

パブリックコメントの募集結果

1. 実施概要

(1) 募集期間

令和2年12月18日（金）～令和3年1月17日（日）

(2) 応募方法

郵送、ファクス、電子メール、交通局ウェブサイトの入力フォーム

(3) 周知方法

- ・市役所、各区役所・総合支所、市政情報センター、定期券発売所、地下鉄各駅、バス営業所・出張所等における概要版の配布
- ・市政だより1月号、交通局ウェブサイト及び局広報紙（のるっちゃん）に掲載

2. 募集結果

13人・団体より61件（バス 43件、地下鉄 5件、両事業 13件）の意見を受け付けた。

(1) 取組み別内訳

取組み	件数
戦略1 安全・安心の推進（9件）	
取組1 安全運行の確保に関する意見	3
取組2 危機・自然災害への対応に関する意見	2
取組3 施設設備の計画的な維持更新に関する意見	4
戦略2 快適なお客さまサービスの提供（23件）	
取組1 乗車サービスの向上に関する意見	17
取組2 利用しやすい環境整備に関する意見	6
戦略3 まちづくりへの貢献（9件）	
取組1 公共交通を中心とした交通体系の充実への貢献に関する意見	3
取組2 まちづくりとの連携・社会への貢献に関する意見	6
戦略4 持続可能な経営の確保（20件）	
取組1 経営基盤の強化・経営の健全化に関する意見	20
取組2 人材の育成・確保に関する意見	0
合 計	61

(2) 意見一覧

戦略1 安全・安心の推進 (9 件)

No	意見の概要	交通局の考え方
取組1 安全運行の確保に関する意見 (3件)		
1	事故のないよう運転技術の向上に努めてほしい。	安全運行の確保に向けた訓練・研修や運転技術の向上に向けた添乗指導等により、事故防止に努めてまいります。
2	バス運転手が乗客を気遣いながら狭い道路を縫うように運転をしているのは本当に大変だと思う。安全のため、道路が狭く乗客が少ない路線においては、小型の車両に転換することを勧める。	小型・中型のバス車両については、道路が特に狭い一部の路線に導入しております。今後も市内の様々な道路事情に対応すべく、安全を最優先に適切な車両配備と運転技術の向上に努めてまいります。
3	危険なバス停について、設置箇所の見直しをお願いしたい。	安全対策が必要なバス停留所については、国土交通省東北運輸局が中心となり、宮城県警察や道路管理者などの関係者で構成される「宮城県バス停留所安全性確保合同検討会」の場で対応が検討されることとなっております。同検討会に参加し、全国の方針に基づき安全性の確保に努めてまいります。
取組2 危機・自然災害への対応に関する意見 (2件)		
1	戦略1「感染症対策」の抗ウイルスコーティング作業について、夜中のうちに車両を消毒する等対策を取ってほしい。	抗ウイルスコーティングは市バス・地下鉄の全ての車両に施工しており、夜中や日中に限らず、常時抗ウイルス効果が期待できるものですので、安心してご利用いただけます。
2	「非常時における電源、燃料の確保」に加え、市民への物資の確保も一定程度お願いしたい。仙台市危機管理室との連携等もお願いしたい。	地下鉄仙台駅構内には、大規模地震等が発生した場合の帰宅困難者対策として、一定数量の備蓄品を確保しております。また、二次被害等の抑制を図るため、仙台市危機管理室をはじめ関係機関が連携協力し帰宅困難者対策連絡協議会を運営しております。
取組3 施設設備の計画的な維持更新に関する意見 (4件)		
1	バス車載機（運賃箱・IC 関連機器等）の更新については、より安価なシステムへの切替えや、供給者との協議を通じて投資額の抑制を追求してはいかがか。	バス車載機の更新の際は、お客さまの利便性向上を考慮するとともに、費用の抑制についても十分に検討を行ってまいります。
2	IC カード乗車券システムの更新に際しては、先ごろ開発された「地域連携 IC カード」への切替を検討してはどうか。	「地域連携 IC カード」は、東日本旅客鉄道株式会社（JR 東日本）等が開発を行い、バスの定期券や各種割引等の地域独自サービスと、Suica エリア等で利用可能な乗車券や電子マネー等の Suica のサービスを、1 枚のカードで利用可能とするものと聞いております。 IC カード乗車券システムの更新に際しては、「地域連携 IC カード」も含め新しい技術動向を幅広く捉えながら、お客さまのニーズや本市の事業環境により適したシステムへの切替え、現行システムのアップデートについて、費用対効果の観点等から検討してまいります。

