

第6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9月2日（月） 13：00～14：15
- 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、平嶋次長、氏家次長（自動車担当）、吉川次長（地下鉄担当）、橋浦総務部長、三浦自動車部長、中村鉄道管理部長、横田鉄道技術部長、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
 - (1) 収支見通しの見直し
 - ① 令和5年度決算について
 - ② 令和5年度乗車人員決算分析について
 - (2) 新たな取組みの検討
 - ① 乗車人員向上につながる運賃制度の検討
 - 3 閉会
- 会議資料**
- 資料1-1 令和5年度 仙台市自動車運送事業会計 決算説明資料
- 資料1-2 令和5年度 仙台市高速鉄道事業会計 決算説明資料
- 資料1-3 令和5年度乗車人員決算分析について
- 資料2 乗車人員向上につながる運賃制度の検討
- (参考) 【自動車運送事業】 対前年度比較損益計算書
対前年度比較貸借対照表
- 【高速鉄道事業】 対前年度比較損益計算書
対前年度比較貸借対照表

1 開会

○事務局（経営企画課企画係長）

ただいまから第6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5名全員が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。
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っております。どうぞ
よろしくお願ひいたします。

2 議事

○鈴木（高）委員長

ただいまから第6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に従いま
して成田委員にお願いしたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

それでは、次第2の議事に入りたいと思っております。

議事（1）収支見通しの見直し ①令和5年度決算について、事務局よりご説明を
お願ひします。

〔資料説明〕

資料1-1 令和5年度 仙台市自動車運送事業会計 決算説明資料

資料1-2 令和5年度 仙台市高速鉄道事業会計 決算説明資料

（参考） 【自動車運送事業】 対前年度比較損益計算書
対前年度比較貸借対照表
【高速鉄道事業】 対前年度比較損益計算書
対前年度比較貸借対照表

○鈴木（高）委員長

ただいまのご説明につきまして、ご意見やご質問等はございますでしょうか。

○長江委員

高速鉄道事業と自動車運送事業のそれぞれで企業債を発行されていますが、どち
らから借りていらっしゃるのですか。

○財務課長

企業債につきましては、民間の金融機関から借入れをさせていただいてるものが
多いです。

○長江委員

借換えをすることで利子の支払いを減らすというのはなかなか難しいのでしょ
うか。

○財務課長

国との借入れにかかる手続きにおいて、どういったペースで償還をしていくかということを含めて協議しており、その内容によっては、長期にわたるもののうち途中で借換えをするケースもあります。

○成田委員

この数字を出すために、今まで様々なご尽力をなさってきたと思います。様々な要因がありましたが、対予算というところだと、いつでもいい成果をお出しになっていると拝見していたところでした。

問題は、市民に示している現計画との乖離はどうだったのかというところでした。後ほどご説明いただく乗車人員の向上等にも直結してくるかもしれませんが、まず、現計画との乖離はどれくらいあって、拝見しているグラフがどのような傾向になるとお考えでしょうか。さらにその計画の改定について、どういった影響を及ぼす可能性があるかというのが1点目です。

2点目につきましては、市民負担はどうなるかというところでした。補てん財源等は一般会計からのものですが、それについての負担等はどのように変わっていくのかというところでした。

3点目としましては、実際、市民福祉の向上と申しますか、便益の向上もしくは低下についてどのようにお考えなのでしょう。

○交通事業管理者

明日から決算議会が始まりますが、本日の委員会でお示しした資料を議会にも説明しているところです。もともと経営計画は令和3年度からスタートした10年計画でしたが、コロナの影響が長期化したことから、10年を待たずして見直しに着手するため、現在、この委員会を立ち上げてご検討いただいているという状況も議会に説明しております。

令和元年度と比べると令和2～5年度の4年間でバスは約44億円、地下鉄は約92億円の減収となっていることや、令和5年度の乗車人員が元年度比でバスは90%、地下鉄は98.3%まで回復していること等について、これまで議会に答弁をしてきております。

