

## 第1回仙台市交通事業経営検討委員会 議事概要

- 日時** 令和5年7月31日（月） 16：30～18：15
- 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** 交通事業管理者、次長、次長（地下鉄担当）、総務部長、自動車部長、鉄道管理部長、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、財務課主幹兼係長、経営企画課企画係長、他担当者3名
- 議事**
- 1 開会
  - 2 委嘱状交付
  - 3 管理者挨拶
  - 4 委員紹介
  - 5 委員長及び副委員長選出
  - 6 議事
    - (1) 市バス・地下鉄の経営状況について
    - (2) 仙台市交通事業経営計画 これまでの振り返り
    - (3) 今後の進め方について
  - 7 その他
  - 8 閉会
- 会議資料**
- 資料1 仙台市交通事業経営検討委員会委員一覧
- 資料2 仙台市交通事業経営検討委員会設置要綱
- 資料3 市バス・地下鉄の経営状況について
- 資料4 経営比較分析表（①自動車運送事業・②高速鉄道事業）
- 資料5 仙台市交通事業経営計画 これまでの振り返り
- 資料6 仙台市交通事業経営計画 取組み項目一覧
- 資料7 今後の進め方について
- 参考1 仙台市交通事業経営計画（令和3～12年度）
- 参考2 仙台市交通事業経営計画 概要版

### 1 開会

○事務局（経営企画課企画係長）

ただいまより第1回仙台市交通事業経営検討委員会を開会いたします。

## 2 委嘱状交付

### ○事務局（経営企画課企画係長）

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

皆様、大変お忙しい中、また非常に暑い中お集まりをいただきましてありがとうございます。

また、今回、交通事業経営検討委員会の委員をお引き受けをいただきまして、本当にありがとうございます。それぞれ専門の立場、これまでの経験等に基づいて忌憚のないご意見を頂戴できればと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

少しこれまでの経緯を申し上げますと、令和2年度末に策定いたしました交通局の交通事業経営計画、この策定に当たりましては、本日ご出席の委員の先生方にもご協力いただきながら作成し、令和3年度にスタートを切ったまだ新しい計画でございます。ただ、ご案内のとおり、令和元年度以降発生いたしましたコロナ禍の長期化で、乗客数あるいは収入が非常に落ち込みまして、計画で見込んでいた数値との乖離が著しい状況になってまいりました。そういったことも踏まえまして、できたばかりの計画なのですけれども、国等ともいろいろ相談をしまして、また新たに作成しようということで、今回、委員会を立ち上げた次第でございます。

大都市の会議でもお話をしておりますと、コロナからの回復、本市でいうと85%から90%ぐらいまでは来ているのですが、なかなかそこから辺から頭打ちになっておりまして、イベントがあるといい数字が出るのですけれども、通常の通勤通学あるいは日常の病院などをご利用いただいているお客様の戻りが悪い状況になっていきます。生活様式も、例えば病院ですと週1回通っていただく方が、病院も2か月に1回でいいようであるとか、あるいはコロナ禍を嫌って、これまでだと公共交通を使っていた方が自転車にシフトするとか、電動の自転車も結構性能がいいものから、そういったものにシフトしている状況で、計画の見直しをするに当たっては、まずは収支計画、収支見通しを先生方にお諮りしながら定めていくと同時に、やはりこれまでの対応では足りない新たな施策も取り入れながら、何とか持続可能な公共交通でありたいと考えているところです。

仙台市の施策として、十字に交差します地下鉄あるいはJRを活用しながら、バスをフィーダー化させるということで市の交通体系が成り立っておりますので、その中の地下鉄部門とバス部門とを持っておりますので、末永く市民の皆様にご利用

いただける機関として、何とか知恵を絞りながら頑張ったいと考えております。ぜひ先生方のご知見をお貸しいただいて、いい計画をつくったいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（経営企画課企画係長）

委員会の成立について確認をさせていただきます。

資料2、仙台市交通事業経営検討委員会設置要綱第6条第2項をご覧ください。

本日は、委員5名全員が出席しておりますので、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。なお、内容の確認のため、検討委員会の都度、出席委員の中から議事録にご署名をいただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

#### 4 委員紹介

○事務局（経営企画課企画係長）

次第の4、改めまして委員の皆様をご紹介しますので、一言ずついただけますでしょうか。

なお、委員の皆様につきましては、資料1、仙台市交通事業経営検討委員会（第1期）委員一覧をご覧ください。

交通ジャーナリスト、鈴木文彦様です。

○鈴木（文）委員

交通ジャーナリストの鈴木と申します。

約45年前の仙台市民で、当時、市営バスのヘビーユーザーだった者でございます。まさか扇坂を上がって理学部前へ行くバスがなくなる時代が来ようとは思いませんでしたけれども、当時、ちょうど大学の頃、もし私が大学の構内にいなかったら「ダイエーの辺りに行けば大体いるよ」と言われて、そこで写真を撮っていたものです。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（経営企画課企画係長）

