

BRTを活かした新しいまちづくり

～ 行政と事業者が一体となった取組みについて ～

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT Hitachi

2014年2月18日

日立電鉄交通サービス株式会社

取締役社長 土屋 静治

© Hitachi, Ltd. 2013. All rights reserved.

1

1. 会社概要

<< 日立電鉄交通サービス株式会社 >>

- 本 社 茨城県日立市幸町3-4-6
- 設 立 1999年3月1日 (株式会社日立電鉄バス設立)
- 資 本 金 9,000万円
- 事業内容 路線バス、高速バス (東京線・成田線・羽田線・東京ディズニーリゾート線)、
貸切バス、旅行業、自動車運行管理請負、レンタカー、
タクシー

【単独】

- ◇ 従業員数 約500名 (2013年3月末現在)
- ◇ 売上高 約44億円 (2012年度)

【連結(グループ会社:日立電鉄タクシー株式会社を含む)】

- ◇ 従業員数 約640名 (2013年3月末現在)
- ◇ 売上高 約51億円 (2012年度)

2. 日立市の概要 ①

- ・ 茨城県は関東平野の北端。日立市は茨城県の北東端に位置。
- ・ 東は太平洋の海岸線を臨み、西は阿武隈山系が連なり、温暖な気候と海・山の豊かな自然に恵まれた地形。

南北 25.9km

東西 17.9km

面積 225.55km²

- ・ 1889年日立村誕生、1939年町村合併により日立市に

名称は、水戸藩2代藩主徳川光圀が海から昇る朝日の美しさに『日の立ち昇るところ領内随一』と称したという故事から由来

- ・ 人口18万7千人(2014年2月現在)



© Hitachi, Ltd. 2013. All rights reserved.

3

2. 日立市の概要 ②

- ・ **南北に細長く、JR常磐線、国道6号、常磐自動車道が縦断**
- ・ **JR常磐線5駅を中心に市街地が形成**
- ・ **高度経済成長期に西側丘陵地に住宅団地を開発**
- ・ **鉱工業を中心とした『ものづくり』のまちとして発展**
- ・ **(株)日立製作所の発祥の地**
- ・ **市の花は公害問題に対し、植栽した『桜』**
- ・ **かみね公園、平和通りは、日本桜の名所百選**
- ・ **伊師浜国民休養地内には、全国で唯一のウミウの捕獲場**
- ・ **南北の海岸線には6つの海水浴場**



© Hitachi, Ltd. 2013. All rights reserved.

4

- 1927年 8月 常北電気鉄道(株)設立 (本社を常陸太田市に置く)
- 1927年11月 路線バス事業開業
- 1930年 8月 貸切自動車業開業
- 1941年 3月 (株)日立製作所グループに入る
- 1944年 7月 社名を日立電鉄(株)に変更
- 1954年10月 本社を日立市に移転
- 1999年 3月 日立電鉄(株)のグループ会社として(株)日立電鉄バス設立
- 2005年 3月 日立電鉄線(鉄道)廃止
- 2005年10月 日立電鉄観光(株)、(株)日立電鉄サービスを(株)日立電鉄バスに統合し、日立電鉄交通サービス(株)に社名変更
- 2009年 3月 日立電鉄(株) 会社解散

4. 鉄道事業(日立電鉄線)の紹介

4-1 開通から廃止まで①

- 1927年 常北電気鉄道(株)を設立
- 1928年 大甕駅～久慈浜駅間(2.1km)運行開始
- 1929年 久慈浜駅～常北太田駅間(9.4km)運行開始
- 1947年 大甕駅～鮎川駅間(6.6km)運行開始

工事は3期に分け18.1km全線開通(単線電車)



《日立電鉄線の主な役割》

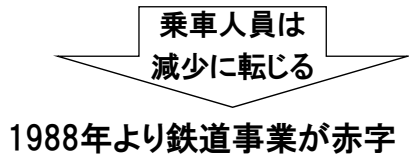
- 内陸から日立市の海岸地域を運行
- 開業から全線開通まで
 - ・海産物の流通、太田町の再興活性化
 - ・戦時中の労働者の移動手段
- 全線開通以降(1947年頃以降)
 - ・通勤、通学者の交通手段

