

## 令和5年度 第3回 仙台市交通政策推進協議会 議事録

- 日 時 令和5年11月27日（月） 14:00～15:45
- 会 場 青葉区役所7階 第1・2会議室
- 出席委員 吉田樹委員、青木俊明委員、大泉隆是委員、山城佑太委員、高橋誠委員、山田和義委員、佐々木芳陸委員、木村和博委員、脇田淳委員、奥山武信委員、岩間文貴委員、白鳥裕之委員、菅井茂委員、平嶋教義委員、二階堂聡委員  
[15名]
- 代理出席 大粒来健二氏（鳴海芳紀委員代理）  
長谷部宗俊氏（山田憲彦委員代理）  
佐々木健志氏（中嶋吉則委員代理）  
松木晃一氏（桃野智文委員代理）  
佐々木健雄氏（水谷哲也委員代理） [5名]
- 欠席委員 菊池輝委員、小野潤哉委員、石川文雄委員、山口裕子委員 [4名]
- 仙 台 市 佐藤桂交通政策課長、五十嵐大公共交通推進課長、田中徹地域交通推進課長  
(事務局) 石澤由交通政策課計画係長、鈴木康二郎公共交通推進課利用促進係長  
安附貴子地域交通推進課主幹兼地域交通第一係長、早坂佳高公共交通推進課  
利用促進係主査、阿部功介公共交通推進課利用促進係主査、  
阿部健太郎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  
吉田誠公共交通推進課利用促進係技師  
千葉晋太郎地域交通推進課地域交通第一係主事
- 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  
(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) 仙台市地域公共交通計画の評価指標の状況等について  
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 地位公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）
  - 資料 4 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画推進に係る事業）
  - 資料 5 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（地域公共交通計画に基づく事業）
  - 資料 6 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【令和 4 年度実績】
  - 資料 7 せんだい都市交通プランモニタリング指標の状況【令和 4 年度実績】
  - 資料 8 せんだい都市交通プラン実施プログラムの進捗状況【令和 5 年 9 月末時点】
  - 資料 9 仙台市地域公共交通計画 評価指標の状況等について
  - 資料 10 仙台市地域公共交通計画評価指標一覧
  - 参考資料 仙台市地域公共交通計画 施策の取組み状況について

## 1 開会

### ○石澤由 交通政策課係長

定刻となったため、令和 5 年度第 3 回仙台市交通政策推進協議会を開催します。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。本日の司会は仙台市都市整備局交通政策課の石澤が務めさせていただきます。

初めに、お配りした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ございます。本日は委員 24 名中代理出席 5 名を含めた 20 名が出席のため、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ご報告いたします。

## 2 挨拶

### ○石澤由 交通政策課係長

次第の 2 番、挨拶としまして、吉田会長よりご挨拶を頂戴したいと思います。よろしく願いいたします。

### ○吉田樹 会長

皆様こんにちは。師走が間近に迫る中、お忙しいところお集まりいただきありがと

うございます。今年から始まった、八木山ラインにて運行間隔の調整等を行うことにより利便性向上を図るといった取り組みを拡大するにあたり、利便増進実施計画の内容をご確認いただきたいというのが今回の交通政策推進協議会の一つの柱です。もう一つが、この協議会は「交通政策の推進」ということで、地域公共交通のみではなく、幅広い交通政策を取り扱っています。仙台都市交通プランの進捗確認もしていただきたいと思っています。よろしくお願いします。

#### ○石澤由 交通政策課係長

次第の3番、議事に移ります。ここからの進行については、設置要綱第5条に基づき、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。

### 3 議事

#### ○吉田樹 会長

それでは、進行を務めます。本日の議事は16時を目安に進めます。

議事に入る前に、本会議の公開・非公開についての確認です。本日の交通政策推進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、よろしいでしょうか。

(一同了承)

続いて、今回の議事録署名委員について、愛子観光バス株式会社・山田委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(山田委員了承)

