

## 令和7年度 第3回 仙台市交通政策推進協議会 議事録

日 時	令和7年12月5日（金） 9:30～12:00
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、菊池委員（Web）、清水委員、鳴海委員、木幡委員、 関委員、雫石委員（Web）、伊藤委員（Web）、脇田委員、及川委員、木村委員、 須田委員、白鳥委員、菅井委員、橋浦委員、小野寺委員、水谷委員 [18名]
代理出席	阿部氏（柴田委員代理、Web） 小池氏（石川委員代理） 松木氏（桃野委員代理） [3名]
欠席委員	山田委員、大宮委員、林委員 [3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、他13名
次 第	1 開会 2 挨拶 3 議事 （1）せんだい都市交通プランに係る中間フォローアップ（案）について （2）地域公共交通確保維持改善事業費の自己評価について 4 報告 （1）仙台市地域公共交通計画進捗状況等について （2）利便増進実施計画の変更について 5 その他 6 閉会
配布資料	資料1 センダイ都市交通プランに係る中間フォローアップ（案）について 資料2 地域公共交通確保維持改善事業費の自己評価について 資料3 仙台市地域公共交通計画進捗状況等について 資料4 利便増進実施計画の変更について

### 1 開会

○事務局

定刻となりましたため、ただいまから令和 7 年度第 3 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。はじめに、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)

続きまして本日の会議の成立についてです。委員 24 名中、Web 参加 4 名、代理出席者 3 名を含みます 21 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いるため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。吉田会長、よろしくお願いいたします。

### ○吉田委員

皆様おはようございます。年末の金曜日、お忙しい中そして朝早くからありがとうございます。Web 参加の皆様もありがとうございます。本日の協議会ですが、大きく二点について皆様にご確認いただきたいと思います。

一つはこの協議会として策定をしております、せんだい都市交通プランです。こちらは公共交通に限らず仙台市全体の交通政策に関わるプランになります。ちょうど今年度が計画期間の中間年であり、後半に向けてどのような形で案の内容を見直していくのか検討を進めています。コロナ禍の最中に作られた背景もございますので、状況が変わることや施策が進捗していることもあります。それらの内容について事務局で整理いただいた内容をご確認いただきたいと思います。

もう一つが地域公共交通計画の進捗状況についてです。こちらもせんだい都市交通プランと関係する内容です。公共交通の利用状況や事業の進捗状況をご確認いただきたいと思います。資料の量が多いためお時間を頂戴しますが活発にご発言いただければと思います。何卒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。それでは次第の 3.議事に移ります。ここからの進行は吉田会長にお願いいたします。

### ○吉田会長

承知いたしました。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がでしょうか。

(一同了承)

## ○吉田会長

続きまして今回の議事録署名委員についてお願いしたいと思います。今回は宮城県土木部都市計画課総括課長補佐の阿部様をお願いしたいと思います。阿部様は WEB 参加でございますがよろしいでしょうか。

(阿部委員了承)

## ○吉田会長

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

3.議事(1) せんだい都市交通プランにおける中間フォローアップ(案)についてです。本協議会は来年3月に第4回の開催を予定しております。最後に事務局からも説明いただきますが、第4回協議会ではせんだい都市交通プランの内容を決定したいと思います。本日は中間フォローアップ(案)として事務局からお示しいただきます。考慮すべき点やお気づきの点について、活発にご発言いただければと思います。では事務局からお願いいたします。

### (1) せんだい都市交通プランに係る中間フォローアップ(案)について

#### ○事務局(交通政策課)

(資料1の説明、中略)

## ○吉田会長

資料1-1に基づいて説明していただきました。p12「2. 前期の主な取り組みと進捗状況公共交通利用者の満足度」まで、仙台市の現状をご報告いただきました。p13以降が中間フォローアップに合わせて更新を予定している箇所について整理していただいております。具体的にどの文章がどのように更新されるのかについては、資料1-4の新旧対照表をご確認ください。現行が左側、更新案が右側に記載してあります。主な更新箇所はご説明いただいた資料1-1に記載されています。資料1-1と資料1-4を対比しながらご覧いただくと理解が深まるかと思います。

多岐にわたる項目ですが、気になる点をいただければと思っております。どのページからでも結構ですので、ご発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。オンラインの皆様は、手を挙げるボタンを押していただくか、あるいは声を出していた

