

第5回小山市総合都市交通計画策定委員会

議事録

日時 : 令和2年1月22日(水) 16:15~17:30
会場 : 小山市役所別館1階 会議室
出席者 : (委員)13名出席(うち代理出席2名)、3名欠席
(オブザーバー)4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. 挨拶

3. 議事

事務局 :

これより議事に入る。本会議については、個人のプライバシーに関する事項を除いて、原則公開としたいので、ご了承いただきたい。

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

(1) 計画の基本的な考え方について

委員長：

素案の第4章を、交通需要予測の詳細な方法も含めて説明いただいた。ご意見、ご質問をいただきたい。

副委員長：

需要予測に関する技術的な部分についてお話を伺って、ここはどのなのだろうと考えていたのだが、1つは技術的なことではないが、土地利用のシナリオが3つあるが、人口を動かしているのは居住人口、夜間人口だけで、従業人口については参考2のP.7とP.8を見比べると現状推移とケース2、ケース3の場合で全く変わらないという設定にされているが、それはよろしいのか。上位の計画等との整合性というか、まちなかにさまざまな機能を集めてくるというシナリオも考えられると思うが、今はそのようなシナリオにはなっていないということだと思うが、それはよろしいという理解でよいのか。

事務局：

現状はそのような設定でやらせていただいている。

副委員長：

いろいろなシナリオが考えられると思うが、上位計画のほうで住む人が増えるというだけでなく、中心市街地でさまざまな活動ができるようになる、働く場も増えるということがもし検討されている、あるいは計画されているということであれば、そのようなことも加味した評価にするのが筋なのではないか。ご検討いただければと思う。

事務局：

貴重なご意見ありがとうございます。

今のご意見は、駅の周辺等に関わらず、市街地内で開発等の計画があれば、その人口増を加味した中でケースを考えたほうがいいのかという話か。

副委員長：

そういうことでもある。駅の東側で区画整理されているということは、どういう建物が建つかわからないが、大きな建物が建って働く場もできるということであれば、働く人口が増えるというシナリオの方が自然のような印象を受

ける。

事務局：

1つ1つの開発等を積み上げながら、将来の人口の需要を積み上げるという手法もあるかと思う。平成15年、前回の交通計画は1つ1つを積み上げたという事例もあった。今回は立地適正化計画等も作成されているので、市街地の中の将来の人口を維持していこうという考えの中で、人口維持を前面に押し出した形の土地利用というか、人口の呼び込みというか、そんな形で考えた。

副委員長：

現状推移とケース2、ケース3で変わらないという前提で、ある程度立地適正化計画があるので、現状推移であっても、まちの中にだんだん働く場が増えてくる、さまざまな活動の場が増えてくるということであればいいのだが、現況の従業人口の分布と比べてどうなのかよくわからなかった。現状推移でも現況よりはまちなかへの従業人口の集中が進んでいるということであればそうかなと思うが、そのあたりがわからなかった。

委員長：

私も気づかなかったが、従業人口は昼間の人口である。夜間人口は夜の居住人口だが、昼間の人口、従業人口を真ん中に集めるとすると、移動の目的地が変わってくる。多少違う結果になる可能性はある。

A：

今の意見に関連すると思うが、市のほうでテクノパーク並びに工業団地の造成をしているが、その辺の関連はどのように考えているのか。

事務局：

人を呼び込む施策として、市としては工業団地の造成等に重点を置いている。工業団地の従業員が小山市に入ってくるような形での支援施策等を打っているのも現実である。施策を打った中で、小山市内に人口をどんどん入れ込むというか、人口を増やすという施策を1つ1つ積み上げとお話させていただいたところに関連してくるかもしれないが、1つ1つの積み上げで将来の人口を増やしていこうという考え方は今回持たずに、小山市として、将来的に人口が減少すると研究所が予測しているので、それをある程度踏襲する形で推計するという形を取っている。

A :

現実的にはテクノパークはいつごろを予定しているのか。

事務局 :

