

## 令和7年度 第4回 仙台市交通政策推進協議会 議事録

- 日 時 令和8年3月23日(月) 9:30~11:30
- 会 場 オンワード樫山仙台ビル10階
- 出席委員 吉田委員、青木委員、菊池委員(Web)、鳴海委員、木幡委員、関委員、  
雫石委員(Web)、伊藤委員(Web)、及川委員、山田委員、木村委員、白鳥委員、  
菅井委員、林委員、橋浦委員、小野寺委員  
[16名]
- 代理出席 阿部氏(柴田委員代理、Web)  
山本氏(石川委員代理)  
鈴木氏(脇田委員代理)  
鈴木氏(大宮委員代理) [4名]
- 欠席委員 清水委員、桃野委員、須田委員、水谷委員 [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) 令和8年度予算(案)について  
(3) 令和8年度協議会業務委託等の契約手続きについて  
4 報告  
(1) 令和7年度地域公共交通調査事業および地域公共交通利便増進事業報告について  
・地域公共交通計画策定事業について  
・利便増進計画策定事業について  
・利便増進計画推進事業について  
(2) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について  
(3) 交通不便地域指定変更申請及び地域公共交通計画変更届出(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)について  
(4) 仙台市地域公共交通計画 施策の取り組み状況について  
(5) 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 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
  - 資料 2 令和 8 年度予算（案）について
  - 資料 3 令和 8 年度協議会業務委託等の契約手続きについて
  - 資料 4 令和 7 年度地域公共交通調査事業および地域公共交通利便増進事業報告について
  - 資料 5 令和 7 年度地域公共交通計画維持改善事業の二次評価について
  - 資料 6 交通不便地域指定変更申請及び地域公共交通計画変更届出（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）について
  - 資料 7 仙台市地域公共交通計画 施策の取り組み状況について
  - 資料 8 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 4 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。どうぞよろしく申し上げます。はじめに、紙や電子媒体で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 4 名を含みます 19 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。

（※ 1 名が途中から出席のため、最終出席者は 20 名）

## 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。よろしく申し上げます。

### ○吉田会長

皆様おはようございます。年度末のお忙しい中、また三連休明けの朝早くからありがとうございます。本日の協議会ですが、大きく三点について皆様にご確認いただきたいと思います。

一つ目は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交通政策全体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フォローアップの年次で

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。前회のご意見を踏まえて事務局で整理いただいた内容を皆様にご確認いただきたいと思ひます。

二つ目が今年度の取り組みと次年度の編成方針について、三つ目は地域公共交通に関する今年度の検討内容についてです。

多岐にわたる内容ということになっており、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ひます。何卒よろしくお願ひいたします。

### 3 議事

#### ○事務局

ありがとうございます。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ひいたします。

#### ○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思ひ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ひしたいと思ひます。今回は宮城県警察本部交通部交通規制課の伊藤課長にお願ひしたいと思ひます。伊藤様はWEB参加でございますがよろしいでしょうか。

(伊藤委員了承)

#### ○吉田会長

ありがとうございます。よろしくお願ひいたします。

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。本日は中間フォローアップ(案)について、前回皆様から頂いた意見を踏まえて修正したものを配布しております。ではこちらの内容について、事務局からお願ひいたします。

#### (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

前回皆様からいただいたご意見が、資料 1-1 の p2「意見の要旨」として整理されている箇所を中心に説明していただきました。

資料 1-3 は新旧対照表となっており、前回の時点で修正されていた箇所は赤文字、今回新たに修正した箇所は緑文字で示しています。本日は、その緑文字の部分を中心にご説明いただきました。

今日の協議会では、皆様に最終確認をお願いしたいと考えています。修正いただいた内容を踏まえて、お認めいただくことを最終的なゴールとしたいところですが、「ここはどうなのか」といった点があれば、遠慮なくご意見をいただければと思います。

それでは、現在の交通プランについて、皆様からご意見・ご質問はいかがでしょうか。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。

それでは、お諮りをしたいと思います。せんだい都市交通プランの中間フォローアップ（案）につきまして、事務局からご説明いただいた修正案の内容で承認するということで、よろしいでしょうか。

(一同了承)

