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（計 74 件）

①仙台市の交通事業を取り巻く環境と課題に関するご意見（3 件）

No	意見の概要	本市の考え方
1	仙台市の交通事業を取り巻く環境と課題に関しては、区ごとで地域差があると感じられるため、その点も比較できると良いのでは。	同区でも、地域によって公共交通網の環境は大きく違うことから、本計画では、「地下鉄沿線（地下鉄駅から 1 ㎞以内）」と「地下鉄沿線外」での人口動態の推移に着目し、分析を行っております。
2	（計画の概要版では、）沿線の開発動向について、南北線であれば勾当台公園駅や泉中央駅、東西線であれば、西公園駅や国際センター駅記載されていたが、その他のエリアでは今後の開発予定を見込んでいるのか。	中間案（本編）P32「（２）沿線の開発動向」のとおり、ご指摘のエリア以外にも、長町駅や六丁の目駅等、地下鉄沿線における開発動向を注視し、定住人口及び交流・関係人口の増加を、地下鉄乗車人員の増加につなげられるよう、取組みを検討することとしております。
3	「仙台市基本計画 2021-2030」では「過度に自家用車に依存しない質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現」や「脱炭素を推進する」等と謳われているにもかかわらず、行政の公共交通機関軽視、無理解によってバスレーンが廃止されたり、多数の右折帯設置により車線数が削減され信号待ちが増えたりした結果、バスの定時運行が困難になっている。 定時運行ができなくなった結果、バスが見限られてしまい、乗車人員の減少につながっている。 地球温暖化を防ぐために、マイカー利用から公共交通機関利用の推進を旗振りするはずの行政が路線バスに対して冷淡であることを経営課題に掲げるべきではないか。	本市の交通政策の指針である「せんだい都市交通プラン」では、過度に自家用車に依存しない、質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現を掲げております。施策の一つに「バス幹線区間の設定と設定区間における利便性向上策の実施」が位置付けられており、バスレーン整備や PTPS（公共車両優先システム）の導入等、路線の状況や利用者数等を踏まえた有効な施策について、検討を進めていくこととしております。 いただいたご意見は、所管部局と共有いたします。

②経営計画の全体像と基本方針に関するご意見（5 件）

No	意見の概要	本市の考え方
4	公共の福祉、交通権という国民の交通する権利が憲法に裏付けられた人権として保障されている。市バスの財政目標では、一般会計補助金の縮減があげられているが、公共交通は市民の生活に直結しているのだから、維持するには、さらなる仙台市一般会計からの財政支援（補助金の投入）が必要だと思う。 （同様の意見　他 3 件）	「地方公営企業」である交通局は、地方公営企業法により、その経営に要する経費は経営に伴う収入をもって充てる独立採算制で事業を運営することが原則とされています。 一方で、市バスの生活路線等を維持するための補助金を、仙台市一般会計より、平成初期から毎年約 30 億円受けており、さらに、令和 8 年度から 5 年間は、追加の財政支援も受けながら、この厳しい経営状況に対応していくこととしております。仙台市は、これまでも市民の移動手段を確保するための取組みを重視してきたと認識しており、その考え方は今後も変わらないところです。 交通局としては、公共の福祉のため、本市交通政策と連携しながら、市民の移動手段の確保に寄与しつつ、持続可能な事業運営を実現するために、経営の自立性を高める取組みを進めていく必要があるものと考えております。
5	10 年後を目処に完全民営化をすべき。全国的に見て公営バスは無くなっているのだから、公営を続けることが市や市民の負担になるのであれば完全民営化すべき。	交通局といたしましては、市バスは市民生活を支える重要なインフラであり、公営を維持した上であらゆる経営改善に取り組むことが基本と考えております。 今後とも、持続可能な路線のあり方の見直しなど、本計画に位置付けた取組みを着実に推進しながら、公営交通事業者として責任感を持った事業運営を進めてまいります。

③安全・安心の推進に関するご意見（11 件）

No	意見の概要	本市の考え方
戦略Ⅰ　施策３ 施設設備の計画的な維持更新に関するご意見（3件）		
6	IC カード icsca を Suica の地域連携カード化にしてほしい。	Suica の機能が利用可能な「地域連携 IC カード」を仙台市において導入するには、当該カードの規格による制約があることや、大規模なシステム改修に伴い多額の費用が見込まれることなどから、地域連携 IC カードへの切り替えは現時点で難しいものと考えております。
7	地下鉄の切符を QR 切符に移行してほしい。	本計画では、磁気切符から QR 切符への移行を予定しており、現在、導入に向けて検討を進めております。
8	県の事業で JR 東日本グループの不正が発覚した機会に、市でも JR 東日本グループとの取引を見直し、税金の使い方を見直すべき。交通系 IC カードも JR 東日本グループの JR 東日本メカトロニクスから納入されていることから、icsca を廃止し、バスカード、ジョイカード、紙の回数券に戻してはどうか。熊本市、広島市では、交通系 IC カードのシステム利用料が高額であることを理由にして交通系 IC カードから脱退している。	全国的に交通系 IC カードはスムーズな交通機関の利用に不可欠な社会インフラとして定着しており、市バス・地下鉄においても、icsca を含む交通系 IC カードの利用が 9 割以上を占め、その利便性の高さから多くのお客さまにご利用いただいているところです。 今後とも快適に市バス・地下鉄をご利用いただけるよう、お客さまの利便性向上を目指してまいります。

