

令和 5 年 6 月 日

(名称) 日立市公共交通会議

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

日立市の公共交通は、海岸側の南北に細長い平野部に鉄道、バス路線が集中しており、人口・施設分布、市民の流動等の状況を踏まえると、公共交通の主軸は海岸平野部の南北軸となる。公共交通は、市民が生活を行う上で必要不可欠な社会インフラであり、本市では、市民の誰もが少なくとも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の確保を目指している。幹線バス路線は、交通事業者によりサービスの維持、向上が図られているが、利用者の減少傾向が続く幹線以外の南北軸路線は、市が中心となり住民にとって利便性の高い公共交通ネットワークの確保を図る必要がある。

また、山間地区にある中里地区は、路線バスは1日10往復運行しているが、停留所から1~2km離れたところに集落があり、タクシーの営業所も地区内に存在しないことから、高齢者や児童など、運転免許を保有しない住民の移動手段を確保する必要がある。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

計画年度：令和6年度～令和8年度（3カ年度）

計画目標：令和8年度までに、地域内フィーダー系統に指定した路線の利用者数を110%以上増加させることを目標とする。（令和2年度比）

幹線バス路線との接続を兼ねた南北の軸となる路線を維持するとともに、その他バス路線の再編、地域公共交通（乗合タクシー）との連携や、日立市の特徴である地域住民との協働による利用促進を進めることにより、令和8年度までに地域内フィーダー系統に指定した路線の利用者数を110%以上に増加させることを目標とする。

なお、目標の設定に当たっては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により公共交通利用者数に大きな変動があった令和2年度を基準値に設定する。

## (2) 事業の効果

市民にとって利便性の高い南北軸路線の維持及び幹線バス路線との接続により、市民の公共交通手段を確保することができ、日常生活の円滑な移動が可能となる交通環境を構築することで、高齢・環境社会への対応や活力ある地域社会、中心市街地の活性化に大きく寄与する。

また、中里地区においても、医療機関、金融機関や商店等を利用する高齢者等の移動手段を確保するとともに、住民が設立したNPO法人が乗合タクシーを運行するという住民同士が助け合う運行形態により、移動手段の確保と地域の活性化に寄与する。

### 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

#### 【路線バス利用者数】

- ・ 住民・行政・交通事業者が一体となって展開するパートナーシップ事業による公共交通利用促進活動の継続実施（日立市、住民、交通事業者）
- ・ パートナーシップ協定団体に対する活動費用助成やアドバイス等の支援（日立市）
- ・ ひたちBRT（第2期）運行にあわせ、通勤時の自家用車からの転換及び利用促進のためのチラシや時刻表等の作成・配布（日立市、交通事業者）

#### 【地域公共交通利用者数】

- ・ 他交通機関との乗継強化・連携のため、市役所交通広場を始めとした交通結節点への運行区域拡大（日立市、交通事業者）
- ・ 高齢者の運転免許返納に対するなかさと号利用券助成（日立市）  
（日立市地域公共交通網形成計画 P 7 5 参照）

### 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者

別添の表1のとおり

### 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

各交通事業者、日立市、国庫補助

なお、日立市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

### 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

公共交通運行事業者からの利用データの取得

### 7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要

#### 【地域間幹線システムのみ】

※該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b>
別添の表 5 のとおり
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <b>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
・令和5年6月 日 日立市公共交通会議（書面協議）にて全ての委員から合意を得られた。
19. 利用者等の意見の反映状況
(1) 協議会である日立市公共交通会議に、市民及び旅客の代表として市内の各種団体から推薦された者7人を加えているほか、公募委員を2人加え、住民や利用者の意見を反映させている。
(2) 市民及び旅客の代表選出団体 ア 日立市コミュニティ推進協議会 イ 日立地区交通安全母の会連合会 ウ 日立市高齢者政策推進会議 エ (株)日立製作所日立事業所 オ (一社)日立市勤労者協議会 カ 茨城県高等学校PTA連合会 キ 日立市交通バリアフリー連絡協議会
(3) その他 会議開催状況を日立市公共交通会議ホームページで公表し、意見等があれば受け付ける体制をとっている。

## 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 茨城県日立市助川町 1-1-1

(所 属) 日立市都市建設部都市政策課

(氏 名) 北島 佑樹

(電 話) 0294-22-3111 (内線 224)

(e-mail) toshiseisaku@city.hitachi.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2・3については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。