

県北臨海都市圏都市交通戦略

平成 21 年 3 月

茨 城 県

目次

第1章	都市圏の現状と課題	1
1-1	はじめに	1
1-2	都市圏の現状	2
1-2-1	社会情勢の変化	2
1-2-2	都市圏の交通特性	8
1-3	都市圏の交通問題	12
1-4	都市圏の将来都市像	21
1-5	都市交通体系上の計画課題の整理	26
第2章	計画の位置づけと基本方針	27
2-1	計画の位置づけと考え方	27
2-2	計画の基本方針	28
2-2-1	本都市圏の都市交通マスタープランの考え方	28
2-2-2	都市交通マスタープラン（長期計画）の基本方針	30
2-2-3	都市交通戦略（短期計画）の基本方針	35
第3章	都市交通マスタープランの提案と評価	39
3-1	将来道路ネットワーク計画	39
3-1-1	基本的な考え方	39
3-1-2	将来道路ネットワーク計画の方針	40
3-1-3	将来道路ネットワーク計画の提案	44
3-2	将来公共交通ネットワーク計画	45
3-2-1	基本的な考え方	45
3-2-2	将来公共交通ネットワーク計画の方針	46
3-3	個別課題への対応	50
3-3-1	計画の基本的な考え方	50
3-3-2	マスタープランにおける計画課題	50
3-4	都市交通マスタープランの評価	52
3-4-1	評価の考え方	52
3-4-2	交通手段分担の評価	53
3-4-3	道路ネットワーク計画の評価	56
3-4-4	公共交通ネットワーク計画の評価	58
3-4-5	評価のまとめ	60
3-5	都市交通マスタープラン	61

第4章	都市交通戦略の提案と評価	65
4-1	優先的に実施すべき施策の提案.....	65
4-2	都市交通戦略の評価	80
4-2-1	評価の考え方.....	80
4-2-2	都市圏内の道路渋滞緩和に関する評価.....	81
4-2-3	公共交通利用に関する評価.....	84
4-2-4	評価のまとめ.....	87
第5章	事業の推進体制	89
参考	委員会規約等	1

第1章 都市圏の現状と課題

1-1 はじめに

県北臨海都市圏は、茨城県の北部に位置し、南北に細長い都市圏です。国内有数の工業都市である日立市を中心とした本都市圏は、常磐自動車道や国道6号などの幹線道路やJR常磐線などの鉄道によって、広域的な交通ネットワークが構成されています。近年では、都市圏人口の減少等に伴い、鉄道などの公共交通利用者が減少する一方で、自動車交通はほぼ横ばいの傾向にあり、道路整備が遅れている本都市圏内は慢性的な渋滞に悩まされています。

今後、本都市圏では、高齢・少子社会を迎える中、生活しやすく働きやすい都市の実現を図りながら、商業・業務などの都市機能や産業技術の集積をより一層進めていくことが必要と考えられ、交通計画のあり方として、現在の交通課題に答えながら、今後の地域活動を支える広域的なネットワーク整備を充実させていくことが期待されています。

このような要請を踏まえ、本都市圏では平成13年度に、住民の皆様の交通行動について把握するためのパーソントリップ調査を実施し、平成15年度には交通機関分担を考慮した総合的な都市交通マスタープランを策定しました。しかしそれ以後に、日立電鉄線の廃止（平成17年4月）など交通状況が変化したことや、茨城県長期総合計画の改訂（平成17年）により将来人口の見直しがありました。

そこで、都市交通マスタープランの見直しを行うとともに、その実現に向けた検討を行ってきました。本計画は、その検討結果をとりまとめたものです。

本計画の対象とする都市圏の範囲は、県北臨海都市圏、すなわち北茨城市、高萩市、日立市及び東海村の全域と、常陸太田市の一部(平成16年12月合併前の旧常陸太田市の区域)の区域とします。

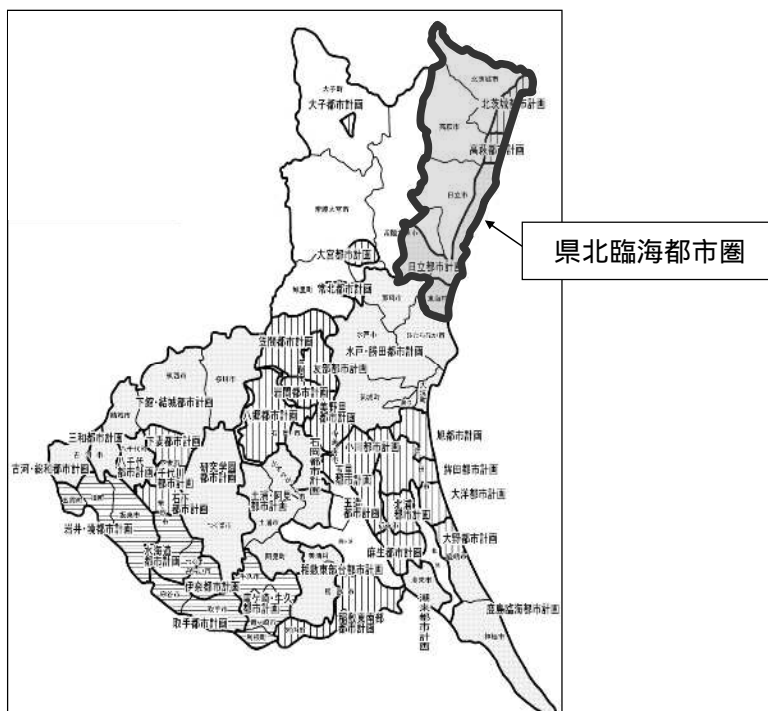


図 1-1 対象圏域

1-2 都市圏の現状

1-2-1 社会情勢の変化

(1) 都市圏人口の変化

(a) 都市圏夜間人口の変化

県北臨海都市圏の夜間人口は、平成7年国勢調査において37万2千人に達して以降、徐々に減少に転じ、平成17年度国勢調査では35万6千人となっています。

平成7年から平成12年の5年間では約5.5千人の減少であったのに対し、平成12年から平成17年の5年間では約10.9千人の減少であり、人口の減少割合が大きくなっている状況にあります。

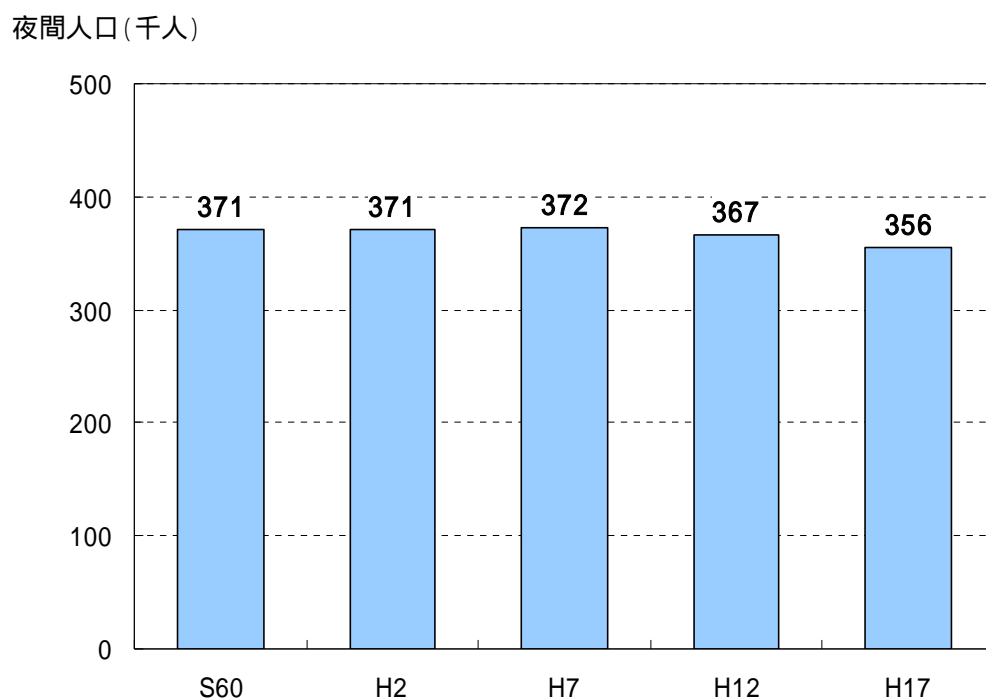


図 1-3 都市圏人口の推移

資料：国勢調査

(b) 基本ゾーン別人口密度の推移

日立市中心部、常陸多賀駅から大みか駅にかけての地域（ゾーン）で、人口密度が高くなっています。なお、都市圏のほぼ全域で人口密度が減少している中で、特に減少が著しいのは、日立駅から常陸多賀駅にかけてのゾーンと大みか駅の南側のゾーンとなっています。

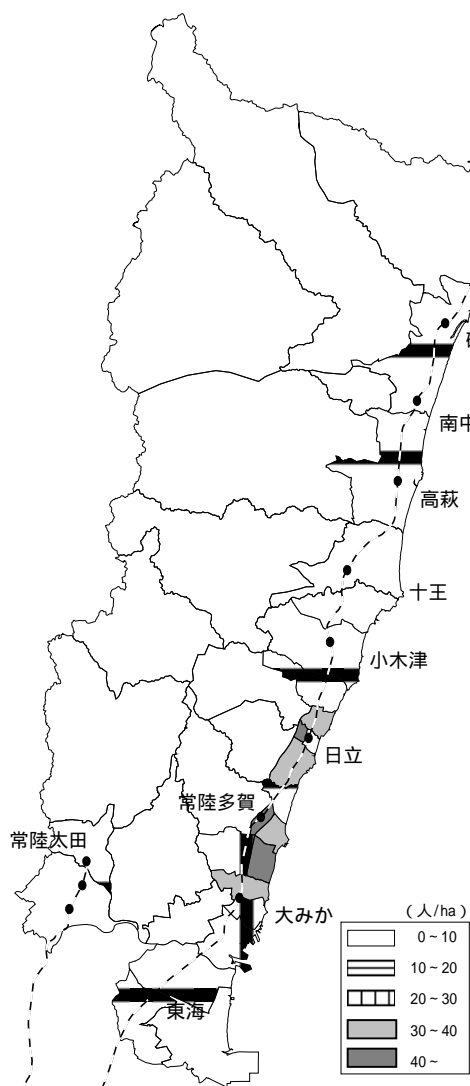


図 1-4 H17 年人口密度

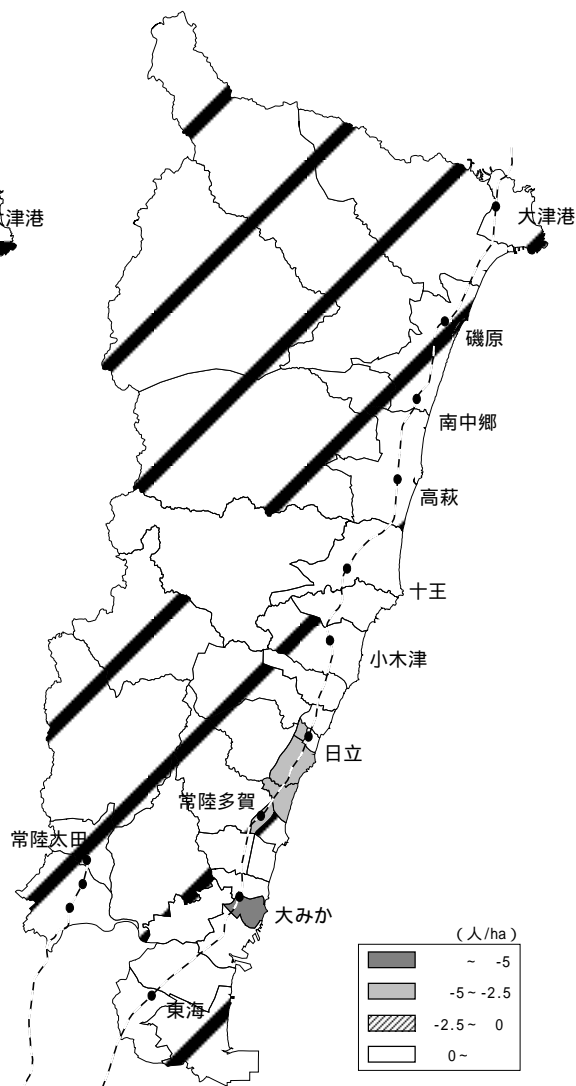


図 1-5 人口密度の変化 (H17-H12)

資料：国勢調査 (H12、H17)、住民基本台帳 (日立市 H18.4)

(c) 年齢階層別人口の推移

0～14歳の年少人口、15～64歳の生産年齢人口が年々減少しているのに対し、65歳以上の高齢人口は年々増加しています。特に、85歳以上の超高齢者の人口増加は加速度的に増加しており、平成7年からの10年間で倍増していることが分かります。

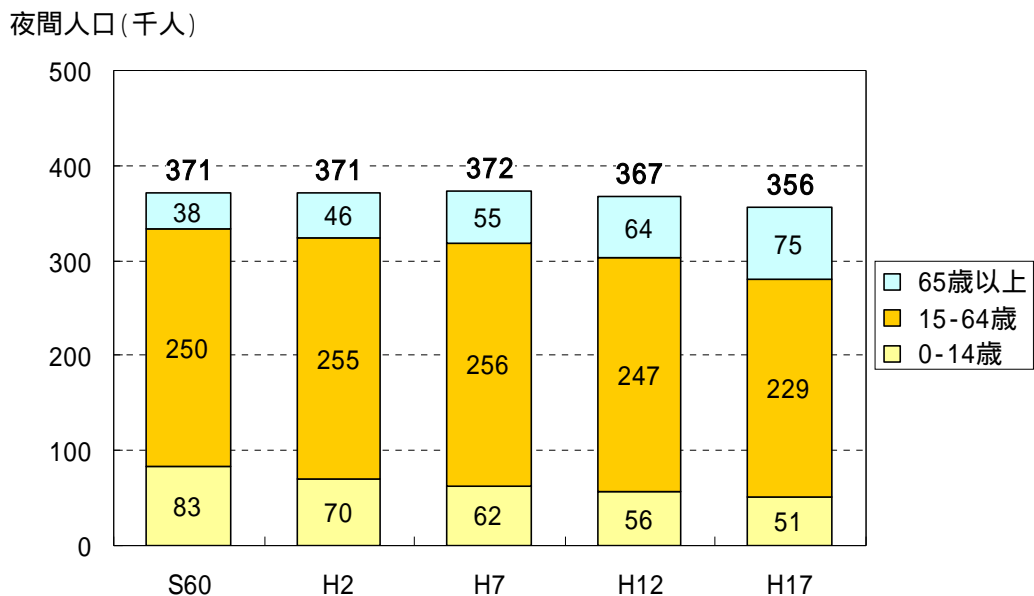


図 1-6 都市圏の年齢階層別人口

資料：国勢調査

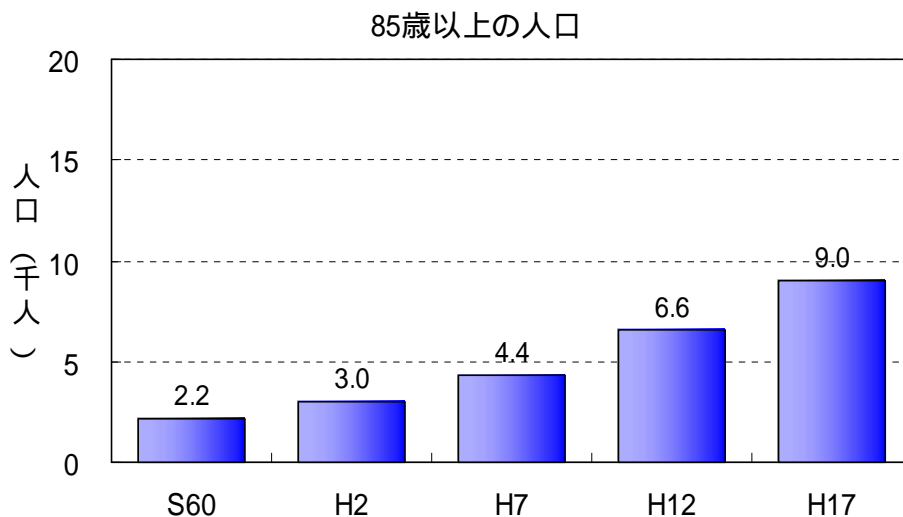


図 1-7 都市圏の年齢階層別人口(85歳以上)

資料：国勢調査

(d) 高齢者世帯の推移

茨城県では、高齢者のいる世帯の割合は年々高くなる傾向にあり、平成17年には37%に達しています。また、過去からの推移として、平成12年は65歳以上のいる世帯のうち、65歳以上のみで構成される世帯の割合が28%でしたが、平成17年度には33%と5ポイント上昇していることが分かります。

県北臨海都市圏においても高齢者人口が増加しており、これとほぼ同様の傾向にあると考えられます。

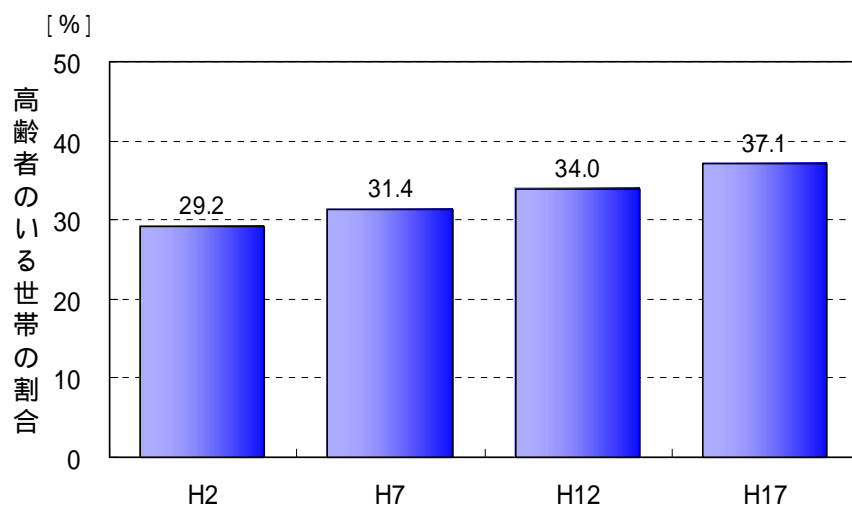


図 1-8 高齢者のいる世帯数の割合の推移（茨城県全体）

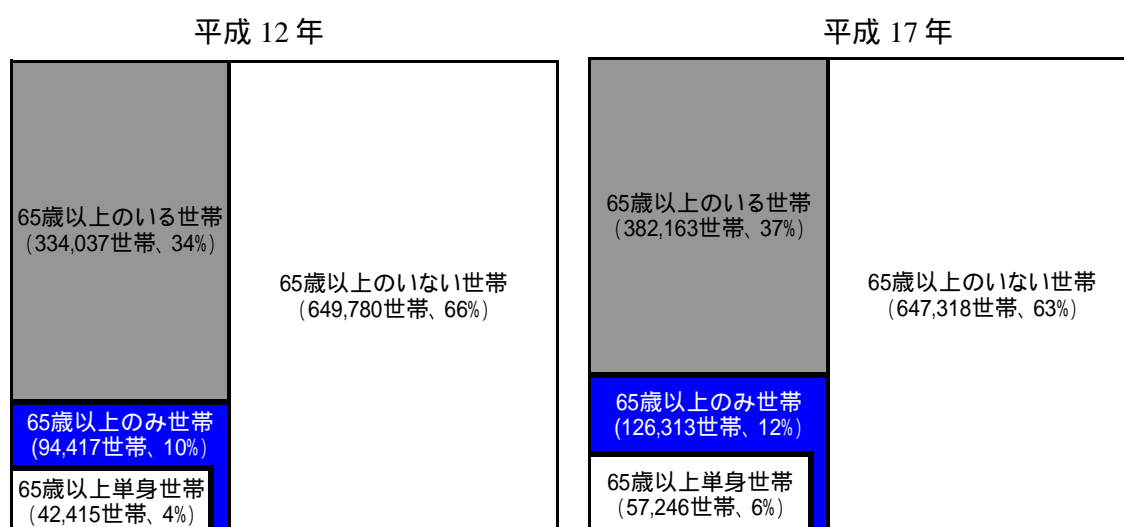


図 1-9 高齢者のいる世帯の世帯構成（茨城県全体）

資料：国勢調査

(2) 土地利用等の変化

(a) DIDの面積・人口の推移

都市圏全体では、平成12年～17年の5年間でDIDの面積は微増していますが、市村別に見ると、高萩市では、DID面積が減少に転じ、常陸太田市・東海村では伸び率が鈍化していることが分かります。都市圏全体として、DIDの拡大は鈍化しつつありますが、同時にDIDの人口密度も低くなっていて、虫食いの土地利用が改善された状況ではありません。

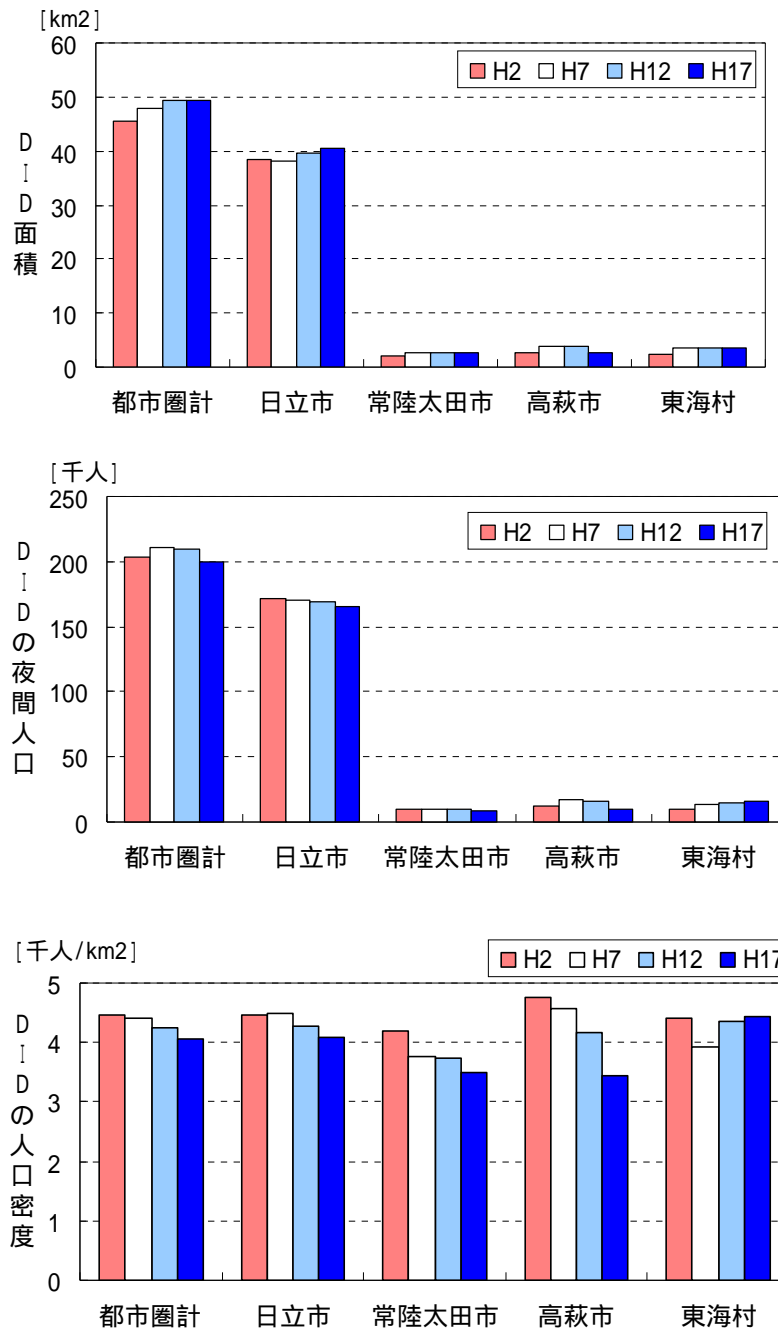


図 1-10 DIDの面積・人口・人口密度の推移

資料：国勢調査

(b) 小売店舗数の推移

駅前や商店街の大型小売店舗は減少し、郊外の店舗が増加しています。

また、平成9年以降、駅前や商店街には新たな大型小売店は立地しておらず、新規に開業したのは全て郊外型の店舗となっています。

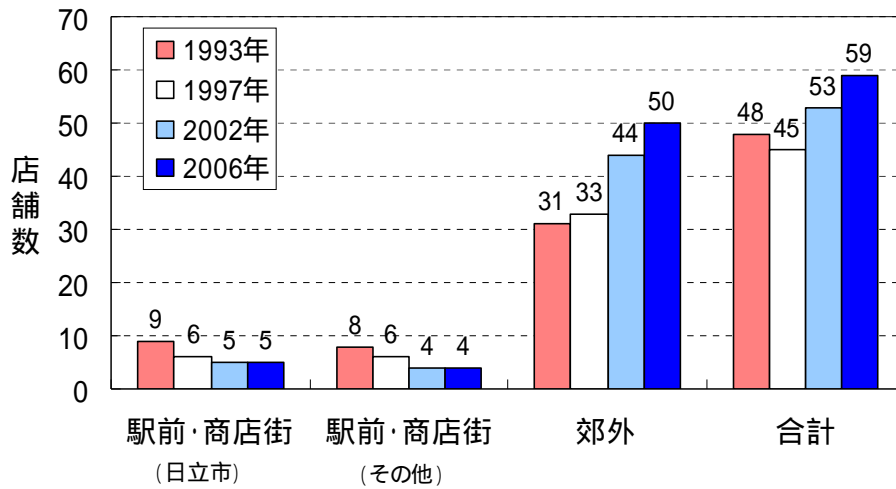


図 1-11 立地場所別の大型店舗数(店舗面積 1,000m² 以上)の推移

資料：全国大型小売店総覧

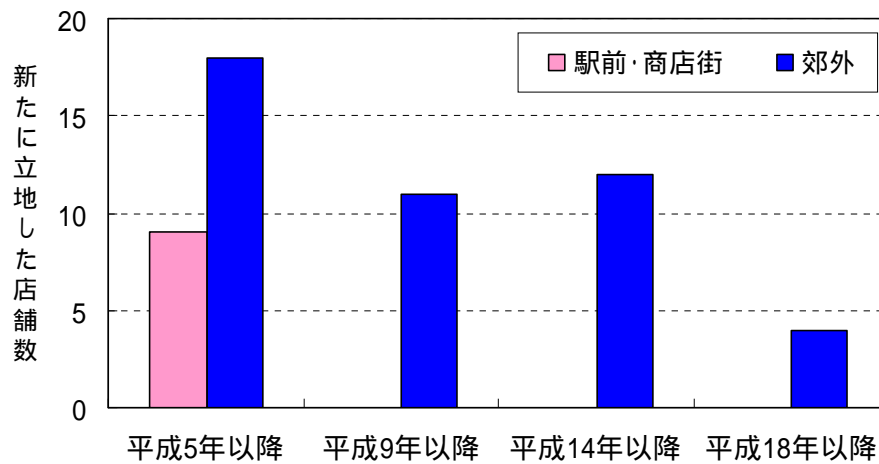


図 1-12 立地場所別の大型店舗(店舗面積 1,000m² 以上)の出店数の推移

資料：商業統計

1-2-2 都市圏の交通特性

(1) 免許保有率

茨城県全人口の免許保有率は年々増加しており、現在でも毎年0.5～0.8%程度の割合で増加し続けています。

高齢者の免許保有率は、毎年1%以上の割合で増加しており、前回のPT調査を行った平成13年に比べ約6%増加しています。また、女性の免許保有率も、毎年1%程度ずつ増加している傾向にあります。

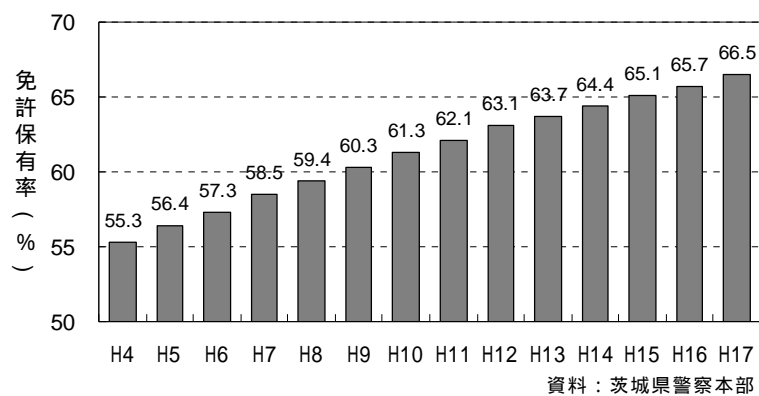


図 1-13 茨城県自動車免許保有率の推移（全人口）

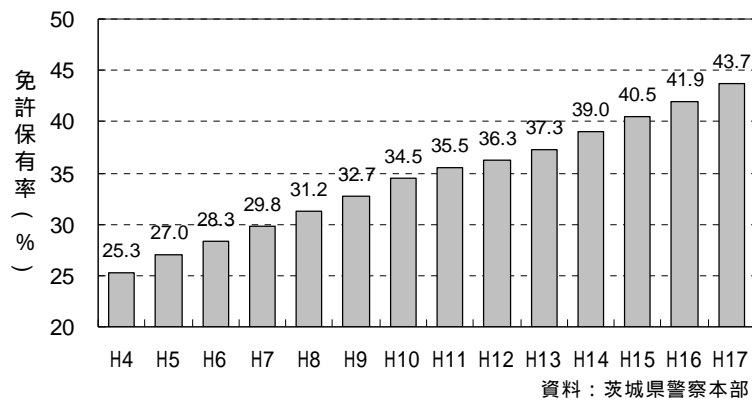


図 1-14 茨城県自動車免許保有率の推移（高齢者）

表 1-1 茨城県自動車免許保有率の推移

	(%)													
	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
総人口	55.3	56.4	57.3	58.5	59.4	60.3	61.3	62.1	63.1	63.7	64.4	65.1	65.7	66.5
高齢者	25.3	27.0	28.3	29.8	31.2	32.7	34.5	35.5	36.3	37.3	39.0	40.5	41.9	43.7
女性	44.2	45.4	46.5	47.7	48.8	49.8	50.9	51.9	53.1	53.9	54.8	55.7	56.5	57.4