No	意見の概要	本市の考え方
戦略Ⅰ　施策４　だれもが安心して利用できる環境整備に関するご意見（8 件）		
9	市バスのベビーカースペースについて。紐で座席に結びつける方式は不安定なので、地下鉄のようにあらかじめ座席を取り外し、ベビーカーを親が持ちながら立って乗車できるスペースが設けられると安心。	ベビーカーをご利用の方を含む、すべてのお客さまの安全性と快適性の向上が重要と認識しております。ご提案の「専用スペース化」については、今後の参考とさせていただきます。
10	地下鉄については、日中は平日 12 分に 1 本程度に減便してもよいのではないか。または区間運転（東西線なら、全線走らせる列車と、荒井～国際センター、薬師堂～八木山動物公園の区間運転を行う列車を設定する）によって働き手の確保にもつながるのではないか。 一方、休日は、スポーツイベント開催時等の輸送体制、混雑が地下鉄の利用を避ける要因になっているので、これまで以上に増便し、快適な移動を提供してほしい。	本市地下鉄の運行ダイヤは、イベント開催時を含め、乗車人員や混雑率等を考慮し、その時間帯に必要とされる列車本数を確保するよう設定しております。なお、ご提案いただいた区間運転については、本線上で列車を折り返して運行するための設備が限られていることなどから、実施は難しいものと考えております。 また、大型イベント等の開催時には、現在も増便を実施しておりますが、今回いただいたご意見も参考に検討してまいります。
11	自動改札設備等の更新について。現在の自動改札機は、青／緑／赤色のラインライトの案内で改札機の状態を表しているが、色覚特性を持つ方にとっては、分かりにくいので、矢印や一方通行マーク等のピクトサインを用いるべきではないか。また、IC カード、QR コード乗車券、タッチ決済が搭載される検討がなされていると思うが、今後どのような通路案内方式を採用するのか、メーカーとよく話をして検討していってほしい。	今後の設備更新にあたり、どなたでも分かりやすい案内表示の導入を検討してまいります。
12	地下鉄の令和 6 年度の乗車人員は令和元年度を越えてきていることから、混雑緩和や利便性向上のために、運行本数を増やすべきだ。平日朝夕はもちろんのこと、平日日中や休日のダイヤも、以前のように 7 分間隔にすべきだと考える。 今後も乗車人員を増やしていくためには、運行本数を増やし、利用しやすくすることが一番の近道だと考える。	本市地下鉄の運行ダイヤは、乗車人員や混雑率等を考慮し、その時間帯に必要とされる列車本数を確保するよう設定しており、日中は 10 分に 1 本の運行とすることで乗換えの利便性が高く、分かりやすいダイヤ設定としております。 今後とも乗車人員の状況等を踏まえつつ、今回いただいたご意見も参考に、検討してまいります。
13	低床バスは、車両の大きさは従前と同じであっても、通路が狭く座席も減っており、座席や乗車定員が減少している。運行便数が削減されたことにより、一部の路線ではラッシュ時の車内混雑が激化している。	市バス事業は、お客さまのご利用の減少や運転士不足等、厳しい経営状況が続いており、夜間を中心にやむを得ず利用状況の少ない便の減便を実施いたしました。 いただいたご意見を踏まえ、乗車定員も考慮した車内混雑の緩和に努めてまいりたいと考えております。

No	意見の概要	本市の考え方
14	地下鉄駅ホームについて。ホームドア設置後、ホーム両端が閉鎖され無駄になっている。空間の有効利用・混雑時の安全性の面では以前よりも改悪されている。	可動式ホーム柵の位置の考え方については、ホーム上での安全性及び、車両内の車椅子スペースや施設の配置を考慮した上で、設置いたしました。 ホーム上のスペースにつきましては、混雑緩和や円滑な旅客流動の確保を第一に、今後とも効果的な空間利用について検討してまいります。
15	地下鉄は時間通りに来るし、目的地に早く着くが、高齢者にとっては階段の移動がつらいため、階段が少ないバス利用が便利。高齢者の移動の配慮をしてほしい。	これまでも仙台市交通局バリアフリー特定事業計画に基づき、施設の充実を図っており、エレベーター等の整備を各駅で進めてまいりました。今後も計画に沿って順次整備を進めてまいりますので、ご理解願います。
16	地下鉄やバスの運転士など、接する機会のある職員は皆丁寧で親切。ポスターやイベントも工夫されていて楽しい。高齢者だけではなく、子育て中の人や低収入の人達への支援もあるとさらに良いと思う。	本計画の戦略Ⅰには、「だれもが、いつでも安心して利用でき、信頼される公共交通手段であり続ける」ことを目指し、各種取組みを掲げております。また、ご提案いただいたような様々な「支援制度」は、敬老乗車証やふれあい乗車証と同様に、本市の福祉施策として検討されるものであることから、所管部局にもご意見を共有させていただきます。 なお、交通局では、子育て支援の観点から、「学都仙台フリーパス」の販売を行うとともに、新たな計画では「ハッピー・ファミリー・ライド（小児運賃無料化）」等の運賃制度も実施することとしているところです。

④快適で便利なお客さまサービスの提供に関するご意見（5 件）

No	意見の概要	本市の考え方
戦略Ⅱ 施策２ 利便性の高い運賃・乗車券制度に関するご意見（2 件）		
17	ハッピー・ファミリー・ライド等、計画に記載の企画乗車券は良いと思う。加えて、福岡市地下鉄で過去にやっていた隣駅までの運賃を一律 100 円にする乗車券を導入するのはいかがか。近距離移動で徒歩や自転車・自家用車を使うよりも公共交通のほうが便利で快適ということを押し出す企画乗車券を望む。	本計画における乗車人員の向上策は、市民の皆さまに、日ごろの移動手段について、他の交通モードだけでなく、市バス・地下鉄を選んでいただくことをポイントとして検討いたしました。今後とも、データ分析に基づく、お客さまの乗車行動やニーズに合わせた企画乗車券を、検討・実施してまいります。

