

第2回仙台市交通事業経営検討委員会 議事概要

- 日 時** 令和5年9月6日（水） 17：05～19：10
- 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、鈴木文彦委員、長江剛志委員、成田由加里委員、福嶋路委員
[5名]
- 事務局** 交通事業管理者、次長、次長（地下鉄担当）、総務部長、自動車部長、鉄道管理部長、鉄道技術部長、参事兼総務課長、経営企画課長、財務課長、業務課長、輸送課長、整備課長、事故防止・接遇向上担当課長、電気課長、車両課長、施設課長、営業課長、安全推進課長、駅務サービス課長、運転課長、財務課主幹兼財務係長、企画係長、他担当者 3名
- 議 事**
- 1 開会
 - 2 議事
 - (1) 新たな収支見通しの検討
 - ① 令和4年度決算について
 - ② 乗車人員予測の作成について
 - (2) 現計画に掲げる経営改善策の再検討
 - ① 市バスの経営の効率性について
(類似都市との経営比較分析【市バス・地下鉄】)
 - ② 市バス事業の経営改革（利用に応じた運行の効率化）
 - (3) 新たな取組みの検討
世代別の乗車数向上策について
 - 3 その他
 - 4 閉会
- 会議資料**
- | | |
|-------|--------------------------|
| 資料1-1 | 令和4年度仙台市自動車運送事業会計決算説明資料 |
| 1-2 | 令和4年度仙台市高速鉄道事業会計決算説明資料 |
| 1-3 | 令和4年度決算分析について |
| 資料2 | 乗車人員予測の作成について |
| 資料3-1 | 市バスの運行効率性について |
| 3-2 | 【自動車運送事業】経営比較分析表（令和3年度） |
| 3-3 | 【高速鉄道事業】経営比較分析表（令和3年度） |
| 資料4 | 市バス事業の経営改革（利用に応じた運行の効率化） |
| 資料5 | 世代別の乗車数向上策について |

1 開会

○事務局（経営企画課企画係長）

ただいまより第2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。

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、委員の皆様5名全員が出席いただいておりますので、過半数の定足数を満たしまして、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、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につきまして、委員長にお願いしたいと思います。委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

2 議事

○鈴木（高）委員長

ただいまから、第2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ですが、前回の委員会で決めた順番に従いまして、今回は長江剛志副委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

次第の2、議事に入りたいと思います。

議事（1）番、新たな収支見通しの検討、①令和4年度決算について、事務局よりご説明をお願いいたします。

〔資料説明〕

資料1-1 令和4年度 仙台市自動車運送事業会計 決算説明資料

1-2 令和4年度 仙台市高速鉄道事業会計 決算説明資料

1-3 令和4年度決算分析について

○鈴木（高）委員長

ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。

○成田委員

決算関係のご説明ありましたけれども、今日は貸借対照表が無いのですが、なぜでしょうか。

○財務課長

今回お配りした資料は、議会等への説明のために作成した資料でございまして、これまでも貸借対照表はつけておらなかったということで、今回の資料にもつけていないという事情がございました。

○成田委員

当然公表されているということによろしいでしょうか。

○財務課長

正式なものは今後議案という形で議会にお諮りにし、当然それは公表しております。損益計算書、貸借対照表、キャッシュフロー計算書等々が一式そろったものとなっております。

○成田委員

これから経営検討をするというところで、貸借対照表をもって、どの程度債務があつて、それを我々はどう解して、市民と共にこの交通局を運営していくのか考えていくことになると思います。それから、単純な単年度の収益だけでは見えてこないものがたくさんあつて、減価償却費は今回出ていますけれども、これは全体の中で一体何%進んでいるのか、そこから見えてくるのは、これから修繕はどれぐらいかかるのかとか、将来を語っていくためには、必要であると思っております。

そこも踏まえて、決算分析についてお考えをお聞きしたいと思っております。

○交通事業管理者

資料について、もっともなご指摘でございます。

9月が決算議会でございますして、来週12日から開会で、議案書としてはその日上程でございますして、それ以降ですと出せるものになります。そういった事情もございまして、今日は資料をお付けしておりませんので、後ほど提出をさせていただきたいと思っております。

○成田委員

いろいろなご事情を承知いたしました。

○鈴木（高）委員長

次に移らせていただきたいと思います。

②番、乗車人員予測の作成につきまして、事務局より説明をお願いしたいと思います。

[資料説明]

資料2 乗車人員予測の作成について

○長江委員

こちらには、今のところ観光旅行者についての今後の見込みは入っていないのですか。

○経営企画課長

観光客という個別の分析はしておりませんで、それらはICSFであるとか現金等に影響が出てくるかと思うのですけれども、そして、これまでの回復率を伸ばす形で入れさせていただいております。

○長江委員

例えば、JRの仙台駅での乗降客数とか、仙台空港への旅客数とか、そういったものも、増加要因として入れられる可能性があると思いました。

○経営企画課長

分かりました。

○鈴木（高）委員長

今回は、券種別の分析をしていただくということで、今ありましたように、域外からの旅客というところも反映できるということと、あとは年齢層、年代別でも使用する券種によって変わってくるので、かなり具体的な施策とつなげて考えやすいのではないかと思います。よろしく願いいたします。

○長江委員

ICSFは、個人が分からないようにはなっていると思いますが、普段利用している人と、普段利用していない人という峻別はできるのでしょうか。それがもし可能であれば、外から来て、一日二日観光していった人をくくり出して、観光旅行者に対してキャンペーンを打つとか、そういったことも可能になるかもしれないなどと思いました。

○経営企画課長

使っている券種として、icscaなのか、その他Suicaなのかというのは区別はできますので、そういったことで変化率を出せるかどうか、やってみたいと思います。

○長江委員

icsca以外にも、普段から使っているか、使っていないかというのは見ることができないのでしょうか。個別の番号はありますよね。

○経営企画課長

データとしては、その方がいつ使ったかというのは分かるのですが、その間隔というのが拾えるかどうかは、検討してみたいと思います。

○長江委員

よろしくお願いします。

○成田委員

3ページ目、現経営計画の乗車人員見通し作成方法のところの説明で、3年度までの87%の回復というのは実績で、それ以降の4年については見込みということですか。

○経営企画課長

3ページは、現計画でどうやって見込んだかの表ですが、令和2年度については、平均いたしますと大体75%ぐらいの回復率だったので、この計画をつくった令和2年12月時点ですと大体83%まで回復してきたという状況を踏まえて、その後も順調に回復するだろうという見込みの下、令和3年度の87%という数字を見込みで当時は置いたというところがございます。ただ、実際には、それを下回る実績になってございました。

