

第12回仙台市交通事業経営検討委員会 議事概要

- 日 時** 令和8年1月30日（金） 15：00～16：30
- 場 所** 仙台市交通局本庁舎 7階 研修室
- 出席委員** 鈴木高宏委員、長江剛志委員、大曾根学委員、榊原進委員、鈴木文彦委員、成田由加里委員、福嶋路委員 [7名]
- 事務局** 交通事業管理者、理事兼次長、理事（地下鉄担当）、次長（自動車担当）、総務部長、自動車部長、鉄道管理部長、鉄道技術部長、総務課長、経営企画課長、財務課長、事業企画担当課長、事故防止・接遇向上担当課長、参事兼輸送企画課長、運輸サービス課長、整備課長、営業課長、安全推進課長、駅務サービス課長、運転課長、施設課長、車両課長、電気課長、企画係長、他担当者 3名
- 議 事**
- 1 開会
 - 2 議事
 - (1) 中間案に係るパブリックコメント結果と市バス運賃改定に係る市民説明会実施報告について
 - (2) 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）最終案について
 - 3 その他
 - 4 閉会
- 会議資料**
- 資料1 中間案に係るパブリックコメント結果と市バス運賃改定に係る市民説明会実施報告について
- (別紙1) 「仙台市交通事業経営計画2026-2035（中間案）」に対する意見の概要と本市の考え方について
- (別紙2) 「市バス事業の現状と運賃改定案に関する説明会」における主な意見の概要と本市の考え方（回答の要旨）について
- 資料2 中間案から最終案にかけての変更点について
- 資料3 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）最終案
- 資料4 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）最終案【概要版】

1 開会

○事務局

ただいまより第12回仙台市交通事業経営検討委員会を始めさせていただきます。
まず、委員会の成立について確認をさせていただきます。本日は大曾根委員のオンラインでのご参加も含めまして、委員7名の皆様全員にご出席いただいております。

すので、仙台市交通事業経営検討委員会設置要綱第6条第2項に基づき、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。

それでは、ここからの委員会の進行を委員長にお願いしたいと思っております。

2 議事

○鈴木（高）委員長

ただいまから第12回仙台市交通事業経営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について、委員会で決めた順番に従い、成田委員にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、議事に入りたいと思っております。

議事（1）中間案に係るパブリックコメント結果と市バス運賃改定に係る市民説明会実施報告について、事務局よりご説明お願ひいたします。

【資料説明】

資料1 中間案に係るパブリックコメント結果と市バス運賃改定に係る市民説明会実施報告について

（別紙1）「仙台市交通事業経営計画 2026-2035（中間案）」に対する意見の概要と本市の考え方について

（別紙2）「市バス事業の現状と運賃改定案に関する説明会」における主な意見の概要と本市の考え方（回答の要旨）について

○鈴木（高）委員長

パブリックコメントと市民説明会でのご意見については非常に大事だと思われまます。既に各委員において資料に目を通していただいているかと思っておりますが、改めて確認いただき、漏れているところがないか確認していただけたらと思っております。

○長江委員

こういう形でパブリックコメントを取りまとめて、ホームページに掲載するのは大変よい取組みだと思っております。

それとは別に、FAQのような、よくある質問と回答についても拡充して掲載すると良いと思っております。例えば、なぜ多くのバスが交通局大学病院行きなのかという疑問が挙げられていたかと思っております。考えれば確かに分かるのですが、おそらく多くの方が疑問に感じる事だと思っております。パブリックコメントを見てその質問を探すのではなく、もう少しアクセスしやすいところに、その質問の回答が載ってい

れば良いと思いました。

○総務部長

市バスの運賃改定にあたり市民説明会を開催し、その場で質疑応答の時間も設けたのですが、ホームページにおいても、なぜ運賃改定が必要なのかといった背景や、運賃改定後の定期券の取り扱い等をQ&A形式で掲載しております。それを活用するような形で、経営計画中間案のパブリックコメントでいただいた意見の中でもお答えできるものについては改めて精査し、充実させていくように考えていきたいと思っております。

○交通事業管理者

この経営計画については、随時議会にも報告をしているのですが、議会ではよく「見える化」や情報発信に関して、交通局も努力しているのだろうが、なかなか伝わっていないのではと指摘されます。素朴な疑問から経営に至る疑問まで、苦情という形で寄せられる場合もあります。今回ご審議いただいた中で、戦略Ⅳに「経営状況の見える化」という項目を設けているのですが、活字だけでは伝わらない情報もあるため、図表やQ&Aのような形を取り入れて工夫をしています。概要版の8ページにも掲載しているのですが、「もっとわかる！交通局の経営」として、会話形式で説明するコーナー等も取り入れ始めております。委員もおっしゃったような素朴な疑問への回答については、今後も工夫しながら充実させていきたいと考えております。

○鈴木（文）委員

パブリックコメントの件数や市民説明会の参加者数について、私が関わっている小規模な自治体や、政令指定都市の仙台を比べたとき、人数バランスについてはこのぐらいだと感じていました。

全国的な傾向として、運賃改定の実施やその背景については、市民にもかなり理解が進んできたと思います。運賃改定の方針を示すと、昔ならとにかく反対意見が続出しましたが、今は、値上げされないほうが良いのは確かだけど、こういう時代だから仕方がない、という意見がかなり多いです。これは、最近相次いだ首都圏での運賃改定でも同じような傾向ですので、今後も、その運賃改定の背景をきちんと示していくことで、理解を深めていただくことが必要だと思います。

また、パブリックコメントに対する27番の意見は大切な指摘で、市バス路線のあり方検討について、何を基準に考えていくのかということを示していく必要があると思います。例えば、東京都交通局や神戸市交通局は、系統ごとの数字をはっきりと示しており、前年からの変化も見えるようになっておりますので、そういった理

解を得るための見える化は必要だと思います。今後の検討の中で考えていただければと思います。

○交通事業管理者

まず、運賃改定については、この委員会でもご意見も頂戴しながら慎重に進めてまいりまして、議会においても、やむを得ないという声もいただいております。正式には2月に開会する第1回定例会で条例改正案を提出する流れになっております。議決後についても、10月1日の改定に向け、しっかり理解をいただくべく努力をしていきたいと考えております。

