

点検の不動産利活用

第13回

一般財団法人 日本不動産研究所

本格的な人口減少社会において、地域住民の生活を支え、将来にわたって暮らし続けられる地域社会を形成していくためには、日常生活に必要な移動手段となる地域公共交通の維持・確保が重要となる。

廃線跡を専用レーンに

茨城県日立市は、高齢化への対応や環境負荷への配慮を視野に入れてBRT（バス高速輸送システム）の整備に着手している。日立グループの日立電鉄交通サービスと組んだ公設民営の「ひたちBRT」の運行を、13年にまず市南部



始発の「おさかなセンター」バス停

のJR大甕（おおみか）駅以南の第1期区間（延長3・2キロ）で開始。19年4月には市中心部に近いJR常陸多賀駅まで延伸した第2期区間（延長6・2キロ）で本格運行を開始した。ひたちBRTは、05年に廃止された日立電鉄の廃線跡を活用し、専用レーン等を走行して鉄道に準ずる高速

軌道に乗ったBRT 茨城県日立市

コンパクトシティへ快走

輸送・定時運行を実現する新交通システムである。

日立市は茨城県の北東部、東京からは約150キロ、県都水戸市からは約40キロの距離に位置する。「日立」の地名は、水戸黄門として有名な水戸藩二代藩主の徳川光圀公がこの地を訪れ、海から昇る朝日の美しさに「日の立ち昇ると（この領内）」と称

地が形成され、各種公共利便施設は市街地の南北各所に分散しているため、幹線道路に交通が集中して慢性的な交通渋滞が発生する。また、高度経済成長期に西側の丘陵地帯に数多く住宅団地が造成されたが、海岸側の市街地とを結ぶ公共交通が脆弱なため、車に頼る生活を強いられることも渋滞を助長しており、交通便利性に対する住民の不満は強い。

日立市ではこうした課題の解決を目指す、16年に「日立地域公共交通網形成計画」など複数の交通事業者のサ

えたという故事に由来する。明治時代の後半に日立鉱山で銅の採鉱が始まり、その後、日立製作所の創業と共に大きな発展を遂げる。第二次世界大戦で軍需産業都市となった本市は、工場を中心に大きな被害を受けたが、高度経済成長期を通じて鉱工業生産を中心に復興・発展を遂げた。一時は人口が20万人を越えたが、現在では人口減少により17万人台まで低下した。本市は東側に太平洋、西側は阿武隈山系に挟まれ南北に細長い地形で、海岸側に市街

を策定（期間は23年度まで）し、ひたちBRTの整備にも力を入れている。BRT沿線に新たな住宅環境を整備し、移住んでもらうことで車に過度に頼らない生活環境を提供するのが日立市の構想だ。宅地開発業者に対する助成金制度も追い風となり、沿線付近で宅地分

譲が増えている。また、日立市では茨城交通やみちのりホールディングス、日立製作所などで構成される日立市新モビリティ協議会が、国土交通省の「新モビリティサービス推進事業」および経済産業省の「スマートモビリティチャレンジ」の採択を受けて20年2月からMaas (Mobility as a Service) の実証実験を開始している。既存の公共交通など複数の交通事業者のサ



専用レーンを走る「ひたちBRT」

日立市ではこうした課題の解決を目指す、16年に「日立地域公共交通網形成計画」など複数の交通事業者のサ

日立市ではこうした課題の解決を目指す、16年に「日立地域公共交通網形成計画」など複数の交通事業者のサ

日立市ではこうした課題の解決を目指す、16年に「日立地域公共交通網形成計画」など複数の交通事業者のサ

日立市ではこうした課題の解決を目指す、16年に「日立地域公共交通網形成計画」など複数の交通事業者のサ

日立市ではこうした課題の解決を目指す、16年に「日立地域公共交通網形成計画」など複数の交通事業者のサ