

第1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5月11日（月） 14：30～16：30
- 場 所** 仙台市交通局 7階 研修室（事務局のみ。各委員はWebを通じて参加。）
- 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、伊藤総務部長、浅野経営企画課長、佐藤経営企画課企画係長、他担当者2名
- 議 事**
- 1 開会
 - 2 委員紹介
 - 3 委員長及び副委員長選出
 - 4 議事
 - ・バス・地下鉄の経営概況
 - ・仙台市交通事業経営計画（骨子）
 - 5 その他
 - 6 閉会
- 配布資料**
- 資料1 仙台市交通局中期経営計画検討委員会委員一覧
- 資料2 仙台市交通局中期経営計画検討委員会設置要綱
- 資料3 バス・地下鉄の経営概況
- 資料4 仙台市交通事業経営計画（骨子）

1 開会

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

定刻になりましたので、ただいまより、第1回仙台市交通局中期経営計画検討委員会を開会いたします。

私は、本日進行役を務めます経営企画課企画係長の佐藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、委員会の開会にあたりまして、交通事業管理者の加藤からご挨拶を申し上げます。

○加藤交通事業管理者

委員の皆様には、お忙しいところご出席いただきまして誠にありがとうございます。

今般の新型コロナウイルス感染症の影響で、外出自粛などが行われ、経済や生活上の困難が増しており、市バス・地下鉄の経営におきましても、先の見通せない状況が続いてございます。

こういった大変な状況の中、皆様に交通局中期経営計画検討委員会の委員をお引き受けいただきましたこと、この場をお借りして改めて御礼申し上げます。

交通局中期経営計画検討委員会は、本市交通事業の今後の基本的な方向性に関する事項を中心に、その他交通事業に関する事項についても幅広くご議論いただき、厳しい事業環境下においても持続可能な市バス・地下鉄の運営を目的といたします。令和2年度中に策定する「（仮称）仙台市交通事業経営計画」に、頂いたご意見を反映することを目的としたものでございます。

本市の高速鉄道事業におきましては、平成27年12月の地下鉄東西線開業から本年度で5年を迎えます。仙台市地下鉄が、本市の主要な公共交通機関としての役割を今後も持続的に果たしていくためには、事業の将来像等を市民の皆さまにお示しし、ご理解をいただきながら経営していくことが大変重要であると考えております。こうした認識のもと、本市高速鉄道事業として初めての経営計画を策定したいと考えております。

一方、市バスにつきましては、「仙台市自動車運送事業経営改善計画」に基づき、運行の効率化等、各般の施策により経営基盤の強化に努めてまいったところでございますが、本市におきましては、市域を十文字に貫く地下鉄と、面的に広がる市バスが、一体となって公共交通体系を構築してございます。そこで、新計画につきましては、自動車・高速の両事業を包含した、仙台市交通事業の経営計画として策定したいと考えております。

委員の皆様からは、それぞれのご経験やご専門に基づく忌憚のないご意見を賜りたいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。以上でございます。

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

はじめに、「資料2 仙台市交通局中期経営計画検討委員会設置要綱」第6条第2項をご覧ください。委員会の成立についてであります。本日は、今般の新型コロナウイルス感染症への対応といたしまして、各委員Web会議でのご参加となります。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」としてありますが、本日は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、一般の方の傍聴は中止としております。

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。検討委員会の都度、出席委員の中から議事録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。

2 委員紹介

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

「資料1 仙台市交通局中期経営計画検討委員会委員一覧」により委員紹介。

3 委員長及び副委員長選出

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

続きまして、次第の3、委員長及び副委員長の選出に移ります。

「資料2 仙台市交通局中期経営計画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

はい。

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

長江委員。

○長江委員

仙台市の交通行政に長年携わっている鈴木委員にお願いしてはいかがかと思います。

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

ただいま委員長は鈴木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）

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

それでは、鈴木委員に委員長をお引き受けいただきたいと存じます。よろしくお願いたします。

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。鈴木委員長、副委員長のご指名をお願いします。

○鈴木委員長

副委員長は、長江委員にお願いできればと思います。

○長江委員

はい、承知いたしました。

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

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。よろしくお願いいたします。

次第の4、議事に進みたいと存じますが、**Web**会議につきましては、議事中の音声の安定性向上のため、動画をオフにさせていただきますようお願い申し上げます。

ここからの委員会の進行は、鈴木委員長にお願いしたいと思います。鈴木委員長、よろしくお願いいたします。

○鈴木委員長

よろしくお願いいたします。

4 議事

○鈴木委員長

議事に先立ちまして、検討委員会の議事録の署名人を指定いたします。署名人については、私以外の皆様の中から、五十音順で毎回お一人を指定することを提案いたしますが、いかがでしょうか。

