

第4回仙台市交通事業経営検討委員会 議事概要

- 日 時** 令和6年3月28日（木） 16：00～18：00
- 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〔4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 3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 令和6年度予算について
 - ② 令和6年度経営計画について
 - （2）新たな収支見通しの検討
乗員人員予測について
 - （3）新たな取組みの検討
乗員数向上に向けた取組みの方向性について
 - 3 その他
 - 4 閉会
- 会議資料**
- | | |
|-------|----------------------|
| 資料1－1 | 令和6年度予算について（自動車運送事業） |
| 資料1－2 | 令和6年度予算について（高速鉄道事業） |
| 資料2 | 令和6年度経営計画について |
| 資料3 | 乗員人員予測について |
| 資料4 | 乗員数向上に向けた取組みの方向性について |
| 参考資料1 | 令和6年度経営計画 取組み項目一覧 |
| 参考資料2 | 乗員数向上に向けた他都市の取組み事例 |

1 開会

○事務局（経営企画課企画係長）

ただいまより第4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名にご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。なお、福嶋委員におかれましては、本日はご欠席と伺っております。

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。
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、
よろしくお願いいたします。

2 議事

○鈴木（高）委員長

ただいまから、第4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ですが、委員会で決めました順番ですと、
福島委員となっているのですが、本日ご欠席のため、次の順番の、鈴木文彦委員に
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、早速、次第2、議事に入りたいと思います。

議事（1）現計画に掲げる経営改善策の再検討 ①令和6年度予算について、事
務局よりご説明をお願いいたします。

〔資料説明〕

資料1－1 令和6年度予算について（自動車運送事業）

資料1－2 令和6年度予算について（高速鉄道事業）

○鈴木（高）委員長

ただいまの説明について、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。

○成田委員

数字としましては、大分厳しい数字だということを再認識した次第です。市民とし
ては、多分時間もかかると思いますが、なんとか手腕を発揮し、人口減少社会の
中にあっても少しでもいい方向に持っていただくように、という思いで、数字を拝
見していました。

資料1-1の3ページ新たな起債（交通事業債）というのは、何年ぐらいのスパンで
償還されるものなのでしょうか。

○財務課長

自動車の交通事業債につきましては、償還の期間は最大で15年となっております。

○鈴木（高）委員長

資料1-1の1ページ、バス車両数について減少ということですが、4ページのノン
ステップバスの購入は15両と書かれています。脱炭素の取組みとして、今回購入の
車両は次世代型の車両を予定しているのかどうか、この購入台数となった背景をい

ま一度ご説明いただけますか。

○交通事業管理者

まず、バス車両についてはバリアフリーの観点から、全車ノンステップバスにすることを目指しているところで、現在でも、当局のノンステップバスの導入率は9割を超えております。

一方で、経営状況が厳しい令和6年度の資金不足比率を計算しますと17%近くとなっております。20%を超えて経営健全化団体扱いになることは何とか避けたいということで、本来であれば年25台ペースでバスを購入し、入れ替えていく予定だったところを、まずは、3年間は10台ずつ減らし、年15台ペースの更新とすることに見直しております。減らした分は後年度に繰り延べて更新することとしています。

仙台市は、現在でも政令市の中で一番長くバスを使っていて、20年以上使っています。また、横浜市など他の政令市から中古のバスなどを購入して使用しております。そういった取組みに合わせて、さらに、令和6～8年度については当初計画よりも年10台ずつ少なく更新を行っていくことで収支状況の改善を図ることを議会にも報告しております。

ただし、国からは、2030年までに、車両保有のうち約5%を非化石燃料のバス、電気バスに転換することを事業者に要請されています。仙台市の場合は、約23、4台を電気バスに転換する必要がある、新年度以降、導入計画や5つの営業所、2つの出張所のどこに導入し、どのように運用していくのが効率的なのか検討を進めていくこととしています。

○整備課長

補足ですが、現在、ノンステップバスの車両価格は大型車両で1台当たり2,500万円程度になりますので、10台削減しますと年間で2億5,000万円、3年間で約7億5,000万円の費用の圧縮を見込んでおります。ただし、先ほどのとおり、2030年度までに非化石エネルギーの車両に転換しますので、この3年間以降、令和9年度以降については、最新の電動バス等の導入を進める計画を立てていくということを考えております。

また、やはり20年以上バスを使用しておりますので、バスの状態管理もきめ細かく、定期交換部品管理等を徹底しまして、車両の安全稼働に努めてまいりたいと考えてございます。

あわせて、ノンステップバス比率なのですが、現状で95%まで達しておりますので、今後、購入台数は減りますが、おおむね令和10年度ぐらいには100%に達する見込みです。引き続きバリアフリー化に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○長江委員

