

第4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3年1月28日（木） 18：35～21：00
- 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、高橋次長兼鉄道管理部長、笠松次長兼鉄道技術部長、伊藤総務部長、氏家自動車部長、下山田総務課長、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、佐々木総合調整担当課長、三浦営業課長、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（最終案）
 - 3 その他
 - 4 閉会
- 配布資料**
- 資料1 パブリックコメントの募集結果
- 資料2 仙台市交通事業経営計画（最終案）のポイント
- 資料3 第3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4 仙台市交通事業経営計画（最終案）
- 資料5 仙台市交通事業経営計画（最終案）概要版
- 参考1 第3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）

ただいまより第4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。
はじめに資料の確認を行います。

まずは次第。資料1がパブリックコメントの募集結果、続いて資料2が仙台市交通事業経営計画（最終案）のポイント、資料3が第3回検討委員会における議論のポイント、資料4が仙台市交通事業経営計画（最終案）本編の冊子、資料5が仙台市交通事業経営計画（最終案）概要版の冊子、参考といたしまして、前回委員会の議事概要となっております。

委員の皆様には補足させていただきます。資料1のパブリックコメントの募集結果が本日初めてご覧いただく資料となっております。資料2以下は、事前にお送りしていた資料となりますが、事前にお送りしていた資料から一部変更点がございまして、新旧対照表を資料の右に置かせていただいておりますのでご確認をお願いいたします。資料の不足等ございませんでしょうか。

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、長江委員が遅れて到着となりますが、現時点で4名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

ただいまから第4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、今回については成田委員にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

○成田委員

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。

「仙台市交通事業計画（最終案）」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が多いので、パブリックコメントの結果や、前回からの変更点を中心に簡潔にご説明いただきたいと思います。

〔資料説明〕

○鈴木委員長

それでは、ただいまの説明につきまして皆様からご意見、ご質問いただきたいと思います。各委員よろしくお願いいたします。

岡田委員から事前にご意見をいただいております。全部をご回答いただく時間があるか分かりませんが、時間が許す限り確認してまいりたいと思います。

意見を伺った上で、ご回答をいただく形でよろしいでしょうか。

○浅野経営企画課長

はい。

○鈴木委員長

岡田委員、付け加えるべきことはございますか。

○岡田委員

特にございません。

○鈴木委員長

それでは、事前意見でいただいたところで、6ページのわかりやすい情報発信に関する部分です。これに関して2点ほど、ウェブサイトの件、それから営業係数の掲載を付け加えた方がより良いのではないかという前向きなご意見です。これについてはご対応いただくことでよろしいでしょうか。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・「せんだい市バス・地下鉄ナビ」の運用開始を記載すると良い。
- ・市バスの路線別営業係数の公表も記載するとよい。

○浅野経営企画課長

完成版に向けて、加筆いたします。

○鈴木委員長

続いて、10ページの財務状況ですが、営業収益65億円というところを文頭に追加したほうがより分かりやすい表現になるのではないかという意見ですが、いかがでしょうか。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・「年間約 30 億円という極めて高い水準の」の前に、極めて高いことの根拠として「約 65 億円の営業収益に対して」を挿入してはどうか。

○浅野経営企画課長

最終版に向けて、表現を見直します。

○鈴木委員長

11ページのところ、表現として、「初期投資が莫大」など強めの表現になっているところについては、マイナスイメージを出さなくていいのではないかというご意見ですが、ご提案いただいた表現に修正いただくことでよろしいでしょうか。

○浅野経営企画課長

前回委員会でのご意見を踏まえて、「市バスと地下鉄の財務構造上の相違点」を記載いたしました。特に鉄道事業が一般的に持つ財務構造について丁寧にまとめました。改めて、読みやすい表現になっているか確認していきます。

○鈴木委員長

内容的に大きく違うわけではないが、「大きい」を「莫大」とあえて言わなくてもいいのではないかと思います。

続いて12ページ。代表交通手段の変化のグラフのところで、鉄道の平成14年と平成29年のJRと地下鉄の内訳があるか、という質問ですがいかがでしょうか。

○浅野経営企画課長

交通局ではデータを持ち合わせていないため、交通政策部門に確認いたしましたが、ご質問にお答えできる数字は持ち合わせていないということでした。

○鈴木委員長

パーソントリップ調査の項目を見ても、区別できるような回答になっていなかったと思う。残念ながらお答えできる数字はお持ちではないようです。

○岡田委員

分かりました。残念です。

○鈴木委員長

これとは異なる独自調査か何かで、参考になる数字を抽出することが代替としてはできるかと思います。年度などを合わせることは簡単ではないと思いますが、もう1つのご質問の10年後の値、これも簡単ではないと思います。地域住民の年齢層の推移などを検討する必要があると思いますが、どのように考えているでしょうか。

事前意見要旨（岡田委員）

・平成 29 年における鉄道とバスの合計が 17.7%だが、仙台市の計画として 10 年後にはどの程度になると考えているか。

○浅野経営企画課長

こちらにつきましても、交通局ではデータを持ち合わせていないため、交通政策部門に確認いたしましたが、ご質問にお答えできる数字は持ち合わせていないということでした。

○鈴木委員長

これは結構難しい問題ですが、半分近くを占める自動車の占有率、これが免許返納などもあり下がってくると思います。参考値として免許返納の年齢に達する方の人口割合を加えていただくことを検討いただければと思います。

○成田委員

表紙についてはこれからということですが、発表日は令和3年3月と記載されるということでしょうか。

○浅野経営企画課長

本日の資料は令和3年1月としていますが、最終的には令和3年3月になります。

○成田委員

14ページの（２）資金不足比率ですが、実績値が令和2年度、3年度が空欄になっていますが、3月に発表される際にも空欄のままでしょうか。計画が進んでいった後でも空欄のままになるということでしょうか。

○浅野経営企画課長

計画は令和3年3月にまとめますが、実績値は決算の値を記載しており、3月段階では令和2年度、3年度の決算の値がありませんので空欄のままとする予定です。

○成田委員

空欄部分は実績値が取れないことを示すよう表現を工夫してほしいです。

○浅野経営企画課長

バーや斜線を入れるなど検討いたします。

補足になりますが、現行の自動車運送事業経営改善計画は、経営計画の策定をもって終了いたします。令和2年度の資金不足比率は、経営計画には記載いたしません、決算が固まった段階でこれまでと同様に公表いたします。

○成田委員

ありがとうございます。

○鈴木委員長

引き続き3章以降に進みます。まずは、岡田委員からいただいたご質問から進めていきたいと思います。22ページの新型コロナウイルス感染症の影響についてで

すが、表のような形でそれぞれの状況を記載してはどうかというご提案です。表し方としては、グラフの各月の時点に起きた事象を書き入れていただくことも分かりやすいと思います。仙台市内の感染者数の推移や状況の変化などを書き入れるのはどうでしょうか。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・10年後に現在の状況を振り返る際に、利用者減少の背景となった代表的な事象を書いておけば状況を想起しやすいのではないか。例えば、仙台市の最初の患者の確認日、一斉休校期間、仙台市が緊急事態宣言の対象となった期間。

