

# 行政視察報告書

平成 29 年 2 月 15 日

貝塚市議会議員 中山 敏数 様

(市民ネット貝塚)

藪内 留治  
阪口 勇  
平岩 征樹  
川岸 貞利  
池尻 平和

## 【報告 1】

視察先：茨城県石岡市

日 時：平成 29 年 2 月 6 日（月）14：00～16：00

内 容：鹿島鉄道跡地バス専用道化事業について（BRT）

JR 石岡駅に 13 時 23 分に到着、マイクロバスにて石岡市消防本部の庁舎に説明会場の会議室に案内されました。（本庁舎は震災の影響で現在新庁舎建設のため仮設庁舎となっており、手狭なため消防本部庁舎が視察説明会場）



市長公室長政策企画課主幹の富田氏より、「(BRT) 鹿島鉄道跡地バス専用道化事業について」説明を頂きました。



### 1、鉄道跡地のバス専用道化への経緯と経過

#### ○鹿島鉄道廃線へ

大正 13 年から運行してきた鹿島鉄道が経営難

#### ○乗客数の減少

廃線前の乗客数は、平日平均 1,600 人／日（年間 50 万人程度）

#### ○航空自衛隊が管理する飛行場への燃料の貨物輸送がなくなる。

#### ○廃線となる 5 年前から県と市で鹿島鉄道に対して支援補助

#### 5 年間で 2 億円の補助

#### ○鹿島鉄道から存続に向けて、5 年間の継続にあと 5 億円が必要となり、支援打ち切り

#### ○平成 18 年 3 月に廃止届

#### ○鹿島鉄道廃止反対運動 リストバンド販売・高校生の応援団・署名活動など

- 平成 19 年 3 月 31 日に鹿島鉄道が廃線  
(大正から平成までの 83 年の歴史に幕を閉じる)



○鹿島鉄道代替バス運行開始 (平成 19 年 4 月 1 日)

国道 355 号線の渋滞により定時制の確保が難しく、乗客数が鹿島鉄道時の 4 割に落ち込む)

- 平成 19 年 7 月 「かしてつ跡地利用を考える勉強会」スタート  
県の後押しもあって、BRT の構想が生み出される。
- 平成 20 年 1 月 「かしてつ跡地バス専用道化検討委員会」設置
- 平成 20 年 3 月 旧鹿島鉄道沿線住民対象アンケートの実施

○石岡駅～四箇村駅間 L=5.1 km の事業化決定 (平成 20 年 11 月)

- 平成 21 年 1 月 「かしてつ沿線地域公共交通戦略会議」設立  
(地域公共交通活性化・再生法の基づき設置)
- 平成 21 年 11 月 工事着工
- 平成 22 年 8 月 工事完成
- 共用開始・実証運行の開始 (8 月 30 日)

○本格運行開始 (平成 24 年 4 月 1 日)

## 2、事業内容

鉄道跡地を市道としてバス専用道化し、定時性と速達性のあるバスを運行する  
全国初の公設民営による BRT 事業

- 事業主体 石岡市・小美玉市
- 事業区間 L=5.1 km (石岡駅～四箇村駅)  
※四箇村駅～小川駅は、国道 355 号線を運行
- 事業費 約 8.4 億円  
(茨城県：約 0.8 億円、石岡市：約 4.7 億円、小美玉市：約 2.9 億円)  
当市負担 4.7 億円 (国庫補助金 50%、残りは市債；交付税措置あり)
- バスの運行主体 関鉄グリーンバス(株)
- 所要時間と運賃 石岡駅～小川駅 20 分 370 円 (当初 360 円)

石岡駅～茨城空港 35 分 620 円（当初 600 円）

◦運 行 本 数 平日 107 便／土日祝日 89 便(茨城空港便は全日 27 便)

※幅約 4 m 約 16 万円／m

（鹿島鉄道はディーゼル、架線なし）

※バス事業者の決定は、オープンに公募したが結果として、市内 8 系統の路線バスを運行する関鉄グリーンバス(株)の 1 社だけが手をあげる。

※鉄道敷き跡地は寄付（土地代 0 円）

※停留所も鹿島鉄道時の 5 駅から 14 箇所と拡大



### 3、BRTバス運行の収支状況

○バス事業者への市からの補助は？

◦新型バス車両（ノンステップバス）の提供

◦平成 22・23 年度の実証運行時は運営補助を出す。

平成 22 年度 680 万円（8 月～）

平成 23 年度 565 万円

◦平成 24 年度（本格運行）からは一切補助なし

現在平日平均 900～1,000 人／日、特に事業者から補助などの支援要請もなく、収支については大丈夫の模様だそうです。

### 4、議会の取組み

○特別委員会などは設けず、平成 20 年度設立した「かしてつ沿線地域公共交通戦略会議」に議長をはじめ関係常任委員会の委員長などが市議会から代表して参加。

### 5、バス専用道化事業での苦慮点と今後の課題

○一般道との交差点对策（一般道との交差点部においては隅切りの設置がなし）  
交差点（11 箇所）処理（ピーク時の交通量で変化）

300 台／h 以上 : 信号機の設置 (2 箇所)