（異議なしの声あり）

○鈴木委員長

それでは今回は岡田委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○岡田委員

了解いたしました。

○鈴木委員長

次第の4、議事に入りたいと思います。

議事、「バス・地下鉄の経営概況」について、事務局より説明願います。

○浅野経営企画課長

(資料3に基づき説明)

○鈴木委員長

ただ今の説明について、ご意見やご質問等はございますか。

○鈴木委員長

今回まとめていただいた資料3には、経営概況と少しの今後の予測がありますが、経営戦略の策定にあたって悩ましい実態としまして、新型コロナウイルスの状況があります。令和2年度の予測を立てておりますが、今の状況から考えますと、かなり大幅に落ち込んでしまうだろうと思います。「4 現行計画の策定」

「(1) 計画の目標」の①に挙げている平均乗車密度は、これまでであれば大規模なイベント等によって最大値を上げることで向上することができました。現在の状況では高い部分を上げることは禁じ手となってくると思います。どちらかと言えば低い部分の底上げをすることで平均乗車密度を上げていく必要があると考えながら説明を聞いていましたが、どのように考えておりますでしょうか。

5ページ目の「市バスの経営課題」として政令市と比較をしているグラフでは、仙台市は他都市と比べ費用はほぼ同じか少し低廉で、収益が他都市の平均に至っていないということですが、仮に他都市と同じくらいの収益であった場合にはどのように経営が改善しますでしょうか。

○浅野経営企画課長

まず1点目でございますが、新型コロナウイルスの状況によりお客様の数は少なくなっている状況にございまして、この先、長期的にどのような影響が出てくるのか、なかなか見通せない状況にあります。「5 計画に基づく具体の取り組み」に記載しておりますが、平成30年4月にお客様の利用の状況に応じた便数調整等に取り組みまして、平均乗車密度が少しずつ改善してきている状況にございます。運行効率を上げていく取り組みは一定の効果が出たと分析しておりまして、令和2年4月にも同様の取り組みを行ってございます。取り組みの効果を見ながら、どのような方法で運行の効率化に努めていく必要があるのか検討していく必要があると考えております。

2点目の営業収益でございますが、他都市と比べ営業収益が低い状況にございまして、これは他都市と比べ長い走行距離の割にお客様が少ないということでありまして、経営が悪化した要因となっていると分析しております。ここを上げていくことも、経営を考える上で重要な視点だと考えております。収益が他都市と均衡してきますと、損益は改善し、資金不足比率も改善していくことに繋がります。走行1キロメートルあたりの営業収益をどのように上げていくのかということ

につきましては、先ほどご説明いたしました便数調整を含めて考えてまいります。

○鈴木委員長

私の質問が分かりにくかったかもしれませんので改めてご質問いたしますが、現在の新型コロナウイルスの状況では、乗車密度を下げなければいけない状況にあると思います。政府が示している新しい生活様式もありまして、ある程度以上の密度のところは新型コロナウイルスが終息した後につきましても、当面の間は低い密度を続けなければならないと思います。平均乗車密度の向上という目標を変更すべきであるのか、あるいは読み替えを行って折り合いをつけるのか、というのが1点目です。

2点目は、何かしらの営業収益向上を行うことで、他都市の平均と同じくらいの収益を得た場合に、一般会計補助金の補助率は他都市の平均と同等くらいまで下がるのか、それともまだ追いつかないのかを数値で確認していく必要があると思います。営業収益をとりあえず他都市平均まで上げることを目標とするのであればどのような方策を取るべきなのか、といったように話を進めていくことが出来ます。収益を上げるだけで足りるのかどうかは判断ができないと考えております。

○浅野経営企画課長

まず、後段の営業収益についてですが、ご質問の数値を手元ではお示しすることが出来ませんが、次回、令和元年度の決算をベースとした収支見通しをお示しできればと思います。

