

夕張市地域公共交通協議会

～夕張市生活交通ネットワーク計画(案)～ [要約資料]

平成25年3月

1

公共交通の現状

J R

- ・1日9往復
- ・清水沢以南での利用が比較的多い

バス

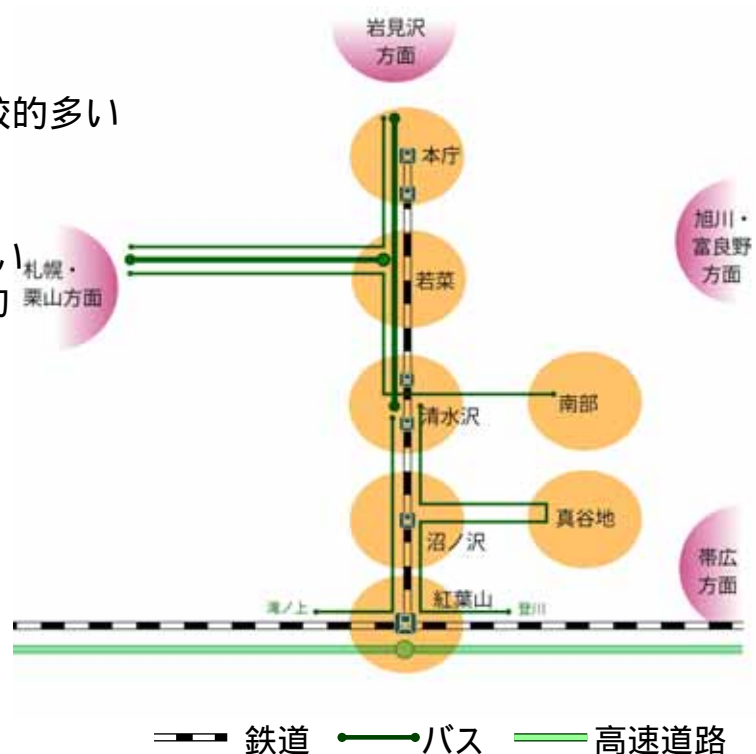
- ・通学手段としての利用が多い
- ・清水沢以北の利用が比較的多い

タクシー

- ・2社が運行を行っている。

その他

- ・医療施設の送迎
- ・老人福祉会館の送迎。
- ・介護を要する通院などへの福祉有償運送



2

市民アンケートの概要

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。

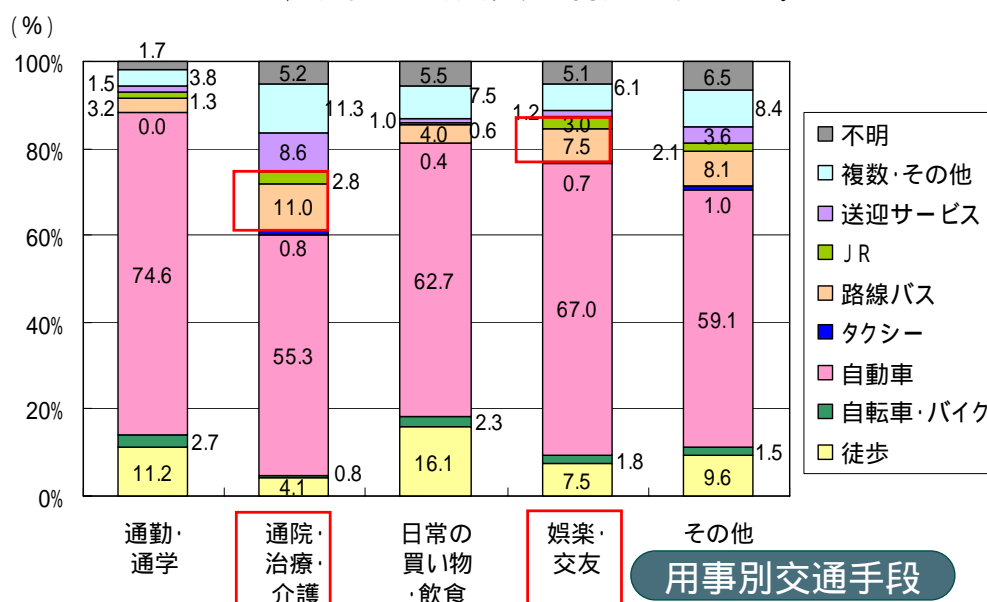
調 査 項 目	
回答者属性	年齢・性別、職業、居住地、免許の有無など
外出移動実態	移動目的別の行き先、交通手段、頻度など
公共交通利用実態	利用頻度、現行公共交通の評価・問題点など
施策の方向性	公共交通維持に向けた市民負担への考え方、取り組むべき施策など
新たな交通システム	DMVやデマンドタクシーの利用意向 など

