

日立市地域公共交通網形成計画

平成 28 年 3 月 日立市

目次

序章 計画の策定にあたって	1
1. 目的	1
2. 計画の位置付け	1
3. 計画区域	2
4. 計画期間	2
第1章 公共交通の現状と課題	3
1. 地勢・土地利用	3
2. 人口の動向	4
3. 上位・関連計画に示されるまちづくりの方向	8
4. 移動の状況	10
5. 道路交通の状況	11
6. 公共交通の状況	12
7. 市民ニーズ	20
8. これまでの公共交通施策の実施状況	55
9. 公共交通の課題	58
第2章 目指すべき姿	60
1. 日立市における公共交通の役割	60
2. 基本理念	60
3. 都市構造	61
4. 公共交通を軸としたまちづくり	63
5. 公共交通ネットワーク	69
第3章 基本方針と計画目標	72
1. 基本方針	72
2. 計画目標	73

第4章 公共交通施策	75
1. 施策体系.....	75
2. 公共交通施策.....	76
3. 地域公共交通再編事業.....	101
第5章 計画の推進方策	102
1. 推進体制.....	102
2. 日立市公共交通会議の役割.....	102
3. 計画の達成状況の評価方法.....	102
4. 実施プログラム.....	103
5. 実現する公共交通ネットワークのイメージ.....	105
参考資料	107
1. 策定体制.....	107
2. 策定経緯.....	109

序章 計画の策定にあたって

1. 目的

本市では、人口減少や高齢化が進展している状況を踏まえ、“都市機能が充実したまち”をめざして、将来に向けた都市機能の再編、土地の有効利用、中心市街地の活性化等の都市構造の再編が求められている。

また、地域特性にあわせて多様な主体が連携し、様々な公共交通施策を展開してきたこれまでの成果を活かして、将来の都市構造に合わせた公共交通ネットワークの形成が求められている。

一方、国においては「交通政策基本法」が成立し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築を図るための「地域公共交通網形成計画」等の計画制度が創設された。

本市では、このような背景を踏まえ、将来都市構造と公共交通ネットワークの形成及びそれを実現するための施策を位置付ける「日立市地域公共交通網形成計画」を策定する。

2. 計画の位置付け

①法律に基づく網形成計画

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 5 月制定）に基づく、地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画と記載）として策定する。

②まちづくりの一環としての公共交通のマスタープラン

本計画は、総合的なまちづくりの一環として、公共交通に関わる事項を位置付ける「公共交通のマスタープラン」として策定する。

総合計画や都市計画マスタープラン、まち・ひと・しごと創生総合戦略、その他の関連計画との整合を図り策定する。

③多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、市民、地域団体、交通事業者等、多様な主体が参加、連携して進める必要がある。

本計画は、それらの主体が同様の目標、方針のもとで取り組むための共有ビジョンとして策定する。

3. 計画区域

日立市全域を計画区域とする。

4. 計画期間

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間を計画期間とする。

第1章 公共交通の現状と課題

第1章 公共交通の現状と課題

1. 地勢・土地利用

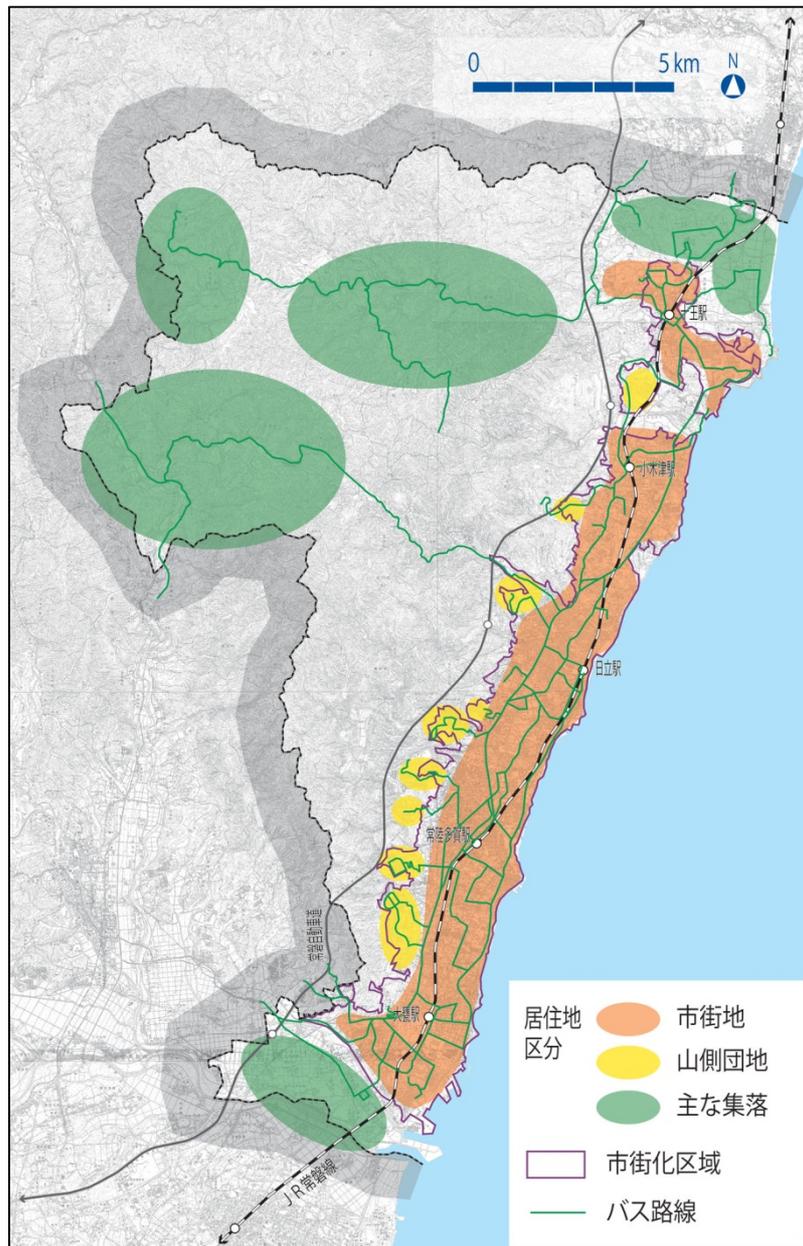
本市は、関東平野の北東端に位置し、東は太平洋を臨み、西は阿武隈山系が連なり、海・山の豊かな自然に恵まれている。

市域は太平洋に面して南北に長く、J R常磐線、国道、常磐自動車道が縦断している。

市街地は、J R常磐線の各駅周辺に立地した大規模工場を中心として形成されており、山側や南北行政界付近まで住宅地域が拡大している。

市域の全域で都市計画区域が指定されており、海側の平野部を中心に市街化区域、概ね山側が市街化調整区域に区域区分されている。

<土地利用の状況>



2. 人口の動向

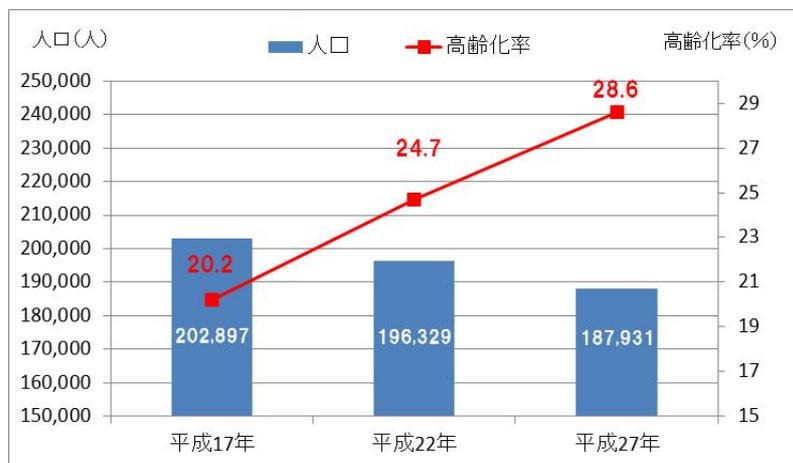
(1) 市全体の人口の推移

本市の人口は年々減少傾向にあり、平成22年から平成27年の5年間で約4.3%減少している。一方で、高齢化率は上昇している。

地区別に人口減少率をみると、中里地区等の山間部の地区での減少が著しい。また、高齢化率も中里地区や山側団地がある市街地西側の地区での高齢化率が高くなっている。

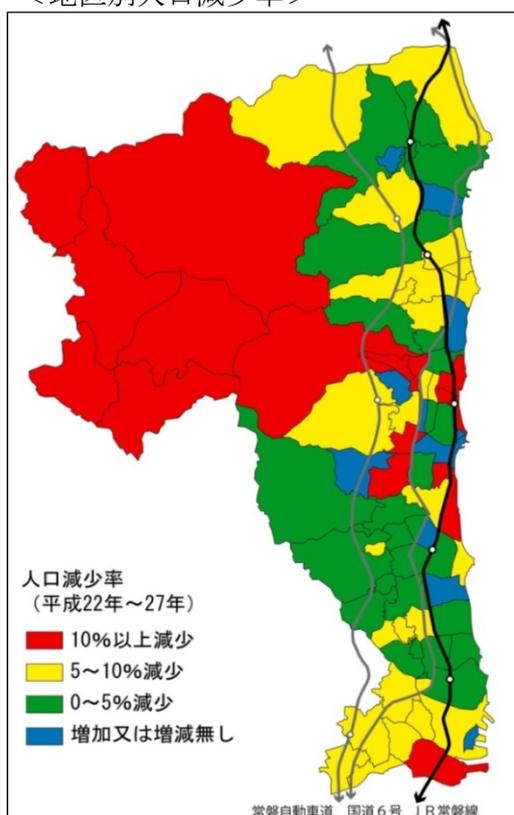
日立市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、2040年（平成52年）の人口の将来展望として、人口15万人以上を位置付けている。

＜日立市の人口と高齢化率の推移＞

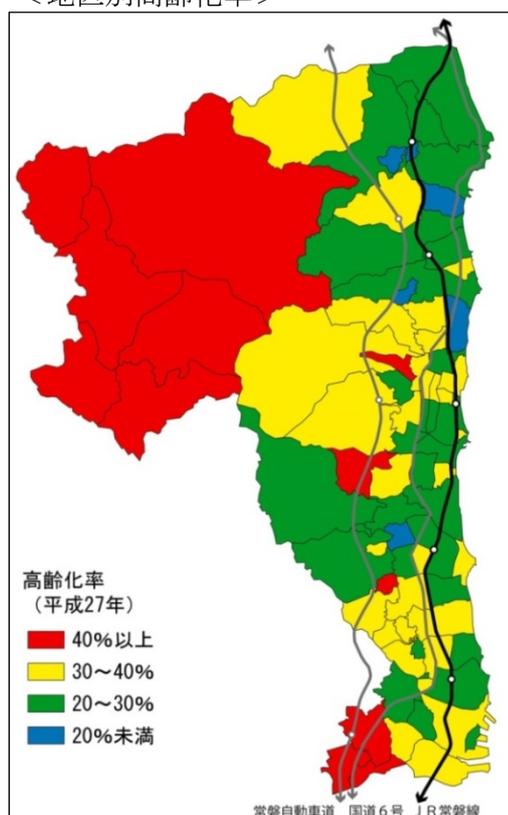


資料：日立市資料 注：各年次ともに4月1日の値 高齢化率は65歳以上の人口の割合

＜地区別人口減少率＞



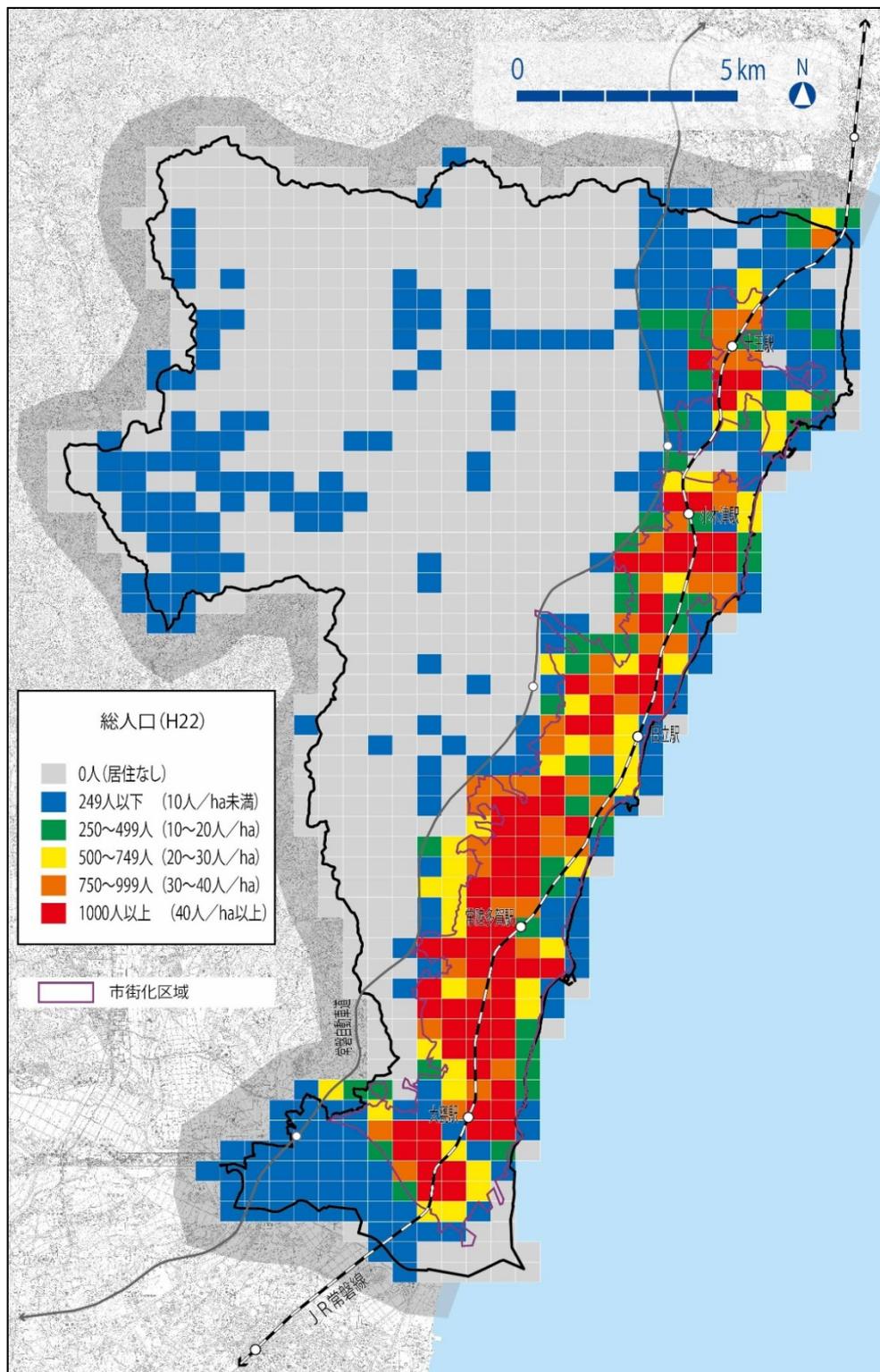
＜地区別高齢化率＞



(2)人口の分布

日立駅と常陸多賀駅の周辺を中心としてJ R常磐線や国道6号の沿線等、南北に細長い平野部に人口が集中している。

<人口の分布>

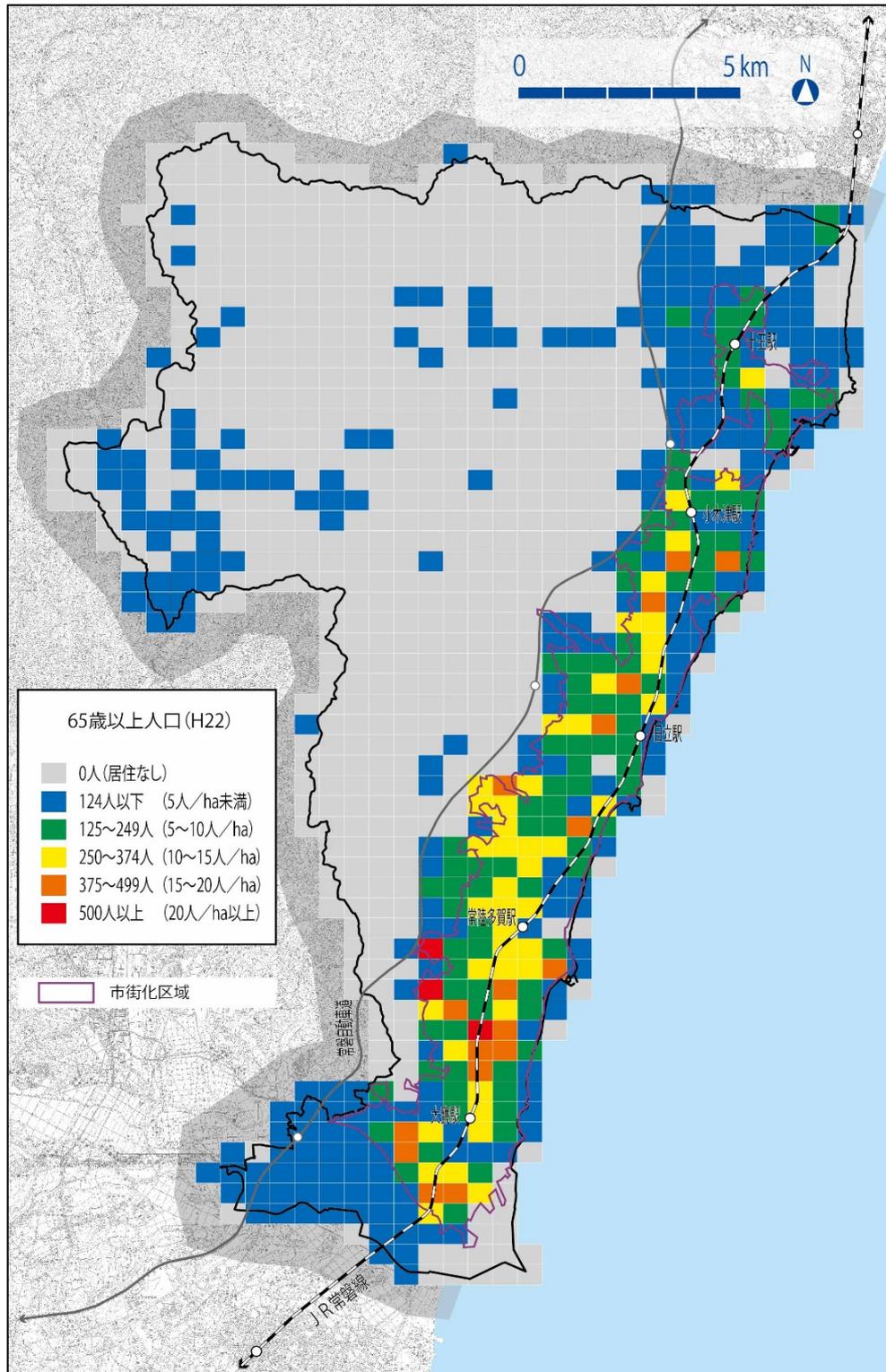


資料：平成 22 年国勢調査 500m メッシュ人口

(3)高齢者人口の分布

65歳以上の高齢者人口は平野部に集中しており、常陸多賀駅と大甕駅の間にある山側団地等において20人/ha以上の地区がある。

<65歳以上人口の分布>

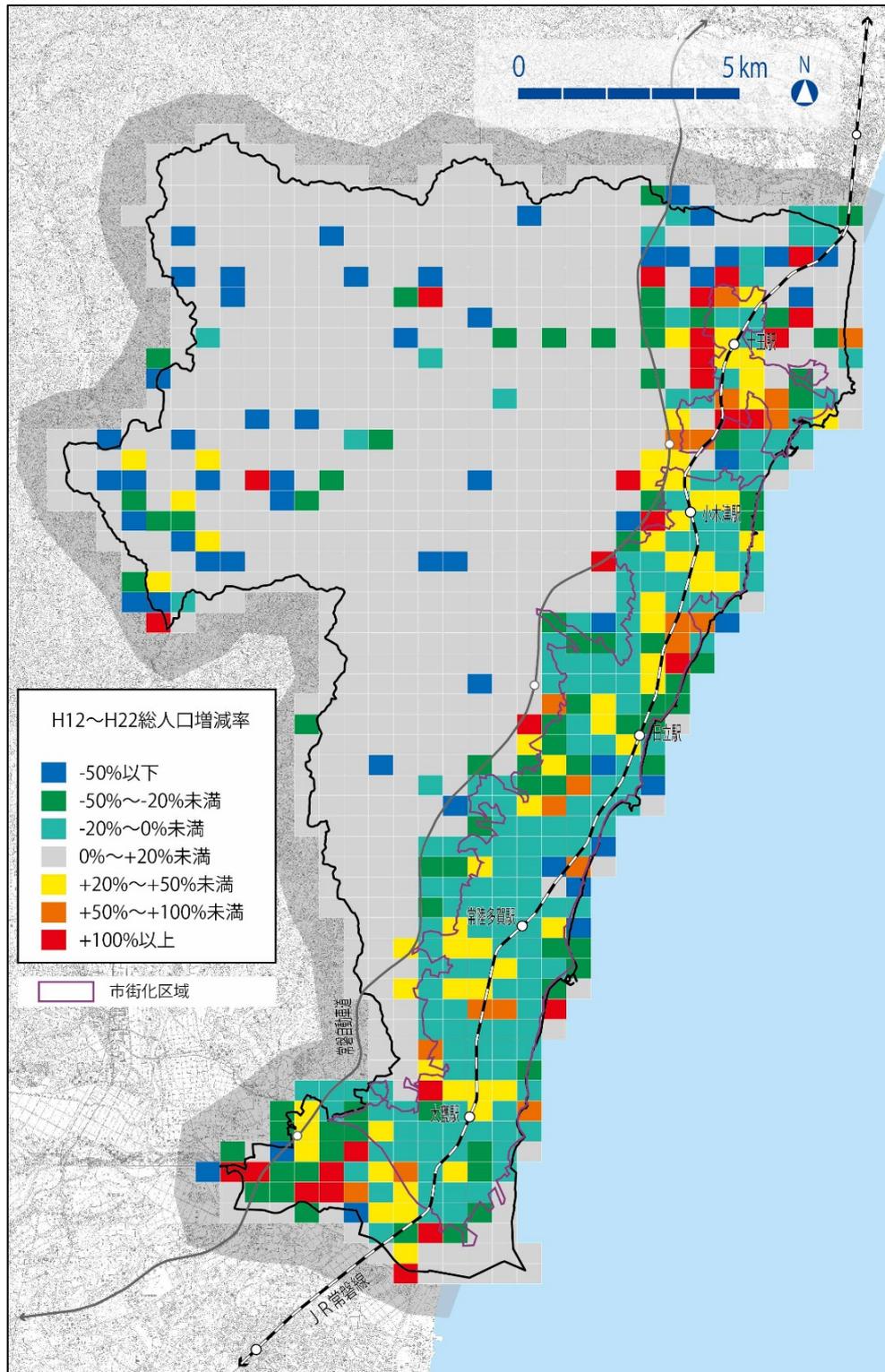


資料：平成22年国勢調査 500mメッシュ人口

(4)人口の増加率

平成12年から平成22年までの10年間の人口増減率をみると、十王駅や南部地区で増加率の高い地区がある。全体的には人口が減少している。

<人口の増減率>



資料：平成22年国勢調査 500mメッシュ人口

3. 上位・関連計画に示されるまちづくりの方向

(1) 総合計画

「日上市総合計画 2012～2021 生活未来都市・ひたち」では、将来にむけた都市づくりの方針が示されている。

本市では、将来に向けて、都市機能の再編、土地の有効利用、中心市街地の活性化等の都市構造の再編を進めることを都市づくりの方針としている。

大綱 4 都市基盤「都市機能が充実したまち」

本市では、比較的早い時期から学校、市営住宅、生活道路、上下水道等の生活に密着した都市基盤やかみね公園、日立シビックセンター等の特徴ある施設の整備に取り組んできました。こうした都市の資産を有効に活用するとともに、効率的な維持・更新を計画的に進めます。

また、交通の軸となる幹線道路の整備、交通弱者を対象とした交通手段の維持確保、駅及びその周辺の都市機能の再編強化、定住人口確保のための土地の有効活用、中心市街地のにぎわいづくりへの取組等、将来に向けた都市基盤づくりを進めます。

(2) 都市計画マスタープラン

「日上市都市計画マスタープラン 平成 12 年 12 月策定」では、都市づくりの部門別方針を定めている。本計画に関わる方針としては、土地利用の規制及び誘導の方針、交通体系の整備の方針が挙げられる。

市街地と自然環境を保全する区域を明確にした上で土地利用を誘導すること、自家用車と公共交通のバランスの適正化、公共交通の利用促進等が位置付けられている。

土地利用の規制及び誘導の方針

活力があり暮らしやすい都市づくりに向け、市街地として土地利用を図る区域と緑地や水辺等の自然環境を保全する区域に区分し、計画的に土地利用の規制及び誘導を進めていきます。

特に、市街地については、経済活力を高めていくような新たな産業の立地や中心市街地の活性化等に取り組んでいくこととし、また、自然環境については、レジャーや環境学習等で活用しながら保全を図っていきます。

交通体系の整備の方針

産業や生活を支えている交通の安全性と円滑性、そして交通手段の選択性を高めていくため、不足している幹線道路の整備と利用率が低下している公共交通の利用促進に取り組んでいきます。併せて、自家用車と公共交通をバランス良く使い分けたり交通手段を組み合わせること等により、自動車交通量の抑制をしていくことも取り組んでいきます。

また、暮らしやすさに重きを置いた交通環境づくりに向けて、歩行者の安全性と快適性を高めることにもきめ細かく取り組んでいきます。

(3)まち・ひと・しごと創生総合戦略

「日立市まち・ひと・しごと総合戦略 平成 27 年 12 月策定」では、人口の将来展望として 2040 年（平成 52 年）の人口 15 万人以上を設定し、まちづくり、人口定着、雇用創出といった視点から、地域創生の基本的方向と具体的施策を位置付けている。

本計画に関わる事項は主に基本目標 5 に位置付けられており、公共交通ネットワークの構築により、多極型コンパクトシティを実現する方向が示されている。

基本目標 5

時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する。

○基本的方向

1 地域の連携の推進

(4) 地形的な制約による交通渋滞の緩和を図るため、国道 6 号の整備促進（大和田拡幅、桜川拡幅）等に取り組むほか、地域における公共交通の維持、将来に向けたまちづくりや、沿線地域の活性化をけん引する新たなまちづくりの基軸として、大甕駅周辺地区の整備促進や、新交通ひたち B R T の延伸等、市内 5 つの J R 常磐線の駅を中心とした都市機能を結ぶ「公共交通ネットワーク」を構築し、多極型コンパクトシティの実現に向けた取組を進める。

○主な施策

市内 5 つの J R 常磐線の駅を中心とした都市機能を結ぶ「公共交通ネットワークの構築」

- ・ひたち B R T まちづくり事業
- ・地域公共交通支援事業
- ・地域公共交通再編事業
- ・新交通（B R T）導入事業
- ・立地適正化計画検討事業

6. 公共交通の状況

(1) 公共交通の運行状況

市内では、鉄道、バス、その他の多様な公共交通機関が運行されている。

これらの公共交通機関の役割分担・連携が求められる。

<日立市の公共交通の種類>

種類	概要
鉄道	J R 常磐線が運行されており、北から十王駅、小木津駅、日立駅、常陸多賀駅、大甕駅の5駅が配置されている。
ひたちBRT	日立電鉄交通サービス株式会社と日立市が連携し、日立電鉄線跡地を活用してバス高速輸送システム「ひたちBRT」の導入を進めている。 平成25年3月には、第I期区間として日立おさかなセンターからJ R 大甕駅間で運行を開始した。
路線バス	主に駅を起終点として、日立電鉄交通サービス、椎名観光バスの路線バスが運行されている。
みなみ号	公共交通不存地区または公共交通不便地区において、地域、交通事業者、行政の協働により、公共交通の運行を行っている。 みなみ号は、市南部の地域において、ワゴン車を使用し、定時定路線型の運行を行っている。
なかさと号 (公共交通空白地有償運送：旧過疎地有償運送)	中里地区を対象に、ワゴン車を使用し、デマンド型の運行を行っている。
福祉有償運送	1団体が市内の坂下地区で、障害者等を対象とした福祉有償運送を実施している。
タクシー	複数の会社が、市内でタクシーの営業を行っている。

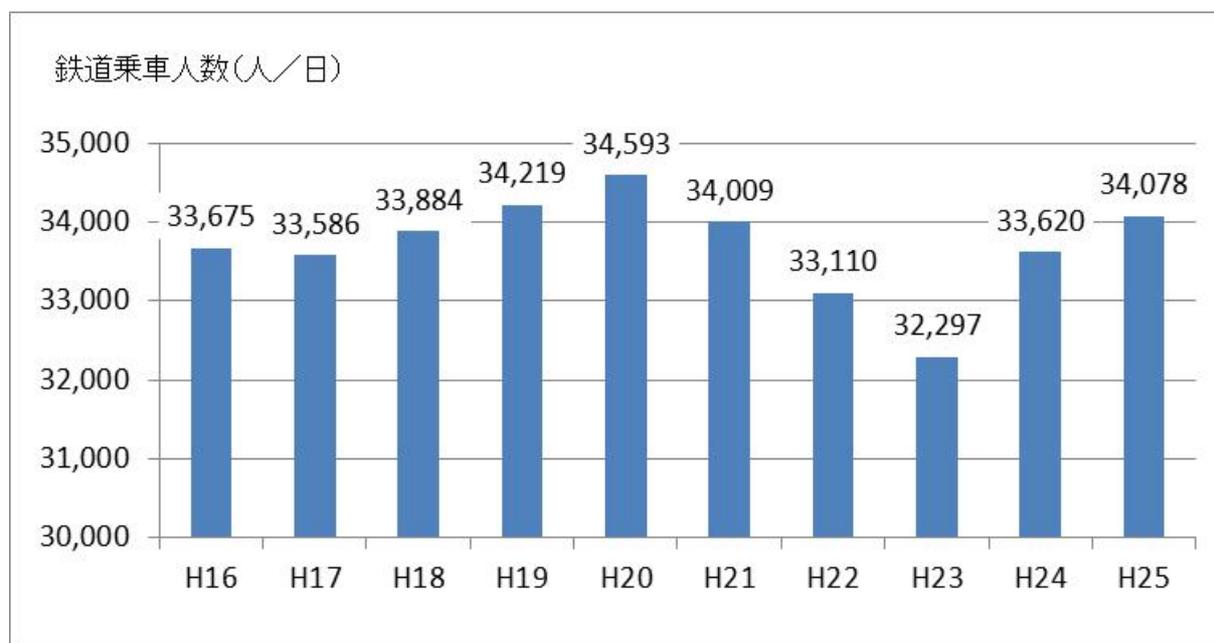
(2)公共交通の利用者数の推移

鉄道の日あたり平均乗車人数は、近年、32,000人/日～35,000人/日の間で推移している。

一方で、路線バスの輸送人員は平成23年頃まで減少傾向にあり、それ以降は増加に転じたが平成26年度は減少した。

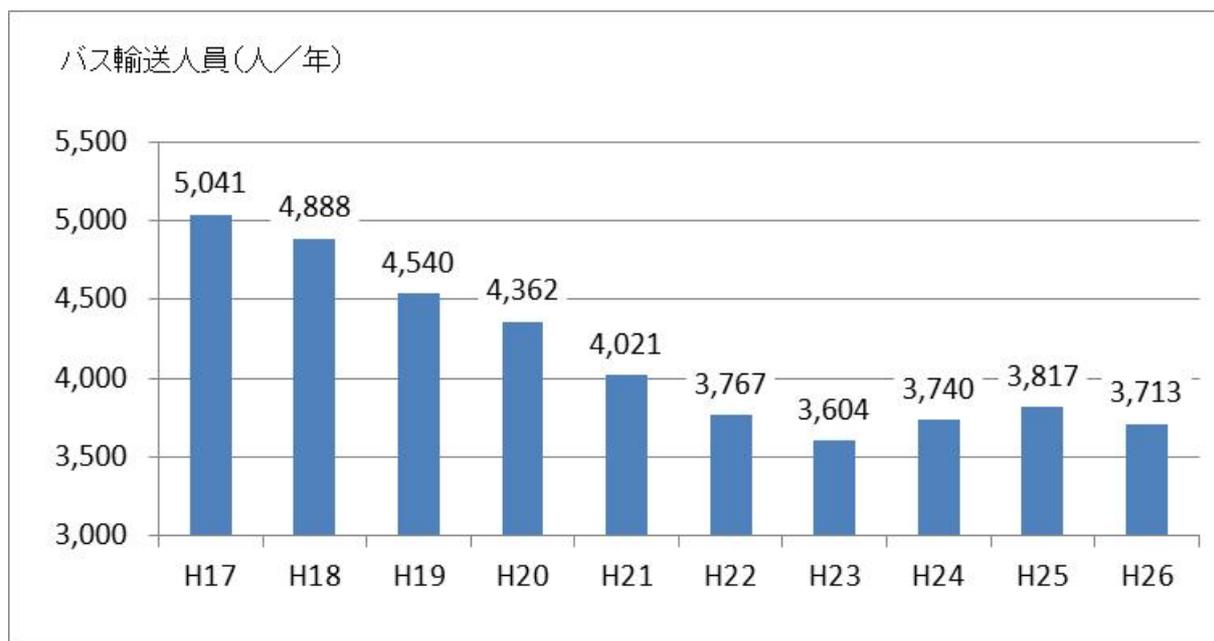
ひたちBRTは、開業数ヶ月後から安定した利用者数があり、1日の目標利用者数の470人を超える月も多い。

<市内の鉄道駅の乗車人数の推移>



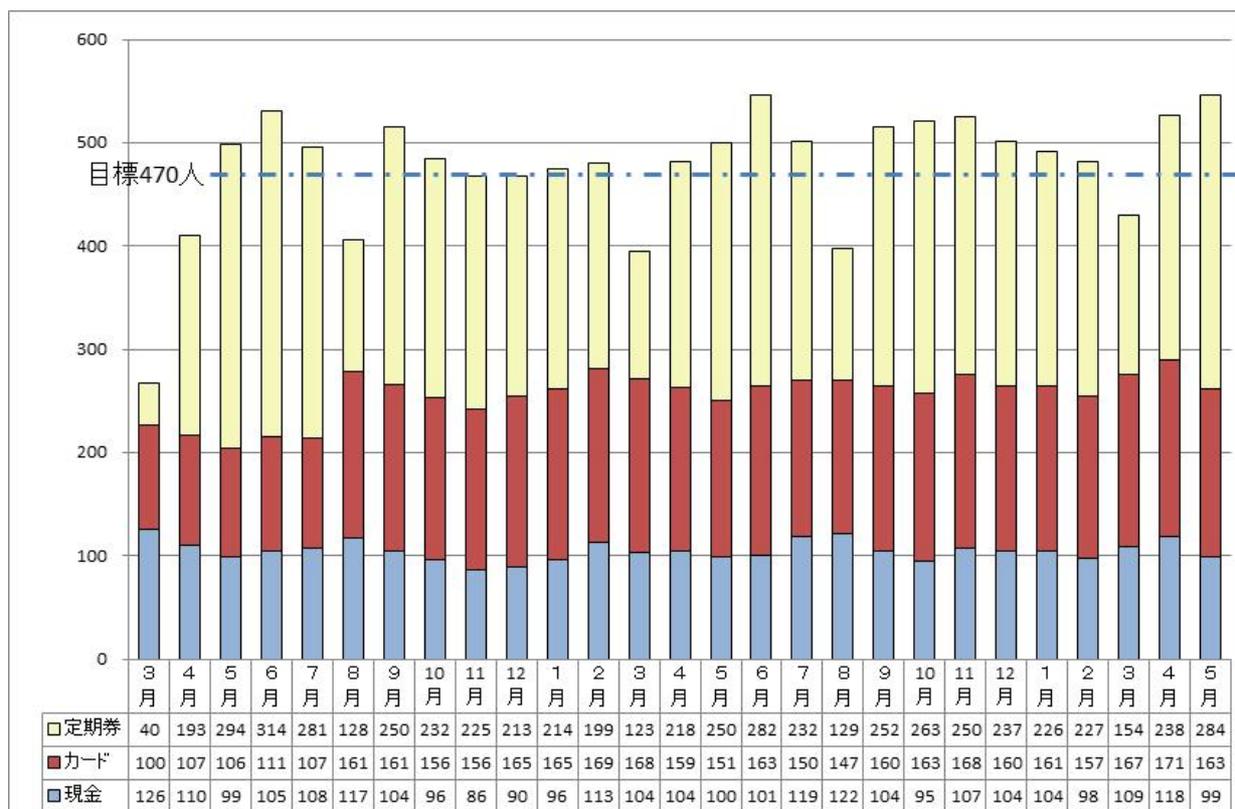
資料：日立市の統計／JR東日本水戸支社資料

<路線バスの利用者数の推移>



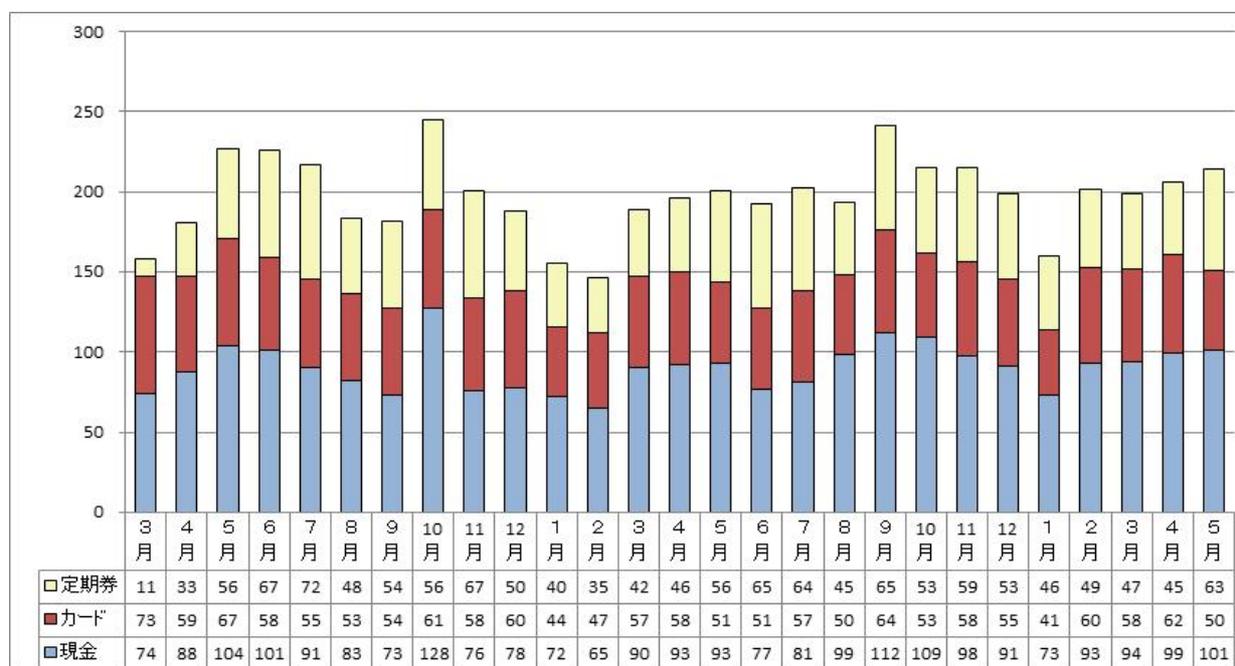
資料：日立市資料

<ひたちBRTの利用者数（平日）>



資料：日立市資料

<ひたちBRTの利用者数（休日）>



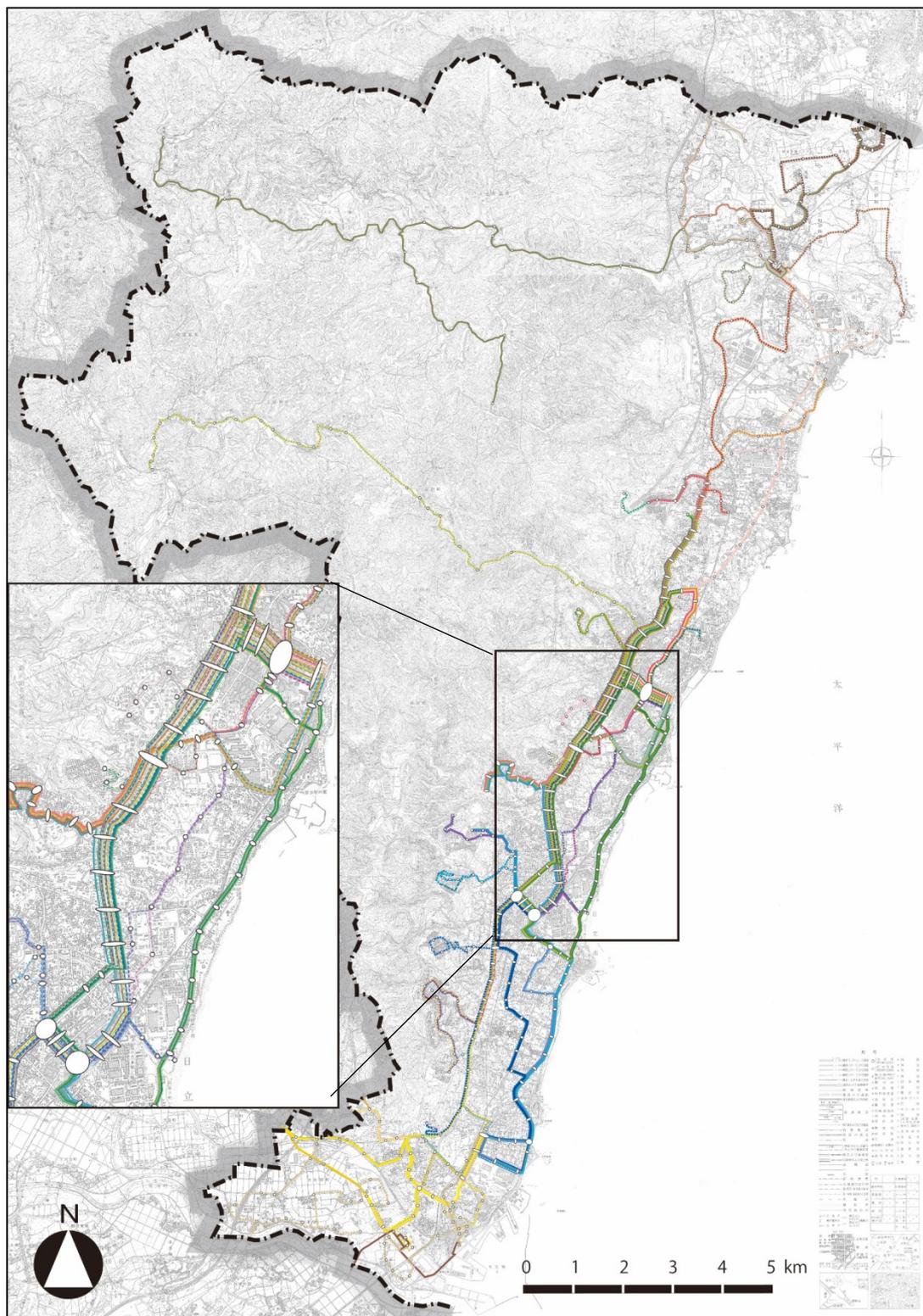
資料：日立市資料

(3)バス路線の状況

①バス路線

市内のバス路線図を見ると、日立駅と常陸多賀駅の間を運行するバス路線が多い。バス路線は国道6号や国道245号等幹線道路を中心に、各駅をつなぐ路線と国道6号沿いから山側団地へつながる路線がみられる。

