

| 官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援調査 | | | |
|----------------------------|--------|-----------------|----|
| 調査主体 | 栃木県小山市 | | |
| 対象地域 | 栃木県小山市 | 対象となる 基盤整備分野 | 街路 |

掲載

1. 調査の背景と目的

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。

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。

しかし、今後、全国的な高齢化社会の加速が予想され、国が新たに打ち出した‘地方創生’と連動して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。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。

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

①交通の現状と課題の把握

既存資料の収集等を行い、現状と課題を抽出する。

②将来目標の設定

上位計画や関連する計画を把握したうえで将来目標を設定する。

③総合交通戦略の策定

対象区域の設定や新交通システムの導入も踏まえた展開施設や、関連施設の検討を行う。

④事業推進に向けての検討

事業実施のためのプログラムや推進するための体制を検討する。

(2) 調査結果

①まちづくり・交通の現状と課題の把握

本市のまちづくり・交通をとりまく現状を以下のように整理しました。

■まちづくり・交通の現状

○小山市の概要

- ・市全体の人口は増加傾向。
- ・郊外部で人口減少や高齢化が進行。
- ・医療施設は市街地に集中、工業団地は郊外部に立地。
- ・市街地と郊外の田園・自然環境が調和した集約型のまちづくりを指向。
- ・中心拠点としてのＪＲ小山駅周辺の魅力の維持・向上が政策課題。
- ・市民は歩行者の安全性や便利な生活のための交通環境を求めている。高齢者は特に医療の利便性や自然環境との調和、公共交通が充実したまちを求めている。

○まちづくりの状況

- ・鉄道駅を中心とした市街地、郊外部の各々で定住や活性化を目指し、ハード・ソフトの組合せによる様々なまちづくり施策が展開している。

○交通の状況

- ・自動車保有率は増加傾向、代表交通手段も自動車が６割と最多。
- ・バス利用は増加傾向。
- ・まちの中心部の吸引力向上に向けた新交通システム導入が検討中。
- ・歩行者・自転車の通行空間整備が進められている。

■まちづくり・交通の課題

まちづくり・交通の現状を踏まえ、以下の五つの課題を抽出しました。

○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)

②将来目標の設定

■上位・関連計画の概要

第６次小山市総合計画や小山市都市計画マスタープランをはじめ、本市の交通分野の基本となる小山市総合都市交通計画では、自動車に依存しなくても快適な交通環境やまちづくりを実現する交通体系の構築を目指し、市全域をカバーするコミュニティバスやデマンドバスの運行、小山駅・間々田駅等の駅前広場や自由通路の整備、駅周辺の歩道のバリアフリー化や駐輪・駐車場の整備等を行うなど、鉄道やバスなどの公共交通や歩行者・自転車交通、自動車などの交通手段の役割分担に配慮した様々な取り組みを実行してきました。

このように、特定の交通手段や個別の拠点においては一定の成果を挙げてきましたが、今後の社会経済状況の変化や本市のまちづくり動向、後述する市民ニーズ等を踏まえ、より一層まちづくりとの連携を高めながら、引き続き以下の交通課題を総合的・一体的に解決していくことが必要な状況です。

〈交通体系の課題〉

○鉄道に関する長期的な課題について

- ・高岳引込み線の有効活用

- ・ 結節点の整備
- 公共交通利用促進方策について
 - ・ 新たなバスサービス施策の具体的な推進
 - ・ 鉄道利用の利便性向上
- 歩行者・自転車交通計画について
- 駐車場整備計画について
- 市内道路網整備基本計画について
- 個々の計画の全体的な推進

