

新交通導入事業の概要 (ひたちBRT)

～新しいまちづくりへの第一歩～

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT Hitachi

日立市

I 日立市の概要①

- 東京都心から約130km、関東平野の北東端、茨城県北東部に位置
- 東は海岸段丘で太平洋に臨み、西に阿武隈山地の山々が連なる
- 温暖な気候で海と山の豊かな自然に恵まれたまち

南北 25.9km

東西 17.9km

面積 225.78km²

- 明治末期から鉱業、電気機械産業を中心に発展
- 日立村(M22)⇒日立町(T13)と人口が急増
- 昭和14年に市制施行し、日立市が誕生

市名は、水戸藩第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』と言ったという故事に由来します
(元禄8年・1695年9月)



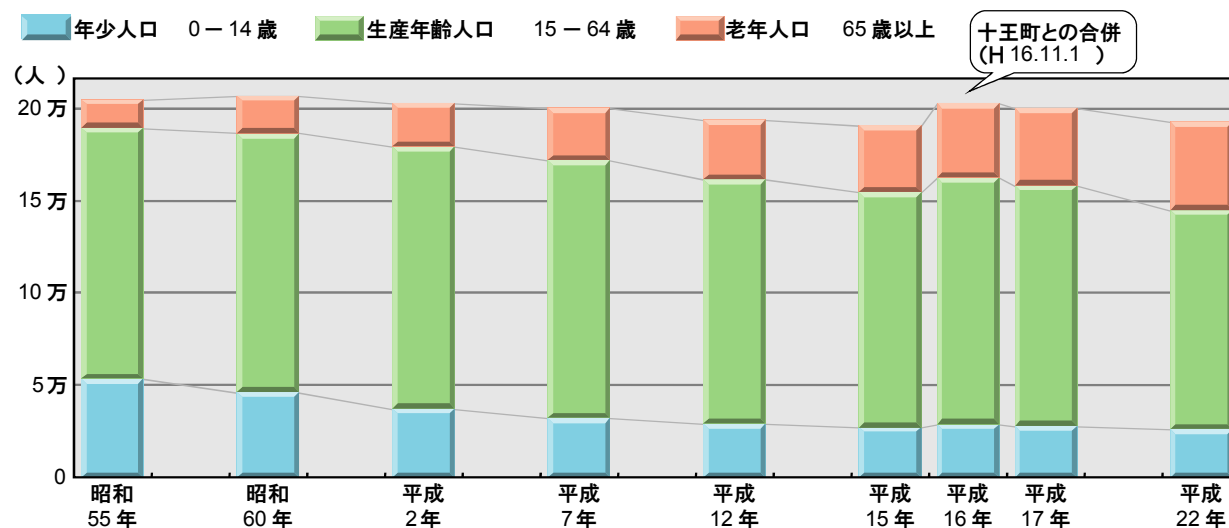
I 日立市の概要②

- 市街地は南北に細長く、JR常磐線、国道6号、常磐自動車道が縦断
- JR常磐線の5駅を中心に市街地が形成
- 高度経済成長期に西側の山すそへ住宅地を開発
(標高80m~220m)
- JX金属(銅精錬)、日立製作所の発祥の地
- 銅製品、電気機械などの『ものづくり』のまちとして発展
- 鉾山の煙害対策として植栽した複数の種類の『さくら』を市の花として制定
- かみね公園・平和通りは、日本さくら名所百選
- 伊師浜国民休養地内には、全国で唯一のウミウの捕獲場(鶺鴒飼用)
- 海岸線には6つの海水浴場



I 日立市の概要③

- 人口減少、少子化の加速（人口20万人超から18万人台へ）
 - 高齢化の進展（高齢化率29.4%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、人口流出が顕著
- ※ 平成26年人口社会減少1,584人（全国市町村ワースト2位、H28△1,092人）



