

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

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
1	P3 事前意見 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。	P1 第1章 1-2 P8 第2章 2-3 (4)	「2-3これまでの取組み」に増客の取組み項目を追加しました。	P8 第2章 2-3 (4)	中間案
2	P3 事前意見 岡田委員 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。	P1 第1章 1-2	11年目以降も厳しいことは想像されるものの、本計画は10年間の計画であり、11年目以降について経営状況を試算していないことから当該表現のままとしています。	P1 第1章 1-2	—
3	P3 事前意見 岡田委員 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。	P2 第1章 1-2	P50「バス運転業務の管理の委託のあり方検討」において後述していることから、1-2では話題の紹介に留めています。	P2 第1章 1-2	—
4	P4 成田委員 財務状況の表について、収支の算出式があった方がよい。	P10~P11 第2章 2-4 (2)	財務状況の表に収支の算出式を記載しました。	P10~P11 第2章 2-4 (2)	中間案
5	P4 事前意見 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。	P10 第2章 2-4 (1)	乗車人員は増加していませんが、路線再編による定着も含めてバス事業全体の乗車人員の状況を記載しており、当該表記としています。 第4章・第5章に掲げる様々な取り組みを行うことで、増客・増収につなげていきたいと考えています。	P10 第2章 2-4 (1)	—
6	P5 鈴木委員 最終案で数値目標を設定する際は乗車人員を目標に加えると良い。	—	7-1モニタリング指標の項目に「一日平均乗車人員」を採用しました。	P59 第7章 7-1	最終案
7	P5 鈴木委員 (1)乗車人員の市バスについて、直近3~4年はおおむね横ばいで推移と説明しているが、横ばいとなった要因を減少部分と増加部分に言及して説明すべきである。	P10 第2章 2-4 (2)	路線別に、大きく伸びている路線、減っている路線のような地域的な傾向はそれほど無く、全体に横ばい傾向となっています。	P10 第2章 2-4 (2)	—

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
8	P6 鈴木委員 これまでの取組みについて、例えば「設置数が1→複数」にしたなど、具体的なイメージが湧くよう、数値的な補足を記載するとよい。	P5~8 第2章 2-3	南北線駅舎トイレの全面改修工事開始の箇所数を補足しました。	P7 第2章 2-3	最終案
9	P6 長江委員 バスは営業収支が毎年30億超の赤字であることを問題視している一方で、地下鉄はその約2倍の赤字となっても問題ないとしている。その背景について記載を追加した方がよい。 P7~8 成田委員 バスと地下鉄で一般会計補助金の推移が異なる点についても触れるべき。	P11 第2章 2-4 (2)	「市バスと地下鉄の財務構造上の相違点」を新規に掲載し、両事業における営業赤字や一般会計補助金の意味合いの違いを解説しています。	P11 第2章 2-4 (2)	中間案
10	P8~9 鈴木委員 令和元年度の平均乗車密度が前年度比で減少している点について、新型コロナウイルス感染症以外の影響で減少していないか、改めて確認してほしい。	P14 第2章 2-5 (1)	減少要因に令和元年東日本台風を追加しました。	P14 第2章 2-5 (1)	中間案
11	P9~10 事前意見 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。 P38~39 岡田委員 バス・地下鉄を利用できないところに住んでいる市民にとっては補助金が抑制されてもゼロにならない限り問題が解消されない。	P18 第3章 3-2 (3)	居住地がJRや宮城交通エリアでも通学・通勤ルートが市バスエリアで市バスをご利用している方もいらっしゃるため、必ずしも居住地によって市バスを利用できる／利用できないが決まるわけではなく、市バスを利用する／利用しないが受益の有無につながると考えたものですが、第3章の該当表現を削除しました。	P20 第3章 3-2 (4)	中間案
12	P11 事前意見 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。	P19 第3章 3-3 (2)	これまでも必要な事業の精査・絞り込みを行っています。建設改良事業は計画期間中の費用の規模が大きいことから特に継続して取り組んでいく必要があるため、例示として記載しています。	P21 第3章 3-3 (2)	—

