

日立電鉄線跡地
新交通導入事業

～新しいまちづくりへの第一歩～

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT Hitachi

日立市都市建設部公共交通政策課

I 日立市の概要①

- 関東平野の北端、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

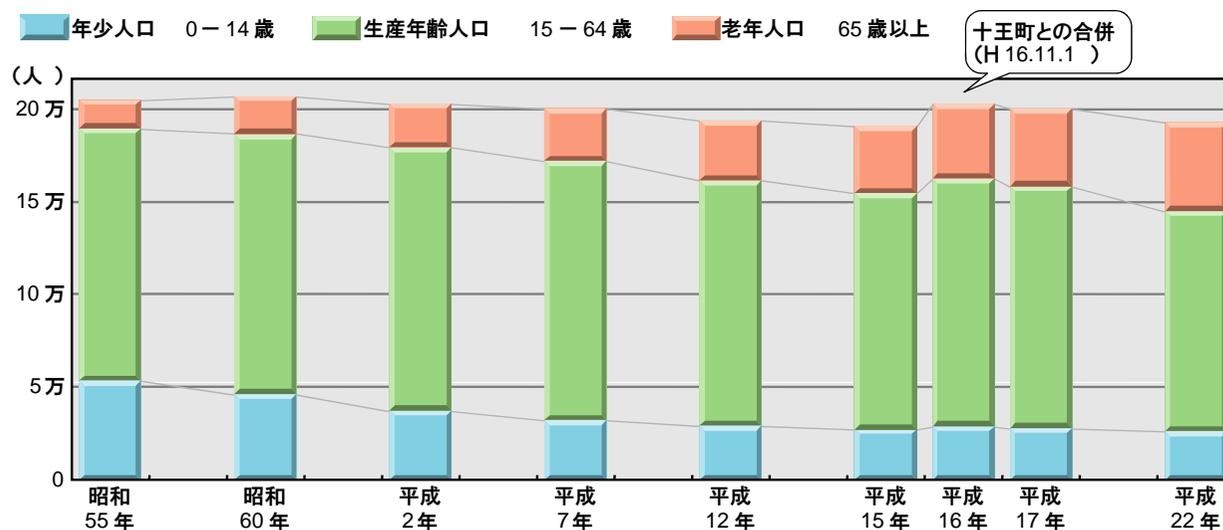
面積 225.55km²

- 鉱業、電気機械産業を中心に産業が発展
- 昭和14年に日立市が誕生
- 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が開発



I 日立市の概要②

- 人口減少、少子化の加速（人口18万人台へ）
- 高齢化の進展（高齢化率26.5%は全国平均を上回る）
- 大規模事業所の分社化や人員配置転換等により、人口流出減少が顕著



