

意見交換対象事業関連資料（目次）

	事業名	担当課	資料
ア	若者イベント推進事業	生活環境部 女性青少年課	6 - 1
イ	防犯灯の在り方検討事業	総務部 生活安全課	6 - 2
ウ	地域公共交通再編事業	都市建設部 都市政策課	6 - 3
エ	山側住宅団地住み替え検討事業	都市建設部 都市政策課 住政策推進室	6 - 4

若者イベント推進事業

事業の目的

- 1 イベント等を通して、異業種で働く社会人や大学生等の若者同士の新たな出会いのきっかけとなる場や、まちの賑わいを創出する。
- 2 若者にとっての本市の魅力を向上させることにより「日立市に住みたい、住み続けたい」と思えるまちづくりを推進する。

事業内容

- 1 若者が連携・協力して、若者のアイデアや思い、創造性を反映させ、まちの賑わいを創出するイベントを開催する。(年間2本)
- 2 事業の実施主体は、日立市青少年イベント企画部であったが、平成30年10月1日に発足した若者団体交流委員会(イベント企画部を含む市内の5つの若者団体で組織)が、令和元年度からの主催団体となっている。

事業実績

【平成29年度】

「チャン・バ・ラ★ランド」137名

「サンタ de チャリティーウォーク」77名

【平成30年度】

「サッカー日本代表応援プロジェクト」270名

「サンタ de チャリティーウォーク2018」375名

(チャリティーウォーク185名、コンサート観覧者190名)

【令和元年度】事業名変更；若者チャレンジ夢プロジェクト事業

「ラグビー日本代表応援プロジェクト」800名

(チャレンジラグビー320名、パブリックビューイング480名)



《H30.6.19 サッカー日本代表応援プロジェクト(パブリックビューイング)の様子》



《H30.12.22 サンタ de チャリティーウォーク2018の様子》

防犯灯の在り方検討事業について

1 防犯灯の現状

町内会等が地域の防犯のために設置・管理する防犯灯の電気料は、全て町内会等が負担している。

しかし、町内会未加入世帯が増える中、電気料を負担しているのは残りの町内会加入世帯となっており、こうした世帯の住民からすれば「地域の安全のために設置している準公共物的な防犯灯の電気料を、なぜ自分たちだけが払わなければならないのか」という不公平感、及び実際に電気料を払うことの負担感が増えている。

更には、町内会を解散するとき、防犯灯の維持管理に限界があるとして防犯灯を廃止し、その付近には外灯が全くないという状況も発生している。

2 防犯灯に関する市の取組

平成 29 年度にコミュニティに協力をいただき、町内会等が所有する防犯灯に関する調査を実施し、市内に約 13,000 灯の防犯灯があることを確認した。

しかし、より詳細な調査の必要性があったことから、今年度業者委託により調査を実施した。(調査結果はまだ出ていない)

なお、日立市では町内会等が実施する防犯灯の LED 化について補助を行っており、平成 30 年度から令和 2 年度を目標として市内にあるすべての防犯灯の LED 化を図ることとしている。

3 参考資料（防犯灯補助の経過）

年度	団体数	補助額	本数
H25	215 団体	18,433 千円	723 灯
H26	296 団体	25,924 千円	980 灯
H27	346 団体	31,046 千円	1,285 灯
H28	352 団体	31,221 千円	1,314 灯
H29	286 団体	26,200 千円	1,119 灯
H30	376 団体	43,090 千円	1,769 灯

以 上

～ 日立市の公共交通維持確保への取組について ～

令和元年10月25日



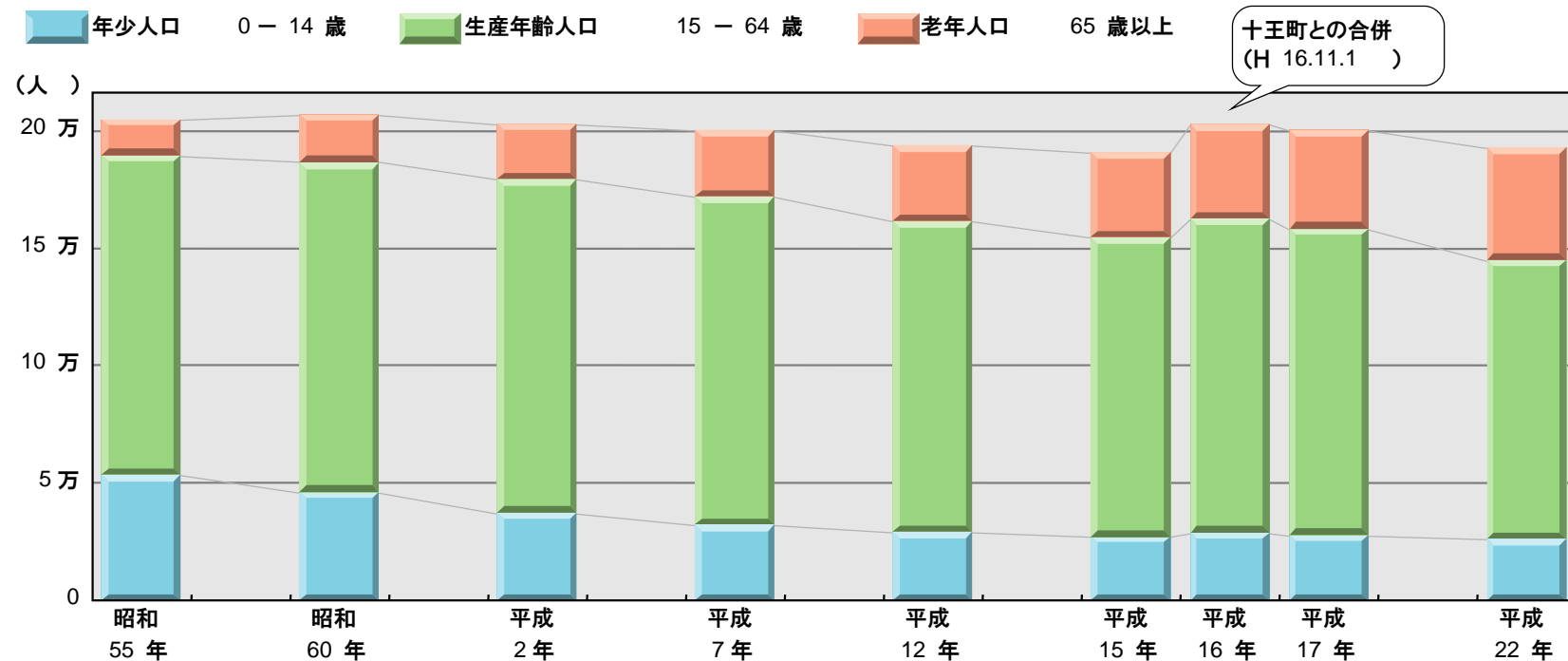
日立市 都市建設部 都市政策課

いいね! がいっぱい 日立市



日立市の概要

- 人口減少、少子化の加速（人口18万人台へ）
- 高齢化の進展（高齢化率は全国平均を上回る）
- 大規模事業所の分社化や人員配置転換等により、人口流出減少が顕著



