

平成 28 年度 第 2 回小山市まちづくり新交通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（合同部会）

日時：平成 28 年 12 月 7 日（水）

10 時 00 分～11 時 30 分

会場：小山市役所 別館 2 階会議室

議事要旨

1. アンケート調査結果

（歩いて暮らせるにぎわいのあるまちづくりについて）

A 委員：若者などが歩いて暮らせるにぎわいのあるまちを望んでいる結果が出ている。トランジットモール化により路面電車と歩行者の共存が可能となるが、ヨーロッパではトランジットモールが普及しており、本プロジェクトでも検討してはどうか。

（運行本数の希望について）

A 委員：運行本数の希望は、1 時間に 2 本以上が約 6 割と最多を占めており、「1 時間に 3 本を希望する意見が 9 割を占める」というまとめの表現は違和感がある。

（アンケート調査票の回収率等について）

B 委員：東ニュータウンの回収率は 41.9%となっているが、3 年前に行った高齢化に関するアンケートの際は回答率が 80%近くになった。東ニュータウンの場合、大半が自治会に加入しており、身近なテーマなので高い回収率を期待していた。一般的な回収率はどの程度か。

事務局：郵送回収で回収率 30%は平均的な数値である。

大塚副会長：自治会未加入者にはアンケート調査票は届いていないという理解でよいか。

事務局：アンケート調査票の配布などは自治会長様にご尽力いただいた。自治会未加入者には配布していない。その割合については把握できていない。自治会未加入者は若い世代が多いと想定される。

2. 新たな公共交通システムのネットワーク計画

(運行条件について)

C 委員：単線で上下それぞれ1時間に3本も運行可能なのか。

事務局：延長約5kmを時速20～30kmで運行すると仮定し、上下それぞれ1時間に最大4本まで運行可能と試算している。すれ違い箇所は、運行本数が1時間に2本および3本の場合は1箇所、4本になる2箇所必要となる。

A 委員：3両編成の車両であれば、1時間に2本の運行を前提としているのか。

事務局：収支予測と概算事業費は、3両編成の車両で1時間に3本の運行条件で算定している。1時間に4本の運行本数になると4両編成の車両となる。

(利用意向者数の推計について)

D 委員：将来の路面電車の利用意向者数を1,879人/日と試算しているが、平日を想定したアンケートの回答結果から推計することは妥当なのか。

事務局：アンケートの利用意向は、平日の回答として扱った。そのため、例えばほぼ毎日の利用意向であれば、4日/7日の利用頻度係数を乗じ、利用意向者数を算出している。

D 委員：小山駅から沿線事業所への来訪者数は、交通手段の数で等分して推計しているが、実際の来訪者数はもっと多くなるのではないか。路面電車ができると自社送迎バスからの転換も想定される。

事務局：小山駅からの来訪者数は、過剰な推計とならないように留意し、最低限想定される数字として試算したものである。

A 委員：アンケート調査では、自動車利用者が路面電車をほぼ毎日利用する割合は8.3%となったが、実際は自動車からの転換はもっと少ないと思う。富山市の事例でも、自動車利用者はアンケート調査時の意向ほど転換していない。利用意向者数の推計については、精査が必要と感じた。

事務局：アンケート結果を素直に読み込み、第一弾の試算として利用意向者数等を推計した。

(概算事業費について)

E 委員代理：小山市が借用する土地の賃料は概算事業費に含まれているのか。

事務局：現段階では土地の賃料は計上していない。なお、概算事業費における用地費は、

車両基地の初期投資費を計上したものであり、軌道費は、既設の軌道が無いJR貨物用地における新設費を計上したものである。

B 委員：駐車場の整備は、道路とのとり合いや用地の確保などに関係してくると考えるが、どのような条件を想定し、概算事業費を算定したのか。

事務局：高岳引込線の区域中に駐車場を確保することを想定し、ホームと上屋を計上した。ホームは幅 2m、長さ 20m程度とし、全 11 面を想定した。

B 委員：停留所付近の駐車場・駐輪場の整備は、費用に見込んでいないことでよいか。

事務局：徒歩のほかに自転車で停留所に来る方も想定されるが、今回の概算事業費の中では、駐車場・駐輪場は計上していない。

豊川会長：他の高専の事例となるが、明石高専では自転車利用は許可されていない。高岳引込線で路面電車を使う場合、小山高専でも自転車利用は許可されないと考える。

A 委員：ディーゼル車両の LRT の事例はヨーロッパにもある。路面電車の事例写真が古く感じる。都電荒川線は高床車両だが、ホームの高さを緩やかに上げるなどしてバリアフリー対応としている。

事務局：沿線住民はレトロな車両とモダンな車両に意見が二分されたが、市民はレトロ車両の割合が多かったことから、レトロ車両をイメージした写真を載せた。

A 委員：変電所や充電設備を備え、蓄電池で走る車両は、日本にはまだ無い。新しい技術を小山から発信し、来街者を呼び込むことも考えてはどうか。

事務局：バッテリートラムにすると電車線が不要となるが、充電設備などの設置を加味した上で、導入可能性を検討していきたい。

(収支予測について)

A 委員：運行本数を減らすと利用者が減るのではないか。運行本数を増やしたり、沿線への商業施設の立地を誘導したりして、利便性を高めることで需要を掘り起こせないか。どのくらいの人に乗れば運行収支が±0になるか、そういう考えもあるのではないか。道の駅や観覧車などの観光施設で交流人口を呼びこむ方法も考えられる。

事務局：利用者が何人であれば運行収支が±0になるかは算定可能である。

大森会長：収入は運賃 200 円／人で試算されているが、アンケートの選択肢が「200 円以下」のため、100 円／人くらいで算定するのが妥当ではないか。

(自動車交通との共存について)

E 委員：1 時間に 4 本など路面電車の運行本数が増えると、沿線企業にとっては、マイカー通勤や搬入出などの自動車交通への影響が懸念される。交通量のデータは存在するのか。

事務局：企業の事業所の前面道路の交通量調査は行っていない。今後、自動車交通への影響は検討していきたい。

E 委員：鉄道事業法では平面交差を認めていないが、その趣旨は交通渋滞が発生するからと解釈してよいか。

事務局：運行速度が速くなると踏切では大事故につながるため、安全面を考慮して鉄道事業法では立体交差を基本としている。

F 委員：高岳引込線は、踏切が 2 箇所しかなく、地域が長年にわたり二つに分断されてきた。通勤の車はスピードを出して地域内の生活道路を走行する。朝の登校時は路上に立って交通誘導している。地域住民の生活を考え、企業はマイカー利用者への啓発や指導を徹底してほしい。

(軌道敷空間の管理・活用について)

豊川会長：高岳引込線の軌道敷に農園や花壇がつくられているが、路面電車ができた後は、住民の方が小山市と協力して管理をしながら魅力的な空間にしていければよいと考えている。それが居場所づくりや地域を潤す場所につながれば、路面電車の応援団も増える。

B 委員：我々が考えるまちづくりを重ね、展開していくことが重要になってくる。

(東光高岳による貨物利用の存続の前提について)

G 委員代理：東光高岳は年 5 回、多い時で年 10 回程度、トランスを運ぶために引込線を使う。運行時は、鉄道ファンから注目を集める。また、軌道は花壇や菜園に活用されており、会社として黙認しているが、今後、はっきりさせていくなかで、貨物利用を存続することが事業に協力する大前提となる。

以上