- 地形及び土地利用等から、交通の多くは南北移動
- 慢性的な道路交通渋滞（主要幹線道路の旅行速度は県内最低レベル）

I 日立市の概要③

- 人口配置及び土地利用等から、交通の多くは南北移動
- 慢性的な道路交通渋滞により、旅行速度は県内最低レベル

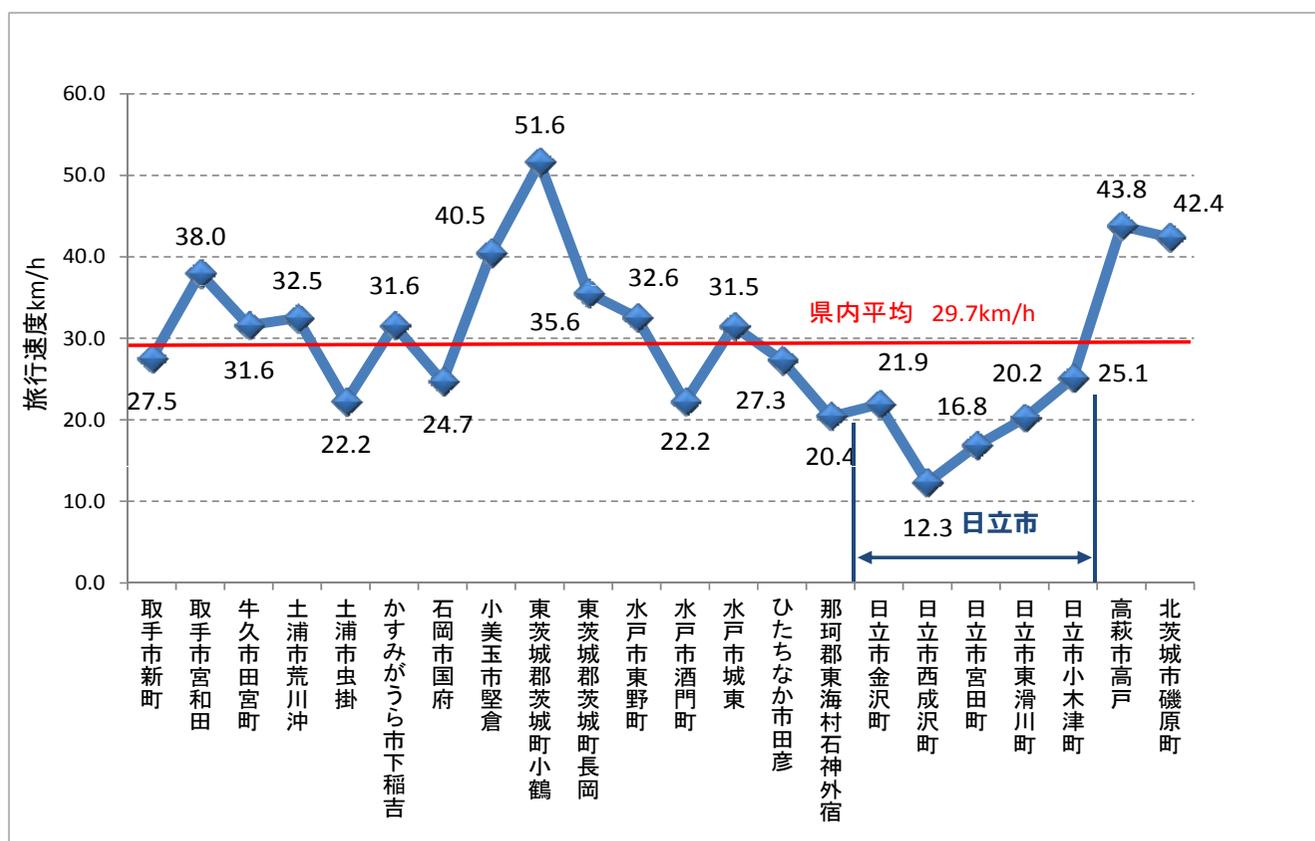


図 国道6号の混雑時平均旅行時間（茨城県）（H17道路交通センサス）

I 日立市の概要④

- 生活環境の変化等により、公共交通利用の低下
- 利用低下による、更なる公共交通サービスの低下（負のスパイラル）

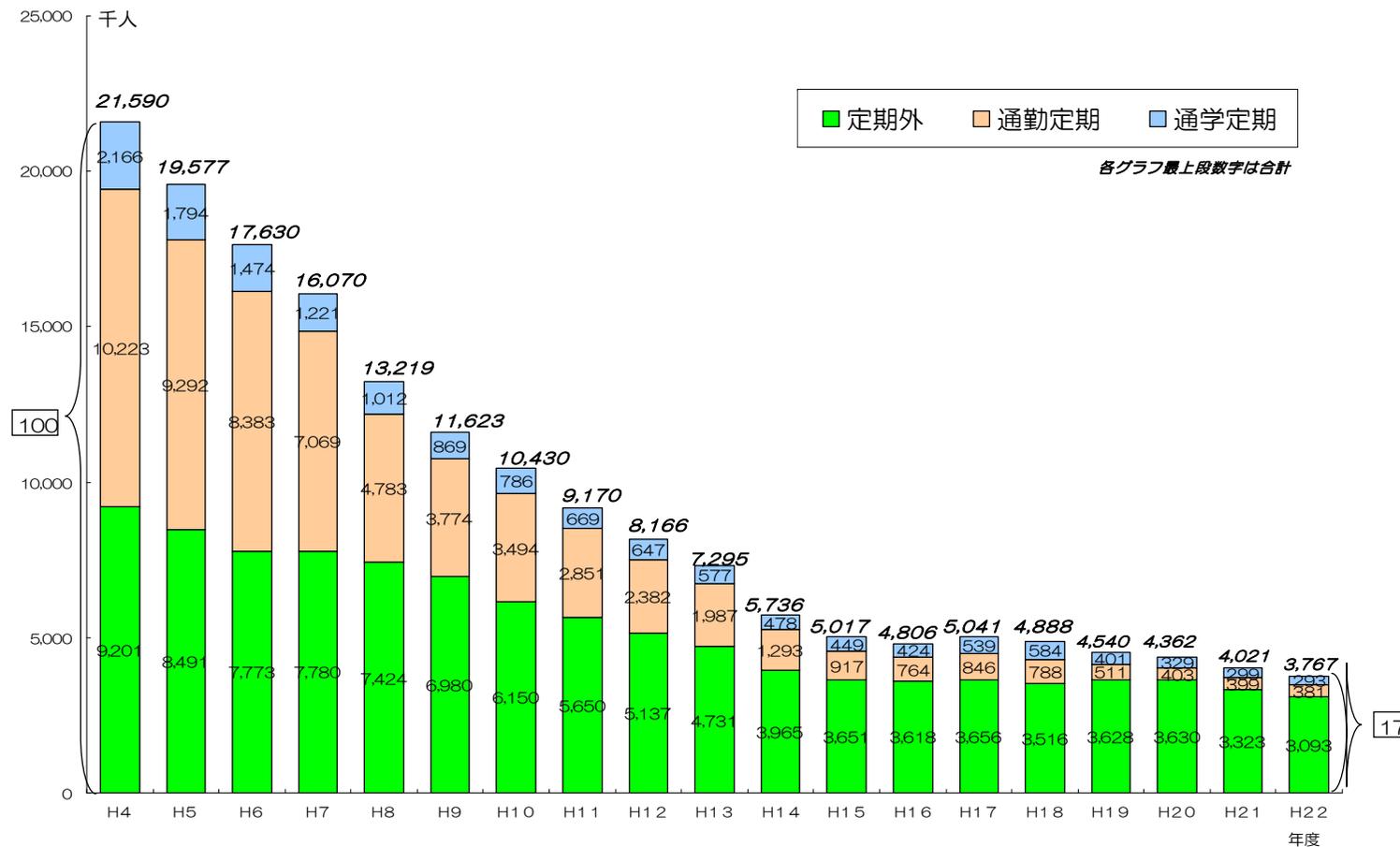


図 日立市の路線バス利用者の推移

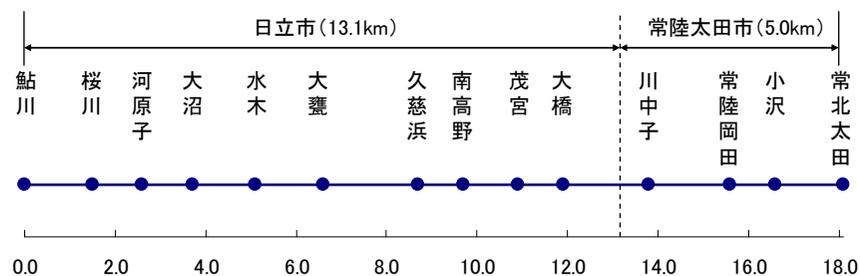
II 日立電鉄線①

- 昭和2年 常北電気鉄道（株）設立
- 昭和3年 大甕駅～久慈浜駅間（2.1km）運行開始
- 昭和4年 久慈浜駅～常北太田駅間（9.4km）運行開始

- 昭和16年 （株）日立製作所の経営傘下に入る
- 昭和19年 日立電鉄（株）に社名変更
- 昭和22年 大甕駅～鮎川駅間（6.6km）運行開始
※常北太田駅～鮎川駅間（18.1km）全線開通

- 昭和41年 単線自動信号化全線完成
- 昭和44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
- 昭和46年 全国初のワンマン電車導入

- 平成8年 ATS設備全線全車両導入
- 平成17年 廃線



II 日立電鉄線②

- 平成17年3月 日立電鉄線廃線
- 平成20年8月 日立電鉄（株）等から寄付等により跡地取得
- 平成21年3月 日立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
- 平成23年1月 新交通導入計画を策定 ※後述
- 平成23年3月 東日本大震災
- 平成23年10月 第Ⅰ期区間（大甕駅～久慈浜駅間）工事着手
- 平成25年3月 第Ⅰ期区間供用（運行）開始

Ⅲ 全体計画概要 (新交通導入計画)

1 計画概要

- 計画区間 鮎川駅～久慈浜駅 (約8.5km)

2 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駅や公共公益施等へ接続

3 運行計画

- 運行ルート 日立駅～日立港都市再開発用地
- 運行距離 約13km
- 運行頻度 最大70往復 (時間や需要に応じて設定)

