

# 第1回小山市総合都市交通計画策定委員会

## 議事録

日時 : 平成30年6月27日(水) 10:20~11:00

会場 : 小山市役所 別館 会議室1

出席者 : (委員)9名出席、2名欠席

(オブザーバー)1名出席

事務局 : 小山市都市整備部都市計画課

### <次第>

#### 1. 開会

#### 2. 委員長挨拶

委員長 :

総合交通都市計画は、今後、道路やコミュニティバス、徒歩・自転車等、具体的な計画を策定するにあたり、小山市の交通の基本方針となる、重要な計画であると認識している。小山市において、少しずつではあるが、少子化高齢化やまちづくりの新たな課題が現れている。また、現在の小山市総合都市計画は15年前に作成されたものであり、状況も変わってきたため、今回計画を改訂していくと認識してしる。

総合交通都市計画を策定する上で、パーソントリップ調査を行ない、市民の交通実態を調査する。そのデータに基づいて、将来の交通需要の予測も行なう。その上で小山市の望ましい総合都市交通計画を策定する。

パーソントリップ調査は、交通計画を策定する上で基本的かつ重要な調査である。アメリカで1950年代にはじまった。我が国では1967年に広島で実施された調査が最初である。それから50年間ほぼ同じような方法で行なわれている、大変歴史のある調査である。今回、2年間で、パーソントリップ調査を実施し、将来の需要予測を行なった上で、総合計画を策定する。本日お集まりの委員会の皆様とともに、小山の街が良くなるように、交通の面で議論していきたい。

### 3. 議事

事務局：

条項第7条において、委員長が議長になるとあるので、大森委員長に議長をお願いしたい。

委員長：

それでは議事を進めさせていただきたいと思うが、議事に入る前に、事務局より公開、非公開について説明をお願いしたい。

事務局：

個人のプライバシーに関する情報を除き、会議は原則公開としたい。

委員長：

それでは、原則公開として進めていく。

#### (議事) 調査の概要について

A：

P8「4. 実態調査の概要」について、調査対象者は小山市内在住者となっているが、小山駅は交通結節点であり、他自治体からの出入りが多いと考えられる。その移動実態を把握する調査を実施する予定はあるか。

事務局：

小山市で従業・通学する者のうち約4割は市外の居住者であるため、移動実態を把握すべきと考えている。

ゾーン区分を確認して活用できるようであれば、東京都市圏パーソントリップ調査や県央広域都市圏生活行動実態調査での補完を考えている。さらに、小山駅等で降車する方を対象として、駅等でアンケート調査を行なうことも検討している。

委員長：

小山市で従業・通学する者のうち約4割が小山市外に住んでいる方であることから、域外の移動実態と捉えることはとても重要な点である。ただし、調査予算の制約により、市内の方を対象としていると考える。今年、東京都市圏パーソントリップ調査が行われる。東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部が対象である。ぜひ活用してもらいたい。

また、駅等での調査を行なうことも検討するとのことで、今後、詳細な検討をお願いしたい。

B :

総合都市交通計画検討の流れは理解した。最終的なアウトプットを考えるにあたり、本計画の位置づけを理解するにあたり、立地適正化計画や公共交通網形成計画との関係性も今後の検討の中で出してもらいたい。

委員長 :

総合都市交通計画と立地適正化計画、公共交通網形成計画との関係性を示してもらいたいとの意見である。

事務局 :

総合都市交通計画の策定には、交通だけでなく、周辺の土地利用にも着目することが重要になると考えている。並行して関係性を提示していきたい。

C :

P3 の駅別乗降客数の推移について、小山市内 3 駅に絞って表記してあるが、隣接する地域の鉄道駅のデータも組み合わせて示してはどうか。

事務局 :

今後、用意していく。

委員長 :

実態調査のアウトプットイメージについて、外出時の介助要否に関するデータは過去には調査していなかったが、現在は、高齢者の事故発生件数の増加等が背景としてあるため、分析すると良いと考える。補助具を使っている方、ベビーカー使う方等、過去には把握していなかった項目についても質問項目に加えて把握することにより、少子高齢化への対応を検討する際によいのではないか。

事務局 :

外出に関する身体的な困難さに関しても、調査項目として検討を考える。

委員長 :

可能であれば、移動補助具についても設問に加えてもらいたい。

事務局 : シニアカー含め、質問に加えていきたい。

D:

一般乗合自動車輸送人員が年々減少した一方で、コミュニティバス利用者数は右肩上がりである。その要因は何か。

事務局:

コミュニティバス路線が現状の路線となったのは、コミュニティバスの運行が開始した平成20年ではない。その当時は、郊外部の5エリアまで路線バスを運行距離を延ばしていた。小山市全体を路線バスが網羅しているように見受けられるが、1時間に1本というサービス水準が確保できなくなっていた。そのため、運行距離を短くして、1台のバスで1時間に1本往復できるという形のフィーダー交通とした。この方式で補うことのできない地域について、デマンドバスという予約制のバスを導入した。フィーダー系のバスに転換してから、1時間に1本最低限公共交通手段を確保しているということが、利用者の安心感に繋がり、利用者数が年々増加したのではないかと考えている。

事務局:

補足すると、市役所が市民の意見を聞いて、毎年社会実験と称してコミュニティバス路線を需要に合わせて少しずつ変更していることが影響していると考えている。

委員長:

平成20年は12路線存在したわけではない。コミュニティバス路線が徐々に増加していること、併せて利用しやすいように改善されてきていることが影響しているとの回答である。

委員長:

デマンドバスの利用者数データはあるのか。

事務局:

デマンドバスについても、毎年統計を取っている。今回の資料としては掲載していないが、利用者数はほぼ横ばいの状況である。次回データを提示する。

委員長:

いくつかご意見・ご質問があったので、これらを踏まえて検討を進めていただきたい。

#### 4. 閉会

以上