

第3回仙台市交通事業経営検討委員会 議事概要

- 日 時** 令和5年11月14日（火） 15：00～17：00
- 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、鈴木文彦委員、長江剛志委員、成田由加里委員、福嶋路委員
[5名]
- 事務局** 吉野交通事業管理者、氏家次長、吉川次長（地下鉄担当）、平嶋総務部長、三浦自動車部長、中村鉄道管理部長、横田鉄道技術部長、参事兼総務課長、経営企画課長、財務課長、業務課長、輸送課長、整備課長、事故防止・接遇向上担当課長、電気課長、車両課長、施設課長、営業課長、安全推進課長、駅務サービス課長、運転課長、企画係長、他担当者 2名
- 議 事**
- 1 開会
 - 2 議事
 - (1) 現計画に掲げる経営改善策の再検討
 - ① 市バス事業の経営改革について
 - ② 地下鉄駅業務委託について
 - (2) 新たな収支見通しの検討
収支見通しの見込み方について
 - (3) 新たな取組みの検討
世代別の乗車数向上策について
 - 3 その他
 - 4 閉会
- 会議資料**
- | | |
|-------|----------------|
| 資料1 | 市バス事業の経営改革について |
| 資料2 | 地下鉄駅業務委託について |
| 資料3 | 収支見通しの見込み方について |
| 資料4 | 世代別の乗車数向上策について |
| 資料4別紙 | パークアンドライドについて |

1 開会

○事務局（経営企画課企画係長）

ただいまより第3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、委員4名出席
いただいておりますので、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、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。

ここで今後の当委員会における検討のスケジュールについて、改めて簡単にご説明させていただきたいと思ひます。

議事内容のうち、新たな収支見通しについては、乗車人員見通しの見込み方、その他の諸条件等について整理を行った上で、令和6年度の前半には新たな収支見通しとしてまとめたいと考えております。この収支見通しに基づいて、令和8年度に実施を予定しておりますバス運賃改定の改定率等についても検討してまいりたいと思ひます。

また、新たな取組みの検討についてですが、令和7年度に本格的に改定作業を行う新経営計画にまとめた上で、令和8年度以降に実施してまいりますが、早期に実施可能な施策につきましては、現計画に掲げる経営改善策の再検討でお示した内容と合わせまして、予算等の調整を行いながら、計画改定を待たずに順次実施してまいりたいと考えております。

今年度の委員会は、本日を含めて2回を予定しておりますので、引き続き忌憚のないご意見、ご提案をお願いいたします。

なお、お手元には、本日の議事の資料と併せまして、第2回委員会でいただいたご意見と交通局の回答をまとめた対応表をお配りしております。今回の議事に関わる内容については、対応表の右端にその旨記載しておりますので、併せてご確認いただければと存じます。

加えて、先日本披露目をいたしました、来年度デビューする南北線新型車両3000系の資料を置かせていただきました。併せてご覧いただければと思ひます。

よろしければ、ここからの委員会の進行を委員長をお願いしたいと思ひます。委員長、どうぞよろしくをお願いいたします。

2 議事

○鈴木（高）委員長

ただいまから、第3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ですが、前回の委員会で決めました順番に従って、今回は成田由加里委員をお願いしたいと思ひます。よろしくをお願いいたします。

それでは、次第の2、議事に入りたいと思ひます。

議事（1）番、現計画に掲げる経営改善策の再検討、①市バス事業の経営改革について、事務局よりご説明をお願いいたします。

[資料説明]

資料1 市バス事業の経営改革について

○鈴木（高）委員長

ただいまの説明について、ご意見、ご質問はございますか。

○鈴木（文）委員

一点目、4ページの市バス路線の現状として、バス幹線区間・バス準幹線区間・フィーダー区間と区分がされていますが、これらはどういった意味合いで区分されているのかという説明をお聞きしたいです。これらの区分の意味合いを明らかにしておくことが、今後、市民に対する説明には必要だと思います。

特に、「みんなで育む多様な交通確保エリア」とされている地域がありますが、この辺は、路線バスを廃止していきたいということかと印象として見えてしまいます。また、この幹線、準幹線ということについて、私がイメージするところと違う部分もあるので、ぜひ、どういう基準でつくられたか知りたいです。

二点目、11ページの時間帯別の利用状況の変化は、恐らく全国、ほぼ同じような経過をたどっていると思います。平日の通勤・通学の時間帯については大体8～9割ぐらいの回復で、深夜については回復していない。これは、首都圏のバス・鉄道も大体同じような傾向だと思います。

そういう意味では、今後、2024年問題によるドライバー不足等を考えるにあたっては、人が戻ってこない深夜は一定程度見切りをつけていくというのもやむを得ないと思います。

ただ、便数調整について、今後の方針として「収支差（金額）の大きい路線を対象にしていく」という説明でしたが、全体として利用者が多く収入金額も大きい路線は、一方でたくさん便数を走らせているために費用も多くかかってしまい赤字金額も大きくなります。収支差の金額が大きいところだけで減便を考えてしまうと、果たして正しいのかという疑問がありました。

最後に、三点目、バス路線のあり方として、地下鉄へのフィーダー化というのは、私は必要だと思いますし、フィーダー化のほうが乗客にとって利便性が高い状況であれば、自然にそちらへ移行していくものだと思います。

私は、新潟市の路線再編について、かつてBRTの関係で関わってきましたけれども、当初、乗り継ぎが増えることに対する苦情は非常に多くありました。ですが、幹線区間のバスが非常に高頻度で運行しており、それにアクセスするフィーダー路線も便数が確保できていたので、乗り継いだほうが便利になっていきました。ある時、苦情に対応して、直通便を1時間に1本か2時間に1本ぐらい復活させたのですが、結局、ほとんどの住民は利便性が高い、乗り継ぎのほうを選んで乗るという結果となりました。

