

DMVの事業見通し

（１）導入の初期費用

DMVの導入に係る初期費用として、１億七千万円が見込まれます。ただし、新夕張駅については多額の改修費がかかることが予想されるものの改修内容の詳細が未確定のため合計には含まれていません。

DMV導入にかかる初期費用（試算）

分類	費用	備考
車両費	約 1 億 2,000 万円	DMV車両3台。
駅改修費	約 1,650 万円	新夕張駅を除く
施設費	約 3,500 万円	
合計	約 1 億 7,150 万円	新夕張駅の改修費を除く

（２）年間収支の見通し

鉄道列車とDMVの年間経費を比較すると、保線費や動力費（燃料費）や車両維持管理費の圧縮が期待されます。しかし、年間収支については、約１千４百万円の年間収入に対して経費は約８千５百万円と、年間約七千１百万円の赤字が見込まれます。

DMVの年間収支（試算）

	分類	算出結果
支出	人件費	2,491 万円
	動力費	325 万円
	維持管理	5,716 万円
	合計	8,532 万円
収入		1,414 万円
収支差		▲7,117 万円

DMVの導入に向けて

（１）DMVを取り巻く現時点の情勢

JR北海道は、脱線事故等の問題で安全・安定輸送のための対策が急務となっており、同社によるDMVの営業線区選定作業の遅延が懸念されています。また、国土交通省鉄道局の「DMVの導入・普及に向けた検討会」も予定どおりに進行していません。

夕張市も厳しい財政状況のなか、DMVの導入に合わせた社会基盤整備や今後の検討継続のための予算措置が必要です。

（２）今後の取り組むべき事項

上記のとおり、DMVを取り巻く現時点の情勢は厳しいですが、情勢変化に応じて計画・スケジュールの必要な見直しを行いながら、以下の事項に取り組むことで、DMVの導入実現を目指します。

『交通事業者等の関係者間協議』

DMVの実現にあたっては鉄道事業者とバス事業者の事業者間の役割分担が必要であり、夕張市や関係行政機関も含めて関係者間協議を今後とも継続していきます。

『DMV運転免許制度の検討』

鉄道とバスの双方の運転免許を有する運転士が、線路区間と道路区間を連続してDMVを操縦することが理想的です。その実現のためには、大型二種免許保有者（バス運転士）が、DMVに限定した免許を比較的容易に取得できる新たな免許制度が求められることから、夕張市としても構造改革特区の活用等を視野に入れて引き続き検討していきます。

『実験計画の作成と実証運行の実施』

実証運行で、実際にDMVを運行し更なる課題や効果を検証することが重要です。実証運行に際しては、円滑かつ効果的な実証運行とするために、「広報計画」「調査計画」「実験実行計画」から成る「実験計画」を作成する必要があります。

「コンパクトシティゆうばり」を支える新交通システム導入計画

（夕張市DMV導入計画）

概要版

平成 26 年 2 月

平成 24 年度の「夕張市生活交通ネットワーク計画」では、夕張市でDMV（デュアル・モード・ビークル）を導入する場合の課題と方策の洗い出しを行い、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築するための取り組みの一つとして「DMVの導入」を掲げています。

この「夕張市生活交通ネットワーク計画」を受け、平成 25 年度は、より実現性の高い具体的な「導入方策」を検討するとともに「事業見通し」や「事業スキーム」の検討を行うことで、DMV導入に向けた道筋を明確化することを目的として、交通事業者と関係行政機関から成る「DMV導入計画検討分科会」で検討を行いました。その検討結果を『コンパクトシティゆうばり』を支える新交通システム導入計画（夕張市DMV導入計画）として取りまとめています。

平成 24 年度
「夕張市生活交通ネットワーク計画」

【公共交通体系見直しの基本的な考え方】

- ◆住民の移動実態に配慮した交通体系の構築
- ◆財政負担に配慮するとともに、将来の都市構造を踏まえた持続可能な交通体系の構築

【5つの方針】

- ①南北軸の公共交通サービスの強化
- ②交通結節点の強化
- ③効率的な交通システムへの転換
- ④公共交通の利用促進
- ⑤都市構造の変化に合わせた柔軟な運用と見直し

