

第1回 日立市交通スマート化有識者会議

今後の施策検討について

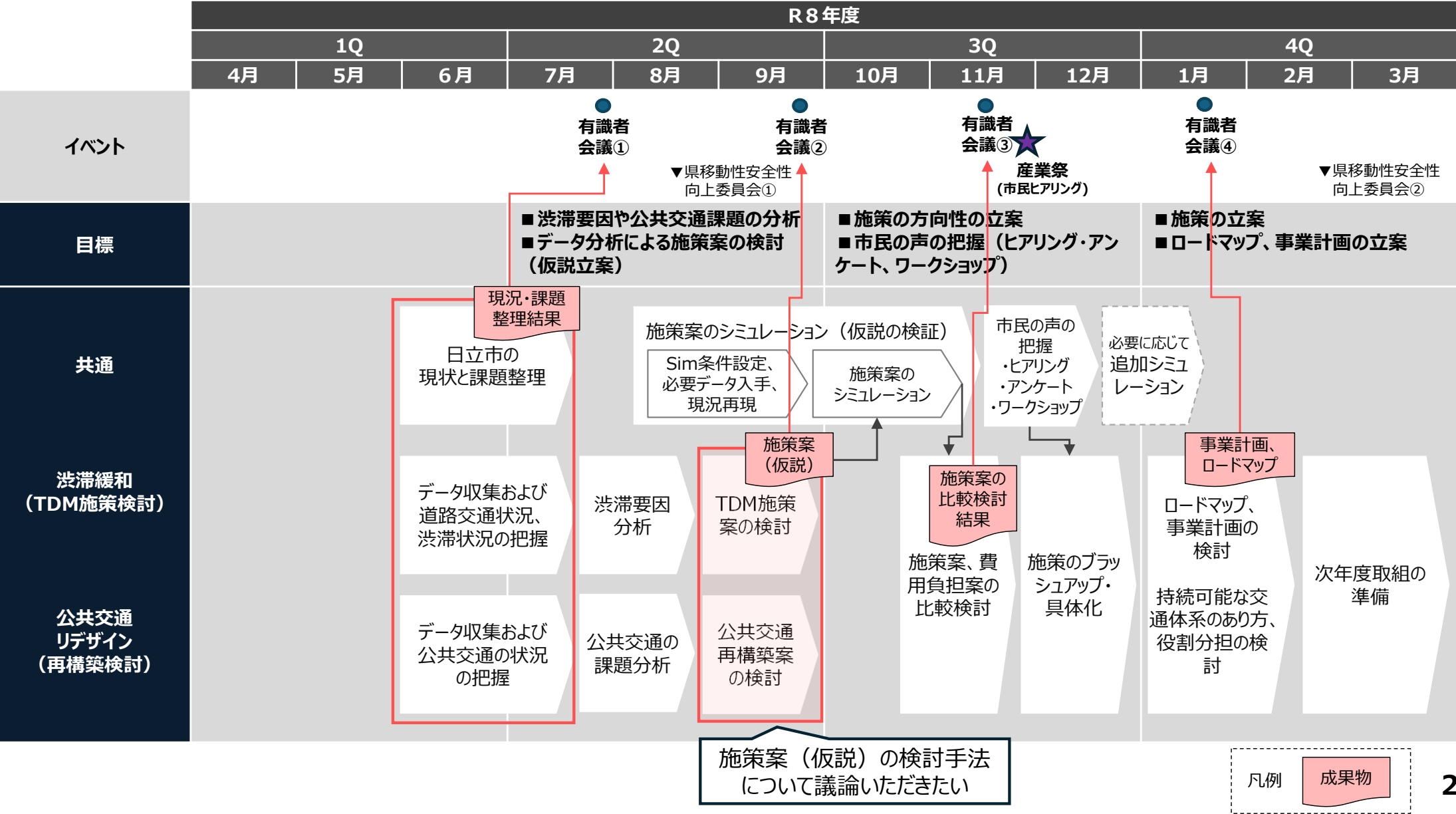
令和8年7月30日

日立市都市建設部・共創プロジェクト推進本部

1. スケジュール
2. 施策案の検討方針
3. TDM（交通需要マネジメント）施策例
4. これまでの日立市でのTDM施策の取組
5. 公共交通再構築施策例
6. 日立市における公共交通施策

