

平成 28 年度 第 3 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 29 年 3 月 1 日（水）

10 時 00 分～12 時 00 分

会場：小山市役所 別館 2 階会議室

議事要旨

1. 前回意見と対応方針

A 委員：前回の委員会で自動車交通への影響について質問したが、企業の前面道路だけでなく、線路に交差する南北方向の道路も含め、通過交通をゾーンで抑制するソフト施策の検討が必要と感じる。

事務局：ご指摘の通り、周辺道路も含めた交通規制による迂回誘導等も考えられるが、まずは実態を調査したい。

2. 収支予測の再検討、整備効果

（収支予測の条件設定について）

B 委員：ディーゼル車の動力費と修繕費は、LRT と同じ設定ではなく、類似する鉄道会社の実績値を用いた方がよい。

事務局：ディーゼル車を運行している事業者の原単位を参考に再検討する。

B 委員：ディーゼル車の累計損益も LRT と比較した方がよい。

事務局：ディーゼル車は整備費を縮減できるが、国の補助の対象とならないが、バリアフリーの観点等も含めて、総合的に評価したい。

C 委員：前回の収支予測からどのように条件が変わったのか。

事務局：前は富山ライトレールを参考に試算したが、今回は小山市の条件に類似した路面電車事業者の実績を用いて精査した。

D 委員代理：その他の経費に土地の賃料は入っていない理解でよいか。

事務局：現段階では関係企業と詳細な調整まで至っておらず、土地の賃料は含めていない。

大森宣勝会長：どの程度の賃料を想定するか。

事務局：未定である。

（整備効果と今後の課題について）

B 委員：自家用車によるドアツードアの移動に比べ、不便になることをマイナスの整備効果に挙げた方がよい。ネットワークも重要だが、ドアツードアに近づける移動環境を実現することが今後の課題になる。

事務局：整備効果や今後の課題を修正する。

大森宣勝会長：沿線住民にとっては移動手段の選択肢が増えることがメリットになる。

B 委員：道路の混雑等の影響把握だけでなく、信号制御等による影響改善のシミュレーションも今後必要である。

事務局：優先信号等を考慮し、今後、自動車の渋滞検討を行っていききたい。

大森宣勝会長：道路交通のシミュレーションは今後実施する必要がある。

C 委員：既存のコミュニティバスの存続の有無により、路面電車の交通需要も変わってくると考える。

また、アンケートの意見にあった騒音や振動の懸念も、マイナス面の影響として考えられるのではないかと。

事務局：今後の課題でバスとの役割分担や路線再編を示しているが、マイナス面の整備効果については再検討したい。

E 委員：小山市を本拠地とする「栃木ゴールデンブレース」の公式戦開催等に伴い、小山運動公園の球場利用の需要増大が見込まれるが、路面電車からのアクセスをどう考えるか。

事務局：線路を延伸することは難しいが、停留所等から球場へのアクセスについては、今後検討していきたい。

3. まちづくりの実現化方策

（今後の課題について）

B 委員：都市と農の交流拠点は、都市計画区域内で定める立地適正化計画の対象外となるため、内閣府の小さな拠点等の制度を活用することが考えられる。また、住宅団地リノベーションエリアは、市街化調整区域が含まれるため、土地利用の転換等が必要になる。すぐに事業化することが難しく、調整や検討が必要な取組については、課題についても触れた方がよい。

豊川会長：白鷗大学の東キャンパスはすでに着工しており、宇都宮大学サテライトプラザもすでに稼働している。一方、都市と農の交流拠点や住宅団地リノベーションエリアはまだ検討段階であるが、まちづくりの方向として出せるメニューを示したものである。

事務局：費用分担や実施主体の調整等が今後必要であり、これらの課題についても記載したい。

豊川会長：停留所は、利用者がベンチや ICT 機器等に直接触れる場でもあり、沿線企業においては、技術やノウハウを市民に開示するパビリオンやプレゼンテーションの場として、環境整備に前向きに協力してほしい。工場見学だけでは伝えにくい部分を PR できれば、より有意義な事業になる。

（その他について）

オブザーバー：資料は事前配布してほしい。

事務局：当日配布となりお詫び申し上げます。今後は事前配布を遵守する。