

日立市地域公共交通計画

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



日立市
令和6年3月

ごあいさつ

これまで、本市は、公共交通の役割を市民が生活を営む上での社会インフラとして位置付け、様々な関係主体が協力し交通手段を確保していくという方針のもと、地域・交通事業者・行政が連携して路線バスの利用促進を図るパートナーシップ事業をはじめ、地域住民自らが運営主体となった乗合タクシーや、地域共助で送迎を行う地域モビリティの導入支援など、それぞれの地域の課題に対応した取組を進めてまいりました。



しかしながら、新型コロナウイルス感染症の拡大に起因する新たな生活様式の定着や、交通事業者の深刻な運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は依然として、大変厳しい状況が続いています。

また一方では、急激な高齢化の進行に伴い、運転免許返納者の増加などが予想されることから、これまで推進してきた取組を継承しつつ、地域の実情に応じたよりきめ細やかな移動需要に応えることが、これまで以上に求められています。

このような状況を踏まえ、本市では、変化する社会情勢や移動ニーズに対応する地域公共交通のマスタープランとして、「日立市地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画では、子どもから高齢者まで、全ての世代が未来に夢や希望を持ち、安心して健やかに暮らせるまちの実現に向け、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ネットワークの構築に取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、市民アンケートやパブリックコメントを通じて、貴重な御意見等をお寄せいただきました市民の皆様をはじめ、熱心に御審議いただきました日立市公共交通会議委員の皆様や多くの関係者の皆様に対し、心から感謝を申し上げます。

令和6年3月

日立市長 小川 春樹

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
5. 本計画が想定する交通手段	2
第1章 現況整理	3
1. 社会情勢	3
2. 市民ニーズ	11
3. 上位関連計画	20
4. 交通事業の現状	28
5. 網形成計画の評価	39
第2章 公共交通の課題	41
1. 社会情勢の変化に伴う課題	41
2. 市民ニーズに係る課題	42
3. 交通事業の現状から見た課題	42
第3章 目指すべき姿	43
第4章 基本方針と計画目標	46
1. 基本方針	46
2. 計画目標の評価指標	47
第5章 公共交通施策	51
1. 施策体系	51
2. 公共交通施策	53
3. 公共交通施策の一覧	88
4. 地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の確保維持	89
第6章 計画の推進方策	93
1. 本計画の推進体制	93
2. 評価主体と評価スケジュール	93
参考資料	95
1. 策定体制	95
2. 策定経緯	96
3. 各種調査結果	97
4. 網形成計画の評価	131

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」の基本理念の下、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)の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 常陸多賀駅以南を運行するバス路線の再編を実施し、令和 2(2020)年 4 月には、JR 大甕駅前広場整備完了に伴うバス路線の再編、令和 3(2021)年 4 月には、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に伴うバス路線の再編、令和 4(2022)年 4 月には、路線バス運転手の労働環境改善に伴うバス路線の再編を実施するなど、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、公共交通空白地域における自家用有償旅客運送の実施や、公共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に加えて、ひたちBRT自動運転化への取組や MaaS、AI デマンド交通の実証実験を実施している。

一方で、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おり、網形成計画の取組成果と課題を踏まえて、より持続的な地域公共交通ネットワークの構築方策を検討する必要がある。

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。

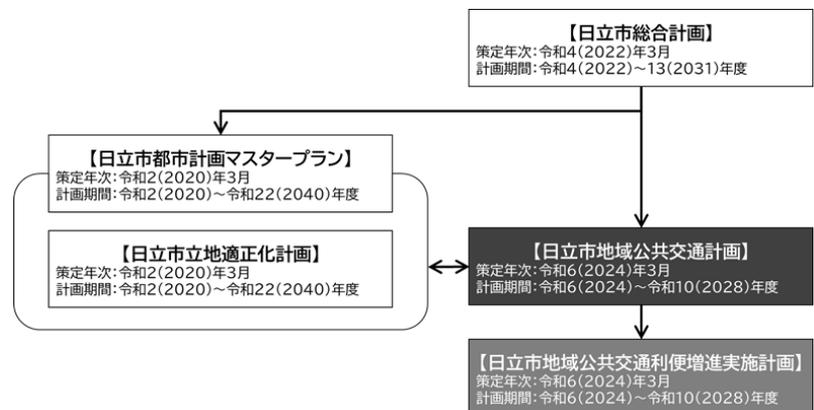


図 0-1 本計画の位置づけ

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、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った計画とする。

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。

5. 本計画が想定する交通手段

本計画では、以下の交通手段を対象とする。対象の交通手段が相互に連携を図りつつ、本計画に位置づける施策に取り組むことにより、本市が目指す地域公共交通ネットワークを構築する。

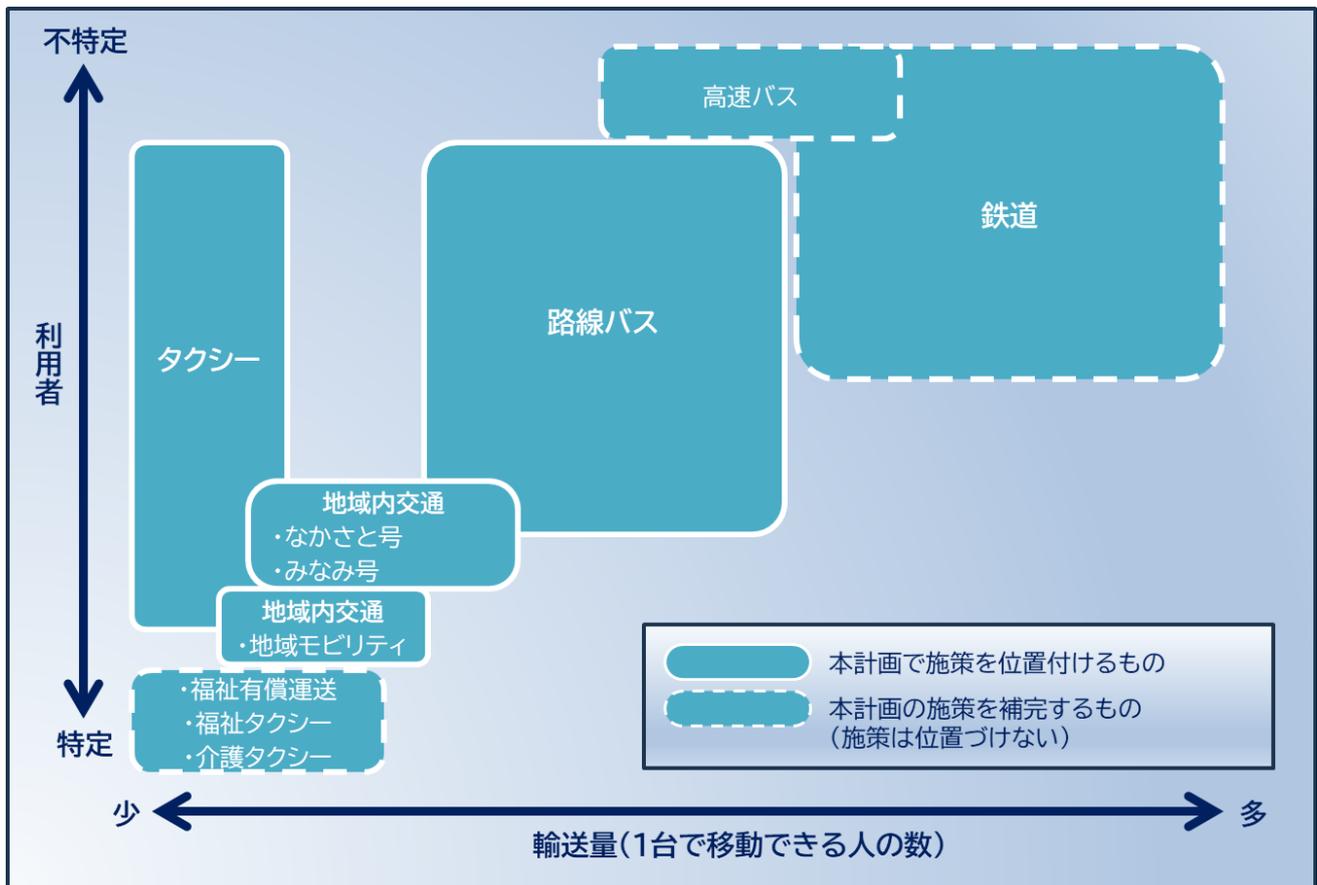


図 0-2 本計画が想定する交通手段

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る、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、海側の平地部を中心とした区域が市街化区域、山側の区域が市街化調整区域及び都市計画区域外となっている。

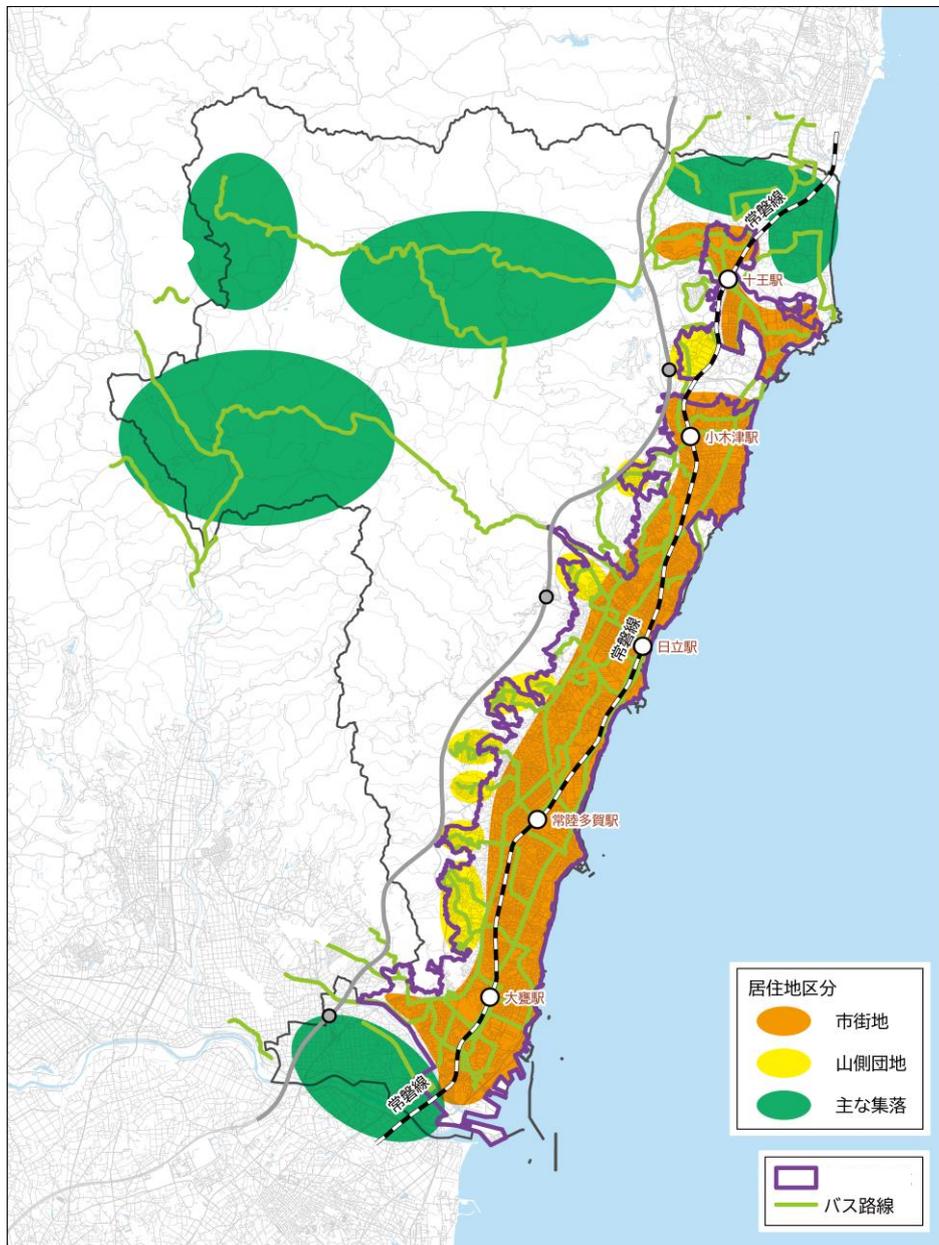


図 1-1 土地利用

(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4月から令和4(2022)年4月までの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見ると、西部地区等の山間部の地区での減少率が高い。また、西部地区や山側団地がある市街地西側の地区で高齢化率が高くなっている。

なお、第2期日立市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、令和22(2040)年の目標人口を14万人と位置付けている。

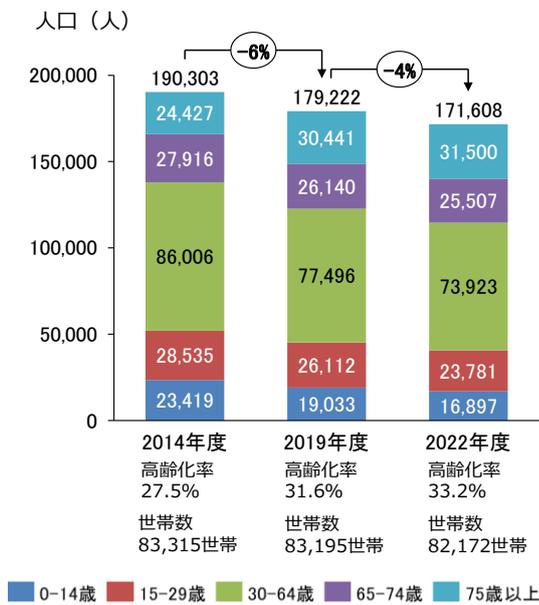
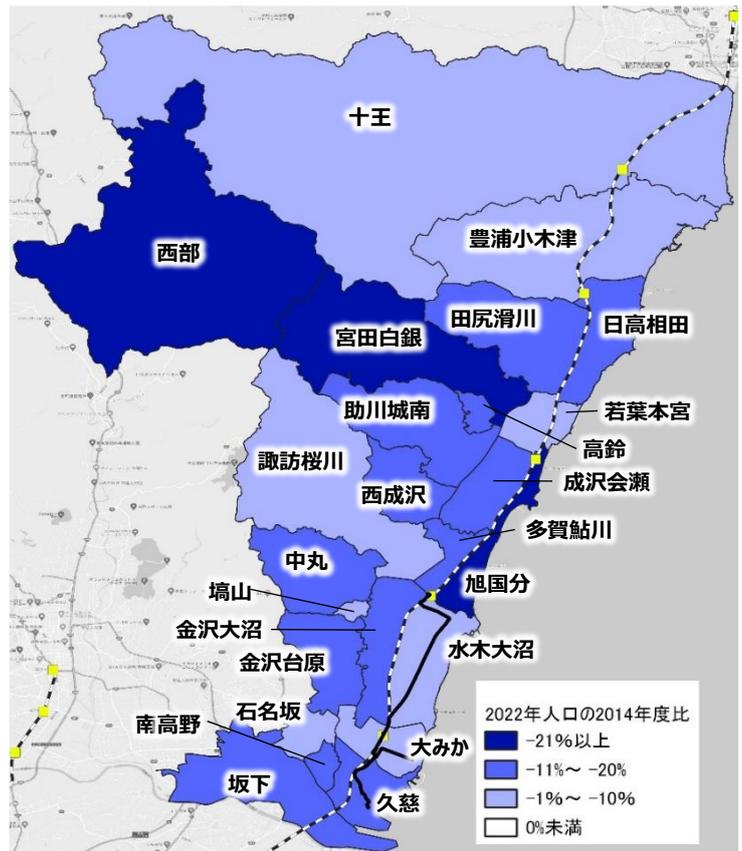


図 1-2 総人口・高齢化率・世帯数の変化



※ 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 1-3 総人口の変化(令和4(2022)年人口の平成26(2014)年比)

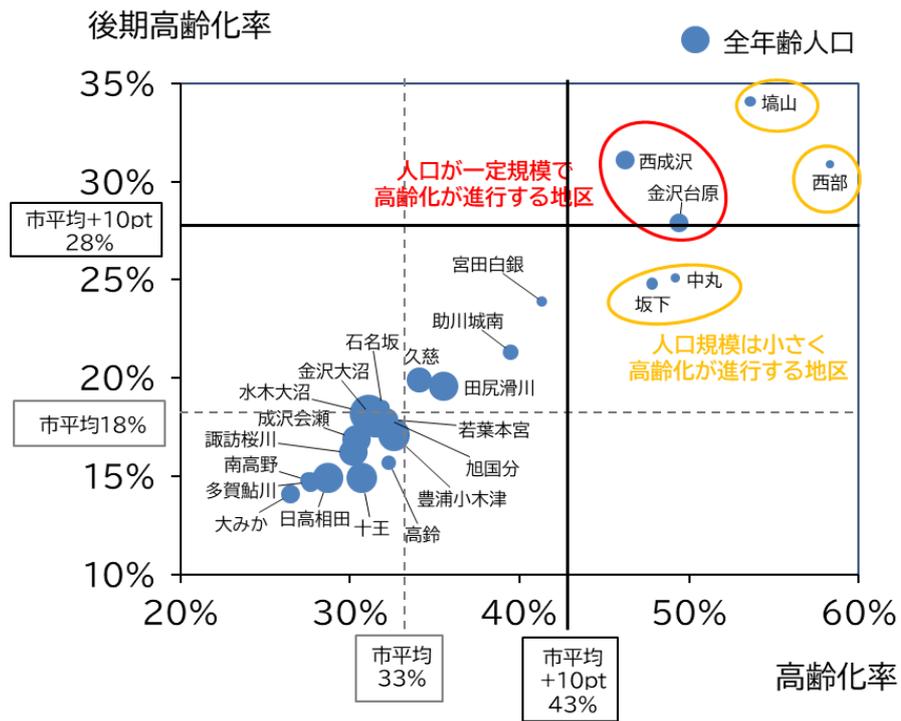
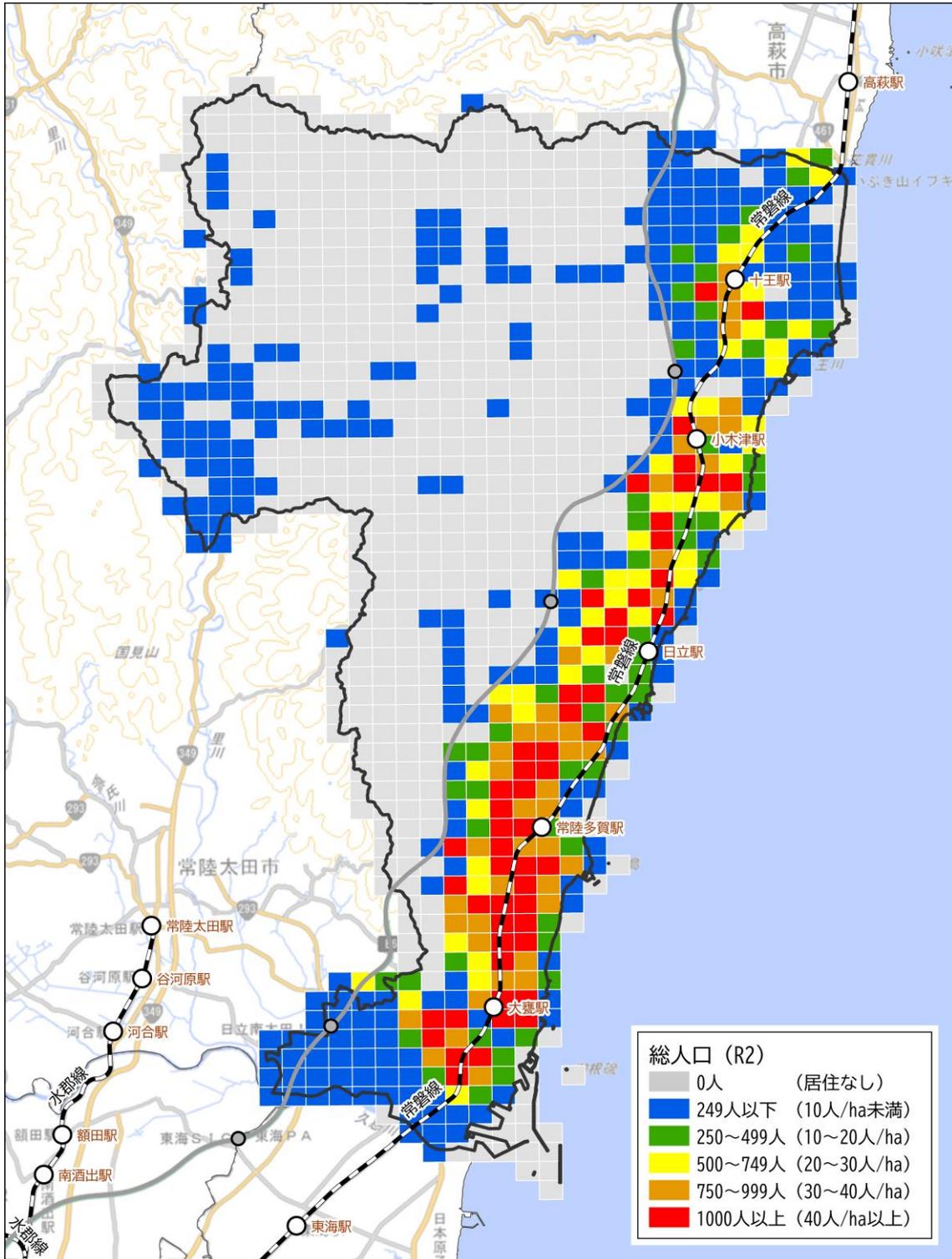


図 1-4 高齢化率と後期高齢化率

(3) 人口の分布

常陸多賀駅と大甕駅の周辺を中心としたJR常磐線や国道6号の沿線等、南北に細長い海側の平地部に人口が集中している。

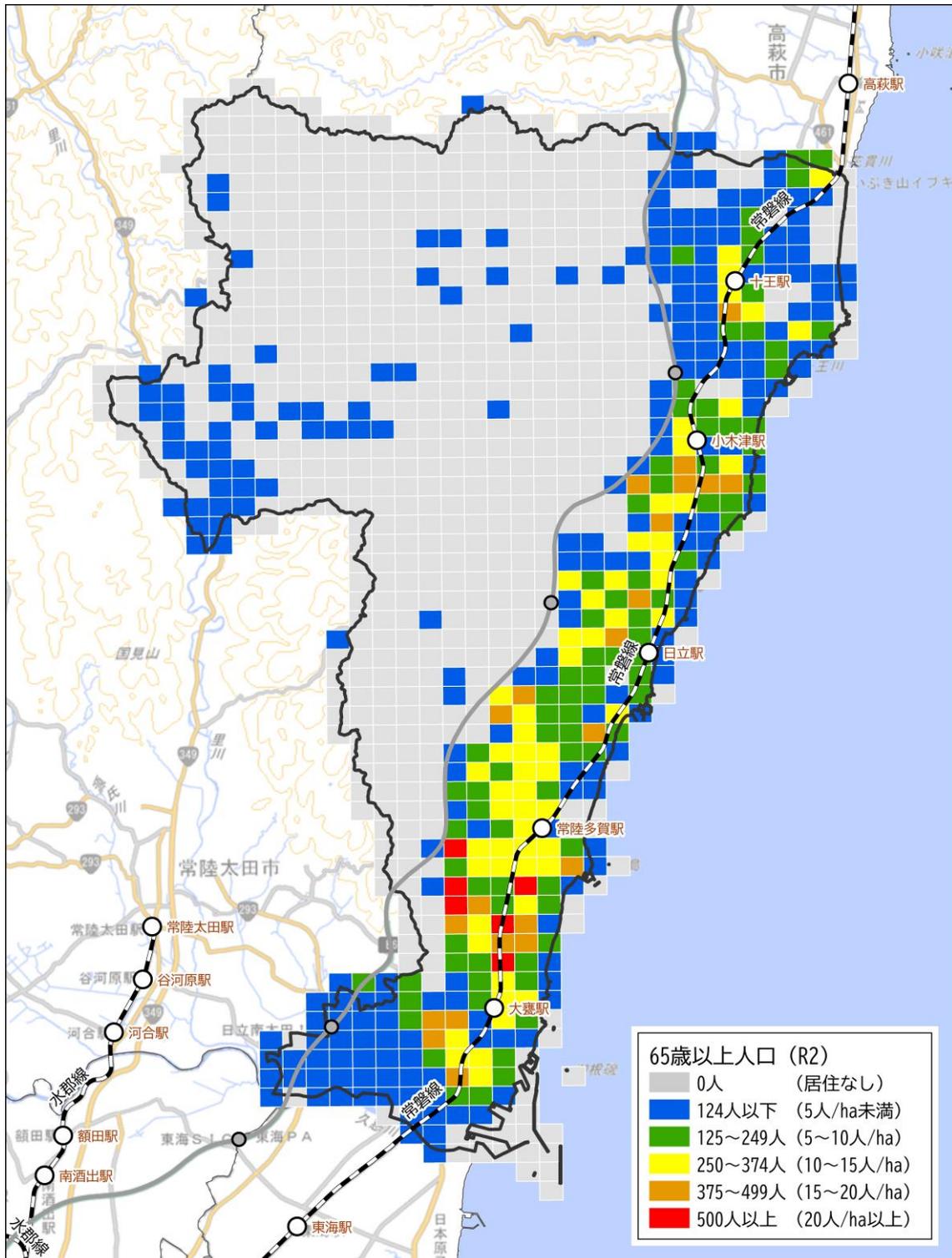


資料:令和2年国勢調査 500mメッシュ人口

図1-5 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地部に集中しており、特に、常陸多賀駅と大甕駅の間にある山側住宅団地等においては、高齢者人口が20人/ha以上の地区がある。

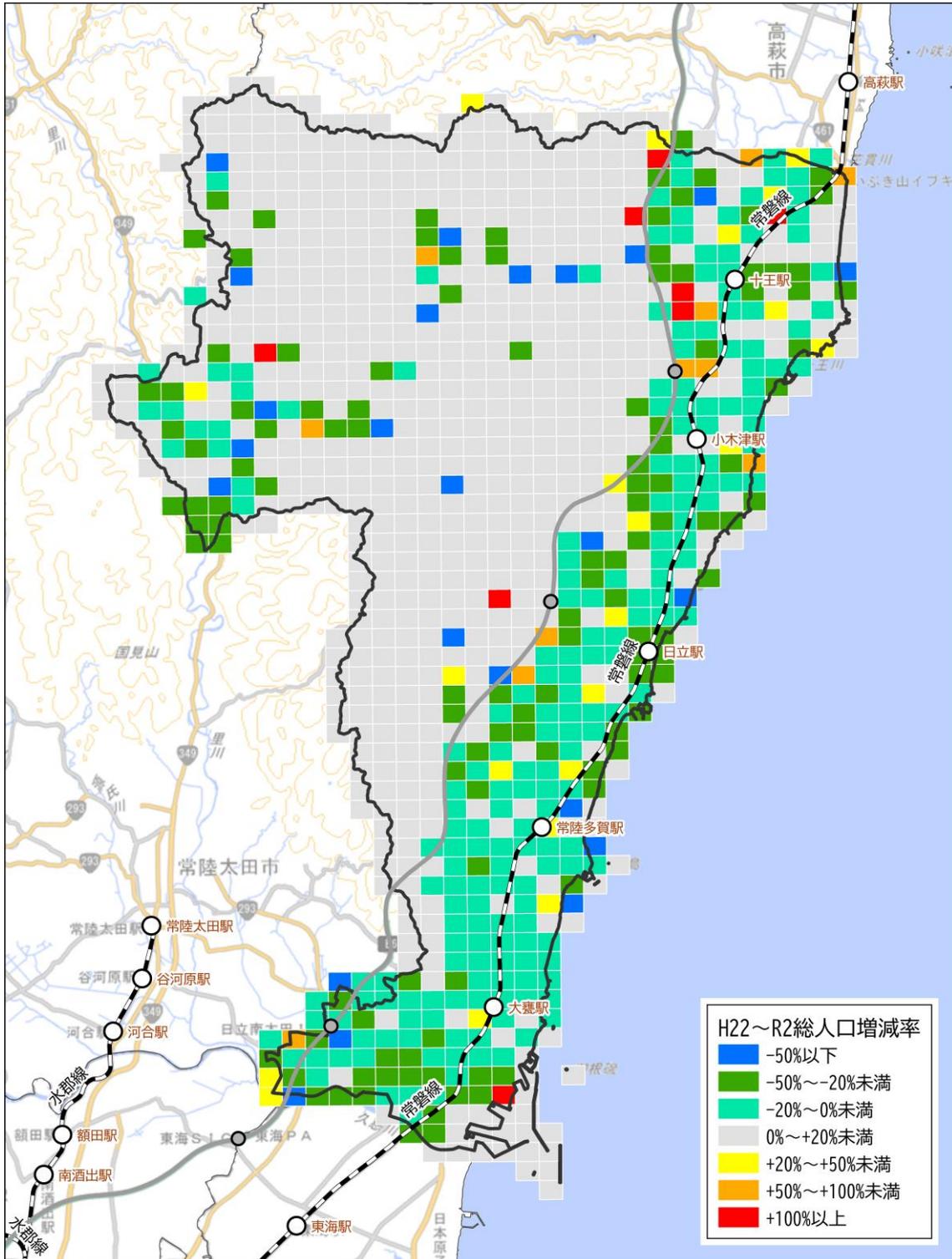


資料: 令和2年国勢調査 500mメッシュ人口

図1-6 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、山側住宅団地、十王地区、中里地区での人口減少率が大きい。



資料:令和 2 年国勢調査 500m メッシュ人口

図 1-7 人口の増減率

(6) 移動の状況

令和2年国勢調査のデータによると、本市に在住する就業者の約8割と就学者の約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、市内の移動が多いが、近隣市村や水戸市等との間の広域的な移動も一定数ある。

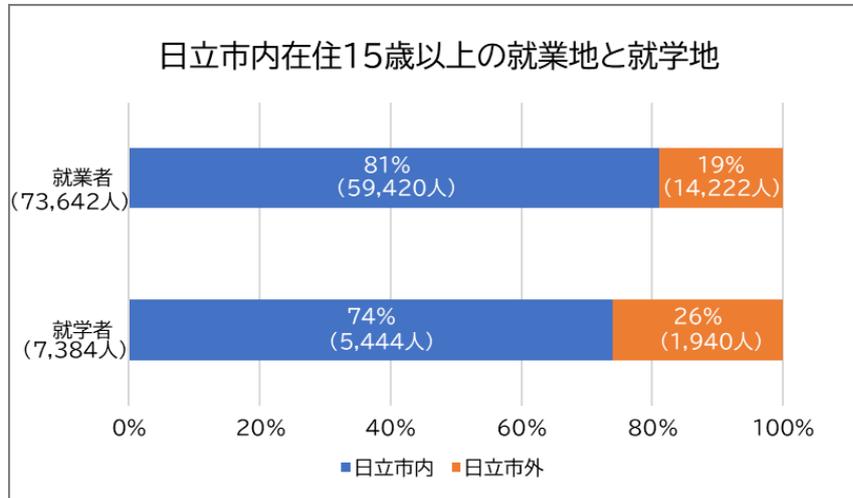


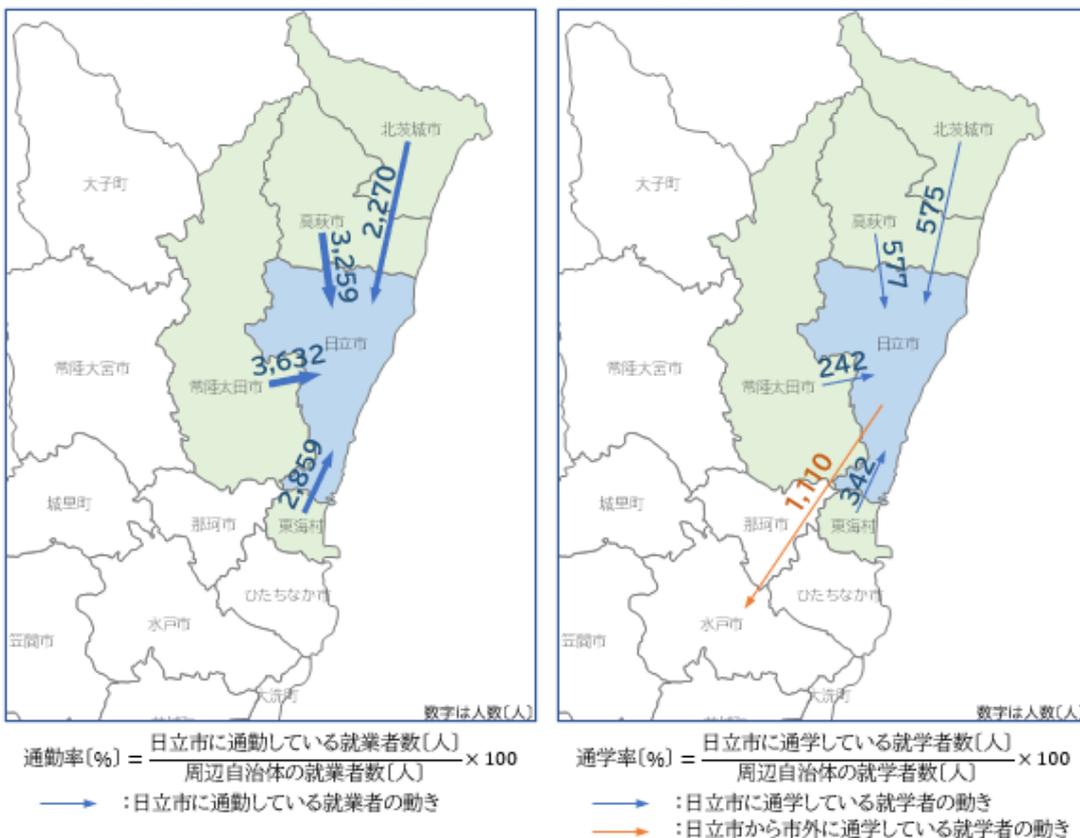
図 1-8 通勤・通学における人の動き(市内外の割合)

<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

<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

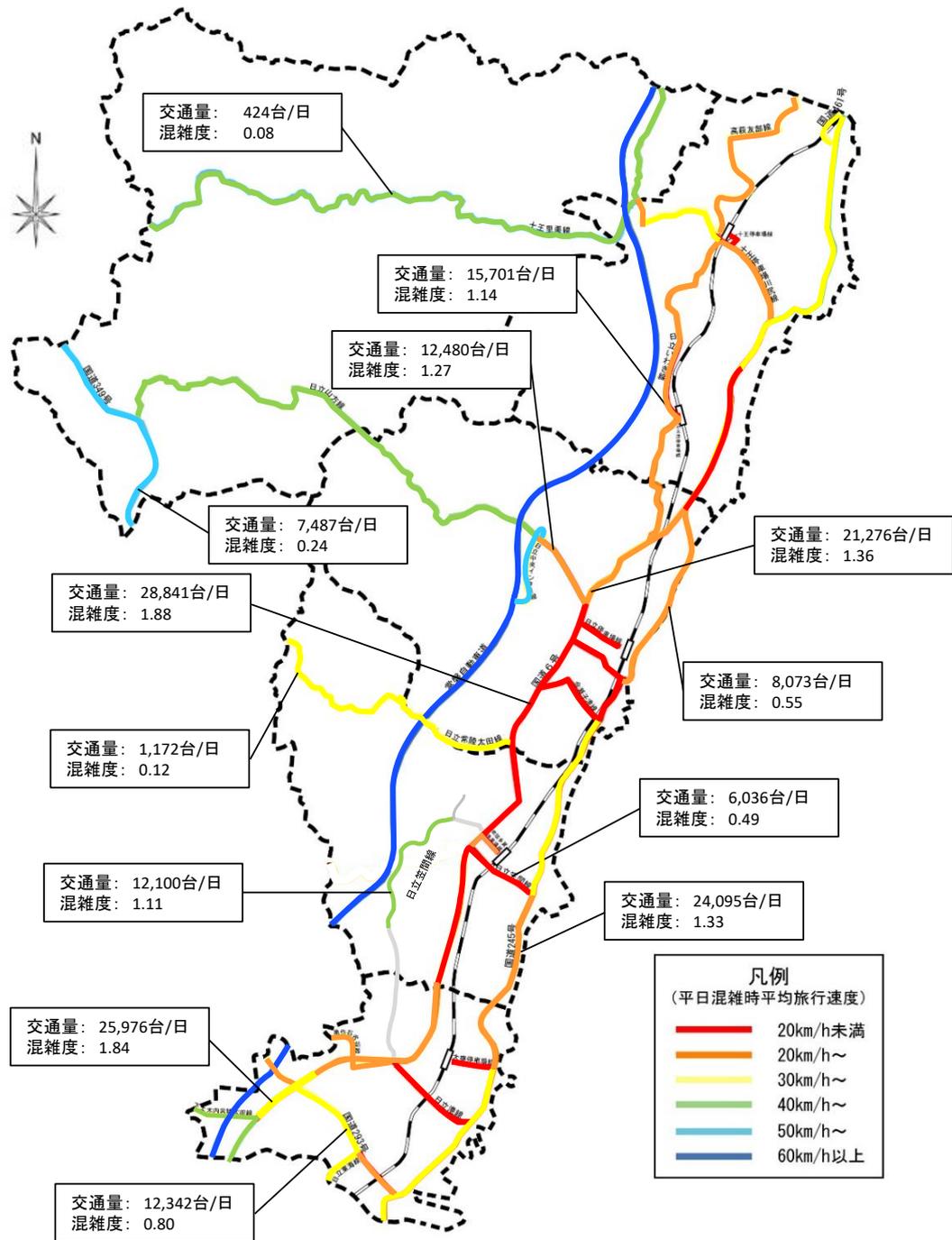


資料:R2 国勢調査

図 1-9 通勤・通学における人の動き(市外との移動分布)

(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、南北方向の幹線道路及び国道 6 号と国道 245 号を結ぶ支線道路において混雑が生じていることが分かる。



※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：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

図 1-10 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、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 世帯当たり 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運行内容等に対する意見、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の基礎資料とするとともに、市内公共交通の運行内容等の改善につなげる。
実施期間	令和 4(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 世帯当たり 2 票配布、無作為抽出)
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収又は 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

- 以下の表のとおり、通勤・通学・買物・通院では、ほとんどの回答者が市内を目的地としており、趣味・娯楽では、約 6 割が市外を目的地としている。

表 1.2 目的別 最も回答割合が多いもの

目的	行先	頻度	出発時間帯	帰宅時間帯
通勤	市内(約8割)	週に4、5回	6時～9時台	17時～20時台
通学	市内(約8割)	ほぼ毎日	6時～8時台	17時～20時台
買物	市内(約9割)	週に2、3回	9時～11時台、13時～18時台	10時～20時台
通院	市内(約9割)	月に1、2回	8時～10時台	10時～12時台
趣味・娯楽	市外(約6割)	月に1、2回	8時～10時台	12時台、15時～18時台

- 運転免許保有状況ごとの買物目的の外出においては、運転免許を保有している人ほど週に 4 回以上の外出頻度の割合が高くなり、免許を返納した人や持っていない人は、週に 1 回以下の外出頻度の割合が高くなる。

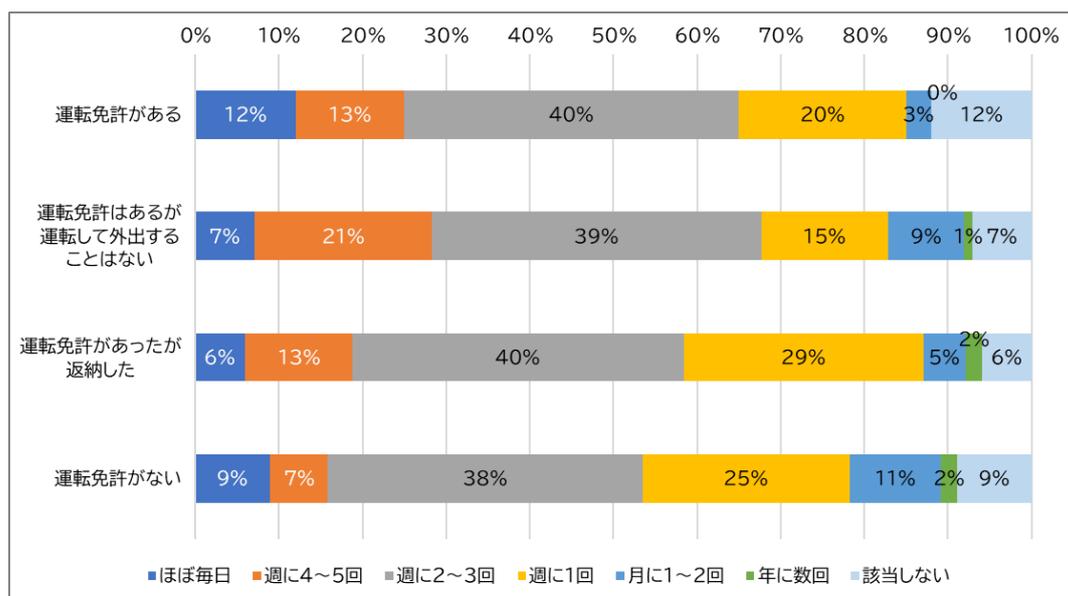


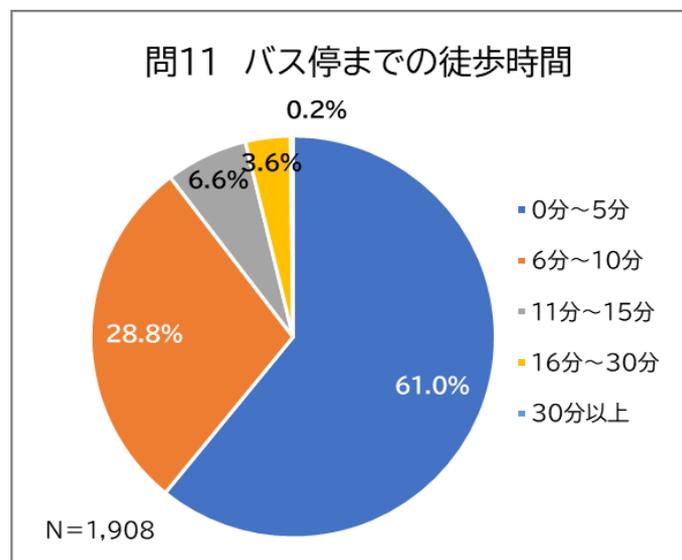
図 1-11 運転状況と外出頻度(買物)

