

地区の概況

- 1. 高岳引込線の概要 1
- 2. 高岳引込線沿線の状況 2
 - 2-1 沿線の土地利用の状況 2
 - 2-2 沿線のまちづくり計画 7



1 高岳引込線の概要

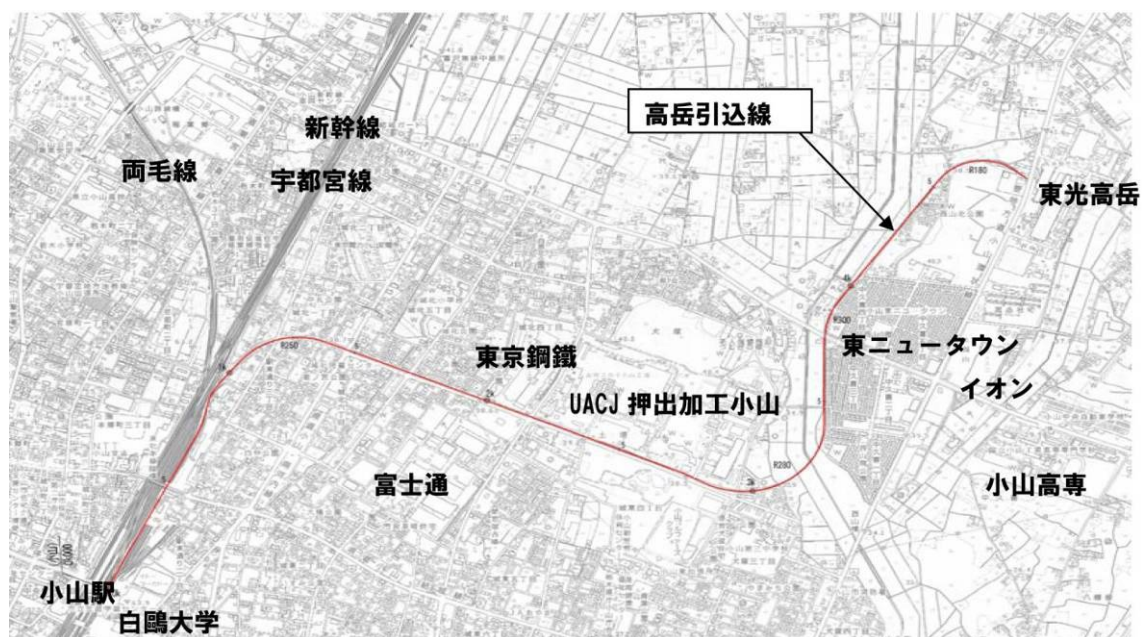
高岳引込線は、JR 小山駅から東光高岳を結ぶ延長約 5km の個人事業主が所有する貨物専用鉄道である。その利用は、東光高岳で製作された変圧器の搬出用に限定されており、その使用頻度は、年に数回と極めて低く、普段はほとんど利用されていない状況にある。



工場からの搬出状況

高岳引込線の施設概要

経緯	昭和 37 年に(株)高岳製作所小山事務所が大型変圧器の製造工場として開設された時より、工場専用線として使われている。
延長	等：総延長 4.7km(小山駅～高岳製作所)、幅員約 7～10m
レール	：30kg レール、70kgf/mm
行き違い設備	：2 箇所
車両基地	：東光高岳内
車両	：ディーゼル機関車 2 台、変圧器を運ぶための貨車、荷重試験車 ※大型変圧器の重量は大きいもので約 230t
所有者	：線路は小山駅～古河電工の間が古河電工、古河電工～東光高岳の間は東光高岳と分かれている。 車両は東光高岳が所有している。
運行者	：古河電工～東光高岳の間は東光高岳が運行し、その後は JR 貨物に引渡しを行っている。



2 高岳引込線沿線の状況

2.1 沿線の土地利用の現況

(1)沿線の土地利用と主要施設

高岳引込線は中心市街地に近接している。

沿線一帯には、土地区画整理事業等を伴い形成された低層の住宅地が広く分布している。

沿線には UACJ 押出加工小山(旧古河スカイ)や富士通などの大規模な工場が立地している。

島状の市街化区域の飛び地となっている東光高岳付近は、沿線の東側に大規模な住宅団地(小山東ニュータウン)と大規模な商業施設が立地している。背後には小山高専が立地する。また、沿線の西側は市街化調整区域となっており、田園地帯が広がる。