日立市総合計画より

- 地形及び土地利用上の制約等から、交通の主流は南北方向の移動
- 慢性的な道路交通渋滞（国道6号の旅行速度は茨城県内最低レベル）

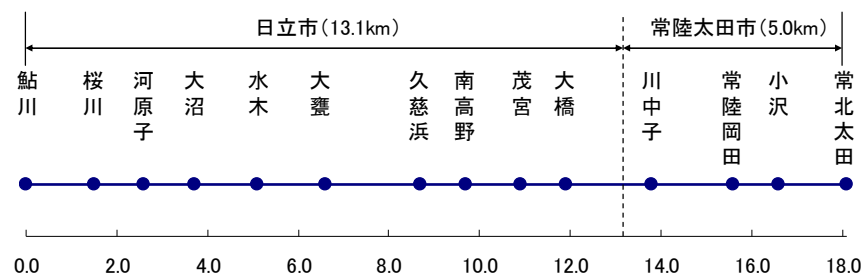
I 日立市の概要④

- 数値でみる「日立市」

項目	数値
人口（世帯数）	182,905人（78,763世帯） 【H28.10.1常住人口】
高齢化率	29.4% 【H27.7.1住民基本台帳】
人口増加率	△1.16%/年 【比H27.10.1常住人口】
面積	225.78 km ² （可住地面積：101.41 km ² （45%））
人口密度	810人/km ² （可住地人口密度：1,804人/km ² ）
産業就業比率	（第1次）1.4% （第2次）35.8% （第3次）58.8% 【H27国勢調査】
鉄道駅乗車人数	（大甕駅）9,650人 （常陸多賀駅）7,071人 （日立駅）11,461人 （小木津駅）2,768人 （十王駅）3,129人 【H28 東日本旅客鉄道㈱】
道路混雑度	国道6号は概ね1.8以上 【H27道路交通センサス】

II 日立電鉄線の歩み

- 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
※私鉄各社では全国初の本格導入
- 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
※乗車人員の減少、施設の老朽化



新交通導入計画より

Ⅲ 鉄道廃線後の動き

- 平成17年3月 日立電鉄線の廃線
- 平成20年8月 日立電鉄(株)から寄付等により鉄道跡地を取得
※全長18.1kmのうち日立市内の13.1km
- 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
- 平成23年3月 東日本大震災



IV 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駅や公共公益施設等へ接続

3 運行計画

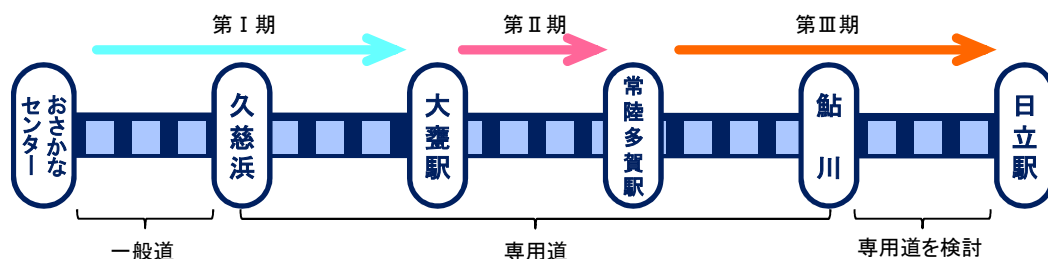
- 運行ルート 日立駅～日立港都市再開発用地
- 運行距離 約13km
- 運行頻度 最大70往復 (時間や需要に応じて設定)

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)



V 第 I 期区間の概要

1 運行区間

- 日立おさかなセンター ⇄ JR大甕駅 (約3.2km)
- 平成25年3月運行開始

2 整備内容

- バス専用道路 (約1.3km、停留所11箇所)
- 交通ターミナル (おさかなセンター脇)
- 交通広場 (南部図書館脇)
- 運行管理システム
- 車両 (低公害車両2台)
- 付帯施設 (バスシェルター、停留所サイン)

3 運行ダイヤ

- 平日 5:50~22:45 34往復
- 土日祝日 6:35~21:32 25往復

4 所要時間

- 約12分 (表定速度20km/h)

5 運賃

- 190~200円 (学生通学割引定期2,000円/月)

6 利用者 (平日)

