

DMVの導入・普及に向けた検討会（第2回）

議事次第

日時：平成25年3月28日（木）

13:30 ~ 15:00

場所：国土交通省3号館

11階 特別会議室

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

(1) DMVの導入・普及にあたっての論点について

(2) DMVの導入に向けた検討状況について

夕張市

徳島県

(3) DMVの導入・普及に向けた論点整理の方向性について

(4) 自由討議

4. 閉 会

DMVの導入・普及に向けた検討会（第2回）

出席者名簿

（敬称略・順不同）

	氏名	役職	出欠
座長	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科 教授	出席
委員	岩倉 成志	芝浦工業大学工学部 教授	出席
"	日比野 直彦	政策研究大学院大学 准教授	出席
"	矢ヶ崎 紀子	首都大学東京都市環境科学研究科観光科学域 特任准教授	出席
"	柿沼 博彦	北海道旅客鉄道株式会社 取締役会長	出席
"	澤田 長二郎	津軽鉄道株式会社 取締役社長	出席
"	丸山 朝夫	明知鉄道株式会社 代表取締役専務	欠席
"	根来 正	阿佐海岸鉄道株式会社 代表取締役専務	出席
"	草村 大成	南阿蘇鉄道株式会社 代表取締役社長（熊本県高森町長）	出席
"	小山内 豊彦	青森県 企画政策部長	出席
"	小谷野 喜二	徳島県 県土整備部運輸総局長	出席
"	金谷 正文 （樋口 毅彦）	高知県 理事（中山間対策・運輸担当） （高知県産業振興推進部 副部長（中山間対策・運輸担当））	欠席 （代理出席）
"	小林 豊	熊本県 理事 兼 企画振興部交通政策・情報局長	出席
"	高畠 信次	夕張市 理事	出席
"	安江 建樹 （山村 茂美智）	恵那市 経済部長 （恵那市経済部商工観光課 課長）	欠席 （代理出席）
"	藁科 靖	富士市 都市整備部長	出席
"	見並 陽一	社団法人日本観光振興協会 理事長	欠席
"	横山 幸代	株式会社リクルートライフスタイル じゃらんリサーチセンター研究員とーりまかし副編集長	出席
"	下村 修之	トヨタ自動車株式会社 製品企画本部 ZP 主査	出席
"	田端 浩	国土交通省 鉄道局次長	出席
"	藤井 直樹	国土交通省 大臣官房審議官	出席
"	五十嵐 徹人	国土交通省 鉄道局総務課企画室長	出席
"	高原 修司	国土交通省 鉄道局鉄道事業課長	出席
"	北村 不二夫 （法月 達二）	国土交通省 鉄道局技術企画課長 （国土交通省 鉄道局技術企画課技術基準管理官）	欠席 （代理出席）
"	瓦林 康人 （高橋 芳則）	国土交通省 自動車局旅客課長 （国土交通省 自動車局旅客課課長補佐）	欠席 （代理出席）
"	水嶋 智	国土交通省 総合政策局公共交通政策部交通計画課長	出席
"	七條 牧生	国土交通省 観光庁観光地域振興部観光地域振興課長	出席

DMVの導入・普及にあたっての論点について

国土交通省 鉄道局
総務課企画室
平成25年3月28日

期待される導入効果

活用方法	地域公共交通の維持・活性化	観光振興の促進
期待される導入効果	<p>鉄道よりも運行コストが低減 →鉄道事業の収支改善・維持が可能 鉄道・バスの乗換が不要 →ドア・トゥ・ドアのサービスの提供が可能 地域の防災に貢献 →道路又は鉄道的一方が被害を受けても輸送が可能</p>	<p>DMV自体が新たな観光の魅力 観光地への新たなアクセス →鉄道沿線に点在する地域の観光スポットとセットにした新たな観光コースの設定が可能</p>
	<p>道路渋滞の影響が軽減 地域のイメージアップに貢献</p>	

期待される導入効果

活用方法	地域公共交通の維持・活性化	観光振興の促進
期待される導入効果	<p>鉄道が維持されることによる地域の衰退の回避 まちづくりのコアとしての駅の維持 車両コスト、ランニングコストの軽減 鉄道ネットワークの補完</p> <p>乗換え負担の軽減による利便性向上 公共施設や中心市街地へのアクセス改善 公共交通の利用促進 中心市街地や生活圏の活性化</p>	<p>乗換え負担の軽減により利便性向上 不慣れな土地でのモード間接続についての不安解消 DMV自体の乗り物としての楽しさ、魅力 新たな観光周遊ルートの開発 地域における関連商品・サービス開発、イベント等の起爆剤</p>
	<p>定時性・速達性の確保(道路渋滞の影響が軽減) 地域のシンボル化、宣伝効果等、新しい乗り物としての魅力</p>	

DMVの導入・普及にあたっての論点

活用方法	地域公共交通の維持・活性化	観光振興の促進
事業面	<p>運行コスト等はバスと比較してどうか。 地域公共交通に関する地域の関心をどのように高めていくべきか</p>	<p>観光目的利用のターゲット層となり得る高齢者や若者に受け入れられるか。 富裕層向けの高質なサービスを提供できるのではないか。</p>
	<p>事業として成立するのか(初期投資への対応、収支採算性)。 鉄道・バス事業者はどのように連携すべきか(運行管理、施設管理等の役割分担、運賃精算のあり方等)。 どのような運行ルート、運行計画にするべきか。 道路区間を定刻通りに走行することは可能か。 運転士の要員管理や確保をどのように行っていくべきか。</p>	
車両・施設面	<p>車両の製造コスト低減のため、レジャー施設等市場開拓を行っていくべきではないか。</p>	

DMVの導入・普及にあたっての論点

活用方法	地域公共交通の維持・活性化	観光振興の促進
事業面	<p>まちづくり計画との連携や地域全体の交通再編等の検討が必要ではないか。</p>	<p>観光資源の掘り起こしや、観光客の視点に立ったルート構成が必要ではないか。</p>
	<p>行政が中心になって、交通事業者や観光施設、商業施設等との連携を支援し、事業主体を検討していくべきではないか。</p> <p>鉄道、バス各事業者の経営判断や事業戦略上の観点から難航が予想される事業者間の連携をどのように確保すべきか。</p> <p>鉄道、バス事業者間における運行管理や施設管理等の業務分担、運賃精算のあり方について検討が必要ではないか。</p> <p>DMVの運行や関連施設の運営等を新たな事業者が一体的に行うことも1つの選択肢であり、事業者の統合、新たな事業経営などの検討が必要ではないか。</p> <p>DMV事業推進を図るための支援制度の構築が必要ではないか。</p> <p>道路区間における定時性をどのように確保していくべきか。</p> <p>定員が少ないため、通勤通学時間帯やイベント時の輸送力をどのように確保していくべきか。</p> <p>鉄道、バス共通の運賃制度やイベント乗車券などの検討が必要ではないか。</p> <p>運転士の要員管理や確保をどのように行っていくべきか(運転士2名体制は、要員管理や輸送力確保、乗務員交代に係る煩雑さ等が課題であり、1名体制は、鉄道・道路区間を同じ運転士が運行することになるため、運行体制が課題)。</p> <p>鉄道車両とDMVの双方を保有することは、保守作業の煩雑化による車両保存費の上昇につながるおそれがあり、時間帯別の輸送目的や利用状況などを踏まえた輸送計画のもとで、導入効果等を検討していくことが必要ではないか。</p> <p>低コストでの輸送を如何に実現していくべきか。</p>	
車両・施設面	<p>標準化や量産化による車両コストの低廉化、既存施設の有効活用等による低コストでのインフラ施設の整備が必要ではないか。</p> <p>車両や維持管理コストといった技術情報の収集が必要ではないか。</p> <p>モードインターチェンジを何処に設置すべきか。</p>	

