

令和 7 年度 第 1 回 仙台市交通政策推進協議会 議事録

日 時	令和 7 年 6 月 3 日（火） 10：00～11：30		
会 場	青葉区役所 4 階第 1・第 2 会議室		
出席委員	吉田委員、青木委員、鳴海委員、馬場委員、関委員、雫石委員（Web）、伊藤委員、脇田委員、奥山委員、山田委員、木村委員、須田委員、白鳥委員、林委員、橋浦委員、小野寺委員、水谷委員 [17 名]		
代理出席	阿部氏（柴田委員代理、Web） 小池氏（石川委員代理） 佐々木氏（大宮委員代理） [3 名]		
欠席委員	菊池委員、清水委員、桃野委員、菅井委員、 [4 名]		
仙 台 市 （事務局）	井藤総合交通政策部参事兼交通政策課長、菊池公共交通推進課長、高瀬地域交通推進課長、外 12 名		
次 第	1 開会 2 委員の改選 3 会長・副会長の選出、監査委員及び出納員の指名 4 議事 (1) 令和 6 年度決算（案）、監査、令和 7 年度予算（案）について (2) 協議会業務委託等の契約手続きについて (3) 次期・地域公共交通計画の策定について (4) 地域公共交通計画認定申請について 5 報告 (1) せんだい都市交通プランに係る中間フォローアップについて (2) 令和 7 年度国庫補助「交通空白」解消緊急対策事業採択状況について 6 その他 7 閉会		
配布資料	参考	仙台市交通政策推進協議会設置要綱、仙台市交通政策推進協議会運営要領	
	資料 1-1	仙台市交通政策推進協議会	令和 6 年度決算等について
	資料 1-2	仙台市交通政策推進協議会	令和 7 年度予算について

- 資料 2 令和 7 年度協議会業務委託等の契約手続きについて
- 資料 3 次期仙台市地域公共交通計画の策定について
- 資料 4 地域公共交通計画認定申請について
- 資料 5-1 せんだい都市交通プランに係る中間フォローアップについて一見直しの方向性と検討状況ー
- 資料 5-2 せんだい都市交通プラン モニタリング指標の評価（令和 3～5 年度）
- 資料 5-3 実施施策・実施プログラム見直し候補（案）
- 資料 5-4 モニタリング指標見直し候補（案）
- 資料 6 令和 7 年度国庫補助「交通空白」解消緊急対策事業採択状況について

1 開会

○事務局

定刻となりましたので、令和 7 年度第 1 回仙台市交通政策推進協議会を開催いたします。本日はお忙しい中お越しいただき、誠にありがとうございます。本日司会を務めます、仙台市交通政策課の石澤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。初めに、お配りした資料の確認をさせていただきます。

（配布資料の確認、中略）

本日の会議の流れをご説明いたします。次第をご覧ください。はじめに、委員の改選報告に続きまして会長と副会長の選出をいたします。併せて監査委員と出納員の指名を行います。次に前年度決算や今年度予算、各種計画に係る議事 4 件と報告事項 2 件をご説明いたします。以上が本日の協議会の大きな流れとなります。

2 委員の改選

○事務局

次第の 2 番、委員の改選についてご報告いたします。

○事務局

要綱に基づき、委員の任期は 2 年以内となっております。先月の 5 月 10 日付で任期を迎えましたことから、改めて委員の皆様へ委嘱をいたしましたところです。今回の改選で、人事異動によって星印で示しております 7 名の方に変更がございました。ご紹介につきましてはお時間の都合もございますので、本名簿にて代えさせていただきますと思います。

続きまして会議の成立についてです。現時点で委員 24 名中 web 参加が 2 名、代理出席 3 名を含みます 20 名となっております。要綱に基づく定足数を満たしており

ますので、会議が成立していることをご報告いたします。

3 会長・副会長の選出、監査委員及び出納員の指名

○事務局

続きまして、次第の3番、会長・副会長の選出、監査委員・出納委員の指名でございます。会長及び副会長の選出にあたりまして、要綱第5条に基づきまして委員の互選によって選出することとなります。推薦等のご意見いかがでしょうか。

○青木委員

交通に関わるご見識の広さ、深さ、それからこれまでの運営の適切さ等を踏まえまして、吉田委員が適任かと思い、推薦させていただきます。

○事務局

他にございませんでしょうか。それでは、会長に吉田委員ということで、よろしければ拍手にてご承認をお願いいたします。

(一同了承)

