

令和 7 年度 第 2 回 仙台市交通政策推進協議会 議事録

- 日 時 令和 7 年 9 月 2 日（火） 15：30～17：00
- 会 場 青葉区役所 7 階第 1・第 2 会議室
- 出席委員 吉田委員、青木委員、清水委員、鳴海委員、木幡委員、関委員、
零石委員（Web）、脇田委員、及川委員、山田委員、木村委員、桃野委員、須
田委員、白鳥委員、菅井委員、林委員、橋浦委員、水谷委員 [18 名]
- 代理出席 小池氏（石川委員代理）
鈴木氏（大宮委員代理） [2 名]
- 欠席委員 菊池委員、柴田委員、伊藤委員、小野寺委員 [4 名]
- 仙 台 市 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、
（事務局） 高瀬地域交通推進課長、他 8 名
- 次 第 1 開会
2 挨拶
3 議事
・ 次期仙台市地域公共交通計画の策定に係る現状分析結果について
4 報告
・ 令和 7 年度仙台市交通政策推進協議会業務委託等の契約の締結に
ついて
5 その他
6 閉会
- 配布資料 資料 1 次期仙台市地域公共交通計画の策定に係る現状分析結果について
資料 2 令和 7 年度 仙台市交通政策推進協議会業務委託等の契約の締結に
ついて

1 開会

○事務局

定刻となりましたので、ただいまから令和 7 年度第 2 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、ありがとうございます。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、お配りしている資料の確認をさせていただきます。

(配布資料の確認、中略)

続きまして、委員の変更についてご報告いたします。国土交通省東北運輸局様、また株式会社ミヤコーバス様におかれまして、人事異動に伴う変更がございました。新たに、国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課長の木幡隆介様、株式会社ミヤコーバス営業部長の及川三千男様に委嘱しております。

続きまして、会議の成立についてです。委員 24 名中、現時点で Web 参加 1 名、代理出席 2 名を含みます 20 名の出席となっております。要綱第 6 条第 2 項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。

2 挨拶

○事務局

次に、吉田会長よりご挨拶を頂戴したいと思います。よろしくお願いいたします。

○吉田委員

福島大学兼前橋工科大学の吉田でございます。本日は次第のとおり、次期地域公共交通計画の策定に向けた現状分析の内容を委員の皆様にご確認いただくことが趣旨です。地域公共交通分野だけではなく、仙台市としてどのような取組を行ってきたのか、また人口動態なども見ており、都市交通政策にも関わってくる内容かと思えます。多様な観点からご意見を賜うことができればと思います。

残暑と本来使うべきではありますが、やたらと酷暑です。3 時間前まで群馬県の前橋市にいましたが、自転車以利根川を渡っていましたが、39 度と表示されてました。仙台は 37.4 度の観測史上最高の気温を記録したということです。大変暑い中ではありますが、皆様ご自愛いただければと思います。本日はよろしくお願いいたします。

3 議事

○事務局

ありがとうございました。それでは次第 3.議事に移ります。なお、今後の進行につい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行を行います。議事の前に本会議の公開と非公開についてです。本日の協議会は原則「公開」として進め、協議の中で非公開とする必要が出てきたおりにはその都度皆様にお諮りをして決めてまいりたいと考えていますがいかでしょうか。

(一同了承)

続きまして、本日の議事録署名委員についてお願いしたいと思います。今回は、宮城県企画部地域交通政策課長の関委員にお願いしたいと思います。関委員、よろしいでしょうか。

(関委員了承)

それでは議事です。地域公共交通計画の改定に向けて、現状分析をしています。その内容を皆様にご確認いただきながら多様な観点からご意見を賜りたいと思います。よろしくお願いします。

○事務局（公共交通推進課）

(資料 1 の説明、中略)

○吉田会長

本日この資料を皆様にお出しした経緯、皆様にどのような点でご意見をいただきたいのか補足したいと思います。仙台市交通政策推進協議会では、計画の策定や改定に関する調査業務委託を行っています。本日お示ししたものは、資料 2（1）地域公共交通計画策定調査業務に関わります。

この委託業務については、すでにこれまでの協議会で皆様に契約についてご報告をしましたが、下段にスケジュールを記載しています。5～8 月に①公共交通に関する現状分析、9 月に協議会にて中間報告(①)、つまり本会議で中間報告をします。その後、②将来公共交通ネットワークの検討、③骨子案作成、とりまとめにつながっていきますので、本日はその現状分析をした中間報告をお示ししたことになります。

