

第2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9月3日（木） 14：30～16：30
- 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、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（素案）
 - 3 その他
 - 4 閉会
- 配布資料**
- 資料1 仙台市交通事業計画構成
 - 資料2 仙台市交通事業計画（素案）概要版
 - 資料3 仙台市交通事業経営計画（素案）

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2回仙台市交通局中期経営計画検討委員会を始めさせていただきます。

初めにお手元の資料の確認を行います。

まず、第2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A4の1枚物。次に、資料1と右肩にあります仙台市交通事業経営計画構成、続きまして、資料2、A3横カラー刷りの仙台市交通事業経営計画（素案）の概要版、そして、資料3としまして、A4、左2か所とめてあります仙台市交通事業経営計画（素案）の冊子、以上となっております。

不足等ございませんでしょうか。

次に、本日の会議の定足数の確認を行います。本日は、5名の委員の皆様全員にご出席をいただいております。定足数である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、議事の進行につきまして、鈴木委員長、よろしく願いいたします。

2 議事

○鈴木委員長

ただいまから第2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。

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させていただいた順番に従いまして、今回は小泉知加子委員に議事録の署名をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○小泉委員

了解いたしました。

○鈴木委員長

早速ですが、本日の議事に入ります。

初めに、「仙台市交通事業計画（素案）」について、事務局から説明願います。

○浅野経営企画課長

経営企画課長の浅野でございます。よろしくお願いいたします。

資料1に基づきまして、仙台市交通事業経営計画の構成につきましてご説明を申し上げます。

本日お示ししてございます素案ですが、「第1章 計画策定の経緯」から「第6章 財政収支計画」までを内容としております。

中間案に向けまして、「第5章 事業内容」の取組内容ですとか進捗管理について検討を深め、加筆をしてみたいと考えております。また、最終案に向けましては、「第5章 事業内容」の年次計画、数値目標ですとか、資料といたしまして本委員会の開催状況等を内容とする資料等を加えて全8章でこの計画をつくってみたいと考えております。

資料1の説明については以上です。

それでは、仙台市交通事業経営計画（素案）の説明をさせていただきます。

本日は、お手元お配りしております資料2、A3の資料を使いまして、計画素案の概要についてご説明を申し上げます。

まず「1 計画策定の経緯」です。ここで策定の目的や期間について記載をしております。

今後10年間の経営環境ですが、生産年齢人口の減少等により、さらなる需要の減少が見込まれること、加えまして、コロナウイルスの流行によりバス・地下鉄利用者の大幅な減少が生じているところです。このような中においても、バス・

地下鉄を将来にわたり安定的に維持し、市民の皆様の身近な公共交通機関としての役割をしっかりと果たしていくことができるよう、今後の経営環境や課題を踏まえて、令和3年度から10年間の経営の基本的な方針や具体的な取組み、財政計画等を内容とする計画等を策定すること、また、計画期間が令和3年度までとなっている現行の自動車運送事業経営改善計画を統合し、市バス・地下鉄を合わせた本市交通事業の経営計画とすることなどを記載しております。

続いて「2 これまでの事業の振り返り」です。

(1) 乗車人員と乗車量収入、それから、経営の状況の推移をここでは記載しております。

黄緑の枠で囲っているのが市バスについてです。市バスにつきましては、ピークは昭和50年代半ばでしたが、マイカーの普及等、移動手段の多様化によって減少が続いております。平成30年度におきましてはピーク時の約3分の1までの減少。また、これに伴って乗車料収入についても約2分の1となっている状況です。そういったことから、平成19年度以降、各年度の収入と支出の差引である純損益が赤字となっていること、それから、平成25年度以降、資金不足が発生しているということなどをここでは記載しております。

続いて、青枠で囲っているのが地下鉄についてです。

南北線につきましては昭和62年7月の開業、東西線は平成27年12月の開業です。平成27年12月の東西線開業以降、それぞれ南北線、東西線ともに乗車人員、乗車料収入は年々増加をしている一方で、平成28年以降、東西線の開業に伴い、費用の増加などにより純損益は赤字が続いているということなどをここでは記載しております。

続いて(2) これまでの取り組みです。

厳しい経営状況に対応するため、安全運行を第一としつつ、サービス向上や経費削減に向けて取り組んできたということを記載しております。ここでは主な取り組みということで3つ掲げております。1つ目の給料表の見直しですが、これはバスの運転手、地下鉄の運転士、乗組員などの運輸職員の給与について、人件費抑制の観点から見直しを行ったこと、2つ目のバス運転業務等の管理の受委託につきましては、経営の効率化の観点から、バスの運転業務や、運行管理業務等を一体的に他のバス事業者へ委託をしたということ。それから、3番目の駅業務委託につきましては、窓口業務や駅施設の管理業務等について、民間委託を行ってきたことなどを、ここでは掲げております。

続いて(3) 「仙台市自動車運送事業経営改善計画」の振り返りです。

平成28年度に、市バス事業の安定的な維持に向けまして自動車運送事業経営改善計画を策定いたしまして、経営改善に向けて、需要に応じた便数調整による運行効率化や、一部運賃の見直しなどの施策に取り組んできたところです。

計画の目標といたしまして2つ掲げております。1つ目として平均乗車密度の向上、2つ目として資金不足比率の抑制です。

まず1つ目の平均乗車密度の向上ですが、これはバスの起点から終点まで平均して何人にご利用いただいたかということを表す指標ですが、平成28年に9.6だったものが、平成29年が9.8、平成30年が10.1、令和元年度は年度末にコロナウイルスの影響で乗車客が減少したことに伴って9.6と若干低下をいたしましたけれども、この計画期間中、着実な向上が図られてきたところです。

計画の目標の2つ目でございます。資金不足比率の抑制ですが、この資金不足比率といいますものは、20%を超えますと、法に基づきまして経営健全化団体とされ、国より厳しい経営改善に向けた取組みが求められるものですが、例えば、令和元年度の決算見込みでございますけれども4.3%ということで、計画策定段階では17.2%だったものが4.3%ということで、改善が図られてきたというところで、計画の最大のテーマでした「経営健全化団体へ転落回避」は達成できる見通しとなっているところです。

続いて「3 事業を取り巻く環境と課題」です。

(1) (2)には市バス・地下鉄に共通のものについて、ここでは記載をしてございます。

まず(1) 仙台市の人口動態です。

仙台市の総人口につきましては、おおむね横ばいで推移する見通しです。一方、年齢別で見ますと、少子高齢化の一層の進展によりまして、市バス・地下鉄の主な利用者層である生産年齢人口、このグラフで申し上げますと真ん中の少し色が濃いところですが、ここの減少が見込まれており、通勤・通学利用者の増加を見込むことが厳しい状況であることから、経営環境の厳しさが増していくことが想定されるということです。

続いて(2) 新型コロナウイルス感染症の影響です。

グラフは令和2年の乗車料収入前年比の状況を、青がバス、赤が地下鉄を表しているというものです。コロナウイルスの流行によりまして、お客様は令和2年3月から減少傾向が顕著となりまして、4-5月の利用者は、対前年度比で半数程度まで落ち込んだところです。令和2年7月時点では前年度の8割近くまで回復してきましたが、テレワークや、オンライン授業といった「新しい生活様式」と呼ばれるものが浸透していくことを踏まえまして、以前の利用者数の数字への回復には相当の期間を要するものと考えているところです。

また、コロナ禍で利用者数が大幅に減少する中であっても運行を継続してきたことに加えまして、安全・安心にご利用いただけるよう消毒回数を増加するなど、感染症対策のための新たな費用が生じることから、経営は一層厳しくなっております。

(3) 自動車運送事業の経営課題です。

この緑の枠で囲ったところが市バスの経営課題です。4つ掲げております。

バス課題の1つ目です。グラフを載せておりますが、グラフは市バスの走行1キロメートル当たりの収入と費用を示しております。市バス全体でご覧いただきますと、営業費用745円に対しまして営業収入が497円と少ないことから赤字となっております。

路線別に見てみますと、市中心部の桜ヶ丘線がほぼ収支が均衡している一方で、市郊外部の八ツ森線は収入が非常に少ないことから収支差が大きくなっております。このように極めてお客様の少ないエリアの運行が、全体の赤字につながっていると考えております。お客様が極めて少なく路線バスの維持が困難なエリアにつきましては、現在、市役所の交通施策担当部門が検討を進めております、例えば乗合タクシーなどのような地域が主体となって日常生活で利用する移動手段である地域交通などとの役割分担が必要であると考えております。

続いて、バス課題の2つ目です。現在、私ども市バスでは、一般会計補助金を年間30億円受け入れて経営を行っているという状況です。バス、それから、地下鉄といった地方公営企業は、法の定めによりまして独立採算が原則とされておまして、必要な経費につきましては、お客様から頂く運賃によって賄うことが原則となっております。

一般会計から30億円の補助金を受け入れているということは、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という状態です。受益者負担関係から適切な補助金の在り方・水準の見極めが必要となっていると考えているところです。

