

日立市の交通の現状と課題

【目次】

1. 概要	2
2. 課題	4
【参考】日立市の交通の現状と課題（バックデータ集）	15
1. 人口	19
2. 施設立地	23
3. 人の移動状況	27
4. 公共交通の状況	47
5. 道路交通状況	61

令和8年7月30日

日立市都市建設部・共創プロジェクト推進本部

- 人口、施設立地、人の移動、公共交通、道路交通の観点から日立市の交通の現状を整理した。

分析項目一覧と使用データ

大項目	中項目	出典、使用データ
人口	人口推移	国勢調査（平成7年～令和2年、総務省統計局）、国立社会保障・人口問題研究所
	人口分布	国勢調査（令和2年、総務省統計局）
	地区別人口、高齢化率	国勢調査（令和2年、総務省統計局）、日立市住生活基本計画（令和6年3月）
	従業者分布	日立商工会議所「日立市の経済動向」（令和7年版）
施設立地	商業施設の立地	茨城県HP「大規模小売店舗立地法」
	学校・病院の立地	国土数値情報
	拠点の立地	日立市都市計画マスタープラン（令和2年3月）、日立市立地適正化計画（令和7年3月改定）
人の移動状況	時間帯別移動状況	unerry人流データ（2024年10月のデータ）
	交通手段別移動状況	
	居住地別移動状況	
	目的地別移動状況	
	交通拠点の利用状況	
公共交通の状況	公共交通ネットワーク	国土数値情報、日立市地域公共交通計画（令和6年3月）
	路線バスの運行便数	GTFSDデータ（2024年10月時点の茨城交通のバス路線を対象）
	路線バスの遅延状況	バスロケータ（2024年10月時点の茨城交通のバス路線を対象）
	路線バスの利用状況	バス乗降データ（2024年10月時点の茨城交通のバス路線を対象）
	路線バスの収支状況	交通事業者提供資料
道路交通状況	日交通量・混雑度	令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査、茨城県移動性・安全性向上委員会
	時間帯別旅行速度図	ETC2.0プローブデータ 2024年10月
	主要4軸の旅行速度	ETC2.0プローブデータ 2024年10月
	主要4軸の交通量	公益財団法人日本道路交通情報センター（JARTIC）「一般道路の断面交通量情報」2024年10月
	速度コンター図と渋滞損失時間	交通量：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査、旅行速度：ETC2.0プローブデータ 2024年10月
	ピーク時間帯の15分別速度コンター図	ETC2.0プローブデータ 2024年10月
	曜日別の交通量	公益財団法人日本道路交通情報センター（JARTIC）「一般道路の断面交通量情報」2024年10月
	天候別の交通量	公益財団法人日本道路交通情報センター（JARTIC）「一般道路の断面交通量情報」2024年10月
	天候別の速度	ETC2.0プローブデータ 2024年10月

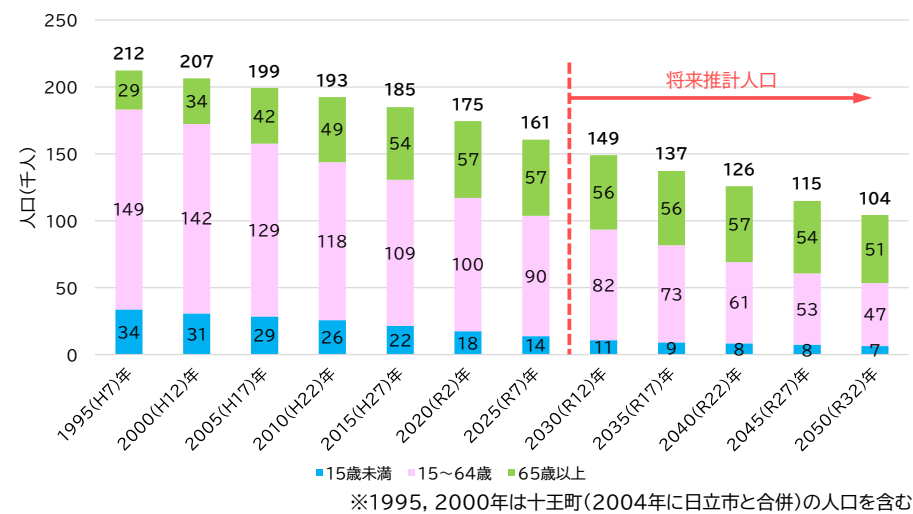
1. 概要

(2) 現状、課題、施策検討への示唆

- 人口減少・高齢化の進展や厳しい財政制約の中、従来どおりの公共交通サービス維持は困難となっており、持続可能な交通体系への転換が必要。
- 都市機能が集積する沿岸部と人口が分布する山側住宅団地との移動需要を踏まえ、幹線交通の強化と生活交通の確保を両立する交通ネットワークの構築が必要。
- 国道6号を中心とした慢性的な渋滞やバス遅延の解消に向け、公共交通再編とTDM施策を組み合わせた総合的な交通施策の検討が必要。

No.	観点	現状	課題	施策検討への示唆
1	社会課題	1995年以降、人口減少が継続し、生産年齢人口も減少している。 山側住宅団地で高齢化率が特に高く、今後、免許返納後の移動手段確保が重要となる。 - 路線バス96系統中70系統が赤字であり、現状のまま民間事業として定時定路線を維持することは困難になっている。	人口減少・高齢化、財政制約下における持続可能な交通体系の構築	「これまでどおり民間事業として路線バスを維持する」発想から転換し、 どこまで路線を維持するのか、どこまで行政で支えるのかを検討し、持続可能な交通体系を実現する必要 がある。
2	地域課題	商業施設、病院、学校、駅、就業地の多くが沿岸部・国道6号沿線に立地している。 - そのため、沿岸部や鉄道駅周辺で人の移動が多く発生・集中している。 - 一方、山側住宅団地にも人口が分布し、沿岸部の都市機能への日常的な移動が発生している。 - 山側住宅団地では、勾配のある地形条件により徒歩・自転車移動が制約されやすい。 - 居住地と生活・就業拠点が分離しており、自動車による移動が主要手段となっている。	沿岸部の主要拠点へのアクセス性向上と、山側住宅団地等から幹線公共交通への接続確保	都市機能が集積する沿岸部を公共交通ネットワークの主軸として位置付ける一方、山側住宅団地から駅・病院・商業施設等へのアクセス確保に向け、 直通バスを残すべきかフィーダー交通を導入すべきかを検討する必要 がある。
3	道路交通課題	国道6号では日交通量が25,000台/日を超える区間があり、混雑度も高い。 平日は朝夕ピークで速度低下が顕著であり、中央軸では全時間帯にわたって速度が低い。 - 国道6号では、平日は、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、20km/h以下の渋滞区間が5～6km程度連坦しており、渋滞による時間損失が著しい。	慢性的な渋滞の緩和	ボトルネック交差点の局所渋滞対策や信号制御の調整等にあわせて 、公共交通利用促進、パーク＆ライド、企業送迎、時差出勤等の TDM施策を組み合わせ、自動車交通需要そのものの抑制を図る必要 がある。
4	公共交通課題	平日朝7時台には、国道6号の小木津駅～十王駅付近、成沢～兎平付近で平均10分以上のバス遅延が発生している。	バスの定時性・速達性向上による公共交通の競争力強化	公共交通への転換を促進するためには、運行本数の見直しだけでなく、バス優先施策、停留所環境整備、交通結節点整備等により、 定時性・速達性・利便性を総合的に向上させる必要 がある。
5	公共交通課題	- 平日は、BRT、国道6号、中央線では200人/日以上の利用がある一方、山側住宅団地や山間部では20人/日未満の区間もある。 山側住宅団地では、1便当たり平均5人未満の利用となっているが、ピーク時の便（便毎最大通過人員）では10人を超えている。	需要特性に応じた公共交通ネットワークへの再編	需要が集中する幹線区間では運行頻度や定時性向上を図る一方、利用が少ない地域では 直通バスを残すべきかフィーダー交通を導入すべきかを検討する必要 がある。

- 1995年以降、人口減少が継続し、生産年齢人口も減少している。
- 山側住宅団地で高齢化率が特に高く、今後、免許返納後の移動手段確保が重要となる。



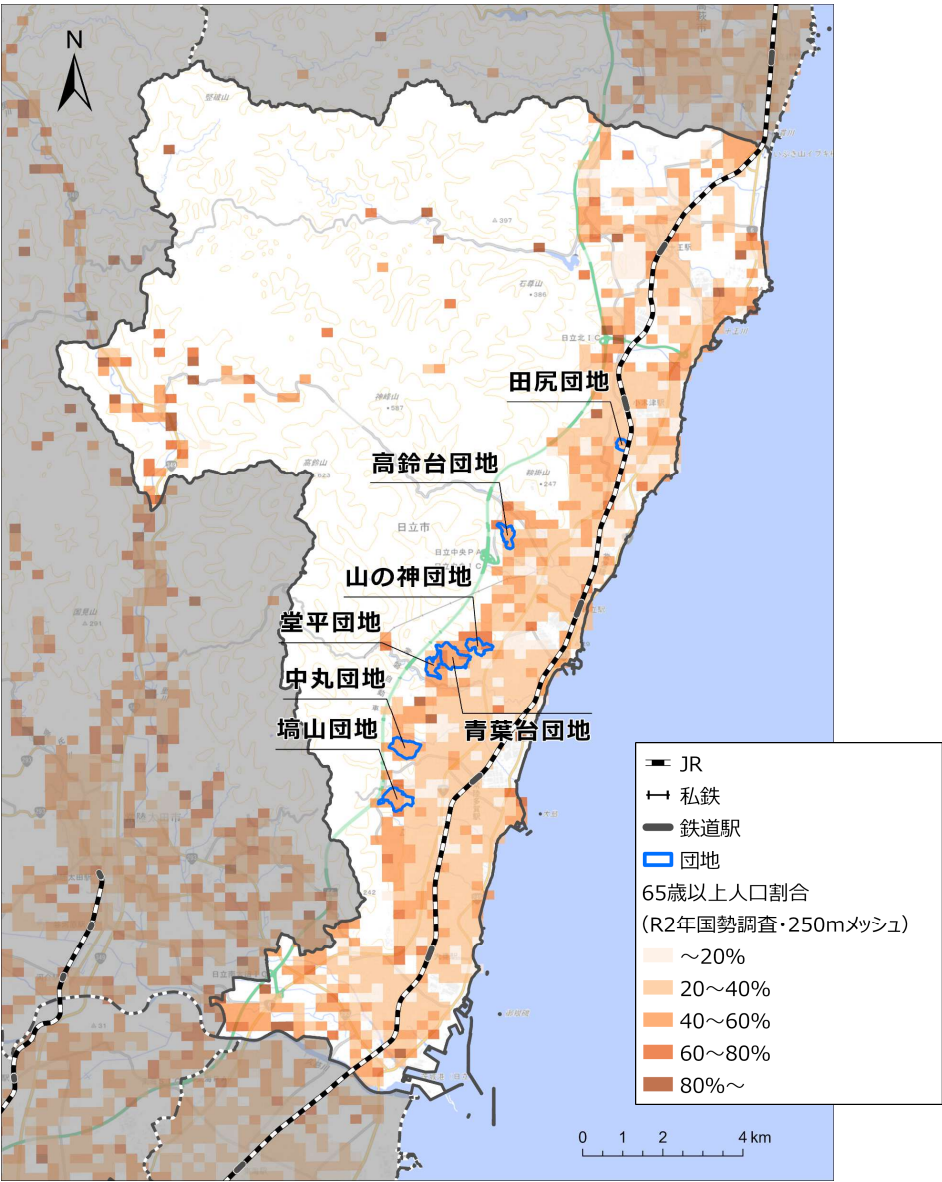
日立市の人口推移

出典：国勢調査（平成7年～令和2年、総務省統計局）（実績値）国立社会保障・人口問題研究所（将来推計値）

各団地の人口

地区名	総人口 (人)	65歳以上 (人)	65歳以上 割合（%）
高鈴台団地	764	401	52.5%
山の神団地	572	296	51.7%
青葉台団地	1,733	961	55.5%
堂平団地	784	412	52.6%
中丸団地	1,335	681	51.0%
塙山団地	1,545	841	54.4%
田尻団地	432	203	47.0%

出典：日立市住生活基本計画（令和6年3月）



日立市内の高齢者分布・団地の立地状況

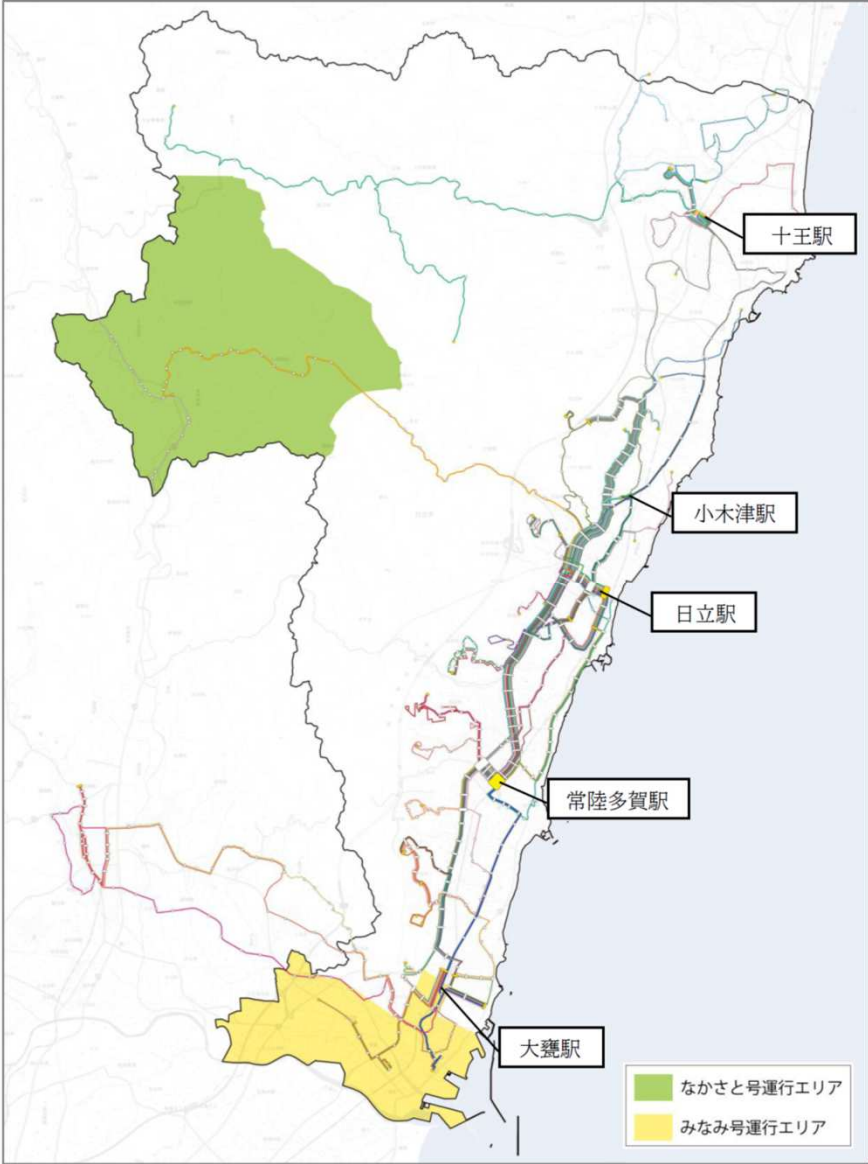
出典：国勢調査（令和2年、総務省統計局）、国土地理院地図を加工して作成

- J R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。
- 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。



道路ネットワーク、公共交通ネットワーク

出典：国土数値情報



バス路線図

出典：日立市地域公共交通計画（R6.3）

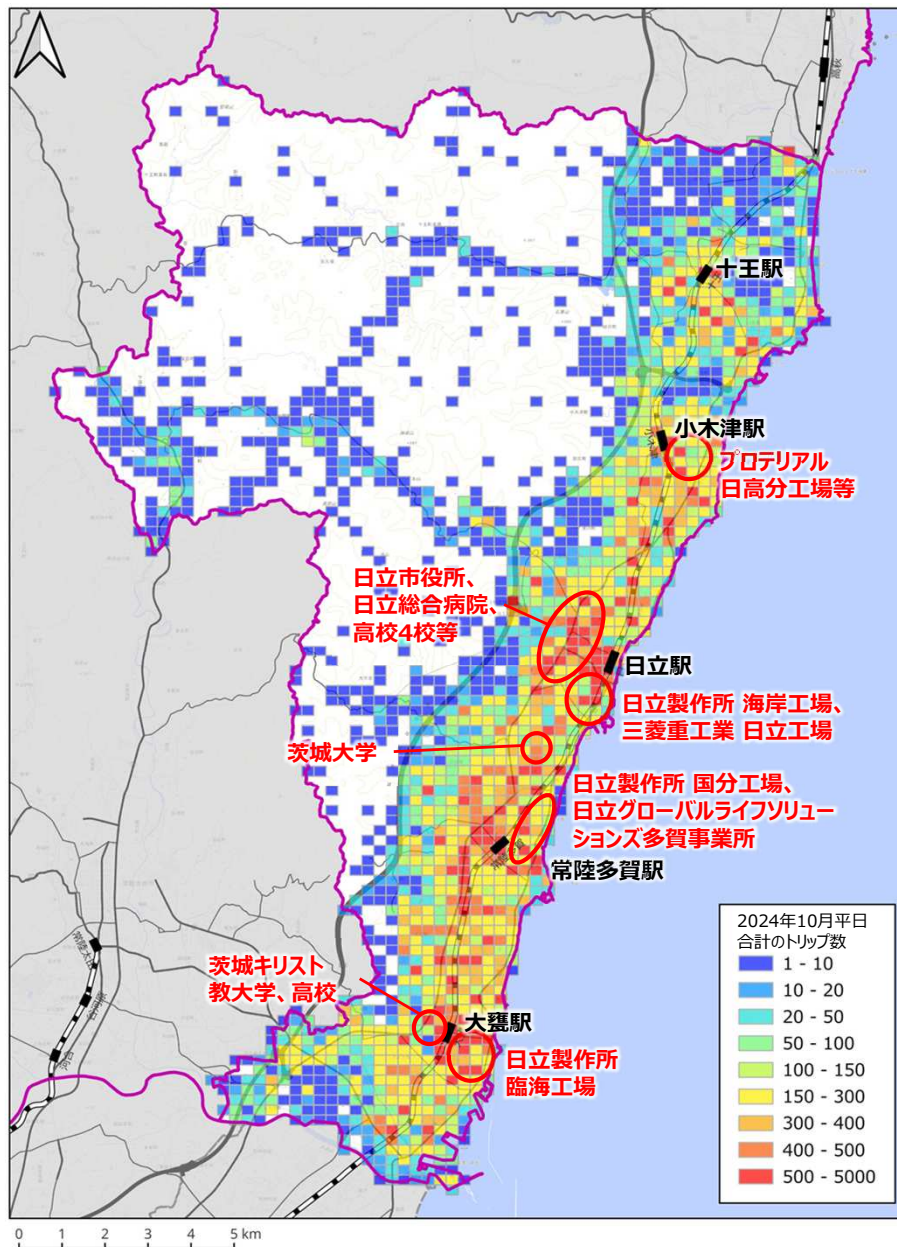
- ・路線バス96系統中70系統（茨城交通分）が赤字であり、現状のまま民間事業として定時定路線を維持することは困難になっている。
- ・現在の事業者負担を今後も事業者のみで負担し続けることは困難であり、事業者から行政に対して欠損額の全額支援を要請している状況にある。
- ・また、行政支援が得られない場合、山側を含む路線バス網を存続させることは困難である旨を、交通事業者から日立市に申し出ている状況にある。

※ 日立市内路線バス全体の収支状況

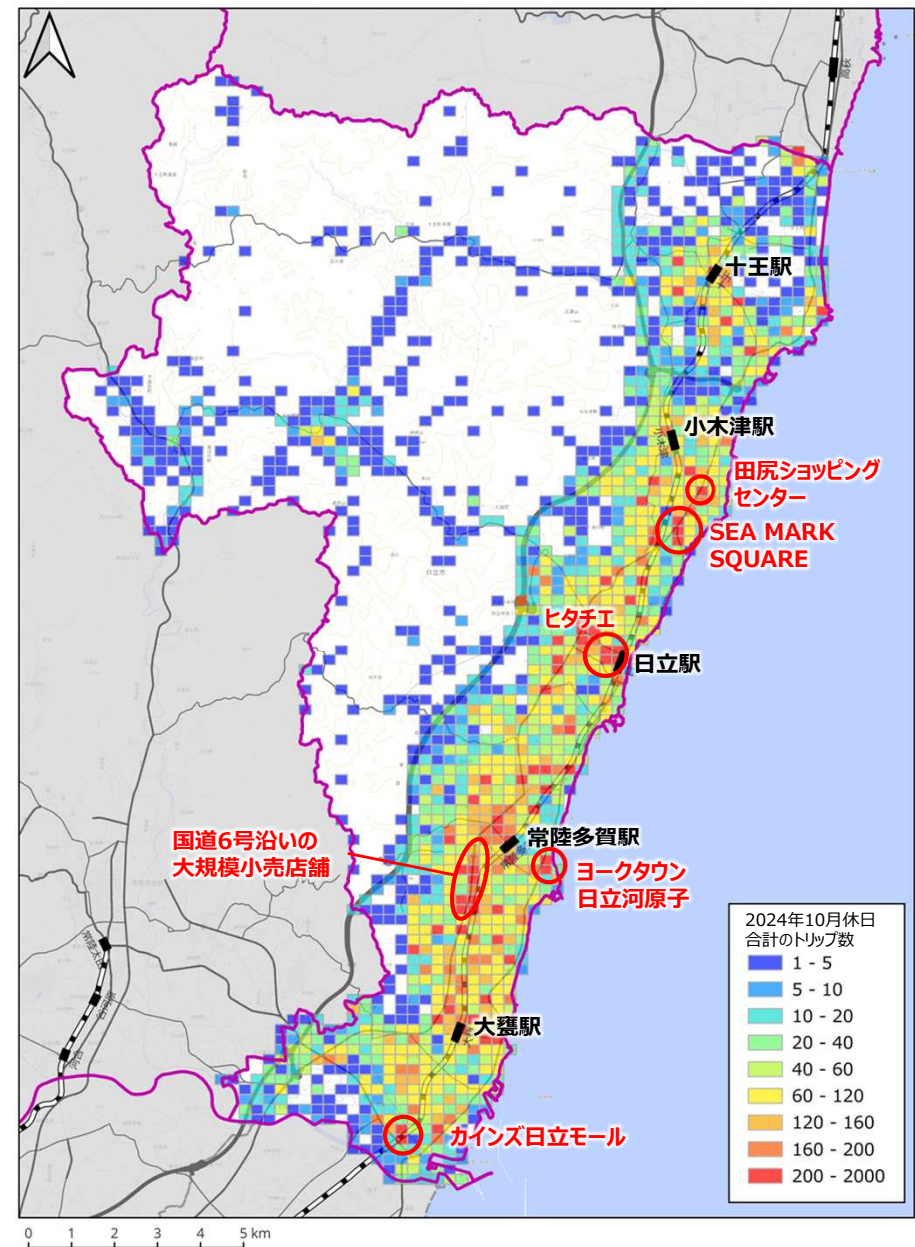
非公表

施策検討への示唆
「これまでどおり民間事業として路線バスを維持する」発想から転換し、どこまで路線を維持するのか、どこまで行政で支えるのかを検討し、持続可能な交通体系を実現する必要がある。

- 商業施設、病院、学校、駅、就業地の多くが沿岸部・国道6号沿線に立地している。
- そのため、沿岸部や鉄道駅周辺で人の移動が多く発生・集中している。

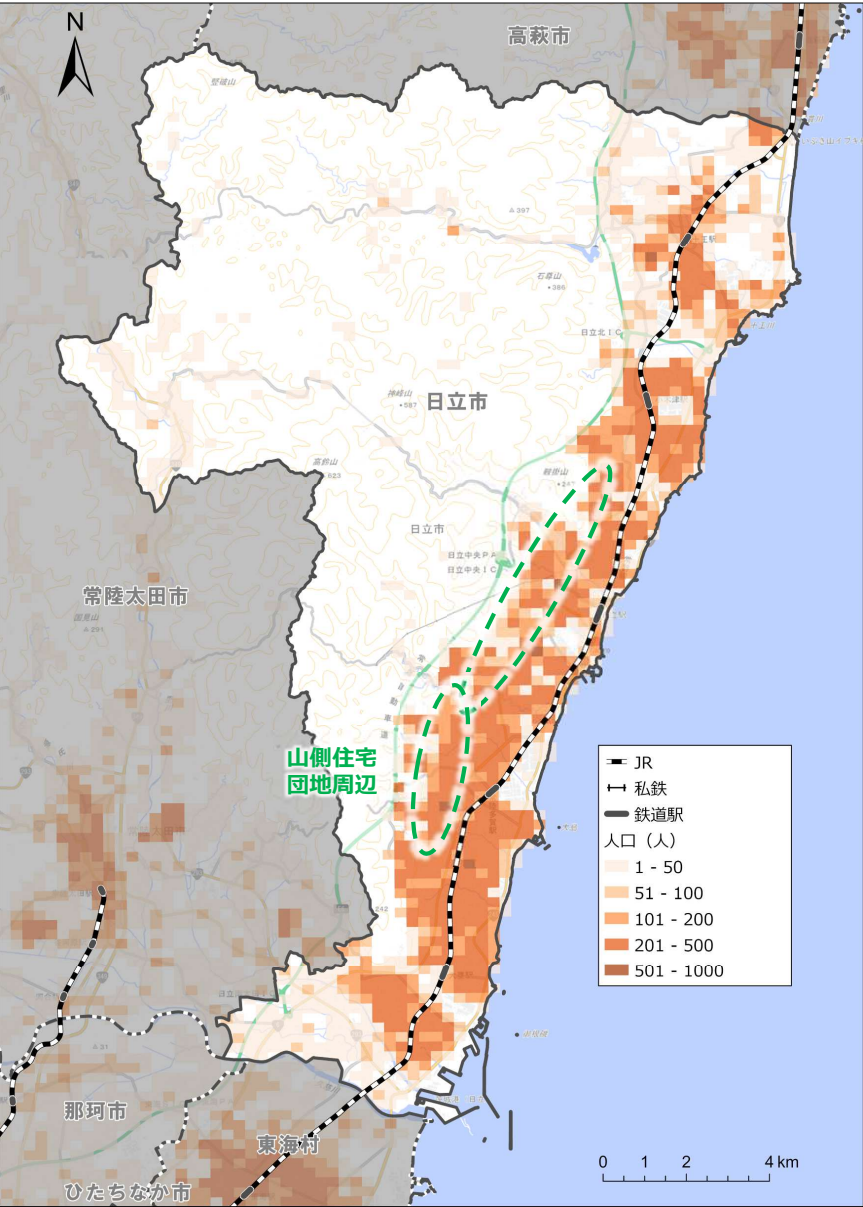


日立市を発着するトリップの発生集中量（平日）

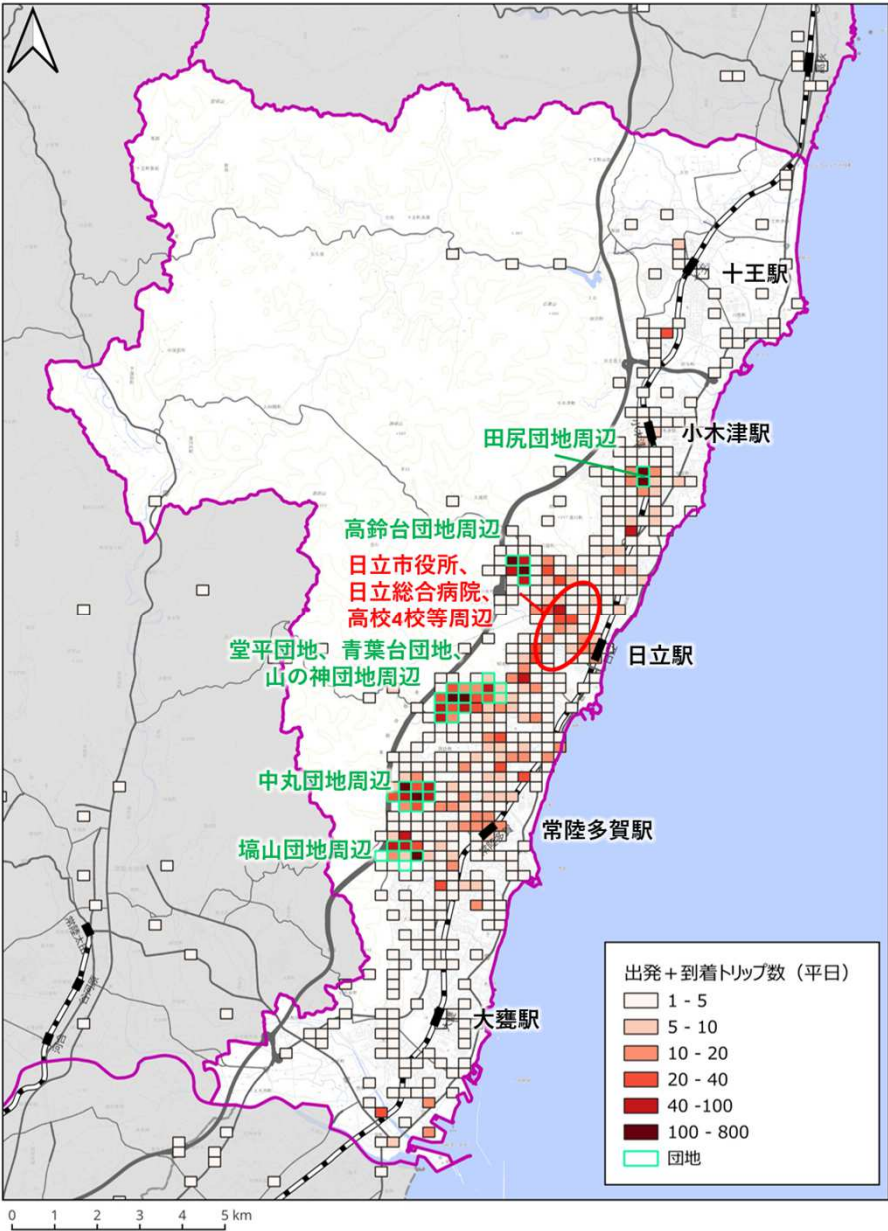


日立市を発着するトリップの発生集中量（休日）

- 一方、山側住宅団地にも人口が分布し、沿岸部の都市機能への日常的な移動が発生している。



人口分布



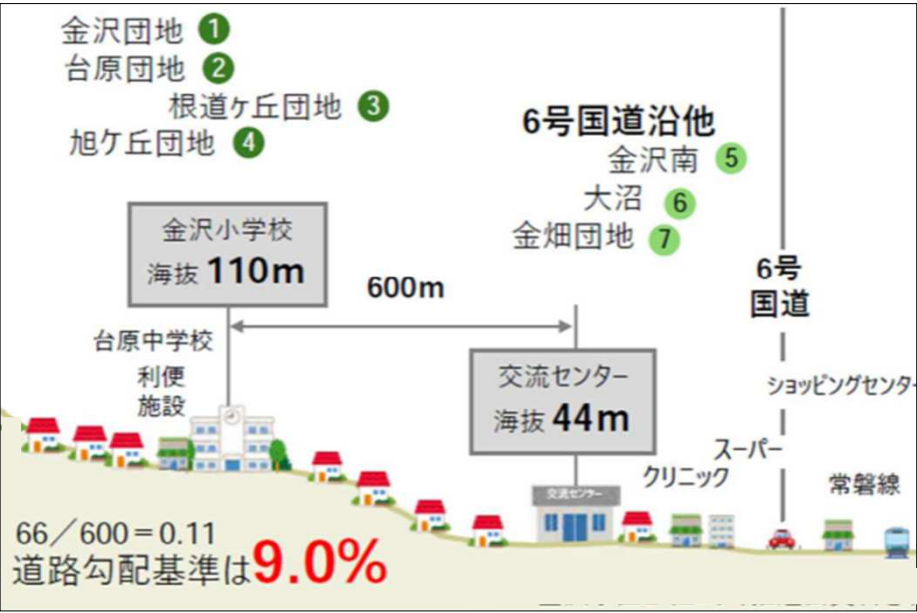
山側7団地を出発地または到着地とするトリップの発生集中量 (平日)

出典：unerry人流データ (2024年10月のデータ)

- 山側住宅団地では、勾配のある地形条件により徒歩・自転車移動が制約されやすい。
- 居住地と生活・就業拠点が分離しており、自動車による移動が主要手段となっている。

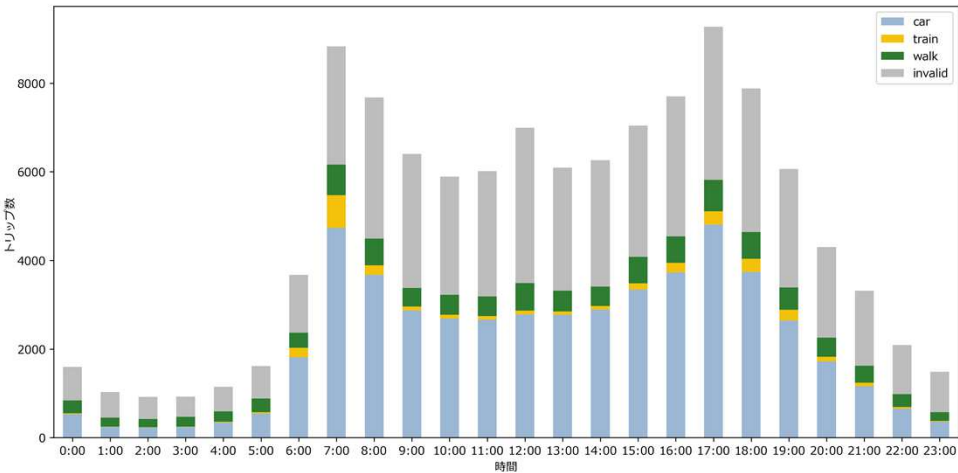


山側住宅団地の坂道

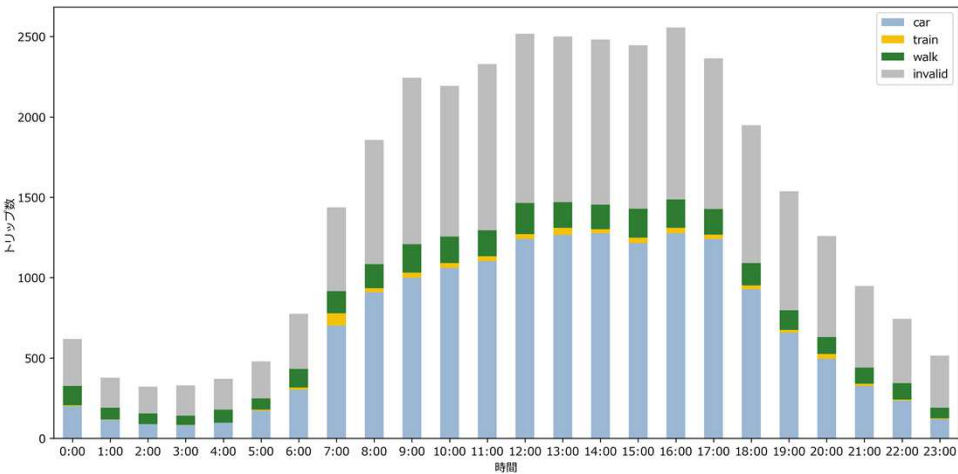


山側住宅団地の高低差

「金沢学区コミュニティ推進会資料」より改編



日立市内々トリップの時間帯別交通手段（平日）



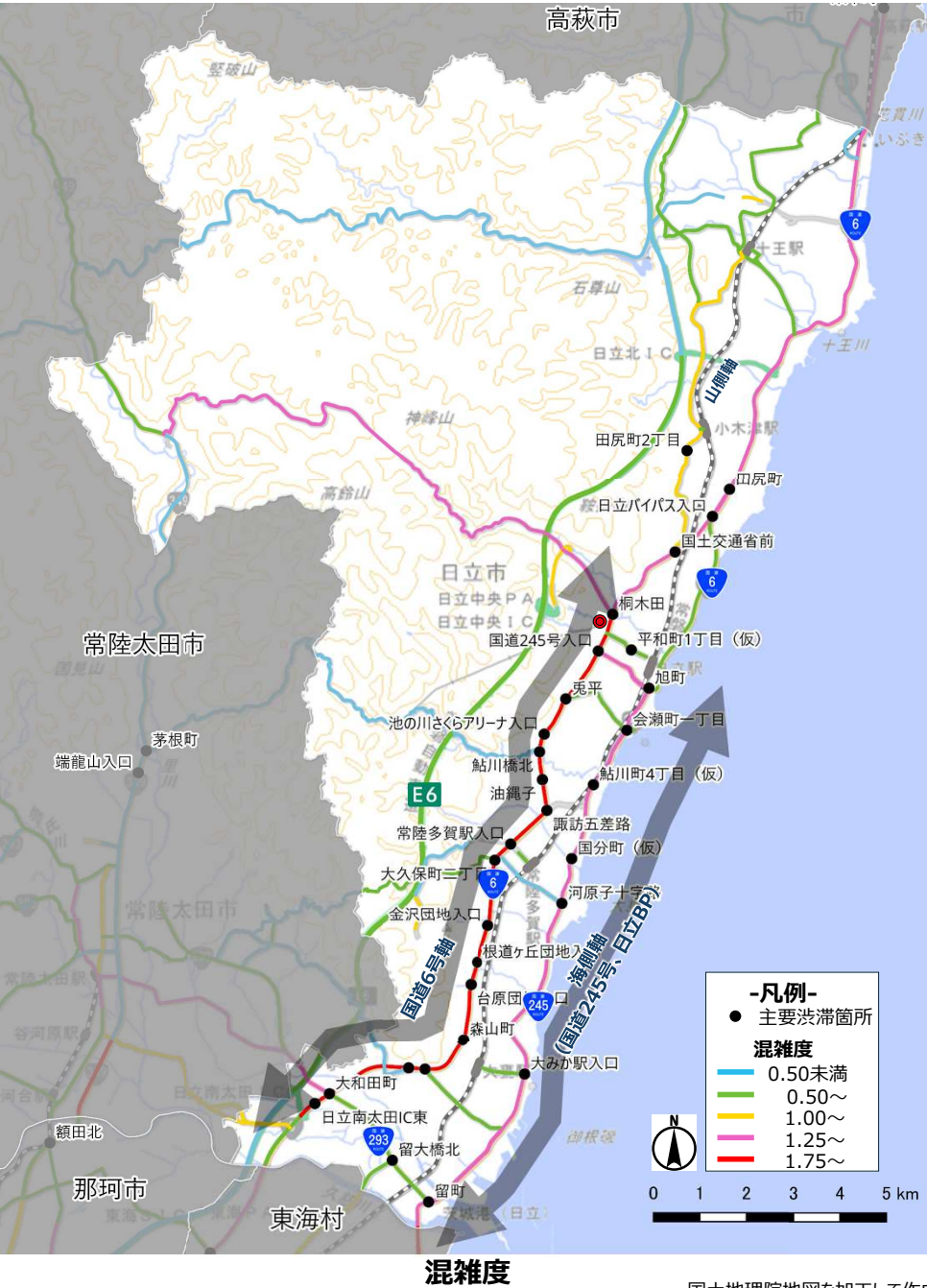
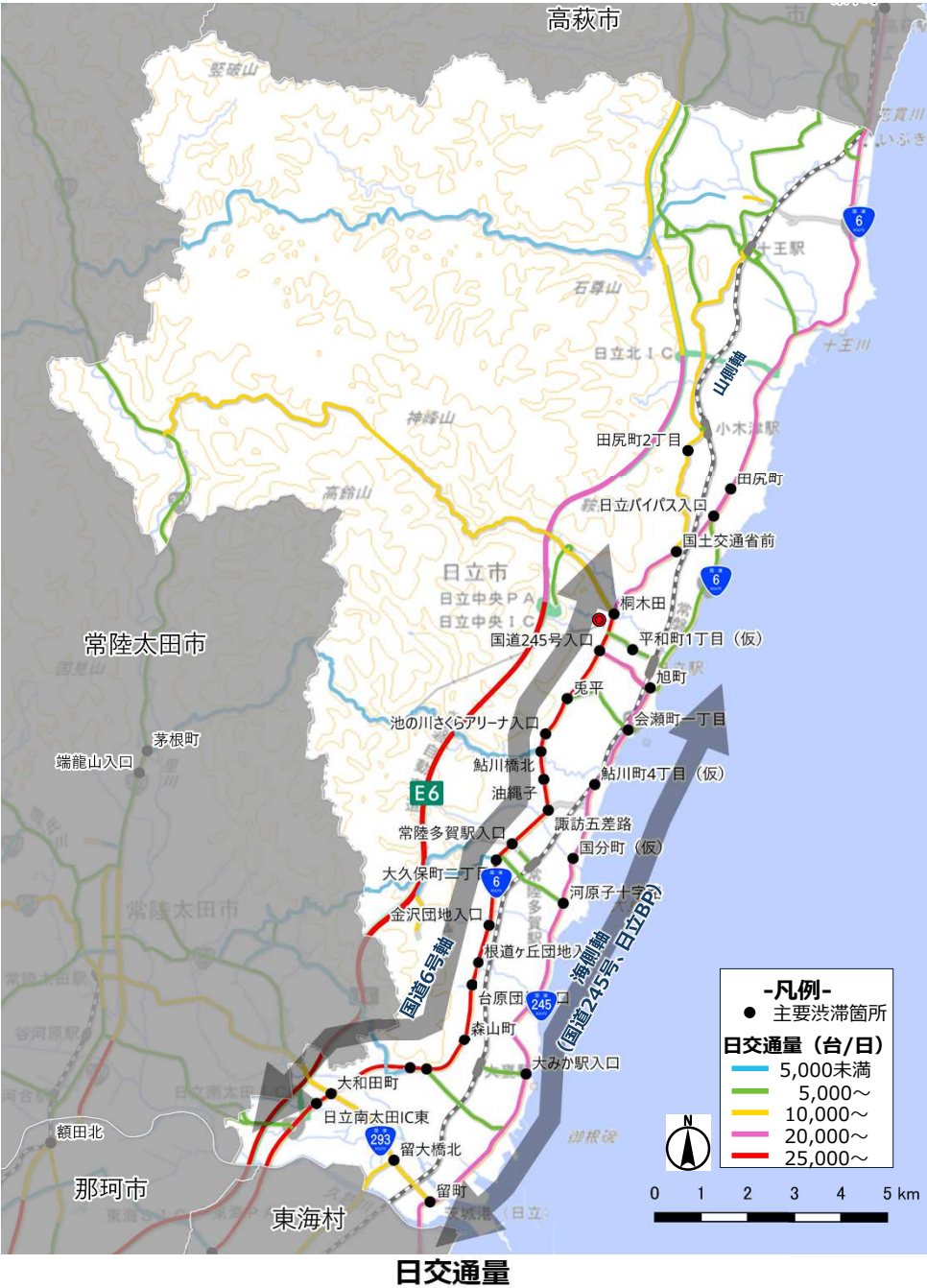
日立市内々トリップの時間帯別交通手段（休日）