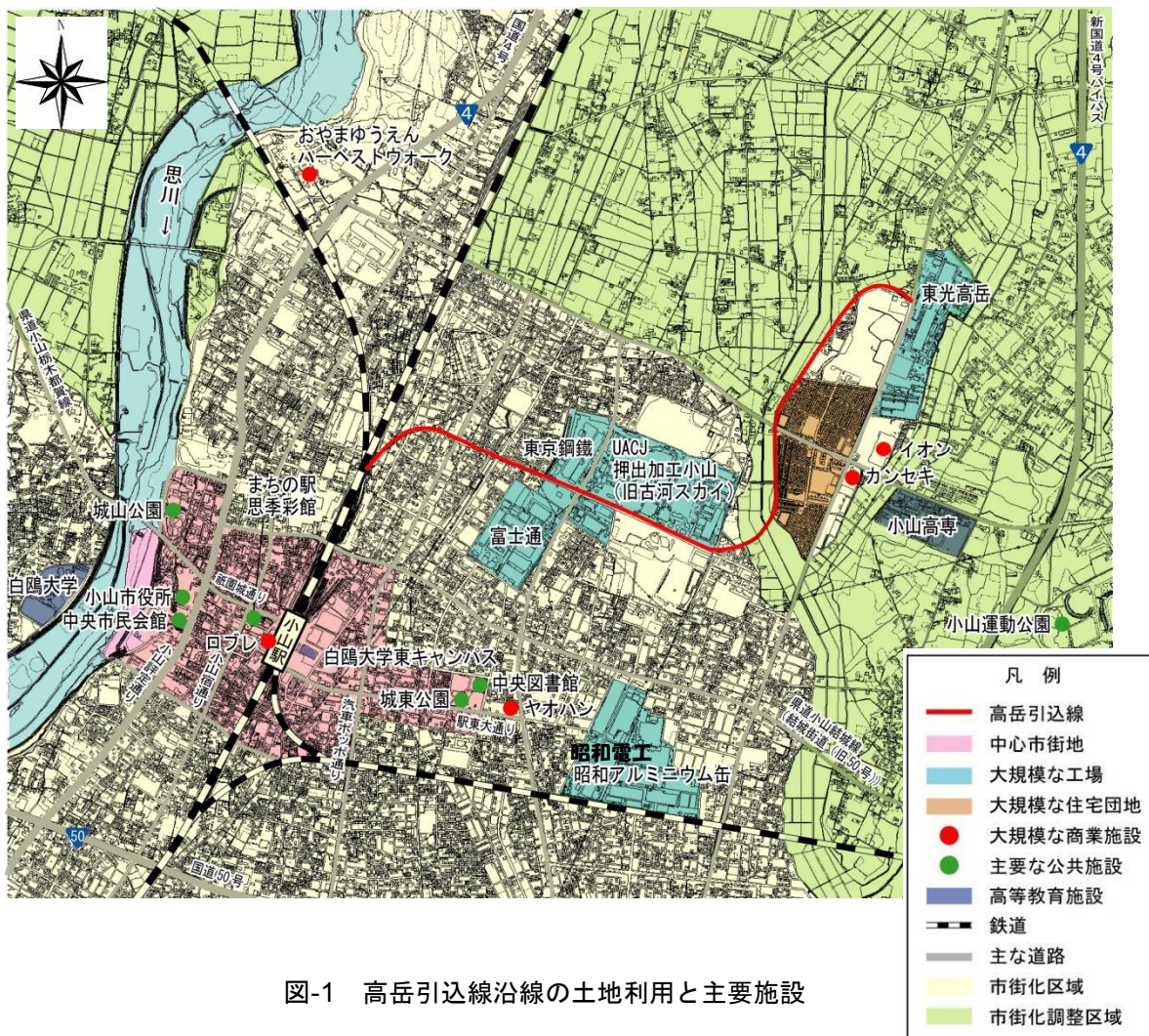


図-1 高岳引込線沿線の土地利用と主要施設



小山駅付近の沿線の住宅地



大規模な工場



小山東ニュータウン



大規模な商業施設



小山高専

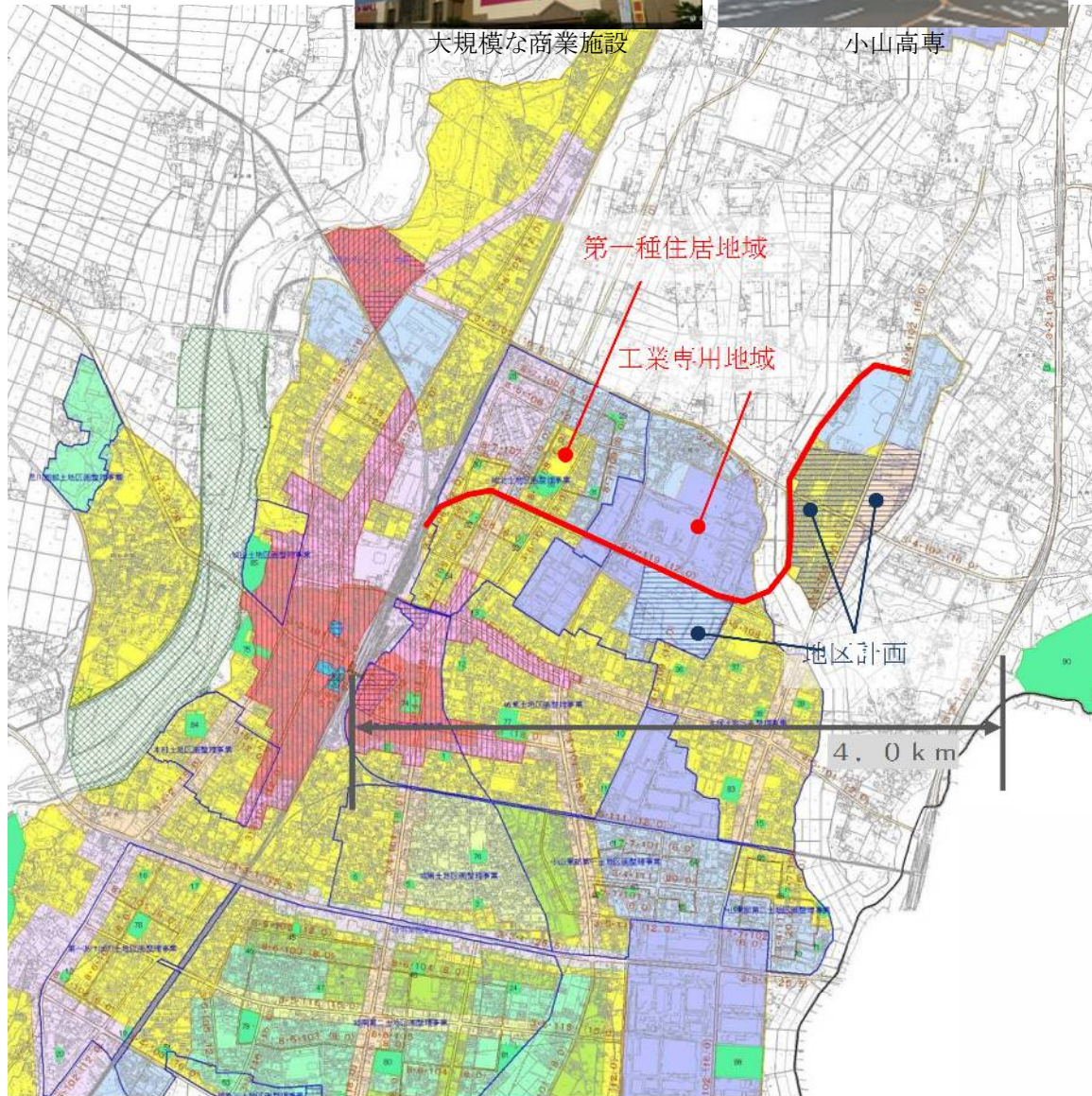
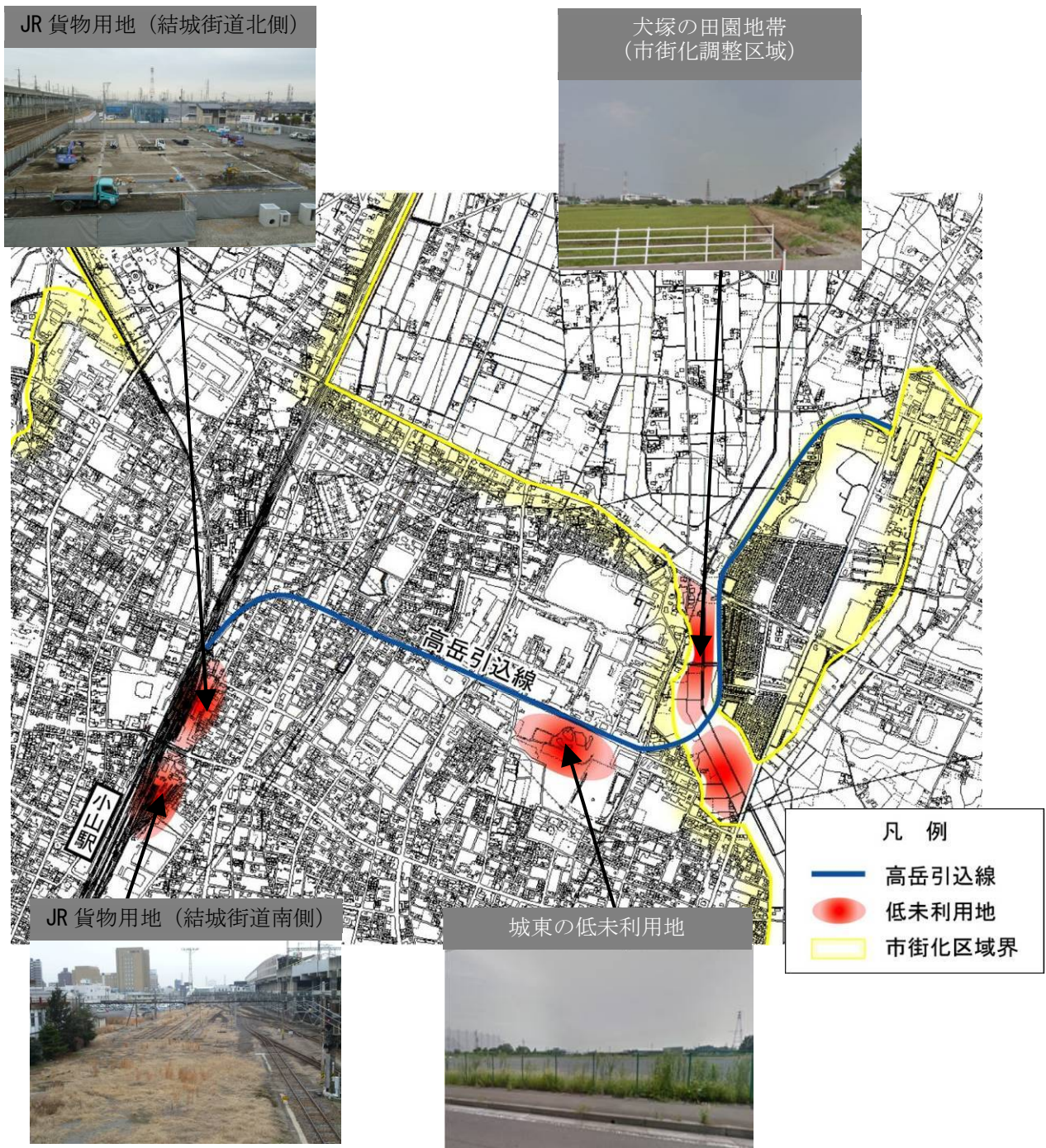


図-2 高岳引込線沿線の用途地域（都市計画）

(2)沿線の低未利用地(開発の余地のある場所)

沿線の工場敷地内や市街化区域の外縁部(市街化調整区域の田園等)には、空地や遊休地となっている低未利用地が分布している。ただし、工場敷地内の用地については、工場立地法等の法令に基づく緑地面積として確保されていることや、土壌汚染なども危惧されることから、開発用地としての活用には今後の詳細な検討が必要となる。

また、小山駅東口では、JR貨物が所有する貨物線跡地を活用した開発が計画されており、結城街道の北側においては開発(住宅地造成および商業施設の立地)が進んでいる。



(3)沿線の人口等

高岳線沿線の人口は、約1万7千人である（路線から500m以内）。また、人口の増加率は以下のようにになっている（平成21年度と26年度の比較）。

- ・ 小山東ニュータウンが位置する地区等で減少（水色:0.70~0.90）
- ・ その他の地区は微減もしくは横ばいである（緑色:0.90~1.00、黄色:1.00~1.10）
- ・ 一方、土地区画整理事業が行われた犬塚地区では増加傾向にある（桃色:1.30~1.50）