「安心して幸せに暮らすコンパクトシティゆーばり」の推進について

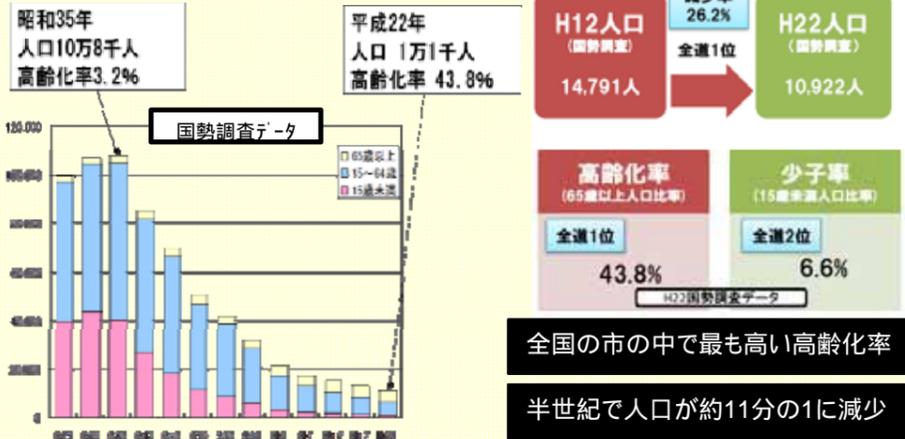
[H25.3.28]

市の概況(集落配置と人口・世帯数)

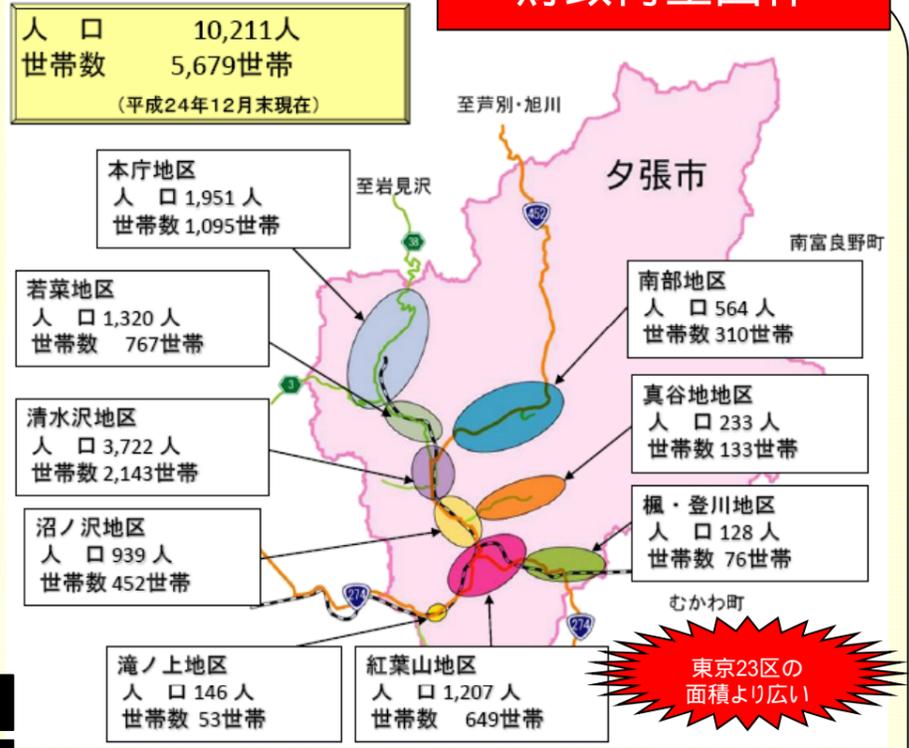
炭鉱の坑口の周りに集落が点在する、広域分散型の居住形態
炭鉱の坑口の周りに集落が点在する広域分散型の居住形態であるとともに、かつての10万人を超える人口規模を前提として公共施設等が配置されており、まちづくりの上で様々なひずみが生じている。

人口減少・少子高齢化

ピーク時の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1月末の住民基本台帳)まで減少し、少子高齢化が急速に進展している。



財政再生団体



公営住宅の存在

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。

平成25年1月現在			民間賃貸住宅
世帯数	公営住宅戸数	空住戸数	高い入居率にもかかわらず市内に約100戸(家賃は高い)
約5,700	3,941	1,572	

