



日立市における公共交通をとりまく 市民・行政の取組み

- ◆ 市民参画の背景・経緯
- ◆ 「公共交通維持に関する基本方針」から
パートナーシップ協定へ
- ◆ 効果と課題

茨城大学 山田 稔

日立市の地域公共交通のトピック

- パークアンドバスライド社会実験 1980, 1996
- 日立都市圏パーソントリップ調査 1986
- 不採算バス路線への補助 1998～
- 市民主導の「バスを考えるアンケート」 1997
- 県北臨海都市圏パーソントリップ調査 2001
- 道路交通のプローブデータとしてのバスロケ実験 2004

1985常磐道開通

道路運送法改正 2003

- 「日立市公共交通のあり方を考える会」 2003.8～2006.3
 - 乗合いタクシー 2005～
 - 「公共交通維持に関する基本方針」 2006.1

2005電鉄線廃線

道路運送法改正 2006 / 地域公共交通活性化・再生法 2007

- 「日立市公共交通会議」 2007.1～
- 過疎地有償運送 運行 2008～
- パートナーシップ協定 2008～
- 「日立市公共交通計画」(地域公共交通総合連携計画) 2009.3

地域公共交通活性化・再生法改正
+ 都市再生特別措置法改正 2014

2013 BRT開業

- 「ひたちBRTまちづくり計画」「日立市地域公共交通網形成計画」

特徴的な点

- マイカー依存、郊外居住への対応が、交通政策の重要課題であった
 - 公共交通分担率は、1986:12.9% 2001:8.3% と地方都市にしては高い方
 - 公共交通への市民の関心はいまひとつだが、なかには関心の高い人も
- 山間地とを結ぶバス路線は、2000年前後から補助等
- 2003年バスの規制緩和を受け、市民参加の「考える会」
 - 既存の地域コミュニティを前提に「責任と費用の分担」検討
 - 空白地域は、地域主導で運行を
 - 存在地域は、パートナーシップ協定方式
- 2006年～ 道路運送法改正 / 地域公共交通活性化・再生法
 - 制度を活用
- この間に、電鉄線廃線とBRTの開業

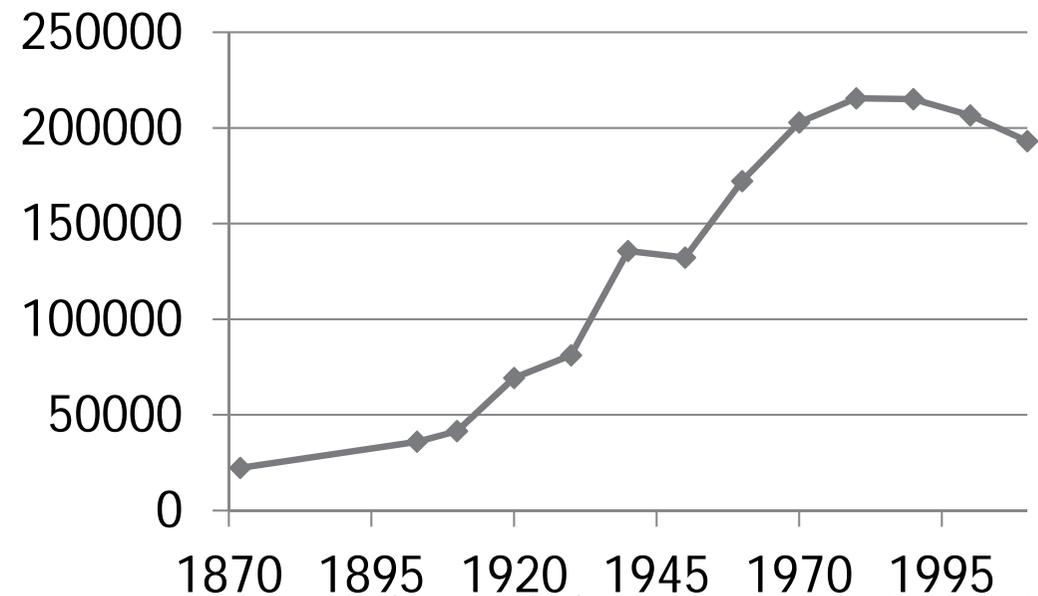
既存地域コミュニティを柱に据えた背景

- 鉱山・工業労働者の大量流入
 - 当時の新住民によるコミュニティ(～1950年代)
- 「日立市長期計画」(1971)
 - 企業依存体質からの転換と自立化の課題
- 日立市民運動実践協議会 1971
 - 1973茨城国体に向け、環境美化等の活動を行政が仕掛けた

