



夕張市の生活交通を考える

～夕張市のコンパクトな
まちづくりを支える交通体系～

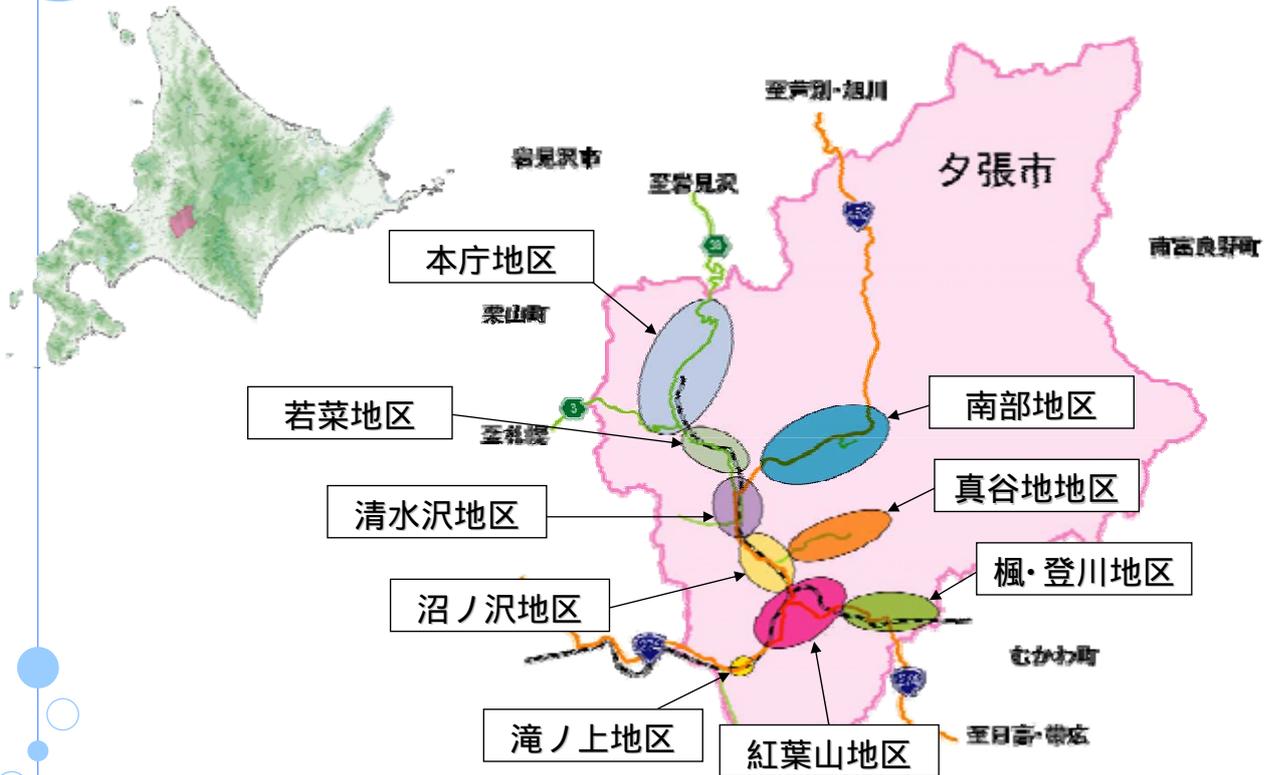
1



夕張市の生活交通の現状

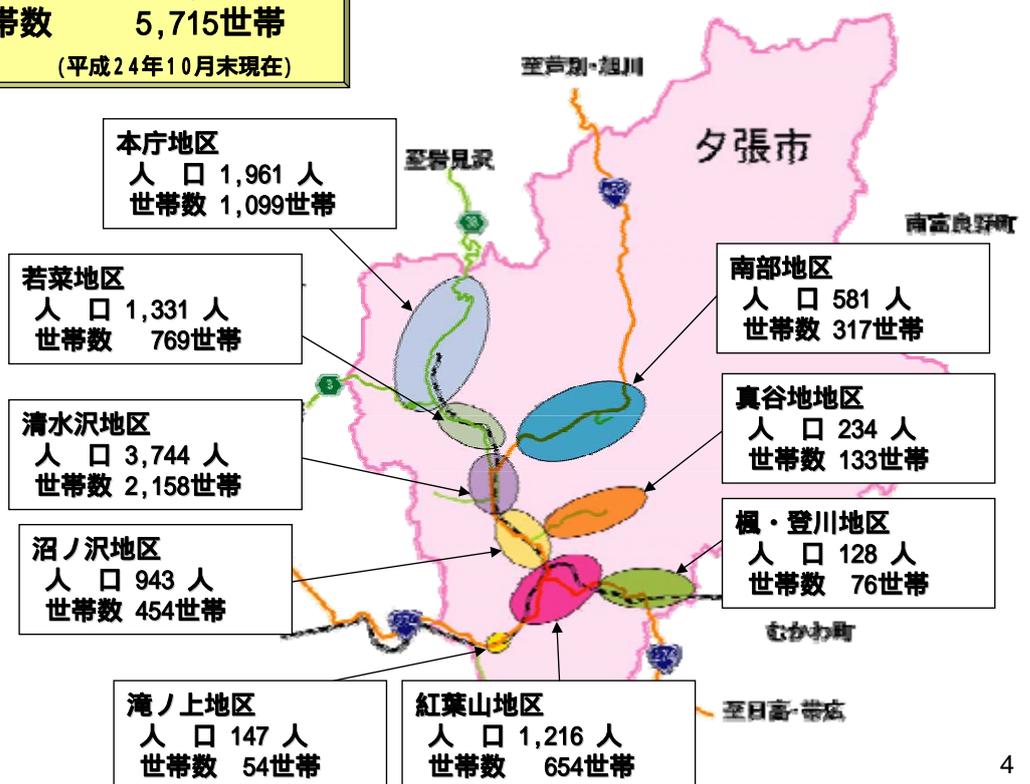
2

夕張市の概況



夕張市の概況

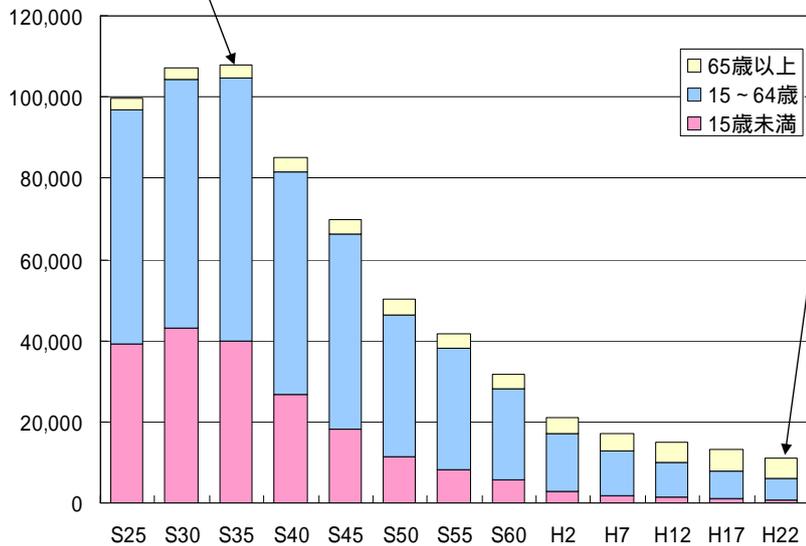
人口	10,286人
世帯数	5,715世帯
(平成24年10月末現在)	



人口減少・高齢化の状況

昭和35年
人口10万8千人
高齢化率3.2%

平成22年
人口 1万1千人
高齢化率 43.8%



人口減少・高齢化の状況

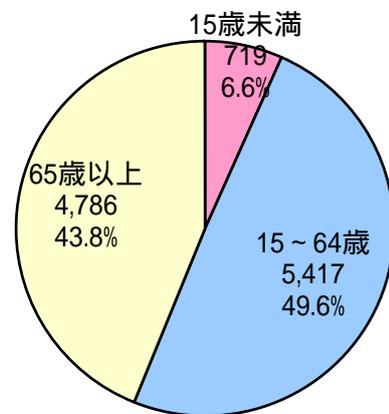
【人口減少】

H12 H22の人口減少率：全道1位

減少率
26.2%



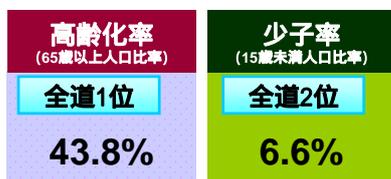
【年齢構成】



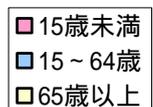
【少子・高齢化】

高齢化率 (H22)：全道1位

少子化率 (H22)：全道2位

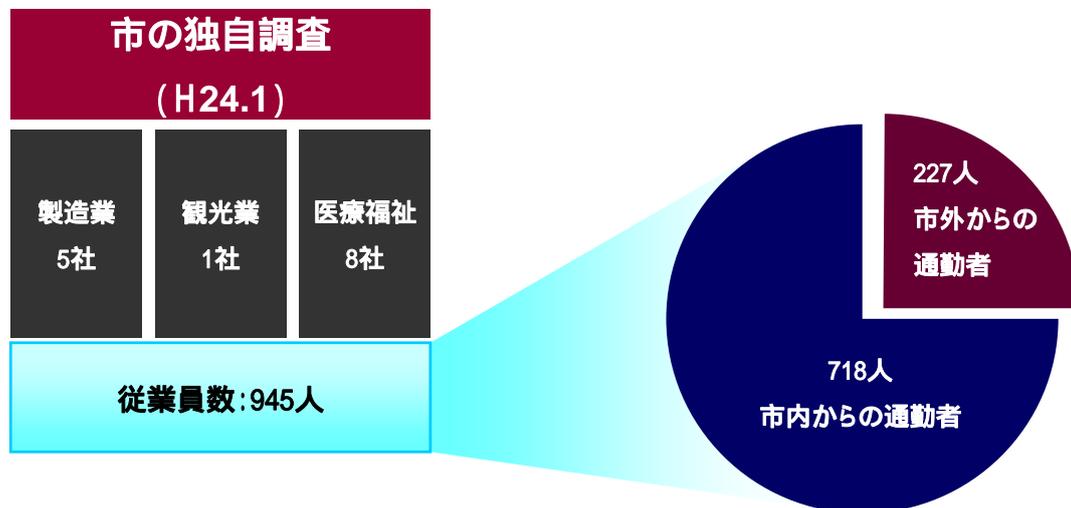


H22国勢調査データ



市外からの通勤者が多い実態

市内の事業所（製造業5社、観光業1社、医療福祉系8社）の従業員945名のうち、約1/4は市外から通勤。



7

まちづくりマスタープランの策定

まちづくりマスタープランとは

- 概ね20年後を見据えた、これからのまちづくりの基本的な指針
【平成24年3月策定】



まちの将来像

- 安心して幸せに暮らす
コンパクトシティゆうばり
～夕張の歴史文化・自然環境を大切にしたい持続可能な地域社会の構築～



8

将来の都市構造の 形成までの流れ

1. 現在の市街地
市街地が分散



9

将来の都市構造の 形成までの流れ

2. 当面の市街地
地区ごとに
コンパクト化



10

将来の都市構造の 形成までの流れ

3. 将来の市街地

南北を軸に
市街地を集約化



11

鈴木市長の政策公約(抜粋)

