

日立地区の公共交通に関する 最近の動向

～ 日立電鉄交通サービスの取組み ～



2016年7月25日

日立電鉄交通サービス株式会社

取締役社長 館岡 司

© Hitachi, Ltd. 2016. All rights reserved.

1

目 次

1. 日立電鉄交通サービス 会社概要
2. 日立市の現状と課題
3. 乗合バス事業の現状
4. 乗車促進取り組み状況
 4. 1 パートナーシップによる乗車促進の実績
 4. 2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取組み
 4. 3 当社独自の乗車促進の施策事例
5. 乗合バス事業の課題と展望

1. 日立電鉄交通サービス 会社概要

© Hitachi, Ltd. 2016. All rights reserved. 3

1. 日立電鉄交通サービス 会社概要

(1) 会社概要

- 本 社 茨城県日立市千石町2-14-10
- 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510名 (2016年3月末現在)
- ◇ 売上高 約48億円 (2015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 (2016年3月末現在)
- ◇ 売上高 約54億円 (2015年度)

(2) 沿革

日立電鉄(株)

1927年 8月	常北電気鉄道(株)設立 本社を久慈郡太田町(現・常陸太田市)に置く
1927年11月	路線バス事業開業
1928年12月	鉄道事業開業(大甕～久慈浜間)
1930年 8月	貸切バス事業開業
1941年 3月	(株)日立製作所グループに入る ※出資比率84%
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
2005年 3月	鉄道事業営業運転終了 (清算開始)
2005年10月	鉄道以外の事業を 日立電鉄交通サービス(株)他へ移管
2009年 3月	会社解散

日立電鉄交通サービス(株)

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 ⇒ 現在に至る
2015年 9月	貸切バス事業者安全性評価認定制度 三ツ星(最高位)を取得



2. 日立市の概要

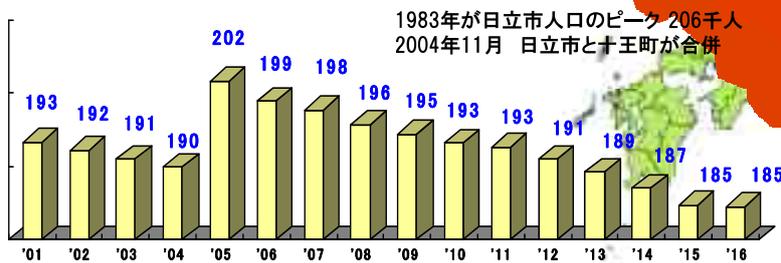
2. 日立市の概要

- 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 225.74km²
- 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18万4千人(2016年7月現在)