No	意見の概要	本市の考え方
18	将来の仙台を支える世代への投資として、小児運賃や通学定期の大幅割引を実施すべき。 子育て世帯が利用しやすい交通体系は、人口流出の抑制にも寄与する。	本計画においても、未来の市バス・地下鉄のお客さまであるこどもたちや、今まで公共交通を利用する機会のなかった方々に働きかける取組みを戦略的に実施していくこととしております。 令和 8 年 10 月に予定する市バス運賃改定においても、通学定期券「学都仙台フリーパス」の値段を据え置くこととしたほか、令和 6 年度より実証実験を行っている「ハッピー・ファミリー・ライド」についても、今後の本格実施に向けて検討を深めてまいります。
戦略Ⅱ 施策４ 多様化するニーズと「分かりにくさ」解消に向けた新たなサービスの提供（3 件）		
19	地下鉄は黒字化が見込める一方、バスは赤字。両者を別々の財布で考えるのではなく、MaaS（Mobility as a Service）の視点から統合を加速させるべき。中間案には 「連携」という言葉はあるが、運賃体系などの抜本的な統合には踏み込んでいない。 具体的には、初乗り運賃の二重払いを実質解消するような大胆な「乗継割引」の拡大や、総額運賃制の導入を検討してはどうか。	本計画においても、バスと地下鉄等の乗継ぎ利便性の向上について、取組みを行っていくことを明記しており、運賃制度を含め検討していく考えです。いただいたご意見も参考としながら、本市交通政策の所管部局とも連携して進めてまいります。
20	フィーダー化は、乗り継ぎによって目的地までの到着時間が短縮されればメリットがあるものだが、現状では乗り換えることによって合計運賃が非常に高くなるほか、バス・地下鉄乗継の場合、バスの乗車時刻を逆算して乗る必要があり、時間短縮を実現することも困難。 シームレスな利用を促進したいのならば、韓国のソウルのように通し運賃で乗れる制度の導入が求められる。	
21	地下鉄沿線や市バス路線沿線のコインパーキング会社と連携して、パークアンドライドを実施してはどうか。自家用車交通分担率が高いのであれば、実施することで利益が見込めるのではないか。	民間駐車場と連携したパークアンドライドにつきましては、荒井駅周辺等の対象駐車場を利用して地下鉄に乗り換えた場合に、駐車料金を割引するという取組みを行っています。 いただいたご意見は、所管部局と共有いたします。

⑤まちの将来に向けた行動に関するご意見（20 件）

No	意見の概要	本市の考え方
戦略Ⅲ 施策１ 持続可能なバス路線網の確立に関するご意見（11件）		
22	最終バスが 30 分早まったため、楽天のナイター戦を最後まで見られなくなった。楽天シャトルは乗れるまで 30 分以上かかるので、他の地下鉄駅（泉中央、富沢）への急行臨時便があると助かる。	市バス事業は、お客さまの利用減や運転士不足等、厳しい経営状況が続いており、現行のサービスを維持することにも苦慮しておりますので、ご理解願います。
23	無駄なダイヤを削減すべき。仙台駅前から交通局大学病院までの区間はたいして乗客がいないにも関わらず連なって走っていて無駄である。	ご指摘の区間につきましては、交通局東北大学病院前を終点とした始発地の異なる複数の系統が集束する区間です。終点を仙台駅前とした場合、仙台駅西口バスターミナルに十分な駐車スペースを確保できないことから、木町駐車場への回送が必要になりますが、その回送を活用して交通局東北大学病院まで運行しているところです。
24	地下鉄や JR 等との乗り継ぎにおいて、バスの出発時間を合わせ、乗り継ぎをスムーズにすべき。	地下鉄および JR 等の接続については、現在も一定程度配慮しているところです。バスの運行便数の観点から、すべての便について接続を図ることは困難ですが、身体の不自由な方や高齢者等、様々なお客さまが余裕を持って乗り継ぎしやすい時刻設定に努めてまいります。
25	市バスの回送率について。政令指定都市の平均が 6.8%であるのに対し、仙台市の回送率は 26%くらいであると聞いた。地形や条件がいろいろあるものとは思うが、回送率を減らすための検討が不足しているのではないか。	市バスは仙台駅を中心として放射状かつ広範囲の路線網を有しております。その中で、お客さまの傾向として朝ラッシュ時には郊外から都心へ、夕方ラッシュ時にはその逆に向かうといった一定方向への偏りがあることなどから、回送率が高くなってしまうのが実情です。しかしながら、運行の効率化に努めることも重要と考えておりますので、今後の路線のあり方において、回送率の低減も含め検討してまいります。
26	今泉神社路線のバスを普段利用しているが、1 時間に 1 本しかバスがなく、スーパーで買い物の際、帰りのバスの時間が合わないとやむなくタクシーを利用している。今度、上飯田のハーベストビレッジにもスーパーができるが、交通手段がない。 これからのバス路線に必要なのは、仙台駅前行きのバスだけではなく、近隣商業施設と地下鉄駅などを巡回する巡回バスだと思う。利用客は大型バスが必要なほどではないと思われるので、マイクロバスやワゴン車で、本数や路線を増やすように検討してほしい。	今後の市バス路線のあり方につきましては、「公共交通としてバスが果たすべき役割」と「安定的な事業運営」の両立を目指すため、「（仮称）市バス路線のあり方に係る基本方針」を策定することを計画に位置付けます。 各路線の再編にあたっては、この基本方針に基づき、お客さまのご利用状況や時間帯別の移動需要等を踏まえ、今後具体的な検討を進めてまいります。
27	市バス路線のあり方検討について、「地域特性に応じた検討」などの抽象的な表現に留めず、市民や利用者が路線再編に対する予見可能性を持てるよう、具体的な廃止・減便の基準を設け、明記するべき。 具体的には、「1 便あたりの平均乗車密度が〇人以下の場合はデマンド交通や地域交通に移行する」や「仙台駅に直行のバスを原則廃止し、フィーダー輸送を徹底する」等。	今後の市バス路線のあり方につきましては、「公共交通としてバスが果たすべき役割」と「安定的な事業運営」の両立を目指すため、「（仮称）市バス路線のあり方に係る基本方針」を策定することを計画に位置付けます。 基本方針の策定にあたりましては、ご提案いただいたご意見も踏まえ、定量的な評価基準の設定についても検討してまいります。

