

第8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4月24日（木） 15：30～17：30
- 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、福嶋路委員 [7名]
- 事務局** 吉野交通事業管理者、吉川理事（地下鉄担当）、坂本理事兼次長、氏家次長（自動車担当）、橋浦総務部長、三浦自動車部長、中村鉄道管理部長、経営企画課長、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、車両課長、電気課長、職員係長、企画係長、他担当者3名
- 議 事**
- 1 開会
 - 2 新委員委嘱状交付
 - 3 管理者挨拶
 - 4 委員紹介
 - 5 議事
 - (1) 市バス・地下鉄の経営状況と仙台市交通事業経営計画（令和3～12年度）の振返り
 - (2) 仙台市交通事業経営計画（令和8～17年度）策定の方向性とスケジュールについて
 - (3) 市バス・地下鉄アンケート実施報告
 - 6 その他
 - 7 閉会
- 会議資料**
- 資料1 仙台市交通事業経営検討委員会（第2期）委員一覧
- 資料2 市バス・地下鉄の経営状況と仙台市交通事業経営計画（令和3～12年度）の振返り
- 資料3 仙台市交通事業経営計画（令和8～17年度）策定の方向性とスケジュールについて
- 資料4 市バス・地下鉄アンケート結果報告書
- 【参考資料】** 仙台市交通事業経営計画（令和3～12年度）
他公営企業交通事業経営戦略比較一覧

1 開会

○事務局

ただいまより第8回仙台市交通事業経営検討委員会を開催いたします。

2 新委員委嘱状交付

○事務局

新たな経営計画策定に向けた議論を本格化させていくにあたり、より多様なご意見をいただくことを目的として、今年度より、新たに2名の委員を委嘱することといたしました。

新委員の皆様へ委嘱状を交付させていただきます。

[委嘱状交付]

3 管理者挨拶

○交通事業管理者

本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

まず、大曾根委員、榊原委員におかれましては、このたび当委員会の委員をお引き受けいただきまして本当に感謝申し上げます。

また、この経営検討委員会は、今回、第8回目の開催となりますが、鈴木委員長をはじめ、長江副委員長、鈴木委員、成田委員、福嶋委員の5人の委員の皆様方には、毎回、示唆に富んだご指摘やご意見をいただいております。改めて感謝を申し上げます。

本市のバス事業・地下鉄事業でございますが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度の乗車人員が、令和元年度と比べますと、バスで74.3%、地下鉄で75.9%と大きく落ち込みました。その後、徐々に回復をしてきてはおりますが、特に地下鉄は令和6年度決算見込みにおいては102.4%ぐらいまで回復したところ です。

しかしながら、バスについては令和元年度比で92.2%の回復にとどまっておりまして、令和元年度の乗車料収入との差額がこの5年間で累積47億円余りに達するなど、大変に厳しい状況でございます。

私共としては、両事業ともに安全・安心な運行を一番の基本とはしながらも、様々な手だてを講じていかなければならないと考えているところでございます。

さて、本日の委員会でございますが、新たな交通事業経営計画の方向性や、計画策定に向けて実施いたしました市バス・地下鉄アンケートの結果についてご報告をいたしまして、ご意見を頂戴できればと考えております。

それでは、本日もどうぞよろしく願いいたします。

○事務局

続きまして、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7名全員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項に基づきまして、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、会議終了後に公開するものとしております。

4 委員紹介

○事務局

続きまして、次第4、改めまして委員の皆様をご紹介させていただきます。

資料1 仙台市交通事業経営検討委員会委員一覧をご覧ください。

まず、第1期から引き続き就任いただく委員の皆様をご紹介いたします。

当委員会の委員長を務めていただいております、麗澤大学工学部教授の鈴木高宏様です。

○鈴木（高）委員長

ご紹介にあずかりました麗澤大学工学部の鈴木でございます。

前職は東北大学の未来科学技術共同研究センターで、10年近く仙台市の地域交通の、特に次世代へ向けた形ということで、仙台市まちづくり政策局プロジェクト推進課において昨年から行っております自動運転の実証実験にも委員として関わらせていただいております。本委員会では、足場をしっかりと固めた形で、地域交通を次世代に引き継いでいけるような議論を引き続き進めていきたいと思っております。委員の皆様方も含めよろしくお願いたします。

○事務局

続きまして、当委員会の副委員長を務めていただいております、鳥取大学工学部教授の長江剛志様です。

○長江副委員長

ご紹介いただきました長江です。

昨年10月に鳥取大学へ移りました。それまでは東北大学で12年、准教授として交通工学、交通計画に関する研究や教育をしてまいりました。鳥取に行くと半年ですが、電車が1時間に1本しかないようなところで、仙台はバスも地下鉄もあり、都会だなと思っております。明るい未来があると思っておりますので、ぜひこれからも仙台市の発展

に協力できるように貢献していきたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

○事務局

続きまして、交通ジャーナリストの鈴木文彦様です。

○鈴木（文）委員

ご紹介いただきました交通ジャーナリストの鈴木文彦でございます。

私は、もう40年以上前になりますが1970年代の後半に東北大学に在学しており、仙台市民として、仙台市営バスのヘビーユーザーでございました。恐らく当時の仙台市営バス路線はほぼ全部乗っていると思います。今は大分路線が減ってしまいましたが。そのようなことをきっかけとしまして、仕事柄、全国を対象にしつつ、特に仙台や東北地方とは、かなり深くお付き合いを続けてまいりました。土地勘もありますので、なるべく前向きな方向に進められるよう、意見を出していき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。

○事務局

続きまして、公認会計士の成田由加里様です。

○成田委員

成田でございます。仙台市民でございます。大変お世話になっております。

私は財務が専門になりますが、仙台市民として仙台市の公共福祉の増進に少しでも寄与できればと参加した次第でございます。ぜひ、鉄道むすめの青葉あさひさんと共に、市バス・地下鉄が仙台市民に喜ばれるものになりますように祈念申し上げまして、ご挨拶といたします。どうぞよろしくお願ひいたします。

○事務局

続きまして、東北大学大学院経済学研究科教授の福嶋路様です。

○福嶋委員

福嶋と申します。どうぞよろしくお願ひします。仙台市民です。

私は専門が経営学でございます。交通は地域経済の血管のようなもので、それが切れてしまうとなかなか地域経済も活性化されません。経営という観点だけではなく、地域経済の活性化という観点でも、何らかの有益な意見を言えればと思っております。ぜひ、よろしくお願ひいたします。

