

## 令和4年度 第3回 仙台市交通政策推進協議会 議事録

- 日 時 令和4年11月30日（水） 14：00～15：45
- 会 場 青葉区役所 7階会議室
- 出席委員 吉田樹委員、青木俊明委員、菊池輝委員、小林拓也委員、高橋誠委員、山田和義委員、木村和博委員、岩間文貴委員、白鳥裕之委員、菅井茂委員、二階堂聡委員 [11名]
- 代理出席 工藤金充氏（高濱康亘委員代理）、中岫奨氏（松原陽一委員代理）  
佐々木健志氏（中嶋吉則委員代理）、鈴木俊介氏（鈴木雅弘委員代理）  
佐々木芳陸氏（大宮利幸委員代理）久光秀平氏（平嶋教義委員代理）  
水谷哲也氏（大友幸則委員代理） [7名]
- 欠席委員 大石雅邦委員、小野潤哉委員、中山弥須夫委員、奥山武信委員、桃野智文委員、山口裕子委員 [6名]
- 仙 台 市 遠藤弘一都市整備局次長、佐藤桂交通政策課長、  
（事務局） 五十嵐大公共交通推進課長、田中徹地域交通推進課長  
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  
安附貴子地域交通推進課地域交通第一係長、  
早坂佳高公共交通推進課利用促進係主査、日下貴史交通政策課計画係主任、  
梅内一樹地域交通推進課地域交通第一係主任、  
吉田誠公共交通推進課利用促進係技師
- 次 第 1 開会  
2 挨拶  
3 議事  
    (1) 仙台市地域公共交通利便増進実施計画（案）について  
        ・ 利便増進実施計画の概要  
        ・ 利便増進実施計画（案）  
    (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) せんだい都市交通プランのモニタリング指標の状況等について  
    (2) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用について  
5 その他  
6 閉会

- 配布資料
- 資料 1 仙台市地域公共交通利便増進実施計画の概要
  - 資料 2 仙台市地域公共交通利便増進実施計画（案）
  - 資料 3 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
  - 資料 4 せんだい都市交通プラン 実施プログラムの進捗状況
  - 資料 5 せんだい都市交通プラン モニタリング指標の状況
  - 資料 6 地域公共交通確保維持改善事業補助金の活用について

## 1 開会

### ○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

定刻となりましたので、これより令和 4 年度第 3 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。お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日の司会は仙台市都市整備局交通政策課の齋藤が務めさせていただきます。

会議にご出席・傍聴される皆さまには、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策としまして、会議中のマスク着用等にご協力お願いいたします。

まずは、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、本日は委員 24 名中、途中からのご出席および代理出席を含め、19 名の出席となりますので、設置要綱第 6 条第 2 項に基づいた定足数を充たし、会議が成立していることを報告いたします。

## 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 番としまして、吉田会長様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

本日の第 3 回仙台市交通政策推進協議会ですが、大きく 2 つ議論いただきます。1 点目は、前回の協議会で素案を示した地域公共交通利便増進実施計画の意見聴取を行うものです。また、本会議が交通政策推進協議会という名称であることから、地域公共交通のみを対象とするものではありません。せんだい都市交通プランに関わる進捗状況の確認がもう 1 点の議題です。限られた時間ではありますが、多方面からご意見をいただきたいと思っております。

### ○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

それでは、次第の 3 番、議事に移ります。なお、ここからの司会につきましては、設置要綱第 5 条に基づき、吉田会長様をお願いいたします。

### 3 議事

#### ○吉田樹 会長

それでは、次第に沿って進行します。本日の議事は15時45分を目安に進めます。

議事に入る前に、本会議の公開・非公開について確認です。本日の協議会については原則公開で進めることとし、審議の中で非公開とする必要がある部分は、都度皆様に諮ることを考えていますが、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、公益財団法人仙台観光国際協会副理事長・岩間委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(岩間委員了承)

では議事に入ります。1つ目の議事は、仙台市地域公共交通利便増進実施計画(案)についてです。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第27条の16第4項に規定されるものですが、事業に関わる公共交通事業者、道路管理者、公安委員会の意見を聴取することが定められています。したがって、当該計画に関しては本会議で議決を行うものではありませんが、意見聴取をし、多様な観点から計画を策定することが基本的な考え方となっていることから、本会議を法律に基づいた意見聴取の場とさせていただきます。