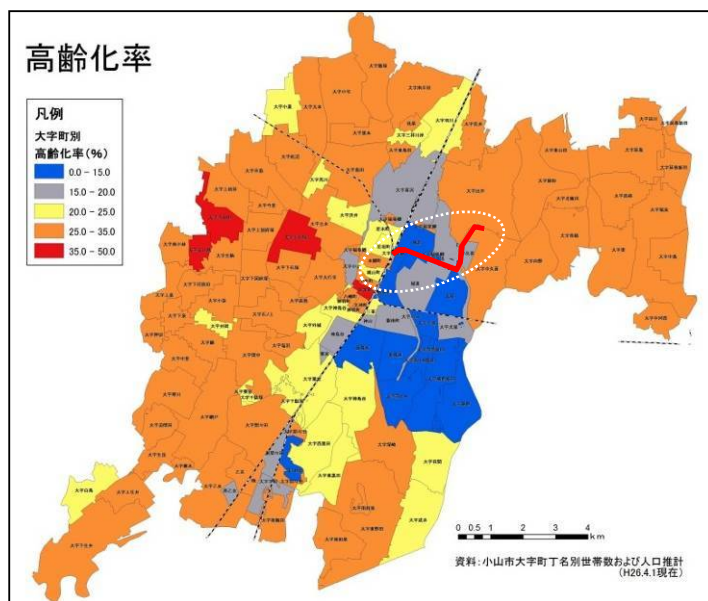
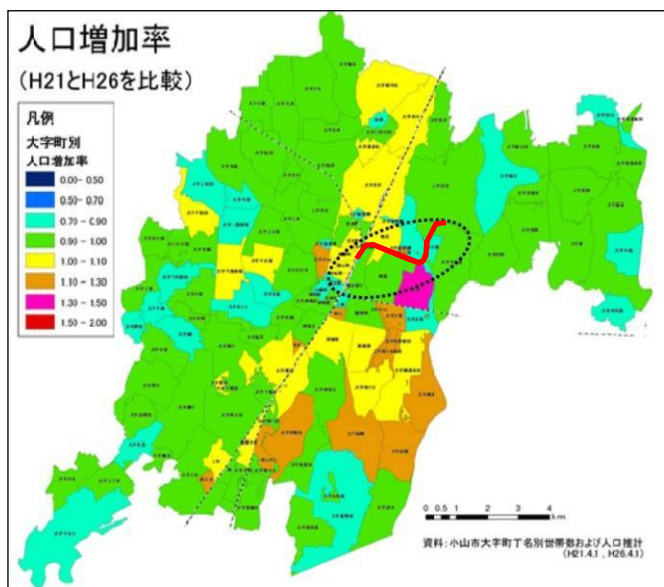
高岳線沿線の高齢化率は、大半の地区は比較的低くなっている。ただし、東光高岳周辺の後背地（中久喜や出井等）は、比較的高くなっている。

沿線の人口

駅東通り三丁目	1,147	
城北一丁目	543	
城北四丁目	977	
城北五丁目	658	
城北六丁目	928	
城東三丁目	667	
城東四丁目	844	
犬塚三丁目	1,519	
犬塚	2,922	※
中久喜一丁目	494	
中久喜二丁目	114	
中久喜三丁目	480	
中久喜四丁目	511	
中久喜五丁目	736	
中久喜	2,101	
出井	2,281	
合計	16,922	※

注1) JR線から分岐後の高岳引込み線の沿線について、路線から500m以内に掛かる町丁字の人口を整理したもの。
 注2) 人口は小山市統計年報（平成25年度版）にもとづく。
 注3) ※印の大字犬塚・中久喜・出井は、大字内のごく一部が沿線500mに含まれる。

沿線の人口増加率

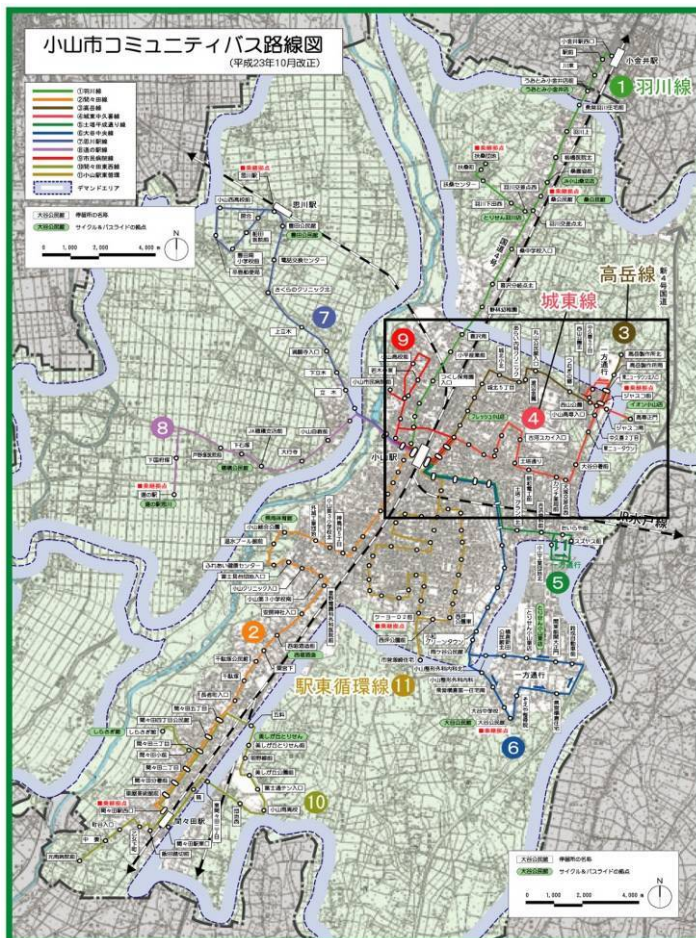
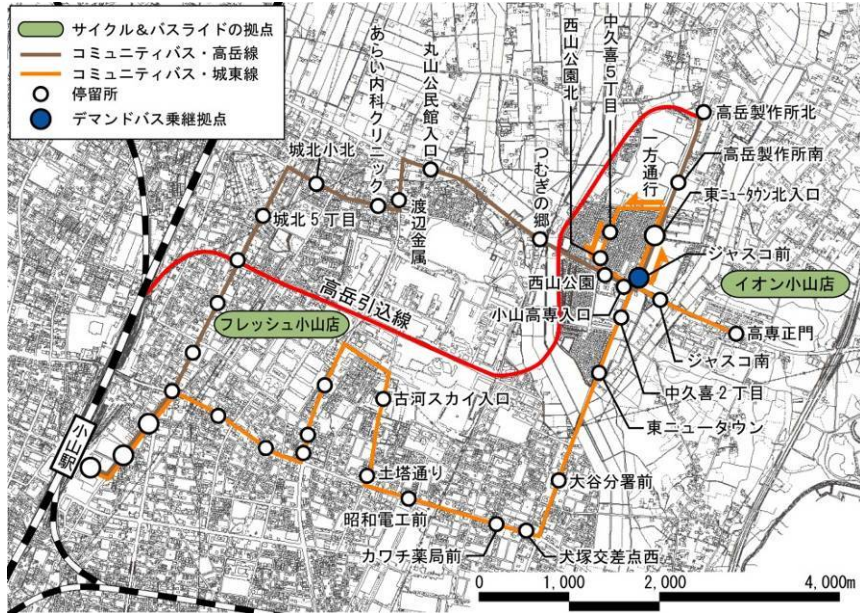