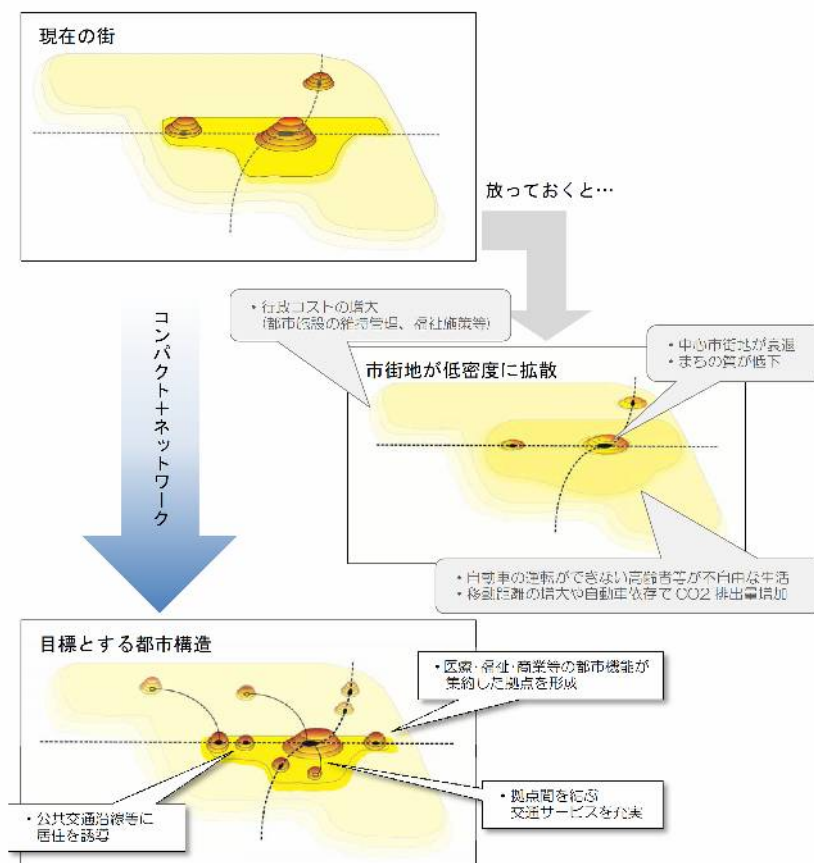
■ 戦略の理念と基本方針

まちづくり・交通の課題や上位関連計画等を踏まえて、交通戦略の理念と基本方針を定めました。

- 理念(案) 公共交通をかしこく利用して住み続けられるまち小山
- 基本方針 1 都市機能の集約と交通体系の再編の連携による定住できる街
- 基本方針 2 自動車を持たない人も安心・快適に移動できる交通環境の構築
- 基本方針 3 小山の街の魅力と活力を高める交通体系の確立

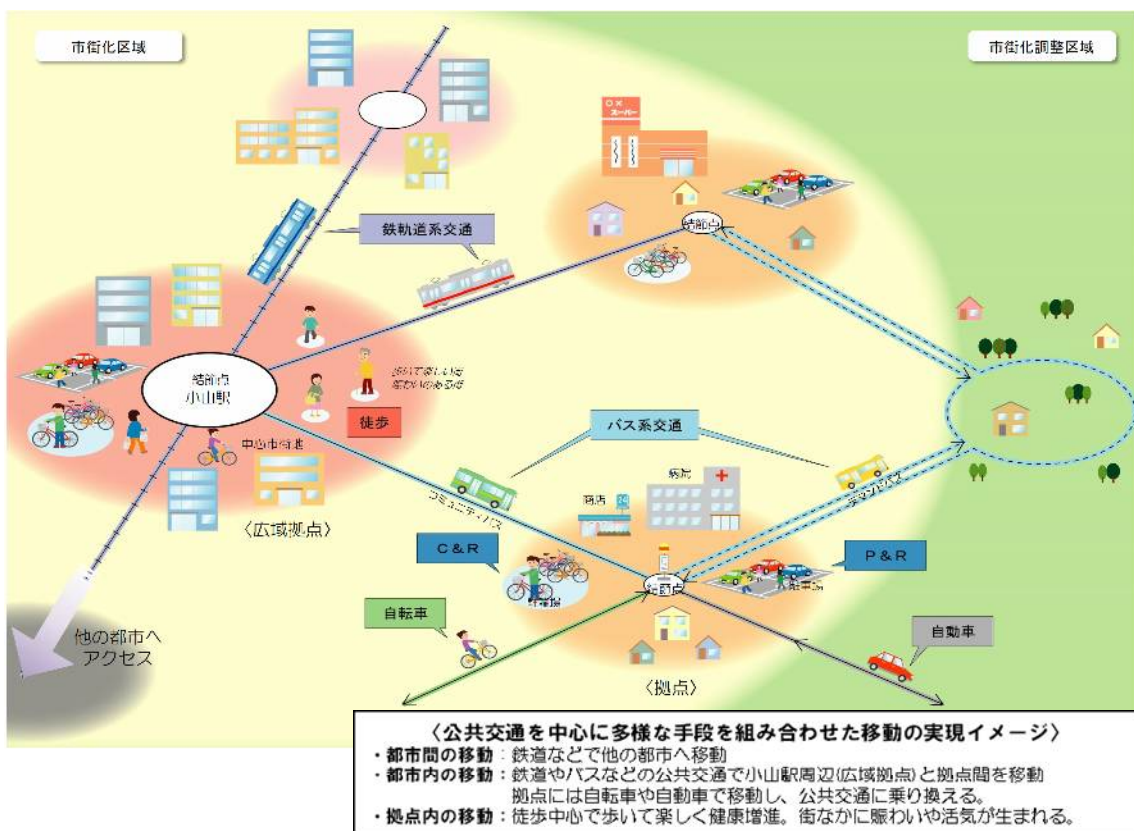
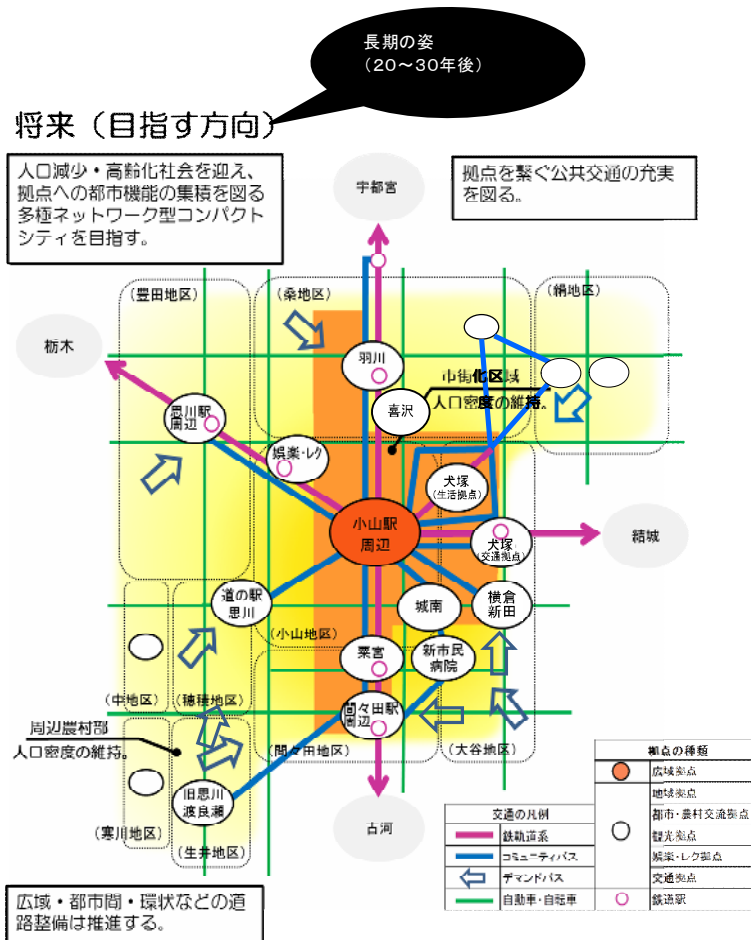
■ 都市構造