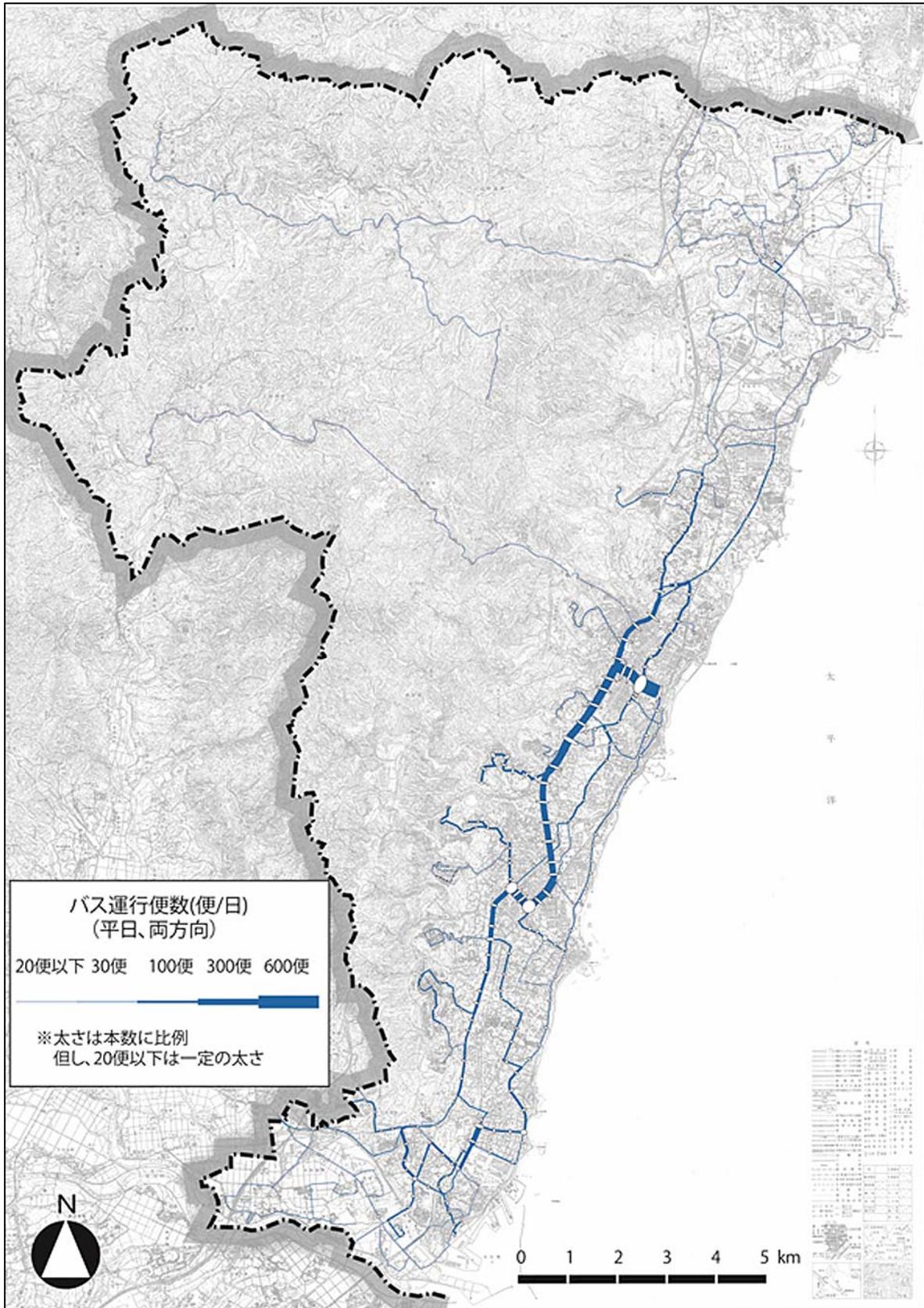
<バス路線図>



②バスの区間別運行便数

日立駅と常陸多賀駅を中心に、運行便数の多い区間がある。

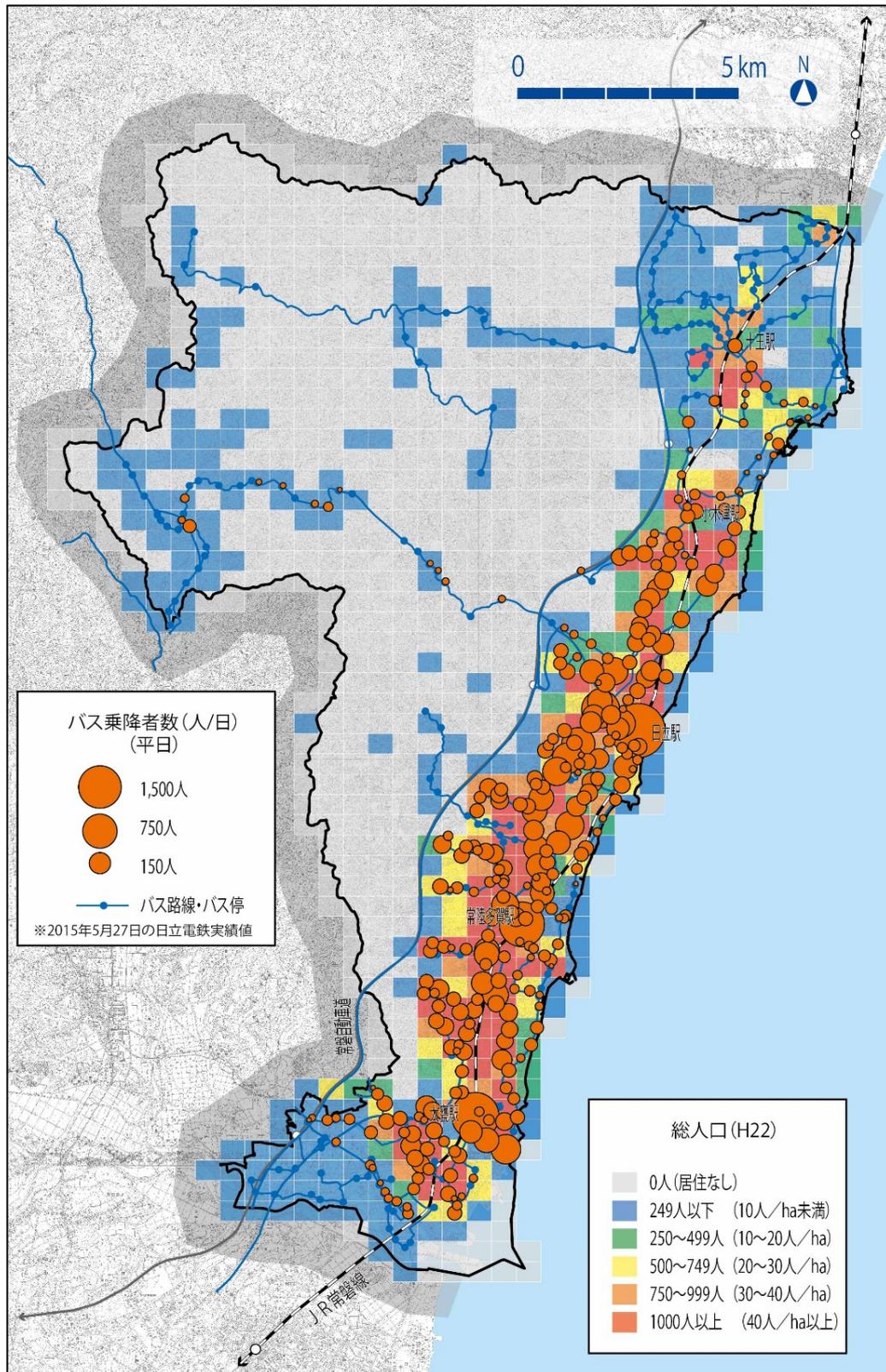
<バスの区間別運行便数>



③バス停別利用者数

バス停別の乗降者数も運行便数と同様に、人口の多い平野部で多くなっている。

＜バス停乗降者数と人口分布＞



資料：乗降者数は日立電鉄交通サービスの資料、人口は平成22年国勢調査

④バス事業が成立するエリア

本市で運行されている路線バスの利用状況と人口密度、施設の立地から、バス事業の採算性が確保できる可能性があるエリアを分析する。

1) 人口当たりの利用率

市内の路線バス（日立電鉄交通サービス）のバス停のうち、駅、学校、医療機関、事業所を除く 289 箇所を対象に分析を行った。

バス停圏域人口（平成 22 年国勢調査結果：2 次メッシュ：概ね 500m 四方）と、バス停ごとの利用者数（乗降者数）の関係から、利用率を整理すると以下のとおりとなる。

なお、平日のバス停の利用者数を対象に分析を行った。

< 運行便数別の利用率 >

運行便数 (便/日、片道、平日)		①人口 (人)	②利用者数 (人/日)	③利用率 ②/①(%)
1~10	2時間に1便以下	42,083	697	1.7%
11~25	1時間に1便程度	56,883	1,768	3.1%
26~50	30分に1便程度	66,060	3,790	5.7%
51便以上	15分に1便以上	58,696	7,824	13.3%

2) 運行経費の試算

延長 10 k m（往復 20km）のバス路線を想定した。1 時間に 1 便の運行頻度を想定し、6～22 時台まで 17 時間運行すると 340 k m/日の運行距離となる。

走行キロあたり運送原価（平成 26 年度日立電鉄交通サービスと椎名観光の運送原価の路線延長あたりの加重平均：346.11 円/km）を用いると、日あたりの運行経費は約 117,677 円/日となる。

3) 事業採算性を確保するための人口密度

延長 10 k m（往復 20km）のバス路線で、500m ごとにバス停を設置することとすると、基点となる駅のバス停を除き、20 箇所のバス停が設置されることになる。

運賃を 1 回 237 円（市内の平均値）と想定すると、日あたりの運行経費 117,677 円をまかなうためには、日あたり 496 人の利用が必要となる。

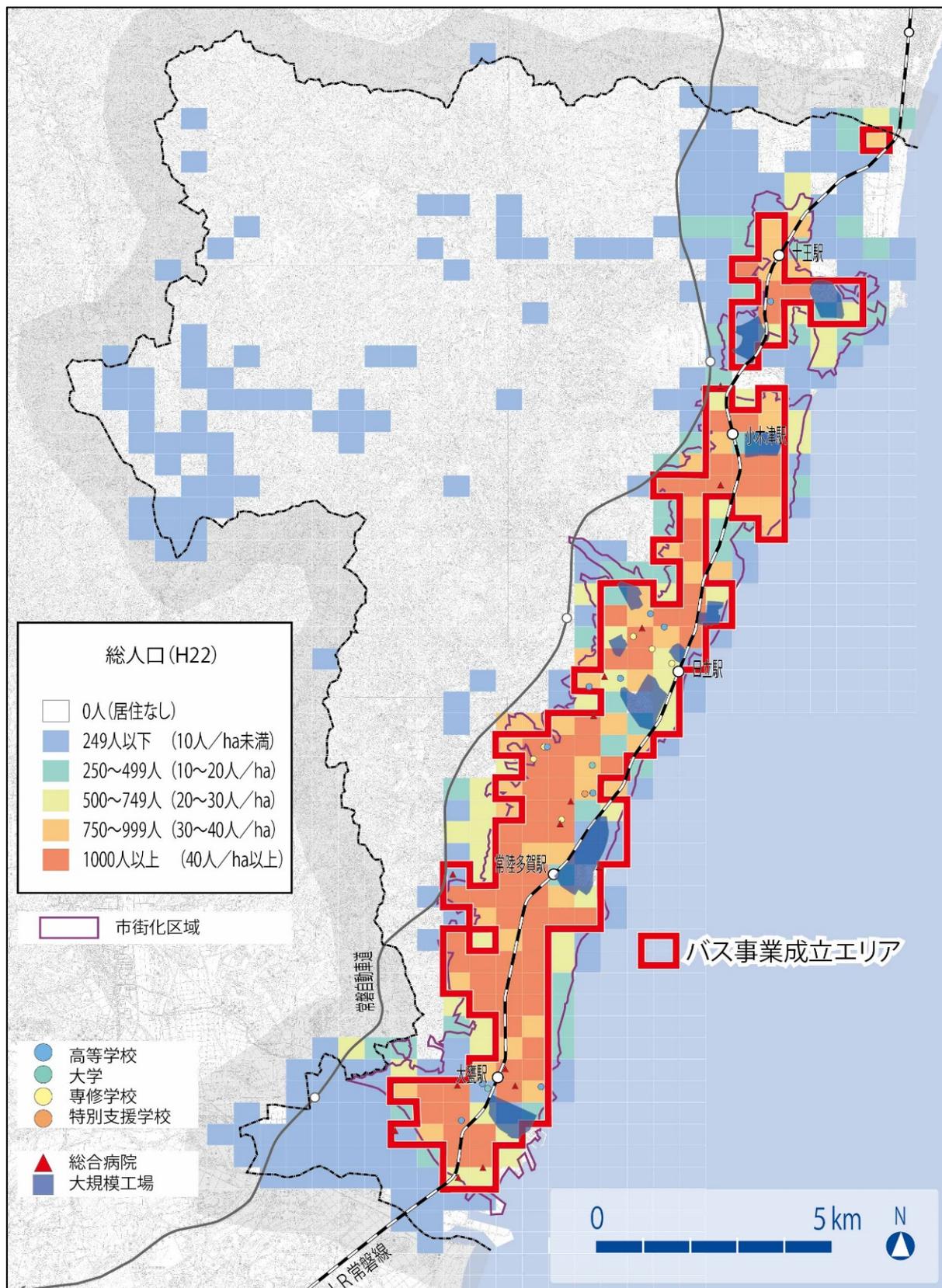
1 時間に 1 便以上の利用率 3.1% で逆算すると約 15,958 人の後背人口が必要になる。

20 箇所×約 25 ヘクタール（バス停圏域：2 次メッシュ）の面積に 15,958 人の人口があることを考えると約 32 人/ヘクタールの人口密度となる。

4) バス事業が成立するエリア

先に示した人口密度 32 人/ヘクタール以上のエリアと、駅、大規模工場、高校・大学、総合病院等目的地側として公共交通の利用が見込まれる主要施設を含むエリアを合わせてバス事業が成立するエリアとすると、次頁の図のとおりとなる。

<バス事業が成立するエリア>



7. 市民ニーズ

(1) 市民アンケート調査

① 市民アンケートの概要

市民の移動特性と公共交通に関するニーズを把握するために、市民アンケートを実施した。

市民アンケートは、5,000世帯を対象に1世帯あたり2票を郵送で配布し、郵送で回収した。約3割の世帯回収率であった。

<アンケート概要>

項目	内容
調査の目的	以下の内容を把握することを目的に実施 ①市民の日常の移動特性（目的地、交通手段、移動時間帯等） ②公共交通の利用条件（料金、バス停までの距離、運行頻度等） ③公共交通に関する意識 ④市民のニーズ等
実施期間	2015年8月7日（金）～2015年8月18日（火）
配布対象	15歳以上の日立市民
配布数	5000世帯（1世帯あたり2票配布、無作為抽出）
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
回収数	2405票
回収世帯数	1483世帯
世帯回収率	29.66%
アンケートの分析内容	①公共交通を必要としている市民の特性 ②市民の移動区間 ③バスの利用条件 ④タクシーの利用条件 ⑤公共交通に対する意識や公共交通の確保・維持に関する参加意欲

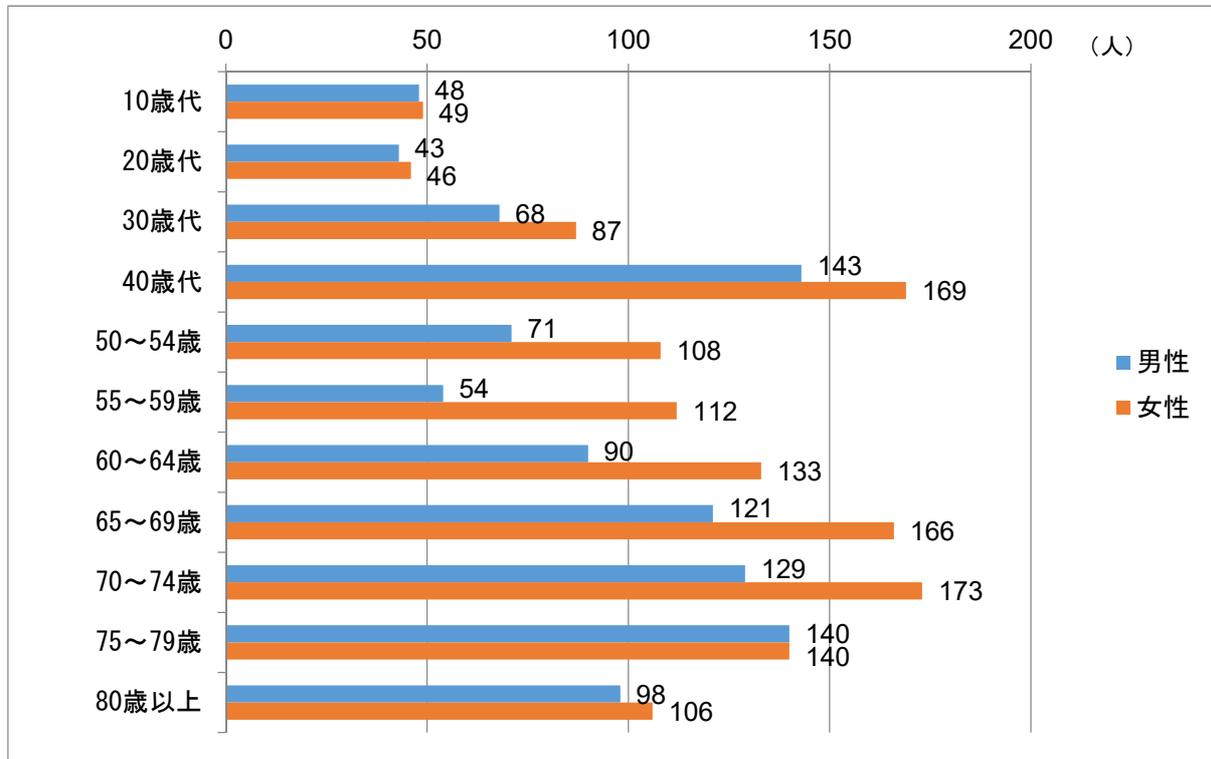
②回答者の属性

アンケートの回答者の属性を整理する。

1)年齢・性別

アンケートの回答者の年代と性別は、40歳代以上が多く、どの年代も女性が多い。

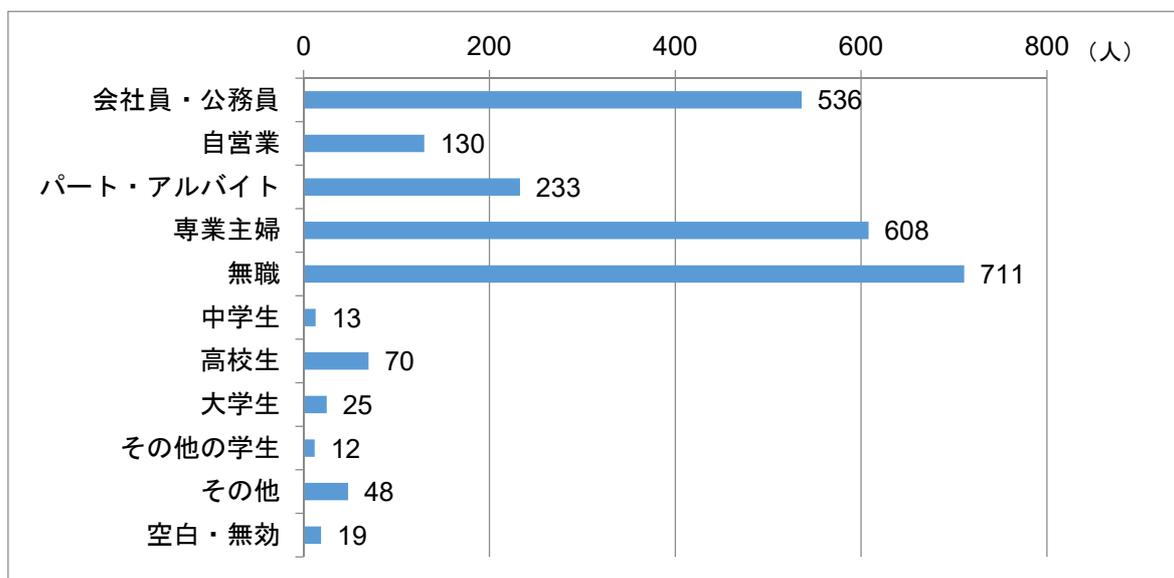
<回答者の年齢・性別>



2)職業

アンケートの回答者の職業は、無職、専業主婦、会社員・公務員が多い。

<回答者の職業>

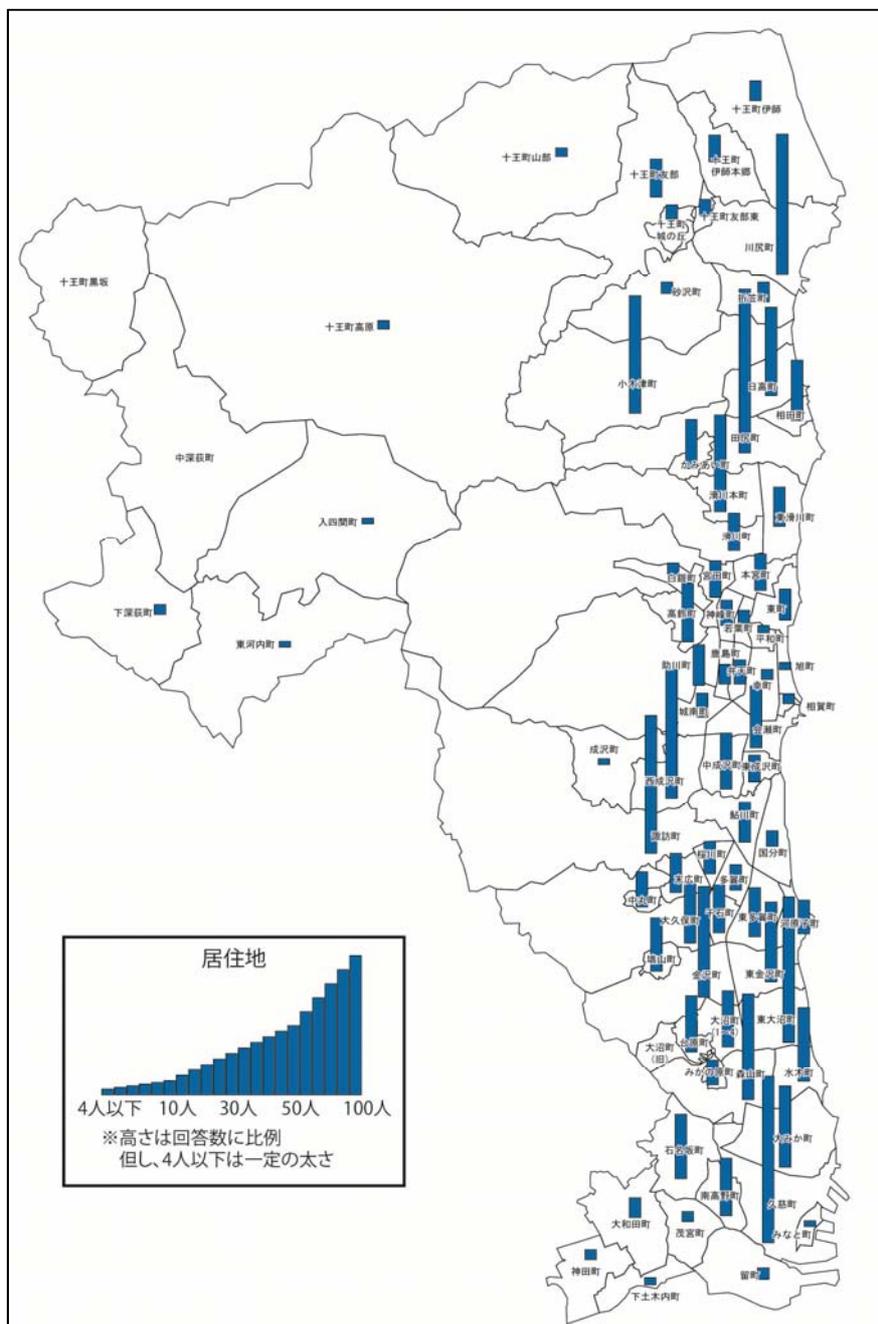


3)居住地

アンケート回答者の居住地は、川尻町から久慈町にかけて、南北に多い。中里地区は少ない。

<回答者の居住地>

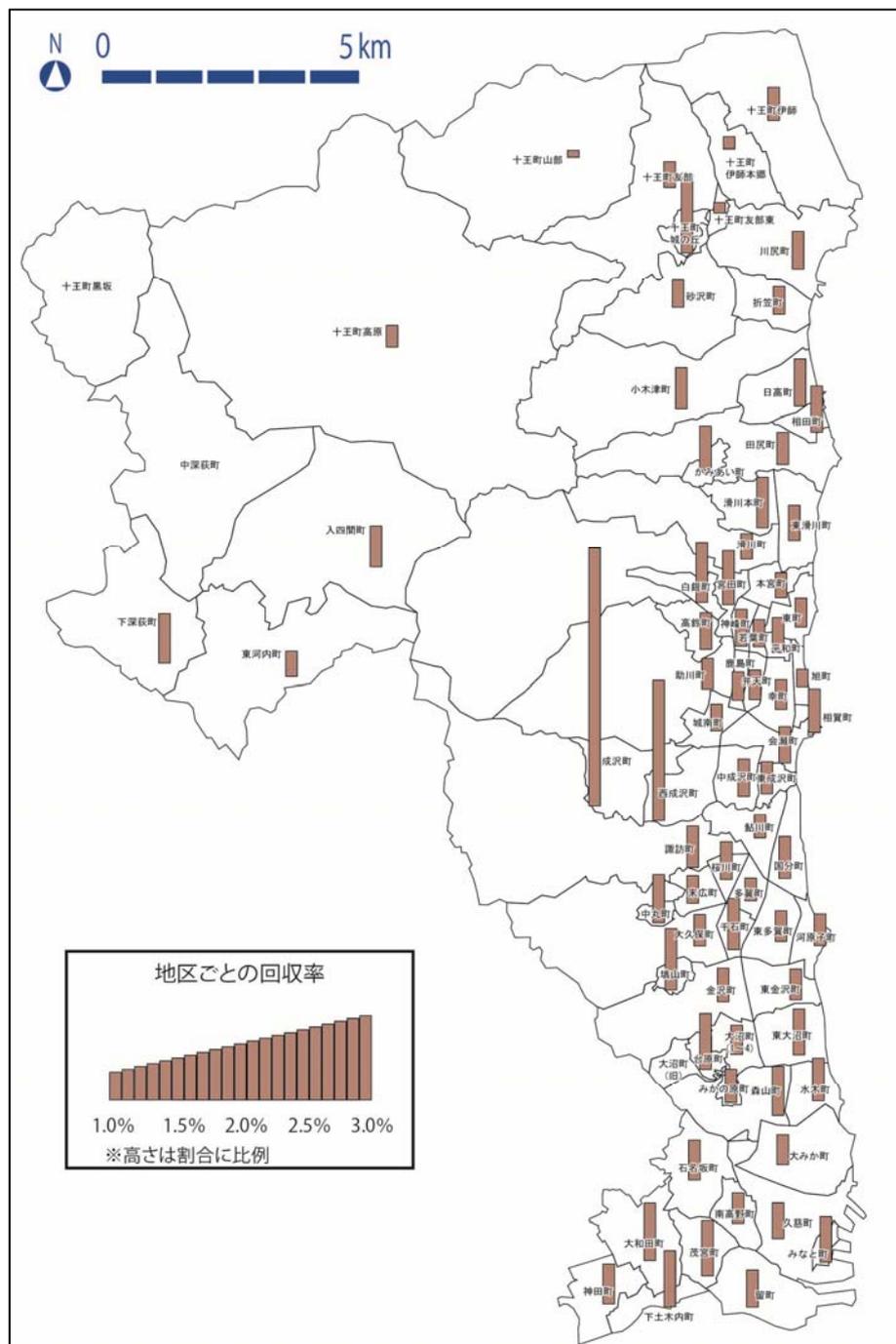
順位	町名	回答数	順位	町名	回答数
1	久慈町	119	6	西成沢町	93
2	田尻町	117	7	小木津町	84
3	東大沼町	104	8	金沢町	79
4	川尻町	101	9	森山町	76
5	諏訪町	99	10	滑川本町	69



地区別のアンケート回収数を地区の人口で割り、地区別の回収率を出した。成沢町は人口が少ないため、回収数が高く出ている。地区別の回収率は、山側団地や南部地域で多い。

<地区別の回収率>

順位	町名	回収率(%)	順位	町名	回収率(%)
1	成沢町	9.09	6	台原町	1.98
2	十王町城の丘	2.81	7	下土木内町	1.97
3	塙山町	2.14	8	茂宮町	1.92
4	白銀町	2.13	9	宮田町	1.91
5	大和田町	2.01	10	千石町	1.80

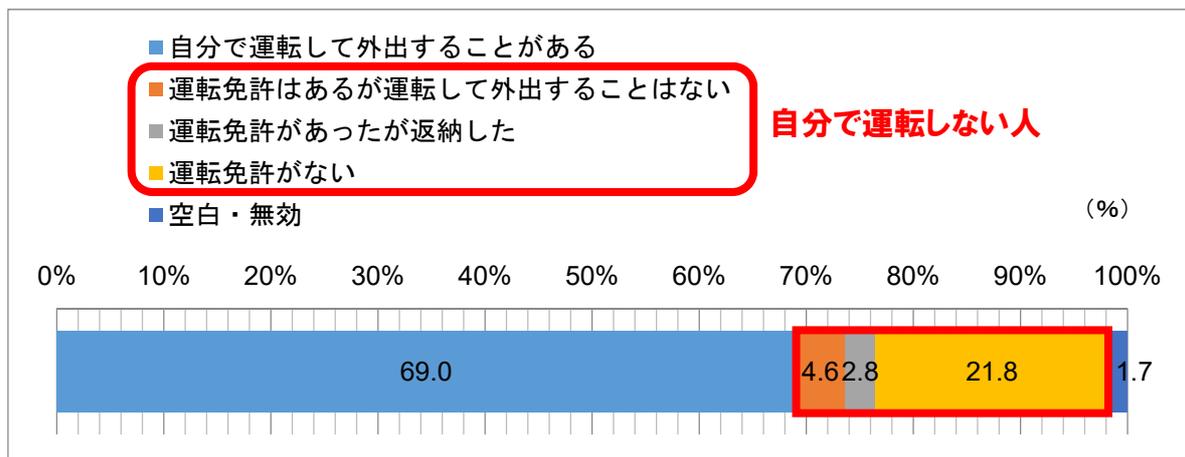


③公共交通を必要としている市民の特性

日常において自動車を運転しない回答者を「公共交通の必要性が高い回答者」と位置付け、特性を分析した。

普段、自分で運転して外出することがあるかという質問に、運転免許はあるが運転して外出することはない、運転免許があったが返納した、運転免許がないと回答した自分で自動車を運転しない人は、29.2%である。

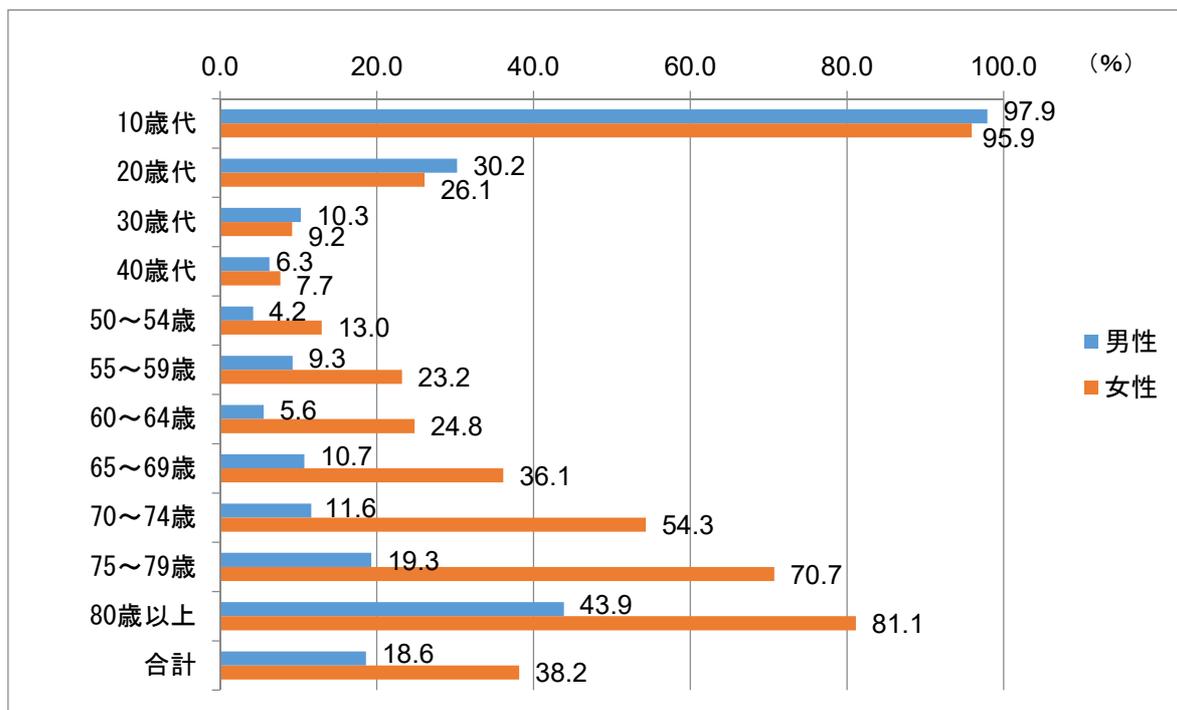
<自分で運転しない人の割合>



1)年齢・性別

各年代のうち、自分で運転しない人の割合を算出した。自分で運転しない人の割合は、40歳代以上ではどの年代も女性の方が高い。70歳以上の女性の半数以上が日常で自動車を運転しないと回答している。

