



# 日立市地域公共交通計画の策定について

地域公共交通計画とは、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**のこと。

日立市地域公共交通網形成計画(平成28年3月策定、平成28年度～**令和5年度**)※平成30年10月計画変更

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正 (令和2年11月27日)



地域交通計画の策定 **努力義務化**

地方公共団体が作成主体  
**地域が自ら交通をデザイン**

## 地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した  
地域公共交通  
ネットワークの形成



地域における  
輸送資源の総動員



## 【公共交通計画作成の主なメリット】

### ○地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化

- 補助事業の活用のためには、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、**地域公共交通計画への記載が必要**

※ これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等は不要



# 日立市地域公共交通計画（素案）の構成

## ● 地域公共交通計画(素案)の構成

第1章 現況整理

第2章 公共交通の課題

第3章 目指すべき姿

第4章 基本方針と計画目標

第5章 公共交通施策

第6章 計画の推進方策

作成中

内容検討中

### 第1章 現況整理

- 1 社会情勢
- 2 市民ニーズ
- 3 交通事業の現状
- 4 網形成計画の評価
- 5 上位関連計画

### 第2章 公共交通の課題

- 1 社会情勢の変化に伴う課題
- 2 交通事業の現状から見た課題
- 3 市民ニーズから見た課題

### 第3章 目指すべき姿

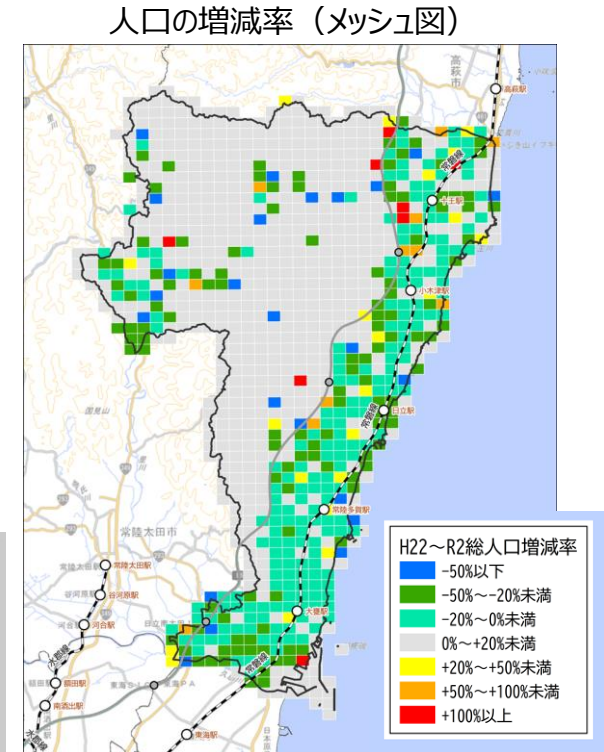
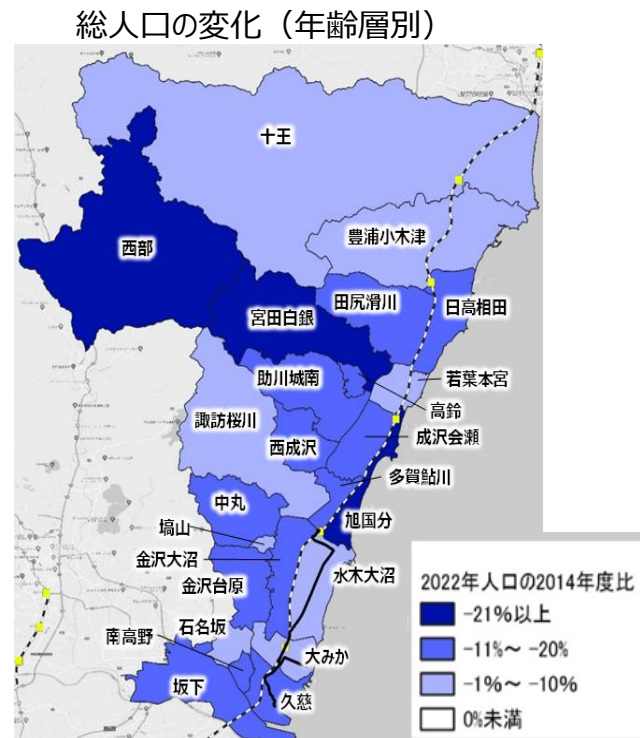
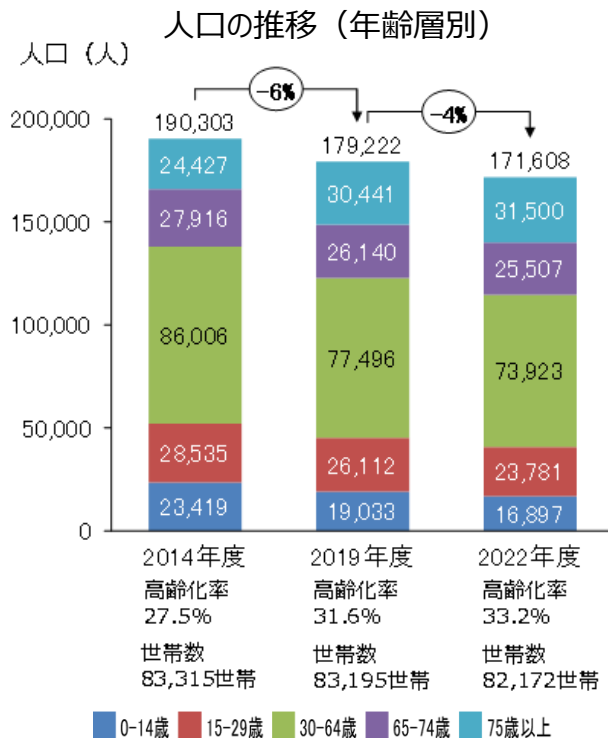
### 第4章 基本方針と計画目標

