

平成 28 年度  
第 3 回小山市まちづくりと新交通導入に関する検討委員会

日時：平成 29 年 3 月 24 日(金)  
10 時 00 分～12 時 00 分  
会場：まちなか交流センターおやま～る

議事要旨

1. 前回の委員会と部会の意見確認と対応方針

A 委員：内閣府の「小さな拠点」とは、どのような制度なのか。

事務局：国土交通省の立地適正化計画制度が市街化区域内にまちを集約化し公共交通でつなぐのに対し、内閣府の小さな拠点は市街化調整区域の集落を小さな拠点と位置付けてネットワークする。今後、本制度が活用できるか検討していきたい。

永井委員：立地適正化計画は今年度に検討するのか。

事務局：平成 29 年度と 30 年度の 2 ヶ年で検討する。

2. 最終報告と評価

B 委員：新交通システムの累計の償却後損益は、1 年目に返済が終わり黒字転換するのか。

事務局：適切な表現に修正する。

C 委員：まちづくりの住宅リノベーションエリアの場所はどこか。農地に住宅をつくるのはリノベーションにあたるのか。立地適正化計画との整合性も考慮する必要がある。

事務局：具体の場所を特定するものではない。当該ゾーンは市街化調整区域であり、所管機関と法的な調整などが今後必要になる。平成 29 年度と 30 年度で策定予定の立地適正化計画では、高岳引込線沿線の活用が大きな重要性を占めてくる。当該ゾーンは、小山市都市計画マスタープランにおいて、将来市街化区域に編入を検討することを位置付けている。栃木県とも調整が必要だが、小山市のスタンスとしては、将来、市街化区域に取り込み都市的土地利用に転換していくことを考えている。今後、立地適正化計画とも整合を図りながら検討していきたい。

D 委員：上下分離の事業スキームは検討しなかったのか。

事務局：宇都宮市や富山市などの事例を踏まえ、上下分離も検討してきた。しかし、軌道法で上下分離できるのは旅客単独の場合に限られ、貨物併用の場合は難しいと考えており、現段階では上下一体で検討している。

Bオブザーバー：軌道法で貨物輸送を行っている事例は無い。事業スキームは引き続き検討が必要であり、現時点で結論が出せるものではないと考える。

E 委員：新交通の進め方で工事着手のスケジュールを明示するのは妥当なのか。

事務局：決定事項ではないが、実現化の目安として示した。次年度以降の検討内容を共有する意図もあり、途中段階の検討が全て順調に進むと想定し、ステップを示した。特に、関係省庁に特許申請する段階が一つの重要なステップになる。

A 委員：小山市全体のまちづくりや公共交通のあり方の中で、土地所有者との調整等も行いながら、引き続き検討を進めてほしい。

事務局：立地適正化計画の中で検討を進めていきたい。

Bオブザーバー：朝の混雑時の対応一つとっても採算性には振れ幅がある。1時間に3本の運行本数で旅客を輸送できるかという課題があり、また、運行本数を増やすと事業費が上がることになる。現時点では不確定事項が多いため、今年度までの検討成果に「採算性が確保できることを確認」したとする書きぶりは強すぎる。今後も精度を上げながら採算性を確認していくことになる。

事務局：通勤者や学生などが集中する朝のピーク時については、輸送能力の検討が必要である旨、課題に記載している。検討の成果については「採算の精度を上げていく」表現に修正する。

大森副委員長：新交通の導入は、採算がとれるかどうかだけでなく、将来の小山市のまちの魅力を向上させる非常に重要な装置の一つと考える必要がある。そのようなことを「はじめに」に記載した方がよい。

永井委員長：長新交通の導入や沿線地区のまちづくりの位置付けが強化されるよう、立地適正化計画の中で検討してほしい。

D 委員：軌道法で貨物輸送を行っている実績が無いとのことだが、早急に事業スキームに関する結論出してもらいたい。貨物輸送の存続は前提条件である。軌道法の適用性を再確認してほしい。

以上