改めてご説明いただいた資料 1 に戻ります。p33「「バスを中心とした公共交通に関する現状と課題」(案)」がございします。これが本日の中間報告で最も重要な点です。現状分析を踏まえて公共交通の問題や課題を設定し、この設定に基づいて将来の公共交通ネットワークの検討を行います。現行計画でも同様の見取り図があります。それが p34「【参考】現計画における「公共交通に関する現状と課題」」です。現行計画を基に、新たに課題と問題を分析していただいた点を踏まえ、p33「「バスを中心とした公共交通に関する現状と課題」(案)」を作成しています。p34「【参考】現計画における「公共交通に関する現状と課題」」と p33「「バスを中心とした公共交通に関する現状と課題」(案)」を見比べますと、大きく 2 点変わっています。まず 1 点がタイトルです。現行計画では「公共交通に関する現状と課題」と記載していましたが、次期計画では、「バスを中心とした公共交通の現状の課題」でターゲットをより狭くしています。もちろん公共交通には鉄道、地下鉄、タクシーもありますが、差し当たり路線バ

スの減便、運転士不足という問題があります。路線バスの問題だけでも非常に深いため、まずは路線バスを中心とした公共交通の現状と課題で整理をしました。また、いわゆる新技術をどう追い風にして活用していくのかも重要です。大きな変更の2点目として、現行計画では「低速EVバス・MaaS等の新技術の発展」と記していましたが、次期計画では、課題「公共交通サービスの持続可能性」、「まちや地域の持続可能性」に紐づくようより上段に記しています。交通DX・GXを加速させるための環境整備を進めていくことが、優先順位として高まっていることを示したということです。地域交通ワーキングや公共交通ワーキングでも事業者の皆様にご確認いただき、本日p33「バスを中心とした公共交通に関する現状と課題」(案)の資料をお出ししていますが、協議会の皆様にも広くご意見をいただきたいことが趣旨です。また、資料には様々なデータがありますが、もう少しこのような分析ができないか、このようなデータがないのか、このような課題があると思うがそれについてはどう検討するかなど、データについても様々あろうかと思います。本日、これから皆様にご意見をいただきたいのは、1点目p33「バスを中心とした公共交通に関する現状と課題」(案)に関するご意見です。もう1点は、データ分析に関するお気づきの点についてです。以上2点を本日は話題にしたいと考えています。趣旨については以上です。

お気づきの点を挙げていただければと思いますが、いかがでしょうか。オンライン出席の方は挙手ボタンか、声を出していただいても構いません。

○青木副会長

2点ほど、資料やこのようなデータがあると良いという点についてお伝えできればと思います。

まず1点は、コロナ禍に比べて路線バスとタクシーの利用客の戻りが遅いことについて、タクシーも路線バスも減車、特に路線バスの場合減車・減便されているため、その影響を踏まえた上での状況を把握したいと思いました。例えば、実際に利用したい人の数は変わっていないが減車や減便によって不便になったために利用客が戻らないのか、もしくは別の理由か、それらについて明らかにできるようなデータがあると良いと思います。

もう1点は、人口分布についてです。この先、より高齢化が進み運転免許返納者も出てくる中、どの路線・区間で移動に不便を感じる人が増える見込みか把握したいと思いました。移動に不便とを感じる人が増える路線や地域を明確にしないと、どのような政策を打てば良いか少し想像しにくいと思います。そのような将来の交通不便者が大量に出ることが想定される地区をシミュレーションしお示しいただければと思います。

○吉田会長

青木委員より2点のご指摘があったと思います。1点は、例えば、路線バスの利用者数がコロナ禍前に届いていない原因を追求していく必要があるのではないかとということでした。もう1点が、将来人口分布について、移動に困難を感じる方がより発生し得る地域を特定した方が良いのではないかとということでした。この2点について、事務局からご回答をお願いします。

○事務局（公共交通推進課）

まず1点目の減便・減車による利用者数の変化については、分析方法を検討します。それらのデータを把握しながら、次期計画の検討を進めていきたいと思います。2点目はエリアや路線によって高齢化がどう進んでいくかも考慮しながら、ネットワークを変えていかなければいけないというご指摘と思います。こちらについては公共交通ネットワークの検討を進める中で、路線別、エリア別にカルテを作成する予定で、その中で把握することができると考えております。