だいても構いません。いかがでしょうか。

#### ○脇田委員

事前に資料を確認してきたので、ただいま説明がなかったページも含めてお話いたします。

資料 1-3 の p52「施策 8 キャッシュレス決済の利活用の促進」の「②キャッシュレス決済の検討」についてです。現在弊社で国土交通省の完全キャッシュレス決済バスの実証運行をしております。来年 1 月末まで主に 3 路線で完全キャッシュレスを行っております。従前は 9 割程度キャッシュレス決済利用者がいらっしゃいましたが、そこから利用率が 7～8%伸び、現在では 97～98%キャッシュレス化が進んでいる状況です。この取り組みは定時運行の観点で良い影響が出ています。特に通勤時間帯において、バスを降車する方が両替を行い時間がかかってしまうと、バスの定時運行に若干の支障をきたしていましたが、それが一部改善されているという結果も出ています。キャッシュレス化には、今後費用負担等も発生するため、負担軽減や定時性確保の視点を盛り込んでいただけるとありがたいと思います。

それからもう 1 点です。資料 1-3 の p70「施策 19MaaS の推進」についてです。ただいまの事務局からの説明にも MaaS のお話がありました。こちらを進めていただきたいと思います。現在バス業界でも DX や AI の活用が話題となっております。弊社ではオンラインによる遠隔点呼の導入を検討しています。以上のことから DX、AI 活用の視点も盛り込んでいただけると良いと思います。ご検討をよろしくお願いします。

#### ○吉田会長

現プランにおいて、キャッシュレス決済や MaaS についてはユーザーに対して使いやすくなるという視点での記載が多いと思います。一方、キャッシュレス決済などの DX を推進していくことでバス事業としての持続性を高めていくという事業者側の視点も盛り込んでいただきたいということです。この点に関して事務局の方から何かご意見はございますか。

#### ○事務局（交通政策課）

資料 1-3 の p52「施策 8 キャッシュレス決済の利活用の促進」では、定時性確保の観点については記載いたします。費用負担については、どのようなことができるのか整理した上で記載するかどうか検討いたします。

また、資料 1-3 の p70「施策 19MaaS の推進」の遠隔点呼についても、新しい技術として p70 に記載するかは別として、内容としては盛り込みたいと思います。

#### ○吉田会長

MaaS というよりも、資料 1-3 の p72 施策 20 では自動運転が強調されていますが、新技術の活用としてこちらに含めても良いと思います。記載方法については次回の推進協議会に向けてご検討ください。

#### ○脇田委員

どのページに記載するかは任せますが、DX や AI の活用の視点を盛り込んでいただければと思います。

#### ○吉田会長

資料 1-3 の p72 に、AI オンデマンド交通というキーワードも入っているので、このページに記載すると収まりが良いと思います。事務局と調整の上、組み入れたいと思います。

その他いかがでしょうか。

#### ○青木副会長

資料 1-1 の p20「施策 14 都心部における駐車施設の適正な確保」の部分についてです。同じく資料 1-3「施策 14 都心部における駐車施設の適正な確保」に同様の該当箇所の記述があります。集約駐車場のイメージを非常に分かりやすく書いていただいています。しかし、この図を見ると都心の周縁部に集約駐車場を作るイメージを受けやすいと思います。必ずしもそうではない例もあるかと思いますが、集約駐車場を作った際にそこから都心部へのアクセスも併せて強化するということが明示的に書いてある方が良いと思います。現在記載いただいている資料 1-3 の p64 に赤字で記載している内容でも読めないことはないです。ただ、もう少し都心へのアクセスを併せて強化することを記載しなければ都心部へのアクセス強化という観点が忘れられてしまった場合、集約駐車場を作ってもあまり使われなくなってしまう可能性もあると思います。表現をご検討いただければと思います。

#### ○吉田会長

特に都心から少し離れた場所にある集約駐車場の場合の都心までのアクセスを強化する旨を記載する必要があるというご指摘だったと思います。これについて事務局からご意見をお聞かせください。

#### ○事務局（交通政策課）

国において標準駐車場条例が改正されたということに併せて、本市でも集約駐車場の在り方を検討していきたいという観点を追加したものです。2 点観点があるうち 1

点目は、歩道の連続性や歩行者の安全確保に努める観点から複数駐車場があるよりも出入り口を一つにして集約駐車場を街中でも作った方が良いのではないかという点です。2点目は「都市の周縁部への集約化」ということでフリンジパーキング等の検討をしたいという点です。こちらは来年度以降、駐車場実態調査を進めていく予定です。他都市の先行事例としては、例えば福岡県福岡市ではフリンジ駐車場を配置し、公共交通で都心までの片道切符を配布するという施策もあります。現時点でどこまで書き込めるかについては検討します。青木委員のご指摘はもっともなことであるため、こちらについても検討していきたい思います。

