

第9回仙台市交通事業経営検討委員会 議事概要

- 日 時** 令和7年7月1日（火） 10：00～11：30
- 場 所** 仙台市交通局本庁舎 7階 研修室
- 出席委員** 鈴木高宏委員、長江剛志委員、大曾根学委員、榊原進委員、鈴木文彦委員、成田由加里委員 [6名]
- 事務局** 理事兼次長、理事（地下鉄担当）、次長（自動車担当）、総務部長、自動車部長、鉄道管理部長、鉄道技術部長、総務課長、経営企画課長、財務課長、事業企画担当課長、事故防止・接遇向上担当課長、参事兼輸送企画課長、運輸サービス課長、整備課長、営業課長、安全推進課長、駅務サービス課長、運転課長、施設課長、車両課長、電気課長、企画係長、他担当者 3名
- 議 事**
- 1 開会
 - 2 議事
仙台市交通事業経営計画（令和8～17年度）骨子について
 - 3 その他
バス利用データの可視化について
 - 4 閉会
- 会議資料** 資料1 仙台市交通事業経営計画構成（案）と今回の論点
資料2 仙台市交通事業経営計画（令和8～17年度）の骨子について
- 参考資料** 参考1 バス利用データの可視化について

1 開会

○事務局

ただいまより第9回仙台市交通事業経営検討委員会を始めさせていただきます。

まず、委員会の成立について確認をさせていただきます。本日は、福嶋委員が都合によりご欠席となりますが、鈴木委員長及び長江副委員長のオンラインでのご出席を含めまして委員6名に出席いただいております。仙台市交通事業経営検討委員会設置要綱第6条第2項に基づき、過半数の定足数を満たしますので、委員会が成立しておりますことをご報告いたします。

また、設置要綱第6条第3項において、会議は公開としております。

議事要旨につきましては、会議終了後に遅滞なく公開するものとしております。

なお、本日は交通事業管理者が所用により欠席しておりますので、ご了承いただければと存じます。

それでは、ここからの委員会の進行を委員長にお願いしたいと思います。委員長、どうぞよろしくお願いたします。

2 議事

○鈴木（高）委員長

ただいまから第9回仙台市交通事業経営検討委員会を開会いたします。

本日の議事録署名委員の指名について、委員会で決めました順番に従い、榊原委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは次第第2の議事に入りたいと思います。

議事「仙台市交通事業経営計画（令和8年度～13年度）骨子について」、事務局よりのご説明をお願いします。

〔資料説明〕資料1 仙台市交通事業経営計画構成（案）と今回の論点

資料2 仙台市交通事業経営計画（令和8～17年度）の骨子について

○鈴木（高）委員長

ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等はございますでしょうか。

○長江委員

資料16ページ【市バス事業における経営課題】の「③極めて効率が悪いエリアの運行」において、営業係数が500を超える路線が6路線あり、そのうち1,000を超える路線が2路線あると示されていますが、このような記載では、今後この路線を廃止するというメッセージに見えかねません。

横軸を営業係数とし、縦軸を該当する路線が何路線ずつあるかとしたヒストグラムなどで図示したほうが、文章で記載するよりも良いと思いました。

○理事兼次長

市バスは全ての営業路線で営業係数が100を超えているという厳しい状況にございます。その中でも特に効率が悪いエリアについて、このように記載したのですが、ご指摘のとおり100を超えている路線の中でも濃淡がありますので、そういった全体の状況がわかる表現について工夫していきたいと思います。

○榊原委員

1点目は、資料5ページ「③計画の位置づけ」の関連計画に仙台市都市計画マスタープランを入れなくても良いのか、ということです。都市計画マスタープランでは駅周辺の機能集約型の都市づくりについて明示されているので、今回の地下鉄沿線内・沿線外という施策と密接にリンクすると思っています。そもそも都市計画マスタープランの策定以前から、機能集約型都市として駅周辺に機能を集約するという声が上がっていたので、その考え方と連動するという意味では、同プランを関連

計画に記載し、仙台市の都市づくりの施策の共通課題として整理しておくが良いと思いました。

2点目は、資料27ページ以降の各戦略の目指すべき姿において、SDGsの記載がありますが、新計画は2035年度（令和17年度）までの10年計画である一方、SDGsは2030年がゴールとなっています。SDGsのゴールが延長される可能性もありますが、SDGsをどこまで目標に掲げるのか、計画の中間検証において見直すのか、取り扱いを考えたほうが良いと思いました。

