

夕張市地域公共交通計画

2024年(令和6年)8月

2026年(令和8年)6月改訂

夕張市地域公共交通活性化協議会

夕張市

目次

第1編 はじめに

1	計画策定の背景	1-1
2	計画の位置づけ	1-2
3	検討体制と検討経緯	1-3

第2編 交通の現況

1	夕張市の概況	2-1
2	公共交通の現況	2-5
3	公共交通に関する市民アンケート	2-15
4	広域バス路線の課題把握調査	2-37
5	デマンド交通等の課題把握	2-52

第3編 地域公共交通計画

1	計画の区域・期間	3-1
2	基本的な方針	3-2
3	計画の目標	3-5
4	目標達成のための施策・事業	3-6
5	計画の達成状況の評価	3-16

第1編 はじめに

1 計画策定の背景

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公共交通は、いっそう重要な位置を占めることとなります。

しかし、マイカーの普及や人口減少による公共交通利用者の減少や、燃料費・車両費などの高騰と運転手不足など、現状の公共交通の事業運営環境は非常に厳しいものとなっています。

夕張市内を運行していた JR 夕張支線（夕張駅～新夕張駅）は 2019 年（平成 31 年）3 月末に廃線となりました。夕張市内を運行する路線バスも利用者数の減少とあいまって、運行事業者の運転手減少もあり、運行路線数、運行本数の減少が続いています。さらに、市外バス路線 4 路線のうち 2 路線が、本計画の策定中の 2023 年（令和 5 年）9 月末で廃止となったところです。

路線廃止が続くなか、日常生活の足を確保することが急務となっていますが、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りません。

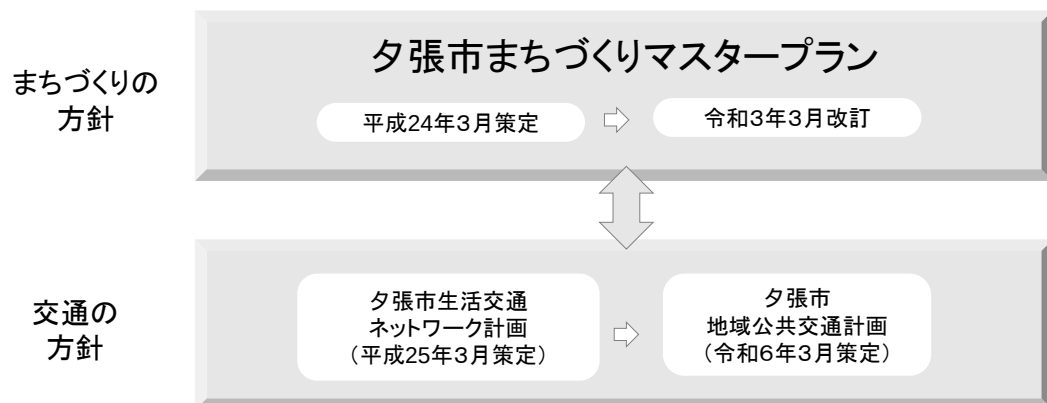
本計画は、このような状況を踏まえ、国（国土交通省）の「地域公共交通確保維持改善事業」を活用しながら、従来の公共交通体系を見直し、市民にとってより利用しやすく、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築していくことを目的としています。

2 計画の位置づけ

夕張市は、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ぱり」を掲げた「夕張市まちづくりマスタープラン（平成24年3月策定、令和3年3月改訂）」を定めています。

一方で、「夕張市地域公共交通計画（以下「本計画」）」は、夕張市にとって望ましい地域公共交通サービスの姿を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地域公共交通の関係者を集めた協議会の議論のもと、作成しています。

本計画は、「夕張市まちづくりマスタープラン」が目指す将来都市構造の実現に寄与し、市民生活の移動手段を確保するため、『持続可能な公共交通』を交通事業者、行政、民間、各団体など多様な主体の連携・協力のもとで実現することを目指します。



3 検討体制と検討経緯

(1) 検討体制

夕張市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」）での協議・検討に基づき、地域公共交通計画を作成しました。

協議会規約（抜粋）
（目的）第一条
夕張市地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に応じた輸送サービスの実現に関し必要な協議を行うために設置する。

表 1 協議会の構成組織

区分	所属機関
公共交通事業者	夕張鉄道株式会社
	私鉄総連北海道地方労働組合 夕張鉄道支部
	北海道中央バス株式会社 岩見沢営業所
	北海道旅客鉄道株式会社 総合企画本部地域交通改革部
	三和ハイヤー株式会社（夕張第一交通）
	丸北ハイヤー有限会社
自家用有償運送事業者	社会福祉法人 夕張市社会福祉協議会
道路管理者	国土交通省北海道開発局 札幌開発建設部岩見沢道路事務所
	北海道空知総合振興局 札幌建設管理部長沼出張所
	夕張市 土木課
公安委員会	札幌方面栗山警察署 夕張警察庁舎
関係行政機関	北海道運輸局 札幌運輸支局
	北海道空知総合振興局 地域創生部地域政策課
	夕張市教育委員会
公共交通利用者	夕張商工会議所
	夕張市農業協同組合
	北海道夕張高等学校
	夕張市校長会
	夕張市 PTA 連合会
	夕張市老人クラブ連合会
夕張市	夕張市 副市長
	夕張市 地域振興課（事務局）

(2) 検討経緯

協議会を令和4年度と令和5年度に各4回の計8回開催し、公共交通の実態調査や計画案について議論しました。また、夕張鉄道株式会社（以下「夕鉄バス」）の運行する市外2路線が、本計画の策定中の2023年（令和5年）9月末で廃止することとなったため、代替交通について協議し、デマンド交通を運行することとしました。

表2 協議会の開催概要

回数（開催日）	主な議題
令和4年度 第1回 （書面開催） （令和4年 6月23日）	「協議」 令和5補助年度生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の申請について 「協議」 自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）の更新登録申請について
第2回 （令和4年 9月12日）	「報告」 令和4年度協議会の開催経過について 「協議」 夕張市地域公共交通等実態把握調査について
第3回 （令和5年 1月12日）	「協議」 令和4年度生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）に関する「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」について 「協議」 夕張市地域公共交通等実態把握調査の報告について
第4回 （令和5年 3月10日）	「協議」 夕張市地域公共交通協議会規約の改正について 「協議」 今後の市外路線の方向性について
令和5年度 第1回 （令和5年 6月27日）	「報告」 夕張市地域公共交通計画の策定について 「報告」 令和5年度予算案について 「協議」 市外路線の代替交通について
第2回 （令和5年 8月23日）	「協議」 市外線の自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の実施について
第3回 （令和5年 12月8日）	「報告」 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について 「協議」 市外線デマンド（夕張市～栗山町～長沼町）について 「協議」 夕張市地域公共交通計画について
第4回 （令和6年 3月25日）	「協議」 夕張市地域公共交通計画の素案について 「協議」 市外線デマンド（運行状況・令和6年度の対応）について

第2編 交通の現況

1 夕張市の概況

1-1 夕張市の地域分布

夕張市は北海道のほぼ中央、空知地方の南部に位置し、市内一帯は夕張山地の豊かな森林や清流に育まれた丘陵である。

明治 24 年に炭鉱が開始して以来、炭鉱の街として栄え、一時は大小 24 の鉱山を有したが、昭和 40 年代以降、次々に閉山された。

夕張川とその支流が市内のほぼ中央を貫き、その流域に沿って集落が形成されており、旧炭鉱の坑口ごとに居住地域が分散している。

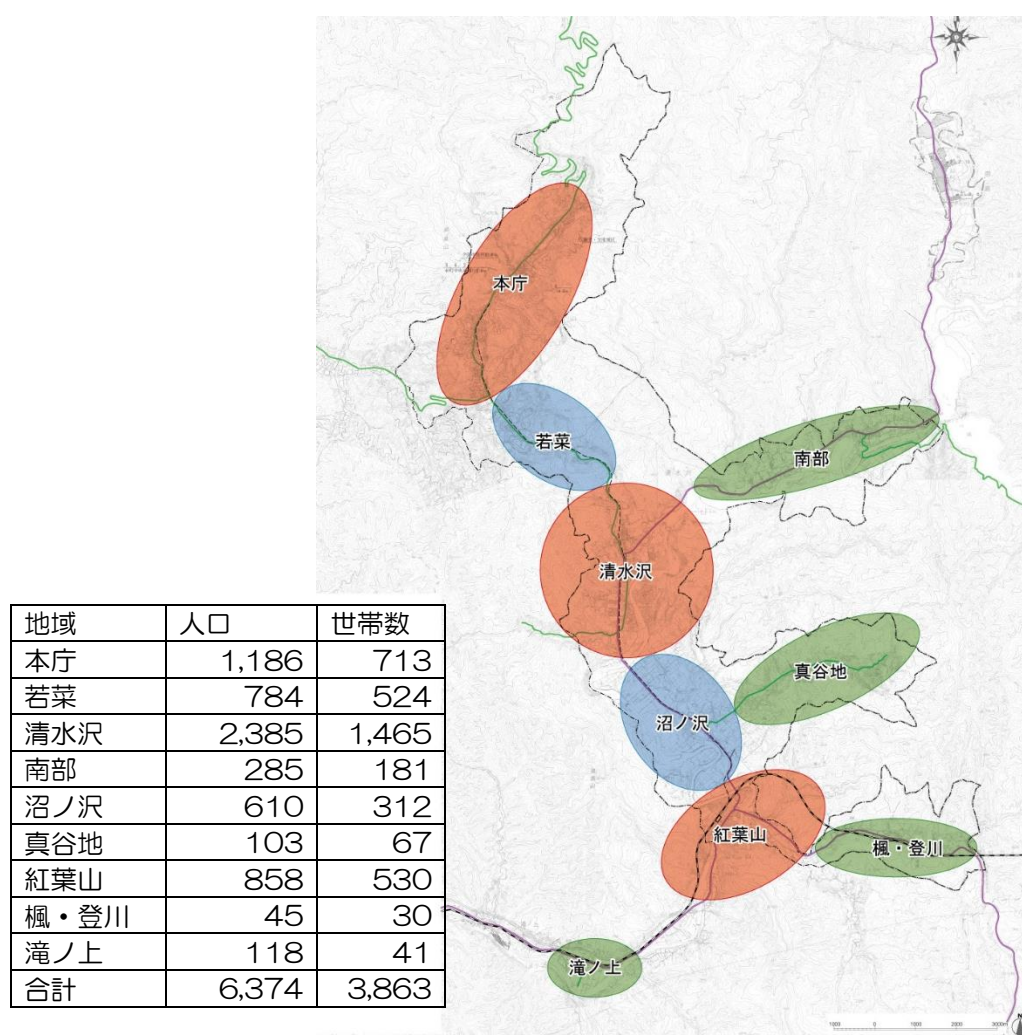


図 1-1 夕張市内の地域別人口・世帯数（2024 年 1 月末）

1-2 人口減少・少子高齢化

(1) 人口減少

夕張市の人口は、ピーク時の人口 11 万 6 千 9 百人（1960 年（昭和 35 年）4 月末の住民基本台帳）から、エネルギー政策の転換と炭鉱の閉山に伴い急激に人口が減少し、現在では約 6 千 4 百人（2024 年（令和 6 年）1 月末の住民基本台帳）となっている。

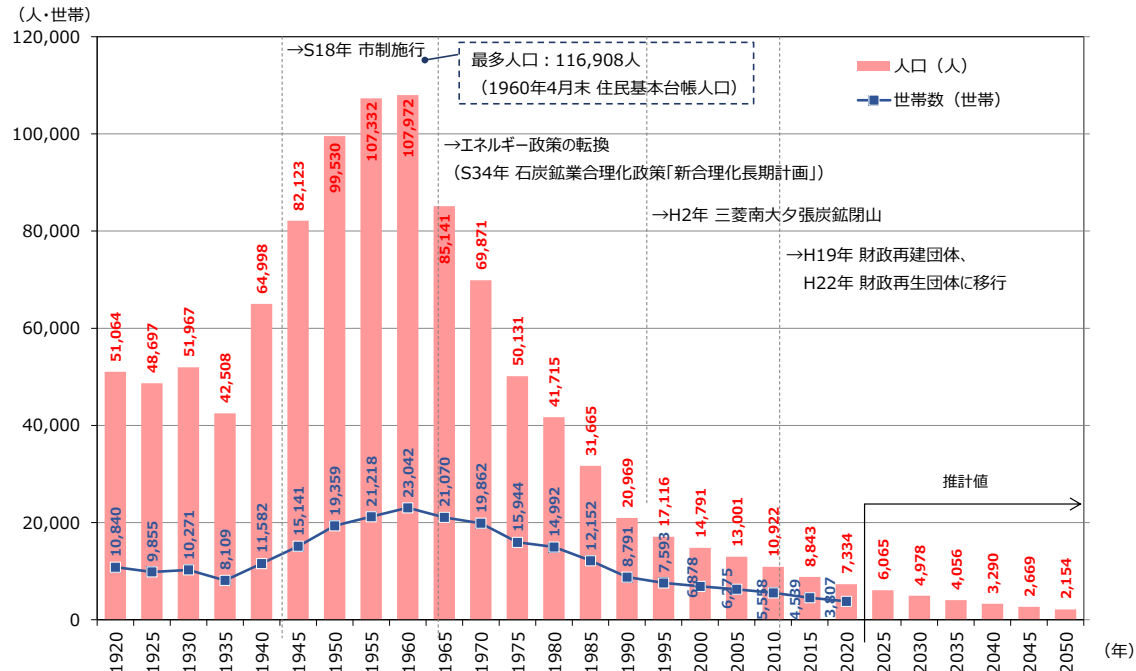


図 1-2 夕張市の年齢階層別人口の推移

資料：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所

(2) 少子化

人口減に伴い児童生徒数も減少しており、2008 年度（平成 10 年度）に 1,457 人いた児童生徒が、2023 年度（令和 5 年度）には約 5 分の 1 の 280 人となっている。

財政再建団体となって以降、2008 年（平成 20 年）に小学校 1 校・中学校 1 校を閉校、2010 年（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、2011 年（平成 23 年）には小学校 6 校を閉校し、ゆうばり小学校 1 校に統合している。2023 年度（令和 5 年度）現在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。

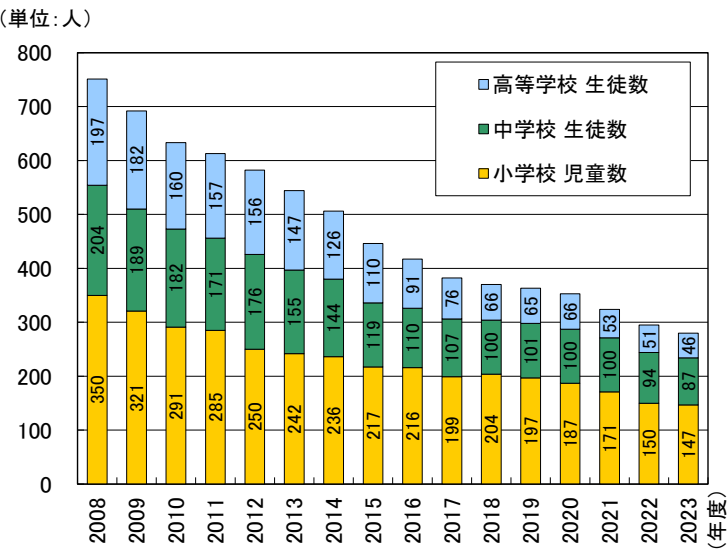


図 1-3 夕張市の小中高等学校の児童生徒数の推移

資料：学校基本調査

1-3 産業

(1) 産出額・販売額

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。

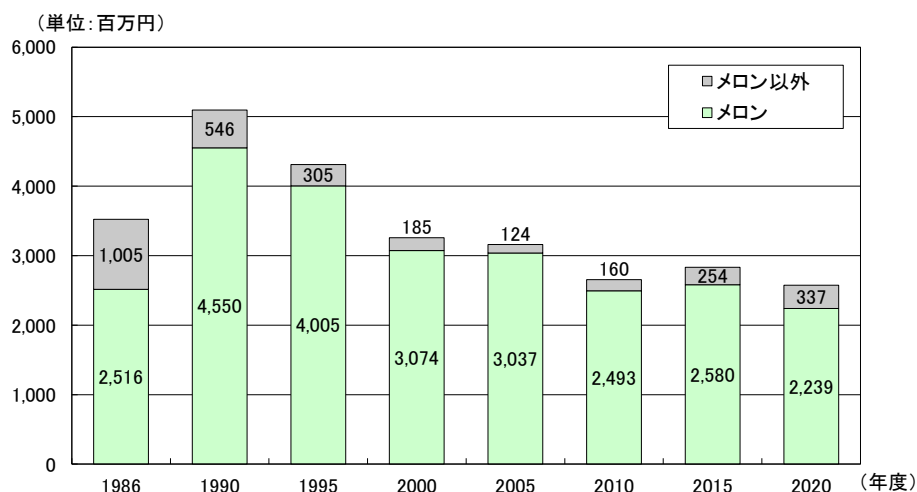


図 1-4 夕張市の農業生産額の推移

資料：夕張市資料

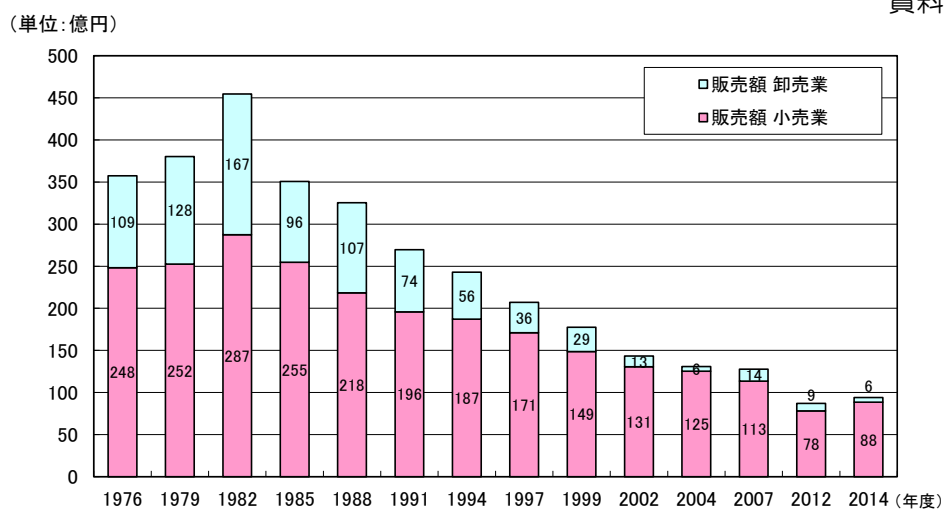


図 1-5 夕張市の商品販売額の推移

資料：商業統計調査※

※2018年に商業統計調査は廃止され、新設された「経済構造実態調査」へ統合された。

(2) 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」「ゆうば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2000年頃までは年間約200万人が訪れていた。財政悪化に伴う施設閉鎖やスキー客の減少などで、コロナ禍前においても観光入り込み客数は年間約55万人まで減少している。

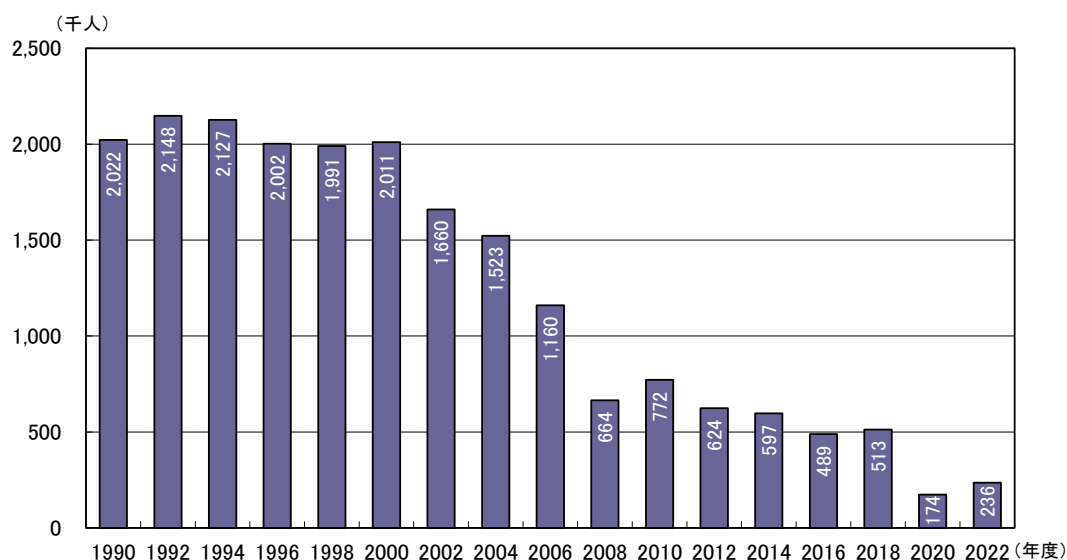


図 1-6 夕張市の観光入り込み客数の推移

資料：北海道観光入り込み客数調査

(3) 通勤実態

2020年の国勢調査によると夕張市内に居住する就業者3,085人のうち市内で働く方は2,795人（91%）であった。市外の通勤先としては栗山町（90人）由仁町（51人）などが多い。

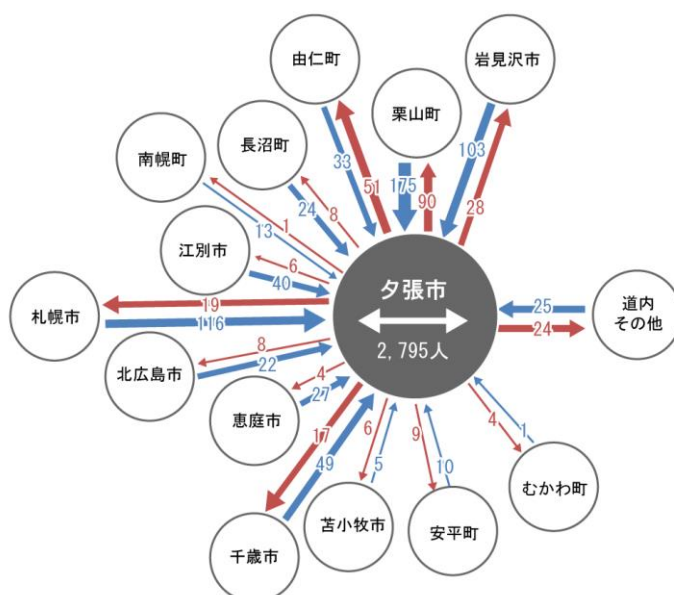


図 1-7 夕張市関連の通勤者数

資料：国勢調査（2020年）

2 公共交通の現況

2-1 鉄道

(1) 鉄道の運行状況

夕張市内を通る鉄道路線は石勝線であり、市内に新夕張駅と滝ノ上駅（2024年（令和6年）3月15日廃止）の2駅がある。新夕張駅は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ほか、南千歳方面への普通列車が運行している。

また、かつては夕張支線（新夕張駅～夕張駅）が夕張市街地を縦断して運行していたが、2019年（平成31年）4月に廃止となった。

表 2-1 新夕張駅時刻表

下り			時間帯	上り		
発車時刻	区分	行先		発車時刻	区分	行先
			6	6:16	普通	千歳行
7:52	特急	釧路行	7			
8:59	特急	帯広行	8	8:23	特急	札幌行
			9	9:42	特急	札幌行
10:05	特急	釧路行	10	10:28	特急	札幌行
11:40	特急	帯広行	11			
(12:10)	(普通)	(終点)	12	12:37	普通	千歳行
				12:55	特急	札幌行
			13			
			14			
15:30	特急	釧路行	15	15:13	特急	札幌行
			16	16:52	特急	札幌行
17:00	特急	帯広行	17			
(18:25)	(普通)	(終点)				
18:32	特急	釧路行	18	18:42	普通	千歳行
19:45	特急	帯広行	19	19:16	特急	札幌行
20:45	特急	釧路行	20			
			21	21:09	特急	札幌行
22:19	特急	帯広行	22			

2024年2月現在。（ ）は終点到着時刻。

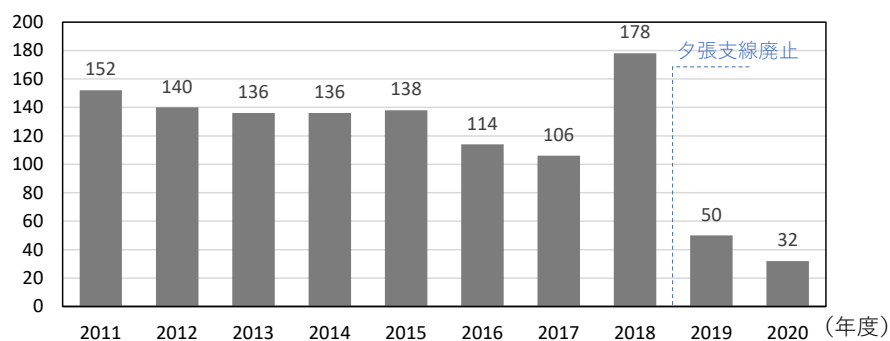


図 2-1 新夕張駅の日乗降者数の推移

資料：国土数値情報

2-2 路線バス

(1) 路線バスの運行状況

市内路線は、夕鉄バス（夕張鉄道株式会社）が新夕張駅から石炭博物館に至る市街地を南北に縦断する路線を基本として運行している。2012年時点では南部、真谷地、登川、滝ノ上の郊外部と市街地中心部を結ぶ路線が運行していたが、現在は市街地路線に集約することで日10往復の便数を確保している。