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。



③交通戦略

そこで、公共交通を中心にした多様な交通手段の組み合わせにより、拠点間を結ぶ交通サービス等を提供し、多極ネットワーク型コンパクトシティを目指すことを交通戦略の方向性とします。



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。

〈鉄軌道〉

■施策の方向

〈高岳引込線を活用した新交通システムの検討〉

◇都市内交通を強化する公共交通として、使用頻度の低い民間所有の高岳引込線の有効活用を引き続き検討する。地元住民等と勉強会を行い、市民への周知や需要の把握を行う。

〈新駅の設置検討〉

◇新駅の設置については、沿線地域のさらなるまちづくりを推進し、今後も関係機関・団体と協議し実現化に向けた検討を行なう。

■実施事業

| NO. | 事業 | 事業主体 | 実施時期 | | |
|-----|------------------------|--------|------|----|----|
| | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| ① | 高岳引込線を活用した新交通システムの検討※1 | 第三セクター | | | |
| ② | 新駅の設置検討※2 | 市 | | | |

※1：実施する場合は、中期での整備を目指す。

※2：短期・中期での検討完了を目指す。必要に応じその後も継続検討する。

〈バス〉

■施策の方向

〈バス交通の再編〉

◇新市民病院線とその他の各乗り継ぎ路線の再編成を行なう。

◇新交通システムの導入検討地域における路線の再編成の検討を行なう。

〈デマンド交通の充実〉

◇利用促進のPR

◇現在の半日前予約を可能な限り縮めていく。

■実施事業

| NO. | 事業 | 事業主体 | 実施時期 | | |
|-----|-----------|--------|------|----|----|
| | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| ① | バス交通の再編 | 市・関東バス | | | |
| ② | デマンド交通の充実 | 市 | | | |

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。

■施策の方向

〈自転車道の整備〉

- ◇ 自転車道路ネットワークの形成が計画的に進められており、引き続き自転車走行ルート of 段階的整備を推進していく。
- ◇ 渡良瀬遊水地や道の駅思川、大沼などの市内の観光スポットを巡るサイクリング・イベント「ツール・ド・おやま」のコースを参加者意見や現地確認等をもとに整備を検討する。

〈レンタサイクル〉

- ◇ すでに運用されている、まちの駅思季彩館、なまいふるさと公園でのレンタサイクルの利用促進を図る。

■実施事業

| NO. | 事業 | 事業主体 | 実施時期 | | |
|-----|---------|------|------|----|----|
| | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| ① | 自転車道の整備 | 市・県 | | | |
| ② | レンタサイクル | 市 | | | |

■施策の方向

〈幹線道路整備〉

- ◇ 広域・都市間連絡・環状機能の道路を重点的に整備する
- ◇ 新市民病院の開院にともない。広域的な連絡・環状機能を兼ねた小山外環状線の計画を進める。

〈交通安全対策〉

- ◇ スクールゾーン of 整備や、道路反射鏡・交通安全灯・赤色回転灯等を設置し、安全に通行できるよう交通安全施設の整備を行なう。
- ◇ 高齢者の交通安全を防止するために高齢者の交通安全対策を推進する。

■実施事業

| NO. | 事業 | 事業主体 | 実施時期 | | |
|-----|--------|-------|------|----|----|
| | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| ① | 幹線道路整備 | 市・県・国 | | | |
| ② | 交通安全対策 | 市 | | | |