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時 点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
13	<p>P12~13 成田委員 バス課題のひとつ目、お客さまの少ないエリアについて、最後の3行が地域交通転換への転換ありきの記載となっており、切り捨て感がある。</p> <p>P14 鈴木委員 お客さまの少ないエリアに限定した話とせず、都心部含め地域ごとの実情に応じて適切な交通手段を採用するといった方向性の中で、採算が取れていない路線に対して適切な取組みを行うといった表現がよい。</p>	<p>P16~17 第3章 3-2 (1)</p>	<p>指摘の箇所については、課題を書くべきところ、課題の対応策に触れている箇所もあったことから、削除しました。 (中間案) 地域の移動手段を守る方策として、「地域の移動を担う交通手段」について新規に掲載しました。(最終案)</p>	<p>P17~18 第3章 3-2 (2)</p>	最終案
14	<p>P15 長江委員 赤字を改善するには路線を切り捨て、経営健全化団体に陥るのを回避するには運賃の値上げしかないといった記載になっているが、あくまでも色々な解決策の一つであるといった表現にした方がよい。</p> <p>P15 鈴木委員 市全体の交通ネットワークにおいて、全地域の移動問題がなくなるよう取り組み、単独で解決が難しい課題については仙台市と連携するといった表現にした方がよい。</p>	<p>P16~17 第3章 3-2 (1) (2)</p>	<p>赤字の改善に向けては、路線縮小や運賃値上げ以外にも、利用促進や費用削減等に様々取り組んでいきたいと考えておりますが、他方で「色々な解決策」を取る余地が少なくなってきたとも考えているため、課題として「(1)費用削減の余地の縮小」を追加しました。</p>	<p>P17 第3章 3-2 (1)</p>	中間案
15	<p>P16 成田委員 「経営計画の全体像」の箇所に交通事業者としての責務が記載されているが、唐突感がある。</p> <p>P16 鈴木委員 「1-1 はじめに」に3つの責務を明示するようにするとよい。</p>	<p>P23 第4章 冒頭リード文</p>	<p>3-5に「『1-1 はじめに』(P1)に記載したとおり」と追記しました。</p>	<p>P23</p>	中間案
16	<p>P16~17 成田委員 「交通事業者としての責務」であったり、「交通事業者としての社会的責任」など表現がゆらいでいるので、同じ意味であるなら文言を統一した方がよい。</p>	<p>P23 第4章 冒頭リード文 4-1 (1)</p>	<p>3-5リード文、第4章リード文、4-1 (1)等にあった左記表現を「交通事業者としての役割」に揃えました。</p>	<p>P23、P24</p>	中間案
17	<p>P17 成田委員 枠囲いしている方針の下に記載している項目(先頭に○がある各文)について、基本方針としては詳細すぎるので削除した方が読みやすい。</p>	<p>P23 第4章 4-1 (1) (2) (3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘を受け検討したものの、交通局として強調したい箇所と考え、残しています。 ・「深掘」「深化」など分かりづらい表現について一部見直しました。 	<p>P24、P25 第4章 4-1 (1) (2) (3)</p>	最終案

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時 点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
18	P18 成田委員 3-3(1)では「安定運行」との記載があるが、戦略1の取組1では「安全運行」としている。表現を統一する必要があるか確認願う。	P19 第3章 3-3(1)	3-3における「安定運行」は、故障等により遅延や運休などを発生させず、安定して運行することを意味しているため、そのままとしています。	P21 第3章 3-3(1)	—
19	P18 成田委員 戦略3の目指すべき姿の1行目で、「企業の社会的責任を果たす」といった記載があり、民間の企業と勘違いする可能性があるため、交通局を指す名称に統一すべき。	P26 第4章 4-2 戦略3	交通局を指して「企業」とする表現を削除しました。	P27 第4章 4-2 戦略3	中間案
20	P18 成田委員 女性職員の写真が後ろの方のページにしかないため、第5章のはじめに、女性が写っているものを掲載してほしい。	P27 第5章 戦略1取組1	戦略1取組1の「運転技術の向上」中に女性職員の写真を掲載しました。	P28 第5章 戦略1取組1	最終案
21	P18 成田委員 第5章の「共通」「市バス」「地下鉄」のアイコン内の文字の縦位置が下寄りとなっているので、中央寄せにした方がよい。	第5章	中央寄せに修正しました。	第5章	最終案
22	P19、P36 小泉委員 地下鉄やバスに乗る際に、自転車を駐輪場に置いて乗り継ぐことが多い。駐輪場の所管は別部署かと思うが、自転車との連携も記載があるとよい。 P20 鈴木委員 自転車だけでなく例えばシニアカーといったように多様な交通手段との連携もあると、バスの増客につながっていくのではないかと。	P42 第5章 戦略3取組1	戦略3取組1「公共交通利用促進施策との連携」に以下の通り追加しました。 【自転車施策との連携】 地下鉄駅への公共駐輪場の確保等の自転車施策と連携し、自転車と地下鉄を組み合わせた移動の利便性向上を図ります。	P43 第5章 戦略3取組1	最終案
23	P20 鈴木委員 「計画運休の概要」について、概要版ではタイムライン例を示す方が分かりやすくよい。	概要版P4	タイムライン例を示すよう修正しました。	概要版P4	中間案
24	P20 岡田委員 IC乗車券システムの「機能向上」とは、具体的にはどのようなことか。	P32 第5章 戦略1取組3	具体的に掲載できる例はないため、「機能向上」を削除しました。	P33 第5章 戦略1取組3	中間案

