

## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

【資料4-2】

- 日立市地域公共交通網形成計画に定めた公共交通施策について、その実施状況及び達成状況を確認し、地域公共交通網形成計画の評価を行う。
- 継続的に実施または検討が必要な公共交通施策については、次期計画である日立市地域公共交通計画での位置付けを検討する。

計画目標	数値目標	
① 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
② 公共交通の必要性が高い主体の移動性を向上させる	高齢者用こここ定期券	2,660箇所/月
	高校生通学定期券	14,410箇所/月
	UDタクシー導入台数	3台
③ 全市的に地域・企業との協働による取組を拡充させる	パートナーシップ事業実施団体数	10団体
④ 利用促進と情報提供の充実を図る	モビリティ・マネジメント実施回数	30回/年
⑤ 土地利用と公共交通ネットワークの整合を推進させる	ひたちBRT I期・II期区間沿線の町丁目人口の維持	25,000人

### 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	
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				検討・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				

## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

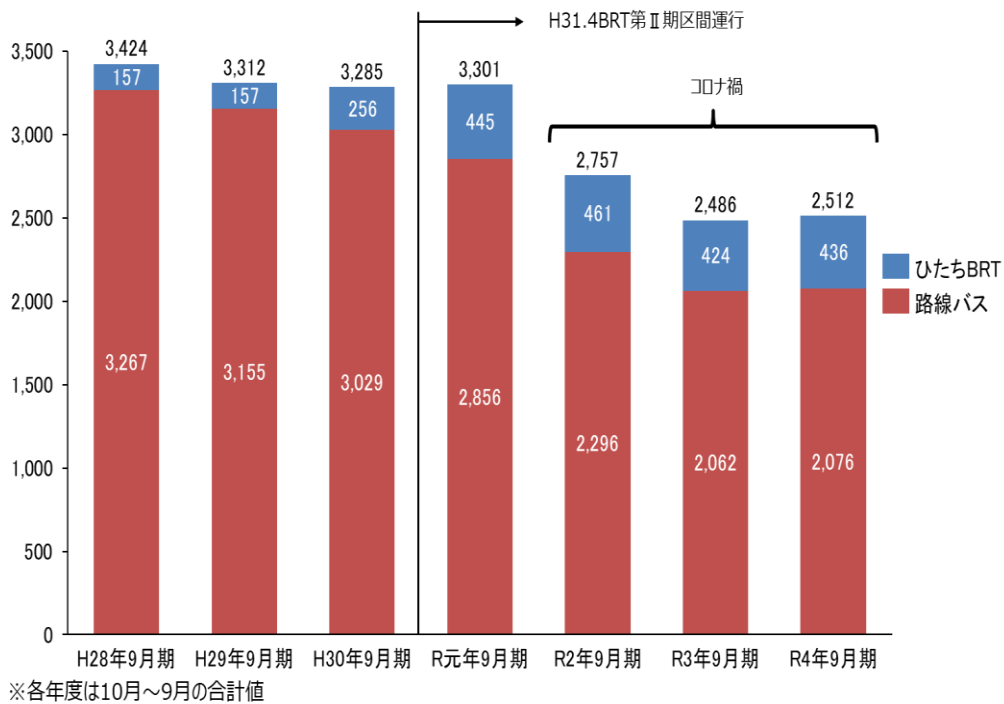
### 【計画目標の達成状況】

計画目標	数値目標	達成状況（コロナ禍前）	達成状況（最新）	分析・詳細
<p>計画目標①</p> <p>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</p>	<p>バス利用者数 3,854千人/年</p> <p>現況(H26年度) 3,566,143人/年</p>	<p>3,337千人/年 茨城交通：3,301千人/年 椎名観光バス：36千人/年 (R元年度)</p> <p>△</p>	<p>2,514千人/年 茨城交通：2,486千人/年 椎名観光バス：28千人/年 (R3年度)</p> <p>×</p>	<p>&lt;コロナ禍前の達成状況：R元年度とH26年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ コロナ禍前のR元年度の利用者数は、数値目標を達成しておらず、H26年度より229千人減少（6%減）である。</li> <li>◆ R元年度の総人口はH26年度より6%減であり、バス利用者数と総人口の減少割合は同程度である。</li> <li>◆ 生産年齢人口で見るとR元年度はH26年度より10%減であり、生産年齢人口よりもバスの利用者の減少割合の方が4ポイント小さい。</li> <li>◆ このことから、人口減を背景にバスの利用者数は減少しているものの、バスに関する各施策の実施効果により、その減少量を緩やかにできたと考えられる。</li> <li>◆ 鉄道駅利用者の減少割合（3%減）と比較すると、バス利用者の減少割合が3ポイント大きい。これは、市外からの通勤・通学利用も多い鉄道と比べ、市内の移動で利用されるバスの方が人口減の影響が大きいと考えられる。</li> </ul> <p>&lt;最新の達成状況：R元年度とR3年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ R3年度の利用者数は、数値目標を達成しておらず、R元年度より823千人減少（25%減）である。</li> <li>◆ R4年度の総人口はR元年度より4%減であり、その差の21ポイント。生産年齢人口で見るとR4年度は、R元年度より6%減であり、その差の19ポイント。この差は新型コロナウイルス感染症の拡大と感染防止に伴う外出自粛やテレワークの定着が影響していると考えられる。</li> <li>◆ 鉄道駅利用者の減少割合（3%減）と比較すると、バス利用者の減少割合が3ポイント大きく、コロナ禍前とその差は変わっていない。</li> <li>◆ 茨城交通路線はR元年度より815千人減少（25%減）、椎名観光バス路線はR元年度より8千人減少（22%減）であり、茨城交通路線の方が市内の工場や事業所への通勤路線が多いため、上述のコロナ禍での影響を椎名観光バス路線よりも大きく受けていると考えられる。</li> </ul>

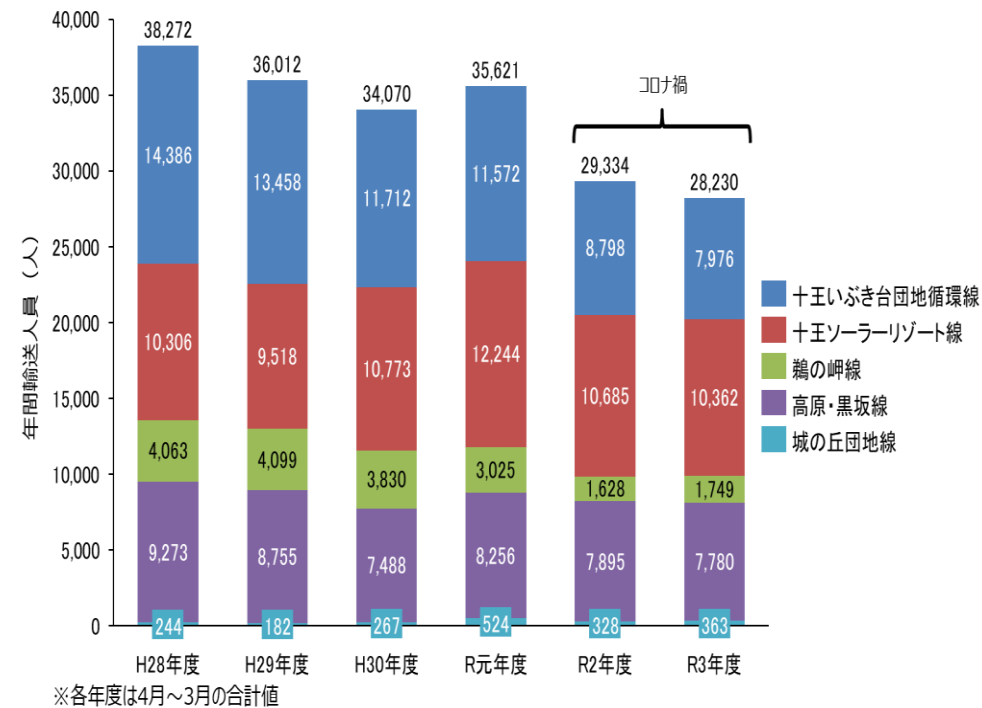
## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