2点目にご指摘があった点は、まさにバス事業の今後を決めていく上でも一番大事なもので、戦略Ⅲの最初に持続可能なバス路線の確立を掲げております。神戸の例等も挙げていただきましたが、運転士不足非常事態宣言を出している京都市においても、そういった取組みをしております。本市においても、まずは市バス路線のあり方に係る基本方針について来年度でしっかりと固めた上で、その次の年度以降、具体的な路線再編に入っていきたいと考えています。

路線再編というのは、今までの減便とは違い、乗りやすさも担保しながら、事業量は抑えていくという流れです。東西線が開通してから10年間実施していなかった事業ですが、バス事業の今後の10年間、その先を見据えたときに非常に重要なものだと考えております。今年度、バス事業について、IC乗車券のビッグデータ解析を進めてまいりまして、国の補助金や専門家派遣を活用し、この1年間分析を進めておりますので、それを基に、来年度以降、検討していきたいと考えております。

○福嶋委員

パブリックコメントを拝見して、必ずしも運賃改定に対して一律反対というわけではなく、値上げしたほうが良いのではないかという意見も散見されました。冷静に、市バス・地下鉄事業のことを本当によく考えて意見を寄せてくださる方が多いことがよく分かりました。

ビッグデータの分析基盤に関して、例えば41番のコメントなどに書いてあるのですが、こういったデータをもっとオープンにしていく必要があると思います。突然路線が廃止されてしまうと、住民としてはショックが大きいと思うのです。しかし、定期的に現在の状況を共有して、こんなに少ないのだから仕方がないと徐々に納得してもらいながら路線変更をしていくことが必要なのではないかと感じました。せっかくこういったビッグデータをオープンにできるようでしたら、なるべく皆さまに共有することは大切なのではないかと思いました。

最後に、市民と協議する場をもっと設けたいという話です。いろいろなご意見が寄せられると思うのですが、私共の検討委員会のような場だけではなく、もう少し

オープンな形で、タウンミーティングのような場を一、二回設けてみるのも良いのではと思いました。市民の皆さまの事業なのだという意識を持っていることを前面に出されたほうが良いと思います。

○交通事業管理者

ビッグデータの分析基盤については、私もこの間デモを見たのですが、すごい技術で、即時にいろいろなデータが出力できて感心していました。市バスは44路線あるのですが、100円の収入に対して105円の経費で運行できている路線もあれば、300円や400円、1,000円という路線もあります。それを営業係数という形で市民に公開してまいりましたが、係数の高い路線が廃止になるのではないかと懸念するご意見もいただきました。ただ、データをよく見てみると、始発から8時までの時間帯は、意外と各路線の数字が好調なのです。通勤・通学・通院でお使いになっているため、そのような良い数字になっているのですが、10時ぐらいから15時前くらいまでは非常に悪く、夕方になるとまた回復します。今後ビッグデータを解析しながら路線再編を進めるにあたり、委員がおっしゃったように、実態をご理解いただいて、乗車いただいている時間を厚く、そうではない時間はフィーダー化していくといった工夫をしながら、我々だけで考えるのではなく、外部の専門の方々にもご意見をいただきながら検討してまいります。

また、路線のあり方検討ということで、地域によって問題が違うものですから、検討の第2段階として、市民説明会も行いたいと思います。今回の運賃改定は全区とも同じ内容であるため、同じ資料で(全7回の)説明会を実施しましたがけれども、今後路線再編していくとなれば、例えば、東西線沿線への説明と地下鉄沿線外のバス路線地域での説明では、課題が違いますので、個別の地域ごとに説明していく形になると考えております。

○福嶋委員

ビッグデータの活用については、例えば、学生向けのコンペティションを開催して関わってもらい形が面白いと思います。

○事業企画担当課長

ビッグデータについては、ICカードの利用履歴に基づく乗降データや、バスが現在どこにいるのかというバスロケーションデータ、トラフィックデータなどがあります。これらのデータを、大学生や高校生などの学生の方、または学識経験者の方に、こういった形で活用いただけるかは、個人情報も含まれますので、これから検討していくこととなります。いずれは、オープンデータとして公開用に加工したデータと、ある程度生データに近い、一次加工したデータをお示して、どういっ

た発見ができるかを、例えば、学生の皆さまと考える機会を作れるのであれば、考えてみたいと思います。

○鈴木（高）委員長

今の回答は、オープンデータという意味での回答だと思うのですが、福島委員からの質問は、どちらかといえばタウンミーティングの開催という意図だと解釈しました。市民説明会は、交通局が市民に対して説明するものでしたが、私共のような検討委員会委員も市民のご意見を直接伺いながら考えていくという機会があっても良いのではないかとということです。本日で検討委員会が最終回ですので、そういった機会を今後検討していただきたいのですが、潜在的なユーザーである大学生や高校生と一緒に検討し、彼らは単なるユーザーではなく、今後の担い手にもなる立場として課題を共有していくと、より前向きになると思いました。ぜひ検討していただければと思います。

○交通事業管理者

来年1年間で路線のあり方検討をしていくのですが、地下鉄沿線地域と沿線外地域では、学生の方も含め住民の方の考えは違うものだと思っていますし、各区役所との連携も必要になります。地下鉄が通っている地域と、あまり地下鉄に関係のない地域が多い区もありますので、区との連携を含め、住民の皆様と、どのような形で進めていけば良いかは、今後検討を深めてまいりたいと考えています。

○成田委員

パブリックコメントについては、意見を寄せてくださった方の年代と属性をどのように把握していますか。

○事務局

年代は聴取していないため、分かりかねるところですが、お名前とご住所はいただいております。

○成田委員

拝見すると、いろいろなコメントが寄せられていましたので、年代や性別によって、どういう課題の視点を持っているのか、地域も含め、いろいろと分析する要素が多いと思いました。そのあたりの情報をいただくとありがたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○経営企画課長

以前、市バス・地下鉄アンケートを実施しましたが、そのアンケートは、どういうサービスがあったら良いかを問う趣旨でしたので、子育て世代からの回答も一定程度多かったと思っています。

