

第 1 回 日立市交通スマート化有識者会議

議事要旨

日時：令和 8 年 7 月 30 日（木）午後 3 時 30 分から 5 時まで
場所：日立市役所 3 階 304・305 号会議室

<議事等>

1. 有識者会議設置要綱の確認
2. 座長・副座長の選任
3. 議事
 - (1) 取組内容とスケジュールについて
 - (2) 日立市における交通の現状と課題について
 - (3) 今後の施策検討について
4. その他

<内容>

1. 有識者会議設置要綱の確認

<事務局説明>事務局から有識者会議設置要綱について、資料 3 に基づき説明を行った。

- ・(各委員) 特に意見なし。

2. 座長・副座長の選任

- ・(事務局) 座長及び副座長の選任について、事務局案として、座長には茨城大学教授平田委員、副座長には流通経済大学教授板谷委員にお願いしたいと考えている。
- ・(各委員) 異論なし。

3. 議事

(1) 取組内容とスケジュールについて

<事務局説明>事務局から取組内容とスケジュールについて、資料 4 に基づいて説明を行った。

- ・(吉田委員) 資料 4 の 4 ページで示す日立市が目指す姿について、「誰でも簡単に次世代モビリティや公共交通を利用できる」という記述は、スマートフォンアプリによる一括検索・予約、MaaS (Mobility as a Service) を想定しているように解釈している。スマートフォン検索が普及しても、実際に「どこへ連れて行かれるか分からない不安」が残る。「不安の軽減」を図らなければ、車から公共交通へのシフトは起こりにくいと考える。
- ・(吉田委員) 12 ページで示す公共交通の再構築の検討方針について、従来の団地から駅への直通運行を、幹線とフィーダーに分ける案が示されている。盛岡市では幹線とフィーダーに区分したが、一部エリアで直行に戻した。日立市にとって有効かどうか、データに基づく検討と議論が必

要であり、この案を前提とせず検討すべきであると考えているが、どうか。

- ・(事務局) 幹線・フィーダーを分けることは前提とせず、市民生活に必要な対応を柔軟に検討していく。
- ・(平田座長) 水戸市の双葉台地区のように、団地内をすべて支線にするのではなく、一部直行を残して、一部支線にするようなハイブリッド型も想定される。利用者ニーズの汲み取り方やシミュレーションの仕方は検討いただきたい。
- ・(板谷委員) 市ホームページのバス案内と経路検索結果で、案内の内容に差異があり、運行時間やバス利用方法を分かりやすく提供することが望ましい。また、バスの利用者が多いことを踏まえると、大幅な路線再編ではなく、DX の活用による分かりやすさの向上が利用促進につながる可能性があると考え。車と比較した際の「分からない・怖い」が多い点を念頭に、今後の検討を進めていただきたい。
- ・(和田委員) 渋滞緩和の観点から、資料 4 の 6 ページで示されている「自家用車から公共交通への転換」の指標について、削減すべき交通量や公共交通で受け入れるべき人数など、量的な議論が必要である。7～8 ページでは、容量超過の潜在需要は観測されないため、朝ピーク時における「容量超過分の潜在需要」は把握できていない。これまでの分析経験から、シンプルな状況では簡易に推計可能である。
- ・(和田委員) 幹線のサービスレベル向上にあたっては、国道 6 号での公共交通優先施策や TDM（交通需要マネジメント）の受け皿確保の実現可能性を検討する必要がある。
- ・(平田座長) 交通量に関する目標値は、顕在化した交通量に基づき設定されており、容量超過の潜在需要が観測されないため、時間移動による見かけの改善に留まる可能性がある。また、ピーク時の国道 6 号の混雑、バスの増便可能性、公共交通のキャパシティ・速達性の向上の限界値を見極める必要がある。つまり、TDM と公共交通の受け皿について、見込みを持ちながら分析を進めることが重要である。

(2) 日立市における交通の現状と課題について

(3) 今後の施策検討について

＜事務局説明＞事務局から「日立市における交通の現状と課題」と「今後の施策検討」について、資料 5 及び資料 6 に基づいて説明を行った。

- ・(平田座長) 今後の施策検討では、市民や事業所の協力や意識変容、制度変更が重要となる。そのために、今回の取組をただ公開するのではなく、市民が理解できる形で発信することが重要であると考え。この会議体からの発信について、発信手段は問わない。また、今後のスケジュール上で予定される市民意見聴取の場に「事業所」も含めるべきである。
- ・(吉田委員) 資料 5 の 12 ページで、日立市内の路線別の旅行速度が分かりやすく示されている。日立市の特徴として、主要動線の国道 6 号に、駅（市街地）や日立製作所等の大規模工場が近接して立地している。渋滞の要因が「通過交通」「工場関連通勤」「一般住民の移動」のどれに由来するものか因数分解を行い、誰に向けてどのソフト施策を打つべきか検討する必要がある。施策を検討する際のペルソナを設定する上でも重要である。また、社員へのソフト施策を実施する場合は企業の通勤手当にも影響してくる。交通手段選択（車・自転車・公共交通）に与えるインセンティブも考慮する必要がある。