○事務局

引き続き、今年度より新たに就任いただく委員の皆様をご紹介します。
仙台市PTA協議会監事の大曾根学様です。

○大曾根委員

今年から参加させていただくことになりました、仙台市PTA協議会の大曾根学と申します。よろしくお願いいたします。

私自身も二児の父で、小学校のPTA会長を務めておりました。仙台市PTA協議会として、こども達や子育て世帯の目線で、交通事業を考えていきたいと思っております。また、仙台市PTA協議会は、仙台市内187校の小中学校全てが所属しております、こども達のケアや保護者の支援等に努めております。合計で約6万5,000世帯が加盟する組織となっておりますので、そういった立場からコメントできればと思っております。何とぞよろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、特定非営利活動法人都市デザインワークス代表理事の榊原進様です。

○榊原委員

本日から委員に参加させていただきました、都市デザインワークスの榊原です。1993年に東北大に入学してから三十数年間、仙台市民です。

交通局は、振り返れば10年前に、東西線開業をPRするWEプロジェクトの委員をさせてもらって、東西線をどのように盛り上げるかというところから関わらせていただきました。荒井でもまちづくりをさせていただいていまして、地下鉄東西線の開業1年後に車両基地まつりを提案し、一緒に開催させていただきました。最近は、勾当台公園駅に定禅寺通をモチーフにした案内板を設置させていただいたこともありまして、まちづくりの観点からどう公共交通を見るかという視点で何かお役に立てる意見が述べられればと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

以上、7名の皆様に今年度もご議論いただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、本日出席しております交通局職員を紹介申し上げます。

〔職員紹介〕

○事務局

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いいたします。

5 議事

○鈴木（高）委員長

ただいまから第8回仙台市交通事業経営検討委員会を開会させていただきます。

まず、議事録署名委員の指名についてですが、委員長以外の皆様から五十音順で毎回1名を指定することとしておりました。今回より第2期となりますので、改めて、五十音順といたしまして、大曾根委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいいたします。

それでは、次第5の議事に入ります。

議事(1)市バス・地下鉄の経営状況と仙台市交通事業経営計画（令和3～12年度）の振返りについて、事務局よりご説明をお願いいたします。

〔資料説明〕資料2 市バス・地下鉄の経営状況と仙台市交通事業経営計画（令和3～12年度）の振返り

○鈴木（高）委員長

ただいまの説明につきましてのご意見、ご質問をお願いしたいと思います。特に、新委員の方々からは、この振返りについて積極的にご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○大曾根委員

新たに始まった子育て世代の利便性向上策として、48ページに記載されている「ハッピー・ファミリー・ライド」について申し上げます。僭越ながら私は今回初めて知り、素晴らしい取組みをさせていただいていることを、ありがたく感じております。昨年実施されたとのことですが、どういう効果や成果があったのか。また、利用した方の声などは寄せられましたか。

○経営企画課長

利用された方にアンケートをお願いしておまして、そのアンケート結果からは、「この制度があったからバスや地下鉄を利用した」という声もあり、公共交通の利用促進効果が一定程度あったと認識しているところでございます。後ほどご説明しますけれども、この度、市バス・地下鉄アンケートを別途実施しまして、そちらでも、このハッピー・ファミリー・ライドについては非常にご好評いただいております。継続してほしいというお声もいただいております。

今年度も再度実施する予定ではあるのですが、年度の下期からのスタートということで、現在調整を進めているところでございます。

○交通事業管理者

仙台市全体として、子育てに力を置いて施策を進めております。「こどもの屋内遊び場」も地下鉄沿線に建設されることが決まっております、我々も、間接的にはなりますが、バックアップしていきたいと考えているところでございます。

そういった中で、お子様の公共交通利用について裾野を広げ、中学、高校あるいは就職してからも公共交通を利用するという行動パターンを継続してもらうための掘り起こしという目的から、試験的にハッピー・ファミリー・ライドを実施しておりますが、今後の正式導入に向けて調整をしていきたいと考えております。

令和8年10月に予定しているバスの運賃改定についても、学都仙台フリーパスについては値上げをしないという方針で進めております。市全体として、子育て世代に公共交通を長く利用してもらうためのきっかけづくりを、今後考えていきたいと思っているところです。

○大曾根委員

私自身の経験としては、たとえば八木山動物園や水族館に行く際に車を利用することが多く、自家用車のほうが時間の使い方として便利だと感じることもよくあります。ただ一方で、駐車場での待ち時間が長かったり、渋滞に巻き込まれたりすることも少なくありません。

特に今回はゴールデンウィークに合わせて実施されたとのことで、もしかすると、自家用車と公共交通の所要時間に大きな差はなく、むしろ乗るだけで目的地まで運んでくれる地下鉄やバスのほうが利便性が高いと感じた方もいらっしゃるのではないかと思います。

また、乗り方やマナーアップの観点からも、子育て世代の方々が、小さなお子さんと一緒にバスの乗り方や地下鉄の切符・ICカードの使い方を学んでいくことに、私は大いに賛成です。私自身、大学に勤務しているのですが、学生の車内での会話が大きいなどのご意見をいただくことも多く、小さいうちから公共交通でのマナーを身につける機会があることは、とてもありがたいと感じております。

ひとつ提案として申し上げたいのは、たとえば長期休暇を利用して公共施設やレジャー施設を訪れる際に、「公共交通を使ったモデルケースマップ」のようなものをご用意いただければ、より多くの方に関心を持ってもらえるのではないかと思います。

たとえば、「このルートを使えばこれくらいの時間で到着します」「自家用車と比べても公共交通のほうがスムーズです」といったヒントや具体的な利用例が

あると、利用者も自分事として捉えやすくなり、「それなら公共交通を使ってみようかな」と思っていただけでもありません。

また、ベビーカーの利用に関しても、利便性が高くなり、移動がしやすくなった点や、車内での快適さが向上したことなどをしっかりとアピールされると、より多くの方に理解していただけるのではないかと感じました。

○鈴木（高）委員長

ハッピー・ファミリー・ライドについて、非常に良い取組みであるという評価をいただきました。ただ、1点重要なことは、まさにPTAといった小さい子ども達をよくご存じの立場の方が、この取組みをご存じいただけてなかったという周知不足でして、今後どのように認知度をアップすべきかという課題も、またご意見いただければと思います。

アンケートに関しては、まず本日は結果をご紹介だけいただいて、次回以降、詳しく議論をしていただくことになるかと思っておりますので、よろしく願いいたします。では、榊原委員も、ぜひお願いします。

○榊原委員

46ページのオープンデータの推進がすごく大切だと思っています。というのも、今、仙台市の施策の「まちなかウォークアブル推進事業」において、駅前、青葉通・一番町、勾当台・定禅寺通の3つの拠点をどうするかということで、民間のまちづくり協議会でも定禅寺通、青葉通、駅東、中心商店街の各まちづくり協議会の事務局メンバーで定期的に意見交換をしている動きがあります。

