

3. 都市交通戦略のまとめ

3.1 都市交通計画に関する諸計画の整理

● 県北臨海総合都市交通計画の中で、都市交通マスタープランは、次のように提案されている。

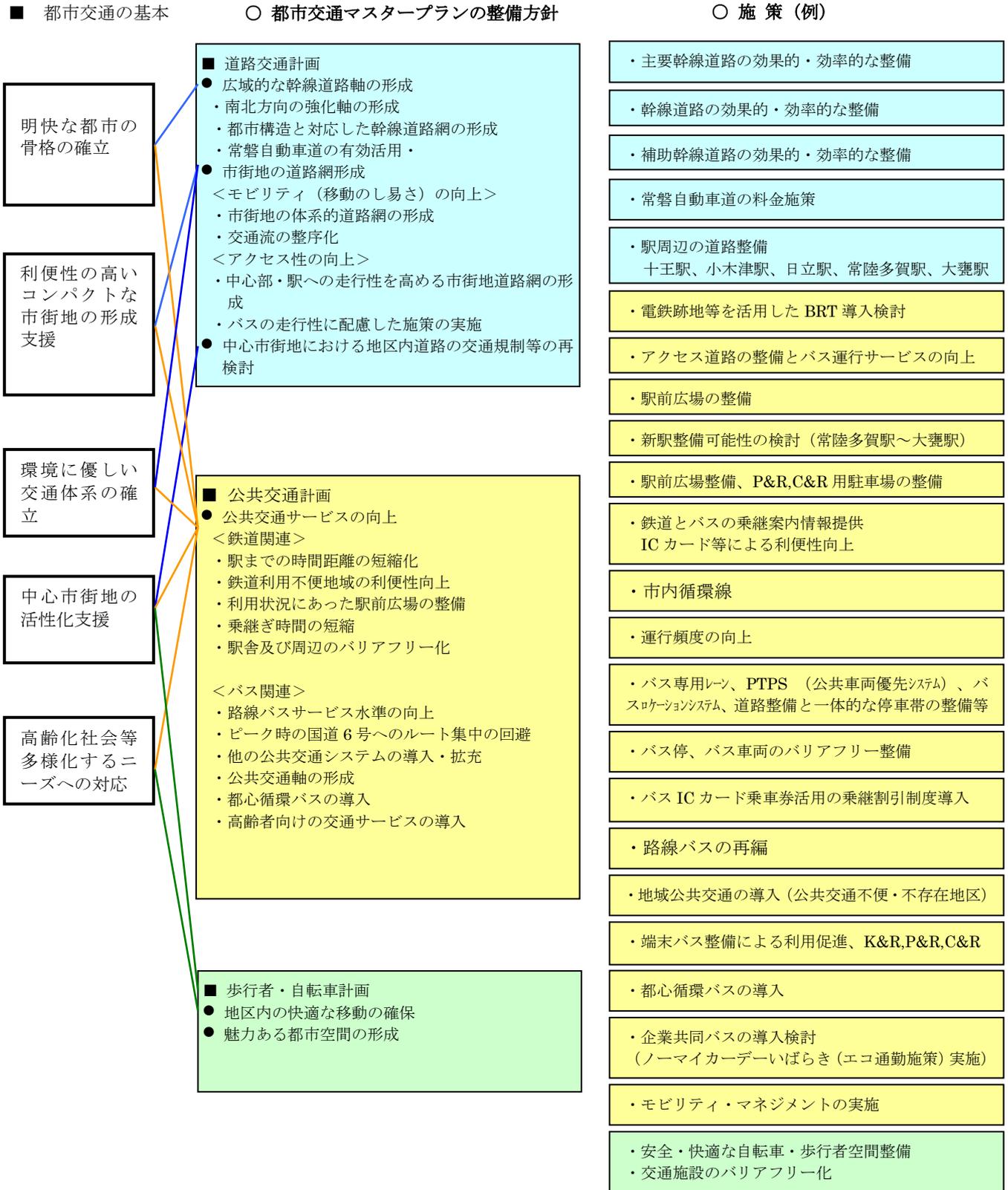




図 3-1 都市交通マスタープラン(道路計画)

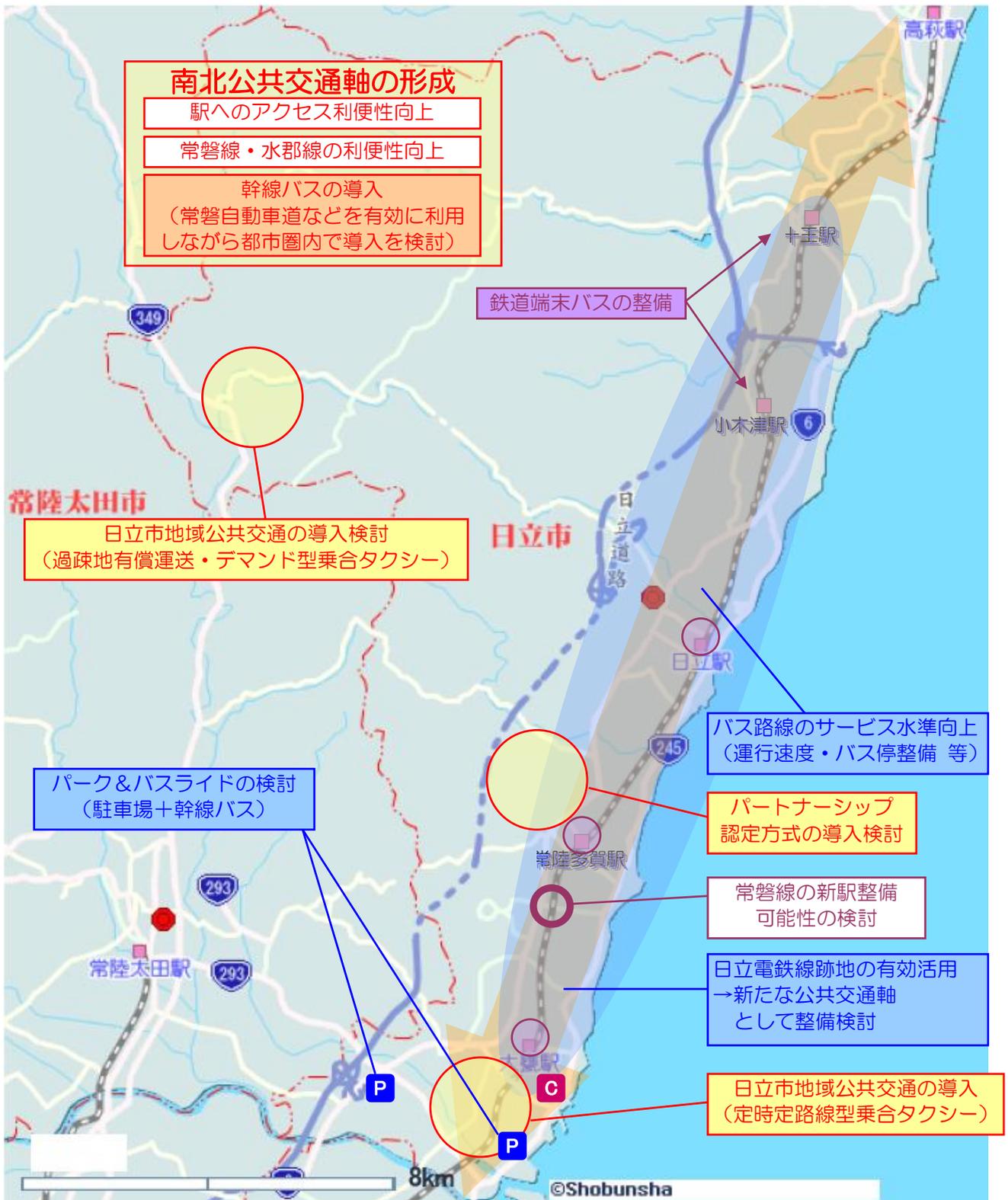


図 3-2 都市交通マスタープラン(公共交通計画)

| 公共交通サービスの向上 | |
|---------------|--------------|
| ○ | 新駅整備可能性の検討 |
| ○ | 都心部アクセス交通の検討 |
| 交通手段の組み合わせ利用策 | |
| ○ | 駅前広場の整備 |
| P | P&R駐車場の整備 |
| C | C&R駐車場の整備 |

※一部事業実施中の施策を含む

3.2 都市交通戦略のまとめ

3.2.1 都市交通戦略の基本方針

(1) 都市交通戦略の位置づけ

- 平成20年度に実施している日立市都市交通戦略策定調査業務の結果をもとに都市交通に関する現状と課題を整理するとともに、都市交通戦略としての基本方針を定め、基本計画(素案)を検討する。
- 基本計画の目標年次は、概ね5～10年の短・中期を目標とする。

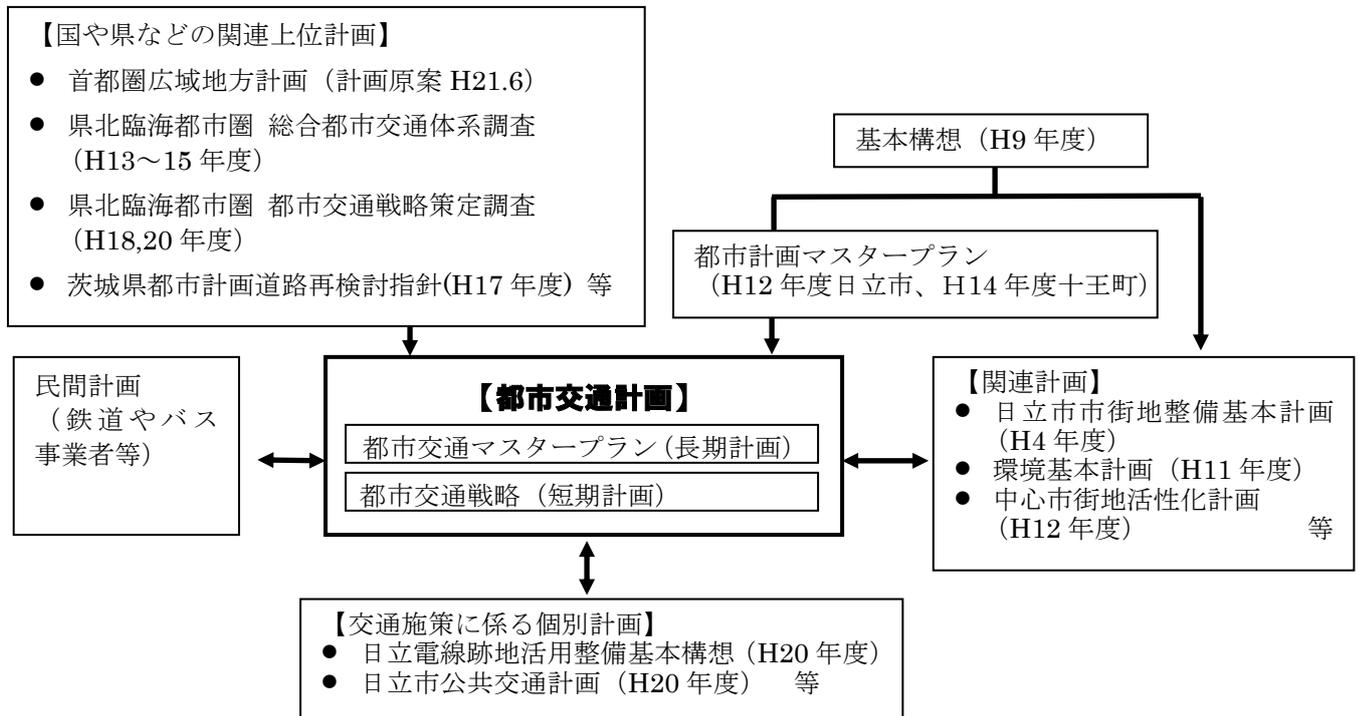


図 3-3 「都市交通マスタープラン」と「都市交通戦略の位置づけ」

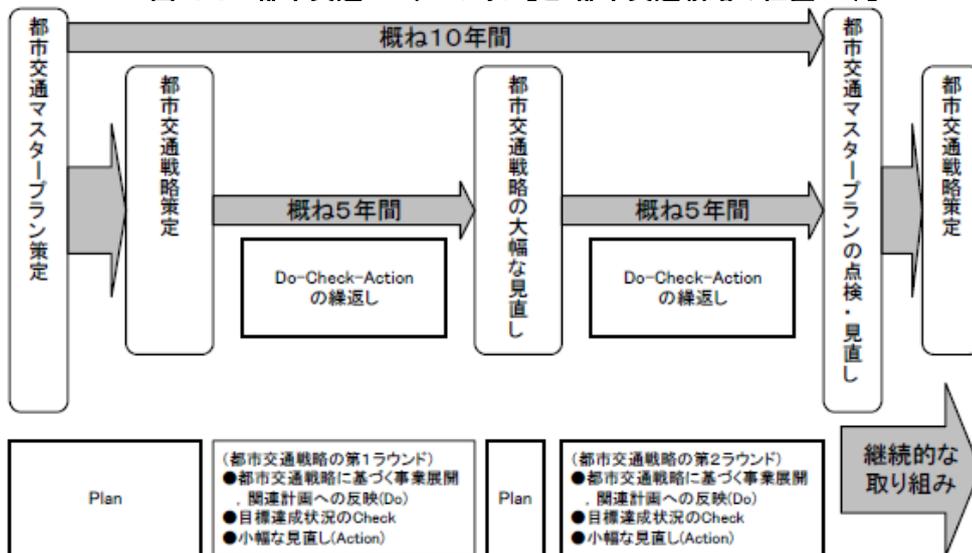


図 3-4 都市交通マスタープランと都市交通戦略の関係

(2) 都市交通戦略の基本方針

- 「都市交通マスタープラン（長期計画）」と「都市交通戦略（短期計画）」の方向性を示す都市交通計画の理念は、市の将来の人口動向に示される高齢化や今後の地球環境への対応の重要性等を踏まえ、『人と環境にやさしい・暮らし続けたい都市づくり』を提案する。
- さらに、都市交通マスタープラン（長期計画）、都市交通戦略（短期計画）は、その理念を踏まえ、設定するものとする。