(資料：茨城県警察本部)

(2) 移動手段の分担率

都市圏の全目的交通手段分担率をみると、自動車のみが増加しており、昭和 61 年時点より約 20%増加し 65.4%となっています（約 232,000 トリップが増加）。

一方、徒歩は 10%以上も減って 19.8%となり、短距離での自動車利用が増えているものと考えられます。また、鉄道やバス等の公共交通利用が減っており、特にバスについては前回の 6.3%から 2.4%へと低下していることが分かります。

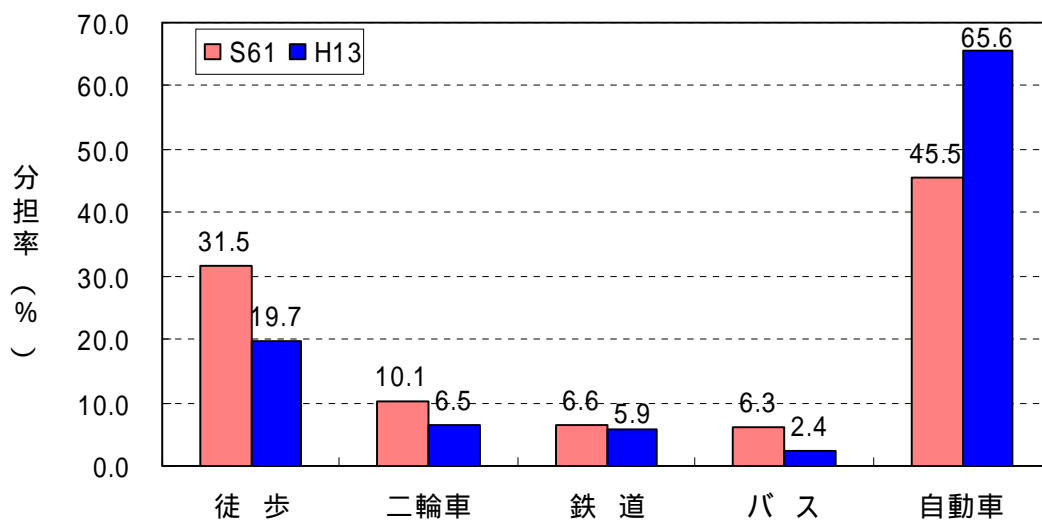


図 1-15 都市圏全目的分担率の推移（4市町村の発生集中量ベース）

表 1-2 都市圏全目的分担率

(上段:千トリップエンド、下段:%)

	徒歩	二輪車	鉄道	バス	自動車	全手段
S61(4市町村)	379 (31.5)	122 (10.1)	79 (6.6)	75 (6.3)	546 (45.5)	1,200 (100.0)
H13(4市町村)	234 (19.7)	77 (6.5)	70 (5.9)	28 (2.4)	778 (65.6)	1,187 (100.0)

(3) 地域間の移動

日立市への流動変化が大きく、東海村を除く市町村からの交通が増えています。
 なお、東海村、常陸太田市は、水戸・ひたちなか市等との交通が増えています。

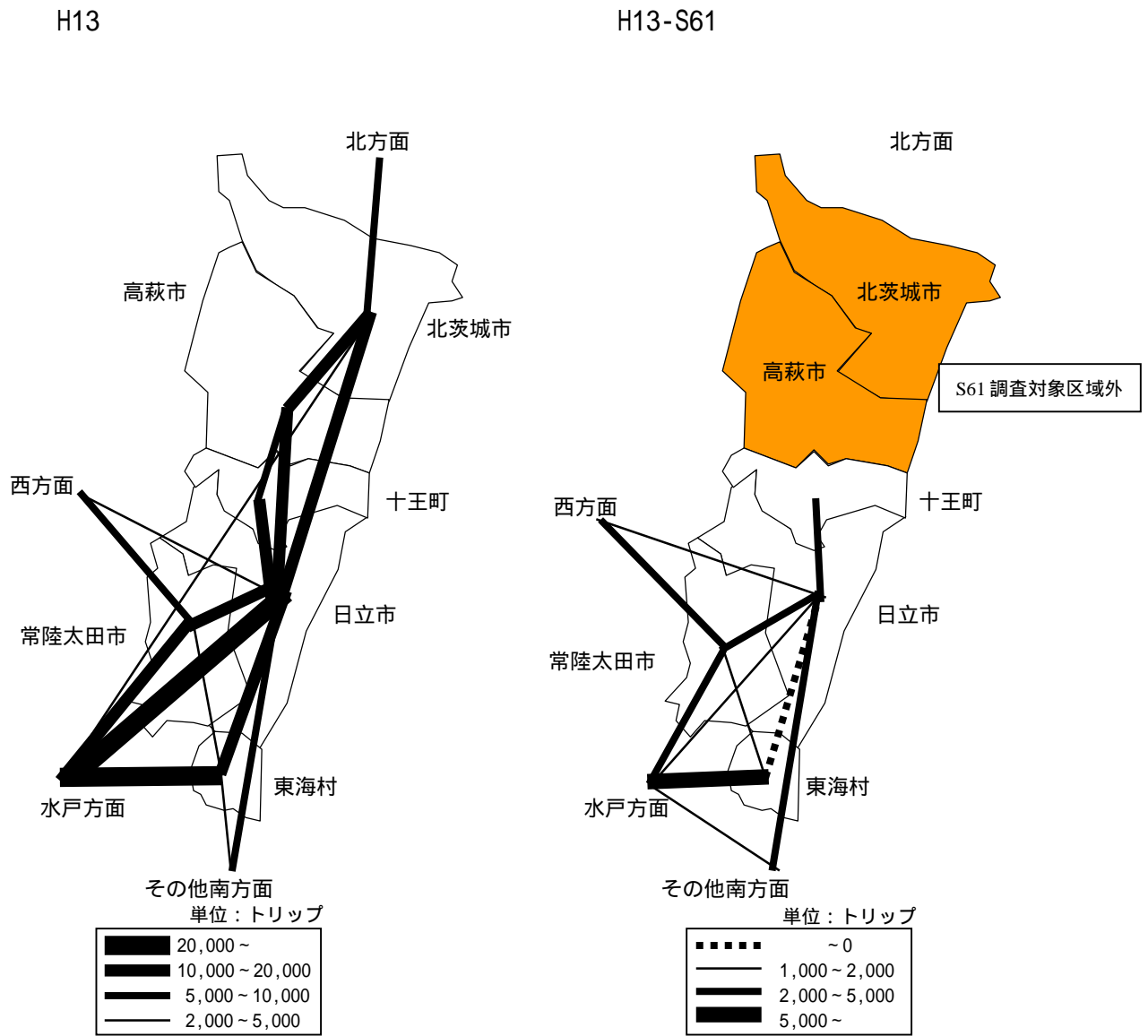


図 1-16 市町村間全目的・全手段トリップ数

(4) 都市圏の主要幹線道路の交通量の推移

日上市以南の国道6号、常陸太田市の国道349号では交通量が約2千台増加（平日の12時間交通量）しています。また、東海村付近の国道245号においても交通量が増加しています。

そのほかの箇所では、平成11年度の交通量に比べ大きな変化はありませんが、国道6号や245号では、混雑率が1.5以上であり、南北方向の交通容量不足は改善されていない状況にあります。

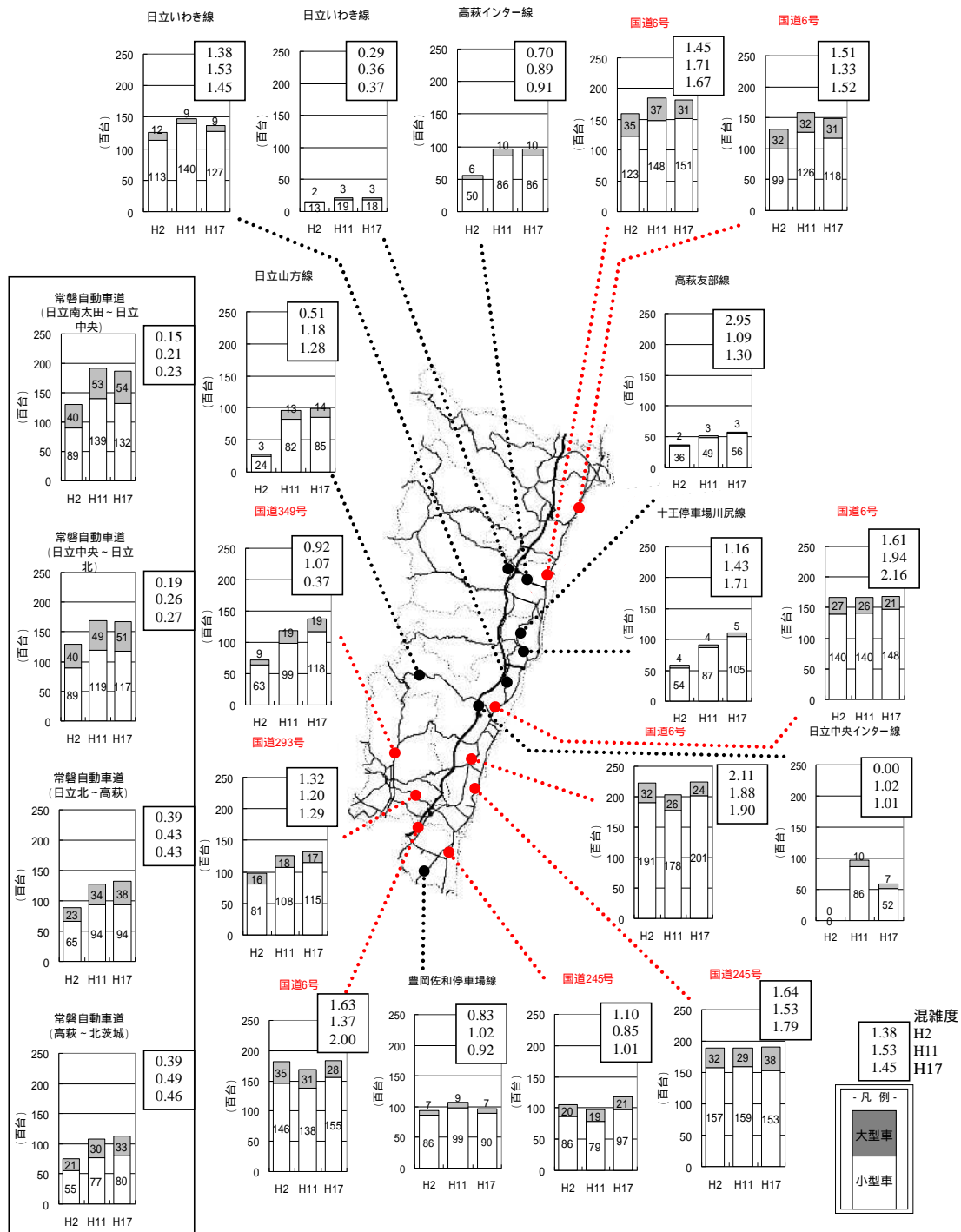


図 1-17 主な地点の車種別 12 時間交通量（平日）の変化

資料：道路交通センサス（H2、H11、H17）

1-3 都市圏の交通問題

交通の現況分析の結果から、この地域の実情のなかでも、以下の4つの問題について特に重要であると考え、これらを優先的に改善できる交通計画を考えていくこととしました。

< 考慮すべき4つの重要な問題 >

- (1) 慢性的な交通渋滞の発生
- (2) 公共交通サービスの低下と利用者数の減少
- (3) 環境への影響の懸念
- (4) 高齢者事故の増加

(1) 慢性的な交通渋滞の発生

(a) 現在の状況

都市間を南北に結ぶ国道6号、国道245号などの主要幹線道路で朝夕を中心に著しい渋滞が発生しています。

その影響から、通過交通が生活道路へ進入し、交差点での交通渋滞の発生や交通事故の危険性の増大などの問題も発生しています。



写真 1-1 国道6号の渋滞の様子

(b) 自動車交通量は道路の持つ容量の3倍以上

自動車利用者の増加に道路整備が追いついておらず、現在の自動車交通量が道路の持つ容量をはるかに超えています。

特に、日立市～東海村の区間では、道路の持つ容量の約3倍以上自動車走っています。

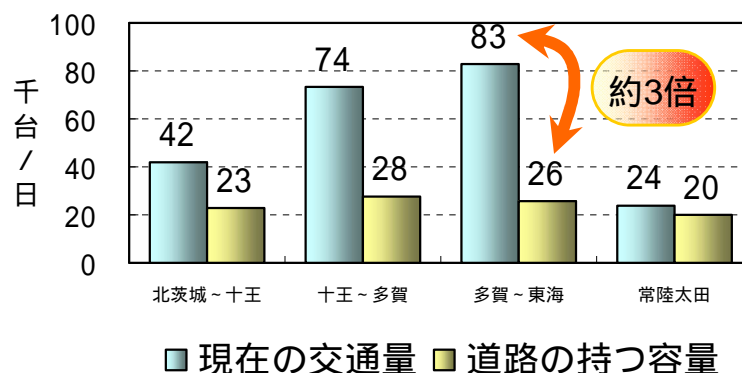


図 1-18 主要断面の需給バランス（常磐自動車道を除く）

(c) 常磐道はまだ利用可能

常磐自動車道は、道路の持つ容量の約4割しか利用されていません。

自動車が約4万6千台まで走ることができるところ、利用台数が約2万台(4割)となっている状況です(あと2万6千台走行可能=約6割の余裕)

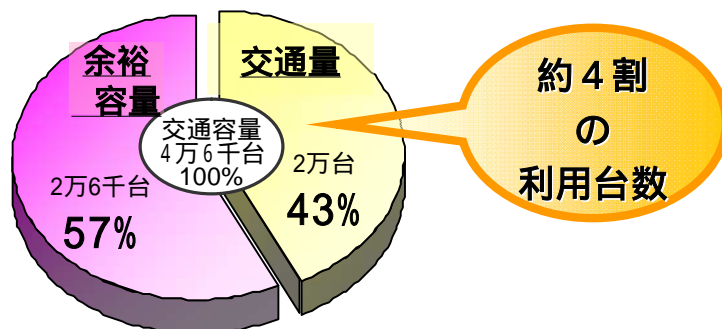


図 1-19 常磐道の余裕容量/交通量

(d) 今後も引き続き交通渋滞が発生

自動車交通分担率の増加により、将来の自動車交通量は現在の交通量とほぼ同じであることが予想され、今後も引き続き交通渋滞が発生すると予測されます。

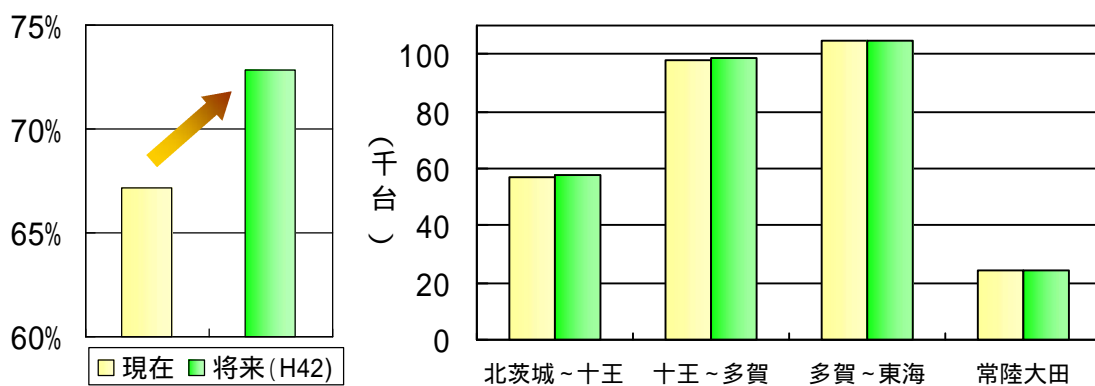


図 1-20 現況及び将来の自動車交通分担率(左)と断面交通量(右)



このような交通渋滞を緩和するため・・・

幹線道路について十分な交通量処理の容量を確保する必要があります。

一般道を使っている車の常磐自動車道の利用促進を図ることが必要です。

(2) 公共交通サービスの低下と利用者数の減少

(a) 利用者の大幅な減少とともに、運行本数が減少

鉄道やバスの利用者が年々減少しています。特に、路線バスについては利用者が大幅に減少しているとともに、運行本数も減少しています。

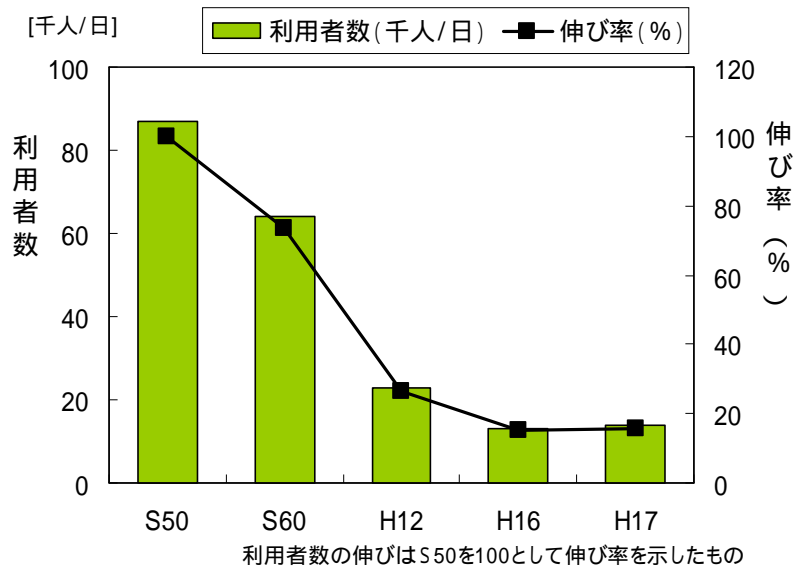


図 1-21 日立電鉄バスの輸送人員の推移

資料：日立電鉄交通サービス

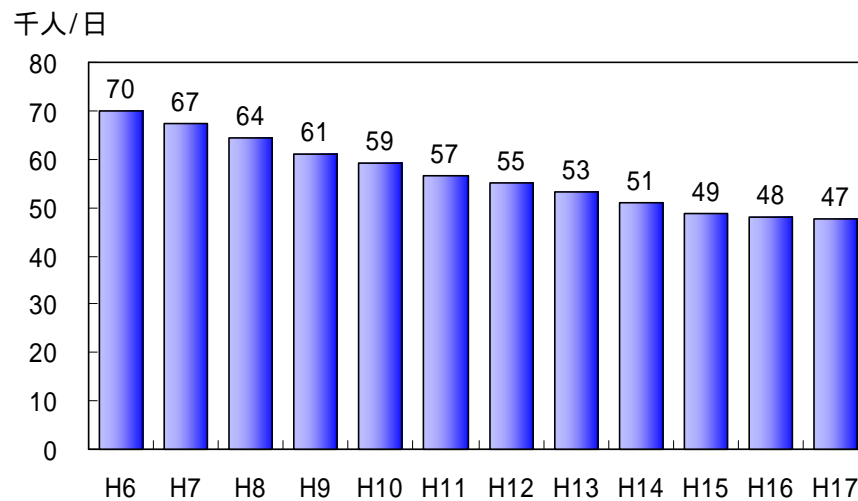
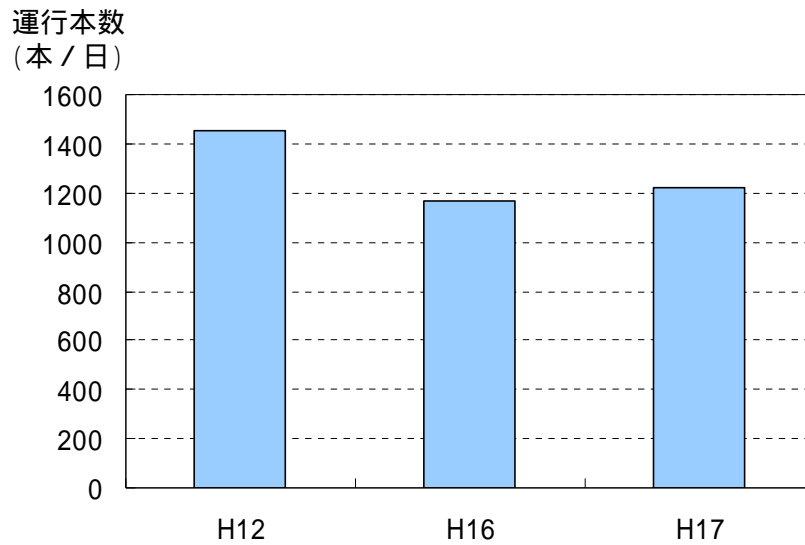


図 1-22 都市圏内のJR線（常磐線・水郡線）の乗車人員

資料：JR 東日本

このことは、利用者の減少により運行本数が減少し、更に利用者が減少するといった悪循環になっていることが考えられます。

また、道路の交通渋滞によるバスの走行速度の低下により、定時性確保の困難性など利便性が著しく低下していることが考えられます。



H17 は日立電鉄線廃止後の代替バス運行による増加分

図 1-23 日立電鉄バスの運行本数

資料：日立電鉄交通サービス

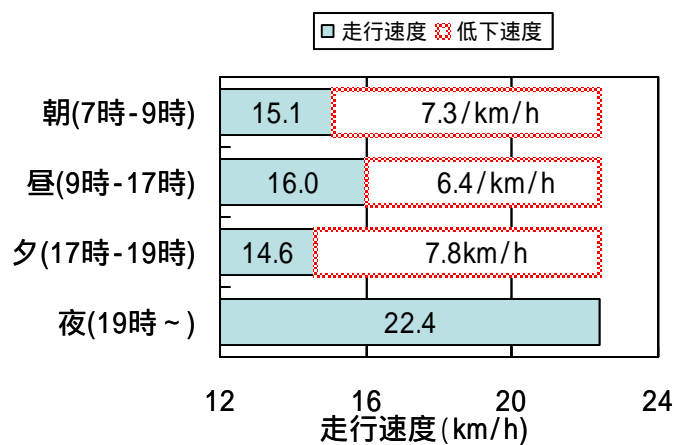


図 1-24 バス走行速度調査 (H13.11)

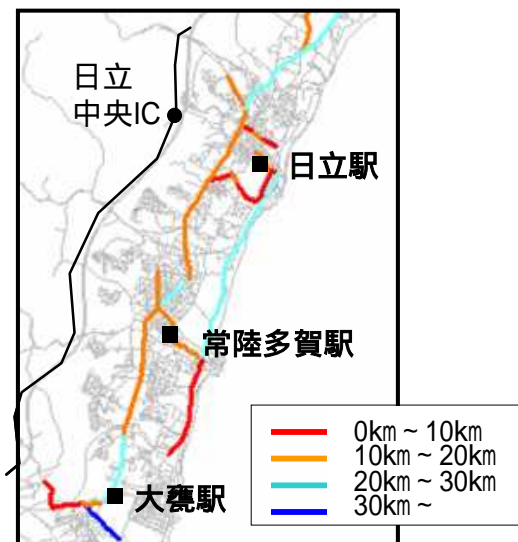


図 1-25 バス走行速度 夕方 (17~19時)

(b) 人口密度の低下 公共交通分担率も低下

公共交通の比較的使いやすい中心部の人口が急激に減少して、空洞化が加速しています。また、人口密度の低下とともに、公共交通分担率が低下しています。

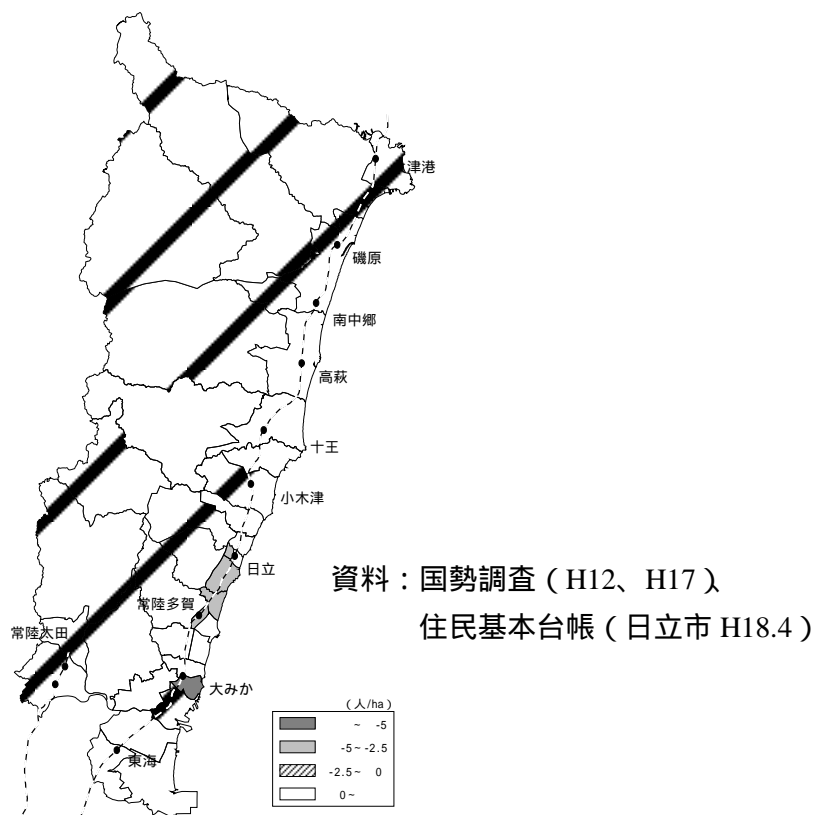
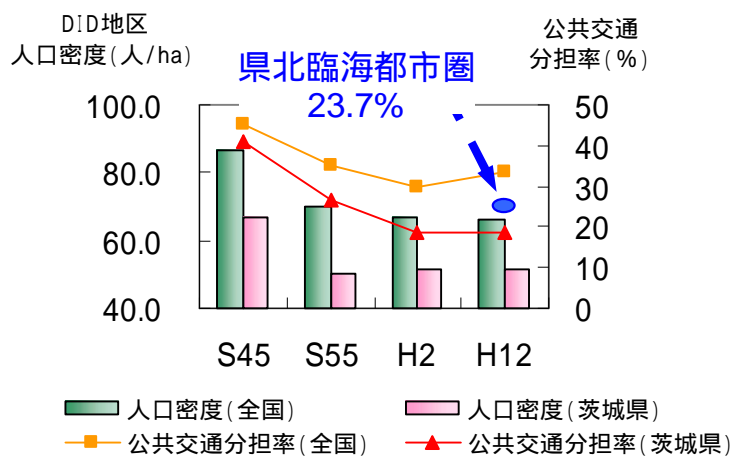


図 1-26 人口密度の変化 (H17-H12)



