

富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)案パブリックコメントに対する考え方

番号	大項目	ページ	関連項目	意見の概要	市の考え方
1	第3章 将来像に 向けた施策	43～47	施策① 新たな軸とな る基幹公共交 通の整備	富谷に住む人が移動しやすいだけでなく、遠くに住む人が来たくなくなるという双方の条件を満たす位置に核の駅を作ることで持続的な成長が期待でき、今後益々の富谷の発展が可能になると思うので、明石台地区と泉中央駅との間に地下鉄かバス専用高架道路を整備する2案ともに賛成。	基本計画案の中では「施策①新たな軸となる基幹公共交通の整備」を最重要施策として位置づけ「地下鉄整備」もしくは「ガイドウェイランジット整備」を想定し、まちづくりと一体的かつ段階的な整備に向けて、今後、検討や協議を行うこととしております。 施策の事業化に向けては、仙台市をはじめ各関係機関との協議や十分な調査・検証を行いながら、平成29年度に実施された仙台都市圏パーソントリップ調査の分析結果等を活用し、本市の将来人口や広域的な移動予測をふまえ、それぞれの事業の採算性や需要予測等を慎重に見極めることが必要であることから、長期的な施策として位置づけ、本施策の実現を目指します。
2				ガイドウェイランジット(路線バス)の場合は、天候(雨、特に雪)や交通事故に左右されるため、常態として遅延が生じ、結局マイカー利用は減らず、泉中央・明石台間の渋滞解消には繋がらない。 またバス運転士は今後も人手不足が進み、人材確保が困難である。 地下鉄の場合は、利便性が高く、高齢者や障がい者も利用しやすい。 天候や交通事故の影響を受けず、交通渋滞解消に繋がる。「幹線交通の強化」策として、ガイドウェイランジットによる路線バスではなく、「地下鉄整備を希望」する。	
3				バスが増えることで渋滞が増えたり、防犯の面でも地下鉄の方が良いため、将来、明石台への地下鉄を希望。	
4				富谷市は、仙台経済圏にあり、人口の増加と市の発展を目標と据えた際に、交通の利便性向上は欠かせないため、基本計画案に賛同する。計画案通り、最終的に地下鉄の駅を整備してほしい。	
5				仙台市街地域への交通手段については、市制施行以前からの最重要課題である。これまでの検討不足と遅れにより住民生活に重大な支障をきたしている。幹線公共交通の整備は、2ステップで実施するのでは無く、仙台市地下鉄を早期に延伸するべきであると考え。若い世代の市民が多い今こそ早急に地下鉄を延伸することこそが、「住みたくなるまち日本一」を実現するために必要になる唯一の施策である。更なる施策の早期推進のためには、仙台市との連携、協力が何より欠かせない。そのためには、行政の合併を視野に入れていくべき。	
6				施策①について地下鉄であれば成田までの延伸を希望。明石台までの地下鉄延伸は、確かにボトルネックの国道4号～将監トンネル～泉中央駅をパススルー出来るので、朝晩の渋滞解消には大きな効果が見込める。	
7				自家用車を使わずに仙台駅まで早く移動したいニーズが必ずあると考えられるため、ガイドウェイランジットであれば泉中央駅で乗り換えが必要で不便である。地下鉄であれば、沿線開発が期待でき将来的な不動産価格の上昇も考えられ、降雪、台風等の気象状況の影響を受けにくい。よって地下鉄整備が妥当。	