1. スケジュール

- ・第2回有識者会議で施策案を提示し、シミュレーションや市民の声の把握を通じて、効果を検証、施策を具体化していく。
- ・計4回の有識者会議を経て、次年度以降の実施を想定した事業計画、ロードマップを策定する。



2. 施策案の検討方針

・ペルソナを設定し、現状の行動、現状の課題、行動変容の制約条件や成立条件を明らかにしたうえで、施策案（仮説）を検討する。

施策案（仮説）の検討イメージ

No.	対象ペルソナ	現状行動	現状課題 (なぜ変えるべきか)	行動変容の制約条件 (なぜ変えられないか)	行動変容トリガー、 行動変容の成立条件	施策
1	工場通勤者	車通勤（無料駐車・一斉出勤）	渋滞による通勤時間増大	勤務時間が固定、残業時間は変動、乗換忌避	駐車場有料化+直通シャトル+柔軟な勤務時間、所要時間±10分以内・運行信頼性確保	企業通勤シャトルの運行、駐車マネジメント、時差勤務
2	郊外居住者	車で買物・通院	車を前提とした生活から脱却できず車を手放せない	通院が終わる時間が読めない、荷物を運ぶのが大変 停留所が自宅から遠い	デマンド+待ち時間短い、待ち時間10分以内・乗換1回以内	デマンド交通、高頻度バスの運行、情報提供
...						
検証方法、活用データ	人口、従業者分布、施設立地	ETC2.0データ、人流データ、バス乗降データ、GTFSデータ、バスロケデータ、WEBアンケート調査		WEBアンケート調査	シミュレーション、Webアンケート調査	シミュレーション、Webアンケート調査

3. TDM（交通需要マネジメント）施策例

・交通需要の時間的・空間的な集中を緩和するため、「移動発生源の調整」、「移動時間の分散化」、「移動経路の変更」、「交通手段の変更」、「自動車の効率的利用」の5つの施策を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組。

