

日立市地域公共交通計画

(素案)

【令和5年11月6日版】

令和6年〇月

日立市

目 次

序章	1
1. 策定目的.....	1
2. 本計画の位置付け.....	1
3. 計画区域.....	2
4. 計画期間.....	2
第1章 現況整理	3
1. 社会情勢.....	3
2. 市民ニーズ.....	10
3. 上位関連計画.....	19
4. 交通事業の現状.....	28
5. 網形成計画の評価.....	38
第2章 公共交通の課題	48
1. 社会情勢の変化に伴う課題.....	48
2. 市民ニーズに係る課題.....	49
3. 交通事業の現状からみた課題.....	50
第3章 目指すべき姿	51
第4章 基本方針と計画目標	54
1. 基本方針.....	54
2. 計画目標.....	55
3. 評価指標.....	56
第5章 公共交通施策	59
1. 施策体系.....	59
2. 公共交通施策.....	60
3. 施策とスケジュールの一覧.....	61
4. 地域公共交通確保維持改善事業の必要性.....	62
第6章 計画の推進方策	64
1. 本計画の推進体制.....	64
2. 評価主体と評価スケジュール.....	64
参考資料	66
1. 策定体制.....	66
2. 策定経緯.....	67
3. 各種調査結果.....	68

序章

1. 策定目的

本市は、平成28(2016)年度から令和5(2023)年度の8年間を計画期間とした「日立市地域公共交通網形成計画(以下、網形成計画)」を策定し、「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」の基本理念のもと、公共交通を市民等の移動に資する社会インフラと捉え、交通事業者・市民・企業・行政等が協力し、維持・確保に取り組んでいる。

具体的には、平成31(2019)年4月のひたちBRT第Ⅱ期区間(JR大甕駅～常陸多賀駅間)本格運行に合わせて策定した、「日立市地域公共交通利便増進実施計画(旧日立市地域公共交通再編実施計画)」に基づき、平成31(2019)年4月にはひたちBRT及び周辺路線等のJR常陸多賀駅以南のバス路線の再編を実施し、以降は、JR大甕駅前広場整備完了に伴う路線の再編や、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛や企業・事業所の勤務体系の変化、路線バス運転手の労働環境改善に伴う路線の再編等により、路線バスの運行効率化や、公共交通の利便性向上を図った。また、交通空白地における自家用有償旅客運送の実施や、交通不便地域での地域主体の乗合タクシーの運行、地域住民共助による新たな移動手段「地域モビリティ」の運行等、市民の日常生活の移動に密着した取組を実施している。これらの取組に加えて、ひたちBRT自動運転化への取組やMaaS、AIオンデマンド交通の実証実験を実施しており、網形成計画の取組成果と課題をふまえて、より持続的な交通ネットワークの構築方策を検討する必要がある。

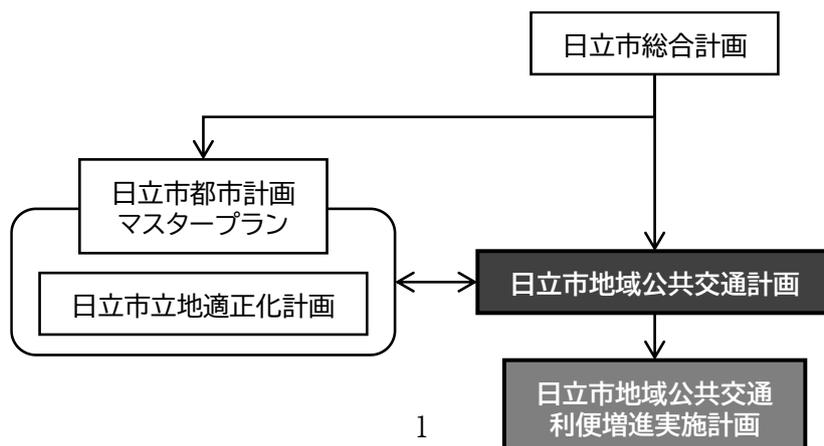
また、人口減少や少子高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症拡大以降の生活様式の変化、運転士不足の深刻化、市内での主要集客施設の開業、小中学校の再編計画等、地域公共交通を取り巻く環境は変化している。

このような中、令和2(2020)年11月に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域公共交通計画の策定が努力義務化されたことから、令和5(2023)年度に計画期間が終了する網形成計画の次期計画として、これまでの公共交通に関する方針や取組を継承しつつ、変化する社会情勢や移動ニーズに対応するため、本市における地域公共交通のマスタープランである「日立市地域公共交通計画」を策定する。

2. 本計画の位置付け

本市の上位・関連計画と整合を図り、本市が目指す「共創で新たな歴史を刻む次世代型みらい都市ひたち」の達成とコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを実現するための地域公共交通のマスタープランとして、本計画を策定する。

さらに、本計画に掲げる将来像を実現するため、交通事業者等の同意のもと、地域公共交通施策の実施計画である「日立市地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。



3. 計画区域

日立市全域を計画区域とする。

なお、日立市南部(JR 大甕駅等)と常陸太田地区(JR 常陸太田駅・中心市街地等)を結ぶ路線バスが運行しており、通勤・通学等で利用されていることから、常陸太田市と密接な連携を図る。

4. 計画期間

令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5年間を計画期間とする。

第1章 現況整理

1. 社会情勢

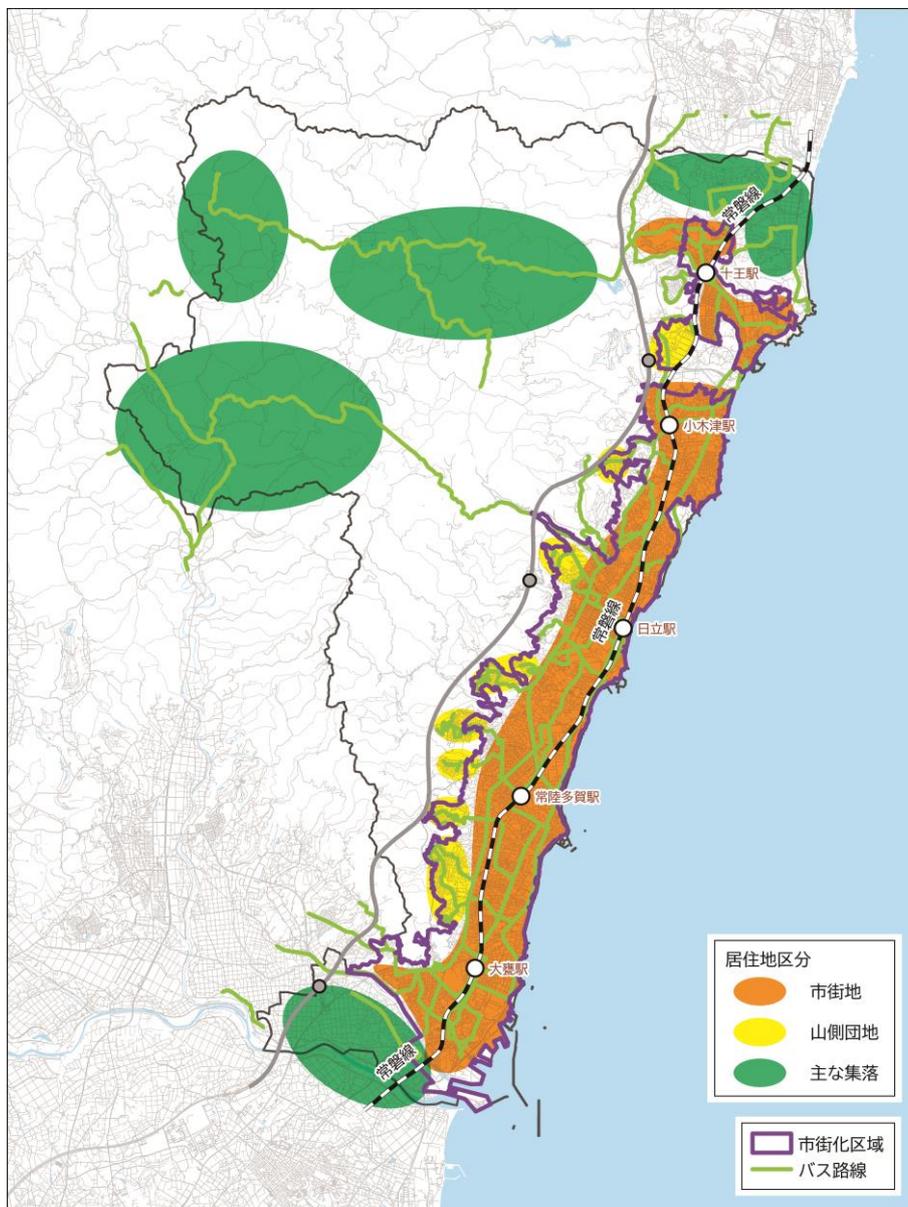
(1) 地勢土地利用

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、JR常磐線、国道、常磐自動車道が縦断している。

市街地は、JR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。

市域の一部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及び都市計画区域外となっている。



(2) 市全体の人口の推移

本市の人口は年々減少傾向にあり、令和元(2019)年度から令和4(2022)年度の3年間で約4%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、令和 22(2040)年の目標人口として、人口 14 万人と位置付けている。

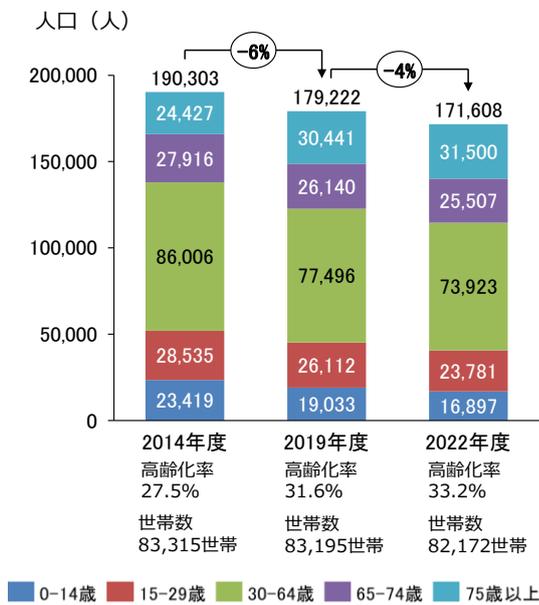
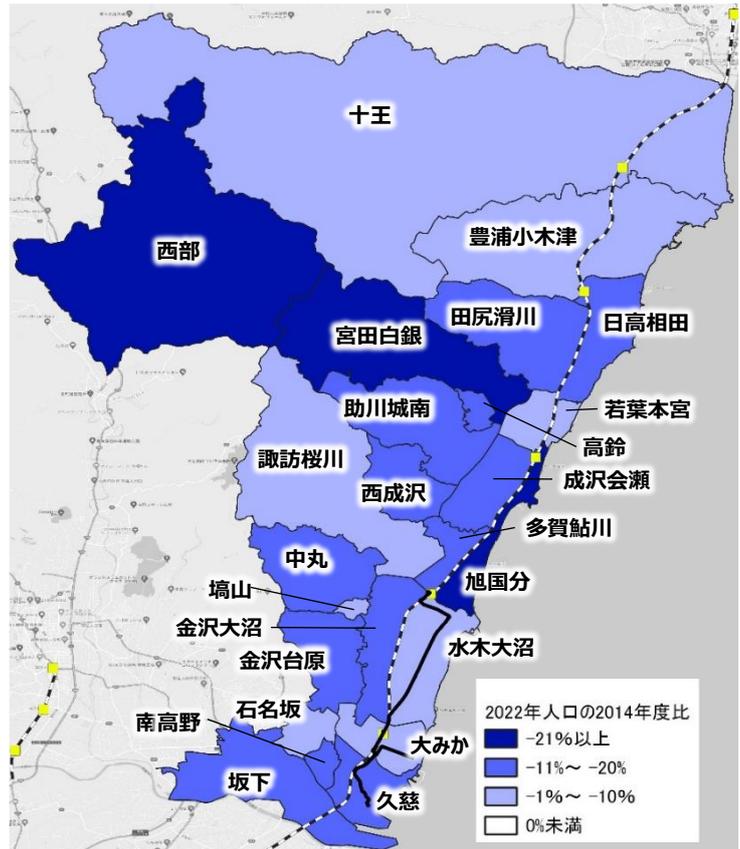


図 1-1 総人口・高齢化率・世帯数の変化

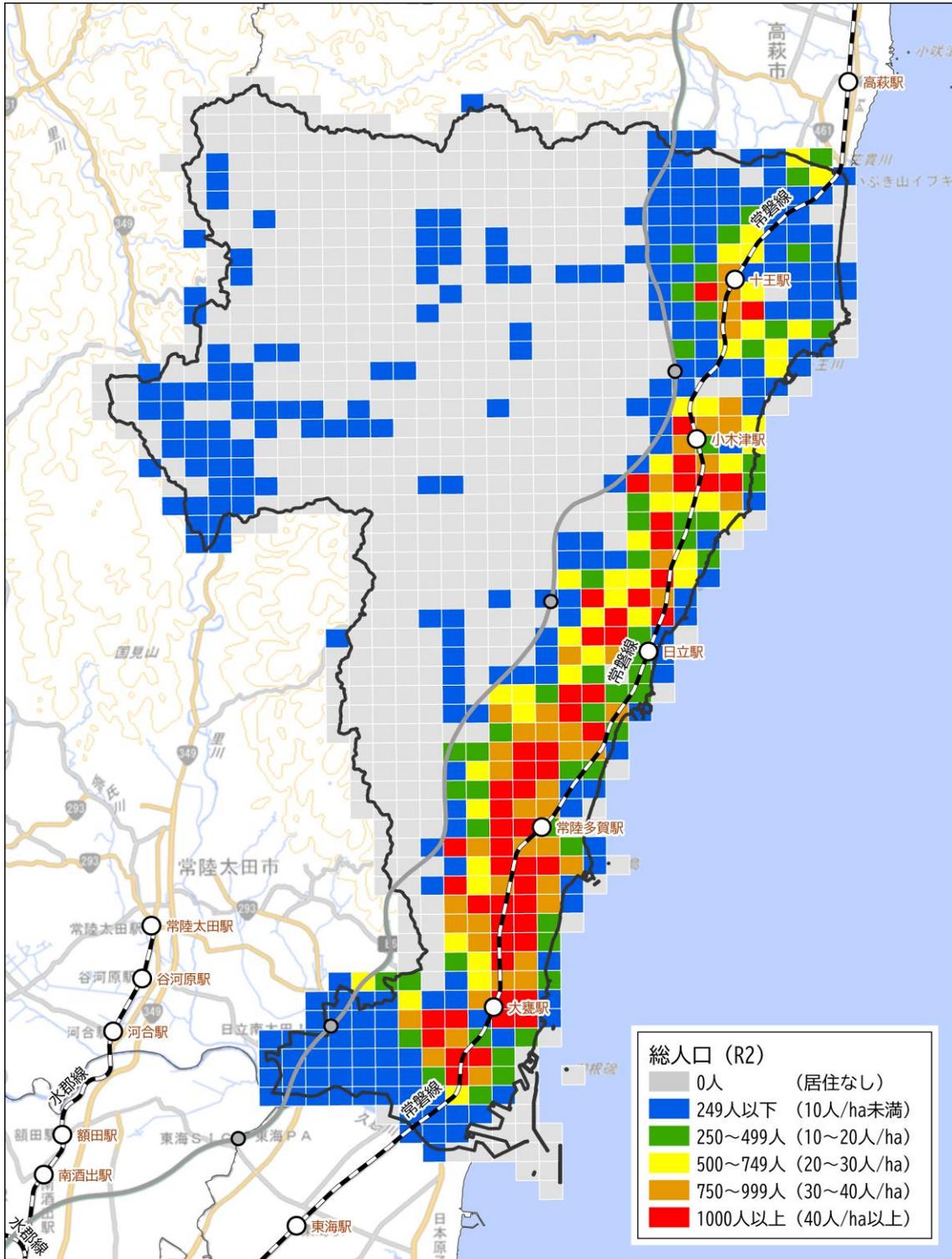


※ 町丁目及び現在の路線バスルートを参考にして、市内を 24 地区に分割

図 1-2 総人口の変化(2022 年人口の 2014 年比)

(3) 人口の分布

日立駅と常陸多賀駅の周辺を中心としてJR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。

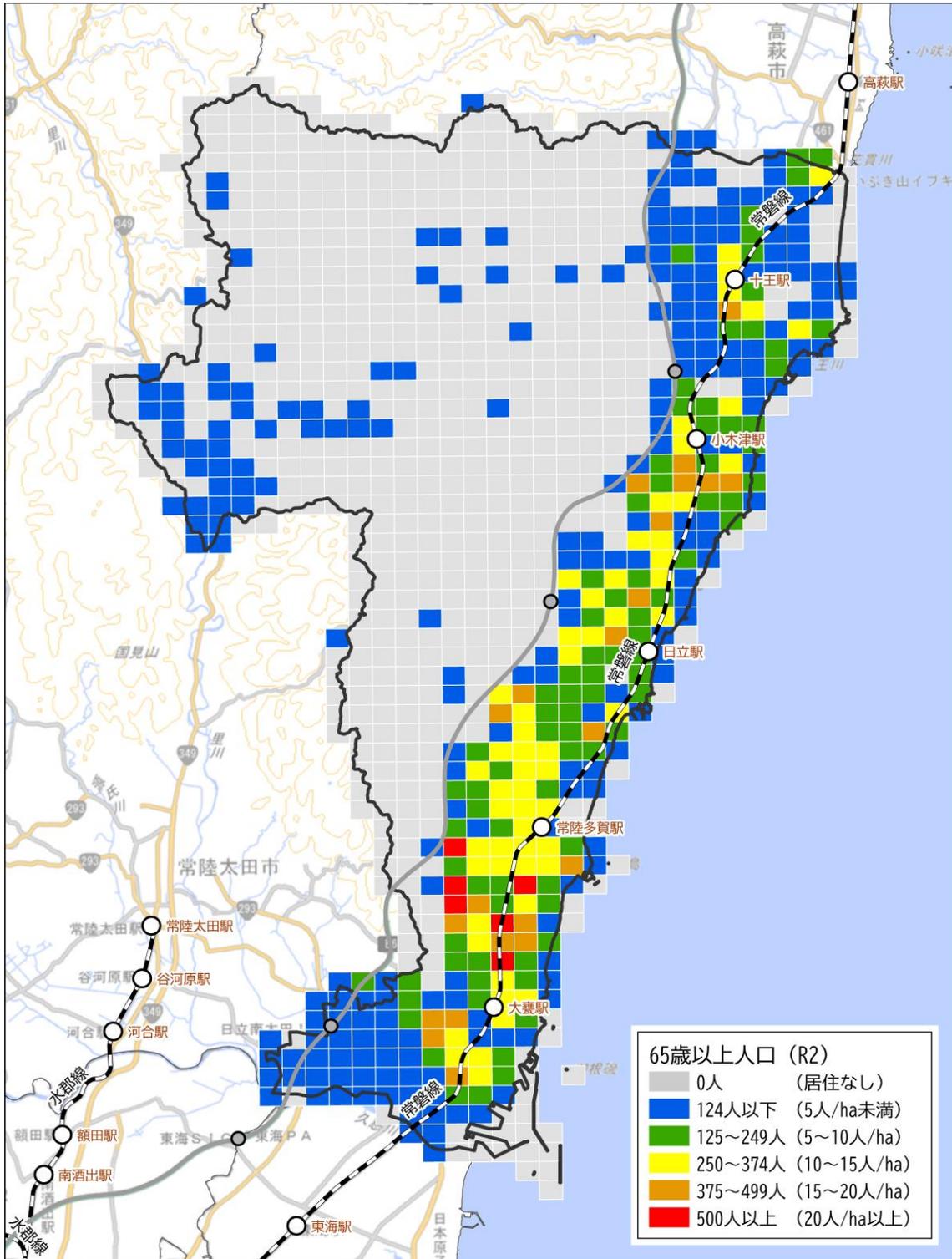


資料:R2 年国勢調査 500m メッシュ人口

図 1-3 人口の分布

(4) 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。

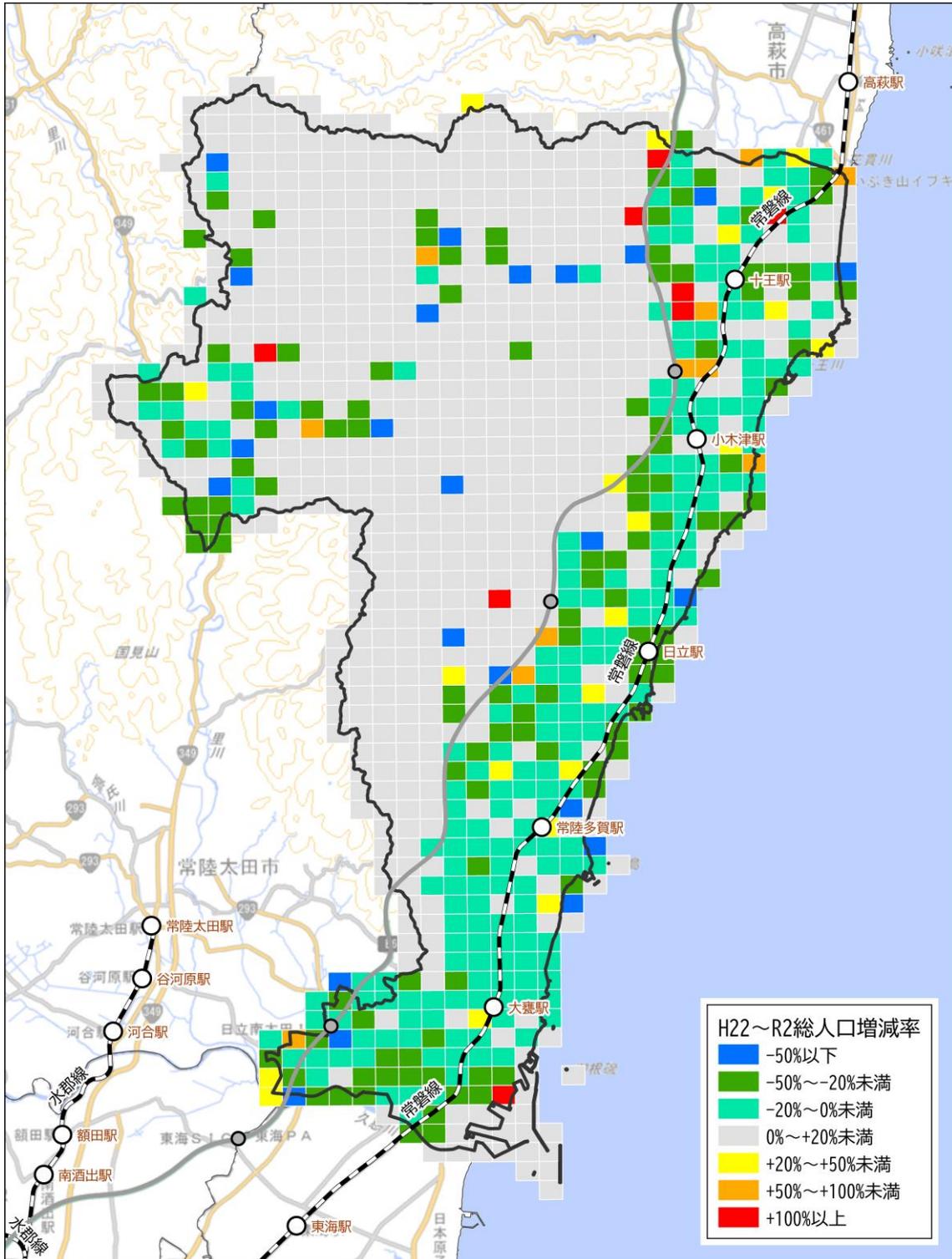


資料:R2 年国勢調査 500m メッシュ人口

図 1-4 65 歳以上人口の分布

(5) 人口の増加率

平成 22(2010)年から令和 2(2020)年までの 10 年間の人口増減率をみると、山側団地、十王地区、中里地区での人口減少率が大きい。



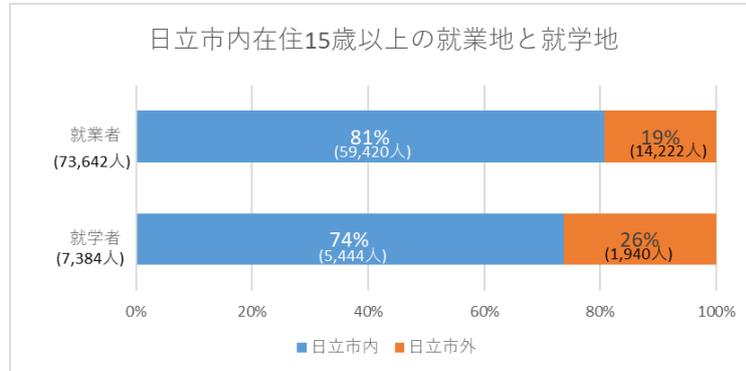
資料:R2 年国勢調査 500m メッシュ人口

図 1-5 人口の増減率

(6) 移動の状況

令和2(2020)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。

これらのことを踏まえると、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



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

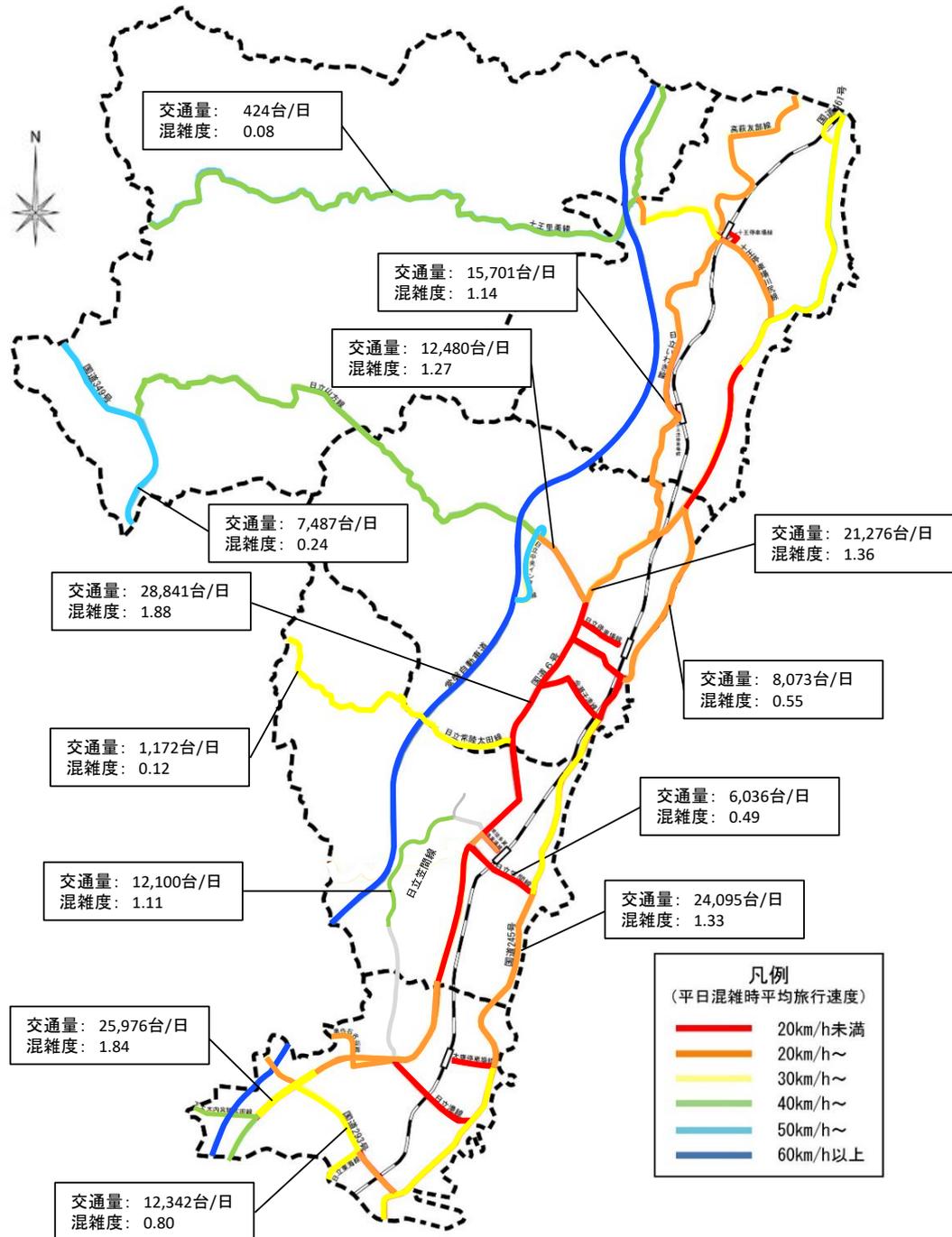
→ : 日立市に通学している就学者の動き
→ : 日立市から市外に通学している就学者の動き

資料: R2年度国勢調査

図 1-6 通勤・通学における人の動き

(7) 道路交通の状況

本市の道路の交通量、混雑時の旅行速度をみると、南北方向の道路において混雑が生じていることがわかる。南北方向の混雑の解消が求められている。



※平均旅行速度とは、調査区間ごとに最も混雑する時間帯に実走行し測定した速度の平均値

出典：R3道路交通センサス

図 1-7 道路交通の状況

2. 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。

表 1-1 市民アンケートの概要

項目	内容
調査の目的	15 歳以上の市民の日常的な外出の実態、バスやタクシーの利用状況及びサービスに対する意見、市内の公共交通に関する意見等を把握し、日立市の公共交通に関する次期計画の策定や市内公共交通のサービス改善につなげる
実施期間	令和2(2022)年8月2日(火)～8月 22 日(月)
配布対象	日立市内在住の 15 才以上
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、郵送回収または Web での回答
回収数	2,515 票(紙の回答 2,012 票+Web 回答 503 票)
アンケートの分析内容	①日常的な外出について ②バスの利用状況 ③タクシーの利用状況 ④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

※詳細な調査結果は巻末の参考資料に掲載

② 市民アンケート結果のまとめ

○日常的な外出について

通勤と通学は、目的地が市内 8 割であることから、本市の傾向として居住地と通勤通学先が市内で完結している市民が多いと言える。そのため、市内への通勤通学手段として路線バスの重要性が高い。また、通勤通学者の 2 割を占める市外への移動には、鉄道と路線バスの連携が重要になる。

買物と通院はほとんどが市内の施設を目的地にしていることから、日中時間帯での買物利用と通院利用へ対応した公共交通の維持確保も引き続き重要である。

運転免許を返納した人や持っていない人の外出頻度は、免許を持っていない人の外出頻度に比べ低くなっている。

- 通勤先は市内が約 8 割、外出頻度は毎日が 4 割、主な外出時間帯は 6～9 時台、主な帰宅時間帯は 17～20 時台となっている。
- 買物先は市内がほとんどを占めており、週数回の外出が 8 割以上、主な外出時間帯は 9～19 時台となっている。
- 通学先は市内が約 8 割で、外出頻度は毎日が 6 割近く、主な外出時間帯は 6～8 時台、主な帰宅時間帯は 17～20 時台である。
- 通院先は市内が約 9 割、月に 12 回の外出が 5 割、主な外出時間帯は 8～10 時台となっている。
- 趣味・娯楽の移動は市外が約 6 割半、週数回以上の外出が 4 割半、主な外出時間帯は 9～11 時台、主な帰宅時間帯は 14～16 時台となっている。
- 運転状況別の外出頻度については、買物目的の外出では免許を保有している人ほど週に 4 回以上の外出の頻度が高くなり、運転免許を返納した人や持っていない人は、週に 3 回以下の外出の割合が高くなる。

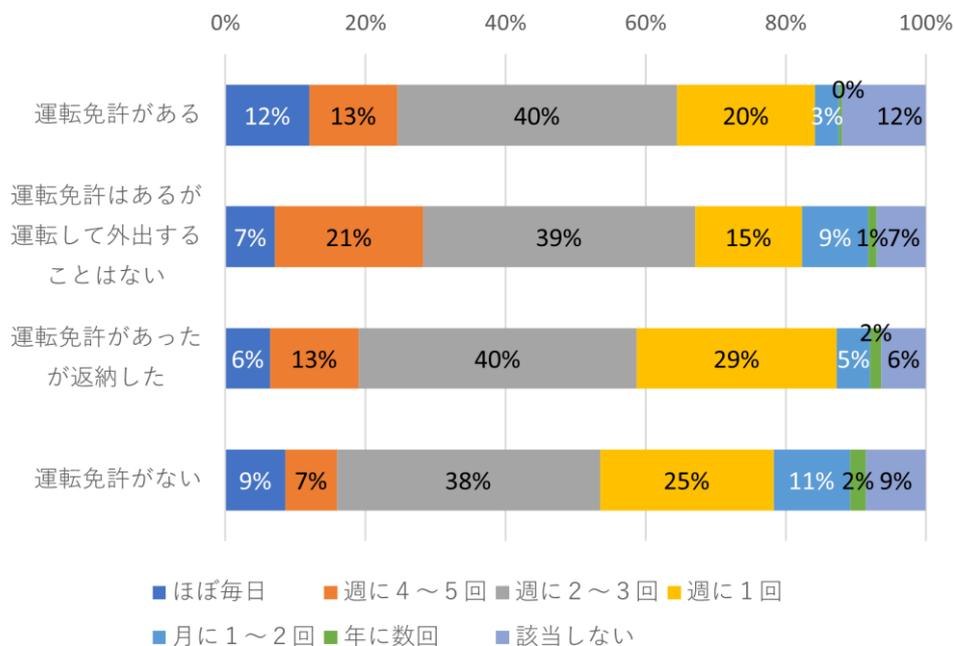


図 1-8 運転状況と外出頻度(買物)

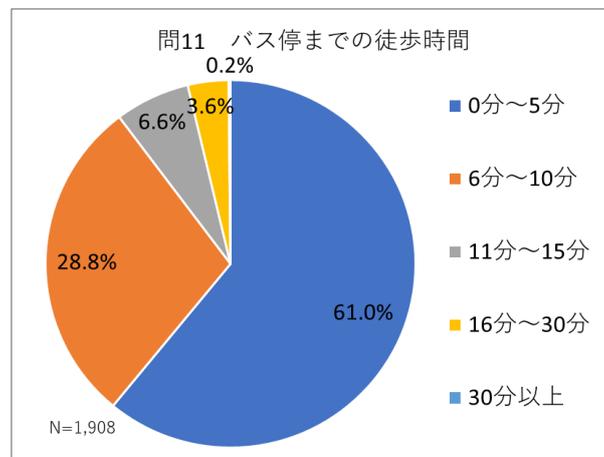
○バスの利用と意見について

バス停まで徒歩で5分以内の回答者が6割を占めていること、バス利用者のバスを利用する理由でバス停が近いことが多く挙げていることから、バス利用者の多くは自宅の近くからバスを利用できる環境にあり、バスの利便性を感じていると考えられる。