千人 < 日立市の人口の推移 >



2. 日立市の概要



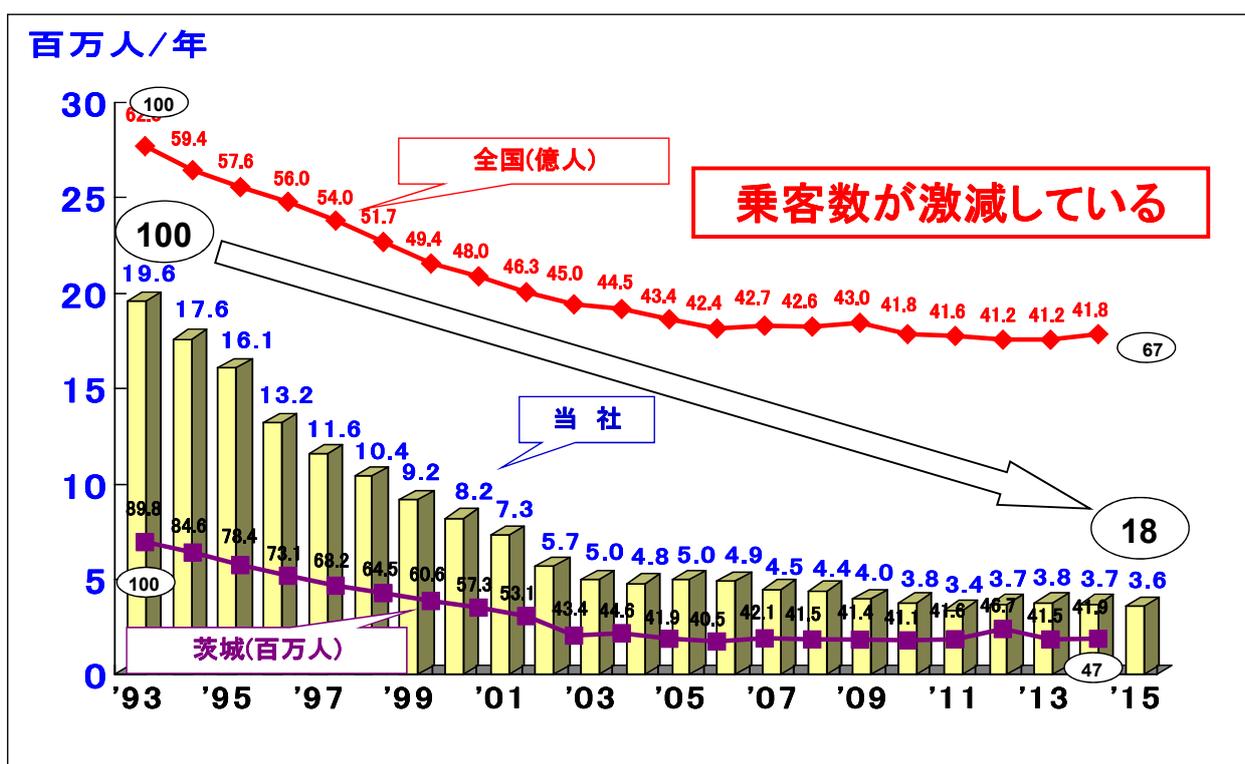
- 南北に細長く、JR常磐線、国道6号、常磐自動車道が縦断
- JR常磐線5駅を中心に市街地が形成
- 高度経済成長期に西側丘陵地に住宅団地を開発
- 鉋工業を中心とした『ものづくり』のまちとして発展
- (株)日立製作所の発祥の地
日立グループの多くの事業所が存在
- 慢性的な交通渋滞が発生

