

第11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11月7日（金） 17：30～19：30

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、榎原進委員、福嶋路委員 [5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
 - 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）中間案について
 - 3 その他
 - 「市バス事業の現状と運賃改定案に関する説明会」の開催について
- 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）中間案
- 資料3 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）中間案【概要版】

参考1 市バス事業の現状と運賃改定案に関する説明会を開催します

1 開会

○事務局

ただいまより第11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。本日は鈴木文彦委員、成田委員の2名が都合によりご欠席、福嶋委員は遅れてのご出席となりますが、現時点で委員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。

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。

2 議事

○鈴木（高）委員長

ただいまから第11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きましては、委員会で決めた順番に従いまして長江委員にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、早速議事に入りたいと思います。

議事（1）、仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8年～17年度）中間案につきまして、事務局よりご説明をよろしくお願ひいたします。

【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）中間案

資料3 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）中間案【概要版】

○鈴木（高）委員長

今回は中間案ということで、これまで各委員からご指摘いただいたところは委員長としても事前に確認し、修正等、丁寧に対応いただけたと思っております。

中間案では、全体構成として、いくつか施策の順番を再整理しました。戦略Ⅰ「安全・安心の推進」の安心につながる取組みの追加、戦略Ⅲについては、バス路線を持続させていくというところに、交通局としての並々ならぬ強い思いがあり、市民の皆様にとっても、今の生活路線の維持や持続が非常に大事だと共鳴する部分だと思いますので、「持続可能なバス路線網の確立」の順位を上げて施策の1番目に掲げたところです。裏表紙のあとがきとして宣言文も加えていただき、こういった取組みの意図を少しでもご理解いただければと思います。

この後、1か月ほど行うパブリックコメントにも、そのあたりの成果が表れてくれると思うが、これはあくまで計画であり、大事なのはその後の実施・実行になります。委員をはじめ、交通局や関係者において、もう一度読み込んでいただき、仙台市の交通環境をいかにより良い形で次世代につないでいくかを改めて考えたいと思います。

○長江委員

交通局の思いと、これまで議論してきた内容が存分に反映されており、資料を持った瞬間から重みを感じております。以前に私が提案した営業係数の分布（31ページ）を見ると、200を超える路線は意外と少ないと感じました。200を超えるなければ良いというわけではないですが、意外と100～200の間の路線が多く、ひどく悪い路線は多くないという点は、私にとって新たな発見であり、おもしろいと思いま

した。

「ボリュームゾーンが高値に変化」という記載は、200～250の路線や450～500の路線が増えていることを指しているのだと思うのですが、一方で400～450の路線は減っており、全体としては割と均衡している部分も多い気がしました。

○鈴木（高）委員長

この分布を見ると、山が2つあって、150～200の山の一部が200～250に移っている点と、400～450の山が450～500に移っているという点がわかります。

委員会の前にも、中央値の移動ということで、数量的に評価できないかと提案したのですが、分布の山が複数になっているので、あまり一般的な統計処理に合致しないという悩ましさもあり、生データに近い形でご覧いただいているグラフです。

○長江委員

この分布図は、これから先の経営改善を狙う際にも非常に良い情報になると思います。また、全路線の平均値である164について、他都市と比較したデータはあるでしょうか。他都市の平均値がわかれば、そこを目指すためにどのようにターゲットを絞っていけば良いか明らかになると思います。

○鈴木（高）委員長

中間案には、これまで議論してきた資料を全て載せているわけではなく、そういう意味では、参考資料として計画の外に位置づけられるところですね。中間案に他都市の事例を掲載するのは、様々な観点で難しい面があると感じています。

○交通事業管理者

決算のタイミング等もあり、他都市の資料は責任を持って提示する必要があります。最終的な計画ではなく、資料編という形で掲載できるか検討したいと考えております。

例えば、よくご指摘いただく一般会計からの負担割合についても、仙台市は高く他都市は低いといった事例があり、そういった資料は最終的に決算ベースで確定したものでなければ公開できないものになっています。総額で比べると仙台市より多く一般会計から拠出されている都市もありますが、収入に占める割合で見ると仙台市は比率が高いといったデータであり、正確な数字を提示する必要がありますので、精査をした確定値を資料編として掲載することは検討したいと思います。

