

# バス路線維持・確保策としてのパートナーシップ協定方式による実証運行

## 茨城県日立市

### 日立市について

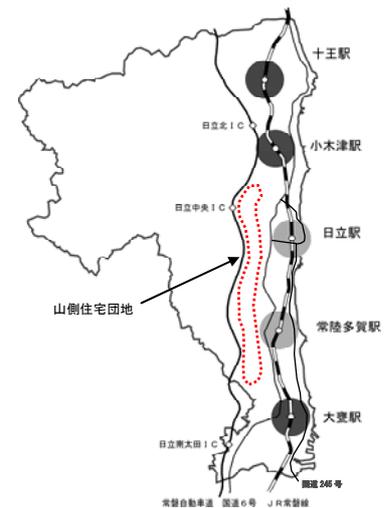
日立市は、関東平野の北端、茨城県の北東部にあり、南北 25.9km、東西 17.9km、面積 225.55k m<sup>2</sup>で、西は阿武隈山系に連なり、東は変化に富んだ太平洋の海岸線を臨み、穏やかな気候で、自然環境に恵まれている。

全国の地方都市の傾向と同じく少子高齢化が進展しており、人口については、昭和 60 年の 206,074 人をピークに漸減を続け、平成 20 年 10 月 1 日付け常住人口 198,223 人、高齢化率 23.6% となっている。



### 日立市の特徴

- ① 地勢の特徴として、市街地は南北に長い。
- ② 南北の幹線道路は、常磐自動車道のほか 2 本の国道のみとなっており、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。
- ③ 海岸線に迫った山地に、昭和 40 年代から 50 年代にかけて多数の住宅団地（山側団地）が形成されており、各団地の高齢化が急速に進展している。
- ④ 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は課題となっている。
- ⑤ 小学校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。



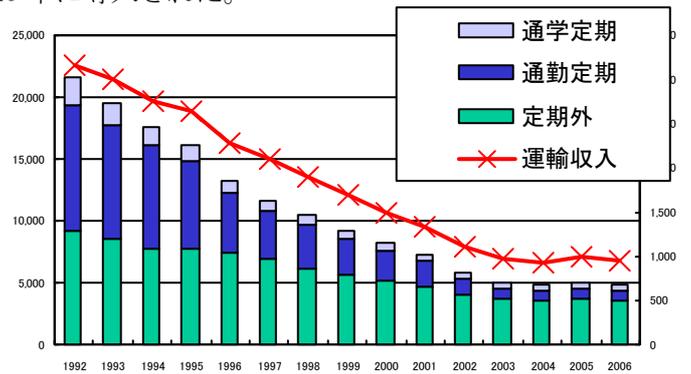
### 公共交通維持・確保に関する検討の背景

平成 14 年 2 月の改正道路運送法の施行及び公共交通に対する需要の低下を受け、既存公共交通システムの検証及び新たなシステムの可能性を検討し、平成 15 年 8 月「日立市における公共交通維持に関する基本方針」をまとめた。その中で、公共交通不存在地区・不便地区の移動手段の確保策として、新たなしくみである「地域公共交通（日立市地域公共交通）」という概念を示した。

「地域公共交通（日立市地域公共交通）」は、移動手段は「地域の財産」であるという考え方にに基づき、導入に当たって地域の運行に対する「責任と費用の分担」を前提とし、導入する地域の特性によって様々な形態が想定されるものである。その具体的な取組として公共交通不存在地区であった坂下地区において、

地域が事業主体となり、行政支援と運賃以外に対象地区の全世帯が2,000円／年を負担して運行経費の一部に充てる乗合タクシー「みなみ号」が試行を経て平成19年に導入された。

一方で、今後、更なる高齢化の進展により生活交通を必要とする市民の増加が見込まれる一方で、利用者の減少によるバス路線の廃止・縮小・減便が危惧されるなど、現在はバス路線がある地区であっても将来的には公共交通不存地区・不便地区となってしまう可能性がある。



(市内路線バス事業の状況)

現在、平成19年2月に設置した道路運送法上の地域公共交通会議である「日立市公共交通会議」において、全市的な生活交通の維持・確保策を検討している。なお、同会議は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律という法定協議会と兼ねることとし、地域公共交通総合連携計画を作成中である。

## パートナーシップ協定方式

### 1 概要

バス利用者の減少によるバス路線の廃止・縮小等が予想される地区住民と路線バス事業者とが協定を締結して乗車促進活動を行うこと（「パートナーシップ協定方式」の導入）により、既存バス路線の維持・確保及び拡充を市が支援するものである。

### 2 実施方法

#### (1) 事業主体

導入する地区が組織する運営委員会（以下、「地域」という。）及び路線バス事業者

#### (2) 導入の前提

移動手段は「地域の財産」という考え方と地域の合意に基づく導入とする。

#### (3) 協定内容

ア 地域と路線バス事業者が一定の目標（運行収入）達成を条件とした運行継続及び路線の拡充について締結する協定とし、地域と路線バス事業者が協力して目標達成を図る。

イ 目標達成できなかった場合は、未達成額を地域と路線バス事業者が分担して賄うとともに「次年度以降も協定を締結」又は「地域として路線の廃止・縮小・減便の受入れ」を地域が判断する。

