

仙台市都市計画マスタープラン（中間案）に対する 意見の概要と本市の考え方について

○意見の概要と本市の考え方

※文中に記載のあるページ番号は、中間案のページ番号です

（１）都市計画マスタープランの基本的な事項に関する意見（３件）

No.	意見の概要	本市の考え方
1	上位計画である仙台市基本計画で示されている「The Greenest City」を強く印象付けるため、P.1下から3行目以降を「本市が持つ「杜の都」などの強みや魅力をさらに高めつつ・・・」としては如何ですか。	いただいたご意見を踏まえ、表現を修正いたします。
2	はじめに（P.1）について、以下の文章を世界から見た視点として加える。 「我が国は地政学的にみると極東アジアの最東部にある。東北地方は我が国の太平洋ベルト地帯の東西軸から関東地方を境にさらに北東に伸びており、東西軸とは気象・天候、文化・芸術ならびに疫学の面で東西軸とは歴史学、地政学的に地域性が異なっている。」	本マスタープランでは、ご意見のあった本市の地勢や歴史・文化、気候等について、本市の魅力や強みなどに記載しております。
3	「新仙台市基本計画の中間案」と今回の「仙台市都市計画マスタープランの中間案」の違いが少々わかりにくかったです。できれば両案がミックスした形で、一発で計画案を発表されたほうが市民としては、よりわかりやすかったのではないかなと感じました。	基本計画は、本市の目指す都市の姿と今後10年間の取り組みの方向性を示すものであり、市政運営の全般にわたる計画になります。一方、都市計画マスタープランは、都市計画法に基づいて、土地利用などの都市計画についての方針を示すものであり、策定の目的が異なるため、個別に計画の策定を行っております。

（２）都市づくりの視点に関する意見について（８件）

No.	意見の概要	本市の考え方
4	仙台東京間の移動に補助金を出してはどうでしょうか。都内に住むメリットが減った今日、その移住先として仙台は十分に射程圏内です。昨年度、東京からの流出先として最も多かったのが埼玉県です。物理的距離ではなく時間的距離を考えると、場所によってはいい勝負になるでしょう。残る問題はコストです。	本マスタープランでは、広域交通ネットワークの充実及び国内主要都市とのアクセス性を本市の魅力や強みのひとつとして認識しており、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
5	今日、東京の中心地にオフィスを構えるメリットは減っています。仙台を手放しに気候が良い場所とは言いませんが、夏の暑さという点において都心はもうダメです。企業にとって仙台に拠点を移すメリットを明白に提示できれば来る企業もいるのではないのでしょうか。少なくとも、気候は1つの大きなメリットだと思います。	ご意見のあった内容は、本市の魅力や強みのひとつと認識しており、1.本市の魅力や強み（3）豊かなみどりと恵まれた気候（P.14）に記載しております。