4. 鉄道事業(日立電鉄線)の紹介

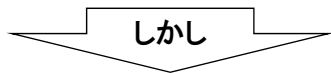
4-1 開通から廃止まで②

1961年 最大輸送人員(717万人/年)

- ・居住地の変更(持ち家の増加)
- ・通勤形態の変化(鉄道・バスから自家用車へ)

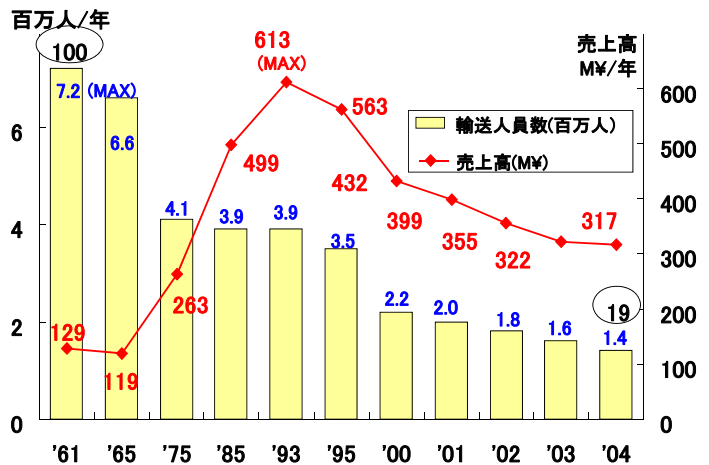


公共交通の社会的役割を果たすため
他部門の収益に依存し運行を維持するも...



2002年度決算で多額の債務超過に陥る

2004年度の乗車人員は139万人に激減(全盛期の19%)



4. 鉄道事業(日立電鉄線)の紹介

4-2 廃線とその後の施設撤去、跡地の譲渡

開業後75年が経過し施設の老朽化が進んだ

※主な施設

橋梁・橋脚	トンネル	変電所
39箇所	1箇所	3箇所

旅客減少と安全運行を維持することが困難と判断し
廃線を検討



2004年3月 廃止の届出

2005年3月31日 営業運行終了

『77年間の歴史に幕』

2005年4月以降 鉄道施設の解体撤去、更地化に取り組む

2008年8月 線路跡地を有効活用するため、日立市、常陸太田市へ
「無償譲渡(寄付)」

全長18.1km ⇒ 日立市 13.1km ・ 常陸太田市 5km

5. 鉄道廃線後の動き

5-1 代替バスの運行と道路交通の状況

【代替バスの運行】

鉄道廃止年度の鉄道利用者数

2004年度 約3,800人/日(年間139万人)

代替バスの利用者数

2005年度 約1,175人/日

約3割の利用状況



鉄道からバスへ



【道路交通の状況】

国道6号、245号の混雑度(1.75) **慢性的な混雑状態**



定時制の確保できず



バス利用者の減少

5. 鉄道廃線後の動き

5-2 日立電鉄線跡地の活用

日立電鉄線跡地を活用するために

2008年8月 **日立電鉄線跡地活用整備基本構想策定委員会**
を結成(日立市)

住民意見の反映
(パブリックコメント)
2008.12.10~
2009.1.9



委員会の開催
全体調整

住民意向調査
(課題把握)

委員会メンバー

- ・ 学識経験者(委員長)
- ・ 交通利用者(事業所)
- ・ **交通事業者(当社)**
- ・ 交通管理者(警察)
- ・ 市民代表者(公募)
- ・ 行政(国・茨城県・日立市)