■ 都市交通計画の理念

『人と環境にやさしい・暮らし続けたい都市づくり』

- 明快な都市の骨格の確立
- 利便性の高いコンパクトな市街地の形成支援
- 環境にやさしい交通体系の構築
- 中心市街地の活性化
- 高齢社会への対応



■ 都市交通マスタープランの基本方針

<道路ネットワーク計画>

- 広域的な幹線道路軸の形成、市街地の道路網形成、常磐自動車道の有効活用

<公共輸送ネットワーク計画>

- 公共交通サービス向上策の展開
- 交通手段の組み合わせ利用策の展開

<歩行者・自転車交通計画>

- 地区内の快適な移動の確保
- 魅力ある都市空間の形成



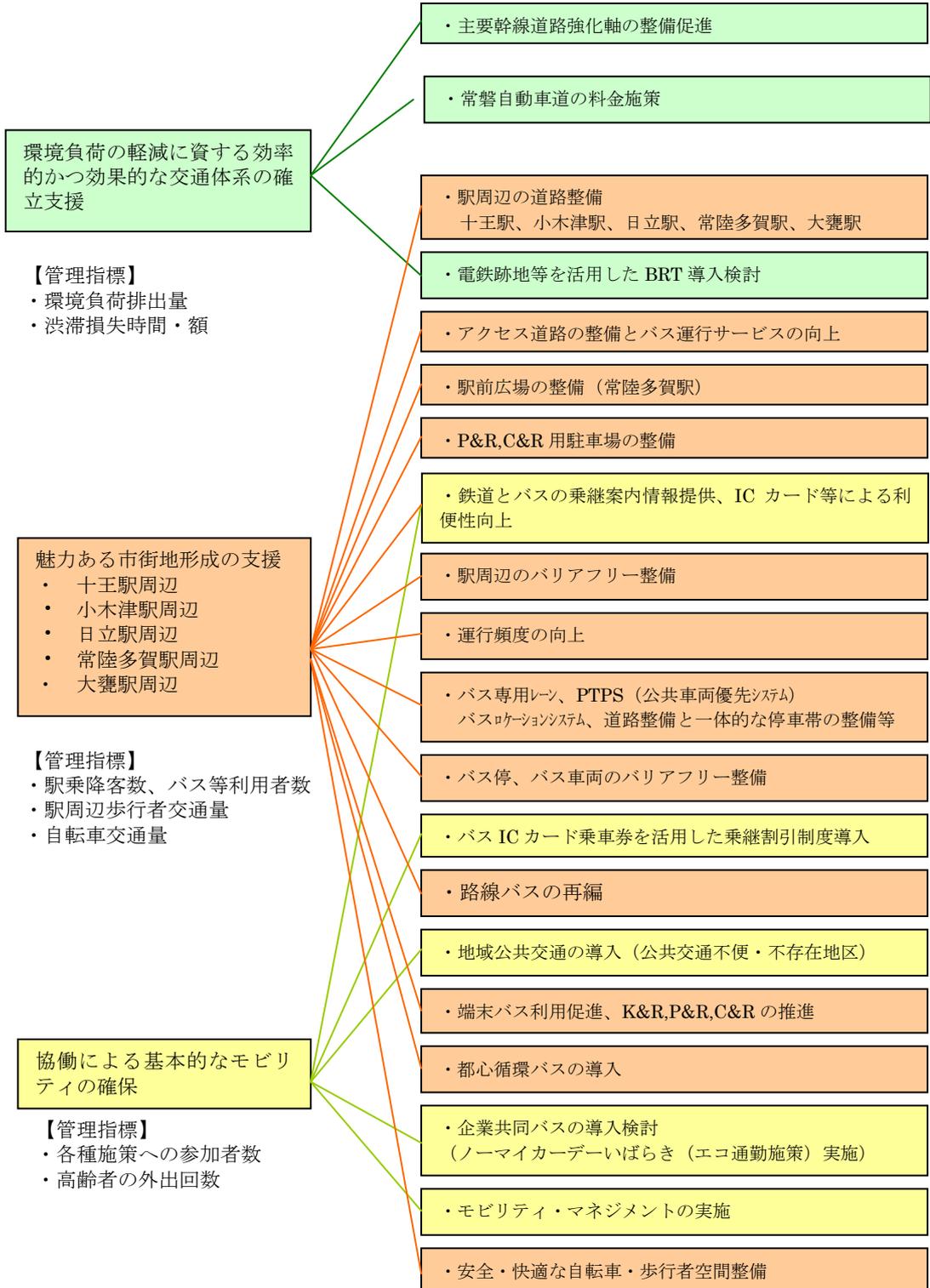
■ 都市交通戦略の基本方針

- 環境負荷の低減に資する効率的かつ効果的な交通体系の確立支援
- 魅力ある市街地形成の支援
- 協働による基本的モビリティの確保

- 都市交通戦略は、短期計画として、実現を推進するものである。
- 施策のパッケージ化により、相乗的に、都市交通戦略の推進テーマが満足されるよう、3つの推進テーマで施策を展開することを提案する。

■ 推進テーマ

■ 短期計画

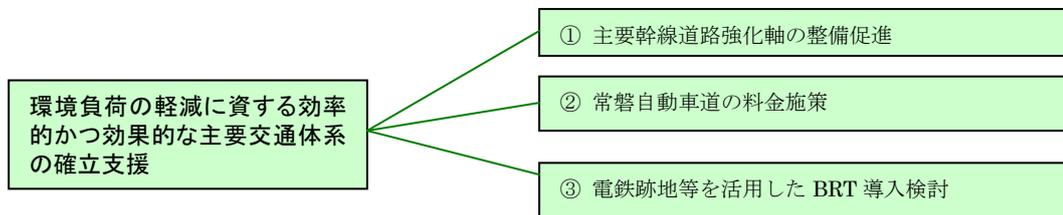


3.2.2 環境負荷の軽減に資する効率的かつ効果的な交通体系の確立支援

- 日立市における骨格的な交通体系を確立し、市の主要な交通流動に対応するとともに、環境負荷の軽減に効果的に資していくものとする。
- 施策の効果は、環境負荷排出量（Co2 等）、渋滞損失時間・額で、管理していく。

■ 推進テーマ

■ 短期計画



- 【管理指標】
- ・ 環境負荷排出量
 - ・ 渋滞損失時間・額

(1) 主要幹線道路強化軸の整備促進

- 南北のラダー型主要幹線軸を早期に確立し、卓越する市の広域的な南北方向自動車道に
 応えていくものとする。

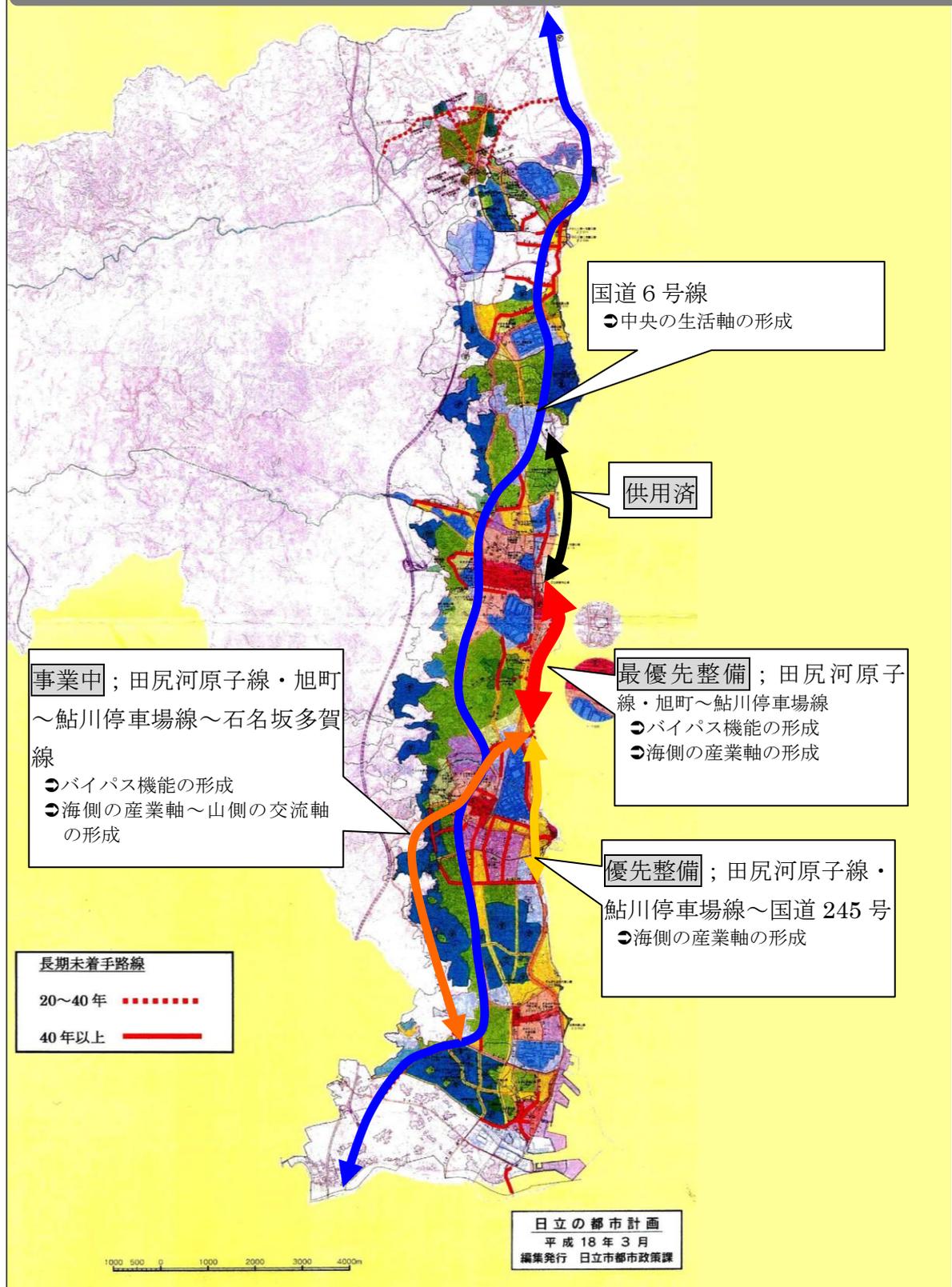


図 3-5 主要幹線道路強化軸の整備推進

(3) 電鉄跡地等を利用したBRT導入検討

- 日立電鉄線跡地にBRTを導入し、新たな公共交通軸を形成する。
- 「公共交通の定時制・利便性の向上」「移動制約者の移手段の確保」「自転車利用者・歩行者の安全性の向上」等が図られるとともに、「道路混雑の緩和への寄与」が期待される。



図 3-7 日立電鉄線跡地活用計画(「日立電鉄線跡地活用整備基本構想」(H21.3.日立市)より)

3.2.3 魅力ある市街地形成の支援

- 南北に長細い日立市においては、鉄道駅を中心に、利便性の高い総合的な交通環境を実現することにより、魅力ある市街地を形成し、市民生活を持続的に維持・向上していく。
- 施策の効果は、駅乗降客数、駅周辺歩行者交通量、自転車交通量など) で、管理していく。

■ 推進テーマ

■ 短期計画

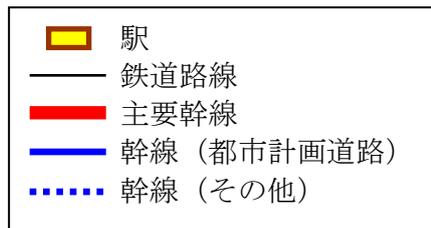
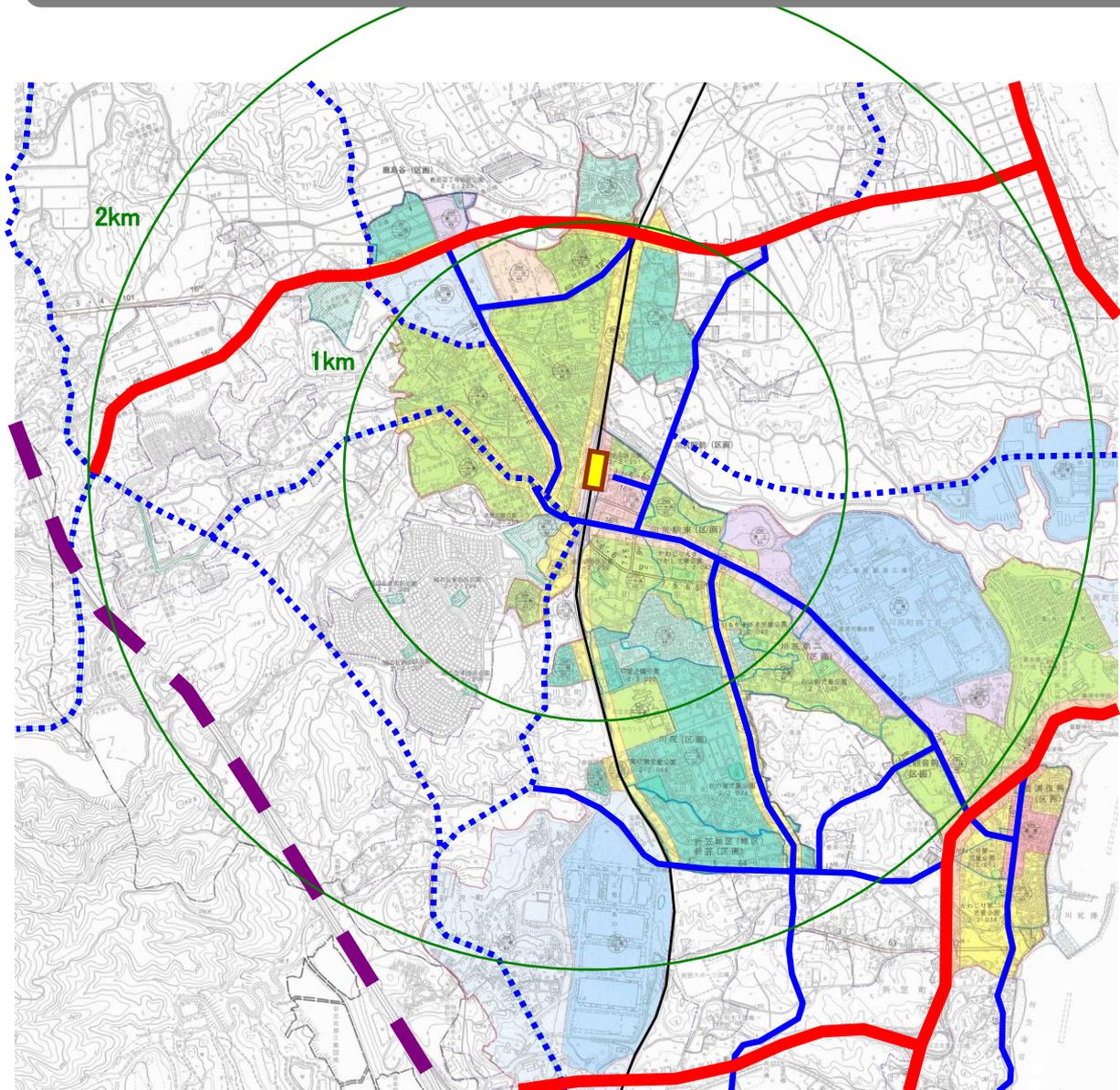
■ 適用性

| 魅力ある市街地形成の支援 | 適用性 | | | | | |
|--|--|------|-----|-------|-----|---|
| | 十王駅 | 小木津駅 | 日立駅 | 常陸多賀駅 | 大甕駅 | |
| 魅力ある市街地形成の支援 ・ 十王駅周辺 ・ 小木津駅周辺 ・ 日立駅周辺 ・ 常陸多賀駅周辺 ・ 大甕駅周辺 【管理指標】 ・ 駅乗降客数、バス等利用者数 ・ 駅周辺歩行者交通量 ・ 自転車交通量 | ・ 駅前広場の整備 | - | - | ○ | ◎ | ◎ |
| | ・ P&R,C&R 用駐車場の整備 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | ・ 端末バス利用促進、K&R,P&R,C&R の推進 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | ・ 駅周辺のバリアフリー整備 | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | ・ 安全・快適な自転車・歩行者空間整備 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | ・ 駅周辺の道路整備 十王駅、小木津駅、日立駅、常陸多賀駅、大甕駅 | ○ | ○ | △ | ○ | ◎ |
| | ・ アクセス道路の整備とバス運行サービスの向上 | ○ | ○ | △ | ○ | ○ |
| | ・ バス専用レーン、PTPS（公共車両優先システム）、バスロケーションシステム、道路整備と一体的な停車帯の整備等 | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | ・ 路線バスの再編 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | ・ 運行頻度の向上 | ○ | ○ | △ | △ | △ |
| | ・ バス停、バス車両のバリアフリー整備 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | ・ 都心循環バスの導入 | - | - | ◎ | ◎ | ◎ |