その中で、それぞれバラバラに効果測定しているという課題があります。日常でどのように人が歩いているのか、さらに何かイベントがあったときにどう動いているかという人流データを定期的に測ってはいるのですが、測り方がバラバラで、また、日常的にデータを取れていないという課題があり、都心の回遊性向上の施策において、効果測定も行政として実施すべきではないのかという議論が出ています。

そういった時に、このオープンデータ化というのも、どういう人が、いつ、どこから、目的地などに流れていったか、例えば定禅寺通でジャズフェスがあったから、こういう人たちが地下鉄やバスに乗っている、といったものが分かると、まちづくり側では、こういう人が必ず来るから、じゃあ商売する時にこういう内容が良いよね、といった傾向が見えてきて、対策がしやすいという点があります。

まさに都心の回遊性と公共交通のデータはすごく合致するのではないかと思います。見ていたのですが、ここではリアルタイムでバスの位置情報がわかるといった話題でとどまっているという印象でした。もっと積極的に他の行政施策とも連動できるよう、データをオープンにし、逆に、他のデータもうまく取り込むぐらいの話が

できるとすごく良いと思います。デジタル田園都市国家構想交付金を活用した事業などとも、うまくコミットできないかと思ったところです。

もう1点、子育て世代に関して、私にも中学生の子がいて、比較的公共交通に乗っているほうだと思います。それでも、近所の方達も含めて、こども連れだと本当に車移動が多いので、どう乗ってもらうかというのはとても重要ではないかと思っています。乗り方が分からない保護者の方も結構いらっしゃいます。このハッピー・ファミリー・ライドはすごく良いキャンペーンだと思っており、PTAを含めて様々なPRを行うことで、積極的に乗ってもらうようにしていくと良いと考えておりました。

キャッシュレスサービスについて、実施するのは良いのですが、コストも相当かかってくると思うので、費用対効果もどこかで見込んでいかなければならないと思います。

○事業企画担当課長

オープンデータについては、今年度、私ども輸送企画課事業企画室では、年間約3,000万件のバス利用状況のビッグデータを解析し、今後、路線再編などの場で活用していこうと考えております。また、その分析したデータをオープンデータとして外部に対して公開し、その分析を通じて、他のデータ、例えば、人がどこに住んでいるとか、そういったデータとも掛け合わせて、より詳細な分析を進めていければという取組みを始めたところです。

先ほどデジ田というお話もありましたが、今後、国の支援等を活用して、その分析基盤の構築や、分析の進め方の検討等、取組みを進めていきたいと考えているところです。

○交通事業管理者

キャッシュレス対応について、地下鉄においては、全国的に磁気券が廃止の方向に向かっています。磁気券を改札機に差し込むとローラーを通して出てくるため、非常に故障が多く、全国的にも廃止傾向にあります。代替手段としては、ほとんどの方がICカードを利用しているのですが、インバウンド等を考えた時に、他の政令指定都市の動向を見ますと、クレジットカードによるタッチ決済の導入を進めています。

もう1点は、キャッシュレス対応としてのQRコード乗車券です。磁気券の代替として紙にQRコードを印字する乗車券と、MaaS等で使っているスマホ等に表示されるデジタルのQR券と大きく2種類があり、それらをどう組み合わせるのかについては、費用対効果や、既存のIC乗車券、定期券とのバランスを、今後考えていきたいと思っています。そのため、これからご議論いただく新しい計画の中でも、1つ

のポイントとなる点だと考えております。

○鈴木（高）委員長

両委員とも的確に、この委員会でも度々議論をさせていただいたようなところを拾っていただいて、非常に良いことだと思っております。

オープンデータに関しては、効果測定について、交通局で引き続き取り組んでいただのですが、なかなか自分のところの効果測定は客観的にやりづらい部分もあるかと思えます。そういった意味では民間の目からのオープンデータ活用、効果測定について、関心を持っていただけるよう、今後の議論の中で深められていければと思います。

新しい委員を先にさせていただきましたが、従来委員の方々もぜひ、ご意見いただければと思います。いかがでしょうか。

○鈴木（文）委員

8ページを見ると、これまでの取組みで費用削減が進んできたというご説明をされていたと思えます。1990年代ぐらいにおいては、費用削減というのは非常に効果があつて、実際に経営改善につながってきた部分がありました。ただ、もうそれから20年ぐらい経って、現在の状況では、民間のバス事業なども含めて、費用削減に走り過ぎて、どうしようもなくなってきてしまっている面があります。今、深刻な課題である乗務員不足にもつながってきている面があると思えます。

したがって、今後、不要な費用を削っていくことは当然必要なことではあります。投資するべきところには投資をしていかなければならないというところがあると思えます。今後の計画の中では、どこに投資をし、どこを切っていくのかという点について、メリハリをつけた考え方が必要だと思えました。その原資という意味での適正な運賃をいただくということも私は必要だと思っておりますので、運賃の話にも関わってくることだろうと思えます。

それから、今後、バスの路線再編などを検討していく中でも、どこが本当に必要な路線で、どこがそれほどでもないのか、メリハリのつけ方も必要かと思えます。今後の議論の中でぜひそういったことをやり取りしていければと思えました。

○交通事業管理者

仙台市の場合、地下鉄とバスという2つの事業を経営しておりまして、現計画は両方を合わせた形で同様のアプローチのもと作成したのですが、コロナ禍後の行動変容も含めて、仙台市の場合ですと、地下鉄沿線（駅から半径1キロほど）の人口は増えて、地下鉄沿線外やバスが走っているところを中心に人口減少が続いているというのがデータとしても如実に現れてきております。これまでの発想を少し転換

して、各事業について、それぞれに検討していかなければならない。今、委員がおっしゃったご指摘についても、地下鉄・バス、それぞれについて、どのような対処方法を考えていくのかということになってこようかと思えます。

おかげさまで地下鉄については、今後黒字になっていく見通しである一方で、バスについては、政令市同士で議論しても累積赤字の状況も含めてコロナ前には戻らないだろうと言われていています。仙台市としては、「市バスについては公営を堅持する」ということを先月、市長も表明しておりますが、そういった中でどのような工夫をしていったらいいのか。今ご例示に挙げられました路線再編については、地域交通との兼ね合いも含めて、様々知恵を絞ってまいりたいと考えているところです。