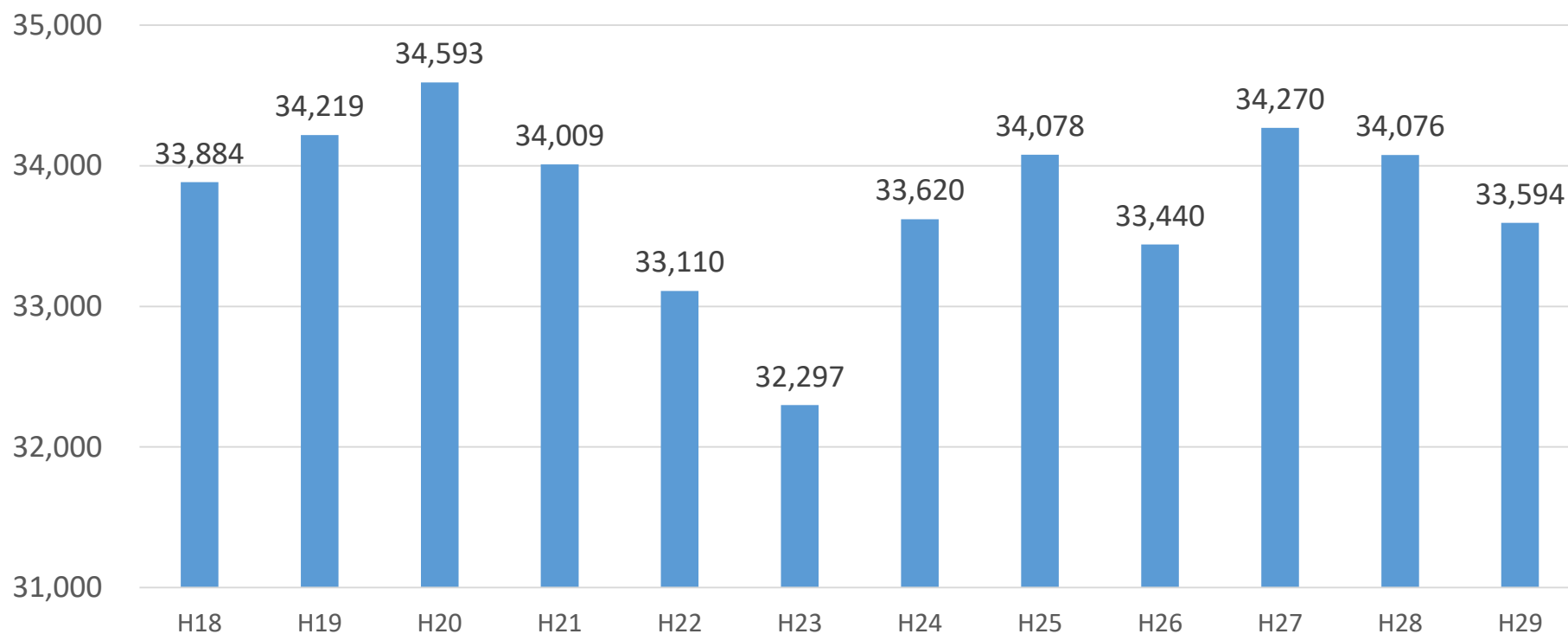
日立市総合計画より

- 地形及び土地利用等から、交通の多くは南北移動
- 慢性的な道路交通渋滞（主要幹線道路の旅行速度は県内最低レベル）

日立市の概要

項目	数値
人口（世帯数）	181,341人（83,063世帯） 【平成30年4月1日 住民基本台帳人口】
高齢化率	31.0% 【平成30年4月1日 住民基本台帳人口】
人口増加率	△1.19% / 年 【H25～H30】
面積（可住地面積）	225.74 km ² （101.38 km ² ：44.9%）
人口密度	803.31人/km ²
産業就業比率	（第1次）1.40% （第2次）35.8% （第3次）58.8% 【H27国勢調査】
鉄道駅乗車人数	（十王駅）3,129人 （小木津駅）2,768人 （日立駅）11,461人 （常陸多賀駅）7,071人 （大甕駅）9,650人 【H28東日本旅客鉄道（株）】
道路混雑率	国道6号、国道245号は概ね1.5以上 【H17道路交通センサス】

鉄道利用者数の推移

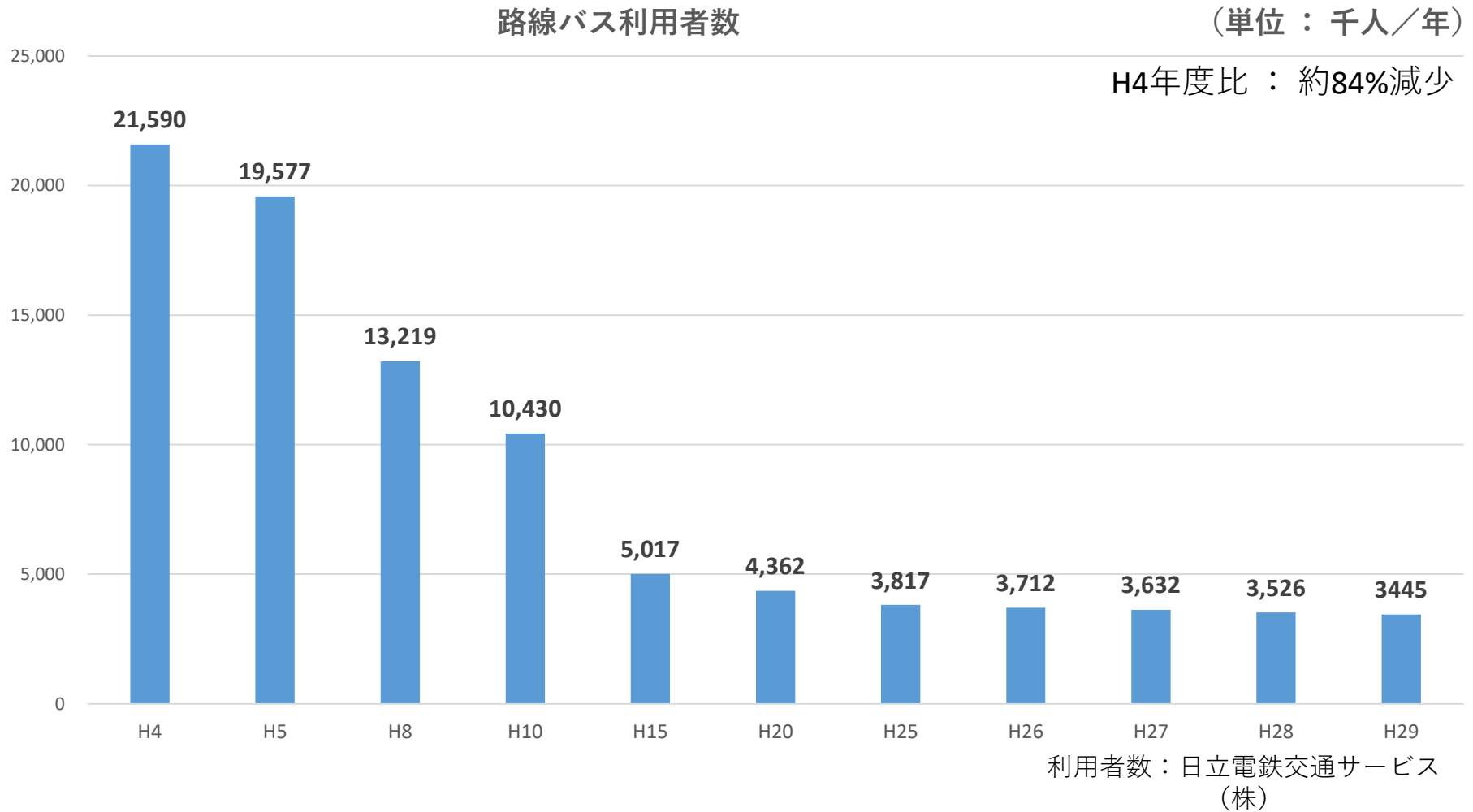


■ 鉄道乗車人数 (人/日)