○吉田会長

2点目の地区別に交通不便な状況がどのくらい出てくるかは、本日皆様に資料としてお示ししておりますが、小学校区別に細かく把握しようと地域交通ワーキングの中で議論を進めています。将来人口構成の変化等のデータをカルテ形式で整理し、地区別に比較できるようにする予定です。1点目の特に路線バス利用者数減少の原因は、減便が挙げられますが、需要自体も変化している可能性もあると思います。例えば路線バスの場合、最終バスの時間が繰り上がっている可能性が高いです。コロナ禍前後の時間帯別利用者数の変化と運行本数の変化を比べた時、例えば地下鉄の終電は変わっておらず、夜間の運行本数も変わっていないが、仮に地下鉄の利用者数が減っていれば、それだけ人が出掛けている需要が時間帯によって変わってくることもあると思います。このように、別の乗り物の利用者数と比較を行っていきながら原因を追求していくことは必要と思っています。青木副会長よりヒントをいただきましたので、引き続き検討を進めていきたいと思っています。

○小池委員

p33「「バスを中心とした公共交通に関する現状と課題」（案）」について確認です。課題や問題が多い路線バスを主なターゲットにするというお話で理解しました。一方、路線バス運転士の担い手不足や利用者数の減少が見込まれる中、今後将来の公共交通ネットワークの検討を進めるうえで、我々鉄道事業者側で何かできることがあればぜひお申し出いただきたいと思います。例えば、鉄道と並行して走っている路線バスについては、最寄りの駅まで送迎していただければ、鉄道の大量輸送が得意という強みを生かして鉄道で担えるかと思っています。ただ、鉄道本数の課題もありますので、一概

に利用者の利便性を考えると、直通バスの方が良いこともあると思います。ぜひ今後の検討の中で鉄道の役割なども示していただけると良いと思いました。

○吉田会長

事務局より、ただいまの内容についていかがでしょうか。

○事務局（公共交通推進課）

今後公共交通ネットワークの検討を行う中では、路線バスだけではなく鉄道も含めた全体のネットワーク網として考えることが重要だと認識しています。その中で鉄道の役割等も精査させていただければと思います。

○吉田会長

路線バス運転士が減少傾向にあるということですが、10年前と同じ水準まで取り戻すのは相当厳しいです。大型二種免許所有者の減少も非常に大きいです。そのような状況の中で、移動の利便性を確保するためには、仙台市の都心部に直通する路線バスと近場の地下鉄駅や JR 線鉄道駅にアクセスする路線バスを、どのように機能分担させるかが重要だと思います。例えば、ご高齢の皆様は鉄道駅まで歩くのが非常に大変なため直通運行の方が良いと思われるでしょう。仙台市の場合、距離に応じてバスの運賃が決まってきますので、郊外から都心部に直行させた方が一人当たりの運賃の支払い額は大きくなります。それが経営を支えていたという側面はあるわけです。しかし、都心直通を常に前提として考えすぎていると、それだけ多くの車両台数、運転士数も必要になるため、仙台市の場合、地下鉄駅、特に JR 線鉄道駅を上手く使えていない印象を受けます。地下鉄の場合、確かに鉄道駅から路線バスの主要ターミナルに直結することはあるかもしれませんが、JR 線鉄道駅の場合、長町駅や南仙台駅は活用できているかもしれませんが、他の鉄道駅はあまり活用できていないと思います。これらについては、東日本旅客鉄道株式会社様も含めてご相談させていただきたいと思います。次回以降の協議会では、どのような論点で将来公共交通ネットワークを考えるべきか、皆様にまたご提案差し上げたいと思います。

○脇田委員

メインテーマに合うかわかりませんが、当社の現状と課題についてお話しさせていただきたいと思います。利用者数がコロナ禍前に戻らないという話がありますが、当社はコロナ禍前の輸送人員を目指しているわけではございません。コロナ禍前に戻すのは恐らく無理だろうと思っています。一方で、バス運転士の採用については、テレビ CM を放映したり、毎月採用試験を実施したりと様々な取組を行っていますが、総じて合計人数は増えていかないのが現状です。定年で退職される方、定年前に他業種