■施策の方向

〈結節点の整備検討〉

- ◇ 新駅の設置検討に合わせて、駅前(交通)広場や駐輪・駐輪場、道路などの都市施設を新駅駅前に整備することを検討する。

〈サイクル&バスライド〉

- ◇ バス利用者のために、公共施設や大型商業施設に設置した駐輪場の利用 PR 活動を継続し、自転車を併用したバスの利用促進を図る。

〈バリアフリー歩道〉

- ◇ バリアフリー基本構想が策定されている小山駅周辺地区・間々田駅周辺地区において、未整備の歩道のバリアフリー化を行い、快適で安全な歩行空間を確保する。

〈駐輪・駐車場〉

- ◇ 駐輪場は小山駅・間々田駅・思川駅において整備は完了し、駅周辺では充足しているため、拠点^{※2}周辺部を充実させる。
- ◇ 駐車場は拠点周辺部を充実させ、中心部は周辺の駐車場の動向を見ながら整備を抑制する。

■実施事業

| NO. | 事業 | 事業主体 | 実施時期 | | |
|-----|------------------------|------|------|----|----|
| | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| ① | 結節点の整備検討 ^{※3} | 市 | | | |
| ② | サイクル&バスライド | 市 | | | |
| ③ | バリアフリー歩道 | 市・県 | | | |
| ④ | 駐輪・駐車場 | 市・民間 | | | |

※1：結節点とは、複数の交通手段を接続・連絡する場所。

※2：拠点とは、居住や医療・福祉・商業等の都市機能が誘導・集約された区域。

※3：短期・中期での検討完了を旨とするが、必要に応じその後も継続検討する。

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。

| 基本方針等 施策 | 1 都市機能の集約化と交通体系の再編による定住できる街 | 2 自動車を持たない人も安心・快適に移動できる交通環境の構築 | 3 小山の街の魅力と活力を高める交通体系の確立 | 施策展開エリア | | |
|-----------------|-----------------------------|--------------------------------|-------------------------|---------|-------|------|
| | | | | 中心市街地 | 周辺市街地 | 田園集落 |
| まちづくり施策 | 街なか居住の推進（再開発事業） | | | ○ | | |
| | 街なか居住（ソフト対策） | | | ○ | | |
| | 街なか賑わい拠点の創出 | | | ○ | | |
| | 中心市街地 TMO 事業 | | | ○ | | |
| | 小山駅周辺（JR 貨物構想） | | | ○ | | |
| | 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 | | | | | ○ |
| 地区まちづくり研究会・推進団体 | | | | | ○ | |
| 交通施策 | 公共交通 | 高岳引込線を活用した新交通システムの検討 | | ○ | ○ | |
| | | 新駅の設置検討（長期） | | ○ | ○ | |
| | | バス交通の再編 | | ○ | ○ | |
| | | デマンド交通の充実 | | | ○ | ○ |
| | 自転車 | 自転車道整備 | | ○ | ○ | ○ |
| | | | レンタサイクル | ○ | ○ | ○ |
| | 道路 | 幹線道路整備 | | | ○ | ○ |
| | | 交通安全対策 | | ○ | ○ | ○ |
| | 結節点 | 結節点の整備・検討 | | ○ | ○ | ○ |
| | | サイクル&バスライド | | ○ | ○ | ○ |
| バリアフリー（歩道） | | ○ | ○ | | | |
| | | 駐輪・駐車場 | | ○ | ○ | |