DID 地区とは、人口密度 40 人/ha , かつ 5,000 人以上の人口集中地区のこと

図 1-27 人口密度と公共交通分担率との関係

資料：国勢調査

(c) 自動車を使えない方の移動が不便に

鉄道やバスのサービスがより一層低下することが予想されます。このことにより、自動車を使えない方の移動が不便になります。

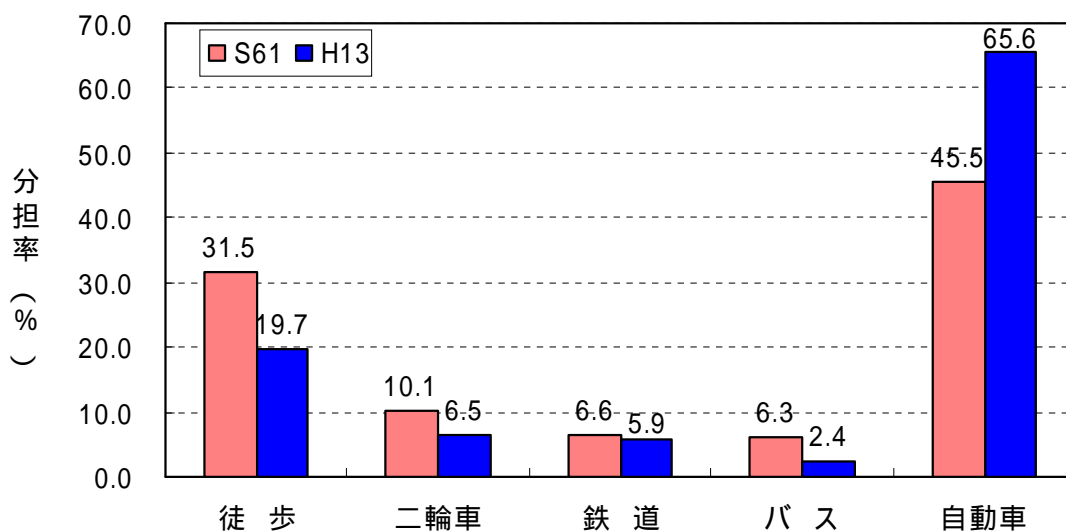


図 1-28 都市圏全目的分担率の推移



公共交通のサービス向上を図るため・・・

交通渋滞を緩和し、バスの走行性を確保する必要があります。

公共交通が利用しやすい環境整備や情報提供等を行い、利用者の増加策を講じる必要があります。

(3) 環境への影響の懸念

(a) 自動車交通の渋滞により二酸化炭素 (CO₂) 排出量が増加

自動車が出す CO₂ 量は、同規模の都市圏と比べ約 1.5 倍も多くなっています。これは交通渋滞により自動車の走行速度が低下しているためです。

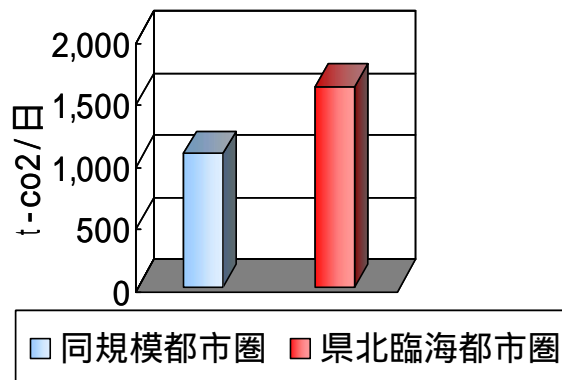


図 1-29 CO₂ 排出量

交通エコロジー・モビリティ財団資料をもとに同規模都市圏数値を算出

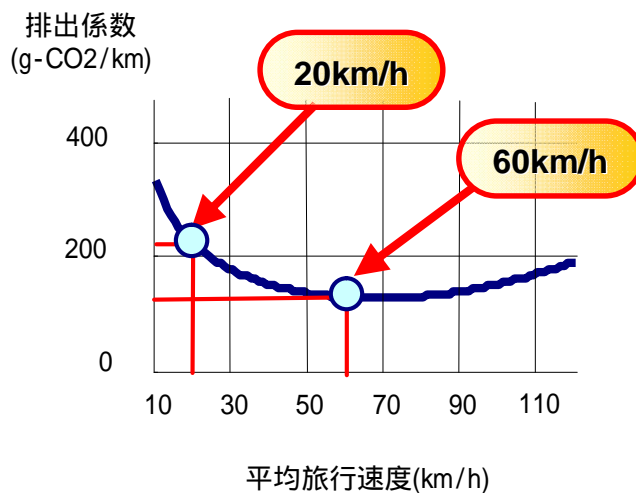


図 1-30 走行速度と CO₂ 排出量の関係

本都市圏の一般道平均速度は約 20km/h。

60km/h までは速度上昇により CO₂ 排出量は減少する。

このままでは、自動車交通の割合が増えることにもともない、ますます、二酸化炭素の排出量が増加し、環境への負荷が懸念されます。

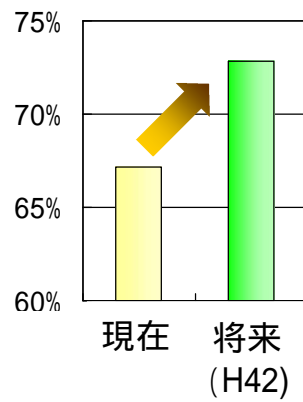


図 1-31 自動車交通分担率

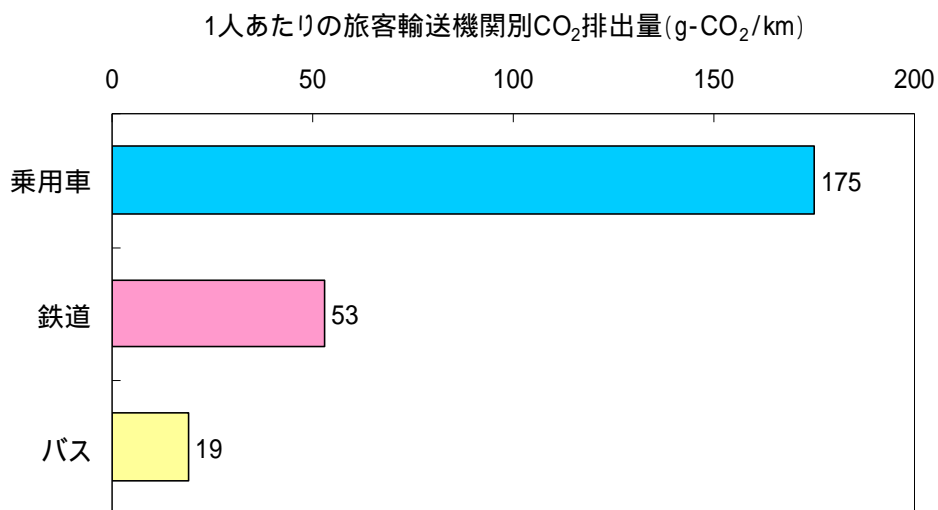


図 1-32 二酸化炭素排出量の比較

資料：環境省資料

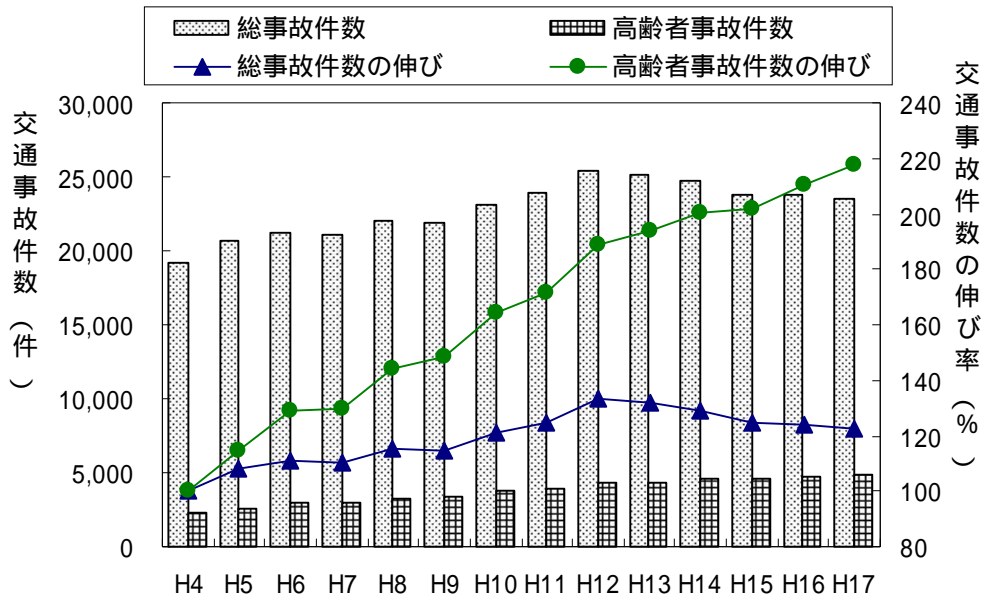


環境負荷を軽減するため・・・

過度の自動車依存からの脱却や交通渋滞の緩和を図るとともに、鉄道やバスの公共交通に移行していくことが必要です。

(4) 高齢者事故の増加

現在、高齢者の事故が増えています。茨城県の高齢者死亡事故件数は、全国ワースト2位です。また将来は、高齢者の移動手段として、自動車利用の増加が予想され、高齢者の事故の増加も懸念されます。



交通事故件数の伸びは H4 を 100 として伸び率を示したものの

図 1-33 交通事故件数

資料：茨城県警察本部

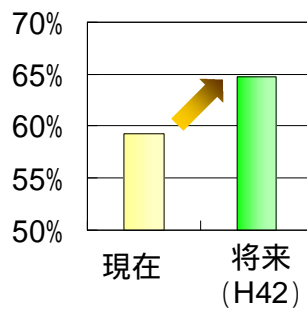


図 1-34 高齢者の自動車分担率

自動車分担率：移動手段（徒歩，バス，鉄道，二輪車，自動車）のうち自動車で移動する割合



高齢者など多くの方が安心して移動できるようにするため・・・
 安全に利用できる交通空間（車道、歩道等）の整備が必要です。
 高齢者が自動車以外でも移動が可能な、公共交通が利用しやすい環境をつくっていく必要があります。

1-4 都市圏の将来都市像

本都市圏の将来の都市像については、土地利用と交通を一体的に捉え、まちづくりの観点から、都市圏全体が長期的に進むべき方向について、県および各自治体の上位計画を踏まえて設定します。

(1) 都市構造に関する方針

県および各自治体の上位計画を踏まえ、まちづくりの観点から都市圏全体が長期的に進むべき方向を鑑み、以下のような都市構造に関する方針とします。

(a) 産業・情報技術との連携

本都市圏の臨海部においては、産業技術や科学技術などの研究開発機能や商業・業務機能、高度情報機能などが集積しており、今後は高度情報技術やこれまでの産業技術の集積を活かした新たな機能開発に取り組むものとします。特に、日立市を中心とする産業技術、東海村の原子力技術は本都市圏の特色を形成するものであり、全国、世界レベルでの競争力を高めるよう積極的な取り組みが望まれます。

(b) コンパクトな市街地形成

安定・成熟した都市型社会に適合した魅力あるまちづくりを進めるため、既成市街地の土地の高度利用や都市機能の更新を促進することにより都市基盤の整備を計画的に行い、コンパクトな市街地形成を目指します。コンパクトな市街地形成を図っていくため、都市圏全体の『中心的拠点』として日立駅周辺を育成するとともに、JR常磐線の駅周辺地区および各市町村の中心市街地を『地域中心』として育成します。

(c) 自然・歴史・文化との交流

自然環境、歴史・文化資源などを活かし、地域間の活発な交流・連携を促進していくものとします。中山間地域においては、農地や里山、集落など豊かな自然景観に溶け込んだ快適で魅力ある生活空間を維持していくものとします。

(2) 交通に関する施策の方向性

社会情勢の変化を受けながらも、都市圏が有する計画課題は大きく変わっていません。したがって、本都市圏の将来都市構造の形成を支援するため、交通に関する施策の方向性について、下記の通り設定します。

(a) すべての人にやさしい都市づくり

慢性的な道路交通の混雑緩和と環境負荷の軽減を図るため、南北方向の幹線道路軸を強化します。また、高齢社会や地球環境問題などへの対応を含め、ユニバーサルデザインに配慮した公共交通機関の充実を図り、過度の自動車依存を抑制した交通手段分担を実現することとします

さらに、高齢者のみならず全ての人のモビリティ（移動のしやすさ）を確保することが重要であるため、複数の移動手段を選択できるマルチモーダルな交通体系を構築します。

(b) コンパクトな市街地を支援する公共交通軸の形成

絶対的に不足している道路整備等のハード対策に加え、公共交通の利用しやすいコンパクトな市街地形成への誘導が望まれます。特に、県北臨海都市圏は南北に細長く、必ずしも自動車交通に頼らない、公共交通を中心（公共交通軸）とした都市構造へ誘導しやすい形態と考えられます。

(3) 都市圏の将来都市像の設定

以上を踏まえ、本都市圏の将来都市像を下図のように設定します。

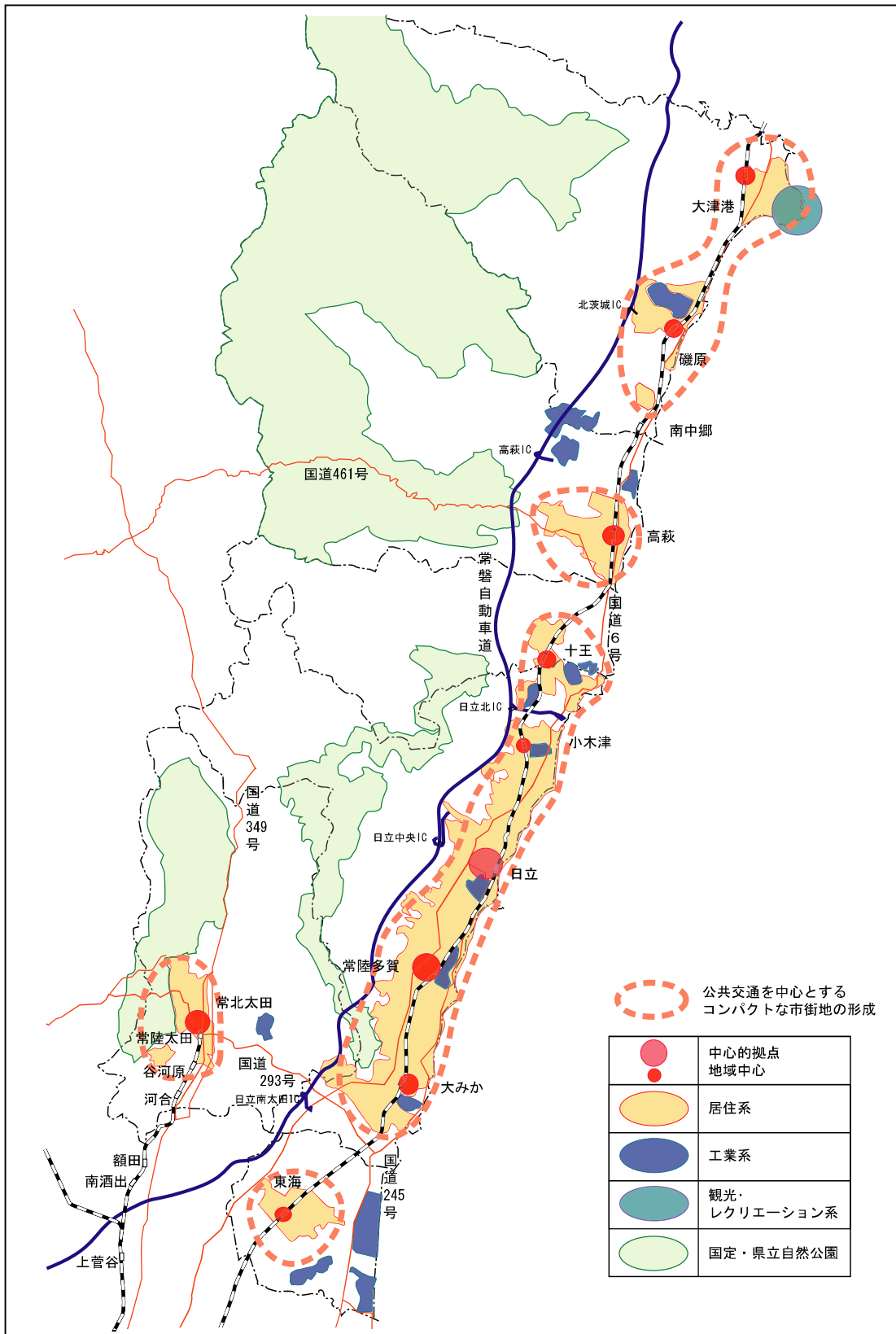


図 1-35 都市圏の将来都市構造

(4) 将来人口フレームの設定

(a) 都市圏の将来人口フレーム

(i) 設定の考え方

広域的な将来人口（都市圏全域および市町村別の将来人口）については、近年の少子高齢化等の動向を反映し、県土全体の将来動向を想定した新茨城県総合計画（平成 17 年）の人口フレームを基本とします。新茨城県総合計画において設定されている茨城県全体の将来人口フレームは、下図に示すように平成 42 年時点で 270～285 万人と予想されています。本都市圏の将来人口フレームの設定に際しては、茨城県内における本都市圏の人口シェア（H22 水準で 11.6%と想定）の維持を目標とし、以下のように設定します。

$$\text{将来の都市圏人口} = \text{新長期計画「県人口」} \times \text{都市圏人口シェア（H22水準維持）}$$

(ii) 都市圏人口フレーム

本都市圏の人口は、少子化の影響等により減少傾向が続き、平成 42 年には約 32.2 万人から約 33.1 万人になるものと想定します。

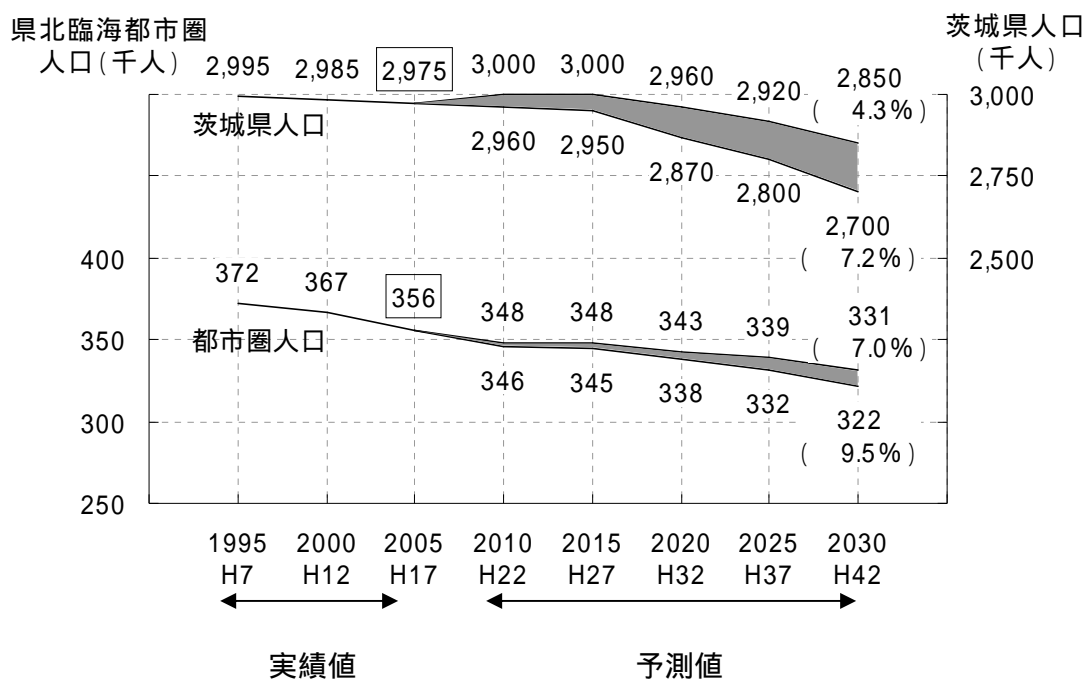


図 1-36 将来人口フレーム（茨城県全体、県北臨海都市圏）

資料：実績値は国勢調査

(b) ゾーン別将来人口フレーム

(i) 設定の考え方

ゾーン別人口は、将来交通需要の地域間の動きを左右するものであるため、将来都市像の方針にもとづき作成します。

<基本方針>

中心市街地 日立駅周辺等の中心市街地においては、中心市街地では、まちなか居住の促進により中心市街地の居住人口を維持します。
臨海部・市街化区域 コンパクトな市街地形成による公共交通を利用しやすい都市構造の誘導を目指して、用途地域内では人口定着施策の促進により、将来総人口が減少する中であっても、著しい人口減少を抑制します。

(ii) ゾーン別人口フレームの変化率

都市圏全体の人口は減少している中で、中心市街地では現況の人口とほぼ同水準となっています。臨海部では人口は減少しているものの、都市圏（各自治体）の中でのシェアはほぼ現況水準となっています。その他地域では、人口減少の傾向が都市圏平均よりも大きな割合となっています。

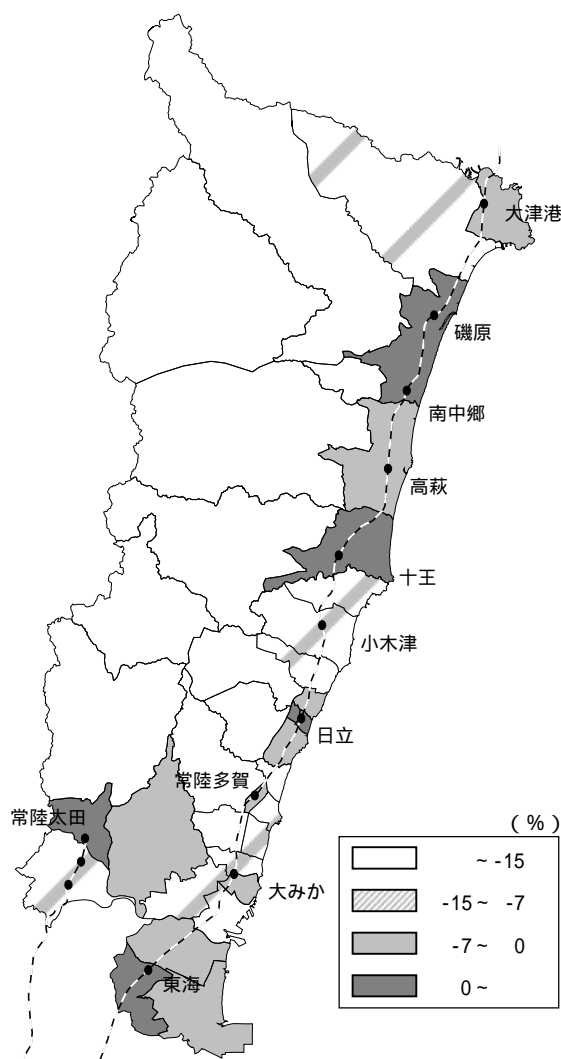


図 1-37 人口増減率 (H42 / H17)

注) 県フレーム「高位」を前提にしている

1-5 都市交通体系上の計画課題の整理

本都市圏の交通問題を踏まえた計画課題と施策のイメージは、以下のように整理されます。なお、それぞれの施策イメージは、必ずしも計画課題に一对一に対応するものではなく、相互に関連していることに留意する必要があります。

(1) 「慢性的な交通渋滞の発生」に対応した計画課題

- ・幹線道路について十分な交通量処理の容量を確保する
- ・一般道を使っている車の常磐自動車道の利用促進を図る

< 施策のイメージ >

段階的な道路網の形成（広域幹線道路軸、及び市街地内道路網の形成）
常磐自動車道の有効活用（利用促進 PR、割引制度の普及・拡充、スマート IC 整備等）
公共交通軸の形成（鉄道利用増加策の展開、幹線バスの導入検討）

(2) 「公共交通サービスの低下と利用者数の減少」に対応した計画課題

- ・交通渋滞を緩和し、バスの走行性を確保する
- ・公共交通が利用しやすい環境整備や情報提供等を行い、利用者の増加策を講じる

< 施策のイメージ >

バス利用増加策の展開（新規路線の検討、サービス水準の向上策の検討）
公共交通の利便性向上（ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備等）
交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上（駅前広場、アクセス道路整備等）

(3) 「環境への影響の懸念」に対応した計画課題

- ・過度の自動車依存からの脱却や交通渋滞の緩和を図るとともに、鉄道やバスの公共交通に移行していく

< 施策のイメージ >

都市圏内の渋滞緩和に資する道路整備
自動車に過度に依存しない交通体系の整備（公共交通の利用促進等）

(4) 「高齢者事故の増加」に対応した計画課題

- ・安全に利用できる交通空間（車道、歩道等）を整備する
- ・高齢者が自動車以外でも移動が可能な、公共交通が利用しやすい環境づくり

< 施策のイメージ >

自動車に過度に依存しない交通体系の整備（公共交通の利用促進等 再掲）
安心・安全な歩行者・自転車空間の確保
交通施設のバリアフリー化の推進

第2章 計画の位置づけと基本方針

2-1 計画の位置づけと考え方

都市交通マスタープランと都市交通戦略は、都市計画分野における交通計画の基本となる計画です。

(1) 都市交通マスタープラン（概ね20年後の長期的計画）

都市交通マスタープランは、都市圏の将来像や計画目標、将来都市圏構造、道路や公共交通などの施設整備やソフト施策から構成され、都市圏全体の交通施策のあり方を提案するものです。概ね20年後の長期の計画を基本として、都市の計画課題に応じて優先的に実施すべき個別計画や施策の提案を含むものです。

(2) 都市交通戦略（概ね5～10年後の短期・中期的計画）

都市交通戦略は、都市交通マスタープランを踏まえ、概ね5～10年の短期・中期を目標として、計画目標とその目標を実現するための施策パッケージ、それを実現するための施策展開方針と管理・運営の仕組みや体制を定めるものです。

(3) 都市交通マスタープランと都市交通戦略の関係

概ね10年程度のサイクルで行われる都市交通マスタープランの策定、あるいは点検・見直しの際に、都市交通戦略を策定し、都市交通戦略に基づく事業展開、関連計画への反映、目標達成状況の評価を行うものです。

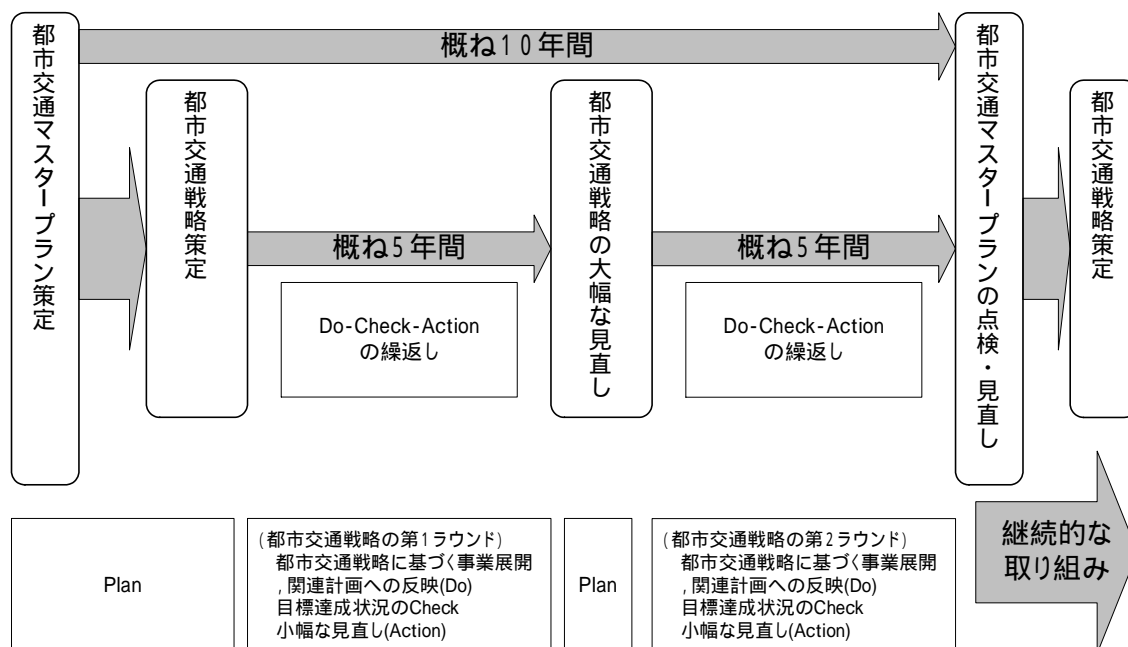


図 2-1 都市交通マスタープランと都市交通戦略の関係

(出典：総合都市交通体系調査の手引き解説書(国土交通省))

2-2 計画の基本方針

2-2-1 本都市圏の都市交通マスタープランの考え方

都市交通においては、徒歩、自転車、自動車、公共交通機関等の多様な交通手段が充実した交通サービスを提供すると同時に、各交通手段が連携することにより総合的なシステムとして機能することが重要です。

徒歩は人間の基本的な交通手段であり、ヒューマンスケールでのモビリティを確保する上でも重要です。自転車は通勤・通学や買物等の近距離における重要な交通手段です。近年、短距離の移動でも自動車を利用する傾向がみられますが、環境・エネルギー問題への対応からも徒歩、自転車の利用を促進する必要があります。そのためには、歩行者・自転車ネットワークを連続的に確保することや、安全性・快適性を向上させることが求められます。

公共交通は大量の交通を処理でき、定時性に優れた輸送効率の高い交通システムであるのと同時に、交通弱者等にとっても不可欠な交通手段です。また、限りある都市空間を有効に活用し、都市環境の改善を進めるためにも、公共交通の利用を促進し、自動車交通を適正化することが重要です。今後は、公共交通を高齢者への対応や環境問題、都市活力の再生などの社会的要請も踏まえ、都市において生活と一体化し、欠かすことのできない「都市の装置」として位置づけ、公共交通のネットワークを充実させることが必要です。

自動車は、生活ニーズの高度化・多様化等に伴い、日常生活に不可欠な交通手段となっており、都市におけるモビリティを確保する上で基本となる交通手段です。一方で、都市における交通空間の確保や環境保全のニーズが自動車利用の制約要因となっており、今後は道路や駐車場の整備を進めると同時に、公共交通との役割分担を含めて自動車交通の適正化を考えることが必要です。

前述の交通体系整備上の課題とあわせ、本都市圏の総合都市交通体系への要請として、人と環境にやさしい・活力と魅力ある都市づくりをめざし、以下の4つの考え方を軸として、様々な施策を相互に連携し推進していくこととします。

人と環境にやさしい・活力と魅力ある都市づくりをめざして

コンパクトな市街地形成を支援する交通体系の構築

高齢社会への対応

既存交通施設の有効活用

環境にやさしい交通体系の構築

コンパクトな市街地形成を支援する交通体系の構築

中心的拠点、地域中心の育成と活性化を図り、それぞれの連携強化を図るため、都市間相互を連絡する南北交通軸を形成する。

本都市圏の南北に細長い都市形状を活かし、公共交通の利用しやすい都市構造としてのコンパクトな都市構造への誘導を支援する。

また、中心的拠点、地域中心へは、誰でも容易に安全に手軽にアクセスするシステムを充実する。そのための手段として、バス等の利便性向上が重要となる。

高齢社会への対応

高齢者の免許保有率は今後も上昇し、それに伴って自動車利用も増大することが予想される。そのため、安全・快適に利用できるゆとりのある道路空間（広幅員化）とネットワーク化が重要である。