6	<p>仙台市をとりまく環境や都市の現状から「第2章 都市づくりの視点」が示されているが、これまでの都市計画行政に対する評価・検証結果が示されないため、都市がかかえる基本的な問題・課題を認識できない。</p>	<p>本マスタープランの策定にあたっては、現行都市計画マスタープランの検証・評価を行っております。その中で、市街地の拡大抑制や機能集約型の都市づくりは着実に進んでいること、都心の老朽建築物の更新が進んでいないことや、地下鉄沿線での低未利用地が存在すること、郊外住宅地の一部の区域で人口が減少し、今後の空き地・空き家の増加が懸念されることなどの評価を行い、P. 25などに記載しております。</p>
7	<p>仙台市はルーズな市街地拡大の積み重ねとして、2004年の市街化区域面積の定期見直しに至るまで大幅な区域拡大を行ってきた。ところが、少子高齢化、人口減少と各種都市施設の利用率低下が互いにマイナスの影響を及ぼす負のスパイラルに陥っている。これらの都市計画行政の誤りを可視化し、その原因や問題点を明確にする必要があるが、中間案では極めて表層的な事実のみの提示に止まっている。</p>	<p>本市では、人口減少や少子高齢化など社会情勢の変化などへ対応するため、1999年の都市計画の方針策定以降、市街地の拡大を抑制し、鉄道を基軸とした機能集約型の都市づくりへの転換を図り、継続的に取り組んでおります。その結果として、本市の市街化区域の面積は近年横ばい傾向（P. 25）となっており、本市が目指す市街地の拡大抑制と機能集約型の都市づくりが着実に進んでいるものと認識しております。</p>
8	<p>地下鉄東西線の利用は低迷し、その打開を狙った新たな市街化区域拡大や、バス路線の再編は更なる利用者の減少に帰結している。しかし、土地利用計画と交通政策の不整合という根本的欠陥には触れていない。</p>	<p>本市では、2012年に現行都市計画マスタープランを策定し、地下鉄東西線整備などの交通政策と一体となった土地利用の推進による機能集約型の都市づくりを継続的に取り組んでおり、次期プランにおきましても、引き続き取り組むこととしております。</p>
9	<p>大規模集客施設の立地が猛威を振るい、商店街は壊滅、多核分散的でコンパクトな生活環境の利便性が失われた。県・市が大規模集客施設の立地規制に乗り出した2010年頃には、買い物難民のエリアが広がっていた。仙台市の大規模集客施設の立地規制は、評価出来ない。中間案では、この政策効果や問題点についても全く触れられていない。</p>	<p>本市では、市街地の拡大を抑制し、鉄道を基軸とした機能集約型の都市づくりを継続的に取り組むとともに、大規模集客施設については主に公共交通機関を利用して容易にアクセスが出来る場所への立地を誘導し、機能集約型の都市づくりや適正な土地利用、周辺環境の保持などに影響を及ぼす地域への立地を規制しております。また、地域主体のまちづくりと連携しながら、周辺環境との調和に配慮しつつ、地域の特性を踏まえた都市機能の誘導や地域の活性化を図るものとしております。</p>
10	<p>国土交通省も議論を始めているが、仙台市は宮城県ならびに東日本被災地、さらには東北各県とも連携すると同時に東北のリーダーとして、国内外へ「次世代を見据えた、ポストコロナのまちづくり」を目指すことが期待されている。このことは最終案の策定にあたり十分に議論の必要があると考える。</p>	<p>現時点で、ポストコロナのまちづくりを見通した具体的な取り組みの検討は難しいため、本マスタープランでは、予見できない変化への対応力が重要であり、社会の変化に対して柔軟に対応していくことを記載しております。</p>

11	<p>P. 33 (7) について、【論点4】へ以下を加えること。 「医療、薬局、福祉、介護、健康等に関するデータ(Personal Health Record)を関係機関の間で共有する(収集、分析、保管、利活用の推進)仕組み。市民の日ごろからの健康増進に用いるとともに病気の際の医療、薬事情報、さらに災害時等の救命、避難所等において使用できるようにする。つまり、通常時、緊急時の「運動、飲食、居住、社会生活(インフラデータ)」あらゆる場面において、健康・医療データを利活用する『仙台版医療健康DX(デジタルトランスフォーメーション)』を構築する。」</p>	<p>ご意見のあった箇所は、国土交通省が作成・公表を行っている資料であるため、追記等はいたしません。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
----	--	--

(3) 都市づくりの目標像と基本方針に関する意見について (18件)

