

令和3年度 第4回 仙台市交通政策推進協議会 議事録

- 日 時 令和3年11月4日(木) 10:00~11:30
- 会 場 宮城県民会館 601・602 会議室
- 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、児玉光誉委員
岩田憲明委員、中山弥須夫委員、鈴木雅弘委員、奥山武信委員、山田和義委員
木村和博委員、桃野智文委員、守修一委員、白鳥裕之委員、菅井茂委員
大友幸則委員、二階堂聡委員
[17名]
- 代理出席 岩館慶多氏(松原陽一委員代理)、荒井道顕氏(中嶋吉則委員代理)、
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) [4名]
- 欠席委員 菊池輝委員、村山弘晃委員、山口裕子委員[3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
(説明者) 田中徹地域交通推進課長
- 議 事 1 開会
2 挨拶
3 議事
(1) 仙台市地域公共交通計画中間案について
(2) 市民意見募集の実施(案)について
4 報告
(1) 地域交通の取り組み
(2) 都心の取り組み
(3) 仙台市の交通政策の取り組み
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中間案
資料2 仙台市地域公共交通計画中間案(概要版)
資料3 市民意見募集の実施(案)について

参考資料 仙台市地域公共交通計画（素案）への委員意見及び対応一覧表
報告資料1 地域交通の取り組み
報告資料2 青葉通駅前エリアのあり方検討協議会について
仙台 MaaS リーフレット

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4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に関してですが、リバウンド防止徹底期間が10月31日をもって終了している状況ではございますが、感染防止のため本日も会議中のマスク着用等にご協力をお願い致します。また、各委員の皆様の間にはアクリル板を設置しております。感染症対策を行っておりますのでご了承くださいませようお願い致します。

それでは、まずお配りしました資料について確認させていただければと思います。上から順に次第、座席表、そして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）

続いて、委員の変更についてご報告させていただきます。お配りしました出席者名簿をご覧ください。国土交通省東北運輸局におかれまして、人事異動に伴う委員の変更がございました。今回新たに交通企画課長・小林拓也様に8月20日付けで委嘱しております。大変恐縮ですが、小林課長より一言ご挨拶いただければと思います。

○小林拓也 委員

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した。なお、その他の委員の方々及び事務局の出席者紹介につきましては、お配りしました出席者名簿ならびに裏面の座席表にて代えさせていただきます。

続きまして、本日の会議の成立についてご報告いたします。本日、委員24名中、代理出席4名を含めた21名の出席となっております。設置要綱第6条第2項に基づく定足数を満たしておりますので、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。

○吉田樹 会長

皆様おはようございます。福島大学の吉田でございます。本日はよろしくお願いたします。

前回第3回の協議会が、新型コロナウイルスの拡大が大きかった時期にかかってしまいましたので、計画案について書面でいろいろなご意見をいただきました。ありがとうございました。いただいたご意見については、事務局及びバス事業者の皆様にお集まりいただいている部会の中でも一つ一つ見ていき、その中でこのような形で修正をさせていただいて、これからパブリックコメントを目指していきたい。今日の会議ではそういう所をお諮りしたいと思っております。

書面でのご意見のやり取りですと、お互いにニュアンスが伝わりにくいという所もあろうかと思えます。ぜひ皆様ご自身感じたことを積極的にご発言いただき、より良い案の基でパブリックコメントを目指して参りたいと思っております。何卒宜しくお願ひ致します。

○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えます。なお、ここからの進行につきましては、設置要綱第5条に基づき、吉田会長の方をお願いしたいと思います。

3 議事

○吉田樹 会長

それでは、進行を引き継がさせていただきます。

本日の会議ですが、概ね11時30分を目安に進めて参りたいと思えますので、ご協力をよろしくお願ひいたします。

議事に入ります前に、この会議の公開・非公開についてでございます。本日の協議会でございますが、原則公開として進めて参ります。ただ審議の中で非公開とすることが出てきた場合には、その都度皆様にお諮りして決めて参りたいと思えますが、よろしいでしょうか。