なお、今後検討することになりますが、利用者への定期的なアンケート実施についても考えたいと思っています。なるべく負担の少ない簡便な方法を採用しつつ、定期的な観測としてのアンケートを実施できないかと考えているところです。そのアンケートについて、世代も含め、こういった項目を尋ねて、それをどう分析していくのかも含めて検討していきたいと思います。

○成田委員

より魅力ある仙台市にしていだけるように、高齢者や若者を含めたいろいろな着地点を見ながら進めていただければありがたいと思います。

また、別紙1の12ページにある59番ですが、「計画の取組みで一日乗車人員が6年間で2,000人も増えるとは思えない」という厳しいご意見をいただいております。確かに経営計画ではそのような見込みとなっており、概要版の10ページにある市バスの乗車人員見通しグラフを見ると、2,000人増加するという見通しになっています。回答としては合理的な計算をしていますということなのですが、例えば、令和7年12月末現在や、半年時点での、一日平均乗車人員のデータはあるのでしょうか。直近の数字を見て、増えていたら嬉しいところなのですが、ここに入れることは可能でしょうか。令和7年の予定は9万6,000人ぐらいですね。

○自動車部長

令和7年度の乗車人員については、上半期ベースで一日平均9万8,000人程度という状況で推移しております。

また、来年度予算に関しては、運賃改定を10月に予定していますので、運賃改定に伴ってお客さんの数は微減するという見込みを立てながら来年度事業の計画を立てているという状況です。

○成田委員

それは正式に公開されている情報ですか。

○自動車部長

今年度の上半期の人員については、まだ公開しておりませんが、把握している数字としては、現在この数字となります。

○交通事業管理者

重複しますが、概要版の10ページ、11ページにバスと地下鉄の10年収支を載せております。これは令和8年度から17年度まで掲載していますが、令和8年度の数字だけは予算ベースで、これから議会で審議いただくものとなっています。令和9年度以降は決算ベースで出しているのですが、いわゆる発射台となる令和8年度の数値を第1回定例会に提出し、議決をいただいて初めて確定してまいります。支出の関係でいうと、例えば、人件費が増加傾向にあるのですが、それに対して軽油が暫定税率の関係で減少し、ちょうど均衡しているため、ほぼこの見通しになるものとして、最終的には載せていくことになると思います。

ただし、人員については、市バスの運賃改定によって一定の逸走が起り得ますが、敬老乗車証の制度変更時の状況を見ると、想定よりも影響が小さい状況です。全国的な傾向からも、3年ぐらいで戻るのではないかという見通しのもと、計算している状況です。

○鈴木（高）委員長

成田委員からのご質問の1点目に関して、パブリックコメントの数は、どういった層がどういう結果になるというバイアスが多いため、統計的な取扱いには慎重になりますが、どちらかといえば、どこか欠けている層がないかのチェックが必要で、パブリックコメントや市民説明会で挙がっていない声に答えられていない可能性がないかという意味合いが含まれていると思いました。

2点目に関して、現状でもある程度不足しているところもあると思いますが、パブリックコメントの意見をよく読むと、「この計画のままでは」という言い方をされているので、さらに大胆な改革をという意味では、先ほど話のあった（路線再編にかかる）市民への説明資料などの中に、仙台市の交通事業の改編や見直しについてより明確に示していただけると、こうしたご意見にも答えていることになるのではと思います。

個人的には、時に市内の渋滞等で定時性の阻害要因になることもあるので、ある程度の場所でハブ化をしても良いと思います。先日私も国交省の関係でバスタ新宿の見学会に参加したところなのですが、交通局庁舎前の木町駐車場は、もっと大胆な施設整備のようなことを国などにも提案し、協力を得ながらやっていくのも一つだと思います。なかなか市街地再開発が進まないという今朝のニュースもありましたが、ぜひ、市民の皆さまが前向きになれることを考えていただければと思います。

○交通事業管理者

地下鉄については、これ以上延ばすといった計画はないので、既存のものをいかに乗っていただくかということですが、バスの場合は路線を動かすことができるので、自由度があるといえばあるようなものです。地下鉄では、現計画の見通しでは

令和4年に黒字化と見込んでいたのですけれども、現在の計算上では、令和14年に達成する見込みとなっています。まずは事故なく、一人でも多く乗っていただく取組みを進めることとなります。

バスの場合、路線のあり方について具体的な検討段階となったときに、軌道系とのフィーダー化はある程度想定できるのですが、バスとバスの接続となると、建物もない場所で待つていただくわけにいかないのが、例えば商業施設を始発にするなどの連携をとる必要があり、一朝一夕では解決できない問題もあります。最初は地下鉄やJRとのフィーダー化が先行すると思うのですが、その先にある地域交通と市バスとの連携などになると、そういった乗り継ぎ施設の課題も出てくるのではないかと想定しています。

○鈴木（高）委員長

バスタ新宿の例を挙げましたが、熊本のバスターミナルがさらに好事例だと思っています。地方都市では、そういったまちの拠点を、鉄道とは独立した形で作っていくことはあると思います。そういう意味で、地域の皆さま方、官民含めて協力して、議論がより活性化することを期待します。

○榊原委員

運賃改定の市民説明会に56人しか来なかったとのことですが、鈴木文彦委員のお話では、このぐらいが妥当だという話で驚いております。一方で、反対意見が多く出るのかと想像していましたが、パブリックコメントを見るとそうでもない印象で、（運賃改定は）全国的に受け入れられている流れであるという意味を理解しました。

今後、バス路線のあり方検討についてはとても重要になると思っています。バスに乗らない人にとっても関係することですから、交通局の問題で完結するのではなく、自分ごととして考えてもらう工夫として、タウンミーティングやパブリックミーティングのような機会があると思います。ワークショップに参加する人は大体固定化するのですが、無作為に参加者を選んで、そうではない人たちにも聞くと、意外と皆さまが思っている潜在的ニーズが出てくることもあるので、普段からバスに関心がある方だけではなく、バスに乗らない方々にも参加していただけるよう、無作為と呼ぶといったことも、皆さまの問題でもあることを理解してもらうために必要だと思いました。長い目を見たときに、皆さまにとっての仙台の暮らしは、路線バスにかなり関係があることを知ってもらうために、そういうやり方もあるのではと思ったところです。