公約の内容	実施(推進)状況等	主管課
9 バスとJRを有機的に結びつけ、交通の利便性を高めます。	【着手済】 今後、関係機関などによる協議会を組織化し、交通の利便性を高めるための調査検討を行う。	まちづくり 企画室
10 DMVの日本初の営業運転も積極的に誘致します。	【着手済】 引き続き、積極的に誘致活動を進めていく。	まちづくり 企画室

[平成24年3月末現在の進捗状況]



12

各地区のまちづくり方針

本庁・若菜版

本庁・若菜地区の将来像

ゆうばりの歴史・文化を継承した、人とまちのつながりを育むまち

1. 歴史・文化的資源を活かした観光地域づくり
2. スポーツ交流・地域交流の促進
3. 安心して暮らすことができる生活環境の整備
4. 豊かな自然環境の保全と創出



13

各地区のまちづくり方針

清水沢版

清水地区の将来像

都市機能が集積した、ゆうばりの新たな拠点となるまち

1. 魅力的な生活環境の創出
2. 都市拠点および交通拠点機能の強化
3. 地域活力を生み出す環境づくり
4. 豊かな自然環境の保全と創出



14

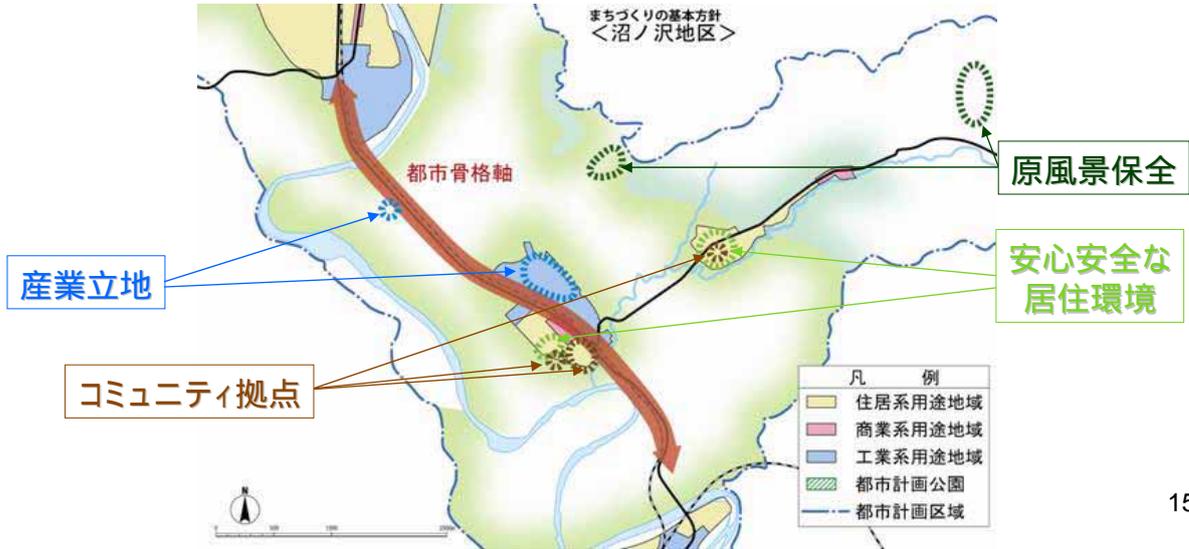
各地区のまちづくり方針

沼ノ沢・真谷地版

沼ノ沢・真谷地地区 の将来像

ゆうばりのブランドを
支えるものづくりのまち

1. 地域活力を生み出す環境づくり
2. 安心して暮らすことができる
生活環境の整備
3. 豊かな自然環境の保全と創出



15

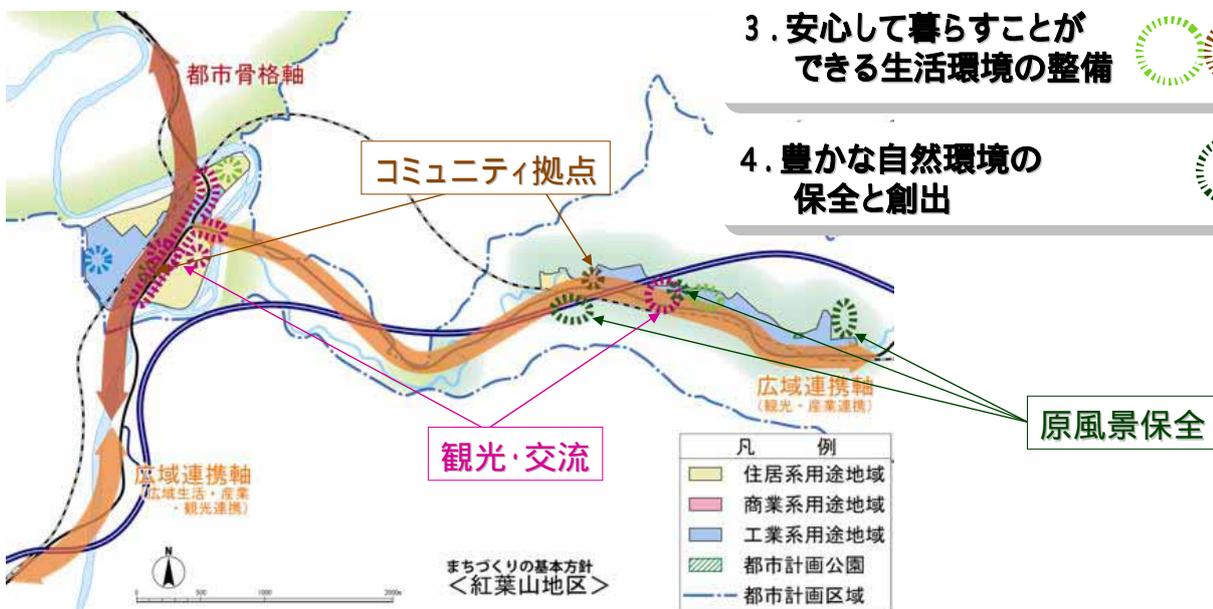
各地区のまちづくり方針

紅葉山版

紅葉山地区の将来像

ゆうばりの玄関口として、多様な交流
を生み出すまち

1. ゆうばりの広域交通の玄関口
にふさわしい顔づくりの推進
2. 交通利便性を生かした
産業立地の促進
3. 安心して暮らすことが
できる生活環境の整備
4. 豊かな自然環境の
保全と創出