3	地下鉄南北線車両はシステム機器の載せ替え(改造)で、20～30年使用を伸ばすことで新型車両導入より費用を安く出来るのではないかと。また、新型車両を導入する場合、第1編成から第22編成導入まで6年も差が出来るため、第1編成導入を1年遅らせ2025年度にすべき。	現在の車両を引き続き使用するためには、車齢20年前後の時期に行った大改修と同等の改修に加えて、車内の内貼りを剥がして、見えない箇所の配線交換や接合部のシール材の交換等を行う必要があり、新車製造以上に改修費用を要する見込みです。導入スケジュールについては、1編成目の試験調整の結果を2編成目以降に反映するため、初年度(2024年度)は先行して1編成のみを導入し、以後5年毎に行っている現行車両の大規模な整備のタイミングに合わせて順次新型車両に置き換えることとしております。
4	地下鉄入口の「地下鉄」と書かれた看板が劣化している。交換したらどうか。	「地下鉄」と書かれた面につきましては、文字が薄くなるなどで視認性が低下した場合に、適宜交換を行っております。支柱を含む看板全体につきましては、定期的に点検を行い、劣化状況を確認した上で、交換時期を検討してまいります。

戦略2 快適なお客さまサービスの提供 (23件)

No	意見の概要	交通局の考え方
取組1 乗車サービスの向上に関する意見 (17件)		
1	バス利用時に、バス運転手が「発車します。右に曲がります。」など呼称しながら、なおかつ、丁寧な運転をしており、とても安心して利用している。	今後とも、運転技術の向上や接客教育の充実を図り、お客さまに安心してご利用いただけるよう、安全かつ快適な輸送の提供に努めてまいります。
2	仙台市バスは、運賃は割高、サービスは劣悪である。	お客さまにご満足いただける市バスを目指して、「戦略2」に掲げた各取組みにより、乗車サービスの向上に努めてまいります。なお、市バス事業継続のために必要な収入を確保するためには、運賃水準の引下げは難しいものと考えております。
3	盲導犬や介助犬や聴導犬等についての市民の理解の拡育を期待する。	市バス・地下鉄が盲導犬・介助犬・聴導犬を随伴してご利用いただけることについて、周知のあり方を検討してまいります。
4	思い切った運賃制度の導入や、営業販売の強化により、利用促進と増収を図るべき。 (同様の意見、他1件)	より多くのお客さまに利用いただけるよう、これまでも、学都仙台フリーパス、都心や東西線結節駅における均一運賃、環境定期券制度等の運賃制度を実施するとともに、大学と連携して通学定期券を販売する等営業販売の強化にも取り組んできたところです。 今後、お客さまにより魅力を感じていただける運賃制度や乗車券について検討を進めるとともに、営業販売の強化に努めてまいります。
5	現在多くのバス路線が仙台駅前行きとなっているが、例えば電力ビル前から新寺車庫や青葉通一番町駅行きにする等、都心に入りつつも仙台駅を通らない系統を設定してはどうか。 (同様の意見、他1件)	仙台駅前は一日の乗降客数が最も多いバス停留所であることから、都心部の運行経路を仙台駅前から分散させた場合、都心部を目的地とするお客さまの利便性低下に繋がることが懸念されます。今後ともお客さまのニーズを捉えた運行に努めてまいります。