○鈴木（高）委員長

交通局は、せつかく鉄道事業と自動車事業の両方を持っていらっしゃるのですが、個人的には、その2つの相乗効果がもう少し図られてもいいのではないかと考えています。具体的には、ヨーロッパなどの交通施策ですが、両事業を有機的に活用していくというところがまだまだ少ないと感じます。持っているリソースをもっと有効活用していただくには、まだまだいろいろな知恵があると思っています。ぜひそのあたり、議論を深めていただきますようによろしくお願いします。

○長江委員

まず、PTAや、小学生のこども達にハッピー・ファミリー・ライド等の情報が行き渡っていないということがありました。もしかしたらうまくいくのではと思ったのが、仙台市で実施しているスチューデントシティとの連携です。そのようなところに交通局が乗り出していくことで、地元企業という意味も含めうまくコミットできるといいのではないかと思います。

また、スポーツチームとのコラボの話がありましたが、定期券を買ってほしいということであれば、定期券のデザインにスポーツチームのベガッ太君などがデザインされたものがあれば、お値段が高めでもコアなファンはきっと喜んで買ってくれるのではないかと思います。あるいは、地下鉄プレミアムバスのようなものを提示すると、スタジアムでも割引が受けられるなど。コアなファンの人達にはコレクションしたいという考えがあると思うので、デザインも3種類程度作ると面白いのではないのでしょうか。

同様にパスケースも、仙台市の独自のオリジナルデザインだけではなくて、ベガルト仙台のベガッ太君や、89ersのティナがコラボしてデザインされたものを複数種類販売すると、欲しいと思う人が買っていつてくれると思います。やっぱりこのケースに入れる定期券が欲しいよねと需要喚起ができたりしないかと思いました。

最後に、オープンデータの件なのですが、例えば、最近では問い合わせ回答など

に、AIを活用できるようになっていますので、どのようにデータを利用したらいいのか、一度AIに質問してみるのも良いと思います。思った回答が出てこないようであれば、AIにうまく取り込めるようなデータを作る必要はありますが、実際にオープンデータとして利用できるよう整理された形ではなくても、割と生データに近いような形で、フォーマットさえ整えれば、CSVでも構わないといったことができるかもしれません。インターフェースを一生懸命そろえたり、データベース化してクエリできちんと引っ張り出したり等をしなくても、今後はそういう活用ができるようになってくるのではないかと考えています。

○交通事業管理者

オープンデータについては、今後、我々としても本腰を入れていこうと考えております。今後ともどうぞよろしく願いいたします。

それから、スチューデントシティ関連のご提案についてですが、どうしても我々は受け身なところがありまして、交通局でお祭りやイベントを開催するとお子さんたちもたくさん来てくれて、とても人気があると感じているのですが、それが乗車人員に比例しないという課題を感じています。特に長期的に乗ってもらう方を獲得したいと考えておりますので、そういった仕掛けを参考にさせていただきながら、戦略的に取り組んでまいりたいと考えております。

最後に、乗車券デザインの話について、これまで周年記念やジョジョの奇妙な冒険の記念乗車券などを作った例がありました。実は今年で東西線が10周年、来年には交通事業100周年という記念すべき年を迎えますので、そういった企画を含めて考えております。コアなファンもいらっしゃいますので、そういった方も含めた展開というのも、非常に明るい話でもありますので、検討してまいりたいと考えております。

○成田委員

計画の振り返りというところで、成果についての評価はどうだったのかと思っていました。41、42ページについては戦略4の持続可能な経営の確保にかかるモニタリング指標を示していただき、その成果を示されているのだと見ているところです。

ただ、40ページでは、具体の戦略の下に取組みがあつて、その取組み項目と主な事業という項目がございまして、それぞれが、トータルとしてはモニタリング指標に集約されるとしても、それぞれがどうだったのか、特に財政的な部分はもちろんですけれども、経済性をどう評価しているのか。評価指針については、交通局で適切だと考える部分でどう評価しているのかが、市民としては知りたいところだと思います。

その結果を踏まえて、課題の洗い出しですね。引き継ぐべき課題と解決した課題、

新しい経営計画を作成するとき、その枠組みや柱立てが変わったとしても、その課題が引き継がれて、どのように改善していくのか、もしくはなかなか難しいものなのか、それは短期的なのか、長期的なのか。いろいろあると思いますけれども、それらの整理をしていかないと、次の計画との分断が起きてしまって、現計画の成果が次の世代に引き継がれていかないのではないかというのが、1つ思ったところではあります。

例えば、40ページで、1番目にバスの安定的な人材確保とあるのですが、その成果は実際どうだったのか。受験要件の見直しや広報による魅力アップをされていると思いますし、様々な努力をしていただいて、女性からの視点についても以前に申し上げていたもので、それもおそらく考慮されている。その結果はどうだったのかということになります。実際、運転士については、日本中で足りず、技術者も足りなくて、どこもかしこも引っ張り合いの状況です。いかに魅力的な職場を実現して来ていただけるかというのは、先ほど委員からもあったとおり、財政面も踏まえて検討すべき時期を迎えているのではないかと考えています。

三重交通の回送バスは「あなたもバス運転士になりませんか」と前後に表示させて走っているんですね。そういう他でやっていることは、これからどんどん導入していただければと思います。

また、鉄道むすめの青葉あさひを応援しているのですが、そのような既存のキャラクターをバスにラッピングして「みんなも一緒にバスに乗ろうよ」といったメッセージをバスに表示させれば、新しいキャラクター作成のお金がかからず、限られた財源の中で頑張っているのだという悲痛な叫びをバスに表示させられると思ったところでした。そのように、今後まだやれることがあるのではないかと、いうことを総括した上で次の計画に行ってほしいというところでした。

○鈴木（高）委員長

鉄道むすめの青葉あさひは、特に運転士というキャラクター設定も非常に良く、女性進出の期待が出てくるのではと思います。ぜひご検討お願いいたします。

○交通事業管理者

青葉あさひのお話をいただきましたが、先般、人気投票があり、東北・北海道ブロックでは3位でした。私としては、全国でも10位以内に入ってほしかったところです。このようなキャラクターも含めて様々なグッズ展開を行っておりますが、もう少し乗客誘致に生かした形で使用するなど、今後取り入れていきたいと考えております。

また、前段でお話いただいた経営目標や指標についてですが、4つの戦略の中に各事業がありまして、それらについては目標をそれぞれ設定して、達成率等を公開

しているところです。全体としての総括という意味で言いますと若干反省点もございまして、これからご説明する新計画においては、もう少し分かりやすい目標を設定していきたいと考えております。