バスは、令和5年度に比べて令和6年度は赤字が大きくなって、地下鉄のほうは令和5年度に比べて赤字が小さくなっています。どちらも輸送人員としては回復傾向で増加の見込みの中で、この違いはどのような理由でしょうか。

○財務課長

両事業とも乗車料収入は回復を見込むところなのですが、バス事業においては費用、経費の増嵩が赤字拡大の要因となっております。原油価格が高止まっており、今後の原油価格の動向を正確に見込むことは難しいことから、予算を組むにあたっては不足が起こらないように見積もらざるを得ず、結果、経費が増嵩し、赤字が拡大したという状況です。

一方で、地下鉄は、電気代が多くかかりまして、それも高騰しているのは同じような環境ではございますが、一方で、地下鉄の事業構造として、初期の設備投資分を後年度に減価償却を進めていきます。東西線が開業してもうすぐ10年近くになりますので、だんだんとその減価償却費が減少してくるという部分で、経費の縮減があります。そのため、地下鉄のほうも赤字ではありつつも、バスとは違うベクトルになっております。

○鈴木（文）委員

私からは、バスについてお伺いします。

4ページの上の表のIC乗車券バスシステム車載器更新というのは、いわゆる定期的に必要とされる更新なのかという確認が1点。

それから、建物の営業所管理棟及び整備工場等建替というのは、今年度はこの営業所、来年度はこの営業所というように、長期的な計画の中での順番で行うものなのかという確認と、ちなみに来年度はどこをやるのかというのが2点目。

また、先ほど、他政令市に比べると長く、バスを20年使っているというお話がありました。全国的に見ますと、民間では平均で20年使っていますし、一番多く昭和時代のバスを今も使っているのは宮崎交通なのですが、整備さえきちんとしていれば、非常に快調に走ります。むしろ最近では、新車のほうが故障する傾向にあります。そういう点では、古い車は古い車なりのきちんとした整備体制をつくっておけば、十分にお客さんに対応できるバスとして走れますので、あまり恥ずかずに、古い車両も使用していただきたいと思います。

○財務課長

まず1点目のバスシステム車載器の更新でございますが、こちら委員お見込みの

とおりで、更新の当たり年というご理解をいただければと思います。令和5年度、6年度と2か年の期間をかけて順次更新していく予定どおりの更新になります。またいずれ、後年度にも同じようなタイミングが訪れます。

また、2点目の営業所等の建て替えでございますが、こちらは、財政的な平準化なども考慮しながら、順番を決めて、順次建て替えをしていく予定であります。今、建物自体が昭和50年以前に建てたものになっておりますので、そういった営業所等を建て替えるものです。令和6年度は、川内営業所の事務所、整備工場など一通りの建て替えをすることで予定しております。そちらの営業所が終わったら、また別な営業所の建て替えを順次繰り返していくことになります。

○鈴木（文）委員

川内の昔ながらの営業所がなくなるわけですね。ありがとうございました。

○成田委員

2点ございまして、資料1-1の3ページの企業債償還約10億円がありますが、これは前のページの減価償却費と連動しているような印象を受けます。地下鉄事業についても同様です。それはたまたまなのか、それとも資金繰りの関係で、戦略的にこのようになっているのか教えていただきたいです。それから、未処分利益剰余金がどんどん膨らんでしまう状況になっていきますが、それは最後どのようにして収めるつもりなのかということも教えていただければと思います。

○財務課長

まず、減価償却の期間と、企業債の償還期間というのは必ずしも一致するというものではございません。ただ、バス事業に関しましては、減価償却費の大きいところはバス車両ということになりますので、双方がほぼ同じ期間であることから、金額も近くなったものと考えられます。

資本集約型産業でよく見られることですが、例えば建物等の減価償却期間が40年、50年であったとしても、一方で企業債の償還期間は上限が原則30年なので、その場合は企業債の償還のほうが早くなります。バス事業に関しては、事業の性質上、減価償却期間と償還期間が近いので、ほぼ近い金額になっていると考えられます。

地下鉄のほうでいいますと、6年度の減価償却費が93億、企業債償還金が98億という関連性ですが、先ほど申し上げたとおり、基本的には地下鉄のほうは、企業債の償還期間と減価償却の期間がずれていきます。かつ、企業債の償還のほうが早く、期間が短いことになります。そのため、企業債償還金のほうが、どちらかという大きい金額が計上されることを繰り返すというのが基本的な流れになります。

キャッシュの部分でいいますと、償還金のほうが早いので、資金的に苦しい時期

が、事業が始まってからは当分続くという構造になっています。それが、企業債の償還が終わったり、減価償却費がどんどん小さくなってきますと、収支としては黒字となって、資金的にゆとりが出てくる、というような波を描く事業構造となっております。