○交通事業管理者

市バス路線のあり方検討に関する方針を新年度に定めようかと思っているので

すが、地下鉄沿線にお住まいの方、そうではないところにお住まいの方、あるいは、利用している方、していない方など、様々な意見が出てきます。私共としては最終的に乗っていただくことが目的なのですが、ある程度パターン化したものをお示しながら、路線のあり方を検討していこうと思っております。路線再編を行うエリアという段階になると、お住まいの方の切実な意見も出てくるので、ワークショップなどやり方はいろいろあるかと思うのですが、その場で方針を決めても、実際にそのエリアで実施しようとする、東西線開通時の路線再編の時のように、反発もあると思います。一方で、方針をある程度提示しないと意見も出てこない、どう進めたら良いかは、今後も検討していきたいと思っております。

○鈴木（高）委員長

東西線の路線再編時は大変だったと聞いています。私は説明会に立ち会っていませんが、タウンミーティングには参加していました。榊原委員がおっしゃっていたように、後段の説明会というのは仕方ないのですが、その前段階で、皆さまと一緒に考えて、課題を共有する場をもっと頻繁に設けて、関心が高まった状態で進めていくのがより良いですし、説明会の負担も多少は軽減されると思います。

どちらかというと、何も無いときには、何もしないままやっつけてしまいがちなので、そこを意識していただく。または、コロナ以降リアルな対面の場が減ってきているので、この委員会でもオンラインを活用していますが、例えば、慣れないと大変だと思いますが、オンラインミーティングを取り入れることで、100人、200人と集まり、面白いと思えました。

また、学生などの若い世代をアンバサダーとして育て、担い手になってもらうことも大事な活動だと思います。ぜひ、若手職員などを中心に、楽しく考えていただけると良いと感じています。

○大曾根委員

パブリックコメントを拝見して、運賃改定について、単に良い・悪いで論じるのではなく、具体的な方策まで含めた建設的なご意見が多かったことに、PTAの立場として大変関心を持っております。

皆様がおっしゃったように、ビッグデータを可視化してエビデンスに基づいた施策であることを丁寧に示していくことは、市民の納得感につながるということも、私も大いに賛成です。

また、子育て世帯へのご理解が多く示されていたことも強い感銘を受けました。

別紙1の18番にもありましたが、将来の仙台を支える世代への投資、人口流出の抑制という視点を持って検討していただいているということは、私たち保護者にとって大変心強いものです。

○交通事業管理者

仙台市全体としては、「子育てが楽しいまち・仙台」という方針のもと、各局がさまざまな施策を進めています。仙台市交通局では、ハッピー・ファミリー・ライドという、お父さん・お母さんに限らず、ごきょうだいや祖父母など、中学生以上と一緒に乗車すれば、小学生2人まで運賃が無料になるという制度について、実証実験を実施しております。先日の夕刊にも掲載されましたが、この取組みについては、新年度から通年で本格実施する予定です。市長の施政方針でもお話しする予定です。

この制度の目的は、小学生の頃からバスや地下鉄に乗って楽しい思い出を作ってもらうことにあります。そうした経験が、高校生になったとき、あるいは通勤・通学の際に、公共交通を利用するきっかけにもなると考えています。

これまでも、学都仙台フリーパスをはじめ、大学や高校向けにさまざまな施策を展開してきましたが、いずれも運賃を支払って乗っていただく方々が対象でした。今回は、特に小学生を対象とし、例えば「バスで〇〇駅まで行き、地下鉄で動物公園まで行けます」、「おじいちゃんとお孫さん2人で利用できます」といった利用モデルも示しながら活用を広げていきたいと考えています。このほかにも、目先の利益だけでなく、将来を見据えた取り組みを検討していきたいと考えています。

○大曾根委員

たくさんの子育て世帯への期待や、こういった具体的な施策を、もっといろいろな方に知っていただきたいと改めて思いました。以前の委員会でも申し上げたとおり、仙台市はどうしても自家用車の利用が多いとは思いますが、第二・第三の移動手段としてバスや地下鉄も充実していて、選択肢が増えるということ、そして、私たち子育て世帯の利用に期待されているということは、未来が明るい証拠だと思いました。こういった内容をどんどん発信していきたいと考えました。

○鈴木（高）委員長

ハッピー・ファミリー・ライドは、仙台の目玉施策として良い取り組みだと思えます。今後、この施策によってどのような効果が生まれるのかを含め、引き続きしっかりとウォッチしていただきたいと考えています。全国的に見ても、ここまで大胆な取り組みはそれほど多くないと思います。子育て世帯、特にこどもが2人、3人という家庭にとっては、どうしても「車で移動するほうが楽だ」と考えがちで、私自身もその経験があります。だからこそ、公共交通の利用がむしろ便利で良いものであるということを啓発し、普及させていく取り組みを、今後さらに進めていただきたいと思えます。

○交通事業管理者

ハッピー・ファミリー・ライドについては、仙台市民に限らず、他地域から来た方も利用できます。例えば名取市の方でも、お父さんやお母さんと一緒に乗車すれば、小学生のお子様の運賃は無料になります。

また、仙台市まちづくり政策局の所管となりますが、「どこでもパスポート」を利用すれば、動物公園や科学館などを仙台圏域の皆さまが無料で利用できます。そのため、名取市にお住まいの方がハッピー・ファミリー・ライドを利用して仙台市科学館に行けば、小学生は運賃も施設利用料も無料ということになります。このようなわかりやすいPRを丁寧に進めていきたいと考えています。

さらに、昨年度に市長の施政方針でも示しているのですが、地下鉄でクレジットカードのタッチ決済が始まります。これにより、外国の方も簡単に1回乗車が可能になります。つまり、海外旅行で訪れた方のお子さま（小学生まで）も無料で乗ることができますので、こうした点も含め、積極的にPRを進めていきたいと考えています。

