

前回会議等の議事要旨

① 第 1 回 小山市まちづくりと新交通の導入に関する検討委員会

まちづくり部会・新交通システム部会（合同会議）（2015 年 11 月 5 日（木）13:30～15:00）

1. これまでの経緯等について

(1) 小山市まちづくり総合交通戦略について

- ◇ 高岳引込線沿線の地域分断の解消はどのようなことを考えているのか。
 - ▶ 踏切にするか信号にするか等の具体的な方法は今後の検討課題としたい。

(2) 新交通システムについて

- ◇ BRT は検討対象になるのか。
- ◇ 鉄軌道以外にも選択肢を広くすることも考えらえる。
- ◇ 鉄軌道であれば BRT は対象外となる。高岳引込線の鉄軌道の活用を前提にすれば、議論が発散しなくてよい。
 - ▶ 交通部会で整理してほしい。事務局でも対象を明確にしてほしい。
- ◇ これまでに何が決まっていて今後何を決めようとしているのか。
 - ▶ 高岳引込線を公共交通として活用したいが、東光高岳による貨物利用の機能は残していく。
- ◇ 蓄電池式は開発段階ではなく、台湾等では実際に走行している。
- ◇ 概算費用を提示していただきたい。
 - ▶ 概算費用は一般的な事業費であれば今年度に提示可能である。

2. 討議の論点と進め方について

- ◇ 小山市全体の中での当地区の位置付けを補足説明してほしい。
 - ▶ 次回のまちづくり部会で資料を用意する。
- ◇ 今ある高岳引込線のレールの活用を前提に議論した方がよい。
- ◇ まちづくりが求める内容により交通システムの方向性が決まってくる。高岳引込線沿線のまちづくり関係の構想はあるのか。
 - ▶ 当地区におけるまちづくりの計画は無いため、新たな構想が必要。
- ◇ 当地区のエネルギー関連の取り組み等も紹介しながら、スマートコミュニティや高齢者にやさしいまちづくり等についても議論できればと思う。
- ◇ まちづくり部会で議論したことを交通部会に情報提供してほしい。
- ◇ まちづくりの方向性が決まらないとそれに合った新交通を選択できない。
- ◇ レールの活用が前提であれば交通システムの方向性は絞られる。交通部会でもまちづくり部会と並行して検討することは可能である。
 - ▶ 必ずしもまちづくりの検討が先行する必要はなく、交通からみたまちづくりの提案もできる。理想はまちづくりから必要な交通システムを検討することだが、実現性や経済性の議論も関係してくる。各部会で検討する範疇を明確にしながら、できることを議論してはどうか。（委員長）

以上

② 第2回 まちづくり部会（2015年12月22日（火）実施）

（1）第1回小山市まちづくりと新交通の導入に関する検討委員会

まちづくり部会・新交通システム部会（合同会議）の意見の確認

- ◇ 小山市総合戦略の数値目標はリアリティのある数値、必達目標という位置なのか。
 - 現況値および平成31年度の目標値については、検討を踏まえ設定をしている。
 - ・ 新しい人の流れとして、観光客が増える、転入者数が増える、定住意向が増えるなどかなり具体性が必要である。総合戦略についても会議の材料の一つとして考えられる。
 - ・ 資料をみんなに見せては良いのではないか。しっかりとした協議はしている。
- ◇ 中心市街地との接続が良いことが本地区の強みだと思う。市民アンケートの結果を見ると高齢者の方が買い物などの利便性を求め中心市街地に住みたいと考えられる。ニュータウンなどの今後の人口推移はどのように見込んでいるのか現況を教えて欲しい。
 - ニュータウンには現在850軒の方が住んでいる。自治会員は805軒。入れ替わりもあり数字の上では会員数の変化はほぼない。住宅を購入した方たちが定年を迎え始め、老夫婦などが増えている。2025年には半分の人が65歳以上になるという試算をしている。新しい方、若い方の流入は多くない。小学生は60数名ほどで数が減ってきている。そのため、高齢者にやさしいまちづくりをしている。バスが2系統あり、生活利便性が高く、高齢者でも楽しいまちとしてアピールしていきたい。

