

仙台市地域公共交通計画（中間案）に対する
パブリックコメントの意見の概要と本市の考え方について

○意見の概要と本市の考え方

※文中に記載のあるページ番号は、中間案のページ番号です

1. 仙台市地域公共交通計画の基本的な事項に関する意見（12件）

No.	意見の概要	本市の考え方
1	計画の位置づけについて、上位計画との関係では第一順位に「仙台市総合計画」第二順位に「せんだい都市交通プラン」その下位に本計画が位置づけられるものではないか。	せんだい都市交通プランは、公共交通だけでなく、自動車、自転車、歩行者等、幅広い手段に関する交通体系を位置付けるものであり、本市における交通政策の指針を定めたものでございます。 本計画は、持続可能な公共交通体系の維持・推進を図るため、具体的な公共交通ネットワークや施策について位置づけるものであり、公共交通に特化して策定するものであることから、せんだい都市交通プランの下位に位置づけられるものではなく、関連計画として定めております。
2	計画を策定するだけでなく、持続可能な公共交通となるように取り組みを確実に進めてほしい。 (同意見1件)	地域公共交通計画は令和2年11月に施行された地域公共交通活性化再生法に新たに規定された計画で、地域における持続可能な移動手段の確保に向けて、鉄道や路線バス、地域交通など地域の実情に応じた公共交通体系のあり方等を位置付けるものでございます。 今後、策定する利便増進実施計画にて具体の施策や実施場所を位置付け、利便性の向上や移動手段の確保など持続可能な公共交通に向けた取り組みを推進してまいります。
3	隣接自治体との連携を図り、仙台都市圏のまちづくりとして手を取りあって考えていくことが重要であると考えます。 (同意見1件)	本市には、隣接市町をまたがるバス路線もあることから、隣接市町に情報共有を行っているほか、仙台市交通政策推進協議会には広域的な交通確保の観点から宮城県にも入っていただいております。今後も引き続き隣接市町と情報共有を図りながら進めてまいります。
4	都市の将来像を構築するにあたり、土地利用政策と交通政策の連携が重要となり、本計画と「立地適正化計画」は連携していく必要がある。	本市では、今後策定予定である立地適正化計画と、適宜連携を図りながら、地域公共交通計画の策定を進めております。 また、立地適正化計画に関しましては、本計画との関連計画（P1-1 図1-1参照）として位置づけております。
5	市で考えているバスに代わる輸送手段を提示してほしい。	本市で取り組んでいる地域交通の事例など様々な移動手段の概要を2. 1（5）地域交通の現状（P2-7）に追記いたします。

6	公共交通としてのタクシーの役割を本計画で明確にし、仙台市公共交通の課題解決の手段としても検討に入れてほしい。	タクシーに関しましては、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた重要な交通手段であると認識しており、公共交通の定義（P2-12）に位置付けております。
7	本計画における「公共交通」の定義・目標と施策の対象とする「公共交通」にギャップがある。例えば鉄道・バスによる公共交通体系をどう扱うのか、その体系において課題の多い路線バスや地域交通を重点化して取り上げることを明確に記述した方が良いと思う。	本計画では、誰もが利用しやすく、自由に移動ができる公共交通を実現するため、大きな輸送需要に適した鉄道や路線バスのほか、地域の多様な移動需要に適した地域交通等、公共交通サービスによる適切な役割分担を図ることとしております。
8	1.1 目的（P1-1）7行目に「鉄道、路線バスや地域交通をはじめ、・・・あり方」と記載されているが、公共交通であるタクシーを追記してほしい。 (同意見1件)	頂いたご意見を踏まえ、表現を修正いたします。
9	5ヶ年計画であるが、1～2年程度でなぜ見直しが生じるのか。	持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、現在の路線バスの運行状況や都市構造などを考慮し、分類基準に基づき定めたエリアや区間における様々な取組を推進することとしております。 一方で、今後の社会情勢の変化、バスの利用状況、今後策定する立地適正化計画等の関連計画や開発などに伴う著しい人口増減などによる変動などを注視しながら、必要に応じ見直しを行う可能性があるものでございます。