#### ○吉田会長

ただいまご説明いただいた通り、都心でも集約をしていく必要があるのではないかと、フリンジパーキングの両方が考えられることを分かりやすく示していただいた方が理解も進むと思います。

この他、皆様からいかがでしょうか。

#### ○清水委員

ただいま青木委員から駐車配置施策の話があったため、所轄している私の方からもご意見させていただきます。

青木委員、吉田会長からお話がありました通り、駐車場の配置については国土交通省としても重要な施策として進めています。例えば、都市部の外縁部においてパークアンドライドのような形で集約し公共交通でアクセスするという形です。または、例えば仙台駅周辺や仙台市内の商店街などの街区の中で自動車の侵入を防ぐため外側にフリンジパーキングを設け、街区の中に駐車場を設けないという施策を推進しています。これら施策は駐車場配置のマネジメントということで、計画策定を進めているものの、正直全国的にはまだ途上です。このせんだい交通都市プランで落とし込むのは非常に難しいところがありますが、中長期的に検討いただければと思います。

もう一つは資料 1-1 の p17「施策 13 賑わいや回遊性の向上に資する道路空間の創出」についてです。定禅寺通再整備方針については、大変優良な取組としてぜひ進めていただきたいと思います。一方で、定禅寺通りでは道路空間が再編されることで、例えば自動車交通の量に変化するなど交通モードの転換が見込まれます。場合によってはバスやタクシーにも影響があると思いました。これらの影響は、せんだい都市交通プランや他計画等でフォローされるものなののでしょうか。

#### ○吉田会長

1点目の駐車場の配置のマネジメントについてはなかなかできていない都市も多い中で、検討していただきたいというコメントをいただきました。非常に重要な点だと

思います。

2 点目は、p60～63「施策 13 賑わいや回遊性の向上に資する道路空間の創出」において、定禅寺通再整備方針を含めた街路の再整備について記載があります。そこでバスやタクシーの交通処理について、現在の考えを知りたいことが質問の趣旨だと思います。事務局から回答をお願いします。

#### ○事務局（交通政策課）

1 点目の駐車場配置について、清水委員がおっしゃった通り中長期的に検討させていただければと思います。既存の駐車場がある中で、駐車場をどう配置していくかが難しいと現時点では考えております。

2 点目については、定禅寺通再整備方針の記載内容を確認したうえで、プランに盛り込む内容を検討いたします。

#### ○吉田会長

その他、いかがでしょうか。

#### ○及川委員

資料 1-3 の p45「施策 3 フィーダーバスの利便性向上」に、フィーダーバスの利便性の向上ということで、施策の方を挙げていただいております。この中に「③乗り継ぎ時刻表の掲示」がございます。こちらデジタルサイネージに関しての記述がありますが、前回は「導入を検討します」という表現になっておりました。今回は「推進します」と一歩踏み込んだ表現にいただきました。ご存知の通り、デジタルサイネージは大変高価なものでございます。例えば、初めて仙台駅を降り立った方が、迷いなく目的地に行ける交通を選択できるような掲示をしていただくと、より公共交通の発展につながるのかと思います。資料 1-1 では、交通事業者が主体となって導入を推進するという表現になっておりますが、こちらはぜひ仙台市様のご協力もいただきながらやっていかなければいけないと思います。

#### ○吉田会長

デジタルサイネージは及川委員がおっしゃった通り、通常で考えればとても高価です。一方で、様々な動きが進んできたと理解しています。先週の水曜日、東京都武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」が 30 周年を迎え、吉祥寺駅で新たなデジタルサイネージ設置の除幕式を行いました。デジタルサイネージは、従来は A 社のロケーションシステムが導入された場合、A 社の製品で掃き出す仕様でした。しかし吉祥寺駅に新たに設置したデジタルサイネージは、GTFS のリアルタイム、オープンデータで掃き出されたものを集約して表示をする仕様になっています。弱点としては、十数秒

単位のタイムラグがあることです。ただそこだけ目をつぶれば、これまでに比べると確かにコストが下がりました。交通局と宮城交通のような２つのデータを処理する必要がある際に、実はオープンデータの方が扱いやすいことが考えられます。武蔵野市の場合も、関東バスと小田急バスの両方が同時に表示されるようになっています。事業者を超えた設計が可能というところまで世の中が変わり始めています。このような情勢を踏まえるとこれまでに比べると推進しやすい状況にあります。しかし、お金がかかるということだけは避けられません。特に自治体の政策部局との調整が必要になってくるかと感じているところでございます。

