

1 班設計演習最終報告書

「繋がる日立：若者が愛着を持ち、
暮らし続けたくなるまちへ」

1. 提案の概要(コンセプト)

コンセプト「つながる日立：若者が愛着を持ち、暮らし続けたいくなるまちへ」

私たちはコンセプト達成のために、日立市に対する愛着を形成する施策を提案する。大学生が気楽に集まれる場所づくりやコミュニティづくりを行い、大学生の日立市での生活をより充実させる。これにより、日立市への愛着形成、定住の促進をはかる。若者が楽しめる場所の整備、地域と関わり続けられるシステムを構築することで、若者が誇れ、暮らし続けたいくなる日立を目指す。



写真-1 コンセプトのイメージ(写真は画像生成 AI によるもの)

2. 現状と課題

日立市には若者が集まる拠点が多く存在する。茨城大学工学部キャンパス、茨城キリスト教大学があり、日立製作所を筆頭に様々な企業のゆかりの地でもある。大学生や新入社員が毎年流入してくる日立市であるが、総人口の減少と少子高齢化が進んでいる。

私たちの班では日立市の現状と課題について議論していく上で日立市が大学生含む若者にとって住みやすい街ではなく、街に対する愛着がないという意見が多く出た。私たちは“つながる日立：若者が愛着を持ち、暮らし続けたいくなるまちへ”というコンセプトを定め、これらの達成のために何ができるか考えた。

大学生としての視点から日立市の問題点の分析を行っていった結果、交通手段や娯楽が充実していないことで生活が不便だという点がまず問題点として考えられた。これは、日立市に愛着がない理由を聞いたアンケートからも明らかになっている。(図-1,2 は

選択肢		R元 (n=837)	20歳未満	20~29歳
1	地域の活気	31.7%	20.3%	23.7%
2	道路の利便性	27.4%	15.6%	36.6%
3	公共交通の利便性	24.1%	31.3%	23.1%
4	子育て支援の手厚さ	20.4%	7.8%	23.7%
5	医療機関の充実	18.0%	3.1%	13.4%
6	良好な自然環境の維持・保全	16.7%	25.0%	9.1%
7	娯楽の多様性	16.2%	29.7%	34.9%
8	治安の良さ	14.6%	18.8%	15.6%
9	働く場所の多様性	14.0%	7.8%	7.0%
10	居住環境の良さ	12.1%	6.3%	19.4%

図-1 これからの日立市に望む点

参考文献 1)の資料の一部を抜粋)

さらに他所から引っ越してきた若者にはコミュニティが少ないという問題があげられた。日立市では、若者と若者、若者と地域の人との関わり合いが少なく、大学生の多くは大学とアルバイトしている場所といった限られたコミュニティの中で生活していることが多いと話し合った。所属するコミュニティが少なく、交友関係が狭くなることで生活が単調になり、多くの若者にとって、生活に魅力を感じられなくなり、結果的に日立市に愛着がわかなくなっているのではないかと分析した。つまり、私たちは若者向けの地域交流、コミュニティ形成の機会や場を提供していくことで若者の日立市での生活が充実し、愛着が形成され、日立市で暮らし続けようとする人が増えると考え、具体的な取り組みを検討した。

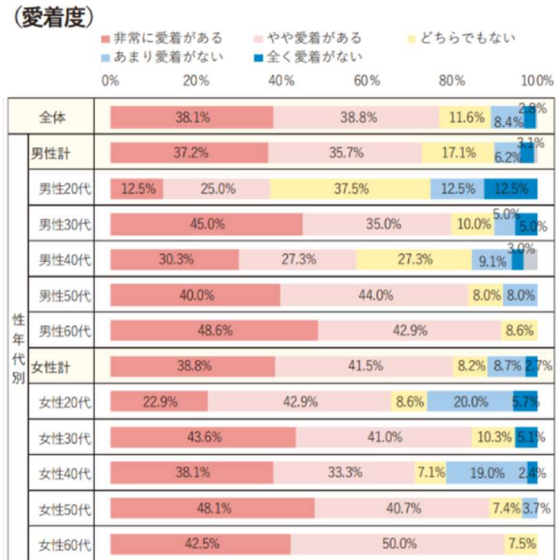


図-2 日立市民の愛着

3. 調査結果

3.1 アンケート調査

茨城大学の学生を対象にアンケートを実施し、53名の方が回答してくれた。日立市関わりのある工学部生を中心に意見を聞くことができた。日立市に一人暮らしをしている人は46人、日立市で実家暮らしをしている人は1人、日立市外から通っている人は6人である。アンケートでは日立市に対する愛着がない人が過半数となった(図-3)。愛着がない理由として、交通が不便、娯楽が少ないなどが挙げられた(図-5)。日立市に対しての愛着は想定通り少なかったといえる。一方で日立市の景色の良さに対して愛着がある学生が一定数いるようだ(図-4)。そのため、日立の景色の良さを愛着形成に生かしたい。

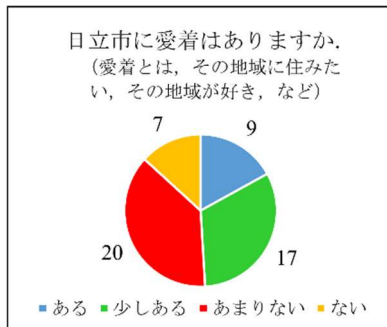


図-3 日立市に対する愛着の有無

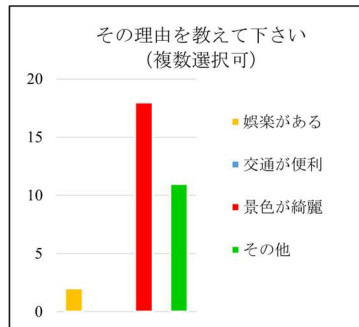


図-4 愛着がある理由

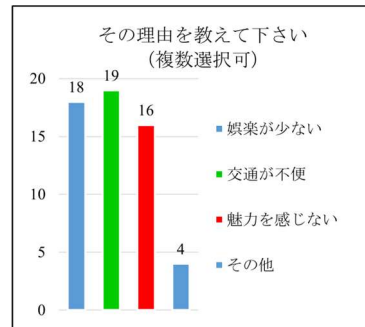


図-5 愛着がない理由

他に愛着がある地域を聞いたところ、地元や都会が挙げられた。学生は、地元や東京、千葉といった都会や娯楽のある地域に憧れがあると考察できる。日立市の大学生は、比較的長期期間実家に帰る傾向があること事が分かった(図-6)。その理由として、日立市ですることがないという回答もあり、(図-7)。日立市が娯楽の少なさが少なからず長期休みの帰宅に影響していると考えられる。

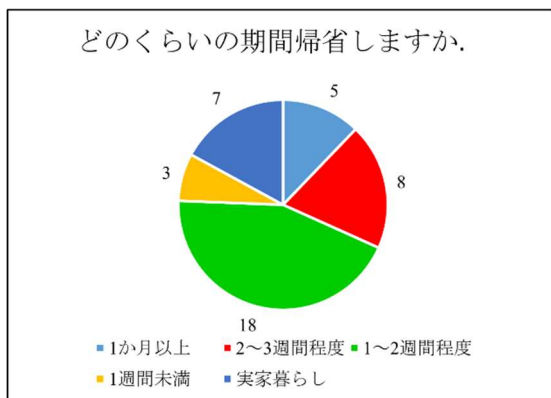


図-6 長期休暇の過ごし方について

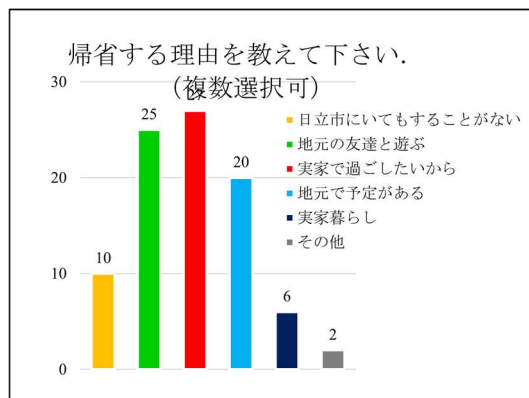


図-7 帰省理由について

卒業後、日立市の企業に就職することを視野に入れているのは回答者41名の内6名であった。卒業後、日立市に住みたい人はアンケートの回答者53名の内2名であった。つまり、将来的に日立市での生活を思い描く人は少ないのが現状である。アンケート回答者の多くがアルバイトや大学のサークルなど複数のコミュニティに属している。

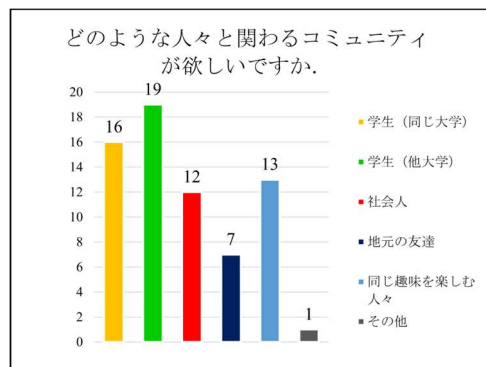


図-9 コミュニティで関わりたい人々について

しかし、回答者の半数は学生や同じ趣味を持つ人が集まる新たなコミュニティを求めている(図-10)。これは現在のサークルやアルバイトなどのコミュニティへの所属の有無に関わらずいた。そのため、彼らが集まることができるコミュニティを提案したい。特に、自然との触れ合いやスポーツ、ボランティア活動を行いたい学生が多いようだ(図-9)。コミュニティに参加したい人々は、移動時間や会費を多少負担しても問題ないと考え

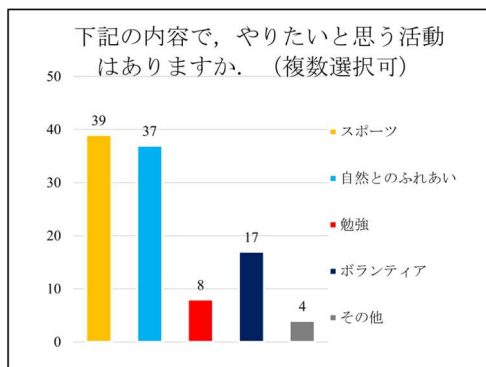


図-10 やりたい活動

そのため、幅広い場所でコミュニティを作るこ

とができると考えられる。大学生が物足りないと感じることとして、多様な娯楽、交通の利便性、出会いなどが挙げられた。これらは、私たちの考えた現状・課題と同じとなった。コミュニティ参加に対する懸念点としては、人間関係に関して比較的多くの意見があった。

3.2 ひたち若者かがやき会議へのインタビュー調査

大学生のコミュニティについて調べていると、日立市内でも若者の愛着形成のために活動しているひたち若者かがやき会議という団体があることを知り、私たちの活動の参考のためにインタビューさせていただいた。今後かがやき会議と略させていただく。実際に話を伺ったのは、かがやき会議メンバーではなく、かがやき会議メンバーとともに日立市を盛り上げておられる、日立市役所の女性若者支援課の職員である。

かがやき会議とは、日立市が立ち上げたひたち若者かがやきプランにおいて創設された組織であり、参加メンバーは、日立市に在住、勤務している18～39歳の若者である。現在約30人のメンバーで活動している団体で、学生から社会人まで日立市を盛り上げたいと考える若者が集っている。かがやき会議の基本方針のひとつに「若者が集まる場づくり」が掲げられていて、私たちが次に提案する案と意見が似ていて、有意義な意見交換ができた。若者が中心となる交流地点を作ることで新たな出会いが生まれ、ワクワクする日立市にすることができ、日立市に対する愛着が生まれるとかがやき会議も考えていた。しかし、インタビューの際、若者が集まる場づくりの実施において管理者や運営資金の確保が難しいなど実際問題についても聞くことができた。この問題も踏まえ私たちは提案を考えていった。

現在、かがやき会議は、若者のみが参加することができるバスツアーなどを計画、実行することによって新たな出会いを若者に対して創出している。このバスツアーには日立市からの補助金等も出ていて、日立市も若者が愛着を持つために様々な取り組みに協力的なようだ。一方で、広告の仕方について大きな課題があることをインタビューでうかがった。実際、このバスツアーについて私たちの班員は誰も知らなかった。日立市に住む若者向けのイベントについては告知方法について今後改善していく必要があるのだろう。

今回かがやき会議のインタビューでは、日立市において若者が日立に愛着を持ってもらえるような活動や提案が実際にどのように行われているか知ることができた。かがやき会議でも日立市で多くの大学生が生活していることは強みだと考えられていたので、より多くの大学生がかがやき会議メンバーとして、あるいはイベントの参加者として携わっていけるような仕組みづくりが重要になるだろう。

4. 我々からの提案

4.1 日立市の自然を活かした交流拠点



写真-1 十王ダム

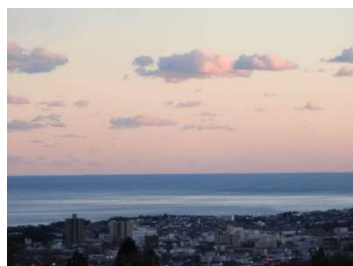


写真-3 海の景色



写真-4 イメージ図 1²⁾

日立市についてグループで話し合う中で、豊かな自然が日立市の大きな魅力である一方で、それらの自然を活用した場・施設が少ないことに気づいた。そこで、日立市の特徴である自然環境を活かし、自然の中で人々が集い、交流できる場所を整備することが、若者の愛着形成に必要だと考えた。

そこで、大学という枠を超えて地域全体に開かれた交流拠点を提案する。拠点は「山拠点」「海拠点」「川拠点」といったテーマごとに設定し、それぞれの場所の自然環境を活かした活動ができるようにする。例えば海拠点には共用の物置を設け、誰でも使えるボールやサーフボード、釣り道具やバーベキューセットなども備え付ける。これにより、準備が大変なイベントや新しいスポーツなども気軽に実施できるようになり、自然を楽しみながら人と人がつながる場としての魅力が増す。

また、趣味を始めてみたいけれど一人暮らしで道具を置くスペースがなかったり、最初の一步が踏み出せなかったりする人にとっても、このような環境は新たな取り組みへのハードルを下げる役割を果たす。共用道具を通じた交流や情報共有が生まれやすくなり、自然と人とのつながりが生まれる。

さらに、休日には大学や企業と連携してキッチンカーなどのイベントを開催することで、学生同士の交流の場を広げると同時に、地域の人々も巻き込んだ開かれた場を創出する。こうした取り組みを通じて、大学生が日立市に対してより深い愛着や関心を持つようになり、地域との関わりを持続的に続けていけるような仕組みを目指す。

また、この拠点にはさまざまな学生が自由に訪れることができるため、イベントなど特別な機会に限らず、日常的な遊びや活動を通じて、他大学の学生と自然に出会い、つながることができる点も大きな魅力である。こうした拠点を継続的に運営していくには、管理体制や資金の確保といった課題がある。そこで、参加者からの定額の参加費を導入することで運営する。実際、アンケート結果では「それらを行うコミュニティに参加する場合、どの程度の年会費なら参加しようと思いますか。」という問いに対して、「100～500円」と

回答した人が13人、「500～1000円」が24人、「1000円以上でも参加する」が16人という結果になり、多くの人が500～1000円程度であれば無理なく参加できていると分かっている。また、金額よりも活動内容や交流の価値を重視している参加者も一定数いることから、適切な範囲での参加費徴収は受け入れられやすいと考えられる。

しかし、自然の中にあるこれらの拠点は交通の便が悪い場所に位置することが多く、日立市内に住む大学生にとってアクセスが大きな課題となる。車が必要な場所が多いにもかかわらず、大学生の車保有率は低く、バスの本数も少ないため、全員が気軽に参加できる環境とは言えない。この課題を解決するためには、バスツアーや乗り合わせタクシーなどの移動支援の仕組みを整備することが重要である。交通手段の確保は、交流拠点の有効活用と継続的な運営において不可欠な要素である。

このように、自然の中で人と人がつながる拠点をづくり、日立市における大学生の居場所・愛着づくりと地域活性化の両立が実現できると考える。

4.2 大学生による大学生のための社交 Bar

日立市を住み続けたいくなるまちにするために「大学生による大学生のための社交場 (Bar)」を提案する。私たちはコンセプトについて話し合い、アンケートの「今の大学生活で『もの足りない』と感じているところがあれば教えてください」という質問に対する回答を参考に、友達同士で集まれる、楽しめる場所を日立市につくる必要があると考えた。



写真-5 イメージ図²⁾

アンケートの回答では飲食店、娯楽の少なさ、出会い、ときめき、酒、他大学との交流などがあげられていた。ここでいう飲食店や娯楽の少なさは、友達同士で同じ時間を過ごせる環境が欲しいということであると分析した。ひたち若者ががやき会議の基本方針でも「若者が集まる場づくり」があり、若者が気軽に集まれる場所の整備が主張されている。

そこで日立市で問題とされている空き家などを利用して皆が集まれる場所「大学生による大学生のための社交場(Bar)」を作ることを提案する。これは大学生で運営して皆が集まってお酒を飲んだり、ゲームができたりすることを理想とする。他の案との大きな違いは、他の案は今までに仲良くなった人、友達と楽しめる場所といった環境を提供しているのに対して、この「大学生による大学生のための社交場(Bar)」は主に初めてこの場所で会った人と仲良くなる場所として考えた。お酒やボードゲームを通して初めてあった人とも気軽に会話を楽しみ、仲良くなると考えた。普段、他者との交流が苦手な人も親しみやすい雰囲気の中であれば自分から話しかけることができ、打ち解けることができると考えた。ま

た、大学生の料金を下げればこの案が目的とする初めて会った人と仲良くなることは、大学生がもの足りないと感じ、欲しいと感じている大学生同士のコミュニティ形成に大いに期待できる。また、運営する側もたくさんの経験ができ、新しいコミュニティ形成、思い出作りに貢献できると考えた。他にも日立駅の近くに設置することでお酒を飲んだ人が帰りやすい環境をつくることができる。

発表後に運営体制を長期休みと普段で変えてみるという意見ももらった。そこで普段は週3日で営業し、長期休みは週5日で営業するという案を考えた。営業する時間を短くすることで学業に影響を与えず、営業ができると考える。

しかしながら、これを実現させるにはいくつかの問題がある。第一にお金の問題である。維持費や水道光熱費などがかかる。これらを解決するには、「自然を活かした交流拠点」でも考えた代金を月額制にし、会員制にすることで解決につながると考えた。月額にすることによって安定的な利益が生まれる。また、大学生が定期的に訪れ、社交場が活性化し、より盛り上がると思った。他にも企業にスポンサーになってもらうという案も考えた。具体的には金銭的な支援をして頂く代わりに、店舗の中の一目につく場所でポスターなどを貼り、宣伝したり、企業の商品を実際に店舗において使用したりするなどを考えた。

第二に、治安が悪い印象を持たれやすいという問題がある。これらはボランティア活動や地域の子供たちに勉強を教えるなどの活動をすることで印象を変えられるのではないかと感じた。日立市で活動していく上で、日立市民といい関係性を築き、地域交流ができれば日立市への愛着形成になると考えた。これらの問題を解決できれば、「大学生による大学生のための社交場」ができて、大学生が求める娯楽や出会いが手に入れると考えた。

4.3 地域サークル

アンケートに回答してくれた学生の半数が新しいコミュニティが欲しいと考えているようで、コミュニティ内では大学生同士の交流を期待している人が多く、学生の興味のある活動の中でスポーツが多い(図-10)ことから、私たちはスポーツを中心に活動をする地域サークルを提案したい。イメージはインカレのようなもので、日立市内にある茨城大学工学部、茨城キリスト教大学の学生などを主体に、日立市で働く人や地域の若者も参加できるようなコミュニティをつくりたい。

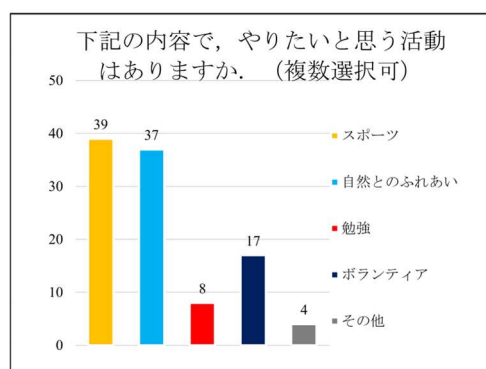


図-10 やりたい活動(再掲載)

このコミュニティを通して、スポーツを通して他の学生と交流を深めたり、新たな人脈づくりをすることで、日々の生活が充実していくことを期待している。大学のサークルとこのコミュニティの違いは長期休みの活動である。大学生は長期休暇の間、それぞれのタイミングで実家に帰省するため、授業がある期間中に比べて長期休みは日立市で友達と交

流する時間が少なくなり、暇を持て余す期間が少なからず存在する。そのような期間でも活動があるコミュニティに所属、活動することで学生がより一層日立市に親しみを持ち、そこでの生活に充実感を感じるようになると考えた。

さらに、このコミュニティに対して日立市での就職を促進させる働きを期待したい。アンケート結果からほとんどの大学生が日立市での就職や定住に消極的であることがわかった。このコミュニティでは大学生が日立市在住の社会人等と関わり合うきっかけをつくり、日立市での就職や将来の生活を考える機会をつくることで、定住の促進につながると考える。大学生の多くは就職や将来の生活に対する不安があるため、仕事をしたり、家庭を持つ人と交流することは将来設計の上でも役立つだろう。