若年層に比べ、高齢者の徒歩分担率は依然として高く、幹線道路だけでなく、生活行動レベルにおいても、自転車・歩行者空間の確保が必要である。

全交通手段を含む、高齢者や交通弱者に優しい、バリアフリー化された総合的な交通ネットワークの強化と、多様な移動手段が選択可能な交通体系を構築する。

既存交通施設の有効活用

財政制約下における既存交通施設の有効利用に裏打ちされた交通体系の構築が求められている。

本都市圏に整備されている道路、公共交通施設を有効に活用し、交通計画課題に対処していくとともに、将来において既存交通施設を有効に活用しながら必要な施設整備を行うこととする。

短中期的には、P&R、K&R等の交通手段の組み合わせ施策の推進、一般道路と比べ道路容量に余裕のある常磐自動車道の有効活用などのTDM施策により、早急な対応が求められる。

環境にやさしい交通体系の構築

地球温暖化の進行等が社会問題として認識されており、持続可能な循環型社会への変革が世界的に求められている。

道路ネットワーク整備においては、幹線道路の早期整備や、規格の高い道路整備等による主要な交差点の立体化など、都市内における自動車交通の走行速度向上に資する道路網の形成が重要である。

また、環境負荷の高い自動車への過度の依存から脱却を図るため、公共交通への転換を目指す必要がある。

2-2-2 都市交通マスタープラン（長期計画）の基本方針

(1) 都市交通マスタープランの構成

現況の交通動向および将来の交通特性より整理した「マスタープランにおける交通計画課題への対応方針」、本都市圏の将来的な都市交通計画の方向性を見込んだ「都市交通マスタープランの考え方」を踏まえ、都市交通マスタープランの構成を以下のように提案いたします。

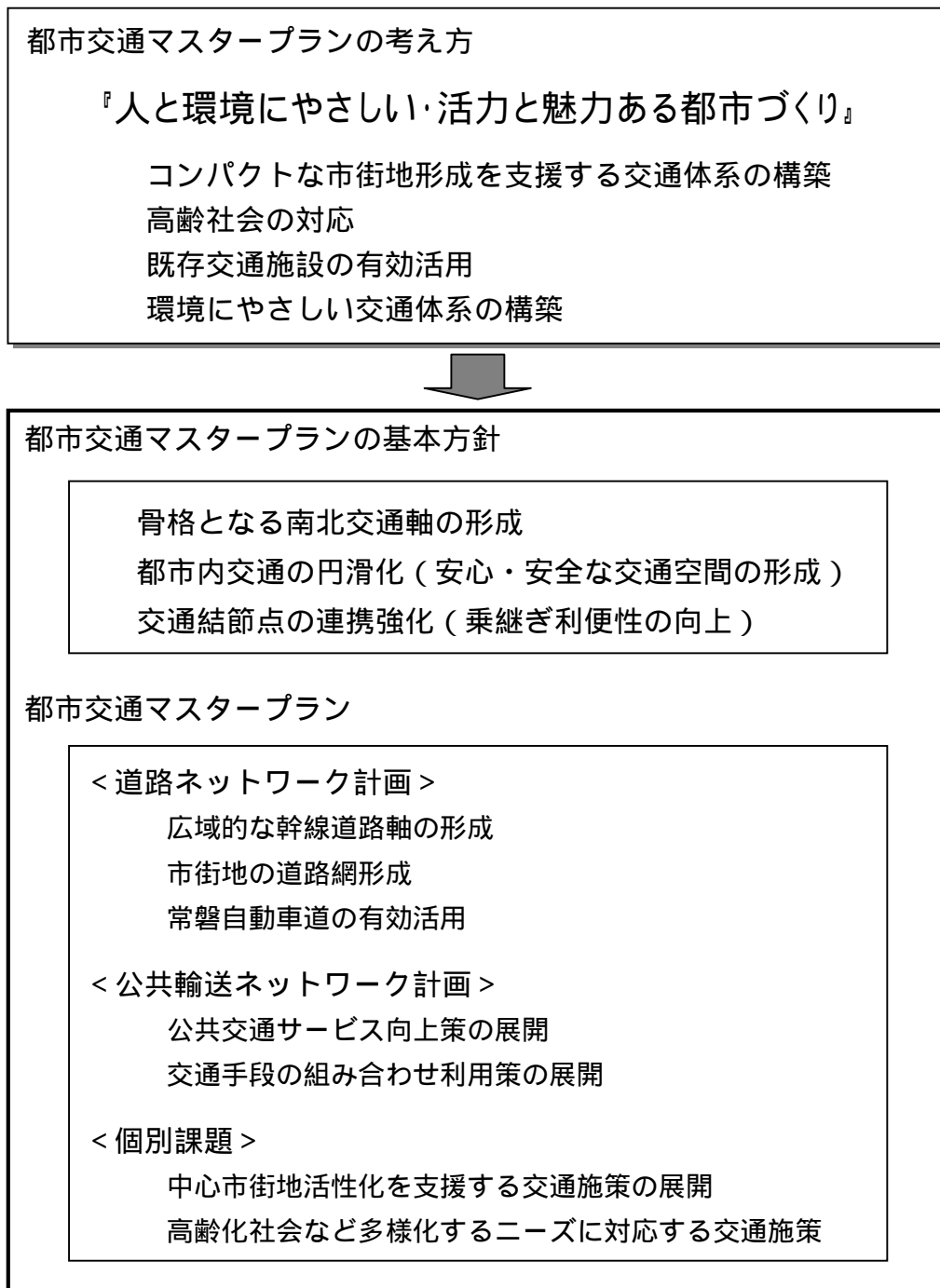


図 2-2 都市交通マスタープランの構成

(2) 都市交通マスタープランの基本方針

本都市圏における都市交通マスタープランの基本的な方針を次のように設定します。

(a) 骨格となる南北交通軸の形成

・都市圏の均衡ある開発を支援し、交通流の整流化に資する都市圏の骨格となる南北交通軸を形成します。

【道路軸】

格子状の広域幹線道路軸の形成

強化軸 A (北茨城～高萩～日立(十王))

- 国道 6 号, 新・陸前浜街道 等

強化軸 B (日立(十王)～東海)

- 国道 6 号日立バイパス, 鮎川停車場線, 山側道路, 国道 245 号 等

強化軸 C (常陸太田～日立・東海)

- 国道 293 号バイパス, 常陸那珂港山方線 等

常磐自動車道の有効活用

利用促進 PR, 割引制度の普及・拡充, スマート IC 等

【公共交通軸】

鉄道利用促進策の検討 (JR 常磐線・JR 水郡線)

駅乗継利便性向上, 運行頻度などサービス水準の向上
幹線バスの導入検討

JR 常磐線と JR 水郡線を連携する幹線バスの導入検討

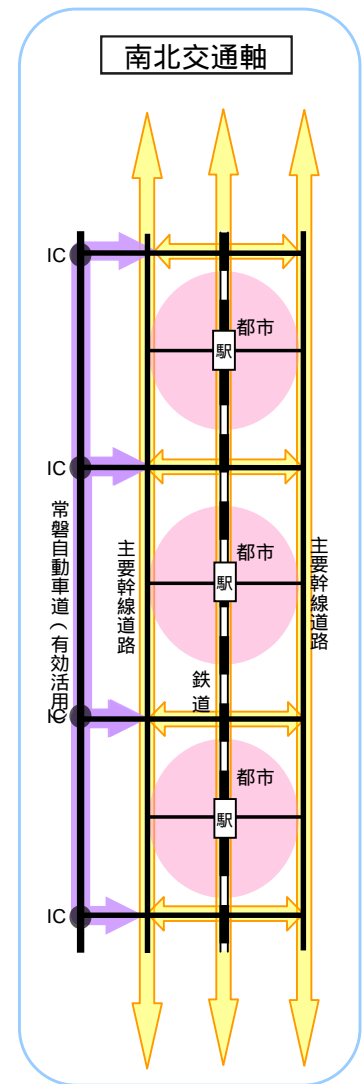


図 2-3 南北交通軸の方針図

(b) 都市内交通の円滑化

- ・ 中心的拠点、地域中心周辺地域における走行条件の向上を図るため、市街地整備やまちづくりと連動した都市内幹線ネットワークの体系的な整備を図ります。あわせて、交差点改良によるボトルネックの解消を図ります。
- ・ 利用者ニーズにあったバス運行本数や運行ルート等、適切なバス運用を図ります。
- ・ 利便性・安全性を確保した自転車・歩行者対応施設の充実を図ります。
- ・ コンパクトな市街地形成を図り、 unnecessaryな自動車利用を回避します。

市街地内道路網の形成

市街地内の体系的道路網の形成

ボトルネックの解消

駅へのアクセス道路と駅前広場等の整備

バスの走行性向上に資する道路整備

歩行者・自転車空間の確保

交通施設のバリアフリー化の推進

地域中心部への交通利便性の向上

路線バスの定時性確保

民間事業者のバス路線等の再編

(朝夕は速達性のある基本路線, 昼間は多くの利用者をカバーできる迂回路線を設定する 等)

採算事業が困難な地域・路線への公共交通の拡充・導入を検討

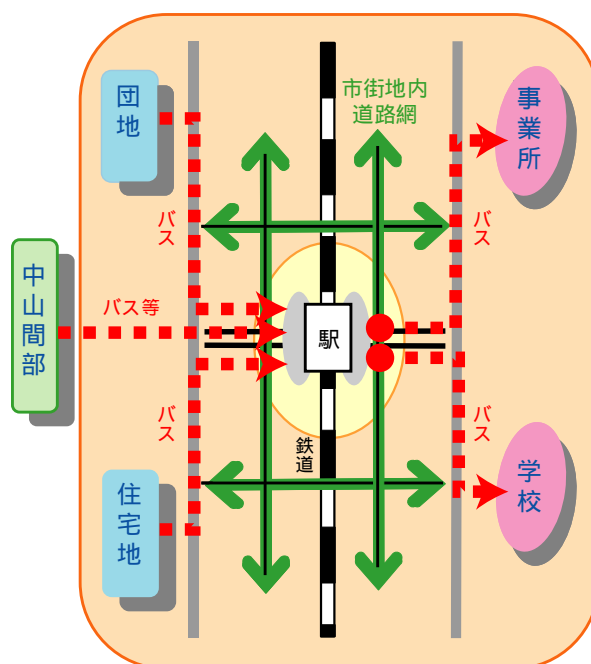


図 2-4 都市内交通の円滑化の方針図

(c) 交通結節点の強化

- ・都市内の過度な自動車交通負荷を回避しながら、環境に配慮した総合的な交通体系を確立し、交通ニーズの質的变化への対応を図るため、公共交通サービス改善等の施策を展開するとともに、各交通機関相互の連携を強化し、移動性の向上を図ります。
- ・既存鉄道の運行本数の増加等、幹線的な鉄道サービスをより一層向上させるとともに、主要鉄道駅でのP&R、K&R用施設の整備を積極的に進めていきます。
- ・都市圏の中心的拠点（日立駅周辺）を中心とし、都市圏全体を縦貫する幹線バスや鉄道端末バスが結節する鉄道駅やターミナル（P&BR 駐車場等）においては、スムーズな乗り換えが可能となるシステム化を図ります。

市街地内道路網の形成（再掲）

駅へのアクセス道路と駅前広場等の整備

交通手段の組み合わせ利用策の検討

乗り継ぎやすさの向上

（バスICカードの導入，案内情報提供 等）

パーク&ライド用の駐車場整備

サイクル&ライド用の駐輪場整備

パーク&バスライド用の駐車場・バス路線整備検討

駅舎と駅周辺のバリアフリー化の推進

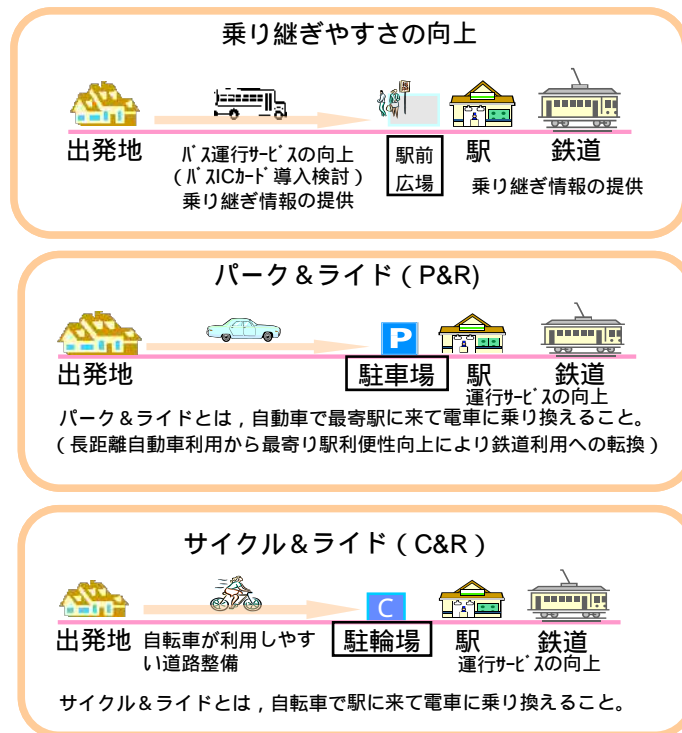


図 2-5 交通結節点の強化の方針図

以上の基本方針を方針図としてまとめると、下図のようになります。



図 2-6 都市交通マスタープランの方針図

2-2-3 都市交通戦略（短期計画）の基本方針

本都市圏では、以下に示す方針に基づき都市交通戦略の策定を進めていくこととします。

(1) 都市交通戦略の方針

ハード整備（交通基盤整備）とソフト施策は一体的に行うことが効果的であることから、地域特性に応じてハード施策・ソフト施策の組み合わせや優先順位を検討していきます。また、ハード・ソフト施策の検討実施体制の連携・情報共有化に関する方策等を検討していきます。

(2) 計画目標年次の設定

本都市圏における都市交通戦略の目標年次は平成 27 年とします。

(3) 都市交通戦略の目標

長期的な計画である都市交通マスタープランの基本方針として設定した「骨格となる南北交通軸の形成」、「都市内交通の円滑化」、「交通結節点の連携強化」を見据え、本都市圏の短期計画である都市交通戦略の方針と施策メニューの設定にあたっては、

- 都市圏内の渋滞緩和に資する南北幹線交通軸の形成
- 誰もが使いやすい公共交通を中心としたまちづくり
- まちなかの活性化と安心・安全なまちづくり

以上の 3 つの目標を重視して行うものとします。

(4) 地域毎の都市交通戦略の方針と施策メニューの設定

都市交通戦略の提案に際しては、第1章で整理した現況の問題点を受け、都市圏内の対象区域毎の特性を踏まえて、それぞれの方針と施策メニューを設定します。

具体的には、各地域が有する交通課題から、対象区域を 北部地域（北茨城市～高萩市～日立市北部）、 中南部地域（日立市～常陸太田市）、 南部地域（日立市～東海村）の3つに分けた上で、それぞれ計画課題に対応した方針を次のように設定します。

< 都市交通マスタープランの基本方針 >

< 対象地域毎の都市交通戦略の方針、および施策メニュー >

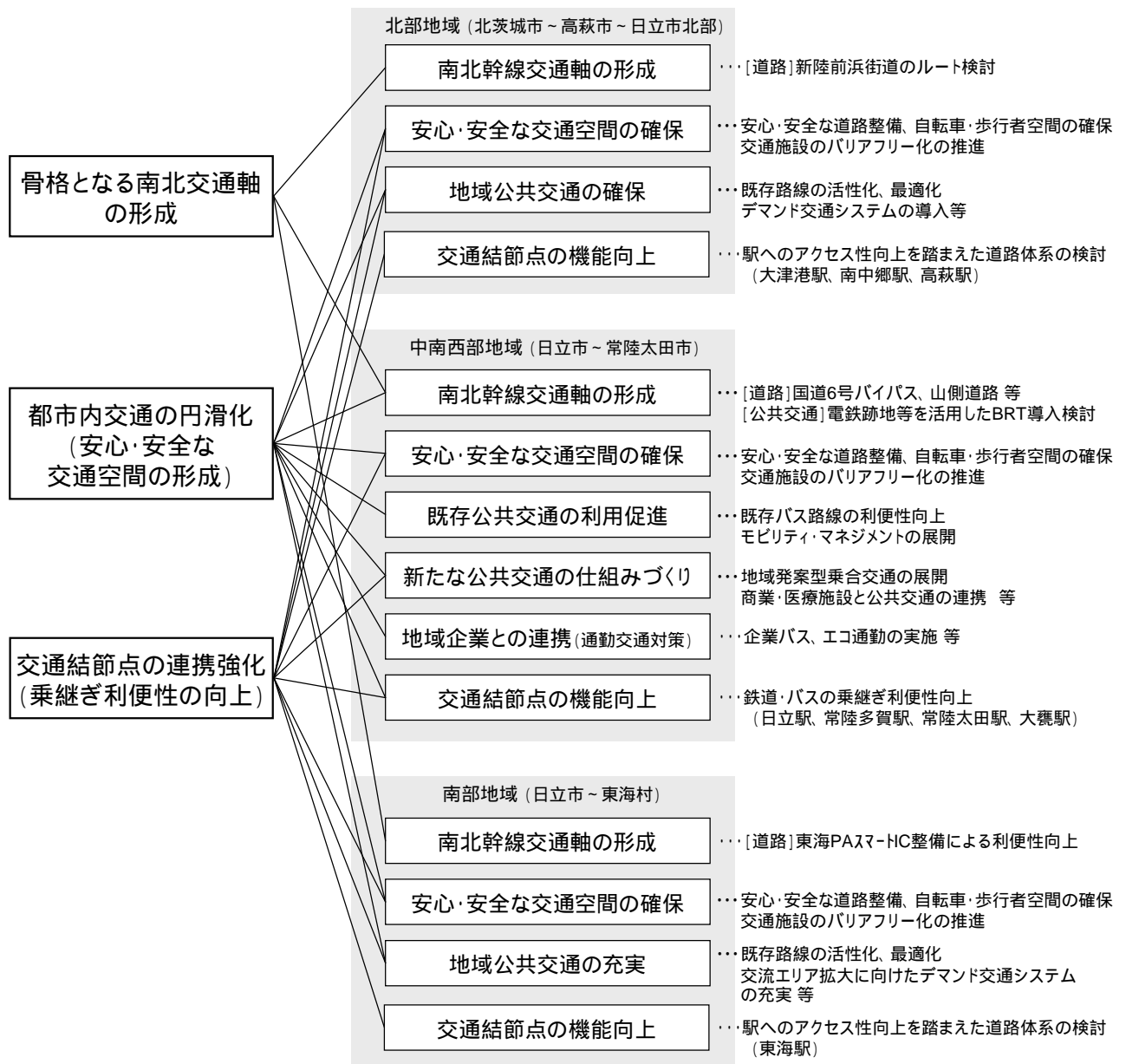


図 2-7 地域毎の都市交通戦略の方針と施策メニュー

< 都市交通戦略の方針についての考え方 >

(a) 南北幹線交通軸の形成

都市交通マスタープランの基本方針である「骨格となる南北交通軸の形成」を目指し、都市圏内の交通整流化に資する幹線交通軸の形成を図ります。具体的には、以下の3つの施策について優先的に進めていきます。

- 南北の広域幹線道路の整備
- 常磐自動車道の有効活用
- 電鉄跡地等を活用したBRT導入検討

(b) 安心・安全な交通空間の確保

都市交通マスタープランの基本方針である「都市内交通の円滑化」の実現に向けて、安心安全な道路整備、自転車・歩行者空間の確保、交通施設のバリアフリー化を進めていきます。

(c) 既存公共交通の利用促進

都市内の過度な自動車利用を軽減するため、公共交通サービス改善等の施策の展開と、利用促進を図っていきます。具体的には、以下の3つの施策について優先的に進めていきます。

- 鉄道の利用促進
- 路線バス等の利用促進
- モビリティ・マネジメントの実施

(d) 地域公共交通の確保・充実

公共交通不便地域の解消を図ると共に、地域の活性化に資する公共交通として、路線バスや地域巡回型のバス等の確保・維持・充実を図っていきます。

(e) 新たな公共交通のしくみづくり

バス路線の廃止・縮小が予想される地区において、地域と事業者が協定を締結して既存バス路線の維持・確保及び拡充を図っていく「パートナーシップ協定方式」や、市民（地域）と事業者との連携を基本に、導入に際し地域の組織的かつ継続的な責任と費用の分担を前提とした地域発案型の運行方式等、新たな公共交通のしくみづくりを進めていきます。

(f) 地域企業との連携

地域の企業と連携して、特に需要の大きい通勤交通への対策として、企業共同バスの運行に関する検討や、エコ通勤（ノーマイカーデー・公共交通通勤への転換等）の実施に向けた検討を進めていきます。

(g) 交通結節点の機能向上

各交通機関相互の連携を強化し、移動性の向上を図るとともに、主要鉄道駅でのP&R、K&R用施設等の整備を積極的に進めていきます。

第3章 都市交通マスタープランの提案と評価

3-1 将来道路ネットワーク計画

3-1-1 基本的な考え方

将来道路ネットワーク計画については、総合都市交通体系の考え方に基づき、以下を基本的な考え方とします。

広域的な幹線道路網の形成

a) 南北方向の強化軸の形成

- ・都市圏の骨格となる南北方向の梯子状の幹線道路網を形成します。現在は、国道 6 号、国道 245 号、国道 293 号等がその機能を担っていますが、いずれも 2 車線であるため、本都市圏における交通上の問題惹起の大きな要因となっています。都市圏のモビリティを高め、リダンダンシー機能を確保するために、多車線による幹線道路の強化軸を形成します。

b) 都市構造と対応した幹線道路網の形成

- ・幹線道路網は、都市構造と自動車交通特性に対応した体系化を図ります。このため、路線により、多機能都市軸としての位置づけや大量の自動車交通を円滑に処理するためアクセスコントロール等に配慮します。

c) 常磐自動車道の有効活用

- ・常磐自動車道は交通容量に余裕があるため、一般道路との交通量のバランスを考えた有効活用を図ります。

市街地の道路網形成

【モビリティ（移動のしやすさ）の向上】

a) 市街地の体系的道路網の形成

- ・交通混雑によりモビリティが低下している鉄道駅周辺等においては、市街地整備やまちづくりと連動した道路網を形成し、広域的な幹線道路網の形成とあわせた体系的道路網整備を図ります。

b) 交通流の整序化

- ・現在は一般道路にも都市圏を通過する交通量が流入しており、市街地の道路網整備により、交通流の整序化を図ります。

【アクセシビリティ（行きやすさ）の向上】

c) 中心部・駅への走行性を高める市街地道路網の形成

- ・市街地の道路網の整備により、市町村中心部、鉄道駅へのアクセシビリティの向上を図ります。

d) バスの走行性に配慮した施策の実施

- ・中心部、鉄道駅へはバス路線が集中しているため、朝夕においてもバスの走行性を確保できる道路網整備等の施策の実施を図ります。

3-1-2 将来道路ネットワーク計画の方針

方針 1：広域的な幹線道路網の形成

広域的な幹線道路については、整備済み区間、概成区間、事業中区間、計画区間を組み合わせ、梯子状の道路網を形成します。

(1) 強化軸の整備方針

以下の交通軸を強化し、都市圏の広域的な幹線道路網を形成します。

強化軸 A（北茨城市～日立北部）

- 現況の一般道路において、約 1.7 万台から 3.7 万台の道路容量が不足している。その多くの交通量が国道 6 号に集中しています。将来においては、人口減少と常磐道の有効活用によって、一般道路では交通量が減少するものの、道路整備がまったく行われなかった場合には、約 1.1 万台から 3.1 万台の容量不足（マスタープランにおける予測交通量 - 現況道路網の容量、以下同様）が予測されます。
- 広域のモビリティ、地区へのアクセシビリティ確保のため、広域的な幹線道路を位置づける必要があります。

強化軸 B（日立市～東海村）

- 現況の一般道路において約 5.0 万台から 6.4 万台、常磐道を含めても約 1.9 万台から 4.7 万台の道路容量が不足しています。将来においても、一般道路では 4.6 万台から 5.7 万台の容量不足が予測されます。
- 広域や地区のモビリティ、地区へのアクセシビリティなど、大きな制約を受けていると考えられます。不足容量を考慮すると、以下の 2 つの軸に分けて考えることができます。

強化軸	機能
日立市～東海村（海側）	都市圏全体の南北軸を形成し、広域的なモビリティを高める
日立市中部～常陸多賀～東海村（山側）	特に混雑の激しい日立市中心部のモビリティを向上するとともに、日立市市街地の東西両側における主要な交通軸として機能する。

強化軸 C（常陸太田市～日立市・東海村）

- 現況の一般道路において約 4 千台の道路容量が不足しています。将来においても、同様に約 4 千台の容量不足が予測されます。
- 広域のモビリティ、地区へのアクセシビリティ確保のため、広域的な幹線道路を位置づける必要があります。

(2) 常磐自動車道の有効活用

現況においては、常磐自動車道は交通量に対し道路容量には余裕があるため、一般道路の交通量を常磐自動車道に誘導することにより、上記の強化軸 A、強化軸 B の形成を促進します。

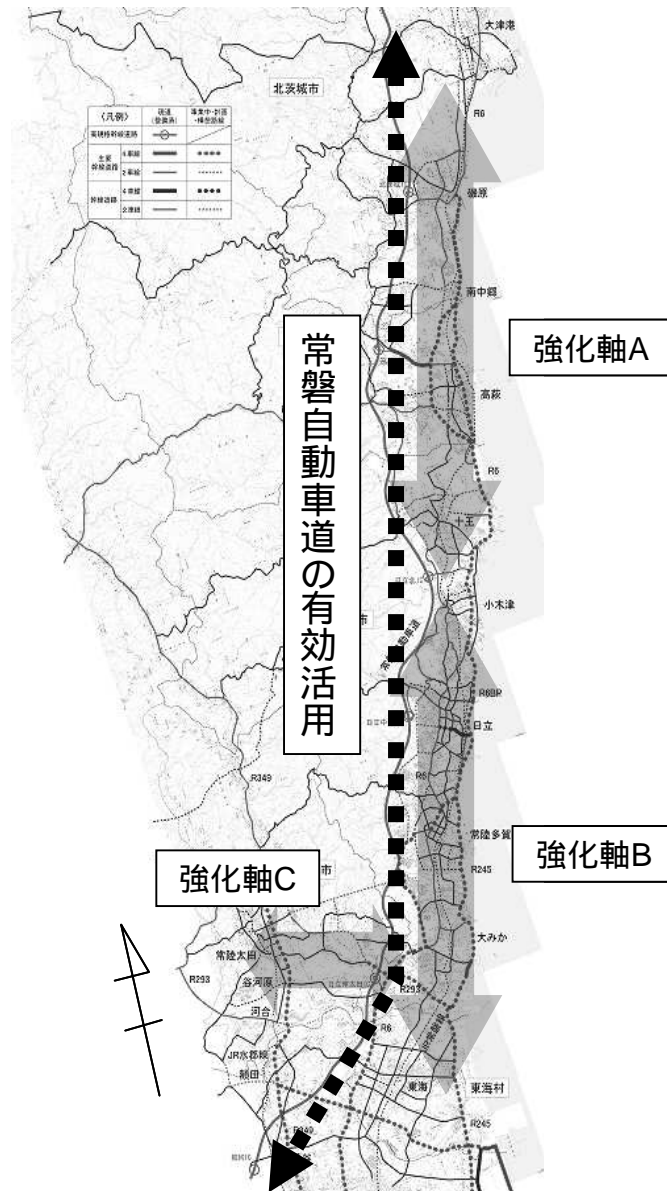


図 3-1 広域的な幹線道路網形成のための強化軸

方針 2：市街地の道路網形成

モビリティ（移動のしやすさ）、アクセシビリティ（中心部・駅への行きやすさ）の向上

広域的な幹線道路網により通過交通の流入が抑制された中心部においては、梯子状の骨格により構成される道路網を形成し、市街地のモビリティを高めます。

中心部や駅へのアクセシビリティを向上させるため、中心部や駅へ向かう路線の整備を促進します。特に、バス路線を担う道路を優先的に位置づけ、可能な区間については、バスの優先走行策を講じます。また、中心部・駅へのアクセシビリティを確保するため、あわせて交通結節点の整備を促進します。