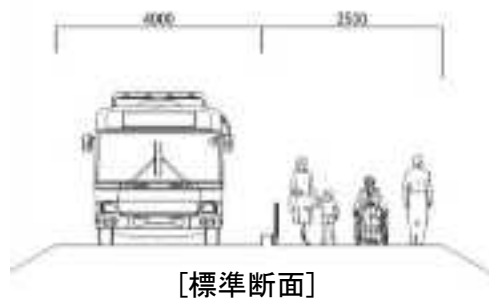
- 約530人/日 (H28平均、ピーク時は100人/時程度、採算ライン470人/日)



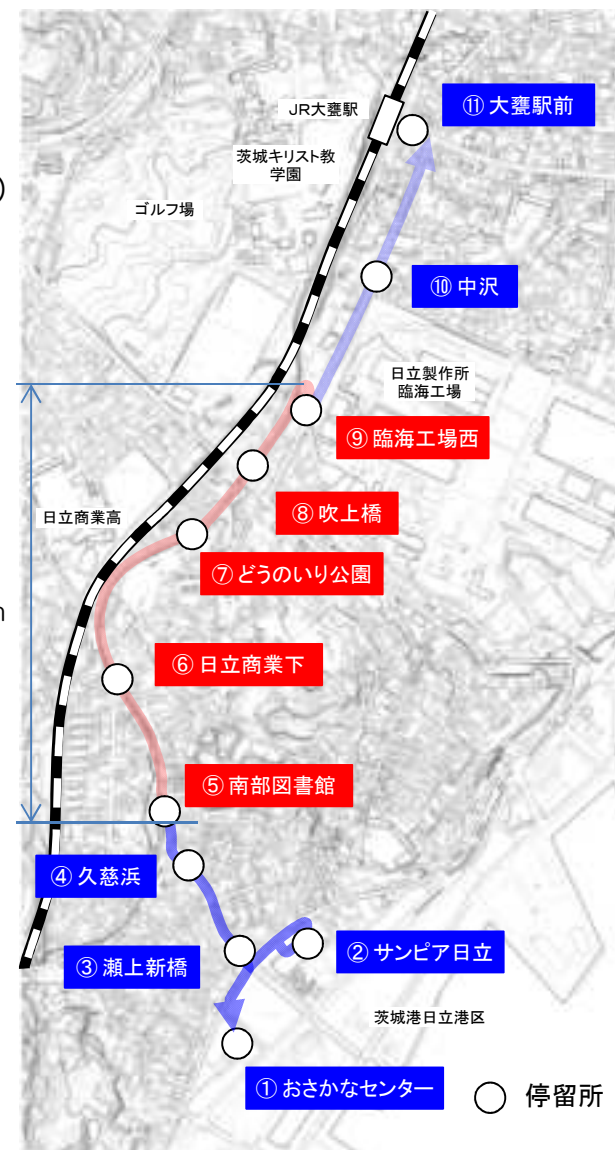
VI 第 I 期区間の整備概要①

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（H28：1箇所追加）
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



VI 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） 日立おさかなセンター脇
- 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）



VI 第 I 期区間の整備概要③

3 交通広場

- 箇所 久慈浜駅跡地地内（南部図書館停留所に隣接）
- 面積 約1,400㎡
- 施設 サイクル&バスライド用駐輪場（48台）、パーク&バスライド用駐車場（19台）
鉄道記念モニュメント
- 期間 平成22～24年度
- 事業費 約91百万円（うち、特定財源16百万円）



VI 第 I 期区間の整備概要④

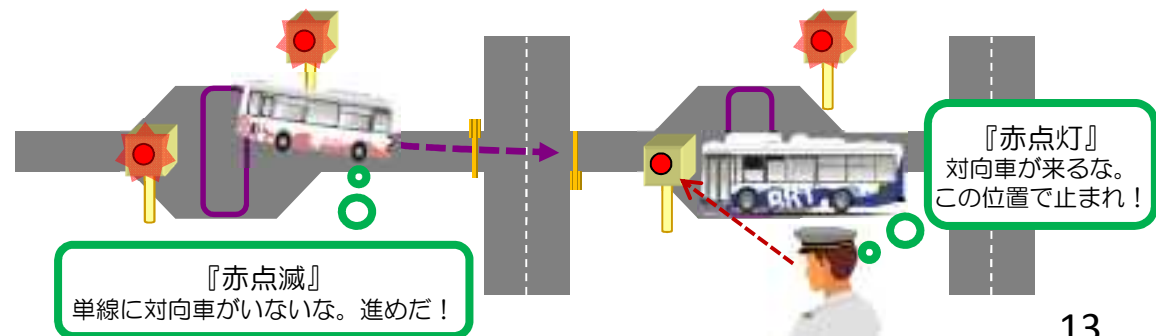
4 運行管理システム

• 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

• 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



VI 第 I 期区間の整備概要⑤

5 車両

- 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

- 車両デザイン

- 公募作品(185件)から、菊池珠瑠さん(茨城県立日立商業高等学校)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