では、仙台市地域公共交通利便増進実施計画(案)について事務局から説明をお願いします。

#### (1) 仙台市地域公共交通利便増進実施計画(案)について

##### ○吉田誠 公共交通推進課技師

(資料1・資料2の説明。中略)

##### ○吉田樹 会長

ただいま説明がありました、仙台市地域公共交通利便増進実施計画(案)について意見聴取を行います。どの点からでも結構です。意見はありますか。

##### ○菅井茂 仙台市連合町内会長会副会長

八木山ラインに関して、利便性の向上という観点から、仙台市交通局と宮城交通の両方のバスが運行する区間ですが、私は敬老乗車証を利用しているのだが、宮城交通は利用できません。そう考えた時に、定期や敬老乗車証の利用者にとっては便利になっているとは感じません。誰にとって便利になるのかといった視点が不足しているのではないのでしょうか。

#### ○早坂佳高 公共交通推進課主査

今回は、運賃や定期などの統一までは至っていません。指摘の中にあつた敬老乗車証は、宮城交通、仙台市交通局の双方のバスで利用できますが、運賃が若干異なります。今回の内容は、オフピーク時のダイヤ変更によって利便増進を図るものですが、今後は運賃や定期についてもピーク時のダイヤ変更とともに検討を進めていきます。オフピーク時は、ピーク時と比較すると通勤・通学による定期利用が少ないこともあり、事業者間で運賃の差はあるものの、毎時間同じ時刻に運行することで、何時に来るのかという不安を解消できることから、定期等を利用していないオフピーク利用者への利便性の向上になっていると考えています。

#### ○吉田樹 会長

最大待ち時間の短縮による利用者増加効果については、他県の県庁所在地クラスの都市で確認しています。ただ、昼間でも大学生は定期の利用は考えられますが、学都フリーバスの利用者は宮城交通のバスを利用できないことは事実として残っています。あるいは、八戸市のように定期券を事業者間で共通化することも考えられますが、icscaがこれに対応できない、という問題があります。そういった問題の解消も事業者ワーキングの議題として取り上げています。ダイヤ調整は第一歩と理解していただければと思います。

#### ○吉田樹 会長

他に意見はありますか。東北運輸局から何か留意事項はありますか。

#### ○小林拓也 国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課長

特段ありません。今回の実施項目とは関係のない部分ですが、資料 1、P2 の「実施を予定する利便増進事業一覧」において、「⑨公共交通の情報提供や案内誘導の改善」の実施項目に「バス停上屋の検討及び設置」が記載されています。P11「地域公共交通計画で取組む施策の一覧」を見ると、「⑧バス待ち環境整備」とあり、「①バス幹線区間」や「②フィーダー区間」の取組内容にも「バス待ち環境の整備」が含まれていますが、何か意図はありますか。

#### ○早坂佳高 公共交通推進課主査

深い意図はありませんが、バス幹線・準幹線区間の検討やフィーダー区間の検討など複数の項目と関連のある内容だったため、まとめて「⑨公共交通の情報提供や案内誘導の改善」の実施項目として記載しました。表現は検討します。

#### ○吉田樹 会長

事業者ワーキングの議題で統合時刻表の検討を行っており、その検討の中で考慮する要素として上屋の有無が含まれていました。そのような経緯を汲んだとも考えられます。計画書の提出に際して、表現を検討します。

#### ○青木俊明 副会長

確認ですが、今回の利便増進実施計画は八木山ラインが主となっていますが、他にも見直しによって利用者の増加が見込める路線もあろうかと思えます。他路線の見直しは今回の計画には含めないのでしょうか。もしくは、今後計画に追加して新たに定めていくのでしょうか。

#### ○早坂佳高 公共交通推進課主査

八木山ライン以外の系統についても、幹線区間・準幹線区間・フィーダー区間の検討を優先的に進めます。他系統についても、事業者との合意が調った系統から随時計画に位置付けていきます。

#### ○菊池輝 東北工業大学工学部都市マネジメント学科教授

八木山ラインのダイヤ調整を行うことで沿線の方の利便性が向上することは理解しました。一方、八木山ラインには8系統あり、仙台駅から交通局東北大学病院前などに運行する系統もありますが、調整によってそのような区間の利便性は変化するのでしょうか。