○経営企画課長

まず1点目の都市計画マスタープランを関連計画として記載することについては、ご指摘も踏まえまして、改めて整理させていただきたいと考えております。

また、2点目のSDGsについてですが、今回の改定時点においてはSDGsの概念がございますので、まずはこの表記でスタートさせていただきたいと考えております。

計画の中間見直しの時期がちょうど2030年にあたりますので、その際に延長されればそのまま残し、もし違う概念や指針が示されていれば、表記を改めると考えております。

○鈴木（高）委員長

社会的要請に関するところは、今後動きが出て変化する部分がありますが、現状ではこのような形になるとご理解いただければと思います。

○鈴木（文）委員

全体的な課題と個別の課題等に整理していただいたので、前回に比べてかなりわかりやすくなったと思います。

その中で、資料12ページに「③仙台市の地域特性」として記載されている自家用車の保有台数と住宅地の人口密度について、確かに政令指定都市と比較するとこの通りかもしれないですが、東京23区、横浜、川崎、京都、大阪、神戸などを除くと、実質は仙台市と地方の中核都市はそんなに変わらない状況で、むしろ地方中核都市と共通の課題を抱えているという認識のほうが正しいのではないのでしょうか。

むしろ首都圏と京阪神地区だけが別格の状況にあるのが現実だと思いますので、おそらく地方の中心都市はどこも同じ課題を抱えているという認識で考えたほうが良いと思います。例えば自家用車の依存率が仙台だけ突出して高いわけではないはずなので、できれば記載を工夫していただければと思います。

また、詳細は今後の議論になってくると思うのですが、この10年間の計画の中で、いつまで何をやっていくのか、時間的な整理を行う必要があります。例えば先ほどのSDGsなどもそうです。また、EVバスを計画・導入するにも、おそらく3～4年は

かかってしまうし、現在のバス車両の導入についても、注文から2年ぐらいかかるケースや、メーカーの事情で納入が遅れることもあります。車両導入一つとっても期間を考慮しなければなりません。

そういった車両導入計画をはじめ、今後10年間の時間軸というのを見据えながら計画を策定していく必要があると思いました。

○理事兼次長

まず1点目の、資料12ページの地域特性の捉え方でございます。他都市と比較する際、私共は政令市比較を行うことが多いため、このように記載しておりますが、ご指摘のように、地方のバス事業を見ますと、人口減少や人手不足の中で大変厳しい状況にあります。また、自家用車の保有台数においても、仙台より多い都市があると思われまます。ご指摘も踏まえながら、仙台のバスの今後を考えていくときに、どういう比較をするのが適切なのか、見直しをしていきたいと思ひます。

2点目の計画の戦略・取組み等について、EVバスの事例等もいただきましたが、変化の激しい時代において、10年間という長い期間の計画になります。計画として施策を記載しているのですが、当然、優先順位も考える必要があります。あわせてご指摘のあったような供給側の事情として、コロナ禍以降、世界的にサプライチェーンが崩れつつあるような状況で、私共がニーズとしてあってもそれが供給されないという状況が近年特に顕著だと認識しております。

そうした中で、どういう時間軸の中で、優先順位をつけながら、様々な施策を実行していくべきか、具体的な施策として、今後5年間の実行計画のような形で計画の中に記載していきたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

地域特性については、大都市を除く見方をするというのが1つと、政令指定市だけではなく、そこに準ずる都市で、近年、交通面で尽力しているところ、例えば富山や宇都宮などの事例も参考にできるかと思ひます。

○大曾根委員

私からは子育て中の保護者の目線でお話をさせていただきたいと思ひます。

気になったところが3点ございます。

まず1点目は、「子育て支援と教育の連携強化」についてです。これは非常に意義のある取組みだと感じております。特に、「こども未来戦略」や「せんだいこども若者プラン2025」に基づく交通施策は、保護者としても大変ありがたく思っております。ベビーカー利用への配慮や、「1ねんせい はじめてきっぷ」といった楽しい取組みは、交通マナーの習得を含め、教育的な視点からも非常に優れた内

容だと感じています。

その上で一つ気になったのが、子育て支援における対象年齢についてです。子育て世代とひとくちに言っても、その範囲は非常に広く、0～3歳の乳幼児を育てているご家庭から、幼稚園・保育園に通うこども、小学生、中学生、場合によっては高校生も含まれると考えられます。こうした子育ての段階に応じた施策があると、全体としてグラデーションのある支援のかたちが見えてくるのではないかと思います。そうした観点を、より具体的に施策に反映していただければありがたいと思います。

○経営企画課長

子育て支援についてお話をいただきましたが、ご紹介のありました「1ねんせい はじめてきっぷ」については、小学1年生を対象に、夏休みうち3日間使用できる無料乗車券となっており、今年も実施予定です。

