

第10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9月8日（月） 16：30～18：30
- 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、福島路委員 [7名]
- 事 務 局** 交通事業管理者、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
 - (1) 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）素案について
 - (2) 令和6年度決算を踏まえた市バス・地下鉄収支見通しについて
 - 3 その他
 - 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主な議題
- 資料2 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）素案
- 資料3 令和6年度決算を踏まえた市バス・地下鉄収支見通しについて

1 開会

○事務局

ただいまより第10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、長江副委員長のオンラインでのご出席を含め、委員7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項におきまして、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、どうぞ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10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、議事録署名委員の指名につきましては、委員会で決めました順番に従い、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、次第2の議事（1）「仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8年～17年度）素案について」、事務局よりご説明をお願いいたします。

【資料説明】

資料 1 仙台市交通事業経営計画構成案と今回の主な議題

資料 2 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）素案

○鈴木（高）委員長

今回は、今後10年間の経営計画全体の文案がほぼ初めて出てきました。

少しパートを分けながら話を進めたほうが良いかもしれません。まず第2章について、これまでの委員会の議論に基づいて「これまでの取組みと評価」をまとめていただいたので、改めて抜け漏れがないか見ていただくところとなります。これは次回の部分にもフィードバックをしていく、重要なポイントの一つになります。

次に、まだ空白部分が多くこれから書き込んでいく第5章の実施計画と、その構成を示した第4章の部分です。今後10年間の計画の組み立てにおいて、漏れている部分がないか、この方向で良いかという点を確認いただきます。第5章の詳細の事業内容はこれから書いていくことになりますので、次回以降に具体的に検討していくことになります。まずは全体構成としてこの形で良いかと思います。

少し補足いたしますと、前回までの議論で、計画の初期の部分で若干足りないと言われたDX部分について、データを生かした、より前向きで持続的な経営改善をしていける体制について改善していただきました。そのあたりが各個別施策に記述されていると思います。まだ途中ですので、今後ブラッシュアップしていく部分が多々あるとは思いますが、ひとまず良い方向に直ってきていると思っております。

「戦略Ⅱ 快適なお客さまサービスの提供」については、お客さまサービスの部分をモニタリング指標に反映できるものが現状見当たらないので、ここについては引き続き検討していく必要があります。あくまで仮説でしかありませんが、コロナ禍における乗車人員の減少が予測よりも大きく、回復してこないのは、コロナという直接的な要因はありますけれども、やはり公共交通としての利便性がまだ足りていないことが要因になっている可能性があるのでは、ここは特に見直していただきたいです。

また、これまで何回か申し上げて今回反映していただいたのは、新潟、広島、熊

本といった3大都市圏から離れた政令市との比較です。委員の方々もご承知かと思いますが、これらの都市は、近年でも公共交通の見直しや取り組みが見られますので、仙台市としても積極的に参考にさせていただきたいと思います。

○長江委員

まず、31ページの営業係数についてですが、以前に、悪い数値だけを示すのではなく、分布や年度ごとの推移を見たほうが良いとお伝えしたのですが、そうになっていません。横軸に営業係数、縦軸にその路線の数を示すというやり方ですが、係数が高い方に寄っているのか、あるいは高い路線もありつつ低い路線もあるといった二極化しているのかを見せるのは大切なことではないかと思いました。

また、PRや情報発信に関して、例えばXやYouTubeなど、特に若い人に向けた媒体を積極的に使って、「交通局では安全・安心にこういう形で取り組んでいます」という動画を発信したり、こんな路線に乗るとこんな景色が見れますといったことを積極的に情報発信したりすることで、まだ見ぬ新しい顧客、あるいは観光で外から来る人たちに、乗りたいと思わせるような取り組みを積極的にやっていくべきではないかと思いました。それが戦略の中には具体的に見ることができないなと思ったところです。

それから、「資産活用」という記載がありましたが、例えば27ページには経費が上がっていることを書いてありますが、一方で、地価や賃料も同じように上がっているわけですから、今ある施設や設備、土地を民間企業に貸し出すことで収入が増えるということもプラスに捉えて積極的に収入アップにつなげていく。大事なものは経常収支であり、本業でない部分からも収益が得られるはずですから、そういった部分にもきちんと目を向けるといったことをぜひ書けたらと思っています。

ここまでが、前回までに私からお伝えしたことなので、今回の資料2にはもう少し記載があっても良いのではと思ったところです。

また、最近、私が困っていることでもあるのですが、駅の窓口到人がいなくなつて、何かあるとインターホンで相談してくださいとか、デジタルで相談してくださいという形で、どんどん駅務員と対面する機会が減つてしまっている印象を受けます。これは、恐らく経費削減や人件費削減という観点からは良いことだと思うのですが、私は、ぜひ仙台市交通局にはお客さまとの対面、人と人とのつながりを大切にするとするところをぜひ残していただきたいと考えています。対面によるサービスを死守するため、人件費はこれ以上削れませんといったメッセージがあっても良いかと思います。

他社ではとにかく人をどんどん減らして、窓口では機械が人の相手をしているような印象が強いので、ぜひ仙台市交通局には、そこは死守するのだと示していただければ、簡単に人件費削ったら良いとか、デジタル窓口にすればよいという意見に

対してあらかじめディフェンスできるのではと思ったところです。

○経営企画課長

まず、1点目でいただいた、31ページの営業係数の部分です。長江委員の意図を酌み切れていなかったと反省しているところですが、最終的には令和6年度の実績に更新しますので、この資料から数字自体が変わるということがありますし、先ほどご例示いただいたような分布という形の表現というのとも考えてみたいと思います。

次に、情報発信についてのご意見です。まず一つは、戦略の下での具体的な施策として、戦略Ⅳにおける施策1の「経営状況の見える化」につながる部分であると考えております。それ以外にも、安全面での発信や、利用促進につながる車窓の景色のプレゼンテーションなども考えていきます。施策のレベルで特出しするのは難しいかと思っておりますので、いずれ個別の取組みの中ではそういった要素も入ってくると思っております。