#### ○早坂佳高 公共交通推進課主査

基本的な部分として、調整にあたって減便はしておらず、調整は運行時間のみです。検討に際しては、資料1のP5に示す代表バス停を設定しています。例えば、交通局東北大学病院前に関して、当該バス停でのピッチ運行を実施していましたが、利用者の多いバス停でのピッチ運行を検討することで利便性向上を図りました。ダイヤ調整によって代表バス停の前後区間に多少の影響はあるものと考えられますが、大きな利便性の低下については確認されていません。交通事業者ともダイヤ調整によって想定される影響が軽微であることを確認のうえ、ダイヤ設定を行っています。

#### ○菊池輝 東北工業大学工学部都市マネジメント学科教授

仙台駅から交通局東北大学病院前や八木山動物公園駅より先の利用状況についても、効果としてはモニタリングするべきです。

○吉田樹 会長

重要な指摘です。ダイヤ調整にあたっては、従前のダイヤの運行間隔等、ワーキングにおいて丁寧に確認しています。仙台駅や八木山動物公園駅より先の区間についても利便性の著しい低下はないことを確認していますが、運行間隔が変化していることも事実であるため、ダイヤ調整の前後での利用状況は確認します。

その他いかがでしょうか。それでは、利便増進実施計画については、修正を行ったうえで年内に仙台市から提出します。

さて、今年度の利便増進実施計画の策定に係る様々な調査業務を交通政策推進協議会の中で国の地域公共交通（2カ年事業）の関連で進めています。これに関して、毎年1月末までに事業評価を実施する必要があります。これについて資料3に基づいて相談します。

(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

○吉田誠 公共交通推進課技師

（資料3の説明。中略）

○吉田樹 会長

事業評価について意見や質問はありますか。

（意見なし）

本日報告した形で提出します。

4 報告

○吉田樹 会長

報告事項の1点目は、せんだい都市交通プランのモニタリング指標についてです。本協議会は、公共交通のみを取り扱うものではなく、交通に関連する事象が全体としてどのような状況にあるかをモニタリングするものです。

(1) せんだい都市交通プランのモニタリング指標の状況等について

○日下貴史 交通政策課主任

（資料4・資料5の説明。中略）

○吉田樹 会長

資料4でせんだい都市交通プラン実施プログラムの進捗状況の報告、資料5でせんだい都市交通プランのモニタリング指標の状況について報告がありました。どちらからでもよいので何かご意見はございますか。

○菊池輝 東北工業大学工学部都市マネジメント学科教授

資料 5 の P2、モニタリング指標の状況一覧の表の一番右にある「参考（前プラン期間との比較）」とされている「前プラン」は何を指しているのでしょうか。

○日下貴史 交通政策課主任

令和 2 年度までの計画期間で策定していた前回のプランを指しています。指標によって最新データの年次が異なることからこのように表現しました。

○菊池輝 東北工業大学工学部都市マネジメント学科教授

表の中央付近にある「参考（年度記載のない項目は令和 2 年度の値）」との比較と理解して良いのでしょうか。

○日下貴史 交通政策課主任

良いです。

○菊池輝 東北工業大学工学部都市マネジメント学科教授

是非お願いしたいことがあります。せんだい都市交通プラン策定時は、コロナが考慮されていません。令和 2 年度（2020 年度）はコロナ禍で最も状況が悪い時期であり、その時期との比較は参考になりません。令和元年度、令和 2 年度、令和 3 年度と併記して評価をお願いします。令和 2 年度に公共交通の利用者が大きく減少していることは、国土交通白書などでも示されています。最低でも令和元年の数字は欲しいです。そのうえで総合的に評価するものです。

モニタリング指標もコロナを受けて再検討をお願いします。具体的には、例えば、指標の都心部の交通量比率に関して、望ましい方向がマイナスとなっていますが、これはコロナ前の状況が継続するという仮定における発想です。コロナ禍以降、全体的な外出やトリップが減っており、分担率も変化していることが推測されます。それを踏まえると、単純に交通量比率がマイナスになったから望ましい、のではなく、分担率が変化していないにも関わらず交通量比率が下落していれば、都心への来訪者が減少していることとなります。このように指標の数値の変化の背景が理解できるようなモニタリング指標となるように再検討を是非お願いします。モニタリング指標がみな望ましい方向に変化しているという結果となっていますが、コロナ禍の影響もあり、本当に望ましい方向に変化しているのかきちんと確認をする必要があります。

