

第3回仙台市交通局中期経営計画検討委員会 議事概要

- 日 時** 令和2年12月2日（水） 9：30～12：30
- 場 所** 仙台市交通局 7階 研修室
- 出席委員** 岡田真秀委員、小泉知加子委員、鈴木高宏委員、長江剛志委員、成田由加里委員 [5名]
- 事 務 局** 加藤交通事業管理者、木村次長、笠松次長兼鉄道技術部長、伊藤総務部長、氏家自動車部長、浅野経営企画課長、中島財務課長、洞口事故防止・接遇向上担当課長、村上参事兼業務課長、大浦輸送課長、今野整備課長、佐藤駅務サービス課長、齋藤施設課長、 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（中間案）
 - ・パブリックコメントの実施
 - 3 その他
 - 4 閉会
- 配布資料**
- 資料1 仙台市交通事業計画（中間案）
- 資料2 第2回仙台市交通局中期経営計画検討委員会における議論のポイント
- 資料3 仙台市交通事業経営計画（中間案）
- 資料4 仙台市交通事業経営計画（中間案）概要版
- 資料5 仙台市交通事業経営計画（中間案）に係るパブリックコメント概要
- 参考1 第2回仙台市交通局中期経営計画検討委員会議事概要

1 開会

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

それでは、定刻となりましたので、ただいまより第3回仙台市交通局中期経営計画検討委員会を開始いたします。

私、本日進行の経営企画課企画係の佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

初めにお手元の第3回仙台市交通局中期経営計画検討委員会次第と書かれた紙の下に会議資料を添付しておりまして、まず資料1が仙台市交通事業経営計画（中間案）。続いて、資料2が第2回仙台市交通局中期経営計画検討委員会における議論のポイント、そして資料3は仙台市交通事業経営計画（中間案）の冊子、そして資料4が中間案の概要版の冊子、そして資料5が仙台市交通事業経営計画（中間案）に係るパブリックコメント概要、そして最後に、参考といたしまして、前回

の議事概要となっております。不足等のある方は挙手にてお知らせいただければと思います。大丈夫でしょうか。

それでは、続きまして、本日の会議の定足数の確認を行います。

本日は、5名全員の委員の皆様にご出席をいただいておりますので、定足数であります委員の過半数の出席を満たし、委員会が成立しておりますことをご報告いたします。

それでは、以降、議事の進行に関しまして、鈴木委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

2 議事

○鈴木委員長

皆さん、おはようございます。

各委員のところにはご連絡いつているかと思いますが、昨夕ご連絡いただいて、交通局の中での感染者が出られたということですが、非常に素早い迅速な対応ということで、このように予定どおり委員会が開催できました。ありがとうございます。

ただいまから第3回仙台市交通局中期経営計画検討委員会を開会させていただきます。

本日の議事録署名委員の指名ですが、前回の委員会で決めました順番に従いまして、今回については長江委員にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

○長江委員

はい。

○鈴木委員長

それでは、本日の議事に入りたいと思います。

まず初めに、「仙台市交通事業計画（中間案）」について、事務局からのご説明をお願いしたいと思います。配付いただいている資料は分量多いので、変更概要、素案からの変更点を中心に、第4章までの説明をお願いしたいと思います。それでは、浅野経営企画課長、お願いします。

〔資料説明〕

○鈴木委員長

前回から大きな変更部分としては、一番最初の1ページ目、「1－1 はじめ

に」を加えていただき、そこに安全・安心について記載いただきました。各委員、これでよろしいでしょうか。ご意見、ご質問ありましたら、お願いします。

特によろしいでしょうか、ありがとうございます。

それでは、1－2について、幾つかご意見をいただいています。岡田委員から3点ほどご意見をいただいています、何かつけ加えることはありますでしょうか。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・ 計画中、これまでの増客・増収の取組みが学都仙台フリーパス以外に書かれていないように読める。
- ・ 1－2に「これからの10年間は極めて厳しい」とあるが、計画期間終了後も継続的に厳しいことを表現した方がよい。
- ・ 1－2に「管理の委託費の増大も懸念されます」とあるが、委託費増大の理由が読み取りづらいため、表現を工夫した方がよいのではないか。

○岡田委員

いいえ、記載のとおりです。

○鈴木委員長

この3点について、ご意見に沿って表現を見直していただくことでよろしければ、先に進めたいと思います。

○浅野経営企画課長

まず、1つ目について、増収・増客の取組みについては、学都仙台フリーパス以外にも、例えば均一運賃制度の実施、沿線地域イベントとの連携、イメージアップ事業の推進、スポーツ団体との連携等を実施し、増客・増収に取り組んできたところです。今後も工夫しながら取り組むことを第5章の取組みの中で触れていきたいと思います。

○鈴木委員長

第5章で、具体例をもう少し出していただくかについての議論が大事かと思うので、後ほどいかがだと思います。

それでは、少し先に進んで、10ページをご覧くださいと思います。ここまですべてについては、前回からの変更もなく、ご意見はないかと思いますが、10ページの一般会計補助金の繰り入れについて、表の記載等を改めていただいています。これについて、成田委員からご指摘等あればと思いますが、いかがでしょうか。

○成田委員

表の記載を見直していただき、ありがとうございました。

少し気になったのは、一般市民が読むことを考えると、営業収支の簡単な式が注記か※印等で記載されていると、とても見やすいと思います。

○鈴木委員長

修正いただくということによろしいですか。

○浅野経営企画課長

読んでいただく方によりわかりやすいような表現として、注記を記載する等、工夫したいと思います。

○鈴木委員長

1つ前のページで、乗車人員の推移に関して、市バスの推移を横ばいと表現し、再編後のバス路線が一定程度定着と記載していますが、岡田委員からは、増加に転じないことを課題と捉えるべきというご指摘をいただいています。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・再編されたバス路線は東西線との結節によって利便性が向上したはずなので、「一定程度定着」すれば良いのではなく、増加に転じないことを課題と捉えるような表現が妥当。

表現の問題というより、このまま市バスの乗車人員の推移は横ばいのままがよいと考えるのか、増加に転じるような方向に取り組むを行うかという点が分かれ目になるかと思います。岡田委員、そのような理解でよろしいでしょうか。

○岡田委員

はい。

○鈴木委員長

これに関していかがですか。

○浅野経営企画課長

これまでの事業の振り返りということで、路線再編後の定着度合いを示すことも含めてバス事業全体の乗車人員の状況을載せています。足元のコロナの影響などで厳しい状況が続いていることも踏まえ、後段の財政収支計画で1日平均乗車人員見通しを、人口データも用いながら示しています。

いずれにしても、一定程度定着すればよいということではなく、様々な増客・増収に取り組みながら、さらに多くのお客さまに乗っていただけるような取り組みをこの計画の中で盛り込んでいく必要があると思っています。

○鈴木委員長

それに関して何点か意見があります。第7章に数値目標を加えると書かれていますが、ホームページで乗車人員についても数値的な目標を今後設ける形で考えていくというのがあり得るのかなと思います。

これに関しては、乗車人員が、全体で減っていく要素と、地下鉄との連携や、その他増収・増益の取組みで増やしていく部分が、今のところはプラマイゼロに近いような形で横ばいになっているというところがあるとすれば、やはり減の部分をどうするか、それから増の部分のところをどう評価するかという両方を書いてもらう形になると思います。そのあたりがここには、ただ横ばいというだけで終わっているので、少し書き足していただくべきではないかなと思っていますので、よろしくお願いします。

○成田委員

11ページについて、地下鉄の資金不足比率の記載がないのは、こういった理由でしょうか。

○浅野経営企画課長

地下鉄のように、国の会計上で大きな資本がかかるものについては、資金不足比率を計算する際に、特別な計算をすることがあり、地下鉄事業の経営上で資金不足比率が大きな課題にならないため、記載をしていません。

○成田委員

その情報を読んだ後に資金不足について記載がないのですが、これには課題がないということは特に書く必要はないというご判断なのですか。

○浅野経営企画課長

そうです。そういう判断のもとに特に注記をしていません。

○鈴木委員長

よろしいでしょうか。

10ページ、11ページについて、ほかご指摘等ございましたら、お願いします。

○成田委員

7 ページに写真入れていただいて、すごく分かりやすいなと思って拝見しました。ありがとうございます。広々トイレですが、これはオストメイトを付ける改修がされたのでしょうか、それともオストメイトは元々付いていて、新たに付けたものではないということなんですか。

○齋藤施設課長

施設課の齋藤と申します。

トイレ関係でご質問いただきましたが、オストメイトは改修前から付いていました。

○成田委員

元々付いていることを承知しました。

○齋藤施設課長

今回の改修においては、例えば入り口の階段のスロープ化など、さらなるバリアフリー化を進め、利便性を向上させたものです。また、今までひろびろトイレは1か所しかなく、利用上少しお待ちいただくというご意見もありましたので、男女各ブースの中に1か所ずつ増設する改修を進めています。

○鈴木委員長

今、お答えいただいたところで思ったのが、全体通じてなんですが、以前からもやっていて、まだこれからという取組みが少し分かりにくいところがあるので、そういったところについては、例えば設置の箇所数を、例えば今1か所だったところを複数箇所に増やしたとか、そういう数値的な部分を適宜加えていただくと、説明としてより説得力が、わかりやすさが増すのではないかと思いますので、そこをもう少し充実するようお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○長江委員

10ページと11ページの表ですが、ぱっと見たときに自動車運送事業は年間約30億円という極めて高い、非常に赤字が大きいと述べていますが、高速鉄道事業はその倍です。ぱっと見たときに、何も触れなくていいのかというか、この60億円も赤字ですよ。営業収支の一番右端を見ると、自動車運送事業は年間30億円もの赤字というような表現になっているのに対して、高速鉄道はその倍、62億円の赤字のはずですが、それには何も触れていないのは、ぱっと見たときなぜだろうかと思います。それについてのご説明があればいいと思います。

○中島財務課長

財務課長の中島です。

先ほどの成田委員の質問にも関連しますが、高速鉄道事業の場合はどうしても開業当初の減価償却が大きいという事業の性質上、構造的に赤字になりがちです。それは高速鉄道事業だけではなく、水道事業や下水道事業も同様です。そういった事業では減価償却という現金支出を伴わない支出が大きく、長江委員からのご指摘があったように、赤字としては自動車運送事業に比べて非常に大きくなっていますが、実際の資金は持っていますので、資金上では特段大きい支障はないということになります。そのため、これまでの高速鉄道事業の説明の中で、赤字が大きい、小さいという点について特に言及してきませんでした。ただ、今回の計画は初めて自動車運送事業と高速鉄道事業を併せた経営計画ですので、先ほどの成田委員のご指摘等の趣旨も踏まえて、記載方法を工夫したいと思います。

○鈴木委員長

減価償却に関しては、表の中にもあって、あと2つ目の midpoint で減価償却費の増加で、平成28年度単年度赤字という記載はありますが、東西線開業による減価償却がいつまで幾ら続くのかというのがそこに加えてありますと、この平成28年から150億円から130億円ぐらいずっと減価償却ですけれども、今の説明の補足になるのかなと思いました。そこは記載を足していただけますでしょうか。

