



上では、将来にわたり安定的な事業運営を維持することは難しい状況にあるものと認識しております。

一方、市バスは、通勤・通学・通院・買い物など、市民の皆様の日常、そして地域経済を支える重要な都市インフラの一つであり、持続可能な公共交通機関として、将来世代にも責任を持てる事業運営へ転換していくことが求められていると考えております。

そのようなことから、本年度スタートいたしました新たな経営計画におきまして、「わかりやすく利用しやすい路線網の確立」と「運行効率の向上」を図っていくため、路線再編を行うことを計画に位置付けたところです。

今後、この路線再編を具体的に実施していく上での、基本的な考え方を示すものとして、「市バス路線のあり方に係る基本方針」を今年度中に作成したいと考えております。

委員の皆様方におかれましては、専門的かつ多角的な視点からのご議論、また忌憚のないご意見を頂戴できればと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

改めて、本委員会の円滑な運営と実りある議論をお願い申し上げ開会にあたっての挨拶といたします。一年間どうぞよろしくお願い申し上げます。

#### ○事務局

続きまして、会議の成立について確認をさせていただきます。

資料2「市バス路線のあり方に係る有識者会議設置要綱」第6条第2項をご覧ください。

本日は委員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会議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4項において、会議は公開としております。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。

なお、内容確認のため、有識者会議の都度、出席委員の中から議事録にご署名をいただき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。

続きまして、傍聴人の皆様へのお願いです。

受付でお配りしました「会議の傍聴に際しての遵守事項」をお守りいただき、発言等はなさらず、静粛に傍聴くださいますようお願いいたします。

また、傍聴席以外には立ち入らないようお願いいたします。

### 3 委員紹介

#### ○事務局

それでは、次第3「委員の紹介」に移ります。

改めまして、委員の皆様をご紹介いたしますので、一言ずついただけますでしょうか。

なお、委員の皆様につきましては、配布しております「市バス路線のあり方に係る有識者会議出席者名簿」をご覧ください。

交通ジャーナリスト 鈴木文彦様です。

#### ○鈴木委員

ご紹介いただきました交通ジャーナリストの鈴木です。よろしくお願い申し上げます。

1970年代に仙台にいたことがありまして、ちょうど市電がなくなって、地下鉄ができる前、市バスしかなかった時代のヘビーユーザーです。扇坂を上って、理学部前へ行く路線をよく使っていたのですが、まさかあの路線が地下鉄によってなくなるとは思っていませんでした。時代の変化を感じております。

ただ、その当時からの仕事に関わっておりまして、年に数回の割合で仙台には来ておりまして、その間の変化も承知しております。

何かお役に立てればと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

山形大学工学部建築・デザイン学科 准教授 高澤由美様です。

○高澤委員

高澤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私は専門が都市計画でして、また観光についても研究しております。

今回も観光の立場から意見をということで、皆様と一緒に議論しながら微力ながら尽力してまいりたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

東北工業大学ライフデザイン学部生活デザイン学科 准教授 谷本裕香子様です。

○谷本委員

谷本です。どうぞよろしくお願いいたします。

わたしは専門が建築なのですが、特に福祉施設の施設計画の研究をしております。

やはりこの仙台や東北のエリアもかなり人口減少ということで都市であったり建築の在り方もすごく変わってきているなど感じておりますので、今回のこの機会にぜひ交通についても、利用者目線からといいますか多様な視点からコメントさせていただければと思います。

よろしくお願いいたします。

○事務局

宮城大学事業構想学群 特任教授 徳永義幸之様です。

○徳永委員

徳永でございます。

わたしの専門が交通計画ということなのですが、どちらかというと都市整備局さんとの付き合いのなかで色々と地下鉄・バスに関わってきたかなと思っております。そのなかで今の都心 120 円パックにつながる都心循環バスの実験ですとか、東北大で通学定期といいますか、それが学徒仙台パスにつながっていったという点に関わりを持たせていただいたかなと思っております。

最近では仙台市というよりは周辺の市町村の地域公共交通会議というところで主に住民バスというか

コミュニティバスの関連の話が多く、仙台市とはあまり関わりのない状況ではあったのですが、今回お声がけいただいたというところでまた何か協力できることがあればと思いますので、よろしくお願いいたします。

○事務局

福島大学経済経営学類 教授 吉田樹様です。

○吉田委員

福島大学 吉田でございます。よろしくお願いいたします。

専門は徳永先生と重なって交通計画なのですけれども、今、経済経営学類というところにおりますので、広く交通政策ということを専門としております。仙台市との関りとしては都市整備局の仙台市の全体的な交通の会議の会長を務めておりますし、なにより 14 年前に仙台に移住をしておりますので、今日も市バスに 2 回乗っております、ユーザーでもあります。そうしたユーザーとして市民としての視点と専門家としての視点を合わせながら務めさせていただきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、本日出席しております交通局の職員を紹介申し上げます。

[事務局より事務局側の参加者を紹介]

[管理者、公務のため退席]

### 3 会長・副会長選出

○事務局

次第 4「会長および副会長の選出」に移らせていただきます。

資料 2「市バス路線のあり方に係る有識者会議設置要綱」をご覧ください。

設置要綱第 5 条第 2 項にあります通り、会長は委員の皆様の互選により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、ございますでしょうか。鈴木委員。

○鈴木委員

よろしいでしょうか。

市バス路線のあり方ということに関しては、仙台市全体の交通ネットワークを意識しながら考えていく必要があると思います。

そういう意味で、先ほど自己紹介にもありましたが、仙台市交通政策推進協議会の会長を務められている吉田委員にお願いできればありがたいと思います。

○事務局

ただいま、吉田委員に会長をお願いしてはどうか、というご提案がございました。皆様いかがでしょうか。

○委員全員

異議なし。

○事務局

ありがとうございます。それでは、吉田委員に会長をお引き受けいただきたいと存じます。

吉田委員は会長席へご移動をお願いいたします。再度で恐縮でございますが一言ご挨拶をいただけますでしょうか。

○吉田会長

改めまして福島大学 吉田でございます。よろしく願いいたします。今回は会長ということで推挙いただきありがとうございます。先ほど自己紹介でも申し上げましたが、仙台市交通政策推進協議会の会長を務めております。