資源が限られている状況の中で、やはりフィーダー化ということは避けられないことだと思いますし、私は正しいやり方だと思います。なので、まず、乗り継いだほうが利便性の高い状況を作る、少なくとも便利に見えるようにする必要があると

思います。

資料の薬師堂駅での比較を見ていると、やっぱり直通のほうがいいように思えてしまいます。薬師堂は乗り換えてから先の地下鉄が非常に短いので、ある程度こうなるだろうと予想できます。

なので、見せ方として、荒井や八木山動物公園ではどうなるか、少し検証したらよいのではないかと思います。

○鈴木（高）委員長

ただいまの鈴木委員のご指摘に関してのご回答をお願いします。

○輸送課長

まず、4ページの市バス路線の現状の図ですが、こちらは、仙台市都市整備局で策定した「仙台市地域公共交通計画」に掲載されている図です。宮交バスも含めたバス路線について、バス幹線区間、準幹線区間、フィーダー区間というような分類を行ったものです。その分類の詳細な基準については、計画策定主体の仙台市都市整備局で位置付けております。先ほどお話しをいただいた、「みんなで育む多様な交通確保エリア」は、仙台市で現在進めている「地域交通への展開」を図っている、あるいは検討する地域ということで、地域交通と市バスの役割分担を検討していく地域であると位置づけられている地域です。

市民の方々への説明というのは、この地域公共交通計画が策定された時点で、所管する都市整備局が、周知を行ったものと認識しております。

また、18ページの便数調整の考え方についてですが、委員がおっしゃるとおり、収支差が大きい路線というのは投入している事業量が多く、多くの経費を投入しています。お客さまもそれなりの人数がいるはずだということもそのとおりなのですが、それでも一定程度大きい収支差が発生しているということは、運行の効率化・便数調整を図る余地がある路線だと認識しております。この収支差を極力縮小させていくべきではないかという考えから、収支差の大きい路線を中心に便数調整を行う方針としておりました。

最後に、19ページと20ページのフィーダー化については、将来的なバス路線のあり方ということで、前回の経営検討委員会でお話ししました運賃改定の収支改善効果も見据えながら、今後着手していくべきものと考えております。

また、22ページに参考資料として掲載しているフィーダー区間の利用状況ですが、フィーダー路線と都心直通路線が比較できるような条件で運行しているところがちょうど薬師堂駅だったので、一例として掲載しておりました。これが八木山動物公園駅になりますと、地下鉄ルートとバス路線が重複しておらず、バス路線が、向山などの人口の多いところを経由していくルートなので、お客様の利用状況として

地下鉄の乗り継ぎと単純に比較し難いところがありました。そのため、今回は薬師堂を参考として資料に掲載させていただいた次第です。

市民の方々への見せ方というところにつきましては、委員がおっしゃるとおり、工夫してまいりたいと考えております。

○交通事業管理者

資料の冒頭で、議会での議論をお伝えいたしました。項目だけ記載をしておりますが、多くは、バス事業における今の厳しい経営状況についてご質問をいただいたものです。

これまでも、この委員会の中でお話をしてきたとおり、現経営計画では令和8年度に運賃改定を予定しておりますが、実施可能な経営改善策は実施した上で運賃改定を迎えたいと考えております。また、長期的に見たときには、運賃改定だけでは抜本的な経営改善にならない部分があることから、昨年を引き続き、来年度についても便数調整を行わなければならないと、議会にも決算を踏まえご説明したところでした。

ただ、これまでと違う要因としては、「2024年問題」が本市においても避けて通れない状況です。離職や運行管理者への転職によってドライバーの数が減る場合、その分を毎年採用によって補充していく必要があるのですが、実際には十分な採用ができておりません。そういった、もともと非常に厳しい状況で、ダブルパンチの2024年問題がありました。そのため、ドライバー不足への対応としても、便数調整は一定実施していく必要があると、議会でも答弁しました。

ただ、需要に応じた便数調整だけでは限界があり、先ほどご説明したフィーダー化ですとか、路線の統合であるとか、これまで手をつけてこなかった抜本的な見直しも今後必要であると考えております。このことについては、担当副市長からも議会において認識を表明したところでもございました。

それから、営業係数の路線ごとの収支差の問題です。こちら、先般の議会の常任委員会におきましても、このような資料を提出したところ、まずはやはり「営業係数の悪い路線」についていろいろご質疑をいただきました。

ただ、冒頭説明をしましたように、本市の成り立ちとして、市域が広い中でそれぞれの地域に住民の方が住んでおり、もともとは地下鉄もない中で、市域の隅々まで行き渡るバス路線がありました。その後、地下鉄南北線、東西線ができましたが、地下鉄だけではカバーできない地域があり、バスはそれらの地域を支えています。営業係数が悪いところについては、すでに、朝、昼、夜1本ずつのような非常に少ない本数で、生活路線としてギリギリで押さえている部分がありまして、確かに営業係数は高いのですが、これ以上の減便にはなかなか手をつけられないと考えております。

そのために、先ほど輸送課長が申しあげました通り、収支差の大きい路線を対象に検討を行っていかうと考えたところです。乗車人数が多い路線も多いのですが、ある程度の時間までは乗っているが、それ以降の時間になると乗らなくなるなど、その路線ごとの特徴がいろいろとあるので、一路線一路線、丁寧に、洗い出し作業をしているところでございます。