<自分で運転しない人の年齢・性別>

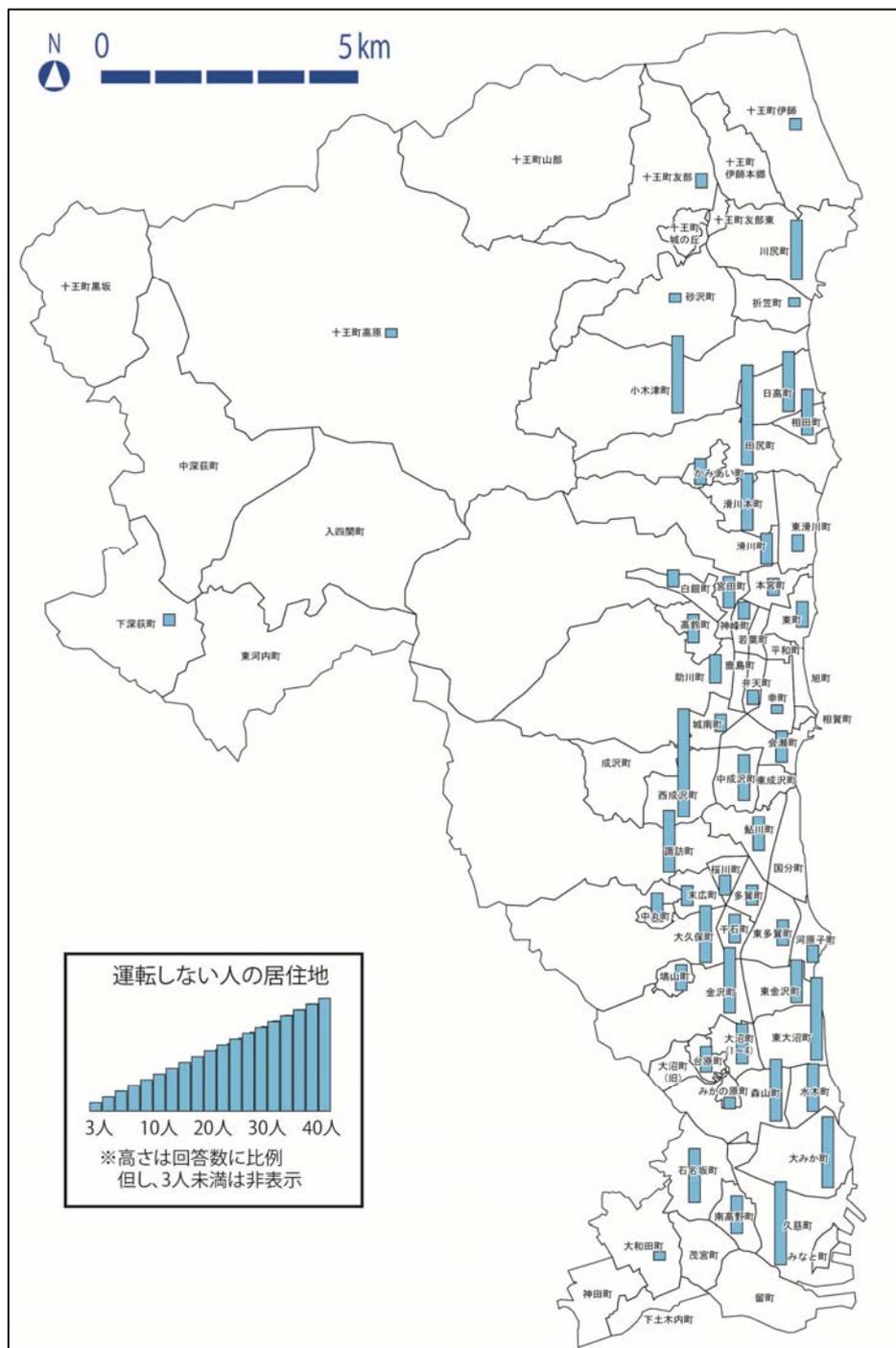


2)居住地

自分で運転しない人は、山側団地に多く居住している。西成沢町や田尻町で多い。日立駅や多賀駅周辺の地区は、自分で運転して外出する人が少ない。

<自分で運転しない人の居住地>

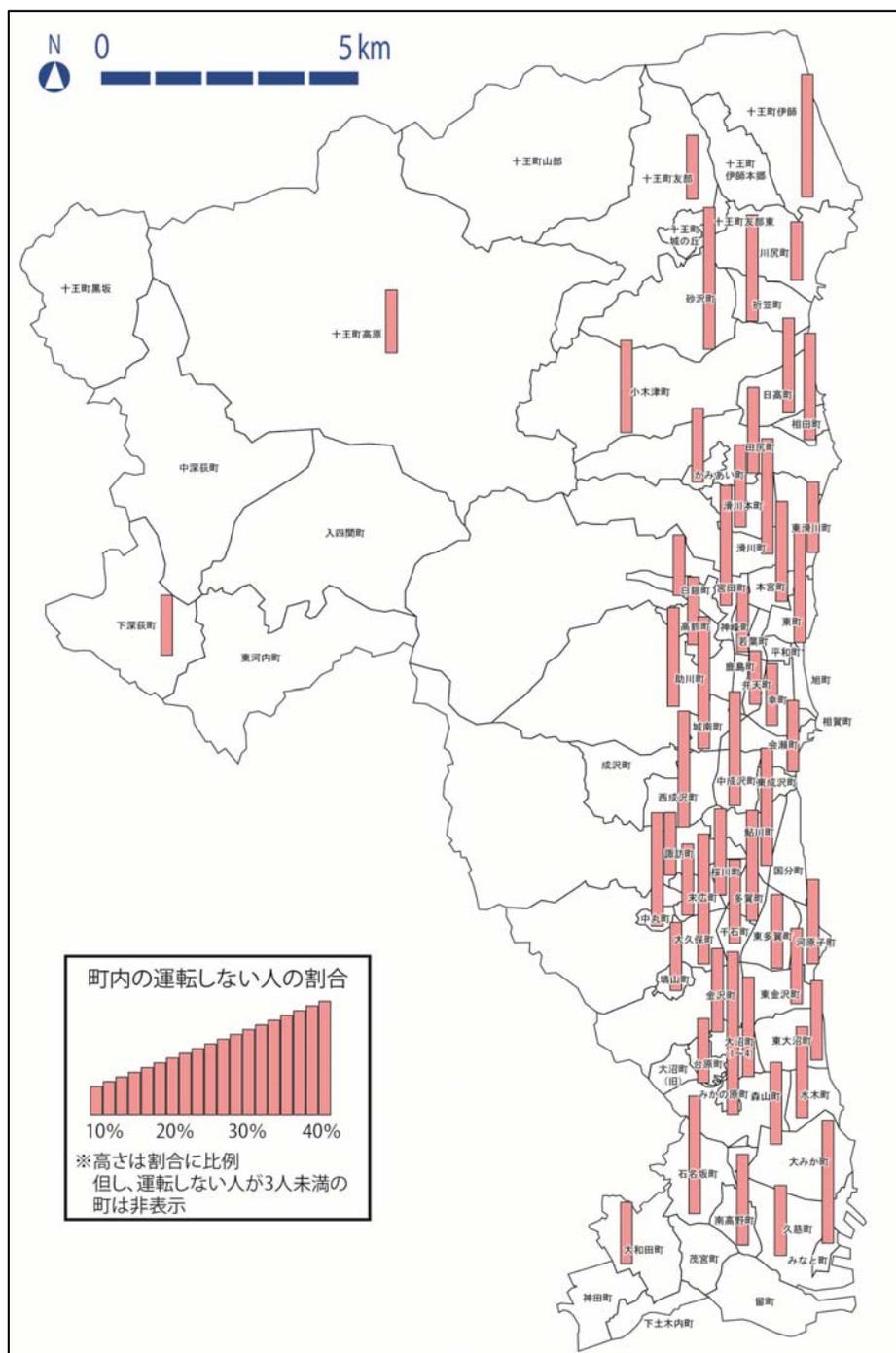
順位	町名	回答数	順位	町名	回答数
1	西成沢町	38	6	大みか町	25
2	田尻町	35	7	金沢町	23
3	東大沼町、久慈町	29	8	諏訪町、森山町	22
5	小木津町	27	10	日高町、川尻町	21



自分で運転しない人が10人以上居住している町における、自分で運転しない人の割合を示した。自分で運転しない人の割合は、大久保町や大みか町が高く、諏訪町や川尻町が低い。

<地区別の自分で運転しない人の割合>

順位	町名	割合(%)	順位	町名	割合(%)
1	大久保町	45.5	6	西成沢町	40.9
2	大みか町	43.1	7	滑川町	40.7
3	宮田町	42.3	8	中成沢町	40.0
4	鮎川町	41.4	9	中丸町	40.0
5	石名坂町	41.3	10	相田町	37.2

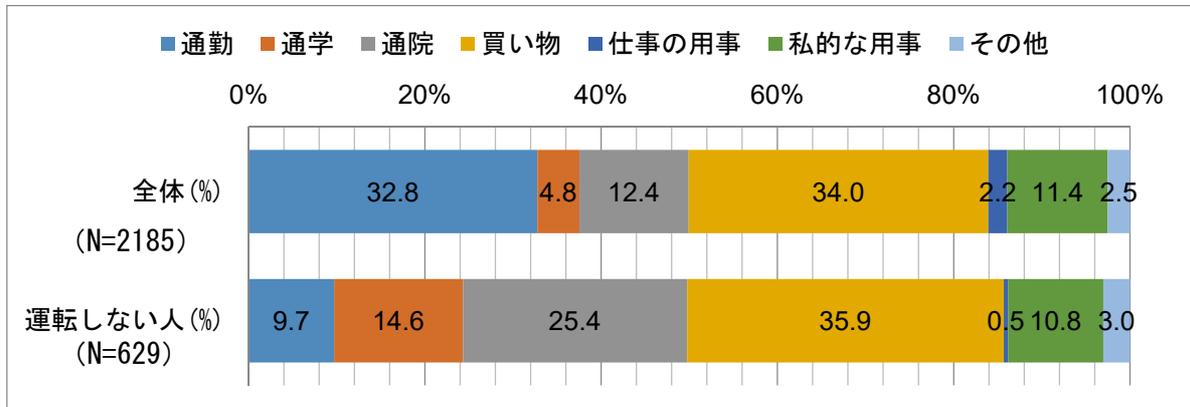


3)移動目的

回答者全体としては、買い物や通勤の目的で外出することが多い。

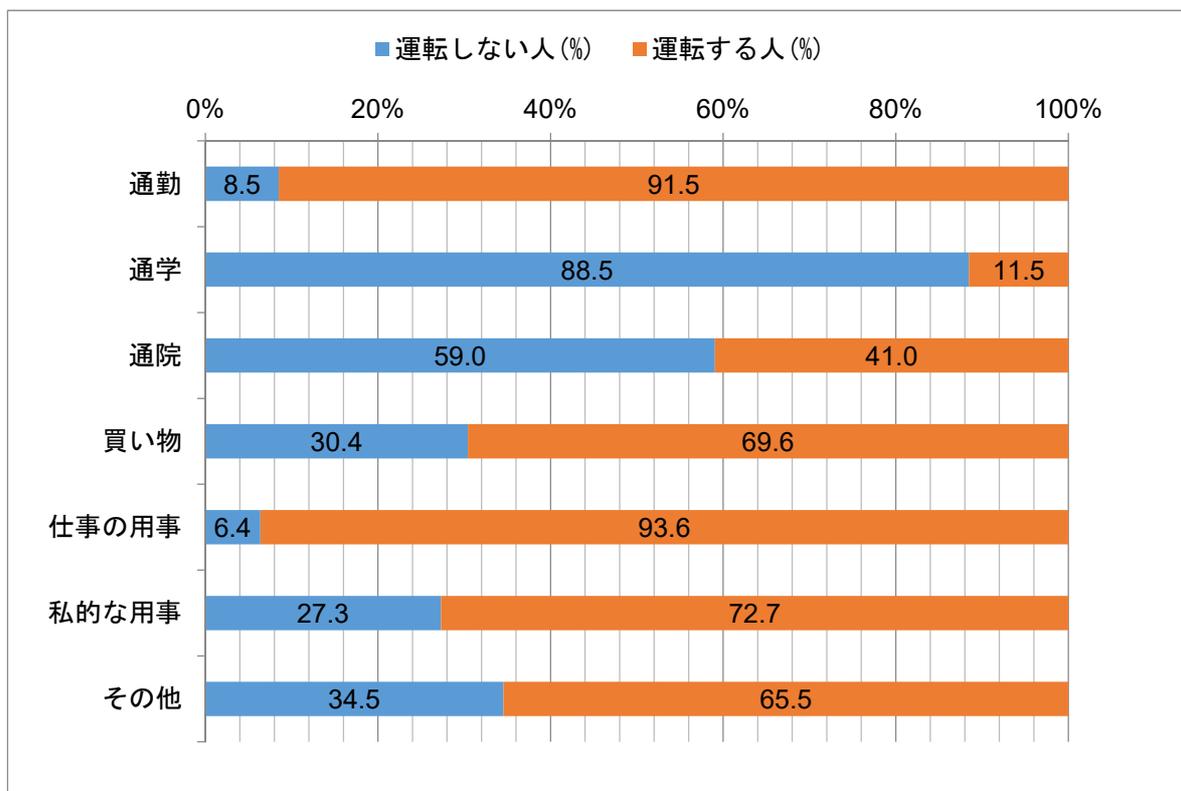
自分で運転しない人は、買い物や通院の目的で外出することが多い。

<自分で運転しない人の移動目的>



回答者の外出の目的別に、自分で運転して外出する機会の有無を集計した。通学や通院の目的で外出する人は、自分で運転しない人の割合が多い。

<移動目的別の自分で運転しない人の割合>



4)公共交通や送迎の利用頻度

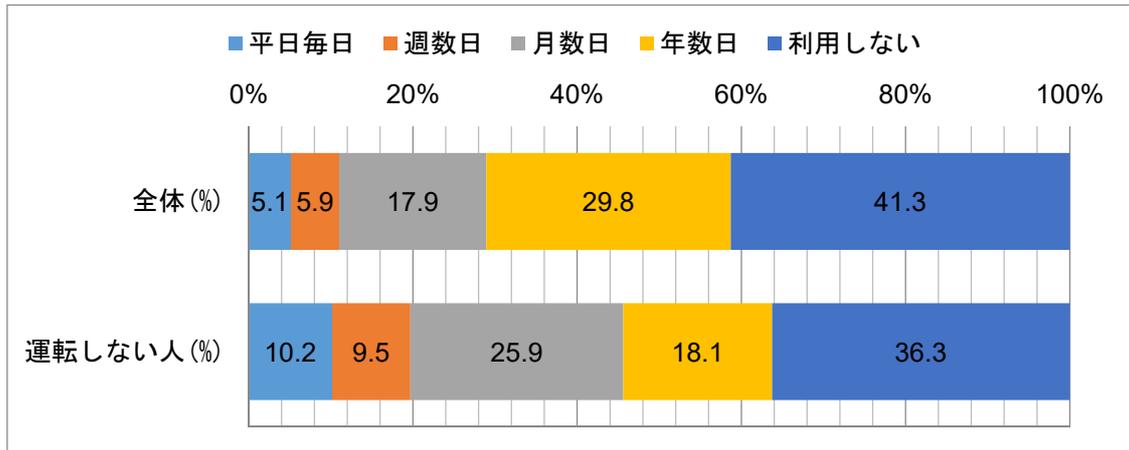
自分で運転しない人は、回答者全体と比べると、鉄道、路線バスやひたちBRT、送迎、タクシーの利用頻度が高い。

ア. 鉄道の利用頻度

回答者全体としては、鉄道を利用する人は60%未満で、年数日利用する人が多い。

自分で運転しない人は、鉄道を利用する人が60%を超え、月数日利用する人が多い。

<自分で運転しない人の鉄道の利用頻度>

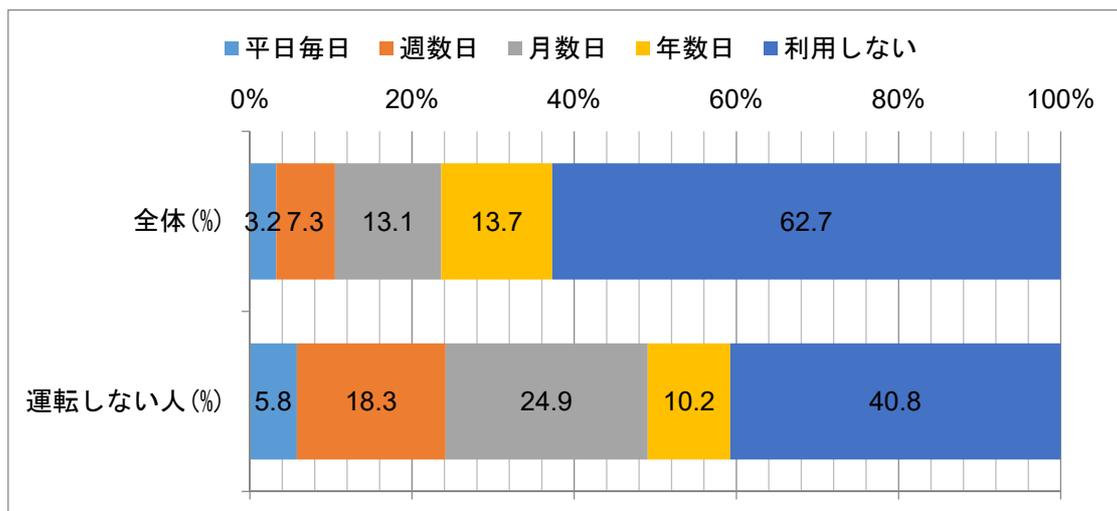


イ. 路線バスやひたちBRTの利用頻度

回答者全体としては、路線バスやひたちBRTを利用する人は40%以下で、月数日や年数日利用する人が多い。

自分で運転しない人は、路線バスやひたちBRTを利用する人が約60%で、週数日や月数日利用する人が多い。

<自分で運転しない人の路線バスやひたちBRTの利用頻度>

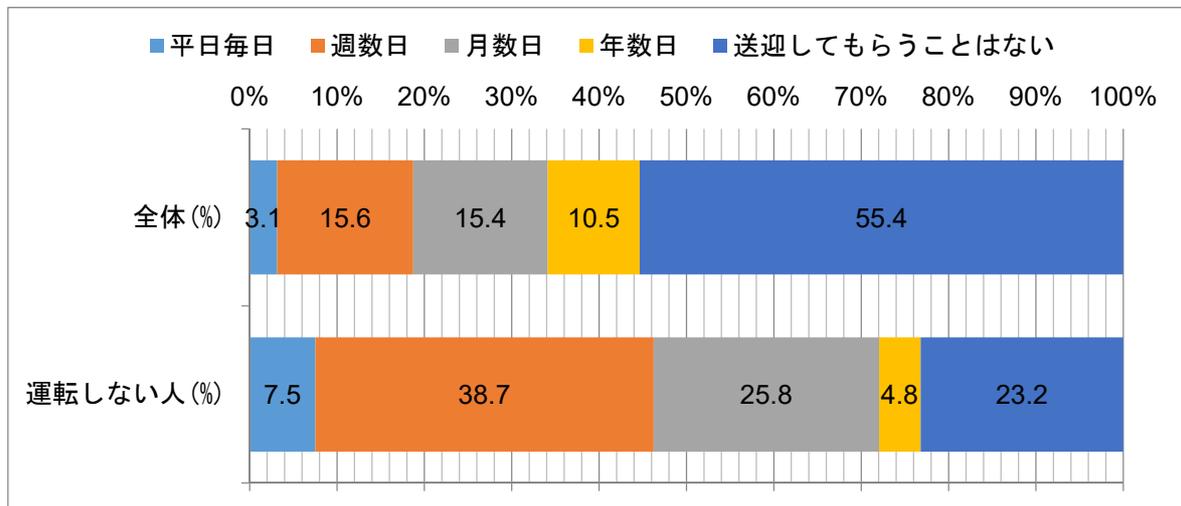


ウ. 送迎の利用頻度

回答者全体としては、送迎してもらうことのない人が半数以上である。

自分で運転しない人は、76.8%が送迎してもらうことがあり、週数日送迎してもらう人が多い。

<自分で運転しない人の送迎の利用頻度>

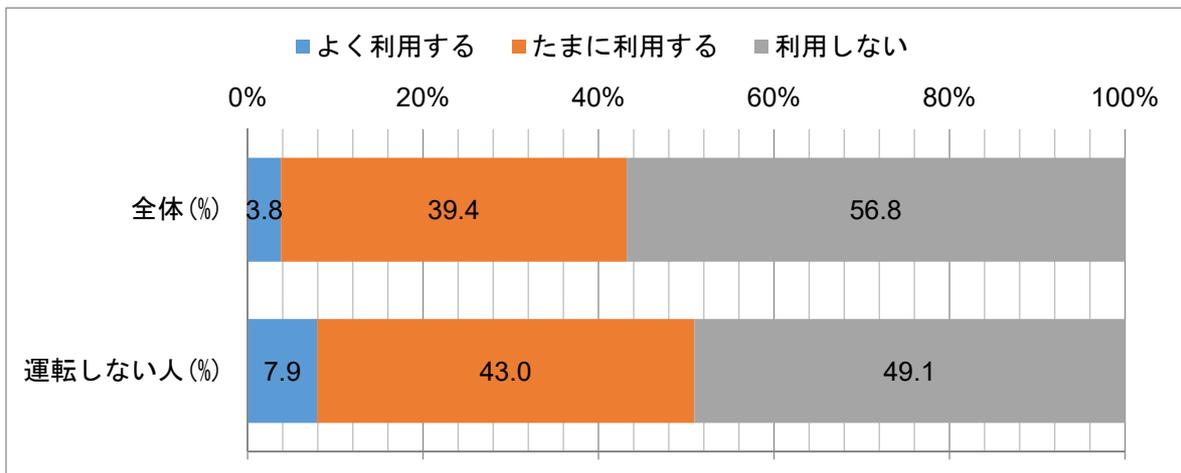


エ. タクシーの利用頻度

回答者全体としては、タクシーを利用することのない人が半数以上である。

自分で運転しない人は、約半数がタクシーを利用することがあり、よく利用する人も全体と比較し、多い。

<自分で運転しない人のタクシーの利用頻度>



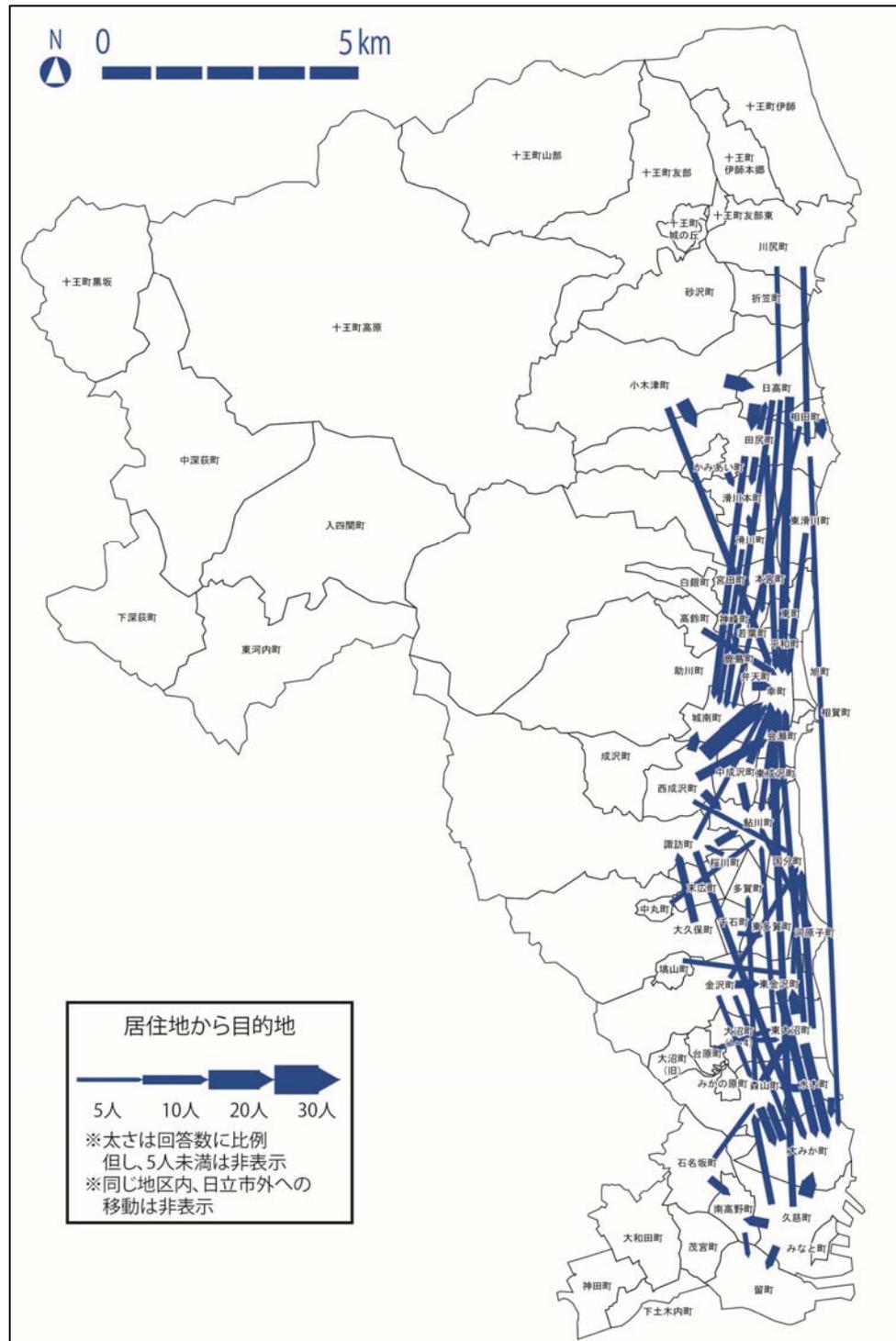
④市民の移動区間

日常生活で最も多い外出について、出発地・到着地を回答してもらった。それを町字単位で矢印の太さで表示し分析した。

1)居住地から目的地への移動

回答者全体の日常の移動特性を分析した。幸町、大みか町、鮎川町への移動が多い。南北方向に長距離の移動が多く、東西方向は短距離の移動が多い。

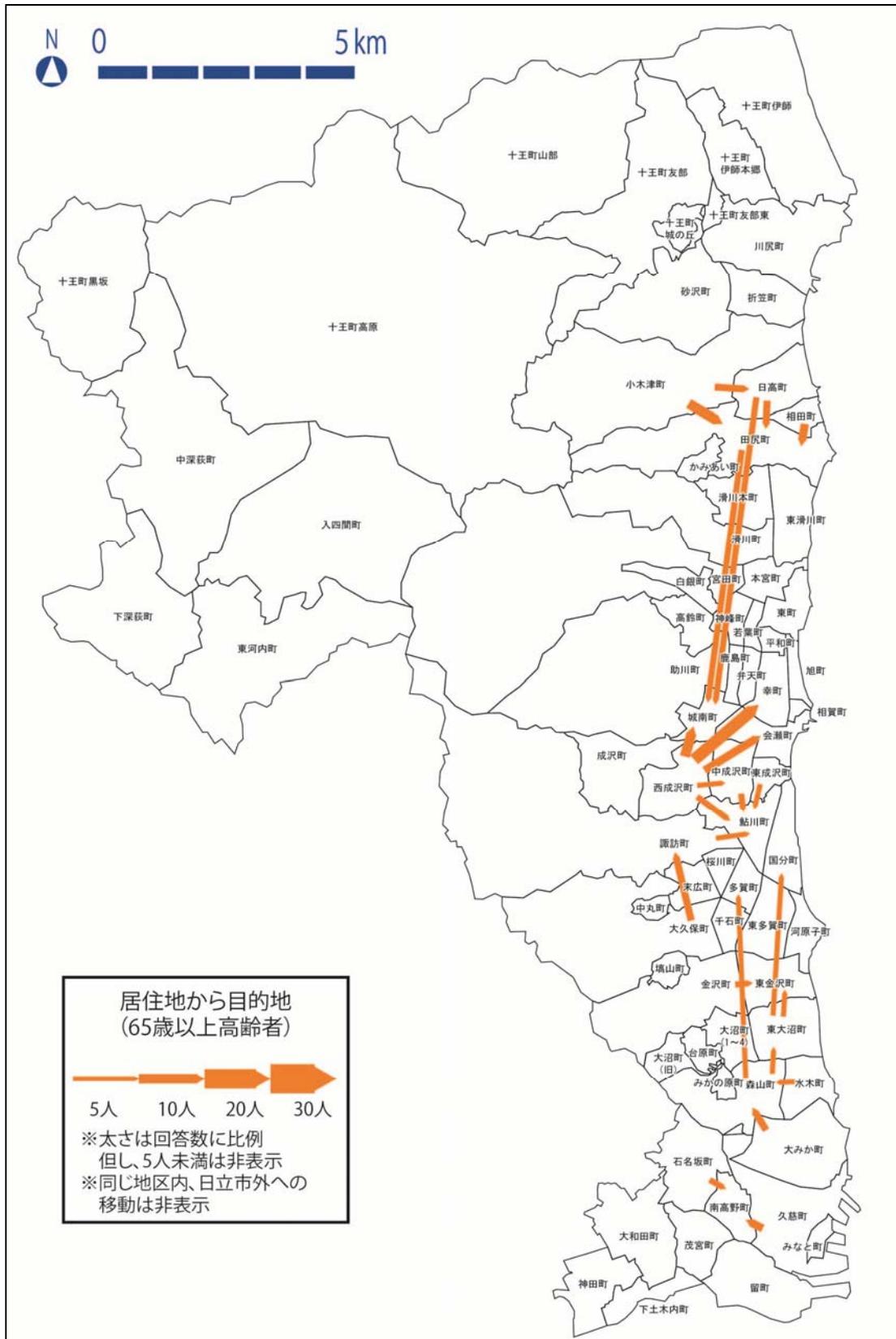
<回答者の居住地から目的地への移動区間>



2)高齢者の居住地から目的地への移動

65歳以上の高齢者の日常の移動特性を分析した。近隣町間での移動が多い。北部から病院のある城南町への移動も多い。

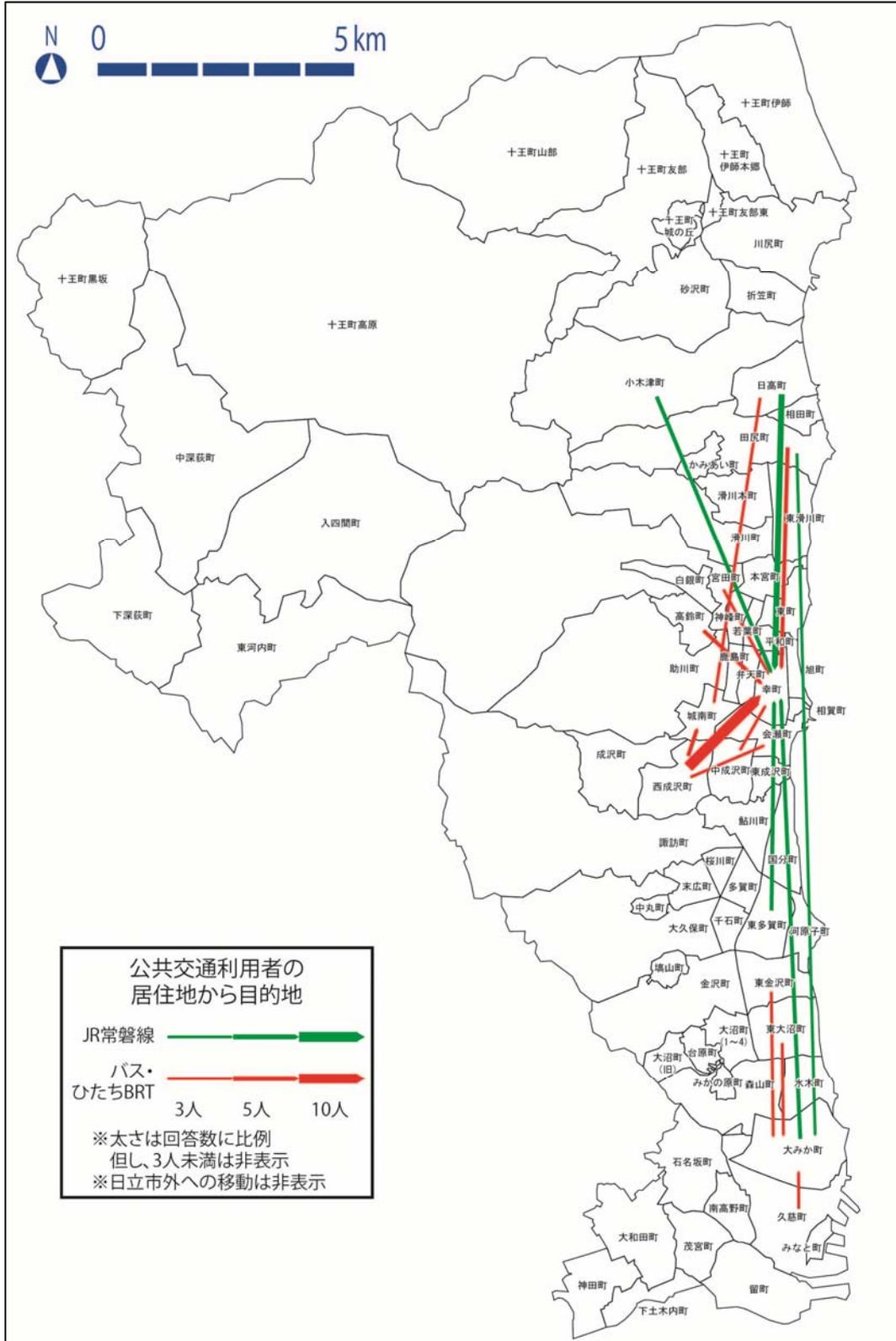
<65歳以上高齢者の居住地から目的地への移動区間>



3)公共交通利用者の居住地から目的地への移動

日常的な外出において公共交通を利用する人の日常の移動特性を分析した。JR常磐線は南北方向の長い距離の移動が多い。路線バス・ひたちBRTは周辺住宅地から最寄り駅や病院、工場等がある地区の移動が多く、駅周辺を跨いだ移動が少ない。

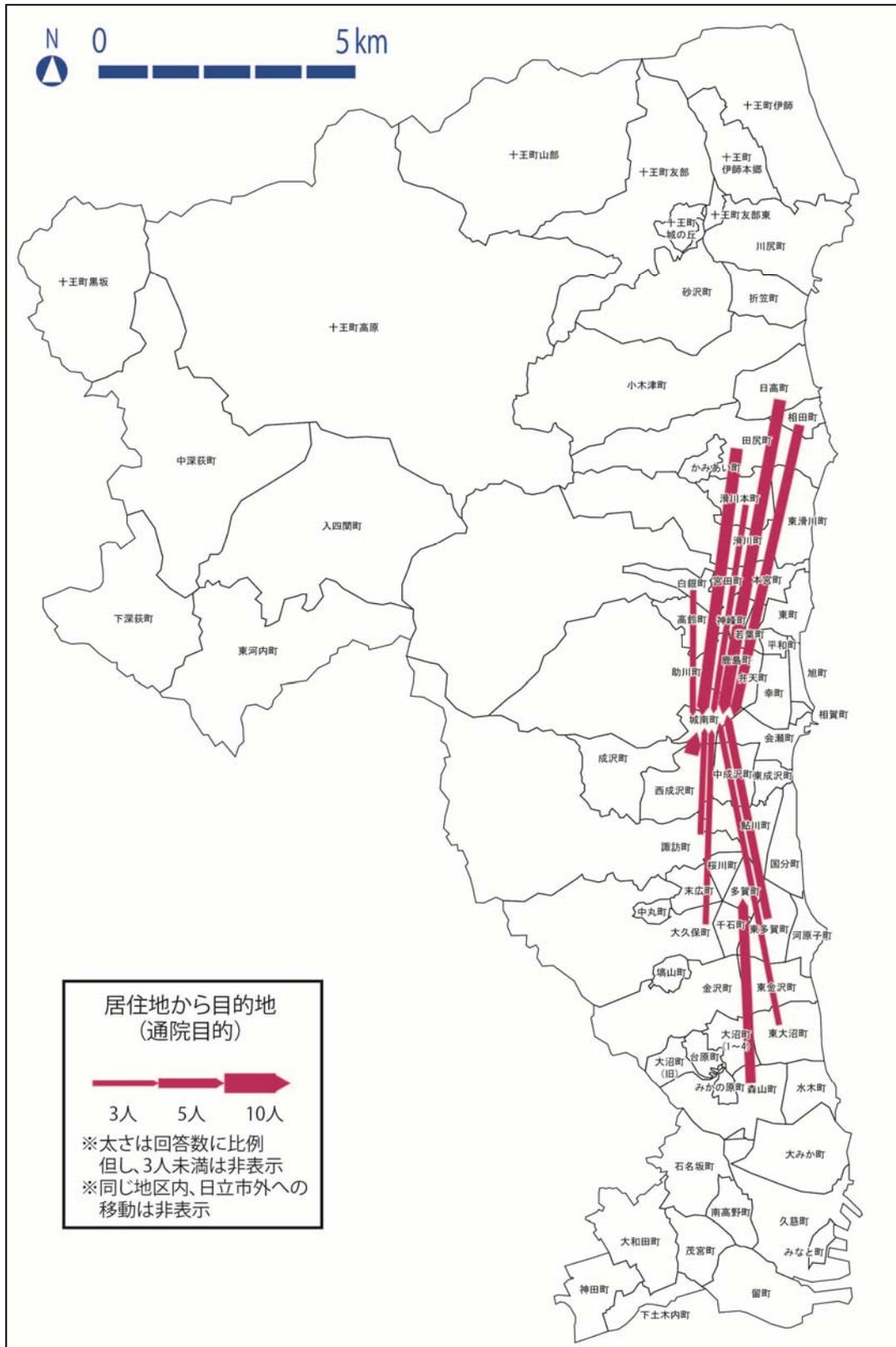
<公共交通利用者の居住地から目的地への移動区間>



4)通院の目的での、居住地から目的地への移動

日常的な外出の目的が通院の人の日常の移動特性を分析した。北側からも南側からも城南町への長距離の移動が多い。

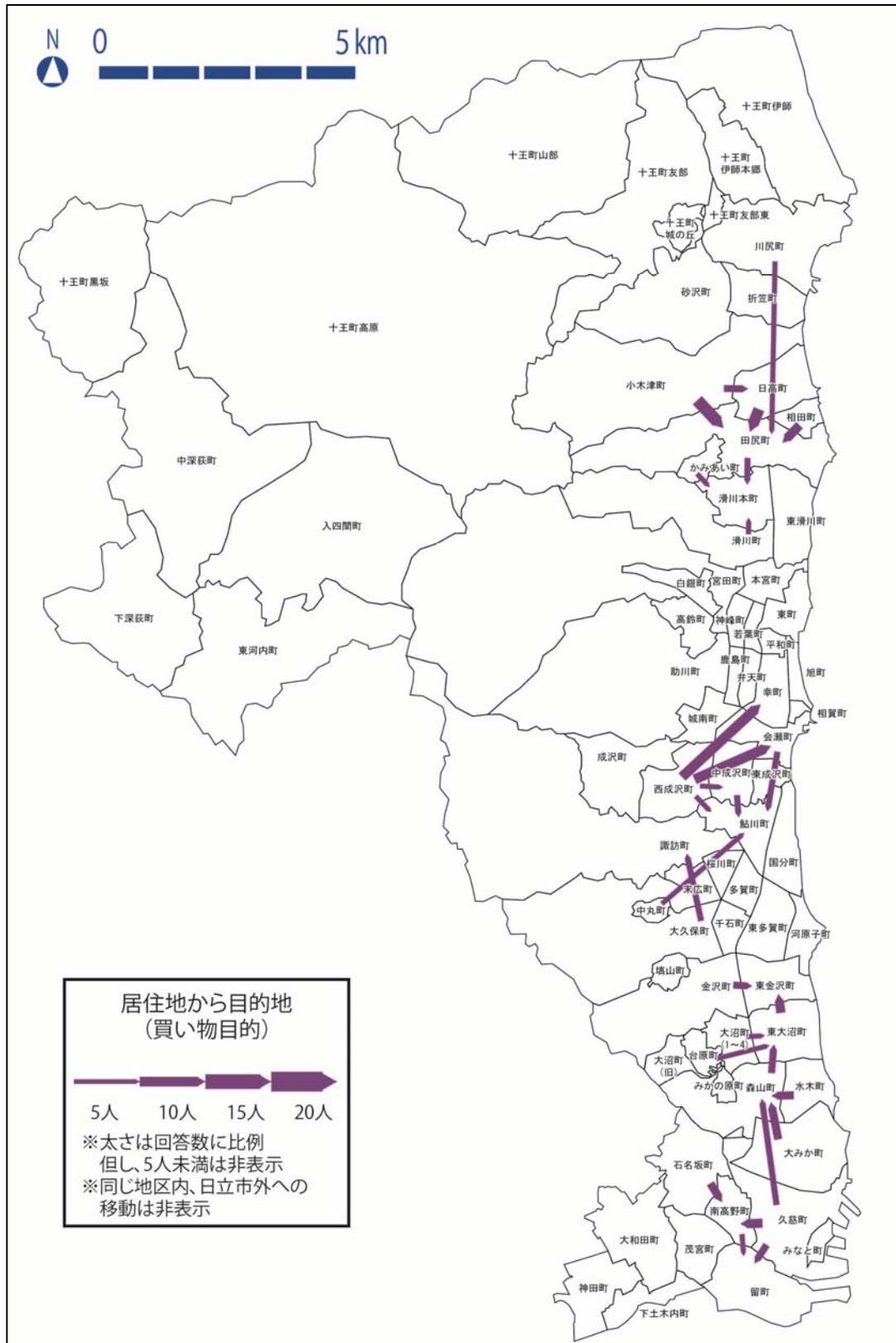
<居住地から通院先への移動区間>



5) 買い物の目的での、居住地から目的地への移動

日常的な外出の目的が買い物の人の日常の移動特性を分析した。隣の町等短距離の移動が多い。町内での移動も多い。

<居住地から買い物先への移動区間>



⑤バスの利用条件

どのようなサービス水準であればバスを利用するかを回答してもらった。

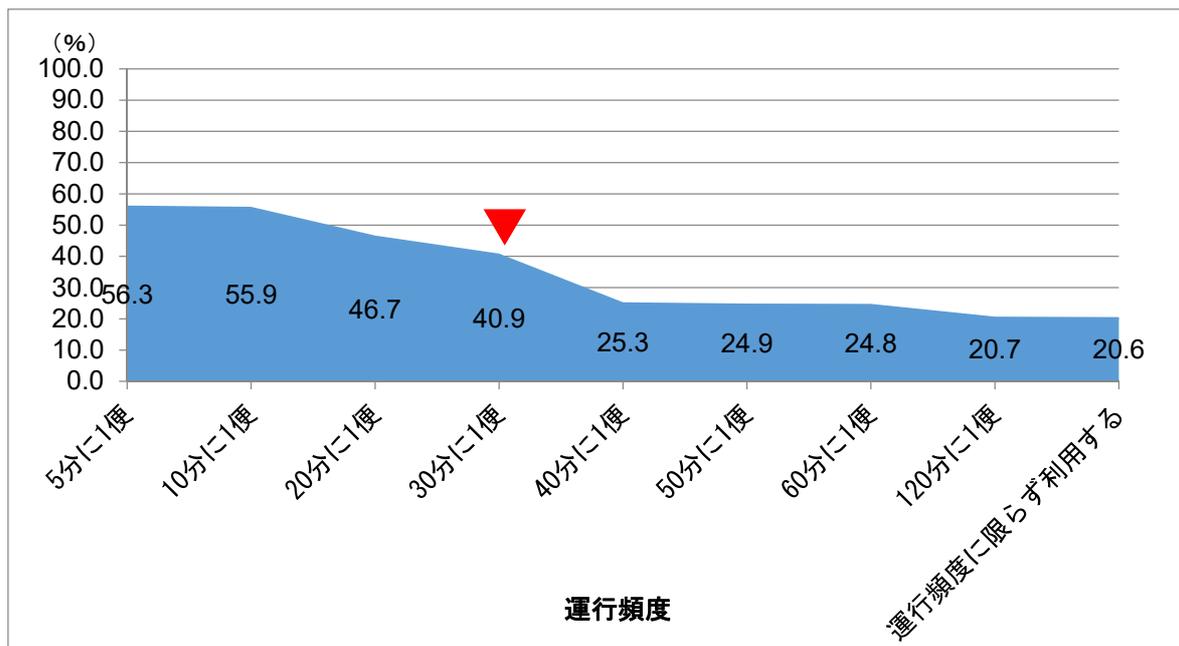
いずれの指標も約40%の人が利用するという条件で傾向が変わる。そこで、40%以上の人が利用する条件に着目して結果を見ていく。