3. 乗合バス事業の現状

© Hitachi, Ltd. 2016. All rights reserved. 9

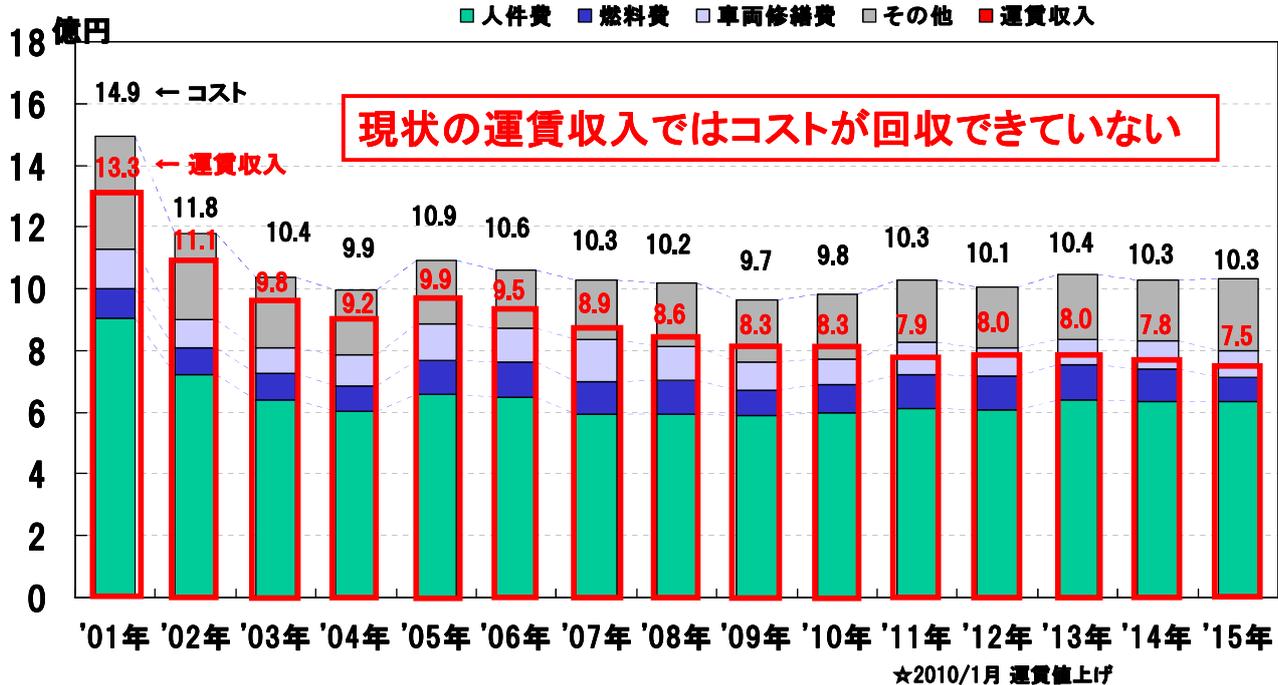
3. 乗合バス事業の現状

(1) 乗合バスの乗車人員推移（全国、茨城県、当社）



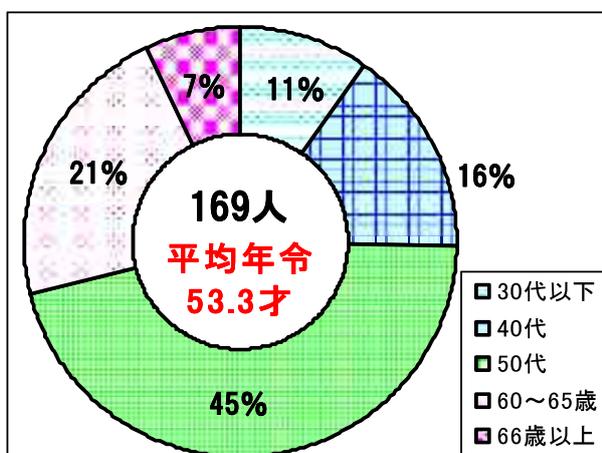
© Hitachi, Ltd. 2016. All rights reserved. 10

(2) 乗合バスの運賃収入とコスト



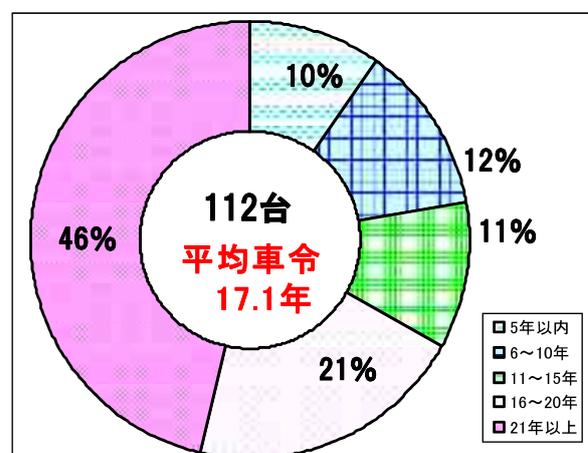
(3) バス乗務員の年齢構成と車両の使用年数(2016/7月現在)

《バス乗務員の年齢構成》



高齢化が進んでおり、
若年層乗務員の確保が急務

《車両の使用年数》



高年式の車両が多く、
修理費負担が高額化

4. 乗車促進取り組み状況

© Hitachi, Ltd. 2016. All rights reserved. 13

4. 乗車促進取り組み状況

4.1 パートナーシップ協定による乗車促進の実績

【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、**各団地の住民の高齢化**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**市民参加の意識が高い**。
- ・ **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

