資料４

第２回 日立市交通スマート化有識者会議

日立市の交通課題分析結果

令和８年９月２４日

日立市都市建設部・共創プロジェクト推進本部

１．現状と課題、要因分析の概要

２．幹線軸に集中する需要への対応

（１）渋滞発生要因分析
（２）渋滞発生OD分析

３．幹線公共交通の強化による需要転換

（１）移動需要とバス利用の対応分析
（２）TDMの受け皿機能分析
（３）ダイヤのわかりやすさ分析
（４）遅延要因分析

４．団地における移動手段の確保

（１）団地の再構築必要性分析

１．現状と課題、要因分析の概要

1．現状と課題、要因分析の概要

（1）現状と課題

・第1回有識者会議では、どこで、どのような問題が生じているか（現状）を明らかにし、5つの課題を整理した。

No.	観点	現状	課題	施策検討への示唆
①	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。
②	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。
③	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。
④	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。
⑤	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。

1．現状と課題、要因分析の概要

（２）課題･要因分析項目

・第2回有識者会議では、交通課題の要因を深掘りし、❶幹線軸に集中する需要への対応、❷幹線公共交通の競争力強化、❸団地における持続可能な交通体系の構築、の3つの視点から課題を整理し、施策検討に向けた方向性を整理する。

課題（第1回有識者会議にて提示）
①慢性的な渋滞の緩和
②バスの定時性･速達性向上による公共交通の競争力強化
③需要特性に応じた公共交通ネットワークへの再編
④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
⑤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

課題･要因の分析項目一覧

検討の柱	項目	分析の観点、分析項目	明らかにすること（施策検討への示唆）
❶幹線軸に集中する需要への対応（TDM）	渋滞発生要因分析	旅行速度、交通量、混雑度、速度コンター図、時間帯別交通量、交差点･車線構成、交差点需要率	渋滞発生要因を交通需要、交差点容量、信号制御、道路構造等の観点から整理し、道路対策とTDM施策の役割分担を明らかにする。
	渋滞発生OD分析	主要施設を発着する車両のOD（ETC2.0）、ボトルネック区間を通過する車両のOD（ETC2.0）	どの時間帯、どの地区間の自動車移動が渋滞区間を利用しているかを明らかにする。どの施設への移動が渋滞に寄与しているかを明らかにし、企業連携TDM、施設別交通対策等の対象を抽出する。
❷幹線公共交通の強化※（TDM＋再構築）	移動需要とバス利用の対応分析	バスOD、人流OD	市内の主要な移動需要とバス利用の対応状況を整理し、公共交通が移動需要を担っている移動と、移動需要に対してバス利用が少ない移動を把握する。
	TDMの受け皿機能分析	運行本数、時間帯別利用者数、1便当たり乗車人員	公共交通へ転換した場合の受入可能性を確認し、増便の必要性を明らかにする。
	ダイヤのわかりやすさ分析	幹線区間の停留所発車時刻	幹線区間における運行間隔や発車時刻を整理し、利用者にとって運行頻度や次便時刻が把握しやすいダイヤとなっているかを明らかにする。
	遅延要因分析	時間帯別、区間別遅延	公共交通の定時性･速達性を阻害する区間と時間帯を把握し、TDMによる道路交通需要の調整、バス専用･優先レーン、PTPS等の必要性を整理する。
❸団地における移動手段の確保（再構築）	団地の再構築必要性分析	･需要面（人口、乗車人員、主な目的地）、 ･事業面（利用者/便）、 ･利便性（本数、運行時間帯） ･アクセシビリティ（通勤･買物･通院･趣味･鉄道駅へのアクセス性） ･交通不便（高齢化率、300m圏人口、高低差）	団地ごとに公共交通の利用実態、サービス水準、生活交通としての役割及びアクセス性を整理し、再構築の必要性と方向性を明らかにする。

※幹線公共交通の強化とは、主に既存の自動車利用者が移動目的や場面に応じて公共交通を選択できるよう、速達性･定時性･利便性を向上させることで、公共交通を利用する機会を増やしていく考え方である。

1．現状と課題、要因分析の概要

（３）課題・要因分析の結果概要

・❶幹線軸に集中する交通需要に対しては、ボトルネック区間を通過するODを対象としたTDMを基本としつつ、局所的な渋滞対策を組み合わせる必要がある。
・❷幹線公共交通については、既存サービスにも一定の受入余力が確認されたことから、わかりやすいダイヤ設定や遅延対策により利用促進の可能性がある。
・❸団地等の地域交通については、地域特性に応じた交通サービスの再構築が必要である。

課題・要因の分析結果と施策の方向性

検討の柱	データ分析項目	データ分析結果	データ分析結果を踏まえた施策の方向性
❶幹線軸に集中する需要への対応（TDM）	渋滞発生要因分析	コロナ禍における交通需要減少時においても、一部交差点では渋滞が残存しており、交通需要の集中に加えて交差点容量や信号制御等のボトルネック要因が存在することが確認された。	TDMによる需要調整を基本としつつ、ボトルネック交差点に対しては交差点改良、信号制御見直し等の局所的な渋滞対策を併せて検討する。
	渋滞発生OD分析	ボトルネック区間を通過する車両ODや主要事業所等を発着するODを把握した。	**渋滞への寄与が大きいODを対象に、発生抑制、時間分散、経路変更、相乗り、公共交通転換**の施策を検討する。
❷幹線公共交通の強化（TDM＋再構築）	移動需要とバス利用の対応分析	移動需要とバス利用の対応関係を分析した結果、幹線として維持・強化すべきODや、移動需要に比してバス利用が少なく潜在需要が大きいODを把握した。	OD特性や需要分布を踏まえ、幹線公共交通軸の維持・強化を図るとともに、潜在需要が大きい区間では路線の見直しや乗継改善等により需要に応じたサービスを提供し、公共交通利用の促進を図る。
	TDMの受け皿機能分析	幹線区間の7時台の1便当たり乗車人員を確認した結果、現状では一定の転換需要を受け入れる余力があるが、便ごとに乗車率にはバラツキがある。	**既存輸送力を活用し、ダイヤの分かりやすさと定時性・速達性の改善**により、公共交通への利用促進を図る。**TDMの受け皿として輸送力を維持するべきか、運行効率化の観点から減便するべきか**検討する必要がある。
	ダイヤのわかりやすさ分析	幹線区間では複数系統により一定の運行本数が確保されているものの、運行間隔が統一されておらず、また、時間帯によって発車時刻のパターンが異なるため、利用者にとって次の便を把握しにくいダイヤとなっている。	**鉄道との接続を重視するべきか、幹線区間の運行間隔を統一し、潜在需要への対応を重視するべきか**検討する必要がある。
	遅延要因分析	国道6号の道路混雑が公共交通の定時性・速達性を低下させている。	**TDMによる道路交通需要の調整と公共交通優先施策を組み合わせ**、幹線公共交通の定時性・速達性を向上する。
❸団地における移動手段の確保（再構築）	団地の再構築必要性分析	団地ごとに、人口・高齢化、利用規模、便当たり利用、運行時間帯、主要目的地へのアクセス、停留所アクセス、代替交通等が異なる。	団地ごとの地域特性と需要の時間帯差に応じて、**サービス水準の見直し、ネットワーク再編、運行形態の見直しを使い分ける**。

２．幹線軸に集中する需要への対応

（１）渋滞発生要因分析
（２）渋滞発生OD分析

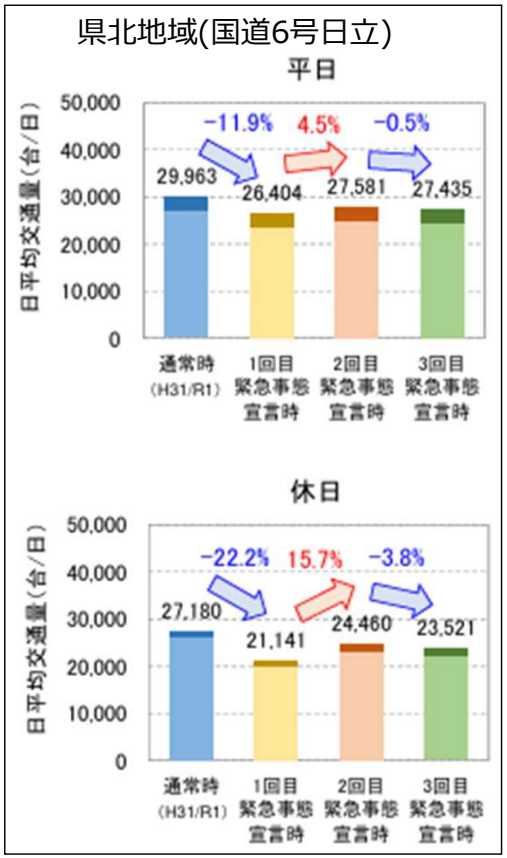
2. 幹線軸に集中する需要への対応

（１）渋滞発生要因分析

・交通需要を削減するTDM施策の有効箇所を把握するため、コロナ禍における交通量と旅行速度を分析した。
・速度向上の見られた主要渋滞箇所(日立インター出入口、国土交通省前、大久保町二丁目、大和田町、(仮称)水木町、留町)では、TDM施策により速度向上の可能性がある。

■新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言時の交通量

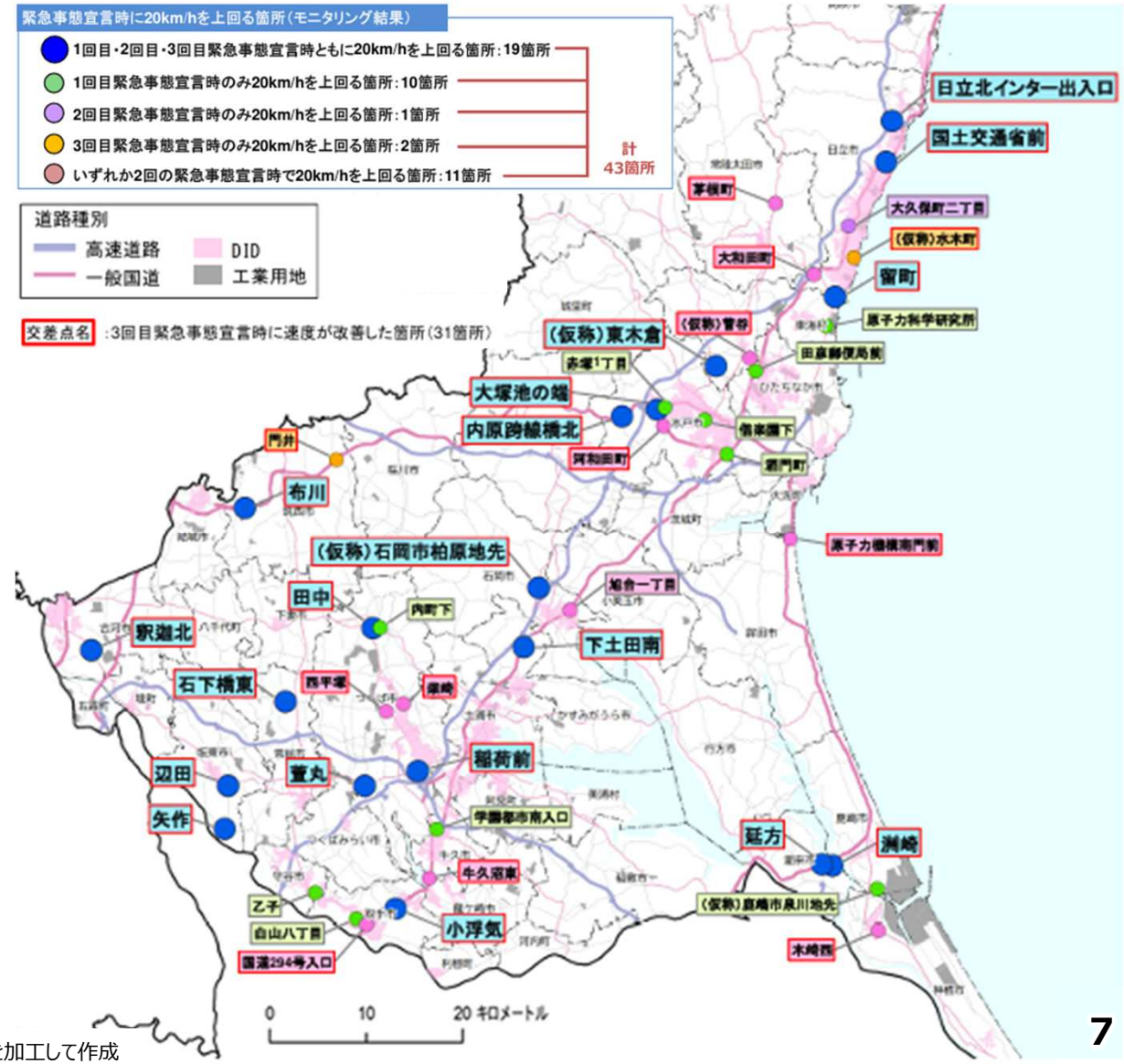






※1回目緊急事態宣言時（全国）：R2年4月7日～5月25日（49日間）
2回目緊急事態宣言時（茨城県独自）：R3年1月18日～2月22日（36日間）
3回目緊急事態宣言時：R3年8月20日～9月30日（42日間）

■新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言時の旅行速度



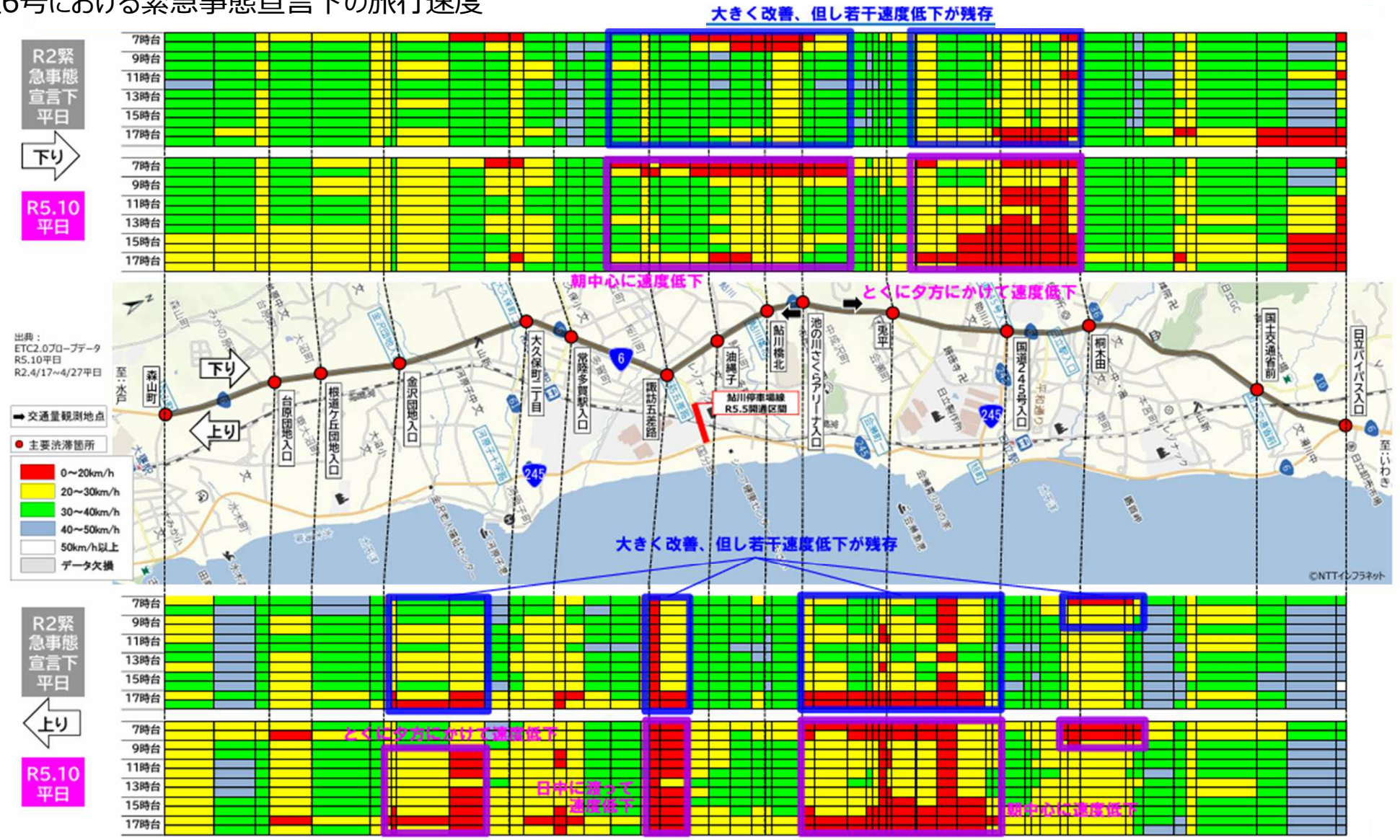
出典:常陸河川国道事務所 第30回茨城県移動性・安全性向上委員会資料(令和4年8月30日開催)を加工して作成

2. 幹線軸に集中する需要への対応

（１）渋滞発生要因分析

・国道6号に着目すると、R5.10において速度低下が顕著となっている区間は、交通減少によって、旅行速度が向上すると考えられる。
・ただし、油縄子～池の川さくらアリーナ入口、国道245号入口～桐木田等では、交通需要が減少したコロナ禍においても、低速区間の残存が散見される。

■国道6号における緊急事態宣言下の旅行速度



出典：常陸河川国道事務所 第35回茨城県移動性・安全性向上委員会資料(令和7年2月10日開催)

2. 幹線軸に集中する需要への対応

（１）渋滞発生要因分析

・上り坂区間における走行速度の低下に加えて、兎平～桐木田では信号が連坦し、先詰まりによる交通容量の低下が考えられる。
・また、池の川さくらアリーナ入口、兎平、桐木田は坂の途中に信号があり、特に大型車の発進遅れの影響も想定される。