▼：40%以上の人が利用するという条件

1)運行頻度の条件

30分に1便の運行頻度で40.9%が利用する。

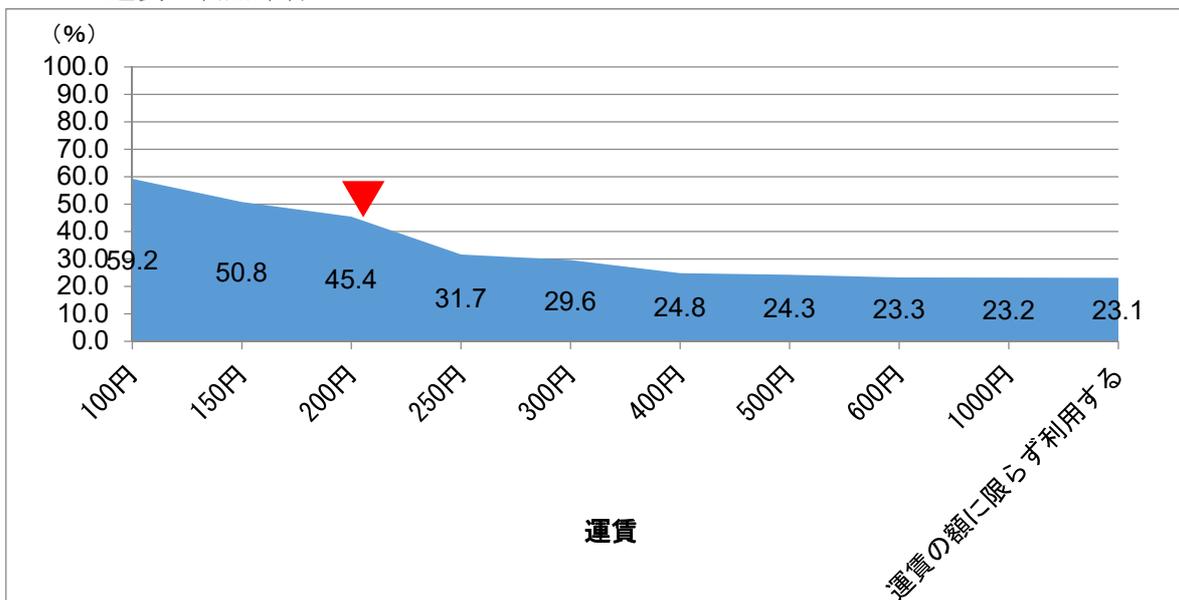
<バスの運行頻度の利用条件>



2)運賃の条件

200円であれば、45.4%の人が利用する。

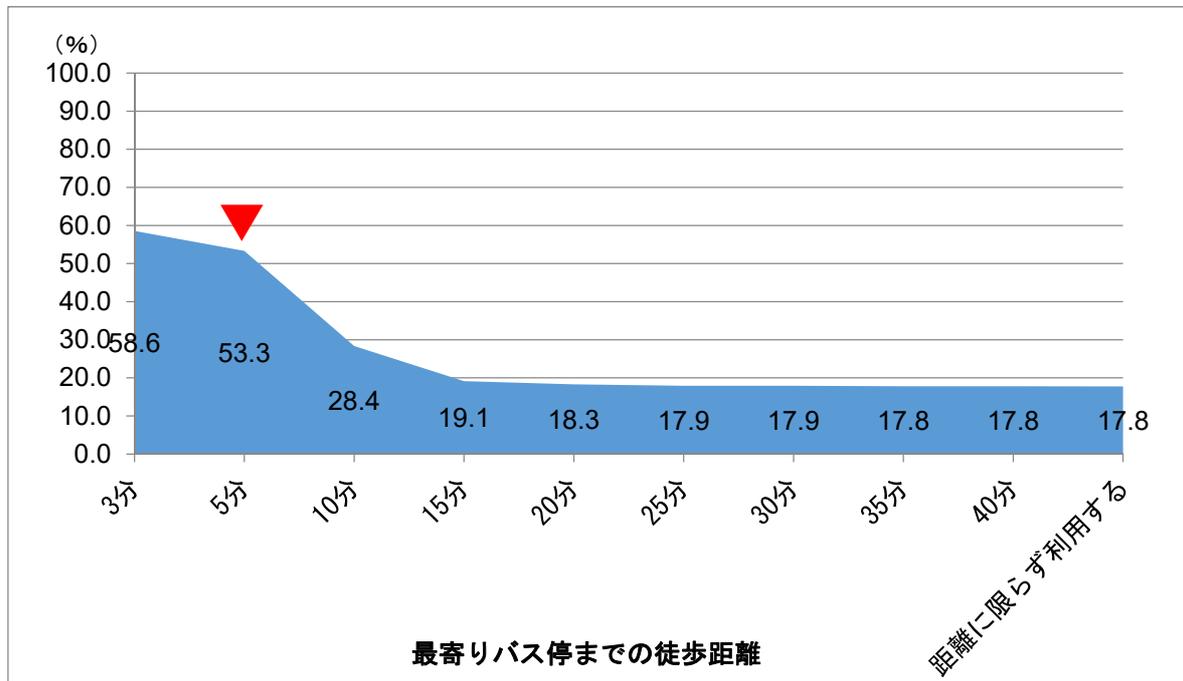
<バスの運賃の利用条件>



3)最寄りのバス停までの距離の条件

最寄りバス停までの距離が5分以内であれば 53.3%、10分以内であれば 28.4%が利用する。

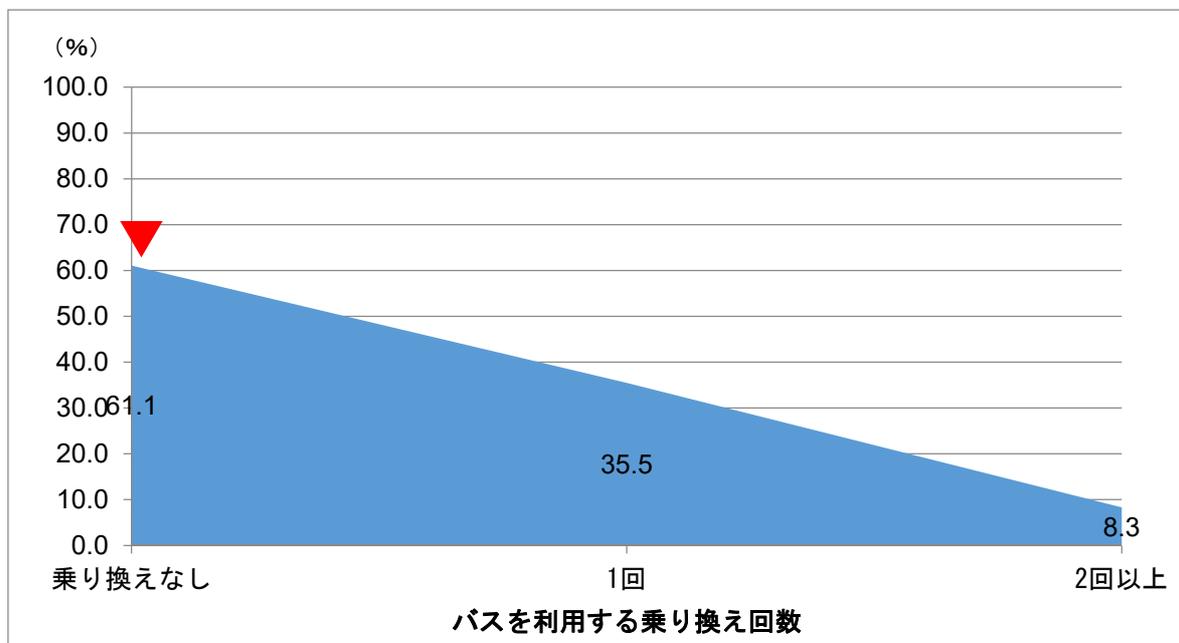
<最寄りのバス停までの距離の利用条件>



4)乗り換え回数の条件

乗り換えなしだと 61.1%、乗り換え回数 1 回だと 35.5%が利用する。

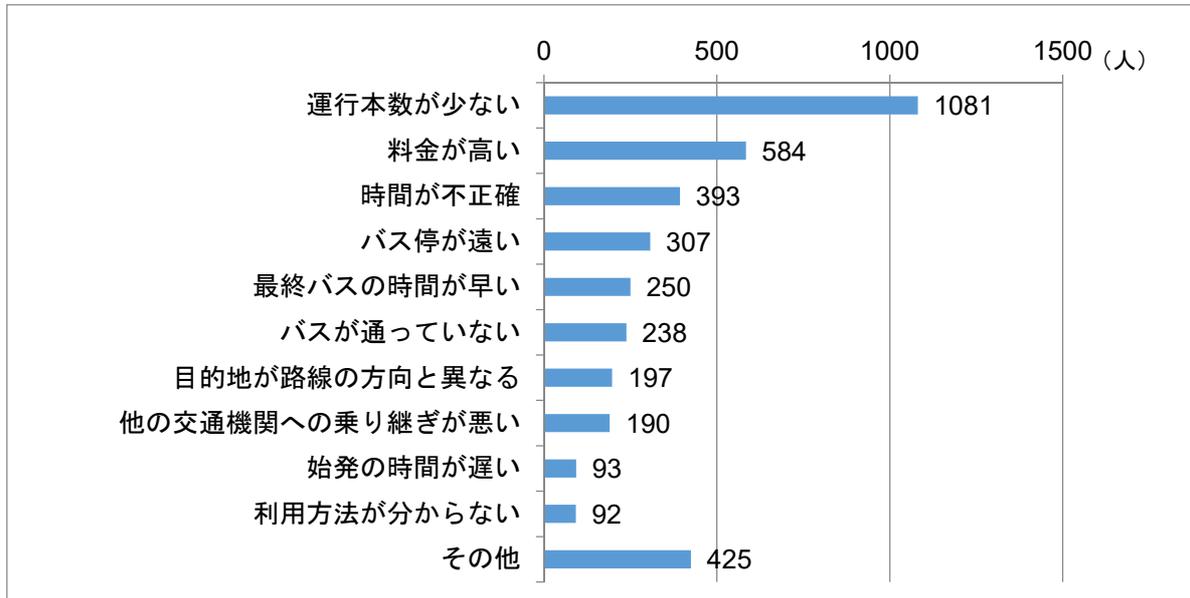
<バスの乗り換え回数の利用条件>



5)バスを利用しにくい理由

運行本数が少ないこと、料金が高いこと、時間が不正確なことが利用しにくい理由となっている。

<バスを利用しにくい理由>

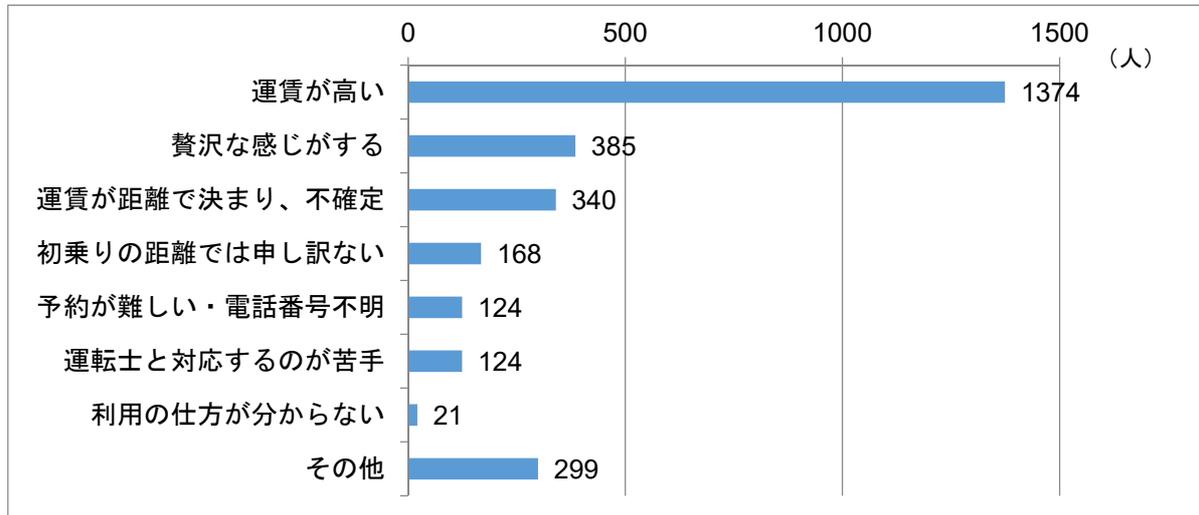


⑥タクシーの利用条件

1) タクシーを利用しにくい理由

タクシーを利用しにくい理由は、運賃が高いことが最も多く、贅沢な感じがすること、運賃が距離に応じて決まり不確定なので心配であることと、料金に関連することが並んだ。

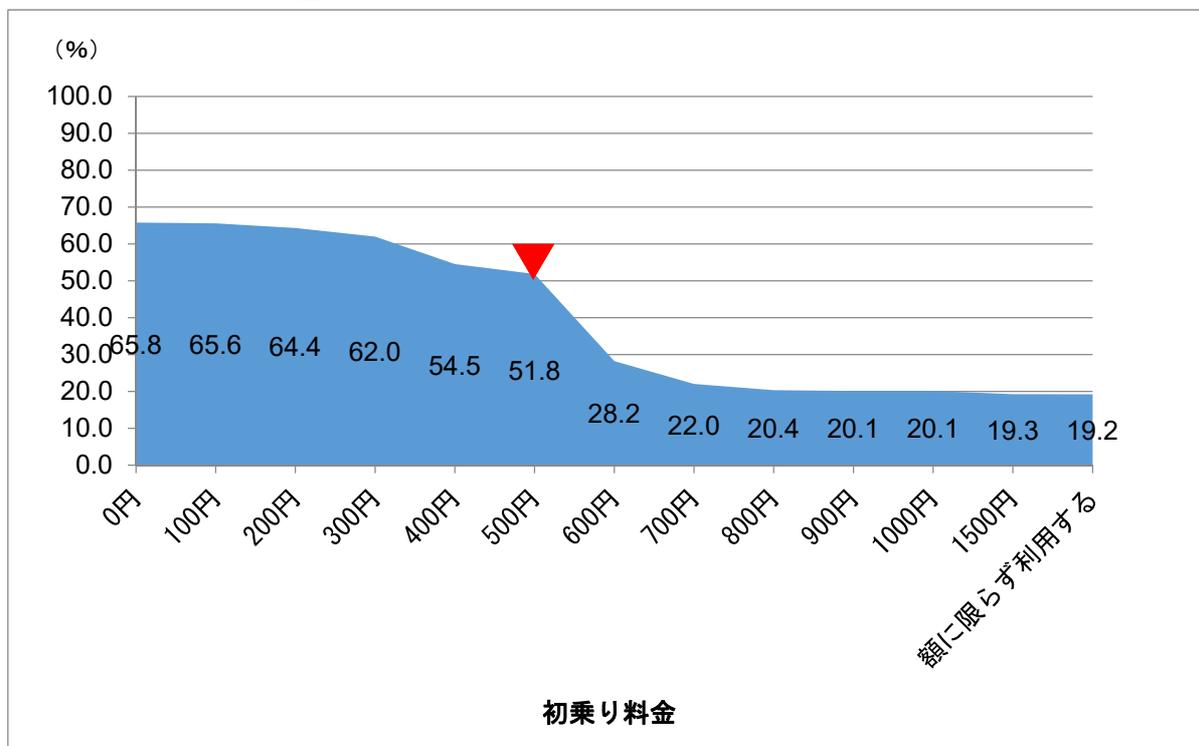
<タクシーを利用しにくい理由>



2) 初乗りの金額

500円では51.8%だが、600円では28.2%に下がる。

<タクシーの初乗りの金額の利用条件>



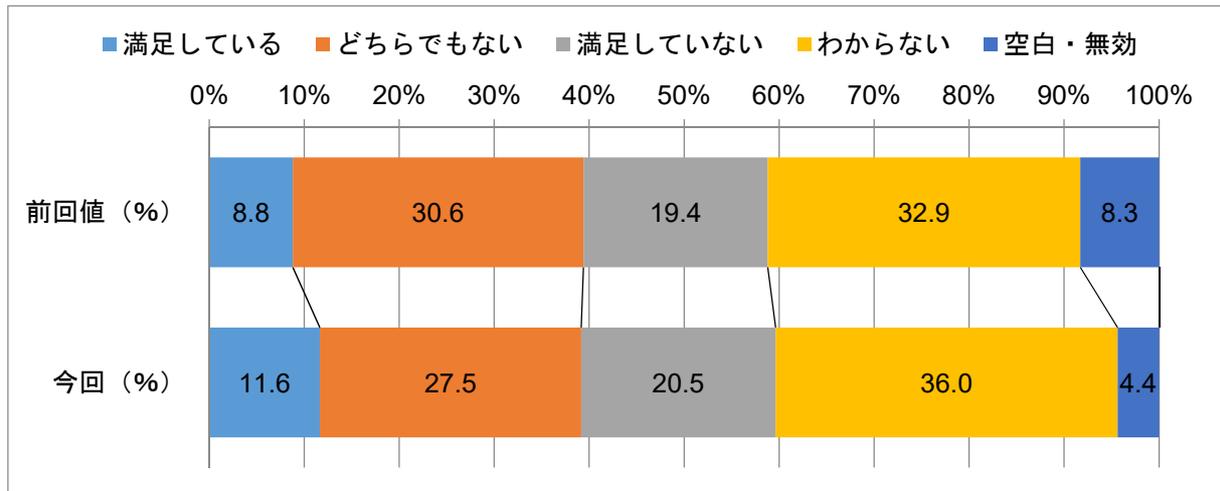
⑦公共交通に対する意識や公共交通の確保・維持に関する参加意欲

平成 23 年に実施した公共交通の利用に関する市民アンケート調査と今回の市民アンケート調査でバスのあり方について同様の設問を設けた。これらの結果について比較する。

1)バス事業者の現在の運行サービスに満足しているか

バス事業者の運行サービスに満足している人が増えている一方、満足していない人も増えており、バスに関心のある人が増えたと考えられる。

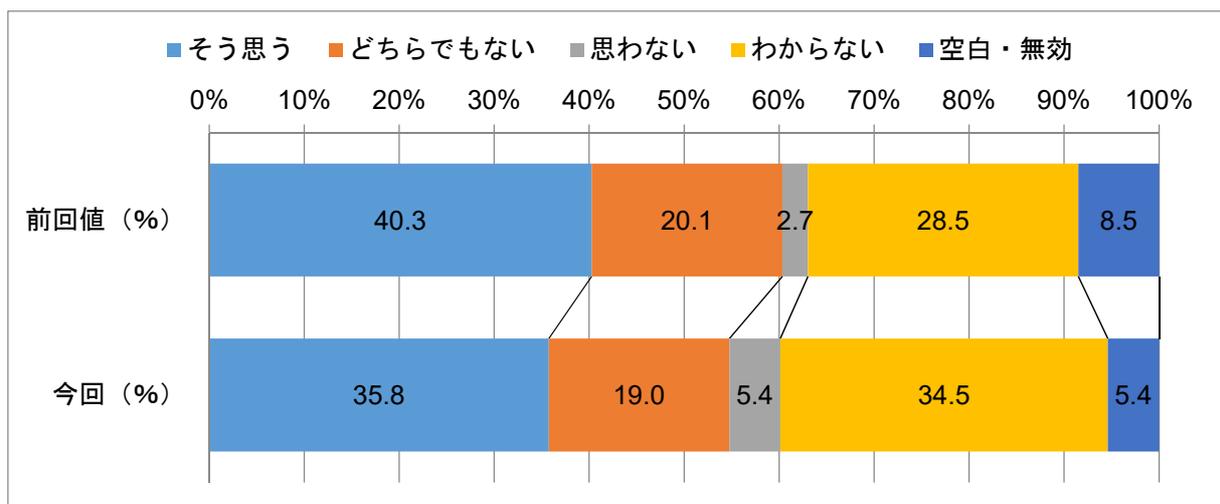
<バス事業者の現在の運行サービスに満足している割合>



2)バス事業者はもっと経営努力をすべきか

バス事業者は経営努力をすべきだと思う人が減り、思わない人が増えており、経営努力が認められてきていると考えられる。しかし、バス事業者はもっと経営努力をすべきだと思う人が多い。

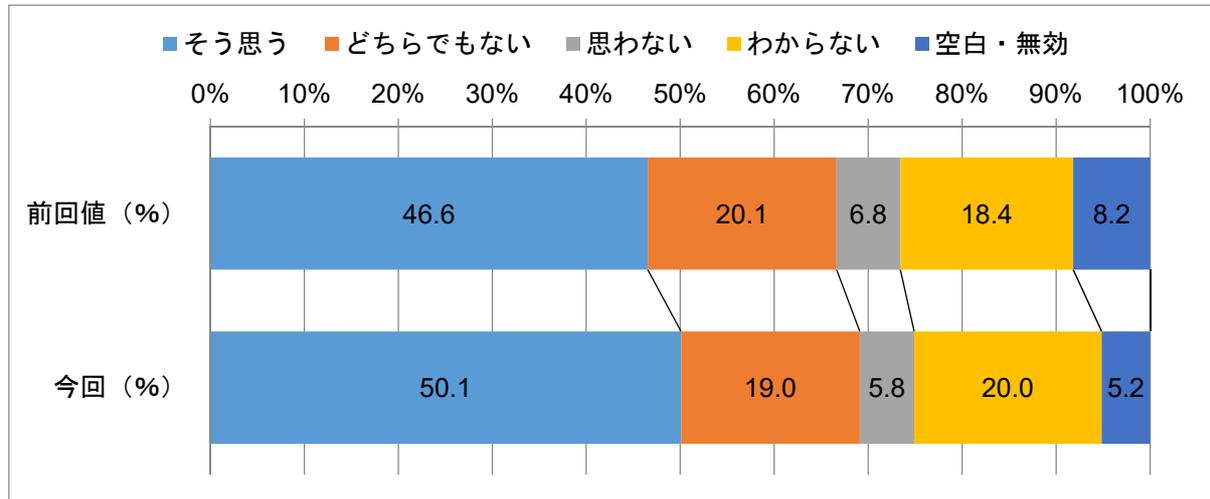
<バス事業者はもっと経営努力をすべきと思う割合>



3)市民一人ひとりがバスを積極的に利用し、バスを支えるべきだと思うか

バスを支えるべきだと思う人が増え、思わない人が減った。バスを支えるべきだという考えに移行してきたと考えられる。

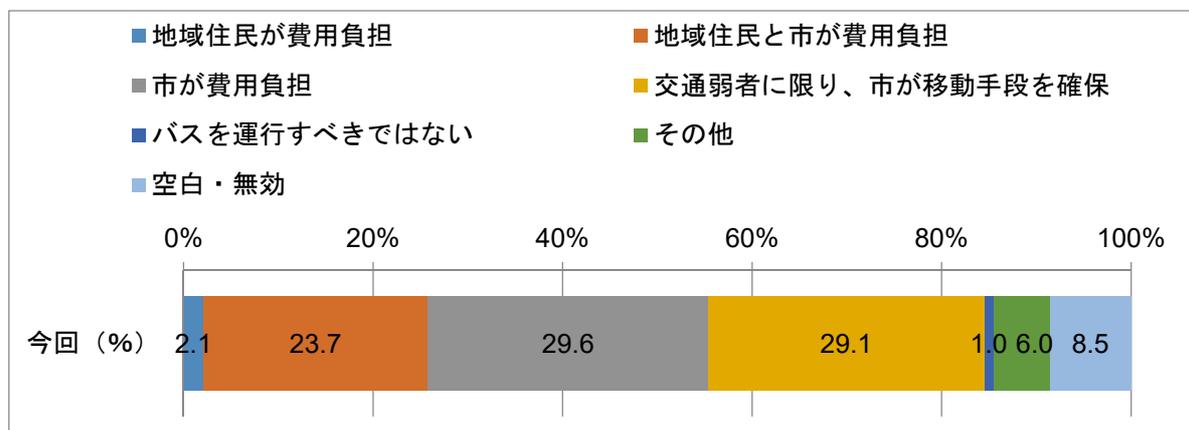
<市民一人ひとりがバスを積極的に利用し、バスを支えるべきだと思う割合>



4)人口規模が小さく、バス会社の努力だけでは、バスの運行・維持が難しい地区における公共交通のあり方についての考え

地域住民と市が費用負担、市が費用負担、交通弱者に限り、市が移動手段を確保の回答が多い。

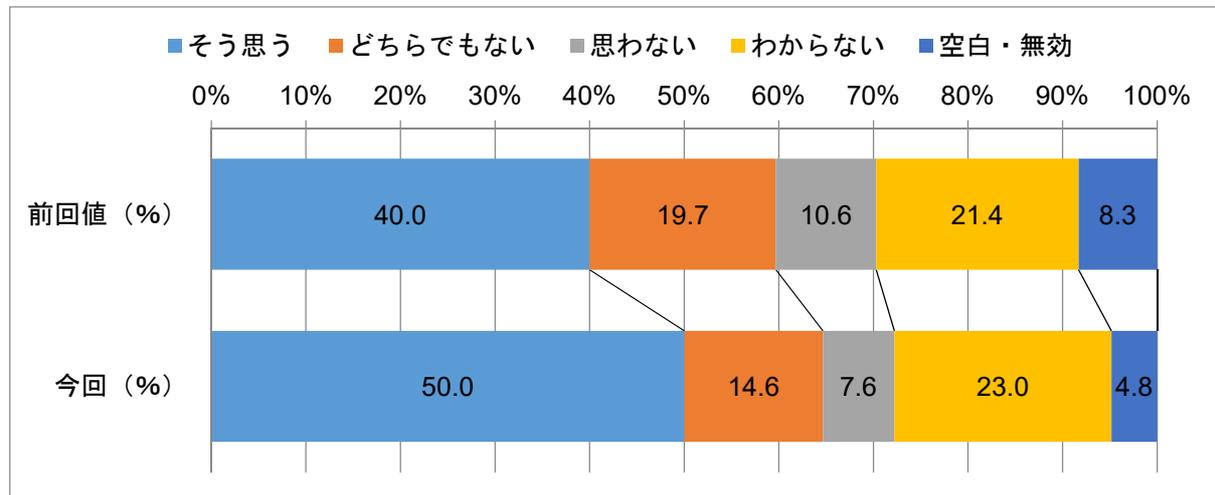
<公共交通のあり方についての考え>



5)パートナーシップ事業実施地区や乗合タクシー運行地区のように、あなたの住む地域でも、住民が組織的にバスを維持する取組をすべきと思うか

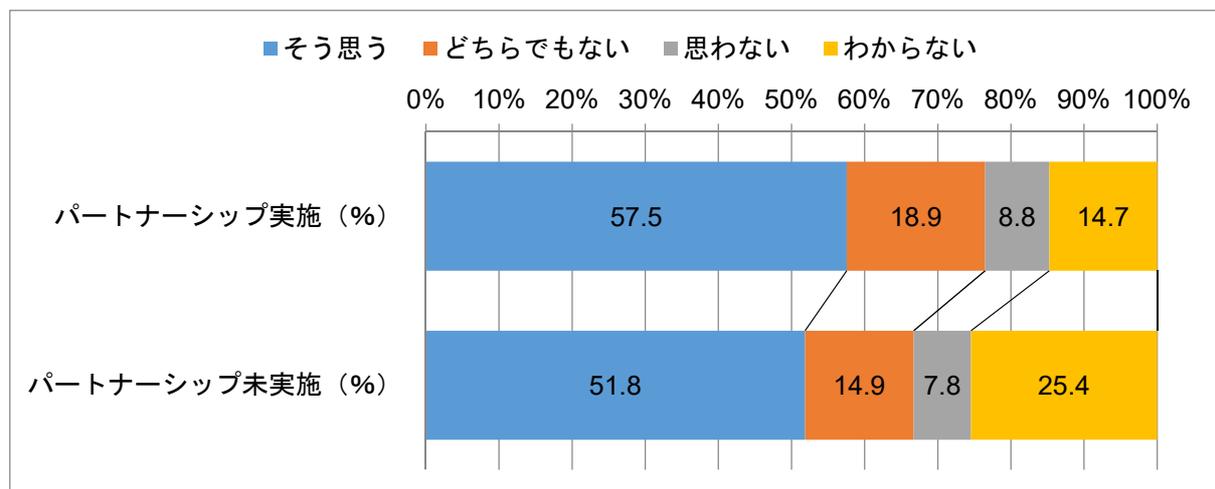
住民が組織的にバスを維持する取組をすべきだと思う人が増え、思わない人が減った。バスを維持する取組をすべきだという考えに移行してきたと考えられる。

<自分の住む地域でも住民が組織的にバスを維持する取組をすべきと思う割合>



パートナーシップ事業を実施している町と未実施の町で回答を比較した。パートナーシップ事業を実施している町の方が、住民が組織的にバスを維持する取組をすべきだと思う人の割合が多く、思わない人が少ない。

<パートナーシップ事業実施地区における自分の住む地域でも住民が組織的にバスを維持する取組をすべきと思う割合>

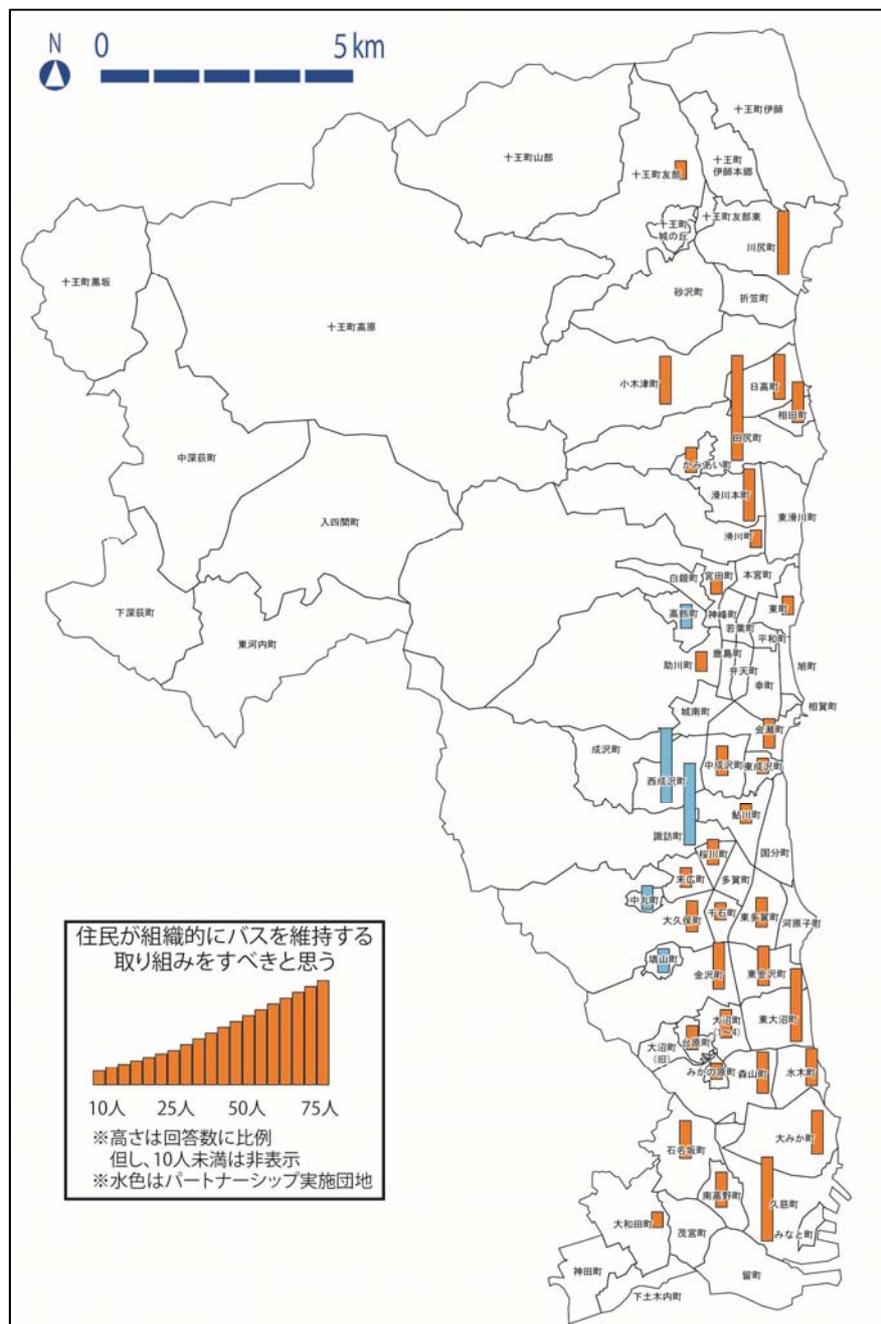


6)住民が組織的にバスを維持する取組をすべきと回答した方の居住地

住民が組織的にバスを維持する取組をすべきだと思う人と回答した方の居住地分布を整理したところ、山側団地を含む市街地外縁部が多い。

<自分の住む地域でも住民が組織的にバスを維持する取組をすべきと思う回答者の居住地>

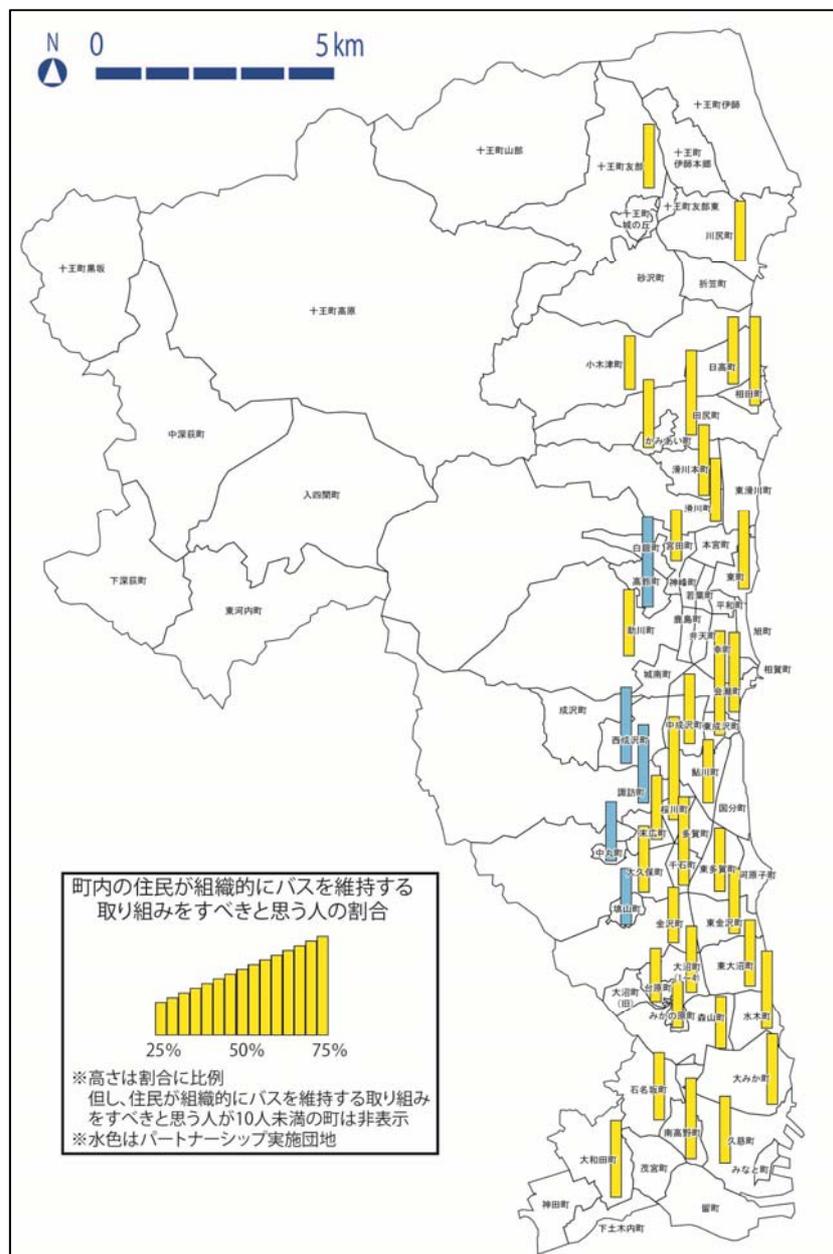
順位	町名	回答数	順位	町名	回答数
1	田尻町	75	6	川尻町	46
2	久慈町	60	7	滑川本町	37
3	諏訪町	59	8	小木津町	34
4	西成沢町	54	9	金沢町	33
5	東大沼町	52	10	日高町	32