また、少子高齢化による社会福祉費の増大への対応等により、一般会計側の財政的な制約というのも年々強まっております。加えて新型コロナウイルスによる対策費の増や税収減も見込まれることから、将来にわたって現在と同水準の繰入れを見込むことが難しい見通しです。そのため、一般会計補助金への過度の依存は、経営の持続性の面からも回避すべきであると考えております。

続いて、バス課題の3つ目です。

市バスは、平成7年3月に運賃改定を実施して以来、一部券種や消費税改定を除きますと、20年以上運賃を据え置いてきたという状況です。

運賃計算の基礎となります1キロメートル当たりの運賃について交通局で試算をいたしますと、宮城交通が46.5円に対しまして、市バスはその約85%の39.9円ということで、県内の路線バス事業者の中では比較的低廉な水準を維持してきたというところです。このようなことから、収支は毎年30億円以上の営業赤字となっております。運賃収入で事業費を賄っていないという状況です。

この表では、令和元年の決算見込みの一番下のところですが、資金不足比率と

いうことで、ここが20%を超えますと経営健全化団体に陥るわけですが、令和元年度決算見込みでは4.3%です。

仮に現在と同様の条件で、路線や運賃などについて同様の条件で事業を継続してきた場合ですが、令和12年度には資金不足比率が58.3%ということで経営健全化団体の判断基準である20%を大きく超過する見通しです。喫緊の課題として運賃水準の検討を行う必要があるものと考えております。

続いて、バス課題の4つ目です。

バス乗務員に必要な大型二種免許の保有者は、全国的に減少及び高齢化が続いておりまして、また、宮城県におきましても、平成18年度比で約20%の減少となっているところです。事業を継続するために必要な乗務員数の確保が困難さを増しているという状況です。

続いて（4）地下鉄事業の経営の課題を3つ挙げております。

1つ目です。南北線は昭和62年の開業から30年以上が経過しておりまして、今後の安定運行に向けまして、南北線車両をはじめとして、耐用年数を迎えます各種施設設備の更新を行う必要があります。

課題の2つ目です。東西線建設事業のための借入金である企業債の返済が本格化し、今後10年間で700億円以上になるところです。また、南北線車両更新をはじめとする大規模投資の発生によりまして、計画期間後半にかけて建設改良費の増大が見込まれるところです。そのため事業の絞り込みを行うなど経営の引き締めに取り組む必要があるものと考えているところです。

地下鉄課題の3つ目です。地下鉄は、平成8年6月に運賃改定を実施して以来、消費税改定を除いて運賃水準を維持してきているところです。計画期間中に経営の一定の改善が見込まれるものの、国の鉄道事業許可の基準でございます「東西線開業40年以來の累積欠損金解消」など、より長期的な視点を踏まえて、運賃改定の時期や必要性について検討を行う必要があるものと考えております。

「4 経営計画の全体像」です。

市民の身近な移動手段を担う交通事業者としての役割をしっかりと果たしていくため、これまでの取り組みの経過や事業を取り巻く環境などを踏まえ、経営計画の期間中の「経営の基本方針」や「財政目標」を掲げております。

まず、バス・地下鉄共通の基本方針として、6つ掲げております。1つ目として安全・安心の確保、2つ目として市役所各局連携のもとの利用促進、3番目としてバス・地下鉄の連携の強化、4番目として本市まちづくりへの貢献、5番目としてお客様への分かりやすい情報の発信、6番目として感染症をはじめとする危機・災害対策です。

続いて、バスの基本方針として、4つ掲げております。1つ目として、今後も路線バスによる運行を続けるエリアと地域交通等に転換すべきエリアを見定め、適

切な役割分担を図ること、2つ目として、効率的な路線設定や、利用に応じた便数調整を行って運行効率の向上を図ること、3番目として、事業を安定的に維持していくための運賃水準を見定め所要の運賃改定を実施すること、4番目として、一般会計補助金の繰入額の抑制です。

財政目標として3つ掲げております。市バスの走行1キロメートル当たりの収入の増加、2つ目として、資金不足比率を20%未満とすること、3番目として、一般会計補助金繰入金の抑制です。

続いて、地下鉄の基本方針として3つ掲げております。1つ目として、沿線まちづくりと連携しながら、さらなる増客・増収を図ることを柱に、将来にわたり安定的に運営できるよう経営改善を進めること、2つ目として、東西線建設に係ります借入金の返済の本格化や、南北線車両更新等による支出の増大等を見据え経営の引き締めを行うこと、3番目として、事業を安定的に実施するための運賃水準を見定め、運賃改定の時期や必要性について検討を行うことです。

財政目標として3つ掲げております。1つ目として単年度損益の黒字化、2つ目として累積欠損金の低減、3番目として資金収支の均衡、この3つを掲げております。

続いて「5 事業内容」です。

大きく4つの施策の柱を掲げ、様々な取組みを行ってまいりたいと考えております。この黄緑色の長い棒が4つの柱です。また、この表の一番水色の右側のところは個々の施策という表になっております。

1つ目の柱といたしまして安全・安心の推進、2つ目として、快適なお客さまサービスの提供、3番目としてまちづくりへの貢献、4番目として、持続可能な経営の確保です。

1番目の安全・安心の推進に向けましては、取組みの1つとして、安全運行の確保として、研修・訓練の実施や運転技術の向上等、安全運行の徹底などを内容としてまいりたいと考えております。

取組2です。危機・自然災害への対応に向けましては、地震や大雨などへの対策、訓練の実施、計画運休、感染症対策などを内容としてまいりたいと考えております。

取組3です。施設設備の計画的な維持更新に向けましては、バスの機器や営業所建物更新、それから、南北線の車両をはじめとする各種施設設備の更新などを内容としてまいりたいと考えております。

2番目の柱です。快適なお客さまサービスの提供につきましては、取組1として、乗車サービスの向上として、情報提供の充実や接客サービスの向上、icscaシステムの安定的な運用などを内容としてまいりたいと考えております。

取組2です。利用しやすい環境整備や、分かりやすい案内サインですとかバス待

ち環境の向上、こういったものを内容としてまいりたいと考えております。

3番目、まちづくりへの貢献ですが、取組1として、まちづくりとの連携・社会への貢献に向けましては、まちづくり施策・観光施策との連携ですとかバリアフリーの推進、人とまちに優しいバス車両の導入などを内容としてまいりたいと考えております。

取組2、関係機関と連携した利用促進に向けましては、MaaSの取組みとの連携、地下鉄沿線の地域イベントなどとの連携などを内容としてまいりたいと考えております。

4番目、持続可能な経営の確保に向けましては、取組1として経営基盤の強化・経営の健全化に向けまして、利用状況に応じた運行の効率化や、運賃制度及び運賃水準の検討などを内容としてまいりたいと考えております。

取組2です。人材の育成・確保に向けましては、安定的な人材確保、次世代の職員の育成と技術の確実な承継、職員の働きやすい環境づくりなどを内容としてまいりたいと考えております。

「6 財政収支計画」です。

この財政収支計画につきましては、令和2年8月時点の暫定版でして、今後の予算編成や乗車人員の回復状況等に応じて計画最終案までにさらに検討を深めてまいりたいと考えております。

まず、乗車人員の見通しです。グラフを載せておりますが、赤が地下鉄、青が市バスです。ともに令和7年度にピークを迎えるであろうという見通しを持っておりまして、地下鉄で申し上げますと、一日当たり27万5,000人にご利用いただくであろう、バスであれば10万2,000人にご利用いただけるであろうという見通しを持っております。

算定条件ですが、まず基本の算定方法といたしまして、バスにつきましては令和元年度の乗車実績を市役所の担当部門が推計しております人口動態データを基に積算をしております。また、地下鉄につきましては、令和元年度の乗車実績を仙台都市圏パーソントリップ調査に基づく交通行動モデルや人口動態データを基に積算をしているところです。ただいま申し上げました方法により積算したものに、さらにコロナウイルス感染症の影響というものを加味しております。

令和2年7月時点で、前年の8割程度まで乗車人員が回復してきたことを踏まえまして、令和3年度の乗車人員については、先ほど申し上げた積算結果の90%とし、以降、令和7年度まで5か年かけて回復するという想定で見通しを立てております。

そういった乗車人員の見通しを基に、収支見通しというものを表でまとめております。上の表が市バス事業ですが、見通しに当たりましては、お客様の極めて少ないエリアにつきましては、地域交通などとの役割分担と路線縮小や需要に応

じた便数調整による収支改善効果というのを見込んでおります。

また、運賃水準につきましては、令和8年度に7%改定したものと見込んでおります。

その結果、この表の一番下の資金不足比率ですが、計画期間中、経営健全化団体に転落することがない20%未満に抑制できる見通しとなっております。

続いて地下鉄です。この表は、上が収益的収支、下が資本的収支となっております。収益的収支の一番下の欄が当年度純損益ということで、収益と費用の差引ですが、令和4年をご覧くださいますと5ということで、令和4年度に黒字を見込んでおります。