○浅野経営企画課長

コロナウイルス感染症の発生以降、換気や消毒などに取り組んできました。完成版に向けて、どの場所にどのような内容を載せるのか検討していきたいと思います。

○鈴木委員長

12月までのグラフになっていますが、完成版までもう少し時間があるのであればグラフの横軸も伸ばせるといいと思います。

岡田委員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。

○鈴木委員長

続いて、24ページの第4章ですが、前回、前々回の委員会でもご質問がありました「あらゆる施策を動員し」という表現についてですが、具体的な施策等も挙げて説明もいただきましたので、岡田委員からは表現を残した方がいいのではないかというご意見です。議論でご説明いただいた具体的な内容も文言に加えて、「〇〇などの本市のあらゆる施策を動員して」とすると、より分かりやすいのではないかと思います。

○岡田委員

そうだと思います。委員長は削除とのご意向でしたでしょうか。

○鈴木委員長

やりとりをした中で、記憶は定かではありませんが、少し表現が強すぎるかも

しません、と申しあげたかもしれません。

○岡田委員

この計画の中で非常に重要な意味合いを持つフレーズだと思っています。後段に色々出てはきますけれども、交通局だけでは何とかできない部分も非常に多いと思います。交通局から発信して他の部署に働きかけをすることによって色々な施策が使われないと今後難しいのではないかと考えていますので、残していただきたいという趣旨でした。

○鈴木委員長

曖昧な表現が残るよりは、なるべく具体的なところが明確になった方がより良いので、せっかくご説明いただいたのでそこを含めて記載いただいた方が良いでしょう。そこをお伝えしきれていなかったなと思います。よろしければ再度修正していただければと思います。

○浅野経営企画課長

前回委員会でご議論いただいた、5章の戦略3のまちづくりへの貢献については、公共交通を中心とした交通体系の充実と福祉施策や観光施策をはじめとする様々なまちづくり施策との連携として再編しました。最終版に向けて表現は検討していきたいと思います。

○鈴木委員長

繰り返しになりますけれども、バリアフリー、モビリティマネジメント、福祉、観光、MaaS等の施策を具体的に書き入れていただくとしっかりしたものになると思います。

25ページになりますが、資金収支の均衡という財政目標が言葉として短すぎて。具体的に何を指しているのか分かりにくいのではないかというご指摘です。言葉を足していただくなどしていただけるといいと思います。

○浅野経営企画課長

これまでの委員会でご指摘いただいた、分かりにくい文言には説明文を入れてきました。資金収支という言葉もなじみのない言葉であると思います。読んでいの方に分かりやすいものになるよう、用語解説を入れるなど完成版に向けて検討していきます。

○鈴木委員長

用語解説といったやり方もありますが、②などに関してはある程度具体的なものが載っている。それに比べるとあっさりしている感じがします。

○浅野経営企画課長

ここまでのページにも資金収支という表現は出てきますので、どの場所でどのように表現するか完成版に向けて工夫していきます。

○鈴木委員長

他に4章までのところでお気づきの点などありますか。

○成田委員

22ページの3段落目で「感染収束までの見通しは不透明であり」とありますが、現在は不透明でも、来年になれば透明になっている、計画10年間でずっと不透明ということはないと思うので、令和3年3月現在であるとか入れられると、こちらの伝えたいことと市民の受け止め方に齟齬が無いと思います。

○長江委員

営業収支の悪化と資金収支の均衡というのは読まれる人に伝わるのかよく分からない。コロナウイルス感染症のところでは営業収支の悪化が書いてあり、資金の話は無い。計画の全体像では営業収支が書いて無く、資金収支の均等という言葉が書いてある。言葉の使い方を検討していただけるといいと思います。

○浅野経営企画課長

読んでいただく方に分かりやすい形で、誤解の無いような書きぶりを完成版に向けて検討していきます。

○鈴木委員長

続いて5章以降に進んでまいります。岡田委員からいただいているご意見としては、31、32ページの感染症対策のところ、31ページの文章ではマスク着用や分散乗車の呼びかけなどが例示されていて、写真等は車両内の抗ウイルスコーティング作業や抗ウイルス抗菌処置済ステッカー、市バス混雑状況の公表が記載されているが、やはりマスク着用が一番ベースラインのところ、そのところが欠けているのではないかとご指摘かと思えます。混雑状況の公表は、私が希望して入れていただいたところで、写真等を差し替えるというよりはこの上にマスク等の着用のポスター掲示などを入れていただくのがいいと思う。電光掲示にもあったような気がしますでしょうか。

○笠松次長兼鉄道技術部長

東西線のトレインビジョンで出しています。

○鈴木委員長

そういったものを入れていただきたい。岡田委員よろしいでしょうか。

○岡田委員

はい。

○浅野経営企画課長

マスクの着用や車内での会話についてできる限り控えていただくようお願いしてきましたので、載せるよう検討いたします。

○鈴木委員長

脱線するかもしれませんが、都営大江戸線で発生した乗務員のクラスター感染の件で、水道蛇口を介したようですが、そのあたりは当然十分気を付けられているのでしょうか。交通局庁舎では手動の蛇口が多いようなので、リスクが高いように思っています。

○三浦営業課長

大江戸線の件があって、蛇口を触ることが感染拡大につながる懸念があって、現在、地下鉄ですと泊まり勤務がありますので蛇口を自動水栓に切り替えたいと思いついたのですが、蛇口の種類が色々あり、どこをどのようにしていくか検討しているところです。

○鈴木委員長

時間がかかりそうですね。

○村上参事兼業務課長

バスの方では、自動水栓になっている営業所も一部あるのですが、なっていない営業所について調査しまして、工事に着手していませんがすでに発注済みです。7つの営業所、出張所すべて自動水栓になる予定です。

○鈴木委員長

交換が終了するまでの間に、暫定的な対策というところを考えておいていただ

きたいです。

○三浦営業課長

暫定的な対応といたしましては、紙タオルをおいて蛇口を直接触らないようにしています。また、アルコール液も設置して消毒を強化して対応しています。

○鈴木委員長

妥当な対応だと思います。

33ページのIC乗車券システムの安定的な運用で、より前向きな検討を記載できないかというご提案ですが、なかなか難しいところで、計画に書くとそれに縛られてしまうこともあるので書きづらいのは分かるのですが、もう少し検討いただきたいと思います。岡田委員からは自動的なポイントチャージや1日の利用額の最大上限を超えないようにといったご提案があります。今のicscaの仕組みの限度もあって、初期投資で見たときにSuicaのような全国的な展開を入れなかった選択が、将来的に更新して変更していくこともあり得ると思います。今のicscaのままだと市中の電子決済の利用拡張は費用対効果としても難しいと思います。それでも全くないわけではなく、例えばカーシェアやダテバイクを使用する時の減免や商業施設とも何かしていたと思います。そういったのも書けるといいのではないのでしょうか。

○三浦営業課長

荒井駅の近くのカーシェアリングでicscaを使ってポイントが貯まるというのはあります

○鈴木委員長

パークアンドライドもicscaで割引があったと思います。そういった取組みも書くのがいいと思います。

○岡田委員

東北工業大学では学生証として使用されていますよね。

○鈴木委員長

東北大学でも提案したのですがだめでした。良い事例は積極的に書いてほしいと思います。

それでは34ページの車両更新ですが、南北線もそうですし東西線もですが、ホームの長さに編成あたりの車両数を変えるのは無いわけではないと思います。

検討するということまでの表現であればあり得ると思うのですがいかがでしょうか。

○齋藤施設課長

これまでも車両の編成数につきましては検討してきました。1編成あたりの車両を5両ないし6両にすることによりましてホームでの停止位置が変更になります。それに伴うホーム柵の移設などの地上設備側の改修が必要となり非常に膨大な費用がかかってしまいます。その検討をするのが今ではないでしょうかというご質問ですが、生産年齢人口の減少が推定されている状況下で、5両ないし6両にすることを判断するのは難しいと考えています。