- 1 基本方針
- 2 計画目標
- 3 評価指標

# 第1章 現況整理

## 【人口の推移】

- 令和元年度から令和4年度の3年間で約4%の人口が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。
- 高齢化率においても、中里地区や山側住宅団地がある市街地西側での高齢化率が高くなっている。

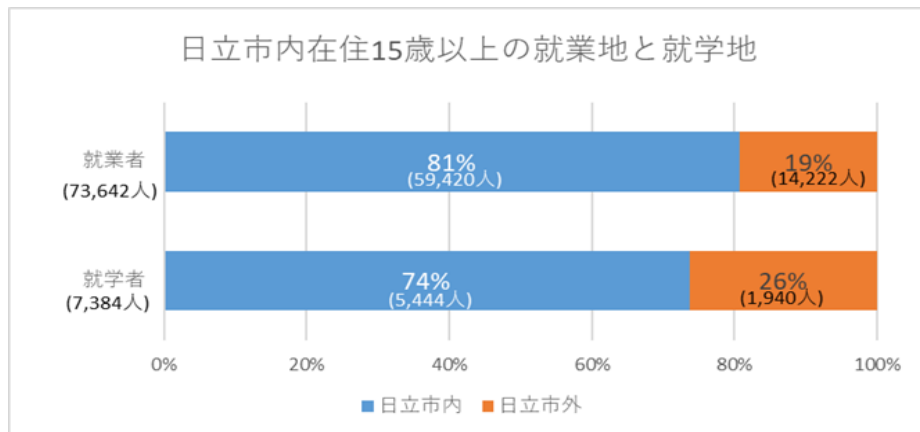


町丁目及び現在のバスルートを参考に地区分け

# 第1章 現況整理

## 【移動の状況】

- 令和2年度国勢調査のデータから、本市に在住する就業者の8割と就学者の7割は市内で就業・就学している。
- それに加え、近隣の市村から通勤・通学する就業者・就学者も多いことが分かる。
- 市内の移動性を確保するとともに、近隣市町や水戸市等、広域的な公共交通の充実が求められる。



