

令和 4年 5月19日

東員町議会 議長 三宅 耕三 様

東員町議会 全員協議会

委員 山崎 まゆみ 印

### 全員協議会 研修報告書

研修期間	<u>令和 4年 5月 10日 (火) ~ 5月 11日(水)</u>
研修 (視察) 先	茨城県日立市役所・・・5月10日 ひたち BRT ……5月11日
目的 (テーマ等)	新公共交通導入事業 (ひたち BRT) 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

《研修概要》

○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）より自由な停留所配置や運行ルート  
の選択が可能な利便性の高い乗り物に生まれ変わることができた。

= **バス高速輸送システム：BRT**

○ひたち BRT まちづくり計画

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。

→ひたち BRT をはじめとする充実した公共工津網があることで、車に過度に頼らなくても、日常の活動が済ませられる。

◎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町を目指す。

◎BRT のメリット

- ・専用の走行空間
- ・定時制・速達性の確保
- ・軌道が不要（一般道を走行可能）
- ・柔軟な運行ルート設定
- ・安価な整備・維持管理費

◎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

◎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

★事前質問の回答から

①採算の見込みがあつてのスタート。

②基本構想の策定や市民合意形成、代替交通の早期整備などの苦労があつたが、停留所の増設・運行頻度の増加、運行時 k 南尾拡大、各方面への乗り入れなど旧日立電鉄線よりきめ細かいサービスを実施することで利用促進が図れるということで、の採算ラインがあつた。（目標値;2,400 人/日）

③導入検討するにあたり、特に気を付けるべき点⇒採算性の確保、利用者の使いやすさ、施設の維持管理

④公共交通の考え方として、利用促進の手立ては？

→○団地自治会などの 6 団体とのパートナーシップ協定の締結、市内の希望する小学校でバスの乗り方教室実施

⑤今後の課題

- ・利用促進
- ・第三期区間の計画形成と延伸整備

⑥バスの利用促進のためにしていること

- ・ノーマイカーデー実施
- ・大規模工場への直通運転の実施

《活用と感想》

日立市の新公共交通というカテゴリーで事前に自分で調査する中では、BRTについての知識が自分には不十分であったこともあり、「住民・自治体・交通事業者の協働で作上げるバス交通」に関する日立市さんの研究会や講演録等を調べていました。

そんななかで、事前に理解したのは高齢化率の高い地区、山間部の住民の移動手段の確保を課題にしてみえること、運行にあたっては、「住民と行政の協働」、「責任と費用の分担」をキーワードとして掲げられて運区を地域住民で行うこととするため、運行経費の3割は運賃収入と地域負担金、残り7割が市という事で、各世帯から現在も年間2,000円の負担金を集めて運行している。という点が特徴的であり、「みんなで公共交通を利用していこうという、当事者意識」というものに感銘を受け、非常に興味をもち、当視察研修に臨みました。

現地に出向き、BRTのシステムのメリットを学ぶことができました。道路渋滞緩和、乗り降りの楽な事、運賃など、高齢者や障害のある方も利用しやすいものでした。

地域の時代に合った運行見直しを行って、安定した利用率をキープしています。「地域」・「工津事業者」・「行政」のそれぞれが責任と役割分担で路線を維持していくというパートナーシップ事業でみんなが利用したくなる持続可能な公共交通をみんなで守り育てる体制づくりのために協働体制は必要であることと思います。

住民はその地域で必要な「お出かけ」が確保されること、自治体はその地域が魅力的で人口減少とならないこと、交通事業者は自分たちの運行しているバスの存在意義があって、採算があること（もうかること）。

総じて、これからの自分たちの暮らしに欠かせない、公共交通の存続は「自分たちで何をどうしていったら良いのか」を真剣に考えなくてはならず、東員、いなべ市、桑名市に居住され、北勢線を利用されている方たちの生の声、ご意見を集めたいと思います。存続、更新のために、うまく制度を使いこなして、最善の方策を検討していかないとはいけません。

自分自身普段からクルマばかりでなかなか北勢線を利用していません。利用促進の手立てを日立市さんにお尋ねしたところ、小学2年生の授業で、「バスの乗り方教室」を児童対象にされているとのことでした。児童が学校の授業で「バスの乗り方教室」をした体験を家庭で家族にお話しして、家族の利用促進にもつながるという点が、とても興味深いお話でした。このような事例は、東員町の小中学校、でもとりいれてみるのも良いことだと思いました。

今回の日立市さんの取組を参考にさせていただき、住民の生活自体をいかに把握して適切な確な公共交通対策をどのように展開するかと言う検討についても大きなポイントであるという事も感じました。沿線利用者、広く住民の利便に供するための公共交通の長期存続について、実現可能な財政議論が最優先でありますので、沿線自治体広域行政、国県との協議、企業、手を携えながら、喫緊の課題を真剣にとりくんでいかないといけない、身が引き締まる思いです。今後も議員として皆さんの声を聴取することと、調査研究を継続していきます。視察大変お世話になり、ありがとうございました。

## 日立市新交通事業（ひたち BRT）視察・研修レポート

令和4年5月1

8日

島田 正彦

5月10日（火）・11日（水）の両日、全員協議会のメンバーにて茨城県日立市を訪問。

目的は鉄道廃線跡地活用の中で、新交通導入計画が策定され今の新交通事業（BRT）が運営されている事業の視察。

東員町も、三岐鉄道が2市1町の補助を受けながら走行している。3年単位で補助を継続しているが、コロナ禍で今後事業収支のさらなる悪化や、65年以上経年の車両の老朽化で、今後補助金の大幅な増額は否めない。

このような状況の中で、北勢線も今後は BRT のような新事業構想も視野に入れてはというのが今回のテーマである。

日立市は、日立製作所の存在が大きく依存度も高いが、人口は約17万人で毎年大幅な人口減が続いている。高齢化率は33.4%と高く、このような状況も踏まえて次の事前質問をしました。

① Q) 高齢化率が高いですが、高齢者の免許自主返納者はどれくらいみえますか？

A) このシステムができたから増加したという傾向は今のところありません。

② Q) 現在BRTの利用者数は当初の目標数値の水準に達していますか？

A) 令和3年度はコロナ禍もあり1日平均1500人（目標値2400人）で未達成。

など考えていたより少しトーンダウンの回答でした。

### 【研修・視察の所感】

試乗して渋滞緩和の快適さは痛感。

ここは北勢線とは違い、日立市単独で実施ができること。

走行距離8.7Kmで、北勢線20Kmの半分以下。また、大きな企業や原発などがバックにあるなど社会環境が違うこと。さまざまな違いがあることは当然であるが、北勢線の近い将来を考えた時、そろそろ次の手段を論じる時期には来ていると考える。

移動手段としてマイカー利用者も多く、現状はBRT利用者が頭打ちのように感じた。

### 【今後の課題】

- ① 北勢線路線をBRT化した場合費用はどれくらいかかるのか。
- ② 北勢線事業運営協議会に議員も参加すべきである。
- ③ このテーマで、いなべ市、桑名市の議員間との意見交換も必要である。
- ④ 今後、これらを具象化していくためには、単独ではなく行政も議会も2市1町が一丸となって活動していくことが不可欠である。
- ⑤ また、当町の交通手段の一環であるオレンジバスについても、高齢化が急ピッチで加速する中新たな手段も模索しなければならない。

この視察を通じて10年、20年先のこの町の展望を考えさせられ 有意義な研修であった。