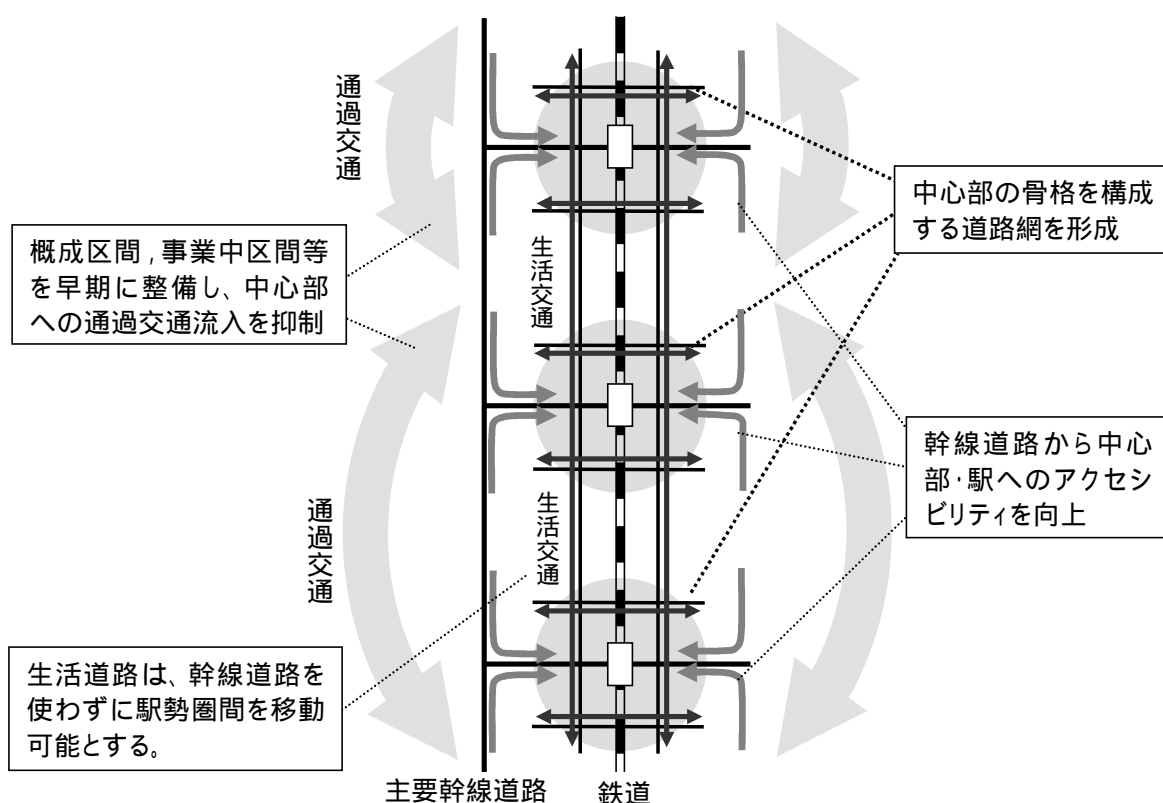


図 3-2 市街地の道路網イメージ

以上、道路網の整備方針をまとめると下図の通りです。

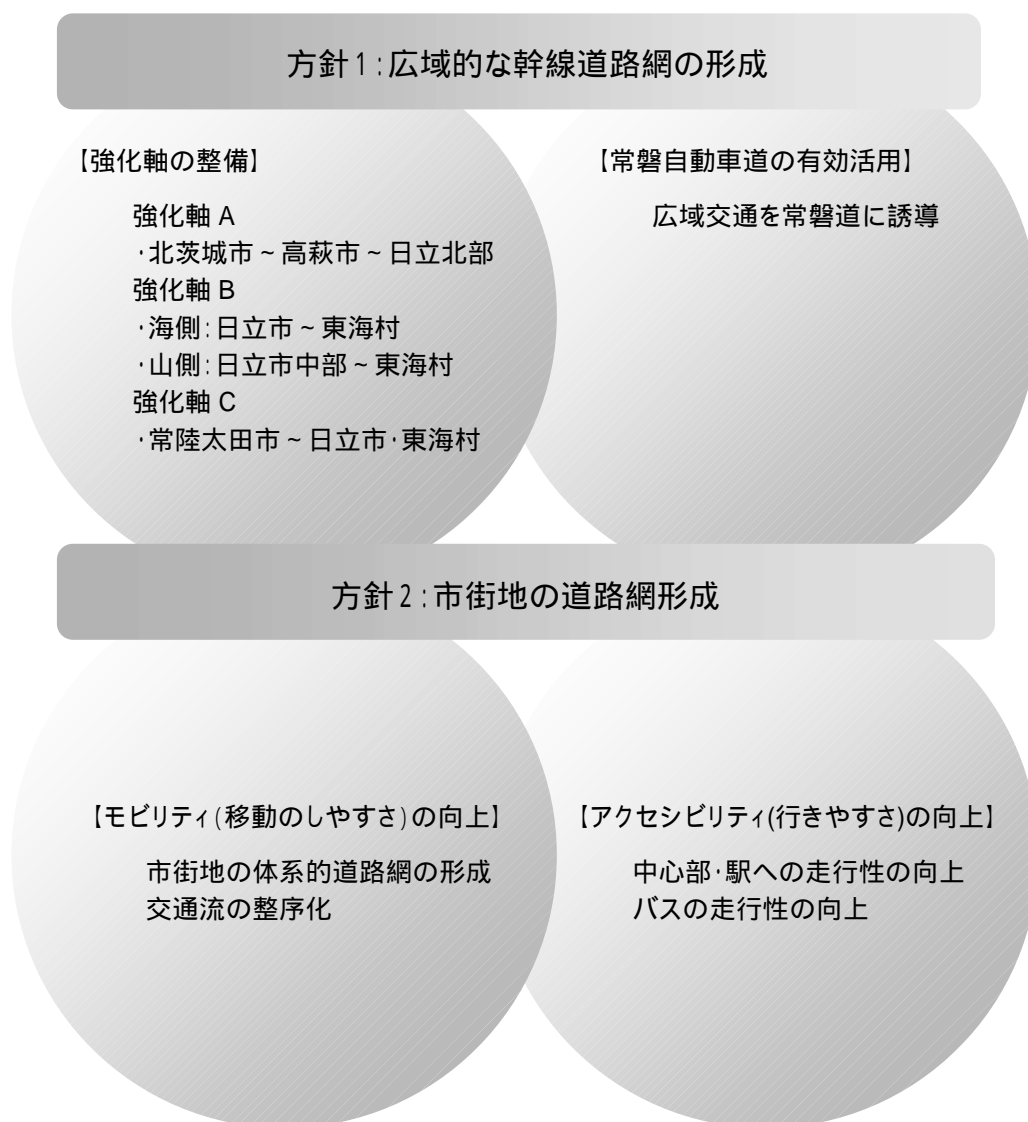


図 3-3 道路網の整備方針イメージ

3-1-3 将来道路ネットワーク計画の提案

(1) 広域的な幹線道路（強化軸 A・B・C）の設定

広域的な幹線道路網の形成を図ることが、本都市圏における大きな課題です。そのため、将来的にも容量不足が予測される強化軸 A、強化軸 B、強化軸 C については、具体的な対応策として下表を提案します。

表 3-1 広域的な幹線道路の強化軸の整備

強化軸		主な幹線道路	車線数
強化軸 A	北茨城市～高萩市 ～日立北部	新・陸前浜街道(北茨城～R461いぶき橋)	2～4車線
		R6号拡幅(北茨城～日立(田尻))	2～4車線
強化軸 B	日立市～東海村 (海側)	R6号BP(田尻～河原子)	4車線
		R245(河原子～東海)	4車線
	日立市～東海村 (山側)	鮎川停車場線～R6号(多賀区間)	4車線
		山側道路(南)～R6号(石名坂～東海)	4車線
		山側道路(北伸)(多賀～日立)	2車線
強化軸 C	常陸太田市 ～日立市	R293BP	2車線
		日立笠間線	2車線
		R293(R245～R293BP迄)	4車線
	常陸太田市 ～東海村	R349BP	4車線
		常陸那珂港山方線	4車線

(2) 市街地の道路網形成

交通混雑によりモビリティが低下している市街地の道路（磯原駅周辺、十王駅周辺、小木津駅周辺、日立駅周辺、鮎川駅周辺、常陸多賀駅周辺、大みか駅周辺、東海駅周辺）や、中心部、鉄道駅へのアクセシビリティが低下している路線について、強化軸と合わせた道路網の形成を行います。

これら道路には、都市圏を通過する交通量が流入しており、交通流の整序化が必要です。また、中心部、鉄道駅へはバス路線が集中しているため、朝夕においてもバスの走行性を損ねないよう道路網を形成する必要があります。

路線の設定にあたっては、概成区間、事業中区間、計画区間を最大限活用し、梯子状の骨格により構成される道路網を形成していくこととします。

(3) 常磐自動車道の有効活用

国道 6 号、国道 245 号等の一般道路への道路混雑に対し、常磐道の交通量は少なく、道路容量にはかなりの余裕があります。したがって、常磐道の有効活用を図り、一般道路における需給バランスの向上を図ります。

このため、常磐道の料金施策（シミュレーション上は 5 割引で 6 千台程度増加）の実施、および東海 PA スマート IC などの新設を提案します。

3-2 将来公共交通ネットワーク計画

3-2-1 基本的な考え方

近年、多くの地方都市において、利用者の公共交通離れによる公共交通事業者の採算性の悪化が公共交通サービスレベルの低下を招き、更なる公共交通利用者の減少を引き起こすという負のスパイラルがしばしばみられます。本都市圏においても日立電鉄線の廃止や、民間バス事業者の不採算路線からの撤退など、公共交通のサービスレベルが著しく低下し、利用者数も減少の一途をたどっています。

現況分析をもとに本都市圏の公共交通における問題点は下記に示す通りです。

< 鉄道の問題点 >

- ・ 減少傾向にある鉄道利用者数
- ・ 鉄道駅へのアクセス手段として、徒歩・バスが減少し、自動車が増加
- ・ 日立電鉄線の廃止に伴う、常陸太田市～日立市間の公共交通サービスレベルの低下、および自動車への転換可能性

< バスの問題点 >

- ・ 道路混雑による定時性低下によりバス利用者減少が顕著
- ・ バス路線廃止や運行頻度削減によりバス離れに拍車

また、今後もこれらの問題が改善されない場合、将来的には下記に示す問題が想定されます。

< 将来想定される問題点 >

- ・ 鉄道 / バス利用の大幅な減少 サービス悪化の悪循環
- ・ 自動車が利用できない高齢者等のモビリティ低下
- ・ 環境負荷の増加等の問題が顕在化

本都市圏においては下記の点から公共交通の活用と利用促進が重要となります。

- ・ コンパクトな市街地形成に資する交通体系の構築が期待されること
- ・ 高齢社会への対応が必要なこと
- ・ 既存交通施設の有効活用が望まれること
- ・ 環境にやさしい交通体系の構築が期待されること

3-2-2 将来公共交通ネットワーク計画の方針

方針 1：公共交通サービスの向上策の展開

公共交通サービスの問題・課題に対し、その改善策を検討し、公共交通サービスの向上策を展開します。

(1) 交通状況からみた問題・課題

< 鉄道に関する問題点と課題 >

駅までの時間距離の短縮化策の展開

- 鉄道利用者数が減少傾向にあります。
- 鉄道利用者の特性をみると、鉄道アクセス手段としての徒歩・バスが減少し、自動車が増加しています。

鉄道のサービス水準の向上

- 鉄道利用者数が減少傾向にあります。

日立電鉄線の代替公共交通手段の展開

- 日立電鉄線の廃止に伴い常陸太田市～日立市間の公共交通サービスレベルが低下し、自動車への転換が懸念されます。

鉄道利用不便地域の利便性向上策の展開

- JR 常磐線の常陸多賀～大みか駅間では、市街化が進んでいるものの、駅間が離れているため、多くの利用者が長距離徒歩で駅にアクセスしています。

利用状況に合った駅前広場の確保と沿線開発の推進

- JR 東海駅、常陸多賀駅、常陸太田駅においては、駅前広場の整備が不十分です。

駅舎および周辺のバリアフリー化

- 住民の問題意識では、特に高齢者において駅の階段、乗り降りの際の段差が苦になるとされています。

< バスに関する問題点と課題 >

公共交通軸の形成

- 日立電鉄線の廃止により、常陸太田市～日立市間の鉄軌道の軸がなくなりました。

バスのサービス水準の向上

- バス利用者数が減少傾向にあります。
- バス路線の廃止や運行本数の減便が相次いでいます。

ピーク時の国道 6 号への路線集中是正

- バスルートの多くが国道 6 号に集中しています。

他の公共交通システムの導入・拡充

- 中山間地域においては運行本数が非常に少ないです。
- バス路線の廃止により、コミュニティバス等の運行も行っていますが、隔日運行の路線もあり日常的に利用できない等、住民の足の確保に至っていない地域もあります。

(2) 公共交通サービスの向上策

鉄道に関する問題点・課題から鉄道のサービス向上策として下表のような施策が整理されます。

表 3-2 鉄道サービスの向上策

施策の方針	施策メニュー	対象地域・駅
駅までの時間距離の短縮化策の展開	<ul style="list-style-type: none"> • アクセス道路の整備とバス運行サービスの向上 • 駅前広場の整備 	全駅
鉄道利用不便地域の利便性向上策の展開	<ul style="list-style-type: none"> • 新駅整備可能性の検討 	常陸多賀 ～大甕駅間
利用状況に合った駅前広場の確保	<ul style="list-style-type: none"> • 駅前広場整備、P&R、C&R 用駐車場の整備 	日立駅、大甕駅、常陸太田駅、谷河原駅、河合駅、南中郷駅、東海駅
駅への所要時間・乗り継ぎ時間の短縮	<ul style="list-style-type: none"> • 駅アクセス路の整備等により、バスの定時性の確保 • 鉄道とバスとの乗り継ぎの案内等の情報提供や IC カードの導入などによる乗り継ぎ利便性向上 	日立駅、常陸多賀駅、大甕駅、常陸太田駅、東海駅
駅舎及び周辺のバリアフリー化展開	<ul style="list-style-type: none"> • 駅周辺バリアフリーの整備 	全駅

バスに関する問題点・課題の整理からバスのサービス向上策として下表のような施策が整理されます。

表 3-3 バスサービスの向上策

施策の方針	施策メニュー	対象地域
路線バスサービス水準の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行頻度の増加 ・ バス路線の整備と定時性の確保 (バス専用レーン、PTPS、バスロケーションシステム、および道路整備と一体となった停車帯の整備等) ・ バス停、バス車両のバリアフリー整備 ・ バスICカード乗車券を活用した乗継割引制度等の導入 	潜在需要が多い地域 (日立市内、常陸太田市内、北茨城市内、高萩市内、東海村内)
ピーク時における国道 6 号へのルート集中の回避策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの再編 (基本路線と迂回路線の使い分け、バス停再配置等) (朝夕は基本路線で速達性を図り、昼間は迂回路線でより多くの地域をカバーするなど) 	日立市、東海村など
他の公共交通システムの導入・拡充	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバスの拡充・導入検討 	北茨城市、高萩市、常陸太田市
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通の導入 例) 地域発案型の公共交通施策 例) パートナーシップ協定方式の導入 	公共交通不便地区、不存在地区(日立市(坂下地区ほか))
	<ul style="list-style-type: none"> ・ デマンドバス・タクシーの拡充・導入検討 	北茨城市、高萩市、東海村
公共交通軸の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線バス(BRT)の導入の検討 ・ 常磐自動車道の有効活用(常磐道利用路線新設の検討) 	都市圏内での導入を検討

方針 2：交通手段の組み合わせ利用策の展開

自動車に過度に依存しない総合的な交通施策の観点から、鉄道を中心とした交通手段の組み合わせ方を展開します。

端末バス整備による利用促進と P&R、K&R からの転換誘導

- 鉄道分担率は駅近接ゾーンで高く、駅から離れた地域では低くなっています。
- また、鉄道アクセス手段としての徒歩・バスが減少し、自動車が増加しています。
- 特に端末自動車への依存が強い駅では、通学者など自転車を運転できない移動制約者をはじめ、公共交通整備の視点から、端末バスの整備が課題となっています。
-

駅前広場等の整備による K&R への対応

- 駅前広場の面積の割に K&R が多い駅が存在します。
- K&R が多い駅では、駅周辺における道路混雑防止や安全確保のため、駅前広場の改修、整備が課題となっています。
-

駅周辺の駐車場・駐輪場整備による P&R、C&R

- P&R の利用者に比べて駅近辺に十分な駐車場がない駅（大甕駅、小木津駅）が存在します。
- また、端末自転車の利用者数に比べて駐輪場台数が少ない駅が存在します。
- 利便性向上による鉄道利用の増加、また放置自転車を発生させないために、駅周辺における適正な駐車場、駐輪場の確保が課題となっています。

表 3-4 駅別交通施設の整備量

駅名	駅乗客数 (人/日)	端末トリップ(人/日)				駅周辺の 月極駐車場	JR P&R駐車場	駐車場 不足台数 (+ -))	駅周辺 の駐輪場	駐輪場 不足台数 (-)
		バス	P&R	K&R	二輪車					
大津港駅	1,464	117	73	351	190	228台 (6箇所)		11	250台 (2箇所)	60
磯原駅	2,237	246	358	582	313	335台 (15箇所)		23	272台 (2箇所)	41
南中郷駅	798	231	136	136	152	215台 (5箇所)		79	250台 (1箇所)	98
高萩駅	3,755	826	188	300	526	494台 (13箇所)	27台 (1箇所)	333	427台 (2箇所)	99
十王駅	3,250	163	260	358	618	188 (9箇所)	31台 (1箇所)	41	436台 (2箇所)	182
小木津駅	2,766	111	111	194	443			111	580台 (3箇所)	137
日立駅	11,788	1415	118	472	943	100台 (1箇所)		18	316台 (2箇所)	627
常陸多賀駅	6,655	1398	266	799	1198	209台 (2箇所)	210台 (2箇所)	153	1331台 (2箇所)	133
大甕駅	9,127	1278	365	913	821		25台 (1箇所)	340	646台 (1箇所)	175
東海駅	4,303	86	775	818	1334	498台 (11箇所)		277	502台 (4箇所)	832
常陸太田駅	1,306	0	118	509	300	53台 (2箇所)		65	270台 (2箇所)	30

3-3 個別課題への対応

3-3-1 計画の基本的な考え方

個別課題への対応方針として、中心市街地の活性化を支援する交通政策の展開、および高齢化対策のみならず多様化するニーズに対応した交通施策の検討等、交通機関分担を考慮した総合的なマスタープランを支援するものとします。

3-3-2 マスタープランにおける計画課題

(1) 中心市街地の活性化を支援する交通施策の展開

自動車交通

体系的な幹線道路網の形成

都心部周辺における道路混雑の緩和を図るために幹線道路の整備を図ります。

快適な道路網の整備

都心部の魅力を増進し、来客の感興をもたらす施策展開が可能となるような道路整備を図ります。

中心市街地における地区内道路の交通規制等の再検討

自動車利用の増加に応じたアクセス経路の確保と駐車場への誘導ルートを確保します。

公共交通

公共交通利用促進策の展開

公共交通の利便性・快適性を高め、公共交通利用の増加を図ります。

都心循環バスの導入

中心市街地内の回遊性、自由移動性を高める施策として、都心循環バスの導入を図ります。

歩行者・自転車交通

安全・快適な歩行者・自転車空間の整備

歩行者・自転車空間の整備を行い、都心部内でのアンバランスをなくす移動の快適性向上を図ります。

安全・快適な歩行者ネットワークの形成

駅前広場、駅舎（東西自由通路等）の整備等、安全・快適な歩行者ネットワークを形成します。

(2) 高齢化社会など多様化するニーズに対応する交通施策

- 交通施設のバリアフリー化の推進
- 公共交通の利用促進、および自動車利用からの転換策
- 乗り継ぎ情報の提供など、鉄道利用増加策の展開
- 高齢者が利用しやすい交通サービスの提供、拡充
- 二地域居住、観光交流交通に対応した施策

<参考> 高齢者対応型のバスシステムの構築に向けての新たなサービス

施策メニュー	概要	対象地域	期待される効果
ドア・ツー・ドアサービス (STサービス)	バスやコミュニティバスの利用に困難な高齢者や身障者に対してドア・ツー・ドアサービス（一般的にスペシャル・トランスポート・サービス：STサービスと呼ぶ）を提供する。 海外では、英国のアンビュランス・サービス（自由な目的のタクシーやボランティア運行団体、病院などに限定）などの先進事例がある。国内では世田谷のフレンドバス（複数施設への送迎）、千代田区の風ぐるま（福祉・高齢者施設を循環）などがある。	主に公共交通潜在需要の薄い地域	・ 高齢者の外出手段を確保することで高齢者の幸福感を上昇させるだけでなく高齢者の家族などの幸福感の上昇にも寄与。
デマンドバスの導入（乗合タクシーなど）	需要に対応して運行のしかたを柔軟に変更させるバスのこと。海外では多数存在するが、国内では福島県小高町の「おだか e-まちタクシー」（遊休化したタクシーを借り上げ IT を活用した戸口から戸口までの送迎）や中村デマンドバス（中心市街地の主要道路を路線として設定し車庫から出て車庫に戻るおよその時間帯をあらかじめ定めている）、秋田県鷹巣町の「通院タクシー」（住民が通院などの曜日や時間調整をはかり、地元タクシー事業者に委託する週 1 回 1 便のジャンボタクシーサービス）などがある	同上	・ 保健・医療サービスの節約（アクセシブルな公共交通の運行によって、今まで受けていた訪問サービスの需要が減少する）
病院巡回バス	国内では、1997 年 2 月、点在する盛岡市および近郊の総合病院を相互に連絡し、さらに主要な住宅地を直結した「病院巡回バス」を岩手県交通が独自に運行（初乗り運賃 140 円で、上限 200 円、利用者は 1 往復は 60 人）また、病院との連携による一般バスの運行は、松江市交通局、近鉄バス（株）（東大阪市などがある）。 海外では、英国の NHS(ナショナル・ヘルス・サービス)トラスは公益法人で病院の送迎を行っている。	各市町村	・ 病院施設ケア費用の節約
住民・行政・事業者の三位一体による組織づくり	中山間地域においては「生活交通対策協議会」を設置し、住民の交通ニーズを事前把握し、バス配車計画などに役に立てる。また、乗車密度の低いバス路線の沿線住民から運行協力乗車券（回数券）を購入してもらい、既存バス路線の維持に補填する。費用の徴収は村長などが中心となる（国内先進事例は福井県勝山市）	各市町村	
クロスセクターベネフィットの概念を導入し、公共交通の補助を確保	1980 年代に英国で生まれた考え方で、高齢者・身障者が利用可能なバスを整備することによって、高齢者・身障者の自立した移動が可能になり、交通会計が赤字でも福祉予算をそれ以上に節約でき、高齢者・身障者自身はもちろん社会全体にとって便益になること、つまり福祉予算と交通予算を合計して考えると行政の予算がかなり節約できるとの考えに基づく。	各市町村	

県北臨海都市圏総合都市交通体系調査報告書（平成 15 年、現況分析編 p.237）より再掲

3-4 都市交通マスタープランの評価

3-4-1 評価の考え方

道路ネットワーク計画および公共交通ネットワーク計画について、都市交通マスタープランの基本方針、およびそれぞれの計画の方針に照らした評価を行います。このため、以下の評価項目とその達成目標を定め、計画における達成状況を評価します。

表 3-5 都市交通マスタープランの評価項目と達成目標の設定

評価項目		現況値、および傾向	達成目標
都市圏全体	自動車交通の増加抑制 公共交通の利用促進 環境負荷軽減	自動車分担率の増加 [45.5% 65.6%] 公共交通分担率の減少 [12.9% 8.6%] 分担率は全目的トリップ [S61 H13]	自動車分担率【増加抑制】 公共交通分担率 【約 8%(H13 水準)】 CO2 排出量【削減】
道路ネットワーク計画	交通量からみた評価 主要断面の需給バランス 路線別の需給バランス	南北方向全域で交通容量が不足 [主要断面混雑度 1.5~3.5] 現況配分 混雑度 1.5 以上の路線が複数存在	主要断面混雑度 【1.0 以下】 路線別混雑度 【概ね 1.25 以下】
	地区のモビリティ 地区別の需給バランス 中心部のモビリティ	臨海部で面混雑度 1.25 以上のゾーンが存在 面混雑度 1.5 以上の中心部が存在 平均旅行速度 20km/時以下の中心部が存在	ゾーン別面混雑度 【概ね 1.0 以下】 中心部面混雑度 【1.0 以下】 中心部平均旅行速度 【30km/h 以上】
	中心部・駅へのアクセシビリティ 中心部・駅へのアクセシビリティ	ピーク時の中心部への所要時間が、 オフピーク時の約 2 倍	中心部・駅への所要時間 【短縮（対現況）】
公共交通ネットワーク計画	公共交通利用促進に関する評価 鉄道利用者数 路線バス利用者数	鉄道利用者数（JR）の減少 [5.5 4.7 万人/日] 路線バス利用者数の減少 [2.3 1.4 万人/日(日立電鉄バス)] それぞれ利用者数は [H12 H17]	鉄道（JR）利用者数 【H13 水準*を目指す】 バス利用者数 【H13 水準*を目指す】
	公共交通によるモビリティ・アクセシビリティの評価 高齢者のモビリティ 都市圏中心部までの移動時間	高齢者自動車分担率の増加 [25.0 59.6%] 公共交通分担率の低下 [15.1 7.2%] 分担率は 65 歳以上全目的トリップ [S61 H13] 自由に車を利用できない高齢者の外出率が低い バスサービス水準の低下により都市圏中心部へ公共交通の所要時間が増加	高齢者の鉄道利用者数 高齢者のバス利用者数 【増加（対現況）】 高齢者の公共交通利用可能圏域【拡大（対現況）】 (事後評価の実施を検討) 都市圏中心部への移動時間 【短縮（対現況）】
個別課題	中心市街地の活性化に関する評価 (例)魅力度を表す指標 (例)来訪者・歩行者数	・バス利用者数の著しい減少など ・中心市街地内の徒歩交通の減少	(事後評価の実施を検討)
	高齢者等のモビリティに関する評価 (例)高齢者のモビリティ	・高齢者免許保有率の増加 ・高齢者の交通事故率の増加 ・公共交通の利用しやすさの低下	(事後評価の実施を検討)

*本調査の実査年である H13 を、分担率等の評価の基準年と位置づけ最低限クリアすべき水準として位置づけ

3-4-2 交通手段分担の評価

(1) 交通手段別トリップ数の評価

道路整備と公共交通施策を行うマスタープランが実現されると、将来の代表交通手段別トリップ数は下表のように予測されます。

将来の自動車トリップ数は、公共交通施策を行わなかった場合には、約 52.9 万トリップになると予測されますが、マスタープランの公共交通施策によって約 2.0 万トリップ削減され、約 50.9 万トリップになるものと予測されます。

他方、公共交通については、公共交通施策を行わなかった場合、鉄道利用トリップ数は平成 13 年時点の約 5.3 万トリップから約 3.5 万トリップに、またバス利用トリップ数は同じく 1.7 万トリップから約 1.0 万トリップに減少しますが、公共交通施策によってそれぞれ約 5.0 万トリップ、約 1.7 万トリップと横ばいから若干増加の傾向になるものと予測されます。

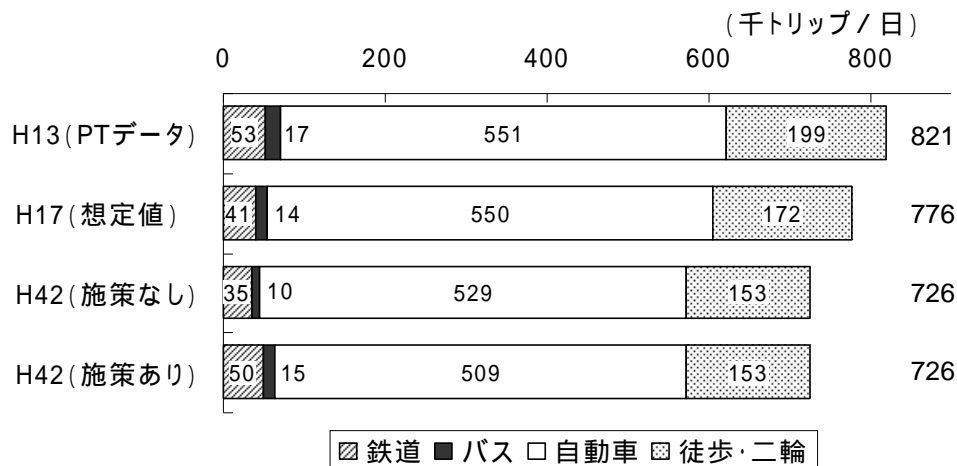


図 3-4 代表交通手段トリップ数推計結果（全目的）

表 3-6 代表交通手段トリップ数、分担率推計結果（全目的）

（単位：千トリップ）

		徒歩二輪	鉄道	バス	自動車	合計	
H42 マスタープラン	総トリップ数	153	50	15	509	726	
	分担率	21.0%	6.8%	2.1%	70.1%	100.0%	
参考	H13	総トリップ数	199	53	17	551	821
		分担率	24.3%	6.5%	2.1%	67.2%	100.0%
	H42 公共交通 施策なし	総トリップ数	153	35	10	529	726
		分担率	21.0%	4.8%	1.3%	72.8%	100.0%

(2) 交通手段分担率の評価

(a) 自動車分担率

平成 13 年時点の自動車分担率は前回調査（昭和 61 年）の 46.8% から 67.2% に急激に上昇しました。将来的にも公共交通施策を行わなかった場合には 72.8% まで高まると予測されますが、公共交通施策を行うことでマスタープランでは 70.2% に抑えられます。

(b) 鉄道・バス分担率

本都市圏は、地方都市の中では鉄道・バスが比較的良好に利用されてきましたが、前回調査（昭和 61 年）に比べるといずれも減少しており、公共交通施策を行わなかった場合には、さらに減少が続くこととなります。これに対し、公共交通施策を行うマスタープランでは鉄道バスともに、ほぼ平成 13 年水準となると考えられます。