現計画を令和8年度からの10年間の計画へ見直すにあたり、現在、ご意見を伺っているところですが、大きく4つのポイントがあるものと考えております。まず、1点が、令和8年度からの10年間でどの程度の乗車人員を見込むか。それが乗車料収入につながってきますので、一番のポイントとなっています。これまでの委員会では当局の考え方の案をご提示しつつご意見をいただき、現在精査をしているところで

す。

また、2点目として企業債の償還がございます。乗車料収入の減少により、先ほどご質問いただいた借金をしておりますので、その企業債をどうやって返していくかという計画も徐々に固まりつつあります。バスについては今年度・来年度も借金をする予定ですが、それを約15年で償還することについて現在精査しております。

さらに、3点目は仙台市一般会計からの繰入れ金です。令和5年度決算で言えば、特に自動車運送事業については一般会計から約30億円の繰入れをしておりますが、今後どの程度一般会計から繰入れを行うか、財政局と協議をしているところです。

最後に、4点目ですが、バスについては運賃改定をすると表明していますが、改定率をどの程度にするかは、まだ正式に発表しておりません。今申し上げた3つの条件を見ながら、運賃改定によってどの程度の増収を図ったらいいか、現在精査しております。

なお、地下鉄については、減価償却等、バスとは構造が違いますので、今すぐに運賃改定とは考えておりません。現在作業中の収支見直しを見ると、もう少しで黒字になる見込みであり、これについては議会にも説明をしている状況です。

市民の皆様にはバス運賃の値上げについて示し、ご理解をいただくため、委員会でも話題にしておりますとおり、増収策や新たなサービスの展開などを今後提示していきたいと考えているところです。

○成田委員

現計画の数値と、今年度決算値との乖離というのは、具体的にどのようにお考えか教えていただけますか。

○交通事業管理者

バス事業について、当初の令和3年度からの計画では、令和2年度に起債をして十数億円借り、そこから令和7年度までにはコロナも徐々に回復していきたくらいの見込みでスタートしました。しかしながらコロナ禍が明けた令和5年度においても、令和元年度に比べて90%しか回復しておらず、今後も100%には戻らないだろうという状況です。それに加えてコロナ禍以降の、4年間で44億円という減収。本来入るはずの44億円が入ってきませんので、いろいろな手法を使って改善する必要があります。企業債の借入れや一般会計からの繰入れを行っていますが、それだけでは限界がありますので、運賃改定が必要です。これらの経過は議会に対してもご説明しております。令和8年度中に運賃を上げることについては現計画に記載しており、改定幅が当初見込みより少し大きくなるだろうということで、今精査をしており、ホームページ等で市民の皆様にも公開しております。

○成田委員

市民福祉への貢献につきましては、定量的な数値をお示しいただいたところかと思いますが、定性的もしくは定量的な部分で、路線の変更など、別の点で市民便益の向上を図っていたというところがあれば、具体的に教えていただければと思います。

○平嶋次長

市民便益の評価については様々な展開があるかと思えますけれども、バスにおいては利用状況に応じた便数調整などを実施し、地下鉄では昼間の運行間隔を一部調整しました。また、現計画で掲げた取組み以外にも、icscaポイントの基本ポイント廃止も実施いたしました。

また、一方で、子育て応援として、大人1人につき小学生2人まで市バス・地下鉄の運賃が無料になる「ハッピー・ファミリー・ライド」を実証的に行ったり、地下鉄では、24時間券・36時間券といった時間券の販売を初めて実施したり、工夫を積み重ねている状況です。計画改定に向けて、まずは委員会での議論をいただきながら、そういったプラスの部分も積み重ねていき、新しい計画に盛り込めればと考えております。

