

# 議事（１）第２回 まちづくり部会・新交通システム部会の意見と対応方針

平成 28 年 12 月 7 日（水）開催

## 1. アンケート調査結果について

項目	意見	回答、対応方針
歩いて暮らせるにぎわいのあるまち	若者などが歩いて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、ヨーロッパでは普及しており、本プロジェクトでも検討してはどうか。【A 委員】	今後検討していく。【事務局】
運行本数の希望	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。 【A 委員】	「1 時間に 2 本を希望する意見が大半」と修正した。 アンケートでの運行本数の聞き方は、現在のコミュニティバスの運行に比べるとサービス水準は高くなっている。【事務局】
アンケート調査票の回収率	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。【B 委員】	郵送回収で回収率 30%は平均的な数値である。【事務局】
	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。 【大森宣暁 部会長】	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。 【事務局】

## 2. 新たな公共交通システムのネットワーク計画について

項目	意見	回答、対応方針
利用意向者数の推計	<p>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。【C 委員】</p>	<p>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。【事務局】</p>
	<p>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と。路面電車ができる自社送迎バスからの転換も想定される。【C 委員】</p>	<p>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。【事務局】</p>
	<p>アンケート結果では、普段自動車を利用している人が路面電車をほぼ毎日利用したいと回答した割合は 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。【A 委員】</p>	<p>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。 【事務局】</p>
		<p>アンケートでの運行条件の意向別の概算需要の結果を追加し、需要が最も大きい結果となった「運賃 200 円、運行本数 3 本」を運行条件とした。【事務局】</p>
概算事業費		<p>概算事業費の算出の前に、運行本数 3 本とした際のダイヤと編成数の考え方を追加した。 【事務局】</p>
	<p>単線で上下それぞれ 1 時間に 3 本も運行可能なのか。【D 委員】</p>	<p>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 本の場合は 2 箇所必要となる。【事務局】</p>
	<p>車両が 3 編成の場合は、1 時間に 2 本の運行を前提としているのか。【A 委員】</p>	<p>収支予測と概算事業費は、1 時間に 3 本の運行条件とし、車両は 3 編成で算定している。 1 時間に 4 本の運行本数になると車両は 4 編成必要となる。【事務局】</p>

項目	意見	回答、対応方針
概算事業費	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。【A 委員】	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。 都電荒川線の写真に修正した。【事務局】
	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。【A 委員】	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。 その他の車両の検討として資料を追加した。 【事務局】
	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。【E 委員代理】	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。【事務局】
	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。【B 委員】	高岳引込線の区域内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。【事務局】
	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。【B 委員】	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。【事務局】 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。【豊川部会長】
収支予測	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。【A 委員】	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ため、資料に追加した。【事務局】
	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。【大森宣暁 部会長】	今回は、現在運行しているコミュニティバスの運賃と同じ 200 円/人で算定した。 今後は 100 円/人の場合も算定する必要があると考える。【事務局】

項目	意見	回答、対応方針
自動車交通との共存	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。【F 委員】	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。【事務局】
	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。【F 委員】	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。【事務局】
	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。【G 委員】	企業と住民それぞれの意見を聞きながら課題を解決していく必要がある。【大森宣暁 部会長】
線路敷空間の管理・活用	高岳引込線の線路敷に農園や花壇がつけられているが、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。【豊川部会長】	今後もまちづくりと一体的に検討を進めていく。【事務局】
	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。【B 委員】	
東光高岳による貨物利用の存続の前提	貨物運行は年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、線路敷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、当社の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。【H 委員代理】	