→ 日立市民運動推進協議会 1975

→ 日立市コミュニティ推進協議会 1989

出典:日立市社協



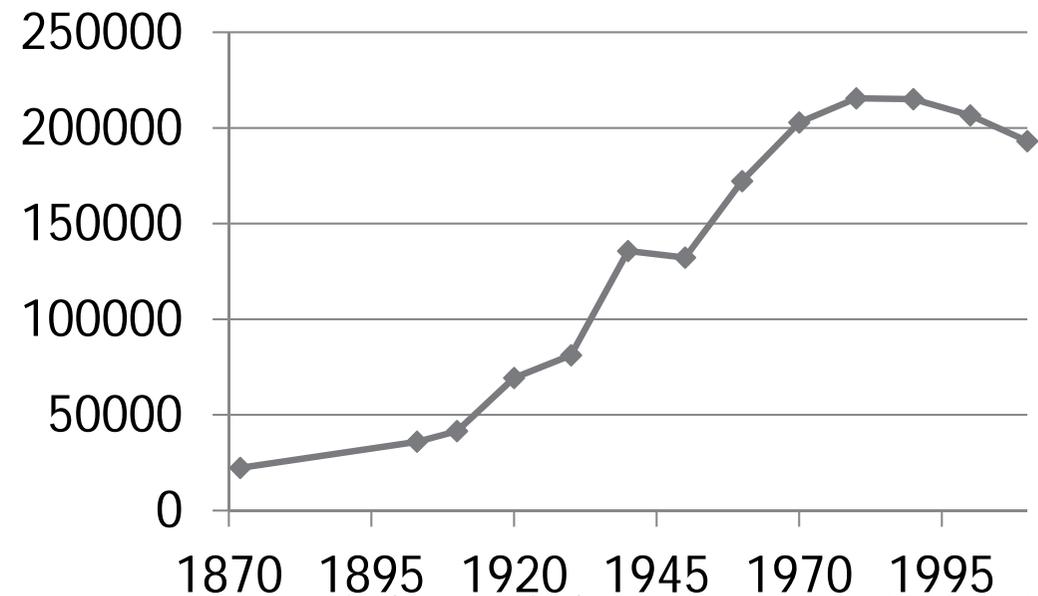
出典:日立市「日立市の人口のうつりかわり」⁴

既存地域コミュニティを柱に据えた背景

- 日立市コミュニティ推進協議会 1989
 - 小学校区単位での地域福祉推進事業 1990～1996
 - 地域に居住する高齢者を対象とした活動
 - 小学校区単位での「地区社会福祉協議会」設置 1999～
- 介護保険法 2000：介護予防事業
- 地区社協とコミュニティの一体化