東北大学大学院工学研究科准教授、長江剛志様です。

○長江委員

東北大学の長江です。どうぞよろしくお願いいたします。

私も、まだバスでしか行けなかった頃から、雪の中バスが来ないのを経験して、

あまりに辛いので自転車通勤とかしていた口なんですけれども、今はバスも地下鉄も非常に利便性が高くなって、ますますこれからの利用がちゃんと伸びてくれればと、回復してくれればと切に願っております。

私、拝領している仙台市地下鉄とかバスの利用状況のデータの分析をしたり、あとそれを学生の授業でも使わせていただいております、学生からも興味を持って、こんなことしたらいいんじゃないかというアイデアを幾つか今ちょうどレポートを集めている最中ですので、いいアイデアがあったらぜひ皆さんにご披露していきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（経営企画課企画係長）

公認会計士、成田由加里様です。

○成田委員

成田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

前回の計画のときにもいろいろ好き勝手を申し上げまして、その節は大変ありがとうございました。また新たに生まれ変わる計画というところで、非常に楽しみにしているところでございます。

地下鉄とバスであれば、どちらかという非常にバスユーザーでございまして、その節に申し上げたのですけれども、すてきな女性のバスの運転士さんがいらっしゃいますねとか、そういう率も高くなってきたのかなと思っているところでございます。

先日は、実はこれを言うとハラスメントで怒られてしまうかもしれませんが、とても声のすてきなバスの運転士さんがいたんです。いわゆる「イケボ」というのでしょうか。それで、バスに乗っている時間が三、四十分ございましたけれども、非常に朝からいい気分に乗っていることができました。誠にありがとうございます。

大変個人的な偏見でございますけれども、ぜひいい成果が出ますよう市民としてご期待申し上げるところでございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（経営企画課企画係長）

東北大学大学院経済学研究科教授、福嶋路様です。

○福嶋委員

東北大学の福嶋と申します。よろしくお願いいたします。

私の専門は地域企業論でして、地域の企業の経営とか、その地域がどう発展していくかということをやっているわけなんですけれども、やはり交通というのは本当に地域の経済の要でありまして、皆さんよくご存じのようにいろんな地域、特に地方の

ほうだと交通がもうほとんど機能しなくなっていて、地域自体の経済がかなり落ち込んでしまっているということをあちらこちらで聞いております。やはり交通というのは本当に地域経済の背骨のような存在です。

仙台市は非常に恵まれているとは思いますが、でもコロナで一時落ち込んでいると。それをもう一回リバウンドするとか、もう一回復活するためのいろんな計画について、いろいろアイデアをご提供させていただければ幸いです。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（経営企画課企画係長）

麗澤大学未来工学研究センター教授の鈴木高宏様です。

○鈴木（高）委員

この4月から、千葉県柏市の麗澤大学に移りました鈴木でございます。

前職というか、今もまだ兼務しているのですが、東北大学未来科学技術共同研究センターのときに、今回の交通事業計画の策定のところで僕も入れさせていただきまして、その責任を少し果たす必要というようなことで、再度お声がけをいただいた次第です。よろしくお願いいたします。

○事務局（経営企画課企画係長）

本日出席しております交通局の職員を紹介申し上げます。

交通事業管理者の吉野博明でございます。

次長の氏家宏でございます。

地下鉄担当次長の吉川正行でございます。

総務部長の平嶋教義でございます。

自動車部長の三浦孝行でございます。

鉄道管理部長の中村浩でございます。

鉄道技術部長の横田修でございます。

また、その他、関係課長が出席しております。どうぞよろしくお願いいたします。

## 5 委員長及び副委員長選出

○事務局（経営企画課企画係長）

次第の5、委員長及び副委員長の選出に移らせていただきます。

資料2、仙台市交通事業経営検討委員会設置要綱をご覧ください。

設置要綱の第5条第2項にありますとおり、委員長は委員の皆様の互選によって定めていただくこととなっております。どなたかお引き受けいただけます方、もしくはどなたかご推薦いただける方、いらっしゃいますでしょうか。長江委員。

○長江委員

現経営計画を策定した際の仙台市交通局中期経営計画検討委員会においても委員長を務めておられた鈴木高宏委員にお願いしてはいかがでしょうか。（「異議なし」の声あり）

○事務局（経営企画課企画係長）

ただいま、委員長は鈴木高宏委員にお願いしてはどうかというご提案がございましたが、皆様いかがでしょうか。（「異議なし」の声あり）

ありがとうございます。それでは、鈴木高宏委員に委員長をお引き受けいただきたいと存じます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、鈴木高宏委員は委員長席へご移動をお願いいたします。再度で恐縮でございますが、一言ご挨拶をいただけますでしょうか。