沿線の高齢化率

(4)コミュニティバスの運行状況

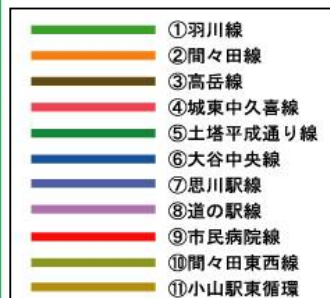
現在、小山駅と東光高岳方面を結ぶコミュニティバスは、高岳線と城東中久喜線の2路線が、いずれも1時間に1本で運行されている。

当該路線は、羽川および駅東線に次いで、利用者数が多くなっている。



路線別の利用者数
(単位:人/年)

路線名	利用者数
1 羽川	80,513
2 間々田	68,899
3 高岳	79,737
4 城東	63,399
5 土塔	12,166
6 大谷	34,051
7 思川駅	16,808
8 道の駅	10,928
9 市民病院	16,552
10 東西	20,349
11 駅東	81,834



2.2 沿線のまちづくり計画

高岳引込線の沿線では、官民の連携により新しいまちづくりに向けた検討が進められている。

沿線のまちづくり検討が行われているのは、以下の2つのエリアである。それぞれのエリアで検討されているまちづくりの概要を次頁以降に示す。

〈高岳引込線沿線のまちづくり計画〉

(1) 小山駅東口周辺のまちづくり

小山駅東口駅前広場を中心とした小山駅東口周辺約 10ha のエリアで、東口の顔づくりと魅力ある街の再生に向けた土地利用や開発が検討されている。

(2) 高岳引込線周辺のスマートコミュニティ

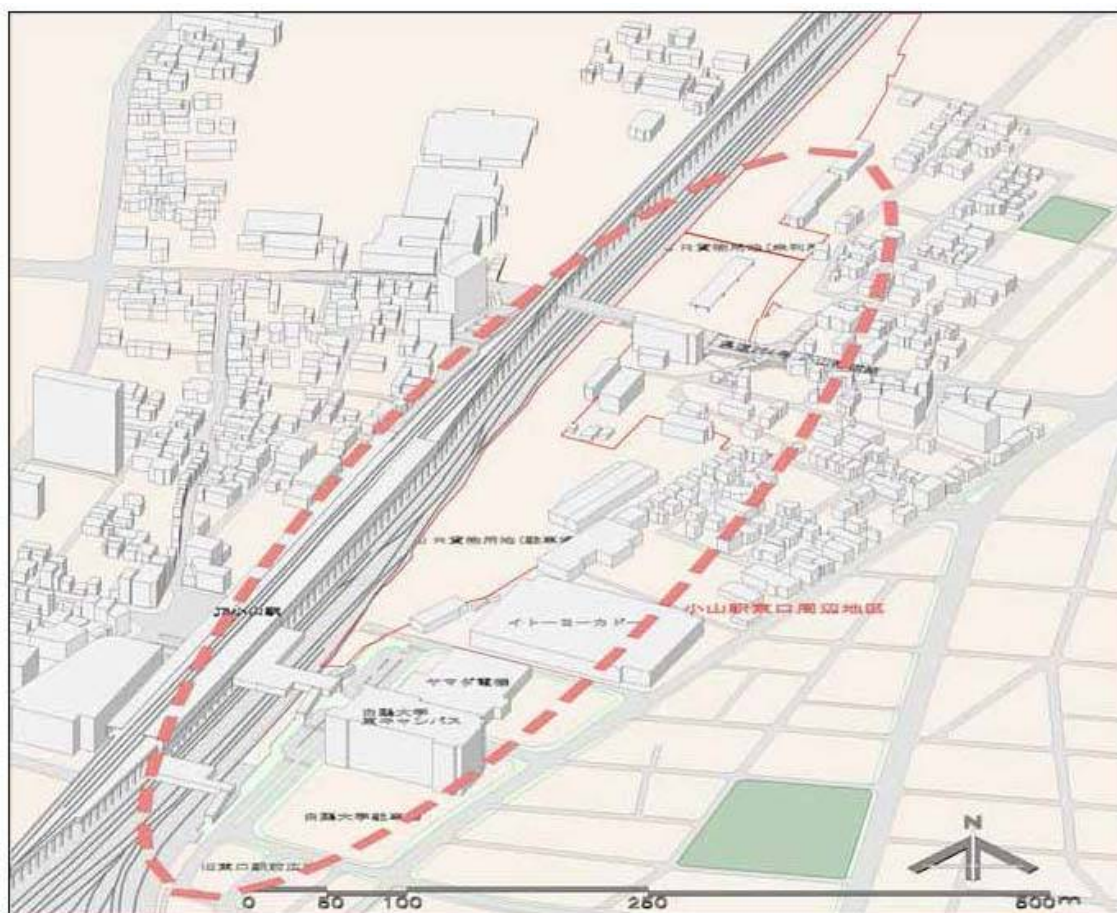
NTT データカスタマーサービス（株）や東光高岳（株）、小山高専等が協働により、エリアの工場廃熱を利用した再生可能エネルギーの地産地消等によるスマートコミュニティの実現を目指した検討が行われている。