また、大人同伴の小学生の運賃を無料にする小児運賃無料化事業（ハッピー・ファミリー・ライド）が昨年度から実証実験という形でスタートしており、今後の展開についても現在検討を進めているところです。

お子様に対する料金制度としては、基本的には小児運賃の対象となる小学生に対する取組みを考えております。中学生については大人運賃でいただいております。さらへのアプローチでは減収につながる恐れもあることから、バランスを考慮して検討する必要があると考えているところです。現状では、小学生を対象とした小児運賃に対して様々な検討を行っております。

○理事兼次長

小児運賃の取組みの他に、中学校3年生を対象に、中学校卒業前の2月から2日間使用できる無料乗車券「中学3年生卒業おめでとうきっぷ」についても企画しております。

中学校の卒業を機に行動範囲が広がる中学3年生を対象に、将来にわたって移動手段として公共交通を利用していただくきっかけを作りたいという思いがあります。バスや地下鉄に乗ったことがない方もいらっしゃると思いますので、先ほどの「1ねんせい はじめてきっぷ」を始め、将来にわたってお客様になっていただくため、公共交通機関を利用するきっかけを作るという観点で施策を実施しているところです。

○大曾根委員

前回の委員会でもお話ししたとおり、子育て世代の施策におけるチラシやポスターに関しては、仙台市PTA協議会としてぜひ後援という形で後押ししたいと思っ

ております。事務局にも確認しており、仙台市教育委員会とも連携しながら施策を後押しして、広く周知していきたいと思っておりますので、そういった取組みがあれば、ぜひ教えていただきたいと思っています。

2点目は、「安心・安全の徹底」についてです。特に通学時間帯など、混雑が予想される時間のバス停における防犯対策や見守りの取組みについて関心を持っております。たとえば、防犯カメラの設置によって子どもや保護者の安全を確保しているような事例があれば、ぜひ教えていただきたいと思います。地域と連携した防犯の仕組みが公共交通と結びついているようであれば、保護者としてもより安心して子どもを送り出せると感じます。

3点目は、「ダイバーシティとインクルーシブな交通」についてです。子育て世代の中にも、外国籍の方や、さまざまな事情を抱える方が増えています。また、ダイバーシティの視点からは、障害のある方への支援やバリアフリー環境の整備なども欠かせないと考えています。すでに取り組みされている内容がありましたら、ぜひ計画の中でより具体的に紹介していただきたいです。私たちとしても、「公共交通機関は誰にとっても使いやすい」というイメージを広く共有し、乗車への期待感を高めていきたいと思っています。そうすることで、将来的に公共交通の利用層をより一層広げることにもつながるのではないかと期待しています。

○理事（地下鉄担当）

地下鉄の安全・安心にかかる取組みとしては、地下鉄駅のコンコース及びホームに防犯カメラを設置しており、駅務室等でカメラの映像を見れるようになっております。また、昨年度から導入された南北線の新型車両3000系の車内においても防犯カメラを設置しております。今後、旧車両との入れ替えが始まり、防犯カメラが設置された新型車両が順次導入されていきます。そういった南北線の動き等を確認しつつ、東西線にも導入していきたいと考えております。

○次長（自動車担当）

バスの防犯については、現在、バス全車両に1台あたり5台のドライブレコーダーを車内外に設置しております。平成25年頃から設置を始め、令和5年度には新たなカメラを設置しました。事故を含め何かあった場合には録画映像を確認できるようになっております。

また、バス停には電照式のものがありまして、夜間にバス停が光ることから、防犯の役割を担っていると考えております。

○理事兼次長

交通局では、バリアフリー特定事業計画を策定し、取組みを進めております。交

通事業者としてはもちろん、仙台市全体としてダイバーシティの視点を基調としたまちづくりの推進を目指しております。

例えば、バスでいいますと、以前から計画的にノンステップバスの導入を進めてまいりまして、ほぼ100%に近いレベルでノンステップバスになっており、車椅子の方なども乗降できるような形で整備を進めているところです。

また、地下鉄に関しまして、段差解消の観点におけるエスカレーターやエレベーターの導入については、設備投資が伴うため費用との兼ね合いがあり、どうしても階段が残っている部分があります。そうしたところの段階的な解消にも計画的に取り組んでいるところです。

○大曾根委員

特に、子育て世代においては、安全・安心で、快適であることが利用促進の肝になるところだと思います。おそらく運賃よりもそちらを重視される方が多いのではと感じております。今後ともぜひ、安全・安心で快適な利用環境の整備に向けた取組みを、引き続き推進していただけますようお願いいたします。