No	意見の概要	本市の考え方
28	フィーダー化（地下鉄駅へ集約し長距離バスを減らす）は、文章だけでは市民にメリット（便数の増加等）が伝わりにくいので、高齢者でもわかりやすいポスターの作製など、理解を促していくべき	「（仮称）市バス路線のあり方に係る基本方針」の策定過程及び実際の再編実施にあたっては、再編の趣旨や変更点について、市バス利用者の方々にわかりやすく周知する必要があるものと認識しております。本計画に位置付けている「経営状況の見える化」の取組みの中でも検討してまいります。
29	バスのコースが地下鉄と重複していて、地下鉄駅を起終点としているものが多く無駄。地下鉄駅から遠い山の手の郊外部を回遊して、できるだけ多くの人を集めてから地下鉄駅に向かうなど、遠方に住んでいて、公共交通に乗れなかった人を取り込む努力を行うべき。 郊外部は交通手段が貧弱で、高齢者は免許返納に二の足を踏んでいる。郊外部の公共交通を充実させることで、お金を使いたくても買い物の手段がなかった高齢者の消費行動や、観光客の取り込みにつながり、郊外部の活況につながる。	今後の市バス路線のあり方につきましては、「公共交通としてバスが果たすべき役割」と「安定的な事業運営」の両立を目指すため、「（仮称）市バス路線のあり方に係る基本方針」を策定することとしております。 ご提案いただいたご意見も踏まえながら、郊外部から地下鉄駅への結節案を含め、利用者の増加に資する施策を検討・実施してまいります。
30	地域の高齢化が進んでいるにも関わらず、市バスの利用者が減っている理由の一つは、市バスの本数が少なく、不便であるために、高齢者が免許返納をしない、できないためではないか。 高齢者の免許返納につなげ、市バスの乗車人員を上げるには、将来的には、「自動運転」と「小型車の導入」によってバスの本数を増やし、便利にすることが必要だと考える。 バスの赤字問題も、高齢ドライバーの事故も、全国共通の課題。自治体を超えて、意見を出し合い、国の法改正も含め、良い解決方法が見つかってほしい。	小型車両の導入については、朝の混雑時間帯への対応として定員の多い大型車を保有の上で、さらに小型車を追加する必要があるため、車両維持費等の増加が見込まれるほか、運転士確保の問題からも、現状では困難であると考えております。 今後の自動運転技術の動向など、技術革新による状況変化を注視し、全国の利便性向上につながる取組み等も参考に、よりよい市バス路線のあり方について、引き続き検討を進めてまいります。
31	運行経路が非効率である。乗客を効率的に増やそうという姿勢が見られない。 例えば、榴岡公園から元のＸ橋は道路が新たに拡張されたにも関わらず、狭くて混雑する国道 45 号をバスが通っていたり、多くの利用客が見込める大型スーパーを経由する路線になっていないなど。	今後の市バス路線のあり方につきましては、「公共交通としてバスが果たすべき役割」と「安定的な事業運営」の両立を目指すため、「（仮称）市バス路線のあり方に係る基本方針」を策定することとしております。 基本方針の策定にあたりましては、ご提案いただいたご意見も踏まえながら、より効率的かつ利便性の高い運行となるよう検討してまいります。
32	以前よりもバスの本数が減り、郊外や日中のバス本数減少で通院や買い物が困難になり、非常に不便になった。もう減便はせず、もっと便利にしてほしい。	市バス事業は、お客さまのご利用の減少や運転士不足等、厳しい経営状況が続いており、やむを得ず利用状況の少ない便の減便を実施いたしました。 今後も、本計画に位置付けている「持続可能なバス路線網の確立」の取組みの中で、お客さまの利便性確保と安定的な事業運営の両立を図ってまいります。