■国道6号　兎平～桐木田　現地状況



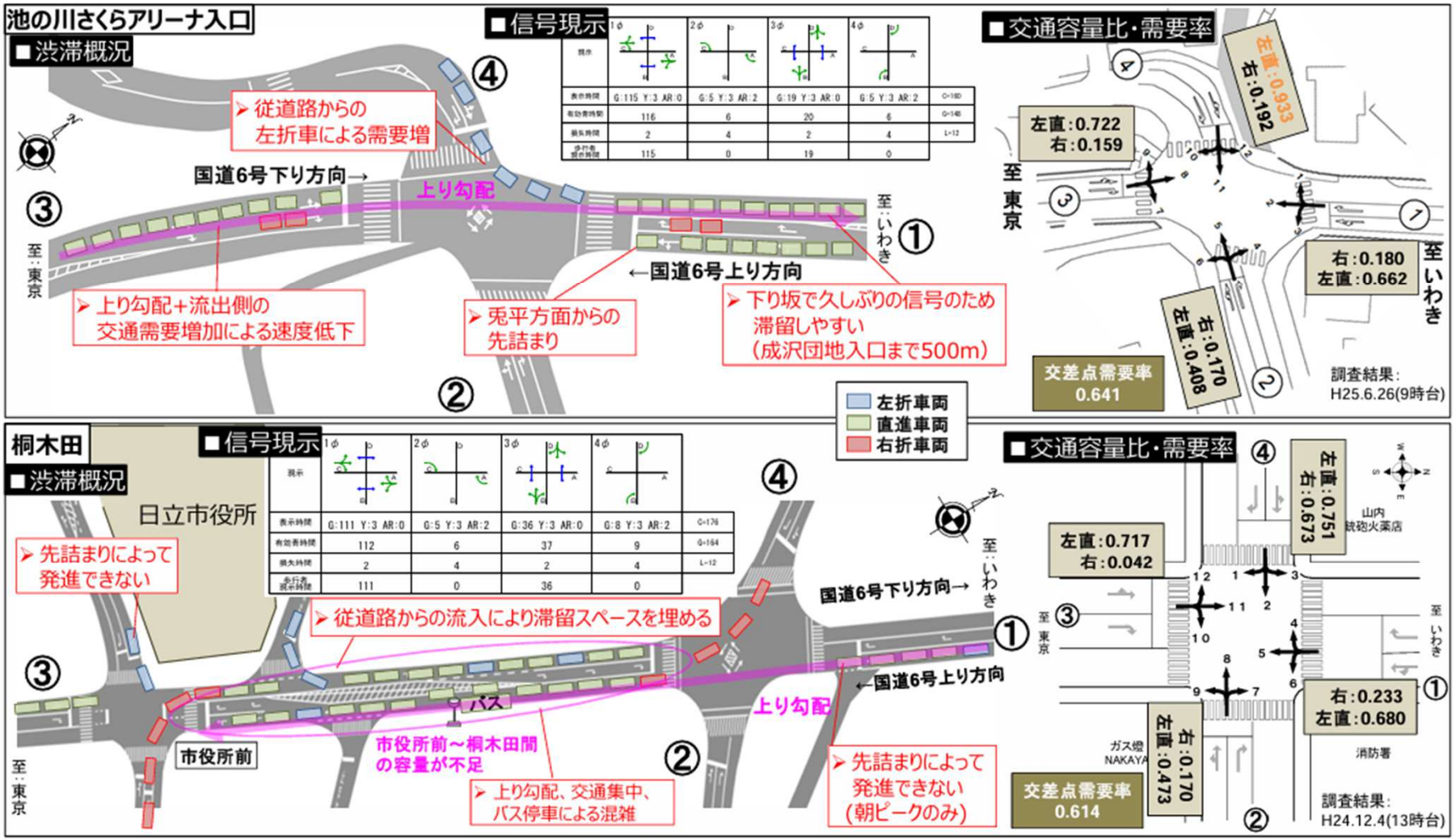
出典:常陸河川国道事務所 第35回茨城県移動性・安全性向上委員会資料(令和7年2月10日開催)

2. 幹線軸に集中する需要への対応

（１）渋滞発生要因分析

・コロナ禍においてもボトルネックとなっている、池の川さくらアリーナ入口交差点および桐木田交差点について、要因分析を実施した。
・池の川さくらアリーナ入口では、下流側区間の速度低下や商業施設出入交通、桐木田交差点では、市役所前～桐木田間の容量不足に加え、いずれも上り勾配が速度低下を助長している可能性がある。
・両交差点とも交差点容量には大きな支障はみられず、信号連担や上り勾配など区間全体に起因する複合的な要因が渋滞発生の背景にあると考えられる。

■国道6号　池の川さくらアリーナ入口および桐木田における渋滞発生要因



出典:常陸河川国道事務所 第35回茨城県移動性・安全性向上委員会資料(令和7年2月10日開催)

2. 幹線軸に集中する需要への対応

（２）渋滞発生OD分析（基礎集計）

・日立市を通行するトリップの発着地内訳をみると、約4割が日立市内々の交通で、約1割が日立市内に発着地を持たない通過交通である。特に、朝夕ピークには、日立市内の割合が高い傾向にある。
・日立市内の主要施設の発着地内訳をみると、団地は朝ピークに発地、夕ピークに着地となる傾向にある。
・また、日立市内を通行する全トリップの約4.5%が、工場や日立総合病院、日立市役所付近に発着地をもつ。

■日立市を通行するトリップの発着地内訳

平日終日 24時間
(N=867,637トリップ)

発地＼着地	日立市	日立市外	計
日立市	40.5%	22.5%	63.0%
日立市外	23.2%	13.8%	37.0%
計	63.7%	36.3%	100.0%

平日朝夕ピーク（7,8,17,18時台）
(N=239,221トリップ)

発地＼着地	日立市	日立市外	計
日立市	48.8%	20.7%	69.4%
日立市外	22.1%	8.4%	30.6%
計	70.9%	29.1%	100.0%

朝夕ピークには、日立市内の割合が高い

■日立市内の主要施設付近の発着地内訳

交通分類	時間帯＼施設	平日終日 24時間 発地	平日終日 24時間 着地	平日朝ピーク 7,8時台 発地	平日朝ピーク 7,8時台 着地	平日夕ピーク 17,18時台 発地	平日夕ピーク 17,18時台 着地	平日朝夕ピーク 7,8,17,18時台 発地	平日朝夕ピーク 7,8,17,18時台 着地
生活	高鈴台団地	167	170	56	13	13	28	69	41
生活	山の神団地	33	62	7	5	3	18	10	23
生活	青葉台･堂平団地	915	913	282	36	45	179	327	215
生活	中丸団地	411	474	111	32	47	110	158	142
生活	塙山団地	464	407	110	24	19	113	129	137
生活	田尻団地	8	2	1	1	2	0	3	1
生活	日立総合病院	2432	3536	289	899	303	366	592	1265
生活	日立総合病院駐車場	44	265	6	135	11	24	17	159
通勤	日立製作所 海岸工場･三菱重工業 日立工場	9855	8650	1234	2153	2000	1084	3234	3237
通勤	日立製作所 日立事業所 国分工場	3802	3482	390	612	691	265	1081	877
通勤	日立グローバルライフソリューションズ 多賀事業所	3014	2788	302	545	515	251	817	796
通勤	日立製作所 日立事業所 臨海工場、大みか事業所	3989	3828	459	1585	928	426	1387	2011
通勤	日立市役所	1175	1441	189	306	191	233	380	539
生活	ヒタチエ	50	143	2	29	7	13	9	42
生活	カインズ日立モール	703	1026	71	117	74	102	145	219
生活	SEA MARK SQUARE	3670	3895	769	398	424	732	1193	1130
	計	30732	31082	4278	6890	5273	3944	9551	10834

日立市内を通行する全トリップの約4.5%

使用データ：ETC2.0プローブデータ 2024年10月平日

2. 幹線軸に集中する需要への対応

（2）渋滞発生OD分析（国道６号断面）

・国道6号の朝ピーク時における主要渋滞箇所を対象として、市北部・中部・南部の3断面を設定した。
・各断面を通過する車両のOD分析により、渋滞発生に寄与する移動需要を把握し、公共交通転換や経路変更等のTDM施策の対象需要を抽出した。

国道６号　朝ピーク時間帯の15分別速度コンター図

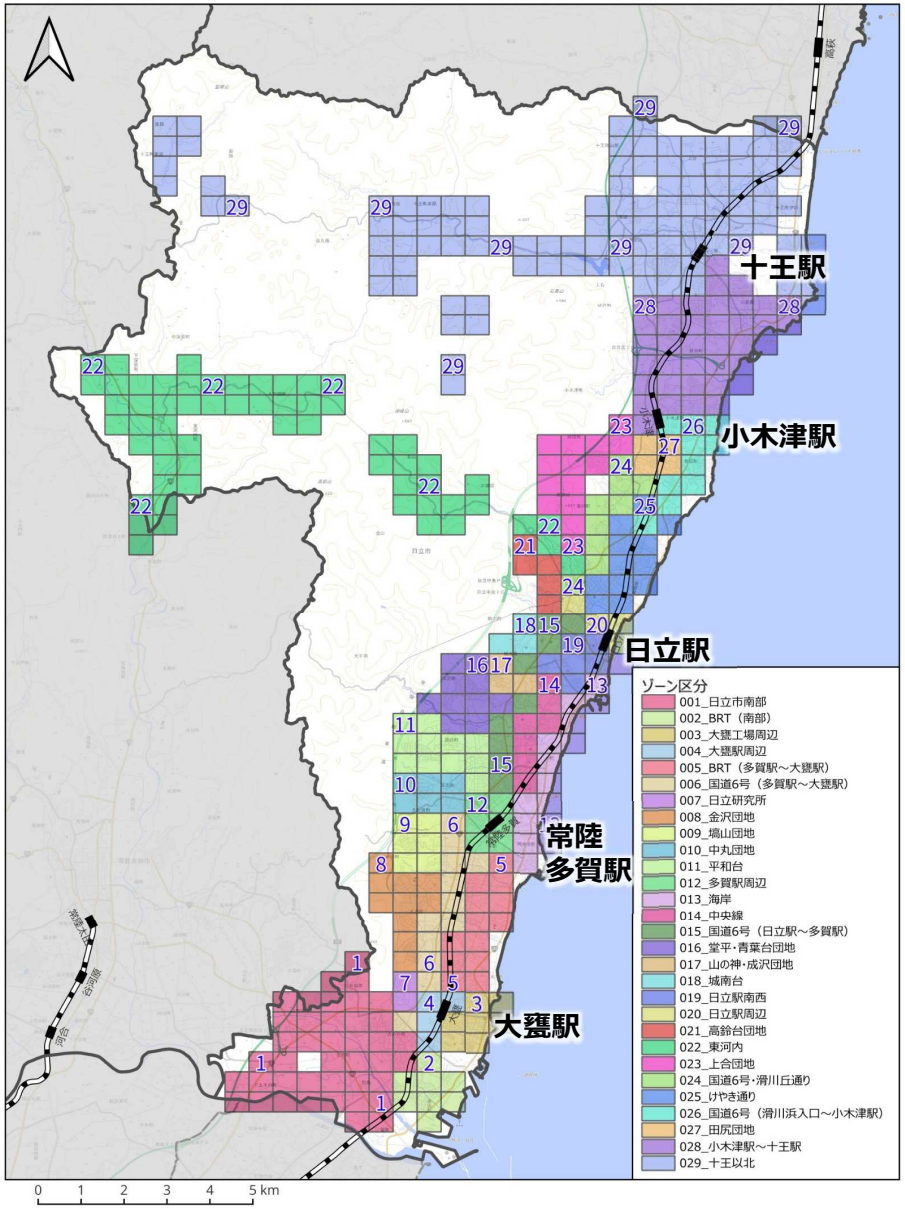


【使用データ】 旅行速度：ETC2.0プローブデータ 様式2-3 2024年10月　主要渋滞箇所：茨城県移動性・安全性向上委員会

2. 幹線軸に集中する需要への対応

（2）渋滞発生OD分析（国道６号断面）

・以下のゾーンを設定し、各断面を通過する車両のODを分析した。



ゾーン位置図

ゾーン一覧

番号	ゾーン名
①	日立市南部
②	BRT（南部）
③	大甕工場周辺
④	大甕駅周辺
⑤	BRT（多賀駅～大甕駅）
⑥	国道6号（多賀駅～大甕駅）
⑦	日立研究所
⑧	金沢団地
⑨	塙山団地
⑩	中丸団地
⑪	平和台
⑫	多賀駅周辺
⑬	海岸
⑭	中央線
⑮	国道6号（日立駅～多賀駅）
⑯	堂平・青葉台団地
⑰	山の神・成沢団地
⑱	城南台
⑲	日立駅南西部
⑳	日立駅周辺
㉑	高鈴台団地
㉒	東河内
㉓	上合団地
㉔	国道6号・滑川丘通り
㉕	けやき通り
㉖	国道6号（滑川浜入口～小木津駅）
㉗	田尻団地
㉘	小木津駅～十王駅
㉙	十王以北

※市外から流出入する車両は、市境界付近のメッシュ（①日立市南部や㉙十王以北、その他など）に含まれている

2. 幹線軸に集中する需要への対応

（2）渋滞発生OD分析（国道６号 北部断面）

・十王以北、小木津駅～十王駅、国道６号（滑川浜入口以北）から、国道６号、けやき通り、日立駅周辺への自動車交通が多い。
・日立駅周辺への需要を対象として、JR常磐線を活用した転換可能性の検討が必要である。
・国道6号やけやき通り沿線を発着する需要を対象として、公共交通への転換可能性の検討が必要である。
・市北部から市南部への通過交通は約3.0%であり、常磐自動車道への経路転換による効果は限定的と考えられる。

■北部 国道6号断面:平日朝ピーク(7･8時台)　上り方向（北→南）の渋滞緩和が必要

起点 ＼ 終点	01_日立市南部	02_BRT(南部)	03_大甕工場周辺	04_大甕駅周辺	05_BRT(多賀駅～大甕駅)	06_国道6号(多賀駅～大甕駅)	07_日立研究所	08_金沢団地	09_塙山団地	10_中丸団地	11_平和台	12_多賀駅周辺	13_海岸	14_中央線	15_国道6号(日立駅～多賀駅)	16_堂平・青葉台団地	17_山の神・成沢団地	18_城南台	19_日立駅南西	20_日立駅周辺	21_高鈴台団地	22_東河内	23_上合団地	24_国道6号・滑川丘通り	25_けやき通り	26_国道6号(滑川浜入口～小木津駅)	27_田尻団地	28_小木津駅～十王駅	29_十王以北	99_その他	合計
01_日立市南部	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.7%	2.4%	0.7%	5.3%
02_BRT(南部)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	0.5%
03_大甕工場周辺	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.4%
04_大甕駅周辺	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.4%
05_BRT(多賀駅～大甕駅)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	0.6%	0.4%	0.1%	1.9%
06_国道6号(多賀駅～大甕駅)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.2%	1.0%	0.2%	1.7%
07_日立研究所	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
08_金沢団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%
09_塙山団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
10_中丸団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.3%
11_平和台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	0.4%
12_多賀駅周辺	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.3%	0.2%	0.1%	0.9%
13_海岸	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	1.3%	0.5%	0.1%	2.7%
14_中央線	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%	0.2%	0.0%	0.7%
15_国道6号(日立駅～多賀駅)	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.8%	1.2%	0.5%	3.2%
16_堂平・青葉台団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.4%	0.3%	0.0%	0.8%
17_山の神・成沢団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.2%	0.0%	0.6%
18_城南台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%
19_日立駅南西	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.6%	0.4%	0.1%	1.4%
20_日立駅周辺	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.6%	0.7%	0.1%	1.7%
21_高鈴台団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%
22_東河内	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.3%	0.1%	0.7%
23_上合団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
24_国道6号・滑川丘通り	0.1%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	1.1%	0.0%	1.2%	0.9%	0.5%	4.5%
25_けやき通り	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.1%	2.6%	2.4%	0.3%	6.5%
26_国道6号(滑川浜入口～小木津駅)	1.4%	0.1%	0.2%	0.0%	0.3%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.1%	0.4%	0.3%	1.6%	0.1%	0.0%	0.0%	1.0%	1.2%	0.2%	0.4%	0.1%	1.5%	1.1%	1.7%	0.3%	0.7%	1.2%	2.2%	17.0%
27_田尻団地	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%	1.8%
28_小木津駅～十王駅	0.8%	0.2%	0.1%	0.1%	0.4%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.3%	0.1%	0.5%	0.2%	1.6%	0.2%	0.2%	0.0%	0.7%	1.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.7%	2.8%	0.7%	0.0%	0.6%	0.2%	1.9%	14.0%
29_十王以北	2.2%	0.3%	0.6%	0.1%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	1.2%	0.6%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	1.2%	0.1%	0.3%	0.0%	1.6%	3.5%	1.4%	0.0%	0.1%	1.1%	4.8%	22.8%
99_その他	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	0.6%	1.0%	0.0%	0.9%	3.0%	1.8%	9.0%
合計	5.4%	0.7%	1.4%	0.2%	1.1%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.7%	0.3%	2.4%	1.3%	5.5%	0.4%	0.2%	0.0%	2.8%	3.9%	0.3%	0.9%	0.2%	4.5%	8.5%	12.1%	0.9%	13.0%	17.7%	14.0%	100.0%