2. 公共交通に関する現状と課題に関する意見（4件）

No.	意見の概要	本市の考え方
10	現状・問題・課題の「課題」について、「マイカーを持たない世代や高齢者などへの移動手手段の確保」は当然のことで賛成。	本市の公共交通の課題に対して、様々な施策に取り組むことで、持続可能な公共交通サービスの確保を目指してまいります。
11	仙台市の公共交通の課題について、「ユニバーサルデザインタクシーの導入」や「低床バスの台数が少ない」ことを、追記してほしい。 (同意見1件)	個別には示しておりませんが、施策⑫2) 誰にでも使いやすい移動車両等の導入（P5-17）として、個別施策に位置付けております。

12	「公共交通ネットワーク」の2行目で述べられている「近年導入が進んでいる地域交通等」について、事例として「デマンドタクシー」等の紹介があると理解が進むと思う。	本市で取り組んでいる地域交通の事例など様々な移動手段の概要を2. 1 (5) 地域交通の現状 (P2-7) に追記いたします。
----	--	---

3. 公共交通に関する目標及び基本方針に関する意見 (1件)

No.	意見の概要	本市の考え方
13	3.1 公共交通に関する目標 (P3-1) における※1 質の高い公共交通とはの2行目「地域主体の地域交通の維持確保による地域のきめ細かいニーズに応じた移動手段の確保」を「地域主体の地域交通の維持確保による地域のきめ細かいニーズに応じた乗合タクシー等の移動手段の確保」としてほしい。	乗合タクシー等に関しましては、公共交通の定義 (P2-12) における地域交通に記載されており、乗合タクシーは地域交通に含まれた1つの移動手段としております。

4. 公共交通ネットワークに関する意見 (13件)

No.	意見の概要	本市の考え方
14	「社会情勢の変化やバス利用状況等に応じて随時見直しを行います (概要版P6)」とあるが、これは「路線バス事業者の経営判断で、路線バスの廃止・減便によりネットワークを検討し直さないといけない時は」と読み取れる。	本計画は、今後の社会情勢の変化、バスの利用状況、今後策定する立地適正化計画等の関連計画や開発などに伴う著しい人口増減などによる変動など注視しながら、状況に応じて見直しを図ることとしております。
15	公共交通ネットワークの設定や位置づけについて。 (同意見4件)	本計画における公共交通ネットワークの基本的な考え方としては、分類基準 (P4-3) に基づき「みんなで支える路線バスエリア」と「みんなで育む多様な交通確保エリア」に位置付けております。郊外部などの多様な交通確保エリアは、地域の皆様と意見交換を行いながら、地域の実情に応じた移動手段の確保を目指すエリアとし、施策④ 地域交通による地域が主体となった移動手段の確保・充実を図り、誰もが自由に移動ができる生活の実現を目指してまいります。
16	都心部の利便性向上は必要だが、郊外のエリアを切り捨てず検討を行ってほしい。 (同意見1件)	