また、新計画ができて終わりではなくて、それをどう確実に進めていくかというところが大事になってまいりますので、その点についても考えていきたいと思えます。

○成田委員

課題の洗い出しといいますか、引き継ぐべき課題というのはどういう整理をされていかれるのですか。

○交通事業管理者

4つの戦略はどれも必要でございますし、達成というものがないと考えておりますので、安全・安心から始まる4つの戦略は、継続という形になるかと思えます。ただ、コロナ前と比べると、減収が数十億単位になってしまったものですから、新しい計画においては、これまで以上に収支に重きを置き、持続可能性を図っていくためにも、次の10年間にいかに回復をするか、あるいはきちんとした運営をしながら次世代に公共交通をつなげていくかという部分がポイントになると考えております。バスと地下鉄においてそれぞれ乗車人員の推移が違ってきている中で、今後10年間をどのように見込むかをポイントにして、それに向けた具体的な目標設定が現計画では少し足りなかったものですから、その部分も含めて検討していきたいと思えます。戦略の下にある個別の取組みについても、継続している取組みと、タッチ決済など新たに追加された取組みの2種類があるので、これで終わりではなく、基本的には継続する中で、濃淡はございますけれども、それぞれ個別の目標も立てていこうと考えているところです。

○鈴木（高）委員長

運賃収入を上げていくために運賃値上げをすることは、市民の方にとって非常に注目度が高いところになってきます。それを、経営が苦しいからというだけの言い訳で通そうというよりは、収入力を上げることが何に生かされているのかを市民の方に納得していただくことが非常に大事なので、モニタリング指標や効果の評価をしっかりと行って、納得していただけるような説明をしていく、こういう当たり前のところが大事なのではと思えますので、ぜひ重ねてお願いしたいと思えます。

また、青葉あさひに関しては、ゆるキャラ選手権のように、地元住民の支持を広げるような前向きな努力をすると、仙台市民の公共交通に対する関心度と利用を上げていく下地になるのではないかと思えます。

○福島委員

青葉あさひも良いのですが、個人的にはイクスカすずめがあまり注目されていないと感じていたのですが、ぬいぐるみを販売したら長蛇の列ができ、実は隠れた人気キャラだったのだと思いました。

まだ交通局の中では使われていない資源がたくさんあるのではないかと考えており、特に駅構内の空きスペースの資産活用に力を入れるべきなのではないかと考えております。バスを公営で堅持するというので、人口もこれから減っていくわけですし、バス・地下鉄の乗車料収入というのは、増やしたとしても天井が見えるので、運賃以外の収入源を探したほうがいいのではと考えております。もちろん定款に逸脱しない範囲で行うと思いますが、持っているけれども使われていない不動産関係で、バスや地下鉄に乗らざるを得ないような場所の不動産を開発することも考えていく必要があるのではないかと考えております。

ぜひ、イクスカすずめもPRしていただければと思います。

○鈴木（高）委員長

いろいろご議論いただきましたが、時間もありますので、先に進めさせていただきたいと思います。

議事（2）仙台市交通事業経営計画（令和8～17年度）策定の方向性とスケジュールについて、ご説明お願いいたします。

〔資料説明〕資料3 仙台市交通事業経営計画（令和8～17年度）策定の方向性とスケジュールについて

○鈴木（高）委員長

もともとは10年間の現計画の中間という、今のタイミングで中間見直しを行う予定だったところが、コロナの影響などによって今後5年間の予定が変わり、現計画を改めて作り直さなければいけないという、思っていたよりも影響が大きくなってしまったと委員長として責任を感じているところがあります。今回は、まずは頭出しというところで、今後2回をかけて計画の詳細を詰めていくこととなります。全体的な構成や観点で見落としがないか、大事なタイミングですので、ご意見を伺いたいと思います。ぜひよろしくお願いたします。

○長江委員

今後10年の方向性ですが、人口が減少していく傾向にあると、どう考えても運賃

だけで収入を増やすことはなかなか難しいと思います。財政目標が本業の営業収支ではなく経常収支ですので、本業以外でも稼いでしまえばいいのではと自然に考えられるのではないかと思います。

そうすると、一番近いのは、先ほど福嶋委員がおっしゃったような不動産収入によるものです。雨があたらない場所に地下鉄の構造物があるわけですから、それを最大限活用して、例えばテナントとして貸し出したり、ミュージシャンに貸して演奏してもらったり、そういったことがあり得るのではないのでしょうか。最大限、資源を使えないか知恵をいっぱい絞り出すのが良いと思います。同様に、例えばグッズ販売などにもう少し目を向けていくのが大事ではないのでしょうか。

ぜひこれは目標にもきちんと書き込んで、「目標にしている以上は、みんなで頑張らないと駄目だよ」という方向に持っていき、知恵が出たときだけ単発で実施するというのではなく、継続的にそういった部分で収入を得ていくという方向性を見せていくのも大事ではないかと思いました。

○交通事業管理者

新しい計画の中では乗車料収入が一番の収入元になっておりますので、それをいかに上げていくかという部分はありますけれども、委員がおっしゃったように、他の部分では、広告料収入と、不動産関係などの資産の有効活用の2点があり、計画の中にも盛り込んでいかなければならないと考えております。

広告については、これまで様々キャラクターを使った取組みを行っておりますが、特に地下鉄においてまだ余地があると考えておりますので、力を入れていきたいと思っております。バスについては、乗車するとお客様はスマホをご覧になって、バス車内の広告に目が向かないことから、なかなか売れ行きが良くないので、音声広告も含めて取り組んでおります。一方でラッピングバスは人気があり、1台当たり百万円程度の収入がありますので、今後どんどん台数を増やしていくよう力を入れていきたいです。

新たな取組みとしては、少し組織を変更し、資産活用についても本腰を入れたいと考えております。特にバス事業においては、運賃収入だけの回復は難しいため、資産をいかに活用するかについて知恵を絞ってまいります。営業所や始発のための待機スペースもありますので、路線再編とも関係してくるのですが、そういった土地の活用や、今半分ぐらいを他団体に貸出しをしている交通局庁舎など、活用できる資源について洗い出しを行い、次の計画には掲げてまいりたいと考えております。

○長江委員

青葉あさひに関して、回送バスの通行人から見える部分にキャラクターを置いてはいかがでしょうか。青葉あさひをパネルにして貼るだけでも宣伝になるし、同様

にそのブースに例えば自分の推しキャラを乗せられますという枠を用意すれば、一瞬でも広告が載せられ、自分の推しキャラがバスに乗って仙台市を走っている、という形になると思います。ぜひ検討していただければと思います。