No.	意見の概要	本市の考え方
12	<p>P. 38 1. 目標像設定の考え方 (1) 基本とする都市構造の上から3行目以降について、“本方針においても、引き続き”とあり、“地下鉄沿線の都市軸”は「地下鉄南北線」に思ってしまう。平成27年開業の地下鉄東西線により、十字形の骨格交通軸が形成されたことを基本とする都市構造に明記すべきではないか。</p>	<p>本市では、2012年に策定した現行都市計画マスタープランにおいて、地下鉄南北線と地下鉄東西線の両方の沿線を都市軸と位置づけ、都市づくりに取り組んでおり、本マスタープランにおいてもその考え方を踏襲しております。</p>
13	<p>市街化の直接的な要因は、国の農業潰し政策による農家経済の崩壊というプル要因にあり、仙台市もこの流れにくみしている限り市街地拡大を抑えることができない。中間案でもこの点について、仙台市の姿勢を明確にすべきである。</p>	<p>本マスタープランでは、地域の特色を生かしたまちづくりを促進するため、集落・里山・田園では恵み豊かな環境を保全するとともに、地域に根差した文化等を生かした魅力づくりにより、集落の維持や農林業振興を図るものとしております。</p>
14	<p>都心や都市軸への機能集積が進むならば、郊外住宅地との経済及び市街地環境の格差が一層広がることが明らかだ。既に郊外住宅地における人口減少、高齢化も深刻になっており、バス交通路線の廃止も進められ、今後の各種公共サービス切り捨ても重なり、無残な光景が広がることが明らかだ。</p>	<p>本マスタープランでは、「地域の特性を生かしたまちづくり」や「魅力を生み出す協働まちづくりの推進」を掲げ、地域の方々とともに、都心や都市軸にはない、地域の魅力や特色を生かしたまちづくりを図ることとしております。</p>
15	<p>農地や緑の環境を守り保全する施策について、実効性のある施策を求めます。市街化区域の面積は2004年以来横ばいに見えます。しかし、太白区ではこの間富沢西や生出で農地から商業や住宅地に土地利用の大規模な変換がされています。1999年からの方針、総合計画2020の方針があったにもかかわらず、農地が商業用地などに大規模に変わることを規制できなかったことがなぜなのかの総括がみられません。</p>	<p>本市では、市街地の拡大を抑制し、鉄道を基軸とした機能集約型の都市づくりを継続的に取り組んでおり、この考え方に基つき鉄道駅周辺など交通利便性の高い地区などにおいて、都市の活力や魅力の向上につながる市街地整備を限定的かつ効果的に進めております。なお、既存の市街化区域で良好な緑地空間が保持されている地区などについては、市街化調整区域への編入を行っており、その結果として市街化区域の面積が横ばい傾向となっております。</p>
16	<p>上位計画である仙台市基本計画で示されている「The Greenest City」を強く印象付けるため、P. 41 1行目を「本市は、「<u>杜の都</u>」として豊かな自然環境と・・・」としては如何ですか。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、表現を修正いたします。</p>

17	<p>「選ばれる都市」を目標に掲げていますが、全くおかしいと思います。選ばれるとは、選ぶ主体は誰と想定しているのでしょうか。仙台市民はすでに仙台市に住むという選択をしています。既に選んで仙台市に住んでいるのです。ここで選ぶのは仙台市民以外ということになります。つまりこのマスタープランの主人公は仙台市民ではないということです。実際、私はプランを読んでそう感じましたし、多くの市民も疎外されたと感じたのではないのでしょうか。目標は仙台市民が幸せに安心して生活していけることにあるべきで、他から選ばれるかどうかはその結果です。目標などにはなりません。本末転倒のともない目標設定であり、撤回すべきと考えます。</p>	<p>「選ばれる都市」については、市外の方に選ばれることだけに重きを置いた目標像ではなく、本市に暮らしている方にも、働き、学び・楽しみ、暮らしなど様々な活動の場所として、本市を選んでいただく又は、選び続けていただきたいという考え方となっております。なお、都市づくりの目標像の説明文(P.41)へ、市民をはじめ国内外の様々な人から選ばれる都市を目指すことが分かるよう表現を修正いたします。</p>
18	<p>「国内外の人に選ばれる持続可能な都市」というキャッチフレーズは、市民感覚からは違和感があります。「選ばれる」ことが目標像になりますか。住民の日々の生活の安心・安全・安寧を実現・確保することこそが街づくりの基本目的でしょう。交通、防災、少子高齢化、教育研究など仙台市固有の都市の将来像を見通すという視点があまり読みとれません。</p>	<p>本マスタープランの都市づくりの目標像では、緑に包まれた美しくゆとりある環境と高次な都市機能が集積した利便性、防災環境都市としてのブランド力など、これまで培われてきた都市個性を生かし、さらに高めるとともに、挑戦を重ね、新たな魅力や活力を生み出す力強さと、様々な変化に対応するしなやかさによって、その価値を高め続ける都市を目指しております。</p>
19	<p>対象区域は「市域」であるのは当然ですが、近隣市町村や近隣県と連携することで、より魅力あふれる「東北」を「つくり」「つかう」ためのリーダーシップを仙台市がとっていくんだ、という強い意気込みがマスタープランのどこかに表現されていると、「選ばれる」仙台市の大きなフラッグになるのかなと思いました。</p>	<p>本市は、仙塩広域都市計画区域の一都市であり、都市計画における連携を周辺市町村と図っております。また、本マスタープランの都市づくりの目標像には、東北の中核を担う本市にふさわしい高次な都市機能を集積するなどの考えも含まれておりますので、ご意見にあった趣旨も含まれているものと考えております。</p>
20	<p>人に着目した都市計画の視点はとてもすばらしいと思った。ただ、「選ばれる」都市を目標にするよりも、良い都市を目標とした結果選ばれる都市になる方が、自然な流れだと思いました。</p>	<p>本マスタープランの都市づくりの視点では、「躍動する都市」、「暮らしやすい都市」、「美しい都市」、「強靱な都市」の4つの視点を総合的に取り組むことで、「選ばれる都市」を目指すこととしております。この視点を踏まえ、「選ばれる都市」を都市づくりの目標像に掲げております。</p>
21	<p>都市づくりの目標像で、「持続可能な都市」を大見出しに持ってきて、「持続可能な都市へ挑戦し続ける”新たな杜の都”～自然環境と都市機能が調和した 多様な活動を支え・生み出す選ばれる都市づくり～」としたほうがよいと思います。持続可能な都市だからこそ、「選ばれる」のではないのでしょうか。</p>	<p>本マスタープランでは、持続可能な都市であり続けるために、緑に包まれた美しくゆとりある環境と高次な都市機能が集積した利便性、防災環境都市としてのブランド力など、これまで培われてきた都市個性を生かし、さらに高めるとともに、挑戦を重ね、新たな魅力や活力を生み出す力強さと、様々な変化に対応するしなやかさによって、その価値を高め続ける都市を目指し、選ばれる都市となるものと考えております。</p>