では議事に入ります。1点目の議事である、新たに利便増進実施計画に追加する事業案と今年度の取り組み実施状況についてです。

八木山ラインについて、地域公共交通活性化再生法に基づく利便増進実施計画を策定して、国に認定をいただくことで有利に進めていくという取り組みです。本日は、現時点での利便増進実施計画の状況について、あるいは今後拡大していくにあたって意見聴取をお願いしたいと思います。交通政策推進協議会で承認いただいて提出するというものではなく、協議会で頂いた意見を事務局で精査した上で提出するという流れとなっています。いつも通り意見をいただければと思います。

事務局より説明をよろしくお願いします。

#### (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

今回の利便増進実施計画では、八木山ラインの平日のピーク時間帯の最大待ち時間や時間帯別の平均最大待ち時間を短縮することで、運行頻度の平準化を図っていくものとなっています。同様の取り組みを土休日にも拡大していくことも考えています。また、バス停デザインのマニュアルや、系統番号の表示の見直しについて等の議論を始めたいということで、利便増進実施計画の関連事業として説明いただきました。資料1に関してご確認、ご意見をお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

### ○山城佑太 国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課長

私からは意見ではありませんが、何点かコメントをさせていただければと思います。利便増進実施計画の内容については、調整させてもらえればと思います。1点目、八木山ラインについて、今年10月に地域交通法を改正し、大きなコンセプトの一つとして、交通分野単体での取り組みではなく、連携・協働をして地域公共交通の維持・活性化に取り組んでいくことが重要と認識しています。関係者との連携・協働に関する内容を積極的に計画に盛り込んでいただければと思います。八木山ラインの2社による協働は、まさに事業者間の「共創」の取り組みですので、引き続き連携をしていただければと思います。八木山ラインについては、運賃等も連携の余地があると認識しています。共同経営計画の制度によって、独占禁止法上問題となるような部分について、国が認定をすることで適用除外とし、事業者間で円滑な連携を支援することもできます。引き続きご検討いただければと思います。2点目、都心循環線について、前回利便増進実施計画に位置付けたことで、地域内フィーダー系統として国庫補助の対象となりました。都心循環線はポテンシャルのある路線だと思うので、目標についても引き続き検討していただき、利用者数のアウトプットだけではなく、アウトカムとして路線の収支率にも目を向けていただきたいと思います。それだけで評価するものではありませんが、エリア全体で分析したときの他路線への波及や全体としての効果等について利便増進実施計画案の21ページに具体的に記載がありますが、引き続き積極的に検討していただきたいと思います。交通政策推進協議会の中でも議論が加速すると良いと思います。3点目、令和5年度の補正予算案が今月10日に閣議決定しました。補正予算案の中でも、関係者間の協働や人材確保の取り組み等、多面的な取り組みに対する支援も盛り込んでいるので、積極的にご相談いただきたいと思います。

### ○吉田樹 会長

何か事務局から回答はありますか。

### ○早坂佳高 公共交通推進課主査

引き続き「共創」ということで事業者間の調整を進めること、という八木山ラインに

対するご意見について、利用者が利用しやすいダイヤ調整を図っているところですが、地域公共交通計画にも記載の通り、利便性の向上と併せて運行の効率化が重要と考えています。その上で、事業者間のサービスレベル、例えば共通定期等の調整も必要と考えておりますので、事業者とともに検討を進めていきたいと考えています。もう1点、都心循環線のアウトカム指標についてご指摘いただきました。資料2の19ページの「ネットワークの目的について」にも記載の通り、仙台市民や仙台への来訪者の利便性の向上を図るとともに、数多くある幹線・準幹線区間の利用と都心循環線の利用を確認しながら、どのように運行効率化を図ることが可能かを考えて、持続可能な都心循環線の運行を検討していきたいと思っております。

#### ○吉田樹 会長

都心循環線「まちなりチョコット」が話題に上がりましたが、今後の取り組みや課題について、宮城交通から共有事項等あればお願いします。

#### ○脇田淳 宮城交通株式会社営業本部部長兼営業部長

まちなりチョコットに関して、状況はあまり芳しくありませんが、土日は平均10人以上の利用があります。これから冬季で利用が落ち込むかもしれませんが、頑張っていく所存です。劇的な活性化となると、車両・人員等様々な課題がありますが、当社としてもポテンシャルのある路線と考えていますので、引き続き皆様からの応援をいただきながら頑張っていきたいと思っております。また、路線バス全般について共有したいことがありますので、次第の5番の「その他」の際にお話しします。