国道 4 号線沿いのテクノパークについて詳細な回答はこの場ではわからない。

A :

県との共同事業になるのか。小山市単独を考えているのか。

事務局 :

小山市単独である。

テクノパークは令和 3 年供用開始予定となっている。

B :

P. 71、小山市中心部から北西の都賀 IC から下に下りてきて、国道 50 号を突っ切って新聞中橋を渡って、国道 4 号を突っ切って新 4 号国道の大谷までというのはわかるが、そこから点線になって結城・水戸の方に出ている矢印の意味がわからない。教えていただきたい。

事務局 :

結城市の今の都市計画状況を確認したところ、結城市の都市計画マスタープランの中で現在構想中ではあるが、太い東西軸として考えている軸があったので、結城市との連携を考えて点線で路線とさせていただいた。

C :

将来推計の中で新都心付近の新駅の検討は入っていないのか。

事務局 :

新駅については、現時点で長期的なもので見込んでいるので、シナリオの中では取り込まれてはいないのだが、長期的に実現を目指してやっていくものとして施策の中で挙げさせていただいている。

委員長 :

確かに新駅ができれば分布の状況や手段分担が全然変わる。そこは今回はやっていないということである。

D :

小山市の現状と将来について説明いただいてわかったが、小山市の場合、小山駅や間々田駅周辺の人口が減っていくことによって駅を利用する人も減っていくということが書かれているし、調査がされていると思う。いかにそこを上げていくかということが今後の課題であるということもわかるが、現時点での現状を見てみると、例えば市民病院や建設中の市立体育館というところで行くと、少しずつ小山の中心部が、城南など人口が伸びている地域があると思う。現状を見てみると、公共交通のバスで言えば、今は駅を拠点としてバスが巡回をしているが、今後これだけ城南地区に公共施設が多くなると、あそこでもコンパクトシティが将来的に仕上がってくるのではないかな。病院があり、買い物できる場所があり、行政があるとすると、ここを1つに結んでいくとコンパクトシティができてくるのではないかな。そうなったときに、駅を拠点としたバスのサイクルではなくて、城南地区を中心としたバスの運行も今後考えていく必要があるのではないかな。意見である。

事務局 :

貴重なご意見ありがとうございます。今後検討していきたい。

委員長 :

四段階推定法は交通計画で50年ぐらい使われているオーソドックスなやり方で、将来の交通需要予測をやられたということで、その結果を踏まえて将来の基本的な考え方も整理していただいている。人口が2040年に減るということで、全体の移動の数は、これは技術的な話だが、1人当たり1日何回移動するかという数字は20年後も変わらないという設定でやることになっている。そうすると人口が減るので移動の数自体減る。自動車も少し減るのだが、自動車のトリップ数は割合としては少し増えて、まだまだ50号など渋滞の問題は20年後もこのままだと続いてしまうという予測の結果である。

前回現況の状況をパーソントリップ調査の結果から報告いただいたが、バス利用者も0.3%で非常に少ない。将来的にもこのままだと0.4%と、バス利用者もほとんど変わらないということである。

このような需要予測を踏まえて、将来の計画の理念と目標を設定していただいている。P.68の目標5つについては特にご意見はないだろうか。

(2) 目標実現に向けた施策展開について

委員長：

具体的な施策の内容、6章の施策の評価指標について、こういう施策を入れたらよいのではないかとか、こういう評価指標を追加したほうがよいのではないかなど、ご意見をいただきたい。

P.95、P.96 評価指標には P.80 の期待される効果として説明いただいた内容の指標を入れてもいいのではないかと。入っているという理解でよいのか。

事務局：

盛り込ませていただいている。目標値としては精査したい。

副委員長：

高齢者のトリップ数が増えているが、増える要因の多くは、需要予測上、高齢者が増えるということである。一方で公共交通利用者数を見ると目標値としては減って見えるという見栄えだが、もちろん人口が減ることだし、現状推移と比べれば改善しているということは明らかである。見せ方は工夫してもよいのではないかと。