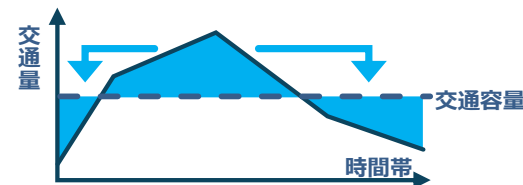
移動発生源の調整

自動車交通の発生を**テレワーク**や**Web会議**等の導入により調整・抑制すること



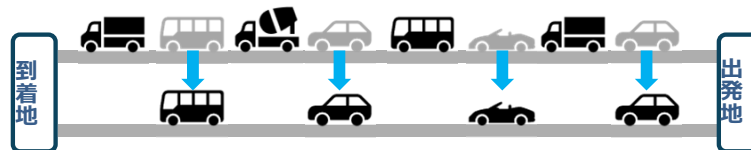
移動時間の分散化

ピーク時間帯の交通を**時差出勤**や**フレックスタイム**、**時間割引**等の導入により分散化すること



移動経路の変更

混雑する道路の交通を**交通情報提供**や**交通管制高度化**等により交通需要の空間的な平準化を図るもの



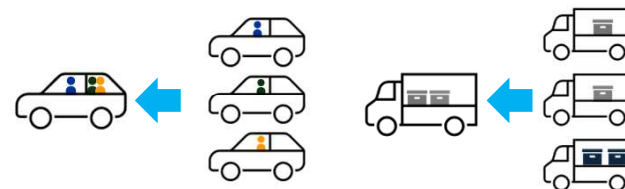
交通手段の変更

自動車利用を**P&R駐車場**や**バスレーン**の整備、**乗車割引券**等の導入により公共交通機関が利用しやすくなることで、交通手段の変更を促すこと



自動車の効率的利用

単体の自動車利用を**カーシェアリング**や**共同輸配送**の導入により、自動車の効率的利用（乗用車の乗車率や貨物の積載率向上など）を促すこと



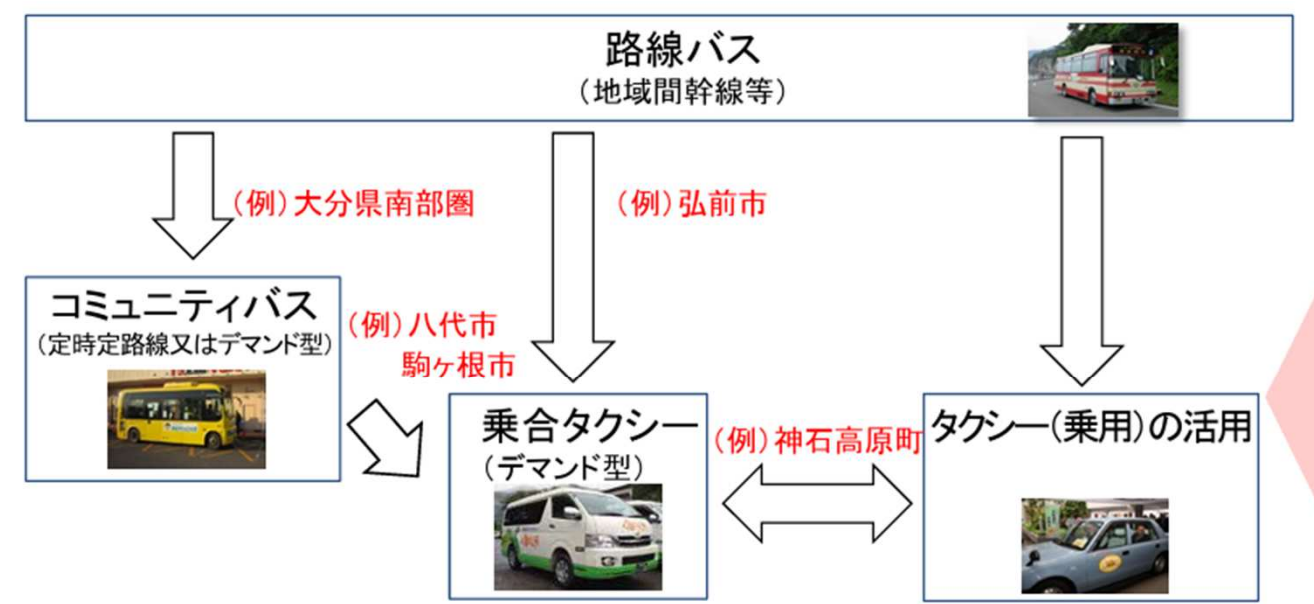
4. これまでの日立市でのTDM施策の取組

・これまで日立市では、下記の取組を実施している。そのうち、ひたちBRTの導入、モビリティマネジメント、時差出勤・テレワークの実施は本格運用となっている。

TDMの考え方	取組	目的	実施内容	実施年次	効果	課題
手段の変更	ひたちBRTの導入	速達性・定時性の高いひたちBRTの導入・延伸により、自動車から公共交通への転換を図る	・日立電鉄線跡地を活用し、バス専用路線に転換 ・主要施設内にパーク&バスライド用駐車場を整備	平成25年3月 第Ⅰ期区間開通 平成31年4月 第Ⅱ期区間開通	第Ⅱ期開通後、1日あたり約2000人が利用している	-
手段の変更	モビリティ・マネジメントの実施	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	・茨城県公共交通活性化会議を主体とし、高校新入生向け「公共交通の利用促進」リーフレットを配布	平成28年度～ (本格運用)	-	-
時間帯の変更 発生源の調整	時差出勤・テレワークの実施	通勤時の混雑回避を図る	・時差出勤により出勤時間を朝ピークからずらす・テレワークにより通勤による移動をなくす ※テレワークを実施する際に必要な経費の一部を補助する「日立市中小企業テレワーク環境整備支援事業補助金」を実施	令和2年度～ (本格運用)	-	-
発生源の調整	ノーマイカーデー	通勤等による自動車利用を控え、交通渋滞や大気汚染を抑制する	・日立市内(県内全域)の利用を控える「ノーマイカーデー」を設定 ※市役所職員向けに継続して取り組んでいる	平成20年10月 (試行のみ)	・マイカー通勤者約9.5万人のうち、約2.3万人がほかの交通手段に転換（転換率24%）	バスの乗客の集中に伴う混雑(乗客の積み残し)が発生
経路の変更	常磐自動車道料金割引社会実験	国道6号、245号からの交通の転換を促進	・日立市内の各ICを出入りする車両を対象に、高速料金を割引	平成15～20年度 (試行のみ)	国道6号・245号等幹線道路の交通量-4.2%（平成15年）	幹線道路の交通量の減少が確認できたが、割引を実感している利用者が少ないのではないか
手段の変更	日立パーク&バスライド	日立市の朝夕の慢性的な交通渋滞を解消	・常磐自動車道を活用して日立南インター付近～市内中心部を結ぶバスを運行	平成8年11月 (試行のみ)	・鮎川断面合計で平均約100台の削減効果 ・市内南部から中心部までの所要時間が約5分間短縮 ・バス運行の定時性はほぼ完全に確保	・市民や事業所の認識をさらに向上させることが望まれる ・料金(運賃、駐車場代)の負担をどのようにするか ・駐車場整備や運営の主体をどのようにするか

