

令和3年度第1回富谷市総合交通検討委員会 会議録

開催月日	令和4年3月1日(火)		
開会時刻	15時55分	閉会時刻	17時12分
開催場所	富谷市役所3階 305会議室		
議 題	(1) 富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）進捗状況について (2) 令和3年度富谷市官民連携による新たな都市交通システムの整備手法検討調査の概要について		

出席の状況(○出席者・×欠席者)

1	徳永 幸之	○	2	鈴木 俊介	○	3	中村 信男	○
4	多田 康則	○	5	平岡 政子	○	6	木内 俊典	○
7	佐藤 靖尚	○	8	大石 雅邦	○	9	中嶋 吉則	×
10	江本 篤夫	×	11	草野 昭徳	○	12	稲村 伸	○
13	齋藤 英夫	○	14	菅原 順子	○	15	二階堂 聡	×

【代理出席の状況】

宮城県土木部都市計画課 課長 中嶋 吉則 ⇒ 技術副参事兼総括課長補佐 荒井 道顕

大和町まちづくり政策課 課長 江本 篤夫 ⇒ 主任 齋 貴大

仙台市都市整備局総合交通政策部 部長 二階堂 聡 ⇒ 交通政策課 係長 石川 正樹

※オブザーバー

議 事 内 容

- 1 開会 (15:55)
- 2 市長挨拶 (15:57~16:00)
- 3 報告 (16:01~17:10) 議長 徳永委員長
  - (1) 富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）進捗状況について
  - (2) 令和3年度富谷市官民連携による新たな都市交通システムの整備手法検討調査の概要について
  - 〔(1)、(2) について、関連があるため、事務局より一括説明〕
  - 質疑応答
  - 別紙のとおり
- 4 その他 (17:10~17:11)
  - ・令和4年度の総合交通検討委員会の開催について
  - 〔事務局より説明〕
  - 質疑応答なし
- 6 閉会(17:12)

## 令和3年度 第1回 富谷市総合交通検討委員会

日時：令和4年3月1日（火）15:55～17:12

## ■質疑応答

会員等名	内容(要約)
報告(1) 富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)進捗状況について	
徳永委員長 (宮城大学)	資料1 富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)進捗状況についてでは経過報告を頂いた。参考1 富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)ダイジェスト版では将来像に向けた施策が12あるが、資料1で報告のあった施策以外は未着手か。
事務局	資料1では報告すべき進捗のあった施策のみ提示している。中長期的な施策や検討段階の施策もあるため、進捗にあわせて報告させて頂く。
報告(2) 令和3年度富谷市官民連携による新たな都市交通システムの整備手法検討調査の概要について	
徳永委員長 (宮城大学)	資料2 令和3年度富谷市官民連携による新たな都市交通システムの整備手法検討調査のP2では現況の流動を整理しているが、手段別の利用などを把握していれば需要予測の結果との比較検討の参考になるのではないか。
事務局	手段別の分担は昨年度分析している。例えば富谷市・大和町・大衡村から仙台市に向かう流動では地下鉄8.8%、自動車78.0%、バス4.8%、自転車3.1%となっている。
徳永委員長 (宮城大学)	P3では富谷市周辺道路の混雑状況を表現しているが、20km/h以下の道路や市道などの状況はどうか。 渋滞状況の見せ方として一時間平均速度とすると混雑が表現し辛いことなども想定されるため表現方法は工夫が必要。通過時間や信号待ち回数などでの表現も考えられる。
事務局	平成27年の全国道路・街路交通情勢調査結果を用いているため国道のみが対象となっており、市道は表現できていない。泉区役所の建て替えなど、社会情勢の変化もあることから具体的な渋滞の実態について今後把握していきたい。
徳永委員長 (宮城大学)	本事業は採算性だけの議論でなく社会的便益についての評価が重要であり、鉄道利用者だけでなく自動車利用者にとっての便益を検討・把握していくことが必要である。その効果である渋滞緩和の表現のためにも、渋滞の実態については的確に把握して欲しい。
徳永氏委員長 (宮城大学)	ルート検討で用いている平面曲線半径200mは速度制限が生じるのではないかと。 また、事業費については単線だとしても駅部での擦り付けなどが必要となることから複線に近い事業費になるのではないかと。 14,000～14,900人との需要予測結果があるが、泉中央での運行ヘッドは1時間4～5本程度と想定される。この本数で捌き切れるのか。超満員となることが懸念され、トータルチェックが必要ではないかと。
事務局	平面曲線半径200mの場合の速度制限は懸念される通りであり、運行計画の実現のためには行き違い設備の設置を検討するなど、今後、引き続きの検討事項と捉えている。

<p>徳永委員長 (宮城大学)</p>	<p>需要予測では通算運賃と加算運賃で明確に差が出ていない。</p> <p>パーソントリップ調査の特性として、全域で需要予測モデルを作成した際に料金や時間のパラメータがほとんど効かないモデルになってしまうため、このような結果になりやすい。これは現在の公共交通の利用者にとっては、速い・安いから公共交通機関を使うのではなく、それしか交通手段がないから使っている人がかなり存在するためだと考えられる。</p> <p>今回の需要予測結果の数字を実現するためには、車からの転換が必要である。自動車からの転換を考慮すると、時間、料金による差はもっと出てくるはずであるので、精査が必要である。</p> <p>現在の交通状況を考えると地下鉄整備は必要と捉えている。宮城県の北部方面の発展を考えると、地下鉄はあってしかるべきではあるが、15,000人以上の需要を喚起するための施策を考えるべきである。</p> <p>国道4号の北側からのバスや高速交通などの流動を富谷に集約し、高速道路から出てきた自動車の仙台都心への流入を防ぐなど北部地域全体を巻き込んで考えて欲しい。接続箇所は国道4号がいいか、明石台がいいか含め、今後、検討して欲しい。</p>
<p>事務局</p>	<p>採算性だけにとらわれることなく、北部地域を含めた交通環境改善、経済効果など検討していきたい。</p>
<p>草野委員 (社会福祉協議会)</p>	<p>需要予測の14,000人は明石台までの地下鉄整備を想定しているが、大清水まで含めた検討が必要ではないか。</p> <p>また、ポストコロナを考えると在宅勤務の増加が想定される。需要予測の利用者は通勤者が多いと思われるため考慮が必要ではないか。</p>
<p>事務局</p>	<p>これまでは複線で事業費400~600億円、需要予測9,000人という数字を公表してきたところ。今年度の明石台12,000人、中間駅2,000人の14,000人という予測結果は一つのシミュレーション結果として算出した。</p> <p>明石台駅の形態、交通結節点をどうするかなど今後も検討していきたい。</p>