(1) 十王駅周辺

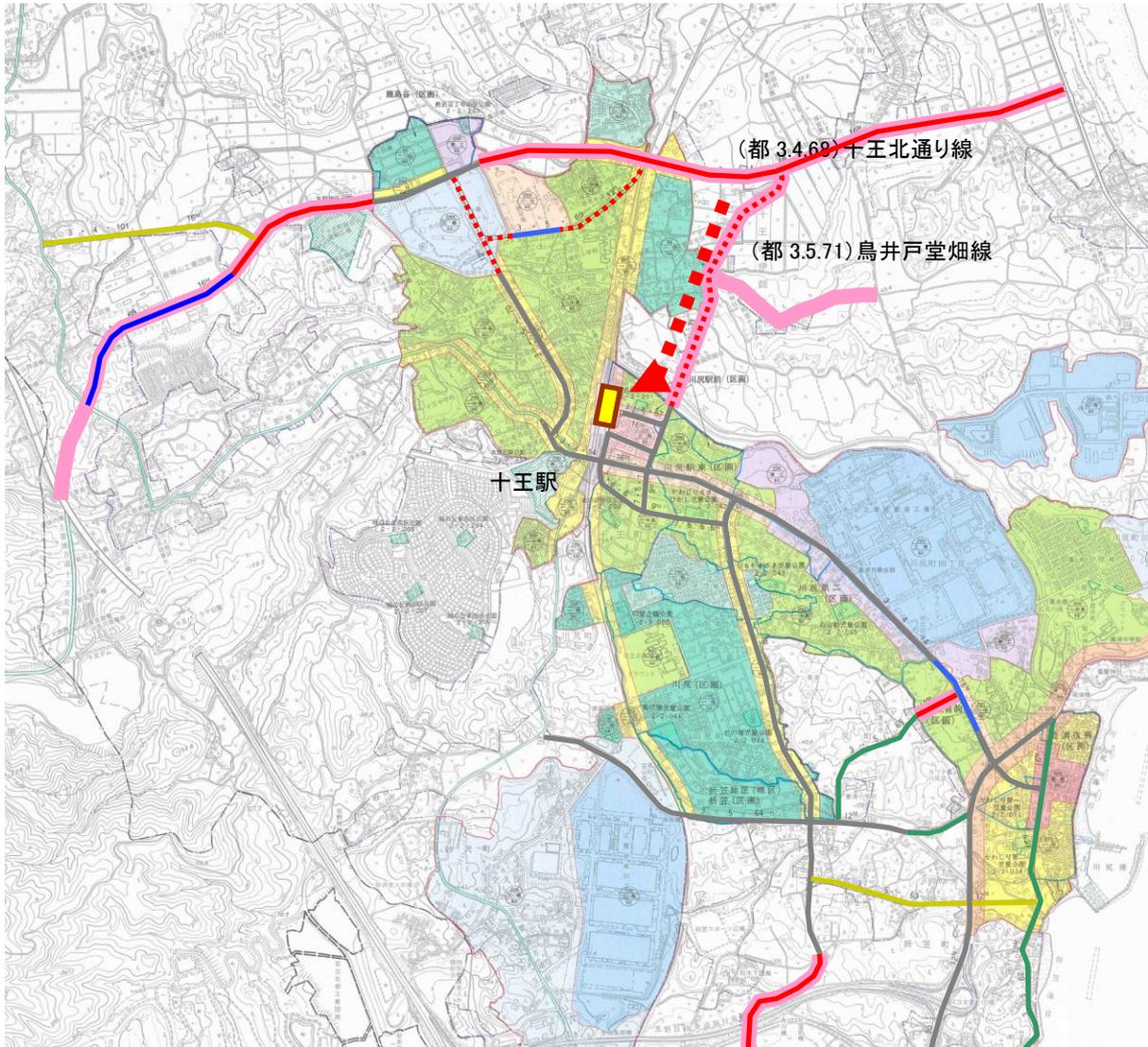
1) 整備の方向性

- 十王駅の乗降客数は 66 百人/日と 50 百人/日（交通バリアフリー構想策定の目安）を越えており、駅周辺の歩行者・自転車空間の充実を図る。
- また、十王駅への都市計画道路及びその他の道路を利用した公共交通（バス交通）の利便性を向上するものとする。



2) 短期計画

- 十王駅周辺においては、（都 3.4.68）十王北通り線、（都 3.5.71）鳥井戸堂畑線の整備を短期に図り、東西方向の流動と十王駅への東北方面からのアクセスを充実する。
- 駅へのアクセス度向上を利用し、公共交通の導入を推進し、総合的な交通環境の充実を図る。
- 駅周辺では、バリアフリー度を高め、歩行者の歩行環境の向上を図る。



凡例

- 改良済区間
- 整備中区間
- 概成済区間
- 未着手区間
- 変更区間
- 廃止区間

駅

- 短期整備
 - ・ 事業中の路線
 - ・ 早期事業者見込み
 - ・ 残区間整備による効率的なネットワーク形成
- 優先的整備推進

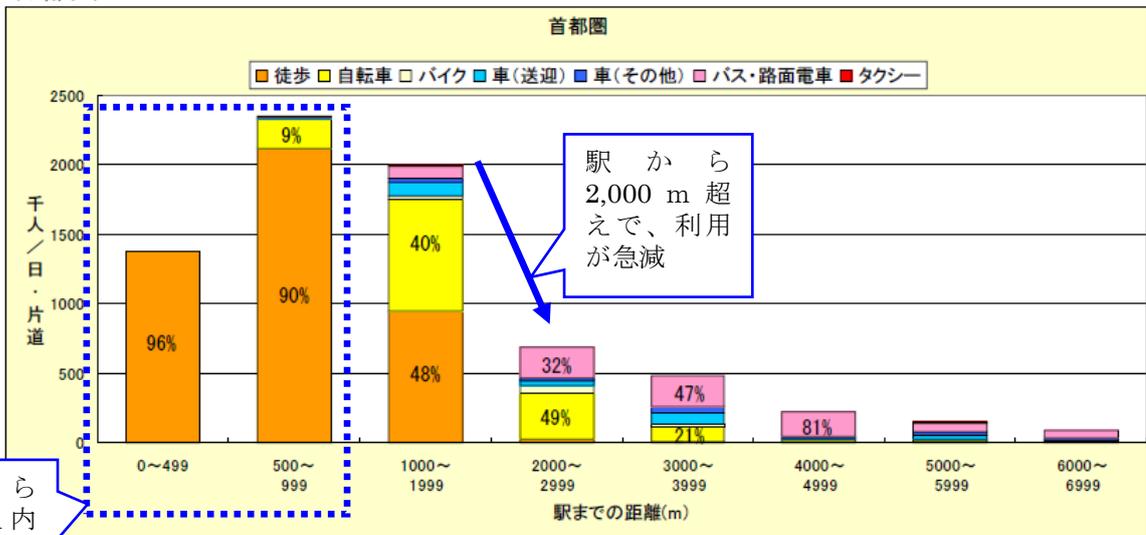
参考 十王駅の現状

| | | | |
|------|------------------|------------|----------------|
| | 駅名 | 十王駅 | |
| 鉄道 | 鉄道名 | 常磐線 | |
| | 鉄道運行本数 (本/日) | 特急 普通 | 2(2) 82(82) |
| | 鉄道乗降客数 (百人/日) | H15 H19 | 68 66 |
| 駅前広場 | 駅前広場面積 (m2) | 計画 供用 | 4,000 4,000 |
| | 計画決定年 | S48 | |
| | バス運行本数(本/日) | 45(14) | |

資料 鉄道運行本数:時刻表(H21.11)、平日(休日)
 乗降客数:JR東日本水戸支社(乗車人数×2)
 駅前広場:都市計画年報(H18)
 バス運行本数:日立電鉄交通サービス株式会社HP(H21.8)、平日(休日)
 webサイト「いばらき路線バス案内所」(H21.8)



首都圏

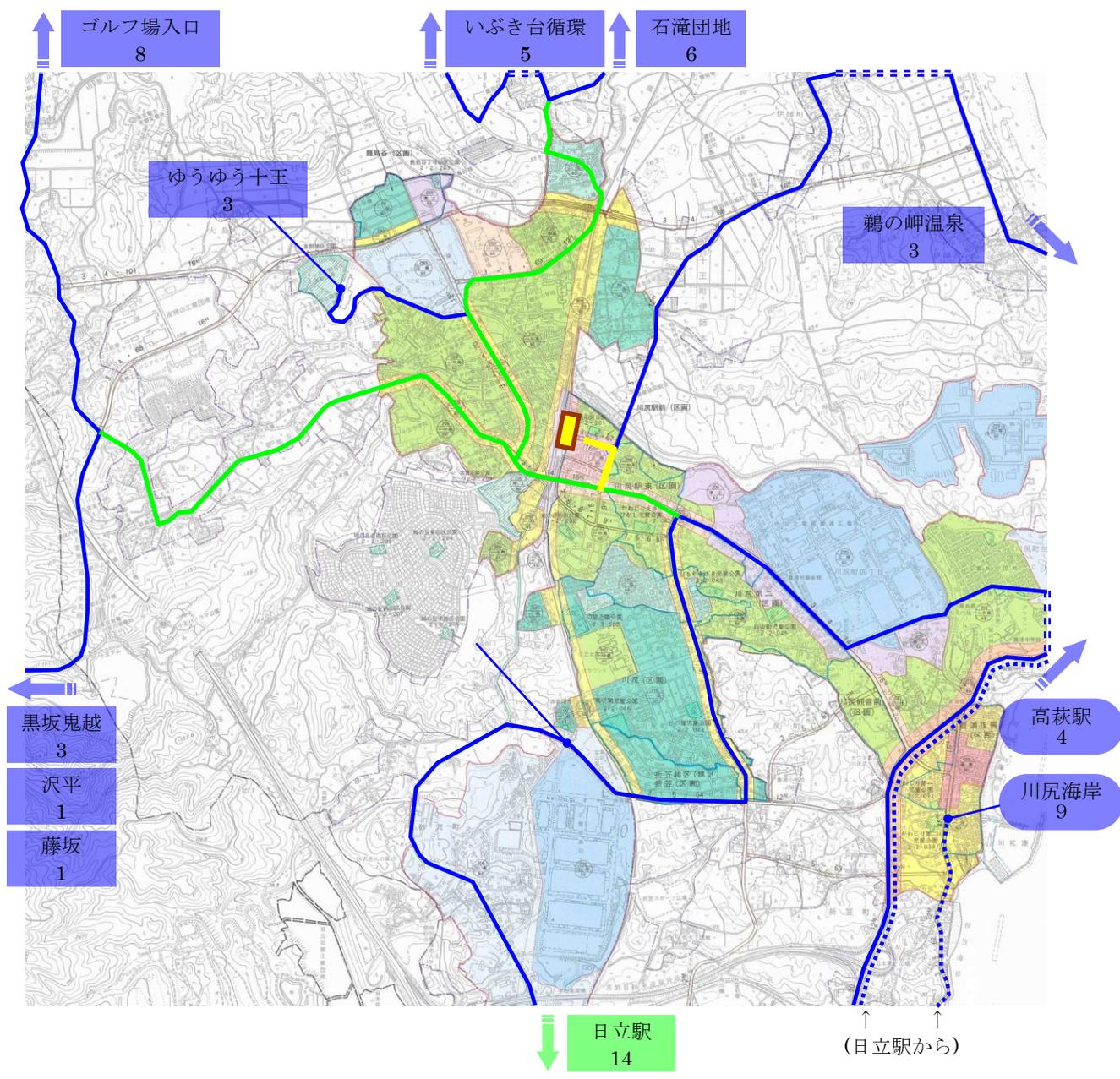


駅 から 1,000 m 内で、歩行者の利用が多い

駅 から 2,000 m 超えで、利用が急減

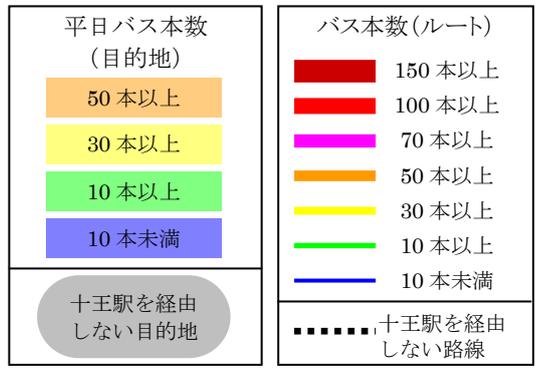
出典: H19 大都市交通センサス調査報告書 (国土交通省総合政策局資料)

図 3-9 駅端末交通手段(距離帯別)



| 行き先 | 本数/日 | | | 運営会社 | 地図範囲内 |
|--------|------|----|----|------|-------|
| | 平日 | 土曜 | 休日 | | |
| 日立駅 | 14 | 4 | 4 | 日立電鉄 | |
| 高砂工場 | 1 | 0 | 0 | 日立電鉄 | ○ |
| ゴルフ場入口 | 8 | 4 | 4 | 椎名観光 | |
| 石滝団地 | 6 | 2 | 2 | 椎名観光 | |
| いぶき台循環 | 5 | 2 | 2 | 椎名観光 | |
| ゆうゆう十王 | 3 | 0 | 0 | 椎名観光 | ○ |
| 鶴の岬温泉 | 3 | 2 | 2 | 椎名観光 | |
| 黒坂鬼越 | 3 | 0 | 0 | 椎名観光 | |
| 沢平 | 1 | 0 | 0 | 椎名観光 | |
| 藤坂 | 1 | 0 | 0 | 椎名観光 | |
| 計 | 45 | 14 | 14 | | |

