

様式1〔申し合わせ事項〕 【委員会、全協：共通様式】

令和4年5月21日

東員町議会議長

三宅 耕三 様

東員町議会議員

広田 久男

研 修 報 告 書

研修期間	令和4年5月10日(火) ～ 令和4年5月11日(水)【2日間】
研修(視察)先	茨城県日立市議会および「ひたちBRT」
目的(テーマ等)	鉄道に変わる公共交通システムについて
資料添付の有無	無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページに記入すること。

研修概要、内容、所感

1. 重大な課題を抱えた北勢線

- ・北勢線は営業運転を継続するために、東員町といなべ市、桑名市が 2003 年(平成 15 年)より多額の補助金を出し続けている。
東員町の負担額は 2022 年(令和 4 年度)予算では約 7 千万円に達している。
- ・北勢線の車両は老朽化が進み、高額の新車両購入費用を要する更新時期が迫っており、本当にこのまま北勢線を地域の公共交通として継続するのが最善であるのか、を真剣に考え、答えを出す時期にきている。
- ・今回、茨城県日立市の「ひたち BRT」という新交通システムを視察研修してきたので、本報告書は北勢線の存続を含め、地域公共交通はどうすべきかを考えるひとつの考察とするものである。

2. 「ひたち BRT」(バス高速輸送システム)とは

- ・「ひたち BRT」とは、利用者減少による経営悪化のために廃線(2005 年)となった日立電鉄線の鉄道跡地を、バス専用道路として整備し、BRT(バス・ラピッド・トランジット)、つまり路線バスと比較して、定時性(渋滞遅れ少)・速達性(早く着く)に優れ、また、鉄道よりも運行ルート設定などの自由度が高い(一般道路の走行可)、略称「バス高速輸送システム」を、2013 年(平成 25 年)3 月に第一期区間(2.5km)が開通し、その後、大甕駅(オミカ)から常陸多賀駅までの第二期区間(6.2km)は 2018 年(平成 30 年)3 月に一部運行を開始、2019 年(令和 1 年)4 月から本格運行を始めている。(一部は一般道路を使用した運行ルートになっている)
- ・そこで、現行の北勢線と BRT(仮称呼びとする)をシミュレーション比較してみる。
- ・但し、正確な数値的根拠は出せないの客観的にどちらが有効かを 0 又は 1 で採点した。また、採点の判断理由を別欄に記載した。

北勢線と BRT の比較表

項番	評価項目	採点		採点の判断理由
		北勢線	BRT	
1	定時制	1	0	BRTの専用バス道路と一般道路の交差する場所ではBRT側に遮断機があり、毎回一時停止し一般車両の往来確認をしていた。 例えば、朝夕の通勤ラッシュ時間帯の東員駅前の踏み切りや穴太駅前の踏み切りでは、BRTは一般道路側の車両が途切れないため、なかなか通過できない状況が容易に想像できる。(一般道路側が優先になる)

				対策として、一般車両側を止める方策が必要であるが、道路交通法の規制があるため信号機は設置できない、とのことである。 一般道路とは交差しない何か名案はあるか、相当の難題である。
2	速達性	1	0	BRTの方が北勢線の営業速度20km/時よりはスピードは出せると推定するが、一般道路との交差点での一時停止ロスがあるため、北勢線の方が所要時間は短い。
3	運行本数	0	1	市販のバスを使用するので、利用者が多い朝夕のラッシュ時間帯の増便などは、鉄道に比べれば容易に可能。
4	輸送人数	1	0	北勢線の連結車両と比較しバスの乗車人数は少ない。しかし、運行便数を増やすことや連節バスを採用することもできる。 自分の横浜暮らしの経験では、路線バスが連続で走っていた。(満席になると通過する) (ランニングコストの比較で決まる)
5	停車駅の変更や増設	0	1	電車は駅ホーム建設が必要になるが、BRTの場合は最低バス停の標識だけで済む。
6	車両保守管理	0	1	一般的な自動車整備工場で行えるので、特別な施設や技術者は不要。
7	設備保守管理	0	1	一般道路と同じ、特別な技術者や資材は不要
8	運行管理	0	1	一般のバスと同じ、特別な技術者は不要
9	低炭索性	1	0	バスがEV化すれば互角と判断する。
10	ランニングコスト	?	?	バスの無人運転試験がさかんに行われており、BRTは将来に期待が持てる。現状では互角か?
11	災害復旧性	0	1	被害状況にもよるが、軌道工事や電線復旧などを要する鉄道よりはBRTの方が一般道路の復旧と同じなので、短期・低コスト。
12	災害活用性	0	1	BRTの方は、災害時には緊急車両専用道路として利活用することが可能。
13	廃止処理	0	1	BRT事業を廃止したときは、一般道路として使用することができるので撤退費用は低額で済む。
	合計得点	4	8	

3. 考察

- ・ BRT専用道路の建設費やBRT車両導入費用と北勢線の更新費用の比較は別として、交通事業の運営コストは、客観的に見て、北勢線(鉄道)に比べBRTの方が安価になると考える。
- ・ 他には、BRTは一般道路としての転用が可能であり、災害時の利活用性や事業を廃止した場合のメリットはある。
- ・ 運賃収入面では、運賃を同額設定で考えた場合、利用者の増減がどうなるかで決まる。

つまり、BRTが住民に受け入れてもらえるかどうかであるが、利用が増えるためにはBRTの方が北勢線より便利になることである。

この北勢線より便利の意味するところは、

- ①通勤・通学時間帯(朝夕)は便数が多く、所要時間は同等/または短いこと。
 - ②昼間の時間帯は北勢線よりも便数が多く、所要時間は同等/または短いこと。
- である。

4. まとめ(個人見解)

- ・ 前①と②が達成できるのであれば、つまり、BRTが一般道路との交差点通過で一時的停止なし(ノーストップ)走行ができれば、確実に北勢線より早くて便利になるので、変えてもよいと考える。
- ・ 今回「ひたちBRT」の説明を聞いて、そして、実際に乗車してみて、また、利用者が伸びていないことなどから、解決しなければならない課題、恐らく上記の課題があるとシミュレーションを行う過程より推定した。

以上