17	「公共交通ネットワーク図」について、 地図の拡大や区役所の所在地、主要な市 バス停留所、小中学校、医療施設、商業 施設などを記入してほしい。	バス幹線区間・バス準幹線区間・フィーダー区間の公 共交通ネットワーク図に関しまして、P4-8,4-9,4-10 に記載しておりますが、可能な範囲で拡大図をより拡 大するとともに主要施設を追記いたします。
18	公共交通ネットワークのエリア及び区間 (P4-2 表4-1)の「みんなで育む多様 な交通確保エリア」について、「路線バ スやその他交通サービスのうち適した移 動手段を検討するエリア」と記載されて いるが、乗合タクシーなど具体的に追記し てほしい。	頂いたご意見を踏まえ、表現を修正いたします。
19	本計画で初めて「幹線バス」や「準幹線 バス」という用語を使うことになると、 支線(例えば幹線バスを補完する路線バス) との関係を明確にする必要があり、 「フィーダー」は専門用語なので間違い ではありませんが、例えば「鉄道乗継ぎ 区間」または「鉄道駅接続バス区間」に した方が良いと思う。	バス幹線区間、バス準幹線区間、フィーダー区間の説 明はP4-8,4-9,4-10に記載されているとともに、 「フィーダー」に関しましては、7.3用語解説(P7- 40)にも記載しております。
20	「みんなで育む多様な交通確保エリア」 では、路線バス以外はその他交通サー ビスと一括りにされている。その他交通 サービスと謳うのであれば、他にどのよ うな交通があるのか、例示してほしい。 (同意見1件)	本計画の「みんなで育む多様な交通確保エリア」にお いては、地域の皆様と意見交換を行い、地域の实情に 合った移動手段の確保を目指すエリアとしておりま す。その他交通サービスには乗合タクシー等の地域交 通やタクシーが含まれております。 本市で取り組んでいる地域交通の事例など様々な移動 手段の概要を2.1(5)地域交通の現状(P2-7) に追記いたします。

5. 公共交通体系を実現するための施策に関する意見 (44件)

(1) 施策全体に関する意見 (1件)

No.	意見の概要	本市の考え方
21	調査と取組については、仙台市側に全 面的に応援したい。	本市の公共交通の課題に対して、様々な施策に取り組 むことで、持続可能な公共交通サービスの確保を目指 してまいります。

(2) 公共交通軸の形成・機能強化、路線バスの利便性向上に関する意見 (4件)

No.	意見の概要	本市の考え方
22	<p>「廃止・減便」の可能性が高い路線で、バス幹線区間などに指定された路線は、市からバス事業者への補助による運行維持、バス事業者同士の共同運行による効率化など、具体の施策を連動させていくような方向性、取組内容を打ち出してほしい。</p>	<p>バス幹線区間は、本計画にて定めた分類基準 (P4-3) に基づき、沿線人口密度や施設立地密度などの潜在需要が多く、施策を優先的に実施する区間としております。ご意見にあるような具体の考え方や取り組みにつきましては、施策①バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施 (P5-2) に記載しており、また、具体の施策の実施にあたっては、国等の補助も活用しながら必要額を確保し、計画目標の実現に向けて取り組んでまいります。</p> <p>なお、利便性向上策を実施する区間につきましても、今後検討してまいります。</p>
23	<p>バス幹線区間・準幹線区間における走行環境の整備について、朝晩のマイカー通勤による交通渋滞でバス利用者が不便を感じて利用増加に繋がらない要因の一つと考えられることから、専用バスレーンが望ましいと思う。</p>	<p>路線バスの走行環境の整備に関しましては、施策①3) 走行環境等の整備 (P5-3) において、バスレーンの整備等について検討を進めることとしております。</p>
24	<p>J R各駅との結節について、使いやすいバス路線・時刻改正を検討してほしい。</p>	<p>フィーダー区間に関しましては、本計画にて定めた分類基準 (P4-3) に基づき、沿線人口密度などの潜在需要が多く、駅前広場が整備されている駅に接続している系統について位置付けており、施策を優先的に実施する区間としております。ご意見にあるような取り組みにつきましては、施策②1) フィーダー区間の事業者間調整 (P5-3) において交通事業者と協議・検討することとしております。</p>
25	<p>市域外からの近郊路線・高速バスが多く仙台市内に乗入れしており、バスターミナルが不足しています。また、南北線泉中央駅では、仙台以北からの発着も多く同駅前広場のバスプールが朝夕飽和状態にあり、広域的な公共交通の連携により改善に取り組むべきだと思う。</p>	<p>ご意見にあるような取り組みにつきましては、施策③既存鉄道の機能強化 (P5-6) において乗り継ぎ利便性の向上や交通環境改善策の検討を進めることとしております。</p>