その他、皆様からいかがでしょうか。

#### ○青木副会長

資料 1-3 の p42、p43「施策 2 バス幹線区間の設定と設定区間における利便性向上策の実施」についてです。

p40「①地域公共交通計画の推進」のところに赤字で「潜在需要に応じ」と記載していただいているのですが、p43「①バス幹線区間の設定」においても、例えば「潜在的な需要に応じて実験的に幹線区間を設定する」と記載した方が良いのではないのでしょうか。

現プランでは運行頻度や利用者数の多い区間をバス幹線区間と設定すると書いてありますが、潜在需要がありそうな地域も実験的に幹線区間に設定し直通バスを走らせてみるのはいかがでしょうか。鉄道の場合、特急や急行で停車しない駅もあると思いますが、路線バスも、例えばそのような実証を幹線区間の中で行うのはいかがでしょうか。単に幹線区間を設定し、直通バスを走らせるのではなく、そこにトライアンドエラーが入るような書き方になっていると非常に良いかなと思います。

#### ○吉田会長

現状の運行本数が多い区間というところを束ねて、幹線区間という形で設定しつつも、もう少しチャレンジングな取組が許容されても良いのではないかというご指摘だったかと思います。いかがでしょうか。

#### ○事務局（公共交通推進課）

現在、地域公共交通計画の改定に向けた検討を始めております。そのような視点も持って検討したうえで、ご指摘いただいた書き方をするかどうかも含めて検討いたします。

#### ○吉田会長

次期地域公共交通計画策定に向けて、新たな幹線区間の設定のあり方や、現状のバ



スを少し高度な運行にすることができないのかという点についても、現在議論を交わしています。確かに、都心直行かフィーダーかについては、この数年でも動きがあったと思います。資料 1-1 の前段で現況を説明いただきましたが、資料 1-1 の p10 には、コロナ禍前の令和元年度と比較をした幹線・準幹線区間の利用者数の推移があります。その幹線・準幹線区間の概要は p9 にも記載がありますが、こちらは基本的に都心直行で、1 時間あたりに少なくとも複数本、つまり少なくとも 30 分に 1 本以上運行している状況です。標準的にはおよそ 15 分に 1 本ぐらい運行しています。それが資料 1-1 の p9 の赤い線の区間になります。こちらはコロナ禍前のおよそ 9 割まで利用が回復しています。しかし、鉄道駅端末になっているフィーダー区間では、令和 4 年度～令和 6 年度にかけて利用者数に変わりがなく頭打ちになっているという現状です。都心直行の方が利用者の回復が早い一方、フィーダーは少し厳しいという状況です。フィーダーは都心直行しない一方で定時制は確保しやすいというメリットもあります。しかし、乗り継ぎの抵抗が多いという形で、色々のご意見いただくこともあります。この都心直行である幹線・準幹線とフィーダーの今後の在り方は、地域公共交通計画の中でも整理していかなければいけないと改めて思いました。特に仙台市の場合、資料 1-1 の p8 に記載がある通り地下鉄沿線の人口が増えているが、それ以外が減っているというデータもある中で、郊外の交通の在り方、都心直行、フィーダー路線の在り方については、重要な論点になると思います。これらが地域公共交通計画の中でせんだい交通都市プランよりも解像度が上げられるようにしなければいけないということは、議論に関わっている立場から見ても感じております。改めて皆様にご相談差し上げたいと思っております。

その他いかがでしょうか。

#### ○白鳥委員

我々経済界の立場から考えると、都心部の交通は十分理解できます。本協議会後に変わるのが、来年 1 月から宿泊税が課税される点です。秋保や作並など仙台市の観光の目玉である地域の公共交通が薄いという気がしています。これら地域の取組はある程度拾っておかないと、宿泊税を課税した後に効果がなかなか発揮できないのではないかと考えられます。

最近の海外からの来訪者は仙台空港から帰国される方が多いです。最終日は仙台で過ごすという方が多いため、そのようなお客様をどう仙台で楽しませて帰っていただくかを考えた際に、観光客の交通手段という視点も検討いただければと思います。

#### ○吉田会長

こちらも重要なご指摘だと思います。確かに郊外部を検討する際に、先ほど私が述べたのは生活交通の側面だと思います。仙台市を訪れる皆様が、秋保や作並のような都

心ではない観光地を選びやすくすることも非常に重要な論点だと思います。確かにその記述が少し弱いのではないかとのご指摘ではないかと思いますが、どこに書き込むのかについても考えなければいけないと思いますが、事務局としてどう考えていらっしゃると思いますか。

#### ○事務局（交通政策課）

白鳥委員からご指摘いただいた観光に関する施策については、資料 1-3 の p78「施策 23 旅行者等が移動しやすい環境の整備」に記載しておりました。しかし、今回宿泊税が課税される点を踏まえてどこまで記載するかについて観光部局と調整、検討いたします。