○成田委員

ぜひ頑張ってください。期待を申し上げたいと思います。

○鈴木（高）委員長

成田委員より、当初予算から考えると、だいぶ頑張っていたのではないかというお話がありました。

この検討委員会も、前身の委員会も含め、私に関わってからおそらく3～4年ほど経ったかと思えます。コロナの影響もあったのですが、乗車人員の予測について、初期の計画における予測と最新の状況を比べると、どう変化しているのか、その中で交通局がどう努力しているのかを客観的に、相対的に見ることができるかと思えますので、お示しいただければよいかと思えます。

○鈴木（文）委員

資料1-1の5ページ「建設改良事業の概要」において、事業費として比較的大きいのは車両と工具・器具・備品です。車両は毎年一定の代替を進めていくのが一般的なので、例年一定程度の事業費になるかと思うのですが、工具・器具・備品における、例えばIC乗車券バスシステム車載機更新や白色LEDへの交換については、一定の時期に集中するものだと思います。令和5年度では、全体でどのぐらいの達成

率になっているのでしょうか。

また、白色LEDについては、まだ旧LEDが残っているようなので100%ではないと思うのですが、例えば令和5年度に100%達成したとすると、今後、同様の事業費をかけて更新する必要があるのか教えていただきたいです。

○交通事業管理者

具体的な年次等については後ほどご説明いたしますが、LED交換については、令和7年度までに100%を目標としております。また、バス車載器については、新紙幣等の対応もあり、同じタイミングで全て更新が完了しているため、当分の間、費用は発生しません。LEDについても発生しません。車両については、中古車も購入しているところですが、これからも一定程度は発生する見込みです。

バス事業においては、国から2030年までに電気バスあるいは水素バスの導入目標が示されておりますが、仙台市の場合なかなか水素バス導入が難しく、電気バスについて約25台の購入が必要であるため、それが新たに発生する事業費となります。

しかし、電気バスの耐久性について、故障等への対応やメンテナンスなど、ランニングコストがなかなか見通せない状況です。当初投資、購入や充電器に対する国の補助制度はあるものの、それ以降のメンテナンスに対する補助が一切ない状況です。国として脱炭素を進める一方で、バス業界では、その5%分クリアしたら終わりという議論すらあるといます。その台数を増やすためには補助制度の充実が必要であるため、各国會議員等に対し要望しているところです。この電気バスへの転換に関しては長期的な課題だと思っております。

○次長（自動車担当）

白色LEDの更新については、令和3年度からスタートして令和7年度までの予定であり、あと2か年残っているところです。全体の実施率としては、予備車両を含めまして483基実施しております。

また、バス車載器については平成27年度に更新したところですが、耐用年数に関して、部品がなかなか手に入らなくなっていること、また、安定的に稼働させることを目的に機器の更新を行っていきまして、令和5年度と令和6年度の2か年にわたって更新を行う予定です。新紙幣については対応完了していますが、車載器の更新については、一部残っているという状況でございます。

○鈴木（高）委員長

EVバスに関する補助制度については、以前からご助言申し上げていたのですが、これは仙台市だけで解決できる話ではなく、EVバスのメンテナンス等の地域体制

の確立が必要です。できれば宮城県などが声を上げ、県として脱炭素の推進事業を進め、仙台市バスを組み入れられるように、仙台市当局や県とも協力していただくと良いかと思えます。

市のプロジェクト推進課主導で、EVバスにかかる自動運転実証事業がスタートしており、青葉山での実証実験がこれから始まります。本格的な運行開始は2～3年後とのことですが、おそらく交通局も間接的に関わってくると思います。EVバスに関しては宮城交通が先行している形で、交通局が組み入れるにはまだ財政的な余力がないという状況なので、今後の運賃改定を含めて、まずは体力をしっかりとつけていくことを優先してほしいと理解しております。

それでは次に、議事(1)②令和5年度乗車人員決算分析について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

[資料説明]