(3) 地域交通の維持・確保・充実にに関する意見 (18件)

No.	意見の概要	本市の考え方
26	<p>地域交通は、重要な公共サービスの一環であることから、公共交通機関としての位置付けを明確にする必要があり、また、市の主体的な関与や補助金要綱などの制度設計の改善が必要だと思う。</p> <p>(同意見5件)</p>	<p>本計画において地域交通は、公共交通の定義 (P2-12) に記載のとおり、地域主体により運行される乗合タクシー (デマンド交通を含む) であり、地下鉄やJR在来線、路線バスを補完する移動を担う公共交通として位置づけております。</p> <p>地域の実情にあった移動手段を持続的に確保するためには、地域のことを最も理解している「地域の皆様」が中心となって取り組むことが重要だと考えております。</p> <p>地域で地域交通を「つくる」ことで愛着がわき、運営にかかわり「守り」「育てる」ことで持続可能な運行につながることから、地域の住民が主体となって取り組むことが必要であり、それに対して行政が技術的支援や財政的支援、利用促進策への支援を行うこととしております。</p> <p>また、地域交通の支援制度につきましては、引き続き知見やノウハウを収集しながら、より良い制度となるよう努めてまいります。</p>
27	<p>乗合タクシー等はお互い遠慮が出るので、病院などに行くときは乗合タクシーを利用するのは難しい。</p>	<p>いただいたご意見を参考にさせていただき、地域の皆様がより利用しやすい地域交通となるよう努めてまいります。</p>
28	<p>「みんなで育む多様な交通確保エリア」における意見交換会には、地域の特定の人だけではなく様々な立場の人が参加すべきであり、地域にあった方法を考える必要がある。市も主体的に考えを発信してほしい。</p> <p>(同意見6件)</p>	<p>「みんなで育む多様な交通確保エリア」における具体的な取り組みにつきましては、施策④ 2) 地域の移動手段確保について考える意見交換会の実施 (本編P5-9) に記載しており、地域の皆様、交通事業者、行政の三者による意見交換を実施し、地域の実情に応じた移動手段の確保・充実に向けた検討を行うこととしております。</p> <p>意見交換を行う際には、地域に関わる方や利用者など様々な立場の方の参加によりニーズの適切な把握が可能となるよう努めてまいります。</p>
29	<p>路線バスの維持や循環バス、それを補完するデマンド交通、フィーダー路線など様々な案を合わせた検討をしたらどうか。</p>	<p>様々な立場の方の参加によりニーズの適切な把握が可能となるよう努めてまいります。</p>

30	地域公共交通について、協議できる機会を作ってほしい。	地域の皆様との意見交換に関しましては、具体的な時期、対象者、方法等について、地域のご意向等を伺いながら進めてまいります。
31	「地域交通トラの巻」のような道標があれば具体的な検討を進めるうえでの判断の目安になると思うので、専門家を交えて作成していただきたい。	本格運行に至るまでの道のりにつきましては、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」リーフレット（仙台市ホームページに掲載）に記載しておりますのでご覧ください。 なお、実際の検討におきましては、地域のニーズや他の交通機関への影響も考慮しつつ、地域の方々と一緒に考え、地域交通を一つ一つオーダーメイドで作り上げていくこととなります。
32	医療施設や商業施設と連携した乗り継ぎ停留所の設置について、賛成する。	市民の皆様とともに、企業や団体と連携し、実施に向けた検討に取り組んでまいります。