椎名観光バスは十王地域(十王駅以北)でのみ運行

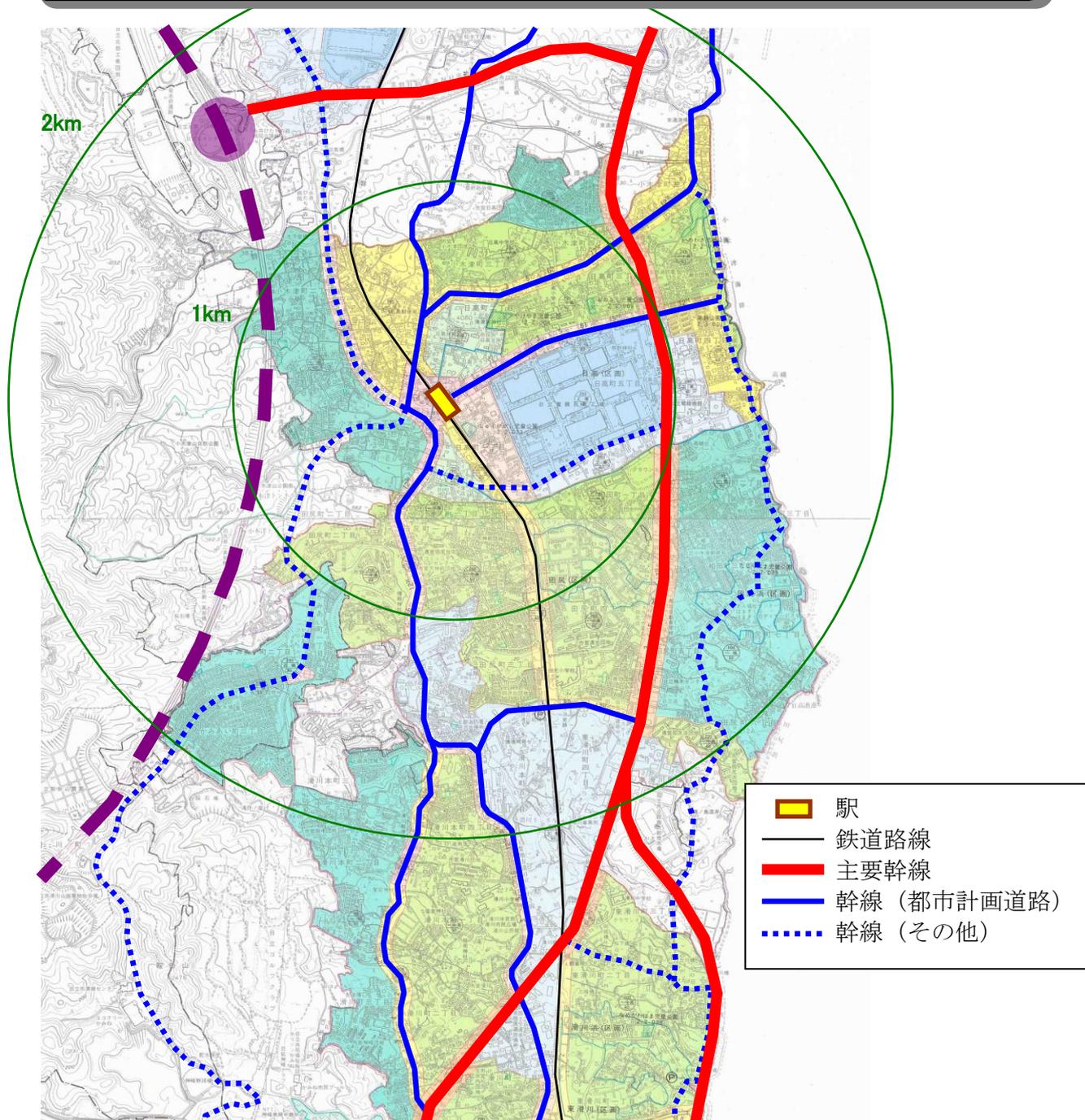


参考 十王駅周辺バスルート図

(2) 小木津駅周辺

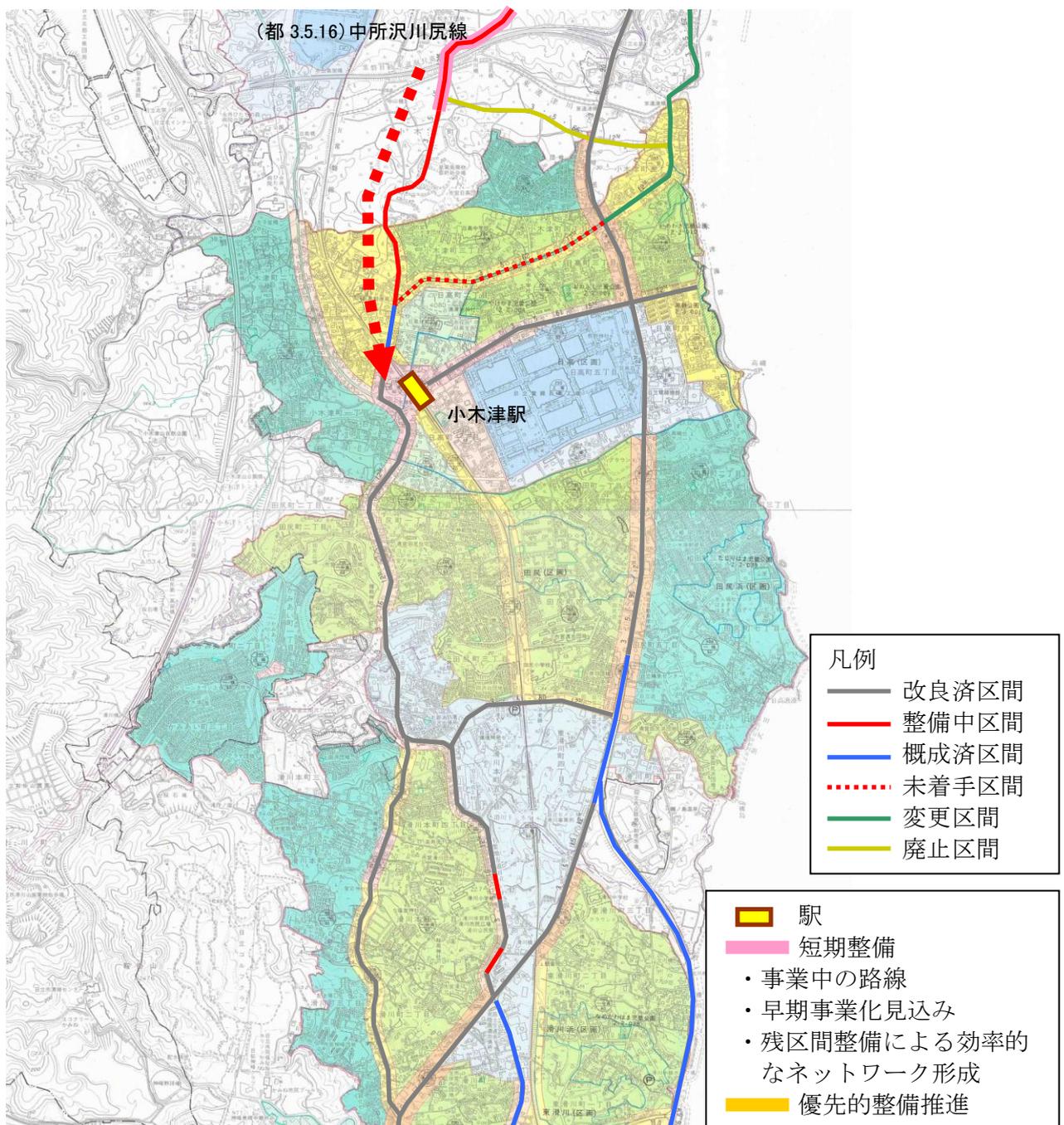
1) 整備の方向性

- 小木津駅の乗降客数は 57 百人/日と 50 百人/日（交通バリアフリー構想策定の目安）を越えており、駅周辺の歩行者・自転車空間の充実を図る。
- また、小木津駅への都市計画道路及びその他の道路を利用した公共交通（バス交通）の利便性を向上するものとする。



2) 短期計画

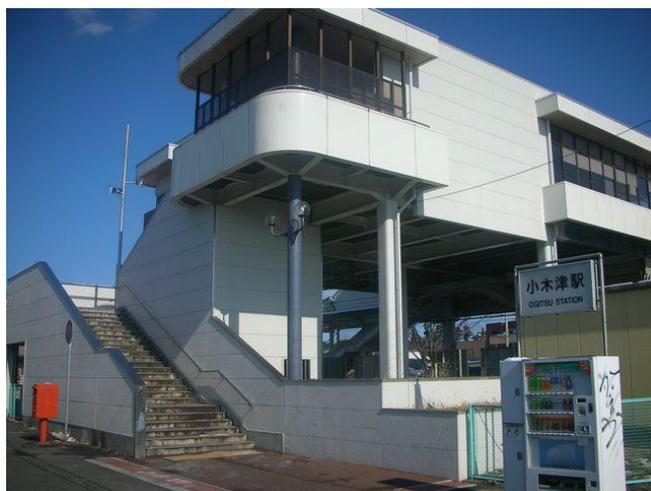
- 小木津駅周辺においては、（都 3.5.16）中所沢川尻線の整備を短期に図り、南北方向の流動と小木津駅の北方面からのアクセスを充実する。
- 駅へのアクセス度向上を利用し、公共交通の導入を推進し、総合的な交通環境の充実を図る。
- 駅周辺では、バリアフリー度を高め、歩行者の歩行環境の向上を図る。

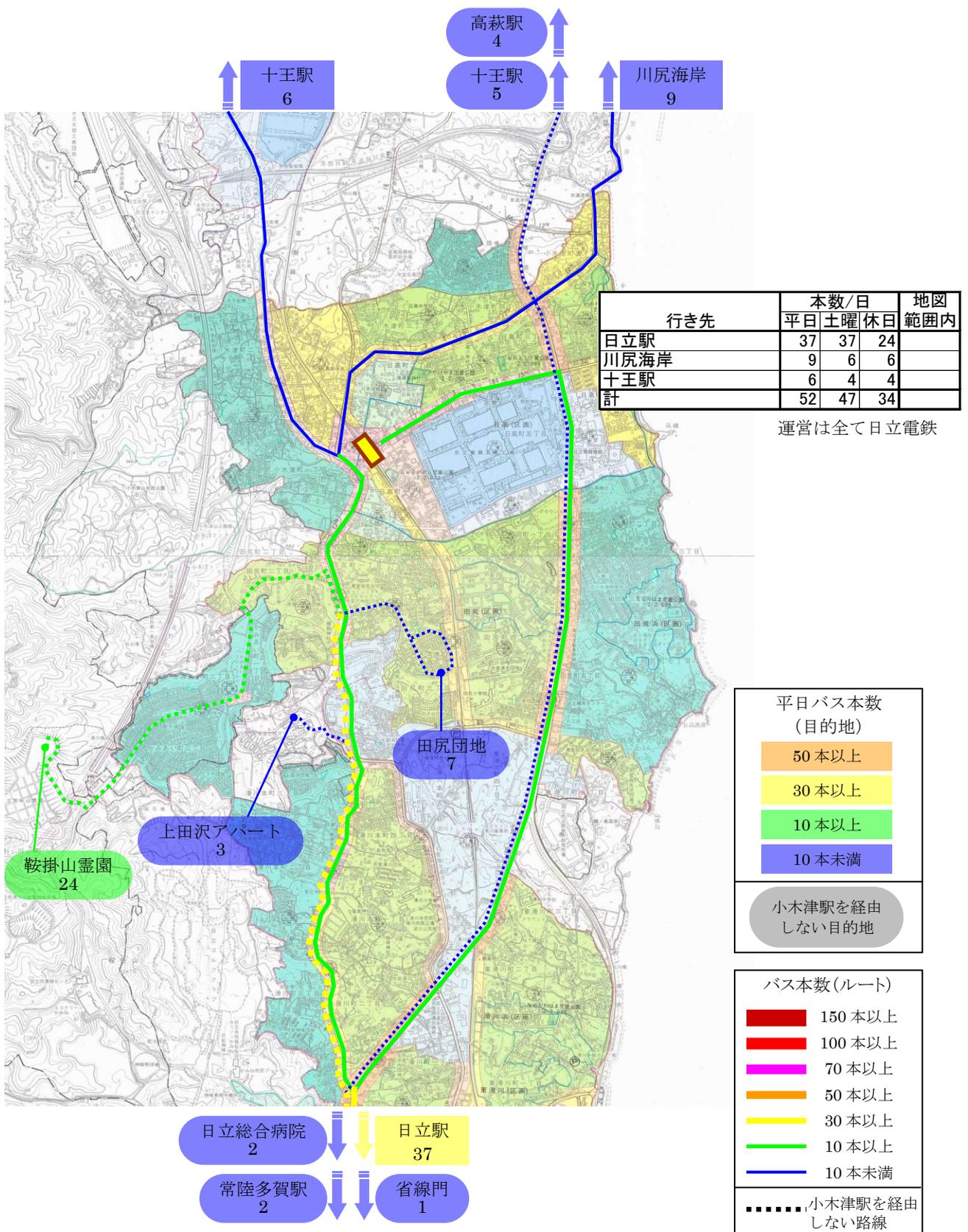


参考 小木津駅の現状

| | | | |
|------|-----------------------------|------------|----------------|
| | 駅名 | 小木津駅 | |
| 鉄道 | 鉄道名 | 常磐線 | |
| | 鉄道運行本数 (本/日) | 特急 普通 | 0(0) 82(82) |
| | 鉄道乗降客数 (百人/日) | H15 H19 | 56 57 |
| 駅前広場 | 駅前広場面積 (m ²) | 計画 供用 | 3,100 3,100 |
| | 計画決定年 | S37 | |
| | バス運行本数(本/日) | 52(34) | |

資料 鉄道運行本数:時刻表(H21.11)、平日(休日)
 乗降客数:JR東日本水戸支社(乗車人数×2)
 駅前広場:都市計画年報(H18)
 バス運行本数:日立電鉄交通サービス株式会社HP(H21.8)、平日(休日)
 webサイト「いばらき路線バス案内所」(H21.8)