資料1-3 令和5年度乗車人員決算分析について

○長江委員

敬老乗車証は何歳から利用できますか。

○経営企画課長

70歳から利用できます。

○長江委員

仙台市の人口分布の関係で、年齢基準の引き上げ・引き下げ等について見直しは検討していますか。

○経営企画課長

仙台市の状況としては、70歳以上の人口は増加する見込みです。健康福祉局において、年齢基準の見直しについて特に議論は行われていませんが、対象者の増加に伴い市の財政負担が大きくなる見込みであることから、10月1日から利用者負担割合が従来の10%から25%に増加される予定です。

○鈴木(文)委員

地下鉄はともかく、バスで通勤定期の利用者が増加するというのは、全国的にも稀有な例なのですが、定期の購入動機につながるほどicsca基本ポイントというのはお得だったのでしょうか。

○経営企画課長

一概には申し上げにくいのですが、一定の回数以上であれば定期利用がお得で、その回数未満であれば定期ではなくICSF利用がお得という境目があります。従来は基本ポイントがあったことによりICSF利用がお得だった方が、基本ポイントの廃止により、通勤定期に移行したのではないかと考えております。

具体的に申し上げますと、バスにおいて、従来は、ICSF単価が利用者平均額である約220円の場合、44回以上の利用は定期がお得で、43回以下の利用はICSFがお得でした。基本ポイント廃止後は、39回以上の利用で定期がお得になるので、39回～43回利用の方について、ICSFではなく定期がお得になるということになります。

○交通事業管理者

定期については、地下鉄だけではなくバスも増加しているのですが、その増加率が非常に少ない状況です。確実に入ってくる収入ではあるのですが、地下鉄に比べるとバスの販売実績数が少ないです。市バスの料金体系は、確実に入る収入である定期の料金や、もう少し乗車人員を増加させる必要がある券種、初乗り運賃や、遠距離にかかる割引運賃など、いろいろな組合せの中で成り立っております。今後バスの運賃改定を検討するにあたっては、地下鉄と異なり、定期の割合が少なく、1週間のうち数日間利用するというICSF利用が非常に多いという点も考慮する必要があります。

一方、学都仙台フリーパスについては、コロナ禍で離れた学生や、新入生の獲得に向け、様々な取組みを展開しております。今年の10月から宮城交通でも利用できる学生フリーパス制度として「せんだいバスFREE+」が始まります。例えば川内周辺では自転車が多くみられるため、地下鉄も含めた利用者増についても検討し、一人でも多くの学生に利用してもらえよう力を入れたいと考えております。

また、敬老乗車証は10月に利用者負担割合が引き上げられる状況で、健康福祉局ではチャージ機増設等に取り組んでおり、地下鉄駅等への設置については交通局としても協力していきたいと考えています。ご高齢の方は、（コロナにより）お買い物や通院等の生活様式において変化がありますので、特にバスについて、健康福祉局とも連携しながら利用者数を伸ばすことができないか、検討していきたいと思っています。

○福嶋委員

学生フリーパス制度の話題が出ましたが、登校日数減少がまだあるのかと疑問に思います。令和5年になると完全対面授業が多くなっており、文科省でも対面を推奨しています。

学生の通学ツールを見ますと、最近は自転車が増えています。また、大学の近く

に不動産が増えたという印象があります。つまり、バスに乗らなくても通えるところに住む学生が増えているのが要因かと思っているのですが、いかがでしょうか。

○交通事業管理者

五橋については、東北学院大五橋キャンパスの開校により一定程度増えております。逆に、従来の泉キャンパスに比べて、学生の住居がキャンパスの近くにあるため、バス・地下鉄を利用しないという事例もありました。

また、東北学院大では、午前中は混雑緩和のためリモート授業、午後からは普通授業を行うという取り組みを令和5年度にされておりました。しかし、ご指摘のように、そういった取り組みも徐々になくなりつつあるので、その数値は確認する必要があります。さらに、電動自転車へのシフトについても、様々な統計で確認できまして、一度離れた人はなかなか戻ってこないものですから、私共としては新入学生をターゲットにし、電動自転車ではなくバスや地下鉄を利用していただくため、特に2月や3月頃には各学校へのアクションを強化している状況です。