○鈴木委員長

具体的な結論を経営計画に書く性質のものではないとしても、検討するという姿勢が大事なのではないかという趣旨でした。車両の編成数を上げることだけが答えではなくて、例えば運行の密度を上げることによって全体の容量を上げることもできると思います。そういったことも含めて総合的に検討いただくということとよろしいかと思います。

○岡田委員

委員長のおっしゃる通りだと思います。財政的な理由で今検討できないのは分かるのですが、交通局では今の4両で十分運用できているという認識なのだなと思えてしまいます。課題はないのでしょうか。交通局が全く課題はありません、このまま4両で問題ありません、利用者からも文句はありません、皆さん快適に利用されています、という認識であれば今の答弁で納得しますが、課題があると感じているのであれば何かしら検討するということを示しておいて、10年ありますから、例えば国から助成金や補助金が出ることがあれば手を挙げる。まずは課題と認識されているのかを明らかにされて、今の状況では出来ないので検討するという表現であれば納得ができます。今の状況で課題と感じていることを埋もれさせてしまって、ここに出てきていないのが利用者としては歯がゆい思いがあります。

○鈴木委員長

課題と感じるか感じないかということだけではなくて、そこを検討するにあたっての他の要因ですよね。判断するためにいくつかプラスやマイナスの部分がどうしてもあるので、それをワードだけでも列挙してこのような課題もあり、そこも含めて総合的に検討していくということをお願いいただくと非常に前向きにな

と思います。

○加藤交通事業管理者

当初は6両も想定して施設計画を作成し駅のホームなどを作りましたが、編成が4両だったり6両だったりとなるとホームドアの関係もあり運用上困難であり設備投資もかかります。ラッシュ時間帯の課題は認識していきまして、運行本数を一定程度増やす検討なども踏まえ、最大22編成の導入を計画しています。

○鈴木委員長

ご説明いただいた内容を記載いただければと思います。課題として何も考えていませんという答えではなく、課題と可能性を検討しながらより良い施策の方向として最大22編成を計画していますという書き方をするといいと思います。

○加藤交通事業管理者

ラッシュ時間帯は一番の課題となっていますので4両より6両の方が1回で運ぶ量は多いですが、それが叶わない中で1時間に運行できる本数を増やすために最大22編成ということです。

○鈴木委員長

もう一つ加えるならば、1編成を長くしても瞬間的にホームに滞留する人数が増えるので、それがどこか通路を通るときにボトルネックになりうるとすれば、どちらかという運行本数を上げてこまめに回収していった方が流れとしては良くなるということもありますので、そういう意味でも本数を増やすというのは支持されるところではないかと思います。

それでは35ページのところです。接遇教育の充実による接客サービスの向上についてです。こちら表現として充実という言葉だけで、具体的にはどこを取り組んでいるかというのが少し歯がゆいというのが趣旨ではないかと思います。もう一つはサービス向上のところで、なかなか難しいとは思いますが、7章の指標として積極的に入れて努力していることを明示していくのが良いのではないかと思います。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・これまでの取組みに加え、今度の追加する取組みを記載しないと、今よりもサービスが向上または改善することに繋がらないのではないかと。
- ・向上したかどうかを評価するために第7章に指標を記載すべき。

○村上参事兼業務課長

有難いとともに難しいご指摘と感じています。職員のモニター制度を使って乗務員のサービスの状況は把握しているところですが、全員に同じ回数を行っているわけではないので数字で表すのは難しいと感じています。岡田委員からのご指摘はごもっともだと思いますので、研修の回数や時間数など明示できるか検討いたします。

○鈴木委員長

前後の比較で回数が多くなれば良いという目標ではないですが、行っている事実は淡々と回数を書いていくことで良いのではないかと思います。指標に関してのところはそういった形で検討いただければと思います。充実というところに関して、何を充実させていくのかというところをもう少し言葉を足していただきたいのがもう一つのご指摘だと思います。そこについては記載してある接客研修やモニター制度などを充実させていくということによろしいのでしょうか。

○村上参事兼業務課長

出せるとすれば、ご利用者の方からご意見メールを多数いただいています。運転手の運転操作や接客に関するご意見を数字で表すことはできるのではないかと思います。研修の中身を考える上で、いただいたメールの内容を見ながら次年度の研修の内容を決めたり、外部講師の方と相談しながら研修内容を考えています。将来に渡って行っていくことをはっきり示せばいいのですが、利用者の方々の意見を踏まえた研修を行っている状況でございますので、どこまで充実の内容を足せるのかは検討いたします。

○鈴木委員長

指標にするかどうかはまだあるとしても、そのように利用者の方の声を研修などに生かしていること表現するだけでも、だいぶ前向きになると思います。

○岡田委員

研修の質を見直すようなことを考えていらっしゃるというご発言もありましたが、そういうことでいいと思います。今までに足りなかった部分をどんどん補っていくということであれば、今の状況よりも充実すると思います。パブリックコメントでもサービスが劣悪という言葉も見受けられますし、今の状況をどう変えていくかということを書いていかなければいけないと思います。例えば、外部講師の方にヒアリングしてみて、今まではこういう考え方でやってきたけども、最近こういった研修をしていますというのがあれば、今後取り入れていきますと書けるのではないかと思います。

○村上参事兼業務課長

一昨年度あたりから研修の内容を変えてきているので、記載内容を検討します。

○岡田委員

サービスの向上はとても重要だと思いますのでよろしくお願いします。

○長江委員

31ページの感染症対策のところで情報提供なのですが、京都大学のモビリティマネジメントをしている藤井聡先生が、公共交通の中でマスク、手洗いに加えて顔を外で触るな、その3つを守っていればどんな公共交通であろうとその中で感染することはほぼ無いという、啓蒙のためのポスターを作っていますのでご参考にしてもらえるといいと思います。

○鈴木委員長

続いて、36ページの利便性の高い乗車券制度ですが、すでに行っている取組みとこれから検討していく取組みのところにひとつ区切りを入れて、すでに行っている取組みに関してはこれを継続してというのと、これから行う取組みのところについては具体的にはまだ書けないにしても検討していくというのを明示していただくべきと思いますがいかがでしょうか。

○浅野経営企画課長

36ページ以外にも、取り組んでいるものとこれから取り組んでいくものをかき分けてはどうかとご指摘いただいているところです。読んでいる方に分かりやすい形で計画を作成したいと思っていますので、完成版に向けて確認していきたいと思っています。

○鈴木委員長

ちなみに、具体的に言うとバス・地下鉄共通一日乗車券はすでにあったでしょうか。スマートフォンを用いた電子乗車券というのはこれからですね。

○浅野経営企画課長

バス・地下鉄共通一日乗車券はまだありません。スマートフォンを用いた電子乗車券もまだありませんが、試行段階で行ったことはあります。いずれにしろMaaSの推進と合わせながらこういったことができるのか、今後取り組んでいく

いと思い記載しています。

○鈴木委員長

そうすると、文章の間のところにすでにやっているところの継続というのをワンフレーズ足していただくということですね。

○長江委員

バス路線を減らすので代わりに地域交通への転換を促すと書いてありますが、そうするとバスに乗れない人はicscaで乗継ぎを使えないことになるので、代替交通手段と位置付けられているもの乗継ぎをちゃんとできるようにするとか、ドアツードアでトリップチェインをちゃんと繋ぐことができますよというようなことを目指していきますとぜひ書いてほしいと思います。