○長江委員

164という営業係数が大きいのか小さいのか、計画を読む人にうまく伝われば良

いと思います。

○交通事業管理者

議会にも他都市の事例を示しながら説明していますが、仙台市は44路線全てが赤字です。営業係数の平均164という数字は、100円の収入を得るのに164円の経費がかかる意味を意味しています。他都市には必ず黒字路線がある一方で、仙台市には1路線もないことが一番問題だと思っています。

○長江委員

全路線100を超えてるということですね。

○交通事業管理者

その通りです。例えば、同じ130でも、黒字路線があつての130など、見方によつて様々ですので、資料の掲載方法も含めて検討してみたいと思います。

○鈴木（高）委員長

以前の議論では、仙台市交通局が長く運賃を据え置いてきて、適切な運賃改定を行えば、赤字路線からある程度脱却できる可能性があるという話もありました。

物価上昇の中で生活されている方々にとって、値上げ要素は1つでも少なくしてほしいという切実な思いがあると思います。一方で、この経営状況の悪化を次世代にそのまま放置するのも無責任になりますので、しっかり数値やエビデンスに基づいた見直しが必要だと思われます。

営業係数のボリュームゾーンの変化も含めて、運賃改定額が適切であることを一人でも多く理解してもらえるよう、この計画案に限らず、説明を尽くしていただければと思います。

○交通事業管理者

戦略Ⅲにおいて「持続可能なバス路線網の確立」という施策を一番上にしたほうが良いというのは、まさにそのとおりです。私共としても計画の念頭に置くべきと考えております。これについては実施計画として、計画の中に位置付けた形で、考え方について方針を定めていきたいです。

仙台市は、先にバス路線網が発展し、その後に地下鉄南北線・東西線が開業して十字の骨格ができ、東西線開業時にバス路線も再編しました。それ以降10年経過し、コロナ禍をはじめ様々なモータリゼーションの進展や、交通分担率の変化等もあり、状況が激変しております。そのため、抜本的に路線のあり方を検討しながら再編したいという強い思いを持っております。今回の計画にも位置付け、強力に進めていき

たいと考えています。

検討に当たっては、今後も様々な機会を捉えつつ、委員や専門家の方々の意見を聞きながら慎重に進めていきたいと思っております。

○長江委員

例えば77ページや78ページの乗車人員のグラフにおいて、コロナの時に大きく落ち込んだことを伝えるのに、令和元年度以前の数値があったほうが、これまでの乗車人員の推移から、コロナで大幅に落ち込んだので大変になったという状況が伝わりやすいと思います。

○理事兼次長

どのくらいのスパンで見るかというお話についてですが、資料2の4ページ・5ページをご覧いただければと思います。少し長いスパンになりますが、市バスの乗車人員は昭和55年度がピークで非常に高い状況にあり、そこから全体的に乗車人員と乗車料収入が右肩下がりで推移しています。スパンが少し長過ぎるので、令和2年・3年あたりのコロナの状況が見えづらいのですが、全体的に右肩下がりの傾向の中、コロナでさらに大きく減少し、そこから現在は少し回復傾向にあるという全体的な傾向が見て取れると考えております。

○交通事業管理者

一覧表で見たほうがわかりやすいということは確かにありますので、先ほど申し上げたような資料編において、例えば（開業以降の）乗車人員の推移を全て掲載するなど、検討したいと思います。

○長江委員

計画の随所に「コロナ」「コロナ禍による」という表現が多く見られるので、営業努力以外の部分で災害的に起きた乗車人員減であることを示したほうが、市民の皆さんにもわかりやすいと思いました。

○鈴木（高）委員長

先ほどの31ページの営業係数に関して、この計画案に入れるかどうかの話とは別なのですが、分布図において、地理的な分布状況で見ていただくほうが、市民には実情をご理解いただきやすいと思います。デリケートな部分もあるとは思いますけれども、どうしても地勢的に難しく、山が2つあるというのが大きなところで、全体的には大きな山の100～200ぐらいの路線で議論していくことになるのですが、一方で400、500の路線をどのように考えていくかは、より別種の取組が必要になる

