令和８年度　第２回　仙台市交通政策推進協議会　議事録

日　　時　　令和８年９月１日（火）　14：00～15：30

会　　場　　青葉区役所　７階第１・第２会議室

出席委員　　吉田会長、青木副会長、中井委員、西城委員、細川委員（Web）、西條委員、脇田委員、及川委員、山田委員、木村委員、桃野委員、三玉委員、白鳥委員、菅井委員、林委員、橋浦委員（Web）、五十嵐委員［17名］

代理出席　　新倉氏（佐藤委員代理）、庄司氏（木幡委員代理）
東海林氏（柴田委員代理）、山本氏（石川委員代理）［4名］

欠席委員　　菊池委員、小野寺委員、大宮委員［3名］

仙 台 市　　事務局

次　　第　　１　開会
２　挨拶
３　議事
（１）次期地域公共交通計画（素案）について
４　その他
５　閉会

配布資料

資料１　仙台市地域公共交通計画（素案）について
資料２　仙台市地域公共交通計画【素案】

1　開会

〇事務局（交通政策課）

定刻となりましたので、令和８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、ご出席いただきましてありがとうございます。本日司会を務めさせていただきます、仙台市都市整備局交通政策課計画係長の髙橋と申します。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）

仙台市交通政策推進協議会の委員の変更についてご報告いたします。お配りしている出席者名簿をご確認ください。宮城県警察本部交通規制課様におかれまして、人事異動に伴う変更がございました。新たに宮城県警察本部交通規制課長の西條貴美様に委嘱しております。

続きまして、本日の会議の成立についてです。お配りした出席者名簿からの変更ですが、株式会社タケヤ交通様においては、代理出席を予定していましたが、急遽、欠席のご連絡がありました。欠席者も含めて現時点で委員 24 名中、Web 参加 2 名、代理出席 4 名を含む計 21 名のご出席となりますので、設置要綱第 6 条第 2 項に基づく定足数を満たしており、会議が成立していることをご報告いたします。

次第の「2　挨拶」としまして、当協議会の会長でございます吉田会長よりご挨拶を頂戴いたします。

2　挨拶

〇吉田会長

今日から 9 月に入ったということで月初のお忙しい中、ご出席いただき誠にありがとうございます。今日の交通政策推進協議会では、昨年度から準備を進めてまいりました、地域公共交通計画の改定について、素案という形で皆様にご確認いただくこととなります。今日いただく、ご意見につきましては、事務局にて検討を進め、次回 11 月に予定しております協議会において、中間案として改めて皆様にご確認いただく予定です。今日、一連で資料をご覧いただくのは初めてとなります。これまで骨子の段階では問題なかった事項についても、一つの冊子として全体をご確認いただく中で、「もう少しこうした視点が必要ではないか」など、お気付きの点もあるかと思います。ぜひ活発なご意見を賜ればと思いますので、何卒よろしくお願いいたします。

3　議事

〇事務局（交通政策課）

吉田会長ありがとうございました。それでは、次第の 3 番といたしまして、議事に移りたいと思います。なお、ここからの進行につきましては、吉田会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

〇吉田会長

それでは、進行を務めさせていただきます。次第の「3　議事」に入ります。議事に入る前に、今日の会議の公開・非公開について確認させていただきます。今日の協議会は原則公開として進め、審議の中で非公開とする必要が生じた場合には、その都度皆様にお諮りして決めてまいりたいと思いますが、皆様いかがでしょうか。

（一同了承）

続いて、今回の議事録署名委員について、Web 参加の宮城県仙台塩釜港湾事務所長の細川委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（細川委員了承）

それでは、議事に入ります。次期仙台市地域公共交通計画（素案）につきまして、少々分量が多いですが、相互に関連する内容となりますので、事務局からの説明を聞いていただき、ご意見を賜ることができればと思います。では、事務局から説明をお願いします。

（1）次期仙台市地域公共交通計画（素案）について

〇事務局（公共交通推進課）

（資料 1 の説明。中略）

〇吉田会長

ありがとうございました。素案につきましては、資料 1 の PowerPoint ベースの資料に基づいて説明いただいております。本編が多岐にわたるため、お気づきの点がございましたら、9 月 15 日までにお寄せくださいとのことで、事務局から申し上げました。では、資料 1 または本編の資料 2 でも構いませんので、お気づきの点を出していただければと思います。いかがでしょうか。