住民が組織的にバスを維持する取組をすべきだと思う人が10人以上居住している町における、住民が組織的にバスを維持する取組をすべきだと思う人の割合を示した。住民が組織的にバスを維持する取組をすべきだと思う人の割合は、東成沢町や桜川町が約78%と高く、森山町、宮田町、みかの原町では40%を切り、低い。

<地区別の自分の住む地域でも住民が組織的にバスを維持する取組をすべきと思う回答者の割合>

順位	町名	割合(%)	順位	町名	割合(%)
1	東成沢町	78.6	6	田尻町	64.1
2	桜川町	78.3	7	南高野町	61.0
3	高鈴町	68.0	8	会瀬町	60.0
4	相田町	67.4	9	諏訪町	59.6
5	千石町	66.7	10	東町	59.1



⑧市民アンケート結果のまとめ

○公共交通の必要性が高い市民は若年層、高齢者である

日常生活において自分で車を運転して外出しない人を性別・年代別に分析したところ、10歳代の男性女性、70歳以上の女性で5割を超えており、公共交通の必要性が高いと言える。特に、これらの年代性別の方への公共交通サービスの提供を重視する必要がある。

○市民の移動区間

市民の移動区間を分析したところ、南北方向の移動が多い。中でも幸町、大みか町、鮎川町等への外出が多く、田尻町から大みか町といった日立駅周辺を跨いだ長い距離の移動も多い。一方で、公共交通での移動区間では鉄道は南北方向の長い距離であるが、バスは周辺住宅地から最寄り駅や病院、工場等がある地区の移動が多く、駅周辺を跨いだ移動が少ない。市民の移動に対応する公共交通網の再編が必要になる。

○バスの利用条件

バスについて、40%以上が利用すると回答した条件は、以下の通りである。

運行頻度：30分に1便以上

運賃：200円以下

最寄りバス停までの徒歩時間：5分以内

乗り換え回数：乗り換えがないこと

これらのニーズを踏まえ、バスサービスの充実を図る必要がある。

○タクシーの利用条件

タクシーの利用しにくい理由としては運賃が高いことが挙げられている。

初乗り運賃の条件、500円以下であれば約5割の方が利用すると回答している。

○市民の協働の意欲

本市では交通事業者、市民、行政が協働で公共交通の利用促進・維持を進めるパートナーシップ事業を実施してきた。パートナーシップ事業の内容を提示したうえで、市民が組織的にバスを維持すべきかを質問したところ、市街地外縁部の地区で、参加意欲があることが分かった。

(2)医療機関・商業施設アンケート

①医療機関・商業施設アンケートの概要

<医療機関・商業施設アンケートの概要>

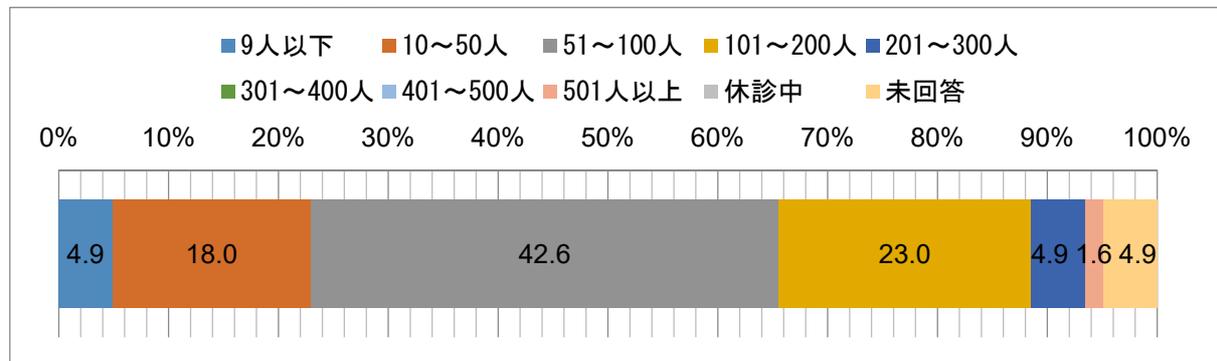
項目	内容
調査の目的	医療機関や商業施設に関する公共交通の状況を把握することを目的に実施
実施期間	2015年10月8日(木)～2015年10月23日(金)
配布対象	日立市内の医師会所属医療機関、日立市内の主要な商業施設
配布数	合計116施設(医療機関95施設、商業施設21施設)
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
回収数	70票(医療機関61票、商業施設9票)
回収率	60.3%(医療機関64.2%、商業施設42.9%)
アンケート内容	<p>①施設の属性 施設名、利用者数</p> <p>②周辺の公共交通の状況 最寄り駅名、最寄り駅からの距離、最寄りバス停名、最寄りバス停からの距離</p> <p>③医療機関送迎バス(医療機関のみ) 運行の有無、医療機関送迎バスの概要(利用者数、運行本数、運行方面)</p> <p>④利用者の公共交通の状況 公共交通をつかってくる利用者の割合(鉄道、バス、タクシー)</p> <p>⑤従業員の公共交通の状況 公共交通をつかってくる従業員の割合(鉄道、バス)</p> <p>⑥公共交通に関する意識 利用者の交通手段で困っていること、利用しにくい理由、改善要望、自由意見</p>

②医療機関アンケートの結果

1)平日 1日あたりの来院者数

平日 1日あたり 51～100 人来院する医療機関が多い。

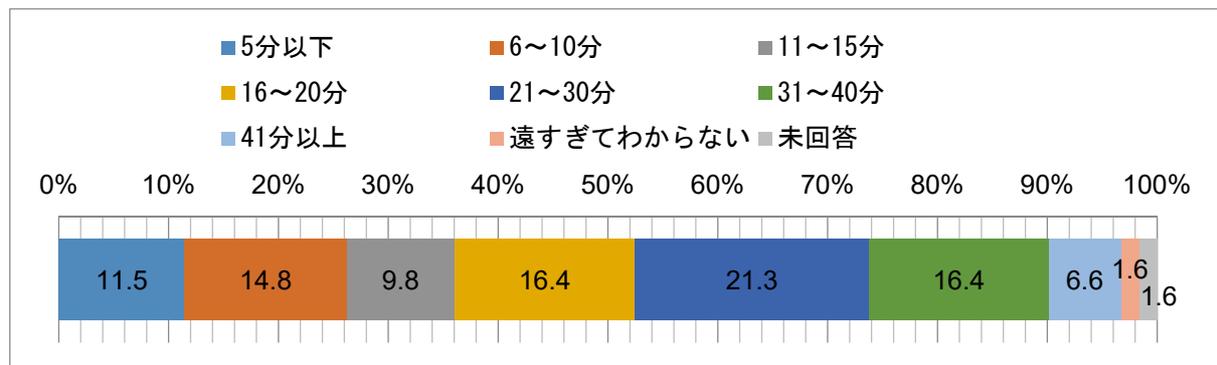
<平日 1日あたりの来院者数>



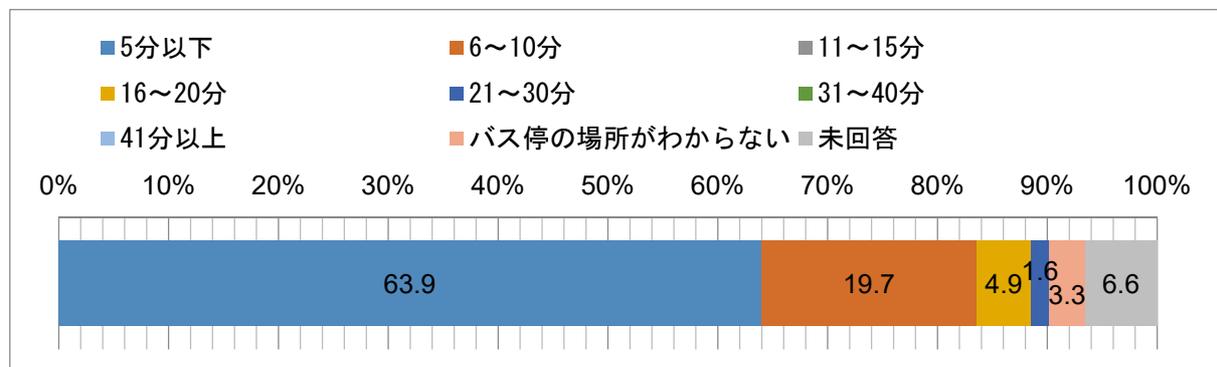
2)駅やバス停までの距離

駅までの徒歩距離では必ずしも駅に近い医療機関だけではないが、バス停までの徒歩距離が5分以内の施設が多く、公共交通の利用できる立地条件にある施設が多いと言える。

<駅までの徒歩距離>



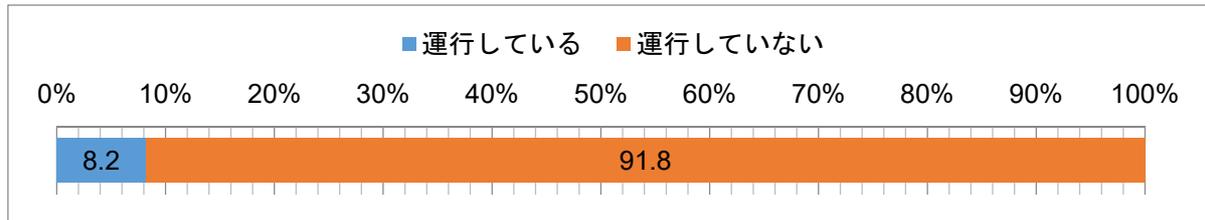
<バス停までの徒歩距離>



3)医療機関送迎バス

アンケートに回答した医療機関のうち、5ヶ所が医療機関送迎バスを運行している。

<医療機関送迎バスの運行>



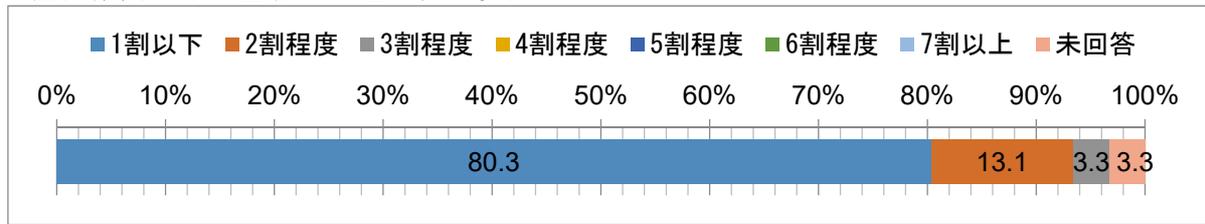
4)医療機関に来る患者の公共交通の利用状況

公共交通の利用環境はあるが、公共交通の利用率は低い。小規模な医院の回答もあるため、近隣からの来院も多いと考えられる。

ア. 鉄道の利用

鉄道をつかい、最寄り駅から歩いてくる患者は1割以下という回答が80%である。

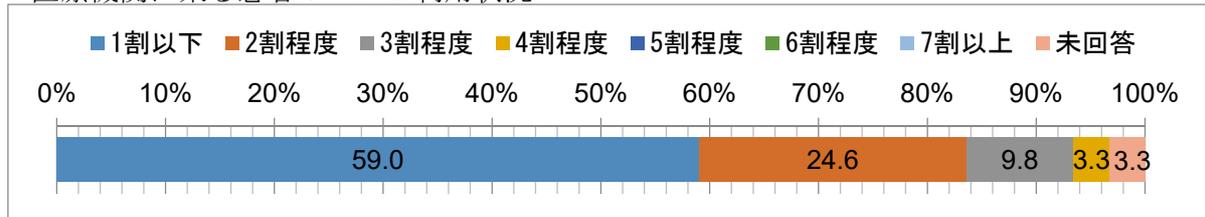
<医療機関に来る患者の鉄道の利用状況>



イ. バスの利用

バスをつかい、停留所から歩いてくる患者は1割以下という回答が約60%である。2割程度の患者がバスをつかい、停留所から歩いてくると回答した医療機関は、約25%である。

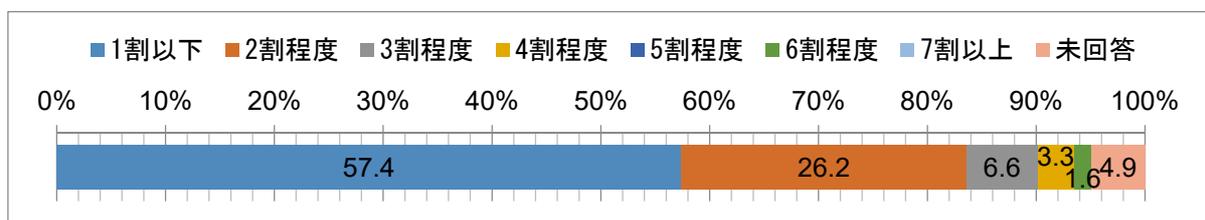
<医療機関に来る患者のバスの利用状況>



ウ. タクシーの利用

タクシーをつかってくる患者は1割以下という回答が約60%である。2割程度の患者がタクシーをつかってくると回答した医療機関は、約25%である。

<医療機関に来る患者のタクシーの利用状況>

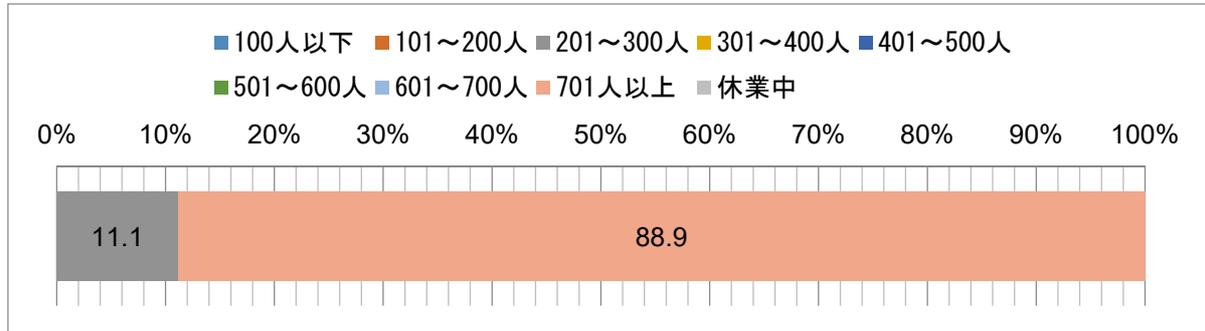


③商業施設アンケートの結果

1)平日1日あたりの来訪者数

平日1日あたりの来訪者数は701人以上と回答した商業施設が多い。

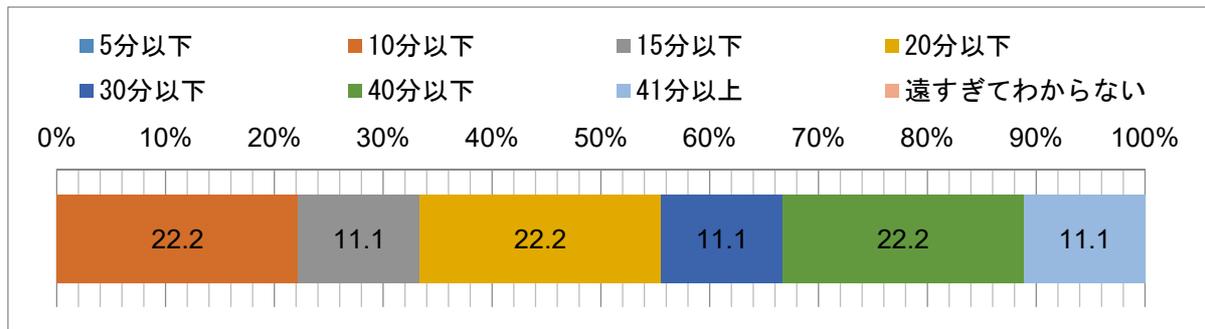
<平日1日あたりの来訪者数>



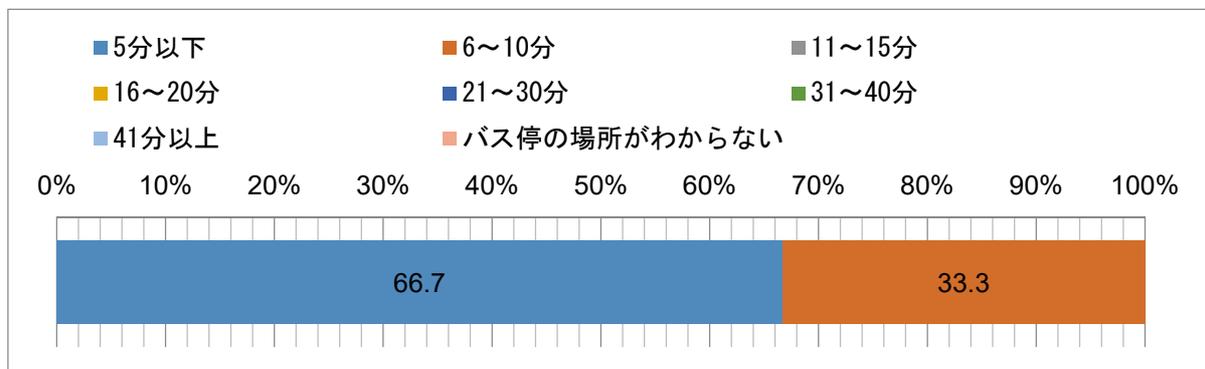
2)駅やバス停までの距離

駅までの徒歩距離では必ずしも駅に近い商業施設だけではないが、バス停までの徒歩距離が5分以内の商業施設が多く、公共交通の利用できる立地条件にある商業施設が多いと言える。

<駅までの徒歩距離>



<バス停までの徒歩距離>



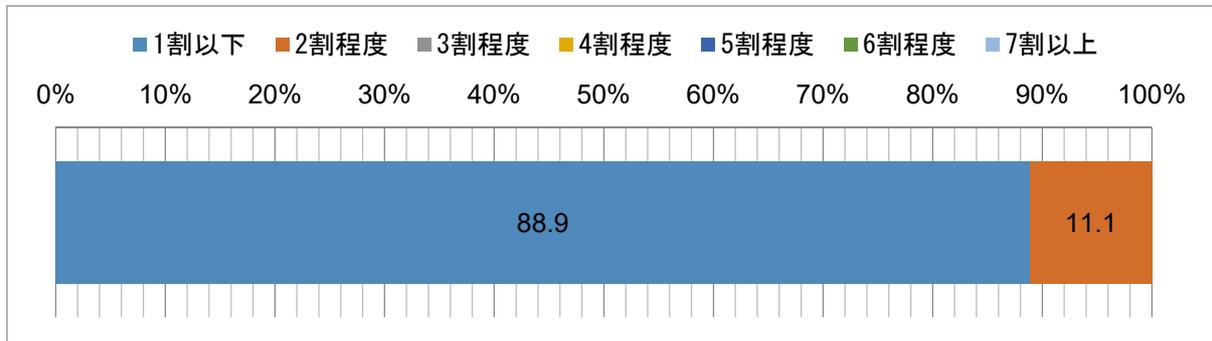
3)商業施設に来るお客様の公共交通の利用状況

公共交通の利用環境はあるが、近隣の来訪者等が多いためか、公共交通の利用率は低い。

ア. 鉄道の利用

鉄道をつかって最寄り駅から歩いて店舗までくる来訪者は1割以下という回答が多い。

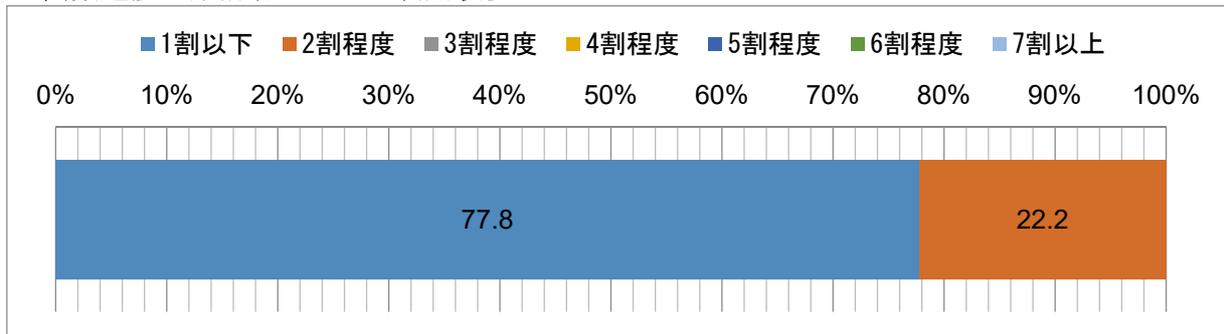
<商業施設の来訪者の鉄道の利用状況>



イ. バスの利用

バスをつかって停留所から歩いて商業施設までくる来訪者は1割以下という回答が多い。

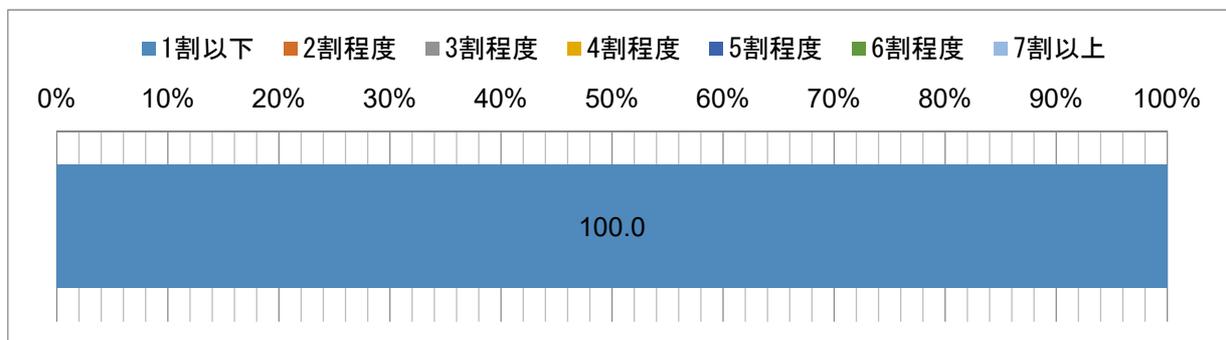
<商業施設の来訪者のバスの利用状況>



ウ. タクシーの利用

全ての回答が、タクシーをつかって商業施設までくる来訪者は1割以下である。

<商業施設の来訪者のタクシーの利用状況>



④医療機関・商業施設アンケート結果のまとめ

○総合病院等の遠方からも患者が集まる施設での公共交通の利用促進

市内の医療機関を対象にアンケートを行い、患者の公共交通の利用状況を把握した。

駅から遠い医療機関であっても、バス停からの徒歩圏域に入っているところが多かった。

このように公共交通の利用環境があるが、現状の公共交通の利用率は低い。

これは小規模な医院等は近隣からの来院者も多いと想定される。総合病院等の遠方から患者が集まる医療機関において、公共交通の利用促進を図ることが考えられる。

○商業施設でのターゲットを絞った公共交通の利用促進

市内の大規模小売店舗を対象にアンケートを行い、来訪者の公共交通の利用状況を把握した。

駅から遠い商業施設であっても、バス停からの徒歩圏域に入っているところが多かった。

このように公共交通の利用環境があるが、現状の公共交通の利用率は低い。

商業施設について全般的に公共交通の利用を増やすことは難しいので、若年層、高齢者、障害者等の交通弱者の買い物移動について公共交通の利用を促進することが考えられる。

(3)事業所・学校へのヒアリング調査

①ヒアリングの概要

<ヒアリングの概要>

項目	内容
調査の目的	通勤・通学に関わる公共交通利用の実態、意識を把握すること、公共交通の利用率等を定量的に把握することを目的に実施
対象施設	事業所 : 一定の通勤者を有する事業所 学校 : 市内の高校・大学（割引定期を実施している高校等）
ヒアリング方法	社員・生徒の通勤・通学交通の全体像を把握している事務員の方、及び数名の通勤・通学者に参加してもらい、グループディスカッション形式でヒアリング調査を実施
ヒアリング内容	<事務員の方> ①事業所・学校全体の通勤・通学の状況 (通勤・通学時間帯、通勤・通学における鉄道・バスの利用率、事業所・学校による送迎の有無、通勤手当の有無) <参加者全員> ②日常の通勤・通学の実態 (交通手段、通勤・通学時間帯、通勤・通学者の居住地) ③公共交通の利用条件 (便利だと思ふ理由、利用しにくい理由) ④公共交通の改善要望・アイデア (ルート、運行頻度、運賃、バス停の位置等)

②ヒアリング対象

<ヒアリングの対象>

事業所

No.	事業所名	住 所	実施日時	ヒアリング参加者数	従業員数
1	(株)日立製作所 日立事業所 山手工場	日立市白銀町 1 丁目 1 番 1 号	2015年9月10日(木) 13:00~13:40	合計 3 名	600 名
2	(株)日立製作所 日立事業所 海岸工場	日立市幸町 3 丁目 1 番 1 号			2000 名
3	(株)日立製作所 日立事業所 国分工場	日立市国分町 1 丁目 1 番 1 号			1200 名
4	(株)日立製作所 日立事業所 臨海工場	日立市大みか町 5 丁 目 2 番 2 号			400 名
5	日立化成(株) 山崎事業所	日立市東町 4 丁目 13 番 1 号	2015年9月11日(金) 11:00~12:00	合計 7 名	660 名

学校

No.	学校名	住 所	実施日時	ヒアリング参加者数	生徒数・職員数
1	茨城県立日立商業高等学校	日立市久慈町 6 丁 目 20 番 1 号	2015年9月9日(水) 16:00~16:40	合計 7 名	生徒 700 名 職員 60 名
2	茨城県立多賀高等学校	日立市鮎川町 3 丁 目 9 番 1 号	2015年9月9日(水) 16:00~17:00	合計 10 名	生徒 832 名 職員 56 名
3	茨城県立日立工業高等学校	日立市城南町 2 丁 目 12 番 1 号	2015年9月16日(水) 16:00~17:00	合計 9 名	生徒 592 名 職員 90 名
4	茨城県立日立第二高等学校	日立市鹿島町 3 丁 目 2 番 1 号	2015年9月9日(水) 16:00~16:40	合計 11 名	生徒 645 名 職員 57 名
5	茨城大学工学部 日立キャンパス	日立市中成沢町 4 丁目 12 番 1 号	2015年9月10日(木) 10:00~11:00	合計 3 名	

③ヒアリングの結果のまとめ

○高校の公共交通の利用状況

高校では、鉄道を利用した通学は各校ともに5割を超えている。一方で、バスだけの通学は各校ともに1割未満である。

また、駅からのバス利用は料金が高いことや本数が少ない等の理由から少ない。

○事業所の公共交通の利用状況

事業所においては、鉄道での通勤は約1～4割、バス利用（鉄道＋バスを含む）は約6～17%である。

公共交通での通勤は工場の3交代制等により夜間の通勤・帰宅が難しいこと、バス利用は道路交通渋滞による遅れが生じ、利用しにくいこと等が挙げられた。

○学校・事業所への対応

高校・大学の通学、事業所の通勤ともに、公共交通での通勤・通学があることが把握できた。利用ニーズへの対応により、一層の公共交通の利用促進を図ることが求められる。

(4)日立市障害者自立支援協議会へのヒアリング・アンケート調査

①ヒアリング・アンケートの概要

平成 28 年 2 月 18 日に開催された「平成 27 年度第 2 回日立市障害者自立支援協議会」において、障害者の立場から公共交通に関するニーズについて意見を出していただいた。

加えて協議会後に、協議会委員の方々に同様の質問項目のアンケートを実施した。

②ヒアリング・アンケート結果

1)公共交通に関する問題

- ・路線バスに乗車する際に、ノンステップバスを利用したいときには、事前に予約を行うこととなっており、不便である。
- ・バスの運行本数が少なく利用しにくい。
- ・車いすの対応ができない乗務員がいたので、研修を徹底してほしい。
- ・乗務員の接遇を改善すべきである。

2)福祉有償運送について

- ・福祉有償運送が運行されていることを知っている人が少ない。
- ・坂下地区以外でも福祉有償運送が必要だと思う人が約 8 割であった。

3)福祉タクシーについて

- ・福祉タクシーの認知度は約 9 割であり、利用している障害者もいる。
- ・医療機関から福祉タクシーを利用して、他の医療機関等に移送することがあるが、午前中は予約が埋まっていることが多い。
- ・福祉有償運送は事前の登録・予約が必要であるが、福祉タクシーは急な移動に対応が可能である。福祉タクシー等を増やしてほしい。

4)ユニバーサルデザインタクシーについて

- ・ユニバーサルデザインタクシーの認知度は約 4 割であった。

5)バリアフリーについて

- ・視覚障害者にとって、駅の券売機のタッチパネルは使いにくい。点字が読めない人もいるので、人的サポートが必要である。
- ・従業員のソフト面でのバリアフリーを向上してほしい。
- ・バス停の路面は、雨の日に滑りにくい構造にしてほしい。
- ・ノンステップバスを増やしてほしい。

6)その他公共交通について

- ・医療機関以外でもタクシー補助を使えるようにしてほしい。

8. これまでの公共交通施策の実施状況

(1) 公共交通施策の実施状況

本市では、平成 21 年 3 月に日立市地域公共交通総合連携計画、平成 24 年 3 月に日立市公共交通総合体系計画を策定し、以下に示す公共交通施策を実施してきた。

○ひたちBRT

日立電鉄線跡地を活用した専用道の整備によるBRTの運行
現在は、おさかなセンターから大甕駅まで供用済み

○パートナーシップ事業

地域、企業、交通事業者、行政の役割分担と責務に基づく協働事業
(諏訪地区平和台霊園線、高鈴台団地線、中丸団地線、塙山団地線、青葉台・堂平団地線)

○地域公共交通支援事業

公共交通不存在地区または公共交通不便地区における地域、交通事業者、行政の協働事業（坂下地区みなみ号、中里地区なかさと号）

また、日立市公共交通総合体系計画で位置付けた 5 つの重点プロジェクトについて、取組を進めている。

<重点プロジェクトと実施状況>

重点プロジェクト	実施状況
①幹線・支線化による路線再編地区設定 (モデル地区：西成沢町 2 丁目、4 丁目)	・パートナーシップ事業の導入を地域と協議する中で設定を検討
②結節点の整備 (モデル地区：青葉台団地入口)	・国道 6 号での乗り継ぎ方策を検討
③BRT導入区域におけるバス再編	・ひたちBRTまちづくり計画（平成 26 年 9 月）を策定し、幹線・支線によるネットワーク再編を計画
④パートナーシップ事業の拡大 (候補地区 12 地区)	・パートナーシップ事業の地区を拡大
⑤支線交通システムのルール・メニューづくり	・公共交通の協働・支援のあり方に関する提言をまとめる中で設定を検討

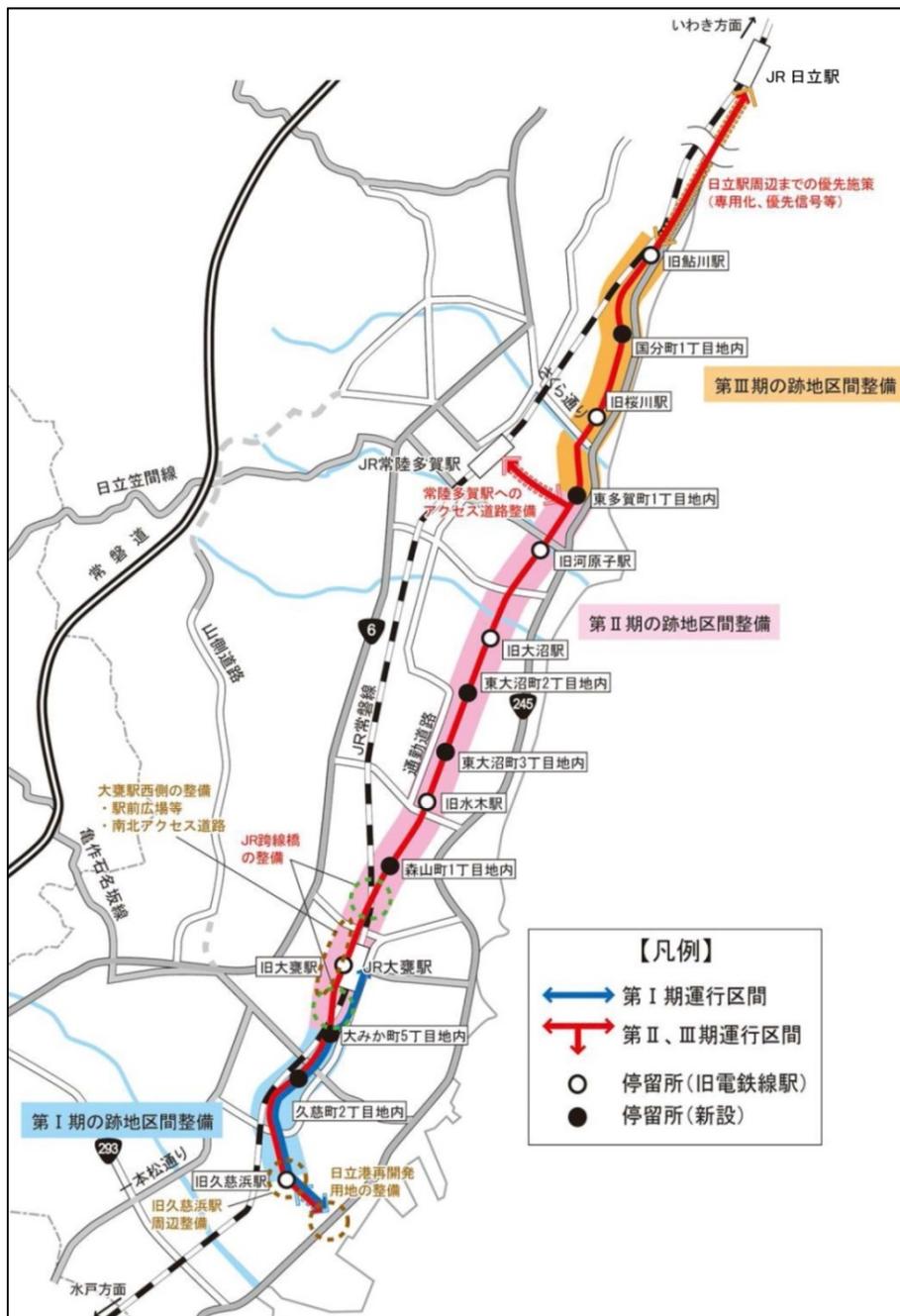
このように現行の公共交通の計画においては一定の成果を得ており、本計画においてもそれらを踏まえて、公共交通施策の設定を行うことが求められる。

(2)ひたちBRTの概要

平成17年4月に日立電鉄線（鮎川駅～常陸太田駅）が廃止になった。その後、平成23年1月に策定した「新交通導入計画」に基づき、日立電鉄交通サービス株式会社と日立市が連携し、日立電鉄線跡地を活用してバス高速輸送システム「ひたちBRT」の導入を進めている。

平成25年3月には、第Ⅰ期区間として日立おさかなセンターからJR大甕駅間で運行を開始した。ひたちBRTはJR常磐線に平行する市内幹線として、路線バス等との連携、周辺の歩行環境の充実等により、市街地内の移動に資する新たな公共交通として期待される。

<ひたちBRTのルート>



出典：新交通導入計画

(3) パートナーシップ事業の概要

パートナーシップ事業とは、公共交通の維持活性化に向けた地域、企業、交通事業者、行政の役割分担と責務に基づく協働事業である。

協議調整の整った運行内容について、各々の役割や費用の分担、目標値を明記した、パートナーシップ協定の締結を原則として実施している。

(役割の例 交通事業者：公共交通の運行 地域：利用促進策の実施)

目標値に達しない場合は、事業内容の見直し等を継続的に進めるものである。

< パートナーシップ事業の実施地区と目標値 >

地区	目標値 (乗車人数)	目標の達成率 (%)		
		平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
諏訪	対前年度比 100%	107.4%	104.9%	94.0%
高鈴	平成 23 年度を基準に 110%	97.7%	101.1%	98.0%
中丸	平成 23 年度を基準に 110%	120.0%	118.9%	111.2%
埴山	平成 24 年度を基準に 110%	—	107.9%	106.0%
青葉台堂平	平成 25 年 10～平成 26 年 9 月を基準に 105%	—	—	110.8% (10～12 月)

(4) 地域公共交通支援事業の概要

公共交通不存地区または公共交通不便地区において、地域、交通事業者、行政の協働により、公共交通の運行を行っている。

運行経費に関して運賃収入、地域の負担、市の補助等により賄っている。

< 地域公共交通支援事業の実施地区と状況 >

	導入 年次	平成 26 年度実績				
		利用者数 (人/年)	運行経費 (万円/年)	運賃収入 (万円/年)	地域負担 (万円/年)	市負担 (万円/年)
坂下地区 みなみ号	H19	4,370	626.6	87.4	128.2	417.7
中里地区 なかさと号	H20	5,580	572.0	76.1	95.9 (協賛金)	410.9

注：中里地区なかさと号の市の負担額には国庫補助も含む

9. 公共交通の課題

①都市構造に適した公共交通配置・土地利用の誘導

南北に長い市域の東側の平地に市街地が形成され、住宅や工場、商業業務施設、公共施設等の都市機能が密度高く集積してきた。

将来にかけて人口が減少することが想定されることから、これまでのコンパクトなまちづくりを継承し、既存市街地の再生や機能再配置のまちづくりが求められる。そのような市街地を支える移動システムとして公共交通を配置していくことが必要になる。