また、フィーダー化や路線統合については、運賃改定の実施を見据えながら、今から検討しておりますけれども、地域住民の皆さんへの説明など、一朝一夕では成り立たない議論が必要だと認識していますので、時間をかけながら進めてまいりたいと考えているところです。

○鈴木（高）委員長

ありがとうございます。少し整理しますと、最初の4ページの部分に関しましては、出典等の明記に加えて、それぞれの区間やエリアの定義という部分を、後で補完説明をいただければと思います。

それから、営業係数と営業収支の件ですが、日本のこういう営業係数の出し方というところは、幾つか議論があった部分かと思います。例えば、生活路線という基本的なインフラとして整備すべき路線に関しては、営業費用についてある程度は固定インフラと考えて、少し底上げしてあげないと、分が悪くなってしまわないかというような議論があったかと思いますので、管理者の説明も理解できるところです。

一方で、鈴木文彦委員のご指摘は、営業収支で考えてみたときに、営業係数では順位が高いにもかかわらず、営業収支のほうでは下位のほうに来ている路線を減便するということによって、高い乗車人員数による収入が減少してしまい、全体の収支の悪化につながったりはしないのかを検証するべきだというご指摘だと理解しました。

あと、フィーダー化に関しての部分についてですけれども、これは鈴木委員のご指摘のとおりではないかと思います。利用者に分かりやすいという意味でいえば、並行している路線とこだわる必要はないと思います。例えば八木山から仙台市内の中心に出るときにとられるルートが、バスで行った場合と地下鉄を使う場合とそれぞれあったとします。それぞれのルートでの料金と時間などを比較してみると、地下鉄を使って乗り継いだほうが早く、利便性高く行けるというケースが多く出てくると思いますので、そういった分かりやすい例で説明をしていただくべきではないかと思います。

もう一つは、2024年問題にも関わりますが、バス運転者の負担というところで、やはり長い路線は非常に取り回しが難しくなります。このあたりも市民に対して簡潔明瞭に説明していただくということも、このフィーダー化への理解を促す意味で

よいのかなというふうに思います。

○長江委員

一つ目として、最近、経済モデルを新しく作って分析しているのですが、こういったバス事業などの公共交通事業は儲かるはずがないということです。もし儲かる事業なら、ほかの民間企業がどんどん参入してくるはずなので、儲からないことをやっている以上、収支状況が悪くなってしまふのは一定仕方がない部分があるのではないかと思います。それでも、なぜバス事業を続けるのかというと、やはり市民の生活を支えるためだと思いますので、大きな声で言うわけにはいかないですが、ある程度の赤字は許容しながら続けていくことを考えるべきなのではないかと思いました。

二つ目として、フィーダーにしたときの所要時間についてです。私が青葉山から長町南まで行くときは、地下鉄東西線から南北線に乗り換えするよりも、地下鉄で八木山動物公園駅まで行ってそこからバスに乗ったほうが、少し運賃は高くなってしまふのですが、早いです。

意外と場所によっては、バスのほうが利便性が高いということもあると思うので、例えば、代表的な移動地点に相当するようなものからゾーンを作り、そのゾーンから別のゾーンまで移動するときに、乗り継ぎをしている人と直行で乗っている人でどのぐらい所要時間が違うかを見てみたり、そのルートで1時間当たり何便運行しているのかを利用者に広く広報等で見せたりすることによって、意外と、地下鉄とバスで乗り継いだほうが楽だと分かっていただけなのではないかと思いました。

最後に、フィーダー化について、実施すると本当にコストは下がるのだろうか、と疑問がありました。フィーダー化する分だけ、バスの本数は増やさないと利便性は下がりますし、フィーダー化すると運転手の数は逆に増えたりはしないのかなと思いました。鈴木委員長がおっしゃったように、長距離を走っていたドライバーの拘束時間は減るのかもしれないですが、費用が必ず減るとは限らないのではないかとということが心配になりました。

○交通事業管理者

1つ目の公共交通のあり方についてのお話について、先ほどの説明とも重なりますが、仙台市の特性として、まず、長い間、バス路線網が網の目のように発達していた中で、昭和の最後に地下鉄南北線ができたという歴史がありました。他都市と違って私鉄が発達しているわけではなく、鉄軌道系はほかにJRしかないというような中で、市域の半分を宮城交通に担っていただきながら、今日までバス路線を運行してきました。そういった経緯がありますので、私鉄も走っている、JRもある、民間も含めてバスもいっぱい走っているという他の政令市とは、なかなか同じテー

ブルでは考えられない特殊性があると思っております。

そういった中でも、公共交通としてバス事業を担っていかなければならないということで、これは第1回委員会での資料でもお示ししましたけれども、一般会計からの補助金額も、本市は他都市に比べて非常に高くなっております。仙台市一般会計からは、毎年30億円前後の金額を資金投入してもらっています。補助金には議会の議決をいただいているわけですが、やはり議会においても、そういった仙台市の成り立ちの特殊性や公共交通としての役割については、一定ご理解いただいているものと認識しております。

ただ、国の基準で、資金不足比率が20%を超えてしまうと、いわゆる経営健全化団体になってしまいます。そのため、そこは超過しないようにということで、今回のバス運賃改定を考えているところでございます。

2つ目のフィーダー化については、住民の皆さまには、これから時間をかけて、速達性や便利さをアピールしていかなければならないと考えております。

最後に、フィーダー化のコスト削減効果についてですが、先般、札幌市（注：北海道中央バス）で渋滞を避けるために、中心部へのバス乗り入れをやめて、フィーダー化にするという発表がありました。あれは、2024年問題への対応も含めた施策になるかと思いますが、営業所を郊外のほうに置いて、市内中心部にバスが入ってこないようにすると、営業キロは大きく縮小しますので、ドライバーの拘束時間と人件費を削減できるものと考えます。この辺の効果検証については少し時間をかけて考えていきながら、丁寧に進めてまいりたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