5-3 新交通の提案

2009年3月 日立電鉄線跡地活用整備基本構想を策定



公共交通走行空間は**BRT(バス高速輸送システム)**として提案された

2011年1月 新交通導入計画を策定

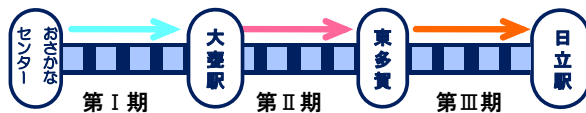
6. ひたちBRTの全体計画(新交通導入計画)

1 運行計画

- ・ 運行ルート おさかなセンター ~ 日立駅
- ・ 運行距離 約13km(跡地利用 約8.5km)
- ・ 運行頻度 最大70往復(時間や需要に応じて設定)

2 運行予定年度

第Ⅰ期 2013年3月 第Ⅱ期 2016年度 第Ⅲ期 2020年度



3 整備計画

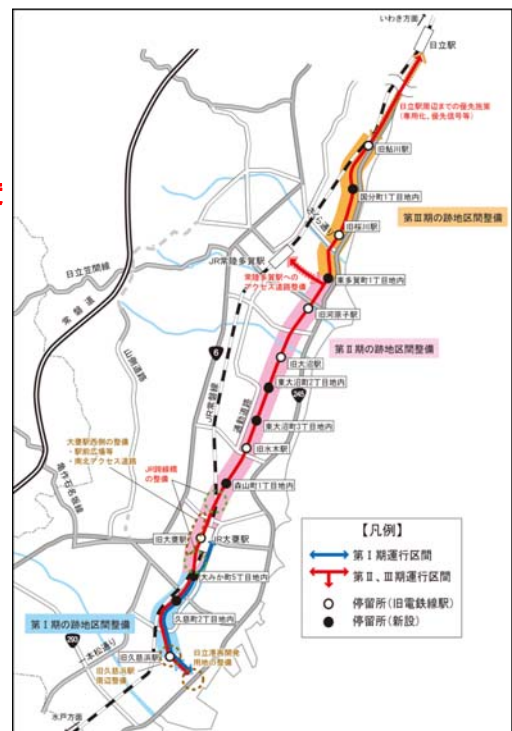
- ・ 単線のバス専用道路(4m)と歩道(3.5m)を併設
- ・ 旧鉄道駅間に新しい停留所を配置(約700m間隔)
- ・ 停留所や待避所で車両すれ違い
- ・ JR駅や公共施設等へ接続

4 整備方式

- ・ 公設民営方式(基盤整備は日立市、運行は当社)

5 需要予測

- ・ 約2,800人/日(パーソントリップ調査より)



7-1 パートナーシップ協定

【日立市の特徴】

- ・ 海岸線に迫った**山地**に、1960年代から1970年代にかけて**多数の住宅団地**が形成されており、**各団地の高齢化**が進んでいる。
- ・ 団地間道路が整備されていないこともあり、**市街地へのアクセスが課題**となっている。
- ・ 小学校区(23学区)を単位とする**コミュニティ組織が充実**し、まちづくりの一翼を担う**市民参加のシステムが発達**している。
- ・ **行政(公共交通担当部署)と事業者(当社)の定期的情報交換の場**及び**緊急時の連絡体制**が構築されている。

【日立市の課題】

高齢化の進展により、生活交通を必要とする住民が増えるが、利用者の減少に伴い、**将来的に公共交通不存在・不便地区**となってしまう**可能性がある**。

これらの特徴や課題を背景に

パートナーシップ協定を締結

7. 地域(日立市)と連携した乗車促進運動

7-2 パートナーシップ協定とは

パートナーシップ協定

【地域住民】

乗車促進活動を地域ぐるみで実施

(具体的取組)

- ・ 自治会ごとに懇談会を実施
- ・ ノーマイカー運動
- ・ 地域一丸となった乗車促進運動など



【当社】

要望に対応して運行を実施

(具体的取組)

- ・ 停留所の新設
- ・ 団地内でフリー乗降を実施
- ・ 最終バスの時間を繰り下げ
- ・ 買い物ダイヤの設定など

【市】が**支援**

《パートナーシップ協定の効果》

- ・ 地域住民
⇒「公共交通は**地域の財産**であるという**気運が高まった**。
- ・ 事業者(当社)
⇒地域にマッチした、より良いサービスを提供することで、**乗車率が上がり、「負のスパイラルから脱却」しつつある**。