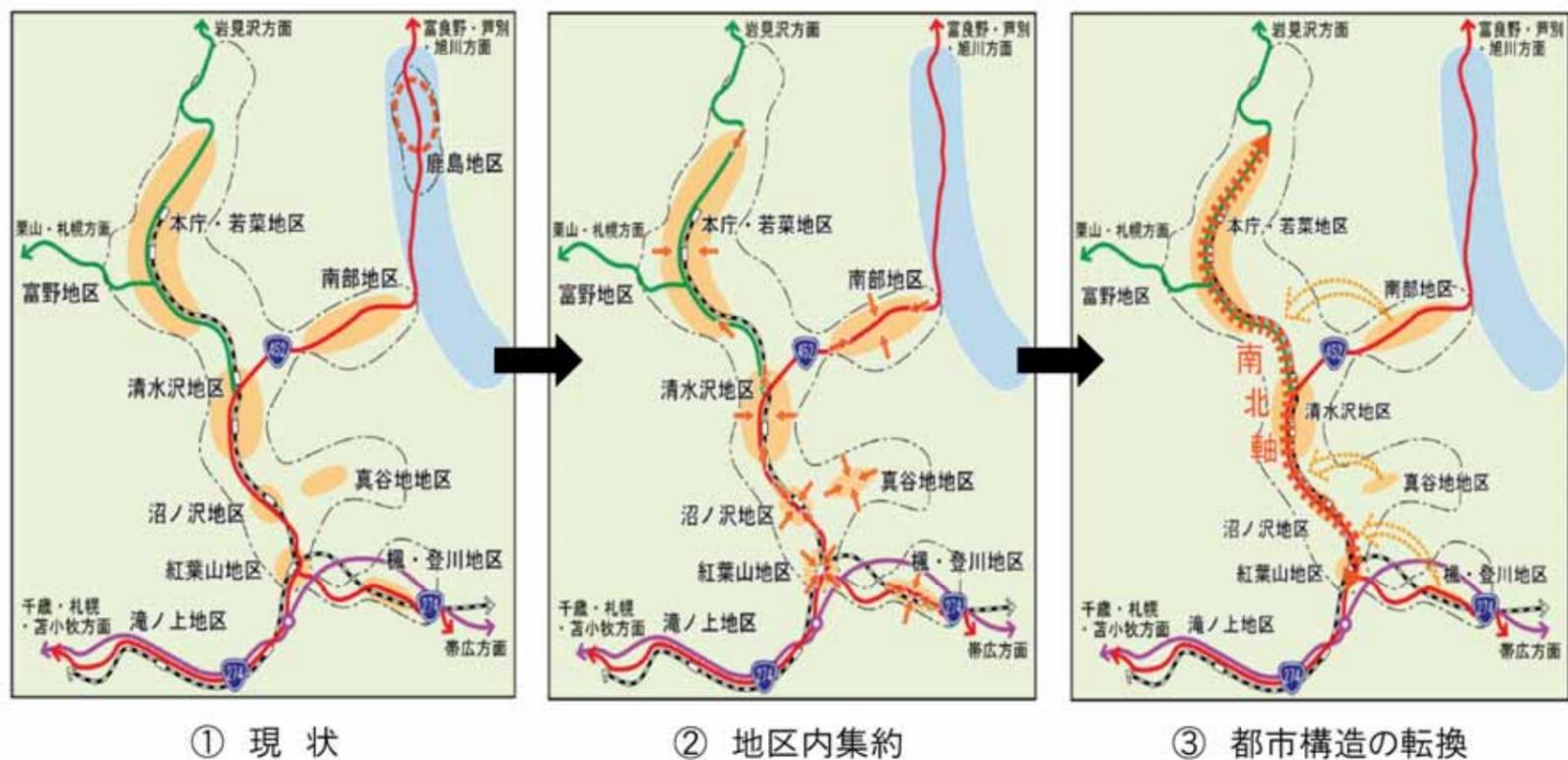
財政の再建と同時に地域の再生が必要

まちのコンパクト化の推進

まちづくりマスタープランの策定

都市計画法に基づく都市計画マスタープランの制度を活用し、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

都市構造の再編プロセス



現在はこの段階

コンパクトシティを推進するための課題

コンパクトシティの実現に向けた主な課題

1. 住む場所の確保

市営住宅の再編

老朽化した住宅の除却を進めながら、住棟の集約と建替えを行っていく

多様な住宅の創出

子育て世代の市外流出を抑制するため、民間賃貸住宅や戸建の建設促進

2. 働く場所の確保

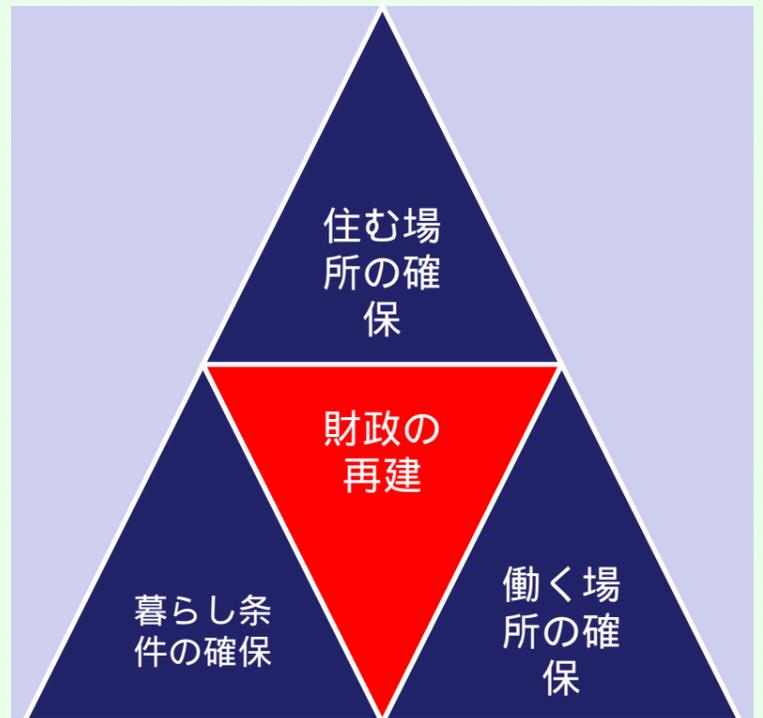
既存ストックの有効活用

廃校舎などの既存ストックや地域の有効な資源を活用した新たな雇用を創出する取組を進めていくことが課題

3. 暮らし条件の確保

新たな公共交通体系の構築

まちのコンパクト化とともに、お年寄りが自動車に依存しなくても安心して暮らし続けることができるよう、DMV(デュアル・モード・ビークル)の導入による新たな公共交通体系を構築することが課題



コンパクトシティの実現に向けた根幹の取組

市営住宅の再編

清水沢地区の建替による再編整備(H23~)

公営住宅の管理戸数の55%が集中し、将来の都市拠点となる清水沢地区で住宅の建替による地区内コンパクト化を推進



真谷地地区(高齢化率6割超)の住棟集約による再編整備(H24~)

北海道大学や北海道立総合研究機構(多様な主体)との連携・協働の仕組みにより、住民の合意形成を大事にして住棟集約を推進

日常生活面での課題を抱える超高齢化集落のコンパクト化
~住民・大学・研究機関・地元自治体が一体となって実施~



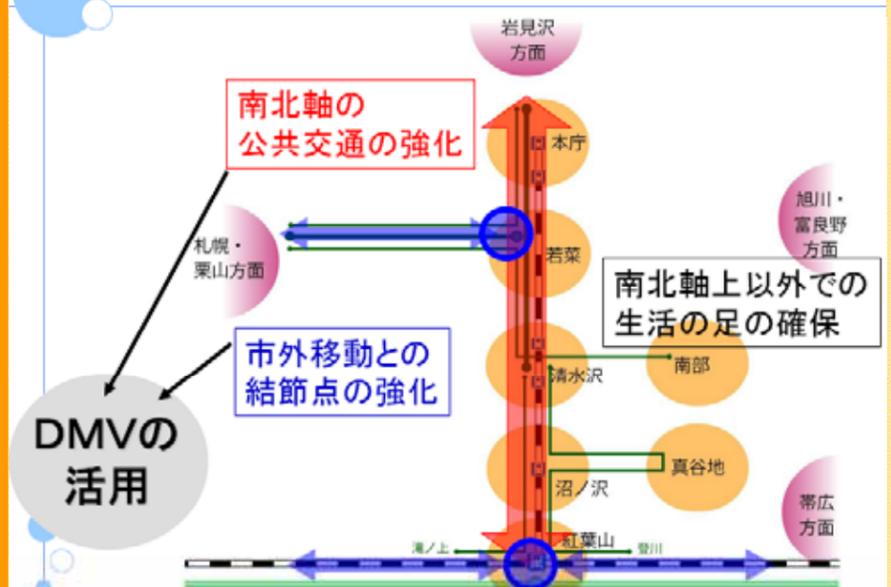
暖房費や除雪費などの生活コストのほか、浄化槽維持費などの行政コストの低減効果について定量的に検証中

新たな公共交通体系の構築

将来の都市構造を見据え、持続可能な交通体系を構築

現状:JR、バス、タクシー(2社)が事業運営しているが、人口減少に伴い、公共交通の維持・確保が危機的な状況

公共交通網の課題



将来の都市構造を踏まえ、持続可能な新たな交通としてDMVは有効!

