

平成25年度特定地域再生事業費補助金事業の概要書

【テーマ：①ーハ】

1 事業名	
「コンパクトシティゆうばり」を支える新交通システム導入計画策定調査事業 (「コンパクトとしていゆうばり」をささえるしんこうつうしすてむどうにゆうけいかくさくていちょうさじぎょう)	
2 事業主体の名称	
夕張市 (ゆうばりし)	
3 新規・継続	
新規	
4 補助金事業の期間	
平成25年7月 ～ 平成26年3月	
5 特定地域再生事業費補助金の種類	
特定地域再生計画策定事業	○
特定地域再生計画推進事業	
6 要望国費	
10,000,000円	
7 事業の概要	
<p>長らく炭鉱の街として栄えてきた本市は、国のエネルギー政策の転換等の影響により、人口減少が続き、現在は約1万1百人まで減少している（ピーク時11万7千人（昭和35年））。また、区域の大半を林野が占める地形や、旧炭鉱毎に地区が点在しているため、今後更なる人口減少が想定される中、これまでのまちづくりを維持・継続することが困難となっている。</p> <p>本市では、このような現状を踏まえ、概ね20年後の長期的な将来都市像を見据えた「夕張市まちづくりマスタープラン」（平成24年3月）を策定し、人口規模に見合った集約型のコンパクトシティの形成を目指しているが、その実現には持続可能な新たな公共交通体系の構築が大きな課題となっている。</p> <p>本事業では、道路走行が可能で鉄道車両よりコンパクトな乗り物であるDMV（デュアル・モード・ビークル）の特長を生かし、全国初の誘致に向けた具体的調査を進め、併せて、公共交通の持続的確保の観点から、郊外地区においては、デマンド交通等の導入可能性について調査を行う。さらに、これらの法的課題や現行制度上の規制などを把握し、構造改革特区の活用など、より効果的な地域再生計画の策定に生かしていく。</p>	

平成25年度特定地域再生計画策定事業の内容説明書

【テーマ：①ーハ】

<p>1 事業（調査等）の名称</p>												
<p>「コンパクトシティゆうばり」を支える新交通システム導入計画策定調査事業 （「コンパクトとしていゆうばり」をささえるしんこうつうしすてむどうにゆうけいかくさくていちょうさじぎょう）</p>												
<p>2 事業主体の名称</p>												
<p>夕張市 （ゆうばりし）</p>												
<p>3 地域の課題等</p>												
<p>(1) 人口や社会経済の状況 本市は、明治25年の夕張炭山の採炭開始以来、長らく炭鉱の街として栄えてきたが、国のエネルギー政策の転換から昭和40年代に入って炭鉱が次々に閉山し、平成2年に三菱南大夕張炭鉱が閉山し、「炭鉱の街夕張」としての歴史に幕を閉じた。</p> <p>また、本市は古くから石炭に代わる新しい産業を模索し、「夕張メロン」という全国的なブランド作物を産み出した一方で、力を注いだ観光産業については、十分な成果を上げることができず、現在、全国で唯一の財政再生団体となっている。</p> <p>なお、本市の人口は減少が続いており、ピーク時11万6千9百人（昭和35年4月末の住民基本台帳）から現在は約1万2百人（平成25年2月末の住民基本台帳）まで減少し、地域の産業構造のみならず社会構造も急激に変化している。</p> <p>この人口減少に伴い、必然的に少子・高齢化は急速に進展し、国内の市の中で最も高齢化率が高いほか、少子化率についても極めて低い状況にある。</p> <div data-bbox="606 562 1372 1008"> </div> <div data-bbox="223 1366 670 1859"> <p>昭和35年 人口10万8千人 高齢化率3.2%</p> <p>平成22年 人口1万1千人 高齢化率43.8%</p> </div> <div data-bbox="798 1366 1324 1859"> <table border="1"> <tr> <td> <p>H12人口 (国勢調査) 14,791人</p> </td> <td> <p>減少率 26.2%</p> </td> <td> <p>H22人口 (国勢調査) 10,922人</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">全道1位</td> </tr> <tr> <td> <p>高齢化率 (65歳以上人口比率) 全道1位 43.8%</p> </td> <td> <p>少子率 (15歳未満人口比率) 全道2位 6.6%</p> </td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">H22国勢調査データ</td> </tr> </table> </div> <div data-bbox="829 1870 1308 2004"> <p>全国の市の中で最も高い高齢化率</p> <p>半世紀で人口が約11分の1に減少</p> </div>	<p>H12人口 (国勢調査) 14,791人</p>	<p>減少率 26.2%</p>	<p>H22人口 (国勢調査) 10,922人</p>	全道1位			<p>高齢化率 (65歳以上人口比率) 全道1位 43.8%</p>	<p>少子率 (15歳未満人口比率) 全道2位 6.6%</p>		H22国勢調査データ		
<p>H12人口 (国勢調査) 14,791人</p>	<p>減少率 26.2%</p>	<p>H22人口 (国勢調査) 10,922人</p>										
全道1位												
<p>高齢化率 (65歳以上人口比率) 全道1位 43.8%</p>	<p>少子率 (15歳未満人口比率) 全道2位 6.6%</p>											
H22国勢調査データ												