“現在、**協定の地域を拡大し、乗車促進運動を展開中**”

地域住民と当社の
活性化についての
話し合い



積極的にバスを利用
する地域の方々

ひたちBRTにもパートナーシップ同様の取り組みを実施

運行に際しては日立市・沿線住民・企業・学校の理解・協力が必須

「ひたちBRTサポーターズクラブ」の設置

ひたちBRTサポーターズクラブ

- ・ 地域住民、沿線にある企業・高校・商業観光事業者等が参加(22団体)
- ・ 車両デザイン、運行ダイヤ、停留所の名称等を検討
- ・ ダイヤやルート等の運行計画の見直し、観光や商業施設とタイアップした利用促進及び地域の活性化のための活動を展開



サポーターズクラブ会議



© Hitachi, Ltd. 2013. All rights reserved. 15

9. 第 I 期運行計画

9-1 運行内容

1 運行区間

- ・ おさかなセンター⇄JR大甕駅

2 運行距離及び停留所

- ・ 運行距離 約3.2km(うち、専用道路約1.3km)
- ・ 停留所数 11箇所

3 運行ダイヤ

- ・ 平日 5:50~22:45 36往復
- ・ 土日祝日 6:35~20:50 24往復

4 所要時間

- ・ 約10分 (表定速度20km/h)

5 運賃

- ・ 180~200円
- ・ 学生通学割引定期(1,000円/月)発行

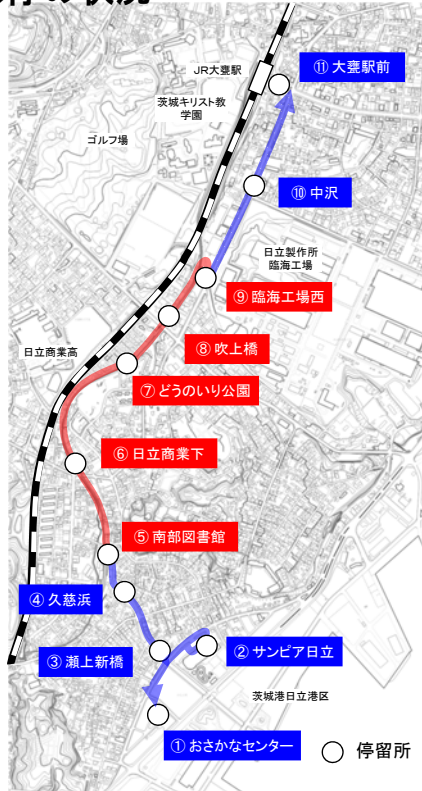
6 目標利用者

- ・ 平日470人/日 土日祝日 160人/日
(パーソントリップ調査より)