○鈴木（高）委員長

僭越ながら、大変恐縮ですが、ご指名いただきましたので、謹んで委員長職を務めさせていただきます。

この委員の前回の会議のときにも、結構皆さんからご意見が多数ございまして、なかなか時間管理が十分にでき切らなかったところを、一層努力をして進行に努めたいと思いますので、ぜひ皆様、ご協力のほどよろしくお願ひいたします。

○事務局（経営企画課企画係長）

ありがとうございました。

次に、副委員長でございますが、同じく設置要綱の第5条第2項によりますと、委員長が副委員長を指名することとなっております。鈴木高宏委員長、副委員長のご指名をお願いできますでしょうか。

○鈴木（高）委員長

副委員長ですが、前回と同様になりますけれども、補佐をいただいております長江委員に引き続きぜひお願ひしたいと思いますが、皆様いかがでしょうか。（「異議なし」の声あり）

○事務局（経営企画課企画係長）

長江委員もよろしいでしょうか。

○長江委員

はい。

○事務局（経営企画課企画係長）

ありがとうございます。それでは、長江委員に副委員長をお引き受けいただき  
ます。どうぞよろしく願いいたします。

## 6 議事

○事務局（経営企画課企画係長）

次第の6、議事に進みたいと思います。

ここからの委員会の進行は委員長にお願いしたいと思います。委員長どうぞよろ  
しく願いいたします。

○鈴木（高）委員長

早速議事に入らせていただきますが、議事に先立ちまして、事務局よりご説明が  
ありました議事録の署名人を指定させていただきたいと存じます。

署名人につきましては、私以外の皆様の中から五十音順で毎回1名を指名させて  
いただくということでご提案をさせていただきますが、いかがでございましょうか。  
（「問題ありません」の声あり）

ありがとうございます。それでは、今回第1回、鈴木文彦委員にお願いしたいと  
思います。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、次第の議事に入りたいと存じます。

議事（1）は、「市バス・地下鉄の経営状況について」ということで、事務局よ  
りご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

〔資料説明〕

○鈴木（高）委員長

ご説明ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問をお願いしたいと思  
います。長江委員、お願いします。

○長江委員

資料4①で、平均値で使われている他事業者というのは何を指しているのですか。

○経営企画課長

資料4①の自動車のほうにつきましては、全国の公営事業者、公営のバス事業者の平均値でございます。地下鉄につきましては、こちらも他の公営地下鉄事業者の平均値となっております。

○長江委員

これらほかの団体さんの情報というのは、例えば仙台市地下鉄さんと同等の乗客数があるところに限定してみたりとか、あるいは網羅する面積であるとか、そういったものが同じようなところで、また同じようなことを分析することは可能ですか。

○経営企画課長

今の平均値は、おっしゃるとおり、そういった地域の特性であるとか、乗客数を抜きにした平均でございますので、抜き出して比較するということも可能だと。似通った都市に限定することもできるかと思えます。

○長江委員

多分、仙台市交通局が管轄している自動車運送と高速鉄道の経営改善ということだと、やっぱりこの事業主体の管轄している部分の特徴をうまく捉えて、ほかとやっぱり違う部分、同じ部分を見定めながらやっていくのがいいのかと思えますので、ぜひ分析していただければと思います。

○経営企画課長

分かりました。

○鈴木（高）委員長

どうぞ、鈴木委員、お願いします。

○鈴木（文）委員

今のバス事業のほうの他事業者ですけれども、これは大都市公営ということではなくて、公営バス事業を全部含めていますか。

○経営企画課長

はい。公営事業者は全部でございます。

○鈴木（文）委員

そうですか。宇部市とか松江市なんかも一緒。

○経営企画課長

含まれてございます。

○鈴木（文）委員

それなら、なおさら長江委員がおっしゃったように、やはり比較的条件の近いところとの比較をこれからきちんとやっていく必要があるかと思います。以上です。

○鈴木（高）委員長

ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。では、福嶋委員、お願いします。

○福嶋委員

細かいところで恐縮なのですが、18ページの電力単価の推移ということで、南北線と東西線で差が広がってきているんですけども、これはどういう意味なんでしょうか。

○電気課長

電気課長の五十嵐と申します。

南北線と東西線、それぞれありますけれども、緑の南北線が一貫して東北電力との契約になります。東西線のほうが、いわゆる新電力との契約をしております、令和4年4月に上がっているんですけども、こちらはその後、経営破綻という形になりまして、その場合、最終保障供給契約というものに切り替わります。なので、この時点で最終保障に切り替わって単価が上がったということがあります。