○中島財務課長

高速鉄道事業の場合は償却期間が長い土木構造物、いわゆるトンネル等がありますし、駅舎もあります。それ以外にも、非常に高額な保安設備関係や、受変電設備等、一定期間のサイクルで更新しなければならない設備もあります。そういった多種多様な資産を持っており、簡略に書き加えるというのは工夫が必要などころではありますが、限られたスペースの中で高速鉄道事業の財務構造について触れることを検討します。

○成田委員

30億円というのは、一般会計の補助金が30億円になっているということがバスのほうでは問題で、地下鉄は平成26年度から30億円あった補助金が令和元年度は5億円になっています。ですので一般会計が負担すべき、要は税金の投入というのはどれだけかといったときには、地下鉄としては大分少なくなってきましたというストーリーだと思います。

○中島財務課長

一般会計からの繰り出し、いわゆる補助金は、総務省で定める基準内の繰り出しと、基準外の繰り出しに分かれています。自動車運送事業の場合は、基準外の繰り出しが非常に多くなっています。高速鉄道事業の場合は、最初に多額の投資が必要であるため、それに対する起債措置や、それを補足するような特例債といった様々な起債措置があります。それに対して、一定の繰り出しが基準内の繰り出しとして認められており、残高の減少に伴い、一般会計からの補助金が減少する構造となっています。そういった点で、自動車運送事業の一般会計補助金と高速鉄道事業の一般会計補助金は若干趣旨が違います。高速鉄道事業については、国がある程度認めた財政措置があるので、一般会計補助金が減ったから収支が悪化するかという単純なものではありません。

○成田委員

そのあたりは、なかなか分かりにくい部分なので。

○浅野経営企画課長

非常に様々な資産を抱えており、改良に当たっては多額の投資が必要な事業という地下鉄の財務構造は、バスと異なり一般の市民の皆様には分かりづらいところはあるかと思います。

○成田委員

そうすると、バス事業は30億円繰り入れてもなお赤字だという印象と、地下鉄は営業収支の数字は60億円もあることについて、情報として受ける側の均衡バランスが取れていないので、勘違いされてしまう可能性が、危険性があると思いますので、うまく表現願います。

○浅野経営企画課長

現在の記載ですとご覧になる皆様に事業ごとの特性を示していない中での比較となってしまいますので、成田委員からご指摘いただいたように表現を工夫したいと思います。

○鈴木委員長

2章15ページのところまでの間で、ほかご意見ありませんでしょうか。

今回、15ページのところにSDGsの話を加えていただいたというところが1つありました。

私から1点、14ページの平均乗車密度のところ、令和元年度の数字がコロナ

ウイルス感染症の影響で減少した結果、若干の低下ということですが、コロナウイルスの影響が出たのは、恐らく2月、3月ぐらいというところなので、そこまでの数字、つまりコロナウイルスの影響を除いた月での平均乗車率を参考にお聞きしたいと思います。可能ですか。

○大浦輸送課長

輸送課の大浦です。

今、委員長からご指摘いただいた件について内部でも一度検討したことはありますが、そもそも3月というのが卒業等もあり、ご利用が少ない月になっています。3月を除いたもの、さらに2月まで除くと数値の意味合いが変わってくると思いますので、通年での比較としています。

○鈴木委員長

実は3月、今おっしゃったように、もともと利用が少ない。だから、平均乗車密度はどっちにしても少ないが、コロナウイルスが大きく影響してこの数字が下がっているのか、もともと実は数字として前年度の10.1よりも実は下がっているということで、本当にコロナウイルスの影響だけなのかというところを見落としていないか気になったところでした。そこは少し内部でも検討していただいたほうがよろしいのかなと。

○浅野経営企画課長

そこは改めて内部で検証させていただいて、記載すべき減少要因があれば記載します。

○鈴木委員長

それでは、もしよろしければ3章のほうに入らせていただいてよろしいでしょうか。

それでは、第3章に関してですが、岡田委員から18ページの一般会計補助金について、表現上の部分で、市バスを利用しない市民からも多額の税負担を得てというところについては、表現の部分として違和感があるというご指摘がございました。岡田委員、ここに関してお書きいただいたご質問につけ加えるところは。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・「市バスを利用しない市民からも多額の税負担を得て運行している状態であるため～見極めが必要となっています。」は、市バスを利用しない市民がすべて受益者でないかのように読み取れ違和感がある。沿線に居住していても他の交通手段を選択する人は受益者にカウントしていいのではないか。

○岡田委員

記載のとおりです。

○浅野経営企画課長

私ども公営企業ですので、独立採算を原則としています。公営企業の経費は、税金によらずに自らの収入をもって充てることとするというのが公営企業の原則となります。特にバスであれば、現に利用されている方がサービスを享受しているということもあり、そのいただいている料金でもって経営をしていくことが原則であるというところは変わらないと思います。

その一方で、一般会計補助金として30億円を受け入れているわけですが、一般会計側の財政的な制約、社会保障関係費の増大への対応など、仙台市の財政的な制約が年々強まっているということを考えると、やはり現在と同じような形で繰り入れを受けて経営をしていくのはなかなか難しい状況だと思います。そういった点を踏まえ、この計画期間中において経営の持続の面からも、一般会計補助金への過度な依存を回避すべきではないかという問題意識があり、このような記載をしています。

○鈴木委員長

後のほうのMaaS絡みのコメントでも出てくるかと思いますが、岡田委員からのご指摘には、市バスだけではなくて、宮交バスも入れた形でこの仙台市内の交通ネットワークというふうに考えたときに、やっぱり市全域のところに関しての交通ネットワークのユニバーサリティーというか、そのネットワークが充実していれば、市民全体からの一定の負担をユニバーサルな形でいただくということのご理解があるかと思いますが、そこが果たして充実できているのかどうかという視点で全体の表現を考え直していくと。

どちらかという、何か特定の路線に対して税金投入をしているという考え方よりも、まずほかのところの中で路線充実していないところの部分というものの平準化にこの一般会計補助金を充てているというのが、ちゃんと該当しているのかどうかということなのではないかと思います。

その意味で、市バスを利用しない市民からもというのは、少し直接的で、ミスリードをしそうな表現ではあるので、そこはもう一度原点に立ち返って記載の工夫をしていただきたいと思います。岡田委員、そのようなことでよろしいでしょうか。

○岡田委員

はい、ありがとうございます。

○浅野経営企画課長

ご指摘の中で、宮城交通のお話も出てきますが、今回、皆様にご議論いただいているのは、交通局の事業計画でして、交通局の経営を今後10年間どうしていくかについて議論をいただきながら計画を作成したいと思っています。

他方、私ども市営バスだけではなく、宮城交通など乗合バスはほかにもある中で、路線バスや公共交通の在り方については、市役所の交通政策部門で新交通プランというのを作成していますので、新交通プランに基づいた詳細な計画を次年度以降作り実施していくものと思います。

そういった市役所の他計画との連携も図りながら、私どものバスをどうしていくかをこの計画に記載できればいいと思います。

○鈴木委員長

一般会計補助金を具体的に何に充てているのかという考え方になるんですね。

○成田委員

なかなかこの計画でどこまで絞り込んで範囲とするかというところと、市民の負担といったときに、線引きをしておかないと、難しいのかなという印象を受けています。宮城交通を使っているけれども、税負担をしているじゃないかというのであれば、市営バスに対しての受益者負担というところからすると、書いてあるとおりと理解を示していたので、全体の政策の話と市営バスの経営の話というのをどこまで設定、どこに範囲を取るかというところで書きぶりも違ってくるのかなという気がしました。

○鈴木委員長

一般会計補助金に対しての将来的な在り方の部分は、第5章の戦略4の49ページに出てきますので、そちらで改めて議論をさせていただきたいと思います。

あと、ご指摘あったのは19ページの建設改良事業の絞り込み、経営の引き締めについてです。経営の引き締めとあると今まで放漫にやっていたのかというあらぬ誤解を招きかねないので、表現を工夫したほうがいいということですが、表現を見直していただくということで、よろしいでしょうか。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・「経営の引き締め」の例が、建設改良事業の絞り込みということに違和感があり、表現を見直した方がよいのではないか。

それでは、続いて、20ページ、21ページの新型コロナウイルス感染症の影響と

ということで、前回の議論に関しての情報ということで、反映をしていただきました。また、最終案まで、内容を更新いただくということで、各委員よろしければ、これはまた引き続き内容更新の状況を見守っていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、3章の最後になります。22ページです。3－5、これを3章全体の取りまとめとしていただきました。頭に安全運行の確保、サービスの向上、まちづくりへの貢献を挙げていただいて、3章全体のところで俯瞰していただいたところ、私のほうで1つ注目したのは、一番上のところで需要の維持に向けた利用促進というところと、コロナのところに関しては、需要の回復に向けた利用促進というところと2つ利用促進策というところが重ねられてくるというのが直近にあるということもわかるかなと思いましたが、各委員、こちらについて何かご意見あればと思いますが、いかがでしょうか。

○長江委員

3－2の矢印の先に運賃設定のところにだけ経営健全化団体回避に向けたと書いてあるのは、何か強い意図がありますか。

○浅野経営企画課長

バス事業の喫緊の課題として、現行の計画もそうですが、経営健全化団体を回避するというのが、やはり経営の大きな柱になってくるだろうと思っています。これまでも様々な取組みですとか、また、今後に向けたところでは、地域交通との役割分担や便数調整など取り組みながら、経営の効率化をさらに図っていくこととしています。

ただ、それだけではなかなか経営健全化団体回避が難しいところもあり、適正な運賃設定の在り方を考えていきたいということで、このような記載としています。

○成田委員

17ページの上から、上3行ですが、こちらは16ページの八ツ森線のことを具体的に念頭に置きながらお伝えいただいているんだと理解をしました。読んだときに、印象としてすごい切り捨て感があるんですね。この流れからいきますと、この八ツ森線の当事者の方にとっては非常にセンシティブな問題で、市民、もしくは議会も関心のある場面になってくるだろうと想定されるわけです。

そうしますと、もう少し丁寧に、大事に書いてもいいのかなという印象を持っていました。

では具体的にどうするかというと、18ページのところで、実はなぜこういう路線

の変更も含めて、廃止も含めて検討しなければいけないのかという理由が書いていますので、むしろその説明をしっかりとした上で、記載される必要があると思います。ですから、こういった転換も路線についての廃止も含めて大なたを振るわなければならないといったような覚悟を示していただいた上で、最後にそれで終わりではないということを伝えるほうが良いと思います。ですので、我々がやることとしては、そういう検討をせざるを得ないので、単に切り捨てるのではなく、新たに地域交通の取り組みと連携して様々な交通手段での市民の足を守るような検討をしていく必要があるでしょうということ、すなわち、あくまでも市民の足を守りつつも、不採算路線をどのように扱うかといったような持っていく方をしないと、ここだけ取り上げられてしまうと、全体が見えてこないと思います。この廃止の議論になってしまうと、路線廃止のために計画全部を作成したかのような印象を受けてしまいます。

