

「仙台市自動車運送事業経営改善計画（案）」に係る意見募集結果とご意見・ご提案に対する考え方について

実施期間：平成２３年２月１日（火）～平成２３年２月２８日（月）

意見募集結果：７６件（１７人・団体）

※内訳：郵送 ２５件（４人）、ＦＡＸ ３件（２人）、Ｅメール ４５件（１０人・団体）、持参 ３件（１人）

（１）経営の効率化策に関するもの １５件

ご意見・ご提案（要約）	計画（案） の該当ページ	ご意見・ご提案に対する考え方
・東西線開業によってかえってバス事業の経営を圧迫し、バス沿線住民へ影響を及ぼすのは本末転倒ではないか。	P 1、 P 5	東西線の開業により、市営バス事業は乗車料収入が減少するなど、経営環境が厳しくなるものと見込まれますが、本市では、定時性・速達性に優れた鉄道を中心とした公共交通体系の構築を目指しており、市営バス事業としても鉄道を補完する機能を更に充実させ、地域の足、市民の足を安定的に確保していくことが求められておりますので、ご理解をお願いします。
・厳しい経営環境の中、経営改善のスピード感が足りないのではないか。 委託業務の拡大に限定せず、民営化も視野に入れるべきではないか。 ・仙台市で市営バスを経営する必要があるのか。	P 3 2	計画においては、安全・快適なサービスや便利で利用しやすいサービスの提供など、質の高いサービスを提供するとともに、バス運転業務等の管理の委託を更に拡大するなど、様々な経費削減策を講じながら、持続可能な経営体質の構築を速やかに進めていくこととしております。これらの取組みを通して、今後も、行政と連携しながら、公営交通事業者として、地域の足、市民の足を安定的に確保してまいります。
・収支計画では当年度純損益は赤字となっているなど、とても改善計画と言うものではない。本来、黒字経営を目指すなら、あらゆる合理化策を考慮した案を提供すべきだ。	P 4	収支計画については、市からの一般会計補助金を縮減させるなど、収益が減少する事により、未処理欠損金が増加し、早期の黒字化は困難な状況にあります。徐々に赤字幅を縮減していくよう努めていくこととしております。今後、計画に記載している以外にも、経営改善に向けた取り組みについて実施を検討し、可能なものから速やかに実施していくこととしております。引き続き様々な経営改善に努めてまいりますので、ご理解をお願いします。

・ 諸設備の導入について、一般家庭や企業では原則として、赤字で設備を導入することはあり得ない。	P 9、 P 1 1、 P 1 5、 P 1 6、 P 1 9、 P 2 6	経営改善のためには、経費削減を行わなければならない一方、サービス向上によるバス利用者の増に向けた施策や、安全性向上のための施策も不可欠であると考えております。このようなことを踏まえ、I C乗車券の導入や常時記録型ドライブレコーダーの導入、バス車両の更新を行うこととしております。また、設備の導入に際しては、様々な手法により投資額を抑制するとともに、国庫補助金等の活用を図りながら、経営に与える影響を最小限に抑えるよう努めてまいりますので、ご理解をお願いします。
・ バス運転業務等の管理委託について、運行管理や運転技術等のノウハウは将来に引き継いでいく必要があり、これを、単に赤字解消だけの理由で第三者に移転してしまうのは問題である。	P 9、 P 2 5	市営バス事業を取り巻く環境は今後もますます厳しくなることが想定されるため、経費削減策として有効な手法であるバス運転業務等の管理の委託を更に拡大していくこととしております。ただし、委託の範囲につきましては、事業量の2分の1程度を目安として進めることとしておりますので、運行管理等のノウハウにつきましては、これまで通り、将来に向け引き継いでまいりたいと考えております。
・ 現在の赤字の原因は何か。企業としてあるべき姿がどうなのかが明確になっていない。	P 2	市営バス事業の経営状況が悪化している原因につきましては、モータリゼーションの進展などの影響による乗車人員の減少と、それに伴う乗車料収入の減少などが主な原因であると認識しております。計画（案）においては、このような状況を改善するため、管理の委託の更なる拡大等、様々な経費削減策や、新たな乗車券サービスの提供等の増客・増収策を講じながら、経営改善に努めていくこととしております。
・ 増収施策が見えない。	P 2 1 ～ P 2 4	便利で利用しやすい運賃のあり方についての検討や、利便性の高い乗車券サービスの提供などにより、増収・増客を図ってまいります。また、更なる経費の削減を図ることにより、増収の効果を高めてまいります。
・ 営業所の数と管理要員を削減すべき。		市域内の全域をカバーしている市営バスの事業規模やバスの効率的な運行の確保等を考えますと、現在の営業所の数については、適正なものであると考えております。また、管理要員の体制については、これまでも効率化を図り、現在の体制で運営を行っているところです。