(了承) はい、ありがとうございます。

それでは続きまして、本日の議事録署名委員についてですが、東日本旅客鉄道株式会社・中山委員にお願いしたいと思いますがよろしいでしょうか。

(中山委員了承) はい、よろしくお願ひいたします。

それでは次第に沿って議事を進めて参りたいと思います。本日の議事ですが、一番大きな点としましては(1)「仙台市地域公共交通計画中間案について」となります。この後、(2)「市民向け意見募集」いわゆるパブリックコメントに移っていくということになりますので、パブリックコメントを提出する前に皆様にご確認いただく機会となるかと思ひます。特に、前回書面等でご意見をいただいた所も含めて、内容をご確認いただければと思ひております。

なお、本日は会場がいつもより広めになっておりますので、ご発言いただく時に、各委員の皆様へ声が届きにくいと思ひます。事務局の方でマイクを運びますので、マイクを使ってご発言いただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

では事務局より、資料1・2についてご説明をよろしくお願ひいたします。

(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

仙台市公共交通推進課の小林が説明させていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

(資料1、2、参考資料の説明。中略)

○吉田樹 会長

ありがとうございます。分量が多岐に渡りますので、資料1の前半と後半で区切りながら進めて参りたいと思ひます。まず資料1の最初のページに「はじめに」があり、計画の期間が5年間となります。そして、関連する計画やSDGsの話題があり、2章に入りますと、「現状と課題」が整理されています。そして3章には公共交通に関する目標と基本方針、そして課題と基本方針の対応表があります。

これは法定計画になりますので、このような記載をしていかなければならず、また、どのような内容を記載するのかは各協議会に委ねられているということにもなります。まずは、p3-3までについてお気づきの点、ご意見ご質問はございませんか。

○菅井茂 委員

コロナ感染症の影響というのは、p2-2~2-4には書いてあるのですが、その後の所では実際に鉄道の利用やバスの利用者が激減したというような事が全く触れられていません。p2-2~2-4のようなちょっとした書き方だけで良いのだろうか。コロナ以前の古い資料に基づいた分析しか無いという捉え方になってしまわないだろうかという気がします。コロナ禍は今収束しつつありますが、なかなかコロナ禍前に戻るのとは難しいと

いう状況が言われているわけですね。そういうことについて、少し楽観的な書き方だと私は感じますが、いかがでしょうか。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

ご意見いただきありがとうございます。コロナの影響ということで、例えば p2-5、2-6 で、令和 2 年の影響やコロナの今後の状況について記載し、対応していった方が良いのではないかとのご質問だと理解しました。グラフの数字については、令和 2 年のものが反映できるかという事を踏まえ、資料の修正・検討を考えていきたいと思えます。

○菅井茂 委員

ぜひ検討していただきたい。もし間に合うのであればその数字を入れてもらえれば、市民としてはよろしいのではないかと思います。よろしくお願いします。

○吉田樹 会長

こちらの書きぶりに関しては、事務局や私もチェックしていきます。

私は全国 41 の計画策定をお手伝いしていますが、コロナに関する記載はどこでも難しいです。東北は今年の方が厳しく、利用が減っています。ただ関東の方に行くと、今年较去年よりは少し良い状況である。また、路線によって全く異なっていて、タクシーは今年の方が悪い等、まだまだ影響が不確実な所があります。

今回のこの計画は、5 年間何も変えないという計画ではないという共通認識を持っていただきたいと思っています。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、昨年 11 月 27 日に施行されました。今回のコロナ禍が典型ですが、公共交通の需要は非常に変動します。その変動に対して迅速に 대응していくことも必要ですので、ある程度内容を変更することも出てくるだろうと思っています。