○福島委員

なかなか引き戻すのは難しいと思うのですが、地下鉄沿線やバスの沿線に下宿を探す、特に経済的な余裕がない学生などは、大学から離れたところに住居を見つけるという事例もありますので、不動産状況も併せて考えたほうが良いかと感じました。

○鈴木（文）委員

宮城県あるいは仙台市は、特に高校生について、自転車のヘルメット着用にかかる指導は厳しいほうですか、それとも緩いほうですか。（「緩いと思います」の声あり）

昨年から私が関わっている他の地域で2か所ほど、昨年度以降、明らかに高校生の通学手段がバスに移行したケースがありました。リサーチしてみると、ヘルメット着用について学校の指導などでかなり厳しく義務化され、群馬県では県全体で実施しているようでした。その影響か、特に女子高校生がバスに移行しているというケースが結構ありました。そういった事例をみると、ヘルメットの着用を厳しくすることでバス利用が増えるという影響が確実にあると思います。

○交通事業管理者

そう思います。仙台市として自転車やヘルメット着用を推進している立場ではありますが、影響としては確実にあると思います。

○鈴木（高）委員長

東北大では、公共交通利用のパンフレットを年1回新入生対象に発行しているのですが、その中に自転車の利用ルールについて、ヘルメットの着用義務などの記載があります。高校生・大学生のヘルメット着用率はかなり低いように思うので、そのマナー徹底による影響があり得るかと思っていました。高校生だけではなく、大学生が利用できそうな路線はいくつか考えられると思います。

また、券種別の分析をはじめ、今回は特に駅別で分析・比較していただいたのは非常に貴重な情報かと思っており、ぜひ引き続き検討していただきたいです。1個漏れていたと思う反省点は、ICSFで、先ほど言ったようなicscaの基本ポイント制度を廃止した影響を純粹に見ようと思うと、icscaとicscaではないICカードとの線引きがなく、わからないところがあります。仙台市民はicscaを使うのですが、仙台市外から、特に、このポイント制度廃止以降で流入してきた人は、icscaをわざわざ購入する必要がないので、そういう影響での割合が見えてくるかと思っています。

他に気になる点としては、例えば、る一ふる仙台の割合が、令和元年度との比較でまだ割合が少ないです。全体から見た数字は大きくないのですが、ここから見ると、定期が増えていることから、仙台市民の公共交通利用については、一定程度の支持は得ているように思われます。しかし、市外からの流入に関しては、東北地域全般的にインバウンドがとても弱いと以前から指摘されているため、仙台市以外とも連携して積極的にプロモーションしていく必要があると思います。仙台は東北の玄関口ですから、まず仙台を拠点にして、そこからさらに岩手、青森、秋田、山形に行っていただくというルートを確立していただき、仙台の活力が東北全域にも広がるという非常に大事な点と感じます。

また、資料17ページの地下鉄駅別一日平均乗車人員の推移にグラフをつけていただいたのは非常にいい取り組みで、これを見て驚いたのが、南北線の北部です。泉区など北部については、コロナ前の令和元年度がピークではなく、その前の平成30年度でピークに達してしまっているということは、コロナの影響ではないことがわかります。南北線は新型車両の導入が控えていますが、根本的に泉方面エリアにおける公共交通が利用しづらいという点について、今後本庁とも連携して検討していただきたいです。起伏が大きいエリアのため、バスと地下鉄の組み合わせがかなり重要な場所になっています。その中で車の利用とのせめぎ合いが表れているので、ファクターとしてはここで公共交通利用を増やせると、乗車料収入に反映される気がしました。引き続き検討をお願いしたいと思います。

それでは、議事（2）新たな取組みの検討 ①乗車人員向上につながる運賃制度の検討について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

[資料説明]

