

令和3年度 第6回 仙台市交通政策推進協議会 議事録

- 日 時 令和4年3月24日(木) 14:00～15:30
- 会 場 TKP ガーデンシティ仙台勾当台 ホール1
- 出席委員 吉田樹委員、青木俊明委員、小林拓也委員、大石雅邦委員、鈴木雅弘委員
奥山武信委員、山田和義委員、木村和博委員、守修一委員、白鳥裕之委員
菅井茂委員、山口裕子委員、平嶋教義委員、二階堂聡委員
[14名]
- 代理出席 土田優氏(村山弘晃委員代理)、岩舘慶多氏(松原陽一委員代理)
春日和文氏(中嶋吉則委員代理)、三浦裕人氏(岩田憲明委員代理)
湯浅誠一氏(中山弥須夫委員代理)、佐々木芳陸氏(大宮利幸委員代理)
松木晃一氏(桃野智文委員代理)、佐藤桂氏(大友幸則委員代理) [8名]
- 欠席委員 菊池輝委員、児玉光誉委員 [2名]
- 仙 台 市 木村賢治朗都市整備局次長、坂野浩之交通政策課長、
(事務局) 五十嵐大公共交通推進課長、齋藤貴之交通政策課主幹兼計画係長、
渡邊康英公共交通推進課利用促進係長、
早坂佳高公共交通推進課利用促進係主査、
小林万里子公共交通推進課利用促進係主任
- 次 第 1 開会
2 挨拶
3 議事
(1) 仙台市地域公共交通計画最終案について
4 報告
(1) 令和3年度仙台市地域公共交通計画策定に係る調査分析業務委託に
ついて
(2) 令和3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
5 その他
6 閉会
- 配布資料 資料1 仙台市地域公共交通計画最終案
資料2 仙台市地域公共交通計画最終案(概要版)
報告資料1 令和3年度仙台市地域公共交通計画策定に係る調査分析業務委
託について

1 開会

○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

それでは、定刻となりましたので、これより令和 3 年度第 6 回仙台市交通政策推進協議会を開催させていただきます。

本日はお忙しい年度末の中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日の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の齋藤と申します。よろしくお願いいたします。

はじめに、会議にご出席・傍聴されている皆様にお願いがございます。新型コロナウイルス感染症の感染防止対策と致しまして、会議中もマスク着用等にご協力をお願い致します。また、委員の皆様の間にもアクリル板を設置して感染症対策を行っておりますのでご了承のほど、よろしくお願い致します。

まずはお配りしている資料の確認をさせていただきます。上から順に本日の次第、座席表と裏面が出席者名簿となっております。

(配布資料の確認、中略)

本日の出席の委員の方、事務局の紹介につきましては、お配りしました出席者名簿に代えさせていただきます。なお、出席者名簿に一部変更がございまして、出席者名簿の上から 10 番目、宮城県警察本部交通規制課長岩田様におかれまして、本日課長補佐の三浦様に代理出席をいただいております。

ただいまのご報告を踏まえまして、本日の会議の成立についてでございます。本日、委員 24 名中、代理出席 8 名を含めた 22 名の出席となっておりますので、設置要綱第 6 条第 2 項に基づいた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。

2 挨拶

○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

それでは、次第の 2 番、挨拶といたしまして、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。

○吉田樹 会長

皆様こんにちは、福島大学の吉田でございます。年度末の本当にお忙しい中、また、先週、ちょうど 1 週間前に地震が発生しましたがけれども、この地震でとりわけ交通事業者の皆さまはイレギュラーな対応の中、本当にお集まりくださりましてありがとう

ございます。

私も仙台に在住しております、福島に通勤していますけれども、新幹線が止まっている中で、JR も本日から常磐線も全通しており、臨時快速という形で臨時的な輸送を確保していただいています。あるいは、宮城交通の高速バスターミナルに何回か並びましたけれども、現場の皆様は一生懸命やっておられて、公共交通というものは、やはり災害の場面でなくてはならないものだ、尊いものだ改めて感じました。先週は大阪に出張がありましたが、アクセス線が止まっていますので、タケヤ交通の続行便のバスを利用しておりました。