また、2点目のご質問の、バスの未処分利益剰余金について、今後どう解消できるのかというご指摘ですが、今のままでは、未処分利益剰余金はただ膨らむだけで、解消はできないという状態です。単年度の赤字が出れば、この未処分利益剰余金、いわゆる累積欠損金がどんどん積み上がっていくという関係になるので、収支を単年度黒字化しないかぎり、累積欠損金は積み上がり続けるという状況になっています。

○鈴木（高）委員長

では、先に進めさせていただきます。続きまして、②番、令和6年度経営計画について、今のご説明を踏まえてご説明お願いいたします。

〔資料説明〕

資料2 令和6年度経営計画について

○鈴木（高）委員長

かなり多岐にわたって、新たな取組みを検討されており、今年度の先の委員会での各委員のご意見なども各所に反映しているところについて、評価したいと思っております。

25ページ、26ページの電力関連のことについて、CO₂の削減効果を記載してありますが、経費の削減効果についても、難しいかもしれませんが算出できればと期待しておりますので、ご検討いただきたいです。

○長江委員

オープンデータ化ということで、新しい取組だと思うのですが、このオープンデータ化に合わせて、サーバーを新しく維持する必要がありますか。

○輸送課長

市バスのオープンデータ化につきましては、サーバーを新しくする必要は基本的にはございません。国のGTF Sのデータ形式に、私どもの手持ちのバスシステムであるとかバスロケーションシステムを改修して、公開するという形になりますので、ハードウェアの対応は今のところ想定していません。

○鈴木（文）委員

1つは、スライド18ページに新紙幣への対応があるのですが、資料1-1、1-2の来年度予算のところでは、この改修費用が分からないので、教えていただきたいです。また、新紙幣対応の一方で、るーぷる仙台を手始めにクレジットカード、タッチ決済などキャッシュレス化を検討・実証実験されるということでした。キャッシュレス化自体は良いことだと思いますので、最終的に現金をどう考えていくのかという長期的な見通しを考えておく必要があると思います。これは私の考えなのですが、今多くの地域では、ＩＣカードの利用者が9割を占めています。つまり、残りの1割の少数の現金客のために、相当な額の投資をしなければならないという現実があります。そう考えると、将来的に現金をどう取り扱っていくのかという考え方を持っておいたほうが良いと考えておりますので、今後ご検討いただければと思います。

それから、電気バス導入に向けた取り組みです。これは国の要請や世の中の流れとして今後そうなることは事実なのですが、以前の委員会でも申し上げましたが、数分で給油ができるディーゼル車と充電に時間のかかる電気バスでは運用上の課題が大分違ってきます。そのため、長期的な見通しを立てた上で、導入を検討していく必要があると思います。充電器をどこまで整備するのか、充電器の位置は、バスにコードが届かなくてはならないのでどうするか、など、電気バス導入に向けた取り組みでは、車両を導入するだけの問題ではないということを踏まえ、じっくりと検討していただきたいと思います。

車両そのものは、今のところ中国製がほぼ100%で、一番最大シェアメーカーのバスは特に問題もなく走っていますが、あるメーカーでは故障が多くて、いろいろと問題になっていると聞いています。大分改良がされてきているとは聞きましたが、いずれにしても、車両もまだどうなっていくのかわからない面があります。それから、今は、導入時の国補助金制度はありますが、今後の車両更新のときの制度は今のところありませんし、バッテリーを入れ替えるときのコストなどについても、まだ不透明です。

電気バスはディーゼル車に比べると、車両単価は1.数倍ぐらいのところだと思いますが、その他にいろいろとお金のかかる問題が出てくると思いますので、電気バス導入は、避けられない流れではありますが、じっくりと長期の計画を立てて取り組んでいただければと思います。

○整備課長

電気バス導入に向けましては、電気バス自体の市場がまだ安定していないこと、また、バッテリーもどういった規格に統一されてくるかなど、不透明な要素が多くありますので、早急に計画をつくるよりは、国の導入目標年度である令和12年度、2030年度ぎりぎりに向け、なるべく後のほうに総合的な計画をつくろうと、現在は

考えておりました。現段階では令和7年頃から、約1年をかけて市場調査や、将来的な補助制度の在り方、施設の運用方法、充電器の設置のバランスなど、総合的に検討する期間を設けたいと考えております。今後、専門的な知識を持っている外部のコンサル等も交えて計画をつくっていきたいと考えておりますが、電気自動車につきましては、世界的な情勢でも、バスに限らず乗用車のほうでも若干トーンダウンしている面がございますので、状況を見極めながら計画をつくっていきたいと考えております。なお、今のところは保有台数の5%を導入と考えておりますので、その先につきましては、インフラ設備や国の補助の在り方などをよく観察しながら計画をつくっていきたいと考えております。

○交通事業管理者

今、委員の先生方にご議論いただいております新しい経営計画は、令和8年からの計画期間となりますので、電気バスについては、方向性や今後計画を立てていくというところまでは書き込んでいくことになろうかと思えます。