続きまして、副会長の選出となりますが、推薦等のご意見はいかがでしょうか。

○吉田委員

副会長につきましては、青木委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局

他にございませんでしょうか。それでは、副会長に青木委員ということで、よろしければ拍手にてご承認をよろしく願います。

(一同了承)

それでは、吉田委員につきましては、お手数ですが会長席の方へご移動をお願いいたします。それでは、吉田会長に一言、ご挨拶を頂戴したいと思います。どうぞよろしく願います。

○吉田会長

引続き協議会の会長になりました福島大学兼前橋工科大学の吉田でございます。よろしく願います。今回、委員改選があり前期から引き続いて委員をされている方、新しく委員に加わった方がいらっしゃると思いますので、この協議会について改めて説明をさせていただきたいと思います。本協議会は仙台市の交通政策全般にわ

たる議論をすることが一つの目的です。その中で、せんだい都市交通プランという総合的な交通体系の計画がありますが今年は中間年次でもあります。そのフォローアップを今年度皆様にご議論いただくことになります。もう一つが地域交通法に基づく法定の協議会という位置付けです。公共交通全般にわたる計画である地域公共交通計画に基づき事業を進めていくことになります。本協議会は多様な皆様に出席いただき、様々なご知見をいただきながら仙台市の交通、仙台市がさらに光り輝く都市になることを目指して共に努めて参りたいと思いますので、何卒よろしくお願いいたします。

○事務局

ここからの進行につきましては、吉田会長にお願いいたします。

○吉田会長

それでは次第に沿って進めてまいります。3番の会長・副会長選出までが終わっておりますので、監査委員及び出納委員の指名に入ります。設置要綱の第7条に協議会に監査委員を置くと記載があり、第2項に監査委員は委員のうちから会長が指名するということになっています。

監査委員につきましては、仙台観光国際協会の須田委員と仙台商工会議所の白鳥委員のお二方をお願いしたいと考えておりますがよろしいでしょうか。

(須田委員、白鳥委員了承)

続きまして、出納委員についてです。運営要領の第6条に会長は協議会の委員のうちから出納委員を命ずることができると記載がありますので、私からご指名したいと思っております。

こちらの出納委員につきましては、引き続いて仙台市総合交通政策部長の水谷委員をお願いしたいと考えておりますがよろしいでしょうか。

(水谷委員了承)

以上で、各種委員の皆様のご指名が終わりました。それでは、本題の議事に入ってまいりたいと思っております。

この議事に入ります前に会議の公開と非公開につきまして、皆様にお諮りをしたいと思っております。本日の協議会については、原則「公開」で進めることとし、審議の中で「非公開」とする必要がある場合には、都度皆様にお諮りをして決めていきたいと思っておりますがいかがでしょうか。

(一同了承)

続いて、今回の議事録署名委員について、国土交通省東北運輸局交通政策部次長の馬場委員にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

(馬場委員了承)

4 議事

○吉田会長

それでは、議事の1点目です。本協議会の昨年度の決算案、昨年度の決算に関わる監査、今年度令和7年度の予算案になります。なお、今年度の予算案につきましては、5.報告(2)に記載の国庫補助交通空白解消緊急対策事業の採択をこの協議会が受けておりますので、こちらも今回の予算案の中で調整したいと考えております。議事の1点目と報告の2点目を併せて、事務局から説明をお願いします。

(1) 令和6年度決算(案)、監査、令和7年度予算(案)について

○事務局(公共交通推進課、地域交通推進課)

(資料1-1、1-2、6の説明。中略)

○吉田会長

ただいま事務局より昨年度の決算、今年度予算案についてご報告いただきましたが、今年度の予算案に関して補足したいと思います。今年度は特に国庫補助金の金額が大きくなっています。この背景は資料6を使って説明いただいた交通空白解消緊急対策事業に採択を受けたためです。この事業は国が交通空白の定義を定めているわけではなく、それぞれの自治体の中で相対的に交通が不便だと見なされる地域に対して、実証運行の経費を国が補助する事業として進めているものです。現行の仙台市地域公共交通計画の中に記載されている「みんなで育む多様な交通確保エリア」を相対的に公共交通の利便性が低い地域とみなしており、今回は「交通空白の対策事業」ということで採択を受けたものです。補助金の受領主体が本協議会でなければならぬため金額が大きくなっています。