他方、資本的収支の欄の2行目、資本的支出ですが、東西線建設をはじめとする借入金の返済や、令和6年以降、南北線の車両更新などが始まることにより費用が増大していることが見て取れるかと思えます。

なお、運賃水準につきましては、現行の運賃水準で収支見通しを立てているというところです。

以上が、仙台市交通事業経営計画（素案）の概要です。

○鈴木委員長

ただいまのご説明について、ご意見、ご質問を順次伺ってまいりたいと思えます。

本日は、第3章以降を中心に、章ごとに議論のパートを分けて進めていきたいと思えます。まずは、「3 事業取り巻く環境と課題」について、検討していきたいと思えますが、委員の皆様からは事前にご意見・ご質問をいただいております。その中では、第1章、第2章の部分に関してもいただいていたかと思えます。あわせて、その部分についてのご質問もこの時間で考えたいと思えます。まず、岡田委員からは、「2-4 地下鉄東西線開業」の7ページの「市民生活やまちづくりにも様々な効果をもたらします」というところの「様々な効果」ということについて、具体的にどういったものを例示として考えられているかというところについてご質問いただいております。いかがでしょうか。

○浅野経営企画課長

東西線開業の様々な効果というところです。資料3、本編で申し上げますと、東西線開業の状況というものを7ページから10ページまで記載しております。

7ページでは、東西線開業以降のバス・地下鉄の乗車人員の状況や経営の状況を書いていまして、9ページから、具体的に開業後どういう状況になったかを書いていまして、バス・地下鉄ともに乗車人員が増加をしているということ、様々な移動手段がある中で公共交通というのが利用されるようになってきたこと、それか

ら、9ページの(4)、東西線沿線で人口が増えていること、駅周辺での人口が増えているということ、そういったこともあって10ページのところで、東西線沿線で、例えば荒井駅でありますとか、今後の話になりますけれども青葉山周辺のところで次世代放射光施設の運用が始まるといった効果があったということももちまして、様々な効果をもたらしていると分析をしているところです。

○鈴木委員長

数字的な部分のところ以上に、主に10ページに書かれているところです。その他9ページにも入りますが、東西線開業の前後のところの公共交通の利用の進展が行われたというのも非常に大きなところではないかと思います。岡田委員、よろしいでしょうか。

○岡田委員

分かりました。ありがとうございました。

○鈴木委員長

それでは、事前にいただいている中でありますと、成田委員から、同じく第2章のところでご質問をいただいていた。8ページの財務状況のところになりますけれど、市バス・地下鉄ともに表の営業収支のところが単純に収入、引く、費用という形になっていないので、営業収支の赤字の30億円と一般会計補助金との関係というところが分かりやすすくないのではないのかというご指摘だったと思います。

この中で当年度純損益が、例えば平成30年度ですと1億円というような数字になっていると、補助金31億円をもつてもなお1億円の赤字が出ているという厳しい経営の実態が伝わらないのではないか、もう少しより適切な表現をしたほうが良いのではないかということをおっしゃっているのだと思います。よろしいでしょうか。

○成田委員

趣旨としましては、これは法令上の数字で間違いはないですけれども、市民に対して、当期当年度純損益の1億円しか赤字がないのですかというミスリーディングをしかねないので、その一般会計補助金との関係を少し丁寧に記載いただきたいと思います。

○浅野経営企画課長

本編の8ページのところです。営業収支を計算するための項目がなく、この表上

では営業収支の状況が分かりづらいところがあります。委員、今ご指摘ございましたとおり、中間案に向けて、表や表現について、より分かりやすいように検討を深めてまいります。

○成田委員

ありがとうございます。

○鈴木委員長

適切な対応をよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、そのほか第3章に該当するところで、成田委員から12ページ、3-2のところ、「市バスからトリップ規模に応じた適切な交通手段（乗合タクシー等）への転換を図っていく必要があります」というあたりについてご指摘をいただいていたと思ひます。成田委員お願ひします。

○成田委員

下から2行目の「（乗合タクシー等）」というところでは、これは市民に大事になるところなのですが、こういった公共交通の空白地帯について有償運送という制度が国土交通省のほうで設けられており、具体的にそういった実例が各地域で発生しているところでもありますので、そういった新しい制度などの利用というところで、少し幅を持たせていろいろな方法があるということをお示しするというのも、市民としては一つ安心の方向に行くのかなというところでございました。

○鈴木委員長

ご指摘ありがとうございます。国交省の制度の公共交通空白地有償運送の場合は、どこが実際にこの仙台で該当するエリアなのかというところが必ずしも市民の皆様方に直ちに分かるところでもないと思ひますので、そういったところも含めて伺ひます。

○浅野経営企画課長

今ご例示もございました公共交通空白地の有償運送、地域交通の在り方の一つのものだろうと思ひておひます。この地域交通の導入に向けましては、市役所の交通施策を担当している部門の都市整備局で現在いろいろ検討を深めておひまして、そこと連携しながら、先ほども申し上げました市バスが引き続き運行を続けていくのか、また、地域交通と役割分担をして、今まで市バスが運行していたところを地域交通なりにお願ひしていくのかというようなことを、都市整備局と連携を図りながらここは進めていく必要があろうと思ひておひまして、中間案に向

けて、私ども計画でどういうふうにかけるのかとか、逆に交通政策を担当している部門でも新しい交通プランの策定作業中ですので、逆に向こうにどうかけるのかとか、その辺は担当部局と連携を取りながら中間案に向けて整理をしてみたいと考えております。

○鈴木委員長

今ありましたように、本庁の都市整備局、交通政策を担当されている部門との連携という形でいくということでした。

○成田委員

さきにお伺いしていたのですけれども、その効果として、地域交通をつくった後、足の確保のほかにドライバーの収入確保というところで、まちづくりへの効果であるとか、経済波及効果であるとか、そういった部分もありますので、単純に交通の施策にとどまらない効果があるというところでご検討をさらにいただければありがたいです。

○鈴木委員長

少しだけ気になるところが、このパートの部分は、要は対象となるお客様の多い、少ない、今の既存の路線のところ、その部分に対してこの件を持ち出してくるというのは、もともとの今の公共交通空白地のところの概念とは少し違うところがある。そこは単に利用客が多い、少ないの話と別だと思うので、誤解を招かないようなご注意いただければと思います。経営的な部分の中に、今までの運営というところでは関わってこないところです。

ほかの委員の皆様方から、このパートのところでご意見、ご質問等ございましたらお願いします。

私から、今の成田委員のご指摘の部分の箇所の中で、お客様の少ないエリアというだけではなく、少し新しい公共交通を補完するというか、新しい移動手段とが出てきている状況がありますので、そのことに少し一言触れておくというのも一つの考えかなと思います。単純に経営的なところでいうと、そこにお客さんを取られてしまうというような部分、それを取られるという表現ではなくて、市民が主体になってされる移動と公共交通というところをより協調的な関係で行っていくというのが、今後の経営計画の中には必要かなと思いますので、その点を考慮いただくといいのかなと思います。

ほかいかがでしょうか。成田委員。

○成田委員

今日のご説明の「6 財政収支計画」で「一日平均乗降人員の見通し」があります。平成30年以前では、「事業を取り巻く環境と課題」の中において対比する数値というのを見つけられなかったので、見通しについて議論するときに、実際どういう状況であったのかというのを拝見しないと、なかなか議論が難しいのではないかと思いました。

○浅野経営企画課長

3ページですと、長いスパンでのお客様の利用の状況、7ページですと直近の状況を示しておりますが、いずれ年間のもをここでお示ししているの、成田委員お話しのとおり、1日当たりの過去からの推移をこの資料上でお示していませんでした。

今日、委員の皆様にお配りした「事業概要」では、31ページに、バスの1日平均の乗車人員を平成6年からの状況をお示ししています。地下鉄につきましても32ページから1日当たりの乗車人員をお示ししています。

○成田委員

市民に開示するときには、この数字を出していただけるような方向でご検討いただくと考えてよろしいでしょうか。

○浅野経営企画課長

中間案に向けまして、ご覧いただく方が分かりやすいような形で資料の見直しというのは、工夫を重ねてまいりたいと考えております。

○鈴木委員長

第3章に関して、15ページ、「3-4 新型コロナウイルス感染症の影響」というところがございます。今、皆さんのお手元にあるところでは、7月までのところの数字というところで掲載いただいているのですが、最終案のところまでまだ少し時間が経過して、日々状況が動いてきますので、またその状況をここに更新いただくということで注記いただいています。今簡単に口頭でだけでも、直近の状況について、今ここを出していただいている数字から何かつけ加えるべきことがありましたら教えていただければと思います。

○浅野経営企画課長

資料15ページは7月までの状況をお示ししております。8月で申し上げますと、バスで申し上げますと8割のところまで、日々の増減はありますけれども、おおむね前年の8割までご利用の状況になっているというところではあります。