→ 居住者のニーズに根差した活動

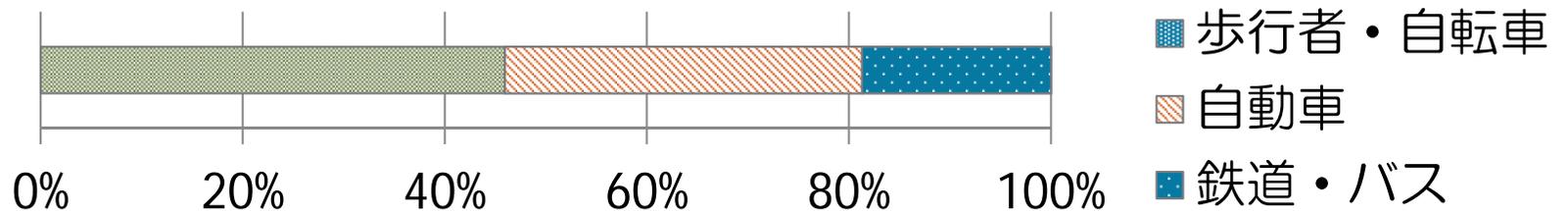
→ 学区の中での地域バランスへの配慮も



市民の公共交通に対する意識

公共交通分担率が高い割には、公共交通政策の重要性の意識は高くない傾向

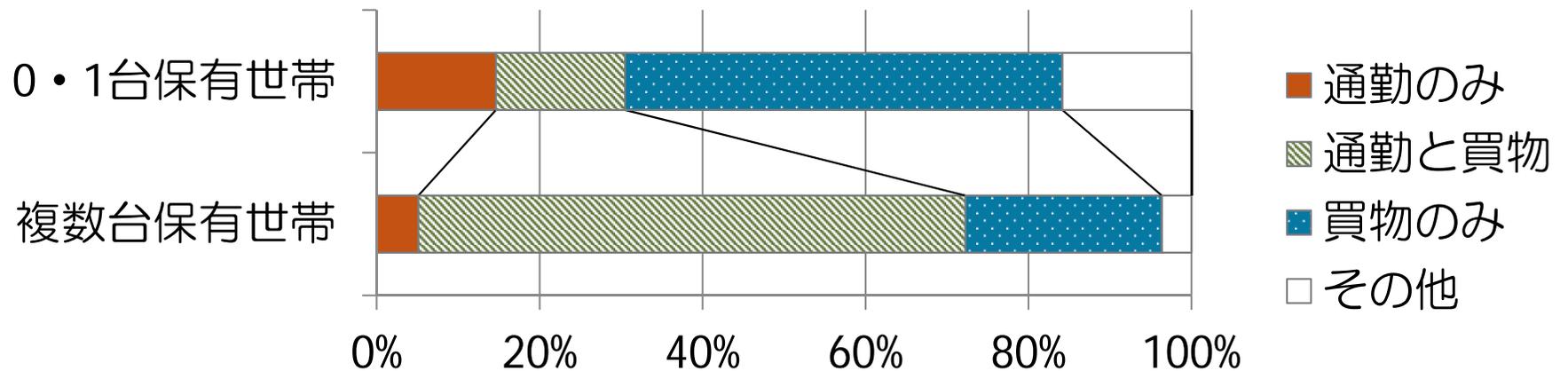
- 1996 の調査から
 - 通勤の非車利用者の半分は、消極的理由 = マイカー指向
- 2001 PT調査付帯票： 必要な交通整備は...