それから、新紙幣対応についてですが、現在も約1割は現金でお乗りいただいている状況がありますので、まずは券売機等々を対応させていくということになるのですが、今後も、交通系ICカードではなく、その都度決済をして乗るという方はゼロにはならないので、今のキャッシュレス化の趨勢としては、そういった方に対してQRコードで対応する方法が考えられると思います。券売機の中でその部分のスペースが空いておりまして、そうなったときにはQR読み取り機を組み込むという対応も今後考えられる方向だと思えます。

それから、るーぷる仙台で先行して、キャッシュレス決済としてのクレジットカードのタッチ決済を導入いたします。るーぷるは県外あるいは外国のお客様も多くいらっしゃいますので、まずは先行して状況を見ていきたいと考えております。

今後、地下鉄の改札機の更新の時期が来るので、それに合わせた機能の拡充についても検討していかなければならないと考えております。今はちょうど転換期で、春には大阪でQRが入ると聞いております。随分改良されて、タッチの決済スピードが通常のICカードと同じようなスピードでなっていると聞いております。地下鉄改札機は9年度から更新になりますので、新計画にちょうど重なっており、令和6年、7年ぐらいには仕様を固めていく必要がありますので、具体的な検討の上、新しい経営計画に掲載していきたいと考えています。

○自動車部長

鈴木委員ご指摘のとおり、現金利用者というのはどんどん少なくなってきているのですが、バスご利用のお客様の中には、バス車内でチャージをされる方がいらっしゃるので、新紙幣対応せざるを得ないため、バス車載機はソフトウェアのアップ

データで新紙幣対応したいと思っております。

○鈴木（文） 委員

6年度の予算には、その予算は計上されていますか。

○財務課長

6年度予算にも計上されております。

まずバスは5年度、6年度で車載器の更新ということで、6年度予算の車載器更新費の中でソフトウェアのアップデートによって対応しております。

地下鉄は、6年度からの変更ということで、5年度から発注、着手しております。5、6、7年度の期間で順次機器を更新していく予定しております。

○鈴木（高） 委員長

まず、電気バスの更新に関して、いろいろ諸課題のお話がありました。これは、仙台市交通局だけでなかなか判断できるレベルの話ではないと思っております。例えば北九州に電気バスのメーカーがありますが、もしこのメーカーのバスを導入すれば、遠方ですので、メンテナンス対応にもなかなか課題があると思います。

例えば、仙台市や宮城県に、事業者として分かっている課題を具体的に挙げてもらって、それに対して地域としてどう対応していくのか検討してもらいたいのでしょうか。東北電力などにも前向きに連携協力が得られる形にしていきたいと思います。地域の関連機関と足並みをうまくそろえていただければと思います。

また、キャッシュレスの話に関しても、タッチ決済の部分の話がございましたが、管理者からありましたように、やはりQRコード決済というは有効な手だてではありますが、どの規格を選ぶかというのは非常に難しいところです。現場のサイドで分かっている課題を挙げて、現場だけで判断し切れない問題については、地域の金融関連機関などとも協力を得られるようにしていくとよいと思います。

○成田委員

スライド29ページの、人材確保における課題というところです。バスの運転手に絞ってみたときに、ホームページを拝見すると、まずバス運転手募集と大きく出ています。非常に積極的に募集を展開されていると感じていたところです。ページの中身を拝見しますと、女性のドライバーの方が複数、PR動画に出ているので、とても良いことだなと思って拝見しておりました。

今後の厳しい人材不足の状況を考えたときに、ターゲットとして若い世代という一括りではなく、女性の労働市場をどれだけ取り込んでいけるかが1つのポイント

になってくると思っています。なので、まずは、女性をターゲットいうところを、なお一層、顕著に分かる形で示していただきたいと思っています。例えば、先ほどのホームページでも、トップページの大きなバナーはやっぱり男性のバスの運転手に男性の指導員がついている画像が大きく出てきます。例えば、女性の運転手が指導しているところを映してもいいのではないかと思います。

今の世代に対してアプローチするということに加えて、女性にフォーカスしていく必要があるのではないかと思います。

それと中長期的な、10年スパンで考える地道な作業にはなりますが、中学生や小学校高学年でキャリア教育に入るときに、女子の選択肢の中に、バス運転手というのもあるのだということを、少しずつ浸透させていく努力が必要だと考えます。突然バスの運転手になりたいと思って、バスの運転手になるための説明会に行く女性というのは、あまり想定し難い部分がありますので、そういった啓蒙活動についてもあわせて、長期と短期の取組みで分けて考えていただきたいと思います。

それから、若い方をターゲットにする以上、やはりインスタなどのSNSで積極的に展開していく必要があるだろうと思います。就職サイトの各種媒体も訴求力はありますが、やはり日常を守る、市民の憧れるべき存在としてバス運転手があるのだ、ということや、非常に労働環境も整っているということ、ぜひアピールしていったほしいと感じたところです。