それから、令和4年9月ですけども、こちらは最終保障供給単価の計算方法が変わったということで、それでまた急激に上がっています。それから、11月に下がっているんですけども、こちらは東北電力の新料金メニューが設定されまして、それで新たに募集を始めたということで、こちらと契約して下がったというような流れになります。

○福嶋委員

ありがとうございました。

○鈴木（高）委員長

ありがとうございます。

ほか、いかがですか。成田委員、よろしいですか。ほかよろしいでしょうか。

それでは、ほかにご質問がなければ、市バス・地下鉄の経営状況に関してのこ

ろは終了してよろしいでしょうか。

それでは、続いて、(2)「仙台市交通事業経営計画 これまでの振り返り」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〕

○鈴木（高）委員長

ありがとうございました。

それでは、本件につきまして、ご意見、ご質問等お願いいたします。長江委員、お願いいたします。

○長江委員

何件か五月雨的に気がついたところと、それに基づいてこんなことできるでしょうかというお話をさせていただきたいと思います。

まず最初に、学都仙台フリーパスなんですけれども、先般、河北新報に載っておりましたけれども、東北学院大生が今、交通政策、公共交通、これからどうなるのといったことに大変興味を持っているというアンケート結果が出ていまして、やっぱり学生さんが興味を持ってくれるのはとてもいいことだと思うんです。

私も大学の授業で仙台市交通局さんのデータを使わせていただいて、何か経営改善するためのアイデアを出せというようなことをレポートで出させているんですけれども、そういうのを例えば「アイデアソン」とか「ハッカソン」みたいな形で、こういうデータを使ってこんなことできないでしょうかというようなものを、懸賞をつけて、それをみんなでコンペをしてもらって、アイデアを実際に利用している学生に出してもらおう。それで、優勝した人には、例えば1年間割引価格で使えるような金色の特別パスを出すみたいなことをして、市民の知恵を集めるというのは一つあるのではないかというふうに思いました。これが1点目です。

すみません、あと5つあります。

2つ目が、電動バスを使う検討をされているということだったんですが、これは電気にこだわる必要があったのかなということで、海外とかだと液化天然ガスです。ガスで走るバスというのも少なくなかったかなというふうに思っておりまして、タクシーなんかも液化天然ガスで走っていると思います。ガスは今、値段が少し落ちているはずで、今後も突然上がるということも聞いていないので、無理に電気にこだわらなくてもいいのかなというふうに思いました。というのは、結局電気は何かを燃して電気を作らなければ駄目なので、そうすると特にCO<sub>2</sub>にすごく配慮されているわけでもなかったり、最終的に結局原油を買ってきたり石炭でというので、電力価格が上がったりすることを踏まえると、もしかしたらガスを使うという手も

あるかなと思いました。これが2点目です。

そして、3点目が、敬老ふれあい乗車証というのは確かに今あるんですが、実際これから先、特に人口減少の時代においては、若い人とか子連れとか、実際子供にたくさん乗ってもらわないと、若い頃乗らなかったので大人になっても乗らないというのが続いてしまうとどんどん厳しくなっていくので、ちょっと思い切った子供向け運賃とか、子連れの方の運賃、今は半額なんですけれども、もっと割引く。100円で乗り放題とか、そういうような思い切った割引策というのは考えられないでしょうかと思いました。

次に行きます。

もう一つが、先ほども少しお話をいただいたんですけども、SSサインを売ったらめっちゃめっちゃすごい買い手がついたという話だったんですけど、今度は車両の入替で古い車両がありますね。これはぜひオークションという形で、全国に声をかけて競売にかけるということを、ちょっと運ぶのが大変かもしれないのであれなんですけれども、ぜひそういうのを検討してはいかがかと思いました。

あとそれから、トップセールスとの連携ということで、ラプラスバスというのが走っているんですが、あれは仙台市交通局さんでしたか。（「あれは宮城交通さんです」の声あり）宮城交通。たしかラプラスは宮城県の観光PRで使えるはずだったので、ぜひ連携できないものかと。ラプラス地下鉄とか、ラプラス市バスというのがいてもいいのかなというふうに思いましたので、そういう連携もあるかなと。

あとそれから、やっぱり仙台市地下鉄は、地下鉄の沿線に住んでいる人が利用されることはもちろんなんですけど、地下鉄駅まで自動車に来て地下鉄に乗っていきますということになると、やっぱり自動車駐車場等の連携というのは結構あるのかなと。実際、私の研究室のOBがタイムズという駐車場をやっているところに勤めておりまして、一回OB訪問で来てくれたんですけどね。そのときにも、地下鉄、公共交通を使ってもらうためには、自家用車で駐車場に来てもらって、そこでの連携というのがやっぱり大事だと思っているということをお話ししていかれましたので、ぜひ駐車場との連携、あるいは地元の企業さんとの連携というのも、これからどんどんしていただければと思います。