5. 公共交通再構築施策例

・人口減少や運転士不足が進む中、従来の路線バス中心のサービス提供だけでなく、地域特性に応じた多様な交通手段の導入、活用が必要である。



**需要規模に応じた
効率的・効果的な運行**

定時定路線
路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

デマンド型
路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

決められた場所を決められた時間に運行

バス等のミーティングポイントあらかじめ定め予約があった場合に運行する「ミーティングポイント型」

バス等を定めた区域内で予約があったところを最短距離で運行する「ポイント型」

※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施
~~~~~ バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合 ~~~~~

**自家用有償旅客運送**  
(市町村自ら又はNPO等による運行)  
(例) 鳥取県西部、八幡浜市

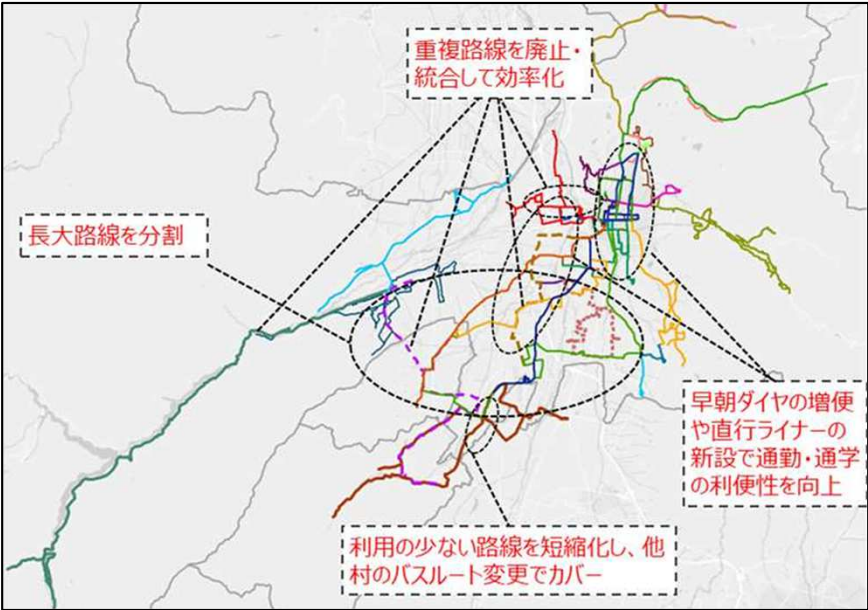
**スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用**

## ▲地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ

# 5. 公共交通再構築施策例

・以下の3地域では、行政が主体となり必要なサービス水準の設定や公共交通の再構築・維持を行っている。

| 地域   | 長野県松本市・山形村・朝日村                                     | 神奈川県横浜市                                                          | 青森県青森市                                                         |
|------|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 施策   | エリア一括協定運行事業                                        | 生活交通バス路線維持制度                                                     | 市営バス運行を民間事業者へ委託                                                |
| 施策概要 | 市が必要な路線、便数、サービス水準を設定し、5年間の協定に基づいて交通サービス購入費を支出する方式。 | 生活に必要な民間路線を市が指定し、運行経費と運賃収入等の差額を市が補助する仕組み。<br>原則3年ごとに運行方法を見直しを行う。 | 採算性が低く維持困難となった市営バス路線を再編し、市が路線や運行内容を設定した上で、複数の民間事業者に運行を委託する仕組み。 |
| 特徴   | 既存の民間バスネットワーク全体を対象とする点                             | 既存の民間路線を対象とする点                                                   | 行政がサービスを設計し、民間が運行する点                                           |



長野県松本市・山形村・朝日村の地域公共交通と再編のポイント

出典：松本地域公共交通利便増進実施計画（令和8年2月改定）



横浜市生活交通バス路線図

出典：横浜市HP (<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kotsu/chiikikokyo/mamoru/ijirosen/ijirosen.html>)

## 補助事業対象路線

- ・ 1 km当たりの輸送人員が概ね5人以上であり、市長が指定した路線で、補助事業対象要件を満たす路線。

## 補助事業対象要件

- ・ 廃止によって道路距離で駅から800m、他のバス停から300mを基準として道路勾配による影響を考慮した距離の圏内から外れる地域が発生する路線。
- ・ 廃止によって駅や区役所への移動方法が市域外を経由するなど、アクセスが著しく低下する地域が発生する路線。

# 5. 公共交通再構築施策例

・運賃収入以外の収入確保策として、協賛金・サポーター制度、広告、貨客混載が考えられる。

## 運賃収入以外の収入確保の事例

| 項目        |             | 内容                                                                                                  | 導入地域    |
|-----------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 協賛金・サポーター | 協賛金募集       | <b>コミュニティバス・乗合タクシー運行への協賛金</b><br>・募集対象：個人・企業<br>・金額：上限なし（1,000円以上からHPに氏名等を記載可能）                     | 大阪府大東市  |