②南北方向の市民の移動に対応した公共交通の配置

市民アンケートから市民の移動区間を分析すると市街地の南北方向の移動量が多いことが分かる。

一方で、バス路線は日立駅、常陸多賀駅等を起終点にしたものが多く、北部から南部への長い区間の移動においては、複数のバスや公共交通機関の乗り継ぎが必要になっている。

市民等の移動に適した南北の移動がしやすい公共交通ネットワークが必要になっている。

③道路交通混雑への対応

市内の道路網においては、道路交通混雑が起こっており、特に南北方向の移動に長時間を要する。

バスは一般自動車交通と同様に、道路網を走行することから道路交通混雑の影響を受ける。

道路交通混雑の緩和とともに渋滞・混雑に影響を受けない公共交通システムが必要になっている。

④バスの利用者減少・経営改善への対応

路線バスの利用者数は平成 23 年頃まで減少傾向にあり、それ以降は増加に転じたが平成 26 年度は減少している。また、市内のバス事業者の経営状況は厳しく、また、路線バスの確保・維持のために市が負担を行っている。

将来にかけて、通勤・通学の利用促進に向けた取組をはじめとして、持続可能なバスネットワークや仕組みづくりが必要になっている。

⑤バスの利用ニーズへの対応

市民アンケートによると、バスが利用しにくい理由として、運行本数が少ない、料金が安い、時間が不正確であることが指摘されている。バスの利用条件としては、運行頻度 30 分に 1 便、運賃 200 円、バス停までの徒歩距離 5 分、バスの乗り換えなしといったニーズが高い。

これらの利用ニーズに対応して、利便性を向上させることが求められている。

⑥鉄道の2次交通としてのバスの活用

事業所・学校ヒアリングによると、鉄道を利用した通勤・通学は多いが、駅から離れた施設であっても、鉄道駅を降りた後バスを利用する人は少ないとのことであった。

鉄道とバスの連携を強化し、利便性の高い公共交通ネットワークをつくる必要がある。

⑦タクシーの利用ニーズへの対応

市民アンケートによると、タクシーが利用しにくい理由として、運賃が高いということが指摘されている。タクシーの初乗り運賃は500円というニーズが高い。

タクシーは出発地・到着地及び経路が自由で、時間帯等の制約もない利便性の高い公共交通である。これらの利用ニーズに対応して、利用促進を図り、公共交通体系の一環としてのさらなる活用が求められる。

⑧若年層・高齢者・障害者等の交通弱者への対応

市民アンケートによると、日常で車を運転して外出をしない市民、つまり、公共交通の必要性が高い市民としては、10歳代の若年層や70歳以上の高齢者が多いことが把握できた。

また、障害者の移動においても公共交通の役割は大きい。

特に、若年層の通学、高齢者や障害者等の買い物、通院等の日常生活を支える移動手段の確保や移動しやすいまちづくりを進める必要がある。

⑨地域等と協働の機運の活用

先の分析では、パートナーシップ事業の地区においては、他の地区よりもバスの利用率が高いことが分かった。また、市民アンケートによると、山側団地だけではなく市街地の外縁部において、パートナーシップの参加意向が高い。

このような機運を活用して公共交通の活性化を図ることが求められる。

また、バスの待合環境やバス利用促進に向けた企業や目的先施設事業者（店舗、医療機関等）とのパートナーのあり方を実現していく必要がある。

第2章 目指すべき姿

第2章 目指すべき姿

先に整理した課題のうち、「①都市構造に適した公共交通配置・土地利用の誘導」へ対応し、総合的な公共交通政策を推進するための目標として、目指すべき将来像を設定する。

具体的には、公共交通の役割、基本理念を位置付けたうえで、都市構造、公共交通を軸としたまちづくり、公共交通ネットワークを設定する。

1. 日立市における公共交通の役割

市民等の移動に資する社会インフラ

我が国では、“公共”という名称がつけられているが、鉄道やバス等の公共交通機関は民間の交通事業者の収益事業として運行されてきた。

しかしながら、近年、公共交通の利用者減少や路線の縮小が進む状況を踏まえると、交通事業者の努力だけでは、維持、拡充していくことは難しい状況にある。

一方で、公共交通は、車の運転ができない市民の移動、障害者の社会進出、環境負荷の軽減等に果たす機能は大きく、市の政策として対応すべき事項と言える。

本市において公共交通は、市民が生活を行う上での社会インフラとして位置付け、交通事業者・市民・企業・行政等が協力して確保・維持を行うこととする。

2. 基本理念

まちづくりと公共交通の双方により、誰もが移動できるまちをつくる

○誰もが移動できる公共交通ネットワーク

本市では、将来に向けて、誰もが少なくとも1つの公共交通手段を利用でき、日常生活の移動ができる交通環境を目指す。

一方で、市の大きな負担のもとで、市内均一の公共交通サービスを提供することは持続性があるとは言えない。

そこで、人口規模や施設立地状況等を踏まえて地域にあった公共交通を導入・維持していくとともに、若年層、高齢者、障害者等の個人の特性にあった移動手段を確保していく。

○まちづくりと一体となった公共交通

“誰もが移動できるまち”は、交通事業者だけに任せるのではなく、市民や企業、行政が協力してつくりあげていくものである。

利用がされなければ公共交通の維持は難しいので市民や企業等は積極的な利用に努める。

また、関係主体が協力し、駅やバス路線沿いに居住を誘導することや公共公益施設を配置する等、公共交通が成立しやすいまちづくり（公共交通を軸としたまちづくり）を進めていく。

3. 都市構造

都市拠点と生活圏の形成

(1) 現状の移動特性

市民アンケートでは、市民の日常生活の移動区間として、全体的に南北方向に長い距離を移動しているという傾向が見られた。これは市街地の各所に、目的となる施設が分散して立地しており、市内各所から移動することが理由であると考えられる。

一方で、高齢者の移動や買い物目的の移動等は、近隣への移動が多い状況であった。これは、高齢者の日常の移動先や買い物先等が居住地の近傍にあるからと考えられる。

(2) 都市構造

日立駅周辺の都市拠点、駅を核とした複数の生活圏、南北方向の交通軸により、有機的に連携しあう都市構造を目指す。

①日立駅周辺での都市拠点の形成

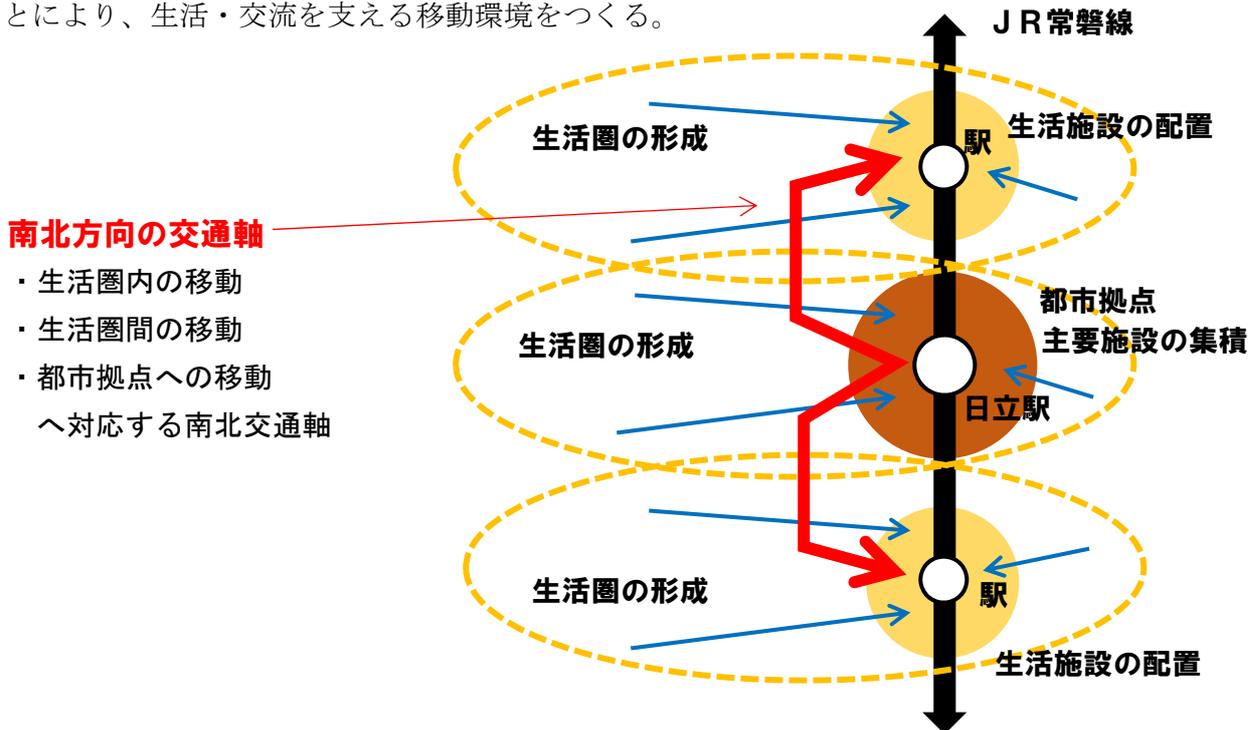
広く市民が集まるような主要施設（市内に1つ設置する施設等）については、市内で最も集まりやすい日立駅周辺のへ集積させることにより、都市拠点を形成する。

②市内の駅周辺を核とした生活圏の形成

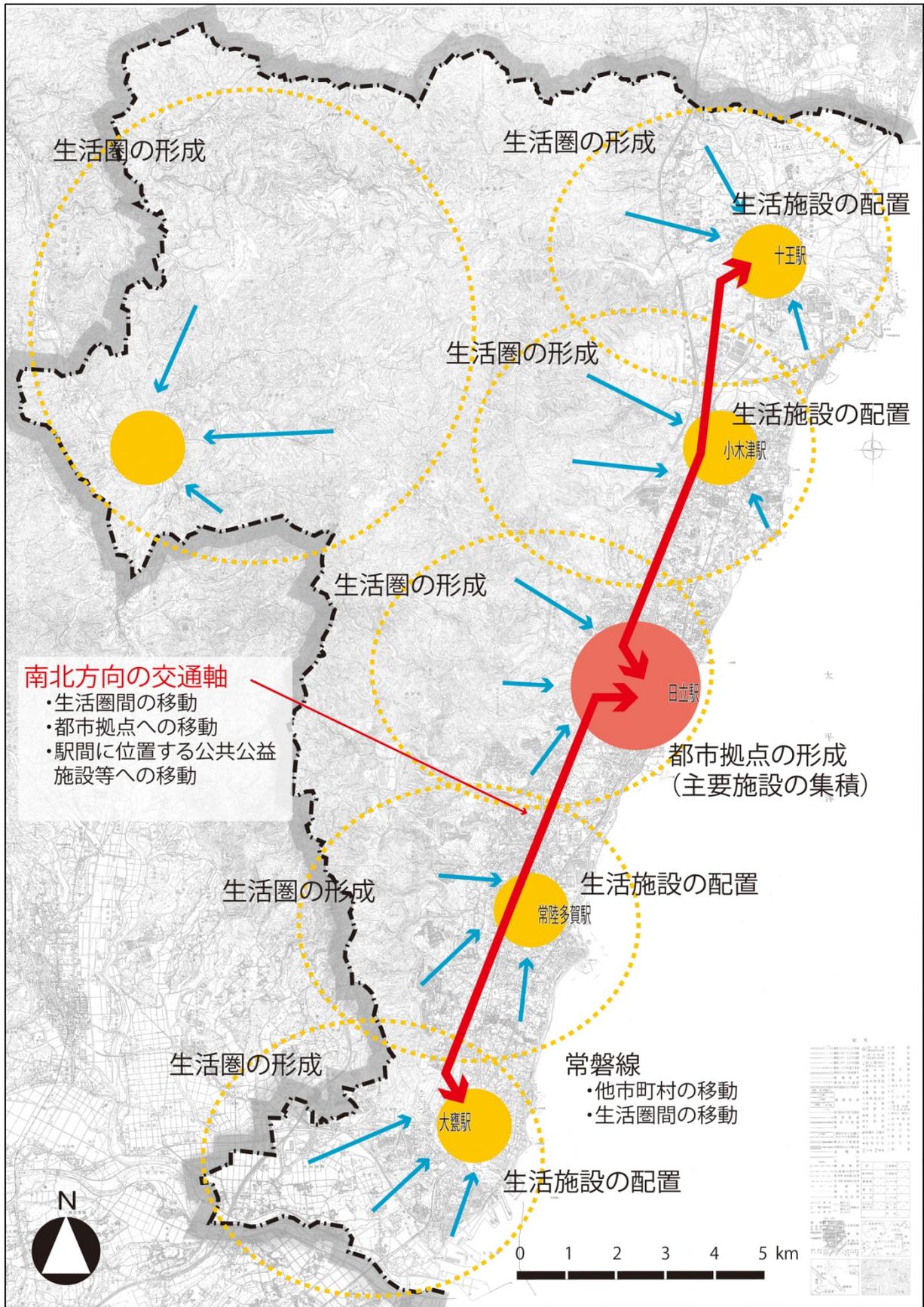
市内の駅周辺に、医療機関や買い物先等の生活施設を誘導し、地区内で生活ができる生活圏を形成する。

③南北方向の交通軸の形成

市内各所から都市拠点への移動、生活圏内の移動を支える南北方向の交通軸を形成することにより、生活・交流を支える移動環境をつくる。



<都市構造>



4. 公共交通を軸としたまちづくり

持続可能な日立型「コンパクト+ネットワーク」をつくる

(1) 公共交通を軸としたまちづくりの考え方

基本理念に示す「まちづくりと公共交通の双方により、誰もが移動できるまちをつくる」を実現するため、コンパクトで人口密度の高い市街地を形成してきた本市の特性を活かして持続可能な日立型「コンパクト+ネットワーク」をつくる。

将来に向けて持続可能な公共交通ネットワークを構築していくうえでは、本市の地域公共交通の中心となる民間バス事業のネットワークが重要になる。人口分布や施設立地を踏まえてバス事業が成立するエリアを分析し、公共交通の配置と土地利用の誘導を推進する。

(2) バス事業が成立するエリアの考え方

現状の市内のバス停別の利用者数(乗降客数)と人口の関係を分析すると、下表のとおり、バス停圏域人口あたりのバス利用率となる。

この1時間に1便程度の利用率を用いて、バス路線の延長と市内のバス事業者のキロ当たり運送原価から試算すると、人口密度 32 人/ha 以上のエリアでバス事業の採算性確保の可能性があるとということが把握できた。

<日立市のバス停圏域人口あたりのバス利用率>

運行便数 (便/日、片道、平日)		①人口 (人)	②利用者数 (人/日)	③利用率 ②/①(%)
1~10	2時間に1便以下	42,083	697	1.7%
11~25	1時間に1便程度	56,883	1,768	3.1%
26~50	30分に1便程度	66,060	3,790	5.7%
51便以上	15分に1便以上	58,696	7,824	13.3%

①市街地幹線エリア = 南北方向の交通軸の沿線エリア

都市構造で示した南北方向の交通軸にあたる路線沿線を「市街地幹線エリア」に設定する。

②バス事業成立エリア = 人口密度 32 人/ha 以上 + 公共交通の利用が見込まれる施設周辺

人口密度 32 人/ha 以上のエリアと、一定の公共交通の利用が見込まれる大規模工場、高校・大学、総合病院、公共公益施設の立地するエリアを含めて「バス事業成立エリア」と設定する。

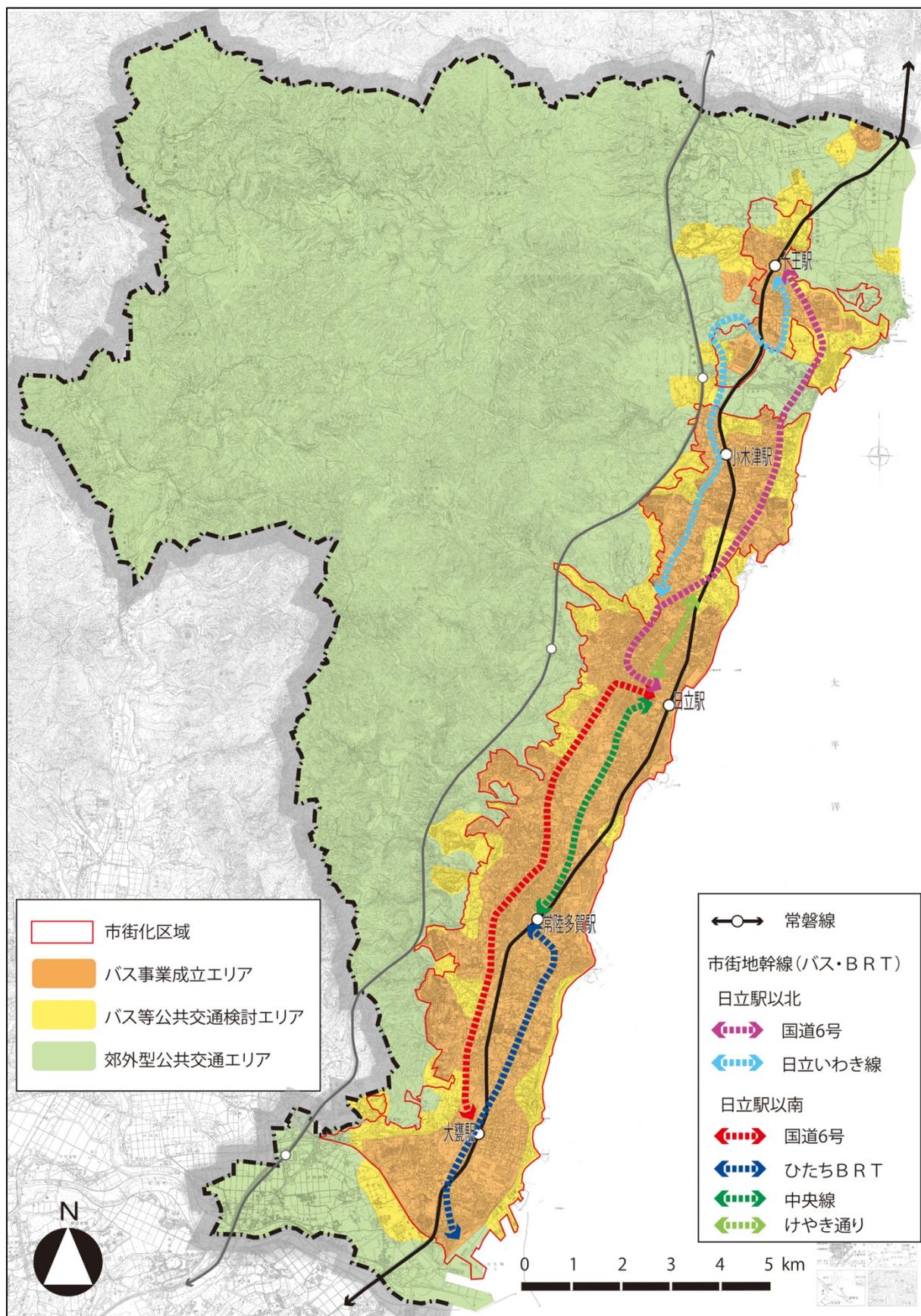
③バス等公共交通検討エリア = バス事業成立エリアと合算すると人口密度 32 人/ha となるエリア

バス事業成立エリアと合算すると 32 人/ha になり、隣接するエリアを「バス等公共交通検討エリア」と設定する。

④郊外型公共交通エリア = 人口密度が低く公共交通の事業採算性を確保することが難しいエリア

上記の3エリア外の人口密度の低い郊外を「郊外型公共交通エリア」と設定する。

<公共交通を軸としたまちづくりのエリア区分>



注：標準地域メッシュ（2分の1地域メッシュ）を単位に人口密度を分析し、道路、市街化区域、住宅地の区域を考慮して上記エリアを設定した。

(3) 将来のバス事業成立エリア等

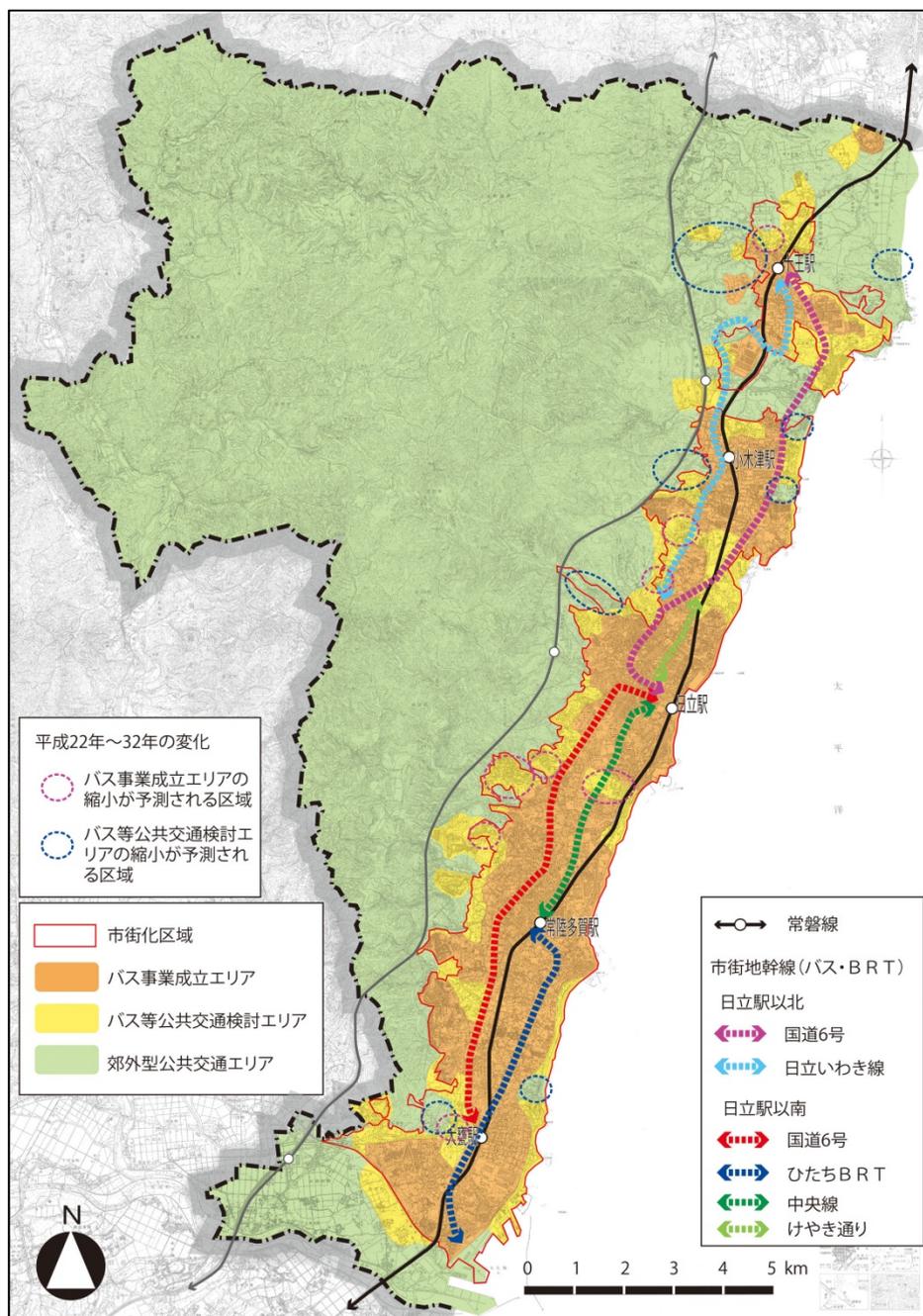
標準地域メッシュ（2分の1地域メッシュ）を単位に、コーホート要因法を用いて将来人口を推計し、その人口をもとにバス事業成立エリア等の各エリアを整理した。

現況（平成22年の値）に比べ平成32年は、市街地の外縁部でバス事業成立エリア、バス等公共交通エリアが縮小することが予測される。また、平成52年では南北に連続したバス事業成立エリアが分断されるように、大幅に縮小することが予測される。

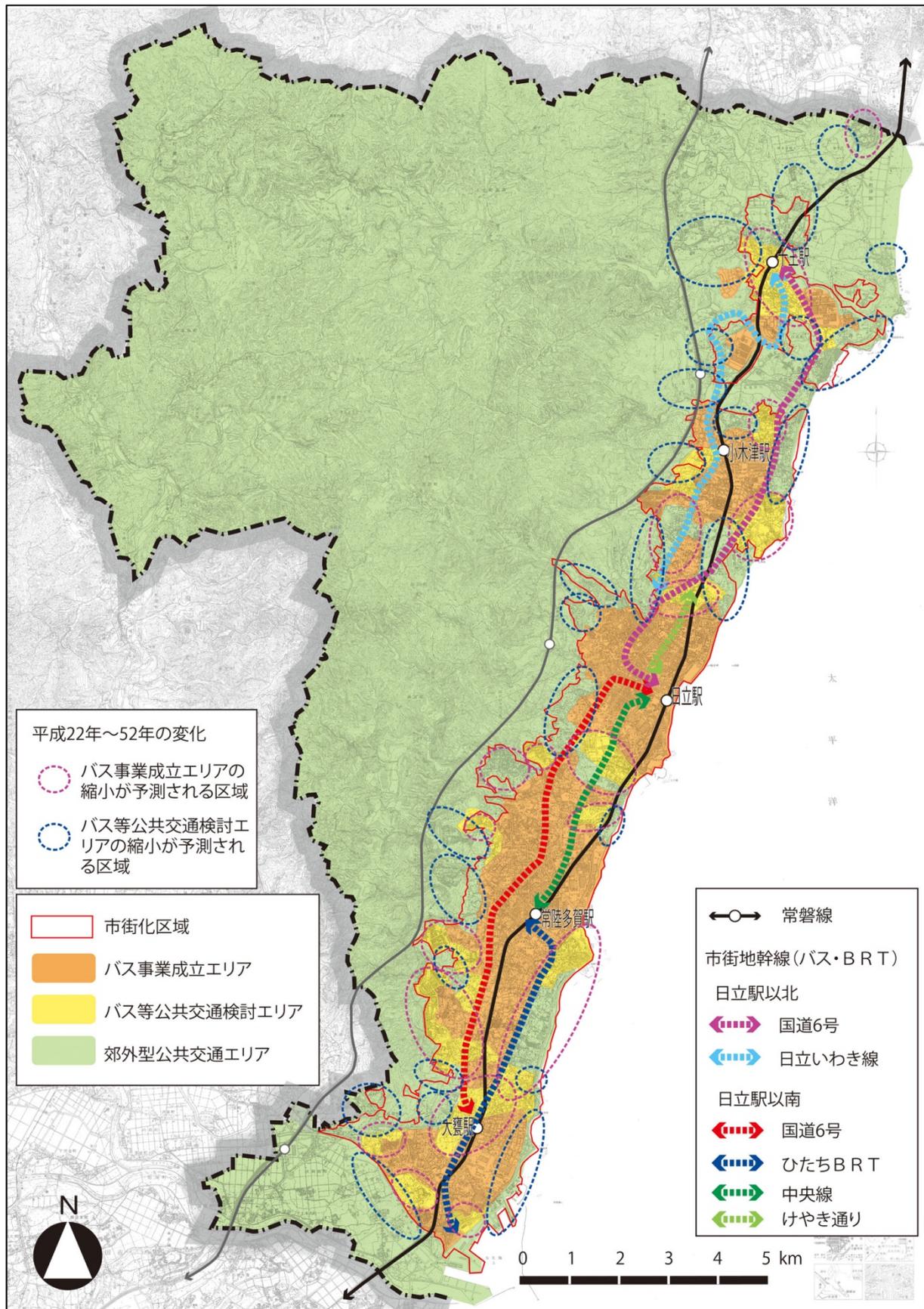
将来の人口減少を想定し、公共交通ネットワークと整合するかたちで、戦略的に居住地の誘導や人口密度の維持を図っていくことが求められる。

注：コーホート要因法は、国立社会保障・人口問題研究所が設定する日立市の各種係数を用いて推計。なお、純移動率は日立市の係数を全てのメッシュに一律に適用した。

＜平成32年の公共交通を軸としたまちづくりのエリア区分＞



<平成 52 年の公共交通を軸としたまちづくりのエリア区分>



(4) 公共交通を軸としたまちづくり

①市街地幹線エリア

本市において最も移動しやすい地区であるJR常磐線駅周辺地区、市街地内の幹線公共交通（ひたちBRT・主要なバス路線）の沿道エリアを市街地幹線エリアと設定する。

<公共交通配置の方針>

市街地幹線エリアにおいては、市内で最も高い公共交通サービスを提供する。

JR常磐線の利便性を維持していく。また、バス交通については、市民アンケートによる利用条件（運行頻度30分に1便、乗り換えなし等）のニーズを踏まえ、それに近いサービス水準を確保することを目指す。

また、道路交通渋滞の影響を受けないBRT等の導入、延伸を図る。

<まちづくりの方針>

市内で最も移動しやすい地区という特性を活かし、不特定多数の市民等が訪れる公共公益施設の立地を誘導する。市民アンケートによると利用条件から、バス停までの徒歩距離5分以内というバスの利用条件を考慮し、公的施設、民間施設を適切な位置に誘導していく。

②バス事業成立エリア

バス事業が民間事業として成立する可能性があると分析できるエリアであることから、今後も民間事業によるバス路線の確保・維持・改善を推進する。

<公共交通配置の方針>

市街地幹線公共交通（鉄道駅、市街地幹線バス）との連携を重視して、バスネットワークを再編し、面的な移動性を確保していく。

市民アンケートでは、バスの利用条件として乗り換えが無いことというニーズがあるので、鉄道駅やひたちBRTへ接続できるようバスネットワークを再編する。

さらに、当該エリアの外縁部では将来人口推計において人口が減少することが懸念されるので、パートナーシップ事業によるバス利用率の向上、バス路線の維持を行う。

<まちづくりの方針>

現在、市内で人口密度の高いエリアであり、それによってバス事業が成立する状況となっている。今後も居住を誘導し、人口密度の維持を目指す。

③バス等公共交通検討エリア

バス事業成立エリアよりは人口密度は低いが、隣接するバス事業成立エリアと一体的なバス路線の配置により、バス路線の維持の可能性があるエリアである。

<公共交通配置の方針>

バス事業成立エリアのバス路線を延伸するかたちでバス路線を配置することにより、バ

ス路線を維持することを検討する。

一方で、バス路線の維持が難しい場合には、他の公共交通機関の検討を行い、移動性を確保していく。

当該エリアでは、パートナーシップ事業を積極的に活用し、地域の特性に合った公共交通の確保・維持を行っていく。

<まちづくりの方針>

人口の減少が想定されるエリアであることから、地域のまちづくりを推進し、生活環境を維持していく。

④郊外型公共交通エリア

人口密度が低く、民間事業としてはバス事業の成立が難しいエリアを郊外型公共交通エリアとして設定する。

<公共交通配置の方針>

地域のニーズにあわせて、地域や市と交通事業者の協力・負担により、地域の足として公共交通を確保・維持していく。

一定規模の集積がある集落等を結ぶ場合には定時定路線型の公共交通、家屋等が広範囲に分散する場合にはデマンド型の公共交通が考えられる。

<まちづくりの方針>

現状のゆとりある居住環境を維持していくとともに、地区の主要施設周辺に公共交通の結節点を設置する、あるいは、公共交通の結節点周辺に地区施設を集積させるまちづくりを進める。

5. 公共交通ネットワーク

多様な公共交通機関の組合せによりシームレスな公共交通ネットワークを形成

都市構造で設定した都市拠点・生活圏の形成と、公共交通を軸としたまちづくりのエリア区分を重ね合わせ、公共交通ネットワークを設定する。

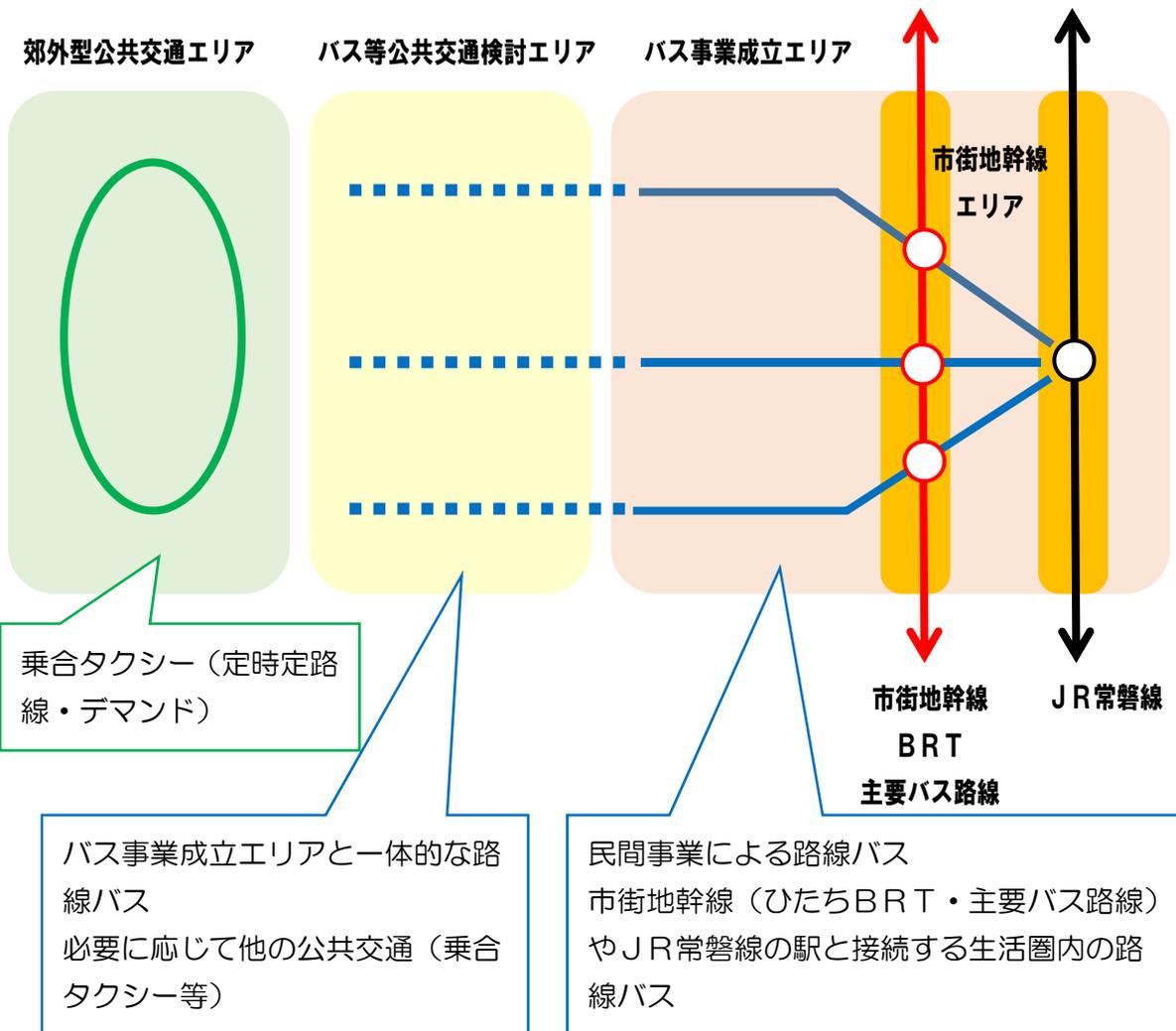
生活圏を単位に、バス等公共交通検討エリアとバス事業成立エリアを一体的に結び、市街地幹線やJR常磐線駅に接続する路線バスの配置を検討する。

郊外型公共交通エリアでは、エリア内の移動等に資する地域主体の乗合タクシー（定時定路線・デマンド）を配置する。

あわせて、広域公共交通、タクシー、福祉有償運送の活用を図る。

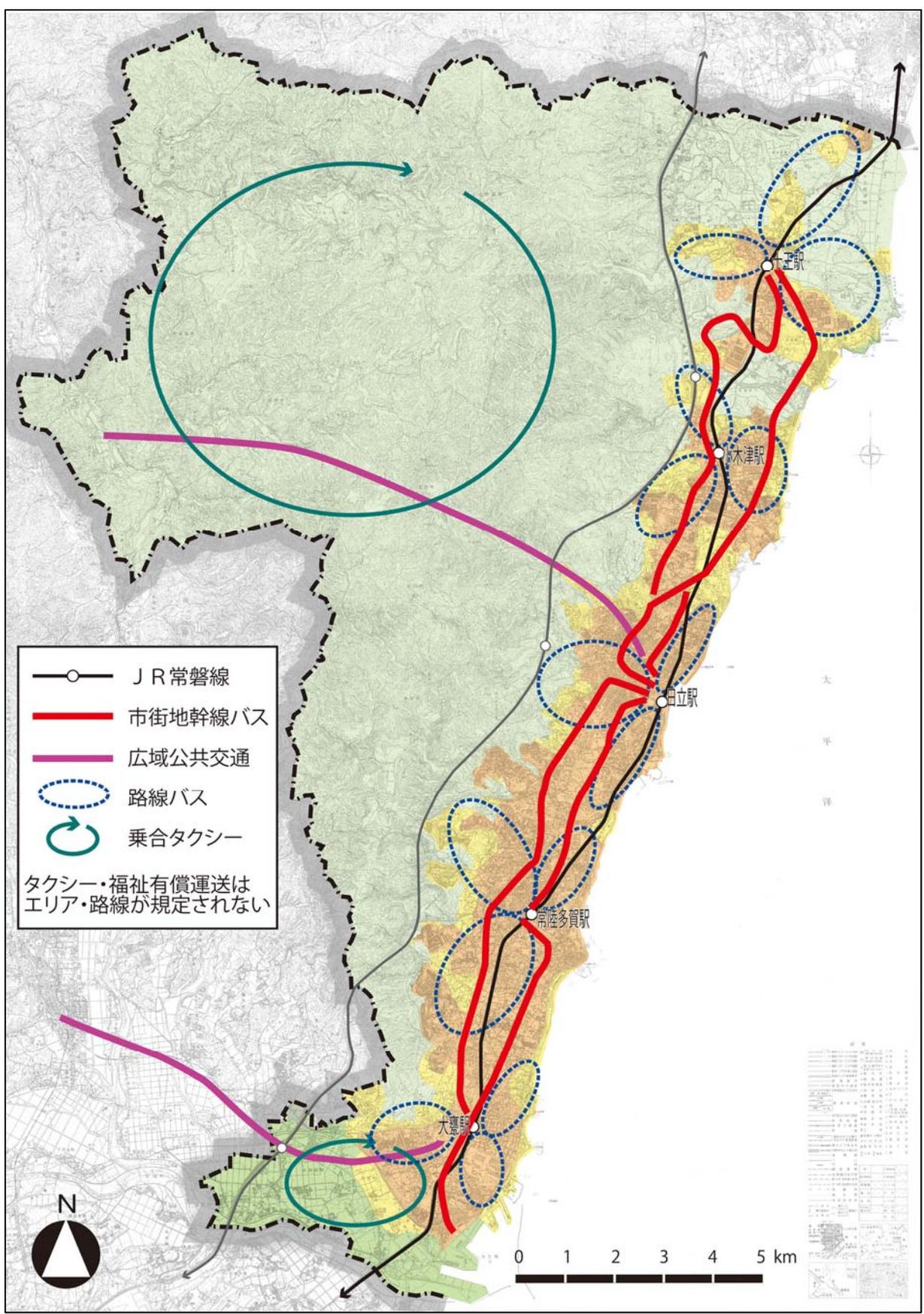
これらの多様な公共交通機関を組み合わせることでシームレスな公共交通ネットワークをつくる。

