

# 地下鉄沿線まちづくりの推進プラン（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

### 1. 「沿線まちづくりの基本方針（中間案）」に関する意見（8件）

No.	意見の概要	本市の考え方
1	<p>中心部への居住を促進することは必要と思うが、「杜の都」ということにこだわらず、容積率を緩和するエリアを各駅周辺に設ける必要があるのではないかと（空地等を設けることを条件としない）。</p> <p>容積率を緩和するにあたって、敷地内緑化は重要であるが、メリハリが必要である。もし、杜の都にこだわるのであれば、京都並みの条例の厳しさがあつた方がよいのではないかと。</p>	<p>沿線まちづくりの方針1「安全安心で誰もが快適に暮らしやすいまち」の創造を掲げており、地域の方々の意向も踏まえながら、必要に応じた容積率の緩和などで土地利用転換を誘導することにより、地下鉄の高い利便性を享受できる住宅地の形成を図ることとしております。</p> <p>また、仙台固有の美しい景観は、「杜の都」の風土に生まれ、長い時間を形成されたものであり、今後も「杜の都の環境をつくる条例」に基づく緑化などにより、みどりの保全及び創出に努め、「杜の都」の魅力を高めてまいります。</p>
2	<p>公共施設は、自家用車ではなく地下鉄および徒歩でアクセスできるよう、地下鉄駅直結あるいは隣接地に移転することで、地下鉄利用者が増加し、高齢化への備えにもなる。例えば、若林区役所や図書館は、現状地下鉄沿線から離れていることから、分館などを駅からアクセスしやすい場所に配置する。</p>	<p>本市の厳しい財政状況の中、例示いただいたような公共施設を地下鉄駅に直結または隣接地に移転することは困難ですが、駅までの移動経路のバリアフリー化や駅周辺の地域特性を踏まえた地下鉄とバス、地域交通等が連携した公共交通サービスについての検討など、駅を中心に移動しやすい交通環境の形成に取り組んでいくこととしております。</p>
3	<p>賑わいを創出するため、伝統的な祭りの活用や地下街、中華街を設けてはどうか。</p>	<p>本プランにおいては、「賑わいが生み出される活力あるまちの創造」を沿線まちづくりの方針の一つとして掲げ、地域団体や商店街等の取り組みの支援などにより、沿線の賑わい創出を図ることとしており、ご意見については参考とさせていただきます。</p>
4	<p>広域拠点である泉中央地区のまちづくりに関しては、周辺自治体との包括協定や相互の連絡・調整を図る場の設置などを含め、仙台市単独ではなく、仙台都市圏北部地域としてのまちづくりを行っていく必要性を感じる。</p>	<p>本市においては、広域行政の推進にあたり、仙台都市圏内における市町村で構成される「仙台都市圏広域行政推進協議会」の構成員として、周辺市町村と連絡・調整等を行っております。ご意見をいただきました泉中央地区については、沿線まちづくりの方針2「賑わいが生み出される活力あるまち」の創造に向け、地域特性に応じた都市機能の強化・充実や交通環境の改善を図るなど、仙台都市圏北部の活動を支える広域拠点の機能向上を図ることとしており、ご意見を踏まえ、必要に応じ同協議会も活用しながら、周辺市町村と連携を図ってまいります。</p>