【計画目標の達成状況】

### 茨城交通(株)年間利用者の推移



### 椎名観光バス(株)年間利用者の推移



## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

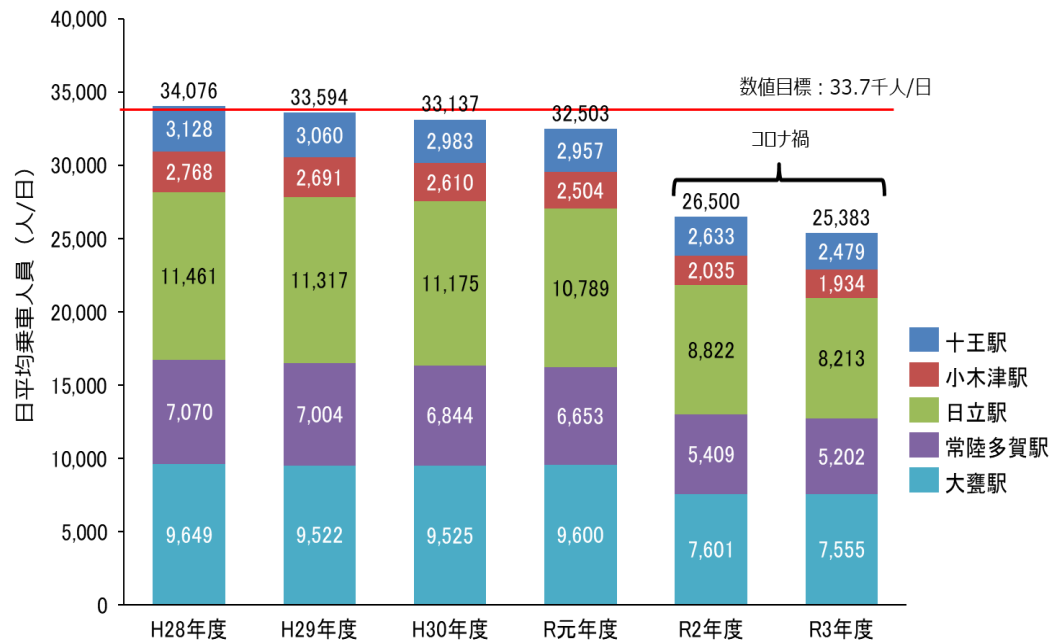
### 【計画目標の達成状況】

計画目標	数値目標	達成状況（コロナ禍前）	達成状況（最新）	分析・詳細		
<b>計画目標①</b> 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	市内駅 乗車人数 33.7千人/日  現況(H26年度) 33,639人/日	32.5千人/日 (R元年度)	×	25.4千人/日 (R3年度)	×	<p>&lt;コロナ禍前の達成状況：R元年度とH26年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ コロナ禍前のR元年度の利用者数は、数値目標を達成しておらず、H26年度より1.1千人/日の減少（3%減、年換算402千人減）であり、生産年齢人口の10%減と比べ、減少割合は小さい。これは、市内の工場や事業所、学校への市外からの通勤・通学利用が多いことが影響していると考えられる。</li> </ul> <p>&lt;最新の達成状況：R元年度とR3年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ R3年度の乗車人数は、数値目標を達成しておらず、R元年度より7.1千人減少（22%減、年換算2,592千人減）であり、生産年齢人口の6%減との差16ポイントは、コロナウイルス感染症の拡大と感染防止に伴う外出自粛やテレワークの定着が影響していると考えられる。</li> </ul>
	地域公共交通 利用者数 10.5千人/年  現況(H26年度) 10,059人/年	7.4千人/年 なかさと号：4.4千人/年 みなみ号：3.0千人/年 (R元年度)	×	5.7千人/年 なかさと号：3.4千人/年 みなみ号：2.3千人/年 (R3年度)	×	<p>&lt;コロナ禍前の達成状況：R元年度とH26年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ コロナ禍前のR元年度の利用者数は、数値目標を達成しておらず、H26年度より2.7千人減少（27%減）である。</li> <li>◆ 中里地区のR元年度人口はH26年度より13%減、高齢化率は8ポイント増、後期高齢化率は1ポイント増である。利用者数を人口で割った住民1人当たりの利用回数は3.8回/人である。</li> <li>◆ 坂下地区（みなみ号沿線）のR元年度人口はH26年度より11%減、高齢化率は7ポイント増、後期高齢化率は4ポイント増である。利用者数を人口で割った住民1人当たりの利用回数は1.3回/人である。</li> <li>◆ なかさと号とみなみ号の利用者数は人口減の割合よりも大きく減少しており、利用者数の減少を抑えるには、住民の利用率の向上が必要である。</li> </ul> <p>&lt;最新の達成状況：R元年度とR3年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ R3年度の利用者数は、数値目標を達成しておらず、2019年度より1.7千人減少（23%減）である。</li> <li>◆ 中里地区のR3年度人口はR元年度より10%減、高齢化率は4ポイント増、後期高齢化率は1ポイント増である。利用者数を人口で割った住民1人当たりの利用回数は3.3回/人である。</li> <li>◆ 坂下地区（みなみ号沿線）のR3年度人口はR元年度より6%減、高齢化率は4ポイント増、後期高齢化率は1ポイント増である。利用者数を人口で割った住民1人当たりの利用回数は1.1回/人である。</li> <li>◆ なかさと号とみなみ号の利用者数は、コロナウイルス感染症の拡大と感染防止に伴う外出自粛の影響を受け、利用者数も住民1人当たり利用回数も減少している。</li> </ul>

## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

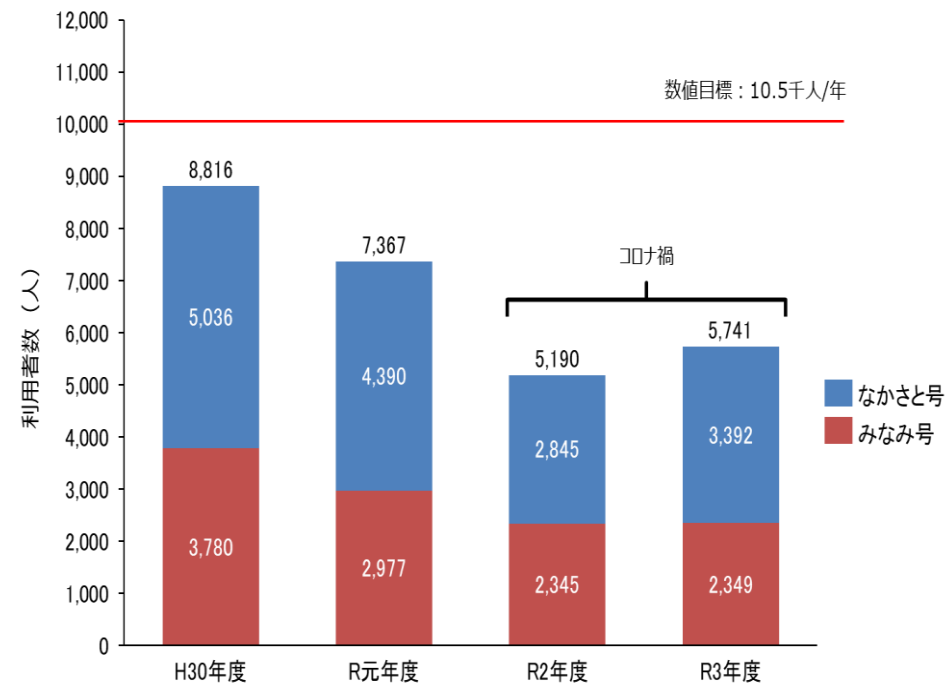
【計画目標の達成状況】

### 鉄道駅別 日平均利用者の推移



資料：東日本旅客鉄道「各駅の乗車人員」「路線別ご利用状況」

### 地域公共交通年間利用者の推移



## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

### 【計画目標の達成状況】

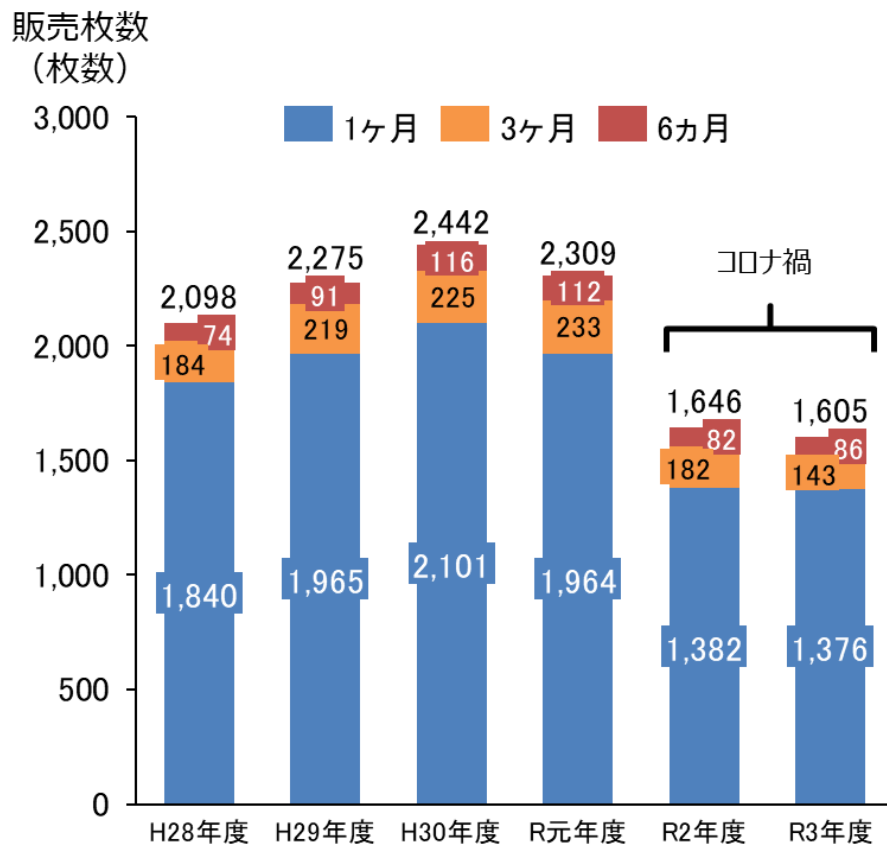
計画目標	数値目標	達成状況（コロナ禍前）	達成状況（最新）	分析・詳細		
公共交通の必要性が高い主体の移動性を向上させる	高齢者用 にこにこ定期券 2,660箇所分  現況(H26年度) 2,425箇所分	3,335箇所分 (R元年度)	○	2,321箇所分 (R3年度)	×	<p>&lt;コロナ禍前の達成状況：R元年度とH26年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ コロナ禍前のR元年度の販売箇所数は、H26年度より910箇所分増加（38%増）である。</li> <li>◆ R元年度の高齢人口はH26年度より8%増であり、高齢人口よりもにこにこ定期券の販売箇所数の増加割合が30ポイント大きいことから、にこにこ定期券の販売促進の効果が表れていると考えられる。</li> </ul> <p>&lt;最新の達成状況：R元年度とR3年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ R3年度の販売箇所数は、R元年度より1,014箇所分減少（30%減）であり、また販売枚数も30%減少している。</li> <li>◆ 一方、高齢人口は1%増であるため、コロナ禍での外出自粛が影響し、販売箇所数と販売枚数が減少していると考えられる。</li> </ul>
	高校生 通学定期 14,410箇所分  現況(H26年度) 13,106箇所分	11,561箇所分 (R元年度)	×	7,826箇所分 (R3年度)	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 茨城交通では、旧日立電鉄交通サービスがみちのりグループに加わった2017年以降、学期定期券や端数定期券を新規に販売し、学生のニーズに合った定期券の販売に努めている。また、より割引率の高い年間定期券の販売促進や高校への通学定期券の出張販売に取り組んでいる。</li> </ul> <p>&lt;コロナ禍前の達成状況：R元年度とH26年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ コロナ禍前のR元年度の販売箇所数は、H26年度より1,545箇所分減少（12%減）である。</li> <li>◆ 15～19歳人口を比較するとH26年度より408人減（4%減）であり、15～19歳人口よりも高校生通学定期券の販売箇所数の減少割合が8ポイント大きいことから、通学定期券の販売促進に取り組んでいるものの、高校生の通学時のバス利用離れが起きていると考えられる。</li> </ul> <p>&lt;最新の達成状況：R元年度とR3年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ R3年度の販売箇所数は、R元年度より3,738箇所分減少（32%減）である。</li> <li>◆ 15～19歳人口を比較するとR元年度より1,153人減（13%減）であり、15～19歳人口よりも高校生通学定期券の販売箇所数の減少割合が19ポイント大きいことから、高校生世代の人口減に加え、コロナウイルス感染症の拡大と感染防止に伴う休校やリモート授業の実際により学校へ登校する機会が減っていたため、通学定期券の購入を控えていたと考えられる。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ このような状況の中、R2年度から市内在住の小・中学生・高校生対象の通学定期券購入助成を実施しており、申請件数は増加傾向にある。<sup>○</sup> (申請件数R2年度683件⇒R3年度1,098件)</li> </ul>



## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

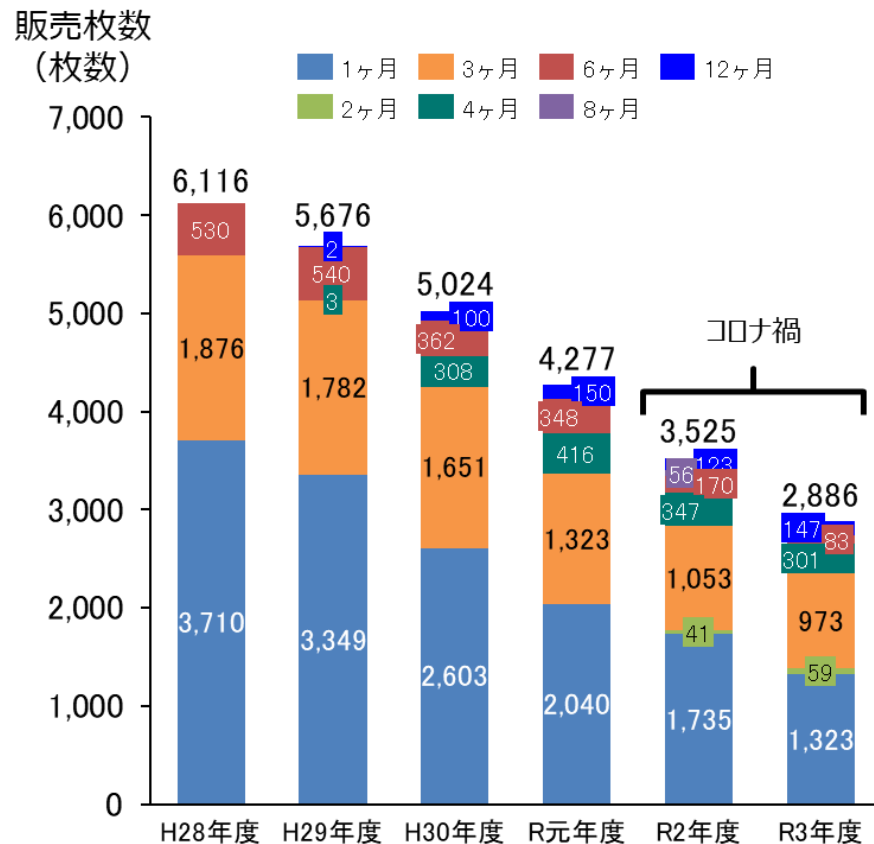
【計画目標の達成状況】

### ここにこ定期券 年間購入状況の推移



	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
販売箇月 (箇月)	2,836	3,168	3,472	3,335	2,420	2,321

### 通学定期券 年間購入状況の推移



	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
販売箇月 (箇月)	12,518	11,971	12,160	11,561	9,308	7,826

## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

### 【計画目標の達成状況】

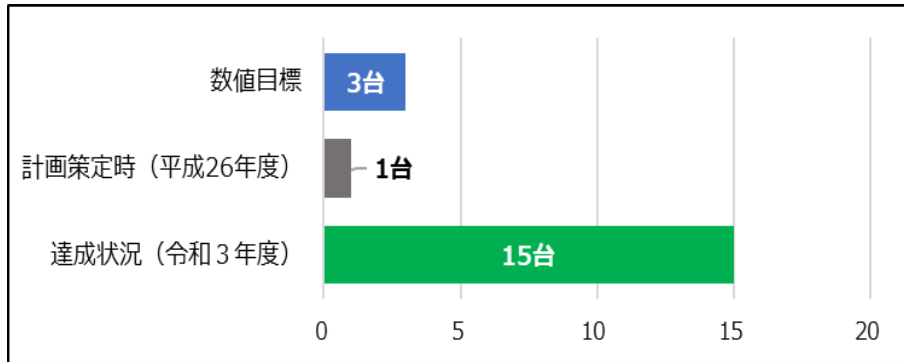
	計画目標	数値目標	達成状況（コロナ禍前）		達成状況（最新）	分析・詳細
計画目標②	公共交通の必要性が高い主体の移動性を向上させる	ユニバーサルデザインタクシーの導入台数 3台  現況(H26年度) 1台	-	-	15台 (R5年2月時点)	○  ◆ 市内タクシー事業者では、ユニバーサルデザインタクシーの導入を進めている。  (内訳) 電鉄タクシー2台、辰巳タクシー6台、日立観光ハイヤー1台、五来タクシー5台、椎名観光1台
計画目標③	全市的に地域・企業との協働による取組を拡充させる	パートナーシップ事業の実施団体数 10団体	-	-	10団体 (R3年度)	○  ◆ 継続してパートナーシップ事業に取り組んでいる。
計画目標④	利用促進と情報提供の充実を図る	モビリティ・マネジメントの実施回数 30回/年  現状(H26年度) 20回/年	15回/年 団地：4回/年 学校：11回/年 (R元年度)	×	7回/年 団地：0回/年 学校：7回/年 (R3年度)	×



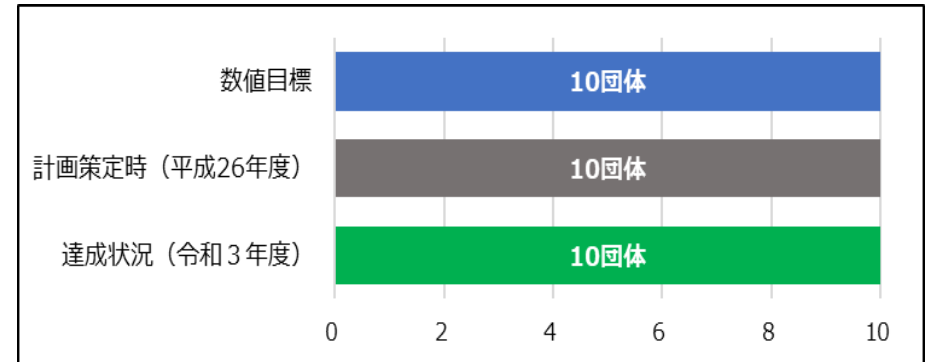
## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