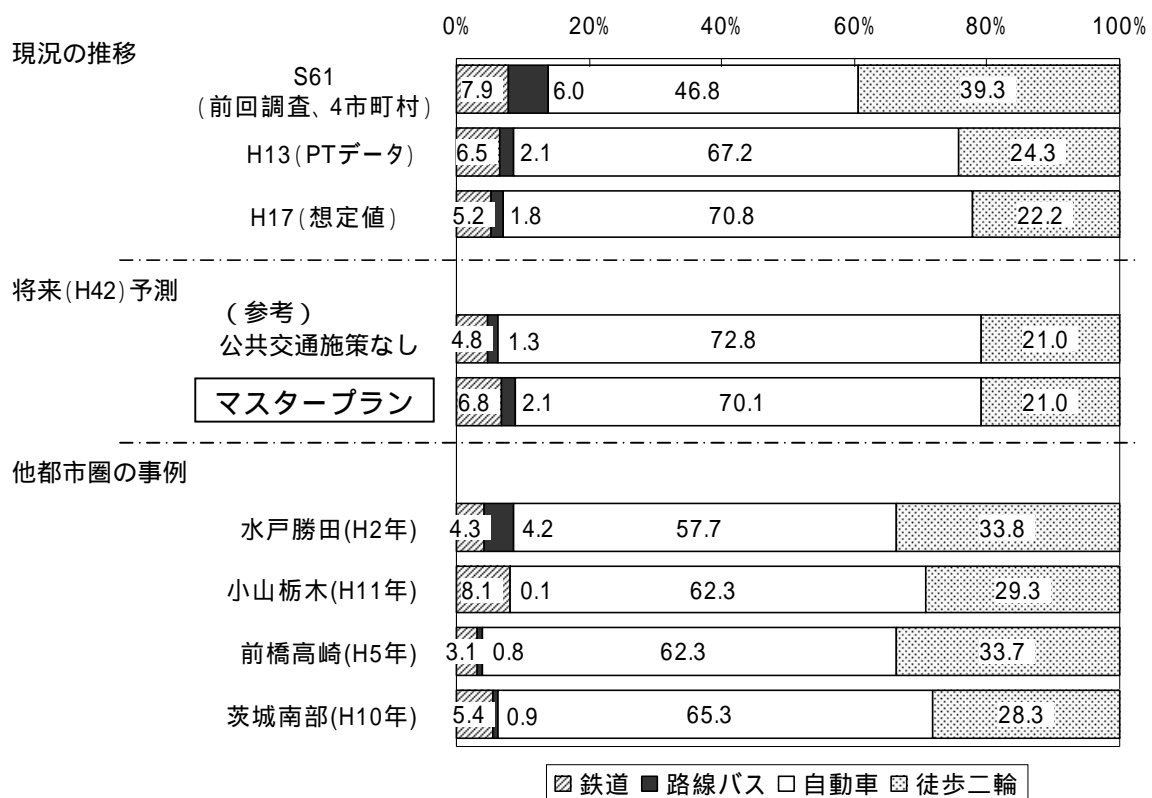


図 3-5 代表交通手段分担率の比較

(3) 環境負荷の軽減についての評価

将来における常磐道利用促進および一般道の速度向上により、CO2 排出量は 23%程度軽減すると予測されます。なお、一般道の平均速度は約 20km/h から 39km/h と大幅に向上すると想定されます。

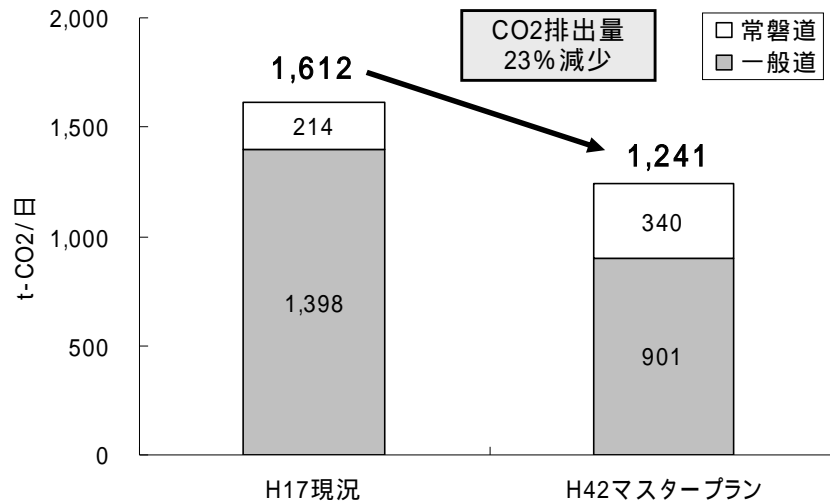


図 3-6 CO2 排出量の減少効果の算定

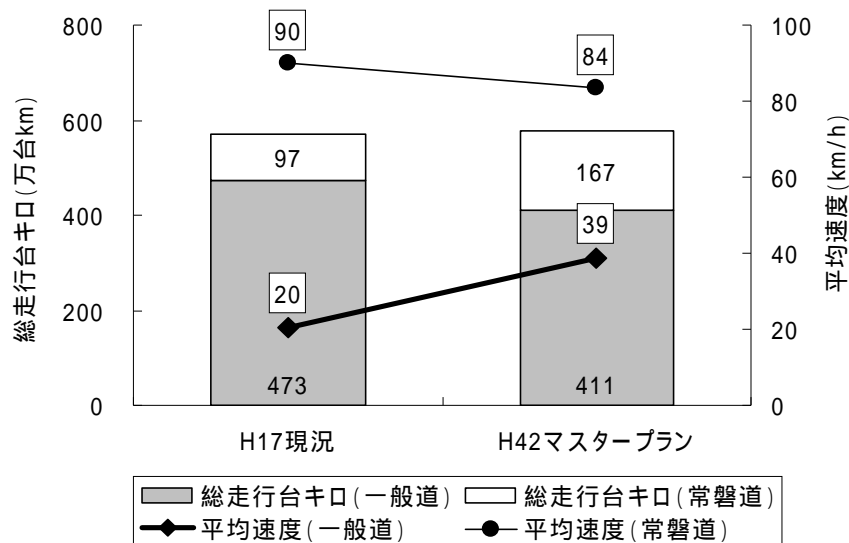


図 3-7 総走行台キロと平均速度の変化

< CO2 算定方法 >

・配分用ネットワーク(都市圏内の全道路リンク)について、配分計算によって算定された「平均速度」と下式により各リンクの CO2 排出原単位を算出し、その排出原単位に「各リンクの交通量」と「リンク長」を掛け合わせ、リンク別の CO2 排出量を算出する。これらを全リンクで総和することにより、都市圏内の CO2 排出量を算出した。

(参考)乗用車の CO2 排出量 (g/km) = $156.05 - 2.087v + 0.01865v^2 + 829.3/v$ (v 平均速度)

【出典】「自動車走行時の燃料消費率と二酸化炭素排出係数」(2001)大城他、土木技術資料

3-4-3 道路ネットワーク計画の評価

(1) 交通量からみた評価

主要断面の需給バランス

現況における一般道路では、北茨城市から日立北部の断面（～）で約 1.7 万台から 2.1 万台、日立市から東海村の断面（～）で約 3.7 万台から 6.4 万台、常陸太田市と日立市の断面で約 4 千台の道路容量が不足しています。

将来においてマスタープランの道路ネットワークを整備することにより、全ての断面において、断面混雑度 1.0 以下となります。

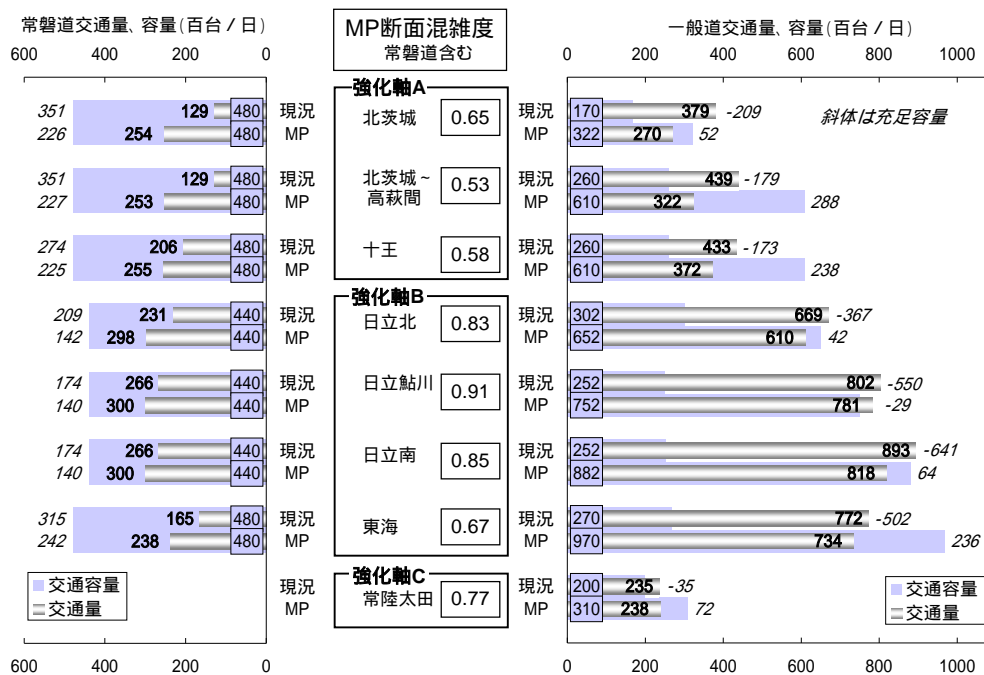


図 3-8 主要断面の需給バランス



図 3-9 主要断面図

表 3-7 主要断面での評価

	断面	現況(H17)		将来マスタープラン(H42)	
		常磐道	一般道路	常磐道	一般道路
強化軸 A	北茨城断面	常磐道	一般道路	常磐道	一般道路
	交通量 (百台/日)	129	379	254	270
	道路容量 (百台/日)	480	170	480	322
	充足容量 (百台/日)	351	-209	226	52
	混雑度	0.27	2.23	0.53	0.84
	平均トリップ長 (km)	217	110	250	60
	高萩・北茨城間断面	常磐道	一般道路	常磐道	一般道路
	交通量 (百台/日)	129	439	253	322
	道路容量 (百台/日)	480	260	480	610
	充足容量 (百台/日)	351	-179	227	288
	混雑度	0.27	1.69	0.53	0.53
	平均トリップ長 (km)	216	101	247	66
	十王断面	常磐道	一般道路	常磐道	一般道路
	交通量 (百台/日)	206	433	255	372
	道路容量 (百台/日)	480	260	480	610
充足容量 (百台/日)	274	-173	225	238	
混雑度	0.43	1.67	0.53	0.61	
平均トリップ長 (km)	212	72	245	60	
強化軸 B	日立北断面	常磐道	一般道路	常磐道	一般道路
	交通量 (百台/日)	231	669	298	610
	道路容量 (百台/日)	440	302	440	652
	充足容量 (百台/日)	209	-367	142	42
	混雑度	0.53	2.22	0.68	0.94
	平均トリップ長 (km)	208	43	220	41
	日立鮎川断面	常磐道	一般道路	常磐道	一般道路
	交通量 (百台/日)	266	802	300	781
	道路容量 (百台/日)	440	252	440	752
	充足容量 (百台/日)	174	-550	140	-29
	混雑度	0.60	3.18	0.68	1.04
	平均トリップ長 (km)	189	38	219	38
	日立南断面	常磐道	一般道路	常磐道	一般道路
	交通量 (百台/日)	266	893	300	818
	道路容量 (百台/日)	440	252	440	882
充足容量 (百台/日)	174	-641	140	64	
混雑度	0.60	3.54	0.68	0.93	
平均トリップ長 (km)	189	39	219	41	
東海断面	常磐道	一般道路	常磐道	一般道路	
交通量 (百台/日)	165	772	238	734	
道路容量 (百台/日)	480	270	480	970	
充足容量 (百台/日)	315	-502	242	236	
混雑度	0.34	2.86	0.50	0.76	
平均トリップ長 (km)	227	63	246	57	
強化軸 C	常陸太田断面	常磐道	一般道路	常磐道	一般道路
	交通量 (百台/日)		235		238
	道路容量 (百台/日)		200		310
	充足容量 (百台/日)		-35		72
	混雑度		1.18		0.77
平均トリップ長 (km)		19		21	

充足容量 = 道路容量 - 交通量

混雑度 = 交通量 ÷ 道路容量

3-4-4 公共交通ネットワーク計画の評価

(1) 公共交通利用促進の評価

(a) 鉄道・バスの総利用者数

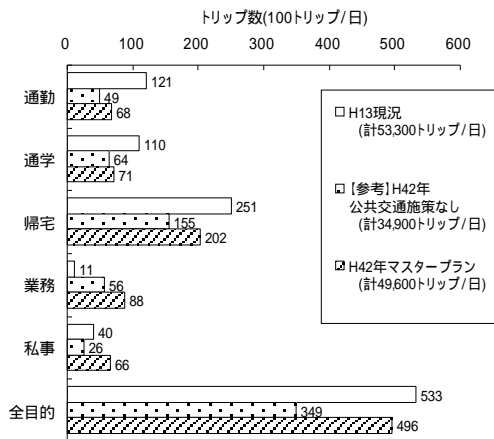
都市圏居住者による鉄道利用は、H13時点で53,300トリップですが、今後公共交通施策を行わなかった場合には34,900トリップまで減少すると予測されます。これに対して、公共交通施策を行う(マスタープラン)ことで、将来の鉄道利用は、総数で49,600トリップとなり、施策を行わなかった場合に比べ1,500トリップ増(約40%増加)となります。

バス利用も同様に施策を行わなかった場合にはH13時点に比べ大幅な減少が予測されますが、施策実施により将来のバス利用は15,000トリップとなり、施策を行わなかった場合に比べ5,000トリップ増(約50%増加)となります。

(b) 鉄道・バスの目的別トリップ数

業務目的トリップは総需要の増加により、施策を行わなくとも増加傾向にあります。その他の目的のトリップは施策を行わなかった場合、大幅な減少が予測されます。

鉄道利用



バス利用

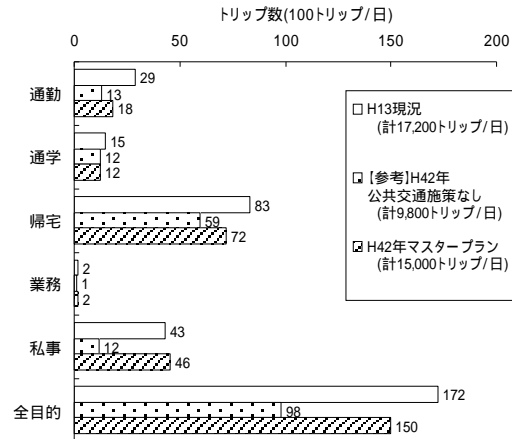


図 3-10 目的別の鉄道・バス利用トリップ数

(2) 公共交通によるモビリティの評価

高齢者の鉄道・バス利用

高齢者の代表交通手段としての鉄道利用トリップ数は約 1,700 トリップで、施策を行わなかった場合と比較して 700 トリップ（約 70%）増加します。

また、高齢者の代表交通手段としてのバス利用トリップ数は約 4,500 トリップで、施策を行わなかった場合と比較して 2,000 トリップ（約 80%）増加します。

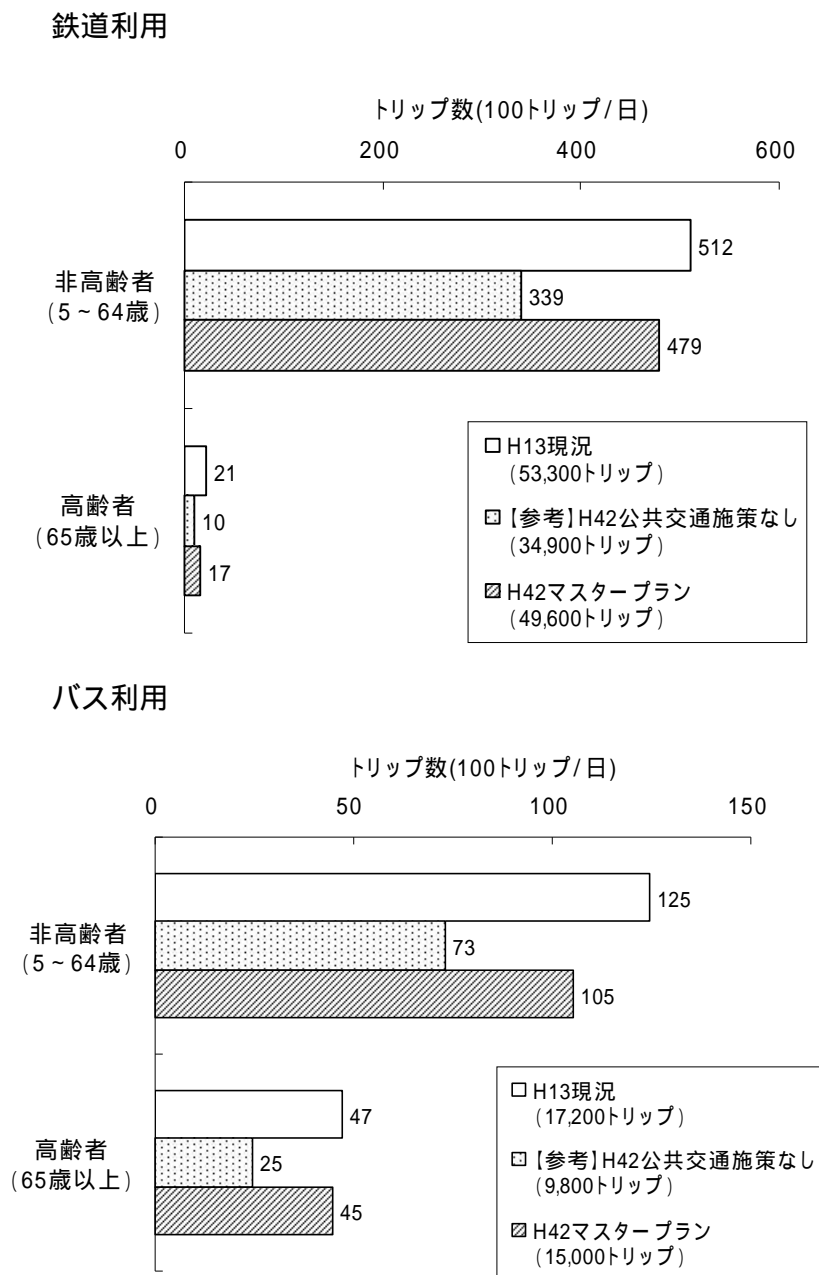


図 3-11 高齢・非高齢別の鉄道・バス利用トリップ数

3-4-5 評価のまとめ

(1) 都市圏全体でみた評価

- 【公共交通分担率】は、公共交通分担率は施策なしの場合（6.1% = 4.8% + 1.3%）に比べ、公共交通施策を行った場合は分担率が 8.9%（= 6.8% + 2.1%）となり、計画目標（約 8.6%、H13 水準）が達成されます。
- 【CO2 排出量】について、将来の常磐道利用促進および一般道の速度向上により、CO2 排出量が 23% 程度軽減すると予測されます。

(2) 道路ネットワーク計画の評価

(a) 交通量から見た評価

[現況] 南北方向全般にわたり道路容量が不足し、市街地内に通過交通が流入しており、常磐道の機能も十分活かされていません。

[将来] 常磐道の利用促進（料金割引施策）および道路網整備により、計画目標（主要断面混雑度 1.0 以下、路線別混雑度 1.25 以下）が概ね達成されます。

(b) 地区のモビリティ評価

[現況] 主に臨海部において混雑度が高く、かつ走行速度が低いため、モビリティが低い状況にあります。

[将来] 道路網整備により、計画目標（地区別の面混雑度 1.0 以下、中心部の平均走行速度 30km/h 以上）が概ね達成されます。

(c) 環境負荷の軽減についての評価

[現況] 道路容量の不足にともなう低い平均走行速度により、CO2 排出量が多く環境負荷が高い状況にあります。

[将来] 常磐道の利用促進（料金割引施策）および一般道整備による速度向上により CO2 排出量が 23% 程度軽減されると予測されます。

(3) 公共交通ネットワーク計画の評価

- 公共交通施策を行わない場合、将来の鉄道・バス利用は現況よりさらに減少すると予測され減少傾向に歯止めが利かない可能性があります。
- 鉄道運行サービスの向上、幹線バスやフィーダーバスの整備等（以上、マスタープラン）により、公共交通利用の所要時間短縮などの利便性が向上します。このため、少子・高齢化に伴う通勤通学交通の減少下において、鉄道利用・バス利用の総量は現況よりも減少するものの、過度の減少傾向は緩和できる可能性があります。
- この公共交通施策による鉄道、バスの利用増加率は、施策を行わなかった場合に比べて、それぞれ約 40%（鉄道）、約 50%（バス）の増加が見込まれます。
- また、高齢者の鉄道利用トリップ、およびバス利用トリップはそれぞれ約 70%（鉄道）、約 80%（バス）の増加が見込まれます。

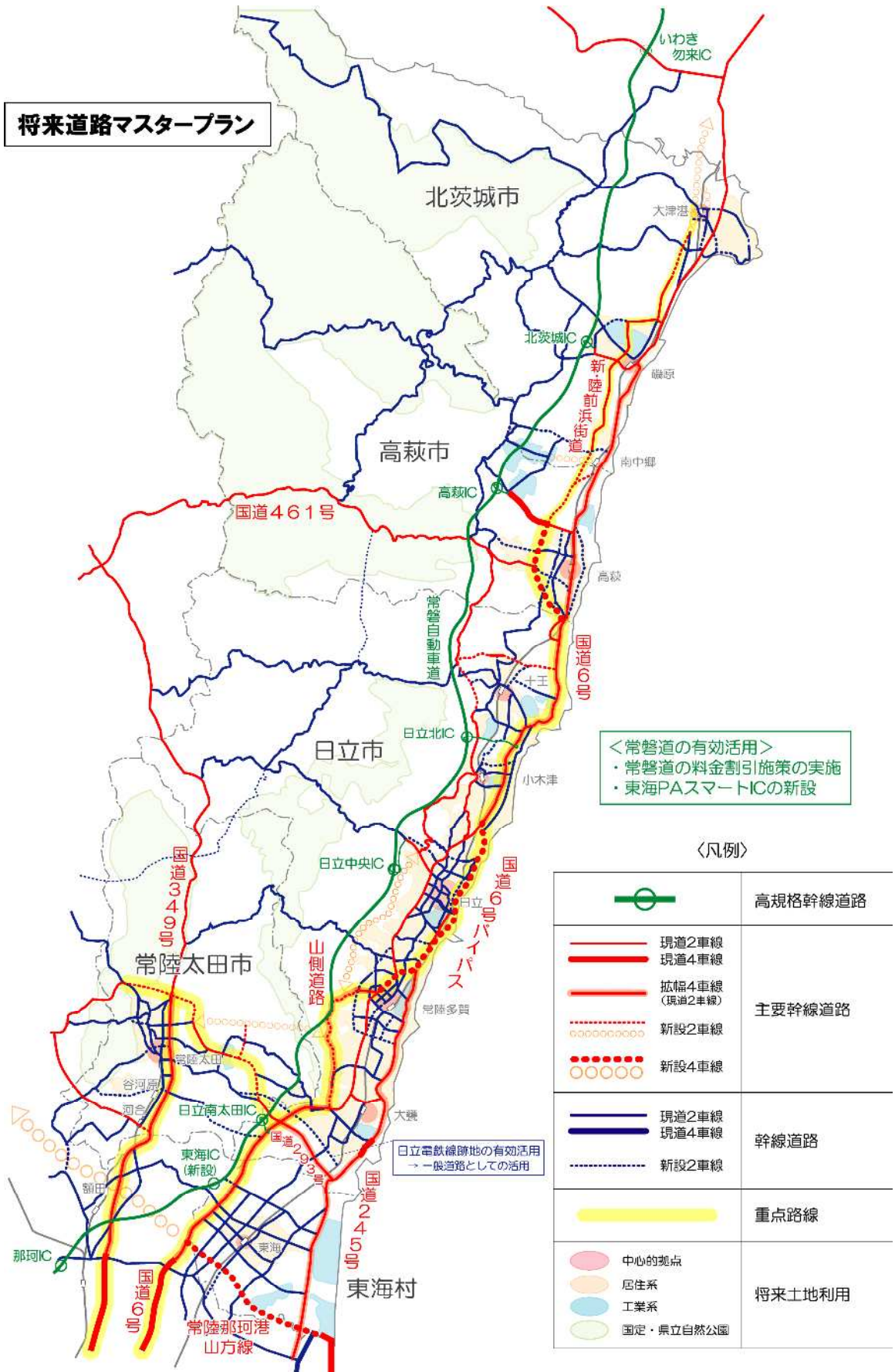
3-5 都市交通マスタープラン

3-1 節の道路ネットワーク計画、3-2 節の公共交通ネットワーク計画の提案に基づき、3-4 節の評価結果をあわせ、交通機関分担を考慮した総合的な都市交通マスタープランを次頁以降に提案します。

このマスタープランは、本都市圏（日立市、常陸太田市、高萩市、北茨城市、東海村）において、平成 42 年度を目標とし、交通機関分担を考慮した総合的な都市交通体系を実現していくための最も基本的な規範としていくこととします。

【将来道路マスタープラン】

将来道路マスタープラン



第4章 都市交通戦略の提案と評価

4-1 優先的に実施すべき施策の提案

都市交通戦略の計画目標と基本方針（2-2-3節にて設定）を受けて、それぞれの基本方針において優先的に実施すべき施策を下記の通り提案します。

優先的に実施すべき施策については、現在検討が進んでいる事業や、計画目標年次（H27）までの実現可能性等を考慮して抽出を行っています。

(1) 「南北幹線交通軸の形成」に関する優先施策

(a) 南北の広域幹線道路の整備

都市交通マスタープランで提案した、広域的な幹線道路網の形成に資する幹線道路の整備を進めていきます。

さらに、都市圏内のボトルネック解消に向けた各種対策を行っていきます。

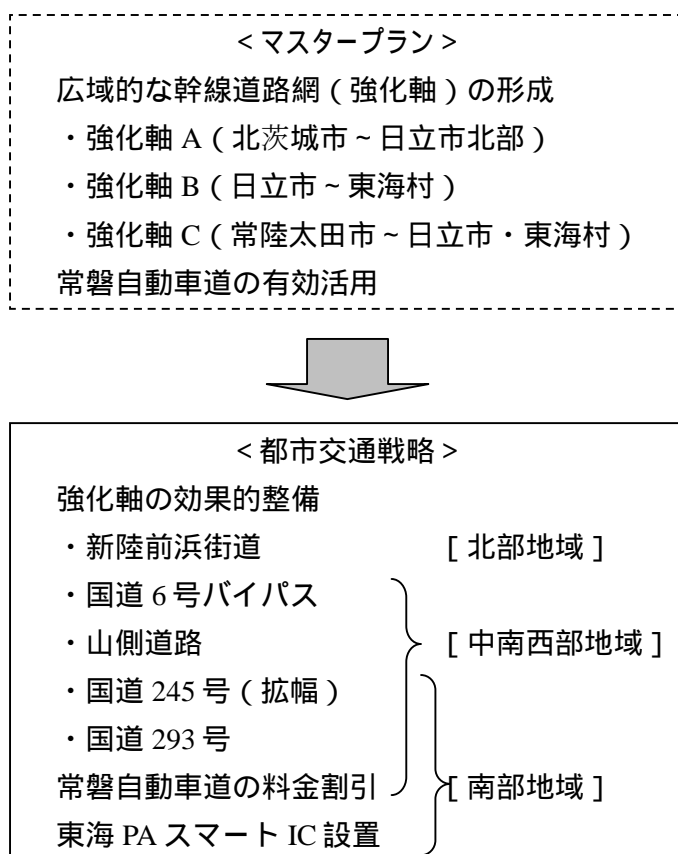


図 4-1 南北の広域幹線道路の整備

北部地域（北茨城市～高萩市～日立市北部）



図 4-2 北部地域の南北広域幹線道路の整備に関する提案

中南西部地域（日立市～常陸太田市）

↔ 優先すべき整備検討区間
【国道6号バイパスの整備】
【鮎川停車場線の整備】
【山側道路の整備】
【国道293号の整備】



南部地域（日立市～東海村）

↔ 優先すべき整備検討区間
【国道6号の拡幅】
【国道245号の拡幅】
【鮎川停車場線の整備】
【山側道路の整備】

ベース図は将来道路マスタープラン

図 4-3 中南西部地域、及び南部地域の南北広域幹線道路の整備に関する提案

(c) 電鉄跡地等を活用した BRT 導入検討

日立電鉄線跡地（特に軌道敷）を公共交通の専用走行空間として活用する場合、既存のバス交通を高度化した BRT（Bus Rapid Transit）の導入が考えられます。BRT は、バス専用道路等により軌道系交通と比較しても遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした都市交通システムとして定義されます。