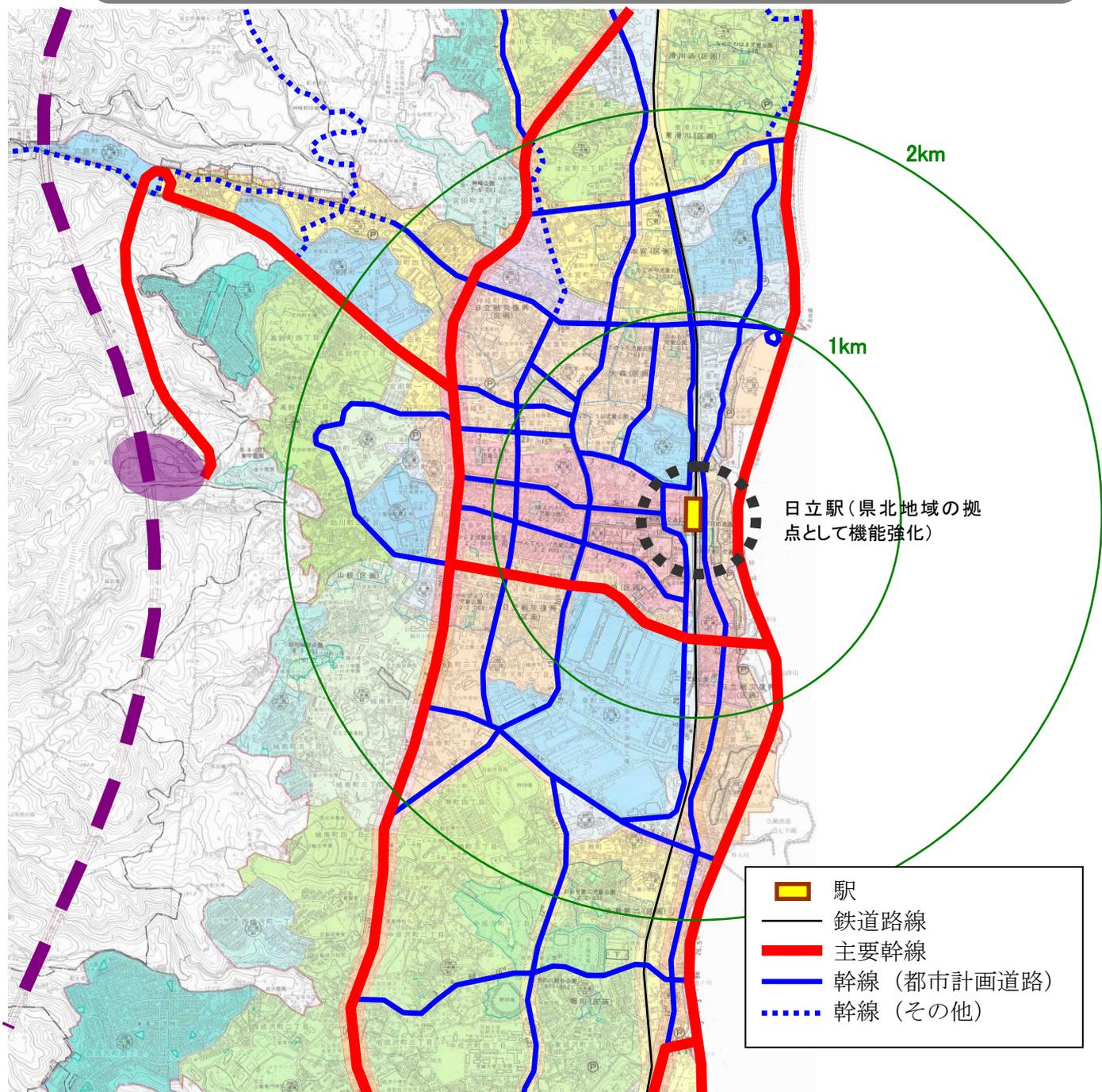


参考 小木津駅周辺バスルート図

(3) 日立駅周辺

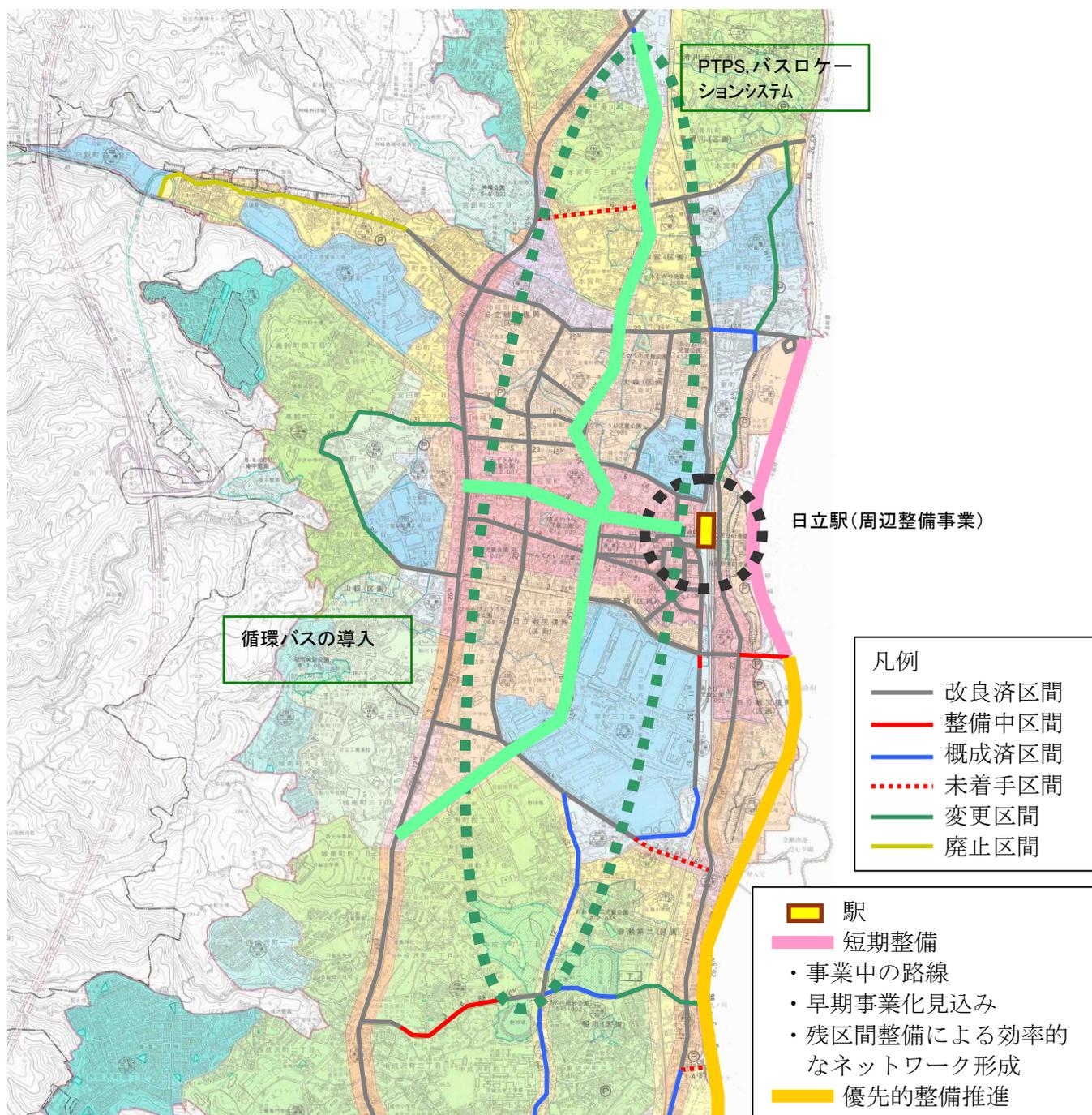
1) 整備の方向性

- 日立駅の乗降客数は 242 百人/日と 50 百人/日（交通バリアフリー構想策定の目安）を大きく越えており、駅周辺の歩行者・自転車空間の充実を図る。
- 茨城県の県北地域の都市拠点として相応しい交通結節点の機能強化歩行経路のネットワーク整備を図るものとする。
- また、日立駅への都市計画道路及びその他の道路を利用した公共交通（バス交通）の利便性を向上するものとする。



2) 短期計画

- 日立駅では、茨城県の県北地域の都市拠点として相応しい交通結節点の機能強化（日立駅の改築、自由通路整備・駅舎橋上化）、自由通路東口駅前広場の整備や歩行経路のネットワーク整備を図るものとする。
- 周辺においては、整備の進んだ都市計画道路を基に、バス優先レーン等の優遇策の充実や自転車、歩行者の復権を図り、この地区だけでなく、市全体の中心地区として魅力ある市街地を形成する。

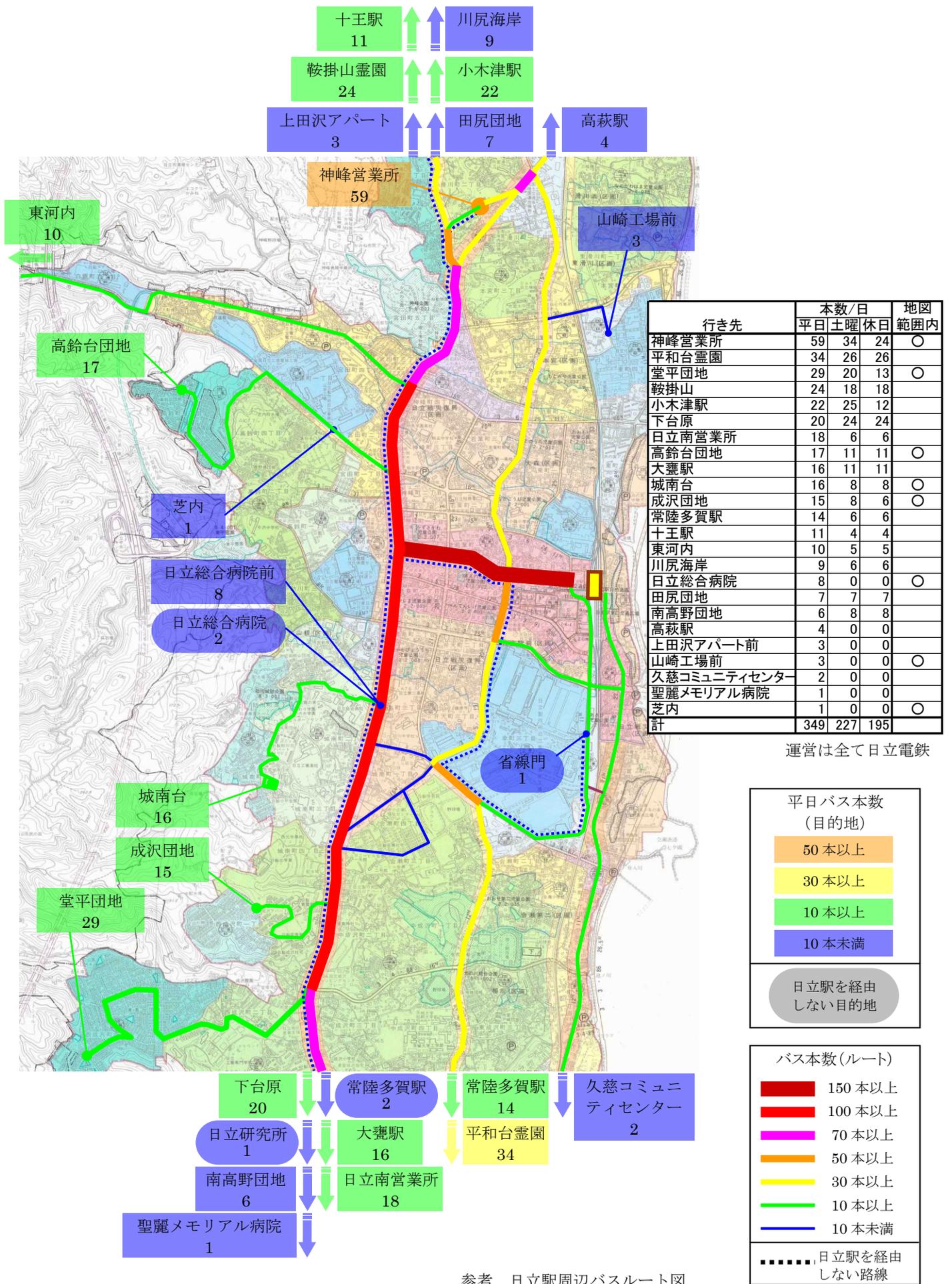


参考 日立駅の現状

| | 駅名 | 日立駅 |
|------|------------------|------------------------|
| 鉄道 | 鉄道名 | 常磐線 |
| | 鉄道運行本数 (本/日) | 特急 49(59) 普通 83(83) |
| | 鉄道乗降客数 (百人/日) | H15 245 H19 242 |
| 駅前広場 | 駅前広場面積 (m2) | 計画 8,543 供用 8,543 |
| | 計画決定年 | S21 |
| | バス運行本数(本/日) | 349(195) |

資料 鉄道運行本数:時刻表(H21.11)、平日(休日)
 乗降客数:JR東日本水戸支社(乗車人数×2)
 駅前広場:都市計画年報(H18)
 バス運行本数:日立電鉄交通サービス株式会社HP(H21.8)、平日(休日)
 webサイト「いばらき路線バス案内所」(H21.8)



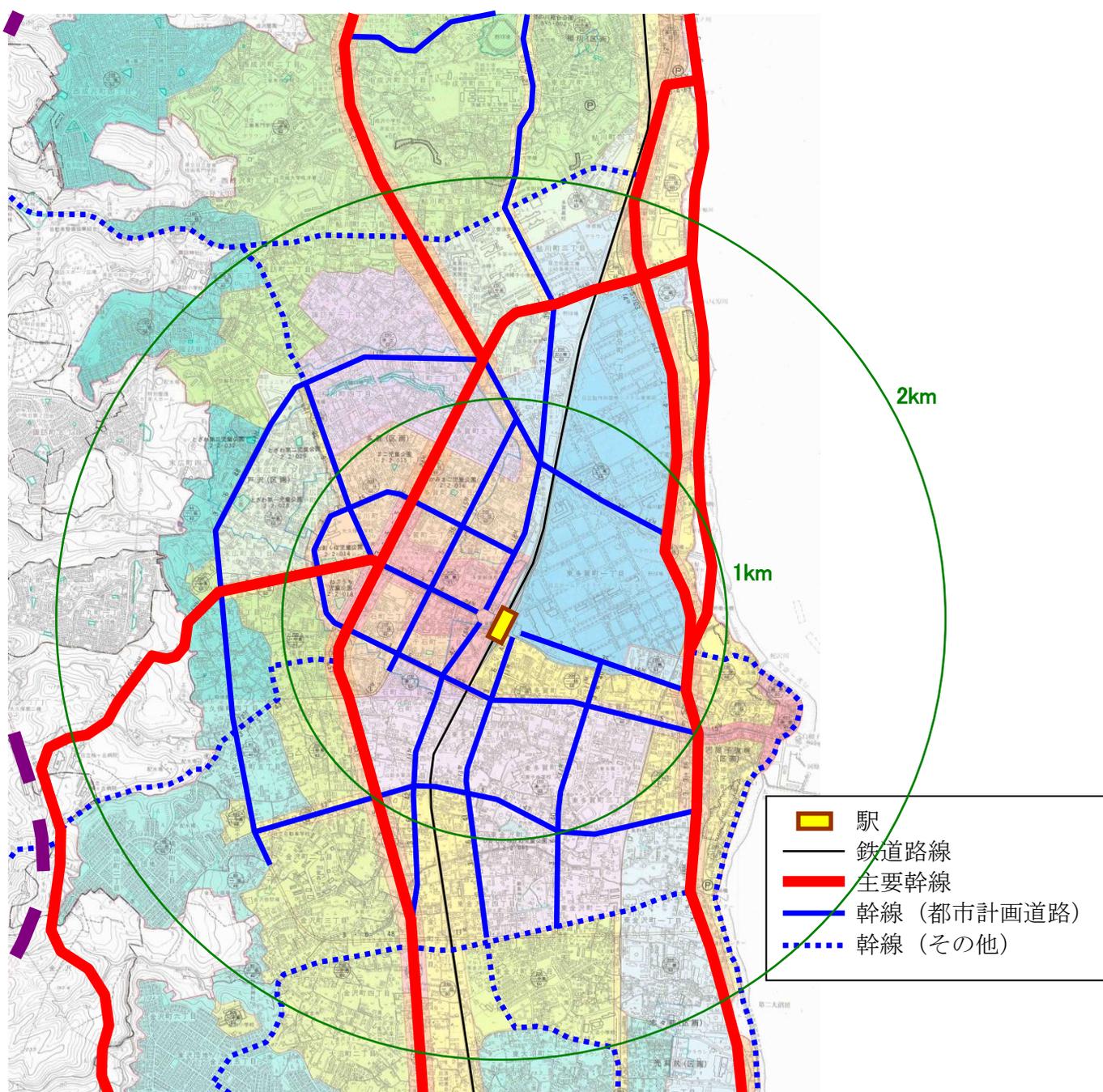


参考 日立駅周辺バスルート図

(4) 常陸多賀駅周辺

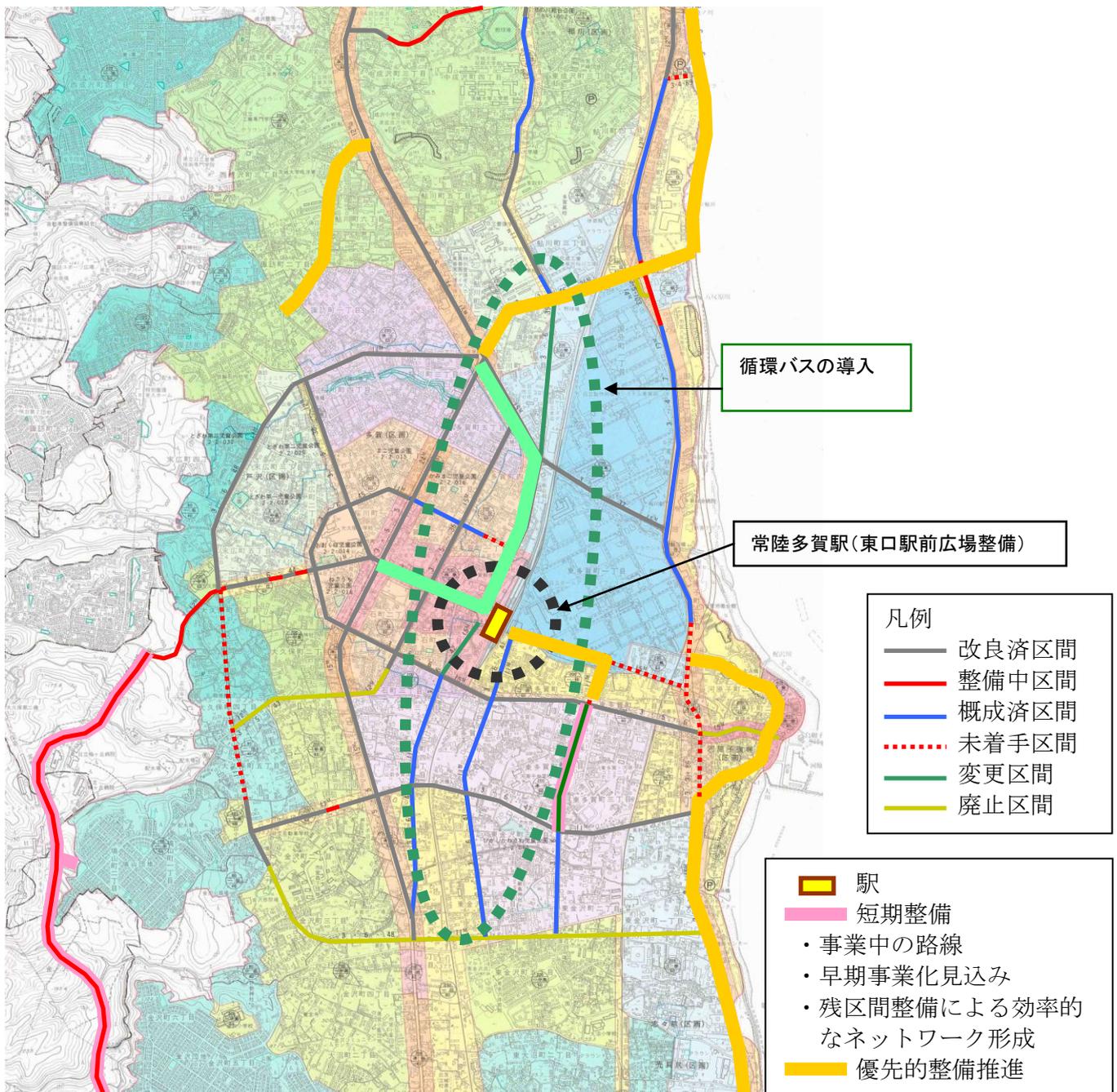
1) 整備の方向性

- 常陸多賀駅の乗降客数は134百人/日と50百人/日（交通バリアフリー構想策定の目安）を大きく越えており、駅周辺の歩行者・自転車空間の充実を図る。
- また、常陸多賀駅への都市計画道路及びその他の道路を利用した公共交通（バス交通）の利便性を向上するものとする。



