

夕張市生活交通ネットワーク計画（案）

平成25年3月

夕張市地域公共交通協議会

< 目 次 >

第1編 はじめに -----	1
（1）計画策定の目的・必要性 -----	1
（2）計画期間 -----	1
（3）計画対象地域 -----	1
第2編 現況・基本方針編 -----	2
1．夕張市の概況 -----	2
2．夕張市における公共交通の現状 -----	5
3．住民ニーズと公共交通の課題 -----	10
4．夕張市の目指すコンパクトなまちづくり -----	30
5．夕張市の公共交通体系見直しの基本的な考え方 -----	32
6．新たな交通システム（DMV）の導入可能性 -----	33
第3編 計画編 ～生活交通ネットワーク計画～ -----	44
1．生活交通ネットワーク形成の方針 -----	44
2．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性 -----	48
3．地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果 -----	49
4．生活交通を確保維持するための運行計画 -----	50
5．公共交通利用促進のための取組 -----	55
6．計画期間以降の取組 -----	56
7．実施プログラム -----	57

第1編 はじめに

1. 計画策定の目的・必要性

高齢化が急速に進展する夕張市において、市民の日常生活の足としての活用が増加することが予測される公共交通は、これまでも増して重要な位置を占めることとなる。

現状の公共交通の事業運営環境は、マイカーの普及や人口減少の影響を受け、非常に厳しいものとなっており、路線の維持確保に苦慮している。

また、現在、夕張市は、財政再生団体であることから、財政的な負担が拡大しないよう配慮しなければならない。

このような状況の中、夕張市では、概ね20年後を見据えたまちづくりの基本的な方針として、「安心して幸せに暮らすコンパクトシティゆーばり」を掲げた「夕張市まちづくりマスタープラン」を、平成24年3月に策定したところである。

本計画は、このような状況を踏まえ、国（国土交通省）の「地域公共交通確保維持改善事業」を活用しながら、従来の公共交通体系を見直し、市民にとってより利用しやすく、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築していくことを目的としている。

2. 計画期間

- ・本計画の計画期間は、平成25年度から平成27年度までの3年間とする。
- ・ただし、持続可能な交通体系の構築は、長期的な視点を要することから、本計画では計画期間以降の取組についても記載している。

3. 計画対象地域

- ・夕張市全域を計画対象地域とする。



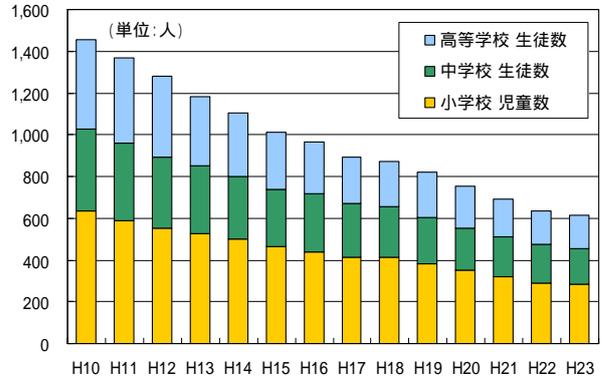
面積 : 763.20 km²
広ぼう : 東西 24.9 km、南北 34.7 km



(3) 少子化

少子高齢化と人口流出に伴い、近年急速に児童生徒数が減少しており、平成10年には1,457人いた児童生徒が、平成23年には半数以下の613人となっている。

平成19年に財政再建団体となって以降、平成20年に小学校1校・中学校1校を閉校、平成22年には中学校3校を閉校し、夕張中学校1校に統合、平成23年には小学校6校を閉校し、ゆうばり小学校1校に統合しており、平成25年3月現在での市内の学校数は小・中・高等学校が、それぞれ1校ずつである。



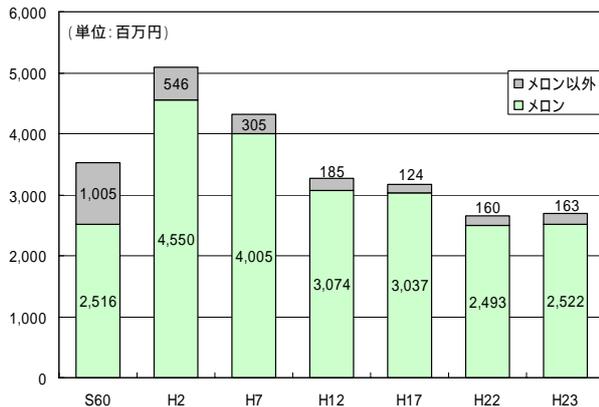
[夕張市の小中高等学校の児童生徒数の推移]

資料：学校基本調査

(4) 産業

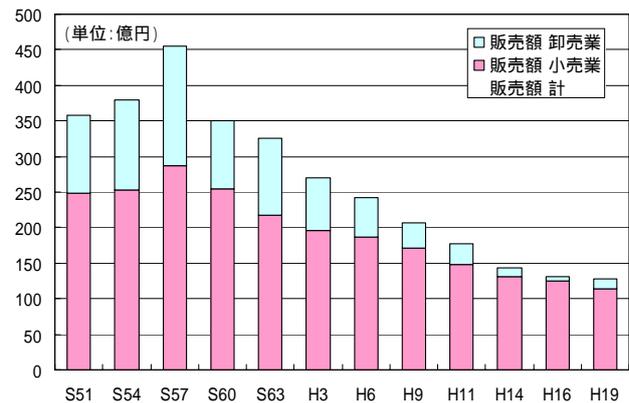
夕張市の基幹産業の一つである農業は、メロンを始めとする特産品の産地づくりを目指し、一時期は農業生産額が50億円を超えていたが、近年は30億円弱で推移している。

また、商業については、かつては炭鉱ごとに集落が形成され、その集落ごとに商店街が形成されていたが、炭鉱の閉山による人口の激減と購買力の市外への流出により販売額は減少し、地域の商店経営に大きな影響を与えている。



[夕張市の農業生産額の推移]

資料：夕張市資料



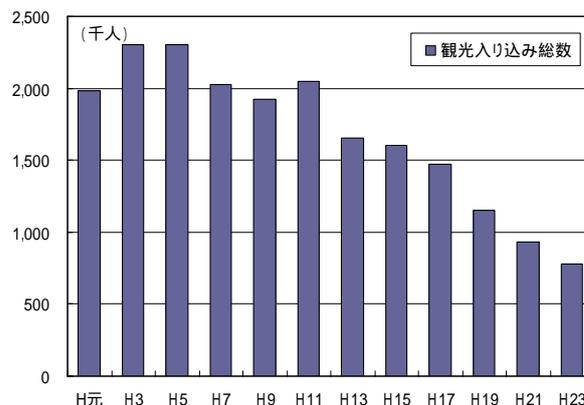
[夕張市の商品販売額の推移]

資料：商業統計調査

(5) 観光

炭鉱閉山後、観光開発に力を入れた夕張市は、「夕張メロン」「石炭の歴史村」「ゆうぱり国際ファンタスティック映画祭」「マウントレースイ(スキー場・ホテル)」などで知られ、観光や各種の文化・スポーツ合宿、体験学習などで平成10年頃までは年間約200万人が訪れていた。

近年は、財政悪化に伴う施設閉鎖やスキー客の減少などで、観光入り込み客数は年間80万人まで減少している。

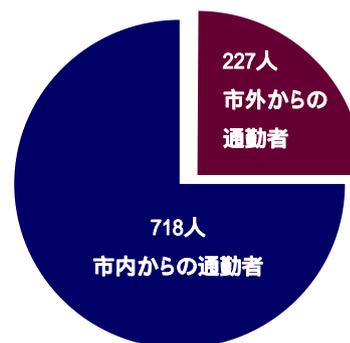


[夕張市の観光入り込み客数の推移]

資料：北海道観光入り込み客数調査

(6) 通勤実態

夕張市内14企業(製造業5社、観光業1社、医療福祉系8社)を対象に居住地を調査したところ、従業員945人のうち約1/4の227人は市外から通勤している実態にある。



[夕張市内14企業の従業員の居住地構成]

資料：夕張市独自調査(平成24年1月)

2. 夕張市における公共交通の現状

(1) 鉄道

[交通サービス状況]

夕張市内を通る鉄道路線には、石勝線（本線）と石勝線夕張支線がある。石勝線（本線）については、新夕張駅が特急停車駅となっており、スーパーとかち（札幌～帯広）の全列車とスーパーおおぞら（札幌～釧路）の一部の列車が停車する。夕張支線は夕張市の市街地を縦断する延長約 16 km の路線であり、1 日あたり上下各 9 本が運行している。



[夕張市内の鉄道路線]

[輸送状況]

夕張支線の最大区間輸送人員は 122 人（上下合計）であり、高校生が通勤手段として利用する朝 8 時頃の沼ノ沢から南清水沢までの区間で輸送人員が最も多くなっているが、輸送人員が一桁の列車もある。

上	夕張駅 発時刻	7:08	8:30	9:38	12:30	13:27	16:19	18:15	19:24	22:00	合計	
	新夕張駅 着時刻	7:31	8:52	10:00	12:52	13:48	16:41	18:38	19:46	22:22	合計	
	区間輸送人員	夕張～鹿ノ谷	9	2	1	1	3	2	3	1	0	22
	鹿ノ谷～清水沢	14	3	1	1	4	3	3	2	0	31	
	清水沢～南清水沢	17	7	1	3	7	3	6	1	0	45	
	南清水沢～沼ノ沢	12	7	0	5	3	14	12	4	1	58	
	沼ノ沢～新夕張	13	10	2	5	2	9	8	2	1	52	
新夕張	3	2	0	3	1	1	1	2	0	13		
下	新夕張駅 発時刻	6:30	7:47	9:03	11:56	12:53	15:44	17:20	18:50	21:26	合計	
	夕張駅 着時刻	6:57	8:16	9:29	12:22	13:19	16:11	17:47	19:16	21:52	合計	
	区間輸送人員	新夕張	0	4	0	0	0	1	3	4	1	13
	新夕張～沼ノ沢	4	21	6	10	2	9	5	9	1	67	
	沼ノ沢～南清水沢	3	28	6	8	1	6	6	5	1	64	
	南清水沢～清水沢	0	5	9	5	2	8	5	6	1	41	
	清水沢～鹿ノ谷	1	4	5	3	2	4	4	5	2	30	
鹿ノ谷～夕張	1	4	4	2	2	2	3	4	1	23		
上下合計	合計											
	区間輸送人員	夕張～鹿ノ谷	45									
	鹿ノ谷～清水沢	61										
	清水沢～南清水沢	86										
	南清水沢～沼ノ沢	122										
	沼ノ沢～新夕張	119										
新夕張～	26											

(平成 22 年度、J R 北海道資料)

(3) タクシー

[交通サービス状況]

平成 25 年 2 月現在、夕張市内では、夕張第一交通株式会社（保有台数：7 台）と丸北ハイヤー有限公司（保有台数：4 台）の 2 社が営業している。

両社はともに、営業所と清水沢駅の待機場を拠点として、電話呼び出しによる旅客自動車運送事業を行っており、いわゆる「流し営業」は行っていない。

[輸送状況]

一日あたりの輸送回数は市内合計で 50 回程度と推計され、平均的な輸送距離は 5 km 程度である。利用者の傾向としては、観光客は少なく、地元住民の利用割合がほとんどを占めており、行き先は特定の地域が多いわけではない。

また、夕張第一交通では、JR の運行障害の際、新夕張駅から代替運行を請け負っており、吹雪等で運休となった場合に高校生の通学の足を確保するなどの役割を担っている。

丸北ハイヤーでは、病院や薬局と契約し患者の送迎を行っているほか、時間制の定額料金で、市内観光サービスを提供している。

(4) 福祉輸送

[交通サービス状況]

福祉輸送等は、道路運送法に基づく、国の登録を受けて運行する「福祉有償運送」と、医療機関が患者の自宅から施設まで無料で送迎する「医療送迎サービス等」の大きく二つに分けられる。

一般市民の送迎を目的とした「福祉有償運送」は、平成24年8月現在で社会福祉協議会と社会福祉法人 清光園で実施しており、要介護者や身体に障がいのある方等の会員に対して、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行っている。

「医療送迎サービス等」は、市立診療所や夕愛クリニックなどの市内9施設が実施しているが、市外の医療施設の送迎サービスを利用する方もいる。それぞれのサービス内容は異なるが、基本的に自宅から診療所まで無料で送迎している。

また、事前予約制の施設が多く、診療日以外は運行していない。なお、社会福祉協議会による老人福祉会館までの送迎（「ニトリ号」バス）が運行している。



[社会福祉協議会（福祉有償運送）]



[市立診療所（無料送迎）]

[輸送状況]

「福祉有償運送」の利用者は、一日あたり1人に満たないが、利用者が多い地区は清水沢地区であり、行き先は「市外」が最も多く半数近くを占める。

医療機関や老人福祉会館への「医療送迎サービス等」は、一日あたり80～90人の利用があり、老人福祉会館や夕愛クリニックがある若菜地区への移動が多く、次いで本庁地区、市外（長沼・札幌）や清水沢地区への移動が多い。

(5) まとめ

[JR]

- ・一日9往復(輸送力は1,700人超)
- ・区間輸送人員は最大で122人。
- ・新夕張～南清水沢が比較的多い。

[バス]

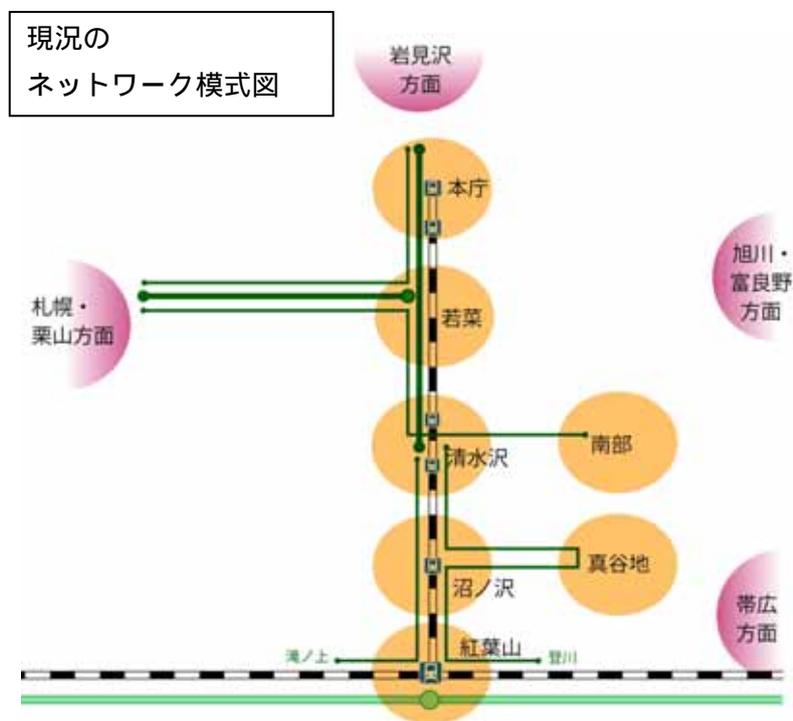
- ・社光～清水沢では、比較的便数が多い。
- ・一日あたりの区間輸送人員は最大で300人超。
- ・新夕張～清水沢では便数が少なく、利用者も少ない。

[タクシー]

- ・一日あたり50回程度の輸送を行っている。
- ・平均的な輸送距離は5km程度、移動地域の分布は様々である。

[福祉輸送等]

- ・無料の医療送迎サービス等が一日80～90人に利用されている。
- ・若菜地区をはじめ、本庁、清水沢地区や市外(長沼・札幌など)へ輸送。



[現況のネットワーク模式図]

3. 市民ニーズと公共交通の課題

(1) 市民アンケート

[アンケート調査の概要]

「生活交通ネットワーク検討に関する夕張市民意識調査（以下「市民アンケート」）」を実施し、「現状の市民の移動実態」の調査による公共交通の顕在的・潜在的ニーズや、市内公共交通の利用状況や評価・改善すべき点などを把握した。

表 市民アンケートの実施概要

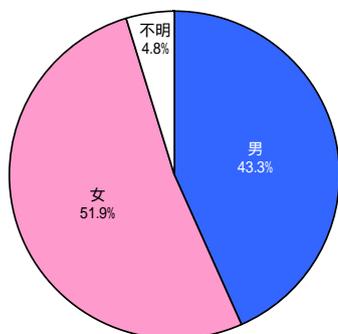
対 象	夕張市内全世帯（平成 24 年 9 月末現在の世帯数は 5,802 世帯）
配 布	主に広報誌への綴じ込みにより配布。（10 月上旬）
回 収	郵送回収。総回収数 2,463 票。