それでは、ほかのご質問がなければ、次に移らせていただきたいと思います。

2番の地下鉄駅業務委託につきまして、事務局よりご説明をお願いしたいと思います。

〔資料説明〕

資料2 地下鉄駅業務委託について

○鈴木（高）委員長

ただいまのご説明に対して、ご意見やご質問をお願いいたします。

○長江委員

委託した民間企業から提案されたサービスの説明がありましたが、駅には空いているスペースがたくさんあると思いますが、スペースの有効活用といった提案は、上がってきたりはしないのでしょうか。

例えば、長町駅は、かなり地下のスペースが広くて、イベントの開催やお店の出店があったりすると、乗り継ぎする人にも利用しやすかったり、近くに区役所もありますから、にぎわいが出るのではないかと常々思っていました。

有効活用として、スペースを一時的にお貸しすることで賃料収入を得るような検討はできないのでしょうか。

○営業課長

にぎわいの創出という点では、例えば仙台駅の南北線と東西線が交わるようなところにスペースがありますが、子供がバスの絵を描いたものを展示したり、障害者施設によるふれあい販売市を展開したりしています。また、旭ヶ丘駅ではコンサートを開催することもあります。その他の駅におきましても、空いているスペースについてはなるべく活用を考えてまいりたいと思います。

あと、一つ補足させていただきますと、モバイルバッテリーや自動販売機、証明写真機等の設置については、目的外使用や貸付等で一定の賃料収入を既に得ているところです。

○成田委員

今の活用の件ですが、そういうスペースで、今お話にあった公益的な活用のほかに、商業地域としての利活用というところで、駅を通過する人数や、その人数は他都市でいうとどの駅に相当していて、他都市の駅ではどういう利用が行われているかという検討や分析というのはしていますか。

○営業課長

駅のスペースの通過人員は、現状把握しておりませんが、改札を通過する人員は把握しておりますので、改札人数の多いところで、商業利用ができないかと検討しておりました。民間事業者の提案もいただきながら、できるところについて実施していきたいと考えているところです。

○交通事業管理者

利益を得るためのアイデアの部分は、我々公務員の弱いところだと認識しております。まず駅舎については、最初に考えているのは広告料収入でして、柱ごとにいろいろラッピング広告を行うなど、収入を得るために取り組んでいます。

ただ、コロナ後は、バス以上に地下鉄の広告収入の落ち込みが著しくなっております。広告料収入のアップを、広告代理店と打ち合わせをしながら図っていきたいと考えております。

それから、空きスペースの有効活用については、現在入っているテナントから、

店舗の拡張などの提案を受けるといった、受け身の拡大はあるのですが、新たにお店を誘致するという取組みは、具体的なものはありませんでした。空きスペースの通行量が少なかったり、需要と供給が合わなかったりすることで、実現ができなかった部分はあるのですが、これから我々も知恵を絞りながら、そういった取組みをしていかなければならないと考えております。

あともう一つ、コインロッカーの関係は、通勤の帰りに立ち寄れるような、通販などの受け取り用ロッカー設置などについて、調査を行っているところです。

○鈴木（高）委員長

確かに広告に関しては、静止画の広告はもうインパクトが少なく、大都市圏でもほとんどデジタルサイネージや動画広告に変わっているというのと、有人店舗についても、厳しい状況になっていて、かなり無人店舗や無人販売に切り替わっているというところがあります。

今大事なご指摘だったのが、スペースはあるけれども、人が通らないという部分について、少し動線計画を見直すということを考えてみてはどうでしょうか。その上で、長江委員からのコメントでもあったような公共的なスペース、例えば東二番丁通りの交差点の地下道には、市民の活動を支援するアートスペースのような場所がありますが、そういった親しみを持っていただけるような場所にしていくなのは一つのアイデアかと思えます。

○鈴木（文）委員

現状の業務委託を見ると、線ごとに受託事業者は1社ずつですが、これは、今後拡大するとなったときも同じような方法で行うのでしょうか。

○営業課長

現時点におきましては、同じような方向で拡大することを考えております。

○鈴木（文）委員

今後拡大するとすれば、東西線は、両端駅と仙台駅しか直営が残っていないので、南北線の残る駅になろうかと思うのですが、直営のところは利用者が多く、恐らく業務量も多いところが残っていると思います。そうすると、受託事業者1社でやるときに、ノウハウやマンパワーの面は大丈夫かというのが気になったのですが、その辺はどうでしょうか。

○営業課長

駅業務委託拡大に当たっては、現行の事業者との意見交換を重ねながら、できる

ところから委託したいと考えております。

○成田委員

委託を広げていただくのは、いろいろな可能性があって結構なことだと思うのですが、交通局に残すべきノウハウについて、どこを残していくのか、というのはどのようにお考えになっていますか。

○鉄道管理部長

監理監督を行うような役職、駅長や助役という駅務員の監理を行う役職がありますが、そういう役職は直営で行っていく必要があると考えております。そういった役職者を育成していくには、やはり、駅務員も一定程度直営で残しながら、業務を学びながら監理監督業務を身に付けていくという必要があると考えております。

○鈴木（高）委員長

委託に関しては少し疑問があつて、委託すると直ちに経費削減になるかというところではなくて、実際には交通局の方を、リストラや採用抑制を行って、人員を減らさなければ、本来は経費削減にならないと思います。