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
25	P22 岡田委員 運賃改定や地域交通への転換という利用者にご不便を与える取組みを行うにあたっては、それを避けるべく、今まで取り組んできたことや、この計画の中で取り組むことを示し、最大限努力していることを丁寧に説明する必要がある。	-	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進について、戦略4の「経営基盤の強化」の一番目(P46)に位置づけるとともに、「2-3これまでの取組」(P8)を含めて、取組み項目を追加しました。 ・利便性の高い乗車券制度の実施(P36)について、バス・地下鉄一日乗車券の検討を追加しました。 ・これまでも最大限経営努力に取り組んできたことをお示しするため、3-2に「(1)費用縮減の余地の縮小」を追加しました。 	P46 第5章 戦略4取組1 P8 第2章 2-3 P36 第5章 戦略2取組1 P17 第3章 3-2(1)	中間案
26	P23 成田委員 「仙台市と連携しながら」という記載があるが、市民からすると、バス・地下鉄も仙台市という認識なので、連携の意味がよく分からない。	各箇所	各箇所にあった「仙台市と連携しながら」という表現を他の表現に見直しました。	各箇所	中間案
27	P24 鈴木委員 各乗車券制度の利用数等を参考に、プロモーション強化や制度自体の見直し等も検討すべき。	P36 第5章 戦略2取組1	各乗車券制度の利用数は毎月・年度ごと等に集計していません。データを基に、プロモーション強化や制度の見直しを検討していきます。	P36 第5章 戦略2取組1	-
28	P25 鈴木委員 広聴機能の充実について、現場に寄せられたお客さまの声を事業運営に活かしていることをまず記載し、そのうえで、足りない部分をインターネットを使用した広聴で補っているといった表現にすべき。	P37 第5章 戦略2取組1	項目名を「お客さまの声を大切にした事業運営」に改め、ご指摘のとおり修正しました。	P37 第5章 戦略2取組1	中間案
29	P25 鈴木委員 「せんだい都市交通プラン」の取組みを紹介しながら、ダイヤや情報提供の改善に取り組んでいくという書き方をすると良い。	P38 第5章 戦略2取組1	ご指摘を踏まえ、戦略3取組1の一項目であった「公共交通を中心とした交通体系への充実」を、取組1そのものに記載レベルを一段階上げる等、構成を見直しました。	P42 第5章 戦略3取組1	中間案
30	P26 成田委員 バスのLED行先表示器で、最終便が分かるように、色なり表記なりを検討してほしい。	P40 第5章 戦略2取組2	現時点で計画に当該表記の実施を盛り込むことは難しいですが、よりお客さまにわかりやすい表示となるよう取り組んでいきます。	P40 第5章 戦略2取組2	-