## ○吉田会長

ありがとうございます。それでは、承認いただいたということで扱わせていただきたいと思います。

なお、今後、誤字脱字等の加除修正が必要になる場合があります。その点については事務局と、会長である私の方にお預けいただければと思います。

## (2) 令和 8 年度予算（案）について

### ○吉田会長

続いて、議事の 2 点目です。令和 8 年度予算（案）について、事務局からお願いします。

### ○事務局（公共交通推進課）

(資料 2 の説明、中略)

### ○吉田会長

ありがとうございました。予算額についてですが、国の補助金の内示はこれからで、現在ちょうど目下特別国会中という状況です。そのため、現時点では要望額としてまとめております。

歳入・歳出ともに「国庫補助金」と書いてありますが、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金は、バスなどの運行費への補助です。これを一旦この協議会で受領するという立て付けになりますので、運行費補助の分についてもこの中に入ってくることとなります。

また、地域公共交通計画策定事業から利便増進計画推進事業までは、これまでも仙台市で取り組んできたことです。今年度どのようなことに取り組んできたかについては、この後の報告事項でお示しする予定です。

それでは、令和8年度予算（案）につきまして、ご確認・ご質問がありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。特段よろしいでしょうか。

では、お諮りをいたします。本協議会の令和8年度予算（案）につきまして、原案のとおりお認めいただけますでしょうか。

(一同了承)

#### ○吉田会長

ありがとうございます。そのように扱わせていただきます。

### (3) 令和8年度協議会業務委託等の契約手続きについて

#### ○吉田会長

これを受けて、続いて議事の3点目、資料3となります。では、具体的に計画策定事業や推進事業に関して、どのような業務委託を行う予定なのか、皆様にご確認いただきたいと思います。引き続き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3の説明、中略)

#### ○吉田会長

ありがとうございました。この業務委託ですが、先ほどお認めいただいた次年度の予算を踏まえて、国からの補助金交付決定後に契約手続きをしたいと考えております。この協議会として発注をするということになりますので、例年、次回皆様にお集まりいただくのが多分6月のどこかということになります。そのため、できるだけ速やかに事業を着手したいということで、先んじて業務委託を発注してよいかどうかについて皆様にお諮りするものです。

それでは、資料3の内容につきまして、皆様からご意見、ご質問、ご確認等いかがでしょうか。特段よろしいでしょうか。オンラインの皆様もよろしいでしょうか。

特にないようでしたら、お諮りをしたいと思います。令和8年度の本協議会における業務委託等の契約手続きにつきまして、原案の通りお認めいただけますでしょうか。

(一同了承)

○吉田会長

ありがとうございます。そのような形で扱わせていただきたいと思います。

ここまでが議事ということで、協議事項ということになっていましたが、ここから先が報告事項になります。今年度、具体的に取り組んできたことが記されております。活発にご議論いただければと思っております。

#### 4 報告事項

##### (1) 令和7年度地域公共交通調査事業および地域公共交通利便増進事業報告について

○吉田会長

まず報告事項の一点目ですが、令和7年度の調査事業の事業報告についてです。先ほどお認めいただいたのが、令和8年度の事業ということになりますけれども、同じような形で国からもご支援をいただきながら、今年度、計画の調査事業、あるいは利便増進事業を進めてまいりました。今年度どのようなことに取り組み、検討して、どこに到達点があるのかということをご共有するのが、この報告の目的となります。

それでは、資料4の一連につきまして、事務局から報告をお願いいたします。

○事務局（公共交通推進課）

(資料4の説明、中略)

○吉田会長

ありがとうございました。資料4-1から4-3まで、説明をいただきました。私自身も公共交通ワーキングのメンバーでもありますので、少し補足説明をしたいと思いません。

まずは資料4-1です。これは次年度、令和8年度に皆さんと中心的に議論していく、地域公共交通計画の改定に向けて整理したものをまとめたものです。

今年度の到達点として、資料4-1の表面の「2.現状と課題②」の下に「現状の課題(案)」があります。これは前々回の協議会でもお示したもので、現計画にもこういった見取り図があります。

課題としては、公共交通サービスの持続性をどう高めるか、街や地域の持続性をどう高めるかというところがあり、資料の中ほどに交通DX・GXの推進が記載されています。現計画では付加的な位置づけでしたが、最近ではICT技術などの使える道具が増えたことから、これらの積極的な活用も持続可能性に向けて重要であるとして、中心に据えています。これが今年度の到達点のひとつです。