市バスというのは、2つの側面を持っていると考えています。

1つは、仙台市の「骨格」としての交通です。「骨格」といいますと JR 線ですとか、地下鉄線、鉄道をイメージすることが非常に多いわけですが、仙台市内は郊外の団地もたくさん抱えており、多くの方、平日ですと1日10万人くらいの方が市バスを利用している。車に頼らなくてもよい生活を送るための市バスというのがひとつ大きな役割としてあろうかと思っております。

もう1つは、「暮らしの足」としての側面です。つまり骨格に対して、毛細血管の部分を担当してきたのが特徴であると思っております。

そうであるがゆえに広い仙台市なので、ほかの政令市などと比べて系統数、路線のレパートリーも非常に多く、路線も長いのでどうしても効率的な経営が難しいと従来から言われ続けて現在になっていっていると思っております。そうしたなかで最近ですと、運転士不足や燃料費等の高騰もあり逆風も強いわけですが、これからの都市間競争に勝っていくためには、骨格としての市バス、暮らしを守る毛細血管としての市バスをどのような形で編みなおしていくかということを考えていくことが今回の有識者会議の使命であると考えております。

委員の皆様それぞれの専門・経験をお持ちですので、事務局の皆さん含め助けていただきながら進めていきたいと思っております。

どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

ありがとうございました。

次に、副会長でございますが、同じく設置要綱の第5条第2項によりますと、会長が副会長を指名することとなっております。吉田会長、副会長のご指名をお願いできますでしょうか。

○吉田会長

副会長につきましては、仙台市・宮城県内含めて幅広い交通計画の知見をお持ちの徳永委員にお願いしたいと思います。

○委員全員

異議なし。

○事務局

徳永委員もよろしいでしょうか。

○徳永委員

はい。

○事務局

ありがとうございます。それでは、徳永委員に副会長をお引き受けいただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

次第の5、議事に進みたいと思います。

ここからの会議の進行は会長にお願いしたいと思います。会長どうぞよろしくお願いいたします。

○吉田会長

承知しました。では、わたくしが進行させていただきたいと思います。

議事に入る前に事務局から先ほど説明のあった議事録署名人についてですが、わたくし以外から50音順で毎回指名させていただきたいと思っておりますがよろしいでしょうか。(異議なし)

それでは初回は、鈴木文彦委員にお願いしたいと思います。

#### 4 議事

##### (1) 市バス事業の現状と課題について

○吉田会長

それでは、議事に入りたいと思います。

初回ということで、現在の市バスの事業がどのような現状になっているのか、どんな課題を抱えているのかということについて、皆様と確認してまいりたいと思います。それが柱の一つです。

もう一つが、基本方針の策定についてと検討の項目・手順についてとございますが、今回の有識者会議でどういった範囲で皆様からご意見いただきながら進めていくのかといった内容ですとか、そのための手順ですとかを確認して共有していく、共通理解を深めていくということ、この2点が今日の議題の主な内容となっております。

ではまず1点目の議事(1)「市バス事業の現状と課題について」、事務局より説明をお願いいたしま

す。

〔資料説明〕

資料1「仙台市営バス路線のあり方に係る有識者会議 第1回会議資料」

[事務局から修正:25 ページ 仙台市地域公共交通計画は「R5年3月策定」ではなく、「R4年3月策定」に修正する]

○吉田会長

ありがとうございました。

1から4まで説明いただきました。最初が市バス事業の概要、ニーズの変化、特にコロナ禍以降の変化が大きいかと思います。運転士不足に関わる問題、直近策定されました交通事業経営計画に関わるということでしたが、今日みなさんと共有しておかないといけないのが、24ページご覧いただくと議論していく内容として、交通局としての経営計画の中では、資産活用であったり、運賃体系の見直しであったり、地下鉄事業とどう連動するのかということも特に運賃の部分では重要なファクターになりますが、今回の路線のあり方基本方針というところでは、そうしたところと重なるところもありつつ、どちらかというところ、それぞれの路線について、どのような状況にあるのかということを見ていながら、どういう路線の考え方をこれから提示すればよいのかということを考えていきたいということが表明されていると思います。

また、25ページには現在仙台市の交通政策推進協議会で策定中の新しい地域公共交通計画があります。こちらは地域交通法に基づく法定の計画ですが、ここに掲載されているのが第1期ということで、このなかでは公共交通軸の形成ということが重点課題に置かれていて、こちらは、市バスだけではなく宮城交通も含めたもので軸が形成されていくわけですが、いわゆる八木山ラインというところで宮城交通と重複するところでの運行間隔の調整や、学生が市バス・宮城交通関係なく利用できるような新しい定期券の制度ができたりと実際に進めているところがあり、この計画は今年度改定を進めているところです。

私から補足もしましたが、1~4について、どの点からでもよいので委員の皆様から疑問点やもう少し詳しく聞きたいところ、こういった論点もあるのではないかとのご指摘でも構いませんので、ご意見いただければと思います。

○徳永副会長

4に入る前に1~3について、確認も含めて、私自身の認識も交えながらお話ししたいと思います。

7ページにあるように、輸送人員は減少している一方でサービスエリア・停留所・営業路線は変わらずというところで効率が非常に悪化しているわけですが、これはある意味都市側の問題でもあり、交通事業者としてはいかんともしがたいなかで、サービスを維持しなければいけない状況にあります。そうすると、これで収支率を合わせるということが土台無理な話であるといえます。

多くの宮城県内の市町村でも既に民営では維持できず、自治体が引き取る形で、「自治体運営バス」として運行しているケースがかなり増えています。その場合、収支率は2割とか1割とか、その程度になってしまうことも珍しくなく、「税金を投入しながら維持していくしかない」という状況になって