#### ○青木俊明 副会長

利便増進実施計画については、特に意見はありません。今回調整していただいて、ダイヤも分かりやすくなったと思います。ただ、特に八木山神社前ですが、時刻表通りに運行できるか不安があります。実際に乗ろうとすると遅延が頻繁に発生しているように思います。調整した結果、定時性が確保できているかを確認していただき、PDCAサイクルを回していただければと思います。

#### ○早坂佳高 公共交通推進課主査

調整を行ったダイヤに関して、定時性の確認と、確認した結果に対してどのような対応ができるかについて、今後検証していきたいと思っております。

#### ○吉田樹 会長

今回、平日のピーク時間帯のダイヤ調整にも取り組んでいくことで、団子運転の状態を解消したいという思いはありますが、一方で、渋滞の要因が特定の交差点である等、

状況によっては想定したような運行間隔とならないことも十分あり得るかと思えます。モニタリングは平日のオフピーク時間帯以上に重要と思えます。重要なお指摘でした。

○吉田樹 会長

意見聴取でしたが、利便増進実施計画の記載内容についての異論はありませんでした。事務局で整理を行い、進めてください。

続きまして、議事の(2)に入ります。地域公共交通確保維持改善事業費の自己評価についてです。事業費について、地域内フィーダー系統の運行費の補助、利便増進実施計画を策定するにあたっての調査事業及びすでに策定済みの利便増進実施計画の推進に向けての調査事業等、いくつか国庫補助を受けています。それらの事業評価を、交通政策推進協議会で1月31日までにを行い、東北運輸局の第三者評価委員会に諮る、という流れになるので、この場で自己評価を行いたいと思えます。

事務局から説明をお願いします。

(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

○阿部功介 公共交通推進課主査

(資料3、4の説明。中略)

○千葉晋太郎 地域交通推進課主事

(資料5の説明。中略)

○吉田樹 会長

資料3、4、5について示されましたが、ご意見等ありますか。

確認ですが、資料5の「つばぬま号」の「⑤目標・効果達成状況」の利用者満足度について、目標値は90%以上で良いですか。

○千葉晋太郎 地域交通推進課主事

ご指摘の通り誤植です。目標値は90%が正しいです。

○吉田樹 会長

目標値を90%以上に修正していただきますようお願いいたします。

その他はよろしいでしょうか。

○山城佑太 国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課長

資料の修正を求めるものではありませんが、資料4の計画推進に係る事業として、八木山ラインの時刻表の作成及び小学校等への配布といった草の根的な周知活動が重要だと考えており、具体の数字では難しいと思えますが、これに対する反響や成果につ

いて紹介していただきたいです。また、資料 5 の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助の評価に関して、利用者数、利用者満足度等、概ね達成したということでご説明いただきました。他の地域だと、地域交通を支えるために地域住民で話し合って収支率を定め、それに向けて利用していくといった取り組みをしています。そういった取り組みを考えても良いのではないかと思います。ただ、必ずしも一定の収支率が必要というものではなく、地域によって目指すべき収支率のあり方も違うと思います。また、地域交通の価値は収支率だけでは測れません。PDCA サイクルを回していくにあたっての一つの指標としてご検討いただければと思います。他にも、乗合タクシーについて、乗り合いの頻度や乗り合い率についても集計できると参考になると思います。もし割合や乗り合い率等の数字があればご紹介いただきたいです。

#### ○吉田樹 会長

1 点目が資料 4 に関わる内容で、利便増進実施計画に基づく八木山ラインやまちなりのチョコットの利用促進活動についてどのような反響があるか、とのご質問でした。現時点で紹介できる内容があればお願いします。

#### ○早坂佳高 公共交通推進課主査

八木山ラインのポケット時刻表を配布したのは直近であるため、効果はまだ把握できておりません。都心循環線は、夏休み前に小学校等にポスターを配布した後、利用者が増加しました。利用者数等の実績については、第 4 回交通政策推進協議会でご報告したいと思います。