(2) 地域課題

本市は、炭鉱の街として栄えてきたが、エネルギー政策の転換から昭和40年代に入って相次いで閉山し、平成2年に最後の炭鉱が閉山し「炭鉱の街夕張」は幕を閉じた。

これらの影響から、本市の人口は急激に減少し、ピーク時（昭和35年）の11万6千人から現在1万1百人と約11分の1まで減少した。

人口の減少に伴い、必然的に少子・高齢化が急速に発展し、国内の市の中で最も高齢化率が高い（45.1%）ほか少子化率も極めて低い状況にある。

このように本市が置かれている状況から、財政再生計画に基づく行政運営を行うことが大前提になるが、債務の返済のみでは地域の再生はできないものと認識しており、財政再建の取組と同時に、市民が将来にわたり安心して希望を持って生活することができるよう、地域再生の取組を着実に進めたいと考えている。

このため、財政負担を低減し、公共サービスの質を可能な限り維持しながら、安心して生活できる環境を維持していくため、概ね20年後の長期的な将来都市像を見据えた、まちづくりの基本的な指針である「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、人口規模に見合った集約型のコンパクトシティの形成を目指すこととしており、持続可能な新たな公共交通体系の構築や住環境の整備などが大きな課題となっている。

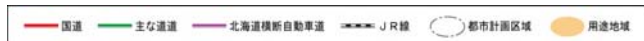
<1. 現在の市街地> 市街地が分散



<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



(3) 地域資源

①市営住宅の存在

本市では炭鉱住宅の多くを市が引き継ぐという歴史的経緯により、公営住宅を数多く抱えており、その多くは老朽化が著しく、良質な住宅は少ないことから、人口流出の要因の一つとなっている。

しかし、この公営住宅の存在を負の存在のみとして捉えるのではなく、価値ある資源として住宅を除却した跡地を有効に活用することにより生活環境の向上につながられる。

②廃校舎など既存ストックの活用

本市では、かつての 10 万人を超える人口規模を前提とした形態で公共施設等が配置されており、人口減少がさらに進むことによって、まちづくりの上で様々なひずみが生じているところであるが、廃校舎などの既存ストックを地域の有効な資源として新たな雇用を創出する取組も生まれている。

③夕張メロンの存在

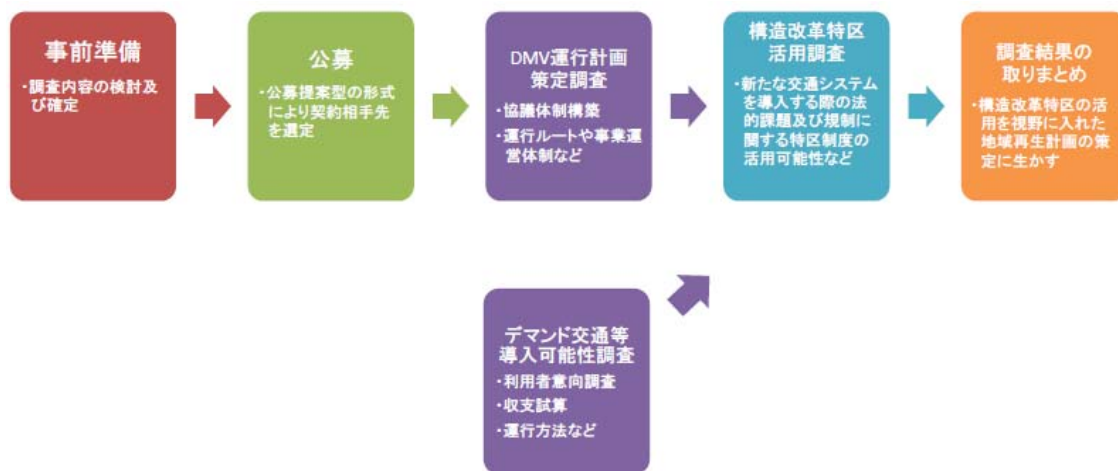
後継者不足や担い手の高齢化などによる生産農家の減少が続いているが、全国的に高いブランド価値のある夕張メロンは、地域の有効な資源となっている。