3

アンケート結果のまとめ

公共交通の利用傾向

- ふだん自動車を運転する方の割合は55%。
- どの用事でも自動車利用割合が高い(55~75%)。
- 公共交通を使う割合が比較的多い用事は、「通院・介護」「娯楽・交友」などで、外出頻度は低い。
- そのため、現在の公共交通利用は少ない。

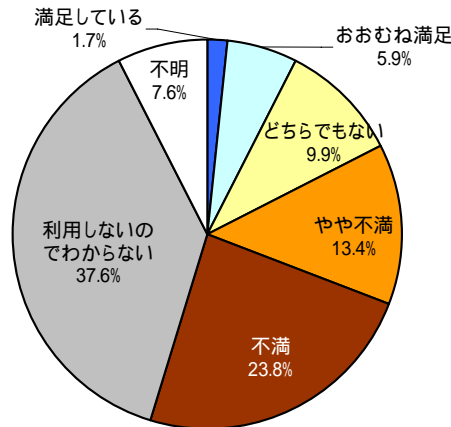


4

アンケート結果のまとめ

公共交通の問題点

- ▶公共交通に対する満足度は低い。(満足 + おおむね満足が 8%に対して、不満 + やや不満は5倍近い37%)
- ▶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。(「バスの本数が少ない」との指摘率58%)

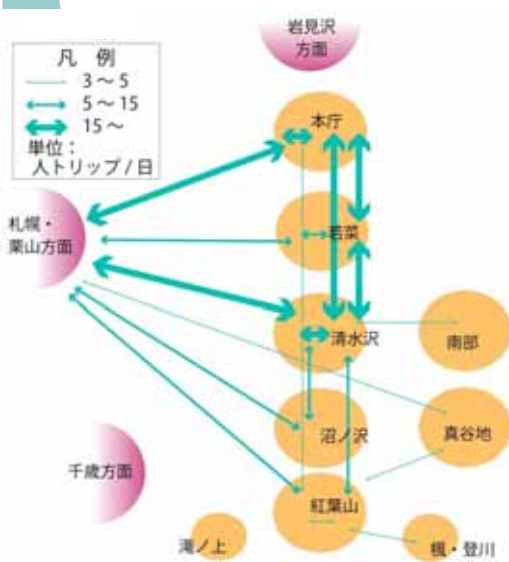


公共交通の満足度

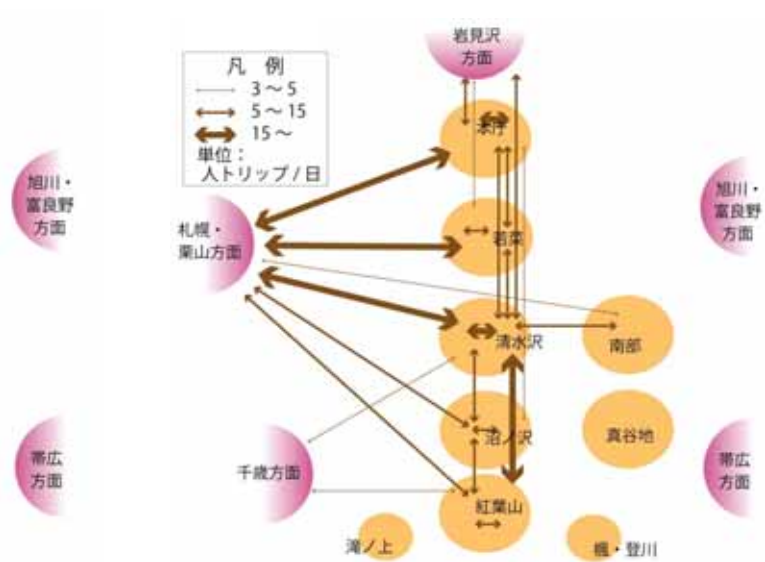
アンケート結果のまとめ

公共交通の需要

- ▶現在の利用数(左下図)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」や「札幌・栗山方面」。
- ▶自動車による送迎やタクシーなど(右下図)が多いのは、バスが少ない「清水沢～紅葉山」。