広域バス路線は、2023年時点では夕鉄バスが新夕張駅から栗山町・南幌町・江別市を經由して新札幌（札幌市）に至る「夕張・栗山・南幌・江別・新さっぽろ線」と、りすたから由仁町・長沼町を經由して新札幌に至る「急行新さっぽろ駅前」の2路線を運行しているほか、北海道中央バスが高速道路を經由して札幌駅前ターミナルとレースイ・リゾートを結ぶ「高速ゆうばり号」と、岩見沢ターミナルとレースイ・リゾートを結ぶ「岩見沢夕張線」を運行している。（夕鉄バス2路線は2023年9月末に廃止）

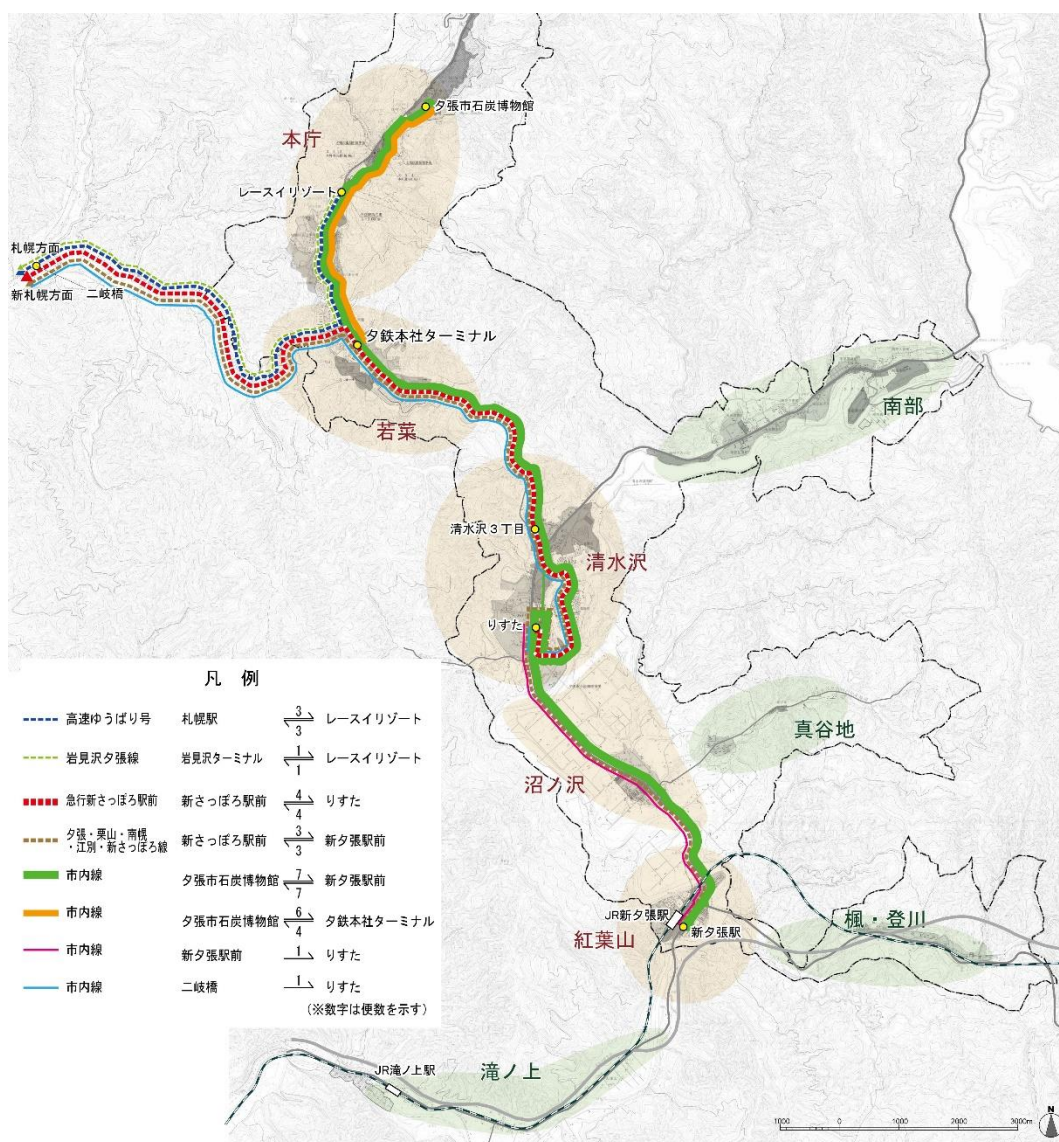


図 2-2 夕張市内の路線バス網と日便数

(2) 路線バスの利用状況

夕張石炭博物館から新夕張駅を結ぶ路線の乗降人員が 300 人を超えており、最も多くなっている。また、1 便あたり乗降人員でみると通勤・通学の時間帯に運行している「二岐橋～りすた」の路線が 31.0 人/便と最も多くなっている。

一方、広域路線バスや一部の市内路線で、1 便あたり乗降人員が 5 人を下回っている。

また、夕鉄バスにおける過去の乗降者数調査（各年 4 月実施）によると、利用者数は 10 年前から約 980 人から約 540 人と約 55%に減少しており、1 便あたり利用者数でみると 16.6 人/便から 13.5 人/便と約 81%に減少となっている。

表 2-2 路線別乗降人員

運行系統	便数 (往路)	便数 (復路)	便数	乗降人員 (市内のみ)	便あたり 乗降人員
高速ゆうばり号	3	3	6	5.3	0.9
岩見沢夕張線	1	1	2	0.3	0.2
急行新さっぽろ駅前	4	4	8	87.0	10.9
夕張・栗山・南幌・江別・新さっぽろ線	3	3	6	62.0	10.3
二岐橋～りすた	1	0	1	31.0	31.0
夕張市石炭博物館～新夕張駅前	1	0	1	12.0	12.0
夕張市石炭博物館～清陵町～新夕張駅前	6	7	13	344.0	26.5
夕張市石炭博物館～本社BT	6	4	10	38.0	3.8
りすた～新夕張駅前	1	0	1	2.0	2.0
計	26	22	48	581.6	97.5

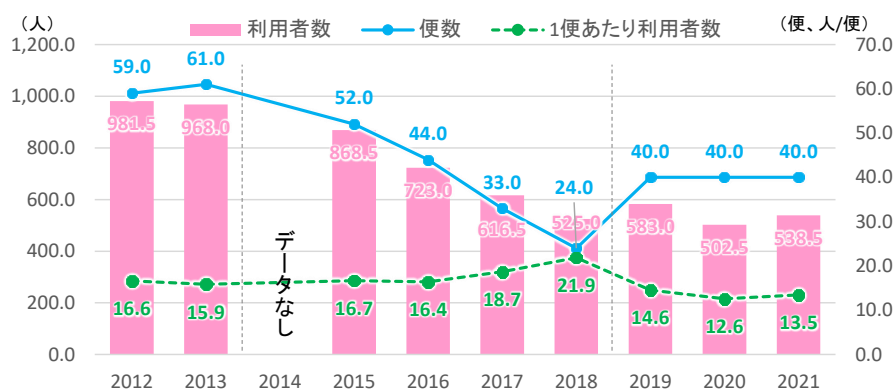


図 2-3 タ鉄バスにおける利用状況の推移

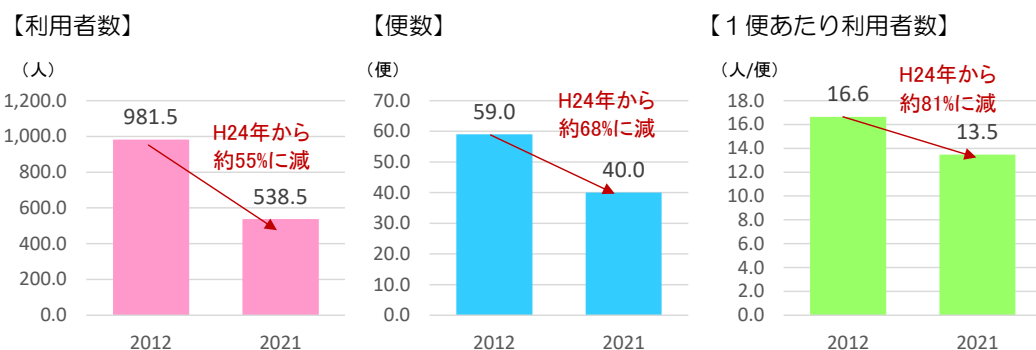


図 2-4 タ鉄バスにおける 10 年前の利用状況との比較

(3) 広域バス路線の運行状況

表 2-3 タ張市を発着する広域バス路線の概要（2023 年度時点）

	事業者	路線	起終点	便数（平日）
①	タ鉄バス	夕張・栗山・南幌・江別・新さっぽろ線	新札幌駅 T～栗山駅～夕張（新夕張駅）	3往復※
②		急行新さっぽろ駅前	新札幌駅 T～長沼・由仁～夕張（りすた）	4往復
③	北海道中央バス	高速ゆうばり号	札幌駅前～夕張（レースイ）	3往復
④		岩見沢夕張線	岩見沢ターミナル～夕張（レースイ）	1 往復

※夕張市内のみ運行便を除く。市外のみ運行便を除く。登校日のみ運行便を含む。

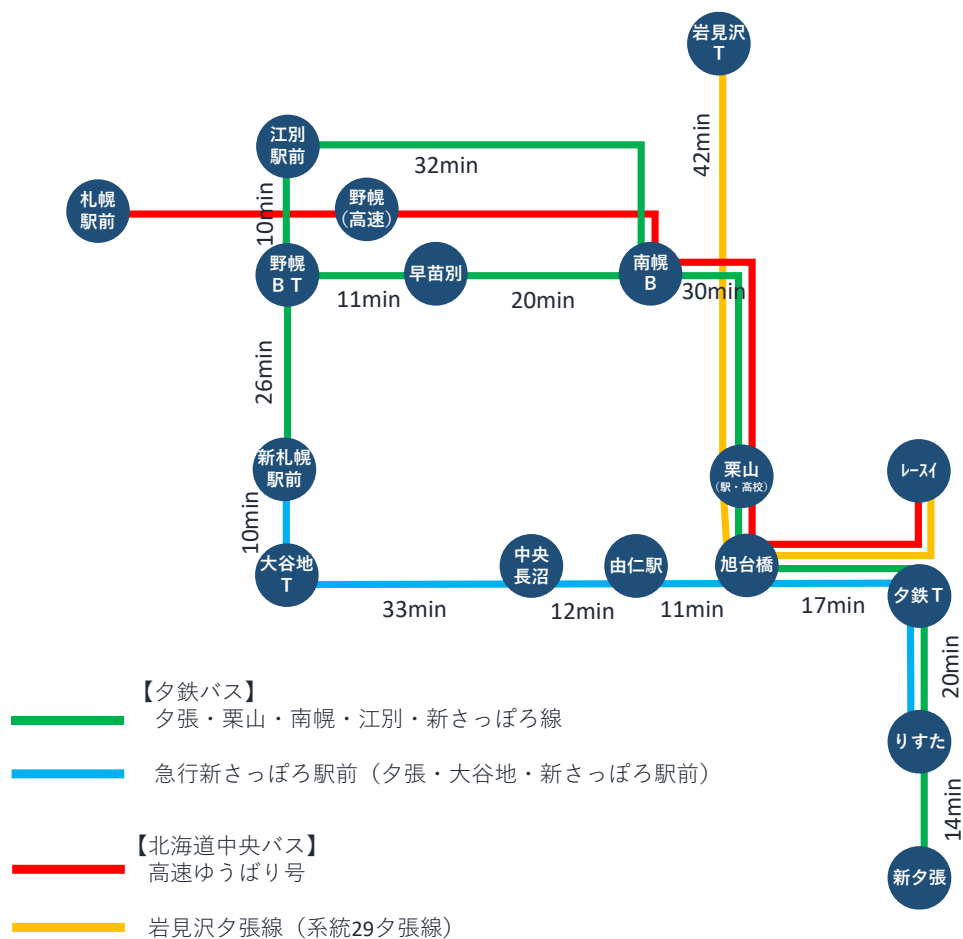


図 2-5 タ張市を発着する広域バス路線の模式図（2023 年度時点）

(4) 広域バス路線の輸送状況

①タ鉄バス（タ張・栗山・南幌・江別・新さっぽろ線）

「タ張・栗山・南幌・江別・新さっぽろ線」は、タ張市から栗山町・南幌町・江別市を経由して新札幌（札幌市）に至る路線である。2019 年度（令和元年度）以降は「りすた」を起終点としているが、2018 年度（平成 30 年度）までは「南清水沢駅前」を、2013 年度（平成 25 年度）までは「タ鉄バスターミナル」を起終点としていた。

過去の乗降者数調査（各年 4 月実施）によると、平日の利用者数^注は 100 人余りとなっており、2021 年度（令和 3 年度）は 102.5 人であった。

②タ鉄バス（急行新さっぽろ駅前）

「急行新さっぽろ駅前」は、タ張市から由仁町や長沼町を経由して新札幌に至る路線である。2018 年度（平成 30 年度）以降は「新タ張駅前」を起終点としているが、以前は「南部」を起終点としていた。過去の乗降者数調査（各年 4 月実施）によると、平日の利用者数^注は 200 人程度となっており、2021 年度（令和 3 年度）は 222.5 人であった。

注：子ども 1 人は 0.5 人として換算している。

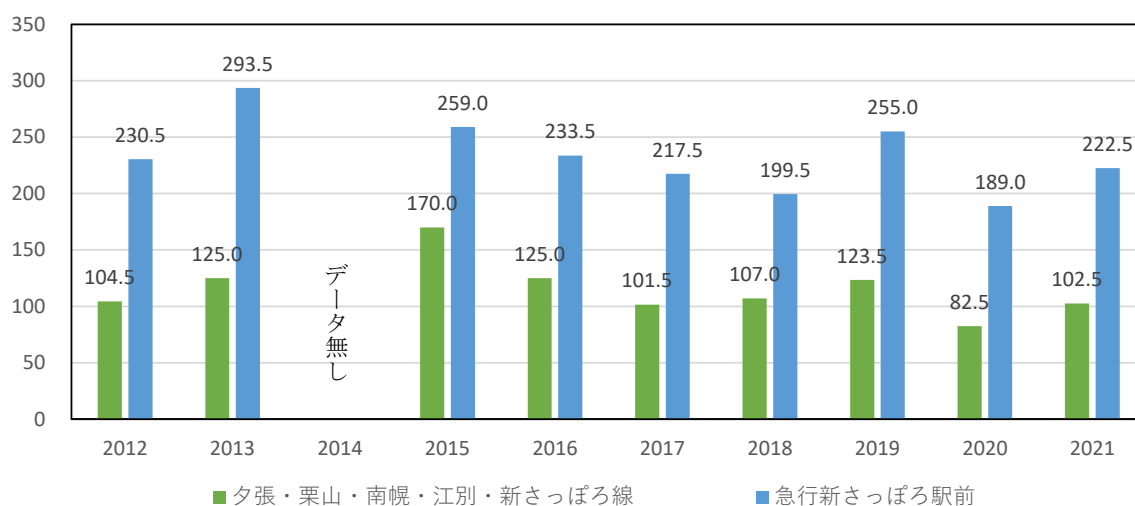


図 2-6 平日利用者数（各年 4 月調査結果、タ張市内での乗降を含む）

③北海道中央バス（高速ゆうばり号）

北海道中央バスが運行する「高速ゆうばり号」は、高速道路を経由して札幌駅前ターミナルとレースイ・リゾートを結び日3往復している。年間輸送人員は2018年度（平成30年度）までは4万人程度であったが、新型コロナウイルス感染症対策による交通変化により2020年度（令和2年度）には半分以上の約1万7千人にまで輸送人員が減少している。

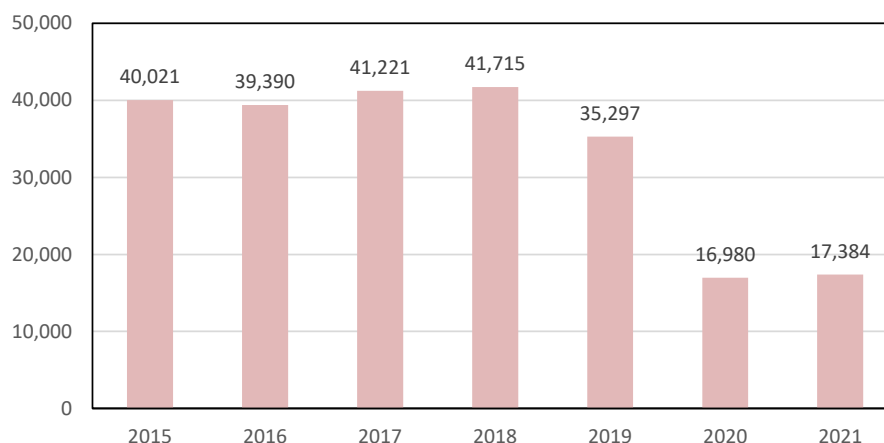


図 2-7 高速ゆうばり号の年度別輸送人員の推移

資料：北海道中央バス提供資料

④北海道中央バス（岩見沢夕張線）

「岩見沢夕張線」は、早朝に岩見沢ターミナルからレースイ・リゾートへ、夜間に逆方向へ向かう一往復の運行であり、使用車両は「高速ゆうばり号」と同じものである。

過去の乗降者数調査によると、平日の日平均乗車人員は20人前後、休日はその半分以上であった。なお、夕張市内での乗降者数は平日休日とも0人であった。

表 2-4 岩見沢夕張線の調査日平均の乗車人員

	2021年 12月		2022年 4月	
	平日	土日	平日	土日
岩見沢⇒夕張	16.7	6.0	12.3	4.0
夕張⇒岩見沢	5.0	4.0	6.0	2.0
方向計	21.7	10.0	18.3	6.0

注：乗車人員（人）、平日3日、土日2日の平均値。

資料：北海道中央バス提供資料

2-3 デマンド交通

(1) タ張市のデマンド交通（乗り合いタクシー）の内容

デマンド交通（乗り合いタクシー）とは、予約があった時だけ運行するバスとタクシーの中間のようなサービスである。

タ張市では市内路線の再編により地域内のバス路線が廃止となった「南部地域」と「真谷地地域」を対象に、2017年度（平成29年度）よりデマンド交通を運行している。

運行は丸北ハイヤーが請け負っており、下記時刻表の利用予約があった便のみ運行することとしている。

利用者は事前に利用者登録し、利用する一時間前までに予約し、指定の時間・場所で待つことでデマンド交通に乗車できる。料金は一律200円（70歳以上は100円）である。

表 2-5 デマンド交通の時刻表

南部線	真谷地線
清水沢 9:00 発 → 南部 9:30 着	清水沢 10:05 発 → 真谷地 10:25 着
南部 9:30 発 → 清水沢 10:00 着	真谷地 10:25 発 → 清水沢 10:45 着
清水沢 11:00 発 → 南部 11:30 着	清水沢 12:05 発 → 真谷地 12:25 着
南部 11:30 発 → 清水沢 12:00 着	真谷地 12:25 発 → 清水沢 12:45 着
清水沢 15:00 発 → 南部 15:30 着	清水沢 16:10 発 → 真谷地 16:30 着
南部 15:30 発 → 清水沢 16:00 着	真谷地 16:30 発 → 清水沢 16:50 着
清水沢 18:10 発 → 南部 18:40 着	

(2) デマンド交通の利用状況

2021年度（令和3年度）の総延べ利用者数は約3,000人である。運行回数あたりの平均乗車人員は南部線で1.57人、真谷地線で1.22人であり、乗り合い利用となっている割合は少ない。

年間の補助額は約400万円であり、利用者数あたりの補助額は約1,300円となっている。

表 2-6 デマンド交通の利用状況

年度	利用者数（人）			平均乗車人員（人/回）			補助額 （千円）	利用者数 あたり 補助額 （円/人）
	南部線	真谷地線	合計	南部線	真谷地線	合計		
2017	1,529	335	1,864	1.84	1.40	1.74	資料無し	資料無し
2018	3,127	743	3,870	1.98	1.33	1.81	4,867	1,258
2019	2,691	962	3,653	1.76	1.34	1.63	4,657	1,275
2020	2,286	578	2,864	1.57	1.34	1.52	3,683	1,286
2021	2,452	540	2,992	1.57	1.22	1.49	4,007	1,339

2-4 タクシー補助制度

(1) タ張市のタクシー補助制度の内容

タ張市では市内路線の再編により地域内のバス路線が廃止となった「楓・登川地域」と「滝ノ上地域」を対象に、2017年度（平成29年度）よりタクシー補助制度を実施している。

上記地域から紅葉山（新タ張駅）までのタクシー運賃について、利用者負担は一回300円とし、残りの金額を市が負担している。

利用者は事前に利用者登録し、電話予約で朝9時から夕方5時半の時間帯で紅葉山までのタクシー乗車を利用できる。

対象者は「65歳以上」「自動車運転免許を保有していない者」「紅葉山までの移動が困難と認められる者」のいずれかに該当するものとしている。

(2) タクシー補助制度の利用状況

2021年度（令和3年度）の総運行回数は440回であり、年間の補助額は約140万円であり、一回あたりの補助額は約3,300円となっている。

表 2-7 タクシー補助制度の利用状況

年度	運行回数（回）			年間 補助額等（千円）				1回あたり 補助額 （円/回）
	滝ノ上	楓・登川	合計	補助額 A-B+C	運賃総額 (A)	料金収入 (B)	事務費 (C)	
2017	13	83	96	—	—	—	—	—
2018	55	160	215	885	366	65	584	4,117
2019	25	158	183	843	313	55	586	4,609
2020	150	205	355	1,246	769	107	584	3,511
2021	226	214	440	1,462	1,010	132	584	3,323

2-5 スクールバス

(1) スクールバスの運行状況

児童生徒の登下校手段を確保するため、市内各地域から小学校・りすた・夕張高校に至るスクールバスを運行している。

2023 年度（令和 5 年度）の登校便については下図のとおり、バス車両（路線バス車両・スクールバス車両）とマイクロバス車両を用い、夕鉄バス・丸北ハイヤー・第一交通の市内交通事業者 3 社と夕張市社会福祉協議会が分担して運行を担っている。また、このほか支援学級の児童生徒については公用車（8 人乗りワゴン車）での送迎を別途行っている。

なお、地域内のバス路線が廃止となった「南部地域」「真谷地地域」「楓・登川地域」と「滝ノ上地域」を対象に、2017 年度（平成 29 年度）よりスクールバスへの一般混乗を認める運用を行っている。

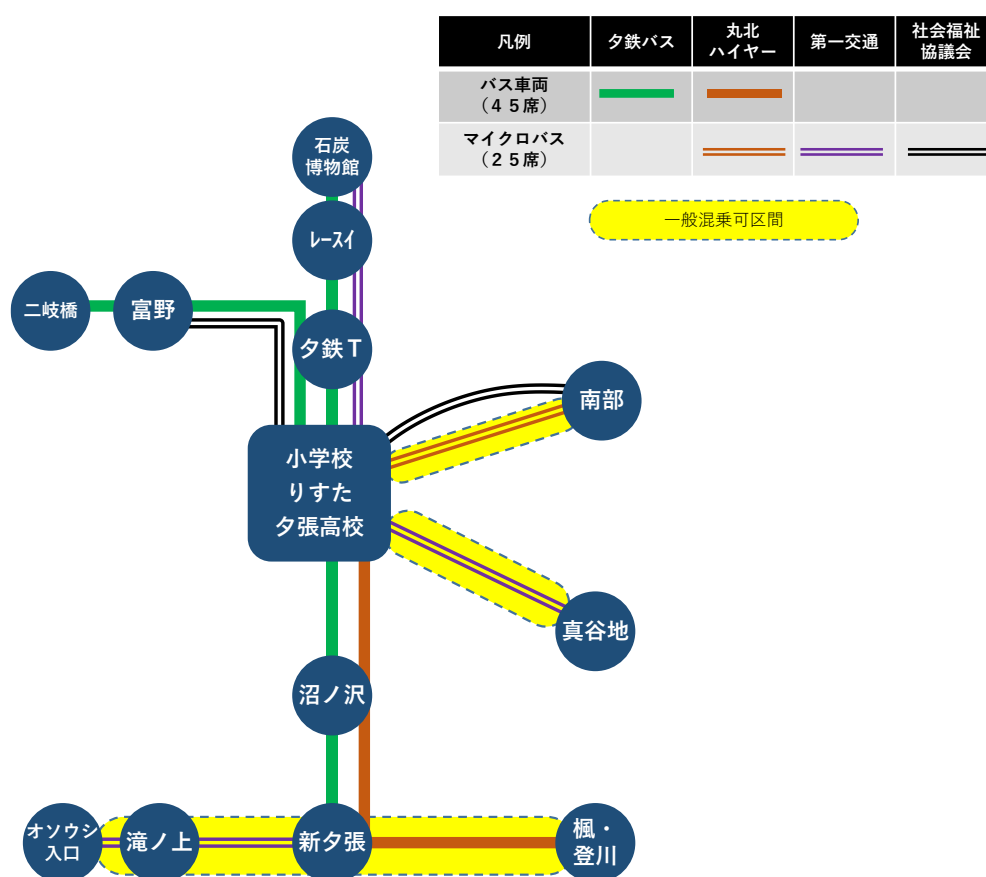


図 2-8 スクールバスの運行状況（登校便）

資料：夕張市資料（2023 年度時点）

2-6 スクールバスの一般混乗

(1) スクールバスの一般混乗の内容

地域内のバス路線が廃止となった「南部地域」「真谷地地域」「楓・登川地域」と「滝ノ上地域」を対象に、2017年度（平成29年度）よりスクールバスへの一般混乗を認める運用を行っている。