日立市の特徴である『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



VI 第 I 期区間の整備概要⑥

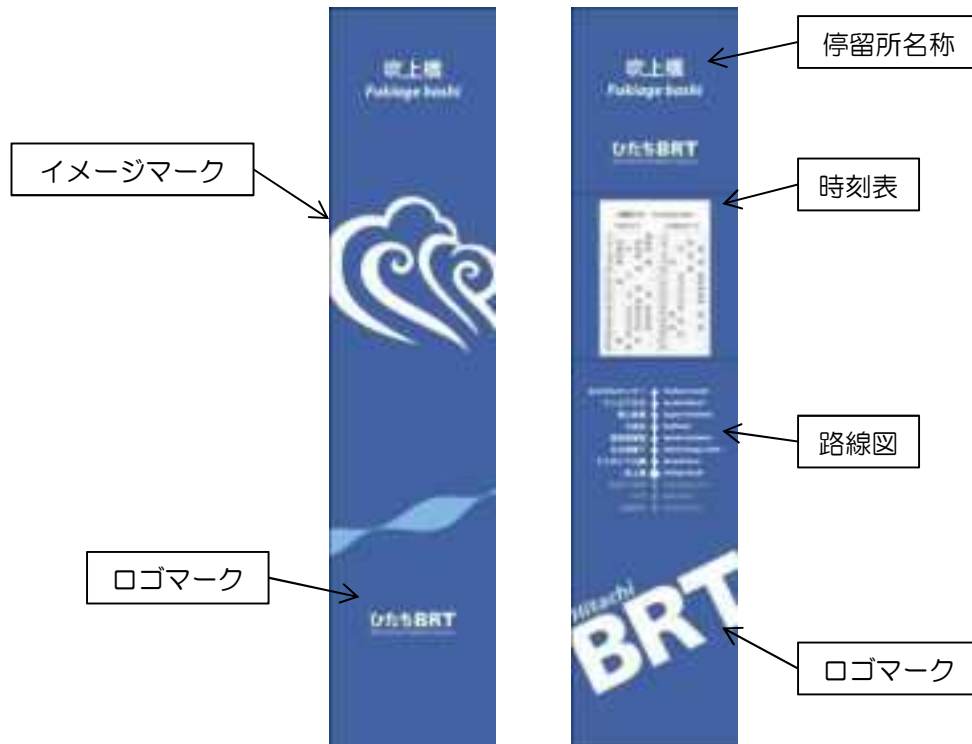
6 付帯施設

・バスシェルター

- 『地域』の特徴である海を航行する船の帆をイメージしたバス停上屋
- 高齢者等にも優しいベンチ等を配置

・停留所サイン

- 車両デザインと統一し、トータルデザインされたサイン表示
- 停留所周辺の特徴を活かした名称とイメージマーク



(停) おさかなセンター



(停) サンピア日立



(停) 南部図書館

VII 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

- 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】