（2）高岳引込線地区まちづくりの方向性について

- ◇ 高齢者のまちづくりということで、大事なのは歩くという視点。歩くという視点から見ると魅力的な部分がいまひとつ少ないように感じる。
- ◇ 私の住む地区は毎年50軒程度世帯数が増えている。区画整理の遊歩道が整備されているが、町内の人は歩いていない、高専の学生が歩いている程度。
地域に交流センターがない。
沿線に大企業が立地していることをもっと活かさないか。工場が放出している排熱などを地域のエネルギーとして使えないか。
 - 昨年調査して、放熱量は大きいことが分かっている。しかし、それを地区に貢献するのは多大な費用が必要で今すぐは難しいが、行政からの補助金が出る建替え等のタイミングで地区に貢献することは十分に考えられる。
- ◇ 今話が出たように、人口増加している沿線地区と人口減少している沿線地区があるので、そこをつなげるの方が大事でないか。大きな街を新しく作るという話ではない。柏の葉キャンパスなどを例として挙げられても現実とそぐわない。
 - 事例については、最新の取り組み情報として提示した。
 - 小山市全体の話と地区の話が混在している。沿道などそこに住む人の利便性などもっと小さい単位に特化した話をすべきではないか。もっと身近な話で現実的なものの提案がほしい。

- この街に即した議論をしていきたいが、事例の中にも実現できれば面白いこともあると思う。
- ◇ 資料の美術館などを結ぶルートは結城街道で交通量も多い。裏通りなどのほうが歩くのに適切ではないか。人が減っている地区と増えている地区とがあり、大規模な開発に着眼するのではなく、ニュータウンなどの活性化の方法を探るのが良いのではないか。市からの補助金等を活用し既存の自治会に入ってもらえるようにするなど。
- ◇ 自然の豊かさに価値を見出しで住んでいる人もいるので、自然を損なう開発は受け入れられないのではないか。高岳引込線の先に散歩道に適してところがあるので、もう少し広い範囲で自然を活かしたまちづくりについても考えた方が良いのではないか。また、健康に着目すると沿線に診療所が多くある。
 - 首都圏から那須塩原に自転車目的で来る人もいるので、良い案だと思う。また、民間病院の資料は次回に示すようにしたい。
- ◇ 税収が減ることを懸念事項にしているが課題ではあげていない。またLR Tについての前提が見えない。前回までの会議で決まっていることを教えてもらいたい。
 - 税収減少の懸念は間違いなくあり、マイナス面もしっかり記すようにする。新交通システムの前庭については、もちろんLR Tもあるがそれ以外の方法もある。今回はシステムよりも沿線まちづくりを議論することを考えている。今回の事務局資料では即地的な話でない部分があったが、まちづくりの話であるということをご理解いただきたい。
- ◇ 工場の緑地やグラウンドを住民が使わせてもらえるなら、資料では緑地や公園として整理しても良いのではないか。
- ◇ インタビューの調査結果で、デメリットについても話すべきではないか。LR Tの話をするときにまず課題として考えたのが渋滞の問題。このような点についても会議の場で議論できればいいと思う。
 - インタビュー結果にはデメリットも記すようにする。

以上

③ 第2回 検討委員会 (2016年1月29日(金)実施)

意見と対応(案)

項目	意見	対応
まちづくり検討の 中間報告について	ヒアリング結果に新交通システムと直接結びつかない回答もあるように見えるが、どのような質問をしたのか。	<ul style="list-style-type: none"> ヒアリングでは、①企業概要、②沿線に所有している土地と利用状況、③地域貢献への取組み、④電力需要や環境等への取組み、⑤新交通システムに関する要望や意向に回答いただいた。 新交通システムに関する意見は、別途新交通システムに関する資料で整理している。
	沿線地区人口の変化などについて補足説明してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> 東ニュータウンができて約30年になる。居住者には定年退職した世代も多い。800世帯強で、近年は空き家も増えているが、2世帯居住もある。東京や埼玉に就業している世帯が1/3程度。入居時に子育て世代だった家庭は現在では高齢者のみの世帯になっている。昨年行った調査では10年後には65歳以上が半数以上の限界集落となる。このため、高齢化に向けたまちづくり活動を行っている。自家用車は2台所持している家庭が多いが、今後、車に乗れなくなる人もいる。小山市全体のなかで極端に高齢化率が高いわけではないが、子どもは減る見込み。 周辺では人口が増えている自治会もある。中久喜は小山で歴史のある地区であり、歴史を活かしたまちづくりをめざしている。沿線から離れた場所などは宅地化の余地もある。
	高齢者交流施設等がある勤労青少年ホームや小山東出張所付近にはバスは通っているのか。また、その地区や診療所等がいくつか立地している東ニュータウン西側は、福祉系の拠点などを考えるのに適地ではないか。	<ul style="list-style-type: none"> バスルートはない。庁内検討会での議論では、新たな拠点施設の整備計画はないが、現状で診療所などの施設が集積していることや東出張所付近に県施設などがあることから、福祉系のゾーニングや拠点的な地区といった位置付けをすることができるのではないかと考えている。 施設を整備するのではなく、今ある施設間を歩きやすくする、複数の機能を持たせる、モールのようにするなどの取り組みは実現性があるのではないか。 新交通の駅ごとにNPO等に入ってもらいそれらの機能を持たせることが考えられる。沿線以外の人も集まってくるものにすれば小山市として魅力的なものとなる。 駅を地域活動の拠点とするというイメージ。
	まとまった土地の利用状況や、市街化調整地区の区画整理等の事業について教えてほしい。	<ul style="list-style-type: none"> 企業所有の未利用地に関しては、現在決まっている太陽光発電の他、物流施設の話が上がっているという程度。 区画整理等の事業については、まだ設立準備会等に向けた勉強会の段階。
	地形的に低い地区なのか。都市水害等の問題はあるか。	<ul style="list-style-type: none"> 低地だが具体の制約の位置付け等はない。

