

2017.12.01：交通政策調査特別委員会 本文

○菅原正和委員 12ページの都心部の自動車交通量の減少傾向ということなんですけれども、平成6年、そして平成25年。平成27年に地下鉄東西線が開業して十字の骨格軸ということなんですけれども、その前には要は十字の交通はなく、平成6年から平成25年までだと18%ぐらい減少しているかと思うんですけれども、まずこの一つの原因はどういうことかということをお教えいただきたいのと、今後、都心部にどのような交通量が望ましい、仙台市として都心部に流入してくる交通量がどのぐらいを目標としているのか、その辺をお教えください。

○交通政策課長 都心部が先ほど御説明させていただいたとおり右肩下がりで下がっているということでございます。さまざまな自動車交通量の減少の要因というのが考えられるのかなと思っております。一つは公共交通の利用が少しずつ進んできているというのに加えて、昨今の、全国的に言えますけれども、若者の車離れでありますとか、できるだけ外出しないで済むような過ごし方というのもございます。また、物流関係も、ぐるっ都・仙台のように仙台北部道路とか南部道路もできておりますので、都心を通過せずにそういった自動車専用道路、高速道路ですね、そういったものを使って迂回するというようなさまざまな要因があるかと思えます。なかなかこれだというふうな原因を特定するのは難しいと思っております。複合的な要因が重なって都心の交通量が減少傾向にあるものというふうに捉えております。

また、2点目のどのぐらいの交通量が望ましいのかということでございますけれども、全体的な自動車交通量というよりも、できるだけ渋滞、今も渋滞しているわけでございますけれども、さらに悪化しないように、先ほど来申し上げさせてもらっておりますけれども、地下鉄でありますとかそういった公共交通の利用をさらに促進して、どのぐらいの交通量がというよりも、できるだけ公共交通を利用していただきたいというところに力を入れてまいりたいというふうに考えております。

○菅原正和委員 今話の中で渋滞はなかなかまだ解消していないということで、今後、将来人口が減少になってくると。そうなってきた場合、自動車の保有台数もどんどん減ってくるんじゃないかと。そうなってきましたら、だんだんだんだん減線という方向に走っていくのも一個の方法かなと思うんですけれども、仙台市ではどの辺を考えているのかをお教えください。

○交通政策課長 今の御質問の確認でございますけれども、道路の計画を減らしていくという意味……

○菅原正和委員 車線です。

○交通政策課長 私どもも、自動車交通量が今後減少するという傾向が進むということであれば、先ほどの説明でも申し述べさせていただきましたけれども、車線数が今まで例えば片側3車線とか2車線が、それが2車線とかあるいは1車線で済むということであれば、例えば青葉通

のように車線を絞って、歩道空間もしくは自転車が通れるような、安全に通行できるような空間、そういったもの、それから、にぎわい創出のために人がそこで集うようにできるとかそういった、将来の自動車交通量の減少という傾向が今後見込まれて、車線数を減らしても円滑に通行が可能だということを今後検証して、先ほど申し上げたような歩行者環境帯でありますとか、にぎわい創出のための空間等について今後検討してまいりたいというふうに考えております。