〇菅井委員

全てのページを確認しましたが、資料が古いと感じました。古いデータを基に考えるのは前回資料と同様の内容に見受けられます。例えば、資料 2 の 12 ページにある、（1）交通手段の経年変化については、令和以降の資料を掲載して分析をいただきたいです。新型コロナウイルス感染症の流行後はデータが変わってくると思います。

〇吉田会長

パーソントリップ調査に基づく図表が中心かと思います。事務局からお願いいたします。

〇事務局（公共交通推進課）

本計画に掲載しているパーソントリップ調査は、現時点での最新の仙台都市圏全体の交通実態を把握した、平成 29 年の第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査の結果を使用しております。その後、新型コロナウイルス感染症の拡大やオンライン化の進展、土地利用や公共交通サービスの変化により、人の移動にも大きな変化が生じていると考えております。宮城県と仙台市では、最新の交通行動を把握するために、第 6 回の仙台都市圏パーソントリップ調査を共同で進めております。令和 8 年度に企画準備を行い、令和 9 年度に実態調査、令和 10 年度に交通分担率や地域間移動等の集計・分析、令和 11 年度に将来交通需要の予測及び結果のとりまとめを行う予定です。このため、パーソントリップ調査の結果については、最新のものに更新されていませんが、バス・鉄道の利用状況等、その他のデータにつきましては、令和 6 年度ベースで更新をしております。

〇吉田会長

パーソントリップ調査は、10 年ないし 15 年に 1 回実施されます。大規模な調査でして、朝起きてから夜寝るまでの 1 日の交通行動を答えてもらう調査を仙台都市圏全体で行うものです。直近では平成 29 年に行われており、第 6 回調査は本計画が策定された後に行われます。このため、パーソントリップ調査の部分に関しては、コロナ禍以降の数字は無い状態です。おそらくコロナ禍後のパーソントリップ調査を踏まえた計画は、本計画の上位計画である、せんだい都市交通プランの改訂では反映されることが想定されますが、今回の地域公共交通計画へは反映できないことになります。

一方で、その他のデータ、例えば公共交通がどのくらい利用されているかについては、毎年利用者数が確定するため時点更新はできるのですが、資料 2 の 20 ページに記載の自動車の利用状況については、パーソントリップ調査に基づいて調査を行っているため、コロナ禍前で止まっています。何かしら補足・補完できるデータや資料はないでしょうか。つまり、パーソントリップ調査は使用できませんが、自動車交通の状況など、仮に補えるものがあるのであれば、補完的に用いることもあり得るかもしれません。どこにあるか分からないため、事務局の方で検討してほしいと思います。差し当たりこのような対応となりますが、いかがでしょうか。

〇菅井委員

（了承）

〇吉田会長

データに基づいて考えなければならないため、限界はありますが、重要なご指摘かと思っております。ありがとうございました。そのほかいかがでしょうか。

〇脇田委員

2 点ほど質問や意見を述べさせていただきたいと思いますが、その前に昨日・今日とお騒がせしているもので補足したいと思います。宮城交通の方では昨日、報道機関向けに来年春、来年秋、半年先、1 年先の路線をどのように運営していくかについて公表いたしました。具体的には仙台市内や富谷市内の路線バスが来春には 8 路線について、廃止または一部系統廃止を行う予定になっております。来年秋には 2 路線を統合し、デマンド化を検討していきたいと発表したところであります。今日に入りまして一般利用者の方から具体的な問い合わせがあり、分かる範囲でご案内をしておりますが、全体概要が定まっていないため、これから検討を進めていきます。背景といたしましては、バス運転士が不足していることに加え、弊社の運転士の平均年齢は 56 歳、定年退職は 65 歳、健康状態が良ければもう少し長く働かれている方もおりますが、毎年、運転士の定年退職が進んでいるという現状であり、若い人が思っていたほど集まっていないため、毎年減少傾向であります。路線バスにおいては、半年に 1 回ずつ、路線を減らして運行してきましたが、限界を迎えている状況です。お客様にはご不便をおかけしておりますが、路線の一部廃止を決定したところであります。今後につきましては、引き続き運転士の採用・待遇改善などを進め、運転士の確保に努めてまいりますが、来春には路線廃止を行い、まずは立て直すことを考えております。