一方、バス停から5分以上かかる回答者が4割を超えている。また、バス低頻度利用者とバス非利用者はバスの運行本数やバス停の遠さに関する意見も挙げられているが、多くは自家用車を利用できる環境にあることがバスを利用しない理由である。

このことから、バスサービスの利便性向上を図りつつ、バスの利用が不便な市民への対応やバス低頻度利用者とバス非利用者には自家用車からの転換を促す取り組みを強化することが求められる。

- 徒歩時間については、バス停まで5分以内が約6割、10分以内が約9割である。
- バスの利用状況は、バス利用者が約3割、非利用者が約5割、バス利用者のうち低頻度利用者が約6割となっている。
- バス利用者が利用時に調べる情報は利用するバス停の時刻表と発車到着時刻が半数を超える。
- バス利用者がバスを利用する理由は、バス停が近いが6割を超え、目的地へ便利に行ける、ほぼ時刻表通りに来る、他のバスや鉄道に乗り継げるが2割を超える。
- バスの低頻度利用者は、茨城交通は運行本数の少なさが約2割、椎名観光バスはバス停の遠さが約1割となっている。
- バス非利用者は、茨城交通は運行本数の少なさが約1割、椎名観光バスは行先が目的地に合わないことが1割未満である。



※無回答を除く

図 1-9 バス停までの徒歩時間

○タクシーの利用と意見について

タクシー利用については、年に数回の利用が多く、目的地へ直接行けることや自分の好きな時間に移動できることが利用する理由として多く挙げられている。このことから、日常的に利用する自家用車やバスの利用が難しい移動(行先、時間帯)で利用されていると考えられ、タクシーの特徴である多様な個別ニーズに対応できている。一方、日常的に自家用車やバスの利用が難しい方には料金の高さが外出の妨げにつながってしまうことから、タクシー運賃の助成などの継続支援も求められる。

- タクシーの利用状況については、月 1 回以上の利用者が 1 割未満、年数回の利用者が約 3 割、非利用者が約 6 割となっている。
- タクシーを月 1 回以上利用する理由としては、「目的地へ直接行ける」が約 6 割、「好きな時間に移動できる」が約 5 割である。
- タクシーの低頻度利用者と非利用者の利用しづらい理由として、料金の高さがそれぞれ約 4 割、約 3 割となっている。事前に料金がわからないことも、利用しづらい理由として各層で約 1 割を占めている。

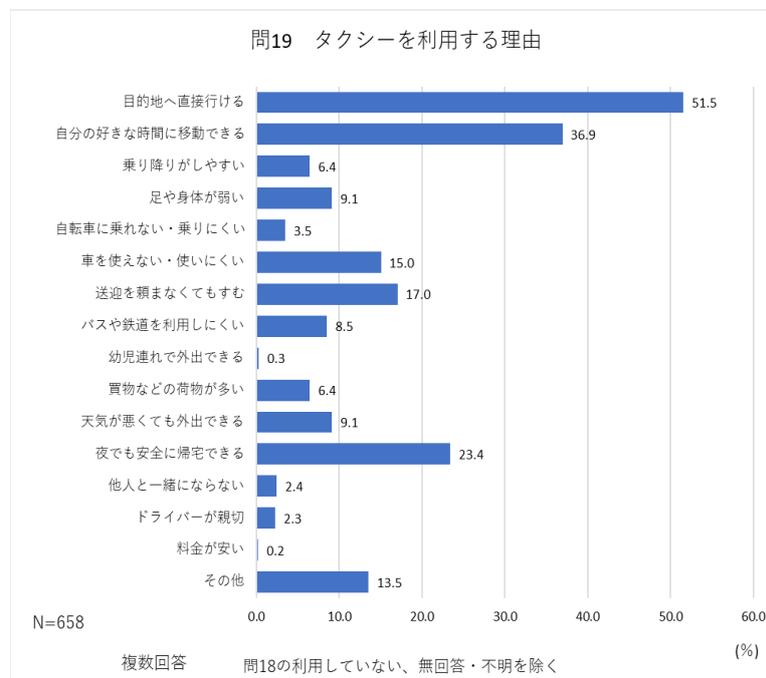


図 1-10 タクシーを利用する理由

○バスのあり方に対する意見について

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している。また、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については、「市が費用負担」と「非運転者に限り市が移動手段確保」が網形成計画策定時よりも増加している。更にバスのあり方に関する各設問において“わからない”を選択する割合が増えている。網形成計画策定時と比べて住民が組織的にバスを維持する取り組みに対する肯定意見が増加している。

これらのことから、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する。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していると考えられる。また、各設問において“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される。

- バス事業者の運行サービスの満足度は、わからないが約 5 割で、バスに無関心な層が増加していると考えられる。
- バスを利用し支えるべきかに関して、わからないは約 3 割で、網形成計画策定時と比べて増加している。
- バスの運行・維持が難しい地域の公共交通のあり方については、「非運転者に限り市が移動手段を確保」が約 3 割となっている。
- 公共交通に関する地域の取組の認知度は1割強であり、知らなかった回答者が半分以上である。

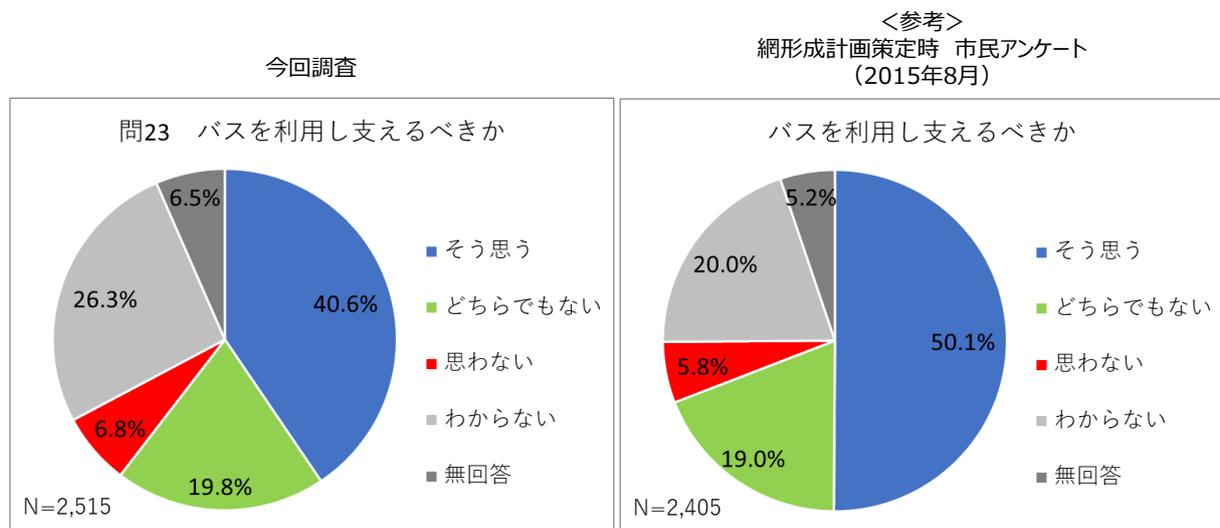


図 1-11 市民一人ひとりがバスを積極的に利用し、バスを支えるべきだと思う割合

(2) バス利用者アンケート

① バス利用者アンケートの概要

表 1-2 バス利用者アンケートの概要

項目	内容
配布・回答 時期	アンケート配布 : 令和4(2022)年7月15～25日 回答期限 : 令和4(2022)年8月5日
調査対象	配布対象路線を利用するバス利用者(1人1部まで回答)
配布対象路線	茨城交通の16路線 大沼社宅線、海端団地線、バイパス線、旧国道線、旧国道(十王)線、市内国道・海岸線、金沢団地線、塙山団地線、中丸団地線、堂平団地線、成沢団地線、日病・城南台線、高鈴台団地線、東河内線、レジャーランド線、南部地区線 椎名観光バスの5路線 いぶき台団地循環線、ソーラーリゾート線、黒坂線、城の丘団地線、鶯の岬線
配布方法	<茨城交通の路線> 配布対象路線のバス車内(9～14時)及び対象バス停(日立駅、常陸多賀駅、大甕駅)にてバス利用者へ手渡し配布 <椎名観光の路線> 配布対象路線全便にてバス利用者へ手渡し配布(※同時にバス利用者乗降調査を実施)
配布数	1,097票 配布内訳:茨城交通1,029票+椎名観光バス68票
回収票数	371票(回収率33.8%) 回収方法内訳:郵送回収336票+Web回答35票 路線内訳:茨城交通347票+椎名観光18票+無回答6票

※詳細な調査結果は巻末の参考資料に掲載

② バス利用者アンケートのまとめ

○路線バスの利用について

茨城交通と椎名観光バスの路線バス利用に関して、常磐線(水戸方面)への乗継が主要な利用目的として挙げられる。利用頻度や主要な利用時間帯も両社ともに類似しており、主に通勤や日常生活の移動手段として利用されていることが伺える。

バスを利用する際に調べる情報の参照元については、バス停の時刻表が最も参考にされている点は、旧来からの使い慣れた情報が好まれる傾向にあることを示している。一方で、新しい情報提供手段である経路検索サイト・アプリやバスロケーションシステムの利用率が低いことから、旧来の情報提供手段と併せて新しいサービスの普及や啓発が必要である。

バスの往復利用については3割程度の利用者が往復利用できていない状況にある。支払い方法では定期券の利用が少なく、短期間の利用や不定期の利用者が多いことが考えられる。特に茨城交通では買物・通院での利用が多いことから、日常生活の不定期な外出の足として利用されていることが伺える。

- 主な鉄道への乗り継ぎ先の多くは常磐線(水戸方面)である。
- 路線バス利用者の多くは、週に1回以上路線バスを利用している。
- 茨城交通では買物・通院・通勤目的の利用が多く、椎名観光バスでは通勤が主要な利用目的になっている。
- 路線バスを利用する主な時間帯は、行きでは、茨城交通が7～10時台、椎名観光バスが6～10時台となっている。帰りの利用時間帯では、茨城交通が11～19時台、椎名観光バスが14～19時台となっており、茨城交通では午前から復路利用がある。
- 路線バスの往復利用については、6割がほぼ毎回往復で利用すると回答しているものの、片道利用の割合も3割以上となっている。
- 支払方法においては、茨城交通では現金やでんてつハイカードの利用が多く、椎名観光バスでも現金支払いの割合が高く、両事業者とも定期券利用の割合は低い。
- 路線バスを利用する際に調べる情報の参照元でもっとも多いのはバス停の時刻表であり、乗換検索サイト・アプリやバスロケーションシステムの利用割合は低い。

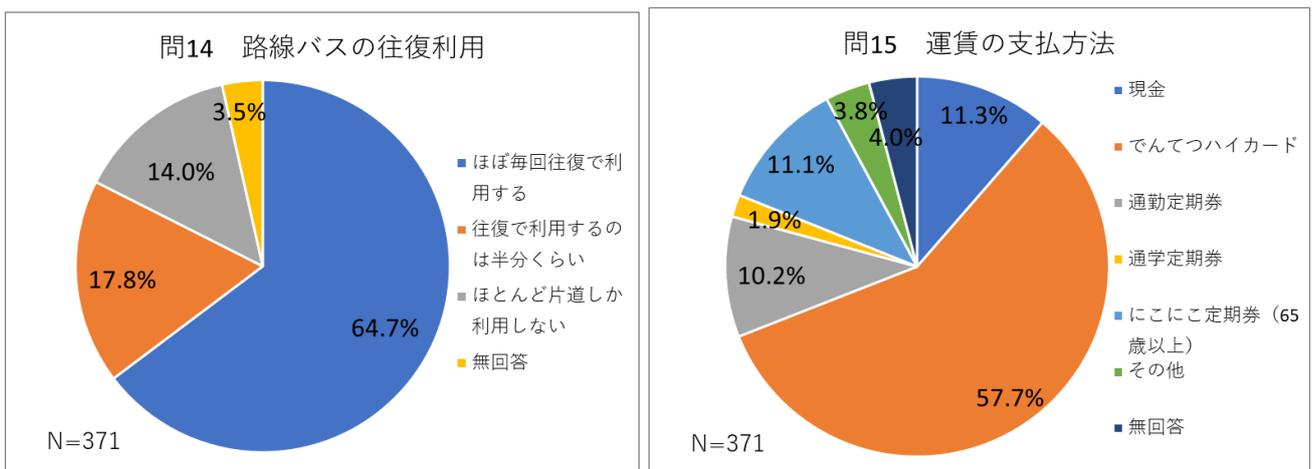


図 1-12 路線バスの往復利用と運賃の支払い方法

○路線バスに対する意見について

茨城交通と椎名観光バスの路線バスの利用に関して、利便性が最も重要な要因として挙げられる。一方で、運行本数の少なさは両社ともに改善の余地がある点として挙げられる。

総合満足度は、両事業者とも普通、やや不満、不満で回答の7割を占めており、項目別に見ると特に運行本数や運行時間帯については改善が求められていると考えられる。

公共交通の新しい取組やサービスに関しては、認知度や利用経験が低いことから、情報発信や啓発活動の強化が求められる。特に茨城交通においては、本格実装されたバスロケーションシステムや MaaS などの新しいサービスの普及と認知拡大が必要である。

- 茨城交通と椎名観光バスでバスを利用する主な理由は、バス停が近いことや、目的地へ便利に行けることであつた。
- 路線バスを不便だと感じる点については、両事業者ともに運行本数が少ないことが挙げられている。
- バスサービスの総合満足度では、満足(満足+やや満足)と答えた人の割合が不満(不満+やや不満)と答えた人の割合を上回っている。
- 公共交通の新しい取り組みの認知度では自動運転バスが高い割合を占めている。一方で、本格実装されている茨城交通のバスロケーションシステムや MaaS の利用経験は低い割合に留まっている。

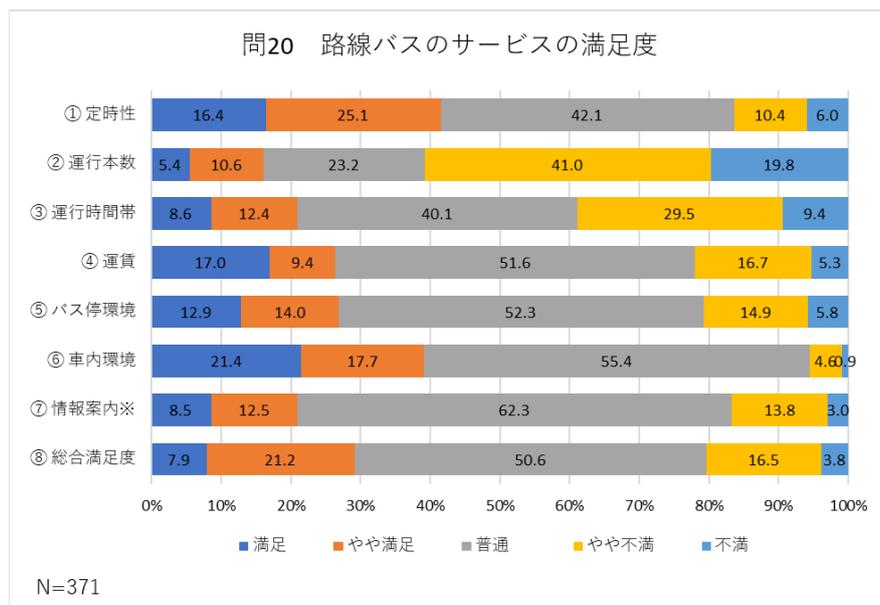


図 1-13 バスのサービス項目別満足度

(3) 乗降調査

① 乗降調査の概要

表 1-3 乗降調査の概要

項目	内容
調査時期	令和4(2022)年7月15～16日(平日1日、土曜1日)
調査対象	調査対象路線を利用するバス利用者
配布対象路線	椎名観光バスの5路線の全便 いぶき台団地循環線、ソーラーリゾート線、黒坂線、城の丘団地線、鶉の岬線
調査方法	調査対象路線全便に調査員が乗り込み、各便各バス停の乗車及び降車する利用者の人数を記録
調査期間中 運行便数及び 利用者数	(平日)令和4(2022)年7月15日【雨】:運行便数42便、利用者数113人 (土曜)令和4(2022)年7月16日【曇】:運行便数19便、利用者数23人

※詳細な調査結果は巻末の参考資料に掲載

② 乗降調査結果のまとめ

○いぶき台団地循環線について

- 平日、土曜ともにほとんどの便で利用者は存在するが、平日の9便中2便、土曜の6便中5便で利用者数が1人未満である。また、いぶき台団地内及び石滝団地内と十王駅を行き来する利用が多い。

○ソーラーリゾート線について

- 平日のソーラーリゾート行6便中4便、十王駅行6便中2便、土曜のソーラーリゾート行4便中3便、十王駅行5便中3便利用者数が1人未満である。その内、平日で計3便、土曜で計5便は利用者がいない。2台運行のソーラーリゾート行8:10発は十王駅から座禅山工業団地及び十王団地北までの利用が多く、夕方はその帰りの利用が多い。また、土曜日は河原田～十王団地北は利用者が0人。

○鶉の岬線について

- 平日も土曜もすべての便で利用者数が1人未満であり、その内平日の7便中4便、土曜の4便中2便は利用者がいない。また、十王駅、伊師浜、民宿前、伊師浜海岸の4停留所以外では利用が0人で、平日の十王駅～ゆうゆう十王においても利用者が0人である。

○黒坂線について

- 朝夕の櫛形小学校の登下校利用が利用者の半数以上を占めている。平日の計2便で利用者が0人。利用者がある便においても山間地域内の多くで利用が0人の区間がある。また、黒坂鬼越～新田も利用者が0人である。藤坂、横川、古田、月の平は小中学生の利用のみであり、一般利用者は0人である。

○城の丘線について

- 平日の4便中3便で利用者がおらず、利用者がある1便も1人の利用である。

3. 上位関連計画

① 上位計画

総合計画(計画期間:令和 4(2022)年度～令和 13(2031)年度)

「日立市総合計画(令和4(2022)年3月策定)」では、目指すべき将来都市像「共創で新たな歴史を刻む 次世代型みらい都市 ひたち」の実現のため、6つの大綱を設定し、そのうち大綱4「都市基盤」において、都市機能が集約され、機能性や利便性が高く住みやすい都市の形成を推進している。

■大綱4 都市基盤「都市機能が充実した魅力あるまち」

本市は、人口減少・少子高齢化の時代においても持続可能なまちであり続けられるため、市内に 5 つの JR 駅を有するという特性をいかして、駅周辺を中心とした「生活利便性と交通利便性が高いコンパクトなまち」を目指し、大甕駅周辺の整備や、常陸多賀駅周辺整備の検討、バス高速輸送システム「ひたち BRT」の整備等を進めてきました。

今後も、コンパクトで利便性が高い、快適なまちづくりを進めるとともに、都市活動の基盤であり、市の重点課題である幹線道路の整備促進に引き続き取り組むほか、中心市街地のにぎわいづくり、若者世代の移住・定住の促進、住宅団地における居住環境の維持や空き家等の既存ストックの有効活用などに取り組み安全・安心で魅力あふれるまちづくりを進めます。

② 関連計画

都市計画マスタープラン(計画期間:令和 2(2020)年度～令和 22(2040)年度)

「日立市都市計画マスタープラン(令和2(2020)年3月策定)」では、都市づくりの分野別方針を定めており、本計画に関わる方針として、「土地利用や開発に関する方針」、「まちの基盤に関する方針」が挙げられる。

人口減少・高齢化に対応した都市づくりを進めることや、持続性を視野に入れた快適性・利便性に配慮した公共交通網の整備等が位置付けられている。

■土地利用や開発に関する方針

本市では、都市計画区域の約6割が市街化区域となっており、その8割以上で都市的土地利用が図られています。今後は、人口減少・高齢化に対応した土地利用や魅力ある都市環境づくりを進めることが必要であり、コンパクトで機能的な都市づくり、人々が行き交い交流する都市づくりを目指し、都市計画制度の根幹である土地利用規制制度や開発許可制度の適切な運用に取り組みます。

■まちの基盤に関する方針

都市の根幹である都市基盤については、人口減少に対応した維持・更新、縮減が大きなテーマになりますが、一方で、ライフスタイルの変化や新たな社会的ニーズにも対応する必要があることから、持続性を視野に入れながら、快適性や利便性に配慮した基盤整備に取り組みます。

公共交通網の整備

超高齢社会へと移行する中、鉄道や路線バスなどの交通手段の必要性はますます高まることが予想されます。誰もが移動しやすく、人にやさしい交通環境の充実を図るため、交通事業者と連携しながら公共交通網の整備を進めます。

立地適正化計画(計画期間:令和 2(2020)年度~令和 22(2040)年度)

「日立市立地適正化計画(令和 2(2020)年 3 月策定)」では、南北に細長く、5 つのJR駅を有する本市の特性を活かしながら、駅前や南北方向の幹線道路沿道、大規模住宅団地近隣などに、医療・福祉・商業等の生活に必要な施設を誘導・集積するとともに、これらの場と生活の場を「公共交通ネットワーク」で結ぶ都市構造を目指している。

■立地適正化計画の基本方針

基本方針-1 : まちの資産の有効な利活用

基本方針-2 : 計画的な拠点形成による都市の魅力及び生活利便性の向上

基本方針-3 : 公共交通と連携した機能の集約

基本方針を踏まえた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現

(1) 将来の都市構造を見据えた拠点配置とネットワークの構築

都市計画マスタープランや本計画の基本方針等を踏まえ、本市では、市内各地に都市の拠点となる生活の拠点を定め、拠点間を公共交通でつなぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」による多極ネットワーク型コンパクトシティを将来の都市構造の基本とします。

具体的には、鉄道駅などの周辺で、現に都市機能及び生活機能が一定程度集積している都市拠点型の区域と、区画整理や開発行為等により計画的に整備された市街地で、その周辺に中小規模の商業施設や医療施設が集約している地域の生活拠点となっている区域をひたち BRT やバス路線でつなぎ、移動利便性の高い都市の構造を目指します。

あわせて、これらの拠点周辺にある公共交通利便性が高い地域や、都市基盤整備が整った住環境を有する地域には、積極的に居住を誘導していきます。

(2) 拠点の設定と各拠点の役割に応じた適切な機能の誘導

将来の都市構造を実現するため、市内の既存施設の分布や配置などを考慮した上で、引き続き拠点性を維持していく地区や、社会情勢の変化などにより、今後拠点性が必要と考えられる地区には都市機能誘導区域を設定することとし、基本的にはその周辺に居住誘導区域を設定し、良好な生活環境や利便性の維持・向上を図ります。

一方で、日立駅や常陸多賀駅などの鉄道駅周辺に位置し、都市間交流やにぎわいの創出など本市の都市活動の中心的な役割を担うべき都市拠点型の区域と、住宅地周辺で、スーパーや金融機関など、一定程度の都市機能が集約し、地域の生活拠点となっている区域では、異なった施設や機能が求められることが予測されます。

将来にわたって各拠点を維持していくためには、それぞれの果たすべき役割を明確にしたうえで、各拠点に必要な機能を適切に配置する必要があることから、誘導する都市機能を地区ごとに個別に定め、各拠点の将来の姿を明確にします。

■居住誘導区域の設定方針

本市では、公共交通利便性の高い鉄道駅や路線バス(ひたち BRT を含む。)のバス停周辺だけでなく、事業や一定規模以上の開発行為等により計画的に整備された良好な市街地についても積極的に居住を誘導することとします。(次頁図参照)

■都市機能区域の考え方(次頁図参照)

地域名	都市機能区域の考え方
十王地区・ 豊浦地区	<p>十王駅周辺に近接する住宅地や、城の丘団地・いぶき台団地をはじめとした市街化調整区域の住宅団地などに多くの住民が居住しており、これらの地域の生活を支えるため、同駅を中心に拠点形成を図ります。</p> <p>十王駅周辺や県道十王停車場川尻線沿道については、十王側の浸水想定区域が指定されていますが、災害リスクの周知や災害発生時の避難体制などについて十分な検討を行うことを前提に都市機能誘導区域を設定し、機能の集積を図ります。</p>
日高地区	<p>小木津駅周辺のほか、地区を縦断する国道6号沿道に商業施設等の集積が見られ、近隣居住者の生活を支える拠点となっていることから、これらの地域を中心に都市機能誘導区域を設定することで、居住環境の維持・向上を図ります。</p>
本庁地区	<p>日立駅周辺については、市の中心拠点であり、商業業務機能や行政機能が集積していることから、都市拠点型の都市機能誘導区域を設定し、都市的土地利用の機能の更なる充実や、周辺住宅地における利便性等の更なる工場を図ります。</p> <p>また、国道6号や県道日立いわき線などの幹線道路の沿道に商業機能等が集積していることから、これらの地域を中心に都市機能誘導区域を設定し、周辺住民の居住環境の維持・向上を図ります。</p>
多賀地区	<p>常陸多賀駅周辺は、鉄道駅周辺のにぎわいや、交流の創出のほか、交通結節点としての機能強化に配慮した都市機能誘導区域を設定します。</p> <p>また、諏訪・油繩子などの地区では、各種施設の配置や周辺住宅地の生活利便性等を考慮した都市機能誘導区域を設定します。</p> <p>併せて、ひたち BRT 沿線の大沼や水木などの地区においては、公共交通の利便性をいかしたまちづくりを推進するため、旧日立電鉄線の駅周辺での拠点形成を目指します。</p>
南部地区	<p>大甕駅周辺については、既存の都市機能や交通結節点としての機能に配慮しながら都市機能誘導区域を設定します。</p> <p>また、観光交流機能の更なる向上を図るため、道の駅が位置する久慈浜地区への観光機能の誘導を図るとともに、南高野地区には、南部支所周辺の生活利便性の維持・向上に配慮した都市機能誘導区域を設定します。</p>

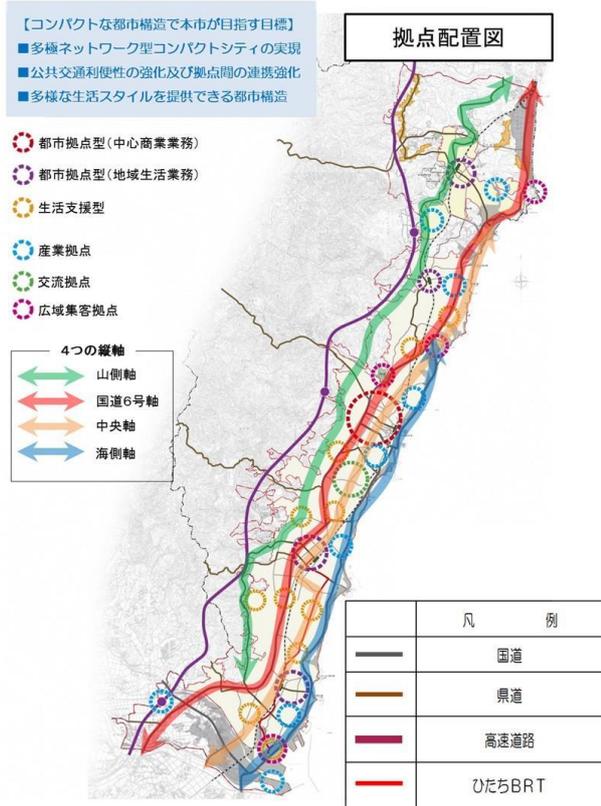


図-14 コンパクトなまちの構造における拠点の配置 図-15 コンパクト・プラス・ネットワークによる将来のまちのイメージ

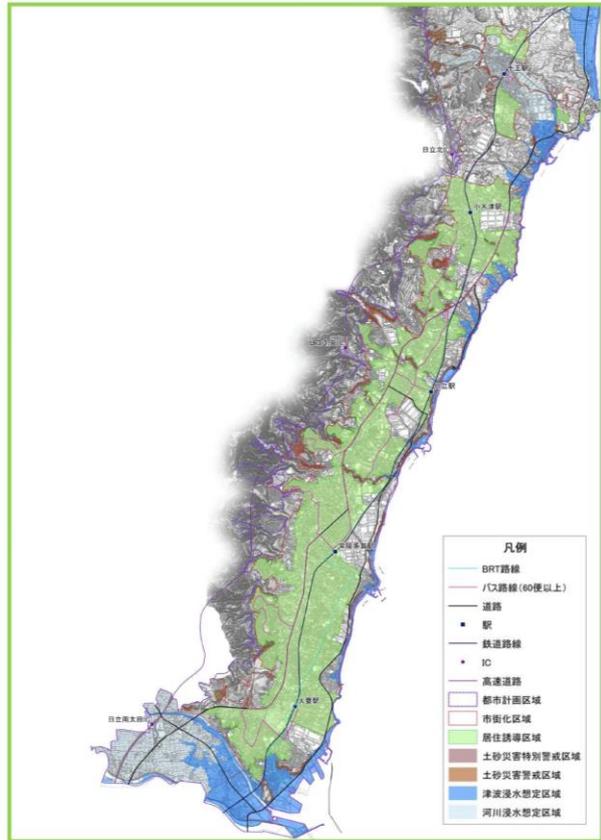


図-16 居住誘導区域

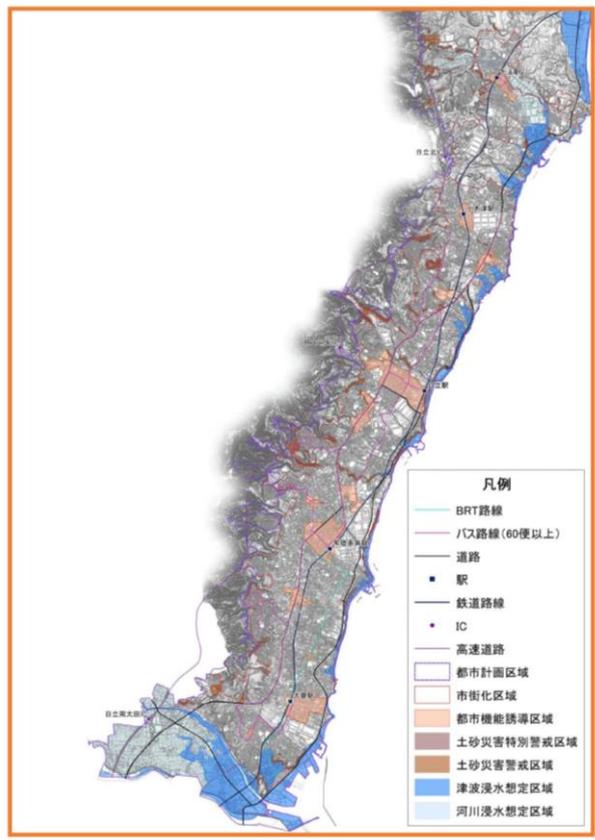


図-17 都市機能誘導区域

まち・ひと・しごと創生総合戦略(計画期間:令和 2(2020)年度～令和 6(2024)年度)

「日立市まち・ひと・しごと総合戦略(令和 2(2020)年 3 月策定)」では、人口の将来展望として令和 22(2040)年の人口 14 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4に位置付けられており、新技術を活かした新たな公共交通サービスの推進により、誰もが自由に移動しやすいまちづくりを推進する方向が示されている。

基本目標 4

ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる

安全・安心で、持続可能なまちづくりを推進し、若者等のひとが集まり、定着につながるよう、まち全体の魅力向上を目指します。

●基本的方向(1)

④自動走行等の新技術を活用した新たな公共交通サービスの推進

誰もが自由に移動しやすいまちづくりを推進するため、ひたち BRT を基軸としたバス路線の再編や、鉄道を含めた公共交通ネットワークの形成を図るとともに、MaaS などの新たなモビリティサービスの導入や自動走行などの新技術の活用を推進します。

具体的な取り組み	主な事業
民間企業と連携し、日立市版 MaaS アプリを活用した「日立地域 MaaS 実証実験」に取り組みます。	日立地域 MaaS 実証実験〈都市政策課〉
民間企業と連携し、ひたち BRT における中型自動運転バスの実証実験に取り組みます。	中型自動運転バス実証運行〈都市政策課〉
高齢者や自家用車を運転しない人などの交通弱者対策として、新たなモビリティサービスの実証実験に取り組みます。	交通弱者対策としての試験運行〈都市政策課〉
地域、民間企業などとの連携によるパートナーシップ事業を展開し、公共交通の利便性向上に取り組みます。	公共交通政策検討事業〈都市政策課〉

③ その他の計画

常陸多賀駅周辺地区整備計画

「常陸多賀駅周辺地区整備計画(令和 2(2020)年 7 月策定)」では、常陸多賀駅及びその周辺地区の持続可能な魅力あるまちづくりを計画的に推進するための目標を定めている。

目標の実現に向けては、常陸多賀駅周辺地区の「都市の拠点としての市街地の再生」と「交通結節点としての機能強化」にハードとソフトの両面から取り組むことが示されている。

まちづくりの目標

誰もが暮らしやすい高質な生活空間の創出【くらし】

子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすい生活空間を創出するとともに、豊かな自然環境や優れた都市景観の整備・保全を推進しながら、安全・安心で質の高い生活空間を創出します。

また、ひたちBRTや鉄道、デマンド型交通などの公共交通の利便性向上を図りながら、過度に自家用車に依存しない「歩いて暮らせるまちづくり」を推進するとともに、情報通信技術や環境技術などの活用によるスマートシティの実現を目指します。



人々が集い、交わる魅力的な賑わい空間の創出【にぎわい】



都市の拠点として、地域に根ざした活力ある商業・業務機能の集積を図るとともに、まちに住む人々やまちを訪れる学生、ビジネスパーソン、観光客など、多様な人々が集う交流機能の立地を誘導しながら、「常陸多賀」ならではの文化と魅力を発信するにぎわい空間を創出します。

多様な担い手の共創による持続可能なまちづくりの推進【持続可能なまちづくり】

地域のまちづくり活動に幅広い世代が参画する体制を構築するとともに、コミュニティ、行政だけではなく、学生や有識者、民間事業者などの連携を図りながら、将来にわたって「常陸多賀」の良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための取組を推進します。



短期的・重点的に実施する施設整備の方針



①	<p>◆東口広場の整備</p> <p>ひたちBRTの乗入れが計画されている駅の東側に新たな広場を整備し、駅の新たな「顔」として、鉄道等との乗換機能を強化するとともに、西口広場の交通負荷の軽減を図ります。</p>
②	<p>◆東西自由通路・駅舎の整備</p> <p>東口広場の整備にあわせて東西自由通路を整備し、東西市街地の一体化による駅利用者の利便性向上と東西交流の促進を図ります。また、自由通路の整備に支障をきたす常陸多賀駅舎は、自由通路と一体的に改築し、駅構内の移動円滑化と交通利便性の向上を図ります。</p>
③	<p>◆駅周辺低未利用地の活用</p> <p>駅西側に隣接する市有駐車場は、まちづくりを進めていくうえでの重要な場所であり、「駅周辺のにぎわいを連鎖させるための核」としての役割が期待されています。そのため、地域・事業者・行政等の連携のもと、その効果的な活用方法について調査・検討を進めます。</p> <p>また、活用の前提として、民間投資が誘発されやすい環境や地域の中で経済を循環させるサイクルの構築などが重要であることから、地区内の空き家・空き店舗の更なる利活用やまちづくり人材の育成、民間まちづくり活動の基盤となる体制の構築、街なかの回遊性向上に向けた取組などを推進し、地区のポテンシャル向上を図ります。</p>
④	<p>◆南北アクセス道路の整備</p> <p>ひたちBRTの駅周辺運行ルートの整備とあわせて、東口広場へのアクセス道路を整備し、一般車両の円滑な移動動線を確保します。</p>

