3 計画の基本方針と基本目標

3-1　基本方針・基本目標の設定

前節の課題整理を踏まえ、本計画の基本方針及び基本目標を次のとおり設定します。

【基本方針】

本市では、第 7 次伊達市総合計画において、“自家用車が無くても気軽に移動できるまち”を掲げており、民間事業者による鉄道、路線バス、タクシー、愛のりタクシーや、スクールバスの運行などにより、地域の生活交通を担ってきました。

一方、人口減少・少子高齢化や自家用車への依存によって、利用者数の減少に伴う路線バスの運行に対する市の負担額の拡大が懸念されています。また、民間事業者をはじめとして輸送の担い手が減少しており、利用者や補助金の有無にかかわらず、今後は現在の公共交通体系を維持すること自体が困難になると予想され、民間事業者と行政が連携・協働のもとで持続可能な公共交通体系を構築することが急務となっています。

これらの状況を踏まえて、今後の本市における地域公共交通の基本方針を以下のとおり設定し、市民の生活の足を確保する公共交通体系を構築します。

環境に優しく持続可能で誰もが移動しやすい公共交通網の実現

【基本目標①】

基本目標①　効率的で効果的な公共交通網の再構築

市内を運行する路線バスのうち、国鉄胆振線の代替路線である伊達大滝線・倶知安伊達線の利用の少ない時間帯は減便しながら、通学等のピーク時間は維持する、選択と集中による運行を行います。また、大滝区における日中時間帯のデマンド型交通の導入を行いながら、効率的な輸送形態について検討し、実施します。

さらに、ＡＩ技術の導入による利便性・利用率向上と、多様な主体による連携・協働により、伊達市街地における効率的・効果的な路線バスへの見直しをはじめ、「交通空白」の解消等を図ります。

■施策メニュー【サービス継続事業】

施策①：倶知安伊達線の存廃検討と伊達大滝線のピーク時の路線維持

施策②：国鉄胆振線代替バスのデマンド型交通への転換による大滝区住民の移動手段確保

施策③：ＡＩ技術の導入による利便性・利用率向上と、それらを基にした路線バスの最適化や「交通空白」の解消

【基本目標②】

基本目標②　きめ細かい交通支援による利便性向上

愛のりタクシーの登録方法の見直しや、利用説明会の開催などによるＰＲ活動を通じて、愛のりタクシーの利用者の確保を図ります。

合わせて、愛のりタクシーの対象者や運行時間の拡張などにより、より利用しやすい仕組みの確立と利用者の増加を図ります。

また、年齢や障がいの有無のみならず、インバウンドに対しても利用しやすい公共交通を構築するため、タクシー事業者に対してユニバーサルデザインタクシーの導入支援を検討します。

■施策メニュー

施策④：愛のりタクシーの利用説明会など、ＰＲ活動の強化

施策⑤：愛のりタクシーの対象者や運行時間の拡張など、より利用しやすい仕組みの確立

施策⑥：タクシー事業者に対するユニバーサルデザインタクシーの導入支援

【基本目標③】

基本目標③　まちづくりとの連携による地域活性化

交通結節点であるＪＲ伊達紋別駅での乗継利便性について、既に考慮されているダイヤとなっている時間帯はそのＰＲを実施するとともに、全体の乗継状況について整理を行いながら、関係機関との協議を行います。

また、伊達市内を運行する路線バスでは、バスロケーションシステムが整備されており、これに合わせて拠点施設におけるデジタルサイネージ（電子掲示板）の設置によるバス運行情報の見える化の実現を目指すほか、まちづくりとの連携の観点で、キャッシュレス決済等との連携や、バス停留所や駅周辺施設との連携・活用による公共交通の利用促進策についても検討します。

これにより、鉄道とバスなどの公共交通機関間の連携による移動利便性向上と住みよいまちの実現を目指します。合わせて観光地と生活交通の連携による地域活性化、地域におけるキャッシュレス決済の導入と公共交通の連動など、まちづくりと連携しながら地域の活性化に寄与する公共交通体系の構築を目指します。

■施策メニュー

施策⑦：交通結節点の機能強化や周辺施設の活用などのまちづくりとの連携

【基本目標④】

基本目標④　利用促進策の強化による公共交通の維持

基本的な利用促進策として、バスマップや愛のりタクシー等のデマンド型交通、鉄道・路線バスの時刻表を掲載した広報紙の作成を検討します。

また、誰もが安心して移動できる仕組みとして、高齢者が交通事故の当事者となることを防ぐ取組や外出支援を目的とする運転免許返納への補助制度について検討します。

さらに、近年、世界的に着目され、近隣の自治体でも試験導入が進められている MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）について、コストも含めてメリット・デメリットを検証しながら、導入に向けた検討・推進を行います。