#### ○吉田会長

資料 1-3 の p78「施策 23 旅行者等が移動しやすい環境の整備」に、観光部局と調整をしながら書き込める余地はあるのではないかとのことだと思います。

#### ○須田委員

白鳥委員のご意見に関連して意見を述べます。例えば秋保エリアについて、秋保温泉まではタケヤ交通のバスで行くことができます。ただ、宿泊した次の日に秋保エリアを観光する場合、公共の交通機関が非常に弱いとお客様の声も聞かれています。現在、「ぐるりんあきう」が走っていますが土日祝日は運休です。運行頻度が少ないことで旅行者にとっては非常に使い勝手が悪いという現状があると認識をしています。これらについてテコ入れしていただけるような施策が今後出てくれば、非常にありがたいと思います。

#### ○吉田会長

須田委員のおっしゃる通り、観光交通の設計の仕方は工夫の余地があると思います。私は栃木県的那須地域にも関わっておりますが、那須高原観光周遊バス（キュービー号）という観光協会が元々運行していたバスがコロナ禍で運休してしまいました。AI オンデマンドやライドシェアに変えようという話もありましたが、結果として観光客にとってみれば予約をすることへのハードルが高かったということでした。何とかスポンサーを集めたり、那須町からの援助によって復活させたということでした。宿泊先と那須塩原駅を往復するしか方法がないという土地柄のため、なんとか復活させたという話もあります。

おそらく秋保や作並では様々な方法が有り得ると思います。「ぐるりんあきう」は生活交通の側面として本日の議論に挙がってきますが、地域内交通としてとても大事だと思います。それを具体的に作り込める場が必要だと思います。本日の協議会のよう

な場では全体的な交通体系から公共交通の政策まで扱っているのです、このような場でもぜひ皆様からご意見いただくことも重要かと思います。

その他いかがでしょうか。

#### ○白鳥委員

大阪でパークアンドライドを本格導入したという新聞記事を見ました。駐車場料金にダイナミックプライシングの考えを取り入れ、公共交通の乗車に使う QR コードに周遊ルートの情報や買い物クーポンの発行機能も付けるという内容でした。仙台商工会議所の商業部会で、来年の 3 月に視察に行くことを考えています。仙台市ではそのような仕組みの導入は可能性があるのでしょうか。

#### ○吉田会長

私から回答します。可能性は有り得ると思います。日本のパークアンドライドは駐車場が無料、公共交通は通常通りの運賃を取るということが基本のためなかなか成立しにくいのです。しかしヨーロッパの場合、駐車料金は徴収されますが、例えば 4 人で乗車する場合、4 人分のトラムの 1 日乗車券がついてくる仕組みです。駐車料金を上手くコントロールしながら、そこから先の都心は公共交通とちょっとしたお楽しみも組み合わせた仕組みを採用しているケースは多々あります。大阪でもそれに近い取組をされることは承知していますし、実は前橋市でも議論がされています。この先 2～3 年でそのような動きがトレンドになってくるのかと思います。これまでであればスマートフォンによる決済や管理ができませんでしたが、最近では徐々にできるようになっているので、整理がしやすいことが後押ししてくれる可能性があります。そのような取組にもチャレンジしても良いと個人的には考えています。このプランに書き込むというよりは、まずはアイディア出し、知恵出しについて、改めて皆様と対話することができると思います。

その他、いかがでしょうか。あとオンラインの方もいかがですか。

#### ○吉田会長

ここまで様々なご意見をいただいています、資料 1-3「せんだい都市交通プランにおける中間フォローアップ（案）」に基づいて少し整理をします。特に後段の施策に関する箇所にご意見が多かったと理解しています。

まず、資料 1-3 の p60～p63「施策 13 賑わいや回遊性の向上に資する道路空間の創出」についてです。定禅寺通りを中心とした都心部の歩行空間の記載箇所について、タクシーやバスなどの交通処理をどうするのかというご指摘がありました。定禅寺通再整備方針の内容を確認の上、必要に応じて記載をするというご回答がありました。

続いて、資料 1-3 の p64「施策 14 都心部における駐車施設の適正な確保」の集約駐

車場についてです。これは都心内での集約と縁辺部も含めた集約、いわゆるフリンジパークイングという考え方、あるいはパークアンドライドの考え方については整理をすべきというご指摘がありました。ただいま白鳥委員も発言されましたが、おそらくその延長にあると理解しています。