【補足事項】

- 東口広場や南北アクセス道路の配置や規模、規格などは、今後、鉄道事業者との協議やひたちBRTの駅周辺運行ルート整備計画などを踏まえながら、詳細な検討を進めます。
- 自由通路及び駅舎の整備については、令和2年度に実施する基礎的な調査を踏まえて、鉄道事業者との協議を進めます。施設の規模や駅舎のデザインなどの詳細については、今後、検討を進めます。

【事業スケジュール（想定）】

項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
東口広場整備		調査・設計							
南北アクセス道路整備			都市計画手続						
自由通路・駅舎整備		調査・設計							
			都市計画手続						
低未利用地の活用			活用方法の調査・検討						

小中学校の統合

「日立市学校再編計画(令和3(2021)年2月策定)」では、市内各地域での小中学校の再編・統合が計画されており、徒歩通学及び中学生の自転車通学が困難な場合は、公共交通による通学を検討している。このため、小中学生の通学手段の継続的な確保や、徒歩圏を越える通学児童の安全、安心な移動手段の確保が必要となっている。

学校再編の進め方

学校再編に当たっての配慮事項

本編 P19

通学の問題や子どもたちの不安解消など、学校の再編に当たって配慮が必要と思われる事項について、対策を講じます。

通学	<ul style="list-style-type: none">▶ 徒歩通学を原則とし、小学校は3km、中学校は5kmを超えないことを目安とします。▶ 中学生は自転車通学を検討します。▶ 必要に応じてBRTを含む路線バスやデマンドタクシー、パートナーシップ運行などの公共交通機関の利用を検討します。▶ 「日立市通学路交通安全プログラム」を活用し、通学路の点検や安全対策を講じます。
学校の位置	<ul style="list-style-type: none">▶ 統合後の学校は新校として設置します。▶ 学校の位置は、既存の学校敷地を活用します。
児童生徒への配慮	<ul style="list-style-type: none">▶ 統合後の学校生活が円滑に送れるように、学校間の事前交流を積極的に行います。▶ 統合前後における意識調査やスクールカウンセラー、教育相談員等による相談など、児童生徒と保護者の不安の軽減に努めます。▶ 教職員の継続配置や加配制度(増員)を活用し、指導・運営体制を整えます。
その他	<ul style="list-style-type: none">▶ 新たな保護者負担が生じないように配慮します。▶ 児童クラブの充実を図ります。▶ 各校の伝統を継承していく方法を検討します。▶ 学校跡地の利活用の方法について、地域の意見や要望を尊重しながら検討します。▶ 学校が統合された後の、新たな避難所の確保・指定を検討します。

4. 交通事業の現状

(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。

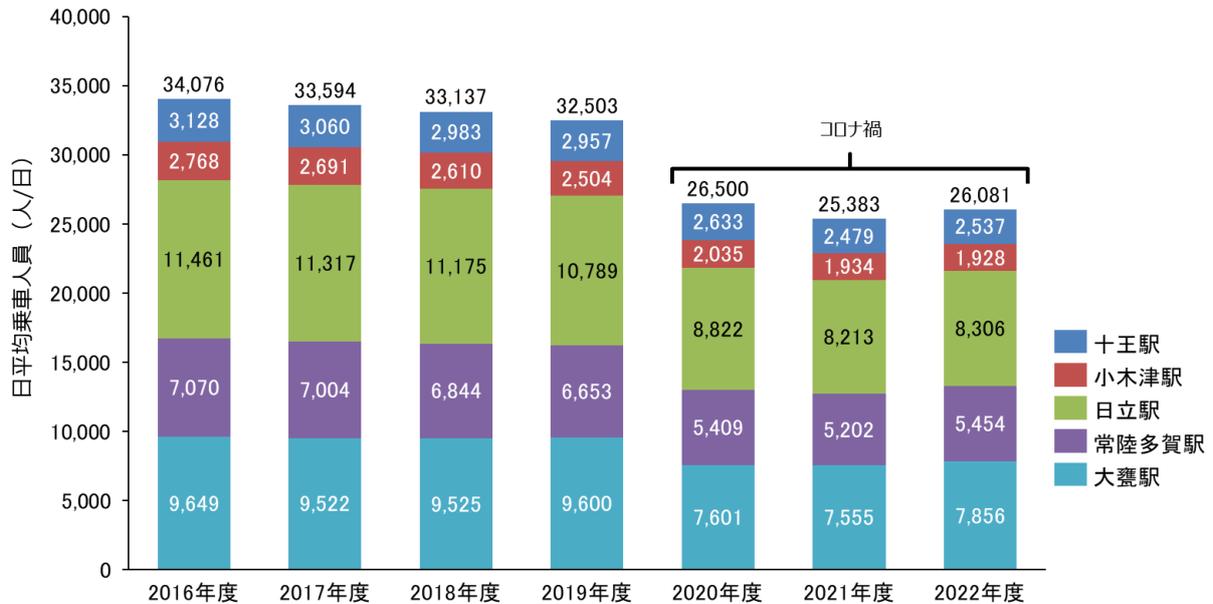
<日立市の公共交通>

種類	概要
鉄道	JR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	旧日立電鉄交通サービス(現 茨城交通)と日立市の連携の基、日立電鉄線跡地をバス専用道として日立市が整備し、バス高速輸送システム「ひたちBRT」を茨城交通が運行している。 平成 25(2013)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大甕駅東口間で運行を開始した。第Ⅱ期区間として平成 30(2018)年 3 月には一般道を経由する先行運行として常陸多賀駅まで、平成 31(2019)年 4 月からは大甕駅西口を経由する本格運行を開始した。
路線バス(茨城交通運行路線)	十王駅以南の地域において、主に駅を起終点として、居住地域や主要施設(事業所、大学、高校、商業施設、医療施設、公共施設等)を結ぶ路線バスを茨城交通が運行している。
路線バス(椎名観光バス運行路線)	十王駅以北の地域において、主に十王駅と居住地域や主要施設(事業所、公共施設等)を結ぶ路線バスを椎名観光バスが運行している。
みなみ号	坂下地区を対象に、坂下地区みなみ号運営委員会が運行主体となり運行をしている。当初は定時定路線型の乗合タクシーとして運行を開始し、令和4(2022)年4月にはデマンド型(電話予約のみ)の運行に移行、令和 5(2023)年 10 月には AI オンデマンド交通(WEB または電話予約)としての運行を開始した。
なかさと号	中里地区を対象に、特定非営利活動法人助け合いなかさとが運行主体として、自家用有償旅客運送としてデマンド型(電話予約のみ)の運行を行っている。
地域モビリティ	金沢地区において、地域の助け合いの交通手段として、無償の地域モビリティ(電気自動車の活用)を地域が主体となり運行している。
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	市内に営業所を持つ事業者が、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1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が、新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受け、令和4(2022)年度では26,000人台に落ち込んでいる。

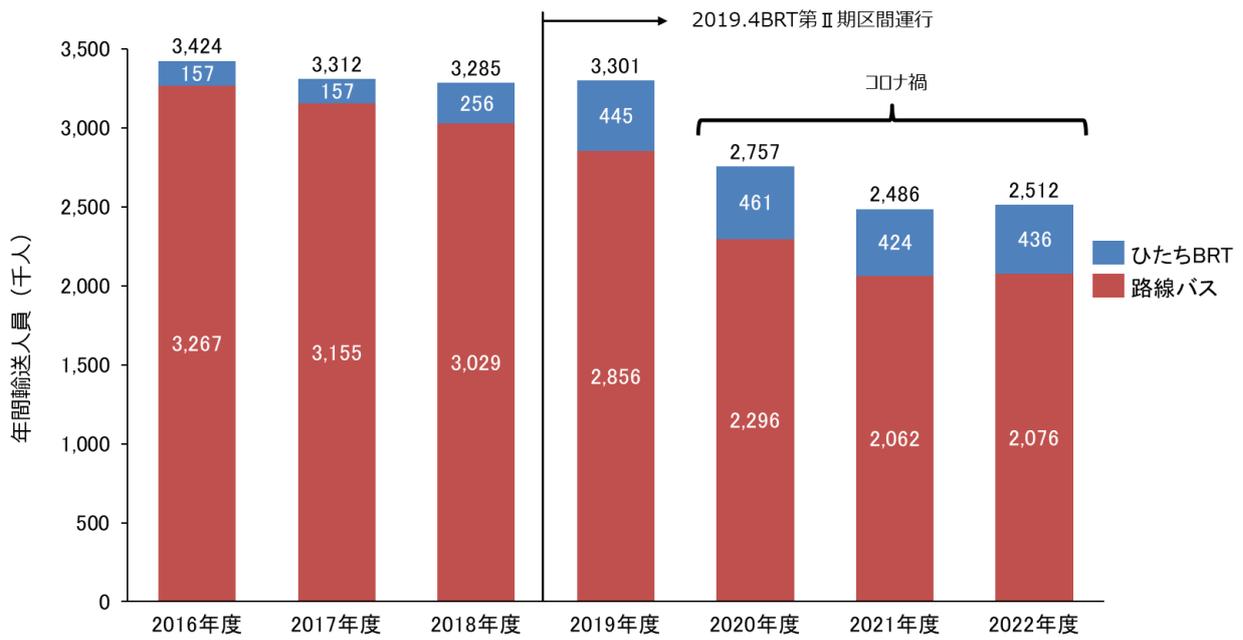
一方で、路線バスの輸送人員は、近年は減少傾向にあり平成31(2019)年度に回復傾向に転じたものの新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受け、令和4(2022)年度には茨城交通運行路線で25,000千人台、椎名観光バス運行路線で28,000人台に落ち込んでいる。



資料:東日本旅客鉄道「各駅の乗車人員」「路線別ご利用状況」

図 1-18 市内の鉄道駅の乗車人数の推移

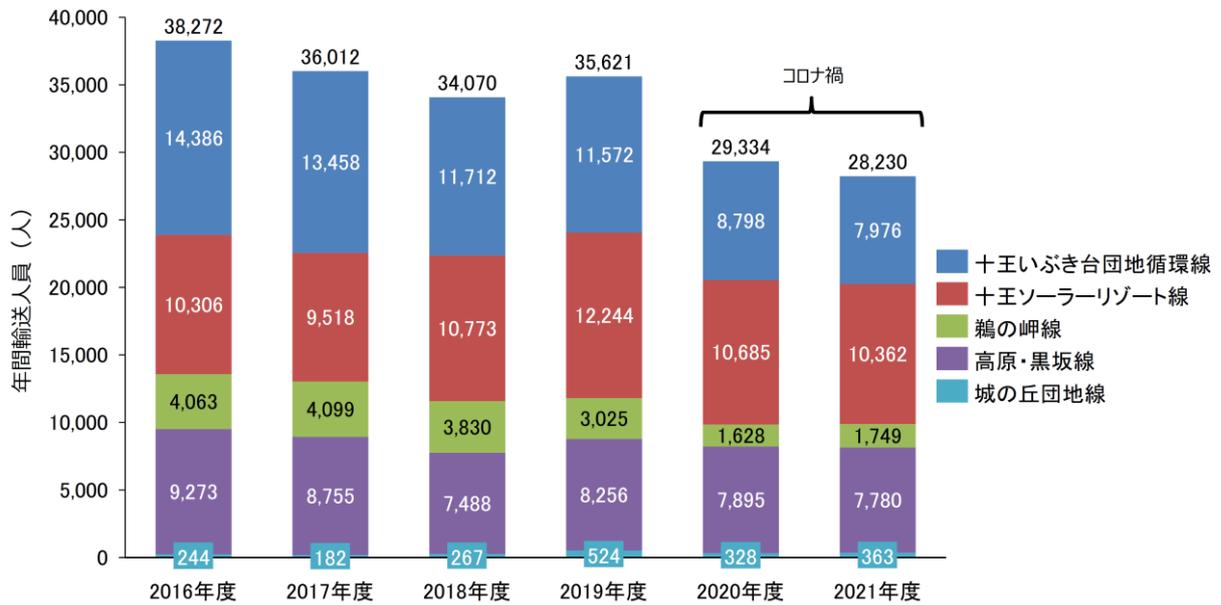
【茨城交通運行路線】



※各年度は10月～9月の合計値

資料: 茨城交通提供資料

【椎名観光バス運行路線】



※各年度は4月～3月の合計値

資料: 椎名観光バス提供資料

図 1-19 路線バスの利用者数の推移

(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。

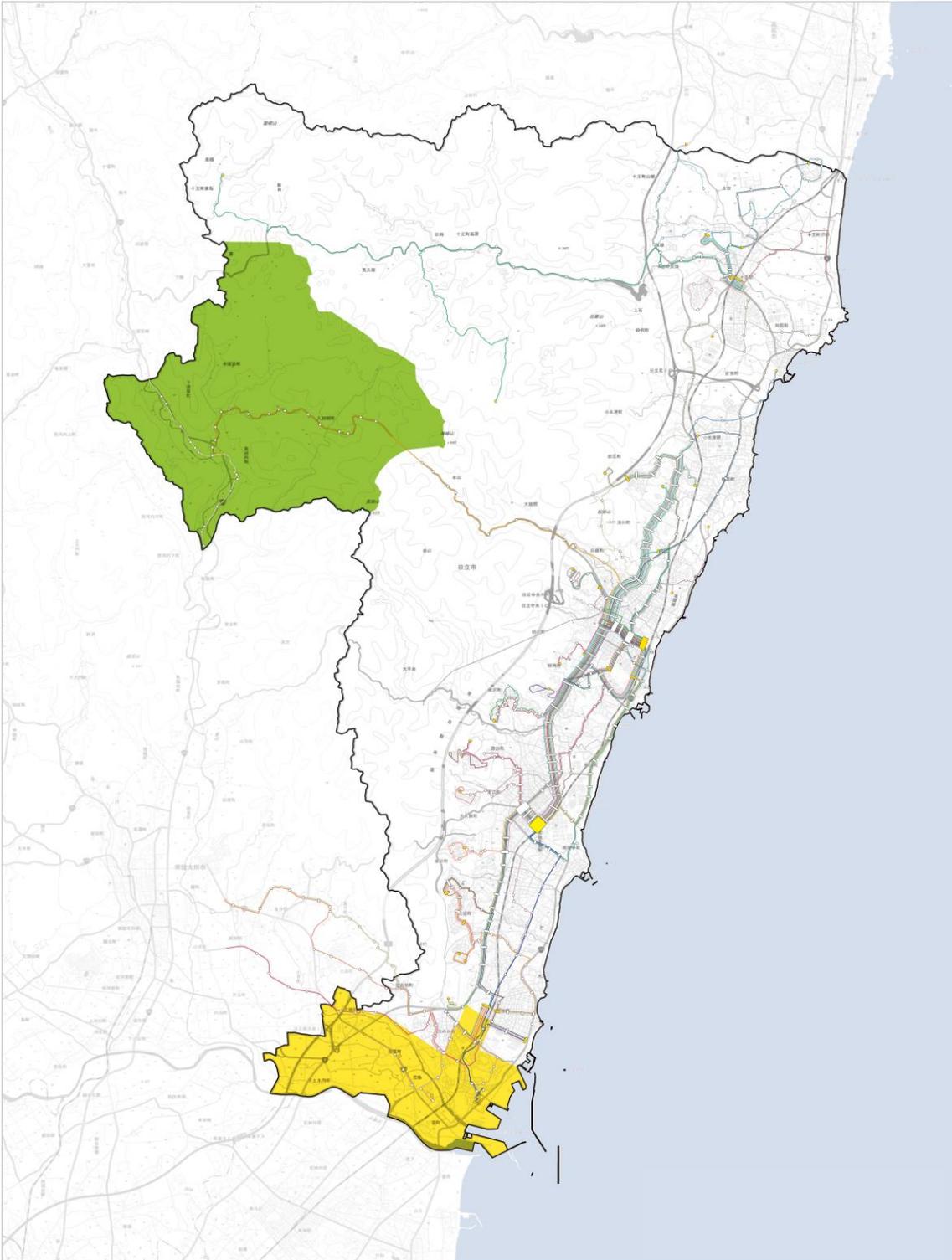


図 1-20 バス路線図

② 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。

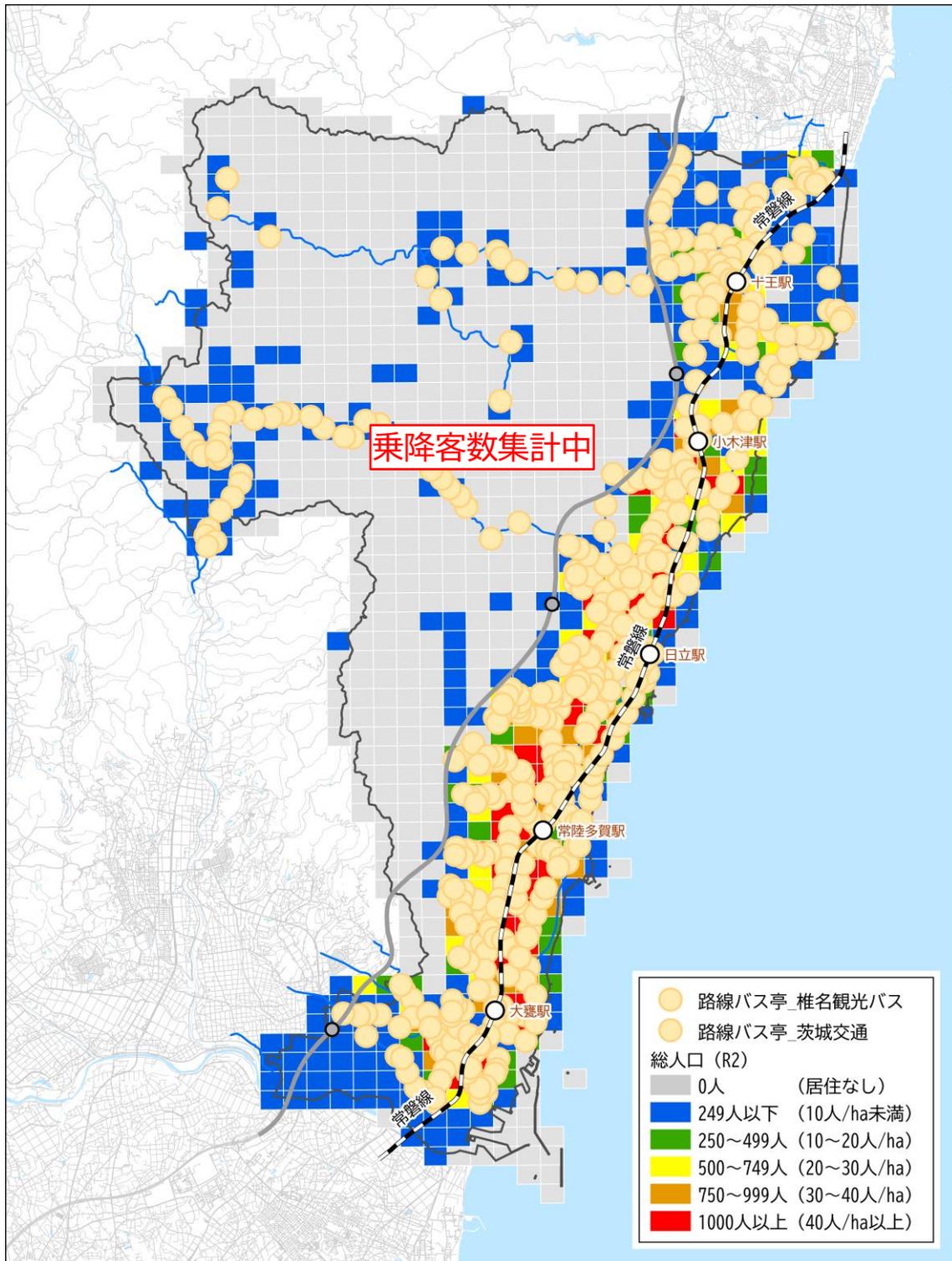
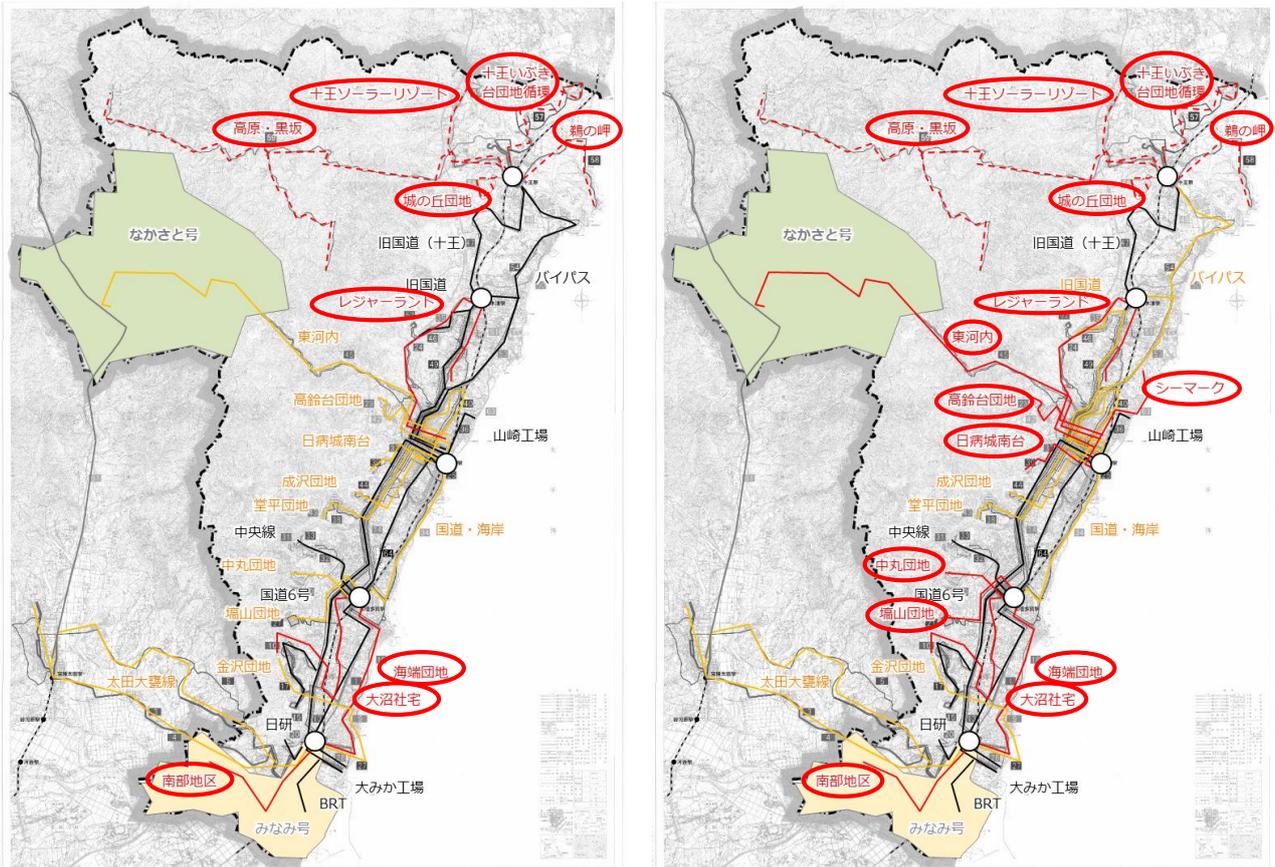


図 1-21 バス停乗降者数と人口分布

③ 公共交通の利用状況・収支状況

ア 路線バス利用者数の状況

市内の生活路線を中心に新型コロナウイルス感染症の拡大以前から10人/便の路線が多く、その内茨城交通は4路線、椎名観光バスは5路線が5人/便未満となっている。また、人口状況の変化や新型コロナウイルス感染症拡大の影響により5人/便未満の路線が山側団地の路線で増加している。こうしたことから利用者数が少ない生活路線は、利用状況に応じた運行の見直しが必要である。



<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

— 5～10人/便の路線
 — 5人/便未満の路線

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

— 5～10人/便の路線
 — 5人/便未満の路線

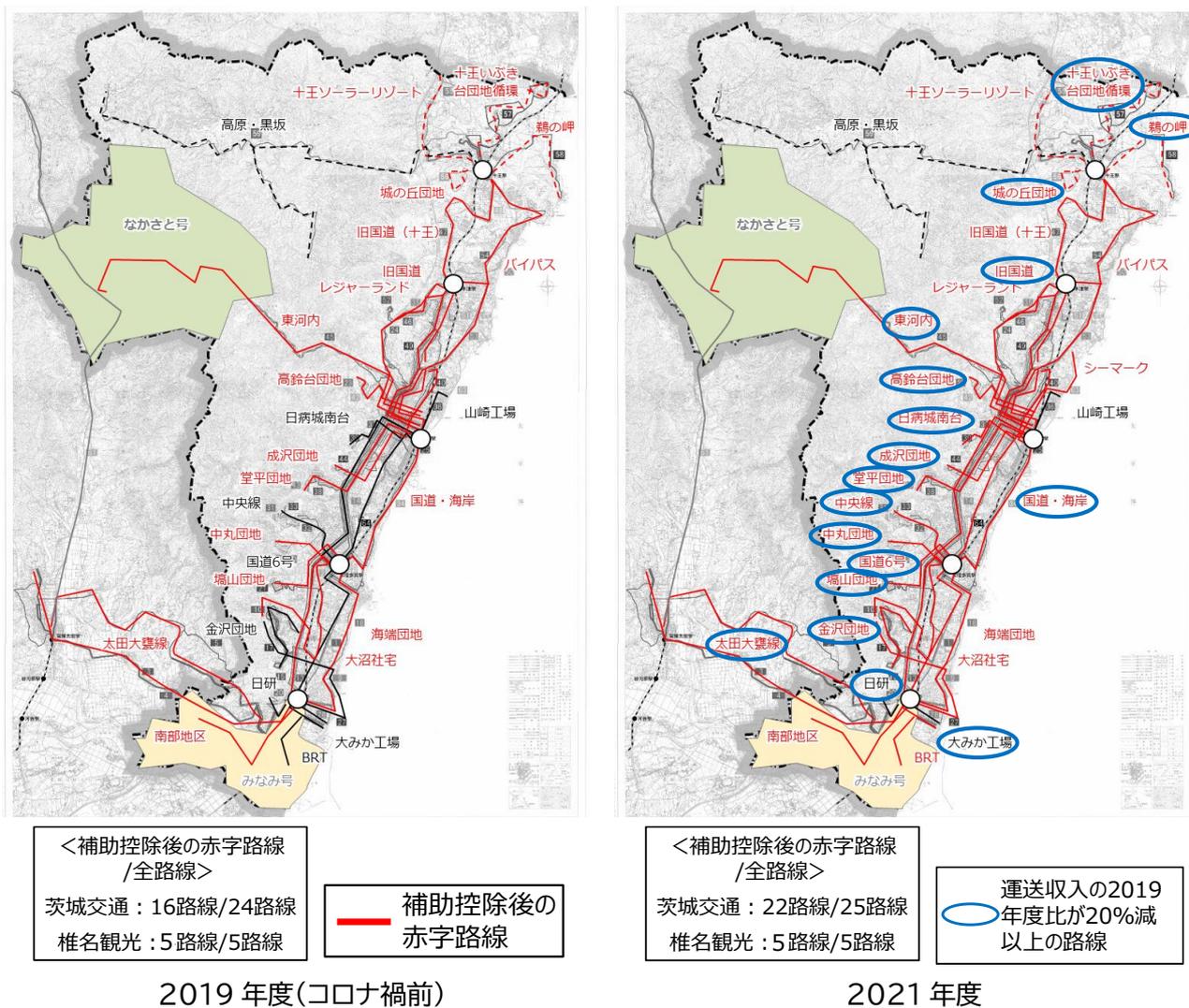
2021 年度

※茨城交通は10～9月の合計、椎名観光バスは4～3月の合計

図 1-22 便当たりの利用者数が少ない路線

イ 路線バスの収支状況

市内の生活路線を中心に新型コロナウイルス感染症の拡大以前から、市や国からの補助交付後も赤字の路線が、茨城交通は16路線、椎名観光バスは5路線となっている。人口状況の変化や新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、茨城交通においては赤字路線が22路線に増加しており、運送収入が新型コロナウイルス感染症の拡大以前から20%以上減少した路線が、茨城交通、椎名観光バス合わせて18路線ある。このことから新型コロナウイルス感染症の拡大以前からの赤字路線の見直しと収支が悪化した路線の運行の効率化が必要である。



※茨城交通は10～9月の合計、椎名観光バスは4～3月の合計

図 1-23 補助交付後の赤字路線

ウ 事業者別の収支状況

両事業者が運行する路線バスの近年の収支状況から、運行の効率化と費用負担の在り方の見直しにより、運行の持続性確保が必要である。

茨城交通

平成 31(2019)年 4 月の路線再編(第 1 次再編前期)による運行の効率化と国・県補助の増加や、茨城交通と日立電鉄交通サービスの経営統合(合併)に伴う経費変動により、令和元(2019)年度は収支状況が改善している。

一方で令和2(2020)年度以降は、人口状況の変化や新型コロナウイルス感染症拡大の影響による運送収入減少により、市や国の補助交付後も事業者負担が増加し収支状況が悪化している。

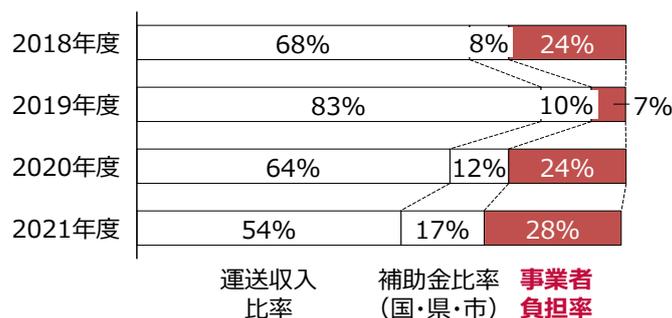


図 1-24 茨城交通の収支状況

椎名観光

令和2(2020)年度以降は人口状況の変化や新型コロナウイルス感染症拡大の影響による運送収入減少により、市の補助交付後も事業者負担が増加し収支状況が悪化している。

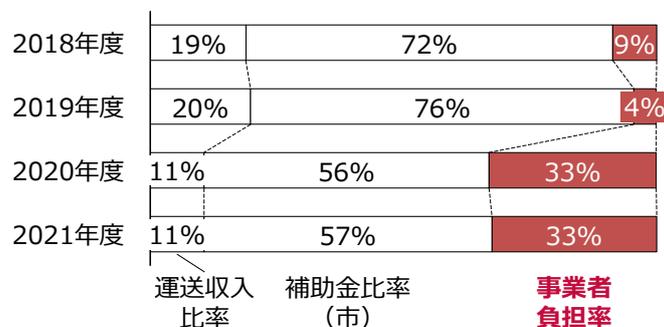
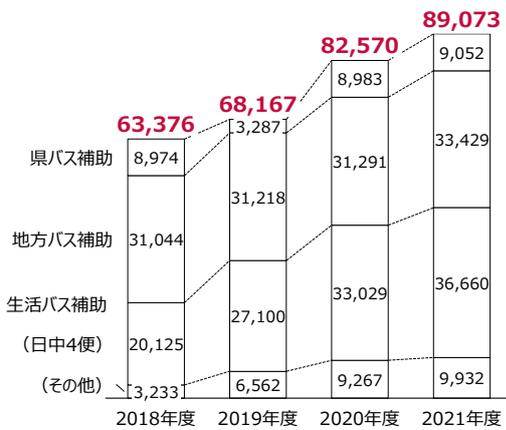


図 1-25 椎名観光の収支状況

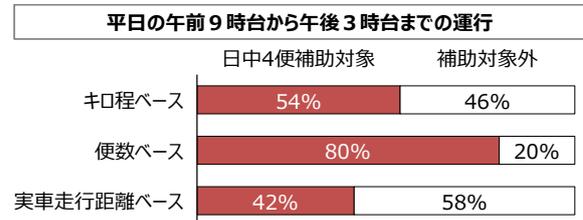
工 路線バスに対する補助金の状況

路線バスに対する日立市の補助額は増加傾向にあるが、生活バス補助は補助対象となる時間帯、区間、便数が限定的なために対象時間帯の運行に対して欠損額をカバーしきれていない状況にある。



※ 県バス運行補助：茨城県バス運行対策費補助金に係る補助（地域間幹線系統）
 ※ 地方バス補助：地方バス路線維持費補助（東河内線、十王地区）
 ※ 生活バス補助（日中4便）：市民生活バス路線確保対策事業補助（日中4便補助）
 ※ 生活バス補助（その他）：市民生活バス路線確保対策事業補助（レジャーランド線と南部地区線）

図 1-26 路線バスに対する日立市補助金の推移



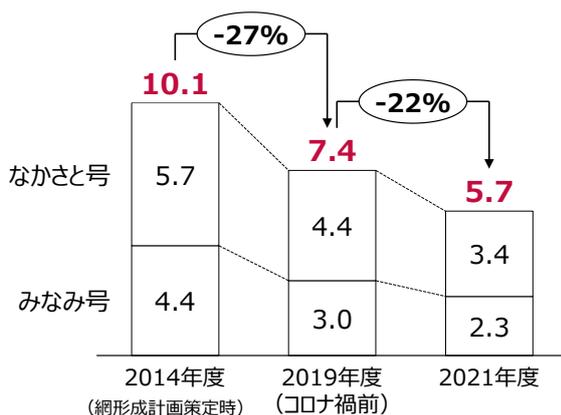
	補助対象	2021年度の実績
区間	支線運行系統区間（国庫補助路線やBRTとの並行区間を除く区間）	補助対象系統のキロ程ベースだと 54%の区間が該当
便数	平日9～15時台の1日当たり4往復分相当（=8便）	補助対象系統の便数ベースだと 80%の便数が該当
実車距離	上記の区間と便数の条件を満たす実車距離（対象区間距離×対象便数）	補助対象系統の実車走行キロベースだと 42%の距離が該当

（2021年度茨城交通運行路線の場合）

図 1-27 日中4便補助の状況

なかさと号・みなみ号の運行の利用状況

なかさと号・みなみ号の利用者数は新型コロナウイルス感染症の拡大以前から減少傾向にあり、令和3（2021）年度の利用者数は平成26（2014）年度と比べて6割弱まで減少している。また、なかさと号とみなみ号の運行地区は、世帯数が減少傾向にあるとともに、負担金の支払世帯数も減少傾向にある。利用者数も負担金支払世帯も減少傾向であるため、運行維持に向けた取組の検討が必要である。