公共交通を持続的に維持し続けるためには、地域住民が主体となって守り育てる意識の醸成が必要であることから、市民が自分ごととして公共交通の持続可能性について考えられるよう、意識啓発活動を行っていきます。

■施策メニュー

施策⑧：広報紙への掲載等による市民の関心を高める活動の強化

施策⑨：公共交通利用者への助成制度の見直し

施策⑩：体験乗車会などの実施による公共交通への理解の促進

3-2　基本方針に係る施策

（１）基本目標①　効率的で効果的な公共交通網の再構築

施策①	倶知安伊達線の存廃検討と伊達大滝線のピーク時の路線維持 【サービス継続事業：地域間幹線系統として維持】
取組概要	倶知安町と伊達市街地を結ぶ倶知安伊達線やその系統として運行している伊達大滝線は、廃止された国鉄胆振線の代替バスとして運行を継続してきましたが、本市をはじめとする沿線自治体の一部では国鉄胆振線代替輸送確保基金が底をつき、財政を圧迫していることから維持が困難となっています。 また、区間によっては利用者数が低迷しており、更に倶知安伊達線は運行距離・時間が長く、必然的に運転手の連続運転時間が長くなることから、労務管理上も課題の多い路線となっています。 そのため、倶知安伊達線の廃止と、伊達大滝線のピーク時に重点を置いた路線維持による効率化を図ります。
取組内容	・倶知安伊達線は後志地域と胆振地域をまたぐ需要がほぼ見られないため、令和４年度の廃止に向けた手続きを進めます。 ・朝夕のピークの時間帯は伊達―大滝間の需要が高く、一定の利用者が見込めるため、既存路線の存続に向けた継続的な交通事業者との協議と利用促進の強化を行います。 ・既存路線（伊達大滝線）の維持に向けては、壮瞥町での利用も見られることから、壮瞥町との協議・連携の下で、路線維持と積極的な利用促進を行います。

実施主体	事　業　ス　ケ　ジ　ュ　ー　ル					
行政 事業者		R４年度 （2022）	R５年度 （2023）	R６年度 （2024）	R７年度 （2025）	R8 年度 （2026）	長　期
	検　討					
	実　施					

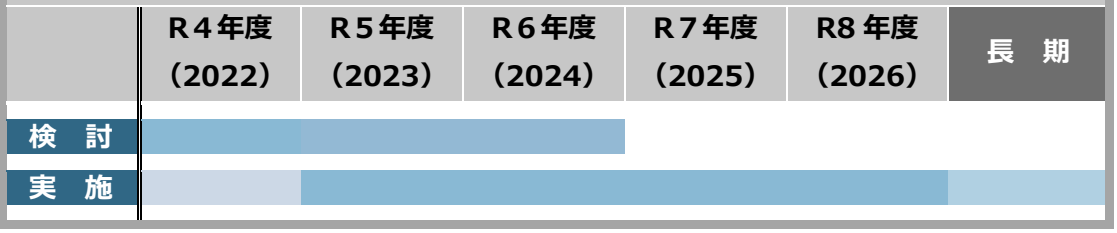
施策②	国鉄胆振線代替バスのデマンド型交通への転換による大滝区住民の移動手段確保 【サービス継続事業：地域内フィーダー系統としての維持】
取組概要	大滝区と伊達市街地とをつなぐ唯一の路線として、大滝区住民の生活の足として重要な役割を担っている国鉄胆振線代替バスですが、需要の減少や財政の圧迫などにより、倶知安伊達線の廃止や伊達大滝線の効率化を進める必要があります。 それにより生じるダイヤの空白に対し、大滝区内の自宅から伊達市街地や壮瞥町の生活関連施設を結ぶ路線として、デマンド型の区域運行を行うことにより、きめ細かで効率的なサービスを実現します。
取組内容	・国鉄胆振線代替バスのオフピーク時の廃止を含めた路線見直しと、それに代わるデマンド型区域運行の実施を検討します。 ・電話に加え、電子機器(タブレット・スマートフォン等)での予約を可能とするＡＩシステムの導入により、効率的で効果的な乗合運行を推進します。 ・電子機器での予約にはオペレータが必要ないため、電話予約と比較して割安な料金設定を検討します。 ・また、乗合による割引を設定することで乗合率を向上させ、効率の良い運行形態を検討します。 ・主に大滝区の住民の利用を想定し、大滝区から伊達市街地又は壮瞥町内の限られた場所での利用に限定して運行する、伊達市の運営による公共交通としての運行を目指します。