市北部→市南部の
通過交通

使用データ：ETC2.0プローブデータ 2024年10月平日 7･8時台　10,226トリップ
※割合は上下合計の交通量に対する割合

小木津、十王以北
→日立駅周辺

市北部
→ 国道6号（日立駅～多賀駅、日立駅以北）、けやき通り、中央線、日立駅周辺

【参考】７時台の断面交通量 1,526台/時（上下計）
799台/時上り方向（北→南）
727台/時下り方向（南→北）

※市外から流出入する車両は、市境界付近のメッシュ（①日立市南部や㉙十王以北、その他など）に含まれている

2. 幹線軸に集中する需要への対応

（2）渋滞発生OD分析（国道６号 中部断面）

・市南部、市北部の双方、山側住宅団地から、国道6号沿線（日立駅～多賀駅）への自動車交通が多い。
・国道6号沿線（日立駅～多賀駅）を発着する需要を対象として、公共交通への転換可能性の検討が必要である。
・市北部から市南部への通過交通（上り）は約2.7%であり、市南部から市北部への通過交通（下り）は約3.0%、海側軸や常磐自動車道への経路誘導による効果は限定的と考えられる。

■中部 国道6号断面:平日朝ピーク(7･8時台)　　上り方向（北→南）、下り方向（南→北）とも渋滞緩和が必要

国道６号（多賀駅～大甕駅、日立駅～多賀駅）→国道６号（日立駅～多賀駅）

市南部→日立駅周辺

市南部→市北部の通過交通

起点＼終点	01_日立市南部	02_BRT(南部)	03_大甕工場周辺	04_大甕駅周辺	05_BRT(多賀駅～大甕駅)	06_国道6号(多賀駅～大甕駅)	07_日立研究所	08_金沢団地	09_塙山団地	10_中丸団地	11_平和台	12_多賀駅周辺	13_海岸	14_中央線	15_国道6号(日立駅～多賀駅)	16_堂平・青葉台団地	17_山の神・成沢団地	18_城南台	19_日立駅南西	20_日立駅周辺	21_高鈴台団地	22_東河内	23_上合団地	24_国道6号・滑川丘通り	25_けやき通り	26_国道6号(滑川浜入口～小木津駅)	27_田尻団地	28_小木津駅～十王駅	29_十王以北	99_その他	合計
01_日立市南部	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	3.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.6%	0.3%	0.3%	0.0%	0.4%	0.3%	0.6%	0.0%	0.8%	2.2%	0.9%	11.3%
02_BRT(南部)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
03_大甕工場周辺	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
04_大甕駅周辺	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%
05_BRT(多賀駅～大甕駅)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.8%
06_国道6号(多賀駅～大甕駅)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	0.1%	0.2%	0.0%	0.3%	0.1%	0.1%	0.0%	0.3%	0.9%	0.2%	5.4%
07_日立研究所	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.6%
08_金沢団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.8%
09_塙山団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
10_中丸団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.2%	0.0%	0.5%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	2.5%
11_平和台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	0.1%	0.7%	0.2%	0.1%	0.0%	0.3%	0.5%	0.1%	4.2%
12_多賀駅周辺	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	1.6%
13_海岸	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
14_中央線	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	1.3%
15_国道6号(日立駅～多賀駅)	1.6%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.4%	0.1%	0.3%	0.0%	0.2%	0.2%	0.9%	0.5%	0.4%	5.0%	0.4%	0.2%	0.0%	0.6%	0.8%	0.5%	0.7%	0.0%	0.4%	0.3%	0.5%	0.1%	0.8%	1.2%	1.1%	17.7%
16_堂平・青葉台団地	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.0%	0.3%	0.1%	0.3%	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%	0.5%	0.2%	4.6%
17_山の神・成沢団地	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.3%	0.2%	2.9%
18_城南台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%
19_日立駅南西	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	1.4%
20_日立駅周辺	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.1%	0.0%	0.3%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.7%
21_高鈴台団地	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.2%	0.2%	0.4%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.0%
22_東河内	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%	0.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%
23_上合団地	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.5%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	2.2%
24_国道6号・滑川丘通り	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.3%	0.1%	0.0%	1.5%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	3.4%
25_けやき通り	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	1.5%
26_国道6号(滑川浜入口～小木津駅)	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	1.6%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	4.4%
27_田尻団地	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%
28_小木津駅～十王駅	0.9%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	2.4%	0.3%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	5.3%
29_十王以北	1.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.7%	0.9%	0.2%	0.3%	5.5%	0.3%	0.4%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.5%	13.0%
99_その他	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.4%	2.5%	0.1%	0.1%	0.0%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.3%	5.1%
合計	9.3%	0.1%	0.1%	0.6%	0.7%	3.3%	0.2%	0.5%	0.0%	1.0%	2.3%	3.1%	1.4%	1.9%	37.4%	2.2%	1.3%	0.3%	2.3%	3.0%	1.6%	2.3%	0.6%	3.9%	2.0%	2.1%	0.4%	4.1%	7.3%	4.7%	100.0%

市北部→市南部の通過交通

【参考】７時台の断面交通量 1,847台/時（上下計）
874台/時上り方向（北→南）
973台/時下り方向（南→北）

市北部→ 国道6号（日立駅～多賀駅）、中央線

山側住宅団地→ 国道６号（日立駅～多賀駅）

使用データ：ETC2.0プローブデータ 2024年10月
平日 7･8時台　8,999トリップ

※割合は上下合計の交通量に対する割合

※市外から流出入する車両は、市境界付近のメッシュ（①日立市南部や㉙十王以北、その他など）に含まれている

2. 幹線軸に集中する需要への対応

（2）渋滞発生OD分析（国道６号 南部断面）

・市南部や国道6号（多賀駅～大甕駅）から、多賀駅周辺、中央線、国道6号（日立駅～多賀駅）への移動需要が多い。
・多賀駅周辺や日立駅周辺への需要を対象として、JR常磐線を活用した転換可能性の検討が必要である。
・中央線や国道6号沿線（日立駅～多賀駅）を発着する需要を対象として、公共交通への転換可能性の検討が必要である。
・市南部から市北部への通過交通は約2.7%であり、常磐自動車道や海側軸への経路転換による効果は限定的と考えられる。

■南部 国道6号断面:平日朝ピーク(7･8時台)　下り方向（南→北）の渋滞緩和が必要

国道６号（多賀駅～大甕駅）
→国道６号（日立駅～多賀駅）、
中央線、日立駅･多賀駅周辺

市南部 → 国道6号（日立駅～多賀駅）･中央線沿線

市南部→
日立駅周辺

市南部→市北部の
通過交通

起点＼終点	01_日立市南部	02_BRT(南部)	03_大甕工場周辺	04_大甕駅周辺	05_BRT(多賀駅～大甕駅)	06_国道6号(多賀駅～大甕駅)	07_日立研究所	08_金沢団地	09_塙山団地	10_中丸団地	11_平和台	12_多賀駅周辺	13_海岸	14_中央線	15_国道6号(日立駅～多賀駅)	16_堂平・青葉台団地	17_山の神・成沢団地	18_城南台	19_日立駅南西	20_日立駅周辺	21_高鈴台団地	22_東河内	23_上合団地	24_国道6号・滑川丘通り	25_けやき通り	26_国道6号(滑川浜入口～小木津駅)	27_田尻団地	28_小木津駅～十王駅	29_十王以北	99_その他	合計
01_日立市南部	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	3.4%	1.7%	2.3%	3.5%	0.2%	0.2%	0.0%	1.5%	0.2%	0.1%	0.3%	0.0%	0.4%	0.3%	0.3%	0.1%	0.6%	2.1%	1.9%	25.4%
02_BRT(南部)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
03_大甕工場周辺	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
04_大甕駅周辺	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.7%
05_BRT(多賀駅～大甕駅)	0.4%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.0%
06_国道6号(多賀駅～大甕駅)	3.5%	0.0%	0.4%	0.7%	0.8%	4.3%	0.1%	0.2%	0.0%	0.1%	1.0%	2.5%	1.5%	1.9%	3.4%	0.3%	0.1%	0.0%	1.5%	0.6%	0.1%	0.3%	0.1%	0.3%	0.8%	0.1%	0.0%	0.4%	1.5%	1.4%	28.0%
07_日立研究所	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%
08_金沢団地	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.3%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.4%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	3.8%
09_塙山団地	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
10_中丸団地	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%
11_平和台	0.3%	0.0%	0.6%	0.0%	0.3%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%
12_多賀駅周辺	1.2%	0.0%	0.3%	0.1%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	4.0%
13_海岸	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%
14_中央線	1.3%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%
15_国道6号(日立駅～多賀駅)	2.9%	0.0%	0.3%	0.5%	0.1%	1.6%	0.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	6.7%
16_堂平・青葉台団地	0.9%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	1.8%
17_山の神・成沢団地	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
18_城南台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
19_日立駅南西	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.1%
20_日立駅周辺	0.7%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.0%
21_高鈴台団地	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
22_東河内	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
23_上合団地	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
24_国道6号・滑川丘通り	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.2%
25_けやき通り	1.4%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%
26_国道6号(滑川浜入口～小木津駅)	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.0%
27_田尻団地	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%
28_小木津駅～十王駅	1.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%
29_十王以北	2.3%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	4.4%
99_その他	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.1%	0.4%	0.8%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	4.6%
合計	23.6%	0.2%	2.1%	2.2%	2.4%	18.2%	0.4%	1.4%	0.0%	0.3%	1.7%	7.6%	3.5%	5.4%	9.6%	0.7%	0.3%	0.0%	4.0%	1.3%	0.3%	0.6%	0.1%	0.9%	1.5%	0.7%	0.2%	1.2%	4.1%	5.6%	100.0%

市北部→市南部の通過交通

【参考】７時台の断面交通量 1,793台/時（上下計）
874台/時上り方向（北→南）
919台/時下り方向（南→北）

使用データ：ETC2.0プローブデータ 2024年10月平日 7･8時台　7,917ﾄﾘｯﾌﾟ
※割合は上下合計の交通量に対する割合

※市外から流出入する車両は、市境界付近のメッシュ（①日立市南部や㉙十王以北、その他など）に含まれている

2. 幹線軸に集中する需要への対応

（2）渋滞発生OD分析（結果のまとめ）

・朝ピーク時の国道6号交通の多くは、日立駅周辺、多賀駅周辺、国道6号・中央線沿線へのアクセス交通で構成されている。
・これらの需要に対しては、JR常磐線活用、P&R、幹線公共交通強化による手段転換を中心に検討し、あわせて発生源の調整や移動時間の分散化、自動車の効率的利用の実現性についても検討する。
・一方、市北部⇔市南部の通過交通は約3%であり、経路変更による効果は限定的である。

■朝ピーク時に国道６号を通過する車両の主なODとTDM施策案

主なOD	当該ODの朝7時台※の国道６号に占める割合、台数	検討の視点	施策案
【上り】小木津、十王以北 → 日立駅周辺	北部：約3.8%（約58台）	手段の変更	小木津駅、十王駅でのP&R（JR常磐線活用）
【上り】市北部 → 国道6号（日立駅～多賀駅、日立駅以北）、けやき通り沿線、日立駅周辺	北部：約19.7%（約301台） 中部：約9.8%（約181台）	手段の変更	商業施設でのP&R＋中央線・けやき通りの幹線軸強化
【上り・下り】山側住宅団地→ 国道６号（日立駅～多賀駅）	中部：約6.7%（約124台）	手段の変更	池の川運動公園でのP&R（主に青葉台・堂平団地対象）＋中央線・けやき通りの幹線軸強化、中央線バス専用化、ひたちBRT日立駅延伸
【下り】国道６号（多賀駅～大甕駅、日立駅～多賀駅）→国道６号（日立駅～多賀駅）	中部：約7.3%（約135台） 南部：約3.4%（約61台）	手段の変更	国道６号・中央線の幹線軸強化、中央線バス専用化、ひたちBRT日立駅延伸
【下り】市南部 → 多賀駅周辺、日立駅周辺	中部：約0.8%（約15台） 南部：約5.1%（約91台）	手段の変更	大甕駅でのP&R（JR常磐線、ひたちBRT活用）
【下り】市南部 → 国道6号（日立駅～多賀駅）・中央線沿線	南部：約5.8%（約104台）	手段の変更	おさかなセンターP&R ＋国道６号・中央線の幹線軸強化、中央線バス専用化、ひたちBRT日立駅延伸
上記の主なODほか	—	発生源の調整	テレワーク推進 ノーマイカーデー 企業拠出金制度（自主的負担金）
		移動時間の分散化	時差出勤
		自動車の効率的利用	相乗り 企業バスの共同運行
【上り・下り】市北部⇔市南部の通過交通	北部_上り：約3.0%（約46台） 中部_下り：約2.7%（約50台） 中部_上り：約3.0%（約55台） 南部_下り：約2.7%（約48台）	経路変更の可能性	国道245号、常磐自動車道への経路誘導

使用データ：ETC2.0プローブデータ 2024年10月平日 7･8時台

※割合は上下合計の交通量に対する割合。
※割合は平日7･8時台に占める割合であり、台数は、７時台１時間分

※平日７時台の国道６号の交通量 北部 1,526台/時（上り： 799台/時、下り：727台/時）、中部 1,847台/時（上り：874台/時、下り：973台/時）、南部 1,793台/時（上り：874台/時、下り：919台/時）