表 市民アンケートの調査項目

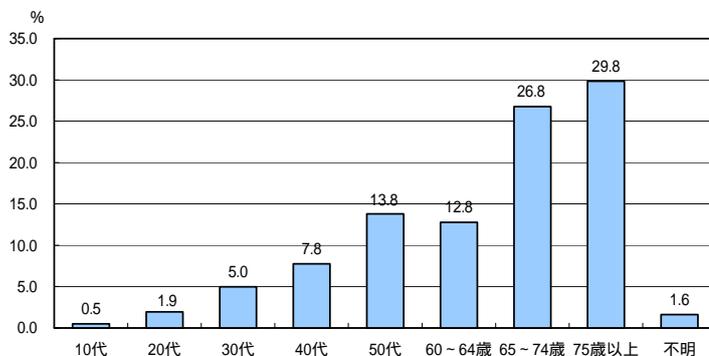
分類	調査項目
回答者属性	年齢・性別、職業、居住地、免許の有無など
外出移動実態	移動目的別の行き先、交通手段、頻度など
公共交通利用実態	利用頻度、現行公共交通の評価・問題点など
施策の方向性	公共交通維持に向けた市民負担への考え方、取り組むべき施策など
新たな交通システム	D M V やデマンドタクシーの利用意向 など

[回答者の属性]

回答者の男女構成では女性の割合がやや多く、年齢構成では65歳以上の割合が過半数を占めている。



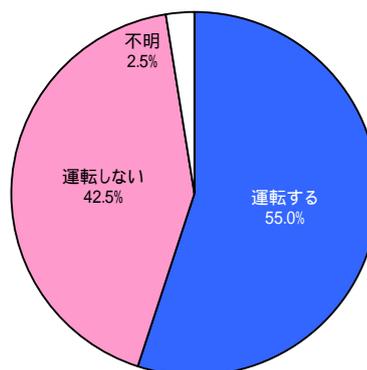
[回答者の性別構成]



[回答者の年齢構成]

[ふだんの自動車運転]

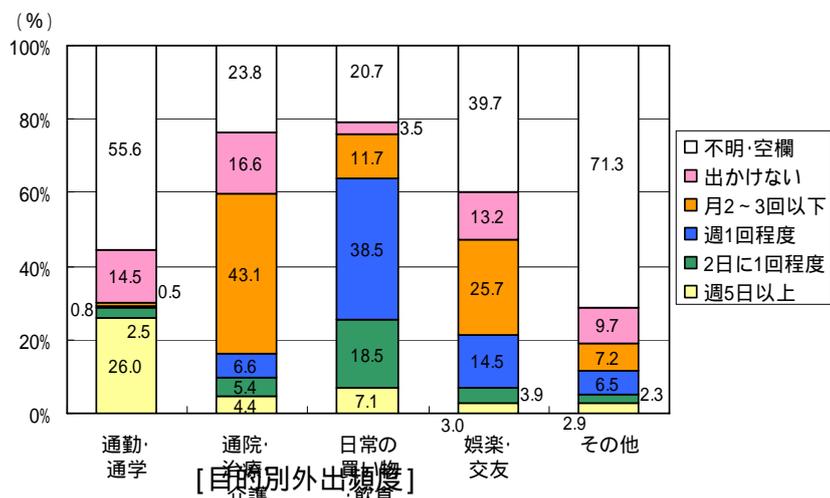
ふだん自動車を運転する方の割合は55%となっている。



[ふだんの自動車運転の有無構成]

[目的別外出頻度]

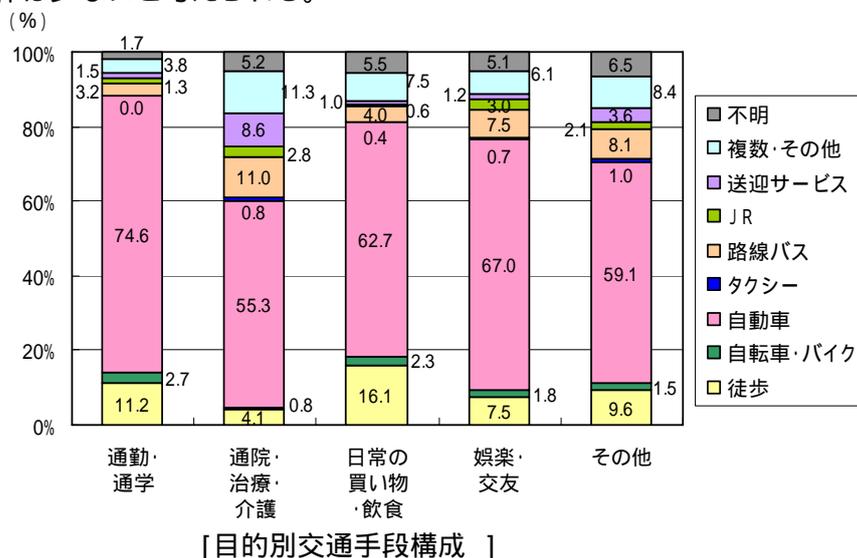
目的別の外出頻度をみると、「通勤通学」では週5日以上の頻度が多く、「通院・治療・介護」では月2~3回以下の頻度が多い。また「日常の買い物・飲食」では週1回程度の割合が多く、「娯楽・交友」では月2~3回以下の頻度が多い。



[目的別手段構成]

目的別の交通手段をみると、いずれの目的においても自動車の割合が最も多い。

また、路線バスとJRの手段割合が比較的大きい目的は、「通院・治療・介護」「娯楽・交友」となっているが、これらの目的での利用頻度は月2~3回以下など頻度が低いため、公共交通の利用数自体は少ないと考えられる。



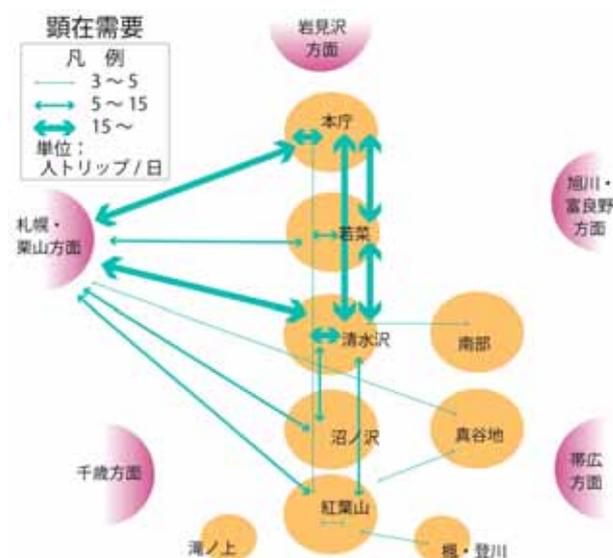
手段構成の集計は頻度の大小による重み付けは行っていない。

[公共交通の顕在需要]

アンケート調査での外出移動の実態に関する回答結果から、交通手段に「路線バス」「JR」を含む移動について集計。

市内の地区間の移動は「本庁～若菜～清水沢」が多く、地区内では「本庁内々」「清水沢内々」が多い。

また、市内外の移動は「本庁～札幌・栗山方面」「清水沢～札幌・栗山方面」が多い。



[公共交通の顕在需要 (サンプル集計)]

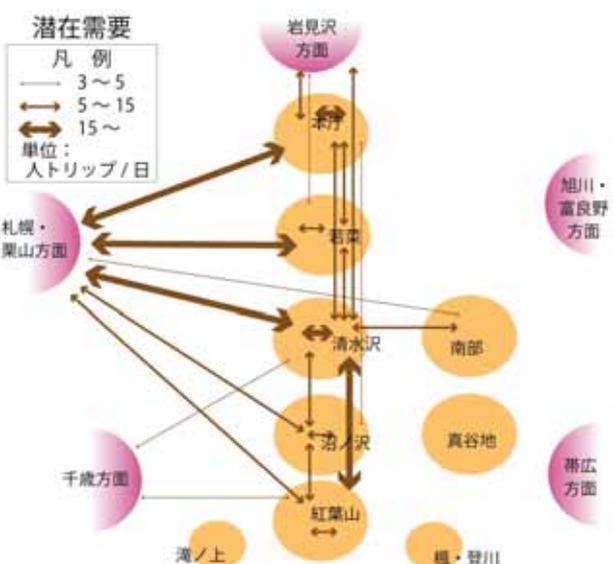
サンプル集計：アンケート回答結果 (サンプル) を集計した値のこと。

[公共交通の潜在需要]

前述の公共交通移動には該当しない移動のうち、「タクシー」「送迎サービス」「自動車による送迎」を含むものについて集計した。

市内の地区間の移動は「清水沢～紅葉山」が多く、地区内では「本庁内々」「清水沢内々」が多い。

また、市内外の移動は「本庁」「若菜」「清水沢」から「札幌・栗山方面」が多い。



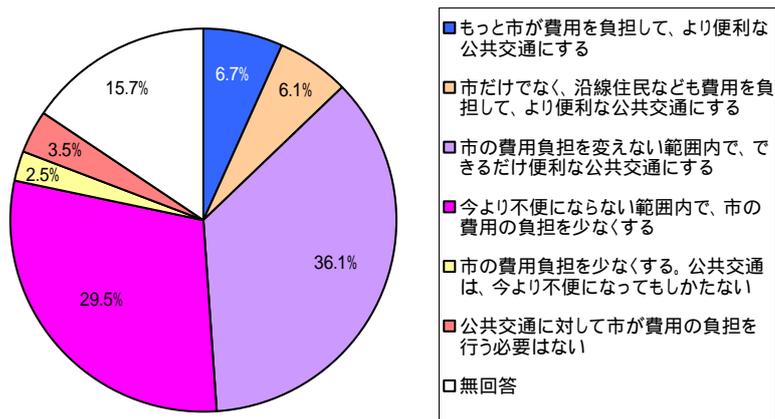
[公共交通の潜在需要 (サンプル集計)]

「免許非保有」または「ふだん運転しない」回答者の「自動車」での移動

[公共交通の方向性]

市民アンケート調査における、「これからの夕張市の公共交通の方向性として、考えに最も近いものを1つ選んで下さい」との設問については、「市の費用負担を変えない範囲内で、できるだけ便利な公共交通にする」と答えた方が最も多く、次いで「今より不便にならない範囲内で、市の費用の負担を少なくする」であった。

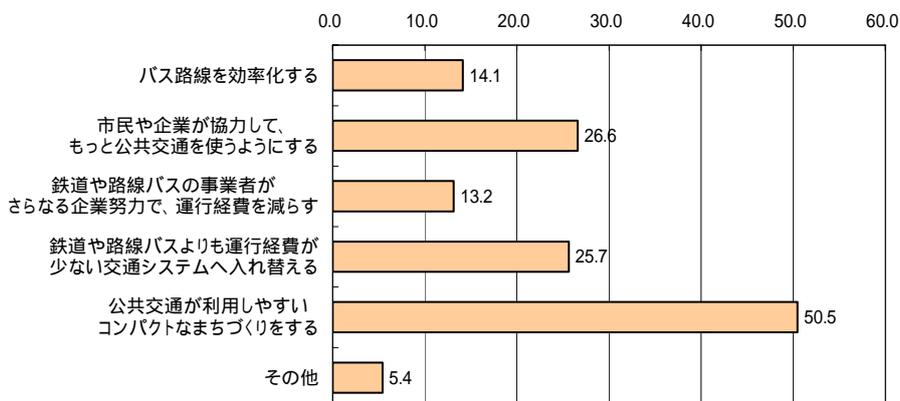
この結果から、現状の交通利便性と行政負担を互いに悪影響を与えない範囲で、それぞれ改善していくことが望まれている。



[公共交通の方向性として考えに最も近いもの]

[力を入れるべきと思う取り組み]

「これから、力を入れるべきと思う「取り組み」を選んで下さい(複数回答可)」という設問については、「公共交通が利用しやすいコンパクトなまちづくりをする」と答えた方が最も多く、半数を占め、次いで「市民や企業が協力して、もっと公共交通を使うようにする」や「鉄道や路線バスよりも運行経費が少ない交通システムへ入れ替える」も4人に1人の割合で指摘された。



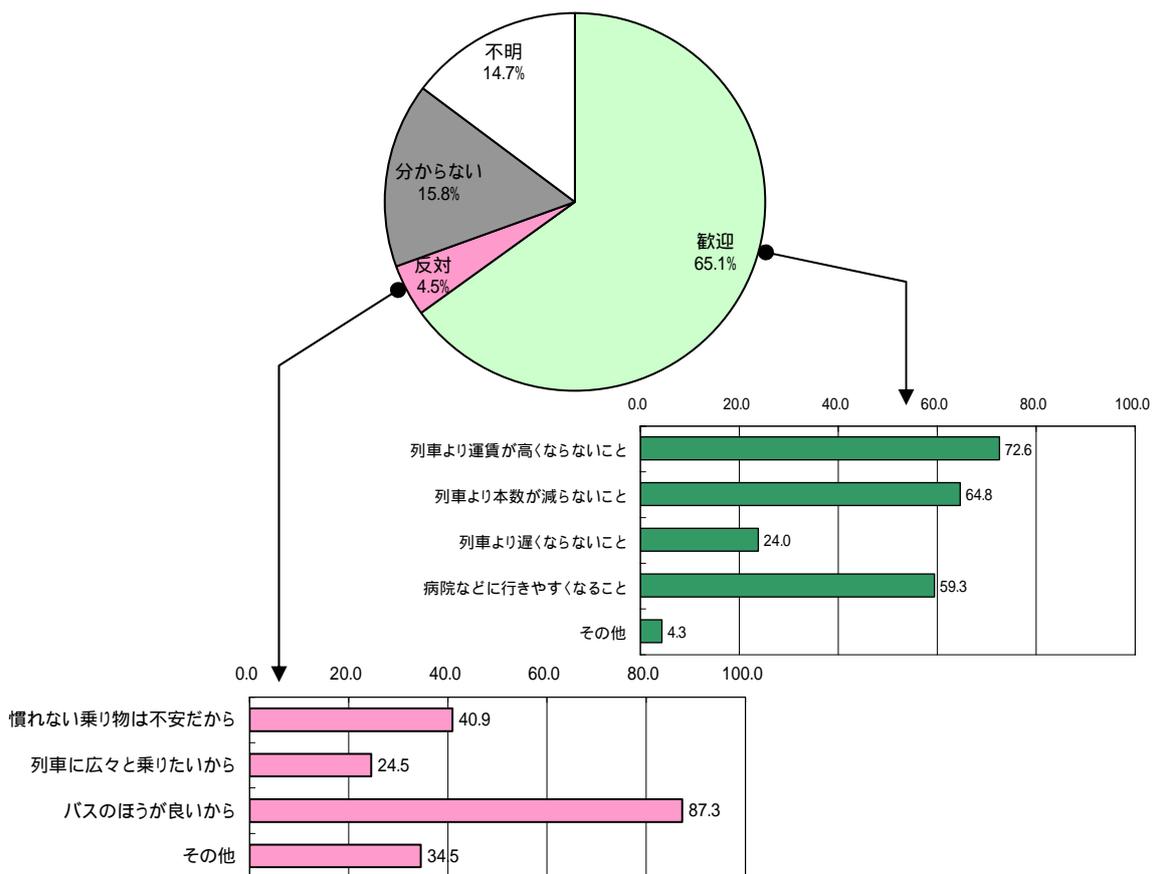
[これから力を入れるべきと思う取り組み(複数回答可)]

[DMV導入に対する意向]

