

「小山市まちづくり総合交通戦略」のまとめ

	章番号
<p>本市では、モータリゼーションの進展や郊外型大規模小売店舗の立地など都市機能の拡大傾向が続くものの、中心市街地の人口減少や都心部における空洞化に歯止めを掛ける街なか居住の施策や、高齢化率が増加するなかでも高齢者への交流の場づくりなど外出機会増加策や、土地利用の郊外化に伴う自動車交通の一層進展するなかでも環境や交通弱者にやさしい公共交通利用促進策を推進しています。</p> <p>こうした中、本市では、「第6次小山市総合計画」の基本計画において示した“住みたい・住み続けられる人と企業を呼び込むプロジェクト”の実現を目指して、市街地再開発事業などのまちなか居住推進事業や、栗宮新都心構想、農住まちづくり構想などを展開し、国民人口が減少するなかにあっても小山市の人口は増加し続けています。</p> <p>しかし、今後、全国的な高齢化社会の加速が予想される中、国が新たに打ち出した“地方創生”と連動し持続的に人と企業を呼び込むためには、快適な市民生活のためのまちづくりと持続的発展を支える総合的な交通体系を一体的に推進することが急務となります。</p> <p>そのため、平成16年に策定した小山市総合都市交通計画に示された各交通手段の計画を踏まえながら、より一層まちづくりとの連携を高めて短期的・集中的に対応すべきまちづくり交通の課題を検討し、本市の交通体系として整理したうえで、その実現のための具体的な施策を推進するために、小山市まちづくり総合交通戦略を策定するに至りました。</p>	1章
<p>まず、本市のまちづくり・交通をとりまく現状から、『人口増加・定住化を促す魅力あるまちづくりの推進』『まちの「顔」としての中心市街地の魅力向上』『高齢化社会を支える生活・移動環境の構築』『環境問題に対応した都市や交通のシステム転換』『自動車交通依存からの脱却（公共交通の利用促進）』を課題として捉えました。</p>	2章
<p>次に、現状と課題を踏まえ、「公共交通をかしこく利用して住み続けられるまち小山」を基本理念とし、「定住促進」「健康増進・環境配慮」「交流拡大」を基本方針に掲げました。</p> <p>また、人口減少・超高齢化社会を迎えるにあたり、市街地が低密度に広がれば、一定の人口密度により支えられてきた「医療・福祉・子育て支援・商業などの生活サービスの提供が困難」になり、「交流・賑わい・文化・都市の顔などが消失」し、「自動車の運転ができない高齢者等が不自由な生活」をおくり、集積のメリットが失われることにより「インフラだけでなく都市経営コストが増大し財政構造の悪化」を招くことから、生活サービス機能を中心拠点や生活拠点に集約化し効率的に提供できるように長期的に都市構造をコンパクト化し、その周辺や公共交通沿線への居住を誘導することにより生活サービスやコミュニティを持続的に確保することが必要です。</p>	3章
<p>そこで、公共交通を中心にした多様な交通手段で拠点間を結ぶ『多極ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を目指すことを『交通戦略』の方向性とししました。</p> <p>具体的な戦略としては、現在、『市の中心部と拠点間などを結ぶ都市内交通』はバスが主で、状況の変化に対する柔軟な対応で再編や新たな拠点を連絡するような活用促進を行っていますが、今後は、バスに加えて鉄軌道の輸送能力が優れることや定時性と呼ばれる他の交通に影響を受けないことなどの優位性を活かし、更には社会資本の老朽化の急速な進展への対応を図るため、鉄軌道の既存ストックである『JR 宇都宮線・JR 水戸線・JR 両毛線』と『高岳引込線』を活かして、前者については新駅設置により駅間距離を短縮し、後者については貨物専用鉄道を旅客化することにより、都市内交通の充実を図ることとします。『JR3線は新駅構想と調整・連携して中長期的に都市内交通の可能性を継続検討する』とし、『高岳引込線については市庁内において具体的な検討を重ねてきたことや想定されるルート上</p>	4章