9. 第 I 期運行計画

9-2 一般道との接道・バス停の状況



9. 第 I 期運行計画

9-3 車両

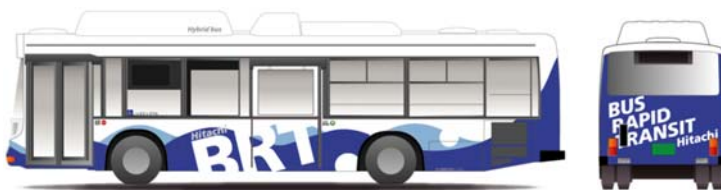
1 低公害車両の導入

- ・ 大型ハイブリッドバス1台、中型ディーゼルバス(低燃費・低排出ガス認定車)1台

2 車両デザイン

- ・ 公募作品(185件)から、菊池珠瑠さん(日立商業高等学校)の作品を選定
- ・ 原作を基に、山本早里 筑波大学芸術系准教授がデザインを監修

ひたちの特徴である『海』と『桜』をモチーフにした色調で、新しい乗り物という連想ができるデザイン



原作を基に『ひたちの海』をデザイン
元気がでる色調、濃淡

ブルーラピッド

上記デザインを活かした桜バージョン
古風でも趣のある古色を採用

サクララピッド



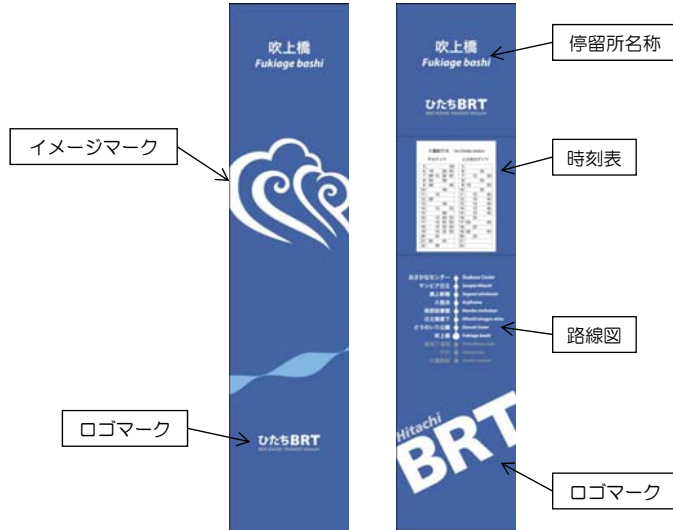
9-4 停留所(日立市)

1 バスシェルター

- ・ 航行する船の帆をイメージしたバス停の上屋
- ・ 高齢者等にも優しいベンチを配置

2 停留所サイン

- ・ 車両デザインと統一し、トータルデザインされたサイン表示
- ・ 停留所周辺の特徴を活かした名称とイメージマーク



(停) おさかなセンター



(停) サンピア日立

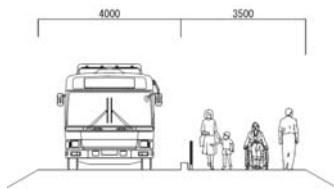


(停) 南部図書館

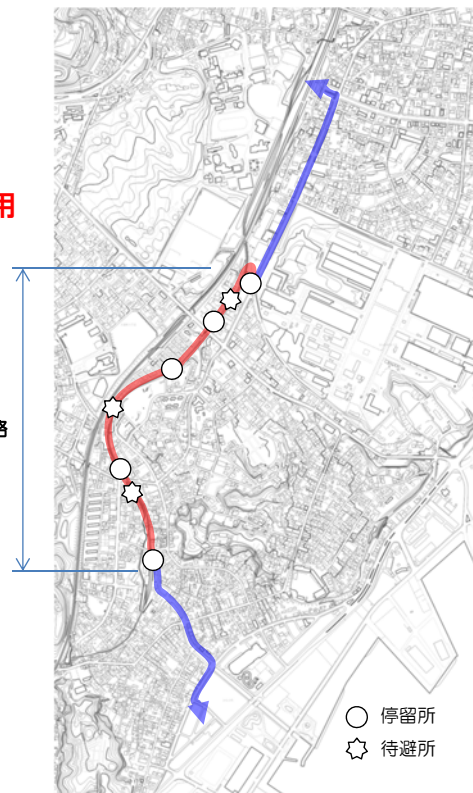
9-5 整備概要①(日立市)

バス専用道路

- ・ 区間 吹上通り～久慈浜駅(約1.3km)
- ・ 幅員 標準幅員7.5m(バス専用道路4m、歩道3.5m)
災害時は避難道路・緊急車両用道路として利用
- ・ 停留所 専用道路内に5箇所
車両すれ違いのための待避所3箇所



バス専用道路
(約1.3km)



9-5 整備概要②(日立市)