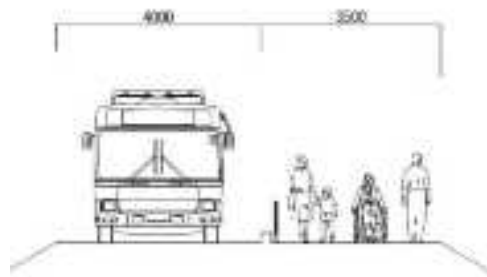
【日立港秋の味覚まつりでのPR】

VIII 第Ⅱ期区間の整備概要①

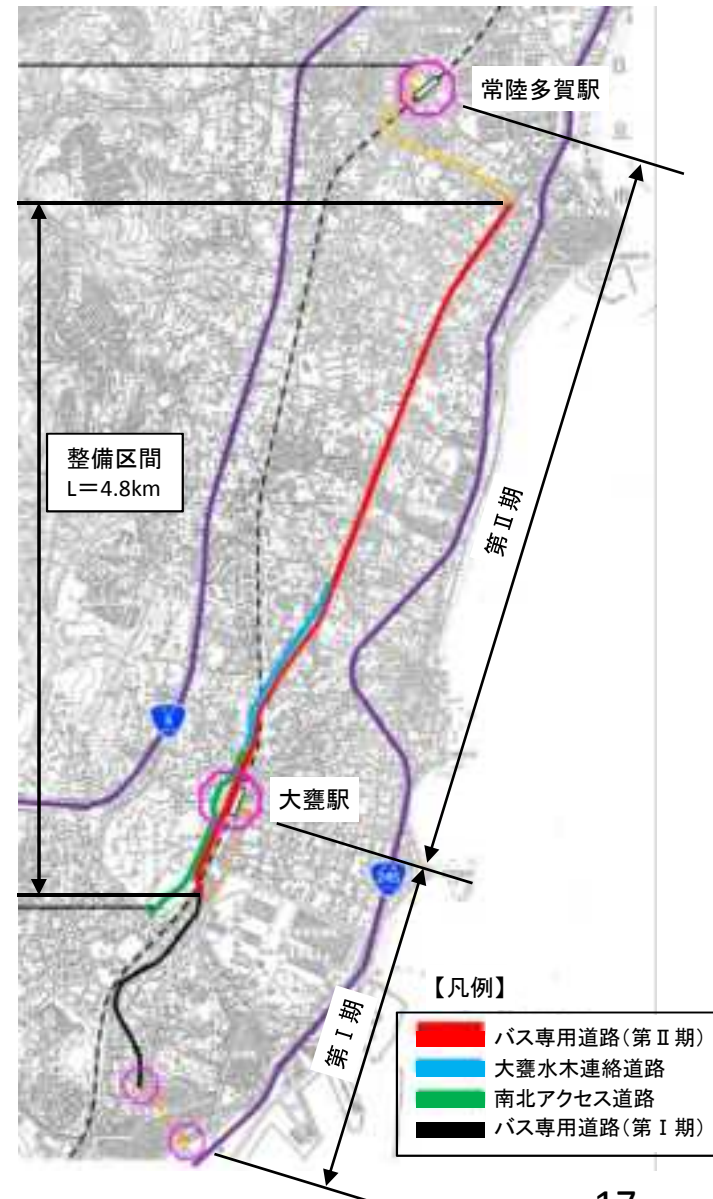
1 バス専用道路

- 区間 大甕駅～旧河原子駅
～JR常陸多賀駅（暫定ルート）
- 延長 約4.8km
- 幅員 標準幅員7.5m（バス専用4m、歩道3.5m）
第Ⅰ期区間と同規格
- 期間 平成23～30年度

【現在の整備状況】



【標準断面】



VIII 第Ⅱ期区間の整備概要②

2 大甕駅舎及び東西自由通路

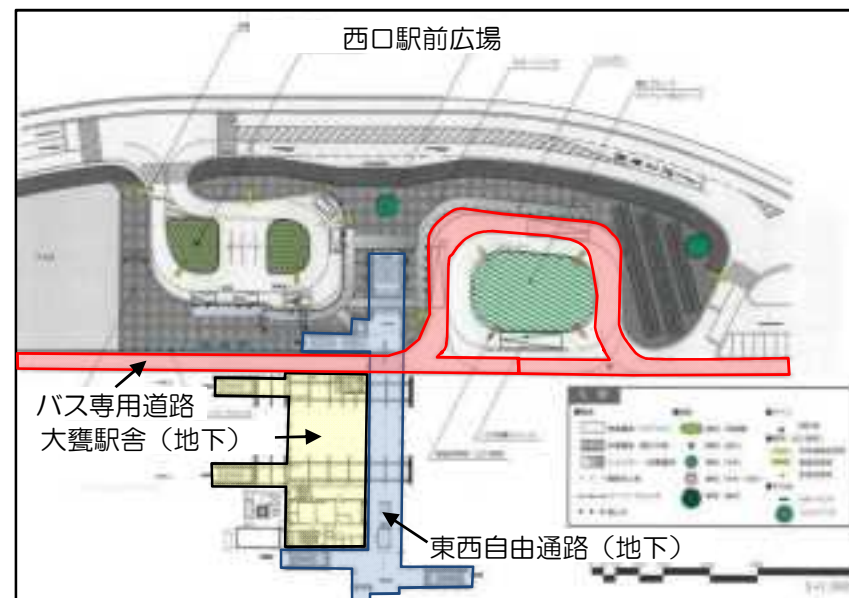
- 箇所 大甕駅（日立市大みか町）
- 駅構造 地下駅舎
- 自由通路延長 36m（全長81m）
- 自由通路幅員 有効幅員5.5m
- 期間 平成26～30年度