- 居住形態： 戸建てへ移行 - 市外への転居も
- マイカーの複数保有 通勤利用のために2台目

市民の公共交通に対する意識

- マイカー保有世帯の車の利用目的 1996年調査



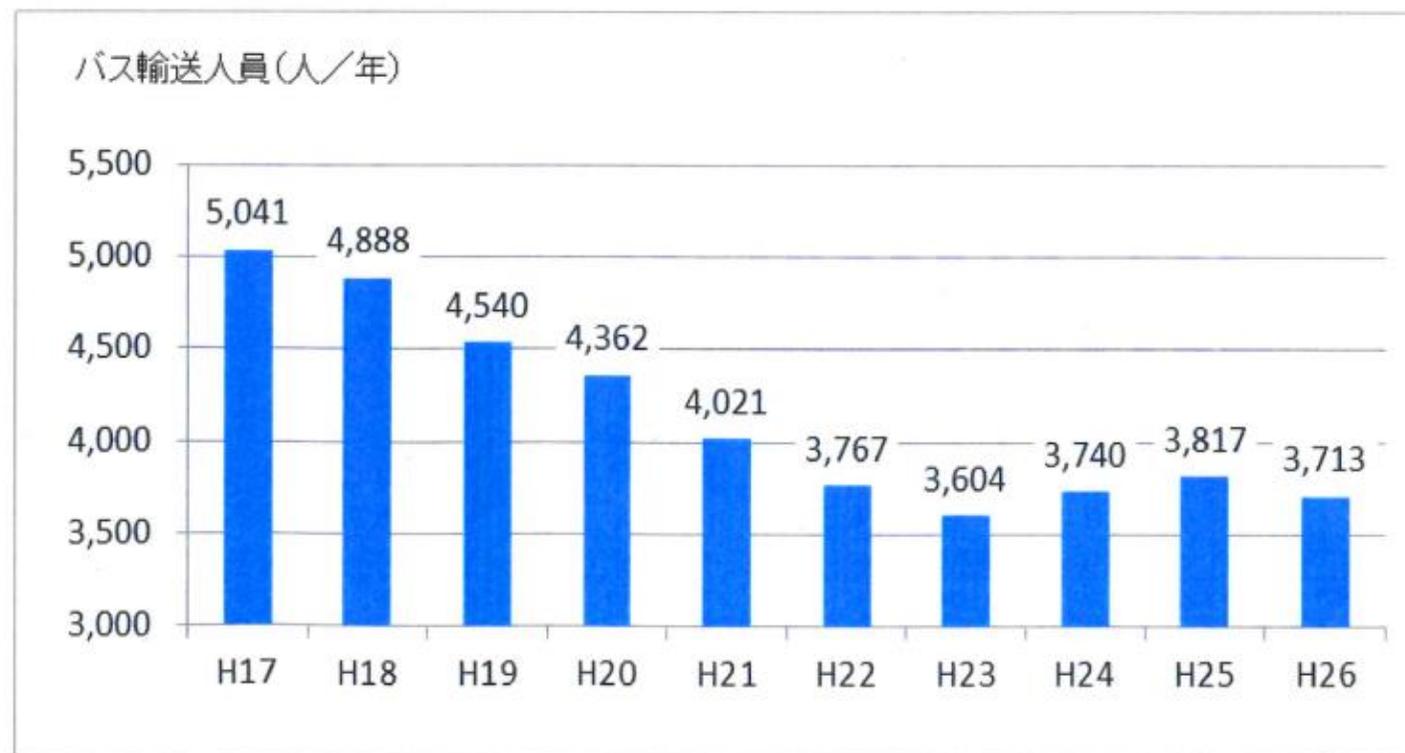
- 当時は、通勤は公共交通、買い物はマイカーという世帯が少なくなかった

市民の公共交通に対する意識

その後、一層の公共交通離れ

- 居住形態：戸建てへ移行 - 市外への転居も
- マイカーの複数保有 通勤利用のために2台目

<路線バスの利用者数の推移>



資料：日立市資料

市民の公共交通に対する意識

一方で、なかには関心の高い人も

- 1997 「バスを考えるアンケート作成委員会」
 - 市民グループの活動
 - 市民アンケート(1126票)の集計
 - バス利用者のニーズ・社会的価値の評価
 - バス停の新設などで事業者につながった
- 2002 の調査から
 - アンケート調査に協力的な公共交通に関心の高い人の場合、約40%が「マイカー利用を減らしてみたい」