その中で災害時にも公共交通が非常に重要な役割を果たしているということを改めて確認した一方で、日々の暮らしの中で、あるいは仙台を訪れている皆様の為に、公共交通がこれからどうあるべきかということ、この地域公共交通計画という形で皆様と議論しながら、この1年間取りまとめて参りました。

前回は書面協議となってしまいましたが、パブリックコメントにおいて様々な意見を頂戴しております。それに対応したものについて、前回書面協議で皆様にご確認いただき、さらに皆様からご意見を賜ったところでございます。今日、事務局の方で最終的な計画案をとりまとめていただいております。最終案の内容について皆様にご確認いただきまして、できますれば、この最終案を最終的な地域公共交通計画としてとりまとめさせていただきます。そして、次年度、新たな体制で地域公共交通の改善・確保に対して頑張っていきたいという、スタートラインに立ちたいと思っております。限られた時間ではございますが、忌憚ない意見を頂戴できればと思っています。どうぞよろしくお願いいたします。

○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

ありがとうございます。続きまして、次第の3番、議事に移らせていただきます。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っておりますので、よろしく願いいたします。

3 議事

○吉田樹 会長

それでは、次第に沿いまして、議事を進行いたします。

まず、議事に入る前に、会議の公開についてでございます。この協議会につきましては原則公開で進めることといたしまして、審議の中で非公開とする場面が出てきた部分には、その都度皆様にお諮りしてまいりたいと思っておりますけれども、そのようにしてよろしいか。

(了承) はい、ありがとうございます。

続きまして、今回の議事録に署名をお願いする委員は、公益社団法人宮城県バス協

会・木村委員にお願いしたいと思います。

何卒よろしくお願ひいたします。

(木村委員了承)

それでは議事の 1 点目、仙台市の地域公共交通計画の最終案について事務局から説明をお願いいたします。

(1) 仙台市地域公共交通計画中間案について

○小林万里子 公共交通推進課主任

それでは、議事について説明いたします。仙台市公共交通推進課の小林と申します。着座にて説明をさせていただきます。

(資料 1 の説明。中略)

○吉田樹 会長

ありがとうございました。色々と多岐にわたり、ご説明いただきました。計画書が厚いので、前回お集まりいただいたときは、いくつか章に区切って議論していましたけれども、今日の時点では色々と皆様にご確認いただいた上で見ていると思います。そこで、章を区切らず、お気づきの点や確認など、書面協議でご意見いただいた方もいると思いますので、色んな観点からお出しいただければと思います。

○青木俊明 副会長

2 点ほど意見を申し上げさせていただきます。1 点目は、p3-2 の基本方針について、以前から申し上げていたが、なかなかチャレンジというニュアンスが受け取りにくいということで、基本方針への異議はございませんが、できれば、p3-2 の上の文章で、公共交通に関する目標を実現するため、というところに、「新技術を導入する」など、積極的に新しいものを入れてチャレンジしていく、ということがビジュアル的に分かるようになっていると意気込みが伝わって非常に良いと思う。

2 点目は、全体的に拝見させていただいて、特にバスの幹線区間・準幹線区間についてはおそらく効果が出るのだと思うのですが、フィーダー区間に対しては少し弱いという印象を受けています。具体的には乗り継ぎ時間がわかるようになった、や少し調整をした、というだけでも効果があると思いますが、全部のフィーダー区間ではないが場所によってはダイヤの改正をすることや、特定の時間帯の便数を増やすことでマーケット自体が広がる可能性があると思います。具体的には、p5-4 でフィーダー区間における利便性向上策の実施とありますが、その一番下のところで、より利便性の高い路線バスを目指します、というところを、より利便性が高く、多くの人に利用される、とし、マーケットを広げて、フィーダー区間で公共交通を使ってこなかった方が新たに使ってくれるようになる、というニュアンスを出すと思います。

○吉田樹 会長

ありがとうございました。2点頂きました。P3-2のところ、もう少しチャレンジというニュアンスを、例えば、基本方針の上の3行のリード文に加えたらどうかというご提案。それから、p5-4で、フィーダー区間について、フィーダーという言葉自体が培養という意味もあるので、要するに育てる、あるいは幹線に集客を送り込むという意図が込められた言葉でもある。そのフィーダーの利便性を高めることで、全体の利用者を広めていくことを読み取れるようにしてはどうか、というご提案だったと思います。事務局いかがでしょうか。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