○鈴木（高）委員長

委員長として少し付け足ささせていただきたいのが、大曾根委員からいただいたPTA協議会や教育委員会との連携については非常に貴重なご提案で、ぜひこの委員会だけで終わらず、後でしっかり検討していただきたいと思っています。

また、安全・安心に関して防犯カメラのお話をいただきましたが、交通事業者としてさらに考えていただきたいのは、大都市圏では、「まもレール」のようなこども見守りサービスとして、こどもが通塾などで駅の改札を通ったら、その改札通過情報を保護者に知らせる仕組みが普及しています。やはり地方のほうが安全上の懸念は大きいので、地下鉄は当然ながらバスにも拡大できないか、すぐには難しいかもしれませんが、検討していただく必要があると個人的には思っています。

もう1点は、若者に関して「中学3年生卒業おめでとうきっぷ」の話がありましたが、学都仙台フリーパスについても触れていただきたいと思います。最近では学都仙台フリーパスの販売状況が思わしくなく、定期外に戻っている傾向にあると以前伺った気がします。せっかく通学で公共交通を使っているのであれば、休みの日に足を伸ばして公共交通を使って出かけるなど、もっと活用を広げていただくべきだと思います。例えば東北大生でも、首都圏出身で公共交通を利用する傾向が強い学生は多いと思いますので、より利便性を高めていくのが戦略的に重要だと思っております。

○成田委員

女性の視点もしっかり入れていただき、以前にも増して良いものができており、皆様のご尽力に感謝を申し上げたいところです。

計画期間が始まって10年後を考えると、人口減少も予想以上に進んでいると思われます。先ほど理事兼次長も環境変化が激しい状況にあることをおっしゃっていて、10年後について、今責任を問われているのだと考えているところです。

そうした状況を踏まえ、資料15、16ページの【市バス事業における経営課題】について伺います。②運行効率の低さ、③極めて運行効率が悪いエリアがあるとのことで、②においては「網の目のように路線がはり巡らされている」と記載がありました。バス路線の基本設計や、路線をどのように敷くのかを定めた方針について、また、いつ定めた方針を基に現在運行しているのか、教えていただければと思います。

○自動車部長

今日に至って、このような網の目のようなバス路線になった経緯ですが、地下鉄が開通する前は、バスが仙台市内の主な公共交通手段として運行しておりました。市民の皆様からバス路線についてのご要望が様々な形で寄せられ、それを受け入れてきた結果として、今のような網の目のようなバス路線ができております。

地下鉄南北線や東西線が開通後、バスの路線再編は実施してきたのですが、まだ市民の皆さんの移動手段をバスでしか確保できないエリアが多いため、現在においても網の目のようにはり巡らされたバス路線が続いている状況です。それが効率性を阻害しているというご指摘もありますので、今後どのような形でバス路線を運行していけば良いか、ビックデータを活用しながら路線再編に向けて検討しております。

○次長（自動車担当）

もともとバス事業があり、その後地下鉄が開通し、だんだんバス路線が集約されてきたという成り立ちですが、そもそも仙台市のバス路線は、仙台駅を中心に放射線状に形成されていることが特徴です。朝の時間帯は郊外から仙台駅方面に向かってきて、帰りの時間帯は仙台駅など中心部から郊外方面に向かうといった路線が多いです。

また、例えば北西部の団地に向けておよそ10キロ以上の距離を走る路線がありますが、比較的、長距離の路線が多いというのも市バスの特徴です。

○成田委員

お聞きしたかったのは、仙台市としてバス路線の基本方針について、検討委員会

のような場で議論してきたのか、どのように方針を定めてきたのか、という点です。

高度経済成長期において、住宅開発に合わせ、重要な足として要望を取り入れてきたという現状ではありますが、一方で、例えば東二番丁を走っているバスが多過ぎると感じることや、誰も乗せないで走っていると思うことがあります。

そして、参考資料1「バスデータの可視化について」6ページの地図を拝見したときに、今おっしゃっていた仙台駅を中心に放射線状に広がるバス路線が現実としてデータに示されていると思っています。

抜本的にバス路線をどうしたらいいのか考える時期を迎えており、もちろんまちづくりに密着しており、市民の利害にかなり影響が出るので簡単にはできないことですが、この10年の中でしっかり検討していただきたいと思います。バスの運行効率の低さという経営課題については、バス路線の抜本的な検討がされてこなかったことがまず課題だと思います。これはネガティブな意味ではなく、そういう時期を今迎えてきているのだと認識し、計画に盛り込む必要があるのではないかと考えています。

そして参考資料1「バスデータの可視化について」6ページの地図を拝見すると、旭ヶ丘周辺や南光台等、北東部の住宅開発地域がハブになっているような成功事例がある一方で、地下鉄という強みがありながらも、なかなかそれを生かし切れていないのではないかと市民の肌感覚としては感じます。

