

議事（１）前回の部会と委員会の意見確認と対応方針

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。どのくらいの人が乗れば運行収支が±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	<p><u>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】</u></p>	<p><u>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】</u></p>
	<p>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】</p>	<p>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】</p>
	<p>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】</p>	<p>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】</p>
線路敷空間の管理・活用	<p><u>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】</u></p>	<p><u>今後もまちづくりと一体的に検討を進めていく。【事務局】</u></p>
	<p><u>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】</u></p>	
東光高岳による貨物利用の存続の前提	<p><u>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、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】</u></p>	

2. 第2回 検討委員会の意見と対応方針

平成28年12月21日(水)開催

①アンケート調査結果

意見	回答、対応方針
利用頻度の「それ以下」とは何か。【A 委員】	月に1日以下の利用頻度の選択肢であり、ほとんど利用しない方となる。【事務局】
市民等へのアンケート結果で特徴的な傾向は出ているか。【永井委員長】	環境負荷の低減や駐輪場の混雑緩和をメリットとする意見が比較的多くなった。また、レトロ車両のニーズが比較的多くなった。沿線に商業施設や公共交通の充実を求める意見なども寄せられた。一方、事業の採算性を気にする意見などもあった。【事務局】
コミュニティバスのアンケートでは通常、通院目的の需要が多くなる。しかし今回のアンケートでは、それと異なる若い世代などの需要も出ており、新たな需要が見込まれると想定してよいか。【永井委員長】	今回のアンケートでは、高齢者は買物、若い世代は通勤・通学を目的とする回答が比較的多くなった。【事務局】 サービス水準やまちづくりの状況により需要は変化するものであり、想定する状況に幅があるものの、一定程度の需要が見込まれる結果が出ている。【大森宣暁副委員長】

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
需要予測について	「週に 1 日以上」の利用頻度の割合が約 48.1%となっているが、需要予測にどのように反映したのか。【A 委員】	利用頻度係数を設定し、利用者数を推計した。アンケート結果を素直に捉えて需要を予測した。【事務局】
	おーバスとの関係も考慮して検討していく必要がある。【A 委員】	コミュニティバスとの役割分担を考慮し、事業効果の予測などを一体的に検討していく。【事務局】
	市全体で考えると、市民アンケートのサンプル数 145 人は少ないと感じる。【A 委員】	市民には直接聞き取り調査を行ったが、今後も広く周知するように検討していく。【事務局】
サービス水準について	高齢者向けの運賃優遇サービスは計画しているか。【B 委員】	富山市でも小学生や定期利用者などの割引を実施しており、優遇措置を検討する必要がある。今回の収支予測でも割引実収率を設定し、収入を試算している。【事務局】
	学生などの利用が朝に集中することを想定すると、定時性の確保が重要になる。その対応策として情報提供装置や IC カードの導入などが考えられる。初期投資と維持管理を一体的に考えた方がよい。【C 〆ザバ-代理】	将来的には、路面電車とバスを一体的に運営することも考えられる。【永井委員長】
	(株)東光高岳のトランス搬出に支障が出ないよう、運行時間などは別途協議させてほしい。【D 委員】	トランス搬出は前提条件であり、企業のメリットを整理していくことが重要である。【永井委員長】
	1 時間に 3 本の運行を想定した場合、10 分に 1 回の頻度で路面電車が道路と平面交差することになるが、自動車交通への影響をどのように考えるか。【E 委員】	企業や工場の前面道路の交通量調査は行っていない。自動車交通への影響は今後検討していく。【事務局】
	収支の試算結果を見ると、民間事業者の単独運営は厳しいと感じる。そこで第三セクター形式が想定されるが、小山市が経営主体になることを十分認識する必要がある。【A 委員】	事業費の削減や沿線の交通需要の掘り起しなどにより、収支を精査しながら、運営主体となり得る民間企業に声を掛けていきたい。【事務局】

	<p>整備手法の比較案の違いは何か。【永井委員長】</p>	<p>運営主体や整備費用に違いはないが、J R 貨物敷地以外を市道にする 2 案は、当該用地の取得が容易になると考える。【事務局】</p> <p>メリットがあることが前提だが、事業に協力したい。売却か賃借かなどの用地提供の方法については、事業が具体化する段階で協議させていただきたい。【F オブザーバー】</p>
<p>まちづくりとの連携について</p>	<p><u>小中学生の反応などを見ていると、沿線住民をはじめ、みんなが楽しめ居場所として、軌道敷の空間などを活用することが重要と感じる。市、市民、企業、土地所有者などが協働し、新しい公共空間を創出できるとよい。まちづくりで人を呼び込み、路面電車の需要を高めたい。【豊川副委員長】</u></p> <p><u>市民等と協働で軌道敷などの緑を維持管理することは、治安や環境の向上だけでなく、管理費の削減にもつながる。【豊川副委員長】</u></p> <p><u>既存のまちかど美術館などを沿線に移設することなども視野に入れたい。市民活動の拠点があると、高齢者も外出しやすくなる。【豊川副委員長】</u></p> <p><u>沿線のまちづくりは、需要の掘り起しに寄与するとともに、小山市の人口増加にもつながるものである。今後の課題に沿線のまちづくりの必要性を記載すべき。【G 委員】</u></p>	<p>沿線の企業・工場は、工業団地の制度ができる以前に立地しており、インフラが計画的に整備されていない。<u>緑豊かで人が歩いて楽しめる集いの場が不足しており、地元の期待もある。例えば帯広市では、市街地を囲む都市公園としてグリーンベルトを市民と協働で整備し活用している。本地区でも同様に、沿線とより広範な周辺とを緑や市民活動でネットワークしていくなどの展開も考えられる。</u></p> <p><u>また、採算性を見込める事業とならない場合は、まちづくりの一環としてどのように位置付けられるかが重要になる。【永井委員長】</u></p> <p>沿線のまちづくりとの連携は必要であり、今後の課題に追記した。【事務局】</p>