市民の公共交通に対する意識

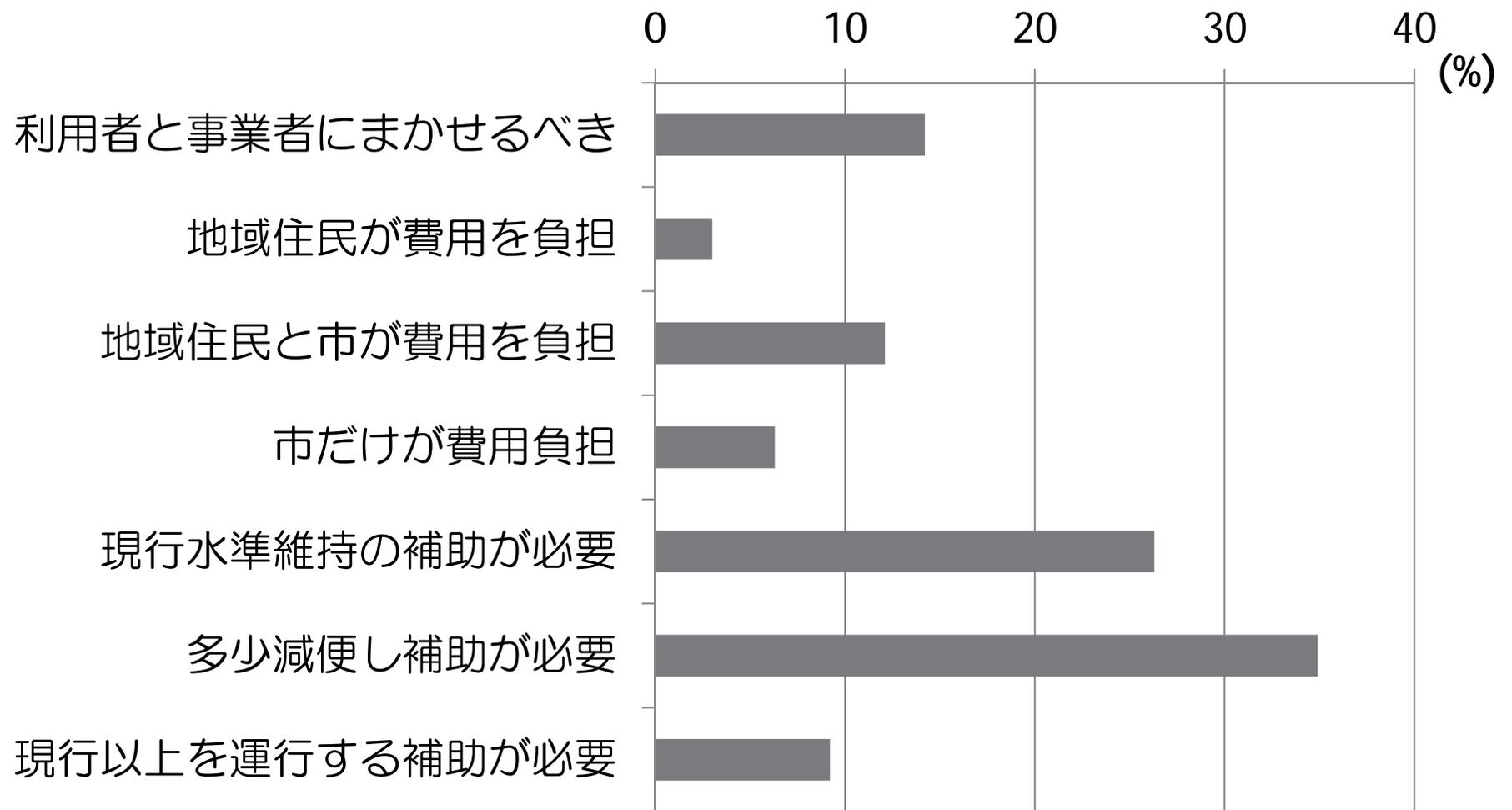
地域コミュニティも、なかには交通に関心が

- 高齢者の介護予防活動の足の問題（2002ころ～）
- 日常の、買い物、通院に不便を抱える人の問題
- 先行する地域の公共交通への取り組みにも関心が（2005～）