- ・(吉田委員) 資料 5 の 6 ページで、バス路線への行政補助額に対し、茨城交通の自社負担額を見ると、持続可能ではない。日立市の行政補助額は人口 1 人当たり約 336 円であり、東北の平均 (1 人当たり 2,000 円以上) と比較して低い。民間事業として路線バスを維持する発想から転換し、行政がどこまで介入するのかを考えていく必要がある。
- ・(吉田委員) 収支率が低い路線だけでなく、収支率が比較的高くても運行本数が多く事業者の持ち出しが大きい路線 (国道 6 号などの南北軸) が優先的に削減されると、自家用車からの転換先となる交通手段の選択肢が失われる。行政の介入方法の見直しが必要である。
- ・(吉田委員) 路線単位ではなく区間単位での利用実態や交通需要を把握する必要がある。ひたち BRT の活用も含めて渋滞を回避できるような経路の検討もできると考えている。
- ・(平田座長) 国道 6 号の渋滞しているリンクを通っている人がどこからどこに行くのか OD (発着地) 分析が必要である。データの限界はあるかと思うが、分析を行い、施策の協力を働きかける対象を抽出する必要がある。自転車施策の議論において「手当の仕組み上、車利用になってしまう」という課題が指摘されているが、制度改変は難しく、その本質的な理由が明確化されていない。行政支援については、単なる赤字補填ではなく、市の補助で割引やサービスレベルの向上を行い、利用してもらうようなポジティブな使い方をすることが望ましい。
- ・(事務局) 行政支援について、必要性や住民の利便性等の観点から、検討してまいりたい。OD 分析等のデータ分析については、データの限界もあるが、渋滞・OD 等を一体的に分析してまいりたい。
- ・(板谷委員) 日立市では 1980 年頃から世界的にみても相当早い時期に、パーク & バスライドの概念を整理し実験を行ってきている。過去のパーク & バスライド実験や交通施策の経緯や成果、課題を深掘りする必要がある。
- ・(板谷委員) 車利用からバス利用への転換は難しい。車の優位性 (プライベート空間、着座保障、空調、娯楽) に対し、公共交通は混雑・着座不可・揺れの不安・支払い方法の不慣れ・料金の心理的負担など弱点があるため、施策の検討においては、それらを考慮し新しいモビリティも含めて、自家用車よりも魅力がある公共交通手段を考える必要がある。
- ・(板谷委員) 目的地へ利便性高く移動できるネットワーク構築、個別の一人一人の需要に対応した交通施策の検討のため、パーソントリップ調査等による需要把握が必要である。また、ロードプライシングを含む、抜本的に車の量を減らす施策を検討する必要がある。
- ・(平田座長) 過去レビューを含め、地元の具体的なレイアウトに基づく精緻な計画と、事業者の協力が不可欠である。また、ロードプライシングについては「誰が負担するか」の財源問題が付きまとう。一般財源での対応は容易だが、原因者負担 (車利用者からの徴収) が望ましいと考える。
- ・(事務局) 日立市で取り組んできた施策について、過去の事例調査を深掘りしてまいりたい。
- ・(平田座長) PTPS (公共車両優先システム) やバス優先信号、優先レーンなどによりバスの走行速度・定時性を向上させる施策の導入可能性を検討する必要がある。
- ・(和田委員) 吉田先生のご指摘のとおり、「断面をどこからどういう人が通っているのか」分析できるとよい。資料 5 のバックデータについて、多角的な観点のデータが揃っているのでデータをうまく組み合わせて分析できるとよい。
- ・(和田委員) 渋滞は需要が供給を超える期間が短く、ピンポイント対策が効くと考えている。日単位とした漠然とした施策の検討ではなく、朝ピークなど時間帯での検討を行う必要がある。課金については、「朝 1 時間」だけでも大きな効果が得られる可能性がある、駐車場料金も朝だけ高く

する施策も考えられる。

- ・(和田委員) 今回の分析の枠組みについて、公共交通再編と渋滞緩和と一緒に進める重要性から、その枠組みの分け方を明確にする必要がある。「地域の足の確保」と「幹線交通のサービス向上による渋滞対策」の2つの視点に分けて検討する必要がある。
- ・(平田座長) 足の確保と幹線のサービス向上という面は分けて考えるということは学会でも指摘されている。混在しないように検討していく必要がある。ピーク時の対策・課金については、1時間だけの課金はどうしたらできるのか、事業者単位でどれくらい協力してくれるのかなど設計する必要がある。市民や事業者の問題意識を共有すれば、解が出るかもしれない。協力した人が損をしないような、インセンティブを考える必要もある。日立市の全事業者で曜日ごとのローテーションで国道6号を通る権利をシェアしていくなど、それが見える化されると面白いと考える。
- ・(オブザーバー：みちのり HD) 資料に示された事業者負担額には国・県の補助が含まれていないため、実際の負担はこれより低く、茨城交通での事業者負担は1.3億円と認識している。山側団地の移動について、バス車両は大きい車両であるため団地を回り切れていないが、小さい車両にするとピーク時に乗せきれないというジレンマがある。高齢化により「バス停まで歩けない」方の増加や、代替手段がないため「免許を返納したくてもできない」方が多いことへの対応も必要である。バスで直通のほうが便利という面は多く、我々もそのように主張しているが、一方でバスが団地を回れずバス利用が困難で救えない方がいるという状況である。
- ・(オブザーバー：茨城交通) 事業者負担を踏まえ、行政支援の在り方を見直してほしいとお願いをしている。吉田先生がおっしゃった幹線の乗り換えのところは、以前からあがっているが、実現をしていない。乗り換えが利用者にとって大きな負担だと考える。山側団地の住民に向けて実施したアンケート調査の結果を共有していただきたい。

4. その他

- ・(事務局) 委員の皆様には、本日十分にお話できなかったご意見等については、8月7日頃を目安に事務局あてにメール等でご提出をお願いしたい。次回の第2回日立市交通スマート化有識者会議は、9月24日に開催する予定である。

以 上