※H23：東日本大震災



路線バス利用者数の推移

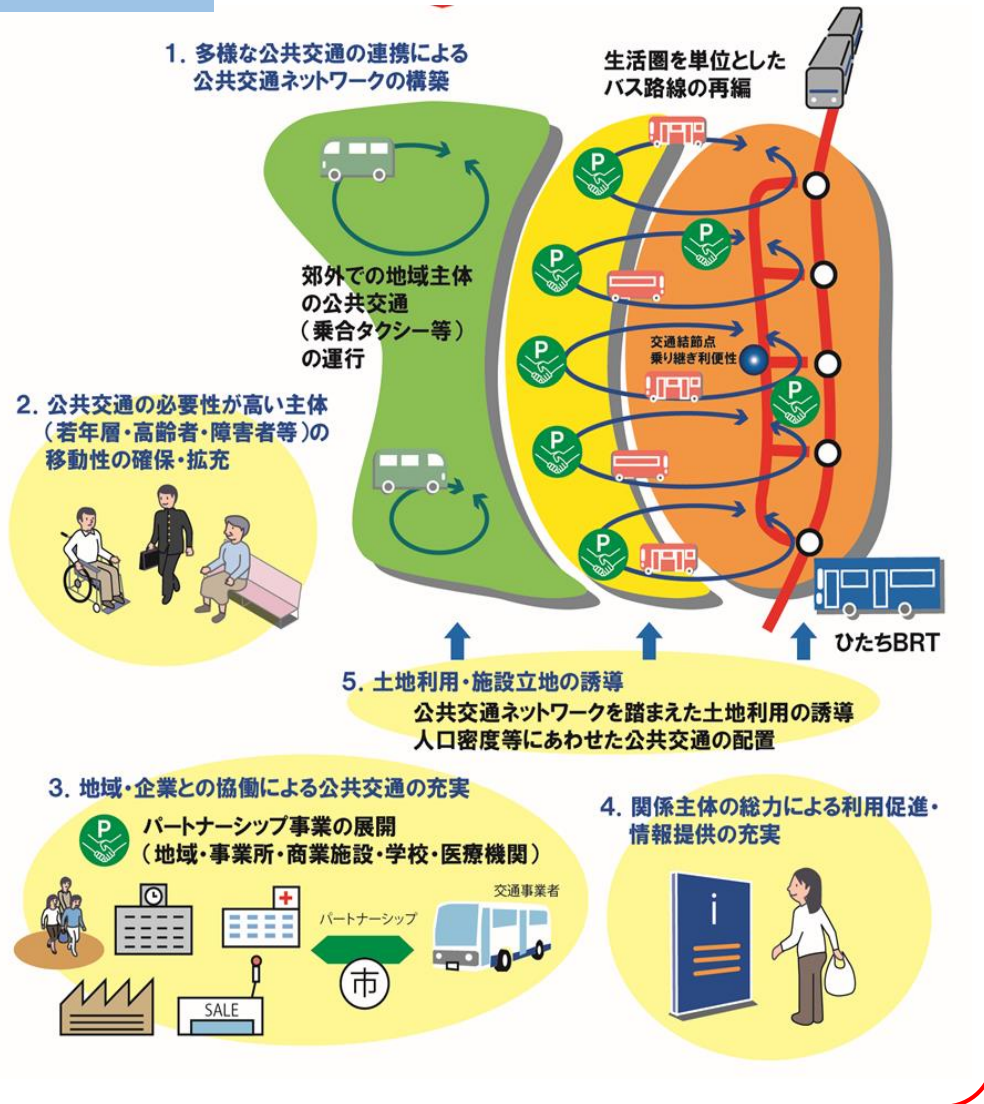


- ・ 利用者の大幅な減少により、路線バス事業は慢性的な赤字となっている

日立市地域公共交通網形成計画（平成28年度～令和5年度（3年延長：平成30年10月変更））

- 公共交通機関の役割 市民等の移動に資する社会インフラ
- 基本理念 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

【基本方針】



エリア別まちづくり・公共交通のイメージ

	郊外型公共交通エリア	バス等公共交通検討エリア	バス成立エリア	市街地幹線エリア
まちづくり	都市機能	-	-	公共公益施設、医療機関、商業施設、その他の都市的サービス機能の立地を誘導
	居住機能	豊かな集落環境を維持	閑静な戸建て住宅地を維持	良好な戸建て住宅、集合住宅の立地を誘導、空き家の活用
	人口密度	集落の維持に必要な人口規模の確保	人口密度の低下を緩やかにする	現状の人口密度の維持
公共交通	公共交通機関	乗合タクシー	バス 乗合タクシー 一般タクシー	バス 一般タクシー JR常磐線 ひたちBRT 幹線バス 一般タクシー
	主な対象	高齢者等	高齢者等	市民全般
	地域負担	地域負担を前提とした運行	公共交通機関、頻度により地域が一部負担	-
	運行頻度	利用実態に即した運行	低頻度運行	中頻度運行
				高頻度運行

公共交通の維持・確保のための取組

地域住民組織による
乗合タクシーの運行

【中里地区】
なかさと号
(デマンド・区域)

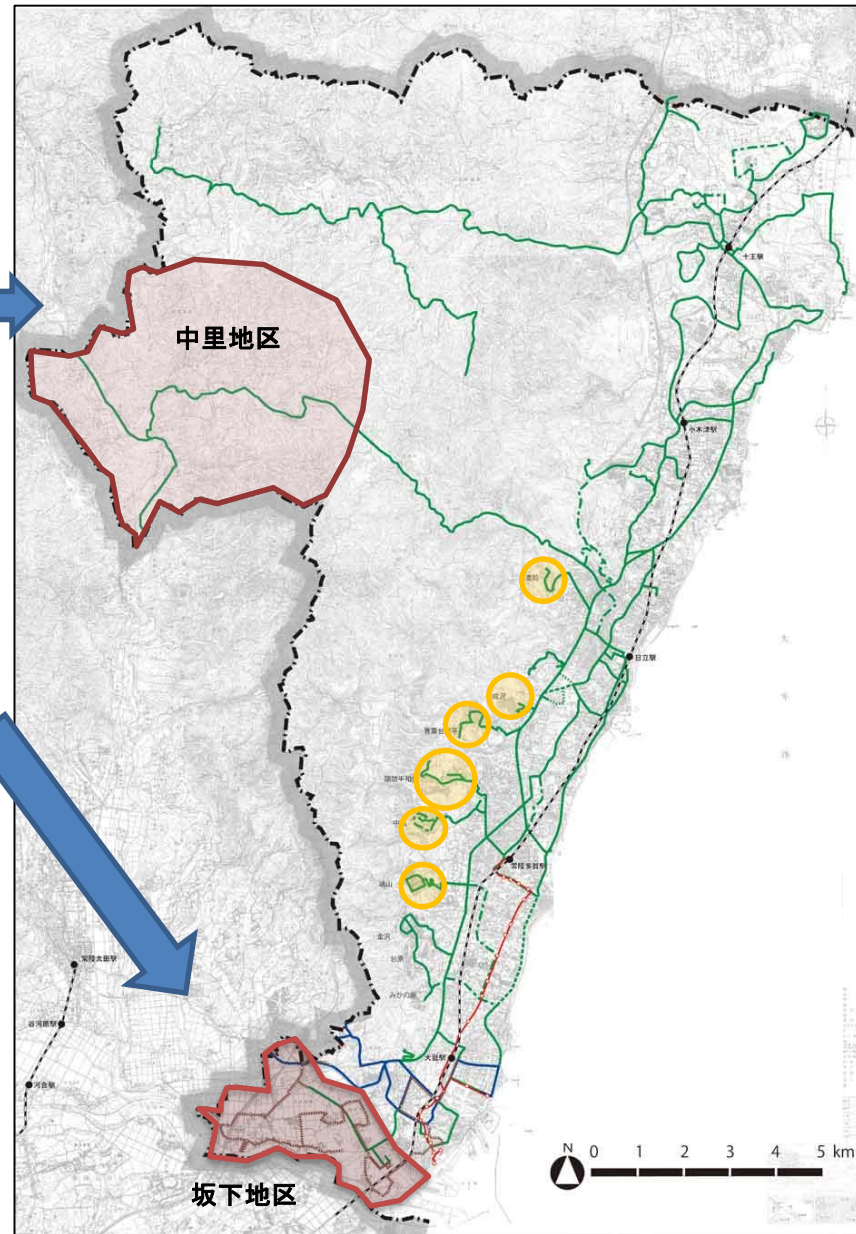


【坂下地区】
みなみ号
(定時定路線)



維持・確保のための各種支援

- ・平日日中(4往復)の赤字補助(支線)
- ・国、県との協調補助
- ・待合環境整備補助
- ・日立地地域公共交通網形成計画
- ・日立市地域公共交通再編実施計画
など



パートナーシップ協定

6地区(諏訪学区、高鈴台団地、中丸団地、塙山学区、青葉台・堂平団地、山の神団地)



事業者等とのパートナーシップ



ひたちBRT



乗合タクシーの運行状況

坂下地区及び中里地区において、乗合タクシーが運行されている。
いずれも運行主体は地域住民組織であり、運行経費の一部(70%上限)を市等が補助している。

	坂下地区 (みなみ号)	中里地区 (なかさと号)
開始時期	平成19年5月	平成21年7月
運行主体	坂下地区みなみ号運営委員会(任意団体)	NPO法人助け合い なかさと
運行業務	タクシー事業者に委託(入札選定)	NPO法人助け合い なかさと(運転手)
運行形態	定時定路線	デマンド方式(事前予約)
法的区分	一般乗合旅客自動車運送(法第4条) ※みなみ号は10人以下の車両(ジャンボタクシー)	自家用有償運送(白ナンバー。法第78条) 交通空白地有償運送
運行回数	平日4往復 (土日祝祭日、お盆、年末年始運休)	原則 平日4便(予約状況による)
運賃	200円	300円(一外出) 子供150円、未就学児無料
世帯負担	年額2,000円(一世帯当たり)	年額1,500円(一世帯当たり)
運行経費	約650万円	約560万円
補助金	市補助:約440万円	市補助:約200万円、国補助:約200万円 (確保維持改善事業:地域内フィーダー系統)