④DMV（デュアル・モード・ビークル）の試験走行

現在、市内の鉄道路線（石勝線夕張支線）において、毎年、線路と道路の両方を連続して走行でき、鉄道車両よりコンパクトな乗り物であるDMVの試験走行が実施され、市では全国初の営業運転に向けた誘致活動を行っている。

このDMVは夕張市が目指すコンパクトなまちづくりに寄与し、市民ニーズに沿った公共交通サービスを提供することが期待できることから、DMVを有効な資源として、地域再生の取組を進めていく。

4 調査の作業フロー



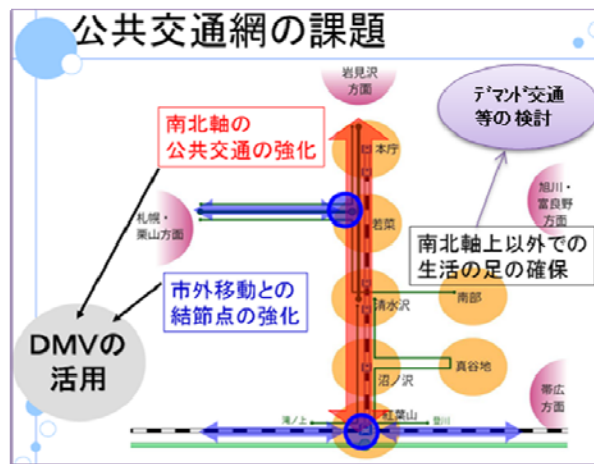
5 事業（調査等）の基本方針

本市はコンパクトシティの形成を目指しており、道路走行が可能で鉄道車両よりコンパクトな乗り物であるDMVは、利便性や経済性などの面で優れており、これらの特長を生かした効果が期待できると考え、全国初の営業運行の誘致を進めていく方針である。

本事業では、DMVの営業運行に必要となる具体的調査を進めていく計画である。

また、DMVの市内全域における営業運行は、公共交通の持続的確保の観点から、困難であると考えられるため、郊外地区のデマンド交通等の導入可能性についても調査を行い、導入することが有効である場合には、デマンド交通等の導入を進めていく。

なお、DMVの運行やデマンド交通等の導入に際し、法的課題や現行制度上の規制などを把握することで、構造改革特区の活用など、より効果的な地域再生計画の策定に生かしていく方針である。



DMV導入のねらいと想定効果

夕張市が目指すコンパクトなまちづくり

- ◇都市骨格軸の形成
 - ・南北軸の日常生活往来
 - ・南北軸の生産・観光の展開
- ◇広域連携軸の形成
 - ・若菜～栗山・札幌
 - ・清水沢～芦別・富良野・旭川
 - ・紅葉山～帯広

市民ニーズ

- ◇南北軸に沿った市内移動ニーズ
 - ・南北軸 特に本庁～清水沢での交通需要
- ◇札幌・栗山方面への市外移動ニーズ
 - ・医療・買い物などでの需要
- ◇マイカーに代わる交通手段
 - ・高い高齢化率と自動車依存度
- ◇負担と利便向上のバランス
 - ・便数増要望
 - ・行政負担を変えない範囲での改善努力

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
 - ・まちの顔としてのシンボル性

南北軸の公共交通の強化

- ・バスとDMVによる南北の公共交通軸の強化
- ・中間駅の設置
- ・便数・ダイヤの調整

市外移動との結節点の強化（若菜地区）

- ・中間駅の設置が容易なDMVの特長を活かして交通結節点を形成。

コスト増を抑えつつ利便性向上を図る

- ・経費削減や利用者増を図る。
- ・鉄道（路線）の維持

将来都市構造の変化にフレキシブルに対応

- ・必要な箇所への駅設置が比較的容易。
- ・まちの変遷に合わせた柔軟な交通体系の確保

公共交通等の現状

- ◇少ない公共交通利用人員
 - ・鉄道の輸送力に見合った利用者数が無い
 - ・赤字バス路線に対する行政負担

6 体制

■調査の実施体制

- ・「夕張市地域公共交通協議会（事務局：夕張市）」において調査を実施
- ・DMV運行計画策定調査の実施にあたっては、上記協議会の下に、夕張市のほか、JR北海道、夕鉄バス及び北海道運輸局を構成員（予定）とする検討体制を設置し、調査を実施
- ・デマンド交通等導入可能性調査については、必要に応じて、関係地区の住民などにアンケートやヒアリング調査を実施