5	<p>東西線沿線は自然や緑に恵まれており、お花いっぱいの「フラワー路線」として、それを意識した公園整備を行うとともに、地下鉄車両の模様や車内音楽も変え、イベントも実施し、東西線に乗るとまるでワンダーランドにいるようなイメージに作り替えてはどうか。</p>	<p>沿線まちづくりの方針3「多種多様な資源を体験できる魅力的で楽しいまち」の創造を掲げており、地域の特色を踏まえた魅力ある公園整備を行ってまいります。 また、2023（令和5）年度には、青葉山公園追廻地区などをメイン会場とした国内最大級の花とみどりの祭典である「全国都市緑化仙台フェア」を開催することとしております。 なお、電車の模様や車内音楽については、今後の参考とさせていただきます。</p>
6	<p>機能集約型のまちづくりを進めるためには、各地域の特性は何かを検証し、それに沿った施設誘致・建築などが必要である。 【例】 ○八木山地区 子育て世代が訪れる施設は立地しているが、子育てが一段落すると訪れる機会が減る地域であることから、大人も足が向く施設などを整備。 ○荒井地区 健康増進の観点から、サイクル施設やサイクルラック設置店舗の拡大、計画的な歩道・車道を整備。 ○川内～市内中心部 ランニングをする人たちのために、ランナーズPIT（シャワー施設など）や広瀬川沿いも含めて計画的に歩道・車道を整備。ランニング後に地区を回遊しお金を使う仕組みづくり。</p>	<p>地下鉄沿線まちづくりは、機能集約型の都市づくりを着実に進めるため、既存の都市機能を生かしながら、駅周辺の地域特性に合った都市機能の立地を誘導することとしておりますことから、ご意見も参考とさせていただきますながら、各地区の将来のまちの姿の実現に向けて取り組んでまいります。</p>
7	<p>コンパクトシティという面から地下鉄沿線などに居住拠点を集中するという考えもあると思うが、公助の視点から各地域の置かれている現状や将来を見据えた支援をお願いしたい。</p>	<p>本市においては、「仙台市都市計画マスタープラン」に基づき、地下鉄沿線などに暮らしに必要な都市機能を集積するなど、機能集約型の都市づくりに取り組んでおり、郊外居住区域におきましては、現在の生活環境が維持されるよう取り組んでいくこととしております。</p>
8	<p>住宅地よりも小さいおしゃれなお店がたくさん入れるような場所があればいい。</p>	<p>地下鉄沿線まちづくりは、本市が目指す機能集約型の都市づくりを着実に進めるため、既存の都市機能を生かしながら、駅周辺の地域特性に合った都市機能の立地を誘導することとしております。</p>

2. 「東西線沿線まちづくりプラン（中間案）」に関する意見（3件）

No.	意見の概要	本市の考え方
9	<p>地下鉄東西線で実施している路線バスの均一運賃制度は先進的な取り組みであり、多少の値上げ等、形を変えとしても今後も継続して欲しい。東西方向の渋滞の軽減や駅周辺の賑わいの創出に寄与していると思う。</p>	<p>今年度策定予定の「仙台市地域公共交通計画」において、公共交通の利用を促進する運賃制度や、利便性の高い新たな乗車券制度について、交通事業者と協議しながら検討に取り組んでまいります。</p>
10	<p>地下鉄東西線で実施している路線バスの均一運賃は見直すべきである。南北線にはない制度で不公平を感じる。また燃料費や人件費の高騰を考えると、まずは100円均一から120円均一に上げるべきである。将来的には、不公平な均一運賃施策はやめるべきである。</p>	<p>今年度策定予定の「仙台市地域公共交通計画」において、公共交通の利用を促進する運賃制度や、利便性の高い新たな乗車券制度について、交通事業者と協議しながら検討に取り組んでまいります。</p>
11	<p>仙台市は車の所有率が高いと思うので、郊外ではパークアンドライド施設を更に拡充し、地下鉄を介して排ガス、環境に配慮したまちづくりを進めてほしい。</p>	<p>既存のパークアンドライド駐車場を維持するとともに、マイカー通勤から公共交通通勤に転換する取り組みを推進してまいります。</p>

3. 両中間案に関する意見（3件）

No.	意見の概要	本市の考え方
12	地下鉄駅にシェアバイクステーションを設置してはどうか。	本市では、コミュニティサイクル事業「DATE BIKE（ダテバイク）」を実施しており、市内各所への専用ポート（駐輪場）の設置が進んでおります。このコミュニティサイクルは、地下鉄やバス等の公共交通サービスを補完する役割を担うことが期待されることから、いただいたご意見を踏まえ、駅周辺の地域特性を踏まえたコミュニティサイクルの拡充の検討について追記いたします。
13	仙台国際センターを中心とした空間は、ニューヨークのセントラルパークを上回る自然豊かな公園となっている。国際センター駅の北側駐車場と西側の扇坂の駐車場を合わせ、緑豊かな日本一の駐車場を目指すのはどうか。整備が計画されている音楽ホールは仙台駅前に整備すれば良い。「駐車場公園」という新しい発想とコンセプトで整備し、緑と花がいっぱいの日本一美しい駐車場とすることで、都市価値が大幅に上がる。加えて、青葉城天守台からの眺めは本当に素晴らしく、「仙台千本桜」の構想も含めて提案する。	国際センター駅周辺は、歴史・文化施設やコンベンション施設が立地し、青葉山駅、川内駅周辺地区とともに、国内外から多くの人を訪れる国際学術文化交流拠点を形成しています。今後もこの拠点としての機能を強化していくため、現在駐車場等として利用されている青葉山交流広場（国際センター駅北側）については、文化芸術の創造と発信の新たな拠点となる音楽ホールや災害文化創造の拠点となる中心部震災メモリアル拠点の整備を目指していることから、その内容を追記いたします。
14	南北線は、沿線の既存ホール等を活用し、ニューヨークのブロードウェイのような「ミュージカル路線」としてのまちづくりを提案する。また、計画されている音楽ホールを、例えば台原駅周辺など、南北線沿線に整備することで「ミュージカル路線」として弾みがつく。	本市においては、南北線も含む地下鉄沿線の複数の文化施設を会場とした「仙台クラシックフェスティバル」を毎年開催しているほか、東西線の卸町駅周辺地区に立地する「せんだい演劇工房10-BOX」及び「能-BOX」では、「劇都・仙台」の拠点として、多様な舞台芸術の振興を行っております。文化芸術の創造と発信の新たな拠点となる音楽ホールについては、国際センター駅に隣接する青葉山交流広場への整備を目指していることから、その内容を追記いたします。

