

令和 7 年 1 月定例記者会見

質疑応答の概要

②～富谷市独自支援策～防犯対策用品購入費用等の一部補助

Q.

この事業はどのくらいの申請数を想定していますか。

A.防災安全課長

最大 5,000 円×600 件分ということで想定し予算を確保しています。

④パラスポーツ運動会 in 富谷の開催

Q.

実施する種目は健常者の方も含めて参加できる競技でしょうか。また、参加人数が50名程度ということですが、おおよそ健常者の方が何名、障がい者の方が何名といった想定はありますか。

A.生涯学習課長

運動会の競技ですが、障がい者も健常者も参加できる種目となっております。参加者は約50名で、そのうち約5名の障がい者の方から申し込みいただいているところです。

Q.

既に募集は終了しているということですか。

A.生涯学習課長

募集は終了しており、既に参加者は決定しております。

○その他、案件以外の質問

Q.

新聞やテレビなどで報道されている、Zippar（以下ジッパーと表記）、市内にできるロープウエーについて質問いたします。この話が持ち上がった理由や経緯、今どのくらいの進捗状況なのか、今後の展望、導入することで考えられるメリット、課題点などをお聞かせください。

A.市長

都市型ロープウエーのジッパーは、背景といたしまして、本市は東北77市の中で唯一鉄道がなく、駅がない自治体です。本市で総合計画を策定する際に、アンケート調査を行って

おり、その調査の中で「市に求める施策について」という質問項目の中で毎回トップが公共交通の充実、特に泉中央駅へのアクセスとなっています。約10年前、富谷が町から市になり、市制施行に向けて総合計画を策定する際に行ったアンケート調査、約5年前の前期総合計画が終了して、後期に向けて総合計画の見直しをする際に行ったアンケート調査でも同じ結果です。現在、総合計画が最終年である10年目を迎えようとしており、新しい総合計画の策定に向けて昨年アンケート調査を行いました。この調査においても市に求める施策のトップが公共交通、特に軸となる基幹公共交通、泉中央駅までのアクセス向上であり、これは長年市民の皆さんにとっての念願であり、希望となっております。こういった市民の皆さんからの多くの声がありましたので、これまでさまざまな公共交通に関する調査・研究を行ってきました。

本市では「富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）ダイジェスト版」を作成しております。これは本市の公共交通全体の戦略などを分かりやすくまとめたもので、市民バスの見直しなどの施策がありますが、市民の皆さんが1番求めているのは、軸となる基幹公共交通です。さまざまな検討を行いました。まずは軸となる基幹公共交通を泉中央から明石台、そして明石台から成田、成田から大清水と3つの拠点に整備する計画を立てました。その後、具体的にどのようなものが基幹公共交通を担うものとして相応しいのかということを検討し、当初はライトレール（LRT）も選択肢にありましたが、傾斜の関係でライトレール（LRT）は実現が難しいという結果になりました。最終的には地下鉄、ガイドウェイ・トランジットの2つの公共交通が可能性として残りました。

令和4年度の調査では、地下鉄を延伸した際、単線で中間駅1つの場合354億円、中間駅2つの場合451億円との総事業費が示されて、単線で中間駅1つの場合は開業後23年間で黒字化が見込まれ、中間駅2つの場合は開業後29年で見込まれるということが判明しました。事業費が大きいということがこの調査で明確に示されました。地下鉄の延伸のみ検討を進めるのはどうかということで、令和5年度にはもう1つの候補でありますガイドウェイ・トランジットの調査を行いました。コースの取り方などを調査し、当初は道路上を通せるのではないかと考えてまいりましたが、調査の結果、物理的に困難ということが判明しました。最終的には、泉中央から4号線を超えるまでの区間は、地下を通さなければいけないということが調査で示され、トンネルを掘る必要があります。ガイドウェイ・トランジットにつきましても、ルート案ごとに98億円、82億円という大きな建設費が想定されることとなりました。地下鉄の延伸やガイドウェイ・トランジット双方とも想像以上に大きな事業費がかかることが判明しました。

現在、国の支援をいただくために、法律に基づく「地域公共交通計画」の策定に向けて取り組んでいるところです。地下鉄の延伸、ガイドウェイ・トランジットを調査しましたが、双方とも一長一短で多くの課題を抱えていることが実情ですので、第3の候補として出てきたのが都市型ロープウエーのジッパーでございます。ジッパーを開発する Zip Infrastructure 株式会社（以降ジップインフラストラクチャー）は、福島県南相馬市に本社を構えるスタートアップ企業でございますが、富谷市の地理的な状況も十分承知されております。従来のロープウエーですとロープが動く形ですが、ジッパーは車両そのものが、ロープを自走する形式でございます。従来のロープウエーは直線的にしか進めませんが、ジッパーはレールを作