(1) 小山駅東口周辺のまちづくり

日本貨物鉄道（株）と白鷗大学、小山市都市整備部等による合同会議を設置し、平成 26 年 3 月に「小山駅東口土地利用基本構想」を策定した。

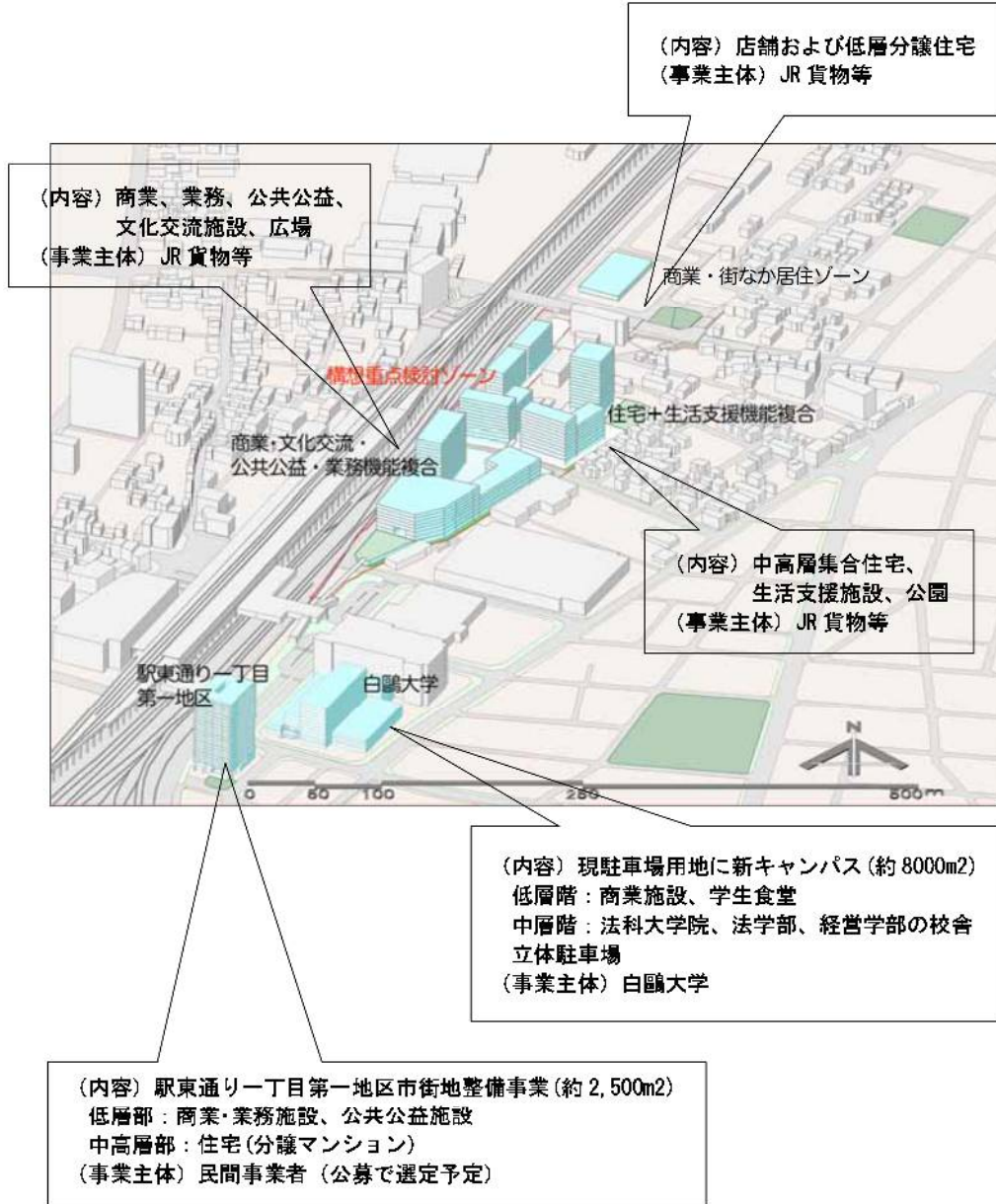
小山駅周辺は、平成 24 年 6 月に小山駅中央自由通路が開通し、平成 25 年度に小山駅東口新駅前広場およびアクセス道路の整備が完了した。これを契機として、駅周辺にふさわしい土地の高度利用や都市機能更新の需要が高まるなか、東口周辺には日本貨物鉄道(株)等の所有する約 3ha の大規模低未利用地や、白鷗大学の駐車場用地約 8,000 m²、また新たな土地利用が可能となった旧駅前広場用地約 2,500 m²などが存在し、これらの土地活用の推進・誘導が小山市の発展には欠かせないものである。

本構想は、これらを一体として土地利用構想を策定・誘導し、北関東の玄関口である小山駅東口の顔づくりと魅力と賑わいのある街の再生を図っていくため、小山市が策定したものである。