全国初のDMVの営業運行を目指す

夕張でコンパクトシティの実践モデルを!

夕張と同様の課題に直面する多くの自治体で実践

第2回 DMVの導入・普及に向けた検討会

～ 説明資料 ～



夕張市民の意向

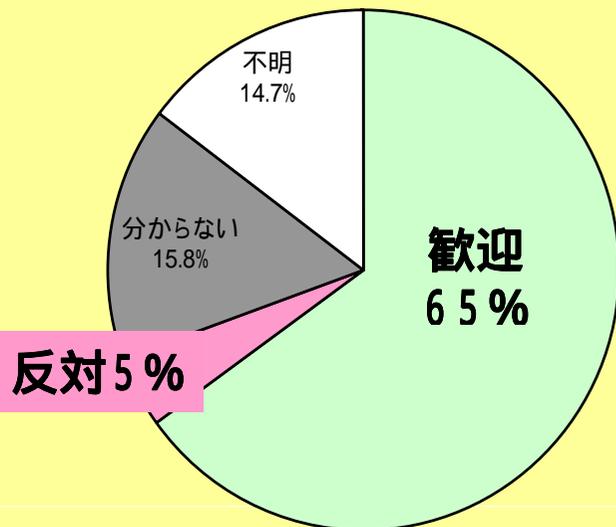
市民アンケート 調査の結果

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

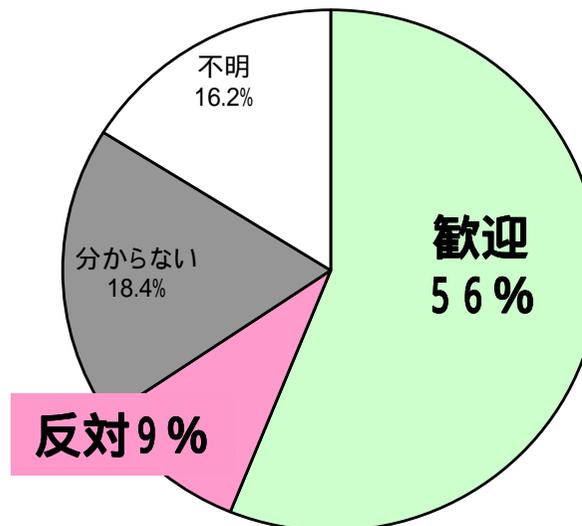


DMVとデマンド交通の導入に対する意向

- ▶ 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



DMV



デマンド交通

夕張市民の意向

住民説明会の開催結果

地区別説明会	市内6地区で開催	[平成25年1月下旬]
郊外地区住民との座談会	市内1地区で開催	[平成25年2月上旬]
全体説明会	市内1箇所で開催	[平成25年2月下旬]

DMVの早期導入や期待への意見が多く占める一方、以下の意見も寄せられた

乗降場所

- 乗降場所は、バスの停留所のように多くあると良いと思う。
- モードチェンジを行うためには広いスペースが必要になるので、該当場所は限られてくるのではないかと懸念。

運行ルート等

- 利用者が少なくなった場合、運行できなくなる地域が出てくるのではないかと心配である。
- 車両を何台も確保しないと、満遍なく市民が利用することができないのではないかと心配である。

観光への影響

- DMVを導入すれば、多くの観光客が来る可能性はあるが、市民が利用しやすくなるか心配である。
- 観光客が来たとしても半年だけであろう。

今後の進め方

- JRとバスが共存できるように両者の了解をとっていくことが必要である。
- DMVが走行しない地域があるのであれば、バス等の他の交通との組み合わせ方も併せて示した方が良い。

懸念

- DMVがバスやタクシーの需要を奪ってしまうと問題。
- 運転士が2人必要になると想定すれば、人件費が増加し、本当に費用を抑えて運行することができるのか疑問。

その他

- DMV車両にトイレはなくても良い。
- 昼間に試験走行すれば、DMVについてさらに身近に感じることができると思う。

DMV導入のねらいと期待される効果

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

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

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

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

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

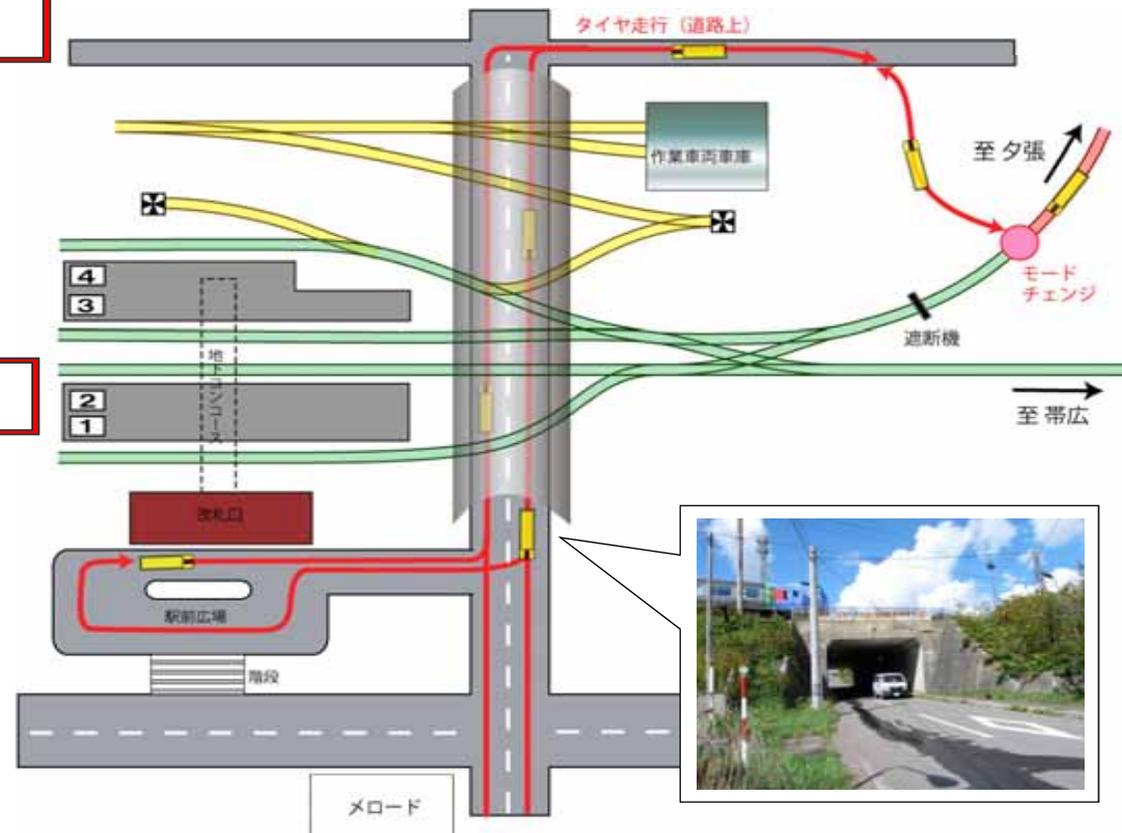
課題1 列車との乗り継ぎ利便

- ・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

新夕張駅の乗降方法案



DMVの導入に向けた主な検討課題(ハード)