22	<p>P. 42「暮らす場所」として選ばれる都市について、健康的に住み続けられる住環境として、障害者や子ども連れも家族でも安心して歩け、くつろげる歩道空間づくりは重要な課題であり、道路空間の積極的な活用を地区の個性として打ち出し、エリア価値を高めていこうと考えています。つきましては、「暮らす場所」に、「市民が身近な公共空間を日常的に活用し、住民同士の交流や日常運動を通して、安全で健康に暮らすことのできる都市」のような文言の追加をご検討ください。</p>	<p>ご意見のあった内容については、同箇所に記載されている「増加する自然災害に対応しつつ、年齢や性別、国籍、障害の有無等にかかわらず、誰もが安全で安心、健康的に住み続けられる生活環境が確保された都市」に含まれているものと考えております。</p>
23	<p>P. 42「学ぶ・楽しむ場所」として選ばれる都市について、以下の文章を加える。 市内及び周辺にある国公立の東北大学、宮城大学、市内へ移転となる東北学院大学はじめ県内市内の私立大学ならびに仙台高等専門学校と強みを生かした効率的な連携が必要である。具体的には「防災・減災」に関する科目に「インストラクショナルデザイン（Instructional Design）」を用いて、横断的に研究した仕組みの構築が期待される。さらに、子供、青少年、若者、現役（生産年齢に該当）、シニアなどのあらゆる年代層を通して「生涯教育とその応用・社会実装」が求められる。</p>	<p>ご意見にあった教育機関の連携については、同箇所に記載されている「大学をはじめとする教育機関の集積した学都としての強みを生かすとともに、生涯を通して成長する機会があふれ、まちの活力につながる学びの場が充実した都市」にその考え方が含まれております。</p>
24	<p>都心部における機能集積強化、特に都市再生緊急地域指定またはその拡大によるマイナスの影響は大きい。特に問題になると考えられるのは、地価及び家賃の上昇による経営環境の圧迫である。またこの影響は、中心市街地活性化の主役であるサブカルチャーやインキュベーターの消失に結び付く可能性が大きい。</p>	<p>本マスタープランでは、人口減少社会や激化する都市間競争の中で、本市の経済活動や交流の中心舞台である都心の機能強化が重要との考えから、魅力・活力のある都心の再構築に向け、ウォーカーフレンドな都市空間の形成やエリアマネジメントによる取り組み、スタートアップ拠点の形成など多様な人々が活躍できる都心となるよう、各エリアの特色を生かしたまちづくりを図ることとしております。</p>
25	<p>都市づくりの目標像について、「都市個性を生かし、さらに高めるとともに、挑戦を重ね、新たな魅力や活力を生み出す」とありますが、そのためには、個性ある地元の事業者が入居できる賃料のスペースを都心で確保することを支援する必要があります。具体的な方法として、既存建築物のリノベーションの誘導、事業床の確保です。大規模な開発を誘導すると、家賃が高騰し、地元の事業者は行き場を失い、郊外や他都市へ移ります。都心は高い家賃を払えるチェーン店ばかりが並ぶ無個性な街になり、仙台は選ばれない都市になってしまいます。そこで、「都心において個性ある地元事業者がビジネスを展開できる場づくりを制度的に支援することで、都市個性を生かし、さらに高めるとともに、挑戦を重ね、新たな魅力や活力を生み出す」と追加することをご検討ください。</p>	<p>本マスタープランでは、魅力・活力のある都心の再構築に向け、各エリアの特色を生かしたまちづくりを目指していることや、回遊性が高く魅力的な都市空間を形成するため、建築物の低層部へ賑わいを創出する商業・サービス機能の導入や、個性あふれる商業・飲食の集積を推進することなどを記載しております。いただいたご意見については、今後の取り組みの参考にさせていただきます。</p>