【計画目標の達成状況】

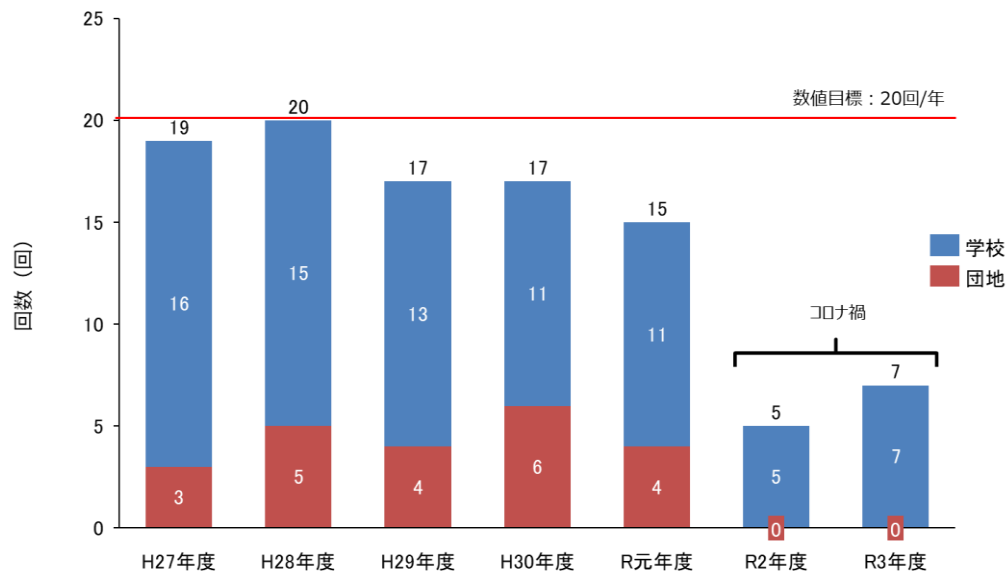
### ユニバーサルデザインタクシーの導入台数



### パートナーシップ事業実施団体数



### モビリティ・マネジメント実施回数



## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

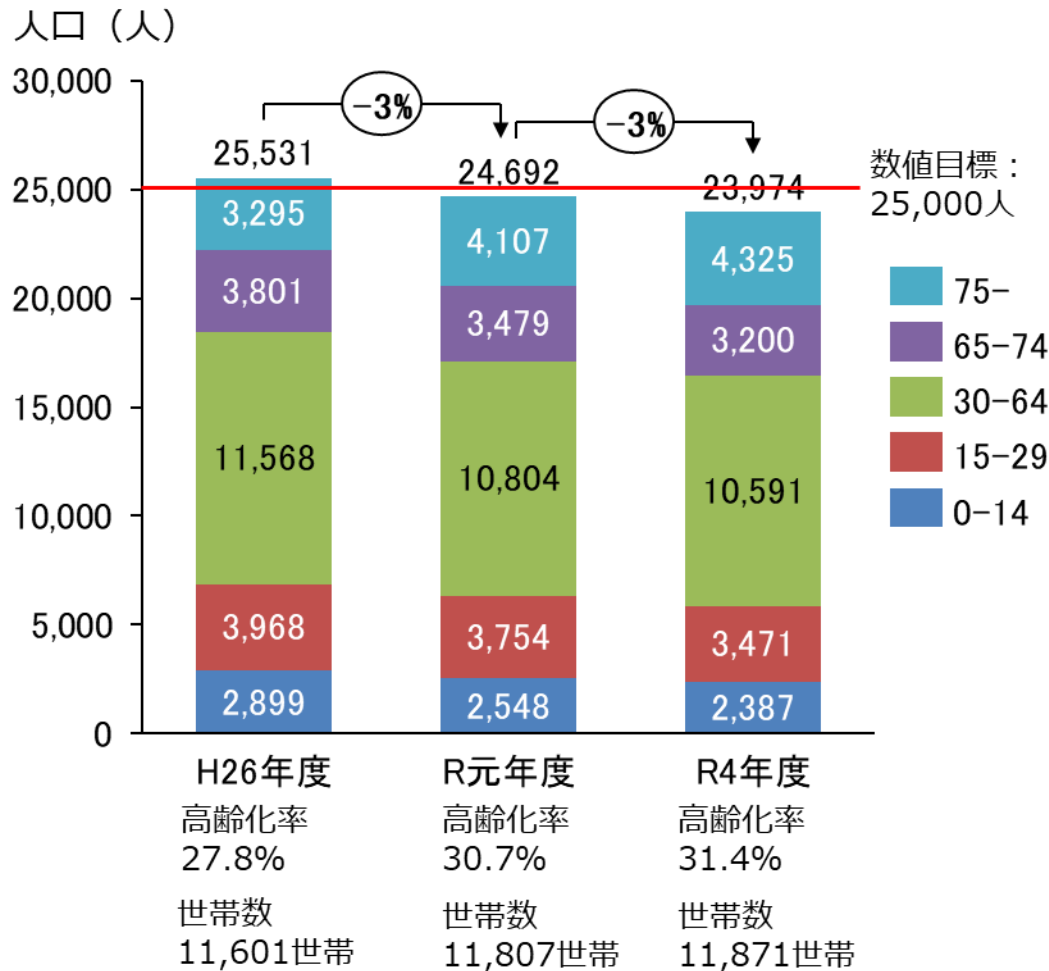
### 【計画目標の達成状況】

計画目標	数値目標	達成状況（コロナ禍前）	達成状況（最新）	分析・詳細
土地利用と公共交通ネットワークの整合を推進させる	ひたちBRT I期・II期区間沿線の町丁目人口の維持 25,000人  現状(H26年4月) 25,531人 多賀：18,196人 南部：7,335人	24,692人 多賀：17,760人 南部：6,932人 (R元年4月時点)	23,974人 多賀：17,325人 南部：6,649人 (R4年4月時点)	<p>△</p> <p>&lt;コロナ禍前の達成状況：R元年度とH26年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ コロナ禍前のR元年度のひたちBRT沿線の人口は、H26年度より839人減少（3%減）であるのに対して、ひたちBRT沿線を除く多賀管内と南部管内の人口は2,611人減少（4%減）であり、ひたちBRT沿線地域の方がその減少割合は小さい。</li> <li>◆ 地区別にみると、多賀管内では、R元年度のひたちBRT沿線の人口は、H26年度より436人減少（2%減）であるのに対して、ひたちBRT沿線を除く多賀管内の人口は2,611人減少（5%減）である</li> <li>◆ 南部管内では、R元年度のひたちBRT沿線の人口は、H26年度より403人減少（5%減）であるのに対して、ひたちBRT沿線を除く南部管内の人口は1,245人減少（7%減）である。</li> </ul> <p>&lt;最新の達成状況：R元年度とR3年度の比較&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ R3年度のひたちBRT沿線の人口は、R元年度より718人減少（3%減）であるのに対して、ひたちBRT沿線を除く多賀管内と南部管内の人口は2,611人減少（4%減）であり、ひたちBRT沿線地域の方がその減少割合は小さい。</li> <li>◆ 地区別にみると、多賀管内では、R3年度のひたちBRT沿線の人口は、R元年度より435人減少（2%減）であるのに対して、ひたちBRT沿線を除く多賀管内と南部管内の人口は人減少1,987（4%減）である</li> <li>◆ 南部管内では、R3年度のひたちBRT沿線の人口は、R元年度より839人減少283（4%減）であるのに対して、ひたちBRT沿線を除く多賀管内と南部管内の人口は624人減少（4%減）である。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ これらから、多賀管内も南部管内もひたちBRT沿線地域の方が人口減少の割合は小さく、ひたちBRTの整備効果により沿線地域の人口減少を抑制できていると考えられる。</li> <li>◆ 特にひたちBRT第II期区間が整備された多賀管内は、南部管内よりも人口減少の割合が小さく、また多賀管内のひたちBRT沿線では世帯数も増加していることから、ひたちBRT第II期区間の整備が沿線地域の人口集積に寄与していると考えられる。</li> </ul>