資料2 乗車人員向上につながる運賃制度の検討

○福島委員

イベントとの連携は非常に意義があり、効果もあると分かりました。例えば、大学の大きなイベント、オープンキャンパスやホームカミングデー、入試など、外から来る人たちに対しても、24時間券が活用できると思います。いろいろ金額を計算しながら支払うよりも、こういったフリー乗車券があったほうが良いのではないのでしょうか。そのような時間券が使えるイベントをもっと増やしていただきたいと思っています。

○交通事業管理者

新たな経営計画を策定するにあたり、地下鉄・バスも厳しい経営状況ではあるのですが、今後のいろいろな展開を考えたときに、地下鉄については、通勤通学や通院などの普段使いだけでなく、イベント等でのご利用を想定する必要があると思っています。南北線・東西線の各沿線には、公園や大学がありますし、次世代放射光施設ナノテラスの開始に伴う学会へのアプローチなど、働きかけを行える部分があると思います。そういったものには、待ちの姿勢ではなく、市内のイベントであっても、こちらから取りに行く営業を行うような姿勢が求められていると考えています。

新たなアイスリンクも来年オープンするというので、南北線・東西線ともに、普段使いではない利用をしてもらうための仕掛けは今後とも考えていかなければならないですし、新しい経営計画の中にもそういった内容を盛り込む必要があると思います。

ハード面でいいますと、特にインバウンドも含めて考えたときに、地下鉄の改札機が令和9年に切り替わるちょうどいいタイミングです。今はIC乗車券または磁気券での入場なのですが、磁気券を廃止して二次元コード改札に転換することにより、メンテナンス費用が安価になります。クレジットカードのタッチ決済もあわせると3種の決済方法がそろい形になります。政令市においても福岡市が先行してタッチ決済を導入していますが、インバウンドも考えたときに、地下鉄については前向きに検討したいと議会にも表明しています。JRを利用する方や外国人のお客様はタッチ決済で国際センターに向かえますし、今回のPokémon GO Festも9割が県外の方ということでしたので、ぜひこの3種の決済方法について実現していきたいと考えております。

一方で、バスについては少し趣が違います。例えば仙台大観音にバスで行く方はいるのですけれども、それ以外の観光地へ行くというのはなかなか難しく、バスが走っているのは概ね生活路線だということです。るーぷる仙台については、まもな

くタッチ決済の実証実験を開始するところなので、そのニーズや、利用されるお客様の属性によって働きかけも変える必要があると考えているところです。

○長江委員

最初に、学生に関することなのですが、通学している学校別データと学生の居住地データをもとに、どこに住んで、どの学校に行っているのかを分析できると思います。それを基に、高校生や大学生の通学ガイドを作ると良いのではないのでしょうか。コロナ禍を経て、先輩たちがどういう経路や手段で通学したのか引き継がれなくなってしまい、バスに乗って通学するという考えがなくなってしまったのだと思います。例えば、バスが遅れるイメージが強い場合に、ちゃんとこのバスでも間に合うといったことが分かるように、細かく高校別に通学ガイドを作れば、高校生の通学定期の利用が増えるのではないかと思います。

2つ目ですが、せっかくハッピー・ファミリー・ライドのチラシでイベントの一覧を作っているのに、ぜひイベントにも声をかけて、「公共交通に乗ってください」「こども割りがあります」とイベントでも呼びかけてもらいたいのではないかと思います。そうすると、ハッピー・ファミリー・ライドのチラシにイベントの名前を載せるから、イベントでも公共交通利用を呼びかけてほしい、といった相互協賛のようなことができるのではないのでしょうか。今は仙台市あるいは公共性の高いイベントが多いと思いますが、チケット会社や旅行会社など仙台市で開催するイベントでも呼びかけてもらい、利用を促進すると良いと思います。

