

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（平成28年1月29日開催）

意見と対応方針

項目	意見	対応方針
地区の現況について	企業等ヒアリングでは、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新交通システムや沿線まちづくりへの期待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、子どもは急速に減る見込み。 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。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。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の集積や東出張所付近の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	対応方針
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。</p> <p>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。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。 • 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。それまでにまちづくりの方向性を絞り込んでいくことが必要である。
	<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。</p> <p>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	対応方針
<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て、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