26	<p>P. 46「市役所本庁舎の建て替え等の公共施設の計画的な更新・整備」について、以下の文章を加える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍を考慮、変更し易い構造、システムの活用 ・市民・事業者・行政等の多様な主体の協働を横の連携とすると、「国・地方ブロック・市町村」は縦の連携であり、縦と横の糸の織り込みが重要と考える。 ・周辺市町村など個別自治体と適切に機能分担しながら県と仙台市の主導で国の施策を推進する東北ブロックとすべきである。 ・公的な組織が保有する構築物をソーシャルデザインの観点から単なるデザインビルドや用地処分ではなく、適切にアコモデーション（改修・修復）しながら、ビジネスモデル、ワークスタイルの変化に備える。 	<p>ご意見のあった箇所は、本市都心における都市機能の集積についての方針を示すものであり、各施設のあり方については、施設計画の中で具体的に検討されるものと考えております。</p>
27	<p>地下鉄とJR線の都市中心部沿いに多くが集中し、「集落、里山、田園」地域の自然的・人的・文化的資源や、交通インフラ資源をどう生かし、再生させるかという視点で、地域の現状や課題をもっと深く、現場に密着して検討した「プラン」の策定を望みます。</p>	<p>本マスタープランでは、「地域の特性を生かしたまちづくり」や「魅力を生み出す協働まちづくりの推進」を掲げ、地域の方々とともに、地域の魅力や特色を生かしたまちづくりを図ることとしております。</p>
28	<p>都市づくりの基本方針3について、公共交通へのシフトを推進するプランとして不十分だと考えます。つきましては、基本方針3の説明書きを「自動車から公共交通へのモーダルシフトを促すために道路空間の再構成を推進し、公共交通サービスの持続性を高め、広域的な交流・連携や、日常生活における移動、安全で快適な街路空間の形成に寄与する都市空間の形成を行い推進します」のように追加することをご検討ください。</p>	<p>「過度に自家用車に依存しない」とは、日常の移動などにおいて、自家用車と公共交通を上手に使い分け、公共交通を中心とした交通体系の中で自家用車に過度に依存しないライフスタイルを促進するものであり、ご意見にあった趣旨も含まれているものと考えております。</p>
29	<p>都市づくりの基本方針3に関して、都市づくりに係る部門別の方針・交通にあります都市の回遊性の向上に向けても、交通計画とエリアマネジメントや地域活動は密接に関係し、互いに影響を与え合うものと考えます。地域と連携した交通計画の策定を進めていただきたく、基本方針3の説明に「（加えて、）地域の交通課題解決や魅力向上に資する交通環境づくりを促進するため、地域との連携を図っていきながら、交通施策を推進します」のように追加することをご検討ください。</p>	<p>土地利用と交通政策は相互に影響し合い、連携して推進されることが重要と認識しております。一方で、地域と連携した協働によるまちづくりは、交通だけに限らず様々な分野の施策を推進する上で重要なものであるため、都市づくりの基本方針のひとつに「魅力を生み出す協働まちづくりの推進」を掲げておりますので、ご意見にあった趣旨も含まれているものと考えております。</p>

(4) 都市づくりに係る部門別の方針に関する意見について (11件)

No.	意見の概要	本市の考え方
30	<p>これまでの規制緩和とりわけ都市再生緊急整備地域指定による高層建築物の建設ラッシュによって、「商都仙台」の都心部は様変わりした。多様性にあふれていた伝統的な商店街の業種業態、雰囲気業態一目抜き通りを一変させ、全国どこに行っても同様の物販・飲食で占められる雑踏と喧噪（賑わいではない）の街になった。</p>	<p>本マスタープランでは、都心について、回遊性が高く魅力的な都市空間を形成するため、個性あふれる商業・飲食の集積を推進することとしており、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