※ なかさと号とみなみ号は4～3月の合計

図 1-28 なかさと号・みなみ号の利用者数推移(千人)

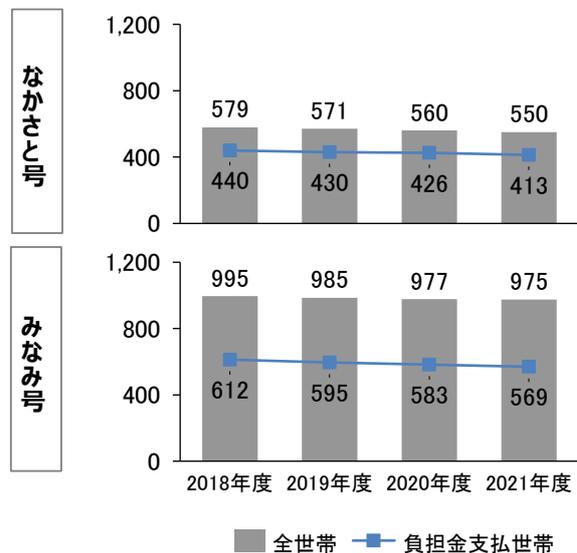


図 1-29 なかさと号・みなみ号運行地区の世帯数推移(世帯)

地域モビリティの運行状況

金沢地区では自家用車での移動や路線バスの利用が不便な住民の移動支援として、金沢学区コミュニティ推進会が地域住民共助の移動手段「地域モビリティ」を運行している。金沢交流センターまでの移動を中心に、地域内の移動及び近隣の商業施設までの移動に対応している。

実施主体	金沢学区コミュニティ推進会
使用車両	① 電気自動車(4人乗り軽自動車) 1台 ② 交流センター配属車(4人乗り軽バン)1台 いずれも、地域住民(金沢交流センター協力員)を運転手とする。
運行方法	運行範囲(金沢学区及び周辺商業施設)内における予約方式
利用対象者	事前に会員登録を行った金沢学区居住者(学区外居住者の利用を妨げない。)
利用方法	利用希望日の2週間前から前日までに、金沢交流センターへ連絡する。 あらかじめ設定された自宅付近の停留所(又は利用可能な便利施設等)から乗車し、目的地(又は自宅付近の停留所)で降車する。
利用料	いずれの運行も料金無料(白ナンバーでの運行)
事業協力会員登録料	本実証事業に参加(利用)していただける者を会員として募集する。 会員登録料:1,500 円/人・月



図 1-30 金沢地区地域モビリティの運行範囲

5. 網形成計画の評価

(1) 網形成計画の目標の達成状況

① 計画目標①の達成状況

○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

○達成状況(バス利用者数)

新型コロナウイルス感染症拡大前		最新	
3,337 千人/年 茨城交通:3,301 千人/年 椎名観光バス:36 千人/年 (令和元(2019)年度)	△	2,514 千人/年 茨城交通:2,486 千人/年 椎名観光バス:28 千人/年 (令和3(2021)年度)	×

- 令和元(2019)年度は平成 26(2014)年度に比べ、バス利用者が 6%減少。これは総人口の 6%減と一致し、バスの施策効果で減少が緩和されていると思われる。
- 令和3(2021)年度は、令和元(2019)年度比でバス利用者が 25%減少。総人口減少の 4%よりも急速な減少で、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が大きい。
- 鉄道と比較し、バス利用者の減少率が高い。特に、市内の通勤路線を有する茨城交通路線が大きく影響を受けている。

○達成状況(市内駅乗車人数)

新型コロナウイルス感染症拡大前		最新	
32.5 千人/日 (令和元(2019)年度)	△	25.4 千人/日 (令和3(2021)年度)	×

- 令和元(2019)年度は平成 26(2014)年度に比べて 3%の乗車人数の減少であるが、令和3(2021)年度は令和元(2019)年度に比べて 22%の大幅な減少を示した。
- この大幅な減少は新型コロナウイルス感染症拡大の影響であり、生産年齢人口の 6%減に比べ、乗車人数の減少が顕著であった。
- 市内の通勤・通学の需要が高いため、外出自粛やテレワークの影響を強く受けたと考えられる。

○達成状況(地域公共交通利用者数)

新型コロナウイルス感染症拡大前

最新

7.4 千人/年 なかさと号:4.4 千人/年 みなみ号:3.0 千人/年 (令和元(2019)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 (令和3(2021)年度)	×
--	---	--	---

- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大前後で利用者数は継続的に減少。平成 26(2014)年度と令和元(2019)年度で 27%減、令和元(2019)年度と令和3(2021)年度で 23%減。
- ・ 人口も両地区で減少しており、特に中里地区が大きい。しかし、利用者数の減少率は人口減の割合より大きい。
- ・ 両地区ともに高齢化が進行。後期高齢化率は特に坂下地区で増加している。
- ・ 住民 1 人当たりの利用回数も継続的に減少。

② 計画目標②の達成状況

○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

高齢者用にここ定期券	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

○達成状況(高齢者用にここ定期券)

新型コロナウイルス感染症拡大前

最新

3,335 箇月分 (令和元(2019)年度)	○	2,321 箇月分 (令和3(2021)年度)	△
----------------------------	---	----------------------------	---

- ・ 平成 26(2014)年度から令和元(2019)年度には「にここ定期券」の販売箇月数が 38%増加し、この増加は高齢人口の 8%増加を大きく上回っている。このことから、販売促進の効果が大きく表れていると言える。
- ・ 令和元(2019)年度から令和3(2021)年度には販売箇月数と販売枚数がともに 30%減少。この間、高齢人口は 1%増とわずかに増えているため、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛が大きく影響していると推察される。

○達成状況(高校生通学定期)

新型コロナウイルス感染症拡大前

最新

11,561 箇月分 (令和元(2019)年度)	△	7,826 箇月分 (令和3(2021)年度)	×
-----------------------------	---	----------------------------	---

○達成状況(ユニバーサルデザインタクシーの導入台数)

新型コロナウイルス感染症拡大前

最新

—	—	15 台 (令和5(2023)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。

③ 計画目標③の達成状況

○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

○達成状況(パートナーシップ事業の実施団体数)

新型コロナウイルス感染症拡大前

最新

—	—	10 団体 (令和3(2021)年度)	○
---	---	------------------------	---

- 継続してパートナーシップ事業に取り組んでいる。

④ 計画目標④の達成状況

○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
-------------------	--------

○達成状況

新型コロナウイルス感染症拡大前

最新

15 回/年 団地:4 回/年 学校:11 回/年 (令和元(2019)年度)	×	7 回/年 団地:0 回/年 学校:7 回/年 (令和3(2021)年度)	×
--	---	--	---

- 小学校でのバス乗り方教室は開催する学校数が年々減少している。
- 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大人数での会合の自粛により、パートナーシップ協定団地での取り組みが実施できていない。
- 利用促進施策として、日立市では茨城交通運行路線へのバスロケーションシステム導入や日立駅等でのサインエージ導入を支援している。

⑤ 計画目標⑤の達成状況

○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	25,000 人
-------------------------------	----------

○達成状況

新型コロナウイルス感染症拡大前		最新	
24,692 人	△	23,974 人	△
多賀:17,760 人		多賀:17,325 人	
南部:6,932 人		南部:6,649 人	
(令和元(2019)年 4 月時点)		(令和4(2022)年 4 月時点)	

- 新型コロナウイルス感染症拡大以前の達成状況として令和元(2019)年度と平成 26(2014)年度を比較すると、令和元(2019)年にはひたち BRT 沿線人口は平成 26(2014)年より 839 人(3%)減少しているものの、一方では多賀管内と南部管内はそれぞれ 5%、7%の減少を示し、BRT 沿線地域の減少割合は小さくなっている。
- 最新の達成状況として令和元(2019)年度と令和3(2021)年度を比較すると、令和3(2021)年にはひたち BRT 沿線人口は令和元(2019)年より 718 人(3%)減少しており、地域別では多賀管内で 4%、南部管内で 4%の減少となっている。また、BRT 沿線の減少割合は小さい。
- ひたち BRT 沿線地域の人口減少の割合は他地域よりも低く、BRT の整備効果により人口減少が抑制されている。特に、多賀管内のひたち BRT 第 II 期区間の整備は人口集積に寄与していると考えられる。

(2) 網形成計画の事業の達成状況

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。

① BRTの導入・延伸

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	状況詳細	地域公共交通計画での実施	
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5				
① BRT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	<第II期区間> ・平成30(2018)年3月に第II期区間の先行運行を開始した。 ・平成31(2019)年4月にBRT専用道路の全区間が開通し運行を開始した。 ・令和2(2020)年4月に大甕駅東西駅前広場・取付道路整備が完了した。 <第III期区間> ・常陸多賀駅以北の延伸について継続検討中。	▶ 第I期区間及び第II期区間の運行を継続する。 ▶ 第III期区間について継続検討する。
	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

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	状況詳細	地域公共交通計画での実施
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5			
② バス路線の再編	計画	調査	BRT関連再編		生活圏ごとの再編				実施済・運行中	◆ バス路線の再編にあたっては、以下の再編事業を位置付けた利便増進実施計画（旧再編実施計画）を策定し、国交大臣認定を受けている。 <平成31(2019)年4月：第1次再編前期> ・ひたちBRT第II期区間の運行開始に伴い、ひたちBRT及び周辺路線の再編を実施した。 ・日立市役所の交通広場開業に伴う運行見直しや利便性向上のための運行見直しも実施した。 <令和2(2020)年4月：第1次再編後期> ・大甕駅東西駅前広場の開業に伴い、大甕駅乗入路線の発着場所変更を実施した。 ・日中利用の利便性向上のための運行見直し、シー・マーク・スクエアへのアクセス路線の新設、運行の効率化のための便数見直しを実施した。 <令和3(2021)年4月・令和4(2022)年4月：第1次再編後期の計画変更> ・運行の効率化のための便数見直しや利便性向上の運行見直しを段階的に実施した。 ・同様な見直しを令和5(2023)年4月にも実施予定。	▶ 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。 ▶ 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。
	実績	調査	BRT関連再編		生活圏ごとの再編						

③ バス以外の公共交通機関の活用

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	状況詳細	地域公共交通計画での実施
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5			
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	<p><なかさと号></p> <ul style="list-style-type: none"> 継続中：乗合タクシー（区域運行）として中里地区内と地区外の施設へ運行 <ul style="list-style-type: none"> 平成28(2016)年1月：運行区域に賀美診療所を追加 平成31(2019)年4月：運行区域に日立市役所を追加 <p><みなみ号></p> <ul style="list-style-type: none"> ～令和3(2021)年3月：乗合タクシー（路線定期）として坂下地区内で運行 令和4(2022)年4月：乗合タクシー（路線定期運行）からデマンド交通（区域運行）へ移行 <p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> 令和元(2019)年度：識訪学区にて乗合タクシー実証運行（21条運行） <ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーで学区内で学区内施設及び学区外の近隣施設への運行 令和元(2019)年度～令和2(2020)年度：ひたちMaaSにおけるAIオンデマンド交通運行（21条運行） <ul style="list-style-type: none"> 令和元(2019)年度：大沼地区において、ひたちBRTへのアクセス交通としてAIオンデマンド交通を運行 令和2(2020)年度：大沼地区と助川地区において、ひたちBRTや路線バスへのアクセス対応や地区内の施設への移動に対応するAIオンデマンド交通を運行 令和3(2021)年度～令和4(2022)年度：金沢学区にて地域モビリティ実証運行（運賃無料の会費制、白ナンバー） <ul style="list-style-type: none"> グリーンスローモビリティの学区内での運行 電気自動車による学区内施設及び学区外の近隣施設への輸送 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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）			

④ JR常磐線と他の交通機関の接続強化

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	状況詳細	地域公共交通計画での実施
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5			
④ JR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	<ul style="list-style-type: none"> JR常磐線のダイヤ改正に合わせて、常磐線との接続のための路線バスのダイヤ改正を実施している。 常陸多賀駅と大甕駅において、デジタルサイネージを活用したひたちBRTの運行情報（バス時刻表）を提供している。 日立駅において、令和4(2022)年3月にデジタルサイネージを設置し、バスロケーションシステムを活用した路線バスの運行情報（バス時刻表）を提供している。 各鉄道駅において、バス乗り場の案内表示やバス路線図を設置している。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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

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	状況詳細	地域公共交通計画での実施
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5			
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	<ul style="list-style-type: none"> 日立市役所交通広場の整備（平成31(2019)年4月） 大甕駅東西交通広場の整備（令和2(2020)年4月） 茨城大学と協力した茨大前バス停の待合環境の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 事業の利用しやすい運賃制度

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	状況詳細	地域公共交通 計画での実施
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5				
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	<ul style="list-style-type: none"> 茨城交通が65歳以上対象の日立地区バス全線乗り放題定期券「にこにこ定期券」を販売している。 日立市が高齢者おでかけ支援事業としてタクシー乗車費の助成と路線バス運賃カードの割引販売を実施している。 茨城交通と椎名観光バスが通勤定期券と通学定期券を販売している。 茨城交通がMaaSアプリ専用の日立地区路線バス1日周遊券（日立市協賛店クーポン券付き）を販売している。 	<ul style="list-style-type: none"> 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							

⑦ 高校の通学における公共交通の利用促進

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	状況詳細	地域公共交通 計画での実施
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5				
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	<ul style="list-style-type: none"> 茨城交通と椎名観光バスが通勤定期券と通学定期券を販売している。 日立市では、令和2（2020）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（通学定期購入費の3割助成）を実施している。 茨城県では、平成19（2007）年度から県内高校の新入生を対象に公共交通を利用した通学方法について考えてもらうリーフレット（バスお試し乗車券付き）を配布しています。 茨城交通では、高校生を対象に通学定期券の出張販売、市内高校の新入生を対象に入学説明会等でのバス通学及び通学定期券購入の呼びかけを実施している。 	<ul style="list-style-type: none"> 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							

⑧ 高齢者・障害者の移動性向上

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	状況詳細	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	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送は継続して運行している。 日立市が高齢者おでかけ支援事業としてタクシー乗車費の助成と路線バス運賃カードの割引販売を実施している。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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

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	状況詳細	地域公共交通 計画での実施	
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5					
⑨バリアフリーの 推進	計画	継続して推進									実施中	<ul style="list-style-type: none"> 大甕駅の新駅舎及び東西の駅前広場整備に伴い、バリアフリーに対応した設備を整備している。 茨城交通では、移動円滑化基準を満たす車両を導入している。（※道路環境等を理由に移動円滑化基準の適用除外を受けた車両は除く。） 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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

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	状況詳細	地域公共交通 計画での実施	
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5				
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	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス運行に対する日立市の補助額は増加傾向にある。 路線バスの利用者数減少による収支率の悪化により、日立市の補助控除後でも欠損が生じ、その分を運行事業者が負担している。 日立市の負担も運行事業者の負担も増加しており、現状のサービス水準での運行継続は持続的ではない。 	<ul style="list-style-type: none"> 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

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	状況詳細	地域公共交通 計画での実施	
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5				
⑪取り組みやすいパートナーシップ事業	計画	推進								実施中	<p><地域とのパートナーシップ事業></p> <ul style="list-style-type: none"> 網形成計画策定後に山の神団地が新たにパートナーシップ協定を締結した。 パートナーシップ事業参加の各団体では継続してパートナーシップ事業に取り組んでいる。 一方で、パートナーシップ協定の対象6団地では、コロナ禍において地域での会合が開催できていないため、利用促進イベントも実施できていない。 パートナーシップ事業の参加団体の拡大や既存団体の新たな取り組みは実現できていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 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

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	状況詳細	地域公共交通 計画での実施	
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5				
⑫地域公共交通支援事業の推進	計画	検討		運用						実施中	<ul style="list-style-type: none"> なかさと号は、利用者や地域からの要望を受けて運行区域外の目的地を追加しつつ、運行を継続している。 みなみ号は、令和4(2022)年4月にデマンド交通へ移行し、運行を継続している。 中里地区と坂下地区の両地区では、人口減少や高齢化により、利用者数と運送収入が減少している。また、世帯数の減少に伴い世帯負担金も減少している。 その他、諏訪学区では乗合タクシーの実証運行、金沢学区では地域モビリティの実証運行をそれぞれ実施し、既存公共交通以外の移動手段の確保に努めた。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<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>										

⑬ 分かりやすい情報提供

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	状況詳細	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"> 日立市にて「日立市バス路線マップ」を作成し、市内各世帯や利用者への配布、日立市HPでの公開を実施している。 茨城交通は令和3(2021)年3月にバスロケーションシステムを導入し、バス現在位置、到着予測時刻、遅延情報といったリアルタイムな運行情報を提供している。令和3(2021)年10月からAI解析によるリアルタイムなバス車内の混雑情報の提供も提供している。 常陸多賀駅と大甕駅において、デジタルサイネージを活用したひたちBRTの運行情報（バス時刻表）を提供している。 日立駅において、令和4(2022)年3月にデジタルサイネージを設置し、バスロケーションシステムを活用した路線バスの運行情報（バス時刻表）を提供している。 各鉄道駅において、バス乗り場の案内表示やバス路線図を設置している。 茨城交通は、これまで行先番号が無かった路線にも行先番号を付与し、市内全路線が行先番号で行先を確認できるようになった。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	実績	継続的に実施										

⑭ 公共交通利用促進策

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	状況詳細	地域公共交通 計画での実施	
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5				
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"> 市内の小学校では、毎年バスの乗り方教室を開催しているが、実施校数は年々減少している。更にコロナウイルス感染症の拡大と感染防止のために令和2(2020)年度と令和3(2021)年度は実施校数が大幅に減少した。 ひたちBRT沿線の住民、企業、高校、商業観光事業者等計31団体が参加するひたちBRTサポーターズクラブでは、ひたちBRTの携帯時刻表の作成、ウォークラリーイベントの開催、観光や商業施設とのタイアップ、バス車内の飾りつけなどに取り組んでいる。 令和4(2022)年4月には、ひたちBRTのイメージキャラクター「ピアルっち」が誕生し、啓発品での活用や地域イベントへの参加を通してひたちBRTのPRを実施している。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	実績	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

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	状況詳細	地域公共交通 計画での実施	
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5				
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"> 令和2(2020)年4月に日立市都市計画マスタープランを改定し、合わせて日立市立地適正化計画を策定した。 日立市都市計画マスタープラン及び日立市立地適正化計画では、南北に細長く、5つのJ R 駅を有するという本市の特性をいかにしながら、駅前や南北方向の幹線道路沿道、大規模住宅団地近隣などに、医療・福祉・商業等の生活に必要な施設を誘導・集積するとともに、これらの場と生活の場を「公共交通ネットワーク」（鉄道や本市の新たな公共交通であるひたちBRT、既存の路線バスなど）で結ぶ都市構造を目指している。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	実績	計画の策定・実施										

⑯ その他に実施した公共交通関連施策

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	状況詳細	地域公共交通 計画での実施		
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5					
自動運転の実証 運行			実証 運行		実証 運行		実証 運行	実証 運行	実施中	<ul style="list-style-type: none"> バス専用道を有するひたちBRTでの自動運転の商用実装に向けて、平成30(2018)年度、令和2(2020)年度、令和4(2022)年度、令和5(2023)年度にそれぞれ実証運行（技術検証）を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 商用実装に向けた施策を検討 		
MaaSの実施・展 開			ひたちMaaS	茨城MaaS	MaaS基盤	デジタルチケット販売	モデルアプリ	通勤相乗り	大沼/通 動デ マンド	大沼・助川 AIデ マンド	実施中	<ul style="list-style-type: none"> 平成30(2018)～令和2(2020)年度：地域版MaaS（Mobility as a Service）のモデルケースを構築することを目指し、日立市内及びひたち圏域（高萩市、日立市、東海村、ひたちなが市）でのMaaS実証を展開。 令和3(2021)年度～：ひたち圏域MaaSでの取り組みをベースに対象エリアを茨城県全域に拡大した茨城MaaSを展開。 	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者が継続的に展開するMaaS事業を日立市として支援

第2章 公共交通の課題

前項までに整理した公共交通を取り巻く現況に基づき、公共交通の課題を以下のとおり整理する。

1. 社会情勢の変化に伴う課題

人口減少と高齢化、新たな技術の出現、カーボンニュートラルの必要性の高まり

2. 市民ニーズに係る課題

車を運転できる人とできない人の格差の拡大、公共交通に対する地域や市民の協力意識の希薄化

3. 公共交通事業における課題

公共交通サービス維持・確保が困難になる恐れ、減少する利用者数と変化する移動需要

1. 社会情勢の変化に伴う課題

課題：人口減少と高齢化への対応

令和元(2019)年度に179,222人であった人口は、令和5(2023)年度には168,877人に約6%減少し、総人口に占める年少人口の割合は10.6%から9.5%へ減少、生産年齢人口の総人口に占める割合は57.8%から56.9%へ減少している。また、令和元(2019)年度の高齢化率は31.6%であるのに対して、令和5(2023)年度は33.5%となっており、高齢化が進展しているとともに、高齢化率が40%を超える地区もある。この結果、生産年齢人口の減少に伴う通勤・通学需要が減少し、JR常磐線や国道6号の沿線以外の郊外部では人口密度が低い地域が散在する状況となっている。また、高齢者の運転免許自主返納の増加が今後見込まれる。

このため、通勤・通学・買物等の移動手段を確保し、人口減少や高齢化へ対応した地域公共交通が必要である。

課題：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(2018)年度から自動運転の実証運行に取り組み、令和6(2024)年度以降は専用道におけるレベル4での営業運行を目指している。また、本市や交通事業者が連携して継続的に取り組んでいる茨城MaaS、令和5(2023)年10月にみなみ号へ導入したAIオンデマンド交通、茨城交通が導入したバスロケーションシステムやキャッシュレス決済など、日立市では新しいデジタル技術の活用を推進している。

一方、市民アンケート調査では、新しいデジタル技術に関する認知度が低く、バスを利用する際に調べる情報で最も多いのはバス停の時刻情報であり、情報を得る媒体でもっと利用されているのは紙の時刻表となっている。また、バス利用者アンケートでは、バスの利用者の9割は携帯電話を保有しているものの、バスに関する情報は、従来からあるバス停の時刻表や紙の時刻表から情報入手している回答者が多く、バスロケーションシステム、HP、乗換検索サイトといったデジタル情報を利用している回答者は3割を下回る。

このため、新しいデジタル技術の活用やデジタル化された運行情報のアクセス方法の周知を強化していくなど、新たな技術の活用が必要である。

課題：カーボンニュートラルへの取組み

近年、SDGsに代表される環境問題に関する取組みが世界的に進展しており、我が国においても環境的に持続可能な交通手段として、公共交通の活性化や利用促進が求められている。本市では令和 32(2050)年までに「温室効果ガス排出量実質ゼロ」に挑戦することを表明している。

このため、環境負荷の軽減に資する取組みを推進し、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である。

2. 市民ニーズに係る課題

課題：バス等の利用ニーズへの対応

令和4(2022)年に実施した市民アンケート調査では、日常的な外出において通勤と通学の目的地は市内が8割で市外が2割であった。買物と通院はほとんどが市内の施設を目的地としており、また、免許のない人や返納した人は買い物や通院の外出頻度が低くなっている。

バスの低頻度利用者とバス非利用者でバスを利用しない(しづらい)理由の多くは、自家用車を利用できる環境にあることや目的地が行先と合っていないことであり、また、タクシーを利用しない(しづらい)理由の多くは他の移動手段があることや料金が高いことであることや、バスのあり方に関する各設問において“わからない”を選択する割合が増えており、バスの運行や公共交通の維持に対する興味や関心が低い回答者が増加している。

同時期に茨城交通路線、椎名観光路線で実施したバス利用者アンケート調査では、半数以上の利用者はバスを往復で利用するが、往復利用しない利用者が3割以上いることや、バス利用者は運行本数、運行時間帯の満足度は高いが、定時性、運賃、バス停環境、車内環境、情報案内の満足度は低い結果となっている。

このため、バスの徒歩圏から外れる地域への生活の足の確保や、運転免許を返納しても移動に困らないようにすることなど、自家用車に頼らなくても生活できる公共交通の確保が必要である。

課題：公共交通と地域や市民との関わりの薄れ

令和4(2022)年に実施した市民アンケート調査では、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しており、市民の「自分自身でバスを利用して支える意識」の低下が懸念されている。

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については、網形成計画策定時よりも「市が費用負担」と「非運転者に限り市が移動手段確保」の回答割合が増えており、市による移動手段の確保を望む回答者が増加している。また、住民が組織的にバスを維持するべきかについては、網形成計画策定時と比べて住民が組織的にバスを維持する取り組みに対する肯定意見が増加している。

また、住民が地域の交通を支える、なかさと号・みなみ号においては、運行地域の人口減や高齢化の進展を背景とした運行支援体制(地域主体の運行、地域による費用負担)の継続が課題となっている。

このため、地域の公共交通のあり方を住民自らが考え、市と協力しながら確保維持に努める意識を醸成し、運行継続のため多様な交通主体との連携強化を図っていくなど、公共交通を支える地域等の協力体制の強化・構築が必要である。

3. 交通事業の現状からみた課題

課題：バスの利用者減少・経営改善への対応

生産年齢人口や年少人口の減少に伴う通勤・通学利用者の減少、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた利用者数減少、昨今のリモートワークの定着による移動量の減少及び移動時間の分散化等が影響し、バスの利用者数は減少を続けている。

具体的には、令和元(2019)年度から令和3(2021)年度にかけて、ひたち BRT では 445 千人から 424 千人へ、茨城交通では 2,857 千人から 2,063 千人へ、椎名観光バスでは 36 千人から 28 千人へ、なかさと号では 5.7 千人から 3.4 千人へ、みなみ号では 4.4 千人から 2.3 千人へ、それぞれ利用者数が減少している。

今後も人口減少が継続することやリモートワーク等の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ない可能性が高いと予想されるため、更なるバス利用者数の減少が見込まれる。

このため、多様な地域交通との連携により、減少する利用者数と変化する移動需要への対応が必要である。

課題：公共交通サービスの維持・確保

日立市内の地域公共交通において、ひたち BRT では令和元(2019)年度は運送収入と国庫補助(地域内フィーダー系統補助)により運行経費を賄っており、人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた利用者数減少により令和3(2021)年度は運送収入と国庫補助だけでは運行経費を賄えず、補助交付後も事業者負担が発生している。

茨城交通運行路線では、運送収入だけでは運行経費を賄えない路線に対して、国庫補助(地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助)と日立市補助により運行を維持してきたが、BRT を除く全 23 路線の内 16 路線は補助交付後も事業者負担が発生し、人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた利用者数減少に伴う運送収入の減少により、17 路線では運送収入が令和元(2019)年度の 20% 減以上となっており、補助交付後の事業者負担が発生する路線は BRT を除く全 24 路線の内 21 路線に増加している。

椎名観光バス運行路線では、運送収入だけでは運行経費を賄えない路線に対して、日立市補助により運行を維持してきたが、全 5 路線の内 4 路線は補助交付後も事業者負担が発生し、人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた利用者数減少に伴う運送収入の減少により、3 路線では運送収入が令和元(2019)年度の 20% 減以上となり、全 5 路線で補助交付後も事業者負担が発生している。

なかさと号・みなみ号では、運行地域の人口減少や高齢化の進展を背景とした運行支援体制(地域主体の運行、地域による費用負担)の継続が課題となっている。また、地域モビリティでは、課題意識のある地域が主体的に行っているが、既存公共交通との棲み分けや連携に課題が残る。

我が国においては、全国的に恒常的な運転士不足が問題となっており、新型コロナウイルス感染症拡大時に停滞した需要が回帰しても、サービス水準(路線数、便数)を元に戻すことが困難な状況となっている。

加えて、令和6(2024)年 4 月から運転士の労働時間改善(改善基準告示)が予定されており、現状の運転士数では現在と同水準のサービスを維持することも困難な状況となっている。

このため、運転手不足の背景でも運行を継続できる、公共交通サービスの持続的な維持・確保が必要である。

第3章 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をめざして

1. 上位計画・前計画の整理

本市の都市づくりの理念として、都市計画マスタープランに記載のとおり、「コンパクトで機能的なまちづくり」と「惹きつける(交流・移住)力のあるまちづくり」を掲げており、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現、公共交通利便性の強化及び拠点間の連携強化、多様な生活スタイルを提供できる都市構造を、本市が目指す都市の将来像に位置付けている。

現在の本市の交通ネットワークは、南北方向市内や他市村等への広域な交通が縦断し、東西方向の主要な団地等の生活動線を結ぶラダー構造であり、拠点間や人口が集積された地域の移動しやすさを高めることで、将来都市構造の実現を図るものである。

特に公共交通においては、本計画の前身である網形成計画に基づき常磐線・ひたち BRT・南北方向の路線バスが拠点(鉄道駅、集客施設、生活施設)を結ぶ主軸を担い、東西方向は路線バスが主体となりつつ、地域内交通等が補完することで、相互が機能的に結び合う優れた公共交通ネットワークが構築される。

2. 課題への対応

人口減少や高齢化が進展する中、市民アンケートでは、自家用車を運転できる方と比べて運転免許を持たない方や免許を返納した方の外出頻度が低いことやバス停まで5分以上かかる^{*}と回答した市民が約4割存在するなど、自家用車に頼らなくても生活できる公共交通の確保が必要である。また、網形成計画策定時よりも市や住民自らが公共交通を確保することに対する肯定意見が増加している。

一方で、公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大により大きく落ち込んだ後、一定割合は回復しつつあるものの、人口減少の継続や新しい生活様式の定着により新型コロナウイルス感染症拡大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。更に、利用者数の減少に伴う公共交通サービスの収支状況の悪化や運転士不足等、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増している。将来にわたって運行サービスを維持、向上するためには、より効果的、効率的、持続的な運行サービスを提供するとともに、更なる利用促進を図ることが喫緊の課題である。

この課題解決には、日常的な移動(通勤、通学、買物、通院等)への対応を基本としつつ、観光客等の市への来訪者や普段公共交通を利用しない層への利用促進による新たな移動需要の掘り起しを図ることが必要であり、加えて、公共交通の利便性と都市機能の誘導や居住環境の向上を一体的に進めることが重要である。

更に効果的、効率的、持続的な運行サービスを提供するためには、自動運転の実装による生産性の向上、MaaS等のデジタル技術の活用による利便性向上、カーボンニュートラルへの対応による環境負荷軽減など、次世代につながる公共交通の進展を目指すことも重要である。

そこで本計画では、これまで取り組み構築してきた 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(次頁参照)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動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。

※) 建築設計資料集成(日本建築学会編)における平均歩行速度【一般】4.3 km/、【高齢者】3.5 km/hを用いて圏域を計算すると、約 360m~290mであり、5分以上は一般的な徒歩圏(300m)を越えている

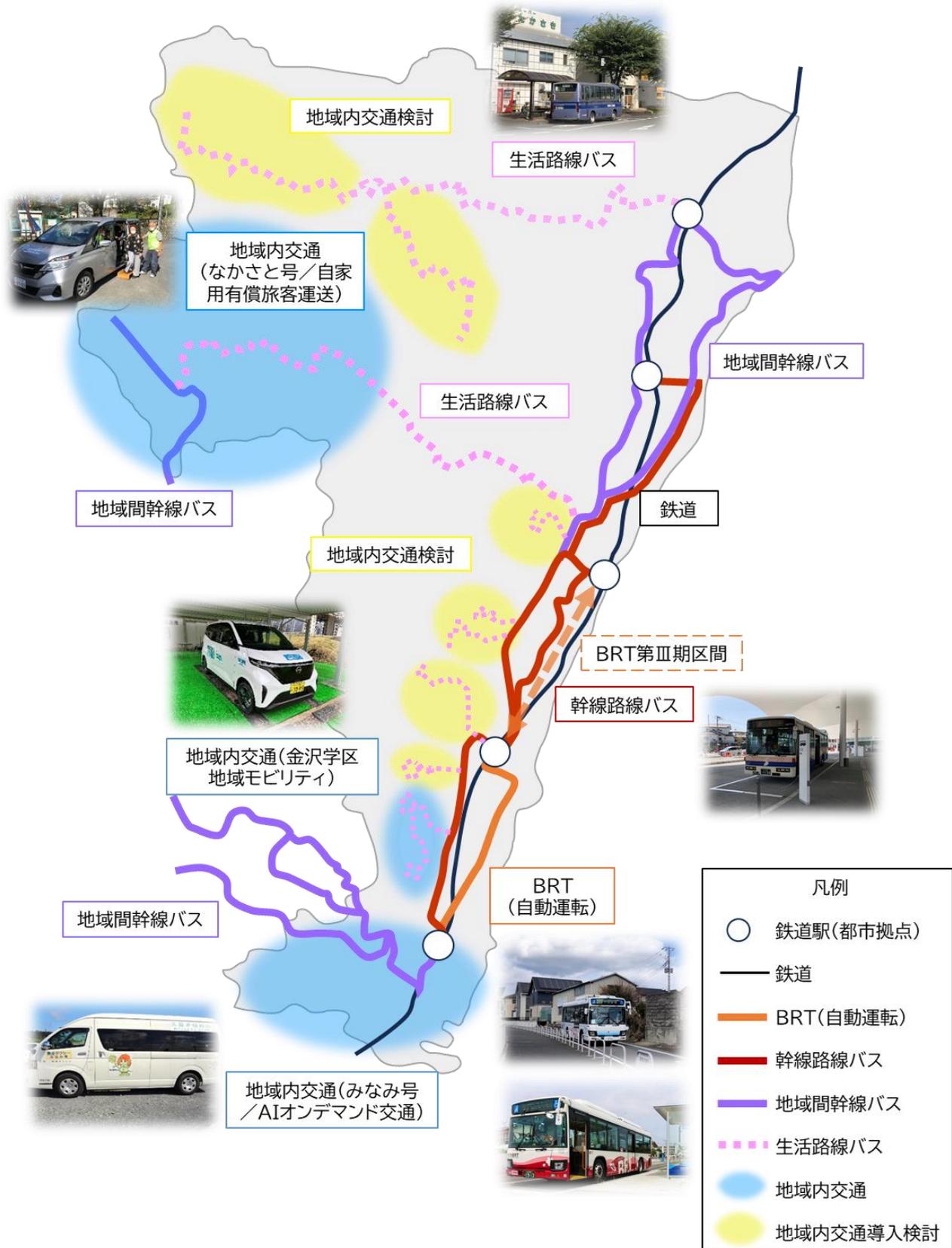


図 3-1 日立市の地域公共交通ネットワークの将来像

交通モードの役割と公共交通ネットワーク構築の考え方

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	交通モードの役割	本計画策定時点の 主要な運行路線 (案)
	鉄道	本市と周辺自治体をつなぐ幹線軸を構成する。	市内の南北移動と市外への移動ニーズに対応する。	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。	個別の移動ニーズに対応する。	タクシー
市街地幹線 エリア	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	等間隔運行と速達性による利便性及び自動運転実装による効率性を合わせ持ち、市内の鉄道駅間の南北移動に対応する。	ひたちBRT(自動運転含む)
	幹線路線バス	国道6号線を経由して鉄道駅を結ぶ南北の幹線軸を構築する。	市内の鉄道駅間の南北移動及び沿線住宅地からの移動ニーズに対応する。	小木津線、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。	本市と常陸太田市、日立駅周辺と十王地区を結ぶ移動ニーズに対応する。	小沢線、真弓・亀作線、大田西山高線、真弓NT・大壘工場線、十王駅線(バイパス)、十王駅線(旧国道)、小中・里川線
バス等 公共交通 検討エリア	生活路線 バス等	団地路線	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)の導入検討を進める。	大沼社宅線、国道・海岸線、金沢団地線、塙山団地線、中丸団地線、堂平団地線、成沢団地線、日病・城南台線、高鈴台団地線、旧国道線、南部地区線、シーマーク線
		東河内線	日立駅周辺と中里地区を結ぶ朝夕の通勤・通学利用や日中の買物・通院利用に対応する。	東河内線
		十王路線	十王地区内の朝夕の通勤・通学利用や日中の買物・通院利用に対応する。	いぶき台団地循環線、ソーラーリゾート線、鶯の岬線、高原・黒坂線、城の丘団地線
郊外型 公共交通 エリア	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
		なかさと号 みなみ号	地域が主体的に運行する有償の交通として日中の地域内移動に対応する。	なかさと号・みなみ号