拡大といっても、ある程度以上のところは拡大できないリミットがあるかと思えます。成田委員よりご意見のあつた残すべきノウハウという部分もありますし、何より委託を行うときには、委託すること自体に手間が増えてしまい、むしろ労力がプラスになる可能性もあると思うので、ラインを明確にさせていただく必要もあると思います。

○成田委員

委託先をどのように決めたかというのは承知していませんが、選定に当たって、事業者の候補は、今挙がっているこの2社以外にも、複数あったのでしょうか。

○営業課長

第1期の際の公募に当たりましては、応募事業者が十数者ございまして、その中から選定を行いました。第2期になりますと、南北線は1者、東西線は申込み2者という状況でございました。

○鈴木（高）委員長

ほかよろしければ、少し先に議論を進めさせていただきたいと思えます。

それでは、（2）番、新たな収支見通しの検討、収支見通しの見込み方についてというところで、事務局よりご説明をお願いしたいと思えます。

[資料説明]

資料3 収支見通しの見込み方について

○鈴木（高）委員長

ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問等がありますでしょうか。

○成田委員

収入についてですが、現在の経営計画の運賃収入については従来の運賃で計算されていますか、それとも改定を前提とした収支見込みになりますか。

○経営企画課長

現経営計画におきましては、令和8年度に7%の運賃改定をする見込みの収支見通しとなっています。7%の運賃改定を実施すれば、資金不足比率20%を超過しないであろうという見込みでございましたが、現経営計画の見通しからは、現在までで大きな乖離がありますので、改めて、実際の状況を踏まえた乗車人員を基に収支見通しを作成し、その中で、資金不足比率が20%を超過しないためにはどのぐらいの運賃改定率が必要かということ、新たに見込みたいと考えております。

○成田委員

ということは、今後、新たに長期収支をつくっていくということですね。

○経営企画課長

はい。前回の委員会で乗車人員の見通しの立て方をご相談させていただきましたので、そのような見通しの立て方の場合、どういった収支になるかということ新たに算出し、改めて必要な運賃改定率を試算して、資金不足比率が20%を超えないようにしていくことを考えております。

○長江委員

車両の更新の話がありましたが、以前委員会でもお話したように、古くなった、使わなくなったものをオークションのような形で販売して収入を得るようなことは見込まれていますか。

○経営企画課長

現時点では見込んでおりませんでした。今後、どのぐらいの価格で売却ができるかも含めて、計画に盛り込める程度の具体性が持てるか、現時点では分からない部

分もありますが、検討してまいりたいと思います。

○長江委員

使えるものは、藁にもすがるような感じで、収入を得ていく努力をするべきではないかと思います。

○鈴木（高）委員長

そうですね。とはいえ、これは収支見通しなので、下手に収入が不確定なものを入れてしまうと、後年に見込みが乖離してしまうという懸念があるので、収入増の案は、まずは手堅いところで収支見通しを立てていただく方針と理解しております。一方で、これからの経営改善に向けた取組み自体は、自由な発想で実施していくべきだとも思います。

○成田委員

建設改良費と、企業債の償還が、将来の比較的確定した数字と考えてよろしいですか。

○経営企画課長

はい、この2つは現時点の最新の見込みでございました。随時更新はしていきませんが、現時点の見込みではこのようなおりとなっております。

○鈴木（高）委員長

先の資料で出てきた営業係数については、資料の5ページにある生活路線等維持等を目的とした一般会計からの基準外繰入金除外されている数字ということでよろしいですか。

○経営企画課長

はい、そのとおりです。

○鈴木（高）委員長

路線間のところの収支の状況を見ていく場合には、基準外で頂ける補助金を路線の収入に入れた形で比較してあげたほうが、むしろ正当な路線間の比較になるのではないかと思うのですが、検討していただけますか。

○経営企画課長

はい、検討いたします。

○福島委員

燃料費は、令和3、4年度の実績平均を令和17年度まで横ばいということですが、今はカーボンニュートラルの流れが大きく、軽油ではなく、EVや別の再生エネルギーとかに転換せよという声が、あと10年もすると一層厳しくなっていくと思うのですが、そういった議論はしていますか。

○経営企画課長

当局でも、電気自動車への切替え等も予定しておりまして、現状の燃料費費用上はまだ見込めていないのですが、具体性が出てまいりましたら、燃料費への反映を見込んでまいりたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

私は電気自動車については専門なのですが、電気自動車は、バスはまだ、あまり効率がよくないです。都市部で見ても、例えば東京都だと燃料電池を使ったハイブリッドのバスというところが比較的多くあったり、LNGもハイブリッドが割にあったりするのですが。

仙台市の東部、沿岸地区の利活用などには、例えば水素エネルギーを使うような計画を、本庁のほうとも協議した上で、将来的にも考えていただく可能性はあるのかなと思いました。

○交通事業管理者

建設改良費について、バス、地下鉄記載しておりますが、バスについては、やはり車両の更新というのが大きい要素でした。お客様を安全に輸送するためにも、計画的に更新をしていかなければならないと考えております。ただ、費用が潤沢ではないので、あと10年ぐらい使える中古車両を他都市から購入するというようなやりくりを現在も行っているところです。

市内を走っているバスも、外から見ると分からないのですが、乗ってみると椅子の色が違ったりするバスがあります。そういった車両は、横浜市や東京都から購入した中古バスを改良したものだったりします。

また、電気バスについては、バス事業者は2030年までに保有台数の5%をEVに転換を目標とする指針が国から示されています。当局では台数換算で二十数台、電気自動車を購入しなければならない状況です。東京都のような導入はできないのですが、モーター、蓄電の開発などを見ながら、2030年を見据えて、一部を電気自動車に転換するということを見込んで、計画を立ててまいりたいと考えているところです。