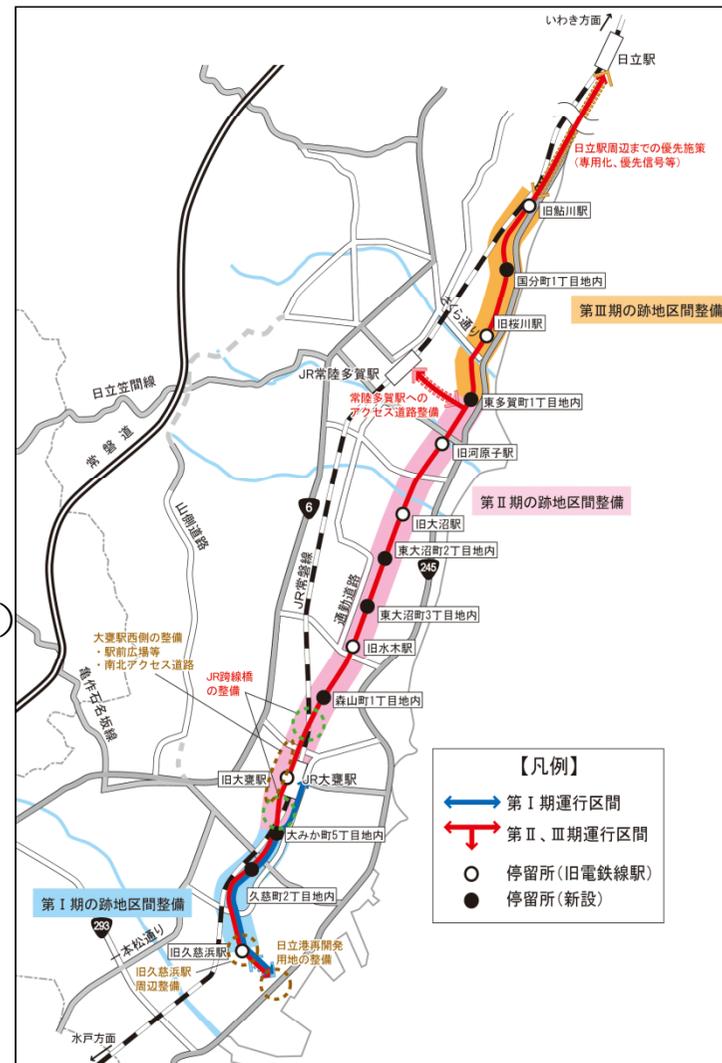
4 整備方式

- 公設民営方式 (基盤整備は市、運行は交通事業者)