○鈴木委員長

非常に大事なご指摘ですし、全体に関わってくるところだと思います。市バス全体で見た時に、差でも、一般会計補助金の部分があるところだとすれば、ある部分是一般会計補助金が市バス全体のネットワークに一定額、ある程度かかってくるというふうなことを、この収支をそのまま引き算したところでダイレクトに評価するというのが必ずしも正当な評価なのかどうかというふうな引っかかる部分なんです。路線ごとのところで、実際のところ、やはり一律ではないと思いますので、路線ごとの市全体のネットワークに関してはカバー率みたいなところの中で、ある程度配分していったというふうに、本当にじゃあ八ツ森線というのがただ、ただ切ってしまっているのかというようなことを検討いただく必要がありますし、これでただ、ただ適切な交通手段を乗合タクシーというふうにストレートに変えるだけが必ずしも的確な答えではないと思うので、どちらかというと、そこは全体考えて多様な交通手段のほうと、見て検討していただくという形がもう少し大切かなというふうに思います。

何かかなり結論ありきで、ストレートに書いてしまっているのが非常に違和感があるというのが、多分各委員の一致したところだと思いますので、そこについては、いま一度、記載をある程度再検討してもらいたいと思います。

○浅野経営企画課長

16ページから17ページにかけては課題認識を書いており、この課題に対して具体的にどう対応していくのかというのは、後ほどご説明するところになります。地域の利用状況に応じた運行の効率化ということで、48ページに具体的に組み込む内容を丁寧に記載していますが、48ページの記載も改めて確認しながら、16ペ

ージ、17ページについて、こういった表現ができるのかというのは検討したいと思います。

○成田委員

結論ありきではないということをよくお書きいただきたいと思います。

○浅野経営企画課長

今の私どもの経営の課題として、やはり路線によって費用を収入で十分賄えていない路線があるということが、バス事業の大きな課題であろうという認識のもと、3-2の(1)の一番目に記載しています。

○鈴木委員長

いや、ここ「お客さまの極めて少ないエリアにおいては」というところから始めているところに引っかかる部分が大きいです。適切な交通手段、多様な交通手段のところに組み合わせというのは、単に不採算路線だけに充てるものではなくて、市全体のネットワークを考えたときに、最適に配分する。どちらかというと、結構今市の中心部のところに、非常にバスが多数走っているというところが本当にいいことなのかどうか。ほかの例えば海外のところの中で見ると、例えば市の中心部に大きいバスがどんどん入ってくるなんていうふうにならなくて、どちらかというと全体、市の外縁部のところに対しては大きなバスが入ってきて、中の部分はどちらかというともう少し歩行空間があると。この中には例えば定禅寺通りの活性化みたいな施策もあって、そういったところの中で市の本庁の部署のところとも連携して、仙台市内の中の移動の在り方というところをもう少し見直すという、全体を俯瞰した見直しが必要なので、それをやはりしっかりと書いていただく。

これだけに言及すると、採算の取れない路線を切り捨てるとしか読めなくなってしまうところに、やはり無理があるので、この経営計画、せつかく中期ということではいただいているわけですから、今申し上げたように、多様な交通手段を取り組み、多様な施策等のところで全体の見直しを図っていき、その中で、この採算が取れていない路線に対しての適切な施策をやっていくという、何か玉虫色になるかもしれないですけども、もう少し配慮した表現ということで考えていただくといいかなと。

○浅野経営企画課長

その課題認識がより丁寧な形で書けるよう工夫してみたいと思います。

○長江委員

さっきの私の意見からからの部分ですけれども、赤字路線を、赤字を改善するには路線を切り捨てる、経営健全化団体から回避するには運賃を上げると、もうその方向しかないように、視野が狭くなっているような印象を与えるような構成になっているのは、素案のときから思っていたのですが、この案になってからよりそれが際立ってしまっているように見えるのかなと。

いろいろ検討した結果、これも1つの方法ではあるけれどもというような書き方になっているほうがいいのではないかと。クリアにするというのは大事だと思いますが、もうこれしかないみたいな感じに受け止められると、あるいはこれが一番いい方法だと思っているというように受け止められると、市民としては受け入れが容易ではないところがあるかと思います。あくまでもトーンの問題だろうとは思いますが。

○鈴木委員長

並行して後で触れるせんだい都市交通プラン、本庁のほうで並行してやっているとすると絡んでいくと、交通局の範疇のところになると、やはり地域交通のそういったところは範囲外にどうしてもなってしまうというところなので、なかなかこちらだけで主導的にやりづらいというところもご理解はするところですが、とはいえ、やはり市全体、実際に現場で営業されているところからユニバーサリティや、全地域の皆様方の移動問題がなくなるようにして、その中で交通局としてやり切れない部分を市各局とも連携するというふうにしていかないと、なかなか狭い、少ない手札の中でやっていくと、結局、今長江委員ご指摘のような方向にならざるを得ないことになるのかなと思います。

なかなか難しいところというのは分かるのですが、その全体部分をどうするかということをもう少し考えていくというところになるかと思います。そこは後のほうの戦略のところにも関わってくるのかと思います。そちらを見ながら、また討議したいと思います。よろしいでしょうか、岡田委員。

第4章にまいりたいと思います。これについてですが、まず4-1の経営の基本方針のところでご指摘ありますが、私のほうで気になったのは、自動車運送と高速鉄道というふうに（2）、（3）分けていて、それぞれに書いていますが、（1）の部分のところの中に、このバス・地下鉄の部分の連携ということで、ここが丸の3つ目のところの「乗り継ぎ利便性の向上等」の次に、「両事業の連携を深化させる」と、すごくさらっと書いていますが、ここが結構重要なポイントなのではないかなというふうに思います。

表記を変えるというよりは、この両事業の連携というところを打開策の重要なポイントというところで認識いただきたいというところです。

そのことも含めていると思いますが、4－2で4つの戦略ということで整理をいただきました。この中についての何かご意見はありますでしょうか。ここでは整理なので、細かい部分に関してのところは5章にいつてからのところでご指摘いただければと思いますが、全体の分け方というところでご意見いただければと思います。

○成田委員

まず23ページの経営計画の全体像というところの1段落目、リード文終わった後の交通事業者としての責務というので3つ中点がありますが、このすごい大事なミッションが、ここで初めて出てくるような印象を受けましたが、どこかで記載ありましたでしょうか。

○浅野経営企画課長

冒頭の1－1の初めに、まず交通事業者として具体的に取る責務を記載した上で、安全運行の確保、お客様サービスの向上、まちづくりへの貢献は、今後も当然に取り組んでいくべきものとして、22ページや23ページに記載をしています。

○成田委員

まとめると、この中点3つに収束されるということですね。

○浅野経営企画課長

こういう方向性で今後引き続き取り組んでいくべきものとして記載しています。

○成田委員

少し唐突感があったので、伺いました。

○鈴木委員長

23ページのところと22ページ、この3－5の頭のまとめのところにこの3つの中点がありますが、確かに1－1のときには、それに該当するものが分かるように書かれていないので、せっかくはじめにを付け加えたのであれば、ここに今の3点を書き加えて、そこからスタートというふうにすれば見え方がよいと思います。

○成田委員

交通事業者としての責務という言葉と、それから4-1の(1)の両事業共通の中では、交通事業者としての社会的責任といった形で、責務なのか、社会的責任なのかいろいろ言葉が出てきますが、これは統一するというか、読んでいて散漫にならないように、読者を導くような形で共通していただけるとありがたいかなという気はしました。そもそも違うものでしたら、もちろん分けて書き込みされてもいいと思いますが。

○浅野経営企画課長

改めて表現について確認します。

○成田委員

委員長からも丸の(1)の箱の下に丸があるとあり、丸が23ページで五、六個あります。(2)、(3)についても同じですが、正直最初読んだときに、この丸については、基本方針としては細かいという印象がありました。その具体的な内容は4-2以降で的確に示されていて、そのさらにまた詳しいことが載っているので、読み手としてはむしろこの表記についてはなくて、この箱の部分を3つ並べていただいて、財政目標を載せていただいたほうが頭の整理としてはスムーズだなと思いました。

○鈴木委員長

ここでごちゃごちゃ書かないほうがシンプルでいいかなということです。

○浅野経営企画課長

骨子の段階から課題と今後に向けての流れについて、毎回委員会でご議論いただいたことを踏まえ、丁寧な表現を意識してこのような記載としていました。改めて読んでいただく方に分かりやすい表現を最終案に向けても考えていきたいと思います。

○鈴木委員長

今ここで気がついたのですが、議論の切れ目として見たときに、4章と5章の間で切りましたが、本当は3章で切って、4章、5章はセットにしたほうが実はよかったかなと思います。このつながりの感じからするとですが。

今の変更点を確認いただいくとして、第5章以降のご説明をしていただいてもよろしいでしょうか。

では、よろしければ、課長、第5章以降のご説明をお願いします。

〔資料説明〕

○鈴木委員長

それでは、今のご説明、概要説明に従いまして、順次議論を進めてまいりたいと思います。

まずは、「戦略1 安全・安心の推進」のところですね。取組1の安全運行の確保というところになるかと思います。ちなみに、この第5章の部分の全体構成に関してというところでは、前回、長江委員、成田委員などのご指摘のところでの長江委員のご質問、ご指摘での表記、記載のところを直していただきましたが、そのあたりはよろしいでしょうか。

それでは、この安全運行の確保に関してのところについてということでは、特段委員からの事前のご指摘というのはなかったかと思いますが、何か、よろしいでしょうか。成田委員。

○成田委員

時間もないので、端的に申し上げますと、この安心・安全で、これは安全運行が一番大事ということだと思いますが、細かいところで恐縮ですが、19ページだと安定運行と書いてあります。安心と安全と安定と、19ページ、1行目ですが、安定運行ということは時刻どおり発車するとか、そういうことをおっしゃっているのか、それも含めて安全の中に入っているのかというのが、少し引っかかりました。言葉の問題なので、適宜ご判断いただければいいのかなと。

そして、ついでと言ってはなんですが、言葉の問題ですと、26ページの1行目に企業の社会的役割、責任と書いてありますが、企業と言ったときに、普通の市民は民間の企業と誤解する可能性があるので、後のほうでは交通局という名称があるので、交通局を指すときには統一したお名前を使ったほうが誤解がないのかなというところが1点ありました。

それから、27ページですと、写真が入ってよくなっていると思いますが、ここに女性がいないので、何とか入れてほしい。後のほうには女性が写っている写真が出てきますが、なぜ最初に入れなかったという感じがありました。そこはぜひ入れていただきたいというのが3点目です。

そして、(1)の安全管理の継続的な改善で、「共通」と書いてある箱ですが、これはたまたまだと思いますが、文字の配置としては今「共通」が下になっていますが、中央配置になるのかなと。