と思います。そのエリアが実際にどういった傾向を持っているのかは、見逃してはいけない要素だと思います。

○交通事業管理者

順番をつけるものではありませんので、掲載するときには、高い順や安い順などにしないよう気をつけています。例えば営業係数の表は五十音順に掲載しており、この資料を議会にも提示しております。結果として営業係数が150や300などとなる一方で、路線別収支を見ると、赤字が数億円となる路線もあれば、1,000万円ほどの路線もあり、様々な見方をすることができます。各地域には市民の皆さまが住んでおり、生活路線としての公共交通ですので、議会からも必要な路線は維持すべきといったご意見をいただいております。

そのため、路線再編においても、単に営業係数が高いという見方だけではなく、例えば営業係数が150であっても実は赤字が大きい路線だから本数を減らさなければいけないといった見方もあります。営業係数が300であっても生活路線として維持するためには朝と晩は走行する必要があるなど、複雑に絡んでいる難しい問題だと思っています。

営業係数を提示すると、市民の方から「こんな高い数字を見せるということは、この路線を廃止するということか」といった声をいただくなど、誤解を与えかねないものですので、どのように検討して、どのように伝えるのかは、本日いただいた意見も踏まえて、慎重に、今後路線のあり方から検討に入っていきたいと思っております。

○鈴木（高）委員長

誤解を招かないようにしてほしいのですが、営業係数を一目見たときに、その差がわかりにくく、問題見えづらくして追求を避けるためではないかと受け取られないようにしてほしいです。

また、例えば、東北大が直接関わると思われる工学部・宮教大線の営業係数は487です。かなり営業係数の高いゾーンに入っているのですが、これは東西線の開業により青葉山へ向かうニーズや、東北大学内で運行されているキャンパスバスなどとの関係があると思います。ただ、宮教大生については、決して長い距離ではないといいつつ、あのエリアでバスに乗れないと、特に昨今の状況では非常に懸念されるところだと思います。朝晩だけではなく、昼間でも熊や野生動物の出没が考えられる行路もあります。そのため、営業係数が高くても必要性が高い路線であるという話や、そのために別の方策が必要であるといった、適切な形で情報発信し、理解を進めることが大事だと思います。

○交通事業管理者

東西線開業により市内に十字の骨格・基本交通ができた中で、東西線駅に対するバスのフィーダー化を実施しました。開業して10年経過した今、あらためて全市的に俯瞰すると、JRは一定のところを走っている一方で、地下鉄は十字になっており、これで軌道系についてはまず確定したと考えています。

バスについては、仙台市交通局だけではなく、宮城交通なども含めて（都市整備局が設置する交通政策推進協議会において）議論はしているのですが、フィーダー化する路線と、あるいは直通する路線と、いかにあるべきか。また、時間帯によって違うこともあるので、機械的な数字だけではなく、どのように走らせるべきなのかも含めて、真剣に考えていく必要があると思っています。

○鈴木（高）委員長

その点で申し上げたかったのは、中期計画という期間の長い計画においては、どうしても細かすぎては書き切れなかったり、書くべきではなかつたりする性質の施策がありますので、そういう個別の対策については、全体的な計画の外で管理し、かつエビデンスに基づき進めていくという理念を中間案においてうたっていくのが大事ではないかと思います。

直近では、仙台市で進めている自動運転バスの実証実験についても、これまでの仙台城からだけではなく、愛子エリアなど郊外エリアにも拡大して進めていくことが発表されておりますので、その取組みもしっかりと見ながら進められると理解しています。

○交通事業管理者

自動運転バスについては、まちづくり政策局が担当しており、国等とも関係しながら進めています。今委員長がおっしゃった実証実験では、駅までのフィーダーが愛子エリアで行われておりますが、例えば仙台市バスでも地下鉄の駅を終始発でループしている路線があります。中心部まで乗り入れるよりも回送ロスもなく、交通渋滞の解消等も含めて、自動運転がより現実的になるのではないかと思っております。