具体的に言いますと、交通局公式Xのフォロワーは、現在約2万2,000人おりまして、以前にグッズ関係のPRを投稿した際、いわゆるバズったという状況もございます。そういったツールも有用だと思っておりますし、あとは交通局Instagramも今年から開設しまして、現在は主に職員募集のコンテンツを載せておりますが、今後は様々なコンテンツを掲載して、若い方に向けて届くようなツールの活用も積極的に考えていきたいと考えております。

それから、資産活用について、広告料や営業外収入に関するご意見をいただきました。そちらにつきましては、40ページの戦略Ⅳの施策3「収入増と経営状況の健全化」においても、資産の有効活用や広告料収入の確保ということを記載しておりますので、ここに位置づけられる事業や取組みにおいて一定程度明記していくことを考えているところです。

○鈴木（高）委員長

対面サービスの死守に関してはいかがでしょうか。

○経営企画課長

これまでは費用削減について努力してきたということを中心に、資料内でお示ししているところです。

経費の見直しについて、今後も不断に取り組む必要があるのは大前提でありますけれども、一方で、削減は限界に近いということも記載しております。人材を確保するために経費を削減することはもう難しい、むしろ増える方向ということもあるでしょうし、長江委員がおっしゃたように、こういうサービスのためには必要な経

費なのだという要素を盛り込むことも考えてみたいと思います。

○鈴木（高）委員長

営業係数に関しては、赤字や不採算が著しい路線だけではなく、割と乗車人員がある路線についても赤字幅が増大しているという説明があったと思います。そのあたりを市民の方にも見える化していくということも重要なご指摘だと捉えています。採算が取れるかもしれない路線で、実はまだ改善の余地があるかと思いました。

SNSの発信などに関しては、私も先ほど言ったお客さまサービスの向上の指標になり得ると思いますので、その点も検討いただければと思います。

○鈴木（文）委員

以前も申し上げましたが、「安全・安心」という言葉はひとくくりでよく使われるのですが、「安心」というのはもう少し概念の広い言葉で、「安心」の中には、きちんとバスや鉄道が走っていることや、きちんと利用できるということも含まれていると言えます。そういう意味でいうと、第2章のこれまでの取組みの中で、例えば戦略2の「快適なお客さまサービスの提供」の指標とされているバスの遅れの割合などは、むしろ安心のほうに入れるべきと思っています。

また、情報提供についてはもちろんサービス提供であるのですが、安心して利用していただくためのツールであることも事実です。施策そのものが複数の戦略の中に入っていることは別に問題ないのではないかと思いますので、次のこれからの取組みという中では、そういう整理の仕方を考えていただけるとありがたいと思っています。

今後に向けてはそういった観点で、安心というところについて、もう少し広く考えていただけるとありがたいというのが1点です。

それから、13ページの戦略2「まちづくりへの貢献」のモニタリング指標として一日平均乗車人員が示されていますが、「まちづくりへの貢献」を評価できるのだろうかという疑問があります。もう少し評価できる指標がないか次期計画では考えていただきたいと思います。

安全の話に戻りますが、安全の中で、これまでの取組みの中では、例えば乗務員教育など、いわゆる運行する側の安全確保は既にやってこられたでしょうし、大切なことではあるのですが、これからは恐らく利用者というよりも、周りの人たちへの啓発や安全意識の向上に向けた発信が必要ではないかと思っています。

私は川崎市交通局のアドバイザー・ボードの委員もやっていますが、川崎市の最近の車内人身事故の誘因になった現象のほとんどが自転車の飛び出しでした。自転車が飛び出したことによって、急ブレーキをかけてしまって車内人身事故が起きるのです。直接的にはお客さんの負傷なので有責事故になってしまうのですけれど

も、その誘因については、外部的な要因であることがかなり多いです。

京都市でも似たような事故があつて、自転車のひき逃げ事件として捜査をするという報道がなされました。私は正しい認識だと思っているのですけれども、いずれにしても、そういったバスを取り巻く交通安全について、バス事業者側からの啓発や発信といったものが必要になってくると思いますので、これからの施策の中にはそういった視点も欲しいと思いました。

○理事兼次長

「安全・安心」という言葉は、これまでも使ってきているものなので、このような区切りにはなっていますが、おっしゃるように「安心」という言葉が示す事象は、もう少し広い概念で、戦略2にある「快適」との境目は、シームレスなところがあるのかと思いました。今後、中間案に向けて整理してまいりたいと思いますけれども、あまりにも重複があり過ぎても見づらいという点もあるかと思いますが、一方で、安心という観点で、ここは大事だからやはりこっちにも書いたほうが良いということもあろうかと思いますが、そういった観点で見直してまいりたいと思います。

また、2点目の「まちづくりへの貢献」の指標の観点も、具体的にこの指標で良いのかということも含めて、精査をしてまいります。

それから、3点目の、運行する側の安全の確保だけでなく、周りの方々への啓発というお話でした。私も報道で京都の事例などを拝見しておりました。一方で、仙台市交通局におきましても、ドライブレコーダーの映像などを見ていると、少し危ない事例があるのも事実でございます。交通事業者だけで取り組んでいく課題ではなく、他の事業者や行政を含めて全体で取り組む話になっていくかと思いますが、そうした中で、交通事業者としてどういう発信をしていけるのかという観点で検討してまいりたいと思います。

○榊原委員

第2章における戦略2の「快適なお客さまサービス」について、よくバスを使っている身からすると2点あります。1点目は、八木山と仙台駅を結ぶ路線（八木山ライン）を、宮城交通と調整して15分おきのダイヤとしている取組みについて、利用している側はすごく便利なのですが、せっかくなので乗車サービスの向上の実績に入れてはどうかと思ったのが1点です。

もう1点として、どこバス仙台は便利ですが、存在自体を知らない人も結構おります。どのくらい使われているのか、どのくらいアクセスされているのかという指標は、快適なお客さまサービスの提供に含まれるのではないかと思います。意外に普及していない感じがおり、その普及率としてアクセス数などをモニタ

リング指標の一つに活用できるのではないかと思います。11ページに記載されているモニタリング指標だけでは測れない部分として、利用者目線で見るとそういった視点もあると思いました。