<10%通勤圏>

日立市に通勤している就業者が当該自治体の全就業者の10%以上(通勤率≧10%)を占める自治体



$$\text{通勤率}[\%] = \frac{\text{日立市に通勤している就業者数}[\text{人}]}{\text{周辺自治体の就業者数}[\text{人}]} \times 100$$

→ :日立市に通勤している就業者の動き

<10%通学圏>

日立市に通学している就学者が当該自治体の全就学者の10%以上(通学率≧10%)を占める自治体



$$\text{通学率}[\%] = \frac{\text{日立市に通学している就学者数}[\text{人}]}{\text{周辺自治体の就学者数}[\text{人}]} \times 100$$

→ :日立市に通学している就学者の動き  
→ :日立市から市外に通学している就学者の動き

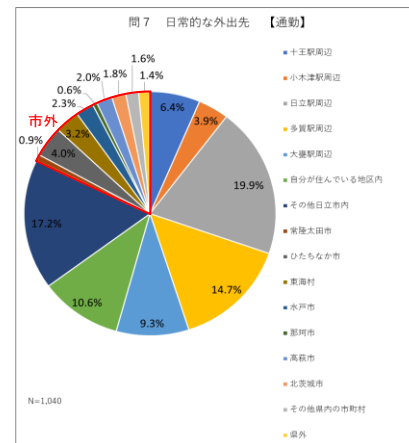




# 第1章 現況整理

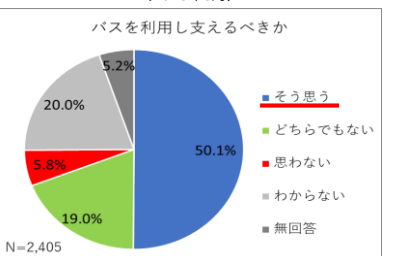
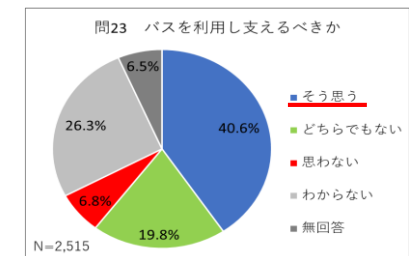
## 【市民アンケート調査から】

- 通勤、通学は、8割が市内での移動であり、通勤通学先が市内で完結している市民が多く、通勤通学利用の公共交通の確保、路線バスと鉄道との連携が重要
- 買物、通院はほとんどが市内の施設を目的地にしており、日中時間帯の移動に対応した公共交通の維持確保も引き続き重要
- バスを利用し支えるべきと考える人の割合は減少しているものの、地域にとってバスの運行が重要であることは認識し肯定的な人が引き続き一定数は存在
- 一方で、地域の移動手段を確保するための費用負担の考え方については、自ら積極的に利用して支えるよりも市の支援による移動手段の確保を望んでいる回答者が増加



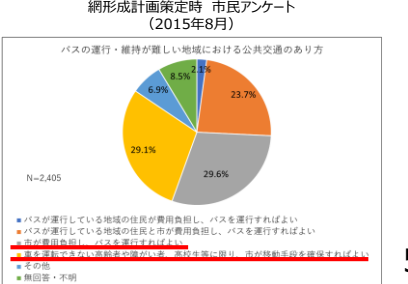
今回調査

網形成計画策定時 市民アンケート (2015年8月)