○成田委員

その令和7年度に100%まで回復すると想定したというのは、令和2年度において想定したということでしょうか。

○経営企画課長

そのとおりでございます。

○鈴木（高）委員長

難しいところなのですが、現経営計画という「現」という表現は、どこかの時点で「現」ではない言い方にしないと、議論が混乱しかねないという心配を持っています。併せてご検討いただきたいと思います。よろしくお願いします。

○鈴木（文）委員

大体コロナ後の回復の状況の数字を見ると、全国的な平均的な数字とほぼ一致するだろうと思います。これは都市圏であろうが、地方であろうが、あまり数字的

には変わらないのですが、大体85%から90%の間ぐらいの事業者が多分大半だろうと思います。中には、非常に公共交通への依存度の高い地域を走っているような事業者で9割を超えているところが出てはいますけど、一般的には大体85%から90%の間ぐらいです。そうすると、ほかの地域を分析してみても、やはり最終的に100%までは行かないだろうという観測は、どこでもしているところです。そういう意味では、今ご説明をいただいた見方で、これから予測をしていくことは妥当なのだろうなと思います。

ただ、一つは、恐らく燃料費等のコストはこれからやっぱり増えていくだろうと思います。収入ということと合わせて考えていったときに、単純に今後の推移をこういった周りの環境から予測するのと、もう一つは、どういう部分であれば収入が増える可能性があるのかというようなことということを考えていく必要があると思います。例えば、資料にもあるような生活スタイルの変化等によるもののほかにも、一定程度は、何となく公共交通に抱かれる、密で感染の危険があるというイメージのせいでマイカーや自転車に移行した数が一定程度あると考えられます。こういった人たちが、どういうことをすれば戻ってくるのか、この辺を今後に向けては考えておいたほうが良いと思っています。

それから、1つ前の資料に券種別のものが出ていますが、今既にICカードになっているものというのはどの辺がありますか。

○経営企画課長

ICになっていないのは普通券というものと、あとは一日券、団体で使うものだけのございまして、それ以外のものはICになっています。95%ぐらいはICカードです。

○鈴木（文）委員

そうすると首都圏のICカード保有率とほぼ変わらないぐらいの数字になっているわけですので、ICカード利用者がそれだけいるという前提の中で、さらに数字を上げていくにはどうするかという手がかりを得ていかなければいけない。先ほども話がありましたが、どんなICカードを使っているのかという比率を求めておくことは有益だと思います。仙台市民でも結構な数がSuicaホルダーではあると思うので、あまり正確な結果にはならないかもしれませんが、外来者なのかどうかの手がかりにはなると思いますので、やはりicscaとそれ以外のICカード利用者のそれぞれの動向は出しておいたほうが良いと思います。

○鈴木（高）委員長

特に最後の部分のところは大事なところで、おそらく、仙台市の本当に狭い範囲

のところはi c s c a使用率が高いと思うんですけども、J Rの在来線との複合利用になってくるとS u i c aの率がぐっと上がってくると思います。また、今年の4月のポイント制度の改正でi c s c aのメリットというのがほぼなくなっているんで、そういう意味でもほかのS u i c a等のI Cカードを使っている仙台市民も多くなっているのかもしれない。

特にモバイルのS u i c aとカード型S u i c aについて、今、S u i c a、P A S M Oはカードの新規発行がほとんどできなくなっており、恐らくi c s c aも同じ状況があるのではないかと思うのですが、どうでしょうか。そういう点からは、i c s c aのモバイル対応というところも考えていく必要があるのではないかと思います。

○福島委員

仙台市内でもいろいろな施設ができていますよね。例えば、東北学院大学が街なかに来たりとか、そういったものの影響は全て入れ込んで推計されているということでもよろしいでしょうか。

○経営企画課長

今回については、これまでの回復状況の変化率から機械的に、それがどう伸びるだろうというような話で仮に置かせていただいたものですので、それ以上詳細な影響というのはまだ入れていないものです。

○福島委員

トレンドで見えていたということでしょうか。

○経営企画課長

そうです。

○福島委員

そういった例外的なことや偶発的なことなど想定してなかったようなことも入れると、少しまた変わってくるのかなというのが一つです。

先ほどI Cカードの話が出ましたが、結局、どこの駅で降りていて、どれぐらい使われているかという分析のほうが、実は後の収益の計算においては結構重要ではないかと思いました。定期は、行先と、その人が実際にどこの駅で乗って、どこの駅で降りるかは分かるのでしょうか。基本的にはどの駅が使われていて、どういった皆さんルートを使っているかというデータが、多分I Cカードだと分かるわけですよね。

○経営企画課長

分かるのですが、実は、ICSFは1件ごとに明細を記録しておるんですけども、定期は区間内であれば、定期であることをもって通しており、データの蓄積をしていない部分がございます。

○福島委員

分かりました。

でも、ICSFもかなりの比率ではあるので、3割ぐらいですか。4割弱ぐらいですか。

○経営企画課長

そのとおりです。

○福島委員

それでもかなり、データを分析するといろいろ分かってくることのあるのではないかなと思いました。

○鈴木（高）委員長

ここは考え方だと思うのですが、今この部分については、新しい乗車人員予測見通しというのを直していただくので、そういう意味では、現状のトレンドでまずは予測値をつける一方で、恐らくこれから大事になってくるのは、その上でこの見通しを収益的に上回ることができるような施策を具体的に検討していく。それを、特に券種別の分析に基づいて行っていただくということだと思います。その点では、今いただいた意見は、乗車人員予測というよりは、むしろ具体的な券種別、対象別の施策という形で検討していただくお話というところが含まれてくるのではないかなと思います。

9ページ、10ページの影響予測が、令和5年度のところから令和7年度以降、そのまま横ばいとなっているわけですが、券種別で見えていったときに、例えば、敬老乗車証みたいなものというのは、これから高齢者の人口が増えていくことを考えてみると、そのまま横ばいというよりは、ある程度の率で人口的には増加していくという話になるのか、あるいは、構成率としては高齢者が上がってくるけれども、全体人口自身がそもそも下がってくるので、結局高齢者の人口総数自体はむしろ横ばいになってくるという話なのか区別して考えていく必要があると思います。令和6年までのところは、今までのデータのところからということでもいいと思いますが、これがそのまま横スライドするのかどうかについては、券種別で状況、前提が違っ