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
31	P27 長江委員 バス停にQRコードを掲示し、スマートフォンで読み取ること でその路線の時刻表を簡単に表示できるようにするとよい。	P38 第5章 戦略2取組1	ご例示の表示も含め、お客さまが便利にご利用いただける バス停の情報掲示について、計画期間中検討・実施してい きます。	P37 第5章 戦略2取組1	—
32	P28 岡田委員 地下鉄からバスの地上へのアクセスが必ずしも十分ではな いのではないかと。新たな出入口やエスカレーター、エレ ベーターを増やすなどが必要ではないかと。	—	新たな出入口については、用地の問題、土木の構造物そ のものへの影響等を踏まえると実現は難しいと考えていま す。エスカレーター増設を含め大規模な改修を要する事業 の追加実施は、経営状況から難しいと考えています。	—	委員会 で回答
33	P29 成田委員 階段を使わずに地上に出られるルートの案内表示がもっと 親切なものとなるよう工夫してほしい。	—	第5章戦略2「分かりやすい案内サイン」において、障害 のある方にも配慮するよう追記しました。 「これまでの取組み」に「移動円滑化ルート」について追 加しました。	P39 第5章 戦略2取組2 P7 第2章 2-3	最終案
34	P31 鈴木委員 定期的に障害者の方々と意見交換をしているのであれば、 バリアフリーの推進のところに積極的に書くといい。	—	「バリアフリーの推進」において、「高齢者団体、障害者 団体との意見交換も継続的に行いながら」と追加しまし た。	P44 第5章 戦略3取組2	中間案
35	P32 岡田委員 期間や時間帯を限定して、安価な料金設定や、施設への直 通バス、マイカーの中心部乗り入れに対する課金など、利 用者の増加を試行錯誤する取組みが必要ではないかと。	P42 第5章 戦略3	P36～37の利便性の高い乗車券制度の実施や、P46～47の関 係機関と連携した利用促進などの取組み等、幅広く増客に 向けた取組みを進めていきます。	P42 第5章 戦略3	—
36	P32 長江委員 MaaSの説明文を見直すべき。	—	MaaSの説明文を修正しました。	P45 第5章 戦略3取組2	中間案
37	P33 長江委員 地域交通転換の方に様々な交通手段の表を掲載している一 方で、乗継ぎ利便性の向上の箇所では他の交通モードが文 字だけの説明になっている。他の交通機関について、図表 を用いてポジティブな文脈で紹介したほうがいい。	—	P39「バスと地下鉄の連携強化（乗継ぎ利便性の向上）」の 箇所にフィーダーバスのイメージ図を追加しました。（中 間案） 「地域の移動を担う交通手段」の表については、3-2 (2)の後ろに移動しました。（最終案）	P39 第5章 戦略2取組2 P53 第5章 戦略4取組1	最終案

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
38	P34 鈴木委員 話を交通局単独の小さい話から始めているせいで、結局やれる手立てが路線廃止くらいしかないというような計画の建付けになっている。 最初に都市交通プランと連携した形での市内の移動体系全体を検討していくという話を出して、その際地域交通についても説明し、その上で、市バスや地下鉄の各施策に入っていくと、ちゃんと将来性のある計画になっていくと考える。	-	戦略3と戦略4の構成を大きく見直し、まず戦略3で、都心、フィーダー、地域交通等について市の交通政策等と連携して取り組んでいくことを明記し、その後戦略4で交通局の施策としての利用促進や経営効率化にを載する形としました。	第5章 戦略3 戦略4	中間案
39	P34~35 長江委員 CO2濃度のモニタリングにより混雑状況をリアルタイムに表示し、利用者が密の有無を判断して安心して乗車できるようにする仕組みも考えられる。	-	現時点で計画に当該システムを盛り込むことは難しいですが、計画期間を通じてお客さまに安心してお乗りいただくための感染症対策の強化を図りたいと考えています。	P31 第5章 戦略1取組2	-
40	P35 成田委員 黒字で白抜きの囲みにおいて、である調とですます調の混在がある。	P29、P45等	ですます調に統一しました。	P45 戦略3 取組2	中間案
41	P35 成田委員 「フィーダーバス」というのが一般的には名前を聞いてもわからないのではないかと。	P46 第5章 戦略3取組2	P39に「鉄道に接続する路線バス（フィーダーバス）」の図を追加し、どのようなものか分かりやすくしました。	P39 第5章 戦略2取組2	中間案
42	P37 長江委員 交通局の管轄外のことや質問や意見が寄せられた場合も、きちんと関係部署に取りまわしてくれるような、窓口としての役割を整えてくれるといい。	-	P37「お客さまの声を大切に事業運営」のとおり、日々の運行においてお寄せいただくご意見には丁寧に対応していきたいと思っております。 なお、仙台市はお問い合わせに一元的に対応する窓口として「杜の都おしえてコール」を開設しております。	P37 第5章 戦略2	中間案