また、地下鉄ですが、地下鉄につきましても、日々の動きはありますが、南北線でいえば8割程度まで戻ってきているところです。東西線については、前年比80%までは行かないのですが、70%後半までというお客様のご利用の状況になっています。

先ほど委員長からお触れいただきましたとおり、ここは中間案なり最終案なりの最新状況というのを記載してまいりたいと考えております。

○鈴木委員長

全体としての状況だけではなくて、もう少し細かいところ、例えば、利用客の内訳や時間帯の内訳なども示したほうが、市民の方にもご理解いただけると思います。特に今、現状では日中の利用が非常に少なく、十分ディスタンスがあるような状況がむしろあるので、そこは正しく皆さんに理解していただけるようにということも含めて記載いただくのがよろしいかと思います。よろしく願いいたします。委員の皆さん方も、ぜひこの辺については継続的にご参照いただきたいと思います。

よろしければ、時間的なところもございますので、先に進めたいと思います。

ここまでは課題背景の部分になります。実際の経営計画の全体像、基本方針等含めの骨格的な部分になってまいりますので、まず全体概要、第4章のところです。冊子でいうと16ページから19ページに該当しますが、こちらについてのご意見、ご質問等をお受けしたいと思います。資料2、概要版でいいますと裏面のところの頭の部分です。全体像としての項目としてのところになるかと思えます。この部分につきまして、事前にいただいた中では岡田委員からご意見いただいていたと思います。よろしいでしょうか。

○岡田委員

16ページ、「4-1 経営の基本方針」の「(1) 両事業共通」の2つ目の丸に、「本市のあらゆる施策を動員し」とありますけれども、これはどういう施策を想定されているのかお伺いしたかったです。

○浅野経営企画課長

具体的に市役所の各局とどういうことをやっていくのかについては、具体的なイメージはまだ十分検討が深まっていないところがありまして、中間案に向けて、具体的に各局と連携しながら、どういった形で市バス・地下鉄の需要の掘り起こしや利用促進ができるかということについては、中間案に向けて検討を深めてまいりたいと考えております。

○岡田委員

分かりました。ありがとうございます。すごく期待を持たせるような表現ですので、今後、中間案では、例えば「可能な限り施策を動員し」といった表現になる可能性もあるのかなと理解しました。「あらゆる施策」というと利用者としては、例えばあんなこともやっていただけるのかとすごく期待してしまうので、慎重に考えていただければと思います。

もう一つ、同じことなのですけれども、上の丸の「安全・安心を最優先に、便利で快適なサービスを提供」のところで、今の計画の全体像をお伺いしますと、利用者数が少ないところは交通局のこれからのサービスの恩恵を受けられないようになってくるということもうかがえましたので、ここも表現に気をつけたほうが良いと思いました。むしろ、経営が厳しいので最低限に絞っていくようなめり張りをつけたサービス、そんなイメージかと思いました。

○鈴木委員長

「安全・安心を最優先に」というのと「便利で快適な」というところの間に、もう少し現実的な経営戦略としてというところが一言あったほうが適切ではないかというふうに解釈したところです。

ほかにご指摘、基本方針の特にこのページのところの項目についてのところで気になる点ありましたらお願いします。岡田委員。

○岡田委員

16ページ「(2) 自動車運送事業」の2つ目の丸です。「効率的な路線設定および需要に応じた」とあります。この「効率的な路線設定」というのはどういったイメージなのでしょう。今の路線をさらに再編するとか、削るとか、ダイヤまで想定されていらっしゃるのか、路線だけの話なのか。確認しておきたいです。

○大浦輸送課長

路線設定、路線につきましては、毎年4月に年に1回ダイヤ改正を行っている中で、見直しを加えながら行っております。需要が多いのは北西部ですので、そちらへの需要を増やすために、根白石のほうを走ったのを住吉台のほうを経由するように変えたり等、毎年状況で変えてございますので、今後ともそういう路線の組替えというのはずっと続いていくものと考えております。

○岡田委員

需要に応じた設定という理解でよろしいですか。それとも、運用側の効率性を

優先させるということですか。

○大浦輸送課長

需要に応じたということでは、やはり利用が多いところは北西部で、満車で運行しているところもありますので、そういったところは増やしたいと思っております。ただ、今なかなか体力がないので、増やそうとするとどこか減らさなければならない状況でございます。ただ、減らすところは、減らそうとするとやはり地域の方々からのご意見が多いので、慎重に対応することになります。なかなかめり張りつける対応がフットワーク軽くできない状況でございます。慎重にやっているのですけれども、ただそれは続けていきたいと思っております、需要のところを優先にやっていきたいと考えています。

○岡田委員

承知しました。少なくとも、例えば、AとBをつなぐ路線をA-C-Bに変えるのではなくて、既存の路線の中で重点的にやるところと、薄く配分することをやっていくと理解しました。

○大浦輸送課長

A-C-Bという大胆なこともできればとは思いますが、なかなかそこまでは今できる状況にはないと思っております。

○長江委員

同じ「(2)自動車運送事業」の丸の4つ目、「地方公営企業は独立採算が原則のため」と書いてあるのですが、これは事業ごとに独立採算でなければいけないということですか。

○浅野経営企画課長

おっしゃる通りです。

○長江委員

独立採算をちゃんと事業ごとに取れないといけないということですよ。これは事業を2つ合算するということは絶対しないということですか。

○浅野経営企画課長

法の定めとしては、私ども2つの事業をやっておりますので、バス事業として独立採算が守られていること、それから、地下鉄は地下鉄事業として独立採算で

完結をしていることが法の原則です。

○中島財務課長

今、経営企画課長からご説明あったことについて補足させていただきますと、国の制度として地方公営企業法という法律がございまして、それら法律なり関連の政令・省令等で自動車運送事業と高速鉄道事業というのは明確に区分されています。当然、今委員ご指摘の通り、各事業単位でしっかりと経済性を発揮して事業を運営していくというのが大原則です。法の中身としては以上です。

○鈴木委員長

これを具体的にいうと、この下の「財政目標②」に書いてある「経営健全化団体の判断基準である20%未満に抑制」というようなところを含めて、自動車運送事業の中でその目標設定されているということよろしいでしょうか。

○浅野経営企画課長

財政上の制約としては、地方公営企業法に基づいてしっかりと独立採算で行う。また、財政健全化法に基づいて、20%以上になると経営健全化団体に陥るという状況になりますので、それを20%未満に抑制をして、経営健全化団体に陥らないような事業運営を最低限していきたいと、そういう中身です。

○鈴木委員長

この後の中で考えられてくるようになりますけれども、単体の事業としての独立採算というところは原則の上で、やはり経営の基盤強化や改善策の中には、当然、自動車運送事業、バスと地下鉄との連携により相乗効果の発揮であったり、さらには仙台市のまちづくりであったり、ほかの部門との連携によるさらなる取組みというところの評価も出てくると思いますので、それとこの単体としての独立採算というところが矛盾するものという誤解のないようにということは、皆さんご理解いただくのがよろしいかなと思いますので、よろしくお願ひします。

それでは、ほかいかがでしょうか。

それでは、基本方針から先の「4-2 4つの施策の柱」のところまで含めてご質問、ご意見いただきたいと思ひます。

○成田委員

17ページの「取組2 危機・自然災害への対応」というところで、最近の複合災害に対応する取組みはどうなのでしょう。

○鈴木委員長

成田委員、具体的に複合災害というのがどのあたりを想定されてのご質問なのか、補足いただけるとありがたいと思います。

○成田委員

複合ですので、こちらの事例で挙がっているところでは地震と大雨が一緒になるとか、ここには書いてないのですけれども、原子力災害の場合、仙台市の公共交通機関にどういう影響が出るのかと、災害の範囲に入っていないので、そこは全く別のところかなと思ったのですけれども、この災害の中にそれが入っていないのはどういうスタンスなのだろうかというのも1つあります。それで複合災害という形の気になったところではございました。

○鈴木委員長

私のほうで1つあったのは、今のコロナ感染症対策の状況の中で、例えば避難所設置の際には、通常の避難所運営とはまた変わってくるところも出てくるので、この中で例えば大雨対策とかそういったことが出てきたときにというのは、通常の計画のところからの差分のところという気もします。そのあたりも含めてです。

○三浦営業課長

まず今このご時世ですと、先ほど委員長のほうからもあった通り、コロナ感染下の中での台風、大雨災害、今言ったように避難所対応をどうするのかという対応もありますけれども、我々一個一個の事象に関して、それぞれ対応マニュアルというものをつくって対応しております。大雨の場合ですと計画運休というものも今回制定しまして、タイムラインにのっとった形での災害対策本部を立ち上げて実施というマニュアルもつくっております。そういったものをその時々に合わせてながら、それが複合して起こってきた、その時点時点での対策本部なりの運営をしながら、今どういう対応が必要なのかを検討して行って、お客様により安全にご利用いただくなり、避難していただくなり、対策本部を動かしながら対応していきたいと考えております。