前日の夕方5時までに予約することで、朝のスクールバス混乗便に空きがある場合は、本人負担200円で利用できる。

(2) スクールバスの一般混乗の利用状況

2021年度（令和3年度）の総延べ利用者数は約700人である。地域の内訳では、南部地域が400人弱と半数以上を占めている。次に楓・登川地域の利用が多く、真谷地と滝ノ上地域での利用は少ない。

表 2-8 スクールバスの一般混乗の利用状況

	南部 (平日・学休日)		真谷地・楓・登川、滝ノ上								合 計	
			真谷地 (平日)		滝ノ上 (平日)		楓・登川 (平日)		上記 (学休日)			
年度	運行 回数	利用 者数	運行 回数	利用 者数	運行 回数	利用 者数	運行 回数	利用 者数	運行 回数	利用 者数	運行 回数	利用 者数
2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2018	313	886	6	6	0	0	195	268	64	84	578	1,244
2019	296	808	2	2	0	0	183	228	89	104	570	1,142
2020	296	586	0	0	0	0	222	283	91	96	609	965
2021	239	386	1	1	0	0	241	252	71	78	552	717

3 公共交通に関する市民アンケート

3-1 市民アンケート調査の内容

2022 年度（令和 4 年度）に「夕張市公共交通等に関するアンケート調査（以下、「市民アンケート」）」を実施し、「現状の市民の移動実態」「公共交通の利用状況」「公共交通サービスに対する評価や取り組むべき対策」等について調査した。

また、デマンド交通対象地域とタクシー補助対象地域については別葉のアンケート票を「市民アンケート」と併せて配布した。それらの調査結果は5章で後述する。

表 3-1 市民アンケートの実施概要

対 象	夕張市内全世帯（2022 年 9 月末現在の世帯数 4,111 世帯）
配 布	調査票 2 セットと依頼文、返信用封筒を一組にして、夕張市広報誌へ挟み各戸へ配布した。（10 月上旬） また夕張高等学校の協力のもと生徒へ調査票を配布した。
回 収	郵送回収を基本とする。高校生徒は学校で回収。 総有効回収数 1,956 票。

表 3-2 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
市外への移動実態	広域路線バスの認知度・利用経験、廃線になった場合など
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	市内線と市外線の市民負担への考え方

夕張市公共交通等に関するアンケート調査票

◆ご回答は、内のあてはまる番号を○で囲むか、内に語句、数字等を記入して下さい。

問1 あなた(回答者)のことに ついて お聞きます

問1-1 あなたの性別および年齢は？

1. 男

2. 女

1. 10代

2. 20代

3. 30代

4. 40代

5. 50代

6. 60～64歳

7. 65～74歳

8. 75歳以上

問1-2 あなたのお住まいは？

1. 本庁地区

2. 富野地区

3. 若菜地区

4. 清水沢地区

5. 南部地区

6. 沼ノ沢地区

7. 真谷地地区

8. 紅葉山地区

9. 楓・登川地区

10. 滝ノ上地区

問1-3 同居しているご家族の人数は？

ご自身を含めて () 人家族

問1-4 あなたは、自動車運転免許をお持ちですか。

1. 持っている

2. 持っていない

問1-5 あなたは、ふだん自動車を運転しますか。

1. 運転する

2. 運転しない

問1-6 ご自宅に自家用車はありますか？

1. ある

2. ない

問1-7 ご自宅から最寄りのバス停またはJR駅まで、徒歩で何分かかりますか。(それぞれ回答)

【バス停】

1. バス停まで徒歩 () 分

2. 近くにバス停が無い(徒歩20分以上)

【JR駅】

1. 駅まで徒歩 () 分

2. 近くに駅が無い(徒歩20分以上)

問1-8 日頃、バスまたはJRをどの程度の頻度で利用していますか。(それぞれ回答)

【路線バス】

1. 週5回以上

2. 2日に1回程度

3. 週1回程度

4. 月2～3回以下

5. ほとんど利用しない

【JR】

1. 週5回以上

2. 2日に1回程度

3. 週1回程度

4. 月2～3回以下

5. ほとんど利用しない

問1-9 主に市内線で公共交通を利用したい時間帯を教えてください。(あてはまるもの全てに○)

【自宅を出発する時間帯】

1. 午前6時～8時

2. 午前8時～10時

3. 午前10時～正午

4. 正午～午後2時

5. 午後2時～4時

6. 午後4時～6時

7. 午後6時～8時

8. 午後8時以降

9. 利用しない

【自宅へ帰宅する時間帯】

1. 午前6時～8時

2. 午前8時～10時

3. 午前10時～正午

4. 正午～午後2時

5. 午後2時～4時

6. 午後4時～6時

7. 午後6時～8時

8. 午後8時以降

9. 利用しない

▶▶▶ 見開きページへ

問2 あなたの普段の外出について お聞きます

問2-1 市内と市外を含め、以下のそれぞれの目的（用事）で

- ◆どれくらいの頻度で出かけるのか、
- ◆主にどこへ行くのか、
- ◆そこに出かける際、利用する交通手段は何か、をご記入下さい。

通勤や 通学で	出かける頻度は？	行き先は？	交通手段は？（あてはまるもの全てに○）
	1. 週5回以上 2. 2日に1回程度 3. 週1回程度 4. 月2～3回以下 5. 出かけない	施設名、 市町村名などを記入 ()	A. 徒歩 B. 自転車・バイク C. 自家用車 D. 路線バス E. ハイヤー・タクシー F. JR G. デマンド南部線・真谷地線 H. 職場などの送迎車 I. その他 ()
通院や 介護で	出かける頻度は？	行き先は？	交通手段は？（あてはまるもの全てに○）
	1. 週5回以上 2. 2日に1回程度 3. 週1回程度 4. 月2～3回以下 5. 出かけない	病院名や施設名、 市町村名などを記入 ()	A. 徒歩 B. 自転車・バイク C. 自家用車 D. 路線バス E. ハイヤー・タクシー F. JR G. デマンド南部線・真谷地線 H. 病院や施設などの送迎車 I. その他 ()
買い物や 飲食で	出かける頻度は？	行き先は？	交通手段は？（あてはまるもの全てに○）
	1. 週5回以上 2. 2日に1回程度 3. 週1回程度 4. 月2～3回以下 5. 出かけない	店名や施設名、 市町村名などを記入 ()	A. 徒歩 B. 自転車・バイク C. 自家用車 D. 路線バス E. ハイヤー・タクシー F. JR G. デマンド南部線・真谷地線 H. 店舗などの送迎車 I. その他 ()
娯楽や 交友で	出かける頻度は？	行き先は？	交通手段は？（あてはまるもの全てに○）
	1. 週5回以上 2. 2日に1回程度 3. 週1回程度 4. 月2～3回以下 5. 出かけない	施設名、 市町村名などを記入 ()	A. 徒歩 B. 自転車・バイク C. 自家用車 D. 路線バス E. ハイヤー・タクシー F. JR G. デマンド南部線・真谷地線 H. 施設などの送迎車 I. その他 ()
その他 () で	出かける頻度は？	行き先は？	交通手段は？（あてはまるもの全てに○）
	1. 週5回以上 2. 2日に1回程度 3. 週1回程度 4. 月2～3回以下 5. 出かけない	施設名、 市町村名などを記入 ()	A. 徒歩 B. 自転車・バイク C. 自家用車 D. 路線バス E. ハイヤー・タクシー F. JR G. デマンド南部線・真谷地線 H. 施設などの送迎車 I. その他 ()

問3 外出のうち「市外への移動」についてお聞きします

問３－１ 札幌（栗山・由仁・長沼・南幌・江別）方面へどのくらいの頻度で出かけますか。
また、その目的（用事）は何ですか。

【目的】（あてはまるもの全てに○）

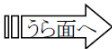
1. 通勤や通学
2. 通院や介護
3. 買い物や飲食
4. 娯楽や交友
5. その他（ ）

問３－２ タ張市と札幌市などを結ぶバスが現在４路線運行していますが、利用したことがありますか。

事業者	路線〔平日便数〕	回答欄（それぞれひとつに○）
夕鉄バス	夕張～新さっぽろ線〔3往復〕 （夕張～栗山～南幌～江別～新札幌）	1. ふだん利用している 2. 過去に利用したことがある 3. 知っているが利用したことはない 4. 知らなかった
	急行新さっぽろ駅前〔往4・復5〕 （夕張～由仁～長沼～大谷地～新札幌）	1. ふだん利用している 2. 過去に利用したことがある 3. 知っているが利用したことはない 4. 知らなかった
北海道 中央バス	高速ゆうぱり号〔3往復〕 （夕張レースイ～栗山～南幌 ～高速野幌～札幌駅前）	1. ふだん利用している 2. 過去に利用したことがある 3. 知っているが利用したことはない 4. 知らなかった
	岩見沢夕張線〔1往復〕 （夕張レースイ～栗山～岩見沢）	1. ふだん利用している 2. 過去に利用したことがある 3. 知っているが利用したことはない 4. 知らなかった

問３－３ タ鉄バスと北海道中央バスの市外線が廃線となった場合、市外の目的地に行くために、タ張市から公共交通でどこまで行くことができれば良いですか。（ひとつに○）

1. 新夕張駅
2. 栗山町
3. 由仁町
4. 長沼町
5. 南幌町
6. 江別市
7. 札幌市
8. その他 ()



問4 交通サービスの評価について お聞きします

問4-1 現在のタ張市の公共交通サービスについて、どのような印象をお持ちですか。(1つに○)

- | | | |
|-----------|-----------|-----------------|
| 1. 満足している | 2. おおむね満足 | 3. どちらでもない |
| 4. やや不満 | 5. 不満 | 6. 利用しないのでわからない |

問4-2 現在のタ張市の市内線の公共交通サービスには、どのような問題点があると思いますか。
(あてはまるもの全てに○)

また、選択肢に無い問題点は、「その他の問題点」にご記入下さい。

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| ア. バス路線が行きたいところを通らない。 | オ. バス同士の乗り換えが不便だ。 |
| イ. バス停が近くにない。 | カ. JR (新タ張～滝ノ上) の本数が少ない。 |
| ウ. バスの本数が少ない。 | キ. JRとバスの乗り継ぎが不便だ。 |
| エ. バス運賃が高い。 | |

その他の
問題点

問4-3 現在のタ張市の市外線の公共交通サービスには、どのような問題点があると思いますか。
(あてはまるもの全てに○)

また、選択肢に無い問題点は、「その他の問題点」にご記入下さい。

- | | |
|-----------------------|----------------------------|
| ア. バス路線が行きたいところを通らない。 | オ. バス同士の乗り換えが不便だ。 |
| イ. バス停が近くにない。 | カ. JRへの乗り換えが不便だ。 |
| ウ. バスの本数が少ない。 | キ. JR 新タ張駅に発着する石勝線の本数が少ない。 |
| エ. バス運賃が高い。 | |

その他の
問題点

問5 タ張市の公共交通の今後のあり方について ご意見をお聞きします。

マイカーの普及や少子化などで、公共交通の利用者数は、どんどん減っています。公共交通が無くなれば、「生活の足」が無くなってしまうため、赤字路線の維持のために、市が一部費用を負担しています。

問5-1 これからのタ張市の市内線の方向性として、考えに最も近いものを1つ選んで下さい。

- | |
|---|
| 1. もっと市が費用を負担して、より便利な公共交通にする。 |
| 2. 市の費用負担を変えない範囲で現状の公共交通を維持する。 |
| 3. 市の負担を少なくするため、バス路線を効率化する。(利用者の少ない便を廃止する。) |
| 4. 路線バスよりも運行経費が少ない交通システムに見直す。 |
| 5. その他 () |

問5-2 これからのタ張市の市外線の方向性として、考えに最も近いものを1つ選んで下さい。

- | |
|--|
| 1. もっと市が費用を負担して、市外線のタ鉄バスを残す。 |
| 2. もっと市が費用を負担して、市外線の北海道中央バスを残す。 |
| 3. もっと市が費用を負担して、市外線のタ鉄バスと北海道中央バスの両方を残す。 |
| 4. 路線バスよりも運行経費が少ないデマンドバスなどの導入で、市外線を運行する。 |
| 5. 新タ張駅からJRで市外に行けるので、バスは必要ない。 |
| 6. その他 () |

以上でアンケートは終了となります。ご協力ありがとうございました。

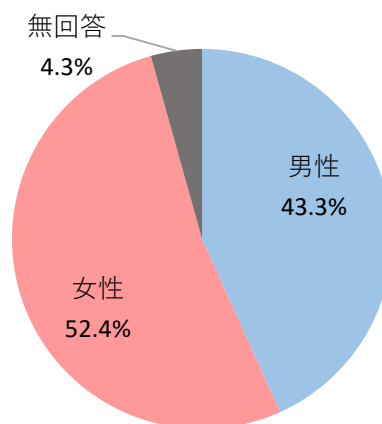
3-2 市民アンケート調査の結果

3-2-1 回答者属性

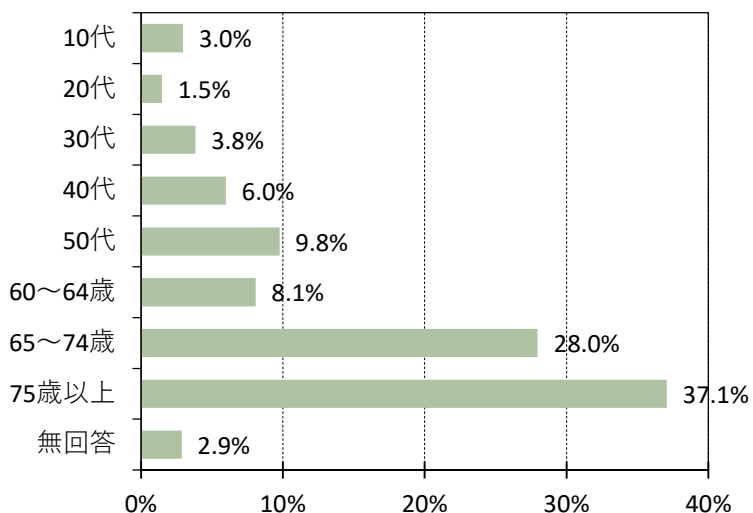
(1) 性別・年齢

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。

性別	回答数	割合
男性	846	43.3%
女性	1,025	52.4%
無回答	85	4.3%
合計	1,956	100.0%



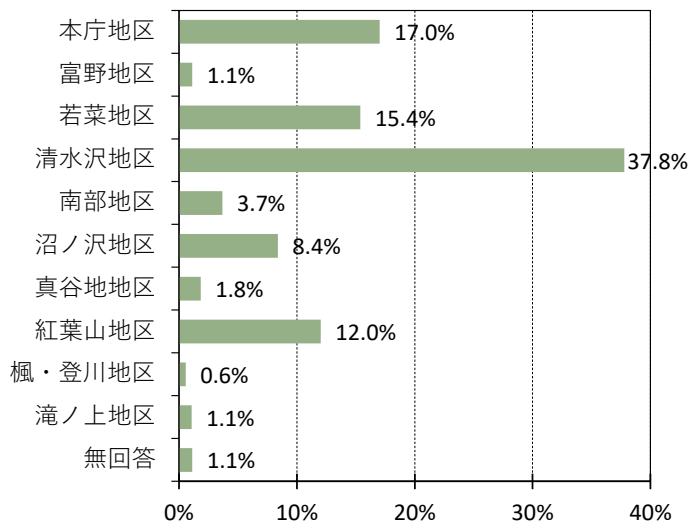
年齢	回答数	割合
10代	58	3.0%
20代	29	1.5%
30代	75	3.8%
40代	117	6.0%
50代	191	9.8%
60～64歳	158	8.1%
65～74歳	547	28.0%
75歳以上	725	37.1%
無回答	56	2.9%
合計	1,956	100.0%



(2) 住所

回答者の住所構成では、清水沢地区が38%と最も多く、次いで本庁17%、若菜15%、紅葉山12%などの地区の割合が多い。

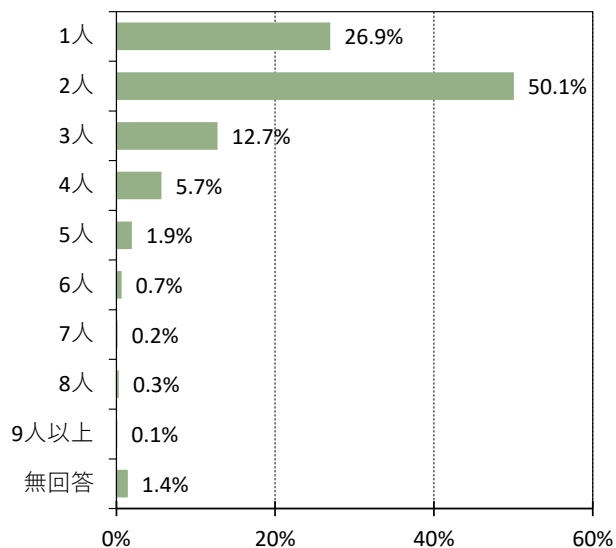
居住地区	回答数	割合
本庁地区	333	17.0%
富野地区	22	1.1%
若菜地区	301	15.4%
清水沢地区	739	37.8%
南部地区	72	3.7%
沼ノ沢地区	164	8.4%
真谷地地区	36	1.8%
紅葉山地区	235	12.0%
楓・登川地区	11	0.6%
滝ノ上地区	21	1.1%
無回答	22	1.1%
合計	1,956	100.0%



(3) 世帯人数

回答者の世帯人数構成では、「2人世帯」が50%と半数を占め、次いで「一人世帯(単身世帯)」が27%となっており、世帯人数が少ない割合が多い。

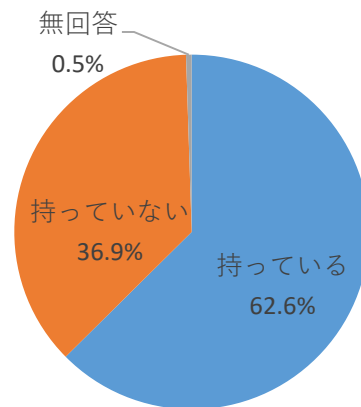
家族人数	回答数	割合
1人	527	26.9%
2人	979	50.1%
3人	249	12.7%
4人	111	5.7%
5人	38	1.9%
6人	13	0.7%
7人	3	0.2%
8人	6	0.3%
9人以上	2	0.1%
無回答	28	1.4%
合計	1,956	100.0%



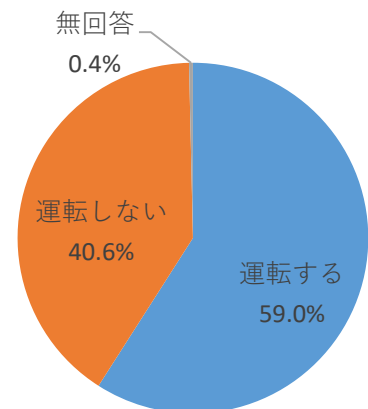
(4) 自動車運転免許保有・ふだんの自動車運転・自家用車保有

自動車運転免許を62%が保有しており、ふだん自動車を運転する方の割合は59%となっている。また、自宅に自家用車がある方の割合は74%となっている。

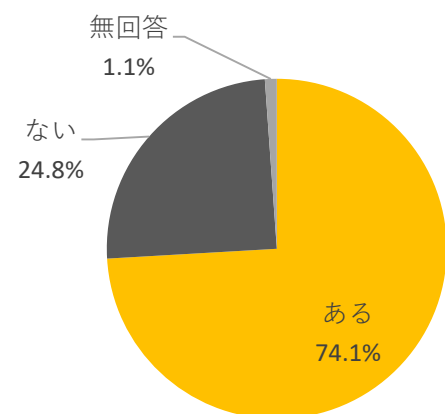
運転免許の有無	回答数	割合
持っている	1,224	62.6%
持っていない	722	36.9%
無回答	10	0.5%
合計	1,956	100.0%



運転の有無	回答数	割合
運転する	1,155	59.0%
運転しない	794	40.6%
無回答	7	0.4%
合計	1,956	100.0%



自家用車の有無	回答数	割合
ある	1,449	74.1%
ない	485	24.8%
無回答	22	1.1%
合計	1,956	100.0%



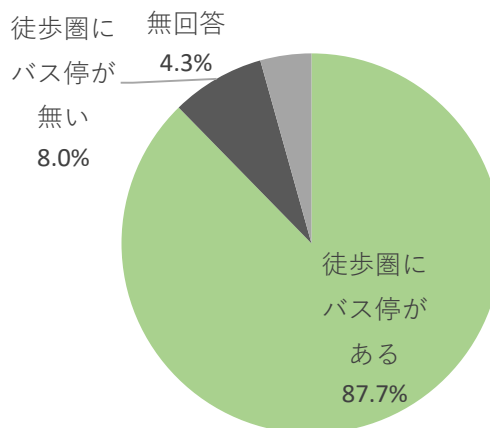
3-2-2 公共交通利用

(1) 最寄り公共交通機関アクセス

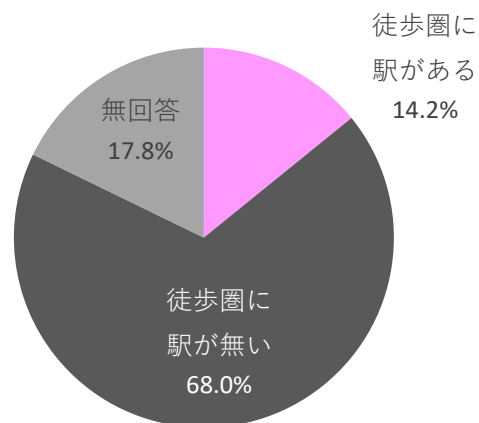
自宅から徒歩圏に「バス停がある」方は 88%、無い方は 8%となっている。また、バス停までの徒歩所要時間は「3 分以内」が 26%、「5 分以内（3 分以内と 4～5 分の合計）」は 56%となっている。

一方で、徒歩圏に「JR 駅がある」方は 14%、無い方は 68%、無回答は 18%となっている。

バス停の有無	徒歩（分）	回答数	割合
徒歩圏にバス停がある	3分以内	499	25.5%
	4～5分	598	30.6%
	6～10分	477	24.4%
	11～15分	131	6.7%
	16分以上	5	0.3%
	無回答	5	0.3%
(小計)		1,715	87.7%
徒歩圏にバス停がない		156	8.0%
無回答		85	4.3%
合計		1,956	100.0%



駅の有無	徒歩（分）	回答数	割合
徒歩圏に駅がある	3分以内	16	0.8%
	4～5分	57	2.9%
	6～10分	134	6.9%
	11～15分	68	3.5%
	16分以上	1	0.1%
	無回答	1	0.1%
(小計)		277	14.2%
徒歩圏に駅がない		1,331	68.0%
無回答		348	17.8%
合計		1,956	100.0%

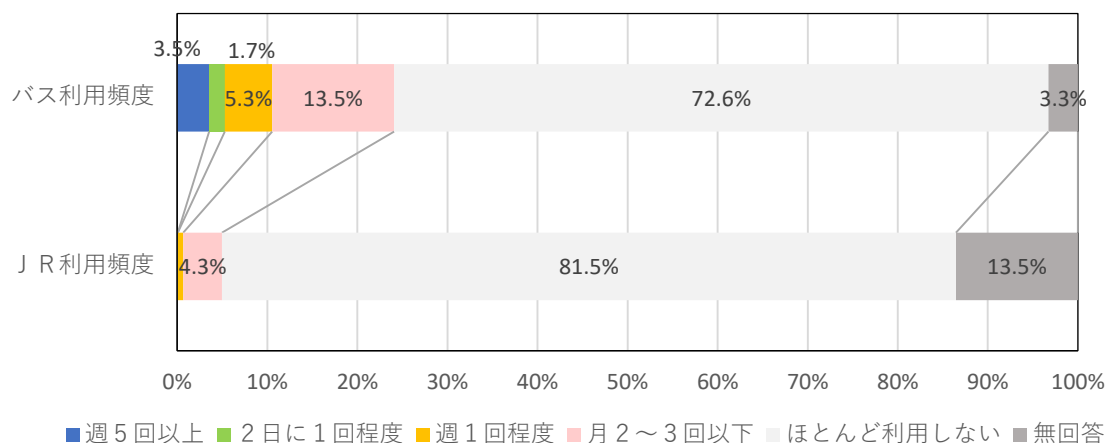


(2) 公共交通の利用頻度

J Rとバスを比較すると、日常的に利用（週1回程度以上の頻度で利用）している割合はバスのほうが大きい。

しかし、J R・バスともに「ほとんど利用しない」が7～8割を占め、日常的に利用している人の割合は少ない。

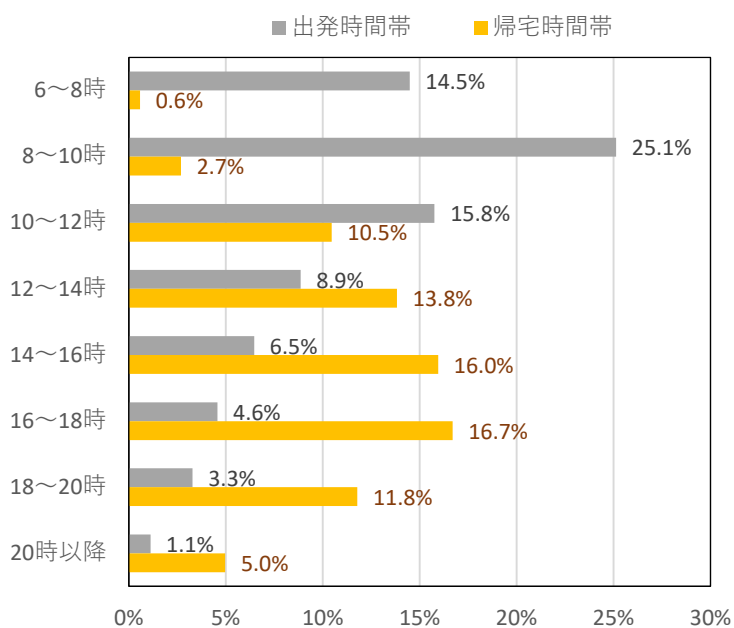
頻度	回答数		割合	
	バス利用頻度	J R利用頻度	バス利用頻度	J R利用頻度
週5回以上	69	1	3.5%	0.1%
2日に1回程度	34	0	1.7%	0.0%
週1回程度	103	12	5.3%	0.6%
月2～3回以下	265	84	13.5%	4.3%
ほとんど利用しない	1,421	1,594	72.6%	81.5%
無回答	64	265	3.3%	13.5%
合計	1,956	1,956	100.0%	100.0%