富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)案パブリックコメントに対する考え方

番号	大項目	ページ	関連項目	意見の概要	市の考え方
8	第3章 将来像に 向けた施策	43～47	施策① 新たな軸とな る基幹公共交 通の整備	地下鉄の延伸を希望。今後、未来、永きを考えると、地下鉄を仙台市と繋ぎ、経済圏もしっかりと意識しながら、移動の円滑化を図るべきと考える。これは、次の世代への、十分な投資でもある。仙台市、宮城県との折衝をお願いしたい。	基本計画案の中では「施策①新たな軸となる基幹公共交通の整備」を最重要施策として位置づけ「地下鉄整備」もしくは「ガイドウェイランジット整備」を想定し、まちづくりと一体的かつ段階的な整備に向けて、今後、検討や協議を行うこととしております。 施策の事業化に向けては、仙台市をはじめ各関係機関との協議や十分な調査・検証を行いながら、平成29年度に実施された仙台都市圏パーソントリップ調査の分析結果等を活用し、本市の将来人口や広域的な移動予測をふまえ、それぞれの事業の採算性や需要予測等を慎重に見極めることが必要であることから、長期的な施策として位置づけ、本施策の実現を目指します。
9				ガイドウェイ・ランジット整備案に賛成。騒音・排気ガス汚染といったデメリットが少ない事が路線整備を進める上で周辺住民からの理解を得やすい。整備費用をより抑える事が将来へ残す財産としては適正。地下鉄整備は不動産業に従事する者としては、エリア内の資産価値向上の観点で歓迎だが、莫大な整備費と事業期間、合意形成の難しさから現実味が薄いと考える。また、本計画の都市拠点エリアには、仙台地下鉄沿線のような分譲マンション居住世帯が少ない事から、満足度の向上と費用対効果の面で疑問符が付く。本計画実現までの時間が立てば立つほど地域の生産年齢人口が減少するため早く整備できる事が望ましい。	
10				ガイドウェイランジットは、市の予算規模などを考えると現実的な案であるが、現在でも週末は激しく渋滞するので、明石台へのバスの集中は避けるべきである。バスの場合は、現在の泉中央のバスプールでは、現在でも朝晩のピーク時にキャパオーバーになっているので、現在のバスプール東側の駐車場スペースに、交差点を右折しないで入れる、バスタ新宿の様な建物が必要。	
11				地下鉄明石台までの延伸に関しては、現実的では無い。中途半端な距離である事と、最大の問題は将監トンネルと明石台の生協付近の交差点間の勾配。直線をつないだ場合距離にして1300M高低差52Mあり、計算上は40%になり、現在の仙台地下鉄南北線では到底克服できる傾斜ではない。	
12				地下鉄整備の案ですが、総事業費と利用者数見込み、人口増加の予測などを踏まえ、まったくもって現実的ではない。理由は、全国的に人口が減少している中で、富谷市の人口も100年先まで増え続けるとは考えられないためである。今回の新型コロナウイルス感染拡大防止の影響で在宅ワークをする人が一時的に増えている。このような働き方の人が増えていくことが予想される。そうすると、自然と仙台方面に通勤する人が減っていくので、自動車通勤の人も公共交通を利用する方も減っていく。よって、地下鉄整備の案は早々に却下し、別の方法での改善策を模索する必要がある。	

富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)案パブリックコメントに対する考え方

番号	大項目	ページ	関連項目	意見の概要	市の考え方
13	第3章 将来像に 向けた施策	43～47	施策① 新たな軸とな る基幹公共交 通の整備	地下鉄やガイドウェイバス整備時は第三セクターを設立するのか。第三セクターを設立することでその後黒川郡方面への延伸や柔軟な運営が可能だと考える。	今回のご意見につきましては、関係機関との協議を進める中で、今後の参考とさせていただきます。
14				宮城交通のバス時刻表やリアルタイムでバスの到着時間がわかるシステムがあるが、非常に使いづらい。市独自で宮城交通と市バスタクシーや代行などの乗車予約やリアルタイムで確認ができるアプリケーションを開発し、市内で使える交通機関を一元化したら、市民にとって大変有効なものとなる。ハード整備は、建設等にかかった金額の10%程度が保守や運用に必要と言われ、その点、IT関連の投資は、トライアンドエラーがしやすく、PDCAもまわしやすいので、まずは着手してみてもよいと思う。若い人が多い富谷市なので、もっとIT技術を活用してほしい。	バスの運行情報を提供するバスロケーションシステム等の利便性向上策については、関係機関との協議を進める中で、今後の参考とさせていただきます。
15	第3章 将来像に 向けた施策	48	施策② 基幹公共交 通の拠点とな る交通結節施 設の整備	交通結節点は商業施設がある上桜木や市役所周辺にしてはどうか。交通結節点は人の流れが集まる場所となると考えられる。周辺の活性化も見込まれますが、明石台や成田などの住宅街に設置した場合騒音が特に心配されます。ですから交通主軸通りとなるように終点を大清水にしてはどうか。交通結節点として明石台を整備した場合、大体どの位置に作るのか。明石台小学校前の道は一車線道路となっているうえ児童が通行しますので、ヨークベニマル側の空き地にバス・タクシーなどのターミナル及びP&R用の駐車場を作るべきだと考える。また騒音対策はどうするのか。	交通結節点の整備は「施策①新たな軸となる基幹公共交通の整備」と連携しながら検討することとしており、新たな基幹公共交通の運行区間は、平成30年度に策定した「富谷市公共交通グランドデザイン」に基づき、泉中央駅から明石台地区を経由して成田地区・大清水地区までを結節する構想としております。 今後、各関係機関との協議や十分な調査や検証を行いながら、民間路線バスや市民バスのターミナル等を含めた拠点の整備箇所の検討を行い、まちづくりと一体的に進めてまいります。 今回のご意見につきましては、交通結節点を検討していく中で、参考にさせていただきます。
16				核となる駅の場所で推奨するのは、泉大沢イオンと楽天2軍球場、高速道路泉ICそばの大沢1丁目公園である。仙台市であるが、明石台地区の西端に隣接している。当然、駅には広い土地があることが重要。商業施設もある。泉アウトレット・宮城大学も近く、また、泉の高速出入口と駅付近を結ぶ広い高架とバス乗降所を作ること、県外の方が、富谷・仙台市北部に来やすくなる。(パークアンドライド駐車場も併設できれば必ず駅に戻る。)大衡など大規模工場勤務の方の社用バスも高速道路を使いやすくなり、宮城北部の工場誘致にも有利である。	