また、既存の交通ネットワーク（鉄道・路線バス等）と連絡することにより、地域全体の新たな交通ネットワークの形成と移動の際の利便性の向上が期待されます。

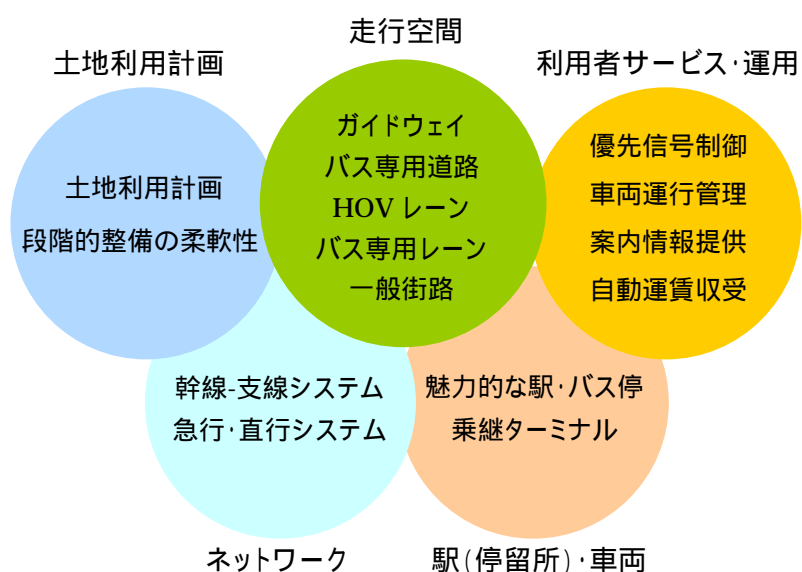


図 4-6 BRT（Bus Rapid Transit）の基本的なコンセプト

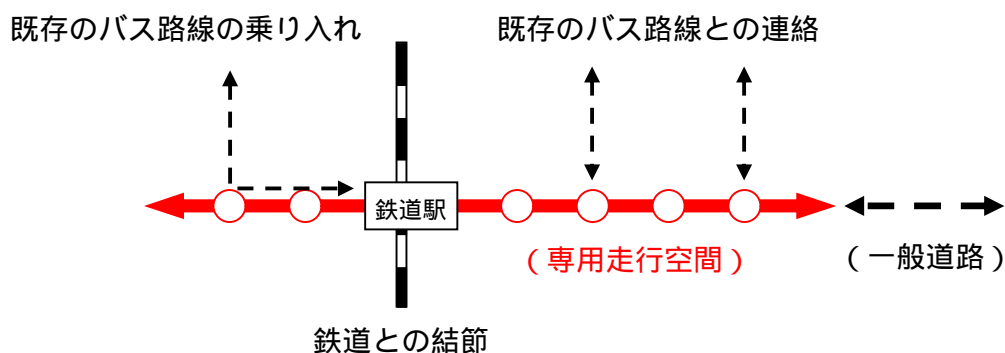


図 4-7 日立電鉄線跡地を専用走行空間として BRT を導入する場合の概念図

整備手法	整備イメージ
(1) 自転車道の整備	
(2) 自転車レーンの設置	
(3) 自転車歩行者道における自転車走行位置の明示	

図 4-10 自転車走行空間のイメージ
(出典：自転車利用環境整備ガイドブック(国土交通省))

(3) 既存公共交通の利用促進

(a) 鉄道の利用促進策の検討（JR 常磐線・JR 水郡線）

駅での乗り継ぎ利便性の向上、及び運行サービス水準の向上について、交通事業者との連携の下、協議・検討していきます。

(b) 路線バス等の利用促進策の検討

路線バスや市内巡回バス等の運行頻度増加や、定時性の確保により利便性向上を図ります。また、バス専用レーン、PTPS（公共交通優先信号システム）、バスロケーションシステム、および道路整備と一体となったバス停留所の整備等を進めていきます。

さらに、既に地域に導入されているバス IC カード乗車券を活用した乗り継ぎ利便性の向上や、バス乗降データの分析に基づく利用ニーズに対応したバス路線の最適化を検討します。

また、移動の利便性及び安全性の向上の効果が大きい低床バスなどの導入により、利便性の向上を図ります。



図 4-11 バス IC カードシステム （出典：日立電鉄交通サービス ホームページ）

(c) モビリティ・マネジメントの実施

既存の公共交通が比較的充実している地域にあっては、モビリティ・マネジメントの実施により、クルマ利用から公共交通への転換を促進します。

モビリティ・マネジメントとは、心理的な方略を用いた新しい取り組みであり、近年、各都市で積極的に行われています。この取り組みにより、自動車トリップの削減効果が見られ、このような手法は自動車交通の適正化に効果的であると考えられています。

(参考) 茨城県で実施されたモビリティ・マネジメントの事例

(i) 学校教育におけるモビリティ・マネジメント

自動車に起因する様々な社会問題の構造を学習してもらうことを目的に、存廃問題が起きていた茨城交通湊鉄道線の沿線の小学生を対象にモビリティ・マネジメントを活用した授業を実施しました。

具体的には、児童に対し、元那珂湊駅長から湊鉄道の歴史を説明し、渋滞すごろくゲームを実施しました。最後に、筑波大学大学院谷口綾子講師がすごろくで起きたことを説明しました。

児童は、次の社会問題の構造を理解し、自分と家族一人一人の交通行動がひたちなか市の重要な公共交通網の一つである湊線の存続を左右するかもしれない、ということを実験しました。

ゲームの概要

- 湊鉄道線と駅を模式化したすごろく盤を作成。往復で16コマ。
- 6グループ(1グループ7、8人)に分け、グループの中で3回ゲームを実施。
- 児童に「鉄道」と「車」のカードを渡し、好きなカードを選択してもらう。
- 3回とも「車」カードは選択した人数が少ないと多く進めるが、選択した人数が多いと渋滞して1コマ、2コマしか進めない。
- 1回目:「鉄道」カードの選択者は3コマ進める。
- 2回目:公共交通不便地域を想定し、「鉄道」カード選択者は2コマしか進めない。
- 3回目:「鉄道」カードしか選択できない高齢者役を設定。



図 4-12 渋滞すごろく(左)とすごろくに取り組む児童達(右)

(出典: 茨城県企画課ホームページ)

(ii) 職場におけるモビリティ・マネジメント

ノーマイカーデーの実施に合わせ、県庁職員（県警本部を除く本庁の職員）及び県内の27事業所の従業員を対象に自動車以外の通勤手段を考えてもらうモビリティ・マネジメントを実施しました。

対象者

3,916人（県庁職員 2,437人、事業所従業員 1,479人）

情報提供と併せたアンケートの実施

対象者に、「自動車利用がもたらす地球環境への負荷や運動不足等を紹介したパンフレット（下図）」や「電車、バスの時刻表」を提供し、「自動車以外の通勤手段を考えるアンケート」に回答してもらいました。

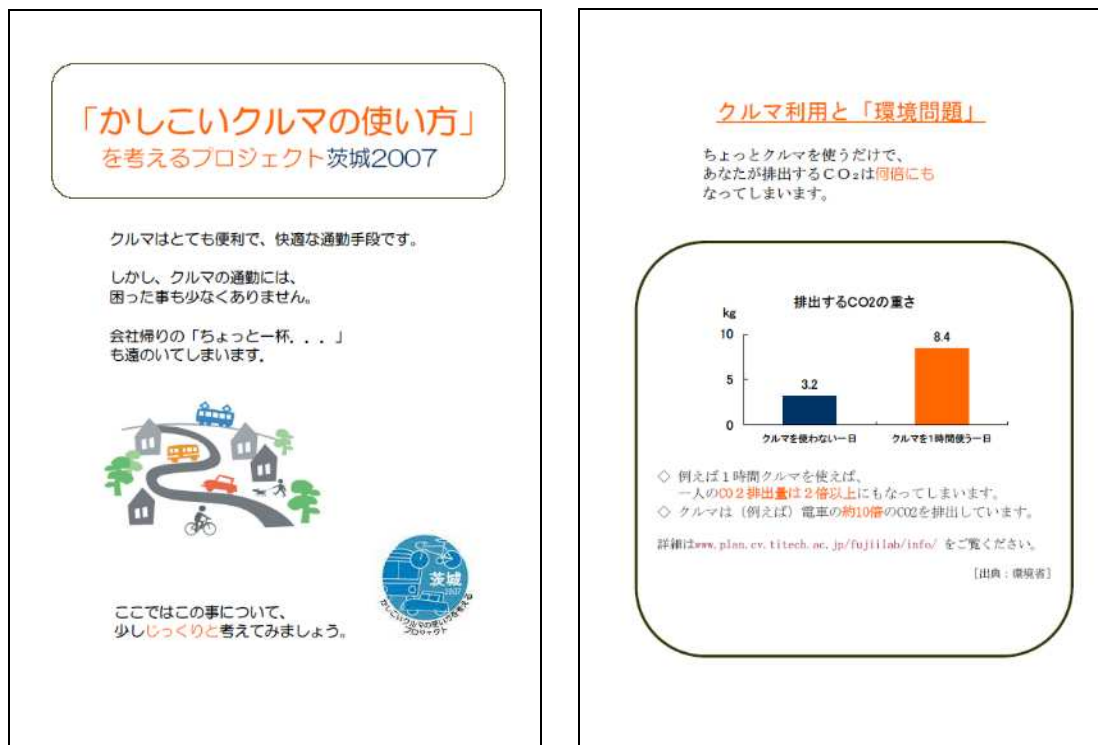


図 4-13 自動車利用がもたらす地球環境への負荷等を紹介したパンフレット

（出典：茨城県企画課ホームページ）

実施結果

- 2,850人の方からアンケートに回答いただき、7割を超える回答率（72.8%）となりました（事後アンケートは64.7%）。
- 「車通勤は環境によくない」「車通勤を控えた方が良い」等の意識が高まりました。
- 各交通手段による一週間の平均通勤日数は、自動車が0.05日減少しました。
- 車通勤者 1,312人のうち、123人（9.4%）が1日以上は車以外で通勤し、うち59人（4.5%）が5日とも車以外で通勤しました。

(iii) 高校新入生向け「公共交通の利用促進」リーフレット

茨城県公共交通活性化会議では、県内高校の新入生を対象に「公共交通を利用した通学方法について考えてもらう」ことを目的にリーフレットを配布しています。

配布の目的

新たな「習慣」をつける絶好の機会である入学の時期に「公共交通を利用した通学方法について考えてもらう」リーフレットの配布を通じて、平成20年度の県内高校の新入生・保護者の通学時の公共交通利用の意識醸成を図ることが目的です。

リーフレットの内容

「公共交通が環境に優しい移動手段であることや、公共交通を利用することが社会性を身につける貴重な経験であること」などの公共交通のメリットや「利用者が減少している公共交通の維持には多くの人が必要であること」をわかりやすく紹介したうえで、「公共交通を利用した通学」を呼びかける内容としています。

配布対象

県内の高校128校の新入生約3万人に配布しています。

(内訳)

- ・ 県立高校(全日制・定時制・専攻科)・・・104校
- ・ 私立高校(全日制・専攻科)・・・23校
- ・ 国立高等専門学校・・・1校

配布時期

各校で3月中旬～下旬に開催される入学説明会(合格者招集日)や4月の入学式で配布しています。

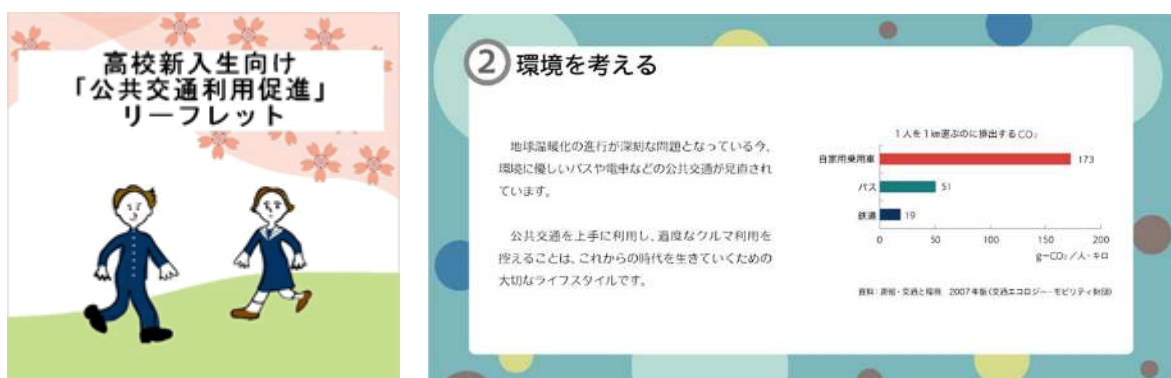


図 4-14 高校新入生向けリーフレット(出典:茨城県企画課ホームページ)

(4) 地域公共交通の確保・充実

路線バス等の既存の公共交通が整備されていない、あるいはサービス水準が低い、いわゆる公共交通不便地域について、都市圏内の自治体間における取り組みについて情報交換を行うとともに、地域巡回バスや乗合タクシー等の地域公共交通の導入・確保、充実を図ります。

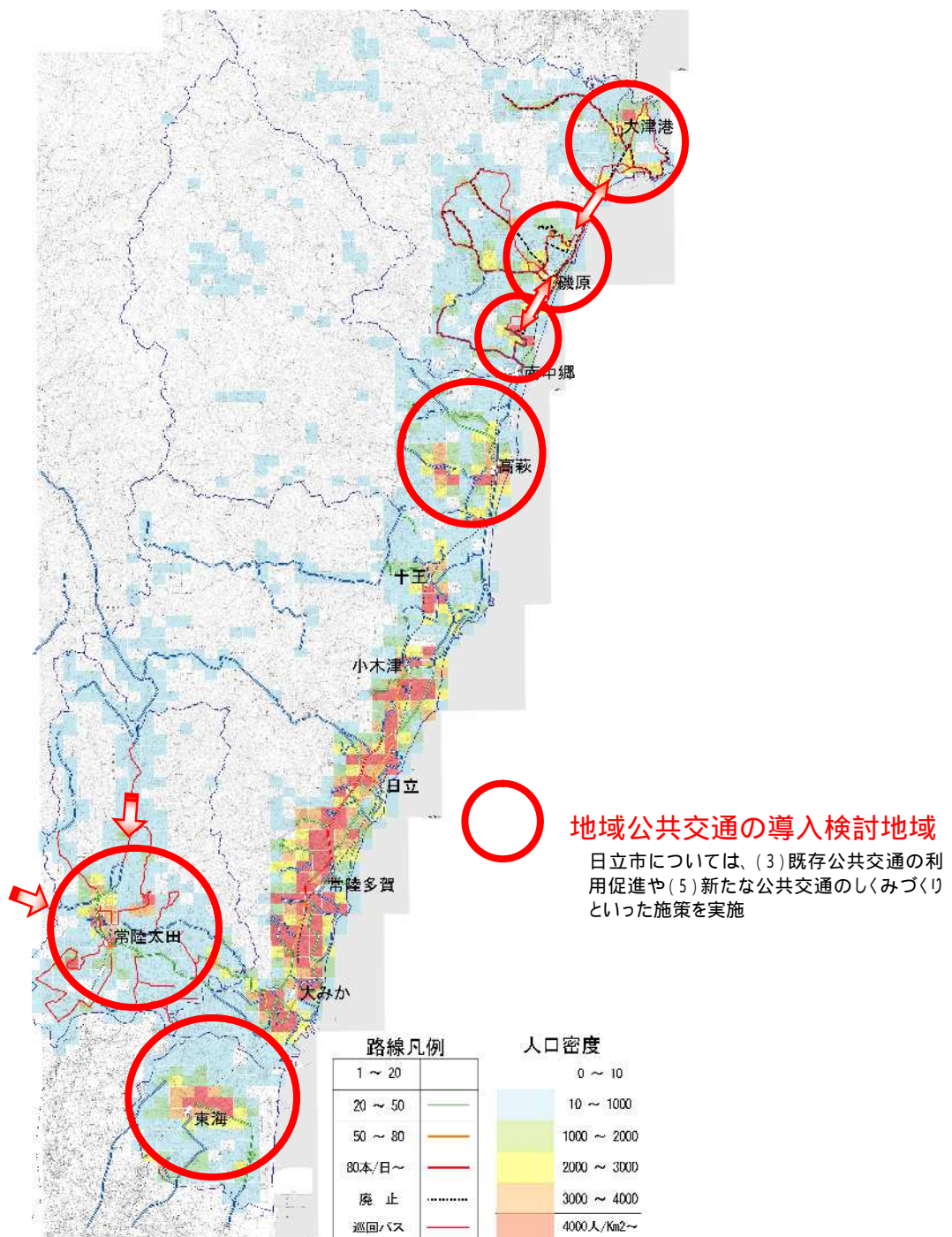


図 4-15 (参考図) 人口密度とバス運行本数

(人口密度：平成 17 年国勢調査メッシュデータ)

(バス運行頻度：日立電鉄交通サービス(株)の路線バスデータ他を基に作成)

(5) 新たな公共交通のしくみづくり

日立市では、平成 20 年度に策定した「地域公共交通総合連携計画」にもとづき、移動手段は「地域の財産」という考え方のもと、運行に対する地域の「責任と費用の分担」を前提とした新たな公共交通のしくみの導入によって生活交通を確保します。

具体的には、下記の取り組みを実施します。

- ・坂下地区における日立市地域公共交通 の実施
- ・諏訪地区におけるパートナーシップ協定方式 の導入検討
- ・中里地区における日立市地域公共交通の導入検討
- ・地区の状況・意向を踏まえ、地域と一体となって導入を検討
- ・財政支援のみならず、導入に対する全般的な支援

日立市地域公共交通とは

市民、地域及び事業者との連携を基本に、導入に際し地域の組織的かつ継続的な責任と費用の分担を前提として運行するしくみ。

こうした取り組みにより公共交通不存在地区・不便地区において高齢者や運転免許を持たない者の生活交通を確保するものです。

パートナーシップ協定方式とは

地域と路線バス事業者が、利便性の向上や乗車促進を目標に協定を締結し、協働で利用促進活動を行うことにより、使いやすいバス路線を実現しようとするしくみです。

こうした取り組みにより、利用者の減少によるバス路線の減便や廃止等を回避し生活交通を確保するものです。



写真 4-1 日立市地域公共交通 助け合いタクシー「なかさと号」



写真 4-2 パートナーシップ協定方式
諏訪循環線「ふれあい諏訪号」



写真 4-3 日立市地域公共交通乗合タクシー
「みなみ号」

(6) 地域企業との連携

県民・企業・行政が一体となって、茨城県の公共交通の維持確保、及び地球温暖化対策について共に考え取り組むため、広く県内事業所の賛同を求め、通勤時におけるマイカー利用から公共交通機関（電車、バス等）利用、または徒歩、自転車への転換を实践する「ノーマイカーデーいばらき」などのエコ通勤施策を本都市圏においても継続的に実施していきます。

また、ノーマイカーデーの実施に合わせ、都市圏内の事業所の従業員を対象に、自動車以外の通勤手段を考えてもらうためのモビリティ・マネジメントを実施します。

さらに、都市圏内の民間企業との連携の下、企業共同バスの導入を検討します。

詳細はwww.prim.go.jp/hijitab/info/をご覧ください。【日英 両言語】

ノーマイカーデーいばらき

マイカー利用を控える日

11/16 [金曜日] ノーマイカーデー

【お問い合わせ先】
茨城県企画部企画課交通対策室
Tel.029-301-2536

クルマはとても便利で、快適な通勤手段です。
しかし、クルマの通勤には、困った事も少なくありません。
「公共交通の衰退、環境問題、健康、維持費」など……
一人ひとりが少し考え直してみれば
「あなた」も「社会」も、もっと生活しやすくなるかもしれません。
この機会に、電車やバスでの通勤を試してみたいはいかがでしょうか。

クルマ利用と「環境問題」

ちょっとクルマを使うだけで、
あなたが排出するCO2は何倍にもなってしまいます。

○例えば1台のクルマを使えば、一人のCO2排出量は2倍以上にもなってしまいます。
○クルマは（例えば）電車の約10倍のCO2を排出しています。

利用手段	排出量 (kg)
クルマを使わない一日	3.2
クルマを1時間使う一日	8.4

クルマ利用と「健康」

クルマではずっと座っていられます。だからこそ快適なのですが、
だからこそ、健康にはあまり良くありません。

○例えば、1時間クルマで移動する代わりにバス・電車を使えば、
それだけで消費カロリーは2倍以上になります。

利用手段	消費カロリー (kcal)
公共交通	220
クルマ	102

クルマの「維持費」

実は、クルマの維持費は、結構かさみます。
普通に使えば、場合によっては1日に2,000円もかかるかもしれません。

クルマには、保険、税金、駐車場が必要です。
例えば、2000ccのクルマを持っているだけで、1日1,700円※1
※1 車庫(200万円・7年償却) + 税金(197万円) + 車検(19,500円) +
駐車場(12万円) + 保険(年10万円) = 400万円

さらに、カンパシ代、高速道路代、などをきめると、
一生懸命節約して乗っても1日2,000円※2
※2 車庫 + 税金 + 車検 + 保険 + カンパシ代(13万円) = 年13万円

公共交通は、格段に安上がりです。

減少し続ける公共交通の利用者数

茨城県の鉄道、バス、タクシーの利用者数は、減少し続けています。
このままでは、公共交通がなくなるかもしれません。
今後の高齢社会では、誰もが利用できる
便利な電車やバス、タクシーが重要です。
そのためにも、普段から積極的に公共交通を利用する必要があります。

年度	利用者数 (百万人)
平成13年度	207
平成15年度	207
平成16年度	194
平成17年度	181
平成18年度	176

少しだけ、通勤を振り返る

例えば次のような通勤はできるのでしょうか？

- 週に一度は、電車・バスで通勤
- 健康的に自転車で通勤

主催 茨城県公共交通活性化会議

図 4-16 ノーマイカーデーいばらきの PR チラシ (出典：茨城県ホームページ)

4-2 都市交通戦略の評価

4-2-1 評価の考え方

都市交通戦略の計画目標に対する評価指標、および目標水準については、下表のように設定します。なお、数値での検証ができない施策については、定性的な評価を行うこととします（例：地図・図面等による考察など）。

表 4-1 都市交通戦略の評価項目と達成目標の設定（再掲）

都市交通戦略の 計画目標	(参考) マスタープラン における関連数値目標	交通戦略における評価指標の設定 および、評価の考え方
都市圏内の幹線交通軸 の形成と渋滞緩和	主要断面(道路)の混雑度を [1.0 以下] とする 道路区間別の混雑度を [概ね 1.25 以下]	「マスタープランと同じ評価指標」を設定し、都市交通戦略 (H27) 計画年次における現況値 (H17) に対する改善状況を確認 主要断面(道路)の混雑度を [概ね 1.5 以下] とする 混雑度が [1.25 以下] となる道路区間増加
誰もが使いやすい 公共交通を中心とした まちづくり	公共交通による都心への所 要時間を [短縮] する 鉄道、バス利用者数を [H13 年水準] とする 公共交通利用可能地域を [拡 大] する	公共交通利用可能地域、及び 公共交通利用可能人口 についての拡大・増加の状況を確認する
まちなかの活性化と 安心・安全なまちづくり	(事後評価による評価を想定) 例) 都心部歩行者交通量 事故発生件数 等	都市交通マスタープラン同様、事後評価による評価を行うものとする。

4-2-2 都市圏内の道路渋滞緩和に関する評価

(1) 主要断面の需給バランス

常磐自動車道の利用増加と一般道路の容量拡大によって、一般道路の断面混雑度は現況値での最大 2.22（日立南断面）から、最大でも 1.63（日立北断面）まで低下するものと予測されます。

表 4-2 主要断面における一般道路の需給バランス

強化軸	断面	断面混雑度 = 交通量 / 容量 * 常磐道除く		充足容量(百台/日) = 容量 - 交通量 * 常磐道除く	
		現況(H17)	将来予測結果(H27)	現況(H17)	将来予測結果(H27)
A	北茨城断面	1.63	1.02	147	6
	北茨城～高萩間断面	1.36	0.95	117	16
	十王断面	1.34	1.11	111	37
B	日立北断面	1.71	1.63	277	246
	日立鮎川断面	1.90	1.46	379	258
	日立南断面	2.22	1.62	491	348
	久慈川断面	1.84	1.10	352	68
C	常陸太田断面	1.18	1.03	35	7

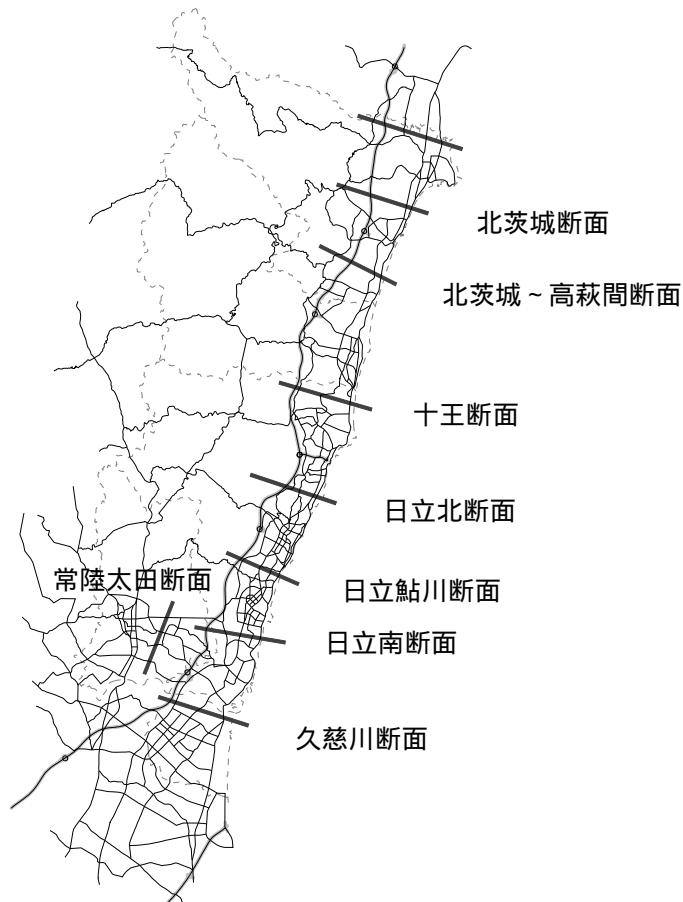


図 4-19 各主要断面の位置図

(2) 路線別の交通量・混雑度

(a) 常磐自動車道の有効活用による交通量の変化について

料金割引社会実験と連携を図ることを前提に、全車の料金割引を半額にした場合を想定し、さらに、東海 PA スマート IC を整備による常磐自動車道の有効活用した場合について、交通量の変化の状況を確認しました。その結果、常磐自動車道の交通量は 3 千台以上の増加が予測され、一般道路の負荷が軽減されることが分かります。

表 4-3 常磐自動車道の予測交通量

(単位：百台/日)

区間	現況(H17)	将来予測結果(H27)	変化量 = H27 - H18
北茨城インター以北	129	192	+63
高萩インター～日立北インター	206	301	+95
日立中央インター～日立南太田インター	266	300	+34

(b) 一般道路における混雑の改善

常磐自動車道の有効活用、及び南北幹線交通軸の形成のために優先すべき整備検討区間の道路整備により、都市圏全体として混雑の改善が期待されます。

下図のように、混雑度が 1.0 以下の道路延長は、現況の 58% から 72% に高まり、同様に、混雑度が 1.0～1.25 の道路延長は 11% から 16% に高まると予想されます。

上記をあわせて、混雑度 1.25 以下の道路延長は、現況値の 69 (= 58+11) % に比べ、88 (72+16) % にまで高まるものと予測されます。

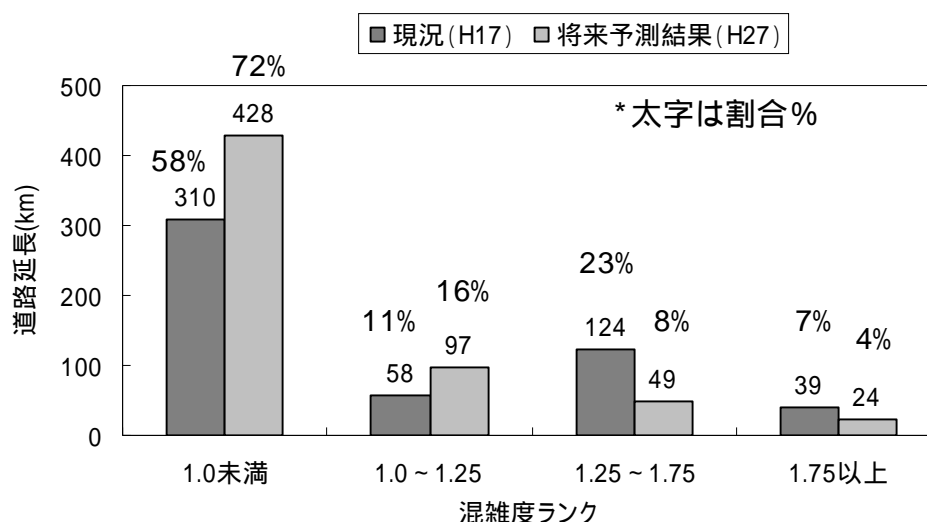


図 4-20 配分交通量による混雑度ランク別延長

(3) 道路渋滞緩和に関する評価のまとめ

本節では、都市交通戦略の計画目標に対する評価指標として、マスタープランと同じ評価指標を設定し、都市交通戦略（H27）計画年次における現況値（H17）に対する改善状況を確認しました。具体的には、主要断面（道路）の混雑度を概ね 1.5 以下とすること、及び、混雑度が 1.25 以下となる道路区間の増加状況について評価を行いました。

その結果、下記のようにまとめられます。

- 主要断面の需給バランスについては、常磐自動車道の利用増加と一般道路の容量拡大によって、一部の断面で混雑度 1.5 を下回らない区間があるものの、その他の断面では、概ね 1.5 以下となることが予想される
- また、路線別の交通量・混雑度については、料金割引社会実験と連携を図ることを前提に、全車の料金割引を半額にした場合を想定し、さらに、東海 PA スマート IC を整備による常磐自動車道の有効活用した場合、常磐自動車道の交通量は 3 千台以上の増加が予測され、一般道路の負荷が軽減される
- さらに、常磐自動車道の有効活用、及び南北幹線交通軸の形成のために優先すべき整備検討区間の道路整備により、都市圏全体として混雑の改善が期待され、混雑度 1.25 未満の道路延長は、現況の 69% に比べ、88% にまで高まるものと予測される

4-2-3 公共交通利用に関する評価

(1) 公共交通利用に関する施策のまとめ

4-1 節で提案した公共交通施策を実施、展開していくことにより、都市圏全体において公共交通が利用可能な圏域、人口の拡大が図れるものと考えられます。道路整備に関する施策メニューを都市交通戦略の提案図としてまとめると、下図のようになります。