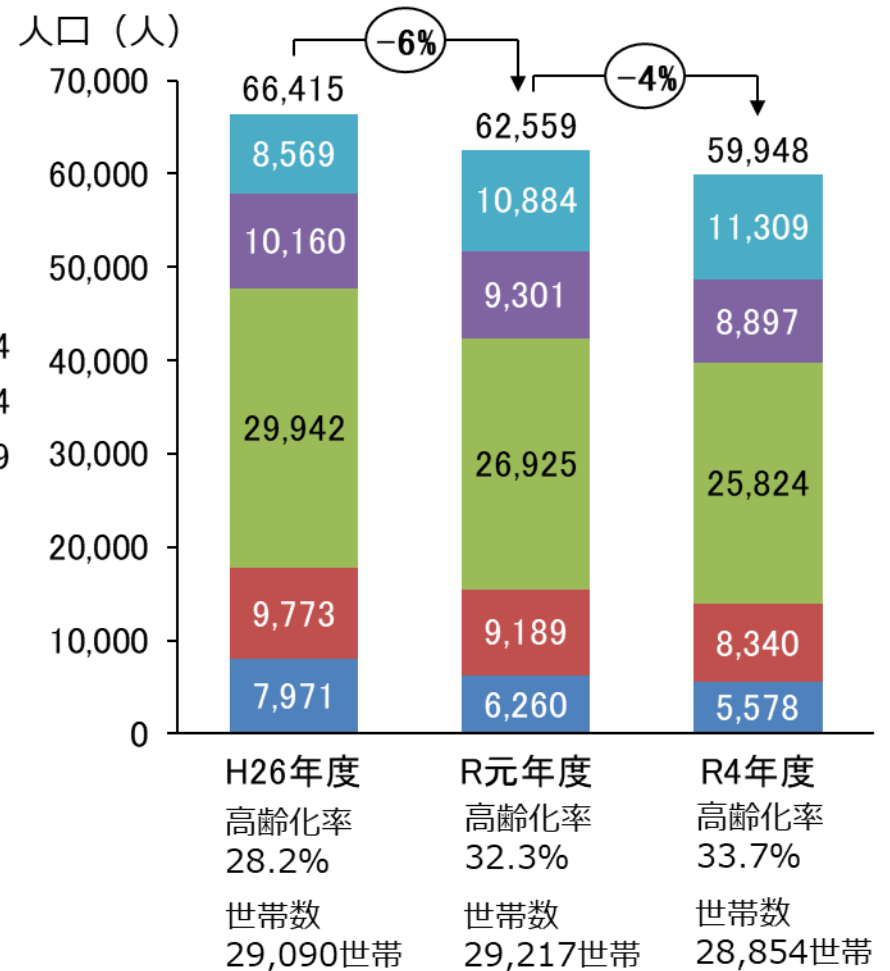
## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