てくると思いますので、そこはもう一度再確認いただいたほうがいいと思います。

それでは、(2)番、現計画に掲げる経営改善策の再検討、①市バスの経営の効率性について、事務局よりご説明をお願いしたいと思います。

[資料説明]

資料3-1 市バスの運行効率性について

3-2 【自動車運送事業】経営比較分析表（令和3年度）

3-3 【高速鉄道事業】経営比較分析表（令和3年度）

○鈴木（高）委員長

事前の打合せのときにも申し上げたのですが、他都市の比較という場合に、仙台市は、その地方の中核的な都市なので、事業規模的に近いとはいえ、川崎や京都、神戸のようなところは、より大都市に近接したベッドタウン的な隣接都市となっているので、同列に比較するのが果たして妥当なのかどうかという疑問を出させていたいただいたところでございます。その点で、むしろ、事業規模的には近しくなくても、地方の中での中核的な都市になっている場所を幾つかピックアップして見ていただいたほうが、より比較として有意義かと思いました。また、先般、宇都宮市でのLRTが新設されたところもありますように、その前は富山市に関してもそうですが、そういった地方都市の取組みで参考にすべき事例が多いことがありますので、ぜひ参考にさせていただきたいと思っています。これは次回以降の比較を、ぜひご検討いただきたいと思います。

もう1点、一つの取組みとして各バス路線の営業係数を市民に向かって公開をしていただいたというところは、ある部分一定効果がある話であり、意義もあったと思いますが、一方で、これによるメッセージは、今バスは赤字なんですよというそのシンプルなことに尽きてくるので、もう少し市民に対しての前向きなメッセージを含めるようなさらなる情報公開といったところも、引き続き検討していただきたいというふうに思っています。

この2点をぜひ、申し送り事項としてお考えいただければと思います。

○経営企画課長

他都市との比較については、今回、公営企業との比較というところで、同じような規模の自治体と比較をさせていただきましたけれども、次回は民間企業を含めて他都市の分析ができるかどうか検討してまいりたいと思います。

営業係数についても、検討してまいりたいと思います。

○鈴木（文）委員

他都市との比較については、確かに同規模とはいえ、都市のロケーションが違い過ぎる面はあるとは思いますが、いわゆる地方の中核になるような都市で比較しようとする、公営交通がみんななくなってしまいましたので、そういう意味ではなかなか比較がしづらいところはあるかと思えます。例えば、地方の中核都市、あるいは、後から政令都市として加わったような都市の中で、1者もしくは2者ぐらゐの民間事業者で、バスを賄っているというような都市で状況を比較してみるというのはありかなという気はします。例えば、金沢市であったり、熊本や広島は少し事業者数が多いのですが、札幌あたりは3者にほぼ集約されてます。それほど事業者が錯綜しているようなところではなくて、規模の比較的近い都市で、民間と比較してみるというのもありかなと思えます。

それから、営業係数ですけれども、推移としてどうなってきたのか、つまり、例えば、余目は私が昔住んでいた頃からあまり収支のいい路線ではなかったと思いますが、これが、状況が良くなっているのか悪くなっているのかが分かると、市民に訴えかけるにしても、もう少し見えてくるところがあるのではないかなという気がします。別に数字できちんと比較しなくてもいいので、上がり調子なのか、ずっと下がってきているのか分かるような表し方をしてもいいのかなという気がいたしました。

○経営企画課長

ご意見いただいたとおり、民間事業者の分析を検討してまいりたいと思えますし、推移についてもご指摘のとおりだと思えますので、検討させていただきたいと思えます。

○鈴木（高）委員長

せっかく仙台市交通局が民間的な考えで経営改善を行うのであれば、公営企業であるかということにこだわり過ぎず、民間のところでは1事業者にせず2事業者ぐらゐのところで行っているところと比較をしていただくべきだと思えますし、実際、仙台市内も宮城交通との重なりもあつたりするので、複数事業者がいる中での1事業者としての経営の在り方といったことを考えていただいたほうがよろしいかなと思えます。

○鈴木（文）委員

規模は小さいですけど、長崎が公営1、民営1の都市ですので、長崎の様子なども見てみるのはいいかもしれないですね。

○鈴木（高）委員長

長崎バスと長崎県営バスについては、私もよく知っています。一応、電気軌道もあるので、そこを入れると3つと言えなくもないのですが。

それでは、②番の市バス事業の経営改革について、事務局よりご説明をお願いしたいと思います。

[資料説明]

資料4 市バス事業の経営改革（利用に応じた運行の効率化）

○鈴木（文）委員

1つは、地域交通導入との関係、これは本来、議論の順番が逆だと思います。本当は所管している都市整備局との意見交換をする必要があるのかもしれませんが、本来は、その地域の人たちがどういう交通がその地域で必要だと思っているのか、この辺をきちんと議論した上で、今の市バスの路線よりもこういう形のほうが望ましいと、地域が選択したところについては、市バスの代わりに地域交通でやりましょうという順番のものです。ですから、地域交通に転換をするという目標を掲げるというのは、本当は違うんだろなというふうに私は思いますので、考え方を少し整理する必要があるのではないかなという気がいたします。

2つ目は質問なのですが、今後の便数調整等を進める中で、来年4月の2024年問題の影響というのはどんなふうに出てくるのでしょうか。

○輸送課長

まず、地域交通と市バスの関係性、地元の方々のお考えを踏まえてということにつきましては、仙台市都市整備局が、各地元のほうにコーディネーターを伴って入っていきまして、地元の方々と様々な意見交換をしながら進めている状況をただいまご説明したところなのですが、その中で、やはり市バスの存続であるとかについては一定程度のご要望がございますので、そのあたりは私どもも地元の方とのお話し合いを進めながら、進められるべきところは進めていこうというふうには考えてございまして、もちろん都市整備局とも所要の調整や意見のすり合わせ等を行っているところでございます。

また、2024年問題につきましては、先ほど利用状況のご説明にもございましたとおり、夜間のご利用が少なくなっているというものと、あとは、いわゆる9時間のインターバルを次の勤務までに与えなければならないとか、あるいは拘束時間も15時間までというような改正が来年度控えておりますので、それに向けましては、特に我々の考えとしては、利用状況に応じた便数調整でございまして、夜間を中心に一定程度行っていくという、これは令和5年4月のダイヤ改正でも既に行っているんですが、それをさらに進めていくような形になるのかなというふうには、今のと