このような背景の中で計画を進めることになりますが、意見を述べさせていただきます。資料 1 の 18 ページの「評価指標」について述べさせていただきます。各評価指標の重要性は理解しています。しかし、当社では運転士不足により路線廃止を余儀なくされている状況であり、利用促進や企業改善だけではネットワーク維持が難しい現実があります。そのため、新たな視点による評価も必要ではないでしょうか。また、国が示す指標例には、クロスセクター効果や公的資金投入に対する理解度などがあり、様々な検討が必要と考えます。また、今年の地域交通法改正では、旅館の送迎バスへの住民乗車など輸送力の総動員が求められています。仙台市においても、公共交通部門だけでなく観光部門なども含めた部局横断的な取組が今後重要になると考えます。観光部局や公共交通との連携も必要になってくると思います。

資料 1 の 11 ページは「公共交通ネットワーク」に関するところだと思いますが、サービスレベルの目安が追加されています。ネットワークを分類することも必要だと思いますが、ネットワーク全体の維持の観点から、この分類が事業者への補助や支援の前提とすることについては慎重な判断が必要と考えます。指定されていない路線について、「市としては運行しなくてもよい」と市民に受け取られる可能性があるためです。もちろん不採算路線を放置するつもりはありませんが、幹線・準幹線を含めたネットワーク全体を維持するために再編が必要になる場合もあると考えています。

〇吉田会長

ありがとうございました。大きく 2 点ありまして、資料 1 の 18 ページにある評価指標の中で、サービスを削っていかなければならない状況に直面している中において、例えばクロスセクター効果に関する指標や、公的資金投入に対する理解度のようなものを組み込むということも考えてもよいのではないかということです。また、部局間で相談をして取り組むなど、そういったメッセージをどこかに記すべきではないかというところをご指摘いただきました。資料 1 の 11 ページのネットワークのところについては、グルーピングに属していなければ支援対象とならない場合は、ネットワーク全体の維持が難しくなるだろうというご指摘いただきました。事務局からいかがでしょうか。

〇事務局（公共交通推進課）

資料 1 の 18 ページにある評価指標についてですが、クロスセクター効果については議会の方でも質問を受けていますが、今の評価指標の方には含まれておりません。先程の部局横断的な話についても、評価指標そのものへの反映は難しい面がありますが、ご意見を踏まえ、内部で一度検討いたします。

資料 1 の 11 ページのサービスレベルと支援の考え方については、支援の内容が資料 1 の 16 ページの右上に記載されており、「路線バスの運行確保に係る支援策の検討」ということで、今回新たに施策として素案に盛り込ませていただいているものになります。先ほどご説明いたしましたとおり、路線バスサービスを将来にわたり維持・確保していくためには、交通事業者様の経営状況なども踏まえながら、支援制度のあり方を検討する必要があるだろうという認識のもと、今回の取組内容として位置付けをさせていただき、ご提示をしているものになります。どういった路線を対象とするかは現在も検討中であり、どういう支援のあり方が可能かというところも含め、引き続き、宮城交通様から頂戴したご意見も踏まえて、検討してまいりたいと考えております。

〇吉田会長

ありがとうございました。1 点目の目標指標について、国が書かれているクロスセクター効果は一歩引いて見ています。本来のクロスセクターとは、例えば公共交通に投資することでその分だけ医療機関へ早く行けるようになり医療費の助成金が減ることや、子どもの送迎負担が減るなど、私たちの暮らしにどのくらいのメリットがあるのかという話になります。一方で、それを計量するのが非常に難しいということもあります。例えば仙台市の都市交通というよりも、不採算のローカル鉄道を今後どうするかといった場面の尺度として用いられることが多い指標です。経済学的な観点からは機会費用といわれ、仮に鉄道路線が廃止された場合、その利用者をバスで輸送するとどの程度の費用が必要になるのかを算出し、「それであれば鉄道を維持した方がよいのではないか」といった判断材料として活用されるケースが一般的に見られます。そのため、本計画において直接的に活用することについては、現時点では難しいのではないかという認識を持っています。一方で、部局横断的な取組を進めていくべきであるという点については、私もそのとおりだと思います。実際に、宮城交通の路線があるからこそ生活が成り立つエリアがたくさんあります。今後、補助制度をどのように設計していくのかは非常に重要な論点であり、公共交通ワーキングなども含めて議論を重ねながら、しっかりと制度設計を進めていく必要があると考えています。