○鈴木（高）委員長

こども政策に関しては、関係するところが分散化していたところもありますので、官民含めて関係機関と連携していくというのは、交通局だけの話ではないですが、ぜひ進めていただきたいと思えます。

それでは、次の議事に移ります。議事(2) 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）最終案について、事務局よりご説明をお願いします。

【資料説明】

資料2 中間案から最終案にかけての変更点について

資料3 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）最終案

資料4 仙台市交通事業経営計画2026-2035（令和8～17年度）最終案【概要版】

○鈴木（高）委員長

これまでの検討委員会で十分に議論を尽くしてきました。パブリックコメント、市民説明会等でもご指摘はいただき、それらの議論も含めて経営計画の最終案へと進めていくと考えておりますが、それでもまだ何か見落としがないとも限りませんので、ここで最終的なご意見やご質問等があればお願いいたします。

○長江委員

ガソリン減税で暫定税率が廃止されることに伴い、少し経営状況が変わる、つま

り費用を少し抑えられるという話ですよ。また、金利がこれから上がっていきそうですが、そういった点に関する内容は、計画の中に記載されるのでしょうか。

もし記載されないとしても、どこかで「そういう懸念がある」ということに触れておく、あるいは「そういった状況に対応できるよう柔軟に修正していきます」といった記載があっても良いと思いました。

○理事兼次長

概要版の10ページと11ページに財政収支計画を掲載しており、令和8年度当初予算案を反映した内容になっています。その中では、最新の状況として暫定税率が廃止されたことや、長期金利が現在上昇傾向にある状況も一定程度踏まえた上で推計を行っております。

ただ、この先どのように金利が上がっていくかを見通すのは非常に難しい部分でもあります。そのため、この計画を策定して執行していくものの、令和12年度の段階で中間見直しを行うこともこの時点で明記しております。そこで改めて、状況を踏まえた上で、その先10年間の収支計画を検討していく形になります。

もちろん、中間見直しまでの間にも時代や環境が急激に変化する可能性がありますので、その状況を注視していきます。ただし、その点までどこまで記載するかについては、もう少し検討したいと考えております。

○交通事業管理者

経営計画は策定して終わりではなく、概要版の12ページにも記載しているように、毎年PDCAサイクルを回していきます。その中で、前提となる収入や支出の見込みが大幅に変わる場合には、その時点で修正することになると思います。

本来であれば令和3年度に策定した計画について、そこから10年間進める予定でした。しかし、令和2年から始まったコロナの影響で状況が大きく変わったため、令和8年から仕切り直したという経緯があります。今後も同様に、大きな変化があれば、十分に対応しながら、その時点ごとに見直していく必要があると考えています。

ただし、そのような変化を現時点で予測するのは難しいため、この計画では、少なくとも令和12年度には収支全体を見直し、その時点からの10年間の収支計画を作成することについて明記しています。状況に応じて臨機応変に対応していきたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

大幅な見直しとなると非常に大ごとになり、即効性も悪くなってくると思います。その点で、委員のご指摘については、例えば最後に掲載していただいている経営状

況モニタリング指標の部分でも、直接反映され得るものだと思います。ですので、それらの指標を見ながらPDCAを回していただくという形になると考えています。

また、交通局の内部委員会と記載いただいておりますが、そこがチェック機構になってくる部分でもあります。よろしければ、交通局の内部委員会について、具体的にどのような方法を考えていらっしゃるのか、少しご説明いただけますでしょうか。

○経営企画課長

経営計画推進委員会という名称で、職員で構成される内部の委員会になります。具体的には、モニタリング指標の推移や実績を確認しつつ、それにつながる各個別事業の進捗状況などを確認していきます。モニタリング指標は、目標として掲げていますので、そこにうまくつなげられているのかという観点での議論を行う形になります。状況によっては、各個別事業の内容の見直しや、新たな事業の追加なども含めて検討し、毎年度考えていくことでPDCAのサイクルを回していくこととなります。

また、今回の新しい計画に基づき、個別の事業シートについても作成します。この計画は3月末に策定しますが、4月初めには計画本体をホームページに掲載するとともに、個別の事業シートも同時期に掲載していきます。

この事業シートには、計画の前半部分である今後5年間の取組みの見通しと、直近の令和8年度を取組みを記載し、公表することになります。その後、令和8年度が終了して実績が出た段階で、その実績を取りまとめてホームページにて再度公表していくという流れを繰り返していきます。その際には、先ほど申し上げたとおり、必要に応じて事業内容の見直し等を行っていきたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

このPDCAサイクルに入っていく段階では、これまで行ってきた検討委員会のような、皆さまにとってやや重いと感じられるような場を想定するよりも、先ほどの議論にもあったとおり、パブリックミーティングやタウンミーティングのような形で、まとめられた検討内容やチェック内容を、市民の方にもわかりやすく共有し、理解を得ていくことをお願いできればと思います。

これは決して、今回の最終案そのものを変えるという話ではありません。この案の上で、その延長線上で実施できることだと理解していますので、ぜひそのような形で進めていただきたいと思います。

○榊原委員

最終的な肝になるのはバス路線再編で、ここは相当大きな部分だと捉えています。本編には記載されていますが、概要版の7ページにも方針の策定年限を明確に記載

したほうが良いと思いました。概要版の施策1には、基本方針の「策定」としか記載されておらず、「令和8年度末」という具体的な時期が記載されていないので、明記したほうが良いのではないかと考えます。

また、路線再編の実施についても、計画の肝となる部分ですので、方針に基づき「令和9年度以降」と明確に示していただきたいと思えます。

そのほかについては、これまでいろいろ議論してきた内容をしっかり整理していただいたことについて、感謝申し上げたいと思えます。

○交通事業管理者

路線のあり方に係る基本方針については、新たな計画期間の最初の1年で方針をしっかりと決め、その上で具体的な形にしていくのが本来の目的です。委員がおっしゃったとおり、それを明記したいと思えます。

○鈴木（文）委員

先の見通しが立てにくい部分ではありますので、ここに記載する必要があるという意味ではありませんが、概要版の10ページに、市バスについて「令和8年10月の運賃改定を反映」と記載がありますが、今後さらに運賃改定が必要となる可能性はあるわけですね。

