

仙台市都市再開発方針（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）検討対象範囲に関する意見（１件）

| No. | 意見の概要 | 本市の考え方 |
|-----|--------------------------------|--|
| 1 | 荒井南や荒井西が既成市街地の中に入っていないのはなぜですか。 | 本方針の検討対象範囲となる既成市街地は、建築物の建替時期などを踏まえ、市街化してから20年程度経過している区域と定義しており、平成12年DID相当の市街地としております。 荒井南地区や荒井西地区については平成12年DIDには該当しないことから、検討対象範囲に含んでおりません。 ※DID：国勢調査における人口集中地区 |

（２）区域設定に関する意見（２件）

| No. | 意見の概要 | 本市の考え方 |
|-----|---|---|
| 2 | 愛子駅前における開発がかなり遅れており、仙台市との合併時の約束であった副都心計画について具体的な物を示して愛子近辺住民が納得できるような物にしていただきたい。 茂庭台のようにモノレールが通ると言っていた仙台市が実際実現はせず今現状茂庭台住民は高齢化、さらにはモノレールで便利になるとのことであった話が急に変わってしまい大変な思いをされているそうです。1日でも早く約束通りの街になることを愛子住民は思っています。どうか愛子再開発について一度ご検討ください。 そして愛子住民の納得が得られる日がくることを願っています。どうかよろしくお願いします。 | 愛子駅前については、既成市街地のさらなる防災性の向上や居住環境の改善が必要な市街地に該当しないため、都市再開発方針において、区域の設定は行っておりません。 なお、都市計画マスタープランの中では、交通利便性が高く、地域におけるまちづくりの中心となりうる鉄道駅があるJR等の鉄道沿線においては、鉄道駅を中心に生活環境の充実を図る都市機能を集積するとともに、居住の促進等を行うとしております。 その他、いただいたご意見については、関係課と共有の上、今後の参考とさせていただきます。 |
| 3 | 各区域の設定が広すぎるのではないかと。特に都心地区の2号再開発促進地区が広すぎる。もっと範囲を狭くして開発機運を高めるような投資を集中させた方が良いと思う。 | 本方針は、民間による再開発事業を促進するだけでなく、土地利用転換が見込まれる地区における良好なまちづくりへの誘導、既成市街地のさらなる防災性の向上や居住環境の改善なども目的として区域設定を行っております。 都心地区の2号再開発促進地区については、都市再生緊急整備地域を基本としつつ、用途地域の指定状況を踏まえ設定しております。 |

(3) 各地区の目標及び整備方針に関する意見 (2件)

| No. | 意見の概要 | 本市の考え方 |
|-----|--|---|
| 4 | 都心地区は、もっと再開発が進むような方針や施策が示されるべき。 | 本市では、都市再生緊急整備地域を中心とした都心部の再構築に取り組んでいるため、都心地区の目標及び整備方針にその旨を追記いたします。 |
| 5 | 都心地区以外は、都市基盤をもっと整備すべきではないか。特に道路が脆弱で、大規模開発が誘発されないと思われる。 | 道路を含む都市基盤の整備については、各地区の都市施設の整備方針に記載されている事項を着実に実施することで、再開発の目標の実現を目指してまいります。 |

(4) その他の意見 (3件)

| No. | 意見の概要 | 本市の考え方 |
|-----|---|---|
| 6 | スポーツとまちづくりの融合について、特にユアテックスタジアム仙台と七北田公園や周辺についてスタジアムパークとして位置づけ構想を練ってきました。 その中で地下鉄スタジアム駅を作ろうというアイデアが出され、駅ができるとスタジアムと公園が一体化し、行き来が自由となり、サッカー観戦の楽しみが増え、公園に来た人もサッカーの歓声を楽しんだり、選手たちがクールダウンに利用したり、サッカー教室を開催したり、私のような後期高齢者もスタジアムの行き来が楽になり、早くスタジアムに来て友人たちと公園の芝生で飲食をしながらその日の試合予想に花が咲き絆を深めることもできます。スタジアムパークの実現に向けてぜひご検討をお願いします。 | 本方針は都市再開発の整備方針を示すものであるため、都市再開発以外のまちづくりに係るご意見については、関係課と共有の上、今後の参考にさせていただきます。 |
| 7 | 公共インフラを中心にした町づくりについて。結論から言うと渋滞税を導入すべきと考えます。仙台は特に1人しか乗っていない自動車が多いと感じます。1人しか乗っていないにも関わらず1道路使用面積が広く、これが渋滞の元となり、到着時間が見えにくいバスが使いにくく利用者減少要因となります。 そうすると更に自動車の利用率が上がるという悪循環を起しているように見えます。 地下鉄、バスを活用した町づくりのために混雑地域(主に仙台駅を中心としたエリア)への自動車の乗り入れを抑制するしかありません。 CO2削減、SDGsの目線からも自動車一辺倒の考えを時代と共に見直す時が来ています。 是非とも渋滞税の導入検討をお願いします。 | 本方針は都市再開発の整備方針を示すものであるため、都市再開発以外のまちづくりに係るご意見については、関係課と共有の上、今後の参考にさせていただきます。 |

| | | |
|---|---|---|
| 8 | 新規に開発する市街地についてバス路線を誘導してください。 荒井南に住んでいますが開発だけしてバス路線を増やさないと車通勤になり地下鉄の乗車人数が増えませんかよ。地区循環型の小型バスを走らせてください。 | 本方針は都市再開発の整備方針を示すものであるため、都市再開発以外のまちづくりに係るご意見については、関係課と共有の上、今後の参考にさせていただきます。 |
|---|---|---|

今後は、いただいたご意見等を参考とさせていただきますながら、仙台市都市再開発方針の改定を行います。