法:道路運送法

公共交通パートナーシップ事業

地域住民

乗車促進活動を地域ぐるみで実施

- ① 会議の開催（年数回）
- ② ノーマイカー運動
- ③ 啓発チラシの作成、配布
- ④ 地域一丸となった乗車促進運動
- ⑤ 地域の意見・要望とりまとめ

交通事業者

要望に対応する運行内容を実施

- ① 停留所の新設
- ② 団地内でフリー乗降を実施
- ③ スーパー経由・店舗敷地乗入れ
- ④ 小学生の下校に合わせた運行
- ⑤ 中学生下校専用定期券 など

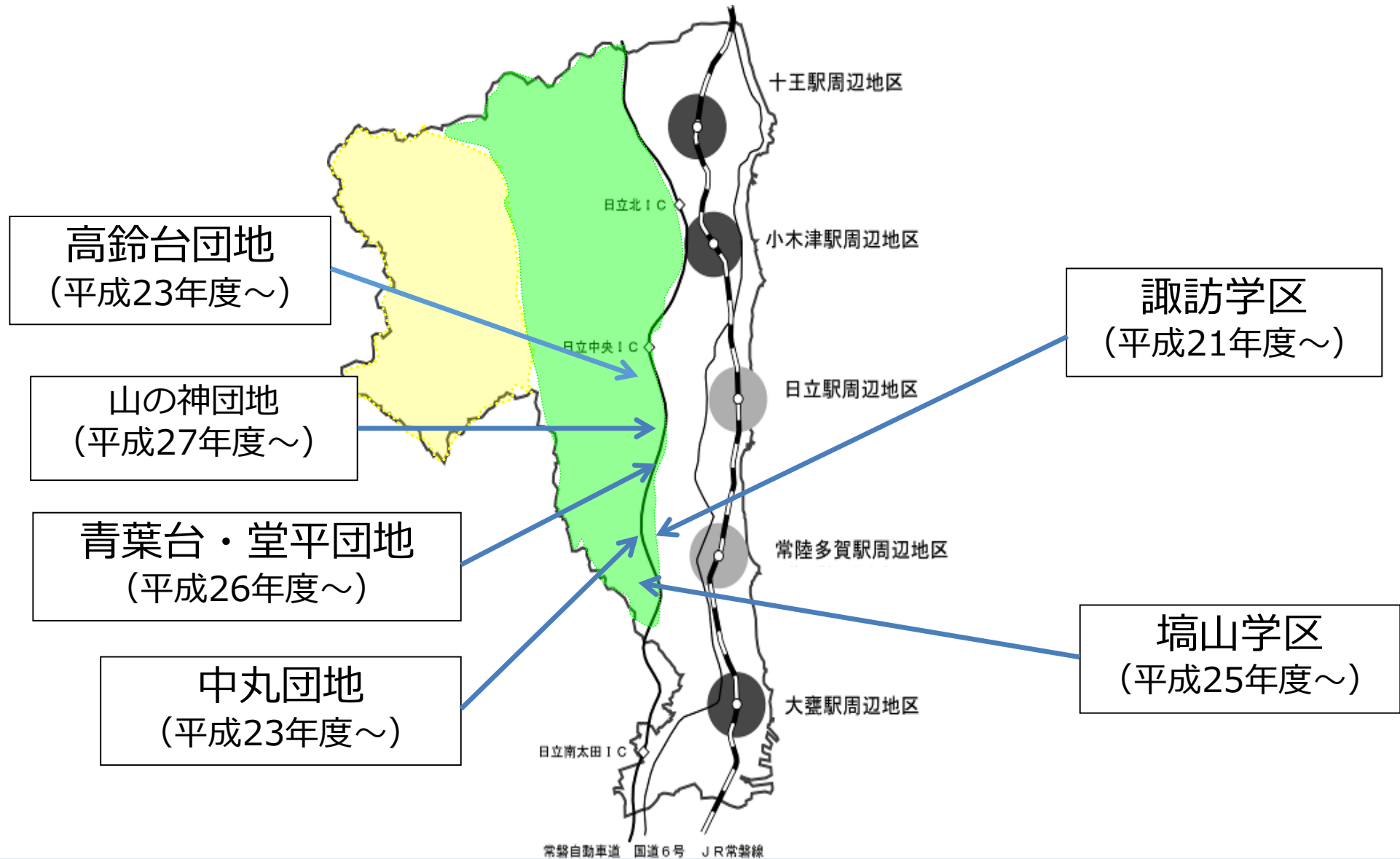
パートナーシップ
協定

日立市（公共交通会議）

2者のコーディネートや助言

- ① 実証運行時の財政支援
- ② 利用促進活動費の助成
- ③ 地域の会議や促進活動への出席・支援

公共交通パートナーシップ事業取組地域



新交通（ひたちBRT）導入計画全体計画概要

1 計画概要

- 計画区間 鮎川駅～久慈浜駅（約8.5km）

2 整備計画

- 単線のバス専用道路（4m）と歩道（3.5m）を併設
- 旧鉄道駅間に新しい停留所を配置（約700m間隔）
- 停留所や待避所で車両すれ違い
- JR駅や公共公益施等へ接続

3 運行計画

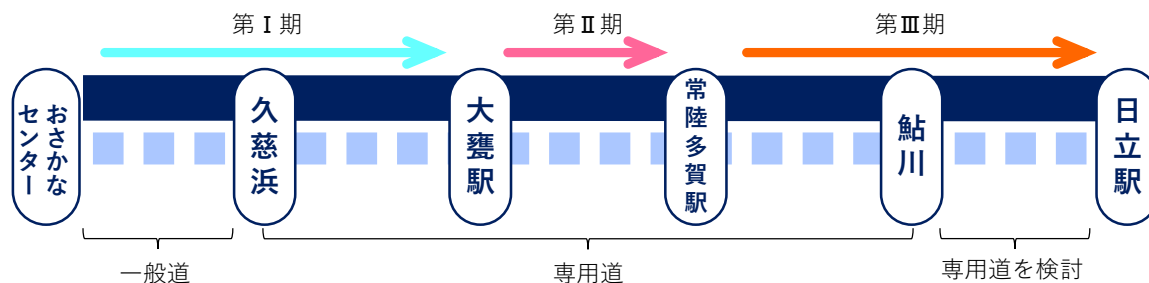
- 運行ルート 日立駅～日立港都市再開発用地
- 運行距離 約13km
- 運行頻度 最大70往復（時間や需要に応じて設定）