実際、民間事業者でここ数年の間に運賃改定を実施したところでは、昔のように2年サイクルではないにしても、数年のうちにもう一度やらざるを得ないという見通しを立てているところも多い状況です。

そういう意味で、計画に記載してほしいという趣旨ではありませんが、運賃改定について、今後どのような見通しを持っておられるのか、その点を伺っておきたいと思ひ、質問させていただきました。

○交通事業管理者

概要版10ページに、今後10年間のバス事業の収支見通しを掲載しており、表の中で、令和11年度から色がついている箇所があります（「中長期的な取組みによる経営改善効果額」）。これは、今回予定している運賃改定とは別に、こうした数値に対応する取組みが必要であることを示しています。これらの取組みを行わなければ、私共が目標として掲げている「収支均衡」を達成できないためです。

具体的にどのような取組みをするのかという点については、ひとつには路線の見直しなどが挙げられますし、さらに中長期的には、営業所などの資産活用といった取組みも想定しています。

これらの取組みを実施してなお不足する場合には、やはり運賃改定という選択肢が出てくるのではないかと考えています。今のところ、いつ運賃改定を行うかとい

った具体的な記載は一切しておりません。ただ、収支は毎年確認してまいりますし、5年後には計画を全面的に見直しますので、その時点で路線のあり方やお客様の利用状況がどうなるかによって判断が変わってまいります。

他都市の状況も含め、運賃改定を否定するものではなく、検討の中には当然入れて進めていきたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

運賃改定も含めて考えていくということによろしいかと思えます。私も事前確認の場で申し上げたのですが、この20年から30年間の反省点として、運賃改定のタイミングが消費税率改定などに伴うものしかなかったという点が挙げられると思えます。

確かにこの20～30年間は物価水準が大きく伸びず、成長が停滞していたということも背景としてあったのかもしれませんが、今後の物価水準の上昇などの状況次第では、運賃改定について、もう少し柔軟に見直していただきたいと考えています。

今、交通事業管理者が「他の努力をしてもかなわなかった場合には」という趣旨でお話しされましたが、揚げ足を取るようで申し訳ないものの、むしろ全体の状況を見て、適切でリーズナブルな運賃改定を、時宜を捉えて早めに実施していくことが重要だと思います。

このあたりについて関係当局にも理解していただき、硬直化が原因で経営悪化を招き、後手に回るといふ悪循環に陥るのは、長い目で見ると決して良いことではありません。持続可能な公共交通を維持していくためにも、適切な形で、理解を得ながら、努めていただければと思います。

○鈴木（文）委員

今後、修繕費や車両購入費は間違いなく上昇していくと思いますので、そのあたりを見込んだときにも、どう手当てしていくかという考えは持っている必要があるかと思えますので、引き続きよろしく申し上げます。

○鈴木（高）委員長

SDGsについても、マークを示すだけではなく、しっかりその理念も含めて持続的な経営を行っていただきたいと思えます。

○福嶋委員

最終案43ページに、交通局公式Xフォロワー数の記載がありますが、交通局のSNSはXだけなのですか。

○経営企画課長

Xについては、まず記載のとおりです。

インスタグラムを今年度から立ち上げまして、現状では運転士や職員募集のツールとして動き始めたところです。コンテンツについては、今のところ職員採用に関する投稿がほぼ中心になっています。徐々に増えてきておりますが、フォロワー数などもこれから伸ばしていきたいという段階です。

○福島委員

どのようなSNSを活用しているのかと思って質問しました。Xを中心に利用されるのであれば、それはそれで良いのですが。

○経営企画課長

現在、Xについては2万人という非常に多くの方にフォローいただいておりますので、まずは引き続き活用していきたいと考えています。

一方で、若い方を中心に、情報の取得方法が従来のウェブサイトからインスタグラムに移ってきている傾向もあります。お店などでも、ウェブサイトを持たずインスタグラムで情報発信しているケースが多く見られます。そういったことも踏まえて、インスタグラムのさらなる活用についても視野に入れて取り組んでいきたいと考えています。

○鈴木（高）委員長

Xの使い方は、運行情報などが主なのですよね。

○交通事業管理者

交通局のXについては、いわゆる公式アカウントと、職員が自由度を持って投稿できるPRアカウントの2種類があります。いわば1号、2号といった形で運用しているのですが、2号のPRアカウントでは、例えば駅務員の創意工夫でイクスカすずめのぬいぐるみを飾ってPRする、といった取組みも行っています。

課長が述べたとおり、Xだけではなく別のツールの活用についても検討しています。公式な情報発信として活用するものと、若手職員の創意工夫による日常的なPR、いわば「乗ってけさいん」的な発信もできないかと考えているところです。

○鈴木（高）委員長

今おっしゃったように、2号アカウントのような取組みは非常に良いと思いますので、ぜひ進めてください。

○福島委員

人材の点ですが、今、民間企業が非常に悩んでいるのは、障害者雇用率が大きく引き上げられていることです。必ずしも計画に記載する必要はないとは思いますが、今後はこういった点も求められてくるのではないかと考えています。障害者雇用率の引き上げについては、多くの企業が現在かなり対応に苦慮されている状況とこのことです。

○総務課長

障害者雇用については、今回の経営計画の実施計画の中でも、多様な職員が活躍できるという切り口で、事業として1項目を掲載しているところです。

基本的には、事務系の部署への配置が中心となると思いますが、障害者雇用率の引き上げも踏まえ、交通局としても、そういった方々が働きやすい職場づくりに取り組んでまいりたいと考えております。

○交通事業管理者

今回、この計画には148事業を掲載しており、より具体的な内容についてはホームページにも掲載します。148項目それぞれについて1枚ずつ事業管理シートを作成し、特に最初の5年間でどのような取組みを進めるのか、ということがあります。事業の中には、障害者雇用率の問題や、市全体としての目標数値もありますので、そういった点も踏まえつつ、なるべく情報発信に努めていきたいと考えています。