○鈴木（高）委員長

回送バスの空きスペースをうまく活用する例として、特に車体の横の表示板は使われている例もあるので、ご検討をお願いします。

18ページに財政目標を達成するための指標の例として乗車人員を挙げられているのですが、不動産や広告の効果を考えた時に、乗車人員の数字にダイレクトに表れてくるのかが見えづらくなる恐れがあります。どちらかという、この乗車人員の中身が重要で、例えば高齢者の方や小中学生など年齢層をもう少し細分化して見ていく必要があるのではないかと思います。

もう一つは、乗換え拠点や駅内のスペースです。例えば、広告料収入において、バスや電車の乗客で、ダイレクトに広告を目にした人の数は説明できるわけですが、駅の乗換え拠点で広告を目にした人の数は、必ずしも直接反映されるわけではありません。例えば地下鉄からバスに乗り換えた人が果たしてどのくらいいるのか、そういう交流人口データをオープンデータやDXの取組みに生かしていく。DXという言葉自身も、あくまで表面的にしか切り込めていないのが現計画の課題として出てきたところです。新しい計画なので、そこを深掘りしていくのは、今回を逃してしまうとなかなかできないと思うので、重々検討していただきたいと思います。

○交通事業管理者

後段の部分については、まだまだ我々でも検討していかなければならない部分も多くございまして、しっかり検討していきたいと考えております。

乗車人員の関係では、バスのほうが経営状況が悪く、今回のビッグデータ解析に当たり、令和5年度の乗車料収入を見ますと、全体の収入は税込みで約63億円ですが、その内訳は、定期券による利用が約25%と約16億円で、その他は定期券ではない利用の方が4分の3です。定期券の中でも通勤定期は回復しているのですが、通学定期が回復しておりません。学都仙台フリーパスや、仙台市の施策である「せんだいバスFREE+」も非常に好調ですが、それらの相乗効果も含め、単なる乗車人員の分析ではなく、ある程度ターゲットを絞った分析を行いたいと思います。定期券利用の方は週に4回、5回乗られるので一定のバンドとして現れるのですが、それ以外の週2、3回利用の方を、なるべくその1つ上のバンドに上げるような取組みも考えていかなければならないと考えています。今委員長がおっしゃったように、単なる数字ではなく、せつかくIC乗車券等でデータが取れるので、もう少し乗車人員の

内訳を考慮して分析したものを出していくなど、どのような目標の表し方をすれば良いか考えていきたいと思います。

○鈴木（高）委員長

そうですね。もう少し具体的な検討が必要なところだと思います。オープンデータと言っている以上、交通局の手元で直接取れるデータだけではなく、仙台市内の他のオープンデータも活用できると思います。例えば、先ほど話題に上がった街中での交流人口データを利用して、バスや地下鉄に乗っている人ではなく、街中を歩いている人数を分析するという方法です。

例えば新宿の街では、広告付きの大きなバスやトラックが結構走っています。バスに人を乗せているわけではないけれども、街中で見られる度合いが高いから、そういった産業である程度経済効果があるということで広告が掲出されているわけです。あれをそのまま真似してほしいという意味ではないのですが、回送バスなど、人が乗ってなくとも、市民の目に触れるということをいかに有効活用するかという観点は、今挙げている指標などの数字にはなかなか反映されてきません。すると、経営計画に盛り込むのはなかなか難しいということとなる心配がありますので、せっかく組織変更もしていただいたりしているわけですから、そのあたりのアイデアが積極的に評価されるような指標を検討していただきたいと思います。

○榊原委員

私も同じことを言おうと思っていました。その指標について、乗車人員全体ではなく、最初に言ったビックデータをうまく活用することで、細かくどこをどう伸ばすのか、しっかり見えたほうが、より目標を設定しやすいと思って聞いておりました。

もう1点、今後どこに投資するかということについて、最初に委員長がおっしゃっていた「メリハリをどこにつけるか」ということも含めて考えたときに、冒頭のお話とつながってきたと思います。子ども達に公共交通をどう体験してもらって、長期的な顧客として定着させていくかという、なかなか直接的な指標にはなりにくいのですが、その視点を投資の部分でしっかり入れておく必要があると思いました。

資産活用については、公営企業でどこまでできるのか我々も分からない部分があるので、やり切れないところもあるだろうと勝手に想像するのですが、個人的に勉強したいと思っていたので、別途公営企業としての営業範囲などについて後で教えていただければと思います。

○交通事業管理者

今回、第2期の初回ということで、こういった資料を作りましたけれども、地下鉄とバスを分けて我々の考える課題を様々に挙げた中で、社会的要請の中での子育ての問題や、様々な課題を見据えながら各施策を展開していかなければならないと考えております。

また、今後はプラスの施策だけではなく、市民の皆様にとってはマイナスの施策もやらざるを得ない状況にはございます。そういった時にも、肌感覚的な話ではなく、ビッグデータを用いてきちんとした数字を基にご説明していくことが大事です。私共は公営企業ですが、なかなか難しいのは、経済性と公共性のバランスを取ることです。バスについては既に一般会計から多額の補助金が投入されておりますが、データに基づく考え方を一定程度お示ししつつ、一方で、ご高齢の方や、お車を持っていないなどの様々なご事情のバランスを取る必要があります、そういったことも新しい計画に掲げてまいりたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

かなり大事なところで、市民の方々もこの点に関しては関心が高くあると思います。そういう意味でも、重ねて申し上げますが、本当にただの乗車人員という数値だけで見ってしまうのではなく、それぞれの路線の中身をしっかりと分析して、その必要性や、今後の人口動態に合わせた、後追いではない政策・改善を先回りしてできるようなデータの使い方をお願いしたいと思います。

○大曾根委員

4つほど気になったところの話をさせていただければと思います。

1点目は、収入面についてです。皆さんがおっしゃるように、この点は非常に重要だと感じています。交通手段そのものだけでなく、「付加価値」をどのように付けるかが、とても大事な視点だと思います。

私自身、「ジョジョ」デザインのスキップカードやICカードを第1弾・第2弾ともにコレクションしておりまして、こども達も含め、そうした取り組みに強い関心を持っています。また、Pokémon GO Festのイベントが開催された際には、スタンプラリーなど地下鉄駅の企画を率先して活用させていただきました。当初その場所に行く予定はなかったのですが、付加価値があったからこそ利用した、という実体験があります。

乗客を増やすためには、こうした多様なコンテンツとの連携が非常に効果的だと感じています。特にゲームアプリの世界は日進月歩で、保護者や子育て世代が関心を持ちやすい分野です。著作権などの課題はあるとは思いますが、思い切って人気のあるコンテンツに便乗したり、あるいは知名度は低くても仙台市とコラボしたことで話題になるようなアプリを活用することで、大きな反響が得られるのではないかと、

