

## 提出された意見とその意見に対する市の考え方

### 【ご意見の分類】

- ① 計画（案）にご意見を反映するもの
- ② ご意見の趣旨が、既に計画書本編に含まれているもの
- ③ 今後の施策検討の参考とするもの

No.	御意見の内容（原文のまま）	反映状況	市の考え方など
1	ひたちBRTなどの自動運転をすすめていく事は知っていますが、人体への影響は大丈夫なんでしょうか？（電磁波）そこもきちんと考えていただきたいです。電磁波については、この国の規制が一番ゆるく、ヨーロッパなどでは厳しいです。体への影響を考えずにデジタル化など、表向きには便利なものとしてしかいわれていませんが、必ず人体への影響、人体だけではなく、自然や動物たちにも影響します。いろいろな本が出ていますので、きちんとした知識を得た上で進めてほしいと思います。日本政府は、ウソが多いので、本当に人間にとってプラスなのかどうか、きちんと判断して下さい。よろしくお願いします。	③	いただいた御意見については、事業者に伝えるとともに、今後の参考とさせていただきます。
2	人口減少や高齢化等への対応として、もっと幅広く日立市民に提案する課題の解決策の案はないのか。県内の他都市や県外、（他国の）都市で計画しているものや実施しているものの例をもっと出すべき。	③	公共交通における、人口減少や少子高齢化への対応として、他都市の取組を参考にしながら、市民の日常的な移動を支えるバス路線等の確保や地域内交通の拡充等に引き続き取り組んでまいります。 いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
3	交通結節点・待合環境の整備 熊本市の「バス待ち処」の事例に賛同。集客施設でのバス待合環境は効果ありと感じます。タクシー等も連絡できると良いと思います。 乗りたくて待っている人の情報が発信できる仕掛けが出来て、それを活用出来る交通機関が出来てくると良いと思います。検討の中に入らないでしょうか。	③	多様な公共交通機関の連携を図るため、「第5章公共交通施策 施策2各交通モードの連携」に記載のとおり、交通結節点・待合環境の整備として、鉄道駅や集客施設におけるバスの待合環境の充実に取り組みます。 また、交通事業者から利用者への情報提供のため、デジタルサイネージやバスロケーションシステムなどの導入・活用を進めるとともに、いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
4	大聖駅東口の待合所に情報提供としてデジタルサイネージの設置をぜひ進めていただきたい。サイネージへの掲載にあたってコミュニティの情報の掲載もぜひ認めていただきたい。もし掲載の管理をコミュニティで必要ならば、規約を結んで実施することは可能と思います。	②	多様な公共交通機関の連携を図るため、「第5章公共交通施策 施策2各交通モードの連携」に記載のとおり、交通結節点・待合環境の整備として、デジタルサイネージの設置など、鉄道駅や集客施設におけるバスの待合環境の充実に取り組みます。 なお、デジタルサイネージに掲載する情報などについては、交通事業者や地域の方々と協議しながら検討してまいります。
5	地域モビリティについて 地域モビリティを使える地域が他にもあると思う。大みかも、西側の森山から海側に広がっており、さらに南北方向にかなりの高低差がある。このため交流センタまでだけでなく、駅前通りまで来るのに不便を感じている高齢者が増えている。このため交流センターの利用率が低下する一因になっている。金沢学区や諏訪学区で試行されている地域モビリティの導入を進めたい。市の協力が不可欠と考えているので、御検討願いたい。	③	公共交通だけでは賅いきれない移動需要への対応として、「第5章公共交通施策 施策3路線バス及び地域内交通の再編・見直し」に記載のとおり、地域住民の主体的な取組体制が醸成できる地域では、市、地域、交通事業者（路線バス、タクシー）が連携し、地域の実情に合った地域内交通（地域モビリティ等）の導入を検討することとしております。 地域内交通の導入には、地域の皆さまの御理解が必要となりますので、引き続き御協力を得ながら検討を進めてまいります。
6	膨大な検討と書類取り纏め拜承です。急激に進む人口減少と少子高齢化で、公共交通の役割は一層重要となっています。特に自家用車移動が困難となった高齢者にとっては、生活路線バス利用は必須で、具体的方策として、地域内交通手段にミニバスを使い、主要ヶ所（例：市役所・病院・ヒタチエ・JR日立駅）を巡回し運高頻度を上げることと考えます。現在は巡回頻度が少なすぎ利用できない事態と考えています。 上記意見①は、第3章目指すべき姿、並びに第4章 基本方針と計画目標に関して	③	路線バスについては、効率的なバス路線・ダイヤ・経路の見直しに取り組んでまいります。また、地域内交通の導入についても、地域の実情に合わせて、検討を進めてまいりたいと考えております。 いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。

