

せんだい都市交通プラン（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）本市における現状と課題に関する意見（３件）

No.	意見の概要	本市の考え方
1	地域区分の「自然環境保全ゾーン」や「集落・里山・田園ゾーン」、「西部地域」が、現状分析の対象外にされており、施策の課題の発見に至っていないように思う。	現状分析については、市域全体を対象に行っており、西部・東部地域については、「2-1-3（5）東部地域・西部地域の現状」（P. 26）に記載のとおり、公共交通の分担率が低く、移動需要が広範囲に低密・低頻度で分布していることから、路線バスと連携しながら、地域交通等、地域の実情に合った移動手段を確保していく必要があると考えております。
2	東部地区や西部地区に区分された地域におけるバス路線が、交通体系として有効に連携しているのかを分析検討した上で、将来の交通体系において、地域交通を導入する地域として位置付けられているのか疑問がある。	将来の交通体系において図示している地域交通の位置は、あくまでイメージであり、地域を特定するものではありません。今後、バス事業者の安定経営や、路線バス運行の効率化などの視点を踏まえながら、路線バスや地域交通をはじめ、地域の実情に応じた公共交通のあり方等を位置付ける「地域公共交通計画」を策定し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みを推進してまいります。
3	地下鉄東西線事業により、公共交通の分担率がどれほど上がったのか。路線バスの再編により市民生活にどのような影響があったのか。市が目指した姿はどの程度達成されたのか。	地下鉄東西線の開業及び、併せて行った鉄道駅への路線バスの結節によって、定時性・速達性に優れた鉄道の利用圏域が広がり、公共交通利用の割合が約1割増加したほか、これまで増加傾向が続いていた自動車利用の割合が横ばいとなりました。また、鉄道沿線において人口が増加する傾向が見られるとともに、移動が活発化する傾向が確認されております。

（２）方針１ 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実に関する意見（9件）

No.	意見の概要	本市の考え方
4	バス幹線軸の整備に関しては、地下鉄に次ぐ都市の副軸整備といった面で賛成である。北仙台から桜ヶ丘方面に向かうバス幹線軸については、新たなシステム（地下鉄南北線の支線や、BRT、ガイドウェイバス等）を導入し、その上でバス幹線軸を泉パークタウン中心部まで延伸してほしい。	当該地区における地下鉄等の新たなシステムの導入は、財政面や採算性など多くの課題を有するため、事業実施は困難であることから、路線バスの利便性向上を図っていくこととしております。今後、都心への主な移動手段が、都心直行型のバスとなっている地域を運行するバス路線のうち、運行頻度や利用者数が多い区間を「バス幹線区間」として設定し、定時性・速達性の向上策を実施することにより、バス幹線軸の形成を図ります。区間の詳細につきましては、今後検討を進めてまいります。