また、資料3にも連動するかもしれませんが、13ページの戦略3の評価における「一方、市バスについては、今後、乗車人員の急激な増加を見込むことは困難」という記載は、「急激な増加」が困難なのか、「増加」が困難なのか、両方の意味で読み取れると思いました。「もう増加は見込めない」という判断をすると、各施策としていろいろやり方があるけれども、「増加はまだ見込めるが急激な増加は見込めない」と考えると、徐々に増加する可能性はあると考えられるため、次の展開の考え方が少し変わるかと思いました。ただ、資料3を見ると少し増加の見込みもあるので、その辺をどう考えれば良いかと思っていたところです。

そして、16ページに市バスの一般会計負担率が30%程度で推移している一方で、他の事業者の平均は10%という記載があり、19ページの戦略4の評価の中で、負担率の低減が最終的な目標として提言されているのですが、その数値目標を立てたほうが良いのか、あるいは立てないほうが良いのか、いろいろなお考えがあるのかと思いました。20%を目指すのか、10%を目指すのかで変わってきますが、その点について内部で議論はあったのでしょうか。

○交通事業管理者

第2章と第4章以降との関係についてです。現経営計画は4つの戦略に分類していますが、指標などは策定時に設定したものを使用しているため、足りない部分もあります。その不足している部分を、新計画で指標に追加していくことになりますが、新しい指標もこれで良いというわけではなく、今後とも委員会でご議論いただきながら、新計画に入れたほうが良い指標について追加していきたいと考えております。これまでの振り返りにおいては既に策定された計画についての記載のため、変更できない部分があり、このような形になっています。

また、現計画の戦略3「まちづくりへの貢献」というのは、非常にアバウトで、指標が立てづらい項目になっていたのも、新計画では、「まちづくりへの貢献」から「まちの将来に向けた行動」へ表現を変えて、将来に向けてどう行動していくかという方向性に修正したところです。また、分析については、ご指摘を踏まえて考えていきたいと考えております。

最後に、16ページを踏まえてのご指摘は、後ほど収支見通しについてご説明しますが、バスと地下鉄で少し趣が違いまして、市バスの場合は、他都市以上に一般会計から補助をもらい、国からの様々な借金をしてもなお非常に悪い数字になっています。まずは一般会計からの補助を前提に受け入れつつ、収支均衡を目指すというのが第1段階であり、新計画のスタートになると捉えています。第2段階として、一

般会計からの繰り入れをなるべく減らしていくことがありまして、新計画でどこまで進むかという部分もあります。

地下鉄については、現計画では令和4年度に黒字の予定でしたが、少し遅れて令和14年度に収支均衡、黒字化していく見込みです。地下鉄はバスとは違い自前で黒字化する見込みですが、今後は東西線の車両改修なども始まるほか、建設改良費との兼ね合いで、借金もありますので、その解消をしていく必要があります。少しバスと地下鉄では表現方法も変わってくるかと思いますが、なるべく市民の皆さまに分かりやすいような形で作成していきたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

八木山ラインや、どこバス仙台に関してのご指摘についてはいかがでしょうか。

○次長（自動車担当）

快適なお客さまサービスの提供に関して、仙台駅から八木山動物公園駅まで結ぶ八木山ラインは、現在、仙台市交通局と宮城交通の2者で運行しておりまして、もともとは別々の時刻で走っていたのですが、都市整備局が間に入って時刻の調整を行い、現在はちょうどピッチが合うような形で、宮城交通の後に市バスが入るといった形で、便利な時刻になるよう調整を行ったところです。サービスの提供については、他の要素もありますので、それを踏まえながら対応していきたいと思っております。

また、バスの運行状況が分かるものとして、一つはバス停の接近表示器がバス停に大体50か所あって、そこで現在バスがどこを走っているのか示されます。もう一つはどこバス仙台ということで、スマートフォンを使って現在どこを走っているかが分かるというものがございます。道路が混雑してバスが遅れている場合に、多くの方にご利用いただいておりますが、まだ存在を知らない人がいるという部分がありますので、もう少し周知に力を入れていきたいと思っております。また、Googleマップへの運行状況の公開も併せて取り組んでいきたいと思っておりますので、その点も踏まえながら周知に努めていきたいと思っております。

○交通事業管理者

Googleマップ上での運行状況公開については、横浜市の事例を実際にデモとして見せてもらいましたが、当局としても導入に向け取り組んでおり、新計画がちょうど始まる頃のリリースに向け、いろいろと業者と打ち合わせをしています。バスを待っている方にとっては、次のバスが見えると便利ですので、ぜひ新計画にも入れたいのですが、計画策定前に本件を発表できるかどうか、タイミングを見ながら考えてまいりたいと思っております。

○鈴木（高）委員長

具体的な部分は、経営計画にどこまで書くかというところはまた後日になりますが、ご指摘の部分は、モニタリング指標を新しい計画にどのように入れていくのかというところになりますので、検討をお願いします。

また、先ほどの宮城交通と共同で取り組んでいる部分に関しても、現計画の振り返りの部分で課題ばかりを書いていると少し暗くなる部分もあると思いますので、交通局が頑張った取り組みや、良い取り組みについて、掘り起こして書いていただいたほうが良いという、前向きなアドバイスと捉えていただくのがよろしいかと思いました。

それから、まちづくりへの貢献に関しては、なかなか書けることがないと思ったのですが、個人的には地下鉄東西線の開業が、やはり仙台のまちの、特に東部地域の人口増に明らかに貢献している話だと思いますので、こういったところはもう少し書いても良いのかと思ったところです。

○成田委員

まちづくりへの貢献については、委員長がおっしゃったようなところを考えていたところでした。これは第5章にもつながると思うのですが、交流人口や回遊性向上を考えたときに、一日平均乗車人員で考えるとあまりにも全体的すぎてわかりにくい部分があるので、例えば、回遊性の指標として、東西線の荒井からどこまでの間でどれだけの人が動いたかを示すというのも一つあるのかと思います。