4 整備方式

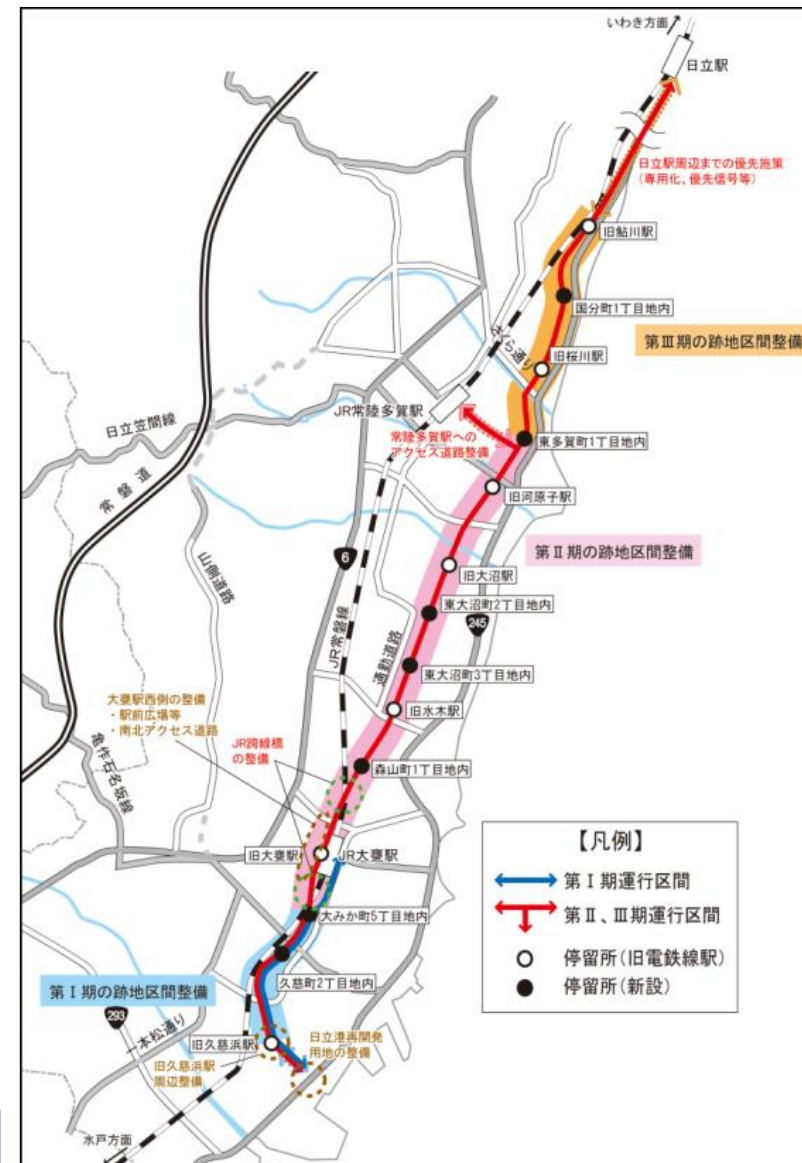
- 公設民営方式（基盤整備は市、運行は交通事業者）

5 需要予測

- 約2,800人/日（全区間運行時の跡地内利用者推計値）



ひたちBRT BUS RAPID TRANSIT Hitachi



第 I 期区間の概要

1 運行区間

- 日立おさかなセンター ⇄ JR大甕駅 (約3.2km)
- 平成25年3月運行開始

2 整備内容

- バス専用道路 (約1.3km、停留所11箇所)
- 交通ターミナル (おさかなセンター脇)
- 交通広場 (南部図書館脇)
- 運行管理システム
- 車両 (低公害車両2台)
- 付帯施設 (バスシェルター、停留所サイン)

3 運行ダイヤ

- 平日 5:50~22:45 34往復
- 土日祝日 6:35~21:32 25往復

4 所要時間

- 約12分 (表定速度20km/h)

5 運賃

- 190~200円 (学生通学割引定期2,000円/月)

6 利用者 (平日)

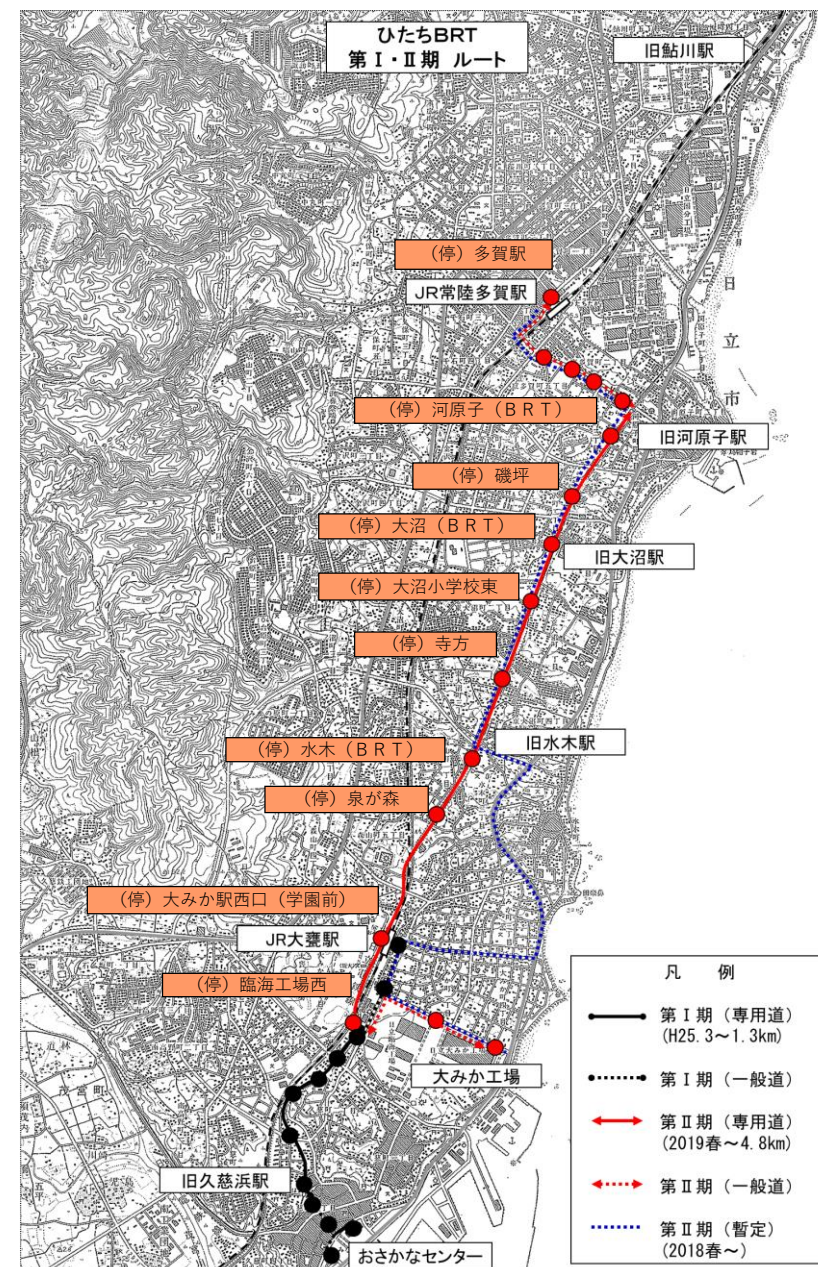
- 約530人/日 (H28平均、ピーク時は100人/時程度、採算ライン470人/日)



第II期区間の整備概要

BRTバス専用道路

- 整備延長 4.8 km
- 橋梁 5橋（鉄道2橋、道路1橋、河川2）
- 停留所 9箇所
- 駐輪場 3箇所（水木60台、大沼40台、河原子36台）
- 事業期間 平成24年度～30年度
- 運行開始 暫定運行：平成30年3月26日
本格運行：平成31年4月1日



日立市地域公共交通再編実施計画（令和元年度～令和5年度）国土交通省認定（H31.3）

- ひたちBRTを主軸としたバスネットワークの再編の実施
- 将来の都市構造に合わせた公共交通ネットワークの形成
- 段階的に再編事業を実施し、より利用者のニーズに合った交通ネットワークの形成を目指す

【主な事業内容】

- 1 バスネットワークの再編**
BRTの延伸に合わせた、BRT及び周辺路線再編を実施
 - 2 地域間幹線の効率化**
二市間を結ぶ路線の見直し（利用実態を踏まえた、増便、集約、新設）
 - 3 BRTフィーダー路線新設**
住宅団地等からの乗継及び、JR駅周辺へのアクセス向上
 - 4 朝夕・日中時間帯別運行**
通勤・通学と日中の買い物や通院時間帯に分けた運行
 - 5 市役所前交通広場の活用**
路線バス・タクシー・乗合タクシーの乗降所を整備～結節点として活用
- ～ その他利用促進事業等 ～
- ・ 乗継、待合環境の充実
 - ・ パートナースhip事業の拡充
 - ・ モビリティマネジメント等

【再編後の公共交通ネットワーク】



市役所前(大屋根下)に交通広場を整備(バス・タクシー等の結節)



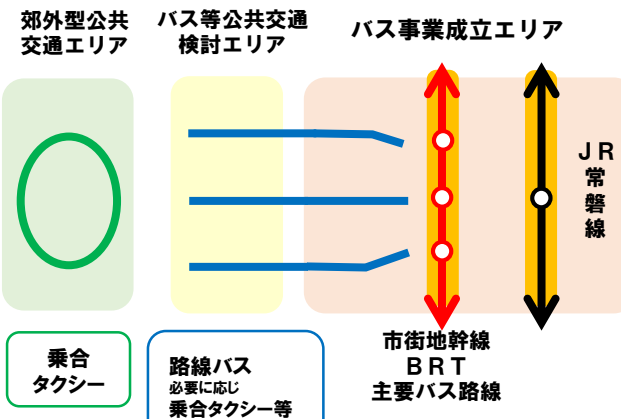
ひたちBRT第II期区間の本格運行開始に合わせた路線バスの再編



JR大甕駅及び東西自由通路の整備、西口広場でのBRT接続
※西口広場はH32春供用開始予定
供用開始までは一般路線バスは全て東口に接続

ひたちBRT第II期区間の本格運行に合わせ、既存バス路線ごとの利用状況・実態に基づく適正化を図るとともに、路線バスの利便性が低い地域の路線・本数・ダイヤ見直し等を行うことで、利用者の維持確保による交通事業者の経営環境改善を目指す。