出典：unerry人流データ（2024年10月のデータ）

施策検討への示唆

都市機能が集積する沿岸部を公共交通ネットワークの主軸として位置付ける一方、山側住宅団地から駅・病院・商業施設等へのアクセス確保に向け、直通バスを残すべきかフィーダー交通を導入すべきかを検討する必要がある。

- 国道6号では日交通量が25,000台/日を超える区間があり、混雑度も高い。



(3) 慢性的な渋滞の緩和

- 国道6号軸において、平日は、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、20km/h以下の渋滞区間が5～6km程度連坦しており、渋滞による時間損失が著しい。
- 特に、諏訪五差路～桐木田の主要渋滞箇所が連坦する区間では、日中でも概ね20km/hの低速状態となっている。
- 休日は、日立バイパス入口を中心に日中に長時間の渋滞が発生しており、周辺の大規模商業への交通需要と推察される。

国道6号軸の速度コンター図と渋滞損失時間



施策検討への示唆

ボトルネック交差点の局所渋滞対策や信号制御の調整等にあわせて、公共交通利用促進、パーク＆ライド、企業送迎、時差出勤等のTDM施策を組み合わせ、自動車交通需要そのものの抑制を図る必要がある。

- 平日朝7時台には、国道6号の小木津駅～十王駅付近、成沢～兎平付近で平均10分以上のバス遅延が発生している。
- 定時性低下は利用者離れを招き、収支悪化・減便につながる可能性がある。



日立駅→十王駅の系統において、
国道6号での遅延が累積し、平均
10分以上の遅延が発生

国道6号で成沢～兎平付近で、
平均10分以上の遅延が発生

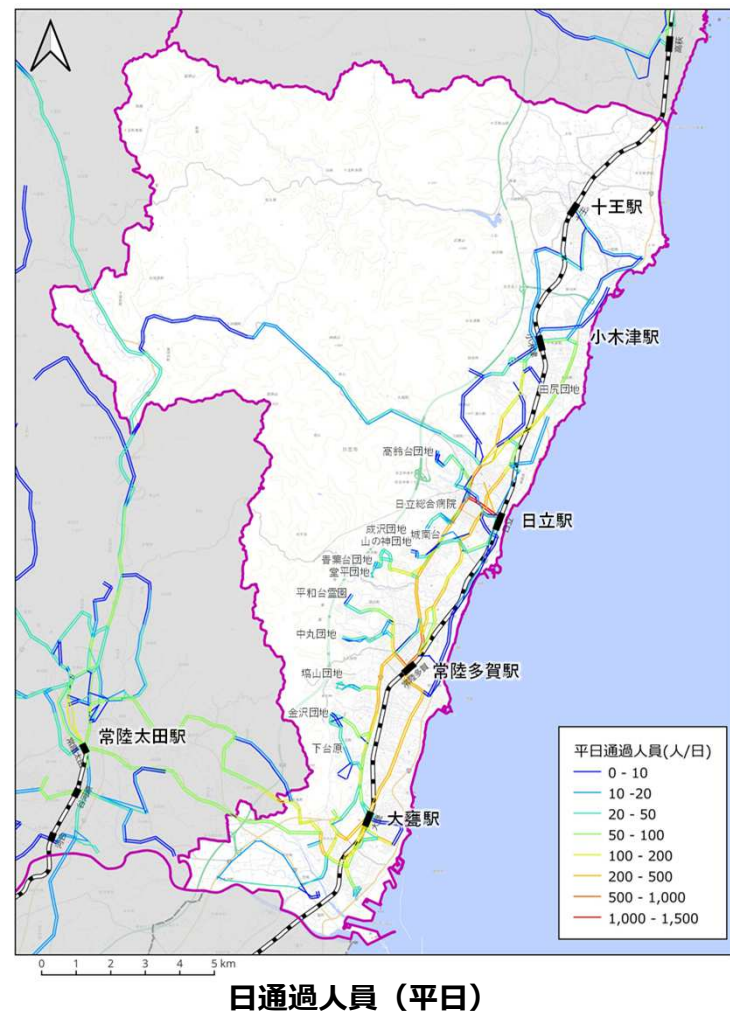
日立市内の路線バス遅延時間（平日7時台）

※2024年10月時点の茨城交通のバス路線を対象

施策検討への示唆

公共交通への転換を促進するためには、運行本数の見直しだけでなく、バス優先施策、停留所環境整備、交通結節点整備等により、定時性・速達性・利便性を総合的に向上させる必要がある。

- BRT、国道6号、中央線では200人/日以上の利用がある一方、山側住宅団地や山間部では20人/日未満の区間もある。
- 山側住宅団地では、1便当たり平均5人未満の利用となっているが、ピーク時の便（便毎最大通過人員）では10人を超えている。



※2024年10月時点の茨城交通のバス路線を対象

施策検討への示唆

需要が集中する幹線区間では運行頻度や定時性向上を図る一方、利用が少ない地域では直通バスを残すべきかフィーダー交通を導入すべきかを検討する必要がある。

【参考】日立市の交通の現状と課題 (バックデータ集)

【目次】

1. 人口	19
2. 施設立地	23
3. 人の移動状況	27
4. 公共交通の状況	47
5. 道路交通状況	61

- 人口、施設立地、人の移動、公共交通、道路交通の観点から日立市の交通の現状を整理した。

大項目	中項目	現状
人口	人口推移	- 人口は減少傾向であり、2030年には人口15万人を下回る見込み。 - 少子高齢化が進行しており、2020年には総人口の約1/3が65歳以上となった。
	人口分布	日立市は、海と山に囲まれた地形で、海沿いに人口が集中している。
	地区別人口、高齢化率	- 山間地域や、昭和40～50年に開発された山側団地では特に高齢化率が高い。 - 近年開発された団地や区画整理地等では、高齢化率が低い。
	従業者分布	- 従業者数は、日立市内では南部の方が多く分布している。 - 多くの従業者が属する企業が集積している、工業地域や工業専用地域は沿岸部や常磐自動車道の付近に分布している。
施設立地	商業施設の立地	- 商業施設は、日立市内のうち沿岸部に分布している（人口が集中している区域）。 - 多くの商業施設が、国道6号線沿いに立地している。
	学校・病院の立地	- 多くの学校（高校・大学）は、鉄道沿線や国道6号線沿いに立地している。 - 病院は、常磐自動車道や国道6号線沿いに立地している。
	拠点の立地	- 日立市内には日立駅をはじめとした5つの駅を有しており、各駅の周辺が都市拠点となっている。 - おさかなセンターやかみね公園、鶴の岬、日立市公設地方卸売市場跡地といった、観光地となる施設等が広域集客拠点と位置付けられている。
人の移動状況	時間帯別移動状況	- 平日は7時台と17時台にピークが存在している。 - 交通手段別には自動車利用が最多であるが、ピーク時を中心に鉄道の利用も一定程度見られる。 - 休日は日中の移動が多く、全時間帯にわたって自動車での移動が大半を占める。 - 平日7時台においては、沿岸部の市街地や山側住宅団地から、工場、学校、駅周辺への移動が集中しており、通勤・通学需要が卓越している。 - 平日12時台においては、駅や商業施設、市役所、日立総合病院周辺での移動が多い。
	交通手段別移動状況	- 平日・休日ともに自動車は市全域で主要な移動手段として利用されている。 - 鉄道トリップは駅周辺で多く、沿岸市街地に分布している一方で、山側住宅団地や山間部では少ない。 - 徒歩トリップは駅周辺や沿岸市街地で多いほか、山側住宅団地においても分布しており、勾配のある団地内を徒歩で移動していることがわかる。
	居住地別移動状況	- 平日、休日ともに団地内での移動が多い。 - 平日は、国道6号沿線の市街地や駅周辺との間の流動が多く、市街地の都市機能を日常的に利用していることがわかる。 - 休日は、駅周辺や商業施設周辺との間の流動が多く、自動車等を利用して大型商業施設を訪れる移動が考えられる。
	目的地別移動状況	- 日立駅周辺や大甕駅周辺では、平日の朝（7時台）と夕方（17時台）に移動が集中しており、通勤・通学目的の移動が顕著である。一方、休日は日中を中心に移動が分散している。 - 日立駅周辺、大甕駅周辺、常陸多賀駅周辺では駅を中心とした移動が多く、鉄道が主要な交通手段となっている。特に平日の通勤・通学時間帯に利用が集中している。 - 日立製作所大みか事業所周辺では、平日の朝夕を中心に移動が集中しており、大甕駅周辺との移動も多い。移動手段は自動車を中心であり、業務・通勤需要が大きい。 - 日立総合病院周辺では、平日朝に移動が集中しており、日立駅周辺との流動もみられる。移動手段は自動車を中心で、通院・通勤需要が発生している。 - 常陸多賀駅周辺では、日立駅・大甕駅との駅間移動に加え、周辺の企業、学校、商業施設への移動が多く、市内交通の結節拠点として機能している。 - 道の駅日立おさかなセンター周辺では、昼時間帯に移動が集中し、自動車利用が大半を占める。駅周辺との流動や鉄道利用は少なく、自動車依存型の目的地となっている。
	交通拠点の利用状況	- 日立駅周辺では、駅や駅周辺施設を目的地とする移動が多く、移動の発着は駅から概ね1km圏内に集中している。 - 常陸多賀駅周辺では、移動の発着が駅を中心とした約2km圏内に広がるほか、日立駅との移動も多く見られる。 - 大甕駅周辺では、移動の発着が駅を中心とした約2km圏内に広がるほか、常陸多賀駅や日立駅との駅間移動も多く見られる。

・ 人口、施設立地、人の移動、公共交通、道路交通の観点から日立市の交通の現状を整理した。

大項目	中項目	現状
公共交通の状況	公共交通ネットワーク	・ J R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。 ・ 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。
	路線バスの運行便数	・ バス路線は鉄道駅を中心に運行されている。 ・ 平日は、国道6号やBRTでは運行便数が50便/日を越える一方、山側住宅団地や山間部の路線では25便/日を下回る。 ・ 休日は平日と比較して便数が少ない。
	路線バスの遅延状況	・ 平日朝7時台には、国道6号の小木津駅～十王駅付近、成沢～兎平付近で平均10分以上のバス遅延が発生している。
	路線バスの利用状況	・ 日立駅、常陸多賀駅、大甕駅の乗降者数が特に多く、平日は1,000人/日を越える。 ・ 国道6号やBRTの各停留所では概ね100人/日～500人/日の乗降者数がある。 ・ 山側住宅団地内の各停留所は概ね11人/日～100人/日の利用にとどまり、山間部の停留所では乗降者数0の停留所も存在する。 ・ 平日のBRT、国道6号、中央線では200人/日以上の利用がある一方、山側住宅団地や山間部では20人/日未満の区間もある。 ・ 休日は平日よりも利用者が少なく、山側住宅団地では10人/日未満の区間がある。 ・ 平日はBRT、国道6号、中央線では1便当たり平均5～10人の利用がある。 ・ 山側住宅団地では、平日、休日とも1便当たり平均5人未満の利用となっている。 ・ 平日は山側住宅団地においても、ピーク時の便（便毎最大通過人員）は10人を越える区間がある。
	路線バスの収支状況	・ 日立市内の茨城交通の路線バス全体の収支は赤字276,553千円、行政補助額を含む収支率は74.4%で、96系統中70系統が赤字となっている。 非 公 表
道路交通状況	日交通量・混雑度	・ 国道6号は、日立市域の大部分を占める東海村境～桐木田区間において、日交通量が25,000台/日を越え、混雑度も1.75を越えるなど、高い交通負荷が生じている。 ・ 国道245号についても、日立市内の全区間で日交通量が20,000台/日を越え、混雑度が1.25を越えるなど、国道6号に次いで高い交通負荷が生じている。 ・ 日立市を縦断する主要2路線に交通が集中しており、交通円滑性の確保が課題となっている。
	時間帯別旅行速度図	・ 【常陸多賀駅・日立駅周辺】常陸多賀駅周辺では、国道6号の主要渋滞区間である諏訪五差路～池の川さくらアリーナで速度低下が発生しており、諏訪通りへの通過交通流入による連鎖的な速度低下が懸念される。 ・ 日立駅周辺では、国道245号の旭町～鮎川町4丁目で速度低下が発生しており、けやき通りへ通過交通が流入している可能性がある。 ・ 【山側団地周辺】朝ピーク時間帯に限らず、交通需要が比較的少ない昼間12時間帯においても、山側団地からのアクセス路と国道6号の交差点部では低速状態がみられる。 ・ これは、車道幅員や縦断線形などの道路構造上の制約により、速度が出にくいことが要因と考えられる。
	主要4軸の旅行速度	・ 平日は、上下方向ともに朝夕の通勤・通学時間帯に走行速度が低下する傾向がみられる。特に、中央軸では他の軸より速度が低く、朝夕ピーク時には速度低下が顕著。 ・ 休日は、下りでは午後から夕方にかけて、上りでは午前から昼過ぎにかけて、国道6号軸や海側軸の速度低下が確認される。 ・ 平日休日ともに、南北方向の交通需要集中することによる円滑性の低下が課題である。
	主要4軸の交通量	・ 平日は、いずれの断面においても、朝夕の通勤・通学時間帯に交通量がピークを迎える傾向がみられる。 ・ 特に、断面②上下線、断面③下りでは、一部の時間帯において中央軸の交通量が国道6号軸および海側軸を上回っており、中央軸が主要な交通流動を担っている。 ・ 南北方向の交通需要が交通容量を超過し、断面での交通容量不足が課題である。 ・ 休日は、いずれの断面においても、10～17時頃の日中の時間帯に交通量が高い水準で推移する傾向がみられる。 ・ 特に、断面①上り、断面②上り、断面③下りでは、一部の時間帯において中央軸の交通量が国道6号軸と同水準、中央軸も南北方向の主要な交通流動を担っている。 ・ 買物・余暇等に伴う南北方向の交通需要が各軸に集中しており、断面での交通容量不足が課題である。

- 人口、施設立地、人の移動、公共交通、道路交通の観点から日立市の交通の現状を整理した。

大項目	中項目	現状
道路交通 状況	速度コンター図と 渋滞損失時間	【国道6号軸】平日は、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、20km/h以下の渋滞区間が5～6km程度連坦しており、渋滞による時間損失が著しい。 - 特に、諏訪五差路～桐木田の主要渋滞箇所が連坦する区間では、日中でも概ね20km/hの低速状態となっている。 - 休日は、日立バイパス入口を中心に日中に長時間の渋滞が発生しており、周辺の大規模商業への交通需要と推察される。 【海側軸】海側軸は国道6号とは異なり、信号交差点や沿道状況等の道路構造による速度低下が少なく、閑散時には概ね40km/h以上の旅行速度を確保している。 - 河原子十文字～会瀬町一丁目では、平日の朝タピークに著しい速度低下が発生している。会瀬町一丁目～旭町では、道路構造に速度が出にくいものと考えられる。 - 日立バイパス入口は、買い物需要に加えて、国道6号と日立バイパスの接続点である道路ネットワーク上、交通量が集中しやすいため速度低下しているものと推察される。 【中央軸】中央軸は、幅員が狭く信号交差点や沿道施設が連坦するなど、生活道路的な性格が強いいため、非渋滞時でも旅行速度は30km/h程度にとどまる。 - 特に、産業道路と交差する常陸多賀駅周辺では、道路構造や信号交差点の配置等により、もともと速度が出にくい状況にある。 - さらに、上り方向のタピーク時には旅行速度が10km/h以下まで低下しており、著しい速度低下が発生している。 【山側軸】山側軸は、大部分が市街地中心部から内陸側を通過しており、沿道アクセスの影響を受けにくく、比較的安定した旅行速度を確保している。 - 一方で、市街地部を通行する多賀地区周辺では、終日概ね30km/h以下の旅行速度となっており、交通需要の集中に対して脆弱である。
	ピーク時間帯の15分別 速度コンター図	【国道6号軸】朝の渋滞ピークは6:45～8:45、夕方の渋滞ピークは16:45～19:00に集中しており、いずれも長時間にわたる速度低下が発生している。 - そのため、時差出勤や通勤時間帯の分散などのTDM施策を実施する際には、これらのピーク時間帯を避けた移動を促すことが重要である。 【海側軸】朝の渋滞ピークは6:45～8:45、夕方の渋滞ピークは16:45～19:00に集中しており、いずれも長時間にわたる速度低下が発生している。 - そのため、時差出勤や通勤時間帯の分散などのTDM施策を実施する際には、これらのピーク時間帯を避けた移動を促すことが重要である。
	曜日別の交通量	【国道6号軸】国道6号軸では、全体的な傾向として、平日は月曜日の交通量が少なく、金曜日の交通量が多い傾向がみられる。 - 一方、休日では、土曜日と比較して日曜日の交通量が少ない傾向が確認される。 【海側軸】海側軸では、国道6号軸と同様に、平日は月曜日の交通量が少なく、金曜日の交通量が多い傾向がみられる。 - また、休日の日中は平日を上回る交通量が確認される一方、休日内では土曜日に比べて日曜日の交通量が少ない傾向がみられる。 【中央軸】中央軸では、国道6号軸や海側軸と同様に、平日は月曜日の交通量が少なく、金曜日の交通量が多い傾向がみられる。 - また、休日の日中は平日を上回る交通量が確認される一方、休日内では土曜日に比べて日曜日の交通量が少ない傾向がみられる。
	天候別の交通量	【国道6号軸】国道6号軸では、降雨日と非降雨日で交通量に大きな差はみられず、天候による交通量変動の影響は比較的小さいと考えられる。 【海側軸】海側軸では、降雨日と非降雨日で交通量に大きな差はみられず、天候による交通量変動の影響は比較的小さいと考えられる。 【中央軸】断面①上り、断面②③上下線では、7～9時台の朝時間帯において、降雨日の交通量が多い傾向にある。 - 通勤交通に加えて、送迎などの交通により非降雨日より交通量が多くなっていることが仮説として考えられる。
	天候別の速度	【国道6号軸】全体的な傾向としては、降雨日の通勤時間帯に速度低下が確認される。下り方面では、8～9時台の諏訪五差路～鮎川橋北区間、6～7時台の日立バイパス入口周辺、7～8時台の松ヶ丘団地入口で、5～10km/h程度の速度低下が確認される。上り方面では、8～9時台の台原団地入口～根道ヶ丘団地入口区間、8～10時台の松ヶ丘団地入口で、5～10km/h程度の速度低下が確認される。 【海側軸】全体的な傾向としては、降雨日の通勤時間帯に速度低下が確認される。下り方面では、6～9時台、18～19時台の河原子十字路周辺で、5～10km/h程度の速度低下が確認される。上り方面では、6～9時台の河原子十字路～旭町区間で、5～10km/h程度の速度低下が確認される。 【中央軸】天候による旅行速度の大きな違いは確認されなかった。中央軸は、幅員狭小や信号交差点・沿道施設の連坦により生活道路的な性格が強く、旅行速度は天候条件よりも道路構造上の制約に左右されているものと推察される。 【山側軸】北側区間の桐木田～小木津駅間では、一部で極端な速度変化がみられるものの、サンプル数が少ないことによる不規則な変動である可能性が高い。そのため、天候による旅行速度の大きな差は生じていないものと考えられる。

1. 人口

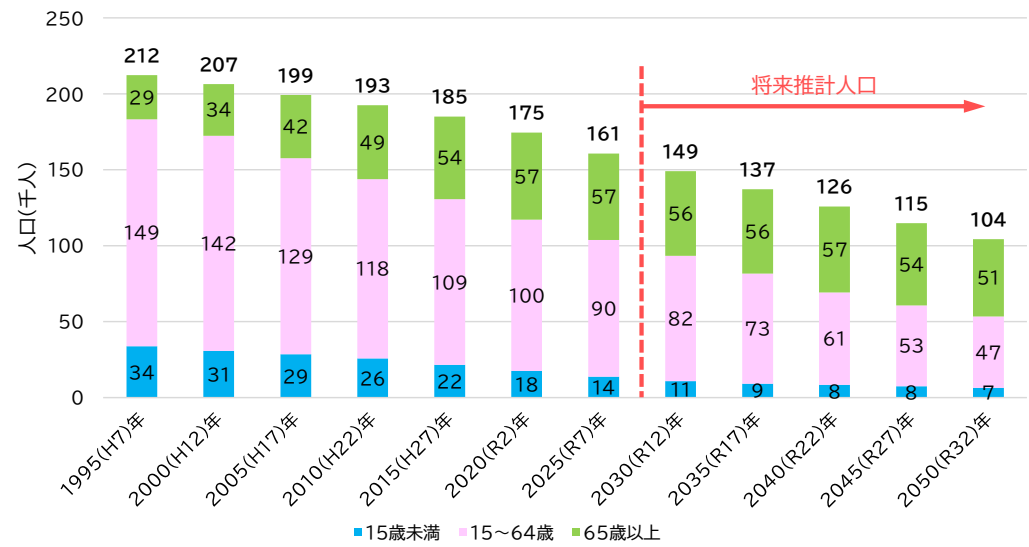
【目次】

(1) 人口推移.....	20
(2) 人口分布	20
(3) 地区別人口、高齢化率.....	21
(4) 従業者分布.....	22

1. 人口

(1) 人口推移 (2) 人口分布

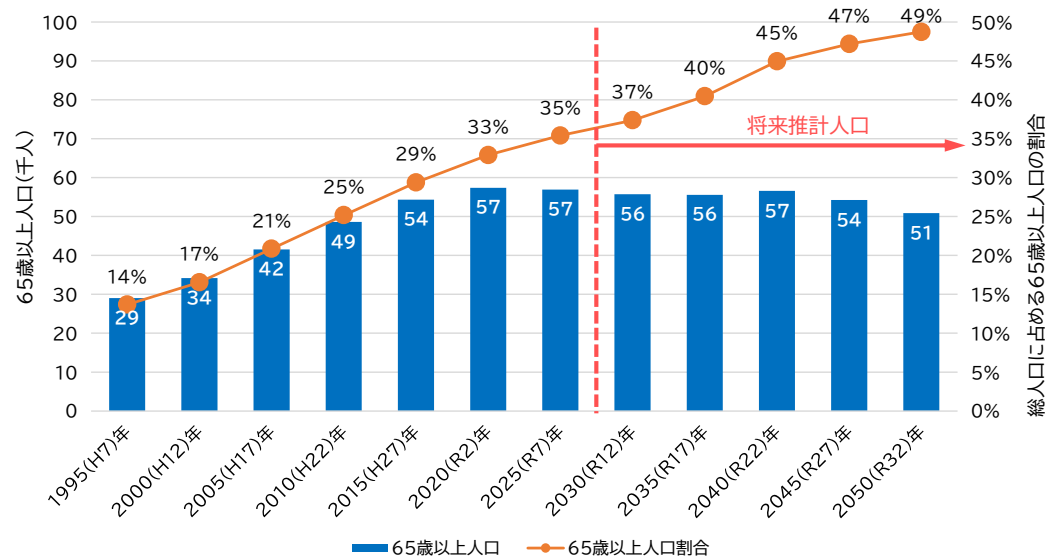
- ・ 日立市は、海と山に囲まれた地形で、海沿いに人口が集中している。
- ・ 人口は減少傾向であり、2030年には人口15万人を下回る見込み。
- ・ 少子高齢化が進行しており、2020年には総人口の約1/3が65歳以上となった。



※1995, 2000年は十王町(2004年に日立市と合併)の人口を含む

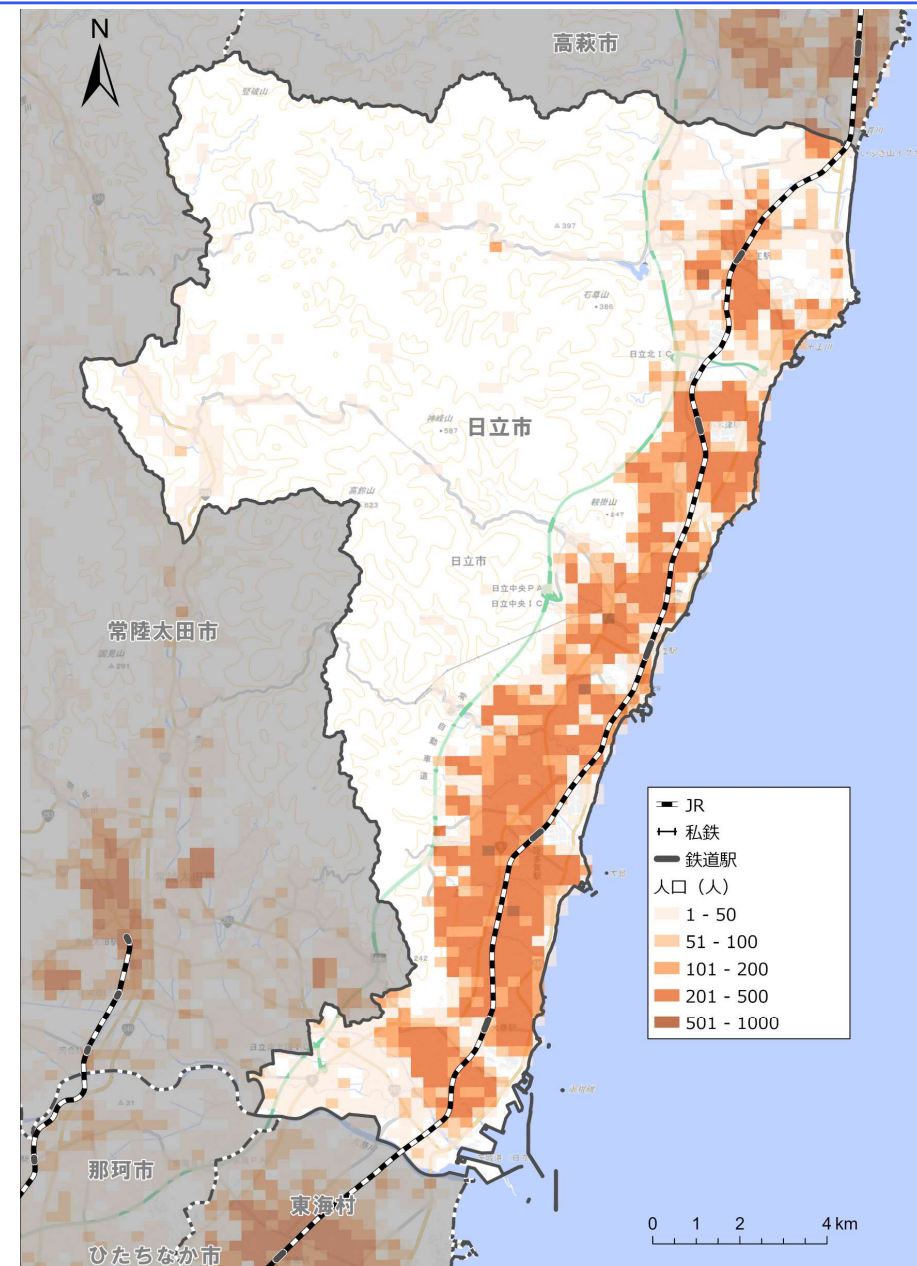
日立市の人口推移

出典：国勢調査（平成7年～令和2年、総務省統計局）（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（将来推計値）



日立市の65歳以上人口推移

出典：国勢調査（平成7年～令和2年、総務省統計局）（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（将来推計値）



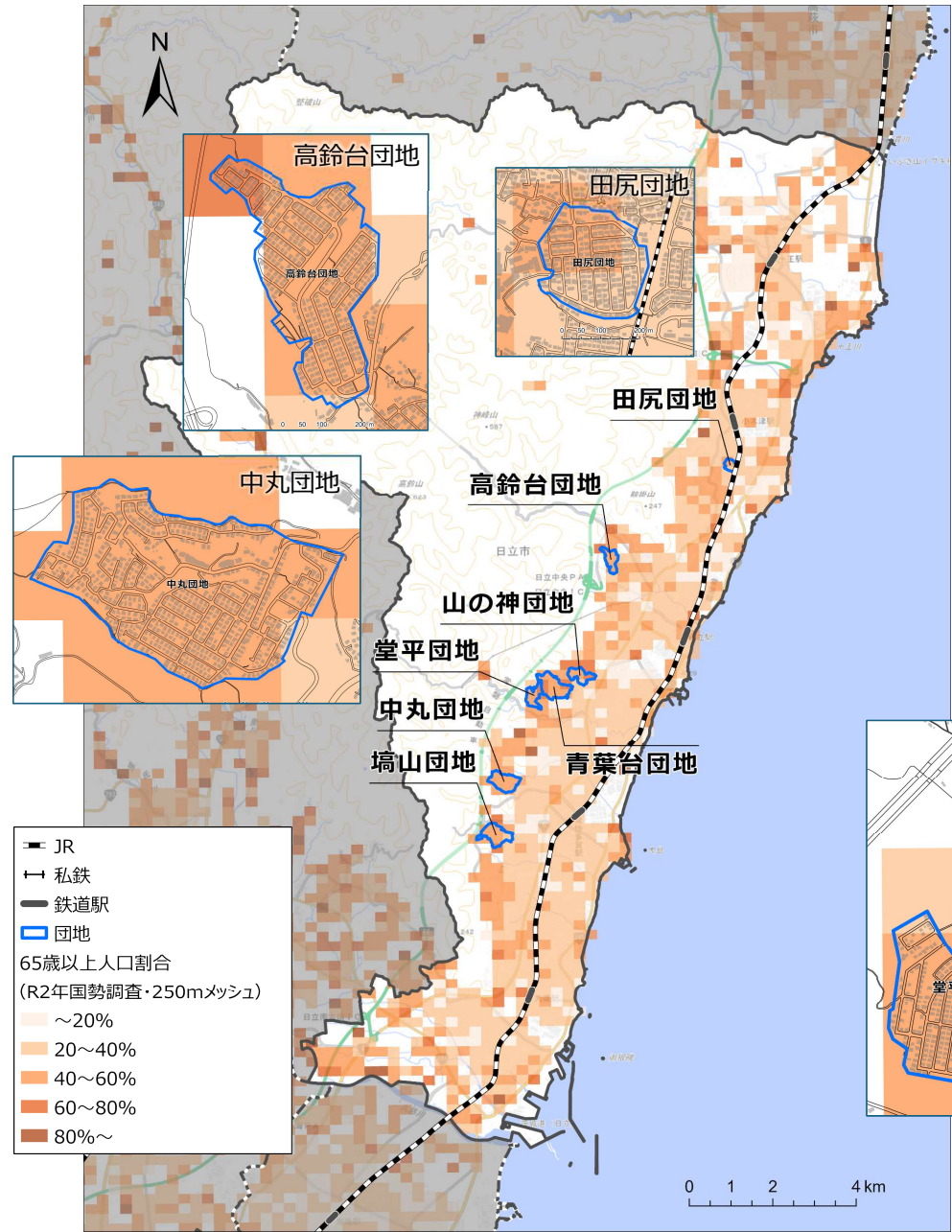
日立市内の人口分布

出典：国勢調査（令和2年、総務省統計局）、国土地理院地図を加工して作成

1. 人口

(3) 地区別人口、高齢化率

- 山間地域や、昭和40～50年に開発された山側団地では特に高齢化率が高い。
- 近年開発された団地や区画整理地等では、高齢化率が低い。



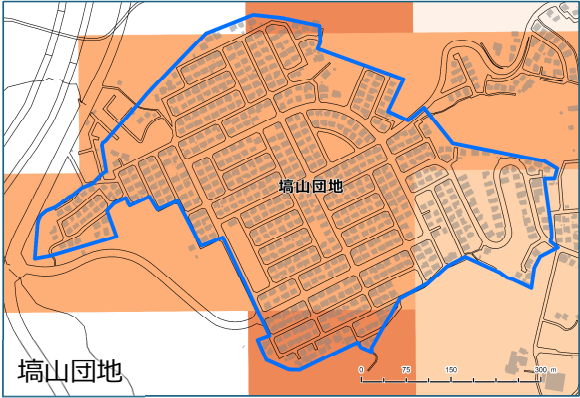
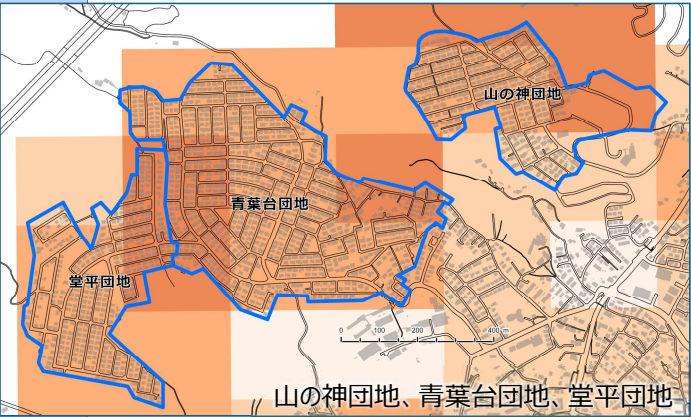
日立市内の高齢者分布・団地の立地状況

出典：国勢調査（令和2年、総務省統計局）、国土地理院地図を加工して作成

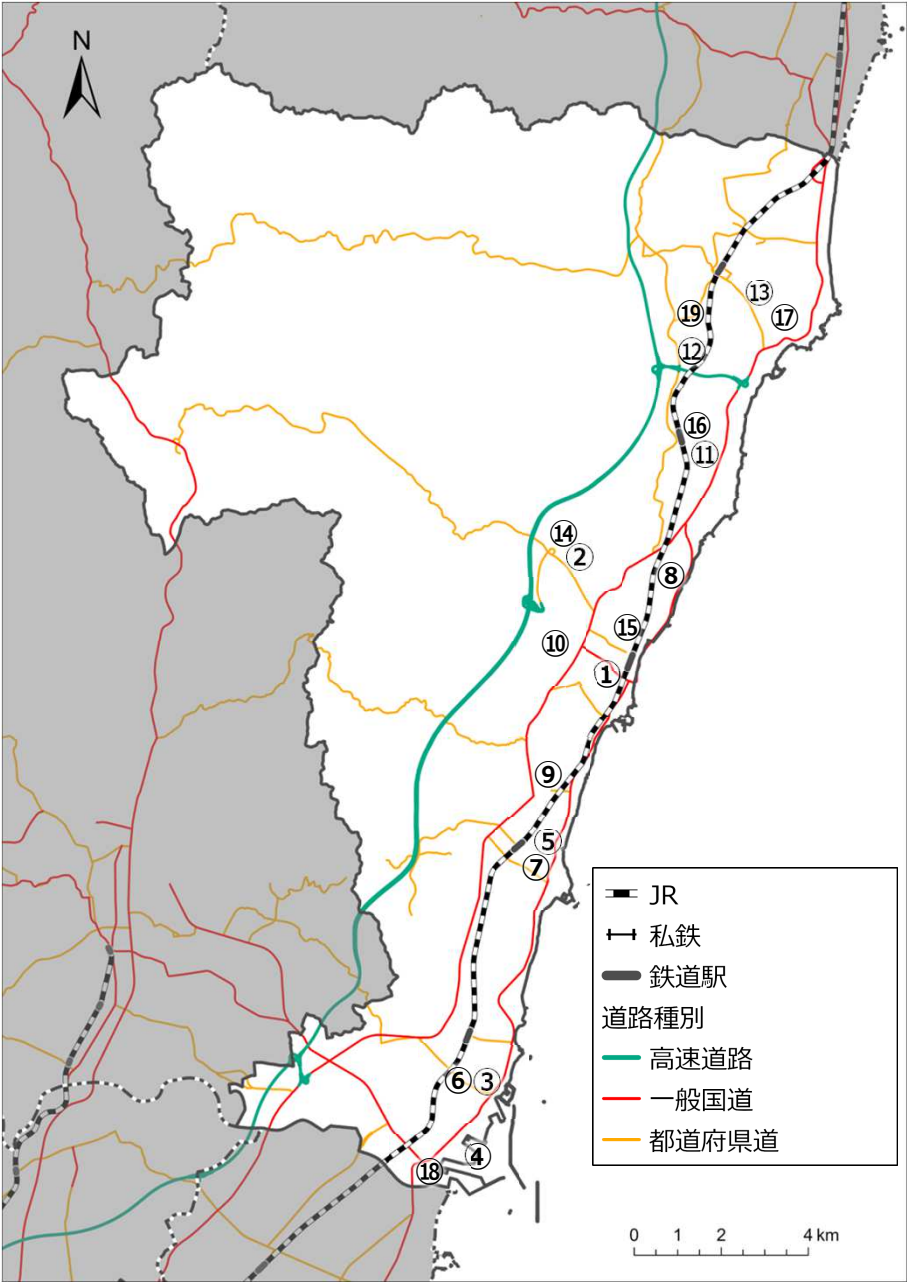
各団地の人口

地区名	総人口 (人)	15歳未満 (人)	15～64歳 (人)	65歳以上 (人)	65歳以上 割合 (%)
高鈴台団地	764	37	326	401	52.5%
山の神団地	572	27	249	296	51.7%
青葉台団地	1,733	70	702	961	55.5%
堂平団地	784	38	334	412	52.6%
中丸団地	1,335	84	570	681	51.0%
塙山団地	1,545	97	607	841	54.4%
田尻団地	432	27	202	203	47.0%
合計	7,165	380	2,990	3,795	53.0%