あと、質問ですが、地下鉄は動画がなかったのですが、地下鉄は今の充足率を拝見していると、まあまあ大丈夫だということで作らなかったのでしょうか。

○参事兼総務課長

まず、動画について、地下鉄のほうがないということはお指摘のとおりでございます。やはり充足率で厳しいのはバス運転手ということで、まずはバスのPRを重点的に行ってきたということがありました。動画についても昨年度、それから今年度と2か年でバス運転手の採用PR動画を作成したところです。次年度4月からは、地下鉄のPR動画作成も既に予算化をしております。次年度は新たに地下鉄、それから引き続きバスの両方の動画を作成するというところで計画しております。

これまでバスの動画では、勤務環境や、勤務形態などを紹介するような内容が多かったのですが、次年度に作る動画については、委員からお話がありましたように、少しエモーショナルというか、感情に訴えかけるような内容を想定しております。我々が採用の面接をやっておりますと、やはり小さい頃の乗車経験で非常に憧れを持って、バス運転手を志しましたというお話をいただくものですから、そういった角度で、地下鉄にしてもバスにしても、少しこれまで作った動画とは違う動画やSNSなどの広報媒体の選択を行うことによって、より多くの方に届くような広報をしていきたいと考えております。

もう一つ、女性の活躍という観点では、我々も女性の方にもより多くこの職種に就いていただきたいということがございます。今回、バスの運転手の動画では、女性のバス運転手だけではなくて、その上の管理監督に就いている女性職員というのでも出始めてきましたので、そういった職員の紹介をさせていただきました。今後は、運転業務だけではないキャリアみたいなものを少し、バスも地下鉄も、紹介させていただいて、より関心を持ってもらう機会にしたいと思っております。

あと、地下鉄とバスで比較しますと、地下鉄のほうは女性の応募が多いということがありまして、やはり、駅での業務の様子や女性が運転している様子が目に見えやすいことが一つの応募効果になっているのではないかと考えておりました。バスも、女性の運転手が増えてくると自体が、女性活躍をもっと進める効果にもつながってくるかと思いますので、実際に働いている姿やキャリアを、目に見えるような形でPRできるよう、工夫していきたいと考えています。

○成田委員

ぜひ頑張ってくださいと思います。

ビジュアルの部分でも、例えば制服は、現在は男性と同じような制服を着ていらっしゃると思いますが、女性職員も含めて検討していくと、細かいところも行き届いた制服ができるのではないかなと思います。

それと30ページのデジタルサイネージの設置として写真が載っていて、横にキャラクターのような女性が載っていますが、仙台市交通局にも、鉄道むすめはあるのでしょうか。また、バスもいるのでしょうか。

○鈴木（高）委員長

地下鉄は鉄道むすめがいますね。バスはないかと思います。

成田委員のアイデアは非常に大切なご指摘だと思います。SNSや動画に関しては、配慮不足による失敗例などがありますので、内容については注意していただきたいと思います。

PRを行っていく一方で、実際の勤務環境の改善をしっかりと対応していくということも、2024年問題への対応も含め、大事な部分になってくると思います。そういうところを認識されているということは非常に心強いと思いました。この調子で取組を進めていただければと思います。

○鈴木（文）委員

女性の採用ということですが、今年建て替えの川内営業所のつくりは女性職員への対応はどうなっていますか。全国的に、女性ドライバーの入職は一定あるのですが、あまり長続きせずに離職してしまうケースが多いです。ずっと男ばかりの職場

で来ているので、職場環境のいろいろな部分が男性向けになっていて、最終的にはなじめず、辞めていかれる方が多いということを考えると、やはり環境づくりは大切だと思います。

それからもう一つ、山口県のほうで、現場からの提案から実現した事例があるのですが、ずっと「バス運転手」という言葉を使ってきたところを、「バス運転士」と言い換えたらもっとイメージがよくなるのではないかということで、アピールをするときに、「バス運転士」という言い方に変えました。それを機に、急に応募が増えるものではないですが、イメージアップにはなっていると思います。職名として運転手でなければいけないということであればしょうがないですが、そういった縛りがないのであれば、バスも地下鉄と同じように「運転士」という言葉でこれからアピールしてはどうでしょうか。実例もありましたので、ご提案も含めて申し上げておきたいと思います。

○参事兼総務課長

2つお話をいただきまして、まず、バス営業所の建て替えに伴う女性の働きやすい環境ということですが、今回の川内営業所も含め、新しい建物を造るときには、女性用の休憩スペースやトイレ環境についても、考えた建物の構成になっております。