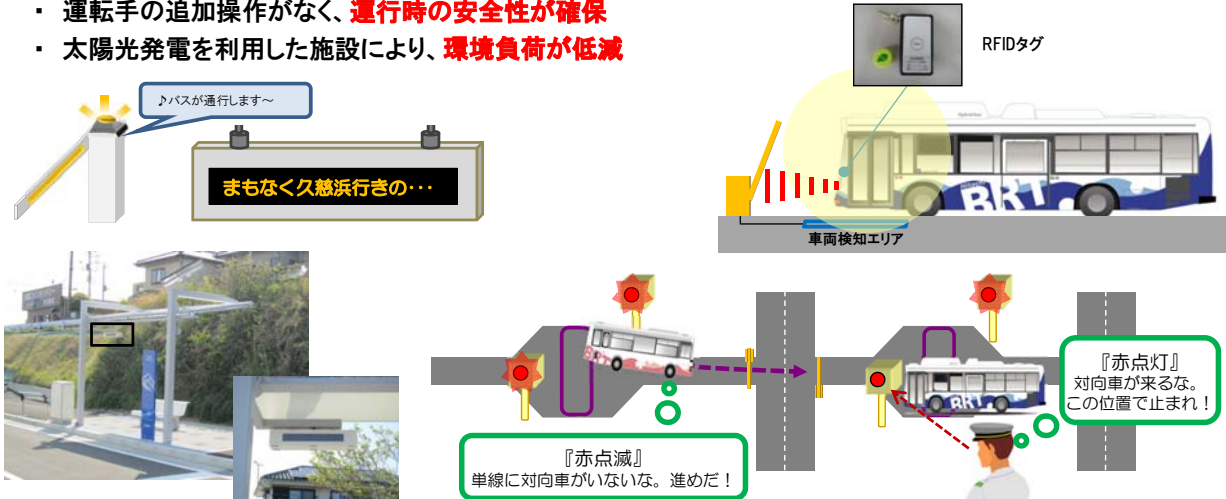
運行管理システム

1 主な機能

- ・ 一般車両の誤進入を防止するため、指定車両を判別し、**パーゲートを自動開閉**
- ・ 停留所にいる利用者に対し、車両が接近していることを**音声及び表示パネルで案内**
- ・ 運転手に対し、目視困難箇所では対向車の存在を**信号機等で案内**

2 特徴

- ・ RFIDタグ(車載通信タグ)や有線LANの活用により、**通信費や整備費が縮減**
- ・ 運転手の追加操作がなく、**運行時の安全性が確保**
- ・ 太陽光発電を利用した施設により、**環境負荷が低減**



© Hitachi, Ltd. 2013. All rights reserved. 21

9. 第 I 期運行計画

9-5 整備概要③(日立市)

交通ターミナル

- ・ 箇所 日立港都市再開発用地(日立市みなと町)
- ・ 面積 約7,300㎡
- ・ 施設 **バスターミナル(約1,600㎡)、多目的広場(約1,800㎡)**
普通車駐車場(約2,000㎡:64台)、大型車駐車場(約1,300㎡:5台)
トイレ及びバスシェルター(約200㎡)



© Hitachi, Ltd. 2013. All rights reserved. 22

9-5 整備概要④(日立市)

交通広場

- ・ 箇所 久慈浜駅跡地地内(南部図書館停留所に隣接)
- ・ 面積 約1,400㎡
- ・ 施設 サイクル&バスライド用駐輪場(48台)、パーク&バスライド用駐車場(19台)
鉄道記念モニュメント



© Hitachi, Ltd. 2013. All rights reserved. 23

10. 乗車促進への取り組み

1 利用促進のPR活動

- ・ 駅近辺に横断幕の設置(2カ所)
- ・ のぼり旗の作成及び設置(30旗)
- ・ 記念カードの作成、販売(2000枚)
※ 記念カード購入者にはLEDライト付キーホルダーをプレゼント
- ・ テレビ・ラジオ・新聞等でのPR
- ・ サクララピッド同様のノンステップバスを一般路線に運行(2014年2月導入)



2 その他の取り組み

- ・ 日立みなとまちフェスタ実行委員会との連携
(日立おさかなセンターでのイベントを共催)
- ・ 定期券取次店の設置(2カ所)
- ・ 続行便の対応(近隣高校の通学時の乗車人員増大に随時対応)
- ・ 当社の他の乗車促進イベントとの連携