© Hitachi, Ltd. 2016. All rights reserved. 14

4. 乗車促進取り組み状況

4.1 パートナーシップ協定による乗車促進の実績

【パートナーシップ協定とは】



地域住民と当社の活性化についての話し合い



実証運行開始式典でのテープカット

積極的にバスを利用する地域の方々



4. 乗車促進取り組み状況

4.1 パートナーシップ協定による乗車促進の実績

【日立市内 6地区での取り組み】

地区名	開始年月	取り組み内容
諏訪地区	2009年5月	<ul style="list-style-type: none"> ・小咲台団地・潮見台団地内フリー乗降運行 ・サニータウン諏訪(停)新設
高鈴台団地地区	2011年11月	<ul style="list-style-type: none"> ・団地内フリー乗降運行 ・ヨーカドー前(停)新設 ・1日フリー乗車券 ・最終バス繰り下げ
中丸団地地区	2012年2月	<ul style="list-style-type: none"> ・団地内フリー乗降運行 ・1便増便 ・マルト諏訪店(停)、セイブ桜川店(停)新設
塙山団地地区	2013年4月	<ul style="list-style-type: none"> ・4便増便 ・塙山団地南(停)新設 ・塙山循環バス(地域内循環バス)運行(5~7月)
堂平・青葉台団地地区	2014年10月	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルート延伸 ・停留所 9カ所新設 ・ヨークベニマル乗り入れ ・中学生下校定期券
山の神団地地区	2016年3月	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルート延伸 ・団地内フリー乗降運行 ・ヨークベニマル乗り入れ

4. 乗車促進取り組み状況

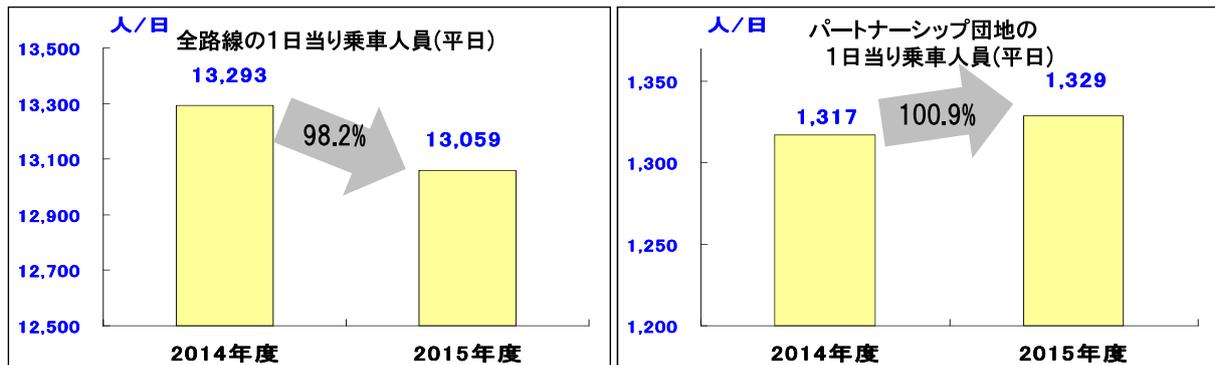
4.1 パートナーシップ協定による乗車促進の実績

【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」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”

【乗車人員の前年度比較】



全路線の乗車人員前年度比が減少する中、パートナーシップ締結の地域は増加。住各団地の取組みの成果が表れている。(山の神を除く5団地の集計)

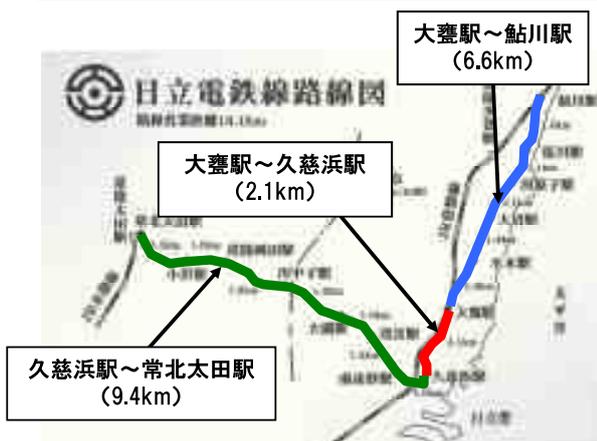
4. 乗車促進取り組み状況

4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取組み

【日立電鉄線の開通から廃止まで】

- 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)



- 1966年 単線自動信号化全線完成
- 1969年 列車運行制御装置CTC全線完成
※私鉄業界では本格導入は初
- 1971年 全国初のワンマン電車導入
- 1996年 ATS設備全線全車両導入
- 2005年 営業運行終了
『77年間の歴史に幕』