図-11 イメージ図³²⁾

地域サークルは継続的な活動により、コミュニティ内で親交を深めていくことを主な目的とし、日立市に対しての愛着形成や生活充実に長期的に貢献していくための枠組みである。将来的にはスポーツだけでなく、他の趣味(サーフィンやサイクリング、写真など)も共有していける枠組みになっていくことで、若者が趣味やそれに伴う人々との交流を通して日立市での生活をより楽しむことが可能になるだろう。

4.4 まとめ

これまで述べてきた3つの施策は、相互に補完し合うことで、より大きな相乗効果を生み出すものである。

まず、「自然を活かした交流拠点」においては、日立市の大きな魅力である海・山・川といった豊かな自然環境を活かし、そこでの体験や出会いを通じて、地域の風景や空気そのものに対する愛着が育まれる。次に、「大学生による大学生のための社交場(Bar)」では、普段交わることのない同世代との偶発的な出会いや会話が生まれる場となる。多様な背景を持つ若者同士が気軽に集い、情報や思いを共有することで、日立での暮らしに対する視野が広がり、学生生活そのものが地域とつながるようになる。

そして、「地域サークル」では、趣味や関心を共有する人々が世代や立場を超えて集まり、継続的な関係を築くことができる。一過性のイベントではなく、日常的な関わりを通

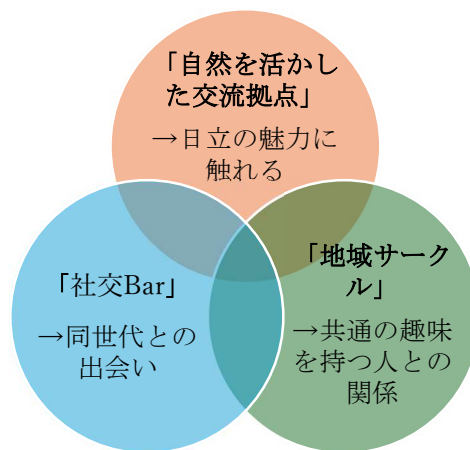


図-12 相互補完について

じて「地域の中に居場所がある」と感じられるようになることが、定住したいという思いが育まれる。

このように、自然拠点での体験が地域の魅力を知るきっかけとなり、社交 Bar での交流が仲間とのつながりや出会い生み出し、地域サークルでの継続的な活動が愛着の定着を促す。それぞれの施策が連動することで、若者が日立市で「やりたいことができた」「仲間ができた」「居場所が見つかった」と実感できる環境が整っていく。我々の提案は、単に若者を地域に“留める”ためのものではなく、「若者が地域と関わり、主体的に成長することで、愛着が生まれ、将来的に若者がもどってきてくれる」という未来志向のビジョンに基づいている。若者が東京などの都会に就職しても、いずれ「また戻ってきたい」「ここで暮らし続けたい」と思えるようなまちを実現するために、今後も持続可能な愛着形成のしくみづくりが求められる。

これらの施策を行うのにあたって問題になるのは拠点となる場所(施設)や運営体制、周知の方法などである。まず拠点となる施設については、既存の空き家や空き店舗などの既存資源の利活用を検討する。初期コストを抑えつつも、地域の歴史や文化が感じられる場所を活用することで、活動に温かみや親しみを加えることができる。また、若者自身が主体的に施設のリノベーションや運営に関わることで、実践的な学びや地域への愛着が生まれやすくなる。運営体制に関しては、地域の大人（自治体職員、地域団体、企業関係者など）と若者（大学生など）が協働する地域協議会の設置を提案する。定期的なミーティングや意見交換の場を設けることで、双方の視点を取り入れた柔軟で持続可能な運営が可能となる。周知の方法については、SNS(インスタグラムや X など)や YouTube などのデジタルメディアの活用に加え、学校でのチラシ配布といったアナログな方法との併用が効果的であると考え。特に、活動に関わった若者自身が発信することで、リアルな魅力が伝わり、共感を呼ぶ可能性が高まる。

日立市が、若者に選ばれ、愛され、未来を託されるまちとなるために私たちは、これらの施策を起点として、地域と若者がともに歩む新たなまちづくりの一步を提案する。

参考・引用文献

1)日立市の現状

(https://www.city.hitachi.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/003/281/sougousennryaku-zenntai.pdf), 2025.7.18 最終アクセス

2) ChatGPT (OpenAI) による生成画像

社会基盤演習Ⅰ

二班暫定報告書

交流のあるまちづくり

1. 提案の概要（コンセプト）

私たちの提案のコンセプトは、「交流のある街づくり」である。このコンセプトに至った経緯は、普段日立市で生活する中で、空地が目立ち、町中を出歩く人が少ないと感じたことである。町中に出歩く人が少ないことで徒歩での外出への不安感を覚えてしまう。班の中で意見交換をする中で、地域の人々が気軽に集まって会話し、協力し合えるような環境、町中に人の目が届くような場所を作りたいと考えたのが冒頭の話し合いで決まった。

特に 2 班では子育て世代を中心とした「薄く、広い」つながりのきっかけになる場所が必要になると考えた。これは子供同士の関係構築はもちろん、保護者世代の情報共有の場所にもなりうるものである。また、ここで言う薄く広い関係とは、顔見知りではあるが深く踏み込まない、軽いコミュニケーションをする程度関係を言う。今の時代、人付き合いをしてきて、あまりプライベートに踏み込んだ関係は望まれていないような印象を受けた。現代のニーズに対応した交流の場所を作るために私たちの班では街中の空地を公園などに改良したり、廃校を利用したりすることを提案する。そのため、実際にこうした施設の需要や要望について調査する。調査をするにあたって現状の日立市に住む人の生活を知るためにアンケート等を実施した。

2. 現状と課題

アンケート調査の結果以下に記す。

調査人数：40 人

鮎川スポーツクラブ 30 人 30-40 代

ヒタチエ（ハレニコ） 10 人 30-40 代

調査場所：鮎川スポーツクラブ

ヒタチエ（ハレニコ）

日時：鮎川スポーツクラブ 6 月 27 日 15:00-17:00

ヒタチエ（ハレニコ） 7 月 2 日 14:00-15:00

以下にアンケート結果を示す。

1. 公園の利用状況とニーズ

- ・駐車場が欲しい
- ・外の公園に遊びに行く人の割合は 6 割強
- ・水場が綺麗な公園
- ・遊具が多く、年齢問わず遊べる公園の需要あり
- ・自転車の練習ができる広い公園のニーズ
- ・幼児～小学生向けの公園が必要
- ・涼しく過ごせる屋内型公園や日除け設備のある公園の要望
- ・安全性が高く、駐車場や屋根がある公園が求められている
- ・大型遊具やボール遊びができる広場の不足
- ・既存の公園は狭く、機能不足と感じている人が多い
- ・「トイレ」が綺麗な公園 おむつを替えられると便利

2. 学校施設へのニーズ

- ・駐車場が欲しい
- ・鉄棒などの運動器具を使用したい
- ・放課後に遊べたり勉強できたりする場所

- ・雨でもぬからない芝生など
- ・プール・図書館・体育館などの複合利用施設
- ・ボール遊びができる広いスペース（現状の公園では不十分）
- ・調理実習室や学校開放施設の活用
- ・各世代が自然に交流できる場

3. 廃校施設へのニーズ

- ・各世代が自然に交流できる場
- ・スタートアップ企業向けの利活用空間
- ・軽い水遊びができる場所
- ・日除けスペース
- ・ワークショップなどの親子・地域住民間でコミュニケーションが取れる環境
- ・球技ができるスペース
- ・駐車場が多い施設
- ・室内でも遊べるスペース
- ・宿泊施設のある多目的空間（例：廃校跡地の活用）

4. 地域のつながり・参加状況

- ・地域イベントへの参加：25%が未参加
- ・PTA・自治会などの地域活動には約 50%が参加
- ・上記の中で、地域交流センター（各学区に1つ）を利用している人は少数
- ・地域コミュニティの関係性の希薄化や「うわべの会話」に留まりがち

5. その他

- ・ベビーカーを使用している人は 100%だった。

以上のアンケート結果から、日立市の現状を次のようにまとめる。

現状：日立市には外で子供が遊ぶ場所が少ない。また、地域コミュニティへの参加率が低いことによって、関係性が極度に希薄化している。コミュニティを形成する場としての公園も需要に対して不足している、または機能不足と感じている人が多い。

課題：地域住民間でのコミュニケーション環境の改善を図るため、各世代が交流できる多機能施設が必要。また、そのようなコミュニティにおいて、安全性・安心性が担保されていることが重要である。

子育て世代を対象としたアンケート調査では、回答者の 6 割強が外の公園で遊んでおり、公園利用への関心が高くなかった。利用しないと答えた人は近くにいい公園がないという理由が大半であった。

遊具が多く、年齢問わず遊べる公園や自転車の練習ができる広い公園の需要が高く、現在の公園ではこれらの需要を十分に満たしていないことが分かる。BRT の脇道を自転車練習の代用に利用したいというケースがあることも公園の不足を示唆していると考えられる。特に幼児～小学生向けの公園が必要とされており、この年齢層に特化した機能の充実が求

められる。主に、利便性や安全面を重視する必要がある、これらの意見によって、既存の公園が機能不足であると感じている人が多いと判断した。

地域イベントへの未参加が約 25%いる一方で、PTA や自治会などの地域活動には約 50% が参加しているということから、一定数の住民が地域活動に関わっているということが分かる。しかし、地域交流センターの利用者は少数であり、地域コミュニティの関係性が希薄化してしまうという課題がある。これは、地域活動への参加は多少あっても深い交流にはつながっていない現状を示していると考えられる。

また、公園だけでなく、運動器具や放課後に遊んだり勉強できたりする場所など、多様な活動ができる施設の需要がある。このような施設では地域交流を促進する機能の需要が高いため、親子・地域住民間でコミュニケーションが取れる環境を生み出すことができると考える。

しかし、複合利用施設やボール遊びができる広いスペースの要望は、既存の公園や施設では満たされない欲求があることが分かる。このような場所では、駐車スペースや多岐にわたる機能が求められている。他にも学校開放施設の活用といった意見もあり、既存の公共施設の有効活用も望まれている。

3. 提案

3.1 公園を空き地に整備する

3.1.1 概要

私たちの目的である保護者世代や子供たちの交流を増やす手段として、「公園を空き地に整備」を提案する。この案は、日立市の今後増えていくだろう空き地を利用して交流を増やすことを目的とする。対象地域は茨城大学日立キャンパス周辺であり、対象者は子供やその保護者である。

3.1.2 調査

参考資料(1)より日立市が定める主要公園は 16 個であり、茨城大学日立キャンパス周辺に限ると諏訪梅林と桜川緑地の 2 つしかない(図-1)。また日立市の都市公園の数は 255 か所あり、1 箇所あたりの平均面積は 5,647 m²である。数が多いが 1 箇所あたりの面積は少なく、規模の少ない公園が多く整備されている。アンケートから現状の公園では保護者とこどものニーズを満たせていなく子供の遊ぶ機会とそれに伴う保護者の交流の機会は損失していると考えられる。アンケートの場所と時間帯から、アンケート回答者は比較的、子供の運動に積極的、協力的であり、回答者以外の状況を考えると、公園に対する需要は多いと考えられる。

参考資料(1)日立市公園すてき化整備計画

https://www.city.hitachi.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/013/087/001.pdf



図-1 茨城大学周辺の主要公園

3.1.3 提案の内容と成果

私たちは対象年齢を園児や小学校低学年、小学校高学年。中高生の3つに分けた公園を空き地に整備することを提案する。対象年齢を分けるメリットは3つある。1つ目は対象年齢を区分することで公園にくる世代の集中と利用者の分散ができる。2つ目は遊具を対象年齢別で設置することで、各年代が満足し安全に遊ぶことができる。3つ目は同じような年齢の子供を育てている保護者が顔を合わせ交流しやすいということである。具体的なイメージは次のとおりである。園児や小学校低学年を対象にした公園のイメージは、ブランコや滑り台、砂場などのけがのリスクが少ない遊具を設置する。小さい子は汚れることが多いと予想できるため、大きめの水場を設け、後始末を容易にする。保護者が休めるベンチや東屋を設置する。小学校高学年を対象にした公園のイメージは、アスレチックやジャングルジムなどの多少のけがのリスクが考えられるが激しく遊べる遊具を多く設置する。中高生を対象にした公園のイメージは、フットサルコートやバスケットコートなどスポーツができる環境と鉄棒などの運動器具と東屋などの休憩所を整備する。

これらの公園を整備することで、同世代の子供が遊べる環境ができ、それに伴う同世代の子供を持つ保護者が集まる環境が形成され、交流が生まれると考えられる。

3.1.4 提案に対する課題、懸念点

この提案に対する課題は、既存の公園の取り扱いや公園の管理者、維持管理費用の用意、駐車場の整備である。日立市には多くの公園が存在おり、それらは老朽化などの安全面での問題がある。公園の管理者を公園のある地域の自治体に任せた場合、管理者同士の交流が多くなり私たちの目的とずれてしまう可能性がある。維持管理費用はパーク PFI といった民間企業との連帯などが考えられる。駐車場の問題はスーパーやコンビニなどの駐車場を持っている施設と提携し、駐車場を利用する代わりに、スーパーやコンビニを利用するなどの対策が考えられる。

将来の懸念点としては今後、空き地や空き地が増加し続けていくことが予想され、整備した公園に空き地や空き家が隣接していく状況が増えていくと想定される。そのような場

合に公園と隣接する整備されていない空き家、空き地の扱い方やそこに入ってしまう子供の安全性などの懸念がある。

3.2 学校の施設開放

3.2.1 概要

学校施設の開放により、公園などでは面積等の問題により提供することが難しい施設を利用できる場所を提供する。また、施設開放により自然と人々が集まる場所を創出し、交流のあるまちを目指す。

3.2.2 背景

アンケート結果より、仮に学校施設が放課後に解放される場合利用したいか、という質問に対して全員が「使いたい」と回答しており、放課後に子供が遊べる場所、という需要があることが判明した。また、プールや図書館、ボール遊びができる広場等、費用や面積等の関係により整備が難しい施設の需要があることも同時に明らかとなった。そういった施設がすでに整備されている学校施設の開放は、これらの需要に応える為の手段として適していると考えられる。これらの理由から、学校施設の開放を提案する。

3.2.3 提案と効果

今回の学校開放にあたり参考としたのは桜島学校の学校開放例である。

https://www.city.kagoshima.lg.jp/kyoiku/kanri/kysoumu/gakkouseibi/gimugakko/documents/siryu2_240627.pdf



図-2 茨城大学周辺の小学校



図-3 茨城大学周辺の中学校

校庭と校庭の遊具、プール、図書館、勉強の為の一部教室などの施設を開放することで、小学生、中学生を中心に子供と保護者世代が集まる施設を目指していく。また、校庭の一部を駐車場として整備することで車でのアクセスを容易にする。利用時間としては学校とは異なる時間帯に開放時間を分けしながら運営を行う。

茨城大学周辺の小学校と中学校の分布を図-2 と図-3 に示す。1つの町に最低1つ程度の小学校や中学校が分布していることが分かり、学校施設の開放の為の施設数としては十分であると考える。

前述したように、放課後に子供が遊べる場所、には子育て世代の方からの需要があることが分かった。こういった人々が利用できる施設を整備することで、同世代の方々が自然と集まるコミュニティが形成され、子育て世代を中心としたつながりのきっかけになると考えられる。また、アンケートを行った方の中には、両親の都合がつかない為に祖父母世代の方が付き添いで来ていたケースも見られた。こういった世代も含めて学校施設の利用がなされれば、子育て世代を中心にしながらも、幅広い世代の交流が見込まれると考える。さらに、アンケート結果には「学生が勉強できるような学校施設の開放」という意見もあり、開放する施設によっては学生世代も含めた交流が可能だと考えられる。

3.3.4 課題と解決策

課題の1つ目が運営についてである。利用者の中に責任者を定め、学校長の指導の下、緊急時の対応や安全管理上の対策を講じる。施設の破損や事故に対しては利用者自身に責任者をもって貰うため、損害保険及び損害賠償保険に対して加入を義務付けるようにする。また、施設管理者により利用者に対して施設管理などの指導を行い施設の安全性向上を図る。2つ目が資金についてである。受益者負担の原則に基づき、利用者に対して一定の利用料を課すことにより維持費を抽出していく。

3.3 廃校を利用した多世代交流

3.3.1 概要

我々の目的である保護者世代や子供たちの交流を増やす手段として、「廃校を利用した施設」を提案する。この案は、山側道路出入り口にある大久保小学校を対象にしたものであり、今後増えていくだろう廃校後を利用して交流を増やすことを目的とする。また、アンケートの結果、子どもたちや親たちなど各世代の交流の場が欲しいという声があったため、それに沿った提案をしていく。

3.3.2 参考事例

地域の交流拠点として活用することを目的とした施設として、沖縄県うるま市旧浜中学校施設を紹介する。1階には地域住民との交流の場となる多目的ホール、コミュニティ食堂や共同売店を、2階には教室や図書館等の校舎の構造を活かしたコワーキングスペースやサテライトオフィスを、3階には宿泊施設として多様な宿泊形態に対応できるドミトリや個室を設置している。施設の詳細や活動の写真を下の図-4 に記す。

建築年度	1994 (平成6) 年度
活用開始年度	2022 (令和4) 年度
現在の施設名	浜比嘉島地域交流拠点施設
活用事業者名	うるま市 (転用)
改修費用	総額約2億500万円 (うち自治体負担額: 約1,000万円) (うち補助金額: 約1億9,500万円)
活用した補助金 等の名称	新型コロナウイルス感染症 対応地方創生臨時交付金 (内閣府)
施設の規模	5,681㎡



図-4 参考事例詳細

私たちの提案で参考にできるものは、1階部分の交流の場となる多目的ホール、コミュニティ食堂と2階部分のコワーキングスペースやサテライトオフィスである。保護者と子供と一緒に利用することで、各世代の交流が深まるだろう。

3.3.3 提案例と効果

我々が提案する廃校利用の具体例は、車移動中心の日立市民が来やすい十分な駐車場を備えた多世代が交流できる「廃校を利用した施設」である。日立市は移動手段が車中心であることがアンケート結果よりわかった。聞き込みでも、駐車場の完備されている東海村の大きい公園やひたち海浜公園に行くことが多いという声が多かった。そのため、駐車場の完備を既存の駐車場や足りない部分は校庭で補った施設を考えた。内部の構成は、多世代が交流できるように体育館や多目的ホールは室内遊具とボール遊びのできる空間を作る。同時に写真のような教室にカフェや食堂をすることによって、親同士で話したり、お茶したりして交流を深められる空間を作ったものを想定している。イメージ図を下の図-5に示す。



図-5 イメージ図

この提案がもたらすメリットは、車社会の日立市民が集まりやすい場所が居住地付近にでき、気軽に集まることができるという点だ。また、周辺地域の保護者がこの場所に集まり、幅広い世代ごとの交流が現在より深まることが見込める。

この提案の課題は、運営元がどの団体になるかと改装資金や運営資金をどこから持っていくかという点だ。私たちは、周辺の自治会が集まって修繕と運営をメインで行い、日立市に資金援助を求めるといった方法が良いと考えている。自治会には、現在滞りがちな周辺地域住民の交流が活発になり、日立市には講演などを行う際の使える場所ができるという

利点がある。

4. まとめ

今回のコンセプト提案において私たちの班では、意見交換を重ね、日立市の現状として地域間のコミュニティが希薄化してしまっていることや、多くの人が車を利用していること、空き地が多く人々が出歩かないことによって外出への不安感を覚えやすいのではないかとすることに注目した。これらのことからコンセプトを「交流のあるまちづくり」とし、始めにアンケート調査を行うことで日立市の現状と課題を探ることとした。結果として意見交換によって出た課題に加えて、コミュニティを築いていくための公園が不足していることや、公園の機能不足が課題であることがわかり、改善するための3つの案を提案する。一つ目は「公園を空き地に整備すること」であり、市内に散見される空き地を改良することによって、コミュニティの場を増やすという目的がある。二つ目は「学校施設の開放」であり、学校施設の一部を開放することによって小中学生や保護者の交流の場を増やすという目的がある。三つ目は「廃校を利用した多世代交流」であり、廃校を交流施設や勉強スペースにすることによって、提案の一つ目と同様に交流の場を増やすという目的がある。以上が私たち二班のコンセプトと提案である。

6. 最終発表後の修正・加筆

海野先生⇒提案（1）対象年齢別の公園の事例や日立市ではどのように行うか。

日立市公園すてき化整備計画では日立市での公園の機能再編整備が行われている。これは一定の敷地面積や利用頻度の高い公園を地域利用の中心となる公園に定め、その公園の誘致距離（webアンケートより500m）が被っている公園のうち、機能が被っている公園や利用頻度が小さい公園がある場合、公園の機能を変え、再整備するものである。これを参考に空き地に公園を整備することを考える。小学校や住宅街、団地など人の集まる場所を中心に半径が誘致距離（その地域にアンケート）の円内に利用頻度の高い公園がなく、利用できそうな空き地があるとき、地域の子供の年齢に合わせた公園を造る。

図-6は油縄小学校を中心とした地図上で半径500mの円である。この円内に園児と小学校低学年向けの公園を整備することを考えたい。参考文献（1）13Pの図から油縄小学校周辺には主要な街区公園は見られなかった。候補地としては図-7の空き地を提案する。ここは何かの跡地のように見えるが現在何に使われているかは不明であり、場所はPスクエアの隣である。ここに小学校低学年向けの公園を作ること提案する。