現在の利用

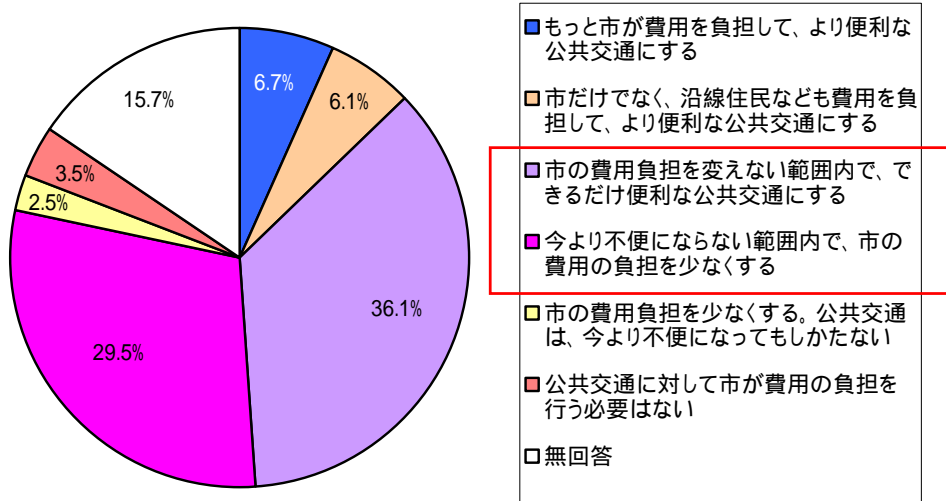


自動車送迎やタクシー利用等

アンケート結果のまとめ

対策の方向性

- 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。(下グラフ)
- 「コンパクトなまちづくり」への市民理解が得られている。(力を入れるべき取り組みとして「コンパクトなまちづくり」を挙げた割合51%)



公共交通の方向性

DMVとは

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

特長

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（鉄道に比べて）

- ・車両価格が安価
- ・車両の維持管理費用が安価
- ・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
- ・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
- ・まちの顔としての象徴



デマンド交通(乗合タクシー)とは

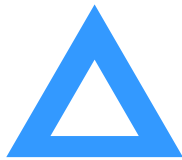
簡単に言うと
予約客の自宅を回って、
相乗りで運行するタクシー。



特長



- タクシーより安い。
- 自宅まで来てもらえる。
- 予約が無い時は運行しないためバスに比べて経費が安い。



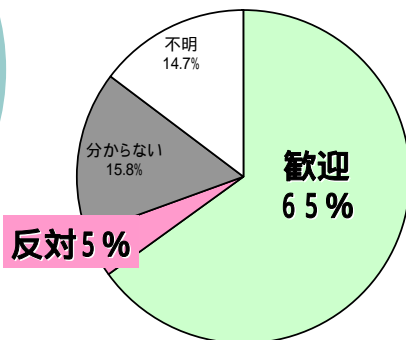
- (タクシーと違って)
- 事前予約が必要。
 - 利用できる時間帯が限定される。
 - 相乗りのため遠回りになることもある。
 - 目的地が限定される。

9

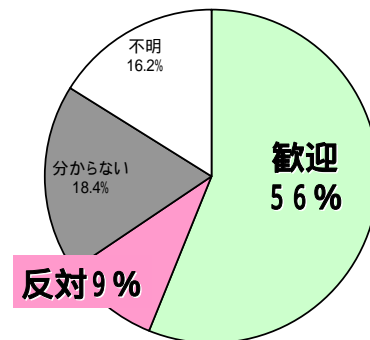
アンケート結果のまとめ

DMVと デマンド交通

- 「鉄道や路線バスよりも運行経費の少ないシステム」として一定の支持。
- 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歓迎する意向が多い。



DMV



デマンド交通

導入に対する意向

10

事業者ヒアリングでの意見



DMVについて

- 人を動かす、活気をつくる取り組みとしてDMVは賛成。
- タクシーは家の前から運行するサービスであり、DMVやバスとは住み分けができているため、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の観光の魅力は最大級。

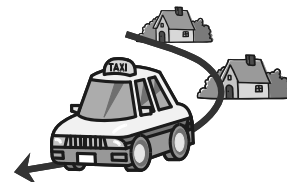
DMVと観光振興について

- 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。次に全国から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る。札幌滞在観光客(熟年層)の日帰り観光も想定される。
- 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だけに乗って帰るのでは地域経済が潤わない。