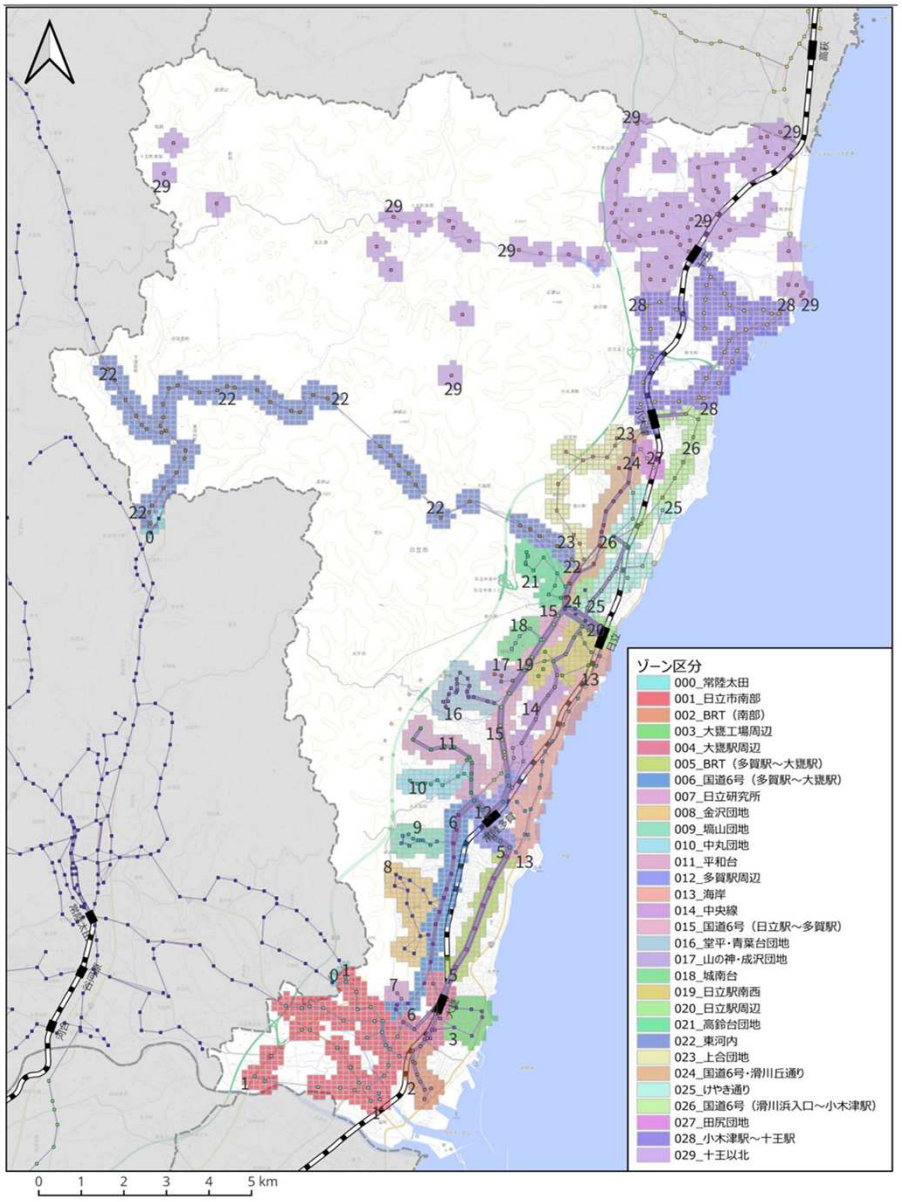
３．幹線公共交通の強化

（１）移動需要とバス利用の対応分析
（２）TDMの受け皿機能分析
（３）ダイヤのわかりやすさ分析
（４）遅延要因分析

3．幹線公共交通の強化

（１）移動需要とバス利用の対応分析

・バス停から300m圏内にあるメッシュをゾーンとして設定した※。
・ゾーン間の移動量を人流データを用いて集計し、バス利用者数をバス乗降データを用いて集計した。



ゾーン位置図

ゾーン一覧

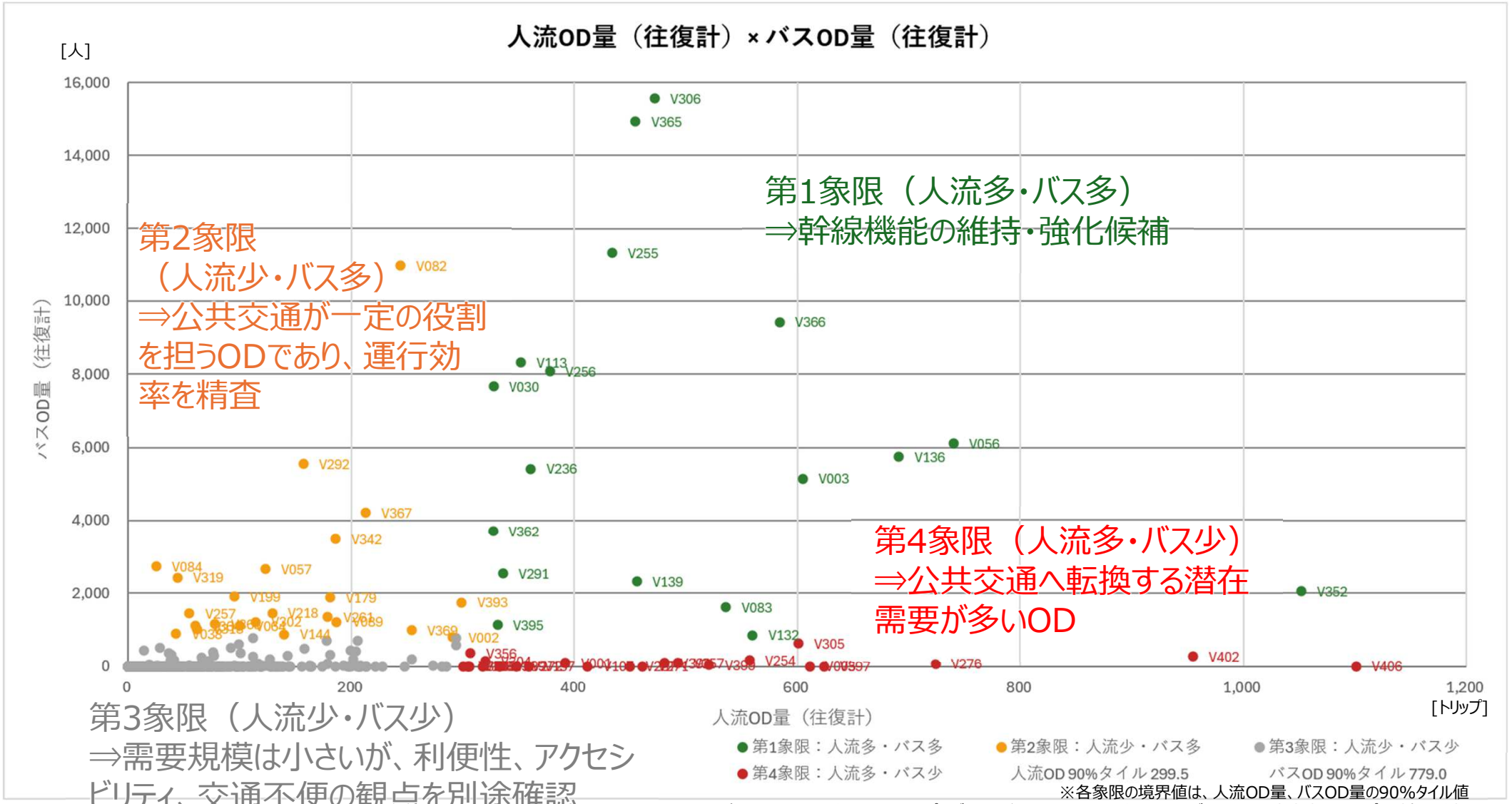
番号	ゾーン名
①	日立市南部
②	BRT（南部）
③	大甕工場周辺
④	大甕駅周辺
⑤	BRT（多賀駅～大甕駅）
⑥	国道6号（多賀駅～大甕駅）
⑦	日立研究所
⑧	金沢団地
⑨	塙山団地
⑩	中丸団地
⑪	平和台
⑫	多賀駅周辺
⑬	海岸
⑭	中央線
⑮	国道6号（日立駅～多賀駅）
⑯	堂平・青葉台団地
⑰	山の神・成沢団地
⑱	城南台
⑲	日立駅南西部
⑳	日立駅周辺
㉑	高鈴台団地
㉒	東河内
㉓	上合団地
㉔	国道6号・滑川丘通り
㉕	けやき通り
㉖	国道6号（滑川浜入口～小木津駅）
㉗	田尻団地
㉘	小木津駅～十王駅
㉙	十王以北

※バス停から300m圏内をゾーンとして設定した目的は、バスを利用できる場所間の移動であるが、バスを使っていない移動がどれだけあるかを把握し、公共交通への転換可能性のある移動を把握するため

3．幹線公共交通の強化

（１）移動需要とバス利用の対応分析

・第1象限（人流多・バス多）には日立駅、多賀駅、大甕駅および国道6号沿線を中心とするODが多く確認され、幹線機能を担う重要な移動として位置付けられる。
・第4象限（人流多・バス少）には国道6号沿線を発着するODが多く、人流需要に対してバス利用が十分でない可能性があることから、公共交通への転換余地があることが考えられる。



※各象限の境界値は、人流OD量、バスOD量の90%タイル値
※人流OD量は2024年10月のサンプルデータ、バスOD量は2024年10月のデータ、日立市内内のトリップを対象に分析

3．幹線公共交通の強化

（１）移動需要とバス利用の対応分析

・国道6号沿線を発着する人流が多く、バス利用も多いことから、幹線機能の維持・強化が考えられる。
・山側住宅団地と駅周辺の移動については、人流は少ないが、バス利用は多い。

	点ID	ODペア	人流OD量	バスOD量
第1象限（人流多・バス多）	V003	①日立市南部⇔④大甕駅周辺	605	5,149
	V030	②BRT（南部）⇔④大甕駅周辺	327	7,659
	V056	③大甕工場周辺⇔④大甕駅周辺	740	6,111
	V083	④大甕駅周辺⇔⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）	536	1,615
	V113	⑤BRT（多賀駅～大甕駅）⇔⑫多賀駅周辺	352	8,323
	V132	⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）⇔⑧金沢団地	560	848
	V136	⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）⇔⑫多賀駅周辺	691	5,748
	V139	⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）⇔⑮国道6号（日立駅～多賀駅）	456	2,319
	V236	⑪平和台⇔⑫多賀駅周辺	361	5,418
	V255	⑫多賀駅周辺⇔⑭中央線	434	11,325
	V256	⑫多賀駅周辺⇔⑮国道6号（日立駅～多賀駅）	378	8,074
	V291	⑭中央線⇔⑲日立駅南西	336	2,536
	V306	⑮国道6号（日立駅～多賀駅）⇔⑳日立駅周辺	472	15,569
	V352	⑲日立駅南西⇔⑳日立駅周辺	1,052	2,051
	V362	⑳日立駅周辺⇔㉑高鈴台団地	327	3,697
	V365	⑳日立駅周辺⇔㉔国道6号・滑川丘通り	455	14,937
	V366	⑳日立駅周辺⇔㉕けやき通り	584	9,426
	V395	㉔国道6号・滑川丘通り⇔㉘小木津駅～十王駅	331	1,130
第2象限（人流少・バス多）	V002	①日立市南部⇔③大甕工場周辺	291	785
	V038	②BRT（南部）⇔⑫多賀駅周辺	43	892
	V057	③大甕工場周辺⇔⑤BRT（多賀駅～大甕駅）	123	2,660
	V064	③大甕工場周辺⇔⑫多賀駅周辺	100	1,098
	V082	④大甕駅周辺⇔⑤BRT（多賀駅～大甕駅）	244	10,959
	V084	④大甕駅周辺⇔⑦日立研究所	25	2,737
	V089	④大甕駅周辺⇔⑫多賀駅周辺	187	1,213
	V144	⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）⇔⑳日立駅周辺	140	873
	V179	⑧金沢団地⇔⑫多賀駅周辺	181	1,891
	V199	⑨塙山団地⇔⑫多賀駅周辺	95	1,898
	V218	⑩中丸団地⇔⑫多賀駅周辺	129	1,457
	V257	⑫多賀駅周辺⇔⑯堂平・青葉台団地	55	1,435
	V261	⑫多賀駅周辺⇔⑳日立駅周辺	179	1,344
	V292	⑭中央線⇔⑳日立駅周辺	157	5,557
	V302	⑮国道6号（日立駅～多賀駅）⇔⑯堂平・青葉台団地	114	1,211
	V318	⑯堂平・青葉台団地⇔⑲日立駅南西	62	1,019
	V319	⑯堂平・青葉台団地⇔⑳日立駅周辺	44	2,428
	V342	⑱城南台⇔⑳日立駅周辺	186	3,487
	V363	⑳日立駅周辺⇔㉒東河内	78	1,153
	V364	⑳日立駅周辺⇔㉓上合団地	60	1,105
	V367	⑳日立駅周辺⇔㉖国道6号（滑川浜入口～小木津駅）	213	4,208
	V369	⑳日立駅周辺⇔㉘小木津駅～十王駅	254	981
	V393	㉔国道6号・滑川丘通り⇔㉖国道6号（滑川浜入口～小木津駅）	299	1,747

	点ID	ODペア	人流OD量	バスOD量
第4象限（人流多・バス少）	V001	①日立市南部⇔②BRT（南部）	392	79
	V005	①日立市南部⇔⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）	611	0
	V107	⑤BRT（多賀駅～大甕駅）⇔⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）	412	0
	V137	⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）⇔⑬海岸	359	0
	V138	⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）⇔⑭中央線	304	0
	V143	⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）⇔⑲日立駅南西	306	0
	V239	⑪平和台⇔⑮国道6号（日立駅～多賀駅）	333	0
	V254	⑫多賀駅周辺⇔⑬海岸	557	149
	V271	⑬海岸⇔⑭中央線	461	0
	V272	⑬海岸⇔⑮国道6号（日立駅～多賀駅）	348	0
	V276	⑬海岸⇔⑲日立駅南西	724	73
	V287	⑭中央線⇔⑮国道6号（日立駅～多賀駅）	450	0
	V304	⑮国道6号（日立駅～多賀駅）⇔⑱城南台	320	136
	V305	⑮国道6号（日立駅～多賀駅）⇔⑲日立駅南西	601	626
	V356	⑲日立駅南西⇔㉔国道6号・滑川丘通り	307	348
	V357	⑲日立駅南西⇔㉕けやき通り	493	88
	V358	⑲日立駅南西⇔㉖国道6号（滑川浜入口～小木津駅）	300	0
	V392	㉔国道6号・滑川丘通り⇔㉕けやき通り	481	90
	V397	㉕けやき通り⇔㉖国道6号（滑川浜入口～小木津駅）	624	0
	V399	㉕けやき通り⇔㉘小木津駅～十王駅	521	39
	V402	㉖国道6号（滑川浜入口～小木津駅）⇔㉘小木津駅～十王駅	955	283
	V403	㉖国道6号（滑川浜入口～小木津駅）⇔㉙十王以北	318	0
	V406	㉘小木津駅～十王駅⇔㉙十王以北	1,101	0

第1象限：人流多・バス多
⇒幹線機能の維持・強化候補

国道6号沿線を発着する人流が多い

第2象限：人流少・バス多
⇒公共交通が一定の役割を担うODであり、運行効率を精査

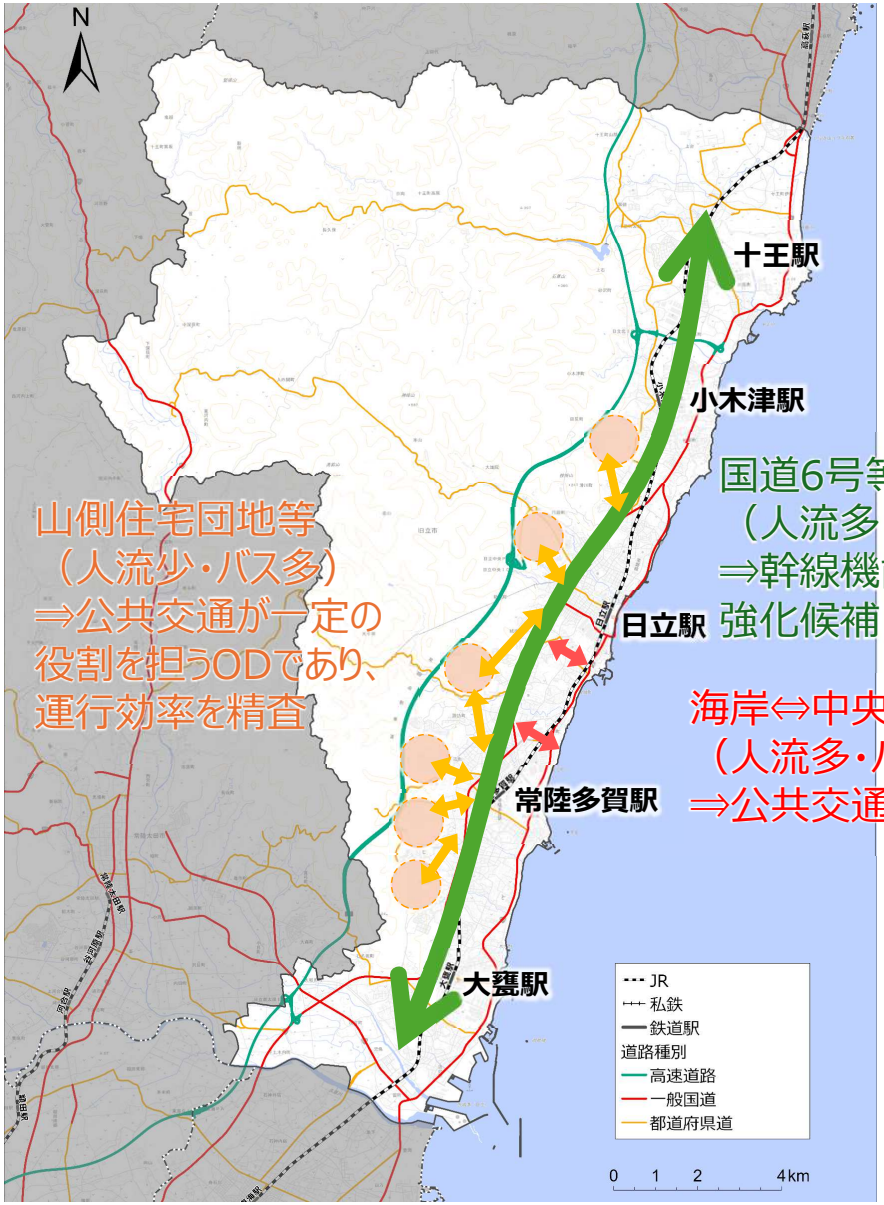
団地を発着するODが多い

第4象限：人流多・バス少
⇒公共交通へ転換する潜在需要が多いOD

3．幹線公共交通の強化

（１）移動需要とバス利用の対応分析

・国道6号等の南北軸は人流、バス利用とも多く、幹線機能の維持・強化が考えられる。
・山側住宅団地については人流は多くないが、一定のバス利用があり、運行効率を精査していくことが考えられる。