市民の公共交通に対する意識

2011 市の行ったアンケートでは

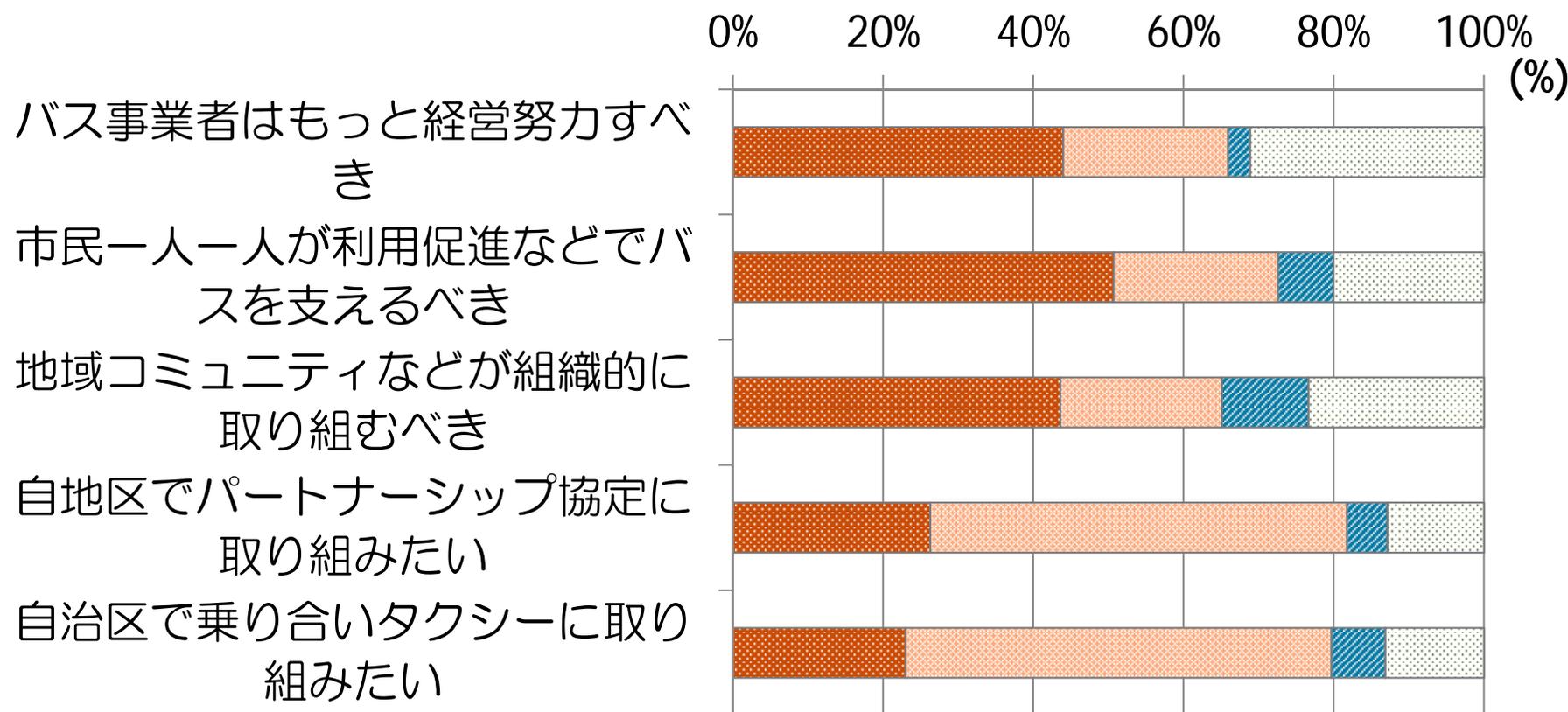
出典：日立市公共交通体系計画 2012



市民の公共交通に対する意識

2011 市の行ったアンケートでは

出典：日立市公共交通体系計画 2012



■ そう思う ■ どちらでもない ■ 思わない ■ わからない

「公共交通維持に関する基本方針」 からパートナーシップ協定へ

- ◆ 公共交通の衰退の趨勢に、市民も行政も有効な対応ができなかったことへの反省
 - ◆ バス路線の縮小 電鉄線廃線
- ◆ 2006.1 「公共交通維持に関する基本方針」
 - 「日立市公共交通のあり方を考える会」で検討
 - 「地域の理解に基づく合意形成」「責任と費用の分担」
 - 公共交通不存地域では、地域が主導で、行政が支援
 - みなみ号(坂下地区)、なかさと号(中里地区)の運行へ
 - 存地域では、バス事業者と地域コミュニティとの協調
 - 路線廃止の前に、地域で検討する時間の確保を
 - パートナーシップ協定

パートナーシップ協定とは

◆ 三者の協定

- ◆ 地域: 積極的に利用を維持・促進させる
- ◆ バス事業者: 協定の期間は路線・便数を維持
- ◆ 行政: 取り組みを支援

◆ 実際には、増便・改変等の実証運行に関連してスタートした

- ◆ 地域: 利用が見込める・利用促進がやりやすい改変を提案
 - ◆ バス停の増設 / 経路の変更
 - ◆ 増便・ダイヤ変更
- ◆ バス事業者: 一定の利用があれば実証運行後も継続する
- ◆ 行政: 実証運行部分の経費を補助

地域が行う利用促進とは

◆ 計画立案

- ◆ ニーズ調査の実施：調査方法の検討、調査の実施
- ◆ 多様なニーズの整理、対象者の絞り込み、サービス水準の検討、ダイヤの検討、バス停位置の検討・調整
- ◆ 事業コストへの理解

◆ 実施段階

- ◆ 住民への情報提供：その方法の検討と実施
- ◆ 地域の活動との連携：バス時間に合わせた活動時間の設定、周知イベント、カード販売の仲介
- ◆ その他の利用促進