2) 短期計画

- 常陸多賀駅は、東口駅前広場を整備するとともに、アクセス道路を整備し、鉄道とバス等の結節機能を高める。
- 周辺においては、歩行空間のバリアフリー化の推進により、歩行者の周遊性を高めていく。
- その他、バスを始め、公共交通を充実し、総合的な交通環境の改善を図っていくものとする。



参考 常陸多賀駅の現状

| | 駅名 | 常陸多賀駅 | |
|----|-----------------------------|------------|------------------|
| | | 東口 | 西口 |
| 鉄道 | 鉄道名 | 常磐線 | 常磐線 |
| | 鉄道運行本数 (本/日) | 特急 普通 | 41(46) 84(84) |
| | 鉄道乗降客数 (百人/日) | H15 H19 | 130 134 |
| | 駅前広場 面積(m ²) | 計画 供用 | 3,000 - |
| | 計画決定年 | S29 | S15 |
| | バス運行本数(本/日) | 294(180) | |

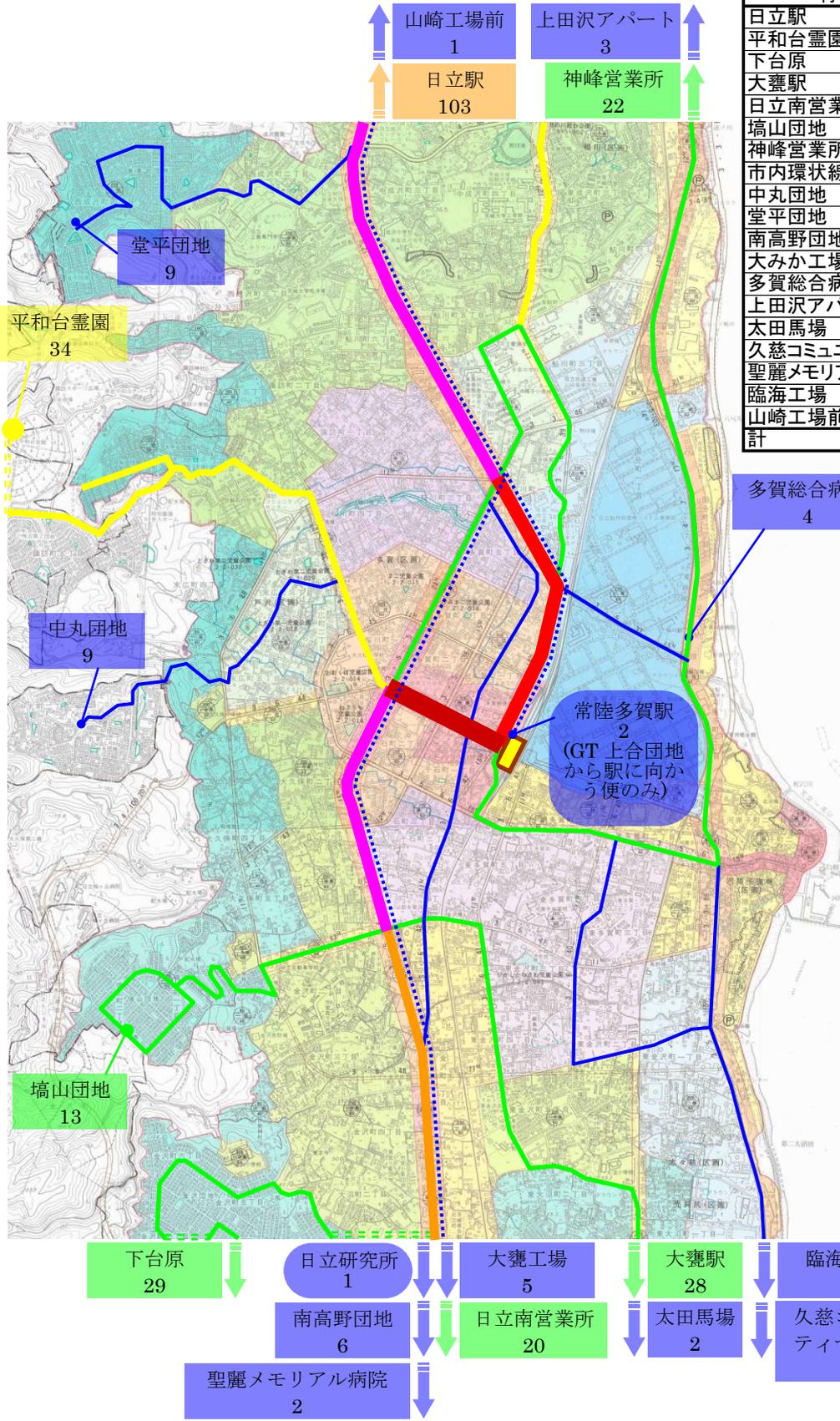
資料

鉄道運行本数:時刻表(H21.11)、平日(休日)
乗降客数:JR東日本水戸支社(乗車人数×2)
駅前広場:都市計画年報(H18)
バス運行本数:日立電鉄交通サービス株式会社HP(H21.8)、平日(休日)
webサイト「いばらき路線バス案内所」(H21.8)



| 行き先 | 本数/日 | | | 地図 範囲内 |
|--------------|------|-----|-----|-----------|
| | 平日 | 土曜 | 休日 | |
| 日立駅 | 103 | 77 | 77 | |
| 平和台霊園 | 34 | 27 | 27 | ○ |
| 下台原 | 29 | 24 | 24 | |
| 大甕駅 | 28 | 18 | 18 | |
| 日立南営業所 | 20 | 6 | 6 | |
| 塙山団地 | 13 | 7 | 7 | ○ |
| 神峰営業所 | 11 | 5 | 5 | |
| 市内環状線 | 11 | 0 | 0 | |
| 中丸団地 | 9 | 6 | 6 | ○ |
| 堂平地 | 9 | 0 | 0 | ○ |
| 南高野団地 | 6 | 8 | 8 | |
| 大みか工場 | 5 | 0 | 0 | |
| 多賀総合病院 | 4 | 2 | 2 | ○ |
| 上田沢アパート前 | 3 | 0 | 0 | |
| 太田馬場 | 2 | 0 | 0 | |
| 久慈コミュニティセンター | 2 | 0 | 0 | |
| 聖麗メモリアル病院 | 2 | 0 | 0 | |
| 臨海工場 | 2 | 0 | 0 | |
| 山崎工場前 | 1 | 0 | 0 | |
| 計 | 294 | 180 | 180 | |

運営は全て日立電鉄



平日バス本数 (目的地)

- 50 本以上
- 30 本以上
- 10 本以上
- 10 本未満

常陸多賀駅を
経由しない目的

バス本数(ルート)

- 150 本以上
- 100 本以上
- 70 本以上
- 50 本以上
- 30 本以上
- 10 本以上
- 10 本未満

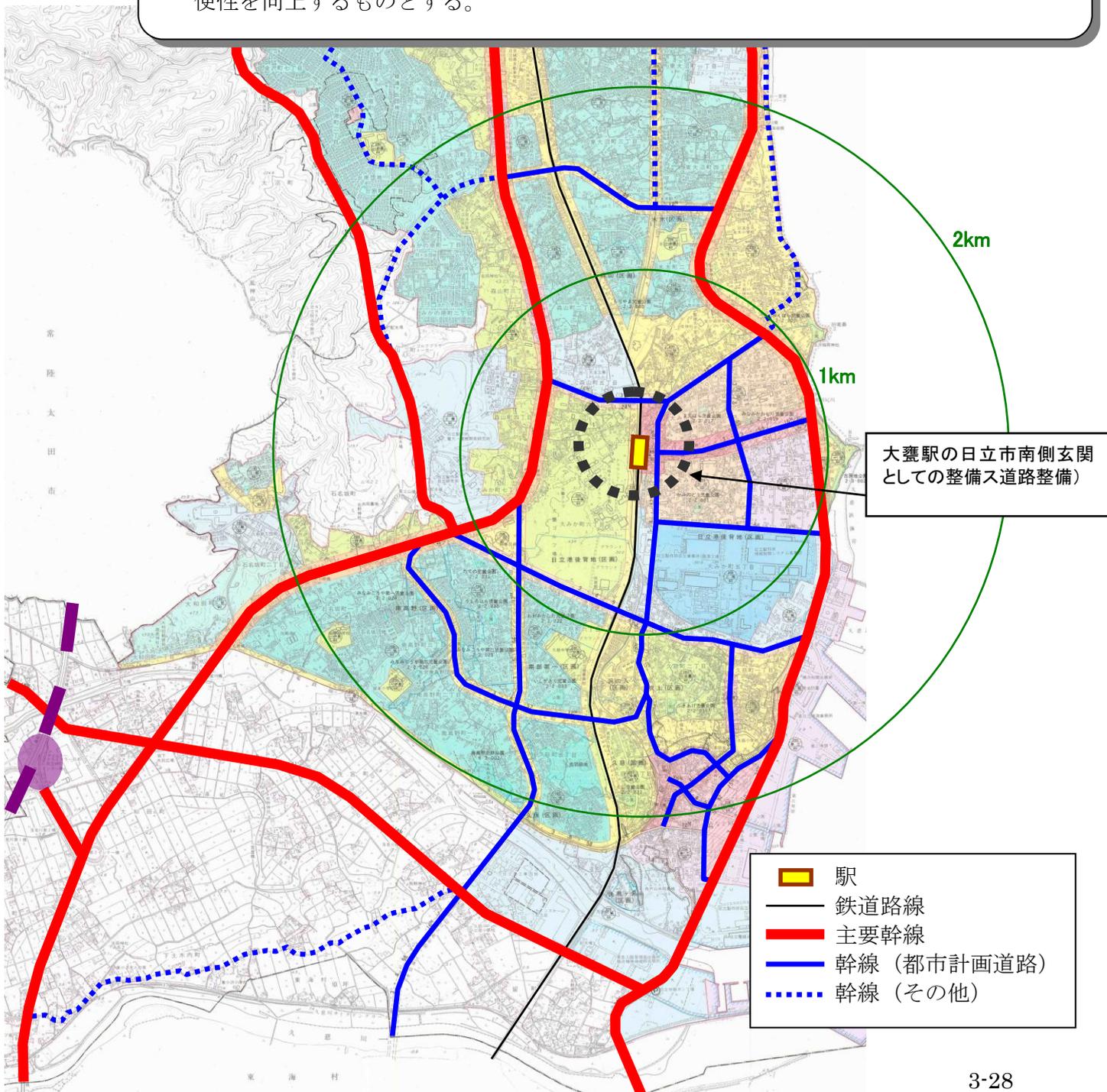
..... 常陸多賀駅を
経由しない路線

参考 常陸多賀駅周辺バスルート図

(5) 大甕駅周辺

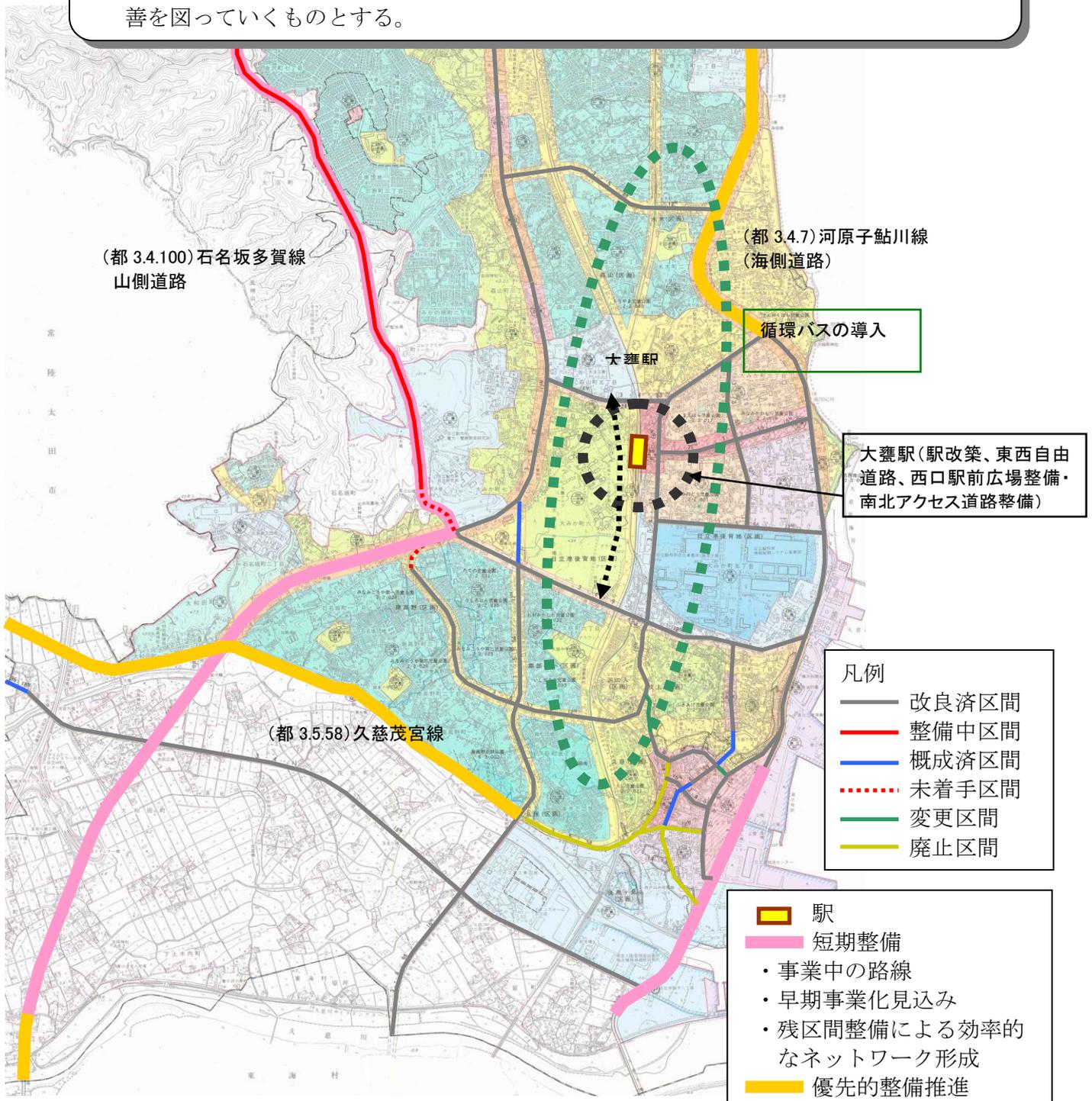
1) 整備の方向性

- 大甕駅の乗降客数は186百人/日と50百人/日（交通バリアフリー構想策定の目安）を大きく越えており、駅周辺の歩行者・自転車空間の充実を図る。
- 大甕駅では、日立市南部の玄関口にふさわしい多様な交流と賑わいのあるまちづくりを目指すため、拠点機能・交流機能の強化（JR大甕駅の改築、東西自由通路）ならびに、交通結節機能及び移動円滑化機能の強化（西口駅前広場、西側南北アクセス道路整備）を図るものとする。
- また、大甕駅への都市計画道路及びその他の道路を利用した公共交通（バス交通）の利便性を向上するものとする。