地下鉄も、南北線は昭和の時代にでき、東西線は平成27年開業ということで、やはり格段に、東西線の方が、女性の更衣スペースなどをよく考えた建物になっています。バス営業所も新しい建物については、きちんと配慮する形で整備を進めていき、働きやすい環境をつくっていきたいと思います。

また、運転手と運転士という言葉の使い方ですが、実は我々も、以前に、何でこの使い分けをしているのだろうということを、少し歴史を紐解いて確認したことがあったのですが、国の使い方なのか、幾つか見解は出してみたものの、正直なところよく分からないところがありました。これからPRしていくという観点で、どういう紹介の仕方が、働いている方本人や、これから働こうとしている方にとって訴えかけるにふさわしい呼び名になるのか、研究したいと思います。

○鈴木（高）委員長

呼び名に関しては、「士」となると、資格者というニュアンスが出てくる中で、バスドライバーというのも二種免許という資格がある資格者だと思いますので、前向きに検討できるのではないかと考えております。

前者の部分ですが、今トイレとか更衣室というお話がありましたが、例えば、ヤクルトのような事例を考えると、女性の就労環境に必要なのはそれだけではないと思います。もちろん男性も育児をする時代ではありますが、例えば営業所に保育園を併設するなど、子育てしながらの就労を後押しするような環境整備が考えられま

す。保育所が営業所の近くにできれば、その地域の利用者の方も営業所を基点に通勤できるというような相乗効果も起き得るのかと想像します。そういった検討もぜひお願いします。

では、続いて（２）番の乗車人員予測について、事務局からのご説明をお願いします。

〔資料説明〕

資料３ 乗車人員予測について

○鈴木（高）委員長

新たな取組の方向性なども含めて検討していただいたところは読み取れる内容だと思います。

○長江委員

ＩＣＳＦというのはモバイルＳｕｉｃａなどでしょうか。

○経営企画課長

イクスカも含め交通ＩＣカードにチャージした額で乗った部分でございます。

○長江委員

観光客や地域外の方の需要の見込みは、ＩＣＳＦの中に入っているのでしょうか。

○経営企画課長

定期外の券種、ＩＣＳＦや現金で乗車になる方もおりますので、定期外に含まれています。

○長江委員

インバウンドはかなり早く回復しそうな、円安の影響もありますので、回復は早くなりそうな気がしていたので、その辺が盛り込まれているのか気になっていました。

○経営企画課長

今回の試算では、コロナ禍以降の回復傾向をそのまま段階的に伸ばす形で推計しておりましたので、インバウンドがこれまでの回復実績以上に急速に伸びていくということがあれば、この予測よりも多少早めに回復していくことはあるかもしれません。

○鈴木（高）委員長

インバウンドの部分に関しては、地下鉄と一歩るはそれなりにありますが、一般の路線バスでは影響はまだ見られていないんですよね。

○経営企画課長

特にバスは生活路線が主でございますので、あまり外国人観光客の方は乗っていらっしゃると思っております。

○自動車部長

少し余談になりますが、実は、仙台大観音を見に来られる外国人の方というのが最近増えていまして、そういう話題が営業所に行くときよく聞かえてきます。ただし、逆に言うと、そこくらいしか外国人のお客様はいないとも言えます。

○鈴木（高）委員長

穴場の場所がインバウンドで人気になる場合がありますし、それらを的確に捉えていってほしいと思います。

これまでの回復傾向を見るだけでなく、今後の具体的な施策のイメージを持って乗車人員予測をしていただくことは必要だと思いますので、今後、新経営計画に掲載の乗車人員予測に向けては、前向きに生かして取り組んでいただければと思います。

外国人観光客のバス利用では、京都の事例みたいに、生活路線にインバウンドが入ってくるオーバーツーリズムの状態がありますが、東北はまだまだ路線バスに乗って移動するようなインバウンドの影響はほかの地域に比べて出ていないので、むしろ、まだ伸びしろがあるのではないかと考えています。

では、続きまして、（３）新たな取り組みの検討です。乗車率向上に向けた取り組みの方向性についてということで、事務局からご説明いただきたいと思います。

〔資料説明〕

資料４ 乗車数向上に向けた取り組みの方向性について

○長江委員

子どもの運賃を無料にするっていうのはすごくいいアイデアで、面白い実験だと思います。その際に、あと一つだけやってみたらどうかという案があるのですが、地下鉄のホームなどを見ていると、子どもの目線では何も面白いものがないんですよね。ホーム柵で電車が来るのも見えないですし。

なので、その期間だけでも、子どもの目線のあたりに、例えば、間違い探しのようなものだったりとか、簡単なクイズだったりとか、ポスターなどを掲示してみてもいいのでしょうか。そうすると、待ち時間も楽しめるし、電車が来るのも楽しくなってくるようなことをやってみたらどうかと思いました。