では、ご意見、ご質問、確認などありますか。

それではお諮りをします。本協議会令和6年度決算及び令和7年度予算について、お認めいただけますでしょうか。

(一同了承)

(2) 協議会業務委託等の契約手続きについて

○吉田会長

令和7年の予算案につきまして、皆様にお認めいただきました。その中で協議会の委託業務が出てきます。こちらの状況につきまして、ご報告いただきたいと思います。資料2の説明をお願いします。

○事務局（公共交通推進課）

（資料 2 の説明。中略）

○吉田会長

資料 2 令和 7 年度協議会業務委託等の契約手続きについて、今年度は（１）仙台市地域公共交通計画策定調査業務委託があります。これは昨年度末の協議会でも皆様に先行してお諮りをしていましたが、現行の地域公共交通計画は来年度末が計画の期限であり、次期計画の策定に向け、委託業者が決定しすでに検討に着手をしております。

（２）仙台市地域公共交通利便増進実施計画調査・検討業務について、現行の地域公共交通計画に基づいて認定されているものが八木山ラインです。これは宮城交通と交通局のバスの運行間隔の調整を行ったものです。また仙台都心循環バス（まちなり「チョコット」with ラプラス）が認定されています。これらに加えて新たに事業者同士で協調する事業、輸送力を強化していく事業を今回の計画、さらに次期の計画に位置付けるために（２）仙台市地域公共交通利便増進実施計画調査・検討業務があります。（１）、（２）は別途公共交通ワーキングを設置しており、そこで実務的な調整をさせていただきながら、随時本協議会で進捗についてご報告をし、皆様からご意見いただくという段取りで進めています。

では、皆様からご意見、ご質問、確認などありますか。

それではお諮りをします。本協議会業務委託等の契約手続きについて、このような形で進めていくことでよろしいでしょうか。

（一同了承）

（３）次期・地域公共交通計画の策定について

○吉田会長

４．議事（２）協議会業務委託等の契約手続きで私から補足をしましたが、地域公共交通計画は来年度末が計画の期限となります。それに向けて、既に次期計画に向けた調査を今年度から着手をするということです。具体的にどのような現状分析を行っていくのか、現在の事務局案について示していただき、その内容について皆様からご意見をいただくという内容が次の議事になります。資料 3 の説明をお願いします。

○事務局（公共交通推進課）

（資料 3 の説明。中略）

○吉田会長

前段がスケジュール、後段が現状分析について書いてありますが、公共交通ワーキングや、今後の協議会を重ねていく中で、もう少しこのような点を分析したら良いという箇所が出てくると思います。その点は柔軟に対応させていただくとして、事務局

案としてこういった整理をしていきたいとご提案をいただいています。皆様からこういう論点のものがないのか、あるいはここはどういうことを指しているのかといった内容でも結構ですので、色々なご意見いただくことができればと思っています。ではこの資料 3 につきまして、皆様から何かご意見、ご質問、それからコメント、アドバイスなどありますか。

○脇田委員

最近の当社の状況とお願いをお話しさせていただきたいと思います。最近の当社のトピックスとして、せんだいバス **FREE+** があります。学生の定期券が 8000 円で乗り放題という制度を導入いただき、これは非常にインパクトが大きいものでした。準備にあたっては都市整備局様に大変ご苦労いただき、この場を借りて御礼申し上げます。学生からの反響も良く通学区間以外での新たな利用も生まれているのではないかと感じています。

一方、朝の通勤時間帯に利用が集中しており非常に混雑している状況が一部の路線で起きています。路線バスを増便したいですが運転士不足でそうもいかない実情があります。そのため収益部門である高速バスや貸切バスの仕事を他社に委託し、路線バスに人員を割いてなんとか乗り切っている、ぎりぎりの便数を保っているというのが現状です。ただし、混雑は朝のみです。日中はお買い物等でご利用いただきたいところですが、敬老乗車証の負担割合の引き上げで高齢者の出控え、利用減という状況です。土日も低調です。夏休みの時期にはバスはさらに空くことが予想されます。令和 6 年度は路線バス事業だけで 4 億円程度の赤字の見通しが立っています。