また、固定資産としてのバスをどう維持するのかという観点もあります。持続可能なバス事業や交通事業を考えると、国内や海外でもたくさん事例はあると思いますが、例えば地下鉄&ミニバスの併用といった手法があります。ハブになる地下鉄に人を集めて、市民にとっては乗り換えが必要になるので不便もあるかもしれませんが、バスの小型化で固定費等のコストを抑えることができるのではないのでしょうか。また、バスの運転士の人材不足についても、割と小回りの利く働き方が可能なのではないのでしょうか。

地域にどのようなニーズがあるのか、データ分析を活用しながら、DXの観点で検討すべき時期にあるのではないかと考えています。例えば病院へのアクセス等を始め、参考資料6ページの地図のような全て仙台駅に向かって集中している路線をどのように分けていくか、市民の理解も必要なので、一定の時間と議論が必要だと思います。

そのため、資料16ページの「③極めて効率が悪いエリアの運行」を廃止するのではなく、市民の利便性を、市民が我慢できる程度に抑えつつ、どのようにコストをかけていくかを考える必要があります。税金で補填している状況ですので、まず全ての市民に負担をかけていることを前提にしながら、抜本的な見直しについて取り組むことを市民に約束していただければと思います。

ビジネスでは、よく強みと弱みを分析して、課題の重要性等を検討するのですが、

交通局の強みとしては地下鉄があり、東西線もあるわけですから、それをうまく生かし切れているのか、という点も分析結果に表れていると思います。バス路線の基本設計を考えるに当たり、現状の交通事業の強みと弱みというのを、時間軸も踏まえてデータを基にご検討いただき、市民の理解・共感を得られるようにしていただきたいと思います。

○理事兼次長

過去からの経過や現状を分析してみると、弱みがあるのも事実と言えるのではないかと、ただ、それをネガティブに捉えるのではなく、どのようにしていくべきか、客観的にデータ分析を行い、まちづくりの中で交通事業者としてどういった貢献ができるのかという観点で見ていく必要があるのだろうと思います。

これを踏まえて、今年度、バス利用データの可視化として、これまで保有していた乗降データをさらに深掘りし、どういったニーズがあるのかを併せて分析していきます。仙台市の大きな特徴である東西南北に伸びる地下鉄といった基軸となるものがある中で、バス路線をどのように考えていくか。これまでも旭ヶ丘駅を始め、地下鉄の各駅を基点としたフィーダー化の取組みを実施してきましたが、人口減少を迎える中で、今後10年、さらにその先を中長期的に考えた際、どうすべきなのかという課題に着手する時期と考えております。それを次の計画でどう位置づけていくかについても検討していきたいと思います。

○成田委員

営業キロが長い路線を解決するために抜本的な見直しをする、といった力強い言葉が計画に記載されると、市民としては応援したくなると思われまして、ぜひご検討ください。

○鈴木（文）委員

「安全・安心」はよく使われる言葉ですが、実際は「安全」に関することしか触れられない場合が多いです。「安心」はもう少し幅の広い言葉で、例えば公共交通が選択肢として用意されていることの安心感や、どういう公共交通機関があり、どう利用すれば良いかわかる安心感というのが「安心」に含まれるはずで、その点が抜け落ちている場合があります。

今回の計画骨子を見てみると、市営交通に関するインフォメーションをどう発信していくか、どのように市民や来訪者に理解してもらおうかという視点が、4つの経営戦略における各施策の中に見えにくいと思いました。戦略Ⅱ「快適で利用しやすいサービスの提供」や戦略Ⅲ「まちの将来に向けた行動」に含まれても良いと思うのですが、あてはまるものが見当たらないです。インフォメーションを発信し、知

ってもらふことについての施策をしっかりと入れていただいたほうが良いと思っています。

「安心」には、そういった話も含まれると思っているので、戦略Ⅰ「安全・安心の推進」が良いとは思いますが、中には「安全・安心」が「安全」に関わることに特化している場合もあるので、違和感があるとすれば戦略Ⅱか戦略Ⅲでも良いのですが、いずれにしても、市営交通に関するインフォメーションについて、しっかり記載いただいたほうが良いと思いました。

○長江委員

資料22ページのバスの財政目標ですが、経常収支の均衡を目標としている一方で、ここには乗車料収入に関することのみ記載され、広告料収入などそれ以外の収入について触れられていないのは、よろしくないのではと思いました。