100 台～300 台／h : バス側を一時停止 (6 箇所)

100 台／h 以下 : 一般道路側を一時停止 (3 箇所)

○待避所対策

◦待避所は、道路構造令第 30 条において相互間の距離は 300m 以内と定められている。用地幅が確保できる箇所を活用して平均 200m 程度に 1 箇所の設置をしている

○交通規制

公道として整備し、道路交通法によりバス専用の規制をかけている。

(一般車、自転車、歩行者等の通行は禁止)

◦誤侵入の防止

バス専用道路の路面の着色舗装

交差点部リモコン開閉式遮断機の設置

◦バス停留所への乗降者のアクセス

バス停留所への歩行者の誘導路の確保が必要

交差点や侵入路からバス停留所までの間は歩行者の通行規制は解除

○建築確認上の道路とみなされる

バス専用道であるが公道であり、建築確認上は道路とみなされ接道扱いとなる。対策としてバス専用道と民地との間に土地を分筆して用途を変え登記し接道とならない対策を施した。

○今後の課題と取組み

◦利用者の拡大に苦戦している

目標：1,600人／日・平日（現在900～1,000人／日・平日）

◦事業化の時も市民参画で進めたが、利用者を増やすために市民参画とアピールを行っている。（高校生による応援団やイベントの開催など）



## 6、感想

大正13年から運行してきた鹿島鉄道が経営難となり廃線、最後の5年間は県や市が2億円の援助を行ったと言う話を聞いて、大正14年から営業開始で距離も5.5kmと水間鉄道の状況に類似していると感じた。

ただ、乗客数が廃線を決めたころは年間50万人程度であり、水間鉄道は年間180～190万人の利用者がある。

水間鉄道への市としての支援の在り方、貝塚市全体の公共交通について考える必要があり、石岡市のBRT事業は大いに参考になりました。

## 【報告 2】

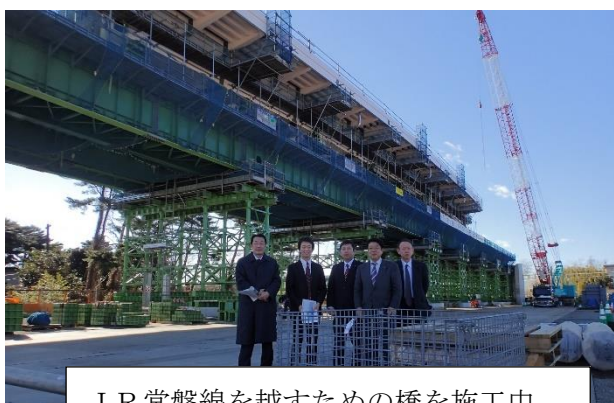
視察先：茨城県日立市

日 時：平成 29 年 2 月 7 日（火） 9：00～12：00

内 容：新交通導入事業について（BRT）



7日の9時に日立市内の宿泊場所までマイクロバスで迎えに来て頂き、BRT乗車場所（JR常磐線大甕駅）まで移動。車中にて新交通推進課長佐藤氏、課長補佐田所氏より、整備を進めている「ひたちBRT第2期工事（大甕駅～常陸多賀駅）の施工状況の説明を聞きながら見学させて頂きました。