います。もちろん、仙台市内には、比較的採算性を確保できる地域もあるとは思いますが、周辺部を中心に、あるいは団地部においても、特に高齢化がかなり進行している団地では、独立採算で維持しているのは非常に厳しい状況にあるというのは、もう間違いないと思っています。

ですので、その実態を、もう少ししっかり把握しておく必要があるのではないかと考えています。そういう意味で、14ページの人口動態の整理ですが、ここでは「地下鉄沿線」と「それ以外」という、かなり大きなくくりになっています。ただ、「それ以外」の中でも、

- 比較的新しい団地
- かなり高齢化が進んだ古い団地
- 住民の入れ替わりが一定程度進んでいる団地
- 入れ替わりが進まず、高齢化が固定化している団地

など、実態はかなり違ってきます。

今のグラフだけだと、その危機感が少し見えにくい印象があります。特に周辺部や古い団地については、かなり危機的な状況になっていると思いますので、その辺りは、もう少し細かく把握しておく必要があるのではないかと考えています。

それから、9ページの「平成13年度の特別利益計上による一時的な黒字」という部分ですが、これは車庫用地売却による収入でしょうか。もしそうだとすると、実は、これによって、おそらく回送距離がかなり増えていると思います。

他都市と比較しても、仙台市は、実車走行キロあたりの燃料コストが1.5倍くらい高いのではないかと印象があります。その原因として、

- 回送距離が長いこと
- 渋滞の影響

があるのではないかと考えています。

それは、燃料費だけの問題ではなく、人件費にもそのまま効いてきます。つまり、一時的には赤字解消につながったとしても、長い年月で見ると、ボディーブローのように効いてくる話だと思っています。

例えば、年間5,000万円ずつ余計に経費が発生しているとする、20年で特別利益分は相殺されてしまう。その後もずっと経費負担だけが残る構造になってしまう可能性があるわけです。ですので、その影響も、しっかり分析しておく必要があると思っています。

また、渋滞の問題も、まさに都市側の問題であって、交通事業者だけではどうにもできない部分があります。そういう都市構造の影響を受けながら、結果として赤字にならざるを得ない部分も抱えている。その中で、「それでも収支均衡を目指す」という整理で本当に良いのか、そこは少し疑問があります。

それから、もう1点、10ページについてです。

「需要に応じたバス便数の調整」ということで、事業量を8%削減したとありますが、実際には、客の少ない日中便を減らしたとしても、朝夕ピークの輸送力を維持しなければいけない場合、人件費はそれほど減らない可能性があります。つまり、「便を減らした＝その分だけコストが減った」のかその辺りを、もう少し具体的な数字として見せていただくと良いのではないかと考えています。

以上です。

○吉田会長

確認事項としては、9ページの「特別利益計上」という部分が、車庫用地売却によって発生したものでどうか、まず事実関係として確認したいというご趣旨かと思えます。

そのうえで、全体的なご意見としては、「交通側の問題」というより、「都市側の条件」を抱えた中で事業運営をしているという認識が前提にある。つまり、交通事業者だけではコントロールできない要因を抱えている中で、果たして「収支均衡」という目標設定が現実的なのか、という問題提起だったと思っています。

その中でいくつかコメントいただいたという理解です。

まず、事務局から、回答できる範囲でお願いできればと思います。

○事業企画室長（岡田）

まず、「独立採算」という点ですが、必ずしも「運賃収入だけで事業経費を全て賄う」ということを目指しているわけではありません。現在も一般会計から一定の繰入をいただいておりますので、それも含めた形での「経常収支均衡」を考えているという整理になります。

それから、9ページの「特別利益計上による一時的な黒字」についてですが、こちらは少し以前の話でもあり、この場で正確にお答えするのが難しい状況です。申し訳ありませんが、一旦こちらで預らせていただきまして、「どういう要因による特別利益だったのか」も含めて、改めて確認させていただき、次回以降ご説明できればと思っています。

また、14スライドの人口動態分析の部分についてですが、ご指摘の通り、「地下鉄沿線」「沿線外」という整理だけでは少し粗い部分があると認識しております。団地ごとに造成年代や地下鉄駅・JR駅からの距離など団地を特徴づける要素はいくつかあると思っていますので、第2回に向けましては、「沿線・沿線外」という分け方だけではなく、もう少しどういった属性で分類・整理できるのか、こちらでも検討したうえで、改めてお示しできればと思っています。

私からは以上です。

○次長兼総務部長（橋浦）

経営計画の観点から、「経常収支均衡」という考え方について、若干補足をさせていただければと思います。

お手元の経営計画におきましては、持続可能な経営の確立というところで、特に厳しい状況にある市バス事業については、経常収支の均衡ということを今回初めて掲げさせていただきました。これは持続可能な経営を通じて、市民の皆様の移動手段として今後も市バスが存在し続けるということを意図したものです。

一方で公営企業として、公共の福祉の増進と経済性の発揮の両立を目指すということになる。

したがって経営計画に掲げる経常収支の均衡を考えるにあたっては、経営の自立性というものも求められるので、こうした観点から経営改善の取り組みも経営計画のなかで進めていく。

現在、市バス事業につきましては、毎年30億円程度の一般会計繰入を受けながら運営している状況です。

また、経営計画の中でお示ししております収支見通しでは、令和14年度に収支均衡となる見込みを立てておりますが、これにつきましても、一般会計から継続的に従来の30億円程度の支援をいただくことを前提としたうえで、自助努力での経営改善を目指して持続可能な経営につなげていくものです。

したがって公共の福祉の観点と経済性の発揮を両立をしながら今後も持続可能な経営に努めていく考えです。

#### ○吉田会長

先ほどの議論の続きになりますが、徳永先生からもいろいろなヒントをいただけたと思っています。

例えば、14ページの人口動態の整理についてですが、「地下鉄沿線」「沿線外」というマクロ的な整理だけを見ると、生産年齢人口についても、確かに沿線外は減少しているものの、まだ比較的緩やかに見えてしまう部分があります。