④事業推進に向けての検討

■交通・まちづくりのプログラム

「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以下のようにまとめました。

| 実施主体 | 実施内容 | 時期 | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|-------------------------------|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|--|---|-----------|------------|
| | | 平成25年度まで | 平成26年 | 平成27年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 平成31年 | 平成32年 | 平成33～36年 | | | | |
| 中心市街地のまちづくり まちづくり施策 | 街なか居住 | 駅前口（駅前通り～三丁目第一地区）市街地再開発 | | | | | | | | | | | | 組合 |
| | | 駅前口（城山町三丁目第一地区）市街地再開発 | 完了 | | | | | | | | | | | 組合 |
| | | 駅前口（城山町三丁目第二地区）市街地再開発 | | | | | | | | | | | | 組合 |
| | | 駅前口（城山町三丁目第三地区）市街地再開発 | | | | | | | | | | | | 組合 |
| | | 駅前口（城山町三丁目第四地区）市街地再開発 | | | | | | | | | | | | 組合 |
| | | 駅前口（城山町三丁目第五地区）市街地再開発 | | | | | | | | | | | | 組合 |
| | 建設促進・土地利用促進、土地共同化支援 | | | | | | | | | | | | | 市 |
| | 街なか賑わい拠点（まちの駅） | | | | | | | | | | | | | 市 |
| | 中心市街地TMO事業（情報発信・市民によるまちづくり活動） | | | | | | | | | | | | | 商工会議所 |
| | 小山駅東口周辺整備（JR貨物構想） | | | | | | | | | | | | | JR貨物 |
| 白鷺大学新キャンパス | | | | | | | | | | | | | 白鷺大学 | |
| 新交通沿線の開発検討 | | | | | | | | | | | | | 民間 | |
| サテライトキャンパス | | | | | | | | | | | | | 小山高等・市・企業 | |
| 駅前地区のまちづくり 駅前地区のまちづくり施策 | スマートコミュニティ | | | | | | | | | | | | 民間 | |
| | スマートワークネスシティ | | | | | | | | | | | | 民間 | |
| | 市街地整備（愚川西部区画整理） | | | | | | | | | | | | 組合 | |
| | 県庁新都市整備 | | | | | | | | | | | | 市・民間 | |
| 駅前地区のまちづくり 駅前地区のまちづくり施策 | 喜沢新都市整備 | | | | | | | | | | | | 市 | |
| | 愚川駅周辺開発 | | | | | | | | | | | | 市 | |
| | 地区まちづくり研究会・推進団体 | | | | | | | | | | | | 市 | |
| 交通施策 | 公共交通 | | | | | | | | | | | | | |
| | 鉄道 | | | | | | | | | | | | | |
| 公共交通 | 鉄道 | 東部引込線を活用した新交通システムの検討 | | | | | | | | | | | | 第三セクター（予定） |
| | | 新駅の設置検討 | | | | | | | | | | | | JR |
| | バス | バス交通の再編（コミュニティバス） | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ① 野川線 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ② 関ヶ原線 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ③ 高岳線 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ④ 城東中久喜線 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ⑤ 土塔平成通り線 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ⑥ 大谷中央線 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ⑦ 愚川線 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ⑧ 道の駅線 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ⑨ 市長病院線 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ⑩ 市長病院線 新ルート | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ⑪ 関ヶ原東線 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | ⑫ 小山駅東口線 | | | | | | | | | | | | 関東バス |
| ⑬ 愚川駅前線 | | | | | | | | | | | | 市 | | |
| ⑭ デマンド交通の充実 | | | | | | | | | | | | 市 | | |
| ⑮ バス停オーナー（路線バス沿線） | | | | | | | | | | | | 市 | | |
| 自転車 | 自転車道整備 | | | | | | | | | | | | 市 | |
| | 県 | | | | | | | | | | | | 県 | |
| 道路等 | 幹線道路整備 | | | | | | | | | | | | 市 | |
| | 交通安全対策 | | | | | | | | | | | | 市 | |
| 結節点 | 結節点の整備・検討 | 小山駅 | 完了 | | | | | | | | | | 市 | |
| | | 関ヶ原駅 | 完了 | | | | | | | | | | 市 | |
| | | 愚川駅 | 完了 | | | | | | | | | | 市 | |
| | | 新駅周辺 | | | | | | | | | | | | 市 |
| | サイクル&バスライド | | | | | | | | | | | | 市 | |
| | 沿線バス沿線15箇所 | | | | | | | | | | | | 市 | |
| | 市 | | | | | | | | | | | | 市 | |
| | バリアフリー（歩道） | | | | | | | | | | | | 県 | |
| | 県 | | | | | | | | | | | | 県 | |
| | 駐輪場 | 小山駅東口 | | | | | | | | | | | 市 | |
| 愚川駅北口 | | | | | | | | | | | | 市 | | |
| 駐車場 | 小山駅東口 | | | | | | | | | | | 民 | | |

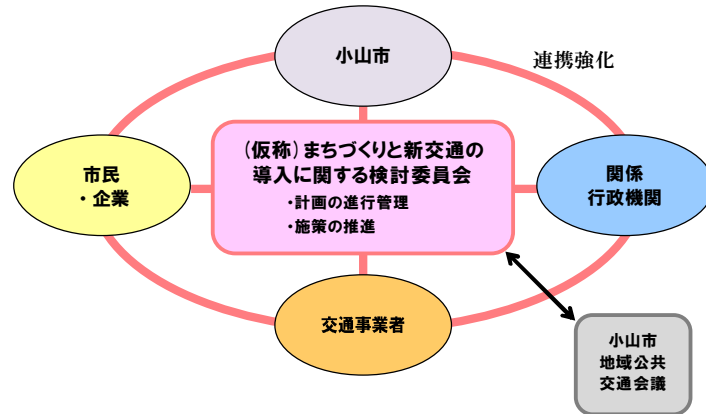
完了 完了済 検討中 未定

■交通・まちづくりの仕組みとプロセス

〈推進体制〉

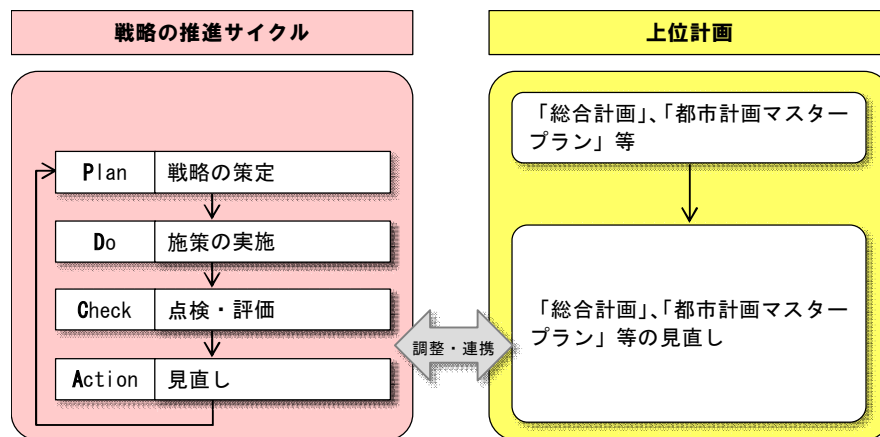
交通・まちづくりのプロクラムの推進にあたっては、小山市内部の調整や連携はもとより、市民や企業、交通事業者や関係行政機関との連携を一層強化し、協働で取り組む必要があります。