○鈴木（高）委員長

採算面で厳しい路線は、何パターンかの方策で個別に考えていき、ボリュームゾーンの路線は全体的な方策で考えていくことになるかと思います。

○榎原委員

東西線が開業してから10年経過し、交通局の思いや、十字の骨格を基本にしてい

くというベースは、市民にも浸透してきていると思いますので、その上で次の市バス路線のあり方検討については大きな改変になるのではないかと想定しています。この中期計画からは、その思いをしっかりと伝えようとする姿勢が理解できました。また、その思いをどう伝えるかという部分で、戦略III 街の将来に向けた行動の施策の順番が、前回から変更となったのも、違和感なく受け入れられました。

51ページの「デジタルQR企画乗車券の検討」ですが、「導入の必要性と課題整理等の検討を行います」で終わっていて、行政の答弁でよく聞く話だと思っていたのですが、その結果どうなったのかを今後の進捗管理においてしっかりと伝えてほしいと思います。QR乗車券を実施しませんと決めたら、そのまま終わってしまうように感じます。実施しないことに決めたと言う必要があるのではないかと思いました。ただ、「検討を行います」という記載なので、どこかの段階で言っていただきたいという、修正してくださいという趣旨では特にないのですが。

58ページの「経営状況の公表」に関しては、交通局のSNSはXだけではなくInstagramもあるようなので、「交通局ウェブサイトやX等のSNS」と記載されていますが、「X等」と言わずとも「SNS」でまとめて良いのではと思いました。

また、64ページの「安定的な人財確保」が重要だというのはよく理解したのですが、やはり実際に働いている人が働きやすい職場環境を推進することも重要だと思っています。働いている人を大切にした上で、新しく人材を確保したいと言う姿勢が個人的には良いと思っております。

83ページの実施計画のPDCAサイクルにおいて「交通局に内部委員会」を設けると記載されていますが、内部委員会とは、この経営検討委員会のような、外部委員を含む内部委員会という理解でよろしいですか。それとも内部の職員だけでPDCAを実施するのか、確認させていただきます。

○理事兼次長

まず1点目と4点目について、少し関わりがありますが、もちろん計画を策定して終わりというわけではありませんので、しっかりと進捗管理していくことが大事だと思っております。

4点目のPDCAサイクルについて、この内部委員会は、管理者をトップとした交通局内職員により構成される委員会で、(現計画に基づく取組みの) 執行状況を確認しております。現在もその形で実施しているのですが、(新たな計画においても) そういう形でまずは実施したいと思っています。

ただ、先ほどお話をあったように、その検討結果が市民の皆さん、利用者の皆さんにしっかりと伝わらなければいけません。例えばQR乗車券をはじめとした事業や施策について、それがどういう検討状況なのか、今後どうしていくのかを取りまとめ、公表していく形で対応していきたいと考えています。

それから2点目、3点目については、表現や順番の問題もあるかと思いますが、特に人材確保については初任給に関して指摘されがちで、今ご指摘があったとおり、働いている方がいて交通事業が成り立っているわけですので、そういうことを大事にしていかなければいけないと思っています。その上で、どういう順番で記載するかという話もあるかと思いますので、整理をしたいと思います。

○交通事業管理者

1点目にご指摘のあった地下鉄のQR乗車券については、検討と記載しておりますが、実施します。今鉄道系の技術では顔認証で改札を通過できるような時代になつてきている中で、仙台市地下鉄でも改札機更新を予定しており、そのタイミングでのQR乗車券導入を考えているのですが、費用対効果の観点もあり、どのような形で導入していくかの検討が必要です。インバウンドの観点から、クレジットカードのタッチ決済改札の導入は決定しており、まず東西線から実施することを発表しています。磁気券は廃止の方向ですので、QR乗車券に変更しますが、どのタイミングでどのように導入するかを検討しながら進めていくという部分があります。

また、QR乗車券についても、紙券だけではなくMaaSを使ってスマートフォンで提示する（デジタル）乗車券もありますし前まではそれぞれ異なるリーダーでないと読み取れなかったのが、ここ1、2年で1つのリーダーで読み取れるように変わっていますので、それらの情報を逃さず捉えながら、着実に進めていきたいと思います。