公共交通推進課の早坂と申します。ご意見ありがとうございます。まず1点目のチャレンジを入れた方が良いというご意見について、今回の計画の上位計画であります総合計画でもチャレンジして取り組んでいくとあります。先ほど、冒頭の説明の方でもあった基本方針に力を入れてやっていく、というところがございますが、上位計画にも書かれているチャレンジについて付け加えていきたいと思っております。

もう1点、幹線区間、準幹線区間、フィーダー区間の部分について、フィーダー区間は鉄道沿線軸に都市機能を集約して強化していくということで、地下鉄へのフィーダーを都市構造としても力を入れていく、という考えから入れさせていただいていました。そういった観点からいいますと、利用者を多く増やしていく、多くの人に利用してもらう、というコメントを入れて、取組みを進めていくという方向で考えていたところではございました。従いまして、今頂いたご意見の部分でp5-4の概要に、利便性の高く、多くの人に利用される路線バスを目指します、というコメントを追加させていただきます。

○吉田樹 会長

ありがとうございました。こちらは全体の方針、考え方というところの大きな修正ではなく、昨年ご議論いただいていた交通プランであったチャレンジのニュアンスが弱まったかな、というところで、議論した経緯がございますので、p3-1、p3-2で新たな技術を入れるとか、能動的に積極的にやってくんだ、ということが字面上で読めると良いなと思います。P5-4については、早坂さんにご説明いただいた通りの修正でよろしいかと思います。こちらは全体の方針ではありませんので、事務局と私、青木先生にチェックをいただいて、とりまとめさせていただきたいと思っております。

他はよろしいですか。

(意見なし)

内容が多岐にわたっておりますので、もしかしたら皆さま見きれていない部分もあ

るかと思えます。しかし、前回の書面協議の中でも、パブリックコメント後の対応につきまして改めてご確認いただいたところでございますし、今青木先生からご指摘いただいた点で、チャレンジというところの意図について、総合計画や交通プランに合わせながら、意図がつかめるようにすることが非常に重要な視点だと思います。その点アレンジをさせていただいて、全体としてはこの最終案でとりまとめさせていただくということによろしいでしょうか。

(意見等なし、承認)

それでは、このような形で進めさせていただきたいと思えます。なお、読んでいく中で全角・半角の統一や脱字、てにをはレベルの修正がありそうなので、先ほどのチャレンジという方向をどう書くかを含めて、事務局に預らせていただきたいと思います。何卒よろしくをお願いします。

それでは、協議事項の1点目、地域公共交通計画については承認されたということで取り扱わせていただきます。

4 報告

(1) 令和3年度仙台市地域公共交通計画策定に係る調査分析業務委託について

○吉田樹 会長

報告事項が2点ございます。まず1点目ですけれども、今回取りまとめた地域公共交通計画の策定に関して、調査分析の業務委託をお願いしておりました。その完了報告についてということでございます。よろしくをお願いします。

○小林万里子 公共交通推進課主任

それでは、報告資料1についてのご説明をさせていただきます。

(報告資料1の説明。中略)

○吉田樹 会長

ありがとうございました。業務委託内容の確認ということで、小林さんにご説明いただきましたけれども、プラスアルファで情報を提供させていただきます。私もかわりながらワーキングを10回実施しています。このワーキングは、交通局と宮城交通、事務局の皆さんと私で色々と対面やオンラインで実施してきたものですが、その中でも今ご紹介いただいた様々なデータについて、議論していました。先ほど、青木先生からのご意見でも幹線区間とか、準幹線区間についてこの計画の中で、効果が出てきそうだというご意見をいただきましたけれども、ワーキングの中でどんな議論をしてきたのかを報告資料1を使って補足説明差し上げたいと思えます。