第4章 基本方針と計画目標

1. 基本方針

前項の目指すべき姿の実現に向け、上位関連計画との連携・整合を図りながら、基本方針を以下のように定める。

基本方針1

鉄道・BRT・路線バス及び地域内交通の連携による公共交通ネットワークの構築

- 鉄道、BRT、幹線路線バス、地域間幹線バス、生活路線バス、地域内交通が鉄道駅や乗継拠点で相互に連携することで公共交通ネットワークの形成を目指す。
- 国庫補助路線(地域間幹線系統、地域内フィーダー系統)を維持する。

基本方針2

地域特性や利用者ニーズに応じた公共交通サービスの提供と持続性の向上

- 日常的な移動(通勤、通学、買物、通院等)への対応を基本としつつ、観光や趣味娯楽に係る移動でも利用できるよう、各交通モードの役割や地域特性に応じたサービスの提供を目指す。
- 費用負担の在り方検討や地域が支える仕組みの検討により、公共交通サービスの持続性の向上を目指す。

基本方針3

誰もが外出しやすい公共交通の利用支援の促進

- 公共交通の必要性が高い主体が公共交通を利用しやすくなるための支援やバリアフリーの推進により、誰もが公共交通を利用しやすい環境を目指す。

基本方針4

関係主体の協力による公共交通の利用促進・情報提供の充実

- 関係主体(地域、日立市、交通事業者、企業、学校、商業施設等)が協力して公共交通の利用促進に取り組む。

基本方針5

デジタル化の推進やカーボンニュートラルに配慮した公共交通サービスの充実

- BRTとその周辺の路線バスへ面的に自動運転技術の導入を促進する。
- デジタル技術を活用したサービスの展開や情報発信により、自家用車から公共交通への転換を目指す。
- 電気バスやEV車両の導入支援により、環境負荷の軽減を目指す。

2. 計画目標

計画目標に対する評価指標は以下に示すとおりである。評価指標の具体的な評価方法は次頁以降に整理する。

目標	評価指標 評価指標1 人口1人当たりの利用回数の維持	評価指標2 収支率の改善	評価指標3 地域公共交通に対する日立市補助額	評価指標4 外出支援策	評価指標5 利用促進施策の実施促進	評価指標6 自動運転車両の導入台数の増加	評価指標7 デジタル化の推進・環境保全の取組
目標1 拠点間(鉄道駅)や居住地(山側団地や住宅地)と拠点を結ぶ公共交通ネットワークの利便性を向上する。	○						
目標2 適切な運行見直しや国・県・日立市・交通事業者・地域の連携により、効率的・効果的な公共交通サービスを提供し、持続性を向上する。		○	○				
目標3 誰もが外出しやすい公共交通の実現のため、移動需要に応じた公共交通利用支援策を実施する。				○			
目標4 地域・交通事業者・日立市等の連携により、公共交通へのかかわりを増加させ、利用促進に取り組む。					○		
目標5 デジタル技術活用により、公共交通の利用しやすさ及びわかりやすさを向上する。						○	○

なお、目標の評価にあたっては、地域公共交通網形成計画の評価検証を踏まえ、継承をしていくこととします。

3. 評価指標

評価指標の現況値及び目標値は検討中

評価指標1

<人口1人当たりの利用回数の維持>

①市民1人当たり地域公共交通の利用回数

【評価対象】

BRT、市街地幹線バス、広域路線バス、生活路線バス(茨交、椎名)、通勤通学路線、
地域内交通、地域モビリティの合計

②モード別の沿線住民1人当たり利用回数

【評価対象】

BRT、市街地幹線バス、広域路線バス、生活路線バス(茨交、椎名)、地域内交通、地域モビリティ

【評価方法】

①②交通事業者(茨城交通、椎名観光バス)からの提供データ及び日立市入手データによる毎年評価

①市民1人当たり利用回数 = 全モードの年間利用者数 ÷ 日立市人口

②沿線住民1人当たり利用回数 = 各モードの年間利用者数 ÷ 各モードの沿線地域人口

BRTの沿線地域: 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、みなと町

市街地幹線バスの沿線地域: ○○

生活路線バスの沿線地域: ○○

地域内交通の沿線地域: 中里地区、坂下地区

地域モビリティの沿線地域: 金沢団地(+今後追加された地域)

評価指標2

<収支率の改善>

①モード別の収支率

【評価対象】

BRT、市内幹線バス、広域路線バス、生活路線バス(茨交、椎名)、地域内交通

②モード別の補助交付後の事業者負担率

【評価対象】

BRT、市内幹線バス、広域路線バス、生活路線バス(茨交、椎名)、地域内交通

【評価方法】

①②交通事業者(茨城交通、椎名観光バス)からの提供データ及び日立市入手データによる毎年評価

①収支率 = 運送収入 ÷ 運行経費 × 100

②補助交付後の事業者負担率 = (運送収入 + 補助金) ÷ 運行経費 × 100

評価指標3

<地域公共交通に対する日立市補助額>

①市民1人当たり日立市補助額

【評価対象】

日立市が補助する下記事業

- 路線バス、地域内交通、地域モビリティに対する補助(赤字補填・委託金・システム使用料・待合施設整備・運行報広報)
- 利用者に対する利用支援(高齢者お出かけ支援事業、路線バス通学用定期券購入助成金、高齢者等運賃支援等)
- 利用促進施策に係る支援(公共交通利用促進活動助成金等)

【評価方法】

①日立市データによる毎年評価

市民1人当たり日立市補助額 = 日立市補助の合計額 ÷ 日立市人口

評価指標4

<外出支援策>

①高齢者お出かけ支援事業の販売枚数

【評価対象】

高齢者お出かけ支援事業を活用して販売したタクシー助成券と路線バス運賃カードの販売枚数

②高校生通学定期券購入助成の適用月数

【評価対象】

高校生通学定期券購入助成を活用して販売した通学定期券の合計月数

【評価方法】

①②日立市入手データによる毎年評価

評価指標5

<利用促進施策の実施促進>

①主体別の利用促進施策の実施回数

【評価対象】

パートナーシップ協定地域、サポーターズクラブ、日立市、茨城交通、椎名観光が実施する利用促進施策

【評価方法】

③日立市入手データ及び関係主体の情報提供による毎年評価

評価指標 6

<自動運転車両の導入台数の増加>

①自動運転車両の導入台数

【評価対象】

BRTとその周辺の路線バスにおける自動運転車両の導入台数

【評価方法】

①茨城交通からの提供データ

評価指標7

<デジタル化の推進・環境保全の取組>

①デジタル技術を活用した公共交通に関する情報発信の取組の実施件数

【評価対象】

デジタルサイネージ等による情報発信件数

【評価方法】

①日立市入手データ

②電気バス・EV 車両の導入台数

【評価対象】

導入した電気バス・EV 車両の導入台数

【評価方法】

①日立市入手データ

第5章 公共交通施策

1. 施策体系

本計画の基本方針と目標を実現するために実施する公共交通施策の関係性を整理する。

公共交通の将来像 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



2. 公共交通施策

対応する 目標	公共交通施策	個別施策
目標1	施策1 公共交通ネットワークの形成	ひたちBRTの延伸検討 効率的なバス路線・ダイヤ・経路の見直し
	施策2 各交通モードの連携	交通結節点・待合環境の整備
目標2	施策3 各交通モードの再編・見直し	地域モビリティの導入等、地域特性に合った 移動手段の検討 効率的なバス路線・ダイヤ・経路の見直し(再掲)
	施策4 公共交通サービスの持続性 確保	地域内交通(みなみ号、なかさと号、地域モビリティ)の 現行サービスの見直し 地域内交通に関する市の補助基準・ルールの検討
目標3	施策5 学生の通学支援	路線バス通学定期券助成 小中学校再編に伴う公共交通での登下校対応
	施策6 高齢者や障害者の外出支援	おでかけ支援事業の推進 運転免許返納支援事業の推進 交通バリアフリーの推進(UDタクシー、ノンステップ バスの導入促進)
目標4	施策7 公共交通利用促進	パートナーシップ事業の推進 関係主体によるモビリティマネジメントの実施 公式HPやSNSでの情報発信
目標5	施策8 自動運転の実装	ひたちBRT・路線バスでの自動運転の実装
	施策9 環境保全の取組	電気バスやタクシーEV車両の導入推進
	施策10 利用しやすさの改善	キャッシュレス決済の普及促進 茨城MaaSの取組促進
	施策11 わかりやすい情報提供	リアルタイム運行情報(遅延・混雑の情報)の提供 駅やバス停でのデジタルサイネージによる情報提供

3. 施策とスケジュールの一覧

施策内容が確定した後に追加予定

4. 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

地域公共交通確保維持改善事業の対象系統について、事業の概要及び必要性を整理する。

<地域間幹線系統>

表 5-1 補助系統に係る事業及び実施主体の概要(地域間幹線系統)

系統区分	系統名	起点・終点	運行主体	事業許可区分	補助事業の活用区分
地域間幹線系統	小沢線	馬場八幡前～大橋～大甕駅西口	茨城交通	4条乗合	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を活用)
	真弓・亀作線	馬場八幡前～はたそめ入口～大甕駅西口	茨城交通	4条乗合	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を活用)
	十王駅前線 (旧国道経由)	日立駅～砂沢～十王駅前	茨城交通	4条乗合	地域間幹線系統補助
	十王駅前線 (バイパス経由)	日立駅～豊良台団地～十王駅前	茨城交通	4条乗合	地域間幹線系統補助
	小中・里川線	太田営業所～町屋～小中車庫	茨城交通	4条乗合	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を活用)

表 5-2 地域公共交通確保維持改善事業の必要性(地域間幹線系統)

系統名	必要性
小沢線	<ul style="list-style-type: none"> ● 日立市と常陸太田市を結び、沿線地域から大甕駅・常陸太田駅や主要施設までの日常利用(通勤・通学・買物・通院)に対応しており、沿線地域の生活を支える重要な役割を担っている。 ● 沿線地域から大甕駅・常陸太田駅まで移動するための唯一の公共交通であり、沿線地域の生活を維持するために運行を維持することが求められる。
真弓・亀作線	<ul style="list-style-type: none"> ● 日立市と常陸太田市を結び、沿線地域から大甕駅・常陸太田駅や主要施設までの日常利用(通勤・通学・買物・通院)や工場までの通勤利用に対応しており、沿線地域の生活を支える重要な役割を担っている。 ● 沿線地域から大甕駅・常陸太田駅まで移動するための唯一の公共交通であり、沿線地域の生活を維持するために運行を維持することが求められる。
十王駅前線 (旧国道経由)	<ul style="list-style-type: none"> ● 常磐線西側の地域を經由して日立駅周辺と十王地区を結び、沿線地域から日立駅・小木津駅・十王駅や主要施設までの日常利用(通勤・通学・買物・通院)に対応しており、沿線地域の生活を支える重要な役割を担っている。 ● 特に小木津駅以北の沿線地域から日立駅・小木津駅・十王駅まで移動するための唯一の公共交通であり、沿線地域の生活を維持するために運行を維持することが求められる。
十王駅前線 (バイパス経由)	<ul style="list-style-type: none"> ● 常磐線東側の地域を經由して日立駅周辺と十王地区を結び、沿線地域から日立駅・小木津駅・十王駅や主要施設までの日常利用(通勤・通学・買物・通院)に対応しており、沿線地域の生活を支える重要な役割を担っている。 ● 特に小木津駅以北の沿線地域から日立駅・小木津駅・十王駅まで移動するための唯一の公共交通であり、沿線地域の生活を維持するために運行を維持することが求められる。
小中・里川線	<ul style="list-style-type: none"> ● 日立市と常陸太田市を結び、中里地区や常陸太田市内の里美地区から常陸太田駅や主要施設までの日常利用(通学・買物・通院)に対応しており、沿線地域の生活を支える重要な役割を担っている。 ● 沿線地域から常陸太田駅まで移動するための唯一の公共交通であり、沿線地域の生活を維持するために運行を維持することが求められる。

<地域内フィーダー系統>

表 5-3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要(地域内フィーダー系統)

系統区分	系統名	起点・終点	運行主体	事業許可区分	補助事業の活用区分
フィーダー系統	中央線	日立駅～Ks・平和台～平和台霊園	茨城交通	4条乗合	地域内フィーダー系統補助
	ひたち BRT	おさかなセンター～サンピア日立～多賀駅前	茨城交通	4条乗合	地域内フィーダー系統補助
	ひたち BRT	おさかなセンター～久慈浜～多賀駅前	茨城交通	4条乗合	地域内フィーダー系統補助
	ひたち BRT	おさかなセンター～サンピア日立～大甕駅西口	茨城交通	4条乗合	地域内フィーダー系統補助
	なかさと号	中里地区内及び地域外の指定場所	助け合いなかさと	自家用有償旅客運送	地域内フィーダー系統補助

表 5-4 地域公共交通確保維持改善事業の必要性(地域内フィーダー系統)

系統名	必要性
中央線	<ul style="list-style-type: none"> ● 日立駅と常陸多賀駅間の南北移動及び諏訪地区内の住宅地から日立駅・常陸多賀駅の日常利用(通勤・通学・買物・通院)に対応している。 ● 沿線地域における日立駅と常陸多賀駅へのアクセス手段として重要な役割を担っており、沿線地域の生活を維持するために運行を維持することが求められる。
ひたち BRT(3系統)	<ul style="list-style-type: none"> ● 等間隔運行と速達性による利便性及び自動運転実装による効率性を合わせ持ち、常陸多賀駅以南の南北方向の日常利用(通勤・通学・買物・通院)に対応している。 ● 市内の南北軸として重要な役割を担っており、沿線の事業所や高校の運営及び沿線地域の生活を維持するために運行を維持することが求められる。
なかさと号	<ul style="list-style-type: none"> ● 中里地区内を面的にカバーし、地区内の日常利用(買物・通院)に対応している。 ● 中里地区は、路線バスの停留所から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。

第6章 計画の推進方策

1. 本計画の推進体制

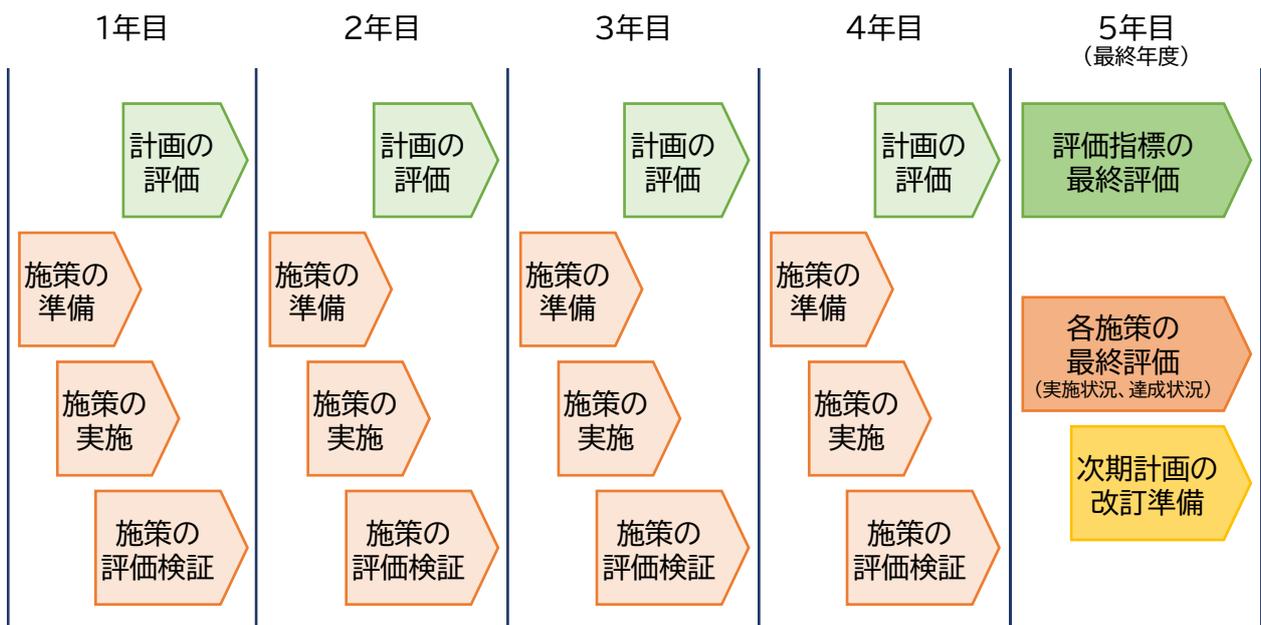
利用者である市民や交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要である。そのため、日立市が中心になって、本計画の周知と関係主体間の連携を進める。

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。

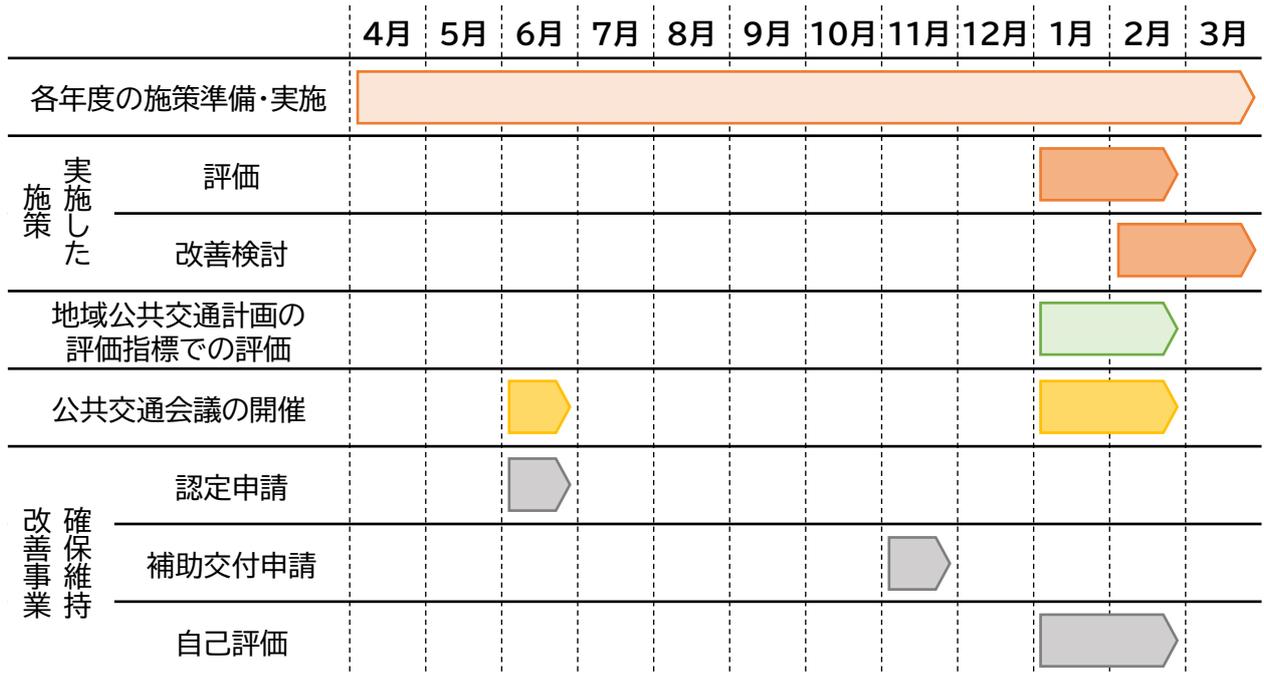
2. 評価主体と評価スケジュール

本計画に位置づけた公共交通施策の推進、及び公共交通施策がより効果を発揮できるよう、多様な関係主体から構成される日立市公共交通会議が実施主体となり、計画策定後の各施策の実施状況・達成状況の評価を下記に示すスケジュールで実施することとする。

<計画期間の評価>



<毎年度の評価>



参考資料

1. 策定体制

表 0-1 令和 5 年度日立市公共交通会議委員名簿

令和 5 年度 日立市公共交通会議委員名簿

No.	選出区分	選出団体、役職等	氏名	備考
1	鉄道管理者	東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社 総務部 企画室長	石川 健一	
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	茨城交通株式会社 代表取締役	任田 正史	
3		椎名観光バス株式会社 代表取締役	椎名 崇彦	
4		一般社団法人茨城県バス協会 専務理事	澤島 政志	
5	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 有限会社昭和ハイヤー 代表取締役	今 尊治	
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 会計監査	八田 悦子	
8		日立市高齢者政策推進会議 委員	鈴木 政明	
9		株式会社日立製作所 日立事業所 総務部長	水出 浩司	
10		日立市勤労者協議会 副会長	恩田 要	
11		茨城県高等学校 P T A 連合会 副会長	服部 美穂子	
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	丸山 暁恵	
14	公募委員	長瀬 博		
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 代表理事	川崎 真理子	
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 部会長	河西 隆史	
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)	仲野 俊二	
18		支局首席運輸企画専門官(企画調整)	國下 裕司	
19	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	大森 崇彦	
20	茨城県日立警察署長又はその指名する者	日立警察署 交通課長	江戸 満広	
21	茨城県知事又はその指名する者	政策企画部 交通政策課長	寺田 明弘	
22	学識経験者	茨城大学理工学部研究科工学野 特任教授	山田 稔	
23	日立市長又はその指名する者	市長公室長	岡見 安美	
24		保健福祉部長	松本 正生	
25		都市建設部長	大和田 尚	
26		産業経済部長	小山 修	
27		教育委員会教育部長	宮内 雅弘	
28	監査委員	会計管理者	庄司 和江	※監査のみ

2. 策定経緯

年	月	内容
令和4(2022)	6	令和4年度第2回日立市地域公共交通会議 市民アンケート、バス利用者アンケート、乗降調査の実施について
	7	バス利用者アンケート、乗降調査の実施
	8	市民アンケートの実施
令和5(2023)	6	令和5年度第1回日立市地域公共交通会議 (調査結果、公共交通の課題、地域公共交通計画の策定について)
		今後の協議内容を更新予定

3. 各種調査結果

(1) 市民アンケート調査

① 回答者の属性

アンケートの回答者の属性を整理する。

年齢・性別

アンケートの回答者の性別は、男女が同数程度の回答となっている。年代は、40歳代以上が多い。

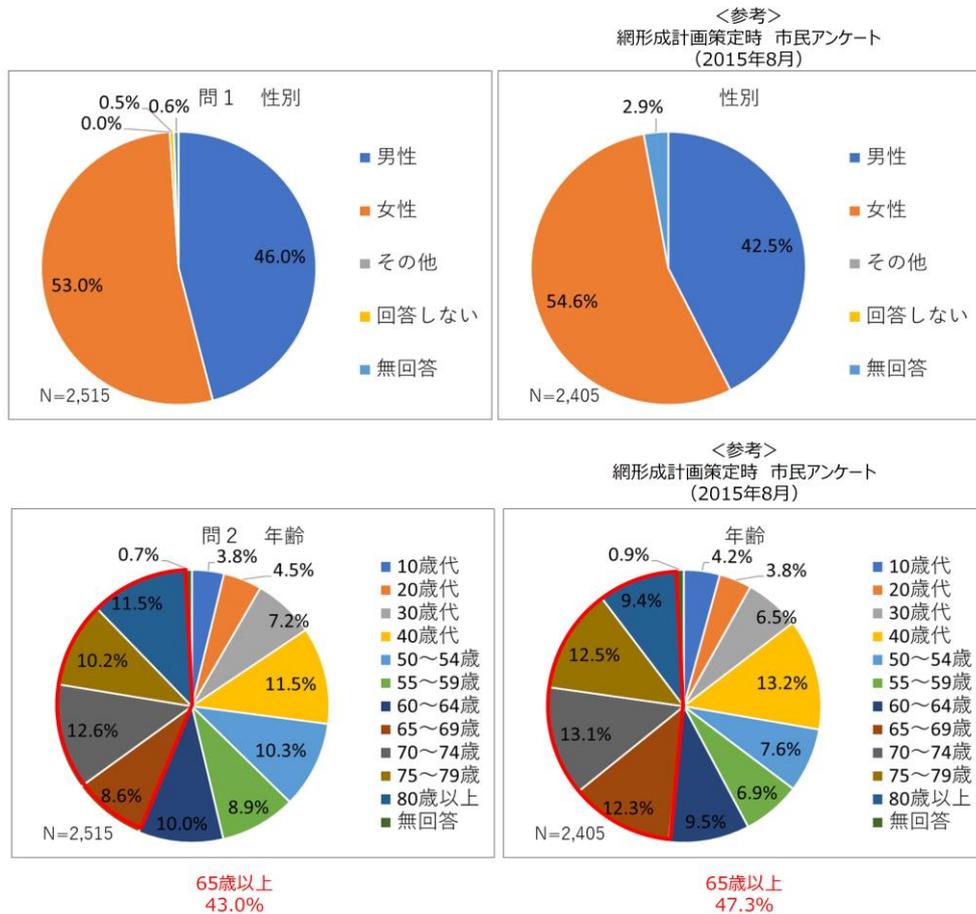


図 0-1 回答者の年齢・性別

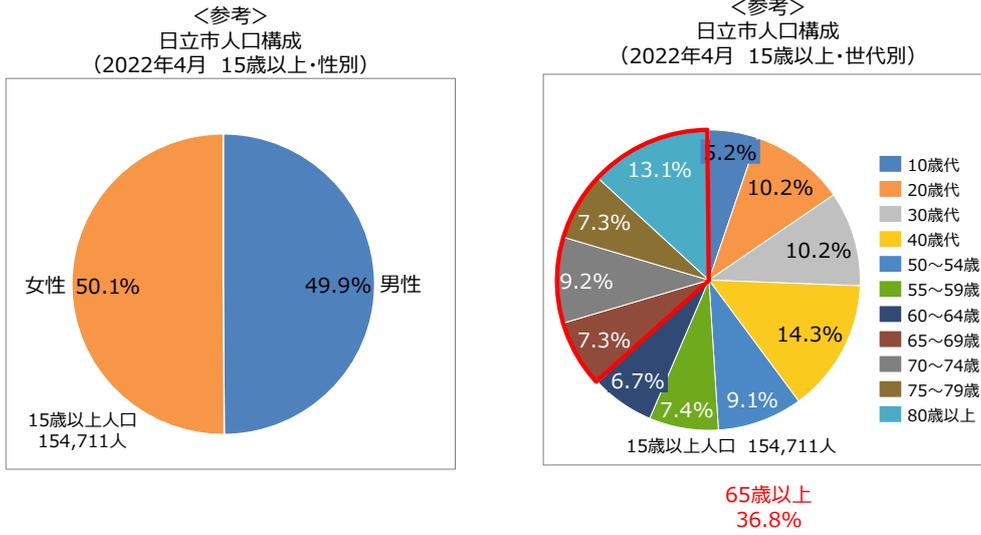


図 0-2 (参考)日立市人口構成

居住地

表 0-2 回答者の居住地

助川町	22票	白銀町	9票	河原子町	26票	大みか町	68票	折笠町	17票	
森山町	4票	東町	30票	東多賀町	36票	石名坂町	53票	砂沢町	5票	
宮田町	6票	成沢町	9票	国分町	3票	南高野町	32票	入四間町	3票	
神峰町	43票	東成沢町	18票	諏訪町	259票	茂宮町	3票	中深荻町	5票	
本宮町	43票	中成沢町	37票	東金沢町	62票	大和田町	12票	下深荻町	5票	
若葉町	15票	西成沢町	71票	金沢町	80票	神田町	7票	東河内町	3票	
平和町	5票	滑川町	28票	東大沼町	96票	下土木内町	2票	十王町伊師	2票	
鹿島町	21票	滑川本町	50票	大沼町	46票	留町	13票	十王町伊師本郷	1票	
弁天町	20票	東滑川町	22票	森山町	60票	みなと町	票	十王町友部	5票	
幸町	3票	多賀町	19票	水木町	39票	田尻町	108票	十王町友部東	6票	
旭町	9票	桜川町	22票	中丸町	1票	かみあい町	31票	十王町城の丘	7票	
相賀町	6票	末広町	34票	塙山町	18票	小木津町	77票	十王町山部	2票	
会瀬町	47票	大久保町	37票	台原町	16票	相田町	26票	十王町高原	4票	
城南町	30票	千石町	36票	みかの原町	8票	日高町	48票	十王町黒坂	票	
高鈴町	64票	鮎川町	39票	久慈町	116票	川尻町	103票	十王町(その他)	150票	
									合計	2,515票

職業

アンケートの回答者の職業は、無職、会社員・公務員、専業主婦が多い。

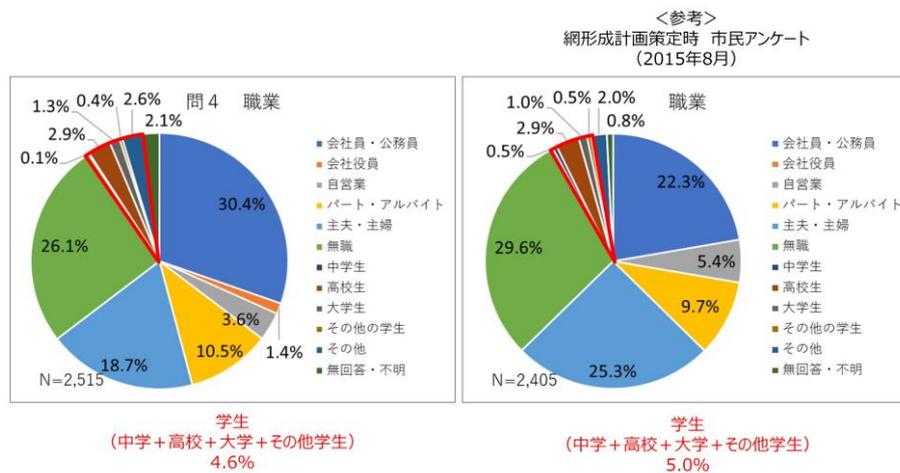


図 0-3 回答者の職業

運転状況

アンケートの回答者の職業は、無職、会社員・公務員、専業主婦が多い。

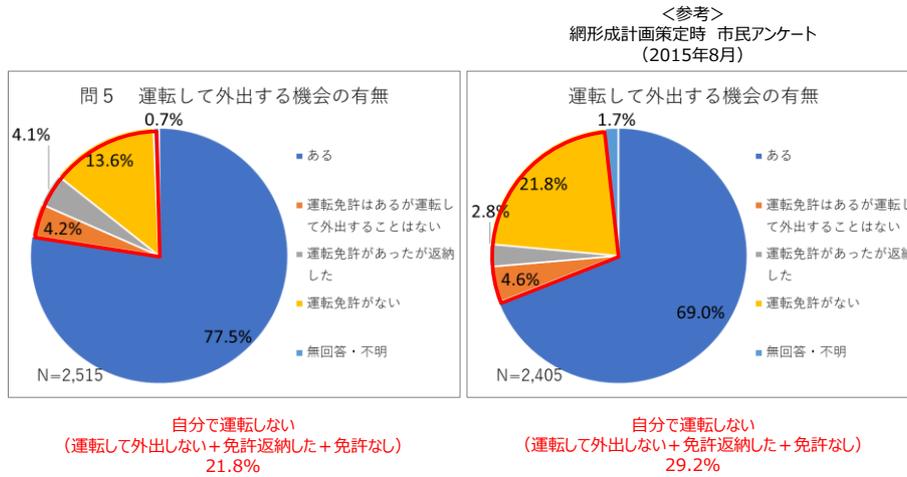


図 0-4 回答者の運転状況

携帯電話保有状況

アンケートの回答者の9割は、スマートフォンまたは携帯電話(ガラケー)を所有している。

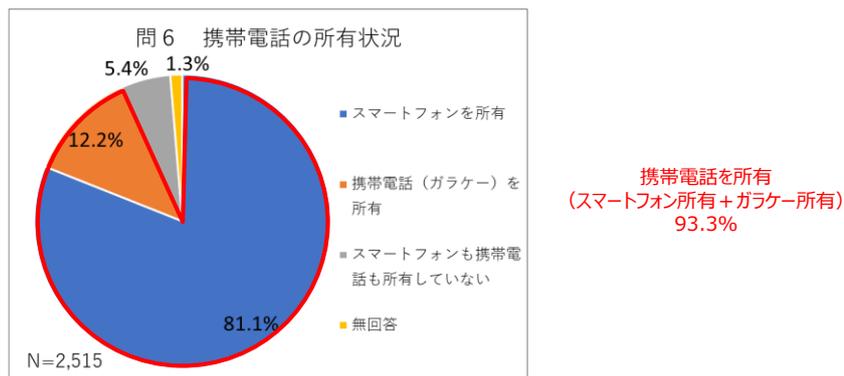


図 0-5 回答者の携帯電話保有状況

② 日常的な外出について

通勤

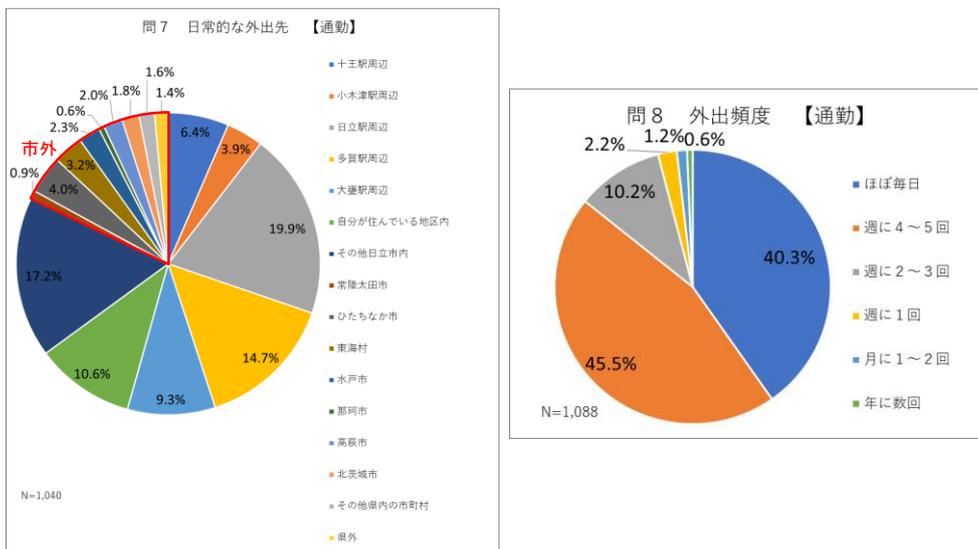


図 0-6 外出先・外出頻度(通勤)