今回調査

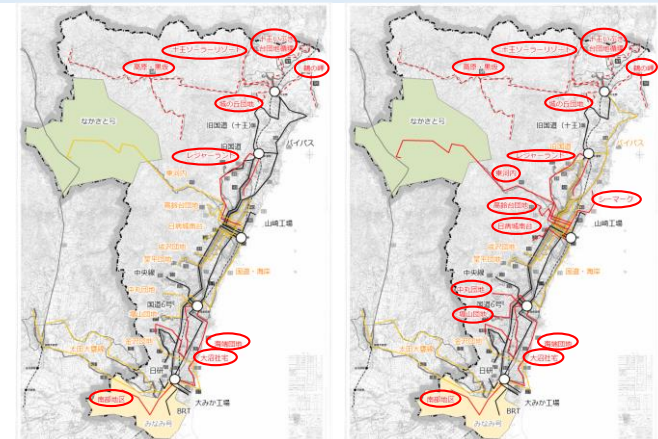
<参考> 網形成計画策定時 市民アンケート (2015年8月)



# 第1章 現況整理

## 【公共交通の現状】

- 生活路線を中心にコロナ禍前の令和元年度から10人/便の路線が多く、そのうち9路線はコロナ禍後5人/便未満となっている。
- 人口減少やコロナ禍の影響により、5人/便未満の路線が山側住宅団地へ運行する路線で増加している。
- 人口減少や新しい生活様式の定着によりコロナ禍以前の利用状況に戻らず今後も利用者数の減少が見込まれる。
- 生活路線を中心に、補助交付後も赤字の路線が、コロナ禍前（令和元年度）から21路線となっている。
- さらに人口減少やコロナ禍の影響により、赤字路線が27路線に増加しており、運賃収入がコロナ禍前（令和元年度）から20%以上減少した路線が18路線となった。
- 赤字の路線の見直しと、収支が悪化した路線の運行効率化が必要

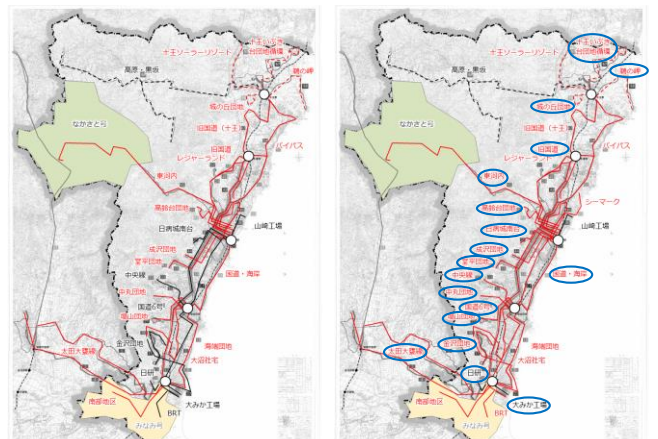


<5人/便未満の路線/全路線>  
茨城交通：4路線/24路線  
椎名観光：5路線/5路線

2019年度(コロナ禍前)

<5人/便未満の路線/全路線>  
茨城交通：10路線/25路線  
椎名観光：5路線/5路線

2021年度



<補助控除後の赤字路線/全路線>  
茨城交通：16路線/24路線  
椎名観光：5路線/5路線

2019年度(コロナ禍前)

<補助控除後の赤字路線/全路線>  
茨城交通：22路線/25路線  
椎名観光：5路線/5路線

2021年度



# 第1章 現況整理

## 【網形成計画の計画目標達成状況】

- 数値目標においては、コロナ禍前（令和元年度）までは順調に実績を伸ばしていたが、令和3年度では、「UDタクシー導入台数」及び「パートナーシップ事業実施団体数」以外は、コロナ禍の影響を受け、すべて達成できていない

【凡例】目標の100%以上：○  
 目標の80%以上：△  
 目標の79%以下：×

計画目標		数値目標	R元年度実績値	達成状況	R3年度実績値	達成状況	
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	3,337 千人/年	△	2,514 千人/年	×
		市内駅乗車人数	33.7 千人/日	32.5 千人/日	△	25.4 千人/日	×
		地域公共交通利用者数	10.5 千人/年	7.4 千人/年	×	5.7 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	高齢者用にここご定期券	2,660 箇月分	3,335 箇月分	○	2,321 箇月分	△
		高校生通学定期券	14,410 箇月分	11,561 箇月分	△	7,826 箇月分	×
		UDタクシー導入台数	3 台	-	-	15 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	10 団体	○	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	15 回/年	×	7 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	24,692 人	△	23,974 人	△