○鈴木委員長

39ページの5行目の「また」の後に地域交通、シェアサイクル等多様な交通機関との連携も検討していきますという部分に少し具体性が不足しているというご質問もあったかと思います。そこをバス・地下鉄の連携の部分の仕組みをさらに拡張していくことを検討していくということを書き入れていただくと長江委員のご指摘に沿えるのではないかと思います。

○浅野経営企画課長

地域交通との役割分担というところで、乗継ぎというのはひとつ課題になってくるだろうと思いますので、交通政策部門において、地域交通導入にあたって乗継ぎをどうしていくのかも含めて検討していくことになると思います。そういったことも含めて、43ページの地域の移動手段の確保に向けた取組みとの連携の最後の文で、市バス・地下鉄が乗継ぎ等において連携を図ることによりというところで、交通局と関係部局と連携をしながらどういったことができるのか検討していきたいと思います。

○鈴木委員長

バス路線を地域交通に代替していくときに、その役割の分担という表現をされていますけれども、それがその段差によって利便性の低減に繋がらないようなということを一言入れていただくだけでだいぶ変わると思います。

次の37ページのところで、「知りたい」に答える情報提供の充実で、ご指摘いただいている岡田委員の意見では、計画に書くというよりは直していただくべき話だと思いますので、この機会に修正していただければと思います。表記揺れや

変換の揺れで認識してもらえないのは使いにくいと思います。

事前意見要旨（岡田委員）

・「せんだい市バス・地下鉄ナビ」のバス停入力方法の改善について記載いただきたい。例えば現状では「第4 合同庁舎前」ではエラーが出て、「第四合同庁舎前」と入力しなければ先に進めない。

○大浦輸送課長

あいまい検索という機能がありまして、導入に向けてチャレンジしていますので引き続き進めていきます。費用面に課題があり入れられていませんが検討していきます。

○鈴木委員長

分かりますが、そうやって遅れるうちに使えなくなっていくと思います。あいまい検索ができないことで逸失している部分があると思います。

合わせて、次のQRコードのところも部分的にはあったように思いますが、不十分なところもあるかと思うのでこういうのも含めて検討していただきたいと思います。岡田委員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。

○長江委員

私自身、どこバス仙台を使わなくなってしまって、ヤフーやグーグルなどで検索してしまう。インハウスで機能を追加するだけではなくて、ヤフーやグーグル、ナビタイムなどそういった主要なサービスの方に積極的に働きかけて連携を取っていくとか、結局自分のところでどんなに頑張ってもヤフーやグーグルの方が検索機能はどんどん先に行きますから、乗継ぎの案内も含めて。市バスから、ここはダテバイク使った方がいいですよとか、他の交通機関使った方がいいですよというのは全然出せない状況なので、それならばいっそ、ヤフーやグーグル、ナビタイムなんかに作ってくれとお願いするとか、何かシステムを一所懸命作るとは違う解決方法があるのではないかと思います。最終的にMaaSをやりたいというのであれば、ちゃんとトリップチェーンに繋がらないとだめなので、そういうのも含めてやれるようにしなければいけない気がするので、ぜひご検討いただければと思います。

○鈴木委員長

38ページのオープンデータの推進というところもあって、今の長江委員のご指摘はその通りなのですが、言葉通りで事業者に言うとも向こうも商売なので結構高い値段を要求してきたりして話が進みづらくなると思うのですが、こういう時にこういう役柄を使っただいて、相手側にもメリットがあって新しいシステムを作れることになりますよとか、仙台市がちょっと先行したモデル地域になるようにといただければより良いのではないかと思います。その時にデータを有効に生かすというのが強力なやり方ですのでそのあたりを考えていただければいいと思います。

○浅野経営企画課長

岡田委員から情報発信についても事前にご意見いただいています。ホームページと広報誌に加えてツイッターも始めて、交通局から発信する情報チャネルの充実を図ってきたと考えています。お客様の声を聴きながら既存のホームページやツイッターを充実させていくのは重要なことだと考えています。ご議論いただきましたように交通局からの発信の限界もあると思います。グーグルなどを活用しながら、交通局からだけでなく情報発信も重要だと考えています。そういう意味でもオープンデータの推進を図ることで、これまでの交通局からの発信に加えて様々な媒体で情報発信を充実させていくのが重要だと考えています。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・今の情報発信は分かりやすい情報提供が来ていると考えているのでしょうか。そうでなければどのようにして今以上に分かりやすく発信していこうとしているか。

○鈴木委員長

長江委員、こういうのはボットを使って、事象が起きると勝手にツイッターなどのSNSで発信してくれるようなことはできないのでしょうか。

○長江委員

ボットを使うかどうか分かりませんが、例えば時刻表などのデータをオープンデータ化して、ヤフーやグーグルなどがちゃんと使えるように整理することで積極的に使ってもらうとか。彼らも検索で使ってほしいので、検索サイトが使いやすいように電子データで整備して、JSON形式で公開しておくとか、ダウンロードすればすぐに使える形で提供するとか、そういうような良い協力関係がきっと見つかると思います。

○鈴木委員長

タイミング的に時刻表をリニューアルした時に、出来上がった後に電子データにして上げてという順番だと、彼らも商売なので変わったその日に対応しなかったらマイナスなので、1週間でも前にデータが取れるようにするだけでも大きく違うと思います。もう一つはリアルタイムというのが非常に大事なので、例えば遅延や遅れ、場合によっては事前に決まっている運休や増便などそういった情報を取りやすい形の電子データで上げるというそのくらいのことだけでも、仙台の交通を優先してもらえる流れに繋がるのではないかと思いますので、そのくらいはしてほしいと思います。

○大浦輸送課長

まず、バスの時刻表などの静的データについては次の4月からオープンデータ化する準備をしています。動的データのオープンデータ化については、東京都が始めたばかりで、全国のオープンデータの協議会が立ち上がった状況で、そちらの状況を今は見ているところです。個別にはリアルタイムの情報をバスロケーションシステムはどこバス仙台で出しているところですが、それは交通局だけのシステムになっていますので、そこをオープンデータに転換していけばいいと思います。バスロケーションシステムは全国で20社ほど使っているようで、システム元の方で転換を考えていると思いますので、そういった状況を見ているところです。

○鈴木委員長

後半の方はそうだろうと思いますが、オープンデータの協議会の動きを見ているというのは引っかけるところで、そんなところを見てないでやれるのであれば先にやった方が勝ちですよ。東京の後追いをしていたら仙台はいつまで経っても1周遅れになります。コロナで東京がストップしている今が追い抜かすチャンスですから、東北から全国をリードするモデルを作る、そのくらいの気概を持ってやってもらいたいです。

○長江委員

遅延情報などを出すときに、交通局からどの路線も同じように出すのではなくて、例えばハッシュタグを付けておいて、自分が乗っている路線のハッシュタグをすぐに検索できるようにしておけば、今使いたいと思っている路線について、ハッシュタグをキーとした形で遅延情報がザーッと出てきてくれるというのをツイッターで見られるといい。ハッシュタグの一覧を登録しておいて普段乗っている路線で遅れているのか見られるようになると便利になると思います。