[工事着手前の大甕駅西側]

3 西口駅前広場

- 箇所 大甕駅（日立市大みか町）
- 面積 約4,500㎡
- 施設 バスターミナル、シェルター、一般車・タクシーターミナル、自転車駐車場、トイレ
- 期間 平成28～30年度

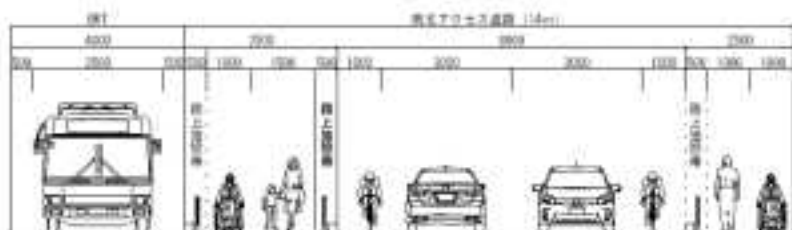


[整備概要図]

VIII 第Ⅱ期区間の整備概要③

4 関連道路事業

- 名称 南北アクセス道路
大甕水木連絡道路
- 延長 約2.4km (1.2km、1.2km)
- 期間 平成24～30年度



[標準断面]



[大甕駅西口の整備イメージ]



[大甕駅西口]



[東西自由通路]

Ⅸ ひたちBRTまちづくり計画①

1 目的

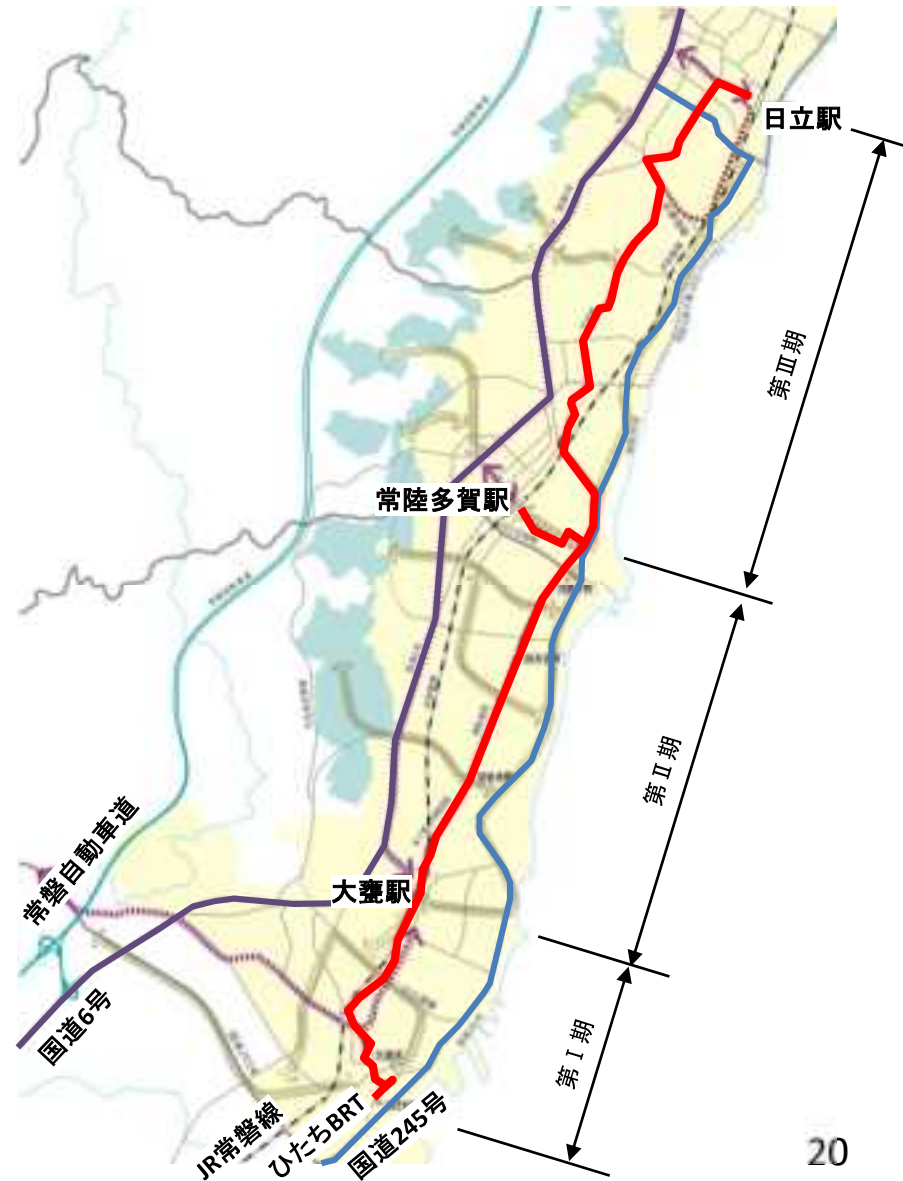
- ひたちBRTを日立市の新たなまちづくりの基軸として機能させ、交通機能の向上及び沿線地域の活性化を図る。