少し蛇足になりますが、今回出席している職員は皆男性ばかりで、私としては管理職に女性がぜひ就いてほしいという思いがあります。本来であれば駅長や営業所所長といったポジションにも女性を登用できるよう、まず採用数を増やすなどの取組みを進めながら、そういった点にも取り組んでいければと考えております。

○鈴木（高）委員長

今回出席されている方は、まさに矢面に立っておられる方々ということで、必ずしもここに女性が立ちたいかどうかは別としても、この会議の事前準備などを進める上で、この場いらっしゃる皆さまには本当にご活躍いただいていると感じています。今後のキャリアの発展にも大いに期待しておりますので、ぜひよろしく願いいたします。

○成田委員

今のお話を受けて、というわけではないのですが、管理者の思いがなかなか市民に伝わってこないように感じておりまして、お話を伺う前は、どうしようか

など考えていたところでした。その上で、具体的な要望を申し上げます。

女性も活躍できる交通局であることを示す意味でも、概要版5ページ左上の「乗務員研修（バス）」の写真や、計画本編8ページ左上の「安全運行確保のための研修・訓練実施」の写真（同じ写真を使用されているように見受けられます）について、女性乗務員が研修をしている場面の写真に差し替えられないかと考えています。

○鈴木（高）委員長

青葉あさひのような運転士のキャラクターもありますし、そういった女性運転士がいらっしゃらないわけではないと思われまます。ご本人が奥ゆかしくて、なかなか写りがらないという抵抗はあるのかもしれませんが。

○成田委員

女性運転士の方が運転してくださるバスに乗車したことがあります、非常に丁寧でした。

○交通事業管理者

職員募集の広報などには男女の職員を掲載しているなど、いろいろやっているのですが、写真については、少し工夫したいと思います。

○成田委員

加えて、概要版6ページの接客サービスの向上の部分には女性が掲載されているのですが、女性という接客で、男性は運転というような、性的役割分担のイメージにつながりかねない印象が見られるので、むしろ逆でも良いのではないかと思います。

○鈴木（高）委員長

男女共同参画に関する無意識のバイアスというのは、非常に気を遣わなければならない点だと思います。私たち自身も見落としやすい部分ですので、そういった視点からも、もう一度見直していただければと思います。

また、全体をかなりコンパクトに、細部まで丁寧にまとめていただいたところですが、ところどころ字が小さ過ぎて読みづらい図やグラフが見受けられます。すみませんが、その点も改めてご確認いただき、より良いものに仕上げただいただければと思います。

もちろん、過度な業務負担をかける意図は全くありませんが、市民の皆さまに胸を張ってお示しできるものにするために力を尽くしていただければと思います。

○交通事業管理者

概要版と併せて、計画本編の表紙をどのようにするかを検討しているところです。最終的には印刷物として作成しますので、今のところ概要版はこのような形で、本編については表紙が活字だけとなっています。さすがにこういうわけにはいかないので、検討しているところです。

○鈴木（高）委員長

交通局の皆さまが力を尽くして作られたものではあると思いますが、その議論に関わった身としても、一つの作品かと思って大事にしたいものですから、ぜひよろしく願いいたします。

3 その他

○鈴木（高）委員長

それでは、その他事務局からの報告もないようですので、委員からのご意見等をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○長江委員

この事業計画については、これで手を尽くしていただいたかと思います。本当にありがとうございます。

先ほど話題になった「さまざまな意見をどう拾い上げるか」という点について、私からもアイデアを2点、ご提案させていただきたいと思います。

1点目は、仙台市交通局にもあったか記憶が曖昧なのですが、ホームページにチャットボットのような機能はありませんでしたでしょうか。私自身、JR東日本のものなども使ったことがあるのですが、こういったチャットボットをうまく活用することで、アクセスした方が「何を知りたがっているのか」といった情報を多く収集できると思います。

質問項目が蓄積されれば、それをテキストマイニング的に分析したり、AIで学習させたりすることで、どのようなニーズがあるのか、あるいはどのような情報発信をすれば利用者を増やせるのか、といったシーズも発見できるのではないかと考えています。

チャットボットであれば、電話や対面での対応の必要はなく、職員配置も最小限で済みますので、導入コストも比較的安価なのではないかと思います。また、これとAIを組み合わせる形も有効だと思われます。

さらに、LINEの公式アカウントがあれば、活用できるのではないかと考えています。高校生など若い世代はインスタグラムも使いますが、LINEの公式アカウントがあると、新サービス開始や通学定期の更新案内なども気軽に発信できるので

はないかと思えます。

2点目は、交通フェスタなどのイベントで多くのお客さまが来場されている点に関して、これは交通局主催のイベントですが、例えばその来場者の中から抽選で選んだ方をワークショップにご招待する、という取組みもおもしろいのではないかと考えました。

さらに逆の視点ですが、各区で開催されている区民まつり、あるいは富沢駅近くの笹川地域で毎年開催される「笹川フェスティバル」など、市民や地域が主催するイベントも多くあります。こうした場に交通局としてブースを出展し、ご意見を伺ったり、抽選でワークショップ参加の案内をしたり、今回ここで話している内容を要点だけまとめたビデオを流したりなどの取組みも、アウトリーチを広げるという意味で大変有効なのではないかと思えます。

○福嶋委員

今年交通局が100周年を迎えるということで、記念すべき年だと思うのですが、何かイベントなどは考えていらっしゃいますか。

○総務課長

今年の11月25日が、大正15年の市電開業から数えて、交通局100周年という節目を迎えるところでございます。交通局としても、この機を捉え、利用者の方への感謝やイメージアップにつながるよう、様々なキャンペーンを行っていきたいと考えております。

まだ具体的な企画は検討中ではありますが、11月の節目の前後の時期には、市民参加型のイベントを開催することや、市政だよりなどと連携した広報も検討しております。

このような形で、4月以降、様々な情報発信やイベントに取り組んでいきたいと考えております。

○福嶋委員

ぜひこの機会に盛大にお願いします。

○鈴木（高）委員長

周年イベントというのは、その日だけで終わらせるよりも、そこに至るまでの数か月間に、様々な企画を少しずつ実施して、常に話題に上らせておくのが一番良い使い方だと思います。