〇木村委員

資料 2 の 22 ページ「仙台市の公共交通の課題」として整理されている中で、問題として「①路線バスの減便等の公共交通サービスの低下」「②路線バス事業者等を取り巻く厳しい経営環境」の説明文に「おそれがあります」という表現が用いられています。①には「公共交通サービスの低下と利用者減少が相互に進む悪循環が生じるおそれがあります。」、②には「持続的な運行体制の維持が難しくなるおそれがあります。」とありますが、バス業界としては、それらの事象は既に発生しており、現在も進行している状況にあります。そのため、記載方法についてご検討いただければと思います。

また 23 ページには現状・問題・課題と記されており、現状として「バス運転士の担い手不足の深刻化」が示されており、その先には「路線バスの減便等による公共交通サービスの低下」が位置付けられています。さらに、課題として「公共交通のさらなる利用促進と利便性の確保」「地域の実情に応じた移動手段の確保」が掲げられています。ここで示されている課題は、今後取り組むべき事項として整理されたものと理解しておりますが、これらは運転士の確保がなければ成り立たないところがたくさんあります。運転士不足の位置づけがわからないため、運転士の確保や人材確保に向けた支援策についても本計画に盛り込んでいただけると大変ありがたく思います。

〇吉田会長

ありがとうございました。大きくは 2 点あります。1 点目は、資料 2 の 22 ページにある公共交通の課題について「おそれがあります」という記載方法についてご検討いただければと思います。2 点目は、23 ページの運転士不足について、運転士不足が深刻化している状況の中で、今後の取組や課題として整理されていることは理解しておりますが、運転士不足はどこで読み取れるか、市と連携しながら取り組むべきではないでしょうかというお話でしたがいかがですか。

〇事務局（公共交通推進課）

22 ページ目の 1 点目のご指摘についてですが、今回の「公共交通の問題」の部分に関しましては、今後生じることが懸念される主な問題として整理しておりました。そのため、「おそれがあります」という表現としておりましたが、ご指摘のとおり、既に発生している事象にもかかわらず、そのような表現になっておりましたので、記載内容については修正を検討させていただければと思っております。また、2 点目の 23 ページ目についてですが、我々としても運転士不足の深刻化については十分認識しております。ご指摘のとおり、現状については運転士不足をしっかりと記載しており、問題についても「路線バス事業等を取り巻く厳しい経営環境」の中にも盛り込んでいるものと認識しております。ただ、課題の部分につきましては、運転士不足への対応が少し分かりにくくなっている点もあるかと思います。運転士不足を課題として入れ込むのはなかなか難しい面もあると考えておりますが、具体の取組内容として 38 ページの「2）路線バスの運行確保に係る支援策の検討」の中に運転士不足などの課題を踏まえて、持続可能な支援制度のあり方について検討していくことを盛り込んでおります。運転士不足などの課題解決に向けて、支援制度のあり方について幅広く検討していくことを記載しておりましたので、引き続き検討していきたいと考えております。

〇吉田会長

ありがとうございました。取組のところの話については、今のご説明でよいかと思います。23 ページに記載している「現状・問題・課題」の整理については、今回組み立て方が変わりましたので目新しく見えますが、実は昨年度末の協議会でも一度皆様にご確認いただいている経緯があります。ただ、改めて見てみると、おそらく課題の上から 2 点目の「経営資源を有効に活用した効率的なバス路線網の構築」という部分に包含されている可能性は高いと思っています。一方で「経営資源を有効に活用した」という表現は、運転士がいる条件下で生産性の向上を図っていこうという趣旨にも読み取れます。そのため、ベースとなる運転士の確保をどうするのかという視点については、この記載だけでは伝わりにくい可能性があると感じました。このため、この課題の中にその視点がなく、取組の部分でのみ出てくるというのも少し違和感があります。23 ページの 2 段目の課題の部分については、文章を工夫で