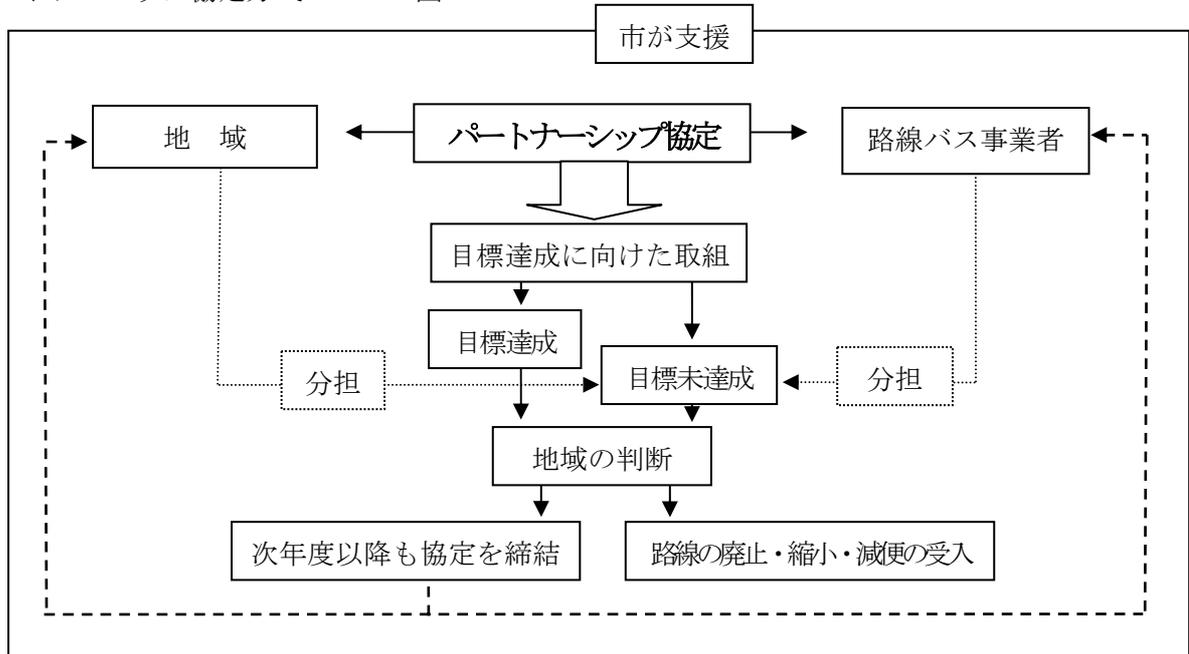
ウ 協定期間は1年間（1年毎の更新）を想定する。

### 3 導入により期待される効果

(1) 公共交通不存地区・不便地区の発生を防ぐことができる。

- (2) 路線バスの利便性向上、地域ぐるみの乗車促進活動によるバス路線の維持・確保を図ることができる。
- (3) 新たな日立市地域公共交通の導入に比して、地域、路線バス事業者及び市ともに低コスト化を図ることができる。

4 パートナーシップ協定方式のフロー図



諏訪地区における実証運行

1 取組み地域（諏訪地区）の概要

人口 7,016 人、世帯数 2,844 世帯、高齢化率 21.6% (H20.10.1 現在)

※ 今後急速に高齢化が進むことが予想され、利用者減により既存バス路線の減便が検討される可能性のある地区

2 基本方針

- (1) 住民の意向により、買物及び通院等、日常生活の足の確保を考える。
- (2) 既存のバス路線は、現状維持とする。
- (3) バス車両の運行可能な道路で運行ルートを検討する。



2 運行ルート 地域内循環線

3 便数 6 便/日

4 運賃 一乗車 200 円 (定額運賃)

※ ただし、小学生以下並びに身体障害者等及びその付添者は 100 円、未就学児は無料

5 割引運賃

(1) 一日フリー乗車券 大人 300 円 (循環線のみ)

※ ただし、小学生以下並びに身体障害者等及びその付添者は 150 円

(2) 乗継割引 割引額 大人 100 円引き (諏訪循環線から既存路線に乗り継ぐ場合)

※ ただし、小学生以下並びに身体障害者等及びその付添者は 50 円引

※ 乗継ぎ後の 1 乗車分のみ

6 停留所 28 箇所

※ うち2箇所（小咲台団地内、潮見台団地内）についてはフリー乗降

7 運行期間 平成20年10月7日～12月26日（土曜・日曜・祝日運休）

8 協定締結 地域住民・日立電鉄交通サービス(株)、日立市公共交通会議の三者による協定締結

※ 実証運行のため、日立市公共交通会議も協定に参加した。

9 運行車両 小型ノンステップバス



## 10 運行結果

今回の実証実験における協定内容は、既存バス路線の運賃収入の110%を目標に設定し、その目標に向け「ふれあい諏訪号」と既存路線の両方の利用促進を図るものであった。

結果は108%と、僅かに足らなかったものの、既存バス路線の利用者が徐々にではあるが明らかに増加するなど、地域全体で路線バスに対する意識の高まりが感じられ、今後につながる結果となった。

## 11 課題

(1) 取組地域へのしくみと取組みの周知と浸透に予想以上の時間を要したため、効率的効果検証のためには、効率的広報手段の確立が課題である。

(2) 「ふれあい諏訪号」の実証運行によって確認された地域の需要と、既存路線のルート等をバランス良くコーディネートがすることが課題である。

## 今後の取組方針

「パートナーシップ協定方式」は、生活交通確保のため地域と路線バス事業者がともにバス路線を維持・確保し、公共交通不存在地区・不便地区を発生させないためのしくみであり、実証運行結果を踏まえ、導入が可能であると判断されれば、地区の状況・意向を元に地域と一体となって検討を進め、市内各地区に導入していきたいと考えている。

日立市都市建設部 都市政策課 交通政策係  
〒317-8601 茨城県日立市助川町 1-1-1  
TEL 0294 (22) 3111 内線 778  
toshiseisaku@city.hitachi.lg.jp