それは印刷業者が適宜対応するということによろしいでしょうか。

○鈴木委員長

少しこのずれているのが気になりますよね。

○成田委員

後の共通以外も同じです。このところで、内容については特段何か申し上げたいということはないのですが、一応ビジュアルのところで。

○浅野経営企画課長

写真については、よりよいものとなるようにいたします。

最終版については印刷業者に発注予定ですので、よりビジュアル的に優れたものになるように努力します。

○鈴木委員長

26ページのところで企業の社会的責任、これは交通局に直すということでしょうか。

○浅野経営企画課長

表現の揺れは改めて確認したいと思います。

○小泉委員

その他という形で、教えてもらいたいのですが、駐輪場や設置している自転車が地下鉄にリンクして置かれています。仙台の市内のまちの中にもその自転車が多く配置されていますが、駐輪場や自転車は仙台市交通局の管轄になるんですか。

○中島財務課長

駐輪場は、市役所の建設局が所管しており、道路事業として実施しています。地下鉄東西線建設時には、基本的には駐輪場を設置しています。また、小泉委員おっしゃっているのは例えばDATE BIKEかと思いますが、駐輪場設置などのハードの整備は建設局で行い、DATE BIKEの事業自体は市民局が所管しており、いずれも市役所で行っている事業です。交通局はそういった自転車に関する事業を直接実施しているわけではありません。

○小泉委員

だから、ここには載っていないのですね。わかりました。

○鈴木委員長

今の回答ですが、それについては、戦略3の取組1で、市役所のほかの部署との連携ということがありますので、今のご指摘の点も非常にMaaSにも関係するところもあると思いますので、ご検討願います。

○小泉委員

そうですね。なぜ私が今聞いたかという、やはり地下鉄に乗るにしろ、バスに乗るにしろ、自転車に関わることが多いので、自転車の駐輪場はこちらの建設局の範囲ですとか、関係はありませんというふうにおっしゃいましたが、その連携をもう少しつなげていかないといけないのではと思ったものです。

○鈴木委員長

地下鉄駅の駐輪場はある程度各駅つくられています。先ほどから採算のよくないバス路線で、なかなかバスの利用が増えない要因というのは、バス停自身がまだ使いにくいというところがあったときに、例えばあるエリアの主要バス停のところに、必ずしも自転車ではなくて、例えば地方部の田舎のほうに行くとバス停のところにシニアカーを停められている風景を目にしたりすることもあるので、そういった視点もあるとバス利用が増してくる可能性もあるのではないかと。地下鉄、高速鉄道事業だけというふうに捉えずに考えていただくといいかなと思います。

それでは、戦略1の取組2の部分、危機・自然災害への対応というところについても、ここではトピックとして計画運休や、複合災害への考え方というところも加えていただいて、資料4のほうだと場所が違いますが、取組3の下のところに複合災害と計画運休となっています。資料3のほうで出てくる順番とこれが出てくる順番が逆になっていたり、あと資料4に書くにしても、計画運休では、概略の部分や背景を書いています。どちらかというと、これ概要版に記載するのであれば、例えばタイムラインの例をピックアップしたほうが、市民に対してはより具体的にわかりやすいと思いましたので、検討いただければと思います。

ほか取組2、それから取組3の施設の維持更新というところをまとめてですが、ご意見ございますでしょうか。

取組3の32ページのところについては、岡田委員のほうからご質問をいただいていたかと思います。機能向上という表現について、具体的にどういったところを考えていますかというご質問をいただいたのですが、ご回答いただけますでしょうか。

○浅野経営企画課長

この計画は今後10年間の取り組みの方向性を示すもので、IC乗車券システムに

ついて引き続き安定的に利用できるようシステムの更新を行うことを考えています。機能向上について、今具体的に決まった事項はありませんが、システム更新のタイミングで、他事業者の取組みや技術の進歩を踏まえ、お客さまの利便性向上や、コスト削減に資する改修を検討するという意味で機能向上と記載していました。

○鈴木委員長

別途行っている定例会議での議論において、毎回出てくるもう少しこういう機能はつけられないのかという話があるので、そのあたりを具体的な検討例として例えば書いていただくというのがよいかと思います。

○浅野経営企画課長

機能についてご提案をいただいたり、新しい取り組みについて検討したりしていますが、システム改修に係る多額の費用がネックになることや、現在提供しているサービスが新しいシステムでは提供できないなどの課題もあり具体的に書くことが難しいと思っていました。

○鈴木委員長

検討していないわけではないという、ただ、検討したけれども、課題があるということで、意味合い的には違ってくると思います。例えば他都市であった参考の事例として、こういったものがあり、それぞれについていろいろ導入に当たっての検討は行っているというようなことを書き加えるだけでも大分話が違ってくると思うので、せめてそういった書きぶりを検討してほしいです。

例えばスマートフォンでピッとタッチして改札がなぜ通れないのか、素人目に見ると理解しづらい。一々切れたときにチャージしにあの機械のところに行かなければならないというのは、結構ふだん利用していてもストレスを感じる場面が多々あるので、それが本当にできないのかということを常に見直し、1回見直してだめだったからといっても、数年たって状況はいくらでも変わるというのはスイカとの連携の際も、あれも確かその数年前かなんかに言ったときには、まだできないですとなりましたが、国交省の補助で導入されたと記憶していますので、そこは常に見直していただくというのが大事だと思います。

そのほか戦略1の部分に関してはよろしいでしょうか。

よろしければ、次、戦略2の部分について、意見等をお願いしたいと思います。これについては、いろいろと既にご指摘もいただいているところで、特に今岡田委員のところからは細々したご指摘がありますが、既存の制度はいろいろ書かれてはいますが、既存の制度でも網羅は必ずしもされていないのではないかと

というようなご指摘や、市民とのコミュニケーションに関しては広聴機能の充実ということだけなのですが、それ以外にはないのかというようなご指摘等もいただいたかと思います。

1つ1つ読み上げると長くなってしまうのですが、特に幾つかご指摘いただいたので、岡田委員から、特にここはというのがありましたらお願いしてもよろしいですか。

○岡田委員

個別に特にここはというよりも、要は運賃改定、すなわち値上げと理解しているのですが、それをして財政健全化団体を回避する計画で不採算路線の利用者にご不便をおかけするようなことになるかも、利用形態が変わってしまうかもという中で、どういう取り組みでそれを避けようとしているとか、利用者が減っていくのを回避しようとかいうことを、こういうように最大限やっていますということを丁寧に説明しておかないと、運賃改定の際に利用者の理解を得るのが難しいのではないかと思います。その辺を、この計画を策定するに当たり、今まではこういう取り組みをしていたけれども、もっとこういうこともしますということを丁寧に説明する必要があると思っていろいろ書かせていただいております。

表現だけの問題で済むこともあるでしょうし、書き加えれば済むこともあるでしょう。あと、少し夢みたいなことを書いて、外部との調整が必要ということも認識しておりますけれども、できる範囲で丁寧に書いていかれたほうがいいのではないかという趣旨です。直せるところは直していただければということで結構です。

○鈴木委員長

非常に大事なところで、今運賃改定に触れるところありましたが、ただ経営が厳しいから運賃上げなければいけないという話ではなくて、やはり質的な向上をしっかりそこまで持ってきたからこそ運賃を上げて利用者の方々に納得をして、ああ、これだけの中身、質の向上があるのであれば、運賃が上がっても使い続けたいというように思ってもらえる、そういう公共交通であるべきだと勝手な解釈ながら思うところです。

そのためには、交通局単独のものもここにはありますが、プラスほかの関係施策、ほかのところとの連携というところで掲載していただく。その視点で今行っている取り組みも、羅列するというよりは、単体で行っているもの、ほかとの連携というものに再整理いただきたいと思いますがいかがですか。

○浅野経営企画課長

これまで特に自動車については、数次にわたり経営計画の策定を行い、経費の削減、節減に取り組んできており、これまでの取り組みにも記載したとおりコストカットは限界にきていると考えています。

その認識のもと、新たにご利用状況に応じた便数調整を行うことや、都市交通政策の担当部門で進めている地域交通と連携を行い、この計画期間において適切な移動手段を確保しながら経営改善を図っていくこととしています。

交通局のこれまでの取り組みがもう少し分かるよう最終案に向けて表現について検討をしたいと思います。また、仙台市の交通政策担当部門で公共交通全体の方針を決めるプランの策定に向けた作業をしているところですので、そことの連携や、そちらでの基盤整備をしていただいた上で交通局ができることについて、今後10年間で取り組んでいくことになるかと思っています。

○成田委員

今のお話、議論に関してということではそのように進めていただければと思います。

○鈴木委員長

それでは、ほかにこの戦略の部分についてですが、各委員からのご意見いかがでしょうか。

○成田委員

すごく単純な話ですが、36ページの1行目で、お客さまにとって利便性の高い運賃制度や乗車券を仙台市と連携しながらというところにつきまして、仙台市と連携とは何をするのかと思いました。市民としては、同じ仙台市営の地下鉄とバスなのに何を連携するのかという疑問となります。当該連携は、内部の話かと思います。

○浅野経営企画課長

ここで均一運賃制度を各種載せていますが、交通局が経営判断として100円や210円にしているということではなく、一定のルールで市役所側が補填するような補助金を出すスキームで運営をしていることから、仙台市と連携しながらという表現としています。

○鈴木委員長

それを市民に向かってあえて言う必要がありますか。内部の話なので、ここに書

かなくてもいいと思います。どちらかという、後のほうのMaaSなどで、各施策との連携というような話のほうが外向きには納得できるなど。そちらのほうをイメージしていましたが、今のご説明だと、仙台市と連携しながらというフレーズは要らない気がします。どうですか。

○浅野経営企画課長

最終案に向けて表現を工夫します。

○鈴木委員長

本文で言うのなら注記などで補足するぐらいにしておくという話ではないかと。

今、思ったのですが、これらは既存で実施されている施策ですが、評価がされているのかどうかなので、均一運賃制度や、一日乗車券の利用率、利用数などの数字をここに参考に書いていただく。その中で、非常に評価を得ているようなものと、やっぱりいいと思っていても、使われていないところというのを見直して、フィードバックするというのも必要な気がします。

特に、バス、地下鉄の連携の部分の割引については認識され切っていない気がしていて、せっかく作ったものの、あまり利用されていない施策については、プロモーションを強化すればいいのか、もう少しやり方を見直すのかというところが必要な気がするので、そこを検討していただけないでしょうか。

学都仙台のフリーパスは、定期的にチェックしているかと思いますが、全てに関してはそれができているわけではないと思いますので。

○浅野経営企画課長

例えばバス100円均一や120円パッ区で言うと、交通政策部門の施策として実施しており、交通局だけではなく、宮城交通と共同で実施しているというところがありますので、どういう形でここ表現できるのかを、最終案に向けて検討します。

○鈴木委員長

まさにそれで、例えば市内の回遊性が向上しているといったような前向きな数字が出てくれば、皆さんも納得していただきやすい。そこがなくて、ただやっていますだけの話だと、そうですとかしか受け止められないと思います。ぜひ市民とのキャッチボールができるように計画案を作成願います。