夕張市地域公共交通協議会の構成員(平成25年3月現在)

区 分	氏 名	所属機関・職名
公共交通事業者	[Redacted]	夕張鉄道株式会社取締役管理部長
		私鉄労連北海道地方労働組合夕張鉄道支部書記長
		空知中央バス株式会社岩見沢営業所長
		北海道旅客鉄道株式会社総合企画本部専任部長
		夕張第一交通株式会社営業課長
		丸北ハイヤー有限会社取締役社長
道路管理者	[Redacted]	国土交通省札幌開発建設部岩見沢道路事務所副所長
		北海道空知総合振興局札幌建設管理部長沼出張所長
		夕張市建設課長
公安委員会	[Redacted]	北海道札幌方面夕張警察署地域・交通課長
関係行政機関	[Redacted]	北海道運輸局札幌運輸支局首席運輸企画専門官
		北海道空知総合振興局地域政策部地域政策課長
		夕張市教育委員会教育課長
		夕張市農協組合営農部長
公共交通利用者	[Redacted]	夕張商工会議所専務理事
		夕張市農協組合営農部長
		夕張高等学校長
		夕張市校長会会長
		夕張地区連合会会長
		夕張市PTA連合会会長
		夕張老人クラブ連合会会長
計画策定市	[Redacted]	夕張市理事

(オブザーバー)

北海道運輸局企画観光部
鉄道部

7 事業（調査等）の内容

本事業では、多様な主体間の検討協議の場を設け、DMV導入に係る個別具体的な路線や運行体制を含む運行計画の策定調査を行うこととしている。

また、DMVの導入に伴い、市内の公共交通全体に影響を与えることが想定されることから、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内容と事業スキームを検討するなど、デマンド交通等の導入可能性の調査も実施する。

さらに、DMV運行計画策定調査やデマンド交通等導入可能性調査の結果から、特定政策課題を解決するための法的課題や制度上の規制などの具体的内容を調査し、構造改革特区特区制度の活用を視野に入れた地域再生計画を策定することとした。



【DMV運行計画策定調査】

DMVの導入に係る運行ルートや事業運営体制、ダイヤ等を調整するとともに、事業収支のシミュレーションや他の交通機関との接続を検討することにより、DMVの個別具体的な運行計画案について、公共交通事業者からヒアリングを行い、必要に応じ市民アンケートを実施する。

■主な調査項目

- ・ 運行ルート（線路・道路のモードチェンジ箇所）
- ・ JRや路線バスとのダイヤ接続
- ・ 運行便数
- ・ 運賃
- ・ 車両の維持及び管理方法
- ・ 新駅設置を含む駅の配置（現在の駅を活用する場合には乗降場の取付位置）
- ・ 事業運営体制
- ・ 収支予測など

【デマンド交通等導入可能性調査】

DMVを導入した場合には、市内の公共交通状況が大きく変わり、既存のバス路線の見直しを伴うことから、現行の鉄道路線から外れる郊外地域の住民の利便性向上を図るため、デマンド交通等の導入可能性について市民の意向・ニーズ等を踏まえた検証を行い、デマンド交通等導入計画の素案を検討する。

■主な調査項目

- ・利用者予測
- ・運行ルート
- ・運行サービス（運賃、行き先など）
- ・予約方法
- ・市の初期投資額
- ・採算性検討
- ・路線バス事業維持との比較 など

【構造改革特区活用調査】

DMVの全国初の営業運転を目指した運行計画の策定調査を含む取組であることから、先進事例にならうようなものではなく、実現へのハードルを一つ一つクリアしていくことが必要になる。

このため、調査の結果を踏まえ、法的課題や現行規制によってどのような影響があるのかなど、具体的な調査を行い、構造改革特区の活用を見据えた効果的な地域再生計画の策定に生かしていく。