それを受けて、将来のお話になりますけれども、まちづくりに貢献するだけではなく、バスや地下鉄に乗ってもらうようなまちづくりといいますか、例えば荒井にお住まいの方が通勤で仙台市中心部に向かい、逆に仙台市西部にお住まいの方が東に行くような、要は空で走らないようなまちづくりを交通事業者から提案することもあり得るのではないのでしょうか。相互に、どのような人々の動きを創出できるかというところをご検討いただきつつ、その成果を示し、指標としていただけると、より市民としてはありがたいかと思います。

○鈴木（高）委員長

通勤・通学において、帰りの便の乗車率・混雑というのは課題となっているので、これは交通局だけではなく、都市整備局や、まちづくり政策局といったところにデータを共有して考えていく、もしくは民間とデータを共有していくことを考えていったほうが良いかと思います。

○成田委員

例えば神戸のポートライナーですと、まちから空港の間にこども病院や動物園があり、朝、空港に行く人たち、もしくはその住民が、三宮の中心部だけではなく、別の地域からもポートライナーに乗っていて、うまくまちづくりをしていると思いました。いろいろ難しいところではあると思いますが。

○交通事業管理者

私も特に地下鉄にはもっと魅力的な施設が張り付いてほしいと思っています。具体的に申し上げますと、荒井駅の北側の土地が空いていて、そこにどのような施設が入るかによって全く違ってくると思います。高速道路を使って車で来るような施設よりは、地下鉄で来ていただく施設が張り付いてもらったほうが交通局としてはありがたいという思いはあるのですけれども、交通事業者としてそれを計画に書くのはなかなか難しい部分があるので、仙台市全体として都市計画も含め進めていく中で、委員長からもお話しいただきましたように、都市整備局、あるいは経済局などの関係局との連携を図っていきたいと思います。今日のご意見も踏まえて少し考えてみたいと思います。

また、南北線については、ある程度沿線施設が全て張り付いてしまっているのですけれども、例えば今、泉区役所の建て替えをしていますし、閉鎖されている建物もあります。そのようなものについても市と連携しながら、地下鉄を利用して行ってもらえるような施設が張り付いてほしいと思っておりますので、今後とも、関係調整を含めながら頑張っていきたいと思います。

○鈴木（高）委員長

明確な答えを書くのは難しい課題であると思いますので、今の議論にもありましたように、どのあたりにポイントがありそうかということと、それを市や他の関係機関とどのように共有していくのかということについて、可能な限り検討していただくのが妥当かなと思います。その中にデータ化、DXの部分を有機的につなげていくところまでいけると理想的かと思います。

ちなみに、先ほどの話に少し戻りますが、どこバス仙台の普及でいうと、例えば、大学から帰るときにバスがちょうど来るかどうか、大学の玄関口に置いたサイネージで示しておく、それを見た学生がバスを逃さなくて済むということもあります。学都仙台フリーパスのように、高校や大学などとの連携が、若い人たちの公共交通利用促進につながるのではないかと思いますので、一案を申し上げておきます。

○福島委員

19ページの地下鉄の広告料収入について、地下鉄はかなり乗客数も増えていると思うのですけれども、広告料収入があまり伸びていないのが気になりました。バス

は乗客数自体が減っているのである程度分かるのですが、地下鉄はあれだけ人の流れがあって、なぜ広告料収入がそこまでついてこないのか、何か理由はあるのでしょうか。

○交通事業管理者

コロナの時期を経た統計であるため、減っているという点もありますが、一つの要因としては、地下鉄の車内広告はあまり手を挙げてくれる業者がないということです。皆さま車内でも携帯を見ていることが多い印象です。一方で、地下鉄広告の一つに音声広告がありますが、例えば副駅名広告は、泉中央駅であれば「ユアスタ前」などとアナウンスすることで、一定の広告料収入を定期的にいただけるので、そうした年間を通して収入を得られる媒体などにターゲットを絞っていかねばならないと思っています。また、駅構内広告で、例えば柱巻き広告やホームドアステッカーなどの空き枠がある媒体については、車内よりは少し力を入れて獲得をしたいと考えています。

○鈴木（高）委員長

他都市や首都圏の事例から見ると、仙台はまだ1周、2周遅れという印象があります。正直、もう紙広告の時代ではなくなってきていて、東京の地下鉄などは、ほとんどポッドキャスト的な動画広告や、最近だとホームドアにもデジタル液晶画面が設置されていて、そこに全面で広い広告を掲出する事例もあります。交通局だけで動画広告を獲得するのは難しいので、広告代理店や制作会社とのコラボレーション企画を積極的に持ちかけていく。場合によっては、例えば若い人たち、学生に向けてそういったコンテンツの募集企画を考えるなど、もっと前のめりに考えていかねばなりません。正直、仙台はだいぶ遅れているというのが、特にインバウンドを見てみると感じられるところがあると思うので、ぜひよろしくお願いします。

○福嶋委員

モニタリング指標に関して、まちづくりへの貢献について、アンケートをすると前回の委員会で聞いたような気がしました。モニタリング指標は交通局が立てているものですが、お客さまの声が見られないというか、バスや地下鉄に乗ったということでもう満足というようになってしまっている気がするので、お客さまの満足度がどうなのか、リアルに知るためには直に聞いてみることも必要ではないかと思います。前回の委員会でアンケートについて言及がなかったのでしょうか。

○鈴木（高）委員長

アンケート以上に、東西線のときにあったWEプロジェクトのような、もう少し

市民の方を巻き込んだ体制というのは、改めて、交通局の中だけで議論した計画という弱さがあると思います。

アンケート調査もですし、これは交通局だけではなく、都市整備局や、まちづくり政策局など、そういった市の関係局との連携も含めて、より密に市民、利用者の声を拾い上げるというところも計画の中に記載できれば良いと思います。定常的にそれができるための仕組みをどうするかということについては、先ほどのお客さまサービスの向上にもつながりますので、よろしくお願いします。