せんだいバス **FREE+** は市民サービスとしては素晴らしいですが、公共交通施策としてはこれからの検討が本番だと思っています。運転士がいないうちで、利用促進だけではもはや維持できない時代になっています。リソースをどのように配分していくか、ネットワークをどのように変えていくか、そしてどう使っていただくか。例えば、時差出勤、時差通学など、社会全体で公共交通をうまく活用・支える仕組みが挙げられますが、そうした計画づくりをしないと市民の皆さんの移動に多大な支障をきたしかねません。それほど危機感を持っています。

連節バスや AI デマンドにも挑戦していきたいですが、事業者単独では困難な状況です。仙台市様にも共同で取り組んでいただき、どのような効果を得るかが大事だと考えています。そのビジョンを描くためにも、計画策定にあたってはぜひ事業者へのヒアリングを実施し、反映いただきたいと思います。以上、よろしくお願いします。

○吉田会長

脇田委員からのご意見に関して、事務局から回答はありますか。

○事務局（公共交通推進課）

ただいま宮城交通様から大変貴重なお話をいただきました。せんだいバス **FREE+** については、多くの方に購入いただいているという状況も承知しています。その反面、朝に混雑しているというお話もいただいた通りです。その他、交通事業を取り巻く環境についてもお話をいただいたので、次期地域公共交通計画の策定に当たっては皆様のご意見を広く聴いた上で策定をしていきたいと思いをします。

○吉田会長

事業者へのヒアリングも非常に必要だと思っています。また公共交通ワーキングでもお集まりいただいていると思いますが、それとは別の機会も必要だと思います。また、脇田委員のコメントの中にもいくつか論点があると思います。平日と休日の差、ピーク時とオフピーク時の差がコロナ禍を経て変化していると思われます。仙台市の場合、高齢者の割引制度が変わったということもあり、大きく変化している可能性はあります。昨日東京都武蔵野市の公共交通会議に出席していましたが、バス事業者さんが朝晩の利用者数はコロナ前の水準を超えているが、昼間は8割程度しか戻っていないと話していました。ピーク時とオフピーク時の差が大きくなっているという話をバス会社の皆様が口を揃えてお話されています。仙台市でも同様の傾向が見られるかもしれません。

せんだいバス **FREE+** で学生がバス事業者を問わず利用できることは本当にありがたい話ですが、他方でバスを乗る距離が長くなるという変化があるかもしれません。例えば、以前までは地下鉄に乗り継いでいた人が直通でバスを利用するようになったなどが想定されます。それを良いと捉えるか副作用と捉えるかは、混雑の管理をする上で非常に大事な論点です。ピークとオフピークをどう捉えるか、分析の中に加えていくことは必要だとお話を伺いながら思っていました。その点について改めて事務局と検討していきたいと思いをします。

○青木副会長

現状分析の地域特性について、将来の人口分布の推定では後期高齢者になる方が一気に増えていくことが予想されます。そういった方々が今まで通りその場所に住んでいるのか、郊外の住宅地に住んでいるのか、もしくはどこかに転居されてお子さんのいるところに行くのか、あるいは介護施設に入られるのか。これまでとは少し異なった動きが出てくることが予想されます。地域特性の把握をされる時に、可能であれば後期高齢者の方の定住意向を伺っていただきたいと思います。今後何年程度、その場所に住まわれる予定なのか。もちろん予定になってしまうので、正確な把握というのは非常に難しいとは思いますが、これまでにない変動の仕方が出てくることを把握できるような調査をご検討いただきたいと思います。

○吉田会長

青木副会長から、人口の構成がどのように変化していくのかが見通せるように現状分析をしてもらいたいというコメントをいただきました。これに関して事務局から何か回答はありますか。

○事務局（公共交通推進課）

いただいたご意見を踏まえ、住宅政策部門において定住意向を把握可能なデータがあるかも確認しつつ検討したいと思います。

○吉田会長

地域特性の「地域」はどのぐらいの解像度で見ていくか気になっています。例えば札幌市の場合、10の区がありますが、公共交通計画においても傾向を掴んだり方針を立てる上で、区という単位が地域特性を整理する上での一つの基本的な大きさになっています。仙台市の場合の基本的な大きさは区ごとではないと考えたとき、どのくらいで捉えるのが良いのでしょうか。例えば、団地単位で把握するやり方もあります。どのぐらいの大きさで見ていくのかは議論が必要だと認識しています。これは改めて皆様と検討したいと思います。