(3) 市内線を利用したい時間帯

市内線の路線バスを利用したい時間帯（複数回答可）を質問したところ、出発時間帯では「8～10時」が最も多く、帰宅時間帯は「16～18時」が最も多い。

時間帯	回答数 (MA)		選択率 (MA)	
	出発時間帯	帰宅時間帯	出発時間帯	帰宅時間帯
6～8時	260	10	14.5%	0.6%
8～10時	451	47	25.1%	2.7%
10～12時	283	183	15.8%	10.5%
12～14時	159	242	8.9%	13.8%
14～16時	116	279	6.5%	16.0%
16～18時	82	292	4.6%	16.7%
18～20時	59	206	3.3%	11.8%
20時以降	20	87	1.1%	5.0%
利用しない	951	943	53.0%	53.9%
設問の有効回答数	1,795	1,749		



注：複数回答可。「利用しない」を除きグラフ化。

注：表内の（MA）は MultiAnswer の略。複数回答可の設問においては「当該選択肢を選択した回答者数÷有効回答数＝選択率」を示す。選択率の合計値は通常 100%を上回る。

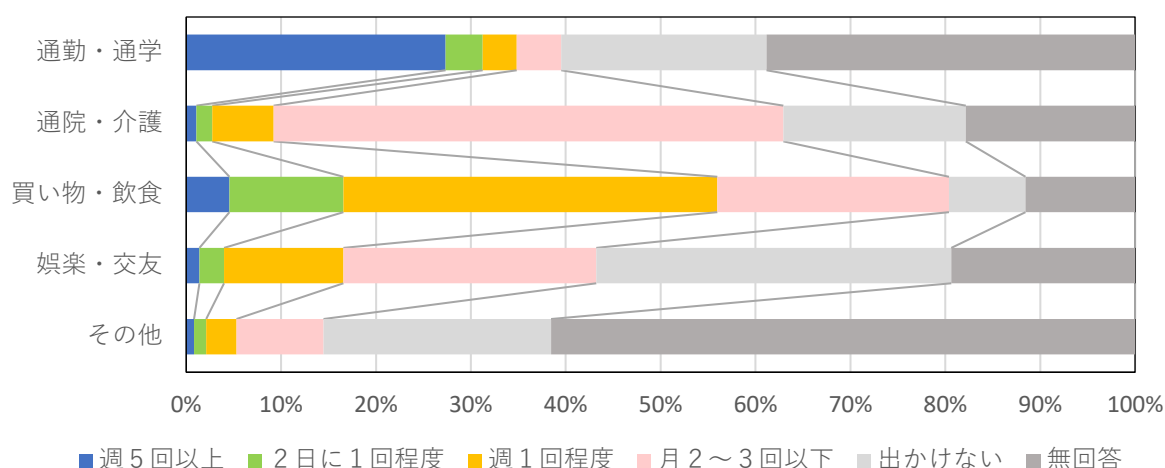
3-2-3 外出実態

(1) 目的別外出頻度

目的別に外出頻度と交通手段と行き先を設問している。

目的別の外出頻度について「(この目的では)出かけない」や「無回答」を除いて傾向を見ると、「通勤通学」では週5日以上との頻度が多く、「通院・介護」では月2～3回以下の頻度が多い。また「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。

外出頻度	回答数					外出頻度の割合				
	通勤・通学	通院・介護	買い物・飲食	娯楽・交友	その他	通勤・通学	通院・介護	買い物・飲食	娯楽・交友	その他
週5回以上	535	21	89	27	16	27.4%	1.1%	4.6%	1.4%	0.8%
2日に1回程度	76	33	235	51	25	3.9%	1.7%	12.0%	2.6%	1.3%
週1回程度	70	126	771	246	63	3.6%	6.4%	39.4%	12.6%	3.2%
月2～3回以下	92	1,051	477	521	179	4.7%	53.7%	24.4%	26.6%	9.2%
出かけない	423	376	158	732	469	21.6%	19.2%	8.1%	37.4%	24.0%
無回答	760	349	226	379	1,204	38.9%	17.8%	11.6%	19.4%	61.6%
合計	1,956	1,956	1,956	1,956	1,956	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

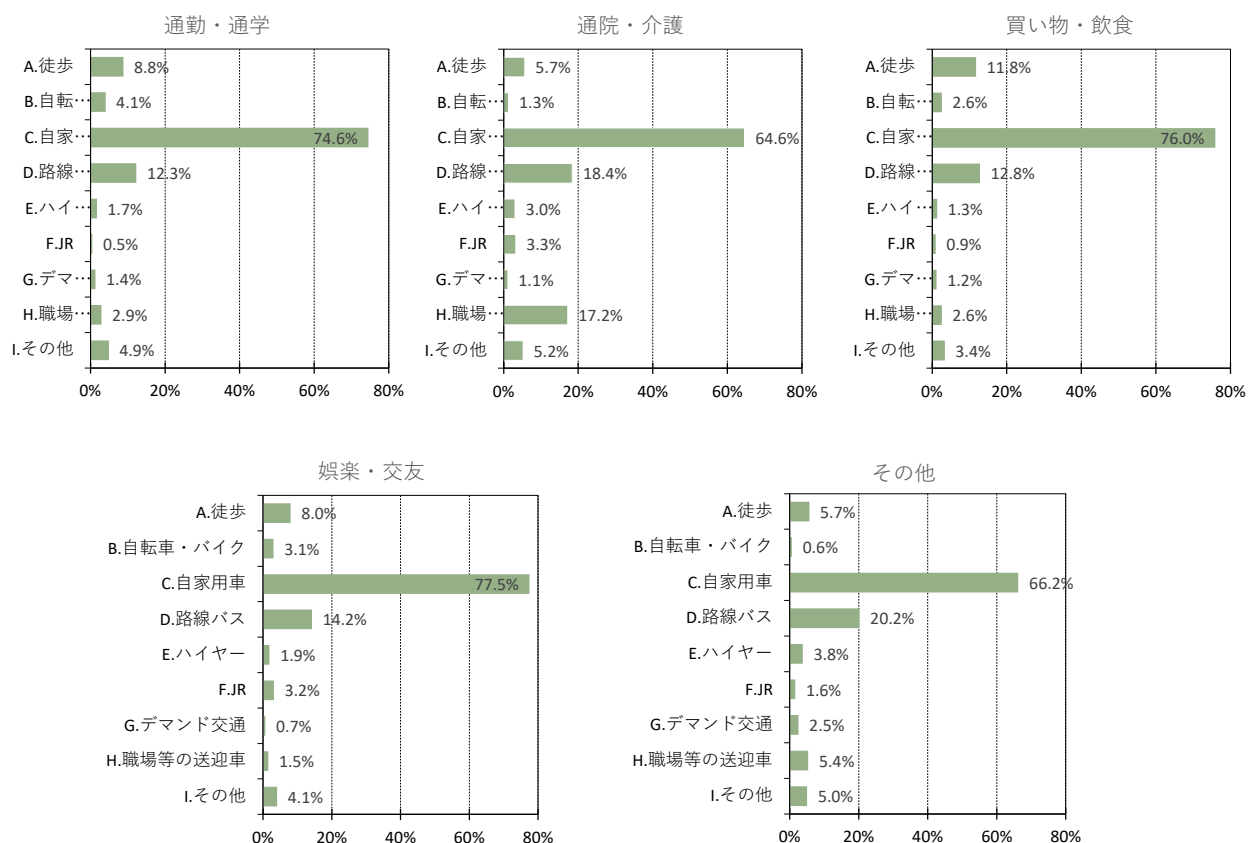


(2) 目的別交通手段構成

目的別の交通手段（複数回答可）をみると、いずれの目的においても「自家用車」の選択率が最も多い。

また、路線バスの手段選択率が比較的大きい目的は、「通院・介護」「その他」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。

交通手段（MA）	回答数（MA）					交通手段の選択率（MA）				
	通勤・通学	通院・介護	買い物・飲食	娯楽・交友	その他	通勤・通学	通院・介護	買い物・飲食	娯楽・交友	その他
A.徒歩	72	75	188	68	18	8.8%	5.7%	11.8%	8.0%	5.7%
B.自転車・バイク	33	17	41	26	2	4.1%	1.3%	2.6%	3.1%	0.6%
C.自家用車	607	853	1,210	659	210	74.6%	64.6%	76.0%	77.5%	66.2%
D.路線バス	100	243	204	121	64	12.3%	18.4%	12.8%	14.2%	20.2%
E.ハイヤー	14	40	21	16	12	1.7%	3.0%	1.3%	1.9%	3.8%
F.JR	4	43	15	27	5	0.5%	3.3%	0.9%	3.2%	1.6%
G.デマンド交通	11	15	19	6	8	1.4%	1.1%	1.2%	0.7%	2.5%
H.職場等の送迎車	24	227	41	13	17	2.9%	17.2%	2.6%	1.5%	5.4%
I.その他	40	69	54	35	16	4.9%	5.2%	3.4%	4.1%	5.0%
当該設問の有効回答数	814	1,320	1,593	850	317					

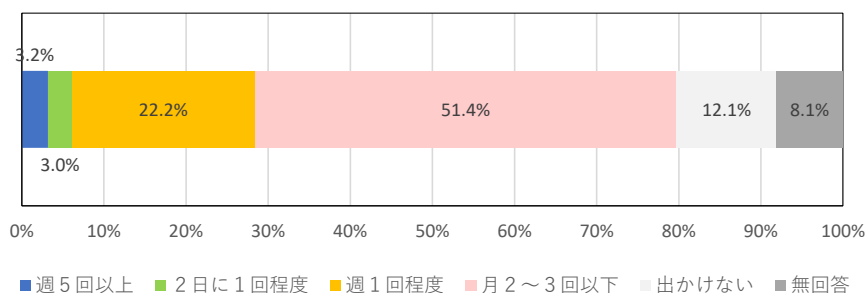


3-2-4 市外への移動と広域バス路線

(1) 札幌（栗山・由仁・長沼・南幌・江別）方面への外出頻度

札幌（栗山・由仁・長沼・南幌・江別）方面への外出頻度は「月2～3回以下」との回答が過半数を占める。次いで「週一回程度」が多く、22%となっている。

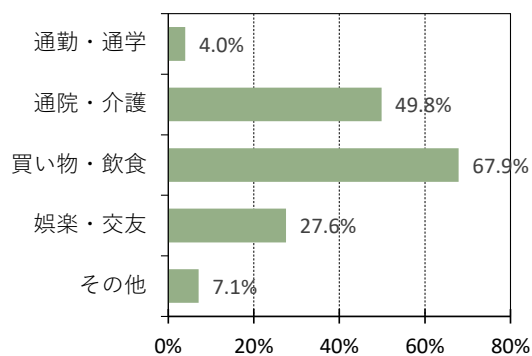
市外移動の頻度	回答数	割合
週5回以上	62	3.2%
2日に1回程度	58	3.0%
週1回程度	435	22.2%
月2～3回以下	1,005	51.4%
出かけない	237	12.1%
無回答	159	8.1%
合計	1,956	100.0%



(2) 札幌方面への外出目的

札幌方面への外出目的（複数回答可）は、「買い物・飲食」が最も多く、次いで「通院・介護」「娯楽・交友」が多い。

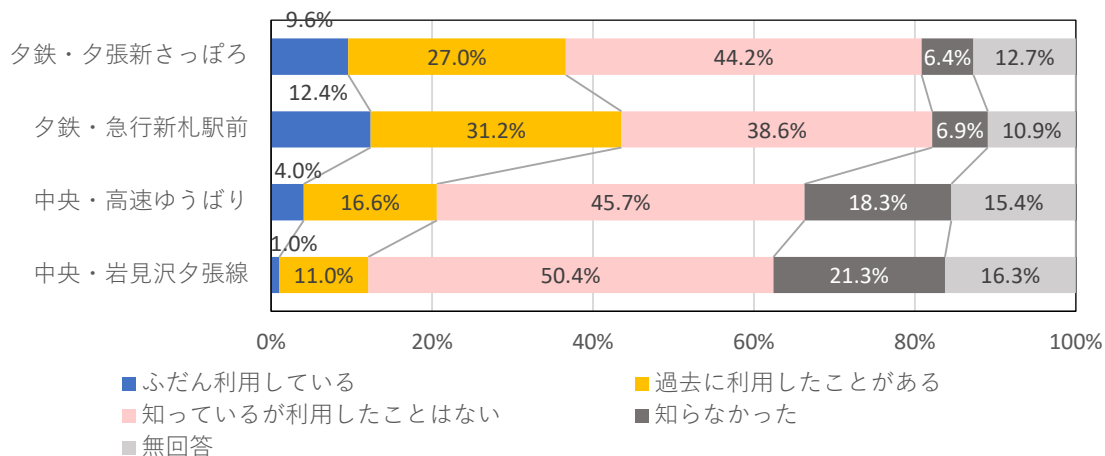
市外移動の目的	回答数 (MA)	選択率 (MA)
通勤・通学	63	4.0%
通院・介護	785	49.8%
買い物・飲食	1,069	67.9%
娯楽・交友	434	27.6%
その他	112	7.1%
当該設問の有効回答数	1,575	



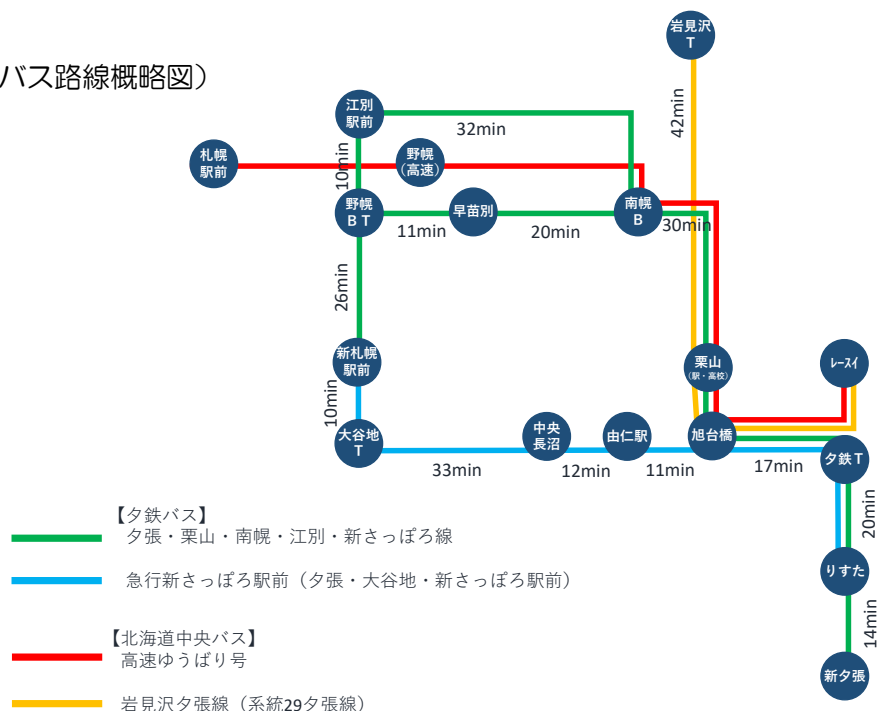
(3) 広域バス路線の認知度・利用経験

夕張市と札幌市などを結ぶ市外4路線それぞれについて、認知・利用経験について質問した。その結果、夕鉄バスの「急行新さっぽろ駅前」と「夕張～新さっぽろ線」は回答者の8割が認知して、4割前後が利用した経験がある。中央バスの「高速ゆうばり号」は認知度6割強で、利用経験は2割である。

	回答数				割合			
	夕鉄・夕張新さっぽろ	夕鉄・急行新札幌駅前	中央・高速ゆうばり	中央・岩見沢夕張線	夕鉄・夕張新さっぽろ	夕鉄・急行新札幌駅前	中央・高速ゆうばり	中央・岩見沢夕張線
ふだん利用している	187	242	79	20	9.6%	12.4%	4.0%	1.0%
過去に利用したことがある	529	610	324	216	27.0%	31.2%	16.6%	11.0%
知っているが利用したことはない	865	755	894	985	44.2%	38.6%	45.7%	50.4%
知らなかった	126	135	357	417	6.4%	6.9%	18.3%	21.3%
無回答	249	214	302	318	12.7%	10.9%	15.4%	16.3%
合計	1,956	1,956	1,956	1,956	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



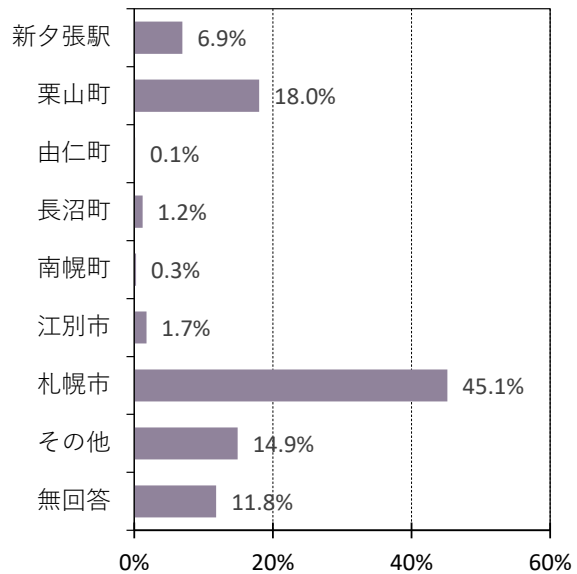
(参考：バス路線概略図)



(4) 広域バス路線が廃線となった場合、どこまで行ければよいか

前述の広域バス路線が廃線となった場合「夕張市から公共交通でどこまで行くことができればよいですか（ひとつに○）」との質問に対し、「札幌市」が最も多く 45%を占めた。次いで多かったのは「栗山町」で 18%である。

どこまで行ければ	回答数	割合
新夕張駅	135	6.9%
栗山町	352	18.0%
由仁町	2	0.1%
長沼町	23	1.2%
南幌町	5	0.3%
江別市	34	1.7%
札幌市	883	45.1%
その他	291	14.9%
無回答	231	11.8%
合計	1,956	100.0%



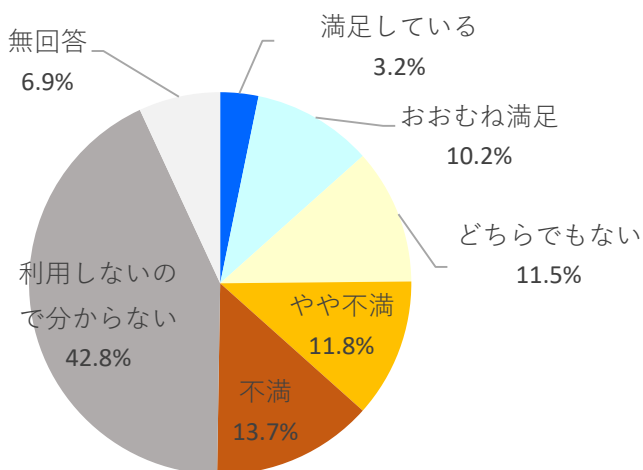
3-2-5 交通サービス評価

(1) 夕張市の公共交通サービスの評価

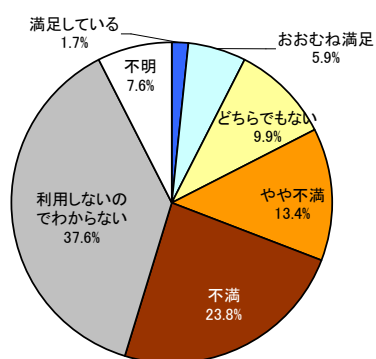
「利用しないので分からない」と答えた方が多いが、「満足」または「おおむね満足」の肯定的な評価よりも、「不満」「やや不満」の否定的な評価が上回っている。

前回（2012 年）の公共交通に関するアンケート調査においても「現在の夕張市内の公共交通サービスについて、どのような印象をお持ちですか」という今回とほぼ同様の質問を行っている。その前回調査結果と比較すると、今回は否定的な評価の割合は減少し、肯定的な評価の割合が増加している。

公共交通の評価	回答数	割合
満足している	63	3.2%
おおむね満足	199	10.2%
どちらでもない	224	11.5%
やや不満	230	11.8%
不満	267	13.7%
利用しないので分からない	838	42.8%
無回答	135	6.9%
合計	1,956	100.0%



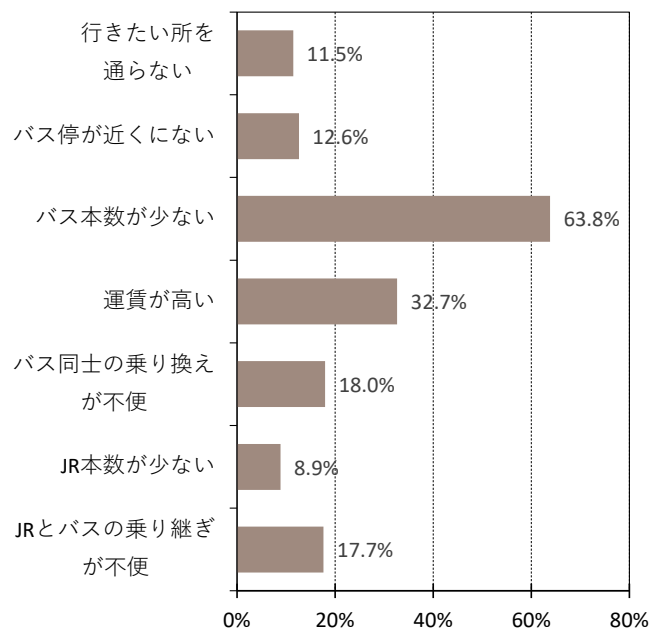
<参考：前回（2012 年）調査結果>



(2) 市内線の問題点

市内線の問題点（複数回答可）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（64%）」「運賃が高い（33%）」といった選択肢の指摘が多い。

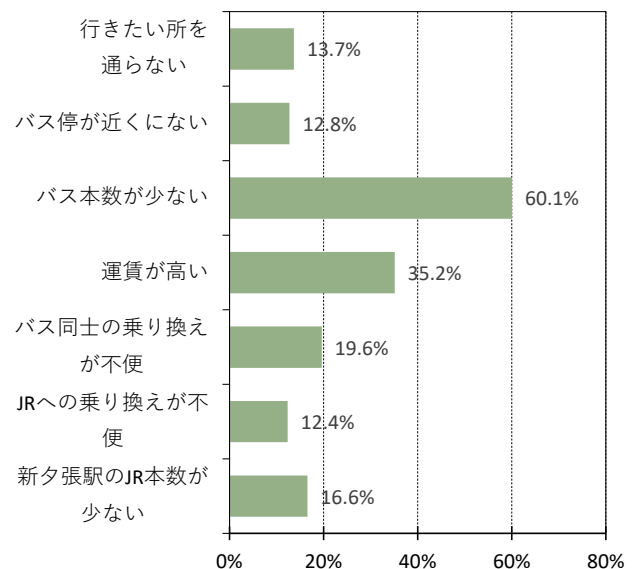
市内線の問題点	回答数 (MA)	選択率 (MA)
行きたい所を通らない	151	11.5%
バス停が近くにない	166	12.6%
バス本数が少ない	838	63.8%
運賃が高い	429	32.7%
バス同士の乗り換えが不便	236	18.0%
JR本数が少ない	117	8.9%
JRとバスの乗り継ぎが不便	232	17.7%
有効回答数	1,313	



(3) 市外線の問題点

市外線の問題点（複数回答可）について選択肢ごとの指摘率を見ると、市内線と同様に「バスの本数が少ない（60%）」「運賃が高い（35%）」といった選択肢の指摘が多い。

市外線の問題点	回答数 (MA)	選択率 (MA)
行きたい所を通らない	176	13.7%
バス停が近くにない	164	12.8%
バス本数が少ない	771	60.1%
運賃が高い	451	35.2%
バス同士の乗り換えが不便	252	19.6%
JRへの乗り換えが不便	159	12.4%
新夕張駅のJR本数が少ない	213	16.6%
有効回答数	1,283	