特に、年の初めに実施してしまうと、その時期を過ぎると皆さんの意識が薄れてしまいますので、11月後半というタイミングは非常に良いですね。1年間を通し

て100周年を話題にし続けられそうですし、これを機に、市内公共交通への理解を深め、サポーター、いわゆるファンを増やしていただければと思います。

○鈴木（文）委員

先ほどの女性職員の話に関連して、ぜひ静岡県の「しずてつジャストライン」を訪ねてみてください。そこでは、おそらく今、西鉄グループを除けば、女性ドライバーの人数がトップクラスに多いと思います。さらに、辞めずに長く続けている方が多いのも特徴です。

また、女性の管理職や所長もいらっしゃいますし、今は人事異動で替わっているかもしれませんが、本社の採用担当の部長は、同社で第1号の女性ドライバーとして入社し、所長を経て部長になられた方でした。

そういった経緯もありますので、ぜひ一度、しずてつジャストラインを見に行かれてはいかがでしょうかと思います。

○鈴木（高）委員長

そういった背景には、車体の仕様や運転のしやすさなど、いくつか細かな要素が関係しているのではないかと思います。そうした点についても、積極的に意見を反映できるよう、ぜひ大きな計画とは別に心がけていただければと思います。

これは女性に限らず、先ほどお話にあった障害のある方など、様々な方が応募される場面で、どうしても見落としがちな部分がたくさんありますので、よろしくお願ひします。

それでは、今回をもちまして、仙台市交通事業経営検討委員会の開催が最終回となります。前の委員会も含めると、足かけ何年になるのか、自分でも覚えていないのですが、さすがに今回は最後ですので、一言だけ申し上げさせていただきたいと思います。

仙台市の公共交通のあり方というテーマについて、前回の計画から、そしてコロナを経ての見直しもあり、思っていた以上に長いお付き合いをさせていただくことになりました。

私自身、もう半分近くは仙台を離れておりましたが、仙台に住んでいた時の視点と、離れて外から見た視点の両方を持つことで、このまち自体、そしてそれを支える公共交通を内外から見つめることができました。その意味でも、個人的に非常に貴重な経験となりましたし、このような形で関わらせていただいたことに、心より感謝申し上げます。

その中で、会の運営においては、どうにも時間管理が不得手なところがあり、皆さまのお時間を余計にいただいてしまったことについては、最後に改めておわび申

上げたいと思います。

それでも、いろいろと考えるべきことを精いっぱい尽くしてきたつもりです。他でも同様の取組みが行われていますし、私よりもはるかに専門性の高い交通の先生方が関わっている会議も多数ある中で、少しでもお役に立てる部分があったのであれば幸いです。おそらく、今後、同じような形で関わらせていただく機会はそうないかと思っています。

私自身は、もう特段仙台に足場があるわけではありませんが、まだ仙台にお住まいの方々も半分はいらっしゃると思います。こういった会議という形だけではなく、各委員とも、市民の方も交えた形で関われたら、より良いのではないかと感じています。ぜひ、そういった形で、またお会いできる機会があればと思っています。

委員としてではなく、単なる一観光客として、あるいはビジネスで訪れる形になるかわかりませんが、また仙台を訪れることが今後もあればと思っています。皆さまのご健闘とご健勝、そして今後のご発展を心よりお祈りいたします。

本当に長い間、ありがとうございました。

4 閉会

○事務局

今回の議事録につきましては、事務局の原案を作成しまして、委員の皆さまにご確認いただきます。その後、議事録署名人の成田委員にご署名いただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、最後になりますが、ここで交通事業管理者の吉野よりご挨拶を申し上げます。

○交通事業管理者

新しい経営計画の策定に向けまして、この委員会は令和5年7月31日に立ち上がりました。そこからスタートし、本日でちょうど2年半となり、計12回の委員会を開催し、ご審議いただきました。

この間、鈴木委員長、長江副委員長をはじめ、各委員の皆さまにはお忙しい中ご出席いただき、様々な貴重なご意見をいただきました。多大なるご尽力とご協力をいただき、心より感謝申し上げます。

まさに今回の経営計画のスタートは、私共が経験したことのない未曾有のコロナ禍から始まりました。その影響は思いのほか長期化し、生活様式をはじめ、様々な部分で大きな変化が生じました。まさに、これまで経験したことのないような環境の激変であったと感じております。

それから、仙台市においても、おかげさまでまだ何とか人口は維持しております

が、近い将来には間違いなく減少局面に入っていくものと考えられます。今後10年は、そのような時期を迎えるものと思います。

そうした中で、私共としては、仙台の市バス・地下鉄をしっかりと次の世代へ引き継がなければならないと考えております。そのためにも、まずは持続可能な経営をしっかりと確立していく必要があり、このことを第一の主題として、新経営計画の策定に取り組んできたところです。

特にバス事業については、大変厳しい経営状況にあることから、約30年ぶりとなる市バス運賃改定についても、経営計画と同時並行でご審議いただき、様々なご意見を頂戴しました。その後、市民説明会や議会への説明などを経まして、2月上旬に始まる第1回定例会で条例改正案を提出する運びとなりました。

また、委員会においては、本日も含め、計画全般にわたり様々なご指摘やご示唆、さらには私共ではなかなか発想し得ないようなアイデアやご提案も多数頂戴いたしました。本当にありがとうございます。今後の事業実施にあたりましても、しっかりと生かしてまいりたいと考えております。

最後に、令和8年度は、仙台市営交通が100周年を迎える記念の年でございます。そして同時に、この新経営計画のスタートの年ともなります。計画に位置づけた取組みを、局一丸となって着実に推進するとともに、今後とも責任を持って事業運営にあたってまいりたいと考えております。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

以上、閉会にあたっての挨拶とさせていただきます。

改めまして、皆さま方、本当にありがとうございました。

○事務局

皆さま、これまで長きにわたりご尽力をいただきまして、改めて深く感謝申し上げます。

それでは、以上をもちまして、第12回仙台市交通事業経営検討委員会の一切を終了いたします。ありがとうございました。