○鈴木（文）委員

このスライドの6、7ページあたりで経済性の比較をしています。なかなか一般の方に意識してもらうのは難しいことなのですが、車は所有しているだけで、1,000ccぐらいの普通車を1台持っている、1日あたり1,600円ぐらいお金がかかっています。軽自動車だともうちょっと安いかもしれませんが、いずれにしても、この資料に書かれている1,452円というのが、その日に移動したことでかかる金額だとすると、1日当たりの車を所有しているだけでかかる金額も更にプラスになるわけです。ですので、公共交通が割高なのかということと必ずしもそうではないというようなアピールの仕方もあるかなと思います。

それに、例えば、バスは250円が例になっていますが、今どき250円でできることってどんなことがあるかと考えたときに、本当にバスの運賃って高いのかというところも、もう少し一般の方に意識してもらえるアピールの仕方が必要なんじゃないかと以前から私は思っていて、そういうアピールをいろいろなところでしています。

それと、子どもを無料にする取組みは、私もいいことだと思いますが、いろいろな人と意見交換をしていると、子どもたちだけで上手に出かけてほしいという親が多くいるようです。親が同伴していることが前提という無料だとそれが実現できないので、子どもたちだけでうまく利用できるような仕組みを何かつくれないかと考えました。その2点をご検討いただきたいと思います。

○経営企画課長

PRの仕方については、ご指摘のとおりだと思いますが、やはり自家用車ですと、維持費だけでもかなりかかるというところがございますので、ここのところをうまくアピールできるように我々もさらに検討していきたいと思っております。

それから、2点目のところですが、今回の実証実験では、子どもを無料にしつつ、大人利用者が増えることで、増収も図りたいということが我々のもう一つの目的でございます。今回は大人同伴というところを条件としてつけました。ですが、ご指摘のように、子どもの単独での利用というのも現在は少ないところなので、そちらについては別途、無料化というところではなく、子どもお一人でも乗りやすいような環境整備などで取り組んでまいりたいと考えております。

○成田委員

お話伺っていましたら、自動車はお金がかかるということをクイズにして子どもに地下鉄で見せたらいいのではないかと思ったりもしました。エスカレーター上るときにクイズをつけていただけるような場所もあるので、たくさん工夫の余地はあるなと考えていたところです。

個別的な質問なのですが、定義山はすごい観光資源だと思っているのですが、バスを定義山まで利用してもらい、利用を促進するというのは、何か現状でプランなどはありますか。

○自動車部長

一度、バスを使って定義山に行ってみましょうということで、紅葉のシーズンに、秋保も絡めた一日モデルコースをつくり、T w i t t e r、現在のXにアップしたのですが、結構な反響がありました。春も大倉ダムの放流を見に行くと、桜があって、バスで行けばお酒でも飲みながら花見できます、という企画が考えられると思っています。車で行ったらお酒を飲めませんが、バスで行ったらお酒も飲めます、とうまくアピールしていければ需要にもつながると考えておりますが、今後、もう少し力を入れてやってみたいと思います。

○交通事業管理者

バスは、地下鉄に比べて通勤・通学の生活路線としてのウェイトが非常に大きくなっています。ただ、その中でも、先ほどの大観音や定義山など、一部は観光路線的な部分もありますので、その辺については魅力アップや乗客の掘り起こしも含めて、検討する余地が十分にあると思っています。

また、定義山については、町内会からも陳情を受けていまして、定義でのイベント開催時に臨時バスを出してくれないかという話があります。バスに乗って行けば、お酒も飲めますし、楽しんで帰ってこれますよというアピールも、もう少し地元と連携を図りながらできるといいかなと思っています。我々の知らない、そういった観光資源はもっとあるのかもしれないので、思いつくのは、どうしてもる一ぷるの中の瑞鳳殿や八幡宮などだけなのですが、路線バスについても、もう少し情報収集と知恵を絞っていきたいと思っています。

○鈴木（文）委員

せっかくサンドウィッチマンが宣伝してくれて、定義山に油揚げを買いに来る人が結構いるわけですから、みんながバスで来てくれれば、運賃区間の運賃収入が多くなりますよね。それから、今は道路状況があまり良くないので、自家用車で行くよりも、バスのほうが安全で気楽に行けますというアピールもあるかなと思います。

上手にPRしていただければと思います。

○鈴木（高）委員長

こういう非常に前向きな話題というのは、交通局の皆さんで考えていただくことでよい雰囲気の醸成にもつながるかと思います。

以下はコメントなので回答不要ですが、先ほど触れた京都のオーバーツーリズムの課題を考えると、生活路線としてのA線と、それからインバウンドなどに対応したB線をきちんと分けて、A線にインバウンド客が流れていかないように対策するというのが重要だと考えられています。仙台では、る一ぷるのような観光に特化した路線がしっかりと分けられていますので、先ほどの定義山への臨時路線を、例えば、る一ぷるプラスみたいな感じで、定期的に期間限定で観光向けの路線をつくるというようなことも考えてみると面白いのではないかと思います。生活路線に観光客が入ってくると問題なのですが、観光路線を生活の人がたまに利用するのは、ありだと思います。私も、る一ぷるが日常生活をする上でちょうどいいところを走っていて、乗りたいなと思ったことがありました。そういう路線も定期利用者や、学都フリーパス利用者が使えるようにすると、ますますメリットが向上して、自動車からの転換というのが実現していくのではないかと思います。