さらに、資料 1-3 の p70「施策 19MaaS の推進」の MaaS、ロケーションシステム、キャッシュレス化についてです。バス事業を継続していく上でも、DX 化・AI の活用も重要ではないか、行政ともタイアップをしながら進めていけると良いのではないかとというご意見が脇田委員と及川委員からありました。おそらくこれは資料 1-3 の p72「施策 20 自動運転等新技術の活用」の新技術の活用とも重なってくる領域と思われるため、ぜひ書き込めると良いと思います。

これらの内容を中心に事務局で引き続き修正を進めていただければと思います。

この他に 1 点皆様にご相談したいことがあります。

資料 1-3 の p6「(2) 新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の影響」の取り扱いについてです。現行のプランがコロナ禍の中で立案されたということが背景にあるため、「(2) 新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の影響」として記載されています。計画期間中にこのような事実があったことは受け止めつつも、これからの 5 年間を見据えた際に、p6 の記述がここまで必要があるのかと感じています。事実としては記載しておく必要があると思っていますが、「社会的な動向」とは区別していかなければならないと理解しています。「新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の影響」の記載内容については、次回 3 月の協議会に向けて、事務局の方で検討させていただきたいと思っております。そこはよろしいでしょうか。

(一同了承)

## ○吉田会長

このページについては、事務局とも調整して参りたいと思います。ただいまの p6「(2) 新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の影響」についてや、その他意見があった項目については、事務局に引き続きご検討いただいて、来年 3 月の協議会で皆様に最終的な案としてお諮りしたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

(一同了承)

## ○吉田会長

ではそのように進めたいと思います。

なお、最後に振り返りも行います。その際に改めてご意見があればご発言ください。活発に色々ご意見いただきありがとうございますございました。

## (2) 地域公共交通確保維持改善事業費の自己評価について

○吉田会長

続いて、議事の２点目です。資料 2-1「地域公共交通確保維持改善事業費の自己評価について」になります。本協議会では国土交通省が所管をしている地域公共交通確保維持改善事業費の補助を受けて運営をしております。具体的には、地域公共交通計画の策定に関わる調査費用、運行費に対して補助を受けています。この補助を受けるにあたり、毎年１月末までに協議会として事業が適切に行われているか自己評価を行い、東北運輸局に提出をするということが決められています。それらの内容について、本日皆様にご確認をいただきたいという趣旨です。では、資料 2 について事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（公共交通推進課、地域交通推進課）

（資料 2 の説明、中略）

○吉田会長

資料が多岐にわたっていますが、事業名称ごとに資料が作られています。端的に申しますと、資料 2-2、資料 2-3 が地域公共交通計画、あるいは利便増進実施計画の策定に関わる調査費についてです。資料 2-4 がまちのりチョコットや、八木山ラインに関わるモビリティマネジメントも含めた媒体作成に関わるものです。資料 2-5 が、地域交通やまちのりチョコットの運行費の補助に関するものです。

では、ただいまご報告いただいた内容に関しまして、皆様からご質問やご確認がありましたらお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。

○木村委員

確認とお願いがあります。まず、様式について、「①補助対象事業者等」の記載がありますが、こちらは間違いないでしょうか。

○吉田会長

資料 2-2、資料 2-3 の両方ですね。

○木村委員

その通りです。

○吉田会長

資料 2-2、資料 2-3 の「①補助対象事業者等」と記載がありますが、この記載内容で問題ないかというご意見でした。これに関して事務局はいかがでしょう。

### ○事務局（公共交通推進課）

こちらは国の様式になります。記載例に則りまして記載をさせていただいております。

### ○木村委員

分かりました。

他、何点か確認です。まず1点目は、資料2-2の「地域の概要」の最も左側の下にバス事業の近況が記載されています。バスの車両購入費をはじめ、物価高騰の影響で経営状況が苦しいという内容を記載いただければと思います。

次に、資料2-3のp3「①補助対象事業者等」の「【事業内容】（2）公共交通ワーキングへの参加」と記載されているが、【結果概要】の中ではその記載がありません。ワーキングが開催されたということが口頭で報告されましたため、記載した方が良いと思います。

続いて資料2-4です。東北運輸局に提出する時点で、事業が全て完了しているのであれば、事業実施の適切性において「適切に実施された」と言い切ってよろしいかと思うのですが、一部でもその事業が完了していないということであれば、事業の適切性の欄に「見込み」等の記載も必要だと思いました。以上です。

### ○吉田会長

大きくは3点あったと思います。1点は資料2-2、資料2-3、資料2-4のp1左下「地域の概要」について、運転士不足や経費の上昇、乗車人員の減少傾向の影響で経費が増えていることも、付記してはどうかというご提案がございました。