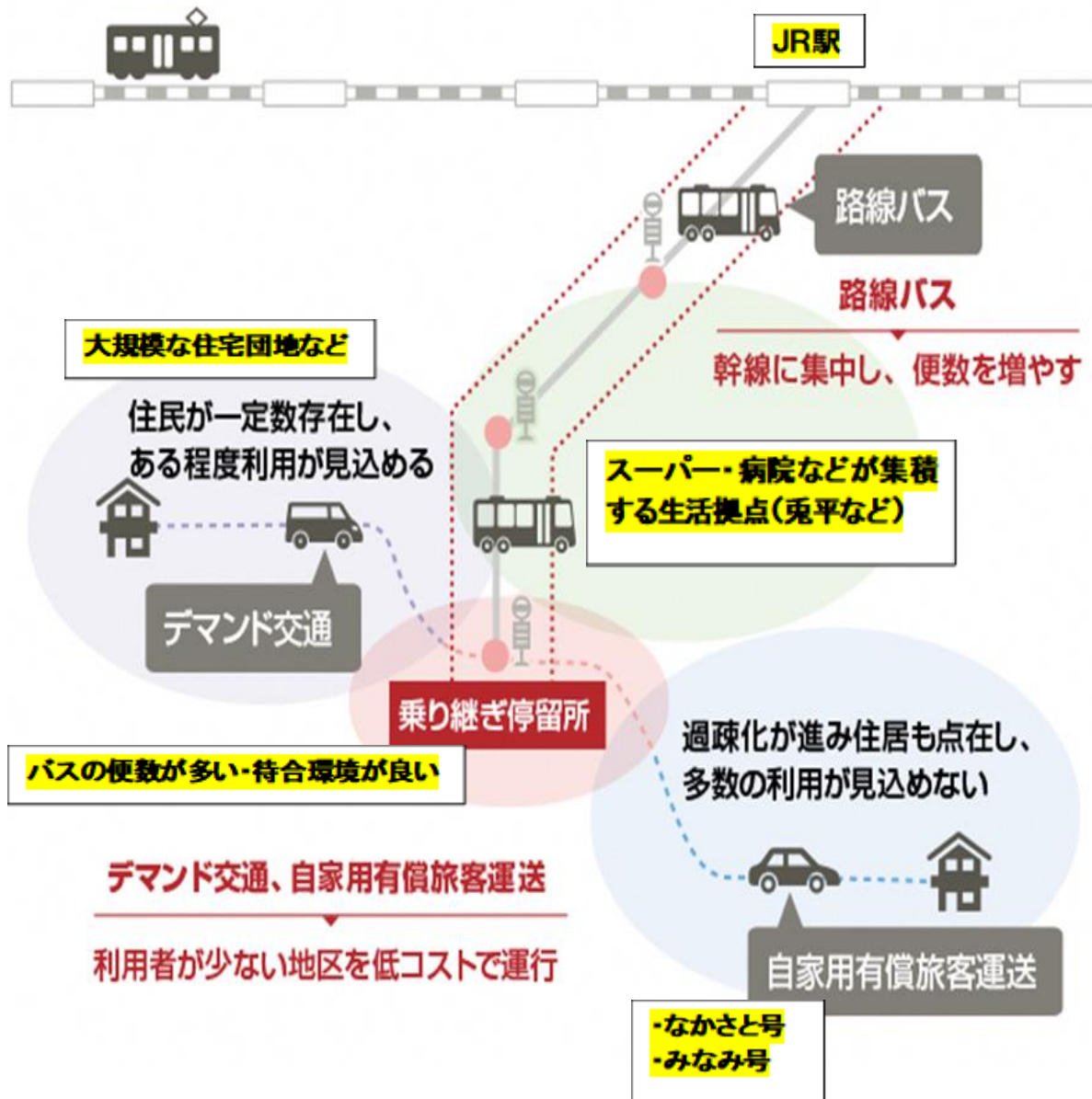
公共交通ネットワークの考え方



バス事業成立エリアと一体的な路線バスの維持・確保を図る。地理的特性等を考慮し、他の公共交通の導入も検討（乗合タクシー等）

民間事業による路線バス市街地幹線（ひたちBRT・主要バス路線）や、JR常磐線の駅と接続する生活圏内の路線バスを維持。

本市における公共交通ネットワークの目指すべき方向性



★ 網形成計画に基づくエリア区分

(1) 路線バス事業成立エリア

- ・ 概ね60便/日運行する路線沿い（国道6号、中央線、日立いわき線沿い）

(2) 路線バスと他の公共交通との組み合わせを検討するエリア

- ・ 幹線から離れた大規模住宅団地（山側住宅団地等）

(3) 郊外型公共交通導入エリア

- ・ 中里地区、坂下地区、十王（山部・高原・黒坂）地区

★ バス路線運行の基本方針

- ・ 幹線・準幹線…多頻度運行
- ・ 支線…平日日中4往復維持
(他の公共交通の導入状況を踏まえて便数を調整する)

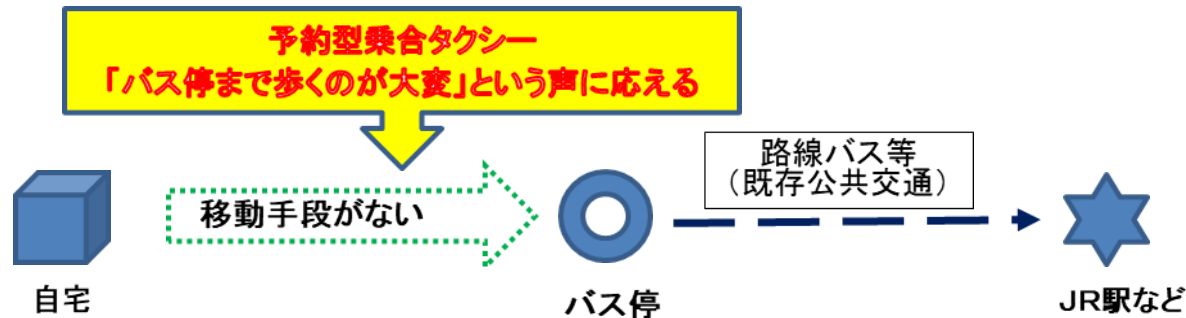
幹線(準幹線)と支線は、交通結節点で接続
(運行経路を短縮し、重複を避ける。)

★ 路線バス以外の他の公共交通の導入方針

- ・ 既存公共交通(タクシー)の活用を基本とし、不存在のエリアは自家用有償・ボランティア輸送を活用⇒ **将来は多様なモビリティを活用**

新たな交通体系構築への取組

1 地域内移動に特化した予約型乗合タクシーの試験運行(諏訪学区)



※ 試験運行期間：令和元年10月1日～令和2年3月31日（6か月間）

2 日立地域MaaS実証実験(国:新モビリティサービス推進事業)

- (1) 日立版MaaSアプリのリリース (10月31日～11月27日)
(令和2年1月20日～2月28日)
- (2) ラストワンマイル型デマンドサービスの提供 (大沼団地エリア)
(11月4日～11月27日)
(令和2年2月)
- (3) 通勤型デマンドサービスの提供 (ひたちなか市、東海村内～大甕地区4事業所)
(令和2年2月)

3 ひたちBRTにおける中型自動運転バスの実証運行(国:高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業)

(令和2年8月～11月)

4 山側住宅団地における新モビリティ(グリーンスローモビリティなど)の実証運行検討

(令和2年度に試験運行を検討)