いただいた指摘全体を通しての加筆

私たちは「交流のある街づくり」をテーマにして活動を進めてきました。この提案では、特に年代に合わせた交流の場づくりや、すでにある施設や場所を上手に活用することを考

えました。まず、日立市には一人当たり9平方メートルの公園面積があり、これは茨城県内でトップレベルです。しかし、実際に見てみると、大きな海浜公園のような広い施設はなく、小さい公園が点々とある状況です。また、国からの補助金があまりないという現実もあります。

そうした中で、新しく何かを作るのではなく、今あるものをうまく使うことが大切だと感じました。たとえば、放課後に学校施設を使った「放課後子ども教室」のような取り組みや、夏場にプールを地域に開放するなど、すでにある仕組みを活かす方法があります。子どもだけでなく、大人や高齢者に向けては、地域の空き地や小さな公園を活用し、マルシェやベンチ作りなど、気軽に参加できる体験活動を提案します。また、街づくりに民間の方の意見を取り入れることも重要だと考えます。地域の活動に参加してもらうことで、「街を利用する消費者」から「街をつくる当事者」になってもらえるような環境をつくりたい。最初は自分の生活だけを考えていた人も、参加することで少しずつ「街のことを考える」ようになってくれるのではないかと思います。このような活動を続けていくことで、人と人のつながりが少しずつ広がり、持続可能な交流のある街のサイクルが生まれていくと考えます。

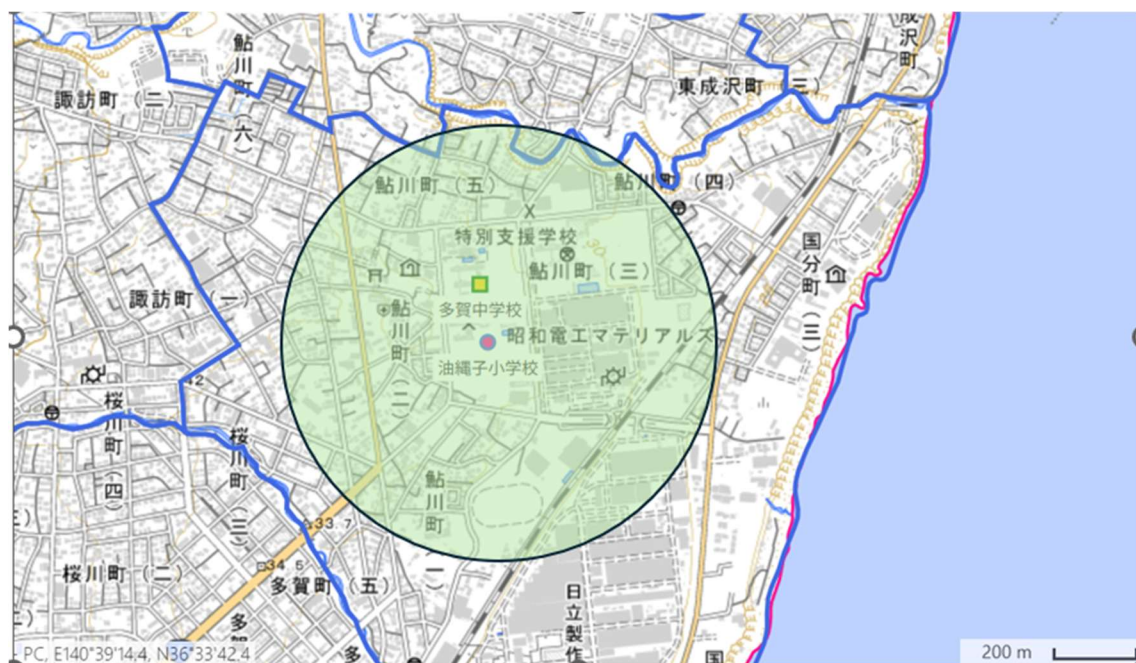


図-6 油縄子小学校を中心とする半径 500m の円



図-7 公園の候補地

社会基盤演習 I
3 班最終報告書

子どもが道路で全力ダッシュ！！

目次

1, 調査の記録

- (1) 題材として交通事故を選んだ理由
- (2) 統計調査及び具体的施策を基にした交通事故の現状
- (3) コンセプト「子どもが道路で全力ダッシュ！！」

2, 日立市の小学校周辺及び通学路の現状と課題

- (1) 成沢小学校
- (2) 大久保小学校
- (3) 河原子小学校

3, 提案の概要

- (1) 課題の導入
- (2) 海外での通学路対策の事例
- (3) 2項道路の説明
- (4) 提案内容
- (5) 2項道路の条件
- (6) 期待される効果
- (7) 問題点
- (8) 最終発表会を受けての反省
- (9) まとめ

4, 全体のまとめ

5, 班の役割分担

6, 参考文献

1. 調査の記録

(1) 題材として交通事故を選んだ理由

本授業で取り組むテーマを決めるにあたり、各自で地域調査として自らの視点で日立市の特性や抱える課題を抽出しエレメントカードにまとめた。その後、エレメントカードをもとに、日立市に関する特性や課題を分類した結果、自然景観や地域の祭りといった「日立市の良いところ」に関する意見や、駅前活気のなさといった「将来性に対する不安」など、さまざまな視点が浮かび上がった。その中でも班員の関心が特に高かったのが「日立市に潜む交通の危険性」であり、通学路や生活道路における歩行者の安全確保が重要な課題として共有された。身近な場所にも交通上の危険が多く存在することや、近隣のスクールゾーンでは、その範囲や適用時間帯を正確に把握していなかったことから、自分たち自身の交通安全への意識の低さにも気づかされた。こうした背景を踏まえ、3班の題材として交通事故を選び、対策を検討することで未然に防ぐことができる事故があるのではないかと考えた。

(2) 統計調査及び具体的施策を基にした交通事故の現状

決定した題材をもとに、子どもの交通事故に関する統計データや具体的な施策について調査を行った結果、次のような現状が明らかになった。

- ・交通事故による死者の約半数は、歩行中または自転車乗用中の人である。
- ・小学生の歩行中の死傷事故のうち、約35%が登下校中に発生している³⁾。
- ・車の衝突速度が30km/hを超えると、歩行者の致死率が約4倍になる³⁾。

これらの現状を踏まえると、生活道路での速度抑制や歩行者優先の交通環境づくりが重要であることがわかる。全国では図-1に示すように「ゾーン30」や「ゾーン30プラス」の導入が進められており、生活道路での最高速度を30km/hに制限するとともに、ハンプや狭さくを設置するなど物理的な対策も行われている。日立市においても、平成24年度から、埴山町、東多賀町、河原子町、大みか町の一部地域にゾーン30が設置されているが、ゾーン30プラスの導入には至っていない。また、通学路の安全確保を目的として、「日立市通学路交通安全プログラム」⁴⁾を策定し、通学路の危険箇所を把握したうえで、必要に応じて学校・市・警察などが連携し合同点検を行っている。その結果、横断歩道の再塗装などの改善が行われた箇所もあるが、通学路全体の安全が確保されていると



図-1 ゾーン30とゾーン30プラス⁴⁾

は言えないのが現状である。

(3) コンセプト「子どもが道路で全力ダッシュ！！」

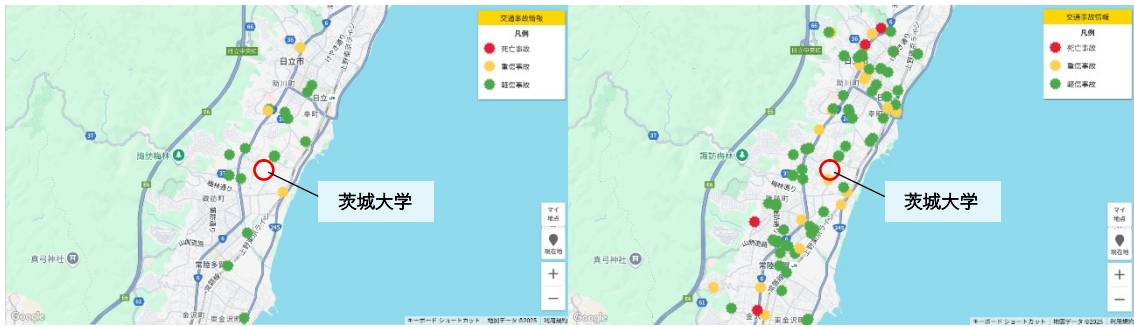
これまでの調査結果から、生活道路における子どもの交通事故のリスクが高いこと、またその対策が全国的に進められており、日立市でも取り組みは行われているものの、さらなる取り組みの拡大が望まれることが分かった。さらに、日立市では毎年のように交通事故が発生し、死傷者も出ているのにもかかわらず、渋滞対策などに比べて優先度が低いという現状であることも分かった。これは捉え方次第では、命に関わる深刻な問題が軽視されているとも受け取れる。もちろん渋滞対策やスマートシティ実現に向けた取り組みも重要であるが、未来を担う子どもの安全が守られない都市に未来の持続性があるとは言い難い。安全な通学路を整備することで、子どもだけでなく地域全体の交通安全にもつながると考えた。こうした考えから、私たちは交通安全の理想像を象徴するコンセプトとして、「子どもが道路で全力ダッシュ！！」を掲げた。このコンセプトには、子どもが周囲に気を遣ったり我慢したりせず、思い切り走り回れるような、安全でのびのびとした道路空間こそが理想であるという私たちの思いが込められている。このような環境を目指した対策を進めることで、子どもが守られ、優先されるまちの仕組みが整っていく。そして将来的には、交通事故が発生しない安全な都市が実現し、子どもを含めたすべての人が安心して暮らせる都市となる。このような都市は、“住みたい”，”子どもを育てたい“と思える魅力的な都市となり、地域全体の活性化にもつながると考える。

2. 日立市の小学校周辺及び通学路の現状と課題

コンセプトとして掲げた「子どもが道路で全力ダッシュ！！」を踏まえ、身近な通学路の現状を把握するために日立市の小学校周辺及び通学路における事故の発生状況について調査を行った。

事故の発生状況は、茨城県警が提供する「交通事故発生マップ」⁹⁾を使用した。調査の結果、**図-2**に示すように歩行者に関する交通事故は、子どもや若者（0～24歳）よりも一般成人や高齢者の年代層で多く発生していることが分かった。また、事故の発生地点としては、交通量の多い国道6号沿いに集中している傾向が見られた。子どもに関する事故の件数自体は少なかったものの、それはあくまで被害が顕在化していないだけであり、危険性が潜んでいる場所は数多く存在すると感じた。実際に調査を通して、歩道のない生活道路や見通しの悪い交差点など、子どもが事故に巻き込まれるリスクのある環境が随所に見られた。

こうした全体傾向を踏まえ、私たちは実際に交通リスクが高いと考えられる市内の小学校周辺をピックアップし、より具体的な課題を把握するために調査を行った。今回は、成沢小学校・大久保小学校・河原子小学校の周辺環境に注目し、それぞれの通学路に潜む危険箇所や課題について整理した。



(a) 子どもと若者(0～24歳)

(b) 一般成人と高齢者

図-2 2022年～2025年の歩行者に関する事故状況⁶⁾

(1) 成沢小学校

図-3に示すように成沢小学校は国道6号が近接しており、実際に同国道沿いでは多数の交通事故が発生している。さらに、地域全体に坂道が多く、車のスピードが出やすい傾向があることから、通学時に子どもが車両と接触するリスクが高まっている。加えて、学校周辺の道路は全体的に狭く、歩行スペースが限られているため、通学する子どもたちは常に不安や緊張を感じながら登下校しているのが現状である。



図-3 成沢小学校周辺の事故状況³⁾

具体的な対策として、図-4に示すようなカラー舗装とライジングボラードの導入を提案する。カラー舗装は歩道や横断歩道、通学路を明確に視覚化する効果があり、ドライバーに対して「ここは子どもが通行する場所である」という意識を高めることができる。特に坂道や交差点付近では、道路環境のメリハリをつけることで減速を促し、視認性を高める手段として有効である。また、ライジングボラードは、登下校時間などの特定の時間帯に車両の進入を物理的に制限することが可能な装置であり、歩行者専用の空間を一時的に確保することができる。これにより、通学時間帯における車両との接触リスクを大幅に軽減することが期待される。特に、学校正門前や通学路の入り口など、通行制御が求められる地点への設置が効果的である。



(a)カラー舗装⁷⁾



(b)ライジングボラード⁸⁾

図-4 成沢小学校周辺における対策例

(2) 大久保小学校

横断歩道の数少なく、歩行者が安全に道路を横断できる環境が十分に整備されていない。また、**図-5**に見られるように生活道路からの合流箇所において「止まれ」の標識や路面標示が不十分であるため、ドライバーの注意が行き届かず、事故リスクが高まる要因となっている。さらに、道路の舗装状態にも問題があり、凹凸が目立つ箇所では歩行者や自転車の通行に支障をきたしている。

このような課題を踏まえ、大久保小学校周辺では通学路における子どもの飛び出しを防止するために、「飛び出し注意」の看板を適切な位置に設置することも重要である。特に住宅街や見通しの悪い交差点付近には、**図-6**のようなデザイン性のある看板を導入することで、ドライバーの注意を引き、日常的な注意喚起が期待できる。



(3) 河原子小学校
2項道路
や、幅員
が狭く歩

道の整備がされていない生活道路が多いことが課題のひとつである。

図-6 飛び出し注意看板の例河原子小学校

これらの道路では、車と歩行者が同じ空間を通行せざるを得ず、特に通学時には子どもが車両と接近する場面が頻繁に見られる。

今回の取り組みでは、こうした2項道路における対策を主な対象とし、通学時の安全性を確保するための具体的な提案を行うこととした。



図-7 河原子小学校周辺の2項道路¹⁰⁾

3. 提案の概要

(1) 課題の導入

前の項で述べた生活道路における交通事故の現状や現在講じられている対策より私たち

は小学校周辺の2項道路における対策の提案を考え、その提案内容から期待される効果と問題点について述べる。

(2) 海外での通学路対策の事例

〈イギリス School Street 計画〉

School Street とは、学校の外にある道路で図-8のように登下校時間帯に一時的に車両通行が規制されるものである。この規制は、ただその道を使う人たちだけでなく、通学用にその道路を使う車の交通にも適用される。これにより誰にとってもより安全で、より快適な道路空間が実現している。



図-8 道路を一時的に封鎖している様子¹¹⁾

〈フランス パリ School Streets〉

パリにおける School Streets はイギリスとは異なり時間の制限がない。緊急車両と家庭ごみ収集などのサービスを除いて自動車の交通は完全に制限され、図-9に示すように常に歩行者天国となっている。これにより車が通るスペースだった場所が街の緑化推進や散歩したり、遊んだりする空間のために使用されている。



図-9 フランス アルバレート通り¹²⁾

(3) 2項道路の説明

2項道路とは建築基準法42条2項によって定められている道路のことであり、具体的な内容としては都市計画区域になった際に、建築物が建ち並んでいる幅員4m未満の道で、特定行政庁が指定した道路のことを指す。

(4) 提案内容

小学校周辺に多数ある2項道路の車両の通行をガードパイプやボラードなどを活用することで禁止する。その車両の通行を禁止した2項道路に子どもが走れる場所を作る。具体的には、図-10のように0m、50m、



100 m などの数字を表記することで子供たちがただ走るだけでなく競争するなどして安全に楽しく登下校できるような環境を作る。さらに地面は子どもたちが走って遊ぶことを想定して陸上競技場などで利用されるタータンを利用し、転んでしまった際にも大きなけががないようにする。

(5) 車両の通行を禁止する 2 項道路の条件

今回この提案の対象とする道路は交通量が少なく、かつ子どもの交通量が多い学校周辺の 2 項道路に限定する。そしてスクールゾーンの認知度が低く、通学路の現状から今回の提案においては時間制限を設けないこととする。道路に関してはタータンを提案したがその場の環境に応じて芝生やインターロッキングなども導入する。

(6) 期待される効果

期待される効果としては、車の交通を完全に遮断することにより、歩行者の交通事故が減ることが期待される。また、走っていい 2 項道路を作ることにより子どもたちにとって「楽しい」通学路が生まれ、公園のような憩いの場としての役割も期待でき、子どもたちにとって住み心地の良い街が生まれることにつながると考える。他にも運転手が子どものことを気にしなくてよくなることや学校の目の前で走り出すような子供への対処、他とは違うユニークな発案によるスクールゾーンの認知度向上など様々な効果が期待されるとともに子どもが住みたくなる、楽しくなる町づくりを実現することにつながる。

(7) 問題点

懸念点としてはまず 2 項道路の周辺に隣接した場所に住んでいる人々の車の侵入に関してである。道路をタータンにすることで車の交通を完全に遮断することになり周辺住民の交通に大きな影響を与えることになる。そしてそのような道路は維持管理という点に関しても問題がある。具体的にはゴム素材は紫外線や温度変化に弱く、老朽化への対策が難しいことや自転車の侵入制限の管理についてである。他にも 2 項道路という狭い道であるからこそ不審者への対応も難しく、懸念しなければならない点である。

(8) 最終発表会を受けての反省

最終発表会ででたコメントは次のとおりである。

- ・タータンを道路に整備することは経済的に困難であると考えられる。
- ・提案に対して、社会意義や道路の場所をどのような場所にするべきか、地域のネットワークのつながりは考えないのか
- ・授業中は子供が通らないため、道を閉鎖する意味があるのか。
- ・自転車の通行はどうするのか
- ・子供たちが走ることにより、近隣住民から苦情が来る可能性がある。

- ・車を止めることが出来ないので，土地の資産価値が下がる．
- ・その道路は本当に子供が利用するのか．

以上の意見を踏まえて，我々の意見を述べる。2項道路が整備されている場所を正確に把握し，その道路が果たしてどれくらいの子供が利用しているか調査する必要がある。また，最終発表会で出た意見は，周辺住民の配慮に対する意見が多かった。その意見に対しての提案として，市としては資産価値が下がることは，良いことではないが，購入者としては，土地を安く買えるので，車を持たない人のみが住む土地にすれば，車の侵入を防ぐことが出来る。公共交通の衰退問題と相まって，そこに住む人が公共交通を利用する形になれば，地域の発展にもつながる。これはあくまで一例ではあるが，このような土地ができれば，我々の問題は改善できると考えられる。

(9) まとめ

生活道路における交通事故やゾーン30，スクールゾーンの現状や問題などから，私たちは2項道路を完全に封鎖し，子どもがメインで通ることのできる道の製作を提案する。この提案には歩行者の交通事故の減少やスクールゾーンの認知度向上など様々な効果が期待できる一方でその2項道路における交通遮断による周辺住民への影響や維持管理問題などの考慮しなければいけない点多々ある。しかし私たちの班の「子どもが道路で全力ダッシュ！！」というコンセプトを実現させるためにとても効果のあるものと考えたのでこの対策を提案する。

4. 全体のまとめ

私たちは，地域調査を通じて日立市に潜む交通の危険性に注目し，交通事故，特に通学路における子どもの安全をテーマとして設定した。市内には，日常の中に潜在的な危険が数多く存在していることを実感した。なかでも2項道路のような狭い道路では，子どもと車が接近する機会が多く，安全対策の必要性が高い。そこで私たちは，「子どもが道路で全力ダッシュ！！」というコンセプトのもと，2項道路の車両を通行止めにし，子どもが安全に走れる道路空間を創出することを提案した。この対策には，交通事故の未然防止や通学路の魅力向上，そして子どもを守り，優先するという意義がある。一方で，地域住民の生活や維持管理への影響など課題も多く，丁寧な検討が必要である。それでもなお，子どもの安全が守られ，のびのびと暮らせるまちこそが将来にわたって活気あふれる魅力的なまちであると私たちは考える。

6. 参考文献

(1) “道路交通安全対策”。国土交通省。

https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/jiko_anzentaisaku.html, (参照 2025-07-11)

(2) “子供（小学生）の交通事故の状況”。内閣府。

- https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_01_1.html,
(参照 2025-07-11)
- (3) “生活道路対策について”. 国土交通省.
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/all.pdf>, (参照 2025-07-11)
- (4) “ゾーン30プラスの概要”. 国土交通省.
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/syokai.html>, (参照 2025-07-11)
- (5) “日立市通学路交通安全プログラムの策定”. 日立市.
https://www.city.hitachi.lg.jp/kyouiku/yochien_gakko/1009853/1005151.html, (参照 2025-07-11)
- (6) “交通事故発生マップ”. 茨城県警察. 2025-06-23
<https://map.police.ibaraki.dsvc.jp/?t=4>, (参照 2025-07-11)
- (7) “路面のカラー化について実例集”. 全国道路標識標示業協会東京都協会.
<https://www.zenhyo-tokyo.com/img/romencolor.pdf>, (参照 2025-07-11)
- (8) “生活道路対策について”. 国土交通省.
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/syokai.html>, (参照 2025-07-11)
- (9) “子供飛び出し注意看板標識”. はせがわ看板
<https://hasegawasign.com/blog/287521236-html/>, (参照 2025-07-11)
- (10) “いばらきデジタルマップ”. 茨城県.
<https://www2.wagmap.jp/ibaraki/PositionSelect?mid=30>, (参照 2025-07-11)
- (11) “"School Streets Initiative - All the information you need". School Streets Initiative.
<https://schoolstreets.org.uk/>, (参照 2025-07-11)
- (12) “Nouvelles rues aux écoles dans Paris”. パリ市.
<https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197>, (参照 2025-07-11)
- (13) “Rubber Running Tracks”. Sports Venue Calculator.
<https://sportsvenuecalculator.com/knowledge/running-track/rubber-running-tracks/>,
(参照 2025-07-11)