に転職する方などもいて、なかなか増えない状況です。仙台市内の路線バス事業は、社内では利益を出している事業ではないという位置付けで、貸し切りバスや、高速バスを運行した方が黒字幅は大きい状況が続いています。その中で、半年ほど前に一般路線の運賃値上げをしたことで、その分の増収額は確実に入ってきていますが、それでもまだ黒字にはなりません。社内では、毎年 10 名、20 名と運転士が減っていく中で、どの路線バス、高速バス、貸切バス、市内路線バスを優先して運行していくかということが議論されています。当然、生活の足を守らなければならない社会的使命も認識していますが、赤字運行をどこまでも続けていくと会社は潰れてしまうので、優先順位をつけています。先程、吉田会長からもありました夜遅い時間帯の便については、コロナ禍のタイミングもありましたが路線バスの役割はそこまで高くないだろうということ、法改正などもあり、夜遅い時間帯の便をかなり減便しました。ただ、通勤通学のお客様は運ぶという社内の方針もあり、朝は確実に運び、帰りの学校や会社が終わった時間、また食事や飲み会をされたお客様については確実に運びたいという思いですが、2 次会、3 次会をされたお客様については、タクシーや他の交通機関を利用していただきたいという意図で遅い時間帯の便を減便しました。今まで拡大傾向で会社も進めてきましたが、今後はコンパクトに確実に、優先順位の高い地域へ運行をしていきたいと思います。また、運転士の年齢も毎年 1 歳ずつ平均年齢が上がっているような状況の中で可能な運行を行っていきたいと考えています。例えば、学校輸送についても、会社としては引き続き生活の足を支えて生き残っていきたいと思っています。このような場で様々なお話をして、またご支援をいただきながら、なんとか生活の足を支えていきたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いします。

○吉田会長

現状について、宮城交通株式会社様としての考えもお話いただきました。ただいま、タクシーの話が出てきたのでタクシー協会の方にもお伺いしたいと思います。タクシーについては、資料 p26「タクシーの利用者数・車両台数の推移（2014～2023 年）（市全域）」で出てきていますが、どのような課題をお持ちかお聞かせいただけますか。

○桃野委員

タクシーに関しては、p26「タクシーの利用者数・車両台数の推移（2014～2023 年）（市全域）」に書いてある通りです。車両数は、規制緩和で 2,000 台程のタクシーが 3,000 台付近まで増加しましたが、そこをピークに年々需要に併せて減ってきています。運転士がいらないため減車する会社もあります。

需要は、このグラフのオレンジ色の折れ線がまさにその通りで、コロナ禍前に全く戻っていないのが現状です。タクシーの需要が戻っていないのは、夜の需要が減っていることが最も大きな要因だと思います。ホテル関係はインバウンド需要に伴い客数が

戻ってきているということですが、イベントや学会などが対面で開催されなくなったことも、需要が戻ってきていない大きな要因と感じております。タクシー運転士に関しては、宮城交通株式会社様と全く似たような状況です。コロナ禍で全く募集していなかったこと、運転士を減らしてしまったこと、運転士の高齢化という問題もあり、全国的に同様の傾向が見られると思います。

また、ここ 2、3 年で変わった点としてアプリでの配車が大変増えたことが挙げられます。現在、半数近くがアプリで配車されるため、空車のタクシーが街の中から消えてしまったこととお叱りを受けることが大変多くなりました。もう 1 点、ライドシェアが挙げられます。仙台市では、毎週金曜日の 16 時～20 時、土曜日の午前 0 時～午前 4 時の 4 時間は、第二種免許を持っていなくとも運転することが可能になりました。今後もタクシーが不足している時間帯や、仙台市郊外部でライドシェアが導入されるでしょう。

○吉田会長

p26「タクシーの利用者数・車両台数の推移（2014～2023 年）（市全域）」では、車両台数は 3,090 台（2019 年）から 2,790 台（2023 年）と 1 割減少しています。乗車人員は 16,425 人（2019 年）から 11,816 人（2023 年）と 2 割 5 分ほど減少しています。路線バスも減便していますが、利用者数の減少も減便幅と同様か、減便幅より落ち方が緩いですが、タクシーの場合、どの地域も同様に車両台数の減り方よりも乗車人員減り方の方が大きいです。その点が少し気になっています。運賃改定をしているため、収入はそこまで落ちていないでしょう。ただしタクシーの場合、最低賃金が上昇しているため運賃改定を立て続けに進めなければ、おそらく歩合給のため給料が出せなくなります。これは諸刃の剣で、利用者数を減らす可能性もゼロではないとすれば、路線バスを中心とした公共交通に関する現状と課題では見えないタクシーの問題もあると思います。そのタクシーをどのように考えていくかも、地域公共交通計画の中に記載できると思いますので、事業メニューに出せると良いと思います。またタクシー協会様の方でも色々と意見を取りまとめていただけるとありがたいと思います。