6	市内中心部のバスは、東二番丁通など一部の道路に多数の系統が集中しているせいで路線網の目が粗い。経路を分散し、きめ細やかにバスを走らせることが望ましい。 (同様の意見、他1件)	東二番丁通については、電力ビル前、商工会議所前、県庁市役所前バス停をご利用のお客さまが非常に多いことから、各方面に発着する便の多くが集まる状況となっております。きめ細やかなバス路線網はお客さまの利便性が高いと考えますが、市内中心部は道路幅やバス停が設置できる場所などの制約も多く、大幅に経路を分散させることは難しい状況です。今後とも、ご利用状況を注視し、需要に応じたサービスを目指すとともに、限られた経営資源で最大限のサービスが供給できるような路線の設定に努めてまいります。
7	市バスの路線は仙台駅で分断されており、仙台駅の東西を直通で移動できない等のデメリットが生じている。都心部で途切れない新しいバス路線網を検討してはどうか。	現在、一部の路線で仙台駅の東側と西側の地域を結んでおりますが、仙台駅をまたいでご利用になるお客さまは少ないのが実情であり、さらなる拡大は難しいと考えております。
8	市内中心部においては、よりきめ細やかにバス停を設置してほしい。	市バスは、生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染症の影響によりお客さまが減少しており、極めて厳しい経営状況にあることから、バス停の増設、循環バスの運行、運行ルートの多重化等は非常に難しい状況にあると考えておりますが、今後とも、限られた経営資源で最大限のサービスが提供できるよう検討してまいります。
9	市内中心部にビジネス循環バスのようなものを走らせるべきだ。	
10	市内各地から都心まで、可能な限り複数ルートで移動できるサービスの提供を期待している。	
11	市バスは、元日は極端に間引きした特別ダイヤで運行しているが、普段の休日より需要は大幅に増えるはずではないか。	元日は初詣の参拝でご利用が多い便も一部あるものの、一年の中で最もお客さまのご利用が少ない日です。そのためご利用実績を勘案した特別ダイヤで運行しております。
12	バスはしばしば時間調整のための停車が生じ、乗っていてストレスである。朝と夜で所要時間を変更するなど、実態に合ったダイヤを組んでいただくよう要望する。	毎年のダイヤ改正時に、運行区間ごとの利用状況をもとに、各バス停の発車時刻の継続的な見直しを行い、遅れの少ない時刻設定に努めています。朝と夜など時間帯に応じて所要時間を変更し、実態に合うダイヤ設定となるよう努めておりますが、利用者数や道路状況が日々異なるため、通常よりスムーズな運行ができた際には時間調整が生じてしまう場合もあります。何卒ご理解願います。
13	バスの運行情報について、リアルタイム情報を含めたオープンデータ化による検索事業者の拡大を行い、各種検索アプリ上でもリアルタイム案内ができるようにして利用者の利便性を向上させると良い。 (同様の意見、他1件)	オープンデータの公開により、交通局が運営している「せんだい市バス・地下鉄ナビ」「どこバス仙台」の他にも、様々なWEBサービスやアプリでの運行情報の展開が実現されるものと期待しております。バスの運行情報については、まず静的データ（系統、停留所等）について令和3年4月の公開に向けて作業を進めており、動的データ（リアルタイム情報）についてもオープンデータ化の検討を進めております。
取組2 利用しやすい環境整備に関する意見（6件）		
1	バス停の路線図や時刻表の表示方法はもっと工夫すべきである。	停留所の表示スペースは限られておりますが、文字を大きくするなどより分かりやすく見やすいものとなるよう改善に努めてまいります。
2	現在の系統番号表示は分かりにくいので見直すべきである。	系統番号は外国人の方、小さなお子様など漢字が読めない方も含めて分かりやすくご利用いただけるよう表記しているものです。行き先表示とあわせてご覧ください。