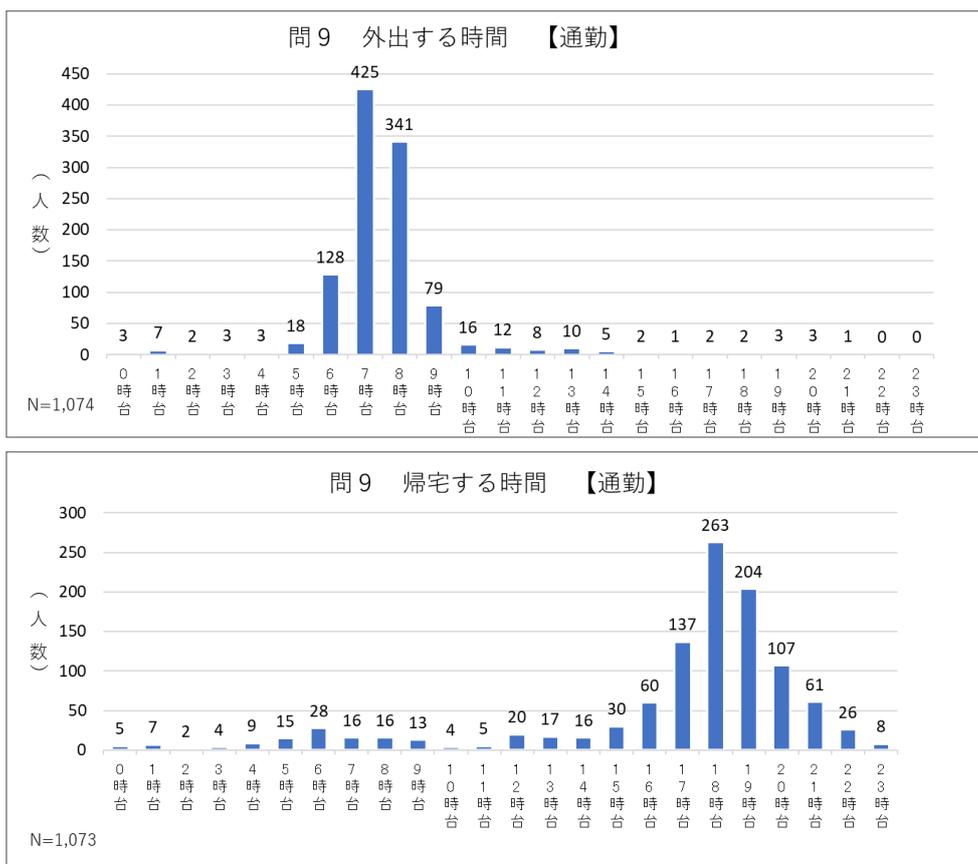


図 0-7 外出・帰宅する時間(通勤)

通学

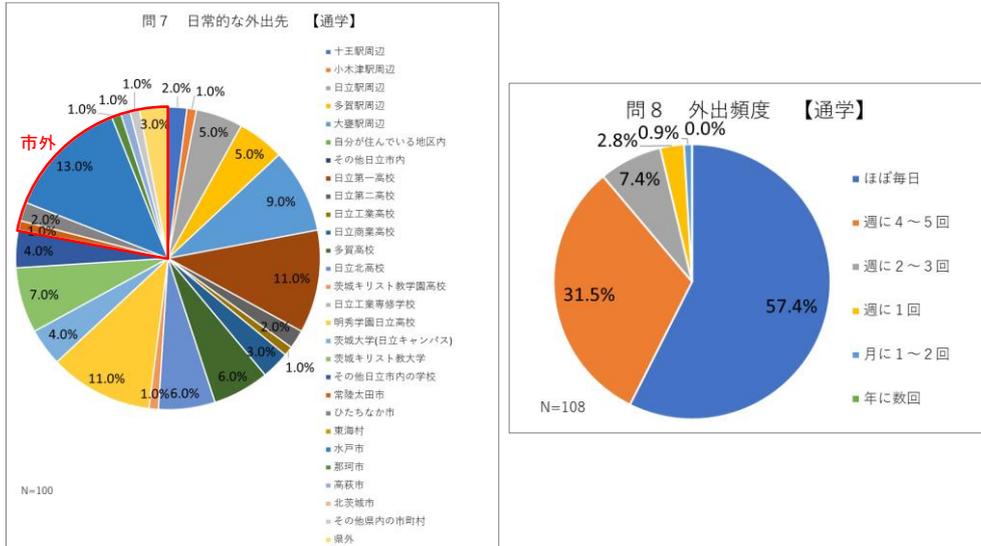


図 0-8 外出先・外出頻度(通学)

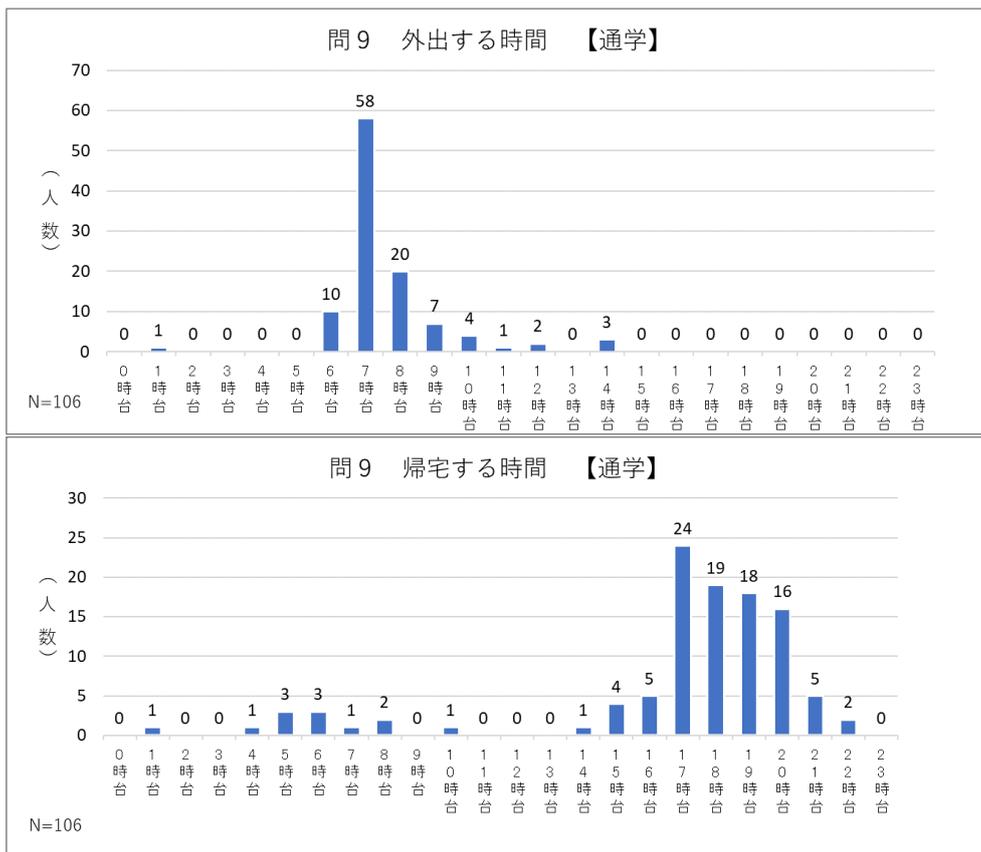


図 0-9 外出・帰宅する時間(通学)

買物

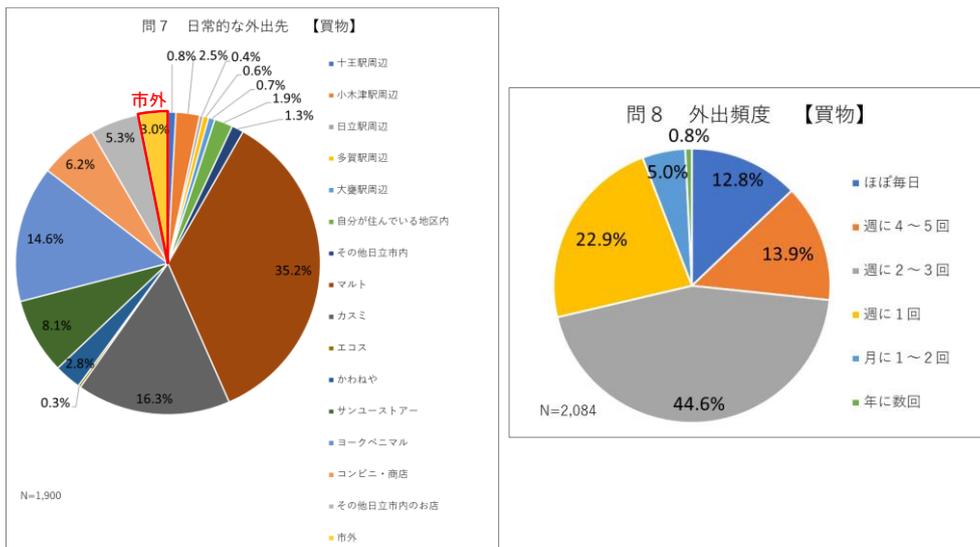


図 0-10 外出先・外出頻度(買物)

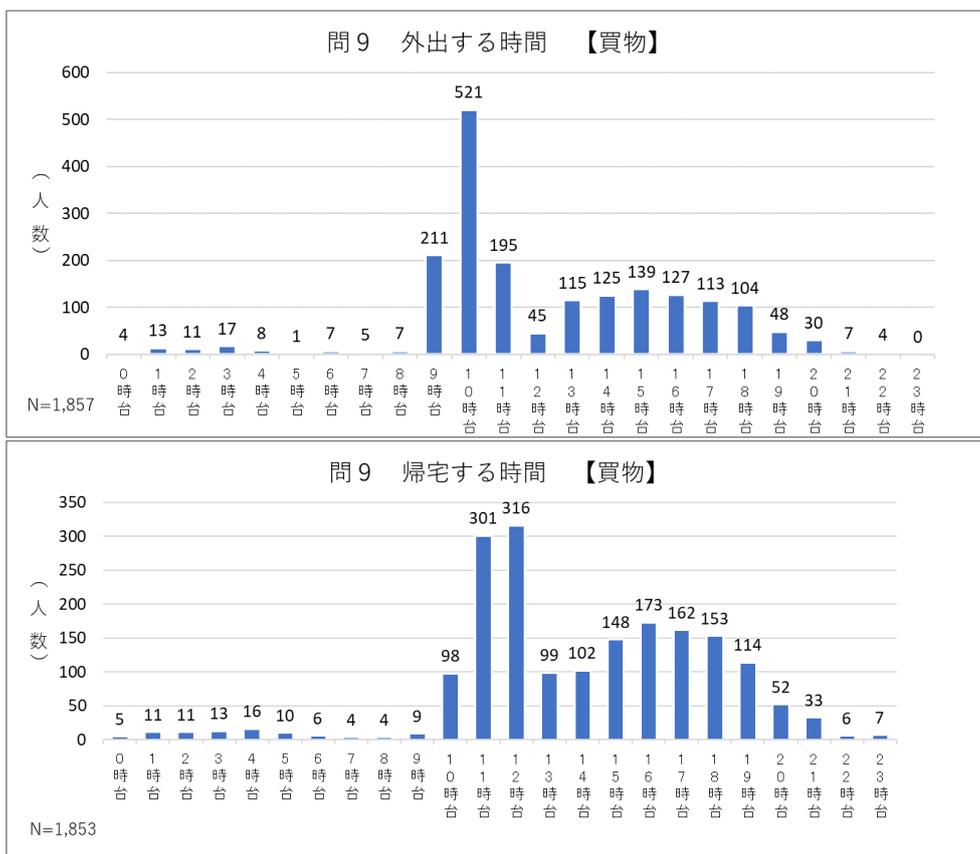


図 0-11 外出・帰宅する時間(買物)

通院

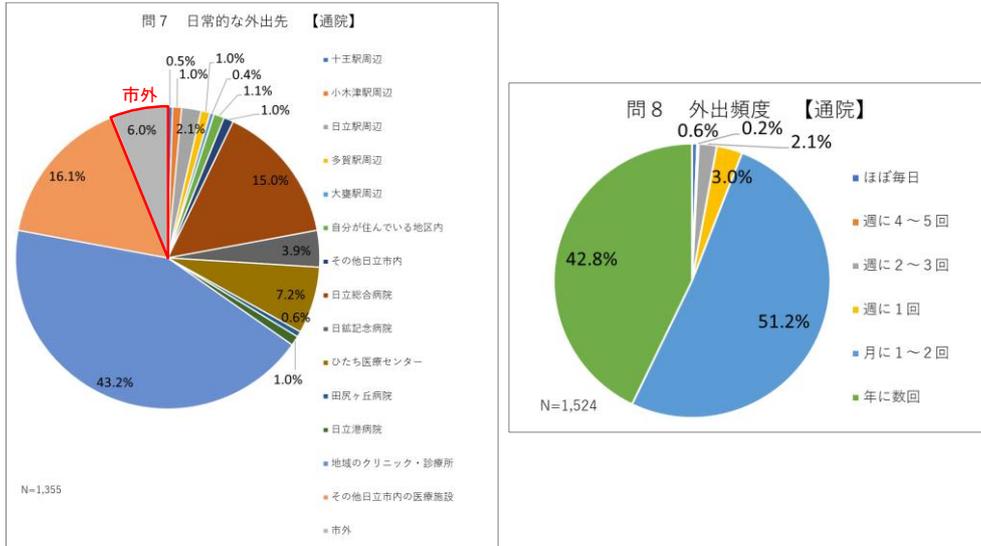


図 0-12 外出先・外出頻度(通院)

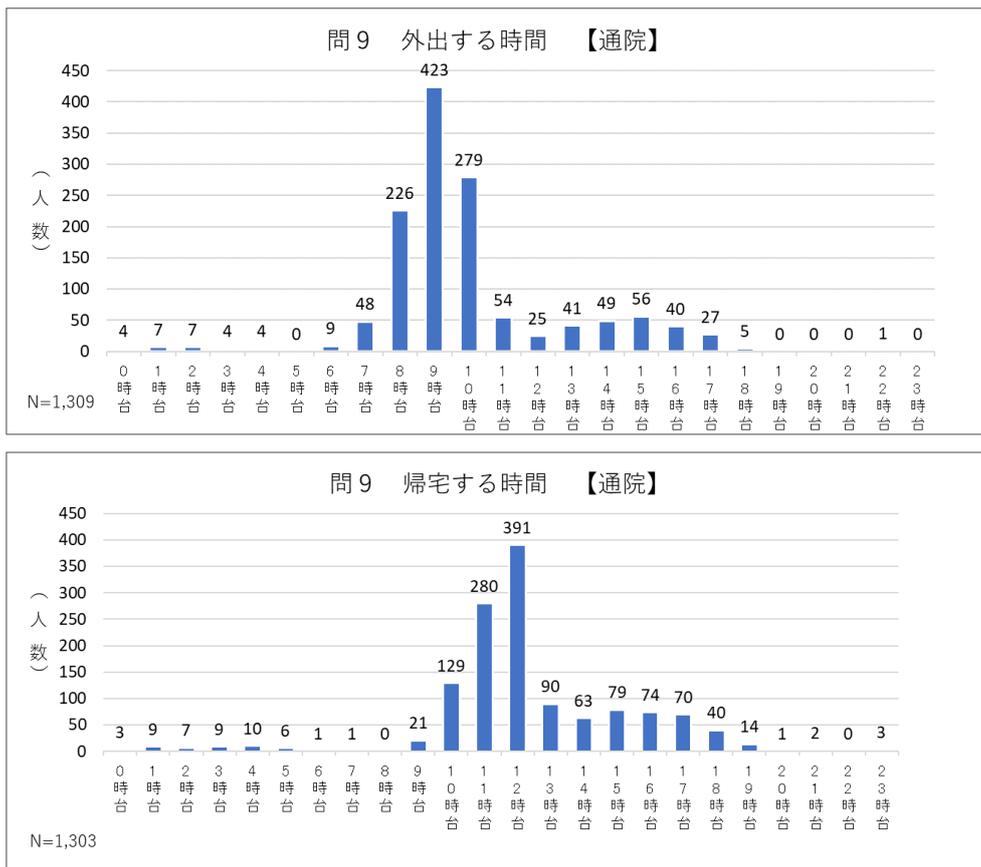


図 0-13 外出・帰宅する時間(通院)

趣味・娯楽の外出

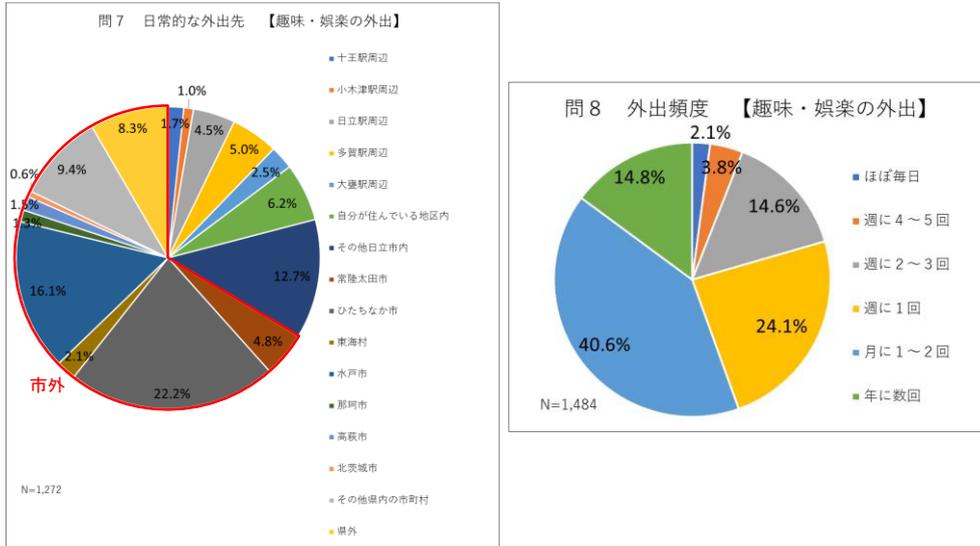


図 0-14 外出先・外出頻度(趣味・娯楽)

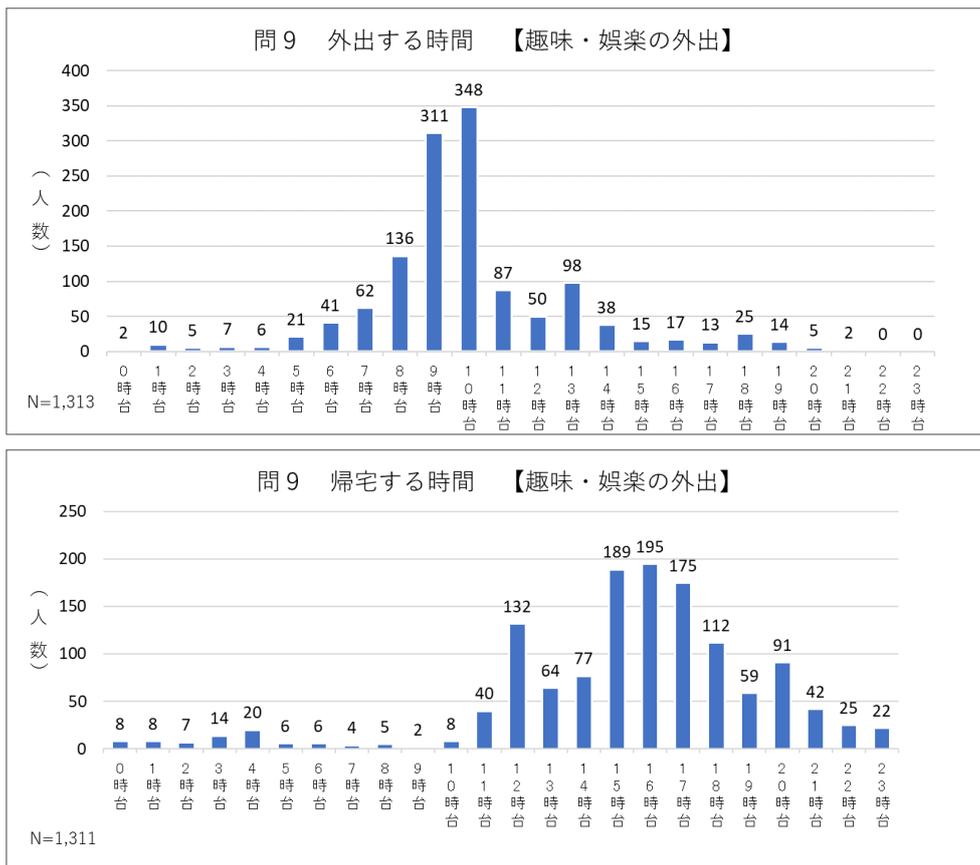


図 0-15 外出・帰宅する時間(趣味・娯楽)

運転状況と日常的な外出の頻度

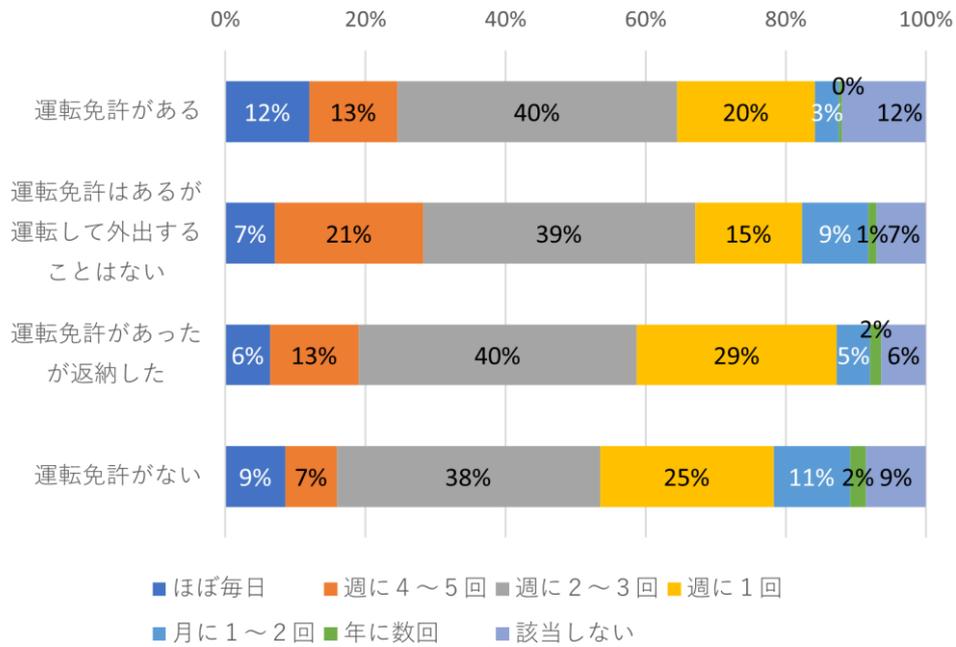


図 0-16 運転状況と外出頻度(買物)

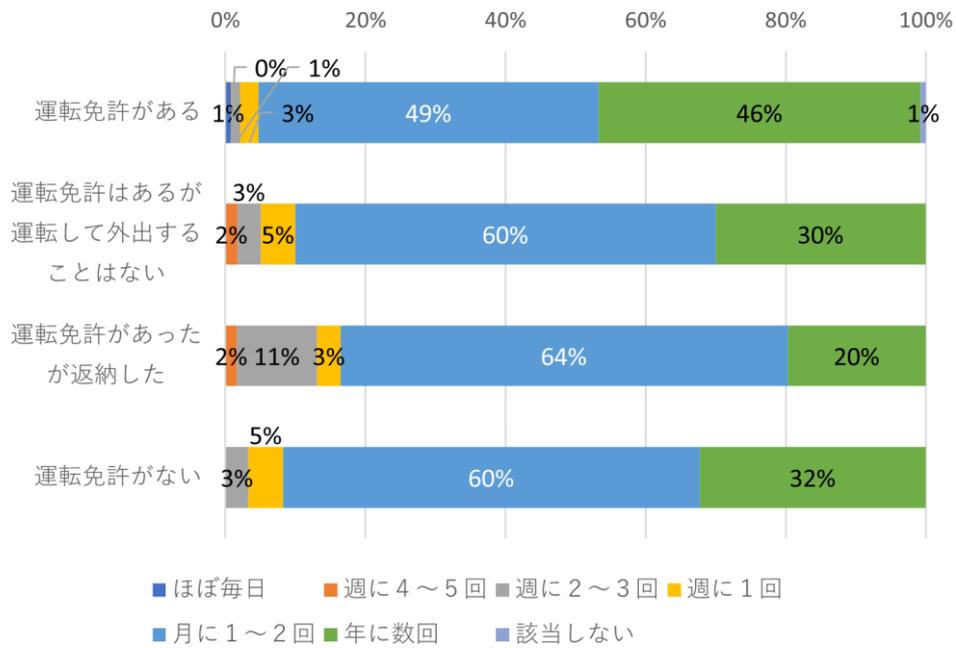
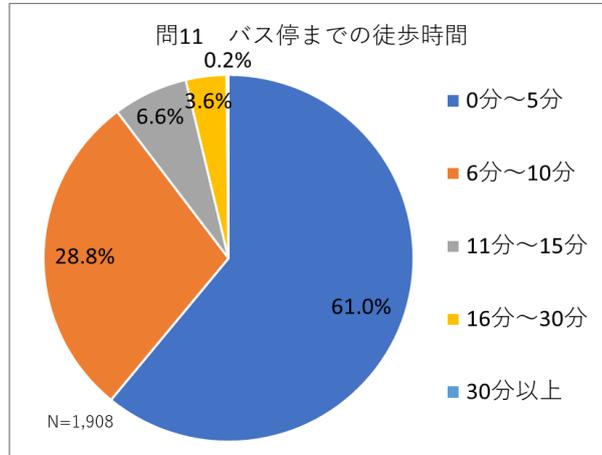


図 0-17 運転状況と外出頻度(通院)

③ バスの利用状況

バス停までの徒歩時間

バス停までの徒歩時間については半数以上の方は5分以内と回答している。また、10分以内と回答している人は9割を占める。



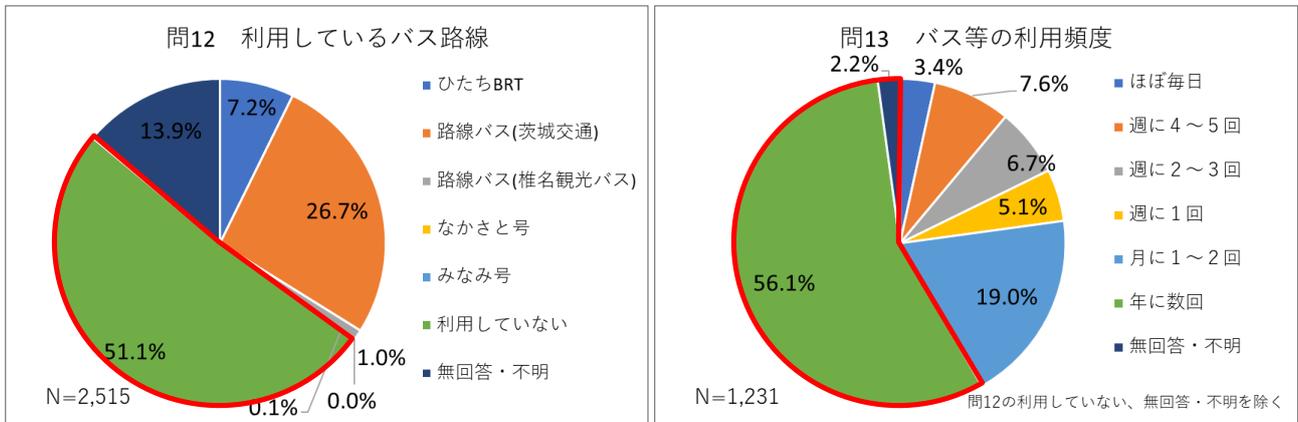
※無回答を除く

図 0-18 バス停までの徒歩時間

利用しているバス路線とバスの利用頻度

利用しているバス路線については半数が利用していないと回答している。また、利用されている路線では路線バス(茨城交通)が最も多く、次いでひたち BRT の利用が多い。

利用頻度については年に数回の利用が半数以上であり、次いで月に1～2回の利用が2割となっている。



利用していない=バス非利用者
51.1% 1,284人

年に数回未満=バス低頻度利用者
58.2% 513人

(年に数回+無回答・不明)

図 0-19 利用しているバス路線とバスの利用頻度

バスを利用する際に調べること

バスを利用する際に調べる情報については、利用するバス停の時刻表がもっとも多く、次いで自分が乗るバスの発車・到着時刻、運行ルートが多くなっている。

調べる際の参考情報については、バス停の時刻表を利用する割合が最も高く、次いで紙の時刻表や乗換検索サイト、バス会社のHPとなっている。

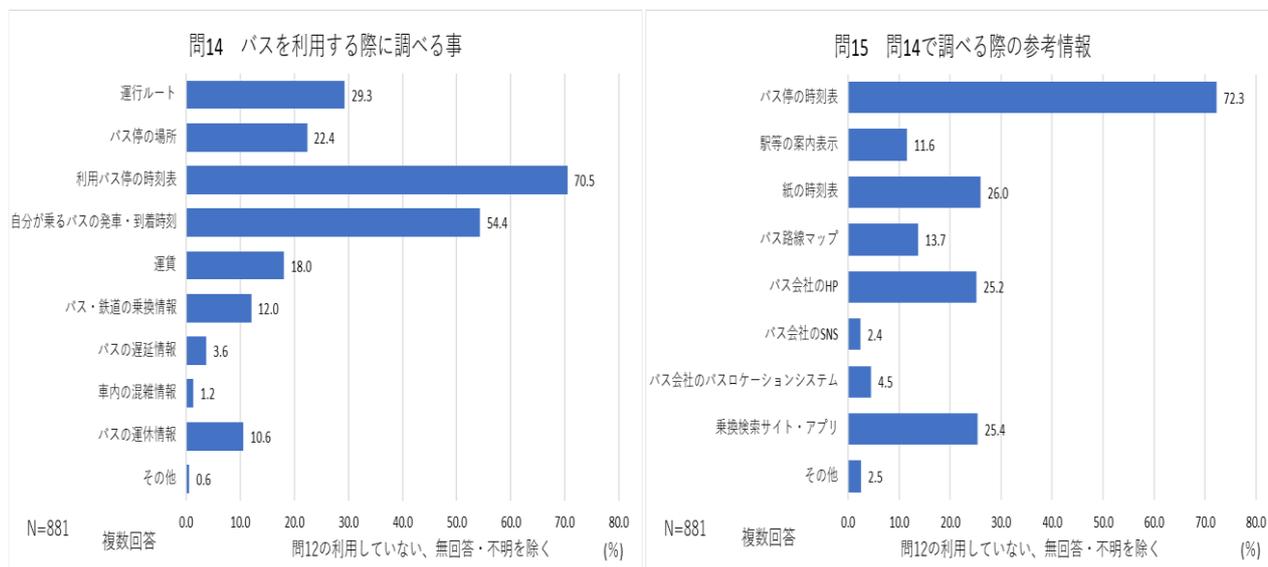


図 0-20 バスを利用する際に調べること・調べる際の参考情報

バスを利用する理由

バスを利用する理由については、バス停が近いことが最も多い理由であり、次いで、目的地へ便利に行けることやほぼ時刻表通りに来ることが理由として回答されている。

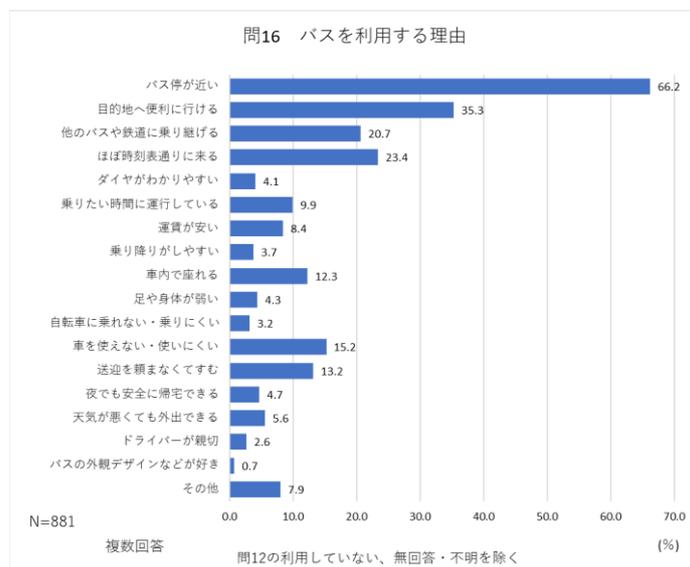


図 0-21 バスを利用する理由

バスを利用しない(しづらい)理由

バス低頻度利用者のバスを利用しない(しづらい)理由としては、いずれの移動手段においても自分で車を運転できることが最も多い。

手段毎の結果では、ひたち BRT、椎名観光の路線バス、なかさと号・みなみ号においては、バス停が遠いことや行先が目的地に合わないことも多く回答されている。茨城交通の路線バスにおいては、運行本数が少ないことやバス停が遠いこと、行先が目的地に合わないことも多く回答されている。