肌感覚として感じております。

2点目は、人材確保についてです。もちろん、現在の運転士不足をすぐに解消できるというものではありませんが、将来的に子ども達が「バスや地下鉄の運転士になりたい」と夢を持つことができるような働きかけができないかと思っています。

私は仙台市教育委員会が行っている社会教育事業「楽学プロジェクト」に委員として関わっております。この事業は、夏休み中の2日間を使って、子ども達にさまざまな職業体験の機会を提供するものです。昨年度は新幹線の運転士体験を取り上げ、40～50人の子ども達が参加しました。今思えば、市バスや地下鉄の運転士の体験プログラムはなく、今後可能であれば、このプロジェクトに加えられないかと考えています。

まずは私のほうから事務局に確認してみますが、もし要請があった際には協力が可能かどうか、ご検討いただけると大変ありがたく思っております。子ども達に公共交通に関わる仕事の魅力を知ってもらえる、よい機会になるのではないかと期待しています。

3点目は、広報・広告についてです。「ハッピー・ファミリー・ライド」のチラシを拝見し、とても良い取り組みだと感じました。この事業は子育て世代にとって非常にありがたいものですので、例えば仙台市PTA協議会の「後援」という形で、チラシ等に名前を掲載し、広くアピールできないかと考えております。

まだ希望的観測ではありますが、スチューデントシティなど他の教育連携事業とも親和性が高く、宣伝効果も期待できると思います。こちらについては、PTA協議会の会長や事務局長に確認し、後援の可否を検討してまいりたいと思います。

4点目は、DXや利便性に関して、利用者目線からのご提案です。私自身、「どこバス仙台」をよく利用しているのですが、現在はウェブブラウザ版のみで、アプリケーション化されていないのが少々不便に感じています。

スマートフォンの利用率が高い中で、たとえば飲み会などの場面でバスを利用する際、「どこバス仙台」を見ると何駅前を出発したかは分かるのですが、「今どこを走っているのか」「何分後に到着するのか」といったリアルタイムな情報が見えにくく、やきもきすることが多々あります。

タクシーアプリ（DiDiなど）は、車両の現在地がマップ上でリアルタイムに表示されるため、非常に便利です。システム面でのハードルは高いとは思いますが、もしバスでも同様の機能が使えるようになれば、「あと何分で来る」「ちょっと急げば間に合うかも」といった判断がしやすくなり、利用意欲にもつながると思います。

そのような技術を活用していただければ、「バスって実は使いやすいんだ」と視覚的・感覚的に伝わり、私たち保護者世代にとっても、利用したくなると思います。ぜひご検討いただけますと幸いです。

○交通事業管理者

バスについては、今年度後半に、Googleマップ上でリアルタイムでバスの位置がわかるような機能リリースを考えており、スマホ上でも見られるようになります。時期は確定していませんが、今年度中に実現したいと考えており、その効果は大きいと思っております。

今日明日とか、1年後・2年後ではなく、交通事業は10年後もある、そういった事業です。未来のお客様にどうファンになってもらい、それを持続してもらうかという取組みをご提案いただいたので、ぜひ様々な知恵を拝借しながら進めていきたいと思っております。営業についても今力を入れており、単なるグッズ発売だけではなく、将来を見据えた需要の掘り起こしという意味での仕掛けや、乗ってもらう工夫について、考えていきたいと思っております。

○総務部長

乗ってもらうためのコンテンツとしては、アニメやプロスポーツとの連携を今年度も実施しておりますし、広告を1つ掲載したら無償でもう1週間掲出できるといったキャンペーンなども実施しております。連携相手については、仙台市全体で見れば様々な部署や企業、コンテンツがまだあるので、連携を進めていければと思っております。

また、人材確保の観点で話題に上がった楽学プロジェクトについて、私も小学生のこどもがいるため内容を伺っておりました。教育分野との連携が今後の人材育成という観点で非常に重要だと伺っており、我々も内部で知り得る情報や連携できるような取組みには積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○大曾根委員

楽学プロジェクトはだんだん人数が増えており、こども達も希望者が1,000人以上いて抽選が行われるほどです。今は宮城野区の市民センターの大きいホールで実施させていただいております。

また、Googleマップとの連携については、とても夢があって素晴らしいアイデアだと思います。もし可能であれば、そこに運賃情報も表示していただけると、さらに利便性が高まるのではないかと思います。

たとえば、タクシーアプリで検索すると1,000円～2,000円ほどかかる区間でも、バスを利用すれば実はワンコインで行ける、といった情報が一目でわかるようになれば、視覚的にも「バスのほうが経済的でお得だ」と判断できるようになります。そうした工夫が、公共交通の利用促進につながるのではないかと感じました。

○鈴木（高）委員長

アプリ連携に関しては既に検討に着手しているわけですが、どうしても役所は少しスピード感が足りないところが常にありますので、よりフットワークを軽くして機を逃さず、積極的な取組みになるようぜひ体制の見直しは継続していただければと思います。

また、小中学生や教育委員会の影響もさることながら、人材の確保に直結するものでは、さらに上の年齢の、高校生や大学生、専門学校生など、すぐにリクルートしたい対象の学生に対してインターンシップのような取組みを広げるのも大事かと思っています。せっかく小中学生の時に運転士になるのが夢だったのに、受験などを経て、だんだんその夢が変わってしまうこともあるのですが、私も高校生と関わる機会があり、熱量の高い高校生は結構いらっしゃいます。そういった人たちをしっかりと捉えていける交通局であっていただきたいと思っています。

○交通事業管理者

人材確保につきましては、要件緩和などは既に実施しているのですが、より積極的な策については少し足りないところがあります。報道関係の方にもご協力いただき話題に取り上げてもらい、地下鉄についてはまもなく運転士にスポットを当てた報道が流れる予定になっています。同様にバス部門では、インターンまで行かずとも、実際に運転席に座る体験ができないかと考えているところです。今は専門学校で二種免許の取得年齢が1歳下がったので、直接専門学校等に行ってお声がけはしているのですが、そういったアプローチだけではなく、普段からバスや地下鉄の運転士という職業に興味を持ってもらう仕掛けがまだまだ足りないと思っておりますので、参考にさせていただきたいと思っています。

○鈴木（高）委員長

インターンで必ずしも運転までしなくてもいいので、むしろ現場の仕事に直に触れるという生の部分を見ていただけることが大事だと思います。よろしく願います。

○鈴木（文）委員

実際の計画の枠組みはこれから変わっていくのだらうと思いますけど、資料を見ていて少し違和感があるのは、社会的要請と仙台市の地域特性というのは、市バス事業・地下鉄事業にかかわらず、共通の前提条件になると思います。市バス・地下鉄に分ける前の段階で先にこの2点について述べてから、各事業の経営課題に向かうほうが良いと思いました。