「夕張市でDMVを導入することをどう思いますか」という設問については、「(以下の条件を満たせば) 歓迎する」が最も多く 65%を占めた。

その条件として挙げられている項目は、「列車より運賃が高ならないこと」が最も多く 73%を占め、次いで「列車より本数が減らないこと」が 65%となった。

現在の鉄道のサービス水準を維持することができれば、市民からDMVは歓迎して受け入れられる割合が高いものと考えられる。

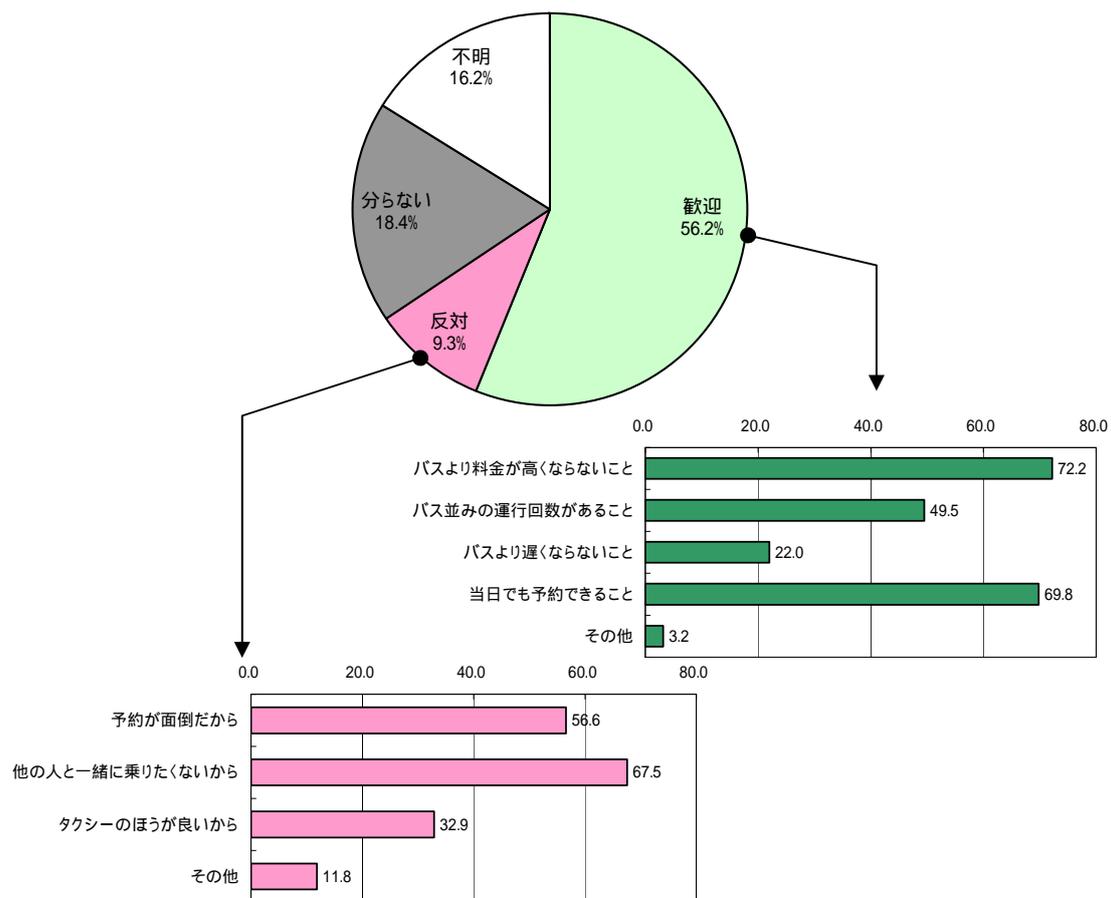


[DMV導入に対する意向・導入条件・反対理由]

[乗合タクシー導入に対する意向]

「夕張市で乗合タクシーを導入することをどう思いますか」という設問については、「(以下の条件を満たせば) 歓迎する」が最も多く 56% を占めた。

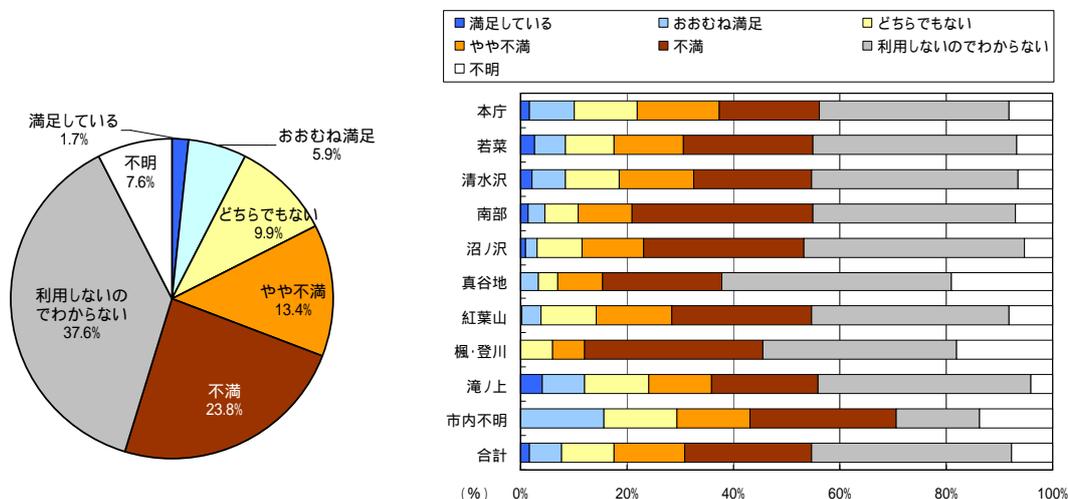
その条件として挙げられている項目は、「バスより料金が高くないこと」が最も多く 72% を占め、次いで「当日でも予約できること」が 70% となった。



[乗合タクシー導入に対する意向・導入条件・反対理由]

[公共交通の評価]

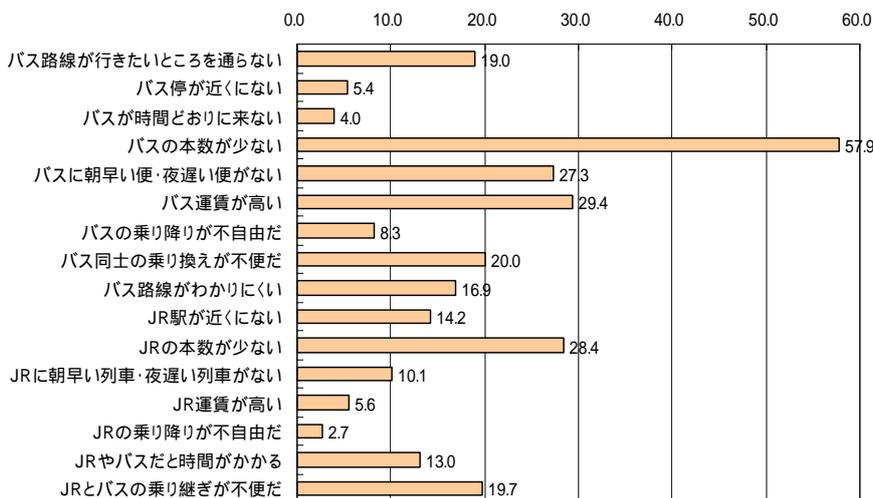
「利用しないのでわからない」と答えた方が多いが、「満足」または「おおむね満足」の肯定的な評価よりも、「不満」「やや不満」の否定的な評価が上回っている。



[公共交通の満足度]

[公共交通の問題点]

市内の公共交通サービスの問題点について、選択肢ごとの指摘率を見ると、「バスの本数が少ない(58%)」「バス運賃が高い(29%)」「JRの本数が少ない(28%)」「バスに朝早い便・夜遅い便がない(27%)」といった内容が多い。



[公共交通の問題点 (複数回答)]

[アンケート結果のまとめ]

【公共交通の利用傾向】

回答者の過半数がふだんから自動車を運転しており、全ての外出目的において自動車利用割合が高い。公共交通を使う割合が10%台と比較的多い目的は、「通院・介護」「娯楽・交友」など外出頻度が低い目的であり、現在の公共交通の利用は少ない。

そのため、公共交通（JR・バス）をほとんど利用しない市民が多い。

しかし、将来的に車を運転できなくなった際にどうするか、不安を感じている回答者も多い。

【現行の公共交通サービスの問題点】

バスの運行本数など基本的な項目に対する問題指摘が多い。

「利用しないので分からない」と答えた方が多いが、肯定的な評価よりも否定的な評価が多く、公共交通に対する満足度は低い。

【公共交通の需要】

公共交通の顕在需要（現在の利用数）は、路線バスサービスが比較的充実している「本庁～若菜～清水沢」が多く、市外への移動は「札幌・栗山方面」が多い。

また、潜在需要（「タクシー」「送迎サービス」「自動車による送迎」による移動）は、バスの運行便数が少ない「清水沢～紅葉山」で多い。

バスの運行便数が少ないことから、公共交通を利用することができない又は利用しないという、潜在的な需要への対応が求められている。

【対策の方向性】

これからの夕張市の公共交通の方向性は、現状の交通利便性と市の財政状況を踏まえた行政負担について、互いに悪影響を与えない範囲で、それぞれ改善していくことが望まれている。

また、公共交通が利用しやすく、財政負担の小さい「コンパクトなまちづくり」については、市民コンセンサスが得られているものと考えられる。

【DMVやデマンド交通】

本アンケートでは、「鉄道や路線バスよりも運行経費の少ないシステムへの入れ替えに力を入れるべき」との意見が多数寄せられている。

DMVやデマンド交通の導入に対しては、現行のサービス水準から低下させないという条件付きではあるが、歓迎する意向が回答の大部分を占めている。

このことから、効率的な運行システムへの転換を視野に入れた検討を進める必要がある。

(2) 地区別説明会

[地区別説明会の開催概要]

「公共交通の現状」「市民アンケートの結果」「DMV導入可能性検討分科会の検討結果」について説明するとともに、対話形式で生活交通に対する要望や意見を聞くために、「地区別説明会」を市内6箇所で開催した。

実施地区	実施日	会場	参加人数
本庁・若菜地区	平成25年1月22日(火)	はまなす会館	62人
沼ノ沢地区	平成25年1月23日(水)	沼ノ沢農業研修センター	
真谷地地区	平成25年1月24日(木)	真谷地六区集会所	
紅葉山地区	平成25年1月25日(金)	紅葉山会館	
南部地区	平成25年1月28日(月)	南部コミュニティセンター	
清水沢地区	平成25年1月29日(火)	市民研修センター	

[主な意見]

分類	意見要旨
対策全般	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少の中、役所に任せるだけではなく、ボランティアでのマイクロバス運行など、市民の力を活用することも必要。 ・高齢者、認知症の方が増加しているため、そういった方々に配慮した交通手段を考えていかなければならない。 ・今は車に乗っているが、あと何年かするとバスに頼らざるを得ない高齢者が多い。いかに多くの高齢者に使ってもらえるか、皆の知恵を集めるべき。民間の発想を取り入れること。
バス・JR	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの本数を増やしても、単純に乗客は増えない。 ・運転免許を返上する高齢者が区内でも増えている。公共交通機関に頼らざるを得ない状況になってきている中、アクセスしやすくなるように便数を増やしてほしい。 ・市民が利用しやすいバス路線を改編し、病院や商店の送迎を組み合わせたり、こまめにバスを走らせる代わりに一部の費用を市民も負担するようにするなど、バスを有効的に運行した方が良いのではないか。 ・回送バスに乗れるようにすると、乗る人はいると思う。 ・コンパクトなまちに合わせた交通網の整備や車両の小型化によるコストダウンを行う必要がある。 ・学生は朝と夕方に、高齢者は昼に主に利用するので、昼は高齢者に合わせたルートで運行すれば良い。 ・バスは利用しづらく、南部から清水沢へ出るバスの最終が昼頃で、帰りはタクシーを利用するしかない状況である。 ・清水沢から南部に来て、用事を足して、2~3時間後に帰られるようなバスダイヤにしてほしい。 ・現在のバス運行が、小中学生の通学のために清陵経由となっていることについては、仕方がないと思っている。

分類	意見要旨
DMV	<ul style="list-style-type: none"> ・若菜駅は是非設置して欲しい。現状では、若菜地区の住民はバスに乗って清水沢に出なくてはならない。 ・DMVを導入すれば、物珍しさに日本中から人が大勢来るだろう。 ・DMVの導入にも多くの課題があり、本当にJRはやるのだろうか。導入したとしても、本当に赤字が解消されるのか疑問。観光客が来たとしても半年だけであろう。 ・DMVも結局採算が合わなくて撤退するようなことのないようにしてほしい。 ・DMVがバスやタクシーの需要を奪ってしまうと問題。 ・JRとバスの営業問題については、共存できるように両者の了解をとっていくことが必要である。 ・DMVは良いものであると思うので、ぜひ運行してほしい。 ・市内線にトイレはなくても良い。 ・市民に実物を見てもらい、良く知ってもらうために、夜間に試験運行するのではなく、昼間に行ってはどうか。試乗できると興味を持ってもらうこともできると思う。 ・本当にDMVの導入に効果はあるのか。まだ導入のメリットが見えない。自家用車をそのまま使用する場合とDMVを導入する場合で比較検討して、その効果を示すべき。 ・高校生徒数が減少し、今後も人口減少が進む中で、鉄道も道路も走るDMVに期待したい。
相乗り・デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、地区では車を運転しなくなる人は増えると思われるため、デマンド型の交通などが必要になってくると思われる。 ・現在、片道はタクシーになってしまうことから、相乗り型のタクシーは活用できるかもしれない。 ・デマンドは予約が大変。小さい車両で定期的に巡回するようなバスはどうか。 ・デマンドタクシーを試験的に導入し、検証した方が良いのではないか。
病院送迎	<ul style="list-style-type: none"> ・病院の送迎バスは便利だが、病院に行く人だけのバスであり、買物をしたい人は乗ることができない。それに乗れたら良いと思う。

(3) 全体説明会

[全体説明会の開催概要]

今後の公共交通のあり方の検討内容（生活交通ネットワーク計画の素案）を説明し、生活交通の現状や今後の取り組みに対する意見を聞くために、市民を対象とした説明会を実施した。

実施日	会 場	参加人数
平成 25 年 2 月 28 日（木）	市民研修センター	43 人

[主な意見]

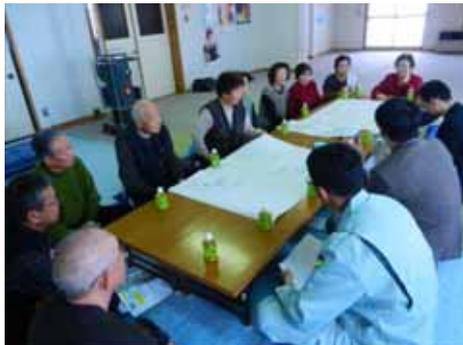
分 類	意見要旨	
D M V	乗降場所について	<ul style="list-style-type: none"> ・モードチェンジに広いスペースが必要なのであれば、清水沢や末広など、停留所の場所は限られてくるのではないかと。 ・乗降場所は、バスの停留所のように多くあると良いと思う。 ・停留所は地域住民が利用しやすい場所に設置した方が良い。
	試験走行等について	<ul style="list-style-type: none"> ・市民が試験走行している DMV に乗車できると良い。 ・まだ DMV を見たことがないので、夢のような話に聞こえる。昼間に試験走行すれば、DMV について市民も実感を持つことができると思う。 ・夕張が全国的にも先行して運行してほしいという思いもあり、できるだけ早く実現化できれば良いと思う。
	料金等について	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバスの両方の運転免許が必要になるため、運転士が 2 人必要になるということだが、人件費の増加など、本当に費用を抑えて運行することができるのか疑問を感じる。 ・バスには敬老バスがあり便利であるが、DMV でも敬老バスの利用ができるとありがたい。
	運行ルート等について	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が少なくなった場合、運行しなくなる地域が出てくるのではないかと心配である。 ・車両を何台も確保しないと、満遍なく市民が利用することができないのではないかと心配である。 ・DMV は道路も鉄路も走行できる乗り物であるから、南部や真谷地地区の交通の足を確保することができるのではないかと。 ・DMV が走行しない地域があるのであれば、バス等の他の交通との組み合わせ方も併せて示した方が良い。 ・今後、状況に合わせて計画を見直していくことになると思うが、市民が良くなったと実感できるようなものにしてほしい。
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・道道夕張 - 岩見沢線を冬期間運行できるようにした方が、観光交通としても有効的だと思う。 ・熊の沢から栗山町円山に抜ける道が開通すれば、便利になると思う。 	

(4) 郊外地区座談会

[座談会の開催概要]

郊外地区での生活交通の現状と問題点について、より具体的に現状を把握するとともに、郊外地区における生活交通ネットワークのあり方を地区住民とともに議論し検討するため、真谷地地区を対象に座談会を開催した。