31	<p>街中でなく、泉方面など郊外でも用途地域をミックスさせ、主婦の方がビジネスしやすい環境づくりをしてほしい。</p>	<p>ご意見のあった内容については、郊外居住区域の土地利用の方針（P. 60）において、暮らしに必要な都市機能を確保できるよう都市計画の見直しなどの検討を記載しております。一方、郊外居住区域は良好な住環境の形成を推進することも記載しており、地域の実情に応じて、これらの観点で対応を検討することになります。</p>
32	<p>P. 58で「老朽建築物の建替えを誘導しながら・・・」とありますが、民間の建築物（人様の財産）を「古くなり、役に立たなくなること」「経年劣化によりそのままでは居住・利用できない状態のこと」という意味の表現をするのはいかかなものでしょうか。これは「経年建築物」とでも表現を改めるべきです。そして、巻末の「用語の説明」に「【経年建築物】主に竣工から40年以上が経過し、旧耐震基準で建築され、耐震補強や機能の高度化がされていない建築物」という形で記載するなど工夫をしていただければよろしいかと思えます。</p>	<p>ご意見のあった表現については、一定程度の年数が経過した建築物で、建築物が有する機能がニーズに合っていないものや、耐震基準を満たしていないことによる安全性の低下した建築物のことを示しており、年数が経過した建築物を一律に表現しているものではございません。</p>
33	<p>都心の自転車通行量が大幅に減っている。イメージの中でもコミュニティサイクルを使っている人すら描かれていない。公共交通を経済的に使いづらい人にとって自転車は重要。</p>	<p>自転車は都心内を回遊する交通手段のひとつとして重要なものと認識しており、本マスタープランにおいても、コミュニティサイクルの利用促進などを掲げております。</p>
34	<p>P. 67（2）について、以下の文章を加える。 ・仙台駅の東西および仙台東道路の都心乗り入れを含め、地下、地上、空間の有効利用、一体的整備を行う。 ・鉄道（新幹線、在来線、地下鉄）、自動車（自家用車、バス、タクシー）、自転車、歩行者などスローモビリティを組み合わせた『仙台版MaaS』の開発を行う。</p>	<p>本マスタープランは、都市計画の基本的な方針を定めるものであり、個別の箇所に係る具体的な施策を示すものではありません。なお、仙台駅周辺の交通結節機能強化や、MaaS導入の検討については、2. 交通（2）賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築（P. 67）に都市計画としての考えを記載しております。</p>
35	<p>P. 78「環境負荷の小さい都市空間の形成」について、ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）の普及促進も加えていただければと思います。先日、東北大学を中心に「みやぎZEB研究会」が発足し、東北の地で本格的なZEBの研究開発の取り組みが始まろうとしています。グリーンビルディング等の「等」で済ませることなく、明記していただくとよろしいかと思えます。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、表現を修正いたします。</p>
36	<p>4. 防災・環境（P. 73）について、以下の文章を加える。 ・東日本大震災の経験や教訓を「南海トラフ、首都圏直下の震災」へ生かすため、現場レベルでの協力を行う。（その際、良好な事例だけでなく、失敗事例についても伝える）</p>	<p>ご意見のあった内容については、4. 防災・環境（1）災害に強い強靱な都市⑤啓発などによる防災・減災への備え（P. 75）に記載されている方針に含まれているものと考えております。</p>