16

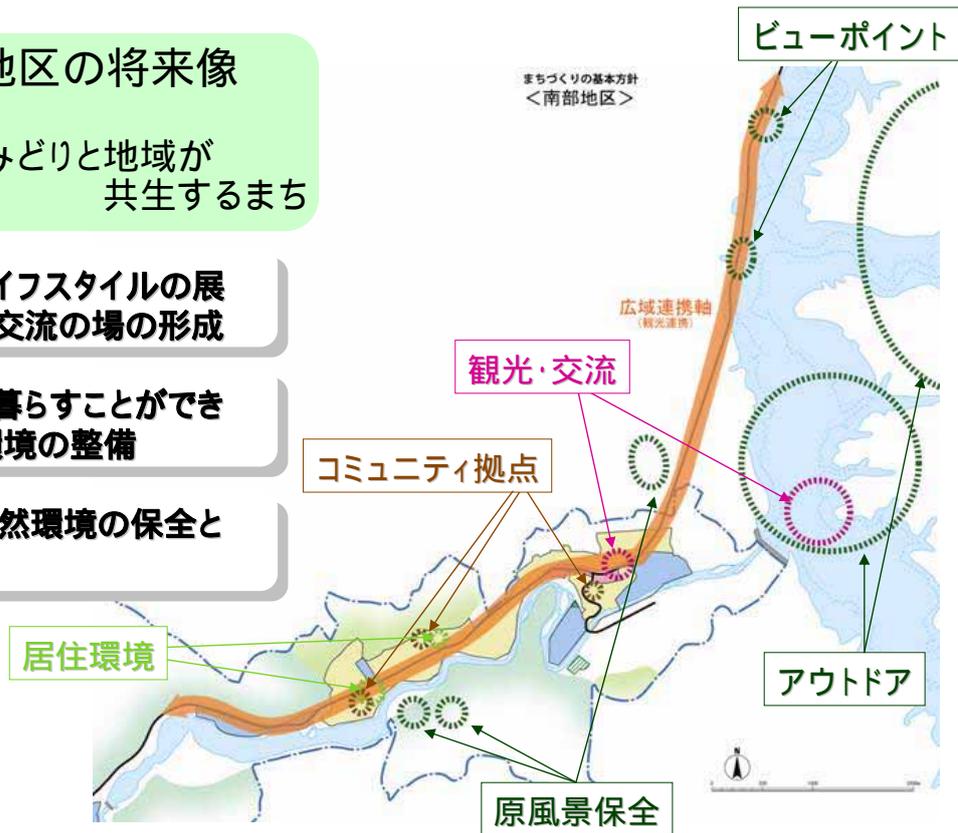
各地区のまちづくり方針

南部版

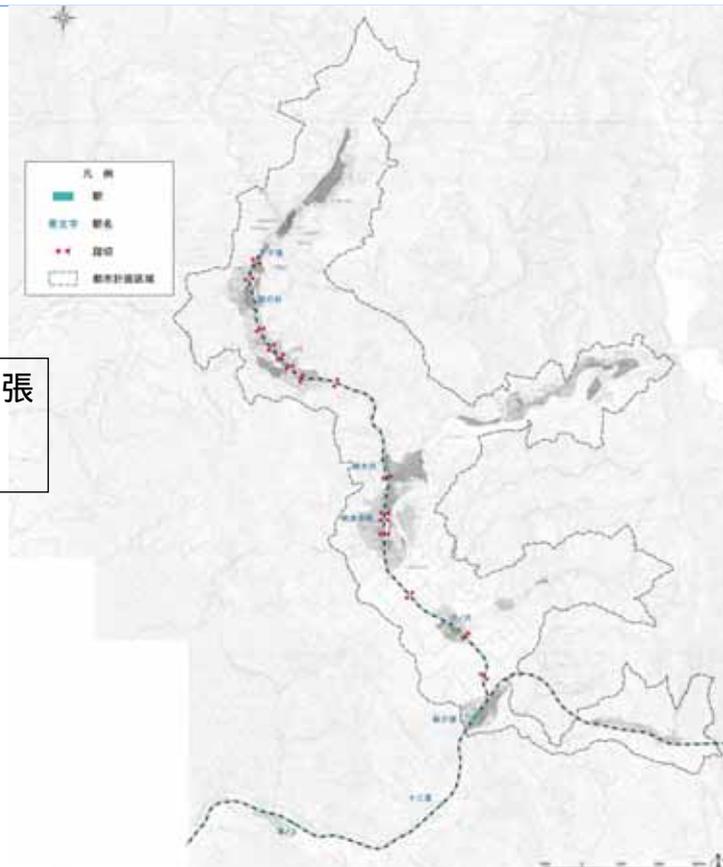
南部地区の将来像

豊かな水・みどりと地域が
共生するまち

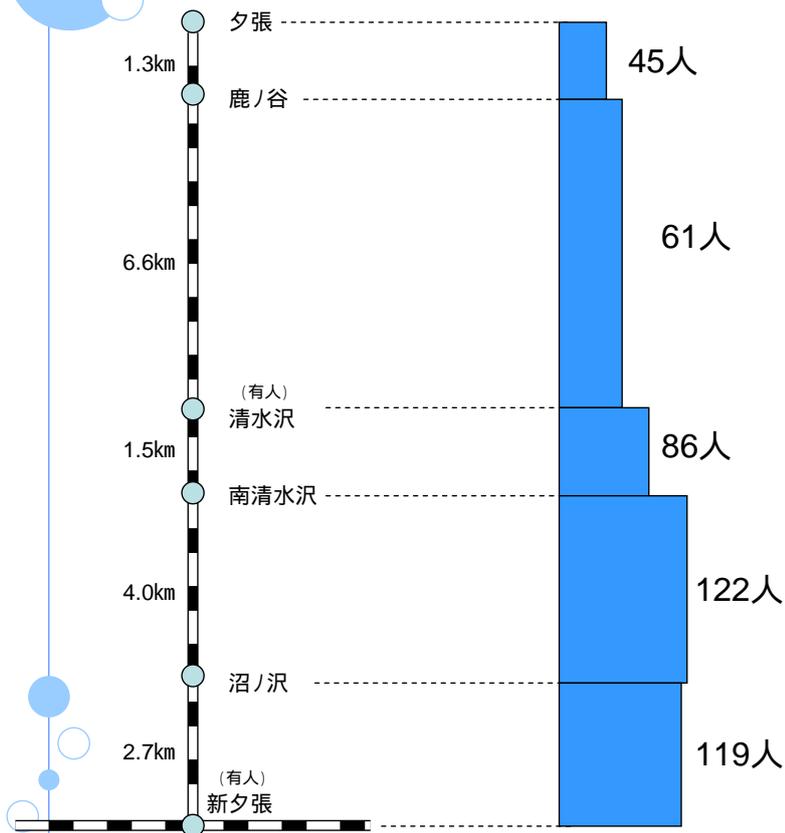
1. 新たなライフスタイルの展開・観光交流の場の形成
2. 安心して暮らすことができる生活環境の整備
3. 豊かな自然環境の保全と創出



公共交通の現状 JR



公共交通の現状 JR

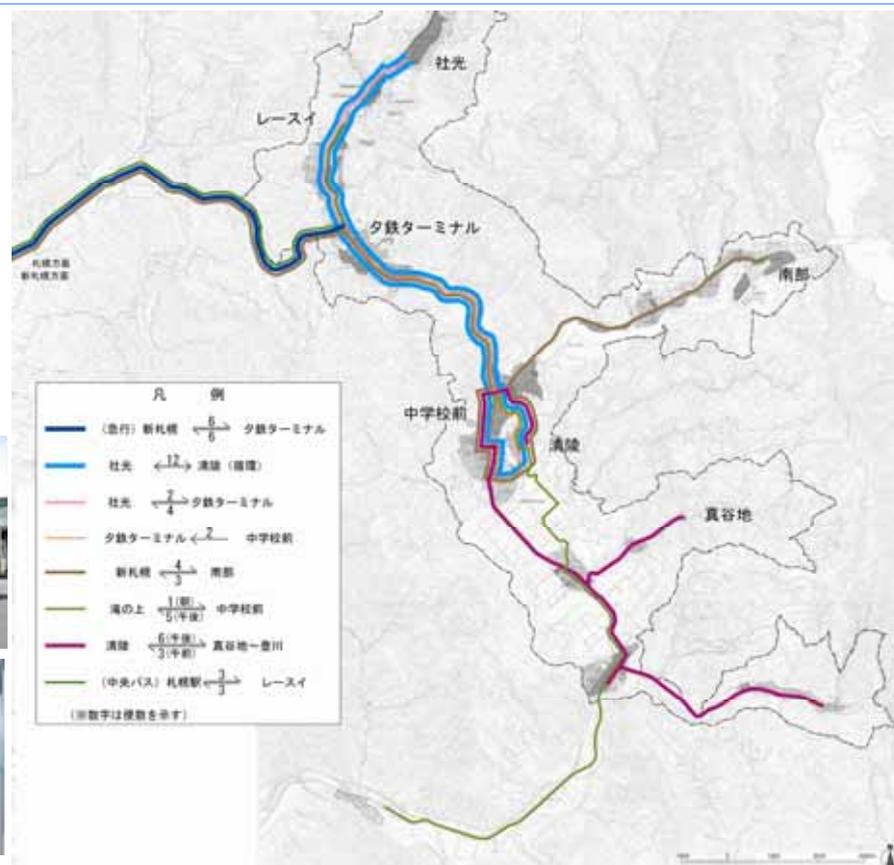


輸送人員は
9往復の合計で
最大122人。

1列車平均7人。

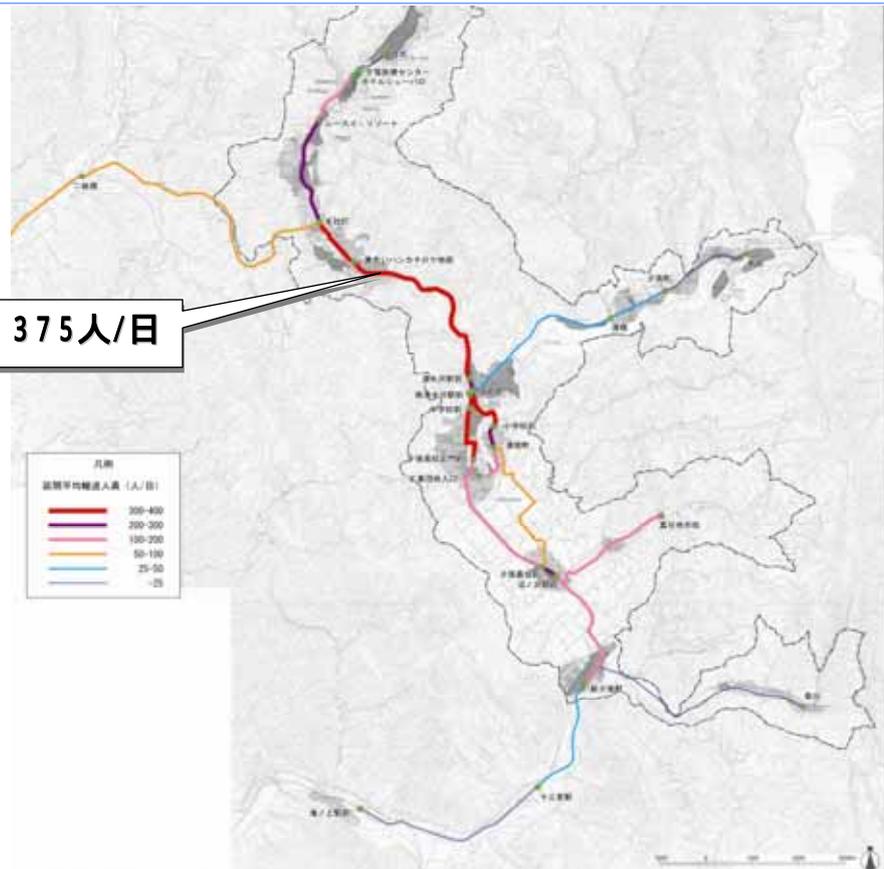


公共交通の現状 バス



公共交通の現状 バス

最大区間 375人/日



公共交通の現状 タクシー

夕張第一交通(株)と丸北ハイヤー(有)の2社

夕張第一交通(株)は12台(車いす対応車1台)

丸北ハイヤー(有)は4台の車両を保有し営業。

JRの運行トラブルの際、夕張第一交通(株)では新夕張から代行運行する場合もある。



公共交通の現状 福祉輸送

福祉有償運送

- ・有料(タクシーの半額程度)
- ・自宅～指定施設
- ・会員対象・予約制
(要介護・身障者)