|           | ネーミングライツ    | <b>コミュニティバス車両や停留所などに企業名の愛称等を5年間表記</b><br>・応募対象：法人格を有する団体<br>・金額：コミュニティバス1台につき20万円以上～/年              | 愛知県豊橋市  |
|           | クラウドファンディング | <b>コミュニティバス事業の利用促進を図るためのクラウドファンディング</b><br>・目標金額：300万円<br>・設定金額：1,000円～100万円                        | 大阪府太子町  |
| 広告        | 車体・車内広告     | <b>コミュニティバスへの車両広告</b><br>・車体広告（側面、後面）：2,000～3,000円/月額<br>・車内広告：1,000円/月額                            | 奈良県吉野町  |
| 貨客混載      | 地域配送        | <b>路線バスやデマンド交通による貨客混載運送</b><br>・路線バス：野菜・パンなどを駅前店舗から地域福祉センターに配送<br>・コミュニティ交通：弁当類をショッピングセンターから自治会館に配送 | 兵庫県神戸市  |
|           | 宅配          | <b>宅配業者の輸送の一部を路線バスが実施</b><br>・対象路線バス：西東京バスの一路線の1便/日<br>・積載距離：約25.55km                               | 東京都西東京市 |

## 6. 日立市における公共交通施策

- ・日立市では、地域が主体となる独自の移動手段サービスが住民の日常の足を支えている。
- ・金沢学区地域モビリティは利用者1人あたりコストが840円と最も低い一方、みなみ号は1人あたりコストが4,795円と高く、サービスによって運行の効率性に差がある。



各移動手段サービスの運行概要

| サービス名                 | みなみ号                                  | なかさと号                       | 金沢学区<br>地域モビリティ |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------------|-----------------|
| 運行区域                  | 坂下地区                                  | 中里地区                        | 金沢学区            |
| 実施主体                  | 運営：坂下地区みなみ号運営委員会<br>（任意団体）<br>運行：茨城交通 | 運営：NPO法人助け合いなかさと<br>運行：地域住民 | 金沢学区コミュニティ推進会   |
| 運行開始                  | 平成19年5月                               | 平成21年7月                     | 令和5年4月          |
| 利用者数<br>（以降は令和7年度の実績） | 2,741人                                | 2,736人                      | 4,578人          |
| 運行日1日あたりの利用者数         | 約11.5人                                | 約12.1人                      | 約18.6人          |
| 運賃収入                  | 1,255,000円                            | 428,400円                    | 1,046,000円※     |
| 1日に運行する車両の数           | 1台                                    | 2台                          | 2台              |
| 1日1台あたり利用者数           | 11.5人                                 | 6.0人                        | 9.3人            |
| 1日1台あたりコスト            | 54,994円                               | 15,000円                     | 7,815円          |
| 利用者1人あたりコスト           | 4,795円                                | 2,489円                      | 840円            |
| 利用者1人あたり運賃収入          | 458円                                  | 157円                        | 228円※           |

各移動手段サービスの提供地域