No	意見の概要	本市の考え方
戦略Ⅲ 施策２ 交通政策との連携に関するご意見（5 件）		
33	バス・地下鉄の値上げはやむを得ないが、120 円パッ区のエリアに住んでいる方は比較的高収入でタクシー利用もできる方が多いと考えられるので、120 円パッ区は土日限定か廃止でよいと思う。	120 円パッ区は、利用者の利便性向上とともに、仙台市の施策の一つである「都心部の回遊性向上」に資する取組みとして、当局と宮城交通株式会社、本市都市整備局の三者協定のもとで実施しています。なお、令和 8 年 10 月に予定している市バス運賃改定では、120 円パッ区についても 150 円に値上げを行う予定です。 いただいたご意見も参考としながら、より良い制度のあり方について、関係者と調整し、検討してまいります。
34	区役所と連携して、転入手続きの際に市バスの運行路線図の配布を検討したら利用率の向上につながるのではないか。	仙台市内のバス路線網は、民間を含めた複数の事業者によって担われていることから、所管部局において、路線や運賃等の公共交通に関する情報を掲載した案内チラシを、区役所の転入者窓口にて提供しております。
35	東西線結節駅周辺バス 100 円均一運賃について、南北線の結節バスでは、一度もこのような制度が実施されたことはない。 特定地域のみに対し、割引を行う制度をいつまで続けるつもりなのか。	東西線結節駅周辺バス 100 円均一運賃（令和 8 年 10 月に予定している市バス運賃改定で 130 円に値上げを行う予定です。）は、仙台市の公共交通利用促進施策として、当局と宮城交通株式会社、本市都市整備局の三者協定のもとで実施しています。 いただいたご意見を関係者と共有し、より良い制度のあり方について検討してまいります。
36	地下鉄を泉パークタウンまで延伸してほしい。	地下鉄の延伸は、鉄道施設の建設や、車両編成数増加に係る多額の初期費用に加え、日々の運行や施設維持管理に係るランニングコストが生じることから、それらを賄えるだけの需要を維持できることが前提になります。また、基幹的な都市インフラとして、仙台市全体のまちづくりの中で、議論が必要になるところです。 いただいたご意見は、所管部局と共有いたします。
37	コミュニティバス、小型バスなどの地域交通の充実を求める。どこに住んでも安心して移動できる仕組みを実現してほしい。 本格運行を開始したぐるりん秋保を愛子まで延長、西花苑にも循環バスを整備してほしい。	本市では、路線バスや地域主体による地域交通をはじめ、地域の実情に応じた公共交通のあり方を位置付ける「仙台市地域公共交通計画」を策定し、地域の移動手段の確保に取り組んでおり、同計画に位置付けている「みんなで育む多様な交通確保エリア」にて地域の実情に応じて乗合タクシーの導入を行っているところです。 いただいたご意見は、所管部局と共有いたします。
戦略Ⅲ 施策３ 福祉政策との連携に関するご意見（4 件）		
38	高齢世代だけを特別に大幅に優遇する制度は止めることとし、敬老乗車証制度の廃止または負担率の引き上げを行ってはどうか。 資産のある高齢者にまで現行の割引をする必要性はない。補助が必要な低所得高齢者には個別の支援制度を別途設けるべき。 （同様の意見　他 1 件）	敬老乗車証制度は、本市が福祉政策として企画・実施しているものです。 同制度対象者の運賃と利用者負担分（原則 25%）との差額は仙台市が負担しており、交通事業者自身が割引を行っているものではありません。 なお、いただいたご意見は、所管部局と共有いたします。

No	意見の概要	本市の考え方
39	敬老乗車証は、以前の無料ないし 1,000 円程度にするべき。街に出る人が増え、商業施設の活性化につながる。	敬老乗車証制度は、本市が福祉政策として企画・実施しているものです。いただいたご意見は、所管部局と共有いたします。
40	ふれあい乗車証の所得制限限度額を引き下げてはどうか。私は障害者で、収入の多い年にはふれあい乗車証をもらえないことがあるが、私程度の収入がある人が無料である必要はないと思うため。	ふれあい乗車証制度は、本市が福祉政策として企画・実施しているものです。 同制度対象者の利用に応じて、福祉割引運賃相当額を仙台市が負担しており、交通事業者自身の負担で無料としているものではありません。 なお、いただいたご意見は、所管部局と共有いたします。

⑥持続可能な経営基盤の確立と事業運営に関するご意見（18 件）

No	意見の概要	本市の考え方
戦略Ⅳ 施策１ 経営状況の見える化に関するご意見（2件）		
41	現在、公表されている路線別営業係数（路線ごとの営業収入・営業費用・営業収支）を拝見すると、「普段乗車する、あるいは見かけるバスはほとんどが混雑しているのに、なぜ赤字なのか」 という素朴な疑問が残る。 この点を市民が納得して理解するためには、より詳細な路線別データの公開が必要だと思う。（例えば、路線ごとの、利用券種別、時間帯別の乗車人員・乗車料収入と、営業運行区間にかかった経費、回送区間にかかった経費） 利用者としても公共交通の持続のために協力したい気持ちはある。しかしその前提として、まずは現状が正しく、透明性高く公表されることを強く希望する。中間案 P53 の「ビッグデータを活用した分析と検証」には大いに期待している。	路線別営業係数につきましては、経路や行先が異なる複数の系統を集約し、ひとつの路線として取り扱っております。 1便ごとの利用状況では黒字となっているものもございますが、系統や時間帯によっては赤字となることから、路線全体としては赤字となります。 より詳細なデータの公開につきましては、現在、乗車人員のオープンデータ化に向けてシステム構築を進めており、来年度以降に、一般公開を予定しております。 市バス事業の現状について、広く市民の方へご理解いただくため、今後も「経営状況の見える化」に向けた取組みを継続してまいります。
42	運賃制度を巡るそれぞれの世代の不公平感を緩和し、交通局の取組みに共感してもらうために、もっと丁寧な情報発信を行ってほしい。	本計画では、経営状況について、幅広く情報提供を行うことで、様々な取組みの必要性等をお客さまにご理解いただくため「経営状況の見える化」の取組みを推進することとしております。いただいたご意見も踏まえ、運賃制度の趣旨を含めた幅広い内容について、情報発信に努めてまいります。
戦略Ⅳ 施策２ 事業の省力化・効率化に関するご意見（1件）		
43	事業リストに民間事業者との連携強化として「仙台交通株式会社との連携強化」が掲載されているが、社長以下役員を仙台市のOBが占めている企業と、民間活力を得るための連携をしても意味がないと思う。	仙台交通株式会社は、本市地下鉄関連施設及び車両の保守管理や市バス車両整備、乗車券販売等において高い専門性やノウハウを有し、市バス・地下鉄事業の運営にあたり重要な役割を担っております。 仙台交通株式会社に加え、路線バスの運行管理委託や駅業務委託等、引き続き民間事業者との連携強化を図りながら事業の効率化を進め、安定的な事業運営に努めてまいります。