【計画目標の達成状況】

### ひたちBRT沿線地区



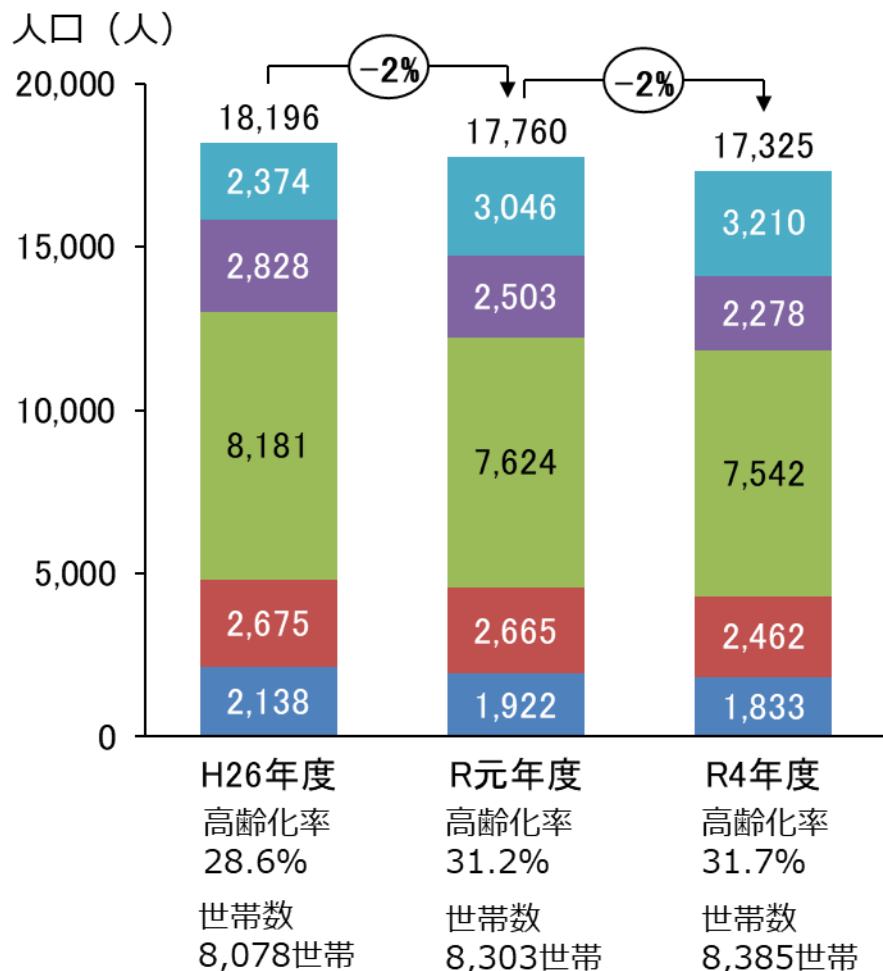
### その他地区



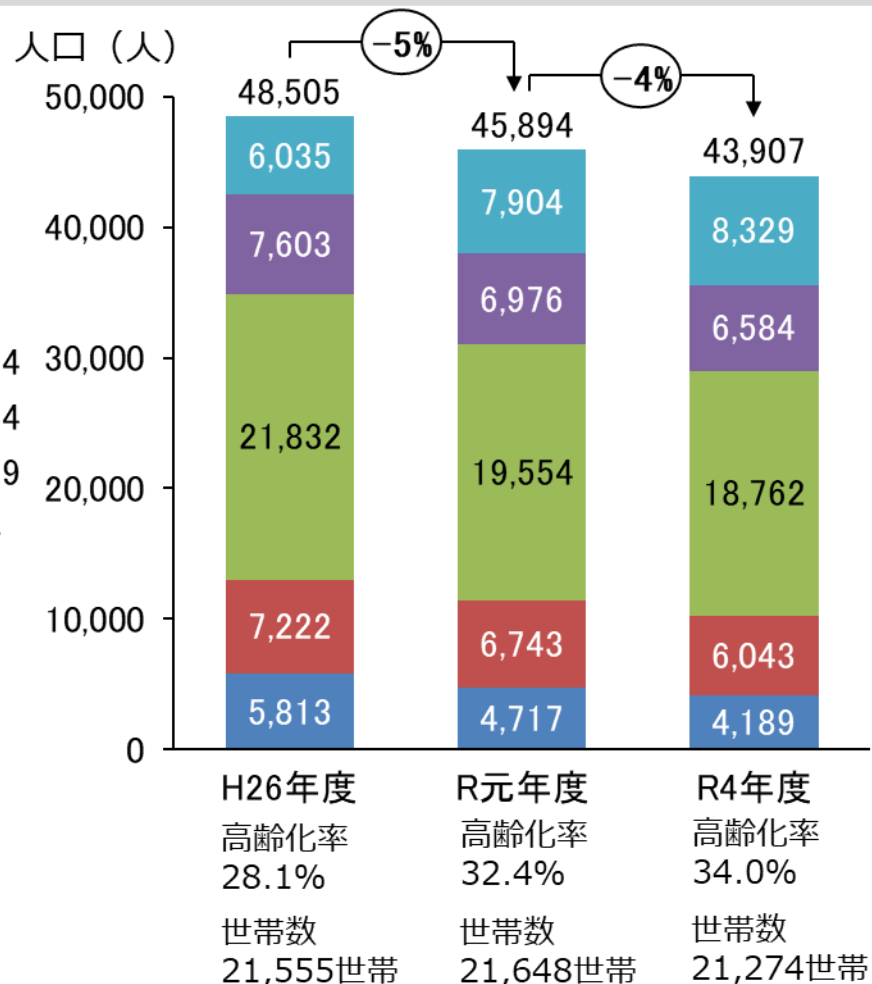
## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

