

第1回 小山市まちづくり総合交通戦略策定協議会

会議録

日時：平成26年8月1日（金） 13時30分～16時30分
場所：小山市役所 本庁3階 大会議室北
出席者：（委員）16名出席、3名欠席
 （オブザーバー）5名出席
事務局：小山市都市整備部都市計画課

1. 開会

2. 委嘱状交付

3. 市長挨拶

4. 委員紹介・事務局紹介

5. 委員長の互選・副委員長の指名

委員等に永井護氏が互選され、豊川斎赫氏が副委員長に指名された。

6. 会長挨拶

7. 議題

～事務局より資料説明～（「1. はじめに」「2. 小山市の現状と課題」）

～質疑～

（委員A） JRの利用者の平成25年度以降のデータはないのか。

（事務局） 統計資料に出てなかったため載せてないが、JR東日本に確認すれば25年度データは入手できるかもしれない。

（委員A） LRTを導入するためにこの協議会を設立したのか。

（事務局） 交通とまちづくりを一体的に戦略的に進めていくために設けた。

（委員A） 小山駅周辺の空き地について、駅周辺の有効な土地利用状態とはいえないと記述してあるが、どのような状態を有効な土地利用と考えるのか。

- (事務局) 駅周辺の高度化やにぎわいのある土地利用を実現したいという思いがある。自動車保有が伸びているが、今後は公共交通への転換が必要と考える。駅前に駐車場を多く整備して車で中心部に入ってほしいという施策は積極的には考えていない。
- (委員長) 資産運用の面から暫定的に駐車場にしておくという意向もあるのではないかな。
- (事務局) 土地を遊ばせておくのはもったいないので駐車場にしている場合もある。
- (委員A) 駐車場がなくなるとまちに来なくなると思う。実際、公共交通機関で来ている市の職員はどれくらいいるのか。政令市なら別だが、小山市の場合、駅周辺の駐車場はまちの賑わい形成や商業の継続には有効であると考えます。
- (事務局) 公共交通をなるべく活用してほしい考えがあるが、駐車場がまったく必要ないというわけではない。
- (委員長) 駐車場は重点施策にも入っているため、今後対策を検討していくのか。
- (事務局) 重点施策の中で議論を深めていきたい。
- (委員長) 戦略の目玉の一つとして新交通が入ってくるのであり、全体の交通システムの中でのバランスが論点になる。
- (委員B) 市の人口はいったん減少した後に増加した理由は何かな。また、市街地開発事業を実施した地区は高齢化率が低くなっているが、20年、50年後にどうなるのか。さらに、端末交通手段としての車利用者が平成17年から22年で減っている原因は何かな。
- (事務局) 3.11の大震災の影響があったと推測する。
- (委員長) 人口の推移と車利用者が減った要因は調べてほしい。高齢化の推移は市街化区域の中の人口構成がわかれば把握できる。
- (委員B) 人口は横ばいで推移するが高齢化は進行していく。車を運転できない高齢者だけでなく自ら免許証を返上することを選択する高齢者も出てくる。このような流れがあるとすれば、現状認識の書き方は変えた方がよい。
- (委員長) 新しく開発した地区はある時期になると高齢化するのが一般的である。

(事務局) 高度成長期に整備されたニュータウン問題とは決してイコールではない。いわゆるディベロッパーが開発した分譲地は小さい敷地に家が建ち、住めなくなり出て行くことになるが、小山市の場合は区画整理事業で基盤整備したためゆとりのある敷地で二世帯が生活できる環境が整っており、うまく世代が交代して定住していくと考える。しかし高齢化は進むので、交通弱者にやさしい交通まちづくりの方向性を見出したい。

(委員C) バス利用にはコミュニティバスも入るのか。

(事務局) 入る。

(委員C) 小山駅の端末交通手段としてのバス利用者が平成 17 年から平成 22 年で減少している一方、市全体のバス利用者は増加しているが、その原因を調べてほしい。

(委員D) 今回の戦略は市全域を対象とするにもかかわらず、思川駅はあまり触れられていないが意図があるのか。

(事務局) 思川駅の端末交通手段等はデータがなかったので資料に記載しなかった。

～事務局より資料説明～（「3. 小山市の目指すまちづくり交通の方向性」「4. 課題解決に向けた目標と施策の検討」「5. アクションプラン(重点施策)」）

～質疑～

(委員A) 新交通システムとは LRT のことか。

(事務局) 高岳線を活用した交通システムだが LRT に限定はしていない。

(委員A) 高岳線の活用の話は昨年あたりから話が進んできているが、今年予算計画に 200 万が計上されているが、市民からの要望を受けてのものなのか。

(事務局) これまで庁内で高岳線活用を検討してきたが、昨年度になりいつまでも庁内だけでの検討では限界があるので、都市計画マスタープランの見直しにあわせて、市としても今後、高齢化社会への対応をしていく必要があり、高岳線の活用策を検討することとなった。市が主体となり市民や関係者等に投げかけをしている。