2 位置づけ

- ひたちBRTを基軸としたまちづくりの基本方針を地域で共有する。
- 市民・事業者と協働してまちづくりを進めるための施策や役割分担を示す。
- 公共交通を軸としたまちづくりを推進し、地方都市再生のモデルとして発信する。

3 検討範囲

- JR日立駅周辺以南の臨海部



Ⅸ ひたちBRTまちづくり計画②

1 BRTを活かした暮らし

- ▶ ひたちBRTをはじめとする充実した公共交通網があることで、車に過度に頼らなくても日常の活動が済ませられる

2 まちづくりの目標

- ▶ ひたちBRTを活かして、誰もが健康で生き生きと暮らせるまち

現状の暮らし



BRTのある暮らし



Ⅸ ひたちBRTまちづくり計画③

1 拠点

【都市拠点】

- 都市的サービス機能が徒歩圏内に集積するJR各駅周辺

【サブ拠点】

- 都市的サービス機能を提供する施設が徒歩圏内に複数立地

【ミニ交通拠点】

- BRTと幹線道路の交差部等

2 活動軸

【広域交流軸（国道6号）】

- 沿線の人口分布や沿線に点在する既存の生活利便施設等の立地を活かし、人口と都市機能を集約配置

【ひたちBRT生活軸】

- 日常生活での主な活動先（拠点）と常陸多賀駅大甕駅間の人口が集積したエリアを公共交通で結ぶ

【産業活動軸（国道245号）】

- 大規模事業所をつなぐ産業道路としての国道245号の機能を強化



【拠点と活動軸の配置イメージ】

Ⅸ ひたちBRTまちづくり計画④

1 都市機能

- 拠点等への生活利便施設の集積

2 居住機能

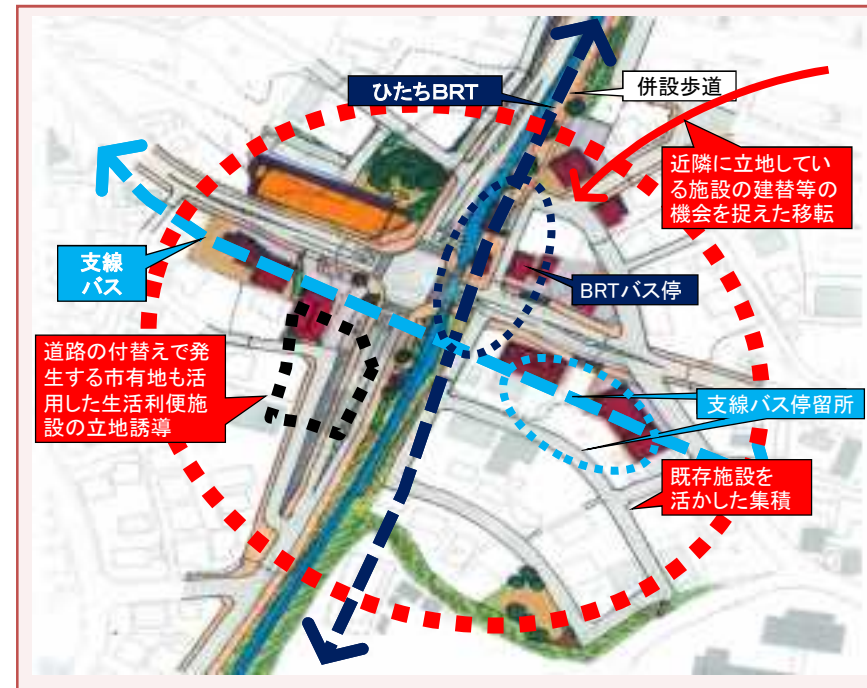
- 集合住宅の立地誘導