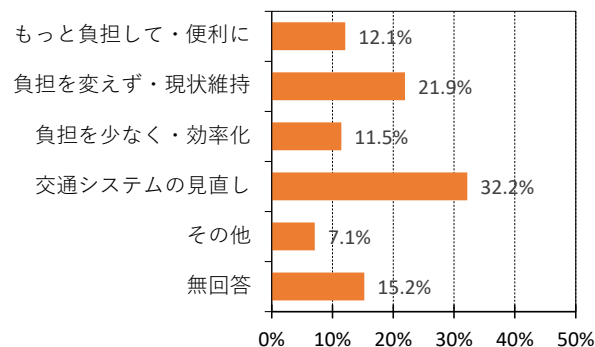


3-2-6 今後のあり方

(1) 市内線の方向性

「これからの夕張市の市内線の方向性として、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、「路線バスよりも運行経費が少ない交通システムに見直す」と答えた方が最も多い。

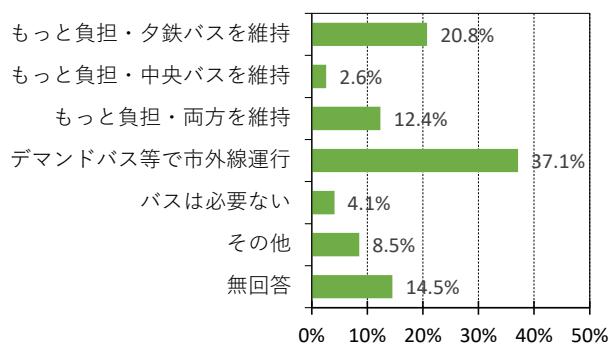
市内線の方向性	回答数	割合
もっと負担して・便利に	237	12.1%
負担を変えず・現状維持	429	21.9%
負担を少なく・効率化	224	11.5%
交通システムの見直し	629	32.2%
その他	139	7.1%
無回答	298	15.2%
合計	1,956	100.0%



(2) 市外線の方向性

「これからの夕張市の市外線の方向性として、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、「路線バスよりも運行経費が少ないデマンドバスなどの導入で市外線を運行する」と答えた方が最も多い。

市外線の方向性	回答数	割合
もっと負担・夕鉄バスを維持	406	20.8%
もっと負担・中央バスを維持	51	2.6%
もっと負担・両方を維持	242	12.4%
デマンドバス等で市外線運行	726	37.1%
バスは必要ない	80	4.1%
その他	167	8.5%
無回答	284	14.5%
合計	1,956	100.0%



3-2-7 路線バスを使った市外移動実態

(1) 分析対象・集計方法

アンケート調査では、目的別に外出頻度と交通手段と行き先を回答いただいている。

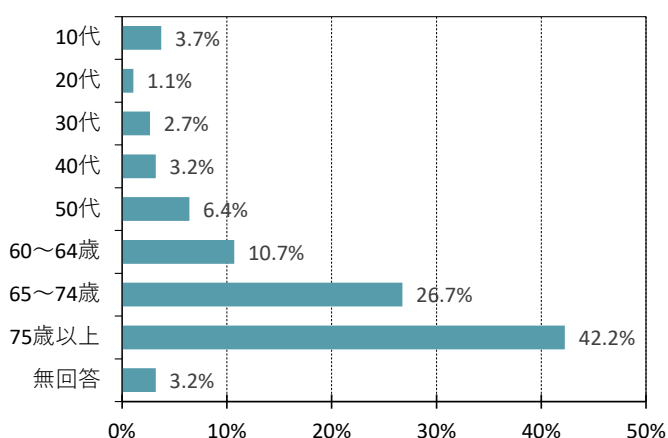
そこで「交通手段に路線バスを含む」かつ「行き先に市外の目的地を含む」ものを抽出し、その回答から傾向分析を行う。

抽出した回答者は187人分である。一人の回答者が複数の目的で該当している場合があるため、回答データ数は247データである。

以下の分析では、年齢や住所などの回答者属性は「回答者数」で集計し、目的別の行き先などは「回答データ数」で集計している。

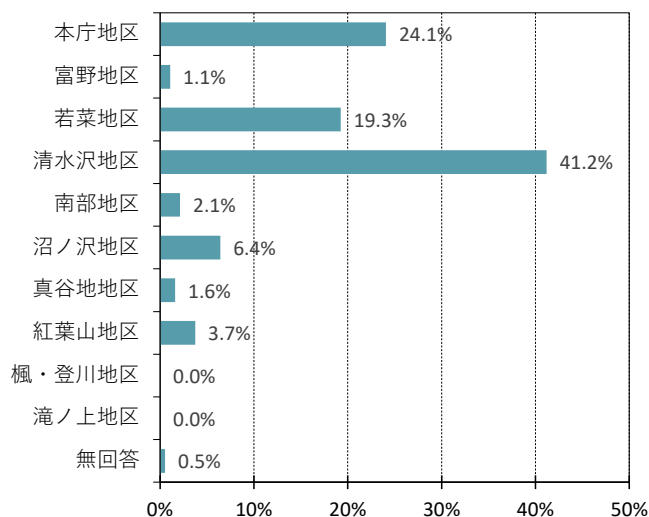
(2) 年齢（回答者数集計）

年齢	回答者数	割合
10代	7	3.7%
20代	2	1.1%
30代	5	2.7%
40代	6	3.2%
50代	12	6.4%
60～64歳	20	10.7%
65～74歳	50	26.7%
75歳以上	79	42.2%
無回答	6	3.2%
合計	187	100.0%



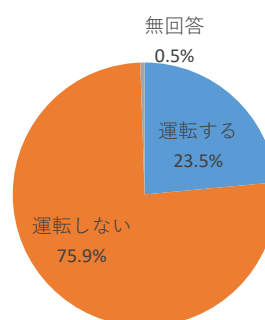
(3) 居住地区（回答者数集計）

居住地区	回答者数	割合
本庁地区	45	24.1%
富野地区	2	1.1%
若菜地区	36	19.3%
清水沢地区	77	41.2%
南部地区	4	2.1%
沼ノ沢地区	12	6.4%
真谷地地区	3	1.6%
紅葉山地区	7	3.7%
楓・登川地区	0	0.0%
滝ノ上地区	0	0.0%
無回答	1	0.5%
合計	187	100.0%



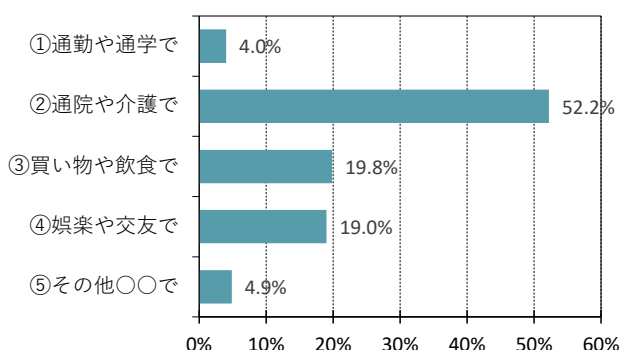
(4) ふだんの自動車運転有無（回答者数集計）

運転の有無	回答者数	割合
運転する	44	23.5%
運転しない	142	75.9%
無回答	1	0.5%
合計	187	100.0%



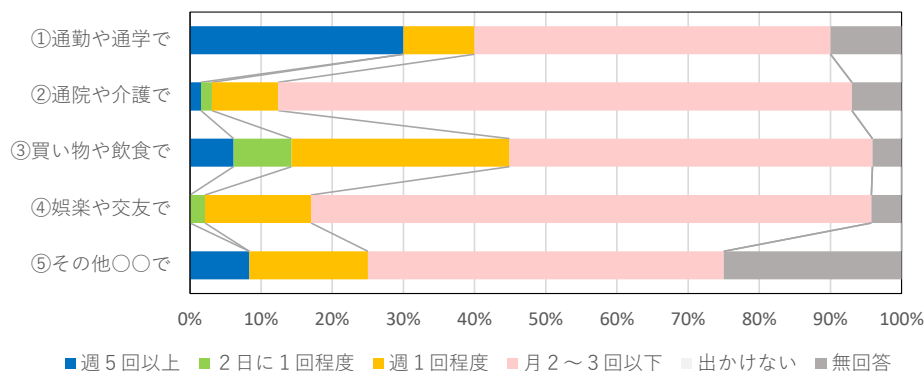
(5) 移動の目的（回答データ数集計）

目的（用事）	回答データ数	割合
①通勤や通学で	10	4.0%
②通院や介護で	129	52.2%
③買い物や飲食で	49	19.8%
④娯楽や交友で	47	19.0%
⑤その他〇〇で	12	4.9%
合計	247	100.0%



(6) 目的別の外出頻度（回答データ数集計）

	回答データ数	頻度別回答データ数						頻度別割合					
		週5回以上	2日に1回程度	週1回程度	月2～3回以下	出かけない	無回答	週5回以上	2日に1回程度	週1回程度	月2～3回以下	出かけない	無回答
①通勤や通学で	10	3	0	1	5	0	1	30%	0%	10%	50%	0%	10%
②通院や介護で	129	2	2	12	104	0	9	2%	2%	9%	81%	0%	7%
③買い物や飲食で	49	3	4	15	25	0	2	6%	8%	31%	51%	0%	4%
④娯楽や交友で	47	0	1	7	37	0	2	0%	2%	15%	79%	0%	4%
⑤その他〇〇で	12	1	0	2	6	0	3	8%	0%	17%	50%	0%	25%



(7) 目的別の行き先（回答データ数集計、複数回答可）

	回答 データ数	行き先別回答データ数（MA）						
		札幌	栗山	長沼	岩見沢	苫小牧	恵庭	左記以外
①通勤や通学で	10	2	7	0	4	0	0	0
②通院や介護で	129	62	54	15	18	3	4	1
③買い物や飲食で	49	17	33	3	8	1	0	1
④娯楽や交友で	47	34	11	0	6	2	0	2
⑤その他〇〇で	12	8	3	0	1	0	0	0

	行き先別選択率（MA）						
	札幌	栗山	長沼	岩見沢	苫小牧	恵庭	左記以外
①通勤や通学で	20.0%	70.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%
②通院や介護で	48.1%	41.9%	11.6%	14.0%	2.3%	3.1%	0.8%
③買い物や飲食で	34.7%	67.3%	6.1%	16.3%	2.0%	0.0%	2.0%
④娯楽や交友で	72.3%	23.4%	0.0%	12.8%	4.3%	0.0%	4.3%
⑤その他〇〇で	66.7%	25.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%

4 広域バス路線の課題把握調査

4-1 バス利用実態調査の内容

4-1-1 調査の概要

(1) 調査の目的

夕張市と市外を結ぶ広域バス路線（「夕張・栗山・南幌・江別・新さっぽろ線」「急行新さっぽろ駅前」「高速ゆうばり号」「岩見沢夕張線」）について利用の実態を把握し、課題を把握する。

(2) 調査の構成

「A. 乗降者数調査」「B. 利用実態把握調査」の2つで調査を構成する。

A. 乗降者数調査（カウント調査）

- ・夕張市内の区間について停留所別の乗車数／降車数を把握する。一般、子供（小学生以下）、中高生の3区分でカウントする。

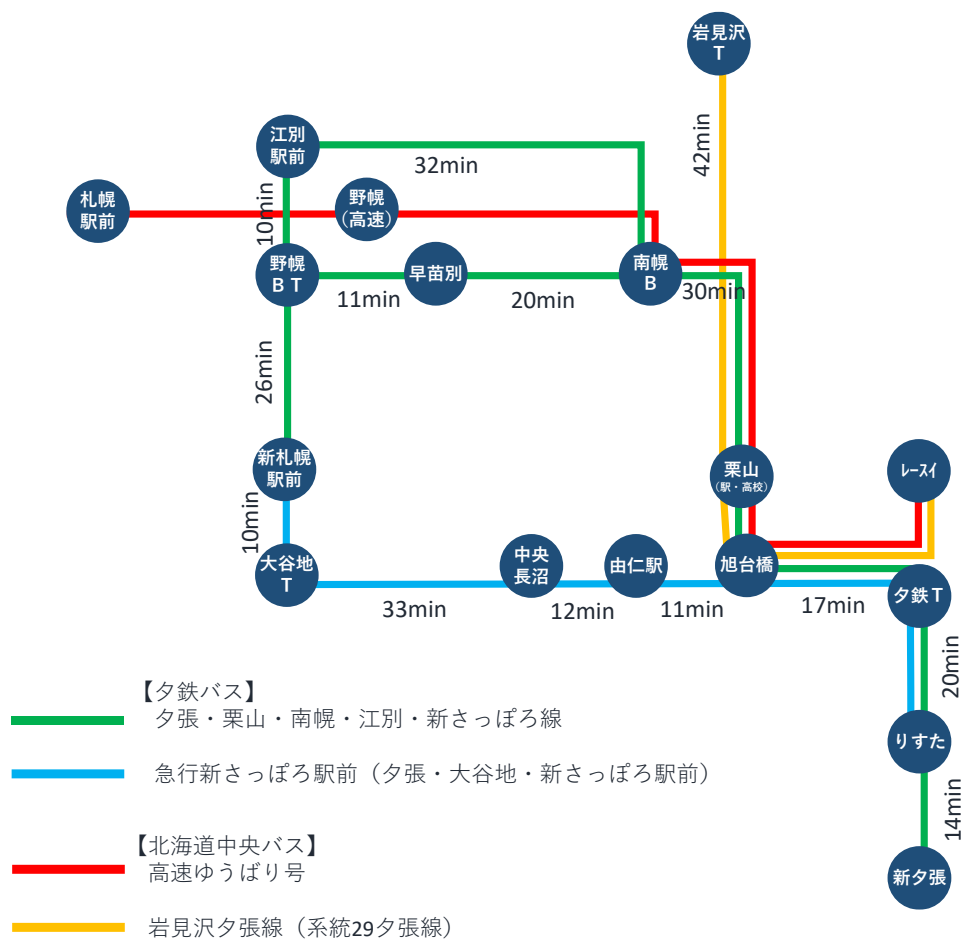
B. 利用実態把握調査（聞き取り調査）

- ・対象路線を利用して「夕張市内から市外へ」または「市外から夕張市内へ」移動する乗客を対象に、利用実態を把握する。ただし、幼児・小学生以下は対象外とする。

(3) 対象路線

	事業者	路線	起終点	便数(平日)
①	夕鉄 バス	夕張・栗山・南幌・江別・ 新さっぽろ線	新札幌駅 T～栗山駅～夕 張(新夕張駅)	3往復※
②		急行新さっぽろ駅前	新札幌駅T～長沼・由仁～ 夕張(りすた)	4往復
③	北海道 中央バス	高速ゆうばり号	札幌駅前 ～夕張(レースイ)	3往復
④		岩見沢夕張線	岩見沢ターミナル～夕張 (レースイ)	1 往復

※夕張市内のみ運行便を除く。市外のみ運行便を除く。登校日のみ運行便を含む。



(4) 調査対象区間

	事業者	路線	【夕張市内区間】 A. 乗降者数調査の対象区間	【市外区間】
①	夕鉄 バス	夕張・栗山・南幌・江別・新さっぽろ線	新夕張駅前～沼ノ沢～りすた～夕鉄 BT～富野～二岐橋	日の出・新二岐～継立～夕張橋～栗山高校～南幌ビューロー～新札幌駅前
②		急行新さっぽろ駅前	りすた～夕鉄 BT～富野～二岐橋	新二岐～継立～夕張橋～由仁駅前～中央長沼～大谷地BT～新札幌駅前
③	北海道 中央バス	高速ゆうぱり号	レースイ・夕張郵便局・末広1・鹿の谷・夕張テニス	新二岐・継立・角田本通・日赤病院前・栗山駅前～南幌ビューロー～（高速）野幌～札幌駅前ターミナル
④		岩見沢夕張線	レースイ・夕張郵便局・末広1・鹿の谷・夕張テニス・富野	新二岐・継立・旭台橋～角田本通～日赤病院前～栗山駅前～栗沢駅前～岩見沢ターミナル
			B.利用実態把握調査の対象は【市内区間】と【市外区間】を跨いで利用する乗客	

(5) 調査日

2022年10月19日(水)

10月中旬の平日のうち特異日でないこと(沿線の医療機関の休診日でないこと、学校休校日でないこと、公民館等でイベントを実施予定がないこと)を確認し、上記日程で設定した。

当日の天候は曇り時々雨。夕張観測局の最高気温は10.8℃、最低気温は1.3℃であった。

4-1-2 調査の方法

(1) 調査項目

調査区分	調査方法	調査項目
A.乗降者数調査 (カウント調査)	調査員が記入	各バス停での年齢3区分の乗車・降車人数 (「小学生以下」「中学・高校生」「成人」の3区分) (未就学児はカウントしない)
B.利用実態把握調査 (聞き取り調査)	乗客の回答に基づき調査員が記入する。 小学生以下は対象外。	- 居住地の自治体名 - 乗車バス停留所 - 降車バス停留所 - 移動の目的と目的地(名称) - バス乗車前後の乗り継ぎ - このバスの利用頻度 - このバスが使えない場合の移動手段 - 運転免許の有無 - 送迎してくれる家族の有無 - 年齢(10代/20代/・・・/80代以上)
	調査員が記入	系統/便番号

(2) 調査票

夕張市 広域バス利用実態調査		便番号	帳票番号
Q1	乗車バス停		
Q2	降車バス停		
Q3	移動の目的	1. 通勤 2. 通学 3. 通院・介護 4. 買い物・飲食 5. 娯楽・交友 6. 帰宅 7. その他（ ）	
Q4	目的地		
Q5	降車後の乗り継ぎ	1. JRや地下鉄に乗り継ぐ 2. 他のバスに乗り継ぎ 3. 送迎（迎えに来てもらう） 4. その他（ ） 5. 無し（徒歩）	
Q6	このバスの利用頻度	1. 週5回以上 2. 2日に1回程度他 3. 週1回程度 4. 月2～3回以下	
Q7	代替移動手段	1. 自家用車を運転 2. 家族や知人による送迎 3. タクシー 4. 病院の送迎車 5. 福祉運送 6. その他（ ） 7. バスの他に移動手段が無い	
Q8	住所（自治体名）	1. 夕張市 2. その他（ ）	
Q9	年齢	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代 8. 80代以上	
Q10	運転免許の有無	1. 有り 2. なし	
Q11	車を運転する家族の有無	1. 有り 2. なし	
Q12	その他意見・備考		

4-2 バス利用実態調査の結果

4-2-1 乗降者数調査

(1) 夕張・栗山・南幌・江別・新さっぽろ線（夕鉄バス）

①便別の乗車・降車客数

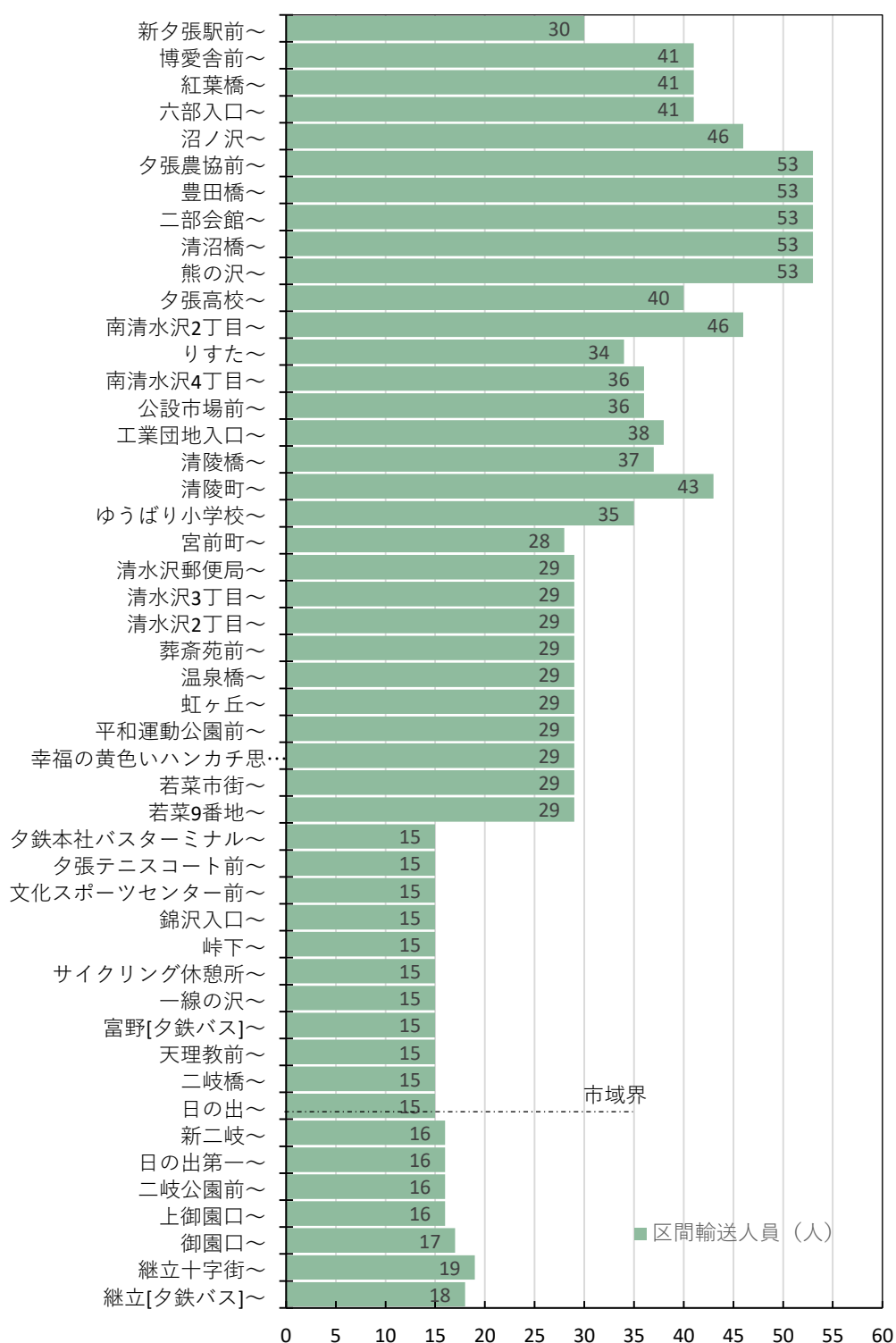
方向	便	乗車			降車			乗車 計	降車 計
		一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生		
夕張→札幌	新夕張駅前 7:37 発	10	11	16	7	11	16	37	34
	新夕張駅前 8:31 発	5	0	0	1	0	0	5	1
	新夕張駅前 13:56 発	8	5	0	7	5	0	13	12
札幌→夕張	新夕張駅前 13:28 着	5	0	0	7	0	0	5	7
	新夕張駅前 16:18 着	9	2	13	15	2	13	24	30
	新夕張駅前 19:38 着	2	0	0	3	0	1	2	4
上記の合計		39	18	29	40	18	30	86	88

②停留所別の乗車・降車客数

バス停名	新夕張駅前⇒栗山・新さっぽろ								新さっぽろ・栗山⇒新夕張駅前							
	乗車			降車			乗車	降車	乗車			降車			乗車	降車
	一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生	計	計	一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生	計	計
新夕張駅前	2	11	7				20					3	2	5		10
博愛舎前	1		4				5					2		4		6
紅葉橋																
六部入口																
沼ノ沢	1		4				5									
夕張農協前	2						2					1		4		5
豊田橋																
二部会館																
清沼橋																
熊の沢																
夕張高校						9		9			4					4
南清水沢2丁目	3						3				3					3
りすた	4			2		5	4	7	3		9	3			12	3
南清水沢4丁目	2						2		1			1			1	1
公設市場前																
工業団地入口	1						1		1			2			1	2
清陵橋				1				1								
清陵町	2						2		1			5			1	5
ゆうばり小学校		5			11		5	11	2						2	
宮前町				2		1		3	4						4	
清水沢郵便局												1				1
清水沢3丁目	1			1			1	1								
清水沢2丁目																
葬斎苑前																
温泉橋																
虹ヶ丘																
平和運動公園前																
幸福の黄色いハンカチ思い出ひろば入口																
若菜市街																
若菜9番地																
夕鉄本社バスターミナル	2		1	9	5		3	14	5			1		1	5	2
夕張テニスコート前																
文化スポーツセンター前																
錦沢入口																
峠下																
サイクリング休憩所																
一線の沢																
富野[夕鉄バス]																
天理教前																
二岐橋																
日の出																
新二岐												1				1
日の出第一																
二岐公園前																
上御園口																
御園口												1				1
継立十字街	2						2		1			1			1	1
継立[夕鉄バス]						1		1								
調査区間合計	23	16	16	15	16	16	55	47	16	2	13	25	2	14	31	41