資料の裏面、右の方に地図がある側の左側で、(2)の①バス幹線区間及びバス準幹線区間における事業者間調整とあります。今回の委託分析では、幹線区間としていたとこ

ろ、準幹線区間としていたところのオフピーク時間の運行本数とありますが、これは昼間の時間帯の本数ということになります。ここに運行間隔が 15 分以上とか 30 分以上とか書いてありますが、幹線区間は 15 分以上であるかどうか、準幹線区間は 30 分以上空いているかどうかで評価をしたときに、赤い文字が入っているところが、運行間隔が広がっている時間帯があることを指し示しているということになります。ですから、赤い数字をどれだけ減らすことができるかについてディスカッションしているのが今の到達点となります。その時に、例えば交通局、あるいは宮城交通が単独運行であれば、各会社の中で調整いただければよいとなりますが、交通局と宮城交通が両方入っているところについては、お互いに運行間隔の調整を図っていかなければいけないということがあります。それで右側の方の(3)①で 2 つの事業者が入っているところの幹線区間、あるいは準幹線区間で実際に「仙台駅～高等裁判所前」のような具体的な区間名が入っています。ここを一つのケーススタディ、事例としながら、何ができるのかを今議論しているところです。結果として、どこのレベルまで突っ込んだものができるかというのは次年度引き続き議論を続けていくんですが、今年度のワーキングの中で一つの到達点ということで紹介させていただきました。

それでは、委託業務の内容と、私が補足した点について、皆様からご質問等ありましたら、お受けしたいと思います。

○岩館慶多 国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所調査第二課（松原陽一委員代理）

仙台河川国道事務所の岩館と申します。今の資料の最後のバスレーンのところで、具体的に未整備区間（西道路等）とありますが、これはケーススタディ的にやられたところということで、ご説明いただいた計画本体には記載してないということよろしいですか。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

はい、ありがとうございます。今回、実際の計画書ではあくまでメニューとして PTPS や走行環境整備をまとめています。今回の協議会発注はケーススタディとして、左側の②の走行環境の整備でバス停間の遅れや速度の低下などから客観的に見たときに、こういったところが何かしら具体化に向けた検討を行うのが良いのではないかとケーススタディとしてあげていました。

○岩館慶多 国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所調査第二課（松原陽一委員代理）

分かりました。計画本体（p4-3）の表 4-2 においてバスレーンの導入を想定しているのは幹線区間のところの分類基準で記載されていますが、西道路は幹線区間にはなっ

ておりません。ケーススタディとして選ばれた理由を教えてください。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

資料1のp5-3をご覧くださいと思います。こちらにしまして、バス幹線区間、バス準幹線区間について走行環境の整備という形で入れさせていただいています。一方で、p4-11では西道路の部分は緑色の箇所、市役所と書いてある下の線で、準幹線として入れています。幹線区間、準幹線区間というところで、走行環境の整備をやっていくという形で整理させていただいています。

○岩館慶多 国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所調査第二課（松原陽一委員代理）

p4-3の表4-2の分類基準で、幹線区間はバスレーン導入を想定して、と記載されているのですが、準幹線区間はバスレーンという文言が無いので、そこに線引きがあるものだと思っていました。最終的にはそこに線引きが無い、という理解でよろしいでしょうか。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

p4-3の表4-2で、幹線区間、準幹線区間の違いとして、幹線区間はバスレーンの導入を想定して多車線道路、としていて、準幹線区間は片側1車線道路としています。こちらはあくまで分類基準というところで、整理していただきましたので、準幹線区間はバスレーンの導入を検討しないということではありません。

○岩館慶多 国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所調査第二課（松原陽一委員代理）

分かりました。いずれ、交通管理者、道路管理者と連携しながら導入区間を検討する、ということですので、そこで具体的に出来るかできないか、ですとか、どういうものが必要になるのか、ということはその時の議論になると思いますので、引き続きよろしくお願いします。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

ありがとうございます。今回はデータ上で整理させていただいたところで、取組みを進めていく際には、道路管理者、交通管理者含めて、出来るかできないかなど、様々な対応について話しをさせていただければと思います。