- ひたちBRT沿線への住み替えの支援
- 歩きたくなる歩行環境の形成
- 災害対策や都市基盤の充実

3 交通基盤

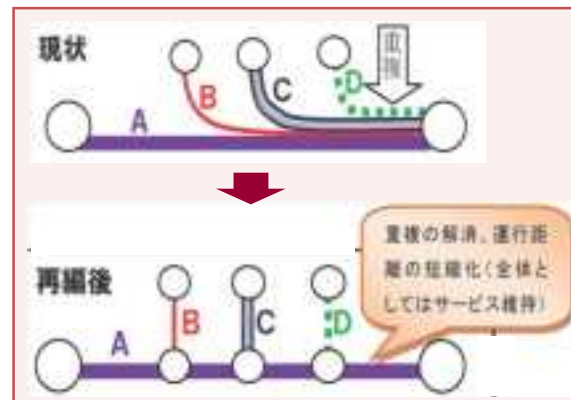
- まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再編
- ひたちBRTの日立駅周辺への延伸
- 交通結節点の整備

4 ライフスタイル

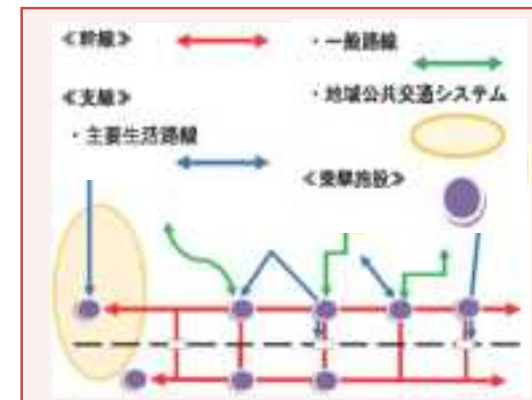
- 沿線ブランドの確立
- 公共交通の利用促進



【交通結節点への施設立地イメージ】



【重複する路線の効率化イメージ】



【幹線・支線を明確化したネットワークの考え方】

新交通導入事業の概要（ひたちBRT）

～新しいまちづくりへの第一歩～

平成25年5月作成

平成29年10月最終修正

日立市 都市建設部 新交通推進課

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

新交通導入事業
第Ⅱ期区間路線図
バス停留所位置(案)

一般道路走行区間(県道日立笠間線)
(旧河原子駅⇄常陸多賀駅西口)
L=1.4km

バス専用道路
(第Ⅱ期区間)
L=4.8km、W=4.0~7.5m

大甕水木連絡道路
(森山水木線⇄大沼水木線)
L=1.2km、W=10.5~12.0m

大甕駅西口南北アクセス道路
(日立港線⇄森山水木線)
L=1.2km、W=14.0m

バス専用道路
(第Ⅰ期区間)
L=1.3km、W=7.5m

- 凡例
- 停留所位置(案)
 - (2)大甕駅 停留所名称(仮称)