③区間輸送人員

6便合計の区間輸送人員は、最大区間で53人、市域界を跨ぐ区間では15人となっている。



(2) 急行新さっぽろ駅前（夕鉄バス）

①便別の乗車・降車客数

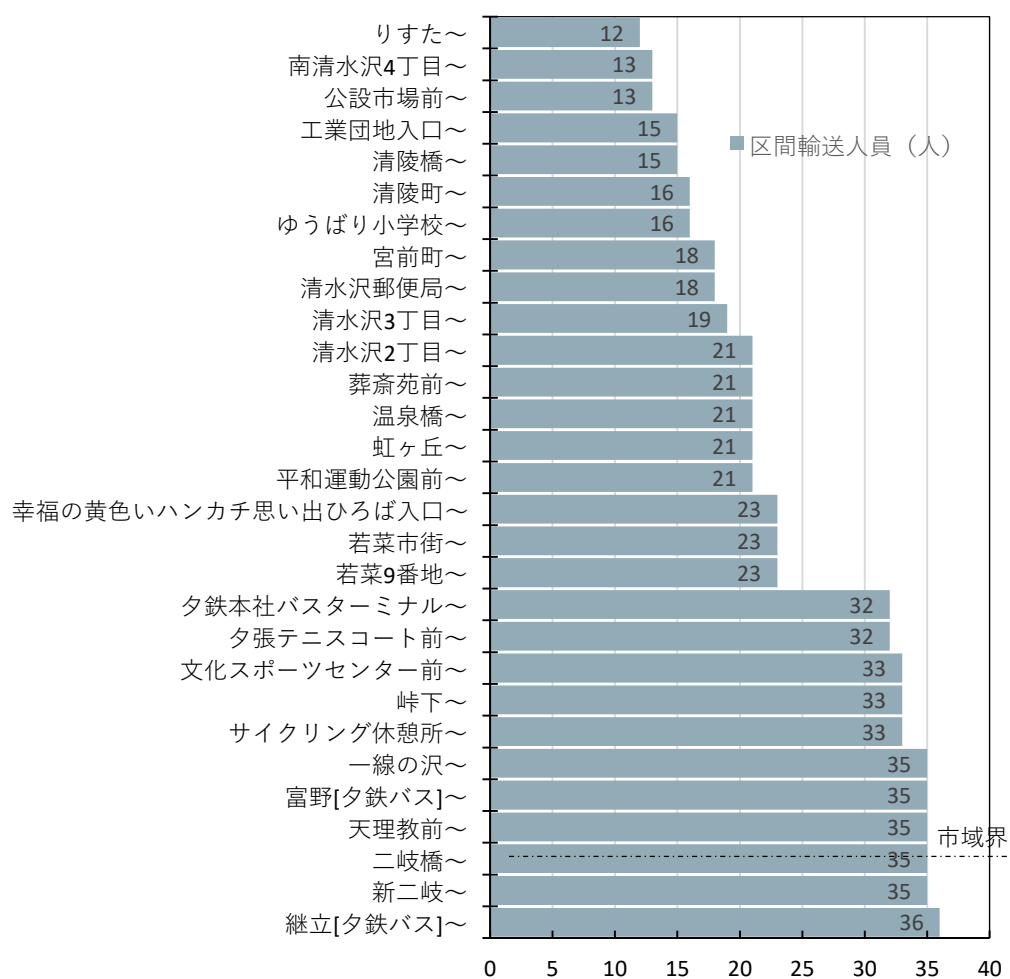
方向	便	乗車			降車			乗車 計	降車 計
		一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生		
夕張→札幌	りすた 7:15 発	9	0	0	2	0	0	9	2
	りすた 8:50 発	7	0	0	0	0	0	7	0
	りすた 14:15 発	2	0	0	0	0	0	2	0
	りすた 16:20 発	4	0	0	0	0	0	4	0
札幌→夕張	りすた 11:03 着	1	0	0	3	0	0	1	3
	りすた 14:43 着	0	0	0	6	0	0	0	6
	りすた 18:08 着	0	0	0	7	0	0	0	7
	りすた 20:13 着	2	0	0	3	0	0	2	3
上記の合計		25	0	0	21	0	0	25	21

②停留所別の乗車・降車客数

バス停名	りすた⇒長沼・新さっぽろ								新さっぽろ・長沼⇒りすた							
	乗車			降車			乗車 計	降車 計	乗車			降車			乗車 計	降車 計
	一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生			一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生		
りすた	7						7					5				5
南清水沢4丁目												1				1
公設市場前																
工業団地入口	2						2									
清陵橋																
清陵町												1				1
ゆうばり小学校																
宮前町	1						1		1			2			1	2
清水沢郵便局																
清水沢3丁目												1				1
清水沢2丁目	1						1					1				1
葬斎苑前																
温泉橋																
虹ヶ丘																
平和運動公園前																
幸福の黄色いハンカチ思い出ひろば入口	1						1					1				1
若菜市街																
若菜9番地																
夕鉄本社バスターミナル	8			2			8	2	2			5			2	5
夕張テニスコート前																
文化スポーツセンター前	1						1									
峠下																
サイクリング休憩所																
一線の沢	1						1					1				1
富野[夕鉄バス]																
天理教前																
二岐橋																
新二岐																
継立[夕鉄バス]												1				1
調査区間合計	22			2			22	2	3			19			3	19

③区間輸送人員

8便合計の区間輸送人員は、最大区間で 36 人、市域界を跨ぐ区間では 35 人となっている。



(3) 高速ゆうばり号（北海道中央バス）

①便別の乗車・降車客数

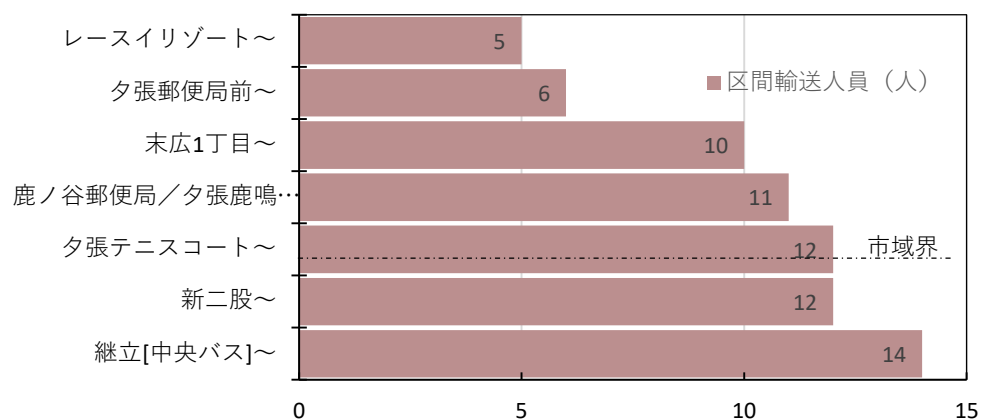
方向	便	乗車			降車			乗車 計	降車 計
		一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生		
夕張→札幌	レースイリゾート 8:53 発	2	0	0	0	0	0	2	0
	レースイリゾート 12:43 発	2	0	0	0	0	0	2	0
	レースイリゾート 15:43 発	1	0	0	0	0	0	1	0
札幌→夕張	レースイリゾート 10:54 着	0	0	0	5	0	0	0	5
	レースイリゾート 14:09 着	0	0	0	3	0	0	0	3
	レースイリゾート 18:14 着	0	0	0	1	0	0	0	1
上記の合計		5	0	0	9	0	0	5	9

②停留所別の乗車・降車客数

バス停名	レースイ⇒栗山・札幌駅								札幌駅・栗山⇒レースイ							
	乗車			降車			乗車 計	降車 計	乗車			降車			乗車 計	降車 計
	一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生			一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生		
レースイリゾート	1						1					4				4
夕張郵便局前												1				1
末広1丁目	1						1					3				3
鹿ノ谷郵便局／夕張												1				1
夕張テニスコート	1						1									
新二股																
継立[中央バス]	2						2									
調査区間合計	5						5					9				9

③区間輸送人員

6便合計の区間輸送人員は最大区間で14人、市域界を跨ぐ区間では12人となっている。



(4) 岩見沢夕張線（北海道中央バス）

①便別の乗車・降車客数

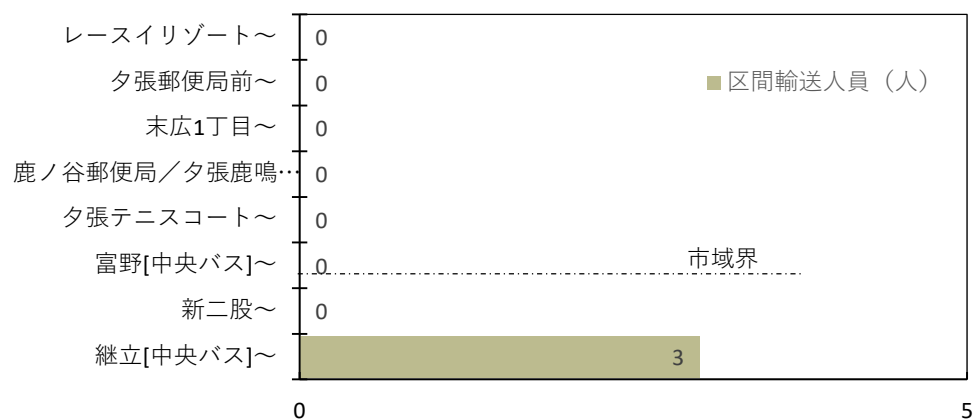
方向	便	乗車			降車			乗車 計	降車 計
		一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生		
夕張→岩見沢	レースイリゾート 18:52 発	1	0	0	0	0	0	1	0
岩見沢→夕張	レースイリゾート 8:04 着	0	0	0	2	0	0	0	2
上記の合計		1	0	0	2	0	0	1	2

②停留所別の乗車・降車客数

バス停名	レースイ⇒岩見沢駅							岩見沢駅⇒レースイ						
	乗車			降車			乗車 計	降車 計	乗車			降車		
	一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生			一般	子ども	中高生	一般	子ども	中高生
レースイリゾート														
夕張郵便局前														
末広1丁目														
鹿ノ谷郵便局／夕張鹿鳴館入口														
夕張テニスコート														
富野[中央バス]														
新二股														
継立[中央バス]	1						1					2		
調査区間合計	1						1					2		

③区間輸送人員

2便合計の区間輸送人員は最大区間で3人、市域界を跨ぐ区間では0人となっている。



4-2-2 利用実態把握調査

広域バス路線の夕張市内区間と市外区間を跨いで利用する乗客に対して、利用実態の聞き取り調査を行った。なお、行き帰りの2回乗車した乗客については回答がダブルカウントされていることに留意が必要である。

(1) 路線別回答者数

前項のとおり市域界を跨いで利用する乗客は 62 人であったが、このうち 58 人から回答を得た。

「急行新さっぽろ駅前」の乗客からの回答が最も多く、当該路線の回答で過半数を占めている。

路線	方向	回答数	割合
夕張・栗山・南幌 ・江別・新さっぽろ線	夕張→札幌	6	10.3%
	札幌→夕張	8	13.8%
急行 新さっぽろ駅前	夕張→札幌	20	34.5%
	札幌→夕張	13	22.4%
高速ゆうぱり号	夕張→札幌	3	5.2%
	札幌→夕張	8	13.8%
岩見沢夕張線	夕張→岩見沢	0	0.0%
	岩見沢→夕張	0	0.0%
合計		58	100.0%

(2) 住所

「夕張市」が 79%を占める。

また住所が夕張市外であっても、市内の親元（実家）を訪ねるなどの回答も複数みられる。

住所	回答数	割合
夕張市	46	79.3%
札幌市	4	6.9%
他道内	1	1.7%
道外	7	12.1%
合計	58	100.0%

(3) 年齢

「60代」「70代」がともに 29%を占める。

	回答数	割合
10代	2	3.4%
20代	2	3.4%
30代	3	5.2%
40代	4	6.9%
50代	11	19.0%
60代	17	29.3%
70代	17	29.3%
80代以上	2	3.4%
合計	58	100.0%

(4) 運転免許の有無

「運転免許を持っていない」が71%を占める。

	回答数	割合
運転免許を持っている	17	29.3%
ない	41	70.7%
合計	58	100.0%

(5) 車を運転する家族の有無

「車を運転する家族がいる」が52%、
「いない」が48%とほぼ半々である。

	回答数	割合
車を運転する家族がいる	30	51.7%
いない	28	48.3%
合計	58	100.0%

(6) 移動の目的

「帰宅（45%）」を除くと、「通院・介護」が21%と多く、次いで「娯楽・交友」が12%である。

路線	方向	目 的							計
		通勤	通学	通院 ・介護	買い物 ・飲食	娯楽 ・交友	帰宅	その他	
夕張・栗山・南幌 ・江別・新さっぽろ線	夕張→札幌	0	1	3	1	1	0	0	6
	札幌→夕張	0	0	0	0	0	8	0	8
急行 新さっぽろ駅前	夕張→札幌	0	0	8	1	2	2	7	20
	札幌→夕張	0	0	1	0	0	11	1	13
高速ゆうばり号	夕張→札幌	0	0	0	1	0	1	1	3
	札幌→夕張	0	0	0	0	4	4	0	8
合計		0	1	12	3	7	26	9	58
合計（割合）		0.0%	1.7%	20.7%	5.2%	12.1%	44.8%	15.5%	100.0%

(7) 降車後の乗り継ぎ

「夕張・栗山・南幌・江別・新さっぽろ線」は、バス降車後にJRやバスなどに乗り継ぐ乗客は少ない。

また、「急行新さっぽろ駅前」で札幌に向かう乗客は、バス降車後に「JR・地下鉄」へ乗り継ぐ方が多い。逆方向の夕張へ向かう乗客は降車後に「乗り継がない」方が多い。

一方で「高速ゆうばり号」については、夕張へ向かう乗客の半数が降車後に「他のバスに乗り継ぐ」と回答している。

路線	方向	降車後の乗り継ぎ					計
		JR・地下鉄	他のバス	送迎	その他	無し	
夕張・栗山・南幌 ・江別・新さっぽろ線	夕張→札幌	0	1	2	0	3	6
	札幌→夕張	1	1	0	0	6	8
急行 新さっぽろ駅前	夕張→札幌	13	2	2	2	1	20
	札幌→夕張	0	3	2	1	7	13
高速ゆうばり号	夕張→札幌	0	1	0	0	2	3
	札幌→夕張	0	4	0	0	4	8
合計		14	12	6	3	23	58
合計（割合）		24.1%	20.7%	10.3%	5.2%	39.7%	100.0%

(8) 利用頻度

「このバスの利用頻度」は「月2～3回以下」との回答が97%を占める。

路線	方向	利用頻度				計
		週5以上	2日に1回	週1回	月2以下	
夕張・栗山・南幌 ・江別・新さっぽろ線	夕張→札幌	1	0	0	5	6
	札幌→夕張	0	0	0	8	8
急行 新さっぽろ駅前	夕張→札幌	0	0	1	19	20
	札幌→夕張	0	0	0	13	13
高速ゆうぱり号	夕張→札幌	0	0	0	3	3
	札幌→夕張	0	0	0	8	8
合計		1	0	1	56	58
合計（割合）		1.7%	0.0%	1.7%	96.6%	100.0%

(9) 代替移動手段

「バスの他に移動手段が無い」との回答が50%を占める。

路線	方向	代替移動手段							計
		自家用車 （運転）	自家用車 （送迎）	タクシー	病院送迎	福祉運送	その他	無し	
夕張・栗山・南幌 ・江別・新さっぽろ線	夕張→札幌	0	3	0	0	0	0	3	6
	札幌→夕張	1	2	0	0	0	1	4	8
急行 新さっぽろ駅前	夕張→札幌	1	5	3	0	0	1	10	20
	札幌→夕張	1	3	0	0	0	1	8	13
高速ゆうぱり号	夕張→札幌	0	2	0	0	0	0	1	3
	札幌→夕張	0	2	3	0	0	0	3	8
合計		3	17	6	0	0	3	29	58
合計（割合）		5.2%	29.3%	10.3%	0.0%	0.0%	5.2%	50.0%	100.0%

5 デマンド交通等の課題把握

5-1 デマンド交通サービス地域住民アンケート調査

5-1-1 調査内容

デマンド交通が運行している南部地区と真谷地地区を対象に、デマンド交通に関するアンケート票を「市民アンケート」と併せて配布した。

アンケート票は次頁のとおりである。

分類	調査項目
回答者属性	年齢・性別、居住地
デマンド交通の利用	認知度・利用経験、利用目的、乗車場所
改善意見	不満や改善点、利用可能性、デマンド交通の評価、自由意見

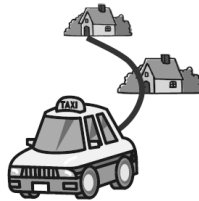
デマンド交通（デマンド南部線・デマンド真谷地線）に関するアンケート

南部地区と真谷地地区に居住する方には、デマンド交通に関する調査票を追加しています。
「夕張市公共交通に関するアンケート調査（A3 版二つ折りの調査票）」とともに、返信用封筒へ入れて送付してください。

デマンド交通（乗合タクシー）とは？

予約があった時だけ運行する、バスとタクシーの中間のようなサービスです。

南部地区と真谷地地区では、右の時刻表のように運行中です。



所要時間 所要時間

真谷地	0:20	清水沢	0:30	南部
		9:00	→	9:30
		10:00	←	9:30
10:25	←	10:05		
10:25	→	10:45		
		11:00	→	11:30
		12:00	←	11:30
12:25	←	12:05		
12:25	→	12:45		
		15:00	→	15:30
		16:00	←	15:30
16:30	←	16:10		
16:30	→	16:50		
		18:10	→	18:40

利用方法は？

- ① まずは利用者登録
- ② 利用する1時間前までに予約
- ③ 指定の時間・場所でお待ちください

利用者登録と予約先は？

丸北ハイヤー（0123-59-7500）までお電話を

まず 利用経験について お聞きます

Q1 デマンド交通（南部線・真谷地線）を利用したことはありますか？

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1. 利用したことがある | } → 裏面のQ4へお進みください |
| 2. 知っているが利用したことはない | |
| 3. 知らなかった | |

（利用したことがある方にお聞きます）

Q2 どのような目的（用事）で利用しましたか？（あてはまるもの全てに○）

- | | | |
|----------|--------------------------------|-----------|
| 1. 通勤や通学 | 2. 通院や介護 | 3. 買い物や飲食 |
| 4. 娯楽や交友 | 5. その他（ ） | |

Q3 指定の乗車場所はどこでしたか？

- | |
|--------------------|
| 1. 自宅のすぐ近く |
| 2. 自宅から少し離れた幹線道路沿い |
| 3. 目印になる建物 |

(利用したことがある方も、無い方もお答えください)

デマンド交通の改善に向けて お聞きます

Q 4 デマンド交通の不満や改善すべき点は？ (あてはまるもの全てに○)

1. 利用方法が周知されていない
2. 申し込みしないと料金や乗降場所などが分からない
3. 電話でしか、予約申し込みや利用者登録を受け付けていない
4. 利用したい時間帯に運行していない
(希望する時間帯をご記入ください：)
5. 行きたい方向へ運行していない
6. 誰と相乗りになるか分からないので不安
7. 料金が高い
8. その他 ()

Q 5 上記が改善されたら、ご自身はデマンド交通を利用しますか。(ひとつに○)

1. 利用するようになる / 今より利用回数が増える
2. 今と変わらず利用する
3. 改善されても利用しない ●

利用しない理由は？ (あてはまるもの全てに○)

1. 自分で自動車を運転したほうが便利だから
2. 家族や知人に送ってもらえるから
3. 外出をしないから
4. その他 ()

Q 6 総合的に見て、現在のデマンド交通に満足していますか。(ひとつに○)

- | | | |
|-----------|-----------|------------|
| 1. 満足している | 2. おおむね満足 | 3. どちらでもない |
| 4. やや不満 | 5. 不満 | 6. わからない |

Q 7 デマンド交通についてご意見をお書きください。

Q 8 回答くださった方の性別、年齢、お住いの地区は？

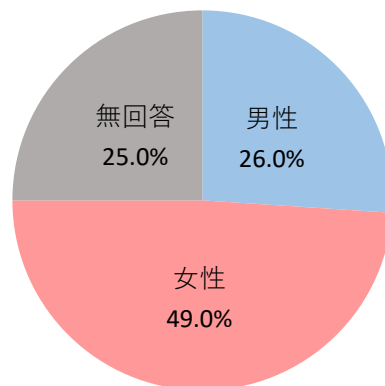
1. 男性		2. 女性	
1. 10代	2. 20代	3. 30代	4. 40代
5. 50代	6. 60～64歳	7. 65～74歳	8. 75歳以上
1. 南部地区		2. 真谷地地区	

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

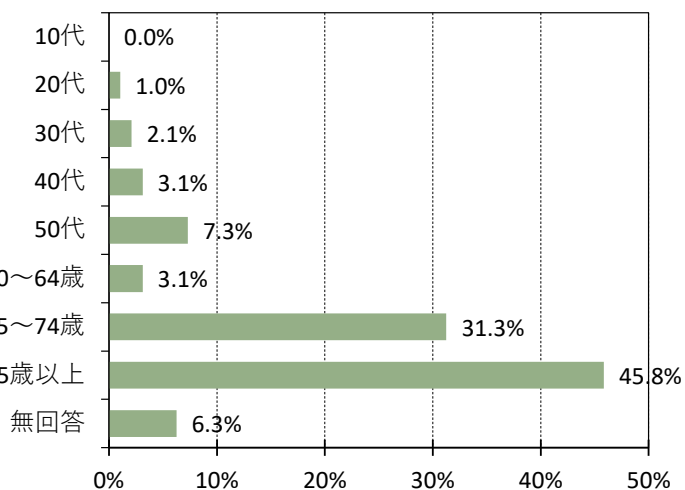
5-1-2 調査結果

(1) 性別・年齢・住所

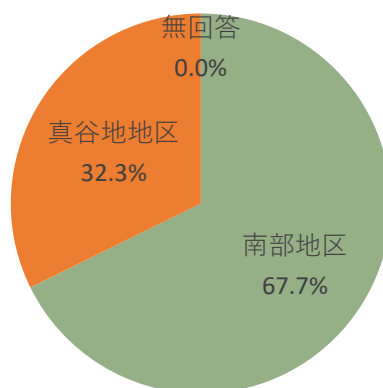
性別	回答数	割合
男性	25	26.0%
女性	47	49.0%
無回答	24	25.0%
合計	96	100.0%



年齢	回答数	割合
10代	0	0.0%
20代	1	1.0%
30代	2	2.1%
40代	3	3.1%
50代	7	7.3%
60～64歳	3	3.1%
65～74歳	30	31.3%
75歳以上	44	45.8%
無回答	6	6.3%
合計	96	100.0%

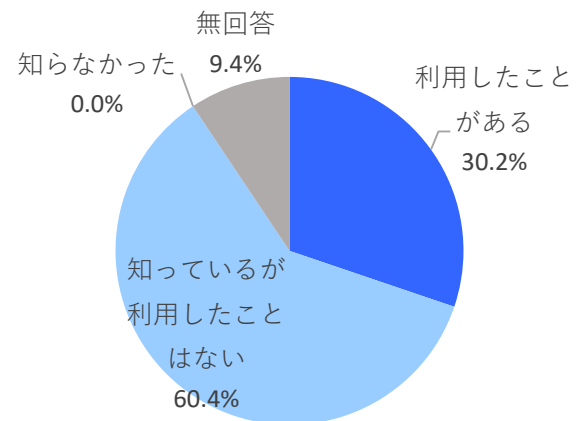


居住地区	回答数	割合
南部地区	65	67.7%
真谷地地区	31	32.3%
無回答	0	0.0%
合計	96	100.0%



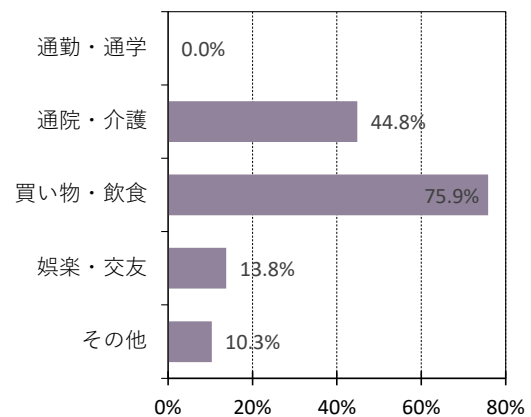
(2) デマンド交通の利用経験

利用経験	回答数	割合
利用したことがある	29	30.2%
知っているが利用したことはない	58	60.4%
知らなかった	0	0.0%
無回答	9	9.4%
合計	96	100.0%



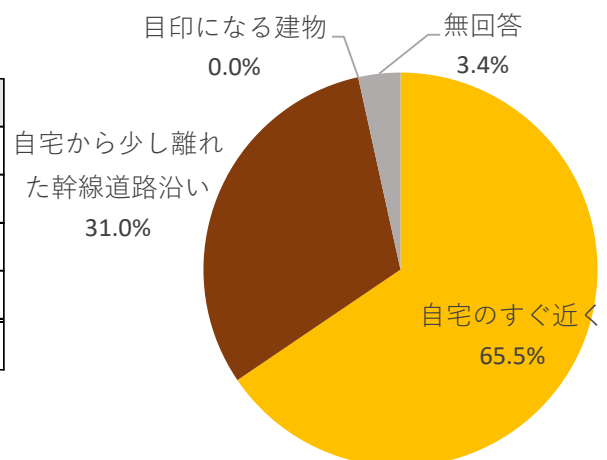
(3) デマンド交通の利用目的（複数回答可）

利用目的	回答数 (MA)	選択率 (MA)
通勤・通学	0	0.0%
通院・介護	13	44.8%
買い物・飲食	22	75.9%
娯楽・交友	4	13.8%
その他	3	10.3%
対象「利用したことがある」	29	-



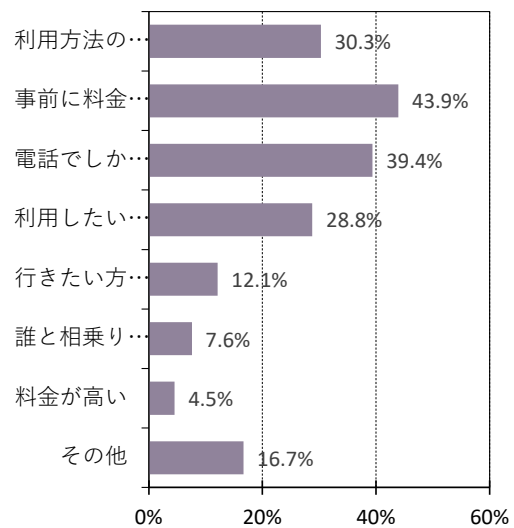
(4) 指定乗車場所

指定乗車場所	回答数	割合
自宅のすぐ近く	19	65.5%
自宅から少し離れた幹線道路沿い	9	31.0%
目印になる建物	0	0.0%
無回答	1	3.4%
対象「利用したことがある」	29	100.0%