裏面をご覧くださいと、目標と基本方針があります。これを決定するのは次年度に

なりますが、例えば基本方針案のオレンジ色部分、上から2段目に「路線バスの利便性・生産性の向上」とあります。ワーキングでは「効率性」か「生産性」かという議論がありました。効率性という表現は、例えば運行本数や路線数を限界まで削ったとしても収支均衡を図れる可能性があるため、市民の皆様が求める方向とは異なるのではないかと、という意見がありました。できる限り今あるものを改善しながら、多くの皆様に使っていただきたいということが大事ではないかということで、「生産性」という言葉にしているということです。

その直下にある「4.公共交通ネットワーク」については分類自体は現行計画と違いないように見えますが、「エリアおよび区間の分類基準」の二つ目、「みんなで支える路線バスエリア」について、分類基準の見直しと、別途サービスレベルの目標設定を検討するとしています。

従来は現在走っている本数を基準に区分していましたが、これは結果に依拠しているのではないかと議論がありました。一定のポテンシャルがあるエリアは、運行本数を目標値として設定し、そのレベルを確保していく方が適切ではないかという考え方が示されています。具体的な区間は次年度お示しする予定で、これが今年度の到達点になります。

続いて、資料4-2です。

具体的な路線や運賃の設計方法についてシミュレーションした内容です。資料4-1の表面の「(2) 運賃の統一化」は、八木山ラインの交通局と宮城交通の運行間隔調整が利便増進事業の対象ですが、運賃体系も経営形態も異なるため、値付けの目的や統一方法について議論したものです。

(3) は連節バス導入の検討で、今回シミュレーション結果が出ています。連節車両を導入した場合どれだけ所要時間が短縮されるかというものです。

この中でいずれのシナリオでも乗降時間が短縮しています。これは、シミュレーションの前提として3箇所ドアで乗降という全扉乗降を採用しているためであり、宇都宮市の路面電車ライトラインや名古屋市の連節循環バスであるSRTなどで用いられている方法です。全国的にはまだ例が少ないのですが、この方式を取り入れることで、乗客数が増えても乗降時間が短縮できることが明らかになりました。道路側や信号制御の工夫も含めて、どれだけ優位性があるか、引き続き検証しているという到達点です。

私に関わっている部分もありますので説明を補足させていただきました。

今日、初めてお示ししている内容も多いと思いますので、「ここはどうなっているか」、「こうした検討は可能か」など、ご意見がいろいろあるかと思います。資料4-1から4-3を通して、皆様からご意見を賜りたいと思いますが、いかがでしょうか。

## ○菊池委員

ご説明ありがとうございます。資料 4-2 のシミュレーションのお話で、このような評価は極めて大切かと思います。紙面の都合上、細かいところを掲載できないという点は理解しているのですが、例えば分析結果で「変化なし」と「大きな変化なし」では何が違うのかが、分かりにくいと感じました。これは意見として申し上げます。

もう一つは、分析のシナリオについてです。優先レーンだけ、あるいは PTPS だけといった個別のシナリオは実施されなかったのでしょうか。そういった検証がないと、どの施策が本当に効果があるのかというのが分かりにくいのではないかと思います。

さらに質問ですが、連節バスが「7時・8時発の既存便に置き換え」と書かれている点について、これは便数自体は変わっていないという認識でよろしいでしょうか、という点を確認したいと思います。

#### ○吉田会長

ありがとうございました。いずれもこのシミュレーションに関する前提条件のことかと思います。事務局からお願いいたします。

#### ○事務局

質問ありがとうございます。書き方については、次回以降もう少し工夫してまいりたいと思います。

それから、ご質問がありました「7時台・8時発の既存の便に置き換え」という点ですが、こちらはおっしゃる通り、既存の便の置き換えということで、トータルのバスの便数は同じです。特に増便や減便をしたというものではございません。

#### ○菊池委員

もちろんそのパターンのシミュレーションも分かるのですが、だとすれば、この(3)に書かれている冒頭の文章と少し整合しないように感じました。運転士不足が挙げられていますが、便数が変わらなければ必要な運転士の数も変わらないと思います。