医療送迎サービス

- ・無料
- ・自宅～医療施設
- ・事前予約制
- ・市内9医療施設が実施
- ・市外のサービスもあり
- ・利用者多い



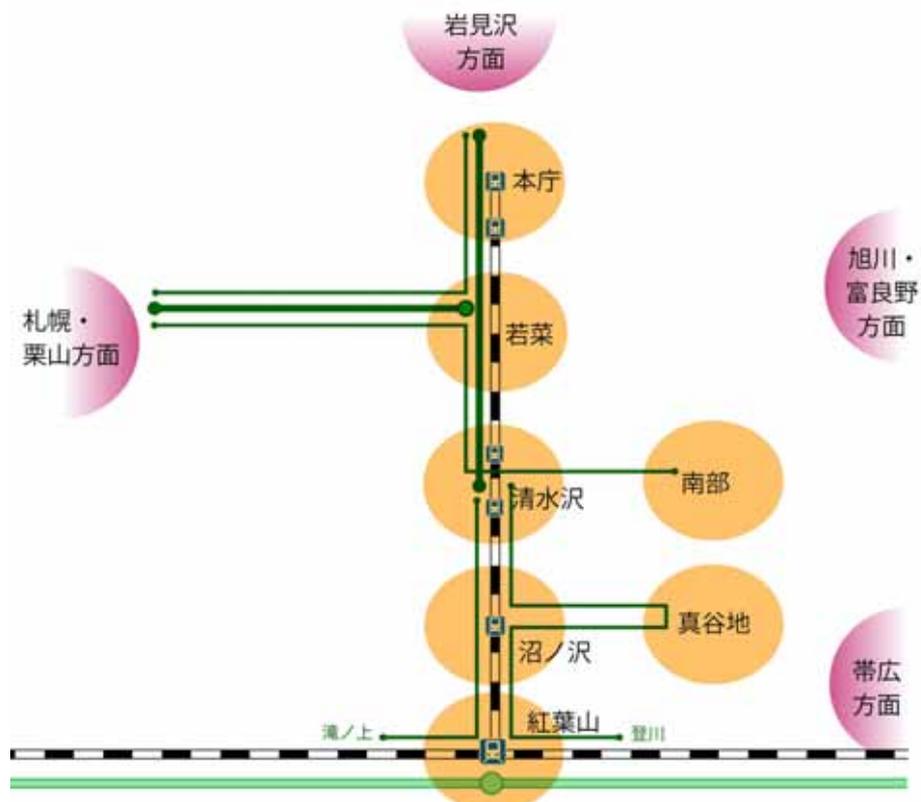
老人福祉会館の送迎バス

- ・無料
- ・各地区～老人福祉会館
- ・乗合運行・ダイヤ運行
- ・利用者多い



23

今の公共交通網(模式図)



24

質疑応答・ご意見



25

市民アンケートの結果報告

26

市民アンケートの概要

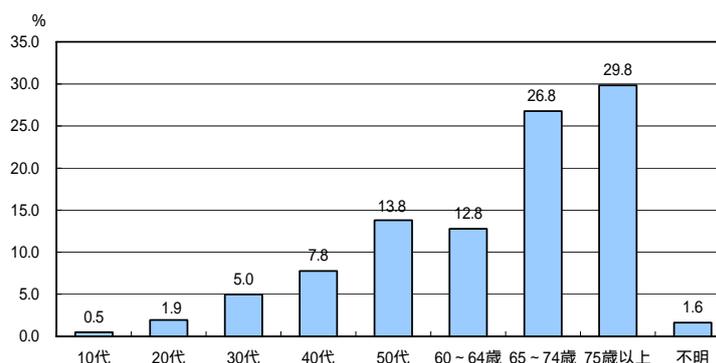
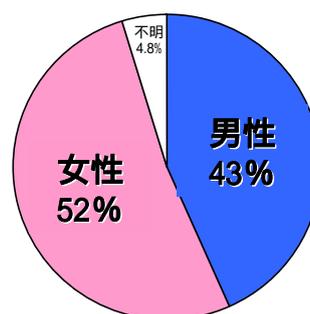
対 象	夕張市内全世帯 (平成24年9月末現在の世帯数は5,802世帯)
配 布	主に広報誌への綴じ込みにより配布。 (10月上旬)
回 収	郵送回収。 総回収数2,463票。

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

27

回答者の性別・年齢構成

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る。



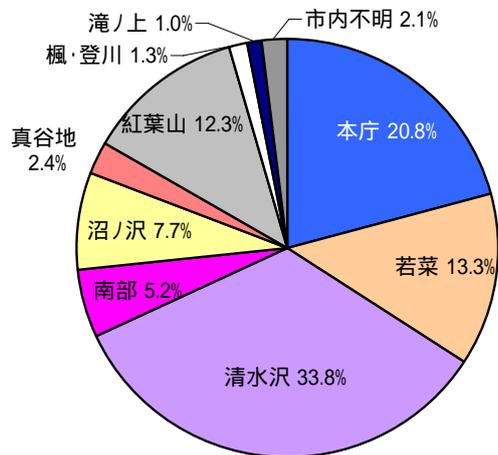
28

住所構成

回答者住所の偏りは少ない。
滝ノ上地区でやや回答率が低く、本庁地区
や楓・登川地区ではやや回答率が高い傾向。

住所	回答数	人口	÷
本庁	513	1,961	26.2%
若菜	328	1,331	24.6%
清水沢	833	3,744	22.2%
南部	129	581	22.2%
沼ノ沢	190	943	20.1%
真谷地	58	234	24.8%
紅葉山	303	1,216	24.9%
楓・登川	33	128	25.8%
滝ノ上	25	147	17.0%
鹿島	0	1	0.0%
市内不明	51		
合計	2,463	10,286	23.9%

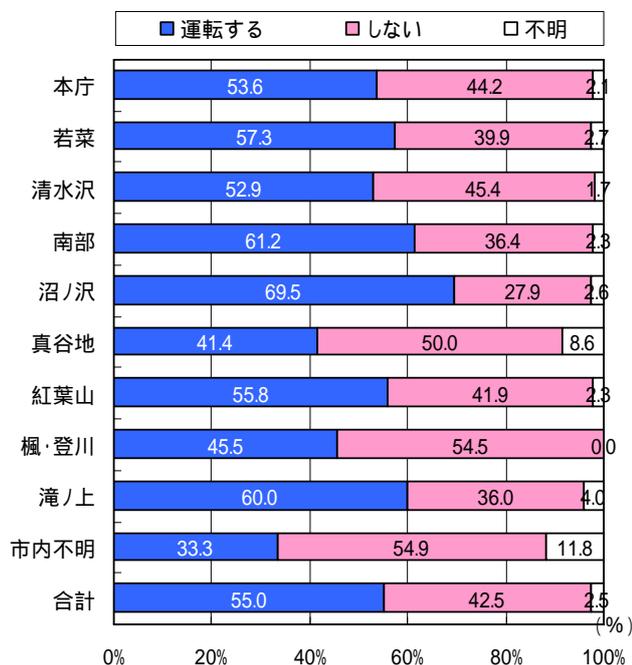
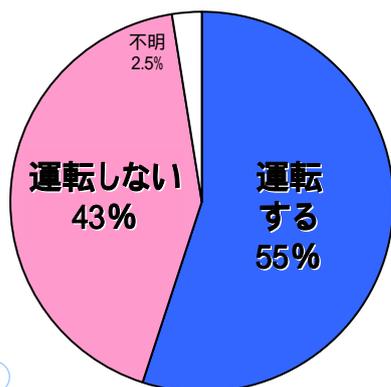
人口は平成24年10月末現在