前段の平均乗車密度についてですが、新型コロナウイルスによって過度な密状態を避ける必要はございます。平均乗車密度を目標とするかどうかといったこともございますが、経営を考えた場合には一人でも多くのお客様にご利用いただきたいと考えております。1台のバスを効率的に運行していくことがバスの経営の効率化にとって重要な視点でございます。現在の新型コロナウイルスの状況と、平均乗車密度の向上の両立の仕方には考慮が必要ですが、経営の効率化を考えますと平均乗車密度を上げていくことが重要であると考えております。

○岡田委員

2つ質問をいたします。「4 現行計画の策定」の(3)に「従来の事業量の概ね8%削減」と記載されております。バスの1年間の収入と支出は概ね100億円と理解しておりますが、年間8億円改善するという理解でよろしいでしょうか。

そういたしますと、「5 計画に基づく具体の取り組み」では便数調整で5%、

残りの運賃制度で3%と記載ということは、年間の改善効果が8,000万円などの記載があることから、8%削減というのはこちらのおおよそ8,000万円に該当するということでしょうか。

○浅野経営企画課長

8%削減とありますのは、金額ではなく事業量、すなわち走行キロの8%ということでございます。走行キロを8%削減した場合に相当する収支改善を目標に掲げたものでございます。

○岡田委員

2.5%分の走行キロが減った時に、収支改善した値が8,000万円などと示されているということでしょうか。

○浅野経営企画課長

その通りでございます。

○岡田委員

「6 計画の進捗状況」の資金不足比率や平均乗車密度の目標値はいくつでしたしょうか。どのくらいの平均乗車密度であれば計画の目標を達成出来たとしていたのでしょうか。

○浅野経営企画課長

現行計画では、資金不足比率、平均乗車密度ともに、目標値は設定しておりません。平均乗車密度は向上させていくこと、資金不足比率は抑制、少なくとも経営健全化団体に陥らないこと、20%に達しないということとしておりまして、何年度に何%という目標は設定しておりません。

○岡田委員

最後に、便数調整や運賃制度の見直しを行っていましたが、利用者や市民に示していく視点が大事だと考えています。交通局は営業係数の公表や東西線開業時の減便にあたって説明会などを行ってありました。どういうコミュニケーションをとって合意を得ていくのが大事だと思います。より厳しい状況になっていくのであれば特に大事な視点だと思います。

また、営業収支を他の政令市と比較しておりますが、仙台のまちのつくりでは例えば三大都市圏の事業者などと比べて1kmあたりの営業収益が劣っていることは当たり前なのだという視点に立ちまして、仙台ではこういうことをやっていかな

ければならないと考える視点が大事だと思います。それを踏まえまして、公営事業は独立採算という言葉や、一般会計の補助金年間30億円が高い水準であるとありますが、何と比べて高いのかということやそもそも必要なお金だったのではないか、という視点で考えていくことも重要だと思います。

○鈴木委員長

岡田委員からあった最後の部分につきましては、私が質問したところと重なっております。他の政令市というのはどこの市と比べたものでしょうか。次回以降示していただきたいと思います。

○浅野経営企画課長

承知いたしました。

○成田委員

バスのダウンサイジングなどにより固定費を下げるといったことは、現行の経営計画ではどのように行われてきましたでしょうか。また、財源は市債が関係しているのでしょうか。一般会計補助金だけで賄っているのでしょうか。

○浅野経営企画課長

バスの資産についてですが、車両の更新が毎年かかる費用としては大きいものであります。毎年25両程度更新しております。費用としては大きくなっております。財源には補助金がございますので、ご指摘の通り企業債を起こしましてバスを購入し毎年元金払いを行っております。新車25両程度のほかには、中古車両を他の交通事業者から購入することで資産の取得にかかる費用の縮減に取り組んでおります。

○成田委員

バスを安く購入する努力をして参られたと認識いたしました。都会ではミニバスが走っていることがありますが、そもそもの固定資産の取得費用を圧縮するようにしてきたということによろしいでしょうか。

○浅野経営企画課長

市バスの主な利用者は通勤・通学のお客様ございまして、バス車両も乗務員も、最もお客さまが多い朝ラッシュにどう対応していくのかというのが大事でございます。これに対応するために大型バスを投入し、乗務員の採用を行っております。一部の路線につきましては、利用の状況や路線の狭さの状況によって中型

