

第6章 事業化に向けた課題

第4章の事業計画では、新交通（BRT）を3段階に分けて順次整備を進めることとした。今後は、この手順を進めていくことになるが、そのために引き続き検討しなければならない課題を整理しておく必要がある。

本章では、事業の推進という観点から、施設計画と運行計画を具体化していくうえでの主な課題をあげておく。

○ 一般道路との交差点で新交通（BRT）を優先走行させる交通処理方策について、具体的に検討する必要がある。

《考え方》

- ・ 新交通（BRT）は、速達性と定時性が特長の交通システムである。専用路と一般道路との交差点が遅延や速度低下の大きな要因となりうるため、第3章の施設計画では、新交通（BRT）を優先走行させることによって速達性と定時性を担保することとしたが、優先信号制御や一般道の一時停止制御など、具体的な交通処理方策までは検討が至っておらず、今後、交通管理者及び道路管理者と協議が必要である。
- ・ 基本的に単線運行であるため、交差点における交通処理方策が運行間隔、ひいてはピーク時の路線全体での輸送力に影響することに注意が必要である。

○ 単線区間における安全確保と柔軟な運用が可能な運行管理システムの具体化が必要である。

《考え方》

- ・ 新交通（BRT）の専用路は基本的には単線となるため、行き違いの場所や、同一区間に複数車両の進入しないような管理が必要になる。安全確保と運行管理を効率的に実施でき、かつ運行ダイヤの変更や乱れにも対応できるような柔軟な運行管理システムについて、より詳細に検討する必要がある。

○ 跡地区間以外の区間での定時性確保策を検討しておく必要がある。

《考え方》

- ・ 日立港再開発用地と旧久慈浜駅間や、旧鮎川駅から日立駅方面への区間は、跡地がなく、また現在の主要道路である国道245号は日常的に混雑が発生している。新交通（BRT）運行の定時性を確保するためには、専用路の整備や一般道路における優先レーンの確保または優先信号を設置することが必要である。

○ 新交通（BRT）専用路と歩道等の分離方法や、停留所付近における歩行者の横断方法について具体的に検討する必要がある。

《考え方》

- ・ 跡地区間では、新交通（BRT）の専用路に歩道等を併設することを基本とした。併設にあたっては、新交通の特性である速達性を阻害することがないように、新交通の走行環境（最高速度約 40km/h）と歩行者の安全で快適な通行環境の両面が確保される歩車分離のあり方について、更に検討する必要がある。

○ 他の交通機関との乗り継ぎ利便向上について、ハード・ソフト両面から具体化する必要がある。

《考え方》

- ・ 新交通（BRT）は軌道系交通の特徴を持つため、停留所を中心に人の交流機会が増えると、地域が賑わう新たな土地利用の可能性が広がる。このような特徴を活かし、停留所における鉄道、他の路線バス、自転車、歩行者などとの乗り換え、乗り継ぎ利便性を高め、停留所を地域の交通結節点とすることが重要である。
- ・ 乗り継ぎ利便性を高めるためには、駐車場・駐輪場の配置などハード面での検討と、発着時刻の調整や割引運賃制度の導入などソフト面での検討の両面から具体化していくことが重要である。いずれも、今後施設の設計や運行計画・料金設定などを具体化していく段階でさらに検討する必要がある。

○ 跡地の利用について、日立バイパス計画等との調整が必要である。

《考え方》

- ・ 跡地区間のうち東多賀町から国分町については、日立バイパスの概略計画（案）における概ねのルートと並行している。
- ・ 今後は、都市計画決定に向けて具体的なルートの位置や道路構造などの検討を進めることとしており、双方の整備スケジュールや整備効果を踏まえながら、当該区間の跡地活用策として、新交通の専用道化又は日立バイパスへの活用など、関係機関と十分協議する必要がある。

○ 料金の収受について、乗降時間が短縮でき、かつ利用者にとって手間の掛からない方法を検討する必要がある。

《考え方》

- ・ 料金の支払いが特定の箇所に集中すると、運行の遅延につながり、ひいては路線全体の定時性低下につながる恐れがある。一方、支払いに当たって利用者に余分な手間などが生じないような配慮が求められる。具体的な方法としては、主な停留所における車外での料金収受（改札、係員の配置等）や IC カード導入等などが考えられ、運行事業者が決定してから検討することになる。