わたしが関わっている他自治体ですと、もっときついところが山ほどあって、リアルな危機感が少し見えづらいのかもしれない。

一方で、実際には、

- 高齢化がかなり先行している郊外団地
- これから高齢化が進行していく団地

そういうところを比較しながら押さえていくと、「今後どんな変化が起こるのか」ということが、もう少し解像度高く見えてくる可能性があるのではないかと考えています。

それから、先ほどの車庫・回送の話ですが、私は同じ政令市である札幌市の公共交通協議会の会長も務めています。

札幌市では、市営バスを完全に民間移管して、市バスという組織自体は現在存在していません。交通局としては地下鉄を運営しているという形です。

ただ、その一方で、地下鉄駅に結節するバスターミナルについては、市が引き続き維持しており、今後も維持していくという整理になっています。

つまり、

- 回送距離を極端に長くしない
- 雪への対応をやすくするために、全ての路線を都心直行型にしない

という考え方を、市の公共交通計画として持っているわけです。

実車、お客様を乗せて走っている距離については、各路線のデータがかなり蓄積されていて、経営計画の中にも記載がありますが、一方で、「回送距離がどう変化しているのか」という視点も運転手の拘束につながるので、重要だと思っています。

また、7ページを見ると、営業路線の路線長については、昭和55年度と令和6年度を比較してもそれほど大きく変わっていない。

一方で、

- 1日平均走行距離
- 車両数

などはぐっと下がっています。

単純に考えれば各区間の便数が減っているはずだが、実際には、地下鉄フィーダーの路線、都心直行

型の路線など、場所ごとによりかなり違う変化をしていると思っています。

そうしたところも合わせてみることで、都心直行とフィーダーの部分はどういう形で設計すればよいか検討する材料になる。

この辺りについても、もう少しこういった形で路線網が変化したかも整理しながら見ていけると良いのではないかと思います。

#### ○谷本委員

2点あります。

まず1点目ですが、18ページの「運転士不足による減便」の部分についてです。

資料を見ると、運転士不足によって減便を実施しているという整理になっていますが、先ほどもお話があった通り、市バスというのは、「公共の福祉」と「経済性」のバランスの中で運営されているということでした。一方で、ここに記載されている内容だけを見ると、仙台市が福祉の視点で「どの程度、公共福祉として交通を維持しようとしているのか」ということが、少し見えにくい印象があります。

「両者のバランスをどう考えているのか」といった部分について、もし整理されている資料や考え方などがあれば、お示しいただくと、「どう考えれば良いのか」という部分が、もう少し見えてくるのではないかと思います。

もう1点ですが、14ページについてです。

下段のグラフで、高齢者人口が増えているということで、資料の中では、「日中の多様な移動の増加」という表現が出てきています。この増加傾向にあって利用者の増える可能性のあるものに対する対応として、仙台市として何か検討されていることがあれば教えていただきたいと思いました。

以上です。

#### ○吉田会長

1点目は、18ページの減便の話とも関わりますが、「公共福祉」との関係で減便の判断基準をもう少し知りたい、というご質問だったかと思います。

もう1点は、「日中の多様な移動の増加」という表現について、それが具体的にどういう移動を指しているのか、また、それに対してどのような対応を考えているのか、というご質問だったと思います。

事務局いかがでしょうか。

#### ○事業企画室長

まず1点目についてですが、現在、交通局としては、運転士不足等の状況も踏まえ、一定程度、事業量を見直していかなければならない状況にあります。その中で、これまでも減便を実施してきておりますが、単純に本数を減らすということではなく、「どういった方が、どのように利用しているのか」という点を踏まえながら、できるだけバスがなくなって乗れなくなったという方が生じないよう工夫しながら実施してきたところです。

福祉の観点をどの程度という点ですが、先ほどの議論における団地ごとの高齢化によるニーズの変化も含めてですが、これまで

- 敬老乗車証利用

- ふれあい乗車証利用

など、券種ごとの利用実態については、これまで十分に分析できていなかった部分もあります。

そのため、今後は、そういったデータも整理しながら、こういった方が、どのように利用しているのかを把握したうえで、先生方からもご意見をいただきながら検討を進めていければと考えています。

それから2点目の「多様な移動の増加」についてですが、例えば通勤・通学の場合は、平日の決まった時間帯に、朝移動して、夕方・夜に戻るという、比較的パターン化された移動になります。

一方、高齢者の移動の場合は、買い物、病院、というように、日によって人によって行きたい場所や移動時間帯が変わってきます。そのため、1人あたりの移動頻度自体は、通勤通学ほど多くないとしても、「行きたい場所」が多様化していくという特徴があります。

ただ、バス交通としては、基本的には「最も利用の多い移動」を効率よく運ぶのに適した移動手段なので、その多様な需要を、どのように支えていくかが課題だと考えています。

そのためにも、今後、地域ごとの実態や利用状況を見ながら、今の実態にあった形に路線の見直しを進めていく必要があると考えております。

#### ○吉田会長

今の「多様な移動」の話に関連してですが、変わってくるのは、単に移動目的だけではなく、移動頻度そのものも変わってくるのだと思います。また、行き先についても、従来のように「駅」や「都心」に限らないでしろうし、そうした変化を、しっかり押さえていくことは重要だと思っています。

減便については私もよく関わる場所ですが、近くにほかの本数の多い路線があれば、ちょっと歩いていただければケアできるということで、路線の集約をして本数の多いところは残すということをやってきたこともあるのですが、そのあたりを仙台市が今までどのような形で判断してきたか整理していただけると次回以降の議論がしやすくなるのではないかと思いますのでよろしくお願いいたします。

#### ○自動車担当次長

私自身、南北線開業の頃から、ずっと市バス路線に関わってきた立場なのですが、これまでの路線網の変遷を振り返ると、やはり地域からの要望や陳情に応えながら形成されてきた部分が非常に大きいと思っています。「ここにバスを通してほしい」、「地下鉄駅まで接続してほしい」といった地域要望を受けながら、路線を増やしてきたという経緯があります。