ただ後々「運行間隔を調整して平準化を図る」等の記述が出てきますが、これは利便性を高めていくということもさることながら、私は敢えて「東ねて減らす」という言い方をしております。例えば運行本数を減らしたとしても、利便性を落とさないようなやり方がとれる領域があるという認識をしておりますので、そういった部分で上手く調整できるようになるのではないかと。この事は、部会でも協議がなされています。ですので、具体的な個別の運行計画については、この計画案の中では書き込むことができません。

この協議会は、計画を策定して終わりではなく、その後も年間 3 回ほど開催していくこととなります。その中で様々な実施計画を立て具体的に組み立てていくこととなりますので、そこでコロナに関する具体的な調整や、需要が戻る・戻らないという部分に関する具体的な調整を図っていくという進め方になろうかと思えます。引き続き、こ

の場でも議論させていただければと思います。

コロナに関する記載については、事務局の方に預らせていただければと思います。よろしく願いいたします。

その他、ございますでしょうか。

○青木俊明 副会長

会長のご意見の中に「束ねて減らす」という表現がありましたが、これまでの協議の過程を知らずに p3-2、3-3 だけを見ると、公共交通が増えて非常に便利になるような印象を受けます。できればこの中に、より効率性を高めるといような文言が入っていると、単純に増やすだけではなく、サービスレベルを落とさずに効率を高めるのだという事が分かるようになると思いますので、ご検討いただけないでしょうか。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

p5-1 の①「バス幹線区間・準幹線区間」の所に「束ねて利便性を上げていく」ということを書いております。今のご意見を踏まえ、p3-2、3-3 の「効率性を高める」という部分も見えてくるような記載の方向について、引き続き検討して参ります。

○吉田樹 会長

この部分はポイントになると思います。p3-2 と「基本方針」が「利便性の向上」というタイトルになっていて、バスの利便性を高めることで利用可能な公共交通サービスの確保を目指すとある。これだけ見ると、確かに青木先生のご指摘の通り、本数が増える・運賃が下がるというサービスレベルの向上により持続可能にしていく、つまり収入を増やすと捉えられる。しかし、コロナ禍の中で増やす・値下げするという事をどこまで取り入れるかは、今の段階では非常に難しい。このように考えると、この「基本方針 2」の書きぶりでは、今までの議論や p5-2 のような具体的な事業とは結びつかない表現だと気づきました。

ですので、基本方針 2 の部分の記述も含め、検討させていただければと思います。

○木村和博 委員

字句の修正も含め 2 点ほど申し上げたい。

p2-9「交通環境の革新の可能性」で、MaaS の表記がありますが、現在 10 月 30 日から MaaS の実証実験を実施しております。パブリックコメントは 11 月 20 日から始まるということですので、ぜひ仙台 MaaS について記載をしていただければと思います。

また p2-10「免許返納を返納する」という表現になっているので、「免許証」等に変更をお願いします。また、一点確認ですが、p2-10「都心…」の部分に、「鉄道・バス・

二輪」とありますが、二輪はオートバイということでしょうか。自転車は含まないという意味かと理解しましたがよろしいでしょうか。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

1 点目：MaaS について、仙台 MaaS の記載についてはご指摘の通り、記載可能かどうかを関係者と確認した上で、記載する方向で検討していきます。また、計画策定の際は仙台 MaaS の方も確実に進んでいるということになりますので、その部分も反映できるかどうか、合わせて検討していきます。

2 点目：「免許返納の返納」について、修正させていただきます。

3 点目：二輪に関して、自転車を含みます。

○五十嵐大 公共交通推進課長

補足させていただきます。こちらの表現につきましては、自動車で都心部にまちなかに来た場合、例えば買物の後駐車場へ戻り帰宅するという行動よりも、公共交通やその他の交通手段で都心に訪れた場合には複数の目的で色々と移動していただくことになるという事を考慮し、二輪＝自転車を含むという表現にしております。

○吉田樹 会長

仙台 MaaS についてはぜひ入れたいですね。事業の部分にも、仙台 MaaS の推進という言葉があり、せっかく 10 月末から始まりましたので、差し替えたい。パブコメもあり市民への PR にも良いと思います。