通勤と通学は、目的地の約 8 割が市内であり、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く、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、通勤通学において約 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や、運転免許を返納した人や持っていない人の外出頻度が、持っている人の外出頻度と比較して低くなっていることから、日中時間帯での公共交通を維持し、買物や通院等への移動手段を確保することも引き続き重要である。

○バスの利用と意見について

- 自宅からバス停までの徒歩時間は、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割で、バス利用者のうち、低頻度利用者は約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「利用するバスの発着時刻」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が、バスを利用しない(しづらい)理由を路線バス事業者別に見ると、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。
- バス非利用者が、バスを利用しない(しづらい)理由を路線バス事業者別に見ると、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 1-12 バス停までの徒歩時間

自宅からバス停まで徒歩で5分以内と回答した者が約6割を占めていること、バスを利用する理由にバス停が近いことが多いことから、多くの市民は自宅の近くからバスを利用できる環境にあると考えられる。

バス低頻度利用者とバス非利用者がバスを利用しない(しづらい)理由は、バスの運行本数やバス停の遠さが一因であるが、最も大きな要因は、これらの者が自家用車を利用できる環境にあることである。

このことから、路線バスの利便性向上を図り、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向けた公共交通の利用を促す取組の強化により、過度に自家用車に依存することなく、公共交通を利用して移動できる地域公共交通ネットワークの構築が求められる。

○タクシーの利用について

- タクシーの利用状況については、非利用者が約 6 割、年数回の利用者が約 3 割、月 1 回以上の利用者が 1 割未満となっている。
- 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・非利用者が利用しない(しづらい)理由として、「料金が高いこと」がそれぞれ約 4 割、約 3 割となっている。事前に料金が分からないことも、利用しない(しづらい)理由として、タクシーを利用する人・低頻度利用者・非利用者でそれぞれ約 1 割を占めている。

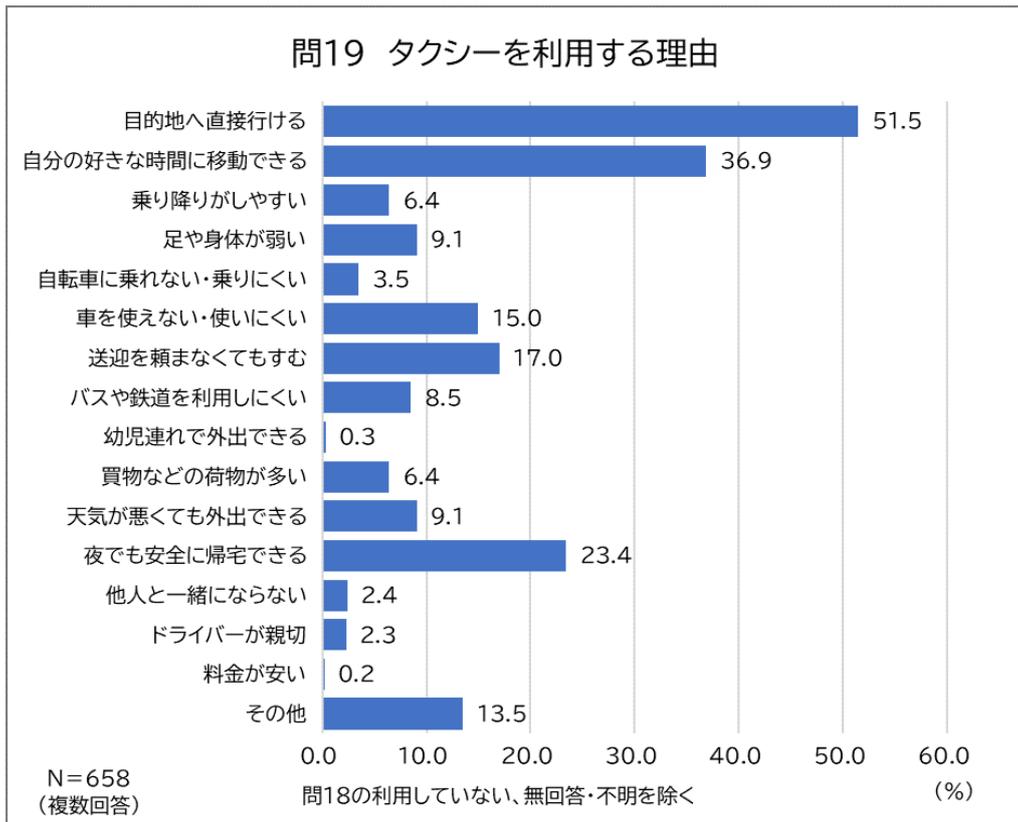


図 1-13 タクシーを利用する理由

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おり、自家用車やバスでの移動が難しい場合に利用されていると考えられる一方で、料金の高さがタクシーを利用した外出の妨げにつながることから、タクシー運賃の助成などの継続支援も求められる。

○バスの在り方について

- バス事業者の運行サービスの満足度では、約 5 割がわからないと回答している。
- バスを利用し支えるべきかに関して、約 3 割がわからないと回答しており、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在り方については、「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。
- 住民が組織的にバスを維持するべきかの問いでは、約 5 割が「バスを維持する取組をするべき」と回答しており、網形成計画策定時の回答割合と比較すると、ほぼ横ばいとなった。
- 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。

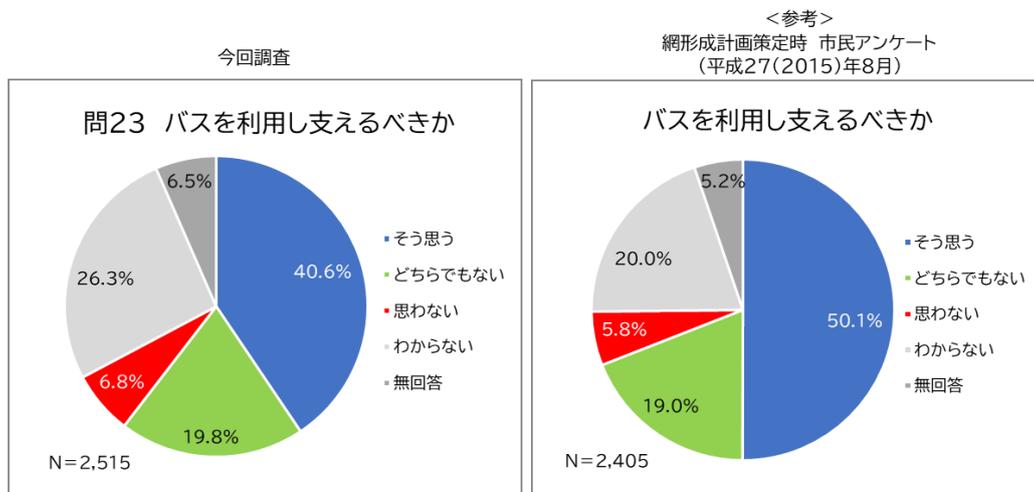


図 1-14 市民一人一人がバスを積極的に利用し、バスを支えるべきだと思う割合

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に捉える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。

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人の公共交通への関わりが薄れていることが懸念される。

(2) バス利用者アンケート

③ バス利用者アンケートの概要

表 1.3 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 日～25 日 回答期限 : 令和 4(2022)年 8 月 5 日
調査対象	配布対象路線のバス利用者(1人1部まで)
配布対象路線	茨城交通(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、レジヤ ーランド線、南部地区線 椎名観光バス(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、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 てバス利用者に手渡し配布 <椎名観光の路線> 配布対象路線全便にてバス利用者に手渡し配布(※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

④ 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

- 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。
- 鉄道への乗継先の多くは、常磐線の水戸方面である。
- 路線バスの利用目的は、買物・通院・通勤が多い。
- 路線バスを利用する主な時間帯は、行きでは、6～10時台となっている。帰りでは、11～19時台となっている。
- 路線バスの往復利用については、約6割がほぼ毎回往復で利用すると回答しているものの、片道利用の割合も約3割となっている。
- 支払方法においては、現金やでんてつハイカードの利用が多く、定期券の利用割合は低い。
- 路線バスを利用する際に調べる情報の参照元で最も多いのはバス停の時刻表であり、乗換検索サイト、バスロケーションシステムの利用割合は低い。

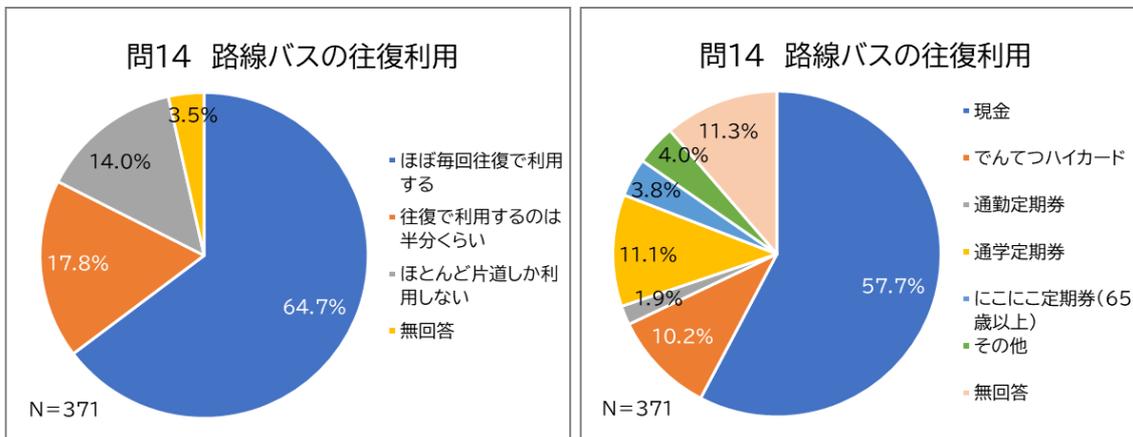


図 1-15 路線バスの往復利用と運賃の支払い方法

茨城交通と椎名観光バスの路線バス利用に関して、常磐線の水戸方面への乗継が主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、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。

路線バスの往復利用については、約6割がほぼ毎回往復で利用するが、約3割の利用者は片道利用である。

支払方法においては、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ための移動手段として利用されていることが伺える。

○路線バスに対する意見について

- 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った。
- 路線バスを不便だと感じる点については、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、約3割にとどまっている。
- 公共交通の新しい取組の認知度では、自動運転バスが高い割合を占めている。一方で、既に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実証運行を実施したMaaSの利用経験は低い割合に留まっている。

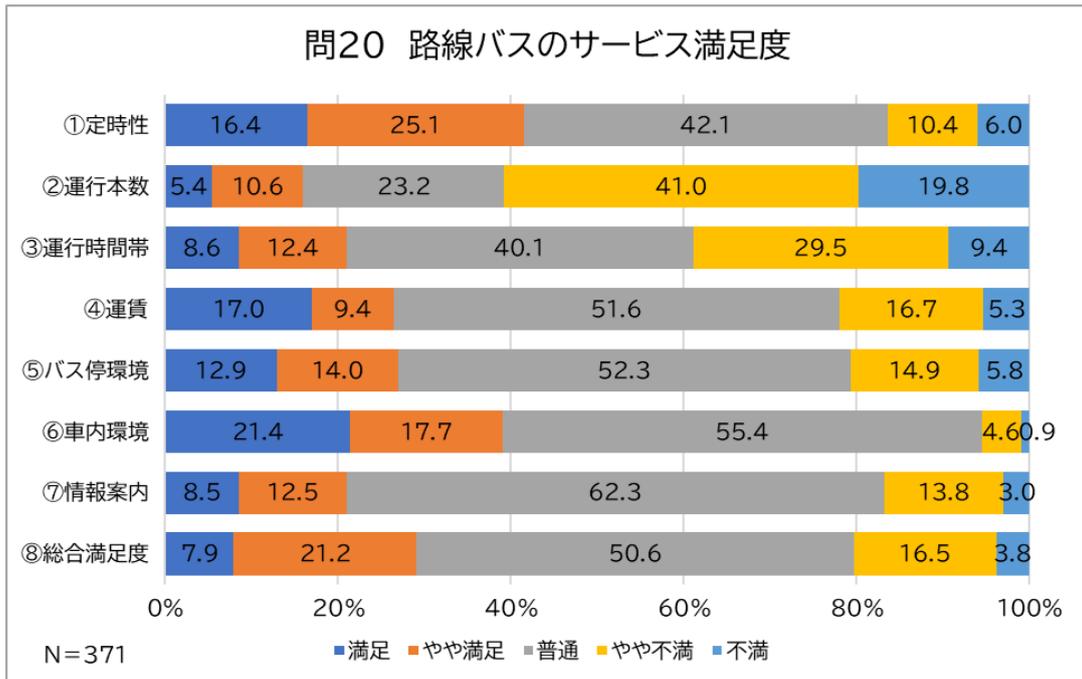


図 1-16 バスのサービス項目別満足度

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中、運行本数の少なさが改善の余地のある点として挙げられる。

総合満足度は、普通、やや不満、不満が回答の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。

(3) 乗降調査

⑤ 乗降調査の概要

表 1.4 乗降調査の概要

項目	内容
調査時期	令和4(2022)年7月15日(金)、16日(土)
調査対象	調査対象路線のバス利用者
配布対象路線	椎名観光バスの全便(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、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

⑥ 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が利用されたが、平日の9便中2便、土曜の6便中5便で利用者が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

- ソーラーリゾート行では、平日の6便中4便、土曜の4便中3便で、利用者が1人未満である。
- 十王駅行では、平日の6便中2便、土曜の5便中3便で、利用者が1人未満である。
- 上記のうち、平日で計3便、土曜で計5便は、利用者が0人である。
- ソーラーリゾート行8:10発の便では、十王駅から座禅山工業団地、十王団地北までの利用が多く、夕方はその復路の利用が多い。また、土曜日の河原田～十王団地北間は、利用者が0人であった。

○鶉の岬線について

- 平日、土曜のどちらも、全ての便で利用者数が1人未満であった。
- 平日の7便中4便、土曜の4便中2便は利用者が0人であった。
- 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者が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人であった。利用者がある便においても、山間地域では利用が0人の区間がある。
- 黒坂鬼越～新田間も利用者が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つの大綱を設定しており、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いかながら、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各駅周辺に位置し、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上で、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。(P23図参照)

■都市機能誘導区域の考え方(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、十王川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向上を図ります。</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・油縄子などの地区では、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>あわせて、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>

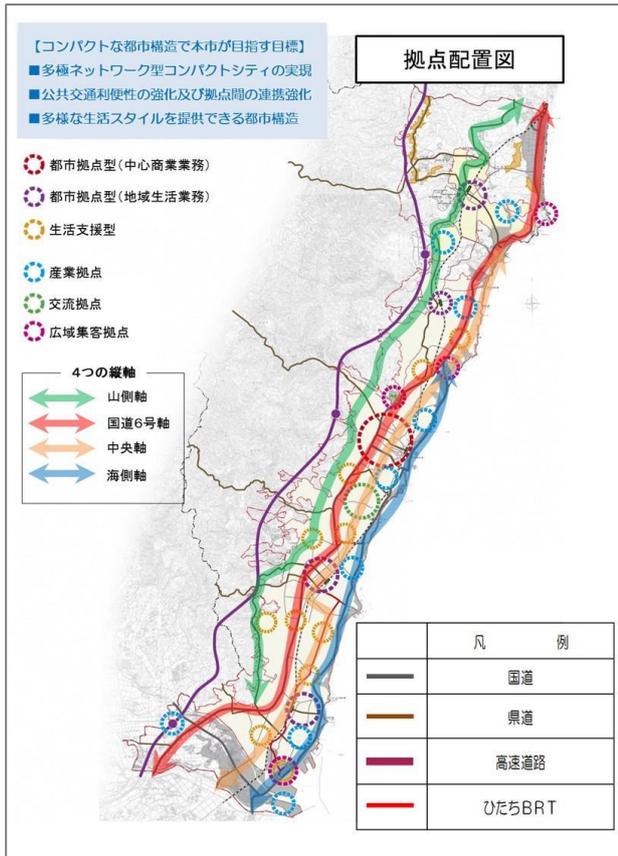


図 1-17 コンパクトなまちの構造における拠点の配置及び道路・交通ネットワーク



図 1-18 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

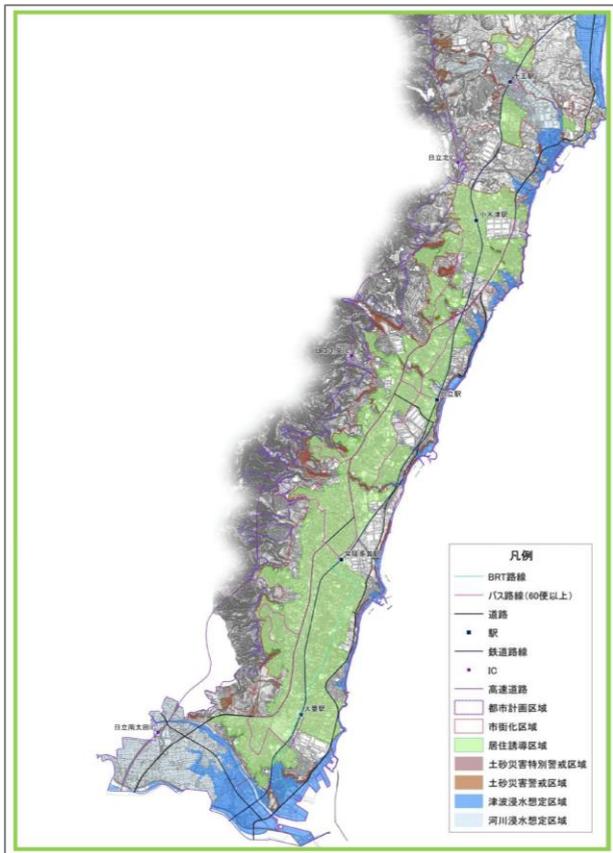


図 1-19 居住誘導区域

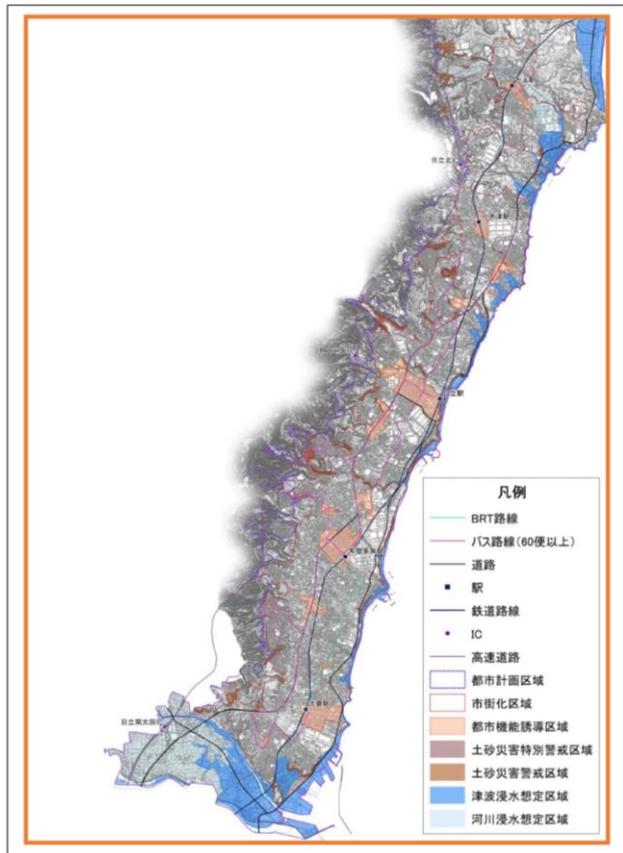


図 1-20 都市機能誘導区域

第2期日立市まち・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)将来を見据えた持続可能なまちづくりの推進

具体的施策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。

具体的な取組	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 3 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】



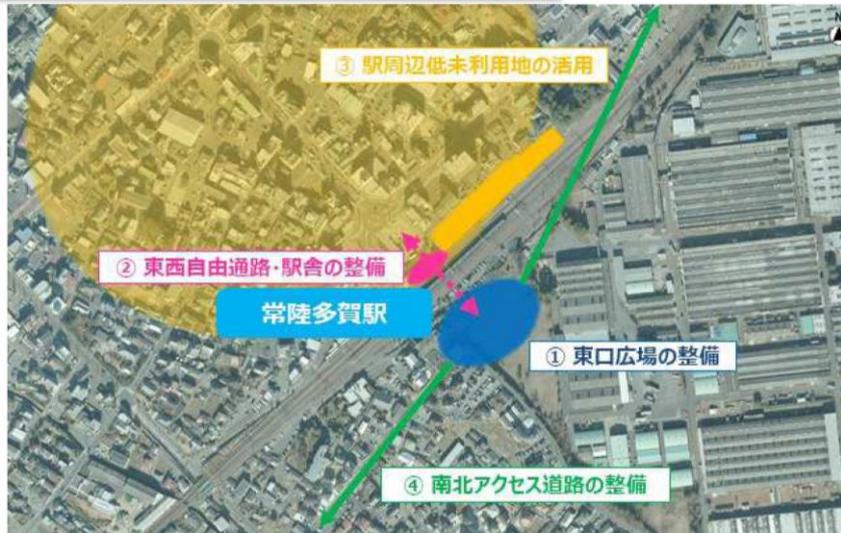
都市の拠点として、地域に根ざした活力ある商業・業務機能の集積を図るとともに、まちに住む人々やまちを訪れる学生、ビジネスパーソン、観光客など、多様な人々が集う交流機能の立地を誘導しながら、「常陸多賀」ならではの文化と魅力を発信するにぎわい空間を創出します。

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との整備にあわせて、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			工事			
自由通路・駅舎整備		調査・設計	都市計画手続			工事			
低未利用地の活用		活用方法の調査・検討				利活用の実現			
		まちづくり人材の発掘・育成支援							
		まちづくり組織の体制構築				まちづくり組織によるまちづくりの推進			
		まちづくり組織への支援							
	空き地・空き店舗の活用								

学校再編計画

「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

- ▶ 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

- ▶ 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

- ▶ 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

- ▶ 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。

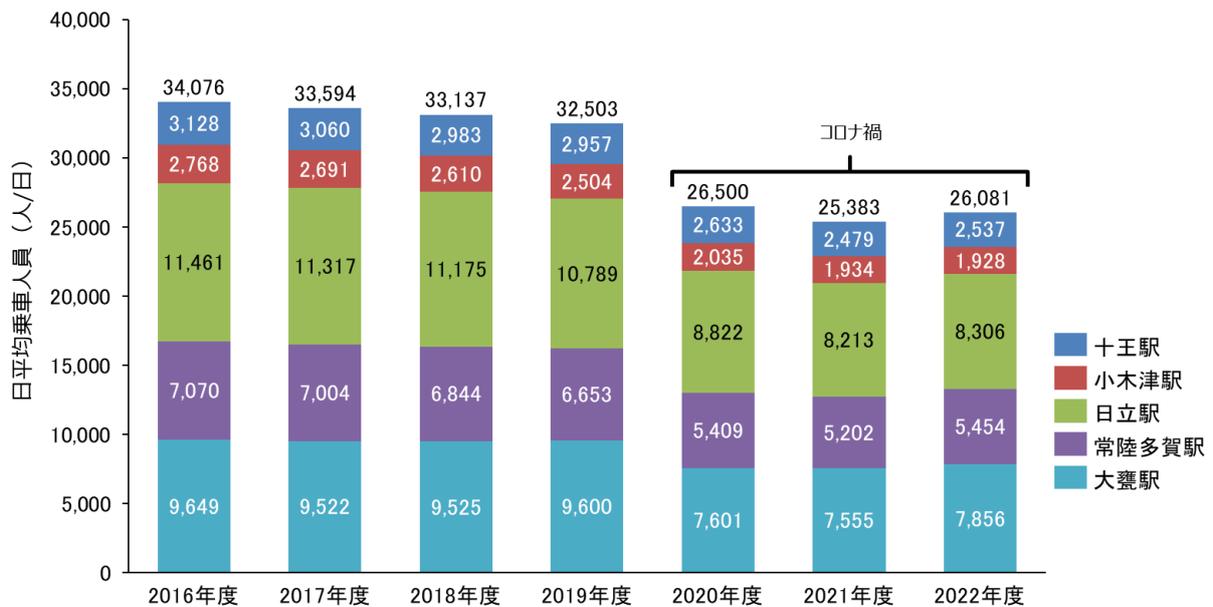
<日立市の公共交通>

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	日立市が日立電鉄線跡地をバス専用道として整備し、茨城交通がバス高速輸送システム「ひたちBRT」を運行している。 平成 25(2013)年3月には、第Ⅰ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 デマンド交通(WEB 又は電話予約)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なり、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、地域の助け合いによる移動手段「地域モビリティ」(電気自動車を活用)を地域が主体となり運行している。
福祉有償運送	坂下地区で、障害者等を対象とした福祉有償運送を 1 団体が実施している。
タクシー	市内に営業所を持つタクシー事業者が、運行を行っている。

(2) 公共交通の利用者数の推移

鉄道の1日当たり平均乗車人数は、近年、徐々に減少し、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和4(2022)年度では26,000人台に落ち込んでいる。

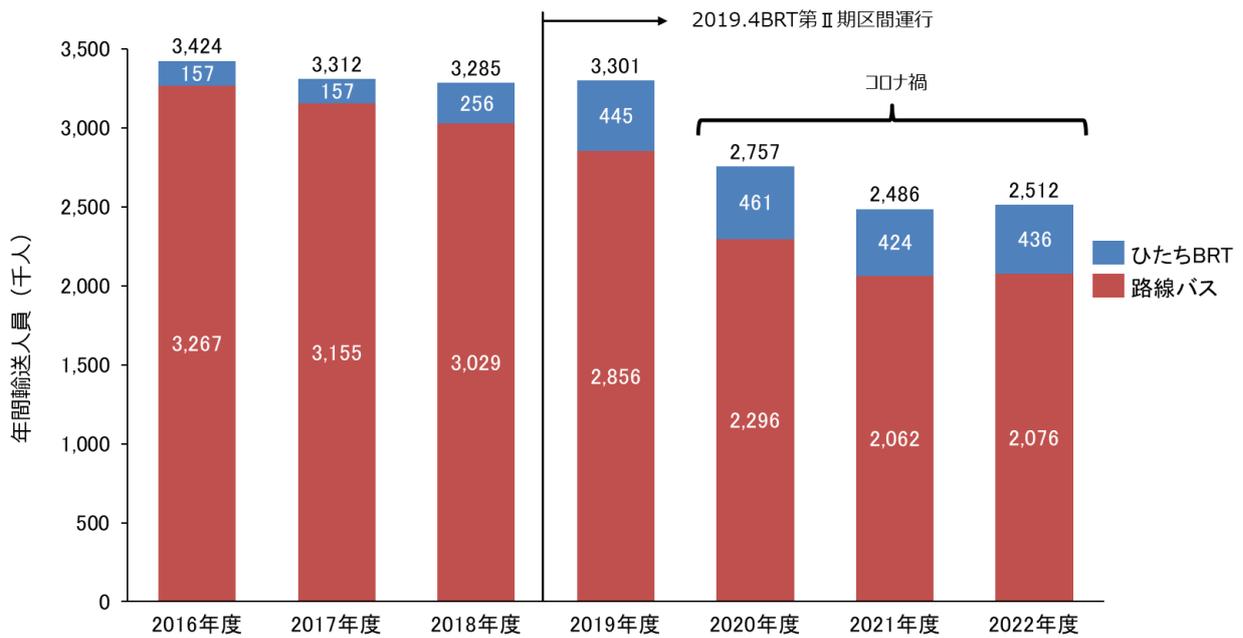
路線バスの輸送人員は、近年は減少傾向にあり、令和元(2019)年度に回復傾向に転じたものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和4(2022)年度には茨城交通運行路線で25,000千人台、椎名観光バス運行路線で28千人台に落ち込んでいる。



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 1-21 市内の鉄道駅の乗車人数の推移

【茨城交通運行路線】

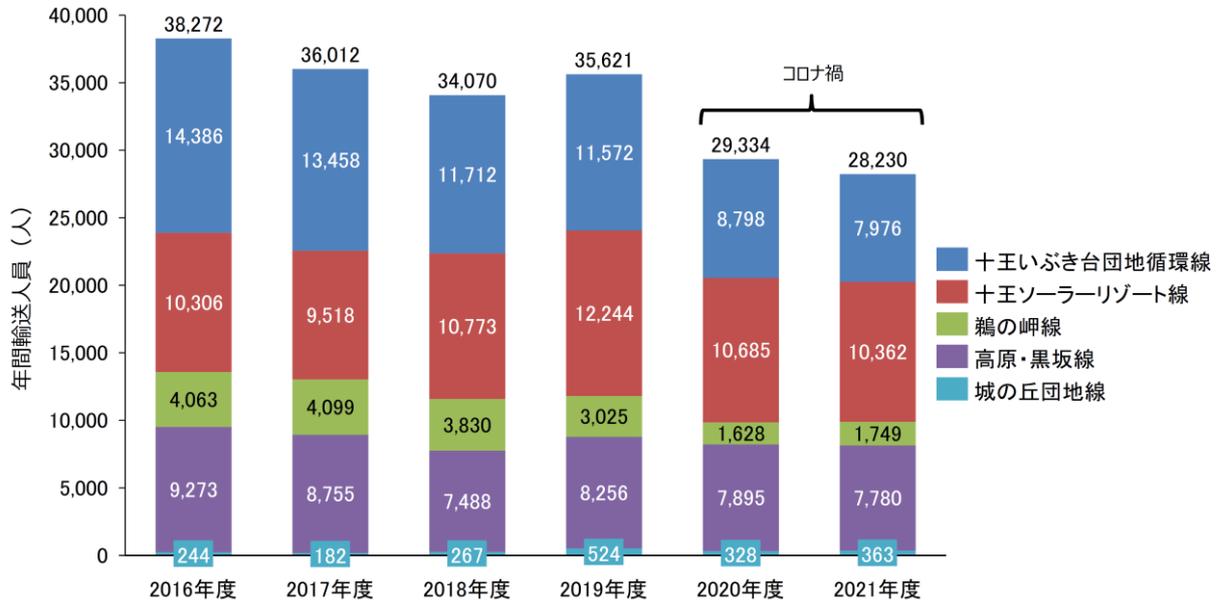


※各年度は10月～9月の合計値

資料: 茨城交通提供資料

図 1-22 路線バスの利用者数の推移(茨城交通)

【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 1-23 路線バスの利用者数の推移(椎名観光バス)

(3) バス路線の状況

① バス路線

市内のバス路線では、日立駅と常陸多賀駅の間を運行する路線が多い。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運行されている。

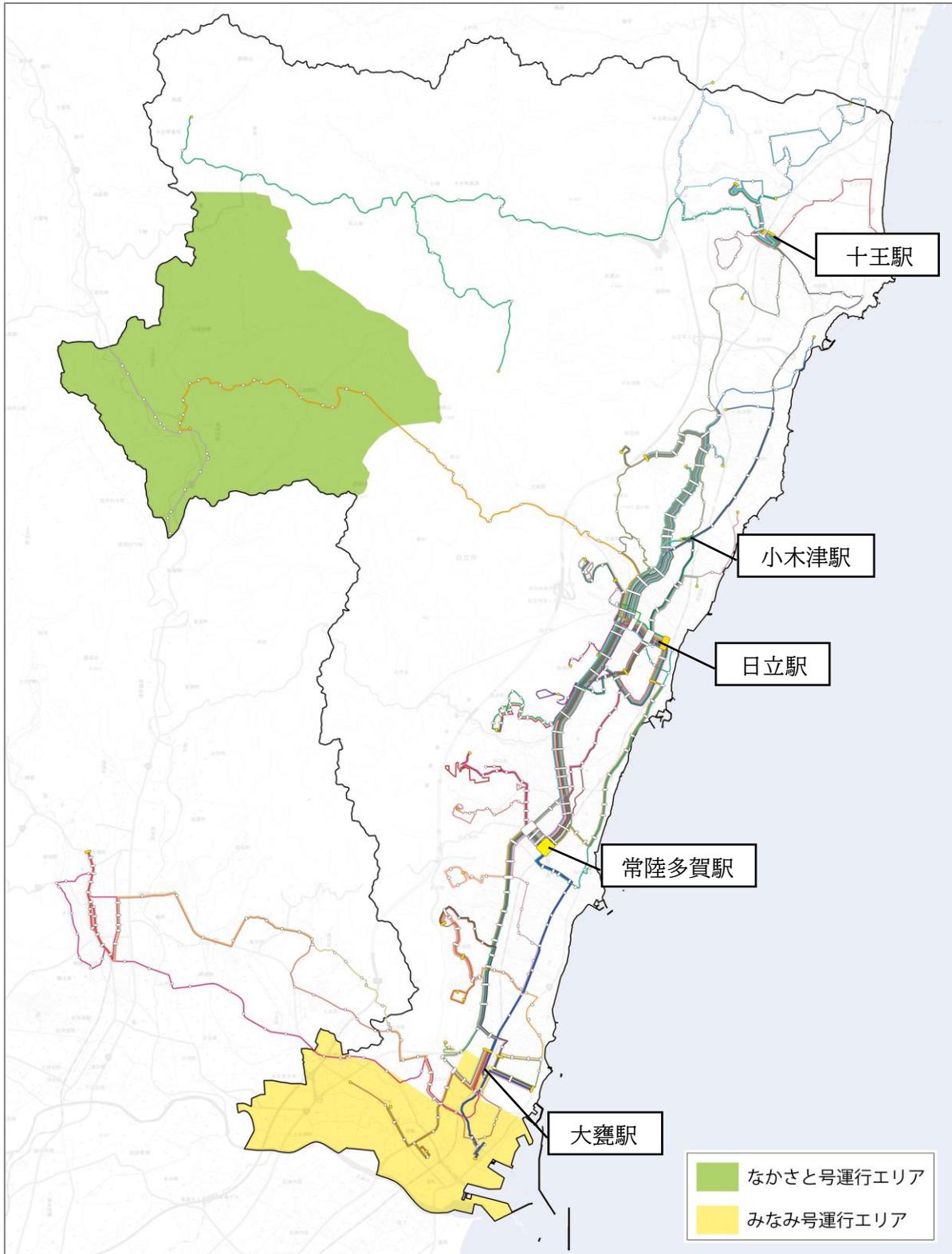


図 1-24 バス路線図

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、人口の多い海側の平地部で多くなっている。

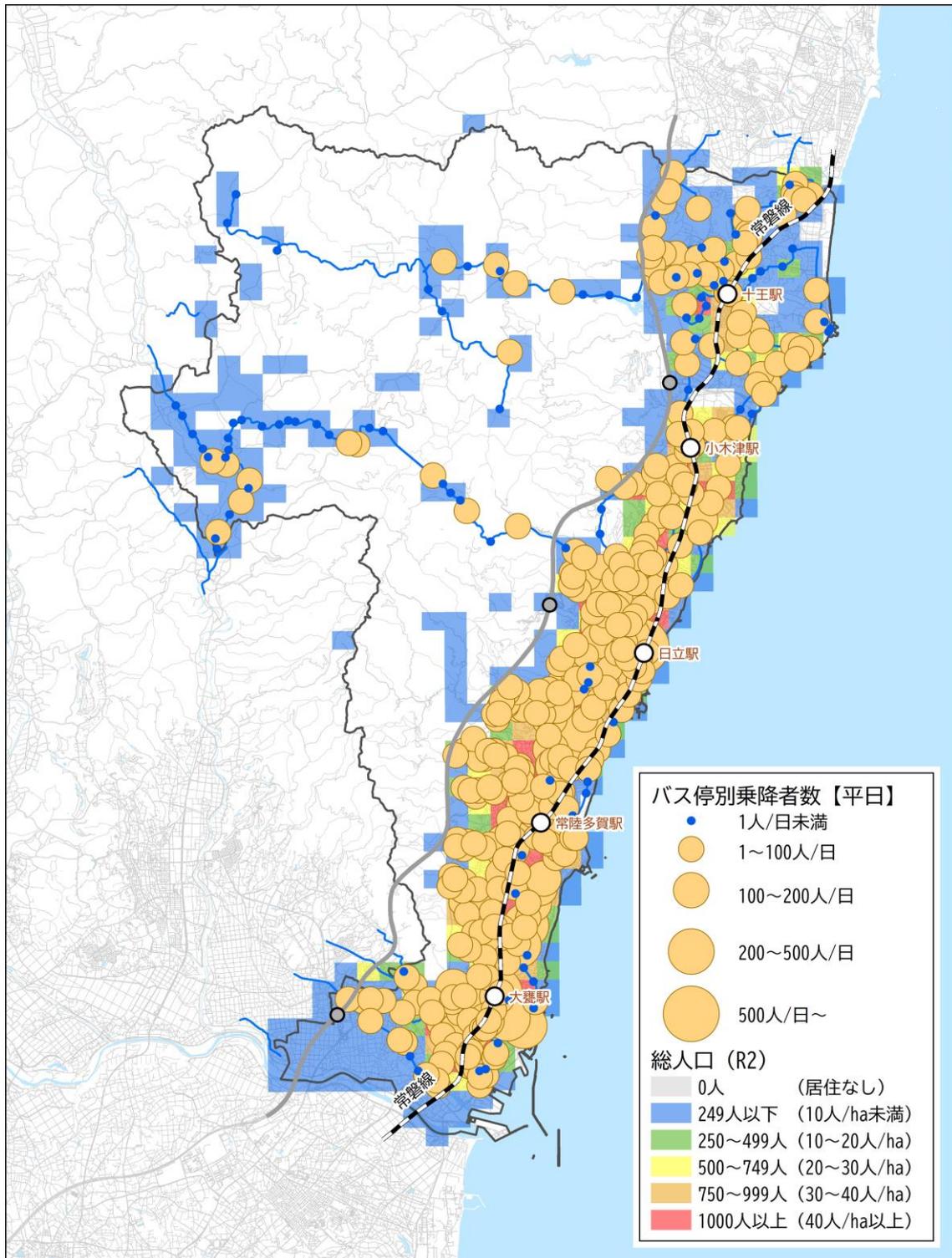


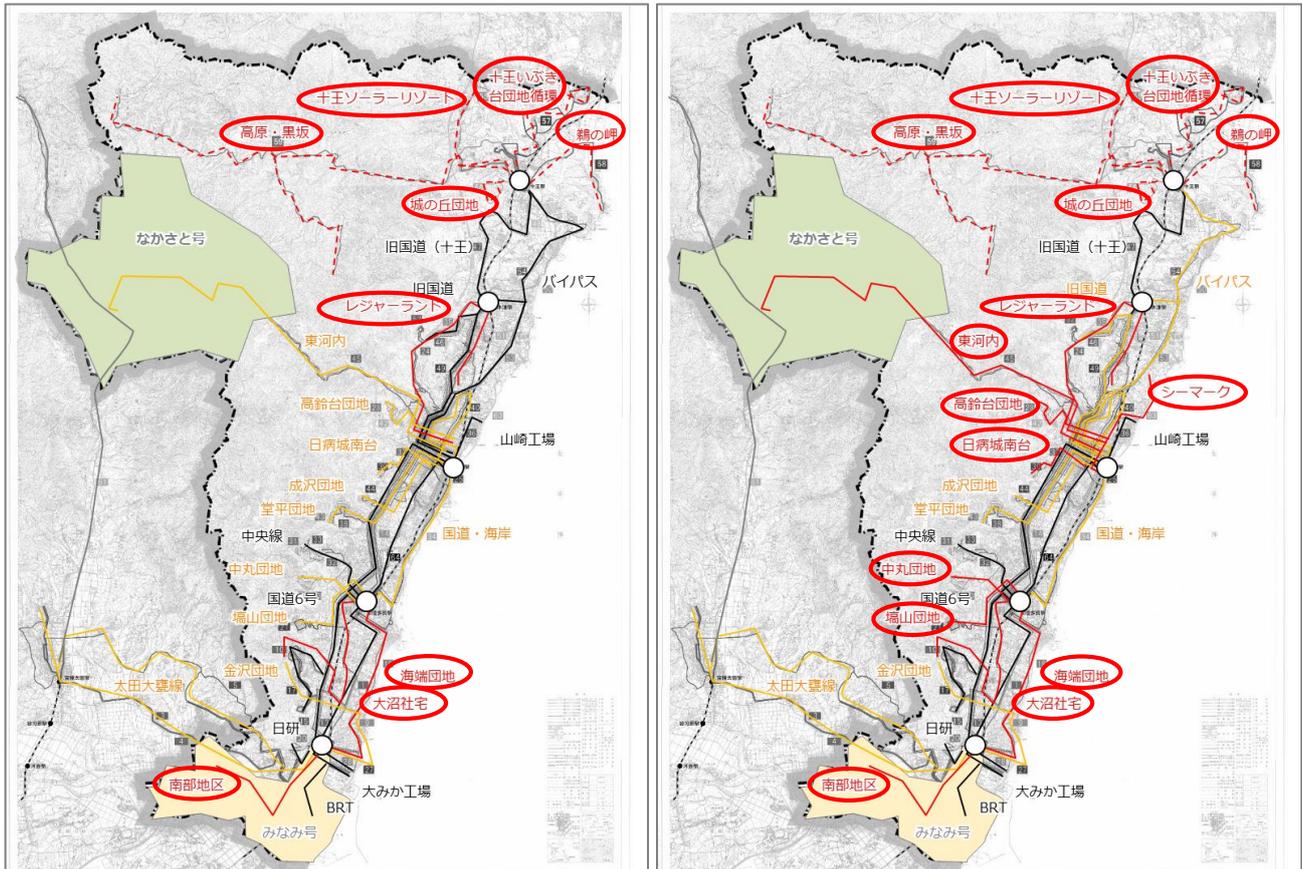
図 1-25 バス停乗降者数(令和 5(2023)年 9 月)と人口分布

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

新型コロナウイルス感染症の拡大以前から、市内の生活路線を中心に10人/便未満の路線が多く、茨城交通では4路線、椎名観光バスでは全路線(5路線)が5人/便未満であった。

また、人口減少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/23 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

令和元(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/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