出典：日立市住生活基本計画（令和6年3月）



- ・ 従業者数は、日立市内では南部の方が多く分布している。
- ・ 多くの従業者が属する企業が集積している、工業地域や工業専用地域は沿岸部や常磐自動車道の付近に分布している。



日立市内の従業員数分布・工業団地の立地状況

出典：日立商工会議所「日立市の経済動向」（令和7年版）、国土地理院地図を加工して作成

日立市内の主要企業

※日立製作所日立事業所全体の値

	企業名	製造品目	従業員数 (人)
①	(株) 日立製作所 日立事業所 (海岸工場)	変圧器、原子力機器、核融合装置、加速器、風力発電システム	2,176 ※
①	三菱重工業 (株) 日立工場	蒸気・ガス・原子力タービンに係る部品・機器一式	1,178
①	三菱ジェネレーター (株) 日立地区	発電機	300
②	(株) 日立インダストリアルプロダクツ	一般産業用電動機、車両用電動機、風力用発電機、コージェネレーションシステム	449
③	(株) 日立製作所 日立事業所 (臨海工場) 原子力ビジネスユニット	変圧器、原子力機器、核融合装置、加速器、風力発電システム	2,176 ※
④	(株) 日立製作所 日立事業所 (埠頭工場)	変圧器、原子力機器、核融合装置、加速器、風力発電システム	2,176 ※
⑤	(株) 日立製作所 日立事業所 (国分工場) パワーグリッドビジネスユニット	変圧器、原子力機器、核融合装置、加速器、風力発電システム	2,176 ※
⑥	(株) 日立製作所 日立事業所 (大みか事業所) 社会ビジネスユニット 制御プラットフォーム統括本部	監視制御装置、その他の開閉制御装置、プログラマブルコントローラー等	2,310
⑦	日立グローバルライフソリューションズ (株) 多賀事業所	ドラム式洗濯乾燥機、タテ型洗濯乾燥機、クリーナー、井戸用自動ポンプ、換気扇、空気清浄機、電子レンジ、炊飯器、LED照明器具、LED電球、IHクッキングヒーター	1,154
⑧	(株) レゾナック 山崎事業所	電気絶縁材料、電子関連材料、カーボン製品、プリント配線板用感光性フィルム	920
⑨	(株) レゾナック 山崎事業所 (桜川)		
⑩	(株) プロテリアル 電線分工場	自動車関連製品 (ホース他)	17
⑪	(株) プロテリアル 日高分工場	通信ケーブル、絶縁線、原子力設備用ケーブル、輸送用電線、電子機器用電線、ゴム製品	348
⑫	(株) プロテリアル 茨城工場	自動車関連製品、電子機器用電線、絶縁線、制御計装用ケーブル、輸送用電線	550
⑬	(株) プロテリアル 豊浦分工場	クラッド材、銅荒引線、巻線、製缶用溶接線	178
⑭	JX金属 (株) 茨城事業所	電気銅、貴金属およびレアメタル銅箔等の電子材料、産業廃棄物の無害化处理	871
⑮	日立セメント (株)	普通セメント、高炉セメント、フライアッシュセメント、低熱型混合セメント、地盤改良材、各種プレミックスモルタル、他	148
⑯	住友電気工業 (株) 茨城製作所 (日高)	CVケーブル、配電線、送配電用機器	404
⑰	住友電気工業 (株) 茨城製作所 (豊浦)	架空送電線、電力情報システム	124
⑱	住友電気工業 (株) 茨城製作所 (みなと)	海底ケーブル	160
⑲	住友化学 (株) 茨城工場	化合物半導体材料の開発・製造	212

出典：日立商工会議所「日立市の経済動向」（令和7年版）

2. 施設立地

【目次】

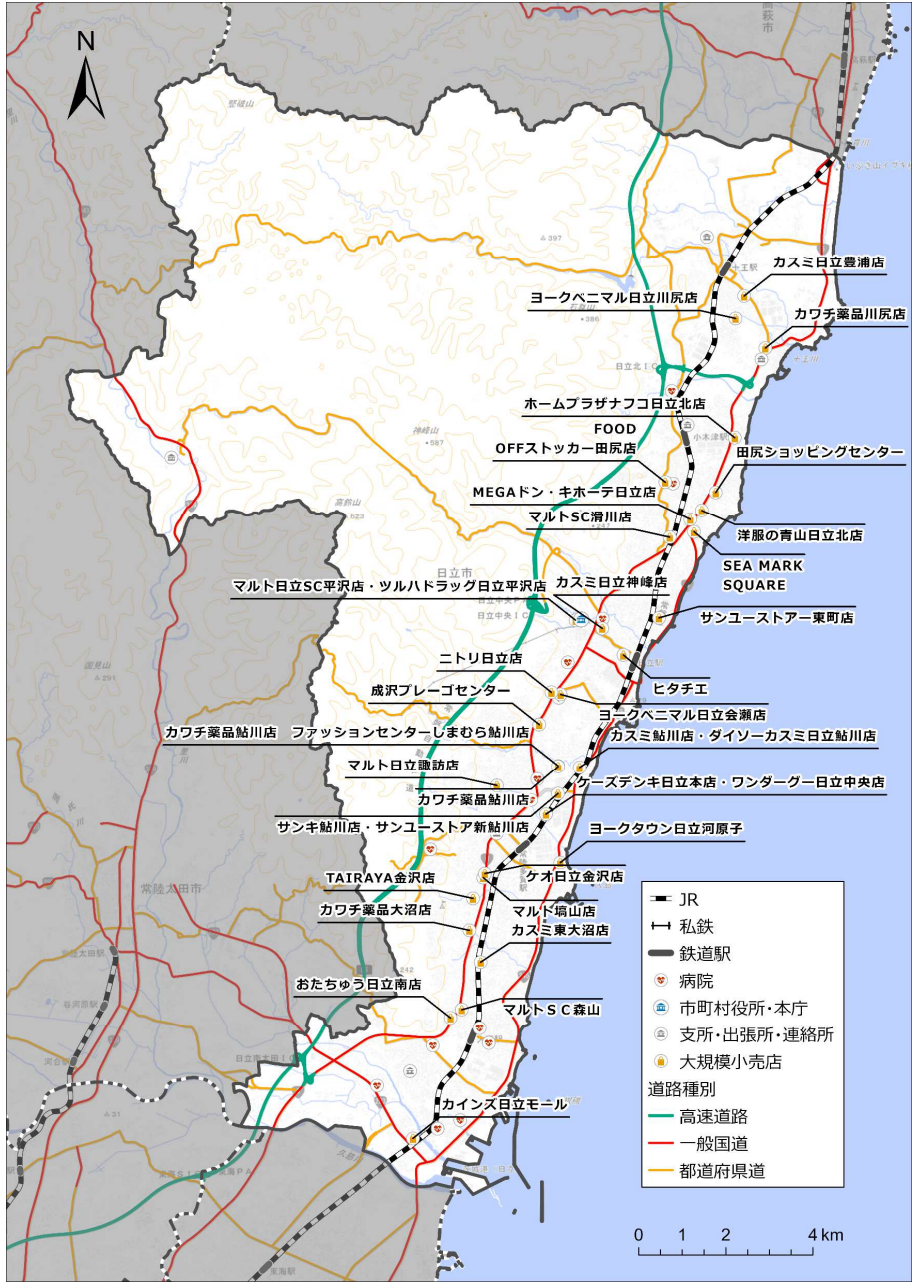
(1) 商業施設の立地	24
(2) 学校・病院の立地	25
(3) 拠点の立地	26

2. 施設立地

(1) 商業施設の立地

- 商業施設は、日立市内のうち沿岸部に分布している（人口が集中している区域）。
- 多くの商業施設が、国道6号線沿いに立地している。

日立市内の商業施設



日立市内の商業施設立地

出典：国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

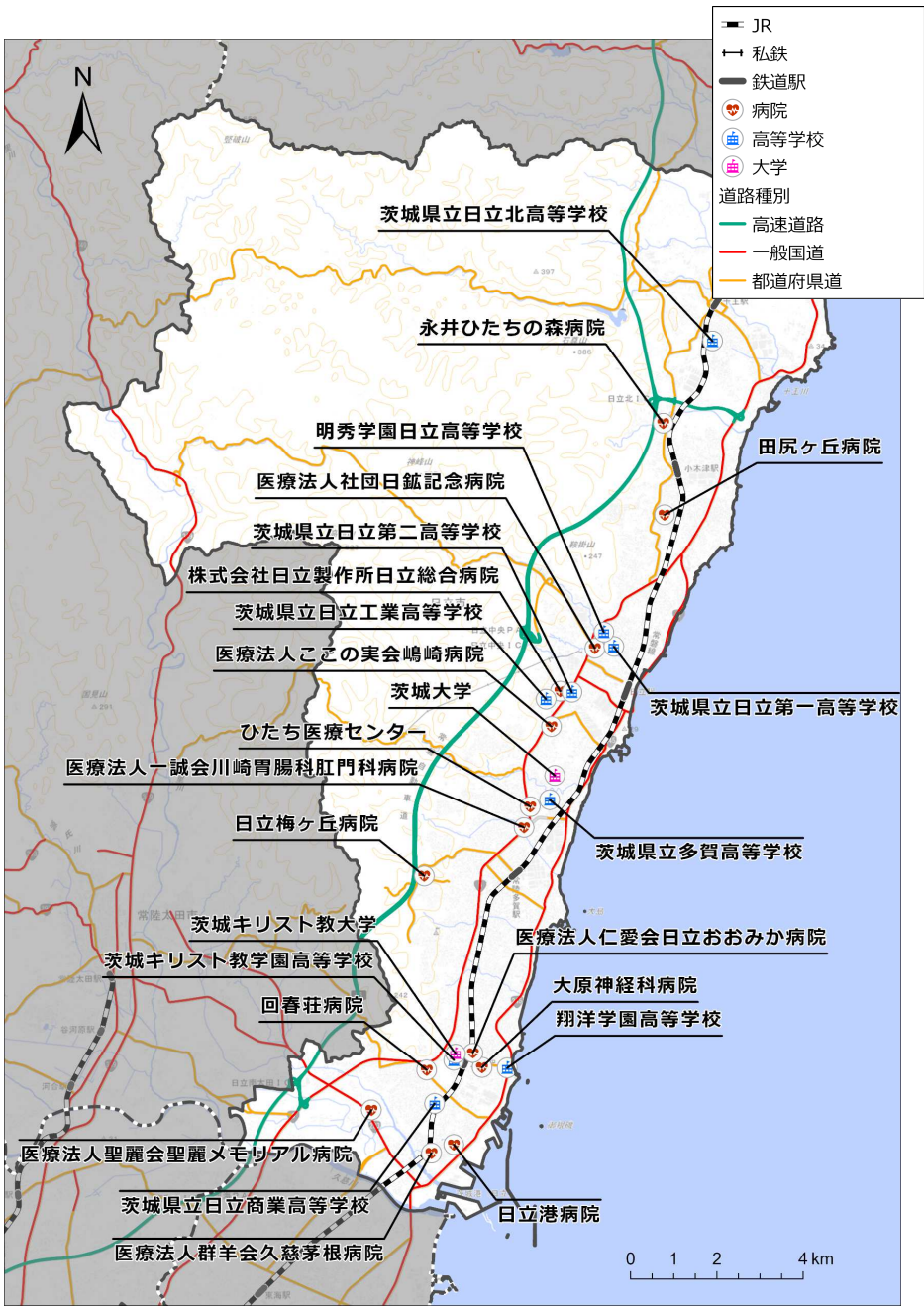
名称	カテゴリ	所在地	敷地面積 (㎡)
SEA MARK SQUARE	ショッピングセンター	日立市東滑川町5丁目地内	16,766
ヒタチエ	ショッピングセンター	日立市幸町1-16-1	20,396
カインズ日立モール	ショッピングセンター	日立市留町字前川1270-2	20,249
カスミ鮎川店・ダイソーカスミ日立鮎川店	ショッピングセンター	日立市鮎川町4-1-54	3,679
カワチ薬品鮎川店 ファッションセンターしまむら鮎川店	ショッピングセンター	日立市鮎川町4-7-21	4,014
サンユースター東町店	ショッピングセンター	日立市東町4-5-1	2,543
田尻ショッピングセンター	ショッピングセンター	日立市田尻町5-14-1	6,663
マルトS C 森山	ショッピングセンター	日立市森山町5-9	3,166
マルトSC滑川店	ショッピングセンター	日立市滑川本町5-3-30	6,076
ヨークタウン日立河原子	ショッピングセンター	日立市河原子町1-3-1	4,191
マルト日立SC平沢店・ツルハドラッグ日立平沢店	ショッピングセンター	日立市高鈴町1-3-1	2,799
サンキ鮎川店・サンユースター新鮎川店	ショッピングセンター	日立市鮎川町1-156	4,985
成沢プレーゴセンター	ショッピングセンター	日立市中成沢町2-37	2,357
マルト塙山店	スーパーマーケット	日立市金沢町2-2-2	1,803
ヨークベニマル日立会瀬店	スーパーマーケット	日立市会瀬町4-14-1	2,888
ヨークベニマル日立川尻店	スーパーマーケット	日立市川尻町7-3-13	1,975
マルト日立諏訪店	スーパーマーケット	日立市諏訪町4-11-16	1,818
TAIRAYA金沢店	スーパーマーケット	日立市金沢町3-19-17	1,040
カスミ東大沼店	スーパーマーケット	日立市東大沼町3-26-20	
カスミ日立神峰店	スーパーマーケット	日立市神峰町1-7-7	3,414
FOOD OFFストッカー田尻店	スーパーマーケット	日立市田尻町3-26-13	3,596
カスミ日立豊浦店	スーパーマーケット	日立市川尻町5-3-17	1,748
ゲオ日立金沢店	その他	日立市金沢町2-1-1	0
MEGAドン・キホーテ日立店	その他	日立市東滑川町4-12-2	3,784
洋服の青山日立北店	その他	日立市田尻町5-21	1,444
ケーズデンキ日立本店・ワンダーグー日立中央店	その他	日立市鮎川町1-3-1	4,942
ニトリ日立店	その他	日立市城南町3-4-3	7,663
おたちゅう日立南店	その他	日立市森山町4-10-32	3,101
カワチ薬品鮎川店	ドラッグストア	日立市鮎川町4-7-21	2,886
カワチ薬品川尻店	ドラッグストア	日立市川尻町5-57-10	2,916
カワチ薬品大沼店	ドラッグストア	日立市大沼町2-20-6	2,483
ホームプラザナフコ日立北店	ホームセンター	日立市日高町4-2-1	4,160

出典：茨城県HP「大規模小売店舗立地法」

2. 施設立地

(2) 学校・病院の立地

- 多くの学校（高校・大学）は、鉄道沿線や国道6号線沿いに立地している。
- 病院は、常磐自動車道や国道6号線沿いに立地している。



日立市内の商業施設立地

出典：国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

日立市内の高校・大学

名称	カテゴリ	所在地
茨城県立日立第一高等学校	高等学校	茨城県日立市若葉町3-15-1
茨城県立日立第二高等学校	高等学校	茨城県日立市鹿島町3-2-1
茨城県立日立工業高等学校	高等学校	茨城県日立市城南町2-12-1
茨城県立多賀高等学校	高等学校	茨城県日立市鮎川町3-9-1
茨城県立日立商業高等学校	高等学校	茨城県日立市久慈町6-20-1
茨城県立日立北高等学校	高等学校	茨城県日立市川尻町6-11-1
明秀学園日立高等学校	高等学校	茨城県日立市神峰町3-2-26
茨城キリスト教学園高等学校	高等学校	茨城県日立市大みか町6-11-1
翔洋学園高等学校	高等学校	茨城県日立市大みか町4-1-3
茨城キリスト教大学	大学	茨城県日立市大みか町6-11-1
茨城大学	大学	茨城県日立市文京2-1-1

日立市内の病院

名称	病床数	所在地
株式会社日立製作所日立総合病院	651	日立市城南町2-1-1
回春荘病院	350	日立市大みか町6-17-1
日立梅ヶ丘病院	313	日立市大久保町2409-3
ひたち医療センター	273	日立市鮎川町2-8-16
田尻ヶ丘病院	270	日立市田尻町3-24-1
大原神経科病院	246	日立市大みか町1-13-18
永井ひたちの森病院	228	日立市小木津町966
医療法人社団日鉦記念病院	98	日立市神峰町2-12-8
医療法人仁愛会日立おおみか病院	90	日立市大みか町2-22-30
日立港病院	83	日立市久慈町3-4-22
医療法人群羊会久慈茅根病院	77	日立市久慈町4-16-10
医療法人聖麗会聖麗メモリアル病院	72	日立市茂宮町841
医療法人この実会嶋崎病院	47	日立市会瀬町3-23-1
医療法人一誠会川崎胃腸科肛門科病院	45	日立市桜川町3-3-19

出典：国土数値情報「医療機関データ」（令和2年度）

- 日立市内には日立駅をはじめとした5つの駅を有しており、各駅の周辺が都市拠点となっている。
- おさかなセンターやかみね公園、鵜の岬、日立市公設地方卸売市場跡地といった、観光地となる施設等が広域集客拠点と位置付けられている。

日立市内の拠点

名称	カテゴリ	所在地
十王駅	都市拠点型	茨城県日立市十王町友部 1 7 7
小木津駅	都市拠点型	茨城県日立市日高町 1 丁目 - 2
日立駅	都市拠点型	茨城県日立市幸町 1 丁目 1 - 1
常陸多賀駅	都市拠点型	茨城県日立市多賀町 1 丁目 1 - 1
大甕駅	都市拠点型	茨城県日立市大みか町 2 丁目 2 3 - 1 0
茨城港日立港区及びその後背地周辺	産業拠点	茨城県日立市久慈町 1 丁目 3 - 2 1
常磐自動車道IC周辺	産業拠点	日立中央IC：茨城県日立市助川町 日立南太田IC：茨城県日立市大和田町 日立北IC：茨城県日立市砂沢町
工業専用地域	産業拠点	
道の駅日立おさかなセンター周辺	広域集客拠点	茨城県日立市みなと町5779-24
かみね公園周辺	広域集客拠点	茨城県日立市宮田町5丁目 - 1
鵜の岬周辺	広域集客拠点	茨城県日立市十王町伊師640
日立市公設地方卸売市場跡地（SEA MARK SQUARE）	広域集客拠点	茨城県日立市東滑川町5-1-3
池の川総合公園周辺（日立市池の川さくらアリーナ）	交流拠点	茨城県日立市東成沢町2丁目15-1
田尻地区	生活支援型	
兎平地区	生活支援型	
油縄子地区	生活支援型	
久慈浜地区	生活支援型	
滑川地区	生活支援型	
諏訪地区	生活支援型	
金沢地区	生活支援型	
金沢団地地区	生活支援型	
南高野地区	生活支援型	
大沼地区	生活支援型	
水木地区	生活支援型	



日立市内の拠点配置図

出典：日立市都市計画マスタープラン（令和2年3月）

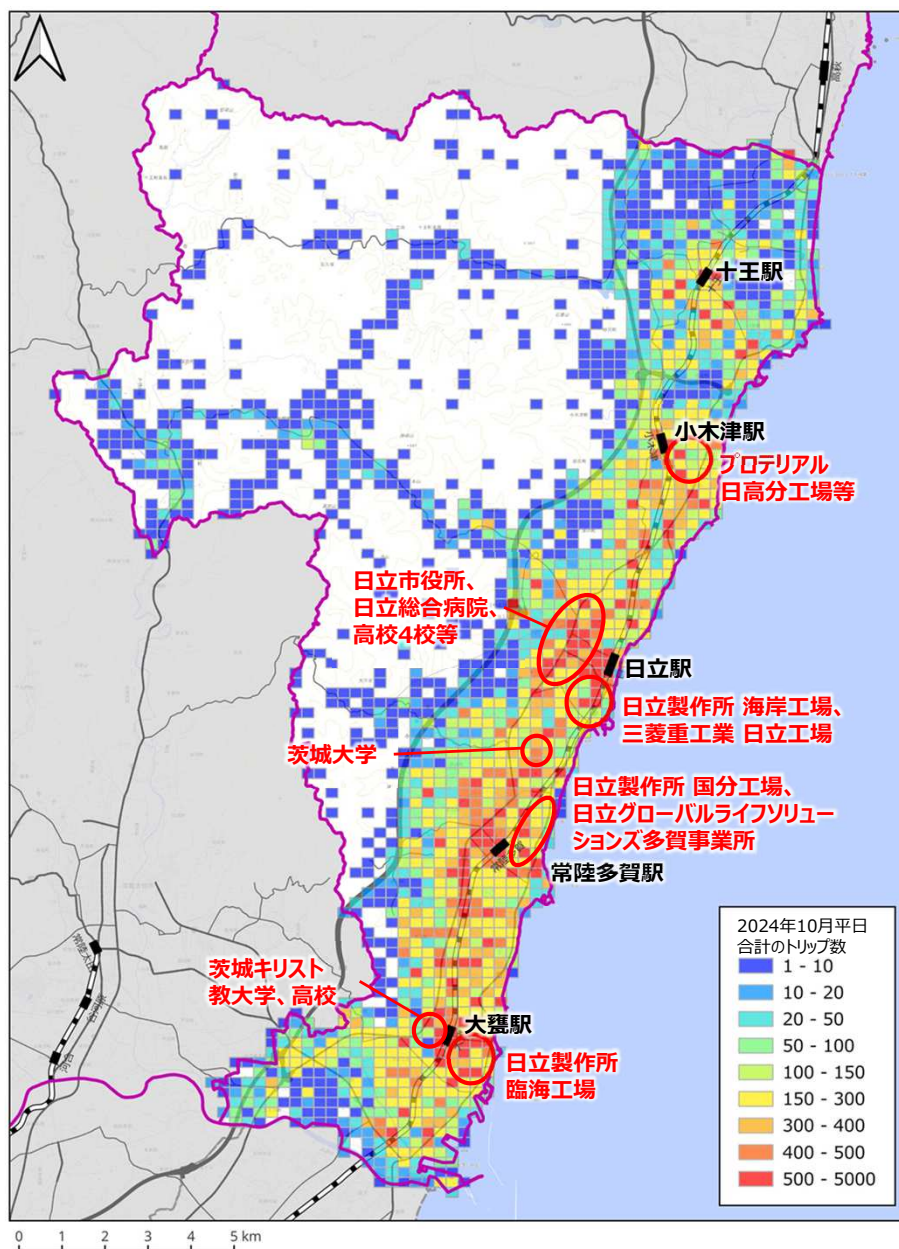
3. 人の移動状況

【目次】

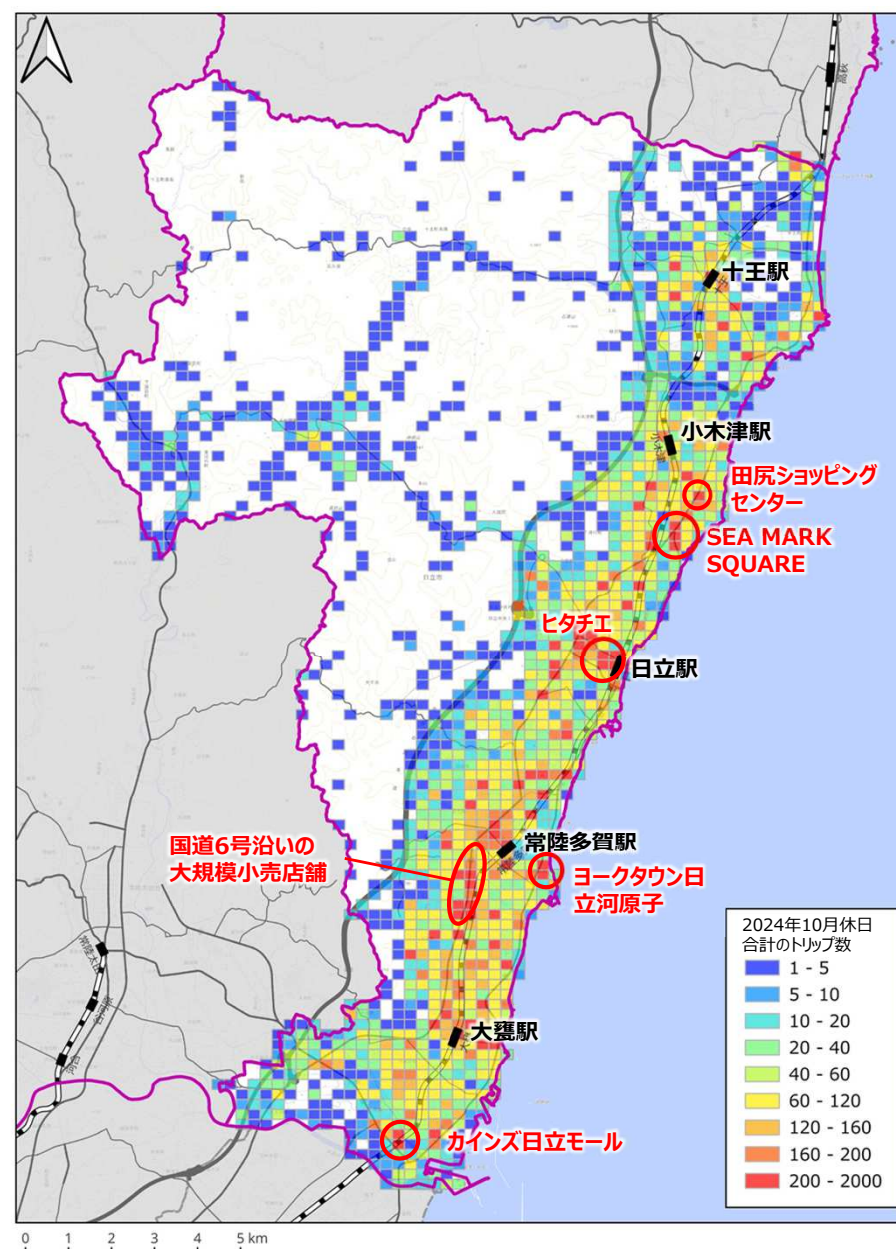
(1) 時間帯別移動状況.....	29
(2) 交通手段別移動状況.....	32
(3) 居住地別移動状況.....	34
(4) 目的地別移動状況.....	35
(5) 交通拠点の利用状況.....	44

3. 人の移動状況

- ・平日、休日ともに沿岸部や鉄道駅周辺で人の移動が多く発生・集中している。
- ・平日は、学校や工場周辺で発生集中量が多く、通勤・通学の移動需要が多いことがわかる。
- ・休日は大規模小売店周辺で発生集中量が多く、買物や余暇目的の移動需要が多いことがわかる。



日立市を発着するトリップ^①の発生集中量（平日）

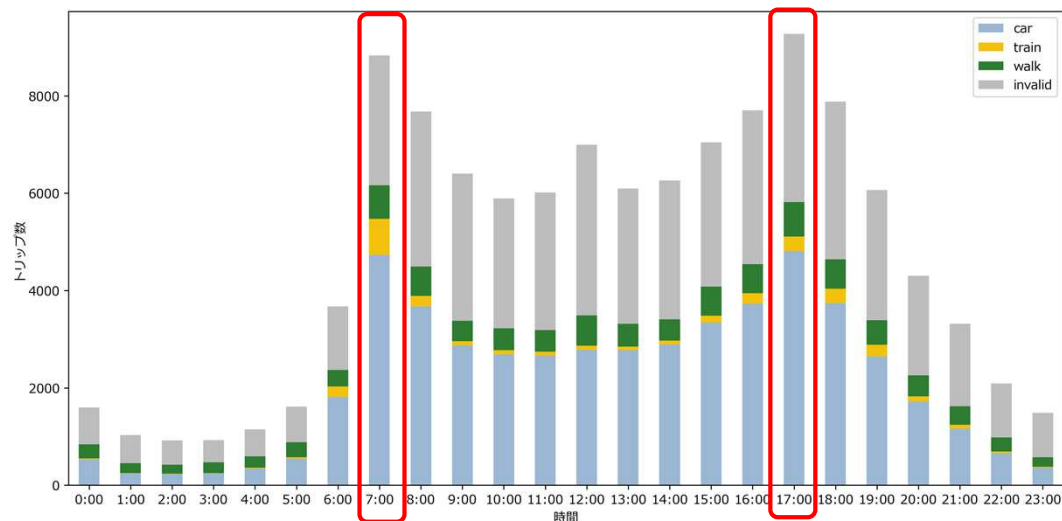


日立市を発着するトリップ^oの発生集中量（休日）

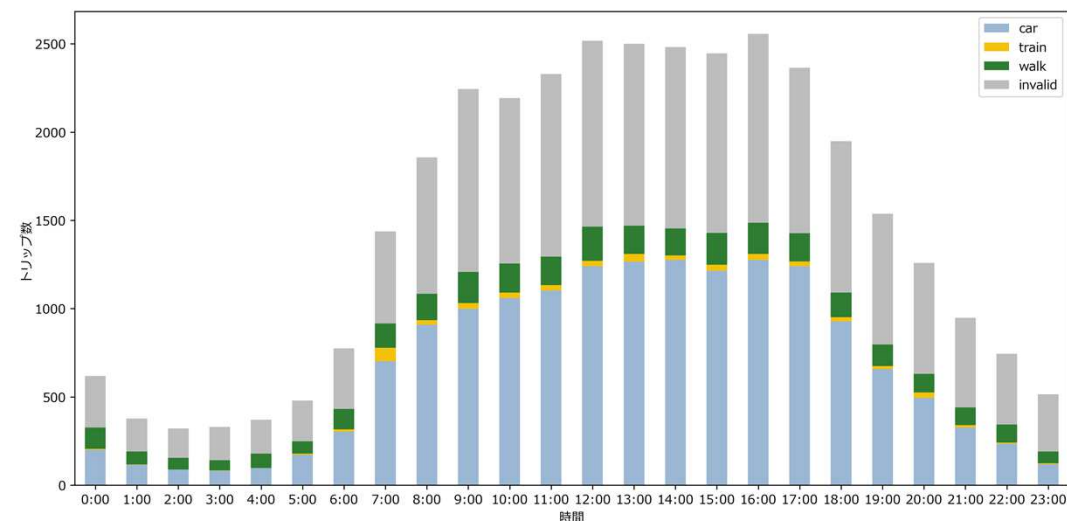
3. 人の移動状況

(1) 時間帯別移動状況

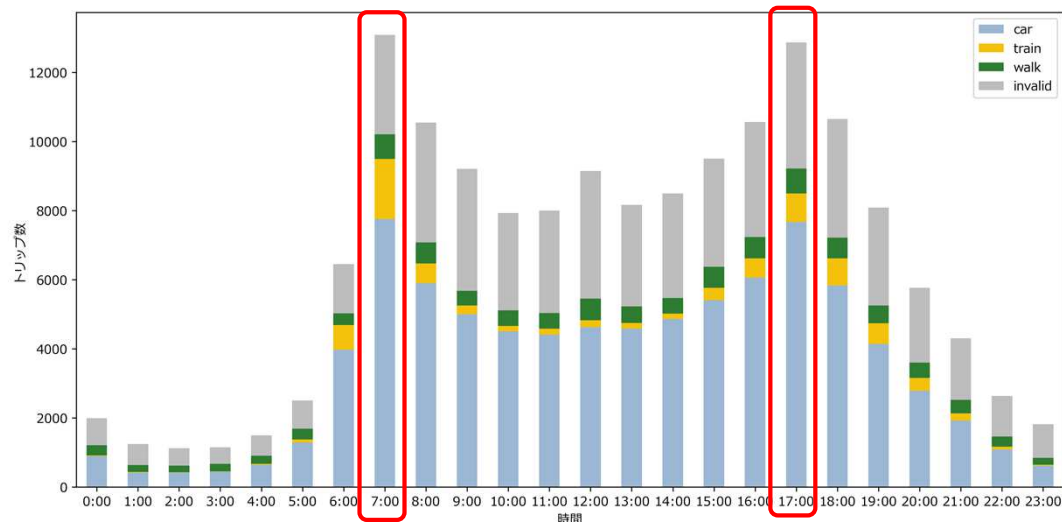
- 平日は7時台と17時台にピークが存在している。
- 交通手段別には自動車利用が最多であるが、ピーク時を中心に鉄道の利用も一定程度見られる。
- 休日は日中の移動が多く、全時間帯にわたって自動車での移動が大半を占める。