（４）都心回遊交通の強化に関する意見（９件）

No.	意見の概要	本市の考え方
33	施策⑥ 1) 都心部における均一運賃制度の検討・実施について、原文では何を検討するかわからないため、具体的な検討事例を追記してほしい。	頂いたご意見を踏まえ、表現を修正いたします。
34	地下鉄をもっと気軽に使ってもらうことが都心部の回遊性の向上につながるため、隣接駅120円運賃制度の導入や都心部における地下鉄・バスの定額運賃制度の導入を検討してほしい。 (同意見1件)	街なかの回遊の増加に関する運賃制度に関しましては、施策⑥ 1) 都心部における均一運賃制度の検討(P5-11)において、交通事業者と検討を進めてまいります。
35	公共交通を利用した都心の回遊を促進するためには、利便性の高い都心部の路線バスの情報を分かりやすく発信し、その利便性の高さを認知してもらうことが重要となるため、施策⑥の取組み内容に、都心部における路線バスのバス停表示などわかりやすさの向上を追加してほしい。	頂いたご意見を踏まえ、表現を修正いたします。

36	<p>都心回遊性の向上に向け、路線バスの運行経路の見直しや新たな小型循環モビリティなどの導入も検討してほしい。 (同意見3件)</p>	<p>頂いた路線バスの運行経路の見直しや新たなモビリティの導入に関しましては、施策⑥3) 公共交通を利用した回遊のあり方検討 (P5-11) において、路線バス等の運行ルート工夫などについて、今後交通事業者と協議検討を進めてまいります。</p> <p>また、施策⑦1) 自動運転等新技術の活用検討 (P5-12) においては、導入の可能性について、企業や大学、地域のまちづくり団体とともに交通事業者と連携し検討に取り組むこととしております。</p>
37	<p>都心部の公共交通として、バスのみではなく地下鉄も有効活用と利用しやすさの向上を図るべきであるため、『3) 公共交通を利用した回遊のあり方検討』の説明文を、「～、路線バスや観光シティー ループバス「るーぷる仙台」の運行ルートやバス停配置の工夫、地下鉄の活用などのほか、～」と修正してほしい。</p>	<p>みんなで支える路線バスエリア内は、鉄道及び路線バスによる移動が可能なエリアとして位置付けており、都心部においても鉄道の利用を前提としていることから、頂いたご意見については施策の検討の中で参考とさせていただきます。</p>

(5) 公共交通のシームレス化・利用促進等に関する意見 (12件)

No.	意見の概要	本市の考え方
38	<p>施策⑦「自動運転等新技術の活用検討」については、定禅寺通エリアを社会実験フィールドとして活用するなど検討してほしい。</p>	<p>施策⑦1) 自動運転等新技術の活用検討 (P5-12) においては、導入の可能性について、企業や大学、地域のまちづくり団体とともに交通事業者と連携し検討に取り組むこととしております。</p>
39	<p>施策⑧「バス待ち環境整備」については、中心市街地のバス停には広告付きバス停が整備されているが、高齢者利用の多い住宅地のバス乗り場は未だに屋根付きバス停の未設置個所が大多数であり、ベンチや防風スクリーンなどの設置をしてほしい。</p>	<p>施策⑧2) バス待ち環境整備 (P5-13) において、バス待ち環境の改善や整備が必要な個所について、道路管理者などと連携しながら、交通事業者と検討することとしております。</p>
40	<p>市バスと宮城交通バスの時刻表が別の紙になっているほか、経由するバス停だけ一覧になっており、どこに着くかわからないので改善してほしい。</p>	<p>施策⑨1) 公共交通の情報提供の改善 (P5-14) において、複数事業者が経由するバス停における掲示方法についても検討を進めてまいります。</p>