■想定事例

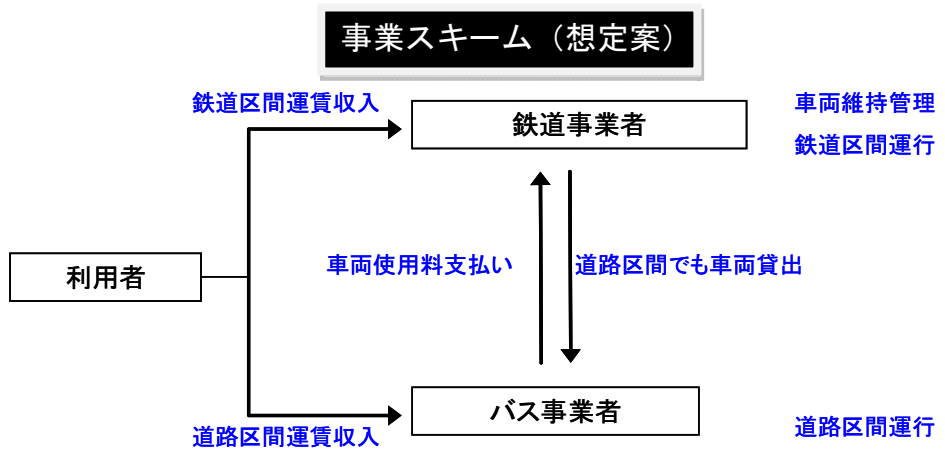
- ・モードチェンジ箇所での一時的な道路占用の許可
- ・踏切部の遮断機・信号機の改良
- ・鉄道運転士と道路運転士の運転領域

8 評価項目に対する内容

8-1 国策への寄与
 国（国土交通省）では、DMVの導入・普及を図ることを目的として、平成25年2月に「DMVの導入・普及に向けた検討会」が設置され、現在、本市も検討会に参画し、DMVの活用方法の検討、法制度等の整理及び導入・普及方策の検討が進められている。
 このような状況の中、コンパクトなまちづくりを支える新たな公共交通システムの核として、DMVの導入を目指しており、本事業を実施した上で、地域再生計画を策定し、DMVの利点を最大限に生かした公共交通の活性化の成功事例を創出し、国に貢献していきたいと考えている。

8-2 取組の先駆性・モデル性
 本市は、国内の市の中で最も高い高齢化率（45%超）であるが、これは、50年後の日本における高齢化率とほぼ同値である。
 日本の縮図ともいえる本市において、公共サービスの水準を確保し、市民が安心して生活できる環境を整備するためには、高齢化の更なる進展や本市の地形の特質・拡散した都市構造などを踏まえると、人口規模に見合った集約型のコンパクトシティの形成を進めることが必要であり、その前提として持続可能な新たな公共交通体系の構築は不可欠と考えている。
 本市においては、新たな公共交通体系の構築に向けた取組として、乗り継ぎ利便性の向上が見込まれるなどのDMVの利点を生かした交通体系をいち早く確立させることが有効であると考えており、本市の取組は、少子・高齢化が進展し、拡散した都市構造を持つ全国の地方中小都市などが抱える共通課題への対応策のモデルになると考えられる。

8-3 多様な主体
 本市において、線路区間と道路区間から成る路線でDMVを運行する場合、鉄道事業者（JR）とバス事業者がそれぞれの区間で運行主体となることを想定しており、鉄道事業者とバス事業者の業務分担（収入と費用の分担）の調整は必須となる。
 また、複数の事業者が連携し、これまでにない事業に取り組むことから、市、JR、バス会社はもとより、国（北海道運輸局）、道及び地域住民などの多様な主体が調査の実施段階から協力できる関係を構築しており、計画策定後においても連携し、推進していく計画である。



8-4
熟度

本市では、現在の危機的な公共交通体系から持続的な公共交通を確保するため、平成24年度にDMV導入可能性調査を実施し、DMV導入のためのハード・ソフト面の課題を検討するとともに、平成25年度を初年度とする生活交通ネットワーク計画を策定し、DMVの導入を核として、将来の都市構造に合致した公共交通体系を構築することを目指している。

平成24年度に検討した課題の一部

DMVの導入に向けた主な検討課題(ハード)