【ご意見の分類】

- ① 計画（案）にご意見を反映するもの
- ② ご意見の趣旨が、既に計画書本編に含まれているもの
- ③ 今後の施策検討の参考とするもの

No.	御意見の内容（原文のまま）	反映状況	市の考え方など
7	<p>高齢化の進展で、高齢者のお出かけや外出支援のため、公共交通はますます重要性が高まる。一方、全国的なバス運転手不足や働き方改革の中で、バスやタクシーのおかれている環境は厳しい。このような状況を背景に、4章や5章に記載の様な基本方針の形で対応せざるを得ないと思われる。</p> <p>（1）交通政策のカーボンニュートラルに向けた対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・カーボンニュートラルの実現、朝夕を中心とする市内交通混雑を解消するために公共交通へのシフトをもっと積極的かつ具体的に検討する。ノーマイカーデーくらいの精神論では進まない。</li> <li>・例えば、JRとの乗り継ぎを積極利用できるような施策（乗継割引なども）。</li> <li>・さらに、自動車利用を控えさせる政策を実施。一例として、自動車利用を前提とする郊外型の大型商業施設の廃止や抑制。交通結節点の商業施設の充実。公共交通利用者のポイント/割引などの優遇。</li> <li>・できれば、ノーマイカーシティの宣言をして、その下で、各種施策を実施する。</li> <li>・具体例として、市内のほとんどの住宅地域（生活地域）で、公共交通を利用できる時間帯を設定し、この間は、少なくとも1時間1本程度（ノーマイカーのためには、30分に1本はほしい）は公共交通が利用できる環境を確保する。</li> </ul> <p>例えば、平日：6時半～21時 休日：7時～20時</p> <p>この間、バス、地域交通、乗合タクシーなどの組み合わせで、公共交通による輸送手段を確保する。</p> <p>（2）メイン路線と生活路線の区分けを前提とした交通再編</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・BRTⅢ期（多賀駅～日立駅）に続き、第Ⅳ期（日立駅～小木津駅）を検討する。日立から北に居住する方の便も図るべきではないか。</li> <li>・BRTⅢ期で、バス路線の再編は必須。</li> </ul> <p>JR乗継を前提とする路線、メイン路線（幹線、地域間幹線）の運行の充実、一方、山側団地などの生活路線は地域交通型で進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活路線を地域交通型に移行すると、バス利用がますます減る可能性があるため、そうならない施策が必要である。</li> <li>・メイン路線と地域交通との結節点の選定や環境の整備が重要である。ハード的にもソフト的にも乗り継ぎやすい環境づくりを目指す。</li> <li>・現状の地域交通（諏訪地区、金沢地区）は昼間の運行である。地域交通は、朝夕晩の通勤通学の足の確保も検討すべきである。</li> <li>・スマホを利用した地域交通運用だけでは、高齢者は利用できない。バス感覚（例えば、予約せずに乗れる）で利用できる運行も必要ではないか。今より便利になれば、利用は進む。</li> <li>・市内公共交通のあり方を大きく変えることになるので、新たな交通政策の地域への周知、啓蒙、意見聴取が重要である。</li> </ul>	③	<p>日立市では2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目標に、市民や事業者、行政などが一丸となってゼロカーボンシティの実現を目指して様々な取り組みを進めており、本計画の「第5章公共交通施策 施策9 自家用車から公共交通への利用転換の促進」に記載のとおり、市内の事業所等との協力によりノーマイカーデーを実施するとともに、路線バスについては、効率的なバス路線・ダイヤ・経路の見直しに取り組んでまいります。</p> <p>また、路線バス等の既存公共交通では賅いきれない移動需要に対応するため、地域の実情に合った地域内交通の導入検討を進め、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築に取り組んでまいります。</p> <p>いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