様々なアイデアをいただきました。事業者へのヒアリングも行ってほしいということや、これからの人口構成の変化、地域の大きさをどう見るのかという分析をしていく方向で進めていきたいと思います。

資料3「次期仙台市地域公共交通の策定について」を進めてよろしいでしょうか。

（一同了承）

公共交通ワーキングや、この協議会場で皆様からご意見を頂きたいと思います。

（4）地域公共交通計画認定申請について

○吉田会長

今年度予算においては、地域交通の運行経費に係る国の補助を本協議会で受けることとしております。国の補助対象系統としましては、資料6の「みんなで育む多様な交通確保エリア」の中で、すでに本格運行を実施している青葉区新川、太白区秋保、太白区坪沼の各地域交通、そして仙台都心循環バス（まちのり「チョコット」with ラプラス）です。この4系統の運行費補助を国から受領するための申請書類を皆様にご確認いただいてお認めいただくということが（4）の趣旨です。資料4の説明をお願いします。

○事務局（地域交通推進課）

（資料４の説明。中略）

○吉田会長

資料４にスケジュールがわかりやすく記されています。生出地区は次回以降、皆様にご確認いただくということになりますので、先ほどご紹介した４つの系統についての今年の１０月から来年の９月の運行費の欠損分を申請するとの説明いただきました。資料は今年度、国に補助をいただくための申請書類になります。ご質問などありますか。

それではお諮りをいたします。資料４「地域公共交通計画の認定申請について」、お認めいただけますでしょうか。

（一同了承）

ありがとうございます。東北運輸局様に確認いただいている最中ですので、今後修正が入る可能性があります。その点につきましては、私と事務局に一任いただければと思います。

５ 報告

（１） せんだい都市交通プランに係る中間フォローアップについて

○吉田会長

広範な交通政策全体に関わる総合的な計画がせんだい都市交通プランになります。今年が中間年でフォローアップを行っていく年になります。そのフォローアップの進め方と現時点での状況についてご報告いただきたいと思います。資料５-１～資料５-４の説明をお願いします。

○事務局（交通政策課）

（資料５-１～５-４の説明。中略）

○吉田会長

前回協議会でいただいた意見として、公共交通利用者はモニタリングがされているが、例えば公共交通利用者が増えたとしても、それを上回るほどの自動車交通が増えていたとしたら自家用車依存が進んだことになるのではないかと。あるいは、公共交通利用者が増えていても歩行者数が減れば、街の回遊性が低下してしまったことになるのではないかと。公共交通利用者数だけではなく総合的な評価が必要ではないか等の意

見をいただきました。この観点から、モニタリング指標も現在のままではなく、指標を追加するのが良いのではないかと意見をいただきました。

資料 5-2 では現状のモニタリング指標の進捗が書かれておりますが、ここに令和 6 年度実績を追記し、モニタリング指標自体を加除修正していくことは今回考えないということでしょうか。

○事務局（交通政策課）

モニタリング指標の加除修正について説明します。モニタリング指標はこの 10 年間の計画を定量的、定性的に評価する指標として当初設定したものです。現在の指標については大きく削除、減らすことは考えていません。ただ、社会状況の変化も踏まえ修正が必要だと考えています。例えばコミュニティサイクルの年間利用回数については、現在ドコモが運営している DATE BIKE の指標のみを対象としていましたが、昨年 2 月から LUUP によるシェアサイクルの運行が始まっているという動向も踏まえ、指標の取り方については検討していきたいと思います。

新たな指標については現在、様々な施策変更を行っていることから指標の追加を考えています。例えば、施策 19 で MaaS 導入の検討とありますが、プラン策定後に仙台 MaaS として本格導入がされました。本格導入前は、モニタリング指標の「新技術を活用した実証実験の実施件数」の中で評価できていましたが本格導入後は施策を評価する指標がなくなっていることから、このような実証実験から本格導入に移った施策を新たに評価する指標を追加できればと考えています。

また、公共交通利用者だけではなく自動車や歩行者の動向についても測るべきという点については、今年度仙台市で調査実施予定の道路交通等現況調査で市内の主要な交差点の車両の通行量や、都心部における自転車歩行者の交通量調査を予定しています。そのような調査結果も踏まえて、自動車、歩行者、自転車、さらには公共交通も含めた交通の状況について評価したいと考えています。