なお、水素バスは車両価格が高額で、導入は難しいかと感じております。

○鈴木（高）委員長

水素バスが高額というのはそのとおりだと思いますが、カーボンニュートラル関連に関しては、国や宮城県の補助事業も積極的に活用いただいて、転換を図っていただくことをぜひ検討してみてください。

○長江委員

地下鉄の電気代なのですが、まず、LED化の進み具合はどうでしょうか。

もう一つ、電気代の件で、以前この委員会で、新電力の倒産に伴う契約の関係で電気代が上がったということと、その後契約を見直すような話があったかと思いますが、見込みの中に入っているかどうか、2点を併せてお答えいただけますか。

○次長（地下鉄担当）

LEDに関しましては、駅やトンネルについて、従来の蛍光灯タイプの部分もありますが、今、LED化に積極的に進めようということで、改良工事をこれから進めようとしております。新しい東西線の駅は、LED化が既に図られておりますが、蛍光灯部分もあるので残る部分についてLED化していくことを、進めていきます。

電気の調達につきましては、現在一般競争入札により契約しております。昨年度は、契約していた新電力会社が倒産したということがあって、最低保障供給契約で東北電力から調達したため電気代が上がってございました。

○長江委員

今回の見込み方案では、どう見込まれることになるのですか。

○経営企画課長

今回の見込み方としては、直近2か年の平均を取らせていただいているので、今後下がるかどうかというところは、まだ見込めていないものになります。

○鈴木（文）委員

車両の更新についてのことです。

10ページが一番上の行で、12か年にわたっての更新で、総計が70億円と読めばいいですね。

70億円ですから、年平均にすると6億円ぐらいの金額になります。今後は、恐らく車両価格が上がってきます。新たな安全装置が付けば必ず上がりますし、それから、もし排ガス規制の状況がまた変わったりするとさらに上がりますので、このあ

たりを勘案すると年6億円ぐらいというのは結構厳しく、不足してしまうのではないかと思います。先ほど中古車の話もありましたが、中古車も今、首都圏や民間が長く車両を使うようになったので、事業者間での取り合いになっています。そう考えると、中古車が本当にきちんと納入されるかも厳しい状況かと思えます。

また、EVへの切り替えやFCをどうするかということに関しても、例えば今のバスのEV車両の価格でいうと、通常のディーゼルバスよりは3割増しぐらい高い価格が一般的ですし、充電による車両の運用の課題も出てくるので、現状よりも少し余分に車両数が必要になってくる可能性もあります。

それらを勘案すると、この総計70億円というのは、見積りが小さすぎないかと印象として思ったのですが、この辺いかがでしょうか。

○財務課長

資料の10ページのこちらの表ですが、まず、欄外左側に記載しておりますけれども、この数字は令和5年度予算要求時点の数字ですので、令和4年の年末ごろの見立てということになります。

まさに今、この時期に令和6年度予算編成の作業を進めておるところなのですが、今後、令和6年度予算要求時点の状況も踏まえて更新を行いたいと思えますし、そのリバイスの際には、今、委員からご指摘あった要素なども念頭に起きながら、改めて数字をつくってまいりたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

この委員会自体の位置づけが、もともとあった現計画の収支見通しが、実際の状況と乖離しているところがあって、見直しを行うということがまず発端になっています。その点で鈴木文彦委員のご指摘というところは非常に重要だと思います。支出の見通しについても、これでもまだ甘いのではないかと、もっと増える可能性があるのであれば、この委員会の役割として、やはりその部分はしっかりと見込むべきだということを、委員会の発言として議事録に残していただくことが大事だと思います。

○交通事業管理者

中古バスを一つ取り上げましても、まさに鈴木文彦委員がおっしゃるように、今年は運良く中古バスが取れた、と喜ぶような状況です。以前はそうでもなかったのですが、どんどん倍率が高くなって、取り合いをしているような状況です。

また、電気バスの導入についても、充電器を営業所のどこに配置して、どの営業所にEVバスをそろえるのか、それから故障したらどうするのかなど、導入に向けたいろいろな検討を、新年度に向けて行っておりました。

委員長からもお話があったとおり、電気バスの車両価格が4,000万円ぐらいしますので、それを国のいろいろな補助メニューを使いながら購入していくこととなります。2030年に5%を一定クリアしなければならないことを踏まえたと、やはり今、財務課長からもお話ししたように、最新の状況を都度反映するとともに、また各委員から出していただいた情報などもベースにしながら、より厳しく、必要な経費をきちんと見積もった収支見通しを見定めるよう、検討してまいりたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

特に、市民に向けては、他都市のお下がりを買うという話よりは、これからの次世代に向けて、新しい車両を更新するために、設備にもこれだけの予算を本来出すべきなのだ、と積極的に主張していただければと思います。

（3）番、新たな取組みの検討ということで、世代別の乗車人数向上策についての説明を事務局よりお願いしたいと思います。

〔資料説明〕

資料4 世代別の乗車数向上策について

資料4別紙 パークアンドライドについて

【参考資料】地下鉄南北線新型車両に係るパンフレット、紹介カード

○鈴木（高）委員長

今回、子連れの部分に関してのところを中心にいただいたわけですが、この環境整備の中で一つ思っているのは、車内のスペースだけでなく、エレベーターの利用についても啓発が必要なのではないかと思えます。青葉山駅で見ていると、子連れのベビーカーの人がいるのに、学生が先にわらわらと乗っていく様子を何とかしたほうが良いと思っていました。仮に先にエレベーターに乗ったとしても、若い人は降りなさいと、そのくらい言ってもいいと、あの混み具合を見ていると思います。