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時 点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
43	P38 鈴木委員 限定icscaをもっと積極的に作って毎月新しいicscaをコレクターに買わせるくらいの商売気も必要。	—	会計ルール上、ICカード乗車券を販売しても、カードを用いて実際に乗車いただくまでは、「収益」に計上することができません。ICカード乗車券の販売代金に含まれるチャージやデポジットは、お客さまから払戻し請求があれば全額返金する必要があるため、カードを販売した時点では「負債」に計上されます。カードの中のチャージ分が利用されることで、「負債」が「収益」に振り替わるという仕組みです。 コレクター向けに販売されるicscaは、実際に乗車に使われることは少ないと考えられます。その場合、カードを製作する段階で「費用」がかかり、カードを販売して「負債」が計上され、収益化されないままとなります。 結果、営業収支(収益－費用)は、収益はゼロ、費用はカード製作費がかかりますので、赤字になります。 資金不足額(負債－資産)は、資産である現金がカード製作時に流出し、販売時には現金が入ってくるものの同額の負債を計上するので、結果カード製作費の分、資金不足額も拡大します。 以上のとおり、ICカード乗車券を作って売るだけでは各種経営指標が悪化します。限定icscaの販売は、イメージアップ事業にはなるものの、収益事業にすることは困難と考えています。	—	—
44	P38～39 岡田委員 ・独立採算が原則であれば、繰り入れを解消することを目標とすべきではないか。 ・一般会計補助金の水準が妥当かどうかの判断は、誰がどのように行っているのか。市民は入らなくていいのか。	P49 第5章 戦略4	・10年間のうちに繰り入れを解消することは経営状況から困難と考え、抑制という表記にしています。 ・一般会計補助金の水準や在り方は、仙台市長が予算案として編成し、市議会が議論の上で議決します。	P51 第5章 戦略4	委員会 で 回答
45	P39 鈴木委員 一般会計補助金額について、運賃改定前・後の2段階で数値目標を示すことを検討いただきたい。	P56 第6章 6-3	モニタリング指標に一般会計補助金を設定しました。具体の金額を目標とした場合、補助金削減を目的に路線廃止や値上げをするかのような印象を与えかねないことから、望ましい方向(減少)のみ示しています。交通局では、利用促進も含めて様々に取り組むことで営業収支の改善を図り、その結果として補助金の抑制が図られていくと捉えています。	P58 第7章 7-1	最終案

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
46	P41 成田委員 管理の委託の実施について「人件費を抑制するために」と書いてあるが、「民間活力との協働」等の表現に改めたほうが良い。	P50 第5章 戦略4 取組1	「バス運転業務の管理の委託の実施」「駅業務委託の実施」において、「民間活力の活用と経営効率化に向けて」と表現を改めました。	P49、P50 第5章 戦略4 取組1	中間案
47	P41 成田委員 「職員の働きやすい環境づくり」において、障害者雇用の取組みを記載するよう検討いただきたい。	P53 第5章 戦略4 取組2	「職員の働きやすい環境づくり」に以下の通り追加しました。 「仙台市交通局障害者活躍推進計画に基づき、障害者雇用の推進に努めます。」	P53 第5章 戦略4 取組2	最終案
48	P41 成田委員 運輸成績の資料について、バスの昭和25年度までの乗車料収入は銭単位までの表記は不要ではないか。また、税込・税抜額のを併記しているが、計画の他の箇所に合わせて税抜のみ表記すればよいのではないか。	P59～P63 第8章 8-1	昭和25年度以前の乗車料収入は1円未満の値を切捨てとしました。 税込・税抜の併記をやめ、税抜のみとしました。	P63～P65 第8章 8-2	中間案
49	P41 成田委員 バスの運賃の変遷の中で、賃率の「5%込み」というのが分かりづらい。	P64 第8章 8-2	P67バスの運賃の変遷の表の下に、「5%込み」についての説明文を追加しました。併せて「5%込み」の表現が出てくるP19に、P67を参照するよう追加しました。	P67 第8章 8-3 P19 第3章 3-2 (3)	最終案
50	P42 事前意見 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。)	—	各政令市・東京都など様々な都市の計画書を見ているが、特定の都市をモデルにする等はしていません。	—	委員会で 回答
51	P42 長江委員 第7章進捗管理については、きっちり報告・公表することが大事である。中段に「ウェブサイトを通じて公表する」とは記載があるが、もっと目立たせるべき。	P58 第7章 7-1	「計画の進捗状況については、ウェブサイトなどを通じて公表します。」を冒頭に移動し、目に入りやすくしました。	P60 第7章 7-2	最終案
52	P43 事前意見 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。	—	取組2に「お客さまの声を大切にした事業運営」を設けており、その取組みの中で検討していきます。	P37 第5章 戦略2	中間案