○浅野経営企画課長

交通政策部門でもどういう評価をしているか確認をしながら、どういう表現ができるかを検討したいと思います。

○鈴木委員長

あともう一個は、岡田委員からもご指摘のあった、この市民とのコミュニケーション、広聴機能の充実で、問合せフォームだけなのかとあるんですけども、実は大本である接客サービスの向上というところで、例えばバスの運転手さんの方であったりとか、駅であれば駅の改札のところの係員の方とかであったりというところが、実は結構フロントでお客様の声というのを一番拾われる最前線のところなり、そういった現場の方の声をちゃんと局内のところでしっかりと生かしているんだということは、何か多分当たり前にされていると思いますが、それをちゃんと書いたほうがいいと思うのですが、いかがですか。

○浅野経営企画課長

ここでは1つのツールとして、問合せフォームでご意見をいただき、そのご意見を踏まえてその接客サービスの向上や、情報発信の在り方に活用しております。

○鈴木委員長

逆なんですよ。もともとface to faceだったりとか、直接のところの接遇のサービスがあって、その上で足りない部分をネットなり何なりでお客様のほうでやるという順番じゃないと。そこが逆に書いてある。そこをちゃんと表現に注意していただきたい。

○浅野経営企画課長

表題も含めて検討いたします。

○鈴木委員長

広聴機能の充実のところに、そのもともとお客様の対応のところでの部分を適宜フィードバックすることに加えてというふうに前段あると、全然印象が違うと思います。

38ページですが、岡田委員からのご指摘で、道路渋滞との走行環境を考慮したというところについてダイヤの編成があったかと思います。

全体に関してもそうですが、ここに関しては、ちょうど今並行して本庁のほうでの「せんだい都市交通プラン」が提示されていますよね。そちらのほうで書かれているところとかというのを加えてご紹介いただくというのは可能ですか。

○浅野経営企画課長

今、交通政策部門でバスも含めた全体の公共交通の在り方の計画を策定しているところです。その中で、例えばバスの幹線区間の設定による利便性の向上などを打ち出しておりますが、まだ方向性だけであり、具体的な取り組みはこれからです。そういった交通政策部門での基盤整備と連携しながら、ダイヤ編成やお客さまへの情報提供について連携を取りながら行っていきます。

○鈴木委員長

同時並行で進んでいる話ですが、そこでちゃんと連携しているということで、ここの中に、今議論されている「せんだい都市交通プラン」の部分というところではこんなことが書かれていますというのを書いていただいたらいいのかなと思います。

○浅野経営企画課長

掲載する箇所を含めて検討いたします。

○成田委員

40ページで、LEDの表示器の機能向上がございます。これ先ほど広聴機能とも関係するのですが、市民から最終バスは何か赤いプレートになるとか、一目見て、ああ、最終バスだ、頑張ろうというようなサービスをつけてくれというのはないですか。都バスでは、最終バスはプレートが赤くなるので。そうすると、赤バス出ちゃったといってみんなダッシュして乗らないとみたいところがあつて、そういうのは仙台市ではあまりニーズもないのでしょうか。そういうご意見はあまりないですか。

○大浦輸送課長

私の知識としてはそういったご意見を受けたことはございません。

○木村次長

昔、方向幕を使用していた頃は、例えば都営バスでは、中から照らすライトを白ではなく赤に変えるというのがありまして、東京だけでなく何か所があったと思います。その頃は、最終バスを赤く表記してほしいという要望はありましたが、LEDに変更したため、単色しか出せませんとご説明しています。

○成田委員

要望として、入れてみたいのですがいかがでしょうか。

○木村次長

LEDを最初に入れたときには、現在のオレンジ色しかありませんでした。その後、3色LEDが地下鉄や新幹線の車内などに使われています。しかし、バスにつけるには単価が高過ぎることもあり、今回の更新も白色の単色です。首都圏の鉄道では、フルカラー液晶もありますが、バスには単価が高いことと、日光が当たったときに見にくいこと、最終バスだけ色を変えるというのは技術的にも経費的に難しいと考えております。

○成田委員

色が難しかったら、丸終マークとか、LEDでできる何かご検討いただければと思います。

○鈴木委員長

色が選べなくても表記のところで検討いただきたい。

○木村次長

背景と文字を反転させるということが出来るかもしれませんが、何が出来るか検討していきたいと思います。

○鈴木委員長

Sのマークだけついているのがあるのですが、あれだけだと分かりにくいなと思っていて、もう少し何か工夫は続けていただきたい。

ほかにいかがでしょうか。今バスに関してのところでありまして、バス停の周りの例えば環境に関してというところで何かご意見ございますか。

○長江委員

あまりバスに最近乗っていないのですが、今もされているかと思いますが、QRコードが載っていて、QRコードを読み取ると「どこバス仙台」のホームページに来るんですが、できたらそのバス停の路線ごとにQRコードがあって、その路線のQRコードを読んだら、「どこバス仙台」のその路線の時刻表が出てくるような、そういうところがあると多分使っている人としては便利だなと思ってもらえるような気がします。1回、1回バス停で一生懸命時間を書き写すとか、そういうのがなくなると利便性が向上するかなというふうに思います。ご検討ください。

○鈴木委員長

検討していただくということであれば、特に回答いただかなくても大丈夫ですか。

○大浦輸送課長

費用の問題はあると思いますが、確認いたします。

○鈴木委員長

費用は比較的最小限で済むと思います。

○大浦輸送課長

確認いたします。

○鈴木委員長

地下鉄のほうに関連して何かございますでしょうか。これは先ほど小泉委員からも自転車の件とかもありました。岡田委員からも事前、地下鉄から地上のアクセスの部分のところをもう少し改善しないといけないのではないかというご指摘もあったかと思います。これに関して、課長のほう、何か岡田委員から事前にいただいているご質問のところに関してご意見、ご回答ありますか。

特に、39ページのところの部分で、バス・地下鉄の連携強化の部分についてありますが、やっぱり地下鉄からバスの地上へのアクセスというところが必ずしも十分ではないのではないかと。特に、整備できていないところとか、必ずしもバス停に近いところにエレベーターで上がってこられるわけではないところが何か所かあると思いますので、そこについてどのようにお考えでしょうか。

○齋藤施設課長

施設課の齋藤でございます。

岡田委員からご意見いただきました地上と地下のアクセスですが、これから高齢化も進んでいくという中で、ここは重要でありネックになるのではないかと。うご意見でございまして、特例的に歩道を広げたり、民地を活用したりということでご意見いただいております。

現在の施設は、現況の道路の幅員などの条件下で成り立っています。ホームとコンコースの間のエスカレーターにつきましては、平成25年から下りのエスカレーターの増設を進めているところです。現在は台原駅で整備しておりますが、残り5駅を予定しており、あと二、三年のうちに完了いたします。

それ以外の大規模な改修を伴うような整備につきましては難しいところでござ

います。新たな出入口についてのご意見もございますが、駅周辺の大規模な再開発事業などで請願をいただくというようなことであれば、可能性としてはあると思いますが、それ以外のところであれば、用地の問題や土木の構造物への影響、お客さまへの影響もあり、基本的には難しいところが多いと考えております。

○鈴木委員長

ほかにいかがですか。

○岡田委員

この場で私を納得させるというよりも、このことを課題として捉えていらっしゃるのであれば、交通局でできない部分はしょうがないので、ほかの部署に働きかけていくべきだと思います。今おっしゃったできないことは無理でしょうけれども、できるところの部分があるかもしれないというお話でしたので、その部分を取り組んでいただくようなことを記載されるという方法もあるかなと思いました。

○鈴木委員長

実際、やっぱり一部でも取り組んでいるところがあるのであれば、それは積極的に書いていただくということ、やっぱりできない課題はできない課題でというところ、よろしくお願いします。成田委員、よろしくお願いします。

○成田委員

次のバリアフリーとも関係するかとも思うのですが、結局市民にとって大事なことは、足が悪くても車椅子であっても、ホームから地上に出られるというところになるわけですね。例えば北四番丁の駅ですと、仙南信金に出るところって途中までしかないので、大きい荷物を持っていると、そこから引き返すしかありません。その情報というのは確かにエスカレーターに乗る前にここでは途中までしかありませんという表示はいただいているのですが、ではどこに行ったらそのエレベーターなり、エスカレーターに乗って地上まで出られるのかという情報の提示というのは、現状ではどういう方針で行われているのでしょうか。

○齋藤施設課長

例えば車椅子利用者のために地下から地上へアクセスする「移動円滑化ルート」を各駅1ルートは確保しております。ただ、地上部分ではやはり目的地と道路の向かい側であったりすることもございます。2ルート目の設定というのは、ご希望、ご意見いただくこともございます。

例えば、北仙台のJRとの乗り継ぎの関係で検討しているところもございますが、先ほども申し上げましたように、用地の問題や構造物への影響から、なかなか2ルート目の設定も難しい状況でございます。

○成田委員

私がお伺いしたのは、新しく広げてくださいとか、作ってくださいということではなく、今ある現状、1つの駅に1つあるならば、そこが例えば改札を過ぎた出口側のいろんな標識の中に、ここの出口から行けば、すっと上に上がれますよというような、そういう表示がありますかということなのですが。

○齋藤施設課長

その表示はしておりますが、気づかれない方がいらっしゃるのかもしれませんが。

○成田委員

マークなんかあるのでしょうか、ユニバーサルデザインのような。

○齋藤施設課長

ございます。

○鈴木委員長

あの形ではまだ分かりにくいという声があるということが事実だと思いますので、例えば地面とかに、そういう車椅子の方向けのルートはこちらです、のような矢印を例えば入れるとか、何か工夫できるところがまだあると思うので、ぜひ改善に取り組んでいくということで考えていただけるとよろしいかなと思います。

○成田委員

ですので、北四番丁の話をすると、当該出口では上がりませんと書いてあるだけなんです。どこに行ったら上がれるのかという情報があれば、次にどこへ行けるというのが分かるので、それは市民とのコミュニケーションなんです。ここにはなくてすみませんみたいな、けれども、我々は一生懸命やっているから、ここに行っていただけると上がれますというのは。下るときも同じだと思います。上るときだけではなくてですね。

○鈴木委員長

私も先日車椅子の体験を行ったのですが、上のほうにあるのは見えにくいですね、車椅子の場合。だから、なるべく地面のほうに表示が例えば下げるとか、そういった配慮はいろいろヒアリングしながらしていただければと思います。個別のルートが絞られる駅はいいのですが、特に一番やっぱり外からいらっしゃる仙台駅の構内のところで、どこから行くのが最適ルートなのかケース・バイ・ケースになるので、もう少し工夫をいろいろ、それこそほかのところと連携をお願いしたいと思います。

○笠松次長兼鉄道技術部長

確かに、なかなか皆さんが使いやすい案内サインが足りないといったことや、ご指摘は多々あると思います。東西線と南北線のサインの違い、使い勝手の違いといったこともございます。そういったことも含めて、定期的に障害者の皆さんから意見を伺う意見交換の場もございますので、そういったご意見も伺いながら、どこにどのようなことをしたら一番良いのか、検討していきたいというふうに思います。