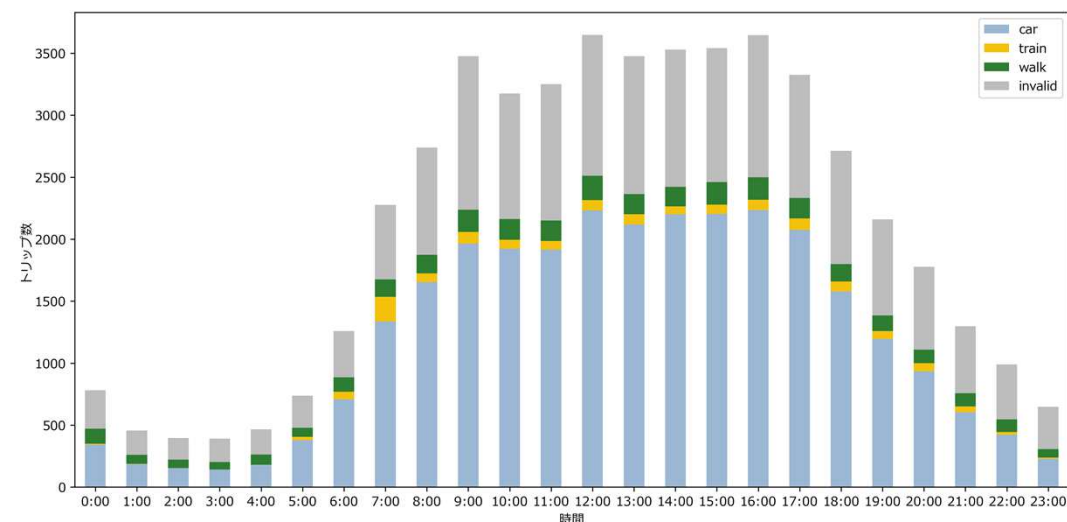
日立市内々トリップの時間帯別交通手段（平日）



日立市内々トリップの時間帯別交通手段（休日）



日立市内外トリップの時間帯別交通手段（平日）

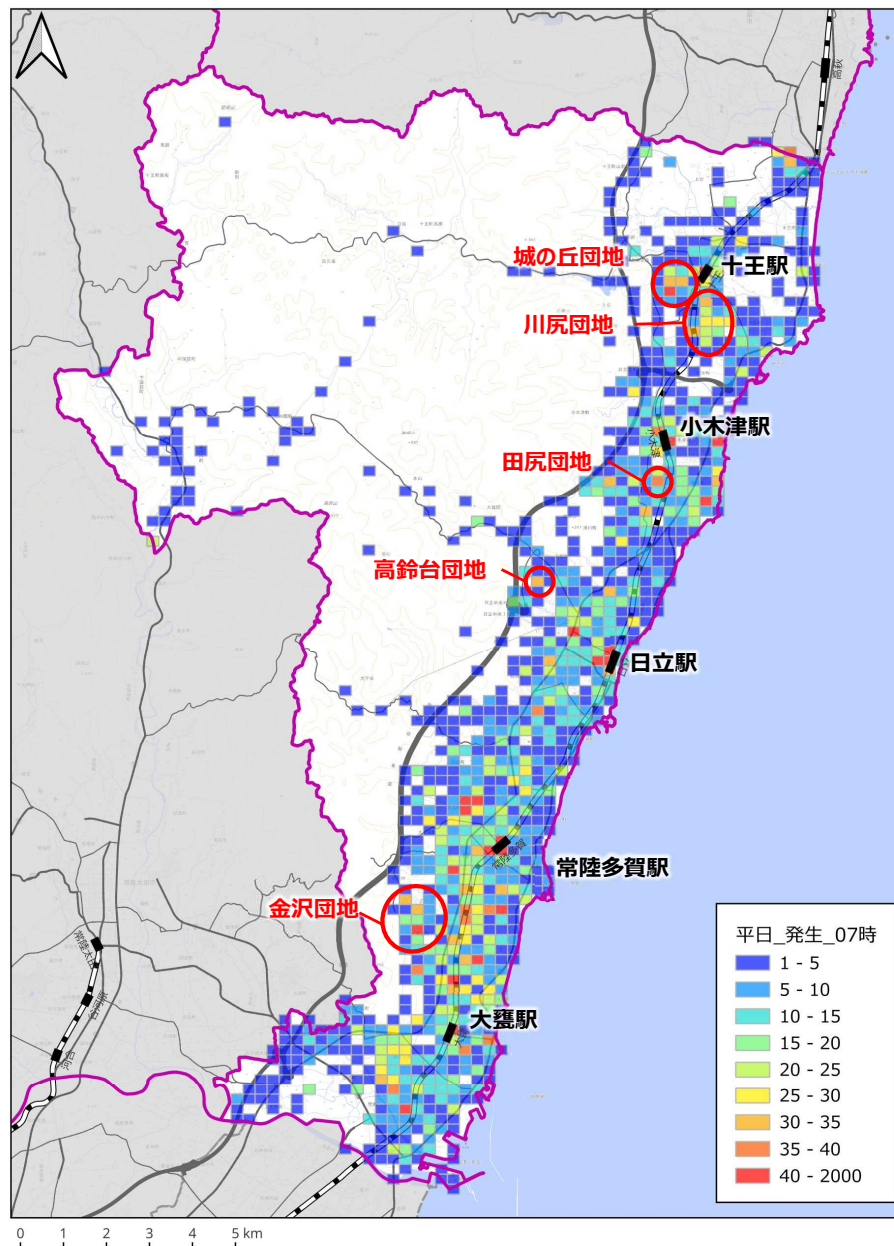


日立市内外トリップの時間帯別交通手段（休日）

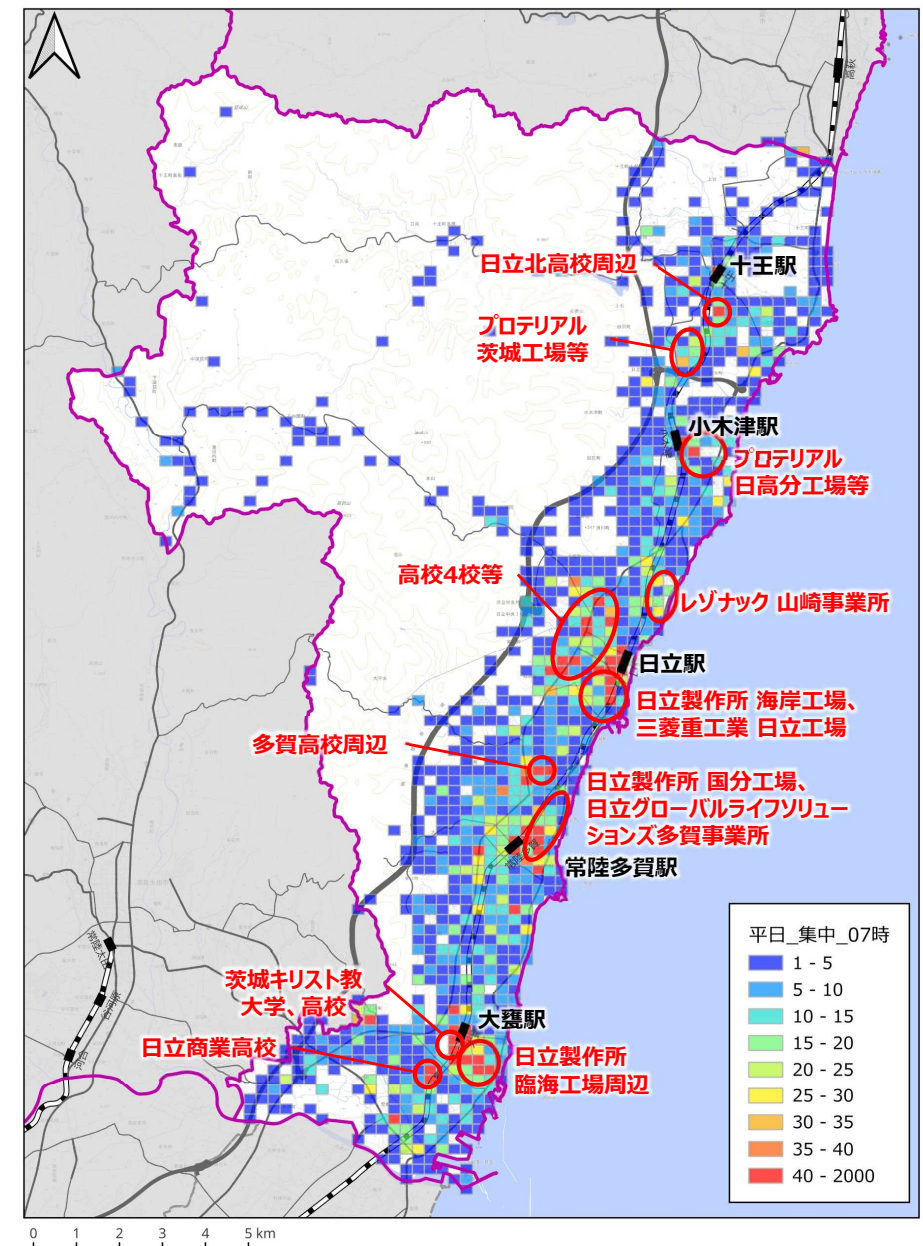
3. 人の移動状況

(1) 時間帯別移動状況

- 平日7時台においては、沿岸部の市街地や山側住宅団地から、工場、学校、駅周辺への移動が集中しており、通勤・通学需要が卓越している。



発生量 平日7時台

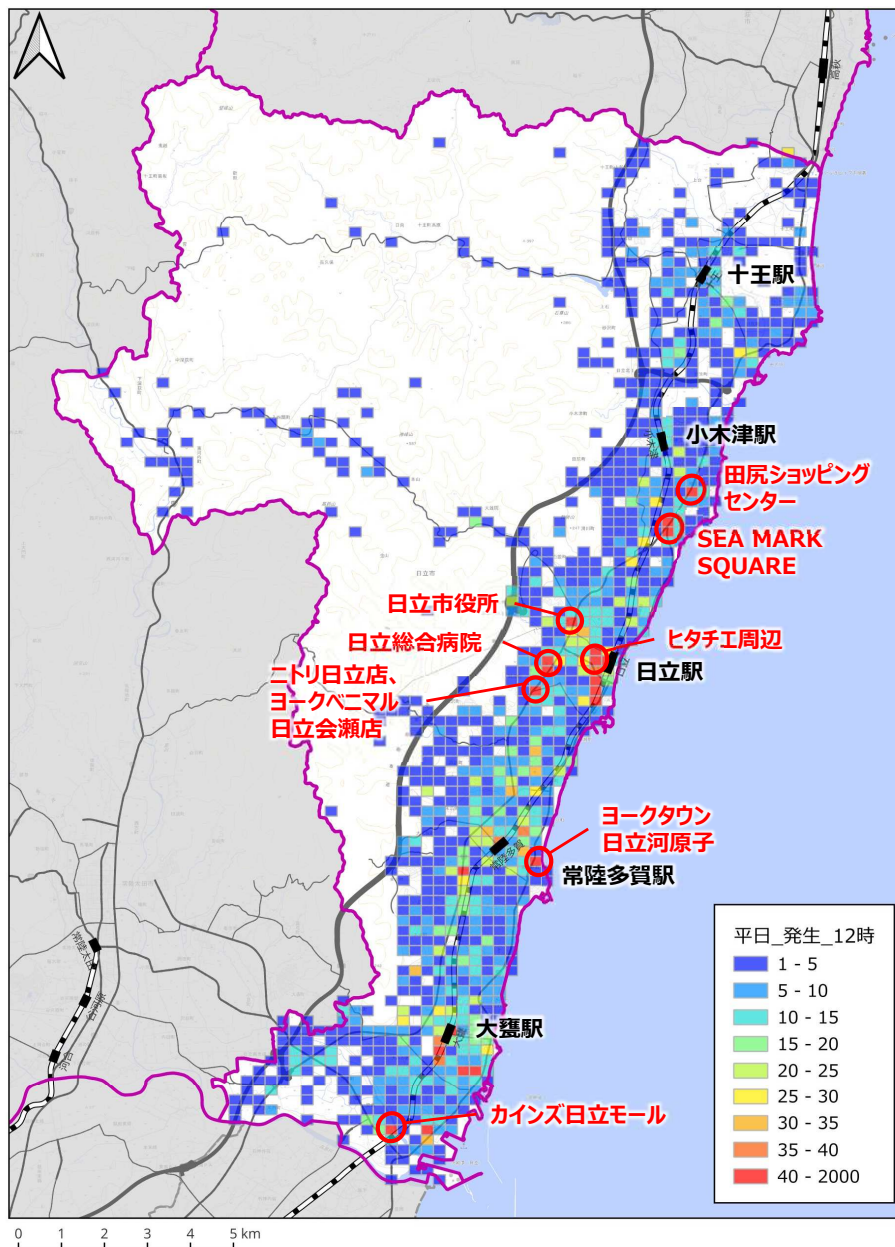


集中量 平日7時台

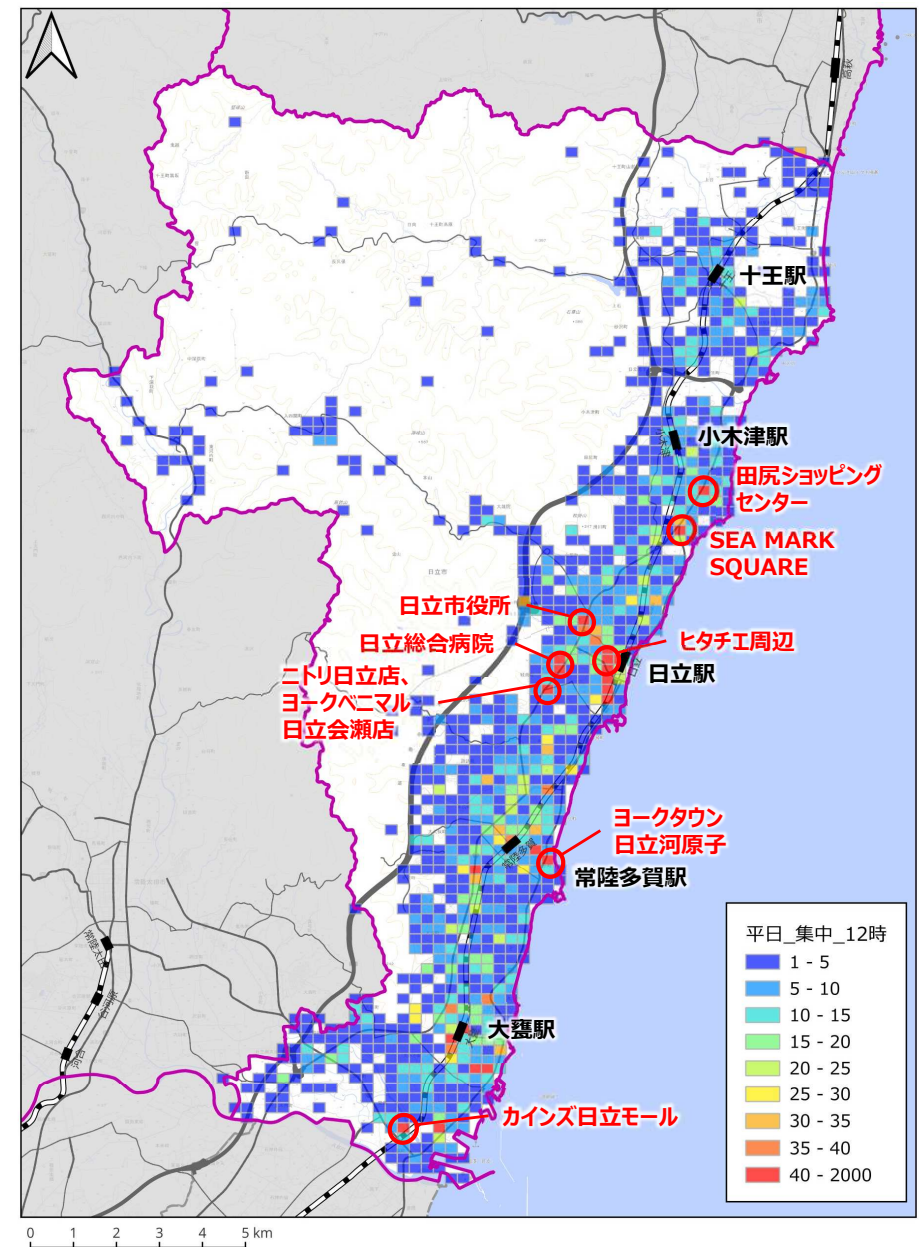
3. 人の移動状況

(1) 時間帯別移動状況

- 平日12時台においては、駅や商業施設、市役所、日立総合病院周辺での移動が多い。



発生量 平日12時台

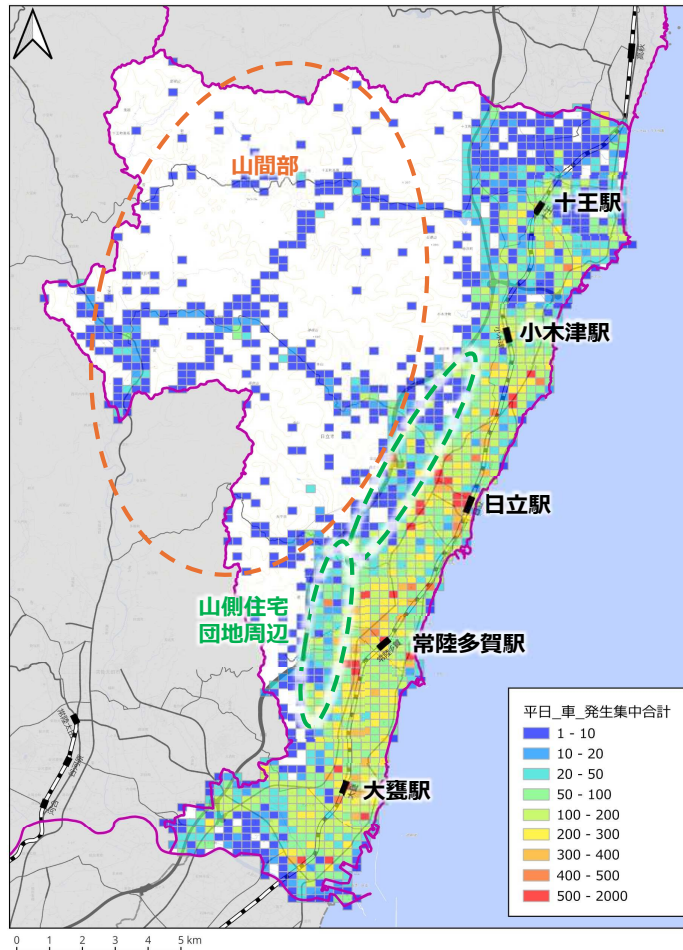


集中量 平日12時台

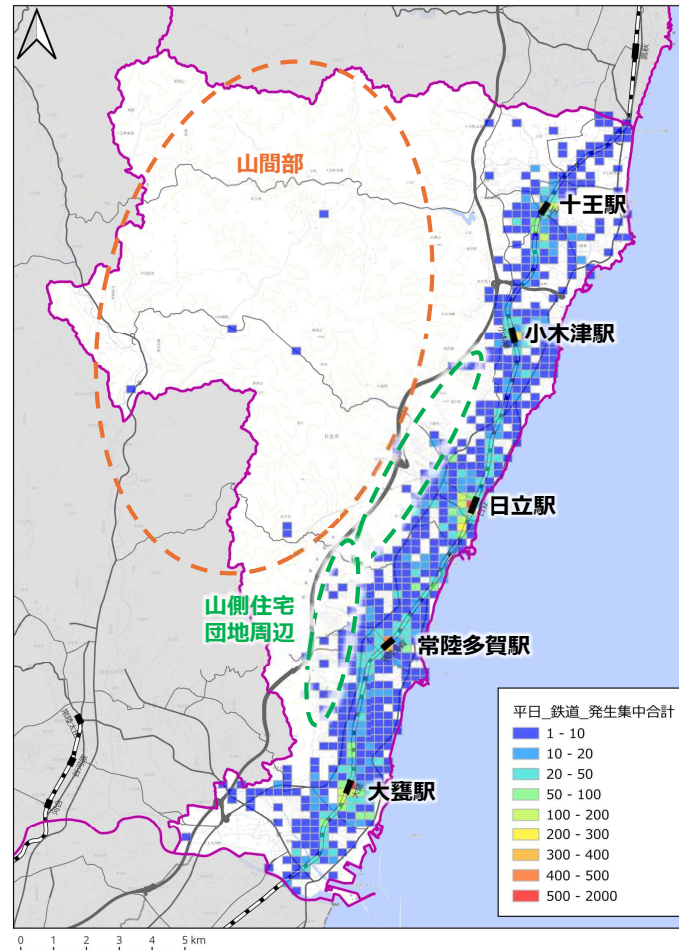
3. 人の移動状況

(2) 交通手段別移動状況

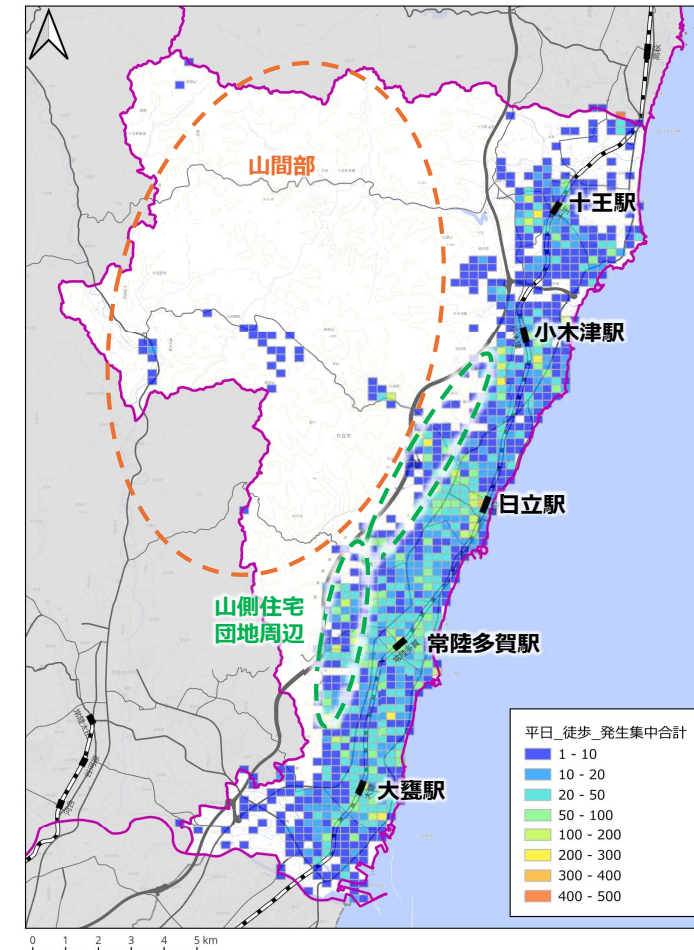
- 平日・休日ともに自動車は市全域で主要な移動手段として利用されている。
- 鉄道トリップは駅周辺で多く、沿岸市街地に分布している一方で、山側住宅団地や山間部では少ない。
- 徒歩トリップは駅周辺や沿岸市街地で多いほか、山側住宅団地においても分布しており、勾配のある団地内を徒歩で移動していることがわかる。



自動車トリップの発生集中量 (平日)



鉄道トリップの発生集中量 (平日)

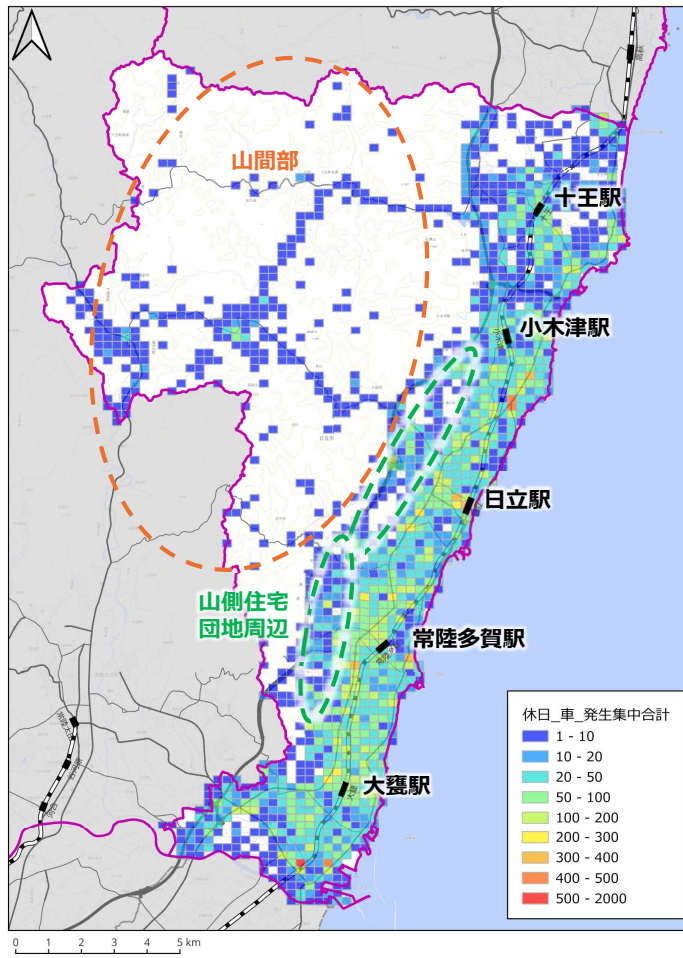


徒歩トリップの発生集中量 (平日)

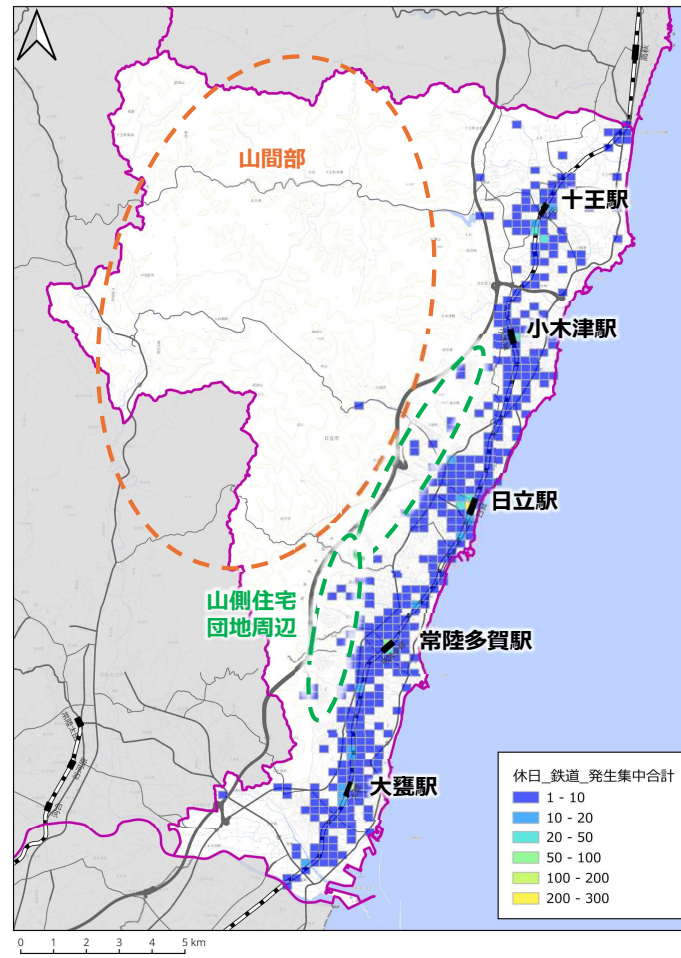
3. 人の移動状況

(2) 交通手段別移動状況

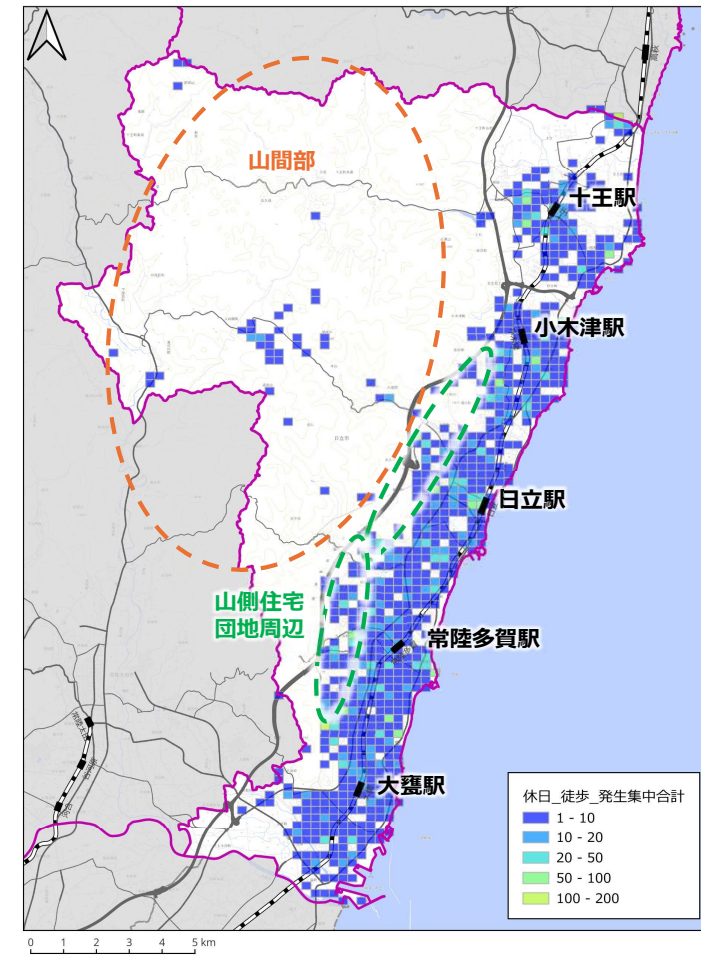
- 平日・休日ともに自動車は市全域で主要な移動手段として利用されている。
- 鉄道トリップは駅周辺で多く、沿岸市街地に分布している一方で、山側住宅団地や山間部では少ない。
- 徒歩トリップは駅周辺や沿岸市街地で多いほか、山側住宅団地においても分布しており、勾配のある団地内を徒歩で移動していることがわかる。



自動車トリップの発生集中量 (休日)



鉄道トリップの発生集中量 (休日)

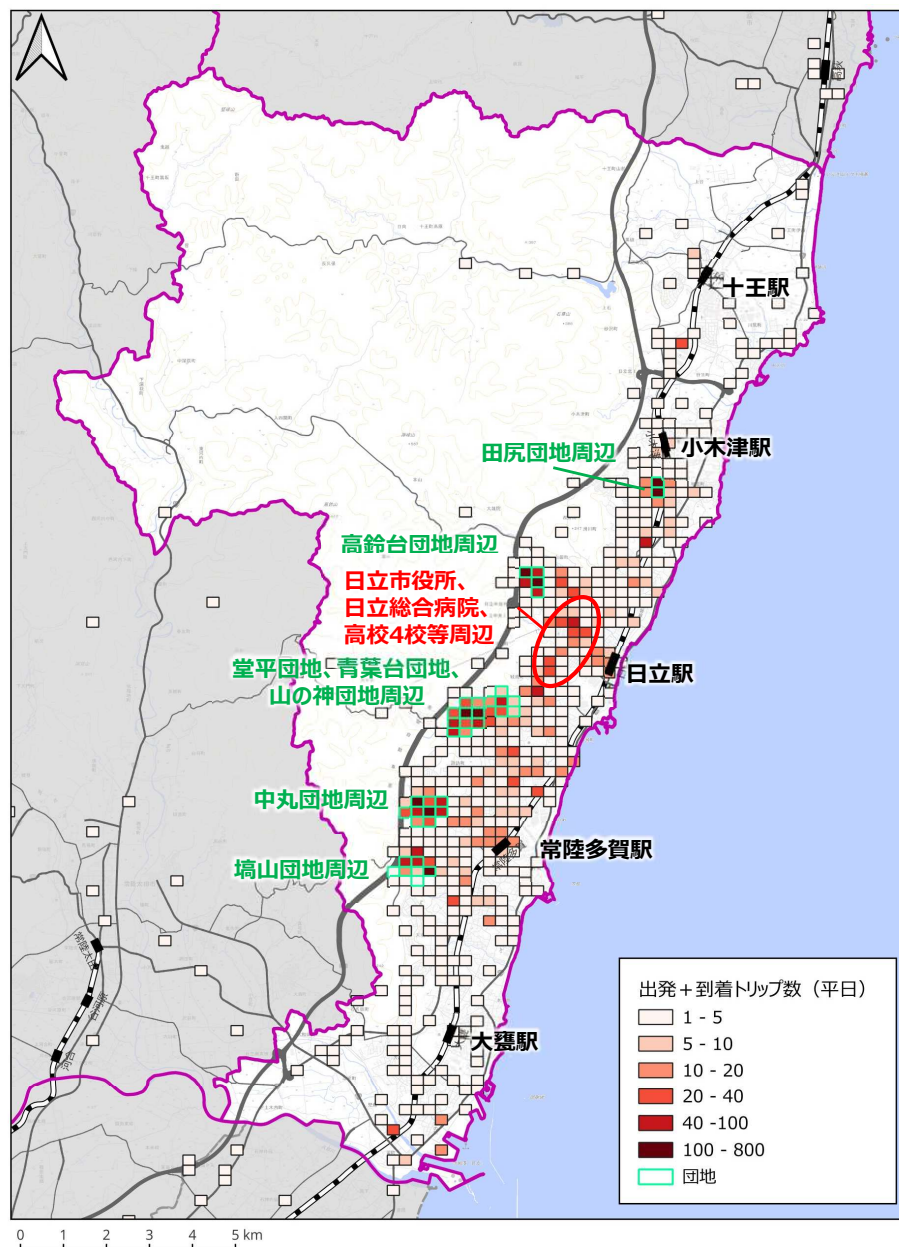


徒歩トリップの発生集中量 (休日)

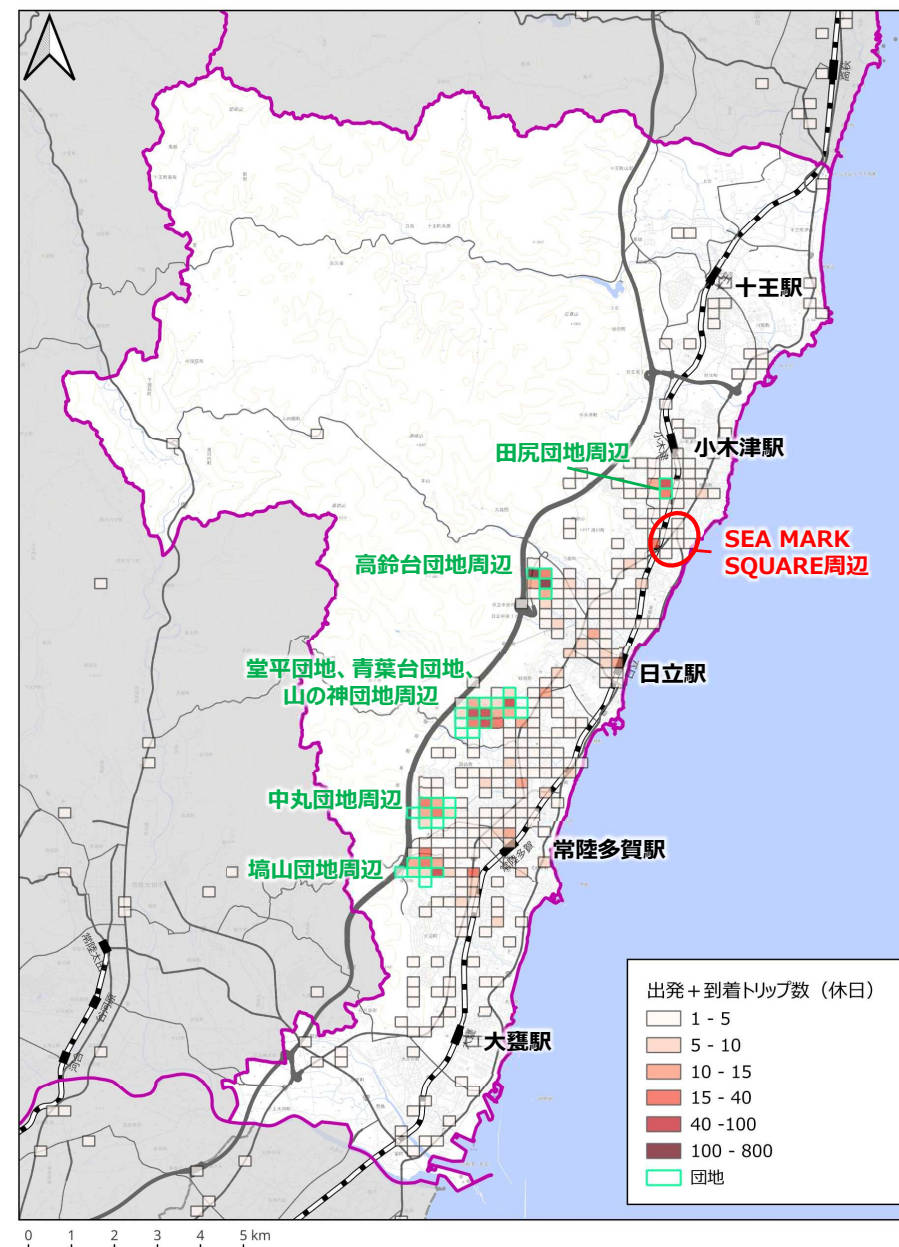
3. 人の移動状況

- 平日、休日ともに団地内での移動が多い。
- 平日は、国道6号沿線の市街地や駅周辺との間の流動が多く、市街地の都市機能を日常的に利用していることがわかる。
- 休日は、駅周辺や商業施設周辺との間の流動が多く、自動車等を利用して大型商業施設を訪れる移動が考えられる。

(3) 居住地別移動状況



山側7団地を出発地または到着地とするトリップの発生集中量（平日）



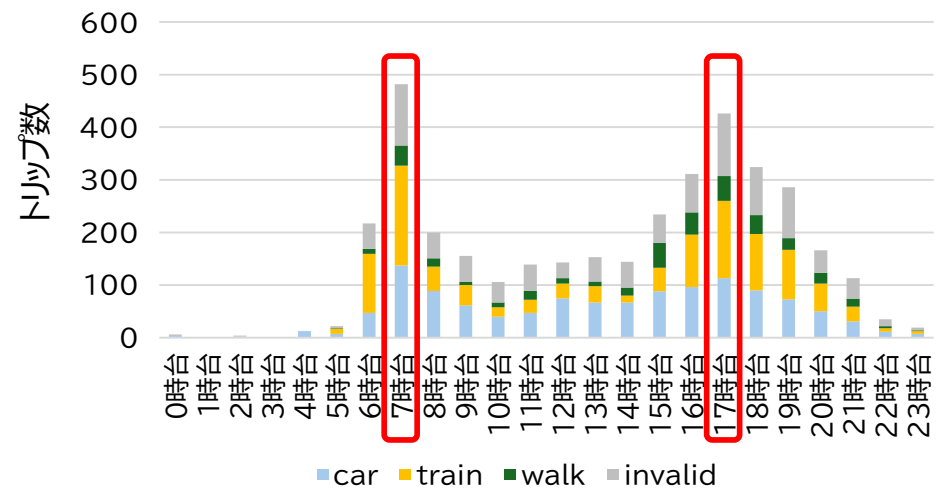
山側7団地を出発地または到着地とするトリップの発生集中量（休日）

3. 人の移動状況

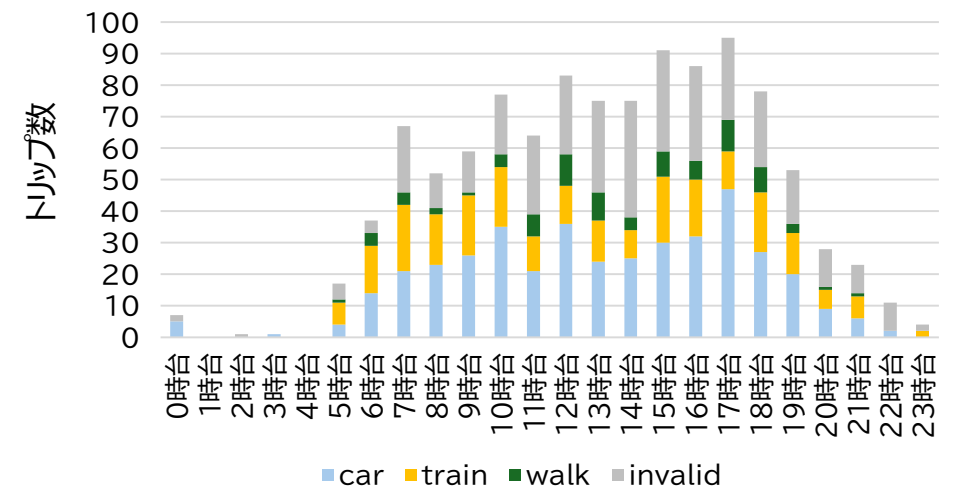
(4) 目的地別移動状況

- 日立駅周辺や大甕駅周辺を発着するトリップについて、平日は7時台と17時台がピークとなっており、通勤・通学移動が顕著となっているのに対し、休日は日中における時間帯による大きな差は見られない。
- 日立駅周辺と大甕駅周辺いずれも鉄道による移動が大半を占めており、特に通勤・通学時間帯である朝と夕方において、鉄道による利用が多い。

■ 日立駅周辺

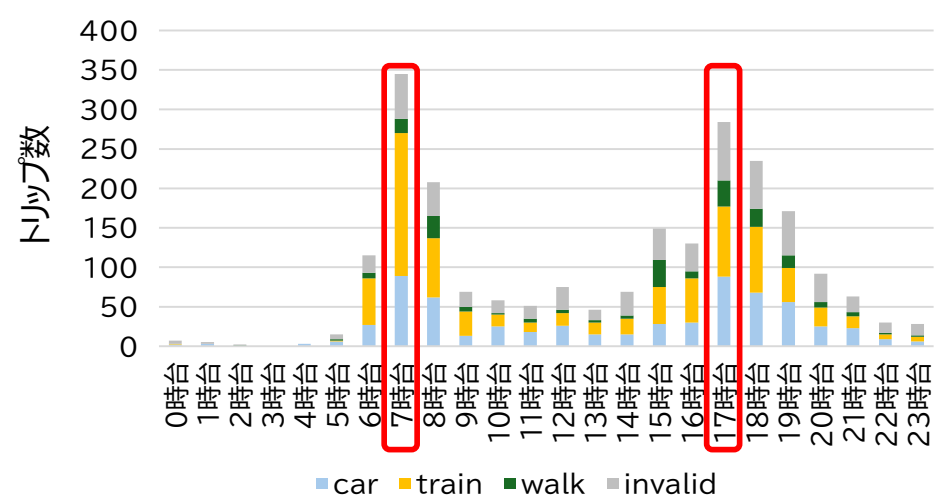


日立駅周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（平日）

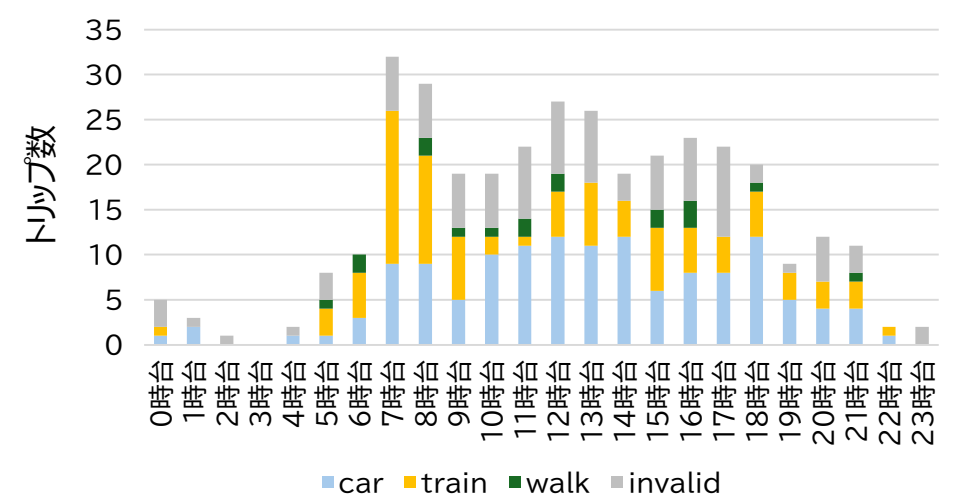


日立駅周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（休日）

■ 大甕駅周辺



大甕駅周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（平日）



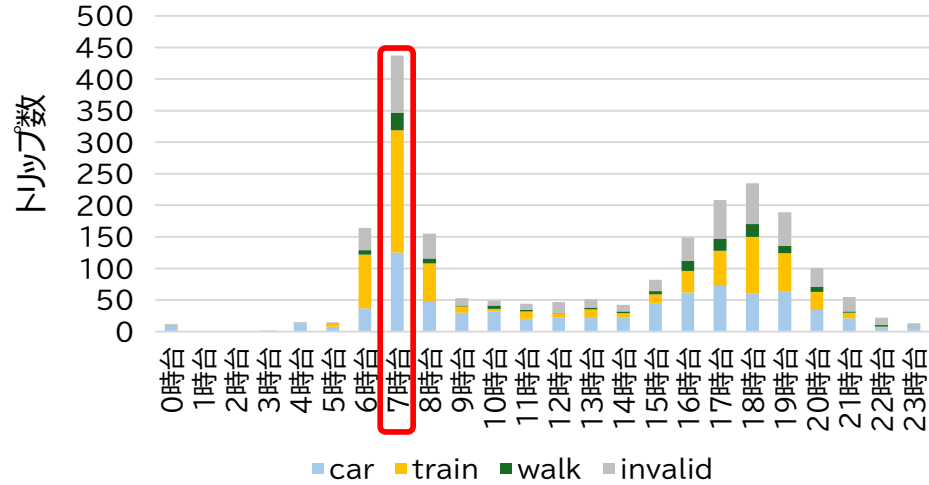
大甕駅周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（休日）