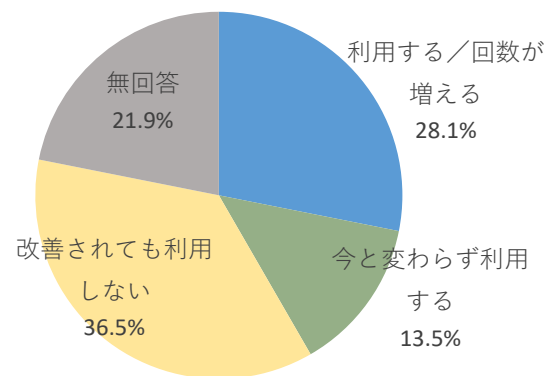
(5) デマンド交通の不満・改善すべき点

不満や改善すべき点	回答数 (MA)	選択率 (MA)
利用方法の周知	20	30.3%
事前に料金や乗降場所が分からない	29	43.9%
電話でしか申し込み受け付けない	26	39.4%
利用したい時間帯に運行していない	19	28.8%
行きたい方向へ運行していない	8	12.1%
誰と相乗りになるか分からない	5	7.6%
料金が高い	3	4.5%
その他	11	16.7%
設問の有効回答者数	66	

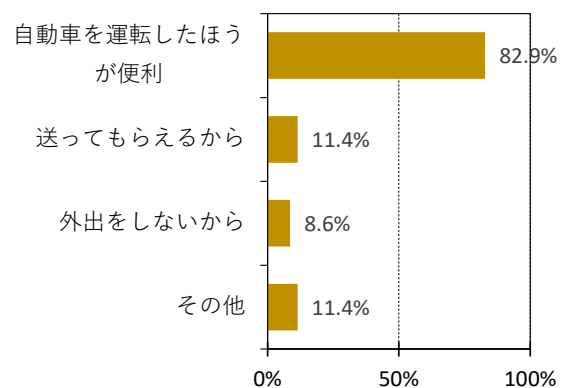


(6) 改善された場合の利用意向

利用意向	回答数	割合
利用する／回数が増える	27	28.1%
今と変わらず利用する	13	13.5%
改善されても利用しない	35	36.5%
無回答	21	21.9%
合計	96	100.0%

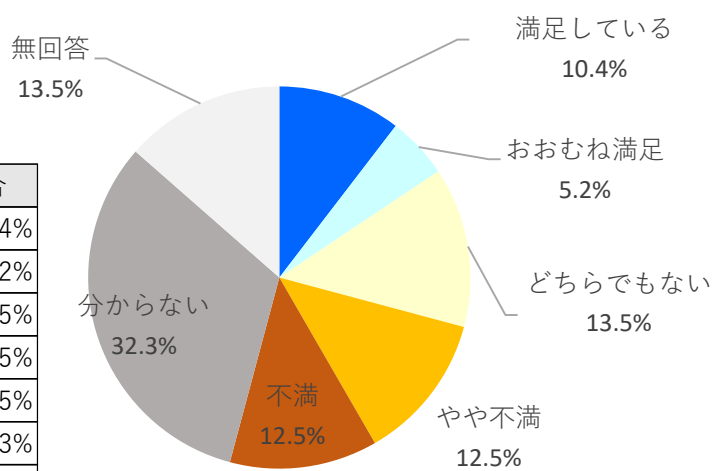


改善されても利用しない理由	回答数 (MA)	選択率 (MA)
自動車を運転したほうが便利	29	82.9%
送ってもらえるから	4	11.4%
外出をしないから	3	8.6%
その他	4	11.4%
対象「改善されても利用しない」	35	



(7) デマンド交通の満足度

デマンド交通の満足度	回答数	割合
満足している	10	10.4%
おおむね満足	5	5.2%
どちらでもない	13	13.5%
やや不満	12	12.5%
不満	12	12.5%
分からない	31	32.3%
無回答	13	13.5%
合計	96	100.0%



5-2 タクシー乗車代金補助制度に対するアンケート調査

5-2-1 調査内容

タクシー乗車代金補助制度（以下「タクシー助成」）を実施している楓・登川地区と滝ノ上地区を対象に、タクシー助成に関するアンケート票を「市民アンケート」と併せて配布した。

アンケート票は次頁のとおりである。

分類	調査項目
回答者属性	年齢・性別、居住地
タクシー助成の利用	認知度・利用経験、利用目的、紅葉山での乗り継ぎ
改善意見	不満や改善点、利用可能性、タクシー助成の評価、自由意見

タクシー乗車代金補助制度に関するアンケート

楓・登川地区と滝ノ上地区に居住する方には、タクシー乗車代金補助制度に関する調査票を追加しています。「夕張市公共交通等に関するアンケート調査（A3 版二つ折りの調査票）」とともに、返信用封筒へ入れて送付してください。

夕張市のタクシー乗車代金補助制度とは？

地区を運行するバス路線が廃止となったことから、代わりに紅葉山までのタクシー運賃を市が補助する制度です。利用者負担は一回 300 円、残りの金額は市が負担しています。

利用対象者

- ・ 65 歳以上の方
- ・ 自動車運転免許を保有していない方
- ・ 上記以外で紅葉山までの移動が困難と認められる方

利用者登録と予約先は？

夕張第一交通（0123-52-4141）までお電話を

利用の仕方

- ・ 利用にあたっては事前に利用者登録が必要です。
- ・ 朝 9 時から夕方 5 時半の時間帯で紅葉山までのタクシー乗車に利用できます。電話で乗車予約して下さい。
- ・ 朝のスクールバス混乗便も空きがある場合は、本人負担 200 円で利用できますが、前日夕方 5 時までの予約が必要です。



まず 利用経験について お聞きます

Q1 「タクシー乗車代金補助制度」を利用したことはありますか？

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. 利用したことがある | } → 裏面の Q4 へお進みください |
| 2. 知っているが利用したことはない | |
| 3. 知らなかった | |

（利用したことがある方にお聞きます）

Q2 どのような目的（用事）で利用しましたか？（あてはまるもの全てに○）

- | | | |
|----------|--------------------------------|-----------|
| 1. 通勤や通学 | 2. 通院や介護 | 3. 買い物や飲食 |
| 4. 娯楽や交友 | 5. その他（ ） | |

Q3 紅葉山から乗り継ぎをしましたか？

- | |
|--------------------------|
| 1. JRに乗り継いだ／JRに乗り継ぐことが多い |
| 2. バスに乗り継いだ／バスに乗り継ぐことが多い |
| 3. 乗り継がなかった／乗り継がないことが多い |

(利用したことがある方も、無い方もお答えください)

タクシー乗車代金補助制度の改善に向けて お聞きします

Q 4 タクシー乗車代金補助制度の不満や改善すべき点は？（あてはまるもの全てに○）

1. 利用方法が周知されていない
2. 申し込みしないと利用方法の詳細が分からない
3. 電話でしか、予約申し込みや利用者登録を受け付けていない
4. 利用したい時間帯に運行していない
(希望する時間帯をご記入ください：)
5. 行きたい方向へ運行していない
6. 料金が低い
7. その他 ()

Q 5 上記が改善されたら、ご自身は補助制度を利用しますか。(ひとつに○)

1. 利用するようになる / 今より利用回数が増える
2. 今と変わらず利用する
3. 改善されても利用しない ●

利用しない理由は？（あてはまるもの全てに○）

1. 自分で自動車を運転したほうが便利だから
2. 家族や知人に送ってもらえるから
3. 外出をしないから
4. その他 ()

Q 6 総合的に見て、現在のタクシー乗車代金補助制度に満足していますか。(ひとつに○)

- | | | |
|-----------|-----------|------------|
| 1. 満足している | 2. おおむね満足 | 3. どちらでもない |
| 4. やや不満 | 5. 不満 | 6. わからない |

Q 7 タクシー乗車代金補助制度についてご意見をお書きください。

Q 8 回答くださった方の性別、年齢、お住まいは？

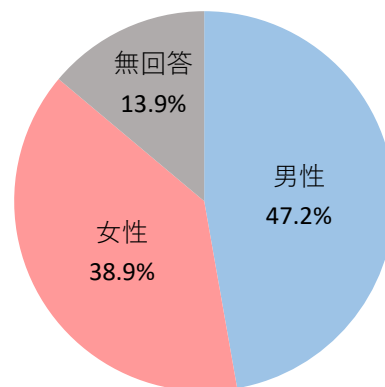
1. 男性		2. 女性	
1. 10代	2. 20代	3. 30代	4. 40代
5. 50代	6. 60～64歳	7. 65～74歳	8. 75歳以上
1. 楓・登川地区		2. 滝ノ上地区	

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

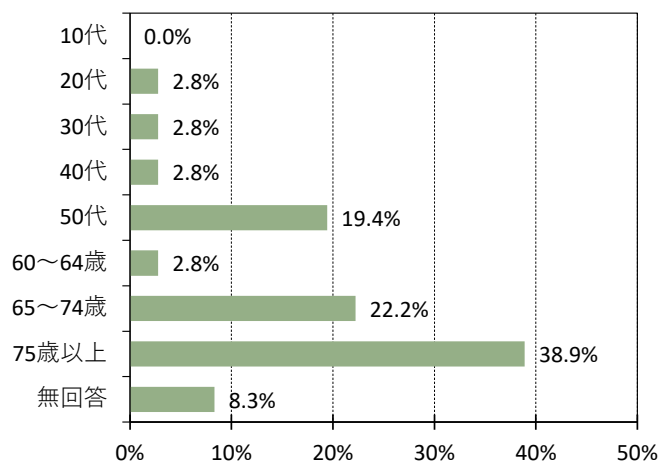
5-2-2 調査結果

(1) 性別・年齢・住所

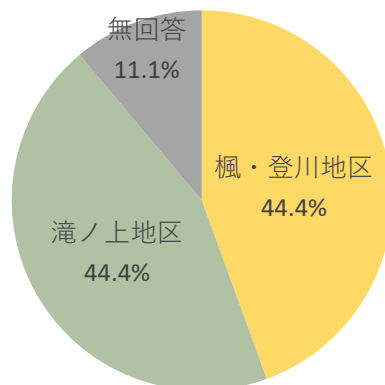
性別	回答数	割合
男性	17	47.2%
女性	14	38.9%
無回答	5	13.9%
合計	36	100.0%



年齢	回答数	割合
10代	0	0.0%
20代	1	2.8%
30代	1	2.8%
40代	1	2.8%
50代	7	19.4%
60～64歳	1	2.8%
65～74歳	8	22.2%
75歳以上	14	38.9%
無回答	3	8.3%
合計	36	100.0%

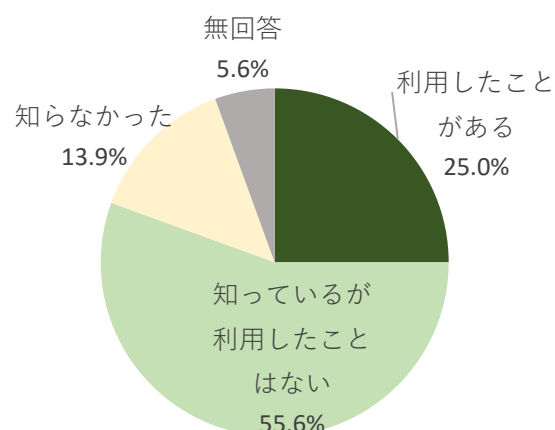


居住地区	回答数	割合
楓・登川地区	16	44.4%
滝ノ上地区	16	44.4%
無回答	4	11.1%
合計	36	100.0%



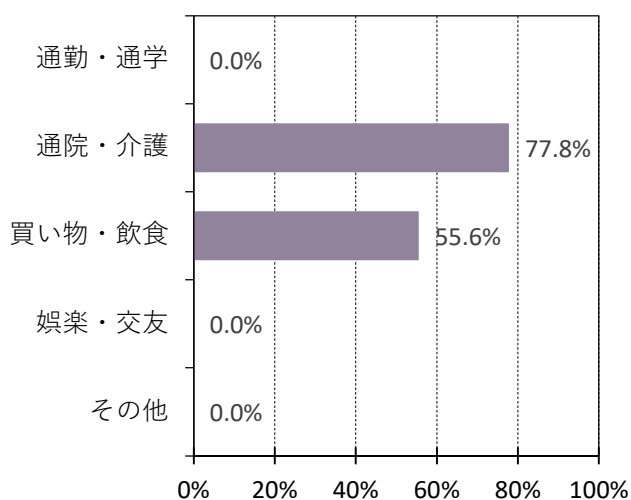
(2) タクシー乗車代金補助制度の利用経験

利用経験	回答数	割合
利用したことがある	9	25.0%
知っているが利用したことはない	20	55.6%
知らなかった	5	13.9%
無回答	2	5.6%
合計	36	100.0%



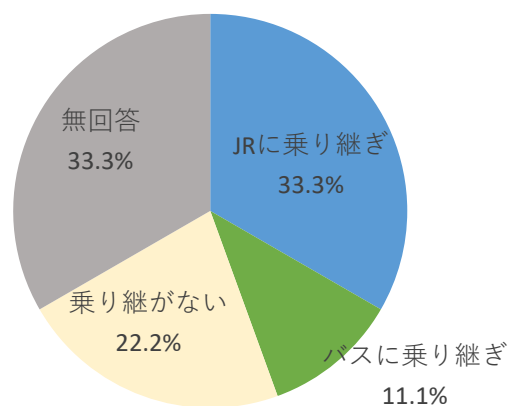
(3) 補助制度を使ったタクシーの利用目的（複数回答可）

利用目的	回答数 (MA)	選択率 (MA)
通勤・通学	0	0.0%
通院・介護	7	77.8%
買い物・飲食	5	55.6%
娯楽・交友	0	0.0%
その他	0	0.0%
対象「利用したことがある」	9	-



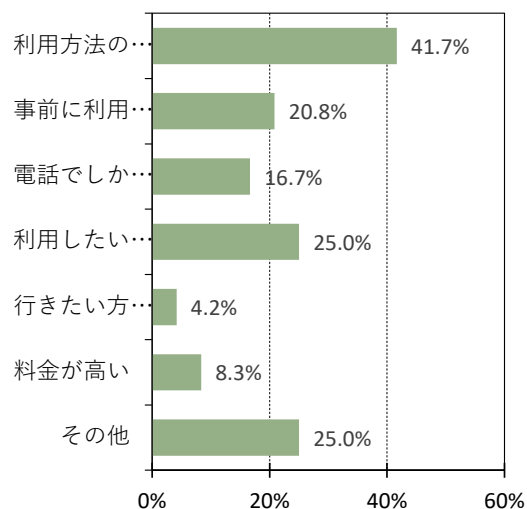
(4) 紅葉山（JR 新夕張駅）からの乗り継ぎ

紅葉山からの乗り継ぎ	回答数	割合
JRに乗り継ぎ	3	33.3%
バスに乗り継ぎ	1	11.1%
乗り継がない	2	22.2%
無回答	3	33.3%
対象「利用したことがある」	9	100.0%



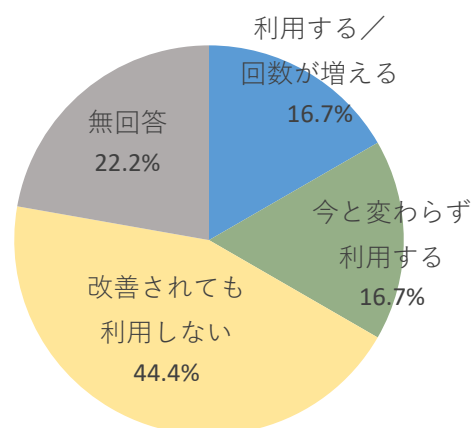
(5) タクシー乗車代金補助制度の不満・改善すべき点

不満や改善すべき点	回答数 (MA)	選択率 (MA)
利用方法の周知	10	41.7%
事前に利用方法の詳細が分からない	5	20.8%
電話でしか申し込み受け付けない	4	16.7%
利用したい時間帯に運行していない	6	25.0%
行きたい方向へ運行していない	1	4.2%
料金が低い	2	8.3%
その他	6	25.0%
設問の有効回答者数	24	

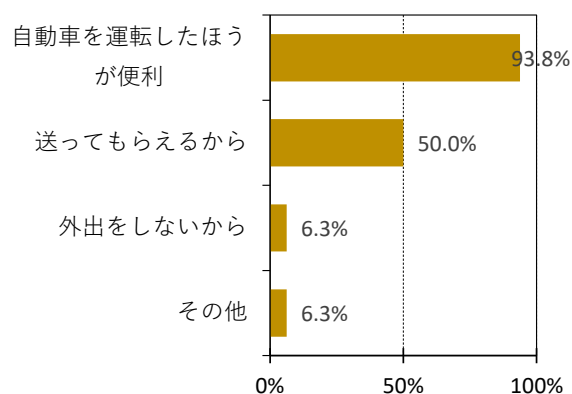


(6) 改善された場合の利用意向

利用意向	回答数	割合
利用する／回数が増える	6	16.7%
今と変わらず利用する	6	16.7%
改善されても利用しない	16	44.4%
無回答	8	22.2%
合計	36	100.0%

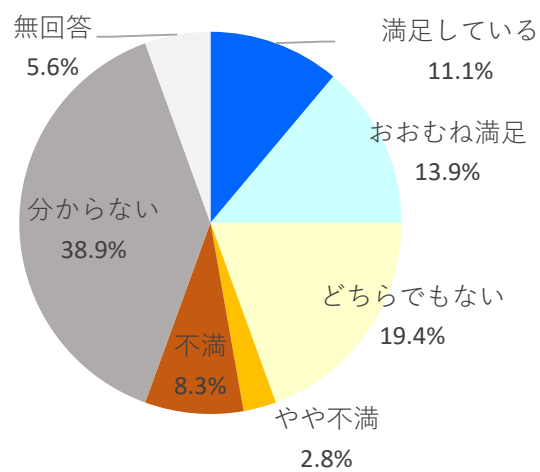


改善されても利用しない理由	回答数 (MA)	選択率 (MA)
自動車を運転したほうが便利	15	93.8%
送ってもらえるから	8	50.0%
外出をしないから	1	6.3%
その他	1	6.3%
対象「改善されても利用しない」	16	



(7) タクシー代金補助制度の満足度

タクシー乗車代金補助制度の満足度	回答数	割合
満足している	4	11.1%
おおむね満足	5	13.9%
どちらでもない	7	19.4%
やや不満	1	2.8%
不満	3	8.3%
分からない	14	38.9%
無回答	2	5.6%
合計	36	100.0%



第3編 地域公共交通計画

1 計画の区域・期間

(1) 計画の区域

計画の区域は、夕張市全域とします。

(2) 計画の期間

本計画の期間は令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

ただし、持続可能な交通体系の構築には長期的な取り組みが必要であることから、基本的な方針については、計画期間以降も含めた長期視点に立って設定するものです。

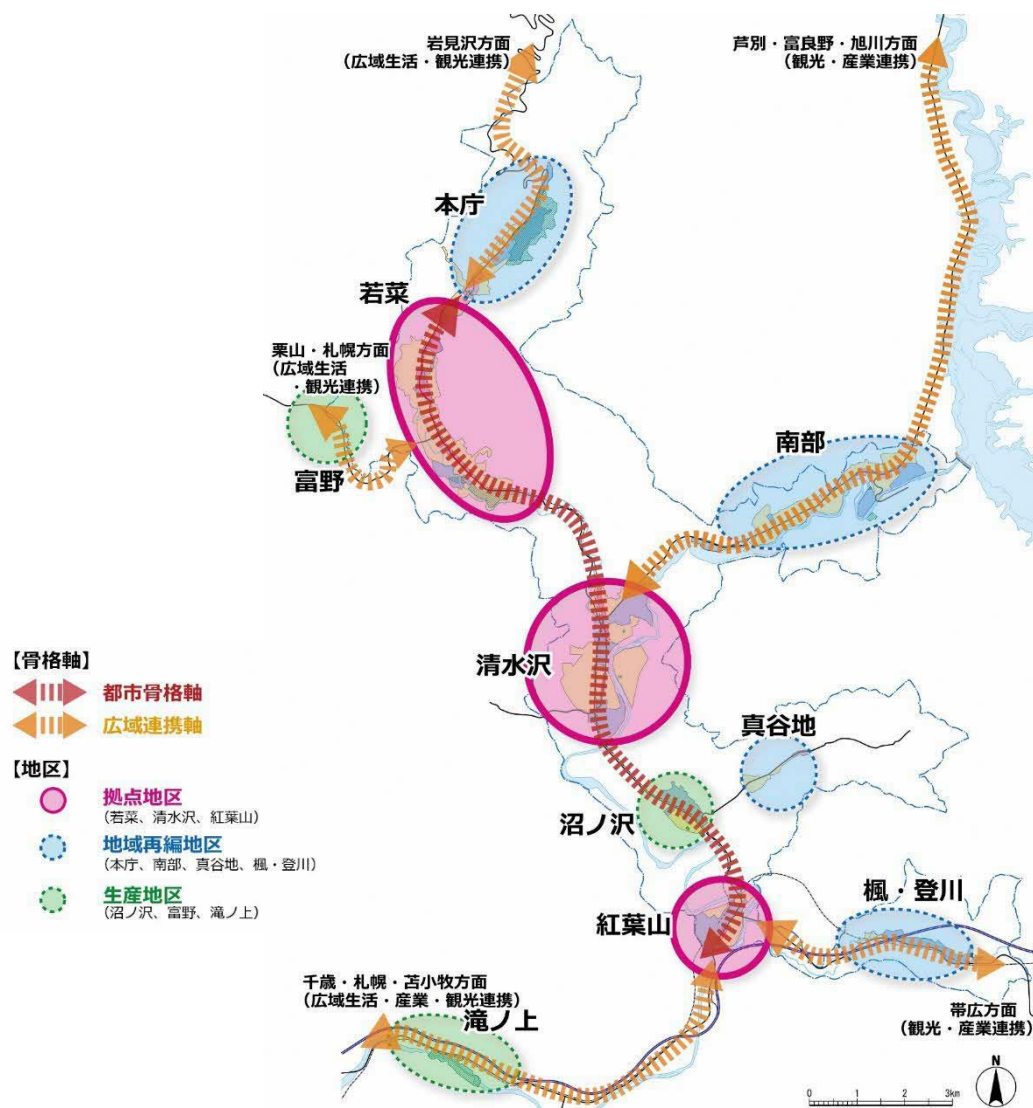
2 基本的な方針

(1) 計画の理念

「夕張市まちづくりマスタープラン（令和3年3月改訂）」では、「安心して幸せに暮らすコンパクトシティゆーばり」の実現に向けて、下図に示す「2骨格軸・3拠点」による将来都市構造の形成を目指すこととしています。

また、利用者数の減少、運転手不足、厳しい市財政など、公共交通環境を取り巻く環境は厳しく、交通事業者・行政・利用者が負担を分け合って対処する必要があります。

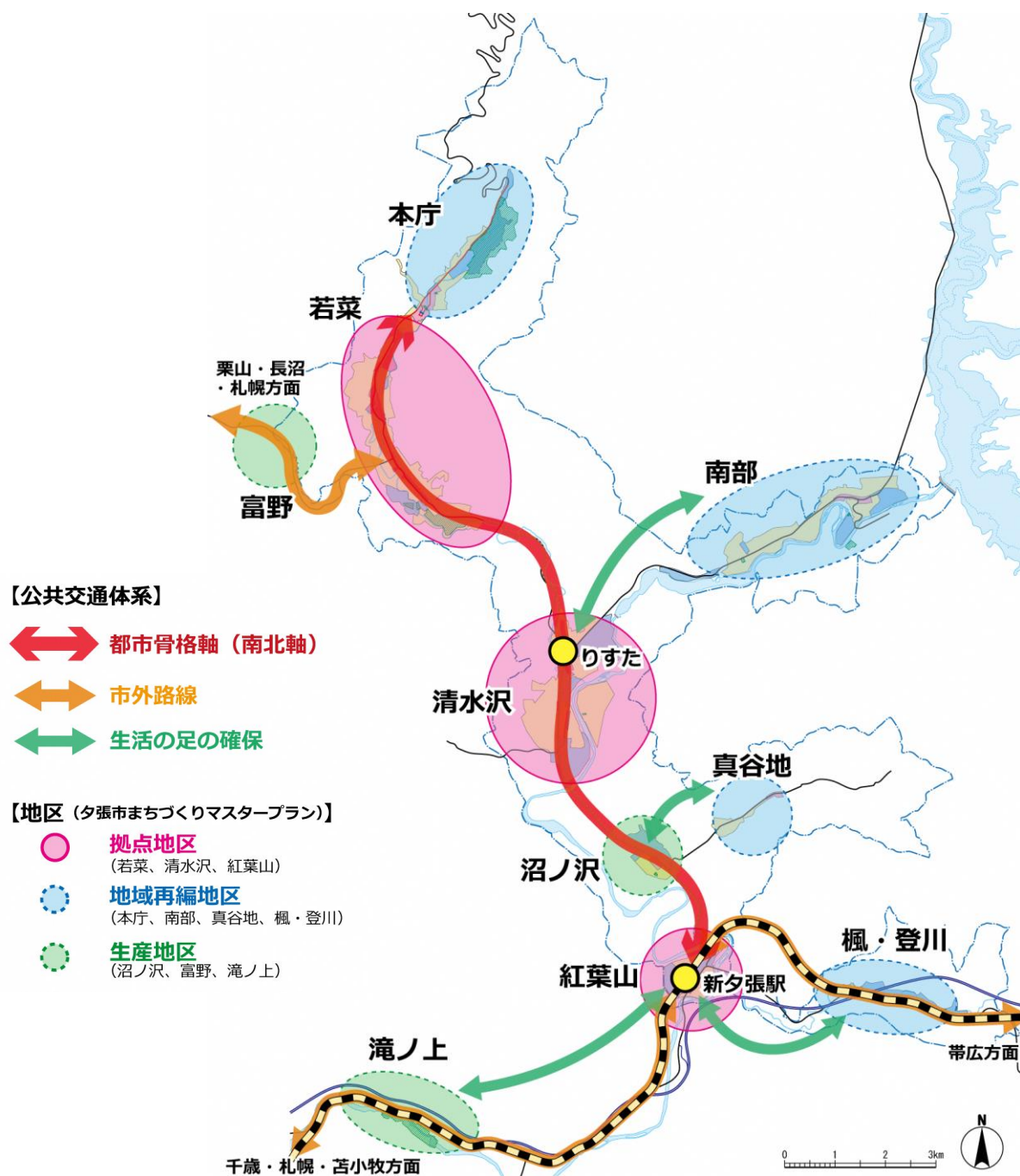
そこで、将来都市構造の実現に寄与し、市民生活の移動手段を確保するため、『持続可能な公共交通』を交通事業者、行政、民間、各団体など多様な主体の連携・協力のもとで実現することを目指します。