令和3(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

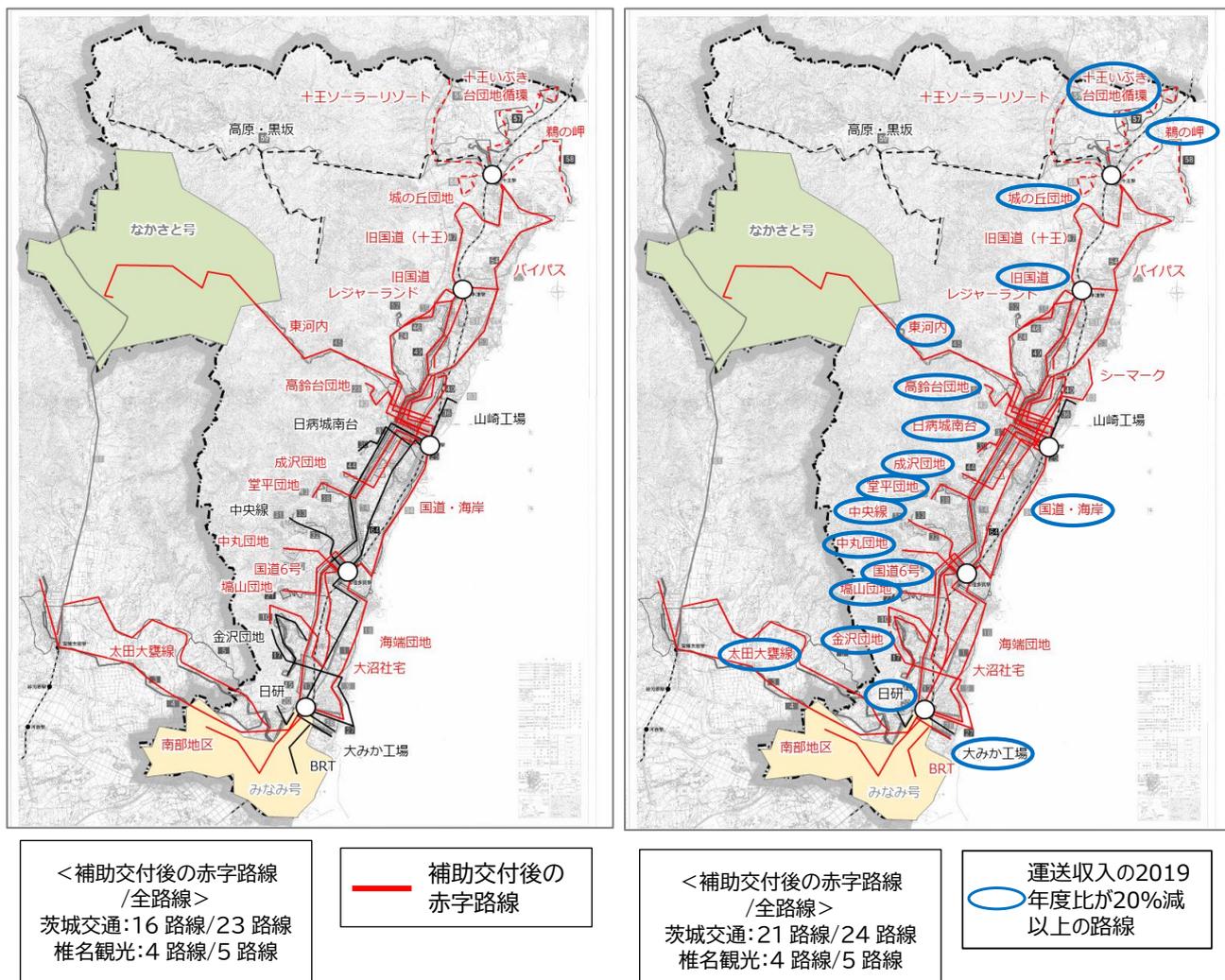
※海端団地線は令和5(2023)年4月に廃止

図 1-26 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

国や市からの補助交付後も赤字の路線は、令和元(2019)年度(新型コロナウイルス感染症拡大前)には、茨城交通が16路線、椎名観光バスが4路線となっていたが、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響により、令和3(2021)年度には、茨城交通の赤字路線はひたちBRTを含む21路線に増加した。

また、運送収入が新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元(2019)年度と比較して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、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。



令和元(2019)年度(コロナ禍前)

令和3(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

※海端団地線は令和5(2023)年4月に廃止

図 1-27 補助交付後の赤字路線

ウ 事業者別の収支状況

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、国・県補助の増加、茨城交通と日立電鉄交通サービスの経営統合(合併)に伴う経費変動等により、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。

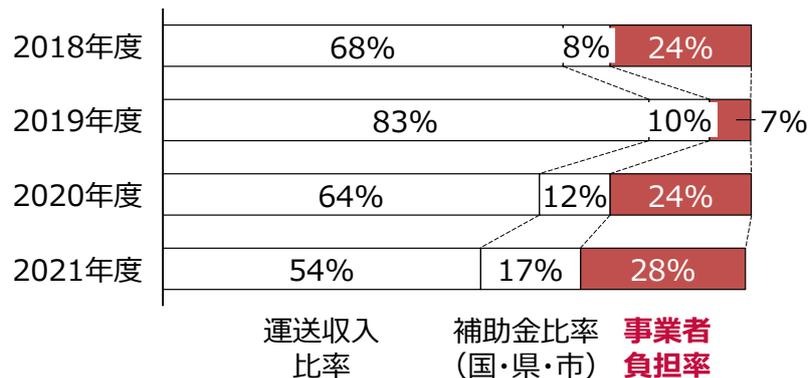


図 1-28 茨城交通の収支状況

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。

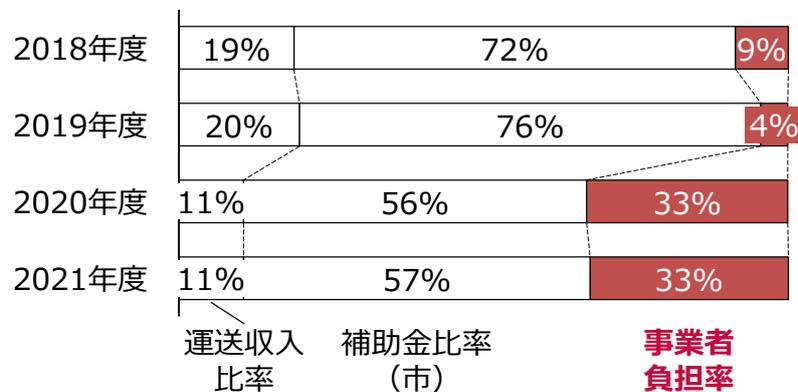
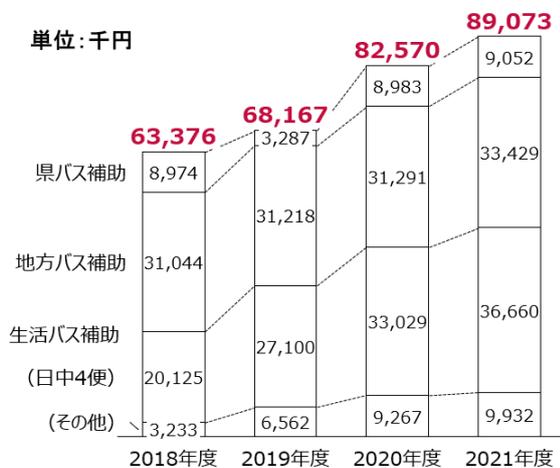


図 1-29 椎名観光の収支状況

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。

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、市民の日常生活上最低限の移動を支える生活路線バスに対する市補助については、補助対象となる時間帯、区間、便数が限定的なため、対象時間帯の運行に対して運行赤字を賄いきれない状況にある。



※ 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 1-30 路線バスに対する各種補助金の推移

表 1.5 日中4便補助の対象と実績

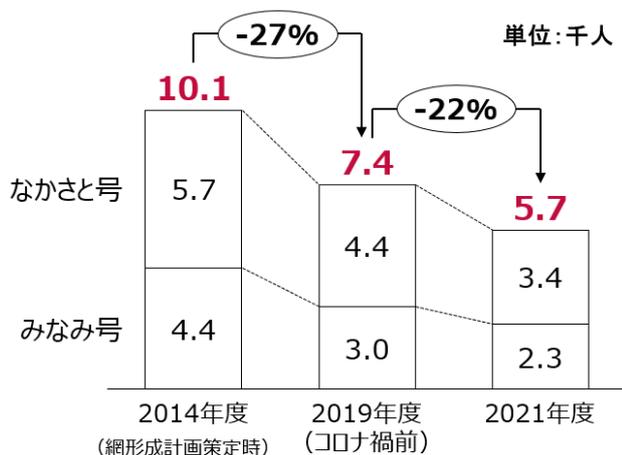
補助対象	令和3(2021)年度の実績
平日9～15時台の1日当たり4往復相当の赤字額	補助対象系統の8割の便が該当

市民生活バス路線確保対策事業補助
(日中4便補助)

市民の日常生活上最低限の移動手段を確保するため、平日日中(9時～15時台)に支線を運行する路線バスについて、1日当たり4往復相当分の赤字額を補填するもの

オ 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、負担金の支払世帯数共に減少傾向にあるため、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 1-31 なかさと号・みなみ号の利用者数推移(千人)

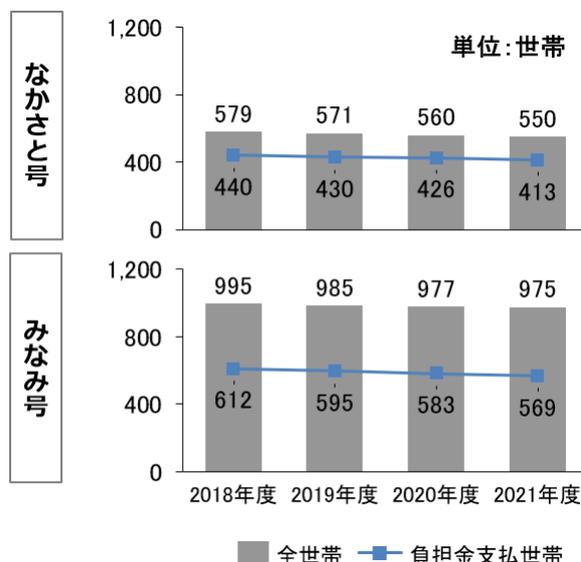


図 1-32 なかさと号・みなみ号運行地区の世帯数推移(世帯)

カ 地域モビリティの運行状況

金沢学区では、自家用車や路線バスでの移動が難しい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である「地域モビリティ」を運行し、金沢交流センターを発着点の中心として、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。

また、令和5(2023)年 11 月からは、諏訪学区コミュニティ推進会が主体となり、諏訪学区においても「地域モビリティ」の実証運行を実施している。

実施主体	金沢学区コミュニティ推進会
使用車両	電気自動車(4人乗り軽自動車) 1台 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(又は利用可能な利便施設等)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



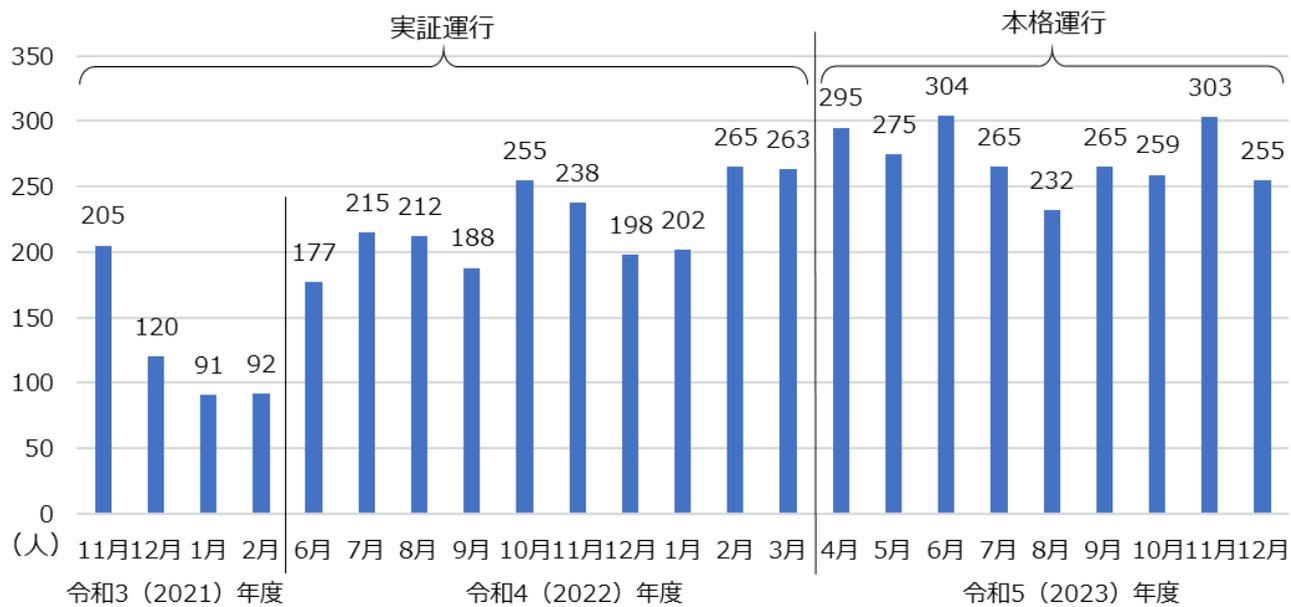


図 1-34 金沢学区地域モビリティ 利用者数の推移

5. 網形成計画の評価

(1) 網形成計画の目標の達成状況

	数値目標		達成状況 [○達成、△未達、×未達(乖離大)]			
			新型コロナウイルス 感染症拡大前		最新	
計画目標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 (千人/年)	3,854	3,337 (令和元 年(2019)年度)	△	2,514 (令和3 年(2021)年度)	×
	市内駅乗車人数 (千人/日)	33.7	32.5 (令和元 年(2019)年度)	△	25.4 (令和3 年(2021)年度)	×
	地域公共交通利用者数 (千人/年)	10.5	7.4 (令和元 年(2019)年度)	×	5.7 (令和3 年(2021)年度)	×
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	高齢者用にここ定期券 (箇月分)	2,660	3,335 (令和元 年(2019)年度)	○	2,321 (令和3 年(2021)年度)	△
	高校生通学定期 (箇月分)	14,410	11,561 (令和元 年(2019)年度)	△	7,826 (令和3 年(2021)年度)	×
	ユニバーサルデザインタ クシーの導入台数(台)	3	—	—	15 (令和5 年(2023)年度)	○
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(団体)	10	10 (令和元 年(2019)年度)	—	11 (令和3 年(2021)年度)	○
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(回/年)	30	15 (令和元 年(2019)年度)	×	7 (令和3 年(2021)年度)	×
計画目標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(人)	25,000	24,692 (令和元 年(2019)年度)	△	23,974 (令和4 年(2022)年度)	△

(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。

継続的に実施又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への位置付けを検討する。

網形成計画における公共交通施策		実施状況	地域公共交通計画での実施
①BRTの導入・延伸		実施中	・ 第Ⅰ期間及び第Ⅱ期間の運行を継続 ・ 第Ⅲ期間は継続検討
②バス路線の再編		実施中	・ 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 ・ ひたち BRT の第Ⅲ期間の開業時には、その周辺路線の再編を検討
③バス以外の公共交通機関の活用		実施中	・ なかさと号とみなみ号の運行を継続するとともに、利用状況に応じた見直しを検討 ・ 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
④JR 常磐線と他の交通機関の接続強化		実施中	・ 現在の取組を継続実施
⑤交通結節点・待合環境の整備		運用中	・ 他の乗継拠点や主要バス停での機能強化を検討
⑥利用しやすい運賃制度		実施中	・ 現在の取組を継続実施
⑦高校の通学における公共交通の利用促進		実施中	・ 現在の取組を継続実施
⑧高齢者・障害者の移動性向上		実施中	・ 現在の取組を継続実施
⑨バリアフリーの推進		実施中	・ 現在の取組を継続実施
⑩バス路線に関する市の補助の基準・ルールの設定		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
⑪取り組みやすいパートナーシップ事業		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
⑫地域公共交通支援事業の推進		実施中	・ なかさと号とみなみ号の運行を継続するとともに、利用状況に応じた見直しを検討 ・ 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
⑬分かりやすい情報提供		実施中	・ 現在の取組を継続実施、更なる情報提供を検討
⑭公共交通の利用促進策		実施中	・ 現在の取組を継続実施、更なる利用促進策の実施を検討
⑮公共交通を軸とした土地利用・施設配置の計画		実施中	・ 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
⑯その他	自動運転の実証運行	実施中	・ 商用実装に向けた施策を検討
	MaaS の実施・展開	実施中	・ バス事業者が継続的に展開する MaaS 事業を日立市が支援

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・確保が困難になるおそれ、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：人口減少や高齢化等への対応

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%減少した。さらに、総人口に占める年少人口及び生産年齢人口の割合が減少し、高齢化が進展している。

一方で、高齢化に伴い運転免許返納者数の増加が見込まれるほか、小中学校の統廃合により徒歩での通学が難しい児童生徒等の移動支援が求められる。

このような中、市民の日常的な移動を支える路線バス等の公共交通を確保する取組に加えて、人口減少や高齢化に伴い増加が見込まれる「公共交通のみでは賄いきれない移動需要」に対応するための地域内交通の拡充が必要である。

課題：新たな情報技術の利活用

公共交通の利便性向上のため、茨城 MaaS や、乗合タクシーみなみ号の AI デマンド化、茨城交通によるバスロケーションシステムやキャッシュレス決済機器の導入等、これまでも新たな情報技術の利活用を推進しており、特に、ひたち BRT においては、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、バス専用道路における自動運転レベル 4 での営業運行を目指している。

しかし、市民アンケート調査及びバス利用者アンケート調査の結果によると、これらの取組に関する認知度は低く、また、実際にこれらの情報技術を有効活用している人が少ないことから、新たな情報技術を活用した取組の周知の強化や有効活用できる環境づくりとあわせて、紙の時刻表等、従来の媒体による情報提供の継続が必要である。

課題：カーボンニュートラルの実現に向けた取組

近年、SDGsに代表される環境問題に関する取組が世界的に進展しており、我が国では、日常生活において自家用車を中心としている移動手段を、公共交通や徒歩、自転車等に転換することで、二酸化炭素排出量の削減を目指す取組である「スマートムーブ」を推進している。

また、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、「ゼロカーボンシティひたち」の実現を目指しており、カーボンニュートラルの実現に向け、公共交通の視点から見た、更なる環境負荷の軽減に資する取組を推進する必要がある。

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

市民アンケート調査の結果によると、自家用車を運転(利用)できる環境にあることが、路線バスを利用しない(しづらい)理由であるとの回答が多かった。一方で、運転免許を持たない人や返納した人の買物・通院での外出頻度が低くなっていることや、高齢化の進展により、今後運転免許返納者数の増加が見込まれることから、自家用車に過度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、バス利用者アンケート調査の結果によると、路線バスの総合満足度において「満足(満足+やや満足)」と回答する者が半分にも満たないことから、路線バスの効率的な運行を図ることはもとより、利用者の立場に立った公共交通の利用環境の改善が必要である。

課題：公共交通と地域や市民との関わりの薄れ

市民アンケート調査の結果によると、「路線バスを利用し支えるべき」と考える人の割合が、網形成計画策定時と比べて減少しているほか、バスの運行・維持が難しい地域における公共交通の在り方については、「市が主体的に移動手段を確保すべき」と回答した人の割合が高く、市民の「公共交通を自分自身(地域)で支える」という意識の低下が懸念される。一方で、「住民が組織的にバスを維持すべき」と回答する者が一定数存在することから、地域の公共交通の在り方を住民自らが考え、市や交通事業者と協力しながら公共交通を確保・維持に努める意識の醸成が必要である。

3. 交通事業の現状から見た課題

課題：公共交通サービスの維持・確保

生産年齢人口や年少人口の減少に伴う通勤・通学者の減少や、新型コロナウイルス感染症拡大により、公共交通の利用者は著しく減少し、外出制限が緩和された後も、利用が元に戻らない状況が続いている。特に、ひたちBRTを含む路線バスでは、国や市の補助を受けても運行事業者の負担が大きい状況にある。

今後も人口減少の継続が見込まれることや、テレワーク等の新しい生活様式が定着することなどにより、新型コロナウイルス感染症拡大以前の利用状況に戻らない可能性が高いと想定される。

加えて、全国的に公共交通の運転士不足が課題となっており、また、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)が予定されていることから、公共交通のサービス水準を維持することが困難な状況である。

住民が地域の交通を支える地域内交通である、なかさと号・みなみ号では、運行地域内の人口減少や高齢化の進展等を踏まえた、運営体制の継続が課題である。

さらに、地域共助の移動手段である地域モビリティでは、既存の公共交通との棲み分けや連携に課題が残る。

以上のことから、路線バス等の公共交通の運行効率化を図るとともに、多様な交通主体の連携により、減少する利用者数と変化する移動需要に対応し、また、地域の移動手段を確保・維持する協力体制を構築・強化することが必要である。

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

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、南北方向に市内や他市村等への広域な交通が縦断しており、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、このネットワークを活用し、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、東西方向で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の構築を目指す。

2. 課題への対応

人口減少や高齢化が進展し、路線バス等の既存の公共交通のみでは賄いきれない移動需要の高まりが予想される中、市民の日常生活の移動を支える路線バス等の公共交通を確保する取組に加えて、より細やかな移動需要に対応する地域内交通の拡充が必要である。

また、新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者減少や、テレワーク等の新しい生活様式の定着、公共交通の運転士不足等、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中で、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、持続的な公共交通ネットワークを構築するとともに、さら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。

さらに効果的、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。

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

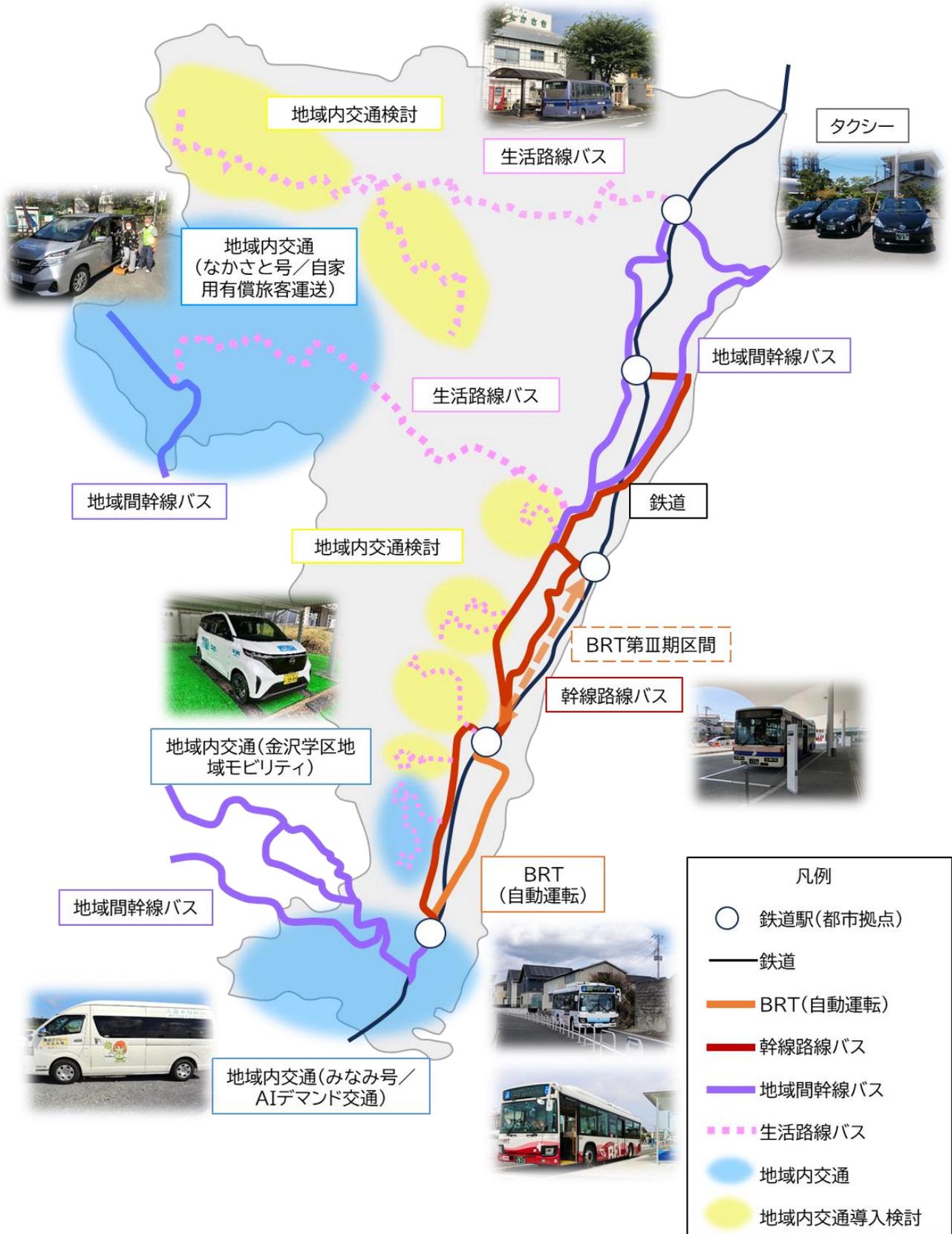


図 3-1 日立市の地域公共交通ネットワークの将来像

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

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	
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	
路線バス	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号を經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号經由線(石名坂)、国道6号經由線(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・大甕工場線、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	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(地域公共交通)の導入検討を進める。	山側団地や沿線の住宅地と鉄道駅を結び、朝夕の通勤・通学利用や日中の買物・通院利用に対応する。	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、鶉の岬線、高原・黒坂線、城の丘団地線
通勤通学路線バス		鉄道駅と事業所や学校を結ぶネットワークを構築する。	事業所や学校への通勤・通学利用に対応する。	山崎団地線、日研線、大甕工場線、多賀高校線、明秀学園線	
※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。	地域が自主的に助けあう無償の交通手段として日中の地域内の移動に対応する。	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	
タクシー		市内全域をカバーし、バスや地域公共交通を補完する。	個別の移動ニーズに対応する。	タクシー	

※地域内交通:日常生活に必要な地域内の商業施設、病院、交流センター等への移動や、路線バスや鉄道等により継ぐための移動を支える、地域の特性に合った移動手段のことをいう。

高速バスについては、鉄道を補完する手段として連携を図る。福祉有償運送、福祉タクシー、介護タクシーについては、タクシーや地域内交通を補完する役割として連携を図る。

第4章 基本方針と計画目標

1. 基本方針

第3章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が連携した、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、コンパクト・プラス・ネットワークを実現する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)に対応できるよう、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、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

自動運転の導入や企業と連携した情報技術の利活用、カーボンニュートラルへの配慮による公共交通サービスの充実

- ひたち BRT へ自動運転レベル4を実装する。
- 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、誰もが移動しやすい公共交通の実現を目指す。
- エコ通勤の推進により、環境負荷の軽減を目指す。

2. 計画目標の評価指標

計画目標に対する評価指標は、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する。

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させる。

評価指標	現況値	目標値
評価指標 1-1 市民 1 人あたりのバス交通等の利用回数	14.7 回/人・年 (令和3(2021)年度)	15.0 回/人・年 (令和 10(2028)年度)
評価指標 1-2 公共交通人口カバー率	82.9% (令和5(2023)年度)	83.0% (令和 10(2028)年度)
評価指標 1-3 ひたち BRT 沿線地域の人口	23,974 人 (令和4(2022)年度)	24,000 人 (令和 10(2028)年度)

(算定方法及び使用データ)

■評価指標 1-1 市民 1 人あたりのバス交通等の利用回数

<算定方法> ①路線バスと②地域内交通の合計年間利用者数÷③日立市人口

<使用データ>①茨城交通及び椎名観光バス提供の路線バスの年間利用者数

茨城交通: BRT、幹線路線バス、地域間幹線バス、通勤通学路線バス、
生活路線バス(団地路線・東河内線)

椎名観光バス: 生活路線バス(十王路線)

②日立市が集計する地域内交通の年間利用者数

地域内交通: なかさと号、みなみ号

③日立市人口(毎年度 10 月時点)

■評価指標 1-2 公共交通人口カバー率

<算定方法> ①公共交通圏域内に居住する人口÷②日立市人口

<使用データ>①公共交通圏域と 500m メッシュ人口(最新の国勢調査)を用いて算出

公共交通圏域: 鉄道駅から半径 1km 以内、バス停(路線バス・みなみ号)から半径 300m 以内、
バス停の指定がない地域公共交通(なかさと号)と地域モビリティの運行エリア内

②日立市人口(毎年度 10 月時点)

■評価指標 1-3 ひたち BRT 沿線地域の人口

<算定方法> ①ひたちBRT沿線地域の総人口

<使用データ>①日立市の地区別年齢別人口(毎年度 10 月時点)

ひたちBRT沿線地域: 多賀町 1 丁目、千石町 1・3 丁目、東多賀町 2~5 丁目、河原子町 4 丁目、
東金沢町 1・2 丁目、東大沼町 1~4 丁目、森山町 1・5 丁目、水木町 2 丁目、
大みか町 1・2・5・6 丁目、久慈町 2・3 丁目、みなと町

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、持続性を向上させる。



評価指標	現況値	目標値
評価指標 2-1 バス交通等の収支率	52.3% (令和3(2021)年度)	現況値以上 (令和 10(2028)年度)
評価指標 2-2 バス交通等の利用に対する市民 1 人あたり 日立市補助額	317 円/人・年 (令和5(2023)年度)	現況値以上 (令和 10(2028)年度)

(算定方法及び使用データ)

■評価指標 2-1 バス交通等の収支率

<算定方法> ①路線バスと②地域内交通の合計運送収入÷合計運行経費×100

<使用データ>①茨城交通及び椎名観光バス提供の路線バスの運送収入と運行経費

茨城交通:BRT、幹線路線バス、地域間幹線バス、通勤通学路線バス、
生活路線バス(団地路線・東河内線)

椎名観光バス:生活路線バス(十王路線)

②日立市が集計する地域内交通の運送収入と運行経費

地域内交通:なかさと号、みなみ号

■評価指標 2-2 バス交通等の利用に対する市民 1 人あたり市助成額

<算定方法> ①対象の助成事業の合計額÷②日立市人口

<使用データ>①日立市が実施する利用者への運賃助成事業、利用促進に対する助成事業

路線バス通学用定期券購入助成事業、高齢者お出かけ支援事業、高齢運転者交通事故防止対策事業
(免許返納)、マタニティ子育てタクシー費用助成、福祉タクシー運営費補助

②日立市人口(毎年度 10 月時点)

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。

評価指標	現況値	目標値
評価指標 3-1 運転免許返納者数	756 人/年 (令和4(2022)年度)	780 人/年 (令和 10(2028)年度)
評価指標 3-2 小中高校生通学定期券購入助成の適用月数	7,826 箇月分 (令和3(2021)年度)	11,500 箇月分 (令和 10(2028)年度)
評価指標 3-3 ユニバーサルデザインタクシーの導入台数	15 台 (令和4(2022)年度)	20 台 (令和 10(2028)年度)
評価指標 3-4 ノンステップバス導入台数	71 台 (令和4(2022)年度)	88 台 (令和 10(2028)年度)

(算定方法及び使用データ)

■評価指標 3-1 運転免許返納者数

<算定方法> ①毎年の運転免許証返納者数

<使用データ>①日立市が集計する人数情報

■評価指標 3-2 小中高校生通学定期券購入助成の適用月数

<算定方法> ①毎年の小中高校生通学定期券購入助成を活用した通学定期券の合計月数

<使用データ>①日立市が集計する月数情報

■評価指標 3-3 ユニバーサルデザインタクシーの導入台数

<算定方法> ①市内の営業所に導入したユニバーサルデザインタクシーの台数

<使用データ>①日立市ハイヤー協会から提供される台数情報

■評価指標 3-4 ノンステップバス導入台数

<算定方法> ①市内の営業所に導入したノンステップバスの台数

<使用データ>①茨城交通と椎名観光バスから提供される台数情報

目標 4

地域・交通事業者・日立市等の連携により、公共交通への市民の関わりを増加させ、利用促進に取り組む。

評価指標	現況値	目標値
評価指標 4-1 利用促進策の実施回数	7 回/年 (令和3(2021)年度)	20 回/年 (令和 10(2028)年度)

(算定方法及び使用データ)

■評価指標 4 利用促進策の実施回数

<算定方法> パートナーシップ協定地域、ひたち BRT サポーターズクラブ、日立市(学校での開催含む)、茨城交通、椎名観光バス等が実施する利用促進施策の合計年間実施回数

<使用データ>日立市が集計する実施回数

目標 5

全国に先駆けて乗務員が乗車しない自動運転レベル 4 を実現し、公共交通ネットワークの持続性を向上させる。また、デジタル技術活用により、誰もが移動しやすい公共交通の実現を目指す。



評価指標	現況値	目標値
評価指標 5-1 自動運転レベル 4 の運行路線数	0 路線 (令和5(2023)年度)	1 路線 (令和 10(2028)年度)
評価指標 5-2 エコ通勤実施促進施策年間実施回数	0 回/年 (令和5(2023)年度)	2 回/年 (令和 10(2028)年度)
評価指標 5-3 キャッシュレス決済の利用割合	78.6% (令和5(2023)年度)	80.0% (令和 10(2028)年度)
評価指標 5-4 デジタルサイネージの設置数	4 箇所 (令和5(2023)年度)	7 箇所 (令和 10(2028)年度)

(算定方法及び使用データ)

■評価指標 5-1 自動運転レベル 4 の運行路線数

<算定方法> ①自動運転レベル 4 にて運行している BRT 及び路線バスの合計路線数

<使用データ>①茨城交通が提供する路線数の情報

■評価指標 5-2 エコ通勤の実施促進施策回数

<算定方法>①市内におけるエコ通勤の年間実施促進施策回数

<使用データ>①日立市が集計する実績回数

■評価指標 5-3 キャッシュレス決済の利用割合

<算定方法> ①路線バスでのキャッシュレス決済の利用件数÷②全ての支払方法の利用件数×100

<使用データ>①②茨城交通と椎名観光バスが提供するキャッシュレス決済の合計利用件数と
全ての支払方法の合計利用件数

茨城交通:BRT、幹線路線バス、地域間観戦バス、通勤通学路線バス、
生活路線バス(団地路線・東河内線)

椎名観光バス:生活路線バス(十王路線)

キャッシュレス決済:IC カード、QR コード、クレジットカード、MaaS チケット等

■評価指標 5-4 デジタルサイネージの設置数

<算定方法> ①市内の鉄道駅やバス停に導入されているデジタルサイネージの設置数

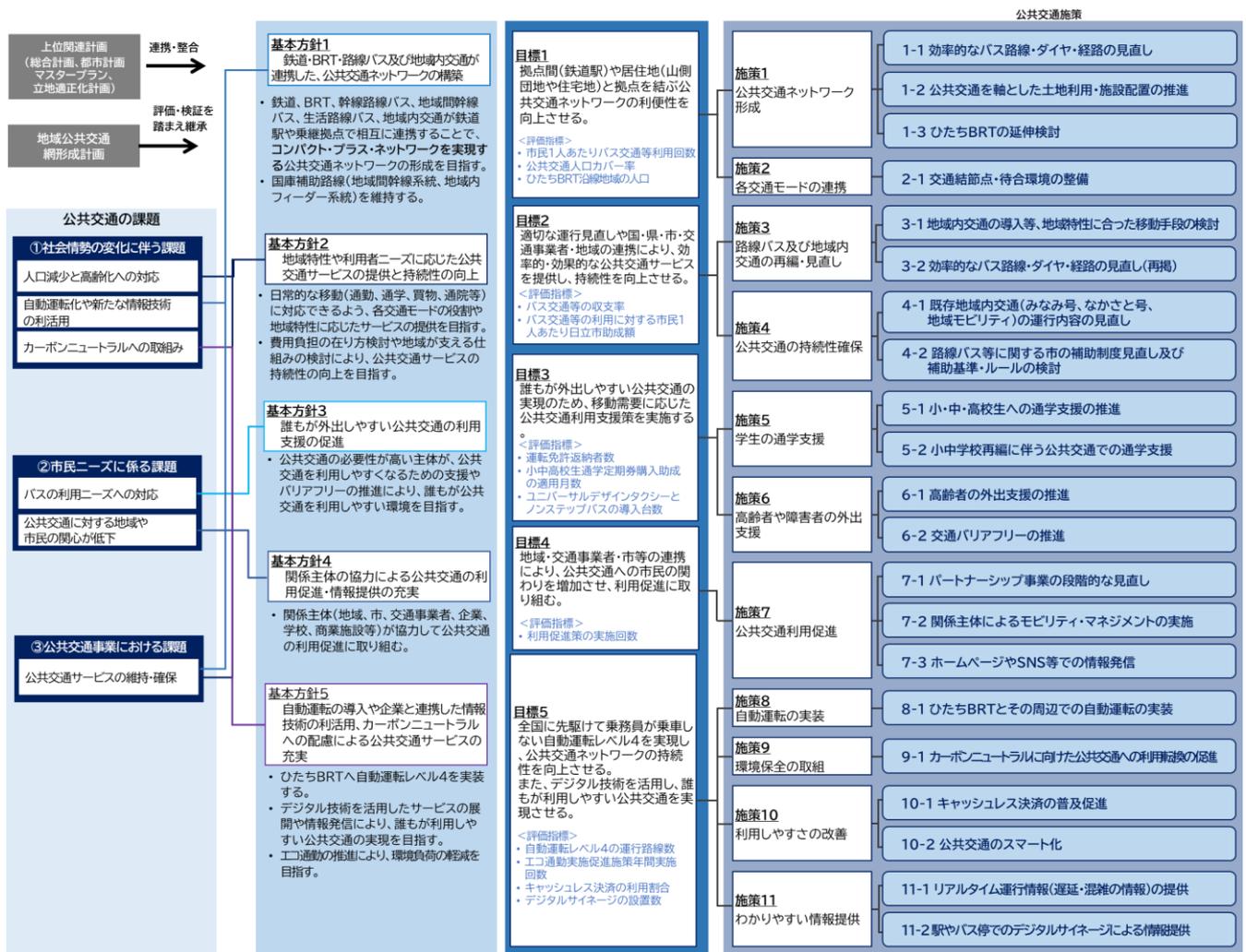
<使用データ>①日立市が集計する設置数の情報

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。本計画の公共交通施策と網形成計画での公共交通施策を次頁に整理し、その具体的な取組内容を53頁以降に整理する。

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



公共交通施策の網形成計画からの取組状況

公共交通計画		網形成計画																		
目標	施策	個別施策	取組状況	①BRTの導入・延伸	②バス路線の再編	③バス以外の公共交通機関の活用	④JR常磐線と他の交通機関の接続強化	⑤交通結節点・待合環境の整備	⑥利用しやすい運賃制度	⑦高校の通学における公共交通の利便性向上	⑧高齢者・障害者の移動性向上	⑨バリアフリーの推進	⑩バス路線に関する市の補助基準・ルールの設定	⑪取り組みやすいパートナーシップ事業	⑫地域公共交通支援事業の推進	⑬分かりやすい情報提供	⑭公共交通の利用促進策	⑮公共交通を軸とした土地利用・施設配置の計画	⑯その他	
																			自動運転の実証運行 MaaSの実施・展開	
目標1	施策1	効果的なバス路線・ダイヤ・経路の見直し	拡充	●																
		公共交通を軸とした土地利用・施設配置の推進	継続													●				
		ひたちBRTの延伸検討	拡充	●																
施策2		交通結節点・待合環境の整備	継続				●													
目標2	施策3	地域内交通の導入等、地域特性に合った移動手段の検討	拡充			●														
	施策4	地域内交通（みなみ号、なかさと号、地域王ピリティ）の運行内容の見直し	拡充												●					
		路線バス等に関する市の補助制度見直し及び補助基準・ルールの検討	拡充										●		●					
目標3	施策5	小・中・高校生への通学支援の推進	拡充							●										
		小中学校再編に伴う公共交通での登下校対応	新規																	
	施策6	高齢者の外出支援の推進	継続						●		●									
		交通バリアフリーの推進	拡充								●									
目標4	施策7	パートナーシップ事業の段階的な見直し	拡充																	
		関係主体によるモビリティ・マネジメントの実施	拡充														●			
		ホームページやSNS等での情報発信	拡充																	
目標5	施策8	ひたちBRTとその周辺での自動運転の実証	新規																	●
	施策9	カーシェアリングの利用促進	新規																	
	施策10	キャッシュレス決済の普及促進	拡充						●											
		公共交通のスマート化	新規						●											●
施策11		リアルタイム運行情報（運延・混雑の情報）の提供	拡充																	
		駅やバス停でのデジタルサイネージによる情報提供	拡充																	

2. 公共交通施策

【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させる。

施策 1 公共交通ネットワーク形成						
個別施策1-1 効率的なバス路線・ダイヤ・経路の見直し						拡充
目的	拠点間(鉄道駅等)を結ぶバス路線の利便性を向上し、生活圏を単位としたバス路線網を構築する。					
施策概要	<p>路線バスの運行効率化を図るために運行内容の見直しを実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や新しい生活様式の定着、運転士不足の深刻化等の社会情勢を踏まえ、朝夕、日中の市民の移動特性に応じて、駅や生活施設へのアクセス性を考慮し、生活圏ごとの路線バスの運行内容の見直し(運行回数の変更、運行ダイヤの見直し、経路変更、系統の新設・廃止・統合、バス停の新設・廃止)を実施し、運行効率化を図る。 ・バス路線の再編や利用者の利便の増進に資する取組については、別途策定する利便増進実施計画に利便増進事業として位置づける。 					
実施主体	日立市、交通事業者					
<p>■これまでの運行内容見直し</p> <p>【平成 31(2019)年 4 月】 ひたち BRT 第Ⅱ期区間の本格運行開始及び大甕駅舎・駅前広場の一部供用開始に伴い、主にひたち BRT と並行路線の再編、大甕駅～常陸太田駅間を結ぶ路線の再編を実施</p> <p>【令和 2(2020)年 4 月】 大甕駅西口駅前広場の供用開始に伴い、同駅東口を起終点としていた路線の西口への振分け等を実施 また、通勤・通学需要への対応のため、ひたち BRT の増便や、常陸多賀駅から茨城県立多賀高校への直行便の乗入れ等により利便性を向上</p> <p>【令和 3(2021)年 4 月】 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛や企業・事務所の勤務体系の変化等の影響を受け、利用者が大幅に減少した路線について、運行回数の削減等を実施</p> <p>【令和 4(2022)年 4 月】 さらなる運行効率化のため、利用状況に応じた路線の起終点の変更や、坂下地区乗合タクシーみなみ号の運行形態変更等を実施</p> <p>【令和 5(2023)年 4 月】 恒常的な運転手不足に加え、令和 6(2024)年 4 月に適用される「運転手の時間外労働時間の上限」に対応するため、利用状況を考慮し、利用者が少なく代替便がある路線について、廃止や新設、運行回数の見直し等を実施</p>						
【取組スケジュール】						
	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
運行内容の見直し・国庫補助の活用						