# 第1章 現況整理

【網形成計画の施策の実施状況】 全ての事業を実施しており、今後も継続した取組を検討する

公共交通施策	実施スケジュール								実施状況
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
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				実施中
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					実施済
③バス以外の公共交通機関の活用	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
④JR常磐線と他の交通機関の接続強化				接続強化					実施中
⑤交通結節点・待合環境の整備				機能強化					実施済
⑥利用しやすい運賃制度				検討・運用					実施中
⑦高校の進学における公共交通の利用促進	検討・実証事業			本格実施					実施中
⑧高齢者・障害者の移動性向上	検討・実証事業			本格実施					実施中
⑨バリアフリーの推進	継続して推進								実施中
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					従来を継続
⑪取り組みやすいパートナーシップ事業	推進								実施中
	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						実施中
⑬分かりやすい情報提供	検討		運用						実施中
⑭公共交通利用促進策	継続的に実施								実施中
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								実施中





## 第2章 公共交通の課題

### ① 社会情勢の変化に伴う課題

#### 【人口減少と高齢化】

- 人口、世帯数ともに減少  
人口 令和元年度：17.9万人⇒令和5年：16.9万人  
世帯数 令和元年度：8.3万世帯⇒令和5年：8.2万世帯
- 年少人口割合、生産年齢人口割合も減少  
年少人口 令和元年度：10.6% ⇒ 令和5年：9.5%  
生産年齢人口 令和元年度：57.8% ⇒ 令和5年：56.9%
- 高齢化率は増加し、人口密度が低い山側住宅団地や西部地区では高齢化率40%超の地区も  
高齢化率 令和元年度：31.6% ⇒ 令和5年度：33.5%
- 高齢者の運転免許自主返納が今後増加する可能性がある

#### 【自動運転化や新たな情報技術の利活用】

- ひたちBRTでは平成30年度から自動運転の実証運行に取り組み、専用道でのレベル4営業運行を目指す
- 令和5年10月にみなみ号がAIオンデマンド交通へ
- 交通事業者と連携し、茨城MaaSに取り組む
- 茨城交通(株)では、バスロケやキャッシュレス決済の導入に取り組む

#### 【カーボンニュートラルの必要性の高まり】

- SDGs に代表される環境問題に関する取組が世界的に進展
- 環境にやさしい交通手段として、公共交通の活性化や利用促進が求められる
- 環境負荷軽減に資する取組として、カーボンニュートラルへの対応を図っていくことが必要



## 第2章 公共交通の課題

### ②市民ニーズに係る課題

#### 【市民の生活の足の確保】

##### <市民アンケート>

- 日常的な外出においては、通勤と通学の目的地が市内8割、市外2割で、買物と通院はほとんどが市内の施設を目的地としている
- バスの低頻度利用者と非利用者の多くが自家用車を利用している
- バスを利用しない（しづらい）理由は、バス停の遠さや運行本数の少なさによる
- タクシーは、年数回利用の回答が3割であり、目的地への直接移動や希望時間での利用が多い

##### <バス利用者アンケート>

- 往復利用しない利用者が3割
- 運行本数、運行時間帯の満足度は高いが、定時性、運賃、停留所環境、車内環境、情報案内の満足度は低い

#### 【公共交通と地域や市民との関わりの薄れ】

- バスを利用し支えるべきと考える人の割合は、網形成計画策定時から減少
- バスの運行・維持が難しい地域における公共交通のあり方は、網形成計画策定時よりも「市が費用負担」または「非運転者に限り市が移動手段確保」の回答割合が増加
- 公共交通のあり方の設問において“わからない”を選択する割合が増えていることから、日常的に公共交通を利用しない方の公共交通への関わりが薄れていることが懸念