3つ目ですが、こども割りに関して、あまりお金をかけずにできそうなインセンティブとして、こども割りで乗った証として、乗車日が記載された、服にも貼れるステッカーを配布するのはいかかでしょうか。バスで直接配るのは難しくても、例えば駅や交通局の施設でステッカーを配布すると、「こども割り」と声をかけるだけでなく、ステッカーを見せることで視認もしやすいですし、声があまり出せない子でもこども割りというのが分かってもらえると思います。これを2年、3年と続けて「今年もあのステッカーが欲しいのでもう一回乗りたい」と子供が言ってくれるようになれば、良いのではないかと思います。

敬老乗車証についてですが、カルチャースクールを仙台リビングなどの広報誌でたくさん案内しているのに、敬老乗車証を使って公共交通に乗りませんかといった案内や、あるいは公共交通で来た人はカルチャースクールの割引を受けられるといった連携ができると良いのでは、と着想しました。

また、最後のアプリ化の話ですが、交通局だけでアプリを開発しようとするとお金もかかるし、いろいろなアプリが林立してしまってよろしくないと思うので、仙台市、宮城県、東北地方のそれぞれで共通のアプリがあったほうが良いと思います。宿泊割にはこのアプリ、地下鉄にはこのアプリ、のようにアプリをその都度使

い分けるよりも、ワンストップで使えるアプリのほうが絶対いいですし、QRで読み取る装置にした場合にも、基本的には同じものを使うわけですから、ここは連携してやっていただくと良いと思います。

○交通事業管理者

まず、学校へのアプローチについては、過去に都市整備局で学生と一緒にパンフレットを作った記憶があるのですけれども、今おっしゃったような学生の利用状況も踏まえて働きかけていくのは、非常に有効ではないかと考えております。日常使っただけではなく、通学定期を買ってもらい、学校への行き帰りでバスを使ってもらうことはこちらとしてもメリットが大きいので、検討していきたいと考えております。

また、イベントについては、特に定時性や大量輸送という地下鉄の強みとイベントとの関係は、コラボによってうまくいく部分が多いので、こちらからも積極的に働きかけていきたいと考えております。

それから、現在実施中のハッピー・ファミリー・ライドについては、こどもの頃から公共交通機関に乗っていただくという長期的な狙いはあるのですけれども、短期的な面では、安いだけでなく、今おっしゃったような楽しい仕掛けという点はなかなか思いついていない部分だったので、ぜひ参考にさせていただきたいと思っております。

○鈴木（文）委員

ハッピー・ファミリー・ライドのチラシについて、文字が小さく、読むのが大変です。裏面を活用するなど、もう少し工夫してはいかがでしょうかと思いました。

また、地下鉄沿線はイベント等があるのに対し、バスはなかなか難しいという話がありましたが、実はバス路線で、運賃が高くなる末端部に人が集まるスポットがあります。例えば、定義如来やニッカウキスキー工場など、すぐ近くにバス停があります。また、秋保も、秋保大滝や二口など、外部から観光客が訪れる場所にバスでアクセスできるわけですから、そういう場所を選んで、乗車制度を作るということもできると思いますし、バスで行けるということのPRにもつながると思います。それから、例えば荒浜小学校の震災遺構など、できれば多くの人に振り返ってみてほしい場所も、まだまだ沿線にはあると思います。バスも、運賃の比較的高い末端部を中心にそういう場所を探してみる必要があると思います。

○成田委員

仙台市内には、アニメーションや映画で話題になっている場所があります。例えば、「ハイキュー！！」の舞台である仙台市体育館や「ジョジョの奇妙な冒

険」、伊坂幸太郎氏のゴールデンランバーで登場する場所など、あるいはテレビ番組における仙台市を巡る企画など、舞台となった場所を巡るルートを設定して、海外も含めた発信を行うと良いと思います。

また、人口減少社会において若い女性が転出する傾向にあることから、女性が仙台市に住みたくなるような施策を考えると、別の切り口が開けると思います。バス事業のうち約3割は一般会計から補てんされており、市民にご負担いただいている状況を考えますと、こういった形で市民に貢献していることを示していければ良いかと思います。