4. 乗車促進取り組み状況

4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取り組み

【日立電鉄線の廃止からBRTの運行開始まで】

- 2005年3月 営業運行終了
- 2008年8月 当社から日立市へ跡地を寄付
- 2009年3月 日立市による電鉄線跡地活用整備基本構想を策定
 - ☆鮎川駅～久慈浜駅間(8.5km)・・・公共交通専用空間
 - ☆久慈浜駅～行政界(4.6km)・・・道路空間
- 2011年1月 日立市による新交通導入計画を策定 (BRTの導入)
- 2011年3月 東日本大震災
- 2011年10月 第I期区間(大甕駅～久慈浜駅間)工事着手
- 2013年3月 第I期区間供用(運行)開始



※ BRTとは・・・Bus Rapid Transit (バス・ラピッド・トランジット)の略。

道路上に独立した専用道路を設け、停留所や各種運行管理システム等を整備し、そこに路線バスを走らせる新交通システムを『**バス高速輸送システム(BRT)**』という。(日立市は**日立電鉄線跡地**を専用道路として整備)

4. 乗車促進取り組み状況

4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取り組み

【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)



4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取組み

【第Ⅰ期区間の計画概要】

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)



4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取組み

【第Ⅰ期区間の計画概要】

バス専用道路

- 区間 吹上通り~久慈浜(約1.3km)
- 幅員 標準幅員7.5m(歩道併設)
(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



4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取り組み

【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



4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取り組み

【ひたちBRTサポーターズクラブ】

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



4. 乗車促進取り組み状況

4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取り組み

【乗車促進活動】

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



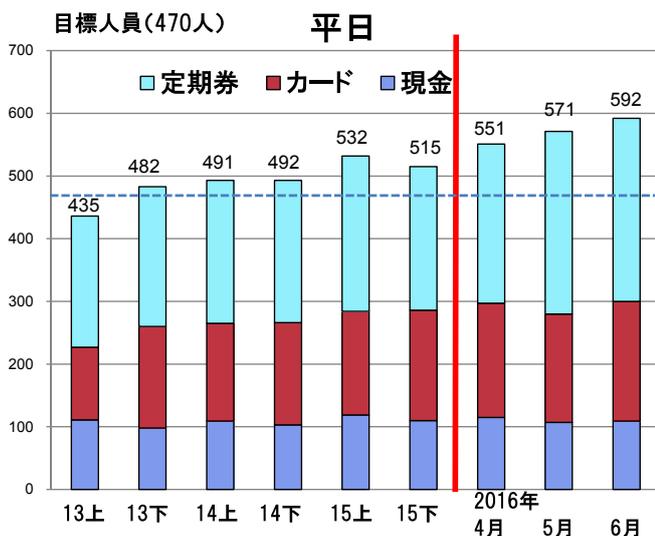
クリスマスイベントとの連携

4. 乗車促進取り組み状況

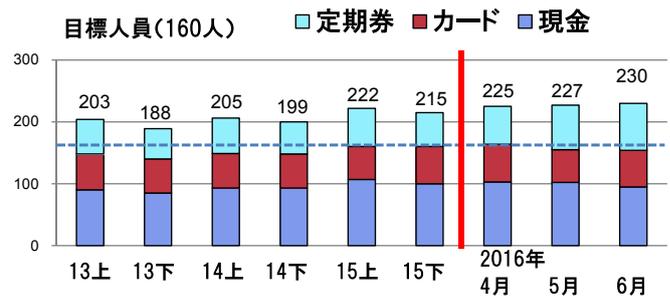
4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取り組み

【ひたちBRTの乗車状況】

平均利用者(人/日)



土日祝日



第11回 まちづくり情報交流大賞を受賞(2016年6月) 日立市

「ひたちBRT」を導入し、定時性と速達性に優れた交通ネットワークを再構築し、公共交通利用者増加と交通渋滞緩和につなげるとともに、併せて旧駅舎跡地に図書館、終点部に「おさかなセンター」を整備し、地域交流・地域の活性を生み出す拠点を創出した。

4. 乗車促進取り組み状況

4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取り組み 【ひたちBRT 第II期区間の計画概要】

(1) バス専用道路

- (i) 区間 大甕駅～旧河原子駅
- (ii) 距離 約4.8km
- (iii) 幅員 標準幅員7.5m
(バス専用道路4m、歩道3.5m)
第I期区間と同規格