○理事兼次長

委員がおっしゃったのは、4月の委員会で、市バス・地下鉄アンケートの結果をご報告させていただいた件かと思いますが、その時もデジタルでの回答が多かったのも、そういったアンケートを恒常的に同じやり方で実施したほうが良いのか、あるいはその時々で指標を決めて実施したほうが良いのか、やり方も様々かと思っています。指標としてこう使うといった具体的なアイデアは、恐れ入りますが現在持ち合わせていないところですが、ご指摘の趣旨として、内部的な指標というよりは利用者目線で、どう良くなったのか、あるいはどのような課題があるのかということの検証が必要ではないかというご趣旨も含まれるかと理解いたしましたので、そういった観点で見直しをしてみたいと思います。

○大曽根委員

経営計画に関わる委員会ですので、黒字化は非常に重要な視点だと認識しております。いわゆる「効率の悪いバス路線」があるというご指摘も、確かにそのとおりだと感じました。

一方で、そうした「効率の悪い路線」は、見方を変えると「混雑していない」「座りやすい」「乗りやすい」といった利点を持つとも言えます。空間的に余裕があるという点を前向きに捉え、例えば「混雑していない時間帯や日を快適に利用できる」ことをアピールする工夫ができないかと考えています。

具体的には、ベビーカー利用の方、体の不自由な方、未就学児を持つ親子世帯、高齢者、観光客など、「ゆったり乗れる」ことに価値を感じる層に向けた情報発信が効果的ではないでしょうか。利用者の少ない路線を「快適に使える路線」として積極的に打ち出すことができれば、新たな利用促進のきっかけになると考えております。

○鈴木（高）委員長

非常に重要なご指摘で、むしろ空いている路線を積極的にアピールするという意味があります。どこバス仙台は改修したばかりなので、そこに機能を加えるのは難

しいかもしれないですけども、セットでそういった情報が出ると便利だと思います。バスだとなかなか難しいですが、近郊路線の私鉄等では混雑度も運行状況に表示される例もあります。

○自動車部長

市バスの乗車人員のオープンデータを現在構築しようとしていまして、どなたでもデータを見られるような状況がまもなく作れると思っています。その中で、どういう路線が混雑して、どういう路線が空いているというのが日常的に確認できるという機能を、私共としてどう発信していくか検討しつつ、季節によってこういったところが見どころです、バスはそれほど混雑していないので十分座って移動できますといったことをうまく絡めながら、皆さまにアピールできれば良いと思いました。

○鈴木（高）委員長

例えばイベントの際に、ここは混んでいるが、こちらのルートは空いていますといった発信をする例は時々見られます。そのため、秋の行楽シーズンや紅葉の時期は集中して混みますが、紅葉が見られる穴場なバス路線といったことなどを、皆さんでアイデアを出しながら情報発信していくと良いのではないのでしょうか。

○大曽根委員

おっしゃるとおり、京都周辺では、外国人向けの主要な都市と、日本人向けの穴場スポットですみ分けされているという例を耳にしたことがあります。修学旅行で行った金閣寺などにも、今まで知らなかった、空いていて、なおかつ「わびさび」を感じられる穴場スポットなどもあります。そういったところもアピールできるのではないかと考えておりました。

○鈴木（高）委員長

冒頭で話題に出たSNSの発信で、そういった情報を小気味よく出せる体制ができると良いなと思いました。Xだけではなく、YouTube公式チャンネルやTikTokなどいろいろ手法があると思います。自由な発想で、ぜひ交通局内の方もいろいろ考えていただけると良いと思います。

○大曽根委員

今年もハッピー・ファミリー・ライドを企画していただき、本当にありがとうございます。こちらの企画は、特に小学生の子育て世代にとって非常に嬉しい取り組みだと思っています。

私自身も、子育てと観光の両立は以前から申し上げており、とても大切

なことだと考えています。仙台市には、博物館・美術館・動物園・水族館・図書館・科学館など、さまざまな学習施設があり、これらの多くはこどもたちが持っている「どこでもパスポート」で無料利用が可能です。

これらの施設とバス・地下鉄の利用を組み合わせた企画や割引制度を設けることで、利用促進や家族のお出かけ支援につながるのではないかと思います。仙台市は全国的にも珍しい2学期制で、秋休みがあります。今年は10月14日・15日の平日2日間が秋休みとのことです。その期間をターゲットにした企画や発信を仙台市交通局が積極的に行うことで、休日利用のモデルケースとして効果的になると考えます。さらに、教育施設や社会教育施設とのコラボレーションを進めると、より魅力的な取り組みになると思います。

最後に、50ページに記載のあるキャッシュレス決済の導入についても非常に重要だと感じています。先日、石川県でバスを利用した際、観光地であり被災地でもあることから多くの外国人旅行者を見かけました。その際、バスによって決済方法が異なり、クレジットカード決済やキャッシュレス対応のバスもあれば、Suicaなど交通系ICカードしか使えないバスもありました。

外国人の方はクレジットカードを、高齢者や地元の方、日本人観光客は交通系ICカードを主に利用していましたが、外見からはどのバスがどの決済方法に対応しているのかわかりにくく、運転士が「この決済方法は使えません」と案内する場面を何度か見かけました。そのやりとりによって発車が遅れる様子もありました。わかりやすく統一的な表示や、複数の決済方法を併用できる仕組みづくりが必要だと感じました。

○交通事業管理者

これから説明する資料の中にも記載をしていますが、ちょうど今は過渡期となっておりまして、現金以外といえば、主にICカードのみだったところ、インバウンドも含めて支払い方法が多様化しております。市長の施政方針演説でも表明しましたが、交通局では、まずは地下鉄を先行してクレジットカードのタッチ決済の導入を進めようとしています。さらに、QRコードを用いた乗車券（紙券・読取機にスマホをかざすデジタルチケット）もあります（事務局注：仙台市でも仙台MaaSのデジタルチケットとして令和4・5年度にQRコード乗車券の実証実験を行った経緯あり）。

福岡市では、クレジットカードのタッチ決済が令和6年度決算で全体の3%ぐらいの利用率となっておりますので、ぜひ仙台市においても地下鉄から導入していきたいと思っています。るーぷる仙台については既にタッチ決済を導入しておりますが、特に東西線についても大規模コンベンションに対応した国際センターなどがありますから、そういった方向性で検討しているところです。