それから、計画については毎年PDCAサイクルでしっかりと見直し、数値目標も掲げ、実績を公表してまいります。中間見直しを実施することも今回の計画に明記しておりますが、今般の物価変動においては、5年後にどのような状況になっているかわからないため、早めに検討する必要があるだろうとは考えております。令和12年度は中間見直しなので、令和11年度やその少し前に検討を始めるものと考えています。今回の見直しでは、2年間かけて（経営検討委員会において）先生方のご協力いただきましたが、私共としては、新計画を策定したら、2、3年後からまた次の中間見直しを考えなくてはならないくらいの気持ちで、緊張感を持ってやっていきたいと思っております。

○鈴木（高）委員長

具体的な技術面の方策については、計画の中に具体的に書いてしまうと、（時流に対応しきれなくなるなど）むしろマイナス面のほうが多いと思いますが、どのように考えてやるのかという判断基準は書いていただきたいと思います。特に決済方法やチケットのあり方の部分は、おそらく対象やシチュエーションによって使い分けをしていくことが考えられると思いますので、ぜひ十分ご検討いただければと思

います。

○交通事業管理者

今回は最後の「前期事業リスト」に148事業の名称を掲載しておりますが、新年度には、一つ一つの事業についてさらに詳細に記載したものをお示します。各事業について、どういう考え方の下で、どのくらいの時期までに何をするかを記載した個票を作成し、新規事業も含めてお示ししていきます。1年に1回、ここまで進みました、来年はこれをやりますといった進捗についても示していきます。そういった形でまずは5年間進めていきたいと考えております。

○大曾根委員

私からは子育て世代の目線からの意見が多くなってしまい、心苦しいところではありますが、経営の黒字化や安定化を考慮しつつ、社会的要請に応える形で様々なサービスを開発していただいている、本当にありがとうございます。特に65・66ページに記載のとおり、子育て支援については多様な取組を実施していただき、採算を度外視したサービス提供も行ってくださっています。

これらの施策により、安全・安心の確保や利便性の向上、さらには子育て世代の支援や若い世代の利用促進といった基本理念のもと、安価で多様なサービスを提供していただいていることを、改めて積極的に発信していくことが、私ども仙台市PTA協議会の使命の一つであると感じております。

そのような観点から、今後私どもがどのように取り組んでいくべきかを考えますと、学校教育や社会教育を通じて公共交通の利用促進を図ることが重要だと思います。例えば、仙台市は自家用車の利用率が高いことを踏まえ、マイカーから公共交通への転換を促すために、公共交通を利用することでCO₂排出量が削減されることや、徒歩との組み合わせによる健康増進効果などを、こどもの頃から若い世代に教育していくことが有効だと考えています。公共交通機関の利点を、「地球環境のため」「健康のため」という視点から伝えていくことも大切だと感じました。

また、戦略IVの施策5「人財の確保・育成」に関連して、こども達や若者に市バス・地下鉄の仕事の魅力を伝える活動を通じて将来の担い手の確保につなげることに加え、乗車マナーを伝えていくことも、教育の観点から重要であると考えております。

さらに、40ページをはじめ戦略ごとにSDGsのマークが掲載されていますが、こども達の教育に関わるものとしてはSDGs4「質の高い教育をみんなに」が特に該当するのではないかと感じています。中でもターゲット4-4に掲げられている「2030年までに、働きがいのある人間らしい仕事に就くことに必要な技術や能力

を備えた若者や大人を増やす」という目標は、公共交通の職業理解とも強く関連していると考えております。そのため、公共交通と教育を結びつけるような視覚的な工夫を取り入れていただければありがたいと感じております。

最後に、11月1日・2日に街なかを歩いた際、ドラゴンクエストウォークとのコラボイベントが実施されており、非常に盛り上がっている印象を受けました。仙台市交通局で実施されていた24時間・36時間時間券については、まだデータは出ていなかと思いますが、その効果や盛況ぶりなどについて教えていただければ幸いです。もし手応えが良ければ、楽しい要素として、いわゆる“オタク心”をくすぐるイベントを展開していただくことで、さらに市バス・地下鉄の認知度向上につながるのではないかと期待しております。