○鈴木委員長

今、次長からおっしゃった話というのは、バリアフリーの推進のところ、こういうこともしていますので、積極的に書いたらいかがですか。直接的にご意見も伺っているということなので。

○長江委員

39ページの分かりやすい案内サインのところに、ハンディキャップをお持ちの方と一言書くだけでもいいように思いました。

○鈴木委員長

そうですね、高齢者、仙台市を初めて訪れる旅行者等というところですが、そこにもう一つ加えると良いと思います。

○長江委員

それだけでもいいですね。ポジティブに検討していくということがちゃんと伝われば。

○笠松次長兼鉄道技術部長

はい。表現について検討いたします。

○鈴木委員長

あと、41ページのクレジットカード対応の券売機。結構定期券とか、パスを買うときや、チャージするときに使いたいという部分があるので、今現状での設置状況と、これからのところ、不足というのをもし書ければと思います。

戦略3のまちづくりの貢献に進めさせていただきたいと思います。

今、バリアフリーに関してのところも触れられたところですが、ここでは特に「せんだいスマート」との連携というトピックの部分について、岡田委員からのご意見伺えればと思いますが、いかがでしょうか。

○岡田委員

中間案には周知のことと意識に働きかけることを主体に書かれていますけれども、やはりハード的に何かやらないとなかなか難しいのではないかと思います。動機づけですね。例えば期間や時間帯などを限定して安価な料金をセットするとか、施設への直通バスを走らせてみるとか、あるいはマイカーの中心部乗り入れに対する課金とか。そういった利用者の増加を試行錯誤する姿勢がないと、現状の「せんだいスマート」の路線図を持って行って、こういうことですから乗ってくださいということとか、以前には環境とか健康面に訴えてアンケート的なキャッチボールとされた頃もありましたが、それらに加えてもう少し根本的な動機づけになるような魅力的な施策、取り組みなどをやっていかないと、あるいはやったという痕跡がないと、今までどおりのままでは来るべき運賃改定のときに、利用者のご理解を得るのが難しいのではないかというふうに危惧しております。

○鈴木委員長

ほか、あとこのあたりについてのご意見ありますでしょうか。

○長江委員

どこでお話をするべきか迷っていたのですが、戦略3で、まず44ページのMaaSのことについて、MaaSの定義が合っていたかなというところ。ルート検索から決済までをシームレスに行える仕組みというのではないと思う。そのモビリティ全体をサービスとして提供しようというのかMaaSだったと思うので、これはもう少し正しい適切な表現をしたほうがいいかなと思いました。

コミュニティバスやタクシー、シェアサイクルなど、そういったほかの公共交通機関との連携という部分が、あんまりここの中に見えていなく、路線を廃止するところには、きちんと表が書いてあるのに、ほかのこういう事業者を想定して連携していくということがこの戦略3の中で見えてこないような感じがしました。

それから、今ホットですが、美術館の位置が変わらなくなったとか、あと音楽ホールが国際センターのほうにできるとか、大手門がこれから改修されるといったということで、すごく仙台西側のエリア、これからいろいろと仙台市のほうで整備されていくことになると思いますが、そういう西側エリアと中心地区との回遊性の向上というのはこれからトピックになってくると思いますので、そういったことをきちんと連携してやっていきますとか、その回遊性の向上の一端をきちんと担いますという、そういうところをもう少し前面に出されたほうがいいように思いました。

○鈴木委員長

今いただいたところ、岡田委員からのご質問についていかがですか。

○浅野経営企画課長

他の交通機関との連携につきましては、39ページのバスと地下鉄の連携強化の中で、JR線や地域交通、それからシェアサイクルなど、こういったところの連携も検討していきたいということを書かせていただいております。

つぎに「せんだいスマート」との連携です。ここは公共交通利用全般の利用促進という取り組みを仙台市の交通政策部門が中心に行っておりますが、連携しながら、交通局としてできることは引き続きやっていきたいと思っております。

それから都市の回遊性促進ですが、観光施策への貢献、連携というのは必要であると思っております。個別の取り組みについて具体化したものがないところですが、今後、10年間の計画ですので、こういった新たに出てきたプロジェクトや取り組みというのは、この計画に書かれていなかったとしても取り組んでいくことになると思っております。

○長江委員

39ページに書いてあるのですけれども、例えば私が今気にしたのは、48ページの表のほうには、路線を廃止しますよ、だからこれを使ってくださいというふうな位置づけで表がどんと載っているのに、39ページには言葉で書いてあるだけというのは、もう少しポジティブなほうにこの表が使われているほうがいいのかというふうに思いました。

○鈴木委員長

立てつけのところですね、戦略4のところはこの利用の少ない路線に対して、こういったところの地域交通への連携を挙げる、概要版のほうには書いてあります。しかも、一定エリアの路線廃止というタイトルのもとに地域交通への転換と

いう、こういう直接的な書き方をしているのが、すごく狭くなっている。あとMaaSへの参画というところもすごく受け身な形ですが、MaaSの考え方というのがそもそも違って、モビリティ・アズ・ア・サービスなので、要はユーザー目線、利用者の方を第一に考えたモビリティのところで、交通手段が今ばらばらに縦割りでやっているところの不便というところをどうやって事業者全体の中で解消していく。そのための連携ということなので、話の順番が逆になっている気がするなと思います。

そういうのが先に書かれて、その上で交通局内ができるバスと地下鉄の連携、だけれども、小さいところから、小さいところから攻めていっているのが、やれる手だてが結局のところ路線廃止ぐらいしかなくなってしまうというのが、今の現状なので、どちらかというと、まず最初に、例えば仙台市の交通政策課と連携した形での市内の移動体系の全体というところをMaaSの視点も入れて再検討していくという話を先に出して、そのときに地域交通としての考えられる交通手段というのが、こういうのがいろいろありますという説明をいただき、その上で交通局の中で市バスと地下鉄のところの連携というのがこういうことでやっていますというふうに各施策のところに入ってくると、ちゃんと将来性のある計画になってくるので、順番は、ここの部分に関しては大きく入れ替えをしていただいたほうがいいかなと思ったところです。

現状施策の延長線上みたいな順番に引きずられているところが強くありますので、その上で交通局としてできることを書き、その上で全体見たときにほかと連携しなければできないことというところで、このまちづくりへの貢献のところの各パーツのところに来るというふうになるので、先ほど指摘のあったパート、MaaSに関しての触れる部分と、それから地域公共交通計画とかに触れる部分、それから「せんだいスマート」の部分というところを前のほうに持ってきていただくというふうにすると、今の形の説明というのがしやすくなると思いました。戦略3の頭の部分のところということで、順番を入れ替える検討をしていただきたいと思います。

よろしいでしょうか。

○浅野経営企画課長

順番についてご指摘いただきましたが、最終版に向けて、交通局の取り組みを読んでいる方にとってどういった形でご覧いただくのが分かりやすいのか検討していきたいと思います。

○長江委員

45ページのICTのところ、可能かどうか分からないのですが、取り組みとし

て混雑状況のリアルタイムな表示であるとか、あとモニタリング、このコロナのことに関しても、CO₂のモニタリングのお話、先日前お話しさせていただいたと思いますが、ああいったものを導入して、バスや地下鉄なんかで混雑状況であるとか、今の乗車率がどのぐらいなのだというのをリアルタイムに表示させていくようなことができると、ああ、じゃあ、バス空いているなら使ってみるかなとか、バスの中ではそんなに密になっていないんだなというようなことがちゃんとわかってもらえる。そういうのを積極的にアピールしていくというのは大事なかなというふうに思います。

○大浦輸送課長

バスの混雑表示は、どこバス仙台で行っております。3段階で示しています。

○鈴木委員長

そこをやられているということは伺っているのですが、それがもっと市民の方に積極的に利用していただけるようなところをいろんなレベルで、例えば路線としての利用率を向上させる上で、ここの路線は非常に空いていて、ディスタンスあるので、コロナも心配なく利用いただけますみたいな積極的に発信を。公共交通利用のところで多分コロナの感染リスクというのはすごく低いだろうということが見えてきているので、積極的にそういうのを使って、出歩いていただく。

やっぱり市内のところにも回遊に関しても、混雑した密なエリアではなくて、比較的分散化したところだと、各施設とかの利用も平準化、平均化されていくと思いますので、そういった目的というところを明示していく。その根本にあるのは、今長江委員からご指摘があったモビリティ全体の連携といったところですけども、その状況をなるべくリアルタイムに近い形で、リアルタイムでできなくても必要に応じて発信するということを前面に出していただきたいと思います。よろしくお願いします。

○成田委員

大変細かいところで恐縮なのですが、45ページでICTや新技術の活用例と黒字で白抜きしている箱の記載は、これはである調になっていますが、29ページはですます調になっているとか、用語はである調であるとか、その辺も最終に向けて一度ご確認いただければありがたいなというところです。

46ページのフィーダーバスというのが、一般的に知られている名前なのかなというところですので、それは接続路線バスとか、そういうものですか。

○鈴木委員長

そこは説明をしたほうがいいですね。

○成田委員

あと、同じで、仙台市と連携しながらというのも、やはり記載がございましたので、先ほどと同じ議論かなというところですよ。

○鈴木委員長

ほかのところ、このあたり小泉委員、何かご指摘、ご意見ございますか。関係機関の連携等に関して。

○小泉委員

最近の事故で、やはり地下鉄とか、電車に乗り継ぐときに目の見えない方が線路に落ちて死亡したという事故がまだあって、そういう防止をすることに関してもっとさらに地面にサインをもう少し工夫するとか、もう一ひねりする工夫をしていただきたいのと、あとはバスを待っているときに、バス停のところに屋根がついたりとか、風が吹くのに風を封鎖するのがあったりして、大変待つのが楽になって、お子さん連れとか、お年寄りの人がベンチで座っている様子を見かけることがあります。もっと増やしていただいて屋根付きのバス停を作っていただければと思います。

あと、最初に言った地下鉄と駐輪場の連携ということで、駐輪場のことにすごく私自身不満がいっぱいあるものでしたから、それを発言したかったのですが、管轄ではないとのことですので、保留にしたいとは思いますが、自転車に乗るのが1階と2階と駅がありますが、どうやらあそこの自転車置場の管理の人は、地下2階のほうに誘導させたいように仕向けているような気がするのですが、地下1のところも空いているときがあって、75歳以上じゃないとそこに自転車は置けないというふうな看板がついているんですが、75歳以上の人が自転車を乗り回しているかという、乗っている人はやはりここの長寿国であってもなかなかいないと思うので、75歳以上というふうな看板はひどいなというふうに思いながら、地下2階にいつも自転車を置いています。それは余談ですが、全体的にもう少しそういうふうな工夫するところは余地があると思いますので、さらに工夫して乗りやすいようにしていただければなというふうに思います。