きるかどうかも含めて、次回までに事務局でご検討いただければと思います。私の方でも少し考えてみたいと思います。ありがとうございます。

〇青木副会長

2 点ほど意見を述べさせていただければと思います。まず 1 点目は、資料 2 の 1～2 ページの部分についてです。これを拝見すると、交通分野の中だけで交通を考えるような構成になっているように思います。先ほどからも、そもそもバスの維持が難しいというお話が出ておりますが、今後は都市計画との連携を踏まえて交通問題に対応していくという視点が、どこかに文章として出てきてもよいのではないかと感じます。なかなか交通分野だけで対応していくことは非常に厳しい状況にあると思いますので、都市計画との連携についてもご検討いただければと思います。

2 点目は評価指標について、評価指標の一番上に「公共交通の利用者満足度」が記載されていますが、以前お話を伺った際には、市のモニターによる評価を用いているとのことだったと記憶しております。モニターの評価を平均すると、それなりのサンプル数になりますので、結果として平均化され、大きな変動は現れにくいのではないかと思います。むしろ公共交通に対する潜在的な需要を掘り起こし、それに対応したサービスを提供していくためには、より詳細な分析が必要ではないかと考えます。どの地区にどのようなニーズがあるのかを把握し、地域の方々との意見交換を行うことについても施策として記載されていますが、通常、そうした場には高齢者の方々の参加が多く、会社員など通勤・通学で公共交通を利用する層の意見は出にくい可能性があります。そのため、日常生活で利用する方々のニーズと、通勤・通学で利用する方々のニーズでは異なる部分もあるのではないかと思います。利用者満足度という指標だけではないのかもしれませんが、分析の段階において、地域ごとの細かなニーズを見つけていくような取組も重要ではないかと考えます。今後はそのような水面下での対応についても、ご検討いただければと思います。

〇吉田会長

ありがとうございました。まず 1 点目ですが、資料 2 の冒頭部分である 1・2 ページ目に関して、この計画が何を目指しているのかを示す際に、交通だけでなく、都市計画や土地利用との連携についても記載した方がよいのではないかというご意見でした。2 点目は、最後の評価指標についてです。利用者満足度を市民モニターなどで把握する場合、結果として平準化・平均化されやすい面があります。そのため、地区単位のニーズをより細かく掘り起こしていくような視点も重要ではないかというご意見でした。それをどのように評価指標として設定するかについては、さらに議論が必要かもしれませんが、そのような視点を取り入れていくことも重要ではないかというご指摘として理解しました。事務局としてはいかがでしょうか。

〇事務局（公共交通推進課）

まず、1 点目のまちづくりと交通を一体的に考えていく必要があるのではないかというご意見についてです。持続可能な公共交通ネットワークを形成していくためには、現在の利用状況だけではなく、沿線の土地利用や都市機能の配置、今後のまちづくりの方向性なども考慮する必要があると考えております。一方で、本計画は今後 5 年間に取り組む公共交通施策を具体化する計画であり、土地利用や都市構造そのものの将来像を定めるものではありません。中長期的な都市構造や都市づくりの方向性については、都市計画マスタープランなど、都市計画分野の計画において示されるものと認識しております。また、都市計画やまちづくりの方向性を受けて公共交通ネットワークを検討するという一方向の関係ではなく、都市計画分野で示される将来の都市構造や土地利用の方向性を公共交通ネットワークの検討に反映するとともに、鉄道を基軸とした公共交通ネットワークの考え方や、幹線・準幹線区間等の交通分野で把握した課題についても都市計画・まちづくり分野と共有し、相互に反映しながら施策を進めていくことが重要であると考えております。今回の計画におきましても、路線バスの再編について、現在の利用状況だけで判断するのではなく、地域特性や鉄道軸との連携状況に加えて、施策①「持続可能なバス路線網の形成」にも記載しておりますとおり、市民生活等において路線が果たしている役割も踏まえて検討することとしております。今後も都市計画やまちづくり分野との連携を図りながら、持続可能な公共交通ネットワークの形成に取り組んでまいりたいと考えております。

次に評価指標についてです。ご指摘のとおり、公共交通別利用者満足度という指標だけでは、地区ごとの細かなニーズまでは十分に把握できない面があると認識しております。そのようなニーズを把握し評価につなげていく方法について現時点では思いつかないため、いただいたご意見につきましては、内部で検討を進めてまいりたいと考えております。