ふだんの自動車運転

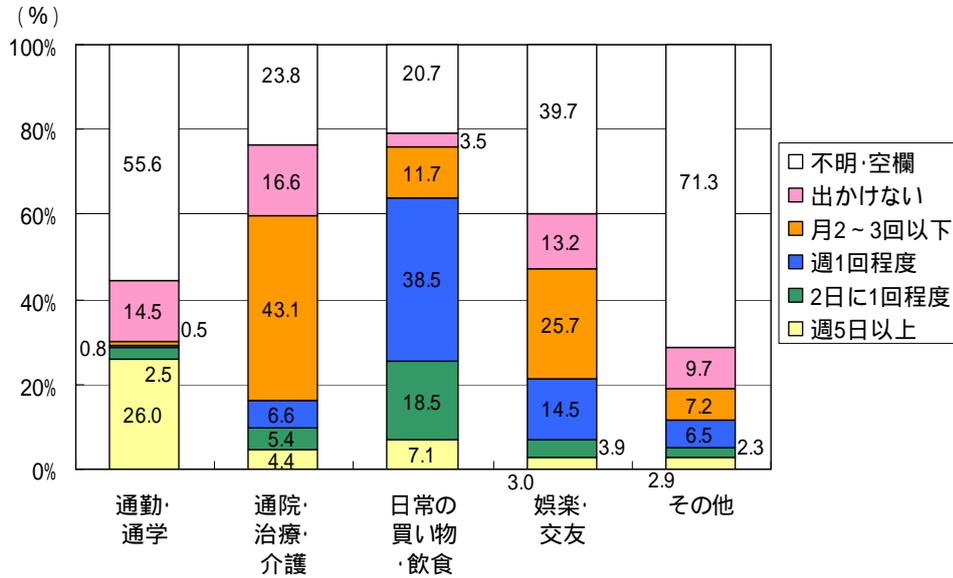
ふだん自動車を運転する方の割合は55%。

地区別に見ると、沼ノ沢地区と滝ノ上地区でやや高く、真谷地地区でやや低い傾向。



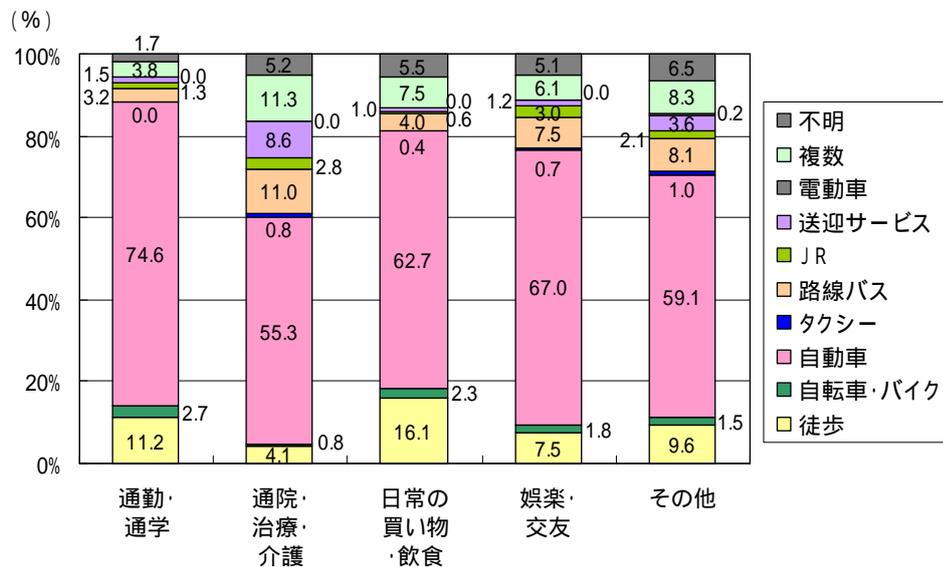
目的別の外出頻度

「通勤通学」は週5日以上。
 「通院・治療・介護」や「娯楽・交友」では月2～3回以下。
 「日常の買い物・飲食」では週1回程度。



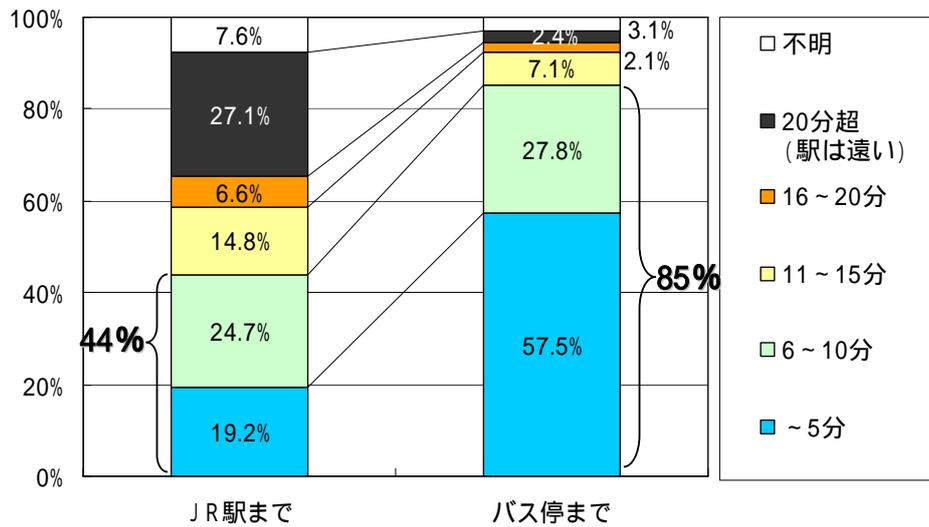
目的別の移動交通手段

いずれの目的においても自動車の割合が最も多い。
 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」。
 これらの目的での利用頻度は低いため、一日あたりの公共交通の利用数は少ない。



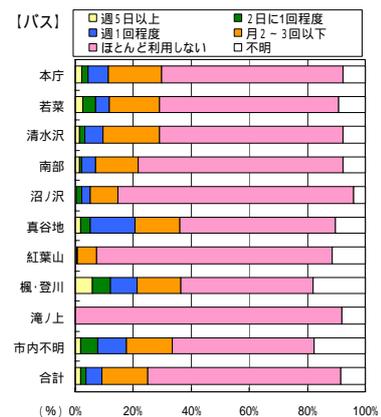
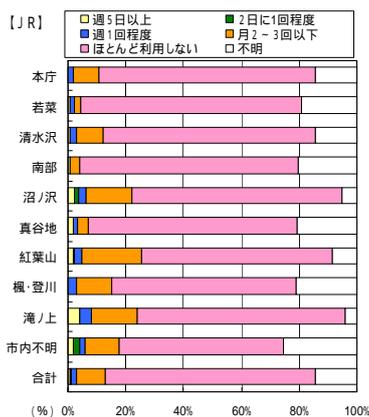
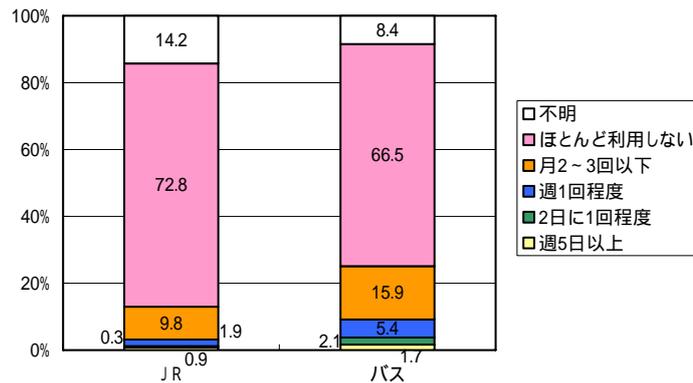
駅・バス停の徒歩圏割合

自宅から最寄りの交通機関まで「10分以内」の割合は、JR駅については44%、バスについては85%となっている。大多数の回答者は公共交通が徒歩圏内にある。



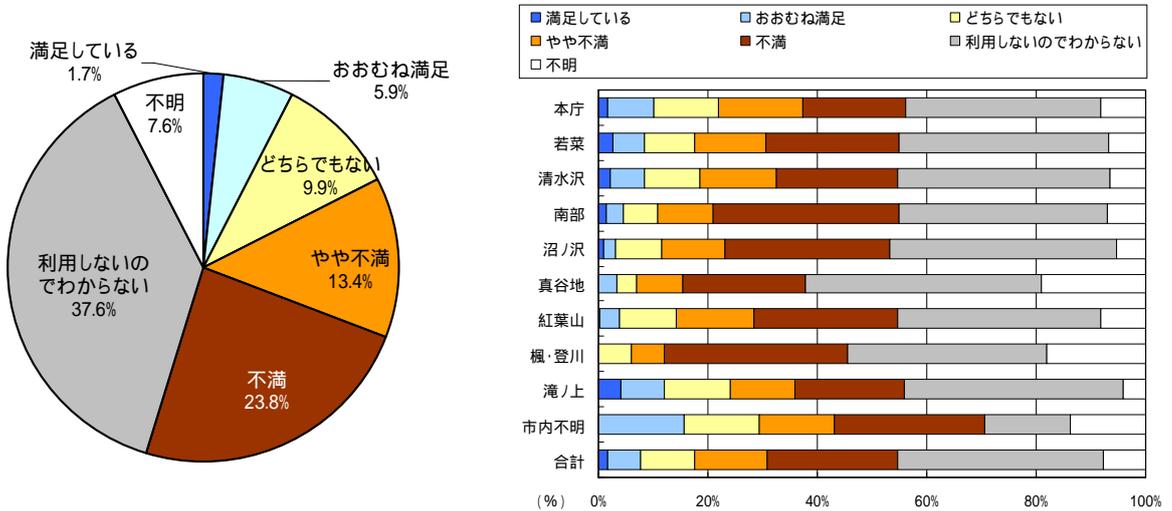
JR・バスの利用頻度

日常的にJRやバスを利用している方は少ない。



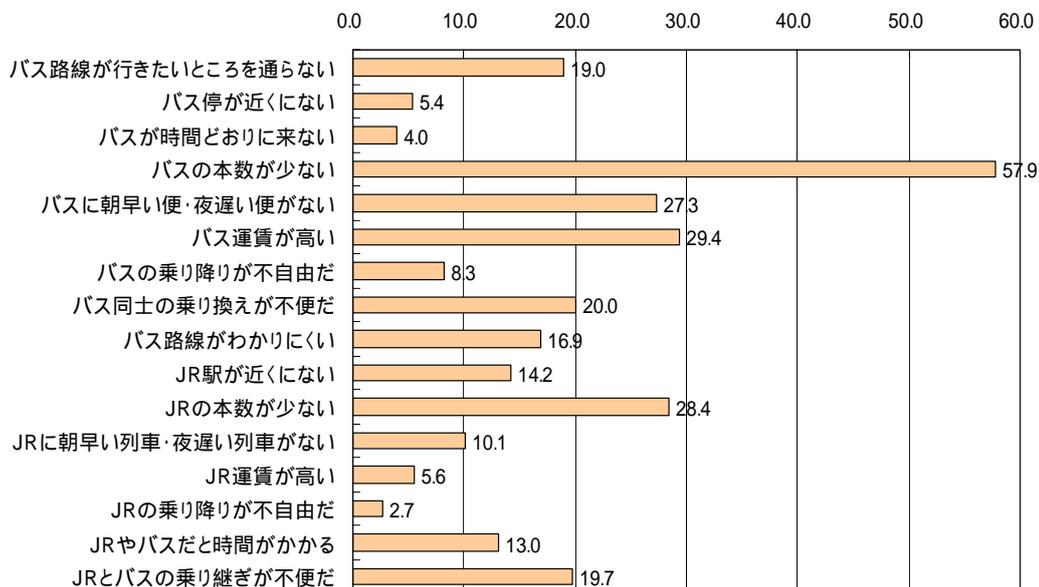
公共交通の満足度

「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、否定的な評価が上回る。



公共交通の問題点・不満点

「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%)」といった問題点指摘が多い。



その他の問題点指摘(一例)

- バス路線が遠回りで時間と料金がかかりすぎる。
- 利用したい時間帯にバスが無い。
- バスの乗り換えが不便。接続にタクシーが要る。
- 低床のバスが無い。
- 学生中心でバスを通勤に使えない。祝日にバスが無い。



- バスと列車の乗り継ぎが悪い。
- 新夕張駅の階段が足の不自由な人には大変です。
- 若菜駅にJR駅が欲しい。
- JRの本数が少ない。一時間に一本は走って欲しい。