精査中ということだが、目標値として挙げているのがケース3のバスを2倍にして公共交通の沿線やまちなかに人口を集めるという場合のシナリオの分析結果をそのまま目標値にしているが、それでいいのか。なぜ今こういう形で出されているのか教えていただきたい。

事務局：

見せ方の工夫は検討したい。

事務局：

指標の見せ方は、1人当たり、単位当たりなどの工夫もあると思う。

副委員長：

そういう工夫をしていただけると見栄えがよいものになると思う。

事務局：

目標値で置いている数字は単純にケース2が入っているだけである。精査中である。

委員長：

今回の数値は需要予測の四段階推定法の結果で、これよりもさらに目標を高く設定して他の施策をやっていくことがいいような気はする。

E：

感想なので可能な範囲でお答えいただきたい。5章を見たときに、率直な印象として、多分4章の整備方針のところから、「～をやります」「進めます」ということが書かれていて、それが5章に一覧という形で載ってきて、P.81に若干黒字で表示があるが、印象としてベタッといろんなことを「やります」「やります」ということが掲げられていて、なおかつ取り組みの時期も5年でやるものと20年かけてやるものと、5年後から20年後までにやるもの、ざっくり3種類ぐらいという形になっている。メリハリというか、これは強力に推し進めていくとか、これは適宜検討していくとか、もう少しこの中に強弱があると対市民にもわかりやすいのではないか。小山市の姿勢としてもこれは積極的に進めていくということがわかりやすいのではないか。可能な範囲でご検討いただきたい。

委員長：

確かに目標ごとに重点施策を示したほうがよりインパクトがあるかもしれない。本当にこれ全部をやるのかという気もする。やるのだろうか。

(3) 資料説明：県内市町村生活交通における「おーバス」の特徴の説明

(栃木県交通政策課)

結論から言うと、小山市のバスは非常に優秀である。1つ目の資料で、2番目のところでおーバス42%と書いてあるが、小山市、宇都宮を除いて、那須烏山市、大田原市は実態はスクールバスのような利用をしているので収支率が高い。一般利用で42%というのはものすごく優秀である。

その理由だが、下の表を見ていただくと、輸送人員がおーバスはダントツで多いというのがその理由である。

さらにその理由は、裏面、小山市は市街地におーバスを走らせて、郊外にデマンドを効率的に走らせている。そのすみ分けが非常に明確になっている。ということで、上の表になるが、おーバスの場合、沿線人口が非常に多いところを走らせている。

効率的に走らせているので、バスの路線延長は非常に短くなっているということで、系統のキロ数が短い。他の市町に比べて平均半分ぐらいである。短い距離を効率的に走らせているので、最後のまとめになるが、運行頻度を上げ、

効率的に走らせることができるので、1つのバスで1人の運転手が同じところを何回も走らせることができ、需要に応じた供給ができるということで、効率的に走らせられており、収支率も高く、非常に優秀である。

ただ、参考2のP.7、P.8、人口密度の左側の水色のところが、右の将来になると青くなってしまい、人口密度が下がってしまう。そこにバスを走らせるという施策があったが、その勢いで走らせていくと収支率は下がっていつまでも可能性がある。その辺については注意していただいて検討いただきたい。

委員長：

小山市は民間の路線バスはないのか。

事務局：

関東自動車がある。

F：

厳密には自主路線バスだが、市の補助が入っているので、おーバスと呼んで運行している。

委員長：

ほかにご意見はあるか。

事務局：

2月にパブコメを予定させていただくが、6章はご意見を踏まえ修正して、パブコメを実施するに当たり、内容については委員長に一任でよいか確認を取らせていただきたい。

委員長：

評価指標はぜひ委員の皆様からメール等でも構わないので、良いアイデアがあればいただきたい。それをもとに事務局パブコメの案を作るということでよろしいだろうか。

以上で議事を終わる。

4. 閉会

以上