〇青木副会長

最初のご意見については、私も全くそのとおりだと思っております。大事なのはまちづくりや都市計画と連携しながら、あるいは都市計画との整合を図りながら、といった趣旨の一文を盛り込むことではないかと思います。そうした考え方が明示されることで、この計画だけでなく、今後策定されるさまざまな交通関係の計画においても、その姿勢がより明確になり、施策へ反映されやすくなるのではないかと考えております。

〇吉田会長

ありがとうございました。前段のご意見についてですが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針」は、法改正に併せて国から示されており、その中には、先ほど先生からご指摘のあったところは入っております。

特に仙台市の場合は、都市交通としての側面も大きいことから、先ほどお話のあったネットワークの中の幹線・準幹線といった考え方も、公共交通、特にバスを中心とした交通政策の観点から、土地利用との連携を進めていくための一つの足がかりとなります。そうした内

容は既に計画の中にも盛り込まれているところですので、「地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針」に示されている、土地利用との連携のエッセンスを、計画の冒頭部分などに明示しておくことは意義のあることではないかと思います。また、計画自体としても、その方向性に沿った内容となっていると考えております。

次に2点目です。現在の利用者満足度については、市政モニター調査を活用して経年変化を把握しているところです。市全体としての傾向を見る上では有効な指標ですが、区ごとの集計は可能なのでしょうか。

○事務局（公共交通推進課）

市政モニターアンケートの結果の詳細は改めて確認いたしますが、回答者の居住区については把握しております。ただし、それ以上の細かいエリア単位での分析となると、なかなか難しい部分もあると考えております。

○吉田会長

例えば私が会長を務めている札幌市の会議では、10 区ごとに状況を把握しています。地域公共交通計画の目標値については札幌市全体の満足度の変化を用いていますが、実際のモニタリングでは、例えば南区だけ厳しい状況であるとか、減便の多かった厚別区が厳しくなっているなど、状況を確認するために、区単位で把握していることが結構あります。仙台市においても、青葉区の都心部と泉区北部では状況が異なるなど、エリアごとに大きく異なる可能性があります。そのため、エリアごとの特徴や変化を把握するために、どのような分析やモニタリング方法が考えられるのかという点が、先ほどの青木先生のご指摘の趣旨の一つではないかと思います。どのような方法が適切かについては難しい課題ではありますが、まだ時間もありますので、今後少し考えていただければと思います。

○山本氏（石川委員代理）

弊社に関係する部分で何点か気になった点がございましたので、確認も兼ねて質問させていただきます。資料 2 の 44 ページについてです。「既存鉄道の機能強化」の項目がございますが、その中に福田町駅と南仙台駅に関する記載があります。福田町駅について、弊社としては鉄道機能の強化というよりも、バリアフリーの取組として認識しておりますので、この記載につきましては、別途ご相談させていただければと思っております。

また、記載の中で「福田町駅、南仙台駅等」となっておりますが、この「等」に含まれる対象がすぐには思い当たりませんでした。何かイメージされている計画がありましたら、教えていただければと思います。

もう 1 点です。53 ページの「鉄道駅バリアフリー化の推進」についてですが、現行計画では北仙台駅が対象として記載されていたと認識していますが、それが今回消えておりまし

て、このあたりの検討の経緯や現在の状況など、もし差し支えなければご説明いただければと思います。

〇吉田会長

ありがとうございました。44 ページの施策④「3）既存鉄道のさらなる機能強化」についての福田町駅に関する記載は、JR としてはバリアフリーという観点で進めているが、機能強化という書き方になっているので、表現については調整したいというご意見をいただきました。また、53 ページの施策⑫「1）鉄道駅のバリアフリー化の推進」についても記載に至った経緯について確認がありました。以上の 2 点についてご質問をいただいたところですが、いかがでしょうか。

〇事務局（公共交通推進課）

「既存鉄道のさらなる機能強化」の部分についてですが、福田町駅の移転整備につきましては、44 ページの記載に加え、53 ページの「鉄道駅のバリアフリー化の推進」の項目にも記載しております。事務局としては、バリアフリーの観点だけでなく、機能強化にもつながるものと認識しており、そのため両方の項目に記載しております。せんだい都市交通プランの記載の内容に合わせて記載しているところです。