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

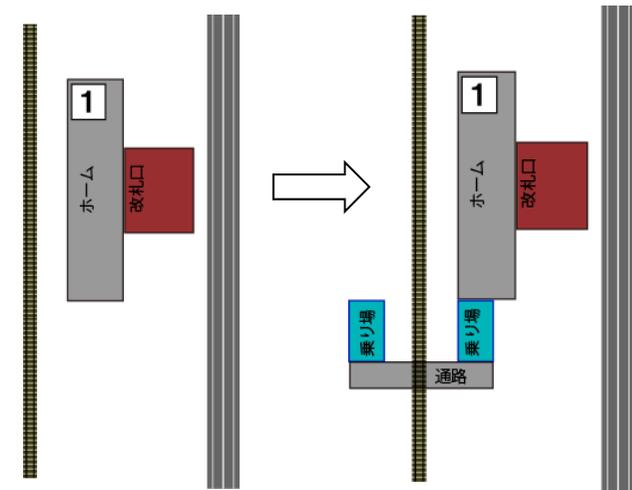
課題5 踏切の活用

- ・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要検討 新たな駅を設置

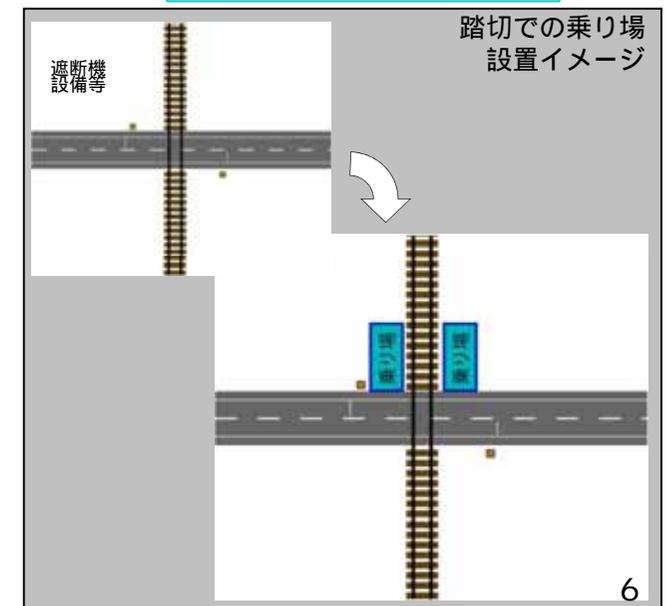
課題6 バリアフリー対応

- ・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

ホーム端での乗降(想定)



踏切付近での乗降(想定)



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

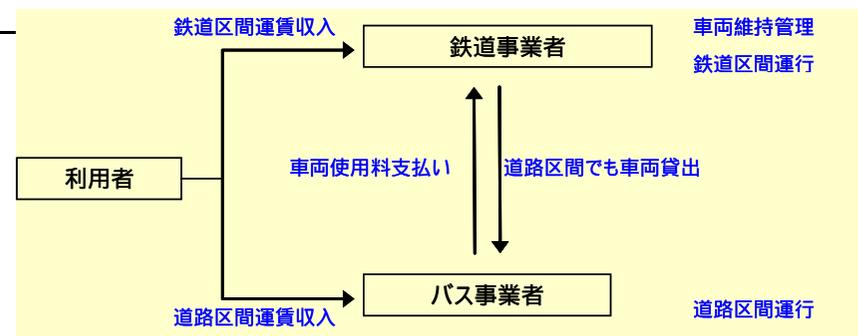
- ・鉄道事業者とバス事業者の業務分担(収入と費用の分担)の調整が必要

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



JRとバス会社の連携による事業のガイドライン整備を!