41	仙台駅西口バスターミナルや定禅寺通市役所前バス停周辺、青葉通一番町駅周辺、広瀬通一番町バス停周辺などの都心内における主要な案内ポイントに、目的地毎に次はどのバスが、何分後に出発するかがわかるように電子案内板の設置を検討してほしい。	施策⑨2) 駅等交通結節点における案内誘導の改善 (P5-14) において、仙台駅での路線バスへの乗り継ぎ利便性向上に向けた情報提供について検討することとしております。
42	どこの通りを経由するバスなのかを一目でわかりやすくするため、わかりやすいバスの行き先表示への見直しを検討してほしい。 (同意見2件)	わかりやすいバスの行先表示や、系統番号の統一に関しましては、施策⑨3) 路線バスの共通ナンバリングの導入検討 (P5-14) において、今後交通事業者と協議検討を進めてまいります。
43	現行の運賃制度へのご意見及び新たな運賃制度や乗車券制度の提案 (同意見3件)	運賃施策については、施策⑩2) 新たな運賃・乗車券制度の検討 (P5-15) において、公共交通の利用を促進する運賃制度や、利便性の高い乗車券制度について、交通事業者と協議しながら検討に取り組んでまいります。
44	概要版P11 誰にでも使いやすい移動車両等の導入において、低床バスの更なる普及が必要と感ずるため、「低床バス、ノンステップバスの普及」と具体的な表現にしてほしい。	施策⑫ 駅や地下鉄車両等のバリアフリー化 (P5-17) に記載しております。

6. 評価指標・推進体制に関する意見 (1件)

No.	意見の概要	本市の考え方
45	仙台市交通政策推進協議会の委員の構成について、もっと利用者側の立場として、町内会の代表に委員の委嘱・参加を希望する。	本計画は、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、現在の路線バスの運行状況や都市構造などを考慮し、分類基準に基づき定めたエリアや区間における様々な施策を定めたものとなります。 今後、地域における具体の施策の実施にあたっては、施策の実施主体となる行政や交通事業者を始め、ご意見にあった町内会の代表などの市民や企業・団体などの関係者も含め協議・連携を図り、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保に向けて取り組んでまいります。

7. その他の意見 (57件)

No.	意見の概要	本市の考え方
46	<p>現在の路線バスの運行経路や運行本数、車両の見直しに取り組んでほしい。 (同意見22件)</p>	<p>個別具体的な路線バスの運行経路や運行本数、車両に関するご意見は、交通事業者に申し伝えます。 なお、「みんなで育む多様な交通確保エリア」においては、路線バス利用促進や地域の実情にあった公共交通のあり方、路線バスと地域交通の適切な役割分担等について、地域の皆様、交通事業者、行政の三者による意見交換を行いながら、地域の実情に応じた多様な移動手段の確保を目指すこととしております。</p>
47	<p>敬老パスは現状維持でお願いしたい。 (同意見4件)</p>	<p>頂いた敬老乗車証の現状維持に関するご意見に関しましては、担当部局に申し伝えます。</p>
48	<p>バス停の位置や名称の変更による認知度の向上など利用しやすくなるよう検討してほしい。 (同意見4件)</p>	<p>頂いたバス停の位置や名称についてのご意見に関しましては、今後の参考とさせていただくとともに、交通事業者に申し伝えます。</p>
49	<p>民間の力を活用するなど市営バスのあり方を考える時期にきているのではないかと。 (同意見4件)</p>	<p>本計画では、エリアや区間を設定し、優先的に各種施策に取り組むことで、持続可能な移動手段を確保していくこととしており、頂いたご意見も参考にさせていただきます。</p>
50	<p>地域交通を進めているが、地域公共交通会議が壁になっている。地域公共交通会議という既得権の尊重が大きな問題点ではないか。 また、地域公共交通会議に移動制約のある方の会の参加又は意見交換の機会や都市交通デザインとして大学等と連携し、新しいシステムを構築するなど、より広く意見やアイデアを集めてほしい。 (同意見1件)</p>	<p>地域公共交通会議は、道路運送法施行規則の規定に基づき、地域の実情に応じた輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために設置しているものであり、本市が支援する地域交通については、地域公共交通会議での合意が必要となります。 また、移動制約のある当事者やその送迎サービスを担う団体等により構成される会議で、NPO等が実施する福祉有償運送に関する必要事項を協議する場として、本市では、福祉有償運送運営協議会を設置しております。 ニーズの適切な把握やアイデアを集める方法につきましても、ご意見を参考にしながら検討してまいります。</p>