あと原子力のお話ですけれども、東日本大震災のときに女川原発の対応でお話しいただいた中では、直接的に仙台市内のバス路線や地下鉄路線が放射能の影響が及ぶエリアには該当していないという中でも、宮城県との協議はしてございました。直接、我々のバス路線や地下鉄路線への影響はないのですが、例えばバスだったらバスの支援を求められたときにどう対応するかという協議をした経過は

ございます。

○鈴木委員長

提案ですけれども、今ここに書いてある項目だけではなく、これらの事情による状況検討というのでもあらかじめしておくべきではないかと思うので、複合的状況への対応の検討というところも加えておくとよいと思いますが、いかがでしょうか。

○浅野経営企画課長

中間案に向けまして、どういう表現がお読みいただく市民の皆様に分かりやすいのかというのは、ここも含めて検討を深めていきたいと思っております。

○鈴木委員長

よろしくをお願いします。

それぞれ4つの施策の柱をお示しいただいています。それぞれの施策の柱の項目についてご指摘等いただければと思います。長江委員、お願いします。

○長江委員

18ページの「3 まちづくりへの貢献」のところで、取組1と取組2、それぞれ「連携」「推進」という言葉がわっと並んでいるのですが、具体的にどういう連携をしていくのか。もっと言うと、どっちがイニシアチブを取るのか。関係団体との連携といったときに、交通局がイニシアチブをどんどん取ってやるのか、それとも先方がやることにのっかっていくのかというところを積極的に書いていったほうがよいと思いました。このままだと、どちらも連携は大事だよねと言っておきながら、結局手が出ないみたいなものになってしまうような気がします。

もう一つ、私、たまたま自転車の利用促進ということをやっているのですが、自転車も一つの公共交通です。あるいは公共交通空白地帯を埋める足として使うというのもあるのかなと思ったときに、取組2の中に例えばサイクルトレインだとか、自転車を持ち込んで移動できるようなサービスなども入っていると自転車乗りとしてはうれしいところがあります。

○鈴木委員長

自転車との連携に関しては特に触れてないですね。自転車のところに関しては、例えば、DATE BIKEとの連携というのでも既に地下鉄ではあるかと思いますが、そのあたり少し検討いただきたいと思います。

長江委員の前半のご質問なのですが、第5章、23ページに具体的な取組内容というのを記述いただくのとはまた別に、ここの18ページの項目出しのところの表現として、「連携」とか「推進」だけだとちょっと弱いところが若干混ざっているように見えました。現段階ではまだ一次案という形で、むしろより具体化したものを中間案に向けて作成いただくと理解してよろしいですか。

○浅野経営企画課長

今の「3 まちづくりへの貢献」について、様々なご意見いただいたところです。私どもから積極的に働きかけてやっていくもの、例えば、地元スポーツとの連携というのは、こちらからも働きかけていくという性格のものだと思っていますし、例えば、MaaSの取組みで申し上げますと、やはり私ども一事業者だけでというよりは様々な事業者、それも交通事業者だけではなくて、観光部門ですとか、宿泊だとか、そういったいろんなセクターが関わっていくことになると、私ども一メンバーとしても参画していくということで、いろいろここに記載のある取組みについては、こちら側から積極的に出ていくものと、そういった動きの中で動きを逃さずそこに参画していくものと様々あるかと思っています。中間案に向けて具体的な取組内容というところについては検討を深めて記載をしてみたいと思っていますので、その記載内容の中で、交通局としてどう関わっていくのかということが分かるような表現ができるかどうか、そこは工夫を重ねてみたいと思っています。

それから、自転車関係でございしますが、施策として記載はありません。現在の取組みの1つとして、DATE BIKEの認証カードとしてicscaを乗車券以外の機能としても利用できるというところは、私ども交通局の事業と自転車事業と協働という性格を持つものかなと思っています。

○三浦営業課長

実は自転車との連携という中で一つ取り組んだ事例といたしましては、「弱虫ペダル」のパネルを荒井駅に展示して、自転車ファンを何とか荒井までご利用いただくなどという仕掛けもしながら取り組んでおります。サイクルトレインの活用等をしながら、仙台新港、荒井駅周辺が自転車の聖地と言われるような、少しずつではありますが芽が出てきているような気がします。地下鉄としてもそれに何らかの取組みとして関われば、それはそれでお客さんも増えますし、いいアピールにもなるのかなと思っていますので、今後いろいろやっていければと思います。

○鈴木委員長

余談になるかもしれませんが、新幹線で、空いているところで魚を運ぶ話もありました。それよりはもっとイメージ的に、自転車を使われる方ですと、混んでいる時間帯に自転車バッグを持って乗車するのは難しいところがありますが、例えば、この時間帯の便であれば乗られるような誘導をして、通常の利用者の方とうまくすみ分けて、特に東部エリアの沿岸のほうにサイクリストの方が流れていただくのは、地域の活性化にもつながると思います。ぜひご検討ください。

ほかいかがでしょうか。岡田委員。

○岡田委員

17ページと18ページですが、「1 安全・安心の推進」の「取組3 施設設備の計画の維持更新」に「南北線車両更新」とあるのですけれども、これが安全・安心の推進ということは、このまま古いのを使っていると今にも事故が起こりそうだということと読めますが、せっかくですから、車両更新の中で快適性のアップにつながるようなことがあれば、「2 快適なお客さまサービスの提供」の「取組2 利用しやすい環境整備」や「取組1 乗車サービスの向上」など、例えば入り口が広がって乗り降りしやすくなるとか、椅子がふかふかになるとか、快適さにつながるのであれば、そちらのほうに切り出してみたらと思います。今はマイナスの守りだけという感じの表現ですが、せっかく更新されるのですから、「2 快適なお客さまサービスの提供」のところにつながるニュアンスを加えられるといいのではないかと思います。

○鈴木委員長

ここの部分の1の取組3のところは、ただの更新ということなのですが、これをせっかくですから2の、例えば環境整備等に、車両の快適性の向上も表現できるといいと思います。

○笠松次長兼鉄道技術部長

ご指摘のとおり、1番のほうは、あくまでも施設の計画的な更新という項目の中に、南北線車両が間もなく40年を迎えますので、そろそろ更新の時期だという意味合いでこちらに入れていきます。

あともう一つは、「取組2 利用しやすい環境整備」の下から2番目、「ホームと車両間の隙間と段差の解消」と、実はこれ車両更新に合わせて、車両が新しくなると今の段差がもっとフラットになって乗り降りもしやすくなるという項目もこちらのほうにバリアフリーの観点でも入れていきますので、この辺の表現をもう少し今後検討していきたいと思います。マイナスのイメージというわけではないのですが、計画的に施設は安全を担保するために更新はしていきますというよ

うな意味で安全・安心のほうにも入れているところです。

○鈴木委員長

岡田委員のご指摘は、それ以上に、せっかく新しい車両を入れられるのであれば、車内としての快適性とかを向上させた、例えばレイアウトとかそういったところも、配慮したところもここに入れていただいたほうが、利用客にとって非常によりよい印象が提供できるのではないかというふうに解釈したのですが、その点いかがでしょうか。

○笠松次長兼鉄道技術部長

新しくしますので、例えば、まだこれから実際具体的には設計をしていきますので、ただ、例えば車椅子スペースといいますかフリースペース。ベビーカーなども置けるスペースを、今度は全ての車両に設置をするでありますとか、あとは防犯カメラをつけますとか、そういうお客様が安心してご利用いただけるようなサービス向上も今考えておりますので、こちらの項目にも可能であれば項目としては載せていけるものがあればなどは思います。

○鈴木委員長

これは中期経営計画のところでの柱なので、あまりこのものに具体的なことを書き過ぎるよりは、もう少し幅を広げて、やはり車内の快適性の向上だったり安全性の向上であったりとか、そういうところを余さず書いておいていただきたいなと思いました。その点よろしくお願ひします。

○岡田委員

18ページの「3 まちづくりへの貢献」の「取組1 まちづくりとの連携・社会への貢献」にバリアフリーの推進が入っているのですが、バリアフリーの推進はここなのでしょうか。私も正解は分からないのですが、これがもしハンディキャップの方とか高齢者の方の対応で、それも快適にできるようにしようというのであれば、それはもしかしたら「乗車サービスの向上」とか「利用しやすい環境整備」のほうに入れて、バリアフリーと決めなくて、「誰もが利用しやすい設備」とかそういうことにしてはどうかと。ここの「3 まちづくりへの貢献」に入れたのは、バリアフリーを担当しているのが市役所のまちづくり部門だからかなと読めてしまったものですから、そうではなくて、やはり快適性とか乗車サービスのほうに入れるのかなと思ったのですが、どちらがいいかは分からないのですが、疑問に感じた点です。

○浅野経営企画課長

岡田委員ご指摘のとおり、バリアフリーを進めるということは、お客様サービスの向上にもつながるといふ一方の側面もあります。今回、まちづくりへの貢献ということで載せておりました、仙台市全体としてバリアフリーの基本計画という中で、誰でも利用しやすく安全な空間の整備という中で一つの部門としてバス・地下鉄のバリアフリーを行ってきたという中で、まちづくりとの連携というところで計画の中で位置づけさせていただいているというところです。