バス非利用者のバスを利用しない理由としては、いずれの移動手段においてもよりも自分で車を運転できることが多く、その割合はバス低頻度利用者の回答よりも多い。

<バス低頻度利用者>

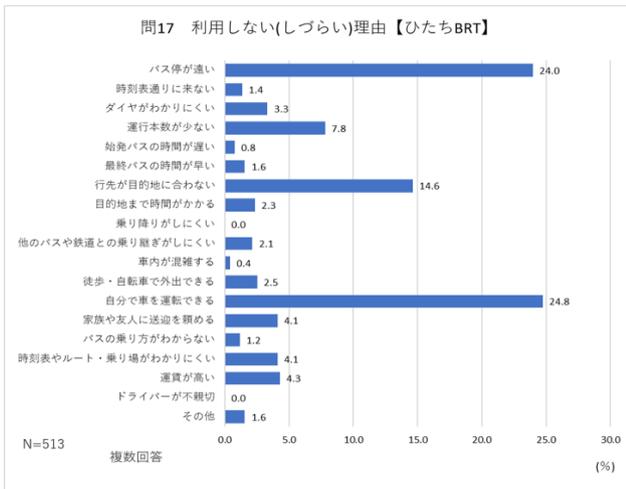


図 0-22 ひたち BRT を利用しづらい理由

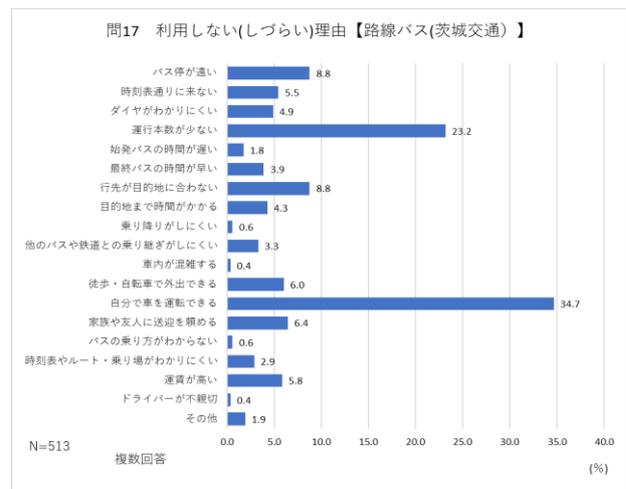


図 0-23 路線バス(茨城交通)を利用しづらい理由

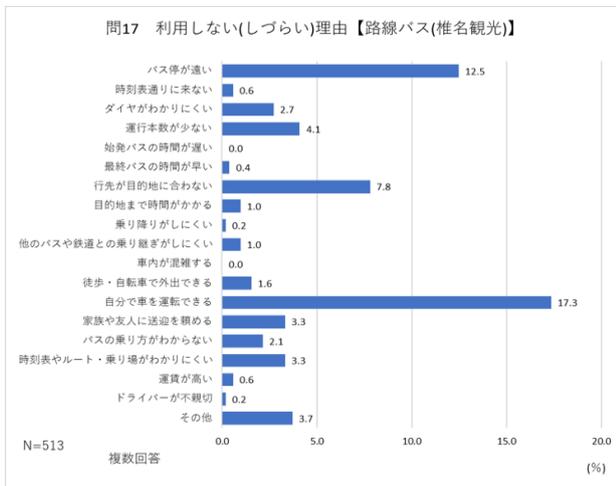


図 0-24 路線バス(椎名観光)を利用しづらい理由

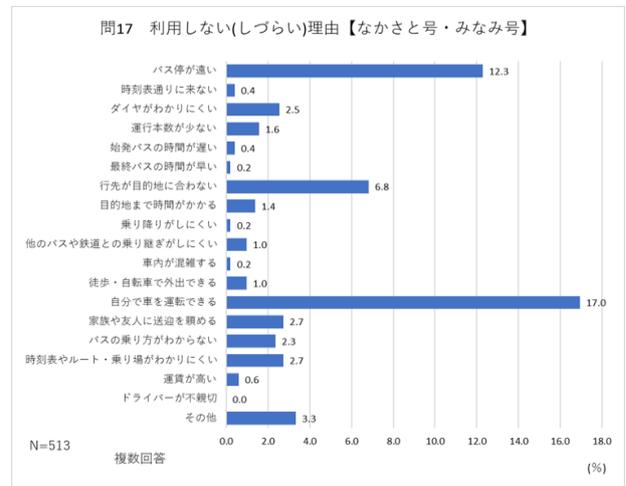


図 0-25 なかさと号・みなみ号を利用しづらい理由

<バス非利用者>

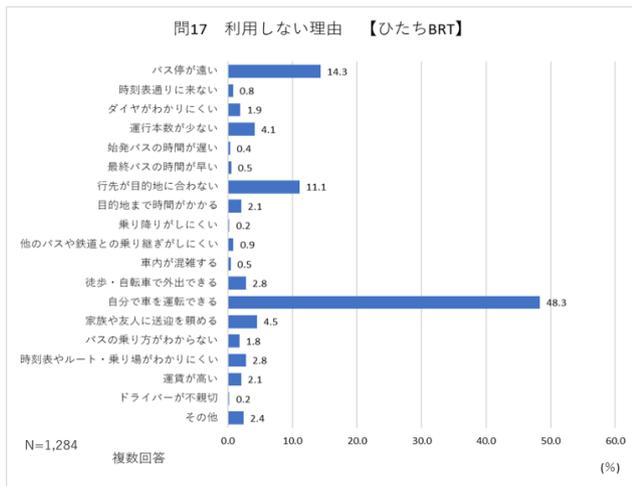


図 0-26 ひたち BRT を利用しない理由

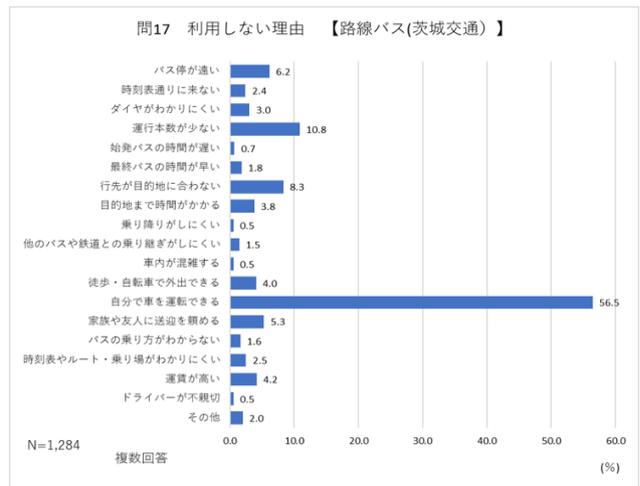


図 0-27 路線バス(茨城交通)を利用しない理由

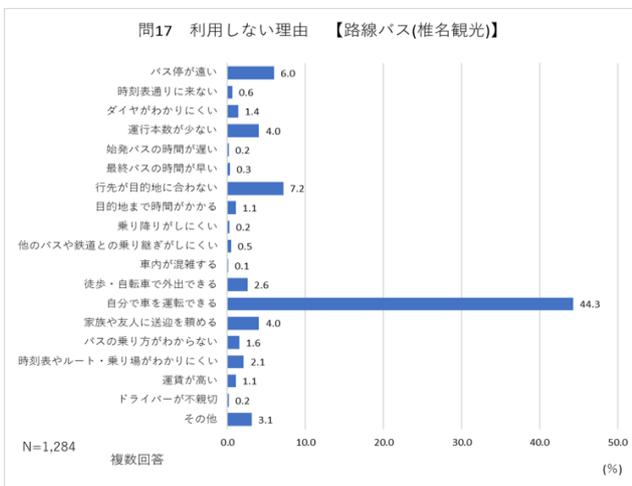


図 0-28 路線バス(椎名観光)を利用しない理由

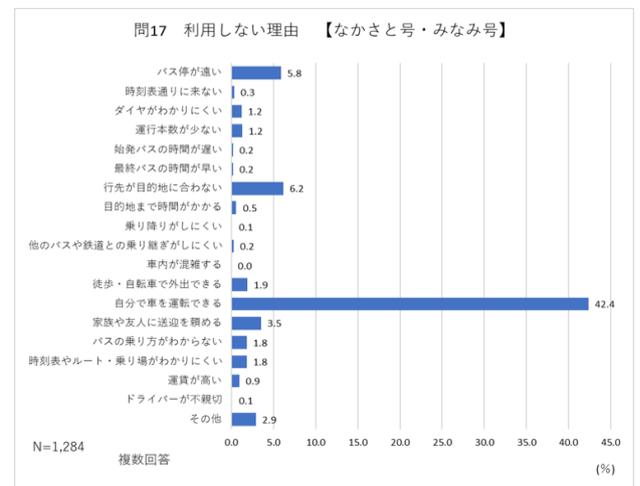


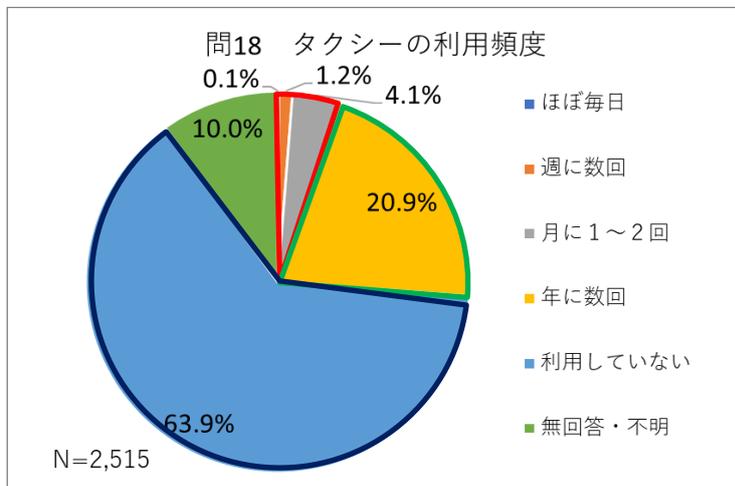
図 0-29 なかさと号・みなみ号を利用しない理由

④ タクシーの利用状況

タクシーの利用状況や運行に対する意見に関する調査結果を整理する。

タクシーの利用頻度

タクシーの利用頻度は利用していない割合が6割と半数以上を占めており、次いで年に数回利用するとの回答が2割となっている。



利用していない=タクシー非利用者
63.9% 1,606人

年に数回=タクシー低頻度利用者
30.9% 525人

月に1~2回以上=タクシー利用者
5.3% 133人

(ほぼ毎日+週に数回+月に1~2回)

図 0-30 タクシーの利用頻度

タクシーを利用する理由と利用しない理由

タクシー利用者のタクシーを利用する理由としては、目的地へ直接行けることや自分の好きな時間に移動できること、夜でも安全に帰宅できることが多く回答されている。

タクシー非利用者のタクシーを利用しない理由としては、別の移動手段があるとの回答が最も多く、次いで料金が高いことが多く回答されている。

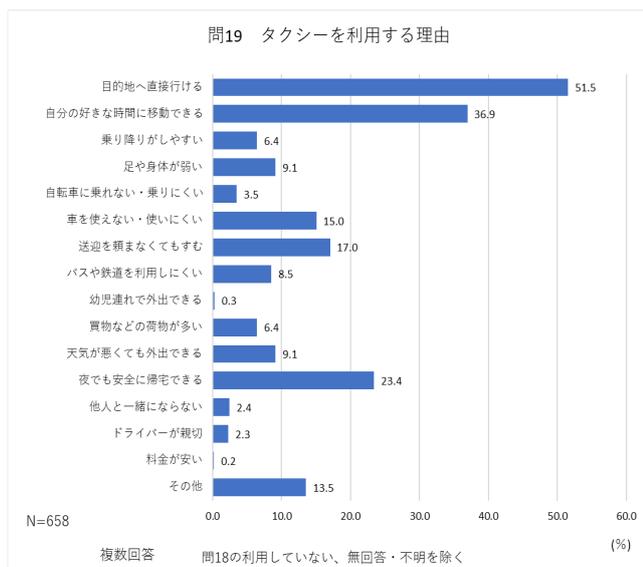


図 0-31 タクシーを利用する理由

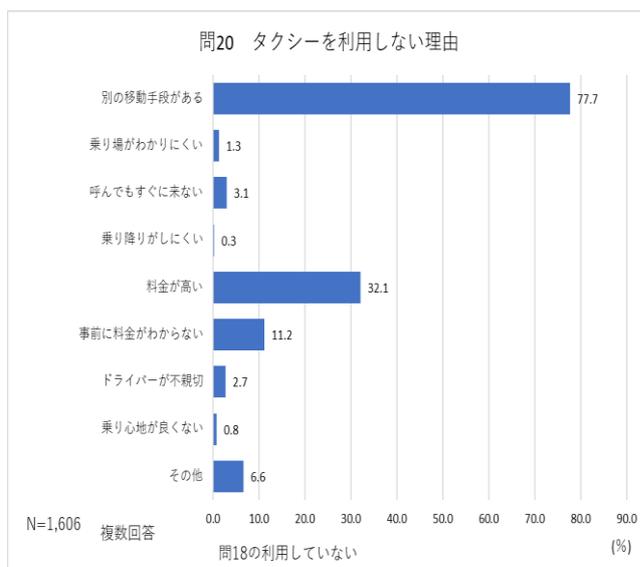


図 0-32 タクシーを利用しない理由

⑤ バスのあり方に対する意見

平成 27 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。

バス事業者の運行サービスの満足度

バス事業者の運行サービスについて「わからない」や「無回答」割合が増えており、運行サービスに対する市民の関心が薄れてきていると考えられる。「わからない」や「無回答」の回答を除外した結果からは、平成 27 年時点から満足度の割合は大きく変化していない。

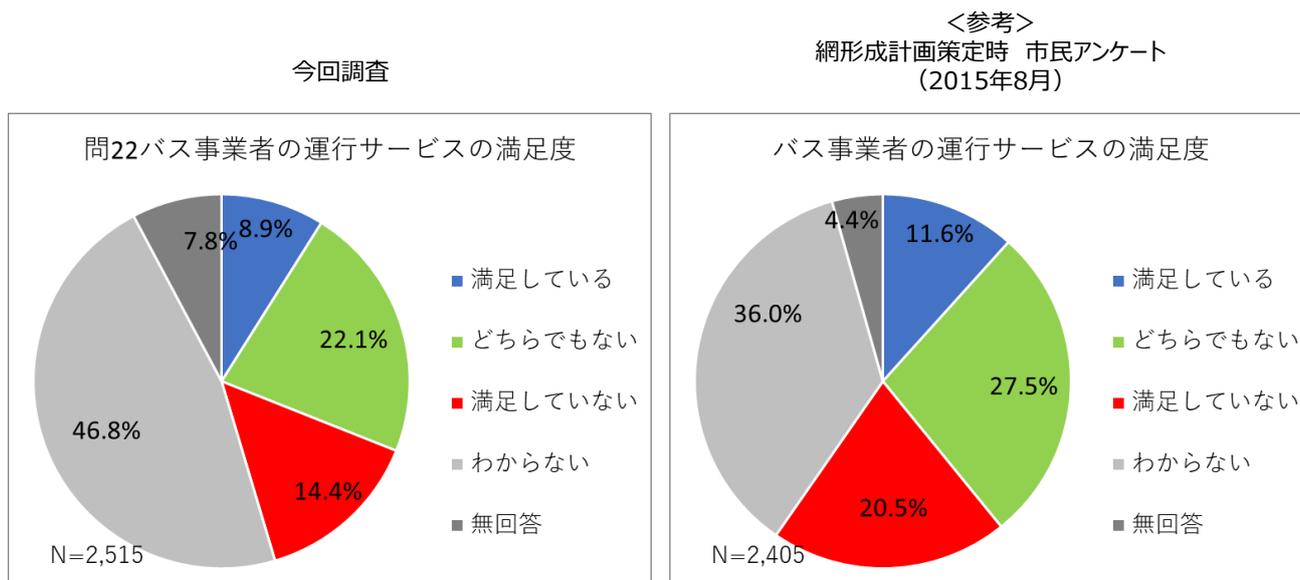


図 0-33 バス事業者の現在の運行サービスに満足している割合

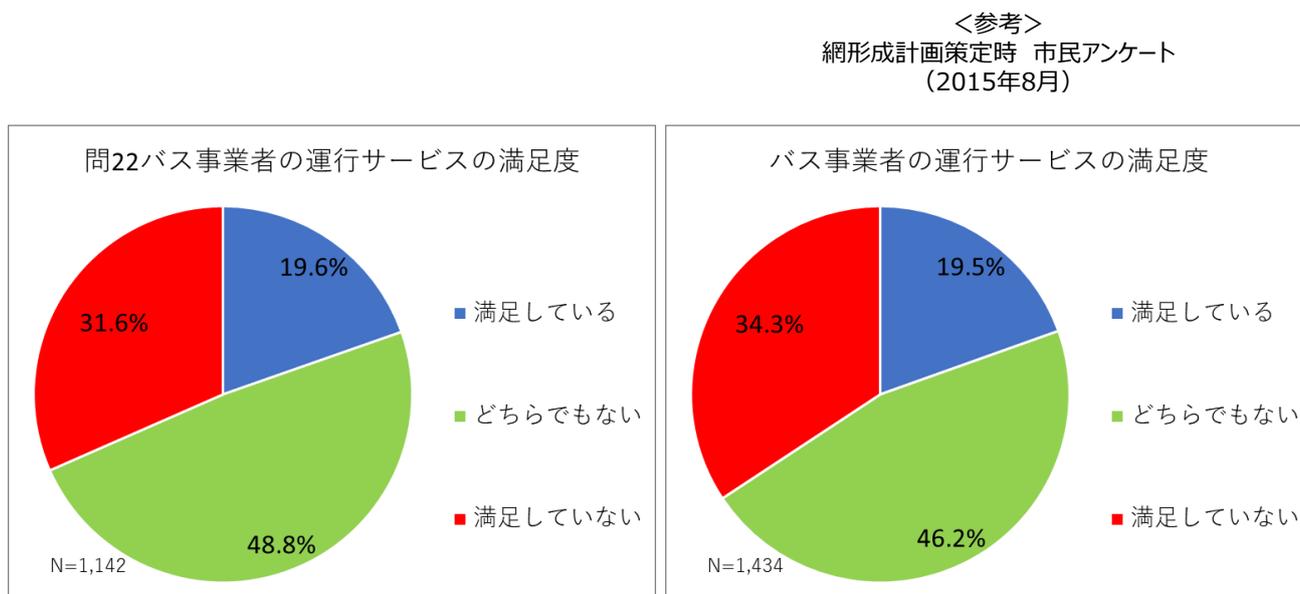


図 0-34 バス事業者の現在の運行サービスに満足している割合
(「わからない」「無回答」を除外)

バスを利用し支えるべきか

バスを支えるべきだと思う人が減り、思わない人が微増傾向にある。「わからない」や「無回答」の割合が増えており、無関心な人が増えていることが考えられる。

「わからない」と「無回答」を除外した結果を見るとバスを利用し支えるべきと回答する割合が増えている。

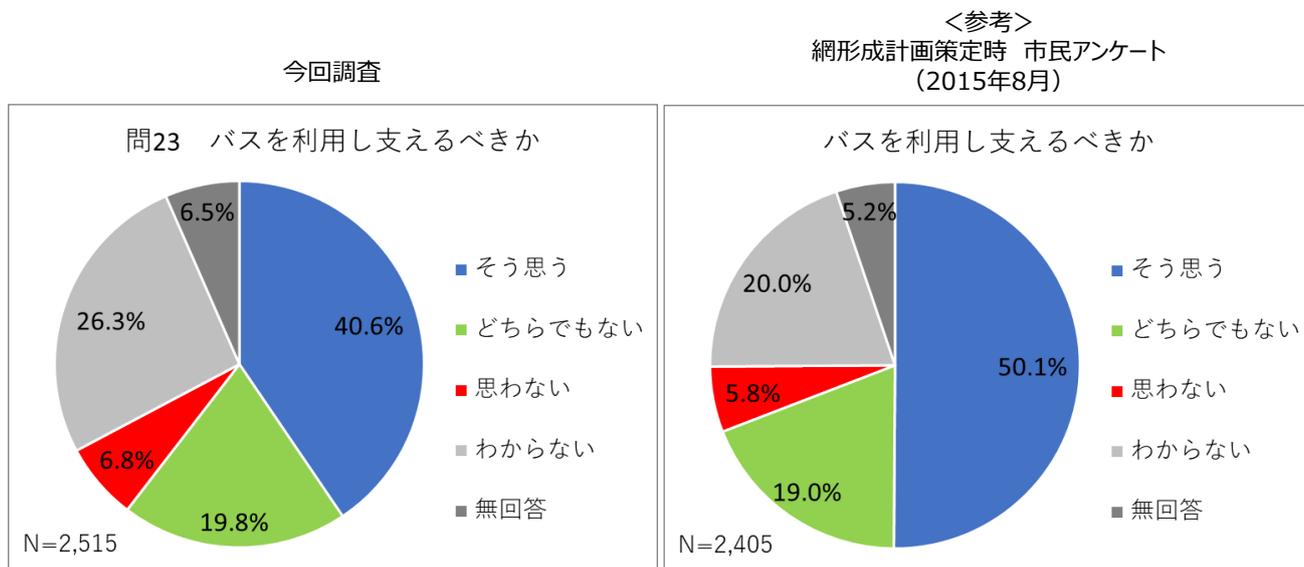


図 0-35 市民一人ひとりがバスを積極的に利用し、バスを支えるべきだと思う割合

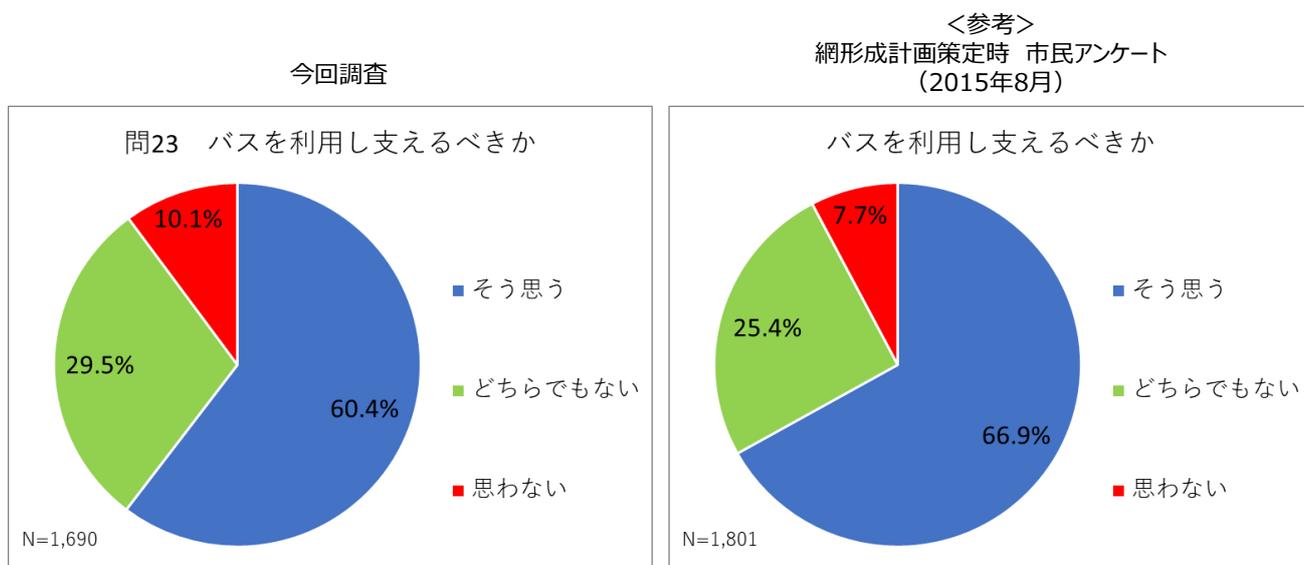


図 0-36 市民一人ひとりがバスを積極的に利用し、バスを支えるべきだと思う割合
(「わからない」「無回答」を除外)

運行・維持が難しい地域における公共交通のあり方

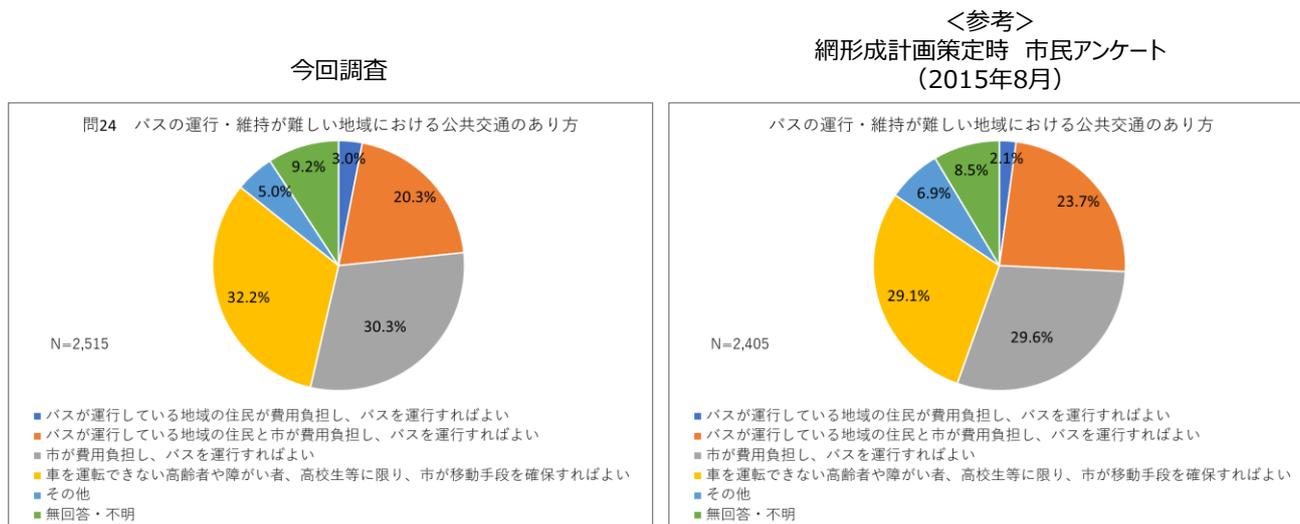


図 0-37 公共交通のあり方についての考え

公共交通に関する地域の取組

公共交通に関する地域の取組については「知らなかった」との回答が半数以上であり、「よく知っている」「知っている」と回答した割合は 2 割未満に留まっている。

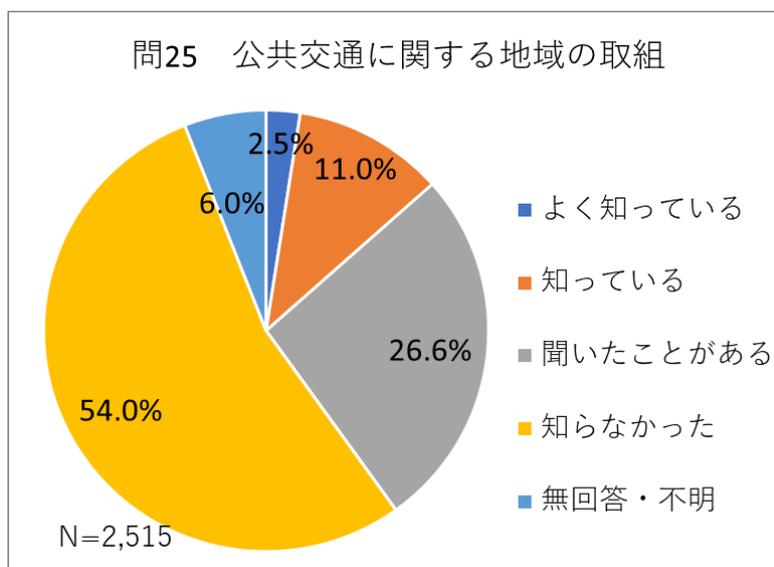


図 0-38 公共交通に関する地域の取組

住民が組織的にバスを維持するべきか

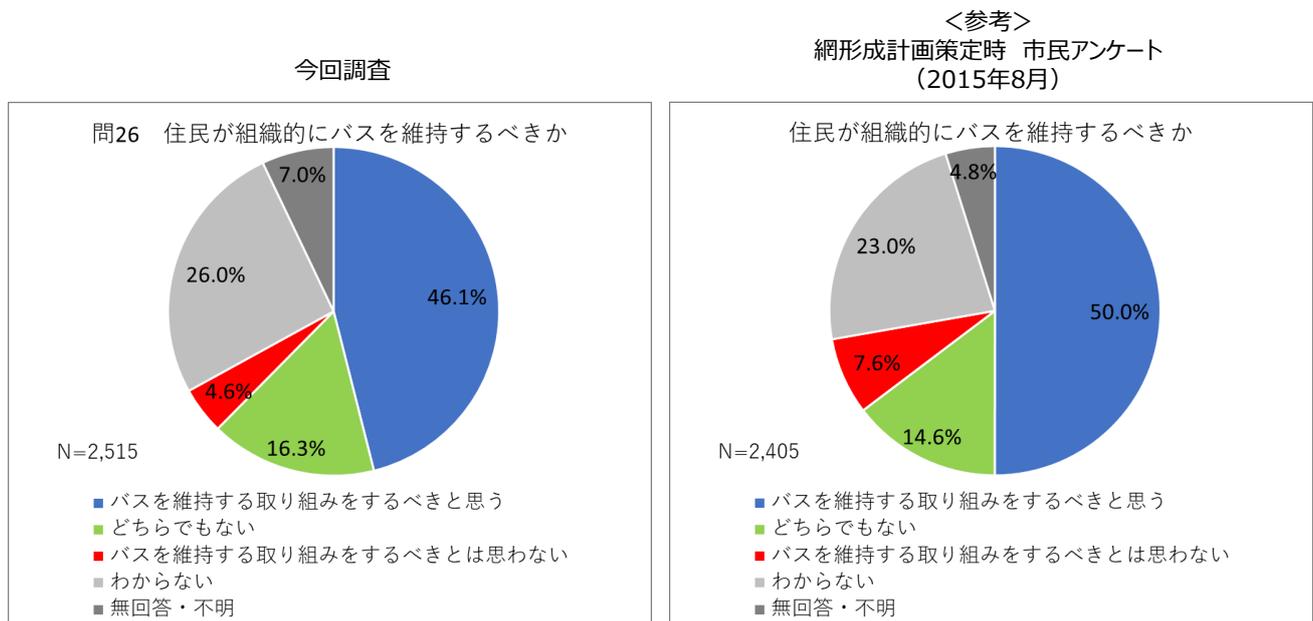


図 0-39 自分の住む地域でも住民が組織的にバスを維持する取組をすべきと思う割合

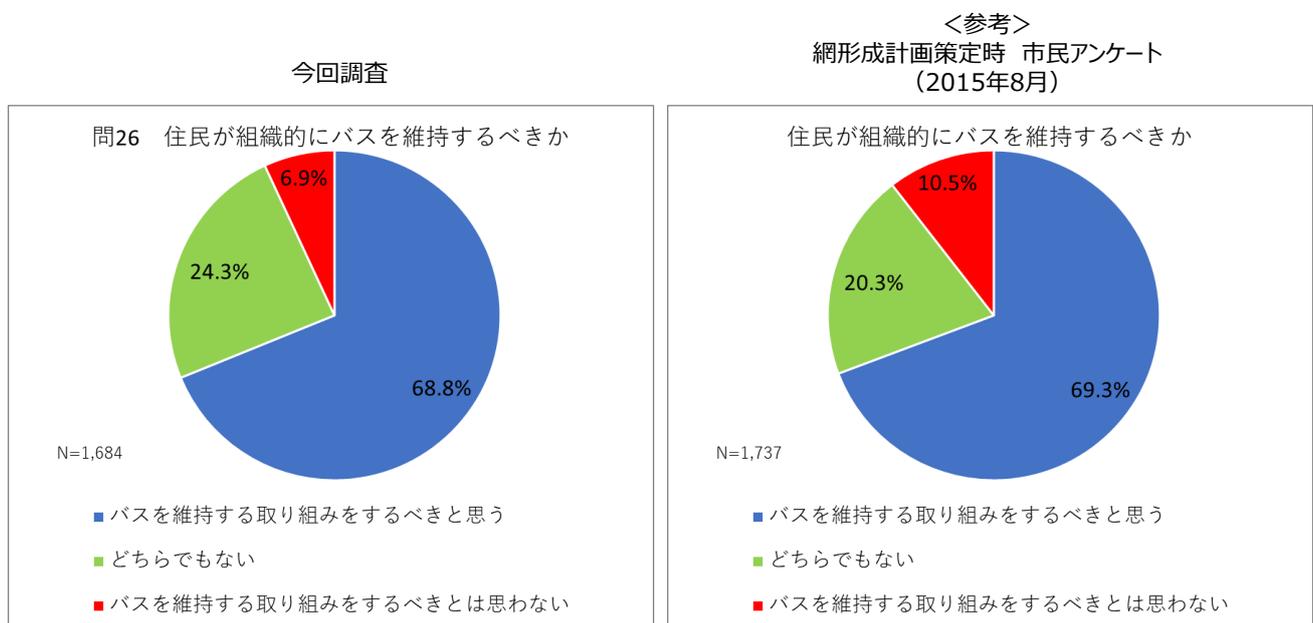


図 0-40 自分の住む地域でも住民が組織的にバスを維持する取組をすべきと思う割合
(「わからない」「無回答・不明」を除外)

(2) バス利用者アンケート

① 結果

性別・年齢

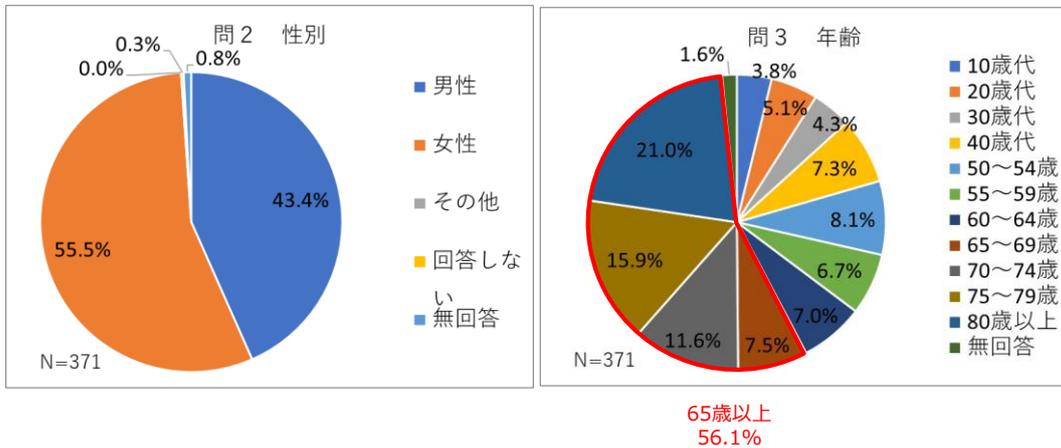


図 0-41 回答者の性別と年齢

職業と運転状況

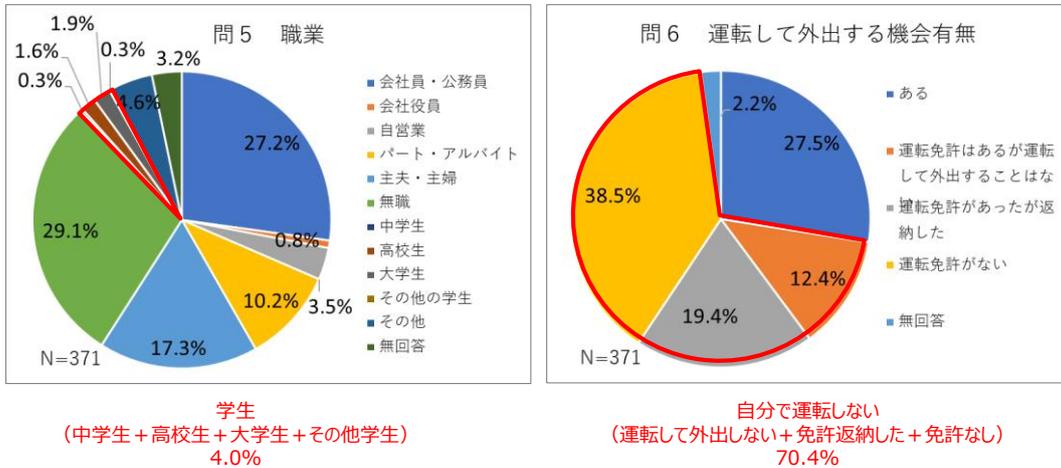
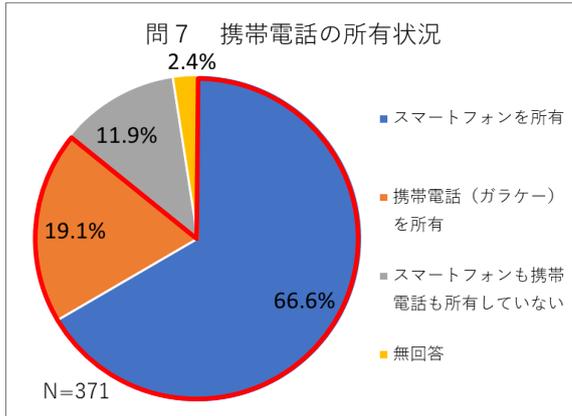