○交通事業管理者

最後にご指摘いただいた点からお話ししますと、昨年度は「Pokémon GO Fest 2024：仙台」が非常に盛り上りました。その時は、交通局だけではなく文化観光局等と情報交換しながら、地下鉄24時間・36時間券を販売しました。通常販売している1日乗車券はその日限定なのですが、時間券はスタートから24時間（日をまたいでもよい）という乗車券で、非常に好評だったと考えています。

デジタル化の中でMaaS等を活用しており、新しい券種を発売していくためには、DXを含めてコラボしながら企画したほうがいろいろと進めやすい面があります。クレジットカードのタッチ決済で言えば、クレジットカードの一日当たりの利用上限額を設けるといった、様々な可能性が広がるため、そういった面でデジタル化を進めていきたいと考えています。お客様の多くがスマートフォンをお持ちですから、今は企画券として販売している仙台MaaSによるデジタルチケットを、基本券のように常設化できれば一番良いと思っています。他局で様々なイベントを誘致しており、経済局や文化観光局などが来年以降のことを考えているようですが、そういったイベントとコラボしながら進めていきたいですし、今はできないような価格設定の乗車券を検討するなど、より多くの皆さんに乗っていただけるような乗車券を検討していきたいと思っております。

それから、現在は、前期事業リストに掲載している個別事業は148事業ですが、これを今後、なるべく1つでも2つでも増やしていきたいと考えております。現在の経営計画期間中のここ数年間も、いろいろと事業を追加して検討・実施し、その都度（経営検討委員会に）報告してまいりましたが今後もいろいろなご提案をいただきながら、今後も（経営計画で目指すべき姿が達成できるよう、）個別事業を増やす方向で考えております。

最後に、交通手段分担率についてですが、仙台市における自動車の分担率の高さには驚きを感じています。大都市においては地下鉄やJR等の鉄道路線網が発達し

ているので、鉄道の分担率が高いのですが、それにしても仙台市では自動車の分担率が高いです。平日では自動車の分担率が約5割ですが、休日では約7割になります。

そのため、親子で休日にバス・地下鉄に乗車していただくことを目的とした「ハッピー・ファミリー・ライド」（の実証実験）を現在実施しています。バスや地下鉄の分担率が増えるような取組みを今後も検討して進めていきたいと思います。

○鈴木（高）委員長

企画券についてですが、数年前に東北大学と（市、交通局で）定期的に意見交換をしていた際に度々あった声は、学会の開催時に、24時間券のような時間券があると、参加者に積極的に公共交通を使っていただけるというものです。また、それを持ってまちの活性化につながるような副次効果も図れると思いますので、交通局側で企画した案件だけではなく、積極的にMICEの取組みと連携した形で売り出していただきたいと考えています。私共も関わる交通系の国際会議等でも先進的な取組みとしてアピールできますので、ぜひ仙台市も積極的に売り出していくべきだと思います。

○長江委員

福岡市地下鉄ではクレジットカード決済ができて、1日のうち2回・3回と複数回乗ると割引が利くような柔軟なシステムや、子ども料金が100円になる取組みが行われていました。そういうクレジットカード決済やQRコード決済によって、今までなかつたようなフレキシブルな料金体系で、より使いやすくなるというのが、この中間案の中に含まれていても良いと思いました。

○交通事業管理者

中間案の記載では検討するというところで止まっていました。福岡の例は実際視察にも行ったのですが、クレジットカードのタッチ決済の使用率は、現在は約5%となっているようです。福岡は国際都市なので、インバウンドの影響でもっと利用率は伸びるかと思っていましたが、IC乗車券ともいろいろとせめぎ合っているようです。

仙台市では、国際会議等も視野に入れながら、まずは東西線からクレジットカードのタッチ決済開始し、いずれは両線に導入する予定です。既に一歩進んだ仙台ではタッチ決済を導入しており、その連携もあるので、まずは東西線ということなのですが、委員がおっしゃったような学会についても、その都度企画券を造成するわけにはいかないため、常設券を作る方向で検討し、いつでもその金額で乗れるといったものにしていきたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