ることでカーブすることができ、従来のロープウエーとは全く違うものです。12人乗りで、最大の魅力は運転手が不要ということです。現在、本市の公共交通を担っているバスですが減便、最終便も繰り上げということで、市民の皆さんからも増便してほしいなどの声をたくさんいただき、その都度バス会社にはご相談しておりますが、運転手不足でという話があり、なかなか難しい状況になっております。本市に限らず、運転手不足は全国的な課題ですので、運転手が不要なジッパーのロープウエーは新時代の公共交通を担えるものだと感じています。また、整備費が通常の鉄道の約10分の1ということで事業費が抑えられることも理由の1つです。さらに、ジッパーの支柱は道路の中央分離帯に200～300メートルごとに立ち、その上にロープが張られる形ですので、事業期間を大幅に短縮できることも利点です。私自身も南相馬市の現地を訪問し、実際に車両も拝見し、代表の方ともお話し、これからの時代の公共交通を担えるものと実感しましたので、令和7年度予算に導入に向けた可能性調査費を盛り込む予定です。予算額についてはジップインフラストラクチャーと調整させていただいている段階ですので、明確な金額は出ていませんが令和7年度に調査業務として計上しようと準備を進めているところです。軸となる基幹公共交通を繋げる場所は、明石台、成田、そして大清水としていますが、これらの場所に限らず将来的には、東西線を作ったり循環させる形にするなどの可能性も見出せると考えております。なお、ジッパーは国内において、北海道石狩市や沖縄県豊見城市、福岡市などで既に導入に向けて調査・検討を進めております。

Q.

地下鉄延伸調査での中間駅というのは、仙台市内に設置する駅ということですか。
また、新たに軸となる基幹公共交通に向けた調査を始めたのはいつですか。

A.市長

中間駅は仙台市内に設置するものです。
私が就任して間もなく平成27年度から、年度によって内容は異なりますが、公共交通に関する調査を進めております。

Q.

ジッパーの移動イメージですが、道路に沿って動くという理解でよろしいでしょうか。

A.市長

道路沿線沿いの中央分離帯に200～300メートルごとに支柱が立ち、道路の上をジッパーが自走する形式です。信号も必要ありませんし、1時間当たり3,600人の輸送能力があります。本市の場合、公共交通の調査の中で、必要とされる輸送人数は1時間当たり約2,300人ということが示されておりますので、ジッパーで十分に輸送人員を担えるものと思っております。また時速は最速36キロ、また風速30メートルまでは安全に運行できるものとなっております。今年6月ごろ福島県南相馬市にて本格的な実証実験が行われる予定です。

Q.

市長が南相馬市に行かれたのはいつですか。

A.市長

今年の1月9日です。

Q.

3,600人との輸送人員ですが、複線化して上下合わせてこの輸送人数ということですか。

A.市長

片側で3,600人になります。

Q.

支柱を200～300メートル間隔で建設するというので、ルート選定はこれからになるとありますが、素人感覚では基本的に将監トンネルを超えて明石台に向かうルートが考えられます。その場合、国道4号線のバイパスの箇所が非常に複雑な構造になっておりますが、この辺はどのようにクリアしていこうと考えていますか。

A.市長

ジッパーの実現可能性も含め、経路につきましても、今後の調査で検討します。なお、明石台から泉中央への地形もご存じであるジップインフラストラクチャー代表の方からは、調査前の口頭という形ではありますが、可能ですとの言葉をいただいております。

Q.

導入に向けてのメリットを伺いましたが、乗り越えるべきハードルなどがありましたら教えてください。

A.市長

最大のハードルは仙台市にご理解とご協力をいただくことだと思っております。物理的な面は、調査・研究を通して進めていけると考えておりますが、最終的には仙台市にご理解とご協力をいただかなければ実現できませんので、そこが1番大きな課題だと思っております。

Q.

営業運転が始まっていないところで、試験などもパスしなければならないことも想定され、コストも鉄道に比べたら削減できるとはいえ、多少なりともかかってくるものですが、こういった面は課題として捉えていますか。

A.市長

もちろんコストはかかりますが、鉄道を整備した場合の10分の1程度でございますし、法律に基づいて策定する「地域公共交通計画」に基づき、国の支援、県の支援等もいただければ十分に可能だと考えております。

Q.

市民の方にとっては希望のある話だと思いますので、これからどういうモチベーションで取組を進めていこうと考えているか教えてください。

A.市長

令和7年度に調査を実施しますので、この調査で実現が物理的に可能ということが確認できれば、本格的に導入に向けて動いていきたいと考えていますし、市民の皆さんから泉中央への軸となる基幹公共交通というのは大変望まれていることですので、その負託に応え、責任を果たしていきたいと思います。

Q.