○青木副会長

1 点お願いします。地域公共交通計画の検討を進める中で、団塊世代の方々が後期高齢者になり郊外の団地も空き家が増えてくるかと思われます。すると、居住者の分布が変わってくると思われます。どこに人を集めて、どのような交通サービスを提供するか、都市計画側と情報交換をしていただきたいと思います。庁内検討結果を協議会の中でも議論していただいたり、お互い情報を伝え合って一緒に考える場を設けていただいたりするなど、都市計画側とのコミュニケーションを取るような仕組みもお考えいただければと思います。

○吉田会長

郊外をどう捉えるかを議論する際には、都市計画と交通計画の調和が重要な論点と思います。庁内ではどのように展開しているのでしょうか。

○事務局（交通政策課）

都市計画課とのコミュニケーションについて、地域公共交通計画と立地適正化計画を両輪としてまちづくりを検討することは、庁内でも共通認識となっています。また、現時点での仙台市の郊外部に対する認識については、市街化区域は今後10年～20年は概ね維持できると考えています。ただ、青木副会長のご指摘の通り、将来的には空き家が増加することから、将来的な検討は、都市計画課、住宅政策課など関係課と共に、今後も引き続き協力しながら進めていきたいと考えています。

○青木副会長

庁内で議論はされていると思いますが、どのような議論がされたか協議会でも共有をしていただきたいと思います。そして、協議会での議論を庁内に伝えるような仕組みをぜひ設けていただきたいと思います。事務局だけではなく、委員の皆様が情報を共有して共に考えることが大事だと思いますので、そのような仕組みをご検討いただきたいと思います。

○吉田会長

特に都市計画の議論上では、どうしても公共交通サービス提供側の皆様がどのようなモチベーションでおられるのなかなか届きにくいと思います。また、本協議会の皆様は利用者の1人でもあるため、広く意見をいただくことが大事だと思います。

○鈴木氏（大宮委員代理）

今回のテーマはバスを中心とした公共交通のあり方ということですが、社内でも同様の内容で今後のバスの運行事業はどうあるべきか、災害も含めて検討しています。秋保地区に言及しますと、住民の方を対象にするのではなく、最初に観光路線バスで秋保温泉を利用したお客様を対象に運行しました。通常の路線バスは、大きな団地などを経て郊外部へ向かうという前提が従来の公共交通の、特に路線バスの考え方でした。しかしタケヤ交通はそうではなく、住民が後からついてくるという少々変わった推移をしています。

現在様々な課題として挙げられている中で最も重要だと思うのは、都心回遊性の向上です。タケヤ交通は観光との関わり合いが強いことから、観光客と住民の両方の利用を上手く組み合わせることができるのではないかと考えています。都心の回遊性の

主人公は住民だけではなく観光客でもあると考えたときに、郊外部での利用者の階層化を考えれば、また変わってくるのではないかと思います。

また、運転士不足に対する対策として自動運転が挙げられます。定年を迎えた運転士がどのような形で路線バスに関われるかも踏まえて検討し、可能であれば仙台市内で交通空白が起きないような方法を見出そうと取り組んでいます。宮城交通株式会社様の動向に合わせて我々も追従していきたいと考えています。

○吉田会長

株式会社タケヤ交通様や愛子観光バス株式会社様は、多くのネットワークを持っている仙台市交通局様や宮城交通株式会社様と異なり、1本1本の路線を磨き上げて需要を発掘するモデルを描かれると思います。良い路線を提案していただければと思います。そのような点を次期計画の中で位置付けし、後押しする形でお手伝いできればと思います。

p33「バスを中心とした公共交通に関する現状と課題」(案)」の内容そのものに対するご異論はなかったと思います。今後、具体的に地域公共交通計画とネットワークを議論するに当たって鉄道との連携を検討すべきという意見が挙がりましたが、私もそう考えていますので、引き続き議論を深めてまいりたいと思います。

青木副会長から都市計画との連携に関するご意見が挙がりました。また、将来どの地域に交通の不便を感じる方が多く出るかということは、本日は具体的にお示し出来ておりませんが、ネットワークを検討する上で非常に重要な手がかりと思います。これらも踏まえてまた皆様にご覧いただき、ご意見いただく機会を作りたいと思います。