文章の始まりと、シミュレーションの設定が整合していないように感じた、というのが感想です。以上です。

#### ○事務局

先ほど質問がありましたシナリオの話ですが、今回は「優先レーンのシナリオ」と「優先レーン+PTPS のシナリオ」の二つに分けております。PTPS を入れる際は、この優先レーンに合わせて PTPS を導入することが設定条件となっておりますので、優先レーンのみのシナリオを一つ、それに PTPS を加えたシナリオを一つという形で、今回シミュレーションを設定しております。

### ○吉田会長

おそらく菊池先生がご指摘されていたのは、連節車両を入れず今の運行ダイヤの中で、例えば優先レーン、あるいは PTPS を入れた時と比較をしないと、連節車両を入れて全扉乗降になったことでどれだけ所要時間が短縮されたのか、その効果が見通せないのではないか、という点だったのかなと思っています。それで合っていますでしょうか。

### ○菊池委員

会長のおっしゃる通りです。

### ○事務局

ここのシミュレーション結果には、詳しい内容はお示ししていないのですが、連節車両と通常のバス車両でのシミュレーションはそれぞれ時間を出しております。そこを別でお示しすることは可能です。

### ○吉田会長

ですので、冒頭菊池先生からご指摘があった「変化なし」や「大きな変化なし」というところも含めて、皆様にお示ししていき、その効果をきちんと特定できるかどうか整理する、ということが宿題として残されたかと思っています。引き続きそこは取り組んでいきたいと思っています。大事にご指摘でした。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

### ○青木副会長

資料 4-1「2.現状と課題①」の路線バス利用者数の推移について教えていただきたいのですが、路線バスの利用者数が年々減少傾向にあり、コロナ以降もなかなか回復していないということですが、トリップ総数自体も減少傾向にあるのか、または回復していないのか、バスだけの問題なのか、交通全体の問題なのか、その点を教えていただけないでしょうか。これによって今後のバスの見通しも変わりますし、考えるべき戦略も変わってくると思います。これが一点目です。

二点目が、中心部商店街の歩行者通行量についてです。地点別のデータが右側にあるかと思いますが、これを見ると全体としては通行量が増えていますが、多くは仙台駅周辺に集中していて、一番町や一番町四丁目は減少傾向にあるということだと思います。仙台駅周辺部に来られている方は、どのような方法でアクセスされているのか。また、一番町一番街や一番町四丁目に来られる方はどんなアクセス方法なのか、教えていただけないでしょうか。

## ○事務局

まず一点目の、全体のトリップ総数がどうなっているかというところですが、現時点で手元にそのデータを持っておりません。パーソントリップ調査の結果以外に、各年度の推移として全体のトリップ数をどのように把握できるか、現状すぐには回答できない状況です。こちらについては、把握の方法も含めて改めて確認させていただければと思っております。

また、歩行者の通行量に関連するところで、一番町等への手段でアクセスしているかという点についてですが、現時点では地点別の歩行者数しか把握しておりませんので、駅からどの手段で来られているかまでは押さえていません。こちらも把握手法を含めて改めて確認させていただければと思います。

## ○青木副会長

ありがとうございます。最初の質問につきましては、コロナ以前に戻らないという考え方が本当に正しいのかどうか、ぜひ確認いただければと思います。もしトリップ総数自体が減っているのであれば、むしろ公共交通の比率で考えていく方が適切だと思いますし、その辺りを細かく見ていく必要があるのではないかと思います。ありがとうございました。

二点目につきましても、今後、仙台の街中をどうしていくか、駅周辺をどうするのか、定禅寺周辺をどうするのか、どういう性格づけをしていくのかによって、呼び込みたい客層も変わってくると思います。その客層にふさわしいアクセス手段を用意しておく必要があると思いますので、合わせてご検討いただければと思います。

## ○吉田会長

大事なご指摘だと思っております。前段のところは、確かにトリップ数の総数、移動の総数が減れば、当然バスの利用者数も減ります。そして、移動の総数をどう増やすかという戦略になってくるので、バスをどう増やすかという戦術とは少し違う話になるかと思っております。

ただ、比較対象とする全体の総量がどれだけ増えているか、減っているかという部分については、パーソントリップ調査が追えない中でどう把握するかという問題があると思います。例えば、断面的なデータにはなりますが、自動車交通量の変化と見比べて、バスの変化と同じ傾向なのか違うのかを見るだけでも、推論はできるのではないかと感じています。