5 需要予測

- 約2,800人/日

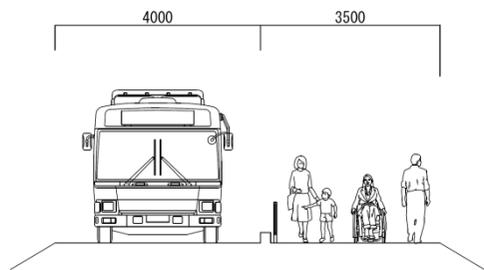
※ 全区間運行時の跡地内利用者推計値



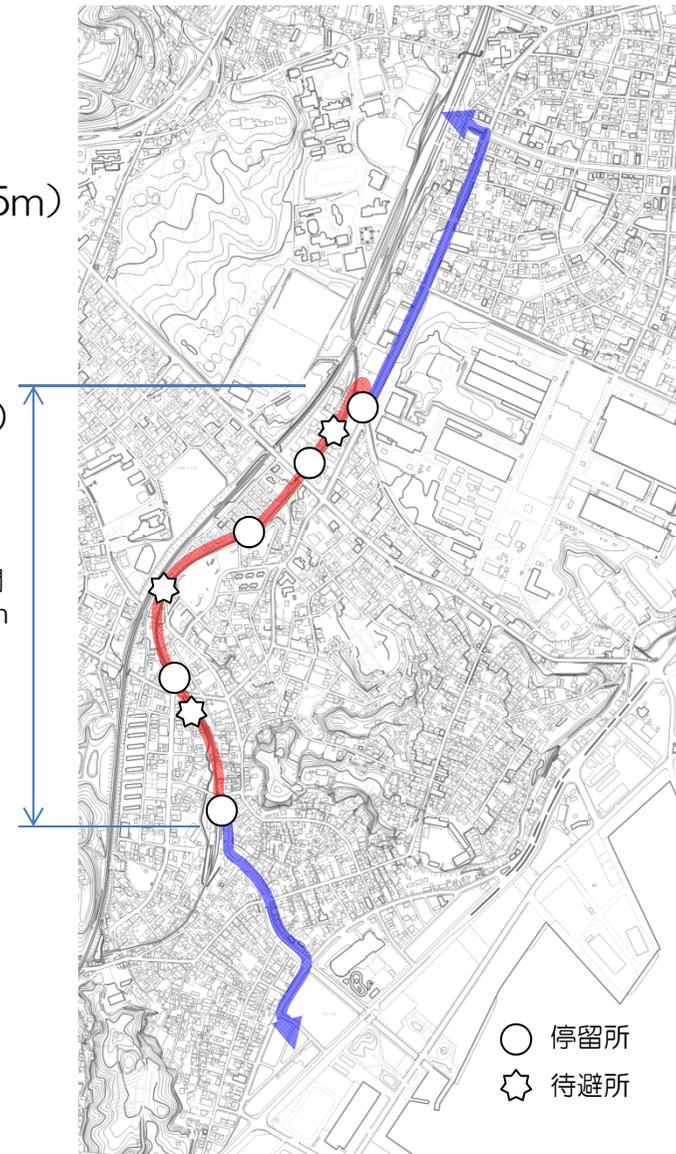
IV 第I期区間の整備概要①

1 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）
- 停留所 専用道路間に5箇所
車両すれ違いのための待避所3箇所
- 期間 平成21～24年度
- 事業費 約250百万円（うち、特定財源137百万円）



整備区間
L=1.3km



IV 第 I 期区間の整備概要②

2 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㎡）
- 期間 平成23～24年度
- 事業費 約163百万円（うち、特定財源63百万円）



V 運行内容(第 I 期区間)

1 運行区間

- 日立おがさなセンター⇄JR大甕駅

2 路線及び停留所

- 路線延長 約3.2km (うち、専用道路約1.3km)
- 停留所数 11箇所
『サンピア日立』停留所は、日中9~14時の時間帯のみ運行

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 推定利用者

- 470人/日 ※ピーク時は100人/h程度



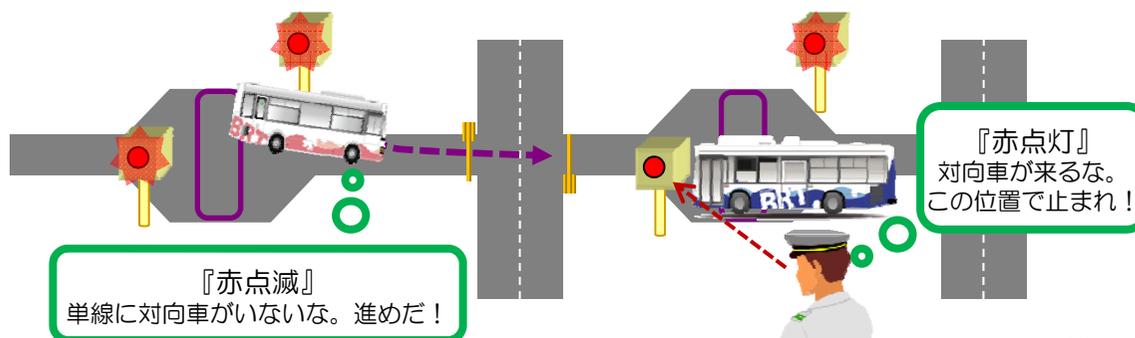
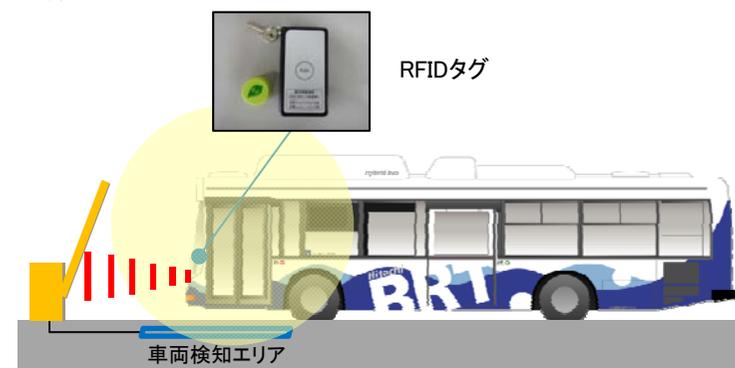
VI 運行管理システム

1 主な機能

- 機能① 一般車両の誤進入を防止するため、指定車両を判別し、バースゲートを自動開閉
- 機能② 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
- 機能③ 運転手に対し、目視困難箇所に対向車の存在を信号機等で案内

2 特徴

- RFID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



VII 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』をモチーフに暖かみの色調統一感があり、新しい乗り物という連想できるデザイン



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



VIII サポーターズクラブ

1 組織設置

- 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）
- 利用促進及び地域の活性化のため、『ひたちBRTサポーターズクラブ』を設置

2 役割

- これまでは、車両デザイン、運行ダイヤ、停留所の名称等を検討
- これからは、ダイヤやルート等の運行見直しの検討、観光や商業施設とタイアップした利用促進活動の展開