山側住宅団地住み替え促進事業について

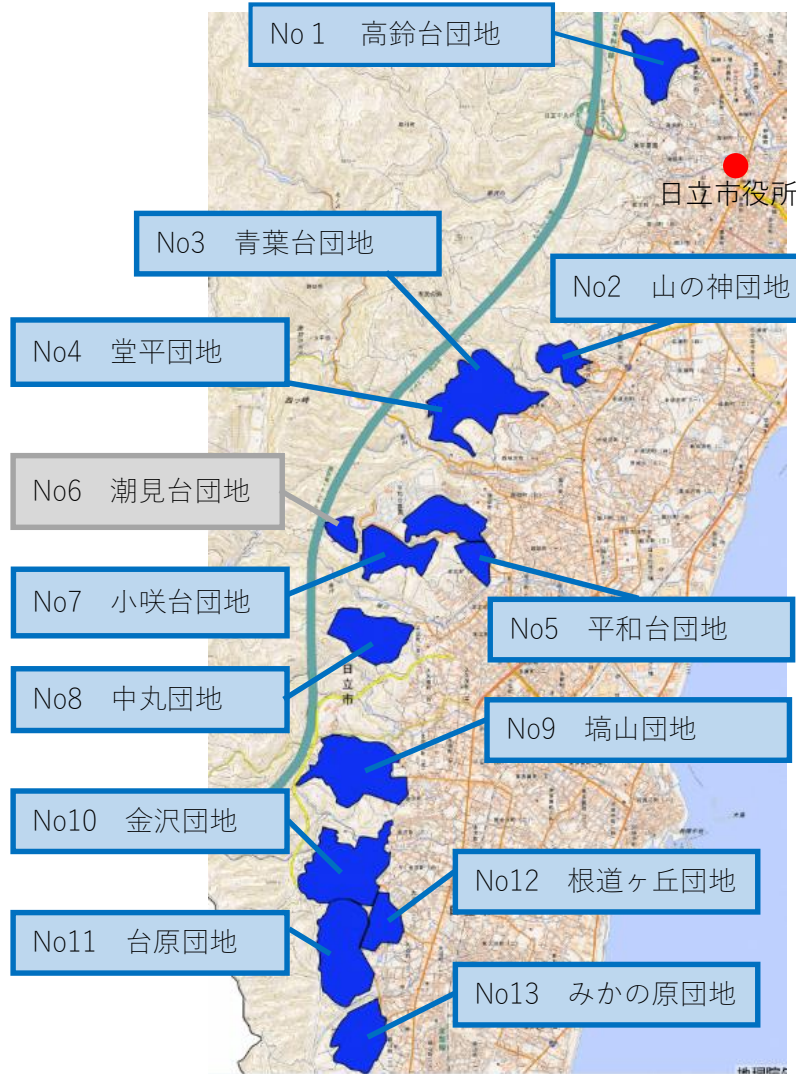
令和元年度 後期基本計画有識者評価会議資料

都市政策課 住政策推進室

1 山側住宅団地の概要

山側住宅団地とは

本市の人口増加期の住宅需要を背景として、昭和40年代から50年代にかけて国道6号線の西側丘陵地に開発された大規模団地



No	団地名	所在	面積 (ha)	戸数	着手年度	完了年度	開発事業者
1	高鈴台	高鈴町	13.36	333	昭和52年	昭和54年	日鉱不動産株式会社
2	山の神	西成沢町	13.24	296	昭和40年	昭和44年	日立木材地所株式会社
3	青葉台	西成沢町	26.02	775	昭和43年	昭和45年	日立木材地所株式会社
4	堂平	西成沢町	14.10	398	昭和47年	昭和48年	日立木材地所株式会社 常総開発株式会社
5	平和台	諏訪町	6.75	208	昭和43年	昭和43年	茨城県労働者住宅生活協同組合
6	潮見台	諏訪町	9.06	125	昭和60年	昭和62年	株式会社丸正
7	小咲台	諏訪町	7.57	477	昭和47年	昭和48年	茨城県労働者住宅生活協同組合
	小咲台第2	諏訪町	11.07		昭和52年	昭和55年	
8	中丸	中丸町	19.92	559	昭和49年	昭和61年	鈴縫工業株式会社 佐藤工業株式会社
9	塙山	塙山町	25.42	637	昭和47年	昭和51年	日上市木材地所株式会社
10	金沢	金沢町	30.49	851	昭和45年	昭和50年	
11	台原	台原町	41.74	767	昭和52年	昭和60年	財団法人日上市住宅公社
12	根道ヶ丘	大沼町	13.73	225	昭和42年	昭和49年	
13	みかの原	みかの原町	11.95	261	昭和47年	昭和49年	日鉱不動産株式会社