(2) 一般道

- (i) 区間 旧河原子駅～JR常陸多賀駅(暫定ルート)
- (ii) 距離 約1.4km

※ 工期の関係で2017年度運行開始予定



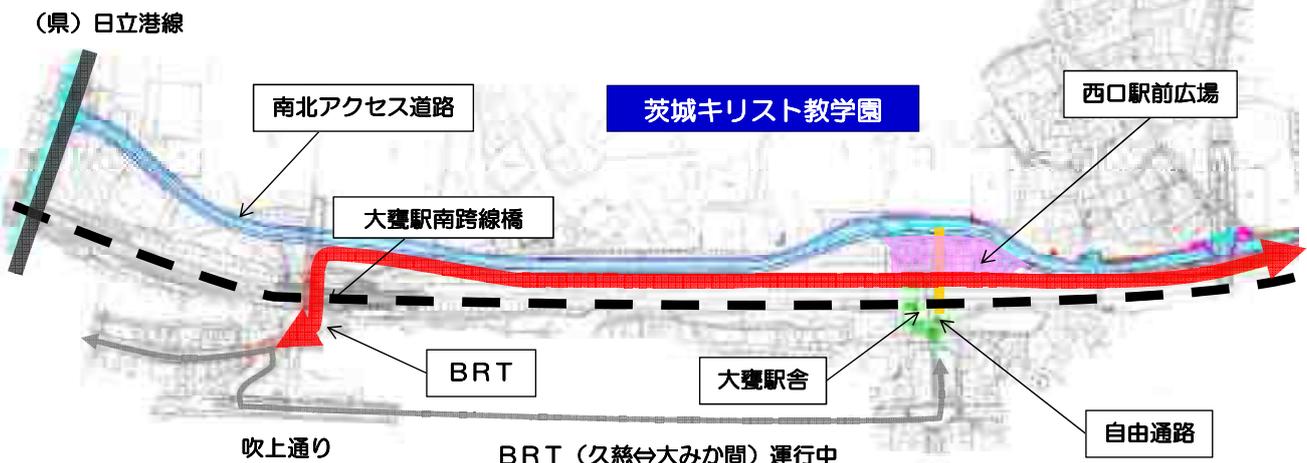
4. 乗車促進取り組み状況

4.2 ひたちBRTの導入と乗車促進の取り組み 【ひたちBRT 第II期区間の計画概要】

(3) BRT II期工事に伴う沿線の整備(例: JR大甕駅周辺)

- (i) 東西の移動が可能な**自由通路**を新設
- (ii) 自由通路と併せ、**駅舎を改築**
- (iii) **西側に駅前広場**を新設
- (iv) 駅前広場にアクセスする**南北アクセス道路**を新設
- (v) 大甕駅**南北に跨線橋**を新設

大みか北通り



4.3 当社独自の乗車促進の施策事例

(1) ICバスカードシステム(乗降客カウントシステム)の活用

07/10月～運用開始、08/4月～IC定期券スタート

・お客様の乗降データ・到着時刻の把握



バスダイヤの増減便・統廃合等のデータとして活用

輸送統計資料の作成が容易

・運賃サービス

①チャージ時にプレミアム進呈(千円:100円、3千円:400円、5千円:800円、1万円:1,800円)

②1時間以内乗継時の乗車運賃割引(大人△30円、小児△20円)

・法人向け乗車実績定期券の導入(2009年～)

利用した分だけを後日請求⇒現物支給により利用者増

参考:日立事業所 登録者900人 内事業所周辺乗降者 487人/日 → 540人/日

日立研究所 登録者300人 内研究所周辺乗降者 146人/日 → 235人/日



(2) 高齢者対象の施策

・ニコニコ定期券(65歳以上の方対象の格安定期)

路線バス全線利用可能(1ヶ月:6,500円、3ヶ月:18,500円、6ヶ月:35,000円)

・ノンステップバスの導入(112台中27台)

・シニアカードの導入(日立市の「おでかけ支援事業」に参画)