山側住宅団地等
（人流少・バス多）
⇒公共交通が一定の
役割を担うODであり、
運行効率を精査

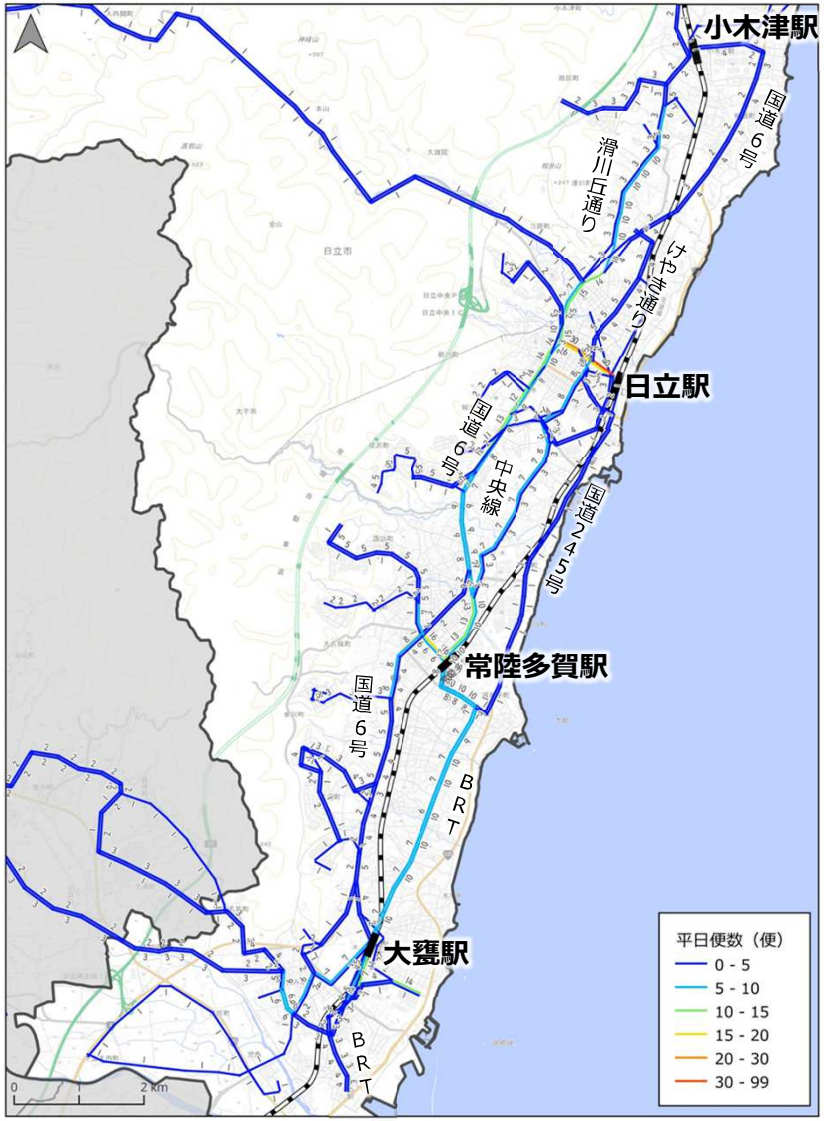
国道6号等の南北軸
（人流多・バス多）
⇒幹線機能の維持・
強化候補

海岸⇔中央線、海岸⇔国道6号等
（人流多・バス少）
⇒公共交通へ転換する潜在需要が多いOD

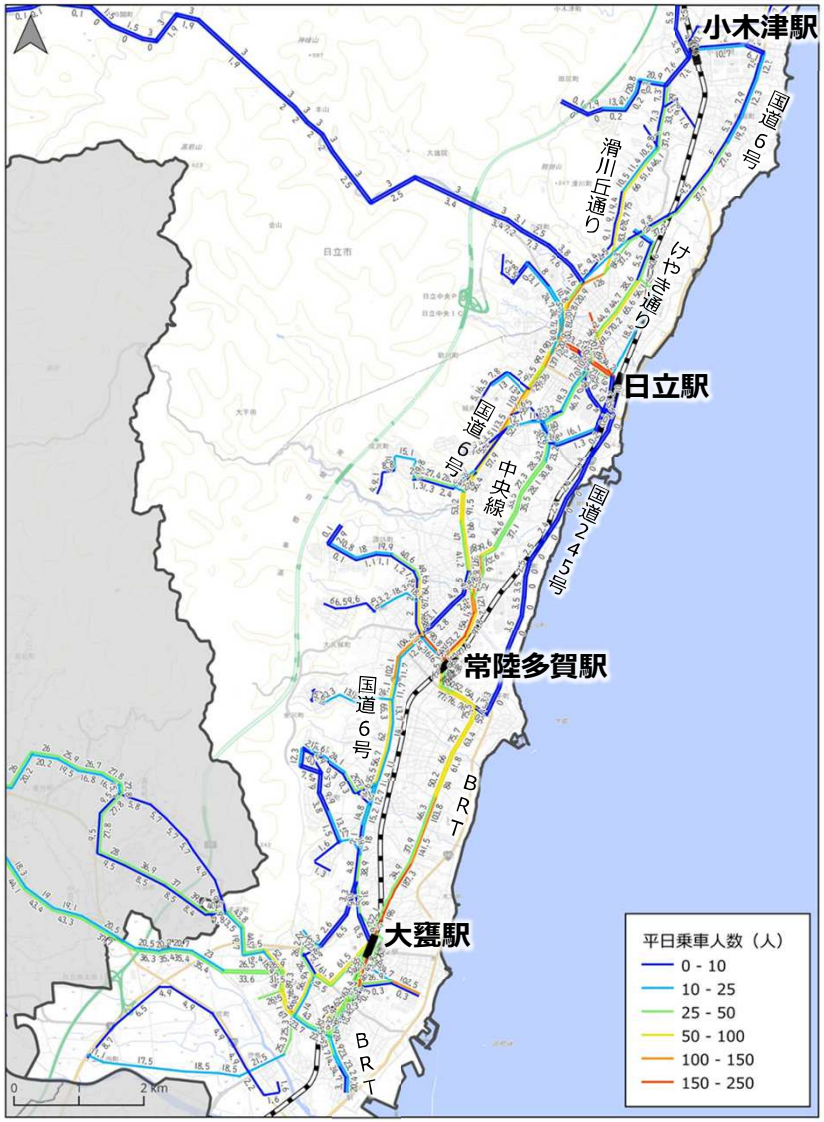
3．幹線公共交通の強化

（２）TDMの受け皿機能分析

・平日7時台の運行便数（上下計）は、大甕駅～多賀駅では国道6号で7-12便程度、BRTで17便程度、多賀駅～日立駅では国道6号で15-24便程度、中央線で10便程度、日立駅～小木津駅では国道6号で5-25便程度、けやき通りで9便程度、滑川丘通りで13便程度が運行されている。



平日7時台運行便数



平日7時台乗車人数

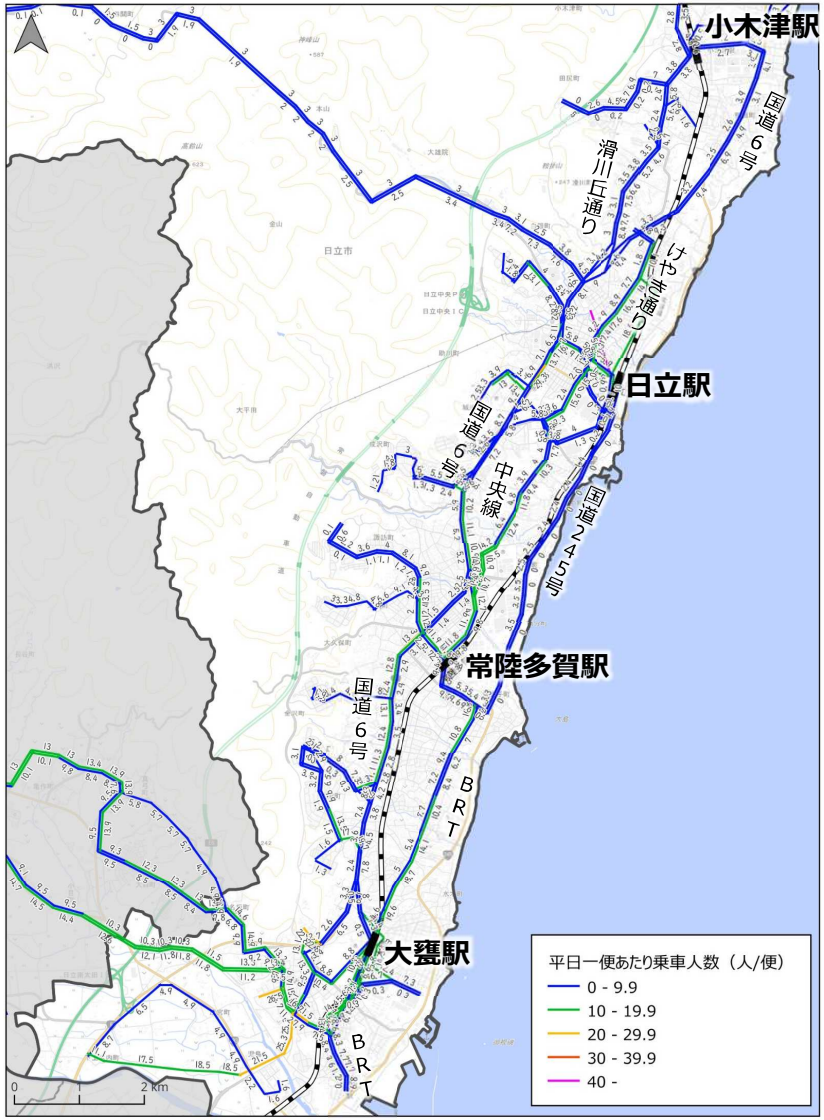
使用データ：2024年10月の茨城交通のバス乗降データ

3．幹線公共交通の強化

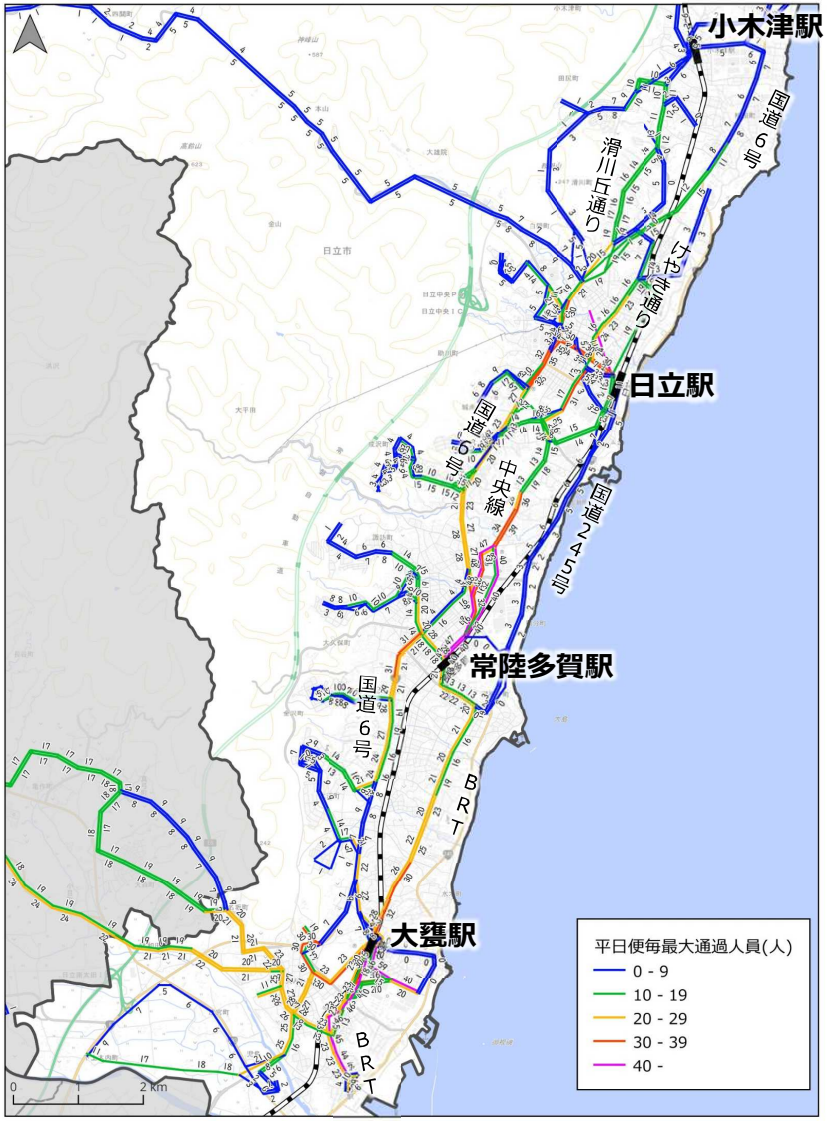
（２）TDMの受け皿機能分析

・平日7時台の1便当たり平均乗車人数は最大の区間でも20人程度※であり、朝ピーク時においても全体として輸送力には余裕があるが、40人以上乗っている便もあり、便ごとにバラツキがある。
・TDMの受け皿として輸送力を維持するべきか、運行効率化の観点から減便するべきか検討する必要がある。

※日立駅～明秀学園の系統は１便あたり30人を超えているが、学校直通のバスであり、TDMの受け皿にはなる路線ではないと考えられる。



平日7時台一便あたり平均乗車人数



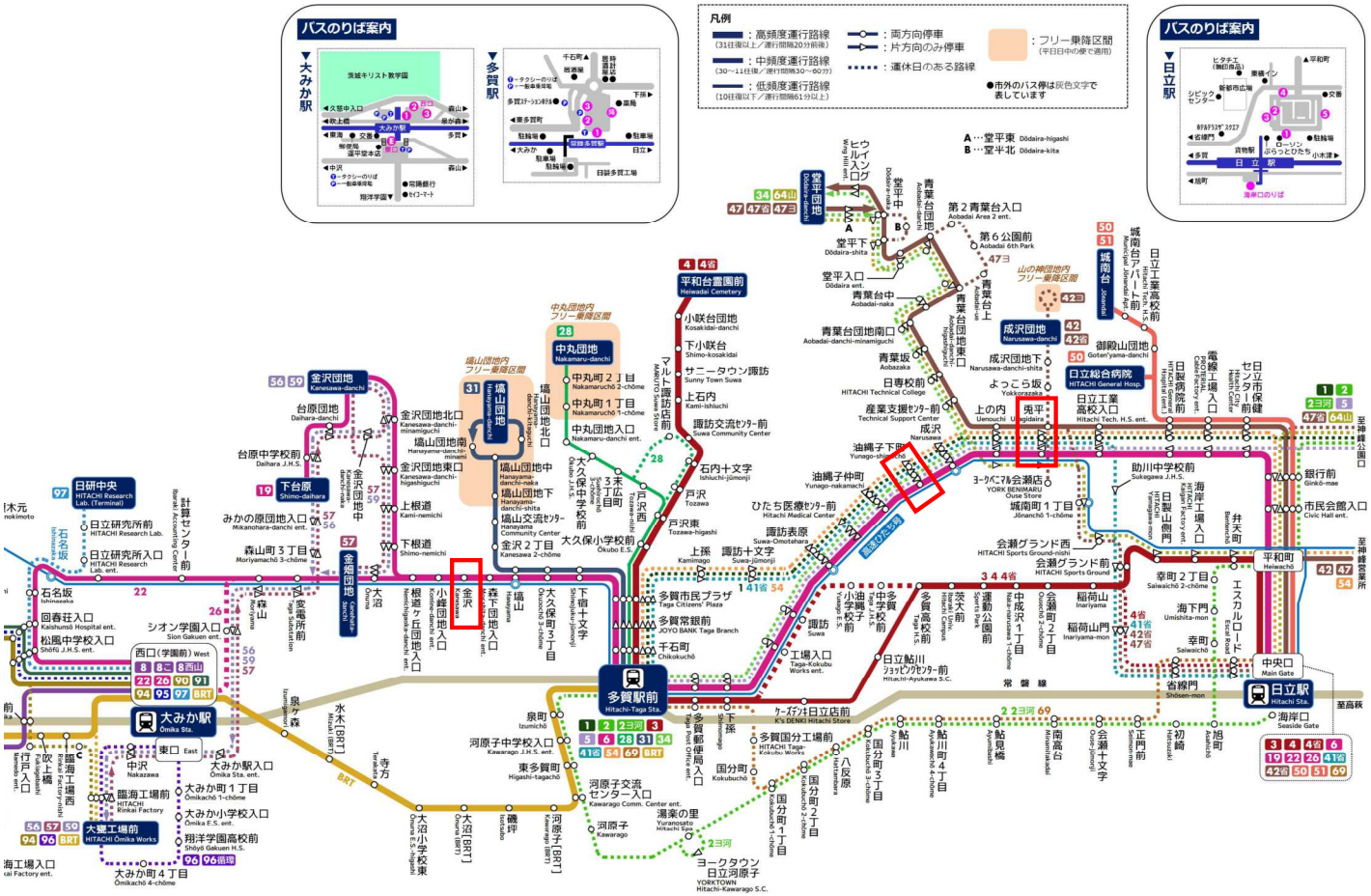
平日便毎最大乗車人数

使用データ：2024年10月の茨城交通のバス乗降データ

3．幹線公共交通の強化

（３）ダイヤのわかりやすさ分析

・国道6号では、複数系統を合わせて一定の運行本数が確保されている一方、運行間隔が統一されておらず、便が集中する時間帯と間隔が空く時間帯が混在している。
・鉄道との接続を重視するべきか、幹線区間の運行間隔を統一し、潜在需要への対応を重視するべきか検討する必要がある。



日立市南部バス路線図（2026.4時点）　（抜粋）

出典：いばらき路線バス案内所

国道6号の停留所の発車時刻（日立駅方面）

時間帯	金沢	油縄子下町	兎平
10時台	10, 18, 51	07, 26, 32	07, 11, 12, 31, 37, 52
11時台	20	05, 34	14, 22, 57
12時台	00, 07	16, 21	21, 26, 32
13時台	07, 53	21	07, 26, 37
14時台	10, 40, 48	07, 24, 56	07, 12, 29, 37
15時台	13, 20, 46	02, 27, 36	01, 04, 07, 32, 39, 41