3. 人の移動状況

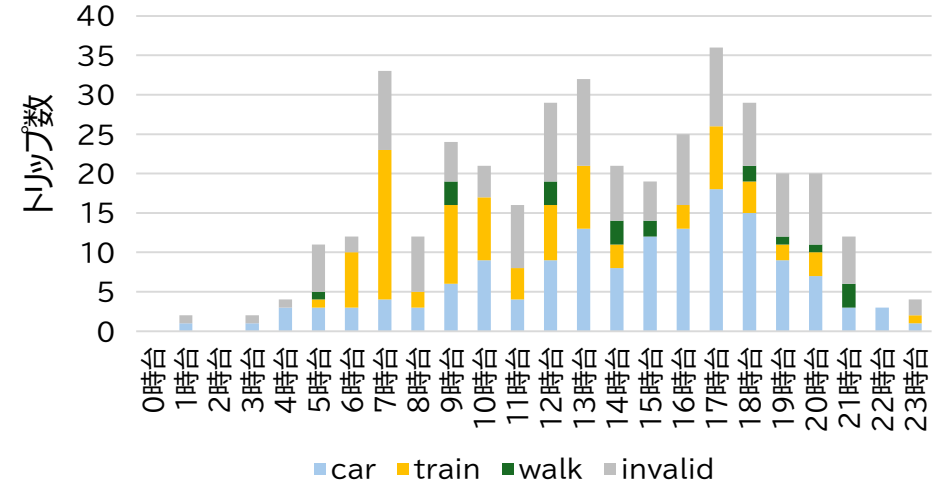
(4) 目的地別移動状況

- 常陸多賀駅周辺を発着する移動について、平日は7時台がピークとなっており、朝の通勤・通学移動が顕著である。休日は日中における時間帯による大きな差は見られない。
- 日立製作所（大みか事業所）等周辺を発着する移動について、平日は7時台と17時台がピークとなっており、通勤・通学移動が顕著であり、休日についても7～9時台の移動が多くなっている。また、自動車での通勤者が多いことがわかる。

■ 常陸多賀駅周辺

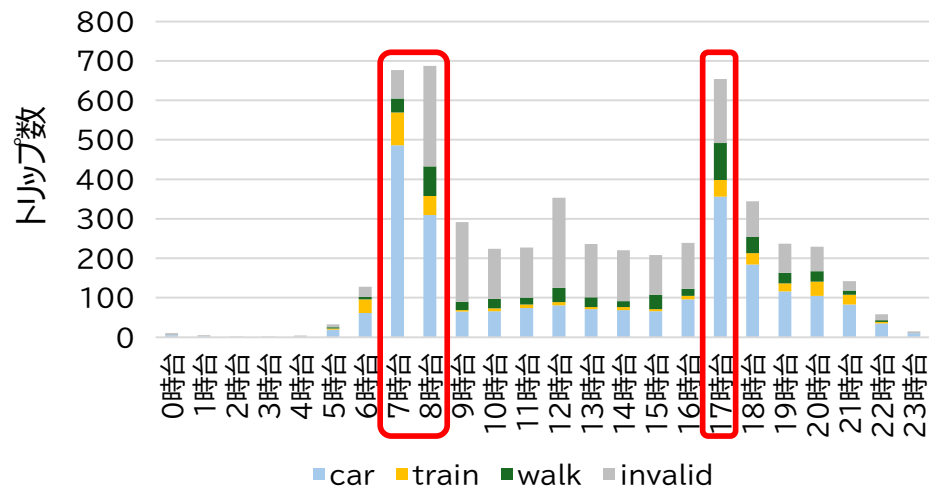


常陸多賀駅周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（平日）

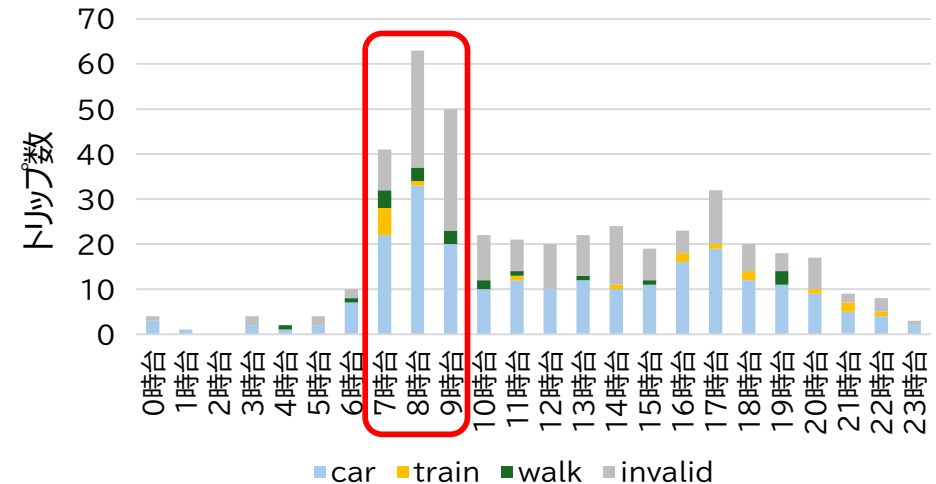


常陸多賀駅周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（休日）

■ 日立製作所（大みか事業所）等周辺



日立製作所（大みか事業所）等周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（平日）



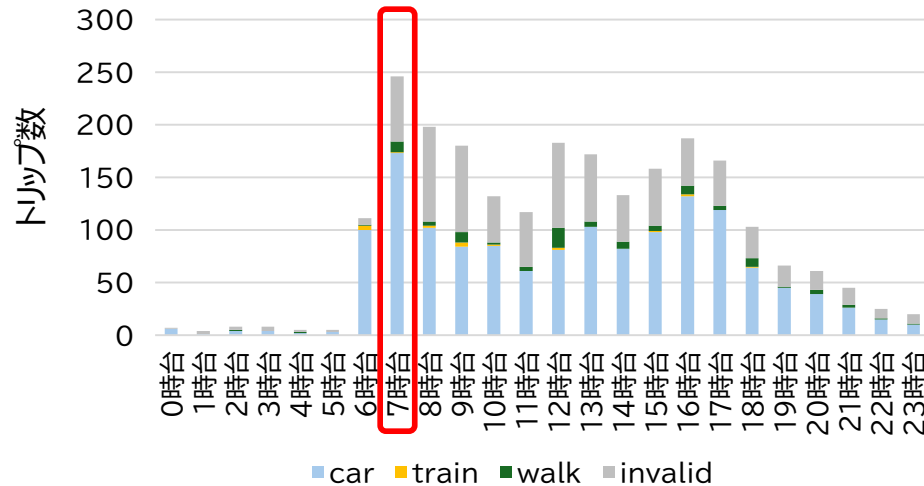
日立製作所（大みか事業所）等周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（休日）

3. 人の移動状況

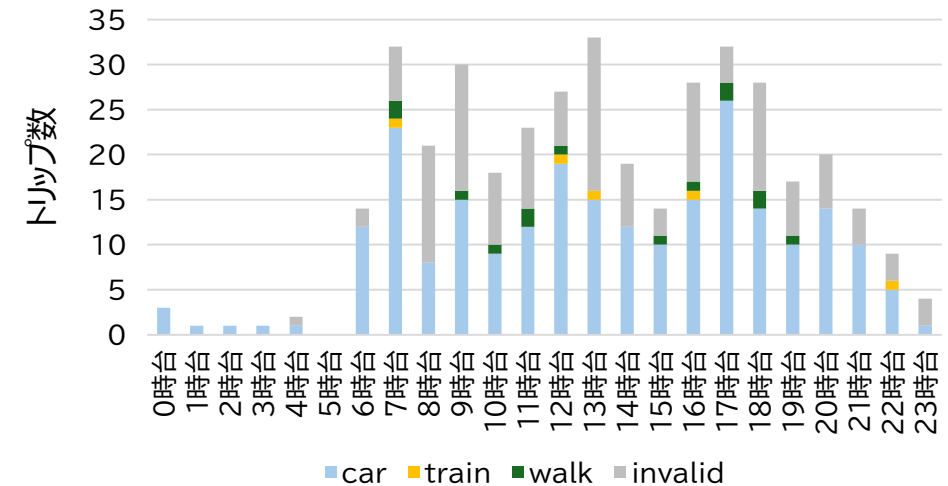
(4) 目的地別移動状況

- ・日立総合病院周辺を発着する移動について、平日は7時台がピークとなっており、休日は日中における時間帯による大きな差は見られない。また、自動車による移動が大半を占める。
- ・道の駅日立おさかなセンター周辺を発着する移動について、平日と休日いずれも11、12時台のお昼時間帯がピークとなっており、自動車による移動が大半を占める。

■ 日立総合病院周辺

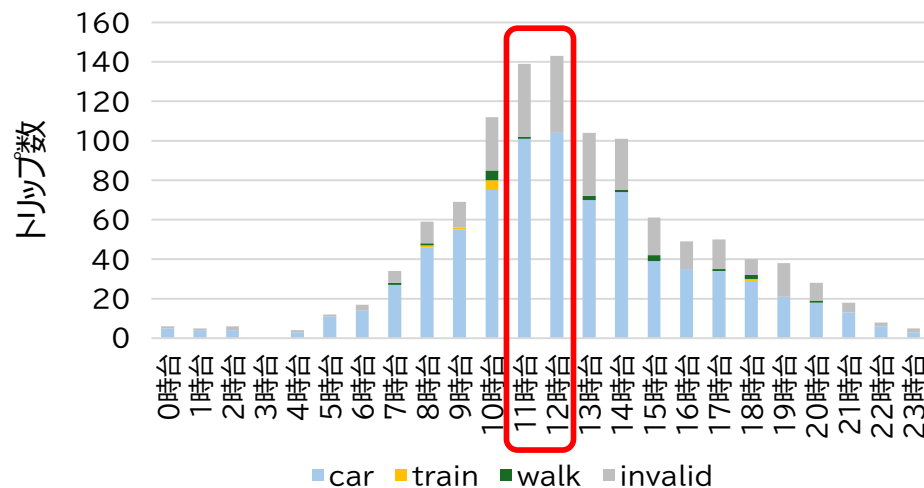


日立総合病院周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（平日）

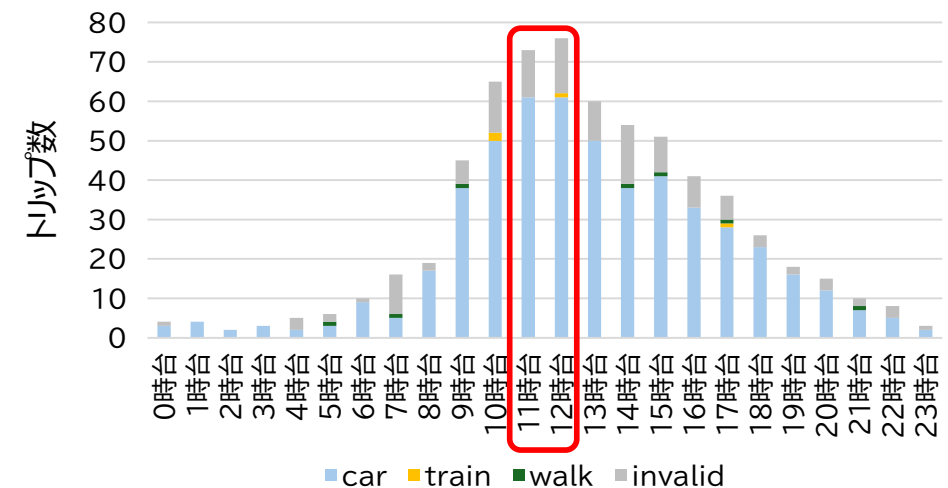


日立総合病院周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（休日）

■ 道の駅日立おさかなセンター周辺



おさかなセンター周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（平日）



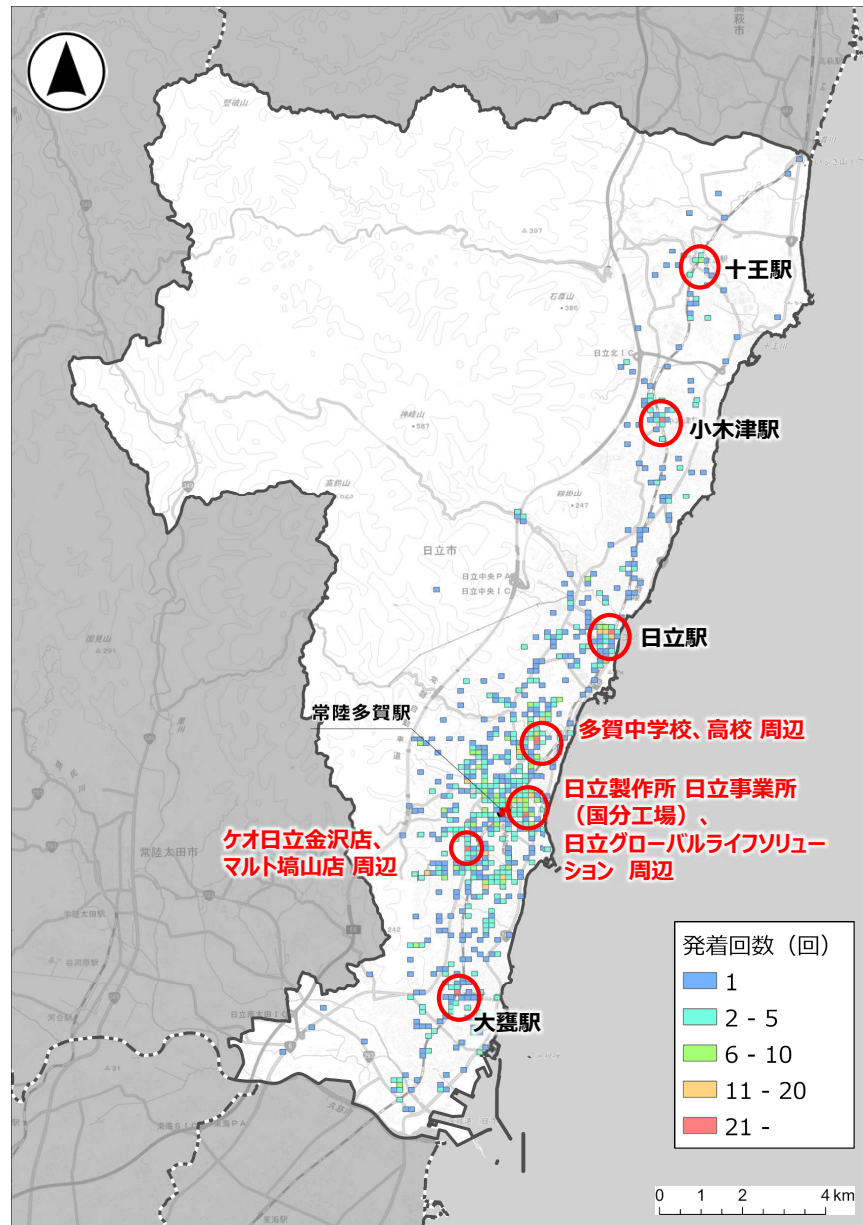
おさかなセンター周辺を発着する時間帯別・交通手段別トリップ数（休日）

3. 人の移動状況

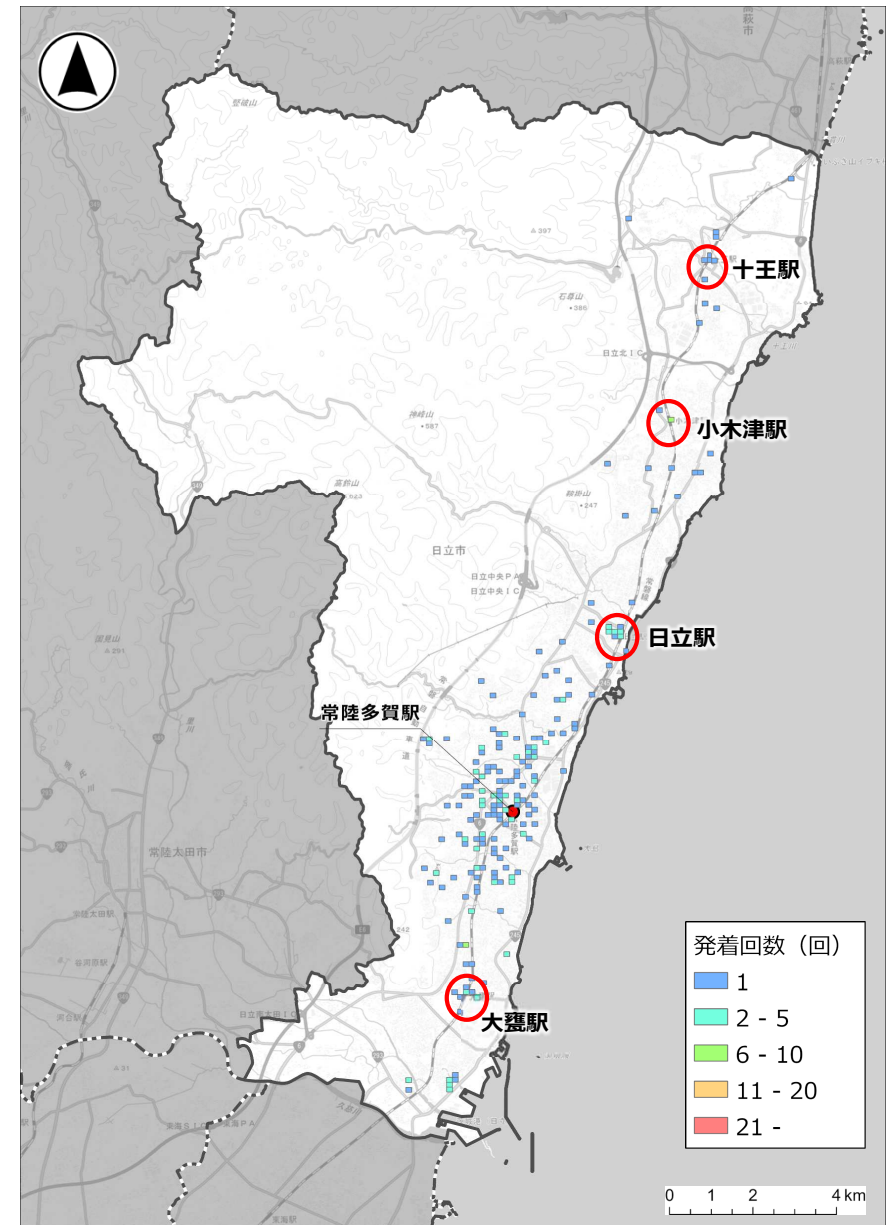
(4) 目的地別移動状況

- 常陸多賀駅周辺を発着するトリップにおいて、平日は隣駅の日立駅周辺や大甕駅周辺で多く発生・集中している。また、常陸多賀駅周辺の企業や学校、商業施設への移動も多い。

■ 常陸多賀駅周辺



常陸多賀駅周辺を発生・集中するトリップの発着地（平日）



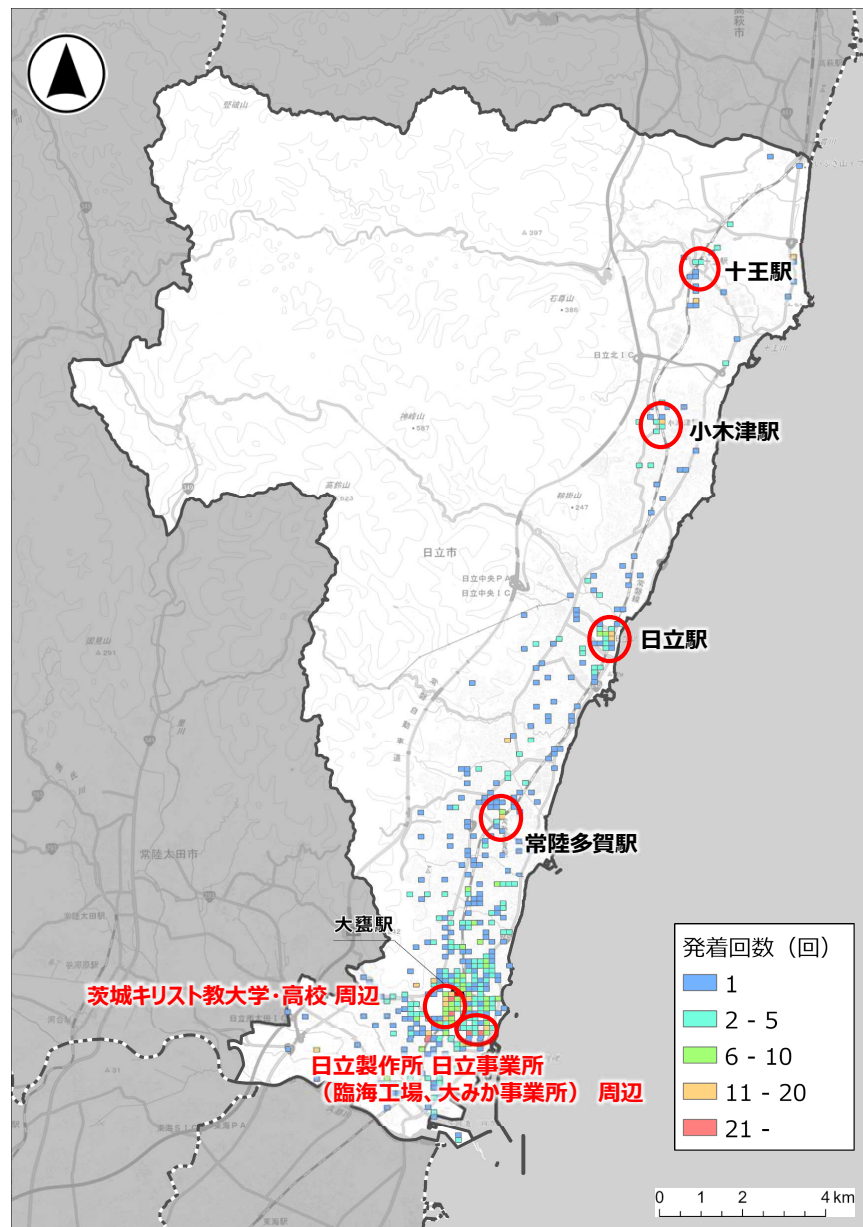
常陸多賀駅周辺を発生・集中するトリップの発着地（休日）

3. 人の移動状況

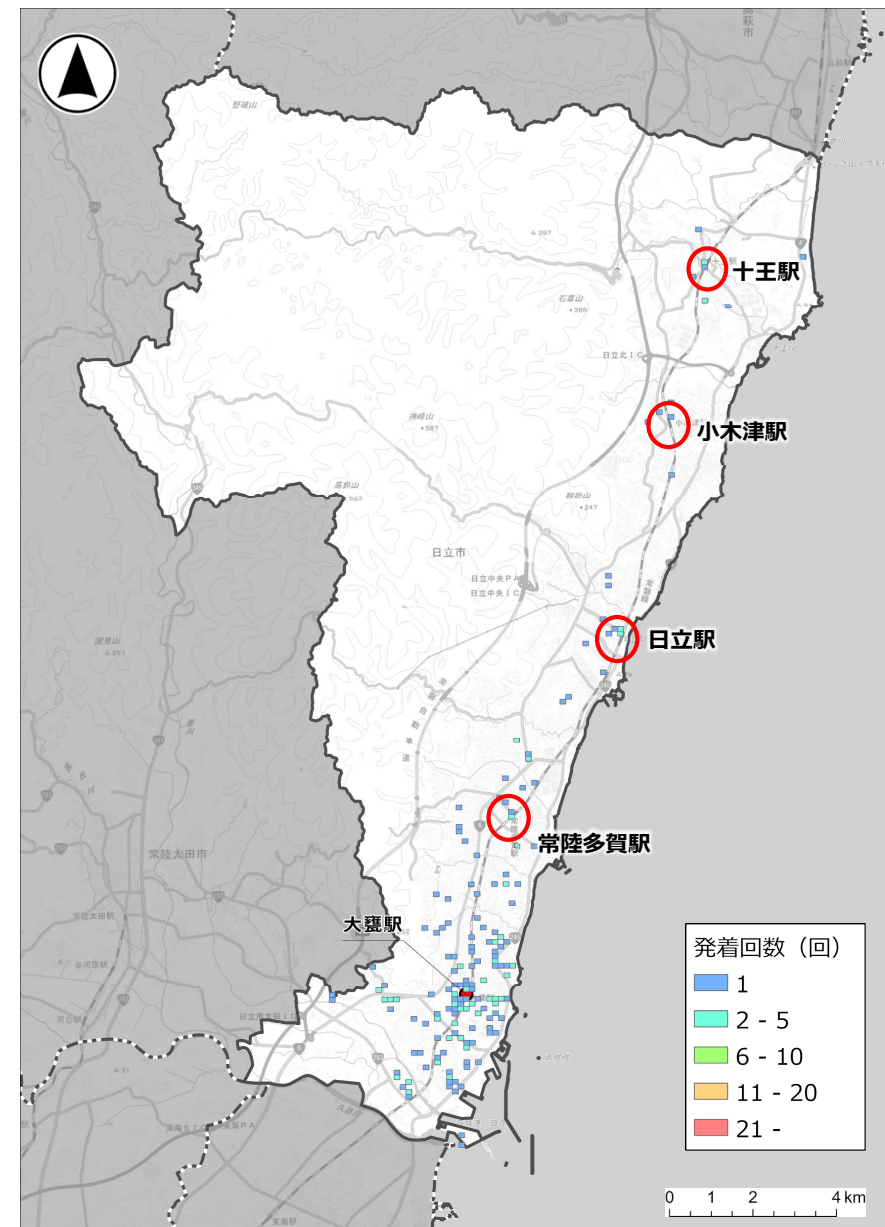
(4) 目的地別移動状況

- 大甕駅周辺を発着するトリップにおいて、平日は大甕駅周辺の企業や学校で多く発生・集中している。

■大甕駅周辺



大甕駅周辺を発生・集中するトリップの発着地（平日）



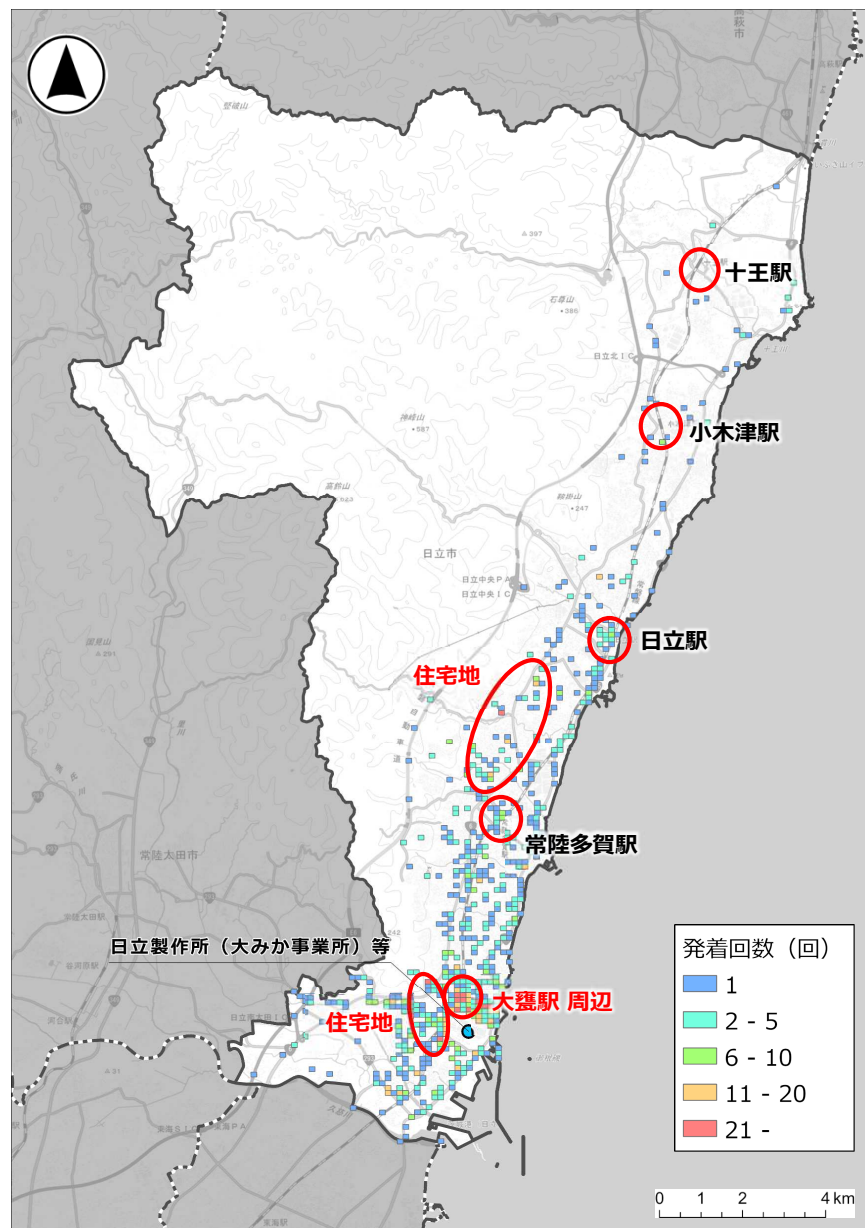
大甕駅周辺を発生・集中するトリップの発着地（休日）

3. 人の移動状況

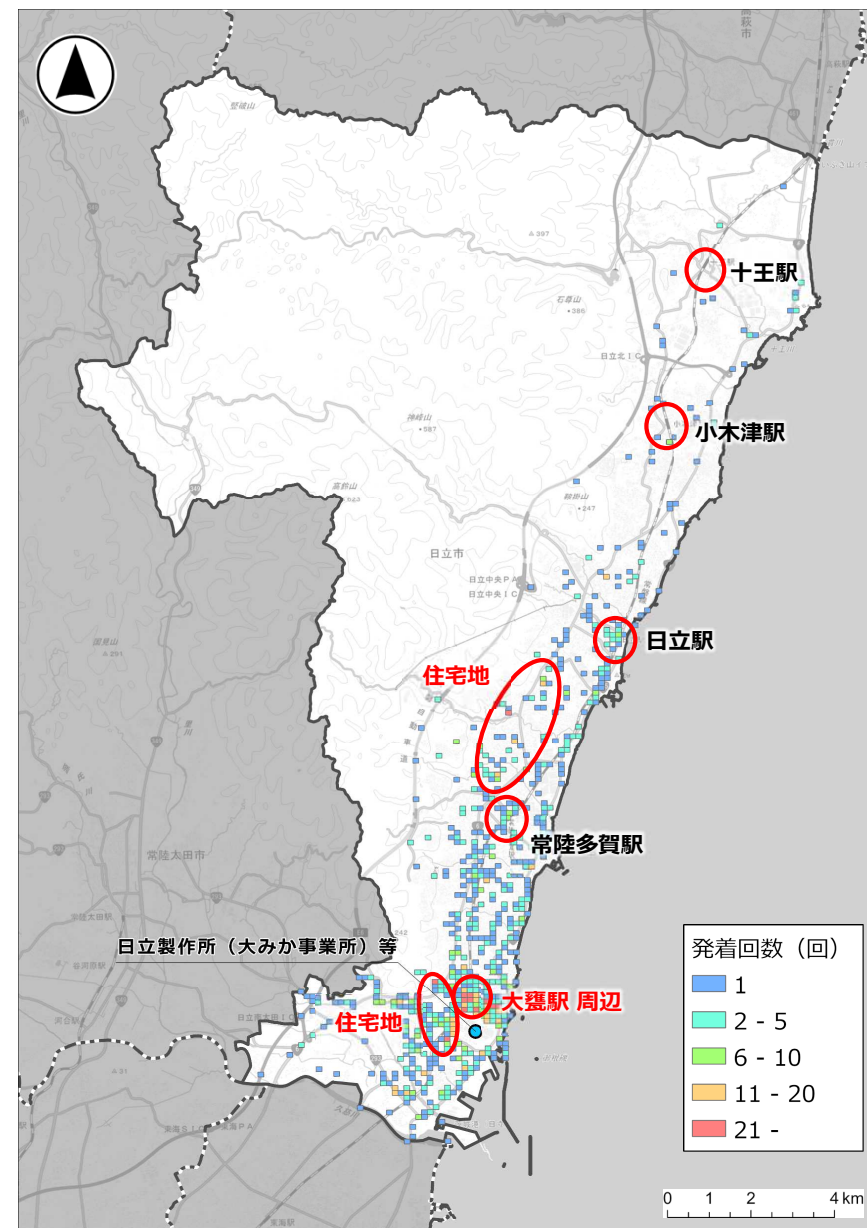
(4) 目的地別移動状況

- 日立製作所（大みか事業所）等周辺を発着するトリップにおいて、平日と休日いずれも大甕駅周辺で多く発生・集中している。また、ほか発生・集中量が多い地点については、平日と休日で同じ地点であることから、通勤している人の移動であると考えられる。

■ 日立製作所（大みか事業所）等周辺



日立製作所（大みか事業所）等周辺を発生・集中するトリップの発着地（平日）



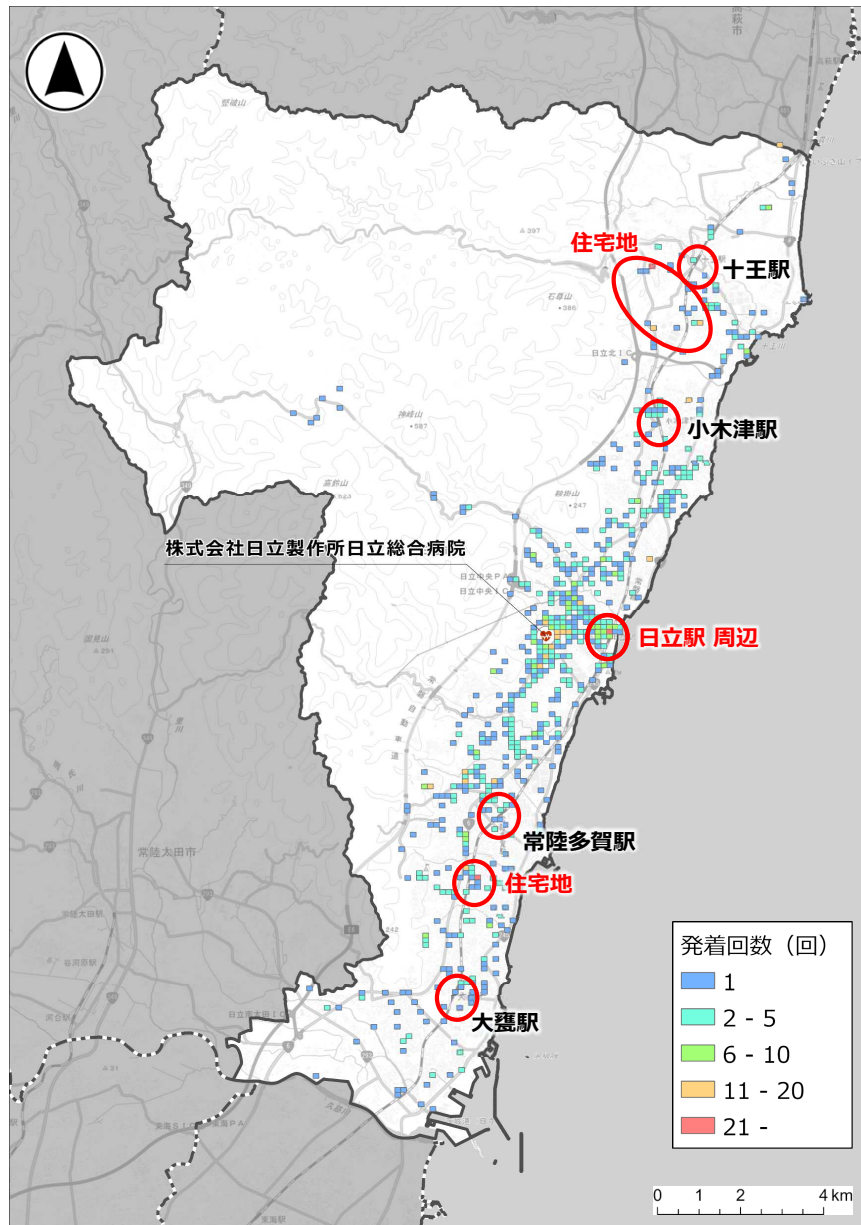
日立製作所（大みか事業所）等周辺を発生・集中するトリップの発着地（休日）

3. 人の移動状況

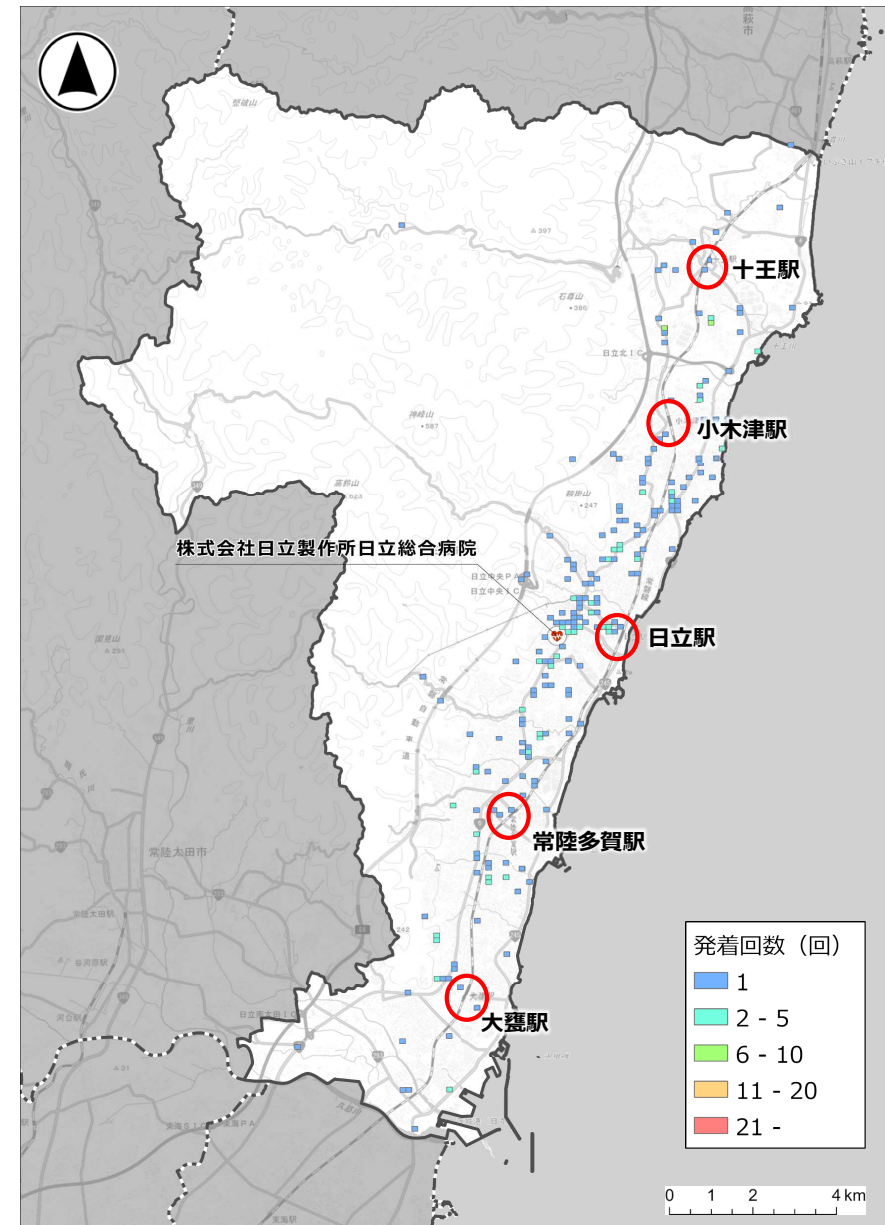
(4) 目的地別移動状況

- ・ 日立総合病院周辺を発着するトリップにおいて、平日は日立駅で多く発生・集中しており、通院者・通勤者の移動であると考えられる。
- ・ 休日は病院の休診日であることから、移動数が少ない。