No	意見の概要	本市の考え方
戦略Ⅳ 施策３ 収入増と経営状況の健全化に関するご意見（9件）		
44	「戦略Ⅳ　持続可能な経営基盤の確立と事業運営について」戦略のうち 4 番目に記載しているが、1 番目に記載し、収益をしっかり確保していく施策を前面に打ち出してほしい。	戦略Ⅰ～Ⅳは、優先順位ではなく、全てを同等の重要度のもとで取り組むべきものとして記載しております。それぞれの戦略の「目指すべき姿」すべてを、計画期間の 10 年間で達成できるよう、各事業を実施してまいります。
45	住民税を納めていない県外利用者が、市内インフラを安価に利用できるのは不公平。県外利用者の料金を一律 1.5 倍 としてはどうか（定期券含む）。 都市インフラを支えるのは仙台市民であり、税負担をしていない利用者には相応の負担を求めるのが公平。 観光客・県外通勤者の利用増により市民の負担が増えている現状を是正するべき。	市バス、地下鉄の運賃は、国（国土交通省）の認可のもとで設定されています。全国の路線バス・鉄道事業者には、道路運送法及び鉄道事業法の趣旨に基づき、特定の旅客の運賃に対し不当に優遇・冷遇してはならないという「運賃平等取扱」の原則が示されており、福祉割引や小児運賃等、社会通念等に照らし、合理的かつ正当な取り扱いと認められる場合を除き、旅客の属性によって運賃を変えることはできないとされています。
46	通勤定期が過度に安いことで、ラッシュ時の混雑や車両不足に拍車がかかっている。ピーク時の負荷に応じ、通勤定期を現行より引き上げてはどうか。 企業負担による福利厚生化を促し、市交通局の財政改善にもつながる。	令和 8 年 10 月に予定している市バス運賃改定では、通勤定期券について、他都市の状況等を踏まえ、現在は 3 割引としている 10 キロまでの割引率を 2.5 割引に縮小することを予定しております。 ご指摘いただいたピークシフトの考え方を含め、今後も、適切な運賃設定を検討してまいります。
47	都心部の 120 円パッ区や楽天シャトルバスの 100 円は、今の水準で見ると格安すぎる。宮城交通バス初乗り運賃の 200 円でも抵抗なく受け入れられるのでは。	令和 8 年 10 月に予定している市バス運賃改定では、120 円パッ区を 150 円に、初乗り運賃を 160 円から 190 円に値上げする予定です。 本計画では、適時適切な運賃体系・水準の検討を行うことを取組みに位置付けていることから、今後、今回の運賃改定の効果や収支状況等も踏まえ、各券種の適切な運賃水準を見極めてまいります。
48	小児運賃無料化のキャンペーンは、取組みの方向は良いと思うが、例えばイクスカ限定で 1 乗車 50 円としたほうが、乗降データを取ることができる上、イクスカカードの売り上げ向上にもつながるのではないか。	小児運賃無料化（ハッピー・ファミリー・ライド）は、令和 6 年度に引き続き、7 年度も実証実験を行っておりますが、いただいたご意見も踏まえながら、運用方法の検討を行ってまいります。
49	ドラクエウォークイベント時の地下鉄時間券は格安だったが、ファン向けに記念グッズをつけて通常よりも高く売るくらいの増収に向けた気概が欲しい。	本計画には「大規模イベント開催に合わせた特別乗車券の販売」を位置づけております。今後も、イベント主催者、担当部局と連携しながら、乗車人員の向上はもとより、増収にもつながる取組みとして検討してまいります。
50	学都仙台フリーパスは、交通費を負担する側からはありがたいが、安すぎると思う。	学都仙台フリーパスは、若い世代の、将来にわたる市バス・地下鉄の利用促進につなげるため提供しているものです。また、令和 8 年 10 月に予定している市バス運賃改定でも、その料金を据え置く予定としております。 なお、今後、各運賃間のバランスや収支状況等を踏まえ、適時適切な運賃体系・水準の検討を行ってまいります。