37	P. 76「公共施設や都市施設などの整備と適切なマネジメント」について、「公共ファシリティマネジメント」の手法を導入し、さらに公共施設の価値を高めていただきたいので明記していただきたいと思います。	ご意見のあった内容については、4. 防災・環境 (2) 安心して暮らせる都市の形成④公共施設や都市施設などの整備と適切なマネジメント (P. 76) に含まれているものと考えております。
38	P. 73 (1) について、以下の文章を加える。 ・公共インフラ施設に関して、災害時だけでなく、平常時からのデータの収集を行う。それらのデータを「公共施設データの整備（インフラデータ・メンテナンス）」として利活用する。さらにインフラの静的なデータだけでなく、供用中の荷重など動的データを各種センサーで取得し、クラウドに保存・分析して「ビッグデータとインフラデータのクロス分析」を行う。	本マスタープランでは、4. 防災・環境 (2) 安心して暮らせる都市の形成④公共施設や都市施設などの整備と適切なマネジメント (P. 76) に、平常時や災害時を問わず公共施設や都市施設などの適切なマネジメントを掲げております。また、本マスタープランは、都市計画の基本的な方針を定めるものであり、具体的な施策の手法を示すものではありませんので、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
39	住・商が混在するエリアがコロナ禍でポテンシャルがあるのではないかと。例えば5 km圏にある商店街（中山・南光台など）にクリエイタークラスが既存組織に気兼ねなく活動できる仕組みが必要だろう。	本マスタープランでは、協働によるまちづくりの仕組みづくりも含む支援に取り組むこととしておりますので、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
40	P. 80 (2) について、以下の文章を加える。 ・都市づくりに関する課題が多様かつ複雑化している現代社会において、効果的かつ効率的に都市づくりを進めるためには、都市計画分野に関わる部局はじめ、子育て、教育、福祉、文化・芸術など他分野との組織横断的な連携・協力が必要である。 ・「コロナ禍の行政組織と市民の利便性」、知見を活かすリーダーシップ、建設、都市整備、環境を産学官金で連携を図る。	ご意見のあった、行政の組織横断的な取り組みや民間組織等との連携については、今後の都市づくりを進める上で必要であることから、都市計画の推進全般に係る考え方としてP. 81「1. 総合的な施策展開の推進」に記載をしております。

(5) 都市計画の推進に関する意見について (3件)

No.	意見の概要	本市の考え方
41	第5章 都市計画の推進に向けた方策への追加提案として、市民生活、都市文化・地域産業振興本位の都市マスタープランに改めるために、都市内分権、住民自治の推進を基本にしたボトムアップ型の計画策定を求める。そのためには市民、議会、行政の協働による街（まち）づくり条例の検討、制定が必要である。	本マスタープランでは、「魅力を生み出す協働まちづくりの推進」を掲げており、地域課題を解決し、新たな魅力を生み出すため、市民・事業者・行政等の多様な主体の協働によるまちづくりの一層の推進を図ることとしております。
42	地区別構想の策定では、都市計画上の各区のビジョンが必要ではないでしょうか。仙台市都市計画として各区分の方向性を示せないでしょうか。また、立地適正化計画の策定では、最後に「具体的な方針を示す立地適正化計画の策定に取り組みます。」とありますが、いつまでに、どのような計画を策定していくのかイメージできません。	地域別構想については、都心や広域拠点（泉中央地区・長町地区）への都市機能集約と、地域特性を踏まえた地区間の分担と連携が重要であることから、この3地区での策定を考えております。また、立地適正化計画については、本マスタープランの内容を踏まえ、今後検討してまいります。

43	<p>「立地適正化計画の策定」が位置付けられており、中間案の戦略なき機能集約の実効性の確保という狙いが読み取れる。しかし、公共施設再編などとの関係で集約化が目的化する可能性もあり、地域住民の生活利便性の根幹にかかわる問題の発生が予想される。また、都心部における市街地再開発事業の事業性の確保に利用される可能性もあり、このような危険性を孕んだ「立地適正化計画の策定」には反対である。</p>	<p>今後策定を予定している立地適正化計画については、本マスタープランの内容を踏まえ、今後具体的に検討してまいります。</p>
----	--	---

(6) その他の意見について (10件)