<将来都市構造（2骨格軸・3拠点）>

(2) 公共交通体系

「都市骨格軸（南北軸）」「市外路線」「郊外部の生活の足の確保（デマンド交通など）」の組み合わせにより、市内各地区での移動を可能とする公共交通体系を構築・維持します。



<公共交通体系図>

(3) 計画の方針

方針①：「都市骨格軸（南北軸）」の公共交通サービス確保

「安心して幸せに暮らすコンパクトシティゆうばり」の実現に向けて、「2骨格軸・3拠点」による将来都市構造の形成を目指すこととしています。その取組の一つとして、診療所などの都市機能の再配置を進めているところです。

さらに、若菜地区、清水沢地区、紅葉山地区をつなぐ南北軸を『都市骨格軸』として位置づけており、市内での買い物・通院・通学といった日常生活や生産活動・観光など、多様な人々が往来することを想定しています。

そこで、『都市骨格軸』の公共交通について一定の利便性を確保し、コンパクトな都市構造の実現に寄与するため、バス運行の確保・バス走行環境の確保・待合環境の改善などの取り組みを進めていきます。

方針②：市外との公共交通路線の維持

札幌方面・栗山／長沼方面・千歳方面など周辺市町村との接続を、「夕張市まちづくりマスタープラン」では『広域連携軸』と位置付けています。

夕張市内では充足できない買回り品などの買い物や高度専門医療の受診といった生活サービスを受けるため、周辺市町村との接続の確保が必要です。また、市内の観光資源を活かして観光客を呼び込むためにも、帰省や知人の来訪を受け入れるためにも接続確保が必要です。

しかし、周辺市町村との接続路線は長距離で運行効率が低いため、需要量に見合った比較的効率的な運行形態が求められます。

そこで、市外との公共交通を使った移動については、JR や他の広域バス路線との接続を基本として、デマンド交通によるサービス確保を図ります。

方針③：郊外部における移動手段の確保

「夕張市まちづくりマスタープラン」では、本庁地区、南部地区、真谷地地区、楓・登川地区を「地域再編地区」と位置づけて、新規居住の抑制や、住み替える場合は生活利便性の高い「拠点地区」への誘導を図ることとしています。

しかし、現在の居住者が安心して暮らし続けるためには、郊外居住者の生活の足の確保が必要です。郊外部から都市骨格軸（南北軸）への接続を基本として、買い物・通学・通院など目的にあった公共交通サービスの確保を図ります。

方針④：関係者の協力と利用促進

厳しい社会情勢と財政環境のなか、持続可能な公共交通を実現するには、行政、民間、各団体など多様な主体の連携・協力のもとで取り組みを進めていく必要があります。鉄道・路線バス・タクシーだけでなく、送迎サービスなど交通資源を最大限活用していきます。

また、市民・利用者についても、公共交通を使うことで支援する「利用促進」を始め、交通サービス提供に対するボランティア協力などを積極的に進めます。

本計画の策定を行った「夕張市地域公共交通活性化協議会」は、関係機関協議の場として、取り組みの着実な推進を図っていきます。

3 計画の目標

目標①：公共交通の利用促進

人口減少に伴い、公共交通の利用者数の減少傾向は続くものと予想されるが、市民の移動ニーズに沿ったサービスの提供や積極的な利用促進策の実施により、市民一人あたりの公共交通利用回数の増加を目指します。

【定量的な指標】

- 人口千人あたりの公共交通の日利用者数 現況 55.2 人／千人（令和3年度実績値※¹）

※1：公共交通利用者数は令和4年度実態調査に基づく。ただしJR新夕張駅乗降者数は令和2年度値。

目標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系を構築するため、利用者ニーズに即した効率的なサービスの提供や利用促進等を図り、公共交通に係る市の財政負担の軽減を目指します。

【定量的な指標】

- 公共交通の運営に係る夕張市の財政負担額 現況 99.5 百万円／年（令和4年度実績値※²）

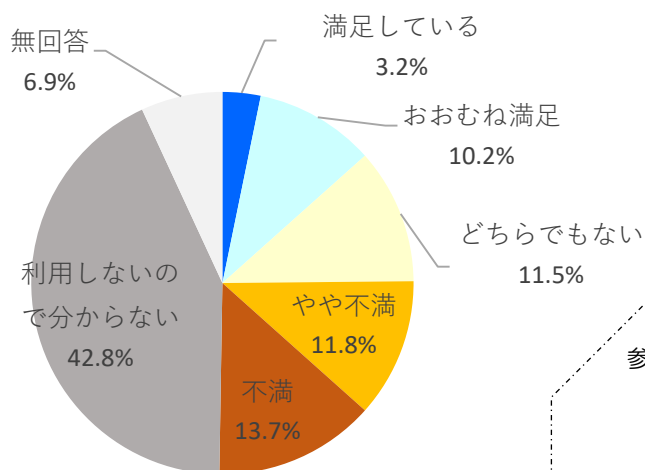
※2：令和4年度「夕張市各会計歳入歳出決算書」に基づく。ただし、令和5年度新規事業は年間の決算想定値。

目標③：公共交通の利便性向上

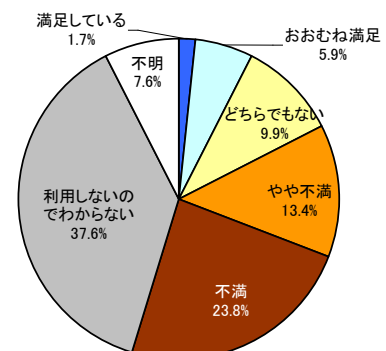
交通事業を取り巻く環境は厳しいが、利用者・市民に一方的に負担を強いるのではなく、限られた交通資源を有効に活用し、まちづくり施策と併せて取り組むことで、公共交通の利便性と市民満足度の向上を目指します。

【定量的な指標】

- 市民アンケートにおける公共交通サービス満足度 満足・おおむね満足：13.4%（令和4年度調査結果）
不満・やや不満：25.5%（同上）



参考：平成24年（2012年）調査結果



4 目標達成のための施策・事業

(1) 施策・事業の体系

方針	施策・事業	実施主体	実施時期
都市骨格軸 (南北軸) の公共交通 サービス確保	①市内バス路線(南北幹線軸)の運行確保	交通事業者 (タ鉄バス)	継続
	②バス走行環境・待合環境の改善	道路管理者・交通事業者・タ張市	継続
市外との 公共交通路線 の維持	③市外線の自家用有償旅客運送 (交通空白地有償旅客運送/デマンド運行)	運行委託事業者 (丸北ハイヤー) (タ張第一交通)	令和5年10月 から実験運行
	④JRの利用促進	交通事業者(JR北海道)・ タ張市	継続
	⑤新タ張駅での乗り換え利便性向上	交通事業者(JR北海道・タ鉄バス)・タ張市	継続
郊外部におけ る移動手段の 確保	⑥乗合タクシー(南部・真谷地)	運行委託事業者 (丸北ハイヤー)	継続
	⑦タクシー補助制度(楓/登川・滝ノ上)	タ張市・タクシー事業者	継続
	⑧スクールバスの運行 (南部・真谷地・楓/登川・滝ノ上)	運行委託事業者 (タ鉄バス) (丸北ハイヤー)	継続
	⑨スクールバスの一般混乗 (南部・真谷地・楓/登川・滝ノ上)	(タ張第一交通) (タ張市社会福祉協議会)	継続
関係者の協力 と利用促進	⑩意識啓発活動	交通事業者・タ張市	継続
	⑪交通情報の一元提供	交通事業者・タ張市	継続
	⑫デジタル技術を活用した利便性向上	交通事業者・タ張市	継続
	⑬敬老バスの継続	タ張市	継続
	⑭地域公共交通活性化協議会	協議会構成組織	継続

（２）施策・事業の内容

① 『市内バス路線（南北幹線軸）の運行確保』

若菜地区、清水沢地区、紅葉山地区をつなぐ南北軸は、公共交通体系において『都市骨格軸』と位置づけています。現在、同区間を夕鉄バス（夕張鉄道株式会社）が路線バスを運行しており、都市骨格軸における公共交通サービスを担っています。

そこで、この路線バスについて、一定の利便性を確保すべく、夕鉄バス・夕張市・関係機関が協力のもと運行確保を図っていきます。

しかし、路線バスの運賃収入の減少や乗務員不足など事業環境が厳しく、夕張市も路線バスの維持のため財政負担をしているが、財政制約も大きいことから、今後、乗務員の確保やダイヤの見直しなど、持続可能な路線バスの運行の確保について、夕鉄バス・夕張市・関係機関で協力していく必要があります。

- ・運行主体：夕鉄バス
- ・市補助：夕張生活交通路線維持対策事業費補助金
石勝線代替輸送確保事業費補助金

<表：夕鉄バス時刻表（2025年4月改正）>

方向	石炭博物館 ⇒ 新夕張駅	新夕張駅 ⇒ 石炭博物館
時刻	6：47 ⇒ 7：27 7：15 ⇒ 8：07 8：35 ⇒ 9：22 9：31 ⇒ 10：18 11：15 ⇒ 12：02 12：33 ⇒ 13：20 14：35 ⇒ 15：22 15：45 ⇒ 16：32 17：23 ⇒ 18：10 18：15 ⇒ 19：02	7：41 ⇒ 8：28 8：34 ⇒ 9：21 9：20 ⇒ 10：07 10：21 ⇒ 11：08 11：28 ⇒ 12：15 12：12 ⇒ 12：59 14：48 ⇒ 15：35 16：06 ⇒ 16：53 17：20 ⇒ 18：07 18：52 ⇒ 19：39

② 『バス走行環境・待合環境の改善』

バスの定時性確保とバス待ちに伴う利用者負担を軽減するため、バス走行環境の改善と待合環境の改善を図ります。

バス走行環境の改善においては、道路管理者と連携し、冬季も安定して走行できるよう除雪など道路維持管理を進めます。

また、バス停については安全に利用者が乗降できるよう、バス事業者・道路管理者・沿道施設管理者・利用者が連携して、停留所付近の除雪・排雪・清掃などを進めます。

さらに、バス停近傍に店舗や公共施設が立地している場合には、施設の敷地内や建物内でのバス待合空間の確保を図ります。例えば、商業施設内を待合い施設としてバス利用者に開放することで、施設側も売り上げが期待できるといった協力関係づくりを検討します。

<写真：りすた※¹の「待合交流スペース」と「公共交通ロータリー」>



※1 拠点複合施設「りすた」は、公共交通結節点であると同時に、子ども・子育て環境、図書、行政窓口などあらゆる機能を複合的に有した施設です。りすた玄関前は、路線バス、タクシー、デマンド交通の発着する「公共交通ロータリー」になっています。玄関ホールには「待合い交流スペース」があり、時刻表が掲示され、公共交通の待合所としての利用や休憩ができます。利用可能時間は、午前6時30分から午後9時までです。

③ 『市外線の自家用有償旅客運送（交通空白地有償旅客運送／デマンド運行）』

札幌方面・栗山／長沼／北広島方面・千歳方面など周辺市町村との接続を、『広域連携軸』と位置付けています。市外と結ぶ広域バス路線のうち、夕鉄バスが運行していた「夕張・栗山・南幌・江別・新さっぽろ線」と「急行新さっぽろ駅前（夕張りすた～新さっぽろ）」の2路線は、令和5年9月末をもって廃止となったことから、その代替サービスとして令和5年10月1日より実証運行として自家用有償旅客運送（市外線デマンド）を運行しています。

さらに、令和6年9月末に北海道中央バスが運行する高速ゆうばり号（夕張市～札幌市）も廃止となったことにより、本運行は利用者の通院・通勤、買い物など市外への移動の足として必要不可欠な生活交通となっています。

市外線デマンド交通は、栗山町、長沼町及び北広島市で札幌方面の路線バスまたはJRと接続する運行としています。（令和7年5月より、乗り継ぎの利便性向上のため、長沼町から北広島市まで延伸）

また、実証運行を実施していく中で、栗山町から路線バスと接続し、通院などで岩見沢方面に向かう交通手段としても重要な役割を果たしていることを確認しています。

このことから、令和8年10月1日より本格運行とし、今後も利用者の声を聞き、利便性の向上に努めていくとともに、公的負担を軽減し、持続可能な運行を行う必要があることから、財源を確保するため、利用者の増加を目指すとともに、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー補助）」の活用を進めていきます。

- ・実施主体：夕張市
- ・運行形態：自家用有償旅客運送（交通空白地有償旅客運送）
- ・運行委託事業者：丸北ハイヤー有限会社、夕張第一交通株式会社
- ・車両：市及び運行委託事業者の車両にて運行する。
- ・運行区間：運行ルートを固定せず、予約のあった場所を運行するデマンド型区域運行。（下表）
- ・料金：下表のとおり。
- ・運行本数：日4往復（8便）。下表のとおり。ただし、予約が無い場合は運行しない。
- ・予約方法：前日16時までに電話予約。事前の利用者登録が必要。

	運行地区（乗降場所※1）
夕張市内	紅葉山地区～真谷地地区～沼ノ沢地区～清水沢地区～若菜地区～鹿の谷地区～本町地区～富野地区（夕鉄バスの停留所付近）
夕張市外	栗山町（栗山日赤病院前付近、JR 栗山駅前付近） （継立付近、栗山中学校入口付近、朝日3丁目付近、栗山役場入口付近） 長沼町（町立長沼病院前付近、JR バス長沼町役場バス停付近） 北広島市（北広島駅前付近）

※1：道路交通法により、バス停から10m以上離れた場所にて乗降を行う。

乗車区間	片道料金
夕張市内～栗山町・長沼町	一般：600 円、こども・障がい者等※2：300 円
夕張市内～北広島市	一般：1,000 円、こども・障がい者等※2：500 円
富野地区～夕張市内の他地区	200 円

※2：小学生以下、身体障害者手帳2種の本人、身体障害者手帳1種の本人および介助者で同行させる者、療育手帳B種の本人、療育手帳A種の本人および介助者で同行させる者。

方向	時刻
夕張市内発	新夕張駅付近 栗山駅付近 長沼町役場付近 北広島駅前付近
⇒栗山町	6：30 ⇒ 7：50 ⇒ 8：15 ⇒ 8：35
⇒長沼町	8：05 ⇒ 9：25 ⇒ 9：50 ⇒ 10：10
⇒北広島市	13：10 ⇒ 14：30 ⇒ 14：55 ⇒ 15：15
	16：10 ⇒ 17：30 ⇒ 17：55 ⇒ 18：15
北広島市	北広島駅前付近 長沼町役場付近 栗山駅付近 新夕張駅付近
⇒長沼町	9：20 ⇒ 9：40 ⇒ 10：05 ⇒ 11：25
⇒栗山町	11：40 ⇒ 12：00 ⇒ 12：25 ⇒ 13：45
⇒夕張市内着	15：30 ⇒ 15：50 ⇒ 16：15 ⇒ 17：35
	18：25 ⇒ 18：45 ⇒ 19：10 ⇒ 20：30

④ 『JR の利用促進』

札幌方面・栗山／長沼方面・千歳方面など周辺市町村との接続を、『広域連携軸』と位置付けており、鉄道がその公共交通サービスの一翼を担っています。

新夕張駅は特急停車駅となっており、札幌から帯広・釧路方面の特急列車が停車するほか、千歳方面への普通列車が運行しています。鉄道という交通基盤を活かし、広域連携を活性化するため、JR 北海道と夕張市、関係機関が協力して、JR の利用促進を図ります。

⑤ 『新夕張駅での乗り換え利便性向上』

新夕張駅は JR・路線バス・タクシー等の交通結節点となっています。

シームレスな（継ぎ目のない）交通サービスの実現に向けて、ダイヤ調整や乗降場所の改善、分かりやすい情報案内の提供など、乗り換え利便性の向上を図ります。

⑥ 『乗合タクシー（南部・真谷地）』

郊外部居住者の生活の足の確保のため、都市骨格軸（南北軸）への接続を基本として、買い物・通学・通院など目的にあった公共交通サービスの確保を図ります。

2017 年度の市内バス路線の再編に伴い、地域内のバス路線が廃止となった「南部」「真谷地」地域については、乗り合いタクシー（デマンド交通）を運行しており、引き続き、運行の継続と改善を図っていきます。

- ・実施主体：丸北ハイヤー
- ・運行形態：一般乗合旅客自動車運送事業
- ・運行区間：運行ルートを固定せず、予約のあった場所を運行するデマンド型区域運行。
- ・料 金：200 円、70 歳以上は 100 円。
- ・運行本数：南部線 3.5 往復／日、真谷地線 3 往復／日。
- ・予約方法：運行時刻の 1 時間前までに電話予約。（ただし、1 部、前日の 17 時まで）
事前の利用者登録が必要。

⑦ 『タクシー補助制度（楓／登川・滝ノ上）』

郊外部居住者の生活の足の確保のため、都市骨格軸（南北軸）への接続を基本として、買い物・通学・通院など目的にあった公共交通サービスの確保を図ります。

2017 年度の市内バス路線の再編に伴い、地域内のバス路線が廃止となった「楓／登川」「滝ノ上」地域については、紅葉山（新夕張駅）までのタクシー運賃の一部を、夕張市が負担しています。引き続き、補助制度の継続と改善を図っていきます。

- ・補助実施主体：夕張市
- ・運行区間：「楓／登川」「滝ノ上」から紅葉山（新夕張駅）
- ・対象者：「65 歳以上」「運転免許を保有していない者」「紅葉山までの移動が困難と認められる者」
のいずれかに該当する者。事前の利用者登録が必要。
- ・料金：利用者負担 300 円。残額は市が補助。

⑧ 『スクールバスの運行（富野・南部・真谷地・楓／登川・滝ノ上）』

児童生徒の通学手段の確保のため、市内各地域から小学校・りすた・夕張高校に至るスクールバスを運行しています。

引き続き、学校・教育委員会など関係機関と連携しながら、スクールバスの運行の取り組みを継続するとともに、その改善を図っていきます。

- ・実施主体：夕張市
- ・運行委託事業者：夕張鉄道株式会社、丸北ハイヤー有限会社、夕張第一交通株式会社、夕張市社会福祉協議会

⑨ 『スクールバスの一般混乗』

2017年度の市内バス路線の再編に伴い、地域内のバス路線が廃止となった「南部」「真谷地」「楓／登川」「滝ノ上」の住民を対象に、登校時のスクールバスへ児童生徒以外も乗車できる「一般混乗」を認める運用を行っています。

地域の交通サービス資源を最大限に活用するべく、引き続き、一般混乗の許可を継続するとともに、他の交通手段の活用についても、その可能性を検討します。

- ・実施主体：夕張市
- ・運行形態：自家用有償旅客運送（交通空白地有償旅客運送）
- ・運行委託事業者：夕張鉄道株式会社、丸北ハイヤー有限会社、夕張第一交通株式会社

⑩ 『意識啓発活動』

「バスの体験乗車会」や「子どもの絵画作品やサークル作品を車内展示」など、公共交通を利用するきっかけづくりを図ります。また、公共交通の現状を市民共通の問題として理解してもらうため、学校や市民団体を対象とした「出前講座」や「広報ゆうばり」での啓発・周知活動を行います。

⑪ 『交通情報の一元提供』

GTFS^{※1}に準拠したバス運行情報（バス時刻表）を適切に整備・更新・公開することで、経路検索サービスで正しい情報が案内される環境づくりを進めていきます。

また、市民・利用者へ公共交通サービスの内容を分かりやすく伝えるため、広報誌・時刻表などの紙媒体や、夕張市ホームページなどの電子媒体の情報を継続的に改善していきます。

※1 GTFS（General Transit Feed Specification）

経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。2017年に国土交通省は、インターネット等での経路探索におけるバス情報の拡充を目的に、GTFSと互換性のある「標準的なバス情報フォーマット」を定めました。GTFSに準拠した形式でバス時刻表やバス停情報を整理し、Googleなどの検索サービスに登録することで、経路検索にその交通サービスの内容が反映させることになります。路線バスを運行するバス事業者だけでなく、コミュニティバスなどを運行している自治体もGTFS準拠データの整備を進めています。これにより、全世界の利用者が、鉄道・路線バス・コミュニティバスなどあらゆる公共交通機関を乗り継いで、目的地に向かう交通経路を検索できる状況が作られています。

⑫ 『デジタル技術を活用した利便性向上』

市内の公共交通サービスの利便性を高めるとともに、運営の効率化を進めるため、DX※¹・GX※²の取り組みについて実施可能性を検討します。

※1 DX（デジタル・トランスフォーメーション）

進化したデジタル技術を活用し、ビジネスだけでなく人々の生活をより良い状態へ変革すること。交通 DX においては、AI（人工知能）や携帯電話の位置情報などのビッグデータを活用し、利用者ニーズに最適化した交通サービスを提供する取り組みなどを指すことが多い。

※2 GX（グリーン・トランスフォーメーション）

温室効果ガスを発生させる化石燃料から、太陽光発電などクリーンエネルギーへと転換し、社会・経済システム全体を変革すること。交通 GX においては、水素や電気で動くバスや自動車、水素ステーションなどの供給設備の普及などの取り組みを指すことが多い。

<交通DX・GXによる経営改善支援事業（国土交通省）>

交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域の交通事業者による**地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）・GX（グリーン・トランスフォーメーション）**等を通じた経営効率化・経営力強化の取組に対する支援措置を講じる。

【支援対象】 補助率1/2

○公共交通のGX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・EVバス・タクシー導入
- ・太陽光パネル設置
- ・再エネ活用によるエネルギーマネジメント
- ・蓄電池・充電設備の共同利用 等

○公共交通のDX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・マイナンバーカード連携等によるMaaS実装
- ・AIオンデマンド交通
- ・GTFSによるバス情報標準化
- ・運行管理システム・配車アプリの導入
- ・自動運転（実証調査事業） 等

電気バス 燃料電池バス 電気スタンド 水素ステーション

バス乗降センサーによる効率的運行 AIオンデマンド交通 リアルタイム情報提供 配車アプリ導入

⑬ 『敬老バスの継続』

夕張市内に居住する満 70 歳以上の方を対象に、市内公共交通を割引運賃で利用できる敬老乗車証を交付しています。

引き続き、高齢者の生活の足の確保と外出機会・福祉増進を図るため、敬老乗車証の交付を継続していきます。

- ・実施主体：夕張市
- ・対象者：夕張市内に居住する満 70 歳以上の方
- ・対象交通：市内路線バス、デマンドバス、スクールバス混乗便
- ・料金：乗車 1 回ごとに 100 円。

⑭ 『地域公共交通活性化協議会』

地域公共交通の取り組みを推進するためには、交通事業者だけでなく地域住民、沿道事業者、関係行政機関など多様な主体の協働が必要です。

夕張市地域公共交通活性化協議会は、公共交通の主な関係者が一堂に会し、問題・課題を共有するとともに課題解決に向けた意見交換を行う場です。引き続き、夕張市が事務局を担い、地域公共交通活性化協議会を継続して、公共交通に関する諸問題について検討を行います。

5 計画の達成状況の評価

(1) 指標に基づく定量評価

計画の進捗確認にあたっては、人口動向などまちづくりに関する定量的なデータを活用して、まちの状況をモニタリングします。さらに、市民アンケートや懇談会等を通して、市民の生活実感に関する意見を把握することで、計画の進捗や施策効果の確認を行い、計画や施策の見直しに反映します。

目標	評価指標	目標値
公共交通の利用促進	人口千人あたりの公共交通の日利用者数	(現況) 55.2 人 ⇒ (目標) 現況以上
財政負担の軽減	公共交通の運営に係る夕張市の財政負担	(現況) 99.5 百万円 ⇒ (目標) 現況以下
公共交通の利便性向上	市民アンケートにおける公共交通に対する満足度	(現況) 満足・おおむね満足 13.4% ⇒ (目標) 現況以上 不満・やや不満 25.5% ⇒ 現況以下

(2) PDCAサイクルに基づく進行管理

夕張市地域公共交通計画の計画期間は令和6年度から令和10年度の5年間ですが、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ります。

このため、次のPDCA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します。