2) 短期計画

- 大甕駅では、JR大甕駅の改築、東西自由通路、西口駅前広場、西側南北アクセス道路整備により、拠点機能・交流機能の強化ならびに、交通結節機能及び移動円滑化機能の強化を図るものとする。
- アクセス道路の整備に伴い、バスのサービスの充実を図るものとする。
- 周辺においては、(都 3.4.7) 河原子鮎川線(海側道路)等の主要幹線道路の強化軸の交わる箇所に位置するため、これら主要幹線の連続性を確保し、幹線道路以下、下位の道路機能の整序を確実にする。バスを始め、公共交通を充実し、総合的な交通環境の改善を図っていくものとする。

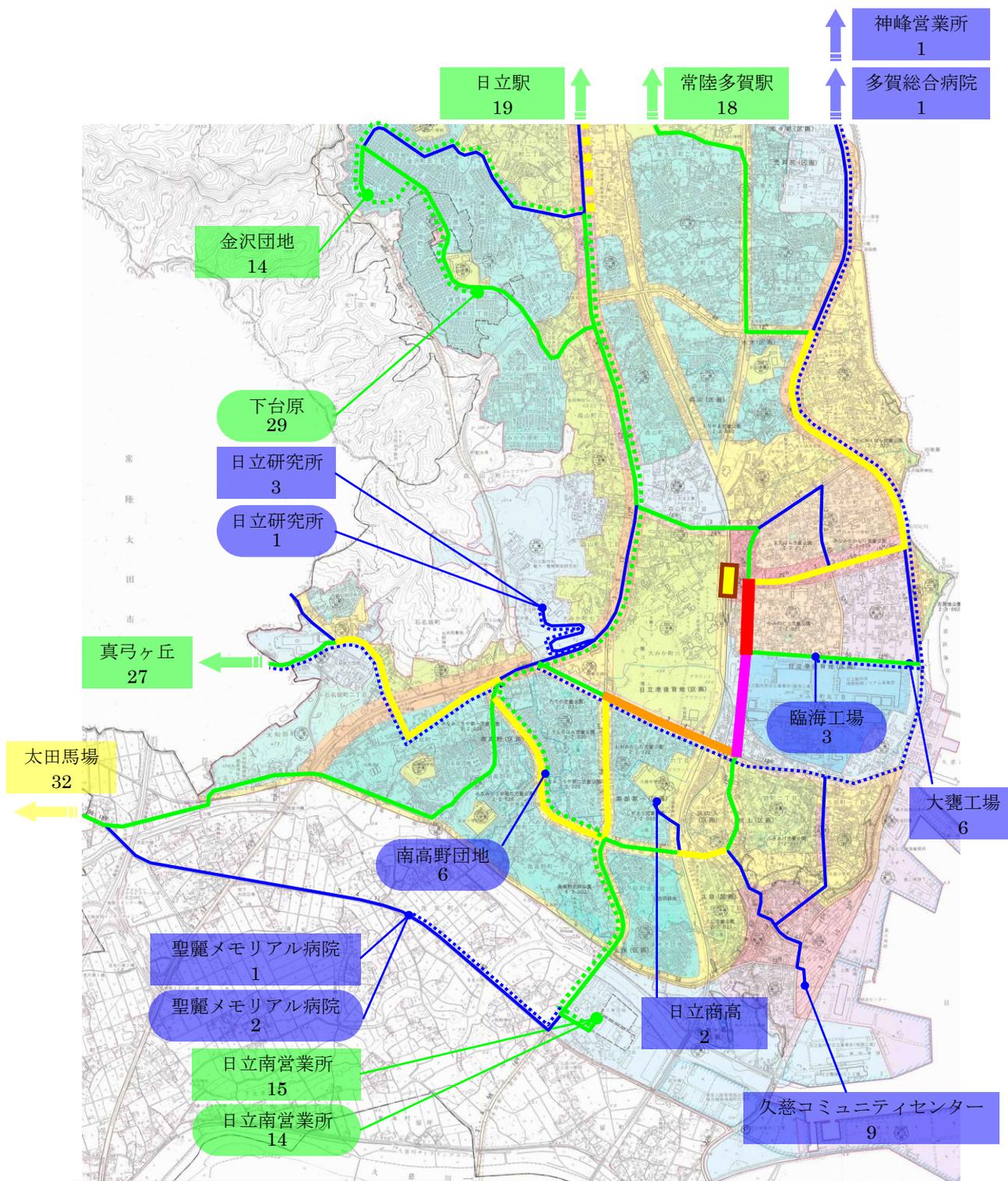


参考 大甕駅の現状

| | 駅名 | 大甕駅 | |
|------|------------------|------------|------------------|
| 鉄道 | 鉄道名 | 常磐線 | |
| | 鉄道運行本数 (本/日) | 特急 普通 | 36(41) 84(84) |
| | 鉄道乗降客数 (百人/日) | H15 H19 | 187 186 |
| 駅前広場 | 駅前広場面積 (m2) | 計画 供用 | 4,100 4,100 |
| | 計画決定年 | S35 | |
| | バス運行本数(本/日) | 154(56) | |

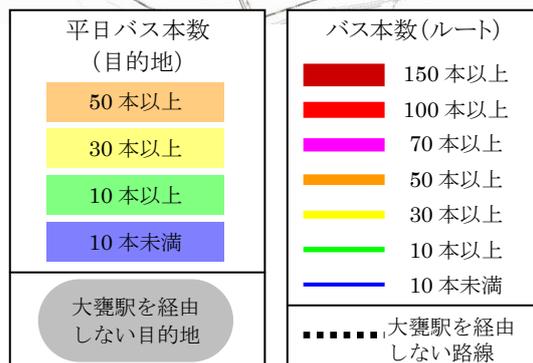
資料 鉄道運行本数:時刻表(H21.11)、平日(休日)
 乗降客数:JR東日本水戸支社(乗車人数×2)
 駅前広場:都市計画年報(H18)
 バス運行本数:日立電鉄交通サービス株式会社HP(H21.8)、平日(休日)
 webサイト「いばらき路線バス案内所」(H21.8)





| 行き先 | 本数/日 | | | 地図 範囲内 |
|--------------|------|----|----|-----------|
| | 平日 | 土曜 | 休日 | |
| 太田馬場 | 32 | 19 | 19 | |
| 真弓ヶ丘 | 27 | 22 | 13 | |
| 日立駅 | 19 | 11 | 11 | |
| 常陸多賀駅 | 18 | 5 | 5 | |
| 日立南営業所 | 15 | 2 | 2 | ○ |
| 金沢団地 | 14 | 0 | 0 | ○ |
| 大みか工場 | 12 | 0 | 0 | ○ |
| 久慈コミュニティセンター | 9 | 4 | 4 | ○ |
| 日立研究所 | 3 | 0 | 0 | ○ |
| 日立商高 | 2 | 0 | 0 | ○ |
| 多賀総合病院 | 1 | 2 | 2 | |
| 神峰営業所 | 1 | 0 | 0 | |
| 聖麗メモリアル病院 | 1 | 0 | 0 | ○ |
| 計 | 154 | 65 | 56 | |

運営は全て日立電鉄



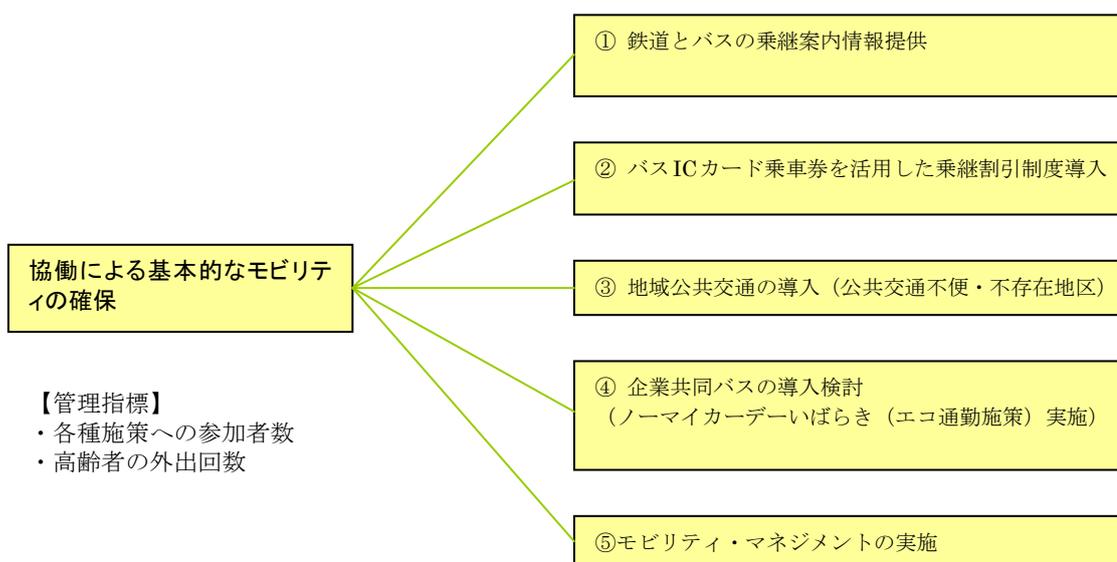
参考 大甕駅周辺バスルート図

3.2.4 協働による基本的なモビリティの確保

- ここでは、関係者間の連携により、基本的なモビリティを確保し、高齢者を始め市民の移動ニーズに応じていくものとする。
- 施策の効果は、各種施策への参加者数、高齢者の外出回数などで、管理していく。

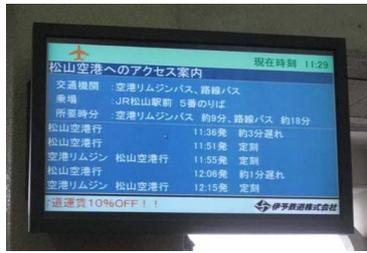
■ 推進テーマ

■ 短期計画



(1) 鉄道とバスの乗換案内情報提供

- 鉄道とバスは、連続してシームレスに利用できるように、双方を含む情報提供を行う。
- また、駅、バス停だけでなく、市役所、病院、商業施設、ホテル等でも同様な情報提供を行い、これら施設と公共交通手段の利便性を相乗的に向上していく。



J R松山駅前で提供される各種交通機関への乗継情報。
 バスについては定刻からのリアルタイムでの到着遅れ時間やノンステップバスかどうかといった情報も提供されている



空港や市役所や病院、ホテル等でも同様の案内ディスプレイが設置されている

図 3-9 参考事例【駅や公的施設における案内ディスプレイの設置／愛媛県松山市】

(2) バスICカードを利用した乗車割引制度の導入

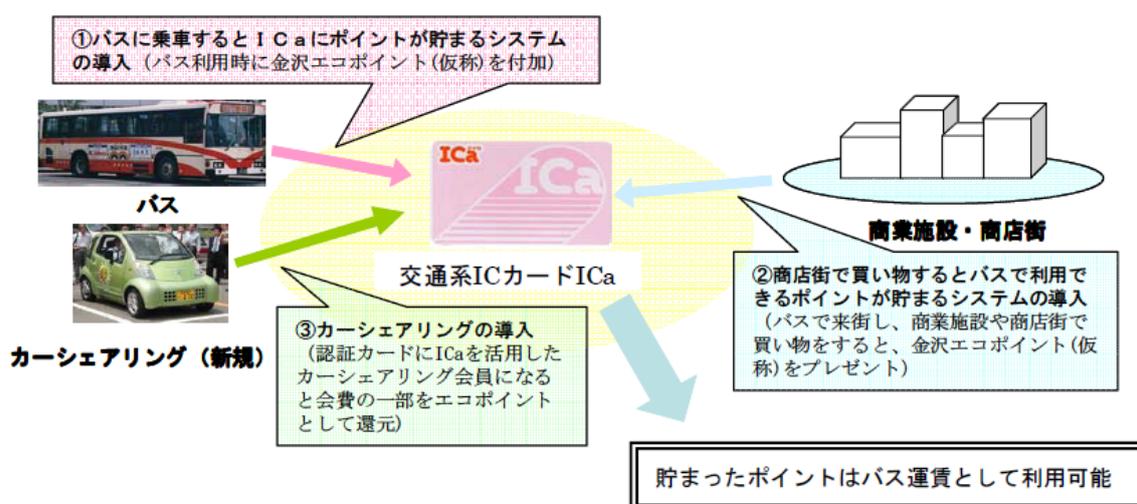
- 鉄道とバスは、連続してシームレスに利用できるように、双方を含む情報提供を行う。
- また、ICカードの応用例としては、金沢市で利用されているICaカードの例がある。これは、公共交通利用、カーシェアリング利用、商店街での買物でエコポイントがたまり、それをバス運賃として利用可能とするもので、環境に優しい交通行動と中心市街地の活性化が期待されている。

乗降客カウント・ICカードシステム

整理券・バスカード・定期券をIC化し、路線毎の全乗降データを正確に収集し、乗降分析、統計業務、運行管理業務、売上管理業務を効率化することを狙った。



図 3-10 バス IC カードシステム（出典：日立電鉄交通サービス ホームページ）



(H18.8、北陸地方運輸局、金沢市)

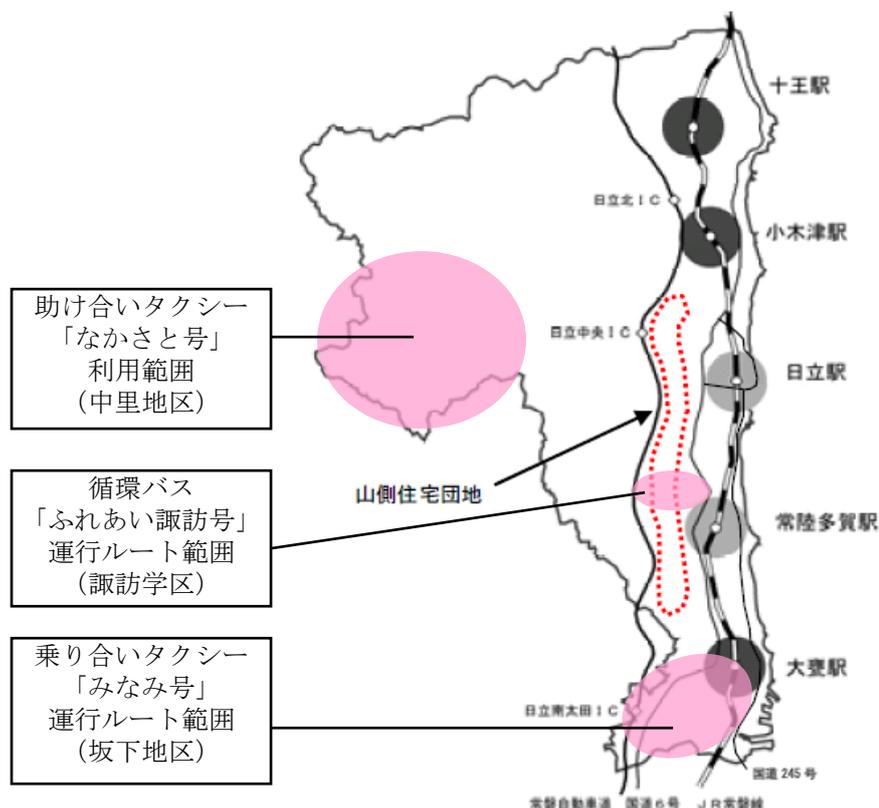
図 3-11 金沢都市圏におけるICカードを活用した総合的な交通システム導入モデル事業

(3) 地域公共交通の導入

- 鉄道とバスは、連続してシームレスに利用できるように、双方を含む情報提供を行う。
- また、ICカードの応用例としては、金沢市で利用されているICaカードの例がある。これは、公共交通利用、カーシェアリング利用、商店街での買物でエコポイントがたまり、それをバス運賃として利用可能となるもので、環境に優しい交通行動と中心市街地の活性化が期待されている。