○岡田委員

よく分かりました。

○鈴木委員長

今のところに関しては、少しだけ釘をさすと、バリアフリーはサービスではなくて、むしろインクルーシブな社会をつくるための必須条件なので、乗車サービスの向上という線を書くよりは、利用しやすい環境整備のほうに書くのが適切なのではないかなと思います。

まちづくりのところの中でバリアフリーの社会をつくるというのは、市全体としての政策ということになるのですけれども、この交通の中に関しては、ぜひ2番目のところの柱の中に入れていただくほうが具体的にアクションとして見えてくると思いますので、そこは具体的な取組内容の検討と併せて中間案に向けて検討いただけますようよろしくお願いします。

○浅野経営企画課長

先ほど言葉足らずのところがありました。バリアフリーの推進で申し上げますと、ハード的な整備もそうですけれども、例えば、啓発活動でありますとか教育訓練、そういったことも広く中身にしておりますので、いずれどの柱に位置づけるのが望ましいのかというのは、中間案に向けて検討させていただきたいと思います。

○鈴木委員長

環境整備に関しては、ソフト的な部分というのは啓発も含めて、多分これが一番広くカバーできると思います。

一部の委員の方のご意見に偏っているところがあるのですが、小泉委員、よろしくければこのパートのところにご意見いただければと思います。

○小泉委員

地下鉄の近くの、特に勾当台公園の方面でイベントがよく行われているというところで、地下鉄との連携でよさこいとかジャズフェスとかそういったイベントに伴った告知の仕方も、事前に分かりやすく載せていくことを、日本語ばかりではなくて、たくさん留学生とかいらっしゃいますので、そういうことに気を使いながら行ってほしいと思います。旭ヶ丘等のクラシックのコンサートを地下鉄に乗り合いしながら見に行ったりするのですけれども、パンフレットがすぐ手に入らないと、どこでクラシックやっているのか分からないので、そういう地下鉄の利用の仕方の工夫とかをしていくと、まちづくりの楽しさにまたつながっていくので、いいのかなと思います。今年はコロナでどうにもならないような感じですが、これからもそういったソフトの部分も気を使っただけならばと思います。

ハードのところですが、地下鉄駅構内で非常に滑りやすいところがあることや、目の不自由な方ですとか、赤ちゃんを乳母車に乗せて中に行くときに、もう少し地下鉄のスタッフの方が声をかけてあげるようなことができないものだろうか、一人で悩んでいる人を見かけることが多いので、そういったところの対応の仕方等を考えていただければと思っています。

○鈴木委員長

今、小泉委員からいただいた意見について、イベントとの連携というのは取組2の一番下のところに1行書かれてはいるのですけれども、スポーツイベント以上に周りの公共交通との連携というのは、例えば、七夕まつりのときの花火のときなどは、かなり複数の駅のところにも人の流れを分散いただいているという具体的なところをやられていたりするので、ああいう面的なイベントの連携こそ非常に公共交通との連携、連動というのはすごく重要で、そこが仙台市の交通局というところで行われているのが非常に大きなポイントなのじゃないかと思っています。そこを既に取り組みされている知見、経験も含めたところで、よりアピールしていただくというのはよい方法だなと思いましたので、ぜひそのあたり伺いたいと思います。

○浅野経営企画課長

小泉委員からのお話、前段のところ、ご例示は「仙台クラシックフェスティバル」かなと思いながら今お話聞いているわけですが、例えばスポーツだけではなくて、「仙台クラシックフェスティバル」であつたりとか、もしくは沿線の映画館であつたりとか、もしかすると劇場でイベントがあるときに、一緒にタイアップしながら地下鉄をご利用いただくような取組みというのは、これまでも行ってきたところですので、そういった取組みをさらに深めながら、通勤通学

だけではなくてバス・地下鉄をご利用いただくための情報発信や仕掛けづくりに
ついては、どういったことができるのかというのは検討を深めてまいりたいと思
っております。

○鈴木委員長

若干手前みそながら、本学の東北大との連携というところもこれまでいろいろ
やって、例えば、入試のときや、今年はちょっとできないですが、オープンキャン
パスのところでも連携しているので、そういったところもぜひ前向きに捉えて
いただくといいと思います。

○佐藤駅務サービス課長

ベビーカーのお客様や移動に制約があるお客様が、安全・安心に地下鉄の駅の中
をご利用できるようにという取組みの中では、駅の係員につきましては、ご案内
が必要であったりとか、お手伝いが必要であったりというふうな方を見かけた
際には、積極的にお声がけをしてお手伝いが必要かどうかを確認するお声がけ運
動という取組みもしておりますので、さらにその辺を積極的にやりながら、実施
している内容をお客様に分かるようにお伝えするということに取り組んでまいり
たいというふうに考えております。

○小泉委員

あともう一つ、それから連動して思いついたのですけれども、東京の事件があ
った以降に、地下鉄にごみ箱がなくなってきましたが、ごみ箱があってもいい
のではないかなと思っています。

○鈴木委員長

今は自販機が設置してある隣のところにごみ箱あるのですが、あれ全部一緒
ですよ。たしか民間のもの。仙台市の場合、瓶、缶、ペットボトルは混ぜて出
して大丈夫でしたでしょうか。

○佐藤駅務サービス課長

自販機のところに現在、瓶、缶、ペットボトル用のごみ箱を設置してございま
すが、そちらにつきましては、清掃業者のほうで営業ごみという形で処分してお
りますので、分別してまでの廃棄という形は取っていないとお聞きしておりま
す。

○鈴木委員長

勝手に小泉委員の意見を拡大解釈しますと、仙台駅の地下のコンコースのところにワケル君の看板表示とかあるじゃないですか。仙台市の中でごみの分別の意識啓発というところと自分たちの手前のところの部分が矛盾しているメッセージにならないよというの、ちょっと気をつけないといけないかなと思った次第です。

○成田委員

実は、事前にお伺いしたいことがあったので、それをまず聞こうと思ったのですが、ごみ箱の話が出たので、今、置くか、置かないかという問題もあるとは思いますが、以前に「SDGsを推進する」と書いているわけですよね。そうすると、基本にごみは持ち帰りましょうといったような流れもあるわけですね。廃棄ではなくてですね。自分たちで持って帰るといいのではないかな。むしろごみを出さない社会をつくっていきましょうよといったような流れがあるので、それについては、答えを出すというよりも、市民を交えながら議論して行って、交通局としてどういうごみの問題に取り組んでいくかというのを積極的にご議論されるという方向を示すだけでも、随分違うのではないかと思います。おっしゃるように乳母車を引いているお母さんがいて、じゃあごみ持って帰るのかという議論があるところで、それを取ったときにどういった議論があるかというのは、やはりこれから考えていく問題ではないかということです。

○鈴木委員長

何か一概に決めるというよりは、市民との対話との機会づくりも含めて啓発していくということが成田委員からのご提案かなと思いますが、そういうのはすごく大事だと思います。

○成田委員

今日教えていただいたかったのが、「4 経営計画の全体像」から始まって「4-1 基本方針」「4-2 4つの施策の柱」、その後「5 事業概要」に行っています。この建てつけといいますか、大きな戦略、民間でいえば戦略があって戦術があって、自治体であれば政策があって、施策があって、事業があつてといったようなブレークダウンするようなイメージを持っていました。今回見たときに、4つの施策の柱の中で、先ほどから議論ございましたように、細かい、薄いブルーのものがあつて、事前にお伺いしたのは、これと事業内容の主な取組内容が同じなので、これについて今後議論がされるのかということです。さらに事業内容ごとの関係を拝見していくと、逆に5-1と、例えば「5-1 安全・安心の推進」で何を目指していくのかとか、取組1としてはどういうことを目標

にしていくのかといったような施策目標が書いてありましたので、私個人のイメージとしては、4つの施策の柱の中にそういった大きな目標であるとか目指すところを記載いただいて、コンパクトに4つ並べて見せていただいて、なおかつ具体の施策については、次の事業のところできっとご説明いただくと、読み手としてはすごくありがたいなということでした。今後、更新がどのように議論されてもらえるのかというのは分かりませんが、そのあたり伺いたいと思います。

○浅野経営企画課長

今日の素案で申し上げますと20ページから始まる場所の「5 事業内容」というところがございます。ここについては、素案の段階でまず項目名だけお示しをしております、次回の中間案に向けまして、その各取組みの取組内容というところを20ページ以降のところに具体的に加筆をしまして、次回、中間案の段階でお示しをしたいと考えているところです。

加えて、最終案の段階までに、中間案ではその具体的な取組内容を加筆し、さらに個別の取組みの数値的な目標を立てられるものについては数値的な目標を立てていくという形で、素案の20ページ以降のところについては、ここは中間案、そして最終案に向けまして肉づけをしまいたいと考えております。