また、地下鉄南北線、東西線の開業時には、その都度、地下鉄との接続を意識しながら、フィーダー化も進めてきました。

一方で、今度はそれを整理しようとする、「せっかくあるバス停をなくさないでほしい」、という要望も出てきます。

そのため、結果としては、

- 路線そのものは維持する
- そのうえで、本数を需要に応じて調整する

という対応が、長年続いてきたという状況があります。

現在の市バス路線網は、そうした積み重ねの結果として形成されているものになります。

○吉田会長

そこも独特かもしれませんね。公営企業体なので要望に応えるという部分がありつつ、一方で民間のバス路線との分担や、利用者が少なかったり、道が狭いところについては別のもの、いわゆる地域交通で置き換えてもいいのではないかとということも含めて、移動手段はカバーするけれども市バスという従来の形からは転換するということもやったりするケースもあるわけですが、いままで仙台市としてどういう判断をしてきたかということは大変だと思うので、今お話しいただいた部分もありますが、またまとめていただければと思います。

○高澤委員

人口減少するなかで新しい利用者を獲得するという考えも必要と考えます。そうした観点からインバウンドを含めた観光客の動向の把握が必要と考えますが、観光利用について、現在お持ちのデータがあれば共有いただければと思います。

○事業企画室長

観光客利用についてですが、基本的には、現在、バス利用データを取得する際には、ICカード乗車券の一件明細データをベースに分析しています。

その中では、

- 敬老乗車証
- ふれあい乗車証
- 通勤定期
- 通学定期

など、一定程度、券種ごとに利用傾向を把握することは可能です。

ただ、一方で、いわゆる一般利用、例えば Suica 等で利用されている方については、その方が、市民なのか、観光客なのかという判別が非常に難しい状況です。実際、仙台市民の方でも、Suica 等で利用される方がかなり多いため、「Suica 利用＝観光客」という整理もできません。

ただ、おっしゃる通り、今後の新たなニーズの獲得という点で、観光客がどのような移動手段を使っているのかは、交通局としても重要な視点だと考えています。例えば観光地の最寄のバス停とそうではないバス停の比較をすることで、何らか特徴的な違いが見えてくるかどうか、データを見ながら次回までに確認していきたいと思っています。

また、委員の皆様からも、「こういう見方ができるのではないか」、「こういう分析方法があるのではないか」といったご助言等がありましたら、ぜひお願いできればと思っております。

○高澤委員

レジャー目的の利用だけでなく、ビジネスやイベントでの利用もあると思うので、そういったものと合わせての利用の状況の把握もあると思います。

○吉田会長

かなり定性的な情報にはなると思うのですが、例えば、駅の窓口、駅構内の案内所などで、「どんな

問い合わせが多いのか」、「どこへ行きたいという需要があるのか」といった情報を把握しておくことも、一つ重要かもしれません。

また、仙台駅前については、バス乗り場がかなり広範囲に分散している構造があります。初めて利用する方にとっては、る一歩る仙台ならわかるが、それ以外は「どこから乗れば良いのか分からない」という状況が、かなりあるのではないかと考えています。

一方で最近では Google マップ上で「何番乗り場か」という情報が表示されるようになってきています。以前は出ていなかったのですが、最近ではちゃんと表示されるようになってきていて、そうになると、利用のしやすさも変わってくる可能性があると考えています。

そういった情報提供環境の変化によって、利用行動がどう変わるのかという点についても、少しウォッチしていくと良いのではないかと考えました。

#### ○鈴木委員

今回の資料については、導入資料という位置付けですので、これで良いと考えています。

ただ、今後議論を深めていくにあたっては、「他都市比較」をどこまで行うのか、あるいはどういう比較をするのかについては、少し見直した方が良いのではないかと考えています。

例えば、今回、指定都市の中で公営交通を持っている都市をピックアップして比較されていますが、実際には、都市の条件や交通体系があまりにも違いますので、単純比較しても、あまり意味を持たないケースもあると考えています。

むしろ比較するのであれば、

- 人口規模が近い
- 中心市街地構造が似ている
- 地形条件が近い

といった観点で、比較的條件が近い都市を選んだ方が良いのではないかと考えます。それは、公営・民営を問わず、そういう見方をした方が良いと考えています。比較資料というのは、作り方によってはミスリードにつながる部分もあります。

実際、私も川崎市で同様の会議に関わっていますが、13 ページの資料では都市によって「路線数」「系統数」など表記が異なります。例えば、川崎市は「28 路線」と整理されることがありますが、系統ベースで見ると 300 を超えている部分もあります。各都市で状況も違いますし、同じ基準で測れないものを無理に並べる必要はないのではないかと考えています。今後比較を行う際には、その辺りは少し注意していただいた方が良いと考えています。

また、その「基準」という意味では、先ほどから議論に出ている「地下鉄沿線」「沿線外」という整理についても、少し粗い部分があると考えています。確かに、仙台市営地下鉄は仙台市の交通体系の骨格ですので、それを基準に人口動態等を見るという考え方自体は理解できます。

ただ、例えば私が以前仙台にいた頃と現在では、仙山線の駅の数などもかなり変わっています。

例えば北山周辺などは、以前は市バスの独占エリアだったわけですが、現在は鉄道駅周辺としてどう変化したのかを見ていく必要があると考えています。

先ほどから他の委員の皆様からも、「もう少し細かく地域実態を見た方が良い」というご意見がありましたので、対応をお願いしたいと考えています。

また、仙台市の場合、地下鉄南北線、東西線と、途中で2回地下鉄整備が行われているという特殊性があります。これは、他都市とは少し違う特徴だと思っています。

また路線再編や減便についても、単純に「運転士不足で減便した」というだけでは整理できない部分があります。もちろん、現在の大きな要因として運転士不足はありますが、それ以外にも、いろいろな要素が重なって現在の状況になっている。各都市で事情はかなり違いますので、今後資料整理される際には、その辺りも意識していただければと思います。