51	<p>『地域にあった交通を考える意見交換会』だけでなく、地域の包括支援センターや市民センターなどの地域に近い行政や、NPO等の民間団体とも連携して、最初は集落ごとの議論の場を創るなど、協働での土台づくりが必要だと思う。 (同意見1件)</p>	<p>ご意見にいただきましたとおり、地域の実情をよく知る関係者との連携は大変重要なものと認識しております。集落ごとの議論の場など協働のあり方につきましては、地域の方の意向も踏まえながら、検討してまいります。</p>
52	<p>現状の地域交通に対する補助制度（『みんなで育てる地域交通乗り乗り事業』）では、タクシー等の事業者が運行する形に限定されていますが、住民主体の運営組織、または移動支援を担うNPO等の民間団体が運営しながら、住民が運転手となるシステムも考慮すべきであると考えます。 特に、デマンド型交通の場合には運行のルートやスケジュールをどのように組み立てるのか、マネジメントが複雑になるため、ノウハウの提供なども含めた支援策も必要だと思う。</p>	<p>地域における移動手段の確保に向けましては、乗合タクシーなどの地域交通のほか、ご意見にありますような方法も解決手法の一つになり得ると認識しております。一方で、道路運送法において白ナンバーによる有償での運送が原則認められていないことや、事故に対する備えなどの課題があるものと考えております。本市といたしましては、こうした課題を踏まえながら、地域の特性や住民のニーズにあった持続可能な移動手段の確保に向けて、地域の皆様と共に取り組んでまいります。 また、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」におきましては、運行計画策定の支援として、専門家（コンサルタント）を派遣し、専門的な助言や技術的な支援を行っております。</p>
53	<p>脱炭素社会・脱自動車依存・免許返納・交通混雑解消の方向と逆行とならないよう、公共交通による住民の足を確保し、利用しやすいようにして、都心部に流入する自家用車の台数を減らしつつ、都心部一極集中でなく周辺各拠点での回遊率も高めるような計画が必要だと思う。</p>	<p>本計画では、エリアや区間を設定し、優先的に各種施策に取り組むことで、持続可能な移動手段を確保していくこととしており、頂いたご意見も参考にさせていただきます。</p>
54	<p>仙台市中心部、泉中央、東北大学病院付近、陸前落合、愛子、鉤取、若林、六丁目の自動車通行量とバス利用の状況をパーソントリップ調査の結果で比較検討し、バス路線廃止・変更となりバス利用から自家用車利用になった場合の影響・交通混雑なども検討する必要だと思う。</p>	<p>本計画は、現在の路線バスの廃止や変更を検討するものではなく、現状の路線バスの利用状況や沿線人口密度、沿道施設立地数などを考慮し、分類基準に基づき定めたエリアや区間における様々な施策を定めるものであり、持続可能な移動手段の確保に向けて取り組んでまいります。</p>