○吉田樹 会長

ありがとうございました。非常に大事なご指摘をいただいたかと思います。確かに、

p4-3 を読むと、幹線区間は多車線道路しかなければ含まれるが、西道路を經由して茂庭台の方に行く経路は片側 1 車線しかない道路を含むため、幹線区間に該当せず、準幹線区間になる。しかし、西道路は片側 2 車線あるわけですから、バスレーンを導入するということになります。なので、確かに p4-3 で、なぜ多車線道路を幹線区間の中で考えているのか、というところでバスレーン導入関連はそこまで聞くと分かるんですけども、p4-3 だけみると、ご指摘のように疑問に思われるかもしれない。p4-3 の書きぶりについて、幹線区間はバスレーン導入を想定して、が無くても良いかもしれない。ここは後ほど修正した方が良くもしいかなと思いますが、いかがですか。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

ご指摘の通り、バスレーン導入を想定して、というコメントが入ってしまうと先ほどご意見いただいたように、分かりづらいという部分もあるので、書きぶりについては、バスレーン導入を想定して、という文言を消しても良いと思います。こちらの書きぶりについても、別途修正を進めていこうと思います。

○吉田樹 会長

はい、よろしく願いいたします。そして、合わせて西道路の話が出てきたり、先ほど私が補足説明差し上げた幹線区間、準幹線区間のエリアというのは、あくまで今回ケーススタディとして、ここで調整してみるのであればどうなるのか、というところから議論しているという話ですので、もうここでかなり等間隔で運行ができる、という確定ができたものではないことを予めお話ししておきます。

その他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(意見なし)

こちらについて、ご確認頂いたということにしたいと思います。

(2) 令和 3 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

○吉田樹 会長

もう一つご確認いただきたいことがございます。調査に関しては、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業の調査事業を活用させていただいております。その活用に当たって、自己評価を行っていく必要があって、その自己評価の内容を、東北運輸局は 2 月末だと思いますが、第三者評価委員会というものが開催されて、そこで二次評価という形でコメントが返ってきております。その内容についてが報告事項の 2 番目となります。では、引き続き、事務局からお願いします。

○小林万里子 公共交通推進課主任

それでは、報告事項 2 点目、令和 3 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、報告資料 2 によりご報告をいたします。

(報告資料 2 の説明。中略)

○吉田樹 会長

ありがとうございました。自己評価についてこのような形で提出して、二次評価として運輸局から返ってきたということですが、運輸局の小林課長に伺ってもよろしいですか。見たときに驚いたのですが、みんなで育む多様な交通確保エリアという言葉は自己評価の中で一言も使っていない。幹線区間や準幹線区間などについてワーキングを含めて議論したり、皆さんからたくさんご意見をいただいて、なおかつ利便増進実施計画をこれから策定していくというところに意図を設けたはずなのですが、その評価は頂けず、なぜみんなで育む多様な交通確保エリアのところだけ、コメントで書かれたのかが分からなかったです。東北運輸局ではどういう風に二次評価されたのか。

○小林拓也 国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課

頂いておりました自己評価もそうなのですが、我々の方で協議会の場で頂いていた素案などの内容を含めて見させていただいた結果として、この地域の輸送資源の総動員という活性化再生法の内容を踏まえまして、評価させていただいたところがございます。

○吉田樹 会長

どういうプロセスでこういう書かれ方しているのかは、私も北陸運輸局の第三者評価委員ですから、何となく理解しているのですが、仙台市は東北唯一の政令指定都市ですし、その中で今まで仙台市として地域交通を頑張っていたという文脈はあるので、みんなで育む多様な交通確保エリアに着目されるというのは分からなくはない。多分、他の協議会でも同じような 2 ポツ目の文章を書かれていると思うのですが、やはり東北唯一の政令市で、県庁所在地でもあり、その中で軸となる公共交通の質をどのように確保していくのかに力点を置いて進めてきていました。そういうところを二次評価で見ただけだったかかったということをコメントとして残しておきたいです。この場でしか言えなかったことと、二次評価としてちゃんと評価してください、ということ仙台市のこの協議会の会長として、お願いしたいです。

これに関して他、よろしいですか。

(意見なし)