バスなので、地下鉄のような駅舎の活用は難しいかもしれませんが、例えばバスターミナルを活用して広報したり、走行距離の長いバス路線の景色を動画で撮影・編集して、風光明媚な場所を走行していることをアピールしたりできるのではないのでしょうか。経常収支の中で乗車料収入以外についても、積極的に収入増を考えていくというメッセージを発信できると良いと思いました。

それに関連してですが、10年間の計画を考えたときに、ニーズに対応するだけではなく、今後10年間で新しいシーズをさらに発掘しに行く姿勢を見せても良いと思います。

例えば資料27ページに「戦略Ⅰ：安全・安心の推進」について記載されていますが、仙台市交通局として実施している安全・安心に関する活動や施設整備について、例えば公式X等でもっと定期的に配信しても良いのではないのでしょうか。バスの車両整備の様子や、全国的にも珍しいホームドアの設置など、何回発信しても良いことなので、もっと工夫しても良いと思いました。

資料29ページの「戦略Ⅱ：まちの将来に向けた行動」においても、先ほど話題に上がったPTAや地域企業との連携について文言として明示しても良いと思います。

資料30ページの「戦略Ⅳ：持続可能な経営基盤の確立と事業運営」に関しても、ここに記載があるものだけでは自己満足のように感じられます。今までやってきたことを今後もずっと取り組んでいくように見え、この施策だけで必ず経営が良くなるのかと疑問に感じています。この中に例えばアウトリーチ活動を追加してみてもどうでしょうか。今までバスや地下鉄に乗っていない方に対して「乗ったら楽しい」「こんな良いことがある」ということを積極的に働きかけていく広報や、難しいかもしれませんが、バスや地下鉄に乗る楽しさをエンターテイメントのような形で発信していくことによって、単なるユーザーではなくコアなファンを生み出すことができると思います。具体的な戦略としてはないかもしれませんが、そういった

方針で考えているということに記載しておいたほうが良いと思います。今後10年間、環境はどんどん変わって高齢化が進むことは間違いないのですが、新しい需要を作っていく必要が絶対あるので、これから需要を生み出すという姿勢を全体に盛り込んでいただければと思います。

○理事兼次長

ただいま副委員長から4点ほどご指摘をいただきました。1点目は乗車料収入以外の収入について、本業を頑張っていくのは当然ですが、今後、人口減少局面を迎える中で収支均衡を目指していく時に、私共も今ある資産を有効活用するという視点は大変重要だと思っています。現在、ラッピングバスや地下鉄において様々な取組みを実施しておりますが、ファン層をさらに獲得して収益につなげていけるような取組みについても工夫が必要だと思っています。

また、2点目としては、安全・安心も含めて公式Xでの定期的な配信や、新しいニーズ・シーズの発掘に関するお話でした。確かに、今までの取組みをただ実施すれば良いという時代ではないと思っています。

3点目として、交通事業者だけでなくPTAをはじめ地域企業や関係団体との連携というご指摘もありましたが、交通事業者として何ができるのかも併せて考えていく必要があると認識いたしました。

さらに4点目として、アウトリーチ活動としての積極的な発信、ファン層の獲得に関するご指摘について、今申し上げた3点と関わるお話だと思いますが、どうやって乗っていただくか、裾野を広げていく活動や取組みについても、今回の資料では施策の項目列挙のため見えにくい部分もあるかと思いますが、今後、計画を策定するに当たり、具体的な事業についても検討していきたいと思っています。

○長江委員

私としては、「計画の位置づけ」や「課題の整理」など冒頭のパートにおいて、新しいファン層の獲得、アウトリーチ活動について記載し、それに対応する施策も記載してほしいと思います。例えば地域で映像コンテンツを作製しているメディア関係の方等も巻き込んでいくなど、具体的な施策が計画の中に入らなくても、そういう方針を進める姿勢をぜひ書いていただければと思います。

○鈴木（高）委員長

どこの項目に含まれるか、また追って相談が必要だと思いますけれども、ぜひしっかりと検討していきましょう。

3 その他

○鈴木（高）委員長

「バス利用データの可視化について」、事務局から説明をお願いします。

〔資料説明〕参考資料 参考1 バス利用データの可視化について

○成田委員

この10年計画は、仙台市民の利益向上に非常に大きな影響があると思いますので、皆様も私共もその責任の一端を担っているかと思えます。ぜひ今後ご尽力いただきまして、すばらしい計画を市民に示していただければと思います。ご期待申し上げます。

○長江委員

平成28年以降の10年近いデータを保有されているとのこと、ぜひ活用してほしいと思います。活用できるよう、私も何か協力したいと思っています。オープン化されれば、私を始め研究者もデータにアクセスし、分析・可視化できるようになると期待しております。