3	バス車両について、座席 2 席分を撤去してフリースペースを設けた車両を導入すると、ラッシュ時の輸送力がアップして減車が可能になるほか、車椅子やベビーカー利用者も重宝するのではないか。	現在導入しているバス車両は、車両メーカーがノンステップバスの標準仕様に基いて設計した車両となっております。座席数については、導入コストや混雑時と閑散時の利用環境等を考慮して検討してまいります。
4	泉中央駅のバス停、バス待機スペースが不足していると考えられることから、バスプールを再整備して拡大出来ないか。また、駅周辺の交差点を歩者分離にして、バスの交差点渋滞を減らしてほしい。	泉中央駅バスターミナルの再整備及び周辺の渋滞対策について、利用状況を踏まえ、関係機関へ対策の要望を伝えてまいります。
5	バス停付近に樹木が伸びているとバスが歩道に横付け出来ず、乗り降りに支障をきたす。そのような樹木を撤去してほしい。	バス停付近の樹木が乗降の支障となる場所につきましては、樹木の管理者に適切な剪定等を働きかけてまいります。
6	霞の目営業所で行っている、パークアンドバスライドを実沢営業所でも行っているかどうか。 エアコン、トイレ、自販機等、バス営業所の待合室の環境整備を行ってはどうか。	実沢営業所は、廃車バスの駐車場として使用していることから、スペースの確保が困難だと考えております。待合室の環境整備は、今後の事業運営の参考とさせていただきます。

戦略 3 まちづくりへの貢献（9 件）

No	意見の概要	交通局の考え方
取組 1 公共交通を中心とした交通体系の充実への貢献に関する意見（3件）		
1	せんだいスマートの PR を強化して欲しい。	公共交通利用促進に向けて「せんだいスマート」の取組みは重要であると考えており、各種の情報発信等に努めることで、車やバイク等の交通手段から公共交通への転換が進むよう取り組んでまいります。
2	市バス、地下鉄利用者の意見も重要だが、公共交通促進に向けては、現在利用していない人がなぜ利用しないのか、どうすれば利用する機会が増えるのかという議論が必要である。	市バス・地下鉄の利用促進に向けては、現在お使いでない方への働きかけやニーズの把握が重要だと考えております。これまでも、市バス・地下鉄利用のきっかけ作りに向けて、無料一日乗車券の児童・生徒への配布やアンケート調査等を実施しておりますが、せんだいスマートとの連携等により、潜在的な需要の把握に努めていきたいと考えております。
3	フィーダーバスについてもっと力を入れて PR して欲しい。	仙台市が目指す鉄道にバスが結節する交通体系の構築に向けて、東西線結節駅周辺バス均一運賃等お得な運賃制度を通じて、フィーダーバスの PR や利便性向上に努めてまいります。
取組 2 まちづくりとの連携・社会への貢献に関する意見（6件）		
1	東西線の主要 3 駅以外の駅においてもフィーダーバスの導入を進めるべき。	バスの起終点となる停留所では時間調整をするための待機場所が必要となることから、フィーダーバスについては駅前広場等がある鉄道駅での結節を基本に実施しておりますが、実施駅の拡大については、お客さまの利用状況を分析しながら検討してまいります。

2	戦略3の「福祉施策への貢献」に関して、運賃の福祉割引について、区役所の窓口等で PR するなど、より分かりやすく周知して欲しい。	障害者手帳をお持ちの方に対する運賃割引については、交通局ウェブサイト等でお知らせしているほか、仙台市の発行する「せんだいふれあいガイド」等にも掲載しているところですが、より分かりやすい PR を今後検討してまいります。
3	敬老乗車証の利用者は 10 万円の利用に 1 万円しか負担していない。それでは赤字になるのは当然ではないか。	敬老乗車証は、仙台市が高齢者の社会参加を促すための福祉施策として実施しており、利用者の負担率は 1 割ですが、仙台市が交通局や宮城交通株式会社に対して、利用額の全額を支払っています。そのため、敬老乗車証制度はバスや地下鉄の赤字の原因となっていません。
4	市バス行先表示器について、インバウンドや国際化に対応し、英語表記を入れる予定はないのか。	行先表示器は、遠くからでも見やすくするため、限りある表示スペースの中でできるだけ文字を大きく表示しております。英語表記の併記については、視認性の確保の観点も踏まえて慎重に検討してまいります。
5	MaaS について知らない人が多いと思われるので、推進に向けて PR を強化して欲しい。	MaaS の推進に向けて、関係機関とともに PR してまいります。
6	DX（デジタル・トランスフォーメーション）の実践として、予約に応じて効率的な運行を行うダイナミックルーティング（AI オンデマンドバス）の導入を検討してはどうか。	デマンドバスのような予約に応じた運行は、運行時刻を定めた定時・定路線での運行とは違う運行管理が必要となるため、早期の導入は困難なものと考えておりますが、最新技術の動向や他事業者の状況など、情報収集に努めてまいります。