○成田委員

名古屋の地下鉄だったかと思いますが、「学生の皆さんは、安い運賃で乗っているのだから、ちゃんと立ちなさい」といったことを書いて、指導しているのを見たことがあります。それくらい言っても、子育てを推していくという、仙台市の熱い思いを伝えてもいいのかなと思いました。

○鈴木（高）委員長

例年行っている東北大学と仙台市の意見交換会でも、このような意見がありましたので、ぜひ大学当局にも、学生のマナーアップというところに関して周知していただいて、連携してやっていくべきだと思います。

○長江委員

子供たちがふだん生活している場所、例えば学校や児童館との連携というのは、資料に書いていないようですが、やっていますか。

○経営企画課長

小さい子供たちではないですが、例えば高校や大学については、学都仙台フリーパスの周知を、学校に協力をいただきながら行っています。小中学生については、あまり今はやっていないところです。

○長江委員

そうですか。先日、PTAフェスティバルというのが勾当台公園でありましたが、子供向けのお祭りのようなイベントがこの10月、11月とたくさんあります。私も企画側でいろいろと参加しており、地下鉄の駅を使いたいと思ったのですが、誰に問い合わせたらいいのかわかりませんでした。

そういった、地元学校との連携を気軽にワンストップで問い合わせることができる窓口があったりすると、学校が職場体験であったり、スチューデント・シティと呼ばれるようなイベントなどにバスや地下鉄を利用したいと思ったときに、問合せがしやすいと思いますし、子供たちへのPRにもつながるのではないかと思います。

○鈴木（高）委員長

仙台市内の各小中学校の事務室に連絡先を書いたパンフレット、リーフレットを配布するだけでも、啓発効果は大きいような気がします。

○鈴木（文）委員

もともと、普段車でしか動いていない人というのは、まず公共交通の存在そのものを意識していないので、まずは知ってもらう必要があります。仙台市民で地下鉄がどこを走っているか知らない人はいないとは思いますが、バスの場合は、果たしてどこを走っているのか、普段車で行動している人からすると、多分、意識していないと思います。

もう少しいろいろな場でアピールをしていく必要があって、例えば今、私の手元に市バス路線図がありますけれども、どこで手に入るかわかっていないですよ。

さらに、手に取って路線図を開いたら、表と裏に基本系統と特殊系統とがありますが、その違いは何か、多分、一般の人には分からないと思います。

もっと分かりやすい媒体で広報していく必要があると思います。

今回、世代別の乗車数向上策ということで、子供連れということが挙げられていますが、子供へのアピールというのは、例えば楽しさだとか、乗ってみたいと思わせることだとかいろいろあると思うのですが、まずは大人が乗ろうと思わないと、子供も乗りません。親にあたる大人、特に現在公共交通を意識していない人に対して、アピールする工夫をしていくべきだと思います。

○鈴木（高）委員長

前回、長江委員よりいただいた「アンケートをしてみても」という意見について、市民向けのイベント等のタイミングで行って、今、バスに乗っていただけない原因というのも、やはり常に追究していただく必要があるなと思いました。

○福嶋委員

地下鉄新車両の導入は、確かニュースでも動画で取り上げられていましたよね。深夜に道路の上を車両が移動していくという。

バズるような、SNSを活用したイベントを企画するのもよいのではないかと思います。

市バスは、何気なく街を動いていますが、学生が仙台に戻ってきたときに、仙台市の青いバスを見て、ああ、すごく懐かしいと思った、と言っていたことがありました。やはり、街の風景の中で無意識の中に刷り込まれているというのか、懐かしさを感じる何かがあると思います。

そういったことをかき立てるような企画が良いと思います。例えばバスや地下鉄をテーマにした絵画コンテストを開催するとか、あるいはSNS等を使って、地下鉄の各駅を高校生にレポートしてもらうような動画を作成してみるとか。

仙台市交通局では、雑誌などを何か出していますか。私はあまり読んだことがないのですが、どこにあるのかも分からなかったので、まちの情報を集めたような、そんなパンフレットが駅などがあると、地下鉄とかバスに対して興味を持ってもらえるのではないかと思います。

○鈴木（高）委員長

私は、今日配ってもらった地下鉄新型車両のカードがよい媒体ではないかと思っていて、仙台市のバスはものすごくいろいろな車種が、しかも他都市の中古車もあるので、少し画像検索するだけでもかなりたくさん車種がヒットします。マニアにとってはトレーディングカードみたいに一台一台、履歴、来歴などの紹介をやっ

てみると面白いと思います。

私がかつて住んでいた長崎市でも、同じようにいろいろな都市の路面電車を中古車両で集めてきていたのですが、それぞれ車両の来歴などをコレクションするだけでも、コレクター魂を刺激されるようなところがありました。

イベントの際に配るとか、乗り放題の一日乗車券を買うとカードが1枚もらえるなどの企画をすると、そのために乗ってくれる方がいるのではないかと思います。

○経営企画課長

雑誌では、地下鉄について、「ちかてつさんぽ」という雑誌が駅にございます。バスについては専用の雑誌というのではなく、民間の「S-tyle」タイアップして、毎号1ページの誌面をいただいているので、バスでこういったところをお出かけしてはどうかというようなご提案をさせていただいておりました。

今後についても、ご利用していただけるような情報発信については、工夫を重ねてまいりたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

そうですね、せっかく地下鉄とバスと一緒の交通局なのですから、「ちかてつさんぽ」のところに、地下鉄、プラスバスでこんなところへお出かけするような紹介記事を載せたら、利用が伸びたりはしないですか。