施策1 公共交通ネットワーク形成

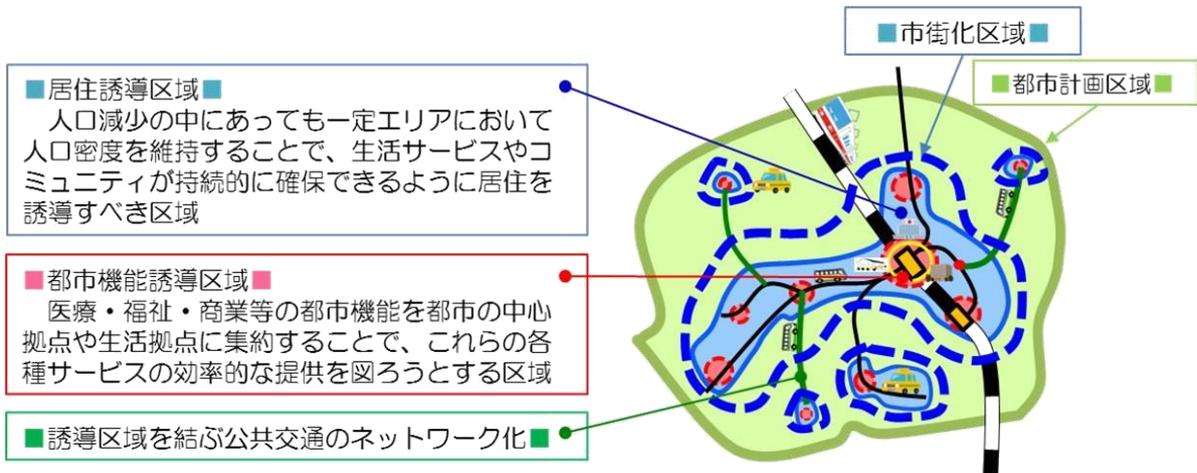
個別施策 1-2 公共交通を軸とした土地利用・施設配置の推進

継続

目的	公共交通を軸としたまちづくりを推進するため、公共交通ネットワークと統合した土地利用を推進する。
施策概要	公共交通ネットワークと統合した土地利用を推進する。 ・人口減少・少子高齢化が進展する中、利便性と持続性のある多極ネットワーク型コンパクトシティの実現のため、居住誘導区域、ひたち BRT 沿線区域や JR 常磐線各駅周辺を対象とした公共交通ネットワークと統合した土地利用誘導策を推進する。
実施主体	日立市

■日立市立地適正化計画

■立地適正化計画のイメージ図



■宅地創出促進事業



制度概要
定住を促進するために良好な住宅地を整備する事業者へ、費用の一部を補助します。
①【日立市立地適正化計画に定める居住誘導区域内での宅地造成】 最大400万円
②【ひたちBRT沿線区域・JR常磐線市内各駅周辺での宅地造成】 最大600万円
③【既存建築物解体費の加算額】 最大90万円
対象区域
【居住誘導区域】
① 日立市立地適正化計画に定める居住誘導区域内 ※ 開発行為全体の区域が、居住誘導区域内であることが条件です。
【ひたちBRT沿線区域・JR常磐線市内各駅周辺 (以下のいずれかの区域内)】
① ひたちBRTの各停留所(バス停)を中心とした半径500m以内
② 大塚駅、常陸多賀駅、日立駅、小木津駅、十王駅の常磐線各駅を中心とした半径1km以内 ※ 開発行為全体の区域が、居住誘導区域内であることが条件です。 ※ 街区の一部がひたちBRT沿線区域・JR常磐線市内各駅周辺区域内にかかる場合には、その街区全体を区域内に含みます。

【取組スケジュール】						
	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
公共交通ネットワークと整合した土地利用誘導策の推進						

施策1 公共交通ネットワーク形成

個別施策1-3 ひたち BRT の延伸検討	拡充
目的	都市拠点への移動、生活圏間の移動、駅間に位置する公共施設への移動を支えるため、市街地の南北方向に、定時性・速達性の高いひたちBRTの延伸を図る。
施策概要	ひたち BRT の常陸多賀駅～日立駅への延伸計画について整備方針を検討する。 ・延伸ルートは既成市街地を通過することから、生活利便施設や教育機関、住宅エリアが集積し、BRT利用者の需要が見込めることに加え、現行バス路線との統合など効率的なバス路線の再編が可能と考えられる、ルートを基本に運行事業者を始めとした関係者と連携し検討を進める。
実施主体	日立市

■ひたち BRT の第Ⅲ期区間の延伸計画(案)



【取組スケジュール】

	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
ひたち BRT の延伸検討						

施策2 各交通モードの連携

個別施策2-1 交通結節点・待合環境の整備

継続

目的

シームレスな公共交通ネットワークを構築するため、鉄道とバス、バスと地域内交通等の乗り継ぎ利便性を高め、多様な公共交通機関の連携を図る。

施策概要

鉄道駅での待合環境の充実を図る。
 ・鉄道駅での路線バス、地域内交通の待合施設の充実や利用者への情報提供(デジタルサイネージ、バスロケーションシステム等)に努める。

地域内交通と路線バスの乗り継ぎ利便性を高める。
 ・地域内交通と路線バスが接続する交通結節点での待合環境の充実、利用者への情報提供に努める。

集客施設での待合環境の充実を促進する。
 ・公共施設、商業施設、病院、大学等と連携し、バスの待合施設の充実や利用者への情報提供に努める。

実施主体

日立市、交通事業者

■他市の事例

(松本駅の室内のバス待合所 長野県松本市)



駅構内に、運行情報等を確認できるデジタルサイネージを設置した待合所を整備することで、快適にバスを待つことができる。

■他市の事例

(富里バスターミナル 千葉県富里市)



出典:Google Maps 画像 ©2023
 Google、地図データ ©2023

高速バス、路線バス、地域内交通の乗場が一体的に整備されていることで、乗継がしやすい

■他市の事例
(公共施設のバス待ち空間 千葉県佐倉市)



出典:バスまち環境の改善に向けて国土交通省関東運輸局交通政策部

コミュニティセンター内にバスの待合所があることで、快適にバスを待つことができる

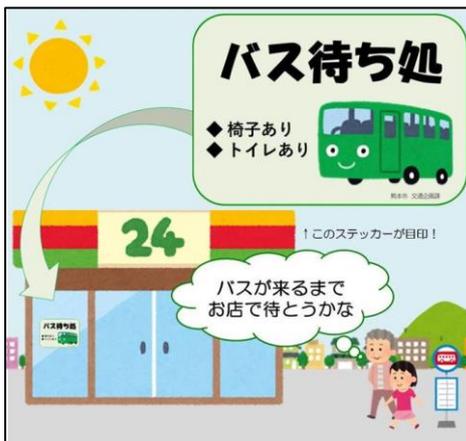
■他市の事例
(商業施設内のバス案内 北海道釧路市)



商業施設内にデジタルサイネージを設置し、待合施設を設けることで、室内で快適にバスを待つことができる

■他市の事例(「バス待ち処」 熊本県熊本市) 出典:熊本市ホームページ

バス停に隣接したスーパーやコンビニなどが協力し、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレの提供を行う。対象となる店舗やバス停には、目印となるステッカーを設置し、誰でも気軽に利用できる環境が整っている。



【取組スケジュール】

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11(2029) 年度以降
鉄道駅での待合環境の充実	●—————●—————●—————●—————●—————●—————→					
交通結節点での待合環境の充実	●—————●—————●—————●—————●—————●—————→					
集客施設での待合環境の充実	●—————●—————●—————●—————●—————●—————→					

【目標 2】

適切な運行見直しや国・県・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、持続性を向上させる。

施策 3 路線バス及び地域公共交通の再編・見直し

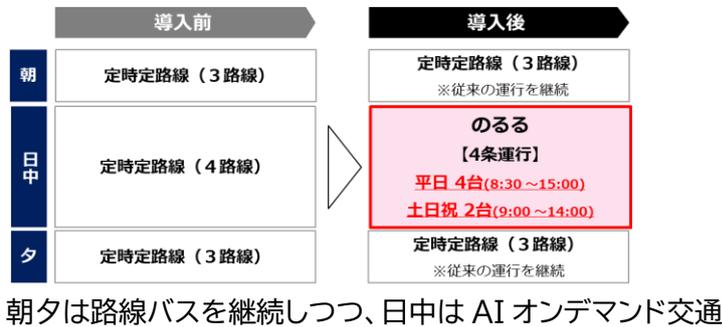
個別施策 3-1 地域内交通の導入等、地域の特性に合った移動手手段の検討

拡充

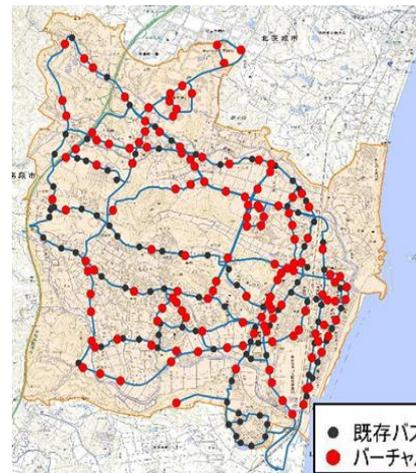
目的	人口減少や少子高齢化が進展する中、将来にわたって生活に欠かせない移動手手段を確保するため、各地域における需要に応じた、最適な交通手段の導入を図る。
施策概要	<p>地域の特性に合った地域内交通の導入を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域を運行する路線バスの利用状況や収支などを踏まえ、人口密度や高齢化率、地形など各地域の特性と将来動向等を十分勘案しながら、適切かつ効率的なデマンド交通の導入等を検討する。 ・地域内交通の導入等に当たっては、既存公共交通(路線バス・タクシー)の位置付けや役割を明確にした上で、市、地域、交通事業者が連携しながら進める。
実施主体	日立市、地域、交通事業者

■他都市事例（茨城交通「MyRide のるる」 茨城県高萩市）

中型バスを使用し、利用者が多い朝夕は路線バス、利用者が少ない日中は AI オンデマンド交通として運行。リアルタイムでのバス呼出しやバス停数の増加を可能にし、利用者の利便性向上と運行の効率化を実現



朝夕は路線バスを継続しつつ、日中は AI オンデマンド交通



バス停数 2.5 倍に増加



車両は中型バス

■他都市事例（あいのりタクシー 神奈川県横浜市）

高齢者や子育て世代の昼間の移動など、きめ細かな需要（小規模な需要）へ対応するため、既に地域に存在する“タクシー”を活用した移動サービスの導入を検討中



あいのりタクシーイメージ
出典：横浜市ホームページ

あいのりタクシー運行エリアの案内図。本宿町・川島町（10カ所）と駅南（1カ所）の乗降ポイントを示している。運行時間表（行き6便、帰り10便）とご利用の3ステップ（お申込み、ご乗車、お支払）を説明している。

あいのりタクシー運行エリア

■他都市事例（安積町内乗り放題定額タクシー「ヤマグチくん」 郡山観光交通㈱、孫の手トラベル）

令和4(2022)年より定額タクシーを運行しており、郡山市安積町内であれば、月額1万円で乗り放題で利用できる。

定額タクシー「ヤマグチくん」の広告。安積町内での月額1万円のタクシー乗り放題を宣伝している。特別キャンペーンとして無料体験を実施中であることを告知している。

▲実証運行時のチラシ

出典：国土交通省ホームページ

安積町向けお出かけプランの案内図。安積町内でのタクシー利用を促進するためのプランを示している。必要回数券片1枚、グループへの活用、日帰り旅行などの特典を説明している。

【取組スケジュール】

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11(2029) 年度以降
地域内交通の導入検討						

施策 4 公共交通の持続性確保

個別施策4-1 既存地域内交通(みなみ号、なかさと号、地域モビリティ)の運行内容の見直し

拡充

目的

既存地域内交通(みなみ号、なかさと号、地域モビリティ)の利用状況等に応じて運行内容を見直し、地域内交通の維持・確保を図る。

施策概要

「みなみ号」、「なかさと号」の運行内容の見直し
 ・人口密度が低く、住民の高齢化が一段と進展しているエリアを運行している「みなみ号」、「なかさと号」の利用状況や運営体制を踏まえ、収支バランスなどを考慮した運行内容の見直しを行う。

地域モビリティ(金沢学区、諏訪学区)の運行内容の見直し
 ・急な坂や階段等が多い地形などにより、路線バス等の既存公共交通のみでは日常生活の移動に支障を来たす高齢者が増加しているエリアを運行している「地域モビリティ」(金沢学区、諏訪学区)の利用状況や運営体制を踏まえ、地域ニーズに対応した運行内容の見直しを行う。

実施主体

日立市、地域、交通事業者

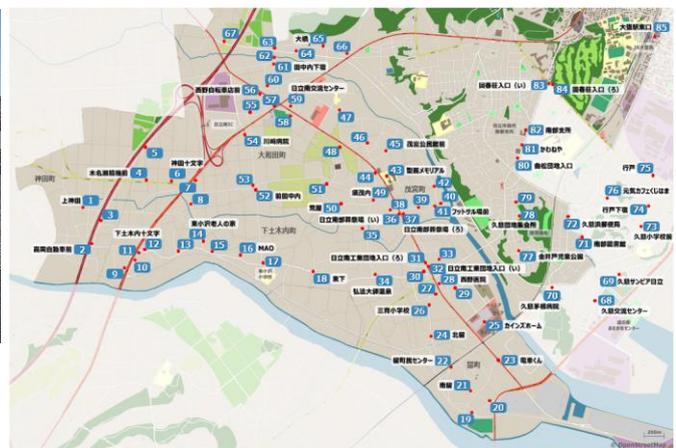
■地域内交通

地域内交通	名称	運行主体	運行事業/運行方法
乗合タクシー	みなみ号	坂下地区 みなみ号運営委員会	4条乗合(区域運行) /AI デマンド交通
	なかさと号	特定非営利活動法人 助け合いなかさと	自家用有償旅客運送 (区域運行)
地域モビリティ	金沢学区地域モビリティ	金沢学区 コミュニティ推進会	互助送迎 (区域運行)
	諏訪学区地域モビリティ (令和5年度実証運行)	諏訪学区 コミュニティ推進会	互助送迎 (区域運行)

■みなみ号(予約型区域運行)



みなみ号の車両

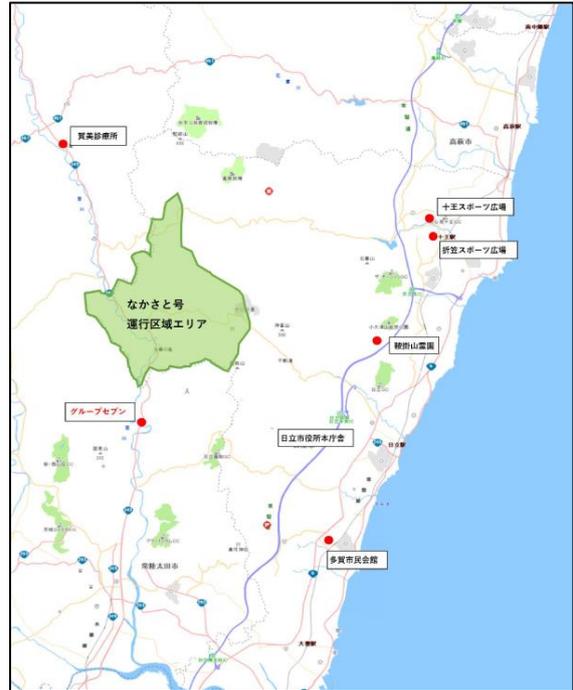


みなみ号の運行エリア

■なかさと号(区域運行、自家用有償旅客運送事業)



なかさと号の車両



なかさと号の運行エリア

■金沢学区地域モビリティ



金沢学区地域モビリティの車両



金沢学区地域モビリティの運行エリア

■他都市事例（チヨイソコひさえだ 愛媛県松山市）

公的な支援に頼らずに住民と地元企業が協力して生活の足を確保。健康増進や高齢者の外出支援、地域の活性化を図る取組

- ・久枝地区内限定の運行として、会員登録した住民と地元によりのある協力事業者による会費での運営を継続することで、行政の補助金を受けずに事業を実施
- ・久枝地区の居住者であれば誰でも利用が可能
- ・運営体制は、久枝地区まちづくり協議会を主体に、ネットヨタ瀬戸内株式会社がコールセンター業務として電話予約受付及び配車を行い、東洋タクシー株式会社所有の車両で運行を行っている。
- ・住民会員の会費は月 3,500 円(令和 5(2023)年 10 月現在)
- ・運行ルートは、AI によって最適なルートを設定

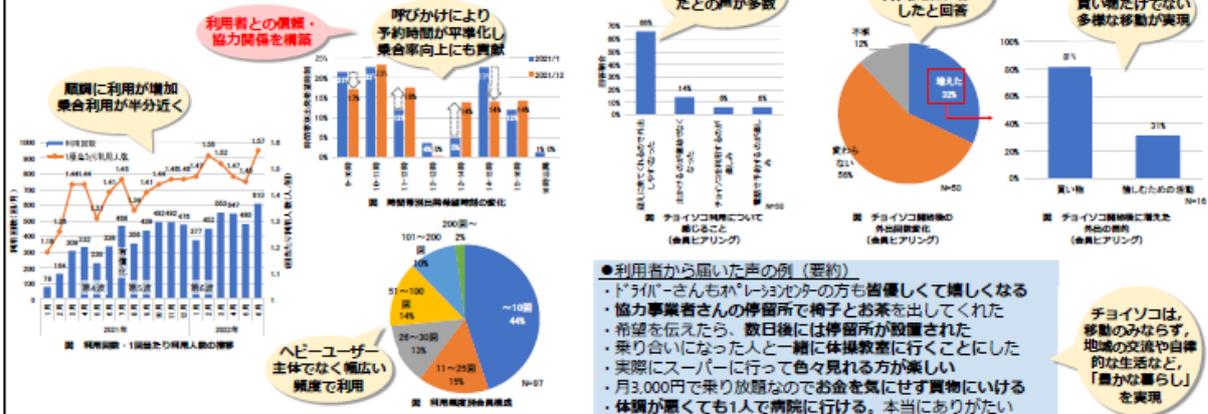


出典:久枝地区まちづくり協議会ホームページ

◆利用者の評価は良好！しかも公金投入ゼロを達成！

2021年1月から無償実証実験を開始し、同年7月から有償運行を開始した。会員や協力事業者は順調に増加し、2022年4月1日時点で会員数83人、協力事業者は56社（協賛金額609万円/年）である。2021年度は公金を投入しない運営を達成した。予約の際等に利用者とお話や交流を行うことで、ピーク平準化や乗合率向上のための提案ができる良好な関係を作れた。

2022年3月では日平均25回（553回/22日）の利用があった。利用者50人への聞き取り調査から、3割の方が外出回数が増えたと回答し、その外出目的は買い物だけでなく友人とのカラオケなどの楽しみ活動など多様な移動が実現するなど、定額制にした効果を確認できた。



◆久枝モデル実現の秘訣

- ★自治会起点で熱意を持って取組んだこと
- ★月額3千円の定額制としたこと
- ★地元企業等に協賛を依頼したこと
- ★利用者目線の運営を実現できたこと
- ★利用者に提案できる関係を作れたこと

◆より多くの地区での「豊かな暮らし」の実現に向けて

まち協が主体となり、利用者の会費と協力事業者の協賛金で運営コストを賄う持続可能な移動の仕組みが実現した秘訣は、地元が熱意を持って取り組むことと、運行事業者や協力事業者の理解と協力や、利用者の支持を得られたことなどが挙げられる。

定額制にしたことで買物や楽しみ活動等の多様な外出が増加し、「豊かな暮らし」を実現するなどの効果も確認できた。地域の熱意により実現したこの移動の仕組みを「久枝モデル」とし、他の地域にも展開する計画である。

謝辞：実証実験の実施にはトヨタ・モビリティ基金の支援をいただきました。ここに記し謝意を申し上げます。

出典:日本モビリティマネジメント会議 ホームページ

【取組スケジュール】						
	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
既存地域内交通の見直し検討						

施策4 公共交通の持続性確保						
個別施策4-2 路線バス等に関する市の補助制度見直し及び補助基準・ルールを検討						拡充
目的	利便性が高く、持続可能な公共交通ネットワークを実現するため、効率的な市の補助を行う。					
施策概要	<p>路線バスの効率化と補助制度を見直す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市と路線バス事業者が連携し、地域特性や将来動向等を十分勘案しながら、最も効率的なバス路線の経路やダイヤを見直し、路線バスの効率化を行う。 ・路線バスの効率化だけでは市民の移動ニーズに応えられない場合に、必要性の高い補助制度の基準・ルールを検討する。 <p>地域内交通の補助基準を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に対して、地域特性に応じた補助制度の基準・ルールを検討する。 					
実施主体	日立市、地域、交通事業者					
【取組スケジュール】						
	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11(2029) 年度以降
路線バスに対する補助制度の見直し	●					
地域内交通に対する補助基準やルール検討						

【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。

施策5 学生の通学支援																		
個別施策5-1 小・中・高校生への通学支援の推進						拡充												
目的	公共交通の必要性が高い小・中・高校生の通学支援を行い、若年層の公共交通利用促進を図る。																	
施策概要	路線バス通学用定期券購入助成を継続して実施する。 ・市内在住の小中学生と高校生に対する路線バス通学用定期券購入助成を継続して実施する。また、本助成の利用拡大のため、更なる周知に取り組む。																	
実施主体	日立市、交通事業者																	
<p>■路線バス通学用定期券購入助成の制度概要</p> <p>日立市内のバス停を発地または着地とする路線バスを利用して通学する小・中学生、高校生の保護者で、日立市に住民登録がある方を対象に通学用定期購入費の3割(100円未満切捨て)の助成を行う。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>申請件数</th> <th>申請があった生徒の登校先</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和2年度</td> <td>683件</td> <td>未集計</td> </tr> <tr> <td>令和3年度</td> <td>1,098件</td> <td>市内高校10校、市外高校16校、 市内中学校6校、市外中学校2校 市内小学校3校</td> </tr> <tr> <td>令和4年度</td> <td>1,333件</td> <td>市内高校10校、市外高校16校、 市内中学校5校、市外中学校3校 市内小学校3校</td> </tr> </tbody> </table>							年度	申請件数	申請があった生徒の登校先	令和2年度	683件	未集計	令和3年度	1,098件	市内高校10校、市外高校16校、 市内中学校6校、市外中学校2校 市内小学校3校	令和4年度	1,333件	市内高校10校、市外高校16校、 市内中学校5校、市外中学校3校 市内小学校3校
年度	申請件数	申請があった生徒の登校先																
令和2年度	683件	未集計																
令和3年度	1,098件	市内高校10校、市外高校16校、 市内中学校6校、市外中学校2校 市内小学校3校																
令和4年度	1,333件	市内高校10校、市外高校16校、 市内中学校5校、市外中学校3校 市内小学校3校																
【取組スケジュール】																		
	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11(2029) 年度以降												
通学定期券購入助成																		

施策5 学生の通学支援

事業5-2 小中学校再編に伴う公共交通での通学支援

新規

目的

再編に伴い通学距離が一定以上に延伸し、徒歩や自転車による通学が著しく困難となった場合や通学上の安全確保に必要なが生じた場合は、本市の地理的条件も考慮し、公共交通機関の活用策を支援し、公共交通の利用促進を図る。

施策概要

市内小中学校の再編に伴う通学手段の確保のため、路線バスでの通学に対応する。
・学校、保護者、地域、路線バス事業者を含めた関係機関等との協議の上、運行経路、停留所の設置場所、通学時間帯の増便など公共交通機関の活用策を支援し、公共交通の利用促進を図る。

実施主体

日立市

■坂下地区における登下校対応便

令和6(2024)年4月に予定される坂本小学校と東小沢小学校の統合に伴い、東小沢小学区の小学生の登下校に対応する為、当該学区内から坂本小学校までの路線バスを新設する。路線バスでの運行であるため、小学生と一般利用者の混乗を実現し、運行の効率化を図る。

～令和5(2023)年度

坂本小学校	坂本小学校区	徒歩で登下校
東小沢小学校	東小沢小学校区	徒歩で登下校

令和6(2024)年度～

坂本小学校	坂本小学校区	徒歩で登下校
坂本小学校	東小沢小学校区	路線バスで登下校

一般利用者と小学生が混乗することで効率化

【取組スケジュール】

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11(2029) 年度以降
坂本小学校への統合対応	●					
小中学校再編に伴う路線バスでの登下校対応の検討	→					

施策 6 高齢者や障害者の外出支援

個別施策6-1 高齢者の外出支援の推進

継続

目的	割引等による利用しやすい運賃制度や、普段バスを利用しない人でも安心して乗車できる分かりやすい運賃制度の実現を目指す。 高齢者・障害者の移動性を確保することにより、日常生活の利便性確保や外出の促進を目指す。
施策概要	高齢者おでかけ支援事業を継続して実施する。 ・市の「高齢者おでかけ支援事業」を継続するとともに、必要に応じて事業内容(対象者、助成メニュー、助成額等)の見直しを検討する。 運転免許自主返納支援事業を継続して実施する。 ・高齢者等の運転免許返納後の日常生活における移動を支援するため、市の「運転免許自主返納支援事業」を継続して実施する。
実施主体	日立市

■高齢者おでかけ支援事業

介護予防事業への参加や閉じこもり防止を目指し、路線バス運賃カード(IC カード)の割引販売及びタクシー乗車費の助成を行う。

【令和 5(2023)年度の実施状況】

内容	対象者	販売価格
●路線バス運賃カードの割引販売	昭和 29(1954)年 4 月 1 日以前に出生した方で市内に住所がある方	11,600 円分の路線バス運賃カードを次の価格で販売 ア 1,000 円=昭和 19(1944)年 4 月 1 日以前に生まれた方(先着 2,300 人) イ 4,000 円=昭和 19(1944)年 4 月 2 日から昭和 29(1954)年 4 月 1 日までに生まれた方(先着 1,500 人)
●タクシー乗車費の助成	ア 昭和 19(1944)年 4 月 1 日以前に出生した方で、市内に住所があり在宅で生活する方 イ 昭和 19(1944)年 4 月 2 日から昭和 29(1954)年 4 月 1 日の間に出生した方で、市内に住所があり、在宅で生活する介護保険の要支援 1 以上の認定がある方か、介護予防・生活支援サービス事業対象者に該当する方	タクシー乗車 1 回につき 740 円(年限度額 7,400 円)の助成が受けられる助成券を交付

■運転免許自主返納支援事業

運転免許を自主的に返納した 65 歳以上の方(日立市に住民登録をしている方に限る)を対象に、市内路線バス回数券、タクシー券等(10,000 円相当)を交付することで自主的な返納を支援する。(1人1回限り)

※1~5 は、各 10,000 円購入分

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1 茨城交通株式会社バスカード | 6 以下の中から二つ選択(組合せは自由) |
| 2 椎名観光バス株式会社乗車回数券 | ア 茨城交通株式会社バスカード |
| 3 日立市ハイヤー協会タクシー乗車券 | イ 椎名観光バス株式会社乗車回数券 |
| 4 坂下地区みなみ号乗車券 | ウ 日立市ハイヤー協会タクシー乗車券 |
| 5 中里地区乗合タクシーなかさと号乗車券 | エ 坂下地区みなみ号乗車券 |
| | オ 中里地区乗合タクシーなかさと号乗車券 |

■他都市事例 (高齢者外出支援 栃木県宇都宮市)

高齢者の外出支援として、年に1回、ICカードに10,000円分のポイントを付与

高齢者の外出の促進や健康づくりのため、1年度につき1回、バスや地域内交通、LRTの乗車に使用できる福祉ポイントの付与などを行っている事業。

対象者

- 市内に住民登録があり、年度末において満70歳以上の人。
- 現在、69歳の人で、年度末までに満70歳になる人も申請可能。

内容

次のうち、いずれか1つの選択制。

- 福祉ポイント(使用期限:令和6(2024)年3月31日) ICカード「totra」へ10,000円分の付与
- 上河内地域路線バス 回数乗車券 100円券×50枚×2組
- きよはら地域内公共交通「さきがけ号」 定期乗車券 6か月(本人負担額1,000円が必要です。)

(注意1)ICカード「totra」をお持ちでない場合は、申請から1か月程度で代金引換郵便にて送付しますので、受け取り時に「totra」の発行手数料1,000円を支払う。

(注意2)福祉ポイントは、市内発着の関東自動車とJRバス関東の路線バスや地域内交通、LRTで使用可能。

(注意3)地域内交通は事前に利用登録が必要。

出典:宇都宮市ホームページ(一部抜粋)

【取組スケジュール】

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11(2029) 年度以降
おでかけ支援 事業の継続						

施策 6 高齢者や障害者の外出支援	
個別施策6-2 交通バリアフリーの推進	拡充
目的	高齢者・障害者の移動性を確保するため、交通結節点やバス、タクシー車両、乗務員や市民の意識等、バリアフリーを推進し、障害者等が移動できる環境をつくる。
施策概要	<p>ノンステップバスの普及を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者に対するノンステップバス購入補助を継続し普及を促進するとともに、必要に応じて支援内容を見直す。 <p>ユニバーサルデザインタクシーの普及を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者に対するユニバーサルタクシー購入補助について、支援を検討し普及を促進する。 <p>交通結節点・バス・タクシーのバリアフリー対策を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 日立市バリアフリー基本構想に基づき、障害がある方等の当事者の意見を聞く機会を設けながら、駅や駅前広場等の交通結節点や路線バス、タクシーの乗降場のバリアフリー対策を推進する。 障害がある方への接遇等、心のバリアフリーに関する、市民、利用者、交通事業者等の意識の醸成を図る。
実施主体	日立市
<p>■ノンステップバス購入支援 市内に事業所を有するバス事業者が購入するバス車両本体及び車載機器類の整備に要する経費(補助対象経費)を補助する。 <補助金の額> 次のいずれか少ない額 ①補助対象経費に8分の1を乗じて得た額 ②補助対象経費と通常車両価格との差額に4分の1を乗じた額</p> <p>■中古バス導入補助 日立市内に路線バス運行区域を有する路線バス事業者が日立市内の路線バス区域を運行するために必要となる仕様変更等に要する経費(補助対象経費)を補助する。 <補助金の額> 補助対象経費の1/2の額(1台当たりの上限額:20万円)</p> <p>■福祉タクシー運営費補助 市内の福祉タクシー運営事業者に対し、市が運営費(固定経費)を補助することで、外出困難な状況に置かれがちな障害がある方等の移動手段を確保している。</p> <p>■マタニティタクシー助成 妊産婦や乳児が健診や予防接種等で医療機関への通院時のタクシー費用の一部を助成する。 <助成対象のタクシー費用> 妊産婦や生後1歳未満の乳児および保護者が、妊産婦健診、出産と退院、産後ケア、乳児健康診査、予防接種、対象不良時の通院により利用したタクシー費用。</p>	

【取組スケジュール】						
	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
ノンステップ バスの普及推 進						
ユニバーサル デザインタクシ ーの普及推 進						
交通結節点・ バス・タクシー のバリアフリ ー対策の推 進						

【目標4】

地域・交通事業者・市等の連携により、公共交通への市民の関わりを増加させ、利用促進に取り組む。

施策7 公共交通利用促進						
個別施策7-1 パートナーシップ事業の段階的な見直し						拡充
目的	地域の実情に応じてパートナーシップ事業の見直しを行い、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを確保する。					
施策概要	<p>パートナーシップ事業の段階的な見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの維持・活性化に向けた取組を行っているパートナーシップ事業について、地域の実情に応じてタクシーの活用等を含めた生活交通確保策の取組を検討するため、地域、市、交通事業者で協議を進めつつ、事業の見直しを図る。 <p>パートナーシップ事業の多様な関係主体への展開を検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少が進む中、地域に安心して住み続けられるようにするため、生活交通確保策の検討に加え、商業施設、医療機関、事業所、学校など多様な関係主体と連携したパートナーシップ事業の展開を検討する。 					
実施主体	日立市、地域、交通事業者、その他関係主体					
<p>■パートナーシップ事業</p> <p>地域、企業、交通事業者、行政のそれぞれの役割分担の下、公共交通の維持・活性化に向けた取組を実施している。現在は、市内 6 つの地域において、地域・茨城交通・日立市での協定を締結しており、地域は住民への利用促進、茨城交通は運行の維持と利用促進、日立市は地域の利用促進活動への支援や、定期的な連絡会議の開催を実施している。連絡会議では、各地域の対象路線バスの利用状況、運行内容の変更、利用促進の取組等について情報共有や協議が行われている。</p> <p><令和 5(2023)年時点のパートナーシップ協定締結地域:6 地域> 諏訪学区、高鈴台団地、中丸団地、塙山団地、青葉台・堂平団地、山の神団地</p>						
【取組スケジュール】						
	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
パートナーシップ事業のあり方検討、関係主体の拡大						

施策7 公共交通利用促進

個別施策7-2 関係主体によるモビリティ・マネジメントの実施		拡充
目的	高校生の通学利便性の確保、送迎車両の減少による混雑緩和のために、公共交通の利用促進を図る。 市民等の役割を積極的な利用と位置付け、利用促進策を実施することにより安定的な利用を確保する。	
施策概要	関係主体が協力して各種モビリティ・マネジメントに取り組む。 ・市・交通事業者・地域や学校・その他関係主体の協力により、小学校バス乗り方教室等の従来からの取組を継続するとともに、他自治体での事例を参考とした新たな取組の実施を検討する。	
実施主体	日立市、地域、学校、交通事業者、その他関係主体	

■継続実施する主な取り組み

- ・小学校でのバスの乗り方教室
- ・パートナーシップ協定地域での公共交通の利用促進キャンペーン
- ・ひたち BRT サポートーズクラブにおける利用促進の取組(利用促進イベントや、イメージキャラクター「ビアルっち」によるPR)

■新規に実施する主な取り組み例

- ・中学生、高校生への公共交通利用促進

■学校でのバスの乗り方教室



令和4(2022)年度は、合計9校で開催

- ✓ 田尻小学校
- ✓ 仲町小学校
- ✓ 宮田小学校
- ✓ 成沢小学校
- ✓ 油縄子小学校
- ✓ 大久保小学校
- ✓ 水木小学校
- ✓ 金沢小学校
- ✓ 特別支援学校(2回実施)

■ひたち BRT でのウォークラリーイベント



ひたちBRTイメージキャラクター「ビアルっち」



■他都市事例（中高生に・高校生相当世代に対するICカード(totra)を配布 栃木県宇都宮市）
 すべての中学生・高校生相当世代に対して交通ポイント 500 円分付 IC カードを配布



公共交通に対する理解促進・意識醸成を行い、愛着を持って、積極的に乗ってもらえるよう、令和 4(2022)年 7 月～8 月に、下記のとおり、「totra」をすべての中学生・高校生相当世代に配布。

- 令和 5(2023)年度以降は、新中学 1 年生を対象に配付。
- ・totra(交通ポイント 500 円相当)
 - ・totra 完全攻略マニュアル(キャラクター化した totra の成長を通じ、totra 機能の紹介や市が目指すまちづくりを示し、本市への愛着醸成等につなげるもの)
 - ・totra ご利用ガイド(totra の利用エリアや利用方法などが記載されているガイド)

配付時期・配付方法

	配布時期	配布方法
中学生	令和 4(2022)年 7 月	学校経由
高校生相当世代	令和 4(2022)年 8 月	郵送

出典:宇都宮市ホームページ(一部抜粋)

■他都市事例(生活情報タブロイド紙を市内全戸配布 栃木県小山市)

市民の手に届くよう生活情報タブロイド紙の付録に路線図、時刻表を付けて、広報誌と一緒に市内全戸配布



出典:小山市ホームページ

■他都市事例

(「バリアフリー講習会」を通じたバス利用促進
永井運輸株式会社・群馬中央医療生活協同組合)

障がいがある方へ向けたバス乗車体験を実施し、バスの利用促進を図るとともに、バス乗務員のバリアフリーに対する意識醸成を図っている。

(小学校における交通環境学習(モビリティ・マネジメント教育) 北海道札幌市)

子どもたちに対する、環境への配慮等の意識づけを行うことで、公共交通の利用促進を図っている。

沿線病院とバス事業者が協力し「バリアフリー講習会」を通じたバス利用促進
永井運輸株式会社 水野 幸平・手島 佑輔
群馬中央医療生活協同組合 西野 電也

身体の不自由な方を対象とした「バスの乗り方教室を開催」

「乗降けや、車椅子の扱いがちゃんとできているのだろうか...」
「運転手さんは、いつものように感じているのだろうか...」

普段の生活において、密接な関わりが少ない。お互いに意思疎通はとれているのだろうか？という疑問

バリアフリー講習会を開催

理学療法士3名と作業療法士1名にて、車椅子の操作、障がい者とのコミュニケーション方法をバス乗務員へ講義。バスを用いて車椅子乗車体験を実施

病院会報誌に掲載

「くさく健康」に掲載された記事の抜粋

バスを使ってもらうため、病院発行の「マイバス乗車チケット」を発行

- 病院沿線でバス運行がある。
- 乗務員は、病院利用者へのコミュニケーションについて、講義や実技を通して深く知れた。
- もっとバスに乗っていただきたい！
- 前橋駅＝病院間の送迎車を廃止
- 病院とバス事業者との交流が増えた

結論と今後の展望

- 乗務員にとって、業務に必要な技術として様々な学習ができた。
- 病院とバス事業者との交流が増えた
- 今回の活動を通し、バスを利用しやすくなるために「サインージシステム」の設置検討があり、バスと病院利用者の利便性に直結する取り組みを一緒に考えていきたい。

出典:日本モビリティマネジメント会議 HP

交通環境学習

小学校における交通環境学習(モビリティ・マネジメント教育)とは

私たち一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるような人間を育てることを目指した教育活動を意味します。

学習プログラム(小学校)

- 社会科
- 総合的な学習の時間
- 道徳
- 生活
- 写真集制作

体験授業

- 路面電車(電車事業所)
- 路線バス

交通環境学習用データ素材集(1)

- 路線図など
- 走行ルートの推移
- 利用者の推移
- 自動車保有率の推移

交通環境学習用データ素材集(2)

- 家庭から排出される二酸化炭素の構成比率
- 交通機関毎の1人を1km運ぶための二酸化炭素排出量
- 二酸化炭素を減らすための方法
- 自動車にかかる費用
- 自転車にかかる費用の計算方法

関係イベント

- ホリデーテレーリング
- 札幌市交通事業協賛会社イベント情報
- みんなで考える公共交通のアイデアコンテスト

関係資料

- 札幌市の都市交通データ
- 交通すごろく

発表ポスター「札幌らしい交通環境学習の取組」が、令和4年度JCOMMポスター賞(代表理事賞)を受賞しました。

JCOMMポスター賞

ポスター発表に対し、秀逸な事例・発表内容の周知と若手参加者の奨励を目的として、参加者からの投票及び選考委員会の決定により受賞されるものです。

「取組の内容」(内容や取り組みの姿勢、試行錯誤など参考になる内容である等)、「ポスターの構成」(情報量が適切、読解しやすさ等)、「発表」(活発な質疑が行われ、質問への回答も適切であった等)の3つの基準から選考されます。

※ 第17回日本モビリティ・マネジメント会議での発表資料より引用

出典:札幌市ホームページ

(バス・電車無料の日 熊本県熊本市等)

運賃無料の日では、中心街の入出が増え、経費の8倍の経済効果があり、渋滞緩和効果も確認された。また無料の日の1週間後の利用者数は、無料日以前よりも増加した。



Kumamoto City
News Release

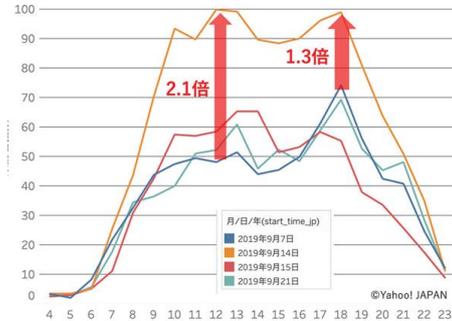
令和5年(2023年)7月28日

令和5年度(2023年度)『バス・電車無料の日』を実施します!