戦略4 持続可能な経営の確保（20 件）

No	意見の概要	交通局の考え方
取組1 経営基盤の強化・経営の健全化に関する意見（20件）		
1	事務職員数も適切な人員配置によって抑制し、人件費の削減を図るべき。	事務職員について、事務の効率化を図りながら業務量に応じた適切な人員配置に努めてまいります。
2	赤字線の廃止や減便など市民に犠牲を求める前に、乗務員以外も含めた全職員の給与をカットすべき。	地方公営企業職員の給与は、生計費、同一又は類似の職種の国及び地方公共団体の職員並びに民間事業の従事者の給与、経営状況その他の事情を考慮して定めることとなっております。これを踏まえ、バス乗務員などについては、国家公務員のうち最も類似の職種である自動車運転手等の業務従事者に適用している給料表を基礎に新たな給料表を作成の上適用し、また市長部局からの出向者などについては、仙台市の行政職給料表と同一水準の給料表を作成の上適用しており、現在のところ見直しは検討しておりません。
3	効率化のため、市バスは担当車制から交替制に切り替えるべき。	交替制について、営業所以外で乗り継ぎを行う場合、移動時間は、乗務員の勤務時間に含まれるため、現在の人員で対応することは困難であると考えております。
4	地下鉄について、コロナ禍対応として終発便を繰り上げることにより経費削減を検討すべき。	新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年5月1日から毎週金曜日の最終列車（増発分）を運休しています。今後の運行については、利用状況や経営状況を踏まえて判断してまいります。

5	仙台市地下鉄は、他都市の地下鉄と比べて決して安くはない運賃であることから、値上げには反対。市の財産として、市民全員で負担すべき。	計画期間中、高速鉄道事業の損益収支は一定の改善が見込まれますが、鉄道事業法に基づく鉄道事業許可の基準である「東西線開業 40 年以内の累積欠損金解消」など、より長期的な視点も踏まえながら、運賃改定の時期や必要性について検討を行っていく予定です。
6	駅コンコースのスペースの有効活用として、泉中央駅コインロッカー前、広瀬通駅セブン ATM 前、仙台駅中央 1 番出口付近のスペースを売店スペース等として貸出し出来ないか。	ご指摘のスペースについては、いずれも複数回公募するも応募がなかったことや事業者の撤退などにより空きスペースとなっている場所がございます。 引き続き、いただいたご意見も参考としながら、安定的な経営に向け、資産活用を図ってまいります。
7	バス車両の部品交換の基準等を見直すことで車両修繕費の削減を図るべき。また、車両更新における中古車両の比率を増やしたり、車両の使用年数を伸ばすことで車両減価償却費の削減を図るべき。	部品交換に関しては、不具合の履歴を元にして、一部の部品についてメーカーの交換基準よりも交換周期を長く設定する等の費用削減を図っております。中古車両についてはこれまでも活用を図ってきたところであり、中古車両の供給元は限られておりますが、今後も活用に努めていきます。車両の使用年数は 20 年を目安にしており、これは主要都市の公営交通の中で最も長い年数になっております。
8	バス運転業務の管理委託評価委員会が発行する「実績評価報告書」によると、委託先の事業者間で運転技術や接遇の評価に差があることから、評価が低い委託先の改善を望む。 評価方法について現状契約最終年度のみ行っている評価を 1 年単位で実施し、局平均を下回る委託先に対しては、指導や事業量の調整、委託先の見直し等を行って欲しい。	バス運転業務の管理の委託につきまして、評価委員会による評価は委託期間中一回ですが、これとは別に、毎月営業所を訪問して運営状況の確認を行っているほか、お客さまから寄せられる要望・苦情等についてはその都度連絡を取り対応しております。引き続き、運営状況の確認を徹底してまいります。
9	バス運転業務の管理の委託について、委託する仕業の内容や単価を精査することで委託費用の上昇を抑制できるように検討すべき。	管理の委託については、民間活力の活用と経営効率化に向けて実施しております。委託経費につきましては、他バス事業者の運営状況やバス業界をとりまく状況を細かく分析の上で積算し、費用の抑制に努めてまいります。
10	利用者が少ないエリアのバス路線廃止と地域交通による代替は、ネットワークの毀損を招かないように留意するべき。	仙台市では公共交通のあり方等を位置づける「地域公共交通計画」を令和 3 年度以降策定する予定としており、路線バス、乗合タクシーといった移動手段から、地域の実情に合った旅客運行サービスを今後検討していくこととしております。 市バスの需要の少ない路線については、この「地域公共交通計画」の検討に合わせて、沿線地域にお住まいの方々等と十分に協議を重ねながら、乗合タクシー等との適切な役割分担を図っていきたいと考えております。
11	地下鉄の路線から離れているバス路線は維持し、交通行政での地域格差を生じさせないよう配慮する必要がある。	
12	需要の少ない路線はタクシー(又はジャンボタクシー)で対応するべき。	
13	利用の少ないバス路線はタクシーによる輸送に切り替えるべき。 また、市バスが鉄道と競合しないよう、鉄道に並走する系統は廃止して鉄道利用に一本化すべき。	