■ 日立総合病院周辺



日立総合病院周辺を発生・集中するトリップの発着地（平日）



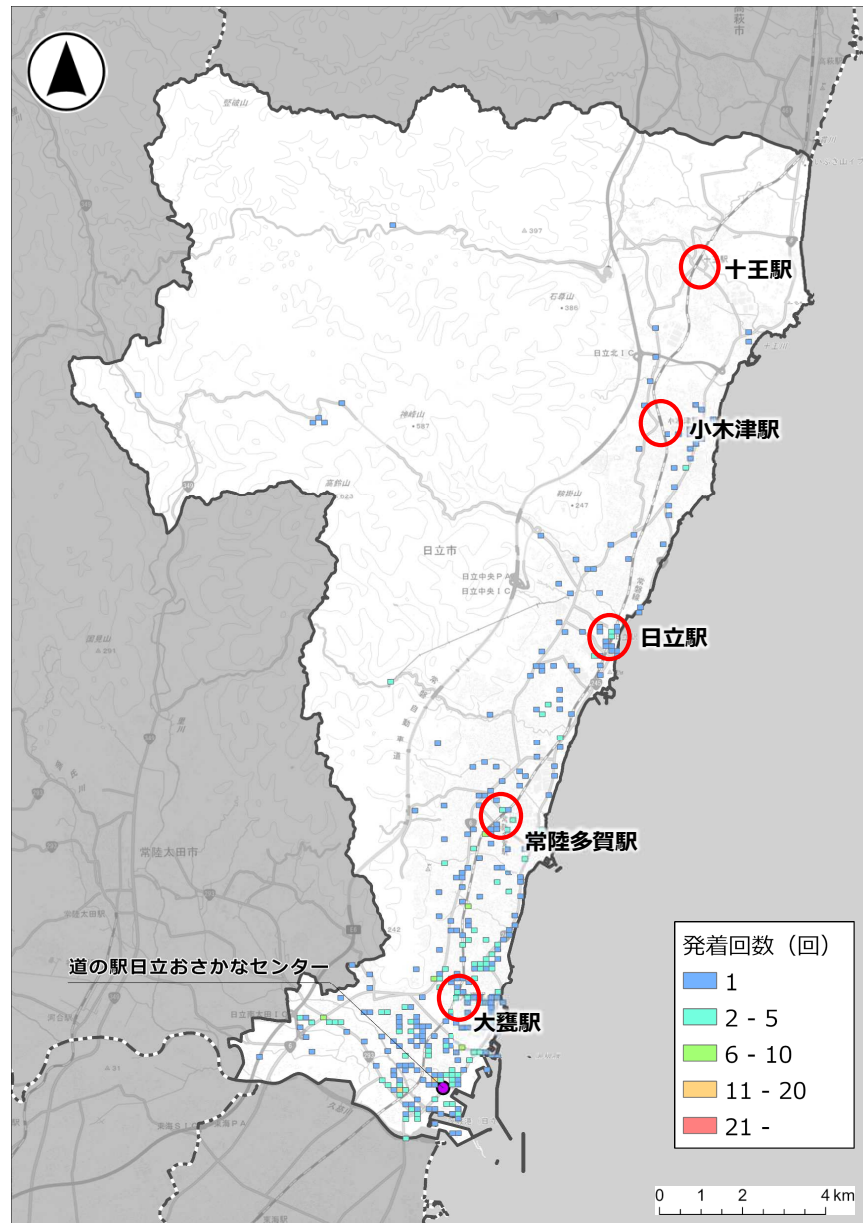
日立総合病院周辺を発生・集中するトリップの発着地（休日）

3. 人の移動状況

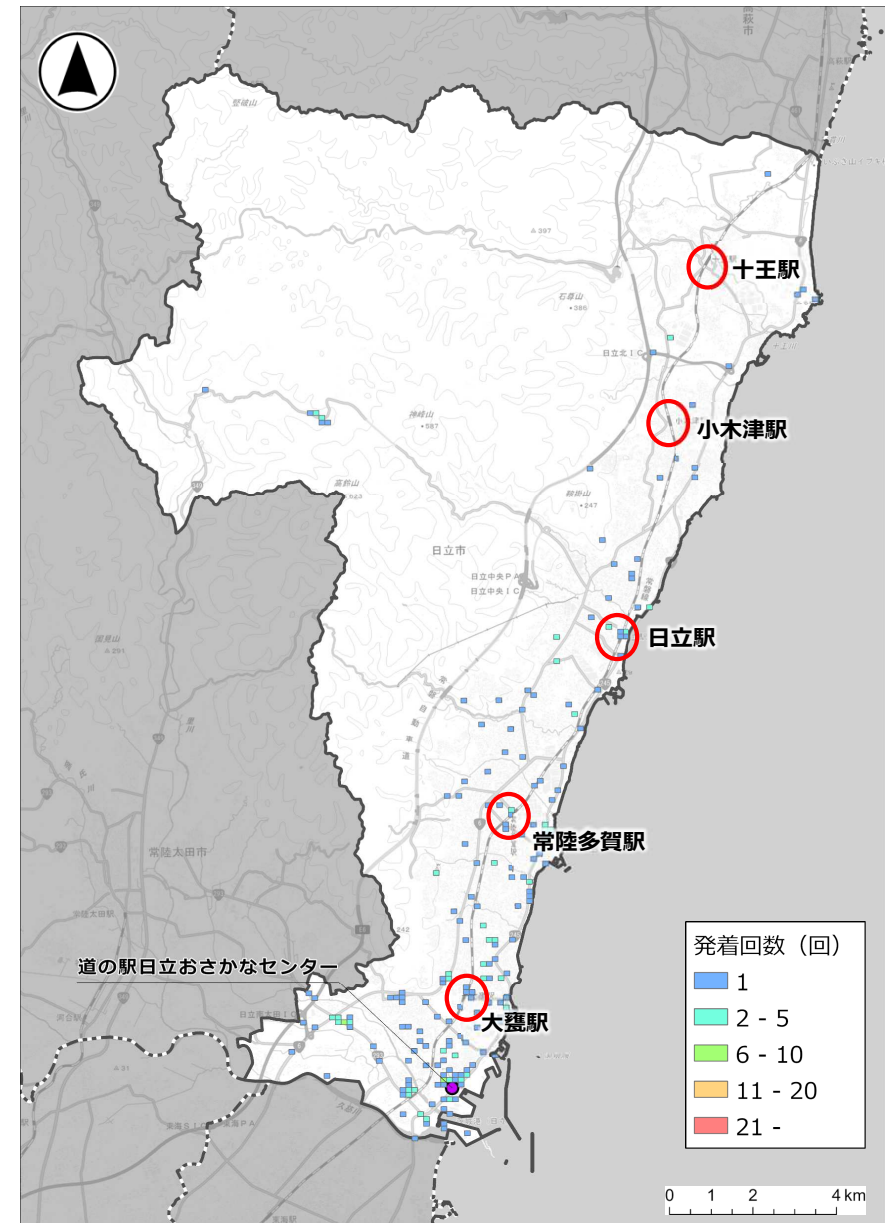
(4) 目的地別移動状況

- 道の駅日立おさかなセンター周辺の移動状況について、平日と休日いずれも同施設周辺を発着する移動は薄く見られるが、発生・集中量が多い箇所は見られなかった。駅周辺においても発生・集中量が少ないことから、鉄道による移動が少ないことがわかる。

■ 道の駅日立おさかなセンター周辺



道の駅日立おさかなセンター周辺を発生・集中するトリップの発着地（平日）



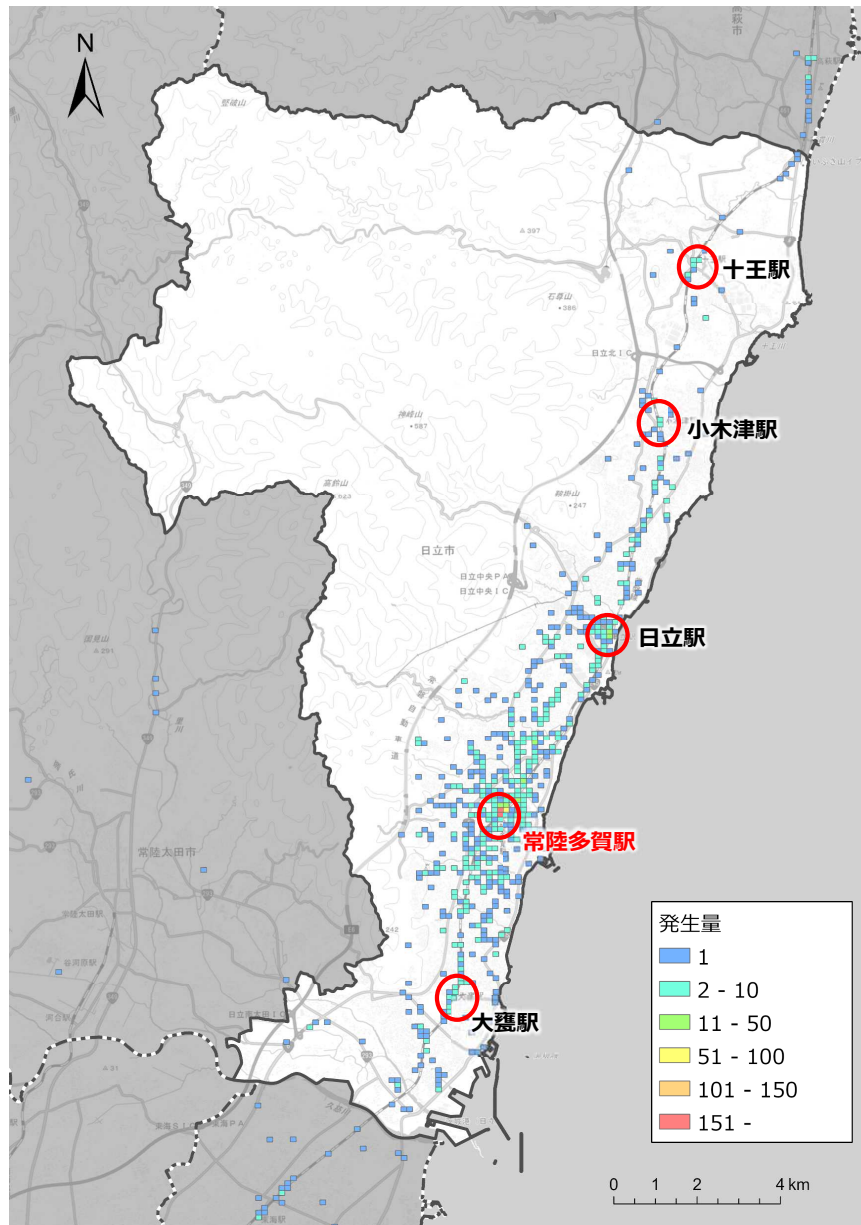
道の駅日立おさかなセンター周辺を発生・集中するトリップの発着地（休日）

3. 人の移動状況

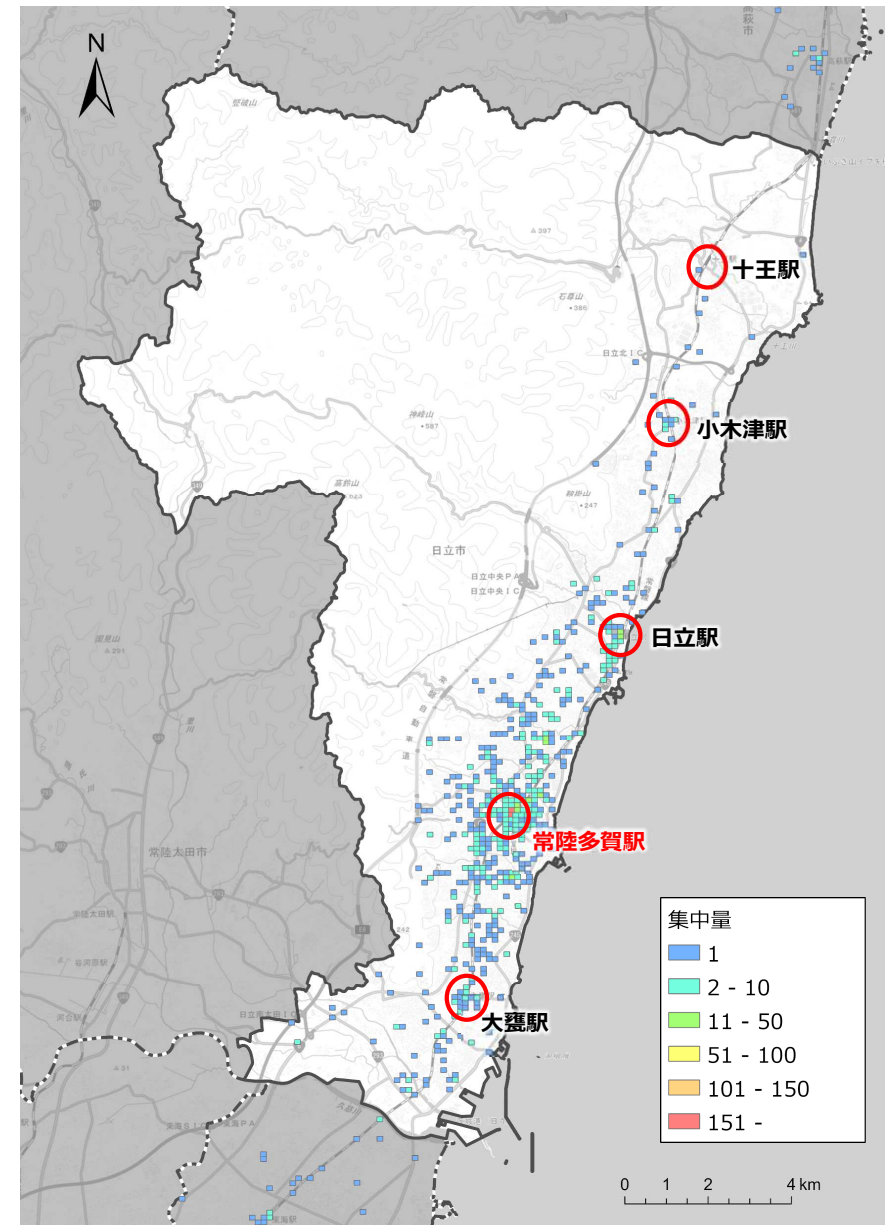
(5) 交通拠点の利用状況

- 常陸多賀駅周辺を経由する移動状況について、発生・集中いずれも常陸多賀駅を中心として約2km圏内の南北に広がっている。また、隣接する駅である日立駅で発生・集中している移動も見られる。

■ 常陸多賀駅を経由するトリップ



常陸多賀駅周辺を経由するトリップの発生量



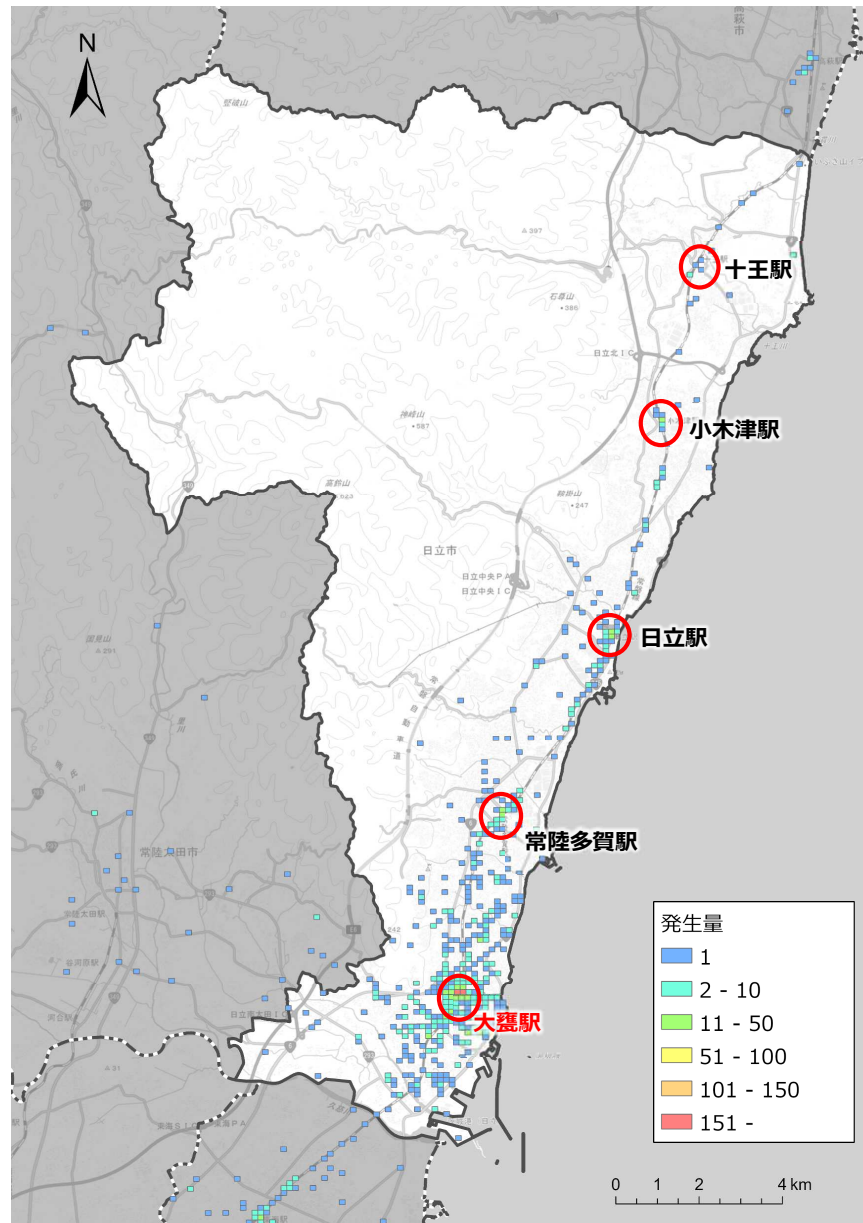
常陸多賀駅周辺を経由するトリップの集中量

3. 人の移動状況

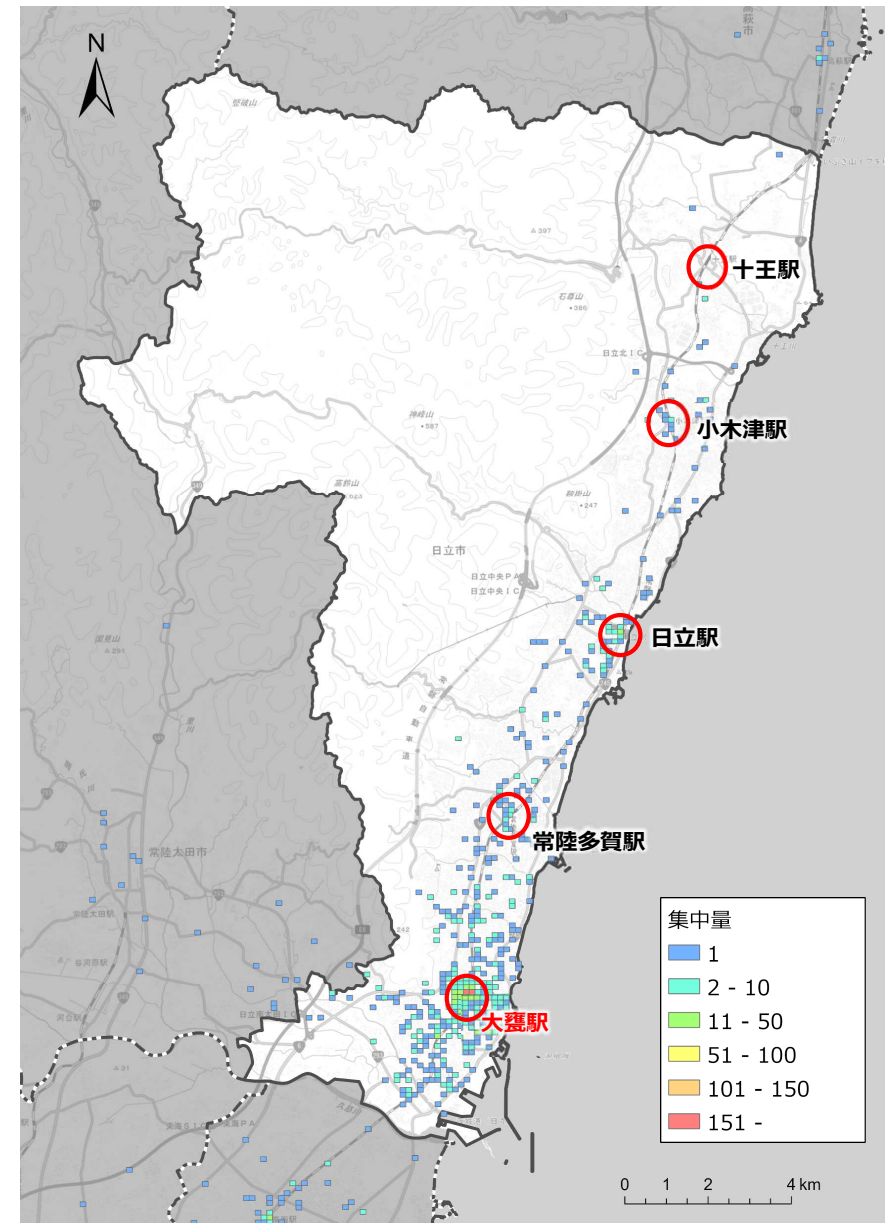
(5) 交通拠点の利用状況

- 大甕駅周辺を経由する移動状況について、発生・集中いずれも大甕駅を中心として約2km圏内の南北に広がっている。また、隣接する駅である常陸多賀駅や日立駅で発生・集中している移動も見られる。

■ 大甕駅を経由するトリップ



大甕駅周辺を経由するトリップの発生量



大甕駅周辺を経由するトリップの集中量

4. 公共交通の状況

【目次】

(1) 公共交通ネットワーク.....	48
(2) 路線バスの運行便数.....	49
(3) 路線バスの遅延状況.....	50
(4) 路線バスの利用状況.....	51
(5) 路線バスの収支状況.....	55

4. 公共交通の状況

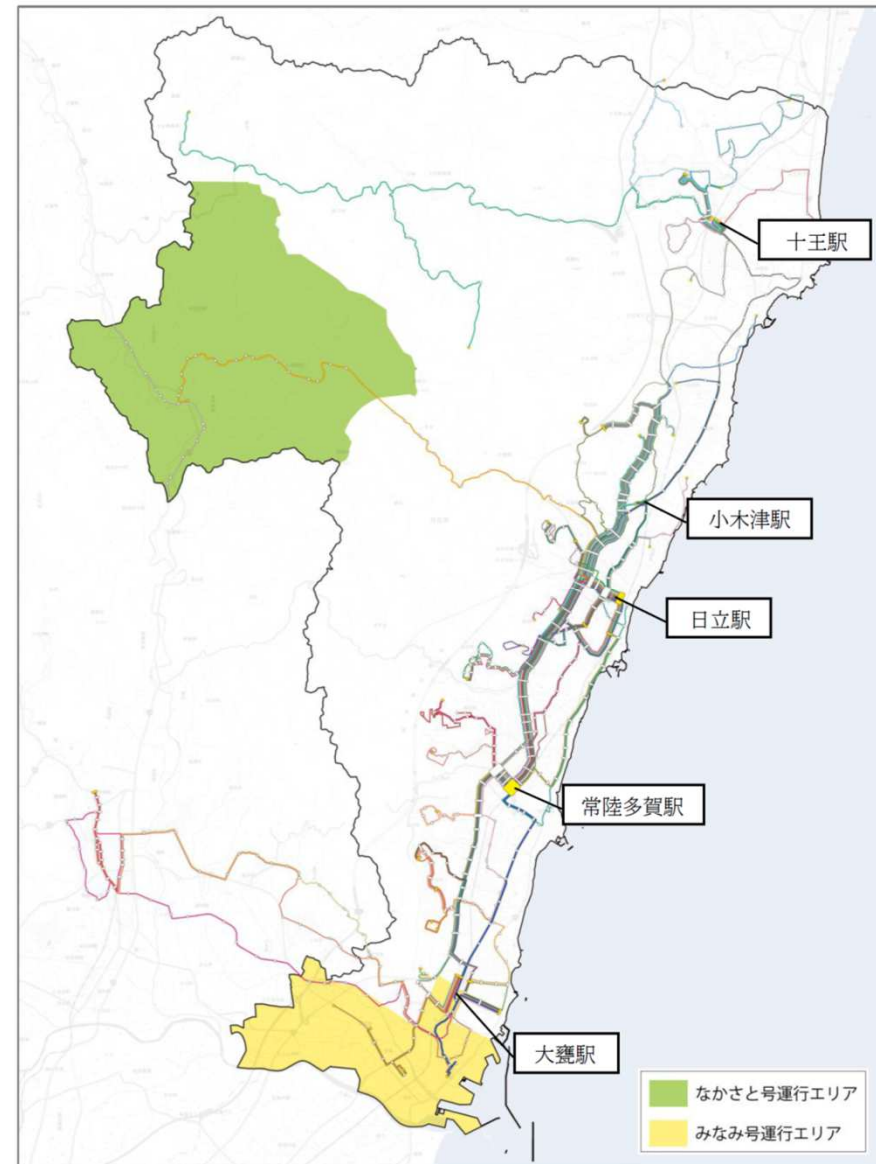
(1) 公共交通ネットワーク

- J R 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。
- 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。



道路ネットワーク、公共交通ネットワーク

出典：国土数値情報



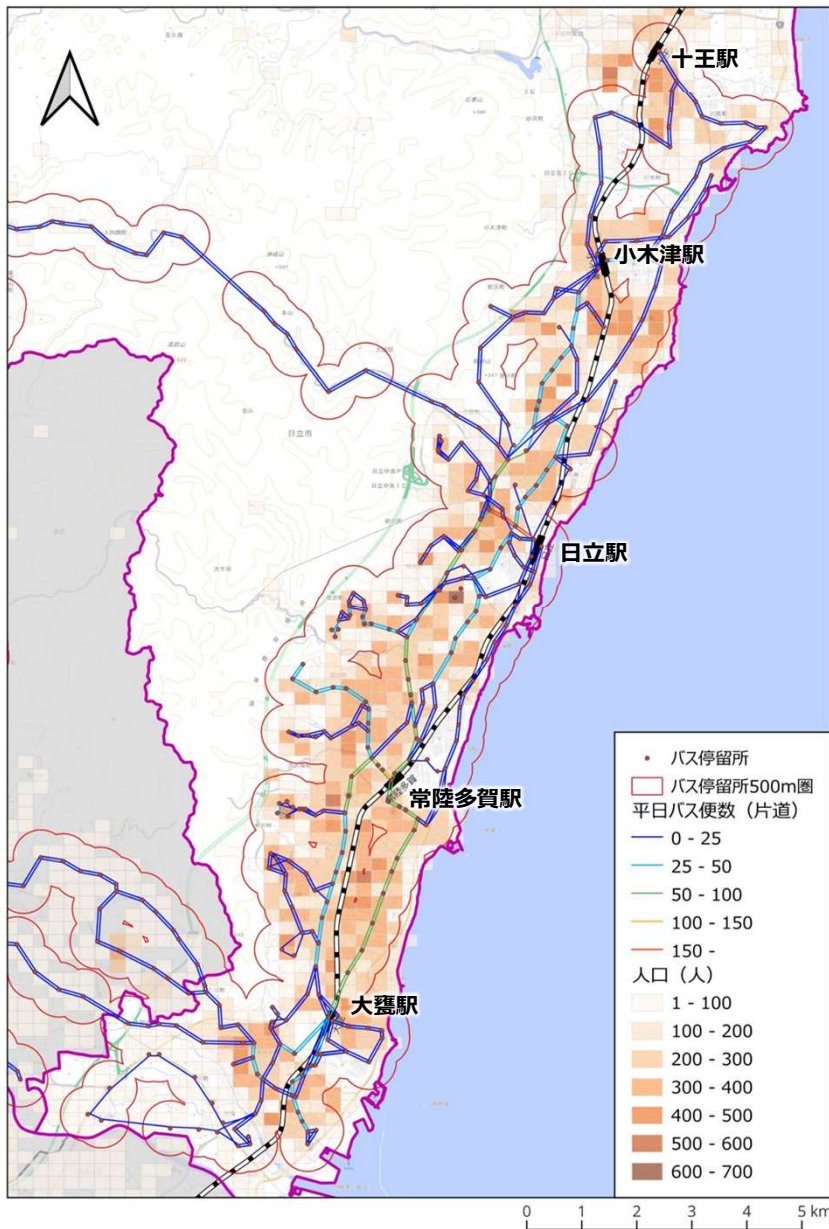
バス路線図

出典：日立市地域公共交通計画（R6.3）

4. 公共交通の状況

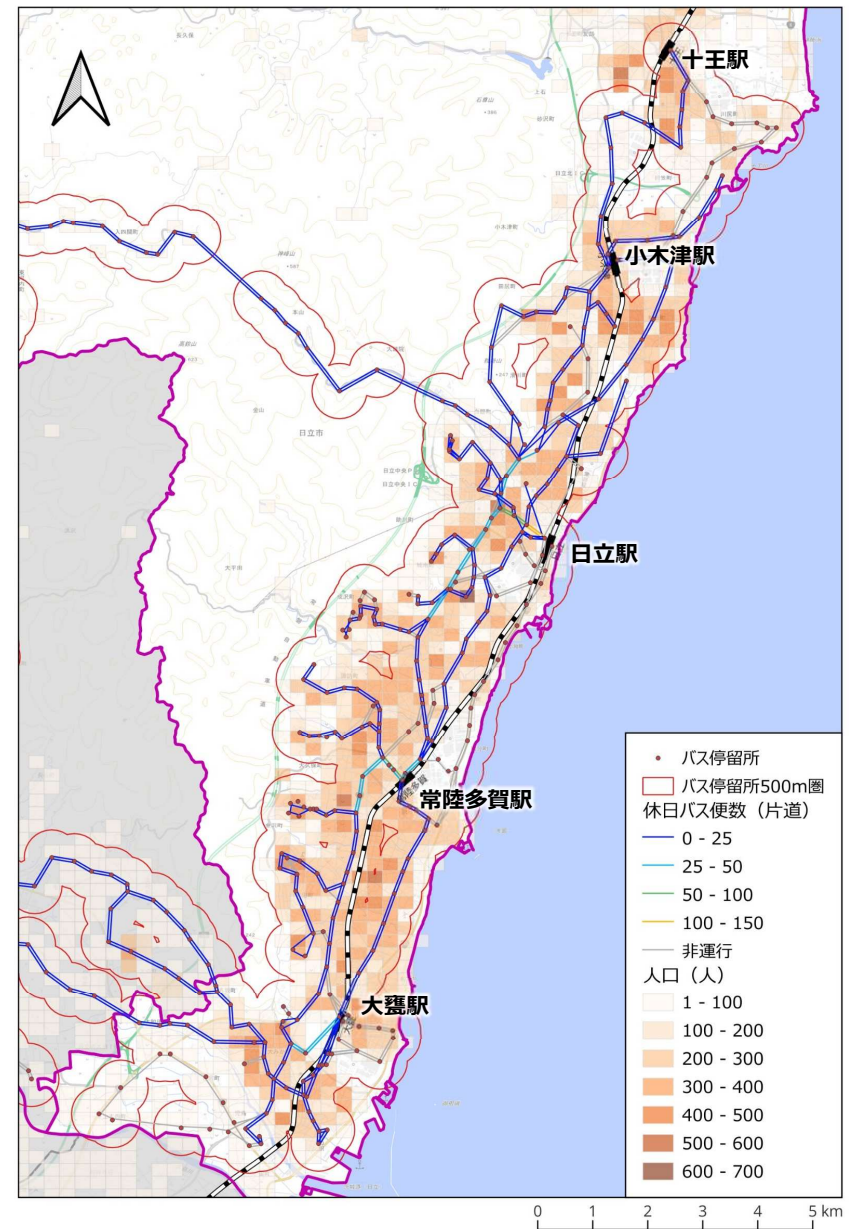
(2) 路線バスの運行便数

- バス路線は鉄道駅を中心に運行されている。
- 平日は、国道6号やBRTでは運行便数が50便/日を越える一方、山側住宅団地や山間部の路線では25便/日を下回る。
- 休日は平日と比較して便数が少ない。



日立市内のバス運行便数（平日）

※2024年10月24日（木曜日）



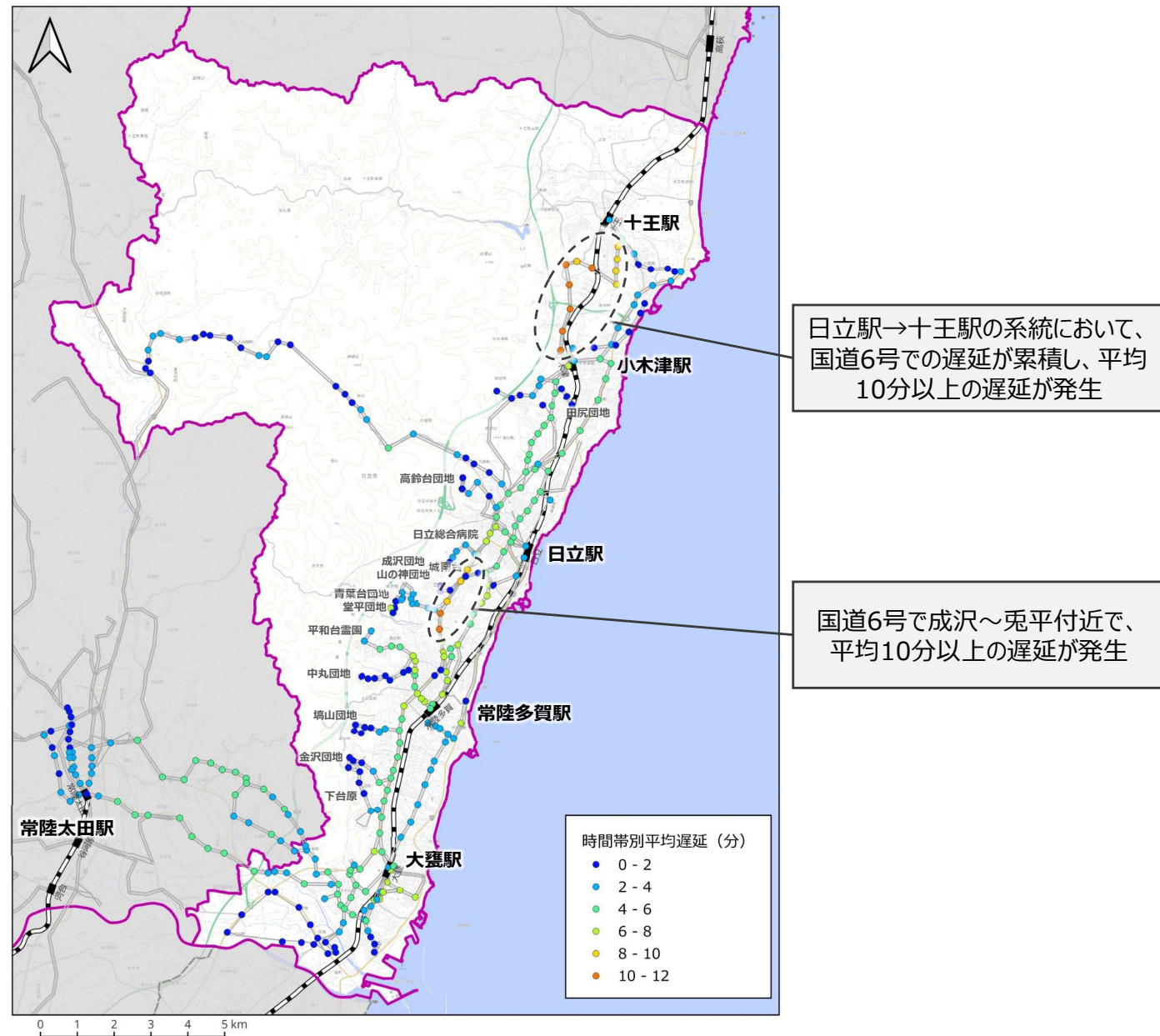
日立市内のバス運行便数（休日）

※2024年10月26日（土曜日）

4. 公共交通の状況

(3) 路線バスの遅延状況

- 平日朝7時台には、国道6号の小木津駅～十王駅付近、成沢～兎平付近で平均10分以上のバス遅延が発生している。



日立市内の路線バス遅延時間（平日7時台）

4. 公共交通の状況

- 日立駅、常陸多賀駅、大甕駅の乗降者数が特に多く、平日は1,000人/日を越える。
- 国道6号やBRTの各停留所では概ね100人/日～500人/日の乗降者数がある。
- 山側住宅団地内の各停留所は概ね11人/日～100人/日の利用にとどまり、山間部の停留所では乗降者数0の停留所も存在する。