いずれにせよ、これまでは要望に応じて路線を増やしてきた・減らさずにきたという話があったが、今後は限られた資源の中でどうするかという議論をしないといけない。

#### ○吉田会長

確かに6ページの分担率なども首都圏・大都市圏近郊では都心方面への鉄道があるので、都市圏で完結する仙台と川崎や横浜を比べても仕方ないでしょうし、個々の交通局によって路線数や系統数の数え方も違い、一律に比較することが、難しい。他都市と比べて仙台市が劣っているからどうだということではなく、仙台市としてこう考えていきたいという柱を、まずしっかり明確にしていくことの方が重要なのではないかというのがご指摘の趣旨ではないかと思いました。

#### ○徳永副会長

収支均衡について、一般会計繰入も含めた形で考えているという点については理解しました。

ただ、そのうえで、「収支均衡」という考え方だけで本当に良いのか、という論点はあると思っています。

例えば、供給不足によって自動車が増えてさらに経営が悪化したり、渋滞がおきたりという問題をどう考えるのか、といった視点も、本来はあわせて考えていかなければいけないと思っています。ですので、単純に「交通局の経営問題」としてだけ整理して良いのかという点については、議論が必要なのではないかと思っています。

#### ○吉田会長

24ページについて、私たちがこれからどう考えていくのかにあたっては、もう少し前段の課題認識をもう少し深く掘り下げたほうが良いとの委員の皆様からの意見もありましたし、先ほど、徳永先生からもお話がありましたけれども、例えば、バスの便数が減り、利用者が車へ移行して渋滞が悪化すると、結果として、都市としての競争力も低下するということにつながりますので、市バスには、「都市交通」としての役割も当然ありますし、谷本先生からもご意見がありました。が、「生活支援」の側面もあります。

これは、冒頭の挨拶でも申し上げた二つの論点とも重なるので、その両面を見ないといけません。

そのためにも、今後はデータなども活用しながら、皆様と議論を深めていきたいと事務局からも伺っていますので、これからの進め方と手順について、市バスとして今どうした形でデータの分析を始めようとしているのかについて、議事の2点目、「基本方針の策定」、3点目「検討項目・検討手順」について、事務局から一括してご説明いただければと思います。

- (2) 基本方針の策定について
- (3) 検討の項目・手順について

〔資料説明〕

資料1「仙台市営バス路線のあり方に係る有識者会議 第1回会議資料」

[事務局から補足：32 ページ 8/9 のワークショップの開催時間は会場との調整で変更の可能性がある]

○徳永副会長

ビッグデータ分析についてですが、36 ページに出ている出力イメージは便単位まで特定されているのでしょうか。

○事業企画室長

便単位での特定も可能です。

○徳永副会長

実際に路線再編を行うかどうかを考える際には、集約されたデータだけでは、実態がよく分からないところがあります。例えば、便別に見る必要があると思っています。

特に、朝は高校や病院の前で降りている利用者がある一方で、帰りはどの便にも乗っていない、というケースも多くあります。それは、ダイヤ設定の問題であったりいろいろな要因がある。

さらに、雪が降った時などには、通常時とはまったく違う状況が起こる。例えば、高校前では、悪天候の日になると急に保護者の送迎が増え、周辺道路が渋滞して、バスが動きにくくなることがあります。そうした特定日が悪さをすることがある。

ただし、それを仙台市の全路線についてすべて行うとなると、相当な時間がかかり、1年程度で全路線を詳細に分析するのは、現実的には難しい。

そのため、全体的な傾向を見ることはもちろん必要ですが、いくつか路線をピックアップし、その路線については、丁寧に見ていくというやり方もあるのではないかと考えています。

○吉田会長

大量の系統データをそのまま分析すると、逆に傾向が見えなくなる可能性があります。

例えば、それぞれの系統について、

- 年間輸送人員
- 夏場の1か月
- 冬場の1か月

などで横並び比較をしてみる。

神戸市でも多変量解析で路線類型化をやったことがあります。同じような使われ方をしていると思った路線が実は全然違うところにポイントがあってなにが違うんだらうとスクリーニングをかけて、深く掘り下げるときにはじめて36ページのような形になるのかなと、そうした段階構成になるのかなと思っています。事務局として、その辺りの整理は可能でしょうか。

#### ○事業企画室長

徳永委員、吉田会長のおっしゃるとおり、全便を1便ごとに細かく分析していくのは難しいと考えています。

そのため、何かしら統計的な手法を用いながら、また事業者としての経験を基に一定の仮説を持ちながら、「こういう特徴を持つ路線群」というまとまりをつくり、比較可能な形で議論できるようにしていきたいと思っています。

#### ○徳永副会長

運賃改定の議論も視野に入るとすると、4月から7月にかけて、一般的に学生利用が2割減る傾向があります。新入生が自転車、車、バイク利用に切り替わっていく時期です。それは3か月定期・1年間の定期であればその期間囲い込みができるかも知れない。そんな戦略を考えるうえでも、月別データもかなり重要になると考えています。

#### ○吉田会長

最近、学生が車を持つタイミングも以前より遅くなってきています。福島大学でも、カーシェアやレンタカー利用が増えている、昔ほど急激に5月6月の利用が減らないケースもあります。そうした点が直近どうなっているのかという意味でも、月別変動を見ることは重要だと思います。

#### ○鈴木委員

観光利用に関して、ICカードデータを見ていくと、土日に特定の区間利用が目立つようなケースもあると思います。

例えば、作並温泉方面からニッカ橋前で降りている方がいるとすれば、それは日常的な通勤・通学利用とは異なる利用です。

そうした利用を丹念に拾えば見えてくるものもあるし、そうした利用がある系統なのかということもわかる。そうした部分を丁寧にみていく必要があると思っています。

もう1点、基本方針の検討事項の中で、「利便性向上」に関する観点が少ないのではないかと感じました。市民や利用者に対して、どう見せていくかということは、非常に重要な観点だと思います。