○吉田会長

10 年間の計画のため、大きく削るということはない。ただ、状況によって新しいもの、例えば LUUP が追加されたことや、仙台 MaaS が実証実験から実装レベルに移っているものとカウントされない事業等、取り方は見直す必要があります。また、道路の現況調査の結果を踏まえ総合的な評価を行ってほしいと思います。

○青木副会長

全体的に交通の課題を把握するという仕組みは、ある程度出来上がっているのではないかと考えています。吉田会長もおっしゃった通り、細かく見ればモニタリング指標の追加や削除もあると思います。その上で、今度は実際のマーケットがどの地域に

あるかを把握したいと思います。例えば、便数や定時性に不満があるという意見の方がいた場合、特定の路線に特に便数や定時制に不満がある等どこにテコ入れをしたら良いのかが分かるような分析もぜひ加えていただきたいと思います。市民の意識調査でも公共交通を中心とした移動しやすいまちづくりが上位だということですが、選択した方のうち本当に公共交通で困っている方がどれぐらい、どこにいて、あったらいなくらいで答えている方がどの程度いるのか区別ができません。今後はきめ細かに、具体的にどのようなニーズがあって、困っている人がどこに居るのかを把握できるような分析もぜひ追加していただければと思います。

○吉田会長

大事なお指摘かと思います。資料 5-2 に、公共交通別（鉄道、バス、地域交通）利用者満足度があります。地域交通は完全にエリアごとに区切られているため地区ごとに把握できますが、鉄道とバスの利用者満足度は、特にバスの場合、地域による振れ幅があると思います。地域別、属性別に把握することは可能かも含めて事務局からお答えいただきたいと思います。

○事務局（交通政策課）

公共交通の利用者満足度は市政モニターアンケートを活用しており、回答者の年齢層、性別、居住地を区単位で回答をもらっています。それらの情報と利用者満足度をクロス集計することで大まかにどの区でどのような悩みが偏っている、満足度が高いという状況は確認することが可能と考えています。今後の振り返り評価の中では、その点も踏まえてまとめていけたらと思います。

○吉田会長

利用者満足度も同様に収集できるのでしょうか。

○事務局（交通政策課）

利用者満足度の調査も同じく市政モニターアンケートの中で行っているため満足度の偏りを確認することが可能と考えています。

○吉田会長

そのような点も把握した上で議論ができると良いです。

○青木副会長

区単位は少し大きいような気がしました。例えば郵便番号を書いただければ、小学校区・中学校区程度の大きさになってしまいますが、住所を聞かずにある程度エ

リアを把握することができます。何らかの方法で細かいエリアごとに満足、不満足、もしくはニーズの有無を把握できると良いです。このような検討が可能かどうかも含めてご検討いただきたいと思います。

○吉田会長

エリアの解像度をどこまで高めることができるかどうか、これは事務局の方に確認いただきたいと思います。

○関委員

基本的には市民を対象にした調査となりますが、商業、市内の施設利用者に関係するような指標も入っていると思います。仙台市という枠では収まらないような人の動きがある中で、普段から仙台市内の施設や学校を利用している方々の動きも交通に影響していると考えられます。周辺市町村からの通学通勤需要の流れや普段から仙台市内で来られている方々の傾向を把握する考えはあるのでしょうか。

○吉田会長

市民だけではなく、仙台市周辺から来られる方をモニタリングしていくようなことは考えられるか、という理解でよろしいでしょうか。

○関委員

そうですね。なかなか難しいとは思いますが、おそらく仙台市だけで閉じている街ではないと思います。特に隣接地域であれば、ボーダーラインがほぼないような状態で動いているところもあります。そういった地域はかなり市内の交通事情にも影響するのかなと思います。宮城県の立ち位置としては、遠距離の部分での幹線というものも把握はしていきますが、特にほぼボーダーがないような地区の影響を含めたものや、通学者や勤務利用者等、仙台市で昼間を過ごされている方々の動きなどを見ていくようなものはないのでしょうか。

○吉田会長

事務局から回答をお願いします。

○事務局（交通政策課）

市内の方の交通に対する意見や考え、移動に対する部分を評価する指標についてですが、公共交通の利用者満足度は市政モニターアンケートを行っています。これは仙台市内に住んでいる方を対象としたアンケートをもとに満足度の数値を算出しており、市外の方、県外の方の考えは入ってきません。そのため、市政モニターアンケー