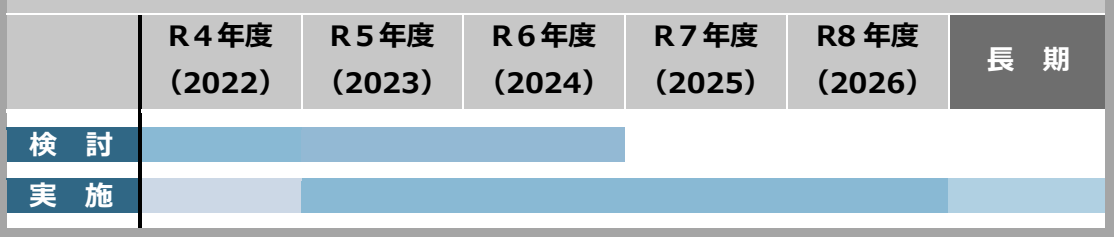
実施主体	事　業　ス　ケ　ジ　ュ　ー　ル					
行政 事業者		R４年度 （2022）	R５年度 （2023）	R６年度 （2024）	R７年度 （2025）	R8 年度 （2026）	長　期
	検　討					
	実　施					

施策③	ＡＩ技術の導入による利便性・利用率向上と、それらを基にした多様な主体の連携・協働による路線バスの最適化や、ライドシェア導入等による「交通空白」の解消 （地域内フィーダー系統としての維持とサービス改善）
取組概要	愛のりタクシー等の機能強化、利便性向上による効率的・効果的な運行を図るため、ＡＩ技術の導入を検討します。 また、ＡＩ技術等により集積したデータを活用しながら、多様な主体による連携・協働体制を構築し、市内を運行している路線バスの最適化や、ライドシェア導入等による「交通空白」の解消を図ります。
取組内容	・ＡＩ技術の導入により、電話に加え、電子機器(タブレット・スマートフォン等)での予約を可能とし、愛のりタクシーの利便性向上と、それによる利用率の向上を図ります。 ・電子機器での予約にはオペレータが必要ないため、電話予約と比較して割安な料金設定を検討します。 ・乗合による割引を設定することで愛のり率を向上させ、効率の良い運行形態を検討します。 ・また、ＡＩ技術等により集積したデータを活用しながら、多様な主体による連携・協働体制を構築し、市街地を走る路線バスの路線、ダイヤ、車両等を含めた最適化を図ります。 ・さらに、運転手不足への対応として、ライドシェア導入等に向けた関係機関との連携・協働による支援を行い、「交通空白」の解消を図ります。

実施主体	事　業　ス　ケ　ジ　ュ　ー　ル					
行政 事業者 商工会議所		R４年度 （2022）	R５年度 （2023）	R６年度 （2024）	R７年度 （2025）	R8 年度 （2026）	長　期
	検　討						
	実　施						

（２）基本目標②　きめ細かい交通支援による利便性向上

施策④	愛のりタクシーの利用説明会など、ＰＲ活動の強化
取組概要	愛のりタクシー登録者の高年齢化が進行しており、利用者は年々減少しています。また、高齢者の就労機会の拡大や高齢による外出控えに伴い、新規登録者数も減少傾向にあり、財政負担増加の一方で、愛のり率の低迷など非効率な運行となっています。 また、高齢者は全体として増加している中、制度開始から約 15 年が経過し、愛のりタクシーの認知度が低下していることから、ＰＲ活動の強化による新規需要の掘り起こしや運転免許返納への補助などと組み合わせた取組により、持続可能な公共交通としての確立を目指します。
取組内容	・愛のりタクシーが広く市民に活用されるよう、登録方法の見直しや、利用説明会の開催による予約、利用、支払いまでの一連の流れの体験により、新規登録者数の拡大や、登録後の利用促進を図ります。 ・また、新規登録者への割引制度や、商業施設の割引サービスなど、付加価値を高める取組についても、関係機関と協議、検討を行います。
実施主体	**事　業　ス　ケ　ジ　ュ　ー　ル**
行政 商工会議所 事業者	