また、ご指摘いただいた都心部の話についても、仙台駅周辺は増えている一方で、一番町やその周辺があまり増えていない、あるいは減っているということであれば、街中全体をどう考えるかという議論にもつながります。仙台駅一極集中だけではない

という話になれば、当然何かしらの仕掛けが必要になり、その際には戦術として公共交通をどうしていくのが重要になってくると思っています。

この辺りは定性的な議論が中心になるかと思いますが、そうした視点も交えて検討していく必要があると改めて感じました。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

こちらは報告事項となっておりますので、後日、事務局の方に直接お寄せいただいても構いません。ありがとうございました。では、先に進めてまいります。

## (2) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について

### ○吉田会長

報告事項の2点目、令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価についてです。こちら、今ご説明した今年度の調査事業等につきまして、国の補助金を活用しております。

前回、第3回の協議会で、この協議会として自己評価を行い、それを東北運輸局に提出しました。東北運輸局で第三者評価委員会を開いていただき、その二次評価の結果が返ってきたということのご確認になります。

では、報告事項2点目について、事務局からお願いします。

### ○事務局（公共交通推進課）

（資料5の説明、中略）

### ○吉田会長

ありがとうございました。では、資料5の二次評価について、皆様からご質問・ご確認等ございましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

こちらは特に大丈夫でしょうか。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

はい、ありがとうございます。では、こちらはご確認いただいたということで進めてまいりたいと思います。

二次評価を東北運輸局の皆さんに年度内にお返しいただいたので、本当に助かりました。他の運輸局に比べても段違いに早いと思います。年度内に確認できたというのは本当にありがたいです。

## (3) 交通不便地域指定変更および地域公共交通計画変更届出（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）について

○吉田会長

では、続いて 3 番目の報告事項になります。「交通不便地域指定変更および地域公共交通計画変更届出」というタイトルになっておりますが、これは地域交通として、坪沼、新川、秋保、それから都心循環バスまのり『チョコット』with ラプラスの運行について、国の地域内フィーダー系統補助の対象となっているものです。

その中で、坪沼については運行しているエリアが変わるということがありますので、改めて交通不便地域の指定を変更してよいかどうか、皆様にお諮りしなければならないという手続きがございます。それに関わる案件となります。

では、資料 6 につきまして、事務局から説明をお願いします。

○事務局（地域交通推進課）

（資料 6 の説明、中略）

○吉田会長

ありがとうございました。運行区域が変わることに合わせて、交通不便地域も変更して申請をするということで、すでにこれは補助対象となっており、その不便地域の変更という手続き的なことかと思えます。

では、今ご説明いただいた内容につきまして、ご確認いかがでしょうか。特段よろしいでしょうか。

（一同了承）

○吉田会長

では、皆様にご確認いただいたということで進めたいと思います。

（4） 仙台市地域公共交通計画 施策の取り組み状況について

○吉田会長

では続いて、報告事項 4 点目でございます。現在の地域公共交通計画に関わる施策の取り組み状況についてです。では、事務局からお願いします。

○事務局（公共交通推進課）

（資料 7 の説明、中略）

○吉田会長

ありがとうございました。では、資料 7 でご説明いただいた取り組み状況について、皆様からコメント、ご質問等をお受けしたいと思えます。どのページからでも結構です。いかがでしょうか。

○青木副会長

資料7のp11「完全キャッシュレスバスの実証方法」についてお伺います。宮城交通さんのエリアだと高齢者の方も少なくないかと思いますが、高齢者の方の反応はいかがだったのでしょうか。

○鈴木氏（宮城交通）

ご意見や苦情といったものはなく、皆さん便利に使っていただいているものと思っております。

○青木副会長

ありがとうございます。これは現在、都心循環線のみで実証されていて、今後はもっと広がっていかれるご予定なのでしょうか。

○鈴木氏（宮城交通）

加えて、グランディ・21においてコンサートやイベントを開催した時に、利府駅からシャトルバスを出しているのですが、その臨時路線との2路線で実施しています。今後も継続して、本格化といってもやること自体はあまり変わらないのですが、本格導入や拡大を目指して取り組んでいきたいと思っています。