5	<p>自宅がバス停から離れており、往復に苦労しているため、その間を巡回する相乗りバスがあれば、買い物や都心への行き来等、利便性が向上する。また、鉄道駅に向かう路線バスの本数が少なく、鉄道を利用したい時に利用できない。</p>	<p>地域交通による、地域が主体となった移動手段の確保・充実に取り組むとともに、地域の実情に応じた公共交通のあり方等を位置付ける「地域公共交通計画」を策定し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みを推進してまいります。</p>
6	<p>渋滞が多くバス利用者が不便を強いられているため、バスレーンの規制時間帯の取締りを実施し、バスの優先運行を確保してほしい。</p>	<p>バスレーンにつきましては、現在でも交通管理者による取締りを実施しているところでございますが、引き続き交通管理者と連携しながら、バスの走行環境の改善に取り組んでまいります。</p>
7	<p>バス路線について、仙台に詳しくない人でもわかりやすいようにするなど、情報をしっかりと発信してほしい。バスなどの利便性向上によって公共交通機関の利用率が増加していくことを期待する。</p>	<p>「施策6 公共交通の情報提供や案内誘導の改善」(P.47)に記載のとおり、来訪者等、バスを使い慣れていない方に対しても、バスの利用や乗り換えの仕方等について、より分かりやすい情報提供や案内誘導に努めてまいります。</p>
8	<p>公共交通の新たな運賃制度について、どのような制度を想定されているか、具体例を記載してほしい。たとえば、社会人の定期券へのフリーパスの拡大、学都フリーパスの民間のバス路線への適用、バス・地下鉄共通の1日乗車券や時間帯別運賃の導入、動物園等の入場券と公共交通とのセット割引券の販売、駐車料金の値上げ等によるマイカー利用者の優遇策の縮小などを希望する。その際は、社会実験や市民との意見交換を行いながら、積極的に取り組むことを期待する。</p>	<p>公共交通の新たな運賃制度については、乗継運賃を低減する運賃制度や公共交通利用者への優遇策等と合わせて検討していくこととしており、今後、頂いたご意見を参考にしながら、利便性の高い運賃制度を検討してまいります。</p>
9	<p>前橋市の取り組みも参考に、マイナンバーカードとicscaを紐づけるなど、マイナンバーカードを活用した新たなサービスを考えてほしい。</p>	<p>頂いたご意見も参考にしながら、本市の様々な分野において、マイナンバーカードの更なる活用を検討してまいります</p>
10	<p>icscaを仙台市民が持つ電子マネーと位置付け、icscaによる税金の納入や施設使用料の支払いを可能とする等、市民協働で新たなサービスを創造してほしい。</p>	<p>icscaを電子マネーとして利用できるようにするには、システム導入や運営、コンビニなどで使えるようにするための店舗開拓等に多額の費用を要することから、現時点での導入は困難であります。icscaの更なる利便性向上に向けて検討を進めてまいります。</p>
11	<p>バス停から最寄りの施設へのアクセスを改善してほしい。また、地下鉄駅のホームから地上へのアクセスは、出入口の数を増やしたり、エスカレーター・エレベーターを増やす等、改善してほしい。</p>	<p>バス停の位置については、施設等の近くが望ましいと考えておりますが、交差点及び横断歩道から10m以上離れている必要があるほか、近隣住民の理解も必要のため施設から離れる場合もございます。地下鉄駅への新たな出入口を設置するには、地上用地の確保や駅舎内設備の大幅な変更及び地下構造物である駅舎の補強を要する等、多くの技術的な課題があります。また、地下鉄駅構内におけるエスカレーター・エレベーターの増設を含めた大規模な改修工事の追加実施は、多額の費用を要することから、地下鉄事業の経営状況を踏まえると早期の実現は難しいものと考えております。なお、仙台駅西口バスターミナルや北仙台駅等においては、公共交通の利用しやすさを向上させるため、更なるバリアフリー化の充実に検討してまいります。</p>

12	新川・作並地域に合った地域公共交通を実現するため、八ツ森号の利便性向上や運営体制の改善等について、幅広く検討してほしい。	本市では、新川・作並地域に合った地域公共交通の実現のため、今後も引き続き地域の皆様との協働による取り組みを継続してまいります。なお、頂いたご意見につきましては、八ツ森号を運営している地域団体に申し伝えます。
----	--	---

(3) 方針2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築に関する意見 (10件)