クリスマスイベントとの連携

© Hitachi, Ltd. 2013. All rights reserved. 24

11. ひたちBRTの開通

1 開通記念式典等

- ・ 開通前日(2013年3月24日)に式典、出発式を実施
- ・ 出席者111名(国会議員、県議会議員、関係行政庁、学識経験者など)

2 関連イベント

- ・ ひたちBRTウォーク『バス専用道路を歩こう!』500名
- ・ 体験試乗会『無料でハイブリッドバスに乗れる!』634名
- ・ コミュニティまつり・日立みなとまちフェスタ『郷土芸能披露、新鮮食材等販売』約8,000人



記念式典



体験試乗会



ひたちBRTウォーク

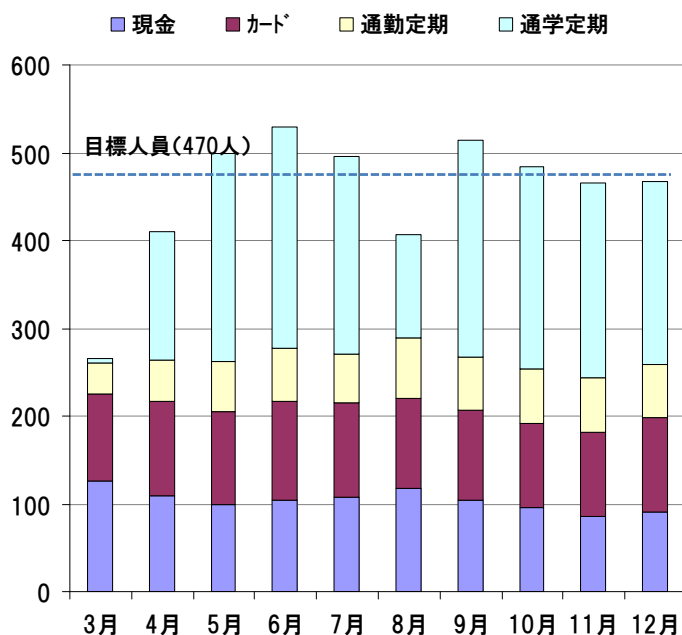


日立みなと・まちフェスタ

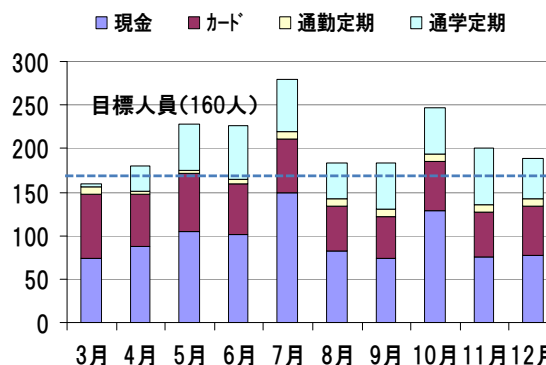
12. ひたちBRTの乗車状況

月別日平均利用者(人/日)