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

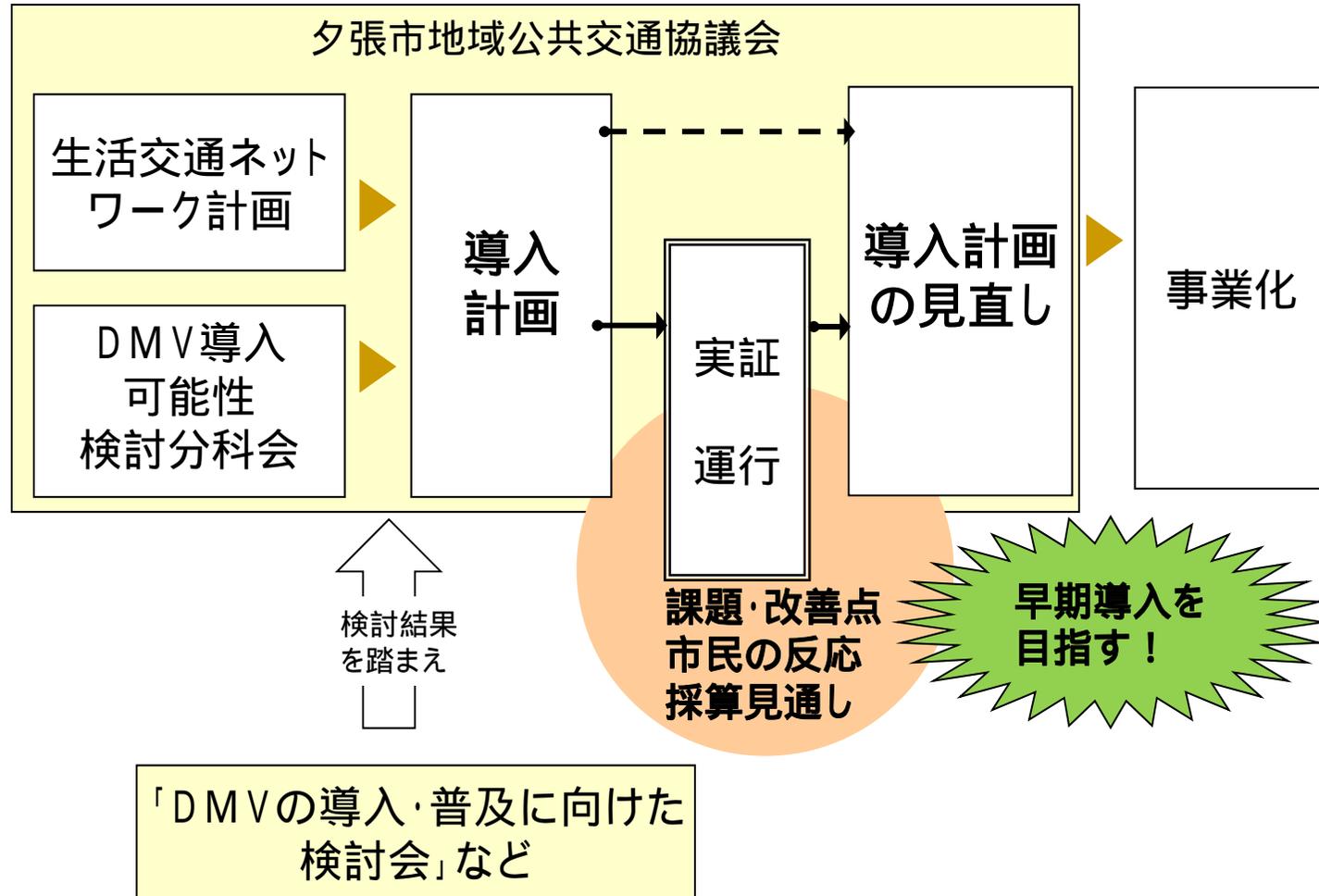
課題11 鉄道ファン・観光客等への対応

DMVの続行運転
or
DMVの連結運転

今後の展開(ロードマップ)

平成24年度

平成25年度以降



DMV導入へ向けての検討状況 (阿佐東線)



徳 島 県

DMV導入への検討内容と課題整理

【検討内容】

- ローコスト輸送を実現するDMVの導入方法などについて検討

【観点 ①】

…………… P2, P3, P4

- 阿佐東線は高架構造(駅舎周辺は高架橋)
- 線路と道路を結ぶアプローチ施設又は高架橋上での車両回転施設が必要
(列車には必要のない施設であるが, DMVには必要)

【課題 ①】

- アプローチ施設や車両回転施設の
法律上の位置づけ, 施設配置, 構造規格などを整理
- 新たな補助事業の創設など

【観点 ②】

…………… P5

- JR北海道での営業運行では想定していない運転保安設備による運行

【課題 ②】

- 地域の実情や運行状況に応じた「最適な運転保安設備」構築への整理

【観点 ③】

…………… P6

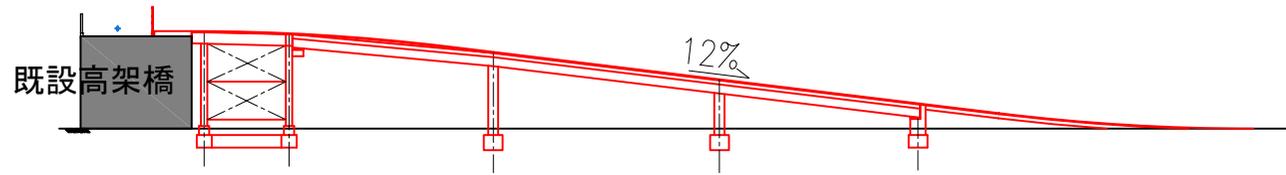
- 鉄道事業者が道路走行を担うなど新たな運行形態を創り上げることが必要

【課題 ③】

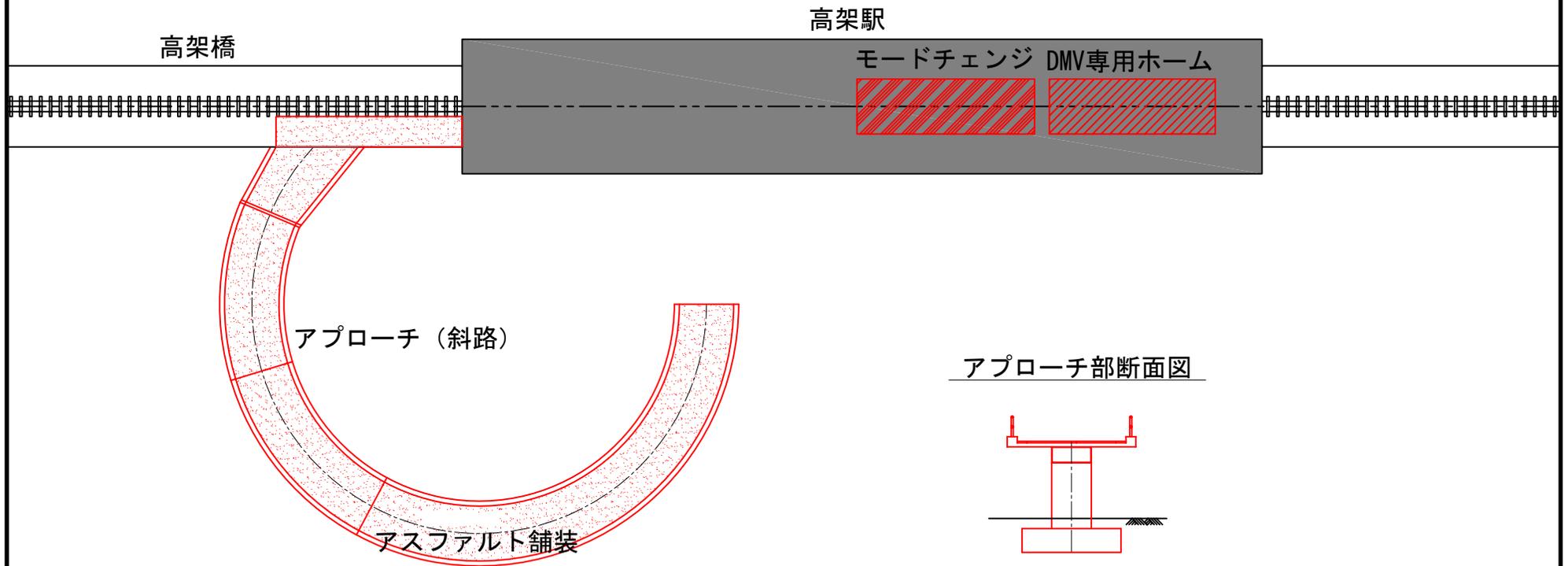
- 道路走行を含むDMV運行に対する鉄道事業者の役割の整理
- DMV専用免許(列車とバスの統一免許)の創設