14	市バスの交通局東北大学病院前一川内駅の運行は無駄と思える。	ご指摘いただきました交通公園線については、仙台駅前等の都心部から八幡町周辺の病院・学校への移動需要や、川内地区への通学の需要等に対応するために運行しております。
15	遅い時間のバスが減便されていることを受け、自家用車利用に切り替えている例が散見される。減便が利用者離れにつながることも鑑み、運行本数を維持することを考えてほしい。	深夜時間帯のバスについては、市民生活への影響にも一定程度配慮しながら減便を実施しておりますが、ご利用が極めて少なく、運行経費を賄うことが難しい便が多いのが現状です。新型コロナウイルス感染症の影響によるお客さまの減少を受け、令和3年4月のダイヤ改正では、終発便の繰り上げや減便による仕業数の削減を実施する予定です。今後とも、ご利用状況を注視し、需要に応じたサービスを目指すとともに、限られた経営資源で最大限のサービスを供給できるよう努めてまいります。
16	コロナ禍への対応として、終発便の繰り上げや便数の削減等によって仕業数の削減を図るべき。	
17	重複する他のサービス（スクールバスや病院送迎バス等）がある場合は、路線バスへの統合（混乗）を図るべき。	病院、学校等他の運営主体が運行する送迎バスとの統合につきまして、一定数以上のご利用が見込めることなどの前提条件が必要となりますが、具体的に条件が合うような案件が出た場合、対応を検討してまいります。
18	市バス運賃を民間（宮城交通）水準に引き上げるべきだ。特に学都フリーパスは安すぎる。	市バスは、現行の運賃水準のままでは、計画期間後半には資金不足比率が経営健全化団体判断基準の20%を大きく超過する見通しです。また、一般会計の財政的制約が年々強まっていることを踏まえると、将来にわたり現在と同水準の繰入れを見込むのは難しい見通しです。そのため、事業継続のためには運賃水準の見直しが必要であると考えております。
19	市バスの運賃は補助金で維持するべきだ。	収支見通しでは令和8年度に7%の運賃改定を見込んでいますが、実際の改定時期や改定内容については、今後の経営状況を踏まえて決定します。
20	市バスの収支見通しについて、10年後も24億円の営業赤字を出し続けるのは収支改善が不十分である。せめて現在の半分まで縮小すべきである。	生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえると計画期間中に利用者の増加を見込むのは難しい見通しです。また、既に①給料表の見直しによる人件費削減、②バス運転業務等の管理の委託の実施、③需要動向に応じた便数調整の実施、④バス車両使用年数の延長等の各種経費削減策に取り組んでおり、費用削減の余地が縮小しております。これからもさらなる運行効率化等を実施していきますが、同時に地域の移動手段を確保していく必要があることから、大幅な路線削減等も難しいと考えております。そのため、計画にお示した営業赤字が残存する見通しとなっていますが、赤字削減幅が不十分であるのご指摘を重く受け止め、収支改善に向けて着実に取り組んでまいります。
取組2 人材の育成・確保に関する意見（0件）		