#### ○吉田樹 会長

2 点目は、地域内フィーダー系統の乗り合い率や目標についてのご質問でした。

#### ○千葉晋太郎 地域交通推進課主事

収支率目標は、仙台市で設定している収支率を目標とし、地域住民と利用促進等について協議している状況です。各地区の乗り合い率については、新川地区は 2.0 人/便、坪沼地区は 1.5 人/便です。

#### ○吉田樹 会長

今のような数字は非常に重要で、新川地区は年間ベースの利用が便あたり 716 人となります。坪沼地区のつぼぬま号は 1 日 8 便で、結構な便数が運行しています。利用人数は少ないですが、便あたりの利用は 1.5 人以上で、乗り合いの効率は発揮できており、運行効率としては合格といえます。一方で、利用者数について目標が達成できているのは良いことですが、なぜ増えたのか、誰の利用が増えたのかを分析することが大事

です。利用者が限定されているサービスに関しては、固定客の利用状況で利用実態が全く変わってしまいます。利用者数等の目標値を満たしているかよりも、地域の実態に即しているのか、移動に困っている人に適切にサービスが届いているかということの分析を丁寧に行うことがより重要です。運輸局のフォーマットではこれについて記入する箇所はありませんが、地域の方々とは確認を進めてください。

○吉田樹 会長

こちらは協議事項のためお諮りします。資料 5 の「つばぬま号」の利用者満足度の目標値を 90%以上に修正した上で、ご承認いただけますでしょうか。

(一同承認)

ではこのようなかたちで取り扱わせていただきます。

#### 4 報告

○吉田樹 会長

報告事項は、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、どういった数値になっているのか、数値目標と異なる箇所がどのような状況にあるのか等をご確認いただきながら、どのような取り組みが行われているかについても併せてご確認いただきたいと思います。

次第では報告が (1) と (2) に分かれています。関連しているため資料については一括で説明していただきます。

(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 6、資料 7、資料 8 の説明。中略)

(2) 仙台市地域公共交通計画の評価指標の状況等について

○阿部功介 公共交通推進課主査

(資料 9、資料 10、参考資料の説明。中略)

○吉田樹 会長

資料 6～8 がせんだい都市交通プランに関する資料、資料 9、10 が地域公共交通計画に関する資料となっています。ご意見はありますでしょうか。

○吉田樹 会長

資料 6 の 10 ページに記載されている高速バスの減少傾向についての考察で、一つ目のポイントでは観光客のるーふる仙台の利用と併せて議論しており、資料 9 の最後の



ページに記載されている公共交通利用者満足度の向上とリンクするのは理解できるのですが、二つ目のポイントについて疑問があります。高速バスの乗り継ぎ利便性や定時性の向上は高速バスに関する事なののでしょうか。停留所を集約したら利用促進につながるのでしょうか。そもそも高速バスの便数が減っていることについて、利用者の減少を受けて減便しているのか、路線バスに運転手を割り当てていて高速バスの運転手が不足して減便しているのかが分かりません。減った原因を考察されないと、資料 6 の 10 ページの二つ目のポイントの内容につながりません。意図を教えてください。

#### ○日下貴史 交通政策課主任

高速バスの減少については、主に特定のバス事業者の路線の統合や減便等が影響しています。特定の事業者の経営状況が原因と考えられるため、詳細の確認まではできませんが、全国的にみられる新型コロナウイルスの影響による利用者の減少や運転手不足により減便等を実施したのではないかと考察しています。これにつきましては、関係者へのヒアリング等により、現状把握に努めたいと考えています。対策としての、高速バスの利用者数の増加については、せんだい都市交通プラン施策 22 の広域ネットワークの整備促進とあるように、仙台駅周辺において分散立地している高速バスのバス停の集約や、公共交通ターミナルの整備検討を進めるとあり、バスタ等も見据えた乗降場の集約化により、高速バスの利用者増につながると考えています。利用者数の増加は、交通政策のみではなく都市の魅力向上とも関係しているため、関係部局と連携して対応策を検討していきたいと考えています。