社会基盤設計演習 I 最終報告書

“止める” から “集う” へ

1. コンセプト・提案の概要

1.1 コンセプト

本提案のコンセプトは、「停める」から「集う」への転換である。これまで日立市では、自動車中心の生活スタイルが定着しており、公共空間の多くが駐車のために利用されてきた。日常的に立ち寄りたくなるような“憩う空間”が十分に確保されず、人々が市内でゆったりと過ごす機会が限られている現状がある。こうした背景の中で、市民が自らのまちに魅力や愛着を感じ、住み続けたいと思えるようにするには、単に移動の手段としての道路ではなく、人が自然に集まり、過ごし、交流できるような空間の再構築が求められている。

このコンセプトでは、これまで「車を停める」ために使われてきた道路空間や駐車スペースを、「人が集う」ための場へと再定義し、都市空間の質的転換を図る。特に、平和通りを対象に、交通空間から滞在型空間への転換を促すことで、まちなかに新たなにぎわいを創出し、日立市に暮らし続けたいくなる理由を生み出すことを目指している。



図-1 平和通りイメージ図⁷⁾

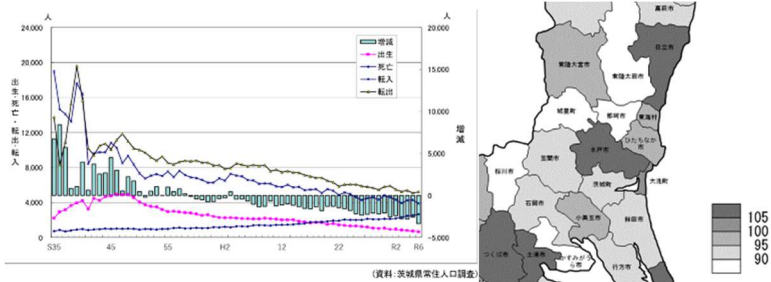
1.2 提案の概要

日立市では車社会が長く続き、多くの家庭が自家用車を保有している。そのため遠方への買い物が容易であり、憩う空間の少なさから市内で休日を過ごす理由が乏しく、市内に住み続ける動機を失わせている。これが人口流出の一因となっており、暮らし続けたいと思えるまちづくりのためには、憩う空間の創出が必要であると考えた。近い将来、平和通り沿いの路上駐車スペースを廃止し、自転車用の駐輪場を整備することで、人が集まりやすい環境を整える。さらに、そのスペースにキッチンカーの出店場所を設け、歩道や旧駐車スペースを柔軟に使える構造とすることで、憩いの場を形成していく。遠い将来には、平和通り沿いに拠点性のある店舗を誘致し、地域の目抜き通りとしての機能を高める。時間帯ごとに空間の用途を変えることで、多様性のある魅力的な通りとし、観光客の増加により税収が向上し、都市計画費用の回収も見込める。交通空間を憩う空間へと変容させる道づくりを進める。図-1が平和通りイメージ図である。

2. 現状と課題

日立市の現状を分析すると、市内の住みにくさから図-2のグラフ下部のように市民の流出量増加、外からの流入量減少によって人口が減少している¹⁾。少子高齢社会の自然減少

だけでなくこのような現状を放置してしまうと日立市の存続にも関わる問題となる。また、**図-3**は日立市の昼夜間人口比率が100を超えていることを示したものだ。そこから、日立市には昼間人口が多く、夜間人口が少ないという特徴があることが分かった²⁾。そして、**図-4**からは住みにくいと感じている日立市民は渋滞などの道路環境や公共交通機関に対する不満もある中、商業施設の充実を求める人が多いことも分かった³⁾。ここから日立市の課題は人々が住み続けたい、仕事や学校の用事以外でも訪れたいと思うような空間を作ることだと考えられる。



(資料:茨城県常住人口調査)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	美し く 出 て い な い 環 境 が 充 実 し て い な い	交 通 手 段 が 少 な い	住 居 環 境 が 少 な い	住 宅 を 取 得 し づ ら い	居 住 環 境 が 悪 い	悪 い 環 境 な ど の 道 路 環 境 が 悪 い	公 共 交 通 機 関 が 利 用 し づ ら い	交 通 手 段 が 利 用 し づ ら い	交 通 手 段 が 充 実 し て い な い	環 境 が 少 な い	の ど の 環 境 が 少 な い	そ の 他
全体 (n=171)	35.1	14.6	48.5	12.3	26.3	72.5	52.6	48.5	72.5	55.6	14.6	5.3
20~29歳 (n=32)	37.5	9.4	43.8	18.8	18.8	81.3	50.0	40.6	65.6	65.6	15.6	0.0
30~39歳 (n=35)	57.1	28.6	45.7	14.3	28.6	80.0	40.0	42.9	71.4	65.7	11.4	5.7
40~49歳 (n=32)	28.1	18.8	46.9	12.5	31.3	75.0	56.3	68.8	78.1	68.8	12.5	6.3
50~59歳 (n=32)	28.1	12.5	62.5	15.6	25.0	65.6	53.1	53.1	81.3	37.5	18.8	6.3
60~69歳 (n=27)	22.2	3.7	44.4	3.7	37.0	59.3	51.9	33.3	70.4	48.1	18.5	7.4
70歳以上 (n=13)	30.8	7.7	46.2	0.0	7.7	69.2	34.6	53.8	61.5	30.8	7.7	7.7
不明 (n=0)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

図-2 人口動態の推移¹⁾

図-3 昼夜間人口比率 R2²⁾

図-4 H28 市民ニーズア

ンケート調査³⁾

3. 調査・提案の内容

3.1 調査概要

今回、6月17日と6月18日に分けて、日立駅周りの都市整備について、日立駅周りを利用する人々や、日立駅周りに住んでいる人々に対してアンケート調査を行った。内容としては、この地域に住んでいる理由や交通手段、駅周辺をスーパーブロック化した場合どう思うかなどである。このアンケートを行った理由として駅周辺を大規模な都市整備を行うため、もし整備した場合、日立駅周辺に住んでいる人や日立駅の利用者にどのような影響が出るのかを調べるためである。また、昼と夜では日立駅周辺の利用層や利用方法が変わると考えたため、6月17日は昼に調査を行い、6月18日は夕方に調査を行った。

3.1.1 アンケート結果

アンケート調査の結果として以下のことが分かった。

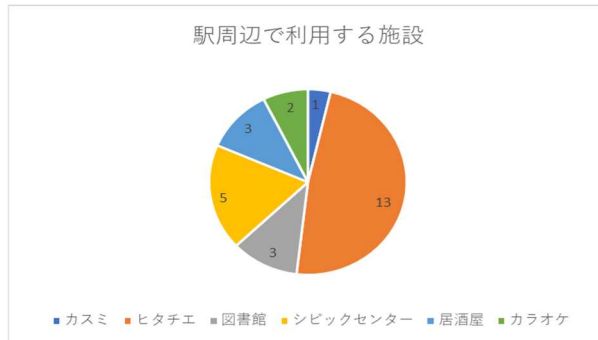
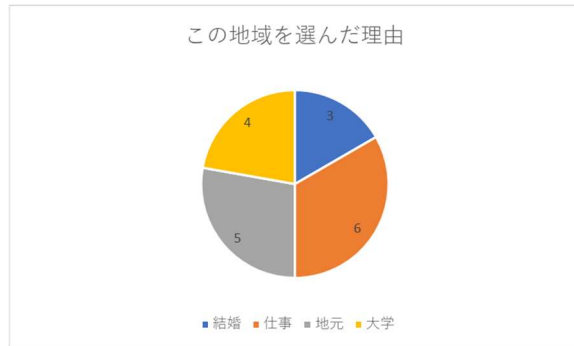


図-5 選んだ理由
施設

図-6 利用する

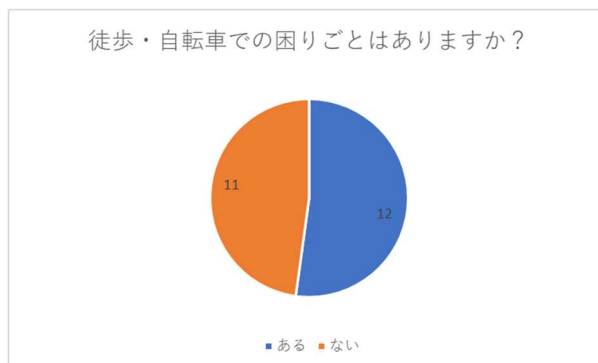
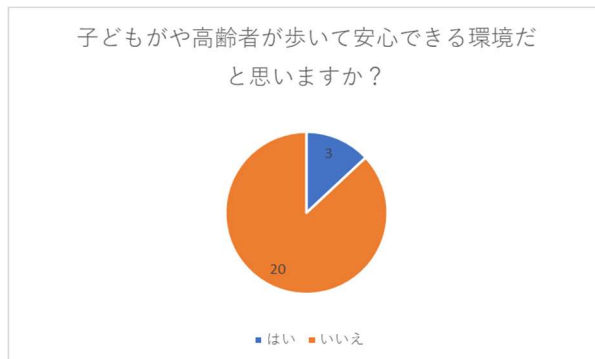


図-7 安心できる環境で

図-8 利用しやすいか

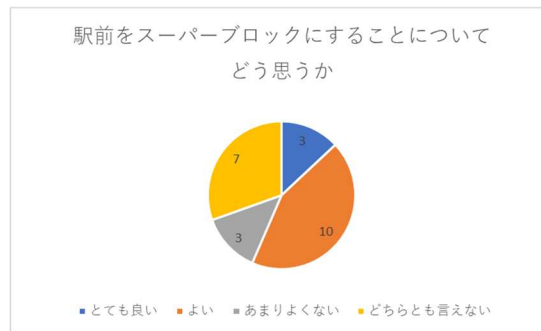


図-9 スーパーブロックについて

以上の結果より、この地域を選んだ理由からわかることは、仕事や地元であるからなど、成り行きで住んでいる人が多く、日立市に魅力にひかれて住んでいる人はいなかった。また、駅周辺で利用する施設の多くがヒタチエであり、駅周辺で遊べる場所が限られていることが分かる。また、子供や高齢者が安心して歩ける場所であるかでは、はいと答えた人が3人しかおらず、これは日立市が車中心の交通整備を行っているため、それ以外の交通手段が不便であるからである。

また、当初は駅前の歩行者空間の良さを高めるため、車の進行を制限しつつ、広い公共空間を作る「スーパーブロック」方式を都市整備案として提案したが、とても良い、といった肯定的な意見も見受けられたが、結果として賛否両論であり、最終的にはスーパーブロックを前提とするのであれば、別の都市整備にした方がよいのではないかという結論に至った。

3.1.2 駐車の調査概要

駐車場に関する調査を2日行った。7月4日（金）13:00~15:00に平和通りの路駐スペースについて、路駐スペース利用者に対するヒアリング調査を行った。ヒアリング内容、なぜ路駐スペースを利用するのか、どのような条件があれば路駐スペースがなくなってもよいと考えるか。7月11日（金）15:00~16:00有料駐車場の利用状況の確認を行った。調査目的は、路駐スペースの車を既存の有料駐車場に収容することができるのかを知るためである。

3.1.3 7月4日調査結果

路駐スペースは日立駅前からけやき通りまでに35台けやき通りから国道6号の間に36台の合計71台分あり、利用中の車は67台であった。また、短時間利用を呼び掛ける張り紙があったのにもかかわらず、そのほとんどが長時間利用していた。ヒアリング結果、利用理由は目的地に近いから、駐車料金がかからないからがあげられた。

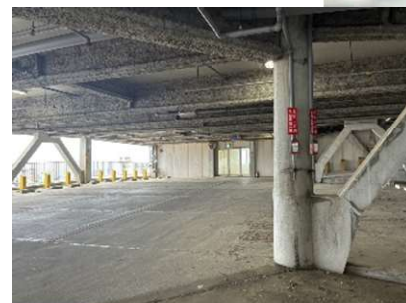


図-10 駐車場の空 (1)

3.1.4 7月11日調査結果

路駐スペースの71台を既存の有料駐車場に収容することは可能である。平和通り近く

の平面駐車場の多くは8割～10割程度利用されていた。しかし立体駐車場では空きスペース多く存在していた。平和通り沿いの有料駐車場ファーストパーク日立鹿島町第1では収容台数が280台であり、調査当時には60台以上の空きスペースが見られた。パカラヒタチエ立体駐車場には2フロアの半数の駐車スペースが利用されていなかった。日立シビックセンター地下駐車場には40台以上の空きスペースが見受けられた。



図-12 駐車場の空き (2)

3.2 日立駅前で行う意義



本提案において、平和通りを対象区域に選定した理由は大きく3点ある。通りの持つ象徴性、整備のしやすさ、そして市民との接点の多さという観点から、非常に適した場所であると判断した。

第1に、平和通りは日立駅正面からまっすぐに伸びる、日立市を代表するシンボリックな通りである。駅を降りて最初に目に入るこの通りは、市外からの来訪者にとって「日立の第一印象が決まる空間」であり、市民にとって

図-13 空間再分配区域 (車道も含めた)⁴⁾ も日常的な風景

として意識される存在だ。そのため、平和通りで行う整備や空間再編は視覚的な変化が伝わりやすく、市民にも市外からの通学通勤者、観光客にもインパクトを与えやすいという特徴を持つ。都市の「顔」ともいえる場所であるからこそ、本提案の効果を可視化しやすく、発信力のある取り組みが可能だと考えた。

第2に、平和通りは道幅が広く、車道・歩道・植栽帯などの構成要素がバランスよく配置されているため、空間の再編や再配分が比較的しやすいという利点がある。車道部分には中央線および路側帯が設置されていて幅員に余裕があり、歩道単体でも十分な幅員が確保されている。このため周囲の建物に大きな影響を与えることなく、新たな使い方を試す余地がある。このように、空間に柔軟性があり、段階的な社会実験や仮設的な整備にも対応できるスケール感を持っている点は、他の市街地の通りにはない大きな魅力である。

第3に、平和通り沿いには銀行や市役所関連施設などの公共性の高い建物が多く、生活

上の重要な動線として市民に利用されているという点が挙げられる。仮に通りに変化が加えられた場合、それが市民の日々の生活に直接的に影響を与える場所だ。これは実際の利用者からリアルなフィードバックを得やすいという利点につながり易いと推察した。市民の声を反映しながら、段階的に整備を進める上でも、非常に適した環境といえるだろう。

以上の理由から、平和通りは象徴性、柔軟な空間構成、生活動線との一致という点で、社会実験や新たな都市空間整備の「モデルエリア」として高い可能性を持っていると考えた。

3.3 空間再編

3.3.1 平和通りにおける空間の再分配

本提案では、平和通り（およそ1km）の区間において、空間の再分配を行い、人が滞留しやすい魅力的な公共空間に生まれ直させる。それにより日立駅前を「憩う空間」に作り直すことが目的である。図-14が平和通りにおける現況と、空間再編後（最終目標）の比較である。

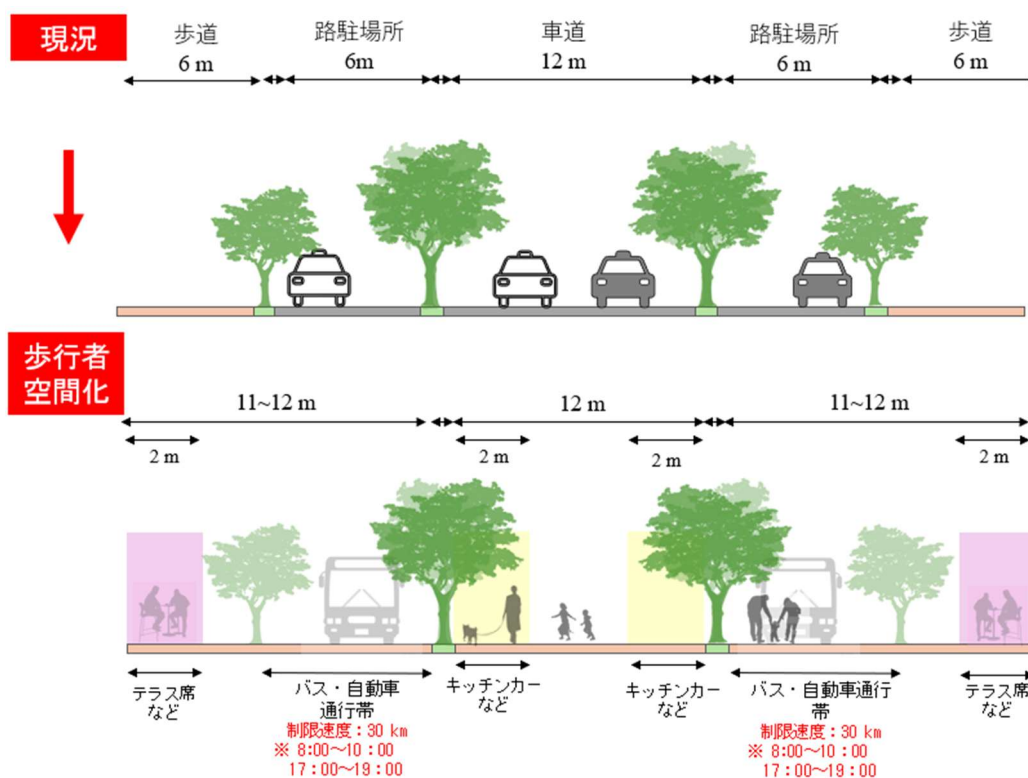


図-14 空間再分配前後の断面図比較

3.3.2 交通移動

通りの交通量は図-15のとおりである。現在、平和通りを走行している朝夕のラッシュ時の交通量を交通環境を悪化させることなく流すことのできる道路が日立駅周辺に見られない。

朝夕（混雑時）											
上り						下り					
旅行速度			取得件数			旅行速度			取得件数		
小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
(km/h)	(km/h)	(km/h)	(件)	(件)	(件)	(km/h)	(km/h)	(km/h)	(件)	(件)	(件)
16.9	18.1	17.0	425	27	452	12.1	12.4	12.1	360	32	392

図-15 平和通り交通量（朝夕ラッシュ時）⁴⁾

また、迂回することによって潜在的に交通事故の起こる場所が周辺見受けられた。図-16がその概要である。（発表用スライドより引用）そのため、終日の車両通行止めは不可能であると判断し、時間・速度を制限し車両の通行を許可する案を採用した。その詳細が表-1である。

表-1 空間再編後の平和通りの交通規制

対象	制限速度	通行可能時間帯	通行部分
自動車	30 km	8:00～10:00 17:00～19:00	現在の路駐スペース
バス	10 km*	終日	現在の路駐スペース

提案 (4)

交通整理 (2)

迂回すると...