サポーターズクラブ会議



沿線マップづくりワークショップ

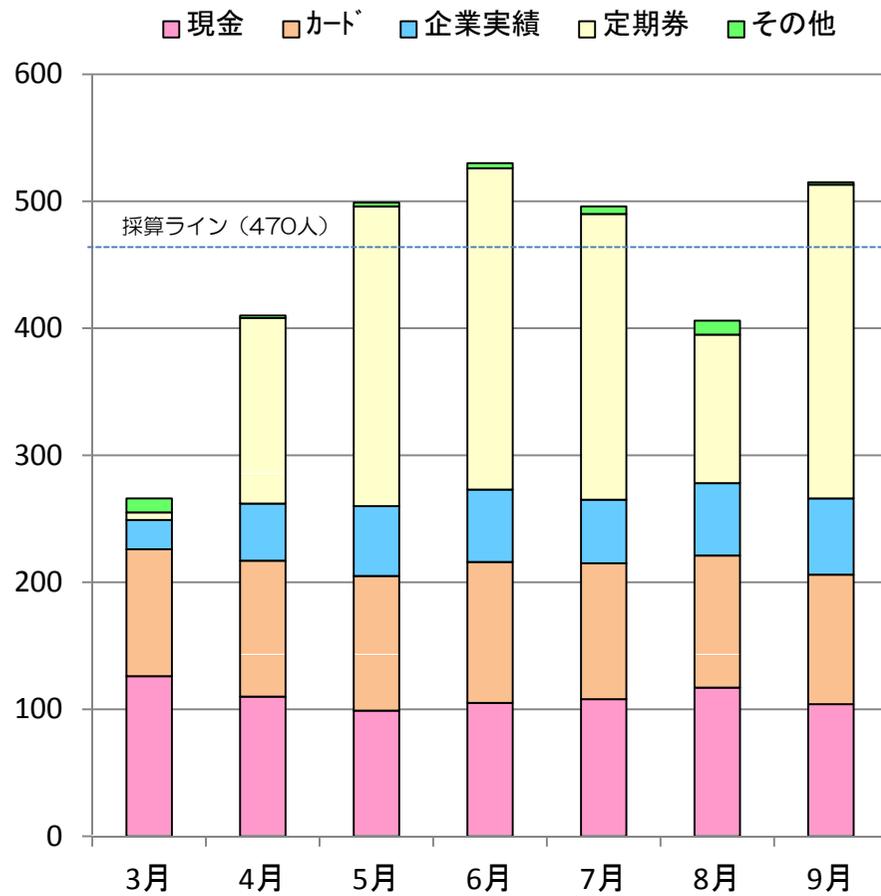
味覚まつりでのPR



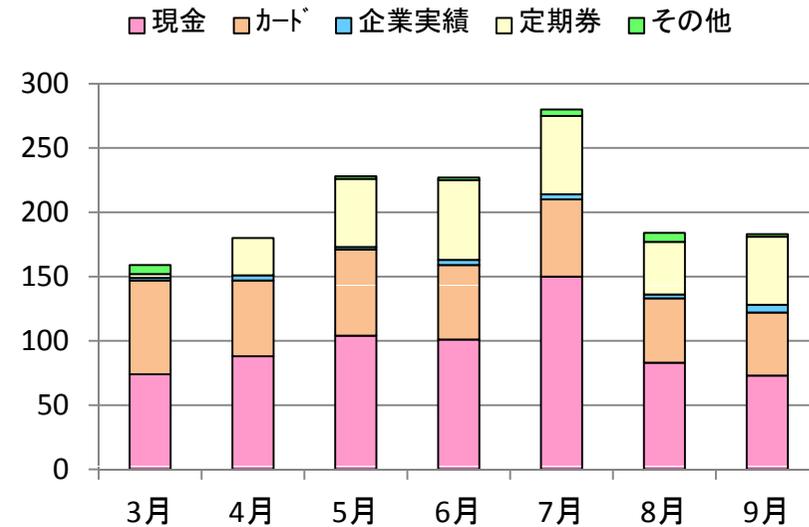
Ⅸ 乗車状況

月別日平均利用者（人/日）

平日



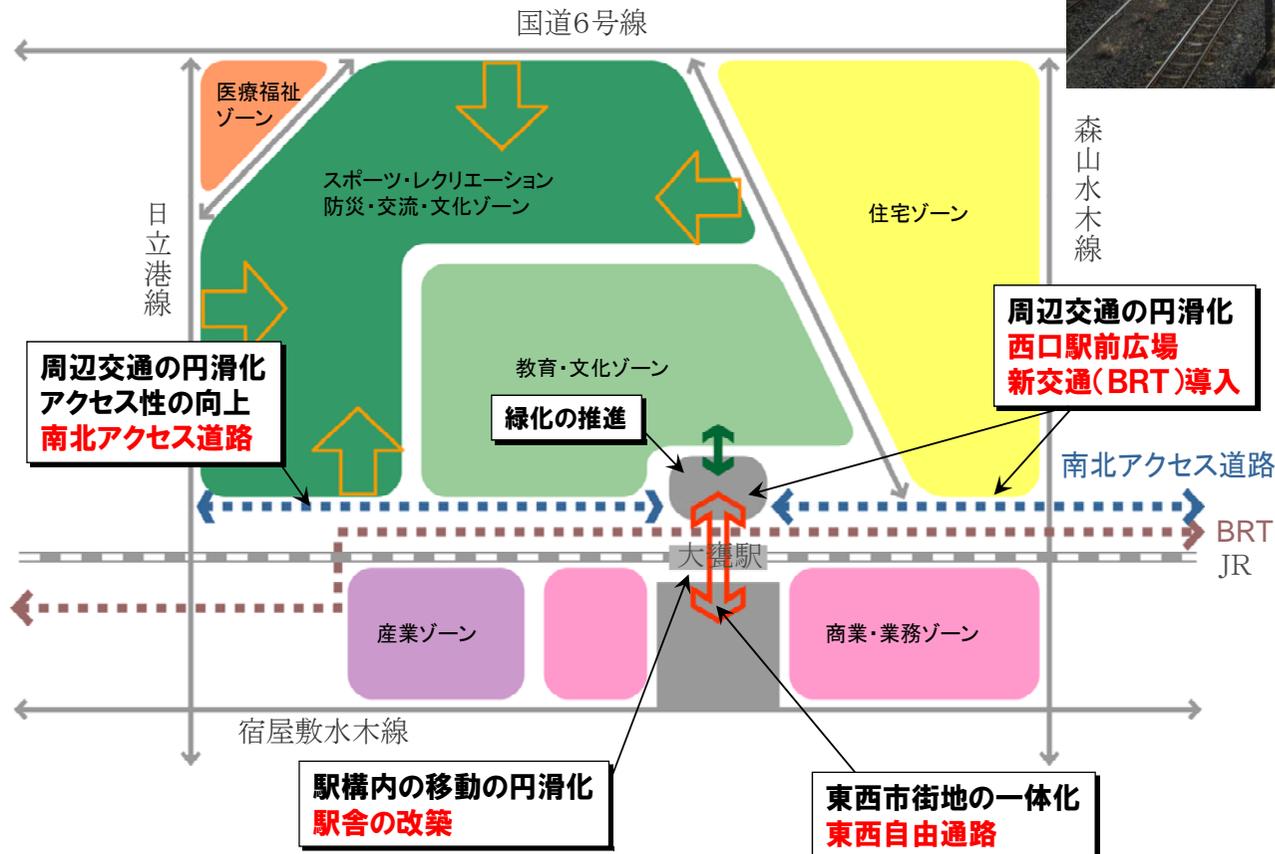
土日祝日



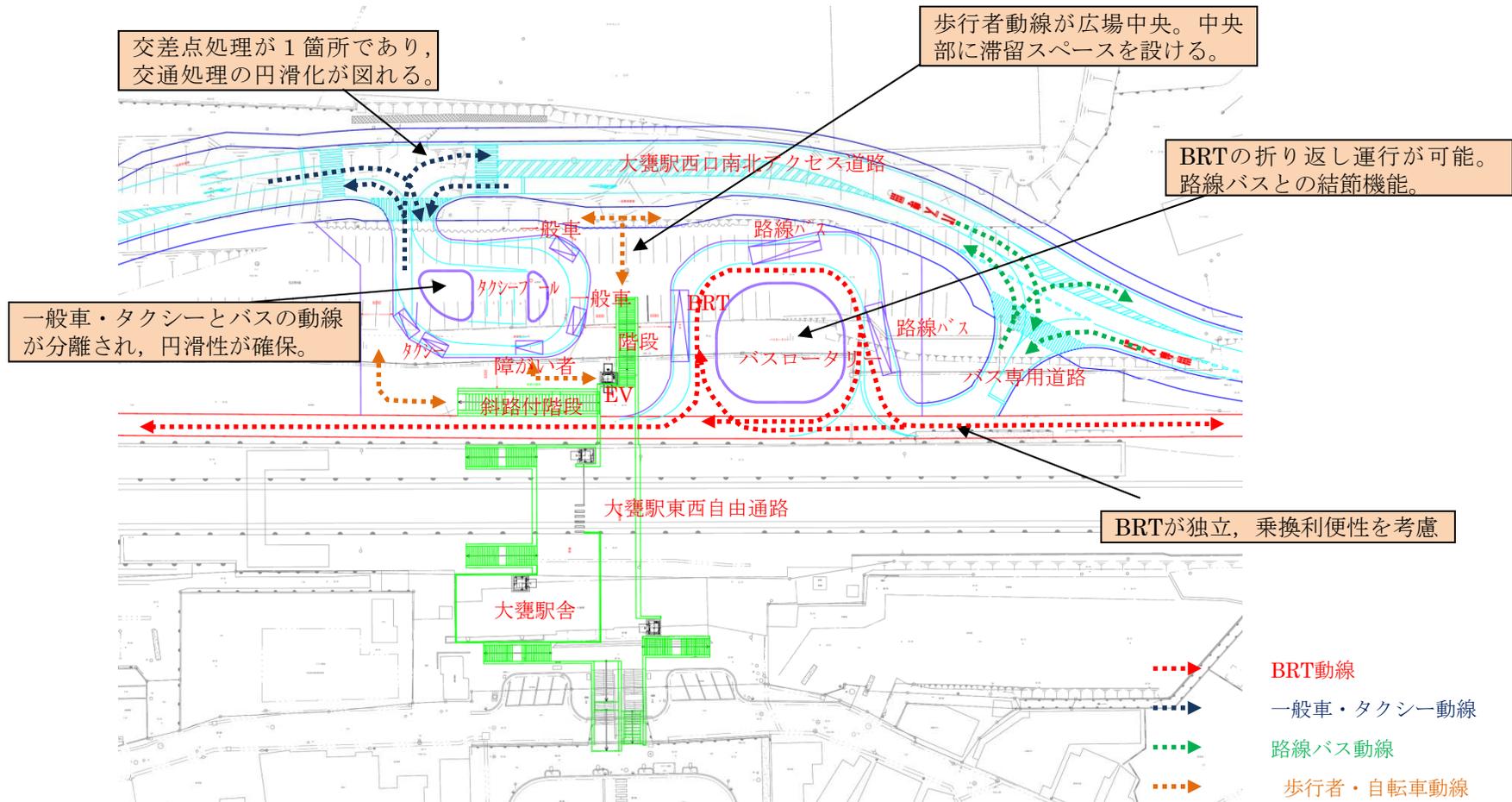
X 関連事業(大甕駅周辺地区整備事業)①

『大甕駅周辺地区整備事業』

- ・ JR大甕駅舎改築及び自由通路新設事業
- ・ 大甕駅西側交通広場整備事業
- ・ 大甕駅西側南北アクセス道路整備事業



X 関連事業(大甕駅周辺地区整備事業)②