実施地区	実施日	会場	参加人数
真谷地地区	平成 25 年 2 月 7 日 (木)	真谷地六区集会所	10 名



[主な意見等]

分類	意見要旨
買い物や通院など生活交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌や苫小牧の病院に行く際には、自家用車を使用する。 ・市内では買物や通院などで、清水沢や紅葉山へ出かけることが多い。 ・最寄りの買物先は沼ノ沢地区であり、距離は 3 km 程度はある。 ・沼ノ沢の農協 (A-coop) が閉店することが心配である。 ・生協の配達サービス (トドック) を利用している。 ・買物に出かけるのは、週に 1 回程度。 ・息子夫婦が買物をして届けてくれる。 ・移動販売車には特売品が無いいため店舗で買うよりも高い。コストがかかるので仕方ないと思う。 ・過去にあった農協の買物バスが無くなった。 ・病院の送迎バスは真谷地地区まで来てくれるため利用している。 ・不便なところでなく便利な所に住み替えれば良いと言われることもあるが、住み替えるのは嫌である。そのため、多少の不便については我慢しなければならないと思っている。
交通手段別の問題点	
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・清水沢まで 2,400 円程度と高額。 ・便利だが高いので、緊急の時など、たまに利用する。
相乗り	<ul style="list-style-type: none"> ・近所の知り合いのみでマイカーを乗り合う場合、事故のときの責任が不安である。 ・タクシーに相乗りする場合、連絡及び調整を自分でするのは面倒。 ・他の人に自分の行き先を知られたくない。

分類	意見要旨
老人福祉バス等の送迎サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・清水沢等に行く際に、片道だけでも乗せてもらえると有り難い。 ・途中で降ろしてもらえると良い。 ・市外のスーパーの無料送迎バスは、当然だが店舗利用が条件となる。 ・夕鹿の湯の送迎は、地区の浴場実施日と重なっているのが残念。
路線バス ・都市間バス	<ul style="list-style-type: none"> ・敬老バスにより、運賃が100円となるのは助かる。 ・バスは安いが本数が少なく不便。 ・運転手によるが、愛想が悪く返事もしてくれない人がいる。 ・毎日ではないが利用はしている。 ・生徒の通学のための時間帯設定となっているため、他の用事に不便。札幌行きの列車に接続できなくなった。買い物や通院に利用しづらい。 ・現状よりもバスが不便になってしまうと出かけられなくなるので、今より不便にしないで欲しい。 ・DMVの導入で(真谷地地区の)バスの本数が減らないか心配。 ・JRがなくなっても構わないが、バスが便利になれば良い。 ・路線再編で紅葉山方面へバスが行かなくなり、メロードに行けなくなった。そのため買い物は清水沢に行っている。 ・清水沢で下車して、買い物を済ませて再び乗車するには、バスの時間に余裕が無く、急いで買い物をしなくてはならない。 ・札幌方面に出かけるためには、清水沢と若菜で2回乗り換えをしなくてはならない。 ・バス事業者も利用促進に力を入れるべき。無料体験乗車など丁寧に利用者へ利用方法を教えてくれるのは良い。 ・バスの回送車ももったいない。乗せてもらえれば良い。(意見に対し事務局から補助制度について説明) ・バスの運行に対して自治体が補助(赤字補填)をしているという実情を市民が知らないことから、もっと周知すべきである。
JR	<ul style="list-style-type: none"> ・JRには学生以外はほとんど乗ってない ・DMVの導入については、車輛が目立つので、多くの観光客が来る可能性はあるが、市民が利用しやすくなるか心配である。
地区での交通対策アイデア(議論総括)	
	<ul style="list-style-type: none"> ・バスを利用するのは毎日ではなく週1度などの頻度。一方、毎日買い物や通院にも使えるようにバスを増便して走らせることは、経費負担の実情から困難。そのため、週に1回か2回でも、午前中と午後買い物などして帰れるような交通サービスがあれば良いのではないかと。 ・路線バスのほかにも、通院送迎・老人福祉会館送迎バスなどのサービスがある。それらを組み合わせて生活の足を確保することも考えられるが、自分で組み合わせを考えるのは大変なので、お手本(モデル利用パターン)を示すための検討も重要である。

(5) 事業者等ヒアリング

[事業者等ヒアリングの実施概要]

鉄道・路線バスだけでなく、病院送迎などの多様な交通サービスについて、サービス提供事業者等にヒアリングを実施し、運行頻度や利用者数など交通利用実態を把握した。

併せて観光事業者についても、生活交通ネットワークの形成に向けた施策に対する意見を聴取した。

[主な意見]

分類	意見要旨
取り組むべき交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・一般客や患者送迎、スクールバスなどの線引きを止めるべきだと思う。みな同じ夕張市民であるので、利用者にとらわれずに運行できれば良いと思う。 ・交通施策の実施により、乗客数が増えるとは思えない。夕張で働く人が残ってもらえる取り組みなど、まちづくりの根本的な課題がある。
DMV	<ul style="list-style-type: none"> ・人を動かす、活気をつくる取り組みは基本的に賛成であり、DMVも賛成である。 ・DMVは、運休しないのであれば大賛成である。観光としての効果も期待できると思う。 ・タクシーはドア・ツー・ドアのサービスであり、DMVやバスとは棲み分けができていないため、DMVの導入によりタクシー事業が圧迫されることは考えられない。 ・新たな交通システムとして、DMVの観光資源としての魅力は最大級。ただし、観光の視点から見ると、ローカル鉄道とDMVとの併用があってこそ面白い。
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスよりもデマンド型で走らせる巡回バスの方が良いと思う。
デマンド交通の導入課題 (タクシー事業者)	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者が独自事業として取り組むことは困難。 ・デマンドタクシーは、ある程度の体力・規模のある企業が事業者となるべき。 ・運行委託を受けることに対しては、実施条件などの協議を経ることが必要。予約されること自体がロスになるので、なかなか厳しい面があるが、利用者のためになるならば、事業者としても協力すべきだろう。 ・デマンド交通の費用負担のメカニズムを市民に理解してもらうことも重要。デマンドが安価な運賃で運行できるのは、行政負担等、何らかの負担があるからであり、通常のハイヤー運行の際には適用できない運賃であることを、市民にしっかりと広報することが必要。

分類	意見要旨
観光振興 (観光事業者・タクシー事業者)	<ul style="list-style-type: none"> ・DMVの導入は観光面で良いが、財政破綻を受けて他の観光施設が閉鎖されており、ただDMVに乗って帰るだけでは地域経済は潤わない。 ・DMVの乗り物としての珍しさだけで、開業当初は鉄道ファンやバスマニアが、いくら高くても来るだろう。次に全国の数十万人の夕張地縁者が再び夕張を訪れるきっかけとなり、札幌滞在観光客(熟年層)の日帰り観光が想定される。 ・当初は観光貸切列車としてDMVを導入し、段階的に鉄道列車からDMVへと置き換えていくことで、5~6年は継続的に集客できる。 ・温泉・カレーそば・みやげ(メロン以外)との連携がDMVから観光消費と経済波及に繋げるために必要。 ・ボランティアでは限度がある。財政基盤のしっかりしたNPOや財団などで窓口を一本化し熱心に商売することが必要。財政状況が厳しいのは分かるが、行政の支援は必要。 ・何をやっても「暗い観光」の印象にはなってしまうが、夕張の桜の時期や紅葉は最高。明るいイメージではなく、歴史や困窮状況を知ってもらうことも重要。

(6) 公共交通の課題

[課題 : 高齢者等の生活の足の確保]

平成 25 年 3 月末現在での夕張市の高齢化率は 45% を超えており、道内の自治体で最も高い。

現在、市民の多くは自動車を利用して移動しているが、市民アンケート結果においても、「今は自動車の運転ができるので良いが、将来的に運転ができなくなった際に不安である」という意見があったように、高齢化が急速に進展する中、近い将来、自身や家族による自動車の運転が年齢的に困難となり、日常生活の足に支障を来たすことが予想される。

また、公共交通の利用割合は低く、公共交通サービスに対する市民満足度も低い現状にあることから、公共交通のサービス改善と、高齢者等の日常生活の足の確保は喫緊の課題となっている。

[課題に関連する現状・アンケート結果・市民等意見の例]

市と公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none">・道内の自治体で最も高い高齢化率。・10年間の人口減少率は道内で最も高い。
市民アンケート結果	<ul style="list-style-type: none">・ふだん自動車を運転する方の割合は55%。・公共交通（JR・バス）をほとんど利用しない市民が多い。 <p>しかし、将来的に車を運転できなくなった際の不安を感じている市民が多い。</p> <ul style="list-style-type: none">・移動目的に関わらず自動車利用割合が高い。・公共交通を使う割合が10%台と比較的多いのは、「通院・介護」「娯楽・交友」など外出頻度が低い目的であり、現在の公共交通の利用は少ない。
地区別説明会意見	<ul style="list-style-type: none">・今は車に乗っているが、あと何年かするとバスに頼らざるを得ない高齢者が多い。・高齢者、認知症の方などに配慮した交通手段を考えていかなければならない。
郊外地区座談会意見	<ul style="list-style-type: none">・毎日ではないがバスの利用はしている。・これ以上バスが不便になると外出できない。

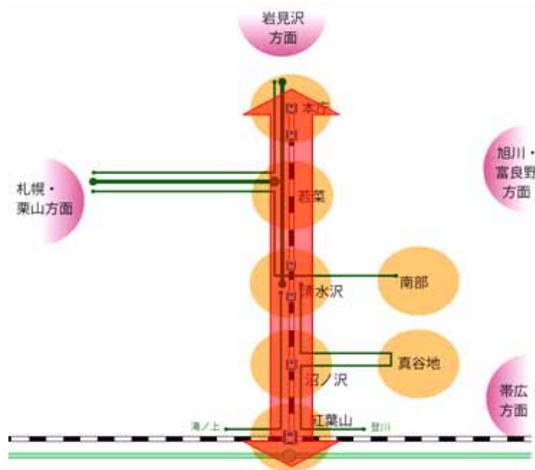
[課題 : 南北軸の公共交通の強化]

本庁～若菜～清水沢～沼ノ沢～紅葉山の南北軸に沿った市内移動需要が多い。

しかし、路線バスは清水沢以南の路線網が手薄であり、公共交通の顕在需要（実際に公共交通を使っている移動）が少ない傾向にある。

また、JRは、清水沢以北の利用が少なく、バスに比べて利用者数が全体的に少ない。

既存のJR路線とバス路線を活用かつ改善することで、南北軸の公共交通を強化することが必要である。



[課題に関連する現状・アンケート結果・市民等意見の例]

市と公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・バスは清水沢以南の路線網が手薄。 ・JRは清水沢以北の利用が特に少ない。
市民アンケート結果	<ul style="list-style-type: none"> ・本庁～若菜～清水沢～沼ノ沢～紅葉山の南北軸の移動需要が多い。 ・「バスの本数が少ない」という回答が多い。 ・顕在需要（現在の利用数）が多いのは、路線バスサービスが比較的充実している「本庁～若菜～清水沢」など。 ・市内の地区間移動で潜在需要（自動車による送迎やタクシーなど）が多いのは、バスが少ない「清水沢～紅葉山」など。
地区別説明会意見	<ul style="list-style-type: none"> ・(DMVの)若菜駅は是非設置して欲しい。現状では、若菜地区の住民はバスに乗って清水沢に出なくてはならない。

[課題 : 市外移動との結節点の強化]

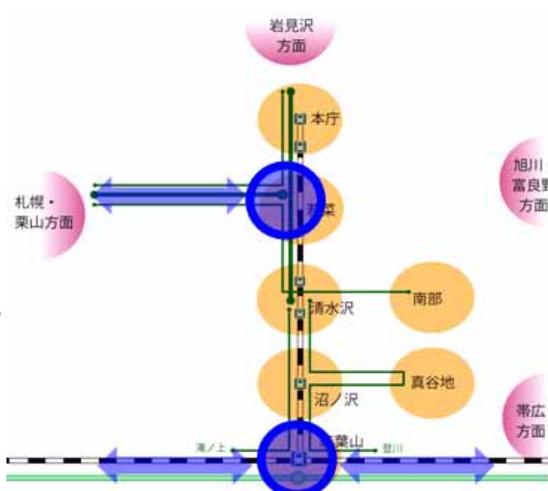
アンケート結果を見ると、市内各地区から札幌・栗山方面への移動需要が多い。

市外移動との『玄関(結節点)』は、JRでは紅葉山地区の新夕張駅、バスでは若菜地区の夕鉄バスターミナルとなっている。

しかし、新夕張駅に直接接続するバスは少なく、また夕鉄バスターミナルに接続するJR駅は無い。

このためJR、バスを相互に乗り継ぐ市外への移動利用が困難になっている。

公共交通による市外移動の利便性を高めるためには、JRとバスの連携など、交通結節点の強化が必要である。



[課題に関連する現状・アンケート結果・市民等意見の例]

市と公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・JRの『玄関』である新夕張駅に接続するバスは少なく、またバスの『玄関』である夕鉄バスターミナルに接続する駅もない。そのためJR、バスの乗り継ぎ利用がしづらい。
市民アンケート結果	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の顕在需要、潜在需要ともに、市内各地区から「札幌・栗山方面」への移動需要が多い。 ・「JRとバスの乗り継ぎが不便」との回答が2割。
郊外地区座談会意見	<ul style="list-style-type: none"> ・新夕張駅から札幌行き列車にバスが接続できなくなった。 ・札幌方面へ行くには、清水沢と若菜で2回バス乗り換えが必要。

[課題 : 財政負担に配慮した取り組みが必要]

市内における公共交通の利用者は少なく、公共交通事業者は事業の運営に苦慮している。

また、市では生活路線バスを維持するために、多額の予算を措置している状況にある。

市民アンケート結果でも「不便にならない範囲で財政負担を少なくする」「財政負担を変えない範囲で公共交通を便利にする」といった意向が強く、市民説明会等でも「行政任せでなく市民の力を活用すべき」「財政負担の実情を市民にもっと知らせるべき」といった意見が寄せられた。

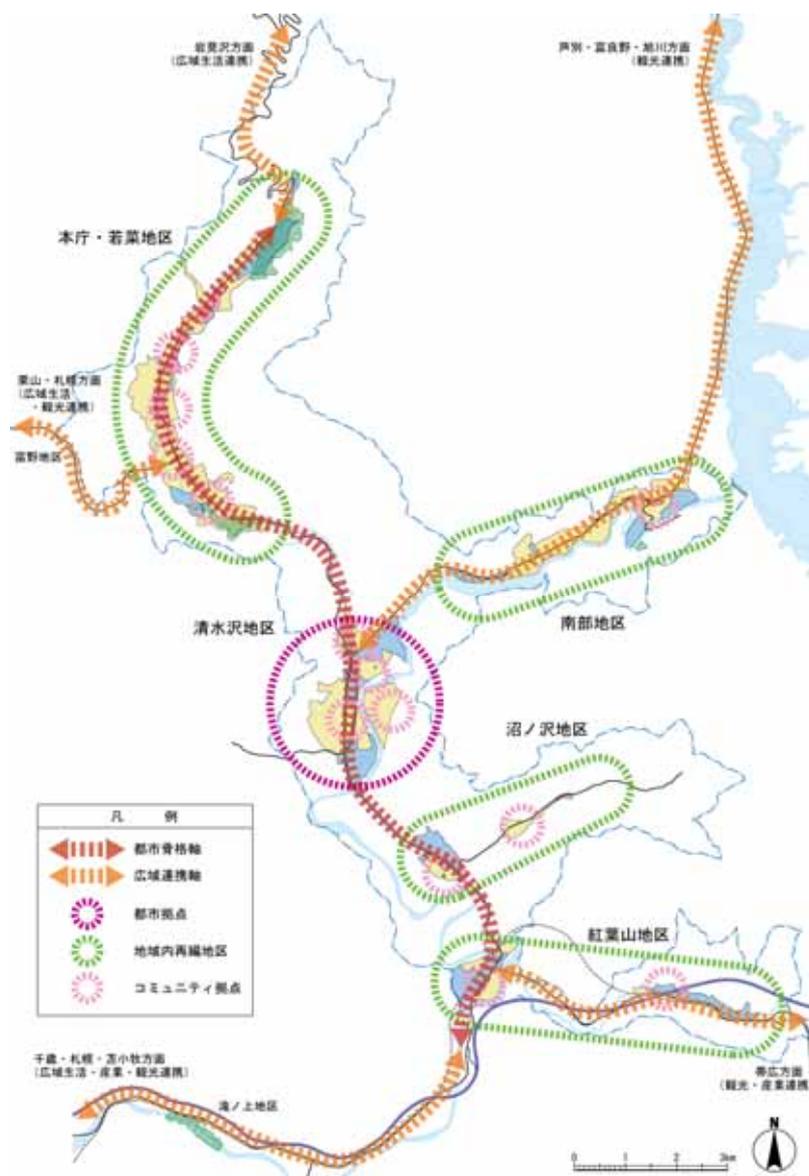
現在、夕張市は財政再生計画に基づき、財政の再建と地域の再生に取り組んでいるところであり、財政負担の軽減は大きな課題となっている。