【計画目標の達成状況】

### ひたちBRT沿線地区（多賀管内）



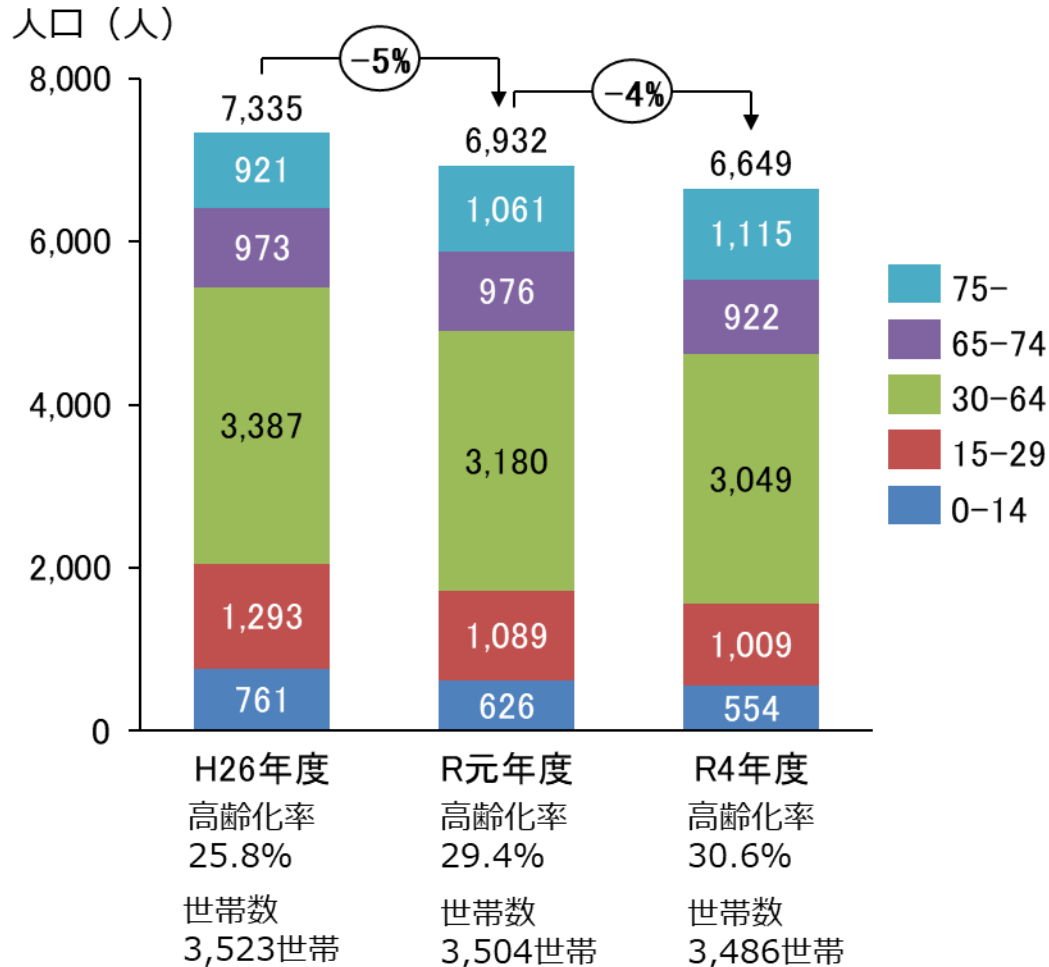
### その他地区



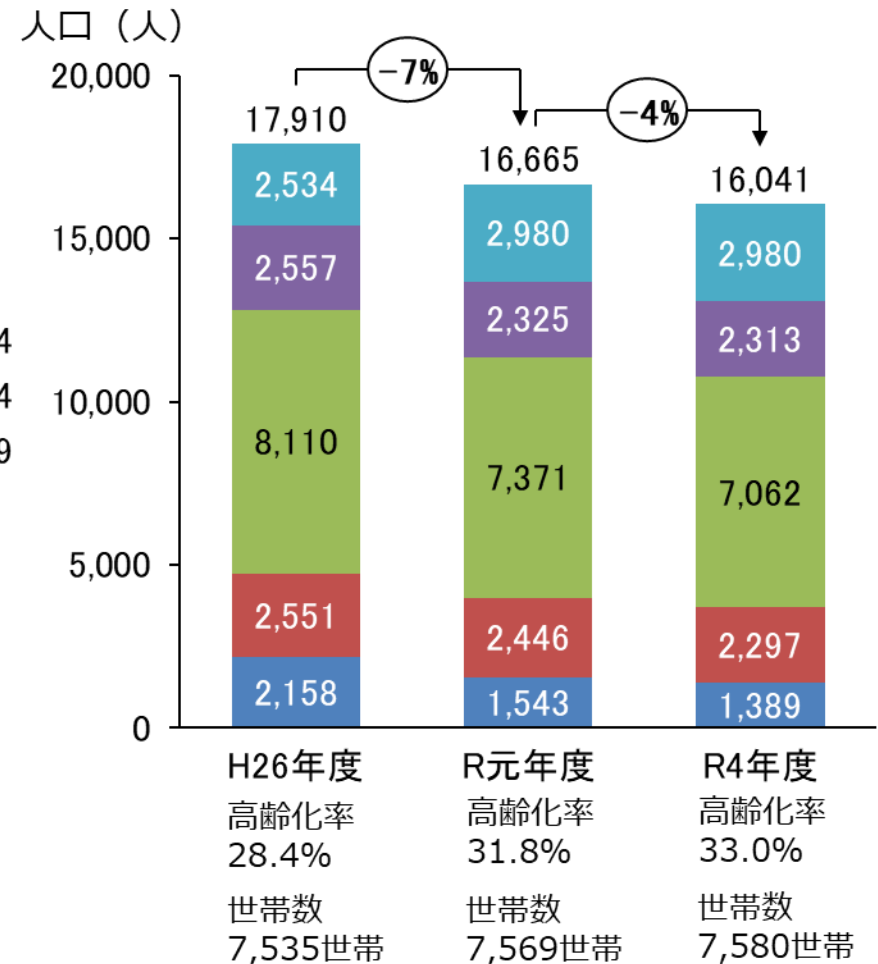
## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

【計画目標の達成状況】

### ひたちBRT沿線地区（南部管内）



### その他地区



## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

### 【公共交通施策の実施状況】

網形成計画 における 公共交通施策	実施スケジュール（年度）								実施 状況	地域公共交通計画 での実施	
		H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4			R5
① B R T の導入・延伸	計画	I 期運行		I 期・II 期運行				常陸多賀駅以北の延伸検討		実施済・運行 中	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 第 I 期区間及び第 II 期区間の運行を継続する。</li> <li>➢ 第 III 期区間について継続検討する。</li> </ul>
	実績	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	計画	調査	BRT 関連再編 再編実施計画		生活圏ごとの再編				実施済・運行 中	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 第 2 次再編として、日立駅以北のバス路線の再編を検討・実施する。</li> <li>➢ ひたち BRT の第 III 期区間の開業時には、その周辺路線の再編を検討する。</li> </ul>	
	実績	調査			利便増進実施計画（旧再編実施計画）						BRT 関連再編（第 1 次再編前期）
③ バス以外の公共交通機関の活用	計画	路線バス等の再編に合わせて実施			公共交通機関の組合せ				運行中	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ なかさと号とみなみ号の運行を継続する。加えて、利用状況に応じた見直しを検討する。</li> <li>➢ 路線バスが利用しづらい地域等における公共交通ネットワークのあり方を検討する。</li> </ul>	
	実績	<p>なかさと号 運行</p> <p>みなみ号 運行（路線定期）</p> <p>みなみ号運行（区域運行）</p> <p>諏訪実証</p> <p>金沢学区実証運行</p> <p>大沼/通勤デマンド</p> <p>大沼・助川 AI デマンド</p>									

## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

### 【公共交通施策の実施状況】

網形成計画 における 公共交通施策	実施スケジュール（年度）									実施 状況	地域公共交通計画での 実施
		H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5		
④ J R常磐線と他の交通機 関の接続強化	計画	路線バス等の再編に合わせて 実施			接続強化					実施中	➤ 現在の取組を継続実施 する。
	実績	常磐線ダイヤ改正に合わせた路線バスのダイヤ改正					バス乗り場の案内表示、バス路線図、ひたちBRTのデジタルサイネージ 日立駅のデジタルサイネージ				
⑤交通結節点・待合環境の 整備	計画	路線バス等の再編に合わせて 実施			機能強化					実施済・運用 中	➤ 他の乗継拠点や主要バス 停での機能強化を検討す る。
	実績	環境整備・運用									
⑥利用しやすい運賃制度	計画	路線バス等の再編に合わせて 実施			検討・運用					実施中	➤ 現在の取組を継続実施 する。
	実績	通勤定期券・通学定期券・にこにこ定期券の継続販売 高齢者おでかけ支援事業 日立地区路線バス1日周遊券の継続販売									
⑦高校の通学における公共 交通の利用促進	計画	検討・実証事業			本格実施					実施中	➤ 現在の取組を継続実施 する。
	実績	通学定期券の継続販売 通学定期券購入助成 通学定期券の継続販売 市内高校の新生対象のリーフレット配布 市内高校での通学定期券の出張販売、呼びかけ									



## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

### 【公共交通施策の実施状況】

網形成計画 における 公共交通施策	実施スケジュール（年度）									実施 状況	地域公共交通計画での 実施	
		H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5			
⑧高齢者・障害者の移動性 向上	計画	検討・実証事業			本格実施					実施中	➤ 現在の取組を継続実施 する。	
	実績	継続して実施										
⑨バリアフリーの推進	計画	継続して推進									実施中	➤ 現在の取組を継続実施 する。
	実績	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	計画	検討			運用					従来の制度を 継続	➤ サービス水準の見直しと新 しい補助制度の導入を検 討する。	
	実績	従来の補助制度を継続										
⑪取り組みやすいパートナ ーシップ事業	計画	ルール検討	運用							実施中	➤ 現在の取組を継続実施し つつ、対象団体の拡大や 今後の在り方を検討する。	
	実績	継続して推進										
⑫地域公共交通支援事業 の推進	計画	検討		運用					実施中	➤ なかさと号とみなみ号の運 行を継続する。加えて、利 用状況に応じた見直しを 検討する。  ➤ 路線バスが利用しづらい 地域等における公共交通 ネットワークのあり方を検 討する。		
	実績	なかさと号 運行										
		みなみ号 運行（路線定期）			みなみ号運行 （区域運行）							
		諏訪実証			金沢学区 実証運行							

## (2) 日立市地域公共交通網形成計画の評価

### 【公共交通施策の実施状況】

網形成計画 における 公共交通施策	実施スケジュール（年度）									実施 状況	地域公共交通計画での 実施	
		H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5			
⑬分かりやすい情報提供	計画	検討		運用							実施中	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 現在の取組を継続実施しつつ、更なる情報提供を検討する。</li> </ul>
	実績	継続的に実施 ※R2年度：バスロケーションシステム導入、R3年度：駅前デジタルサイネージ導入										
⑭公共交通利用促進策	計画	継続的に実施									実施中	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 現在の取組を継続実施しつつ、更なる利用促進策の実施を検討する。</li> </ul>
	実績	継続的に実施 ※小学校バス乗り方教室の実施、ひたちBRT利用促進イベント、ひたちBRTイメージキャラクター製作										
⑮公共交通を軸とした土地利用・施設配置の計画	計画	計画の策定									実施中	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 都市計画やまちづくり計画の情報も把握し、公共交通施策への反映を検討する。</li> </ul>
	実績	計画の策定・実施 ※都市マス、立適計画										