

令和4年5月18日

東員町議会 全議員研修会

議長 三宅 耕三 様

東員町議会

議員 水谷 喜和



研 修 報 告 書

研修期間	<u>令和4年5月10日(火)</u> ～ <u>5月11日(水)</u> 【2日間】
研修(視察)先	茨城県日立市 日立市市役所 都市建設課 都市政策課
目的(テーマ等)	鉄道に代わる公共交通システムについて ひたちBRTの実証(ひたちBRT乗車)
資料添付の有無	有 ・ 無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページにご記入ください。

研修概要、内容、所感

10 日午後 庁舎内

都市交通部次長（土木担当） 佐藤 祐一 交通係長 小山 博之
議会事務局長 大谷 裕文 課長 片野 雅章 係長 新嶋 悟

日立電鉄線跡地をバス専用道路について

日立電鉄線跡地を新交通の専用道路として整備し、路線バスより「早く」「決まった時間に」「安全に」また、従来の鉄道(日立電鉄線)線より自由な「停留所配置」や「運航ルート」の選択」が可能な利便性の高い乗り物に生まれ変わった。

このように専用空間が確保され、車両や停留所、さらには運行管理を統合した交通を「バス高速輸送システム（BRT : Bus Rapid Transit）」いう。

専用運行までの経緯

- ・平成 17 年 4 月 利用者の減少や施設の老朽化により、日立電鉄線が廃線
- ・平成 20 年 8 月 寄附等により日立市が日立電鉄線跡地を取得
- ・平成 21 年 3 月 日立電鉄線跡地活用整備基本構想策定

- ・学識経験者、企業、交通事業者、地域住民等による委員会
- ・地域住民、関係団体へのヒヤリング
- ・パブリックコメント（247件）

（日立電鉄線跡地の活用方針が決定）

* 鮎川駅～久慈浜駅（8.5 km）・・・公共交通専用空間

* 久慈浜駅～行政界（4.6 km）・・・道路空間

- ・平成 23 年 1 月 日立電鉄跡地 新交通導入計画策定
（日立電鉄線跡地を活用した新交通の基本的な枠組みを決定）
- ・平成 23 年 3 月 東日本大震災
- ・平成 25 年 3 月 第 1 期区間（道の駅日立おさかなセンター～大甕駅）で運行開始
- ・平成 30 年 3 月 第 2 期区間（大甕駅～常陸多賀駅）で運行開始
- ・平成 31 年 4 月 第 2 期区間で大甕駅西口を経由する本格運行開始

BRT 導入の目的と背景

メリット

専用の走行空間

定時性・速達性の確保



柔軟な運行ルートの設定

軌道が不要（一般道の走行可能）

安価な整備・維持管理費

《速く、正確に》

専用道だから、渋滞に巻き込まれない。

遅延が生じないから、鉄道との乗り継ぎもし易い。

渋滞時における移動時間は、路線バスと比較して 40～50%短縮される。

《快適で、安全に》

交通弱者の方も自由移動が可能

専用道だから、交通事故のリスクが低く、安全移動。

バリアフリー化で、お年寄りでも安全。

災害時における避難経路や緊急物資輸送路として活用可能。

《環境にやさしい》

自動車走行により二酸化炭素排出量は 13%減

11 日午前 乗車体験

多賀駅前～おさかなセンター

研修所感

利用者の減少、施設の老朽化による廃線と跡地路線を活用した BRT バス専用路線の運行状況を研修。

東員町内を横断する三岐鉄道北勢線、2 市 1 町で年間約 3 億円（東員町約 6,000 万円）を支援しながらの運行を続けている。平成 14 年に、近鉄からの路線引き継いだ三岐鉄道は 10 年後には自主運営するはずが、諸般の事情で 10 年延長し、未だ、自主運営する姿勢が見えていない。

施設の老朽化は待たなし、利用交通の変化で利用者増は見込めない。短期的にはとにかく、中長期的には次の公共交通の在り方を創造しなければならない。今回の研修した「ひたち BRT バス」も参考にしながら、町としても早急に「次世代へ繋ぐ運行システム」を検討しなければならない。