バスを導入しておりますが、朝ラッシュに備えるためには大型バスを購入せざるを得ない状況でございます。中型バスの導入や中型バスで運行できる路線はないかなどの検討しながら、資産の取得については費用の縮減に努めて参りました。

○成田委員

もう1点伺いますが、2ページの右の柱グラフの「その他の費用」に市債の償還は入っておりますでしょうか。

○浅野経営企画課長

公営企業会計には、毎年の商いのための収益的勘定と、資産を取得するための資本的勘定がありまして、棒グラフは収益的勘定のグラフでございます。他方、バスの購入やバスの購入の際に起こした企業債の受け入れや企業債の償還は資本的勘定に計上しており、この棒グラフとは異なる勘定で経理をしてございます。

「その他の費用」の中には企業債の償還にかかる利息などが入っておりまして、大きなところでは、軽油などの燃料費や、人件費抑制のために進めているバス運行の民間委託の委託料などが入っております。

○成田委員

ちなみに、減価償却費は「その他の費用」に入っているのでしょうか。また、いくらでしょうか。

○浅野経営企画課長

入っておりますが、金額は手元に資料がございませんので、確認でき次第ご説明させていただきます。

○長江委員

先ほど聞きそびれたのかもしれないのですが、「事業量の8%削減に相当する収支改善」の「8%」というのはどのように設定したものでしょうか。

○浅野経営企画課長

資金不足比率を20%以内に抑制し、経営健全化団体に陥らないようにすることが現行計画策定の際の大きな目標でございました。事業量を8%削減すれば資金不足比率を20%以内に抑制できるであろう、計画期間中は経営ができるだろうと見通して、8%を掲げたものでございます。

○長江委員

資金不足が無くなればよいということでしょうか。金額で8%改善できればよいということなのでしょう。一方では運行便数が出ており、一方では料金の収入の改善となっているようなのですが、分母が違うものを足して8%になるというのがよく分かりません。

○木村次長

資金不足比率というのは、20%に達してしまうと民間企業でいうところの倒産と同じような状態となりまして、いわば国の管理の下に入ってしまう。そのような事態にならないようにどのようにすればよいかを、お金で出したのではなく事業量で出したものでございます。事業量は、バスの総走行距離で判断しておりますが、それを8%程度削減し、経費を抑えることで、資金不足額を収入と比較した時に、20%未満に抑制できるだろうと見込んだものでございます。

○長江委員

営業距離を削減するということを掲げたと理解すればよろしいでしょうか。

○木村次長

その通りでございます。運行を変えずに収入を上げるのは困難だろうと考えまして、運行に要するロスを減らすということでございます。

○長江委員

前段では、費用を減らすのはこれ以上改善しにくいと説明されておりましたことから、苦しい状態で酸素ボンベを外そうとしているように感じたのですが、このまま10年続くのかと心配になったところです。

○木村次長

おっしゃる通り苦しい状態ではございます。その中で、更に手があるかどうか、毎年推移しているお客様のご利用状況を確認しながら何か改善が出来ないか、様々行っているところでございます。

○鈴木委員長

小泉委員はいかがかでしょうか。

○小泉委員

これらの数字は誰が見てもひっ迫している状況というのは分かりました。日頃乗っている地下鉄やバスの感想といたしまして、運転士の乗客への対応が無愛想

な人が半分以上いるように感じております。おつりについて揉めてしまった際などにはちょっとした親切な対応を望んでおります。地下鉄駅では降りて上がってというのがいまだに大変だと感じております。また、新型コロナウイルス感染症に対する手すりや座る場所などへの対応はどのように気を付けておりますでしょうか。スタッフがバスや地下鉄に乗るのが怖いと話しており車で来ております。目に見えるような形で一般の方に情報を発信してほしいと思います。