富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)案パブリックコメントに対する考え方

番号	大項目	ページ	関連項目	意見の概要	市の考え方
17	第3章 将来像に 向けた施策	52～59	施策⑤ 市民バスの再 編	そもそも市民バスが使いにくいえ全く知られてない。特に路線が分かりにくい。南部循環線のようにルートが寄り道していると理解しづらく使いにくい。わかりやすいように往復同じルートを通すべきと考える。また児童への交通教育は必要だと考える。児童が利用したいと考えることで副次効果として、家族の利用を促進できると考える。せつかく運賃は安いのに大変もったいない。	基本計画案には、「施策⑤市民バスの再編」を掲げており、その中で利用者のニーズにあった運行経路や運行形態等について検討してまいります。
18	第3章 将来像に 向けた施策	62	施策⑧ 自転車利用 環境の整備	サイクル&ライド利用促進の為に仙台市のような電動シェアサイクルを導入するべきではないか。富谷市は起伏が多く、通常のシティサイクルでは利用者は限られてしまう。	基本計画案には、「施策⑧自転車利用環境の整備」を掲げており、ご意見を参考にさせていただきながら取組を進めてまいります。
19	その他			賃貸住宅の整備が重要と思料。富谷市の人口を維持する為には、富谷市の地元の子供たちが富谷市内の実家近くに住んでくれる環境づくりが重要。および、富谷市が通勤上便利なのに加えて富谷市の子育て優遇政策を魅力に感じてくれるファミリー層が流入しやすい環境づくりが重要。 まず賃貸住宅で富谷市民としての生活を始めていただくことで、数年経って持家を持つ経済基盤や家族構成になった時、住み慣れた富谷市内で不動産を取得する意欲が高まる。賃貸住宅が増える事で、エリア内に若い世帯が住み、将来的な周辺不動産の流動化が図られ、結果的に生産年齢人口の維持に繋がる。	今回のご意見につきましては、これからのまちづくりを検討する中で、今後の参考とさせていただきます。
20	その他			本計画は2030年以降の実現であり、記載の基幹交通が実現するころには4人に1人が老年人口という高齢化時代を迎えはじめ、年少人口も含めると、車に依存せずに地域内で暮らさねばならない人々は約4割近くになる。これらの人々の多くは、仙台市というより、富谷市・泉区・大和町など、近傍エリアを生活/経済圏にすると思われ、2030年以降のあるべき公共交通を踏まえると、現状の仙台市内への通勤通学という今のパーソントリップとは違う前提で議論する必要もあると思われる。 富谷市が現在の過度な仙台市への依存から脱却し、仙台北部の「自立都市圏」として緩やかに周辺と連携・交流しながら、運転免許を返納しても安心して住み続けられる地域、「住みたくなるまち日本一」を実現するために、周辺自治体・企業・学校・商業施設等との連携を強化する地域インフラとして、「(仮称)富谷・泉・大和ナレッジ/コミュニティリング構想」を提案する。	今回ご提案いただきました構想の内容につきましては、今後の参考とさせていただきます。