最後、運転士さんのことだったんですけども、先ほど成田委員からもお話があったみたいに、すごく声がいい人がいたのでうれしかったというようなことがあったんですけど、このバスに乗ってとてもよかったというような声をツイッターでハッシュタグつけてもらって、それで拾ったりとか、あるいは利用している方へのアンケートに書いてもらったりとかして、よいサービスをした運転士さんとか、よいサービスだった、乗り心地がよかったとか、きめ細かに応対してくれたというような路線であるとか運転士さんに対して、何か賞状を出すとか、報償をやるというようなことをやって、市民、利用者の方々とのコミュニケーションを取りながら、いいサ

一ビスの向上に努めるといったようなことをやっていかれるといいのではないかと思います。

以上です。

○鈴木（高）委員長

長江委員、ありがとうございました。

今の長江委員のこうしたご意見に関連してのご意見があるかと思いますが、いかがでしょうか。

ちょっとすみません。委員長のほうから、少し関係したところで思ったことなのですけれども、1つ目の学都仙台フリーパスで、若者、学生向けというフリーパスはあるのですけれども、前々から東北大学でやっていた打ち合わせのときによく出ていたのが、学生だけじゃなくて、通勤で使っている方にもうちょっとインセンティブにお休みの日に使ってもらえるようなフリーパスとかを考えたほうがいいと。定期券だけでは、やっぱり路線が拡大しないのでということがあったのが1つと、敬老乗車証にも関わるのですけれども、高齢者になってからそこで使うというのではなくて、高齢者になる前に使う習慣をつけるという意味でも、今働き盛りの50代とか60代ぐらいの方が公共交通を使う。やっぱり私もこのくらいの年齢になってくると、あんまり運転するのがどうなのかなと日常的に思ってきたりするので、そういう意味でも公共交通を積極的に使う習慣を、もう働き盛りのところからやるようなフリーパスを考えてもいいんじゃないかということをやっと申し上げておきたいと思います。

2番目のところに関しては、まさにおっしゃるとおりで、電気代の部分のところが影響してくるというのはあるのですけれども、ほかの事業者さんの例で言うと、例えば東武鉄道さんなんか日光でやっているようなやつだと、かなりSDGsを考えて、路線の中でのCO<sub>2</sub>排出全体を減らすような連携を交通事業者さん自身が積極的に使っていくというような取組も結構見られてくる場所があるので、単に電動の車両を導入するだけじゃなくて、やっぱり路線のところでの電気発電とか、電気の使い方に目を向けて取り組んでもらいたいというのが私からの意見です。

あと、駐車場に関してのところも、東西線をやる時にはパークアンドライドのために荒井駅と八木山動物公園の駐車場をかなり整備されたのですが、その後結局あの駐車場の利用率とか、パークアンドライドの利用率はどうかという数字を、あまりちゃんとフォローできていないところがあって、そのところを確認していただきたいのと、南北線のほうに関してその部分が、特に泉中央駅と長町のところの部分については一大商業集積地であり、結構そういったところでは地下鉄のほうで独自に駐車場を整備するというよりは、既存の商業施設との連携をすることによって、そのまちとのタイアップをした経済効果と、特に泉中央は向こうの後背地の

仙台市外からの入り込みとかを積極的に、やっぱり路線延伸は難しいですけども、例えばバスとか自動車とかで仙台市に直接入るのではなくて、そこで一回ワンクッション置いて地下鉄を利用してもらうというところを、車両の更新と併せて考えていただければと、その辺が思ったところです。

運転士の部分は、自動運転というのがちらっとなりましたが、そこはやめておきます。

すみません。委員長からちょっと差し出がましいところでしたけれども、ほかいかがでしょうか。鈴木委員、いかがですか。

#### ○鈴木（文）委員

1つはバスの乗務員不足というのは、これはもう全国共通の非常に深刻な課題になってきていて、ここで出ている数字を見ると、その充足率に当たるのは90何%と出ていました。97.3%、あるいは99.4%。これはすごくいい数字だと逆に思っています。特に私はいろんな地方で関わっているところが多いので、充足率でいったら80%ぐらいのところは今結構あって、下手をすると車両数よりも運転士の数が減ってしまった事業者もあつたりするような中で言うといいほうだと思うんです。

ただ、今後を考えると、やはり運転士が不足するという中で事業継続というのは結構厳しいところがあって、これは当然来年の4月に、いわゆる間の休憩時間が9時間に延びただけで、終バスを運転した人が昼近くまで運転できないような状況になってきますので、それを考えると、やはり乗務員をきちんと確保しておくことが必要だと思うんです。