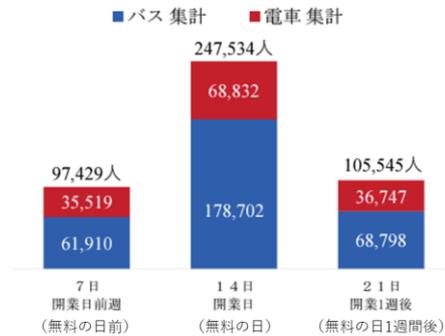
公共交通を利用する“きっかけ”をつくるとともに、市内の交通渋滞の軽減を図ることを目的とし、令和5年(2023年度)『バス・電車無料の日』を下記の日程で実施しますので、お知らせします。

- 実施予定日**
 1回目 令和5年(2023年)10月7日(土)
 2回目 12月23日(土)
- 無料対象路線**
 熊本市を一部でも通過する路線バス及び熊本電鉄電車、
 熊本市電の全線
 ※ただし、以下の路線は対象外となります
 ・空港リムジンバス、熊本駅直行便、阿蘇くまもと空港直行便
 ・県内快速バス(あまくさ号、たかもり号)
 ・県外高速・特急バス(ひのくに号、やまびこ号 など)
 ・JR九州
- 無料対象者**
 対象者は熊本市民に限定しません
 どなたでも何回でも無料でご利用いただけます
- 参加事業者**
 九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、
 熊本都市バス、熊本交通局

【お問い合わせ先】
 都市建設局 交通企画課
 課長 飯干 修一
 TEL 328-2510



中心街への入れ込み者数の時間変化



無料の日前後の公共交通利用者の変化

出典:熊本市ホームページ、土木学会論文集「熊本県内バス・電車無料の日」が交通とまちに与えた多面的効果

【取組スケジュール】

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11(2029) 年度以降
モビリティ・ マネジメントの 実施						

施策7 公共交通利用促進

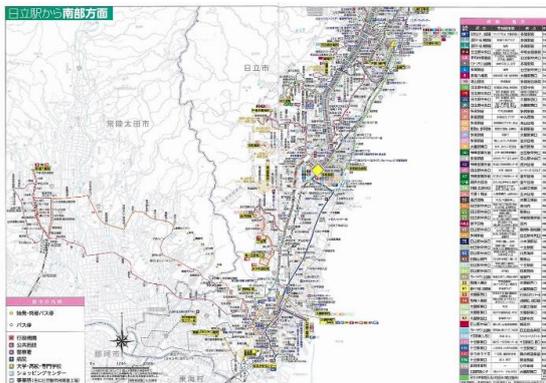
個別施策7-3 ホームページや SNS 等での情報発信

拡充

目的	利用者にとって分かりやすい公共交通情報の提供を行うことにより、公共交通の利用促進を図る。
施策概要	ホームページや SNS による公共交通関連の情報発信 ・市や交通事業者のホームページや SNS による公共交通の情報発信を充実させる。 路線図、時刻表などアナログな媒体による情報発信 ・インターネットの活用が難しい方に向け、路線図や時刻表などによる情報提供を図る。
実施主体	日立市、交通事業者

■日立市バス路線マップ(令和3(2021)年5月発行)

■ひたち BRT の携帯時刻表



■他都市事例

(LINE を使ってバス情報を発信 栃木県小山市)

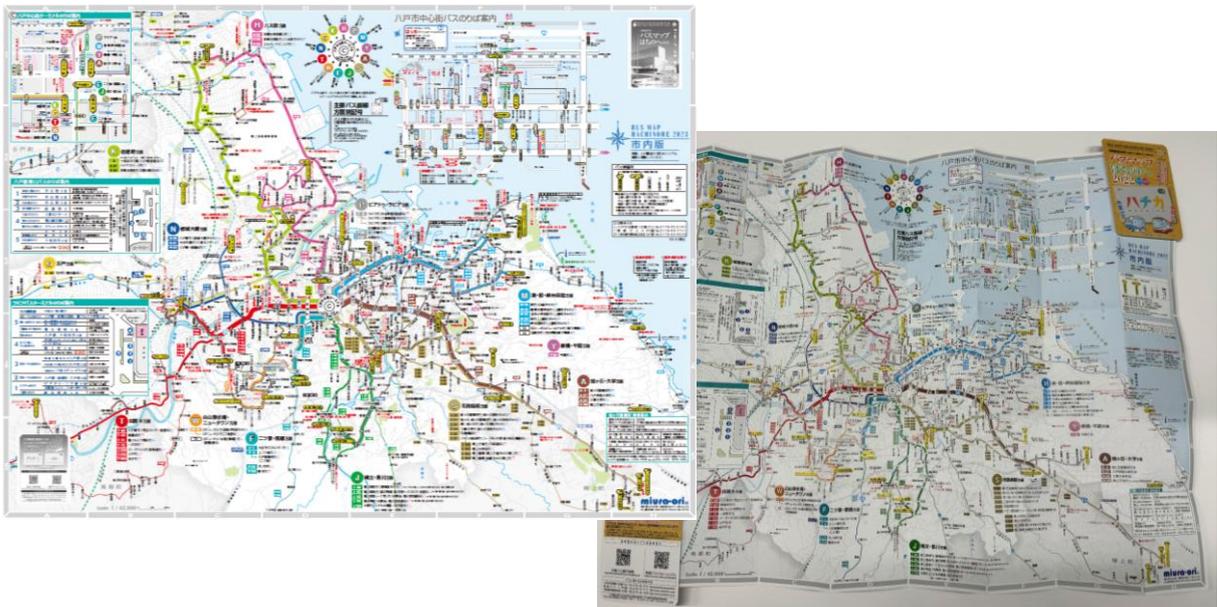
市公式 LINE アカウント、市公式 SNS 等でバス利用を呼び掛けている



出典:小山市ホームページ

(圏域バスマップを製作して市民に配布 青森県八戸市)

バスマップと時刻表を毎年更新し、市民に配布



出典:八戸市ホームページ

【取組スケジュール】

	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
ホームページ、 SNS 等での情 報発信						

【目標5】

全国に先駆けて乗務員が乗車しない自動運転レベル4を実現し、公共交通ネットワークの持続性を向上させる。また、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させる。

施策8 自動運転の実装	
個別施策 8-1 ひたち BRT とその周辺での自動運転の実装	新規
目的	バス運転士不足等の課題を解決し、効果的、効率的、持続的な運行サービスを提供するため、自動運転の実装により生産性を向上させ、次世代につながる公共交通の進展を目指す。
施策概要	<p>BRT とその周辺の路線バスへの自動運転技術の導入を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ひたち BRT において複数台の自動運転車両を用いた営業運行を目指す。 ・ひたち BRT の周辺の路線バスにおいて、自動運転車両を導入し、営業運行を目指す。 <p>自動運転車両の走行環境について、国と連携して検討を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国と連携して、道路環境にカメラやセンサーなどを設置し、自動運転車両と連携する支援道の整備を進める。 <p>自動運転車両の運用に必要な関連する産業の集積を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証地としての他地域との差別性を活かし、自動運転サービスの保守事業者や関連する周辺サービスの研究開発企業等を関連産業として、地域への集積を図る。
実施主体	国、茨城県、日立市、交通事業者、その他関係主体
<h3>■「ひたち BRT」における現状と目標</h3> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>茨城県 日立市</p> <p>一般道路：1.3km</p> <p>専用道路：6.0km</p> <p>一般道路：0.7km</p> <p>全長約8.0kmの路線、一日約150便が運行</p> <p>バス専用道を持った走行環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般道路 専用道路 回送区間 営業所 </div> <div style="width: 45%;"> <p>18～22年度実証</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3回にわたる走行実証 ・4か月間の長期実証 ・緑ナンバーでの有償運行 ・レベル2で運行 <p>運用するバスサイズの大型化</p> <p>路側センサーと連携した走行実証</p> <p>23年度目標：専用道内レベル4の運行許認可取得</p> <p>24年度目標：レベル4車両の定常運行</p> <p>25年度目標：乗務員が乗車しないレベル4運行の実現</p> </div> </div> <p>資料：第2回デジタルライフライン全国総合整備実現会議（令和5(2023)年 9 月 15 日開催）「みちのりホールディングス提出資料」より抜粋</p>	

■令和4(2022)年度実証運行の様子



【取組スケジュール】

	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
自動運転レ ベル4の実装						

施策9 環境保全の取組

個別施策 9-1 カーボンニュートラルに向けた公共交通への利用転換の促進

新規

目的 環境にやさしい公共交通への利用転換を促進し、ゼロカーボンシティの実現を目指す。

施策概要 市民や市内の事業所を対象とした通勤時等の公共交通利用を促進する。
 ・自家用車に比べ、二酸化炭素の排出量が少なく環境にやさしい公共交通への転換を図るため、市民や事業所の従業員を対象としたノーマイカーデーを開催し、エコ通勤等の取組を促進する。

実施主体 日立市、地域、交通事業者、その他関係主体

■他都市事例

(「つなぐカード」 山口県山口市)

ノーマイカーデーは、バス運賃を半額として運行

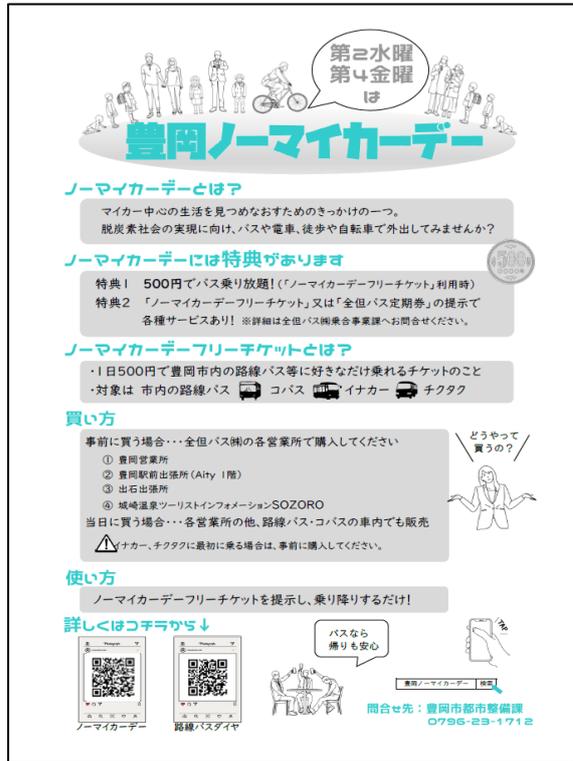


山口市ノーマイカーデーつなぐカードの告知ポスター。毎月月末金曜日はバス半額の特典があり、つなぐカードでバス運賃が半額になる。また、特典サービスとして、バスを乗りおきに「つなぐカード」を提示すると運賃が半額になる。参加登録はQRコードから行う。

出典:山口市ホームページ

(豊岡ノーマイカーデー 兵庫県豊岡市)

ノーマイカーデーに、500円で市内路線バス等が乗り放題の1日フリーチケットを発行



豊岡ノーマイカーデーの告知ポスター。第2水曜、第4金曜は500円でバス乗り放題のフリーチケットを発行。特典として、フリーチケットを利用した際のバス運賃が半額になる。また、フリーチケットは当日の午前中まで有効。

出典:豊岡市ホームページ

【取組スケジュール】

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11(2029) 年度以降
通勤時の公共交通利用促進						

施策 10 利用しやすさの改善

個別施策 10-1 キャッシュレス決済の普及促進

拡充

目的	キャッシュレス決済(現金を使用しない支払い)の普及を促進し、利用しやすさを向上させることで、公共交通の利用促進を図る。
施策概要	<p>キャッシュレス決済の普及促進に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスで導入したキャッシュレス決済の普及に向け、市民や利用者への周知に取り組む。 <p>キャッシュレス決済の導入促進に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通のシームレスな乗り継ぎを図るため、キャッシュレス決済未導入の路線バスや地域内交通でのキャッシュレス決済の導入支援を検討する。
実施主体	日立市、交通事業者

■茨城交通のキャッシュレスの取組



【新サービスの概要】

サービス開始日	2024年2月1日(木)
導入対象	茨城交通の一般路線バス全車両(約400台)
利用可能となる キャッシュレス決済手段	<ul style="list-style-type: none"> ・タッチ決済(クレジット・デビット・プリペイド) Visa, JCB, American Express, Diners Club, Discover, 銀聯 ・QRコード決済 PayPay, 楽天ペイ, d払い, SmartCode™(メルペイ, au PAY等), Alipay+, WeChat Pay ・茨城交通のICカード『いばっぴ』

キャッシュレス決済のご利用方法

- ・ **タッチ決済、いばっぴ**
 - 乗車時および降車時にカードを決済端末にかざしてください。
- ・ **QRコード決済**
 - 乗車時は整理券をお取りください。
 - 降車時は整理券を投入後、QRコードをカメラにかざしてください。

※現金でお支払いの場合は、従来通り整理券をお取りください



【決済端末のご利用イメージ】

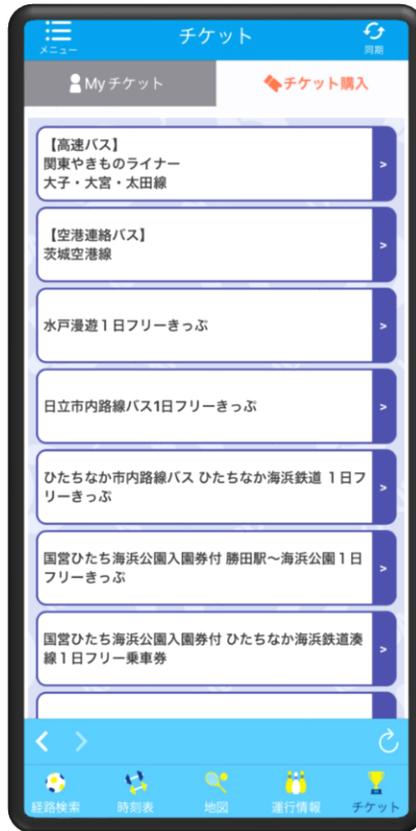
タッチ決済でお得に乗車！

- ・ タッチ決済ご利用時にも、ICカード『いばっぴ』と同じ割引サービスを適用します
 - **利用者割引**
 - タッチ決済で乗車すると、運賃が **10%割引**となります
 - **平日昼間割引**
 - 平日 10時～14時までに乗車または降車された場合、**さらに 10%割引**となります
 - **乗継割引**
 - 前の降車から 60分以内に次の乗車をされた場合、**50円割引**となります

※QRコード決済利用時は割引適用となりません

出典:茨城交通ニュースリリース「路線バス全車両(約400台)でタッチ決済、QRコード決済を開始」

■茨城 MaaS



茨城県内の鉄道・路線バス・コミュニティバスが参画

- 茨城交通
- 関東鉄道
- 関鉄グリーンバス
- ひたちなか海浜鉄道
- ひたちなか市コミュニティバス

【日立市内路線バス1日フリーきっぷ】日立市内区間の茨城交通の路線バスの1日フリー切符と協賛店クーポン券が一体になったデジタルチケット

【取組スケジュール】

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11(2029) 年度以降
市民や利用者への周知、未導入路線への支援検討						

施策 10 利用しやすさの改善

個別施策 10-2 公共交通のスマート化

新規

目的

デジタル技術を活用し、誰もが利用しやすく、シームレスな公共交通の構築を目指す。

施策概要

多様な交通手段での経路検索等ができるアプリ等の導入を検討する。
 ・多様な交通手段を組み合わせた経路検索等、シームレスな移動を可能とするアプリ等の導入を検討する。

次世代モビリティを活用した高齢者等の移動支援を検討する。
 ・高齢者が自宅から路線バス等の交通結節点までの移動を支援するため、次世代モビリティの導入を検討し、年齢、身体的条件に左右されず、誰もが利用しやすい移動手段の確保を図る。

・電動キックボードや電動自転車などの新たなモビリティの導入を図り、公共交通との連携を検討する。

実施主体

日立市、交通事業者、その他関係主体

■日立市、株式会社日立製作所による包括連携に関する協定



株式会社日立製作所と「デジタルを活用した次世代未来都市(スマートシティ)計画に向けた包括連携協定」を締結(令和 5(2023)年 12 月 21 日)

■他市の事例

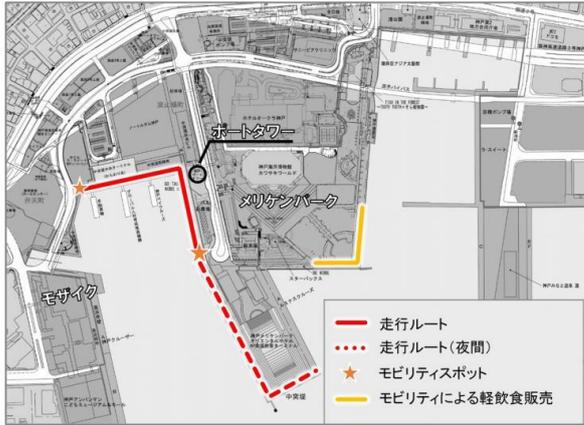
(ウェブアプリを活用した MaaS 実証実験 愛知県春日井市)



名古屋鉄道と連携し、バス定期券の購入や公共交通の経路検索、オンデマンドバス・タクシーの配車が可能なウェブアプリ「move!かすがい」を試験的に開設

出典:春日井市ホームページ

(回遊性向上・賑わい創出に向けた実証実験 兵庫県神戸市)



時速 5km の自動走行モビリティ「iino」(イイノ)を用いた実証実験により、同モビリティ導入による回遊性と滞在性の向上、また走行の安全性についての検証を実施令和 4 (2022)年 11 月)

出典:神戸市ホームページ

【取組スケジュール】

	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
多様な交通手段での経路検索等ができるアプリ等の導入検討	● ● ● ● ● ● →					
次世代モビリティを活用した高齢者等の移動支援検討	● ● ● ● ● ● →					

施策 11 わかりやすい情報提供

個別施策 11-1	リアルタイム運行情報(遅延・混雑の情報)の提供	拡充
目的	利用者にとって分かりやすい公共交通情報の提供を行うことにより、公共交通の利用を促進する。	
施策概要	<p>リアルタイムの運行情報や混雑情報の提供を継続し、利用拡大を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通が実施しているバスロケーションシステムにより、リアルタイムの運行情報や混雑情報を提供するとともに、同システムの利用の拡大に取り組む。 <p>GTFS データ※を活用した運行情報の提供を継続・拡大を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通が公開する GTFS データを活用した乗換情報や地図検索サービスによる運行情報の提供について、利用の拡大に取り組む。 椎名観光バスの路線バスや地域内交通の GTFS データ整備と乗換情報や地図検索サービスによる運行情報提供を実現するため、支援策を検討する。 <p>※ GTFS(General Transit Feed Specification):世界基準の公共交通データフォーマット</p>	
実施主体	日立市、交通事業者	

■茨城交通のバスロケーションシステム



リアルタイムのバス車内の混雑状況
3段階のアイコンで表示



【取組スケジュール】

	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
茨城交通運行路線のリアルタイムの運行情報や混雑情報、GTFS データを活用した運行情報の提供、その他路線への支援策検討						

施策 11 わかりやすい情報提供

個別施策 11-2 駅やバス停でのデジタルサイネージによる情報提供

拡充

目的

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

施策概要

交通結節点におけるデジタルサイネージの設置を推進する。
 ・市と交通事業者が協力して、交通結節点(駅や主要バス停)でのデジタルサイネージの設置数を拡大するとともに、デジタルサイネージによる運行情報(ダイヤ、ルート、遅延情報、混雑情報)や周辺施設情報の提供に取り組む。

実施主体

日立市、交通事業者

■日立駅のデジタルサイネージ

のりば	出発時刻	行き先	運行状況	バス現在地	種別	
3	09:15	22 大現駅西口 (学園前) 多賀駅・シオン学園入口	行き 経由	出発前	09:15 に 日立駅中央口 を出発予定	♿
3	09:15	4 平和台公園 油織子小学校前	行き 経由	出発前	09:15 に 日立駅中央口 を出発予定	♿
1	09:20	高鈴台公民館 85 ヨーカ堂・日立市役所交通広場	行き 経由	出発前	09:20 に 日立駅中央口 を出発予定	♿
2	09:20	82 鞍掛山 神峰公園口・湖川十文字	行き 経由	出発前	09:20 に 日立駅中央口 を出発予定	
1	09:21	2日河 多賀駅 ヨークタウン日立河原子	行き 経由	あと約 8分	6 個前 市民会館入口 を通過	♿
1	09:17	2 神峰営業所 日立市役所交通広場	行き 経由	あと約 8分	13 個前 湯楽の聖 を通過	♿
4	09:22	42三 神峰営業所 大平	行き 経由	あと約 11分	6 個前 日製病院前 を通過	♿

出典:茨城交通ニュースリリース「日立駅にデジタルサイネージ(バス時刻表)を設置します」

■ひたち BRT のデジタルサイネージ



【取組スケジュール】

	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11(2029) 年度以降
デジタルサイネージの設置推進						

3. 公共交通施策の一覧

本計画で位置づける公共交通施策(個別施策)の実施主体と対象モードを整理する。

目標	施策	個別施策 施策名	実施主体						対象の交通モード										
			国	茨城県	日立市	地域	交通事業者	その他関係主体	鉄道	BRT	幹線路線バス	地域間幹線バス	生活路線バス	通勤通学路線バス	地域内交通	タクシー	その他		
目標1	施策1 公共交通ネットワーク形成	効率的なバス路線・ダイヤ・経路の見直し			○		◎			●	●	●	●	●					
		公共交通を軸とした土地利用・施設配置の推進			◎					●	●								
		ひたちBRTの延伸検討			◎			△			●								
	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 路線バス及び地域内交通の再編・見直し	地域内交通の導入等、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 公共交通の持続性確保	既存地域内交通(みなみ号、なかさと号、地域モビリティ)の運行内容の見直し			◎	◎	○								●				
		路線バス等に関する市の補助制度見直し及び補助基準・ルールの検討			◎	△	△	△			●	●	●	●	●	●			
目標3	施策5 学生の通学支援	小・中・高校生への通学支援の推進			◎		○	△			●	●	●	●	●				
		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	高齢者の外出支援の推進			◎						●	●	●	●	●		●		
		交通バリアフリーの推進			◎	△	△	△			●	●	●	●	●	●	●	●	
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段階的な見直し			◎	○	○	○			●	●	●	●					
		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とその周辺での自動運転の実装	◎	○	○		○	○			●								
	施策9 環境保全の取組	カーボンニュートラルに向けた公共交通への利用転換の促進			◎	○	○	○			●	●	●	●	●	●			
	施策10 利用しやすい改善	キャッシュレス決済の普及促進			◎	△	◎				●	●	●	●	●				
		公共交通のスマート化			◎			○	○			●	●	●	●	●	●		
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				◎	△	◎				●	●	●	●	●				
					◎			○			●	●	●	●	●				

◎: 施策に主体的に取り組む(実施主体として明記)、○: 施策に協力して取り組む(実施主体として明記)、△: 施策に関係する(実施主体には記載なし)

4. 地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の確保維持

日立市では、国の「地域公共交通確保維持改善事業※」における補助制度を活用し、日立市と常陸太田市、旧十王町を結ぶ「地域間幹線系統」と、日立市内の幹線バス路線を結ぶ「地域内フィーダー系統」について、引き続きバス路線の確保維持に取り組むこととし、本計画では、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。

※地域公共交通確保維持改善事業とは、地域の多様な関係者が協働し、路線バス等の公共交通の確保・維持、利便性の向上を図る取組を支援する、国土交通省の補助制度のことをいう。

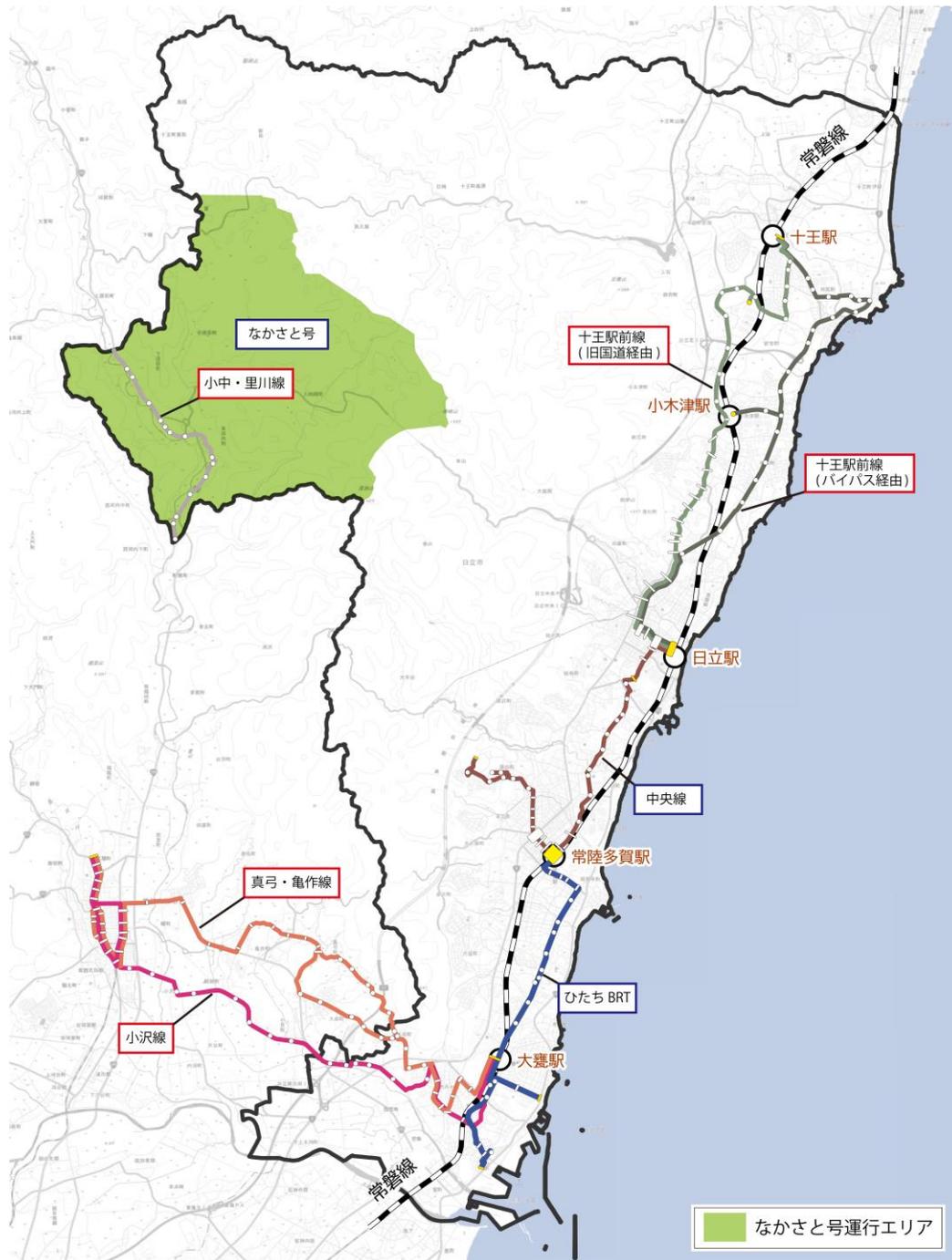


図 5-1 確保維持改善事業の対象系統(地域間幹線系統、地域内フィーダー系統)

<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 (【予定】利便増進特例を活用)
	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対象系統の必要性(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バス路線であり、沿線地域の生活を維持するために運行を確保することが求められる。 ● 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
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バス路線であり、沿線地域の生活を維持するために運行を確保することが求められる。 ● 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
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バス路線であり、沿線地域の生活を維持するために運行を確保することが求められる。 ● 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
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バス路線であり、沿線地域の生活を維持するために運行を確保することが求められる。 ● 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

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バス路線であり、沿線地域の生活を維持するために運行を確保することが求められる。 ● 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
--------	--

<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～K's・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対象系統の必要性(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確保することが求められる。 ● 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
ひたち BRT(3系統)	<ul style="list-style-type: none"> ● 一部区間でバス専用道路を整備し、朝夕の交通渋滞を受けない、速達性に優れた運行であることから、通勤・通学を中心とした、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への利用が多く、沿線地域の通勤通学を支える移動手段として、運行を確保することが求められる。 ● 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
なかさと号	<ul style="list-style-type: none"> ● 中里地区内を運行区域とし、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として、運行を維持する必要がある。 ● 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

第6章 計画の推進方策

1. 本計画の推進体制

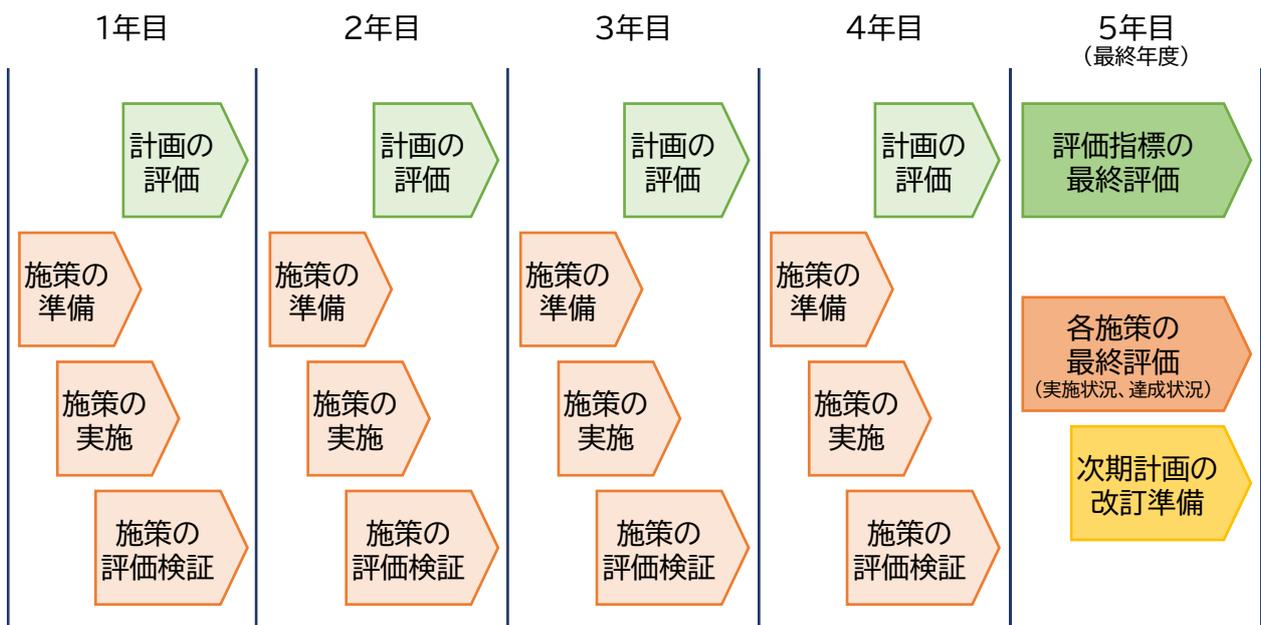
利用者である市民や交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要である。そのため、市が中心になって、本計画の周知と関係主体間の連携を進める。

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、市などの多様な関係主体が連携・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。

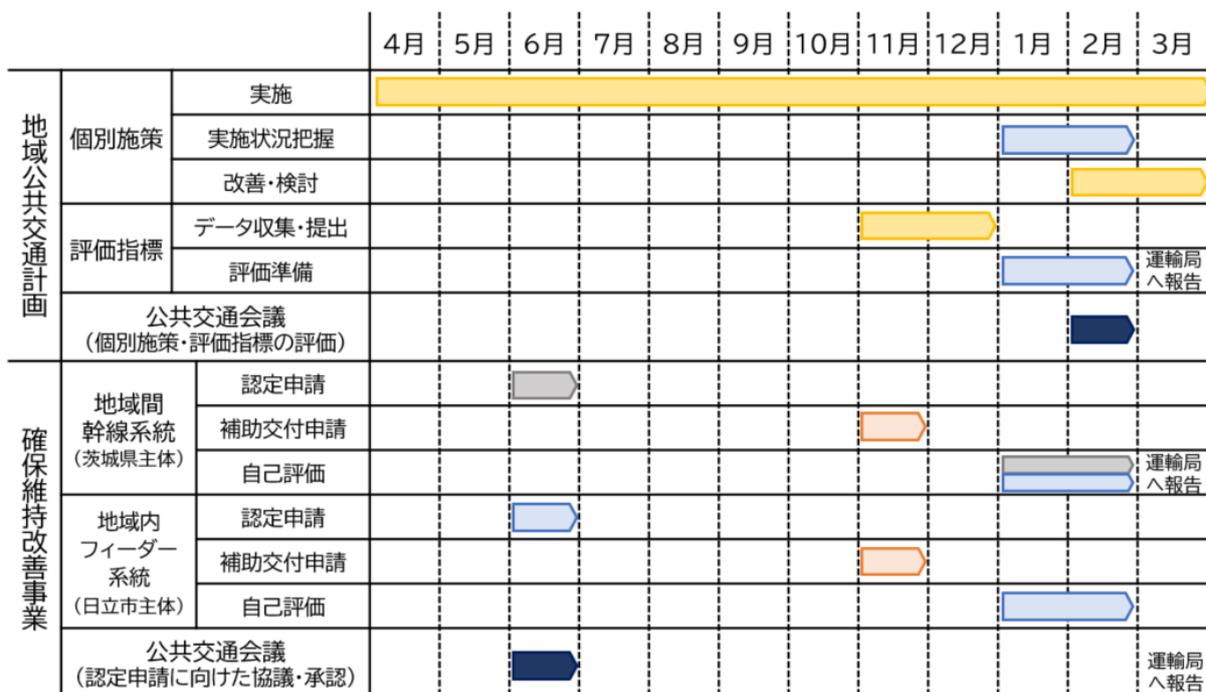
2. 評価主体と評価スケジュール

本計画に位置づけた各種公共交通施策を着実に推進し、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>



凡例(実施主体)

県
 市
 交通事業者
 各個別施策の実施主体
 日立市公共交通会議

参考資料

1. 策定体制

表 0.1 令和 5(2023)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PTA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 眞理子	
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)
	7	令和5年度第3回日立市地域公共交通会議 (課題整理、策定方向性について)
	11	令和5年度第4回日立市地域公共交通会議 (地域公共交通計画素案について)
	12	パブリックコメントの実施(令和5(2023)年12月22日～令和6(2024)年1月22日)
令和6(2024)	2	令和5年度第6回日立市地域公共交通会議 (パブリックコメントの結果、地域公共交通計画の策定について)
	3	日立市地域公共交通計画策定

3. 各種調査結果

(1) 市民アンケート調査

① 回答者の属性

年齢・性別

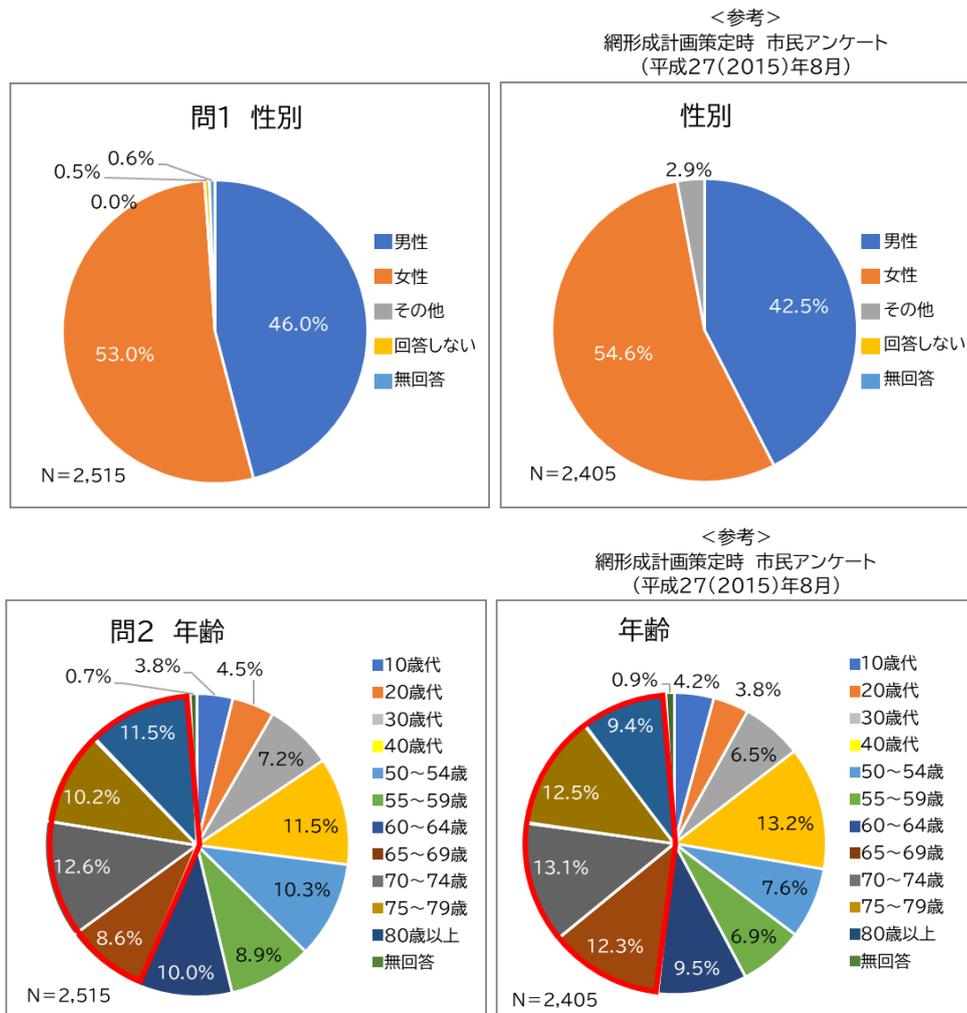


図 0-1 回答者の年齢・性別

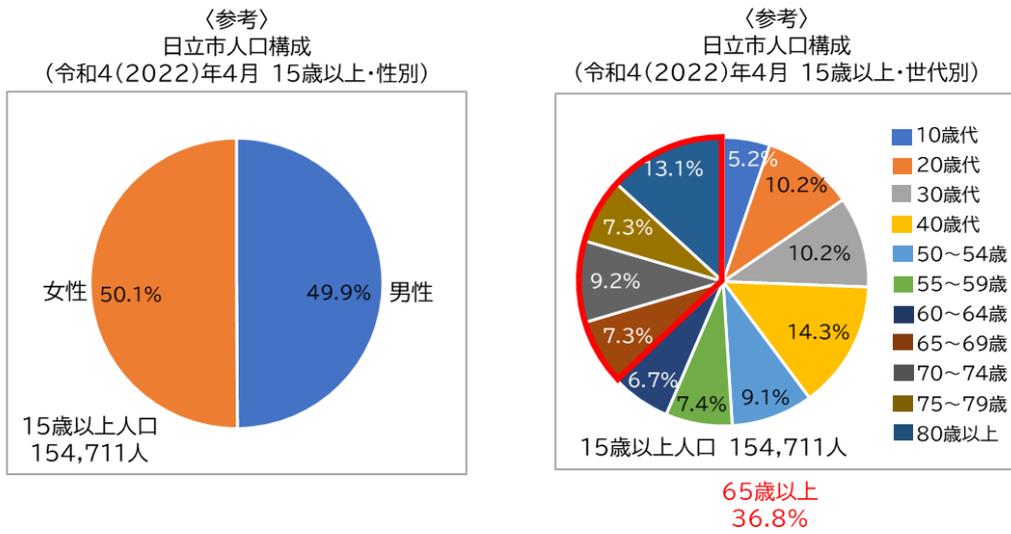


図 0-2 (参考)日立市人口構成

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	0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	未広町	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	0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
							無回答	52票	
							合計	2,515票	

職業

〈参考〉
網形成計画策定時 市民アンケート
(平成27(2015)年8月)