○鈴木委員長

今のご指摘は大事な視点だと思います。経営概況の中にはこういった視点が表れてないように思います。

○浅野経営企画課長

後段の新型コロナウイルスの関係についてですが、お客様のご利用の状況を申し上げますと、バスの3月平日は前年比20%の減、土日は約30%の減。4月平日は前年比47%の減、土日は68%の減でございました。また、地下鉄南北線の4月平日は41%の減、土日は71%の減。東西線は平日50%の減、土日は76%の減となっております。お客様のご利用の状況はかなり落ちてございます。新型コロナウイルスへの対策といたしましては、地下鉄・バスともに車内換気を徹底するとともに、地下鉄では次亜塩素酸水を使用した消毒を週4回、バスでは次亜塩素酸ナトリウムを使用した拭き取りによる消毒を週5回行っております。また、主要な駅や定期券発売所、バス営業所等にアルコール消毒液を設置しております。そういった情報をウェブサイトやTwitterでお知らせをしております。お客様に咳エチケットの励行のお願いなどを行っております。

前段のお客様への対応についてですが、やはり乗車料収入を確保していくためには多くのお客様にご利用いただくことが何よりも重要でございます。そのためには快適なお客様サービスの提供は重要だと考えております。様々な研修などに取り組んでいるところでございまして、次期計画においても重要な視点だと考えております。

○鈴木委員長

後程説明いただく経営計画の骨子には、施策の1に「安全・安心の推進」、2に「快適なお客様サービスの提供」が挙げられておりますが、それらに該当する経営指標値が欠けているのが気になっておりました。できれば、お客様アンケートなどのサービス状況にかかる部分はコストなどとはまた異なる部分ですが、収益に関わる部分ですのでどのように表現していくか検討をお願いいたします。

新型コロナウイルスの状況についてですが、平時の時との相対比率でご説明い

ただきましたが、平均乗車密度の観点ではどのような数字になっているか示していただけると良いかと思います。ソーシャルディスタンスを確保した状態では、平均乗車密度がどのくらいの数字になるか分かると良いのではないのでしょうか。実はまだ乗っても大丈夫なのかなどと分かると思います。平均乗車密度は10人と記載されておりますが、適正なものなのかを客観的に見ることができると良いと思います。

○鈴木委員長

よろしければ先に進みたいと思います。

次に、「仙台市交通事業経営計画（骨子）」について、事務局より説明をお願いします。

○浅野経営企画課長

（資料4に基づき説明）

○鈴木委員長

短い時間ですが、重要な意見等あれば質問等お願いいたします。

○長江委員

骨子には施策の柱が4つありますが、「Ⅶ 数値目標」は4つ目の柱についてしかございません。残り3つの柱には定量的指標は必要ないのでしょうか。

○浅野経営企画課長

「Ⅶ 数値目標」についてですが、経営全体を見た時にこういった項目を掲げていきたいということでございます。個々の施策ごとにつきましても、スケジュールや達成すべき数値を掲げられるものにつきましても、定量的指標を取りまとめていきたいと考えております。

○成田委員

40%になってしまう資金不足比率を回避するためということですが、印象といたしましてはこれまでの延長において改善を重ねて20%以下を目指していくというように感じました。地下鉄とバス事業の連携というのが感じられないように思います。十文字の地下鉄とバスをどのように組み合わせていくのかということについては議論しないのでしょうか。

○浅野経営企画課長

このまま路線や運賃などを維持した場合に資金不足比率が40.7%となり、いわば国の管理下に置かれる経営健全化団体に陥るという試算をしているところがございます。現行計画と同様に、経営健全化団体に陥らないよう様々な取り組みをしていかなければならないと考えております。令和元年度の決算を踏まえまして改めて長期的な収支見通しを試算していきたいと考えております。40.7%を回避するためには、お客様の少ないエリアにつきましてご利用の状況に応じてバス路線を維持し続けるのか、もしくは他の交通手段で市民の皆様の移動手段を確保していくのかといったことでもありますとか、経営を維持していくためのあるべき運賃水準とはどういったところなのかといったことを、次回に向けて検討を進めて参ります。

バスと地下鉄の連携といたしましては、乗り継ぎのための情報提供でありますとか、icscaを活用した乗り継ぎポイント制度を実施しているところがございます。また、バスのダイヤ改正の際には地下鉄と乗り継ぎしやすいよう見直しを行っております、そういった取り組みを引き続きして行っていく必要があると考えてございます。