○成田委員

そうすると、最初の「5-1 安全・安心の推進」といったら、目指す方向とかここに書いてありますが、それについては、4の柱の中でも説明のところには持ってこられないような建てつけだということではよろしいのですか。

○浅野経営企画課長

先ほど申し上げました「5 事業内容」を加筆していく段階で、素案の17ページと20ページ以降の書き方というか、分かりやすさというか、その辺を整理させていただきたいと思います。

○成田委員

目指すところと期待される効果と、それをもって市民は、じゃあこの計画によってどのような便益を受けられるようになるのかといったようなフォーカスできるようなところにつながっていけるような形で記載いただくと、次のまた計画のときに市民としては非常に参考になるなというところです。

○鈴木委員長

成田委員のご指摘、非常に大事なところで、今まだ4と5は素案なので、取りあえずこの形になっているのですが、今、例えば、4の薄青で書いているところの項目も、どちらかというところの場所で書くというよりは、ここはむしろその取組自身が目指すところ、目標とするところという形で一般的な形で書き直していただいて、この部分のところはより具体的な取組みにするという形で、この前はちょっと両側に、4の部分は別にこのままで、5の部分だけ書けばいいというふうなことにはならないように。むしろ4のほうはもう少し幅広く表現がカバーされるような項目というふうに書き直していただくと、よりよくなるかなと思います。ぜひよろしくをお願いします。

○成田委員

あと3点ほどあったので、続けてお伺いしてもいいですか。

具体的に18ページのほうで取組2の真ん中にある「地元スポーツチームなどとの連携」というところで、市民としては唐突感があって、なぜスポーツなんだろうというような部分がありました。先ほどのご説明ですとスポーツチームとの連携をして、うまく乗車人数を増やしていくんだというような戦略性をお伺いしたので、もし書くとすれば、もう少し丁寧にお書きになると分かるのかなというのがあります。

○鈴木委員長

先ほどの議論の中にもあったと思うのですが、ここの中でスポーツチームだけ特だしするのは異質感が強くなるので、同様に集客、しばらく難しいのですが、今後10年かけての話ですので、スポーツチームだけではなくて、大きなイベント等があったときの部分でも同様のことが発生すると思います。スポーツだけえこひいきするみたいに誤解をされないようなバランスのよい項目の記述表現を心がけていただくといいかなというふうなご指摘の一部です。

○成田委員

19ページの薄い青のところは今後記載が変わってくるかもしれないということで、同じ記載23ページから24ページにかけてございましたので、ここに加えさせていただけるとすると、やはり個別の事業が並んでいると、市民として、現状としては人が少なくなって、その収支が悪化していくといった説明の後に、突然いろんな事業が出てくるような印象を受けるのです。まとめ方でしかないと思うのですが、実はその収益を増加していくための、収入を増やすためにはどういうことをやるとか、費用を減らすためにはどういうことをするのか、それから、将来の投資をするにはどうしたらいいのかというこの3つぐらいに分けた中で

ご説明いただけると、非常に方向性が見えるというか、そんな感じがしたのでそれをお願いしたいというのがあります。

○鈴木委員長

このご意見はもう少し早めにいただければよかったかなと思ったのは、3章から4章の部分のところが、結構、課題からいきなり経営の基本方針に飛んでしまっているんで、ほんというところ「4-1 経営の基本方針」の前に3で述べた課題をどういう形で解決していくのかということが1つ入って、その上でこのことから経営の基本方針はこういう形で定めますという橋渡しがされたほうが、読んでいる側としては非常に分かりやすいのかなと感じたところです。それは今の素案のところでもまだ離れていますけど、この間の橋渡しの中間案で案をつくっていただくということをお願いしたいと思います。

岡田委員もお願いします。

○岡田委員

またちょっとややこしいことを言って申し訳ないのですが、となると、課題で出てきてないことも4つの施策の柱にしている。例えば、安全・安心の推進は、その前の振り返りには出てきていると思うのですが、課題のところの3-1から3-2のところには挙がっていないので、例えば、3-1、3-2の中に、事故の状況は今こうなっていて、若いドライバーが増えているからバスですと事故が増えつつあるからこういう施策ですとか、ほかの事業者に比べて事故の件数は良好で推移しているからそれを継続するためのこういう施策、という3章の課題に安全運行確保に関する現状を書かれたらつながるのではないかと思います。

○鈴木委員長

おっしゃるように、唐突に何か出てきているところもあるのですが、これに関しては、逆にいうと現状分析を必要とするかどうかということもあるのですが、交通機関を運営する上において、当然必須、この条件でいるということを一言前段に書いておく。だから、ここの3のところ課題を書きながら、例えば一番最後でもいいと思うのですが、さりながら、公共交通機関としてほかに、どうせこの幾つかの要件についてはちゃんと満たしていくということは当然やっていくんだというふうに簡単に書いていただくことでも、4章の経営方針を書く上では話が合うので、今だと3章から4章に、ギャップが結構大きいなというのは皆さん共通して感じられるところだと思います。

○岡田委員

災害の話もそうです。3章で最近災害が増えていることについて何か書かれたらどうでしょうか。

○鈴木委員長

この経営戦略のところの文章をやたらと分厚くしても読みづらくなるだけですので、比較的これはそうだよねと思うようなことは、簡潔に触れていくということで十分によろしいのかなと思います。

○浅野経営企画課長

ここも各施策の取組内容とか取組みについて、いずれどの部分に書くのかというのはあると思いますが、現状というのを踏まえてこの施策に今後取り組んでいくのだというところは分かりやすくなるように、何章がそれにいいのかというのは工夫をしていきたいというふうに思います。

○鈴木委員長

そうですね。3-4にコロナの話があったので、もしかするとその前ぐらいにその他の一般的な課題ということで記載するといいいのかなと思います。

時間的に大分過ぎてまいりましたけれども、残りの5章のところも含めてになります。今もう既に5章の取組みの部分のところは4章の部分と重なっていることも含めて議論に入っているところになりますが、この部分で事前に質問ご用意していたところがある方もいますので、ここも含めて伺いたいと思います。

岡田委員、時間もありますので簡潔にいただければと思います。

○岡田委員

成田委員が言われたことと同じで、4と5の内容が同じで検討しづらいので、もうちょっと具体的にと思ったのですが、ただ、次の中間案で具体的に出てくるということですので、お願いとすれば、何でその取組みが必要なのかということ、それはその課題をどの程度解消するもので、どの程度の予算規模で、10年間の前半なのか、後半なのかとか、そういうイメージがあれば検討しやすくなるかなと思いましたので、ご留意いただければと思っています。

○鈴木委員長

全体的なところになりますので、やっぱり10年間の計画になりますので、そこが少し中間案に向けては見れるといいということも含めてお願いします。

岡田委員から事前にいただいている細かいご指摘は、中間案のところでもう一回見ていただいたほうがよいかと、勝手ながら判断させていただいております

ので、よろしくお願いします。

経営基盤のあたりに関してのご意見というのは、成田委員ならではの部分があるので、そこはひとつ見ていただくべきかなと思ったのですが、19ページのところです。成田委員、いかがでしょうか。

○成田委員

こちらはさっき申し上げたとおり、収入と、それが上がると望ましく目指す姿に行くんだなんていうことを市民に分かっていただきたいたいという部分で申し上げたところがございます。先ほどご回答として含めているかと思えます。

○鈴木委員長

いただいた中では19ページの4の取組1のところ結構項目が多くいので、もう少し分けて構成を見やすくしていただいたほうがいいのではないかとことです。

○成田委員

そもそもの、19ページに薄いブルーの細かいものを本当に書くんですかというところからで、それを書くなら5章で一回、事業としての事業の取組内容の中にご記載いただいたほうが、市民にとっては、木を見る前に森が見れるといったような感じなのかなというところ、趣旨は今お話しいただいたとおりです。

○鈴木委員長

そうですね。このあたりの項目の再整理、再構成は、中間案に向けてぜひ丁寧に検討していただきたいなと思えますし、この部分に関しては成田委員のご専門のところに近いと思うので、場合によっては個別にいろいろご意見伺うということも考えていただければよろしいかと思えます。

長江委員、お願いします。

○長江委員

5章のところでは5-1、5-2とあるのですが、これが4-1、4-2、4-3と番号が違う。4章のほうでは1と書いてあるのに、5章のほうでは5-1と書いてあるので、ここを合わせたほうが良いと思えます。

市バス、地下鉄、共通市バスというこのマーク、要らないと思えます。わざわざ書いても、全部、市バス、地下鉄と書いてあるので、まとめて書いたほうが良いと思えます。

細かいことなので、乗り継ぎの利便性の向上というのが、市バスの中に「関係

機関との」と書いてあるのですが、一番大事なのは地下鉄とバスの乗り継ぎがちゃんとできるようになるということが大事だと思います。そこを「他の交通機関」というふうには書かない方がよいと思いました。