【ご意見の分類】

- ① 計画（案）にご意見を反映するもの
- ② ご意見の趣旨が、既に計画書本編に含まれているもの
- ③ 今後の施策検討の参考とするもの

No.	御意見の内容（原文のまま）	反映状況	市の考え方など
8	この計画は本気ですか？ 市のホームページのトップに無いし、前回の資料の加筆修正版ではないのですか？ 若い方がもっと元気をもって対応してほしい。日立製作所とは離れて計画進めるべきです。 じっくり読めないで、読み終わったら意見提出します。 市の計画書は代り映えしないだろうから、周回遅れでも通用するでしょう。 “待つことを飽きさせない”バスへ 現状 いつくるかネットである程度はわかるが、携帯いじりながら待ってる。 今後 お客様来ると自動でメール送付する。 （電話番号やメルアド不明でも出来る筈） ルート上のバス停の待ち客データを集荷して、バスの出発や時間合わせを制御する。 お客さまがバス停で使っているネットをそのままバスのwifiに自動で切り替えてあげる。待ち時間を意識しなくなる。携帯電話に慣れていない人にはバスでしか使用できない専用端末を無償貸与する。 バス停の仕様は盗難・事故など不慮の出来事を想定しておく。 ・周囲の状況把握のための広角カメラ、振動感じると10秒前からの画像を本部に自動送信する。 ・電源はソーラー電池で。連絡用のwifiも具備して、待ってるお客様にも開放する。 バスのルートは円が接するようにして、接するところで、降車せず水平に移動できると、スマホいじっていても転ばない。老人も。文字だけは理解できないかな？	③	日立市地域公共交通計画の策定に当たりましては、日立市公共交通会議において、学識経験者や関係団体のほか、市民公募委員なども参画し、今後5年間の公共交通の在り方を多角的な視点で審議しております。 また、交通結節点・待合環境の整備については、引き続き鉄道駅や集客施設におけるバスの待合環境の充実に取り組みます。いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
9	常陸太田とのトンネルが令和10年に完成するので公共交通を検討してはいかがですか？ BRT専用道路の整備 多賀駅～連絡トンネル（山側と亀作）～常陸太田駅～大みか駅～BRT専用道路～常陸多賀駅の循環BRT専用道路計画。（山越えの通勤、6号の渋滞が解消される。太田のショッピングが便利になる）	③	日立市と常陸太田市をつなぐ（仮称）真弓トンネルについては、整備状況を注視しながら、広域的な公共交通ネットワークについて検討を進めてまいります。 いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
10	「計画の位置付」は大きく表示してください。 概要版くらいの大きさが良い。	③	計画書の体裁については、より分かりやすいものとなるよう作成を心がけております。 なお、御意見のあった箇所については、スペースの都合上、このままとさせていただきます。
11	図のN0を入れた方が良い。3Pの下線図がない。	①	御意見のとおり修正します。
12	図（グラフ）Noを入れてください。 図1-6の移動人数の数値フォントを大きく。	①	御意見のとおり修正します。
13	本庁地区 工場→向上（訂正）  多賀地区へ下記を追加いただきたく。 山側団地周辺は高齢化が高くなりますので高齢化対応の施設・クリニック・生活基盤を考慮した都市機能を図ります。また、風神山をはじめとした日立アルプスの観光機能の誘導を図ります。	①	御意見のとおり修正します。  なお、P20～22については関連計画である「立地適正化計画（令和2年4月公表）」の引用箇所となります。 いただいた御意見については、関係課に伝えるとともに、今後の参考とさせていただきます。