潜在的交通事故スポット

- ・ 日立駅前 の交差点部
- ・ 中央線の無い道路 (工場側)



図-16 迂回時の潜在的な事故スポット

3.3.3 段階

このような再編は都市空間に大きな変化をもたらすものであるため、段階的な実施が必要不可欠である。まず、初期段階として、平和通り全域で路駐帯を廃止し車の占有空間を縮小する。次に、けやき通りから日立駅前のおよそ 330 m の区間において表-1 の案を用い、先行して歩行者空間化し、社会実験を行う。これによって、市民や商業者からのフィードバックを得つつ、空間活用の効果を検証する。一定の経済効果や回遊性の

向上が確認され、残りの事業費の回収に目処が立った段階で、残る 700 m ほどの区間においても歩行者空間化を拡大する。

3.3.4 終日の車両通行を可能にするために

最終報告会后に終日の歩行者空間化することはできないか、日立駅周辺を観察した。前述したとおり、日立駅の現在の入り口部分のデザインは平和通り以外からの進入が難しく現実的ではないため、工場側に新しく道路を追加することを提案する。工場側からの駅への進入はその道路を利用し、シビックセンター側からのロータリーへの進入は現況のままにする。こうすることで入り口部分で交通が集中することがなく、工場側からの無理な左折をする必要がなくなる出口部分においては現状のままの構造を保ち、左折のみに制限する。駅への進入と出発は信号で管理する。このようにすれば工場側への交通量の増加と駅前での交通集中というリスクを低減することができる考えた。

3.4 日立駅前の駐車場状況

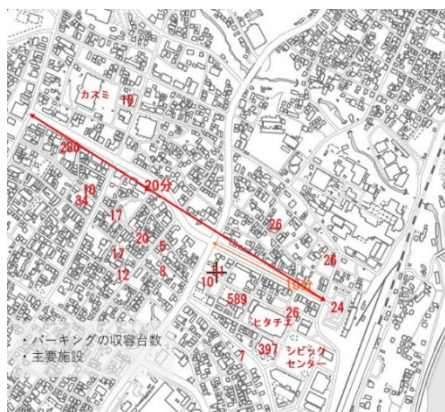


図-17 日立駅周辺駐車可能台

今回の調査からわかるように、近隣の駐車場には多くの空きがあり、全体的にすかすかと言えるほどの余裕があることが明らかとなった。本来の収容能力が活かされていない状況である。そのため、現在の路駐スペースをなくした場合にも、もともと止めてあった車両は現在のすかすかな駐車場に移動してもらうことで、路駐スペースを確保する。

3.5 ストリートデザイン

空間の繋がりを感じられ、人がとどまりたいと思える空間を目指す。また平和通りに集客する対象を時間帯によって変えることで、複数の顔を持つ通りを目指す。午前中は子連れ家族、高齢者、昼間は日立駅付近で働いている方々、午後は小学生や下校途中の中高生、夜は大学生や退勤後の社会人、というように平和通りを利用する人を変化させていく。集客したい層に合わせた空間を作ることで、平和通りを常に需要の絶えない状態にし、賑わいのある通りを創出する。

次に駅前のデザインの詳細を述べる。図-18を参考に平和通りのデザインを行った。現在の平和通りは車道、路駐スペース、歩道の三種類があり、街路樹と低木によって区切られている。このうち低木を撤去し、道路をコンクリートからタイル調へ変更する。これにより、道路に奥



図-18 ストリートデザイン イメージ⁶⁾

行きが生まれ、空間の繋がりを感じられるようになる。次に路駐スペースにキッチンカー、歩道の店舗前にイスやテーブルを設置する。また車道に芝生とベンチを設置する。これにより平和通りを訪れた人が、お店やキッチンカーで買い物をしてベンチで食べたり、芝生に座って休憩したりといった平和通りにとどまる機会を創出する。

3.6 日立駅前でのイベント

日立市に夜の顔を持たせるためのイベントとして「SEASIDE CINEMA HITACHI」を提案する。

「SEASIDE CINEMA HITACHI」は横浜のSEASIDE CINEMA⁵⁾を参考にした映画イベントである。隔週金曜日と土曜日の19時頃から平和通りの路上にスクリーンを設置し、映画を上映する(図-19)。また、近隣の居酒屋やキッチンカーでお酒や軽食を購入し、芝生で映画を鑑賞できる地域と連携したイベントになっている。このイベントのメインターゲットは日立市に住む成人と駅を利用する社会人とするが、未成年も参加可能である。

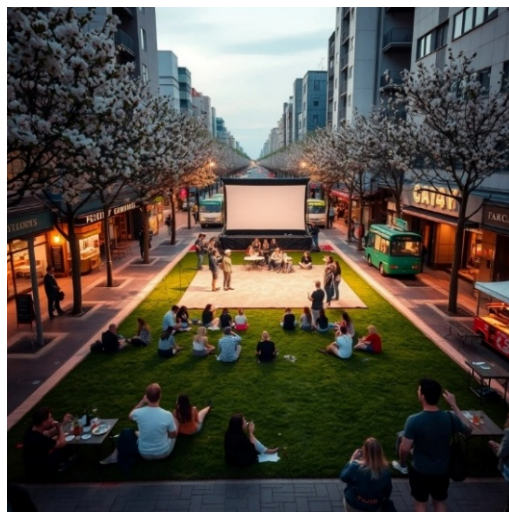


図-19 SEASIDE CINEMA のイメージ⁷⁾

3.7 路駐スペース利用者へのインセンティブ

路駐スペース利用者へのインセンティブは「路駐の取り締まり強化による罰則金を駐車スペースの利用者に交付」、「店舗の広告を公共交通拠点や公共施設に掲出する」、「平和通りのキッチンカーの出店費用を無料にする」の3つを挙げる。以下に詳細を示す。

1つ目の罰則金の交付は、路駐スペースを無くすとともに路駐の取り締まりを強化することで、一時的に増加すると考えられる罰則金を、駐車スペースを利用いただいた方に交付するというものである。駐車スペースに停める際の費用を交付することで、駐車場所のスムーズな移行が可能になる。また平和通りの構想が実現していくと、平和通りでの経済が活性化し、将来的には罰則金の還元以上の収入が見込まれる。平和通りに路駐している車両は、平和通り沿いの店舗の方のことが多い(日立市都市政策課の方、海野先生)という情報を得た。そのため、近隣店舗の方が駐車スペースを利用することが、路駐スペースに閉鎖に必要だと考えた。

2つ目の店舗の広告は、駐車スペースの利用に協力いただいた店舗は日立駅やシビックセンター、ヒタチエなど公共施設やバス電車などの公共交通拠点で店舗の広告を無償で行うものである。広告を掲示することで来客数の維持や増加を図る。

3つ目は駐車スペースの利用に協力いただいた店舗は、平和通りのキッチンカーの出店の費用を無料にするものである。店舗の出店のための費用を抑えることで、出店しやすい状況を作る。これにより、昼夜ともにキッチンカーの台数の確保にも繋がると考えた。

3.8 目指す将来像

散策や休憩、飲食、イベントなど多様な活動が日常的に展開される「居場所」としての通りを創出する。沿道の店舗にはテラス席の設置を促し、通りに開かれた営業スタイルを推進することで、通行者と商業活動の距離を縮め、街ににぎわいと一体感をもたらす。さらに、地域住民の日常利用や観光客の回遊を促し、市民が誇れる都市の顔としての魅力を高めていく。段階的な整備によって変化を丁寧に誘導し、フィードバックを得ながら持続可能なまちづくりを実現する。目指すのは、「通り過ぎる空間」から「集い、楽しみ、関わる空間」への質的転換である。

固定された店舗だけでなく、キッチンカーやイベントなど変化し続ける要素を積極的に取り入れることで、平和通りを「何かが起きている場所」として認識させ、目的地としての価値向上を図る。リピーターや観光客にとって訪れる魅力が増すことが期待される。

また、頻繁なイベントの開催で、短期的には注目と来訪者を呼び込み、長期的にはエリアのブランド化と市民参加の定着という好循環が生まれるだろう。インフラ整備にとどまらず、「使い続けられる仕組み」としてのイベント運営が極めて重要であると考えられる。

常に活気を持つことで日立市のブランディングへの一助となり、転入者や市民にとって住み続けたい街になっていく。

参考・引用情報

- 1) [日立市における 人口動態について 市長公室 地域創生推進課](#)
- 2) [令和2年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計結果概要](#)
- 3) [日立市の人口のうつりかわり ～明治から令和まで～ 令和7年1月](#)
- 4) [令和3年度一般交通調査結果（可視化ツール）](#)
- 5) [SEASIDE CINEMA 2025 - シーサイドシネマ](#)
- 6) [『公共空間マネジメント（滞留性向上）』に向け、“道路空間の広場化”社会実証を開催 | 大成建設株式会社](#)

[無料 AI 画像生成 ai イラスト - ログイン不要の画像作成サイト | AIGAZOU](#)

「広がる交通手段とコミュニティ」
～諏訪地区をつなぐ小さなハブの提案～

1. コンセプト・提案の概要

私たちは「地域住民の交通手段の拡幅と繋がり強いまちづくり」をコンセプトとして設定した。

今後日本の地方都市では公共交通機関の縮小が見込まれ、現状よりも気軽に移動することが難しくなると予想される。日立市においても例外でなく、山側地域を中心に高齢化が進んでおり、バスの減便による買い物や通院など、日常生活に必要な移動手段が確保できなくなっている。結果として住民の生活の質が低下すると共に、地域住民同士の繋がりが細くなることに繋がっているのではないかと考えた。

また、大きなモビリティハブと小さなモビリティハブを作り、大モビリティハブ・小モビリティハブ・各家庭を繋ぐ交通手段を整備することで、住民の広い移動に繋がると考えた。(図1)日立市においては、常磐線の駅を大モビリティハブ、BRTの駅や各学区の交流センターを小モビリティハブとすることで、移動手段の確保が難しい地域においても日立市全体へ移動手段を広げることができる。また、小モビリティハブで交流を活発にすることで、移動とともに交流も広がり、地域の繋がりが深まると考えた。

これらをもとに我々の班は、交流センターを小モビリティハブとしてどのように形成していくかを提案する。そして、諏訪交流センターを住民の交通・交流の拠点とすることで、地域住民の交通手段を日立市全体に広げ、繋がりの強いまちを目指す。

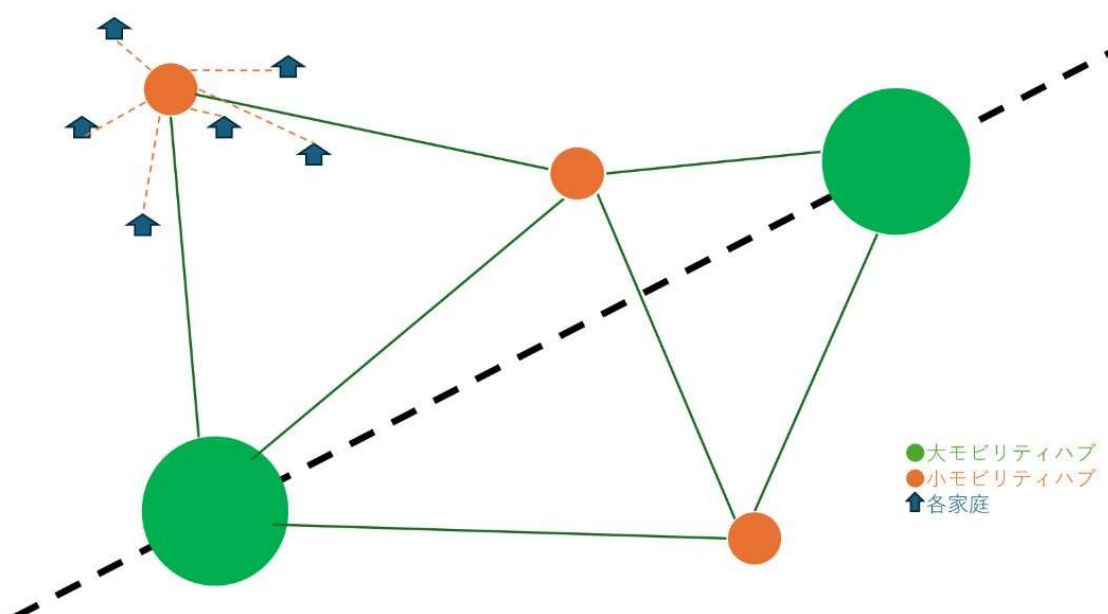


図1 移動手段拡幅における概念図

2. 現状と課題

日立市の現状と課題において、グループワークで共有された内容を一部述べていく。「企業城下町・日立における高齢者住宅の住み替えについて」¹⁾という論文における、日立市の金沢団地、青葉台団地を対象としたアンケート調査によると、両団地とも現在、自家用車が重要な移動手段となっているが、運転できなくなった場合、非常に問題であるとの回答が約 65.5%と半数がうたっており、いかに自家用車に頼った生活をしているか実感できる。(図 2) また、図 3 は居住続向意向についてのアンケートである。両団地とも半数以上が住み続けると考えている一方で、転居を考えている人も 2 割程度いるということが分かる。

住み替え希望の理由について、①買い物の便が悪い、②階段や坂道が多く出歩くのが大変、③バスなど公共交通の便が悪い、が上位 3 つで挙げられ、日立市の急傾山側住宅が抱える課題が、そのまま住民の意向に反映されていることが分かる。(図 4)

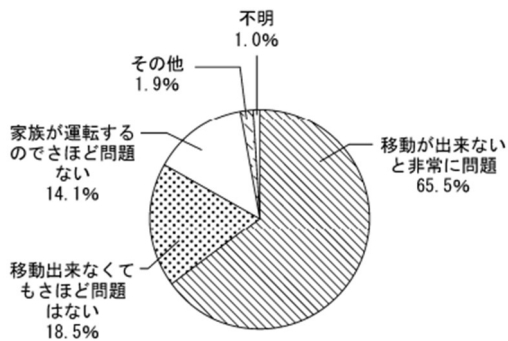


図 2 運転できなくなった場合の問題

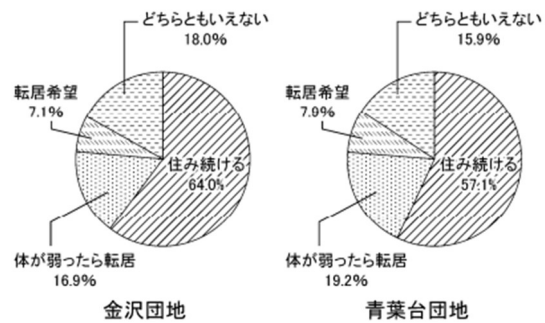


図 3 居住続向意向

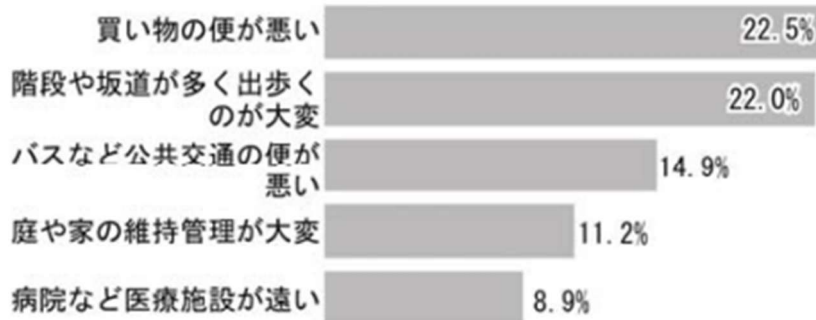


図 4 転居希望理由 上位 5 位 (複数回答)

こうした日立市の高齢化と公共交通縮小、車依存の社会という問題から、私たちは、地域モビリティの新たな活用方法とモビリティハブについて検討していくことにした。

目的：高齢化に伴う外出・買い物移動の支援
利用状況に合わせた移動手段
環境に配慮した車両運行

利用日時：夏季 9:00～17:00, 冬季 9:00～16:00

対象者：金沢学区にお住まいの方

会員数：正会員：56名 賛助会員：44名
会費は月 1500円（夫婦会員会費：月額 2500円/2人）
年間 4000人超の利用者

3.3 諏訪学区での現地調査・ヒアリング

実施日：2025/6/27, 7/4

実施場所：マルト日立諏訪店, マルトパワードラッグ諏訪店, 諏訪交流センター周辺

対象：高齢者、買い物客、交流センター利用者（計 15人）

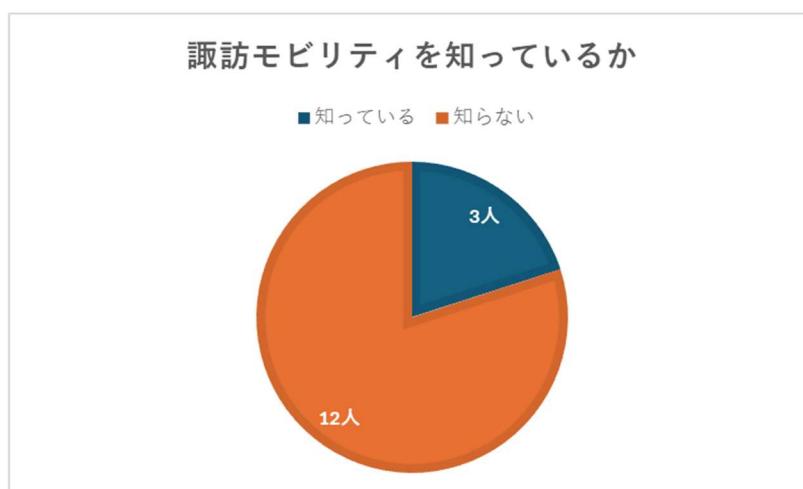


図 6 ヒアリング調査結果

多かった声

- ・自家用車, 親戚の車があるため利用する必要がない
- ・バスで十分
- ・予約が面倒くさそう

考察

- ・利用したことのない人にとっては心理的ハードルが存在する

- ・買い物やサロンとセットで動くことが日常的な行動パターンである

3.4 諏訪学区と金沢学区の比較

諏訪学区では、学区内でのみモビリティの運行が行われているため、医療センターなどの施設へ行くことができず、利用が限定されてしまっている。また、諏訪学区内には商業施設や病院が少ないこともあり、通院や買い物などの利用目的が限られてしまっている。その結果、相乗りが少なく、地域内での交流もあまり生まれていない状況である。一方、金沢学区では、通院や買い物利用の割合が高く、地域内での相乗りも進められている。そのため、イベント時などには多くの相乗りが見られ、交流が活発に生まれている。

金沢学区の事例より、学区内での交流が活発なことで、相乗りが多いため交流が生まれやすいことが分かる。これより、諏訪学区でも、利用者層の拡大と利用者数の増加により新たな交流が生まれると考えられる。

3.5 現状の課題整理

現在、諏訪学区における地域モビリティは学区内のみで運行しており、医療センターなど学区外の主要施設へのアクセスが困難である。また、宣伝方法が広報誌やバス停での掲示に限られているため、新規利用者の獲得が難しく、モビリティの認知度・利用率ともに低迷している。加えて、相乗りによる利用が少なく、利用者同士の接点生まれにくいこと、地域内での新たな交流機会が乏しい。さらに、諏訪学区には商業施設や医療機関が少ないことから、そもそも外出の目的や手段が限られており、交流そのものが生まれにくい状況にある。

4. 地域モビリティの参考事例

次に挙げるような地域モビリティを参考にすることで、諏訪学区で行われている地域モビリティの利用者増加と、それに伴う交流機会の増加が見込まれると考える。

4.1 北海道 帯広市

北海道の帯広市では、町外れの地域での路線バス利用が極めて少ない状況にあった。そこで、市では地域住民の意見・要望を取り入れたモビリティである「のりあいタクシー」の運営を開始した。（帯広市が運営主体）「デマンド型」の交通で、出発時間の30分前までに予約すると利用でき、ルートは利用者の要望に合わせて運行される。地域住民からの要望で、距離に応じた運賃体系となっている。このモビリティは利用者からの評判がよく、モビリティ利用者が46%、予約アプリ登録者は61%もの増加に成功した。（平成16年～平成18年度における運行）しかし、利用者の増加によって、市の

負担が年々大きくなってしまっていることが課題となっている。(タクシー委託料は16%増) 対応として、企業や病院などからの協賛金を検討している。

4.2 日立市 中里地区

茨城県日立市中里地区では、地域住民の移動支援を目的とした乗合タクシー「なかさと号」が運行されている。(運営主体はNPO 法人助け合いなかさと) 運転業務および予約受付も地域住民自らが担っている点が特徴である。

本モビリティは、市役所や近隣の診療所への通院・用務にも利用可能であり、地域の生活基盤を支える重要な交通手段となっている。運賃は地区内利用の場合、一回の外出につき300円、地区外への利用であれば往復で300円(小中学生はどちらにおいても150円)と設定されており、利用者にとって負担の少ない料金体系となっている。

5. 提案と目指す将来像

5.1 提案の内容

我々の班では、交流センターのモビリティハブ化を提案する。

これまでの調査で明らかになった諏訪学区の課題は、地域モビリティの周知度の低さと住民の交流機会の少なさの2点である。これらを同時に解決する施策として、諏訪交流センターを「モビリティハブ」として機能させることを提案する。

現状、地域モビリティは認知度・利用率ともに低迷している。また、交流センターの利用は高齢者が中心であり、幅広い交流が生まれにくい構造となっている。これらの課題に対し、交流センターを単なる施設ではなく、人と移動の結節点である「ハブ」と再定義する。モビリティハブとして機能させるためには、「人が集まる仕組み」と「移動によって交流を生む仕組み」の両輪を回していくことが不可欠である。

5.2 人が集まる仕組み

ハブの形成には、人々が「行きたい」と思える魅力的な目的地となる必要がある。そこで、現状の利用者が少ない子ども世代とその保護者世代を呼び込む起爆剤として「子供向けイベントの定期開催」を行い、交流センターを子どもたちにとって身近で魅力的な居場所とすることを目的とする。イベントの具体的例としては、卓球大会、ゲームイベント、トランポリン体験等が挙げられ、交流センターが多様な遊びを楽しむ場所であることを広く周知する。加えて、ボールやラケットなどの用具を貸し出し、子どもたちが放課後に自由に遊べる遊び場を設けることで、自然と足を運びたくなる環境を整備する。これまで接点の少なかった若年層を交流センターに呼び込み、多世代交流のきっかけを生み出すための、最も効果的な第一歩となる。

5.3 移動によって交流を生む仕組み

提案により、交流センターに子どもたちが気軽に来るようになると、そこから交流は広がっていくと考えた。その交流が何によってどのように広がるかを以下に示す。ここでは、交流センターを核として、地域住民間の新たなつながりを創出することを目的としている。

第一に、子どもたちを迎えに来た保護者が、近隣の家庭の子どもも一緒に送迎することで、自然な形で保護者同士の関わりが生まれ、家庭間の交流が促進されることが期待される。第二に、地域モビリティを活用して子どもたちを自宅まで送迎する仕組みを導入することで、車内において子どもたちと他の利用者との間に会話やふれあい生まれ、世代や家庭を越えた交流の場となる可能性がある。加えて、この取り組みを通じて、地域モビリティの存在が保護者世代に広く認知され、地域交通の活用促進にもつながると考えられる。

5.4 交流センターの利用から目指す将来像

現在、地域の交流センターは主に高齢者による利用が中心であり、特定の世代に偏った利用状況が見受けられる。しかし、将来的には子ども世代およびその保護者世代が気軽に訪れるような仕組みや環境を整備することで、利用者の世代幅が広がることが期待される。このような多世代による利用は、世代間の交流を自然に生み出すとともに、諏訪学区全体における人的つながりの拡大を促進する。結果として、地域全体の活性化につながり、交流センターが真に地域の中核的施設として機能することが可能となる。

