

日上市地域公共交通計画(案) 概要版

計画期間:令和6(2024)年度から令和10(2028)年度 令和6年3月(予定) 日上市

◆ 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「日上市地域公共交通網形成計画(以下、網形成計画)」を策定し、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、主に以下の取り組みを行い、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。

平成31(2019)年4月:ひたちBRT及び周辺路線等のJR常陸多賀駅以南のバス路線の再編を実施

令和2(2020)年4月:JR大甕駅前広場整備完了に伴うバス路線の再編

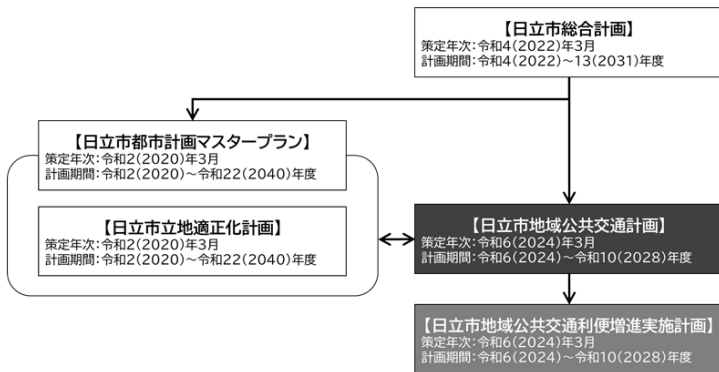
令和3(2021)年4月:新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛や企業・事業所の勤務体系の変化に伴うバス路線の再編

令和4(2022)年4月: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 など

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、地域公共交通のマスタープランである「日上市地域公共交通計画」を策定する。

◆ 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「日上市地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。



◆ 計画区域

日上市全域を計画区域とする。なお、日上市南部(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。

◆ 計画期間

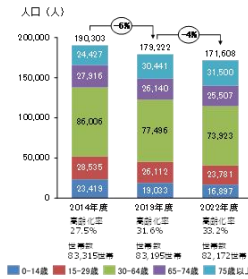
令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5年間を計画期間とする。

第1章 日立市の現況 第2章 公共交通の課題

◆ 社会情勢の変化に伴う課題

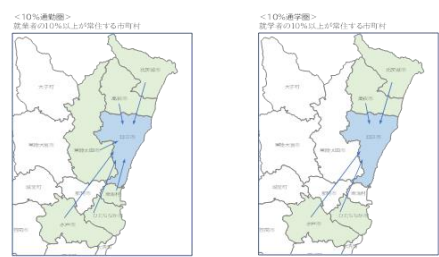
【人口の推移】

- 令和元(2019)年度から令和4(2022)年度の3年間で約4%の人口が減少している一方で、高齢化率は上昇している。
- 地区別に人口減少率をみると、中里地区等の山間部の地区での減少が著しい。
- 高齢化率においても、中里地区や山側住宅団地がある市街地西側での高齢化率が高くなっている。



【移動の状況】

- 市内に居住する就業者に加え、近隣市村から通勤する就業者も多い。
- 同様に、市内に居住する就学者に加え、近隣の市村から通学する就学者も多い。
- 市内の移動性を確保するとともに、近隣市村からの広域的な公共交通の充実が求められる。



資料: 国土交通省国勢調査

人口減少や高齢化等への対応

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や域内交通の拡充が必要である。

【自動運転の導入・情報技術の活用】

ひたちBRT(自動運転)

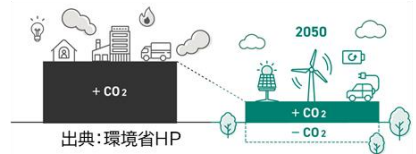


茨城MaaS



- ひたちBRTにおいては、令和6(2024)年度以降、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すしている。
- 茨城MaaSや、乗合タクシーみなみ号のAIオンデマンド化、キャッシュレス導入等を実施してきている。

【カーボンニュートラル】



- 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、CO2排出量の削減を目指す「スマートムーブ」の取組を推進している。
- 本市では、令和32(2050)年までに「温室効果ガス排出量実質ゼロ」に挑戦することを表明している。