その他、ありますか。

それでは後半、4 章以降になります。バス路線のネットワークについて様々精査をした上で、p4-2 のバスの確保・維持という所を中心に行っていく「みんなで支える路線バスエリア」と、仙台市とも一緒に進めている、地域交通の確保ということを戦略的に行っていく「みんなで育む多様な交通確保エリア」に、色分けをしました。

その中で、バスを確保していくという所も幹線・準幹線・フィーダーへ区分し、そこに指定されている箇所については、第 5 章 p5-2 で、実際に利便性の向上というような形の取組みを具体的に進めていき、どの路線・区間で何を行うのかというのを今後の実施計画の中で検討していきますということだと思えます。ただ、先ほど効率性と利便性の向上の両立という話がありましたので、そういう表現の方が良いかもしれません。

その他の事業についても、5 章の中に記載されております。6 章の目標値については、前回書面にてお諮りした際は具体的な記載にはなっておりませんでした。ご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

○青木俊明 副会長

P6-2 の評価指標について、基本方針④「都心回遊交通の強化」の評価指標として都心部歩行者通行量と都心における公共交通利用者数が挙げられていますが、実際には2つとも回遊を表すデータというよりはスポットでの交通量を表すデータだと思います。もし回遊というのを強調するのであれば、位置情報といったビッグデータが使えると思いますので、ビッグデータを用いた評価指標を検討していただけないでしょうか。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

ビッグデータの活用ということで、仙台 MaaS の利用を含めた回遊性の話と理解しました。現時点での目標は書けないですが、ビッグデータの活用につきましても、今後仙台 MaaS の担当部署と合わせ、どういったデータが活用できるか・どういったデータがあるのかを踏まえ、回遊性の目標値については引き続き検討して参ります。

○青木俊明 副会長

目標として入れるのが難しければ、参考として、今の回遊性がどの程度のものなのかを計測しておくだけでも良いと思います。実際の回遊性がどうなるかという所へ持って行った方が良いと思いますので、ご検討いただければと思います。

○吉田樹 会長

重要な指摘だと思います。公共交通計画だけではなく、全体の行政プランの健康診断として、例えば仙台 MaaS のデータだけではなく、スマホの位置情報データからどの程度滞在人口がいるのかを時間別に見るなどは現在可能になっていますから、そういったものがモニタリング指標の一つとして使えると思います。

パブコメの段階でどこまで書き込むかはもう少し整理しますが、その後の交通プランを含め、モニタリングとしてそのような空間データを活用していくのが良いと思いますので、ぜひご検討いただければと思います。

○木村和博 委員

評価指標の関係で MaaS の指標については現在盛り込むのは難しいということで理解しました。ただし、この MaaS はこれからの公共交通の需要喚起として非常に重要な役割を果たすものだと思いますので、今後の5年間のうちに何等かの指標をぜひ盛り込んでいただきたい。

また p4-12 で、各区間の起終点を新たに設けていただきましたが、フィーダー区間について、JR の駅が起点になったり、地下鉄が起点になったりとランダムに入っているような印象を受ける。JR が起点になっているもの、地下鉄が起点になっているものと分けて記載していただきたいと思いました。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

仙台 MaaS については、引き続き担当部署と協議し、記載できるよう調整を図っていきたいと思います。

フィーダー区間の並びについては、ご指摘の通り見やすいよう修正します。

○吉田樹 会長

フィーダー区間の並びは、部会で整理番号順に並べていたままになっています。見にくいのはおっしゃる通りです。ありがとうございました。

○久光秀平 仙台市交通局総務部経営企画課長（平嶋委員代理）

3点ほど意見を申し上げたい。

まず p4-6「多様な交通確保エリア」について。地域の実情に応じた多様な交通手段として例示されているものが、路線バスや地域住民主体の地域交通の導入の2つとなっていますが、もう一つ大きな柱となり得るものが行政によるコミュニティバスの運行だと思います。近隣の市町村では、むしろコミュニティバスの方が中心だと理解している。ここではあくまで例示ですが、市民の中にはこういった計画を初めて見る方もいらっしゃるでしょうし、行政によるコミュニティバスの運行という選択肢は明記しても良いと思っています。ここで書くかは別ですが、この計画上コミュニティバスの記載がどこにも書かれていないので、全体を通してご検討をお願いいたします。