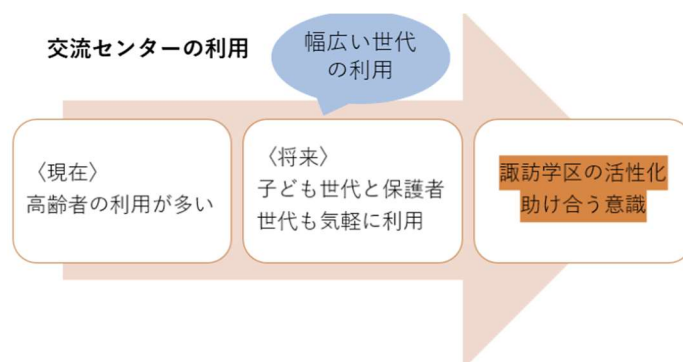


図7 交流センターの利用から目指す将来像・イメージ図

5.5 モビリティから目指す将来像

本提案が目指す将来像は、交流センターを住民の交流・交通の拠点とすることで、住民間の交流と移動の双方を促進する地域社会の形成である。前述の仕組みにより、交流センターに集う住民を通じて、地域モビリティに関する情報が口伝えで広まり、その存在と利便性が地域全体に周知されていくことが期待される。さらに、地域モビ

リティは、住民同士の集まりやイベント参加の際の移動手段として活用されることで、新たな交流の契機を提供する。最終的には、交流センターが諏訪学区におけるモビリティハブとして機能し、小モビリティハブが形成されることで、広域的なモビリティネットワークの拠点となり、地域全体の繋がりと移動の幅が飛躍的に広がることを目指す。

6. まとめ

我々の班では、交流センターをモビリティハブ化することで、子どもから高齢者まで幅広い世代が自然に集い、繋がりを深める仕組みづくりを目指した。まずは、小規模かつ実行可能な取り組みから始めることで、地域住民の参加意識と共感を醸成し、持続的な地域の活力を育てることが重要である。また、諏訪学区での実証的な取り組みが、将来的には日立市全体への展開や他地域への波及の足がかりとなることが期待される。

7. 最終発表で得た質問・意見とそれらに対する回答

・地域モビリティをたくさん利用するようになった結果、モビリティが不足することはないのか？

→モビリティの利用が増えすぎた場合の運行体制についての指摘は、非常に現実的で重要な観点である。確かに、一律に運行エリアを広げるだけでは対応が難しくなる可能性がある。そこで、利用者の増加に伴って、小モビリティと大モビリティの役割の再編が必要になると考えている。例えば、小モビリティは短距離の高頻度運行、大モビリティは幹線ルートでの定時運行にするというような運行効率と需要のバランスをとる。さらに、AIによるルート最適化や利用者予約データをもとにした「需要予測ベースの台数配分」を導入できれば、過不足を抑えつつ持続可能な運営も可能になると考える。

・高齢者以外に地域モビリティの需要はあるのか？

→仕事で時間が合わず子どもの送り迎えに行けない家庭や、突然の怪我で車が運転できない人など、高齢者以外の需要もあると考えている。特に、子どもを安全に送り迎えすることができるため、共働き家庭が有効に活用できると考えられる。

・自転車を持っているのであれば、わざわざ地域モビリティを利用しないのではないか？

→車を持っている人からすればわざわざ地域モビリティを利用する必要がないという

のは、確かにそうだが、みなが車移動をする現状がこのまま続くと、渋滞の問題が緩和されず、公共交通もどんどん縮小していってしまうので、「自分たちの地域は自分たちで助け合う、地域内の交流を増やすために利用する」といった意識が必要であると考える。また、それが我々の提案の意図に含まれている。

・モビリティの周知方法は口伝え以外の自発的な方法はないのか？

→現状では、広報誌やバス停での掲示など受け身の手段が中心で、自発的に知る機会が限られている。そこで、以下のような方法が効果的だと考える。

「学校と連携したプリント配布や親子参加イベントでの紹介」

「地域アプリやLINE公式アカウントなど、スマホを使った情報配信」

「地域のスーパーや薬局など生活拠点にポップ形式で掲示」

特にスマートフォンを使った発信は、世代を問わずアクセスしやすく、今後の必須要素になると考える。

・参考資料

1) 企業城下町・日立における高齢者住宅の住み替えについて

[4D6963726F736F667420576F7264202D208AE98BC68FE989BA92AC814593FA97A782C982A882AF82E98D8297EE8ED28F5A91EE82CC8F5A82DD91D682A682C982C282A282C42E646F63](https://www.city.hitachi.lg.jp/res/projects/default_project/page/001/007/794/6-1.pdf)

2) 帯広市：のりあいタクシー

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/002_obihiro.pdf

3) 中里地区集合タクシーの自家用有償旅客運送登録更新等について

https://www.city.hitachi.lg.jp/res/projects/default_project/page/001/007/794/6-1.pdf

6班最終報告書

「乗ると得する公共交通で
みんなで地域活性化」

1. コンセプト・提案の概要

現在，日立市では自動車利用が多く，BRTや路線バスといった公共交通が運行されているにもかかわらず，利用者が少ない状況が続いている．定時性の高いBRTですら十分に活用されておらず，地域交通の存続が危ぶまれているのが現状である．

そこで私たちは，将来的な公共交通の価値として「移動手段にとどまらない付加価値」が求められると考え，『乗ると得する公共交通でみんなで地域活性化』というコンセプトを掲げたインセンティブ(条件)ポイント制度及びそれによるビジネスモデルを提案する．図-1がビジネスモデルのイメージ図(循環図)である．本提案では，バスを乗車するごとにポイントを付与し，それを市内の店舗等で使用できる仕組みを導入する．これにより，バス利用の促進と地域経済の活性化を同時に実現することを目指す．ポイント付与において，バス停までの距離や高低差，年齢といった要素を考慮したポイント配分を行うことで，利用者間の格差を減らし，誰もが使いやすく，使いたいと思える制度とすることを目的とした．また，運賃の単純な値下げではなく，インセンティブ(条件)ポイントとして付与することで，事業者の収益を保ちながら，地域店舗をスポンサーとして地域交通の維持に巻き込む仕組みづくりが可能となると考えた．運用にはMaaSの概念を参考にし，交通・商業・住民が連携した地域全体で支える公共交通の実現を目指す．

提案する仕組みの実施を通じて公共交通を住民が自ら支え，「みんなで支える公共交通」へと意識を変えることで，継続可能な仕組みと地域の持続的な発展を目指す．また，公共交通の長期的な維持，制度を通じた地域商店やローカルビジネスの再興という好循環により，地域活性化が見込める．それに，公共交通の利用が進むことで自動車による渋滞の緩和，環境負荷の低減といった効果も期待できる．

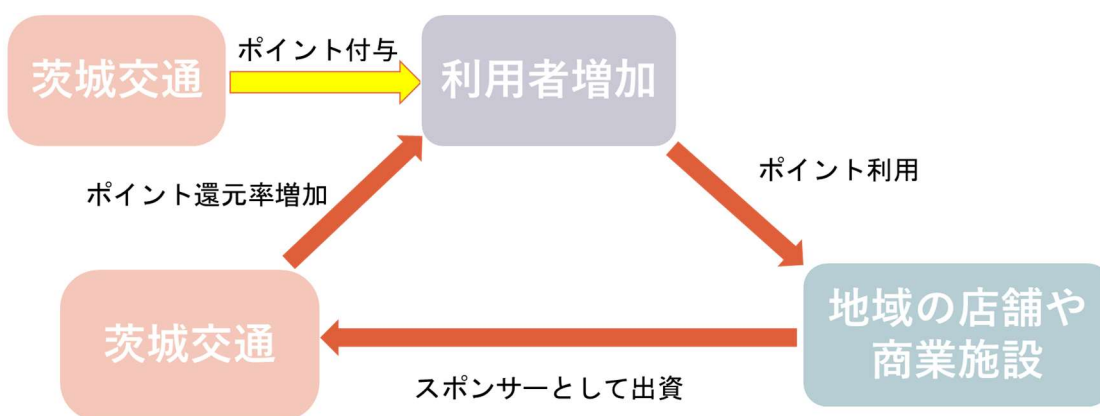


図-1 ビジネスモデルの循環図

2. 現状と課題

2.1 コンセプト立案までの過程

日立市の様々な課題や特徴について議論をする中で、班員全員がバスの利用のしづらさから公共交通の存続の危機が共通の課題として感じていたことが分かった。特に、通学や移動の際、目的地に向かう便が限られていること、本数が少ないために長時間待たされることなどである。また、バスに乗った際には乗客が非常に少なく、時には乗客が一人だけということもあった。こうした経験から、地域におけるバスの利用者が少なく、公共交通が十分に機能していない現状を肌で感じていた。そこで、私たちが感じた課題が実際のデータにも表れているのかを調査し、地域全体の交通状況や利用実態を客観的に捉えたいと、課題解決に向けた提案を行いたいと考えた。

現在、茨城県内のバス事業者は厳しい経営状況に直面しており、日立市でもその影響が顕在化している。図-2は日立市における、茨城交通の収支状況である。実感だけでなく、実際に日立市ではバス会社の経営状況の悪化が確認できる。通常の路線バスより、より良い要素、定時制が高いという特徴を持っているBRTが導入されても、十分な利用者が確保できている状況とはいえないと言える。茨城交通では、こうした赤字拡大による経営状況の悪化から、いばっぴ利用による運賃の割引が終了した²⁾。

また、日立市を含む地域において一日当たりの路線バスは、令和5年には平日89便・土日祝日で14便の減便、令和6年には平日8.5%・土日祝日25.6%が減便されている状況である³⁾。以上より、日立市では、バス会社の経営の悪化によって、運行本数の減少や運賃の引き上げ、路線の廃止などが行われ、提供されるサービスの悪化につながっていることが分かる。今後、さらに提供されるサービスが悪くなることで、利用者の減少が進み、それが経営悪化につながり、ますます提供サービスの水準が下がるという図-3のような悪循環が発生することが考えられる。

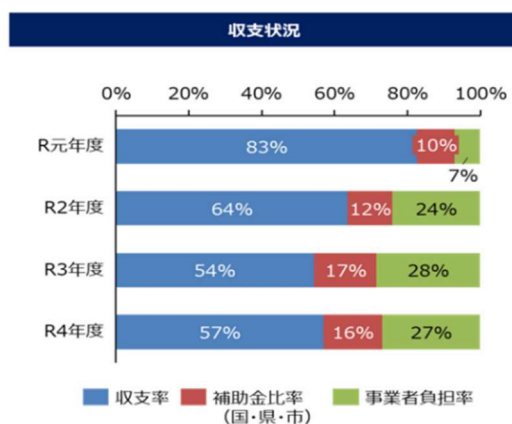


図-2 茨城交通の収支状況¹⁾

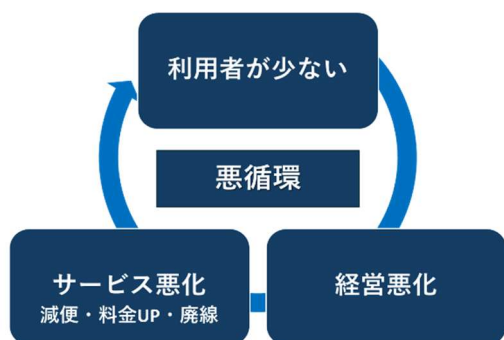


図-3 悪循環



図-4 好循環

公共交通を存続させていくためには、前述した悪循環を好転させる仕組みを導入する必要があると考えた。公共交通の利用者の増加による運営会社の経営の改善・良化、それに伴った運行本数の増加や運賃の引き下げ、廃線路線の復活などのバスのサービス向上である。サービスの向上により、利用者の増加や公共交通・バスの地域による地位向上・定着につながるといった図-4のような好循環が見込める。

問23 バスを利用し支えるべきか

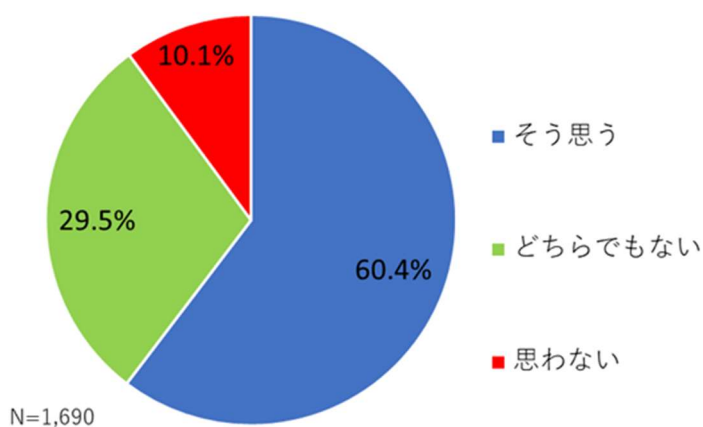


図-5 バスを利用し支えるべきか⁴⁾（「わからない」「無回答」を除外）

この好循環を実現するには利用者の増加が必要不可欠であると考えた。また、利用者、つまりは地域住民が地域交通を支えていけるかが鍵である。存続が危ぶまれる公共交通の維持に関する市民の考えは、令和4年8月2日（火）～8月22日（月）に行われた市民アンケート⁴⁾によりうかがうことができた。市民一人ひとりがバスを積極的に利用し、バスを支えるべきだと思う割合は図-5からわかるように約6割存在しており、多くの市民が、地域交通は地域住民自身が支えるべきであるという意識を潜在的に持っていることが分かった。その一方で、バスの運行・維持が難しい地域における公共交通に関して、地域住民が一部でも費用を負担し運行すればよいと回答した人の

割合は、2割程度にとどまり、実際に出資するという段階になると、多くの市民が躊躇する傾向が見られた。

2.2に示す事例調査から得られたインセンティブ(条件)付きの運賃引き下げや地域に還元できる形のポイントの付与・活用のような仕組みで、公共交通の利用者に現状の移動手段を超える新たな価値とお得感を示しながら、利用者からの資金調達を行わずに地域住民が公共交通を支える仕組みを提案できると考えた。マイナスを是正するのではなく、プラスを創出・拡張していく発想を据え、生かす。

以上のことから、私たちの『乗ると得する公共交通でみんなで地域活性化』というコンセプトが決定した。

この報告書で提案する仕組みが実現できれば、公共バスの利用者が増えることが予測でき、将来的にはバス会社の経営が改善・良化することが見込める。また、運行本数の増加や運賃の引き下げ、廃線路線の復活など、バスのサービス向上につながるものが考えられた。このようなサービス向上により、利用者の増加や公共交通・バスの地域による地位向上・定着につながるといった好循環への転換が見込める。また、「みんなで地域を支える」意識を育み、地域住民の中での地域の公共交通の地位の向上と確立を実現し、交通と地域の商業を結びつけた持続可能な地域づくりを目指す。

2.2 事例調査・用語

他地域の事例と参考とした取り組みを以下にまとめる。

(1) MaaS⁵⁾

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものである。

(2) BRT (bus rapid transit)

BRTとは、走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、ほかの交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供するバスシステムである⁶⁾。

日立市内でも、2005年に廃止された日立電鉄線の跡地を活用し、BRTを導入している。約6.1kmの専用道を中心に、市街地や工場エリアを結びながら、定時性と速達性を確保して運行されており、環境に配慮したハイブリッドバスを使用するなど、持続可能な移動手段として地域に根付いている。また、2025年からは日本初となる中型バスによるレベル4自動運転の営業運行も開始され、先進的な地域交通モデルとして全国的にも注目されている⁷⁾。

(3) インセンティブ(条件)付き運賃値下げ⁹⁾

対象区間における収入が施策実施前の収入を上回ることを次年度も施策を継続する条件として目標を設定し、それに応じて運賃の引き下げを行うというものである。具体策としては、石川県金沢市のインセンティブ(条件)付きの運賃引き下げの事例において、運賃引き下げをポイント付与に置き換えた。この事例から、運賃を割安に設定することで利用者が増加する。対象区間における収入が施策実施前の収入を上回ることを次年度も施策を継続する条件として目標を設定することで、利用者自身が周囲に利用を促すようになり結果として全体の利用増加につながる。図-6における石川県金沢市月別利用者数の結果である。石川県金沢市では、バストリガー方式を導入し、大学までの対象区間の運賃を割安に設定したことで、目標 221,687 人(減収分を補うための人数)を大きく上回る 258,184 人の利用があり、追加負担なしで利用者の増加を図った。利用者は目標を達成しないと施策が継続されないため、バスを積極的に利用するインセンティブ(条件)が付与されている。

2. 月別利用者数

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度 合計
17年度推計 利用者数	7,481	9,420	11,779	12,182	3,742	3,352	9,851	10,577	14,073	19,617	10,462	4,554	117,090
目標利用者数	21,000	21,000	27,000	27,000	9,000	7,000	21,000	22,000	20,000	26,000	15,000	5,687	221,687
18年度 利用実績	23,004	26,245	28,647	34,484	8,732	8,646	26,988	25,671	25,641	26,117	15,574	8,435	258,184
18年度累計	23,004	49,249	77,896	112,380	121,112	129,758	156,746	182,417	208,058	234,175	249,749	258,184	
19年度 利用実績	28,728	35,258	37,128	38,076	10,106	10,425	32,368	30,717	29,408	35,135	21,402	10,589	319,340
19年度累計	28,728	63,986	101,114	139,190	149,296	159,721	192,089	222,806	252,214	287,349	308,751	319,340	
目標達成率	136.8%	167.9%	137.5%	141.0%	112.3%	148.9%	154.1%	139.6%	147.0%	135.1%	142.7%	186.2%	144.0%
19/17年度	384.0%	374.3%	315.2%	312.8%	270.1%	311.0%	328.6%	290.4%	209.0%	179.1%	204.6%	232.9%	272.7%

図-6 インセンティブ(条件)付き運賃値下げ⁹⁾

(4) ポイントによる地域活性化の事例¹⁰⁾

健康スポーツポイントと題して、ポイント付与を市民の健康づくりに取り組む「きっかけ」として提供することを目的として、岐阜県で令和7年度に始まった取り組みである。地域で行われる健康診断の受診や生活習慣の改善のイベント参加、地域施設の利用、ボランティアなど、地域にかかわる活動でポイントが付与される仕組み。

3. 調査・提案の内容

3.1 提案の概要

インセンティブ(条件)付き運賃値下げに代わる、バス乗車ごとに付与されるポイント制度を実施する。また、それらを管理する MaaS のようなアプリの導入を行う。

3.2 アンケート調査と分析

私たちの班では、「乗ると得する公共交通でみんなで地域活性化」というコンセプトを基に、日立市の公共バス利用者の増加を目指した取り組みを検討した。その一環と

して、公共バスに乗ることでポイントが貯まり、地域の商店や施設で利用できる仕組みを提案している。この制度が導入されれば、バスの利用促進のみならず、地元経済の活性化にもつながると考えられる。

本アンケート調査は、こうした提案の有効性や受容可能性を検討することを目的として実施したものである。日立市における公共バスの現在の利用状況や利用者の意識を把握し、ポイント制度の導入によって利用意向がどのように変化するかを明らかにすることが狙いである。

調査対象は、茨城大学工学部都市システム工学科の全学年とし、学生 54 名および社会人 1 名の計 55 名から回答を得た。通勤・通学において公共バスを全く利用しないと回答した人は約 84%、通勤・通学以外でも全く利用しないと回答した人は約 51%であり、通勤・通学でも通勤・通学以外でも「全く利用しない」と答えた人は約 40%であった。(図-7, 図-8)

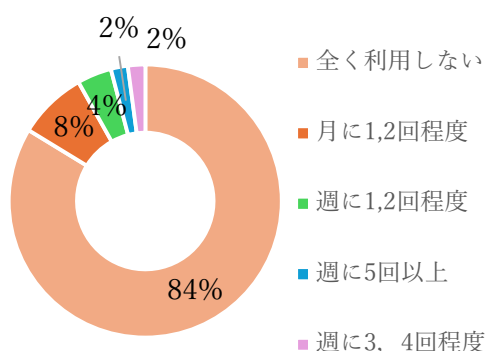


図-7 通勤・通学時においてバスの利用頻度

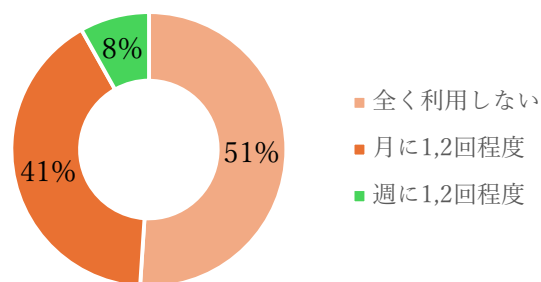


図-8 通勤・通学時以外においてバスの利用頻度

まず、公共バスに対する不満点として最も多かったのは「料金が低い」という意見で、全体の約 50%がこの理由を挙げた。さらに、公共バスにポイント制度を導入することについては、約 65%が「賛成」と回答した。(図-10) 特に注目すべきは、「日立市内のバスを全く利用しない」と回答した約 40%の学生のうち、半分の学生がバスを利用したいと回答を変更した点である。(図-11) この二つの結果から、ポイント制度導入が有効である可能性が高いと考えられる。