【ご意見の分類】

- ① 計画（案）にご意見を反映するもの
- ② ご意見の趣旨が、既に計画書本編に含まれているもの
- ③ 今後の施策検討の参考とするもの

No.	御意見の内容（原文のまま）	反映状況	市の考え方など
14	図15 多賀地区の整備を考慮して常陸多賀地区の楕円を大きくして日立駅地区と2大拠点が見えるように！！ （多賀地区の人口が最大なので重点地区とすべき）	③	P20～22については関連計画である「立地適正化計画（令和2年4月公表）」の引用箇所となります。いただいた御意見については、関係課に伝えるとともに、今後の参考とさせていただきます。
15	常陸太田と山側道路のトンネル（茨城県整備）が令和10年に完成します。日立市への通勤と常陸太田のショッピング地域へのアクセスが便利になるための取組と大壘まで含めた循環バスの計画を入れてください。	③	日立市と常陸太田市をつなぐ（仮称）真弓トンネルについては、整備状況を注視しながら、広域的な公共交通ネットワークについて検討を進めてまいります。いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
16	図1-26、27、28のグラフに縦軸の（単位）を入れてください。1-26（千円/年）、1-27（回/日）1-28（??）	①	御意見のとおり修正します。
17	協賛事業者募集を拡大中 一口 5,000円 R21～R23利用グラフを入れてはどうですか。（コロナにも拘わらず、利用者が伸びている）	①	御意見のとおり修正します。
18	モビリティマネージメント実施回数が×になっているが 地域モビリティの採用等の評価にしてはどうか R21～R23利用グラフを入れてはどうですか。（金沢学区は、コロナにも拘わらず、利用者が伸びている）	③	モビリティ・マネジメントは、網形成計画に基づき、公共交通の利用促進策として、バスの乗り方教室やバス乗車促進キャンペーンを交通事業者と協力しながら実施してまいりました。目標には未達でしたが、引き続きモビリティ・マネジメントの実施に取り組むとともに、御意見いただいた地域モビリティの導入検討・利用促進に取り組んでまいります。
19	地域内交通 地域モビリティ 金沢学区のみの記述ですが、諏訪学区も入れてください。	①	御意見のとおり修正します。
20	運転免許自主返納支援事業 金沢学区地区地域モビリティの会員権（1年分・・・1,500円×12=18,000円）を選択できるように検討ください。但し、8,000円は自己負担）	③	運転免許自主返納支援事業の対象に、地域モビリティの会員権を追加することについては、関係課と共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。
21	日立市の交通を考えると、南北に長い地形と山側に住宅があることが事態を難しくしています。 自転車を外出して、帰りはバスに自転車を乗せて帰宅できるようなこともありかと思えます。 晴れた日の高台からの日立市の景色は素敵で、観光の一つになりそうです。	③	路線バスへの自転車乗り入れについて、事業者と共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。
22	パートナーシップ事業の拡大について 現在の6地区は、山側団地を対象としていますが、計画の通り商業施設や病院、学校、事業所などを対象としたパートナーシップ事業を展開する必要があると感じます。 タクシー事業者なども一緒に、市民の足を考えたいと思います。 市民が自分のこととして考える必要があります。 免許返納者が増えて行くことを考えると、家から外出の機会の選択肢を増やしていく必要があると思います。この事業は、日立市の福祉行政とともに考える時期にあると思います。 パートナーシップ事業の拡大とともに拡充を必要とします。新たな方向性を加えておく必要があります。	①	パートナーシップ事業においては、路線バス乗車促進イベントや地域独自のポケット時刻表の作成等、地域の皆さまや交通事業者、行政が一丸となって、路線バス等の公共交通の利用促進に取り組んでまいりました。一方で、新型コロナウイルス感染症の影響が落ち着いた現在においても、路線バスの利用者数はコロナ禍以前の水準まで戻らない状況であり、さらには、公共交通の運転手不足が深刻化し、これまでどおりの公共交通の運行を維持することが難しい現状にあります。 このような中、現在日立市では、路線バス等の公共交通を補う新たな移動手段として、地域の実情に合った地域内交通の導入検討に取り組んでいるところでございます。引き続き地域の皆さまとの意見交換を行いながら、路線バスやタクシー等の既存公共交通の利活用も視野に入れた、最適な地域公共交通ネットワークの形成を進めてまいります。 また、「第5章公共交通施策 施策7公共交通利用促進」に記載のとおり、パートナーシップ事業を商業施設・病院・学校・事業所などの多様な関係主体へ展開することを検討してまいります。 いただいた御意見を踏まえ、パートナーシップ事業について、タクシーの活用を含めた、地域の実情に合った移動手段確保の取り組みを検討するため、案に一部修正を加え反映させていただきました。