北仙台駅の件につきましては確認のうえ、改めて回答させていただければと思います。

〇山本氏（石川委員代理）

はい、ありがとうございます。また、細かな点でいくつかお伺いしたい事項がありますので、改めて事務局へ質問させていただければと思います。よろしくお願いいたします。

〇事務局（交通政策課）

福田町駅の件について、少し補足させていただきます。JR とのこれまでの協議の中でも、バリアフリーを前提とした事業であると認識しております。一方で、移転先での駅周辺施設の整備等も予定されており、鉄道駅そのものの機能に加えて、周辺施設としての機能強化という側面もあるという趣旨を踏まえて、せんだい都市交通プランとの整合を図る観点からもこのような記載をしているところです。細かな事業に関する記載については、双方の認識を十分共有した上で表現を整理することが望ましいと考えておりますので、意見照会とは別に個別に意見交換をさせていただきながら、記載内容について調整していければと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

〇吉田会長

ありがとうございました。記載内容については、十分にコミュニケーションを図りながら整理していただければと思います。その他、いかがでしょうか。

たくさんのご意見を頂戴したかと思いますので、資料2の本編をベースに振り返りをさせていただければと思います。

まず 1～2 ページについてです。冒頭の「はじめに」や「計画の基本事項」について、青木委員よりご指摘いただいた都市計画や土地利用との連携については、国の活性化及び再生の促進に関する基本方針にも示されている内容であるため、数行で構わないかと思いますので、エッセンスとして加筆してもらえばと思います。

次に、菅井委員からご意見いただきましたデータについては、パーソントリップ調査は令和に入ってから実施されていないため、データそのものを修正することは難しい状況ですが、直近のデータで使用できるものはないかという点について、事務局で検討していただきたい旨をお話いたしました。例えば 20 ページの自動車の利用状況という項目がありますが、図 3-10 は自動車の保有台数に関して掲載しております。1 世帯あたりの自動車保有台数に関する統計であれば直近のデータまで揃っていると思います。世帯人員の減少にそって自動車保有台数が減っているのか、増えているのか、または減り方がもっと大きいのかなど、そういった点を整理するだけでも、補足情報になるのではないかと思います。掲載スペースの関係上、大幅な追加は難しいかもしれませんが、直近のデータがない部分についてはそのように補っていく方法もあるかと思います。

続いて 22 ページについてです。木村委員から公共交通の課題として整理している①②の「おそれがあります」という表現については、既に現実に生じている課題ではないかというご指摘がありました。実際に宮城交通の減便の報道というのもまさに共通する内容ですので、表現については改めて調整することとします。また、23ページの課題について、課題の2点目に運転士不足への対応が含まれているところですが、そもそも運転士をどのように確保するのかという点も重要な課題ではないかというご指摘をいただきました。事業としてはその点を踏み込んで記載しておりますが、現在の記載だけでは読み取りにくいため、文章の工夫を検討していくこととしました。

さらに 29 ページのサービスレベルに関して脇田委員から、幹線や準幹線だけでなく、それ以外のネットワークについても市が支える仕組みが必要ではないかというご指摘をいただきました。この点については、38 ページの施策①「2）路線バスの運行確保に係る支援策の検討」に関連する内容が位置付けられておりますので、その施策とあわせて検討していくことになるかと思います。

次に、63 ページの目標指標についてです。区ごとの満足度が把握可能か確認いただきたいということになりますが、取組に対して利用者数の増減だけではなく、それ以外の項目のところにどう繋がっているのか、例えば満足度などが考えられますが、生活に結び付く指標として捉えることも重要ではないかというご指摘をいただきました。まずは市政モニター調査において区ごと集計が可能かどうかを確認するところから進めていただければと思います。

大きなご意見としては以上だったかと思います。次回は 11 月に開催を予定しておりますので、それまでの間に検討を進めていただければと思います。

また、今日の資料は多岐にわたりますので、改めてご確認いただき、9 月 15 日までを目途にご意見をお寄せいただければと思います。詳細については事務局から改めてご案内いたします。