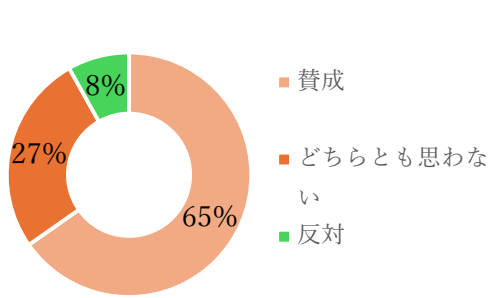


図-10 ポイント制度導入の意向

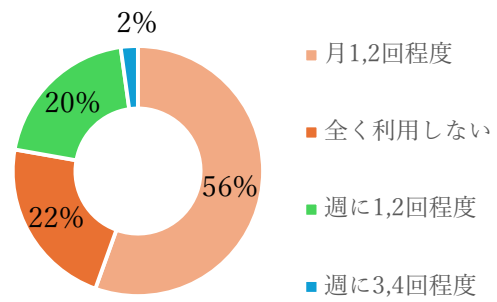


図-11 ポイント導入後の利用意向

また、ポイントの利用目的としては、回答者の50%が「スーパーやコンビニなどの日用品の購入に使いたい」と答えた。(図-12) これにより、地域の商店やスーパー、コンビニなどと連携することで、バスを利用する動機づけを強化できると考えられる。



図-12 ポイントの利用目的

還元率についての調査では、バスに乗りたくなると感じるポイント還元率の全体平均は7%であった。一方で、現在全く利用していない人々がバス利用を増やすために期待する還元率は平均9.4%とやや高めであった。この結果から、還元率は7~10%程度に設定することが理想的であることが考えられる。(図-13)

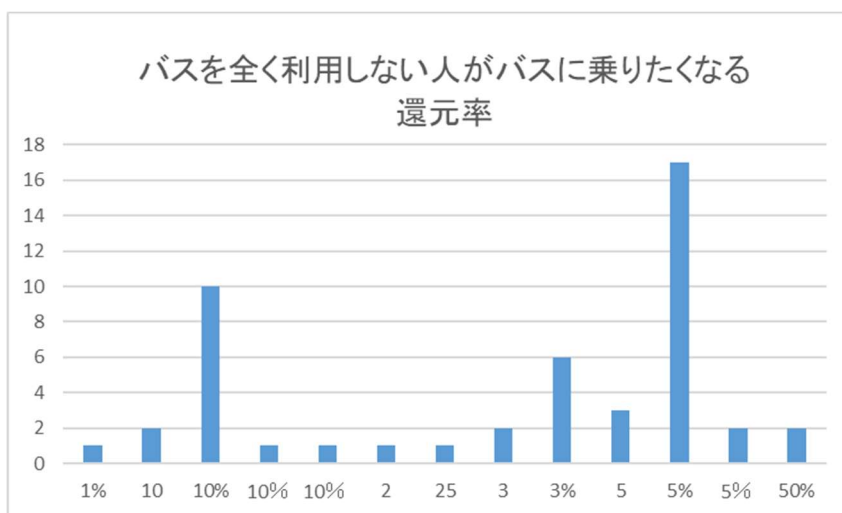


図-13 バスの還元率

今回の調査を踏まえ、日上市全体でも同様の施策を展開した場合、現在バスを利用していない層の半数程度が利用を増やす効果が見込まれる。これはバス事業の収益改善や地域経済の循環にも大きく寄与するものであり、非常に意義深い結果である。

結論として、ポイント制度の導入は、公共バス利用促進のための有効な手段であるといえる。さらに、地域商店やスーパーと連携することで、日用品購入にポイントを使える仕組みを整備すれば、地域経済の活性化にもつながる。還元率については7～10%を目安とし、柔軟に設定することで幅広い人たちが利用したいと思うようになることが期待される。

3.3 提案の内容

今回のアンケートでは主に茨城大学の学生を対象に行ったが、利用者増加の見込みは日上市全体を対象としても大きく異なるようなことは無いと想定し、提案する。

①インセンティブ(条件)付きの運賃引き下げに代わる乗客へのポイント配布

運賃引き下げは、2.1 から分かるようにバス会社の経営状況が悪化していることから困難であり、将来的にも継続的な実施は難しいと考えられる。そこで、単純に運賃を直接下げるのではなく、利用促進を目的としたインセンティブ(条件)付きのポイント制度の導入を提案する。ポイント制度は茨城交通や市民、その他への負担がなく、利用者が増加しなかった場合にいつでもこの制度を辞めやすい。またインセンティブ(条件)を付けることで、税金など外部からの補助が無くともこの提案を実現することが可能になる。そして利用者数というインセンティブ(条件)を付けることで、市民のバスの利用意識、自身が茨城交通を支えるという意識が向上することが見込める。そのため、運賃引き下げではなくインセンティブ(条件)付きのポイント制度を提案する。

この制度の導入による公共交通バス利用者増加を根拠に、茨城交通にこのポイント

制度の運営元となってもらうように依頼を行う。このとき、カスミやヒタチエなどの大企業にスポンサーになってもらうように依頼を行い、最初に付与するポイント分を出資してもらうことで、茨城交通の負うリスクを少なくする。このとき茨城交通同様、ポイント制度による店舗利用者増加を根拠に依頼を行う。

バスに乗った乗客が運賃の還元率分をポイントとして受け取る。その際、バス停までの距離が遠く、単にポイント制度が導入されただけでは利用しないと感じる層も出てくると考える。そのため、家からバス停までの距離に比例してポイントを上乗せすることにより、バス停までの距離による不利をなくすという制度を考えた。貯まったポイントはバスの運賃としては利用できず、地元の店舗(ヒタチエ、カスミ等)で利用可能とする。

② MaaS アプリの応用

このようなポイント制度の管理について、MaaS アプリの応用を考える。まず、2章で述べたように、MaaS アプリとは現在地から目的地までの経路を選択し、予約等まで一括して行うアプリである。これに付随する新たな機能として、ポイントの付与や使用などの管理や、位置情報の設定によるバス停までの距離に応じたポイント還元率の増加などを盛り込み、新たなアプリとして運営元である茨城交通が近隣店舗との連携のために導入する。

ここで、バス停までの距離に応じたポイント還元率の上乗せは、図-14 に示すアンケート結果より、「不満を感じる」という回答結果は31%となった。しかし、この回答を選択した方の理由記述を見ると、「バス停までの距離の測定方法が不明」という声が多く、これについては先述したMaaSのようなアプリ導入により解決できると考えられる。還元率についてはアンケート結果より、7~10%ほどが適していると考えられる。そのため、バス停からの距離によるポイント上乗せを考慮しない際の還元率を7%、考慮するときの還元率を距離に応じて10%前後まで引き上げる。

また、このMaaS 応用アプリは、6班が提案する仕組みを成り立たせるツールとしてだけでなく、利用者のプロフィールを入力してもらうことで、利用者の属性と移動目的や利用店舗といったデータ活用の側面も期待できる。これにより店舗側も客層の増加や変化を把握することが可能になるなどの利点がある。

③ 近隣店舗との連携・地域活性化

また、アンケート結果からの提言より、「ポイントの利用先を地域のスーパーやコンビニ、商店街などと提携し、地域活性化を同時に目指すこと」という点が挙げられている。そのため茨城交通が、地域住民がよく行くカスミ等のスーパーマーケットやヒタチエなどの商業施設と連携し、バス利用によるポイントをそのような店舗で使用できるようにすることで、一層のバス利用の増加につながることを想定される。

ここにおいて、バス利用によって得られるポイントを単にバスの料金の値引きに利用しないようにし、近隣店舗で使えるようにすることで、店舗に行くためにバスを利用し、その店舗での収益が増え、それにより店舗は公共交通機関への出資が増加するという下の図-15に示すような好循環が生まれることを促す。

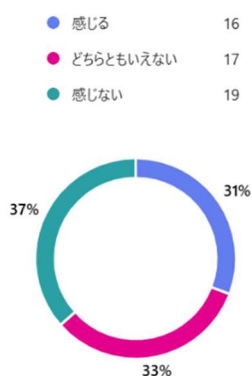


図-14 バス停までの距離に応じた還元率の上乗せに対する反応

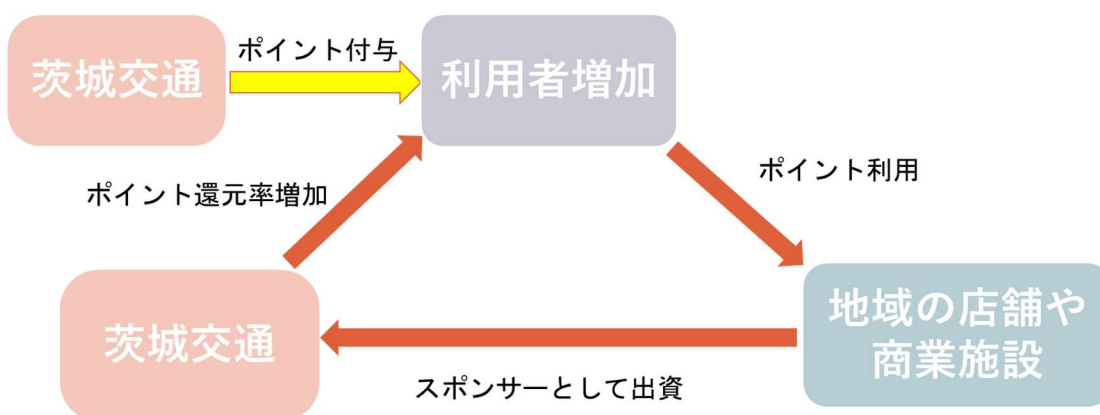


図-15 ビジネスモデルの循環図

また、公共交通の長期的な維持、制度を通じた地域商店やローカルビジネスの再興という好循環により、地域活性化が見込める。それに、公共交通の利用が進むことで自動車による渋滞の緩和、環境負荷の低減といった効果も期待できる。

3.4 提案による将来像、効果

インセンティブ(条件)を超えた利用者の増加によっては、一層のポイント還元率の増加を行う。またこの取り組みにより、さらなるバス利用者の増加が起こればと考えられる。それにより多くの地域店舗の利益が増加し、幅広い店舗からスポンサーとして茨城交通に出資することを期待することができる。このように図-15のような好循環が発生・確立し、将来像として「乗るほど得する地域活性化」を実現することを可能にすると期待できる。

参考・引用文献(2025年7月18日閲覧)

1)茨城交通株式会社. 収支状況.

(https://www.city.hitachi.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/007/794/4-5.pdf)

2)茨城交通株式会社. 一般路線バスにおける決済時の運賃割引制度の見直しについて.

(<https://www.ibako.co.jp/contents/files/sites/3/2025/01/202501BusFarePolicyChange.pdf>)

3)茨城県政策企画部. 第1回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

(https://www.pref.ibaraki.jp/gikai/report/koutsu_butsuryu/01/setsumeichoshu.pdf)

4)日立市. 日立市地域公共交通計画(案)

(https://www.city.hitachi.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/012/179/koutuukeikakusoan.pdf)

5)国土交通省. 日本版 MaaS の推進.

(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/index.html>)

6)国土交通省. BRT(バス高速輸送システム).

(<https://www.mlit.go.jp/road/brt/index.html>)

7)日立市 ひたち BRT が本格運行

(https://www.city.hitachi.lg.jp/machizukuri_kankyo/shigaichiseibi/1002785/1002786.html)

8)茨城交通 国内最長距離&国内初の中型バスでのレベル4自動運転の営業運行

(<https://www.ibako.co.jp/contents/newsrelease/2025/01/29325.html>)

9)国土交通省. 金沢市(石川県): バストリガー方式

(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/040_kanazawa2.pdf)

10) 岐阜県健康・スポーツポイント岐阜市版

(https://www.city.gifu.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/004/325/r7gifushisi-to.pdf)

社会基盤設計演習Ⅰ最終報告書

公共交通の下剋上

～行動範囲の格差を減らすまちづくり～

1. コンセプト・提案の概要

近年、地域における移動のしやすさは、暮らしやすさや地域活性化に直結する重要なテーマとなっている。移動のしやすさは交通手段によって大きく影響される。私たちが生活している日立市などの地方都市では、多くの住民は日常生活の移動手段のほとんどを車に依存しており、「車社会」が形成されている。しかし、学生や高齢者などの車を持たない人々にとっては、移動を公共交通機関に頼るしかなく、公共交通機関が十分に整備されていない地域では行動が大きく制限される。このことから、移動手段による行動範囲の格差、すなわち「交通格差」が存在しているのではないかと考えた。交通格差の存在は、移動手段によって生活レベルに差を生み出している。そこで私たちは、車の所持の有無に着目し、日立市における交通格差の存在の有無と実態を明らかにする。また、明らかにした実態を分析し、交通格差の解消策を提案する。公共交通が車と比べて遜色のない移動能力を持ち、車を持たない人々が移動に満足できるまちづくりを目指す。

2. 現状と課題

日立市内でのフィールドワークや都市システムフィールドワークでのヒアリングで得た情報から日立市の交通について考える中で、始めは公共交通機関のうち、バスに着目し、バスを利用しづらいと感じる要因として、支払い方法及びバスの運行ルート、運行時刻を挙げた。その後、日立市の未来について考えるグループワークを行い、既存の資料、施策を基に日立市の現状から近い将来（2030年頃）、遠い将来（2040年頃）までの未来洞察を行った。

日立市の総人口は1983年の206,260人をピークに年々減少しており、2025年4月1日現在の人口は161,351人である^{a)}。それと共に高齢者の割合が上昇しており、2025年4月1日現在の65歳以上の占める割合は34.8%となっている^{a)}。今後、日立市は更なる人口減少が見込まれ、2031年には154,004人、2040年には140,060人と想定されている^{b)}。この人口減少に伴って公共交通機関の利用者数が減少することにより、運営の維持が困難となり、公共交通機関のサービスが劣化する可能性があると考えた。また、バスを利用しない理由として、他県の事例では「バスの乗り方が分からない」、「目的地に行くバス路線が分からない」などが多く挙げられている^{c)}。これを基に、日立市でも住民が「バス利用の初心者」であるという意識を持ち、バスの利用方法を知ってもらうことが公共交通機関の利用を維持するために必要であると考察した。

日立市の総人口は1983年の206,260人をピークに年々減少しており、2025年4月1日現在の人口は161,351人である^{a)}。それと共に高齢者の割合が上昇しており、2025年4月1日現在の65歳以上の占める割合は34.8%となっている^{a)}。今後、日立市は更なる人口減少が見込まれ、2031年には154,004人、2040年には140,060人と想定されている^{b)}。この人口減少に伴って公共交通機関の利用者数が減少することにより、運営の維持が困難となり、公共交通機関のサービスが劣化する可能性があると考えた。また、バスを利用しない理由として、他県の事例では「バスの乗り方が分からない」、「目的地に行くバス路線が分からない」などが多く挙げられている^{c)}。これを基に、日立市でも住民が「バス利用の初心者」であるという意識を持ち、バスの利用方法を知ってもらうことが公共交通機関の利用を維持するために必要であると考察した。

以上の現状から、近い将来の取り組みとして、イベントによって公共交通機関を利用するハードルを下げることを挙げた。熊本市や御殿場市ではバス・電車が無料になる日を設けること



図-1 日立市の人口推移^{a)}

で公共交通機関を利用するきっかけを作り、以降の利用者の増加に繋げている⁴⁾⁹⁾。また、公共交通への転換により道路の自動車交通が減少し、道路の渋滞緩和やCO₂排出量の削減といった効果がみられた。経済面では、熊本市では約1.8億円、御殿場市では約5億円の経済波及効果が発生した。日立市であれば、市内のイベント等に合わせて公共交通に関わるキャンペーンを行うことにより、特にバスの利用方法の周知、利用するきっかけづくりを行い、利用者の増加を狙い、日立市への経済効果を見込めると考察した。その一方で、バス利用のメリットを市民は知らないのではないか、という意見も上がった。

更に、遠い将来の取り組みとして、利用しない人へのヒアリングによる利用率向上の方策の明確化を挙げた。十勝バスでは、バス沿線のバスを利用しない住民を対象にヒアリングやバスの利用方法の説明を行った⁹⁾。これにより、バスを知ってもらうことによる業績増加のほか、ヒアリングによってバス利用の不安な点が判明するという効果がみられた。

車を利用した移動であれば、時間的制約が少なく、自由に移動できるため、日立市のような地方都市では多くの住民が車を使用して移動する車社会が形成されている。一方、学生や高齢者のような車を所有していない住民にとっては、公共交通機関や自転車が日常生活における主な移動手段である。公共交通機関は時間や範囲に制約があり、車で移動するよりも移動コストがかかりやすいことから、車での移動と比較して行動が制限されやすく、車の有無による行動範囲の格差があると考えた。また、日常生活で公共交通機関を利用する住民は、移動しやすさが公共交通整備の充実の度合いによって大きく影響される。上述したように、今後の人口減少に伴う公共交通機関の利用者の減少によるバスの運行本数の減少や廃線といった規模の縮小が懸念されることから、車を持たない住民の行動はますます制限され、行動範囲の格差は拡大すると考えた。以上の日立市の現状及び他県の事例から、日立市で重要なのは公共交通、主にバスの利用者を確保し存続させることにより、誰もが利用できる移動手段を確保し、行動範囲の格差拡大を抑制することが必要であると考えた。更に、公共交通機関の改善によって車の有無による行動範囲の格差を減らし、車を所有していない人、所有できない人がより快適に移動し、暮らすことができる都市づくりも重要である。

3. 調査の内容

3.1. 仮説の検証、課題解決のための方法・規模・手順等の説明

われわれ7班は、車所持者、非所持者で学生の行動範囲に差が生まれることを仮説として設定した。茨城大学の学生（大学院生含む）のなかでも日立市在住の学生を対象に車の所有有無による交通の格差を明らかにするためにアンケート調査を2回行った。初回の調査はプレ調査として結果から質問内容が適切かどうかを判断するために行った。そして、その改善点を基に、2回目のアンケート調査を行った。

3.2. 調査概要の説明

対象場所：茨城大学

対象者：茨城大学の日立市に住む学生（大学院生を含む）

方法：インターネットを通じて Microsoft Forms により回答を収集

規模や期間に関しては1回目、2回目に分けて説明する。

(a) 1回目の調査（プレ調査）

規模：15人（1回目）

期間：2025年6月30日13:00～2025年7月9日15:00

主な質問内容：・年齢，日立市在住か

- ・居住地（例：中成沢4丁目）
- ・車を所有しているか
- ・アルバイト先を決める際，自宅から何分までならそこでアルバイトしようと思えるか．加えてそこに行くのに利用できる交通手段．例）車で20分
- ・交通費が出ない場合，アルバイト先に行くのに何円までかけられますか
- ・よく行く場所とその頻度，交通手段
- ・日立駅，市役所，郵便局，スーパーに行くまでの移動に不便を感じるか．不便と感じればその理由，所要時間，距離，交通手段
- ・車の有無によって行動・生活・利便性に格差が生じるか
- ・車を持つ前持った後で移動，生活面で良い変化を感じたか（車所有者向け）

結果の概要：・15人の回答，日立市在住12人が市以外に在住が3人

- ・市内在住12人のうち車を持っている人は6人，持っていない人は6人

また，アルバイト先に行くのに何分かかけられるかという質問では，許容できる時間の平均が車を持っている人は19.2分，車を持っていない人は13.3分であり，差が生じているといえる．しかし，よく行く場所で挙げられたのは主に自宅から近くの飲食やスーパーであり，行動範囲に差があるとは言えなかった．

プレ調査の問題点：今回のプレ調査での問題点は，行動範囲の差が顕著にでるような質問内容でなかったことである．具体的には，質問で挙げた市役所や郵便局，スーパーは学生にとって生活に必須な場所である．特に，市役所や郵便局は用があれば行かなくてはならない，行く場所である．そのため，行く過程が不便でも，また距離が遠くても訪れる場所といえる．したがって，不便さという指標では行動範囲の格差を考察するにあたって不適當であると判断した．

(b) 2回目の調査

規模：106人（2回目）

期間：2025年7月11日15:30～2025年7月15日14:00

主な質問内容：・年齢．性別，日立市在住か

- ・居住地（例：中成沢4丁目）

- ・月々に自由に使用できるお金
- ・車を所有しているか
- ・次の場所に行きたくても行けなかった経験はあるか
湯楽の里 日立店, おさかなセンター, MEGA ドン・キホーテ日立店等
- ・行けなかった理由 (行けなかった人向け)
 - 車所有者
 - ・渋滞
 - ・道路状況が悪い (道が狭い, 店舗に入りにくい)
 - ・距離が遠い・移動に時間がかかる
 - ・移動にお金がかかる (ガソリン代など)
 - ・行きたいときに車を持っていなかった
 - 車非所有者
 - ・公共交通機関を利用すると, 帰るときの手段がなくなる
 - ・公共交通機関を利用しづらい (運賃の払い方など)
 - ・行きたいタイミングで公共交通機関を利用できない
 - ・交通費がかかる
 - ・距離が遠い (徒歩や自転車では行けない距離だから)
- ・行けた理由
 - 車非所有者
 - ・親・友達などに送迎してもらえる
 - ・公共交通機関を利用する
 - ・距離が近い
 - ・車を所有していなかったら行くことを断念するか
(車所有者かつ行けなかった経験がない人向け)
 - ・車を持つ前と持った後で行動範囲は広がったか (車所有者向け)
 - ・車を所有した際, 前述した場所に行く予定を立てるか (車非所有者向け)
 - ・車を所持していないことでアルバイトや遊びに行ける場所への制限を感じたことはあるか (車非所有者向け)
 - ・水戸キャンパスが拠点の部活動やサークル
 - ・アルバイト
 - ・遊びに行ける場所