ついでですが、アイデアハッカソンとかありますので、オープンデータを使っ

てこんなサービス、サービスの向上のためのアイデアコンテストみたいなものを作りましょうというのを呼び掛けて、大学生などが良いサービスなどを提供したら賞金が出るとか、そして実際に採用するとか、そういったことで良い関係になるのではないかと思います。

○鈴木委員長

続いて、バスと地下鉄の連携強化についてですが、これも具体的に行っている取組みの部分、それから前回までの議論の中で特に地上と地下のアクセスの連携について、たびたびご意見いただいているところかと思います。先ほどもちょっと触れましたが、地域交通とかそういった他の交通機関との連携についてというところで、もう少し具体的ところも加えて表現を工夫していただきたいというお話がありました。

○浅野経営企画課長

バスと地下鉄の連携、それからJR線や地域交通との連携というのは重要な視点だと思っています。ここは交通局単独ではなかなか出来ないところもあります。他事業者との連携は引き続き取り組んでいく課題だと思っています。

○鈴木委員長

現段階でのサイネージの設置数であるとかはモニタリング指標に入れるような話ではないですが、サイネージの数を増やしたりだとか表示を充実させたりという取組みは直近でもあったと思いますので、そのあたりは積極的に書いていただいた方がいいのではないかと思います。

○鈴木委員長

先に参りまして、バス待ち環境の向上のところですね。見込み数の算定は難しいというお話ではあったんですけども、現段階のところはどういう状況になっているところかということを書くことはできないかということですがいかがでしょうか。岡田委員からは進捗管理の対象とすべきというご意見もありますが。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・ 上屋付きバス停などの今後の設置見込み数は交通局独自では算定が難しいと説明がありましたが、現在の設置数に対する1年あたりの増設数など目標値を7章に記載し進捗管理すべき。

○大浦輸送課長

現在の設置数は把握していますが、計画的なものについては5年くらいで作成し

ていましたので、10年分書けるかどうかは検討いたします。

○鈴木委員長

10年が難しいにしてもできるだけのところを反映していただけると良いと思います。岡田委員いかがでしょうか。

○岡田委員

それで構わないと思います。今後5年間は何台くらい見込んでいて、その後の5年間はそれ以降に検討しますということで。向上ということになると思います。少なくとも今より増える姿が見えないと向上とは言えないと思いますので、どういう意味で「向上」と記載しているのかを明らかにすべきだと思いました。

○鈴木委員長

10年先というよりも近い将来増えますと言った方が、読んでいる人も感じ的好いと思います。

41ページの南北線車両に合わせた利便性向上ですが、一般客の方にとってみてということも含めて書いていただくのはどうかということですが、いかがでしょうか。実際、結構段差の解消というのは車いすとかではなくても年を取ってくると非常に乗りやすさはあるので非常に良いと思います。

○齋藤施設課長

経営計画に記載の無い事項ですと、冷房装置の能力の向上があり、特にコロナ禍ですので冷房装置で外気を取り入れ車内換気の向上を図っていきたいと考えています。お客様にとって分かりやすいものとしては、案内ディスプレイの設置や監視カメラの設置が代表的なものであると考えています。南北線、東西線ともに主に通勤と通学に使われる短距離輸送であり、車両本体での増客の取り組みというのは基本的には考えていないところですが、むしろ安全性や利便性をアピールしていきたいと考えています。

○鈴木委員長

更新する車両の調達条件を検討する中で見えてくる話で、今のところで内装がこんなきれいになりますとかいうのは示せる状況ではないだろうなと思うんですが、調達にあたる仕様として快適性や利便性に関わるような評価ポイントというのはまだ用意はされていないですか。

○笠松次長兼鉄道技術部長

34ページにスケジュールがありますが、令和6年度に1本目を運用できるように、今まさに仕様を考えているところです。

○鈴木委員長

令和3年に新デザイン決定とありますが。

○笠松次長兼鉄道技術部長

もう少しで、デザインをどうしようかというのが具体的にお示しできると思います。

○鈴木委員長

今現在で入れられそうなものがないか、今一度検討していただくと少しは答えになるのかなと思います。

○笠松次長兼鉄道技術部長

3月の計画完成版までだともう少し何か書けるところはあるかもしれません。

○鈴木委員長

ぜひ検討してみてください。やっぱり新しい車両って市民の皆さんも期待しているところだと思いますし。今までのところでも東西線の車両の面構えのところも結構評価されるポイントだと思います。

それでは、思い出したところですが、仙台駅の西口の通路にグッドデザイン賞とかをもらったのを展示していますよね。ああいうのも結構アピールしていいポイントだと思いますがいかがですか。

○笠松次長兼鉄道技術部長

東西線の西改札のところですね。東西線は結構バリアフリーだったり駅舎のデザインだったり、そういう賞をいくつかいただいています。

○鈴木委員長

すでに過ぎた話ですけど、これまで努力ということで、今後についても頑張っていくということをアピールするだけでも少し説得力を持てると思います。

○笠松次長兼鉄道技術部長

表現は検討いたします。

○鈴木委員長

それでは44ページのバリアフリーの推進のところです。ここもちょっとエスカレータやエレベータなどのバリアフリーの部分で、今後10年、もしくは向こう5年ないし3年の中で、まったく無いのか何か取り上げられるものがないのかということですが、これについてはいかがでしょうか。

○齋藤施設課長

改札階とホーム階の下りのエスカレータにつきましては、令和5年度までに全駅設置する予定で進めています。階段の拡充等のご質問もありますが、出入り口のエスカレータの増設は、構造上、出入り口を作り直さなければならないため難しいと考えています。交通局以外の部署に働きかけをというところですが、例えば北仙台駅の南口へのエレベータの設置や仙台駅西口の再整備に伴い、バスターミナルへのエレベータ、エスカレータの増設等が他部局ではありますが検討、整備中でして、各事業との連携を強化していきたいと思っています。

○鈴木委員長

せめてそのくらいのところは書いていただきたい。難しいことや出来ないことを言ってもしょうがないのですが、地上側のところでのバリアフリールートのところへの誘導をもっと分かりやすく、例えばエレベータなどがありますが、そこに行くまでの車いすの方が雨に濡れたまま結構遠回りしなければならないなどあるので、そういうのを改善するというのはぜひ他の部局とも連携していただきたいです。

岡田委員、ご指摘の点についてはまだ不満が残るところかと思いますが。

○岡田委員

これも、財政健全化団体になろうかならないかというところで、頑張って利用者を増やしてご理解を得ながらこの計画を進めようとしている中で、「地上と地下のアクセスはネックになってない」という認識であれば、そういうご回答でここにも何も書かなくていいと思います。ネックになっているという認識があるのであれば、何かしら外に向かって働きかけるアクションとかそういうことが出てこないとうのかなど。お金が無くて出来ないというのは分かるのですが、交通局の中で課題として考えられているのかどうかを聞けないというのは非常に寂しいと思います。

○鈴木委員長

駅周りの民間の施設とかとの連携みたいなこともぜひ積極的に考えたらいいのではないかと思います。やっぱり交通機関単体で収益を上げようというのはなかなか難しいことで、利用する目的があつてこそなので、駅に近いところの施設はそれだけメリットがあるわけですから、最後あと数メートル繋ぐだけで莫大に効果が上がることが色々出てくるので、そういうのはぜひ検討していただきたいと思います。