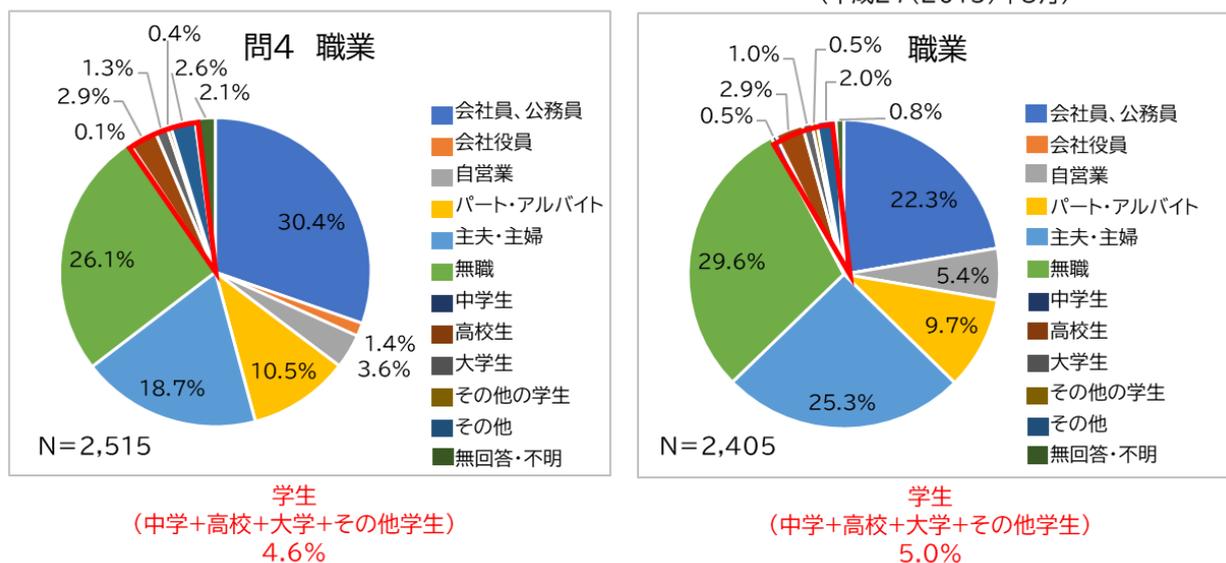


図 0-3 回答者の職業

運転状況

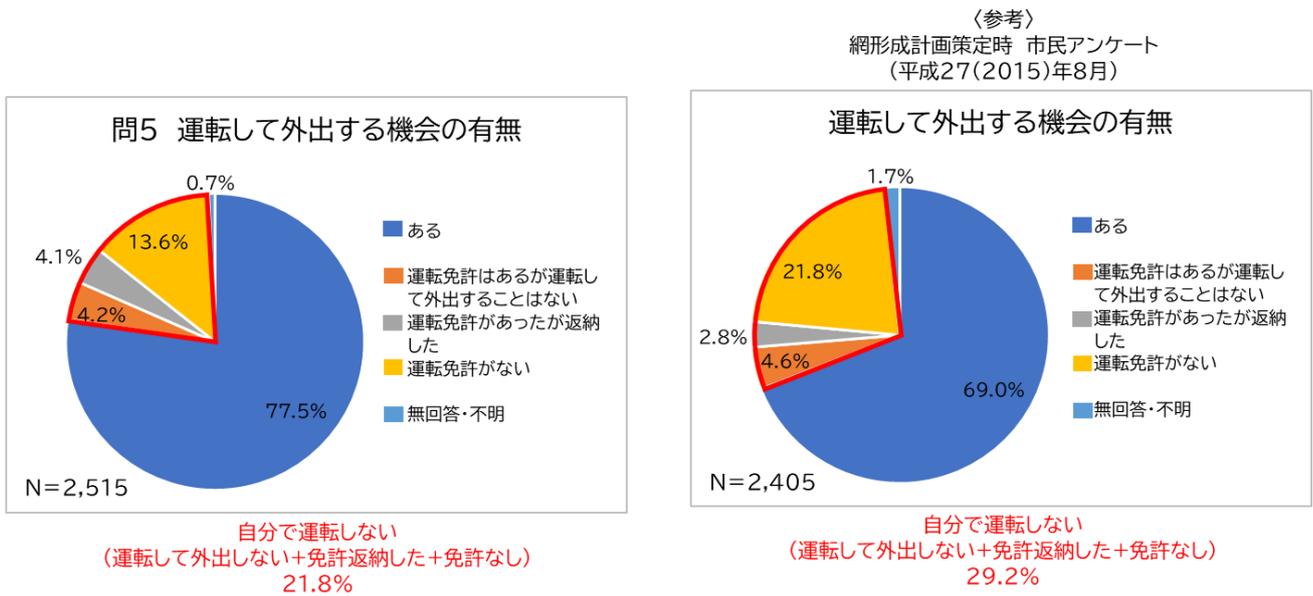


図 0-4 回答者の運転状況

携帯電話保有状況

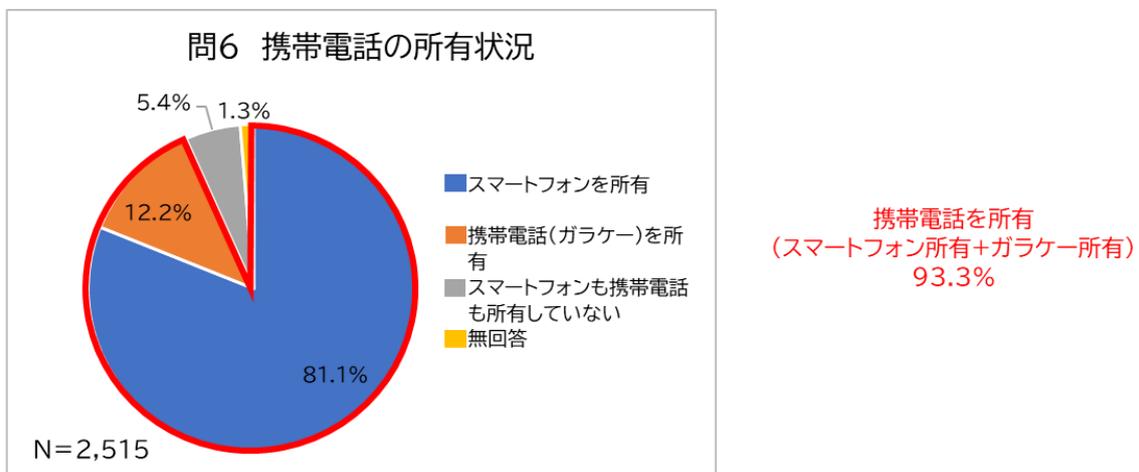


図 0-5 回答者の携帯電話保有状況

② 日常的な外出について

通勤

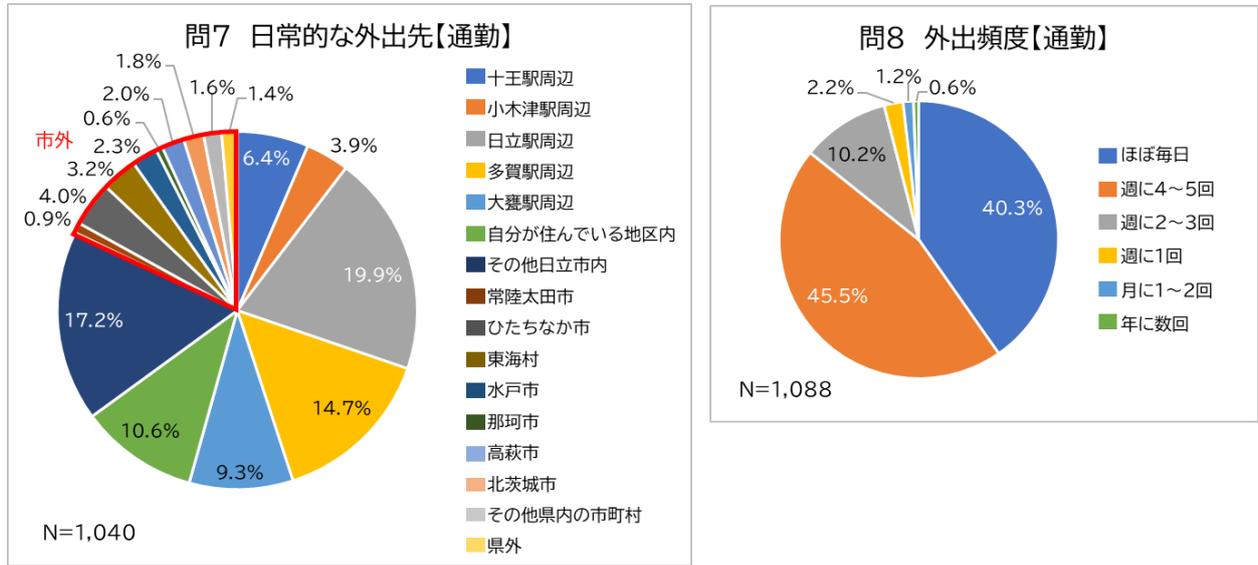


図 0-6 外出先・外出頻度(通勤)

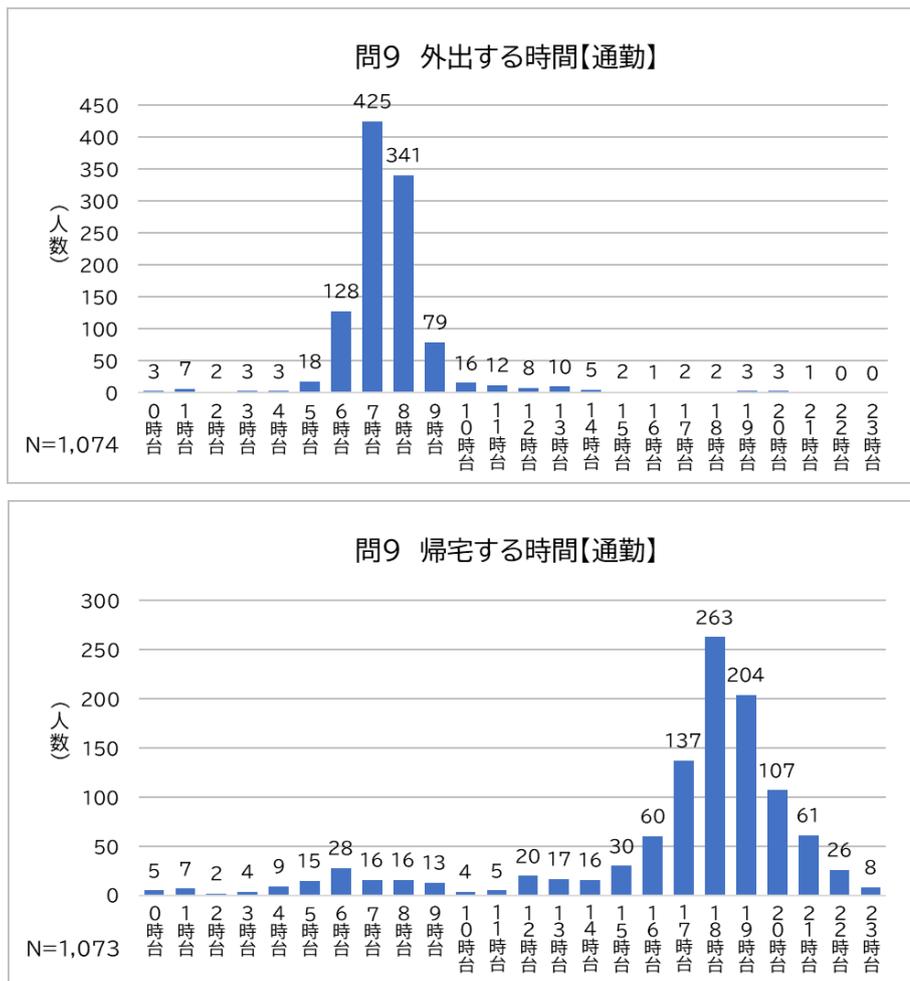


図 0-7 外出・帰宅する時間(通勤)

通学

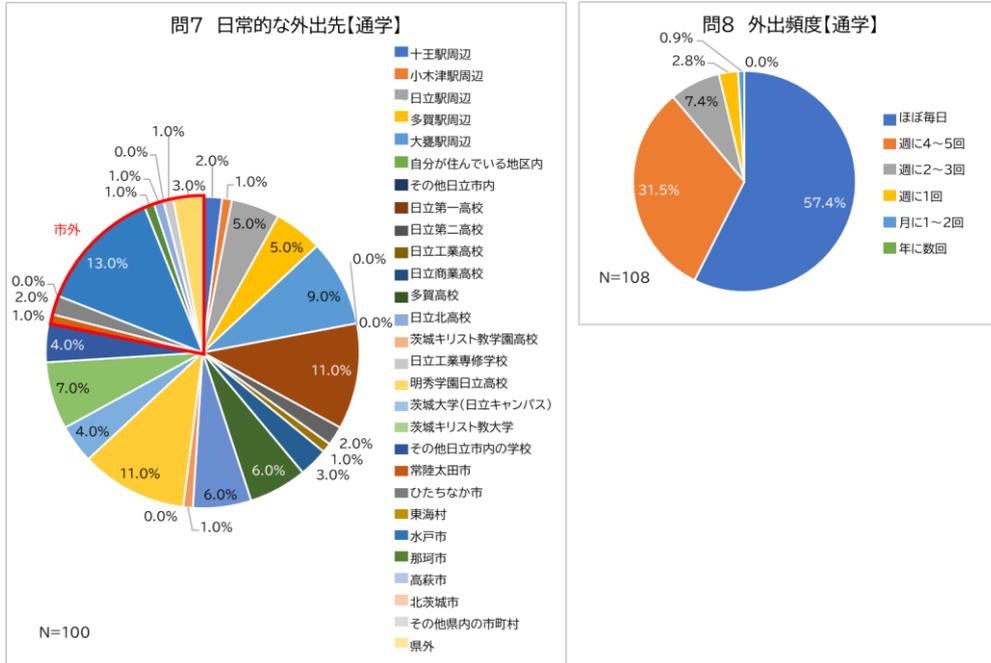


図 0-8 外出先・外出頻度(通学)

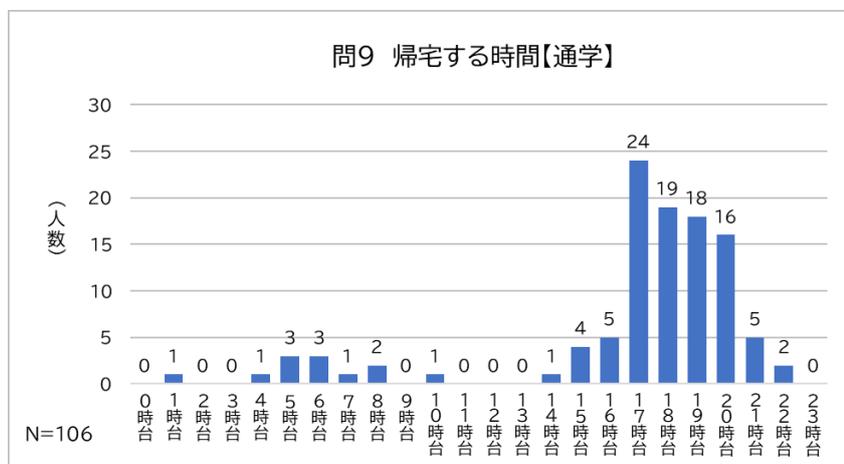
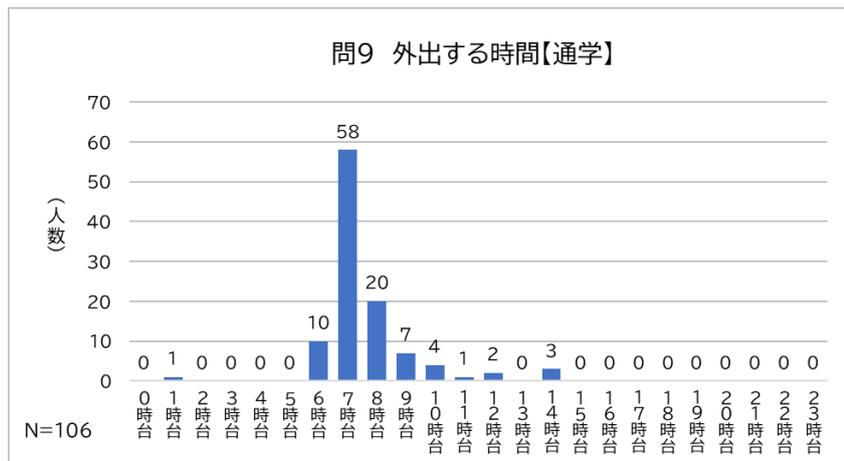


図 0-9 外出・帰宅する時間(通学)

買物

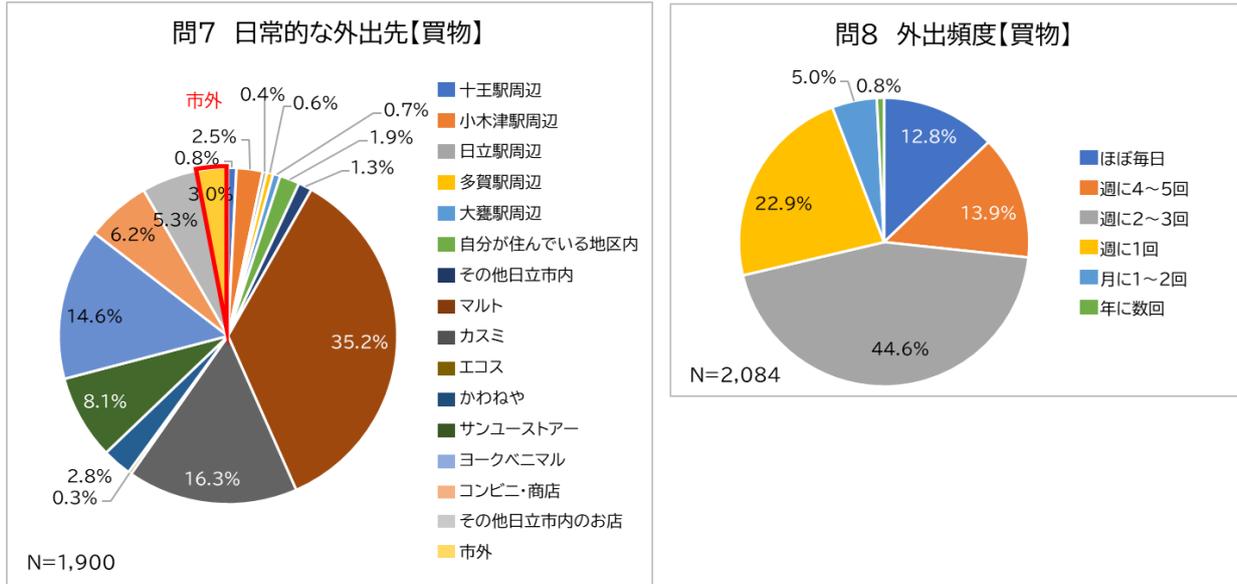


図 0-10 外出先・外出頻度(買物)

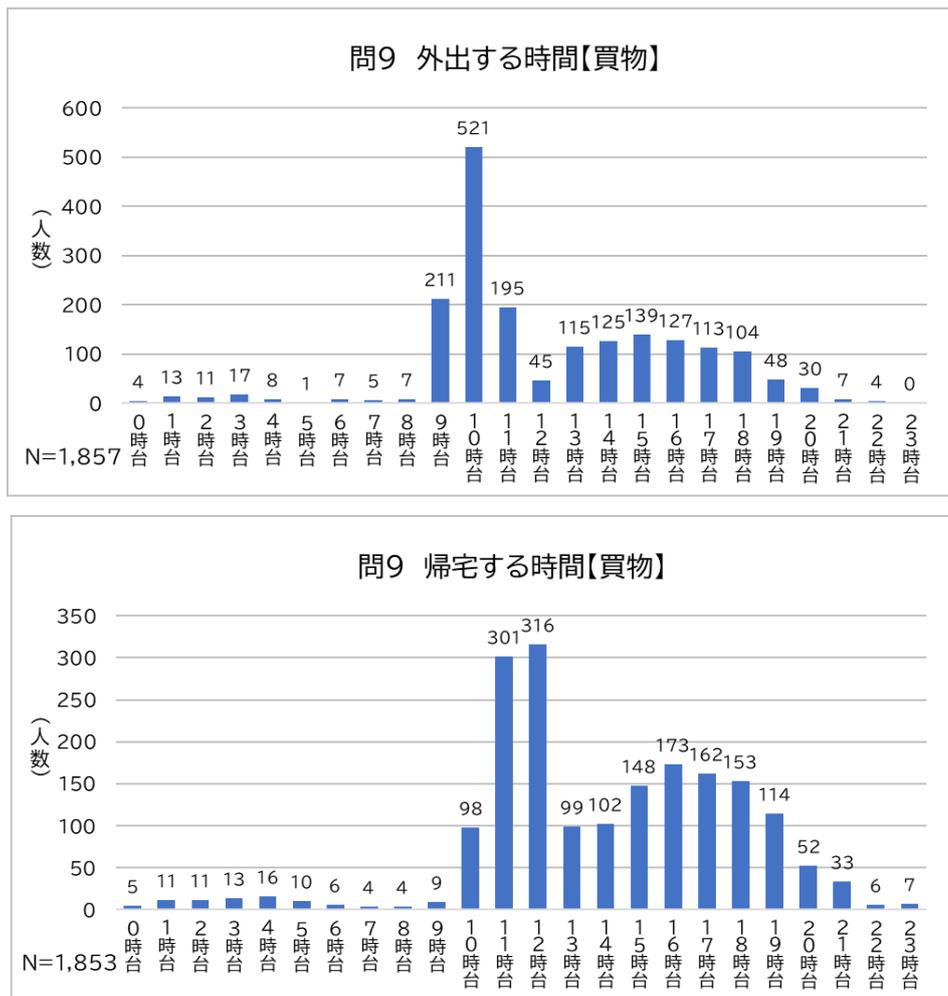


図 0-11 外出・帰宅する時間(買物)

通院

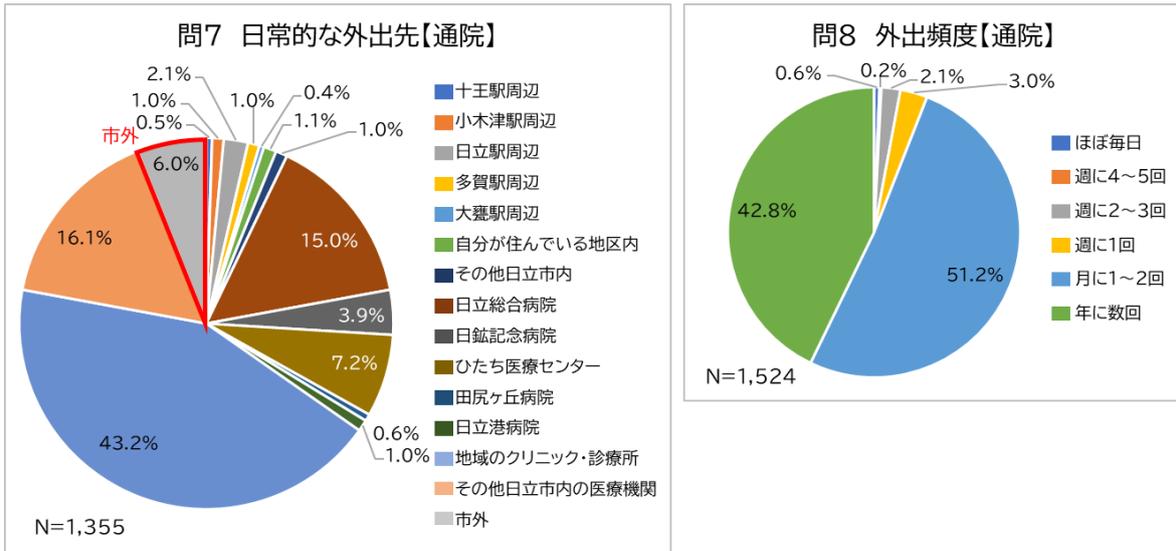


図 0-12 外出先・外出頻度(通院)

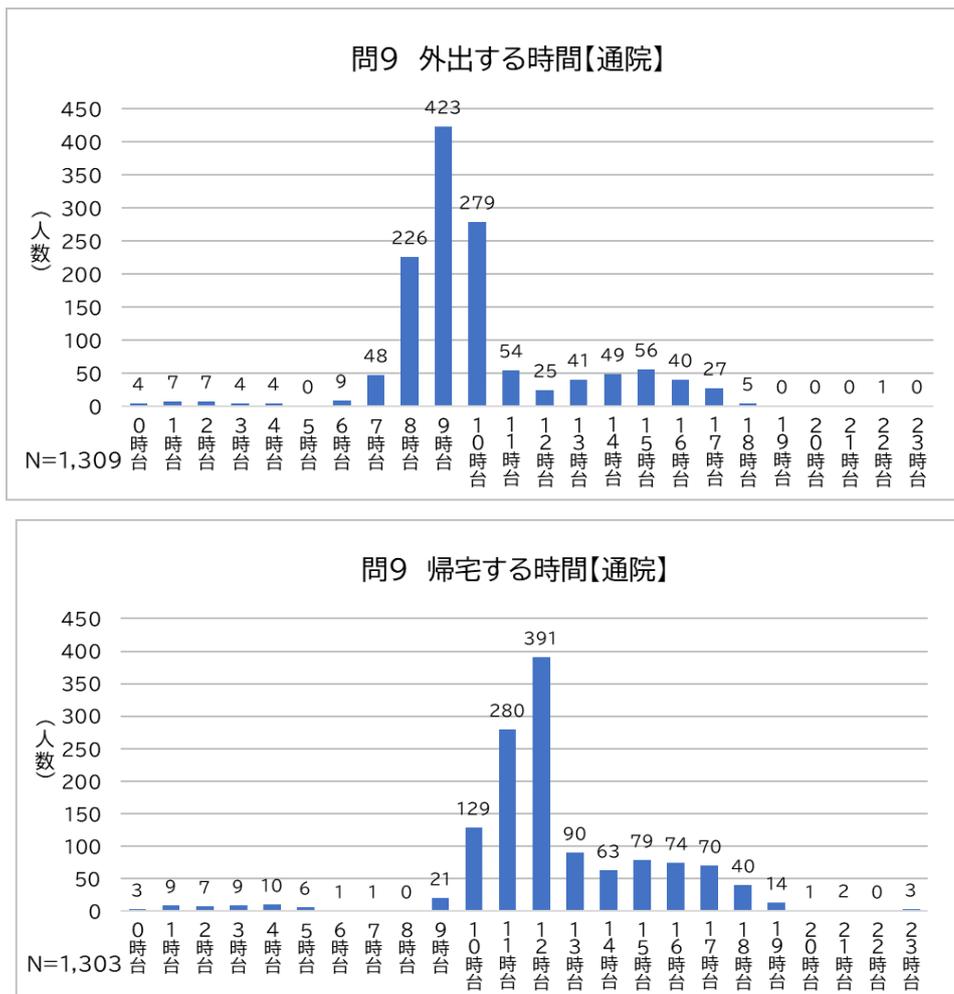


図 0-13 外出・帰宅する時間(通院)

趣味・娯楽の外出

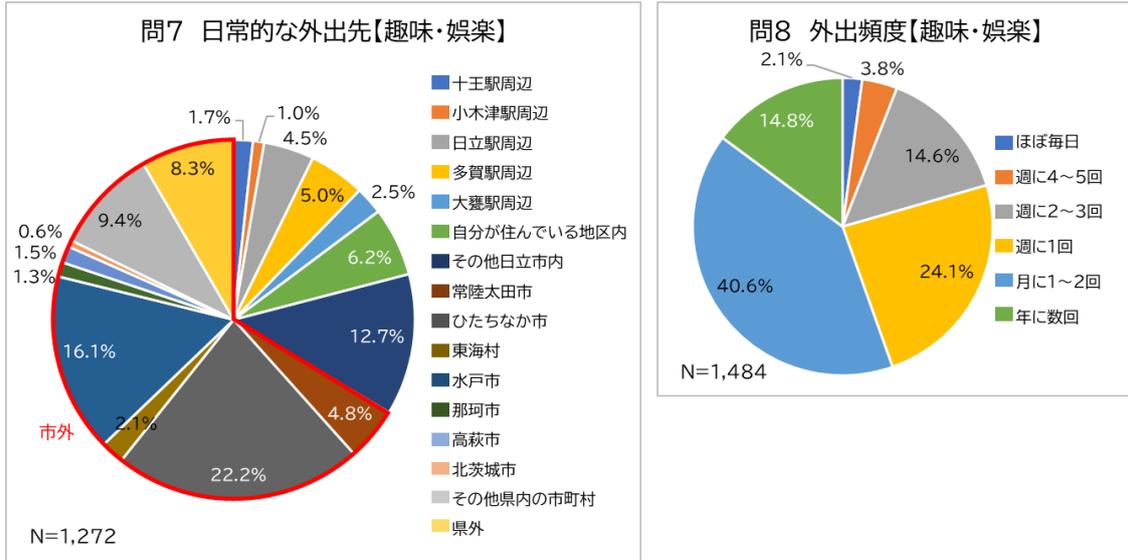


図 0-14 外出先・外出頻度(趣味・娯楽)

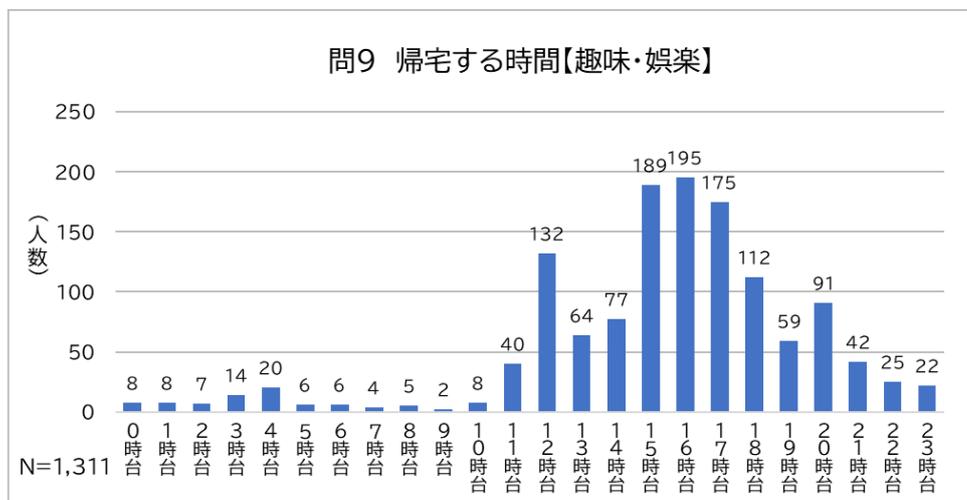
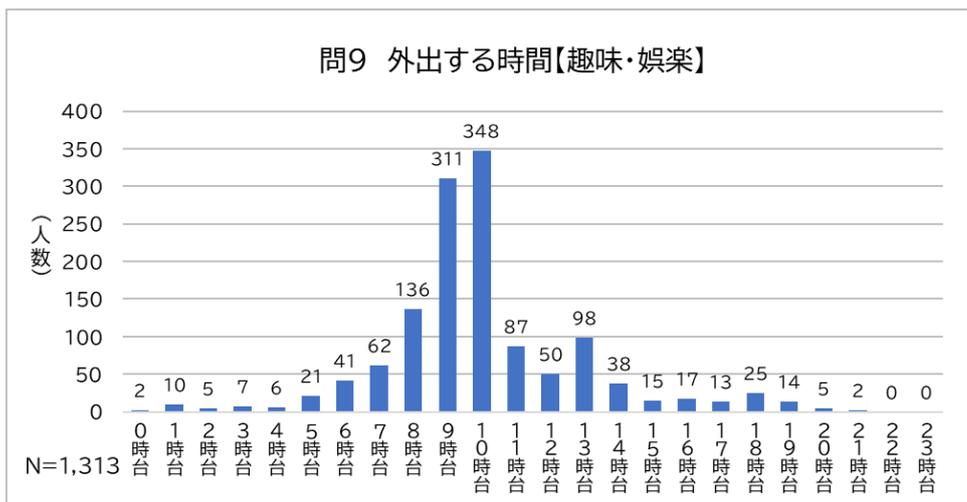


図 0-15 外出・帰宅する時間(趣味・娯楽)

運転状況と日常的な外出の頻度

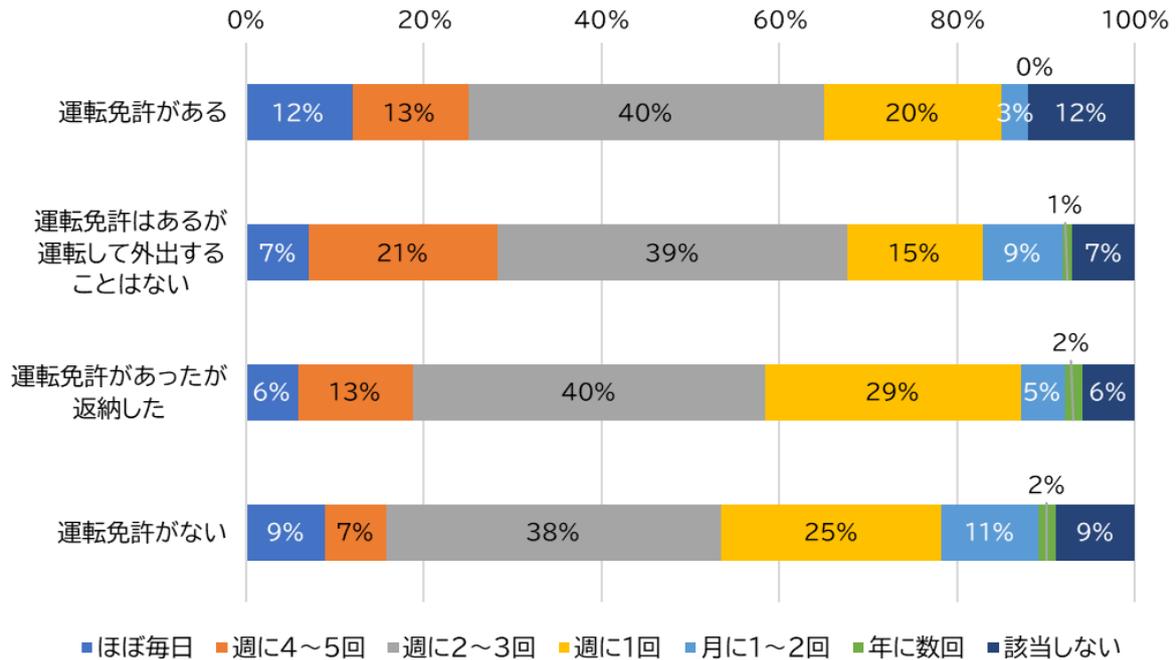


図 0-16 運転状況と外出頻度(買物)

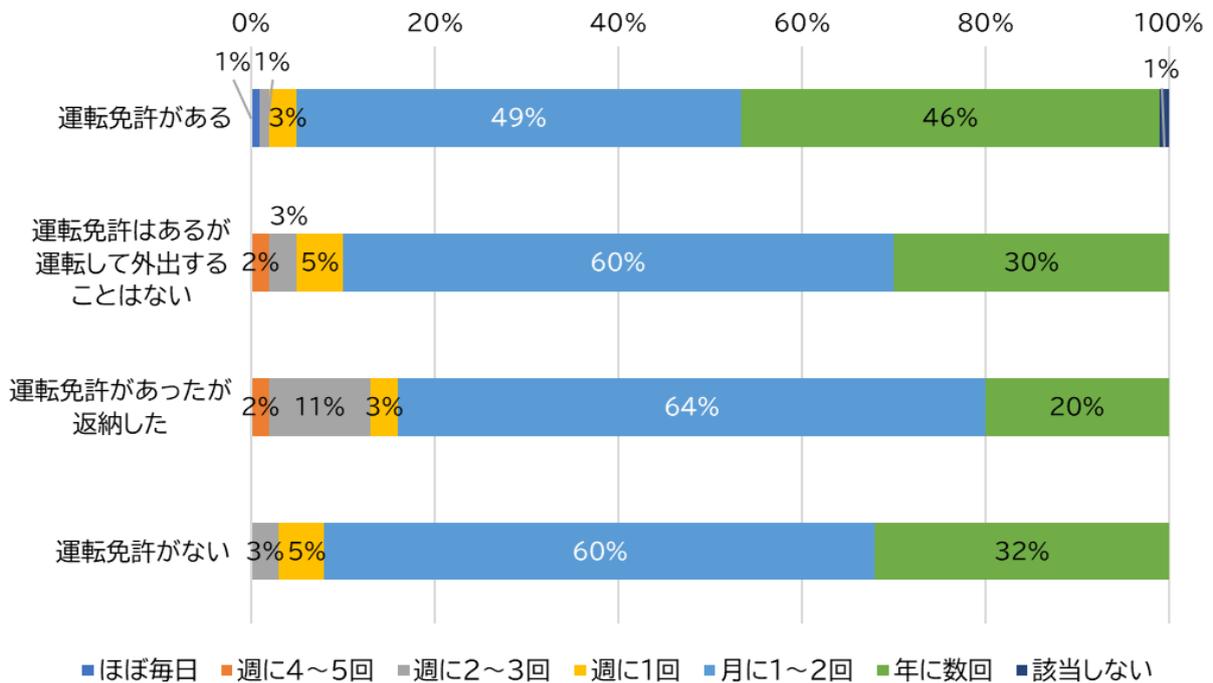


図 0-17 運転状況と外出頻度(通院)