1つ気になるのは、icscaのデータはおそらく乗り継ぎデータも把握できるはずですが、資料を拝見すると、バス・地下鉄のそれぞれでODデータを出力しているように見えます。例えばバスに乗って降りた後に地下鉄に乗った人が、どこから乗ってどこで降りたかという、乗り継ぎの動きは追跡できるのでしょうか。

○輸送企画課事業企画室長

乗り継ぎデータについては現状出力する機能が備わっていないことがわかりました。

乗り継ぎデータが取得できれば様々な検討に利用できることは事実ですので、今後はそういった点についても検討していきたいと考えています。

○長江委員

現状では難しいということですね。もちろん完全に一人一人のIDを追跡できなくても、日時ごとにどれだけ乗り継ぎがあったのか、一連のデータだけでも可能な限り整備していただければと思います。専門の方であれば、うまくデータを組み合わせ活用できるかと思えます。当初予定していたODデータが取得できないから全部諦めるのではなく、1日何人が乗り継ぎで利用したのか、何時から何時までの間に何人が乗り継ぎをしたのか、地下鉄からバス、バスから地下鉄に何人が乗り継いだのか、というデータだけでも取得できれば損はないと感じたところです。

○鈴木（高）委員長

ジャストアイデアな部分がありますが、乗り継ぎ割引制度をインセンティブとして、事前に登録した利用者の乗り継ぎ情報が収集できるという仕組みがあれば、今のシステムでもプラスになる可能性があると思いました。

単にデータを取得して分析するだけではなく、利用者の利用率向上につながる取組みとの組み合わせが考えられれば良いと思いますし、先ほど大曾根委員との議論でありました、こどもの見守りなどは、大事な部分になりますので、そういった方面から見ていくと良いかもしれません。

○榊原委員

バス利用データの可視化について、ぜひ積極的に進めてほしいのですが、経営計画の戦略にどう位置づけるのか、疑問に思っています。資料28ページの施策の一部でしか挙げられておらず、もったいないと感じています。戦略や施策を立てる大前提として、データに基づいた取組みについて述べたほうが良いのではないのでしょうか。データ利用については「戦略Ⅱ：快適で利用しやすいサービスの提供」以外にも非常に役立つはずですが、これを戦略の一つとするのか、4つの戦略の前提条件になるのか、位置づけの検討は必要ですが、いずれにせよ施策の一つだけではもったいないと思ったところです。様々な場面で活用されるものだと思いますので、積極的に利用し、今回の計画にも明確に位置づけることが重要だと思いました。

○鈴木（高）委員長

ご指摘のとおり、計画の戦略を立てるに当たりデータを基本にするという点について、しっかり取り組んでいただきたいと思います。

○鈴木（文）委員

「戦略Ⅲ：まちの将来に向けた行動」については、データと密接に結びつくところで、交通政策との連携や、福祉政策との連携、市バス路線再編の検討については、まさにデータが必要な話になります。全体的な項目として挙げるのか、個別に挙げるかはともかく、やはりデータに基づいて計画を遂行していく姿勢が見えるようにしておいたほうが良いと思います。

また、仙台市都市整備局において地域公共交通計画を策定するに当たり、どのようなデータを使っているのかと思っています。私は東京都江戸川区の地域公共交通計画の策定に関わっていて、非常に役立ったのは、費用が発生しますが、NTTドコモが保有する人の移動を可視化したデータです。これを分析すると、現状の公共交通ネットワークが人の動きに合致しているのか明らかになってきます。それから、

交通ネットワークの過去から現在までの推移や、人の動きの推移についてもデータで明らかになります。このデータを活用すればバス路線再編等にも役に立つと思われます。

江戸川区の場合、バスのネットワークや鉄道への連携について、現実とデータが比較的整合していたので大きな齟齬はなかったのですが、このあたりが明らかになると、市バス路線はどういうネットワークであるべきか考える手がかりになります。もしそういったデータを都市整備局で活用していれば、連携したほうが良いと思いました。

○鈴木（高）委員長

直接的な所管は都市整備局だと思いますが、今のようなDXに関わる前向きな政策に関しては、まちづくり政策局が所管ですよね。

仙台市の中で課題だと思っているのは、まちづくり政策局と都市整備局が、重なる領域があるにもかかわらず2局に分断されていることです。それぞれに既存の政策に取り組んでおり、DXが進まない原因の一つになっていると思います。

そこも含めて交通局からオープンデータ化を進め、モデルケースを見せていただくのも大事だと思います。参考資料10ページのGISとの関連については、非常に良いツールになると思いました。

