

## 第2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

### 議事録

日時：2016年1月29日（金）15:00～17:00

会場：小山市役所 本庁3階 大会議室

出席者：(委員) 17名出席、4名欠席

(オブザーバー) 2名出席、2名欠席

#### 1. 開会

#### 2. 議事

##### (1) 第1回検討委員会(合同会議)の意見確認

特に意見はなく、承認された。

##### (2) まちづくり検討の中間報告について

A委員：ヒアリングではどのような質問内容だったのか。回答を見ると新交通システムとは直接結びつかない意見もあるように見える。

事務局：ヒアリングでは、以下の設問に回答いただいた。①企業概要、②沿線に所有している土地やその利用状況、③地域貢献への取り組み、④電力需要や環境等への取り組み、⑤新交通システムに関する要望や意向。

新交通システムに関するヒアリング意見は、別途新交通システムに関する資料でまとめており、後ほど説明する。

委員長：沿線地区人口の変化などについて、もう少し知りたい。

B委員：東ニュータウンは、入居が開始して自治会が出来てから、およそ30年になる。居住者には仕事を定年している世代も多い。800世帯強で、近年は空き家も増えているが、2世帯での居住もある。東京や埼玉に就業している世帯が1/3程度ではないか。入居当初に子育て世代だった家庭は、現在では小山市以外に子どもが巣立ち、高齢者の親のみの暮らしというところもある。昨年行った調査では10年後には65歳以上が半数以上になると見込んでいる。このため、高齢者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というわけではないが、若い世代は急速にいなくなる。

C委員：自治会単位で言えば、周辺では人口が増えている地区もある。東ニュータウンは宅地化が終わっているのでは人は減少傾向だが、現在、宅地化が進んでいる地区もある。中久喜では小山で最も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。新交通システムの沿線から離れた場所などでは宅地化の余地がまだある。

委員長：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。

事務局：バスルートはない。庁内検討会議での議論では、新たな拠点施設の整備計画はないが、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。

委員長：何か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。

豊川：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。沿線以外副委員長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。

委員長：駅を地域活動の拠点とするというイメージ。

委員長：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はどうなるのか。

事務局：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といった段階。

委員長：地形的に低い地区なのか。都市水害等の問題はあるか。

事務局：低地ではあるが、具体的な制約の位置付け等はない。

D委員：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。

豊川：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、県レベルで広域に係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。

委員長：3本柱（知・技術、環境共生、健康・安心）を受ける将来像として、『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。

D委員：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。

事務局：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。

D委員：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。

事務局：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。この計画と齟齬のないよう整合性を図っていく。

B委員：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、定期利用者をどう生むかといった取り組みが重要になるなど。

事務局：今回示したアイデアの種をどう育てるのかを、これから絞り込んで検討していく。

### （3）新交通システムに関する検討について

D委員：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おり、駅西側に延伸する際は、別の目標となると考えられる。

事務局：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。

委員長：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、これまでバスは取り組んできて、次に鉄軌道系の活用が考えられる。JR 宇都宮線も含め、県レベルでももっと鉄軌道を活用できるのではないか。

大森：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。

委員長：バス専用道や一般道もあるかもしれない。

A 委員：同感であり、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。

委員長：小山市はバスも市がやっているのだから、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。立地適正化計画との関係については、いずれは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。

以上