これと関連なんですけれども、管理の受託をやっておられて、39ページの数字を見る限り、これは私も川崎市交通局のアドバイザーボードをやっているものから、川崎市やなんかとの状況と併せて考えてみても、管理の受託の効果は出ていると思うんですが、管理の受託をするほうの事業者の乗務員不足というののもかなり厳しいものがありまして、既にご案内だと思いますけれども、京都ではある事業者が、もう受託ができませんという話で、受託事業者を変えたり、いろいろ状況変化があるわけですけども、今後、受託事業者のほうで乗務員確保ができなくて縮小せざるを得ないような場面も想定せざるを得ない状況に今来ているかなというふうに思いますので、管理の受託、いい成果が出たということで喜ぶだけじゃなくて、今後についてどんな形で管理の受託を継続していくのかというあたりは、ちょっと考えておいたほうがいいかと思います。

それともう一つ、地域交通なんかとの関連ですけども、これは私も長年公営交通事業に関わったり、あるいは今は自治労と一緒になっていましたけれども、都市交があった頃に都市交のお手伝いをしていたこともあるものですから、その頃からいろいろと公営交通の状況を見てきて、一つその印象として思っていることが、

公営交通のある都市に限って、市の市長部局のほうの交通政策担当と交通局との風通しがあんまりよくないなと思っていて、どうも今回のこの資料の中での31ページとか32ページ辺りを見ていても、ちょっとそんな印象があるなど。

もっとトータルで市長部局の交通政策、あるいは地域公共交通計画、そういったものときちんと深くリンクして、市バスというか交通局の果たすべき役割みたいなものをきちんと市長部局と合わせて議論していく必要性というのがもっとあるんじゃないかと。地域交通だって別にそのおこぼれをもらうだけの話じゃないので、地域交通をどういうふうに位置づけて、じゃあ既存のバス路線なりと、どうその役割分担をし、連携していくのかというあたりというのは、もっともっと深い議論が必要んじゃないかという気がしています。

私も、毎年9月の宮城バスまつりと併設して行う、市役所のほうで行う交通フェスタ、あれも大体見ているんですけども、あそこも例えば地域交通のブースがあって、何かそこだけ独立しているような感じもするし、市役所の方と話をしても、ちょっと部署が違うとあまり話が通じなかったりするんで、やはり地域交通なり公共交通ということでの市の中での連携をもっともっとすべきだというふうに思いましたので、少し大きな話なので、その乗務員の関係と、2点とりあえず意見として申し上げておきたいと思います。

#### ○鈴木（高）委員長

ありがとうございます。非常に大事な問題で、風通しも、私も関わっていた打ち合わせを今年度はさぼっているんですけども、ぜひそこは能動的にやっていただけるといいと思います。

それでは、ほかのご意見いかがでしょうか。では、成田委員お願いします。

#### ○成田委員

ご説明ありがとうございます。こんなに聞いておいて今さら質問なのでございますけれども、10ページで、4つの経営戦略に基づく取組みの主な実績から始まってずっとお話を伺っていて、そうだな、そうだなと伺っていたんですが、そもそもで恐縮です。令和4年度の経営の評価のところでは二重丸と丸と三角をつけていて、その取組み件数と内容が載っているわけですけども、二重丸と丸の違いというのはどこに基準を設けて評価されたのか、教えていただきたいと思います。

それが1つ目で、特に三角というのはバスの運転士の数だったと思いますけれども、では二重丸に至らなかった理由というのはどのようにお考えになっているかご説明ください。これから多分振り返りをして、今後路線の変更であるとか、それから料金の改定等、非常に市民にいろんな意味抵抗されるような内容が出てくると思います。先ほどのご説明と重複する部分もあるかもしれませんけれど

ども、ご説明をいただければと思います。

○経営企画課長

こちらは、それぞれ個別の計画を、個別の取組みごとに、年度ごとに目標を立てて、その取組みを達成できたかどうかを検証しておるんですけれども、例えば安全運行であれば研修をやるというような目標を立てたりとか、その結果、実際に事故が減ったかどうか、そういったことも含めまして、そういった取組みもできたし目標も達成できているもの、成果を上げているものについては二重丸という評価をさせていただいています。

一方、一部予定どおり事業が進んでいない部分があるけれども、おおむねその目標は貢献できているというようなものは丸とか、あとは例えば先ほどおっしゃられた三角にしている部分については、予定どおり広報とか募集等はやっているんですけれども、結果的に充足率が100%を満たしていないような状況を踏まえて三角にさせていただいたりとか、あとは取組み自体がやれたかどうか、あとはその目標自体が達成できているのかどうか、その2点からこちらでそれぞれ4段階に分けて評価をしていることとなっております。

○成田委員

ありがとうございます。そうしますと、例えばその取組み1の丸で取組み件数2つ、丸として評価されたということでございます。そうすると、そのKPIとしては設置の数とか更新の数、これがその目標に行かなかつたので二重丸ではなくて丸にしたという形になりますか。