③ バスの利用状況
バス停までの徒歩時間

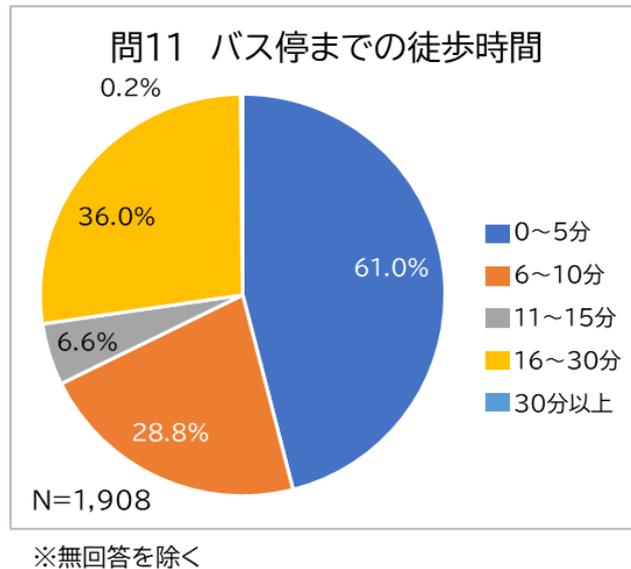


図 0-18 バス停までの徒歩時間

利用しているバス路線とバスの利用頻度

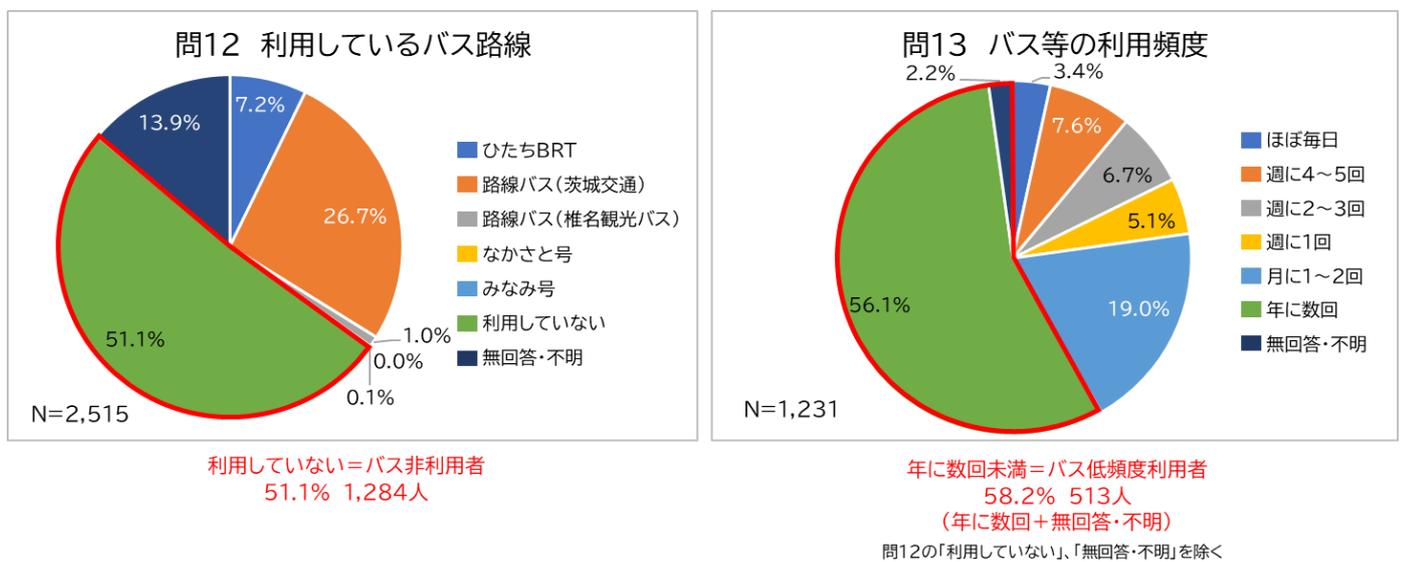


図 0-19 利用しているバス路線とバスの利用頻度

バスを利用する際に調べる事

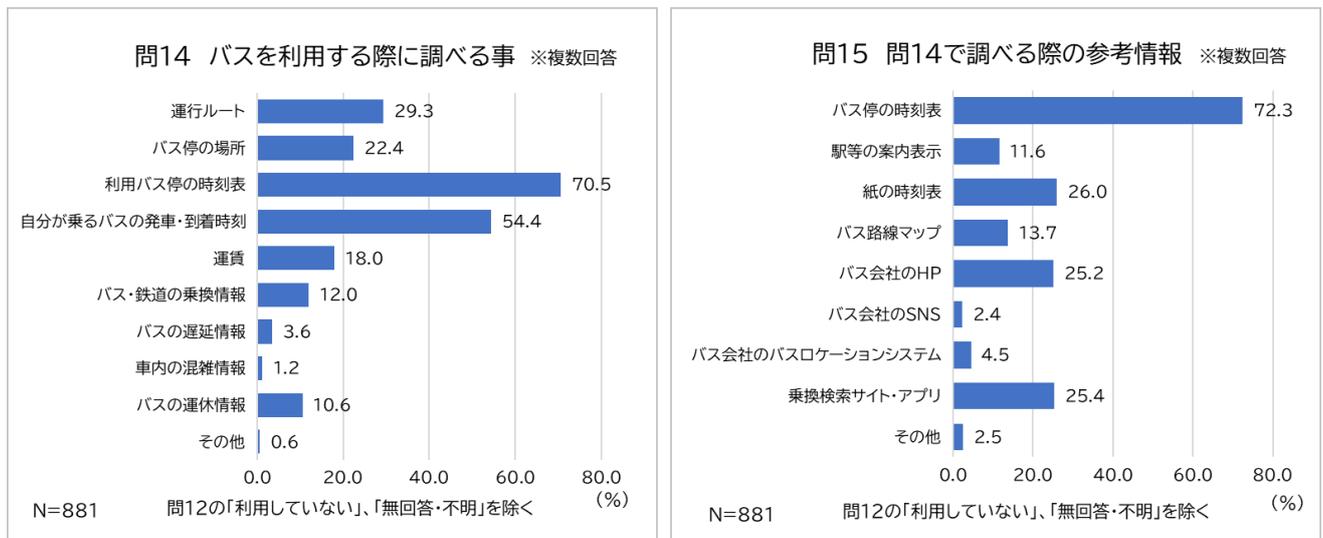


図 0-20 バスを利用する際に調べる事・調べる際の参考情報

バスを利用する理由

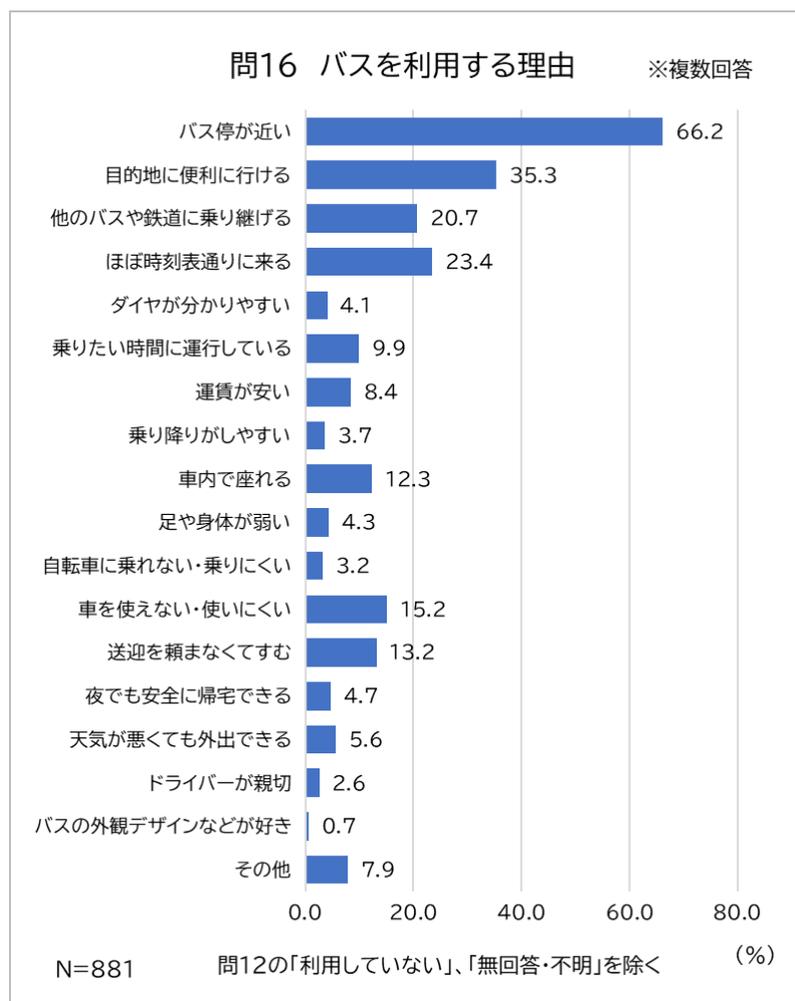


図 0-21 バスを利用する理由

バスを利用しない(しづらい)理由

<バス低頻度利用者>

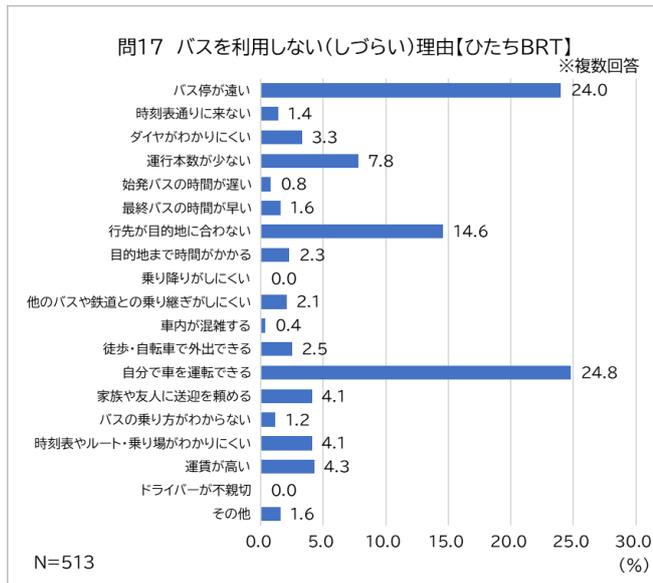


図 0-22 ひたち BRT を利用しづらい理由

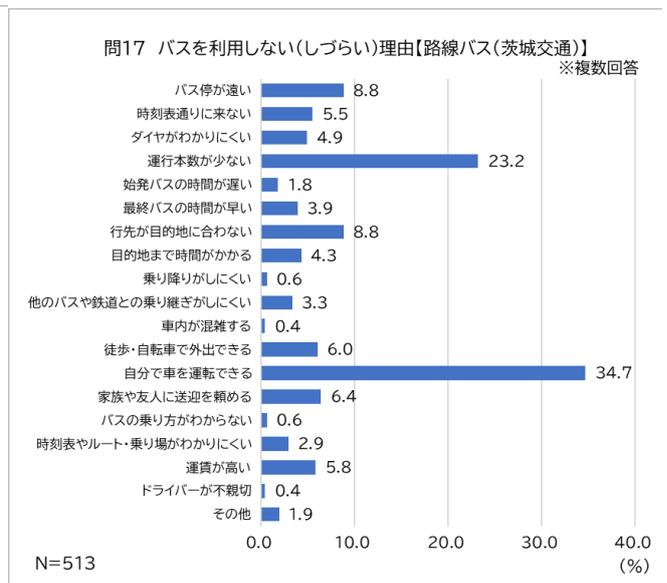


図 0-23 路線バス(茨城交通)を利用しづらい理由

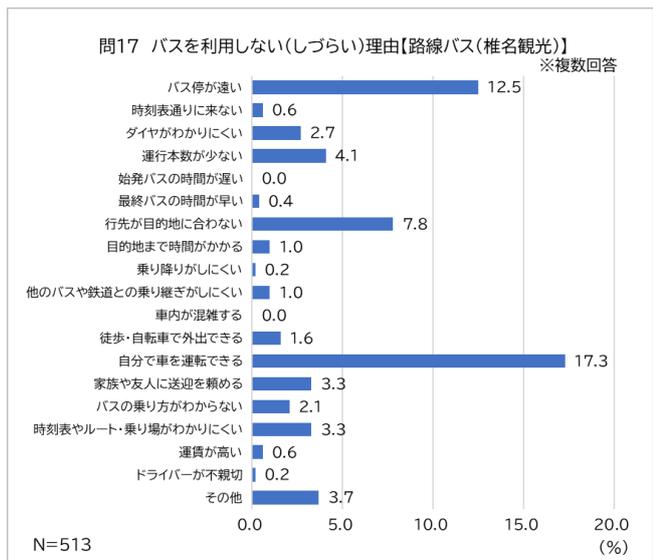


図 0-24 路線バス(椎名観光)を利用しづらい理由

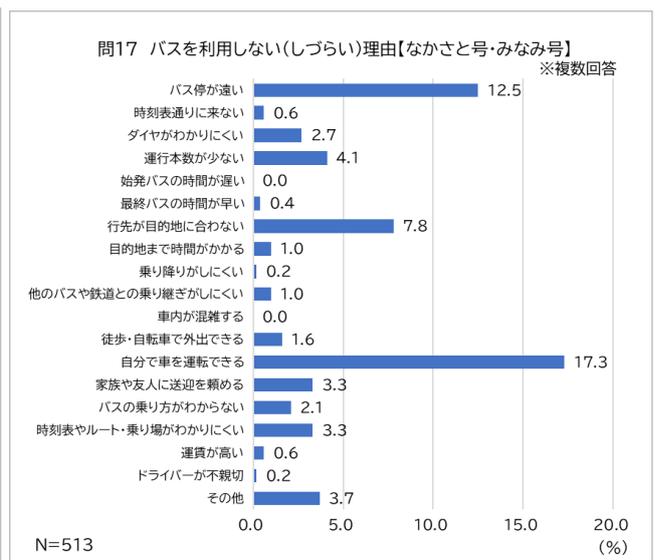


図 0-25 なかさと号・みなみ号を利用しづらい理由

<バス非利用者>

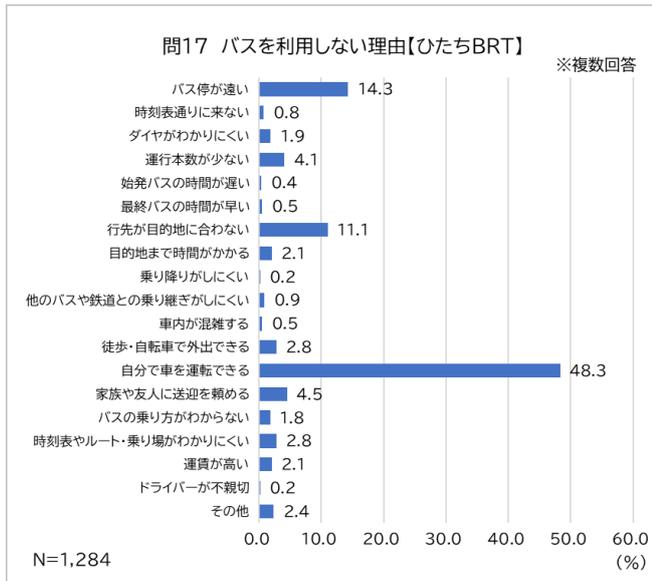


図 0-26 ひたち BRT を利用しない理由

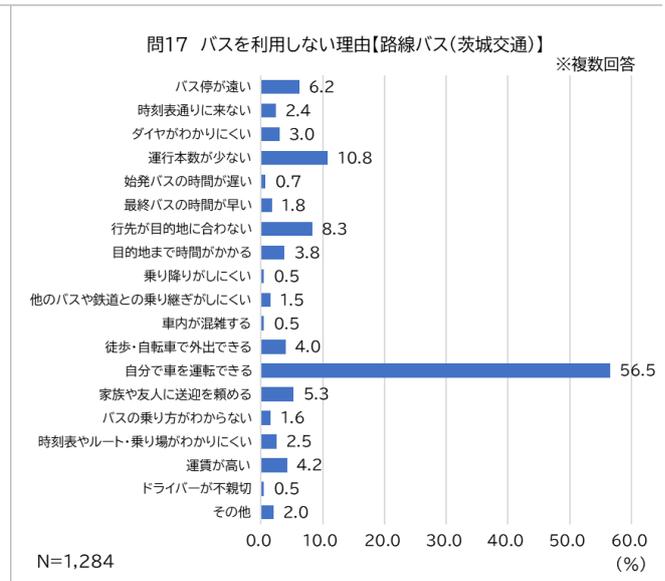


図 0-27 路線バス(茨城交通)を利用しない理由

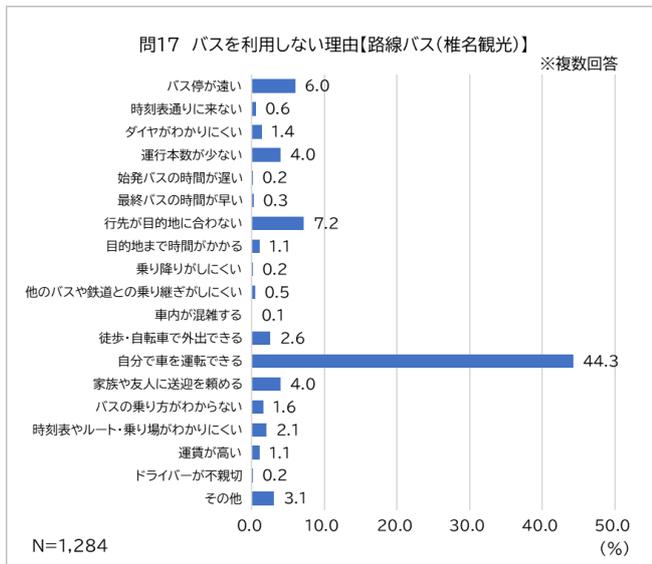


図 0-28 路線バス(椎名観光)を利用しない理由

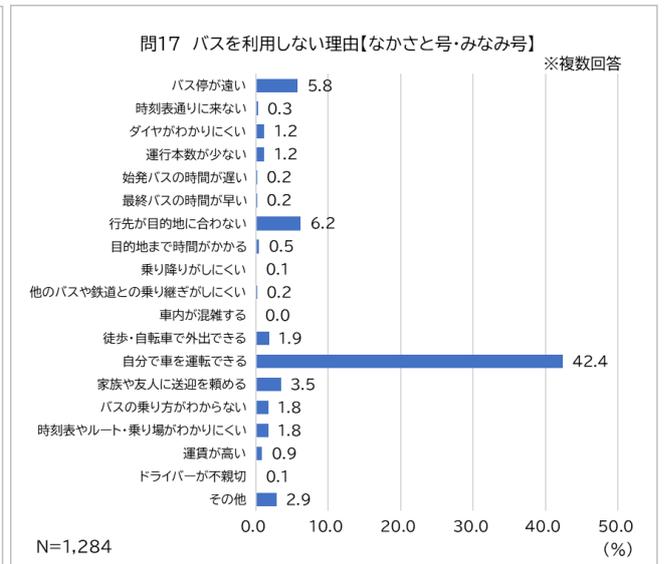
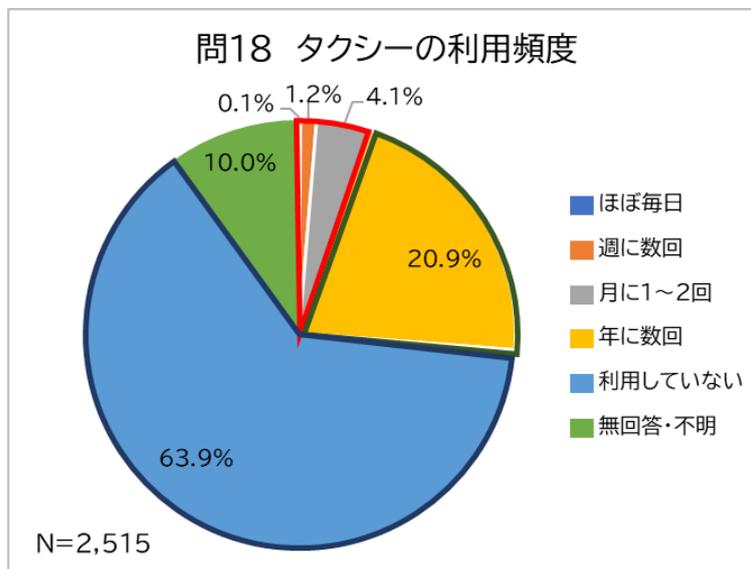


図 0-29 なかさと号・みなみ号を利用しない理由

④ タクシーの利用状況

タクシーの利用頻度



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

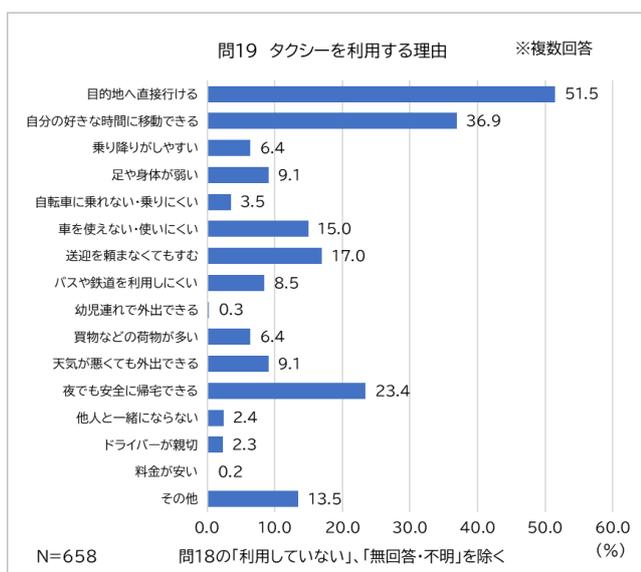


図 0-31 タクシーを利用する理由

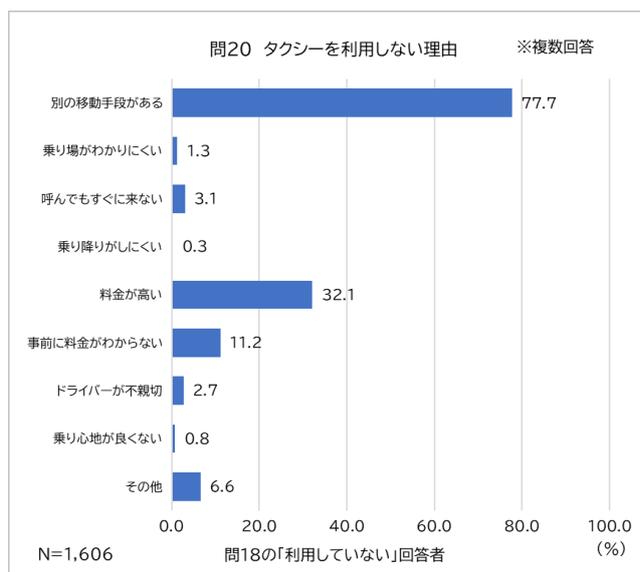


図 0-32 タクシーを利用しない理由

⑤ バスのあり方に対する意見

バス事業者の運行サービスの満足度

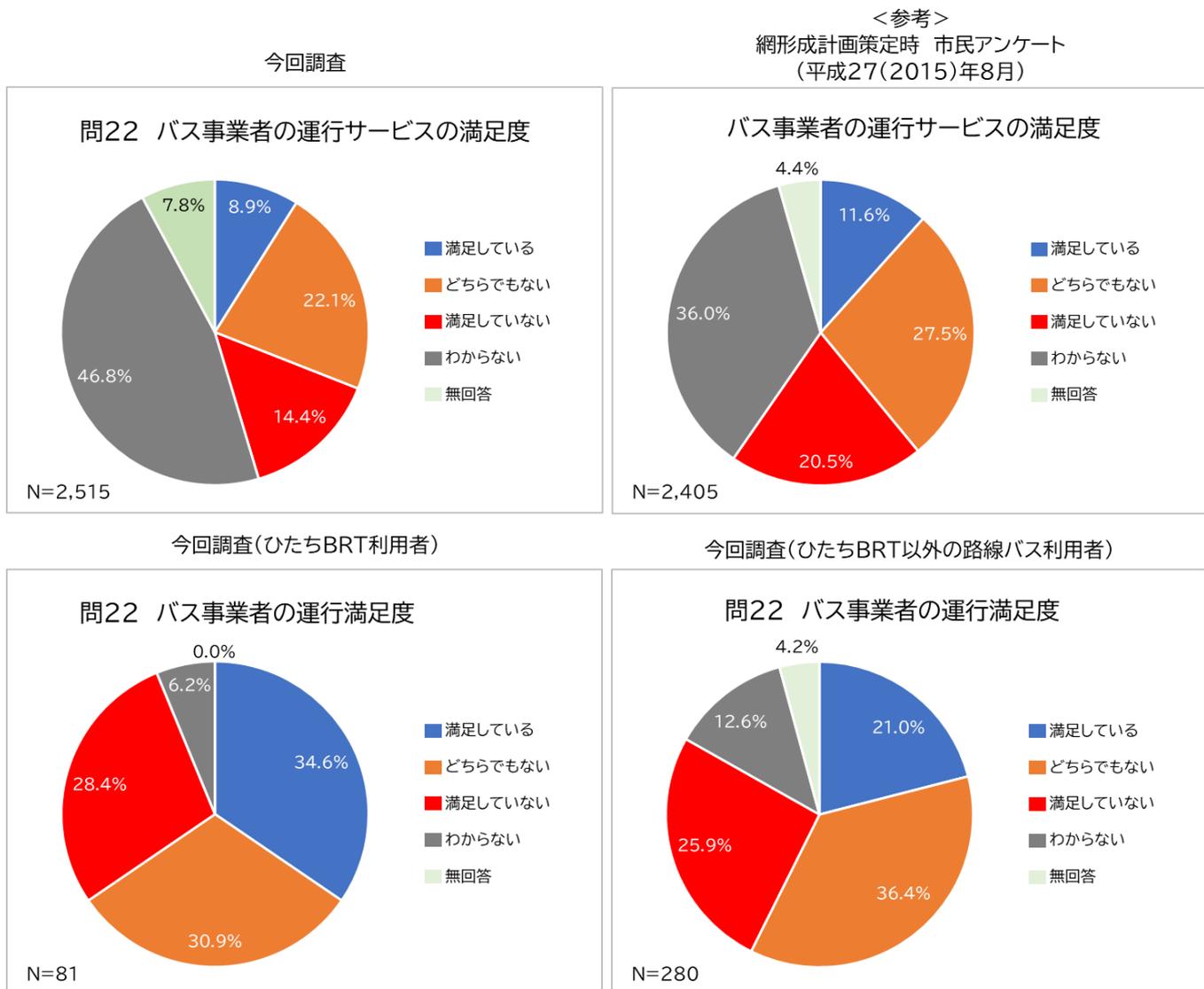


図 0-33 バス事業者の現在の運行サービスに満足している割合

<参考>

網形成計画策定時 市民アンケート
(平成27(2015)年8月)

今回調査

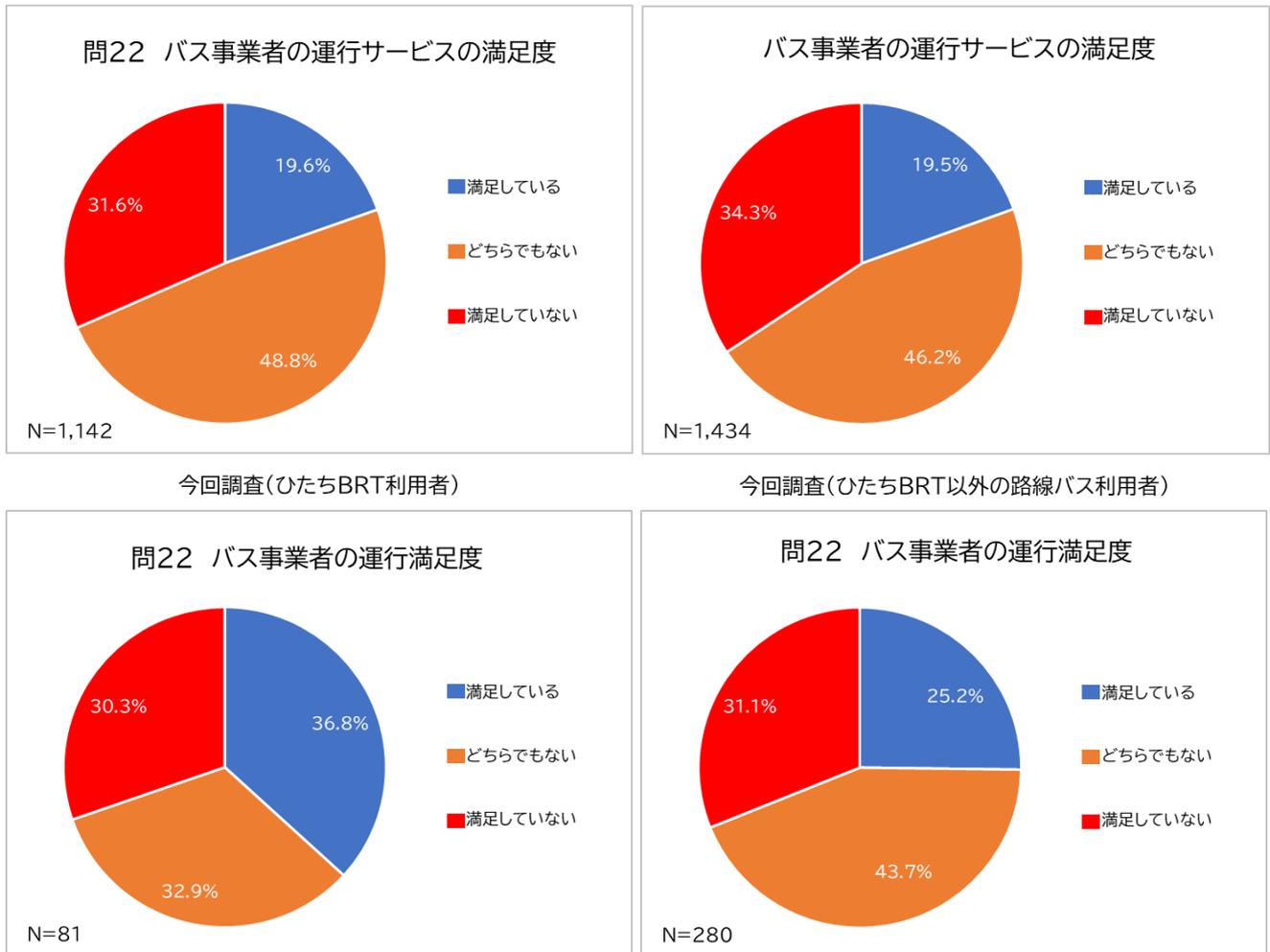
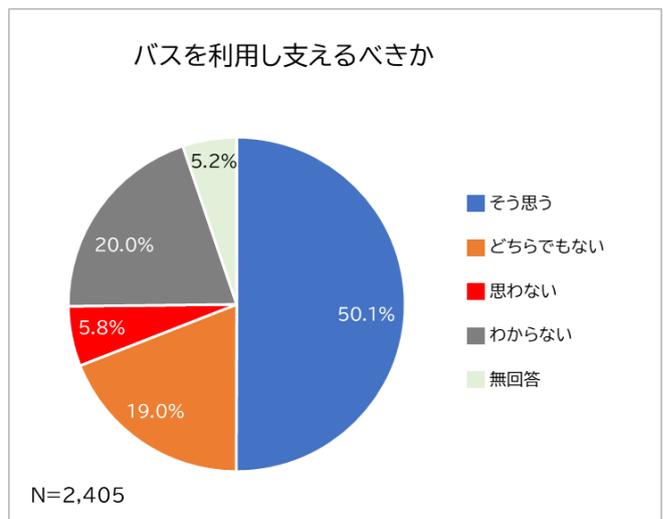
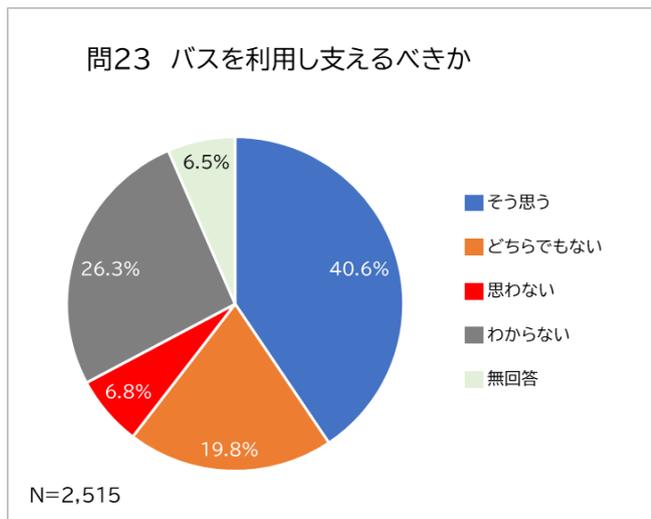


図 0-34 バス事業者の現在の運行サービスに満足している割合
(「わからない」「無回答」を除外)

バスを利用し支えるべきか

<参考>
 網形成計画策定時 市民アンケート
 (平成27(2015)年8月)

今回調査



今回調査(ひたちBRT利用者)

今回調査(ひたちBRT以外の路線バス利用者)

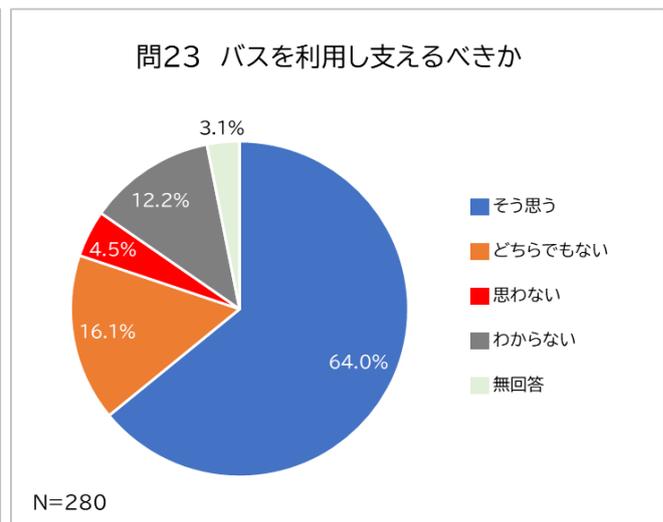
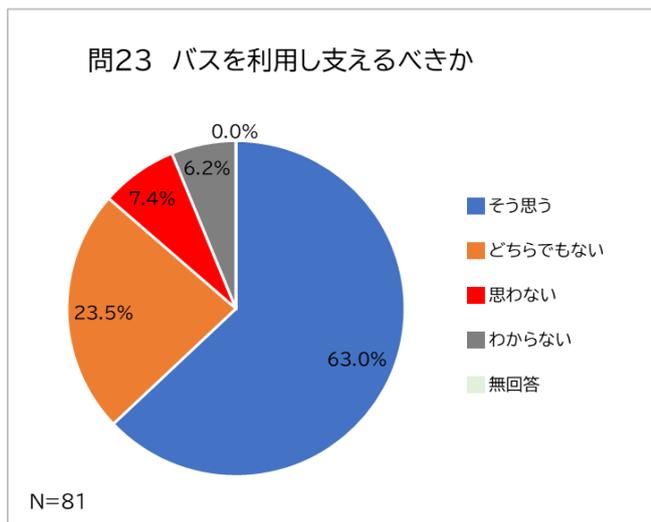
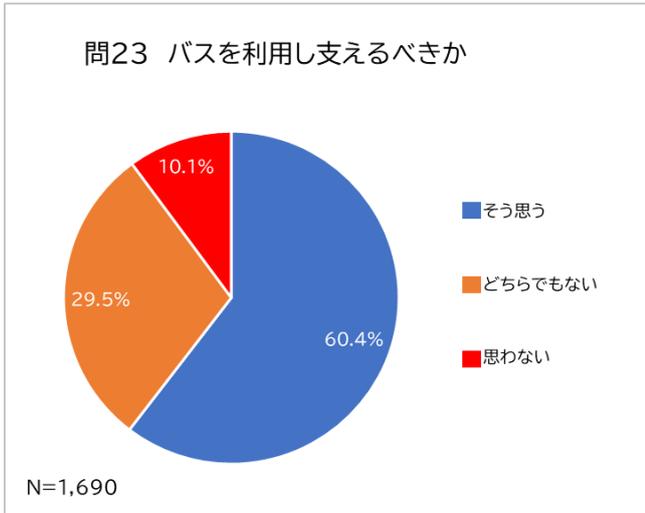


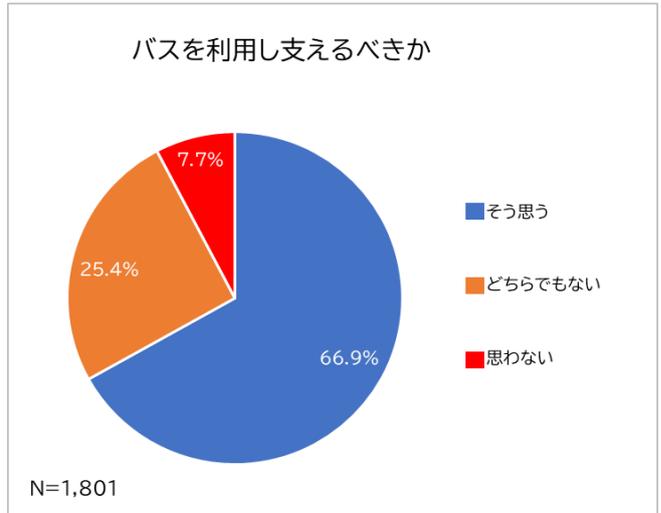
図 0-35 市民一人ひとりがバスを積極的に利用し、バスを支えるべきだと思う割合

<参考>
 網形成計画策定時 市民アンケート
 (平成27(2015)年8月)

今回調査



今回調査(ひたちBRT利用者)



今回調査(ひたちBRT以外の路線バス利用者)

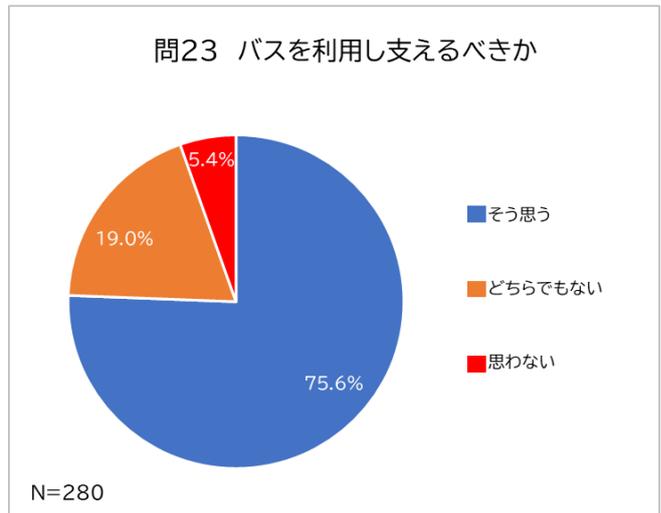
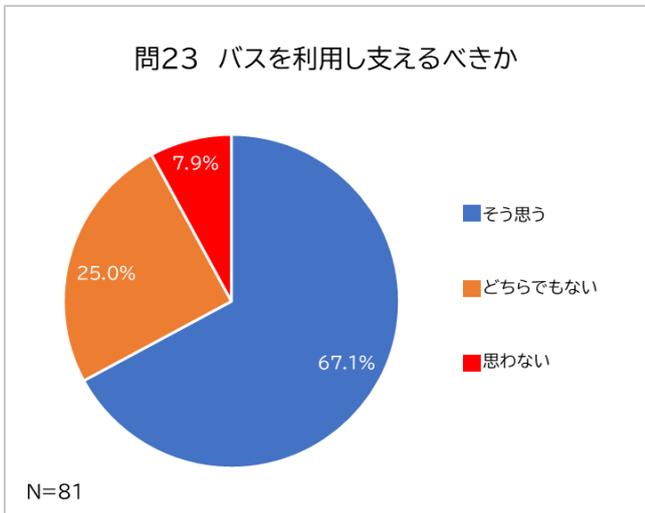


図 0-36 市民一人ひとりがバスを積極的に利用し、バスを支えるべきだと思う割合
 (「わからない」「無回答」を除外)

運行・維持が難しい地域における公共交通のあり方

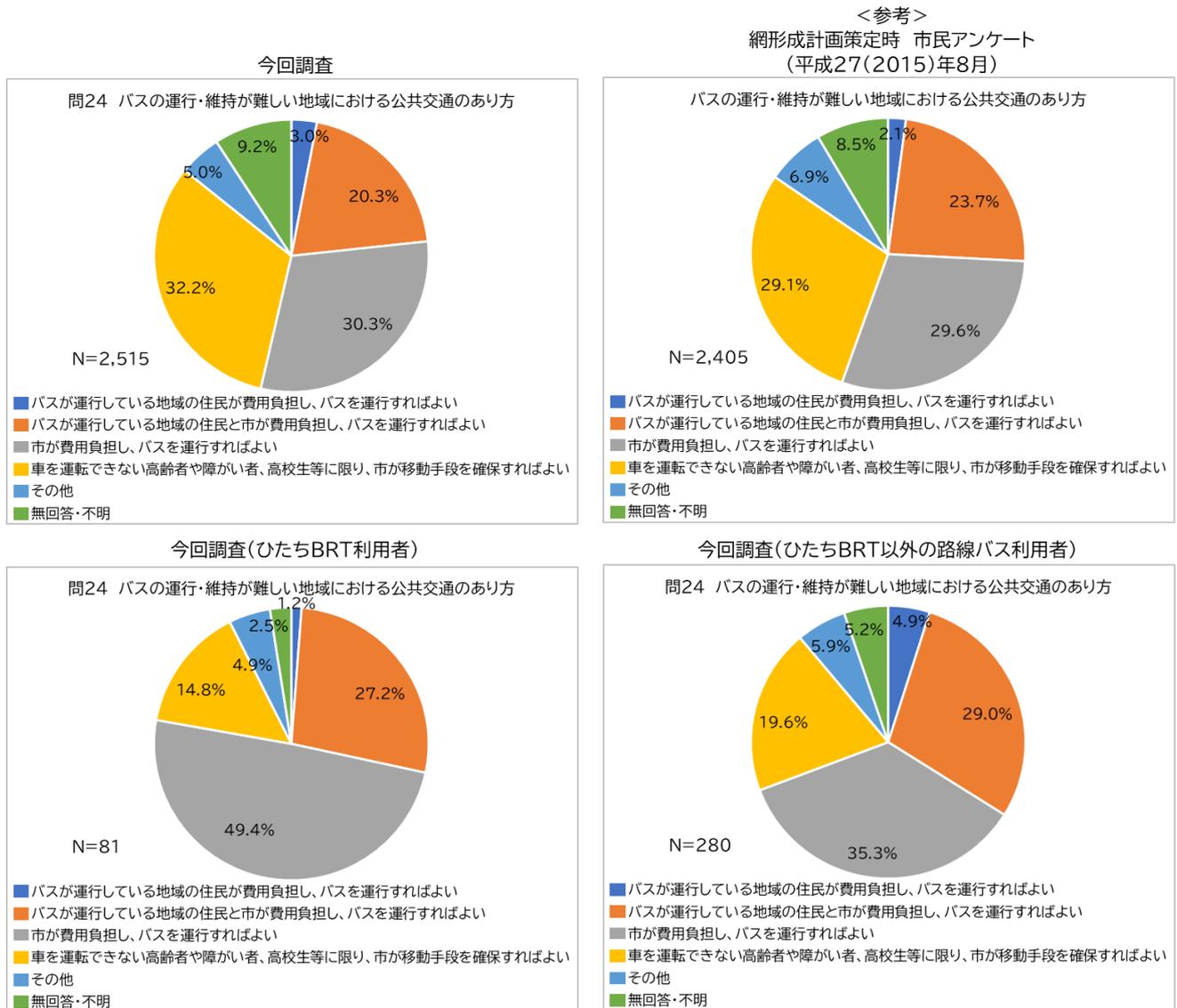


図 0-37 公共交通のあり方についての考え

公共交通に関する地域の取組

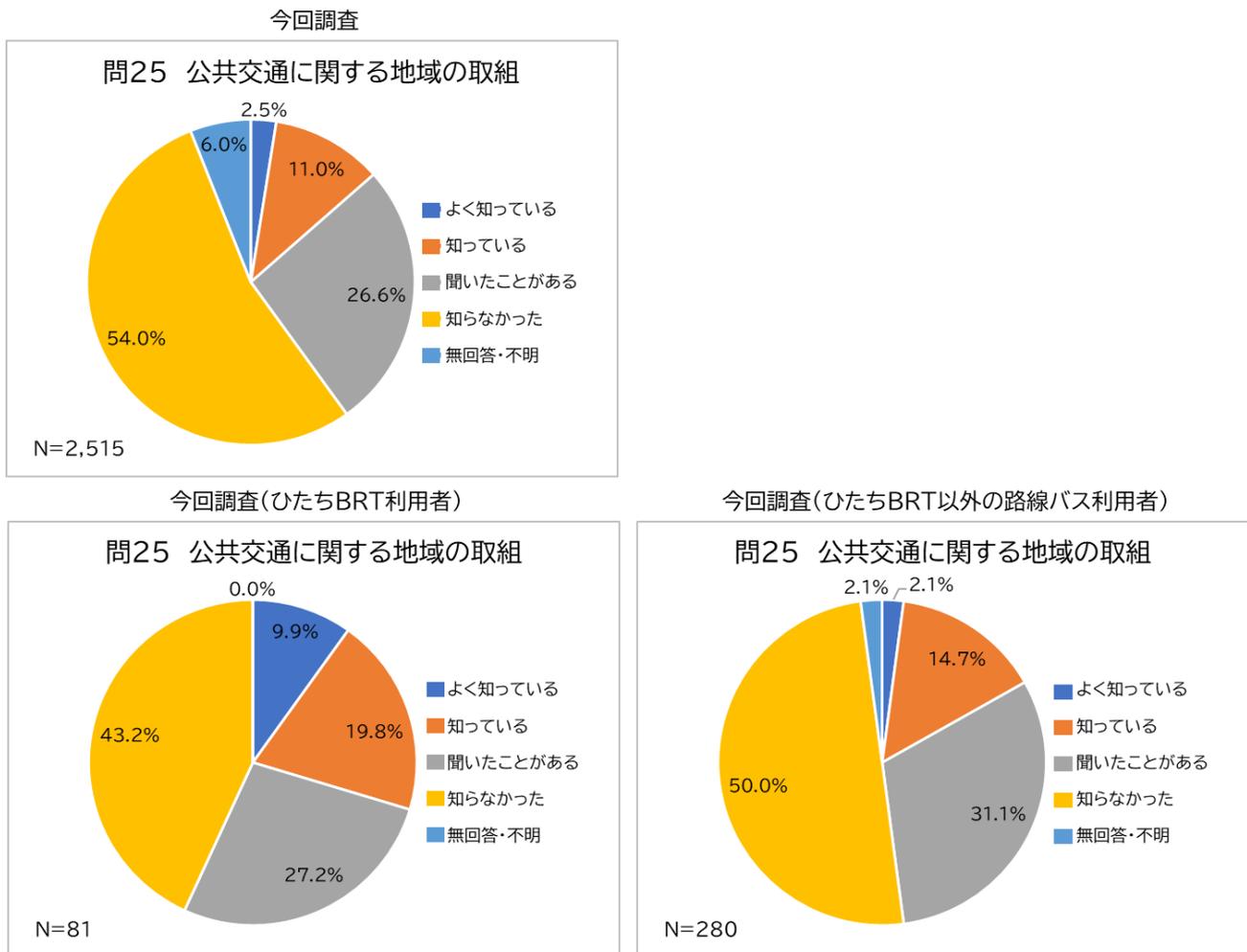


図 0-38 公共交通に関する地域の取組

住民が組織的にバスを維持するべきか

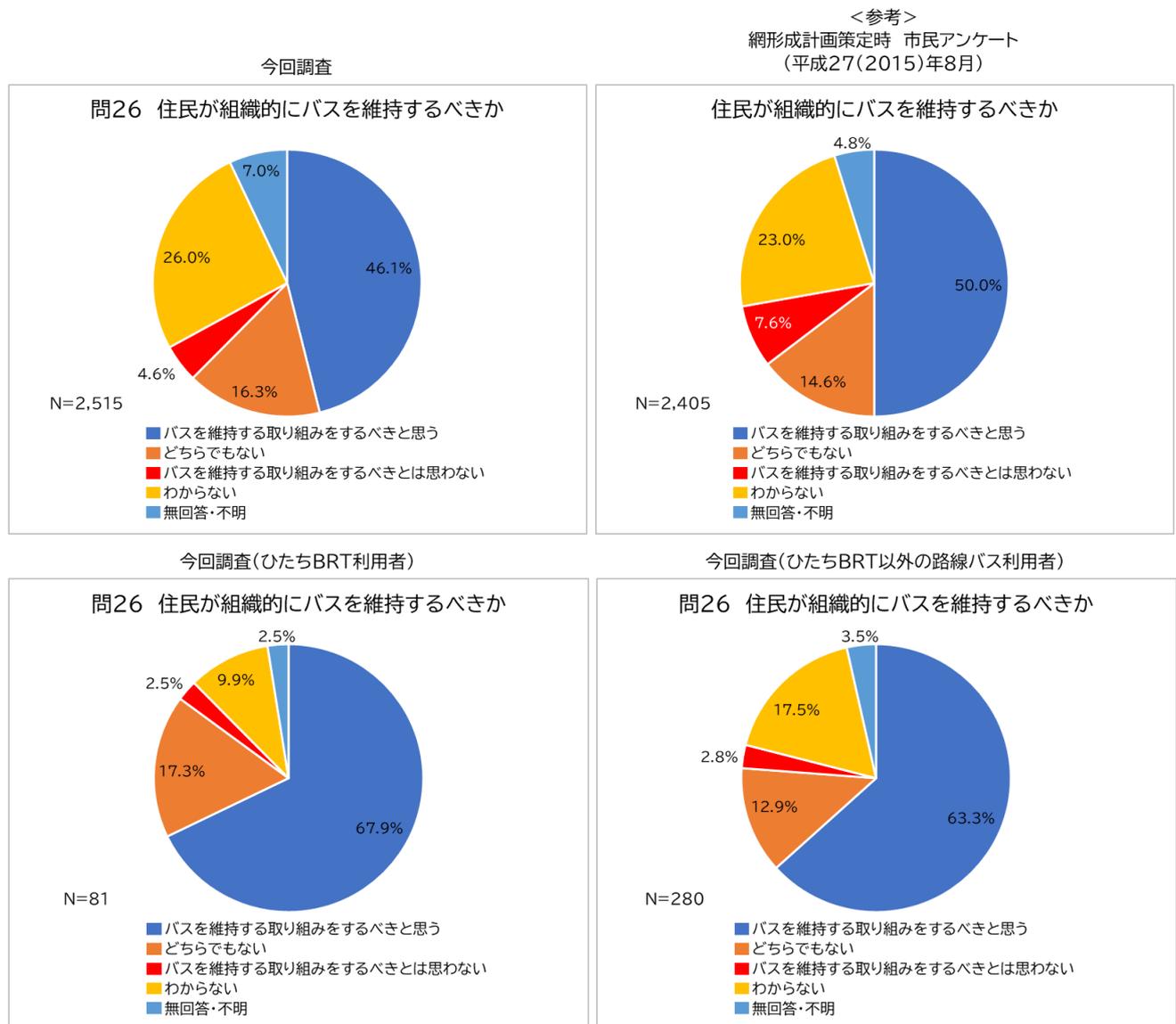
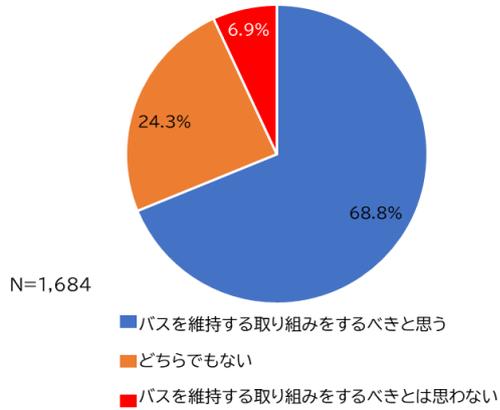