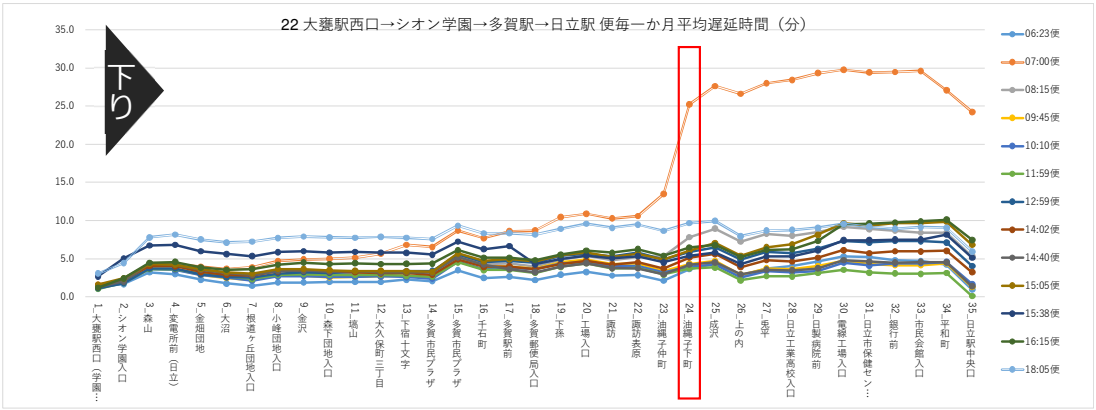
2026年9月平日ダイヤ

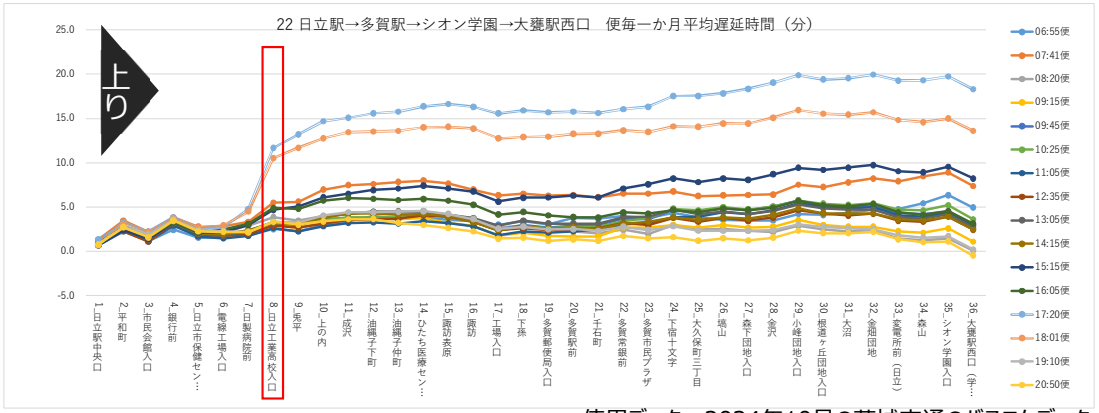
3．幹線公共交通の強化

（４）遅延要因分析

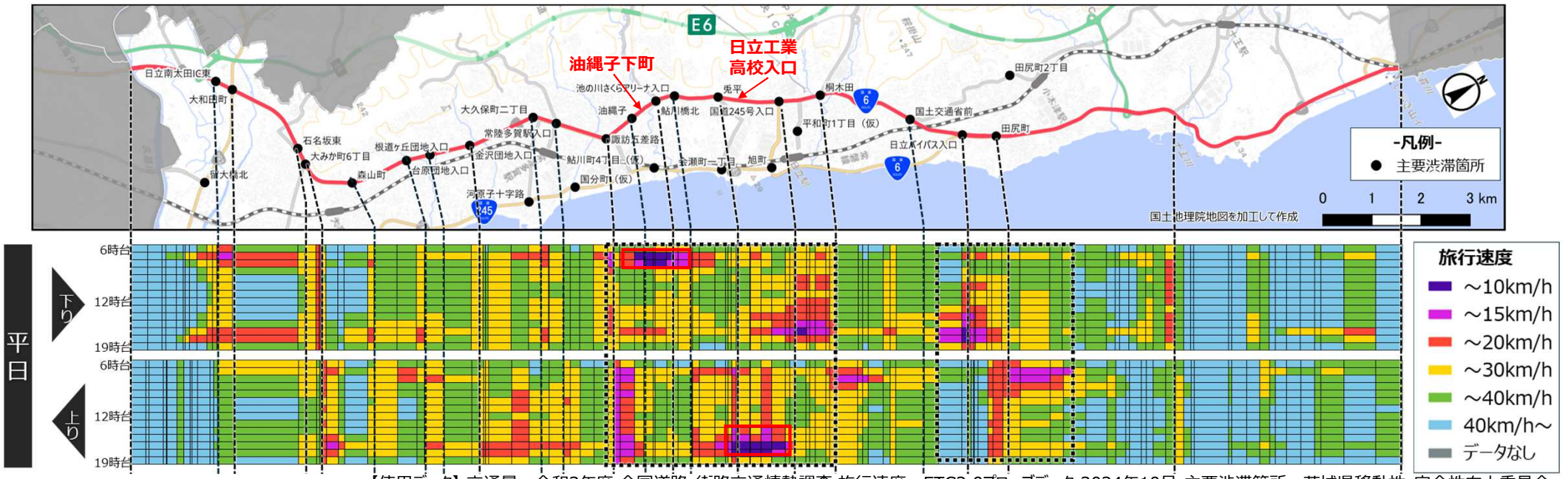
・国道6号（日立駅～大甕駅）を通る系統では、朝ピーク時に最大30分、夕ピーク時に最大20分程度の遅延が発生している一方、日中時間帯の遅延は比較的小さい。
・7時台の下り（日立駅方面）においては油縄子下町、17時台・18時台の上り（大甕駅方面）においては、日立工業高校入口で遅延が増大しており、旅行速度の低下区間と一致している。

1）国道6号（日立駅～大甕駅）を通る系統の遅延状況（一例）





使用データ：2024年10月の茨城交通のバスロケデータ



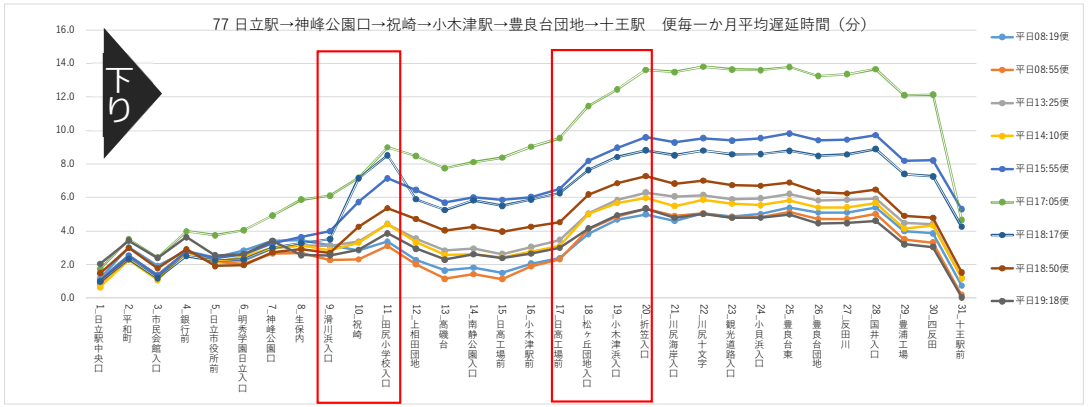
【使用データ】交通量：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 旅行速度：ETC2.0プローブデータ 2024年10月 主要渋滞箇所：茨城県移動性・安全性向上委員会

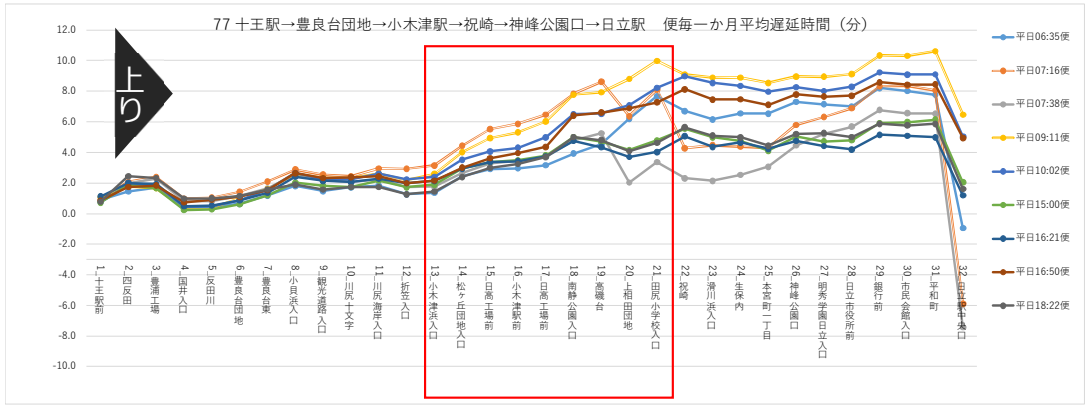
3．幹線公共交通の強化

（４）遅延要因分析

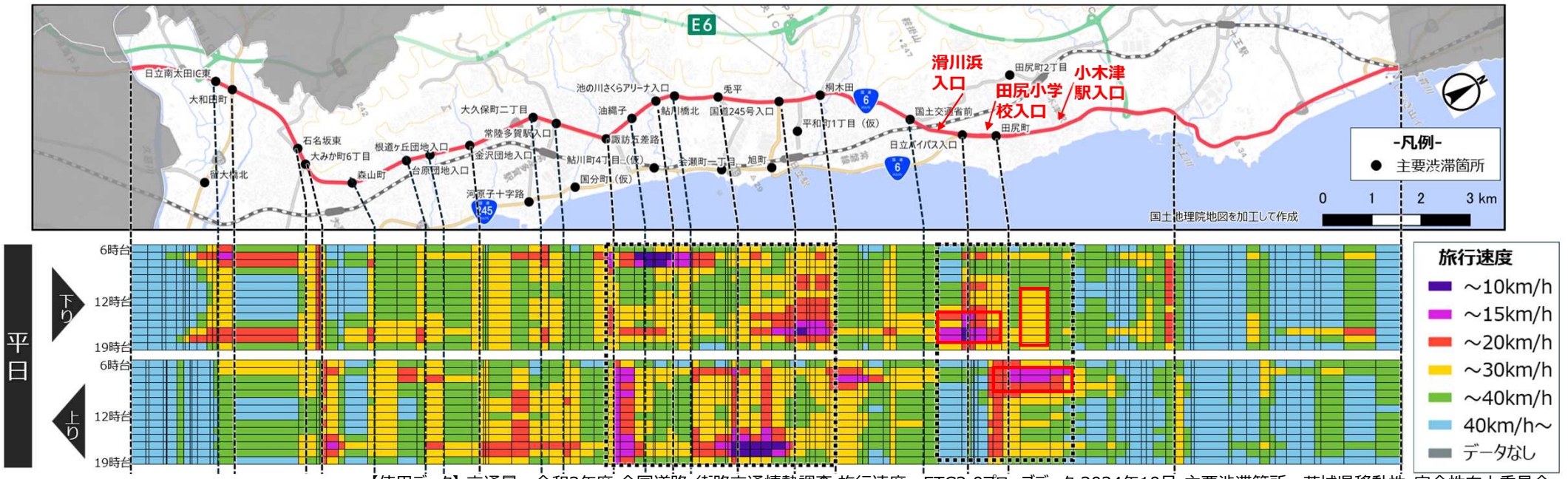
・国道6号（日立駅～小木津駅）を通る系統では、朝ピーク時に最大10分程度、夕ピーク時に最大14分程度の遅延が発生している。
・上り（日立駅方面）では、小木津駅入口～田尻小学校入口付近で遅延が拡大しており、下り（小木津駅方面）では、滑川浜入口～田尻小学校入口付近で遅延が拡大しており、旅行速度の低下区間と概ね一致している。

2）国道6号（日立駅～小木津駅）を通る系統の遅延状況（一例）





使用データ：2024年10月の茨城交通のバスロケデータ



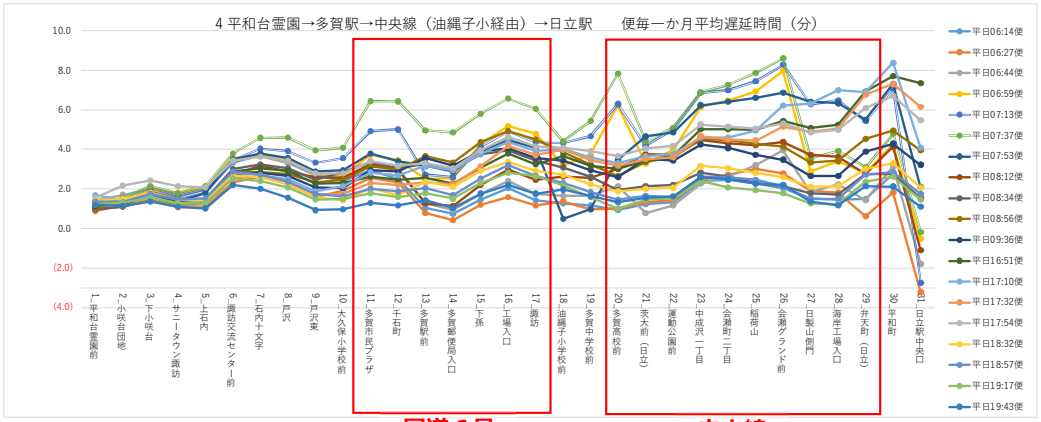
【使用データ】交通量：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 旅行速度：ETC2.0プローブデータ 2024年10月 主要渋滞箇所：茨城県移動性・安全性向上委員会

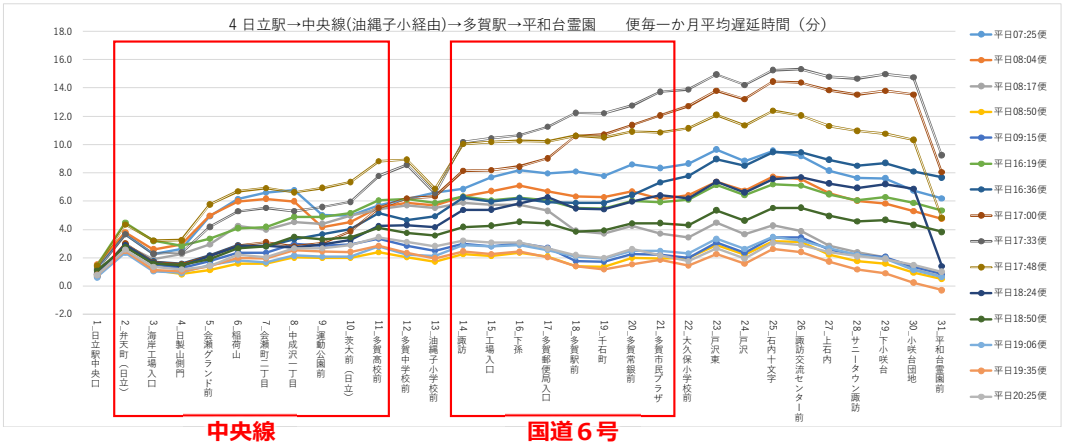
3．幹線公共交通の強化

（４）遅延要因分析

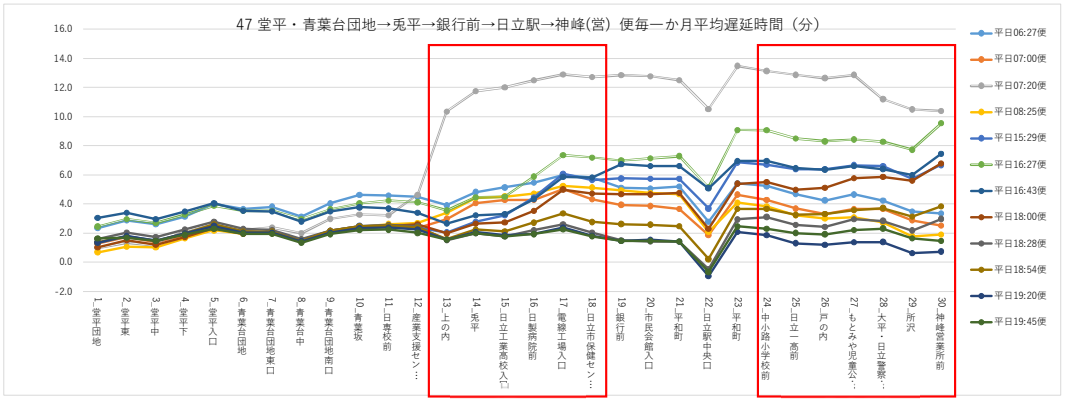
・中央線は朝ピーク時の日立駅方面において遅延が累積し、後半の区間においては8分以上の遅延が生じている。
・けやき通りにおける遅延の増加量は小さいものの、国道6号で発生した遅延の影響を受け、朝夕の一部便では10分以上の遅延が発生している。

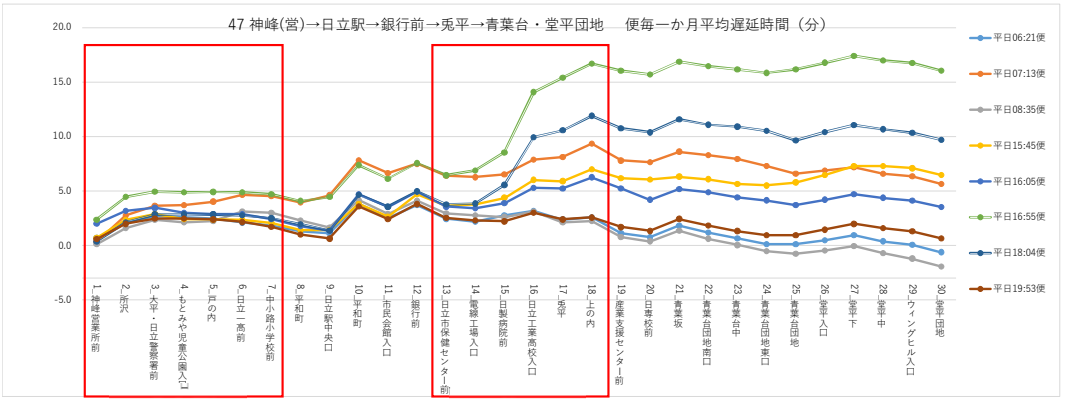
3）中央線を通る系統の遅延状況（一例）





4）けやき通りを通る系統の遅延状況（一例）





使用データ：2024年10月の茨城交通のバスロケデータ

４．団地における移動手段の確保

１．分析項目
２．団地別カルテ_高鈴台団地
３．分析結果のまとめ

4. 団地における移動手段の確保

（１）分析項目

・山側住宅団地の公共交通の現状・課題について、需要面、事業面、利便性、アクセシビリティ、交通不便の５つの視点で評価した。
・高鈴台団地、山の神・成沢団地、青葉台・堂平団地、中丸団地、塙山団地、田尻団地を対象に分析した。

分析項目一覧

No.	分析項目	使用データ･分析方法	❶需要面	❷事業面	❸利便性	❹アクセシビリティ	❺交通不便
1	人口、高齢化率	日立市住生活基本計画（令和6年3月）					◎
2	地域内の公共交通	GTFSデータより団地に乗り入れる系統を特定					◎
3	停留所配置、主な施設立地	国土数値情報	◎				◎
4	停留所までの高低差	国土地理院・基盤地図情報（数値標高モデル：DEM）					◎
5	バス便数	GTFSデータ（2024年10月）			◎		
6	日通過人員	バス乗降データ（2024年10月）	◎				
7	便毎最大通過人員	バス乗降データ（2024年10月）	◎				
8	1便当たり利用者数	バス乗降データ（2024年10月）		◎			
9	人流OD、バスOD	unerry人流データ（2024年10月）、バス乗降データ（2024年10月）	◎		○	○	
10	主な目的地・施設や拠点へのアクセシビリティ	主な目的地：山側住宅団地住民へのアンケート調査結果（令和７年度実施） アクセシビリティ：団地に乗り入れる系統で直通で行けるかどうか			○	◎	

4. 団地における移動手段の確保

（2）団地別カルテ_高鈴台団地

・日立駅方面への路線バスが運行されており、団地人口の大半はバス停300m圏内に居住している。
・団地内は高低差が大きく、特に団地上部からバス停までの移動負担が大きいことから、高齢者にとって利用しやすい交通環境の確保が課題となる。
・系統ごとに収支率に差があり、利用の少ない系統について見直しの検討が必要である。