## 第2章 公共交通の課題

### ③公共交通事業における課題

#### 【公共交通サービスの維持・確保】

##### <ひたちBRT>

- 令和4年度：国庫補助を交付しても事業者負担が発生

##### <路線バス（茨城交通）>

- 国庫補助と市補助を交付しても事業者負担が発生
- 事業者負担が発生する路線は増加  
令和元年度：16路線 ⇒ 令和3年度22路線

##### <路線バス（椎名観光バス）>

- 市補助を交付しても、事業者負担が発生  
令和元年度、令和3年度ともに5路線（椎名観光バス全路線）

##### <なかさと号・みなみ号>

- 運行地域の人口減や高齢化の進展により、運営継続に係る費用負担等が課題

##### <地域モビリティ>

- 課題意識のある地域が主体的に移動支援を行っているが、既存公共交通とのすみ分けや連携に課題

##### <バス・タクシー全般>

- 運転士不足の深刻化により、コロナ禍前の水準に需要が回帰しても、サービス水準を戻せない

#### 【減少する利用者数への対応】

- 人口減少やコロナ禍後の行動変容（テレワークの定着）等が影響し、利用者数は減少

	R元年度	R3年度
● ひたちBRT	445千人⇒	424千人
● 茨城交通	2,857千人⇒	2,063千人
● 椎名観光バス	36千人⇒	28千人
● なかさと号	5.7千人⇒	3.4千人
● みなみ号	4.4千人⇒	2.3千人



# 第3章 目指すべき姿

## 日立市における公共交通の目指すべき姿

### 人がつながり、地域がつながり 未来へつなぐ地域公共交通

JR常磐線・ひたちBRTや南北方向の路線バスを主軸とした拠点を結ぶ公共交通ネットワークにおいて、**交通結節機能や運行サービスの更なる利便性の強化を図りつつ、行政や地域住民、交通事業者等の関係主体が協力して地域の移手段の持続的な確保に取り組む**ことで、人や地域がシームレスにつながり、活力あふれる本市の未来にもつながる地域公共交通ネットワークの構築を目指す。



エリア	交通モード	ネットワーク構築と維持確保の考え方	本計画策定時点の運行路線(案)
市街地幹線エリア	鉄道	本市と周辺自治体をつなぐ幹線軸を構成する。	常磐線
	タクシー	市内全域をカバーし、バスや地域内交通を補完する。	タクシー
	BRT	常陸多賀駅以南の南北の幹線軸を構築し、将来的には日立駅～常陸多賀駅間の幹線軸も構築する	ひたちBRT(自動運転含む)
バス等公共交通検討エリア	幹線路線バス	国道6号線を經由して鉄道駅を結ぶ南北の幹線軸を構築する。	小津線、中央線、国道6号線(石名坂)、国道6号線(下台原)
	地域間幹線バス	本市と常陸太田市、日立駅周辺と十王地区を結ぶ幹線軸を構築する。	小沢線、真弓・亀作線、大田西山高線、真弓NT・大塚工場線、十王駅線(バイパス)、十王駅線(旧国道)、小中・里川線
	生活路線バス等	山側団地や沿線の住宅地と鉄道駅を結ぶネットワークを構築する。必要に応じて最適な交通手段(地域内交通)の導入を進める。	大沼社宅線、国道・海岸線、金沢団地線、塙山団地線、中央団地線、堂平団地線、成沢団地線、日南・城南台線、高鈴台団地線、旧国道線、南部地区線、レジヤerland線、シーマーク線
郊外型公共交通エリア	地域内交通	東河内線	東河内線
		十王路線	いぶき台団地循環線、ソーラーリゾート線、鶴の峠線、高原・黒坂線、城の丘団地線
地域内交通	地域モビリティ	需要が小さい地域において地域内を面的にカバーする。	金沢学区地域モビリティ
	ななかさと号 みなみ号		ななかさと号・みなみ号

計画期間：  
令和6年4月～  
令和11年3月(予定)



# 日立市地域公共交通計画策定スケジュール

## 令和5年度

6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
----	----	----	----	-----	-----	-----	----	----	----