システムとしての導入や、維持、ランニングコストといった評価指標に加えて、柔軟な対応が将来的に可能になるかどうかも検討要素として考えていただきたいと思います。

○長江委員

学会参加費をクレジットカードで海外の人が支払ったときに、その同じカードだと地下鉄の割引料金が自動的に適用されるとか、大学生協に登録されているクレジットカードで学食を利用している学生は、そのまま何も申請しなくても学割が利くとか、そういった柔軟で利便性の高いやり方がありそうな気がします。

○福嶋委員

1点目は、交通手段分担率で自動車の比率が高いという点について、将来的に団塊の世代が運転免許証を一気に返納する時期が到来した時に、ある意味バス・地下鉄のチャンスとなる時代が来るのではないかと思っております。例えば休日の7割が自動車に乗っているのは、おそらくバス路線が非常に不便だからだと思います。休日に路線を増やすとか、路線を週末だけ変えるとか、難しいかもしれないですが、そういった柔軟性はあったほうが良いと思います。あるいは仙台市が、街なかに車両を入れないように交通規制するなど、踏み込んでできるかどうかわかりませんが、そこまですると分担率も下がってくるだろうと思いました。

2点目は学会やイベントに関して、医学系の学会はものすごい人数で参加されますので、例えば参加者に乗り放題チケットを渡せば、言葉の問題がなく、地下鉄・バスに乗れるといった例も考えられます。結構時間に余裕を持っていらっしゃって、いろいろなところに立ち寄る方も多いと思いますので、そういったチャンスをぜひ生かしていただきたいです。

3点目は広告料収入について、仙台域内だけで広告を頼んでもあまり掲出されないと思います。地域外の企業、旅行会社や航空会社等は、人を動かすため、例えば仙台や福岡の広告を東京駅に掲出しておき、東京駅では様々な地方の広告がたくさん出ていて、魅力的に見えます。需要を誘発することもありますので、地域外の広告主を探すのも良いのではないかと思っております。

最後に駅構内スペースの有効活用について、人口減少の中、おそらくバスと地下鉄収入だけでは改善の余地にあると思うので、本気で取り組んだほうが良いのではないかと思います。駅構内の活用としては、JRや私鉄関係等を参考にして、どういった企業に活用されており、そのプロセスでどういう交渉が必要なのか、知見をお持ちですので、ぜひそちらにインタビューされると良いのではないかと思います。

○理事兼次長

1点目の分担率については、特に休日において自動車の割合が高いというのが現実です。要因を考えると、例えばロードサイド店に向かう際に、お子さま連れて荷物がある場合等、様々な理由があるのだろうと思いますが、今なかなか市バス・地下鉄をご利用いただけないところで、より乗っていただくという観点は非常に大事だと思っています。当然、必ずしも現状の路線に固定する必要はありませんので、路線のあり方の検討に関する説明もさせていただきましたが、従来のように各路線の本数を単に増減させる検討をメインにするのではなく、それ以上の観点で、人口の張りつき具合や沿線施設の状況等も勘案しながら、今まで走行していない路線も含めた総合的な検討が必要だと思っています。そういう観点を踏まえ、より乗っていただけるような取組みを進めてまいりたいと思っております。

2点目の企画券については、さらにご利用いただけるように、交通局だけで検討するのではなく、他機関とも連携し、交通局や民間施設もお互いにWin-Winの状況になるような視点で企画していきたいと考えております。

3点目の広告料については、現在、紙媒体の広告が非常に厳しい状況です。日本の広告の状況を見ても、インターネット広告が半分を超えたというデータもございますので、媒体のあり方についての検討も必要なのだろうと思います。ニーズ等と私共の供給力をしっかりとマッチングさせなければいけないと思っていますが、どういった観点で何ができるのかは検討してまいりたいと思います。

また、駅構内の活用に関して、既に施設があるので、そこまで余裕があるわけではないとはいえ、まだ有効活用できるスペースがあるのでないかと思っています。ご指摘のとおり、本業だけで今後も安定的に運営できるか考えた時に、本業以外の副業も含めて、経常収支全体で考える必要があると問題意識を持っております。そういう観点から、広告や駅構内の有効活用等、資産の有効活用について計画に掲載しておりますので、より収入増につながるような取組みを進めてまいりたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