図 0-42 回答者の職業と運転状況

携帯電話保有状況



携帯電話を所有
(スマートフォン所有+ガラケー所有)
85.7%

図 0-43 回答者の携帯電話の保有状況

利用するバス路線

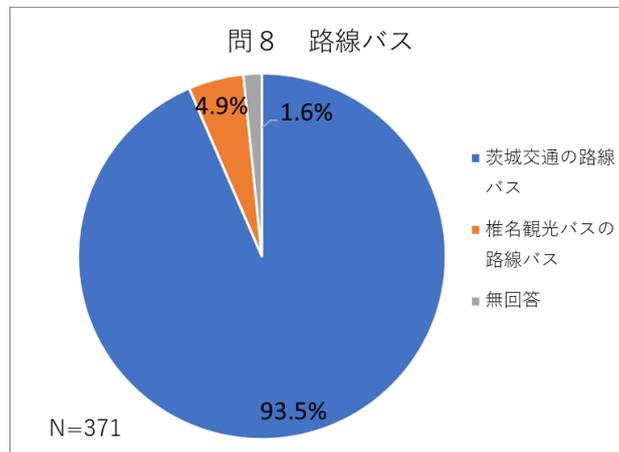
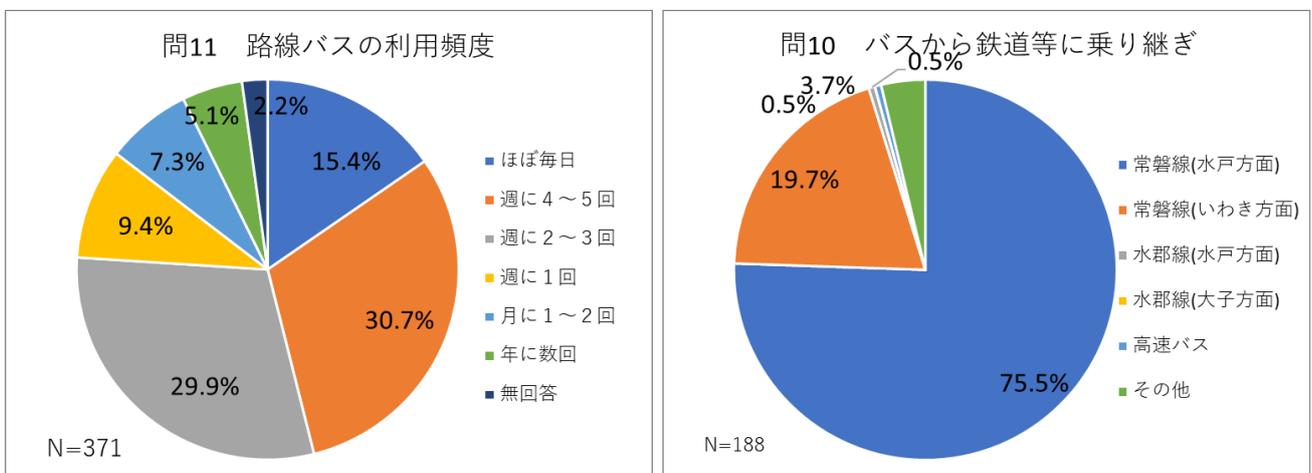


図 0-44 利用するバス路線

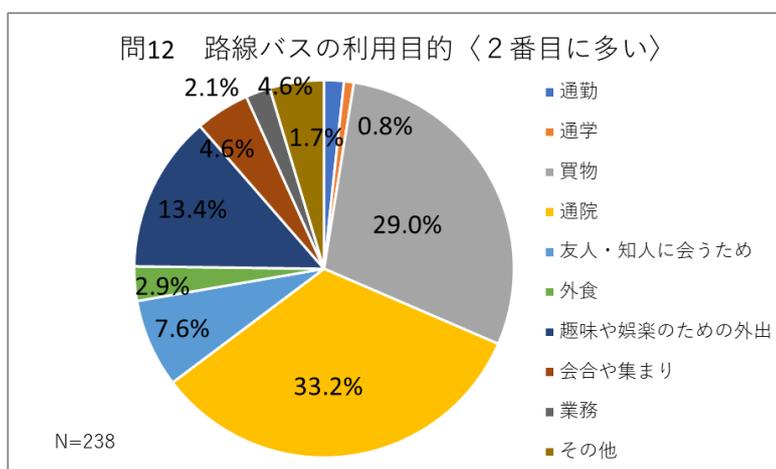
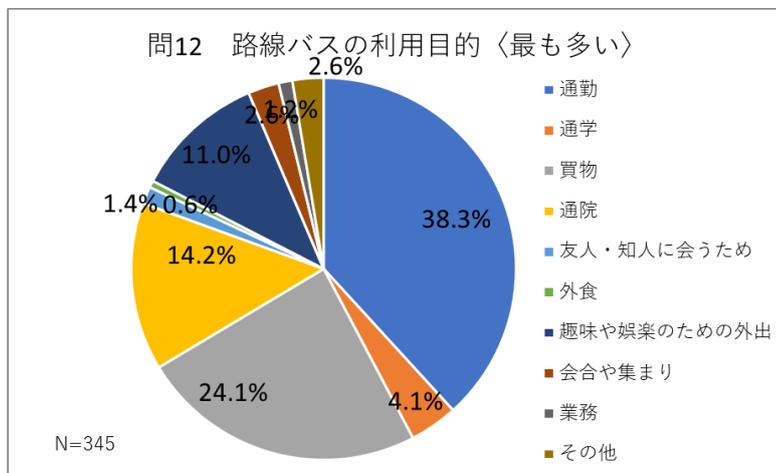
路線バスの利用頻度と乗継状況



※乗継利用者のみ

図 0-45 路線バスの利用頻度と鉄道との乗り継ぎ

路線バスの利用目的



※無回答除く

図 0-46 路線バスの利用目的

路線バスの利用時間帯

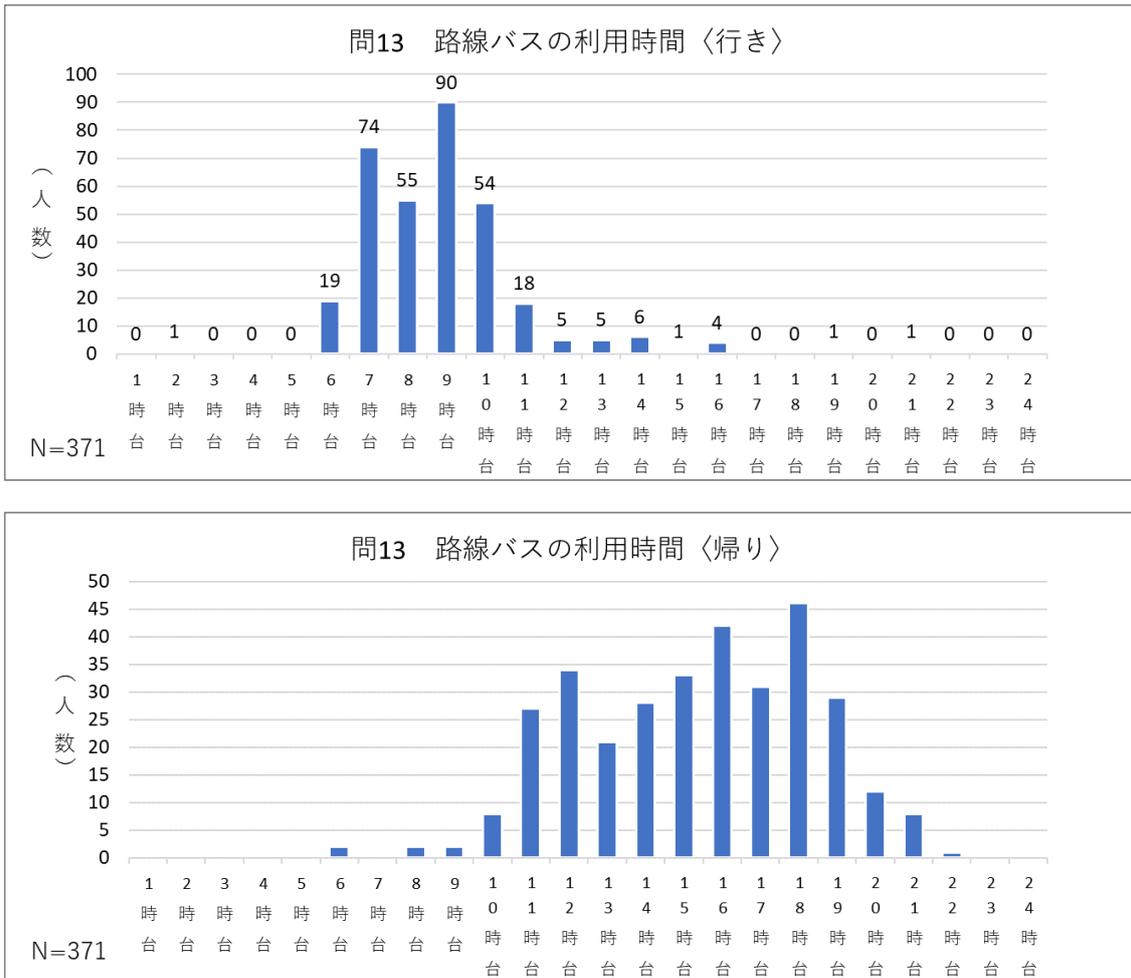


図 0-47 路線バスの利用時間帯

路線バスの往復利用と支払方法

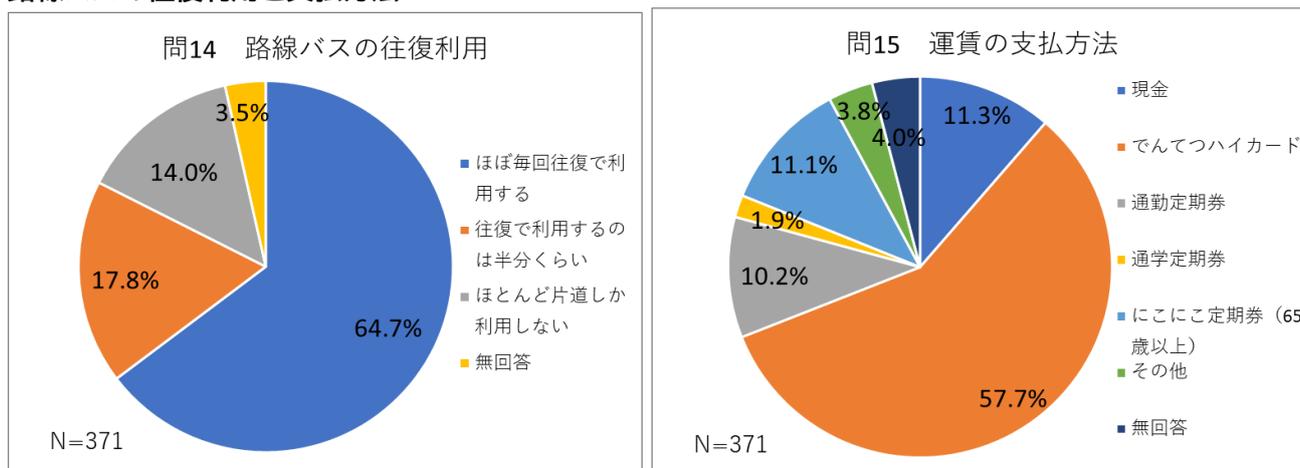


図 0-48 路線バスの往復利用と運賃の支払い方法

路線バスを利用する際に調べる事・調べる際の参考情報

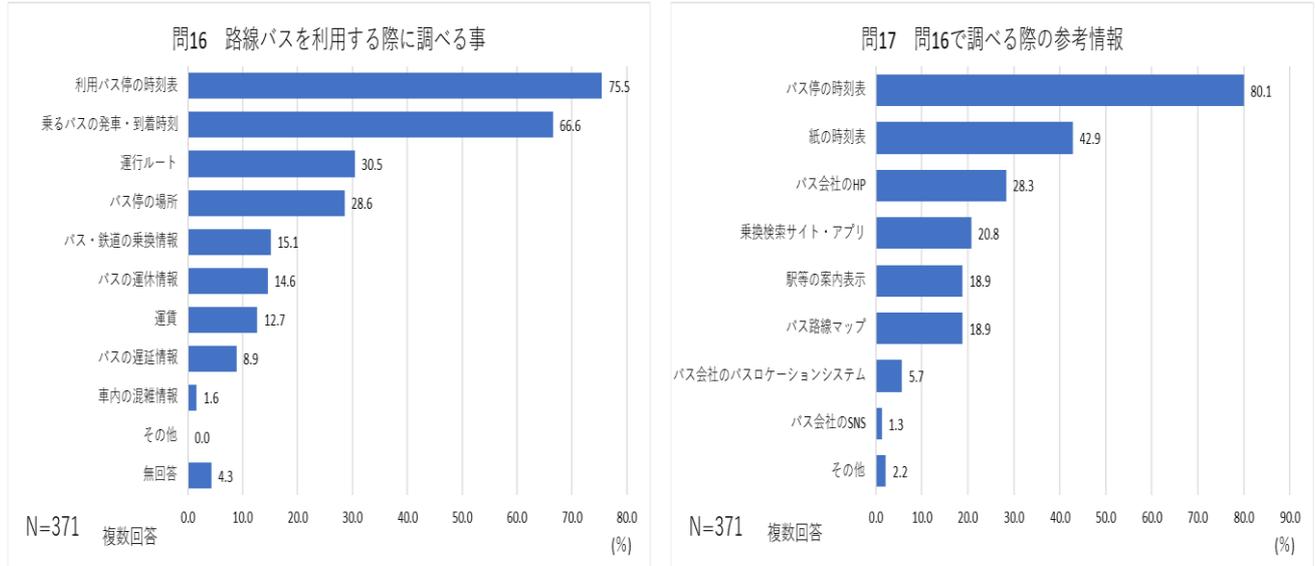


図 0-49 路線バスを利用する際に調べる事・調べる際の参考情報

路線バスを利用する理由

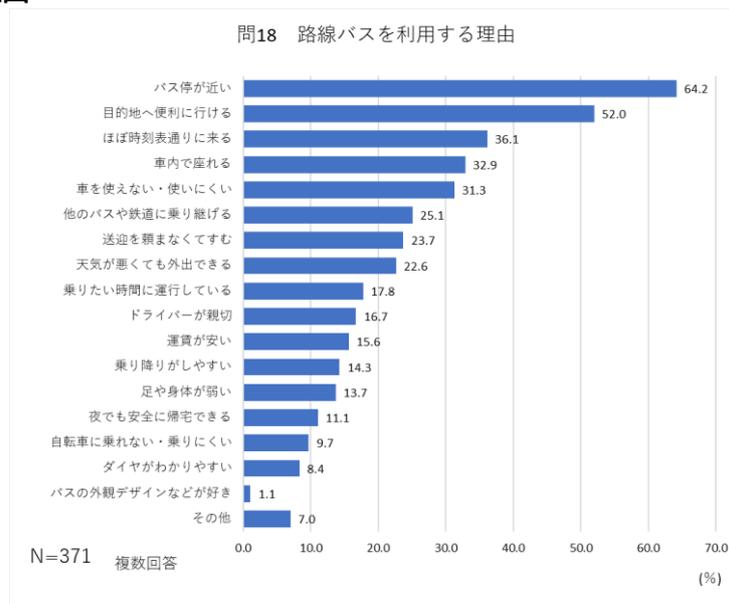


図 0-50 バスを利用する理由

路線バスを利用しづらい理由

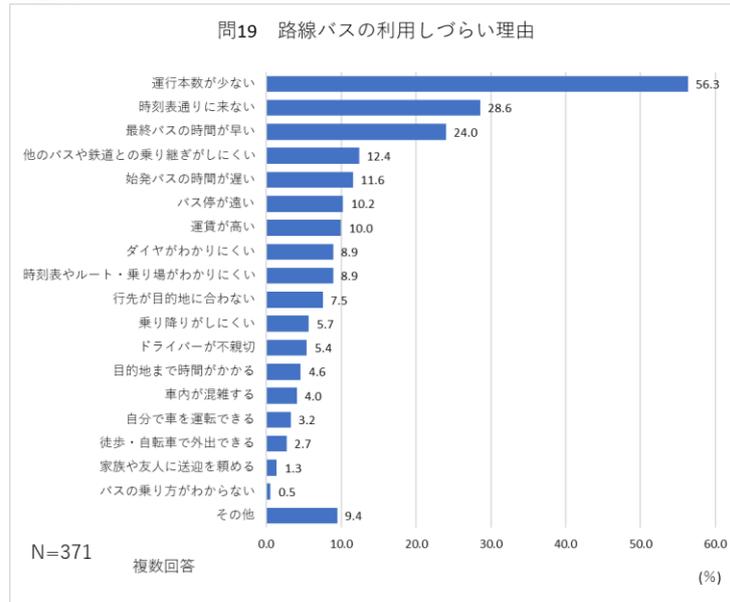


図 0-51 バスを利用しづらい理由

路線バスのサービス項目別満足度

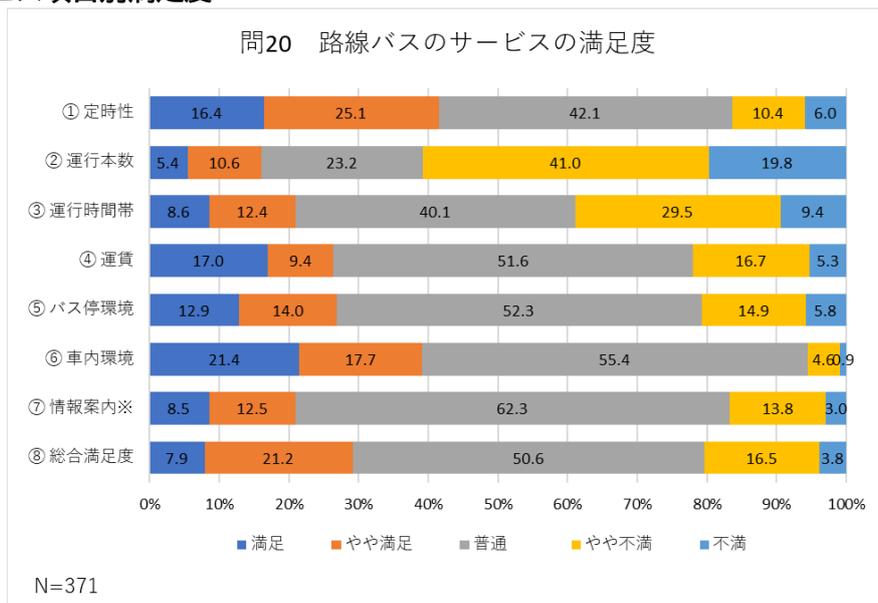


図 0-52 バスのサービス項目別満足度

(3) 乗降調査

① 結果

いぶき台団地循環線

平日、土曜ともにほとんどの便で利用者は存在するが、平日の9便中2便、土曜の6便中5便で利用者数が1人未満である。

いぶき台団地内及び石滝団地内と十王駅を行き来する利用が多い。

表 0-3 いぶき台団地循環線の便別利用者数

■ 平日

利用者数 (人)	高齢者	一般	高校生	小中学生	合計	
十王駅行	6:25	0	5	0	0	5
	7:24	1	3	0	0	4
循環	8:42	6	1	0	0	7
	11:55	2	0	0	0	2
	12:55	0	1	0	0	1
	14:52	3	0	0	0	3
循環	16:22	0	2	1	0	3
	18:23	0	6	0	0	6
石滝団地行	19:50	0	1	0	0	1
合計		12	19	1	0	32

■ 土曜

利用者数 (人)	高齢者	一般	高校生	小中学生	合計	
十王駅行	7:17	0	1	0	0	1
循環	9:33	1	0	0	0	1
	11:55	0	1	0	0	1
	14:23	2	2	0	0	4
	16:28	0	1	0	0	1
石滝団地行	18:23	0	0	0	0	0
合計		3	5	0	0	8



<乗降者数 (乗車人数+降車人数)>
 ●: 1~2人/日 ○: 小中学生の利用あり
 ●: 3~4人/日
 ●: 5~9人/日
 ●: 10人/日以上

図 0-53 いぶき台団地循環線の利用状況

ソーラーリゾート線

平日のソーラーリゾート行 6 便中 4 便、十王駅行 6 便中 2 便、土曜のソーラーリゾート行 4 便中 3 便、十王駅行 5 便中 3 便利用者数が 1 人未満である。その内、平日で計 3 便、土曜で計 5 便は利用者がいない。

2 台運行のソーラーリゾート行 8:10 発は十王駅から座禅山工業団地及び十王団地北までの利用が多く、夕方はその帰りの利用が多い。

表 0-4 ソーラーリゾート線の便別利用者数

■ 平日						■ 土曜							
利用者数 (人)	高齢者	一般	高校生	小中学生	合計	利用者数 (人)	高齢者	一般	高校生	小中学生	合計		
ソーラーリゾート行	8:10	1	15	0	0	16	ソーラーリゾート行	8:10	0	0	0	0	
	10:57	1	0	0	0	1		11:15	2	0	0	0	
	14:08	1	0	0	0	1		14:56	0	1	0	0	
	15:55	0	4	0	0	4		17:15	0	0	0	0	
	17:15	0	0	0	0	0	計	2	1	0	0		
	18:58	0	1	0	0	1	十王駅行	7:43	2	3	0	0	5
計	3	20	0	0	23	9:05		3	1	0	1	5	
十王駅行	7:02	2	3	0	0	5		11:35	0	0	0	0	0
	8:30	3	3	0	0	6		15:16	0	0	0	0	0
	11:15	0	3	0	0	3		17:37	0	0	0	0	0
	14:37	0	0	0	0	0	計	5	4	0	1	10	
	16:11	0	0	0	0	0	合計	7	5	0	1	13	
	17:37	0	9	0	0	9							
計	5	18	0	0	23								
合計	8	38	0	0	46								

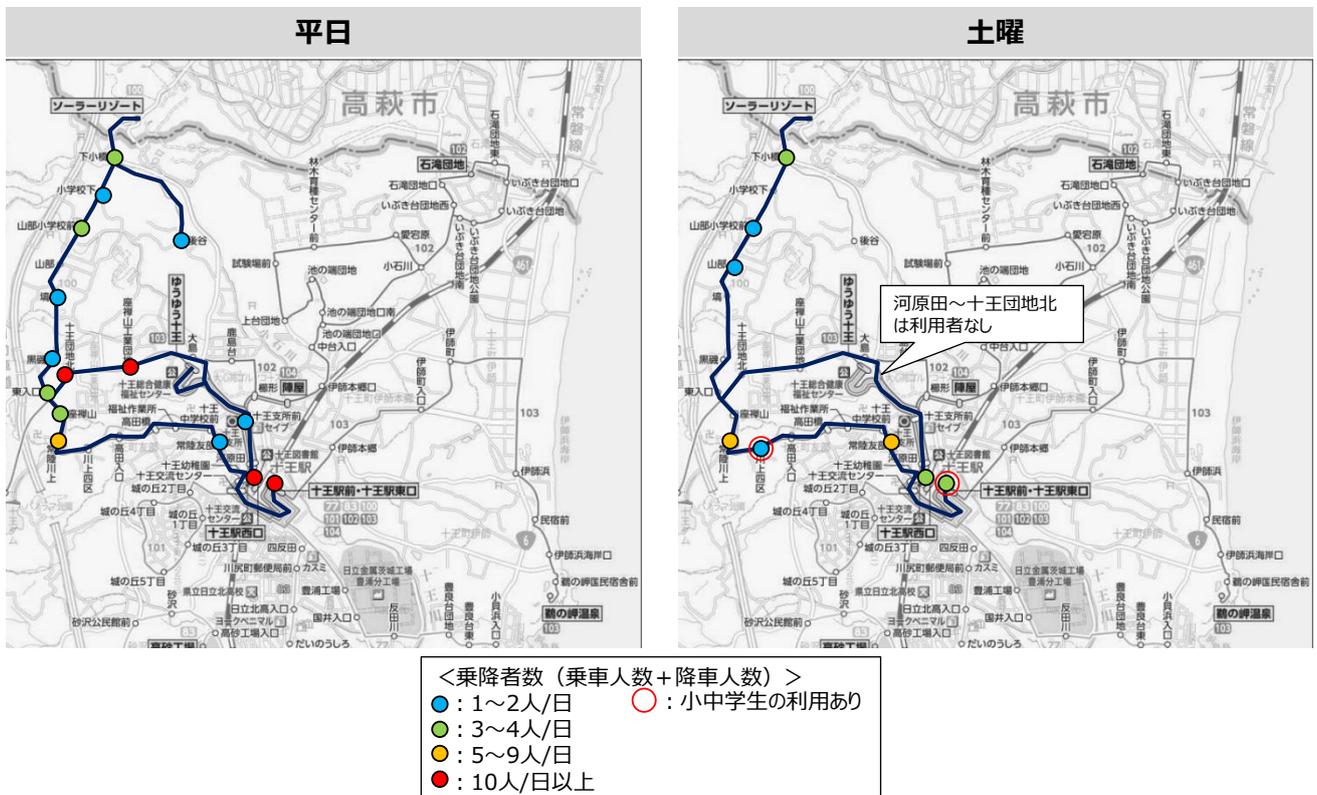


図 0-54 ソーラーリゾート線の利用状況

鶺鴒の岬線

平日も土曜もすべての便で利用者が1人未満であり、その内平日の7便中4便、土曜の4便中2便は利用者がいない。

十王駅、伊師浜、民宿前、伊師浜海岸の4停留所以外では利用が無い。

表 0-5 鶺鴒の岬線の便別利用者数

■ 平日						
利用者数 (人)	高齢者	一般	高校生	小中学生	合計	
鶺鴒の岬行	10:02	0	1	0	0	1
	15:15	1	0	0	0	1
	16:56	0	0	0	0	0
計	1	1	0	0	2	
十王駅行	7:57	1	0	0	0	1
	10:18	0	0	0	0	0
	15:33	0	0	0	0	0
	17:15	0	0	0	0	0
計	1	0	0	0	1	
合計	2	1	0	0	3	

■ 土曜						
利用者数 (人)	高齢者	一般	高校生	小中学生	合計	
鶺鴒の岬行	10:20	0	1	0	0	1
	15:52	1	0	0	0	1
計	1	1	0	0	2	
十王駅行	10:40	0	0	0	0	0
	16:10	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	0	
合計	1	1	0	0	2	

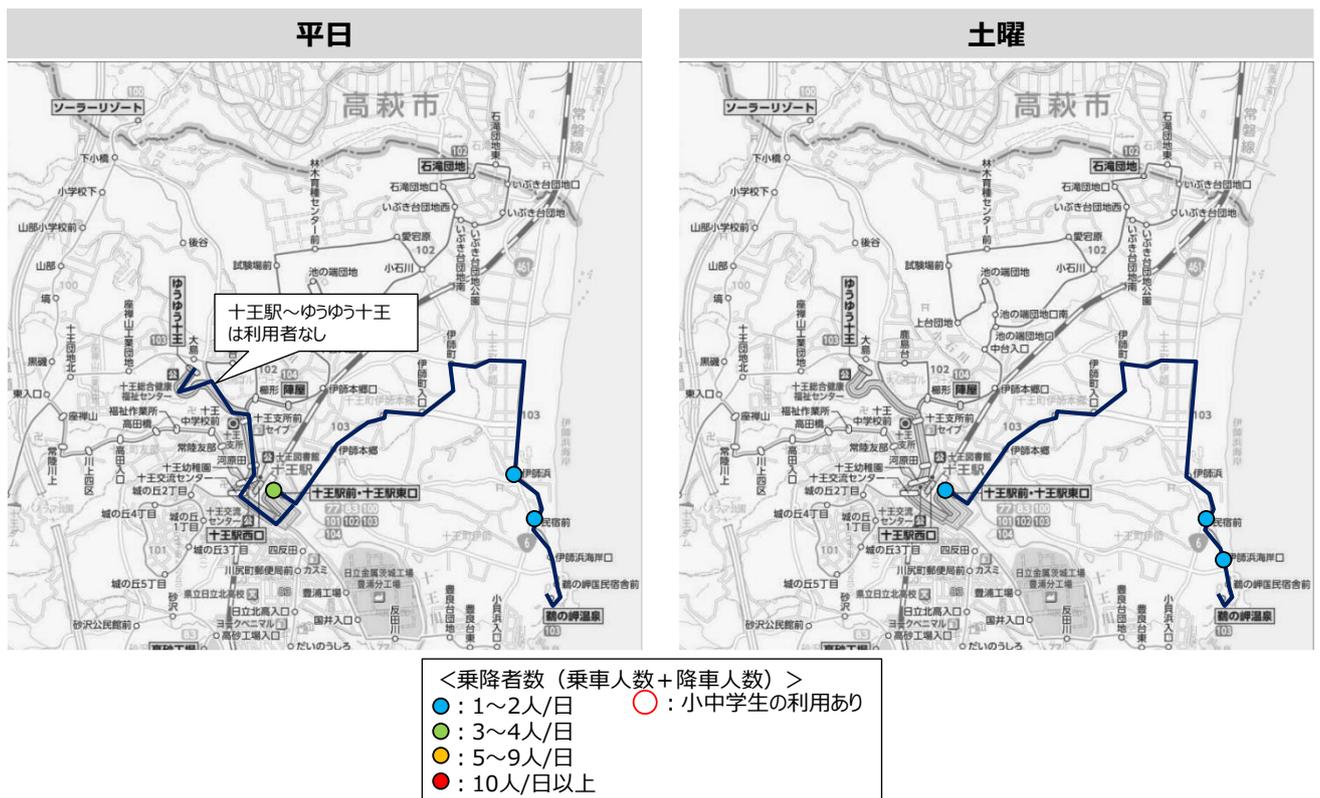


図 0-55 鶺鴒の岬線の利用状況

黒坂線/城の丘線

黒坂線は、朝夕の楕形小学校の登下校利用が利用者の半数以上を占めている。平日の計 2 便で利用者がいない。利用者がいる便においても山間地域内の多くで利用がない区間がある。

城の丘線は平日の 4 便中 3 便で利用者がおらず、利用者がいる 1 便も 1 人の利用である。

表 0-6 黒坂線の便別利用者数

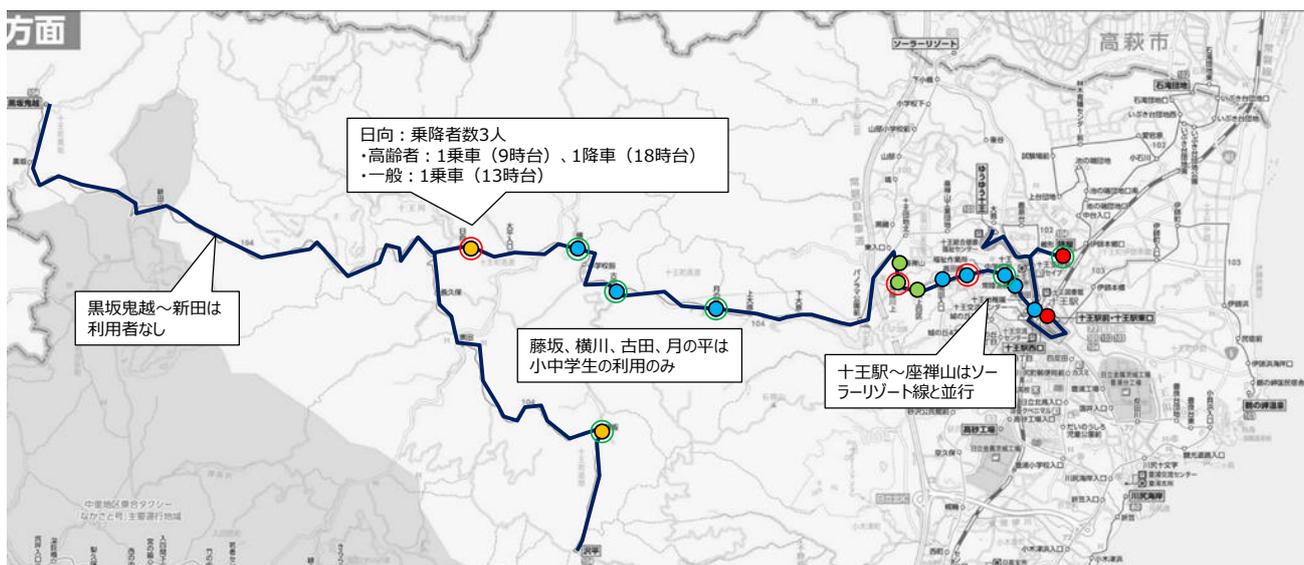
■ 平日

利用者数 (人)	高齢者	一般	高校生	小中学生	合計
黒坂行	8:15	0	0	0	0
	12:30	2	1	0	3
	15:07	0	0	0	3
	16:05	1	0	0	4
	18:00	1	3	0	5
計	4	4	0	8	16
十王駅行	7:03	0	1	0	10
	8:58	2	0	0	2
	13:30	0	1	0	1
	17:09	0	1	0	1
	18:54	0	0	0	0
計	2	3	0	10	15
合計	6	7	0	18	31

表 0-7 城の丘線の便別利用者数

■ 平日

利用者数 (人)	高齢者	一般	高校生	小中学生	合計	
循環	7:28	0	1	0	0	1
	9:25	0	0	0	0	0
	14:55	0	0	0	0	0
	18:00	0	0	0	0	0
合計	0	1	0	0	1	



<乗降者数 (乗車人数+降車人数)>	
● : 1~2人/日	○ : 小中学生の利用あり
● : 3~4人/日	○ : 小中学生の利用のみ
● : 5~9人/日	
● : 10人/日以上	

図 0-56 黒坂線の利用状況