○経営企画課長

この項目については、設置数の部分で届かなかつたものです。

○成田委員

ありがとうございます。

その背景といいますか、これに固執するわけではなくて、目標に至らなかった理由というのを少しお聞かせいただけるといいと思います。既にご説明あつたかもしれませんが、3つか4つぐらいしか丸の評価というのはありません。非常にご尽力いただけたのだと思つているところでございますけれども、少しばかりその点をご説明いただければと思いますが、いかがですか。

○交通事業管理者

委員長、包括的に私から、若干お答え申し上げますけれども、いろいろといい提

案も含めていただいておりますので、それらについては次回までに何らかの形で一旦取りまとめをしたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

そうですね。時間的な制約もありますので、すみません、福島委員、一言だけ大丈夫ですか。

○福島委員

1つ言いたかったのは、やっぱり仙台市民が一番のターゲットなんだというのは分かったんですけども、他方で今、結構観光客が戻りつつあって、特に外国人客がものすごく今戻りつつあるので、彼らに対する対応というのが必要なかと思えます。

2つ目は、先ほど自転車とかという話があったんですけども、「DATE B I K E」、あれはかなり使われているという話を。

○交通事業管理者

すごいライバルになっています。

○福島委員

ええ、ライバルなんですけれども、でもそこでの協調というのも必要なんじゃないかと。

あともう1つ、やっぱり駅の構内の資産の活用というのが、もっともっといろいろなイベントをしたりとか、農産物を売ってみたりとか、荷物の受け取りとか、何かもっともっと活用できるのではないかと思っています。

以上です。

○鈴木（高）委員長

ありがとうございます。非常に簡潔ながら的確なところをいただいたと思います。

○交通事業管理者

私事で恐縮なんですけど、私は事務職として市役所に入ったんですけども、幸いにと言いますか、都市整備局とか、建設局であるとか、そういった部門が結構長うございまして、例えば東西線建設のときにはちょうど出来上がって、バスをフィーダー化するときに都市整備局におりましたし、あと道路整備等々で建設局におったことも多くて、先ほどの連携というのは耳の痛い話でございしますが、その辺については改めて努めていかなければならないと思っていますところでは。

様々ご質問いただいたんですが、その中で、まず学都仙台フリーパスに関連して、それを通勤等々の拡大といいますか、まさに今度の計画の中で料金値上げというのは避けて通れない、そういった中においても新たなサービスというのは考えていかなければならないので、それをどの辺のところに持っていくかと。例えば、子供さんの料金のお話もいただきました。そういった新たなサービスというんでしょうか。そういったものを併せて、値上げばかりじゃなくて、何か新たなサービスというのは模索していきたいと考えております。

学都仙台フリーパスについては薄利多売的に通常より安い形で、ただし、とんとんになるように収支を計算して今の形になっておりますので、それを拡大するかどうか、あるいはお子様の料金のお話もいただきました。そういったものは、まさに収支等、その辺を見ながら、あと料金を値上げする前提で考えたときに、どの辺でバランスがあるかというのは非常に大事な問題でございまして、この委員会でもいろいろとご議論いただきたいですし、今後とも我々考えてまいりたいと考えているところです。

お子様ということ言えば、小さい頃から乗ってほしいということで、いろいろなイベントを開催すると非常に人気があるんですね。バス・ちかまつりであるとか、本当に喜んでいる姿を見ると、このまま乗ってほしいなと思うんですが、なかなかそこは結びつかない状況にあります。

夏休みが始まったところで、1ねんせいはじめてきっぷのようなものをやったり、いろいろ取組みをしております、今後ともご意見をいただきながら、そういった利用拡大というんでしょうか。それも若いターゲット、あるいは通勤、そういった方々へのターゲット戦略も考えていかなければならないと考えているところです。

それから、SSサインの関係、意外と反響があってちょっとびっくりしておるんですが、実は東北運輸局に行ったときもそういったお話になって、ただうちの地下鉄はそのまま売ろうとすると列車が規格的に長く、そのまま持っていてもほかのところで使えないので、バラ売りしようかとか、今いろいろと考えているところなんです、中には生産停止になっている部材があるので幾つかは残しながら、それでもいろいろ売って、ただ最後の1両ぐらいは記念館に置こうかなとか、考えておりまして、そういったご議論を頂戴できればと思います。

それから、トップセールス関係のご意見もいただきました。今後ともそれは考えていきたいと思えます。

バスについては、ラッピングバスが非常に好調でございまして、空き待ちというか、何社も待っている状況です。長年使っていただいている小口広告をやめることが難しいところもございしますが、ラッピングバスは収入もいいものですから、実は間もなく新たなラッピングバスの発表も控えておりまして、今後とも進めていきたいと思えます。