平日



土日祝日

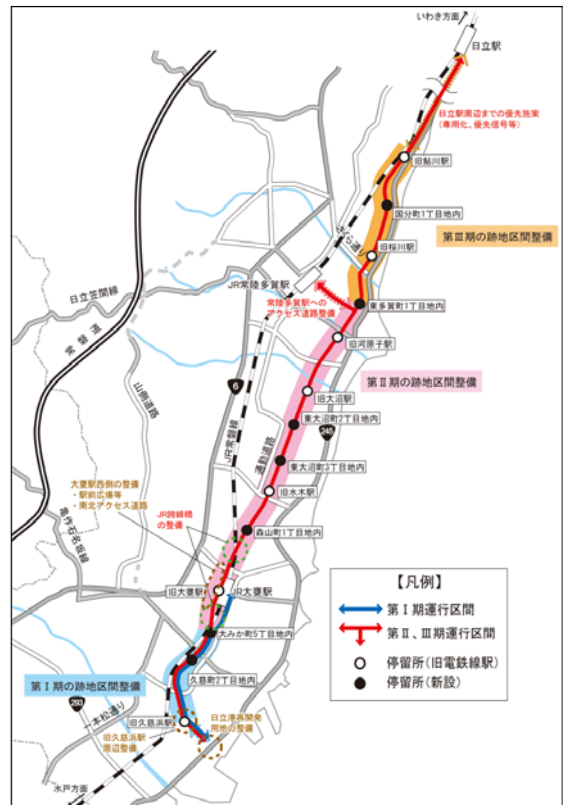


13. ひたちBRTの課題と将来展望

13-1 課題

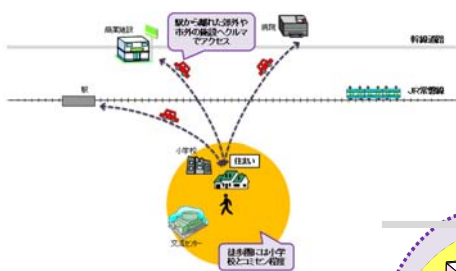
1. ひたちBRT沿線での通勤・通学利用者の増大(当社)
2. ひたちBRTを活かしたまちづくり(日立市)
『ひたちBRTまちづくり計画策定委員会』
2013年11月発足
(交通機能にとどまらず、沿線地域の活性化策を策定)
3. 第Ⅱ期、第Ⅲ期の運行に伴い、既存路線バスネットワークの見直し(当社)
4. 第Ⅱ期、第Ⅲ期の運行に伴うサポーターズクラブの拡大(日立市)

これらの課題を克服し



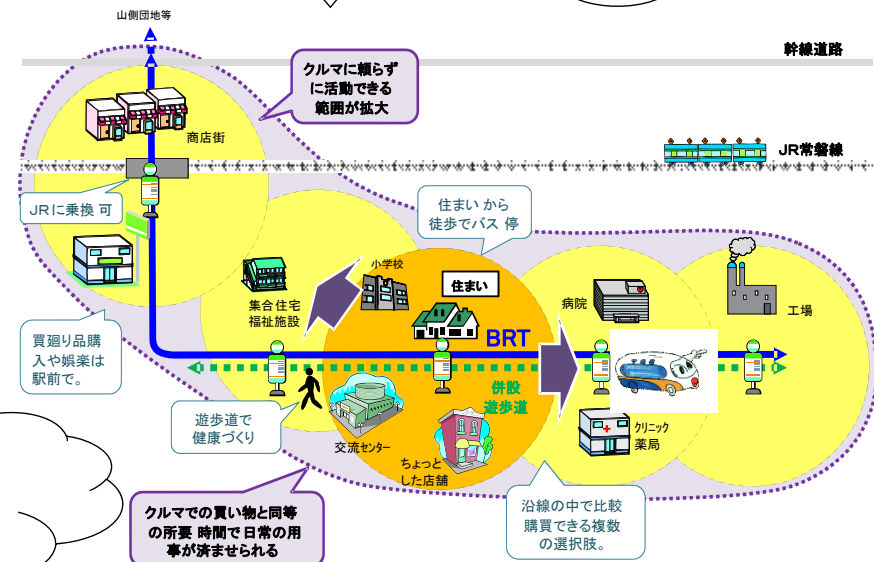
13. ひたちBRTの課題と将来展望

13-2 将来展望



健康で生き生きと暮らせるまちをサポート

自家用車に頼らず自立した暮らしのためのサポート



ご清聴ありがとうございました。

BRTを活かした新しいまちづくり

～ 行政と事業者が一体となった取組みについて ～

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT Hitachi

2014年2月18日

日立電鉄交通サービス株式会社

<http://www.hitachi-dentetsu.co.jp/>

© Hitachi, Ltd. 2013. All rights reserved. 29

HITACHI
Inspire the Next