◆ ひたちBRTも地域コミュニティが表舞台に

- ◆ ひたちBRTサポーターズクラブ
 - ◆ 地域コミュニティ, 商業者, 学校

現在の日立市公共交通会議

◆ 構成員は

- ◆ 利用者： 公募市民, 高齢者団体, 勤労者団体
- ◆ 利用促進に関係する組織： 地域コミュニティ, 企業, 学校
- ◆ 交通事業者： 鉄道, バス, タクシー など
- ◆ その他

◆ 道路運送法上の「公共交通会議」

- ◆ 市町村の事情で、バス運賃の認可に関与できる

◆ 道路運送法上の「有償運送運営協議会」

- ◆ タクシーの利用が困難な状況下で、かわりにNPO等が運行する場合の必要性を確認する

◆ 地域公共交通活性化・再生法上の「協議会」

- ◆ 多様な主体が連携して公共交通の利用促進などを行う。補助制度も

◆ 市独自の公共交通政策の検討・アドバイス

市民・利用者が参加した計画策定

- ◆ 2009 「日立市公共交通計画」
 - 「日立市公共交通会議」 で検討
 - 地域コミュニティによる事業への支援 (実証運行等)
 - パートナーシップ協定の展開
- ◆ 2009 「電鉄線跡地利用基本構想」
 - 「公共交通空間」としての活用を示す
 - 新しいイメージとしてBRTを想定 (翌年からは具体的にBRTを検討)
- ◆ 2012 「日立市公共交通総合体系計画」
 - 地域コミュニティによる実証運行への支援
 - パートナーシップ協定への支援
 - みなみ号、なかさと号 ~ 支線 ~ 幹線(BRT含) の全体像
 - 結節点整備、まちづくりとの連携
- ◆ 2015 「ひたちBRTまちづくり計画」
- ◆ 2016 「日立市地域公共交通網形成計画」

地域に期待される効果

- ◆ 計画立案で、団地程度のまとまりごとに、その地域の実情に即した詳細な検討が可能
 - ◆ どのような移動のニーズがあるか、誰が困っているかを把握
 - ◆ それにふさわしい運行を考える
 - ◆ 実験の効果を確認しやすい - 事後評価をフィードバックする
- ◆ 地域住民への働きかけなど、手間をかける
 - ◆ 調査、検討の実施、実験、本格運行、それらの周知など
 - ◆ 地域のちからが役に立つ
- ◆ 分野横断的な視点で考えることができる
 - ◆ 交通だけでなく、生活環境、地域福祉との関係などから考えることができる

パートナーシップ協定で得られた成果

◆ パートナーシップ協定の地域の状況の分析から

2015 市の調査(分析中)より

- ◆ 利用者減少を食い止め、大幅増加に転じたところも
- ◆ 運行頻度が同程度の非実施地域に比べ、バス利用率が高いという調査結果も
- ◆ 公共交通への関心が高い

パートナーシップ協定方式の前提

- ◆ 既存の地域コミュニティが公共交通に関心を持つことが前提
 - ◆ 地域のなかの高齢者等のニーズを、比較的知っている
- ◆ バス事業者がしっかりと受け止めることも必要
 - ◆ やる気、過去の経緯や現状の情報提供、住民のペースに付き合う などが必要
 - ◆ 特に、コストに関する情報提供は、一緒に運営を考える上で極めて重要
 - ◆ そして、コスト自体の圧縮の努力・工夫も、バス事業者に委ねられる
 - ◆ バス事業者が断念したときの地域の負担が軽減できるわけではない

パートナーシップ協定方式の限界

- ◆ 周辺の条件が大きく変化した場合の、その後の対応への責任・役割分担は、必ずしも明確にできていない
 - ◆ 人口減少基調に、どう対応するか?
 - ◆ 目的施設の立地の変化等へは、どう対応するか?
 - ◆ 立地適正化計画等の検討との連携で何ができるか?
- ◆ 利用が潜在化している多様な利用者のすべてを配慮できていない
 - ◆ バスやタクシーでは移動が困難な、介助が必要な高齢者・障害者の場合
 - ◆ 地域への来訪者の場合

<ひたちBRTの利用者数（平日）>