○成田委員

44ページのインバウンド対応の多言語表記と記載がありますが、多言語化というところでは在仙の外国人对応というところでまちづくりに関係してくるのかという点が気になりました。ですので、多言語表記や、やさしい日本語などのソフト事業については、インバウンド対応というのはもちろんですけども、在仙の外国人の方達への思いやりと言いますか、そういった形での切り口が必要かと思っています。観光施策への貢献という枠組みになっていますけれども、多言語化については観光施策と在仙のまちづくりと分けて記載いただければと思います。

○鈴木委員長

大学としても留学生がいっぱいいます。今住んでいる彼らが住みやすい、使いやすい公共交通機関になるように。特に青葉山を見ていると仙台駅とは逆向きに乗るのは彼らくらい。そういったところを大事にしていきたい。その時に彼ら自身が世界に向かって、SNSを含めて情報発信してもらうことがインバウンドの部分にも繋がってくる話になる。おっしゃる通りインバウンド対応とだけ書くのではなくて、その前に在仙の方を大事にするというのは非常に見落としとしていたところになると思います。

○浅野経営企画課長

観光施策との関係の中で、インバウンド対応というのを掲げています。計画でどこまで書けるのかというのはありますが、今検討を進めているのは、成田委員からお話がありましたように、普段から生活されている外国人の方にどうやって情報発信できるのか、特にご利用いただくときにicscaをご利用いただきますので、より分かりやすいご案内の仕方はないのかというのを関係機関と検討を進めているところですので、そういった取組みは進めていきたいと思っています。

○長江委員

バス停にアルファベット3文字とかで識別番号のようなものを付けるのはできないのでしょうか。例えば、世界中の空港は3文字コードで認識されていますよね。

そういうのがあると、降りようとしても外国人は交通局大学病院と読めないですから「KDB」とあるだけでここで降りればいいんだと分かる。そういうのができるともうちょっと乗り降りしやすい。特に留学生はバスに乗って通学しようと思わない感じがあるので、もうちょっと留学生でも使いやすい、漢字が読めない子でも使いやすいような、バス停の認識ができるようだともう少し変わってくるのかなと思いました。難しいだろうなとは思いますが。

○大浦輸送課長

情報を収集しながら考えていきたいと思います。

○鈴木委員長

東京都圏の路線がコード化されたところなんかは、オリンピック対応なんかも含めてありますし、関連するとピクトグラムの再整理みたいなところもあったりするので、そういうのを含めてグローバル化対応を考えて、まだまだ改善する余地というか検討する余地はあるのかなというところを含めて、長江委員のご指摘を考えていただけるといいのかなと思います。外国人向けじゃなくても、日本人向けでもバス路線はほんとに分かりにくいですよ。使っていない人がこのバスに乗った時にどこに行くのかというのがみんな分かるかという。結構そこがバス路線の使い方があくまで路線上に住んでいる住民しか逆に乗ってくれないし、分からないところに行くときに自家用車で行ってしまうことなんですけど。やっぱり分かりやすい路線にすると、外から来る方にももうちょっと乗ってもらえるようにしていいほうがいいですよ。そのあたりを継続的に検討していただければと思います。特にイベントなんかも含めてですよ。

岡田委員から沿線イベント施設との連携や地元スポーツチームとの連携も含めてご指摘をいただいています。このあたりについてご回答いただければと思いますが。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・沿線地域やイベントなどとの連携は増客に向けて重要な取組みなので、7章の進捗管理の指標に追加すべきではないか。
- ・地元スポーツチーム等との連携では、入場料の割引とセットにしたバス・地下鉄の割引乗車券があれば、公共交通を利用した来場を促進できるのではないか。

○浅野経営企画課長

沿線のイベント、地元スポーツチーム、それから関係機関と連携した利用促進についてのご意見ですが、相手方の企画内容やタイミングもあって、ご提案いた

だいたような数値目標を掲げるというのは難しいかなと思っていますが、タイミングを逃さず引き続き取り組んでいきます。

○鈴木委員長

アドバイスとしては、逆に言うと自分たちのやっているところを有利に見せるような数字をうまく考えて作ればいいんですよ。例えば、相手をする方の種類が前に比べてこんなに増えましたみたいなことがあればそれを数字で書いて、こんなに頑張っていますという。必ずしも真面目に考えず、客観的な指標でこうですというよりは、自分達の努力を数字で積極的に表現するっていう意識で考える方がより前向きですし、それがむしろ皆さんにも分かりやすくなる手段だと思えます。

○成田委員

東西線ができる時に駅自体に賑わいがあって豊かなまちづくりに貢献するというのがあったように記憶しています。実際に楽しい駅、ワクワク感のある記載があるといいなというところで、例えば、現状では駅にピアノとか置いてあったりするのですか。

○浅野経営企画課長

置いていません。

○成田委員

楽都仙台でちょっとした音楽が聴けるといったような、スペースは作られていると聞いたように思うのですが。

○鈴木委員長

コロナ対応で今この瞬間は難しいというのはあるかも知れませんが、逆に言うとそこに人が集まるよりは、その部分をネットワークを通じて発信するみたいな仕掛けも合わせることでそこに観客が集まらなくても発想次第かなと思います。結構コンサートとか大きなイベントが無くなった分、不足感はあるので、うまくそういったところも活用していただければよいかなと思います。

○浅野経営企画課長

これまでも仙台クラシックフェスティバルとコラボして駅でコンサートをしたりだとか、お子さん向けであればスタンプラリーで駅を回ってもらうとことで駅の場を活用して楽しんでもらって、地下鉄やバスを使ってもらうという取り組み

は、今年度はコロナがあってなかなかできませんでしたけれども、そういったものは状況が許すようになれば引き続きやっていきたいと思います。

○成田委員

イベントを仕掛けていくという施策はあるんですけども、YouTubeなんか見えていますとピンクや黄色といったとても素敵なピアノがあって、そこを市民が弾いていく場面があったりします。市民参加の仙台の芸術性とかが外に伝わるのではないかというところですか。大規模イベント対応というのは記載がありますが、こういうのはもちろんですが、さらに駅が楽しい場所だと印象を付け加えていただけるとありがたいというところですか。ピアノを置くだけで費用もそんなにかけられないと思いますし。

○鈴木委員長

他の事例で言うと、東京都だったと思いますけども、駅や公共施設のスペースで大道芸などのパフォーマンスを申請登録制とする場所をあちこちに作ったりしています。ああいうのはすごくいいのかなと思います。これもコロナがあけてからでなければ無理かもしれませんが。私は最近謎解きのゲームが好きで、地下鉄と連携して検討してもらえるといいかなと思います。東京都だと範囲が広くてきついんですが、仙台ぐらいのサイズで各駅回らせてもらえると、非常にやりやすく楽しめるかなと思います。

○長江委員

45ページのMaaSの推進のところですが、ここで突然モビリティという言葉が出てきて、その後は移動手段と書いてあって、39ページの図の中には鉄道とバスしかないというなんだかちぐはぐなイメージがあって、幅広い移動手段を総称して乗継ぎ自由に出て来るとというのがMaaSの「Mobility as a Service」の意味だと思っていたんですけど、ちょっとこの辺のちぐはぐ感が拭えていない感じがあって、例えばダテバイクやタクシーとも連携しますよというようなことが、この図とかMaaSの推進のところからはちょっと読めないような気がしています。どう直してほしいということではないですが、モビリティという言葉を使ってみたらなんかうまくいくという風に読めてしまう。見ている人からは何がしたいのかというのは読めない。今のバスと地下鉄の乗継ぎ以上にあるのはここにあるようには見えない。