ころ考えてございます。

○鈴木（文）委員

結局、現状の資源の中でやろうと思ったら、どうしてもやはり、特に朝のラッシュを削るわけには恐らくいかないのです、そうするとやはり夜間を削らざるを得ないというような感触はお持ちということでもいいですか。

○輸送課長

そのとおりでございます。

○鈴木（高）委員長

1点目の部分に関してのところは、ご説明いただいたとおりだと思うのですが、こういう形の資料になると、事業効率化を目的として地域交通に転換するというふうに読まれてしまうことになるのですが、やはり、地域交通の転換ありきではなく、その地域の交通の最適化が目的であるということを表題として出していただき、その中に地域交通への転換という選択肢もあるという言い方をされたほうがよろしいのかなと。市バスの存続をするにしても、例えば、運行方法の抜本的な見直しであったりとか、不採算地域に関しては、特定の規制改正を導入するとか、そういう総合的な検討をされるというのが、むしろ本質に近いご説明になり、市民の理解も多少得られやすくなるのではないかと思いますので、ご検討いただければと思います。

○輸送課長

ただいま伺いました意見を踏まえまして、今後の市民の皆様へご説明等につきましても、一定程度考えてまいりたいと思っております。

○鈴木（高）委員長

先ほど管理者がおっしゃったように、議会への説明資料がベースになってくるといのが念頭にあると思いますので、そういう意味でも市民の方に分かりやすいということを第一に考えていただくのがよろしいのかなと思います。

○鈴木（文）委員

地域交通によって市バスを削っていくことのほうが目的に見えてしまうので。

○鈴木（高）委員長

地域交通の転換を目的にする場合、むしろそれに相当する、しかもより高額の補

助等を求められることのほうが多いのが実情と思いますので、交通局としての事業は削減されるかもしれないですが、仙台市全体として見たときには、結局別の形で税金投入が行われるだけになるので、やはり誤解を招きやすい部分が大きいかなと思います。

○福島委員

この分野はあまり詳しくないので、念のためお伺いしたいのですが、結構JRとか宮城交通とかとの路線のかぶりとか、そういう調整は入った上で路線はつくられているのですよね。

○輸送課長

JRは仙台市内においては路線バスはないですが、宮城交通とは営業エリアを大まかに市域の中で分けるような形で営業しています。一部重複しているところももちろんございますが、特に都心部などはそうなんですけれども、大まかに分けている地域もございます。

○福島委員

JRは鉄道という意味でした。

作並のあたりは、鉄道でも行けるし、バスに乗っても行けますので。

○輸送課長

やはり鉄道ですと駅間が結構長くなってございますので、その間の区間をバスで補っているような形で、並行して走っている路線というのはございます。

○鈴木（高）委員長

ちなみに、ここでやっている施策は、便数調整と地域交通へ転換の2つで書いて集約してしまっているのですが、本来は便数調整だけではなくて、例えば、路線の再編であったりとか、それ以外のいろいろな様々な施策で事業効率化を図っていくべきだと思いますが、それ以外のものが何も書かれず、便数調整だけで結局調整しますという説明になってしまう気がするのですが、この点はいかがですか。

○交通事業管理者

いろいろご指摘ありがとうございます。現計画を令和3年度にスタートした時点から、このコロナを経て、いろんな社会状況の変化もありました。

まず一つは、地域交通については、仙台市の都市整備局で策定の都市交通プラン作成に係る調整の中で、一定程度スケジュールの提示がありましたので、令和2

年度に、交通事業経営計画を作るときには、ある程度それを引用しながら、削減効果を計上したところです。

ただ実際に地域に入っているいろいろお話を伺うと、地域の方が、前向きにいろいろなお話をされていて、そういう中で、こちらの引いたスケジュール通りは決していかないというのも実感しておりますし、それぞれ個々の事情があるという中では、地域交通への転換による事業削減を当方の計画に計上するというのは、違うのではないかと、ということで、今回、資料でお示ししている中でも、今回の収支見直し作成に当たっては、地域交通への転換による事業削減の効果は計上しないということにしたものです。

今後地域交通転換をやる・やらないということではなくて、それは市全体の計画の中で進めていかなければならないものですので、そこは一旦切り離そうということが一つございました。

それから、便数調整の考え方について。我々も、例えば東西線ができたときに、フィーダー化ということ掲げて、いろいろと路線を編成いたしましたけれども、実際に地域に入っていくときに、バスに始発から乗ったら、1時間はかかっても仙台駅に必ず到着する、そういった状況で長い間生活してきた方々にとっては、フィーダー化、地下鉄への乗り換えというのは一大変革でございました。

当時、いろいろとご説明をしましたが、結局、一部、仙台駅への直通便を残したという状況でございました。それが5年、10年とたってきているという状況の中で、これまでは便数の調整で何とかやってきたのですが、今、委員長のおっしゃるように、運賃改定も控えておるなかでは、やはり、路線の再編であるとか、フィーダー化であるとか、軌道系の結節であるとか、先ほど系統数の話もありましたけれども、そういった運行の効率化を考えていくべきではないかと考えております。

まず、直近の6年度ということになりますと、改善基準告示の改正もあるものですから、そこは待ったなしで便数調整を行うということになりますと、その先となりますと、フィーダー化や路線の統合となると、やはり地域の皆様にもきちんとして、ご納得をいただきながら進めていくということが必要になって参ります。

今度、新たに見直す経営計画の中では、一定それらの内容にも触れながら、時間設定をしながら、地域の方々にもご納得いただき、進めていく必要があるんじゃないかということで、最後のページですね、ちょっと抽象的な書き方で、恐縮ですが、「路線のあり方」と、いう記載をしておりました。

今後はいろいろとご議論いただく中で考えて参りたいと思います。

○鈴木（高）委員長

まさにそういったところで、資料の4ページの部分のところ、地域交通の転換とかの部分、値として入れにくい部分があるので、そこに代わるものを、この9ページに書かれた「路線のあり方」の検討の中で、より具体的な形で書いていくというのを今後目指していただけるとよいのかなと思います。