[課題に関連する現状・アンケート結果・市民等意見の例]

市と公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none">・JR、路線バスともに輸送力に比して乗客数が少なく、事業運営に苦慮している。・市では、生活路線バスを維持するため、多額の予算を措置している。
市民アンケート結果	<ul style="list-style-type: none">・市の財政状況を踏まえ、現状の交通利便性と行政負担を互いに悪影響を与えない範囲で、それぞれ改善していくことが求められている。・「コンパクトなまちづくり」への市民理解が得られているものと考えられる。・「鉄道や路線バスよりも運行経費の少ないシステム」としてDMVやデマンド交通は一定の支持がある。
地区別説明会意見	<ul style="list-style-type: none">・コンパクトなまちに合わせた交通網や車両の小型化によるコストダウンを行う必要がある。・役所任せではなく、ボランティアでのマイクロバス運行など、市民の力を活用することも必要。
郊外地区座談会意見	<ul style="list-style-type: none">・バスの運行に対して自治体が補助（赤字補填）をしているという実情を市民が知らない。もっと周知すべき。

4. 夕張市の目指すコンパクトなまちづくり

平成24年3月に策定した「夕張市まちづくりマスタープラン」では、概ね20年後の将来都市像を見据え、国道・道道に加え、JR、下水道、市営住宅、官公庁、その他公共公益施設等の既存ストックが集積している南北軸を「都市骨格軸」として位置づけ、この都市骨格をもとに、市内での買い物や通院・通学など、多様な人々が往来する都市の形成を目指すこととしている。



[将来都市構造]

その一方、市内における公共交通の利用者は、マイカー利用などの影響もあり、少ない状況で、公共交通事業者は事業の運営に苦慮している。

また、市においても、生活路線バスを維持するため、多額の予算を措置している状況にある。

このような状況の中、将来の都市構造を見据え、南北の公共交通軸を持続的に確保していくことが重要である。

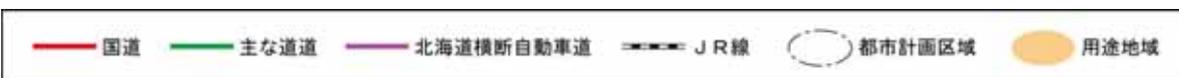
< 1. 現在の市街地 > 市街地が分散



< 2. 当面の市街地 > 地区ごとにコンパクト化



< 3. 将来の市街地 > 都市構造の転換



[将来都市構造の再編プロセス]

5. 夕張市の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]

住民の公共交通に対する満足度は低く、市内のJR線やバス路線等の現在のネットワークが十分に活用されていない状況にあることから、市内移動や市外への移動など、住民の移動実態や市民ニーズに配慮した交通体系を構築することが必要である。

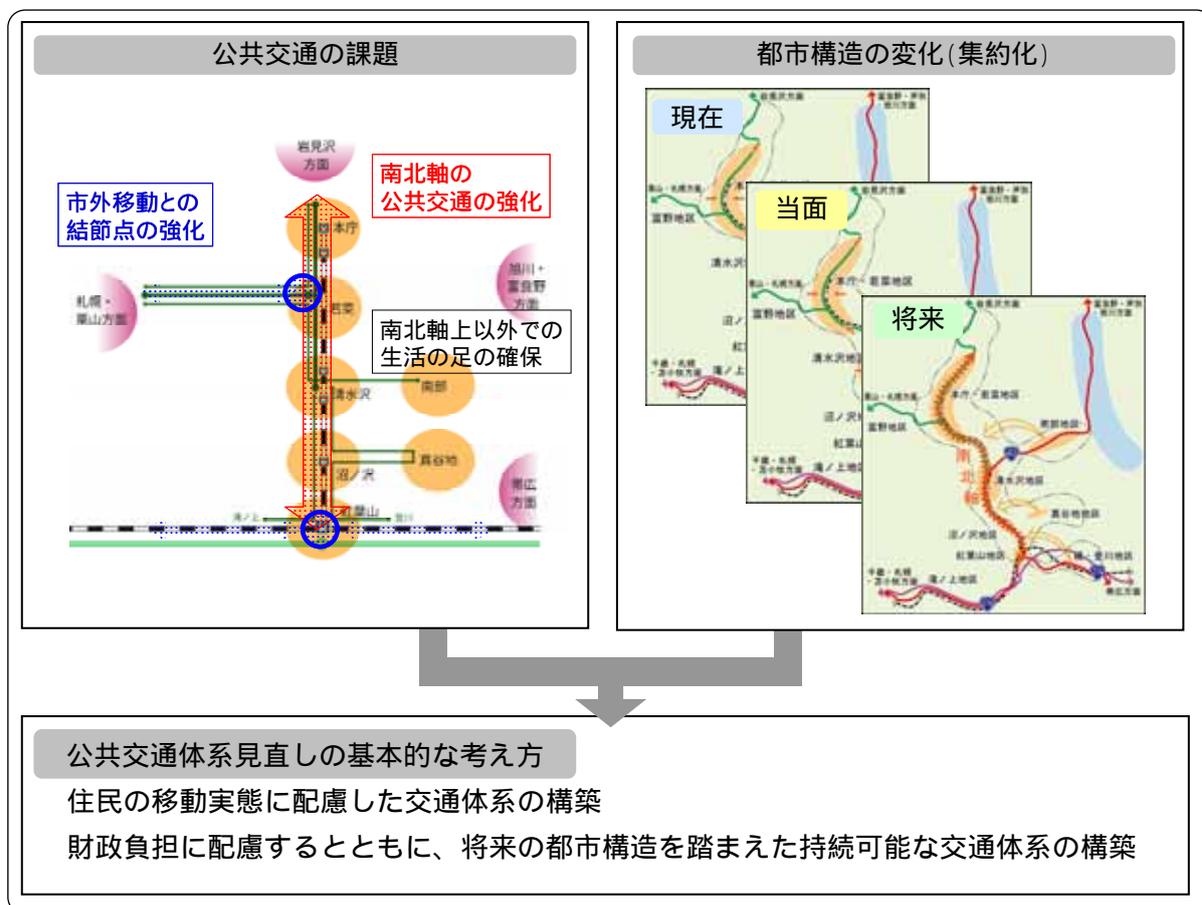
具体的には、市内移動については、本町～清水沢～紅葉山間の南北軸の公共交通サービスの維持・改善を図り、市外移動に対しては、乗り換え1回で市外交通とアクセス可能となるよう改善を図る。

また、南北軸以外に住む方々の生活の足の確保も重要であり、デマンド交通など効率的な交通システムの検討や、福祉輸送など多様な交通サービスの連携により、自家用車が利用できない住民の生活の足の確保を図る。

[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]

市民アンケートの回答結果において、「市の費用負担を変えない範囲内で、できるだけ便利な公共交通にする」「今より不便にならない範囲内で、市の費用の負担を少なくする」といった回答が多く、財政負担に配慮した交通体系の構築が求められている。

また、夕張市まちづくりマスタープランでは、コンパクトな市街地形成を目指しており、都市構造の変化に柔軟に対応、かつ、まちづくりと連動した交通施策の展開が必要である。



6. 新たな交通システム（DMV）の導入可能性

（1）DMV導入の意義

[DMVの概要]

DMV（Dual Mode Vehicle）とは、線路と道路の両方を走ることができる車両である。

地方交通線の利用客数の減少と経営の悪化を背景に、鉄道を維持しながら利用客数に見合った輸送力を持ち、シームレスな移動を実現する新たな交通手段として発想され、JR北海道が2004年に開発に成功したシステムである。



[DMV車両]
写真提供：JR北海道

[車両の仕組み]

DMV車両（平成22年に製作された新型であるDMV922、DMV923）は、マイクロバス（トヨタ「コースター」）をベースに改造されており、乗車定員は運転席1+乗客28の29人となっている。

道路上ではマイクロバスと同じ仕組みで走行する。線路上では前部ガイド輪（鉄輪）で車両前方の荷重を支え、車体後部の駆動輪（ゴムタイヤ）と後部ガイド輪（鉄輪）の2軸で後方加重を支える。

なお、エンジンの動力を伝えるのは後部の駆動輪のみであるが、後ガイド輪との荷重配分調整でトラクション確保し、列車と同等以上の加速・減速性能を有する。

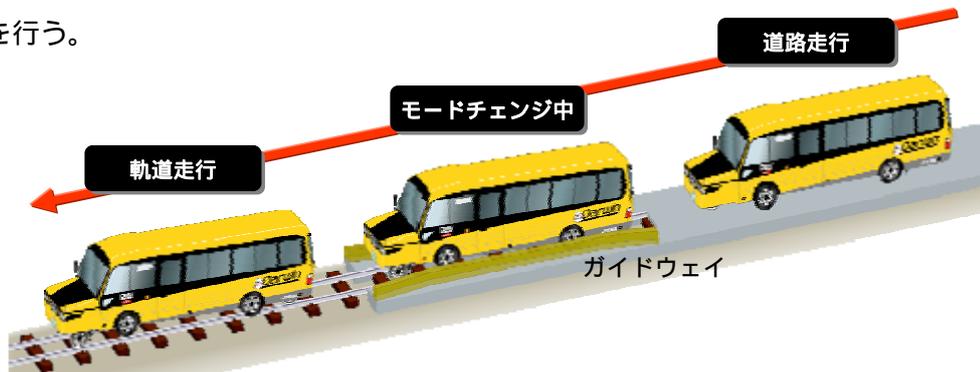


[線路走行時のDMV車両]
図出典：JR北海道資料

[モードチェンジ]

線路から道路へのモードチェンジは短時間かつ容易であり、設備も必要としないため踏切のような場所からでも道路へ脱出が可能である。

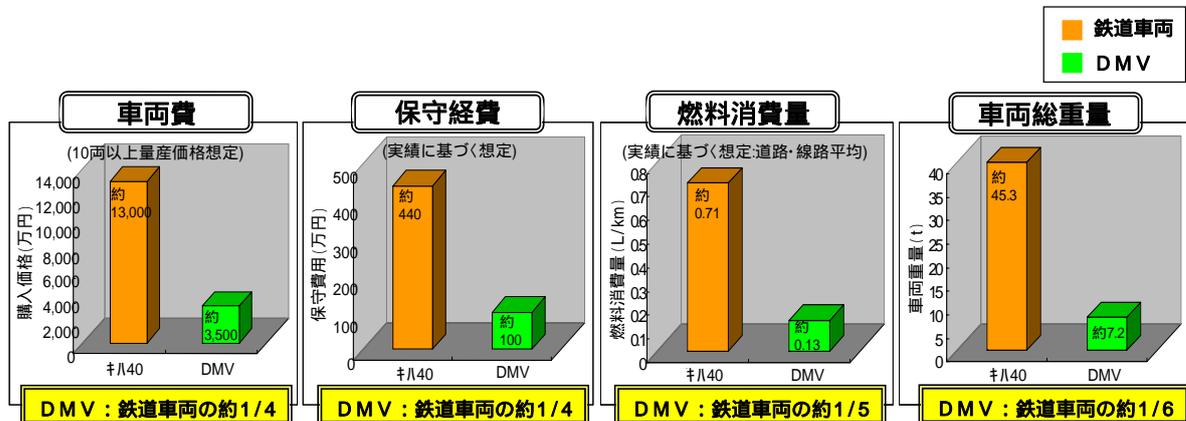
しかし、道路から線路へのモードチェンジは、車両の位置調整が難しく短時間で車輪をレールに載せることが困難であるため、軌間を70mm拡大しさらにガイドウェイを利用して位置合わせを行う。



[モードチェンジ（道路から線路へ）]
図出典：JR北海道資料

[コスト削減と省エネ性]

DMV車両は鉄道車両(キハ40)に比べて1/6の重量であるため、車両費・保守経費・燃料消費量も鉄道車両の1/4から1/5となる。



[鉄道車両とDMV車両の比較]

注：鉄道車両キハ40との比較

図出典：JR北海道資料

[DMVの特長]

線路と道路の両方を連続して走行できる鉄道車両よりコンパクトな乗り物であるDMVは、「利便性」「経済性」「その他」の面で特長を持ち、それらの特長による様々な地域効果が期待される。

利便性

- 乗り換えなしでの乗り継ぎ利便の向上
- 乗り換え改善による公共交通の利用促進

経済性

- 鉄道車両に比べて車両価格が安価
導入する車両数が増加すれば、経済性は低下(コスト削減幅が縮小)する。
- 車両のメンテナンス等の維持管理費用は、鉄道車両に比べて安価
- 運行経費のうち、車両重量が軽くなるため、燃料費コストが低減

その他

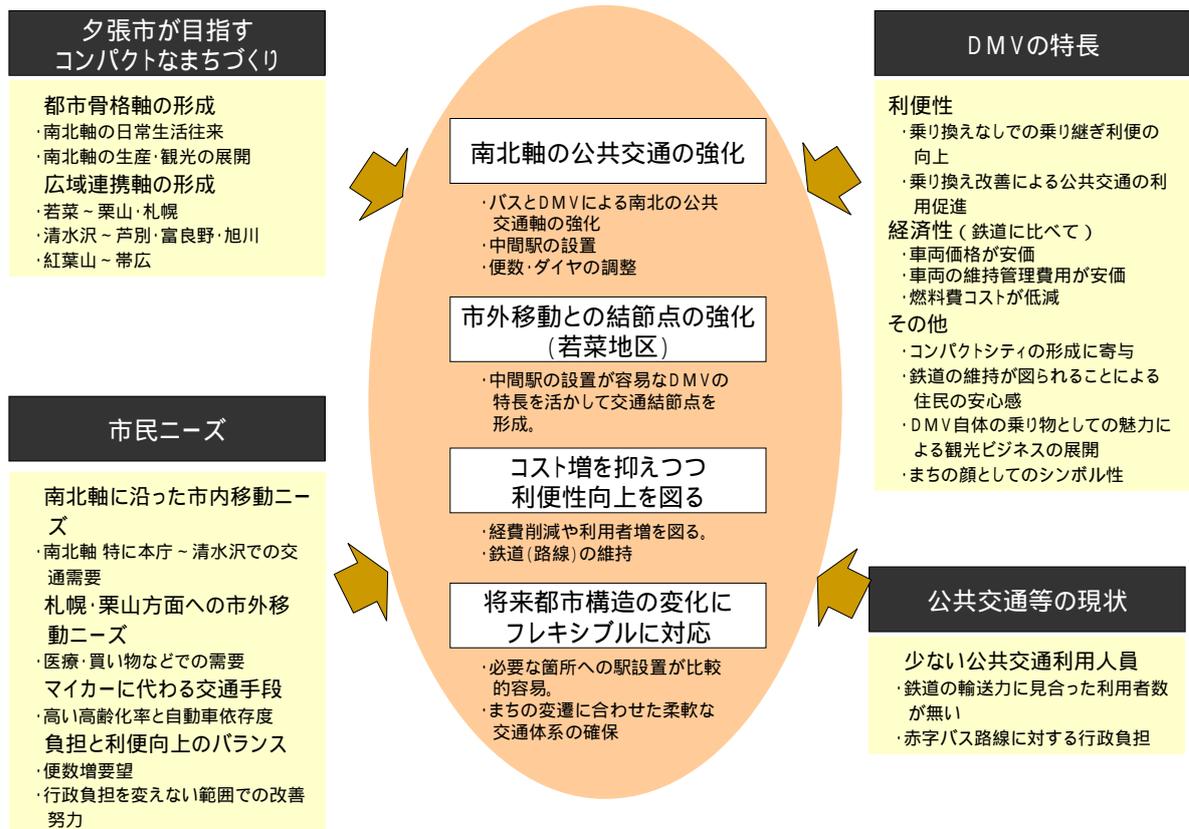
- コンパクトシティの形成に寄与(まちづくりの基盤の維持・確保)
- 鉄道の維持が図られることによる住民の安心感
- DMV自体の乗り物としての魅力による観光ビジネスの展開
- まちの顔としてのシンボル性
- 公共交通の利用促進