2点目、p5-2 具体的な施策の中の、事業者間での調整・共同運行について、バス幹線区間と準幹線区間での取り組みという風に記載されていますが、このような運行の効率化に資する取り組みであればどこが優先ということではなく、路線の種別を問わず、効果があれば検討すべきことだと思いますので、特定の区間だけでなく他の区間でも検討を行うということが分かるようにしていただきたい。

3点目、p6-1 の計画の評価指標について、現況値をコロナ感染症の影響が無い令和元年度の数値を利用すると書かれていますが、基本方針③「地域交通の地区数」や基本方針⑤「低床バスの導入率」等については、感染症の影響で増減が生じるような性質ではないものと思いますので、このような項目については最新の令和3年度末の数値を利用すべきではないかと思います。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

1点目について、ご指摘の通り、多様な交通の中にはコミュニティバスや他の方法もあると認識しております。現時点で地域公共交通計画を考えていく上では、「みんなで育む多様な交通確保エリア」ということで、地域主体という所が重要であると考えております。その中で多様な交通手段として、行政によるコミュニティバスという話が出てくるということであれば、手段の一つかと考えます。まずは多様な交通手段の中にコミ

コミュニティバスを含むという扱いとさせていただき、今後地域住民との話し合いのなかでそういった検討を進めて参りたいと思います。

2点目について、p4-13をご覧くださいと、区間の設定にあたり、各分類基準を用いて幹線・準幹線を設けているということになります。幹線・準幹線につきましては、夜間人口や施設数等を用いて需要が多い所を選定しており、まずはそこを優先して実施して行くという事で検討を進めて参りました。とはいえ、他の区間を全く実施しないということではなく、この計画については、各事業者・関係者を含めて協議が整った所に関しては順次実施、計画の変更等に取り組んでいきたいと考えております。

○五十嵐大 公共交通推進課長

補足させていただきます。行政主体のコミュニティバスの考え方について、本計画においては、多様な交通確保エリアの方で路線バスに限らず地域の実情に応じた移動手段を地域の皆様・交通事業者・行政の方で話し合っていくという考え方を示しております。基本的な考え方としては、地域の皆様が中心ということがあり、持続可能な移動手段としていくためには、地域の事を最も理解している地域の皆様が移動手段を考え・作って・育て・守っていくということが必要だということです。そのため、市としても支援制度を設け、そのような地域を技術面・財政面で支えていく支援を強化していきたいということです。行政主体のコミュニティバスにつきましては、多様な交通の中の一つではありますが、まずは地域主体という形が基本と考えております。ただし、観光面の移動として、るーぶる仙台も行政バスのような形で運行されていますから、そういった限定的な検討は、様々な交通手段の確保の中で考えていければと思っています。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

3点目について、利用者満足度の現況値は令和3年度、それ以外は令和元年度となっております。最新のデータを使える所には使うべきというご指摘はその通りです。こちらについては、少なからずコロナの影響が想定されると考えられるものも含めて令和3年度基準のものも令和元年度基準として考えていました。ご指摘を踏まえ、令和3年度に変更できるかどうかの検討を含め、パブコメ前に変更が可能か事務局の方で検討して参ります。

○久光秀平 仙台市交通局総務部経営企画課長（平嶋委員代理）

行政によるコミュニティバスについて、多様な公共交通確保エリアでは、地域住民主体による検討が中心だということはおっしゃる通りかもしれませんが、必ずしも地域住民の方だけでは運行できないような地域もあると思います。そもそも計画全体として、行政によるコミュニティバスという選択肢にすら触れられていないという所が問題だと思いますので、この部分に書くかどうかは別として、例えば p2-12 には公共交

