

市町村のまちづくり

日立電鉄線跡地 新交通（ひたちBRT）導入事業

～新しいまちづくりへの第一歩～ 日立市

日立市 都市建設部 公共交通政策課 課長補佐 松 芳 信 幸

■ 背景

日立市においては、「人口の減少と高齢化の進展」、「慢性的な交通渋滞」、「公共交通利用の大幅な減少」など多くの課題を抱えています。

また市内外通勤者の移動手段として、地域住民の生活の足として愛されてきた日立電鉄線が施設の老朽化等により平成17年に廃線となりました。

そこで、日立市は自動車に過度に依存しない、歩いて暮らせるまち、誰でも安心して快適に、永く住み続けたいまちを目指し、日立電鉄線跡地を活用した新交通（ひたちBRT）を導入しました。

■ 新交通導入計画

平成20年に沿線住民や企業などの関係団体が構成する委員会を設置し、日立電鉄線跡地の利活用策を検討しました。交通渋滞が激しく市街地を縦断する南北の区間（旧久慈浜駅～旧鮎川駅）は、「公共交通走行空間」として、交通渋滞が少ない東西の区間（旧久慈浜駅～常陸太田市との行政区界）は道路新設、拡幅用地として活用する基本構想をとりまとめました。

平成23年に、本構想を踏まえ公共交通走行空間と位置づけられた延長8.5kmの区間について、「整備コストと維持管理コストが安価」、「一般道路への乗り入れによる多様な運行ルートの設定が可能」、「まちづくりに併せた停留所の設置が自在」



などの理由からバス交通を主体としたBRTを導入する「新交通導入計画」を策定しました。

■ 全体計画概要

整備にあたって、事業区域が長く、事業費もかかることから、緊急性や連続性を考慮し、事業効果を発揮しやすい区間から整備を進めることとしました。

全体計画（8.5km）をⅢ期に分け、第Ⅰ期を「旧久慈浜駅～JR大甕駅付近」の延長約1.3km、第Ⅱ期を「JR大甕駅～JR

常陸多賀駅」までの約5.0km、第Ⅲ期を「JR常陸多賀駅～旧鮎川駅」の約2.2kmの区間とし、全体で平成32年度の供用を目指し整備を進めることとしました。



整備内容としては、バス専用道路（4.0m）と市民意見が多かった歩道（3.5m）を併設した7.5mを標準的な構造としており、バス専用道路は、1車線の単路線となるため、停留所は2車線分を確保し、車両すれ違いのポイントとするとともに、視距確保が困難な箇所では同構造の待避所を設置することとしました。

バス停留所は、旧鉄道駅のほか、利用しやすいよう約700m間隔に設置することを基本としました。

また、道路等の基盤整備は市が行い、運行や運営には交通事業者が行う公設民営方式を採用することにより、運行事業者の負担が軽減し、安定かつ安全な運行が期待されます。

■第Ⅰ期区間の整備概要



専用道路を整備しました。

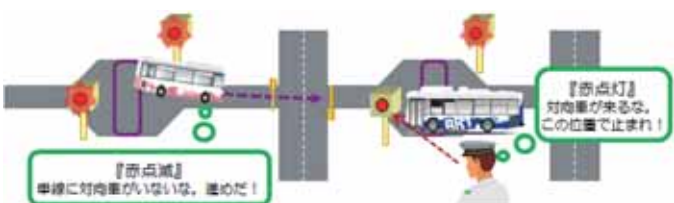
また、南の起終点となる「おさかなセンター停留所」には、トイレを併設し、併せて、普通車と大型車用の駐車場、多目的広場など、交通ターミナルの機能を有する施設を整備しました。

専用道路の起終点となる旧久慈浜駅舎跡地には、南部図書館を新設するとともに、パーク、サイクル&バスライド用の駐車場、駐輪場を備えた交通広場を整備しました。



さらに、単路線における安全なバス走行の確保と専用道路への一般車の誤進入防止のための運行管理システムを導入しました。システムは、RFIDタグと有線LANを活用した技術を採用することでインシャルコストや通信費などランニングコストを抑えることが可能となりました。

地中に埋設したコイルと車載機により、車両の位置情報を検知し、遮断機の自動閉鎖やバス停留所における車両接近表示をすることにより、安全な運行だけでなく、利用者の利便性等の向上につながりました。



平成25年3月25日に運行を開始した第Ⅰ期区間は、日立おさかなセンターからJR大甕駅東口までの約3.2kmで、そのうち、約1.3kmのバス

この第Ⅰ期区間は、新しい乗り物を市民に体感してもらい今後の事業展開に弾みをつける区間としても重要な位置づけにあったため、地域住民と沿線企業、関係団体等で構成する「サポーターズクラブ」を設置し、運行ダイヤや停留所の位置、名称等を検討するなど、地域等との協働事業として進めました。そして、地域が誇れる、愛着が持てる乗り物になるよう「ひたちBRT」と命名しました。

また、運行車両は、環境にやさしいハイブリットバスを導入し、そのデザインは、地域の魅力をPRするため、「海」と「桜」をモチーフのデザインが採用されました。

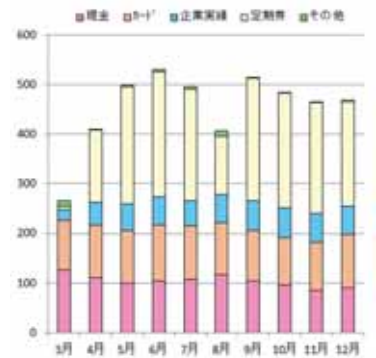


■利用状況

この区間の利用者は平日470人／日を目標としましたが、現在約500人／日前後の皆さんに利用されています。

開通前の当該地域(区間)における路線バス利用者が100人／日程度であったので、約5倍もの利用者増につながっています。

これは、定時性と速達性を備えた交通手段として広く市民から信用、信頼を得たものと評価しています。



■今後の取り組み

ひたちBRTは単なる交通手段ではなく、将来に向けた新たなまちづくりの装置として機能させるべく、「ひたちBRTまちづくり計画」の策定を進めています。

今後、「ひたちBRT」を軸にバスネットワークの再編、沿線低未利用地の活性化施策など、交通、環境、防災等の様々な角度から、ひたちBRTを活かしたまちづくりのあり方を検討し、併せて、第Ⅱ期以降の事業展開を図っていく予定です。