接続駅斜路構造案

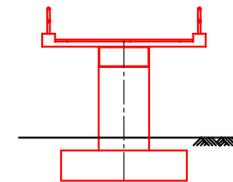
縦断面図



平面図

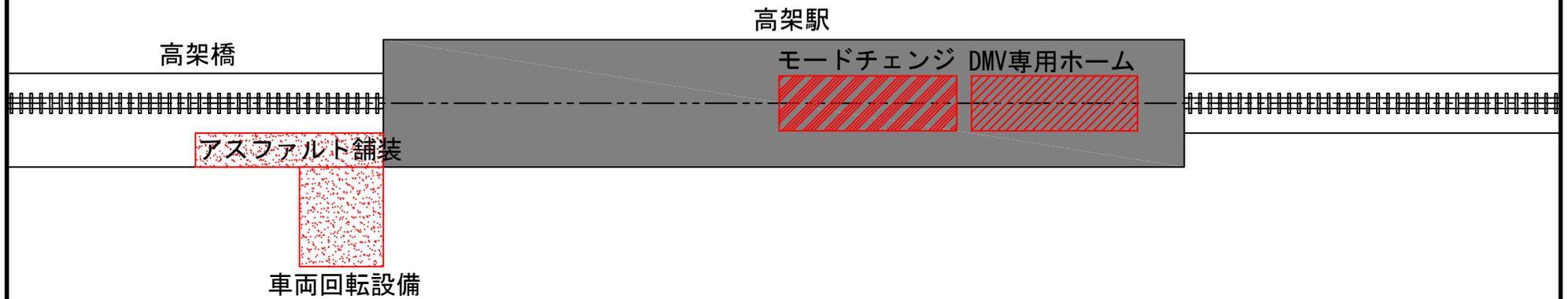


アプローチ部断面図

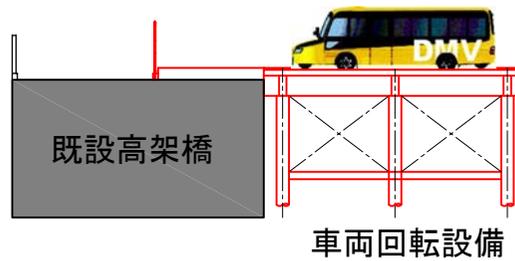


接続駅車両回転構造案

平面図



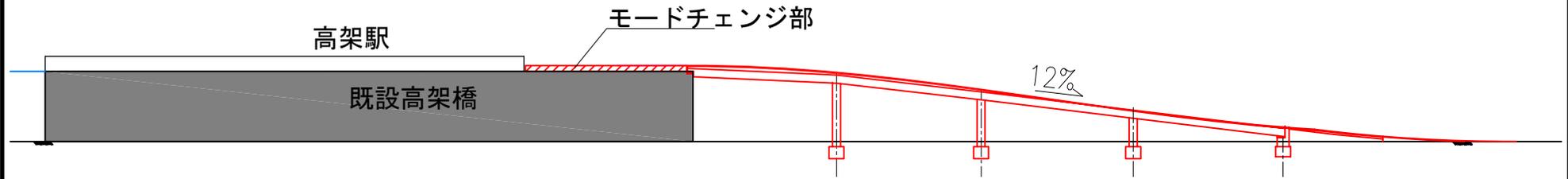
回転設備横断図



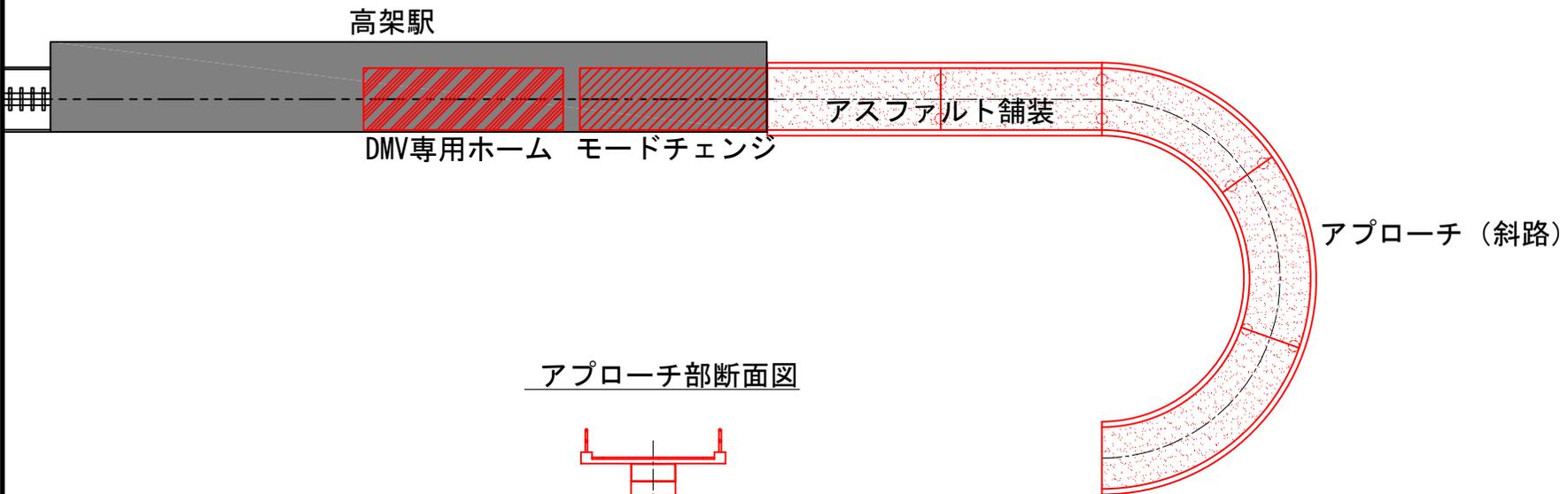
終端駅斜路構造案

縦断面図

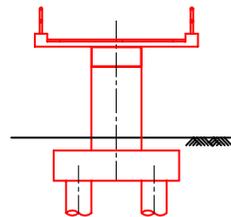
* 終端駅車両回転構造案は接続駅と同様のため省略



平面図

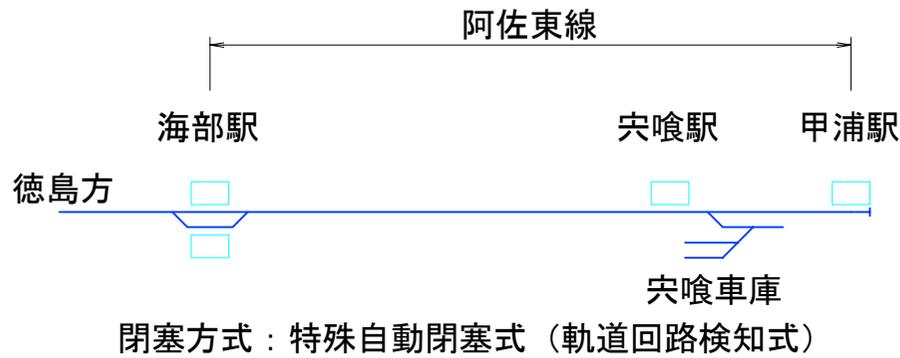


アプローチ部断面図



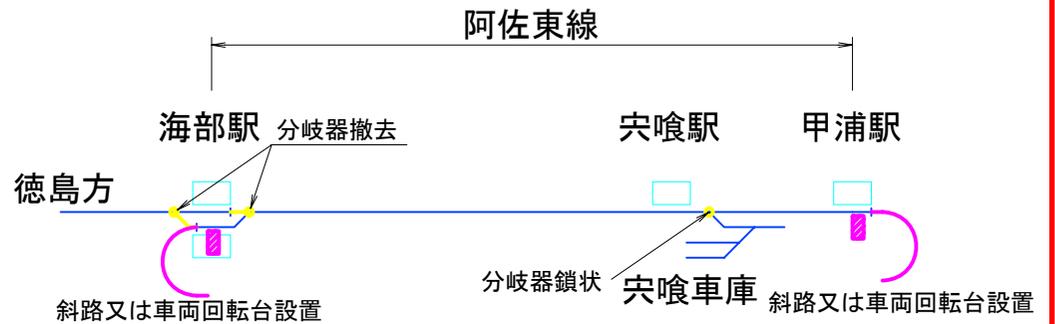
DMV 運転保安設備案

現況



DMV 導入時

（海部駅、甲浦駅に地平への斜路又は車両回転台設置）



閉塞方式：スタッフ方式



○1閉塞区間（海部～甲浦間）に1つしかないスタッフを持っている列車しかその区間に入ることができないと定め、正面衝突や追突を防ぐシステム。

DMVによる道路走行の運行形態

●現制度下での運行(鉄道走行と運行を分離)