また、資料 4 の進捗状況についてもコロナ禍の影響を踏まえてアップデートしてください。将来またコロナ禍と同様の事象が発生する可能性は低いかもしれませんが、コロナ禍がどのような施策の推進にどのように影響を及ぼしたか、を記録として残すことは大変有用なことであると考えます。個別の部署では、把握しているかもしれませんが

が、せんだい都市交通プランの中で総合的に交通施策への影響についてまとめることを是非お願いします。

#### ○吉田樹 会長

指摘は、大きく 2 点ありました。1 点目は、令和元年度のコロナ禍の影響が少ない時期からの変化は、確認する必要があるというものです。これには同意見です。

2 点目に関して、せんだい都市交通プランの策定時も、例えば、歩行者のモニタリングを年に 1 度の調査結果のみで論じて良いか、モバイル空間統計など新技術の活用も視野にいれてはどうか、などという議論がありました。コロナ禍の影響、技術革新も含めてモニタリング指標の見直しをするべきではないか、という指摘でした。事務局としての意見はどうでしょうか。

#### ○佐藤桂 交通政策課長

モニタリング指標は、コロナ禍の数値となっていますが、せんだい都市交通プランの中でも最新の動向を踏まえて見直すことを記載しています。そのため、提案があったように、コロナ禍前の数値も併記しながら、動向を捉えるようにします。資料 4 についての指摘も重要なものであると考えます。整理の仕方は検討します。

#### ○木村和博 公益社団法人宮城県バス協会専務理事

資料 4 進捗状況の P6、「温室効果ガス削減アクションプログラム」の周知・啓発等の取り組みはバス協会としても非常にありがたいです。参加事業所数は令和 4 年 9 月末時点で 307 事業所ですが、過年度からはどのくらい増えてきているのでしょうか。

また、P7 の青葉通における社会実験に関して、次年度は青葉通の将来ビジョンを策定とありますが、将来ビジョンの対象は青葉通の仙台駅前のことでしょうか、青葉通全体のことでしょうか。

モニタリング指標に関しては、バスや鉄道の利用者数に関して、コロナ禍の影響を受けた年次との比較によって、評価が望ましい方向に進んでいると評価していますが、コロナ禍前のデータと比較して、より正確な動向の評価をお願いします。

#### ○佐藤桂 交通政策課長

事業所数については、資料を持ち合わせていないため、確認して回答します。青葉通の将来ビジョンは、仙台駅前の区間を対象としたビジョンとすることを考えています。モニタリング指標の評価については、菊池委員からも指摘があった通りであり、コロナ禍のデータと比較しているため、コロナ禍前のデータと比較して整理します。



○青木俊明 副会長

モニタリング指標はマクロの指標であり、個別の事業との関係が分かりません。実施プログラムの個別事業とモニタリング指標の関係をどのように整理しているのでしょうか。このように指摘した背景として、モニタリング指標はマクロの指標であることから、全体では良い評価となりますが、特定の路線や地域を掘り下げたときにネガティブな変化が起きている可能性があると考えたためです。個別事業との関係をどのように考えているか教えていただけますか。

○佐藤桂 交通政策課長

個別の実施策とモニタリング指標の関係は、本日の資料では示せておりません。各施策と指標の関係性について、必ずしも直接的ではなく、間接的なものもありますが、紐づけされているため、次回以降は実施施策とモニタリング指標の関連性が分かるように示していきます。

○青木俊明 副会長

補足的な質問になりますが、事業によっては、モニタリング指標を、例えば、地域ごとに把握し、実施施策の効果を評価してもよいのではないのでしょうか。

○佐藤桂 交通政策課長

実施施策の内容にもよりますが、地域ごとにモニタリングを実施し、集計しているものもあると思いますが、一概には言えません。

○吉田樹 会長

モニタリング指標を設定した段階では、八木山ラインは想定されていません。ですが、具体的に事業に取り組むことになれば、八木山ラインは個別にモニタリングしていくことが必要となります。運賃については未調整という話がありましたが、ダイヤ調整をした結果、他系統と比較してどのような変化が見られるか、また、運賃の調整が実現した時にどのような変化が現れるかをモニタリングします。そのようにすることで、取組を他地区へ展開することによる効果が類推しやすくなります。せんだい都市交通プラン策定以降、様々な具体の施策に取り組んでいることから、モニタリング指標の解像度を上げて整理できると個別の施策効果についても議論しやすくなります。