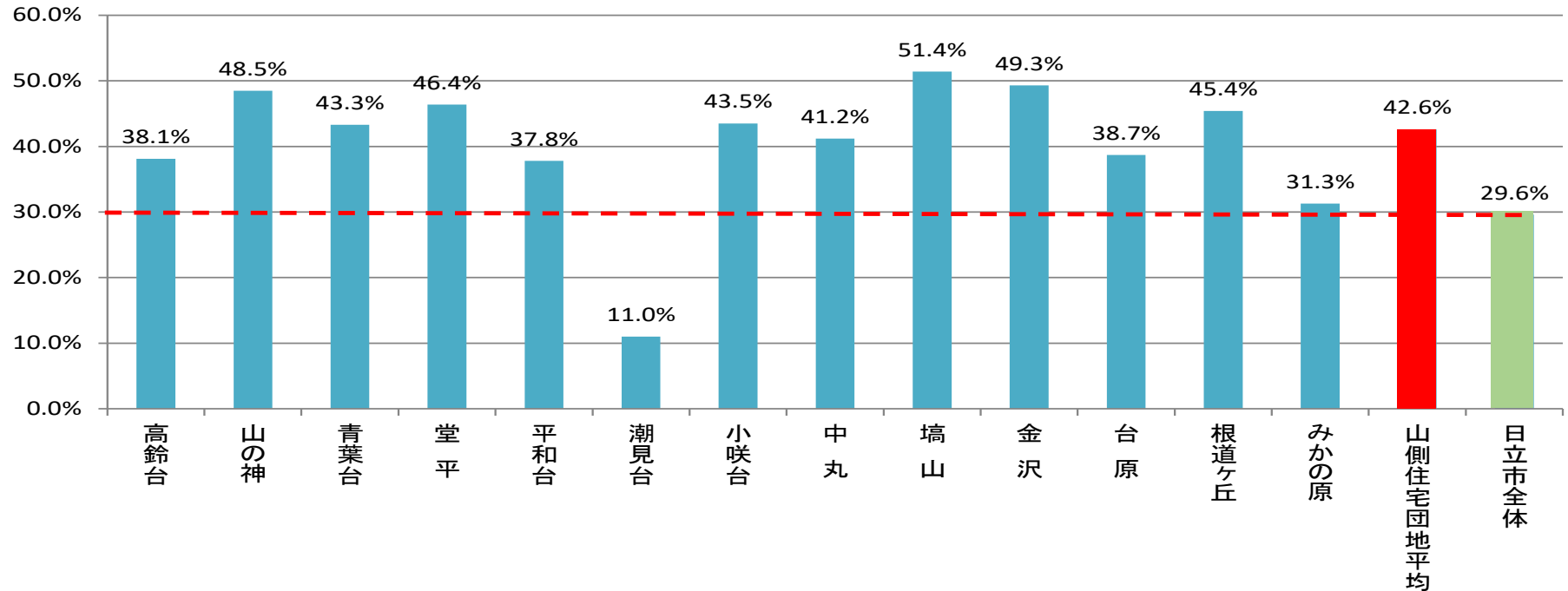
2 山側住宅団地の課題

山側住宅団地の課題

団地住民の年齢構成が偏っており、高齢化率（65歳以上の高齢者の割合）が高い（約43%）状況である。 ※日立市全体（29.6%）

そのため、今後、空き家・空き地の増加、地域活動の担い手不足による地域コミュニティの崩壊など、**急激な地域活力の低下**が危惧される。

山側住宅団地の高齢化率（H28.6.1現在）



2 山側住宅団地の課題

山側住宅団地の空き家発生予測（2040年の状況）

● 人口推移
2018年 638人
2040年 308人
330人（51.7%）減

● 世帯数推移
2018年 294世帯
2040年 141世帯
153世帯（52.0%）減

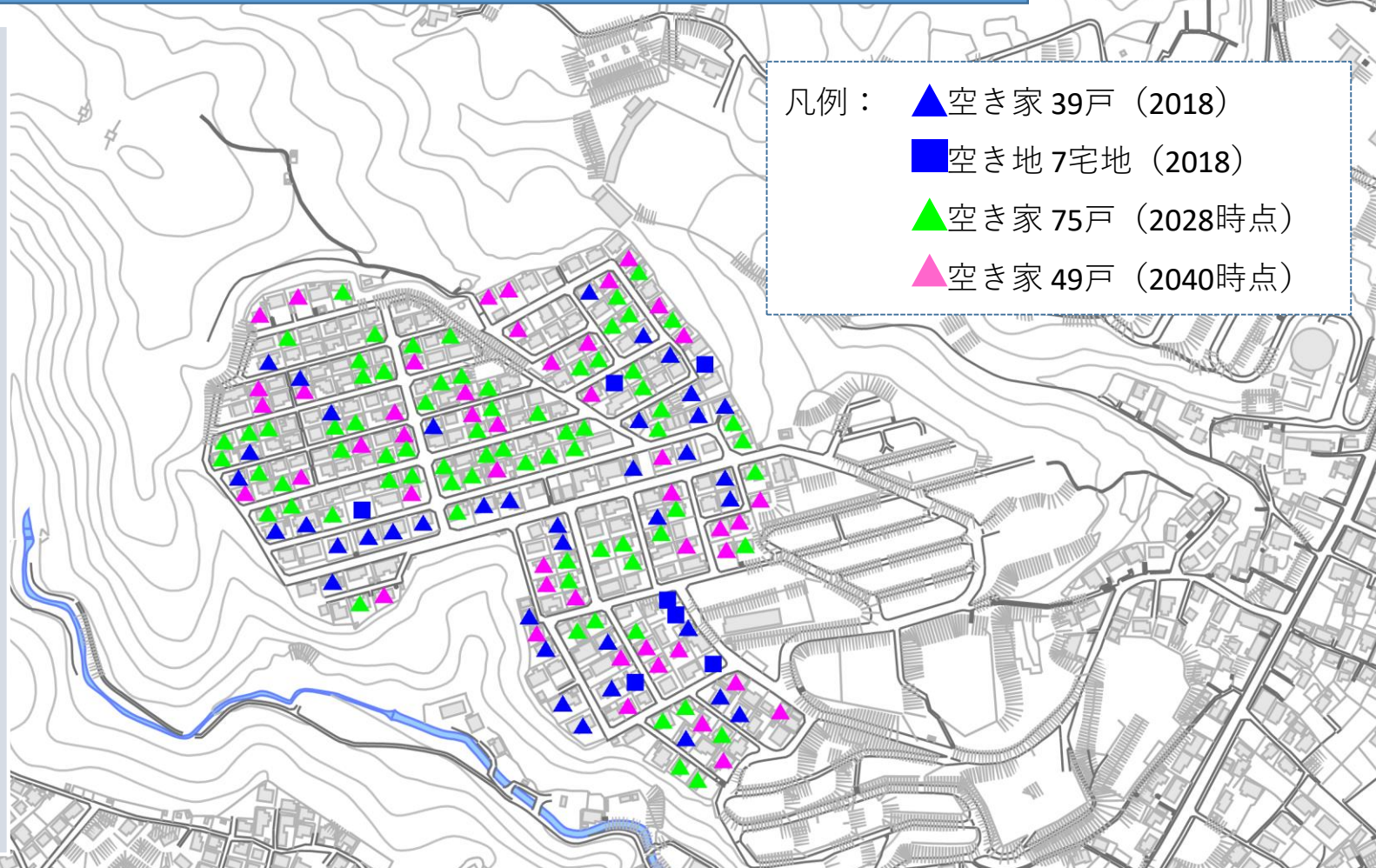
● 空き家数
2018年 39戸
2040年 163戸
124戸（317%）増
※二世帯住宅があるため、
世帯数の減=空き家の数
とはならない。

● 空き家率55.1%
(空き家数163/全戸数296)

● 空き地数 7宅地
※2018年と同数とする。

人口は、2018年現在の居住者
年齢をベースに平均寿命に達
した時点で死亡するという条
件を設定して推計

凡例：
▲空き家 39戸（2018）
■空き地 7宅地（2018）
▲空き家 75戸（2028時点）
▲空き家 49戸（2040時点）

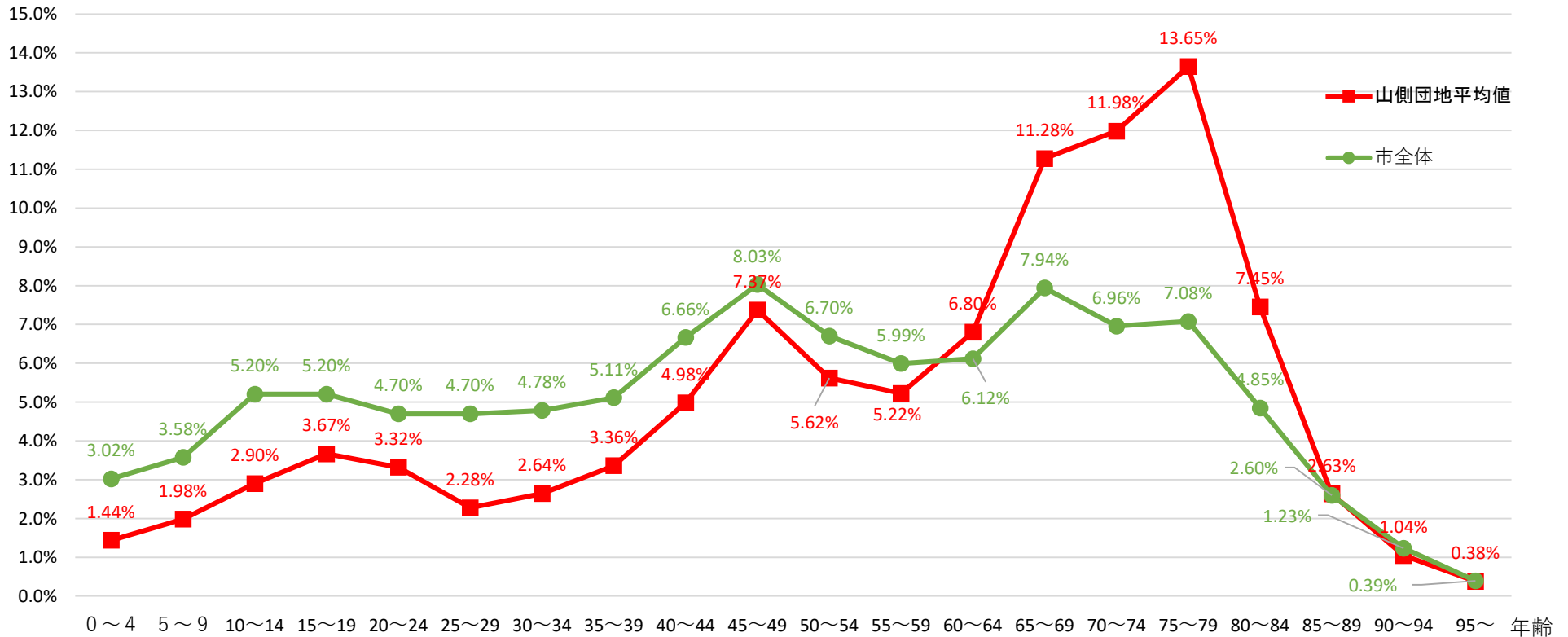


- ・ 2018-2040年の間で人口が330人、世帯が153世帯減少し、約半数となる。
- ・ 居住者の年齢ピークが70～74歳であり、今後さらに人口減少が進む。
- ・ 空き家数が2018年から124件増加し、空き家率は55.1%となり空き家が7割に達する街区も発生する状況である。

3 施策の方向性

まちづくりの担い手である若年・子育て世帯の、山側住宅団地への住み替えを促進することで、山側住宅団地におけるコミュニティや充実したインフラ、景観など本市独自の生活環境の維持を図り、**多様な世代がバランスよく住み続けられるまちづくりを進める。**

山側住宅団地と市全体との年齢構成比較表



4 山側住宅団地住み替え促進事業の創設

【事業概要】 山側住宅団地への住み替え（住宅取得等又は賃借）に対し助成を行う。
(高齢化率の低い潮見台団地を除く12団地が対象)

- 【助成対象】 ①子育て世帯：中学生までの子を養育している世帯
②若年夫婦世帯：夫婦いずれかの年齢が40歳未満

1 住宅を建築・購入・増改築した場合

最大 **101万5千円** を助成

住宅ローン利子 20万円

住宅取得・リフォームの1年分のローン利子が対象

以下の加算要件はひたち子育て応援マイホーム取得助成事業と同一

基本助成
50万円

加算額

親世帯との同居 10万円

親世帯との近居 5万円
※同居加算との併用は不可

市外からの転入 20万円

市の水道使用 1万5千円

2 戸建住宅を借りて住んだ場合

最大 **34万円** を助成

1年分の家賃相当最大24万円

(月額家賃の1/2 (上限2万円)) × 12カ月 + 交通支援10万円

山側住宅団地の既存住宅
広くゆとりのある住宅



子育て、若年世帯の定住による
山側住宅団地の住環境維持

助成による
住み替え促進



若年・子育て世帯の住み替えイメージ

【参考】 ひたち子育て応援マイホーム取得助成事業 H28年度～
対象：市内で住宅を取得等した子育て世帯 助成額：最大51万5千円