人口：764人（高鈴台団地内のみ）　**65歳以上割合**：52.5%　出典：日立市住生活基本計画（令和6年3月）

高鈴台団地を通るバス路線の時間帯運行便数（平日）　（便）

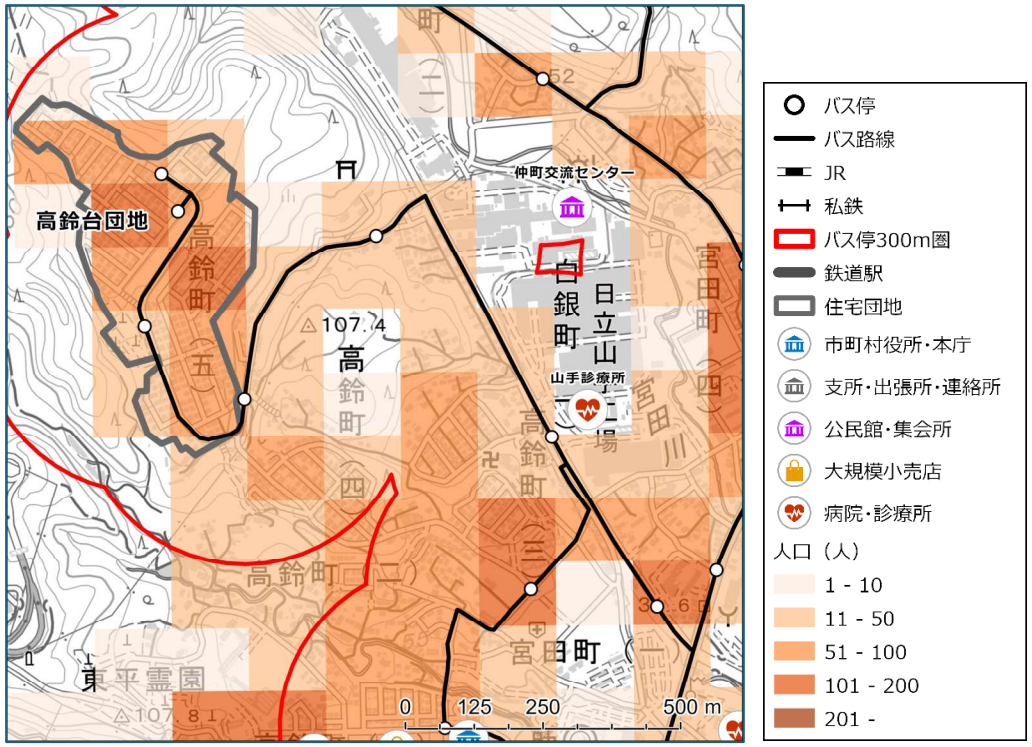
系統名	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
47省 高鈴台団地→省線門→堂平団地	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
65 日立駅→芝内→高鈴台団地	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	1	0	0
65 高鈴台団地→芝内→日立駅	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	0	0
65 日立駅→ヒタチエ前→市役所交通広場→高鈴台公民	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0
65 高鈴台公民→市役所交通広場→ヒタチエ前→日立駅	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0

※2024年10月

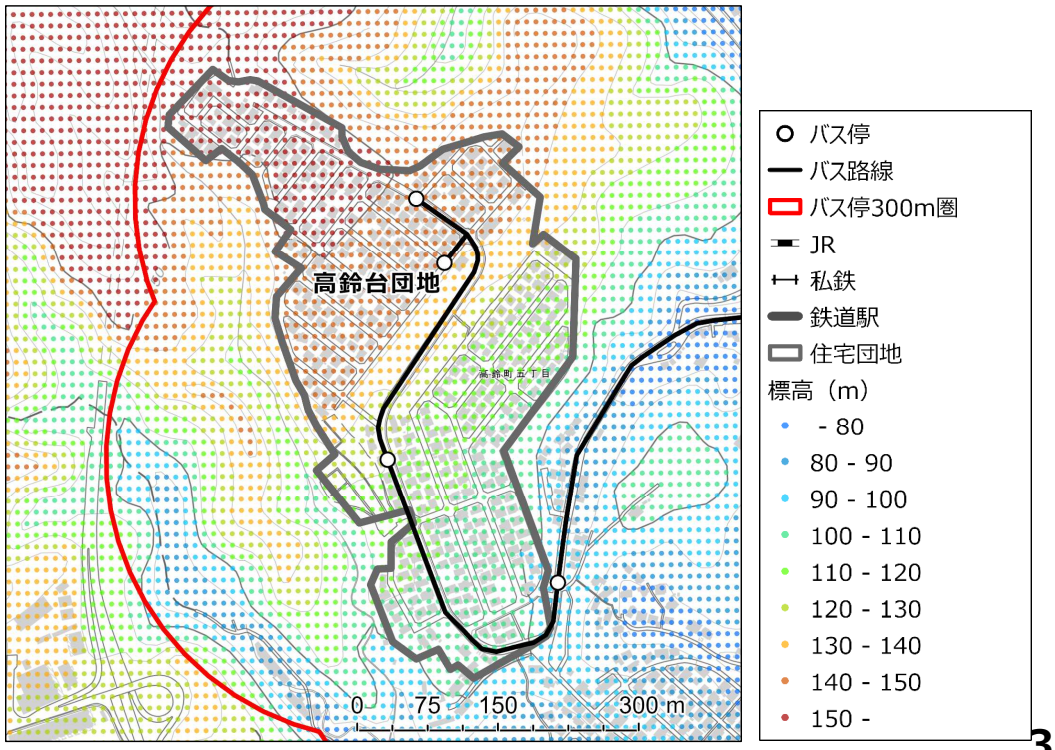
高鈴台団地を通るバス路線の収支状況

非　公　表

※2024年10月～2025年9月のデータ



団地周辺の人口分布と主な施設立地

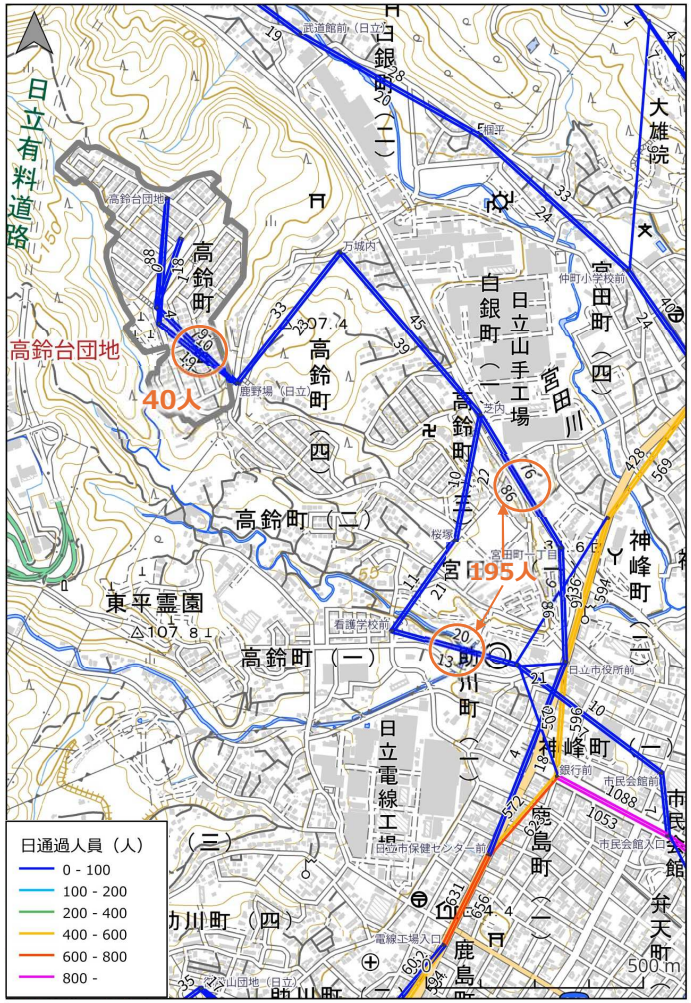


団地内の標高

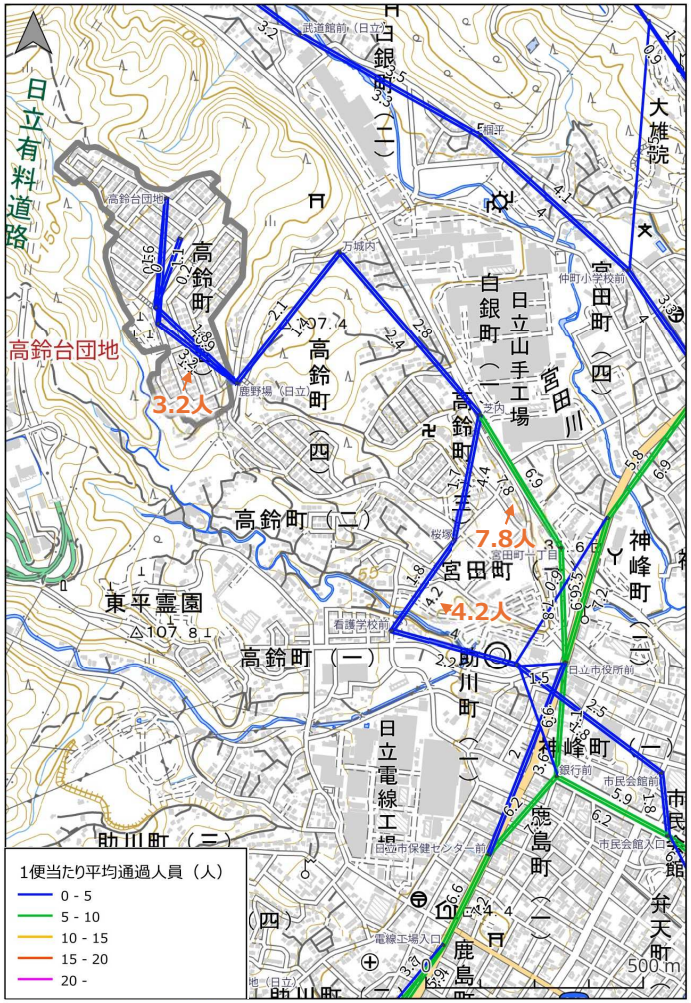
4. 団地における移動手段の確保

（２）団地別カルテ_高鈴台団地

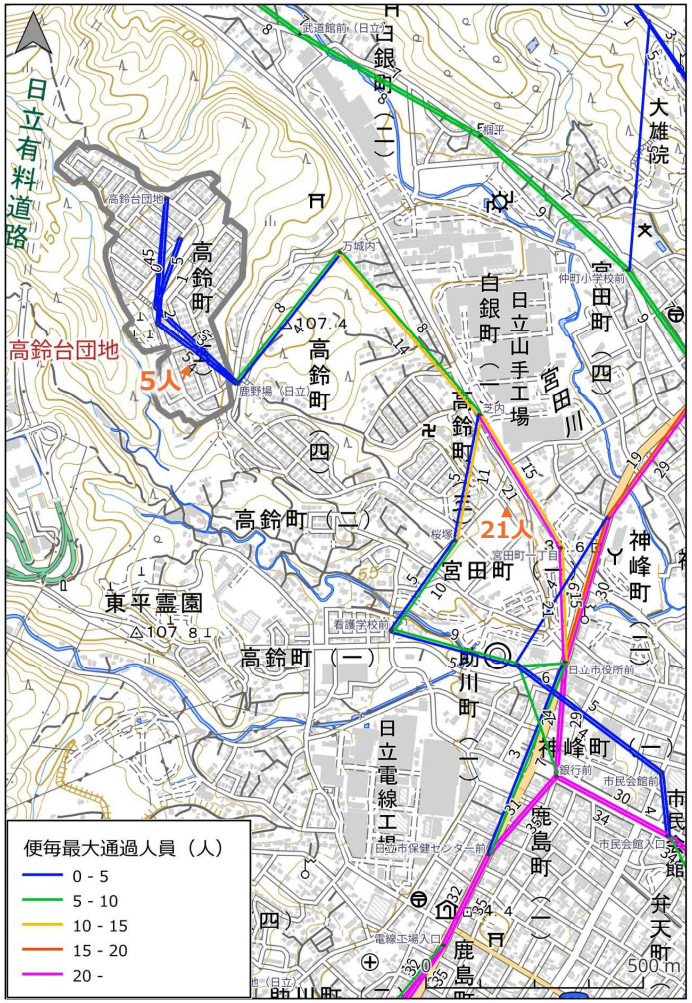
・団地内においては日通過人員40人、1便当たり3.2人、便毎最大通過人員５人である。
・国道６号近傍の区間においては、日通過人員195人、1便当たり7.8人（朝夕の系統）、4.2人（日中の系統）、便毎最大通過人員21人である。