こういう形で運輸局の皆さんと協議会の中でキャッチボールしていくというのはこれからも必要だと理解しておりますので、若干厳しめに言ってしまいましたが、コメン

トとして残したいと思います。

5 その他

○吉田樹 会長

今日予定されていた議事と報告については、以上でありますけれども、その他で何かございますでしょうか。

○鈴木雅弘 宮城交通株式会社代表取締役常務営業本部長

宮城交通でございます。お願いも込めて、現状の当社の状況を話させていただきます。今、コロナの第6波が来て、直近の仙台市内線の利用状況は、コロナ前と比較して7割程度の利用になっています。第6波前の11月、12月は少し回復してきていて、80%程度まで戻ってきていた。第6波が酷くなる、最初のころは、さらに6割弱の頃もありました。今は概ね7割程度となっています。おそらく、11月、12月の実績をみても、今後コロナから回復しても、8割前後からプラスアルファがあるくらいになると思います。資料にもある通り、2026年には現状までの回復というのは、かなりの手を打たないと非常に厳しいと思っています。

経営の話をしていただきますと、昨年度は売り上げが25億程度に対して、営業収支ベースではありますが10億弱の赤字でした。コロナ前は36億の売り上げに対して、2億程度の赤字でした。この調子で行くと今年度の3月末の決算では、売り上げは昨年度から1億程度上澄みできるのかなというところで、26億程度になるのではと予想しています。市内線の赤字が7億とか8億という状況になると推測しています。こういった状態が続くと、協議会で様々な案が議論されていますが、その具体化の前に別手段、路線の廃止や減便といった手段を取らざるを得なくなるかもしれない。

お願いと言いますのは、計画最終案がまとまりましたので、出来るだけ早く具体的な案の検討に移って実行していただきたいということと、その時間が掛かる間に支援がいただけないかと思っています。前提となる私共の事業が立ち行かないと計画自体が意味のないものになってしまうので、非常に強くお願いしたいところでございます。

○吉田樹 会長

ありがとうございました。コロナ禍でどこの事業者でもおしなべて回復しても8割で、今の第6波で7割台まで落ち込んでいます。なので、戻ったとしても8割。そうすると、8割まで利用者が減った中で、単純に2割減便すれば収支が均衡するかといえば、そうはならないし、減らすと事業者の皆さんにとっても課題を抱えることになると思いますので、難しい局面になると思われます。ですので、この計画に基づいた様々な施策を愚直に進める一方で、上手く軌道に乗るまでの間、下支えをする必要もあるかと思っています。その上で、仙台市だけでなく、宮城県もどう考えているのか、お伺いしたい。

○大石雅邦 宮城県企画部地域交通政策課

宮城県企画部地域交通政策課の大石でございます。ご指摘ありました通り、コロナ禍の状況で厳しいことは理解しており、何らかの対策は必要だと感じています。ただ、今は当初予算でも見込めておりませんので、国の経済対策を踏まえて検討していきたいと思っています。やはり、コロナが終息しても、コロナ前までの回復は難しいと思っています。その辺を踏まえて、どういう策が効果的なのか、考えながら対応していかなくてはならないと認識しています。

○吉田樹 会長

ありがとうございました。この計画に基づいて進めることは、より多くの皆さま、市民や来訪者の皆様に選んでいただけるものを作っていけるかということですから、少しでもマイカーの利用から転換してもらおうとか、ちょっとお出かけする日に乗ってもらおうとか、といったことが一つの包括になると思います。そういった取組みを進めながらも、足元が揺らぐことが無いようにしておきたい。国の様々な補助制度、特に利便増進実施計画の話が先ほど出たが、制度を活用するにあたっては、仙台市だけでなく、宮城県と足並みを揃える必要があると思っています。また、国の方もこれから色々な制度設計含めて考えていくという話を聞いていますので、当然そこも含めて対応していかないといけないと思っています。

何か事務局からコメントありますか。

○五十嵐大 公共交通推進課長

公共交通推進課の五十嵐と申します。この計画を作ったからと言って何か変わるわけでは無く、やはり計画を作った上で様々な取組みを実施していくことで、持続可能な公共交通が確保されていくと考えています。今後、具体的な取組みの実施に当たっては、交通事業者の皆さまや関係者の皆様と調整して参りたいと思っていますけれども、コロナで厳しい経営状況にありますので、交通事業者にお願いするだけでなく、国・県の補助を活用して、市としてどういったことができるのかということを経験的に検討し、連携して取り組んでいきたいと考えています。どうぞよろしくお願いたします。