<p>の小山駅東口周辺まちづくり（小山駅東口北側周辺開発構想）との調整が必要になり最優先で検討を進める必要がある』ことから、『短期で活用検討を進める施策』とします。</p> <p>また、交通の「戦略」として短・中期で行う施策は、『多極ネットワーク型コンパクトシティ』の実現をするためには、公共交通を中心とした多様な交通手段の組み合わせにより交通サービスを提供することも重要で、歩いて楽しく健康に暮らせるような拠点内の『歩道整備』や都市内と観光拠点等のネットワークを充実させる『自転車道整備』、広域・都市間の連絡と中心部への通過交通による渋滞を緩和させるための環状機能などの『幹線道路整備』、複数の交通手段を接続・連絡する機能強化として周辺部においてサイクル&バスライドなどの駐輪場や駐車場などの『結節点整備』などを実施します。</p> <p>さらに、交通施策と連携したまちづくりの「戦略」として短・中期で行う施策は、「街なか居住の推進（小山駅西・東口再開発）」「街なか賑わい拠点の創出」「中心市街地 TMO 事業」「小山駅東口周辺まちづくり」「白鷗大学新キャンパス」「新交通沿線の開発検討」「サテライトキャンパス」「スマートコミュニティ」「スマートウエルネスシティ」「市街地整備（思川西部区画整理）」「栗宮新都心整備」「喜沢新都市整備」「思川駅周辺開発」などを実施します。</p>	
<p>ここで、<u>小山市が抱える貴重な都市ストックである民間所有の高岳引込線を官民連携により有効活用して新交通システムを導入する施策は、『多極ネットワーク型コンパクトシティの実現』、『公共交通の促進』、『限られた財源の中で鉄軌道の「既存ストック」を活用した都市内交通の充実』の点から、理念や基本方針に合致するもので、人と環境にやさしいコンパクトな交通・まちづくりの取組みを市内各地に波及させる先導的役割や、取組のメッセージを市外に発信する役割を担うことが期待されますが、資金調達や地域の同意、関係機関との調整など、今後の検討課題も多岐に渡るため、今後、高岳引込線を活用した新交通システムを導入した場合に『期待される効果』や『今後の検討する事項（課題）』をまとめました。</u></p> <p>そこで、『期待される効果』には、「高齢者等への移動補償・外出機会増・健康増進」「街なかや沿線の居住」「沿線まちづくりなどの誘発」「環境負荷の低減」「中心市街地の活性化」「産業の振興・雇用の増大」「税収の増加」などがあり、『今後の検討する事項（課題）』としては、「導入可能性調査」「沿線まちづくり構想・計画の検討」「需要予測」「概算事業費の検討」「事業採算性の検討」「導入効果の検討」「事業評価」「利用促進策の検討」があります。</p> <p>そのなかでも、「<u>導入効果の検討</u>」は、<u>運賃収入や交通面の直接効果だけでなく、定住促進や健康増進・環境配慮、交流拡大等のまちづくり面の間接的効果を含めた多面的な効果を事業全体がもたらす効果として総合的に把握・調査（数値に換算できる効果は定量的に評価し、また、数値換算できない効果については、定性的に評価し、両者を加味）を行います。</u></p> <p>続いて、「<u>事業評価</u>」は、<u>公的負担を伴う行政の事業として実現化の可否を判断するためには、新交通システムの整備や運営、維持管理に見合う運賃収入が得られるかどうかの事業採算性だけでなく、交通面とまちづくりの面の多面的な整備効果を加味して、整備や運営、維持・管理等の費用と発現効果【プロジェクト全体を対象】に基づく便益とを比較したうえで、政策として実施すべきかの総合的評価や判断を行います。</u></p>	5章
<p>最後に、「戦略」を交通とまちづくりの総合的なマネジメントとして、一体的なプログラムとしてまとめ、本戦略の推進に向けた平成27年度以降の検討体制としては、「小山市地域公共交通会議」と連携しながら、学識経験者、市民、交通事業者、各種団体、行政関係者で構成される『（仮称）まちづくりと新交通の導入に関する検討委員会』を設置し、関係者が一丸となった検討を行います。</p>	6章