そのため、学識経験者や市民、交通事業者、関係団体、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、「小山市地域公共交通会議」と連携しながら、関係者が一丸となって戦略に基づく施策の推進を図ります。



〈進行管理〉

「(仮称)まちづくりと新交通の導入に関する検討委員会」は、計画 (Plan)、実行 (Do)、点検・評価 (Check)、改善見直し (Action)、によるPDCAサイクルにより、戦略指標等を活用して戦略の進行状況を確認するとともに、目標達成や事業の進行状況を踏まえて必要に応じて施策等を見直すこととします。



・まちなかの混雑時平均旅行速度増加目標 (指標)

| 現況値 | 目標値 (平成 32 年) |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 小山結城線における混雑区間の平均旅行速度 17.8km/h※ | 小山結城線における混雑区間の平均旅行速度 21.0km/h 以上 |

※H22 道路交通センサス

・公共交通 (バス) 利用者増加目標 (指標)

| 現況値 | 目標値 (平成 32 年) |
|--------------------------|--------------------------|
| 市内バス等の利用者数 527,000人/年 | 市内バス等の利用者数 584,000人/年 |

・交通利便性向上の目標 (指標)

| 現況値 | 目標値 (平成 32 年) |
|--------------------------------|---------------------------------|
| 交通利便性の満足度 18.8% (平成 14 年) | 交通利便性の満足度 20% 以上 (平成 32 年) |
| 通勤・通学時間の満足度 21.7% (平成 14 年) | 通勤・通学時間の満足度 22% 以上 (平成 32 年) |

※小山市都市計画マスタープラン策定時の市民まちづくりアンケート調査 (平成 24 年度)

・CO2 削減目標 (指標)

| 現況値 | 目標値 (平成 32 年) |
|--|------------------------------|
| 自動車交通による排出量 15.4万 t-CO2/年 (平成 26 年) | 自動車交通による排出量 14.6万 t-CO2/年 |