○交通事業管理者

付け加えます。冒頭申し上げましたように、9月議会が始まるということで、今、議案の説明をしておるところなんです、その場でも、各会派の議員の方々にも、こういった同じような状況であることをご説明しています。

6年度においても一定便数調整、減便をしてかなければならないというところは、議会にもご説明をしておりますが、今期決算において様々ご議論をいただく中では、先ほど申し上げましたような現状、想定してなかったコロナの3カ年のへこみがありまして、バスですと、39億円も減収しておりますので、その分は借金で何とか乗り切ってるわけですが、その分も含めて考えていかなければならない。また、もう一つ、運賃改定についても、8年度に7%と考えていたのですが、それも、このような減収が特にバスについてある中で、その改定幅では、厳しい部分があります。今後の需要予測なども経営検討委員会でもご議論いただくことになっておりますので、それらを踏まえながら、その改定幅を大きくしなければいけないかもしれないというようなことは、議会にも説明をいたしております。

また今回、決算を踏まえて、議会の方でもご議論があらうかと思っております。それらも踏まえながら、いろいろ検討して参りたいと考えております。

○鈴木（高）委員長

鈴木委員が先ほど触れられたあたりのところの、輸送課長とのお話の質疑ではありました、特に夜間の便数を調整していくというのは、一つはやっぱりコロナによる影響の残存の部分のところへの対応という説明と、2024年問題への対応という両方に一挙両得で答えられる話になって、素人目に見ても理解していただきやすいものかなと思って聞かせていただきました。

○長江委員

私もすごく詳しいわけではないのですが、いわゆる地域公共交通会議という単語が出てきた中で、バスの再編であるとか地域交通への転換という話をするときに、地元の住民の方々と、先ほど委員長からもお話あったように、どういうふうな公共交通にしていくべきかということ、住民の方と交通事業者と、あと専門家が入った形で、ちゃんと議事録も残す形で解決するという枠組みがあるというふうに私は伺っていました。先ほどお話しされていた住民の方とのお話というのは、地域公共

交通会議に相当すると考えていいのでしょうか。

○自動車部長

仙台市の地域公共交通会議というのが先週開催されまして、その中で生出地区の生活交通の在り方ということで、地元の方々から時刻を変えてほしいということが議題になり、私どもは事業者代表という形で入っていきながら議論をして、承認という形になりました。この主催元が都市整備局ということで、私どもは地域周辺のバス事業者とともに、市内のバス事業者という立場で参加して、何かしら我々の事業に対して影響があるかどうかというのを検討、意見を述べるという立場で参加しているということでございます。

もう一つが、名取市のなとりん号が、仙台市内を新しく10月から形態を変えて走るということがあったものですから、それについての事業者の意見を求められて参加しました。我々はあくまでもその地域交通に対して、我々事業者への影響をその場で述べるという形態での参加という形になってございます。

○長江委員

その辺が分かるような資料にさせていただくと、地域交通への転換が、表現が良くないのかもしれないですが、いわゆる足切りみたいな、路線を廃止して、あと地域に丸投げなどと誤解されない形になると思います。ちゃんと都市整備局であるとか仙台市の中での地域公共交通の会議の中で、事業者としてはこういうことを考えてやっているんだという、そういう位置づけになっているということが分かるように書かれると、多分今みたいな行き違いがなくなるのではないかというふうに思いました。

○自動車部長

ご意見として承ります。

○鈴木（高）委員長

よく言われる事例だと、民間の交通事業者が路線再編などを行う際には地域公共交通会議にかけるというところがある一方で、仙台市交通局は市議会を通じてといったところが違いとしてあるのかと思います。そのあたりいかがですか。

○鈴木（文）委員

地域公共交通会議は、特に行政が関わる交通施策についての意見照会と、それから、承認いわゆる合意形成を図る、そういう法定会議の位置づけです。ですから、民間事業者が撤退をするときには、県の協議会の話になってくるのですけれども、

いわゆる市の地域公共交通会議というのは、例えば、コミュニティバスや、それから、今回の地域交通など、市が関わり、あるいは住民が関わっていくようなものを新設したり改廃などをしたりするときに、利害関係の調整や、その在り方を議論をした上で、最終的に合意を図るというための組織になります。ですから、資料に書いてあるような、地域交通導入のそれぞれの地域での議論というのは地域公共交通会議とは別の話し合いの場になります。おそらく、都市整備局が地域の話し合いにも参加しているとは思いますが、それぞれの地域の中で、その住民を中心に議論がなされ、具体的にこういうのをやる、あるいはやめるという意見がまとまってきた段階で、次に地域公共交通会議の場で調整を図るという位置づけになっているはずです。ここでいう8ページあたりに出ているこの辺の話は、地域公共交通会議ではなく、地域の中でやっている議論のほうです。

○鈴木（高）委員長

地域公共交通への転換のプロセスみたいなところで、地域が主体になるところと、事業者のほうの主になってくるところを調整する役割が地域公共交通会議という理解なので、地域公共交通会議から上から落としていくという話にはならないのが正しいかなと思います。

なので、地域交通の転換をよりよい形で進めるという点は、まだ少し改善が必要などころがあると感じますので、そのあたり引き続きご検討いただければと思います。

○成田委員

市バス事業の経営改革というところで、持続可能な財政運営に取り組むためというところで4点掲載いただいています。4点目のバスの一般会計補助金の抑制というのは非常にうれしいなというふうに思いますけれども、上3つは、やっぱり市民が身を切ることなるのかなというような印象をどうしても受けてしまいました。

それで、ご検討いただきたいと思います1点目としては、経営改革といったときに、併せて市民のバス事業のサービスの向上も一緒にやりますということをお伝えいただくのは可能かということです。

一方で、費用削減しながら市民のニーズにどう応えるのかといったところが、非常に腕の見せどころになるわけですが、2点目の提案としては、オンデマンドバスについてです。空気を運ぶバスをなくし、人件費や燃料代と上がっていくものを使わないように、時間帯によって、昼間は住民からの必要があれば、バスを動かすといったような試行をしている地域が報道されてございます。そういう工夫もあるのかなというふうに思います。路線を廃止するか、縮小するかどうかだけではなくて、その間を取った施策というのも実現している自治体があれば、そこを参

考にすると、市民としてはありがたいのかなど。その間に地域交通をどうするかというようご議論をいただければ、いわゆる過疎が進んでいるような地域でバスをどう運行するのかというのは非常に難しい問題なのですけれども、そういった折衷を取ったような事例を少し検討いただけないかなと思いました。