[DMVの特長・期待される地域効果]

[DMVに期待される地域効果]

DMVの特長を活かすことで、夕張市が目指すコンパクトなまちづくりに寄与し、市民ニーズにあった公共交通サービスを提供することが期待される。

夕張市でDMVを導入することで、下記の実現が期待される。



[DMV導入のねらいと期待される効果]

(2) DMV導入可能性の検討方法

[検討体制]

DMVの運行可能性について専門的な検討を行うため、夕張市地域公共交通協議会に、交通事業者（JR北海道、夕鉄バス）及び行政機関（北海道運輸局、夕張市）を構成機関とする「DMV導入可能性検討分科会」を設置した。

検討会における検討成果は、「DMV導入可能性検討分科会報告書」として取りまとめており、以下は当該報告書の内容を要約・抜粋し、掲載している。

[検討方法]

現在運行しているJR夕張支線をそのままDMVに置き換えた「ケースA」と、DMVを現在のJR夕張支線で運行させた上で、バスモードを活用して社光まで道路を運行させる「ケースB」の2つの検討ケースを設定して、ハード・ソフト面の課題を抽出し、課題解決策を検討した。

[検討ケースの概要]

	列車	ケースA	ケースB
内容	現在運行しているJRの路線	現在運行しているJRの路線をそのままDMVに置き換え	DMVを、現在のJR路線で運行させた上で、バスモードを活用し、社光まで道路を運行
路線長	16.1 km	15.9 km	16.0 km + 3.0 km
駅	6 駅 (夕張～新夕張)	7 駅 (若菜駅(仮称)を追加)	7 駅 + バス停留所
本数	9 往復	12 往復	12 往復
所要時間	下り 26～29 分 上り 21～23 分	下り 31 分 上り 25 分	下り 31 分 + 15 分 上り 25 分 + 15 分
方向転換等の時間	8 分 (夕張駅時刻表より)	10 分	10 分(新夕張) 5 分(夕張での運転手交代 + モードチェンジ)
事業者	JR	JR	JR + 夕鉄バス
運転士	1 名	1 名	3 名(鉄道 1 名、バス 2 名)
DMV車両数	-	1 台	2 台

所要時間は、現行の列車での最長所要時間の 29 分に 1 駅追加に伴う 2 分増を加算し設定。

(3) 検討結果

前述の導入ケースを想定したハード・ソフト面の課題と、それら課題に対する対策案を以下のとおり整理した。ただし、以下の導入に向けた課題と対策案については、国土交通省の「DMVの導入・普及に向けた検討会」の検討動向や今後の諸情勢等を勘案した対応が必要となる。

[ハード面の課題と対策案]

乗客の乗降方法等

新夕張駅

課題1 列車との乗り継ぎ利便

ホーム・トゥ・ホームの乗り換えでなく、駅前広場での乗降となるため、既存列車との乗り継ぎ利便性が低下する。

課題2 道路上走行

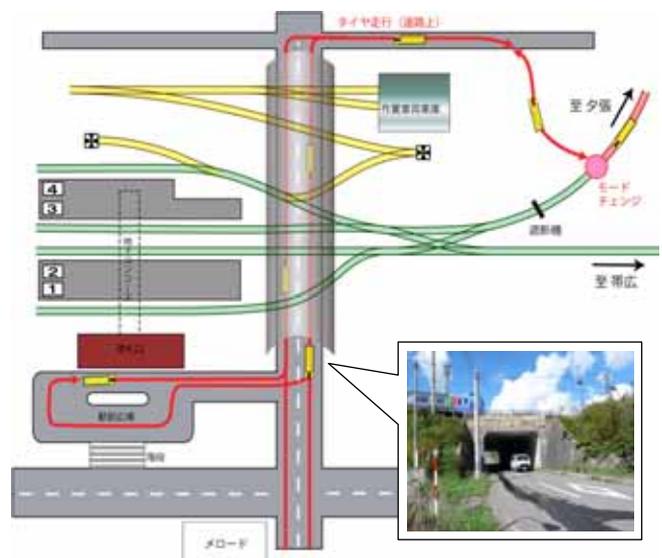
バス事業の許可が必要かどうかは、具体的な全体の事業計画による監督行政機関の判断になるが、道路上走行であるため、事業許可の有無にかかわらず運転手が少なくとも中型免許を持つ必要がある。

➡対策案1

鉄道運転士の中型免許の取得

➡対策案2

バス運転手による運行。ただし輸送効率での課題が大きい。



[新夕張駅でのDMV導入の検討イメージ]

夕張駅

課題1 現行の夕張駅から離れた乗降場の設置

- ・ケースAでは、線路終端部では線路と周辺地面とに高低差があり、方向転換が困難であるため、夕張駅を南に250mほど移動することになる。そのため、周辺施設とのアクセス低下が懸念されるほか、現在の駅敷地の外での乗降場設置であるため、駅位置変更や区間廃線手続きに課題がある。

課題2 DMVの転回場の確保

- ・方向転換を行うための転回場として、現在の線路敷地と市有地を使用することについて、鉄道事業者と市で協議・検討が必要。

課題3 通行経路空間の確保

- ・ケースB(下図)では課題1および2は生じない。しかし下図の赤矢印経路で示した現在ホテル駐車場として利用されている空間の確保が必要となる。

課題4 円滑な手順の検討

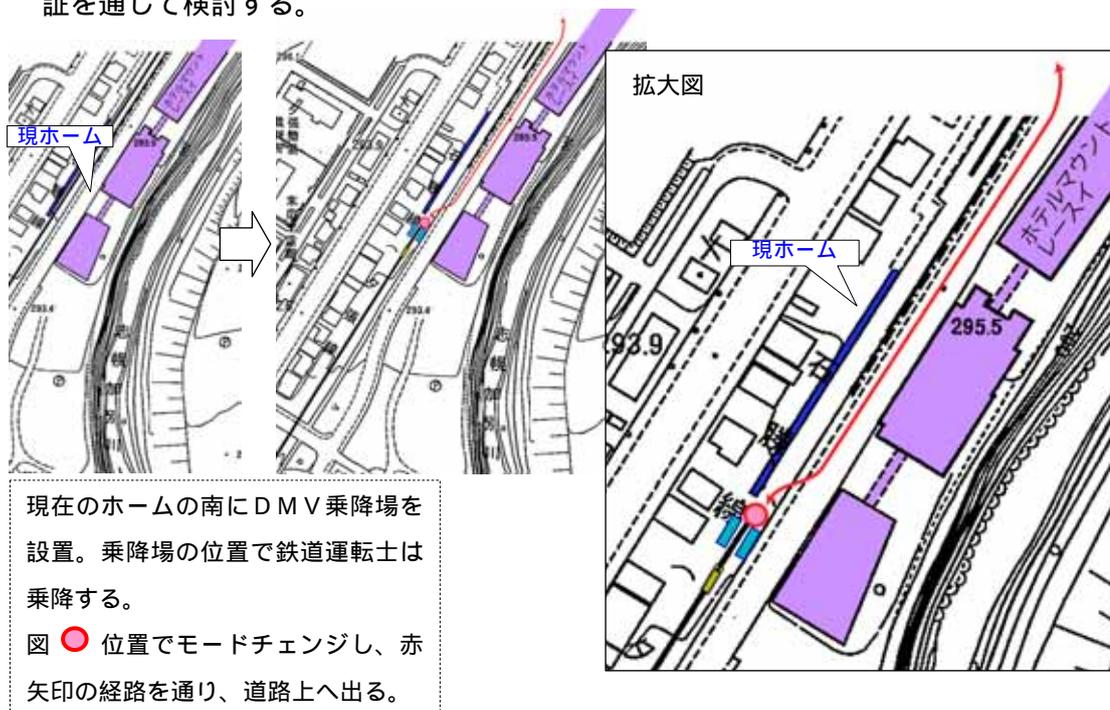
- ・モードチェンジ、乗客乗降、運転士交代など様々な手順を円滑に行う必要がある。

➡対策案1

駐車場として利用されている市有地について、通行空間への利用の可否をホテルの指定管理者と協議のうえ検討する。

➡対策案2

実証試験の実施によりモードチェンジ、乗客乗降、運転士交代の円滑な手順を実地検証を通して検討する。



[新夕張駅でのDMVのモードチェンジと通行経路の想定イメージ]

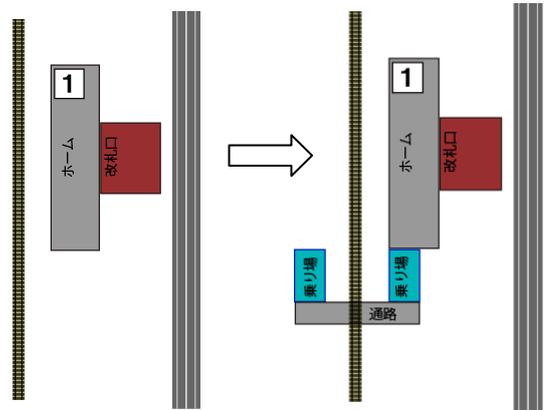
中間駅

課題1 DMV乗降場と改札口の距離

- ・鉄道列車とDMVではドアの高さが異なる。
DMV用の乗降場を現駅ホーム端部に設置する場合、駅によっては改札までの距離が長くなり、乗降利便性が低下する。

課題2 歩行者通路

- ・課題1に加え、DMV乗り場間を移動するための歩行者通路の整備(平面交差通路の路面舗装)や安全対策施設が必要となる。



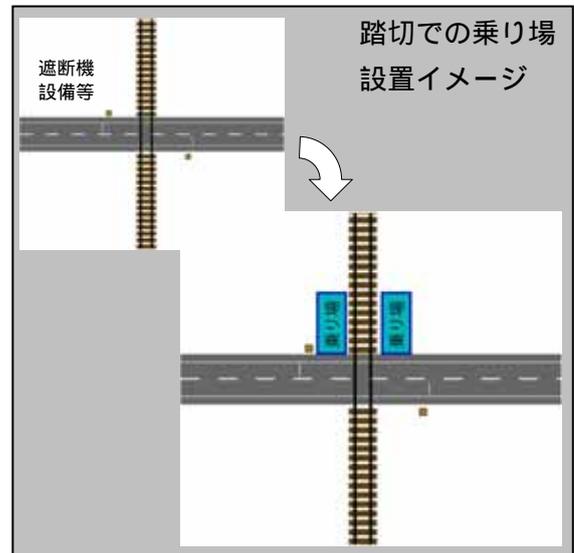
[ホーム端でのDMV乗り場設置イメージ]

→対策案1

踏切を歩行者通路として活用した簡便な乗降場の設置(右図)を検討する。これにより線路を跨ぐ歩行者通路として踏切を使用できる。

→対策案2

駅直近に踏切が無い駅もあるため、全ての駅を対策案1に基づく乗降場を設置するのではなく、ホーム端に設置する方法と併用して乗降場対策を行う。



[踏切でのDMV乗り場設置イメージ]

新駅(仮称「若菜駅」)の設置

課題1 夕鉄バスターミナルと新駅との乗り継ぎ利便確保

- ・夕鉄バスターミナル付近において、踏切を活用した新駅(仮称「若菜駅」)を考えた場合、最も近く、かつ縦断勾配の小さい踏切であっても、夕鉄バスターミナルとの距離が100~200m離れている。そのため、夕鉄バスターミナルと新駅との乗り継ぎ利便確保が必要。

→対策案1

歩行速度が遅い高齢者等でも乗り換えが可能な余裕のあるダイヤ調整や、若菜地区でモードチェンジを行い、道路走行を行うなど、DMVとバスとの乗り継ぎ利便の確保を図る。

DMV車両

課題1 バリアフリー対応

- DMV車両は構造上、車椅子で乗車できない。また、モードチェンジ機能が内蔵されているため、車椅子対応への改造には多額の費用を要する。

➡対策案1

DMV車両のバリアフリー化への制約について周知すると共に、福祉輸送による代替手段を提供し、市民理解を得る。

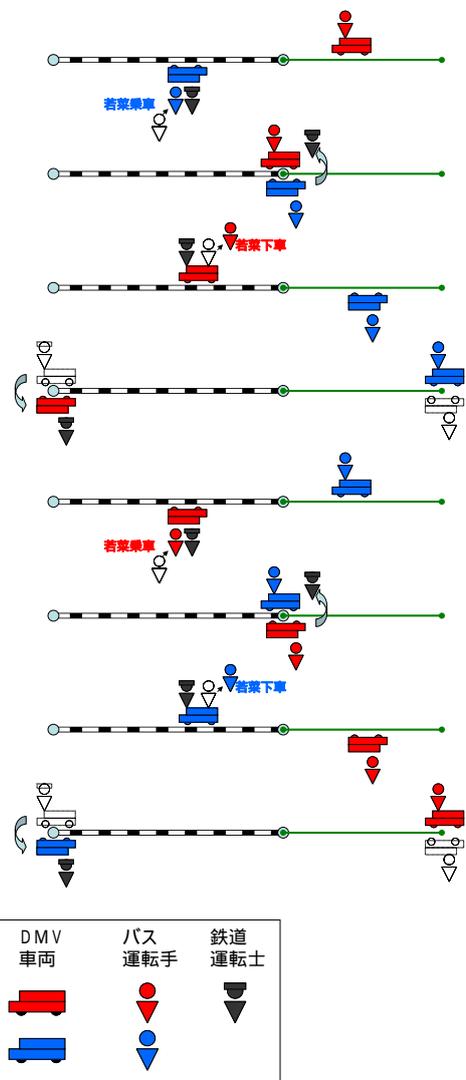
[ソフト面の課題と対策案]

課題1 運転士

- ケースBでは線路区間（鉄道事業）と道路区間（バス事業）で、それぞれ鉄道運転士とバス運転手が運転を行うと想定される。そこで右図のような運転士サイクルが考えられるが、この場合バスの運転手が道路区間の終点（図の右端）で運転業務を行わない時間が生じる。

➡対策案1

バス運転手の効率的な運用方法について検討を行う。



[車両と運転士のサイクルイメージ]

運行ダイヤ

課題1 新夕張での列車接続

- ・現在夕張支線の普通列車の一部は、追分駅や千歳駅まで直通で運行している。DMVのモードチェンジ等に要する時間があるため、これら直通列車全てについて、石勝線本線のダイヤ時刻を変更することなく、DMVが新夕張駅で列車接続することは困難となる。

⇒対策案1

一部の列車で接続利便が低下するものの、全体的な利便性が向上することを利用者に周知し理解を得る。

乗客の乗り残し対策

課題1 朝ピークの乗り残しの回避

- ・新夕張を7:47に発車する便は、高校生の通学などで乗客数が多いため、乗車定員を上回り乗り残しが発生する可能性がある。

課題2 鉄道ファン・観光客の対応

- ・DMV運行開始直後や休日には鉄道ファンなどの観光客が多数訪れる可能性がある。

⇒対策案1

課題1に対しDMV続行運転により輸送力を確保する。また、高校と協力した乗客数分散策の取組を実施する。

⇒対策案2

観光客による生活交通への影響を小さくするため、開業時期を夏休みに設定するなどの開業時期の選定やDMV続行運転による輸送力の確保を行う。

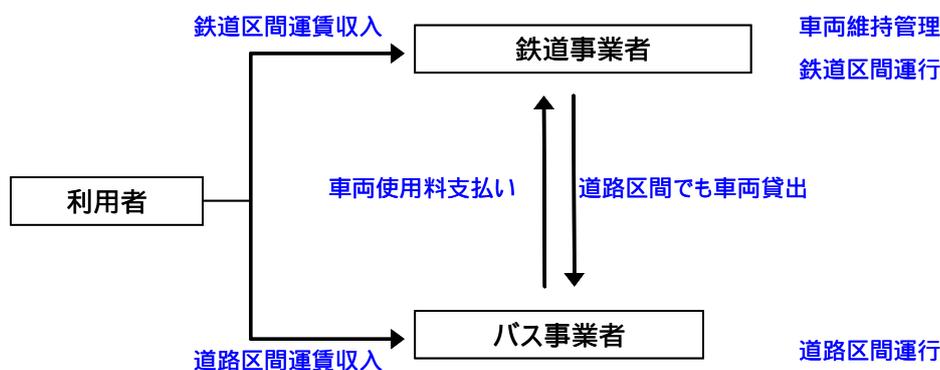
[事業運営上の課題と対策案]