No.	意見の概要	本市の考え方
44	<p>高齢化の中、地域計画でサロンも開けるマスタープランとして欲しい。他県から来ている人も販売できるアンテナショップの様なコミュニティな居場所作りにも力を入れるマスタープランでいて欲しい。</p>	<p>本マスタープランでは、地域の既存施設や土地を活用した生活利便施設や地域活動拠点の確保または、その維持に向けた取り組みによる良好な生活環境の形成を図るなど、地域の特色を生かしたまちづくりを促進することとしております。</p>
45	<p>あすと長町地区は、2004年4月に「まちづくり基本方針」を打ち出した。しかし、その「基本方針」は、都市再生緊急整備地域指定によって歪められ大規模タワーマンションの集積を誘導するとともに、日照障害を有する復興公営住宅の建設を誘導・許容した。大規模タワーマンションの集積に不安を感じた住民の声が表面化するやいなや都市再生緊急地域指定を慌てて解除するという事態も生じている。</p>	<p>本マスタープランでは、長町地区を広域拠点に位置付け、都市圏の活動を支え、生活拠点にふさわしい魅力的で個性ある都市機能の強化・充実を図るとともに、広域拠点の利便性を生かした都市型居住の推進を図ることとしております。なお、あすと長町の都市再生緊急整備地域に関しては、都市開発事業及び公共施設整備が完了したため、2017年8月に地域指定が解除されております。</p>
46	<p>東北大学病院およびその近隣の道路の慢性的な渋滞緩和があります。地下鉄やバスなどの公共交通機関を使える方々はそれらを上手く利用しますでしょう。しかしながら、1日の本数も少なく高齢者で自家用車のない方々もまた、多く病院へといらっしやるのではないのでしょうか。現在の地下鉄南北線と東西線に、まずは東北大学病院までのアクセス（地下鉄等新たな交通手段）を追加する。ECOの観点から「太陽光」を活用した交通機関が望ましいと思われま。なお、完成するまでの病院周辺の渋滞対策も、検討することも大事だと思います。</p>	<p>本マスタープランは、都市計画の基本的な方針を定めるものであり、個別の箇所に係る具体的な施策を示すものではありません。なお、本マスタープランでは、過度に自家用車に依存しない、質の高い公共交通を中心とした交通体系の充実に取り組むとともに、日常生活における移動を支える交通施策を推進することとしておりますが、地下鉄等の新たな交通手段の整備には多額の費用を要することなどから、事業実施は困難であると考えております。</p>
47	<p>駅前の渋滞の解消として、タクシーのサブスクリプションサービスを導入するのはどうでしょうか。東京都のように、地下鉄網を張り巡らしても赤字がかさむだけだと思います。タクシーをもっと気軽に利用できる制度を用意することが、魅力的な街づくりに繋がると思います。</p>	<p>本マスタープランでは、MaaSなど新たな交通のあり方の導入に向けた検討に取り組むこととしており、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>

48	<p>長町の大通りに大きいペDESTリアンデッキを作っ てはどうでしょうか。せつかくいい場所なのに、道 路を渡れる箇所が少ないために大回りしなければな らなくなっています。地下歩道を整備しても良いで すが、その住人が毎日歩く場所としては地下より も2階の方が気分も明るく仕事に迎えると思います。</p>	<p>本マスタープランは、都市計画の基本的 な方針を定めるものであり、個別の箇所 に係る具体的な施策を示すものではありません。また、ペDESTリアンデッキや 地下歩道の整備には多額の費用を要する ことなどから、事業実施は困難であると 考えております。</p>
49	<p>市内全域での道路愛称名付与事業を推進するため、 全国に先駆けて「道路に名前を！」運動を立ち上 げ、取り組み、安心して歩くことができ、歩くのが 楽しくなるような街づくりをしてはいただろうか。 標識だけでなく、都心で活用されるVRのよう な情報提供もなされるならば、更に便利に楽しい街 歩きができるに違いない。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参 考とさせていただきます。</p>
50	<p>藩政時代からの町名の活用に取り組み、観光資源と しての活用も図りたい。単に案内標識を増やすだけ ではなく、仙台城などで提供しているSendai VR TOUR画像をもっと活用してもらいたいと思う。この 観光地化は、歩いて楽しむ街づくりには不可欠では ないかと思う。政宗公の城下町としての歴史遺産を 大切に、全国に発信する格好の材料として、都心 部で歴史的町名をもっと有効に活用したいと思う。</p>	<p>本マスタープランでは、都心について、 各エリアの特色強化による都心部の回遊 性の向上を目指しており、いただいたご 意見については、今後の参考とさせてい ただきます。</p>
51	<p>仙台市は全体的に遊ぶ場所がが無い気がします。東 京で言うディズニーやお台場、ソラマチ、原宿な ど。福島ではハワイアンズとか、そういう場所を作 れると市内だけでなく県外からも観光客が増えるの ではないかと思います。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参 考とさせていただきます。</p>
52	<p>第2新卒で東京からUターンしたいと思っている層は 割といるが、受け皿となる中小企業、事業会社が少 ない。強い会社、産業を地場から生み出す環境投資 をすべき。</p>	<p>本マスタープランでは、企業ニーズに 合った高機能なオフィス整備の促進によ る企業誘致などにも取り組むこととし ており、いただいたご意見については、今 後の参考とさせていただきます。</p>
53	<p>仙台は、シビックプライドが低いと思う。もっと自 分たちの手でまちづくりに関わったり、マスター プラン計画作成にもまだまだ市民の少数だけで進め ている感が否めない。これは地道にやっていくしか ないと思うので、次年度以降も、市民を巻き込みイ ベントを開催してほしい。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参 考とさせていただきます。</p>