新たな情報技術の利活用

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

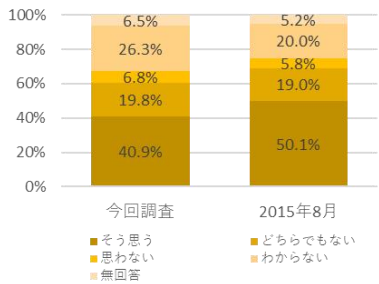
カーボンニュートラルの実現に向けた取組

「温室効果ガス排出量実質ゼロ」に挑戦するため、環境負荷の軽減に資する取組みを推進し、カーボンニュートラルへの対応を図っていくことが必要である。

◆ 市民ニーズに係る課題

【市民ニーズ調査】

- 通勤、通学は、8割が市内での移動であり、通勤通学先が市内で完結している市民が多く、通勤通学利用の公共交通の確保、路線バスと鉄道との連携が重要。
- 買物、通院はほとんどが市内の施設を目的地にしており、日中時間帯の移動に対応した公共交通の維持確保も引き続き重要。
- 免許のない人や返納した人は買い物や通院の外出頻度が低い。
- バスの運行や公共交通の維持に対する興味や関心が低い回答者が増加している。またバスのあり方に関する各設問において“わからない”を選択する割合が増加している。
- バス利用者は運行本数、運行時間帯の満足度は高いが、定時性、運賃、バス停環境、車内環境、情報案内の満足度は低い。



問 バス利用を支えるべきか

バス等の利用ニーズへの対応

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

公共交通に対する地域や市民の関心が低下

地域の公共交通の維持を市民自らが行う意識を醸成し、運行継続のため多様な交通主体との連携強化を図っていくなど、公共交通を支える地域等の協力体制の強化・構築が必要である。

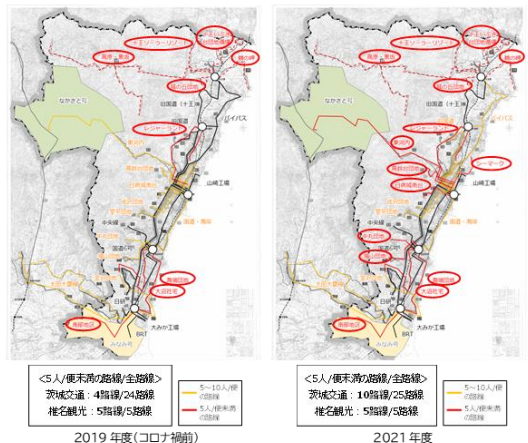
◆ 公共交通事業における課題

【公共交通の現状】

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

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

- 生活路線を中心に10人/便の路線が多く、9路線はコロナ禍後5人/便未満となっている。
- 5人/便未満の路線が山側住宅団地へ運行する路線で増加している。
- 補助交付後の事業者負担が発生する路線は、茨城交通運行路線は、BRTを除く全24路線の内21路線、椎名観光バス運行路線は全5路線となっている。
- 運転士不足の深刻化により、コロナ禍前の水準に需要が回帰しても、サービス水準を戻せない。