事業者間の役割分担

課題 1 事業者間の業務分担

- ・線路区間と道路区間から成る路線でDMVが運行する場合、現行法上は「鉄道事業者とバス事業者がそれぞれの区間で運行主体となる」ことが望ましい。そのため、鉄道事業者とバス事業者の業務分担（収入と費用の分担）の調整が必要となる。

	鉄道区間	道路区間
運行主体	鉄道事業者	バス事業者
乗務員	鉄道事業者	バス事業者
運賃収入	鉄道事業者	バス事業者
車両保有	鉄道事業者またはバス事業者	



[事業スキームのイメージ]

課題 2 事業者間の連絡体制

- ・遅延時やトラブル時の対応を含めた、鉄道事業者とバス事業者の密な連絡体制の確立が必要となる。

➡ 対策案 1

「事業者ごとの業務分担（次頁のイメージを参照）」について、公平かつ公正な協議の場を作り検討を進める。

➡ 対策案 2

鉄道事業者とバス事業者の連絡体制として、両者を結ぶホットラインを敷設する。

[事業者ごとの業務分担のイメージ]

：専ら行う業務 ：分担・連携する業務

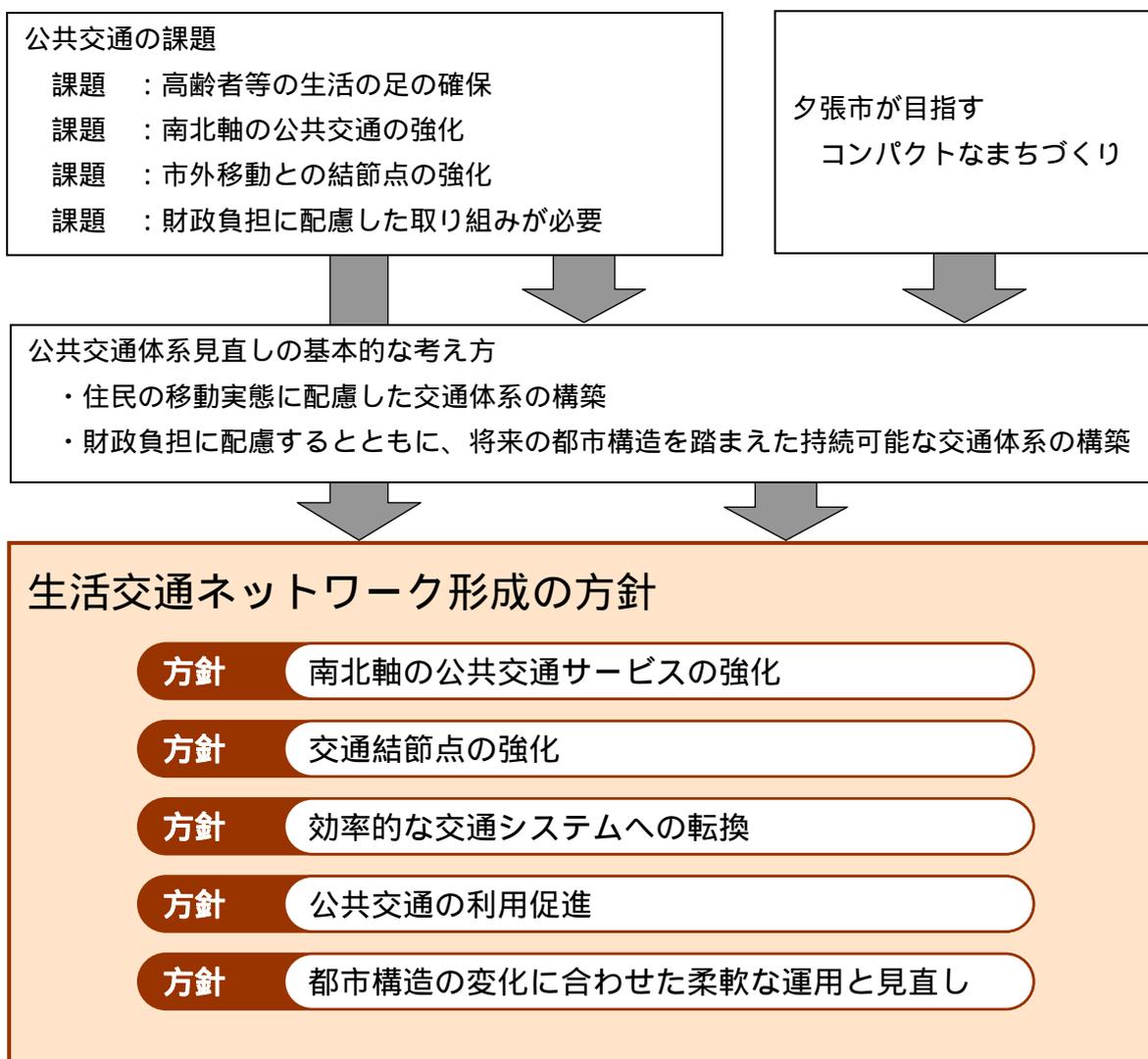
	鉄道事業者	バス事業者
営業業務	運賃収入・広告収入の配分	
	車体広告・車内広告の受付 広告料金の収受 乗車券・定期券の販売 問い合わせ対応 保険支払い	運賃収受（運賃箱の管理） 乗車券・定期券の販売 問い合わせ対応 保険支払い
運行業務	運行計画の作成	
	線路区間の運行 鉄道運転士の管理 遅延発生時の列車との接続調整 駅（乗降場）の維持管理	道路区間の運行 バス運転手の管理 停留所の維持管理
車両整備等	D M V 車両の製作 D M V 車両の貸与 鉄道車両としての点検整備 車両整備所への回送委託	D M V 車両の賃借 D M V 車両の保管 バス車両としての点検整備 車両整備所への回送受託

第3編 計画編 ~生活交通ネットワーク計画~

1. 生活交通ネットワーク形成の方針

(1) 方針

第2編の「公共交通の課題」「夕張市が目指すコンパクトなまちづくり」及び「公共交通体系見直しの基本的な考え方」を踏まえ、生活交通ネットワークを形成するための方針を以下のとおりとする。



方針 南北軸の公共交通サービスの強化

南北軸の公共交通サービスを強化することにより、市民の移動ニーズに沿った効率的なサービスを提供するとともに、「夕張市まちづくりマスタープラン」に掲げる「都市骨格軸」の機能を拡充することにより、コンパクトな市街地形成に寄与する。

- DMVの導入
- バス路線の見直し

方針 交通結節点の強化

夕張市の玄関となっている紅葉山地区（新夕張駅）、若菜地区（夕鉄バスターミナル）を交通結節点と位置付け、市内各地から交通結節点へのアクセス利便を向上し、鉄道とバスの乗り継ぎを改善することにより、市民の市外への移動利便を確保する。

- DMVの導入（若菜地区への駅設置）
- バス路線の見直し

方針 効率的な交通システムへの転換

既存の交通システムと比較すると経費の削減を見込むことのできる効率的な交通システムへの転換により、財政負担の軽減と交通事業者の経営改善を図ることで、持続可能な交通体系を構築する。

- DMVの導入（鉄道列車からDMVへの転換）
- デマンド交通等の導入可能性の検討

方針 公共交通の利用促進

公共交通を利用しやすいコンパクトなまちづくりを進めるとともに、市民・企業・行政等が公共交通に関する課題を共有し、それぞれの適切な役割分担と協力のもと、一致団結して公共交通の利用促進を図るための取り組みを推進する。

- 公共交通の利用促進

方針 都市構造の変化に合わせた柔軟な運用と見直し

人口減少と高齢化が今後も急速に進行することが予想される中、コンパクトシティ推進に係る都市構造の変化と住民の移動実態やニーズの変化にあわせて、交通システムを柔軟に運用するとともに、生活交通ネットワーク計画を必要に応じて見直す。

- DMVの導入（鉄道列車からDMVへの転換）
- デマンド交通等の導入可能性の検討
- バス路線の見直し

(2) 今後の取り組み

本計画の計画期間は、平成25年度から平成27年度までの3年間であるが、持続可能な公共交通体系の構築は、長期的な視点を要することから、本計画では計画期間以降も含めた今後の取組を記載している。

取組 DMVの導入

計画期間中に導入計画を策定するとともに、実証運行や事業化に向けた準備を進めていく。また、事業化された後も都市構造や住民ニーズの変化に応じて、必要な箇所に駅を設置するなど、適宜サービスの改善・見直しを行う。

取組 デマンド交通等の導入可能性の検討

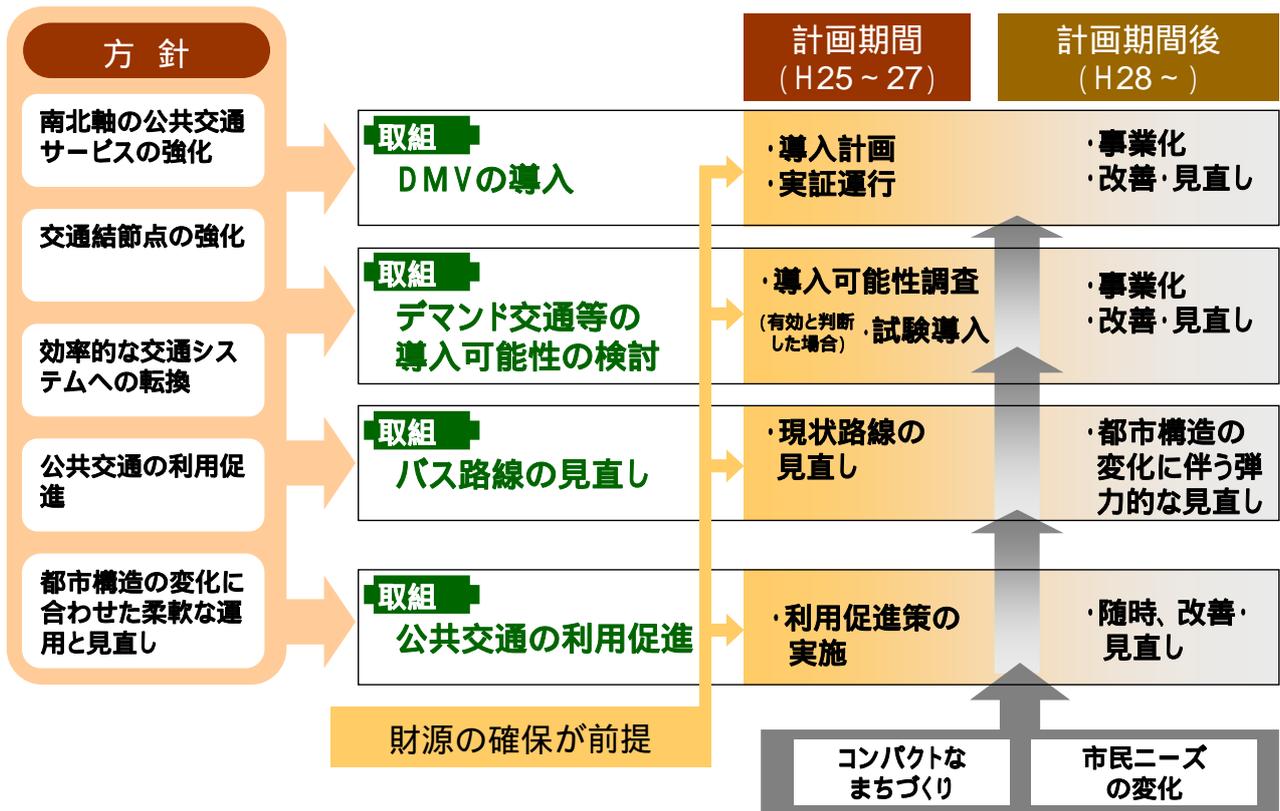
交通事業者や関係機関との協議のもと、実施可能な交通サービスと利用者数の予測等の検討を行う(導入可能性調査)。また、検討の結果、導入することが有効であると判断できる場合であっても、試験導入を行い、実施した場合の個別具体的な課題等の洗い出しを行うなど、事業化に向けた準備を進めていく。なお、DMVと同様に、事業化された後も都市構造やニーズの変化に応じて、適宜サービスの改善・見直しを行う。

取組 バス路線の見直し

現在、路線バスが小中学生の通学の足となっていることを鑑みて、路線の延長等を検討する場合には、バス事業者との協議の上、現状のバス路線の見直しを行う。また、DMVやデマンド交通等の導入状況等に併せ、効率的な路線の検討を行う。なお、上記の取組及びと同様に事業化された後も都市構造や市民ニーズの変化に応じて、適宜サービスの改善・見直しを行う。

取組 公共交通の利用促進

公共交通の維持確保のためには、市民・企業・行政等による課題の共有、適切な役割分担と協力による一致団結した取組の推進が不可欠であることから、公共交通の利用促進策に着手するとともに、上記の取組～の進捗、都市構造や市民ニーズの変化に応じた有効な取組を進めていくに注力することとする。



2. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 高齢者等の生活の足の確保

平成25年1月末現在、夕張市の高齢化率は45%を超えており、道内の自治体で最も高い。現在、市民の多くは自動車を利用して移動しているが、市民アンケート結果においても、「今は自動車の運転ができるので良いが、将来的に運転ができなくなった際に不安である」という意見があったように、高齢化が急速に進展する中、近い将来に自身や家族による自動車の運転が年齢的に困難となり、日常生活の足に支障をきたすことが予想される。

また、公共交通の利用割合は低く、公共交通サービスに対する市民満足度も低い現状にあることから、公共交通のサービス改善と、高齢者等の日常生活の足の確保は喫緊の課題となっている。

(2) 財政負担の軽減

市内における公共交通の利用者は少なく、公共交通事業者は事業の運営・維持に苦慮しており、市においても生活路線バスを維持するため、多額の予算を措置している。

市民アンケート結果でも「不便にならない範囲で財政負担を少なくする」「財政負担を変えない範囲で公共交通を便利にする」といった意向が強く、市民説明会等でも「行政任せでなく市民の力を活用すべき」「財政負担の実情を市民にもっと知らせるべき」といった意見が寄せられた。

現在、夕張市は財政再生計画に基づき、財政の再建と地域の再生に取り組んでいるところであり、財政負担の軽減は大きな課題となっている。

(3) コンパクトなまちづくりを支える交通体系

夕張市では人口減少と少子高齢化が急速に進行する中、「安心して幸せに暮らすコンパクトシティゆうばり」を目指す「夕張市まちづくりマスタープラン」を平成24年3月に策定したところである。

市民アンケートや市民説明会等においても、コンパクトなまちづくりに併せた交通体系の構築を望む意見が多数寄せられており、今後のまちの変化に柔軟に対応できる生活交通ネットワークの形成が求められている。

3. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

(1) 公共交通の利用者数の増加

市民の移動ニーズに沿ったサービスの提供により、公共交通利用者数の増加を目指します。

【定量的な目標】

市内路線のバス乗降客数	現状 1,949 人 (H23 平日)	目標 : 3 年後に 1 割増加
夕張支線の J R 乗降客数	現状 360 人 (H22 平日)	目標 : 3 年後に 1 割増加

(2) 市財政負担の軽減

財政負担に配慮しつつ、将来にわたり持続可能な公共交通体制を構築するため、公共交通に関わる市の財政負担の軽減経費を目指します。

【定量的な目標】

路線バスの運営に係る行政 (市) の財政負担額	現状約 1,200 万円/年	目標 : 3 年後に現状より低減
-------------------------	----------------	------------------

(3) 目標達成の効果

上記の目標が達成されることは、今後、人口減少が進む状況であっても、公共交通機関の利用者が着実に拡大することを意味する。

市民アンケートの結果においては、現在の公共交通に否定的な意見が肯定的な意見よりも多かったことから、公共交通の利用者の拡大は、本計画の内容が、本市の公共交通の利便性の向上に寄与したものであると考えることができる。