また、地下鉄事業の経営課題には最後に観光需要という項目があるのですが、市バスには無いんですよね。前回の委員会でも定義山の話をしましたけど、バスの沿線にも観光の対象になる場所や周遊ができる場所が実際にはあるわけです。観光は一ふる仙台だけではないので、一般路線を使いながらの観光誘致もできるはずだと思います。そういう意味で観光を取り込むのであれば、バス事業の経営課題にも観光需要を入れておいたほうが良いと思いました。

それから、先ほど大曾根委員からお話のあった職場体験に関してですが、広島で「ひろしまバスまつり」という「宮城バスまつり」のようなイベントが年1回開催されているのですが、こども向けに、バスの前で実際に点検を行ったり、エンジンルームを確認したりといった体験を5人単位ぐらいで複数回やっているんです。それは面白いと思っていたのですが、例えばそれに加えて、高校生など16歳から18歳ぐらいの学生を対象にしたイベントを、こども向けイベントと併せてやるなど、様々なやり方ができると思いますので、宮城バスまつりのようなイベントでの工夫もされると次につながる気がします。

○鈴木（高）委員長

この計画のまとめ方については私も事前の打ち合わせ時に指摘していた部分でした。全体的な状況はバスと地下鉄で別々に述べないで、最初にしっかり述べた上で、バスと地下鉄のみに特化した話へ移るという構成を提案したところなので、これは次回の骨子を検討する時には必ず反映するようお願いしたいと思います。

また、高校生のリクルートに関しては、お客様ではなく提供者側に立ってもらう事例があります。例えば、高校生がボランティアで実際に鉄道の維持管理を行う取組みで、毎週末、熱心にやっているという例もあります。イベントで高校生と小学生を両方相手するというと大変に思うかもしれませんが、高校生が体験として小学生の相手をしてうまくいく可能性もあるので、そのようなことも一案として考えていただければと思います。

○交通事業管理者

計画の重要な部分でのご指摘ありがとうございます。

基本方針として今後10年間どうしていくのかという部分について、まずは様々な社会的な要請を踏まえた上で、個別の課題へと向かうようにしたいと思います。今後具体化していく中で記載をしていきたいと考えております。

それから、運転士確保に対する取組みに関しては、宮城県バス協会が主催する宮城バスまつりがあり、仙台市オリジナルのイベントでバスの整備風景の見学は実施しているのですが、ご提案にあったインターンシップなど踏み込んだ取組みは行っておらず、これから未来を担っていく若い方々への投資として、ご意見を頂戴しな

がら進めてまいりたいと思います。

○福島委員

10年間の計画ということで、今から10年後どうなっているか考えると、ちょっと想像がつかないのですが、少なくとも人口が減少したり様々な規制が緩和されたりするのではないかと思います。バスだからといって人しか乗せてはいけないこともないと思います。JRではホタテを積んで青森から運ぶ事例もありますし、交通事業そのもの、本当に人を運ぶだけでいいのかという点も考えたほうが良いと思います。そういう心構えでアンテナを張っていただければ良いと思っております。

○交通事業管理者

本計画は国が策定を求める経営戦略としての意味があり、収支見通しの関係から、短期ではなく、10年計画で立てるよう定められておりますが、なかなか今から10年後を見据えるのは難しい部分もあります。その間に見直しを行うことも定められており、現計画においても、計画本文に掲げていない取組みを随時追加しながら実施してまいりました。新たな計画も5年目には確実に見直しをするのですが、それを待たずして実施できるものについては、例えば令和9年や10年などに、できるものはどんどん追加をしていきたいと考えており、議会や市民の皆様にも報告をした上で進めてまいりたいと思います。

○鈴木（高）委員長

先が非常に不透明で不確定性が高いところをご承知のとおりなので、現計画以上に社会状況の変化に即応できるような体制も新計画の中に含めていただき、その時に明確に市民に対して説明ができるような指標や指針を重視して計画を作成していただくことが大事だと思います。よろしく申し上げます。

最後に議事（3）市バス・地下鉄アンケート実施報告について、ご説明をお願いします。

〔資料説明〕資料4 市バス・地下鉄アンケート結果報告書

○鈴木（高）委員長

予定時間を超過していることがございますのと、今回のアンケートは5,500件を超える多くの方からご回答いただき、今回の分析もまだ速報的な取りまとめで、今後さらなる分析を進めていかれると交通局から伺っております。そのため、委員の

皆様方には、このアンケート結果を持ち帰った上で、ご質問・ご意見・アドバイスをメール等でいただくようお願いいたします。

6 その他

○鈴木（高）委員長

最後に、その他として自動車部輸送企画課より報告をお願いします。

○自動車部事業企画担当課長

本日はデータの関係でたくさんのご意見いただき、本当にありがとうございます。これからいろいろ取り組むべき道も明示されたと思っております。

国の支援に基づくいろいろな基盤整備やその分析については、まさにこれからの取組みでして、本日は資料のない中でのお話となり申し訳ございませんでした。

今後、折に触れて検討委員会の中で、またご報告をさし上げたいと考えておりますし、皆様のデータに関するご興味は尽きない部分もあるかと思っておりますので、ご意見をいただければと考えております。

○交通事業管理者

今回の市バス・地下鉄アンケートに対して5,500件の回答をいただきましたが、仙台市のアンケートの中でもなかなかここまで集まるという例はないもので、いかに市民の皆様あるいはご利用いただいている方に興味を持っていただいているのかと改めて考えているところです。まだまだ情報発信が足りない部分もございますけれども、まずは、アンケート結果について様々な分析をしていきたいと思っております。

我々としては、定期券利用までは困難でも、ICSF利用の方の利用回数をなるべく増やし、1つ上のバンドに上げていくような方法などについても新計画に掲げながら進めていきたいと考えております。アンケートについては、ぜひお持ち帰りいただいて、お気づきの点などお問合せいただければと思っておりますので、何とぞご協力のほどよろしく願いいたします。

本日はありがとうございます。

7 閉会

○事務局

次回の検討委員会の予定の日時につきましては、改めご案内させていただきますので、また次回もどうぞよろしくお願いいたします。

また、今回の議事録につきましては、事務局がまず原案を作成いたしまして、委員の皆様にご確認をお願いしたいと存じます。

皆様にご確認いただいた後、議事録署名人の大曾根委員に議事録を郵送の上、ご

署名をいただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、以上で第8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。