2点目が、資料2-3について、PTPSや連節バスについて、第5回の公共交通ワーキングの中で、どのような議論がなされたのかという概要があった方が良いのではないかというご指摘でした。

3点目が、資料2-4のp3「②事業実施の適切性」についてです。適切に実施されたと記載されています。既に配布されたものであれば問題ないが、今後作成するものであれば記載内容を注意する必要があるというご指摘です。事務局からはいかがでしょうか。

### ○事務局（仙台市都市整備局 公共交通推進課）

ただいまいただいたご指摘については、その記載方法の内容をもう一度検討した上で表現を改めたいと思います。資料2-4については、提出する際にはまだ事業が完了しない予定であるため、表現については再度検討した上で提出いたします。

### ○吉田会長

資料 2-2 については、先ほど私が申し上げた通り、費用の上昇を書き加えていただきたいです。

資料 2-4 については、適切に実施されたではなく、実施される見込みであるということだと思います。

資料 2-3 については、第 5 回のワーキングでは確かに議論がされており記録として残っておりますため、それを書き込む形にしたいと思います。そこまで長くはならないと思われるため、事務局にお任せいただければと思います。

#### ○吉田会長

では、青木委員お願いします。

#### ○青木副会長

1 点質問です。資料 2-2、資料 2-3 の中で現況把握を行ったと記載があります。現況把握も大事なことから、重要なことは潜在的なニーズの把握だと思います。潜在的なニーズの把握は調査されたのでしょうか。もしされていないとしたら、今後調査の予定があるのでしょうか。ニーズの把握が明示されているのは、資料 2-5 のみだと思います。地域交通を運行している地域以外でも潜在的なニーズを把握しなければ、今後どのような公共交通の政策を打てば利用が増えるのか、バス分担率が増えるのか、鉄道分担率が増えるのかという予測は立てにくいと思います。潜在的なニーズの把握を行ったかどうか。もしやっていないとしたら、今後する予定があるかどうかをお伺いできればと思います。

#### ○吉田会長

事務局いかがでしょうか。

#### ○事務局（公共交通推進課）

地域公共交通計画の改定に向けて分析している中で、公共交通利用者の状況を踏まえ、人口、施設配置状況を把握しました。現行計画でも人口が多い地域、施設が多い地域を幹線区間に位置付けている状況です。したがって、潜在的ニーズの把握を行っていると感じています。

#### ○吉田会長

具体的には、将来人口の中で駅勢圏がどの程度の大きさで考えればよいのか、人口分布、年齢層別人口がどう変わってくるのか、現況の施設配置、幹線軸が上手く合っているのかなどの議論は行われています。本日時点では、データから何が読み取ることができたのか、次期地域公共交通計画の方向性について示すことができていません。

ワーキングで潜在需要をどのように捉えているのかについては、改めて皆様にお示しできるようにしたいと思います。議論はしており、書き込んだ方が良くと思われるため、改めて対応させていただきたい。

その他、いかがでしょうか。オンラインの皆様もよろしいでしょうか。そうしましたら、お諮りしたいと思います。

資料 2-2～2-5 については、加筆修正が必要かと思います。先ほど木村委員からご指摘いただいたバス事業の経費上昇を付記することが挙げられました。また、モビリティマネジメントの作成が現在行われているが、完了したわけではないということを、適切な表現に改めなければなりません。さらに、公共交通ワーキングで具体的にどのような議論がされているのか。こちらは青木委員からのご指摘の潜在需要というご意見にも関わってきます。また、PTPS や連節バスの導入について、具体的に公共交通ワーキングでどのような議論がされたのかについて、加筆する必要があるという判断をしました。

その他の内容について、皆様から否定的なご意見はなかったかと思っております。これらの点については少し私の方に預けさせていただいて、1 月末までに東北運輸局に提出させていただくということで、取り扱いたいと考えておりますがよろしいでしょうか。

(一同了承)

### ○吉田会長

ではそのような形で進めさせていただきたいと思います。公共交通ワーキングは第 6 回まで終了しており、様々なものが積み上げられております。公共交通ワーキングの内容については次回以降の協議会も含めて、皆様にお出しできるかと思います。その時に改めて皆様からご意見賜りたいと考えております。

## 3 報告事項

### (1) 仙台市地域公共交通計画進捗状況等について

#### ○吉田会長

続いてここからが報告事項になります。1 点目が「地域公共交通計画の進捗状況の確認」です。では事務局お願いします。

#### ○事務局（公共交通推進課）

(資料 3 の説明。中略。)