○鈴木委員長

結構大事なところで、前回などからも小泉委員からは駐輪場、自転車との連携に関してというところはお指摘いただいているところです。交通局の管轄でないというのではなくて、やっぱりほかの市の各関係部署との連携というところもある

り、まちづくりの連携というところにもありますし、やっぱり公共交通の利用促進としても、そういう意味で2次、3次のところまで移動しなければならない。自転車等の連携というのは非常に大事なところになりますので、ここはぜひ来年コメントいただくということで強くお願いしておきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○浅野経営企画課長

後段の駐輪場のお話でございますが、今日この委員会でそういったお話があったということについては、関係部局のほうに伝えさせていただきます。

○鈴木委員長

青葉通り一番町の駅だけですかね、駐輪場が地下に直結、フロアに直結してくれている。何かもう少しほかの駅も駐輪場から地下鉄に行けるとすごくありがたいのかなと思います。

○長江委員

自転車関係だけではないですが、やっぱり利用客は地下鉄を利用するに当たっての不満であるとか、そういったものが附帯の設備であるとか、管轄外のことにしても質問とか意見が寄せられると思います。そういったものをワンストップで、これはうちの部署ではないからあっちへ問い合わせしてくれとかということではなくて、ワンストップで一旦受け入れられるようなそういう体制を整えていきますというのを、さっきのホームページとか、そういう情報の部分に書いておいてくれると、あるいはそういうふうに取り組んでいきますというようなことが書いてあると、今のようなのも、ああ、交通局にきちんと相談すれば関係部署にちゃんと取り回してくれる、というような感じになってくれるといいように思いました。

○鈴木委員長

実はMaaSって、結構サプライヤー目線のところに言われてはいますが、根本は結局、今の話があっていいと思います。要はやっぱりお客さまを移動するところの一番最前線でやっているの、その声が一番最初にあって、関係部署のところに届けるという役割も交通機関にもあり、そういう意味で市民の皆さん方、利用者の皆さまに愛されるやっぱり移動手段であるということの姿勢を出せば、そこは設備投資とかにお金をかける前にできる話なので、ぜひそういう窓口としての役割というところを意識として強化していただけるといいのかなと思います。ぜひ、そこは余りお金がかからないことだと思うので、よろしくお願いします。

○長江委員

これは私が自転車乗りだからという事です、管轄外だと思いますが、ロードバイクとか、高級なバイクに乗っている人結構いて、そういう人たちはやっぱり停めておけません、安心できないので。そういう人たちに対して付加価値が、お金がかかってでもいいからきちんと守りますというプレミアムな駐輪場が整備されたり、もちろんサイクルトレインというのもあるんですが、そういった安心して自分の愛車を持ち込んで使えるというふうになってくれるとより利便性が増すと思います。

○鈴木委員長

これ各駅でなくて、空きスペースの多い駐輪場は、例えば一部区画をそういうふうに乗せ料金にしたプレミアムなところ、そこは別に設備としてやるのではなくて、例えば監視員が少し頻繁に見るとか、何かカメラかなんかで常時集中的に監視するとか、そういうぐらいで十分いけると思います。そういうのをやっているところはいくつかありますし、逆に言うと、商売気を出したほうがいいです。

ちゃんとお金を取るべきところで、私思ったのは、47ページのicscaの限定icscaというのは、もっと積極的にばんばん作って、毎月何か新しい種類を作ってコレクターがとにかく買いあさってくれるようにやるぐらいのことをして、お金取らないと、交通局いつまでたっても経営改善にならないと思います。

でも、やっぱりそうやって本当に不採算路線切るというふうに縮小方向をやっている、なかなかやっぱりよくないので、とにかくあの手この手で収益上げるように、増収・増益というところを考えていただきたいし、そのためには必要な投資もやっぱりしていただくということで考えていくといいかなと思います。

尽きないところもあるかと思いますが、戦略4のところを少し、今出だしのところの中での地域公共交通の48ページの部分に関しては、少しご指摘ございました。それ残していたところで、こういった中で一般会計補助金の49ページにあるところ、これ前回のところの指摘もありまして、これ繰入額をゼロに解消するのではなくて、抑制という表現にされたところについてというのは、もう少し委員からのご意見もあろうかと思いますが、この点いかがでしょうか。岡田委員。

○岡田委員

恐らくこれはそういう法の枠組みでやるしかないということがご回答だと思いますが、それだけでいいのか、自分の考えとして、利用者あるいは納税者として、どう考えていけばいいのかなという部分があります。これは、やはり一般会

計補助金はゼロにしなければだめなのではないかというのが1つです。

また、30億円ではだめで20億円だと良いという妥当性をどこで判断するのかということと、その議論に納税者である市民は入らなくていいのかという疑問が非常にあります。

あと、これもまた範疇外のことを言って申し訳ないのですが、交通局のバス・地下鉄を利用できない民間事業者のエリアに住んでいらっしゃる方が一般会計補助金を抑制したところで20億円のうちいくらかを負担しているという状況は解消されないで、そこは目をつぶってすいません、そのすいませんはどういう理由ですいませんということなのかなと。その辺をどう考えればいいのかという疑問です。何か意見があつてこうしたほうがいいのかというわけでないのですが、これでいいのかというのが率直に思うところです。

○鈴木委員長

ご指摘の中には例えば市バスと宮交バスとか重なっている路線のところで、運賃の違いが非常にあったり、そういったところも含めて利用者目線で言うと、違和感のある部分というところがまだまだありますので、そこは事業者が違うとはいえ、なるべくそこがでこぼこがなくなるような部分が必要だというのが1つと、あとこれも最初に申し上げた、ゼロにすべきだという岡田委員のご意見もまたしかるところですが、例えば市全域のところにある程度移動手段とか、移動圏を行き渡らせるためには、一定のやっぱり税金としての利用が必要であるというふうにもう言うのであれば、じゃあそれは適正なところのラインはどこなのかということをちゃんと示した上で、そこに向かってじゃあまず第1弾というのも1つの案かなと思いますので、そのあたりについてご回答をお願いします。

○浅野経営企画課長

一般会計補助金の在り方でございます。原則に立ち返れば、公営企業は独立採算ですので、ゼロにすべきというところがあります。一方、なかなか現状のその経営の状況を見たときに、今すぐゼロになるというのは難しい状況です。

しかし、一般会計側の財政的制約の中で、引き続き30億円を同水準で繰り入れを期待して経営をしていくというのもまた難しい状況にあります。そういった意味でも一般会計補助金を抑制して経営の自立性と持続可能性を高めていく必要があるということで、一般会計補助金の抑制という項目を立てたところです。

どこが適正な水準なのかというのは、極めて難しい問題だと思っております。いずれにしても、交通局も一般会計も新年度の予算編成の作業を行っておりまして、またその予算案をもって市議会に提案して、審議をいただいた上で次年度の予算が定まっていきます。交通局とすれば、一般会計補助金を抑制していくとい

うその大きい目標を持ちながら、毎年度、毎年度の一般会計補助金の額や、在り方というのは予算案の市議会の議論などを踏まえて決められていくべきものであると思っております。

○鈴木委員長

将来的な目標として、その方向性というところに別に異論はないと思うのですが、やっぱり一足飛びに達成できる目標ではないので、直近、まず実現可能なマイナス何億というか、そこをまずやはり見せていただかないと、何となく制限されているだけに聞こえてしまうというのが、客観的な印象です。

まず第1段階として、ここまでのところの達成を頑張るみたいなのが、短期的な数値目標みたいなものでも示せそうなのところがあるのでしょうか。

○浅野経営企画課長

運賃改定や便数調整などをお願いしながら、全体としての収支見通しをお示しをしております。一般会計補助金についてご覧いただければ、現状30億円規模の一般会計補助金というのを低減してきている、抑制してきている収支見通しになっておりまして、交通局の取り組みとをここでお示しをしていると思っております。

○鈴木委員長

一般会計補助金のところの部分、概要版の10ページの表のところを見ると、令和8年、2026年の改定のところの前まではほぼ、ほぼ30億円ずっときていて、ここで5億円だけ減ってというところ、7%改定で4億円ぐらい増えるところですので、これでどうだろうというのが結構疑問点です。

それが1つのラインであるとしたら、やっぱり2025年までの最初の5年間で、運賃改定の前までにやる努力的な目標と、それから運賃改定をした後のところの後期5年間のところでのいうのと、例えば2段階の部分のところで示していただくというような書き方はもう少し可能なのではないかと思いますけれども、そこは引き続き検討していただけますか。

○浅野経営企画課長

便数調整については、令和4年度から偶数年度で行っていくこと、それから、計画の前半の段階で地域路線との役割分担をしながら一定の路線見直しを行っていくことを含み収支見通しができております。

いずれにしても、一定の路線廃止や便数調整の効果は限定的なところもある中で、運賃改定もお願いしながら、何とかこの計画期間中、経営健全化団体に陥ら

ないよう経営をしていくということをこの収支見通しの中でお示ししつつ、一般会計補助金の抑制についてもお示ししていると思っております。

○鈴木委員長

引き続きというか、ここについてはいま一度ご検討をお願いしたいと思います。

よろしければ、あと第6章から第8章までのところも含めて、加えて何かご意見はいかがでしょうか。

○成田委員

50ページのところで、管理委託の話が載っていますが、とてもストレートに「人件費を抑制するために」と書いてありますが、少しストレート過ぎないかなという印象があります。どちらかというと、民間活力との協働であるとか、そういった形で表現されたほうが市民としては受け入れやすいだろうというのが1点でございます。

そして、あと53ページで、職員の働きやすい環境づくりというところですが、障害者雇用の状況を、障害者の雇用に対しての取り組みというのが見えてこないで、今あるのかないのか、やるつもりがないのか、あとはもしくはここで書く必要がないのかも含めて、ご検討いただければありがたいなということでございました。

最後に、59ページ以降、資料ですが、乗車料収入のところで、円銭の、何銭までの表記ございますけれども、こちらについて銭まで必要かという素朴な疑問です。昭和25年までは何銭までの収入が書いてあるので、もし必要でなければ、そこは見せ方としてどうかということと、もし必要だとおっしゃるのであれば、円と銭にポチをつけてしっかり分けて、右端をそろえて書いてくださいというところ です。

あと61ページのところで、乗車料収入税込み表示と税抜き表示2段書きに書いてありますが、前の資料では全部収入に関しては税抜き表示で出されて、グラフも全て税抜きであったかと思しますので、税込みを表示する意図といいますか、市民に対してのメッセージというのはどのあたりにあるのかなというところ です。

最後に、64ページの下から2行目の元年と平成26年4月のところで、（5%込み）と書いてありますが、この5%込みというのがよくわからないというところで、細かいところですけども、ご検討いただければと思います。

○浅野経営企画課長

資料8全般にわたりまして、最終案に向けてわかりやすい表記を再度整理した

と思います。

○鈴木委員長

岡田委員からご指摘いただいた中では、数値目標の表記というところのご指摘があつて、これは第7章のところに、最終案に向けて数値目標を入れていただくというふうにご説明があったかと思いますが、そのような対応でよろしいでしょうか。