項目	意見	対応
まちづくりの方向性について	<p>状況を把握してどんなまちづくりの可能性があるのかよくまとまっていると思うが、3本柱（知・技術、環境共生、健康・安心）と導入機能を結びつけていくことが大切である。例えば、イオンなどの商業との結びつきは、どの柱に関係するのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ヒアリング等を踏まえて導入機能の洗い出しはできてきたと思う。一方で、県レベルで広域に関係するまちづくりもあると思うので、まちづくり部会では来年度に検討していきたい。大きなキーワードが旗を降ろさずに上手くつなげていく指標になっていくといい。 • 3本柱（知・技術、環境共生、健康・安心）を受けける将来像として、『産・学・官・民の連携』をメインとしているが、それは手法である。今まで蓄積したものや小山市の歴史などを踏まえて将来像を示すべき。 • 将来像については、今回はたたき台で、今後部会等で議論していく必要がある。 • まちづくりの柱と将来像、推進体制に分けて修正案を作成した。
	<p>導入機能の概念図で地域資源をグルーピングしているように見えるが、良くわからない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 新交通システムの導入や現在の地区資源などから沿線地区での導入・充実が期待される8つの機能について、まちづくりの目標に挙げた5つのまちづくりを結び付け、関係の強い機能をグルーピング化している。 • 凡例を追加するなどわかりやすく修正した。
	<p>まちづくりに関しては、立地適正化計画を検討されると思うが、どのような予定か。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 立地適正化計画については、検討中であり、策定を予定している。 • 県レベルで広域に関係するまちづくりもあるので、まちづくり部会では来年度に検討していきたい。 • 立地適正化計画との関係については、いずれ土地利用との仕分けが必要となる。まちづくり条例なども関係して議論が必要。そこまでのまちづくりの方向性についての絞り込みが必要である。
	<p>事例のような取り組みにはお金も必要であり、実現可能なことに議論を絞ってはどうか。 新交通システムを例にすると、定期利用者を生むためにどんな取り組みが重要かなどである。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 今回示したアイデアの種をどう育てるのかを、今後絞り込んで検討していく。

項目	意見	対応
<p>新交通システムに関する検討について</p>	<p>高岳引込線については LRT を想定しているように見えるが、LRT に何を求めるのかを明確にすべき。宇都宮は渋滞緩和という交通の整序化を前面に出している。駅西側に延伸する際は、別の目標となると考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 新交通システムの目標については、これから新交通システム部会で議論していく。システムは LRT だけにこだわっていない。小山の場合はまちづくりとしてどうするか、LRT ありきではなく地区をどうすべきか、並行して考えている。 • 市長の思いもあり、既存ストックの有効活用の観点で、まちづくりを広げて最も有効な活用はどれかという検討となっている。全体の検討の進め方としては、公共交通の比率を高める方向のなかで、これまでバスに取り組んできたが、次に鉄軌道系の活用が考えられる。JR 宇都宮線も含め、県レベルでも鉄軌道を活用できるのではないかな。
	<p>今回の検討は、小山市の未来像にとって、新交通システムが有効だというシナリオでの検討である。有効活用としては、新交通以外もあるかもしれない。検討としては複数案比較すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • バス専用道としての利用や一般道の活用もあるかもしれない。 • 今のコミバスとの費用対効果の比較も必要。LRT ありきにならないように提示すべき。 • 小山市がバス事業に関わっているので相互調整は可能と考える。LRT も何年かかけてペイするという考え方もある。シビルミニマムとして公共が負担するバスとは位置づけが異なる。

以上