施策⑤	愛のりタクシーの対象者や運行時間の拡張など、より利用しやすい仕組みの確立
取組概要	愛のりタクシーは満 60 歳以上の住民を対象に実施していますが、近年の移動ニーズの多様化や若年層の運転免許非保有者の増加に伴い、高齢者以外の公共交通による移動ニーズも一定の割合があると想定されます。 また、愛のりタクシーの運行時間の拡張により、幅広い年代での活用を図り、利用促進を目指します。
取組内容	・対象年齢満 60 歳からとした愛のりタクシーの年齢制限の緩和について検討します。特に、交通弱者である小中高生を中心として、利用世代の拡大を図ります。 ・8 時から 18 時までとなっている運行時間を拡張し、スマートフォンの利用が見込まれる小中高生の塾の送迎や、スポーツクラブ等の習い事の送迎にも活用の幅を広げ、更なる利用促進を図ります。
実施主体	**事　業　ス　ケ　ジ　ュ　ー　ル**
行政 事業者 商工会議所	

施策⑥	タクシー事業者に対するユニバーサルデザインタクシーの導入支援
取組概要	年齢や障がいの有無による、公共交通の利用に対する物理的ハードルを下げるほか、訪日外国人に対しても利用しやすい公共交通を構築し、その利用促進を図るため、タクシー事業者に対して、ユニバーサルデザインタクシーの導入支援をすすめます。
取組内容	・タクシー事業者に対し、ユニバーサルデザインタクシーの導入に係る費用の一部補助を行うことで、タクシーの利便性向上、利用促進を図ります。 ・さらに、タクシードライバーへのユニバーサルデザインタクシーの取扱い講習に係る費用の一部補助を行うことで、ユニバーサルデザインタクシーの効果的な利用を目指します。

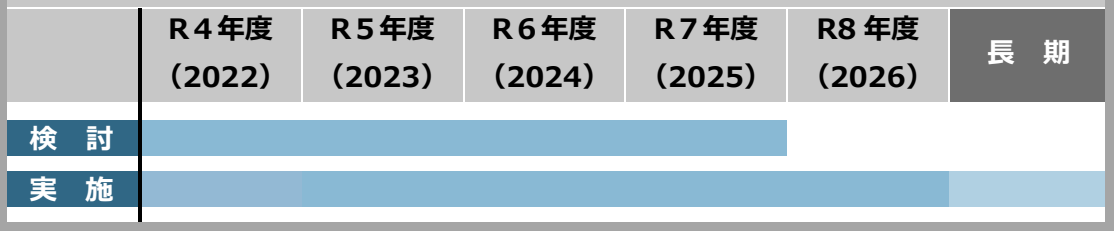
実施主体	事　業　ス　ケ　ジ　ュ　ー　ル					
行政 事業者		R４年度 （2022）	R５年度 （2023）	R６年度 （2024）	R７年度 （2025）	R8 年度 （2026）	長　期
	検　討					
	実　施					

（3）基本目標③　まちづくりとの連携による地域活性化

施策⑦	交通結節点の機能強化や周辺施設の活用などのまちづくりとの連携
取組概要	伊達市内を走る路線バスは、既にバスロケーションシステムを導入しており、市民がバスの現在地をインターネットにより適宜確認することが出来る仕組みとなっていますが、この仕組みをより有効に利用するため、デジタルサイネージ（電子掲示板）の設置による、バス路線の接続性や快適な待合環境の実現に向けた検討を行います。 また、鉄道と路線バスの接続性をよりわかりやすい形で表すとともに、接続時間の最適化に向けた関係機関との協議を進めます。 このほか、まちづくりとの連携の観点で、キャッシュレス決済等との連携や、バス停留所や駅周辺施設との連携・活用、イベント時の活用による公共交通の利用促進策についても検討します。
取組内容	・デジタルサイネージを伊達紋別駅等の交通結節点や、公共施設・商業施設・医療施設等の拠点施設に配置すべく、管理者との協議を行います。 ・デジタルサイネージは、時刻表やバス車両の現在地をリアルタイムで表示することにより、バス停留所での待ち時間の短縮や、ダイヤの遅れを明確にすることで利用者の心理的・身体的負担を軽減でき、路線バスへの安心感や利便性を高めます。 ・また、公共交通機関間の乗継時間をわかりやすい形で表すことにより、交通結節点におけるシームレス交通の PR へとつなげます。 ・さらに、乗継時間の長い時間帯については、公共交通機関間の連携・調整による接続性改善の可能性について、個別具体に協議・検討を行います。 ・交通結節点への Wi-Fi 環境の整備やキャッシュレス決済の導入など、デジタル化施策との連携を深めることにより、公共交通の利用促進を図ります。 ・バス停留所や駅の周辺施設との連携・活用を図ることで快適な待合環境を実現し、路線バス・鉄道の利用促進と、バス停留所や駅を起点としたまちの賑わい創出を図ります。 ・多くの集客が見込めるイベントでの臨時便の運行など、様々な場面での公共交通の活用による利用促進を図ります。