改善点：前述した問題点を受けて，2 回目の調査では，水戸駅や茨城大学水戸キャンパスの地点を追加し，距離の範囲を広げた，加えて不便を感じるかという質問から，その場所に行くことをあきらめたかという質問に変えて質問を行った．理由としては，行きたくても行けなかった経験を聞くことで車を持っている人はその割合が少ない，車を持っていない人は割合が高い

ことで車を持っていないことで移動に制限がかかると予想でき、その経験の有無が移動範囲の格差と捉えることができるのではないかと考えたためである。

場所としてはおさかなセンターやヒタチエ、MEGA ドン・キホーテなどの学生が利用する可能性の高い施設かつ生活に必須とはいえない施設を設定した。

4. 調査結果と提案

4.1. 調査結果

今回のアンケート調査では、106 人に回答してもらいその内の対象としている「日立市在住の学生」が 86 人で、多くが大学周辺に住んでいる。「車を持っているか」という質問に対して、車を持っていると回答した人が 40 人、車を持っていないと回答した人が 46 人となった。ここから、車を持っている人と持っていない人に分類してそれぞれに質問を行った。

最初に、特定の場所に対して「行くことを諦めた経験はあるか」という質問を行った。図-1 が車を持っている人を対象にしたグラフ、図-2 が車を持っていない人を対象にしたグラフになる。図-1 を見ると、「行くことを諦めた経験はあるか」という質問に「いいえ」と回答した人がどの場所でも最も多いのに対して、図-2 を見ると図-1 よりも「はい」と回答した人が多いことが分かる。また、図-1 では、どの場所も同じような割合で回答されているのに対して、図-2 では、「湯楽の里 日立店、おさかなセンター、MEGA ドン・キホーテ 日立店」これらの場所では、「はい」に回答した人の割合が他の場所よりも多いことが分かる。

これらの場所は、日立市内にあるが対象にしている日立市在住の学生の多くが大学周辺に住んでいるため、同じ市内でも距離が離れている。そのため、大学周辺からこれらの場所よりも遠くなってしまうと、車を持っている人と持っていない人で移動の格差が生じてしまうということが考えられる。また、車を持っていない人で「行きたいと思ったことがない」と回答している人が、車を持っている人よりも多い傾向があり、車の有無により行きたいと思う場所を限定してしまい、興味を持たなくなってしまうということが考えられる。

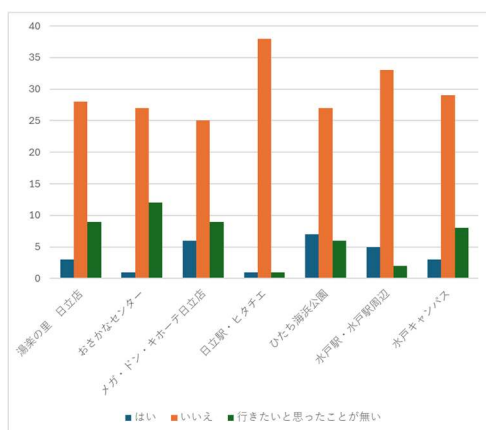


図-2 車を持っている人

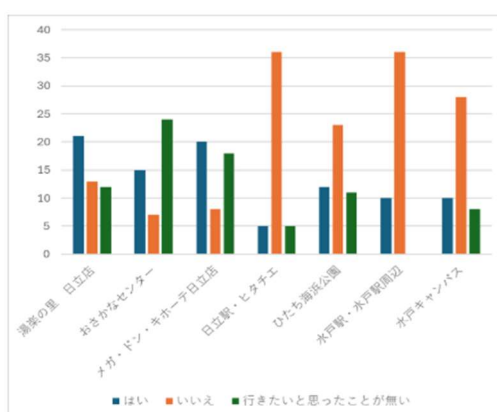


図-3 車を持っていない人

次に、車を持っている人を対象に、それぞれの理由について質問を行った。図-3は、特定の場所に対して「行くことを諦めた経験はあるか」という質問に「はい」と回答した人の理由となっている。行くことを諦めた理由として、「行きたいときに車を持っていなかった」という理由がどの場所も多いことが分かる。その次に、「距離が遠い・移動に時間がかかる」という理由が多い。図-3の結果から、諦めた理由の多くが車に関連していることが多く、その場所に行きたいときに車があるかによって移動することが考えられる。

また、図-4は、「いいえ」と回答した人を対象に、「もし車を所持していなかったら、行くことを断念しますか」という質問を行った。図-4の結果から、多くの場所で「断念する」と回答した人が多いことが分かる。しかし、「日立駅・ヒタチエ、水戸駅」では、「断念しない」と回答した人が多い。これらの場所は、公共交通機関が発達しているおり、車以外の移動の選択をすることが出来る。そのため、車の有無による移動の影響が少ないことが考えられる。

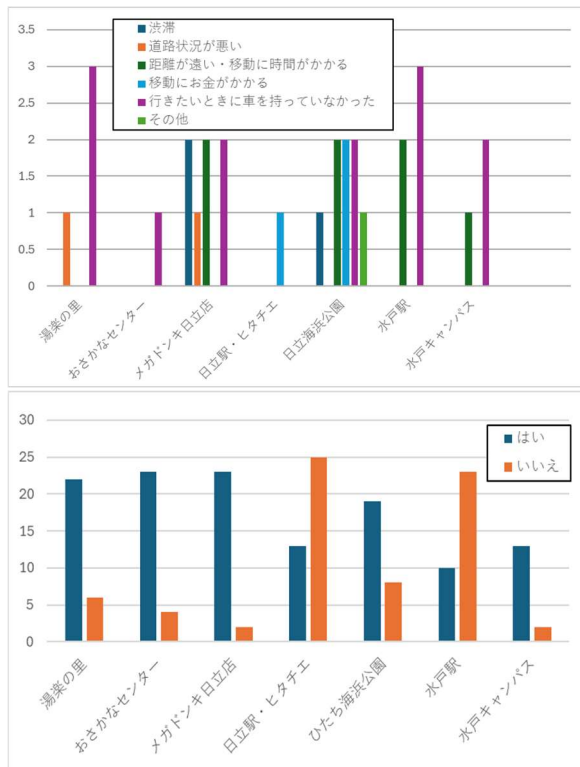


図-4 車有の行けなかった理由

図-5 車がなかったら諦めたか

次に、車を持っていない人を対象に、それぞれの理由について質問を行った。図-5は、特定の場所に対して「行くことを諦めた経験はあるか」という質問に「はい」と回答した人の理由となっている。「距離が遠い（徒歩や自転車では行けない距離だから）」という理由がどの場所も多いことが分かる。その他の理由として、公共交通機関に関わる理由があり、公共交通機関の不十分さによって、距離が遠い場所の移動が車に依存してしまうと考えられる。また、図-3と図-5を見ると、図-3では、諦めた理由として金銭的な理由の人が少ないのに対して、

図-5 では、「交通費がかかる」という理由が多いことが分かり、金銭的な理由も移動に影響していると考えられる。

図-6 は、「いいえ」と回答した人に対して「どのようにしてその場所に行ったか」という質問を行った。(日立駅・ヒタチエ, ひたち海浜公園, 水戸駅・水戸駅周辺, 水戸キャンパス)これらの場所では、公共交通機関を利用すると回答した人が多い。これらの場所は、公共交通機関が発達しているため、移動しやすいことが考えられる。他にも、「親・友達などに送迎してもらえる」という回答も多いため、身近な人が車を持っているかで移動に影響していると考えられる。

また、車を持っていない人を対象に、特定の活動に制限を感じたことがあるかという質問を行った。結果は図-7 のグラフのようになり、すべての項目で 50%以上が制限を感じたことがあると回答していた。その他の理由としては、「車持ちの友達の誘いが無い限り遠出はしない」という回答があった。更に、車を持っている人を対象に、「車を持つ前と持った後では行動範囲は広がったか」という質問を行ったところ、全員が「はい」と回答した(図-8)。このことから、車の所有によって行動範囲が広がり、車を所有していない場合は行動の機会や選択、距離に制限を受けていることが分かる。よって、車の所有の有無による行動範囲の格差が、学生の認識として存在していると言える。

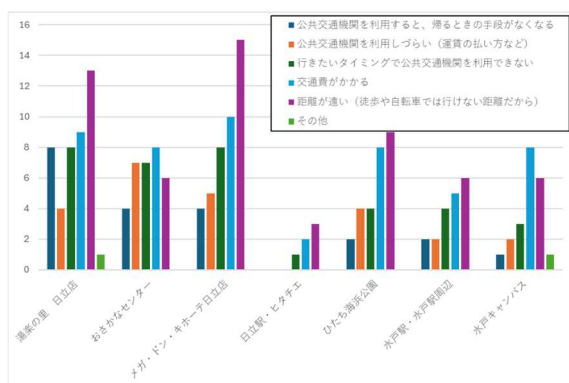


図-6 車無の行けなかった理由

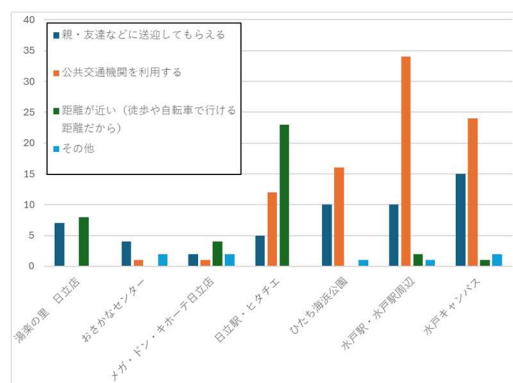


図-7 車があったら行く計画を立てるか

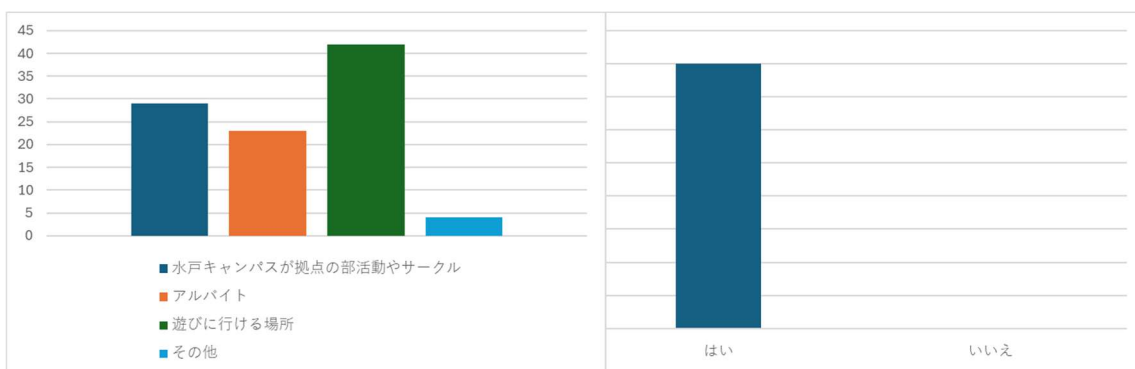


図-8 車がないことで制限を受けた経験

図-9 車を持った後で行動範囲が広がったか

4.2 調査結果の分析

4.2.1 車の有無による行動範囲分析

車の有無による行動範囲の格差について、レーダーチャートを用いて分析を行った。

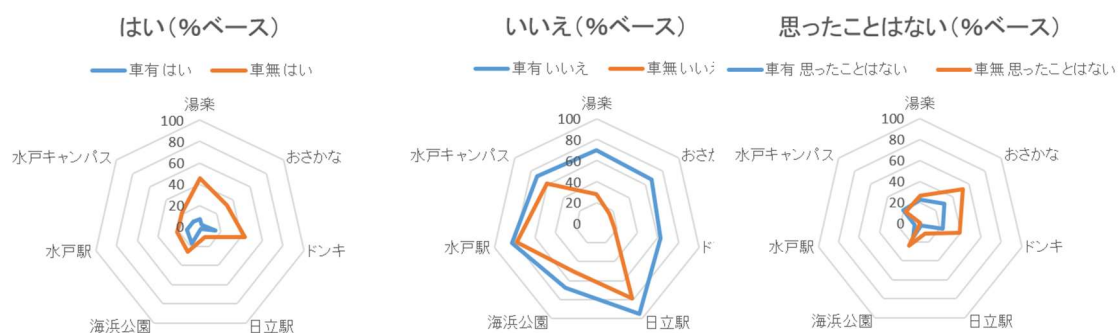


図-10

図-11

図-12

各場所についての「行きたくても行けなかった経験はありますか。」という質問に対して、「はい、いいえ、行きたいと思ったことはない」の3つの返答別にチャートにまとめた。図-10を見てみると、車を所有していない人は所有している人に比べて、どの場所についても諦めた経験が多いことが分かる。また図-11を見てみると、車所有者の方が非所有者に比べて諦めた経験がないことが分かる。さらに図-12を見てみると、「その場所に行きたいと思ったことはない」と答えた人の割合は、車非所有者の方が大きいことが分かる。

これらのことより、車の有無によって、目的地への移動を諦める割合に違いがあることが分かり、行動範囲の格差の一要因になっているのではないかと推察できる。

さらに今回は、大学生の経済的側面からも行動範囲に違いが出てくるのかを調査した。その理由としては、大学生はまだ経済力に乏しい人もおり、経済状況と行動範囲の制約の関係性を明らかにするのは、今後の公共交通の提案等において重要であると考えたからである。なお、今回は各階級のサンプル数が少なかったことから、2階級を1階級にまとめてレーダーチャートを作った。

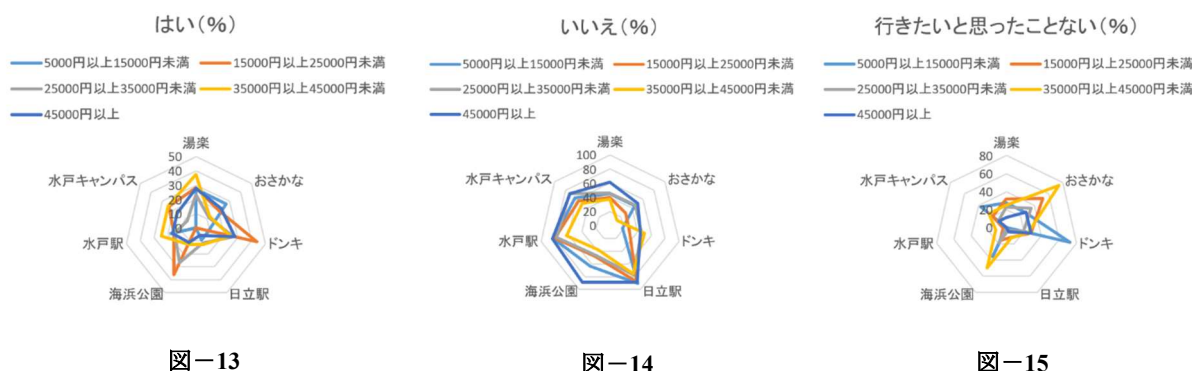


図-14 を見てみると、各場所について「行きたくても行けなかった経験はありますか。」という質問に「いいえ」と回答した人は、自由に使える金額が多い層ほど多かった。また、図-13 と図-15

については、「45000 円以上」の層がもっとも小さなチャートとなった。行きたい場所に行けなかった、または行こうと思ったことがないことと大学生の経済事情の相関関係に関しては、今回のチャートによる分析では明らかにならなかった。

おさかなセンターとメガ・ドン・キホーテ日立店とひたち海浜公園に関しては突出したチャートとなっている。おさかなセンター等が「行きたいと思ったことはない」とされている要因が、果たして本当に経済的理由によるものなのか、車の有無の影響を受けていないのかを調べるために、対象部分に関して一部データを抽出し、表-1 と表-2 にまとめた。

表-1 「はい」と答えた人

	1.5万円以上2.5万円未満		2.5万円以上3.5万円未満	
	車有	車無	車有	車無
メガ・ドンキホーテ日立店	3	8	2	5
ひたち海浜公園	3	6	4	3

表-2 「行きたいと思ったことはない」と答えた人

	5千円以上1.5万円未満		3.5万円以上4.5万円未満	
	車有	車無	車有	車無
おさかなセンター	1	2	3	3
メガ・ドンキホーテ日立店	4	4	1	1
ひたち海浜公園	2	2	2	2

表-1 より、「諦めたことがある」と回答した人に関しては、車所有者に比べて非所有者が多くなっており、経済的側面だけで行動範囲が制限されているとは一概に言えないと考えられる。一方で、表-2 を見てみると、「行きたいと思ったことがない」と回答した層に関しては、車の有無による違いが見られなかった。このことから、今回のレーダーチャートに関しては、車の有無による有意な影響は見られなかった。よって経済的な側面又は個人的な趣味・嗜好の問題である可能性がある。

4.3 提案

今回の本調査から公共交通機関に関して次の提案をしたい。

①公共交通機関の利用者と非利用者へのさらなる調査

②バスのダイヤの改善，位置情報の把握

今回，車非所有者の「行きたいタイミングで公共交通機関を利用できない」，「公共交通機関を利用すると，帰る時の手段がなくなる」の項目に一定数の回答があることを確認したため，公共交通機関のダイヤおよび本数の最適化が必要であると考えた。それを行うための材料として，GPS データによるバス利用の実態調査，日立市民へのアンケートの実施を行うべきである。GPS データをもとに移動量の計測を行い，利用者数の多い時間帯やその移動の傾向を調査することで現状の公共交通機関のダイヤの妥当性の判定，バスの無い時間帯へのバスの運行必要性の有無を行う。また，利用者と非利用者の2つの属性の人に調査を行う必要があると判断した。また，今回のような調査よりも多くの標本数，学生や会社員，パート等の幅広い属性，全年齢を対象とした調査を行う必要がある。

また，これを行うことに関して次に記載する過去の事例を根拠としている。

・十勝バス（北海道）の事例

バス沿線住民にヒアリングを行い，バスを利用していない人が利用しない理由を戸別訪問によって調査した。それにより，料金の払うタイミング，前と後ろのどちらから乗るのか，バスの運行ルート等が分からないから乗らないという事実が判明した。その事実から，バスの乗り方の解説をチラシと共に行う，バスの乗り方を記載した「おびひろバスマップ」を作成し，ほぼ全世帯に配布するという取り組みを行った。そのほか，ヒアリング結果をもとにした時刻表の調整，新規サービスの提供，バスの乗り方以外に行先や割引サービス，運賃等をまとめた冊子を新たに作成して配布するなどの取り組みを行い，40年ぶりに利用客が増加した。

・神姫バス（兵庫県）の事例

運行路線のうち通勤やお出かけの利用にかかわる系統を対象に，GPS データを用いて人の移動を計測した。その結果から，利用のピーク時間が想定より早いことや，帰宅のピーク時刻がエリアごとに異なっていることが判明した。その事実を基にエリア・時間帯毎のバスの停車便数の見直し等を行い，従来の移動量の増加率（コロナ禍中からコロナ禍明け）を上回る利用者数が発生する効果があった。

・熊本市の事例

バスの現在位置をスマホで確認できるシステムを作成。悪天候時にバスを待つ時間が最小限に抑えることができ，利便性の向上によって利用者が増加した。

改めてまとめた提案および予想される効果を以下に示す

① 利用者と非利用者へのさらなる調査

効果：より多くの属性に調査を行うことで、学生以外の実態を明らかにすることができる。

やる意義：茨城大学の学生への調査のみでは、限られた範囲の移動の実態が判明するのみであり、これだけで判断することはできない。幅広い世代、職業に調査を行うことで、信頼性の高いデータを得ることができる。

② ダイヤの改善，位置情報システムの改善，利用呼びかけ

効果：従来のダイヤを改正することでより需要に寄り添ったものに最適化する，位置情報システムにより悪天候時のバス停での待ち時間の削減，利用者の増加

やる意義：ダイヤの改善により，利便性の向上により利用者の行動範囲を広げることができる。アンケートの結果から現行の茨城交通のバス位置情報サービスを知っている人が少ないのではないかと予想し，このサービスの利用の呼びかけ，このサービスの利用しやすさに関してヒアリング調査を行い改善すべきこと，良い点を明らかにし，必要であれば改善を行う。呼びかけによる認知度の向上やシステムの改善により利用者への負担を減らす。

参考資料

a) 茨城県. 市町村のデータ（日立市）.

<https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/tokei/fukyu/tokei/sugata/local/hitachi.html>

b) 日立市. 日立市総合計画第II編 基本構想.

https://www.city.hitachi.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_001/003/273/honpen_2_kihonkoso.pdf

c) 山梨 交通政策会議. バス利用に関するアンケート調査結果（速報）.

https://www.pref.yamanashi.jp/documents/4176/04_ankeetosokuhou.pdf

d) 乗り物ニュース. 成定竜一. 県内バス全無料化「1世帯月1000円負担で可能」熊本で1日やってわかったこと. <https://trafficnews.jp/post/91419>

e) EXPACT. 松本. 路線バス利用者の増加が見られた取り組みを紹介～御殿場市と熊本県の事例～. <https://expact.jp/bus-torikumi/>

f) 熊本市 都市建設局 交通企画課. 「バス・電車無料の日」効果分析レポート（2023.10.7実施分）. https://www.city.kumamoto.jp/kiji00348658/5_48658_397961_up_75MTJY08.pdf

g) TECH+. 40年ぶりに利用客数の増加を実現した十勝バスの挑戦! V字回復のキーワードは「交通の見える化」. <https://news.mynavi.jp/techplus/kikaku/20170928-a001/>