様々な意見がありましたが、共通していたのは、コロナ禍の影響をどのように考慮するか、個別の事業を展開している地域でどのような変化がみられるか、という点です。バスの利用者数については、実は定期券の利用は回復しているが、定期外の利用が回復していないなど、一言減少としても内訳が異なっている可能性は考えられます。このような論点はコロナ禍前にはあまりなかったと思われますが、現在は重要な視点である

と考えます。大変かもしれませんが、次回以降の交通政策推進協議会では、モニタリングの実施方法について改めて示していただけると良いと思います。

## (2) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用について

### ○吉田樹 会長

次の報告は、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用について」です。仙台型の地域交通は本格運行を進めるにあたり、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用することを考えていますが、その申請を交通政策推進協議会から東北運輸支局に行く必要があるため、その確認を行うものです。

### ○梅内一樹 地域交通推進課主任

(資料 6 の説明。中略)

### ○吉田樹 会長

資料 6 の内容について意見・質問はありますか。

(意見なし)

具体的な書類については、〆切が例年 5～6 月となっていることからこれに間に合うように準備を進めることとなります。ちなみに、交通不便地域に関して、1km 以内にバス停があると指定できないという条件がありますが、坪沼地区はこの条件に当てはまる地域です。しかし、本協議会から交通が不便な地域であるとして東北運輸局に申請を行うことで、運輸局長の判断で交通不便地域として取り扱うことができるという仕組みを活用するものです。

### ○吉田樹 会長

予定されていた案件は以上になりますが、意見等がありますか。都心循環線については説明しなくてよろしいですか。

### ○早坂佳高 公共交通推進課主査

配布資料の中に都心循環線のチラシを含めています。前回、7 月の協議会では、チラシやみやぎ応援ポケモンであるラプラスをあしらったバス車両のデザインについては報告できていなかったため、配布しました。裏面には時刻表も掲載されています。是非利用していただきたいと思います。

### ○鈴木俊介 宮城交通株式会社営業部次長

「まちなり「チョコット」with ラプラス」の運行を開始しました。運行開始後、メディアや SNS 等による宣伝効果もあり、週末は座席が埋まる便もあります。人気の便

は、12:30、12:50、16:00 など前の便と間隔があいている便で、午後に比較的利用されています。仙台駅前から定禅寺通市役所前やメディアテーク、公済病院前などで利用されています。利用状況として、10月は1日平均70人でしたが、11月は1日平均60人となっており、1便平均3人程度となっています。アンケートの実施なども考えていますが、是非利用いただきたいと思います。

#### ○吉田樹 会長

本日の協議会の前段では、利便増進実施計画の意見聴取を実施しました。まずは、八木山ラインのダイヤ調整を行いました。運賃の統一が課題として残っていることに加えて、ダイヤ調整の区間外の区間のモニタリングの実施について指摘がありました。後段のせんだい都市交通プランのモニタリングに関しては、コロナ前と現在で指標を比較することや、モニタリング指標の解像度を上げることで個別の施策効果について把握、共有、議論ができるように指標を事務局で検討するという結論となりました。

以上で進行を事務局にお返しします。

### 5 その他

#### ○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

次第の5番、その他として委員の皆さまより、報告・連絡等ございますでしょうか。  
(特になし)

事務局から会議の成立について補足ですが、本日、宮城県企画部地域交通政策課大石課長様におかれましては遅れてご出席と連絡を受けておりましたが、ご欠席となりましたので、最終的に委員24名中18名の出席となります。なお、いずれにしても定足数を満たしていますこと改めて報告させていただきました。

次回の会議の開催は、令和5年3月を予定しています。詳細な場所・日時が決定次第連絡いたします。

### 6 閉会

#### ○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

以上をもちまして、令和4年度第3回仙台市交通政策推進協議会を閉会いたします。

以上