※国に準じて 1990 年 (平成 2 年) 比で 2020 年 (平成 32 年) までに 25%削減

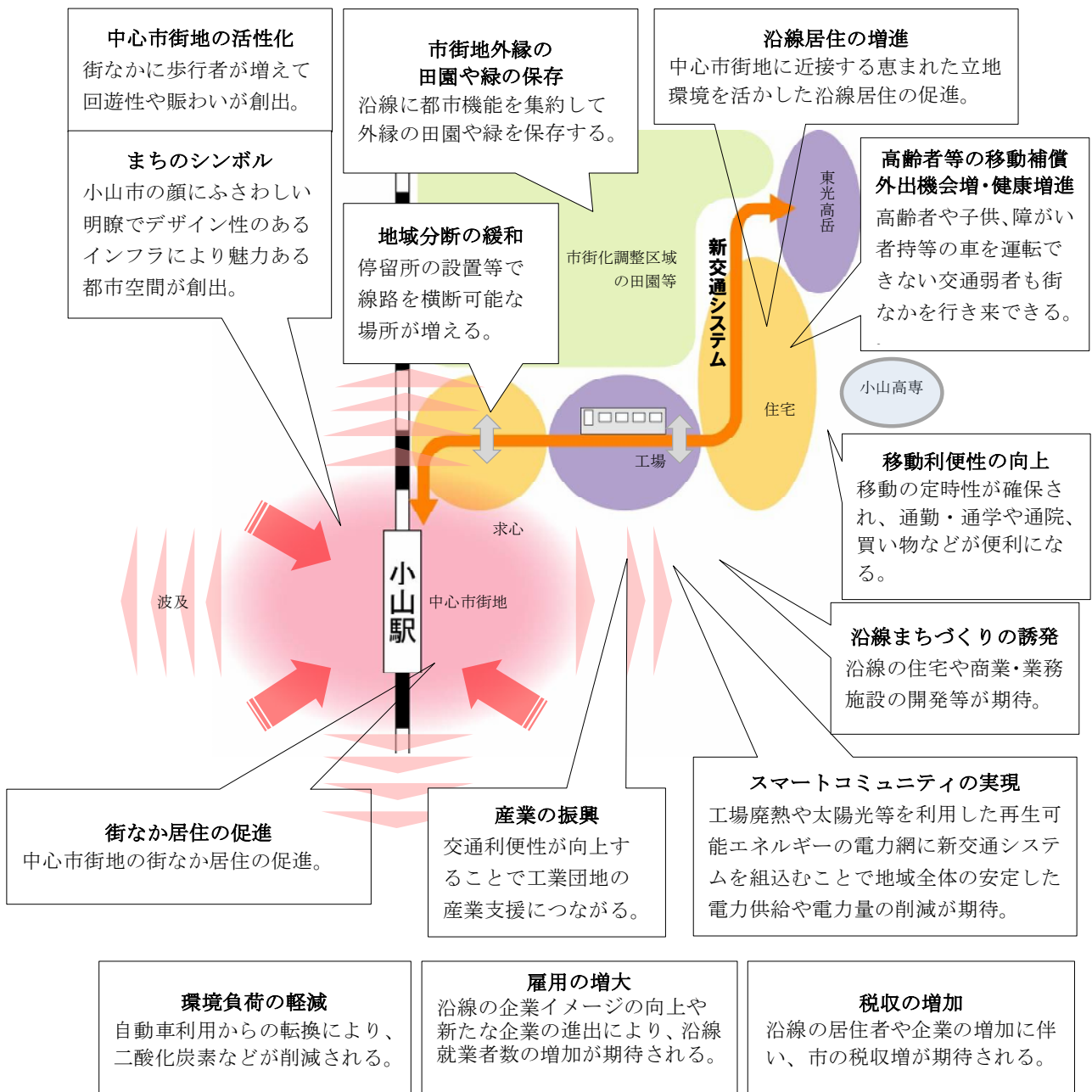
⑤LRT 導入に向けての概略検討

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、小山市まちづくり総合交通戦略の理念と基本方針に合致するものです。

また、高岳引込線を活用した新交通システムは、利便性が高く環境負担の少ない目指すべきコンパクトな都市構造を支えるネットワークの根幹を成すものですが、交通関連の施策のうち、唯一、対外的な検討の場が無い状態です。

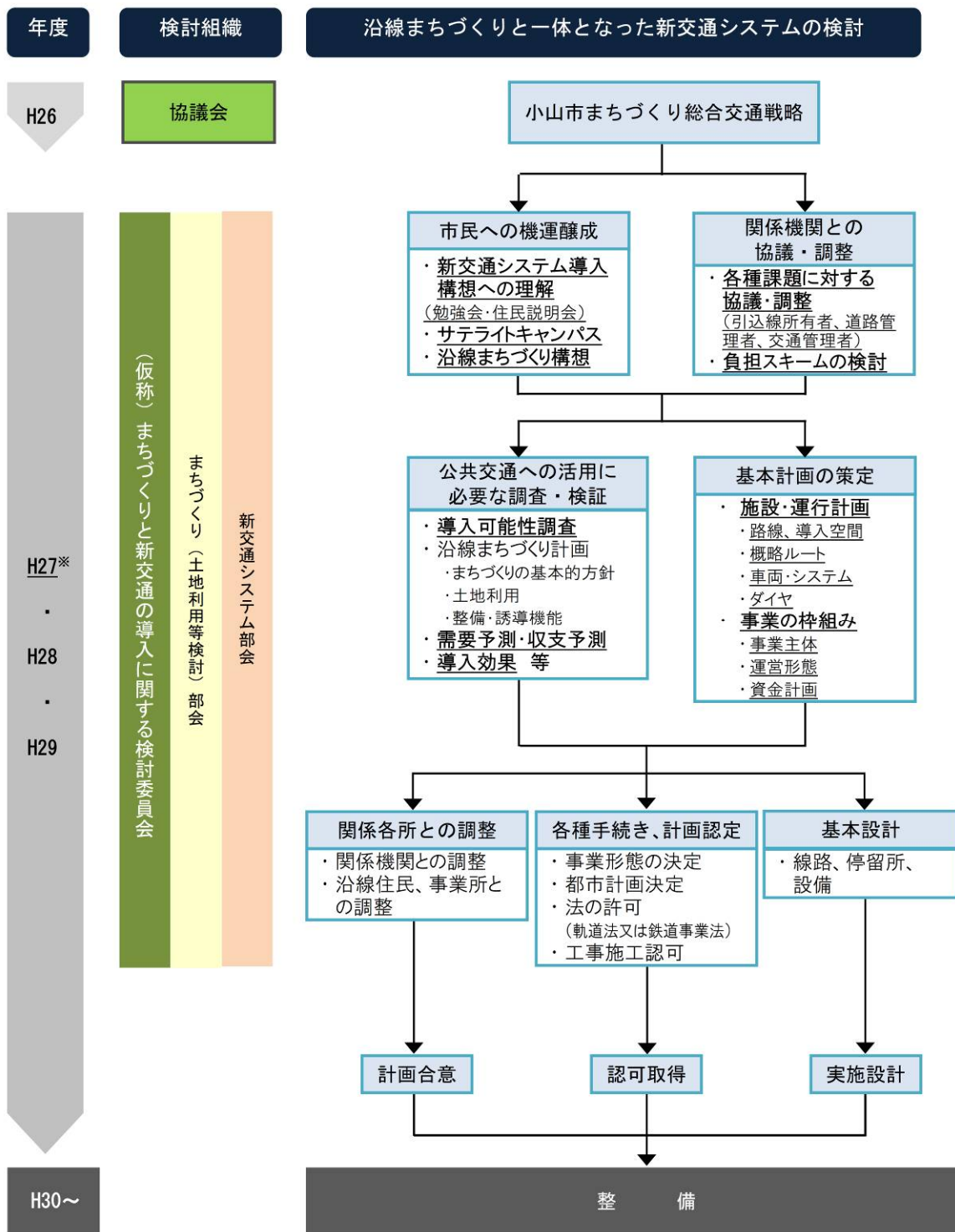
さらに、高岳引込線を活用した新交通システムは、人と環境にやさしいコンパクトな交通・まちづくりの取組みを市内の他地区に波及させる先導的役割や、取組みのメッセージを市外に発信する役割を担うことが期待されますが、一方で、資金調達やまちづくりとの連携、地域の同意、関係機関との調整など、今後の検討事項（課題）も多岐に渡ります。

