

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18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。

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。