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時 点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
53	P43 岡田委員 この10年で新たにやろうとしている取組みはあるのか。その中で目玉といえる取組みは何か。	P27～53 第5章	新しいところでは、計画運休や感染症対策に取り組みます。また、南北線車両の更新は目玉であると考えています。市バスの利用状況に応じた運行の効率化、市バスの運賃改定についても、これまでなかなか取り組めてこなかった重要な取組みであると考えています。	P28～53 第5章	委員会で 回答
54	P44 岡田委員 この計画は、来る運賃改定を前に増客・増収等の戦略に取り組むものと思っていたのだが、実は戦略ではなく、ここに書かれているのは、「交通局はこれまでの取組みで精一杯です、今後も継続します」ということだとよく分かった。 「増客の部分で新しいことはできないのでちょっと勘弁してください」ということは書かれているのかなど。だったら「これで限界ですからほかの部署さんよろしくお願ひしないと増客はできません」というトーンにするのが妥当であると思う。 ただ、私は交通局ができることはまだあると思っており、一つの提案として、地下鉄・バス共通の計画で新しいことに取り組んでいくとしたら、せめて「地下鉄とバスの共通一日乗車券を作ります」くらいのことは書けるのではないかと思う。	—	・利用促進について、戦略4の「経営基盤の強化」の一番目(P46)に位置づけるとともに、「2-3これまでの取組」(P8)を含めて、取組み項目を追加しました。 ・戦略2「利便性の高い乗車券制度の実施」(P36)に、バス・地下鉄共通一日券の検討について記載しました。	P46 第5章 戦略4取組1 P8 第2章 2-3 P36 第5章 戦略2取組1	中間案
55	P44～45 小泉委員 コロナ対策等において、安全・安心を見える化する取り組みを進めていただきたい。	—	見える化の例として、「感染症対策」において、抗ウイルス処置済みの車両にステッカーを貼付した事例を掲載しました。見える化には今後も局として取り組んでいきます。	P31 第5章 戦略1取組2	最終案
56	P45 成田委員 10年間使う計画ということを踏まえると、「年間」「近年」「今後」といった表記は後々いつの話か分かりづらくなると思われる。	P49等 各箇所	「一般会計補助金の抑制」の箇所にあった「年間」の表記を削除する等、各箇所の表現を見直しました。	P51 第5章 戦略4取組1 等	中間案
57	P45 長江委員 未来のことは値上げと路線廃止だけのように見えて夢が感じられないため、増収等に向けた前向きな言葉があった方がよい。	—	利用促進について、戦略4の「経営基盤の強化」の一番目(P46)に位置づけるとともに、「2-3これまでの取組」(P8)を含めて、取組み項目を追加し、今後も一層公共交通の利用拡大を目指していく姿勢をお示ししました。	P46 第5章 戦略4取組1 P8 第2章 2-3	中間案

NO	外部委員意見 (ページは議事録)	中間案(12/2時点) 該当箇所	最終案等における対応	最終案 該当箇所	対応時期
58	P45 長江委員 第5章だけ目次が不統一。	目次	「5-1 戦略1 安全・安心の推進」とすると記載が煩雑であり、また「第5章 戦略に基づく取組み P28」だけ目次に載せて各戦略のページ数を削除すると目次として不便なことから、左記のような形としており、ご了承願います。	目次	—
59	P45～46 鈴木委員 2030年ということを考えると、すでに政府がSDGsを推進するなど、今後CO2削減に向けた公共交通の利用促進というのは、国家的な取組みで、利用する側の責務と言ってもいいもの。こうした流れの中で市バス・地下鉄がもっと支持を得られるよう取り組んでいただきたい。	—	利用促進について、戦略4の「経営基盤の強化」の一番目(P46)に位置づけるとともに、「2-3 これまでの取組」(P8)を含めて、取組み項目を追加し、今後も一層公共交通の利用拡大を目指していく姿勢をお示しました。	P46 第5章 戦略4 取組1 P8 第2章 2-3	中間案