No	意見の概要	本市の考え方
51	仙台駅を始めとした地下鉄駅構内の空間を貸し出すことで、賃料収入や賑わい創出につなげてほしい。	地下鉄駅は火災対策等の安全確保が必要となるなど、活用可能な場所は限られておりますが、工夫次第ではさらなる活用余地を生み出せると考えております。それぞれの場所の特性を踏まえながら、増収と賑わいの創出につながるような空間の有効活用を検討してまいります。
52	地下鉄沿線の開発利益（固定資産税増収分や民間開発協力金）の一部を、バス路線の維持費に充当するクロスセクター（部局横断）な仕組みづくりを検討してはどうか。	公営企業は、地方公営企業法により経済性を発揮しつつ、公共の福祉を増進することが定められており、独立採算で事業を運営することを求められております。その中で、市バス事業は、一般会計より毎年度 30 億円程度の繰入を受けており、これまでも、仙台市として市バス事業を支える体制を維持してきており、その考え方は新たな計画でも変わらないところです。 今後とも、路線のあり方や運賃体系の見直し、資産の有効活用など収入増に向けた不断の取組みを進め、安定的かつ持続的な経営を目指してまいります。
戦略Ⅳ 施策５ 人財の確保・育成に関するご意見（6 件）		
53	管理職を削減したり、ホワイトカラー（運転手、営業所職員等以外）の人員を削減するべきだ。運転手に転属させて運転手の人員を確保してはどうか。またはホワイトカラーをアウトソーシングしてはどうか。	バス運転士をはじめとする人財不足は喫緊の課題であり、様々な観点から人財確保のための取組みを進めていく必要があるものと考えております。 一方で、運輸職員以外の職員についても、持続可能な経営基盤の確立に向けた事業運営や企画立案、人財の育成等のため、一定の職員数が必要であると考えております。 外部委託や民間事業者との連携強化等も含め、事業の省力化・効率化を図りながら、市バス・地下鉄事業を安定的に運営できるよう努めてまいります。
54	県との事業で JR 東日本グループが人件費に係る不正を行っていたが、JR バス東北に委託している路線を、別の事業者に変更したら、収支が劇的に改善されるのではないか。	ご指摘の企業は、当該グループ内の広告関連企業であり、仙台市交通局が市バス事業を委託している企業とは、別法人であるため、市バス事業の委託契約金額には関係はございません。
55	小型車両を増やすことにより、大型二種免許は不要で運転できる運転車両を増やし、人材確保するのはどうか。	旅客事業用自動車を運転するには、大小を問わず、その車両に見合った二種免許（普通・大型）を保有していることが条件となりますが、運輸業界では二種免許保有者の確保に大変苦慮している状況です。また、小型車両の導入については、朝の混雑時間帯への対応として定員の多い大型車を保有の上で、さらに小型車を追加する必要があり、車両維持費等の増加が見込まれるため、現状では困難であると考えております。 今後の自動運転技術の動向など、技術革新による状況変化を注視し、検討してまいります。

No	意見の概要	本市の考え方
56	バス運転士不足対策について、全国で人材を奪い合う中で「採用活動の強化」や「魅力発信」といった精神論に近い対策では人材を確保できないものと思料。 具体的なインセンティブ制度の導入（奨学金肩代わりや転入者への住宅支援等、金銭的なメリットを伴う施策）や外国人運転士の受け入れ検討などタブーのない検討を行うことを計画に盛り込むべき。	本計画においては、安定的な人財確保の取組みの一環として、バス運転士採用選考の応募者数増加に向けた施策の検討・実施を予定しております。その中には、処遇改善も含めた具体的な施策の検討も必要であると考えておりますので、いただいたご意見を参考に、取組みを進めてまいります。 外国人運転士の受け入れについては、現在の募集においても永住者や特別永住者は応募可能となっておりますが、特定技能外国人の受け入れ等について他事業者や他都市公営交通の状況を注視し、情報収集に努めてまいります。
57	安定的な人財確保に向けて、こどもたちや若者へ市バス・地下鉄の仕事の魅力を伝える活動をしていくと記載されていたが、具体的にどのような取組みをしていく予定があるか。	教育委員会・PTA 等との連携強化を図りつつ、職業体験・キャリア教育の機会への参画や、小中高校生の総合的な学習の時間等での調査への協力（職場訪問、取材対応等）、メディア等を活用した仕事の魅力を伝えるコンテンツの発信等を検討してまいります。
58	バスの減便を防ぐために、運転士の賃金や待遇改善を早急に行い、人材確保を進めるべきだ。	本計画においては、安定的な人財確保の取組みの一環として、バス運転士採用選考の応募者数増加に向けた施策の検討・実施を予定しております。その中には、処遇改善も含めた具体的な施策の検討も必要であると考えておりますので、いただいたご意見を参考に、取組みを進めてまいります。

⑦財政収支計画に関するご意見（2 件）

No	意見の概要	本市の考え方
59	財政収支計画について、市バス・地下鉄ともに見通しが甘いと感じる。市バスは、この計画の取組みで一日乗車人員が 6 年間で 2 千人も増えるとは思えない。コロナ禍からの回復もそろそろ頭打ちと考えられる。 また、地下鉄もこれ以上の沿線の宅地開発は望めないと思うし、施設開発も、市民に自家用車移動が根付いている現状では、安易に乗車人員増にはつながらないと思う。 経営改善に向け、バスについて、市民に「運賃の大幅な上昇」か「中心部への乗り入れの廃止」のいずれかを選択させるのはどうか。報道等で見る限り、乗り換えは煩雑、でも運賃上昇は反対という意見が散見されるが、いちいち耳を傾ける必要はない。 徹底的な路線再編、運賃上昇の施策を行い、公共交通の維持に努められたい。	乗車人員見通しは、バス・地下鉄それぞれの沿線の人口推計と券種別推計、加えて、経営計画の乗車人員増に向けた取組みによる一定の効果を見込んで作成しております。 また、今回の経営計画では、市バスの財政目標に「経常収支の均衡」を掲げており、その達成のためには、令和 8 年 10 月の運賃改定のみならず、「中長期的な経営改善」（路線のあり方と運賃体系の見直し、資産の有効活用の取組み等による収支改善）を行い、持続可能な経営を確立することを目指しております。