小山駅東口周辺のまちづくり対象地区

■整備誘導の方針・イメージ

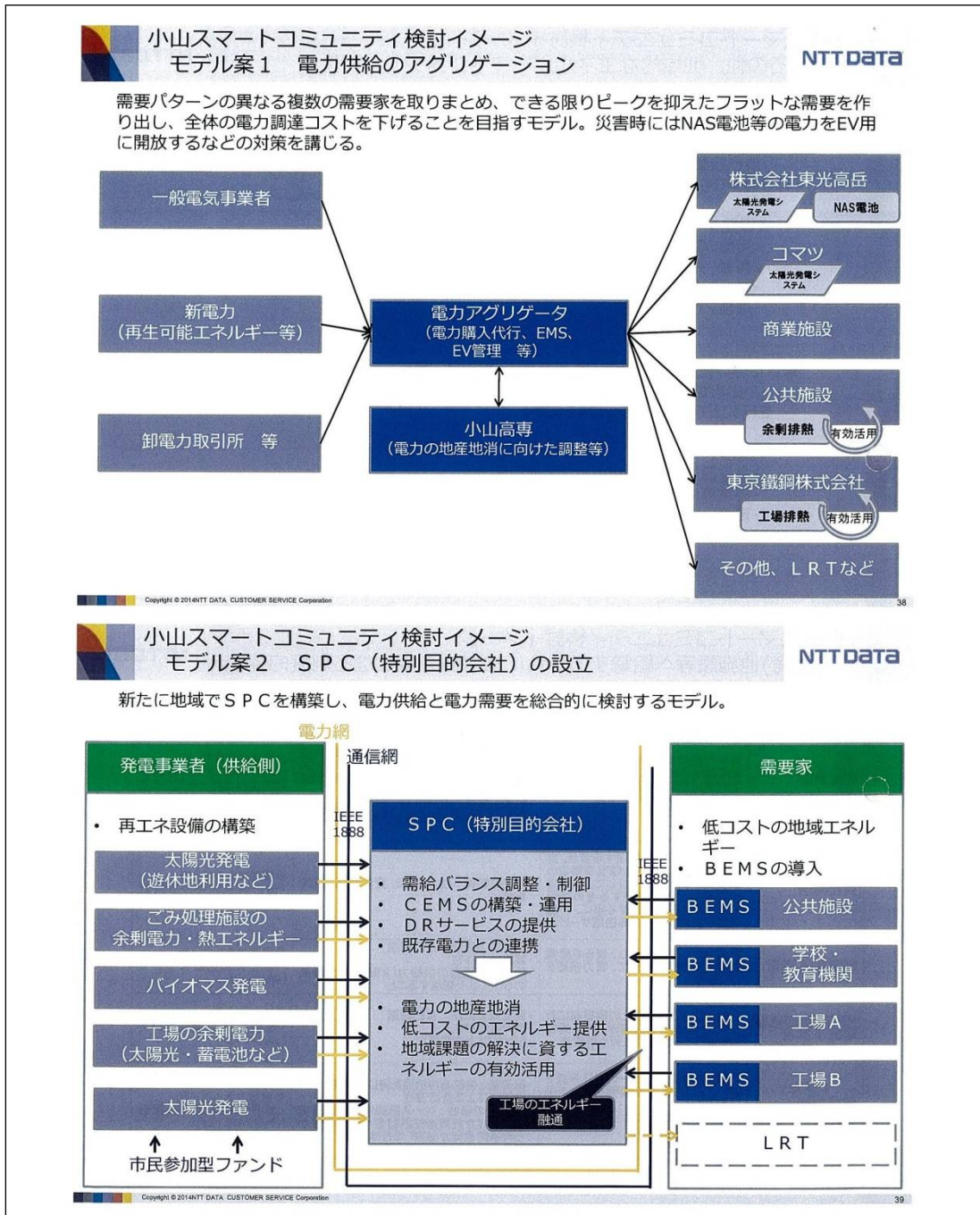


■展開イメージ

	平成25年度	平成26～29年度	平成30～33年度	平成34～37年度
東口新駅前広場	施設整備			
駅東通り一丁目第一地区		施設整備	住宅販売	
白鷗大学駐車場地区		施設整備		
構想重点検討ゾーン		施設整備	住宅販売	

(2) 高岳引込線周辺のスマートコミュニティ

NTT データカスタマーサービス（株）と東光高岳（株）、シムックス（株）、小山高専の協働で、経済産業省の補助事業（「スマートコミュニティ構想普及支援事業」）を活用して、本市域の地域特性・地域課題を踏まえた「エネルギーを地産地消し、災害にも強い分散型エネルギーの事業化調査」を行なうことを目指し、平成 27 年 3 月に事業計画などでまとめられる計画である。



出典：NTT データカスタマーサービス（株）資料

〈 参考 〉 富山ライトレールの整備効果

- ◇ 公共投資が呼び水となり、市街地再開発事業など民間投資が活性化
- ◇ 中心市街地の歩行者数が着実に増加（H18→H23 56.2%増加）
- ◇ 中心市街地の空き店舗が減少（H21→H23 2.3%減少）



* 出典：City Summit2012 「コンパクトシティ戦略による富山市型都市経営の構築」

◇ 地価の維持

- LRT 開業後、沿線地価は下げ止まり傾向が見られ、3 年後には富山市全体平均が減少傾向にあるなかで商業系において上昇に転じている。
- 住居系の地価について、LRT 開業前の沿線地域の地価は全体平均よりも低かったのに対して、開業後は逆転に転じており、LRT の開業が沿線地価に影響を及ぼしたものと推察される。

表 地価公示価格 (円/㎡)