実施主体	事業スケジュール					
行政 事業者		R４年度 （2022）	R５年度 （2023）	R６年度 （2024）	R７年度 （2025）	R8 年度 （2026）	長　期
	検　討					
	実　施					

（４）基本目標④　利用促進策の強化による公共交通の維持

施策⑧	広報紙への掲載等による市民の関心を高める活動の強化
取組概要	伊達市内では鉄道・路線バス・愛のりタクシー・タクシーなどの公共交通が運行しており、これらを複合的に活用することにより、円滑な移動が可能となります。 一方で、市民アンケートの結果からは、バスサービスの認知度が低く、年齢や居住地による違いはあるものの、公共交通の利用頻度も低い状況となっています。 現在の利用状況が続くと、交通事業者の収支悪化による経営難、行政負担の増加等によって公共交通の維持が困難となるため、一定の利用者数確保が必要です。 そのため、広報紙等への掲載やＩＣＴ技術を活用したＭａａＳの導入可能性についても、検討する必要があります。
取組内容	・路線バスの路線（行先等）や、市内外のバス停留所の位置、時刻表等をわかりやすい形で表したバスマップの作成を検討します。 ・時刻表については、鉄道などとの接続時間を明確にするなど、地域公共交通の連続性を表現します。 ・また、未利用者には一見複雑な愛のりタクシーや無人駅の利用方法などの公共交通の使い方や、市や交通事業者が実施している割引サービスや企画乗車券の情報についても、広報紙への掲載等による周知を図ります。 ・併せて、現在全国的に進められているＭａａＳの導入に向けて、伊達市にとってのメリット・デメリットや地域性のマッチングを検証しながら、観光客に対するＰＲも含めて、検討を行います。
実施主体	**事　業　ス　ケ　ジ　ュ　ー　ル**
行政 事業者	

施策⑨	公共交通利用者への助成制度の見直し
取組概要	高齢化が進む本市において、高齢者が交通事故の当事者となることを防ぐため、運転免許返納の心理的ハードルを下げ、返納を促すことを目的とした、運転免許返納による公共交通の利用補助について検討します。 また、運転免許の返納による外出控えが懸念されることから、公共交通の利用と外出支援を組み合わせた仕組みづくりについても検討します。 このほか、運転免許を保有したことがない運転免許非保有者に対しても、返納者と同様に公共交通を利用する立場であることから、同様の支援を検討します。
取組内容	・運転免許返納者や非保有者に対し、公共交通の利用を促す補助制度を検討します。 ・公共交通の利用と外出支援を組み合わせた取組を進めるため、ポイントカードや福祉部局との連携をすすめます。

実施主体	事　業　ス　ケ　ジ　ュ　ー　ル					
行政 事業者		R４年度 （2022）	R５年度 （2023）	R６年度 （2024）	R７年度 （2025）	R8 年度 （2026）	長　期
	検　討					
	実　施					

施策⑩	体験乗車会などの実施による公共交通への理解の促進
取組概要	公共交通の維持・確保が難しい現在において、サービスを市民が持続的に受け続けるためには、自らが利用し、守り育てる意識が必要になります。 そのため、公共交通を身近に感じてもらえるよう、普段公共交通を利用しない市民などを対象とした、公共交通の体験乗車会などの実施を検討します。
取組内容	・事業者と連携したバスや鉄道の乗り方講習会や、愛のりタクシーの体験乗車会の実施により、運転免許の返納を考える市民や、新たに利用対象となった小中高生の利用促進を図ります。 ・繰り返し実施することにより、公共交通を身近な存在として理解を深めてもらい、利用者の確保や公共交通の積極的利用への行動変容につなげます。

実施主体	事　業　ス　ケ　ジ　ュ　ー　ル					
行政 市民		R４年度 （2022）	R５年度 （2023）	R６年度 （2024）	R７年度 （2025）	R8 年度 （2026）	長　期
	検　討					
	実　施					