3点目になりますけれども、先ほどもお話があった、JRを合わせた市民交通を考えたときに、例えば、仙山線のJR東北福祉大前駅ですが、夜間のバス本数がないうちに、3分前にバスが出ましたとか、あとはまた1時間来ませんといったようなところがあります。そういうところをきめ細やかに調整していただいたり、すぐ接続がよくなることによって、本数が減ってもうまく乗り継ぎができるというサービスの向上が考えられるのかなと思いました。

○自動車部長

JRの接続に関しては輸送課長からお答えします。まず、デマンドバスの件について回答いたします。デマンドというのが今トレンド化しているバスの動かし方なのですが、我々のように、幹線交通を基本的なバス事業の在り方としている大きなバス事業者が、小さい単位のニーズを拾って満遍なく応えていくとなると、事業運営上非常に難しいと感じているところございました。どちらかという、今まさに地域交通という中で、生出地区で走っているバスや、赤石地区で走っているタクシーでの乗り合いのように、そういった小さい単位のニーズを拾っていくのにデマンドを活用しようということが、今の流れとしてはあります。

○成田委員

お聞きしたのは、バス路線を地域交通へ転換するならば、その転換が決まるにしても決まらないにしても、それまでの間に、市バスをデマンド化することによって人件費と燃料費等は削減できるのではないのでしょうか、とお伺いしたというところでもございました。

○自動車部長

いずれ何か設備を投入するとか、例えば、小さいバスを準備するであるとか、デマンドをするためのシステムを準備するとか、やはりそういうのも相当コストかかる部分がございますので、そういった意味で、交通局の事業としてデマンドバスを取り入れることは難しい部分があるかと考えています。

○鈴木（高）委員長

ここで成田委員が言っている話というところは、一番大きくは、この経営計画という表題の割に、書かれている内容が、事業削減の項目が2つで、運賃を改定す

るという話、それと補助金の抑制という話しかないわけです。経営改革ですから、もう1個、収入の増加向上とか、効率の向上とかというような話、特に、先ほどの説明の中では、効率性が他都市と比べて良くないという話があったにもかかわらず、乗車効率をどう上げるのかという話がストレートに出てこないところに違和感があるというのが、恐らく成田委員のご質問の趣旨なのかなと解釈していますが、いかがでしょう。

○成田委員

小さいバスを準備してくださいというわけではなくて、大きなバスで空気しか運んでいない状況というのがまずあるとすれば、それはやめて、規制がいろいろあるのかもしれませんが、本当に乗りたい方がいる場合にはバスを走らせて、要らないときはやめたらいいのではないかということでした。そこで効率化を図ることはできないのでしょうか、ということです。

○鈴木（高）委員長

全体の構造として見たときに、そういう効率向上の話とか収益性をよく上げるという話が、まずこの1番目の3ページのところに一つも出てこないで、削減だけ言われると、市民感情的には、非常に後ろ向きなことしか言われてないので、今、成田委員が最初に申し上げたように、3つとも市民の身を切る施策を出すだけですねと言われてしまうことになるのかと思います。ですが、実際にはちゃんと収益性向上するという事は現にもうやられているし、これからもやるつもりなので、そこを何で書かないのですか、というふうに受け止めていただいたほうがよいのかなと思います。

○自動車部長

その観点で、了解しました。

○鈴木（高）委員長

もしそういう見直しをされる場合は、例えば、交通局の中に小さい交通サービスをする部署を特別チームとか、社内ベンチャーのような形をつくって、専門に進めていくとか、民間との合同ベンチャーのような形というもの、一つの目玉にはなってくると思うので、考えてみてください。

○自動車部長

了解いたしました。

○輸送課長

J Rとバスとの接続でございますが、J Rだけではなくて、私どもも当然地下鉄部門を抱えている公営企業でございますので、地下鉄とバス、あるいはJ Rとバスという接続も、当然にダイヤ作成のときに念頭に置いてございます。なので、例えば、駅を始発にするバスについては、鉄道は定時性に優れておりますから、何時に着くかが確実に分かるので、鉄道からバスへ乗り換える際の鉄道駅を始発とするバスについては、確実に乗り換え時間を確保できるようなダイヤ設定にしております。ですが、例えば駅がバスの運行経路の途中にあるような場合ですと、バスの運行で定時性確保というのなかなか道路状況や交通状況で難しい場合があります。鉄道からバスへの乗り継ぎについては、地下鉄もJ Rについても、乗り継ぎ時間というのは確保するようなダイヤ構成には極力努めているようにしております。

○成田委員

もちろん運行状況については、バスがなかなか来ませんし、どこバス仙台で今ここを走っているというのを見るだけでも非常に安心するので、バスの運行への批判というの、多分市民の感情的には大分減っていると思います。ただ現実として、それをさらにもっと突き詰めていただきたいんですよね。例えば3分待っていれば、先ほど申し上げたような東北福祉大前駅の夜間の運行の際、もう少しバスがそこにいてくれたら乗れるのになというところについて、できるかどうか分かりませんが、例えば少しバスが待ってくれたり、ここは何時に必ずバスが通るといような、そういうきめ細やかな対応ができるとういことと思っております。

○鈴木（高）委員長

ここは私も詳しくないのですけれども、運輸局による路線認可の際に固定ダイヤとした場合に、何かの状況変化があったときの時間調整というところがなかなかできない縛りがあるって、例えば、J Rが何分か遅れてきたときに、時間どおりに走っているバスのほうが先に行ってしまうというようなことは今までもままあると思うんですけれども、例えば同じ社内の中であれば、接続する際に時間調整ができる余地はあるので、そのあたりのところを少し規制緩和や見直しという形で上申して、事業者間のところでも接続調整が柔軟にできるようにする。それによって利便性の向上と市民の公共交通に対する印象の向上につなげるといったところを検討していただくべきではないかということをやむを得ず考えて、あの手この手、とにかく考えられる手を尽くしていただきたいなと思います。

○輸送課長

分かりました。どのような手法が、どのような形が取れるのかというのは、私も

勉強しながら、極力市民の皆様へのサービス向上になるようにダイヤ編成等にも努めてまいりたいと思います。

○鈴木（高）委員長

全国のバスの事例でもよく言われる仮想バス停化というようなやり方というものもあると思います。やはり乗り降りをするときに、固定のバス停、固定の時刻表に頼り切るだけがこれからのバスではないということも考えて、むしろ全国に先駆けるような例を積極的に考えていただきたいと思います。