55	子連れで駅周辺へ行く際にはタクシーが非常に便利なので、タクシーの定額制を導入してほしい。	頂いたご意見につきましては、関係者へ情報提供させていただきます。
56	<p>仙台市の場合は公共交通の利便性や地域の実情を考えると、タクシー活用の推進も必要だと思う。タクシー会社の社会貢献としてタクシー会社の連携（協働）による乗り合いタクシーの実証実験を期待する。</p> <p>仙台駅前に多くのタクシーが並ぶが、駅前のタクシー乗り場では介護タクシーを見かけない。低床バス同様に予約制になるのか。</p>	<p>「みんなで育む多様な交通確保エリア」において、地域、交通事業者、行政の三者で意見交換を行いながら、地域の実情に応じた路線バスや乗合タクシーも含めた地域交通などの交通サービスのうち適した移動手段を検討することとしております。</p> <p>介護タクシーの利用にあたっては、運賃のほかに利用者が必要としている介助の内容に応じて介助料や機材使用料なども含まれた利用料金となることから、介護タクシー会社と事前に見積り等を行い、利用料金や利用内容に納得した上で利用することとなるため予約制での運行形態となっております。</p>
57	仙台市地下鉄南北線を富谷方面に延伸してほしい。駅は将監団地内を提案する。	これまで本市では、公共交通に関するハード整備中心の取り組みを進めてきましたが、今後は、既存交通ストックを活用しながら、公共交通の質の向上を図る新たなステージに移行していく考えであるため、地下鉄延伸の計画はございません。泉中央駅から先への延伸は、多額の整備費用やランニングコストを賄うだけの新たな需要の獲得が不可欠である等、課題が多いと認識しており、本市全体における将来的なまちづくりの視点から幅広い議論が必要になるものと考えております。
58	市営バスは営業係数が高いランキングを公表しているが、せめて他のバス事業者も路線ごとの営業係数を公表し、どの路線が「廃止・減便」の可能性が高いのかを先に示してほしい。	市営バス営業係数の公表に関しましては、市営バスの経営状況を広く市民や利用者の皆様にご理解いただくこととあわせて、利用の促進を図るために独自に行っているものでございます。頂いたご意見につきましては、市内を運行する民間バス事業者に申し伝えます。
59	シグナルエイド（バス停付近でボタンを押すことにより、「ここは〇〇バス停です」とアナウンスが流れるもの）について、バス停名称や◎番乗り場といった具体的な名称や◎◎行のバスが〇個前のバス停を通過したという接近情報についても案内してほしい。	頂いたご意見につきましては、関係者へ情報提供させていただきます。

60	バスのLEDが暗いものが多いなかで、Google mapsで系統番号が表示されても目の前に来るまで見分けが難しい。	頂いたご意見に関しましては、交通事業者に申し伝えます。
61	都心部の循環路線など途中で系統番号が変わるものがあるが、路線図では何の注釈もなく番号と路線図上の色まで変わっているほか、路線図の系統一覧の情報とも一致していないものがあることから、改善してほしい。	
62	多くの人々が利用する勾当台公園駅が持つポテンシャルをまちづくりやエリアのブランディングに最大限活用するため、地下鉄「勾当台公園駅」の駅名を、「定禅寺通駅」または「定禅寺通勾当台公園駅」へ変更してほしい。	頂いたご意見に関しましては、交通事業者に申し伝えます。
63	パブリックコメントは12月22日まで募集し、検討後3月末に計画を発表ということですが、市民・地域・町内会等で検討されてきておらず、期間が短すぎると考えます。「育むエリア」内での検討、場合によっては仙台市の意向や現状を踏まえて関係町内会長間での情報交換・共有等もしてほしい。	本計画は、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、現在の路線バスの運行状況や都市構造などを考慮し、分類基準に基づき定めたエリアや区間における様々な施策を定めたものとなります。 今後、地域における具体の施策の実施にあたっては、施策の実施主体となる行政や交通事業者を始め、地域住民なども含め協議・連携を図り、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保に向けて取り組んでまいります。
64	ホームページ掲載されたことを、トップページの更新情報に入れるなど、パブリックコメントを求める情報をもっと啓発・周知してほしい。	市民の皆さまのご意見を広く頂くため、様々な媒体でわかりやすく周知するよう今後も努めてまいります。
65	現在は、自動車利用が多いので生活ができてきている状況であるが、これから高齢化が進み団塊の世代から順に免許返納も考えるようになると、買い物や行政手続き、通院等ででかけるには、生活の足が不可欠なので、公共交通の拡充をしてほしい。	本計画では、誰もが利用しやすく、自由に移動ができる公共交通を実現するため、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保に向けて取り組んでまいります。

66	公共交通でもまちづくりでも、現代において「自然環境への配慮」は欠かせない。仙台市の地域公共交通計画を策定するにあたって、CO2削減について今後の方向性だけでも触れてほしい。	本計画では、SDGsの17の目標のうち、目標13の「気候変動に具体的な対策を」について、目的意識を持って計画を推進することとしており、各取組において本目標を位置付けております。
----	--	--