あわせて、市バスについても、議会にも説明しましたがけれども、そういった地下鉄の流れを見たときに、単なるIC乗車券の車載機更新ということでは済まないのではないかと考えております。IC乗車券の車載機については、令和6年度で全車両更新したばかりなので、今すぐというわけにはいかないのですが、地下鉄での利用状況などを見ながら、次回の車載機更新時に何を搭載すべきなのかと考えております。国もキャッシュレス化の推進ということで、例えば宮城交通では、まちのりチョコットで完全キャッシュレスの実証実験をするといった情報も出ております。ただ、バスの場合、やはり現金をなくすというわけにもなかなかいかないと考えており、国も現金をなくすように言っているわけではありません。多様な手段が使われつつも、現金で乗る方は一定いらっしゃるので、車載機にどのような機能を入れていくべきかということは、他都市も含めて検討が必要です。

これが、今後の10年計画の中で、一つのポイントとなる部分でございますので、具体的な時期までは書けませんけれども、地下鉄を先行させながら、キャッシュレス化については両事業の重要な視点だと思っておりますので、進めていきたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

バスに関しては便ごとに対応を変えるということも考えられると思います。例えば京都の事例では、インバウンド向けの路線と、生活路線の便でスペックが違ってきます。このバスはインバウンド対応のバスですよ、QRコードもタッチ決済もできますよという表示を明確にしたバスが、例えば何本かに1本来るという形で、それ以外に関してはむしろ現金でも乗れる生活路線とすると、同じ路線の上でも共存ができると思います。

○交通事業管理者

やはりインバウンドも考えたときに、る一ふる仙台は市内の観光地を巡回しているので、タッチ決済を導入したというところですが、まだQRコードは使えないので、その辺をどうしていくかとかということがあると思います。

宮城交通においてもそういったことを考えたときに、通常の路線バスではなく、市内中心部をループするようなバスに試験導入しているというのは、今委員長がおっしゃったような視点を考えたのではないかと考えております。

○鈴木（高）委員長

あとは今、福岡の事例がありましたけれども、大阪万博に行ってみて思ったのですが、大阪メトロでは、かなり大量の客を受け入れていて、参考事例になる部分が多いかと思います。QRの良し悪しも体験したので、見ていただくと良いかと思い

ます。

○長江委員

SuicaやQRコード決済との組み合わせとして、よく空港のトイレなどで見られるのですが、「このトイレはどうでしたか」とボタンを押すシステムがあります。「よかった」や「汚かった」と選ぶものです。それに関連して、Suicaをかざしてボタンを押すとアンケートが取れるといったシステムは、割と手間なく作れるような気がします。アンケート用紙を配って回収するよりは、実際乗った人がICカードをかざしてボタンを押すだけで、よかったか、悪かったかを投稿できるシステムがあると、顧客満足度を定常的に安価で測ることができるかもしれないと思いました。

○鈴木（高）委員長

デジタルチケットの上手い使い方、さらに不正防止にもなるという仕組みもあるので、貴重なご意見ありがとうございます。

では、よろしければ、次の議事に移らせていただきたいと思います。

議事の（2）令和6年度決算を踏まえた市バス・地下鉄収支見通しについて、お願いします。

【資料説明】資料3 令和6年度決算を踏まえた市バス・地下鉄収支見通しについて

○鈴木（高）委員長

確認ですけれども、第6章の記載で、計画の書き方としては、今まで「現経営計画」と記載していたものを、「前経営計画」と記載するはずだったと思うので、この資料の「現経営計画」という記載は直すということで良いでしょうか。

○経営企画課長

修正します。

○鈴木（高）委員長

また、委員もおそらく記憶されているかと思いますが、今までは、乗車人員も収入も減るので、路線を減らすしかないという、後ろ向きなことしか書かれておらず、それでは経営計画としてはいかがなものかということで、相応の努力を行い、また市バスは運賃もアップすることで、それなりに収入も増えると見込んで前向きな計画を書いていただく流れとなっていたという理解でした。このグラフがどこまで正しいかは、正直、達成できるかどうかという点でもかなりハードルを上げている部分があるかと思いますが、そういった理解で議論を進めていければ

と思います。

○成田委員

49ページの施策4「データに基づく施策検討」はDX推進という点からもとても大事な部分だと感じたところです。先ほど申し上げたように、より緻密なデータを取って、どこが乗られていて、どこが乗られていないのか、例えばAIも用いながら朝昼晩、地下鉄であれば西行きなのか、東行きなのか、そういったよりきめ細やかなデータを今後取っていただいて、比較検討いただきたいというのがまず1点目です。

2点目としましては、資料3の乗車人員の見通しについてです。資料2ページ、もしくは4ページ以降で、青い点線は前回の計画における数値で、合理的な結果に基づいて出た数字なのですけれども、その見通しよりも回復が遅いとする一方で、赤い点線が青い点線を越えて推移しています。前回の見積りと今回の見積りで一体何が違ったのかというところも、議会でご説明されているかとは思いますが、教えていただければと思います。

3点目としまして、先ほどあたたかみのある運営についての話がございましたが、アナウンスにしても郷土色や個性がまるでなくて、東京にいるかのように感じます。それが全てよくないということではないのですけれども、もっと郷土色を出して仙台の良さをアナウンス等の中でアピールしても良いのではないかと個人的には感じています。それを計画のどこに入れるのかも少し難しいのですけれども、快適で利用しやすいサービスの提供に入るのかと思います。

例えば、イクスカすずめ駅長など、お金のかからないキャラクターを置いたり、地下鉄で旭ヶ丘駅を通るときには、仙台市科学館でこういうイベントをやっていますといったアナウンスをしたり、バスでしたら、例えば市民センターで今こういう企画がありますといったアナウンスをしたり、広告だけではなく、仙台市の財産をもっとアピールするような施策をやれば、より市民にとってあたたかみのある交通事業になるのではないかと思います。