トの結果をもとに、満足度や交通に対する意見、評価というのは確認することが可能と考えています。

○吉田会長

周辺からいらっしゃる方については、最もクリティカルに効く項目が、資料 5-4 の方針 3 (2) 活発な都市経済・広域的な交流を支える交通環境の推進だと思います。例えば、方針 3 (2) の高速バス便数については、県内路線に加え、山形市や福島市、一ノ関市などの周辺市町村があります。仙台市としては、広域性を象徴する指標であり、モニタリングとして重要と思います。運転士が不足しているのが実情であり、休日の利用者数が戻ってきておらず、高速バス便数が微減となっている。これをどう捉えるかは仙台市側にとっても宮城県側にとっても大事です。宮城県側としては、高速バスの県内路線が減ると、通えないという話が出てくるかもしれません。また、仙台市から外側に出ていくような主要渋滞箇所がどれだけ存在しているのかを確認していくことは必要だと思いました。主要渋滞箇所も 120 から 117 で減っているので望ましい方向と書かれていますが、場所の変動が仮にあるとすれば、それが仙台の都心付近なのか、もう少し隣の町に隣接するのか、郊外のところに位置しているのかで捉え方が違うと思います。そういうところも含めてモニタリングすることは大事なかなと思います。

モニタリング指標の検討やフォローアップについての分析をしていく上でのアイディアをいただきました。事務局には満足度や市政モニターアンケートをどこまで解像度を高めて集計することができるのかを課題としました。次回以降の協議会で出していただければと思います。

予定されていた議事と報告事項は以上ですが、委員の皆様からご発言、情報共有等あります。

○白鳥委員

資料 5-3 に「方針 2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築」とありますが、仙台の街が変わってきているように思います。これから 10 年、20 年先を見据えた時、公共交通機関がその土地の賑わいにどう影響していくかは、大事な観点だと思います。最近では、大型店の建て替えや、イオン、仙台フォーラスが閉業しました。このような商業施設が戻ってくるかは、これから先の仙台市にとっても由々しき問題ではないのでしょうか。そのような背景の中で、公共交通機関はどう支えるべきなのでしょう。現在、大型店には自動車で来る人の方が多いと思います。公共交通機関を利用するより、駐車券の割引等によって安く済む可能性が時間によってはあります。公共交通機関も何かそのようなインセンティブはできないのでしょうか。例えば、駐車料金を大型店が補填していることを、公共交通機関でも似たようなものを検討すべきです。こ

のような検討をしていかないと、これからの先もなかなか賑わいを創出し続けることは難しいでしょう。将来的に交通の部分から都心の賑わいを考えるときに、商店街などとも情報交換をしながら、何をすべきか議論することが必要だと感じています。

○吉田会長

私も同じようなことを考えています。せんだいバス **FREE+**によって若者に運賃の抵抗は無くなっていると思われます。せんだいバス **FREE+**を持っている若者が休日どう動いているのかを確認すると、1つのヒントが描けるかもしれません。また仙台市交通局で、子連れで地下鉄やバスに乗ると2人まで無料という制度がありましたが、この制度によってどのように行動が変わったのかを掴むことが必要です。公共交通の運賃政策を変えた時にどのように人の行動が変わるか、読み解けるかもしれません。白鳥委員が10年、20年先の状況が不確実な中で、その10年間でどう生きるかが大切だという話をされていましたが、まさにそこで交通政策として何ができるのか、1つのヒントになる気がします。方法については今後も検討していきたいと思います。

本日は前半が手続き関連、後半は新しい都市交通プランに向けて、どのようなことを検討していくのかをご議論をいただきました。今年が中間フォローアップの年次、それから公共交通計画の改定に向けた作業の年次です。引き続きワーキング、協議会に皆様のご協力をいただければと思います。

6 閉会

○事務局

最後に、次回の協議会についてご連絡いたします。次回は9月頃の開催を予定しております。詳細が決まりましたら改めて皆様にご連絡いたしますので、よろしくお願いいたします。その他全体を通して、皆様よりご報告ご連絡等ございますか。なければ以上を持ちまして仙台市交通政策推進協議会を終了いたします。本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。

以 上