もちろん、定時性の確保やお客様の利便性にも寄与するものですが、最終的には、この運賃箱の更新負担が非常に大きいので、理想としては運賃箱がなくなることまでイメージして進めています。

○青木副会長

承知しました。ありがとうございます。宮城交通様に限ったことではないと思うのですが、地域のイベントに参加される時に、料金の支払い方法について、特に高齢者の方は完全キャッシュレスになると分からない方が少なからずおられるのではないかと思います。

ただ、使い方が分かれば「こんなに便利なんだ」と理解して使ってくださるようになる気もします。川小フェスタの例をご紹介いただきましたが、地下鉄に限らずバスも含めて、小学校だけでなく、機会があれば地域のコミュニティセンターなどにも行かれて、それぞれの地域の高齢者の方にキャッシュレスの使い方を普及していただくと、バスや公共交通だけに限らず、社会的にも非常に大きな効果があるのではないかと思います。ぜひご検討いただければと思います。

○吉田会長

ありがとうございました。仙台の場合、高齢者乗車証の制度が icasca に統合されていますので、高齢者は比較的大丈夫かなと思っています。逆に心配したのが、子供たちがあまり icasca を持っていないのではないかという点でした。特にラプラスのバスということもあり、子供たちの利用が多いため気にしたのですが、考えてみれば親が持っていれば、子供が持っていなくても使えるということもありますし、その点はそれなりに受け止められたのかなと思います。

また、首都圏近郊もそうですが、キャッシュレス化への流れは進んでいます。先ほど鈴木様から「運賃箱を将来的になくしたい」というお話もありましたが、機器類に非常にお金がかかるというのはその通りで、その意味でも工夫していくことは非常に大事な取り組みだと思いました。ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。またお気づきの点がありましたら、最後に振り返りたいと思います。

#### (5) 利便増進実施計画の変更について

##### ○吉田会長

最後の報告事項、5 件目です。利便増進実施計画の変更についてです。こちらは八木山ラインが認定されているわけですが、そちらのダイヤ改正に伴う変更のご確認でございます。では説明をお願いいたします。

##### ○事務局（公共交通推進課）

(資料 8 の説明、中略)

##### ○吉田会長

ありがとうございました。では、今ご説明いただきましたダイヤ改正に関わる八木山ラインの時刻変更について、皆様からご質問等いかがでしょうか。特に大丈夫でしょうか。ではこちらはご確認いただいたということで、この後東北運輸局の方に軽微な変更の届け出として進めていただくことになろうかと思えます。よろしく願いいたします。

本日本日予定されておりました議事と報告事項は以上となりますが、最後に全体を通して、皆様のご意見やコメント、あるいは情報共有などがありましたらお受けしたいと思えますがいかがでしょうか。特によろしいでしょうか。

本日の推進協議会では、せんだい都市交通プランの中間フォローアップ（案）について、前回皆様からいただいたご意見に即した修正案をご提案し、承認いただきました。今年度取り組んできた地域公共交通の調査事業についても、令和 8 年度に具体的

な地域公共交通計画の改定作業を進めていくため、公共交通ワーキングを中心に検討してきた内容を皆様にご報告し、ご理解いただいたところです。

青木委員からは、バス等の輸送人員が減っているという点について、そもそも移動の総量自体が減っているのか、それとも公共交通の分担率が下がっているのかで今後の戦略が変わってくるのではないかと、また都心にどう動いてもらいたいのかという視点も必要ではないかというご指摘をいただきました。

また、菊池委員からは連節バスのシミュレーションについて、どこで効果を発揮するのか、対象群をしっかりと導き出した上で評価すべきではないかという、今後の検討にとって重要なご指摘もいただきました。

いずれも次年度以降の取り組みに向けた大切なヒントとして受け止めております。

年度末のお忙しい中、本当にありがとうございました。進行を事務局にお戻しいたします。

## 5 その他

なし

## 6 閉会

### ○事務局

吉田会長ありがとうございました。最後に、次回の協議会についてご連絡いたします。次回は6月ごろ開催を予定しております。詳細につきましては、後日開催通知をお送りいたしますので、よろしく願いいたします。

その他、全体を通して皆様からご意見やご連絡等ございませんでしょうか。

(一同了承)

以上をもちまして、令和7年度第4回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