XI ひたちBRTまちづくり計画の策定①

1 目的

- 「ひたちBRT」を単なる交通手段として捉えるのではなく将来に向けた、まちづくり課題の解決と地域の活性化をけん引する本市の新たなまちづくり基軸として機能させるための実現方策を策定する。

2 策定期間

- 平成25年10月～3月

3 策定体制

ひたちBRTまちづくり計画策定委員会

↑ ↓

ひたちBRTまちづくり計画策定幹事会

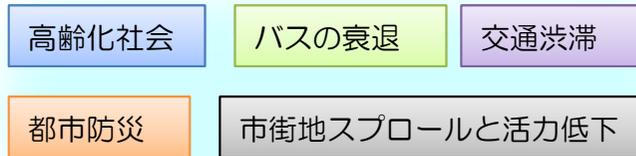
(メンバー)学識、会議所、交通事業者、市民、企業、国、県等

※第1回委員会を11月8日に開催予定

XI ひたちBRTまちづくり計画の策定②

< 施策イメージ >

【まちづくり課題】



「ひたちBRT」の整備

【まちづくり効果】

- ①公共交通活性化による渋滞緩和と低炭素社会の実現
- ②高齢社会を踏まえた歩いて暮らせるまちづくりの推進
- ③駅周辺及び沿線土地利用の活性化による市街地の再生
- ④災害時の避難路、緊急物資輸送路としての活用

《計画イメージ》

- (1) 公共交通ネットワーク再編計画(結节点整備含む)
- (2) 沿線土地利用計画(利便施設、高齢者住宅立地等)
- (3) ひたちBRTを活用した観光商業振興施策
- (4) 企業連携まちづくり施策(技術開発 環境社会構築等)
- (5) 災害に強いまちづくり施策
- (6) 旧鮎川駅～日立駅に至る延伸ルートの検討



Hitachi BRT

日立市 都市建設部公共交通政策課

茨城県日立市助川町1丁目1番1号

TEL 0294-22-3111 (内線778)

E-mail kotsu@city.hitachi.lg.jp