路線バスの利用者数がコロナ禍前の利用者数まで回復していないことに対して、どのような原因で利用者が減少しているのか追求した方が良いというご指摘もいただきました。これは、事業メニューを検討する際に非常に重要になりますので、公共交通ワーキングでも議論したいと思います。次回の仙台市交通政策推進協議会では将来ネットワークの検討をお示しする予定です。一步踏み込んだ提案を確認いただきたいと思います。以上の通り、取りまとめたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(一同了承)

4 報告事項

○吉田会長

続いて、報告事項です。資料2「令和7年度仙台市交通政策推進協議会業務委託等の契約の締結」について、事務局から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

昨年度と同様、都心直通路線と地下鉄との機能分担の検討を行うものです。運賃についても可能な限り統一したいと考えていますが、どのような方法があるか引き続き公共交通ワーキングを中心に議論し、その内容を協議会の中でご報告、次期計画に反映していきたいという意図です。(2) 令和7年度仙台市地域公共交通利便増進実施計画調査・検討業務委託の契約締結について、ご意見と確認がございましたらお願いします。

(一同了承)

以上で、本日の議事と報告が終了しました。これまでの議事について、皆様から言いそびれたこと、確認しておきたいことがございましたら最後にお受けしたいと思います。

○木村委員

バス協会でも運転士不足が課題で、会員を対象にアンケートを実施、現在取りまとめている状況です。その速報値をご報告します。会員数 81 社のうち、回答数が 73 社で回答率 90%です。運転士が 2,597 人ですが、215 人不足しているという結果が出ました。年齢別では、50 歳以上が 7 割以上を占めている状況です。仙台圏では若干年齢層が低くなります。運転士の充足状況は 92%です。各社鋭意採用していますが、毎年退職された方の分を埋められない状況が続いています。5 年後の令和 12 年に 755 人、29%不足するという予想結果が出ています。現在の必要な運転士をベースに計算すると、現在 970 人不足している状況です。なお、都市圏以外のスクールバス、コミュニティバス、町民バスを支えているのが 70 歳以上の運転士、という結果が出ています。詳しい分析等が終わりましたら、皆様にもまたお知らせをしたいと思います。

○吉田会長

ただいまの速報値は、宮城県内のバス協会の会員の数値ですか。

○木村委員

その通りです。事業者の 8 割程が会員です。

○吉田会長

このようなデータも共有いただけると計画立案の際に役立つかと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

今日は、次期計画の策定に向けるデータ、バスを中心とした地域公共交通の現状と課題を中心にお話していただきました。今後検討を進めていく上でのアイディアや論

点を皆様から多くいただいたと思いますので、ワーキング等の場を通じて進めていきたいと思います。私自身関東地方の協議会にも多く関わっていますが、運転士の減少は東京都でも深刻です。都内の大手バス事業者様は、自治体からの委託運行は全て返上したいという申し出が多々出ている状況です。さもないと、需要の多い駅からの一般路線や、成田、羽田行きリムジンバスの運行の継続ができない状況です。仙台市やその他地方だけではなく、首都圏も非常に似た状態だということです。絶対に解消するという特効薬があるわけではないので、地道に積み上げなければなりません。幸いにも、鉄道網という資源がある土地柄は大きなアドバンテージだと思いますので、それを活かしながら、全体の公共交通をどうしていくのか引き続き皆様と議論できればと思います。

5 その他

○事務局

続いて、次第の「5. その他」で来月に開催いたします交通フェスタ 2025 について、担当課からご説明いたします。

○事務局（公共交通推進課）

この場を借りてイベントのお知らせをいたします。お手元にお配りしております、A4 サイズ両面カラーのチラシをご覧ください。10 月 4 日に大町西公園の芝生広場にて交通フェスタ 2025 を開催します。環境にも優しい公共交通の PR を目的に、毎年開催しているもので、鉄道やバスに関する様々なブースを出店します。出店内容はチラシ裏面をご覧ください。か、表面の QR コードを読み取ってご確認ください。

6 閉会

○事務局

最後に、次回開催についてのご案内です。次回は 12 月頃を予定しています。詳細は改めて皆様に開催通知を送付いたします。

以上をもちまして令和 7 年度第 2 回仙台市交通政策推進協議会を終了いたします。

以 上