11

事業者ヒアリングでの意見



デマンド交通について

- 市内タクシー事業者が独自事業として取り組むことは困難。
- ある程度の体力・規模のある企業が事業者となるべき。
- 厳しい面もあるが、利用者のためになるならば、市内タクシー事業者としても協力すべきだろう。運行委託について実施条件などの協議を経ることが必要。
- デマンド交通の費用負担の仕組みを市民に理解してもらうことが重要。デマンド交通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、市民に広報することが必要。

12

市民ニーズ等を踏まえた公共交通の課題

市民アンケートから

- ふだん自動車を運転する方の割合は55%。
- どの用事でも自動車利用割合が高い。
- 今は自動車を運転できるが将来が不安。

説明会等の意見から

- 毎日ではないがバス利用はしている。
- これ以上バスが不便になると外出できない。
- 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。

現状把握から

- 道内自治体で最も高い高齢化率と人口減少率。
- JRもバスも利用者が少なく、危機的状況。

現在の公共交通
利用は多くないが、
安心して暮らし
続けるためには
公共交通が必要

高齢者等の生活の足の
確保が重要

13

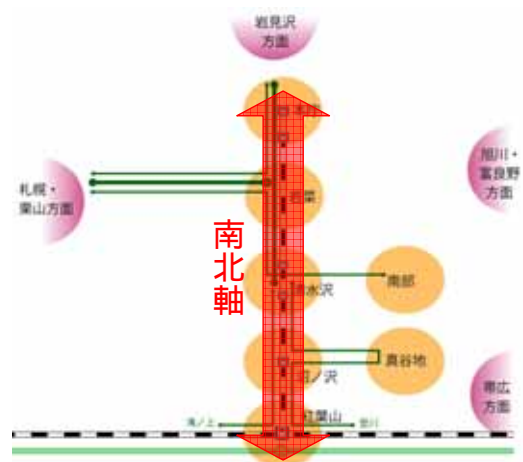
市民ニーズ等を踏まえた公共交通の課題

市民アンケートから

- 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」といった問題指摘。
- 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。
- 自動車による送迎やタクシー利用などが多いのは、バスが少ない「清水沢～紅葉山」

現状把握から

- 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。



南北軸の
公共交通の強化が必要

14

市民ニーズ等を踏まえた公共交通の課題

市民アンケートから

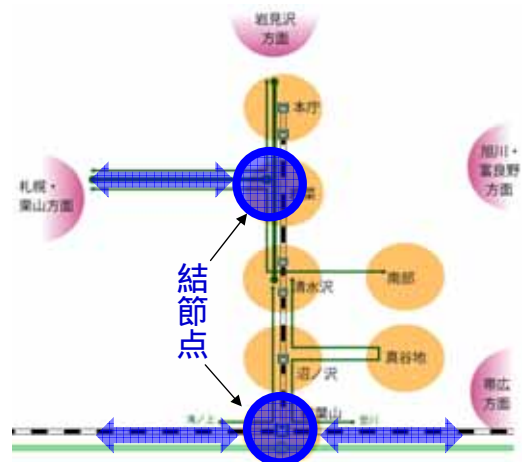
- 市内各地区から「札幌・栗山方面」への移動需要が多い。
- 「JRとバスの乗り継ぎが不便」との指摘が2割。

説明会等の意見から

- 新夕張からの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。

現状把握から

- JRの『玄関』は、紅葉山地区の新夕張駅。
- バスの『玄関』は、若菜地区の夕鉄バスターミナル。
- 新夕張駅に接続するバスは少なく、夕鉄バスターミナルに接続する駅がない。
- そのためJR、バスの乗り継ぎ利用がしづらい。



市外移動との結節点の強化が必要

15

市民ニーズ等を踏まえた公共交通の課題

市民アンケートから

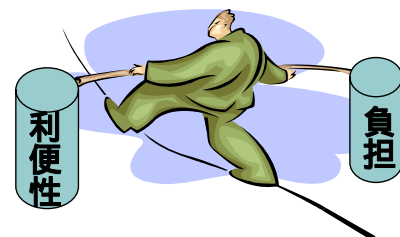
- 現状の交通利便性と行政負担を互いに悪影響を与えない範囲で、それぞれ改善していくことが求められている。
- 「コンパクトなまちづくり」への市民理解が得られている。
- DMVやデマンド交通は一定の支持。

説明会等の意見から

- 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。
- 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。