○鈴木委員長

辛い言い方をすると、言葉だったり絵だったり借り物感が否めないの、自

分達のものとして書き直した方がいいということかと思うんですけど。その点で言うと、仙台の地下鉄なりバスなりのところでやっているパークアンドライドとかダテバイクとの連携とかそういったものを全体像に落としてみる、この際一枚絵を作るのも一つの手かなと思います。業者に頼むとかではなくて若い職員に仙台市の現在のところとか将来的な部分をちょっと一枚絵で書かせてみるのも、まあ社内コンペじゃないけどもやってみるのも一つですね。

○長江委員

近未来感が出て来ないですね。10年の計画で、小学生の漫画に載っていたような10年後の未来のようなものが見えないのが残念だなと。

○鈴木委員長

そこまで先のことを考えなくても現状のところをもっと前向きにいいところをいっぱい取り上げて一枚絵を作ると、結構それだけで構成している皆さん方のところもものすごくモチベーションに繋がってくるというのが色んな事例でも見られるので、ほんとに仙台市の交通に取り組んでいるところをちょっと一つビジュアル化してみるというのを呼び掛けてみる価値は十分あると思います。並べるだけで結構いい絵ができますからね。

○鈴木委員長

頂いていたご意見も残り3つほどで、全体的なところになっているかと思いますのでまとめて伺いたいと思います。関係機関と連携した利用促進というところで、市民との関係についての考え方なりはどうするのかという話、あとは第5章の取組みのところについてのご指摘もいただいているところです。一番最後の部分、情報発信のところは先ほど触れていただいたところかと思います。ここ、まとめてになってしまいますけども、特に2点目のところは簡単にはお答えしづらいかと思いますがいかがですか。

事前意見要旨（岡田委員）

- ・利用促進に繋げるため、地域との協議や対話を行う仕組みを設けると良い。
- ・新たな運賃制度や路線の利便性向上など、試行錯誤していくことなしに来たる運賃改定や路線廃止の際に利用者の理解を得ることは難しいと考えるため、5章の取組みについて今後取り組もうとすることをもっと記載すべき。

○浅野経営企画課長

第5章の戦略に基づく取組みについて試行錯誤してというご指摘かと思います。

バスで言いますと数十年間据え置いてきた運賃というのを適正な運賃水準の検討を行わなければならないという厳しい経営状況という中で、割引の導入というのはどうしても慎重にならざるを得ないところではあります。運賃を据え置いてきた背景は様々あると思いますが、一般的に、値上げについて利用者の方のご理解を得るのが難しいというのが一因であると思います。値下げしたものをまた値上げするということの難しさは色々あると思っています。一方で、ご指摘いただいていますとおり、増客や増収に向けた取組みというのは極めて重要であると思っています。成功事例など広く集めながら行っていく必要があると思います。これまでの委員会でのご議論を踏まえながら、利便性の高い運賃制度の実施に向けて、例えばバスと地下鉄共通の一日乗車券であるとか、スマートフォンを利用した乗車券などを検討していくとしたところです。運賃改定の際にこういったことができるのかということも含めて取り組んでいきたいと考えています。

○鈴木委員長

少しアドバイスになればと思うんですが、改善などの施策を個別に取り組んでとなるとどうしても試行錯誤という言葉くらいになってくるんですけども、今まで取り組んできた施策と、今取り組んでいるところを、例えば一枚の絵の中にマッピングして並べてみる。そうすると個別に演奏していた楽器があったが全体として見えてくると、見方が変わってくるし関係性が出てくる。一種のオーケストラ的な形になるとだいぶ見方が違ってくるんじゃないかと思うんですね。まずは現状の中で並べてみるということをして、その上でこの部分が強化できるんじゃないかとか、もう少しこの部分が新たな効果があるんじゃないかということを見直していただくことが、第一歩になる可能性があるんじゃないかと思います。ぜひ、個別で戦略を書いていただいていたんですけども、最後の部分のとりまとめでこの戦略部分をまとめたところというのをに入れていただくといいのかなと感じているところでした。

最後、各委員から一言ずついただきたいと思います。

○成田委員

67ページの運賃の変遷についてですが、下から2行目の注記と内容がなかなか理解が難しく、たしかに計算的にはそうなるんでしょうけども消費税増加したにもかかわらず、1kmあたりの賃率は変わっていないじゃないかというところがなかなか理解が難しく、ここはどう考えたらいいいというところと、市民に向けての表記のあり方というのをどのように考えたらいいいのかというところです。

○浅野経営企画課長

計画全体を通してですが、私どもは普段から使い慣れていて、最初に読んだ方には分かりづらい表現がまだいくつかあるだろうというご指摘があり、67ページも含めてもう少しより良い表現が無いか完成版に向けて検討していきます。

○小泉委員

この4回、鈴木委員長のリードのもと、話の展開が地下鉄にでも乗ったように楽しく参加させていただきました。一つ私自身が思うのは、バスや地下鉄の乗り物というのはたくさんの人を移動させることができる乗り物で、自家用車というのは、通勤であれば一人で来てどこか駐車場に置くということになるので、二酸化炭素を出すのは自動車が多く出るわけなので、バスと地下鉄でたくさん移動させることのメリット、車の通勤はしないでバスや地下鉄に乗るようにするにはどうしたらいいのかと考えると、泉中央から仙台は往復で700円ぐらいかかる。錦町あたりに車を止めても600円か700円ほどで駐車でき、一日だと1000円くらいですかね。そのあたりの差をつけるためには、値段を安くするほうがいいのかなと思います。バスや地下鉄で通勤する人のいる会社には何かメリットを付けるとか、そこで工夫をしないとコロナ禍なのでやっぱり自家用車で通勤した方がいいやという気持ちの人が多くなってきている時でもあるので、これからの時代のことも考えてバスや地下鉄に乗せることを条例とかで作っていかないといけないのではないかと思います。

○鈴木委員長

数字の比較になってしまいがちですけれども、公共交通を使うことのメリットというのがより分かりやすい形になるような工夫というのが色々あっていいと思いますし、例えば今のお話で言うと普段の平日の時、通勤は定期券で通っているお父さんがいたりだとか、家族と一緒に移動するときに家族の分はかかるけども一緒に行けば割引制度がありますとか、普段の定期券の区間から1駅くらいだったらもう少しプラスアルファ何か。東京の事例ばかりで申し訳ないですが、京王線の「どっちも」は定期券に1000円プラスで渋谷と新宿どちらにでも行けるというもので、休日の利用を引き出しているところになります。何かちょっとプラスアルファで価値が出るような工夫を考えていただくといいかなと、例えば定期券なりパスを見せると割引とかサービスが一品つくとか。

○浅野経営企画課長

環境定期券制度というのをやっていて、例えばお父さんが定期券を持っていて、休日にご家族が一緒だと大人一人100円になる制度です。そういったものを継続しながら利便性の高い乗車券制度ができるのか考えていきたい。

○岡田委員

休日カルガモ家族です。

バスは利用できますが地下鉄はだめではなかったでしたか。

○浅野経営企画課長

バスだけです。

○鈴木委員長

今やっている制度のアピールを強化することと、さらに直すべきポイント、フィードバックをもう少し考えてもらうこと。せっかくやっても知られていないものが多いなと思います。