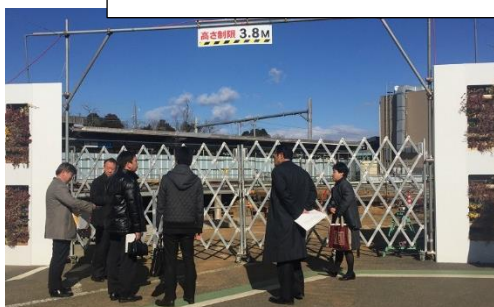


JR常磐線を越すための橋を施工中



9時40分にJR大甕駅に到着。マイクロバスを降り、大甕駅の駅舎改築及び自由通路新設工事の状況を見学させて頂きました。

大甕駅の駅舎改修、線路の下を掘って東口と西口をつなぐ連絡通路施工現場。



10時5分、大甕駅前より、BRTに乗車終点の「おさかなセンター」までBRT体験乗車しました。



バスには日立市の職員の方々も乗車し、バスの進行に伴い説明をして頂きました。



10時17分、BRT降車「おさかなセンター」



日立市久慈交流センター2階会議室にて、「新交通導入事業について（BRT）」について新交通推進課長佐藤氏より改めて説明を受けました。

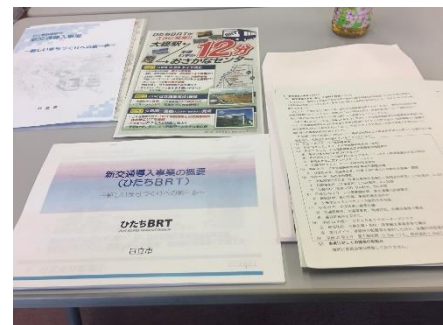


## 1、新交通導入事業（BRT）の経緯と経過

### ○鉄道の歴史

- 昭和2年 常北電気鉄道(株)設立
- 昭和3年 大甕駅～久慈浜駅間（2.1 km）運行開始
- 昭和4年 久慈浜駅～常北太田駅間（9.4 km）運行開始
- 昭和16年 （株）日立製作所の経営傘下に入る
- 昭和19年 日立電鉄(株)に社名変更
- 昭和22年 大甕駅～鮎川駅間（6.6 km）運行開始 全線開通
- 昭和46年 全国初のワンマン電車導入
- 平成8年 A T S設備全線全車両導入
- 平成17年3月廃線 ※乗車人員の減少、施設の老朽化

※説明によると廃線の決め手となったのは、施設の老朽化。特に鉄橋の老朽化が一番の要因で、市に支援要請があったが当時の市長は支援をしないことを決め廃線となったそうである。



### ○新交通導入（BRT）への経過



日立市は、市域が南北に長い一方、南北の主要幹線道路が2本しかなく、慢性的な交通渋滞が課題であり、鉄道廃線後の路線バスの運行では定時制の確保が問題となっていた。

日立電鉄線跡地の日立市域内の13.1 kmの寄付を受け、跡地利用について検討を行い、8.5 kmをBRTバス専用道として整備することとした。

- ・平成17年3月 日立電鉄線廃線
- ・平成20年3月、8月 日立電鉄線跡地取得（寄付）
- ・平成21年3月 日立電鉄線跡地利用整備基本構想策定
  - ※公募市民2名と日立市コミュニティ推進協議会会長が参加
  - ※跡地利用案に関するパブリックコメント

※沿線学区コミュニティへの説明会を実施

- ・平成 21 年 日立鉄道線跡地 B R T 事業化調整会議
- ・平成 22 年 利用意向調査
- ・平成 23 年 1 月 新交通導入計画策定

※沿線学区コミュニティへの説明会を実施

- ・平成 23 年 新交通導入推進会議

※交通管理者、交通事業者、地域住民、沿線企業等で構成

※運行計画を定める

- ・平成 24 年～ 日立 B R T サポーターズクラブ

※地域住民、沿線企業・高校・商業観光事業者等で構成

※運行ダイヤ、停留所の配置等を検討。利用促進活動を実施

- ・平成 25 年 3 月 第 1 期区間 3.2 km (うち専用道約 1.3 km) 運行開始

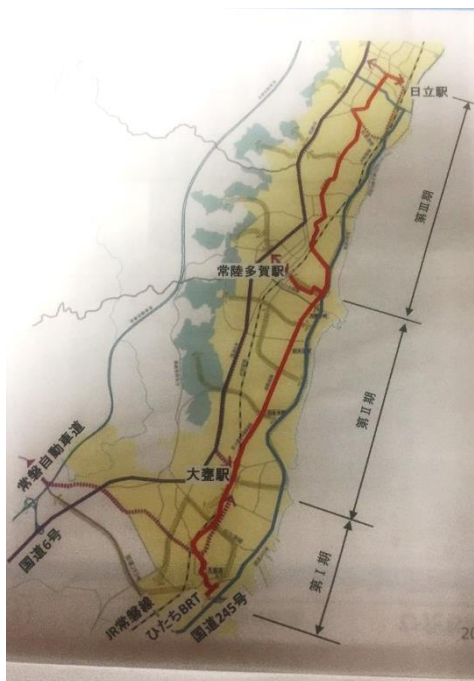
## 2、事業に対しての議会の取組み

特に委員会等は開催していない。

その都度議会への説明と報告を理事者側から行う。

## 3、事業費 (予算の確保)

○第 1 期総事業費 約 594 百万円 (うち特定財源 260 百万円)



- ・バス専用道路 (1.3 km、停留所)  
約 250 百万円 (うち特定財源 137 百万円)
  - ・交通ターミナル (約 7,300 m<sup>2</sup>、バスターミナル、多目的広場、駐車場、トイレ及びバスシェルター)  
約 163 百万円 (うち特定財源 63 百万円)
    - ・交通広場 (約 1,400 m<sup>2</sup>、サイクル&バスライド用駐輪場、パーク&バスライド用駐車場)  
約 91 百万円 (うち特定財源 16 百万円)
- ・運行管理システム  
約 50 百万円 (うち特定財源 25 百万円)
- ・車両購入補助 (大型 1 台、中型 1 台)  
約 40 百万円 (うち特定財源 19 百万円)