図 0-39 自分の住む地域でも住民が組織的にバスを維持する取組をすべきと思う割合

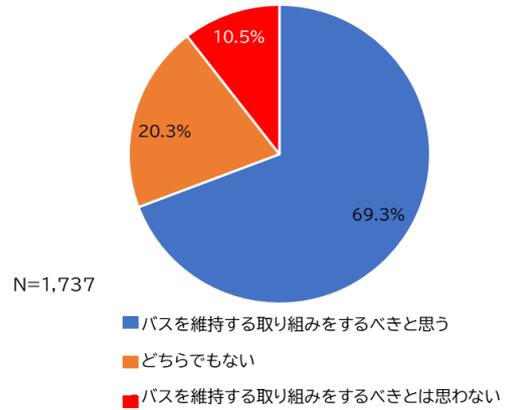
<参考>
 網形成計画策定時 市民アンケート
 (平成27(2015)年8月)

今回調査

問26 住民が組織的にバスを維持するべきか

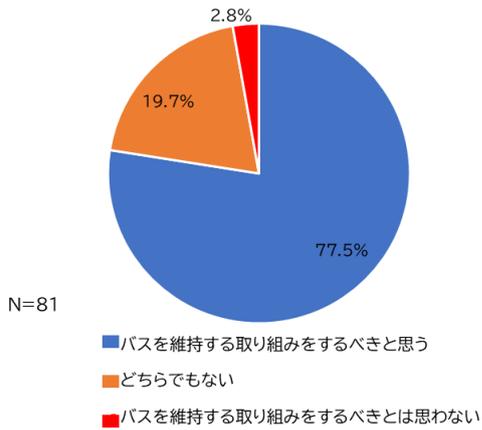


住民が組織的にバスを維持するべきか



今回調査(ひたちBRT利用者)

問26 住民が組織的にバスを維持するべきか



今回調査(ひたちBRT以外の路線バス利用者)

問26 住民が組織的にバスを維持するべきか

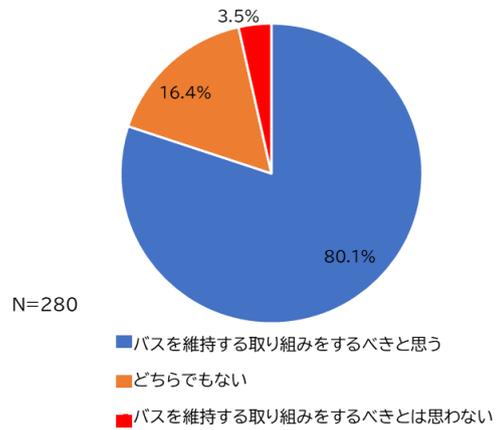


図 0-40 自分の住む地域でも住民が組織的にバスを維持する取組をすべきと思う割合
 (「わからない」「無回答・不明」を除外)

(2) バス利用者アンケート

① 結果

性別・年齢

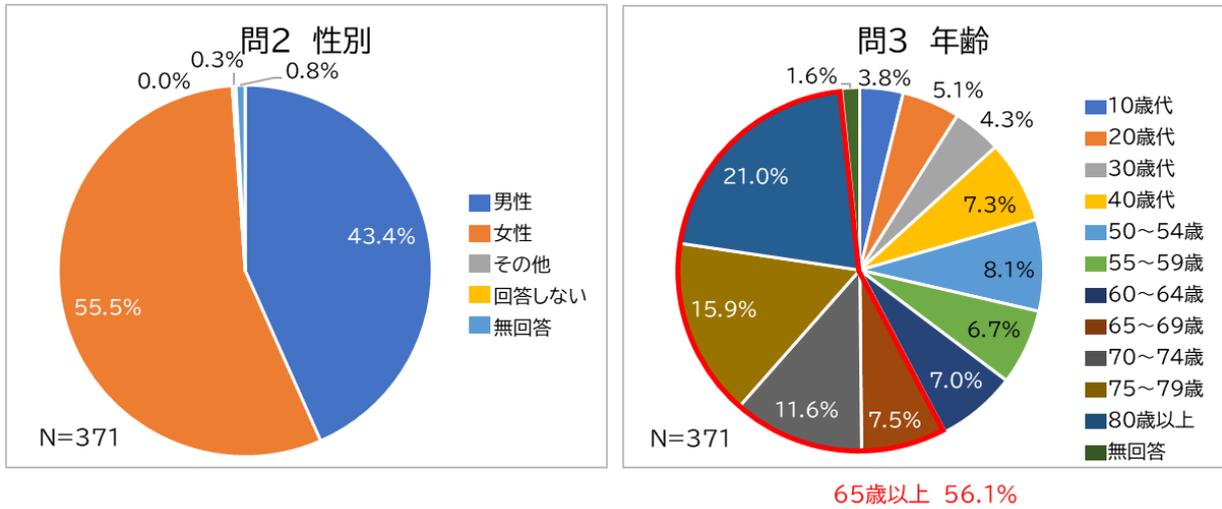


図 0-41 回答者の性別と年齢

職業と運転状況

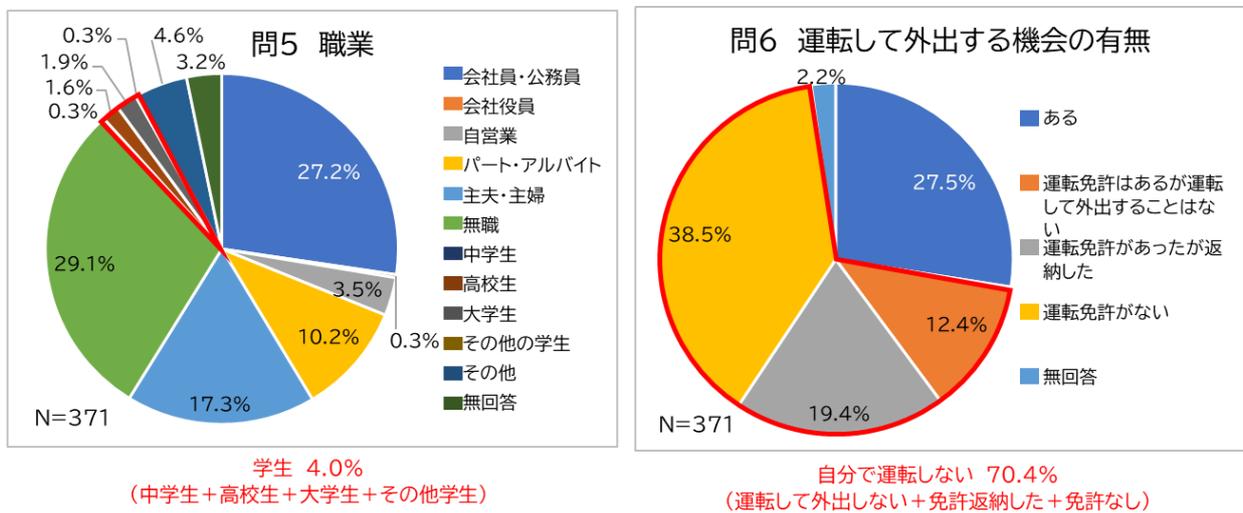


図 0-42 回答者の職業と運転状況

携帯電話保有状況

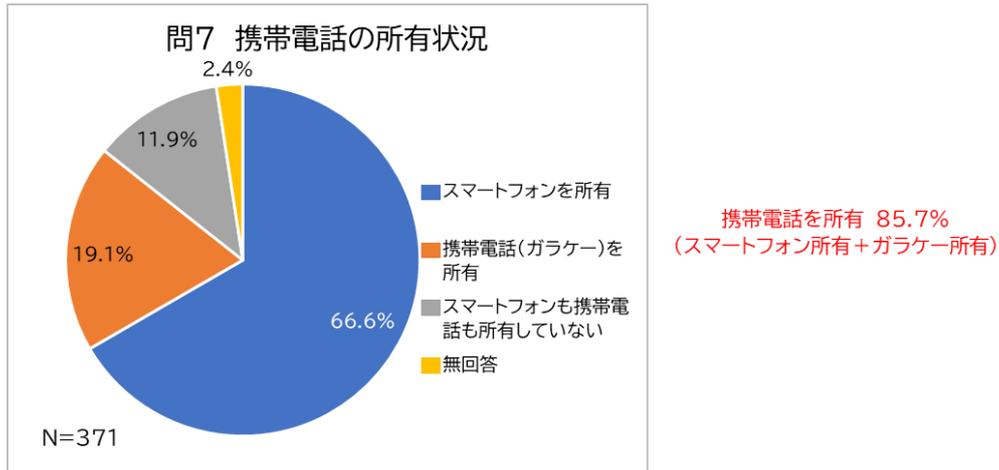


図 0-43 回答者の携帯電話の保有状況

利用するバス路線

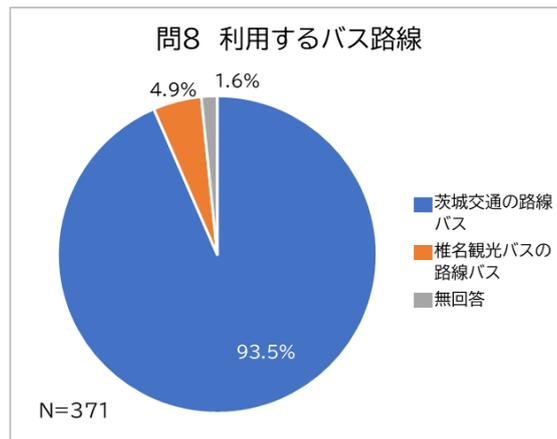


図 0-44 利用するバス路線

路線バスの利用頻度と乗継状況

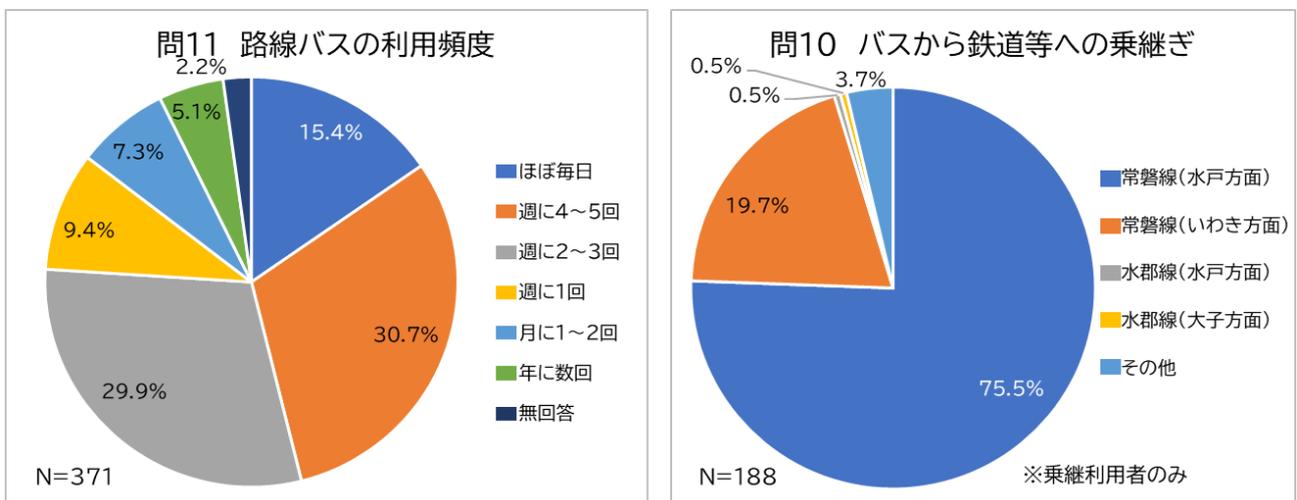


図 0-45 路線バスの利用頻度と鉄道との乗り継ぎ

路線バスの利用目的

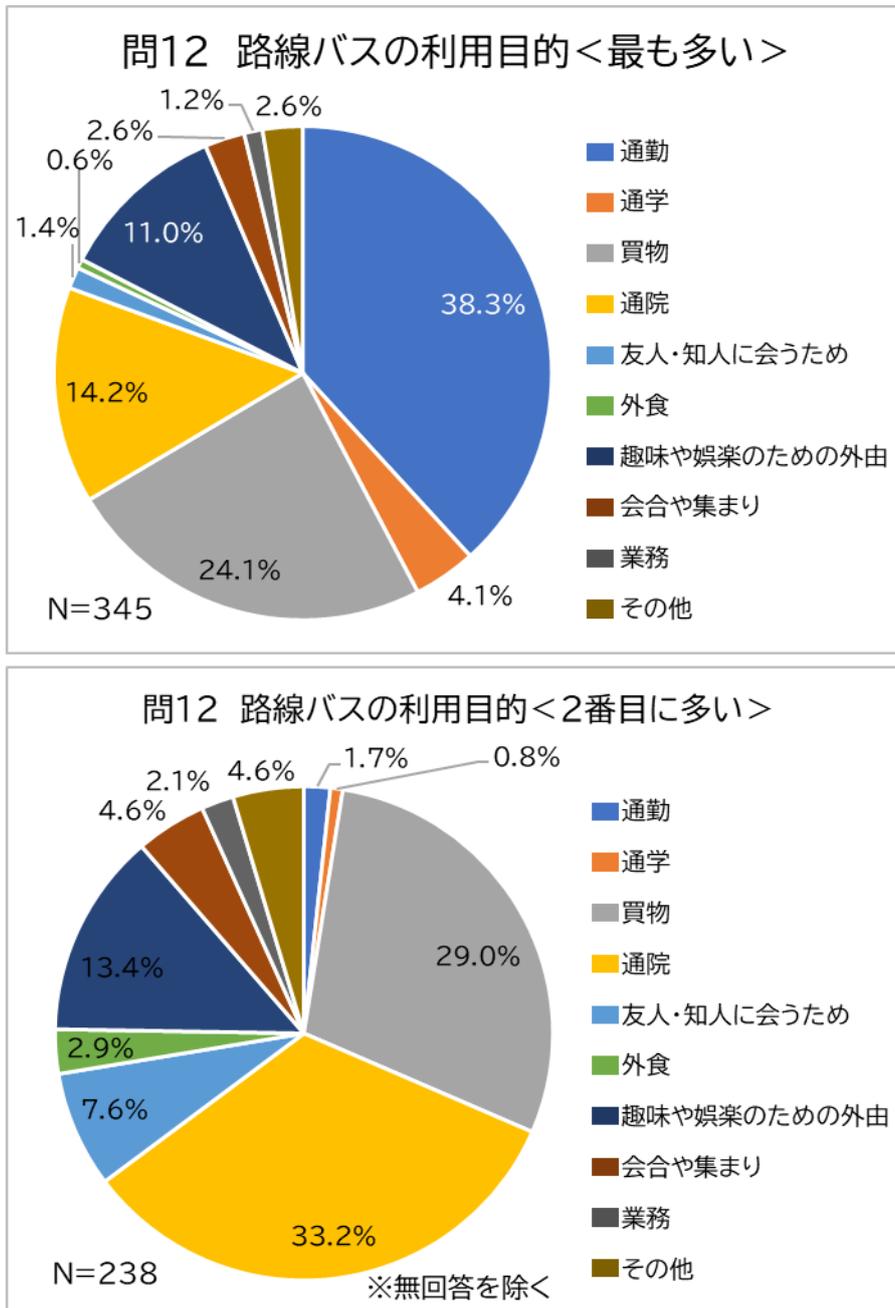


図 0-46 路線バスの利用目的

路線バスの利用時間帯

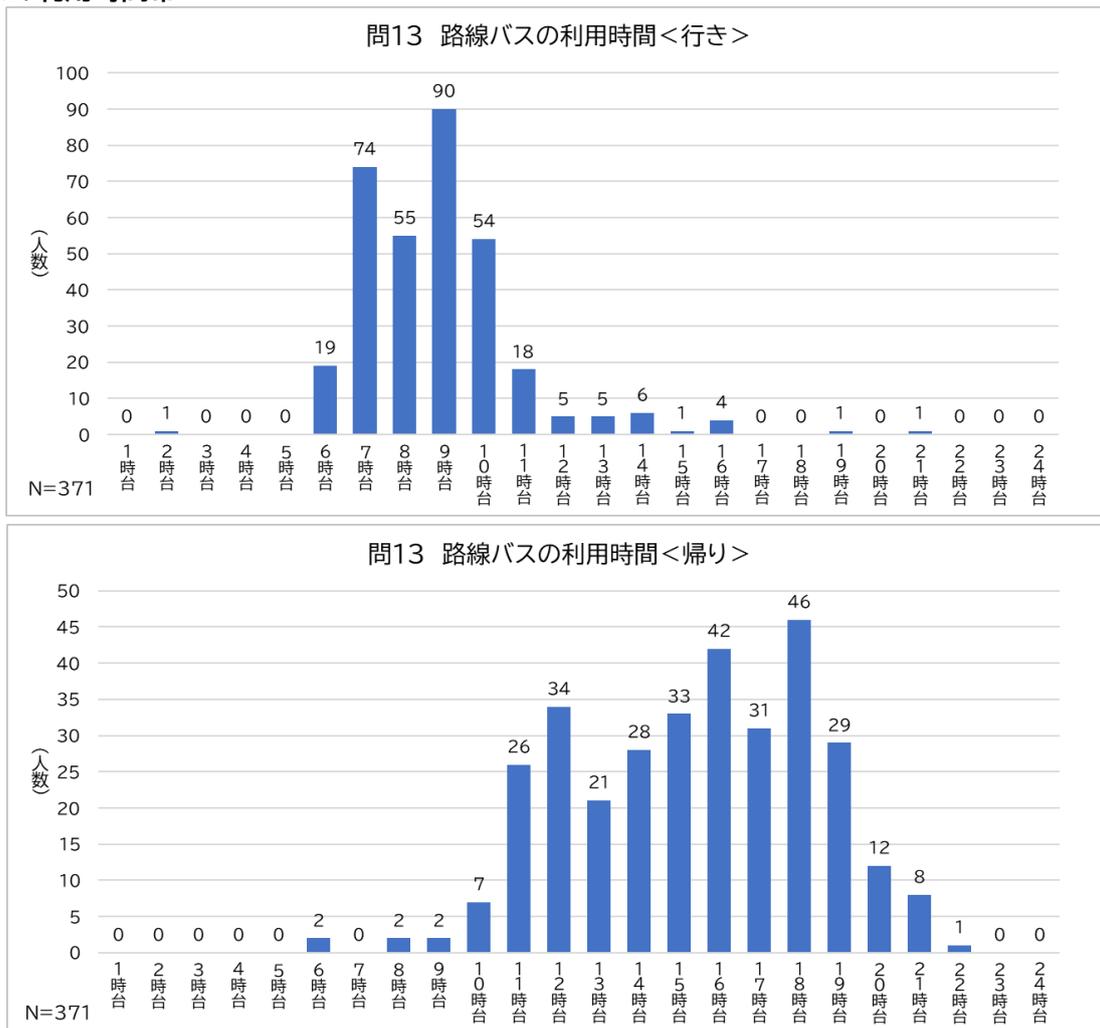


図 0-47 路線バスの利用時間帯

路線バスの往復利用と支払方法

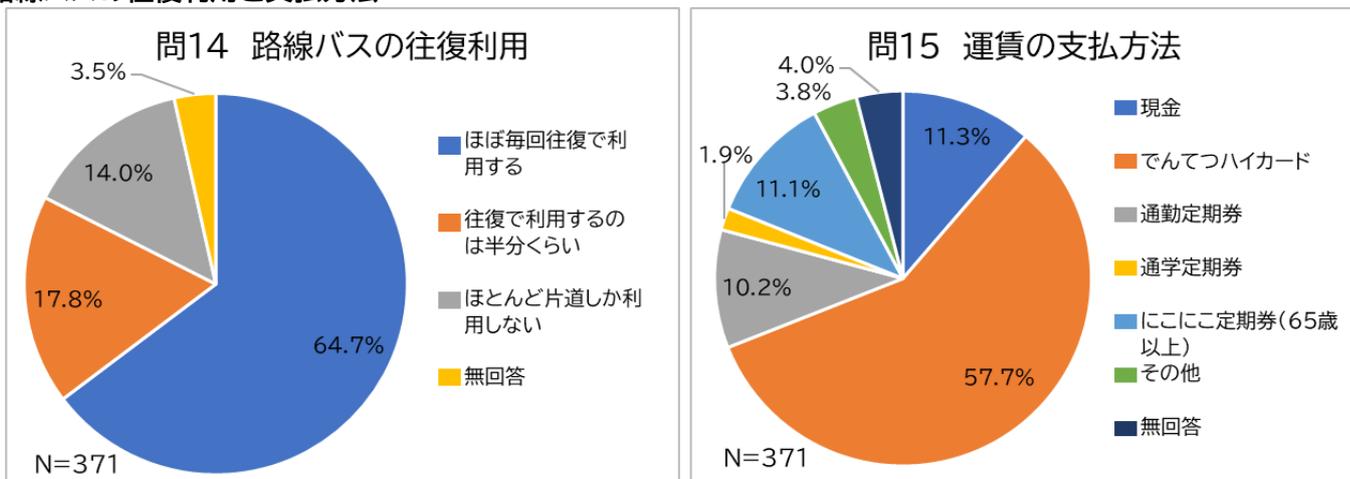


図 0-48 路線バスの往復利用と運賃の支払い方法

路線バスを利用する際に調べる事・調べる際の参考情報

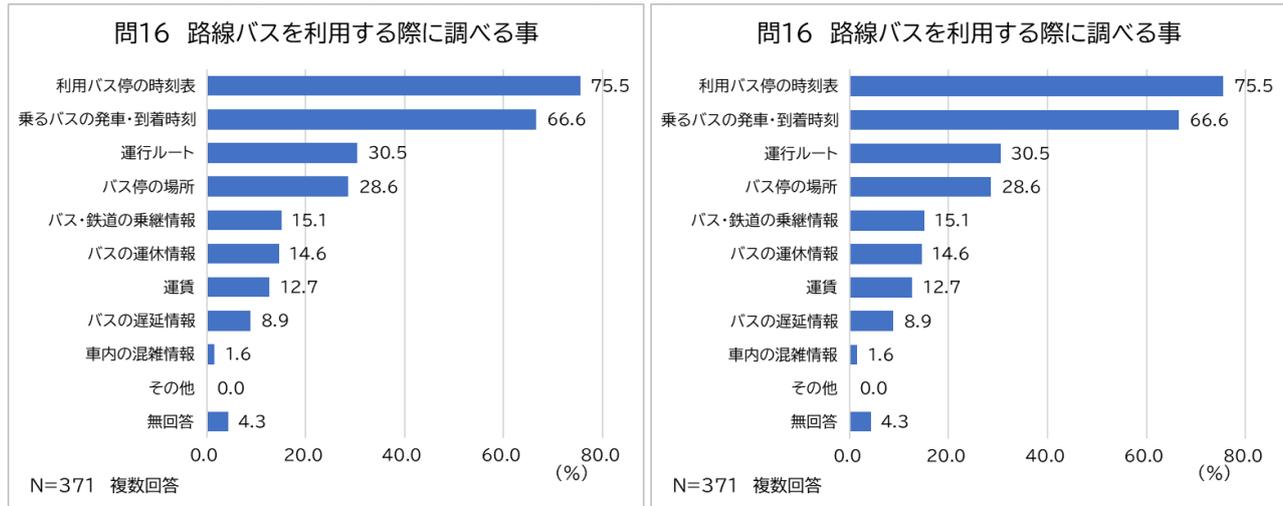


図 0-49 路線バスを利用する際に調べる事・調べる際の参考情報

路線バスを利用する理由

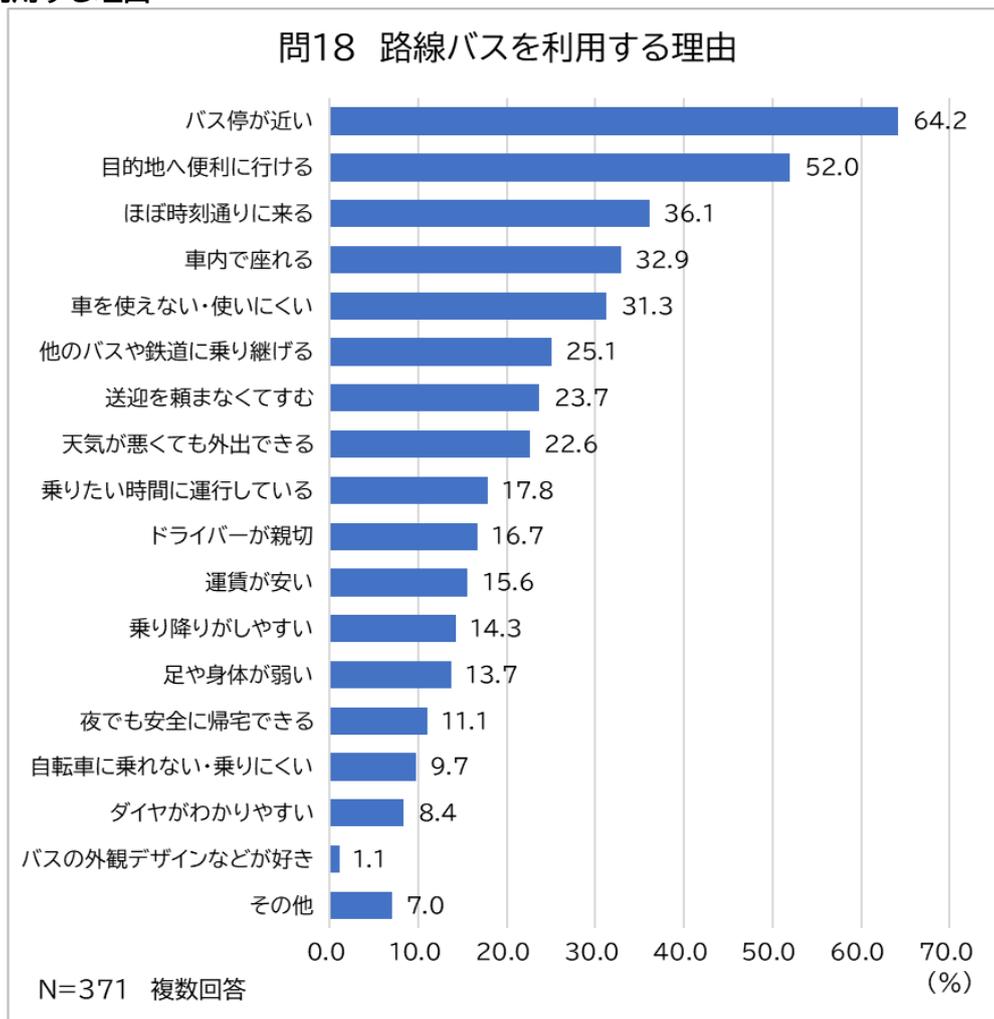


図 0-50 バスを利用する理由

路線バスを利用しづらい理由

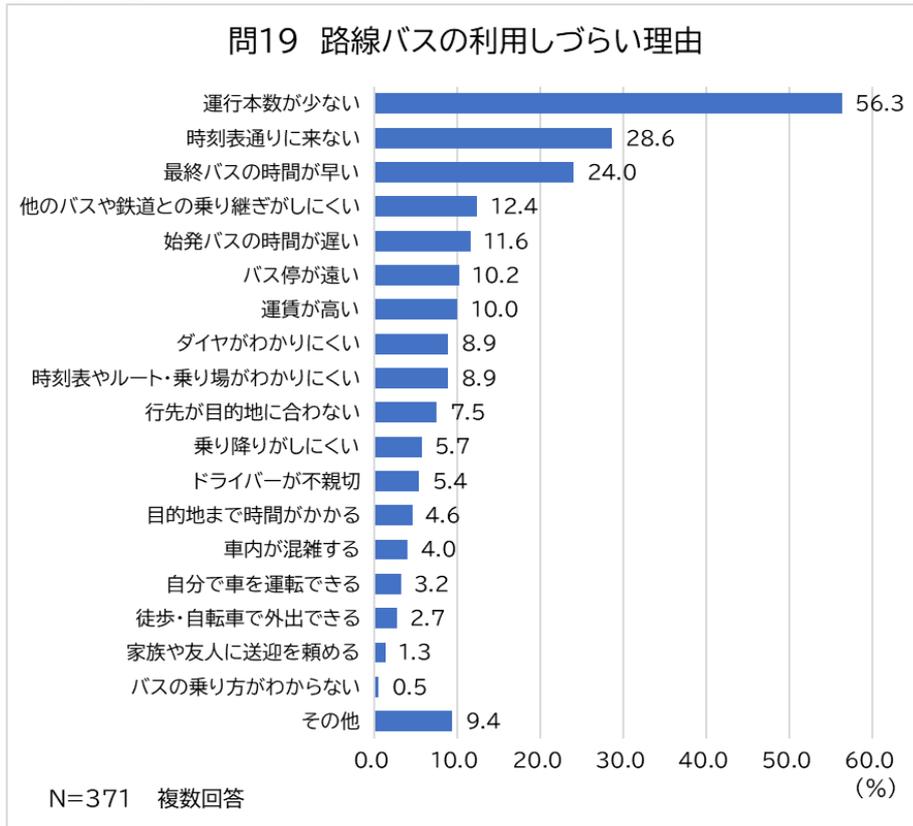


図 0-51 バスを利用しづらい理由

路線バスのサービス項目別満足度

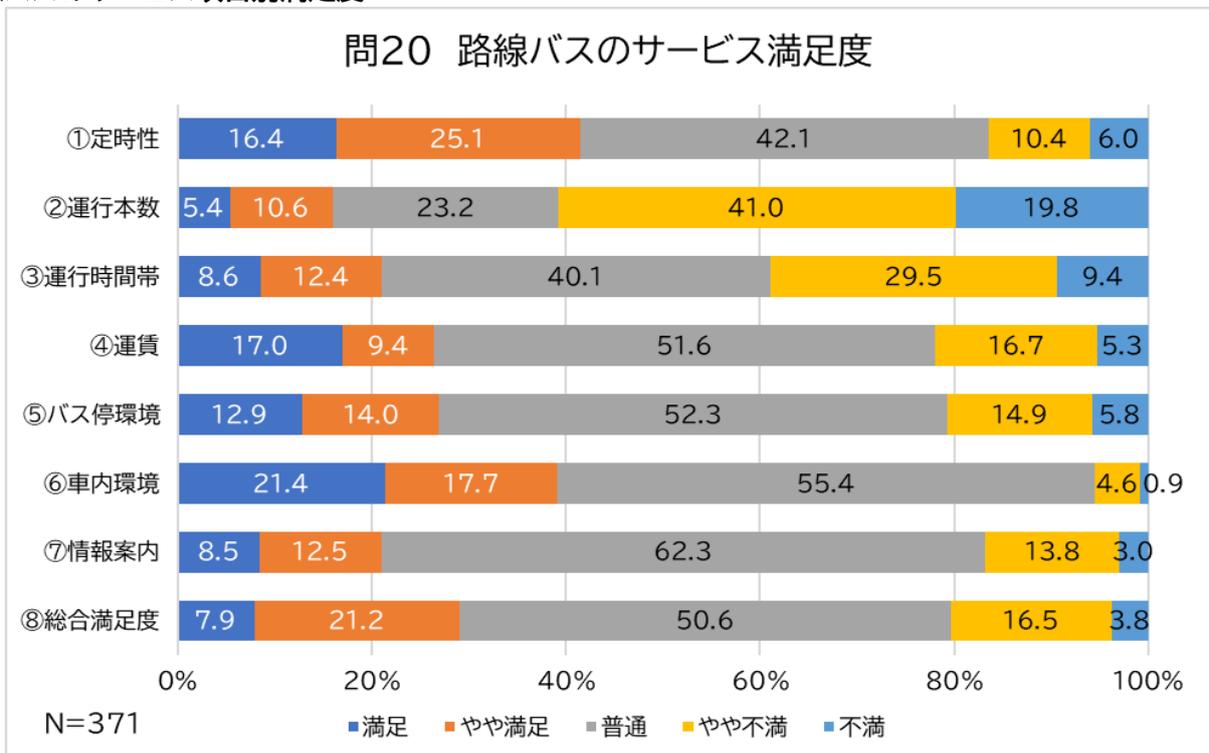


図 0-52 バスのサービス項目別満足度

ソーラーリゾート線

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
計	3	20	0	0	23	11:35		0	0	0	0	
十王駅行	7:02	2	3	0	0	5		15:16	0	0	0	0
	8:30	3	3	0	0	6		17:37	0	0	0	0
	11:15	0	3	0	0	3	計	5	4	0	1	
	14:37	0	0	0	0	0	合計	7	5	0	1	
	16:11	0	0	0	0	0	合計	10	13			
	17:37	0	9	0	0	9						
計	5	18	0	0	23							
合計	8	38	0	0	46							

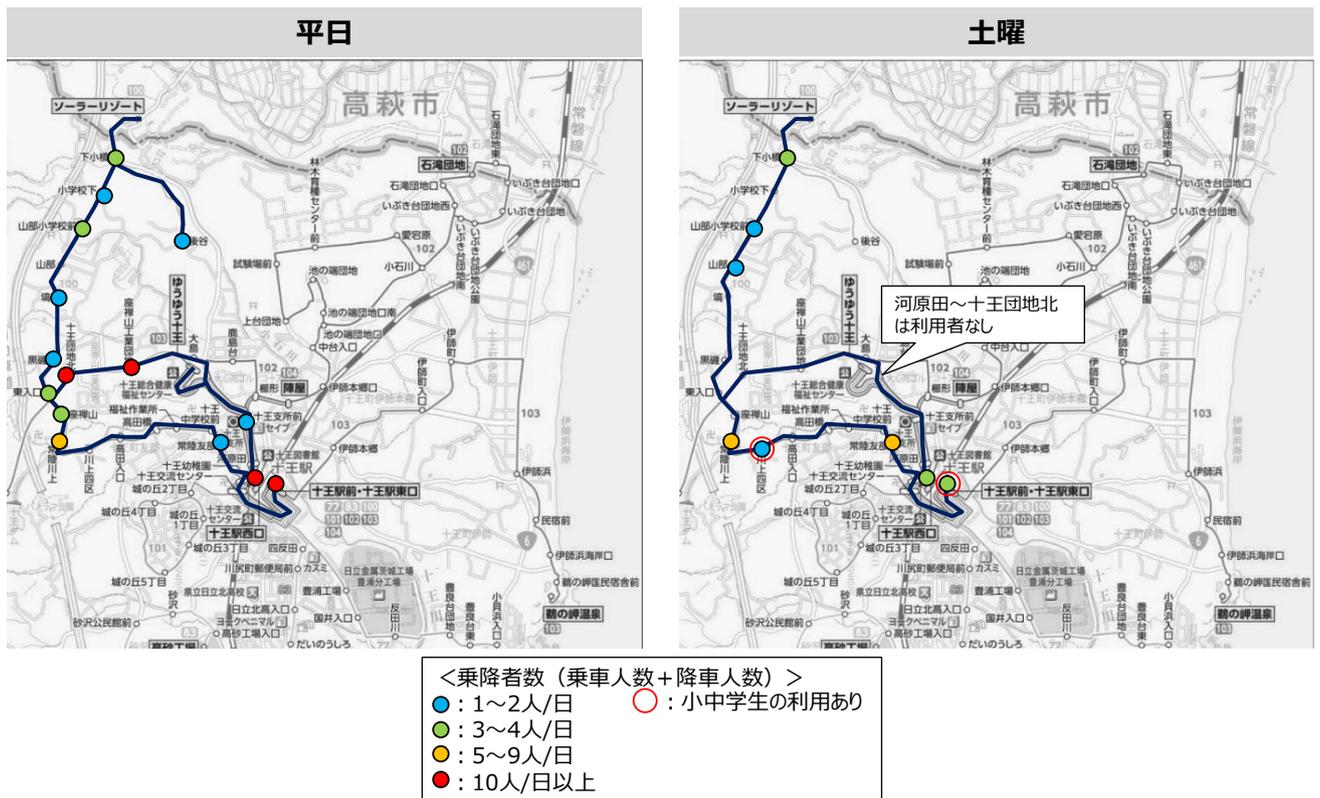


図 0-54 ソーラーリゾート線の利用状況

黒坂線/城の丘線

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	0
	12:30	2	1	0	0	3
	15:07	0	0	0	3	3
	16:05	1	0	0	4	5
	18:00	1	3	0	1	5
計	4	4	0	8	16	
十王駅行	7:03	0	1	0	10	11
	8:58	2	0	0	0	2
	13:30	0	1	0	0	1
	17:09	0	1	0	0	1
	18:54	0	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

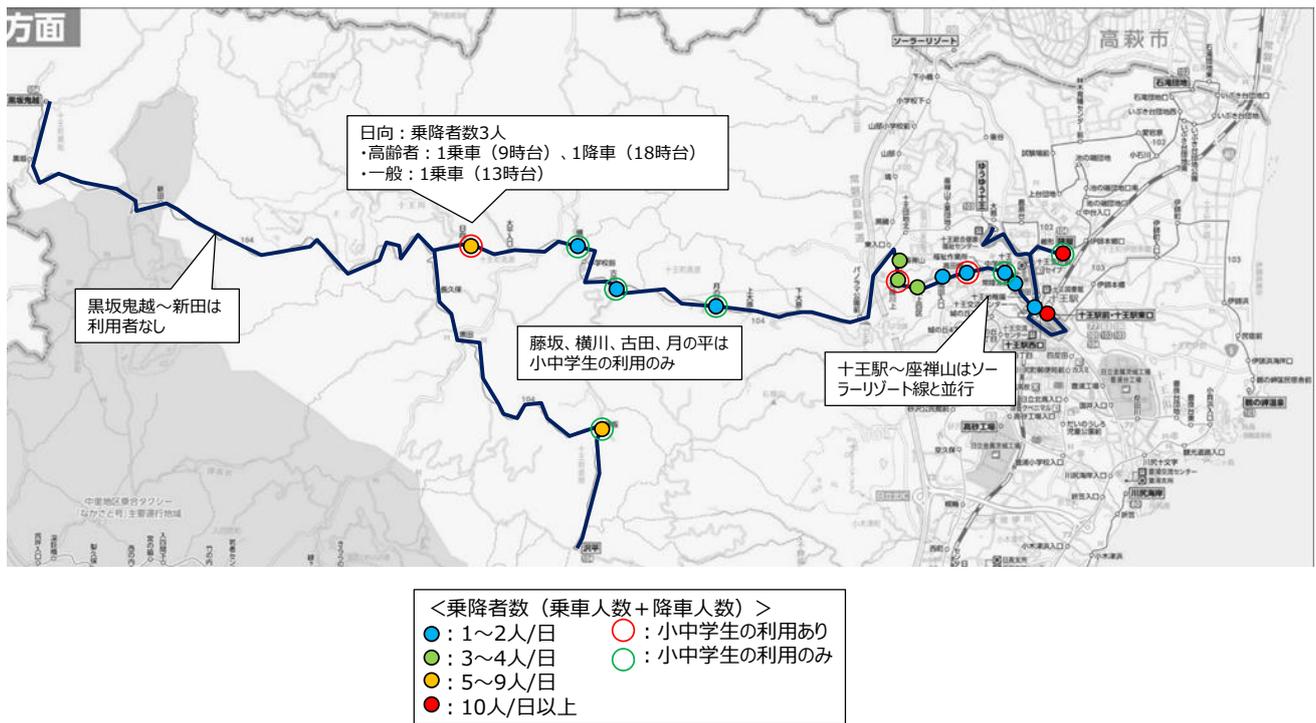


図 0-56 黒坂線の利用状況

平日



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

図 0-57 城の丘線の利用状況

4. 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①

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。
- 令和3(2021)年度は、令和元(2019)年度比でバス利用者が約 25%減少。生産年齢人口減少の 6%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。

○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。
- 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)	×

- 平成 26(2014)年度と令和元(2019)年度間で 27%減、令和元(2019)年度と令和3(2021)年度間で 23%減。利用者数は継続的な減少傾向にある。
- 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②

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「ここに定期券」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共に 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③

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 (令和元(2019)年度)	—	11 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④

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

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を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組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
 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	
(平成 31(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、ひたち 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。

継続的に実施又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へ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	再編実施計画	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

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			識訪表証		大沼/通動デマンド		大沼・助川AIデマンド			

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"> 市内の小中学校では、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

