

第5回 小山市総合都市交通計画策定委員会 意見・質問と回答

参考 1

・（１）計画の基本的な考え方について

意 見・質 問	事務局からの回答
土地利用のシナリオについて、人口を動かしているのは夜間人口だけで、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を考慮すると、まちなかに様々な機能を集めてくるというシナリオも考えられると思われる。色々なシナリオが考えられると思うが、上位計画で、定住人口が増えるというだけでなく、中心市街地で様々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、それも加味した評価にするのが筋なのではないか。 ただし、現状推移ケースでも、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加味されているということになると思うが、そのあたりがわからなかった。 【副委員長】	まちなかに機能集約させることで、人口減少下においても従業人口密度は現状維持を図るという考えで、まちなかの従業人口分布は設定しています。 また、まちなかだけでなく、新 4 号国道沿線についても、新たに工業団地を造成し企業誘致を図るため、従業人口分布に影響を与えるエリアであると考えています。今回の結果ではその影響は加味していませんでした。そのため、沿線地域の開発予定の工業団地開発人口の増分については、市内の従業人口分布の変更や市外からの従業人口の増加を加味して将来需要予測結果を更新いたしました。
市でテクノパーク並びに工業団地の造成をしているが、今回の将来需要予測との関連はどのように考えているのか。 【委員 A】	ご指摘の通り、新 4 号国道沿線については、新たに工業団地を造成し企業誘致を図る地域として上位計画でも位置づけています。上述の通り、その開発人口の増分を加味して将来需要予測結果を更新いたしました。
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。また、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。 【委員 B】	テクノパークは令和 5 年分譲開始を予定しており、小山市単独事業として進めています。

P. 71、小山市中心部から北西の都賀 IC から下に入りてきて、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。 【委員 C】	結城市の都市計画マスタープランの中で、現在構想中ではございますが、太い東西軸として考えている軸がございます。結城市との連携を考えて、その構想路線を点線矢印で示しています。
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。 【委員 D】	新都心付近の新駅については、現時点で長期的な施策として検討している段階のものであるため、今回の将来需要予測の中ではシナリオとして設定していません。ただし、長期的には実現を目指して進めていく考えであるため、5 章の施策展開に事業を位置づけています。
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、現状を見てみると、例えば市民病院や建設中の市立体育館のある地域、城南など人口が伸びている地域があると思う。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、これだけ城南地区に公共施設が多いとなると、城南地区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運行ではなくて、城南地区を中心としたバス運行も今後考えていく必要があるのではないかな。 【委員 A】	市としても、城南地区は立地適正化計画で「地域拠点」と位置付けており、自動車に過度に頼らずとも地区内で移動できる拠点形成を目指していきたいと考えています。地区内移動として、バスについては、城南地区を通る 3 路線のうち、まずは新市民病院線の運行本数の増加に取り組む予定です。また、城南地区に限らず、特に高齢化が懸念されるニュータウン周辺については、身近な移動を助けるグリーンスローモビリティなどの乗合移動サービスの導入を検討し、実現を目指します。

・（２）目標実現に向けた施策展開について

意 見・質 問	事務局からの回答
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。入っているという理解でよいのか。 【委員長】	P80 で示した効果についても、評価指標として取り入れています。
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。見せ方は工夫してもよいのではないか。 【副委員長】	ご指摘を踏まえて、評価指標を「高齢者のトリップ数」としていましたが、「高齢者の平均トリップ数」と変更しました。
公共交通利用者数について、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。 【副委員長】	目標値については、将来需要予測結果や過年度の指標値の推移を踏まえて、精査しなおしたものを設定しました。
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、これは強力で押し進めていくとか、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。 【オブザーバー A】	ご指摘を踏まえ、施策のうち、重点的に施策推進を図るものは重点施策と位置づけました。

人口密度が下がってしまう地域でもバスの運行本数を増加させる施策があったが、収支率が下がっていつてしまう可能性がある。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C】	思川駅線については、今後、沿線の区画整理事業による人口増加が見込まれるため、本地区と小山駅をアクセス強化してまいりたいと考えております。そのため、優先順位を考慮しつつ、本計画で定める「利便性の高いバス：1時間におおよそ1本以上」を実現したいと考えています。
--	---