(委員A) コミュニティバスが現在運行しているが、高岳線を活用する利点は何か。勉強会の場で LRT 導入には多額の費用がかかると聞いたが、整備費用はどのくらいか。

(事務局) 昨年度の勉強会で試算したが、それ以降は検討していない。

(委員A) 交通戦略のなかに LRT は入れて頂きたくない。具体的な利用イメージを提示することなく LRT の事業が進んでいくことに抵抗がある。

(委員長) アクションプランに入れることに異論があるという意見か。

(委員A) 前回の勉強会で市が提示した利用見込み人数は算出根拠が不明である。高岳引込線沿線にある富士通の職員に意向を聞くと「LRT には乗らない」と言われる方がいる。また、工業団地に住まわれている人も勤務時間が不規則なので利用すると考え難い。またジャスコ利用者についても店前に着くバスがありそちらを利用すると考えた方が自然だ。高岳線沿線は商業施設でなく住宅地を通っており、LRT が本当に必要なのか疑問だ。駅に向かうバス利用者も減少傾向にあるなかで、LRT を整備して利用されるのか。試算費用を確認した上で、それでも進めると判断することに理解しかねる。

(委員E) これから先のことを考えて、まちづくりから考えて行こうと話合ってきた。地元には多くの一流企業があるので一緒にまちづくりを進めていきたいと豊川先生のもとで勉強してきた。高岳線には踏切が 2 ヶ所しかなく、地域住民は移動に困っている。廃線もお願いしてきたが、これからの時代は交通システムが良いのではと考える。費用はあくまで試算である。バスも備えて魅力あるまちづくりをしていきたい。いますぐに電車を走らせるということだけでなく、まちづくりから入り、一流企業にも協力してもらい、一体となりまちづくりを進めていきたいという思いを持っている。

(委員長) 公共交通はバスと新交通などの役割分担が重要になる。新交通を導入せずにバスだけで実現する方法もある。まちづくりへの効果があるから新交通を導入することもある。短期で実現化するアクションプランに位置付けるか位置づけないかの選択肢もある。いずれにせよまちづくりの中でどう交通を位置づけるかというのが重要。LRT だけでなく代替案も比較検討するなどにより公共交通の選択肢をもたせたい。

(委員D) 勉強会では、この交通がよいという結論まではいたっていない。線路を走れるバスがありこちらの方が費用も安くなるという意見も出てきた。

(委員F) 小山市がどうまちづくりをするかということであって、そういうなかでの交通であるなら、高齢化に向けてまちを活性化ができるかが一番重要になる。それから交通対策を考える二段構えの構成になるのでは。

(委員G) このまちでは高岳線の線路と住民が寄り添っている。二か所の踏切で生活が分断されている。勉強会では高岳線を活用してまちを活性化したらどうかと位置付けた。図書館列車や野菜列車など様々なアイデア出た。今後、高齢者の足をどう確保するのか。バスもあるが高岳線を利用してまちに出る、病院に行く、そういう利用が考えられる。

(委員A) 市全体を見据えた戦略であるのに高岳線に関係のある委員が多いようだが委員はどのように選定したのか。

(事務局) 沿線の自治会を優先に声掛けし、市全体からは連合会に出席いただいている。

(委員A) 議会は予算を承認したのではという話があったが、私は反対した。再検討してほしいという個人的意見を出した。

(委員長) 市に高岳線の活用を検討する部署がないのでこの会議で議論する意義があるが、高岳線だけを議論する会議ではないという認識を持っている。

(委員A) 新交通の議論を進めていくのなら、勉強会の資料や現地の状況を説明いただきたい。

(委員C) 政治的な話になると沈黙するしかない。協議会の論点を明確にさせていただき、発言しやすくなる会議運営をしてほしい。

(委員F) 先ほど駅まで入っているバスが減っているとあったが、それは地域の人が利用するコミュニティバスの特徴でもある。デマンドバスについては、使い方がわかりづらいという意見があり、市民の理解が得られてないことが課題となっている。

(委員長) バス交通委員会でどこまで議論されているのか整理してほしい。

8. 次回連絡・閉会 次回の会議は11月頃を予定する。

以上