○吉田樹 会長

その他、委員の皆さまから何かありますでしょうか。

(意見なし)

その他、事務局からありますでしょうか。

○小林万里子 公共交通推進課主任

事務局より 2 点ございます。先ほど協議いただきました仙台市地域公共交通計画につきましては、ご指摘いただいた修正が終わりましたら、年度内に仙台市内での手続きを経まして、国の方に提出するというので、速やかに手続きを取らせていただきたいと思っております。

2 点目になります。地域公共交通計画の製本版は令和 4 年度以降に作成を予定しています。出来次第、委員の皆様にお配りします。また、今回の修正を踏まえた最終のもの、製本前のものとなりますが、こちらも出来次第、委員の皆さまに展開したいと思っております。製本版は来年度になりますので、そこはご了承いただきたいと思っております。事務局からは以上です。

○吉田樹 会長

ありがとうございました。今年度、書面開催という場を挟みまし、コロナ禍の第 6 波が来た時に、ワーキングもオンライン開催ということもあって、制約条件の中ではありませんでしたが、皆様のご協力があったりとりまとめまで来ることができました。本当にありがとうございました。一方で、それを具体的に形にしていくことはこれから急ピッチに進めていかなければならないことは間違いがありませんし、もう一つ、今年を通して公共交通の話をやってきましたが、協議会が公共交通について議論する場と思いがちですが、元々は仙台市の都市交通プランの進行管理を含めて行う場であることを忘れてはいけないと思っております。計画書の中でも、PDCA サイクルがあり、来年度も皆様にご議論いただくこともあると思っておりますが、合わせて、地域公共交通分野以外での進捗や課題を皆様と共有することが協議会の目的なので、そちらも忘れず取り組んでいただければと思っております。どうもありがとうございました。進行を事務局にお返しします。

○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

吉田会長、ありがとうございました。それでは、次回の開催についてご連絡いたします。お配りしました次第の裏面に記載しておりますが、令和 4 年度の第 1 回交通政策推進協議会は 5 月頃を予定しております。内容は記載してある項目を予定しております。詳細が決まりましたら改めて皆様へ開催通知を送付させていただきますので、よろしく願いいたします。

事務局からの連絡は以上になりますが、皆様からのご連絡はありますでしょうか。

6 閉会

○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

本日の閉会にあたりまして、都市整備局次長の木村より一言、ご挨拶を申し上げたいと思っております。

○木村賢治朗 都市整備局次長

それでは、閉会にあたりまして、私の方からご挨拶を申し上げます。今年度、この協議会、計 6 回にわたりまして、地域公共交通計画についてご議論をいただいております。この間、吉田会長をはじめ委員の皆さまには貴重なご意見やご議論をいただきまして、本日おかげさまを持ちまして、若干のてにをはの部分はございますけれども、とりまとめを行うことができました。改めまして、厚く御礼を申し上げます。この間の公共交通を取り巻く環境は非常に厳しくなっております、本日色々なご意見が出ました通り、この会議自体の半分が書面開催だったということもございますし、乗客の落ち込みが戻らないという話もありましたが、それに対して、地域公共交通計画を基にした取組みを進めるのと同時に、人の動きというものが抑制された状態になっていることから、本市でも経済対策含め、もっと交流をしていくようにして取り組まなければならない、交通の観点からだけでは難しいと思っております。また、先ほども出ましたが、この計画を策定して終わりではなく、これを具現化していくという作業が大事でございますので、引き続き来年度、利便増進実施計画の策定を行いながら、実際に見える形で進めていくということと、会長からもありました通り、せんだい都市交通プランの PDCA を含めて動かしていくことが必要だと考えております。そのため、引き続き、委員の皆さまにはお力添えをいただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。本当にありがとうございました。

○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

以上をもちまして、本日の令和 3 年度第 6 回仙台市交通政策推進協議会を閉会いたします。本日は年度末のお忙しい中、ありがとうございました。

以 上