通の定義という項目がありますので、こういった部分で、地域交通にコミュニティバスが入るとお考えならば書き加える方が良いと思います。

パターンダイヤや共同運行については、実施する段階で計画を修正していくという回答でしたが、むしろ計画の変更が見込まれるのであれば、今の段階で書いておけば修正する必要も無くなりますので、今から書いておいても良いと思います。今後も意見調整をさせていただければと思います。

最後にもう一点、必ずしも修正意見ではありませんが、第 5 章から新規の取組みが具体的に記載されています。新たな事業費を要するようなものがいくつかございまして、これまでの協議において、交通事業、特にバス事業については非常に経営状況が厳しいことから、事業者としては、新たな事業負担を伴うような取組みは困難であるということを示し上げてきました。具体的な費用負担に関しては、利便増進計画の策定段階で協議を行うということですが、利便増進計画の策定段階で協議しても費用負担を行えないという状況は変わりませんし、これらの新たな取組みに関して、事業者として具体的な実現の見通しを持っているものではないという所は、改めて申し上げたい。

○吉田樹 会長

今、ご意見のあったコミュニティバスの定義について説明いただけますか。

○久光秀平 仙台市交通局総務部経営企画課長（平嶋委員代理）

私も具体的な定義をなかなか申し上げられませんが、私が言いたいのは行政が主体で走らせる交通手段があっても良いのではないかという事です。

○吉田樹 会長

コミュニティバスに明確な定義は無いはずですが。無いけれどなんとなく自治体が運営をして交通事業者に委託運行するケースというのを、コミュニティバスと言っているケースが多いと思います。それは p2-12 の地域交通と何が違うのか。たまたま、地域主体という所と行政が主体という所で違うという話だと理解しますが、だとするなら、公営のバスを否定することになりませんか。地方公営企業法に基づく公営事業体が存在するのが仙台ですよね。一方で、仙台市が運営し仙台市が直接運行するというケースは、コミュニティバスと何ら変わりはない。公営企業体である仙台市バスが自ら運営をし、それを能率的な事業者へ運行を委託するのもコミュニティバスには変わらない。コミュニティバスと地域交通との違いは何かという点は、もう少し議論したいと思っています。大事な点だと思っています。交通局も経営が大変だということは存じ上げていますし、その中で今後民間の事業者の皆さんと一緒に何が出来るかということで、先ほど共同運行もそうですが、色々な選択肢があり、ようやく総論として、何か一緒にやっていける可能性が無いかという所まで来たので、幹線軸ではない所も含めて、共同運行も

検討していくべきではないですかとおっしゃったのは、色々お考えがあつてのことだと思いますし、そこまで来てくださって私は嬉しかったです。

そこはぜひ議論させていただき、具体化していきたいと思っています。今のニュアンスをどう修正するかはお任せください。例えば、p4-6 地域交通の導入フロー図ですが、これは他でも使っていますか。この計画のみで使っているものですか。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

本計画だけで使っている。

○吉田樹 会長

それなら、運行の利用促進の部分に書かれている選択肢とは異なる選択肢もあると思うし、通り道を変えたり、延伸するという選択肢もある。もう少し、久光さんのご指摘の通り、コミュニティバスという言葉を使わないまでも、ストライクゾーンは広くても良いかもしれませんね。その方が、この後の議論の可能性が広がると思いますので、工夫の余地があると思いました。今後も議論させていただきたい。

○白鳥裕之 委員

都心回遊という点は商工会議所としても非常に重要であると考えております。p5-11 や p5-15 にも、商工会や商店街との協議が必要と書いていただいている通り、都心も公共交通を利用した回遊を高めるには、客のニーズを把握したり、どうしたら回遊してもらえるのかというのを、商店街や事業者で話し合うことが必要だと思います。取組みの進め方の所にそういった事業者も含めて記載して進めてほしいと考えます。

p2-10 でも、都心部では自動車よりも鉄道・バス・二輪の方が立ち寄り箇所が多いというのは必然だと思います。自動車については、商店会も割引券を出すといった努力をされていますが、公共交通でも何かのインセンティブを与えることによって、まちの回遊性や賑わいが高まっていくと思います。特にこのコロナ禍でお店の空き具合も大変なことになっています。仙台の街でもこのような状況なので、そういった側面支援をしていかなければ元に戻っていくことは難しいのではないかと思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