#### ○吉田会長

地域公共交通計画の中でモニタリングをしている指標を資料 3-1 で説明いただきま



した。さらに詳細に記載したものとして資料 3-2 の中でご説明をいただきました。ではこちらの資料 3-1、資料 3-2 について、皆様からご質問等を賜りたいと思いますが、いかがでしょうか。オンラインの皆様もいかがでしょうか。特にこちらについてはよろしいでしょうか。

(一同了承)

#### ○吉田会長

ご確認いただいたということにしたいと思います。前年に比べてみて、コロナ禍からの回復が少し鈍化しているところが見られます。また、次期地域公共交通計画の中で検討が必要な項目として、例えば市バス地下鉄ナビのアクセス件数です。この 5 年間で宮城交通のデータも含め、Google マップで調べられるようになっていることも考慮すると、様々なツールに役割が分散している可能性もあります。時流の変化に合わせて、モニタリング指標をどのように解釈するのかについては、検討の必要があることを付け加えておきたいと思います。

#### (2) 利便増進実施計画の変更について

##### ○吉田会長

続いて報告事項の 2 点目、「利便増進実施計画」です。こちらは地域公共交通計画の特定事業としてまちのりチョコットと、八木山ラインが国土交通省から認定されています。八木山ラインの一部系統が 10 月 1 日に減便をされました。それに伴い利便増進実施計画の変更を、届け出る必要があるため、その内容の共有です。では事務局からお願いいたします。

##### ○事務局（公共交通推進課）

(資料 4 の説明、中略。)

##### ○吉田会長

八木山ラインに関しては、次の便までの最大待ち時間を 15 分以内にすることがダイヤの目安となっております。その範囲内で宮城交通が 10 月 1 日から減便されました。良い点は、以前まで宮城交通が停まっていなかったあおば通駅が停車するようになったため、交通局と宮城交通で停留所が一部異なるという案内及び補足説明が不要になった点です。こちらは既に行われていることであるため、報告事項として扱いますが、ご質問等がありましたら、お受けしたいと思いますがいかがでしょうか。

##### ○吉田会長

特段大丈夫でしょうか。はい、ありがとうございます。オンラインの皆様も大丈夫

でしょうか。

(一同了承)

#### ○吉田会長

本日予定されていた議事としては、以上ということになります。全体として皆様の方から、最後ご発言されたいことなどがありましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

#### ○青木副会長

資料 1-3 の p29 に交通の将来目標を記載していただいております。こちらには将来の目標、目標を実現する姿勢が書いてあります。これまでの取組を振り返った際に私の個人的な印象としては、できることには頑張って取り組んでいただきたいと思います。しかし、もう少し踏み込んでチャレンジしていただきたかったという印象を持っております。そのような意味では、資料 1-3 の p29 に記載されている「交通の将来目標」を「目標」と、「目標を実現する姿勢」に分けていただいて、よりチャレンジする姿勢を明確に宣言していただき、記載の仕方をご検討していただければと思います。以上です。

#### ○吉田会長

どのような記載内容にするのかは、改めて事務局で整理いただき、3 月の協議会でお示しいただければと思います。先程、大阪のパークアンドライドの件も白鳥委員から挙がりましたが、政令指定都市クラスの都市が、かなり積極的に交通の取り組みを始めています。それが政令指定都市だけではなく、中核市クラスにも波及しつつある中で、仙台市として何を売りにしていくのかというのは、非常に重要かと思います。仙台市程度の規模があればもしかすると新たな投資になるかもしれません。戦略的な部分と、地道な部分の両方を推進する必要があると思われるため、青木委員と同様の考えを持っています。是非期待したいと思います。

その他、いかがでしょうか、オンラインの方々もよろしいでしょうか。

(一同了承)

#### ○吉田会長

本日はせんだい都市交通プラン中間フォローアップ（案）について、本協議会が令和 3 年 3 月に策定をしたプランに関する議論を行いました。今年度は中間年次であり、次年度からが後半の 5 年間になりますが、社会情勢の変化もあることから、どのように修正を図っていくのか皆様からアイディアをいただきました。事務局に対する宿題も投げかけられておりますので、次回の協議会で皆様に改めてご確認いただきたいと思います。その過程で個別に事務局からご相談を差し上げる場面もあろうかと思いま

すが、その際には是非ご協力いただきたいと思います。進行を事務局にお返しいたします。

## 5 その他

なし

## 6 閉会

### ○事務局

最後に次回の協議会についてご案内いたします。次回は来年の3月頃の開催を予定しております。詳細が決まりましたら、また改めて皆様にお知らせいたします。その他、全体を通して皆様からご報告やご連絡はありますか。Web参加の方も大丈夫でしょうか。

(一同了承)

以上をもちまして、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