平日日通過人員



平日1便当たり通過人員

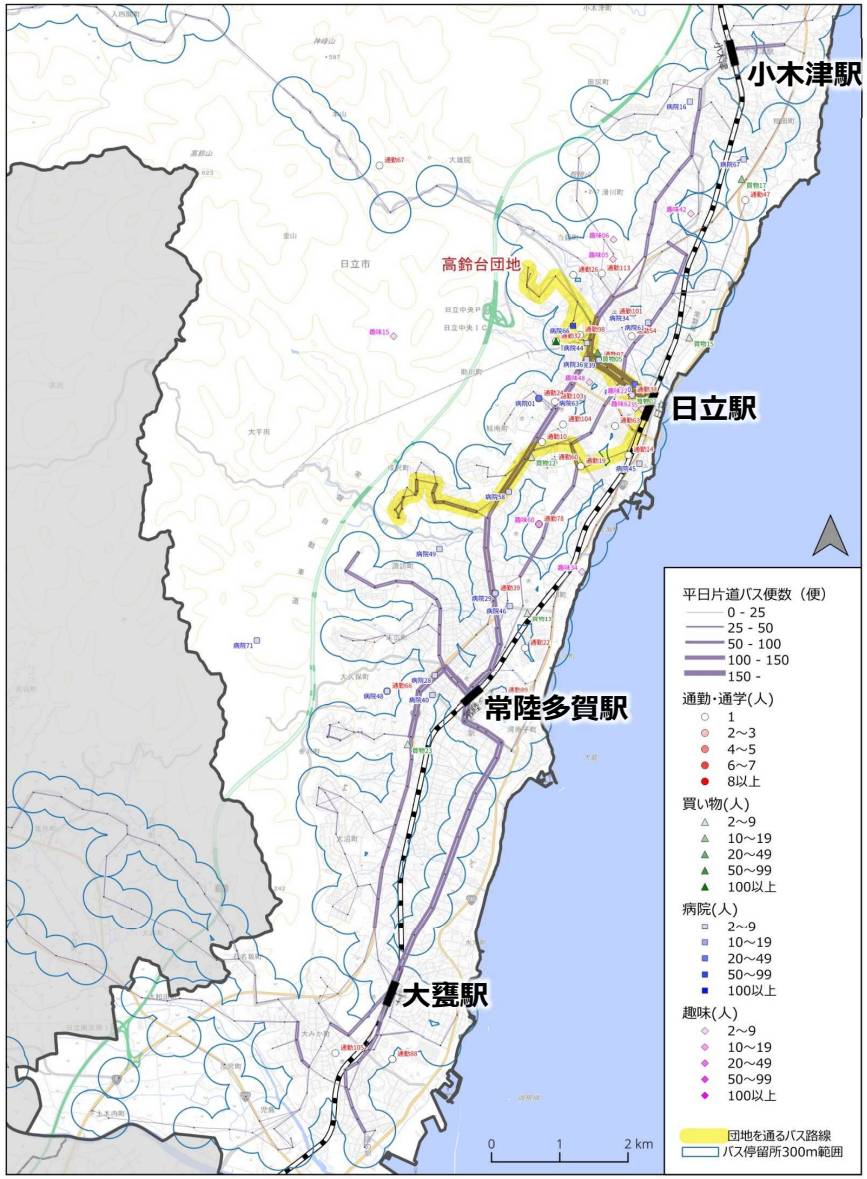


平日便毎最大通過人員

4. 団地における移動手段の確保

（２）団地別カルテ_高鈴台団地

・国道6号（日立駅～多賀駅）やけやき通り沿線など、人流需要に対してバス利用が少ないゾーンもみられることから、乗継利便性やネットワーク再編を検討する必要がある。



高鈴台団地居住者の主な目的地とバス便数

高鈴台団地ゾーンを発着するトリップの出発地・目的地ゾーン

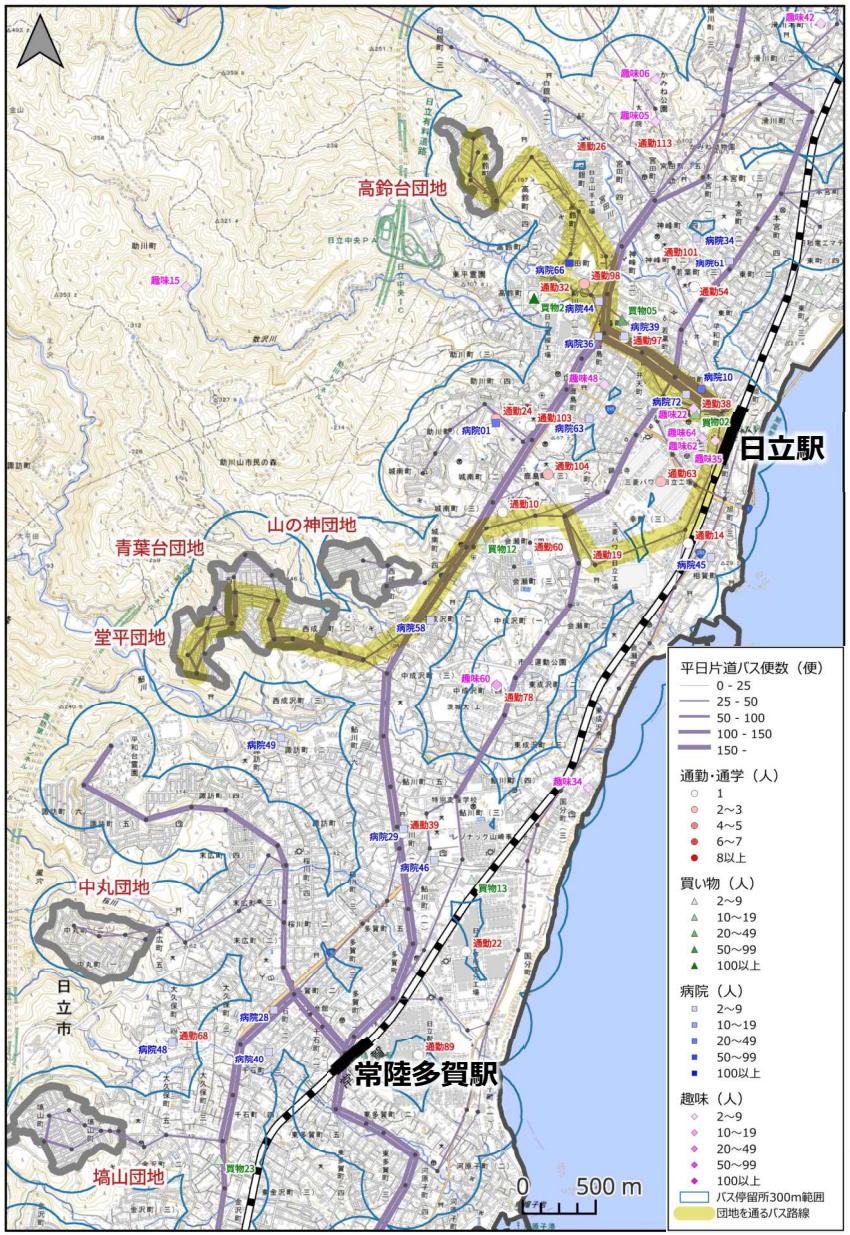
番号	ゾーン名	平日		休日	
		バス利用者[人]	人流[トリップ]	バス利用者[人]	人流[トリップ]
①	日立市南部	0	12	0	5
②	BRT（南部）	0	29	0	6
③	大甕工場周辺	0	17	0	1
④	大甕駅周辺	0	17	0	3
⑤	BRT(多賀駅～大甕駅)	0	14	0	2
⑥	国道6号(多賀駅～大甕駅)	0	57	0	12
⑦	日立研究所	0	0	0	0
⑧	金沢団地	0	41	0	2
⑨	塙山団地	0	6	0	0
⑩	中丸団地	0	12	0	1
⑪	平和台	0	44	0	5
⑫	多賀駅周辺	1	39	1	8
⑬	海岸	3	55	1	16
⑭	中央線	0	71	0	22
⑮	国道6号(日立駅～多賀駅)	3	193	0	43
⑯	堂平・青葉台団地	19	26	2	2
⑰	山の神・成沢団地	0	26	0	7
⑱	城南台	0	80	0	12
⑲	日立駅南西部	309	181	109	43
⑳	日立駅周辺	3,697	327	578	56
㉑	高鈴台団地	290	1,378	68	292
㉒	東河内	1	203	0	27
㉓	上合団地	18	55	0	22
㉔	国道6号・滑川丘通り	70	179	7	33
㉕	けやき通り	2	208	0	62
㉖	国道6号(滑川浜入口～小木津駅)	0	98	0	27
㉗	田尻団地	0	16	0	2
㉘	小木津駅～十王駅	0	102	0	16
㉙	十王以北	0	88	0	14

上位5つの目的地ゾーン　人流ODが上位であるがバス利用が少ないゾーン

4. 団地における移動手段の確保

（２）団地別カルテ_高鈴台団地

・目的地は国道６号沿線や日立駅周辺に広く分布しており、団地から直通では行けない目的地も多い。



高鈴台団地居住者の主な目的地とバス便数

高鈴台団地居住者の主な目的地

番号	施設名	回答数（人）
通勤10	(株)沼田クリーンサービス	1
通勤11	(株)日立インダストリアルプロダクツ大みか事業所	1
通勤14	(株)日立パワーソリューションズ	1
通勤19	(株)日立パワーソリューリンズ会瀬事業所	1
通勤20	(株)日立製作所大みか事業所	2
通勤22	(株)日立製作所日立事業所国分地区	1
通勤24	(株)日立製作所日立総合病院	2
通勤26	JX金属(株)茨城事業所（日立地区）	1
通勤32	スーパーマルトSC平沢店	1
通勤38	ヒタチエ	1
通勤39	ひたち医療センター	1
通勤47	ヨークベニマル日立滑川店	1
通勤54	茨城県立日立第一高校	1
通勤55	茨城県立日立北高等学校	1
通勤60	㈱日立製作所日立健康管理センタ	1
通勤63	三菱重工業(株)日立工場	2
通勤67	神峯クリーンサービス(株)	1
通勤68	聖麗メモリアル病院	1
通勤78	池の川さくらアリーナ	1
通勤88	日立GEベルノバニュークリアエナジー(株)臨海工場	1
通勤89	日立グローバルライフソリューションズ(株)多賀事業所	1
通勤97	日立市子どもすくすくセンター	1
通勤98	日立市役所	2
通勤101	日立市立駒王中学校	1
通勤102	日立市立十王中学校	1
通勤103	日立市立助川小学校	1
通勤104	日立市立助川中学校	2
通勤105	日立市立松風中学校	1
通勤113	日立市立仲町小学校	1
買物02	いばらきコープ日立店	3
買物05	カスミ神峰店	39
買物12	サンドラッグ日立会瀬店	2
買物13	サンユーストアー新鮎川店	2
買物15	サンユーストアー東町店	3
買物17	スーパーマルトSC滑川店	12

番号	施設名	回答数（人）
買物20	スーパーマルトSC平沢店	111
買物23	スーパーマルト日立塙山店	2
買物27	ヒタチエ	10
病院01	(株)日立製作所日立総合病院	35
病院10	おおたしろクリニック	26
病院16	グルコピア日立	4
病院28	ひたちの眼科	8
病院29	ひたち医療センター	8
病院34	河端整形外科皮膚科クリニック	7
病院36	間宮歯科医院	2
病院39	佐藤医院	2
病院40	佐藤内科胃腸科医院	2
病院44	柴原皮膚科	3
病院45	小川医院	3
病院46	新島スカイクリニック	2
病院48	聖麗メモリアル病院	2
病院49	西成田医院	3
病院58	大山医院	3
病院61	田村内科医院	7
病院63	嶋崎病院	8
病院66	日鉱記念病院	54
病院67	日立さくらクリニック	2
病院71	日立梅ケ丘病院	2
病院72	立花クリニック	3
趣味05	かみね公園	2
趣味06	かみね市民プール	3
趣味15	ゴルフ練習場（ニュー山根ゴルフ倶楽部）	2
趣味22	ヒタチエ	6
趣味34	フィットネスクラブ（スパーク鮎川）	3
趣味35	フィットネスクラブ（セントラルフィットネスクラブ日立）	3
趣味42	交流センター（滑川）	3
趣味48	交流センター（助川）	2
趣味60	池の川さくらアリーナ	12
趣味62	日立シビックセンター	4
趣味64	日立市立記念図書館	2

※各移動目的につき上位5箇所を着色

※高鈴台団地居住者を対象としたアンケート結果（n=411）より整理

4. 団地における移動手段の確保

（３）分析結果のまとめ

・高鈴台団地、山の神・成沢団地、青葉台・堂平団地の分析結果は以下のとおり。

分析の観点	分析項目	高鈴台団地	山の神・成沢団地	青葉台・堂平団地
❶需要面	団地内人口	764人	572人	2,517人
	日通過人員（上下計）（平日）	団地内：40人 国道６号近傍：195人	団地内：16人 国道６号近傍：47人	団地内：178人 国道６号近傍：261人
	便毎最大通過人員（平日）	団地内：5人 国道６号近傍：21人	団地内：5人 国道６号近傍：10人	団地内：15人 国道６号近傍：15人
	主な目的地エリア（バス乗降データ）	⑳日立駅周辺　⑲日立駅南西部　㉑高鈴台団地 ㉔国道６号・滑川丘通り　⑯堂平・青葉台団地	⑳日立駅周辺　⑲日立駅南西部 ⑮国道6号（日立駅～多賀駅）　㉕けやき通り ⑰山の神・成沢団地	⑳日立駅周辺　⑫多賀駅周辺 ⑮国道6号（日立駅～多賀駅）　⑲日立駅南西部 ⑯堂平・青葉台団地
	主な目的地エリア（人流データ）	㉑高鈴台団地　⑳日立駅周辺　㉕けやき通り　㉒東河内【平日】 ⑮国道６号（日立駅～多賀駅）　⑲日立駅南西部【休日】	⑮国道6号（日立駅～多賀駅）　⑰山の神・成沢団地 ㉒東河内【平日】　⑥国道6号（多賀駅～大甕駅） ⑲日立駅南西部　⑭中央線【休日】	⑯堂平・青葉台団地　⑮国道6号（日立駅～多賀駅） ⑭中央線【平日】　⑲日立駅南西部 ⑫多賀駅周辺　⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）【休日】
	人流が多いがバス利用が少ないエリア	⑮国道６号（日立駅～多賀駅）　㉒東河内【平日】 ㉕けやき通り	㉒東河内【平日】　⑭中央線【休日】 ⑯堂平・青葉台団地【休日】	⑭中央線【平日】 ⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）【休日】
❷事業面	1便当たり利用者数	団地内：3.2人 国道６号近傍：7.8人（朝夕の系統）、4.2人（日中の系統）	団地内：1.3人 国道６号近傍：3.0人	団地内：3.2人 国道６号近傍：6.5人
❸利便性	便数、運行時間帯（平日）	・65系統：31便、6時台～18時台 ・47省：１便、17時台	・42系統：8便、7時台～9時台、16時台～18時台 ・42省系統：2便、7時台、17時台 ・42ヨ系統：8便、9時台～16時台	・34系統：15便、6時台～9時台、15時台～19時台 ・47系統：20便、6時台～20時台 ・47省系統：3便、7時台～8時台、17時台～18時台 ・47ヨ系統：20便、9時台～16時台 ・64山系統：1便、8時台
	便数、運行時間帯（休日）	・65系統：18便、7時台～18時台	・42系統：2便、8時台～17時台	・47系統：11便、8時台～18時台
❹アクセシビリティ	通勤アクセス	・(株)日立製作所大みか事業所:乗換1回以上 ・(株)日立製作所日立総合病院：乗換１回 ・三菱重工業(株)日立工場：直通 ・日立市役所：直通	・(株)日立製作所日立総合病院：直通 ・(株)日立製作所大みか事業所:乗換1回以上 ・(株)日立製作所日立事業所国分地区：乗換1回 ・三菱重工業(株)日立工場：直通	・日立グローバルライフソリューションズ(株)多賀事業所：直通 ・三菱重工業(株)日立工場：直通 ・(株)日立製作所大みか事業所：乗換1回以上
	買物アクセス	・スーパーマルトSC平沢店：直通	・ヨークベニマル日立会瀬店：直通	・ヨークベニマル日立会瀬店：直通
	通院アクセス	・日鉱記念病院：直通 ・日立総合病院：乗換１回	・日立総合病院：直通 ・大山医院：乗換１回	・日立総合病院：直通 ・大山医院：直通
	趣味アクセス	・池の川さくらアリーナ：乗換1回 ・ヒタチエ：直通	・池の川さくらアリーナ：乗換1回（朝の1本のみ直通） ・交流センター（成沢）：乗換1回	・ヒタチエ：直通 ・スパーク鮎川：乗換1回 ・交流センター（成沢）：乗換1回
	鉄道駅アクセス	日立駅：直通	日立駅：直通	日立駅、常陸多賀駅：直通
❺交通不便	高齢化率	52.5%	51.7%	54.5%
	地域内の公共交通	路線バス（65、47省）が運行	路線バス（42、42省、42ヨ）が運行	路線バス（34、47、47省、47ヨ、64山）が運行
	停留所配置	団地の全域が停留所から300m圏内に収まる	団地の全域が停留所から300m圏内に収まる	団地のほぼ全域が停留所から300m圏内に収まる
	停留所までの高低差	最大で10-20m程度の高低差がある	最大で20m-30m程度の高低差がある	最大で20m程度の高低差がある
結果のまとめ		高齢化率が52.5%と高く、団地内では65系統を中心に**一定の利用需要**がみられる。団地の全域が停留所から300m圏内にあり、日立駅や総合病院等へのアクセスが確保されている。一方、**利用者数は時間帯により差がみられる。**	高齢化率が51.7%と高い一方で、**人口規模および利用需要は比較的小さい。**停留所配置や主要施設へのアクセス性は確保されているが、**1便当たり利用者数は他団地と比べて少ない。**	対象団地の中で最も**人口規模が大きく**、高齢化率も54.5%と高い。団地内および国道6号沿道で利用需要がみられ、**複数系統が運行されている。**停留所へのアクセス性も概ね確保されている。

4. 団地における移動手段の確保

（３）分析結果のまとめ

・中丸団地、塙山団地、田尻団地の分析結果は以下のとおり。

分析の観点	分析項目	中丸団地	塙山団地	田尻団地
❶需要面	団地内人口	1,335人	1,545人	432人
	日通過人員（上下計）（平日）	団地内：58人 国道６号近傍：73人	団地内：98人 国道６号近傍：126人	団地内：4人 国道６号近傍：13人
	便毎最大通過人員（平日）	団地内：10人 国道６号近傍：10人	団地内：10人 国道６号近傍：12人	団地内：1人 国道６号近傍：5人
	主な目的地エリア（バス乗降データ）	⑫多賀駅周辺　⑪平和台　⑩中丸団地	⑫多賀駅周辺　⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）　⑨塙山団地	⑳日立駅周辺　㉔国道6号・滑川丘通り　㉗田尻団地
	主な目的地エリア（人流データ）	⑩中丸団地　⑪平和台　⑥国道6号（多賀駅～大甕駅） ⑮国道6号（日立駅～多賀駅）　⑫多賀駅周辺	⑨塙山団地　⑥国道6号（多賀駅～大甕駅）　⑬海岸【平日】 ⑫多賀駅周辺　⑮国道6号（日立駅～多賀駅）【平日】 ①日立市南部【休日】　⑭中央線【休日】	㉗田尻団地　㉔国道6号・滑川丘通り　㉕けやき通り ㉘小木津駅～十王駅　㉖国道6号（滑川浜入口～小木津駅） ⑲日立駅南西部【休日】
	人流が多いがバス利用が少ないエリア	⑥国道6号（多賀駅～大甕駅） ⑮国道6号（日立駅～多賀駅）	⑬海岸【平日】 ⑮国道6号（日立駅～多賀駅）【平日】 ①日立市南部【休日】 ⑭中央線【休日】	㉕けやき通り ㉖国道6号（滑川浜入口～小木津駅） ㉘小木津駅～十王駅 ⑲日立駅南西部【休日】 ㉗田尻団地【休日】
❷事業面	1便当たり利用者数	団地内：3.3人 国道６号近傍：4.8人	団地内：6.2人（朝夕の系統）、3.1人（日中の系統） 国道６号近傍：4.8人	団地内：0.7人 国道６号近傍：1.7人
❸利便性	便数、運行時間帯（平日）	・28系統：16便、6時台～19時台	・31系統：27便、7時台～19時台	・84系統：9便、7時台～18時台
	便数、運行時間帯（休日）	・28系統：13便、7時台～18時台	・31系統：14便、7時台～18時台	・84系統：7便、7時台～18時台
❹アクセシビリティ	通勤アクセス	・(株)日立製作所日立総合病院：乗換1回 ・(株)日立製作所大みか事業所:乗換1回	・(株)日立製作所大みか事業所:乗換1回 ・(株)日立製作所日立事業所国分地区：直通	・(株)日立製作所大みか事業所:乗換1回以上 ・(株)日立製作所日立総合病院：乗換１回 ・三菱重工業(株)日立工場：直通
	買物アクセス	・スーパーマルト日立諏訪店：直通（日中４便のみ）	・スーパーマルト日立塙山店：直通	・FOOD OFFストッカー田尻店：直通
	通院アクセス	・日立総合病院：乗換１回 ・ひたち医療センター：乗換１回	・日立総合病院：乗換１回 ・ひたち医療センター：乗換１回	・田尻ヶ丘病院：団地から300m圏内 ・日立総合病院：乗換１回
	趣味アクセス	・交流センター（大久保）：直通 ・スパーク鮎川：乗換1回	・交流センター（塙山）：直通 ・スパーク鮎川：乗換1回	・田尻交流センター：直通
	鉄道駅（交通拠点）アクセス	常陸多賀駅：直通	常陸多賀駅：直通	日立駅：直通
❺交通不便	高齢化率	51.0%	54.4%	47.0%
	地域内の公共交通	路線バス（28）が運行	路線バス（31）が運行	路線バス（84）が運行
	停留所配置	団地の全域が停留所から300m圏内に収まる	団地のほぼ全域が停留所から300m圏内に収まる	団地の全域が停留所から300m圏内に収まる
	停留所までの高低差	最大で30m-40m程度の高低差がある	最大で20m程度の高低差がある	団地内は平坦である
結果のまとめ		**人口は1,335人と対象団地の中で中程度**、高齢化率51.0%であり、団地内および国道6号沿いで一定の利用需要がみられる。一方で、**停留所までの高低差が最大30～40m程度存在**する。	**人口1,545人と対象団地の中で中程度**、高齢化率54.0%であり、**対象団地の中では利用需要が比較的大きい**。31系統を中心に運行本数が確保されており、停留所配置や主要施設へのアクセス性も確保されている。	**人口432人と小規模**であり、**1便当たり利用者数も対象団地の中で最も少ない**。一方で、団地のほぼ全域が停留所から300m圏内にあり、主要施設へのアクセスは確保されている。