先ほど内部委員会についてのご指摘がありましたが、一方でこのような外部有識者を含めた委員会の開催も、5年後の計画中間見直しのタイミングになろうかと思います。議論させていただいた委員としても、責任を持って注視させていただこうと思っています。

3 その他

○鈴木（高）委員長

「3 その他」として、「市バス事業の現状と運賃改定案に関する説明会」の開催について、報告をお願いします。

【報告】

参考資料 市バス事業の現状と運賃改定案に関する説明会を開催します

○鈴木（高）委員長

このような市民説明会やパブリックコメント等の機会については、市民の皆さんに向けた一層の周知をよろしくお願ひします。

以前の議論について振り返りますと、市民の足として、なるべく負担を少なくすることは当然ですが、一方で、他都市と比べても運賃をかなり低く抑えたまま30年ほど経過してきたこともあります。そういう状況では、財政的な余裕がある程度作らないと、前向きな施策もなかなか実施できないという議論もありました。交通局には、市民の皆さんへの丁寧なご説明によりご理解をいただきつつ、一方で理解・信頼に応え得るような前向きな施策を進めていただきたく、改めてお願ひします。

○長江委員

中間案と直接関係するものではないのですが、先ほど話題に出た子育て支援に関して、人財の確保・育成の取組みの中で仙台市交通局職員を対象とした子育て支援策について書き加えても良いと思いました。

○鈴木（高）委員長

先ほどの働き方の部分について、もう少し充実させ、ぜひ次世代を前向きに担つていただける方を増やしていただきたいと思います。

○長江委員

足元からしっかりと取り組んでいることを書き加えても良いと思います。

また、博多で、電車を活用した婚活企画を目にしたことがあります。大分の男性と博多の女性をマッチングさせるといった内容で、婚活列車に乗ったらペアで安くなるような企画でした。実際、婚活は、今後の子育てや少子化対策として一番重要なので、そういう施設にも貢献する姿勢を示せたら、非常にユニークになるのではないかと思いました。

○鈴木（高）委員長

このような具体案に直接応えるというよりも、中からも外からもアイデアがどんどん提案されて、柔軟に対応できるような体制と仕組みを進めていただきたいと受け取っていただければと思います。

○交通事業管理者

私共の使命としては、安全・安心、快適性が最優先なのですが、それだけではなく、仙台市の地方公営企業でもありますので、子育てや脱炭素といったまちづくりの面にもしっかりと貢献していくべきだと考えています。本日も子育てについて多く議論いただきました。婚活に関する企画が実現できるかはともかく、子育てという観点で、バス・地下鉄に、お父さん、お母さん、お子さん、おじいちゃん、おばあちゃんといった皆さんまで、たくさん乗っていたら姿が見られると良いと思いますし、生活の一部としてバス・地下鉄に乗ってもらうことが目指すべき姿だと思っております。今回の計画の特徴としては、4つの戦略を中心に、子育て支援や脱炭素等の社会的要請にも貢献していくことを記載しており、私共にも課している部分もあるのですが、そういった姿勢をアピールしつつ、個別事業の148事業についても、さらに追加できればと思っております。

○鈴木（高）委員長

サンドウィッチマンさんや狩野英孝さんをはじめとした宮城出身の芸能人が、全国に対し、仙台が住みやすいまちであると発信していただいている、そういう評価も広まりつつあると思います。長江委員や私もそうですが、離れてみて仙台の良さをあらためて感じ、このように関わらせていただいているところです。

また、子育てに関しては、仙台から東京や大阪に転出した若者でも、子育てる時に、ふるさとである杜の都に戻ってきたいと思えるまちであり続けるようなこと、国際卓越研究大に認定された東北大学をはじめ、学都としての仙台も、将来的に住み続けられるまちとしての価値にもつながると思うので、引き続き尽力いただければと思います。

次の最終案で一区切りになると認識しておりますが、市民の皆さまからの多数のご意見も、できるだけ受け止め、前向きに捉えられるよう検討していただければと思います。

4 閉会

○事務局

今回の経営検討委員会の具体的な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、事務局で原案を作成いたしまして、委員の皆様に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、議事録署名人の長江委員に議事録を郵送し、署名をいただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、以上で第11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。