【ご意見の分類】

- ① 計画（案）にご意見を反映するもの
- ② ご意見の趣旨が、既に計画書本編に含まれているもの
- ③ 今後の施策検討の参考とするもの

No.	御意見の内容（原文のまま）	反映状況	市の考え方など
23	<p>日立市内の交通に伴う課題（渋滞、道路公害（大気汚染、騒音・振動問題））を解決する為に、また、スムーズな人流・物流を実現する為に下記提案します。</p> <p>1 日立市内の交通問題を解決するには、日立市のみならず県北海岸部（旧多賀郡）の、或いは県北部の交通課題を明らかにする中からその解決方法を見出す必要がある。</p> <p>2 県北海岸部（旧多賀郡）の交通に係る課題は、当地域が海から山までの細長い地域に、住居や工場がひしめく密集地域であり乍ら、人と物の輸送が1本の鉄道と1本の国道とを軸に賅われているため、特に日立市内では構造的かつ慢性的な交通渋滞と道路公害（騒音・振動・大気汚染）が発生していることである。</p> <p>3 これらを解決するには、将来を見据えた、県北部全体を有機的に捉えた路面電車や鉄道交通網の整備（富山市の様なもの（注1））が欠かせない。以下は日立市内に係る若干の提案である。</p> <p>（提案）</p> <p>① 旧日立電鉄線跡地を活用した路面電車線等を市内外に広げること。 例：市外（常陸太田方面／大洗方面）～久慈浜駅～大甕駅～多賀駅～日立駅～（神峰動物園）～小木津駅～川尻駅～市外（いわき方）の整備</p> <p>② 常磐道の日立南～日立北間の無料化若しくは低料金化を行うこと。</p> <p>③ 電気自動車誘導政策を実施すること。</p> <p>④ 常陸多賀駅東側から大学通りへの跨線橋新設計画は、地域（都市）計画の悪化、交通事故の多発、そして道路公害が避けられないことから、取りやめること。</p> <p>（注1） 富山市の路面電車には環状線もある。なお、言うまでもなく路面電車はバスよりも定時に優れている。</p>	③	<p>広域的な公共交通ネットワークについては、他都市の先進的な取組等を参考にしながら、地域の実情に合わせた、より最適な公共交通の検討を進めてまいります。</p> <p>その他いただいた御意見については、関係機関等に共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。</p>
24	<p>ないものねだりばかり乗るところだけ走らせればいい。</p>	③	<p>いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