○渡邊康英 公共交通推進課係長

公共交通利用者への優遇策の検討ですが、仙台 MaaS でも、お店の方々に協力を得て割引サービスという形で導入していると聞いています。駐車場については、まちくるチケットなどの施策を行っていますが、あくまでも自動車利用者への付与となっています。都市整備局でも、このような優遇策を検討するにあたり、この公共交通バージョンができないかどうか等、まちくる仙台、商工会議所を含め今後ご相談をさせていただ

ければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○吉田樹 会長

P5-20にあるMaaSの書きぶりを見ると、仙台市の交通事業者や企業・団体等という言葉があるので、p5-11も、場所によっては取組みの進め方について「企業・団体等と連携をし」という文言があっても良いかもしれません。実際に都心回遊という点でバス利用を考えると、やはり交通事業者や市のアイデアだけでなく、地元の街の皆さんのアイデアをお貸しいただくなど、そういった部分で模索していくのが良いと思いました。P5-11の表現については変える必要があると思いました。

他にございますか。

○岩館慶多 仙台河川国道事務所調査第二課長（松原委員代理）

本計画の対象と取組施策の関係を確認したいのですが、p2-12公共交通の定義の部分に、「本計画では以下に掲げる…（中略）」とあり、その下には都市間交通の項目があり、高速バスや新幹線等という記載がありますが、これに対する5章での取組みは、どれが該当するのでしょうか。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

都市間交通に関する細かな取り組みについては、本計画には記載していないものでした。文言を削除するか、今後この取組みを踏まえ残していくかというのは、事務局で再度確認し修正等して参ります。

○吉田樹 会長

確かに、宮城県として公共交通計画を作るなら、高速バスの問題は重要になるが、さしあたり仙台市の計画ですので、p2-12の文言については都市間交通を省略しても良いかもしれませんね。

その他いかがでしょうか。

○岩田憲明 委員

計画書というよりは一般論としてお願いしたいことですが、多様な施策を行っていくという事で、個の施策の最適化を目指した結果に全体の最適化が損なわれるということが無いようにしていただければということです。例えば都心回遊交通の強化については都心歩行者通行量を増やすということですが、歩行者が施策によって増えたとしても、結果的に公共交通が使いにくくなり公共交通利用者数が減ってしまい他の部分に不利益になる、ということが無いように調整していただきたい。

○早坂佳高 公共交通推進課主査

ご指摘いただいた通り、個別の施策も取り組んでいきますが、全体最適化を踏まえて検討するのは必要だと考えておりますので、事務局の方で調整を進めていきます。

○吉田樹 会長

資料1に関して、皆様からご意見があった所を順に確認します。

P2-9、仙台 MaaS の取組みも加えるというご指摘がありました。

P2-12、「都市間交通」が計画の中に含まれていないので検討すべき。

P3-2、基本方針②について、効率性を担保しつつ利便性の向上と両立させるという意図ですので、その意図が伝わるように書き換えが必要かと思えます。

P4-6、コミュニティバスという定義からするとこれから議論が必要になります。バス運行については、担い手・方法論を含めてストライクゾーンが広くあっても良いと思いますので、見せ方を変えても良いかと思えます。

P5-11、都心回遊交通の強化について、取組みの進め方については、企業・団体という言葉を入れてもいいのかもしいかな。

6章の目標については、できるだけ最新のデータに差し替えるのと、具体的にモニタリングするにあたって、人の面的な動きを捉えられるデータを考えた方が良いとご指摘がありました。あるいは、仙台 MaaS の取組状況についての記載があっても良いという意見がありました。