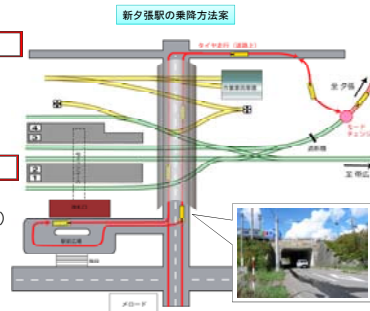
■乗客の乗降方法等

課題1 列車との乗り継ぎ利便

- ・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

課題2 道路上の走行

- ・道路区間(駅前広場からモードチェンジ場所までの数百メートル)は、バス事業の許可が必要?
- ・道路区間をバス会社の運転手による運行を行う場合、輸送効率面の課題あり



課題3 現行ホームの活用

- ・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

課題4 歩行者通路

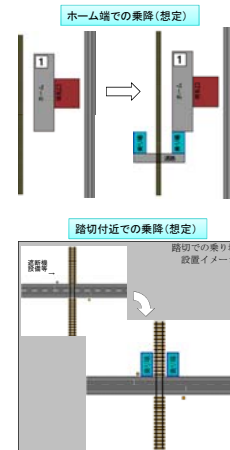
- ・DMV乗り場間を移動するための歩行者通路の整備(平面交差通路の路面舗装)や安全対策施設が必要

課題5 踏切の活用

- ・踏切を有効に活用することにより、簡便な乗降場の設置が可能か検討 → 新たな駅を設置

課題6 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



DMVの導入に向けた主な検討課題(ソフト)

■事業運営(夕張ではJRとバス会社の運転士の連携を想定)

課題7 事業者の業務分担

- ・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

課題8 事業者の業務分担

- ・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

課題9 運転士の交代方法

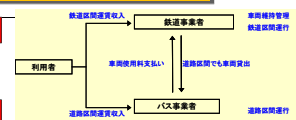
- ・バス運転手の効率的な運用方法について要検討

■乗客の乗り残し対策

課題10 朝ピークの乗り残し回避

- ・現在、朝の通学時間帯のJR列車の乗車数を考慮すると、乗車定員を上回り乗り残しが発生する可能性あり

課題11 鉄道ファン・観光客等への対応



JRとバス会社の連携による事業のガイドライン整備を!

DMVの続行運転
or
DMVの連結運転

8-5 その他	<p>「コンパクトシティゆーばり」を支える新交通システム導入計画は、高齢化が進展し、拡散した都市構造を持つ多くの地方中小都市が抱える公共交通で実践することができるよう、経済的な負担が少なく（ディーゼル車と比較し、価格 1/7、燃料費 1/4、検査費 1/8）、シームレスな乗り物であるDMVを新たな公共交通システムの核として導入することを主とした計画である。</p> <p>このため、従来通りの現状把握を目的とした調査とは一線を画している。</p>
------------	--


9 活用する規制の特例措置の内容

モードチェンジの箇所によっては、一時的な道路占用の許可を要する場合は考えられる。
 なお、当該内容については、本事業の中で調査結果を反映し、地域再生計画を策定することとしたい。

10 スケジュール

項目	平成 25 年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
業務の実施準備				→								
公募・委託先選定				→●								
DMV 運行計画 策定調査					→	→	→	→	→			
デマンド交通等 導入可能性調査					→	→	→	→	→			
構造改革特区 活用調査										→	→	
調査結果まとめ											→	→
地域再生計画案作成												●

11 事業費（調査費）の内訳

経費の区分	内訳
委託費 （内訳） 直接人件費（統括マネージャー） 直接人件費（DMV 運行計画策定） 直接人件費（デマンド交通等導入可能性） 直接人件費（構造改革特区活用調査） 諸経費 需用費（調査に係る消耗品費等） （内訳） 消耗品	 
経費計	10,011 千円
要望国費	10,000 千円

12 その他

平成24年度に実施した「市民アンケート調査」の結果では、新たな公共交通としてDMV導入への意向が高いことなどもあり、DMVの導入を前提とした計画を策定していきたいと考えている。

また、DMVの導入に伴い、市内の公共交通全体に影響を与えることが想定されることから、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も導入可能性調査を行い、コンパクトなまちづくりに沿った公共交通体系を構築する計画である。

市民アンケート 調査の結果

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)
記 布	主に広報誌への緩じ込みにより配布(10月上旬)
回 収	総回収数2,463票

DMVとデマンド交通の導入に対する意向



- ▶DMVは「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、約2/3の市民が支持
- ▶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