(4) 路線バスの利用状況



停留所別乗降人員（平日）

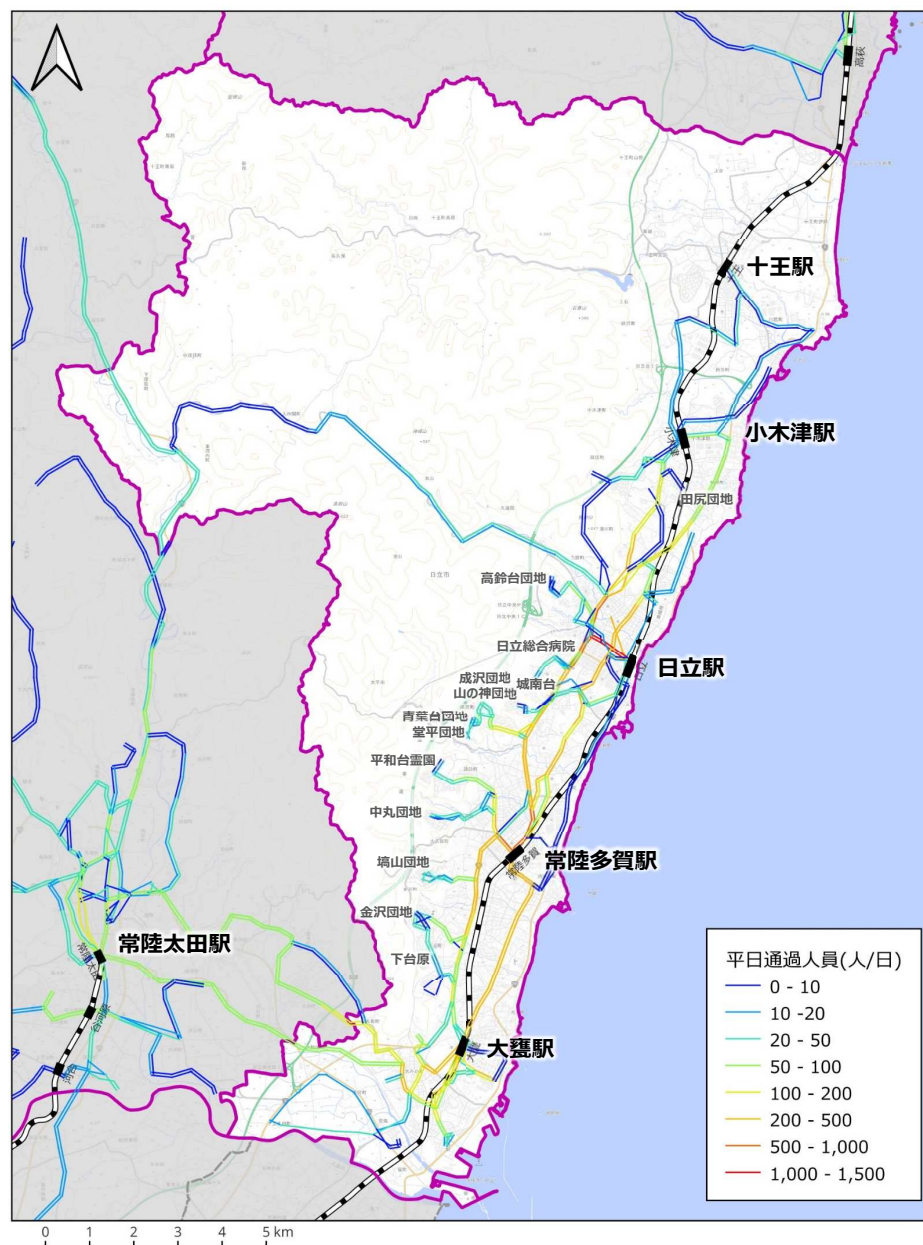


停留所別乗降人員（休日）

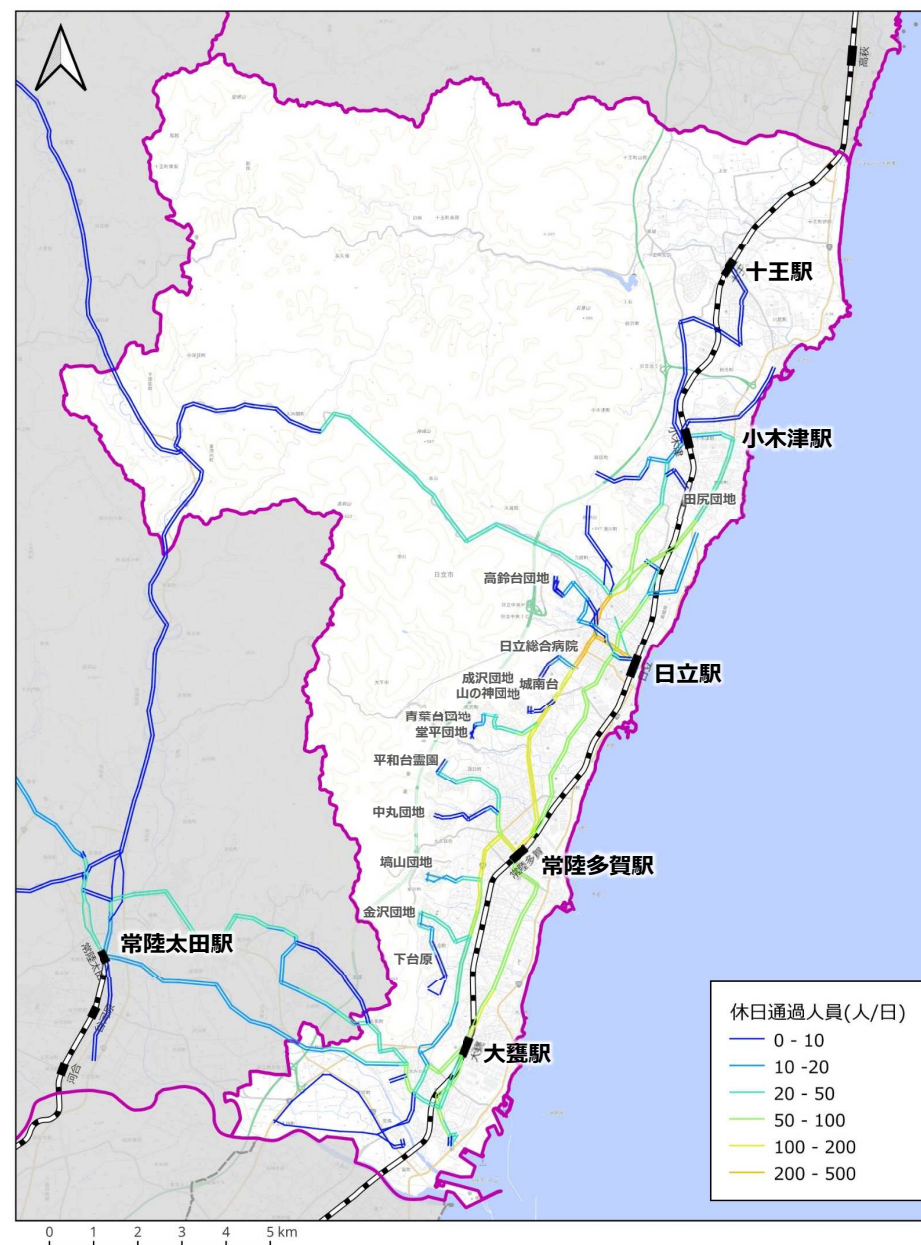
4. 公共交通の状況

- 平日のBRT、国道6号、中央線では200人/日以上の利用がある一方、山側住宅団地や山間部では20人/日未満の区間もある。
- 休日は平日よりも利用者が少なく、山側住宅団地では10人/日未満の区間がある。

(4) 路線バスの利用状況



日通過人員 (平日)



日通過人員 (休日)

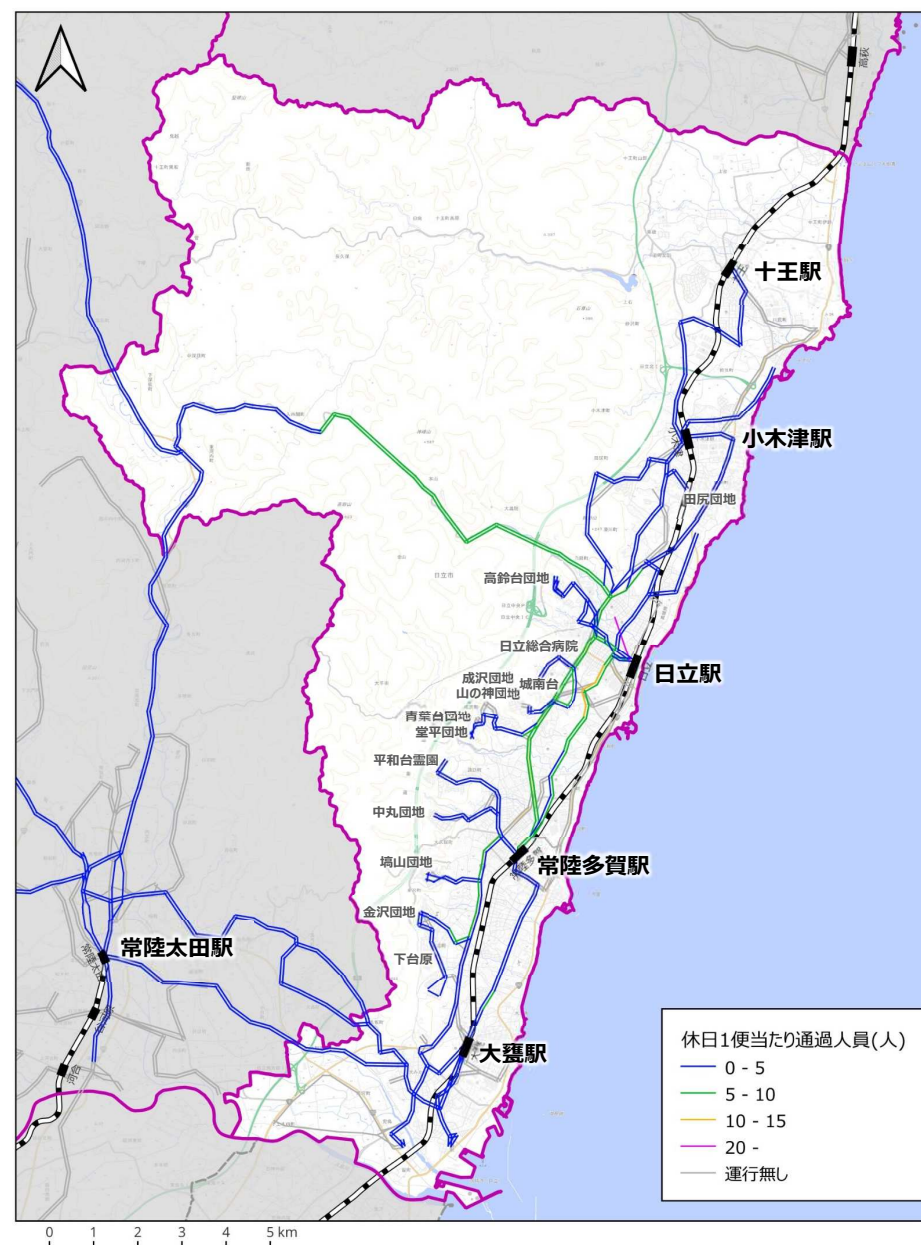
4. 公共交通の状況

- 平日はBRT、国道6号、中央線では1便当たり平均5～10人の利用がある。
- 山側住宅団地では、平日、休日とも1便当たり平均5人未満の利用となっている。

(4) 路線バスの利用状況



1 便当たり平均通過人員（平日）



1 便当たり平均通過人員（休日）

4. 公共交通の状況

(4) 路線バスの利用状況

- 平日は山側住宅団地においても、ピーク時の便（便毎最大通過人員）は10人を超える区間がある。



便毎最大通過人員（平日）



便毎最大通過人員（休日）

- ・ 日立市内の茨城交通の路線バス全体の収支は赤字276,553千円、行政補助額を含む収支率は74.4%で、96系統中70系統が赤字となっている。

※日立市内のバス路線の収支状況

非 公 表

※日立市内のバス路線の収支状況

非 公 表

※日立市内のバス路線の収支状況

非 公 表

※日立市内のバス路線の収支状況

非 公 表

※日立市内のバス路線の収支状況

非公表

※日立市内のバス路線の収支状況

非 公 表

5. 道路交通状況

【目次】

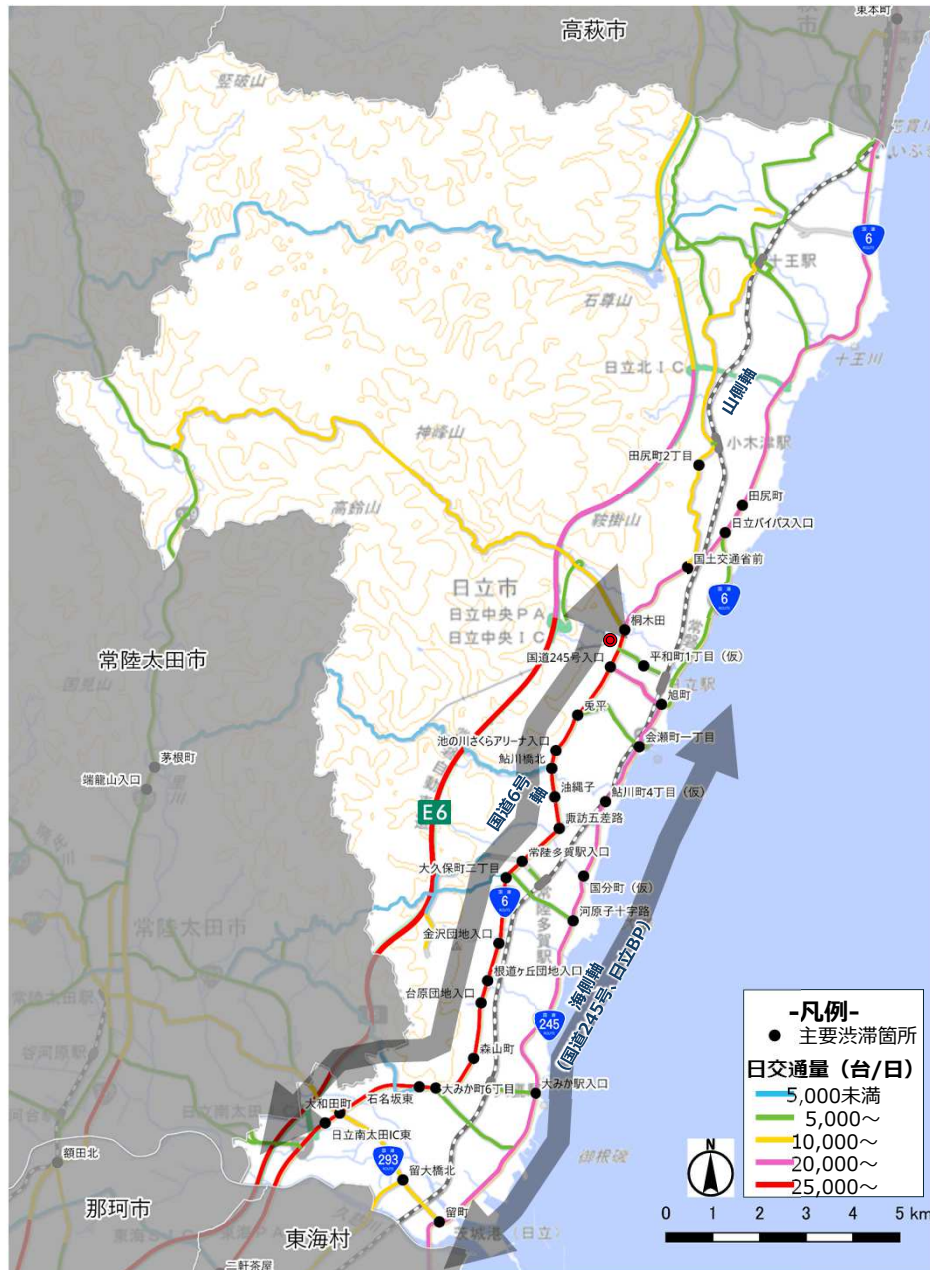
(1) 日交通量・混雑度.....	62
(2) 時間帯別旅行速度図.....	63
(3) 主要4軸の旅行速度.....	65
(4) 主要4軸の交通量.....	66
(5) 主要4軸の速度コンター図・渋滞損失時間.....	68
(6) ピーク時間帯の15分別速度コンター図.....	72
(7) 曜日別の交通量.....	74
(8) 天候別の交通量.....	77
(9) 天候別の速度.....	80

5. 道路交通状況

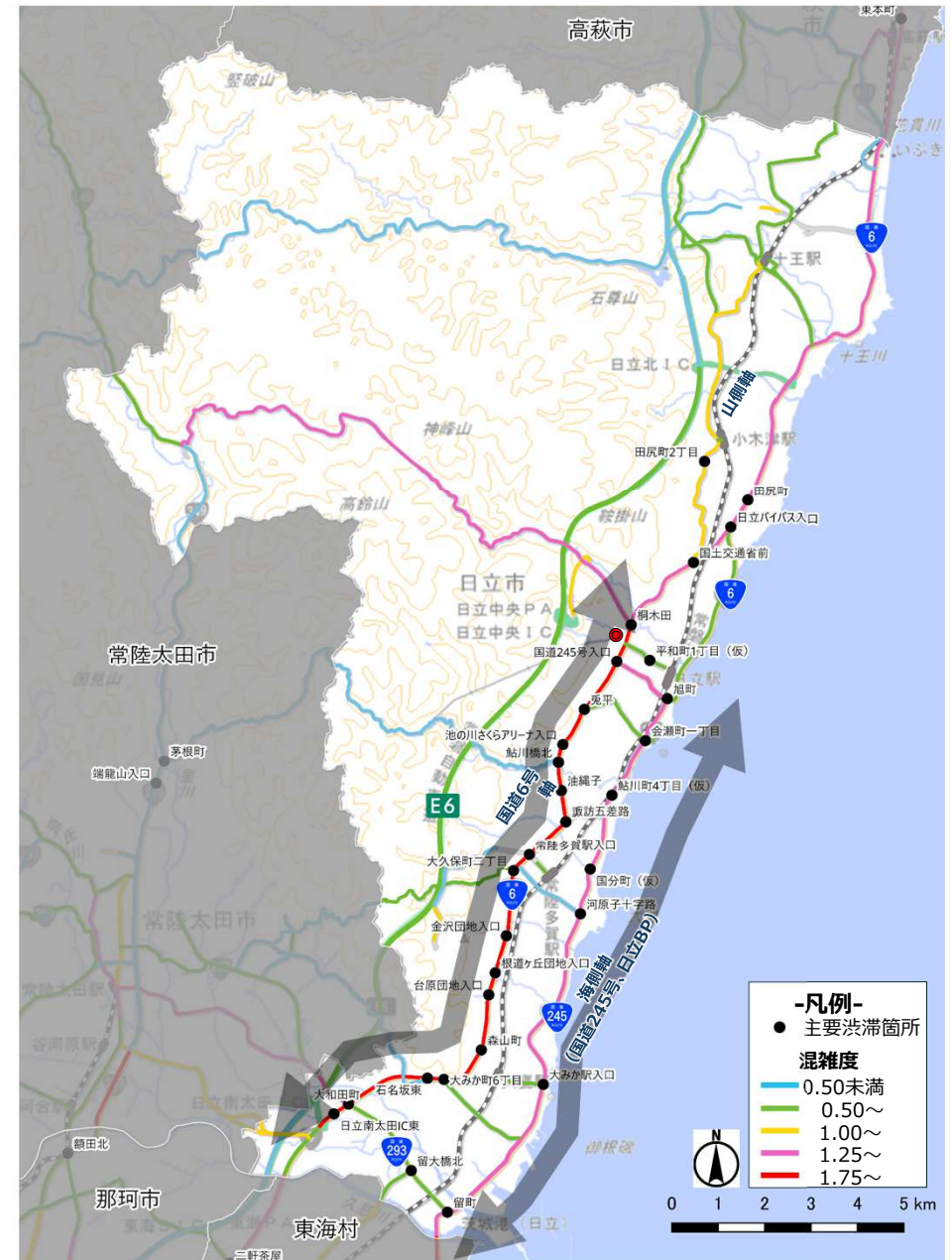
(1) 日交通量・混雑度

- ・ 国道6号は、日立市域の大部分を占める東海村境～桐木田区間において、日交通量が25,000台/日を超え、混雑度も1.75を超えるなど、高い交通負荷が生じている。
- ・ 国道245号についても、日立市内の全区間で日交通量が20,000台/日を超え、混雑度が1.25を超えるなど、国道6号に次いで高い交通負荷が生じている。
- ・ 日立市を縦断する主要2路線に交通が集中しており、交通円滑性の確保が課題となっている。

■ 日交通量



■ 混雑度



【使用データ】 日交通量：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 主要渋滞箇所：茨城県移動性・安全性向上委員会

【使用データ】 混雑度：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 主要渋滞箇所：茨城県移動性・安全性向上委員会

- 常陸多賀駅周辺では、国道6号の主要渋滞区間である諏訪五差路～池の川さくらアリーナで速度低下が発生しており、諏訪通りへの通過交通流入による連鎖的な速度低下が懸念される。
- 日立駅周辺では、国道245号の旭町～鮎川町4丁目で速度低下が発生しており、けやき通りへ通過交通が流入している可能性がある。



■ 現地の状況

- 主要渋滞箇所を起点として車列が上下線方向に連続して形成されている。
- 沿道利用や交差点交通の集中により、交通需要が交通容量を上回る状態となっており、広範囲にわたって渋滞が発生しているものと考えられる。
- また、上り勾配による車両速度の低下に加え、交差点での右折車両の滞留により交通容量が低下している。

① 国道6号 鮎川橋北交差点付近



② 国道6号 兎平交差点付近



③ 国道6号 国道245号入口交差点付近



④ 国道245号 会瀬町一丁目交差点付近



出典：常陸河川国道事務所HP

- 朝ピーク時間帯に限らず、交通需要が比較的少ない昼間12時間帯においても、山側団地からのアクセス路と国道6号の交差点部では低速状態がみられる。
- これは、車道幅員や縦断線形などの道路構造上の制約により、速度が出にくいことが要因と考えられる。



-凡例-

● 主要渋滞箇所

旅行速度 (km/h)

— データなし

— ~10km/h

— ~15km/h

— ~20km/h

— ~30km/h

— ~40km/h

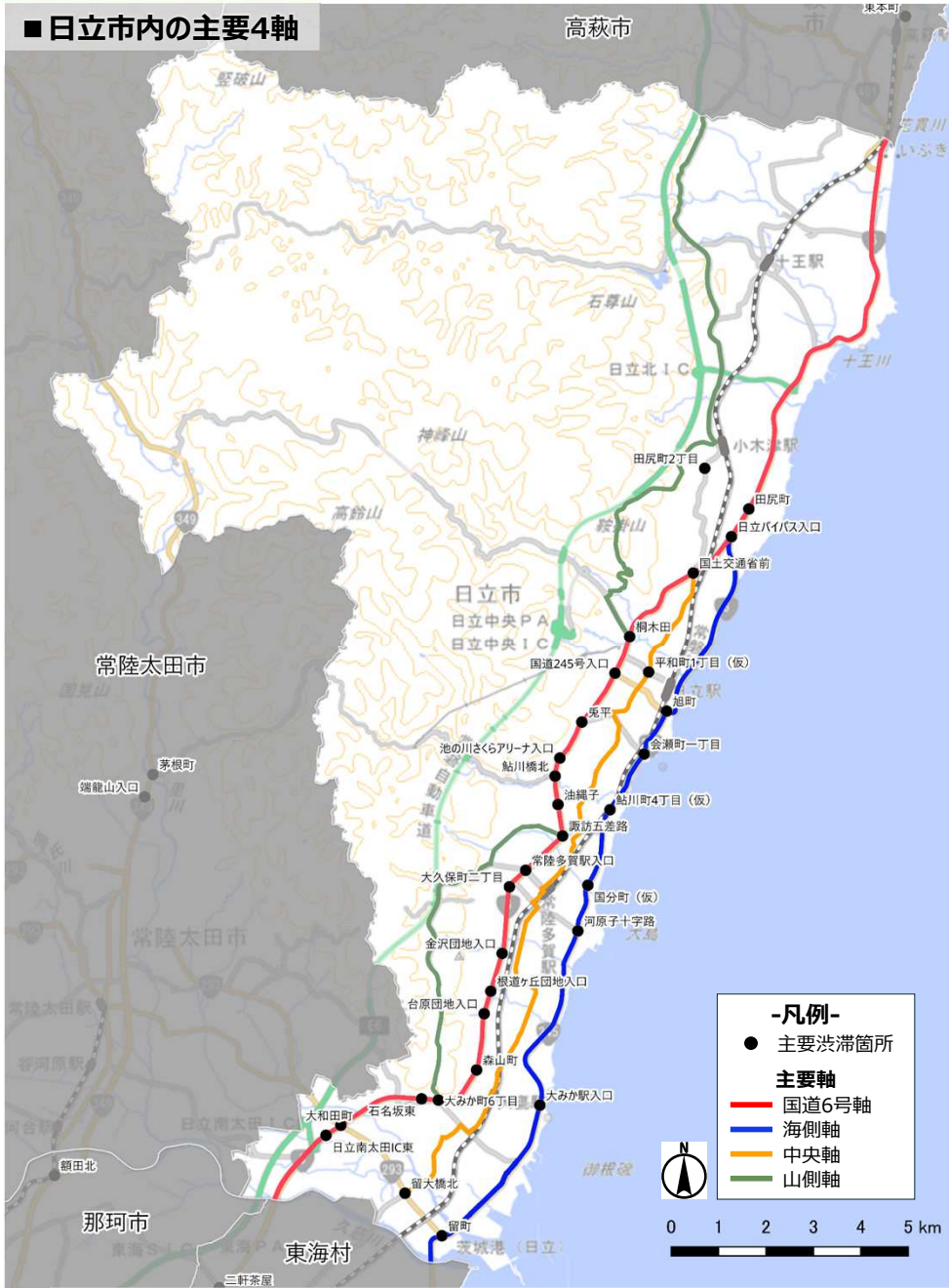
— 40km/h~

5. 道路交通状況

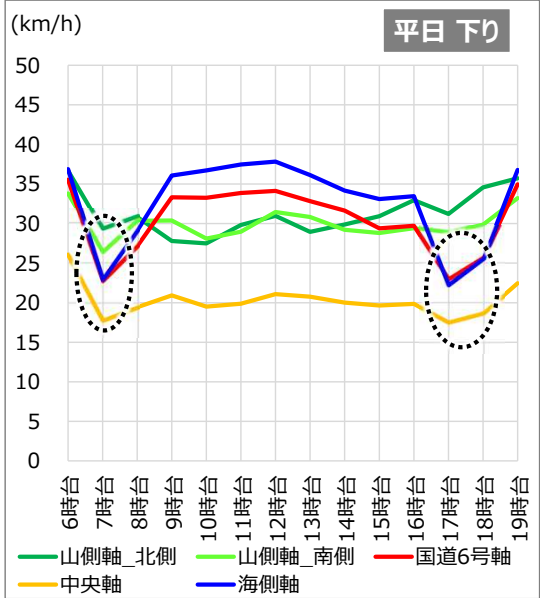
(3) 主要4軸の旅行速度

- 平日は、上下方向ともに朝夕の通勤・通学時間帯に走行速度が低下する傾向がみられる。特に、中央軸では他の軸より速度が低く、朝夕ピーク時には速度低下が顕著となっている。
- 休日は、下りでは午後から夕方にかけて、上りでは午前から昼過ぎにかけて、国道6号軸や海側軸の速度低下が確認される。
- 平日休日ともに、南北方向の交通需要集中することによる円滑性の低下が課題である。

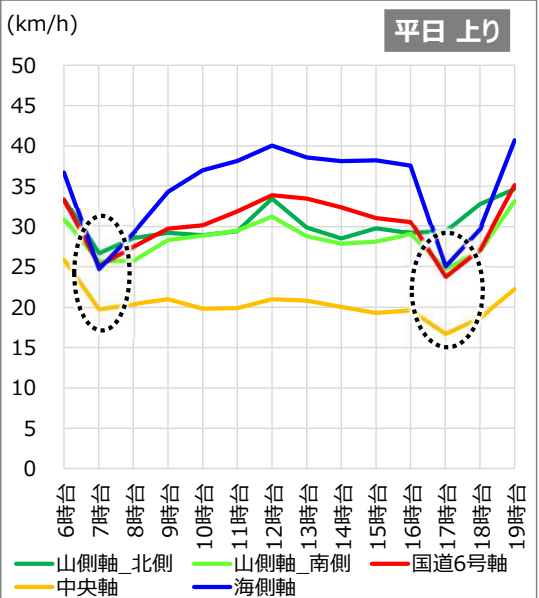
■ 日立市内の主要4軸



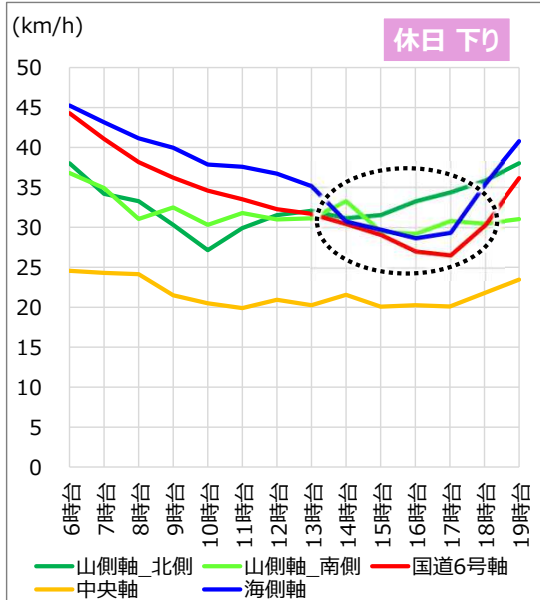
下り(北行)



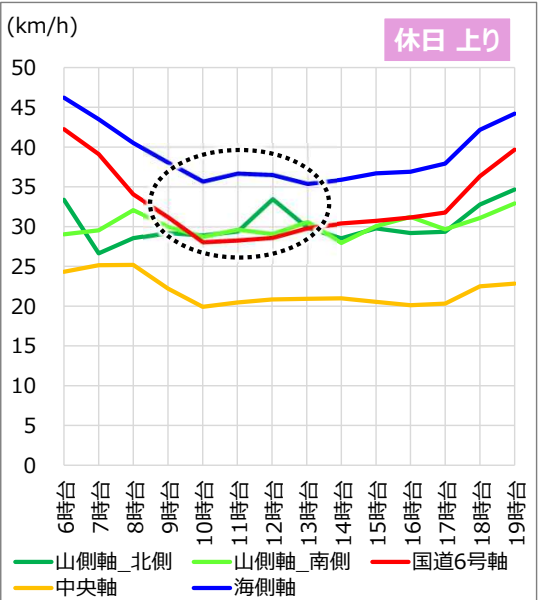
上り(南行)



休日 下り



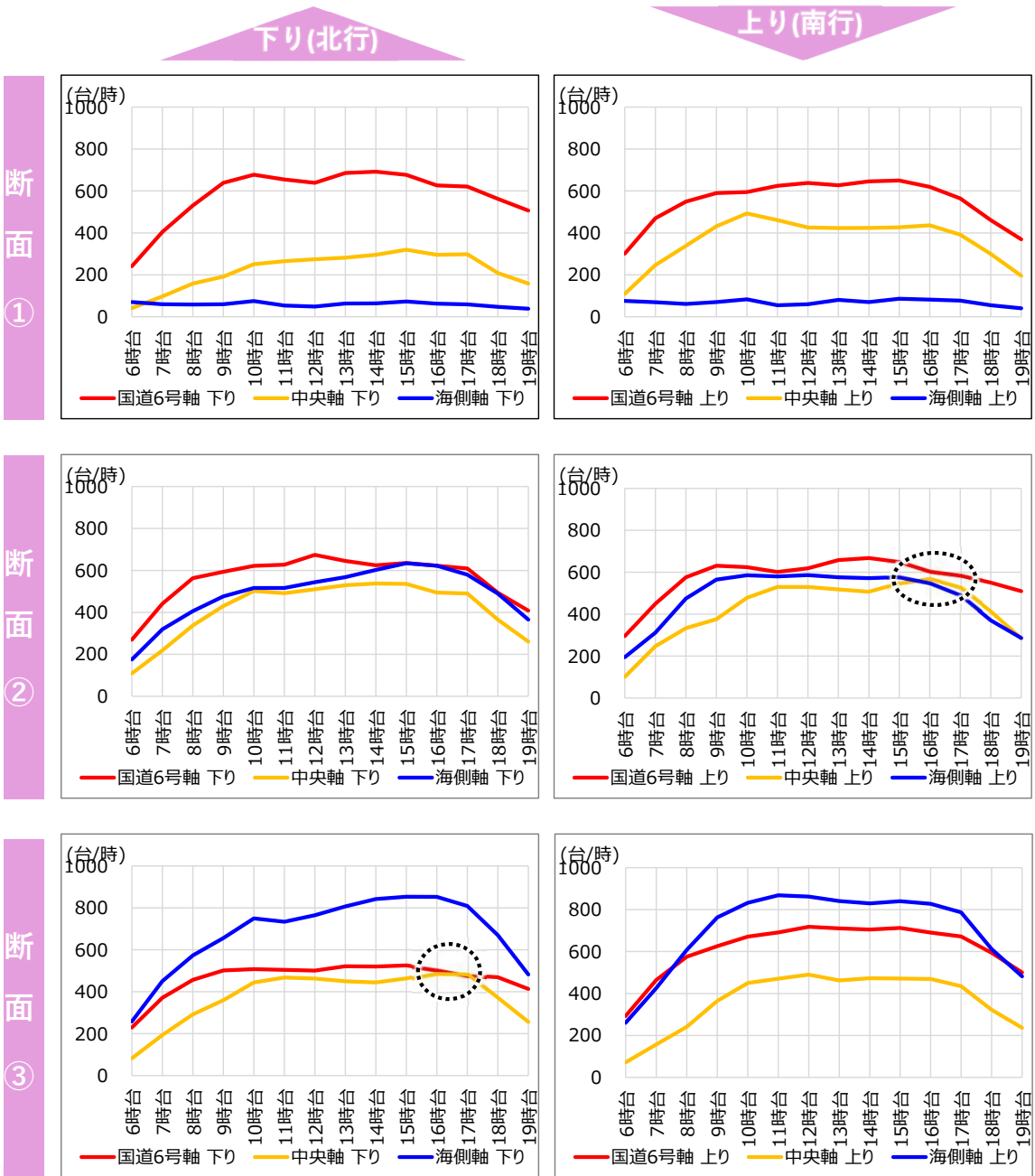
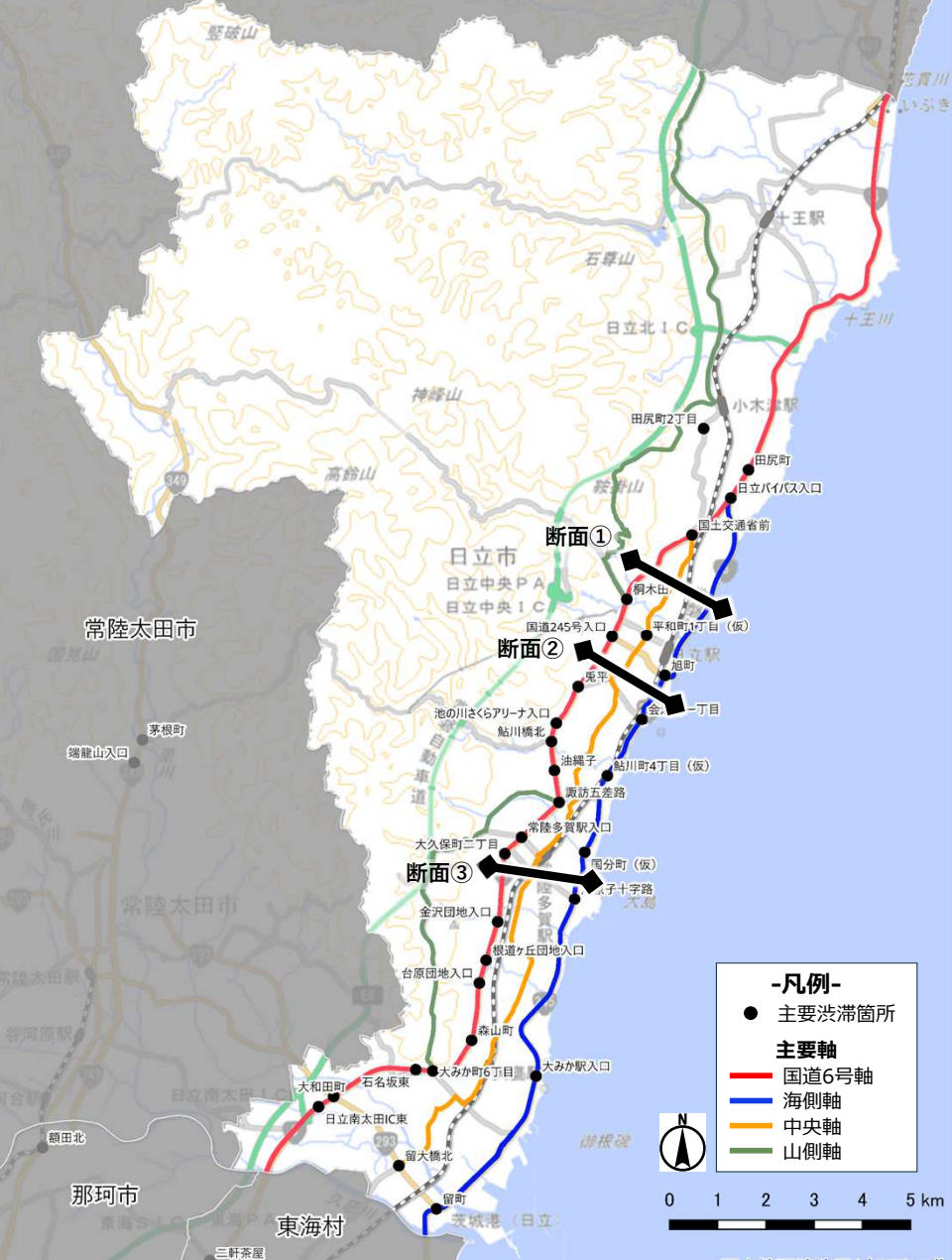
休日 上り