以上の点について修正させていただき、パブリックコメントに入るという事によろしいでしょうか。

(意見等なし、承認)

ありがとうございました。

(2) 市民意見募集の実施(案)について

○吉田樹 会長

では、議事の2番目、市民意見募集方法について、事務局からお願いいたします。

○小林万里子 公共交通推進課主任

市民意見募集の実施(案)について、資料3をご覧ください。

(資料3の説明、中略)

次第の裏面に今後のスケジュールについて記載がございます。11月下旬からパブリックコメントを実施いたします。このパブリックコメントの結果につきましては、来年2月ごろの第5回協議会で報告させていただきたいと思えます。それらを踏まえた最終案の協議につきましては、3月の第6回協議会の中で協議させていただきたいと思えます。

○吉田樹 会長

只今ご説明のありました、中間案のパブリックコメントについてですが、まず、そこまでの進め方について確認させて頂ければと思います。先ほど皆さまから頂いたご意見の反映や、関係機関との調整について、今後、事務局で進めてもらい、11月中頃までに中間案をとりまとめることとなりますが、その中間案の内容確認については、会長の私、及び副会長の青木先生にご一任頂ければと考えておりますが、そのような進め方でご了承いただけますでしょうか。

(意見等なし、了承)

では、市民意見募集について何かご質問がありましたら伺いますが、どうでしょうか。

(意見・質問等なし)

なお、恐らく協議会終了後から市民意見募集実施までの間、修正をさせていただくということに加え、また詳しく読んでいただくと新たにお気づきの点等出てくると思いますが、委員の皆様の意見について事務局から説明をお願いいたします。

○小林万里子 公共交通推進課主任

この会議の後に別途ご意見をお受けしたいと思っております。資料の最後にお付けしたご意見書や、任意の様式で構いませんので、11月8日までに事務局の方へ FAX 又は Eメール等で送ってください。こちらについては、可能な限り中間案へと反映させ、会長・副会長へ確認をしたうえで、11月中頃までに中間案として取りまとめを致します。取りまとめた中間案につきましては、パブリックコメントの実施の前に、再度委員の皆様の方へ郵送等で展開させていただきます。

○吉田樹 会長

引き続き、よろしくお願いいたします。

4 報告

参考資料1 地域交通の取り組み

○田中徹 地域交通推進課長

(参考資料1の説明、省略)

参考資料2 青葉通駅前エリアのあり方検討協議会について

○坂野浩之 交通政策課長

(参考資料2の説明、省略)

仙台 MaaS リーフレットについて

○坂野浩之 交通政策課長

(仙台 MaaS リーフレットの説明、省略)

○吉田樹 会長

仙台 MaaS は 10 月末に始まって、宮城交通と交通局の共通した 120 円パッ区の区間乗り放題や、タクシーの時間貸し運賃のチケットも出しており、今までとは違う面白い取り組みだと思いますので、ぜひご活用ください。

5 その他

○吉田樹 会長

全体を通したご意見、ご感想はありますか。

引き続きパブリックコメントへ向けて皆様にご意見を頂戴するとともに、事務局の方で修正をして参りたいと思います。引き続きご協力のほどよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○五十嵐大 公共交通推進課長

全体を通したご意見等がございましたら、別添様式又は任意様式で 11 月 8 日まで事務局の方までお寄せください。よろしくお願いいたします。

6 閉会

○齋藤貴之 交通政策課主幹兼係長

本日の議事要旨につきましては後日郵送させていただきます。

次回の第 5 回協議会につきましては、パブリックコメントの結果のご報告といたしまして、令和 4 年 2 月頃の開催を予定しております。詳しい開催内容につきましては、改めて皆様へご案内を送付させていただきますのでよろしくお願いいたします。

以上を持ちまして、令和 3 年度第 4 回仙台市公共交通推進協議会を終了させていただきます。本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。

以 上