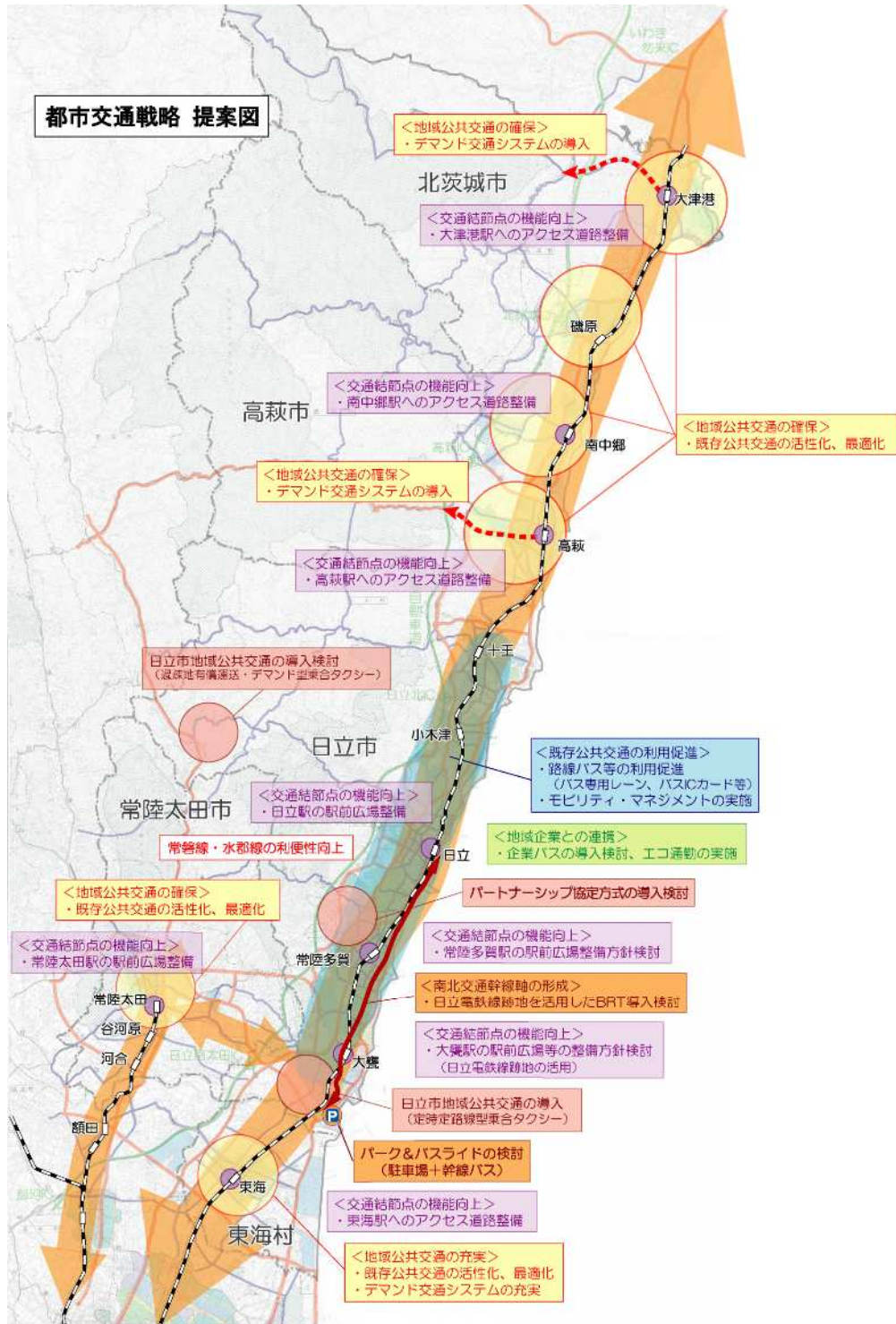
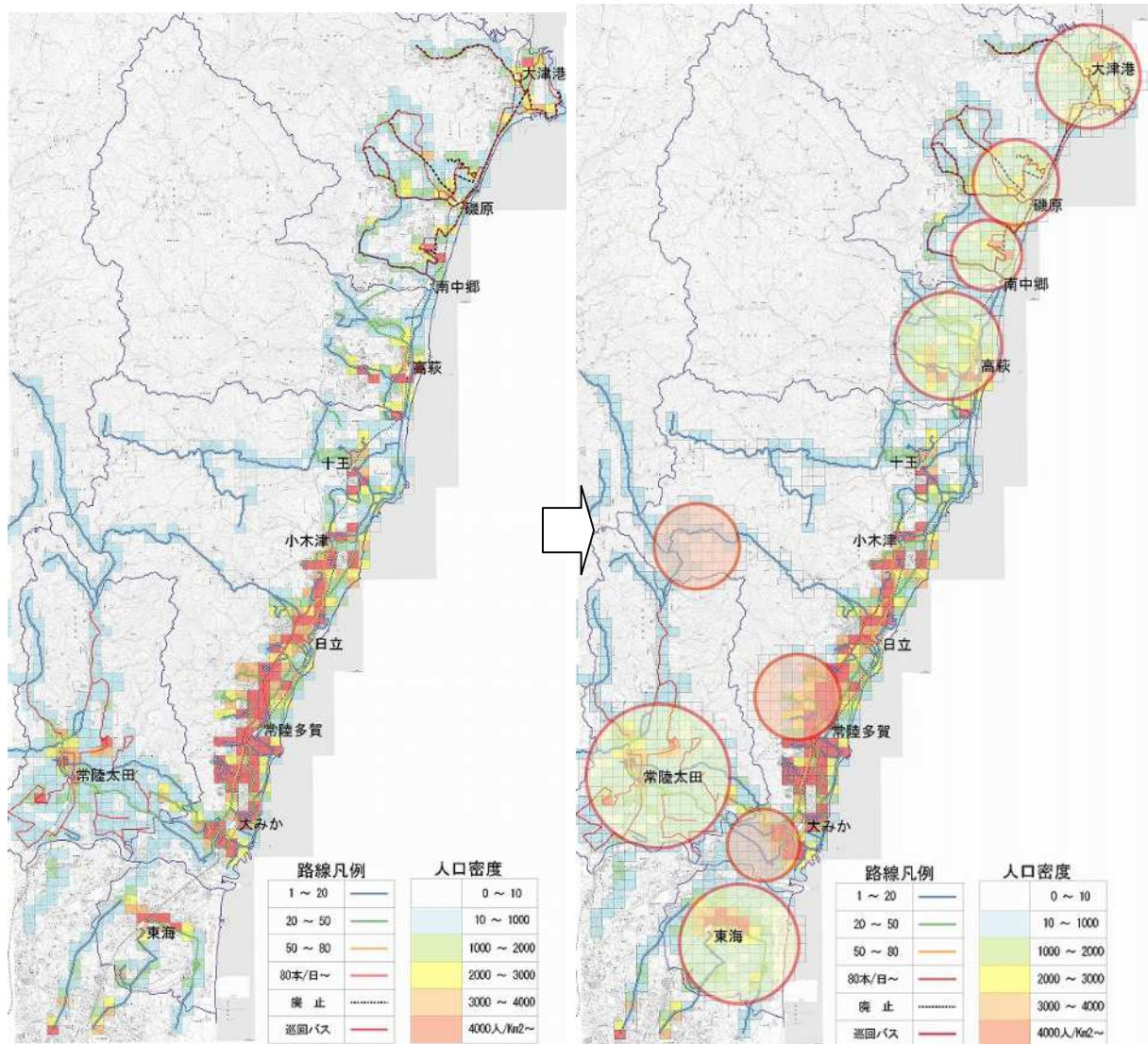


図 4-21 都市交通戦略における公共交通関連施策の提案図

(2) 公共交通利用に関する評価

公共交通利用に関する評価に際しては、公共交通利用可能地域、及び公共交通利用可能人口の拡大・増加の状況を確認することとします。

左図は、現況（H17）の都市圏における人口密度（500m×500mのメッシュデータ）と既存の路線バス等のサービス状況を重ね合わせたものです。一般に、バスの利用圏域はバス停の半径300m程度と考えられており、ここでは、既存の路線バス等と重なり合うメッシュを示しています。右図は、さらに都市交通戦略として提案する施策メニューを各地域で実施した場合に、公共交通サービスを利用可能なエリアが増加する状況をイメージ化したものです。



前頁の結果をもとに、公共交通サービスを利用可能な圏域の拡大状況と、利用可能な人口の増加状況を数値として表したものが以下の図となります。

この結果、

- 公共交通サービスを利用可能な圏域（メッシュ数）は45%増加する
- 公共交通サービスを利用可能な人口は15%増加する

ことが分かります。

なお、具体的な施策の評価については、施策実施後の公共交通利用者数等でフォローアップしていくこととします。

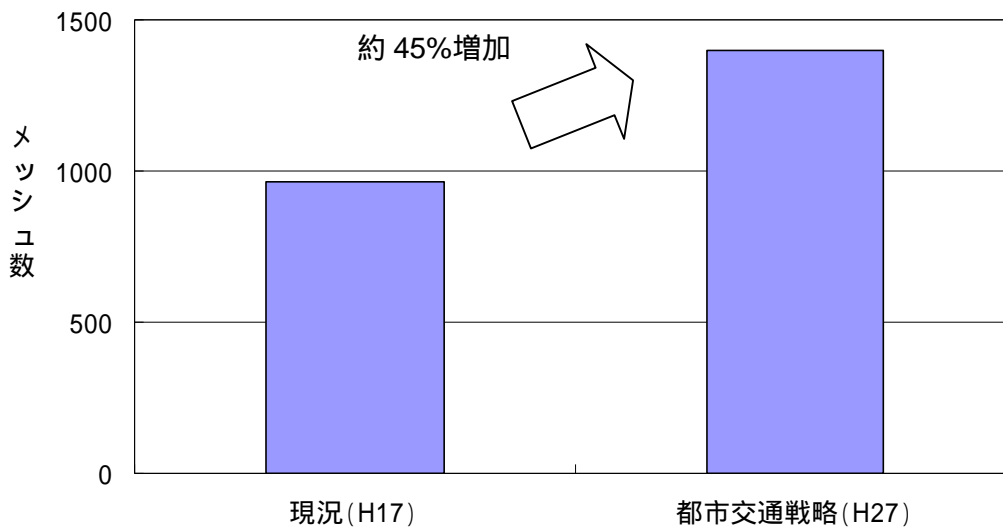


図 4-24 都市交通戦略による公共交通圏域の拡大

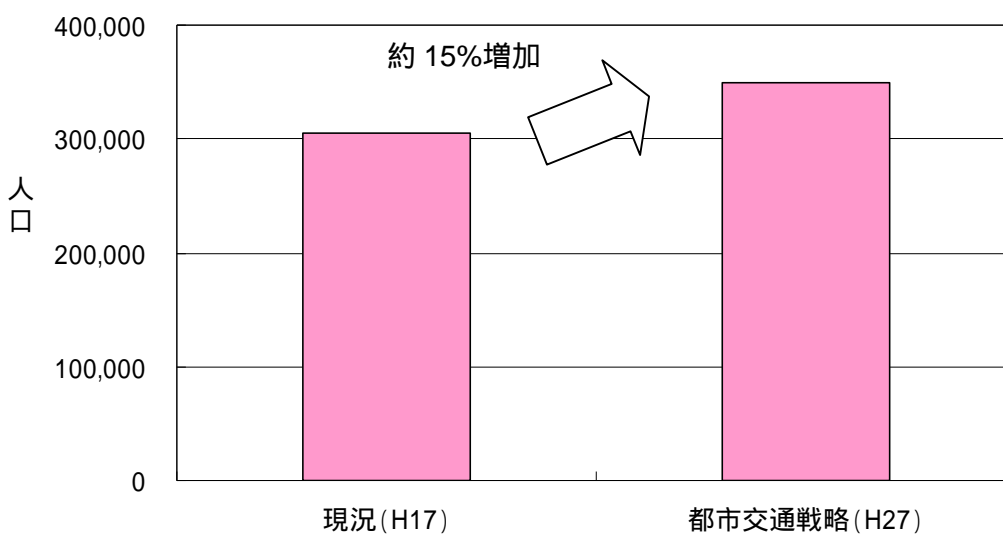


図 4-25 都市交通戦略による公共交通カバー人口の増加

4-2-4 評価のまとめ

本章では、都市交通戦略の計画目標と基本方針を受けて、優先的に実施すべき施策を提案し、さらに計画目標に照らし合わせた評価指標と達成目標を設定して、将来予測結果に基づく評価を行いました。

その結果、前述のように、道路渋滞緩和に関する評価、ならびに公共交通利用に関する評価結果において、設定した評価指標に対していずれも概ね目標を達成できる見込みであることが分かりました。

このことは、あくまでデータに基づく予測結果ではありますが、各施策を着実に実現し、実施効果が発現していくことによって、本都市圏における道路交通渋滞の緩和、公共交通の利便性の向上が図られ、その結果、本計画の基本方針として提起した、コンパクトな市街地形成を支援する交通体系や、今後迎える高齢社会にも対応するものと考えられます。さらには、都市圏内外の産業活動の効率化や、地球規模で取組まれている環境負荷の軽減への寄与も期待されます。

このような目標の実現に向けて、次章では、施策ごとの事業の推進体制を構築し、具体的な取組方法を検討します。

第5章 事業の推進体制

4章にて提案した都市交通戦略については、施策の実現と効果の発現に向けて、事業の推進体制を検討・構築し、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、データ収集や各種調査により目標の達成状況を確認して、必要に応じて施策の見直しを行っていきます。

推進体制の検討にあたっては、本都市圏を構成する茨城県と5市村（北茨城市、高萩市、日立市、常陸太田市、東海村）をはじめとして、交通事業者や交通管理者、さらには地元企業や市民団体・各種組織など、交通政策にかかわる関係機関が役割分担を明確にし、相互に連携を図りながら進めていきます。下表は、現在検討が開始または検討予定の施策とその推進体制を示したものであり、各施策メニューについて、適宜、推進体制を構築していきます。

なお、日立市域においては、この戦略を発展させさらに具体の施策を検討するため、引き続き日立市都市交通戦略の策定を行うこととしていることから、県北臨海都市圏交通戦略としてフォローアップするとともに、必要に応じて施策の見直しを行っていきます。

表 5-1 都市交通戦略の事業推進体制等

施策名	事業実施 検討主体	短期的施策					中期	内 容	
		H21	H22	H23	H24	H25	H26 以降		
南北広域 幹線軸 の形成	南北広域幹線道路の整備・検討(北部地域)	県・北茨城市 高萩市 日立市							国道6号を補完しつつ、北茨城市 - 高萩市 - 日立市十王市街地の連携強化を図るルートを形成する(新陸前浜街道の整備・検討)
	南北広域幹線道路の整備・検討(中南部地域)	国・県・日立市							【国道6号バイパスの整備検討】 【鮎川停車場線の整備推進】
	南北広域幹線道路の整備(中南部地域)	国・県・日立市							【国道6号の拡幅(大和田拡幅)】 【山側道路の整備推進】
	南北広域幹線道路の整備(中南部地域)	県							【国道293号の整備推進】
	南北広域幹線道路の整備(南部地域)	県							【国道245号の拡幅整備】
	常磐自動車道の有効活用	国・県・東海村 高速道路事業者							東海PAスマートIC等を整備することで、常磐自動車道を有効活用し、都市圏内の渋滞緩和やまちなかの活性化を図る
	電鉄跡地等を活用したBRT導入検討	日立市 交通事業者 (JR・バス) 企業 地域							公共交通の専用走行空間としてかつ既存バス交通を高度化したBRTの導入検討

【JR】JR東日本，【バス】日立電鉄交通サービス

表 5-2 都市交通戦略の事業推進体制等

施策名	事業実施 検討主体	短期的施策					中期	内 容	
		H21	H22	H23	H24	H25	H26 以降		
安心・安全な 交通空間の確保	安心安全な道路整備 (市街地内道路体系の再 構築及び整備推進)	県・北茨城市							長期未着手の都市計画道路など市街地 内道路網の再検討を進めるとともに、市 街地内道路網の整備推進を図る(都計 道平潟港線の整備推進、大津港駅及び 南中郷駅周辺道路網の再検討など)
	安心安全な道路整備 (市街地内道路体系の再 構築及び整備推進)	県・高萩市							長期未着手の都市計画道路など市街地 内道路網の再検討を進めるとともに、市 街地内道路の整備推進を図る
	安心安全な道路整備 (市街地内道路体系の再 構築及び整備推進)	県・日立市							長期未着手の都市計画道路など市街地 内道路網の再検討を進めるとともに、市 街地内道路の整備推進を図る(都計道 十王北通り線、都計道金沢諏訪線、都計 道中所沢川尻線など)
	安心安全な道路整備 (市街地内道路体系の再 構築及び整備推進)	県・常陸太田 市							長期未着手の都市計画道路など市街地 内道路網の再検討を進めるとともに、市 街地内道路の整備推進を図る(都計道 木崎稲木線、常陸太田駅前交差点改良 など)
	安心安全な道路整備 (市街地内道路体系の再 構築及び整備推進)	県・東海村							長期未着手の都市計画道路など市街地 内道路網の再検討を進めるとともに、市 街地内道路の整備推進を図る(都計道 小松原笠内線の南伸など)
	日立駅周辺地区の バリアフリー化	国・県・日立市 交通事業者 公安委員会							日立駅及び周辺地区のバリアフリー化 事業を実施する エレベーター、エスカレーターの設定 身障者用トイレの設置等
	常陸多賀駅周辺地区の バリアフリー化	国・県・日立市 交通事業者 公安委員会							常陸多賀駅及び周辺地区のバリアフ リー化事業を実施する 誘導用ブロックの設置、段差解消、 歩行者誘導機能付信号の設置
	大甕駅周辺地区の バリアフリー化	県・日立市 交通事業者 公安委員会							大甕駅及び周辺地区のバリアフリー化 事業を実施する 段差・勾配の改善、誘導用ブロックの設 置
	小木津駅周辺地区の バリアフリー化	県・日立市 交通事業者 公安委員会							小木津駅及び周辺地区のバリアフリー 化事業を実施する。 歩道の凹凸改善、誘導用ブロックの設置
	十王駅周辺地区の バリアフリー化	県・日立市 交通事業者 公安委員会							十王駅及び周辺地区のバリアフリー化 事業を実施する 歩道の凹凸改善、誘導用ブロックの設置
	自転車・歩行者空間の確 保	県・日立市 常陸太田市 東海村 公安委員会							自転車専用道等の整備検討 (日立電鉄線跡地の活用など)

[JR] JR東日本、[バス] 日立電鉄交通サービス

表 5-3 都市交通戦略の事業推進体制等

施策名	事業実施 検討主体	短期的施策					中期 H26 以降	内 容
		H21	H22	H23	H24	H25		
既存公共交通の 利用促進	鉄道の利用促進策 (乗り継ぎ利便性向上)	交通事業者 (JR・バス)						鉄道時刻の改訂とバス運行時刻表との 整合連絡強化により、駅での乗継ぎ利便 性の向上について、交通事業者間で連 携を図る
	鉄道の利用促進策 (駅舎新築)	日立市 交通事業者 (JR)						日立駅自由通路の整備及び駅舎の橋上 化を進める
	鉄道の利用促進策 (駅舎新築)	常陸太田市 交通事業者 (JR)						常陸太田駅前広場の整備及び駅舎新築 を行う
	鉄道の利用促進策 (P&Rの充実)	交通事業者 (JR)						駅利便性向上のため、P&Rの充実を図 る (高萩駅)
	鉄道の利用促進策 (P&Rの充実)	交通事業者 (JR)						駅利便性向上のため、P&Rの充実を図 る (十王駅)
	鉄道の利用促進策 (P&Rの充実)	交通事業者 (JR)						駅利便性向上のため、P&Rの充実を図 る (常陸多賀駅)
	鉄道の利用促進策 (P&Rの充実)	交通事業者 (JR)						駅利便性向上のため、P&Rの充実を図 る (大甕駅)
	鉄道の利用促進策 (P&Rの推進)	北茨城市 高萩市 常陸太田市 東海村						公共交通不便地域における駅の利便性 向上のためP&R用駐車場の整備等
	路線バス等の利用促進策 (バス停留所の整備等)	国・県・日立市 交通事業者 (バス)						交通渋滞緩和のための道路部分改良や 道路整備と連携したバス停留所の整備 等
	路線バス等の利用促進策 (バスICカード乗車券を活 用した乗継ぎ利便性の向 上等)	県・日立市 交通事業者 (バス)						既に地域に導入されているバスICカード 乗車券を活用した乗継ぎ利便性の向上 や、バス乗降データの分析に基づく利用 ニーズを把握検討し、バス路線の最適化 を図る

[JR]JR東日本, [バス]日立電鉄交通サービス

表 5-4 都市交通戦略の事業推進体制等

施策名		事業実施 検討主体	短期的施策					中期 H26 以降	内 容
			H21	H22	H23	H24	H25		
既存公共交通 の利用促進	路線バス等の利用促進策 (低床バスの導入)	交通事業者 (バス)							低床バス導入による利便性の向上を図る
	モビリティ・マネジメントの実施	県・日立市 交通事業者 (JR・バス)							既存の公共交通が比較的充実している地域においては、モビリティ・マネジメントの実施により、クルマ利用から公共交通への転換を促進する
地域保公共交通 の充実	地域巡回バスの地域公共交通の充実(市民バス)	北茨城市							路線バス等の既存の公共交通が整備されていない、あるいはサービス水準が低い、いわゆる公共交通不便地域について、地域巡回バスや乗合タクシー等の地域公共交通の導入・確保、充実を図る
	地域巡回バス・乗合タクシー等の地域公共交通の導入検討	高萩市							
	地域巡回バスの地域公共交通の充実(市民バス)	常陸太田市							
	乗合タクシー等の地域公共交通の充実	東海村							
新たな 組み公共交通 の	坂下地区における日立市地域公共交通の実施	日立市 交通事業者 (バス) 地域							地域公共交通総合連携計画・事業計画の推進 移動手段は「地域の財産」という考え方のもと、運行に対する地域の「責任と費用の分担」を前提とした新たな公共交通の仕組みの導入によって生活交通を確保する 地区の状況・意向を踏まえ、地域と一体となって導入を検討する 財政支援のみならず、導入に対し全般的に支援する
	諏訪地区におけるパートナーシップ協定方式の導入検討	日立市 交通事業者 (バス) 地域							
	中里地区における日立市地域公共交通の導入検討	日立市 交通事業者 (バス) 地域							

[JR] JR東日本, [バス] 日立電鉄交通サービス

表 5-5 都市交通戦略の事業推進体制等

施策名		事業実施 検討主体	短期的施策					中期 H26 以降	内 容
			H21	H22	H23	H24	H25		
地域 企業 との 連携	「ノーマイカーデーいばらき」(エコ通勤施策)の実施	県・北茨城市 高萩市・日立市 常陸太田市 東海村・企業 交通事業者							県民・企業・行政が一体となって、茨城県の公共交通の維持確保、及び地球温暖化対策について共に考え取組むため、広く県内事業所の賛同を求め、通勤時におけるマイカー利用から公共交通機関(電車、バス等)利用、または徒歩、自転車への転換を実践する「ノーマイカーデーいばらき」などのエコ通勤施策を、本都市圏においても継続的に実施する。 また、都市圏内の民間企業との連携の下、企業共同バスの導入を検討する
	企業共同バスの導入検討	県・北茨城市 高萩市・日立市 常陸太田市 東海村・企業 交通事業者							
交通 機能 向上 の 節 点	駅前広場・駅舎等の整備(日立駅)	日立市 交通事業者 (JR)							日立駅では、駅前広場及び駅橋上化等の整備を行い、駅利用者の利便性向上を図る
	駅前広場・駅舎等の整備(常陸太田駅)	県・常陸太田市 交通事業者 (JR)							常陸太田駅では、駅前広場、駅舎の新築及び駅前道路の改良等の整備を行い、駅利用者の利便性向上を図る
	駅前広場整備方針等の検討整備(常陸多賀駅)	日立市 交通事業者 (JR)							常陸多賀駅では、駅前広場の整備方針等について検討します
	駅前広場整備方針等の検討整備(大甕駅)	県・日立市 交通事業者 (JR)							大甕駅では、日立電鉄跡地の有効活用など、駅前広場の整備方針等について検討します
	駅へのアクセス性向上を踏まえた道路体系の再構築(大津港駅、南中郷駅)	県・北茨城市 交通事業者 (JR)							新陸前浜街道の整備に併せて大津港駅、南中郷駅へのアクセス性向上を踏まえた道路体系を再構築する
	駅へのアクセス性向上を踏まえた道路体系の再構築(高萩駅)	県・高萩市 ・日立市							日立市十王市街地と高萩市街地とのアクセス性向上を踏まえた道路体系を再構築する
	駅へのアクセス性向上を踏まえた道路体系の再構築(東海駅)	東海村							東海駅では、臨海部と駅へのアクセス性向上を踏まえた道路体系を再構築する

[JR] JR東日本, [バス] 日立電鉄交通サービス

参考 委員会規約等

県北臨海都市圏 都市交通戦略策定調査委員会規約

(名称)

第1条 本会は、「県北臨海都市圏都市交通戦略策定調査委員会」(以下、「委員会」という。)と称する。

(目的)

第2条 委員会は、県北臨海都市圏(日立市、常陸太田市、高萩市、北茨城市、東海村)における総合的な都市交通マスタープラン及びその実現化に有効な施策展開の方針を策定することを目的とする。

(委員会)

第3条 委員会は、別表1に掲げるものにより構成する。

- 2 委員長は、委員会を招集し、これを主宰する。
- 3 委員長に事故あるときは、委員長があらかじめ指名した者がその職務を行う。
- 4 委員長は、必要と認めるときは委員以外の者の出席を求めることができる。
- 5 委員会は、次の事項を所掌する。
 - (1) 計画策定に関する調査研究の基本方針の決定に関すること。
 - (2) 計画策定に関する調査研究について全体を統括し、必要に応じて幹事会に対して報告を求め、又は指示を与えること。
 - (3) その他計画策定に関する調査研究についての重要事項の決定に関すること。
- 6 委員長及び委員の任期は、調査完了までとする。

(幹事会)

第4条 委員会に幹事会をおき、別表2に掲げるものにより構成する。

- 2 幹事長は、幹事会を招集し、これを主宰する。
- 3 幹事会は、次の事項を所掌する。
 - (1) 幹事会は、委員会の決定した基本方針に基づき、計画策定に関する調査研究の企画及び実施の方針を決定すること。
 - (2) 必要に応じ、事務局から報告を求め、又は指示を与えること。
- 4 幹事長及び幹事の任期は、調査完了までとする。

(事務局)

第5条 事務局は、茨城県土木部都市局都市計画課におく。

2 事務局は、次の事項を所掌する。

(1) 委員会及び幹事会の運営。

(2) 委員会及び幹事会の指示による必要な資料の収集又は作成。

(雑則)

第6条 この規則に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は委員長が定める。

(付則)

この規約は、平成18年9月7日から施行する。

[別表 1]

県北臨海都市圏都市交通戦略策定調査委員会

	所 属	職名等
委員長	茨城大学工学部都市システム工学科	准教授 山田 稔
委員	国土交通省国土技術政策総合研究所 都市研究部都市施設研究室	室長
〃	〃 関東地方整備局企画部広域計画課	課長
〃	〃 関東地方整備局建政部都市整備課	課長
〃	〃 関東地方整備局道路部道路計画第二課	課長
〃	〃 〃 常陸河川国道事務所	所長
〃	〃 関東運輸局企画観光部交通企画課	課長
〃	東日本高速道路株式会社 関東支社総合調整部企画調整課長	課長
〃	東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社運輸部輸送課	課長
〃	日立電鉄株式会社 用地管理部	部長
〃	日立電鉄交通サービス株式会社 バス事業部	業務部長
〃	茨城県土木部	都市局長
〃	〃 企画部企画課	課長
〃	〃 〃 地域計画課	課長
〃	〃 土木部道路建設課	課長
〃	〃 〃 道路維持課	課長
〃	〃 〃 都市局都市計画課	課長
〃	〃 〃 〃 都市整備課	課長
〃	〃 〃 〃 公園街路課	課長
〃	茨城県警察本部交通部交通規制課	課長
〃	日立市都市建設部	部長
〃	常陸太田市建設部	部長
〃	高萩市建設経済部	部長
〃	北茨城市都市建設部	部長
〃	東海村建設水道部	部長

[別表 2]

県北臨海都市圏都市交通戦略策定調査委員会 幹事会

	所 属	職名等
幹事長	茨城県土木部都市局都市計画課	課長
幹事	国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 調査第二課	課長
"	茨城県企画部企画課（交通対策室）	室長補佐
"	" " 地域計画課（県北振興室）	室長補佐
"	" 土木部道路建設課（県道）	課長補佐
"	" " " "（道路企画）	主査
"	" " 道路維持課（路政調査）	課長補佐
"	" " 都市局都市計画課（市街地計画）	課長補佐
"	" " " 都市整備課（市街地整備）	課長補佐
"	" " " 公園街路課（街路・特定施設）	課長補佐
"	" 常陸大宮土木事務所事業調整課	技佐兼次長兼課長
"	" 常陸太田土木事務所道路河川整備第一課	技佐兼次長兼課長
"	" 高萩土木事務所道路整備第一課	技佐兼次長兼課長
"	茨城県警察本部交通部交通規制課	課長補佐
"	日立市都市建設部都市政策課	課長
"	常陸太田市建設部都市計画課	課長
"	高萩市建設部経済都市整備課	課長
"	北茨城市都市建設部都市計画課	課長
"	東海村建設水道部都市計画課	課長