想定条件(利用者等)	相当の利用者数が見込める場合	観光地を巡る場合	利用者数が少ない場合	
運送形態	一般乗合旅客自動車運送	一般貸切旅客自動車運送	特定旅客自動車運送	市町村運営有償運送
根拠法	道路運送法第4条	道路運送法第4条	道路運送法第43条	道路運送法第78条
事業許可	運賃	国の認可等	国へ届け出	国へ登録申請
	営業区域	—	—	交通空白区域
	停留所	必要	不要	<規定無し>
	事業主体	自社	自社	市町村又は(運行委託)
運行管理(人員)	運行管理者	常勤の有資格者1名以上	常勤の有資格者1名以上	有資格者又は経験者又は講習修了者
	整備管理者	常勤の有資格者	常勤の有資格者	保有車両数などの条件で有資格者を選任
	運転手	第二種運転免許者を常時選任	第二種運転免許者を常時選任	第二種運転免許又は第一種運転免許者で講習修了者
運行管理(車両)	営業所	営業区域内で休憩所などと確保	営業区域内で休憩所などと確保	<規定無し>
	最低車両数	最低6両ただし地域ごとに緩和措置有り	3両以上	1両以上(規定無し)
	自動車車庫	営業所に併設又は営業所から2km以内	営業所に併設又は営業所から2km以内	営業所に併設又は営業所から2km以内
	車両の検査	1年毎	1年毎	1年毎
	車両の定期点検	3月毎	3月毎	3月毎

●DMVを対象とした新たな制度(イメージ)

鉄道事業者が運送
新たな法令の制定
国へ登録申請
—
<規定無し>
鉄道会社又は(運行委託)
有資格者又は経験者又は講習修了者
有資格者を選任する場合は、保有車両数などの条件を緩和
DMV専用免許(列車とバスの統一免許)
<規定無し>
<規定無し>
<規定無し>
1年毎
3月毎

※既存運送事業者との調整が必要



DMVの普及促進

項目		論点
DMV導入の進め方		<p>誰が主体となってプロジェクトを進めるか。 どのように関係者間で合意形成を図るか。 どのように事業者間で役割分担するか。 主たる目的(主たるターゲット層)は何か。 ターゲット層(地域公共交通、観光交通)に受け入れられるか。</p>
事業スキーム	運行計画	<p>どのような運行計画(ルート、頻度、サービス内容等)にするべきか。 通勤通学時間帯やイベント時の輸送力をどのように確保するか。 道路区間における定時性をどのように確保するか。 DMVの連結運行、鉄道車両との混在運行をできないか。</p>
	運賃	<p>運賃をどのように設定するか。 鉄道と道路とで運行事業者が異なる場合、運賃精算をどのように行うか。</p>
	運転士	<p>運転士の運用、要員管理をどのように行うか。</p>
	事業性	<p>運行コスト等は鉄道、バスと比較してどうか。 事業として成立するか。(初期投資への対応、収支採算性)</p>
設備	車両	<p>バリアフリーへの対応をどうするか。 車両管理の役割分担はどのようにあるべきか。 車両の製造コスト低減のために、どのような方策が考えられるか。</p>
	施設	<p>モードインターチェンジ等をどのように整備すべきか。</p>

第1回 DMVの導入・普及に向けた検討会 議事要旨

○議事概要

- ・ 山内委員を本検討会の座長に選任。
- ・ 資料1、2を鉄道局、資料3をJR北海道、資料4-1～4-4を富士市、熊本県、恵那市、徳島県がそれぞれ説明し、自由討議が行われた。

○委員からの主な意見等

(検討の方向性について)

- ・ 地域鉄道に対する地域の無関心を打破する手立てを考える必要。市場まかせではうまくいかない。
- ・ ソフト面の課題を洗い出し、それをこの検討会で解決していくべき。
- ・ バスとDMVの運用コスト等の比較も重要。
- ・ 観光資源としての活用と、地域内の公共交通の維持・再生のどちらに重きを置くかで方向性が変わる。

(DMVの活用方法等について)

- ・ 若者は見るだけの観光ではなく、新しい体験を求めている。DMVは、観光資源として大きな魅力を有する。
- ・ 観光の際の鉄道利用者の多くは高齢者であり、20代がやや増という状況にある中で、これらの層に受け入れられるのかよく検討する必要がある。観光交通として、ターゲットを絞ることにより、DMVの導入に適した地域が絞られてくるのでは。
- ・ 旅行者の多くが個人旅行なので、足が伸ばしづらい場所があるが、DMVであればフレキシブルに行ける。
- ・ 富裕層向けの貸切サービス等ができれば面白い。例えば、空港からの送迎。
- ・ 冬はストーブ列車、夏はDMVという形で、観光の看板になるので、早く導入したい。
- ・ 地域の公共交通の維持・再生という視点が重要。
- ・ 鉄道だけでなく、道路も走れるDMVは、街作りに及ぼす影響が大きいと考えられる。
- ・ DMVを地域の公共交通の主軸として考えている。観光だけでなく、公共交通と両面で考えて欲しい。
- ・ 鉄道は地域の防災の要としても重要。
- ・ 夕張市はコンパクトシティを目指しており、南北に走る夕張線を都市骨格軸として位置付け、沿線へ段階的に集約していく予定。現在、協議会を立ち上げ、DMVの導入に向けた検討しているが、市民のDMVの認知度は高く、歓迎するという意見も多い。

(その他)

- ・ 製造コストを下げる手立てが必要。
- ・ 乗り心地は初期モデルよりかなり改善されているが、レールの継ぎ目を改良すると更に改善できる。
- ・ 旅客の安全確保が第一。特に火災対策が重要。
- ・ 火災対策は車内の仕様を鉄道車両と同様のものに改造済み。また、橋りょうでの強風に対しては、鉄道車両並みに耐えられるというシミュレーション結果を得ている。
- ・ 車両を大型化すると、足回り部品への荷重が大きくなることや、左右のタイヤと線路の間隔が合わず駆動用タイヤが線路に載らない、といった問題が生じる。
- ・ 道路区間を時間通りに走行できない場合の対応が重要。

以上