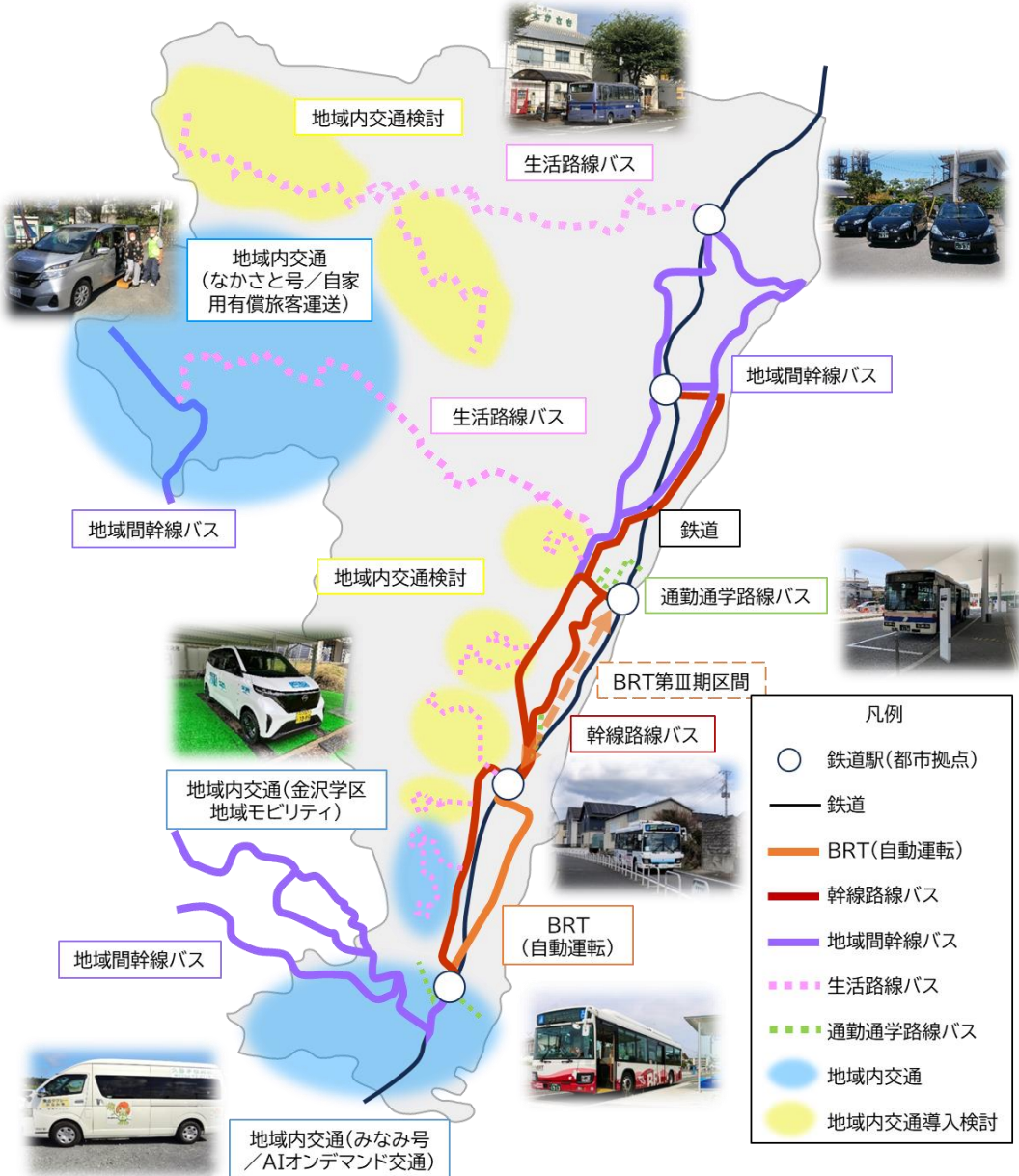
公共交通サービスの維持・確保

多様な地域交通との連携により、減少する利用者数と変化する移動需要への対応が必要である。運転手不足の背景でも運行を継続できる、公共交通サービスの持続的な維持・確保が必要である。

第3章 日立市の地域公共交通ネットワークの将来像

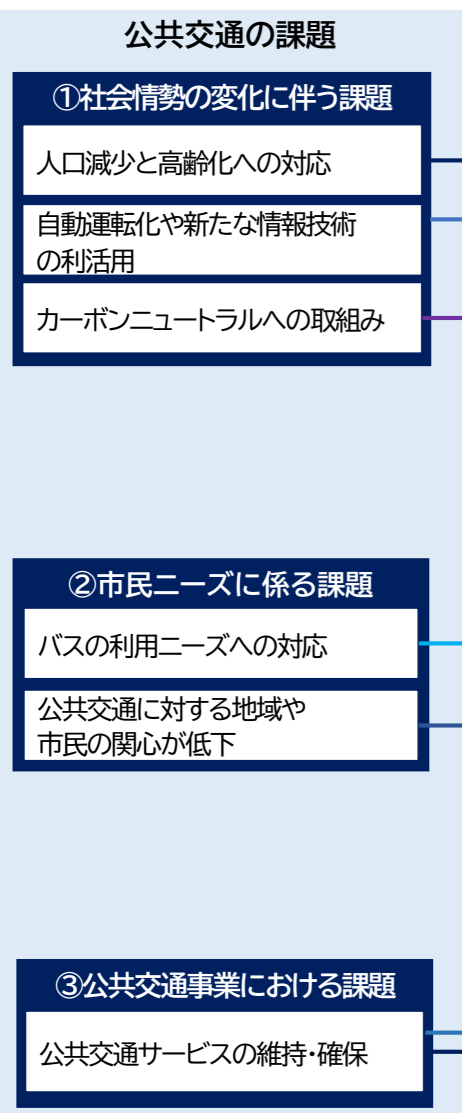
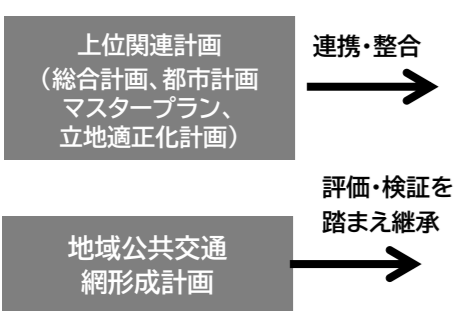
公共交通の将来像 人がつながり、地域がつながり 未来へつなぐ地域公共交通