○交通事業管理者

経営計画において地下鉄とバスでそれぞれ記載が異なる部分はあるのですが、両方に共通する考え方として、仙台市長の掲げる「子育てが楽しいまち・仙台」の実現に向け、交通局としても、ハッピー・ファミリー・ライドなどの子育て世帯をターゲットにした施策を考えなければならないと思っています。例えば、地下鉄の車内に車椅子の方が乗車できるスペースがあるのですが、ベビーカーを使用される方も安心してご利用できるよう、ベビーカースペースの啓発ステッカーを貼り付けるといったソフト面の対策も進めておりますし、車両とホームの幅を少なくする対策も実施しております。子育てをしやすいまちを目指す取組みを、バスと地下鉄の両方で考える必要があるところです。

一方で、高齢者に向けてバリアフリーに配慮した取り組みも進めているのですが、当局の経営も厳しい上、健康福祉局においては敬老乗車証の利用者負担割合引き上げを実施せざるを得ないという状況もあります。交通局としては、バス停への屋根の設置をはじめとしたバス待ち環境改善の取り組みを進める必要があると考えています。

バス事業としては、一般会計から約30億円を補てんされているという厳しい状況ですが、敬老乗車証も30億円弱の予算で実施されているところであり、こういった市の財政状況についても市民の皆様にご理解いただきながら進めていきたいと考えております。

また、ルートを巡る件については、地下鉄では細かい場所を巡れないため、バスと組み合わせたルートなど、交通局の公式Xで紹介した事例もありますが、より充実させていきたいと考えています。

○鈴木（高）委員長

これまで取り組まれてきた経費削減は、今後の運賃値上げに対する前提になっていたのですが、それだけではなく、利便性の向上と地下鉄・バスという公共交通の持続性を保っていくことが大事だと思います。

今回、今後の方向性として、A：市内の方で日常的に自家用車等公共交通以外を利用している方への取組みと、B：観光客など市外から足を運ぶ方が利用しやすい公共交通、といった2つの方向性を示していただきました。

方向性Aについては、ハッピー・ファミリー・ライドといった子育て世帯への施策を取り上げておりますが、子育て世帯のみならず、通勤・通学で公共交通を利用する方も含まれると考えられます。また、本日ご高齢の方が傍聴にいらっしゃっているのも、非常にこの問題に関心を寄せられているのだと理解しております。ご高齢の方は、これから移動が困難になり生活にかかわることなので、大事に考えなければならない問題です。運賃改定や敬老乗車証の利用者負担割合の増加など、皆様にご心配になるところを解消できるよう配慮していく必要があると思います。

ここまでの検討にとどまらずに、今回の結論でまだ漏れている部分は補充していただくとともに、今回の検討の中で出てきた点も細かくフィードバックしていただく必要があるかなと思いますので、よろしくお願ひします。

また、ハッピー・ファミリー・ライドについては、こういったチラシ形式だけではなく、地下鉄・バスの車内広告の空き枠を全部埋めるほどの掲出を行うなど、認知度向上の取組みをぜひ実施してほしいと思います。

それから、時間券について、地下鉄ではPokémon GOのようなGPS連動アプリに対してはかなり不利で、仙台の地下鉄はGPSやWi-Fiが頻繁に切断されてしまい、位置情報が正確に表示されません。地上に出るまではPokémon GOもほとんど機能しません。それならば、バスに乗って地上を移動しながらポケモンをゲットできるほうが向いていますので、移動に時間がかかってもバスに乗ってもらえる可能性が上がるのではないかと思います。

では、よろしければ、これで終了いたしまして、進行を事務局にお返ししたいと思います。

3 閉会

○事務局（経営企画課企画係長）

次回の検討委員会の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、事務局で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。ご署名をいただきたいと思ひますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、以上で第6回仙台市交通事業経営検討委員会を終了いたします。

本日はありがとうございました。