○成田委員

もともとはJR、鉄道は定時に来ることが前提でございましたので、そこをさらにブラッシュアップしていただければいいかと思います。

○鈴木（高）委員長

よろしくをお願いします。

新たな取組みの検討、世代別の乗車数向上策についてのご説明をお願いします。

[資料説明]

資料5 世代別の乗車数向上策について

○鈴木（高）委員長

ただいまのご説明についてのご意見、ご質問お願いいたします。

○長江委員

この小児の地下鉄利用が土日で倍になっているということなんですけど、その特定の駅で増えているのか。それとも満遍なく増えているのか。その傾向は分かりますか。

○経営企画課長

そちらの分析が可能か検討してみたいと思います。

○長江委員

ぜひお願いします。そういうところから、どういうキャンペーンをやったらいいいのかとか、もしかしたら分かってくるかなというふうに思いました。

○鈴木（高）委員長

結構3ページと4ページのところで、小児の部分のところが、バスと地下鉄のところでの利用者割合が大きく違いますよね。地下鉄は乗ってくれるのに、バスに関して小児が乗らない。9月だとちょうど交通フェスタのバスまつりがありますが、子供たちにバスはあれだけ人気なのに、普段はこれほどバスに乗らないのかというのは結構ショックを受ける数字かと思うので、ぜひそのあたり考えていただければと思います。

○長江委員

小児がバスに乗らないというのは何でだろうというのを、例えば小学校とかにアンケート取ってみるといえるのはどうですか。

○鈴木（高）委員長

路線によって、それがあって、なしも含めてというのはありますので、少し細かいところになりますけれども、検討事項の一つに入れていただくとよいのかなと思います。

○長江委員

これに乗るとどこに着くのか分からない、地下鉄の場合は東西南北しかないもので、どこに行くかわかりますが、バスの場合、全然知らないところに行ってということもあり得ます。それがもし抵抗になっているんだとしたら、運転手さんに気軽に聞いてみてくださいねというような啓蒙活動を、例えば映像をつくって小学校で流してもらおうとか、そのようなところから、少しずつでもバスの乗車人員を上げるという取組みがあるかなと思いました。

○福嶋委員

多分小児の場合、1人では、確かに乗らない可能性もあるのですが、家族と一緒に乗るといえることはあるので、家族割などがいいのではないかなと思います。

あともう一つ気になったのは、例えば、妊婦さんとか、そういう方々に対する割引みたいなものというのは、他都市などでは何かあるのでしょうか。子供連れでバスに乗るといって、結構お母さん緊張するという話はよく聞きます。段差もあつたりとか、あるいは車内で騒いだりすることを気にされる方もいるので、そういった層をもう少し刺激できないかなと思いました。

○鈴木（高）委員長

まさにそういう子育て世代の部分に対してどうなのかという話とか、ベビーカーの問題とかいろいろ複合的にあるのかなと思いますけれども、ご検討をお願いします

す。

○鈴木（文）委員

小児の6歳から11歳というのは小学生ですから、平日少ないのはしょうがないと思います。普通、地域の中で学校に通っているところなので。ただ、いずれにしても、多分乗らない理由のかなりの部分は、分からないからだと思いますので、どうやって分かってもらえるかという工夫はいろいろこれからやっていかなければいけないだろうと思います。それから、分からない中にも、例えば、路線や時刻が分からないというものと、どうやって乗っていいのか分からない、それから、それこそお子様連れの方の場合は、例えば、ベビーカーが乗れるステップ制度はもう随分前からあるんですけど、それを知らない人も結構多いので、どうやって乗ったらいいのか、というあたりのところにアピールするようなインフォメーションは、もっと必要だと思います。私もいろいろなところで調査をした中で、山梨県でバスに乗らない理由を調査したことがありました。ほかに交通手段があるからとか、自家用車で移動しているからといった選択肢があると、みんなそれを選んでしまうので、あえてそれをなくし、仮にバスに乗ろうと思ったときに乗れない理由は何ですかといったアンケートにしました。すると、乗り方が分からないというのと、どこを走っているか分からない、とにかく分からないというのが上位を占めていました。それは全国共通だと思います。

もう一つは、外から来た人は本当に分からなくて乗らないので、いかにアピールできるかというのは全国共通の課題であり、考えていく必要があるなと思います。

○鈴木（高）委員長

ご検討よろしく申し上げます。

○長江委員

今、チャットGPTがはやりですが、いわゆるチャットボットのような感じで、どこからどこまで乗りたいけど、どのように乗ったらいいのか、と言われたら返事が返ってくるような、そういう仕組みをうまく工夫できると、分からない解消に一つつながるのかなと。ホームページに書いてあるよというのは、今の時代は不親切なので、Q&Aを作ったり、チャットボットで回答させたりといったことができるといいのかなと思いました。

○鈴木（高）委員長

事業量というか、経営改善の中では費用増の部分というところですけど、支出が増えるところもあって、難しいところだろうと思いますが、こういう、バスなり公

公共交通の魅力とか利便性というところを向上して乗っていただくというのが、資源の有効活用という意味を、先ほどの資料の頭でも掲げていたと思いますので、お願いします。

○福島委員

今、カーボンニュートラルの話が世界的にも重要ですが、乗用車で移動するよりも、バスに乗ることによって、どれだけCO₂を削減できるかということのポイント制にするのはいかがでしょうか。それによって何か対価を渡す必要はないのですが、自分たちが環境に貢献している、地球温暖化を抑えようとしているという動機づけ、乗用車に乗るよりは環境に優しいんだというバスに乗る動機づけを、ポイントか何かをつくって誘導するという手もあるのかなと思いました。

○鈴木（高）委員長

本庁のカウンターパートはいつも都市整備局になっていると思うのですけれども、例えば、環境局とのコラボで、今言った仙台市エコポイントみたいところで、積極的に公共交通に乗ってポイントを上げていくというのは、非常にいいアイデアだと思います。これは他都市での事例もございますし、ぜひそういうのを考えていただければと思います。

やはりデータ計測がすごく大事で、データを取ってCO₂の削減効果というのを積極的に出していく。そういうことを先ほどの市民への情報公開という意味でも、プラスの部分積極的に出していかれるのがやはりよいかなと思いますので、ぜひそのあたりもお願いします。