<公共交通ネットワークの考え方>



上記にあわせて、広域公共交通、タクシー、福祉有償運送の活用を図る

<公共交通ネットワークのイメージ>



<公共交通機関の役割>

役割	公共交通機関
他市町村や都市拠点、生活圏間の移動	ＪＲ常磐線
都市拠点への移動、生活圏間の移動、駅間に位置する公共公益施設への移動	ひたちＢＲＴ 市街地幹線バス
郊外生活圏や隣接市への移動	広域公共交通
生活圏内の移動	路線バス
郊外生活圏内の移動	乗合タクシー
時刻や乗降場所等にとらわれない自由度が高い移動	タクシー
障害者、高齢者の移動	福祉有償運送等
事業所、学校、医療機関等の施設への送迎	送迎バス スクールバス等

第3章 基本方針と計画目標

第3章 基本方針と計画目標

1. 基本方針

目指すべき将来像の実現を図り、かつ公共交通の課題への対応を図る視点から、本市の公共交通政策を推進するうえでの基本方針を設定する。

①多様な公共交通の連携による公共交通ネットワークの構築

日立市には、鉄道、バス、乗合タクシー、タクシー等の様々な公共交通が運行されていることから、地域や利用主体の特性を踏まえて、公共交通機関の役割分担・連携を図り、利便性が高く、持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

②公共交通の必要性が高い主体(若年層・高齢者・障害者等)の移動性の確保・拡充

市民アンケートでは、特に若年層、高齢者、障害者等にとっての公共交通の必要性が高いことが把握できた。

若年層の通学、高齢者等の買い物、通院等、きめ細かい移動特性に対応する公共交通ネットワークの配置、サービスの提供を推進する。

また、障害者の特性を踏まえ、バリアフリー化による一般の公共交通の利用環境の整備や福祉有償運送等の確保を行う。

③地域・企業との協働による公共交通の充実

公共交通の確保・維持に関する地域参加の機運を活かし、パートナーシップ事業、地域公共交通支援事業の普及を促進する。

パートナーシップ事業は、多地区での展開、企業を対象とした新たな展開を目的に、事業スキームの情報共有や実施における地域の主体性の強化を図る。

地域公共交通支援事業は、地域の負担も生じる施策であることから、ルール・基準を設けることにより、地域の判断・責任による導入を推進する。

④関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実

市民、企業、交通事業者、行政等の関係主体の総力により利用促進を展開する。

単に公共交通の情報を提供するだけでなく、本市にとっての公共交通の役割、維持するための市民・企業の取組の必要性等について、広くアピールし、公共交通利用を意識した生活に転換してもらうような取組を進める。

また、分かりやすい公共交通をめざし、路線情報・運行情報、利用方法等の公共交通の情報提供の充実を図り、利用しやすい環境づくりを進める。

⑤土地利用・施設立地の誘導

公共交通の確保・維持の視点から、公共交通を軸としたまちづくりの方針を位置付けた。今後、総合的な土地利用政策との調整を行った上で、整合性のある土地利用・施設誘導を推進する。

2. 計画目標

目指すべき姿、基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき状況を計画目標として設定するとともに、計画目標の達成状況を反映する指標を選択し、数値目標を設定する。

計画目標①

基本方針	多様な公共交通の連携による公共交通ネットワークの構築
計画目標	バス路線の再編・公共交通の連携により公共交通ネットワークの利便性を高める バス路線の再編及び新規公共交通の導入、公共交通の連携により、本市の都市構造に即した利便性の高い公共交通ネットワークを目指す。
数値目標	バス利用者数 3,854 千人／年 市内駅乗車人数 33.7 千人／日 地域公共交通利用者数 10.5 千人／年 公共交通ネットワークを評価する指標として公共交通の利用者数を設定する。日立市まち・ひと・しごと創生総合戦略で設定している目標値と整合した目標値を設定する。 ○バス利用者数 現況 (H26) 3,566,143 人/年 → 目標値 3,854,000 人/年 ○J R東日本市内各駅1日平均乗車人数合計 現況 (H26) 33,639 人/日 → 目標値 33,700 人/日 ○地域公共交通利用者数 現況 (H26) 10,059 人/年 → 目標値 10,500 人 ※現況は、みなみ号、なかさと号の利用者数の合計値

計画目標②

基本方針	公共交通の必要性が高い主体（若年層・高齢者・障害者等）の移動性の確保・充実
計画目標	公共交通の必要性が高い主体の移動性を向上させる 若年層、高齢者、障害者等が利用できる公共交通サービスの充実を図り、移動できる交通体系を目指す。
数値目標	高齢者用にごにこ定期券 2,660 箇月分 高校生通学定期 14,410 箇月分 ユニバーサルデザインタクシーの導入台数3台 公共交通サービスの充実状況を評価する指標として、高齢者、高校生、障害者に関わる指標を設定する。 ○高齢者用にごにこ定期券 現状 (H26) 2,425 箇月分 → 目標値 2,660 箇月分 (現状の 110%) ○高校生通学定期 現状 (H26) 13,106 箇月分 → 目標値 14,410 箇月分 (現状の 110%) ○ユニバーサルデザインタクシーの導入台数 現状 (H26) 1 台 → 目標値 3 台

計画目標③

基本方針	地域・企業との協働による公共交通の充実
計画目標	全市的に地域・企業との協働による取組を拡充させる 本市では地域・企業との協働施策としてパートナーシップ事業を拡充し、成果を得ている。この取組が全市的に推進される状況を目指す。
数値目標	パートナーシップ事業の実施団体数 10 団体 全市的に地域・企業との協働が行われている状況の評価する指標として、パートナーシップ事業の実施団体数を設定する。 ○パートナーシップ事業の実施団体数 現況 (H26) 5 団体 → 目標値 10 団体 ※目標値には、事業所・商業施設・学校・医療機関のパートナーシップ事業を含む

計画目標④

基本方針	関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実
計画目標	利用促進と情報提供の充実を図る 市民が公共交通を積極的に利用し、維持していくという意識醸成を目指す。公共交通の積極的な利用がムーブメントとなるよう、定常的に利用促進活動が行われている状況を目指す。
数値目標	モビリティ・マネジメントの実施回数 30 回／年 定常的に利用促進活動が行われている状況の評価する指標として、モビリティ・マネジメントの実施回数を設定する。 ○モビリティ・マネジメントの実施回数 現状 (H26) 20 回／年 → 目標値 30 回／年 ※地区での公共交通利用促進イベント、小学生等を対象としたバスの乗り方教室等を含む

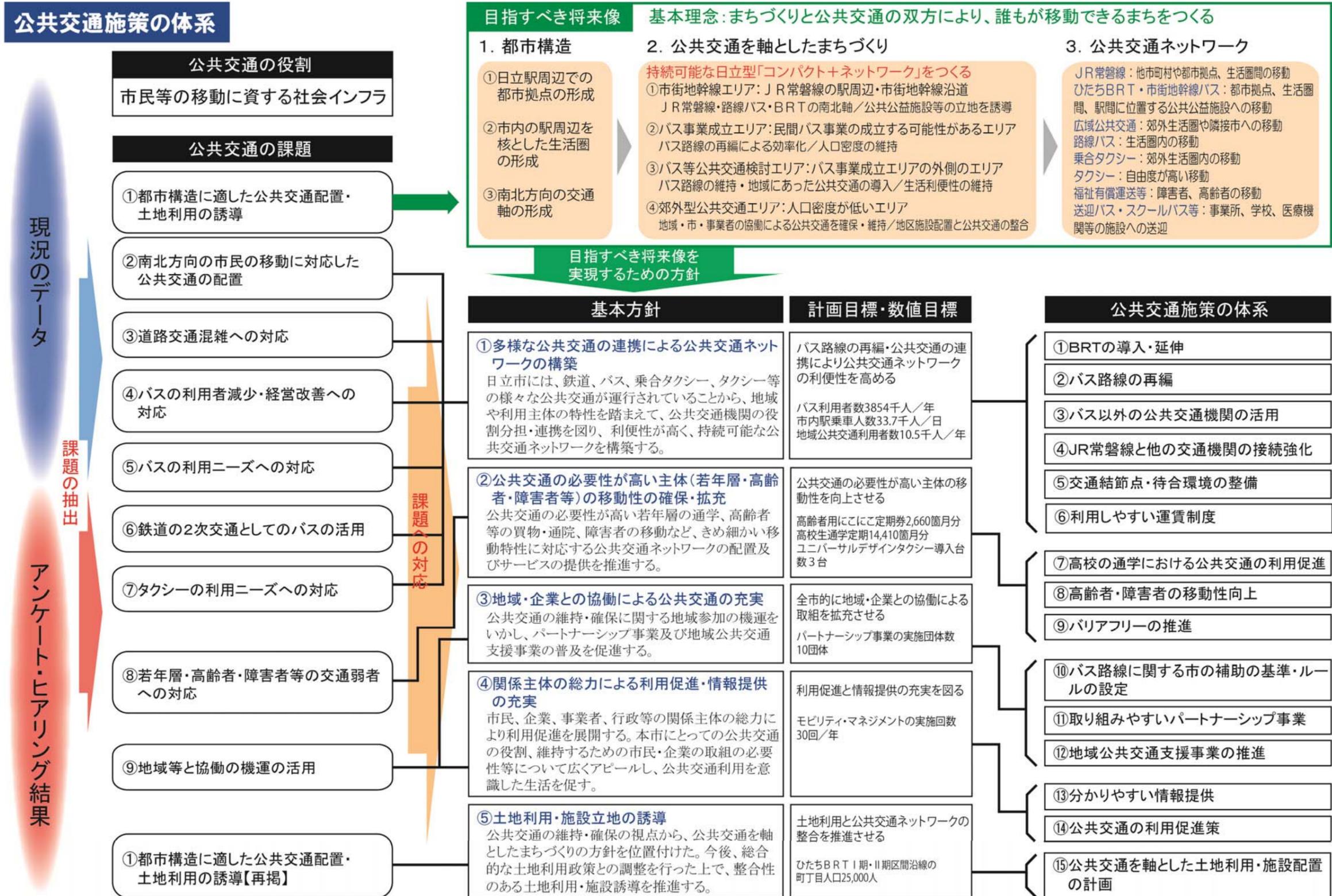
計画目標⑤

基本方針	土地利用・施設立地の誘導
計画目標	土地利用と公共交通ネットワークの整合を推進させる 土地利用や公共施設の配置と公共交通ネットワークが整合したまちづくりを目指す。
数値目標	ひたちBRT I 期・II 期区間沿線の町丁目人口の維持 評価指標として、ひたちBRT I 期、II 期区間の沿線人口を設定する。町丁目を単位として沿線人口の合計を評価指標とする。 ○ひたちBRT I 期・II 期区間沿線の町丁目人口 現状 (H26 年 4 月 1 日) 25,531 人 → 目標値 25,000 人 注：対象町丁目は以下のとおり 多賀町 1、千石町 1、千石町 3、東多賀町 2、東多賀町 3、東多賀町 4、東多賀町 5、河原子町 4、東金沢町 1、東金沢町 2、東大沼町 1、東大沼町 2、東大沼町 3、東大沼町 4、森山町 1、森山町 5、水木町 2、大みか町 1、大みか町 2、大みか町 5、大みか町 6、久慈町 2、久慈町 3、みなど町

第4章 公共交通施策

第4章 公共交通施策

1. 施策体系 基本方針、計画目標を実現するため、本市では以下に示す15の公共交通施策を実施する。



2. 公共交通施策

① BRTの導入・延伸

目的

都市拠点への移動、生活圏間の移動、駅間に位置する公共公益施設への移動を支えるため、市街地の南北方向に、速達性・定時性の高いひたちBRTの導入・延伸を図る。

内容

専用道や優先レーン等の走行空間が確保されたルートで、分かりやすいバス車両を用いて高頻度にひたちBRTを運行する。

現在、第Ⅰ期区間（おさかなセンター～大甕駅東口）で運行するとともに、第Ⅱ期区間（大甕駅～常陸多賀駅）運行に向けた整備を行っている。

今後、常陸多賀駅以北の延伸について、都市構造や土地利用と整合したルートを具体化していく。

実施主体

日立市

スケジュール

平成 25 年 3 月 第Ⅰ期区間運行開始済み

平成 29 年 第Ⅱ期区間運行開始予定

<ひたちBRTの概要>



資料：ひたちBRTルート図は、ひたちBRTまちづくり計画（平成 26 年 9 月）

② バス路線の再編

目的

移動性の高い生活圏を構築することをめざし、生活圏を単位としたバス路線網を構築する。

内容

5つの駅を中心に生活圏を形成する都市構造をめざし、生活圏を南北につなぐ市街地幹線、生活圏内の移動を支える支線の組み合わせにより、バス路線の再編を行う。

朝夕、日中の市民の行動特性を踏まえて、駅や生活施設へのアクセス性を考慮し、生活圏ごとにバス路線の再編案を計画・検証し、関係機関の調整のもと実現を図る。

バス路線の再編案を計画・検証し、市も道路改良工事を行なう等、関係機関の調整のもと実現を図る。

また、ひたちBRTの第Ⅱ期区間運行開始に合わせ、関連するバス路線は先行して再編を検討する。

実施主体

バス事業者（地域公共交通再編実施計画の策定は日立市）

スケジュール

平成28年度 バス路線の再編の調査

平成29年度 地域公共交通再編実施計画の策定

平成30年度以降 バス路線の再編に着手

<バス路線再編の視点・評価指標>

1. バス路線再編の視点

市民アンケート等において、公共交通の必要性が高い主体として、若年層の通学（朝夕）、高齢者の通院・買い物（日中）が顕著であったことから、このような需要に対応するバス路線の再編を実施する。

生活圏を繋ぐ市街地幹線、生活圏内の移動を支える支線、また、市街地幹線と支線の連絡を考慮し、生活圏を単位に、バス路線の再編を検討する。

2. 再編方法

時間帯によって需要や目的施設等が異なることを踏まえて、必要に応じて、朝夕と日中の系統を分けて検討する。

3. 評価基準案

以下の2つの指標で再編案を評価する。

①路線延長あたりのサービス人口（利用者の利便性）

利用者の利便性の視点から、路線延長あたりのサービス人口（バス停圏域人口）を評価する。朝夕、日中別にバス路線再編案を作成し、評価を行う。

<路線配置の視点と評価基準>

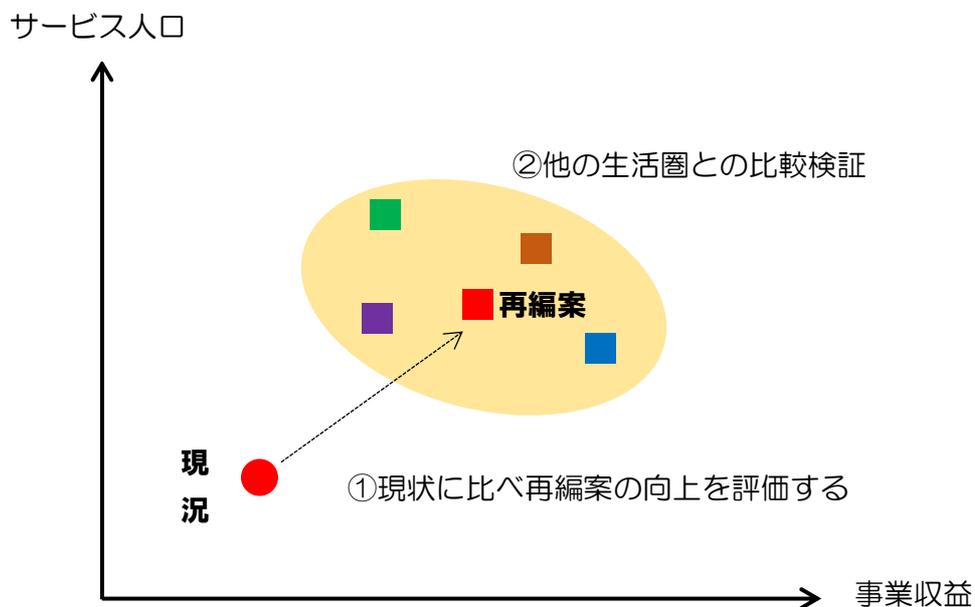
	路線配置の視点 (アクセスする施設)	評価基準 (バス停圏域人口/路線延長)
朝夕	鉄道駅	路線延長あたりの鉄道駅へ乗り換えなしで移動できるバス停圏域人口
日中	鉄道駅 商業施設 医療機関	路線延長あたりの鉄道駅、商業施設、医療機関へ乗り換えなし及び1回乗り換えでアクセスできるバス停圏域人口

②事業収益（事業性）

事業性の視点から、事業収益を評価する。現況の日立市のバスの運行頻度別の利用率（バス停圏域人口あたりの利用率）と運送原価を用いて再編案の事業収益を算出する。

上記の2つの指標をもとに、現状のネットワークに比べ再編案の評価指標の向上を評価する。また、他の生活圈と比較し、再編の効果を検証する。

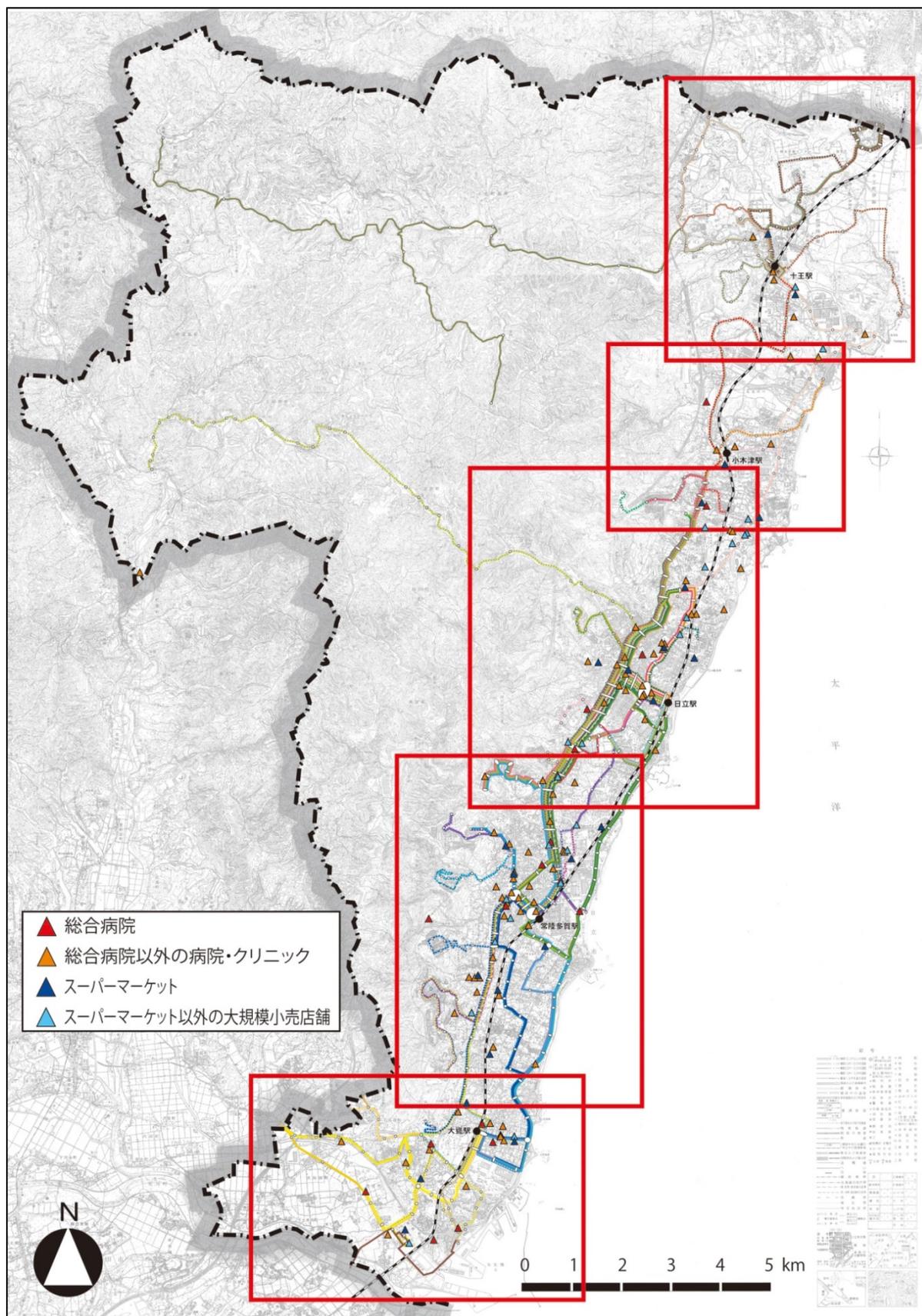
<再編案評価の視点>



＜バス路線再編のエリア区分＞

駅を中心とした5つの生活圏を単位にバス路線の再編を実施する。

既存路線と、駅、医療機関、商業施設の主要施設の位置を勘案して、エリア区分を行う。



③ バス以外の公共交通機関の活用

目的

ひたちBRT及びバスでのサービスが難しい地域、市民に対して、公共交通による移動性を確保する。

内容

ひたちBRT、バス路線の再編を実施することに加え、バス路線の配置が難しい地域や、高齢によりバスを利用することが難しい市民等へバス以外の公共交通機関を提供する。

具体的には、中里地区で運行している乗合タクシー、一般タクシー、福祉有償運送等の有効活用により、抜けのない公共交通体系を構築する。

また、駅から離れた観光地への移動等、バスでのサービスが難しい地区に対して観光タクシー等の実施を推進する。

実施主体

各交通事業者

スケジュール

平成30年度以降

<交通体系のイメージ>

	市街地幹線 エリア	バス事業成立 エリア	バス等公共交通 検討エリア	郊外型公共交通 エリア
市外等への広域的な移動	JR常磐線・広域幹線バス			
地域内の移動				
一般市民	BRT 市街地幹線バス	支線バス	支線バス 乗合タクシー	乗合タクシー
バスの利用が難しい高齢者等 障害者	福祉有償運送・福祉タクシー・ユニバーサルデザインタクシー等			
自由度の高い移動を求める市民	一般タクシー			
観光客等	各種バス 一般タクシー			

④ J R 常磐線と他の交通機関の接続強化

目的

他市町村や都市拠点、生活圏間の移動に資する J R 常磐線と、地域内の交通機関の連携を図り、シームレスな公共交通ネットワークを構築する。

内容

J R 常磐線の利便性を広範囲に波及させるため、駅からの 2 次交通（バス等）の利便性を強化する。

J R 常磐線の発車・到着時刻に合わせたバスの時刻表の設定や、デジタルサイネージ等による駅での 2 次交通の分かりやすい情報提供、バス車内での J R 常磐線の運行情報の提供等を推進する。

J R 常磐線の東京駅、品川駅への乗り入れ便数の増加を要望する。

実施主体

J R 東日本 バス事業者等

スケジュール

平成 30 年度以降

< 鉄道とバスの連携の事例 >

○ J R 常磐線とバスのダイヤ調整の事例

牛久市では、通勤・通学者を主なターゲットとしたコミュニティバスかっぱ号通勤ライナーを朝夕の時間帯に運行している。

この通勤ライナーは、毎年 J R 常磐線のダイヤ改正に合わせて、バスの時刻表を調整している。

このような取組も一因となり、平成 25 年 4 月の運行開始後、継続して利用者数が増加している。

○ デジタルサイネージによる駅での 2 次交通の情報提供の例（J R 姫路駅）

神姫バス株式会社は、平成 27 年 4 月 1 日より、「タッチパネル式デジタルサイネージ(液晶 60 インチ)」において、姫路駅発のバス運行状況を待機画面で表示する他、お客様のアイコンの選択によるバス乗り場の案内を実施している。

他にアイコンで選択できる情報には、J R 西日本の時刻表、路線図、駅構内図、列車運行情報(多言語)の他に周辺地図(多言語)がある。



⑤ 交通結節点・待合環境の整備

目的

多様な公共交通機関の連携を図るため、バスとバス、バスと地域公共交通等の乗り継ぎ利便性、停留所等での待合の快適性を確保する。

内容

バス停の待合環境及び情報提供の充実を図るとともに、サイクル&バスライドの利用が見込まれるバス停に駐輪場の設置を推進する。

市街地幹線と支線のクロスポイントにおいては、近隣の商業施設・コンビニエンスストア・公共施設等との連携により、待合環境の充実を図る。

待合環境の整備にあたっては、交通事業者が優先順位を定めた停留所整備計画を策定し、計画的に整備を進める。

また、バスの乗り継ぎ運賃を充実させ、乗り継ぎにおける金銭的な抵抗を軽減する。

実施主体

バス事業者、日立市、商業施設等の連携により実施

スケジュール

平成 30 年度以降

<マイクロクリエーションオフィスの活用>

「マイクロクリエーションオフィス」は日立市と茨城県が連携して整備を進めているシェアオフィスで、商店街の空き店舗、空きビルをリノベーションし、安価に提供することにより、街なかでの創業や企業誘致を推進するものである。

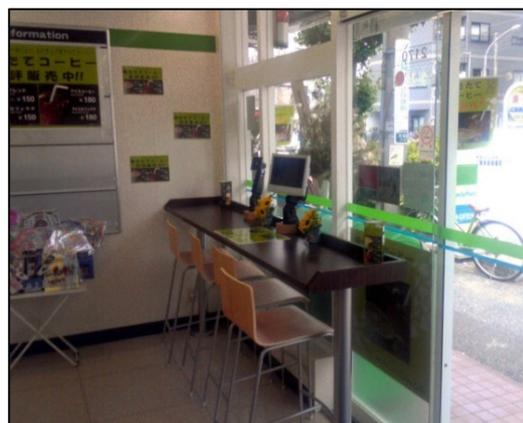
現在、常陸多賀駅周辺でマイクロクリエーションオフィスが具体化しており、このような公的な施設と連携して、バスの待合環境を確保することが考えられる。

<横浜市でのコンビニと連携したバス停の取組>

横浜市はファミリーマートと組み、コンビニ店内を市営バスの待合スペースとして活用する取組を進めている。

店内で購入したものを飲食できるイートインコーナーにバスの運行状況を表示するタブレット（多機能携帯端末）を設置し、待合室代わりにしている。

写真は、店の前に東橋バス停があるファミリーマート和田屋万世町店である。



⑦ 高校の通学における公共交通の利用促進

目的

高校生の通学利便性の確保、送迎車両の減少による混雑緩和のために、公共交通の利用促進を図る。

内容

日立市には高校が多く、市外等から通う生徒も多い。

高校とバス事業者の連携を図り、停留所の位置やダイヤの調整等を実施する。

また、高校生に鉄道やバス等の利便性や環境負荷軽減効果等をアピールするとともに、バスの利用の仕方を伝えるモビリティ・マネジメントを実施し、利用促進を図る。

さらに、高校生にとって利用しやすい金額の割引定期券の検討を行う。

実施主体

日立市

スケジュール

平成 28 年度以降

<茨城県の新高校生を対象としたモビリティ・マネジメントの事例>

茨城県公共交通活性化会議が主体となり、高校新生向け「公共交通の利用促進」リーフレットを配布している。

リーフレットは、「公共交通が環境に優しい移動手段であることや、公共交通を利用することが社会性を身につける貴重な経験であること」等の公共交通のメリットや「利用者が減少している公共交通の維持には多くの人の利用が必要であること」をわかりやすく紹介したうえで、「公共交通を利用した通学」を呼びかける内容としている。

リーフレットにあわせて、バスのお試し乗車券を配布している。

県内の高校 122 校の新入生約 3 万人に配布

(内訳)

- | | | |
|--------------------------------|------|--|
| ・ 県立高校 (全日制・定時制・専攻科) | 97 校 | |
| ・ 私立高校 (全日制・専攻科) | 24 校 | |
| ・ 国立高等専門学校 | 1 校 | |

<平成 27 年度のリーフレット等>



⑧ 高齢者・障害者の移動性向上

目的

高齢者・障害者の移動性を確保することにより、日常生活の利便性確保や外出の促進を目指す。

内容

基本的には、高齢者や障害者が一般の公共交通を利用しやすい環境をつくる。その上で、一般の公共交通を利用できない人のために、福祉有償運送の充実や福祉タクシー、ユニバーサルデザインタクシーの普及（利用者へのPR、交通事業者への補助制度の紹介等）を推進する。

利用しやすい環境をつくるために、タクシーの障害者割引の徹底を図るとともに、タクシーの活用方策として、昼間割引や高齢者割引、タクシーを活用した移送サービス等を推進する。

また、高齢者おでかけ支援実証事業（路線バス運賃カードの割引販売）の検討や、運転免許の返納者に対するバスカードの支給制度をPRしていく。

既存の公共交通（バス、タクシー）等の配置・利用が難しい地域のために、地域を単位にボランティア運転協力者が自宅から近隣の生活施設や交通結節点までの移送を行うボランティア移送の導入可能性と導入ルールを検討していく。

実施主体

各交通事業者

スケジュール

平成 28 年度以降

<日立市内で運行されている福祉有償運送の概要>

項目	内容
交通事業者	特定非営利活動法人 ふれあい坂下
運送区域	発地または着地を日立市内とする
車両	軽車椅子車 1 台 普通ワゴン回転シート車 1 台
運賃	初めの 3 キロは 300 円 以降走行 20 キロごとに 500 円
旅客の範囲	イ 身体障害者福祉法第 4 条に規定する身体障害者 ロ 介護保険法第 19 条第 1 項に規定する要介護認定を受けている者 ハ 介護保険法第 19 条第 1 項に規定する要支援認定を受けている者 ニ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害、その他の障害を有する者
登録者数	21 名
利用者数	21 名
年間送迎回数実績	271 回
運転者の人数	登録者 9 名 活動者 8 名

注：平成 26 年度の申請資料による

<日立電鉄タクシーの福祉タクシー・ユニバーサルデザインタクシーの概要>

日立電鉄タクシーでは、車いすやストレッチャーで乗車できる福祉タクシー1台を導入している。また、車いすでも乗車でき、一般のタクシーと同額のユニバーサルデザインタクシー1台を導入している。

福祉タクシーは2015年4月から2016年2月で延べ739回、1日あたり約2.2回の利用があった。ユニバーサルデザインタクシーは2015年4月から2016年2月で延べ4197回、1日あたり約12.6回の利用（障害者以外の利用を含む）があった。

<福祉タクシーの車両>



<福祉タクシーの導入に関する補助制度>

名称	対象者	補助内容	補助率	要件
日立市福祉タクシー設置費補助金	日立市内に営業所を置くタクシー事業者	福祉タクシーの購入費及び当該福祉タクシーの設置に伴う諸経費	10/10	日立市ハイヤー協会の推薦が必要
地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）	一般乗用旅客自動車運送事業者	福祉タクシーの導入・改造に要する経費のうち車両本体及び車載器類の価格、改造費	1/3	生活交通確保維持改善計画への事業の記載が必要

<タクシーの高齢者割引制度の事例>

さわやかタクシー（水戸市、ひたちなか市）、さくらタクシー（ひたちなか市）では、65歳以上の高齢者を対象として、会員登録を条件に、10%の初乗り運賃の割引制度を実施している。乗車時に「さわやか交通会員証」もしくは「いばらきシニアカード」を提示することとなっている。

<ボランティア移送の導入ルールのイメージ>

項目	ルールの例
実施主体	地区社協等の地域団体
運転者	ボランティア運転協力者を公募
移送内容	エリアを設定し、自宅から近隣の生活施設や交通結節点への移送実施にあたり送迎先の施設を明確にする
利用者	バスの利用が困難な高齢者等 事前登録制
利用の対価	燃料費・道路使用料・駐車料金等の実費相当額 国土交通省事務連絡「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の様態」（平成18年9月29日）において、市町村やボランティアが行う自家用旅客運送（登録・許可を要しない運送）においては、無償とすることとする。なお、燃料費・道路使用料・駐車料金等を利用者から受け取ることができるとしている。
告知等	導入ルールを公表し、地域の運行計画案を、日立市公共交通会議で承認することとする。
市の役割	地域団体が自主的な事業として実施できるよう支援策を検討する。

⑨ バリアフリーの推進

目的

施設や車両、乗務員や市民の意識等、バリアフリーを推進し、障害者等が移動できる環境をつくる。

内容

駅や駅前広場、バスの停留所等の施設・情報のバリアフリーを推進する。

また、鉄道車両のバリアフリー化やノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー（福祉タクシー）等の車両の普及を推進する。

また、乗務員や市民の意識の醸成を図り、障害者への接遇やまわりの利用者の理解を得ることに努める。

日立市バリアフリー基本構想に基づくとともに、障害者等の当事者の意見を聞く機会を設けて、バリアフリーを推進する。

ひたちBRTは、バリアフリーのモデル路線として、総合的なバリアフリー化を目指す。

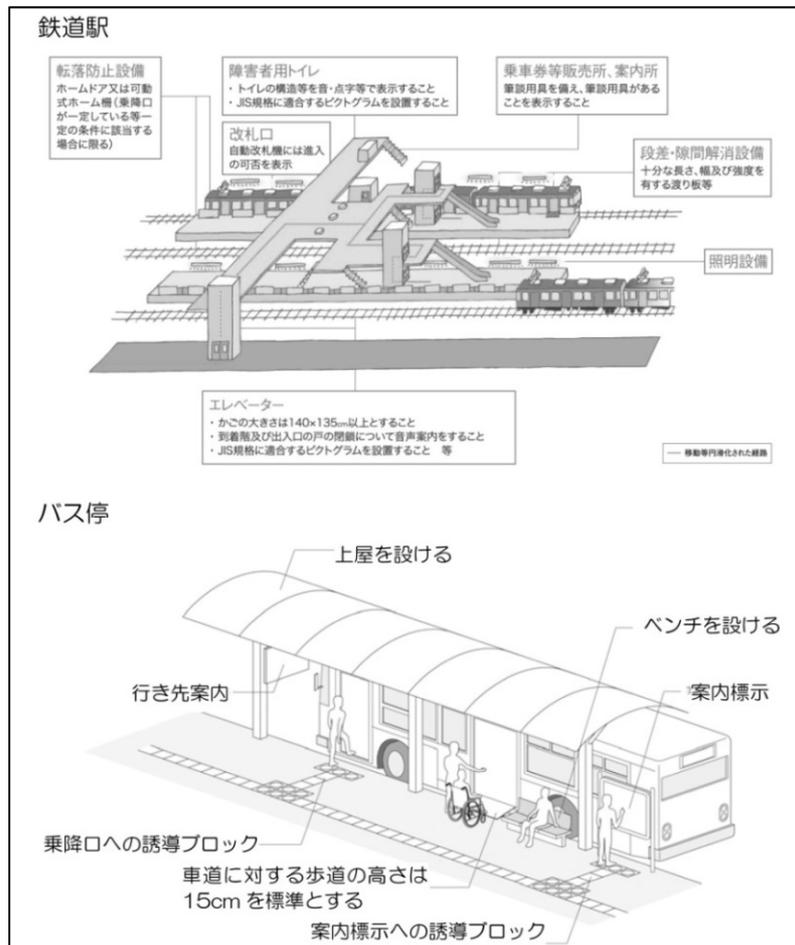
実施主体

JR東日本 バス事業者 日立市等

スケジュール

これまでと同様に、平成28年度以降も継続して実施

<バリアフリー化のイメージ>



⑩ バス路線に関する市の補助の基準・ルールの設定

目的

利便性が高く、持続可能な公共交通ネットワークを実現するために、効率的な市の補助を行う。

内容

現在、日立市は、平成 29 年度までの期間を設け、「公共交通の協働・支援のあり方に関する基本方針」に即して、交通事業者と「日立市路線バスの維持に関する協定」を締結し、1 日往復 4 便の運行に係る赤字分に対して、補助を行っている。

パートナーシップ事業、地域公共交通支援事業との関係を踏まえて、バス路線に関する市の補助の基準・ルールの見直しを行う。

実施主体

日立市

スケジュール

平成 30 年度までに見直しを実施

< 基準・ルールの見直しの案 >

1. 方針

公共交通に係る予算を効率的に活用していく必要があるため、単なる赤字補填ではなく、赤字を改善していくための初動期の支援や必要性の高い路線を絞り込んだ補助を行う。

2. 補助の体系

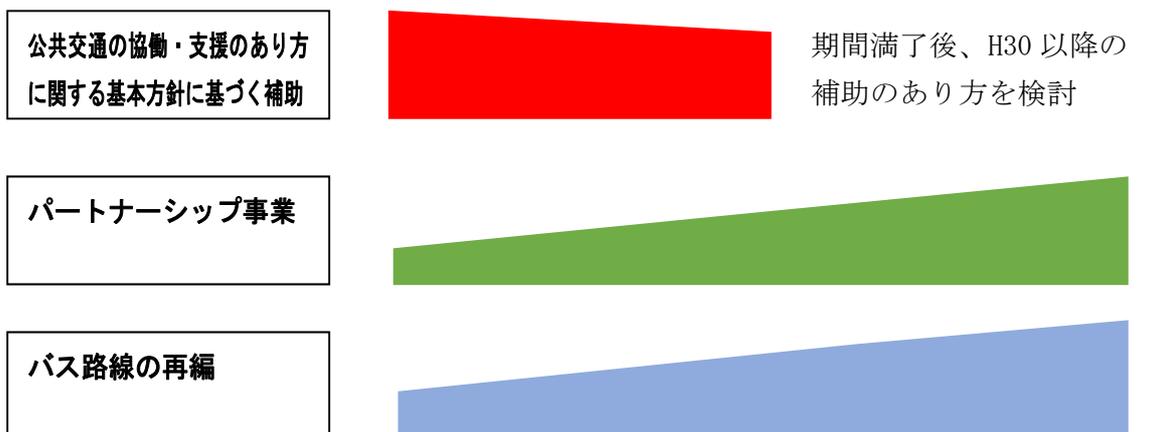
市街地内のバス路線への補助と広域幹線路線への補助に区分して、基準・ルールを見直す。

3. 市街地内のバス路線の補助

現在、平成 29 年度を期限として実施している「公共交通の協働・支援のあり方に関する基本方針」に基づく補助は、バス事業者との協定に基づき赤字補填をするものである。

平成 30 年度以降は、地域と協働で公共交通の利用を高め、赤字の改善を進めていく仕組みであるパートナーシップ事業又はバス路線の再編を条件として、バス路線への補助の継続等を検討する。

< 移行のイメージ >



①対象路線：バス等公共交通検討エリア

地域公共交通網形成計画で示す「バス事業成立エリア」は、バス事業の成立する可能性があるエリアである。

一方で、その外側の「バス等公共交通検討エリア」は、エリア単独でのバス事業の採算性確保は難しく、今後、パートナーシップ事業等で公共交通の確保・維持を図っていくエリアである。

これらのことを踏まえ、バス路線に対する補助は「バス等公共交通検討エリア」を対象とする。

②補助の条件：パートナーシップ事業・バス路線の再編の実施

今後は、改善策を講じた上で、それでも補助が必要な場合に検討していくべきである。

また、補助はバス路線の新設には適用せず、路線の維持を図る場合に適用する。

パートナーシップ事業又はバス路線の再編の実施にあわせて検討することとし、他の交通機関を導入した場合との比較を行い、バスを維持することの効率性を確認した上で、補助内容を検討することとする。