No.	意見の概要	本市の考え方
13	交通や自転車の移動確保の観点からしか交通環境の再構築が記載されておらず、道路を自動車から人間のためのまちづくりにすることが方針に盛り込まれていない。方針2の説明文において、その旨を記載することを検討してほしい。	道路空間を自動車中心から人中心の空間に転換し、歩行者が都心を回遊しやすい交通環境にしていくことは重要であると考えており、ご意見にあるような具体の考え方や取り組みにつきましては、「施策13 賑わいや回遊性の向上に資する道路空間の創出」(P. 58)に記載しております。
14	居心地が良く歩きたくなる街をつくっていくことには賛成である。一方で、自転車や公共交通機関、自家用車を使用する方に対する対策が少ないように思う。	都心における賑わいや回遊性の向上のため、道路空間の利活用等により、居心地が良く歩きたくなる歩行者空間を創出していくことが重要であると考えております。あわせて、「施策15 公共交通を利用した回遊の促進」(P. 63)や「施策16 自転車利用環境の整備」(P. 64)、「施策18 道路交通の安全性や円滑性の確保」(P. 66)等において、徒歩以外の交通手段の利便性向上策についても取り組んでいくこととしております。
15	道路空間を歩きたくなる人中心の空間へ転換するという考え方には共感する。「街路樹の根上がり改善など基本となる安全対策にも取り組んでいく」旨を追記してほしい。	街路樹の根上がり改善等の安全対策は重要であるとと考えており、「施策24 安全・安心なバリアフリー空間や道路空間の整備」(P. 76)における取り組みの一つとして進めてまいります。
16	都心の魅力をさらに充実させるために、定禅寺通における土日一定時間の歩行者天国制度の導入を検討してほしい。	定禅寺通においては、「施策13 賑わいや回遊性の向上に資する道路空間の創出」(P. 58)に記載のとおり、道路空間の再構成等に向けた社会実験を実施し、各種車両の通行機能に及ぼす影響を把握した上で、地域のまちづくり団体や交通管理者、交通事業者等との調整を図りながら、道路空間の利活用等について検討していくこととしております。
17	青葉通ー西公園通ー定禅寺通ー仙台駅を5分又は10分間隔で巡回するバスを走らせてほしい。	「施策15 公共交通を利用した都心の回遊の促進」(P. 63)に記載のとおり、都心の回遊促進に向けて、路線バスの運行ルート工夫など、公共交通を利用した回遊のあり方について検討してまいります。
18	歩道・自転車用の道路を整備する考えは良いと思う。自転車が通りづらく危ない場面も少なくないのでぜひ実現してほしい。	「施策16 自転車利用環境の整備」(P. 64)に記載のとおり、自転車の安全な利用環境を確保していくため、策定中の「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づき、自転車ネットワーク路線の自転車通行空間を整備してまいります。

19	自転車ネットワーク路線の整備は、歩道上で自転車走行箇所を分離することで良しとするのではなく、車道に矢羽根による自転車走行レーンを連続的に確保する等、自転車が車道を安全に走行できる措置を講じることをもって整備済みとすべきである。	策定中の「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」で、【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】に基づく自転車ネットワーク路線を新たに設定しており、車道上での整備を行っていくこととしております。また、既に整備済みの歩道活用区間については「暫定整備済み」の取扱いとし、ルールを遵守した走行の周知を図りながら、今後の本市における都心再構築等の取組み状況を見て、車道上での整備を検討・調整してまいります。なお、上記内容が盛り込まれた同計画の中間案を踏まえ、「施策16 自転車利用環境の整備」(P.64)に掲載している自転車ネットワーク路線図をあわせて差し替えます。
20	施策であったように主に駅周辺における利用しやすい駐輪場を設けてほしい。	「施策16 自転車利用環境の整備」(P.64)に記載のとおり、駐輪場が整備されていない地下鉄駅周辺等において、利用しやすい駐輪場を整備してまいります。
21	コミュニティサイクルは、ヘルメットの着用と車道走行の義務付けをワンセットにして普及を図り、自転車の車道走行が一般的になるシンボルとして位置付けるべき。都心においては、あくまで歩行者が安全・安心に、そして快適に移動できることを優先した制度づくりを計画に盛り込んでほしい。	策定中の「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」における基本方針の一つとして、自転車の安全利用意識のさらなる向上を位置付けていることから、コミュニティサイクル利用者へのルール遵守・マナー向上について、実施事業者と連携した周知・啓発に取組み、安全・安心な利用を図ってまいります。
22	ダテバイクの料金が高く、スマホ利用による使い方もわかりにくいという声を多く聞くため、無料又は格安で利用できるシェアサイクル(電動アシストなし)の導入を検討してほしい。	シェアサイクルの料金設定などについては、実施事業者の経営に関する事項となりますことから、参考意見として申し伝えます。

(4) 方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進に関する意見 (3件)

No.	意見の概要	本市の考え方
23	秋保温泉や仙台港周辺は、仙台市内でも屈指の観光スポットであることから、地下鉄東西線と両地区をつなぐ路線バスの本数を増やす等、乗り継ぎ改善を提案する。。	鉄道駅等の交通拠点と観光地等を結ぶ二次交通については、観光施策とも連携を図りながら、「施策19 MaaSの導入」(P.68)に記載している観光型MaaSの導入検討や、「施策23 旅行者等が移動しやすい環境の整備」(P.75)に記載している公共交通のオープンデータ化による分かりやすい情報提供等により、利用環境の充実を図っていくこととしております。今後、頂いたご意見も参考にしながら、旅行者等の移動の利便性を確保する取り組みを推進してまいります。
24	公共交通のない地域での、高齢者の運転による事故防止のために、自動運転技術の導入などを早期に検討し、コストダウンを図ってバス路線の充実を図るべき。	「施策20 自動運転等新技術の活用の検討」(P.70)に記載のとおり、バス運転手の不足や高齢者の足の確保等の解決策として、自動運転の活用が期待されることから、新技術や新たなモビリティの導入について、実証実験等を通して、利便性や安全性についての市民の理解を深め、その活用に向けた取り組みを検討してまいります。