		H16.1	H17.1	H18.1	H19.1	H20.1	H21.1	H22.1
富山港線 沿線 500m圏域	住居系 平均(5箇所)	62,600	58,520	56,300	55,180	54,800	53,640	51,880
	商業系 平均(4箇所)	262,825	227,625	220,575	218,825	226,850	223,325	213,700
	工業系 平均(1箇所)	86,000	77,200	71,500	67,000	64,000	60,600	57,400
	平均(10箇所)	145,030	128,030	123,530	121,820	124,540	122,210	117,160
旧富山市 市街化区域	住居系 平均(44箇所)	64,282	58,604	55,849	54,013	52,926	50,544	48,277
	商業系 平均(18箇所)	177,900	159,105	148,725	142,850	140,945	138,579	137,822
	工業系 平均(13箇所)	49,950	45,530	42,436	40,407	39,121	37,200	35,046
	平均(75箇所)	89,847	81,128	76,463	73,596	72,273	69,594	67,475

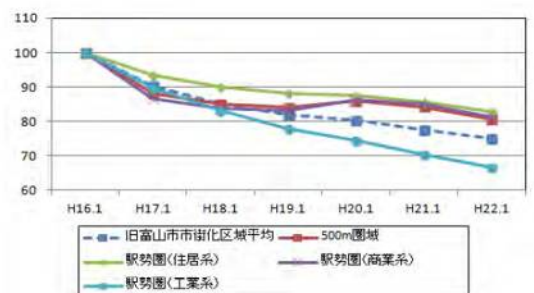


図 地価公示価格変化 (H16を100とした指標)

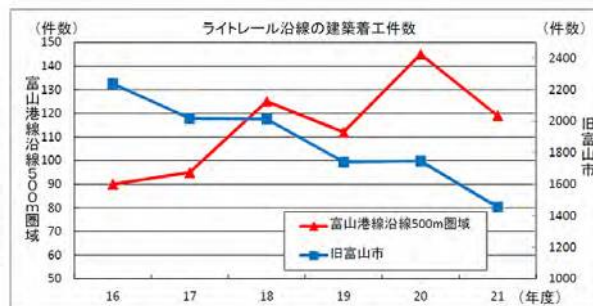
* 出典：H23 国土交通「LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果」

◇ 住宅の新規着工件数の増加

表 ライトレール沿線の建築着工件数（500m圏域）

		16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
富山港線沿線 500m圏域	北部	16	18	22	27	20	18
	中部	20	27	31	18	30	29
	南部	54	50	72	67	95	72
	総計	90	95	125	112	145	119
旧富山市		2,238	2,018	2,014	1,742	1,747	1,455

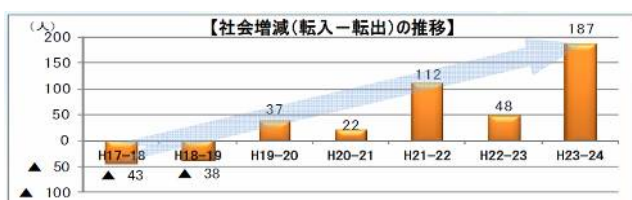
注：H21年度は3月末見込み数



* 出典：H23 国土交通「LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果」

◇ 転入人口の増加

- 中心市街地の社会増減（転入 - 転出）の推移
 - 中心市街地の社会増減の状況を見ると、平成19年以降は転入超過に転換し、過去5年では、年平均81人の転入者増加となった。
- 公共交通沿線地区の社会増減（転入 - 転出）の推移
 - 公共交通沿線居住推進地区の社会増減の状況を見ると、公共交通の活性化や居住推進事業により、公共交通沿線の魅力が高まり、平成24年より転入超過に転換した。



* 出典：City Summit2012 「コンパクトシティ戦略による富山市型都市経営の構築」

◇ 効果のまとめ

コンパクトな まちづくり	利用者数・利用機会の増加	<ul style="list-style-type: none"> 開業前後において利用者数の大幅な増加 開業2年目以降も安定した利用者数による利用の定着 LRT開業による利用頻度増が約3/4
	自動車利用からの転換	<ul style="list-style-type: none"> 平日、休日ともに自動車からの転換が約1割程度発生 休日については新規利用が約半数であり、新たな需要喚起
	沿線就業者数の増加	<ul style="list-style-type: none"> LRT開業による沿線就業者の増加 LRT利便性向上による沿線就業への効果
	沿線への転入者数の増加 (転出者数の減少)	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少傾向は歯止めは掛かっていない 一方、沿線への転入者の増加、転出者の減少傾向が見られる
少子高齢化 への対応	地価下落抑制・沿線宅地開発の促進	<ul style="list-style-type: none"> LRT開業後、沿線地価は下げ止まり傾向 LRT開業後の地価は、他地域よりも高い水準で推移 LRT開業後、着工件数の増加傾向 21軒の宅地開発の実施 (H20年度)
	高年齢者の公共交通利用機会の増加	<ul style="list-style-type: none"> 高年齢層の利用者数の大幅な増加 休日においては高年齢層が主要な利用者層のひとつ
	通学・通院目的での外出機会の増加	<ul style="list-style-type: none"> LRT開業による外出機会増加が約1/3 通学、通院目的の増加が顕著

* 出典：H23 国土交通「LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果」

新交通システム導入検討 貨物運行状況

平成27年4月現在



JR貨物 貨物運行区間



東光高岳 貨物運行区間

スイッチバック
→ JR本線へ

高岳引込線の施設概要

経緯：昭和37年に(株)高岳製作所小山事務所が大型変圧器の製造工場として開設された時より、工場専用線として使われている。

延長等：総延長4.7km(小山駅～高岳製作所)、幅員約7～10m
レール：30kgレール、70kgf/mm

行き違い設備：2箇所

車両基地：東光高岳内

車両：ディーゼル機関車2台、変圧器を運ぶための貨車、荷重試験車
※大型変圧器の重量は大きいもので約230t

所有者：線路は小山駅～古河電工の間が古河電工、古河電工～東光高岳の間は東光高岳と分かれている。但し、専用線が使用期間内は、JR貨物に帰属されている。

運行者：古河電工～東光高岳の間は東光高岳が運行し、その後はJR貨物に引渡しを行っている。

凡例
○ 主な道路横断箇所

新交通システム導入検討ルート 『底地』財産状況

平成27年4月現在