【4つの主な取り組み】

- ①DMVの導入
- ②デマンド交通等の導入可能性の検討
- ③バス路線の見直し
- ④公共交通の利用促進

平成 25 年度「コンパクトシティゆうばり」
を支える新交通システム導入計画

【検討事項】

- ①DMVの導入方策
- ②DMVの事業見通し
- ③事業スキーム

DMV
導入計画
検討分科会

DMV導入に
向けた道筋



写真提供：JR北海道

発行：夕張市地域公共交通協議会（夕張市まちづくり企画室） 〒068-0492 夕張市本町 4 丁目

TEL：0123-52-3141

FAX：0123-52-1054

URL：http://www.city.yubari.lg.jp/

導入に向けた課題と方策提案

（１）DMVの運転体制

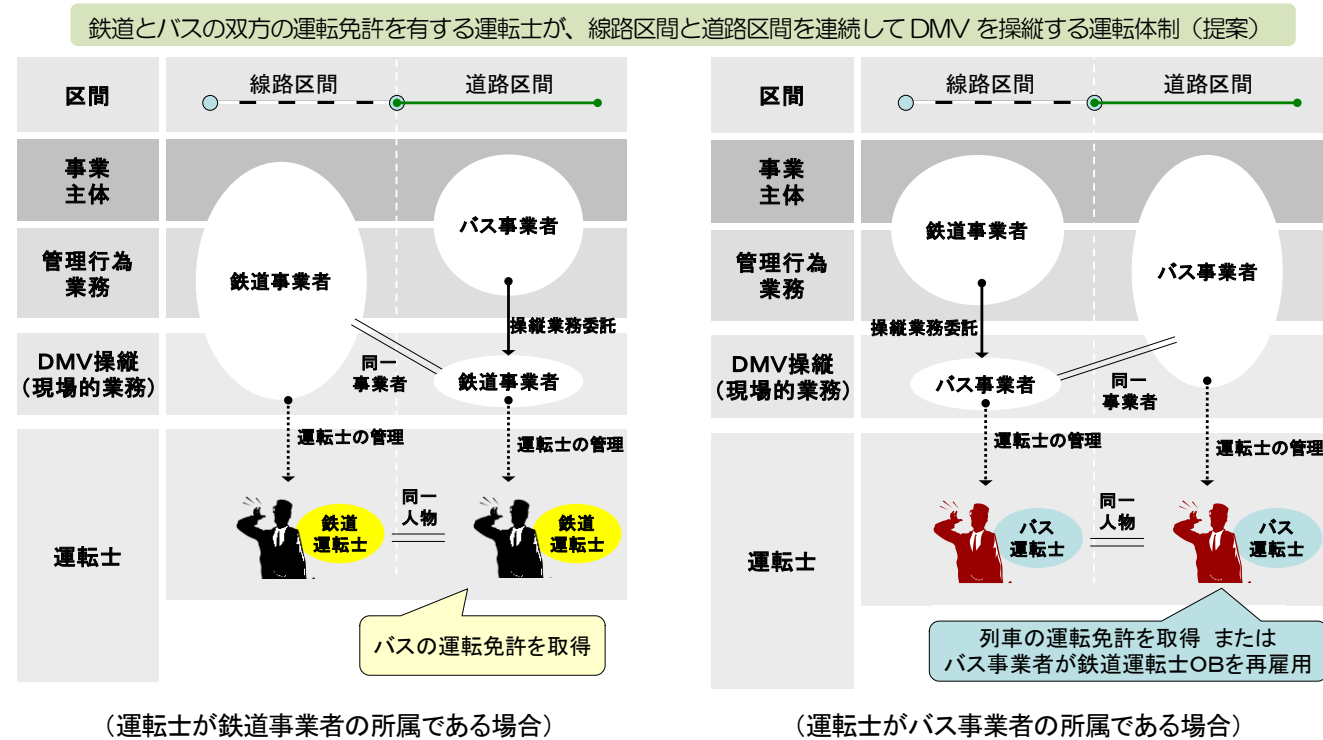
DMVは線路と道路の両方を走行するため、線路区間では鉄道の運転免許（甲種内燃車運転免許）、道路区間ではバスの運転免許（大型ないし中型自動車第二種免許）を持った運転士が運転する必要があります。

そのため、昨年度は「線路区間と道路区間で別々の運転士が運転すること」を想定していましたが、運転士の交替や運転外時間の増加など効率性の面で課題が大きくなります。

鉄道とバスの双方の運転免許を有する運転士が、線路区間と道路区間を連続してDMVを操縦することが理想的です。

そこで、本計画では鉄道とバス双方の運転免許を持つ運転士が「鉄道運転士（鉄道事業者の所属）である場合」と「バス運転士（バス事業者の所属）である場合」について運転体制を提案しています。

ただし、免許取得の負担や人材の確保など、現在の免許制度を前提としたなかでは種々の課題があり、大型二種免許保有者（バス運転士）が、DMVに限定した免許を比較的容易に取得できる免許制度が求められます。