#### ○吉田樹 会長

高速バスの運行本数は、路線バスとは違って通勤利用に左右されます。需要が多ければ新規参入や新規路線が増えますが、そうでなければ撤退します。観光客を誘致する手段とするなら、生活者への影響は少ないのですが、宮城県内の路線が減便されたときに、高速バスがなくなったことで仙台市内から通勤できなくなった、仙台市外から通勤できなくなったといったことがあると、仙台市の都市機能の低下につながってしまいます。宮城交通としては、高速バスの路線の状況はどう捉えていますか。

#### ○脇田淳 宮城交通株式会社営業本部部長兼営業部長

高速バスは、県庁所在地間を結ぶ中・長距離系統、県内各地を結ぶ近距離特急に分けられ、コロナ前と比較すると高速バスは 2 割程度運休しています。利用者は 25%程減っている状況になっています。その中でも、朝、晩の通勤・通学利用者はほぼ戻ってきている感覚があります。昼間時間帯が戻っていないように思います。また、泉区にあった東北学院大学のキャンパスの移転の影響で、利用状況が変わっているといったこともあります。コロナ以外の環境の変化の影響があり、状況の分析をしかねている部分も

あります。リモートワークによる影響はないのではないかと考えています。

○吉田樹 会長

高速バスの路線の状況に関して、宮城県は把握しているでしょうか。宮城県で公共交通計画を策定していると思いますが、高速バスの話は出てくるのでしょうか。

○長谷部宗俊 宮城県企画部地域交通政策課 代理 部副参事兼統括課長補佐

宮城県内の高速バス路線を対象として議論していますが、内容については検討中です。仙台―古川間、仙台―栗原間等、通勤で利用している方がいるのは把握しています。

○吉田樹 会長

生活路線としての高速バス路線をどうしていくかということと、宮城県外からの観光客を集める目的の高速バス路線については、分けて議論する必要があると思います。

○青木俊明 副会長

吉田先生の意見と関連しますが、資料7の23ページ、24ページを見ると、新幹線、高速バスの行先別便数等が掲載されています。高速バスの便数が減っているとのことですが、行先別の状況が気になります。特に気になるのは東京行きとそれ以外の状況です。学会での発表の中で仙台と広島への求心力が低下してきているのではないかと、という意見がありました。実態を調査しようにも、新幹線や高速バスのODは追いつらぬところがあります。高速バスの東京行きの乗客数や便数は維持されていて、それ以外で減少しているならば、仙台が中枢として見られていないという可能性があるかと思えます。地域間交通についてはもう少し丁寧に調べて、減少の原因等を把握しておく対策を考える上で有用だと思います。また、資料9の基本方針1～4について、コロナ禍で利用が落ち込んだものが、コロナ禍の回復と施策の努力で戻ってきたという説明でしたが、もしかしたら何も施策をしなくてもこの回復基調になっていたかもしれないと思えました。どこまでが施策効果でどこまでがコロナ禍からの回復なのかは丁寧に分析し、切り分けた方が良いと思います。当然、施策の効果もあると思いますが、他自治体の例とも比較しつつ、施策の効果と自然回復の効果は切り離して調べ、どの施策がどのくらい効果があったか等を具体的に検討していくと、今後の役に立つと思います。

○吉田樹 会長

重要なご指摘だと思います。高速バスについて、追加で何かありますでしょうか。

○佐藤桂 交通政策課長

高速バスの便数の減少の原因についてはこれから分析していきたいと思っています

が、現状では、特定のバス事業者の便数が著しく減っていることは把握しています。具  
体の便までは把握していないので、利用者が減っていることが原因なのか、運転手不足  
が原因なのか、事業者へのヒアリング等で原因を把握し、交通政策で対応できるものか  
も含めて確認したいと考えています。

○吉田樹 会長

続いて、資料9への指摘について、何かあればお願いします。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