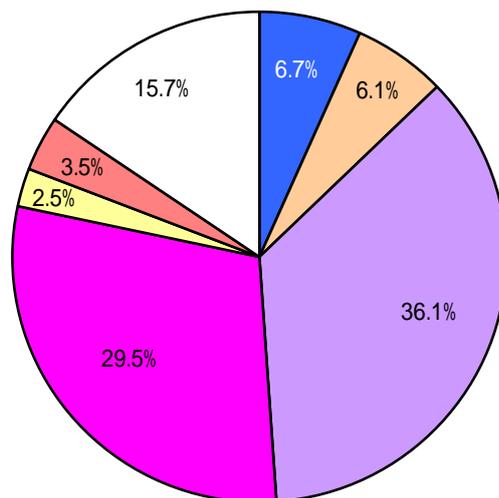
- バスとJRの本数が少ないのに同じ時間帯で運行している。
- 不便なのでバスやJRは利用しない。
- 今はまだ車を利用できるが、そのうちバスやJRを利用しなければならぬ。今のままでは不安。

37

夕張市の公共交通の方向性

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」も多い。

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。

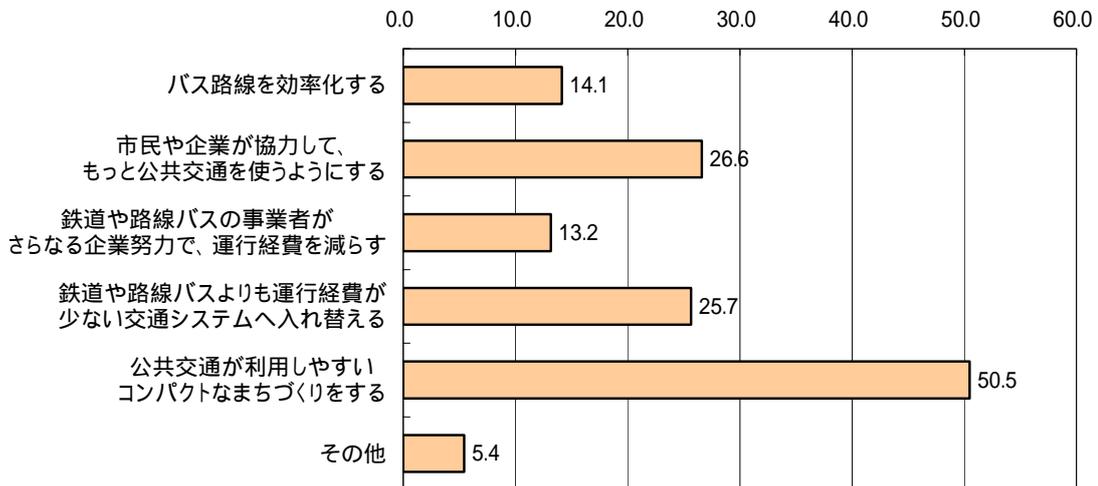


- もっと市が費用を負担して、より便利な公共交通にする
- 市だけでなく、沿線住民なども費用を負担して、より便利な公共交通にする
- 市の費用負担を変えない範囲内で、できるだけ便利な公共交通にする
- 今より不便にならない範囲内で、市の費用の負担を少なくする
- 市の費用負担を少なくする。公共交通は、今より不便になってもしかたない
- 公共交通に対して市が費用の負担を行う必要はない
- 無回答

38

力を入れるべき取り組み

「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」が半数。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。



力を入れるべき取り組み(地区別集計)

取組の指摘率 (%)	本庁	若菜	清水沢	南部	沼ノ沢	真谷地	紅葉山	楓・登川	滝ノ上	市内不明	市内計
バス路線を効率化する	12.9	22.3	13.8	7.0	12.1	3.4	16.8	15.2	4.0	5.9	14.1
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	27.1	27.4	27.0	31.8	28.4	31.0	22.8	15.2	16.0	19.6	26.6
鉄道や路線バスの事業者がさらなる企業努力で、運行経費を減らす	15.8	11.9	12.5	14.7	12.1	12.1	11.9	9.1	12.0	17.6	13.2
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	27.9	22.3	21.6	34.9	27.9	41.4	26.1	30.3	32.0	33.3	25.7
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	49.9	48.5	53.3	44.2	51.6	36.2	55.4	30.3	60.0	29.4	50.5
その他	5.1	4.9	5.8	5.4	5.8	3.4	5.6	6.1	0.0	9.8	5.4

ピンク色は市内計より指摘率が多いもの

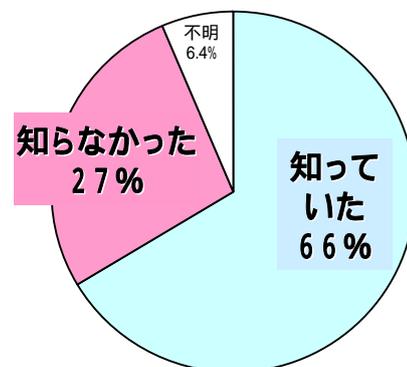
生活交通に関する意見(一例)

- ノーマイカーデーなど、企業や役所も公共交通機関の利用を図るべき。
- 列車の乗客数が少ないので、もっと定員の少ない経済的な乗り物に。現状では空気を運んでいるようなものだ。
- バス料金が高いので利用しづらい。相乗りでタクシーを利用した方が、安くて家から目的地へ行けて便利。
- 停留所以外でも手を上げてバスが止まってくれれば良い。
- 大型バスでなく、マイクロバスに変えたらどうか。
- ボランティアによるコミュニティバスを運行してはどうか。
- 乗り合いタクシーなどがあれば、高齢者、弱者には良いと思う。
- 広い地域の路線を残す事は難しいと思う。もう少し、コンパクトにまとめたまちづくりが必要。
- 自家用車を持たず、運転も出来ない高齢者には外出時の交通機関が必須。安心して住める町を作りたい。
- 仲間内で自家用車の相乗りをしているので、不安は無い。

41

DMVの認知度

「知っていた」が約3分の2を占め、DMVの市民認知度は高い。



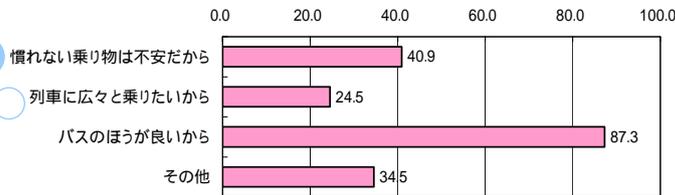
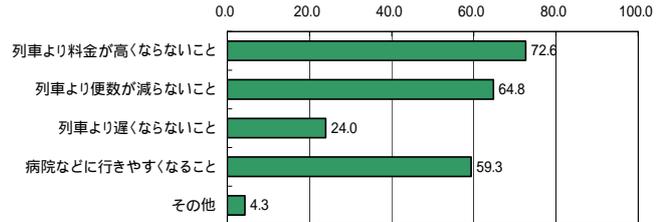
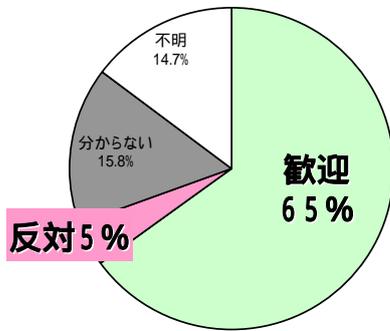
DMV (Dual Mode Vehicle) とは、線路と道路の両方を走ることができる車両

42

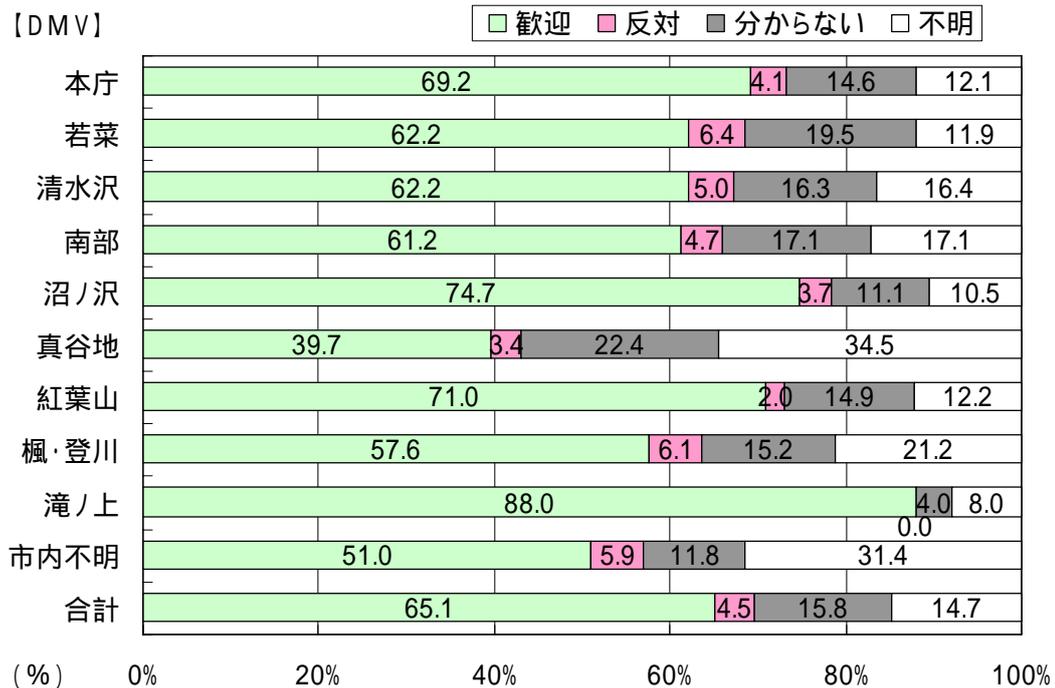
DMV導入に対する意向

「(条件付きで)歓迎する」が65%を占める。
 条件は「列車より料金が高ならないこと」が73%を占め、
 次いで「列車より便数が減らないこと」の65%。

現在の鉄道のサービス水準を維持することができれば、市民にDMVは歓迎される？



DMV導入に対する意向(地区別集計)