「取組2 人材の育成・確保」のところでは、職業体験ではないのですが、若い人たちに、インターン等に来てもらったり、高校生に体験の機会を増やすとか、安定的な人材確保というざっくりとした中に入るのかもしれませんが、それもぜひ検討していただきたいなと思います。

以上です。

○鈴木委員長

最後の項目のところでは、東西線オープンの際にやっていたWEみたいな市民活動との連携は、今少しなくなっていますが、あれは結構大事な活動だったと思うので、そういうのをまた今後検討していただくということを忘れないようにしてください。

他の交通機関の前に、まず地下鉄とバスの連携がまだまだ足りない部分があるということの自覚を持ってほしいと思います。

小泉委員、何かございましたらお願いします。いかがでしょうか。

○小泉委員

地下鉄に乗っていると、放送で流れてくるアナウンスはすごく聞きやすく、非常に分かりやすくいいということを書いたかたのすけれども、これからもそういったアナウンスの仕方を、めり張りのきれいなプロのアナウンスの方にアナウンスしてもらったほうがいいかなと思います。逆にJRのほうは、運転士さんが放送したりするときにあって聞きづらい面があって、分かりにくい面がありました。提案ではないのすけれども、感想です。

○鈴木委員長

地下鉄としてのよいサービスの部分ということで、引き続きお願いしたいと思います。

進行のところが大分時間超過して申し訳ございません。最後、「6 財政収支計画」のところの部分についてなのですが、これは今回のところでご指摘、ご意見等ございましたら伺いますが、いかがでしょうか。

委員長から1個だけ、これに関してご意見なのすけれども、25ページの「一日平均乗車人員の見通し」です。数字訂正いただいたのすけれども、3のコロナのことで触れられたように、最初に作成したコロナがないときにはこれでよかったのすけれども、新型コロナがあって、今までのやり方でこの数字を達成す

るというのは簡単ではない。ただ、ここは目標として、見通しというよりはどちらかというところを達成する目標というような意味合いで、今2割なりというところの減になった部分をどうやって回復するか。元通りということよりは、例えば、いろんな対応に配慮した少し新しいアイデアを検討するということも含めて、この数字で乗車人員という形に発展させていくということで意識の統一をしていかなければというふうに思いますけど、そういう方針でよろしいでしょうか。

○浅野経営企画課長

今委員長からお話いただきました、コロナの今後どれくらい回復する、どれくらいの期間かかるのか、また、回復するのになかなか私どもも含めて見通せないという状況です。現段階の見通しとして、令和2年8月時点の暫定版として、先ほど申しあげましたような令和3年を90%として5年かけて回復という中で各種施策の推進なども組み合わせながら、こういう形で今見通しをお示ししているところですよ。

いずれまた毎月の乗車人員の情報というのは押さえながら、また次年度の予算編成なども踏まえながら、最終版までにここについては随時見直しをしてみたいと考えております。

○鈴木委員長

そういった意味も含めて「各種施策の推進等により」ということを入れていただいているというふうに理解いたしましたので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

このほかいかがでしょうか。最後一言ずつだけお願いします。成田委員から。

○成田委員

時間を使ってしまって申し訳ございませんでした。しっかりつくっていただいた熱意が伝わってくる素案でございまして、ありがとうございます。

1点感想とすれば、これはジェンダーじゃないかと逆に怒られるかもしれないんですけど、男らしい計画だなという印象を受けました。今日ご出席の交通局の方々も全員男性です。というのは、例えば、駅とか、先ほどソフトの話がありましたけど、いろいろな市民が利用する中で、いろんな視点を取り込んでいくんだというようなその意気込みが伝わるとよいと思います。例えば、視覚障害のある方であるとか、健康な男性成人だけではないのですね、それ以外の方、どのような市民に対しても仙台市の地下鉄というのはサービスを安心して提供していきんだというようなそういう議論が行われて、計画、常に改善されながらいくとい

うようなところがどこかにあるとよいと思います。1回つくったらこれでというふうになってしまうというのが印象としてあったのですね。ですから、先ほど議論のあったNPOとの連携であるとか、例えば女性の声をどう吸い上げていこうかとか、それをやっぱり戦略的に実施することが期待されます。現状、これを策定する職場に男性陣が多いということもあるとすれば、そこはやはり注意深く様々な視点を吸い上げていく努力というのをどこかに市民に示していくと、より共感が得られるのではないのかなという印象を受けました。

駅も対象なんですか。駅は別なんですか。

○鈴木委員長

駅も含まれてますよね。

○浅野経営企画課長

地下鉄の駅の取組みというのもこの中身に入っています。

○鈴木委員長

逆に言うと、駅の境界線のところでせせこましく厳密にやるというのではなく、そこは広めに考えていただきたいと思います。バリアフリーに関して。

○浅野経営企画課長

ご説明が足らなかったのかもしれませんが。中間案をまとめた時点でパブリックコメントということで広く市民の皆様からご意見をいただいて、最終版に盛り込んでまいりたいと思っておりましたので、そういった形で広く意見をいただきながら、最終案としてこの計画をまとめていきたいと考えております。

○鈴木委員長

パブコメはいいのですが、結構、今地下鉄とかバスとかも運転士の方を含めて女性の駅員の方が多くなっているご時世なので、ぜひ局内のところでも、今日並んでいるのが本当に男性職員だけなので、ぜひ幅広いご意見拾えるようにということをご指摘いただいたと思っています。よろしくお願いします。

では、長江委員、簡潔にお願いしたいと思います。

○長江委員

6-2のところ、全体としていろいろと努力いただいているので、ただやっぱりトップダウン、最初に森が見えてから木が見えるみたいなことを全章そういう心がけをされると非常に読みやすいのではないかなと思いました。

6-2の26ページのところで、下から2つ目にさらっと「運賃水準については、令和8年度に7%改定したものと見込んでいます」ということが書いてあり、この辺を読み飛ばしてしまって大丈夫なのだなと思われるとよくないと思いますので、算定条件の中に記載するとよいと思いました。

○鈴木委員長

ありがとうございます。
小泉委員、一言お願いします。

○小泉委員

男性、女性が乗る地下鉄に関わる場所なので、仙台市の交通局の職員の人たちももっと女性が加わっていたほうがいいんじゃないかなと感じたりとかしました。

地下鉄に乗った途端に具体悪くなる人も結構多くいると思うので、地下鉄の駅周辺には、先ほども言いましたようにスタッフの方というか、従業員の方が声かけやすい位置に、場所においてほしいなというふうに常に思っています。人件費がかかったりすることもあるのでしょうけれども、乗るときに問合せたりすることもあるかと思うので、いたらいいなと思います。

○鈴木委員長

ありがとうございます。
岡田委員、お願いします。

○岡田委員

次回に聞こうと思っていることを頭出ししておきます。26ページの「6-2 収支見通し」の一般会計補助金が、2030年度で22億円です。今、30億円を抑制することが喫緊の課題ですが、22億円にすれば、喫緊の課題は解消されたと読むのか、それとも、もっと抑制したいけれども財政健全化団体にならない20%未満を達成しようと思ったらこの程度でせざるを得ないのか、その辺の考え方で妥当性の判断が大きく変わってくると思うので、次回ご説明いただければと思っています。

それと次の中間案で数値目標を示せるものはお示しいただけるということで、非常に楽しみです、こういった議論に加えていただけるのは非常にありがたいなと思っていますので、一生懸命議論していければなと思っています。

○鈴木委員長

ありがとうございます。

長江委員からのあったところと重なるとは思いますけど、今の場合、まだポイントの部分でしか書いていないので、なぜこのようなポイントになるのかを中間案に向けて充実させていただければと思います。

ここで最後、私からですけれども、本日、本当に充実した議論を行わせていただいたと思います。素案の部分のところ、全く素案の部分のところは、これから中間案に向けてということで充実していただける、むしろこの段階から委員の方のいろんなご意見を積極的に受けていただけているというようなやり方に、非常に感謝し、評価をしておりますので、ぜひよろしく取り組んでいただければと思います。

また、幾つかありましたように、日々の交通局の方々、いろいろ厳しい状況もある中で丁寧なサービスも含めてやっていますので、市民の皆様方により一層愛される交通機関であるようにということをぜひこの中に、また見える化していただければと思いますので、よろしくをお願いします。

5 その他

○鈴木委員長

ここで委員長のところは終わります、最後、事務局にお返ししたいと思います。

6 閉会

○事務局（佐藤経営企画課企画係長）

委員の皆様、本日は長時間にわたりご議論いただきまして、たくさんのご意見賜りまして誠にありがとうございました。

今回頂戴いたしましたご意見を基に、事務局で経営計画の中間案を作成いたしまして、次回検討委員会でお示しさせていただく予定です。

次回の検討委員会の日程につきましては、11月下旬を予定しております。具体的日時につきましては、委員長と調整させていただきまして、文書でご案内をさせていただきます。

また、今回の議事録につきましては、事務局でまず原案を作成しまして、委員の皆さまにご確認をいただいた上で、議事録署名人の小泉委員に議事録を郵送いたしまして確定したいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして第2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誠にありがとうございました。