例えば、交通局の路線図は、手に入れようと思えば手に入れることができます。

ただ、その中には、基本系統、特殊系統が同じレベルで掲載されているため、一般の利用者から見ると違いが分かりにくい面があります。

内部的に管理するための資料としては正確であることが重要ですが、利用者に見せる情報としては、必ずしも同じ整理で良いとは限りません。今後の基本方針の中でも、「見せ方」や「情報提供の工夫」は、大きなテーマとして位置づけていただきたいと思います。

#### ○事業企画室長

観光利用についてですが、お話があったように、「作並駅方面からニッカ橋前で降りている」という利用を見ると、おそらく作並温泉宿泊者の方がニッカウキスキー工場見学等で利用されているのだら

う、というような情景がある程度想像できます。

そうした利用パターンというのは、他にもいくつか存在している可能性があり、特定区間をピンポイントでデータを見ていく方法はあるのではないかと考えています。

また、観光利用だけではなく、コンベンション・出張利用なども定性的になるかもしれないが、どのような形でデータがとれるか検討してまいりたいと考えます。

また利便性の向上につながる望ましい施策に関する事項ですが、徳永委員から通学定期の有効期間の話もありましたが、そうした踏み込んだ形でどのような形で利便性が図られるかに合わせて「見せ方」の部分についても、非常に重要な論点だと思っています。利用者に伝わるような見せ方についても、今後あわせて検討していきたいと考えております。

#### ○吉田会長

見せ方は大事だと思っています、先ほども「仙台駅前」という名称のバス停が複数存在していて、利用者から見ると非常に分かりづらいという問題もありました。

そうした「見せ方」についての考え方の整理も基本方針の中に書き込んでいくことは十分可能なのではないかと考えています。

もう1点、確認したかったのですが、36ページのデータについてです。先ほどの「作並駅方面からニッカ橋前で降りる利用」の話とも関係するのですが、このデータのうち ICSF の部分は高齢者利用も全部同じ ICSF として一括りに集計されているのでしょうか。

#### ○事業計画課長（岡田）

高齢者が敬老乗車証で利用しているのであれば分けることができるのですが、高齢者が ICSF を利用していれば利用は判別できません。

#### ○吉田会長

敬老乗車証は区別されていると聞いて安心しました。外部から来た方は、一般的に ICSF 利用が多い可能性があると思っています。そうすると、系統ごとにスクリーニングをかける際に、「ICSF 利用が多い系統なのか」といったところで、大まかな利用特性の違いが見えてくる可能性があります

#### ○徳永副会長

1点目ですが、「乗継ぎ」をどこまで追えるのか、というところです。

利用者からすると、目的は「バスに乗ること」ではなく、「どこかへ移動すること」です。

目的地まで駅での乗換が必要な場合も多いと思うので、最終的にどこへ向かっているのか、乗り継ぎを含めて確認できればと思います。

それから2点目ですが、「見せ方」の話で参考までにです。以前、市内の各大学でバス利用促進のためのパンフレット制作をした際に、宮城大学では新入生向けにどこに住むか決めてもらうためのパンフレットを作りました。住むところが決まってしまうと、その時点でバイクで通学するしかなく、そこからバスに乗ってもらうことはできないので、バス利用促進のためには住むところが決まる前なんだろうなという考えです。

その制作のなかで気づいたのですが、宮城大学の場合でも、「高森経由」と「寺岡経由」の2系統があります。ただ、寺岡経由の方が先に来るように見えても、実際には10分後の高森経由に乗った方が早く着く、ということもあるので両方を掲載する必要がありません。つまり観光客についても同じですが、「正確に全部載せること」が、必ずしも利用者にとって分かりやすいわけではない。むしろ、利用者にとってわかりやすい・利用のしやすい情報の出し方が重要な場合があります。

○吉田会長

情報の出し方という観点、各委員から色々な意見もあると思うので集約いただきたいと思います。乗り継ぎは追えるのでしょうか？

○事業企画室長

バスである駅まで行き、そこから地下鉄へ乗り継いだ場合に、同じ人が乗り継いだという情報は追えません。バスからバスへの乗り継ぎについても同様です。

○吉田会長

他都市で過去に乗り継ぎデータについては分析したことがありますが、今回は難しいということで「乗り継ぎ」の論点のみ残しておきたいと思います。

○谷本委員

37、39 ページについて、ビッグデータで分析していくというプロセス自体については、特に異論はありません。ただ、実際には、どうしても手作業になってくる部分もあると思っていて、その中で気になったのが、「各系統のポテンシャルを分析する」という部分です。オープンデータを利用することだとすると、37 ページにある、「施設位置情報」などを、どういうふうを選定しているか、というところが気になりました。

例えば、「特徴的なポテンシャルを持った路線」のような分類をしていくイメージなのかなと思いますが、やはり日中に街中で活動されているのは高齢者の方だったりする中で、そういう生活利便性のある施設なども考慮されることがあるのか。「施設位置情報」の種別について、具体的にお聞きしたいと思っています。

○事業企画室長

施設位置情報については、国の方で公表している施設分類を活用することで、福祉施設、医療施設、高齢者施設などの区分はできると考えています。最寄りのバス停で降りている方がどの券種を使っているのか、たとえば福祉施設の最寄でふれあい乗車証が使われていれば施設に通う障害のある方の利用であるだろうなど、バスの利用データと施設の位置情報を組み合わせて分析していきたい、というのが一つあります。

一方で、例えば高齢者の方が日常的に利用されるようなスーパーマーケットなどは、国のオープンデータでは把握できません。そういったものについては、県内の主要な商業施設を、必要に応じて目視で確認しながら追っていくことも考えられるのではないかと考えています。

○谷本委員

例えば、バリアフリー整備などを考える際にも、駅周辺、スーパーマーケット周辺などは、やはり利用頻度が高い場所なので、重点的に整備していこう、という形でまちづくりが進められているという認識があります。そういう意味では、もし分析の中で、そうした生活利便施設との関係が抜け落ちてしまうと、少し心配です。