デマンド交通について

デマンド交通とは
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。



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ので
バスに比べて経費が安い。



事前予約が必要。
(タクシーと違って)
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。

45

デマンド交通の利用イメージ



明日の昼に、診療所まで行き
たいんだけど

午後の最初の便に空きがござ
います。お迎え予定は1時から
1時半になります。
お帰りも予約されますか。

買い物もするから、
夕方、ストアから帰れるかい。

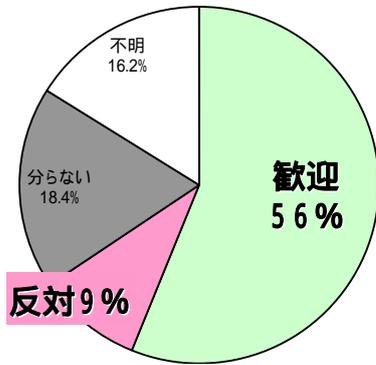
では、午後4時頃 ストアか
らお送りします。



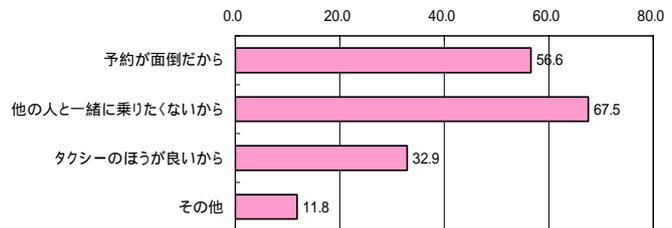
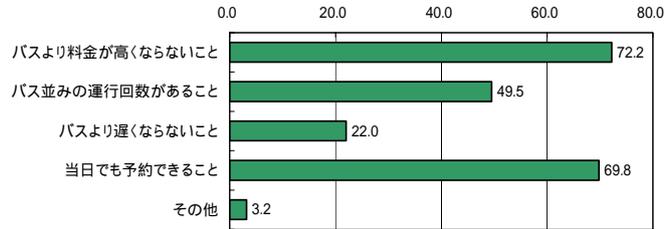
46

デマンド交通の導入への意向

「(条件付きで)歓迎する」が56%を占める。

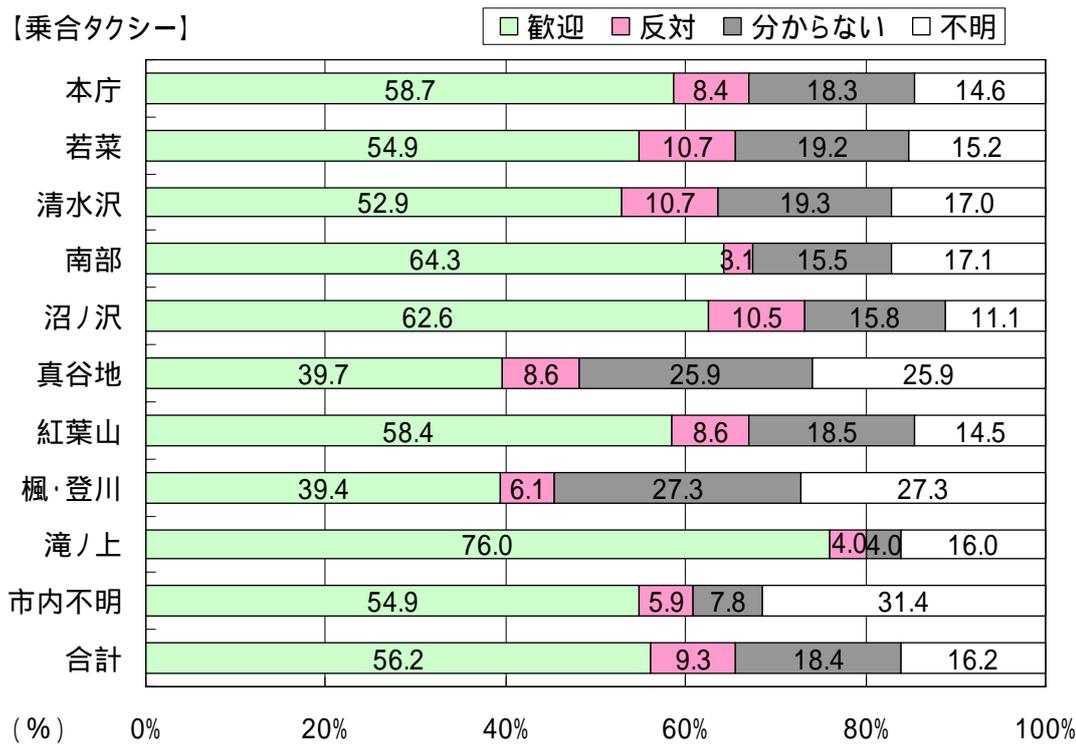


条件は「バスより料金が高くないこと」が72%、次いで「当日でも予約できること」が70%。



デマンド交通の導入への意向(地区別集計)