そこで、今後、高岳引込線を活用した新交通システムの導入に向けての概略ルートや沿線まちづくりと連携した事業メニュー等について検討を行った。



3. 基盤整備の見込み・方向性

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の導入に向けた検討の方向性を以下にまとめました。



※下線は H27 年度に実施

4. 今後の課題

①新交通システムの計画づくりの基本的な考え方

新交通システムの導入による効果が得られるように、以下の課題について引き続き検討する必要があります。

施設・運行計画

- 路線(ルート)、停留所などの路線計画
- 車両が通行する幅員構成などの導入空間
- 車両・システム
- 都市環境に配慮したデザイン
- 車両基地 等
- 他の交通手段との連携 (JR やバスとの乗り換え、パークアンドライド駐輪・駐車場)
- 運行計画 (ダイヤ)

事業の枠組み

- 事業主体 (施設や車両等の整備および運営・運行)
- 運営主体の組織形態 (民間、第3セクター、公共など)、資金計画 (国の補助、地方債、一般財源、官民連携など) 等

②新交通システムの検討の進め方

○ 導入可能性調査

- 地元住民等による勉強会や市民アンケート調査、及び沿線の企業への聞き取り調査等を通じて、計画地での交通課題や新交通システムの必要性に関するニーズを把握します。

○ 沿線まちづくり構想・計画の検討

- 新交通システム沿線の土地利用は将来どのような姿が望ましいのかを検討するとともに、沿線の低未利用地等に居住や工業・商業等の都市機能をどのように整備・誘導していくかについて、市としての方針を検討します。
- また、沿線の住民や工場、小山高専等との連携により、平常時のエネルギー使用の最適化や災害時の電力供給、新交通システムへの電源供給などを視野に入れ、地域のエネルギーを創り、蓄え、賢く使うスマートコミュニティの検討も進めます。

○ 需要予測、概算事業費の検討、事業採算性の検討

- 新交通システムが導入された場合に、どれくらいの利用が見込めるのか需要予測を行い、運賃収入の試算を行い、収入計画を検討します。
- 一方で、新交通システムの整備や運営、維持・管理に必要な事業費を検討し、支出計画を検討します。
- これらの結果から、事業の収支分析を行い、事業採算性を評価します。

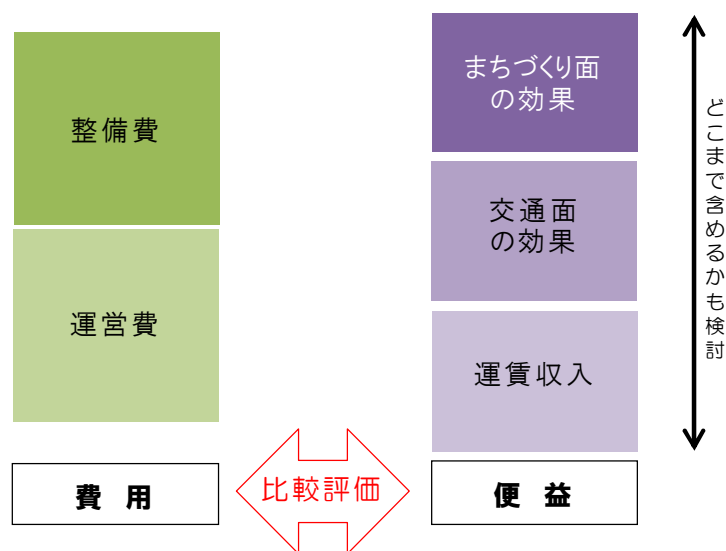
○ 導入効果の検討

- 効果の検討にあたっては、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・評価することが望まれます。

- 効果については、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、両者を加味して総合評価します。

○ 事業評価

- 公的負担を伴う行政の事業としての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・管理費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面の多面的な整備効果を加味して、整備や運営、維持・管理費等の費用と発現効果に基づく便益とを比較した上で、政策として実施すべきかの総合的評価や判断を行うことが重要です。



事業評価のイメージ

○ 利用促進策の検討

- 新交通システムの導入効果を高めるためには、沿線地区での市街地開発等による需要の創出や、運賃割引、広告、イベント列車などの賑わいづくりの仕掛けなどによる需要の喚起など、利用促進策についても検討する必要があります。

○ 関係者との合意形成

- これらの検討にあたっては、沿線住民や企業、学校などの交通サービスを享受する関係者との連携して、新交通システムの導入に期待する効果の内容、利用促進策等に取り組むことが重要です。
- また、計画にあたっては、高岳引込線の所有者や道路管理者・交通管理者・事業者など関係機関との協議・調整が必要になります。
- さらに、検討の経過や期待される効果について、市民への周知（情報提供、社会実験など）が必要となります。