○浅野経営企画課長

計画にどこまで書き加えていくのか、完成版に向けて整理していきます。前段でお話のありました公共交通中心のまちづくりというのは、私共だけではなくて市役所全体の交通政策の中で、別の計画を作りながら進めていて、それらの取り組みと市バス事業、地下鉄事業がどういったところで関われるのかお互いの計画を進める中で今後取り組みを強化していくことになると思います。

○鈴木委員長

取り組んだ職員が思いを持って作られたとこともあると思うので、そういう方に一言二言アイデアを集めてみるのも一つの方法かもしれません。

○長江委員

地下鉄とバスを運用している交通局の計画というのは分かるのですが、それだとやっぱり縦割りになってしまうので、横串をちょっとでも書いておくと他との連携をやろうとしているなというのがああるし、書かないとやろうということにならなくなってしまうのではないかなと思う。委員会を通じて思っていたことです。公共交通を使ってもらう一つの方法として、名古屋とかでやっていたんですけど、icscaを使うことによってどのくらい環境に貢献できましたよという、エコポイントのような形でやるんですけど、例えばicscaの利用状況を見たときにあなたは今年1年でこれだけCO2削減できましたよというようなものを見せてあげるといふものを、完全に自己満足の世界ですけど。

○鈴木委員長

ポイントをあげなくてもやったことが世のため人のためになっているというのが見えるアプリだけでもいいんですよね。

○長江委員

それでランキングつけたりとかすると、またそれで面白いねとなるんじゃないかなと思いました。

○成田委員

15ページでSDGsを並べている中の12番で地球温暖化に対して二酸化炭素排出量の抑制と書いてあるんですが、それ以降具体の数字が出てきていません。今持っている数字であるのか分かりませんが、自動車で行く場合と公共交通で移動した場合にどれくらい差があるのかを示した上で、市民の良心に刺さるような貢献のあり方という形でも一つの示し方としてはあるのかと思います。10年間の中で人口減少と温暖化は2大課題として今以上に出てくるとしますので、そういった取組みについてこの時点でお書きになるというのはとても得策ではないかと思います。

○鈴木委員長

アメリカも政権が変わって、これから世界中かなり低炭素化、脱炭素化というのがこの5年、10年でかなり強くなりそうな感じがあります。

岡田委員、最後ですがいかがですか。

○岡田委員

パブリックコメントの数が多いことにびっくりしまして、すごく皆さん関心があるんだなと思いました。市の計画とか全体的な計画ならともかく、それだけ関心が高いことだと思います。ぜひこの計画を進める中で、利用者や利用しない市民とのコミュニケーションを大事にしてやっていただければと思います。というのは、先ほどの小泉委員のご意見に非常に共感するのですが、快適なバス、地下鉄ではありますが、やっぱり我慢して使っているという感覚があります。朝のラッシュ時になかなか地上に上がれないこともしかり、例えば公共交通でいらしてくださいと書かれた博物館や美術館に行っても、駅、バス停で降りても前には施設は無いですし、施設に行くと駐車場は無料なので、だったら絶対車で行く、次からはバスで行くもんかとなる。あるいは、六丁の目の駅の地下から地上に上がると、交差点4方向のうち出入口は2方向にしかなくて、50%の確率であの広い交差点を渡らなければだめなんですよ。雪の日、暑い日、やっぱり我慢させられている感が非常にあります。そこで、ハード的な整備というのが利用促進には

欠かせないと思うんですけれども、なかなか財政面で難しいとすれば、例えば建設工事で言えば、人に迷惑をかける、我慢を強いる時には、誠意を尽くした姿勢の説明などで理解を得ることが不可欠だと思います。自分の地域を便利にしていただきたいという利用者に対して、そういう事情をコミュニケーションすることによって、自分たちが利用することで乗車率を上げて、増収を図って、それが設備投資に繋がっていくんだという当事者としての意識を植え付けることにも繋がると思います。そういった意味で、十分な説明とコミュニケーションをやっていただけといいと思います。話は変わりますが、分かりやすい情報発信をして増客を図るということでしたら、私の所属する交通を考える研究会で長年取り組んでいまして、私どもの成果発表を来ていただいたことはあったんですが、今後、提案をお願いいたしますということであれば、喜んでご協力いたしますのでお声がけいただければと思います。

○鈴木委員長

交通を考える研究会の活動は長年取り組んでおられるので、その取組みの部分がもっと活かされていていいのかなと思います。

最後に私から、4回の会議ですがいつも時間がオーバーして申し訳ないのですが、貴重なご意見たくさんいただきましたし、少しでも仙台市の交通を良くするというのに各委員真摯に取り組んだ結果ということで、ご理解いただければと思います。ぜひ、ここの中に書き入れきれなかったことの方が多いと思いますけれども、今後5年、10年の中で形にさせていただく、紙に書くことよりも形にすることが大事だと思いますので、それをぜひ取り組んでいただきたいのと、この場だけの関係ではなく、今後も継続的に協力、貢献したいという思いで皆さん統一されていると思いますので、ぜひそこを汲んでいただきたいなと思います。皆さん、日々の安全と快適な運行にご尽力いただいて御礼申し上げますので、ぜひ今後ともよろしく願いいたします。

それでは、皆さんよろしければ事務局にお返ししたいと思います。

4 閉会

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

委員の皆様、誠にありがとうございました。本計画につきましては、頂戴いたしました様々なご意見を反映の上、2月に開会する市議会での議論を踏まえ、3月に策定いたします。今回の議事録につきましては、事務局で原案を作成しご確認いただいた上、成田委員に郵送いたしまして署名いただきたいと思いますのでよろしく願いいたします。

それでは、最後に交通事業管理者の加藤からご挨拶申し上げます。

○加藤交通事業管理者

委員会の締めくくりにあたりましてご挨拶させていただきます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、これまで計4回の委員会にご出席を賜りまして、貴重なご意見をいただき誠にありがとうございました。特に鈴木委員長におかれましては、開催の都度、事前の打ち合わせをいただくなど委員会の運営に多大なるご尽力をいただきまして、あらためて厚く御礼を申し上げます。本当にありがとうございました。本計画におきましては、生産年齢人口の減少に加えて、新型コロナウイルス感染症の流行という事態を踏まえまして、将来に向けていかにして我々が交通事業を継続していくかという大変重い課題に立ち向かうという状況になりました。この委員会を通じまして皆様から、考え方や手法にとらわれず、これまでの手法を脱ぎ捨てて乗車券制度の改善や利用の促進、最新技術の活用など、前向きに取り組んでいかなければならないというご意見をいただきました。私共、そのまま対応出来ないことも多々ありますけれども、ただ、これから事業を続けていくためには、今回いただいたご意見を踏まえてどのくらい交通局がこれまでの体質を変えて立ち向かっていけるかということを改めて認識したところでございます。今回の委員会、第1回目はリモートの開催ということで、当時は仙台市全体を含めてリモートの会議とはなんだろうというところから始まりまして、貴重な経験をしたというところでございます。前回、第3回委員会では、私共にはとても厳しい意見をいただきまして、事務局には急遽短時間で大幅な書き直しをしてもらうということにもなりました。これもひとえに委員の皆様の真摯なご意見、ご議論とことの賜物だと考えてございます。今回いただいたご意見をしっかり活かしまして、この経営計画を着実に進めて参りまして、市バス、地下鉄というものが次の世代にも持続するように懸命に努力して参りたいと考えております。委員会にご参加いただきました皆様にあらためて感謝を申し上げます。終わりにしたいと思います。本当にありがとうございました。

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

以上を持ちまして、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。皆様、誠にありがとうございました。