【ご意見の分類】

- ① 計画（案）にご意見を反映するもの
- ② ご意見の趣旨が、既に計画書本編に含まれているもの
- ③ 今後の施策検討の参考とするもの

No.	御意見の内容（原文のまま）	反映状況	市の考え方など
25	<p>私はひたちBRT南部図書館⇄大みか駅まで あるいは南部図書館⇄多賀駅まで JRとの連絡時間に少々不満はありますが 大変便利に利用させていただいています。何年前（夜）雨（雪）がチラつく時 バスが大変遅れ大みか駅バス停で大変寒い思いをしたことがありますが、それ以外遅れることもなく喜んでます。年間の運賃割引補助大変助かります。ありがとうございます。（自動運転について意見を述べます。）</p> <p>将来を見据え、現在実証実験を行っていますが、行々に伴いバスの時間の遅れが気になります。遅れるとバスのすれ違いに誤差が生まれ、うまくすれ違いができ無い時があります。途中の停留所に係の人がいるのに…。疑問です。JRとの接続（電車の時間）焦ります。とても気になります。</p> <p>将来自動運転を目指すのであれば、南部図書館付近は地盤が悪いので心配です。現在も沈下が酷く化粧ブロックあるいはバスの道も平坦ではありません。波打っています。</p> <p>何年前になりますが、図書館前停留所で私は転びました。手・足・うでをすりむき血の付いたままバスに乗りました。その日は市議会の方との凱旋を行う為日立市役所に行く用事がありました。凱旋が終わった後道路整備課に行き話をしまして停留所周辺を直していただいたことがあります。</p> <p>バスのすれ違いをスムーズにするには…どうなのでしょうかね？となりの歩道必要でしょうか？市民の人の為にとの思いからですが、ところどころ道が無くなる所はありますが、車道には歩道が大部分 久慈～多賀までであると思いますが…造ってしまったので今さら無くす事もでき無いでしょうね。</p> <p>時間のロスがあった場合の事を考えますと 上・下線で考えた方が良く無いでしょうか？さん歩している人たちには申し訳ありませんが、BRT第Ⅲ期区間 □で示していますが、バスの道幅を考えた計画に入れていただきたいと思います。</p> <p>これからはますます高齢化になるので、杖をついた方 荷物入れの押しぐるまと共に乗られる方々の為に考えて検討よろしくお願い致します。</p>	③	<p>自動運転については、現在国において実証実験を行っている段階であり、将来的な定常運行の際には、運行時間など、具体的な検討を進めてまいります。</p> <p>いただいた御意見については、関係機関等と共有するとともに今後の参考とさせていただきます。</p>

【ご意見の分類】

- ① 計画（案）にご意見を反映するもの
- ② ご意見の趣旨が、既に計画書本編に含まれているもの
- ③ 今後の施策検討の参考とするもの

No.	御意見の内容（原文のまま）	反映状況	市の考え方など
26	<p>十王地区では、合併前から、市内公共交通として、バスが活躍している。自分も、車の運転を控えるようになってからは、本数は少ないが、自分の生活では支障がなく、たびたび利用している。</p> <p>日立市は全国でも人口減少が進んでいると認識しており、バス利用率も減少していると推察する。しかしながら、地域の足として利用している自分たちのためにも、バス利用などの実績に即した運行体制の継続をお願いしたい。</p> <p>この策定される計画は、確実に実行されるようお願いしたいです。</p> <p>ぜひとも、この十王地区のバス運行を継続して欲しいと切に願っております。よろしく申し上げます。</p>	③	<p>十王地区の公共交通について、地域の皆さまの移動手段を確保するため、地域の実情に合わせた最適な運行形態の検討を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>いただいた御意見については、交通事業者に伝えるとともに、今後の参考とさせていただきます。</p>
27	<p>全般的に人口減少対応、バスのドライバー不足対応、利用者の利便性への改善対応が優先順位高に感じる中、</p> <p>①バス運営の改善は、具体的にどのようにされていくのでしょうか。</p> <p>②2024年度の運営目標と、この改善対応が適切に設定されているのでしょうか。</p> <p>③自動運転の為に投資に対し、回収計画はどうなっているのでしょうか。</p> <p>④Level4ではなく、Levelを下げ、シルバー活用等はないのでしょうか。</p> <p>バスの南北を強化する優先度よりも東西の強化、それに伴う南北利用者の増加の方が効果的に感じます。現在の計画は、施策選定理由と目標値の妥当性（これらを達成していくと最終ゴールに対し問題無いのでしょうか。）、マイルストーンとのリンク、これらの提示はあるのでしょうか。</p>	③	<p>路線バスについては、効率的なバス路線・ダイヤ・経路の見直しに取り組んでまいります。</p> <p>自動運転については、現在国において実証実験を行っている段階であり、将来的な定常運行の際には、運行経路や収支計画など、具体的な検討を進めてまいります。</p> <p>いただいた御意見については、関係機関等と共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。</p>
28	<p>「市民アンケート バスの利用と意見について」</p> <p>「多くの市民は自宅近くからバス停を利用できる環境にあると考えられる。」</p> <p>比較的多賀駅に近くても、以前、目の前の道路がバス路線でしたが、区間廃止の為、最寄りのバス停が遠くなり、6～10分かかるところにあります。学生や若い方の足で5分の所でも、高齢者や足の不自由な方は、実際15分かかります。</p> <p>路線バスよりも、地域モビリティの必要性を大きく感じます。</p>	③	<p>地域モビリティ等の地域内交通の導入については、地域の実情に応じて検討を進めてまいります。</p> <p>いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
29	<p>「市民アンケート バスの利用と意見について」</p> <p>バスのアンケートで、路線バスとひたちBRTを区別した乗車率、必要性などのアンケートの結果はあるのでしょうか。アンケートを是非、お願いしたいと考えます。</p>	③	<p>アンケートについては、必要に応じて実施を検討してまいります。</p>