○経営企画課長

PRの部分であるとか、その出し方、データのところは、さらに検討してまいりたいと思います。

○鈴木（高）委員長

今日バスに乗ってみたら、アナウンスでアイナ・ジ・エンドさんが、映画の宣伝をやっていたり、地下鉄に乗ると佐藤健さんや神木隆之介さんの声が聞こえてきたりとか、喜ぶ人は喜ぶようなものを行っている。ただ、最初に乗ってもらわないと感じてもらえないので、乗ってもらうように努力してもらう必要があるのだと思います。

○鈴木（高）委員長

ほかに質問等がなければ、本日の予定されておりました議事は以上ということで終

了させていただきたいと思います。

3 その他

○鈴木（高）委員長

その他のところで何かコメントがございましたらお願いします。

○長江委員

100円や120円の均一運賃は、まだやっていましたか。普通の現金支払いに入っているのでしょうか。乗り継ぎの利用だと、何かうまい形でキャンペーンとか、乗車率の向上のターゲットにできる可能性があるかなと思ったので、可能であれば、利用者が増えているのか減っているのか、また、利用者の年代が分かるかと思いました。

また、収入のほうに関して、臨時バスみたいなものもきつとやっていらっしゃるはずですので、ニーズに応える形で走らせて、どのくらい利用してもらっているかがわかると、いろいろと手を尽くしているということが伝わっていくのではないかと思います。

あと、これは私の個人的な経験なんですが、お盆に実家に帰ったときに、お寺でお盆の施餓鬼というイベントがあって、すごく面白かったです。恐らくそのお寺とか神社は、海外の人からするとすごく面白いところだと思います。特に新寺のあたり、いろいろな宗教のお寺さんがいっぱいあって、そこへ地下鉄一本で行けるわけですから、この宗派ではこんなイベントをやっているとか、そういうことがもしわかると、海外の人でアジア的な文化にすごく興味がある人は、なかなかディープに楽しめるのではないかと思いますので、よければご検討ください。

○経営企画課長

均一運賃は、中心部のほうの120円パックと、東西線に結節している100円のものがございます、どちらもでございますでしょうか。

○長江委員

私のイメージは乗り継ぎのほうでした。

○経営企画課長

東西線結節の100円運賃については、東西線の沿線の人口なども増えてきて、地下鉄の乗車人員は増えてはおるんですけども、改めて数値をお出ししたいと思います。

○長江委員

それと並行して、パークアンドライド、八木山であるとか荒井といったところで止めて乗っている人というのはどうなっているのかとか、もし可能であれば、調べていただいて分析すると、混んでいる時期にパークアンドライドしようとか、そういうこともできるのかなと思いました。

○経営企画課長

分かりました。次回以降、パークアンドライドも含めてデータを出していければと思います。

○長江委員

お盆前に青葉城址に行ったときに、青葉城址がものすごく混んでいて、自家用車で来る人ばかりでした。

なので、青葉城址に来るときには、ぜひ公共交通使ってくださいというような、そういう呼びかけもできるのではないかと思いますので、ぜひご検討ください。

○鈴木（高）委員長

今日の会議でもいろいろとご意見のあった前向きな施策に関しては、特に第3回以降で議論をさせていただくところがあるのかなと思いますので、ぜひ検討を進めていただいて、委員からのいろいろ質問にも、できるだけより答えられるように進めていただければと思います。よろしくお願いします。

○鈴木（文）委員

先ほど管理者から、東西線が開通したときに、バス路線をフィーダーに、できればしようと思ったところ、要望もあるので、都心直通を残したというお話があったんですけども、それ数年経った段階で、その後の動向がどうなったかというあたりのところを知りたいなと思いました。つまり、乗り継ぎのほうの方が便利であれば乗り継ぎのほうにシフトするはずなので、今既に何年かたった段階で、地下鉄の乗り継ぎ利用のほうにシフトしているのか、あるいは、都心直通のバスのほうに相変わらず利用者が多いのか、その辺のところでは検証できればと思いますので、ぜひデータをいただければと思います。

○鈴木（高）委員長

ただフィーダー化といっても、インフラ整備や環境整備を何もしないと、簡単には乗り換えてもらえないので、そこは時間をかけて順次進めていくということと併せて次回以降にお話を聞かせていただきたいと思います。

それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。

4 閉会

○事務局（経営企画課企画係長）

委員長、ありがとうございました。

最後に、交通事業管理者より、閉会に当たって一言申し上げます。

○交通事業管理者

今日も熱心なご議論、大変ありがとうございました。

また、非常に雨が強い中でお集まりいただきまして本当に感謝申し上げます。本日も本当にたくさんの様々なご意見、ご指摘、ご示唆をいただきましてありがとうございます。

令和3年に作った経営計画を、令和8年スタートの計画に作り直すということで、国の方にも報告をしながら、今後10年間の計画になりますので、しっかりと議論していただきながら作り込みをしていきたいと考えております。

ただ今回、若干特殊なのが、経営計画ができて上がるのとほぼ同時の令和8年度に、バス料金改定を予定しておりまして、資料としてはどうしても、収支見通しや運行効率化等を先行して議論することになっているところがございます。

最終的に10年計画の中では、乗車向上策についても当然入れていく必要がある。また一方では、様々な効率化を含めて、事業の削減をしていく必要がある。その辺をきちんとバランスをとりながら、新たな経営計画を作っていく所存でございます。そういう中で、施策として短期的に行って実現ができるものと、ある程度10年近くかけながら時間をかけながらやっていくべきものと、それぞれあるかと思ひまして、それらをどのようにその計画の中に盛り込んでいくか、どういうふうに表現してくか、我々としても工夫をしながら考えて参りたいと思ひます。

本当に今日はありがとうございました。

○事務局（経営企画課企画係長）

次回の検討委員会は11月を予定しております。具体の日時につきましては、改めてご案内させていただきます。

また、今回の議事録につきましても、事務局で原案を作成いたしまして、委員の皆様にご確認させていただきますので、ご確認をお願いいたしたく存じます。

皆様にご確認いただいた後、議事録署名人の長江委員に議事録を郵送させていただきますので、ご署名いただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひいたしま

す。

以上で第2回仙台市交通事業経営検討委員会を終了いたします。

本日は長時間にわたりありがとうございました。