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。



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号線を経由して鉄道駅を結び南北の幹線軸を構築する。	市内の鉄道駅間の南北移動及び沿線住宅地からの移動ニーズに対応する。	小木津線、中央線、国道6号線(石名坂)、国道6号線(下台原)	
	地域間幹線バス	本市と常陸太田市、日立駅周辺と十王地区を結び幹線軸を構築する。	本市と常陸太田市、日立駅周辺と十王地区を結び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びネットワークを構築する。必要に応じて最適な交通手段(地域内交通)の導入検討を進める。	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。	東河内線
		十王路線		十王地区内の朝夕の通勤・通学利用や日中の買物・通院利用に対応する。	いぶき台団地循環線、ソーラーリゾート線、鶯の岬線、高原・黒坂線、城の丘団地線
	通勤通学路線バス	鉄道駅と事業所や学校を結び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地域内の日中の移動に対応する。	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、バスや地域内交通を補完する。	個別の移動ニーズに対応する。	タクシー	



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、自家用車から公共交通への転換を目指す。
- ノーマイカーデーの推進や電気バスやEV車両の導入促進により、環境負荷の軽減を目指す。

目標1
拠点間(鉄道駅)や居住地(山側団地や住宅地)と拠点を結ぶ公共交通ネットワークの利便性を向上する。

<評価指標>

- 市民1人あたりバス交通等利用回数
- 公共交通人口カバー率
- ひたちBRT沿線地域の人口

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、持続性を向上する。

<評価指標>

- バス交通等の収支率
- バス交通等の利用に対する市民1人あたり日立市助成額

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>

- 運転免許返納者数
- 高校生通学定期券購入助成の適用月数
- ユニバーサルデザインタクシーとノンステップバスの導入台数

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。

<評価指標>

- 利用促進策の実施回数

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する。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する。

<評価指標>

- 自動運転レベル4の運行路線数
- ノーマイカーデーの開催回数
- キャッシュレス決済の利用割合
- デジタルサイネージの設置数

公共交通施策

施策1
公共交通ネットワーク形成

- ひたちBRTの延伸検討
- ひたちBRT沿線地域での宅地創出の促進
- 効率的なバス路線・ダイヤ・経路の見直し

施策2
各交通モードの連携

- 交通結節点・待合環境の整備

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

- 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

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

施策7
公共交通利用促進

- パートナーシップ事業の推進
- 関係主体によるモビリティ・マネジメントの実施
- 公式HPやSNSでの情報発信

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

- 自家用車から公共交通への利用転換の促進

施策10
利用しやすさの改善

- キャッシュレス決済の普及促進
- 茨城MaaSの取り組み促進

施策11
わかりやすい情報提供

- リアルタイム運行情報(遅延・混雑の情報)の提供
- 駅やバス停でのデジタルサイネージによる情報提供



第5章 評価指標と目標値

目標1: 拠点間(鉄道駅)や居住地(山側団地や住宅地)と拠点を結ぶ公共交通ネットワークの利便性を向上する。

評価指標	現況値	目標値
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	15.0回/人・年
1-2: 公共交通人口カバー率	82.9%	83.0%
1-3: ひたちBRT沿線地域の人口	23,794人	24,000人

目標2: 適切な運行見直しや国・県・日立市・交通事業者・地域の連携により、効率的・効果的な公共交通サービスを提供し、持続性を向上する。

評価指標	現況値	目標値
2-1: バス交通等の収支率	52.3%	現況値以上
2-2: バス交通等の利用に対する市民1人あたり日立市助成額	317円/人・年	現況値以上

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
3-1: 運転免許返納者数	756人/年	780人/年
3-2: 高校生通学定期券購入助成の適用月数	7,826箇月分	11,500箇月分
3-3: ユニバーサルデザインタクシーの導入台数	15台	20台
3-4: ノンステップバス導入台数	71台	88台

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
4-1: 利用促進策の実施回数	7回/年	20回/年

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する。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する。

評価指標	現況値	目標値
5-1: 自動運転レベル4の運行路線数	0路線	1路線
5-2: ノーマイカーデー実施促進施策年間実施回数	0回/年	2回/年
5-3: キャッシュレス決済の利用割合	78.6%	80.0%
5-4: デジタルサイネージの設置数	4箇所	7箇所

第6章 計画期間の評価

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
日立市公共交通会議				認定申請									評価
地域公共交通計画	個別施策	実施	個別施策ごとに関係主体が実施										
		評価											市にて個別施策ごとに実施状況を把握
		改善・検討											次年度の実施へ改善・検討
	評価指標	データ入手							関係主体から提供 市にて集計				
	評価										市にて準備	運輸局へ報告	
確保維持改善事業	地域間幹線系統(茨城県主体)	認定申請		県から提出									
		補助交付申請							事業者が申請				
		自己評価										県や市にて評価準備	運輸局へ報告
	地域内フィーダー系統(日立市主体)	認定申請		市から提出									
		補助交付申請							事業者が申請				
	自己評価										市にて評価準備	運輸局へ報告	