現状把握から

- まちの変化に柔軟に対応できる公共交通が求められる。



財政負担に配慮した取り組みが必要

16

市民ニーズ等を踏まえた公共交通の課題(まとめ)

高齢者等の生活の足の確保が重要

南北軸の公共交通の強化が必要

市外移動との結節点の強化が必要

財政負担へ配慮した取り組みが必要

コンパクトな将来のまちづくり

夕張市生活交通ネットワーク計画

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

17

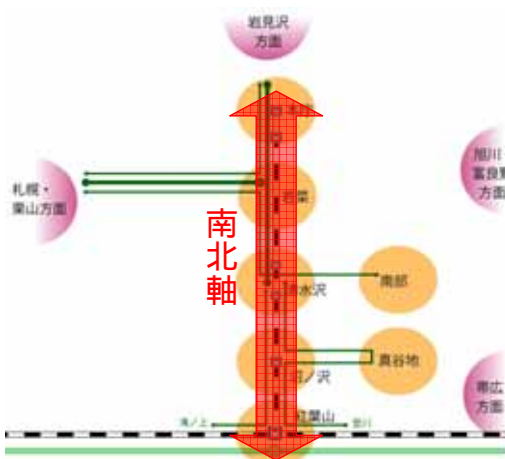
生活交通ネットワーク形成の方針

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、コンパクトな市街地形成に寄与する。

取り組みの例

- ◆ 夕張支線へのDMVの導入。
- ◆ バス路線の見直し。

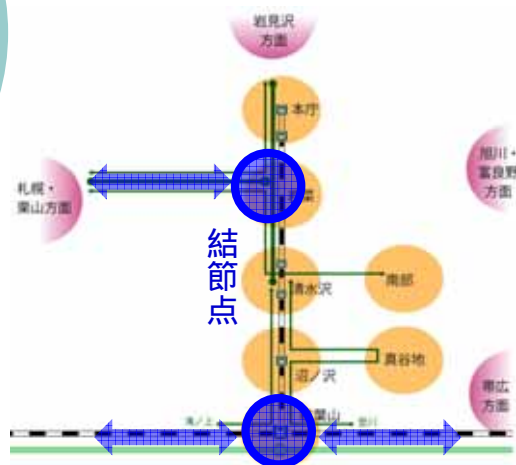


18

生活交通ネットワーク形成の方針

方針 【交通結節点の強化】

紅葉山地区、若菜地区の交通結節点(新夕張駅、夕鉄バスターミナル)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。



取り組みの例

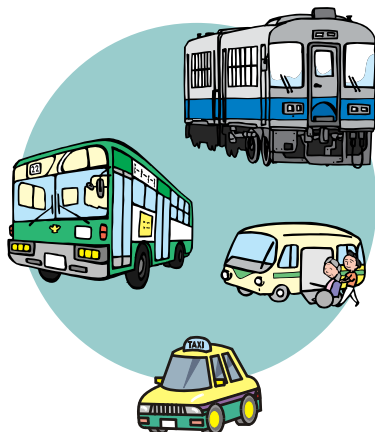
- ◆簡易な駅設置が可能なDMVの利点を活かした若菜地区への駅設置。
- ◆若菜のバスターミナルのほか、新夕張駅など鉄道駅へバスが接続するようバス路線の見直し。

19

生活交通ネットワーク形成の方針

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から経費の少ない効率的な交通システムへの転換を行うことにより、財政負担の軽減と交通事業者の経営改善を図る。



取り組みの例

- ◆鉄道列車から経費の少ないDMVへの転換。
- ◆デマンド交通等の導入可能性の検討。

20

生活交通ネットワーク形成の方針

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・行政が公共交通に対する問題意識を共有して、役割分担と協力のもと公共交通の利用促進を図る。

取り組みの例

「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



- ◆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

生活交通ネットワーク形成の方針

方針 【都市構造の変化に合わせた柔軟な運用と 定期的な見直し】

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なか、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や事業計画を定期的に見直す。



取り組みの例

- ◆DMVの導入、デマンド交通等の導入可能性検討。
- ◆路線バスやDMVのルート等の定期的な見直し。

定量的な目標

公共交通の利用者数の増加

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JR乗降客数
現状 360人(H22平日)