（２）夕張駅

夕張駅付近は地面が高くなっているため、線路終端部では線路と地盤面に高低差があります。そこで昨年度の検討では駅南250mの踏切を使って乗降場を設置することを検討していました。

しかし、駅位置が変わるため利便性が低下することが課題となるため、本計画では現在の駅位置を変えることなく、DMVを導入することを提案しています。

右の図のように駅区間内まで線路上を走行し、モードチェンジ後、敷地内をバスモードで走行し、現在の駅位置付近で乗客は乗降することとします。

バスモードで乗降場に発着するため、夕張駅のDMV乗降場は鉄道駅でなくバス停留所扱いとなる可能性があります。鉄道発着時刻表には掲載することで利用者利便を確保することが重要です。



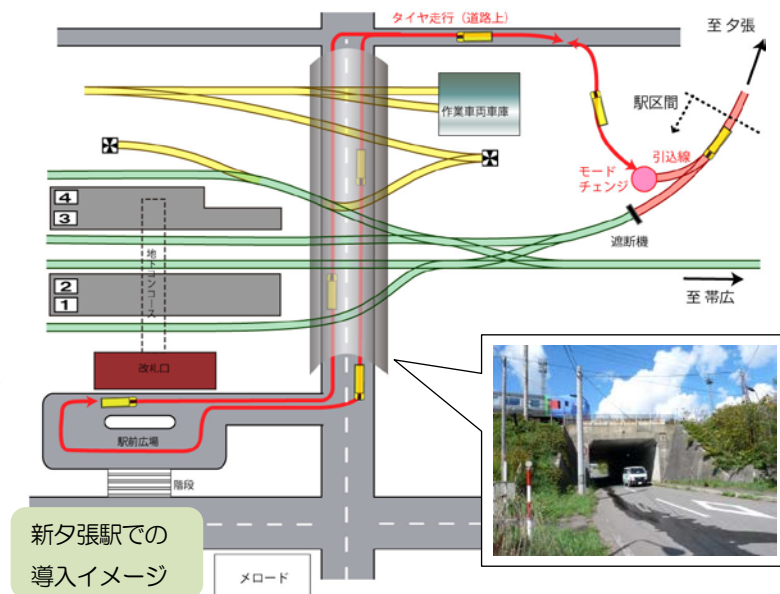
（３）新夕張駅

新夕張駅では普通列車・特急列車・貨物列車が発着や通過待ち合わせで4面のホームを使用しています。DMVの導入にあたっては「DMVの線路は列車の線路と区分けをすること」「除雪車等のルートを確認すること」などの制約があります。

そこで、DMVは駅手前（赤丸位置）でモードチェンジし、道路上を走行して駅前広場に発着することを提案しています。

なお、モードチェンジ箇所から駅前広場まで道路上を走行することについては、（１）により運転士免許の課題は解消されますが、バス事業許可については具体的な事業計画を示したうえでの監督行政機関の判断となります。

また、駅前広場に発着するため、鉄道駅でなくバス停留所扱いとなる可能性があります。鉄道発着時刻表には掲載することで、石勝線との乗り継ぎ利便を確保することが重要です。



（４）中間駅（仮称「若菜駅」）

比較的容易に駅設置が可能なDMVの利点を活かして、若菜地区に中間駅を設置し、DMVと都市間バス・路線バスとの接続を強化することができれば、市民の市外移動ニーズに即した利便性向上が期待されます。

昨年度は、夕鉄バスターミナルの近くで縦断勾配の小さい踏切をDMV乗降場所の候補地としましたが、バスターミナルとの距離が100～200m離れているため、乗り継ぎ利便確保の課題が残りました。

そこで本計画では「中間駅の場所となる踏切付近にバス停を追加設置する」「中間駅を踏切でなくバスターミナルの付近に設置する」という2つの方策を提案しています。

DMVの事業スキーム

鉄道事業者は線路区間、バス事業者は道路区間で、それぞれの区間で運行主体となることを、昨年度の検討より提案しています。

ただし、前述のとおり、同じ運転士が線路区間と道路区間を連続してDMVを操縦することが理想的であることから、運転業務の委託により同じ運転士が運転することを新たに提案しています。右図は「運転士がバス事業者の所属である場合」の役割分担を表しています。

また右図のように、運転業務の他にも、車両の点検・保管や駅・バス停の管理など、DMVの運行にあたっては種々の業務を鉄道事業者とバス事業者が分担・連携して取り組む必要があります。