4. その他の意見（12件）

No.	意見の概要	本市の考え方
15	地下鉄の駅名表示を駅の構内にもっとたくさん設置してほしい。	駅構内の駅名表示については、これまで必要箇所に設置してきたところでございます。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。
16	富谷市に住んでいるが、富谷市までの地下鉄延伸を期待する。	これまで本市では、公共交通に関するハード整備中心の取り組みを進めてきましたが、今後は、既存交通ストックを活用しながら、公共交通の質の向上を図る新たなステージに移行していく考えであるため、地下鉄延伸の計画はございません。泉中央駅から先への延伸は、多額の整備費用やランニングコストを賄うだけの新たな需要の獲得が不可欠である等、課題が多いと認識しており、本市全体における将来的なまちづくりの視点から幅広い議論が必要になるものと考えております。

17	<p>地下鉄沿線から沿線外の地域をつなぐ交通需要の把握と整備が必要である。</p>	<p>今年度策定予定の「仙台市地域公共交通計画」における公共交通ネットワークの基本的な考え方としては、現行の路線バス運行本数、沿線人口、沿線施設数などの分類基準に基づき「みんなで支える路線バスエリア」と「みんなで育む多様な交通確保エリア」を位置付けております。また、「みんなで支える路線バスエリア」内で、鉄道駅に結節する系統をフィーダー区間として位置付けており、施策を優先的に実施する区間としております。</p>
18	<p>青葉山駅から広瀬病院へ接続する道路を整備したらどうか。あわせて青葉山駅から国際センター駅までの道路を再整備することで、西道路・広瀬通の混雑を分散できるうえ、東北自動車道や青葉山駅、仙台駅へのアクセス性が向上し、青葉山に誘致する研究開発拠点や関連企業にとってもメリットになると思う。また、市バスの茂庭台を通る路線は西道路や広瀬通一番町を経由せず、青葉山駅や青葉通一番町駅を経由することで、仙台駅までの所要時間を短縮できるのではないか。</p>	<p>本市では、公共交通を中心としたまとまりのある市街地形成に取り組んでおり、都市計画道路などの幹線道路については、将来交通量の見通しや整備効果、事業費など様々な要素を勘案し、計画、整備を進めております。ご意見のありました地域周辺においては、既存の都市計画道路等によって将来の交通量に対応可能と見込んでいることから、新たな道路整備の計画はありませんが、いただいたご意見については参考とさせていただきます。</p>
19	<p>五橋駅～荒町～若林区役所の道路拡張や歩道設置を検討すべきである。周辺住民の安全に繋がるうえ、仙台駅や薬師堂駅への移動環境が向上し居住者が増えるのではないか。</p>	<p>五橋駅から若林区役所に続く一般県道荒井荒町線については、沿道の土地利用状況から道路拡幅や歩道整備は困難ですが、いただいた意見も参考としながら、今後も安全確保に向けた取組みを進めてまいります。</p>
20	<p>仙台駅から地下鉄運賃とバス運賃で500円を上限にしてはどうか。または、八木山動物公園、薬師堂、荒井駅において、地下鉄とバスを乗り継ぎした場合に500円を超える運賃分をイクスカのポイントで還元してはどうか。</p>	<p>今年度策定予定の「仙台市地域公共交通計画」において、公共交通の利用を促進する運賃制度や、利便性の高い新たな乗車券制度について、交通事業者と協議しながら検討に取り組んでいくこととしており、いただきまし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>
21	<p>東西線の各駅から一万歩（約6キロメートル）のフットパスルートを作成し、市民に健康増進と自然の豊かさルートの歴史を訪ねながら東西線の活性化を進めてはどうか。</p>	<p>フットパスルートの作成については、青葉山・八木山地区において、地域団体が作成した「青葉山・八木山フットパスガイドマップ」や、若林区民と東北工業大学の学生と一緒にまちを歩き、取材して作成した「若林WALKER（地下鉄駅周辺まち歩きマップ）」を配布し、地域の魅力を伝える取組みなどを行っておりますが、いただいたご意見につきましては、沿線の回遊性向上に向けて、参考とさせていただきます。</p>