また、持続可能な公共交通システムの構築のためには、利用者の増加が欠かせないものであり、当該システムの構築の一助となることとなる。

4. 生活交通を確保維持するための運行計画

(1) DMVの導入

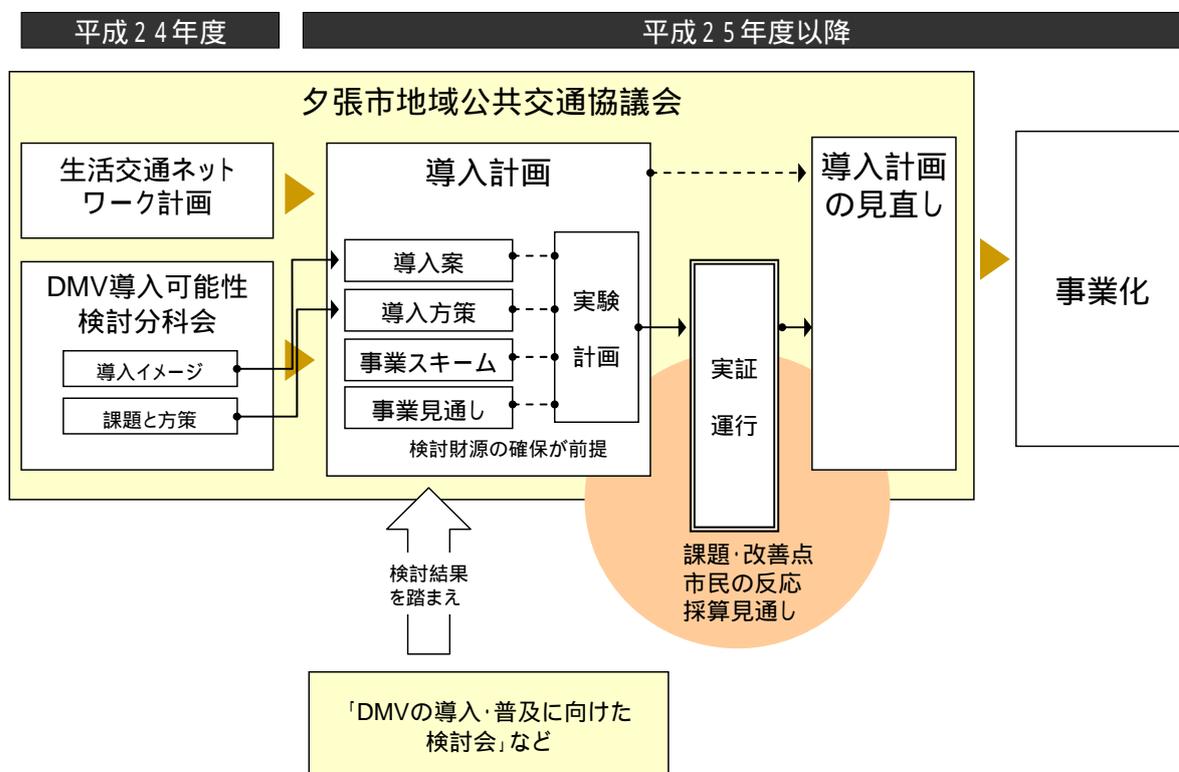
「南北軸の公共交通サービスの強化」「交通結節点の強化」「効率的な交通システムへの転換」を目指し、DMVの導入に向けた以下の取り組みを進める。

導入計画の立案

- ・国土交通省等による「DMVの導入・普及に向けた検討会」での検討動向等を踏まえ、DMVの「導入案」と実現性の高い具体的な「導入方策（導入案を実現するために取り組むべき事項のリスト）」を作成する。
- ・また、「導入方策」の実現に必要な費用の積算と、「導入案」におけるサービス内容（路線・運賃・本数など）に対する需要予測を行い、それらの結果から「事業見通し」を検討する。
- ・「事業見通し」等を踏まえ、関係機関相互の対等な交渉のもと「事業スキーム」の取り決めを行う。

実験計画の作成と実証運行の実施

実際に運行することで更なる課題や効果を検証する。



(2) デマンド交通等の導入可能性の検討

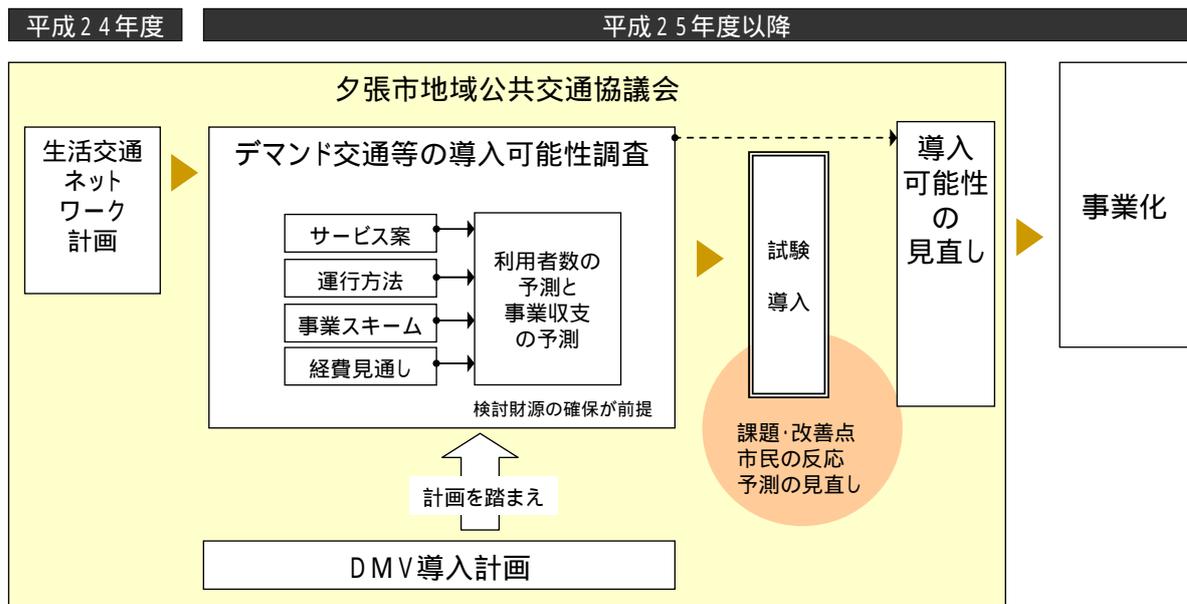
「効率的な交通システムへの転換」を目指し、交通事業者や関係機関の協力及び地域住民の理解のもと、事業継続可能な交通サービスとしてデマンド交通等を検討するために、以下の取り組みを進める。

導入可能性調査

- ・交通事業者や関係機関との協議のもと、デマンド交通等について実施可能な交通サービス内容と事業スキーム等について検討を行う。
- ・また、上記交通サービス内容を前提とした利用者数予測ならびに事業収支予測を行う。
- ・なお、交通サービス内容の検討にあたっては、DMVの導入計画との調整を行う。

モデル地域での試験導入（導入することが有効であると判断できる場合）

- ・モデル地域を対象に一定期間デマンド交通の運行を行う「試験導入」を行う。
- ・試験導入を行うことで、実施課題等の洗い出しを行い、導入可能性の再検討を経ることで事業化に向けた準備を整える。



(3) バス路線の見直し

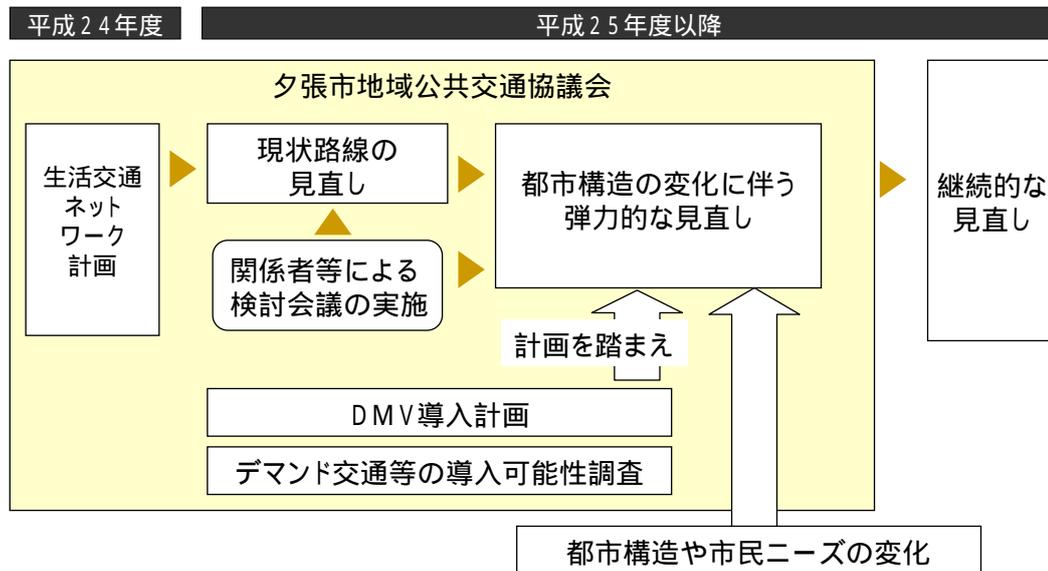
「南北軸の公共交通サービスの強化」「交通結節点の強化」「効率的な交通システムへの転換」を目指し、バス路線の見直しについて以下の取り組みを進める。

現状路線の見直し（地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用を想定）

- ・現状のバス路線は、市内の小中学校を1校に統合した際に、児童生徒が通学可能な路線とするために編成されたものであるが、これに伴い、住民の利便性が低下したなどの意見が多く寄せられている。
- ・特に、南清水沢の道道1006号線については、利便性の向上に配慮し、現在、工事中の橋梁が完成次第見直しを検討する。

都市構造の変化に伴う弾力的な見直し（DMVやデマンド交通等の進捗に応じて）

- ・都市構造や市民ニーズの変化に伴い、路線バスに求められる役割は変化していくこととなることから、DMVの導入やデマンド交通等の導入可能性の検討の進捗状況に応じて見直しを行うなど、弾力的な体制を構築する。
- ・見直しにあたっては、運行事業者、市民、学校関係者等と協議を行うなど、関係者の意見を十分に聴くよう配慮する。



【運行内容(案)】

	運行系統	系統長(km)
現状路線	清陵町～真谷地市街～登川 (図：破線)	21.2 km (往路)
		21.3 km (復路)
路線の 見直し案	清水沢駅前～真谷地市街～登川 (図：実線)	24.9 km (往路)
		25.0 km (復路)



	運行系統	系統長 (km)
現状路線	中学校～沼の沢 552～オソウシ入口 (図：破線)	19.5 km (往路)
		19.4 km (復路)
路線の 見直し案	清水沢駅前～沼の沢 552～オソウシ入口 (図：実線)	22.6 km (往路)
		22.7 km (復路)



5. 公共交通利用促進のための取り組み

(1) コンパクトなまちづくりの推進

「夕張市まちづくりマスタープラン」において目指すこととしているコンパクトな都市将来像の実現に向けて、都市施設の集約化や居住エリアの郊外から市街地への移転などの取り組みを進めることにより、目的地などが集約されたまちの形成が推進され、公共交通が利用しやすいまちが構築されることとなる。

(2) DMVやデマンド交通の体験乗車会の実施

新たな交通システムに対する抵抗感を減らすとともに、導入に向けた市民の気運醸成を図るため、DMVやデマンド交通などの体験乗車会を実施する。

(3) 意識啓発活動

夕張市が抱える公共交通の問題を解決するためには、市民、行政、交通事業者及び市内企業が、公共交通の現状と都市と交通の将来像に対する認識を共有し、当事者意識を持って、利用促進等、様々な取り組みを推進する必要がある。

このため、「市長とのふれあいトーク」など、市民との対話の機会を活用して、公共交通への意識啓発を図っていく。

(4) ノーマイカーデーの実施

公共交通の利用促進を図るため、市民、行政及び市内企業の協力のもと、マイカー利用を控えて公共交通を利用する「ノーマイカーデー」の取り組みを推進する。

(5) 送迎サービスとの連携

医療施設等の送迎サービスにおいて、サービスの弾力的運用やJR・バス等との接続など、公共交通と連携した取り組みの可能性について検討を行う。

(6) 交通情報の一元提供

鉄道や路線バス・都市間バスだけでなく、老人福祉センターの送迎サービスなど多様な交通機関についての情報を一元的に提供することで、利用者が自身の都合に合わせた交通機関を選択したり、組み合わせたりすることができるようにする。

また、DMV等の新たな交通システムについても、導入次第、一元化された情報に組み入れるようにする。

(7) 敬老パスの継続と改善

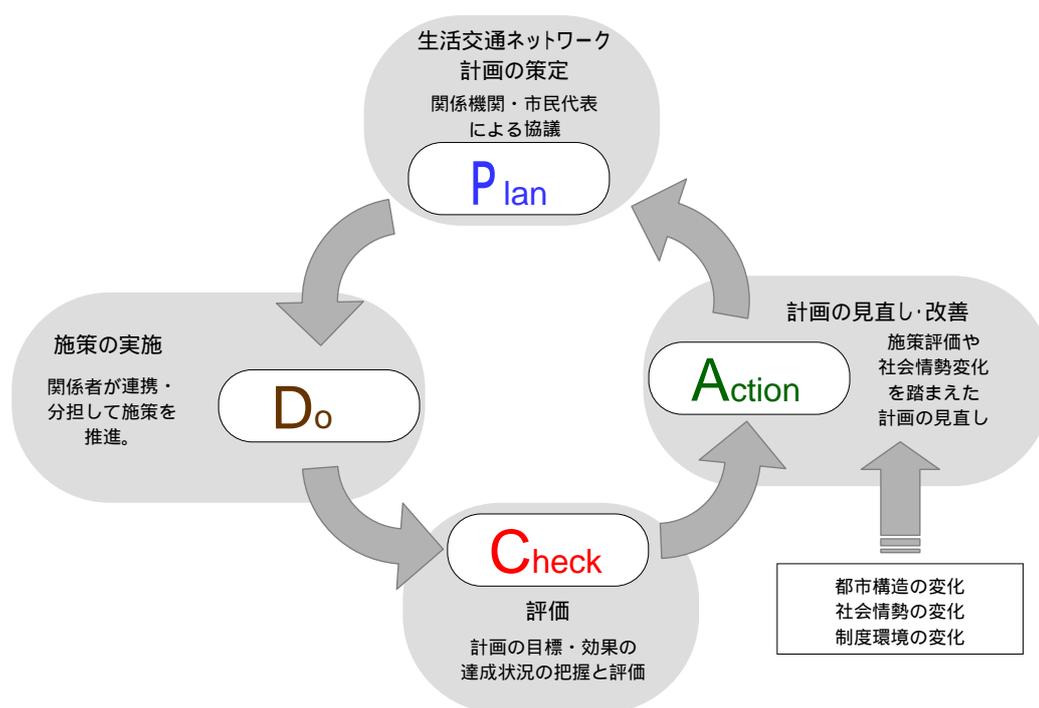
現在、市で行っている敬老パスの継続を図るとともに、高齢者を含む交通弱者の支援に向けた改善方策を検討する。

6. 計画期間以降の取組

(1) P D C Aサイクルに基づく進行管理

夕張市生活交通ネットワーク計画の計画期間は平成 25 年度から平成 27 年度の 3 年間であるが、都市構造の変化などに対応しつつ公共交通体系を維持していくためには、計画策定後も定期的に計画の見直しを行う必要がある。

このため、次の P D C A サイクルに基づく進行管理によって、着実に計画を推進することとする。



7. 実施プログラム

分類	実施内容	計画期間（短期）			中長期
		H25	H26	H27	H28～
DMV の導入	導入計画の立案	■			
	実証運行		■		
	導入計画の策定(案の見直し)		■		
	導入(事業化)			■	■
デマンド 交通の 導入 可能性 検討	導入可能性調査	■			
	導入が有効と判断できる場合 モデル地域での試験導入			■	
	導入可能性の見直し検討			■	
	デマンド交通の導入				■
バス路線 の見直し	現状路線の見直し		■		
	都市構造の変化に伴う弾力的な見直し			■	■
公共 交通 利用 促進	コンパクトなまちづくりの推進	■	■	■	■
	DMVやデマンド交通の体験乗車会の実施			■	■
	意識啓発活動	■	■	■	■
	ノーマイカーデーの実施	■	■	■	■
	送迎サービスとの連携	■	■	■	■
	交通情報の一元提供	■	■	■	■
	敬老パスの継続と改善	■	■	■	■

注: 上記のプログラムは財源の確保が前提である。