4.3 当社独自の乗車促進の施策事例

(3) 学生(中学生・高校生・大学生)対象の施策

格安通学定期券

①全線フリー定期券 1ヶ月:14,000円、3ヶ月:40,000円

②「日立駅～190円区間(or 小平会館入口)」:月数×2,000円【1ヶ月・3ヶ月・6ヶ月】

③「多賀駅～多賀高校前(中央線)」:月数×3,000円【1ヶ月・3ヶ月・6ヶ月】

④「大甕駅前～久慈浜(BRT専用)」:月数×2,000円【1ヶ月・3ヶ月・6ヶ月】

⑤自宅⇄駅・学校までの格安定期券導入を検討中(一部導入)

(4) 小学生・幼児対象の施策

①「春・夏・冬休み・土曜・日曜・祝日」50円均一運賃

②バス乗り方教室開催「バスの乗り方等」

(小学校と連携 2015年度25校中15校実施)

③サンタバス運行(臨時)



5. 乗合バス事業の課題と展望

© Hitachi, Ltd. 2016. All rights reserved. 31

5. 乗合バス事業の課題と展望

HITACHI
Inspire the Next

5.1 乗合バス事業の課題

(1) 収支のバランス

- ・利用者の減少による売上げ減、安全確保・環境対応によるコスト増への対応

(2) 乗務員の高齢化と確保

- ・全国の大型二種免許証保有者(約100万人)のうち、**若年層(20~30代)は全体の7.7%**(60歳以上は55.9%)
(出典:警察庁交通局 2013年運転免許統計)
- ・2013年度から乗務員養成制度を導入し、**若年層乗務員**の採用を開始

(3) バリアフリー、環境配慮、安全運行

- ・**ノンステップバス**の導入
- ・従業員の健康管理・安全教育
- ・設備点検

(4) 利用しやすい路線バスのために

- ・時刻表・案内板の改善
- ・バスマップの作成



© Hitachi, Ltd. 2016. All rights reserved. 32

5.2 乗合バス事業の展望

【 BRT III期区間の開通 】

JR日立駅までの延伸による定時制の確保と
渋滞の緩和

※ 最大の課題はルート設定をどうするか？

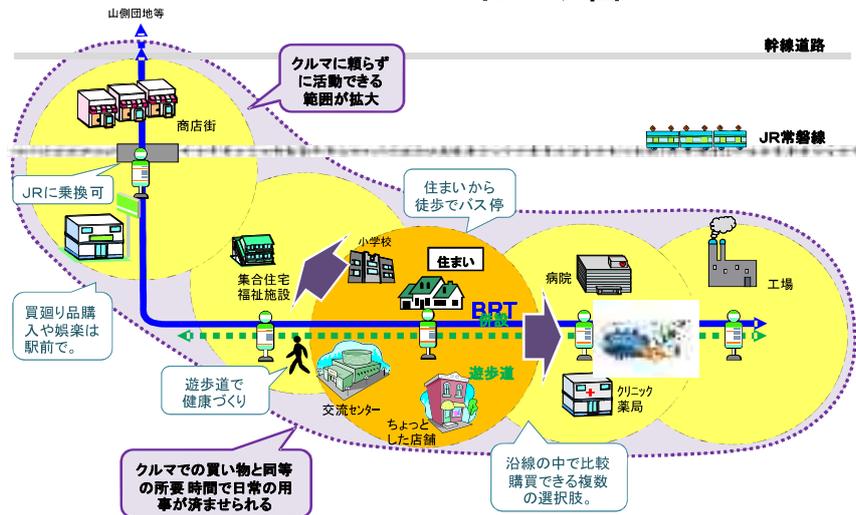


《 イメージ図 》

日立市の

公共交通網形成計画に参画

- ・ 自家用車に頼らず自立した暮らしのためのサポート
- ・ 健康で生き生きと暮らせるまちをサポート



© Hitachi, Ltd. 2016. All rights reserved. 33

地域公共交通の活性化 及び
再生の将来像を考える懇談会

HITACHI
Inspire the Next

ご清聴ありがとうございました。

日立地区の公共交通に関する最近の動向

～ 日立電鉄交通サービスの取組み ～

2016年7月25日

日立電鉄交通サービス株式会社

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

HITACHI
Inspire the Next