【使用データ】 旅行速度：ETC2.0プローブデータ 2024年10月 主要渋滞箇所：茨城県移動性・安全性向上委員会

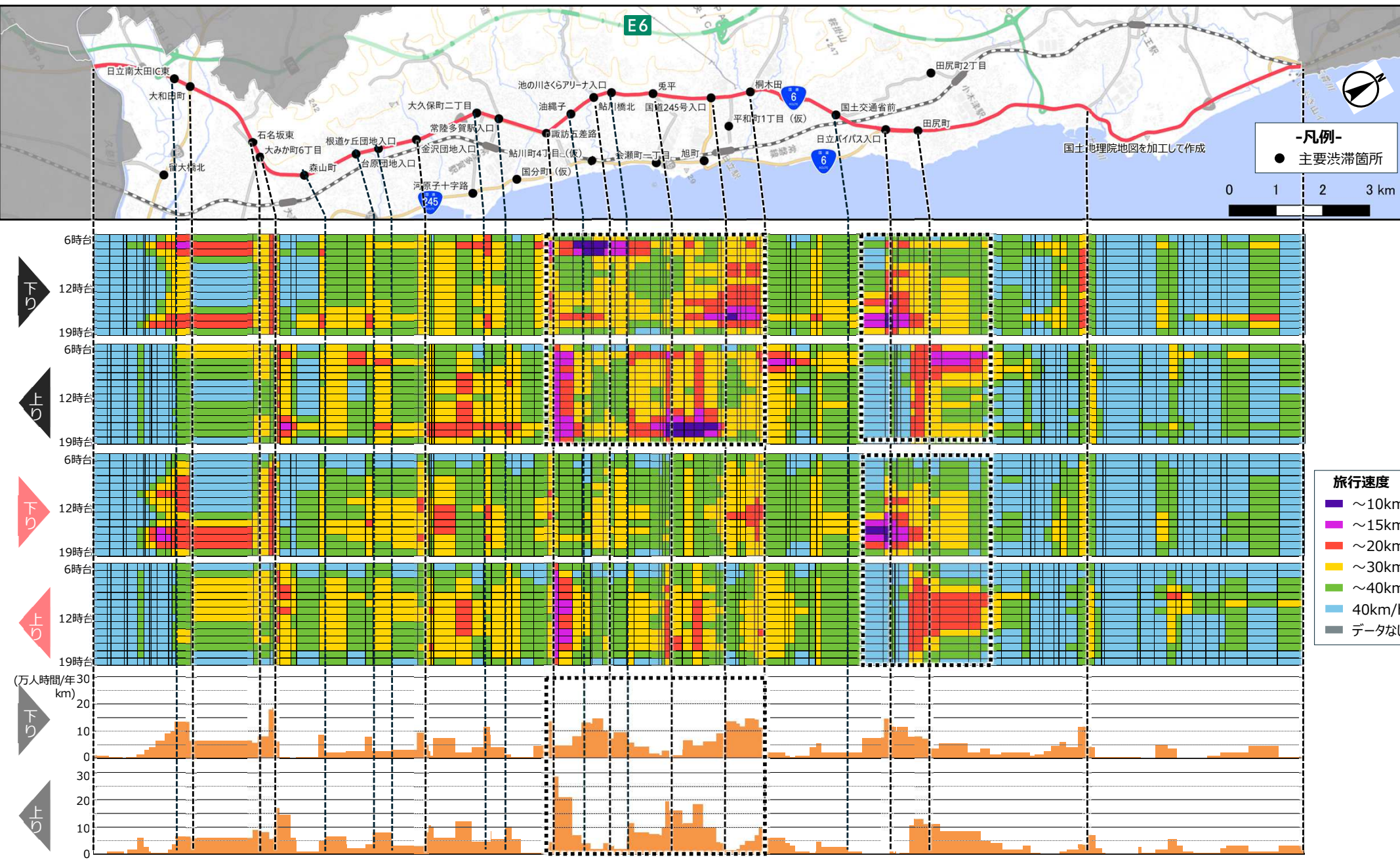
- ・ 休日は、いずれの断面においても、10～17時頃の日中の時間帯に交通量が高い水準で推移する傾向がみられる。
- ・ 特に、断面①上り、断面②上り、断面③下りでは、一部の時間帯において中央軸の交通量が国道6号軸と同水準となっており、中央軸も南北方向の主要な交通流動を担っている。
- ・ 買物・余暇等に伴う南北方向の交通需要が各軸に集中しており、断面での交通容量不足が課題である。

■ 日立市内の主要4軸

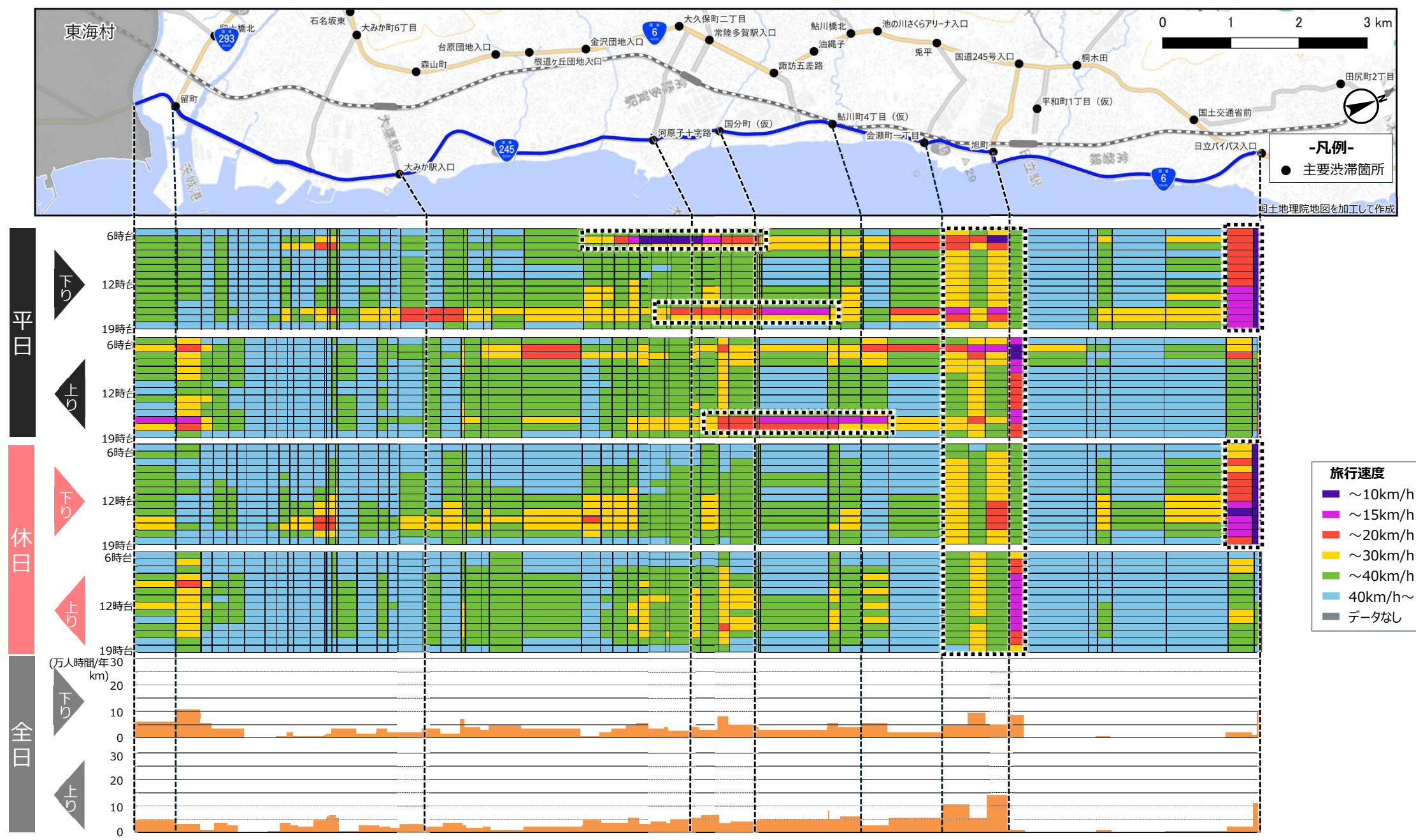


国土地理院地図を加工して作成
【使用データ】交通量：出典：公益財団法人日本道路交通情報センター（JARTIC）「一般道路の断面交通量情報」2024年10月
主要渋滞箇所：茨城県移動性・安全性向上委員会

- 平日は、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、20km/h以下の渋滞区間が5～6km程度連坦しており、渋滞による時間損失が著しい。
- 特に、諏訪五差路～桐木田の主要渋滞箇所が連坦する区間では、日中でも概ね20km/hの低速状態となっている。
- 休日は、日立バイパス入口を中心に日中に長時間の渋滞が発生しており、周辺の大規模商業への交通需要と推察される。



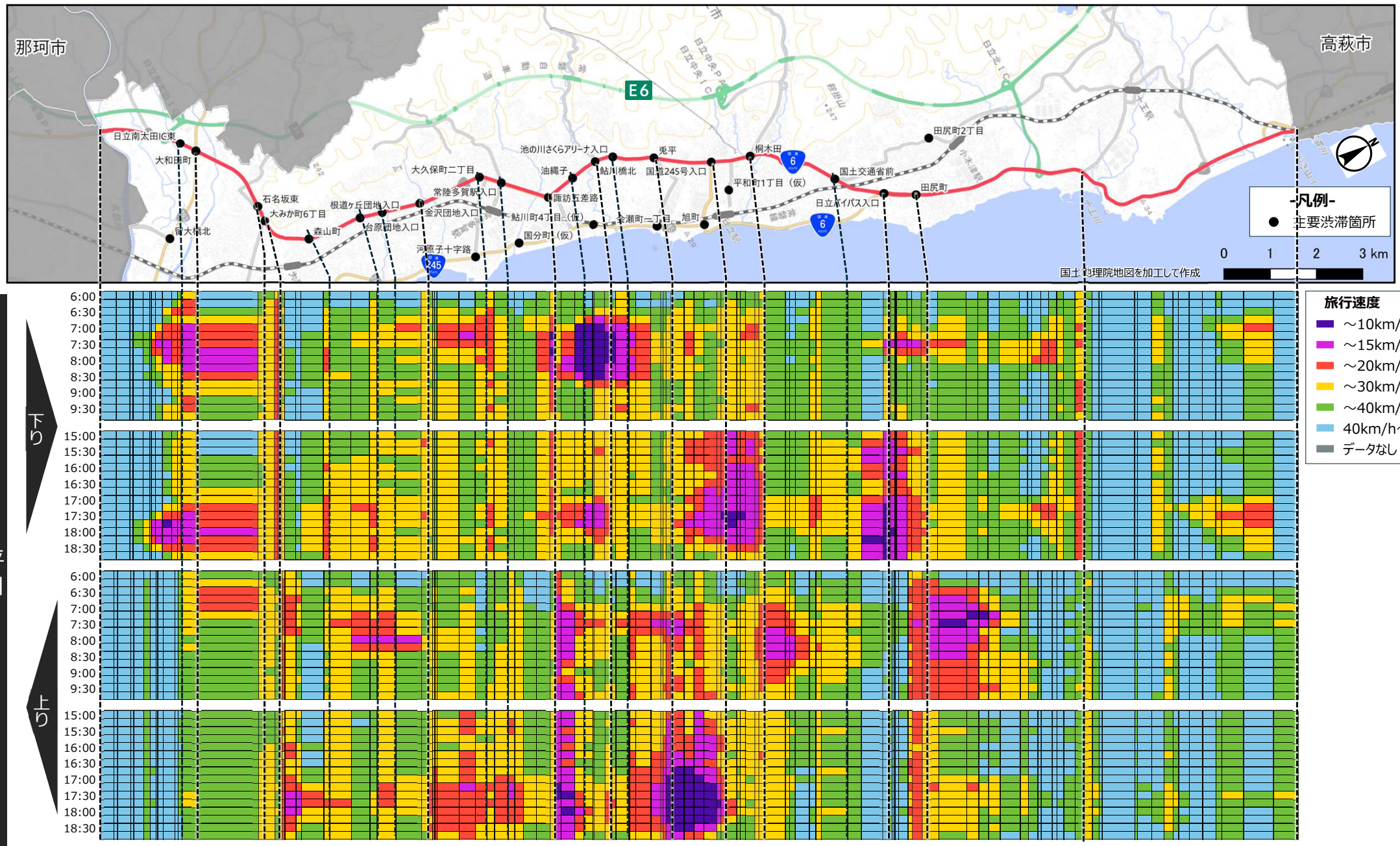
- 海側軸は国道6号とは異なり、信号交差点や沿道状況等の道路構造による速度低下が少なく、閑散時には概ね40km/h以上の旅行速度を確保している。
- 河原子十字～会瀬町一丁目では、平日の朝夕ピークに著しい速度低下が発生している。会瀬町一丁目～旭町では、道路構造に速度が出にくいものと考えられる。
- 日立バイパス入口は、買い物需要に加えて、国道6号と日立バイパスの接続点である道路ネットワーク上、交通量が集中しやすいため速度低下しているものと推察される。



- 中央軸は、幅員が狭く信号交差点や沿道施設が連担するなど、生活道路的な性格が強いため、非渋滞時でも旅行速度は30km/h程度にとどまる。
- 特に、産業道路と交差する常陸多賀駅周辺では、道路構造や信号交差点の配置等により、もともと速度が出にくい状況にある。
- さらに、上り方向の夕ピーク時には旅行速度が10km/h以下まで低下しており、著しい速度低下が発生している。



- 朝の渋滞ピークは6:45～8:45、夕方の渋滞ピークは16:45～19:00に集中しており、いずれも長時間にわたる速度低下が発生している。
- そのため、時差出勤や通勤時間帯の分散などのTDM施策を実施する際には、これらのピーク時間帯を避けた移動を促すことが重要である。

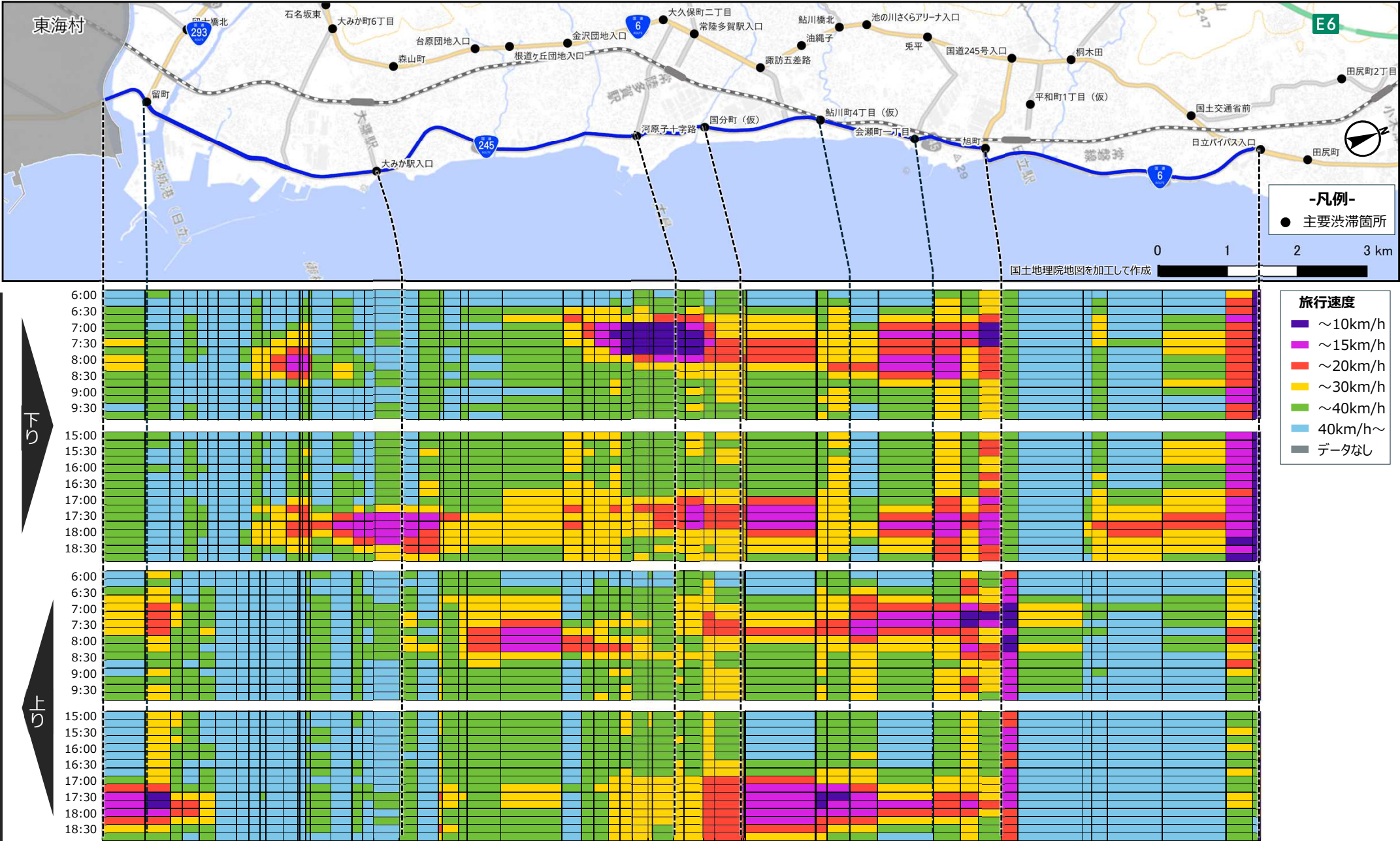


5. 道路交通状況

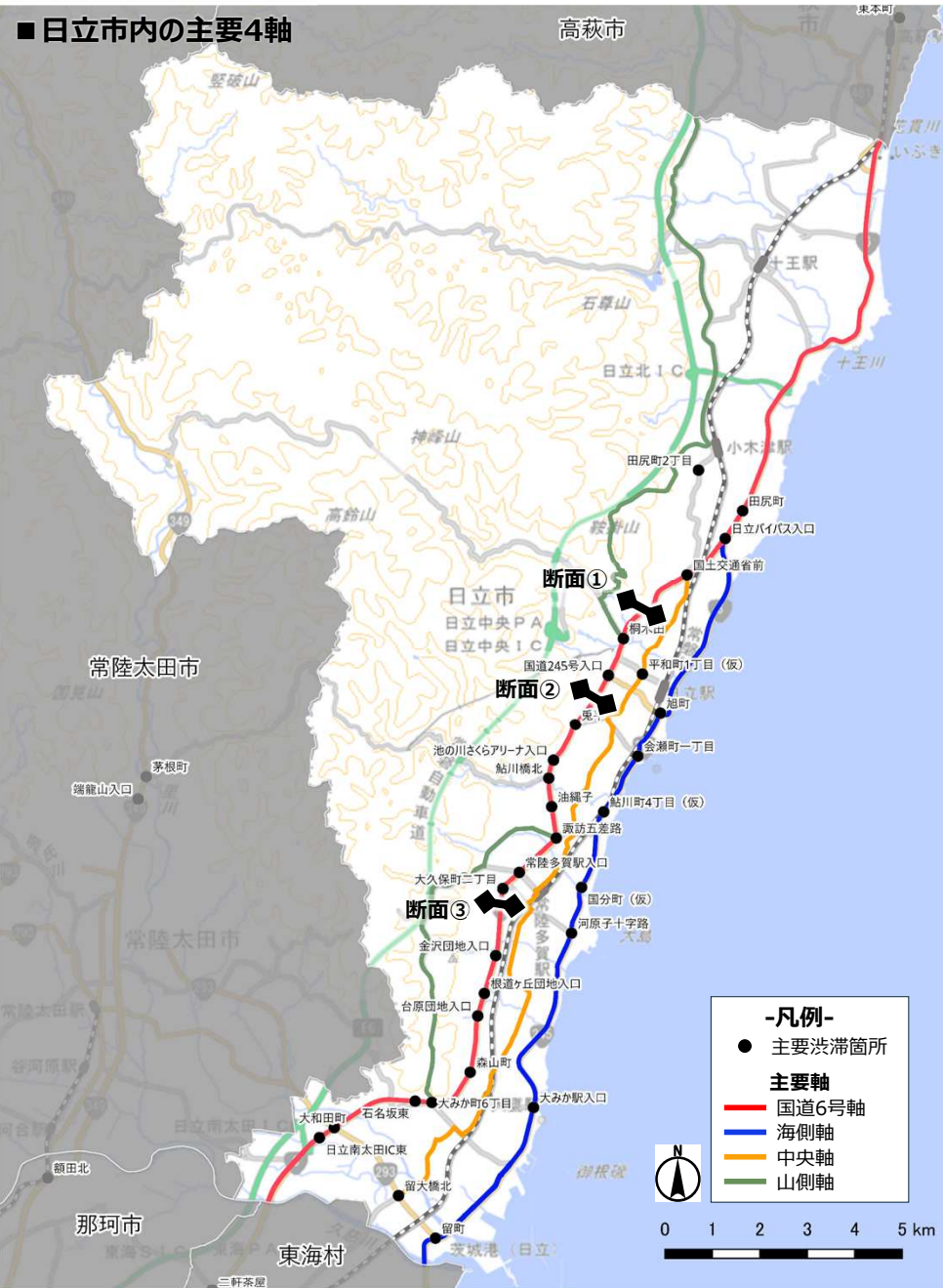
(6) ピーク時間帯の15分別速度コンター図

海側軸

- 朝の渋滞ピークは6:45～8:45、夕方の渋滞ピークは16:45～19:00に集中しており、いずれも長時間にわたる速度低下が発生している。
- そのため、時差出勤や通勤時間帯の分散などのTDM施策を実施する際には、これらのピーク時間帯を避けた移動を促すことが重要である。



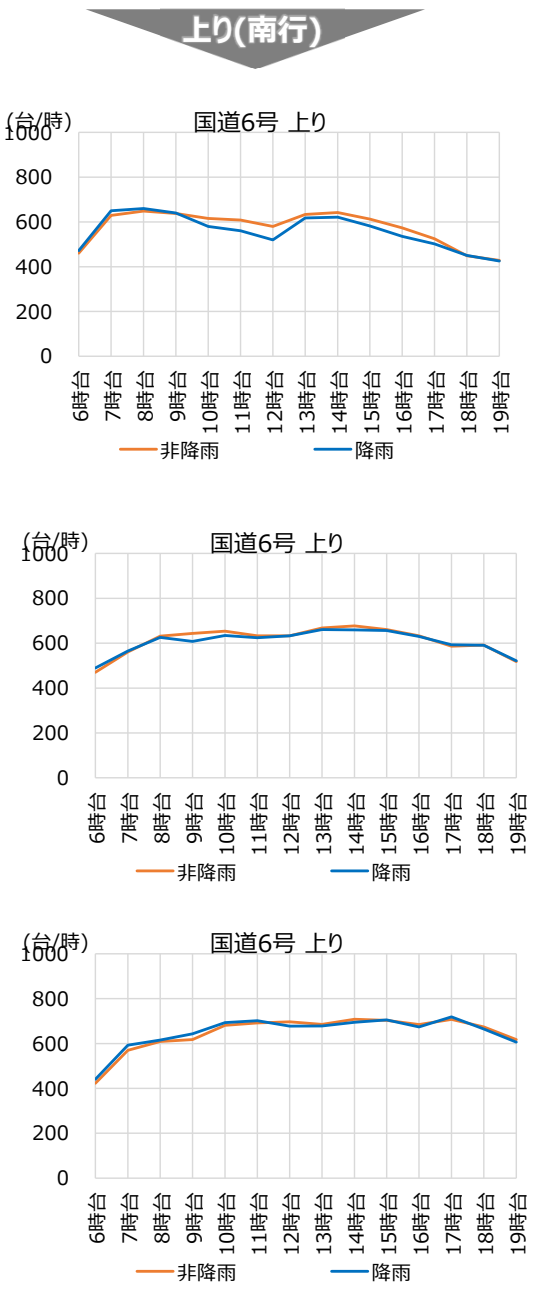
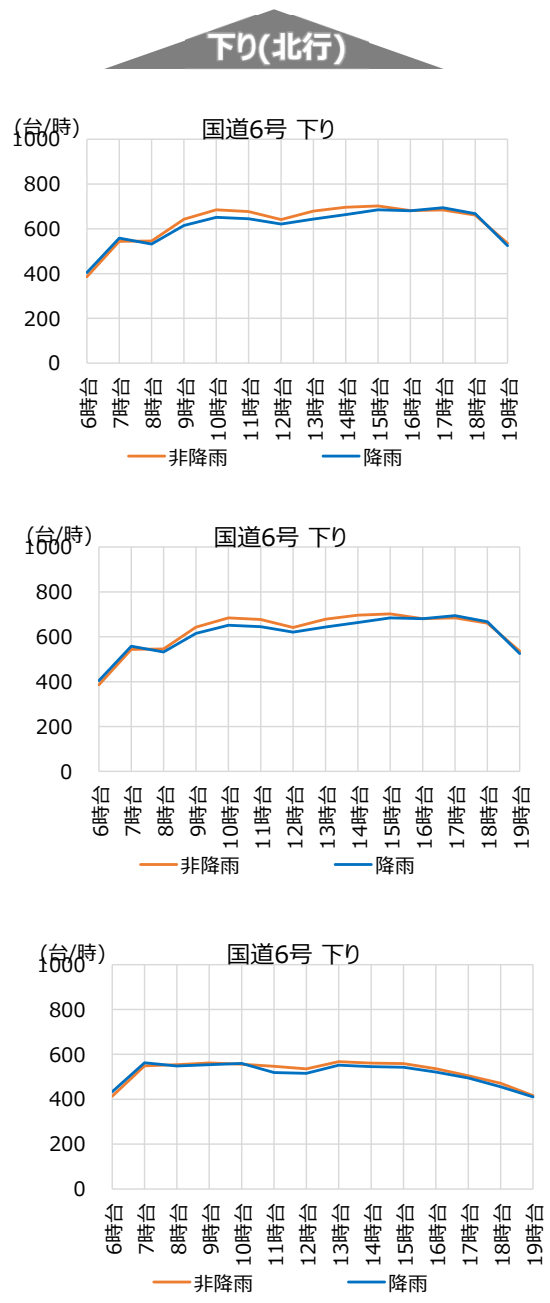
・ 国道6号軸では、降雨日と非降雨日で交通量に大きな差はみられず、天候による交通量変動の影響は比較的小さいと考えられる。



断面①

断面②

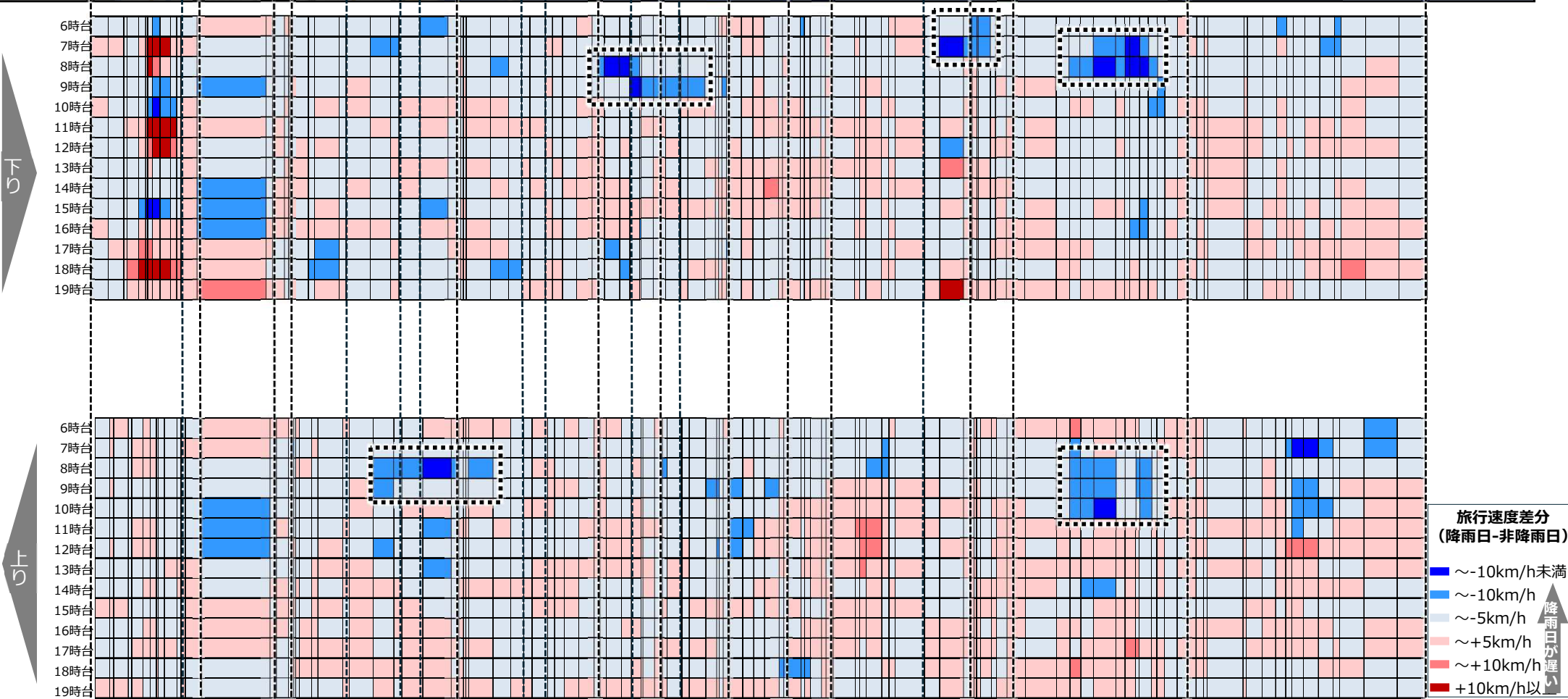
断面③



5. 道路交通状況

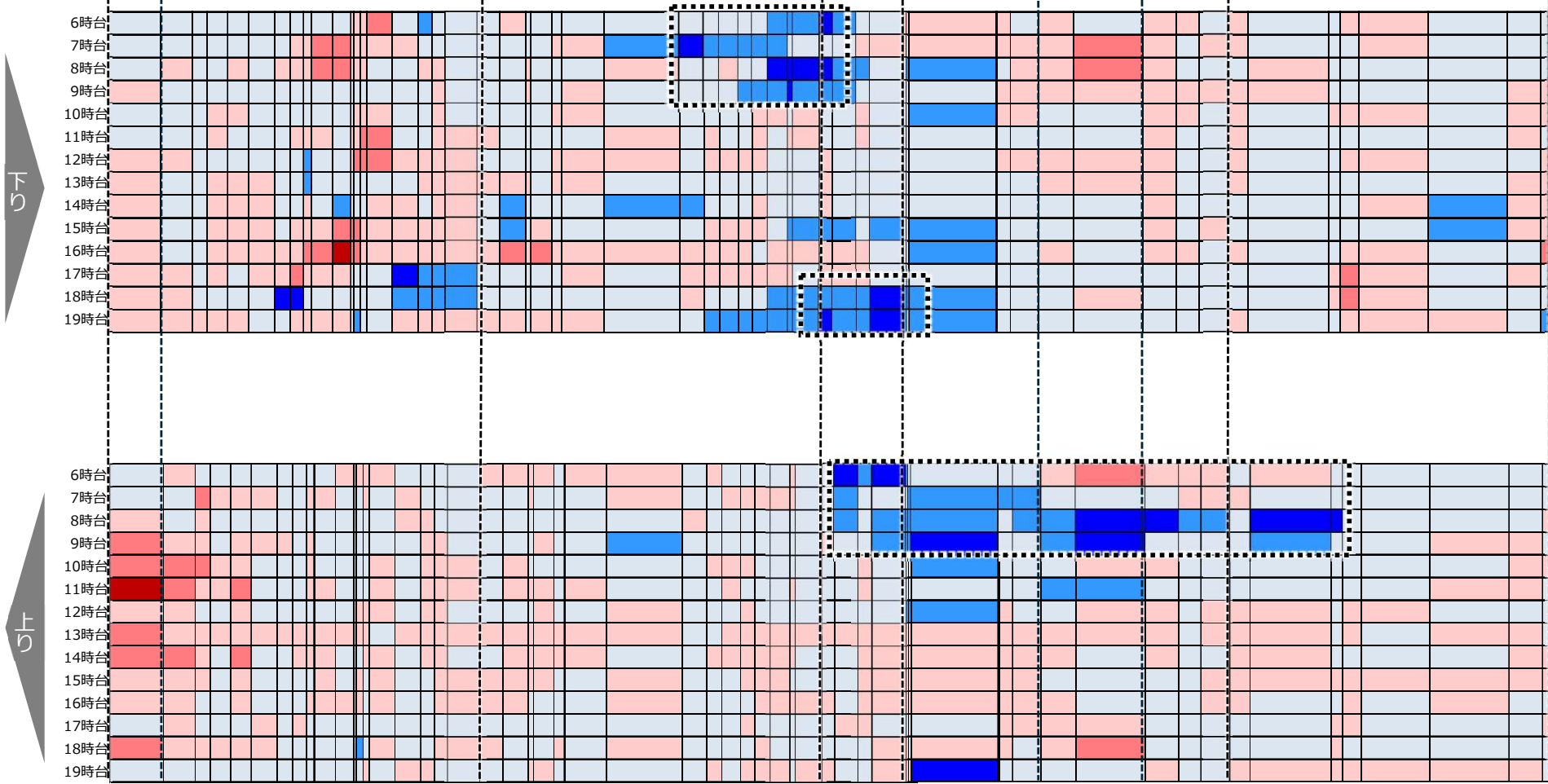
(9) 天候別の速度

- 全体的な傾向としては、降雨日の通勤時間帯に速度低下が確認される。
- 下り方面では、8～9時台の諏訪五差路～鮎川橋北区間、6～7時台の日立バイパス入口周辺、7～8時台の松ヶ丘団地入口で、5～10km/h程度の速度低下が確認される。
- 上り方面では、8～9時台の台原団地入口～根道ヶ丘団地入口区間、8～10時台の松ヶ丘団地入口で、5～10km/h程度の速度低下が確認される。



5. 道路交通状況

- 全体的な傾向としては、降雨日の通勤時間帯に速度低下が確認される。
- 下り方面では、6～9時台、18～19時台の河原子十字路周辺で、5～10km/h程度の速度低下が確認される。
- 上り方面では、6～9時台の河原子十字路～旭町区間で、5～10km/h程度の速度低下が確認される。

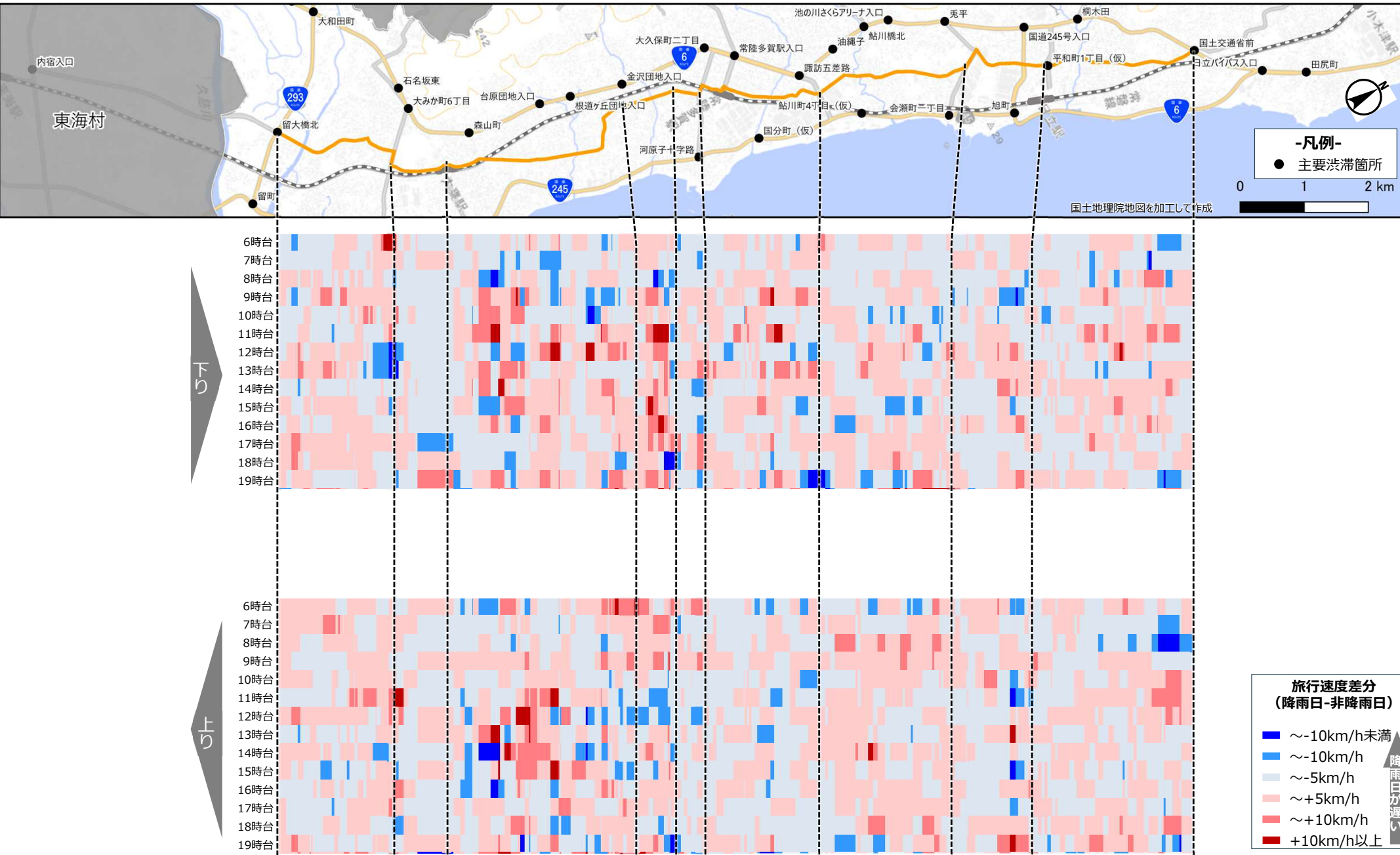


【使用データ】旅行速度：ETC2.0プローブデータ 2024年10月 主要渋滞箇所：茨城県移動性・安全性向上委員会
降雨日：2024年10月5日（土）、8日（火）、9日（水）、18日（金）、30日（水） 非降雨日：左記以外の2024年10月

5. 道路交通状況

(9) 天候別の速度

- 天候による旅行速度の大きな違いは確認されなかった。
- 中央軸は、幅員狭小や信号交差点・沿道施設の連担により生活道路的な性格が強く、旅行速度は天候条件よりも道路構造上の制約に左右されているものと推察される。



【使用データ】旅行速度：ETC2.0グローバルデータ 2024年10月 主要渋滞箇所：茨城県移動性・安全性向上委員会
降雨日：2024年10月5日（土）、8日（火）、9日（水）、18日（金）、30日（水） 非降雨日：左記以外の2024年10月

- ・ 北側区間の桐木田～小木津駅間では、一部で極端な速度変化がみられるものの、サンプル数が少ないことによる不規則な変動である可能性が高い。
- ・ そのため、天候による旅行速度の大きな差は生じていないものと考えられる。