No	意見の概要	本市の考え方
60	財政収支計画において、市バスの収支を均衡させるために計上されている「中長期的な取組みによる経営改善効果額（E)」の内訳が不明。具体的に何をどこまで断行して黒字化（均衡）させるのかという痛みを伴う改革の具体策がぼかされているため、はっきりしない印象。 本計画が「絵に描いた餅」にならないよう、根拠や金額の内訳（運賃改定による増収〇円、減便によるコスト削減〇億円、資産活用（不動産・広告）〇億円　等）を示すべき。また、運賃改定については具体的なロードマップも示すべき。	「中長期的な取組みによる経営改善効果額（E)」を構成する取組みの一つである「路線のあり方の見直し」では、令和8年度から「(仮称）市バス路線のあり方に係る基本方針」の策定に着手いたします。この基本方針に基づき、具体的な市バスの路線再編を進めていくこととしており、路線再編と連動した営業所用地等活用に係る検討を含め、具体化していくこととしております。 また、上記取組みの状況や、今後の収支状況を見ながら、運賃体系の見直しも行っていく考えであり、収入支出両面の取組みを合わせて行っていくことで、経常収支の均衡を目指してまいります。なお、令和12年度の中間見直しにおいて、新たな10年間の収支見通しを作成する予定としております。

⑧令和8年10月に予定する市バス運賃改定に関するご意見（5件）

No	意見の概要	本市の考え方
61	来年の市バス運賃改定では、予定されている初乗り190円ではなく、200円にしてほしい。他政令市バスの初乗りは200円以上であり仙台市の運賃は安すぎる。	他政令市バスの運賃制度の多くは、域内を同一運賃で乗降できる「均一運賃制」であり、乗車距離に応じた運賃とする「対キロ区間制」を採用する本市とは、一概に比較できないものと考えております。 今後も、運賃体系・水準について、適時適切な見直しを行ってまいります。
62	今回の市バス運賃改定について、値上げは生活に非常に響く。仙台市の物価上昇は3%と聞くが、仙台市の市バスに補助する予算規模も3%伸びているのか。生活者の負担を少しでも軽くする検討はしたのか。赤字だから値上げするという今回の値上げに対しては、高齢者をはじめ、自家用車をやめてバスに頼らざるを得ない市民の移動に対して薄情さを感じる。 （同様の意見　他2件）	本来、当局は地方公営企業法に基づき、独立採算で事業を運営することを求められておりますが、仙台市の交通政策として、市民の皆さまの移動手段を守る趣旨から、市バス収入全体の1/3にも上る補助金を、毎年度仙台市の一般会計（市税）から受領することで路線を維持してきております。 仙台市一般会計からの補助金の多くは、生活路線等の赤字分を補てんするものであり、赤字が拡大した場合、補助金も増額することとなります。 また、今回の市バス運賃改定に際しては、上述の補助金制度を継続することに加え、令和8～12年度の間、市の一般会計から総額40億円の追加の財政支援を受けることで、改定額を抑制するとともに、遠距離利用者への配慮や学都仙台フリーパスの運賃据え置きなど、利用者の皆さまの負担に配慮した対応も行っているところです。
63	将来的には、「自動運転」と「小型車の導入」によってバスの本数を増やし、便利にすることが必要だと考える。 ただし、急に導入することは難しいと思うので、当面はバスの運賃値上げに賛成する。	本計画においても、自動運転等の新技術活用に向けた検討を行っていくこととしておりますが、自動運転等の技術革新が、路線バスに導入できるレベルの安全性・コストに至るには、時間を要するものと見込んでおります。 令和8年10月に予定している市バス運賃改定のほか、市バス事業の収支均衡を目指し、本計画では、「中長期的な経営改善」（路線のあり方と運賃体系の見直し、資産の有効活用の取組み等による収支改善）を進めていくことで、持続可能な経営を確立していくこととしています。

⑨その他（5件）

No	意見の概要	本市の考え方
64	目次をもう1レベル詳細に書くことで、目次を見ただけで計画の全体像（課題意識と対応策）が伝わるようになるのではないか。	いただいたご意見を参考に、最終案に向けて目次を更新します。
65	宿泊税はコロナ禍で延期した経緯があった。今、中国が観光客を日本に行かせないようにする状況が始まったので、宿泊税を延期し、必要性についても精査してはどうか。	いただいたご意見は、宿泊税の所管部局と共有いたします。
66	計画を策定するにあたって「仙台市交通事業経営検討委員会」が設置されていたが、PTA協議会会長以外は利用する当事者が入っていないのではないか。「経営」検討委員会という名称も財政の視点中心である。 （同様の意見　他1件）	本計画は、国が公営企業に策定を求める「経営戦略」に位置付けるものであり、「経営戦略策定・改定ガイドライン（総務省　平成31年3月29日策定）」に従って策定を進めたものです。 経営戦略は、投資・財政計画を中心に、将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画です。「仙台市交通事業経営検討委員会」は、ガイドラインを踏まえ、交通や経営に係る学識経験者、専門家のほか、仙台市PTA協議会会長、仙台市のまちづくりに多く携わるNPO団体代表の方で構成しており、いずれの委員の方におかれましても、現在または過去に仙台にお住まいで、本市にゆかりのある方を選任しております。また、委員会は令和5年7月の第1回より一貫して公開で開催しており、議事録を交通局ウェブサイト上で公開してきたところです。
67	通勤、通学で、仙台市以外在住の利用者も多いと思うので、そのような利用者にも経営計画の周知を図ってほしい。	今回の経営計画中間案に係るパブリックコメント実施に際しては、市外在住の方にもアクセスしていただける情報提供の手段として、仙台市交通局のウェブサイトやSNSでの広報のほか、利用者の方の目に触れやすい地下鉄駅券売機付近への計画概要版の設置、バス車内等に配架している広報紙等での周知を行いました。 本計画に位置付けた「経営状況の見える化」の取組みにおいて、いただいたご意見を踏まえ、周知方法をさらに検討してまいります。