ほかの都市の状況の参照というところは、全体にわたって関係するところについて、やっぱり必要というふうに思われますので、そこもぜひお願いしたいと思います。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・計画書の作成にあたり、どこか他の都市の計画書を参考にしたか。（収支改善の取り組みに成功している公共交通事業のお手本があるのかと思ひまして、もしあるなら参考にしたく。）

○浅野経営企画課長

この計画は、各政令市、東京都も含めた経営計画を網羅的に見ながら、今こういう形で示しております。どこの都市をモデルにということではなく、各都市の計画を見ながら、交通局としてこういう形で示するのが良いだろうとして、これまで計画を策定してきたという状況です。

○鈴木委員長

長江委員、この件に関して何かありますか。計画書のつくり方といいますか、ほかの都市の計画とかの参考として、例えばみたいなものがありましたら。

○長江委員

具体的にあんまり交通計画をきちんと読んだことがないので申し訳ないですが、ただぱっと見たときに、第7章の進捗管理で終わっていると、何かここが最後の章だというのが見えない、見えづらいのかなと思います。目次と方向性の部分ですけども、やっぱり進捗管理と成果報告というか、そういう計画を立てたのだから、その計画どおりにちゃんと進んでいることと、それを市民なり、利用者に向けて報告する、公表するということが必要で、確かに7-1の2つ目のポツの中に、「ウェブサイトなどを通じて公表します」とは書いてありますが、それ結構大事な部分なのかなと。せっかく作ったのだから、最後はそれを進捗管理して、きちんと報告していくというのが目次の中に、タイトルの中にきちんとあるというのが大事かなと思いました。

○鈴木委員長

岡田委員の最後のご指摘のところにも、市民とのコミュニケーションというか、この経営計画との、このあたりに関しての少し説明するようなところも必要ではないかというところにも関係するのかなと思います。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・利用者や利用しない市民とのコミュニケーションの機会を増やすような取り組みを設けられないか。

「せんだい都市交通プラン」では、今度パブコメに合わせてシンポジウム開かれますよね。交通局の中で、同じようなことをやるかどうかというのはまた別ですが、あれも公共交通の担当イベントになりますが、毎年やっていた交通フェスタとか、あと荒井駅のところでやっている「バス・ちか祭り」、何かそういうようなイベントで子供たち向けとかというところも必要、やっぱりそういうパブリックイベントとか、シンポジウムの部分、フォーラム的な部分を掲載するというのも、何か昨日いろいろ予習していて思いました。そういうのも検討していただけるとよいかなと思います。もちろんメディアの方にもいろいろ取り上げて、市民の方の関心も持っていただくというのも非常に大事なところですけども、そのあたりぜひお願いしたいと思います。

すみません、大分時間を超過して申し訳ございません。最後にこの部分に関して一応各委員から一言ずつでも、残り言い残したことがあればということで、コメントをいただきたいと思います。

○岡田委員

一言で済めばいいのですが、確認を1つ、それに基づいて意見を1つ、提案を1つ言いたいと思います。

まず確認です。施策や戦略で書かれている取り組みは、今までやってきたことはすごく書いてありますが、この中で、今までやっていなかったけれども、この10年でやろうとしていることはあるでしょうか。あるのであれば、その中で1つ、目玉というのは何でしょうか。

○浅野経営企画課長

これまでの取り組みは今後も工夫しながら進めていくと思っております。新しいところで申し上げますと、計画運休の取り組みや感染症対策は新しい取り組みです。

また、33ページですが、南北線車両の更新はやはりこの10年間の中で目玉であり、新しいところであると思っております。今回、様々なご議論がありました

が、市バスの路線の在り方、それから運賃改定というのは、やはりこれまで取り組んでこなかったところであり、この計画の中で、市民やお客さまにお願いをしていくところでございます。

○岡田委員

意見です。私今日大分理解が進んだのですが、この計画は、来たる運賃改定すなわち適切な運賃設定に向けて、利用を促進するとか、利用環境をもっとよくするのかと思っていたんですが、増客・増収、特に増客の部分に関しては、戦略という言葉で少しめくらましをされていた部分があるんですが、これは戦略ではなくて、ここに書かれているのは、今まで交通局はこういうことを一生懸命やってきました、これが精一杯です、今後も継続しますということです。

増客に関して交通局ができない部分はほかの部署などとの連携だとか、コロナ禍の動向だとか、世の中の動向次第ですので、新しくこういうことをやりましょうということを交通局では打ち出せないのも、これで勘弁してくださいということを書かれているのかなと。そうであれば、これで限界ですから、ほかの部署さんによろしくお願いしないと増客はできませんというトーンで書かれたほうが妥当なのではないかというふうに思いました。

ただ、私は交通局の取り組みはこれで精一杯でこれ以上できませんとは思っていません。できることはあるだろうなと思っています。1つの提案ですが、せっかく今回、地下鉄・バス共通で計画を立てられる中で、何か新しい制度を取り組んでいくとしたら、せめて「地下鉄とバス共通の一日乗車券」が仙台にはないので、そのあたりをやるくらいのことは書けないかなというふうに思いました。以上です。

○鈴木委員長

岡田委員の今言ったところをあまりそのまま受け取るのではなく、非常に大事なご批判というか、今のままだとそういうふうにしか取られない。けれども、やっぱりちゃんと増客・増収というところをきちっともつと出さないと、そういうネガティブな印象になってしまうという、そういう総括的なお話だと思います。大分もう少し組み直していただくということになると思います。最終案に向けてもう一作業必要になりますが、お願いしたいと思います。

○小泉委員

やはり人が移動する手段としてのバス・地下鉄ということなので、多々いろいろあるかとは思いますが、安心・安全を見える化する、よりサインをきちんと分かりやすくする、コロナ対策をするのであれば、ここら辺が全部殺菌してゼロに

近いですよというのを、数字化で見せる、見える化をすることによって人間というのは安心して座って、利用するという事になっていくので、それをもう口でこうだ、ああだとやっていることの説明よりも、企画書を考えるよりも、やはり見える、簡単にマークとか、看板をつけて見えない人が見えやすい地面にサインをつけて方向性を向けるということをいま一度、もう一度見直ししていただきたいと思います。

○鈴木委員長

見える化ですね。すごく大事なご指摘だと思います。

○成田委員

2030年まで計画を立てて複数年に渡って見ていくという中で、単純に表記の方法として、例えば49ページですと、下のほうから10行目ぐらい、年間30億円繰り入れておりと記載されています。そうしますと、これはいつの話だろうとか、今読むとわかるけれども、時間が経ったときにこれはどうだろうという表記が多々ありますので、そこを書きぶりとしては見ていただきたいと思ったところです。

あと、例えば裏面の50ページの下から4行目と一番下というのは「近年」とか、「今後」、それっていつの話だろうという部分が出てくるかと思いますので、そういった細かいところで恐縮ですが、体裁のほうもよろしくお願ひしたいと思います。

○長江委員

大変な作業になっていくかと思いますが、やっぱり最初の岡田さん言われたみたいに、未来を感じづらいというか、これまでやってきたこと、そして未来のことは料金値上げと路線の廃止に見えると、やっぱり夢を感じられないというところがあるので、積極的に例えばその増収に関しては、こういうことを取り組んでく具体的な政策ではないにとっても、そういうもう少し前向きな言葉があちこちにあるといいと思いました。

あと、細かいところですが、目次ぱっと見たときに、5章だけが戦略1、2、3、4と並んでいて、あと5-1、5-2、ほかでは書いてあるところが、私が前に言ったのが、効いたのかもしれませんが、目次見たときに統一感がないなというのが思ったところです。

○鈴木委員長

この中期計画案2030年までの10年間ということなので、やっぱり今全体として現状のところを私も事前のさばきの部分のところで、手が甘かったなというふう

に反省をしているところです。やっぱりもう少しちゃんと厳しく根本的に構成見直さないと、結局の結論がやっぱり運賃改定と路線縮小というか、廃止というメッセージばかりが浮き立ってしまうという、非常にネガティブなメッセージになってしまうので、やはり幾つかこの議論の中で申し上げました。

まず、皆様方は市の関係部署のところという以前に、やっぱり最前線でお客さまのところに対応されている大事なところであり、その現場としての声をもって本来こういうふうにあるべきではないかという意見を発する大事な役割があって、それに対して市の関係部局がそれぞれ協力をするというところで、どちらかという受け身ではなくて能動的にやっぱりこの計画を考えていただきたいと思います。

それをやっぱり出す上においては、パーツ、パーツとしてはいろいろ検討されていると思いますが、やっぱり組み方の順番が大分逆になっている、順番として。というところが見受けられますので、順番の総入れ替えをもう一度見直していただきたいというところがあります。

あと1つ、私の中で今最後のところで気がついたのですが、2030年ということを見ると、政府としてもCO₂削減の環境に関してのところ、今回SDGsを入れましたけれども、それから考えると、公共交通の利用促進というのは、要は国家的な利用する側の責務。

だから、車に乗るのではなくて、CO₂を使わない公共交通をやっぱり一層利用しましょうと、その上で我々としてはどういうふうに環境を改善していくという持っていく方をすることで、もっと支持を得られるようにということなので、何かこのままだとなかなかバスとか地下鉄はもう先行きがないので、どんどんなくなりますという話に取るのが非常にまずい方向だと思いますので、ぜひお願いしたいと思います。

それで、まだあともう一つ議事が残ってございます。

最後の1つとして、パブリックコメントの実施に関してのご説明をいただきたいと思います。

〔資料説明〕

○鈴木委員長

パブリックコメントで、これは伺っているところでは、議会のほうでも上げていただいてということの議論を経てこのスケジュールになっていると伺っています。今日思っていた以上にいろいろご意見が出たところもあって、大変申し訳ありませんが、すぐに対応できるところだけでも手直しをして、それで議会、パブコメに臨んでいただくべきだと思います。委員の皆様方にも申し訳ありません

が、ご協力いただいてメールベースで早急に中間案、修正できる限りできるだけいいものにして皆さんに聞いていただくようお願いしたいと思いますが、皆様よろしいでしょうか。ぜひお願いしたいと思います。

3 その他

○鈴木委員長

ほか、これに関してのご意見、ご質問とか、特にございませんでしょうか。ありがとうございます。

私のほうでの議事進行はここで終了とさせていただいて、事務局のほうにお返ししたいと思います。よろしいでしょうか。

ご協力ありがとうございます。それでは、議事をお返しします。

4 閉会

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

鈴木委員長、どうもありがとうございました。

今回、様々ないただきました意見をもとに最終案に向けた最後まで進めてまいりたいと思っております。そして、次回の検討委員会でございますが、2月上旬頃の開催を目指してまいりたいと思っております。詳細な日時は委員長と今回同様調整させていただきます。

今回の議事録でございますが、事務局のほうで原案を作成し、皆さまに確認をいただいた後に、名前、最後にご署名いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上で第3回仙台市交通局中期経営計画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。