あと、今回、仙台に来て、東京以外ではなかなか見ることがない電動キックボードが導入されていました。仙台市内も若い人たちがいますので、あのようなシェアリングとうまく連携すると、公共交通の利用が高まると思いますので、こういった局面も捉えていただきたいと思います。

○長江委員

1つ目は、QR化が進んできているので、コインロッカーのQR化を、ぜひ進めていただけるといいと思います。特にお子さん連れは荷物を出し入れしたいので、QRで何回も開けたり閉めたりできるのは便利だと思います。

あと、インバウンドの話が出ましたが、外から来た人たちは、例えば災害に遭いましたとか、どこかに行きたいとなったときに、とりあえず駅やバス停に行ってみるという行動があると思います。そのようなときに、必要な情報提供がスムーズにできると、拠点的な役割を担うことができるようになるのではないかと思います。

3つ目ですけど、博物館がリニューアルで4月から始まりますし、あと、お酒を飲むイベントで、オクトーバーフェストや、バル仙台というイベントがあったりするので、その際に地下鉄を使ってくれたら50円分のつまみが出ます、といったサービスがあったりすると、皆喜ぶと思います。それも、QRなどで乗った人が、そのQRをかざしてくれると現地で割引されるような仕組みをうまく組み合わせると、どういう客層が、どのタイミングで使ったのかという情報を入手できるのではない

かと思いました。

最後ですが、自動車からの転換を無理に進めるというより、うまく融合していったほうがいいのではないかと思います。例えば、観光客はレンタカーを使って移動するということが多くあると思います。仙台空港に到着して、そこでレンタカーを借りて乗ってくる。借りたレンタカーを街中に来て止めたときに、そこから地下鉄やバスに乗ってスムーズに移動することができるようにするなど、うまく連携させるということが、これからは必要になってくるのではないかと思いますので、ご検討ください。

○鈴木（高）委員長

よろしければ、予定しました議事は以上といたしますので、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。

ここで、新年度に向けた交通局の人事異動に伴う担当職員の変更等がございましたので、経営企画課長よりご報告をさせていただきたいと思います。

（報告）

○事務局（経営企画課企画係長）

では、最後となりますが、交通事業管理者の吉野より、閉会に当たって一言申し上げます。

○交通事業管理者

今日も様々ご意見をいただきまして、本当にありがとうございます。

今年度4回開催をしましたが、毎回実りあるご議論いただいております、一歩ずつではありますが、計画に反映させるべく検討しているところです。

乗車人員予測や、そこからつながるバス運賃改定については、少しシビアな部分があつて、今後も厳しいご議論をいただくことになろうかと思います。一方で、本日も後半のほうでお話をした、乗車数向上の施策については、時を忘れて話をずっとしていたところですが、併せて進めてまいりたいと考えております。

乗車人員予測については、仙台市の施策として、経済局では「仙台経済COMPASS」を策定して、中心部で事業所数を何割増しにするなどの施策を出しています。そのままそれが、通勤・通学で市バス・地下鉄に乗ってもらうことにつながる

ように、交通局も機を逃さず取組みをしなければと考えておりました。それから、文化観光局ではインバウンドも含めた計画があり、そちらとも連携する部分も多くございますので、併せて取り組んでいきたいと考えております。現時点ではなかなかそれらの増客効果を、乗車人員予測に反映できない部分がございますので、本日もご説明したように、現段階の乗車人員予測は、これまでのコロナからの回復状況の実績からの伸びで算出したものです。本来であればそういった経済や観光分野での振興が進んで、予想だにしない乗車人員の増が見込めればいいのですが、なかなか現段階では見通しが不明確な部分がありました。

今後とも、今日いただいたご意見も踏まえて、次回までにいろいろ宿題もいただいておりますので、精査の上、また新年度いろいろとご議論いただきたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

○事務局（経営企画課企画係長）

ありがとうございました。

次回の経営検討委員会でございますが、来年度6月以降の開催を予定しております。具体の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、今回の議事録につきましては、事務局が原案を作成いたしまして、委員の皆様にごEメールで送信いたしますので、ご確認いただければと存じます。皆様にご確認いただいた後、議事録署名人の鈴木文彦委員に議事録を郵送させていただきます。ご署名をいただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、以上で第4回仙台市交通事業経営検討委員会を終了いたします。

本日も長時間にわたりありがとうございました。