○経営企画課長

はい、検討させていただきたいと思います。

○交通事業管理者

毎年、バスまつりというのを開催しておりまして、非常に人気があります。通常の青いバスと、るーふる仙台の乗車体験を行っているのですが、子供たちは運転席に座りたいようで、今年もだいたい1時間ぐらいたの炎天下で待っていただいて、代わる代わる写真を撮っていらっしゃいました。この人気に乗車料収入に直接反映したら悩まなくていいのに、なんて、たまに冗談で挨拶することもあるくらい、子供たちにバスは本当に人気があります。

今年は青いガラスの古いバスが1台あり、委員長がおっしゃったように、マニアの方の人气が非常に高いので、多くのファンに集まっていただきました。ただ、こちらでも人气はあるのに、それが乗車人員にはつながらない。

今いろいろ各委員からご意見をいただいた、まずターゲットをどうするかであるとか、アプローチの手法を検討してまいります。

裾野を広げる上でもこういった取組は非常に大事だと考えておりまして、新しく

経営計画もつくり直しますので、それに向けて今後もいろいろと各委員からお話をいただきながら、まず裾野を広げる、認知度を上げる取組、それがいずれは乗車人数の向上につながることを信じて、頑張ってまいりたいと考えております。

○長江委員

一度、仙台市のファンライドという市民協働事業に参加したことがあって、自転車の利用促進という目的だったのですが、いろいろな人が自転車に乗って移動して、自転車に乗る楽しさを伝えるというプロモートの動画を4つぐらい配信しました。

それと同じように、例えば、子連れの人が出かけたいというときに、こういう経路でバスに乗って、こうやって行きましたというレポートや、いろいろな世代のいろいろなユースケースに応じた、乗り降りの仕方から、こんな体験をしましたという動画を少しずつ作って行って、それを定期的に配信すると、もう少し、地下鉄やバスの利用に対し具体的なイメージが湧きやすくなるのではないかと思います。

○福嶋委員

バス推しの一般の方はたくさんいると思いますので、そういった方に情報発信していただく動画を作成してはどうでしょうか。また、「仙台バス推しまつり」とかもいいかもしれませんね。

あと、どこの地域のバスだったかは定かでないのですが、バスの一席に、子供用のハンドルが付いているバスがあって、子供が乗りたがるというようなものを見ました。低予算で少し面白いバスができるかなというようなところで、お話だけさせていただきます。

また、海外では、バスに自転車を載せて移動するのをよく見ますが、日本だと交通法上、何か問題はあるのでしょうか。

○長江委員

特に問題はないですが、やはりスペースをどう使うかの問題があります。

あとは、バスの車内ではなく、外側に取り付けるバスもあったりします。

○鈴木（高）委員長

常に走らせるかどうかは別として、何かイベントのときなどに、自転車が載せられるレイアウトにしているだけでも注目を引くと思います。

○鈴木（文）委員

バスに自転車を載せるのは、実は幾つものバス会社でやっています。中に載せるタイプだと群馬でやったのが最初ですが、外にラックを付けるタイプは神奈川中央

交通が最初に導入しました。

ただ、実際には十数社でやっているかと思いますが、ほぼ利用がないのだそうです。

神奈川中央交通に事情を確認したのですが、ラックを付けると強度の問題があるのだそうです。それから、やはり載せる、降ろすに時間を要するということでした。お客さん任せで自転車を載せてもらったとしても、運転手は、ちゃんと固定しているかどうかを確認しないと不安で走れないということがあるので、結局、確認に時間がかかり、ダイヤ通りには走れないというようなことがあって、設置をやめたところも数社あります。

確かに注目は集めますけれど、実用的かどうかは少し検討が必要です。

○鈴木（高）委員長

そうですね、私も、まずは試験的な、イベント運行に限ってやったほうが良いと思います。JR東日本のB. B. BASEも、限定されているからこそ非常に予約が殺到するようです。

では、本日予定しておりました議事は以上ということで、進行を事務局にお返ししたいと思います。

4 閉会

○事務局（経営企画課企画係長）

委員長、ありがとうございました。

では、最後に、交通事業管理者より、閉会に当たって一言申し上げます。

○交通事業管理者

3回目の経営検討委員会ということになりますが、毎回、非常に前向きで参考になるご意見を頂戴しておりまして、本当にありがとうございます。

仙台も昨日、泉ヶ岳で初冠雪というような報道もありました。これから寒い時期になってくると、バスは、特に気を遣って運転しなければならない時期になってまいりますので、安全運行には努めてまいりたいと考えております。

今後、本委員会では、冒頭事務局からもお話ししたように、令和6年度前半には新たな収支見通しを立て、それに基づいた運賃改定という部分に議論を進めていく予定でございます。

本日も、収支見通しの立て方についてもご意見もいただきましたので、その辺も参考にしながら作業を進めてまいります。令和6年度の前半には、バス・地下鉄の新たな収支見通しと、それに基づくバス運賃改定の見通しを、算出していく予定としておりますので、今後ともいろいろとご意見をいただければと思います。

○事務局（経営企画課企画係長）

ありがとうございました。

次回の検討委員会でございますが、来年2月以降の開催とさせていただきます。具体的日時につきましては、改めてご案内をさせていただきます。

また、本日の議事録につきましては、事務局が原案を作成し、委員の皆様へeメール等で送信いたしますので、ご確認をお願いいたします。皆様にご確認いただいた後、議事録署名人の成田由加里委員に議事録を郵送いたしまして、ご署名をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、以上で第3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。