ジッパーの導入に向けて強い意志を感じましたが、市長自身の公約で掲げていた地下鉄は見送って、ジッパーのロープウエーを導入する方向で進めるという認識でよろしいのでしょうか。

A.市長

私が、初当選した際、地下鉄は費用がかかるので、ライトレール(LRT)を導入して泉中央駅までのアクセスを向上させるということは選挙の公約としておりました。残念ながら、ライトレール(LRT)は制度的に難しいとのことでしたので、地下鉄の延伸可能性の調査に切り替えさせていただいて、2回目の選挙時は地下鉄等ということで、地下鉄の延伸、ただしこれは仙台市のご理解とご協力をいただかなければ進められないもので、地下鉄に限定するわけにもいきませんので、2回目の公約では地下鉄等新たな基幹公共交通という表現で公約に掲げました。そして今回、地下鉄、ガイドウェイ・トランジットそして新たな3つ目の候補として都市型ロープウエーも加わり、今後3つの中から仙台市と相談する等実現に向けた取組を進めていきたいと考えております。

Q.

ジッパーについてどういった調査が行われるのかお聞かせください。北海道石狩市で約40年間で採算が取れるということが示されているようですが、富谷市でもそういったデータは示されていますか。

A.市長

最初の調査は、実現が可能かというところからのスタートです。その後、どのルートが適切か、効果的なルートを選ぶ作業が必要となります。採算に関して、事業費がどのくらいか、何年で黒字化が見込まれるかなどはその次の段階で示されると思います。なお、ジップイン

フラストラクチャーからは、運賃が200円～300円で可能、現在のバス料金と同等の運賃で十分に可能という話を、調査前での口頭の話ではありますがいただいております。これがバスの運賃よりもかなり負担が重いということだと、導入は難しいところですが同等の運賃ということでしたので、導入に向けて取り組むに値するものだと考えました。

Q.

改めてになりますが、今後の見通し・スケジュールなどを教えてください。

A.市長

まずは令和7年度当初予算を議会で議決いただければすぐにジップインフラストラクチャーに対して実現可能性を探る調査業務を委託します。約1年程度で調査業務を仕上げていただいて、その段階で次の必要なステップに入る形となります。また、ジッパーは公共交通として国土交通省から認められておりませんので、ジップインフラストラクチャーの会社側としては公共交通として認められるための作業を進めているところです。その時期がいつになるかも今後の見通しを左右するものになります。私としても早期に公共交通として認められることを期待しているところです。

Q.

新年度当初に調査費を計上するとのことですが、どのくらいの規模感、数千万円レベルなのか規模感を教えてください。

A.市長

数千万円までは行きません。これまでの調査費と同額程度を見込んでおります。

Q.

東北労災病院についてになりますが、先日宮城県の常任委員会において移転に向けた基本合意を2025年度に持ち越す方針を明らかにしたということで、この辺に対する市長の受け止めをお答えください。

A.市長

東北労災病院の誘致につきましては、当初宮城県が病院の再編構想を打ち出した際、もし移転が伴うのであれば本市へということで手を挙げさせていただきました。背景として本市には、救急・急性期を担う総合病院がなく、救急搬送が他の地域よりも時間を要するということが多く、多くの皆さんが搬送中に命をなくされていることが事実として起こっていて、救急・急性期を担う病院があれば助かったのという思いが、市民の皆さんの間でございました。救急・急性期を担う総合病院というのは市に求める施策としてアンケートを取れば2番目から3番目に多くいただいております。

当初は、名取市に宮城県立がんセンターと、仙台赤十字病院、富谷市に東北労災病院と宮城県立精神医療センターということでの方向性でしたが、最終的に宮城県立精神医療センタ

一については、これまで地域で培ってきた名取市の環境を大切にしなければならず、審議会においても全会一致で名取市での建て替えという考えが示されて、それを受けて宮城県においても名取市への建て替えということを最終決定されました。今までの経緯を踏まえた上で最終的に判断されたものですので、私としてもこの判断に理解をしているところです。しかしながら、本市が救急・急性期を担う総合病院を必要としている状況に変わりはありません。また、もともと身体合併症医療についても富谷近辺の地域において脆弱というのが課題でございまして、精神科医療を充実させるということも方針として示されておりますので期待しております。

基本合意が持ち越されたことにつきましては、民間の病院の問題でもあり、財政的な問題もありますので、当初よりも時間を要することは致し方ないものと認識しています。令和7年度も変わりなく本市への誘致を進めていきたいと考えています。早い段階で誘致が決定することを引き続き期待しております。