25	中心部と郊外をつなぐ場所における渋滞ポイントの解消を目指してほしい。	「施策22 多様な都市活動を支える主要な幹線道路の整備と機能確保」(P. 72)に記載のとおり、道路ネットワーク整備による交通の円滑化や交差点改良等ハード面での対策を検討・実施するとともに、渋滞対策にもつながる公共交通利用への転換を促すソフト施策を実施してまいります。
----	------------------------------------	--

(5) モニタリング指標に関する意見 (1件)

No.	意見の概要	本市の考え方
26	自家用車の利用率や、公共交通によって何処から何処まで1日何人くらい運ぶ等を、目標値として定めるべき。市民・事業者・行政の合意の上で設定した到達点を目指すことにより、それぞれが当事者としてチャレンジしていこうという機運も高まるのではないかと考える。	交通の将来目標の実現に向けて、目標値を定めるのではなく、目標に対する新たな課題や達成度についての確認などを行うためのモニタリング指標を設定し、市民・交通事業者・行政等の関係者で課題意識を共有しながら、相互の連携、協力のもと、施策を推進していくこととしております。

(6) 全般に関する意見等 (6件)

No.	意見の概要	本市の考え方
27	「1. はじめに」の後で、平成22年度策定の現在のせんだい都市交通プランの総括をすべきではないか。この10年間に実施してきた事業(事業費)の評価をした上で、次期計画に反映すべきもの、継続すべきものを整理していただくと、市民として納得できると思う。	現在のプランの総括につきましては、巻末の「参考資料」(P. 82)に、現在の実施施策の取り組み評価や、モニタリング指標の推移等の振り返りを掲載しております。また、その結果や、社会情勢の変化、地下鉄東西線開業後の交通行動の変化等の現状と課題の分析・整理を踏まえながら、新たなプランを策定しております。
28	利用する市民や来仙する方々の視点に立ったサービスを提供してほしい。	地域特性を踏まえた施策の展開や、世代ごとのライフスタイル・移動のニーズに対応した多様な移動手段の確保に取り組むとともに、来訪者でも移動しやすい環境の整備等、広域的な取り組みについても、あわせて進めてまいります。
29	今後の社会は、AIや5G等、新たなデジタル技術とサービスの提供が目白押しなので、そのことをしっかり捉えて計画を策定してほしい。	デジタル社会の進展を踏まえ、より利便性の高い情報提供のあり方についての検討や、MaaSの導入等、新たな技術を活用した施策に果敢にチャレンジしてまいります。
30	東北を牽引する“新たな杜の都”を支える、質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現の理念と目標は、東京に流れる東北・仙台の人口を堰き止める立場からもとても大切なことである。そのためにも、市内に限定せず、仙塩広域都市計画区域などの仙台都市圏で取り組まなければならないと思う。宮城県に働きかけると同時に、率先して周辺自治体との協力を図るべきである。	本プランでは、広域的な施策として、市域外からの利用者が比較的多い鉄道駅における結節機能強化や、MaaSの導入による来訪者でも移動しやすい環境の整備、広域的な道路ネットワークの整備等を位置付けており、東北の中核都市としての活力ある都市活動を交通が支え、新たに生み出すよう取り組んでいくこととしております。今後も宮城県や周辺市町村と連携しながら、取り組みを進めてまいります。

31 地下鉄南北線を富谷市方面に延伸してほしい。
32 (同意見 1 件)

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きたいと考えております。地下鉄の延伸につきましては、財政面や採算性など多くの課題を有することから、事業実施は困難であります。周辺市町村への移動しやすさの向上に向けて、関係自治体と連携してまいります。