なかなか、全てに人を配置しておくのは、東京メトロなどに乗っていても、かなり厳しい状況であろうかと思っています。いずれ代替するような形を考えていただければと思うところでした。地域住民・施設との連携というところにも関わってくるのだと思いますが、ご検討いただければと思います。

○理事兼次長

まず1点目の、データをきめ細かく取る点に関してですが、特にバス事業にしまして、これまでも便数調整などを行う際には、乗車データなどはもちろん見ながらやっておるわけですが、ただ単に今までの乗車データだけ見ると、ここが少ない、ここが多い、それではここを減らそう、ここは増やそうという話にしか

ならなくなってくるので、これからさらに多くご利用いただきつつ、より効率化していくということが求められると思っています。単に乗降データのみならず、人口の張り付きなど、バスの乗車データ以外も総合的に分析して、路線のあり方をどうしていくか。例えば、朝昼夜で、今はほぼ同じようなルートで走っていますけれども、どういうルートで走ればよりご利用いただけるのかということも含めて、検討していく必要があるのだろうと思っています。そういったデータの利活用や分析基盤を今年度作ろうとしているところでございますので、それらをしっかり活用しながら対応してまいりたいと思います。

2点目の乗車人員の推移に関しては、前計画の見込みと今回の見込みの違いというお話でした。前計画は、令和2年度のちょうどコロナの真ただ中に、令和3年度からの計画として策定したもので、当時、もう少し早くコロナが収束するという見込みの上で経営計画を作成したのですが、そのとき想定していたよりもコロナの収束が遅かったという経緯があります。5類になったのも令和5年度でしたので、見込みよりも実際の状況が下回っているという状況でございます。

一方で、地下鉄では、コロナ後のことも含めて、先ほどまちづくりとの連携のお話もございましたが、東西線沿線における開発、特に東部地区における住宅の開発が想定以上に伸び進んでいる状況です。南北線はコロナ前によく戻るか戻らないかという状況である一方で、東西線はコロナ前をはるかに超えて、昨年度は約10%超の状況まで到達している状況です。地下鉄沿線と沿線外で人口の動きが異なっているのですけれども、沿線の人口は着実に増えている状況でして、地下鉄に関しては、新たな計画期間中に乗車人員についてさらなる伸びを見込めるのではないかと考えているところです。

3点目は、あたたかみのある、郷土色のあるアナウンスというお話でした。なかなか、効率的にやっていくことと経営とのバランスの中で難しいお話だとは思っていますけれども、これまでの委員会の中でも、イクスカずめや青葉あさひといったキャラクターの活用についてご議論いただいたかと思います。無味乾燥なものよりも、ご当地色を出すことでより利用増につながれるということがあるのであれば、そういったことも含めて考えてまいりたいと思います。

○鈴木（高）委員長

2点目に関して、乗車人員の見通しのグラフは、青線（現計画の見込み）と赤線（新たに算出した見込み）で示されていますが、新たに算出した乗車人員を赤線1本で示すことははたして適切なのでしょうか。いくつかの要因や状況が重なってこの赤線に至っているはずですが、例えば、何もしないと本当はこうなるけれども、こういった施策とこういった施策によってこうなる、という違いを見える化せず、赤線1本で示すのは、実際の結果が変わってしまった際の逃げ道を作っているだけの

ような気もします。説明をもう少し丁寧にするべきではと思います。

もう1点は、成田委員もおっしゃったように、どのようなデータを出してもその時点での前提条件なので、常に、交通局の中だけではなく、市民の皆さまや関係者が一様にチェックできるようにデータの見える化を進めることは最重要ポイントの一つと捉えていただき、今回の経営計画で一番強調したいと思っております。

○総務部長

乗車人員の見通しに関して補足させていただきますと、資料2の24ページのところに書かせていただいている点がございます。「(4) 前計画の振り返りを踏まえた本計画の課題整理にあたっての視点」において、前回の経営計画を策定した際の視点を記載しておりますが、人口動態変化を仙台市全体で捉えていたというのが前回の計画でした。ところが、今回のコロナ禍などを踏まえまして、次の計画に向けての視点では、これまでの委員会の議論でもご説明しておりましたが、地下鉄沿線と沿線外とで人口の動態が全く違う動きをしております。こういった観点を踏まえまして、今回の計画からは、地下鉄の利用者については地下鉄沿線半径1キロぐらいの範囲で人口動態を把握します。これまでは仙台市全体で見ておりましたが、より実態に即した形で人口推計を行った結果、前回の見込みと今回の見込みがやや違ってきているというのも要因の一つと認識しているところです。

○鈴木（高）委員長

特に第6章というのは、経営計画の実施計画のバックボーンとして裏づけになる章なので、やはり状況をもう少し細かく、できるだけ丁寧に記述することが必要だと思います。今回はあくまでグラフを並べていただいただけなのですが、ここに文章を含めた形で記載していただき、次回はその部分を確認させていただきたいと思っています。

○鈴木（文）委員

運賃改定の話が出ました。逸走率が読めないということだったのですけれども、ここ3年ぐらいの間、全国的に、バス事業者や一部私鉄、JRなども首都圏ではバリアフリー料金を載せて運賃改定を実施しています。そのようなケースが実際に出ていますので、なるべくそういった情報を集めていただいて、逸走状況を見ていただければ良いと思います。平成の初めまでに行われた、前回の運賃改定の頃に比べると、逸走率はかなり低いと思います。中にはほとんど逸走していないケースなども首都圏のバス事業者では見られますので、情報を集めて、逸走に対する危機感のようなものはあまり持たないほうが良いのではないかと思いますので、意見として申し上げたいです。

○榊原委員

資料2の53ページで「市バス路線のあり方にかかる基本方針」という記載がありますが、資料3のバスの乗車人員見通しに、バス路線を見直すことが前提として入っているのか、これから見直すのでそこは入っていないのかというのが1点です。また、今はバスと地下鉄をばらばらに記載されているのですが、ここの連携がますます必要になっていくのではないかと考えています。例えばフィーダー化なのか、乗り換えをどう促すかなど、おそらく地下鉄とバスの重複路線はかなりあるので、そこをどう考えていくのかが非常に大きいのではないかと考えています。