○理事兼次長

地域全体の交通をどうしていくか、まちづくりをどうしていくかという観点におけるご指摘ですが、当然交通局だけで完結するとは思っておりませんし、都市整備局が所管する地域公共交通計画の検討には交通局も加わりつつ、まちづくり政策局も含めて庁内で連携を取りながら進めていきたいと考えております。交通局として、今日ご紹介したようなデータについても、今すぐとは言わずとも、可能になれば提供しながら、庁内で連携の上対応してまいりたいと思います。

○大曾根委員

施設データとの紐づけは素晴らしいと思います。子育て世代においても、今はほとんどの保護者がスマートフォンを利用し、情報取得することが当たり前になっていますので、そういった方々の利便性が上がるのは素晴らしいと思いました。

一方で、いわゆる情報弱者といえますか、データに慣れていない方や高齢者の方に、どうやって情報を伝えて、利便性が上がったことをお伝えするか、課題になると思いますので、ITだけではない周知方法があれば、ぜひ考えていただきたいと思いました。

○鈴木（高）委員長

スマホでも、どこバス仙台が改善されるだけでも前進だと思いますが、ご指摘のように高齢者の方等には、バス停や地下鉄駅でのサイネージで接近情報をよりリアルタイムで表示させるという、当たり前の部分をぜひ充実させていただきたいです。できれば自分たちのテリトリーのバス停や地下鉄駅だけではなく、例えば藤崎デパートのように駅に直結している施設との連携をぜひ積極的に行っていければと思います。そうでなければ、沿線に立地している建物や事業者のメリットが出し切れない気がします。そういった部分にぜひ積極的に営業をかけて、単なる車内広告ではない、もっとアクティブな取組みをお願いしたいと思います。

○事務局

本日、市バス全区間一日乗車券「休日のんびりバス旅きっぷ」のチラシを配布させていただきました。こちらは7月5日(土)から令和8年3月29日(日)までの土・日・祝日に利用できる市バス全区間の一日乗車券となります。本日から仙台MaaSで販売を開始しております。

昨年度は仙台MaaSで地下鉄24時間券・36時間券を販売しましたが、今回のようなバスに特化した乗車券は初めての販売となります。既存の市バス一日乗車券は利用区域が限られているのですが、今回の乗車券は全区間利用可能というのが特徴です。

例えば仙台駅から定義や作並温泉に向かう際、往復で2,000円以上の運賃となるところ、この一日乗車券を利用すると1,000円で乗り放題となり、大変お得な乗車券となっております。委員の皆様にもぜひお使いいただければと思います、ご案内させていただきます。

○大曾根委員

前回の委員会では、仙台市の社会教育事業である「楽学プロジェクト」についてご紹介させていただきました。この事業は、小中学生を対象とした職業体験の延長にあたるもので、単なる「体験」にとどまらず、実際にその道のプロの方々をお招きし、約1時間半にわたって職業について深く考える機会を提供する、非常に意義のある取組みです。

委員会終了後、仙台市教育委員会の生涯学習課に確認したところ、今年の実施には間に合わなかったものの、来年7月に「地下鉄・市バスの運転士」や、それに関連する職種の職業体験をぜひ実施してほしいとの前向きなご回答をいただきました。

つきましては、来年度の楽学プロジェクトにおいて、交通局の皆様にもぜひご協力を賜りたく存じます。後日、生涯学習課から正式なご連絡があるかと思いま

すので、どうか前向きにご検討いただければ幸いです。

なお、今年度は1,500名の定員に対し、約1,800名の児童・生徒の申し込みがありました。また、市バス・地下鉄と同様の職種である新幹線の仕事体験（午前・午後各回50名、計100名）についても、既に定員に達しているとのこと。このように、交通関連職への関心は非常に高く、実際に体験を通して興味を深めた子どもたちが、将来の運転士や交通事業に携わる人材へと育っていくことも十分に期待できると考えております。未来の担い手を育てる教育の一環として、ぜひともご協力をお願い申し上げます。

最後に、私は今年度から仙台市PTA協議会の会長を拝命しておりまして、より皆様のご要望等を伝えやすくなっているかと思えます。ただ、保護者の目線で意見することは変わりませんので、引き続きよろしく願いいたします。

4 閉会

○事務局

次回の経営検討委員会の具体的日時につきましては、改めてご案内させていただきます。

また、今回の議事録につきましては、事務局が原案を作成し、委員の皆様にごE-mailで送信いたしますので、ご確認をお願いします。皆様にご確認いただいた後、議事録署名人の榊原委員に議事録を郵送しましてご署名をいただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上で第9回仙台市交通事業経営検討委員会を終了いたします。

本日は長時間にわたり、ありがとうございました。