施策の効果に関して、八木山ラインの施策効果については確認中ですが、他の施策に  
ついては検証方法も検討した上で効果を把握していきたいと思います。

○吉田樹 会長

八木山ラインについては施策を実施して半年ですが、八木山ラインの利用状況の変  
化と市内の他路線の変化がどの程度異なっているかというギャップについては、ワー  
キングの中でデータを見始めているところです。まだ検証が粗い面もありますが、そこ  
で施策の効果とコロナ禍からの回復については一定程度見えてくるかと思えます。地  
域交通については、路線が増えた等の様々な要因があると思えますので、その時点でど  
のような事業をしたか、どのようなことが起きたかを記録していくと良いです。都心に  
ついては、どのバス停の利用が増えているかを分析するだけでも傾向が見えてくるか  
と思えます。八木山ラインについては、次回の協議会で補足いただきたいと思います。

○吉田樹 会長

以上の内容は報告事項になります。資料について質問等あれば事務局に連絡しても  
らえればと思います。

## 5 その他

○吉田樹 会長

その他ということで、全体を通してお話することがあればお願いします。宮城交通  
からお願いします。

○脇田淳 宮城交通株式会社営業本部部長兼営業部長

全国的な傾向として運転手不足がありますが、大阪府の金剛バスが廃止になること  
を発表し、首都圏でも大手のバス会社が営業所単位で減便を行っているとのこと  
です。日本最大級のバス会社である西鉄バスも、運転手不足で減便するとのこと  
です。福島県

の新常磐交通も運転手不足で、大幅な減便やエリアからの撤退の話が出てきております。2024年問題では、トラックが中心に報道されていますが、バスも労働時間の規制が入ってきます。来年4月から施行ということで、当社でもダイヤの見直し等を進めています。ただ、当社の場合は運転手不足以上の問題があり、一般乗合について、令和4年度は、30億円の売り上げに対して、5億円以上の赤字という状況になっており、株主にも説明できない状況です。大幅に収支改善するためには、路線バスの減便や撤退・廃止をしていかないといけないという話が出始めています。路線を維持していきたいという思いも強いですが、維持するためには赤字のままでは継続できないというジレンマが生じています。仙台市とも連携を取り、支援をいただいています。敬老乗車証の制度改正で利用者負担額の引き上げが発表されました。日中の利用者も重要である中、制度改正によって高齢者がバス利用に二の足を踏むのではないかと心配しています。交通局で導入している学都フリーパスと類似した制度の導入の話も出ていますが、あくまで朝、晩の利用者の増加になるかと思えます。全国のバス会社でも実施している運賃値上げについては、他社に先行して平成29年に一度実施しました。再度実施するのは利用者からの理解が得られるのか心配しております。補助金の申請もしていただけるとのことですが、5億円の赤字路線の維持が限界に近付きつつあるというのが現状です。収支を合わせるための大幅な運賃改正も必要ではないかと社内で議論が出ています。今回出たような新しい施策をどんどん推進していかなければ、減便・廃止が加速してしまうという状況であることを、この場を借りてお話ししました。今後ともよろしくお願ひします。

## ○吉田樹 会長

新常磐交通の話も全く一緒に、運転手不足もあるのですが、自社で4億円を負担して路線維持をしており、利用状況が良くない路線を1割減便したとのこと。センセーショナルに話題が出ていますが、収支改善のために運賃改定を行い利用者に負担してもらうことや、国の補助金を活用することも考えられる。国の補助金の活用に関しては仙台市内のバスの場合だと東北の中では原価が高いため、実際には赤字でも補助金算出の基礎となる単価が東北の平均値で見られるため、黒字になってしまい補助金が受けられない、という補助金の仕組みについては問題視しており、日本バス協会でも議論されています。国でもご検討いただいているとのこと。仙台市としても、市民に必要なサービスをどう調達するかということも政策として必要になってくると思ひます。利用者にも負担をお願いすることもあるかと思ひます。運賃改定についても、この交通政策推進協議会をベースに実施することも可能なため、この場をフル活用していただければと思ひます。

その他、全体を通して、何かありますでしょうか。

案件は以上です。進行を事務局に返します。

## 6 閉会

○石澤由 交通政策課係長

次回の会議の開催につきましては令和 6 年 3 月頃を予定しています。詳細な日時・場所については改めてご連絡いたします。

以上をもちまして、令和 5 年度第 3 回仙台市交通政策推進協議会を閉会します。本日はお忙しい中、ありがとうございました。

以 上