それから、地下鉄と駐車場の関係です。私が都市整備局にいたときに泉中央の都市整備局の市営駐車場がありまして、タイムズさんが入って地下鉄利用での駐車割引を行ったり、八木山動物公園駐車場は日本管財さん、そのほかララガーデンなどでも取り組みが広がっていますし、泉区役所を建て替えるので、そのときにあの辺のバス問題も含めて、バスレーンを造ったりする計画もあるようなので、その辺との連携とかも少し考えていきたいと。この辺についても適宜ご意見をいただきながらと考えているところです。

それから、運転手。声での採用試験はしておりませんが、私も毎日バスに乗っているものですから、確かにいい声の運転手がいるなと思っています。

それで、最近は免許のない職員も採用して、こちらで免許を取っていただいて教育しているんですが、はつらつとしていて、非常に気持ちがいいなと思っていて、若手のそういった免許を持ってない方の掘り起こしなどもしていきたいと思っています。

あと、人材不足はバス委託にも関連しておりまして、いろいろと市場調査などもしておりますので、そういったものも報告をしていきたいと考えております。

それから、事業評価についてはおっしゃるとおりでして、回数だけ達成すればそれでよしではなくて、結果が伴っていないといけないので、指標については順次見直しをしております。今回は時間の関係で配付のみになっておりますけれども、今後ともその見直し、結局分析がちゃんとならないとそこから改善が生まれませんので、その辺はきちんとやっていきたいと考えております。

それから、まさにインバウンドということをございまして、先進地である京都とか、福岡辺り、あるいは沖縄は、VISAカードとか、ああいったカードで乗れるようにとか、我々、なかなか先陣を切ってはできないんですが、情報収集をしながら、改札機の切替えのときとかがチャンスなので、そういったところを逃さずに、キャッシュレスで乗れる方策もいろいろと考えていきたいと。そういった報告も後々してまいりますので、その際にもまた改めていただければと思います。

それから、「DATE BIKE」については非常に好評でございまして、コロナ禍以降の自転車利用者増が広がる中で、徒歩の方だけじゃなくて、「DATE BIKE」を使って地下鉄まで来てそこから乗る方なんかも結構いらっしゃるんで、今までは地下鉄やバスに乗っていたのが、意外とアシストつきで便利だということで、お客さまを取られている部分もあるんですが、何とか連携を模索していきたいと考えております。

お答えできていない部分もたくさんあるかと思いますが、その辺については改めまして何らかの形で、委員長とも相談しながら対応してまいりたいと思います。よろしく申し上げます。

○鈴木（高）委員長

ありがとうございました。

それでは、少し時間もございますし、またこの議論は2回目以降のところでもいろいろ進めていけるところがあるかと思っておりますので、ここでこれまでの振り返りに関しては終了させていただきまして、今後の進め方についてのご説明を事務局からいただきたいと思っております。

〔資料説明〕

○鈴木（高）委員長

ありがとうございました。

本来はここで委員の皆様のご意見を伺わなければいけないところですが、委員長から総括してなんですが、前の経営計画のときに、実際にはこの経営改善に非常に重要になってくる新たな取組み策について、中期計画のときにもまだ少し漠然とした部分で、具体的な経営計画を詳細化するところは保留のまま少し持ち越しという形になってございました。今日いただいたご意見も、かなりその部分に関するところが多いというふうに考えておまして、これは今後、具体的には第4回以降ぐらいのところになるような矢印が描かれているんですが、もう既に着手されている部分の状況の整備なども加えて、事務局と打ち合わせをしっかりとさせていただきながら、早め早めに取り組めるところがないかということをご委員の皆さん方にもご検討いただくようしてまいりたいと思っておりますので、ご了承いただければと思います。

## 7 その他

○鈴木（高）委員長

時間の都合上、本日の議事を終わらせていただきたいと思っておりますが、委員の皆様よろしいでしょうか。（「異議なし」の声あり）ありがとうございます。

本日予定しておりました議事は以上でございまして、それでは事務局のほうにお返ししたいと思います。よろしく申し上げます。

## 8 閉会

○事務局（経営企画課企画係長）

最後に、交通事業管理者の吉野より、閉会に当たりまして一言申し上げます。

○交通事業管理者

本日は皆様お集まりいただきましてありがとうございます。

いろいろと貴重なご意見をたくさん賜りました。それらをしっかりと受け止めて検討しながら、この委員会でもしっかり報告をしていきたいと考えますし、こちらで考えたいろいろなことについてもぜひ提案していきたいと考えておりますので、ご意見を頂戴できればと考えているところです。

本日は本当にありがとうございました。

○事務局（経営企画課企画係長）

次回の検討委員会でございますが、次回は9月上旬を予定しております。具体的日時につきましては改めてご案内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、委員の皆様へeメールで送信させていただきますので、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しまして、ご署名いただきたいと思いますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、以上で第1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。