22	<p>泉区役所の建て替えは、その進め方次第では泉中央地区の都市機能や周辺自治体も含めた交通環境の改善に大きく寄与することが出来るチャンスであると考えられる。泉中央地区には、バスの定時性の低さなど、解決の余地がある交通環境の課題が山積である。小さな部分では利用状況に応じた信号の歩車分離化や新たな歩道橋の設置、公共車両優先システム（PTPS）の導入、大規模な部分では区役所建て替えに合わせたパークアンドライドの強化やバスターミナルの機能強化も検討して頂きたい。そのような地道な改善の積み重ねが、使い易く市内外から選ばれるまちを作っていくと思う。</p>	<p>泉中央駅周辺におきましては、これまで、泉中央交差点西側流入部の右折レーンの延伸やバスターミナルにおけるバス待機時間のルール化など、バス事業者とも連携しながら交通環境の改善に取り組んできたところです。現在、民間活力の導入による泉区役所建替えを進めており、建替えに合わせた駅周辺のバス待ち環境の改善や、バスの円滑な運行・定時性確保、渋滞緩和等、いただいたご意見も参考にしながら、更なる交通環境の改善を図ってまいります。</p>
23	<p>商業・近隣商業地域における附置義務駐車場の撤廃や、地下鉄駅徒歩10分圏または半径1km圏等の附置義務駐車場の台数緩和をお願いしたい。</p>	<p>本市におきましては、駐車需要への対応や違法路上駐車防止のため「建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」（駐車場附置義務条例）を制定し、駐車施設の附置を義務付けております。令和2年4月には、近年の駐車実態等を踏まえ、都心における土地や建物の有効活用や公共交通の更なる利用促進を目的として、附置を義務付ける駐車台数の緩和や公共交通の利用促進に資する施策を実施する事業者に対して、施策内容に応じて台数を低減できる特例制度を新設するなどの条例改正を行いました。まずは本条例の運用を図りながら駐車場の適正な確保に取り組むとともに、いただいたご意見については、今後の駐車場施策検討の参考とさせていただきます。</p>
24	<p>集合住宅等における附置義務駐車場の台数緩和をお願いしたい。</p>	<p>集合住宅等の駐車場については、「仙台市中高層建築物等の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例」に基づき、駐車施設の設置を義務付けております。台数の緩和につきましては、違法路上駐車防止の観点から慎重に検討していく必要があると考えており、今後の参考とさせていただきます。</p>
25	<p>建蔽率・容積率の最大限の利用を促進するため、地下鉄駅半径1km圏の集合住宅において、ZEH等、環境配慮の一定の基準を満たした場合に限り、緑化基準を緩和してほしい。</p>	<p>本市の緑化基準面積については、杜の都の緑豊かな都市環境の形成を資することを目的とした「杜の都の環境をつくる条例」に基づき定めており、緑の保全及び創出に寄与するものであることから、現時点での緩和は考えておりませんが、今後の参考とさせていただきます。</p>
26	<p>一方通行道路の多い連坊地区等において、建築施工時の道路占用許可基準を緩和してほしい。</p>	<p>道路占用許可にあたっては、占用物件が「法に掲げられている物件であること」「道路敷地外に余地がないためやむを得ないこと」「占用場所・構造等が基準に適合していること」に加えて、公共性や安全性を考慮に入れ可否を判断しておりますことから、許可申請先の各区道路課にご相談願います。</p>