一方で、この経営計画は、人口減少局面に入り、二十年以上改定していない運賃を上げます、といった大きな転換期にあるものと考えております。冒頭で経緯を記載されていますが、そういった交通局の覚悟のようなものを、明確に力強く示したほうが良いのではないかと考えるところです。

この経営計画上では、バス路線をこれから検討します程度の記載だとは思いますが、かなり大きい転換期に入る計画になるのではないかと考えるので、私共もそこに携わっている身としてしっかり考えなくては、メッセージを投げないといけないのではないかと考えていたところです。

○鈴木（高）委員長

資料2冒頭の第1章「改定の経緯」で、どういう計画にしたいのかという思いを、何行か追記して良いのではないのでしょうか。もう少し細かい部分は、第4章の中で、例えば安全・安心のうち、安心についてはこういうことの中で、といった記述を何文か加えるという形で、各委員の思いや議論も含め、仙台市の公共交通をどのように考えていくのかということ、市民の皆さま方に向けて、できるだけ簡潔明瞭に伝えられる、そうした計画にしていきたいと思いますので、引き続き文案を詰めて、ブラッシュアップしていただくよう、よろしくお願いします。

○長江委員

今回の収支見通しについて、関連すると思ったことを2点お話しさせていただきます。

1点目は、先ほどの営業係数の分布を取ったらどうかという話について、路線ごとに、横軸を営業係数、縦軸を乗車人数としてプロットすると、営業係数が高いところにたくさん乗っているのか、あるいは営業係数が悪いところにたくさん乗っているのかなどといったことが見れるかと思います。グラフ上のこの山をこっちに移すことによって収支が改善できるのではないかと、といったヒントが得られるかと思いました。

もう1点は、資料2の24ページに沿線とそれ以外で生産年齢人口がどう変わったということが記載されているのですけれども、これをうまく使くと、先ほど課題になっていた、まちづくりにどの程度貢献しているのかを見ることができると思いました。要するに、地下鉄沿線、あるいはバス路線の沿線では、これだけ商業施設や住宅地が開発されてきたという数値を見ることによって、仙台市交通局はまちづくりにこれだけ貢献しているといったことが、より見える化できるかと思いました。

○鈴木（高）委員長

委員からそれぞれ積極的なご意見もありますので、ぜひ交通局だけで抱え込まないで、分析にはそういった部分もぜひ反映していただくとよろしいかと思います。

○福島委員

10年は非常に長いスパンになると思うので、リスク要因を折り込めないかという点があります。長期計画であれば、シナリオプランニングとして、いろいろなリスクがあった場合・ない場合で3パターンぐらい作るのですが、企業ではこういったことをよく行います。計画に書くかどうかは別として、どのようなリスクが起これ得るかということは準備しておいたほうが良いと思います。

○鈴木（高）委員長

確かに1つのシナリオだけで次の10年の計画を立てるのは、私も無理があると思っていました。

○福島委員

そこが怖いですね。

○鈴木（高）委員長

やはり想定シナリオが何本かあって、このシナリオだったらこうなる、といった点がないと、身動きが取れない、柔軟性に欠けると思いますので、やはりDXの部分でデータを見える化して、どうやって定常的にフィードバックをかけるかという仕組みこそが計画に欲しい部分です。その考えを持って、一層書き込んでいただければと思います。

○交通事業管理者

国からも、長期的な見通しを持つため、まず10年間の収支を立てた上で計画を策定するよう指導もを受けまして、これが一つのベースとなり、様々な施策がぶら下がるという構成になっております。

ただ、人件費が右肩上がりで上がっており、最近までは軽油や電気代もかなりの勢いで上がっていましたが今は落ち着いたという状況で、いろいろな変動要素があります。10年計画を一回作ったから終わりというわけではなく、国からも見直すように言われておりますので、今回は、少なくとも5年後には中間見直しをすることを計画本文中で明確にうたって、計画期間をスタートしようと思っております。

また、特に自動車運送事業については、この10年がまさに勝負だと思っております。資料3の3ページの※2に記載のある、路線のあり方、運賃体系の見直し、資産活用等をミックスした形で効果額を出していこうということがポイントだと思っております。現時点で具体的に決まっているわけではありませんが、金額としては、この収支見通しで示している効果額を出したいということです。

議会答弁でも路線再編ということを申し上げてきましたが、それでは少し誤解を生む部分がありまして、今回は「路線のあり方」と書いています。今は途中で止まっている路線を延ばしたほうが良いとか、あるいは1系統で走っている路線を日中と朝とで違うルートにするとか、ある意味ではプラスのものも含めて検討していこうということで、路線再編ではなく、「路線のあり方」という表現としています。

また、2点目の運賃体系の見直しについても、値上げというだけではなく、様々なサービスを展開する中で、タッチ決済やQR決済のお話もいたしました。そういった運賃体系を見直すことによって、より利用してもらえる、そういったものも含めた体系の見直しということで、プラスとマイナスの2つの側面を含んだ表現をしています。

資産の活用については、毎年定期的に収入を得られるので、ぜひ進めたいと考えています。これら3本の柱をうまくミックスする形で効果を出していきたいという考えのもと、収支見通しの中でうたった上で、各施策の中にもこれから具体的に記載をしていきます。ただ、その効果について、何年までに何円、何パーセントということはなかなか今の時点で書けないので、見通しを立てながら書ける部分を書いていきたいと考えております。

地下鉄については運賃改定せずにこの10年間進めようとは思っているのですが、6ページに記載がありますように、建設改良費に相当の金額がかかり、先ほど申し上げたようなタッチ決済やQRなど改札機更新も控えておりますので、各個別事案、特に5年の実施計画のところで、書き方の工夫をしながらお示しをしてまいりたいと考えております。

3 その他

○鈴木（高）委員長

最後にご意見やご質問はありますか。

それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。

4 閉会

○事務局

次回の経営検討委員会の具体の日程につきましては、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、ご確認をお願いいたします。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いた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10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。