【乗合タクシー】



質疑応答・ご意見

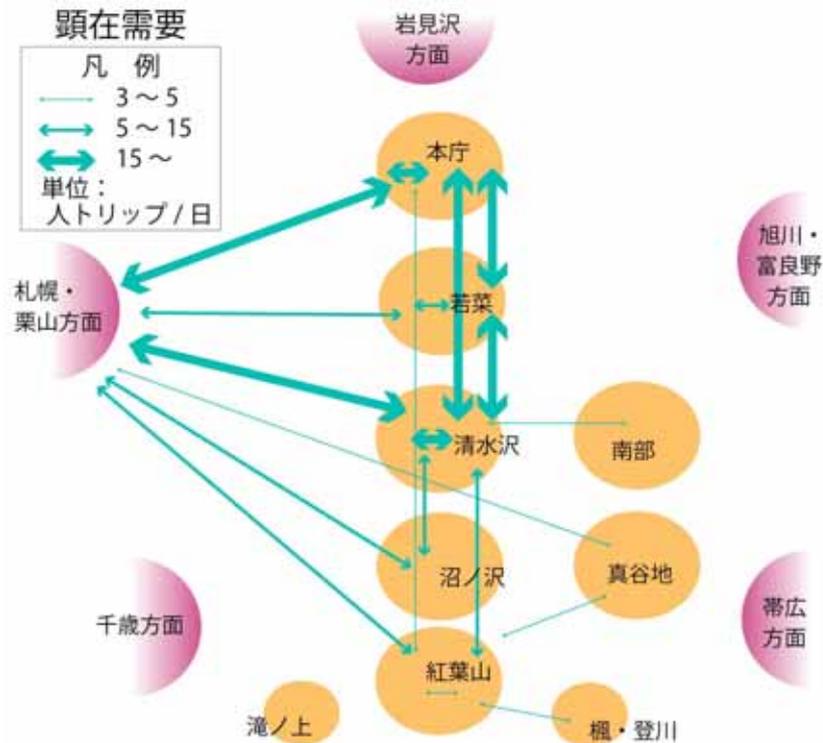


49

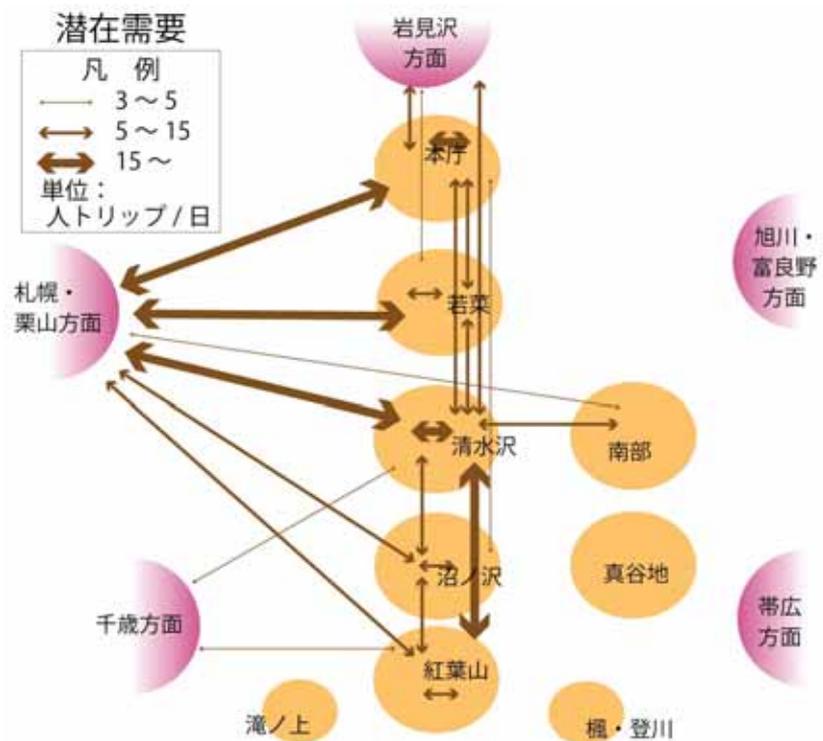
今後の生活交通体系

50

公共交通の顕在需要



公共交通の潜在需要



公共交通網の課題

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。



バスは清水沢以南の路線網が希薄。
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

市内各地区から
札幌・栗山方面への移動需要が多い。

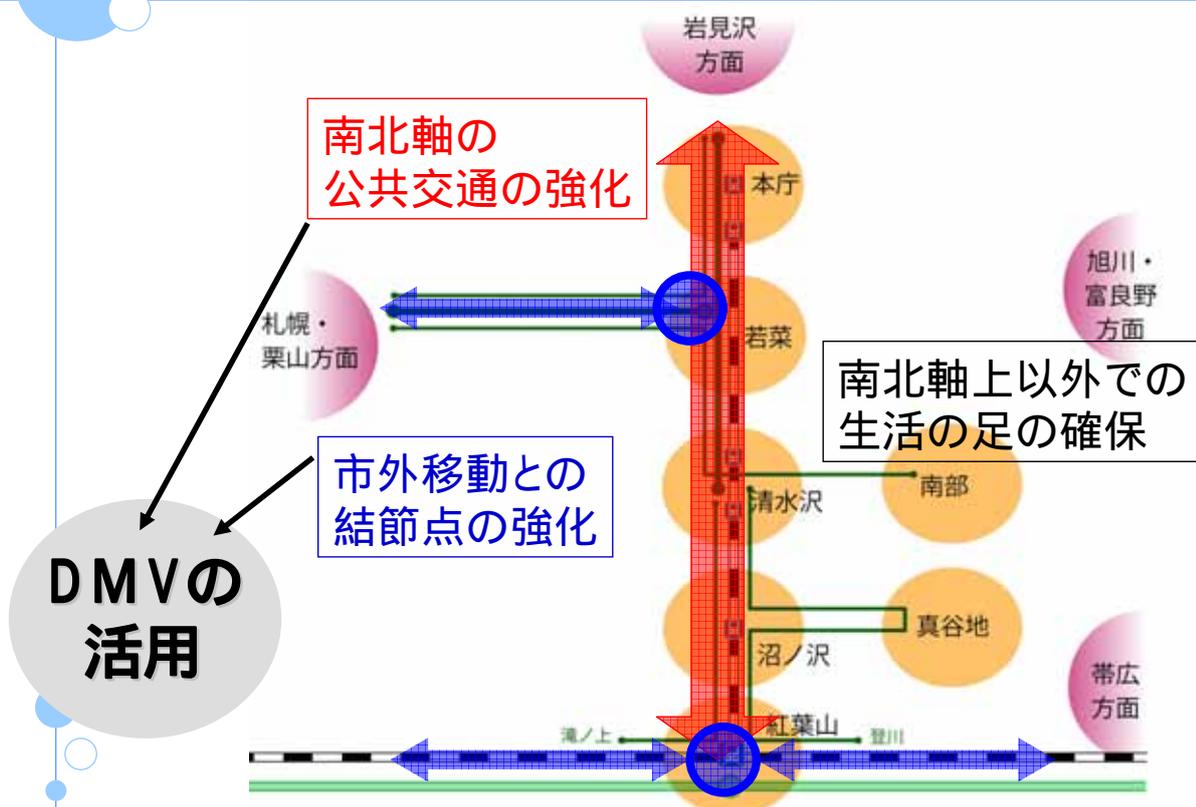
JRの『玄関』は、紅葉山地区の新夕張駅。
バスの『玄関』は、若菜地区の夕鉄バスターミナル。



新夕張駅に接続するバスは少ない。
夕鉄バスターミナルに接続する駅がない。
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

公共交通網の課題(模式図)



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

南北軸の公共交通の強化

市外移動との結節点の強化

南北軸以外での生活の足の確保

DMVの活用？

デマンド交通の活用？

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

コストの小さい交通手段

コンパクトなまちづくり

DMVやデマンド交通の
利点を活かさないか？

55

DMV導入可能性検討分科会



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

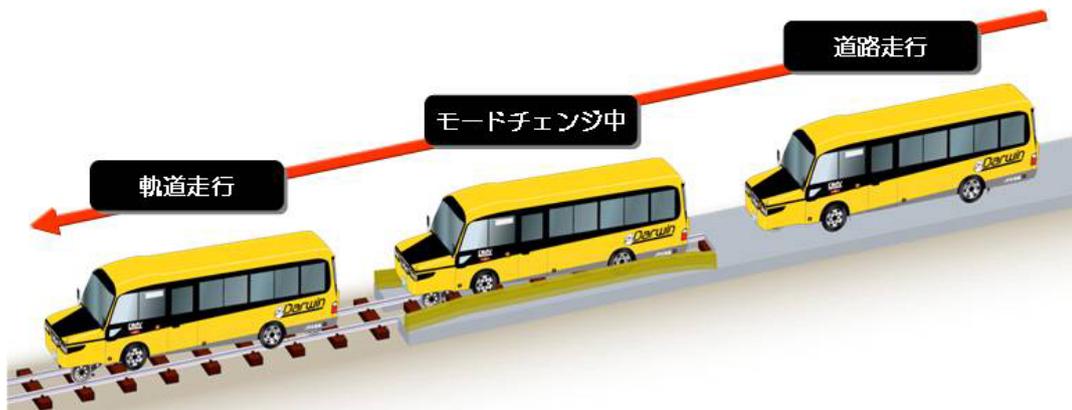
地方交通線の利用客数の減少と経営の悪化
を背景に、鉄道を維持しながら利用客数に見
合った輸送力を持ち、乗り換えのない移動を
実現する新たな交通手段として発想

56

DMVの構造・性能



線路上は鉄輪で
道路上はタイヤで走行。
乗客28人乗り。
線路上での加速・減速性能は
列車と同等以上。



57

DMVの特長

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）

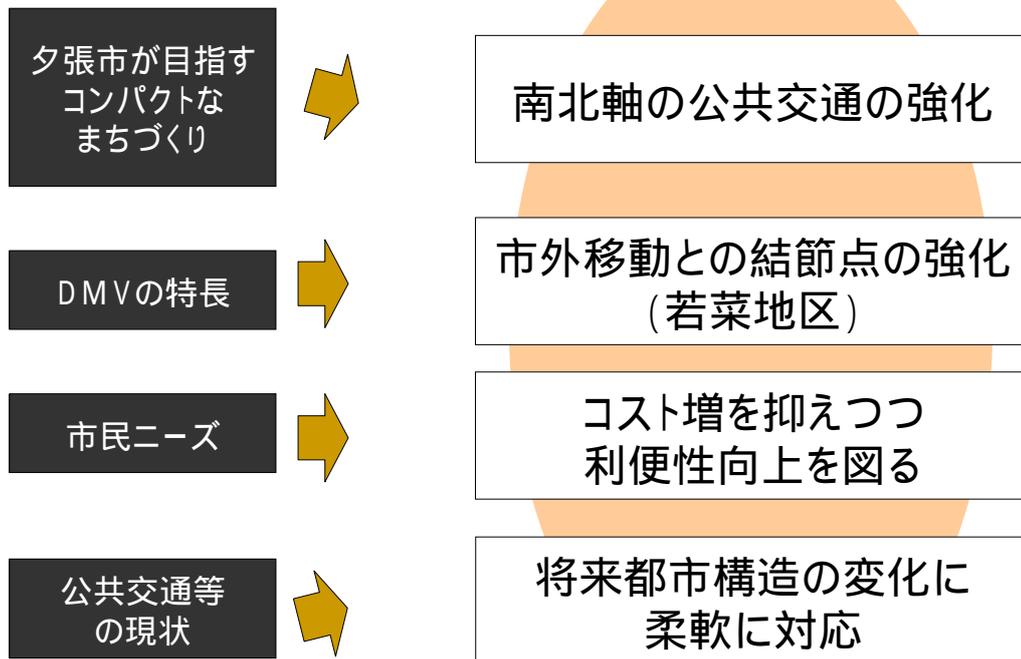
- ・車両価格が安価
- ・車両の維持管理費用が安価
- ・燃料費コストが低減

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

58

DMVの導入のねらい

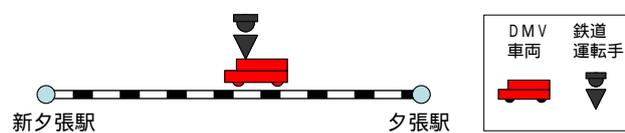


59

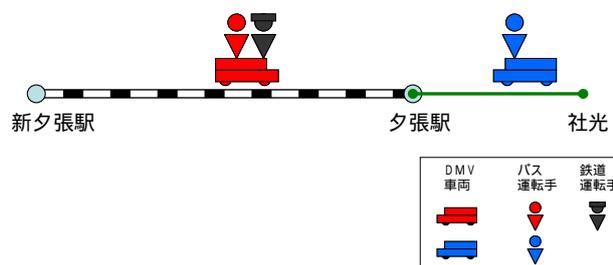
DMVの導入ケースの仮定

導入可能性検討分科会での仮定

列車から置き換える場合



道路上も走行する場合



60

DMVの導入路線イメージ



DMV導入の可能性と課題

駅などハード面の課題

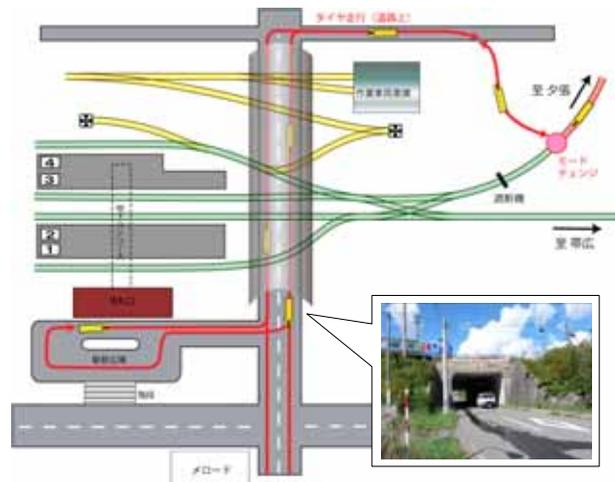
新夕張駅での方向転換・乗客乗降
駅前広場での乗降は列車との乗り継ぎ利便性が低下。
道路走行に鉄道運転士の自動車中型免許取得が対応。
バス運転手に交替すると非効率。

夕張駅での方向転換・乗客乗降
駅位置変更の手続き。
市有地を転回場へ。

中間駅の改造・移設
踏切を活用した簡便な乗降場。
既存駅の改修。

新駅(若菜駅)の設置
踏切を活用した簡便な乗降場。
バスとの余裕があるダイヤ調整。

バリアフリー非対応
制約の周知と福祉輸送による代替。



DMV導入の可能性と課題

運転士などソフト面の課題

運転士の交替周期
バス運転手の効率的な運用。

旧直通列車の全てには接続できない。
全体的な利便性向上に対する利用者理解を得る。

朝の通学による混雑時への対応
DMVの続行運転(増発)による対応。
高校と協力した乗客数分散策。

鉄道ファン・観光客への対応
市民生活への影響が少ない開業時期の選定
DMV続行運転による輸送力確保。

63

DMV導入の可能性と課題

事業運営上の課題

事業者間の役割分担
準備会など公平かつ公正な協議の場づくり。

鉄道事業者とバス事業者の密な連絡体制の確立。
事業者間の緊急用直通電話(鉄道電話)の敷設。

様々な課題はあるものの
ひとつひとつ課題解決を進めることで、
DMV実現の可能性は有る。

実証実験など
更なる具体化への
取り組みを

64

質疑応答・ご意見