私自身も資料を確認していて気付いた点があります。例えば50ページの取組内容「3）路線バスの共通ナンバリングの導入検討」について、系統番号が右側に入っているためわかりやすいわけではありません。西日本が右側、東日本が左側に系統番号を表示するようですが、いずれにしても重要なのは表示位置ではなく、「この路線でどこまで行けるのか」が利用者に分かりやすく伝わることだと思います。京都市の事例では、市営バスを中心としながらも、京都交通なども含めて統一的な情報提供が行われており、仙台市としても参考にすべき点ではないかと思います。右側にナンバリングがあるからという訳ではありませんので、こうした細かな点でも結構ですので、引き続きご意見をお寄せいただければと思いますので、ご協力をよろしくお願いいたします。私に預けられていた議事進行としては以上になります。

4　その他

〇事務局（交通政策課）

吉田会長、どうもありがとうございました。それでは、次第の「4. その他」といたしまして、まず事務局含めイベントについてご案内がございます。

本日配布しております資料の中に、「交通フェスタ」「バスまつり」のチラシを配布させていただいております。まず交通フェスタについて事務局から、その次に、バスまつりについてバス協会様から情報提供をいただきます。

〇事務局（公共交通推進課）

それでは、交通フェスタについてお知らせいたします。今年度もこちらのイベントを開催いたします。開催日時は令和 8 年 10 月 17 日（土）10 時から 15 時までです。会場は錦町公園を予定しております。これまでとは異なる会場での開催となりますが、イベント内容につきましてはチラシに記載のとおり、お子様向けの企画を中心にミニトレインの乗車体験など、例年以上に充実した内容で開催したいと考えておりますので、お時間がございましたらぜひご来場いただければと思います。

〇木村委員

続きまして、宮城県バス協会より 2 点ご案内いたします。まず、お配りしておりますチラシの「バスまつり」をご覧ください。バスまつりは、県民の皆様にバスに親しんでいただく機会として毎年開催しているイベントであり、今年で 34 回目を迎えます。現時点での開催概要は、令和 8 年 10 月 17 日（土）10 時から 14 時 30 分まで、会場は勾当台公園仮設広場でございます。交通フェスタと同日の開催となります。出展は 6 事業者および関係団体として、東北運輸局宮城運輸支局、宮城県自動車整備振興会、自動車事故対策機構などあわせて

9 社の参加を予定しております。また、仙台市が毎年実施している「小学生なつやすみバスの絵コンテスト」の表彰式も実施いたします。各ブースでは、事業者や関係団体による PR を行うほか、今年もお楽しみ抽選会を実施いたします。昨年からは QR コードを活用した抽選会を行っております。ぜひ多くの皆様にご来場いただければと思います。

次に 2 点目のご案内です。先ほどから話題にも出ております、バス業界の人材確保に向けた取組の一つとして、「宮城県バス業界就職相談会 2026」を開催いたします。日時は、令和 8 年 9 月 27 日（日）10 時 30 分から 15 時 30 分、会場は青葉山公園仙臺緑彩館交流体験ホールでございます。参加事業者はチラシ左下に記載のとおり、14 事業者となっております。裏面には各事業者の紹介や募集職種一覧を掲載しております。多くの方にご来場いただき、一人でも多くの方の採用につながることを期待しております。以上になります。

〇事務局（交通政策課）

ありがとうございます。いずれの取組も、公共交通の利用促進や維持の観点から非常に重要なものですので、皆様におかれましても、職場や関係者の皆様への周知にご協力いただければと思います。また、先ほど会長からもお話がありましたが、本日ご説明いたしました素案についての意見照会の提出期間は 9 月 15 日までとしております。一度お持ち帰りいただき、ご意見等がございましたらご提出いただければと思います。また、本日は限られた時間の中での説明となりましたので、ご不明な点などがございましたら事務局までお問い合わせいただきましたら、事務局にて対応させていただきます。最後に、次回の開催についてご案内いたします。令和 8 年度第 3 回仙台市交通政策推進協議会につきましては、令和 8 年 11 月 13 日（金）の開催を予定しております。時間や会場につきましては、改めて皆様に開催通知を送付いたします。よろしくお願いいたします。

5　閉会

〇事務局（交通政策課）

それでは、以上をもちまして、令和 8 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。本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。

以上