## 4、バス運行経費に関する収支 (市の助成は)

○ J R 大壺駅～日立おさかなセンター (約 3.2 km)

運行ダイヤ	平日	5:50～22:45	34 往復
	土日祝日	6:35～21:32	25 往復



所要時間 約 12 分

運賃 190 円～200 円（学生通学割引定期 2,000 円／月）

利用者（平日）約 520 人／日（採算ライン 470 人／日）

○市から運行に関して、運行事業者に補助援助は行っていない。

（年間利用者 14 万人～15 万人で採算が取れるらしい）

○第 2 期区間の整備

・バス専用道路（大甕駅～旧河原子駅～常陸多賀駅）延長 5 km

標準幅員 7.5m（バス専用道路 4m、歩道 3.5m）

期間 平成 23 年～29 年度

事業費 約 50 億円（JR 常磐線を越える陸橋 2 台約 20 億円含む）

※約半分は特定財源、残りは起債とし有利な交付税により市の負担は I 割～0.5 割程度だそう（市域に火力発電所があり交付税措置が有利）

## 5、バス専用道化への問題点と対処方法

○一般道路との交差点部の対処が重要

・特に交通量の多い交差点部において優先信号制御や一般道の一時停止が難しく BRT の特長である速達性と定時制に大きく影響が発生する。

一般道との交差点にはバーストップで物理的に一般道の侵入を阻止しているが、今年は 3 回、誤侵入により破損されています。交差点の注意喚起のためのカラー舗装化や防犯カメラの設置を予定している。

## 6、市全体の公共交通の取組み

「誰もが移動できるまち」を念頭に公共交通を軸とした街づくりをめざすとともに、人口密度の低い郊外には乗合タクシー、人口密度の高い市街地には「ひたち BRT」等それぞれの地域に合った公共交通手段の確保、導入を推進している。

※山手の集落などの公共交通を考えると、その地域に入り住民との話し合いの場を持ち、住民の協力・負担も含めて協議を進めている。

## 7、今後の課題

日立市の中心市街地である日立駅までの第 3 期ルートを早期に実現することが最大の課題となっているとのこと。第 3 期ルートは鉄道線跡地（寄付）の用地が無い箇所も多く今後のルート策定や専用道路にするか、幹線市道を 4 車線化にしてバス優先レーンを確保するか整備方針をこれから策定することになり、事業用地も買収による取得が必要である。

## 8、感想

石岡市は、鹿島鉄道の存続のため 5 年間で 2 億円の援助を行いその後更なる税金投入での鉄道延命はできないと支援を打ち切り、そのために廃線となった。

日立市では、日立電鉄が利用者の減少と施設の老朽化による鉄橋などの改修など経営難となり市への支援要請もあったが支援に踏み込まず、廃線となった。

現在貝塚市では、水間鉄道に対しこれまでの5年間に約2億円の支援を行っています。

鉄道敷きをバス専用道化するに当たっては初期投資にお金がかかるが、運行経費は鉄道よりバスの方がはるかに安価です。水間鉄道では、採算ベースが年間利用者220～230万人（現在180～190万人）と言われている。水間鉄道の設備も古く更新・改修が必要であり、人口減少の時代利用者の増加は残念ながら難しいと言えます。今回の視察での説明を聞くところでは、BRTでのバス運行にすると60～70万人の利用者で採算ベースぐらいになると予想されます。

また、今回の視察で驚いたことはBRT事業の工事費である。

日立市の第1期事業費（バス専用道路1.3km、停留所、ターミナル、駐車場、運行システム、バス購入 etc.）が約6億円、約半分が特定財源であるとは起債であり交付税措置があり、市の実質負担は1割程度（約5,000万円）で済んでいる模様。

第2期事業費（バス専用道路5km、停留所やターミナル etc.）でもJR常磐線を越える鉄橋2基（20億円）を入れて50億円の事業であるが、市の実質負担は1割もかからないとのことであった。

最後に、「新交通導入事業について（BRT）」担当の新交通推進課長佐藤氏から、「個人的には、できることなら鉄道は残すほうがいいと思う！」と言われたことは印象深い言葉でした。

今回視察させていただいたBRT事業については、鉄道が廃線となり、その後公共交通としてバス専用道化に踏み切られたものです。貝塚では水間鉄道が現存し、できることなら存続を誰しもが願っていると思います。また、朝の通勤・通学に多くの方が利用しており、輸送力では断然バスはかないません。しかし、延命のために税金を投入し続けることは考えなければなりません。

水間鉄道が廃線になった場合のことも含め、貝塚市の公共交通全体を見据えたいろんな可能性を考える時期に来ているように思います。そういった意味でも今回の視察は大いに参考になりました。