【ご意見の分類】

- ① 計画（案）にご意見を反映するもの
- ② ご意見の趣旨が、既に計画書本編に含まれているもの
- ③ 今後の施策検討の参考とするもの

No.	御意見の内容（原文のまま）	反映状況	市の考え方など
30	「ひたちBRT沿線地域の人口減少の割合が他地域よりも低く、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。」 ひたちBRT沿線地域は、人口減少が大きい山側と違い、JR常磐線や国道6号線や245号線の沿線地域に近く不便な地域でない為、元々人口減少が小さいと考えられるのではないのでしょうか。	③	ひたちBRT第Ⅱ期区間開通以降、沿線で土地区画整理事業や民間事業者による宅地開発が行われております。 また、第Ⅱ期区間開通前後で、沿線の人口減少率に改善傾向が見られることから、交通便利性の高いひたちBRTの運行が沿線地域の人口減少に対して一定程度の効果を与えていると考えております。
31	バス利用者は通勤、通学者を重点的に考えて、一般の利用者については、サービスを少なくする。（車の利用者がほとんど）一般利用者は高齢者に絞ったサービスを考える。どう利用者別のサービスの有り方を考えてはどうか。	③	路線バスについては、朝夕と日中の利用者層が異なることから、効率的なバス路線・ダイヤ・経路の見直しに取り組んでまいります。 いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
32	カーボンニュートラルに向けて、電気自動者バスを活用して利用者の増加を図る。	③	日立市では2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目標に、市民や事業者、行政などが一丸となってゼロカーボンシティひたちの実現を目指して様々な取り組みを進めてまいります。 いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
33	利用者減少路線については、利用目的別に対策方針を考えてはどうか…。通勤者通学と昼の通院・買物利用者を分けた対策。路線で考えるとどの時間帯の利用者が減っているのか、又、対策も変わると思うが…。	③	路線バスについては、朝夕と日中の利用者層が異なることから、効率的なバス路線・ダイヤ・経路の見直しに取り組んでまいります。 いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
34	将来像として、バス停のハブ化を考りよに入れてはどうか。ハブバス停を作り、乗り継がスムーズになるようにする。一旦ハブバス停に集まって、そこから目的地に分散させる。通勤用は夜9:00までは走らせる。効率的な運輸システムができないか検討しては？	③	多様な公共交通の連携を図るため、交通結節機能の強化について検討を進めてまいります。 いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。