表 3-1 公共交通活性化策の具体的な取り組みと役割分担

| 目標 | 目標を達成するための課題と事業 | | |
|----------------------------------|---|---|--------------|
| | 課題 | 事業 | 対象地域 |
| 1) 市民との協働体制による当市独自の新たな交通と交通体系の構築 | 公共交通利用者の減少により、事業者単独での公共交通の維持は困難であり、また行政による全赤字路線維持も困難。また一部地域や路線への税投入も、他地区の市民の合意形成が必要。 | 1-①乗り合いタクシー「みなみ号」のしくみの維持 | 坂下地区 |
| 2) 高齢者や山側団地市民等の地域生活交通となる移動手段の確保 | 昭和40年代造成された山側団地における、少子高齢化に伴う非運転者の増加と、地理的条件による外出困難な高齢者の増加。 公共交通不便地区・不存地区における、非運転者の外出への親族や知人による送迎への依存。 | 1-②パートナーシップ協定方式の導入/実証運行 1-③日立市地域公共交通の導入/実証運行 | 諏訪学区 中里地区 |



(4) 企業共同バスの導入検討（ノーマイカーデーいばらき（エコ通勤施策））

- 県民・企業・行政が一体となって茨城県の公共交通の維持確保、及び地球温暖化対策について共に考え取り組むため、「ノーマイカーデーいばらき」などのエコ通勤施策を継続的に実施していく。

11/16 [金曜日] ノーマイカーデー
【お問い合わせ先】
 茨城県企画部企画課交通対策室
 Tel.029-301-2536

ノーマイカーデーいばらき
 マイカー利用を控える日

クルマはとても便利で、快適な通勤手段です。
 しかし、クルマの通勤には、困った事も少なくありません。
 「公共交通の衰退、環境問題、健康、維持費」など……
 一人ひとりが少し考え直してみれば
 「あなた」も「社会」も、もっと生活しやすくなるかもしれません。
 この機会に、電車やバスでの通勤を試してみたいかでしょうか。

クルマ利用と「環境問題」
 ちょっとクルマを使うだけで、
 あなたが排出するCO2は何倍にもなってしまいます。

①例えば1台のクルマを使えば、一人のCO2排出量は2倍以上に増えてしまいます。
 ②クルマは1台の乗客の前10倍のCO2を排出しています。

| 通勤手段 | 排出量 (g) |
|---------------|---------|
| 歩いて電車まで乗り換え | 32 |
| クルマまで通勤まで乗り換え | 84 |

クルマ利用と「健康」
 クルマではずっと座っていられます。だからこそ快適なのですが、
 だからこそ、健康にはあまり良くありません。

①例えば、1台のクルマで通勤するだけのバス・電車を乗れば、
 それだけで消費カロリーは2倍以上になります。

| 通勤手段 | 消費カロリー (kcal) |
|------|---------------|
| 公共交通 | 220 |
| クルマ | 112 |

クルマの「維持費」
 実は、クルマの維持費は、見積りかさみすぎ。
 普通に使えば、場合によっては1日に2,000円もかかるかもしれません。

クルマには、保険、税金、駐車場が必要で、
 例えば、2000ccのクルマを持っているだけで、1日 1,700円※1
※1 車検(20万円)・7年償還(10万円)・税金(4万円)・駐車場(10万円)・
 駐車場(12万円)・燃料(1万円)・保険(1万円)※2

さらに、ガソリン代、交通系ICカードなどを考えると、
 一生懸命節約して乗っても1日 2,000円※1
※2 車検・税金・保険・駐車場・燃料・ガソリン代(1万円)※1

公共交通は、**総じて安上がりです。**

減少し続ける公共交通の利用者数
 茨城県の鉄道、バス、タクシーの利用者数は、減少し続けています。
 このままでは、公共交通がなくなるかもしれません。
 今後の高齢社会では、誰もが利用できる
 便利な電車やバス、タクシーが重要です。
 そのためにも、普段から積極的に公共交通を利用することが必要です。

| 年度 | 利用者数 (万人) |
|--------|-----------|
| 平成25年度 | 207 |
| 平成26年度 | 200 |
| 平成27年度 | 195 |
| 平成28年度 | 191 |
| 平成29年度 | 188 |

少しだけ、通勤を振り返る
 例えば次のような通勤はできるのでしょうか？

- 週に一度は、電車・バスで通勤
- 健康的に自転車通勤

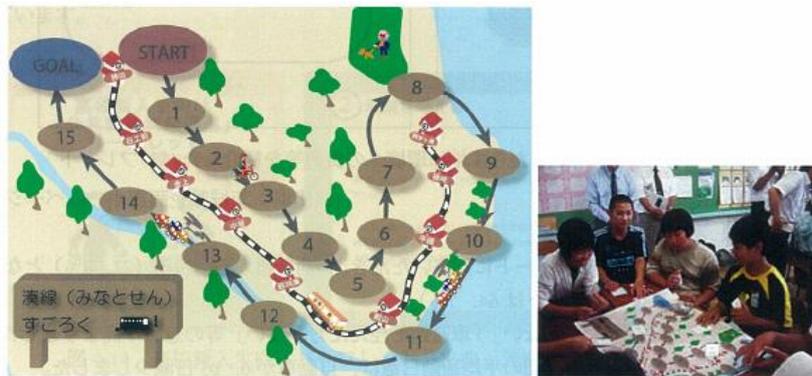
主催 茨城県公共交通活性化会議

図 3-12 ノーマイカーデーいばらきの PR チラシ(出典:茨城県ホームページ)

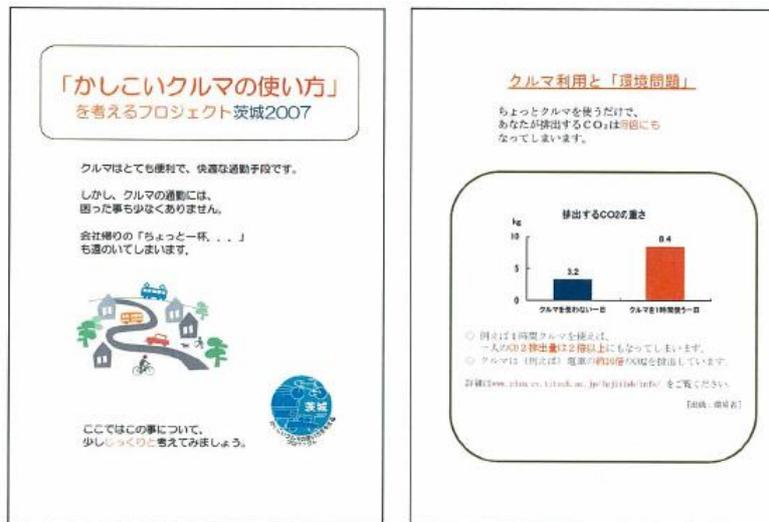
(5) モビリティ・マネジメントの実施

- 既存の公共交通が比較的充実している地域にあっては、モビリティ・マネジメントの実施により、クルマ利用から公共交通利用への転換を促進する。
- モビリティ・マネジメントとは、心理的な方略を用いた新しい取り組みであり、近年、各都市で積極的に行われている。この取り組みにより、自動車トリップの削減効果が見られ、このような手法は自動車交通の適正化に効果的であると考えられている。

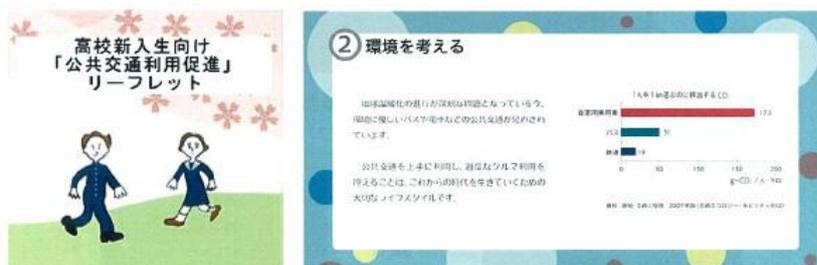
▼渋滞すごろく（左）とすごろくに取組む児童達（右）



▼自動車利用がもたらす地球環境への負荷等を紹介したパンフレット



▼高校新生向けリーフレット



出典：茨城県企画課ホームページ

図 3-13 茨城県内で実施されたモビリティ・マネジメントの事例

3.2.5 都市交通戦略計画の推進体制

- 都市交通戦略計画の推進に向け、事業実施検討主体、スケジュール（目標）を明確化し、着実な推進を図るとともに進捗を管理することが重要である。
- 日立市においては、表 3-2の内容で、都市交通戦略計画を推進していくものとする。

表 3-2 都市交通戦略計画の推進体制

| 【テーマ 1】 環境負荷を軽減に資する効率的かつ効果的な交通体系の確立支援 | | 事業実施 検討主体 | 短期的政策 | | | | | 中期 H27 以降 | 内容 |
|--|------------------|------------------------------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----------------|---|
| | | | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | | |
| I-1 | 主要幹線道路強化軸の整備促進 | 国・県・ 日立市 | → | | | | | | 国道6号バイパスの整備検討 鮎川停車場線の整備推進 山側道路の整備推進 |
| I-2 | 常磐自動車道の料金施策 | 国・県 | → | | | | | | 常磐自動車道を有効活用し、都市圏内の渋滞緩和や中心部の活性化を図る |
| I-3 | 電車跡地を利用したBRT導入検討 | 日立市・ 交通事業者 (JR・バス)・ 企業・地域 | → | | | | | | 公共交通の専用走行空間とし、既存バス交通を高度化したBRTを導入検討 |

| 【テーマ II】 魅力ある市街地形成の支援 | | 事業実施 検討主体 | | | 短期的政策 | | | | | 中期 H27 以降 | 内容 |
|--------------------------|--|--------------------------------|------|---|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|---|
| | | | | | H 22 | H 23 | H 24 | H 25 | H 26 | | |
| II-1 | 駅前広場の整備 | 日立市・ 交通事業者 (JR) | 十王 | — | → | | | | | | 駅前広場及び駅舎の整備を 行い、駅利用者の利便性向上 を図る (日立駅、常陸多賀駅、大甕 駅) |
| | | | 小木津 | — | | | | | | | |
| | | | 日立 | ○ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ◎ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ◎ | | | | | | | |
| II-2 | P&R用駐車場、C&R用駐 輪場の整備 | 日立市 | 十王 | ○ | → | | | | | | 駅周辺に P&R 用駐車場、バ ス停周辺に C&R 用駐輪場の 整備を図る |
| | | | 小木津 | ○ | | | | | | | |
| | | | 日立 | ○ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ○ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ○ | | | | | | | |
| II-3 | 端末バス利用促進、 K&R,P&R,C&R の推進 | 日立市・ 交通事業者 (JR) | 十王 | ○ | → | | | | | | 駅端末交通を充実し、鉄道利 便性の向上や駅周辺地域へ のアクセス性を高める |
| | | | 小木津 | ○ | | | | | | | |
| | | | 日立 | ○ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ○ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ○ | | | | | | | |
| II-4 | 駅周辺のバリアフリー整 備 | 国・県・ 日立市・ 交通事業者 公安委員会 | 十王 | ○ | → | | | | | | 駅及び周辺地区のバリアフ リー化事業を実施する |
| | | | 小木津 | ○ | | | | | | | |
| | | | 日立 | ◎ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ◎ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ◎ | | | | | | | |
| II-5 | 安全・快適な自転車・歩行 者空間整備 | 県・日立市・ 公安委員会 | 十王 | ◎ | → | | | | | | 自転車専用道などの整備検 討(日立電鉄線跡地の活用等) |
| | | | 小木津 | ◎ | | | | | | | |
| | | | 日立 | ◎ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ◎ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ◎ | | | | | | | |
| II-6 | 駅周辺の道路整備 | 県・ 日立市 | 十王 | ○ | → | | | | | | 長期未着手の都市計画道路 など市街地内道路網の再検 討を進めるとともに、市街地 内道路網の整備推進を図る |
| | | | 小木津 | ○ | | | | | | | |
| | | | 日立 | △ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ○ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ◎ | | | | | | | |
| II-7 | アクセス道路の整備とバ ス運行サービスの向上 | 日立市・ 交通事業者 (バス) | 十王 | ○ | → | | | | | | 駅へのアクセス道路の整備 やバス運行サービスの向上 を図る(十王駅、小木津駅、 日立駅、常陸多賀駅、大甕 駅) |
| | | | 小木津 | ○ | | | | | | | |
| | | | 日立 | △ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ○ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ○ | | | | | | | |
| II-8 | バス専用レーン、PTPS、 バスロケーションシステ ム、道路整備と一体的な停 車帯の整備等 | 日立市・ 公安委員会 交通事業者 (バス) | 十王 | ○ | → | | | | | | バス走行環境向上のための 道路改良や道路整備と連携 したバス停留所の整備等バ スの走行性の向上に向け、施 設整備を行う |
| | | | 小木津 | ○ | | | | | | | |
| | | | 日立 | ◎ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ◎ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ◎ | | | | | | | |
| II-9 | 路線バスの再編 | 国・県・ 日立市・ 交通事業者 (バス) | 十王 | ○ | → | | | | | | 利用者ニーズの継続的把握 とそれを踏まえた路線バス の再編 |
| | | | 小木津 | ○ | | | | | | | |
| | | | 日立 | ○ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ○ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ○ | | | | | | | |
| II-10 | 運行頻度の向上 | 日立市・ 交通事業者 (JR) | 十王 | ○ | → | | | | | | 駅の拠点性の向上に向け、鉄 道運行頻度の向上を図る |
| | | | 小木津 | ○ | | | | | | | |
| | | | 日立 | △ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | △ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | △ | | | | | | | |
| II-11 | バス停、バス車両のバリア フリー整備 | 交通事業者 (バス) | 十王 | ○ | → | | | | | | 低床バス導入による利便性 の向上を図る |
| | | | 小木津 | ○ | | | | | | | |
| | | | 日立 | ○ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ○ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ○ | | | | | | | |
| II-12 | 都心循環バスの導入 | 日立市・ 交通事業者 (バス) | 十王 | — | → | | | | | | 中心市街地の賑わい向上に 向け、周遊性を高める |
| | | | 小木津 | — | | | | | | | |
| | | | 日立 | ◎ | | | | | | | |
| | | | 常陸多賀 | ◎ | | | | | | | |
| | | | 大甕 | ◎ | | | | | | | |

| 【テーマ Ⅲ】 協働による、基本的な交通サービスの確保 | | 事業実施 検討主体 | 短期的政策 | | | | | 中期 | 内容 | |
|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|--|--|-----|-----|-----|-----------|---|-----------------------------|
| | | | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 以降 | | |
| Ⅲ-1 | 鉄道とバスの乗換案内情報の提供 | 日立市・ 交通事業者 (JR/バス) |  | | | | | | 鉄道とバスの双方を含む情報提供を行う。 駅、バス停だけでなく、市役所、病院、商業施設、ホテル等でも同様な情報提供 | |
| Ⅲ-2 | バス IC カードを利用した乗車割引制度の導入 | 日立市・ 交通事業者 (バス)・ 地域 |  | | | | | | バス IC カードを導入し、バス利用時の利便性を向上するとともに、公共交通利用促進や地域活動等の施策との連携により相乗効果の発現を図る | |
| Ⅲ-3 | 地域公共交通の導入 | 日立市・ 交通事業者 (バス)・ 地域 |  | | | | | | 地域公共交通総合連携計画・事業計画を推進する | |
| Ⅲ-4 | 企業共同バスの導入検討 | 県・日立市・ 企業・ 交通事業者 | |  | | | | | | 市内民間企業との連携の下、企業共同バスの導入を検討する |
| Ⅲ-5 | モビリティ・マネジメントの実施 | 県・日立市・ 交通事業者 (JR・バス) |  | | | | | | 既存の公共交通が比較的充実している地域にあっては、モビリティ・マネジメントの実施により、クルマ利用から公共交通への転換を促進する | |