○鈴木委員長

経営計画の骨子ということで、詳細計画を次回以降作っていくということですが、40.7%というのは今のままで何もしない場合の数字ということですね。経営概況にも書かれていた8%程度の事業量削減といったことを行うことで、40.7%ではなくもう少し改善した数字になるのではないかと思います。それを示していただいた上で、それでも足りない部分についてどうしていくかを考えていく必要があると感じました。もう1点の高速鉄道と自動車との連携についてですが、これも非常に大事なところですね。せっかくバスと地下鉄と両事業あるのですから、バス単体では制約があって改善幅が取れないというところも、地下鉄の状況を見ると南北線と東西線が組み合わさっただけでも南北線がプラスになっているようなところが見受けられますので、バス単体ではマイナスでも地下鉄と合わさればプラスになる部分もあると思います。そこをどうやって数字で見せていくか引き続き検討いただければと思います。

○岡田委員

課題に対する施策と最後に目標がありますが、4つの施策を行うことで利用者増加または減少への歯止めを目指さなければならないと思います。課題から見ますと結びついているものが少ないと感じました。そもそも、東西線を開通してどのような結果だったのかという効果測定と分析評価を行うことで、まだ足りない部分を行っていく必要があると思います。バスはこれだけの利用者がある、地下

鉄は伸びているとありますが、仙台市の縦横の交通形態が完成したことで、マイカーなどの車の利用から公共交通へシフトしたのかというボリュームを量る必要があると思います。東西線が開業してももう少し公共交通にシフトしてほしいといったことや、仙台程度の規模の都市であればもう少し公共交通を利用してほしいなどの水準を明らかにしていくことで、これを達成するためには何をしていくべきかを考えていく必要があります。例えば、路線の組み換えや運賃制度であったり、ダイヤであったり。そういったところを考える計画になっていけば良いと思います。それを行うためには、今の時点で10年後の目標を固めてしまうよりも、前半の3年くらいで様々なことにトライしてみることで、良いものを残りの期間で継続して目標を達成するようなフレキシブルな計画になっていくと良いと思います。

ただし、それにはお金がかかると思います。利便性の向上と運賃などの負担のバランスをどうしていくのか、三大都市圏と比べて効率が悪いのは当たり前であると思いますので、それをどう支えていくかを考えていく必要があります。仙台市民はざっと100万人おりますので、一般会計から毎年もらっている30億円は、市民一人当たり3,000円の負担ということになるかと思います。バス事業全体での費用は年間約100億円ということですので、例えば一人当たり年間1万円の負担をすれば運賃を取らなくても運用ができるということにもなるかと思いました。極端な考えではありますが。仮にそうなった場合に利用者がどのようになるのかといったシミュレーションなど、5段階くらいの様々なシミュレーションを市民との合意の上で決めていく計画になれば良いと思います。

また、年間30億円の税金投入が高すぎる水準かどうかを決めるのは市民や市民が選んだ議会ではないかと思っています。30億円の一般会計の負担が高いと決めつけるのではなくて、もう少し利便性を高めたらこの程度の負担になるが皆様それでよろしいでしょうか、という議論を進めることで最適な落としどころを作っていく計画になれば良いと思います。

○鈴木委員長

重要なお指摘で、各委員同じように感じていると思いますが、まとめていただいた資料はどうしても事業量を削減することやコスト削減といった案だけになっていると思います。コスト削減は限界にありますという記載がありますが、利便性やサービスの向上で利用者を上げていくといったことを行っていないと切羽詰まった形になってしまうのかなと思います。一方で一般財源から補填があります。公共交通であるということから一定程度、いくらまでであれば一般会計で負担すべきなのではないか、といった指摘であると解釈いたしました。

5 その他

○鈴木委員長

本日の議事は以上ですが、委員の皆さまよろしいでしょうか。
事務局にお返しいたします。

6 閉会

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

委員長ありがとうございました。

今回の会議資料につきまして、細かい数字等でご不明な点がございましたら、メール等で受け付けさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

今回いただきましたご意見をもとに、事務局で経営計画の素案の作成を進め、次回の検討委員会でお示しさせていただきます。次回は8月頃を予定しております。具体の日時につきましては、委員長と調整させていただき、文書でご案内させていただきます。

また、今回の議事録については、事務局が原案を作成し、委員の皆さま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、今回議事録署名人となりました岡田委員に議事録を郵送しましてご署名をいただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上で第1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。