○事業企画室長

バリアフリーの関係で重要視されている施設があるのであれば、関係課に確認して見落としのないようにします。

○高澤委員

施設に関してですが、もちろん福祉施設なども重要だと思うのですが、例えば工場のような大規模事業所についても、どう考えているのか気になっています。

例えば、宇都宮のLRTでは、工業団地などの大規模事業所へのアクセスを、あらかじめ重視して整備していたことで、利用者増につながっているという話もあります。

そういう意味では、現時点では利用者数がそれほど多くないとしても、将来的な利用可能性なども含めて、どう考えていくのかという視点は必要なのではないかと考えています。

それから、38ページの分析についてですが、年齢別のグラフが掲載されています。例えば、人口動態がどのように変化してきたのかという情報も、あわせて見られると、より変化が理解しやすくなるのではないかと思います。特に、平成27年頃など、過去に大きな路線再編を行った時期についてもあわせて見られると、より背景が見えやすくなるのではないかと考えています。

○事業企画室長

1点目の通勤利用が多い場所については、国のオープンデータだけでは十分に把握できない部分もあると思っています。

ただ、例えば卸商団地、東部工業団地など対象を特定すれば、個別事業所単位まで細かく追うのは難しい部分もありますが、38ページの図でのこのメッシュとこのメッシュというような形で範囲を設定して、ある程度広い面的な単位で利用傾向を見ていくことはできるかもしれないので活かしていきたいと思っています。

それから2点目の、過去の人口動態や利用推移についてですが、現在、バスデータについては、国で定めている「GTFS-JP」のような標準化データ形式に基づいて整理を進めています。ただ、仙台市として、その形式でデータ整備を始めたのが2024年度からということもあり、BIツールで分析できる期間は2024年度以降となります。そのため、過去の推移について、どの程度分析できるかについては、今後検討していきたいと考えています。

○吉田会長

就業先分析についてですが、経済センサスのメッシュデータで従業者数がわかるものがありますし、

RESAS のデータで 15 分以上滞在した人がわかります。そのようにメッシュデータもかなり使いやすくなって情報も多くなっています。そうしたデータも活用できると良いと思っています。

最後全体を通しての意見があれば、委員の皆さまからご発言をお願いします。

#### ○鈴木委員

確認しておきたいのですが、今回の路線再編を含む在り方検討というのは、「ゼロベース」で考えるのでしょうか。それとも、現状路線を維持しながら調整していく考え方なのでしょうか。もちろん完全なゼロベースは難しいのですが、従来の枠組みをあまり意識せずに議論できるのでしょうか？

#### ○事業計画課長

一言で言うと、完全なゼロベースは難しいと考えています。現在の路線網や利用実態をベースにしながらかえていくことになると思っています。

一方で、内部でも議論していますが、「朝夕の通勤・通学中心の大規模移動」、「日中の多様な移動」では、求められる交通のあり方がかなり違ってきています。従来は「1 日を通して同じ運行体系」という考え方が中心でしたが、時間帯によって役割を変えるという考え方も必要ではないかと思っています。

基本的には現状をベースにしつつ、時間帯別に考えていきたいと思っています。

#### ○鈴木委員

時間帯だけではなく、「曜日」もかなり重要だと思っています。

#### ○吉田会長

今日は初回ということで、前段では、今の市バスの状況ですとか、問題点、それから市バス事業としての、公営企業体としての計画がどうなっているのかというところについて確認をいただきました。後段では、これから有識者会議として、どういうデータ分析をしていきながら、どういうことを考えていくのかというところについて議論してきたところです。

大きな進め方については、特段大きな異論はなかったのかなというふうに理解しています。そのうえで、今日皆様からいただいたご意見を踏まえると、確かに、公営企業として経常収支を均衡させていくということは、当然目的変数として必要なことですし、その方向性自体に異論があるわけではないと思っています。

ただ一方で、今日皆様から出てきたご意見としては、観光利用、見せ方、情報提供など、まだ利用者を増やせる余地があるのではないかと、乗り継ぎの話もありましたがもう少し既存の路線網をベースとして訴求できる路線やサービスの在り方もあるのではないかと話がありました。そのあたりについて、データを使いながら、いろいろ見ていけないだろうか、というのが一つ大きなポイントだったのではないかと考えています。

極論を言えば、「経常収支均衡」だけを考えるのであれば、黒字路線だけ残せば成立するわけです。

ただ、それでは当然、市バス事業として、市民の役には立てない。やはり、

- 車依存を下げっていく都市交通としての側面

- 暮らしの足としての側面

この両方に応えていかなければいけない、というところが、市バス事業としては非常に大事なのだろうと思っています。

そのためにも、データを見ながら、「どうすれば、より使っていただける路線になるのか」というところを、皆さんと一緒に見ていこう、ということが、今日の議論だったのかなと思っています。

また、データの見方としても、

- 観光客をどう抽出できるか
- 高齢化が先行している団地と、そうでない地域を比較できないか

といったご意見がありました。

さらに、市バスだけの問題ではなく、

- 渋滞
- 回送

など、「都市側」の問題もあるのではないかと、というご意見もいただきました。

また、他都市比較についても、「他都市より劣っているから改善する」ということではなく、「仙台市として、どういう路線網を作っていくのか」という視点が大事なのではないかと、というご意見もいただいたところです。

事務局に宿題をお願いする形になりましたけれども、整理を進めていく中で、「ここはどう考えればいいんだろう」という論点も、事務局として出てくると思います。その際には、委員の先生方にもお力をいただきながら、次回に向けて整理していただければと思っています。

今日はどうもありがとうございました。進行を事務局にお返しします。

## ○事務局

次回の有識者会議でございますが、次回は7月1日（水曜日）14時開始を予定しております。

内容といたしましては、

- バス利用データをもとにした全系統の分類
- 時間帯別・券種別に見た利用者特性

などを予定しております。

また、本日の議事録につきましては、事務局にて原案を作成いたしまして、委員の皆様にご確認いただいた後、議事録署名人である鈴木委員に郵送してご署名をいただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

第1回市バス路線のあり方に係る有識者会議を終了いたします。

本日は長時間にわたり、ありがとうございました。