③補助の基準：朝夕2往復＋日中3往復を上限

現在は、1日4往復分の赤字補填額を補助の上限としている。

公共交通の主なターゲットとなる高校生、高齢者の外出・帰宅時刻をみると、高校生は、外出のピークが朝7時台、帰宅のピークが夜19時台である。

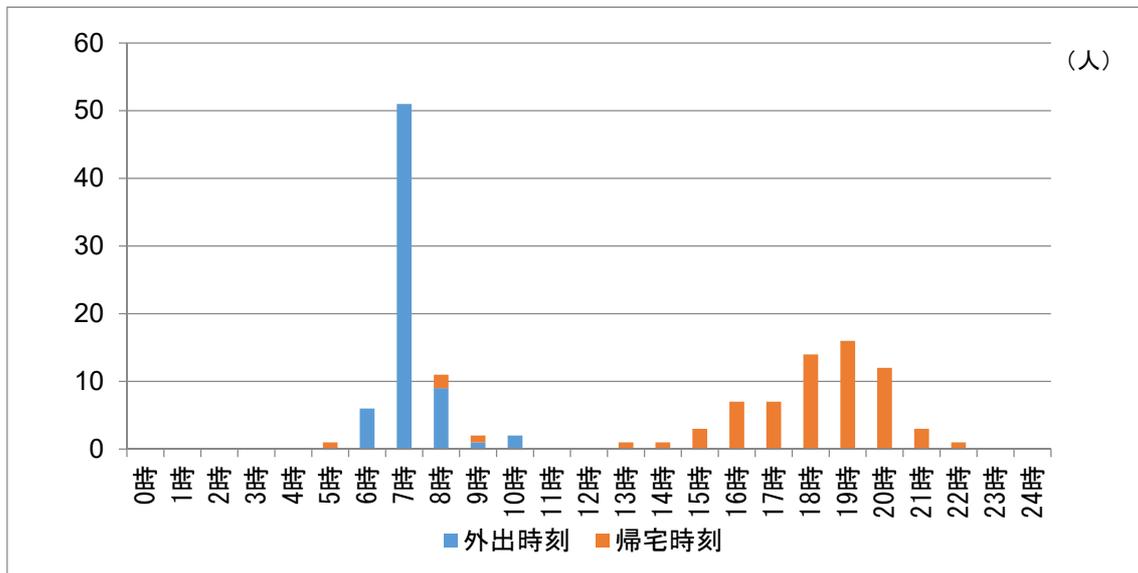
一方で、高齢者の外出は10時台、15時代にピークがある。帰宅は12時と16時にピークがある。これらの移動には日中3往復の便で対応ができると考えられる。

これらを踏まえると、朝夕2往復、日中3往復の確保が求められるため、現状の路線バスの維持を対象に、これらの赤字補填額を上限に補助を検討することが考えられる。

<市民アンケートによる高校生・高齢者の外出・帰宅時刻>

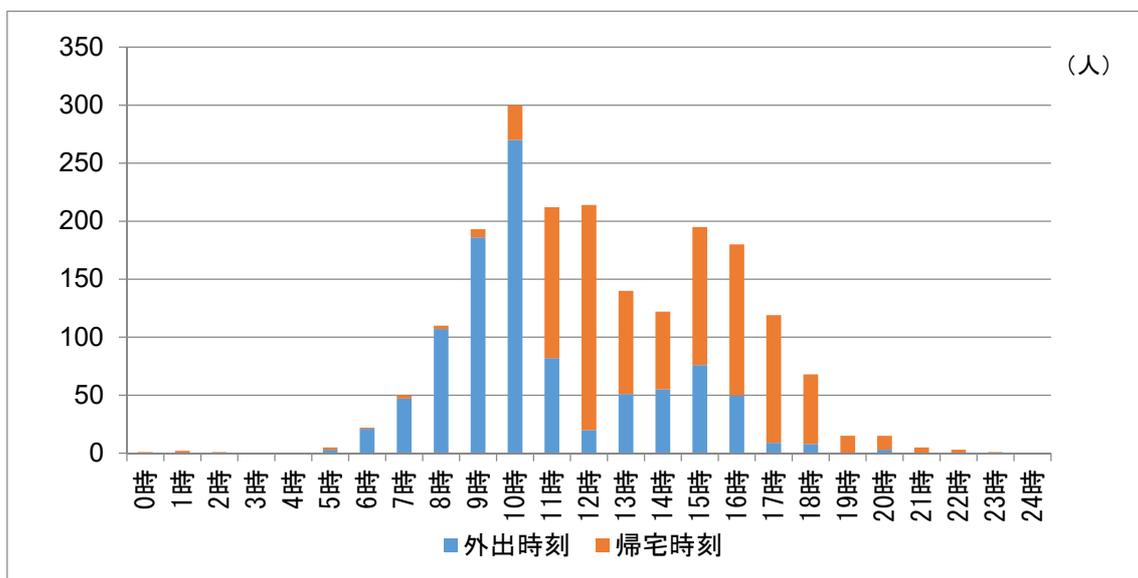
○高校生の外出時刻

高校生は、6～8時に外出する人が多く、15～21時に帰宅する人が多い。



○65歳以上の高齢者の外出時刻

65歳以上の高齢者の外出時刻は、10時頃と15時頃にピークがある。帰宅時刻は、11時頃と16時頃にピークがある。帰宅と外出を併せると、9～12時、15～16時に移動している人が多い。



4. 広域幹線路線への補助

広域幹線路線は、日立市（大甕駅等）と常陸太田市を結ぶ路線と東河内線である。

双方ともに、朝夕の通勤・通学時間帯の利用者は多いが、日中の利用は少ない。

今後、広域幹線路線については、朝夕の便を補助対象とするとともに、日中の便は必要最低限の便数にすることや、スクールバスや乗合タクシー等の連携を検討する。

<広域幹線路線の現状>

	系統数	便数 (片道)	平均乗車 人数 (人/便)	利用特性
日立市(大甕駅等)と常陸太田市を結ぶ路線	7	合計：30 朝夕：19 日中：11	合計：10.7 朝夕：13.0 日中：6.1	概ね朝6～7時台、16時以降の路線の利用が多い一方で、日中の利用は少ない。 また、日立市と常陸太田市の間の利用が多い。(日立市内の区間のみの利用は少ない。)
東河内線	1	合計：10 朝夕：6 日中：4	合計：5.8 朝夕：6.5 日中：4.8	朝、夕方の利用が多く、市街地と郊外の間の利用が多い。

注：日立市の市街地に向かう方向の便の値を集計した。

日中は発車時刻が9時～15時台、朝夕はその他の時間帯を対象に集計した。

⑪ 取り組みやすいパートナーシップ事業

目的

効果の高いパートナーシップ事業を拡充し、地域との協働による公共交通の維持を図る。

内容

これまで山側団地5地区でパートナーシップ事業を実施し、他地区に比べて高いバスの利用率を確保している。

人口減少が進む中で日立市のバス路線の確保・維持を行うため、地域や企業等が取り組みやすいパートナーシップ事業へ拡充を行う。

これまでのパートナーシップ事業は、マンパワーや予算の確保が必要であり、多くの地区への展開が難しいことから、事業展開がしやすいように改良を行う。

実施主体

日立市

スケジュール

平成 29 年度までに改良。平成 30 年度より運用。

<パートナーシップ事業の案>

平成 30 年度以降に生活圏ごとにバス路線の再編を推進することとなるが、その再編にあわせて、路線毎にパートナーシップ事業の新規実施・改良を推進する。

市はパートナーシップ事業のガイドラインを作成し、地域、商業施設、その他の施設を対象にPRを実施していく。

1. 地域とのパートナーシップ事業

項目	内容
対象エリア	バス等検討エリアを含む路線沿線
公共交通機関	地域と市が協働で検討し、以下のモードから選択 1) 路線バス 2) 乗合タクシー 3) タクシーを活用した移送サービス
協定内容	各年次の目標値を設定し、その達成状況を検証し、事業を推進する。
地域の役割	導入、維持を行う公共交通について、利用促進活動を実施し、目標値の達成を目指す。
交通事業者の役割	当該公共交通を運行するとともに、地域とともに利用促進活動を実施する。
市の支援内容	1) 運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、地域と市担当者が協議し計画を策定する。 2) 利用促進活動に関わる金銭的支援 実証運行、本格運行に関わる利用促進活動費用については、一定額まで市が負担する。 3) 利用促進活動に関わる人的支援 実証運行に関わる利用促進活動は、市も加わり実施する。 本格運行に関わる利用促進活動は、地域と交通事業者が主体的に実施することとし、市やアドバイザーは助言を行う。 4) その他 定期的な検証・見直しについては、地域と交通事業者、市が協働で実施する。 市は、定期的にパートナーシップ事業の実施地区の連絡会議を開催する。
アドバイザーの育成	パートナーシップ事業の経験者の中から、市がパートナーシップマイスターを認定し、他地区で検討する際に、ボランティアアドバイザーとして派遣を行う。

2. 事業所とのパートナーシップ事業

項目	内容
対象施設	一定のバス利用が想定される規模の事業所
公共交通機関	バス
事業所の役割	必要に応じた敷地内へのバス停の設置 通勤者等への利用促進（エコ通勤の推進等）
交通事業者の役割	通勤時間帯等に合わせた時刻表の設定
市の支援内容	運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、事業所と交通事業者、市担当者が協議し計画を策定する。
検証	事業所、バス事業者、市が集まり、年1回程度、事業実施の効果を検証し、改良案を検討する。

3. 商業施設とのパートナーシップ事業

項目	内容
対象施設	一定のバス利用が想定される商業施設
公共交通機関	バス
商業施設の役割	必要に応じた敷地内へのバス停の設置 来訪者への利用促進（バスの情報提供、バスを利用した来訪者への割引等） ○ヨークベニマル会瀬店の例
	
交通事業者の役割	商業施設のニーズに合わせた時刻表の設定
市の支援内容	運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、商業施設と交通事業者、市担当者が協議し計画を策定する。
検証	商業施設、バス事業者、市が集まり、年1回程度、事業実施の効果を検証し、改良案を検討する。

4. 高校・大学とのパートナーシップ事業

項目	内容
対象施設	一定のバス利用が想定される高校・大学
公共交通機関	バス
高校・大学の役割	必要に応じた敷地内へのバス停の設置 学生への利用促進（PTAとの勉強会、高校入学時のPR等）
交通事業者の役割	高校・大学のニーズに合わせた時刻表の設定 （登下校時刻、長期休暇時、夏季・冬期の部活動の終了時刻、試験期間等を踏まえたきめ細かい時刻表の設定） 通学定期の実施
市の支援内容	運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、高校・大学と交通事業者、市担当者が協議し計画を策定する。
検証	高校・大学、バス事業者、市が集まり、年1回程度、事業実施の効果を検証し、改良案を検討する。

5. 医療機関とのパートナーシップ事業

項目	内容
対象施設	一定のバス利用が想定される医療機関
公共交通機関	バス
医療機関の役割	必要に応じた敷地内へのバス停の設置 通院者への利用促進（バスの情報提供等）
交通事業者の役割	医療機関のニーズに合わせた時刻表の設定
市の支援内容	運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、医療機関と交通事業者、市担当者が協議し計画を策定する。
検証	医療機関、バス事業者、市が集まり、年1回程度、事業実施の効果を検証し、改良案を検討する。

⑫ 地域公共交通支援事業の推進

目的

郊外型公共交通エリアにおいて、地域主体の取組により、市民等の移動性を確保する。

内容

郊外型公共交通エリアは、人口密度が低く、民間の交通事業者の努力だけでは公共交通事業の採算性を確保することが難しい地域である。

現在、郊外型公共交通エリアにおいて、みなみ号、なかさと号が地域公共交通支援事業として運行されているが、他地区においても必要に応じて、同事業を展開していくことが考えられる。

そこで、地域公共交通支援事業のルール化を行い、推進することとする。

実施主体

日立市

スケジュール

平成 29 年度までに改良。平成 30 年度より運用。

<地域公共交通支援事業の基準・ルールの案>

1. 対象エリア

郊外型公共交通エリアを対象とする。

2. 公共交通のモード

乗合タクシー等、地域にあったモードを運行できるような仕組みにする。

3. 補助内容

地域と市の負担割合を設定する。みなみ号、なかさと号の実績を踏まえると、市の負担割合は運行経費の 7 割を上限とすることが考えられる。その場合、地域は運賃収入及びその他の収入で運行経費の 3 割を確保することとなる。

4. 公共交通のモードの検討フロー

地域にあった公共交通のモードを検討することが重要になる。

また、補助内容を踏まえて、持続可能な事業スキームとすることが必要になる。

①運行形態の検討

運行形態としては、定時定路線型とデマンド型が考えられる。

利用者が線上に集中し、目的地（駅や生活施設等）が特定される場合には、定時定路線型が望ましい。

利用者が分散し、目的地も分散している場合には、デマンド型が望ましい。

地域団体が主体となり、運行形態を検討する。

②公共交通機関の検討

事業収支を想定し、公共交通機関を検討する。

年間運行経費は、平成 26 年度の実績で、みなみ号は約 630 万円、なかさと号は約 570 万円がかかっている。（平成 25 年度の実績で、県内のデマンド型乗合タクシーの 1 台あたりの運行経費は約 680 万円。茨城県資料）

これらの経費の約 3 割を運賃収入で賄うことが可能であれば、運行事業者への委託事業が考えられる。

難しい場合には、公共交通機関の変更や、別の収入（全世帯による回数券の購入、スポンサーによる協賛等）を得ることを検討する。

参考：みなみ号と同等の運行経費を賄うための人口規模

- ・みなみ号と同等の運行経費 630 万円に対して運賃収入 3 割を確保するとなると、189 万円／年の収入が必要である。
- ・運賃 300 円と仮定すると、年間約 6300 人、1 日あたり約 17 人の利用が必要となる。
- ・日立市のバスの利用率（バス停圏域人口あたりの 1 日の利用者の割合）は、2 時間に 1 便程度の運行で、約 1.7% である。
- ・1 日あたり 17 人の利用を前提にすると約 1000 人の人口規模が必要となる。

③事業計画の策定

事業主体、運行形態、公共交通モード、サービス内容（運賃、時間帯、運行頻度等）、運行事業者等を事業計画として策定し、市と協議して事業化を図る。

⑬ 分かりやすい情報提供

目的

利用者にとって分かりやすい公共交通情報の提供を行うことにより、公共交通の利用を促進する。

内容

多くのバスの路線・系統の起終点となっている駅では、乗り場・行き先等が複雑である。バスの方向幕、系統番号、色等の統一・整合を図り、情報提供を行う。

また、公共交通の情報を一元的に提供するホームページをめざし、バス事業者や日立市が協力してホームページの改良を行う。また、これまで実施してきた日立市の Facebook（フェイスブック：SNS）での公共交通の情報提供を継続していく。

さらに、駅での2次交通（バス等）や観光地への公共交通の情報提供、バス車内での鉄道等の情報提供を充実させる。

実施主体

バス事業者 日立市

スケジュール

平成 29 年度までに検討し、平成 30 年度以降のバス路線の再編に合わせて実施

< 情報提供として取り組む施策 >

施策	概要
①バスの方向幕・系統番号等の統一	<ul style="list-style-type: none"> 外国人を含めて誰もが行き先や路線を判断できるように、バスの方向幕の表示や系統番号等を統一する。 これらについて、ホームページや公共交通マップ等においても統一された表示方法として活用していく。
②ホームページの拡充	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の情報が一括して得られるホームページとする。 また、鉄道・バスを含めた経路探索等、ホームページの機能拡充を行う。 スマートフォン対応のホームページの検討を行う。
③Facebook	<ul style="list-style-type: none"> これまでと同様に、公共交通に関わる情報をリアルタイムに発信していく。
④公共交通マップの配布	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バスの時刻表等、公共交通の情報を総合的に掲載する公共交通マップを作成し、配布する。
⑤駅での2次交通の情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 駅等でデジタルサイネージ等により、バス時刻表・乗り場等の2次交通の情報提供を行う。
⑥バス車内での鉄道等の情報提供	<ul style="list-style-type: none"> バス車内で、鉄道へ乗り継ぐ利用者のために、鉄道等の情報提供を行う。

14 公共交通の利用促進策

目的

交通事業者側の努力に加えて、市民等の役割を積極的な利用と位置付け、利用促進策を実施することにより安定的な利用を確保する。

内容

地域や路線にあったモビリティ・マネジメントや、これまでの実施してきた学校等での公共交通の乗り方教室を継続して実施する。

また、多くの市民が集まるイベント等において、日立市公共交通会議のブースを出展し、公共交通の利用促進キャンペーンを実施する。

さらに、公共交通の利用促進等に取り組む個人や企業等に対する表彰制度を創設する。

実施主体

日立市（交通事業者の協力を得て実施）

スケジュール

これまでと同様に、平成 28 年度以降も継続して実施

<バスの乗り方教室の様子>

日立市立諏訪小学校（平成 27 年 5 月 8 日）



日立市立山部小学校（平成 27 年 6 月 17 日）



<中丸団地路線バス乗車促進キャンペーン>

平成 27 年 11 月 22 日

参加者数 168 名

ノンステップバスの展示、ハイカード販売、チャージ及び利用体験、ゲーム、抽選会等を実施



⑮ 公共交通を軸とした土地利用・施設配置の計画

目的

公共交通を軸としたまちづくりを推進するため、公共交通ネットワークと整合した土地利用を推進する。

内容

公共交通を軸とした土地利用、公共公益施設の配置を推進するため、ひたちBRTまちづくり計画で示されている「ひたちBRTを活かした暮らしの転換のイメージ」等を基軸に、全市的に公共交通と土地利用のあり方を広めていく。都市計画マスタープラン等の計画を策定するとともに、土地利用、施設配置の誘導策を検討する。

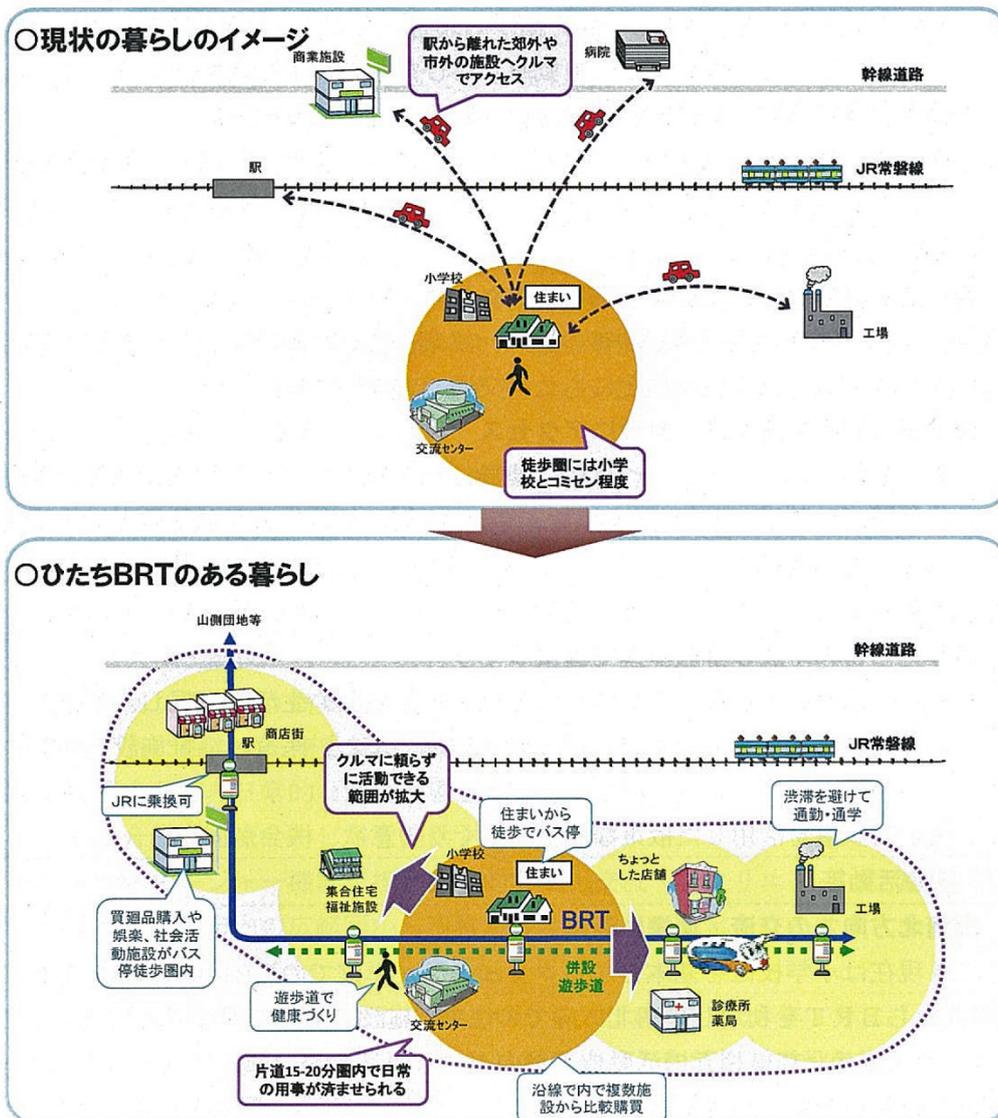
実施主体

日立市

スケジュール

平成 28 年度以降

<ひたちBRTまちづくり計画で示される「ひたちBRTを活かした暮らしの転換イメージ」>



3. 地域公共交通再編事業

(1) 地域公共交通再編事業

網形成計画に「地域公共交通再編事業」を位置付ける場合、交通事業者の同意のもと、地域公共交通再編実施計画を策定することができる。この地域公共交通再編実施計画（以下、再編実施計画と記載）は、国の認定を受け、推進することとなる。

本計画では、目指すべき姿として、公共交通ネットワークを示し、再編を行うこととしている。

公共交通ネットワークの再編に必要な公共交通施策を地域公共交通再編事業と位置付け、再編実施計画の策定を目指す。

<地域公共交通再編事業>

- ① B R T の導入・延伸
- ② バス路線の再編（みなみ号、なかさと号を含む）

(2) 再編の必要性

基本理念に示した「まちづくりと公共交通の双方により、誰もが移動できるまち」を実現するためには、生活圏を単位とした都市構造の構築と公共交通を軸としたまちづくりを進めるとともに、全市的なバス路線の再編が必要になる。

具体的には、市街地幹線となるひたち B R T の導入・延伸等と、生活圏を単位としたバス路線の再編が必要である。

(3) 事業の効果

この再編により、公共交通の段階構成が明確化し、幹線的な移動、生活圏内の移動に資する公共交通ネットワークが形成し、利用者の利便性が向上する。また、効率的な路線配置により、事業的な面からも持続可能な公共交通ネットワークとなることが期待される。

第5章 計画の推進方策

第5章 計画の推進方策

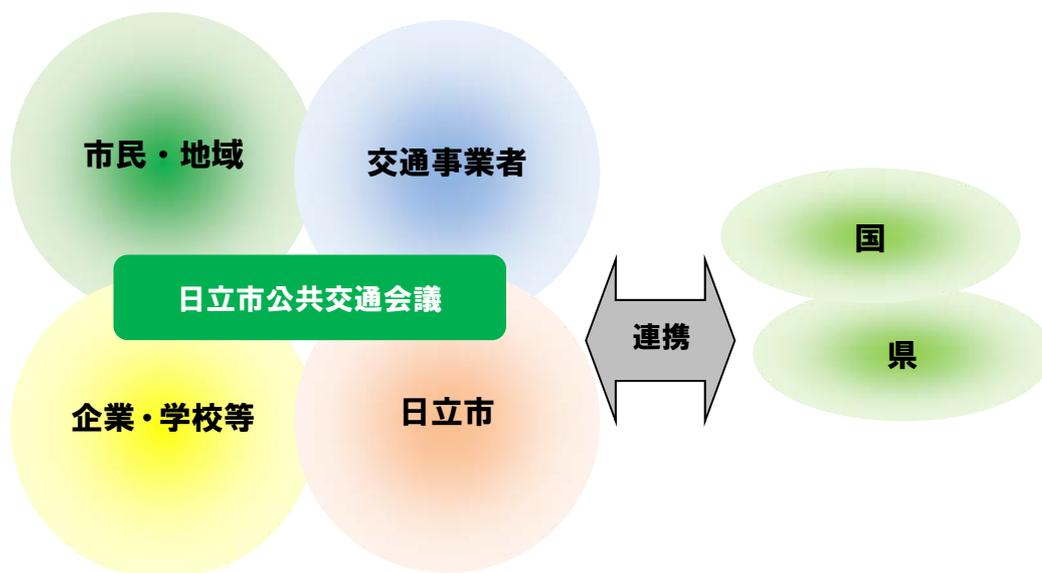
1. 推進体制

利用者である市民や交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要である。そのため、日立市が中心になって、本計画の周知と関係主体間の連携を進める。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として、公共交通の利用者、市民、地域、企業、学校、交通事業者、日立市の関係主体が連携・協力して進める。

さらに、国や県等との関係機関との連携・協力を図りながら、本計画を推進することとする。

<推進体制>



2. 日立市公共交通会議の役割

日立市公共交通会議は、網形成計画の検討・協議に加えて、計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価の実施主体としての役割を担うこととする。

3. 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年、日立市公共交通会議で、実施プログラムに即した施策の実施状況を整理する。あわせて、目標値に関する確認を行い、目標年次の達成の見通しを検証する。

目標年次の平成 32 年度においては、日立市公共交通会議において、計画目標（数値目標）の達成状況の評価と要因分析を行うとともに、本計画の更新を行う。

4. 実施プログラム

公共交通施策は、下表のプログラムにより推進する。

公共交通施策	実施スケジュール				
	H28	H29	H30	H31	H32
①BRTの導入・延伸	Ⅰ期運行		Ⅰ期・Ⅱ期運行 常陸多賀駅以北の延伸検討		
②バス路線の再編	調査	BRT関連再編 再編実施計画	生活圏ごとの再編		
③バス以外の公共交通機関の活用			公共交通機関の組合せを実現		
④JR常磐線と他の交通機関の接続強化	路線バスの等の再編にあわせて実施		接続強化		
⑤交通結節点・待合環境の整備			機能強化		
⑥利用しやすい運賃制度			運用		
⑦高校の通学における公共交通の利用促進	検討・実証事業		本格実施		
⑧高齢者・障害者の移動性向上	検討・実証事業		本格実施		
⑨バリアフリーの推進	継続して推進				
⑩バス路線に関する市の補助の基準・ルールの設定	検討		運用		
⑪取り組みやすいパートナーシップ事業	推進				
	ルール検討	運用			
⑫地域公共交通支援事業の推進	検討		運用		
⑬分かりやすい情報提供	検討		運用		
⑭公共交通利用促進策	継続的に実施				
⑮公共交通を軸とした土地利用・施設配置の計画	計画の策定				

<取組の進め方>

公共交通ネットワークの構築

平成 28 年度

- ①バス路線再編のための調査
生活圏を単位としたバス路線再編の計画
- ②路線バスに関するルールを検討
路線バス補助基準・ルール
パートナーシップ事業
地域公共交通支援事業
- ③再編実施事業の調査事業補助の申請

平成 29 年度

- ①再編実施計画の策定
- ②路線バスに関するルールの決定
- ③ひたち BRT II 期区間運行開始に伴う関係路線の再編

平成 30 年度以降

- ①バス路線の再編
- ②バス路線再編に伴う施策の実施
バス路線の再編
バス以外の交通機関の充実
交通結節点（駅、その他）の整備
利用しやすい運賃制度の実施
- ③土地利用計画（都市計画マスタープラン（立地適正化計画））の策定

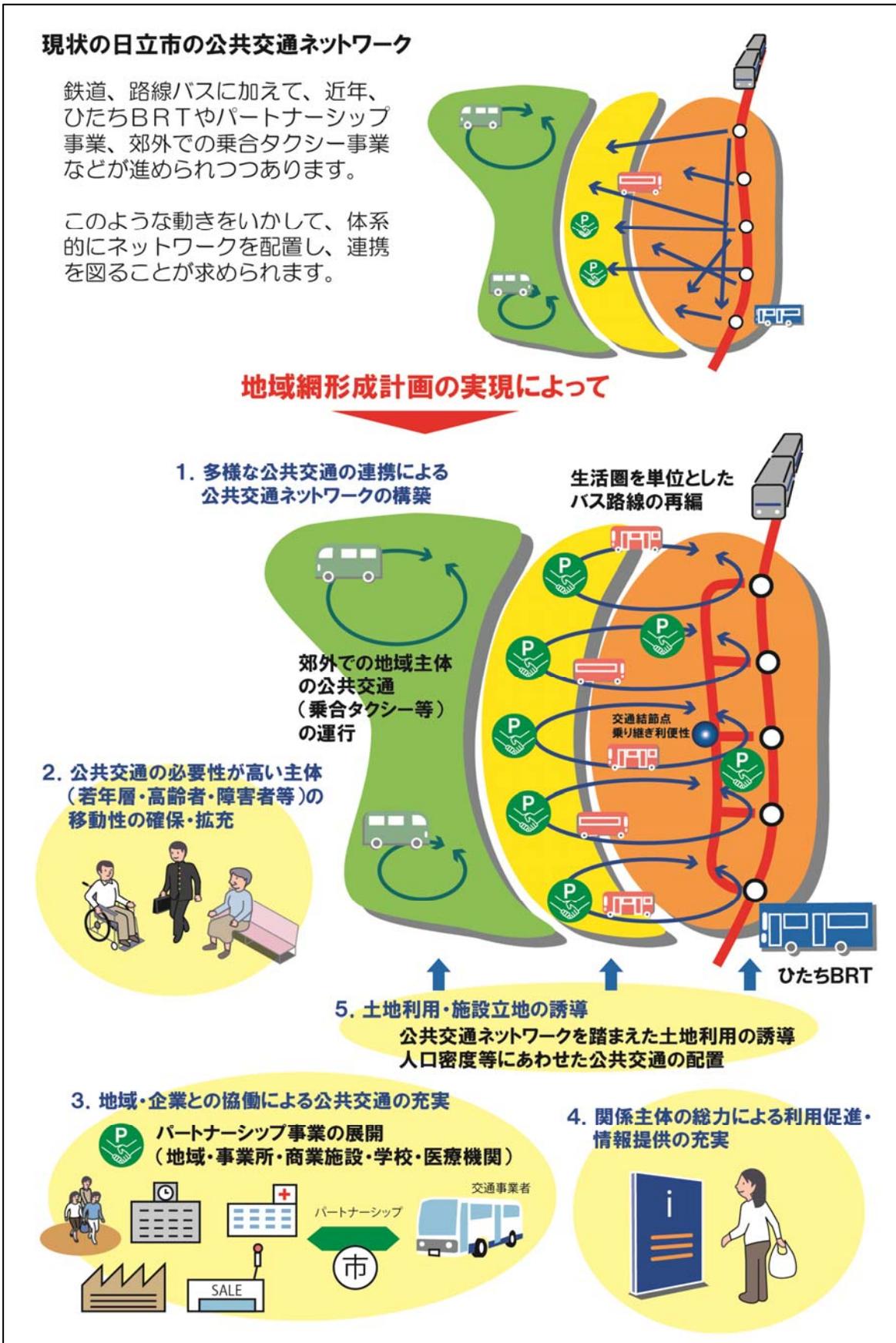
利用促進・情報提供等

平成 28 年度以降、継続的に実施

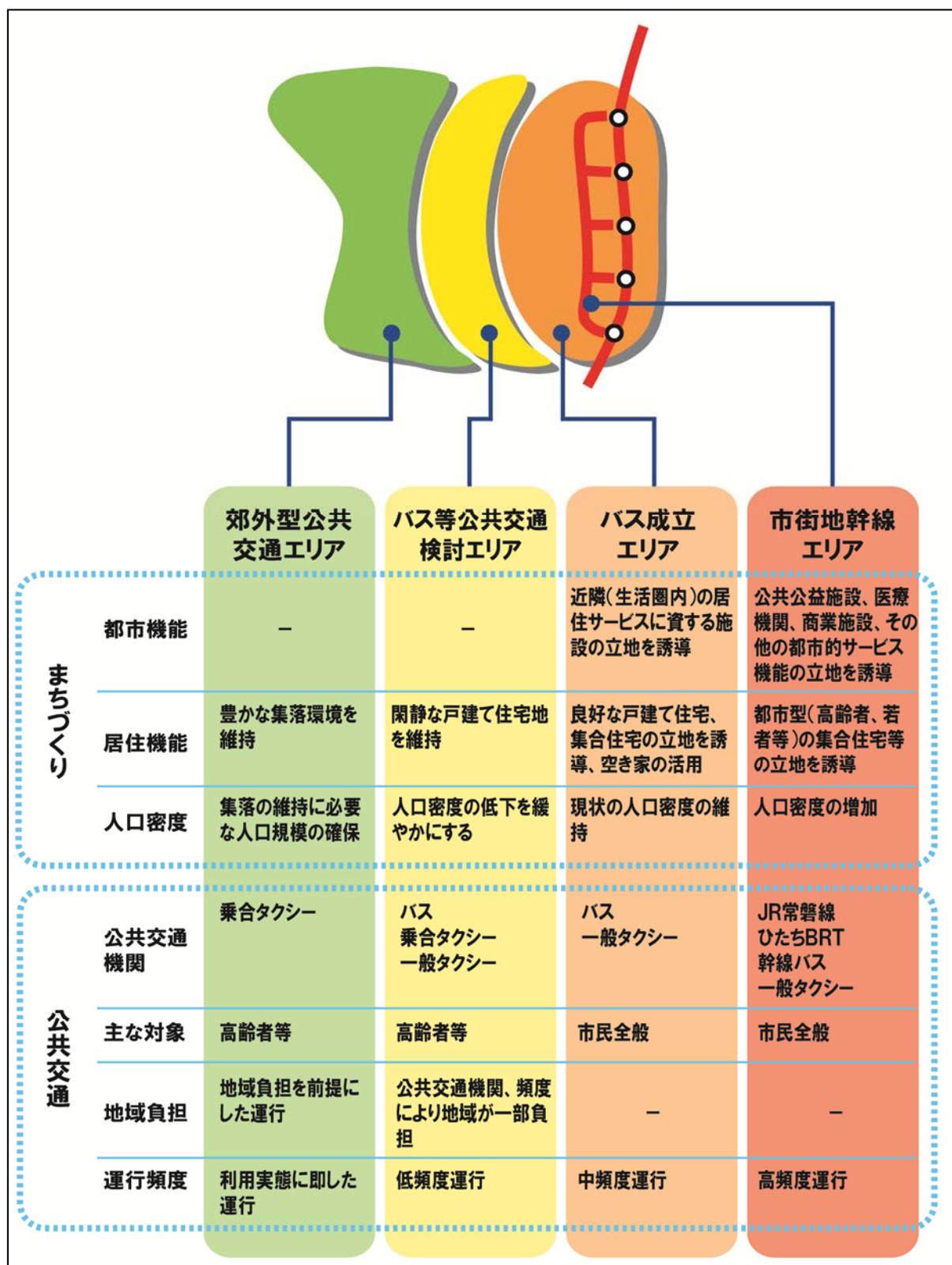
- ①高校生・高齢者向けの取組
高校生向けの割引定期券
高齢者おでかけ支援実証事業
- ②パートナーシップ事業の推進
- ③公共交通利用促進策（モビリティ・マネジメント）
- ④分かりやすい情報提供の検討（バス路線の再編にあわせて実施）
- ⑤計画推進事業の申請（ソフト事業への補助）

5. 実現する公共交通ネットワークのイメージ

本計画の推進により、以下のような公共交通ネットワークを実現する。



<エリア別のまちづくり・公共交通のイメージ>



參考資料

参考資料

1. 策定体制

本計画は、日立市公共交通会議、分科会での協議を経て策定した。

<日立市公共交通会議委員>

No.	選出区分	選出団体、役職等	氏名
1	鉄道管理者	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社 企画室長	増子隆行
2	一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	日立電鉄交通サービス株式会社 運行部部长	永沼人土
3		椎名観光バス株式会社 統括部長	大藤順一
4		(一社)茨城県バス協会 専務理事	澤嶋政志
5		日立市ハイヤー協会 (有)日立観光ハイヤー 代表取締役	大森茂夫
6	市民又は旅客の代表	日立市コミュニティ推進協議会 会員	西村ミチ江
7		日立地区交通安全母の会連合会 副会長	綿引博子
8		日立市高齢者政策推進会議 委員	久米登
9		(株)日立製作所 日立事業所 総務部長	家次晃
10		(一社)日立市勤労者協議会 事務局長	小野正昭
11		茨城県高等学校PTA連合会 副会長	山田弘道
12		日立市交通バリアフリー連絡協議会 委員	有賀絵理
13		公募委員	齋藤恒廣
14	公募委員	木村美由紀	
15	福祉有償運送を行っている 特定非営利活動法人	NPO法人ふれあい坂下 理事	野村精志
16	日立商工会議所会頭又はその 指名する者	日立商工会議所 交通運輸業部会長	五位野勝
17	国土交通省関東運輸局茨城 運輸支局長又はその指名する 者	支局首席運輸企画専門官(輸送監 査)	飯田孝志
18	一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転者が 組織する団体	日立電鉄バス労働組合執行委員長	鈴木広幸
19	茨城県日立警察署長又はその 指名する者	交通課長	阿部靖雄

20	茨城県知事又はその指名する者	企画部企画課交通対策室長	川上敬一
21	学識経験者	茨城大学工学部教授	山田稔
22	日立市長又はその指名する者	企画部長	豊田泰二
23		保健福祉部長	畑山一美
24		都市建設部長	石川昭
25		産業経済部長	石田伸博
26		教育委員会教育部長	吉成日出男
27	監査委員	会計管理者	志賀博文

<日立市公共交通会議分科会委員>

No.	選出区分	選出団体、役職等	氏名
1	鉄道管理者	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社 企画室長	増子隆行
2	一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	日立電鉄交通サービス株式会社 運行部部长	永沼人土
3		椎名観光バス株式会社 統括部長	大藤順一
4	一般乗用旅客自動車運送事業者又はその組織する団体	日立市ハイヤー協会 (有)日立観光ハイヤー 代表取締役	大森茂夫
5	市民又は旅客の代表	日立市コミュニティ推進協議会 会員	西村ミチ江
6		日立地区交通安全母の会連合会 副会長	綿引博子
7		日立市高齢者政策推進会議 委員	久米登
8		(株)日立製作所 日立事業所 総務部長	家次晃
9		公募委員	齋藤恒廣
10		公募委員	木村美由紀
11	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者	支局首席運輸企画専門官(輸送監査)	飯田孝志
12	茨城県知事又はその指名する者	企画部企画課交通対策室長	川上敬一
13	学識経験者	茨城大学工学部教授	山田稔
14	日立市長又はその指名する者	都市建設部長	石川昭

2. 策定経緯

本計画は以下の経緯を経て策定した。

年	月	内容
平成 27 年	6 月	平成 27 年度 第 1 回日立市公共交通会議 (策定方針)
	7 月	平成 27 年度 第 1 回日立市公共交通会議分科会 (公共交通の現状、市民アンケート等の企画)
	8～9 月	市民アンケート調査
	9 月	事業所・学校ヒアリング調査
	9 月	医療機関・商業施設アンケート調査
	10 月	平成 27 年度 第 2 回日立市公共交通会議分科会 (市民アンケート・ヒアリング結果)
	11 月	平成 27 年度 第 2 回日立市公共交通会議 (目指すべき姿、基本方針)
平成 28 年	1 月	平成 27 年度 第 3 回日立市公共交通会議 (公共交通施策)
	2 月	日立市障害者自立支援協議会へのヒアリング調査
	3 月	平成 27 年度 第 4 回日立市公共交通会議 (日立市地域公共交通網形成計画の策定)

日立市地域公共交通網形成計画

平成 28 年 3 月

●発行 日立市都市建設部都市政策課地域交通係

〒317-8601

日立市助川町 1 丁目 1 番 1 号

TEL (0294) 22-3111 FAX (0294) 24-7296

●調査協力 株式会社アルメック V P I