目標:3年後に1割増加

市財政負担の低減

路線バスの運営にかかる行政補助

現状 約1,200万円/年

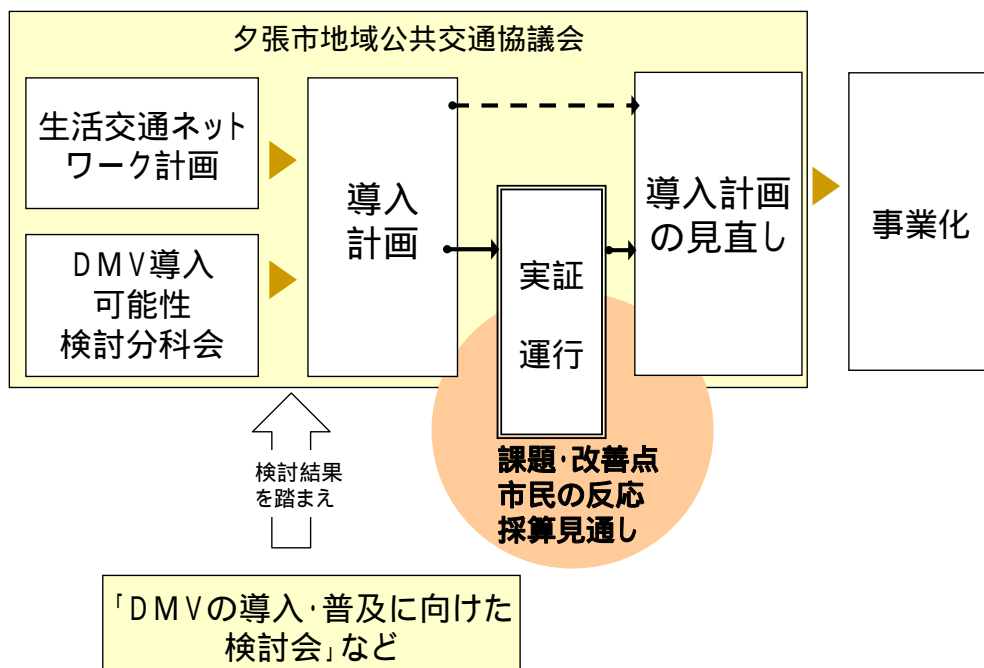
目標:3年後に現状より低減

23

計画 DMVの導入

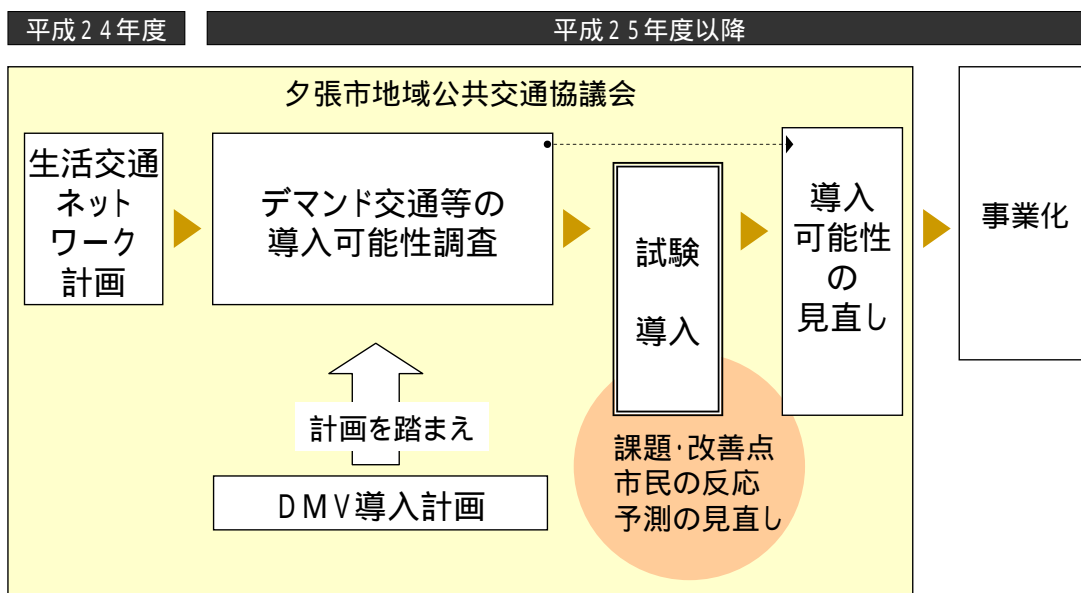
平成24年度

平成25年度以降



24

計画 デマンド交通等の導入



計画 バス路線の見直し