・人件費の削減について、年収一千万円を超えるドライバーが数十名いると聞いたことがあるが、1名分の給料で3名は雇用できると思う。また、ドライバーの勤務時間の見方を変更すべき。	P 2 6	平成10年度の給料表の見直しをはじめとして、乗務員等の職員給与の抑制に努めた結果、現在、年収一千万円を超える乗務員はおりません。今後も引き続き、給与水準の適正化と勤務時間等の労働条件の見直しによる生産性の向上を図り、総人件費の削減に努めてまいります。
・必要なコストは市民がある程度負担する仕組みがあっても良い。一般会計補助については、金額と使い道をより具体的に示し、市民の合意を得られるように努めるべきだ。	P 2 9、 P 3 0	市営バス事業は、多くの不採算な路線を抱えつつも、市民の足を確保する観点から、一般会計から毎年一定の補助を受けながら運営をしてきました。引き続き、市民の皆様からの理解を得られるよう努めてまいります。
・市民との対話を図る仕組みを作って欲しい。公共交通の利用促進を願う市民団体との会合なども設けて欲しい。		今後、仙台市では、平成27年度の地下鉄東西線の開業を見据え、鉄道にバスが結節する公共交通を中心とした交通体系の構築を図ることとしております。それに伴い、バスの役割も変化していきますが、その過程においては、市営バス事業としても、行政等との連携はもとより、市民の皆様のご意見につきまして、様々な機会を通じて、伺ってまいりたいと考えております。
・「管理の委託の更なる拡大」について、委託の際には、利用しやすい路線・ダイヤ・運賃の設定や、利用促進のPRなどの分野にも、民間事業者のノウハウを活用して欲しい。	P 9、 P 2 5	バス事業の管理の委託におきましては、路線や運賃等は委託者が責任を持つこととされており、委託にかかる路線につきましても、直営の路線と同様に、交通局が利用者・地元のニーズ等を把握しながら受託事業者と協力し、より良い運行となるように努めてまいります。
・バス事業は、市民が日常生活を送る上で欠くことのできない「公の足」であり、ダイヤ編成の際には、民間バス事業者とともに市民意見をよく聞くことを要望する。また、民間事業者が、採算性を理由に市民要望に反して減便や、撤退することのないよう、公共交通を守る立場から意見・指導することを要望する。	P 1 3、 P 2 7	民間事業者からの参入があった場合などは、従来市営バスで提供してきたサービスを維持することを前提に、協議や調整を進めてまいります。また、市域内で運行している民間バス事業者とも協調しつつ、行政と連携しながら、市域内の地域の足、市民の足を安定的に確保してまいります。

・公営バス事業を取り巻く環境は厳しさを増し、仙台市でもバス事業民営化の動きも出ないとは限らない。補助金の主体である市の一般会計も年々厳しくなっている。交通局では取り巻く環境の厳しさを踏まえ、サービス向上策の積極的实施と徹底的なコスト削減を願う。	P 2 9	これまで市営バス事業は、多くの路線において不採算ではあるものの、一般会計からの補助を受けながら、事業を運営してきました。今後も、行政と連携しながら、地域の足、市民の足を安定的に確保していくためには、市民の皆様のご理解のもと、引き続き、一般会計からの補助が必要とはなりますが、質の高いサービス提供やコスト削減による経営基盤の強化など、経営改善に向けた取り組みを進めてまいります。
---	--------------	---

(2) 乗車券・運賃に関するもの 10件

ご意見・ご提案（要約）	計画（案） の該当ページ	ご意見・ご提案に対する考え方
- 東西線開業後も学生フリーパスのようなパスを販売し、一般の方も購入できるようにして欲しい。学生の2割、3割増しでも購入したい。 - 学生フリーパスの対象を会社員に拡充し、民間事業者との共同運用により、更なる公共交通への転換を図ってはいかがか。 - 学生フリーパスについて、計画（案）では、乗客サービスの向上に一定の成果があったと評価しているが、新年度からは、宮城交通や他の民間バスにも拡大して欲しい。	P 1 2、 P 1 9、 P 2 1	地下鉄東西線の開業を見据え、現在学生等を対象に販売しているフリーパスの券種や価格設定の見直しの検討を行うこととしております。その際に、いただいたご意見も参考にしながら、フリーパスのあり方について検討してまいります。また、宮城交通株式会社に対しまして、引き続きフリーパスの共同発売に関する提案を行ってまいります。
- 地下鉄利用者がバスを格安に利用できる運賃体系を作ってはいかがか。福岡市地下鉄のように一駅100円とするなども手だ。100円パッ区区間である仙台駅一勾当台公園駅間を100円としてもいい。 - バス路線の再編においては、スムーズに乗り継ぎができるダイヤ設定と、乗り継ぎが負担にならない程度の運賃設定を願う。特にJRとの連携を図り、全国に先進的な事例として示すことを期待する。	P 1 2、 P 2 1	バス路線の再編を行う際は、より利用しやすいダイヤ設定に努めるとともに、バスと地下鉄の乗り継ぎ利用者の負担軽減につながる運賃施策の実施が利用促進を図るためには重要であると認識しております。今後、路線再編の具体案や乗り継ぎ割引制度の拡充などの検討を行う際は、他都市の事例も研究するとともに、民間事業者とも連携しながら、検討してまいります。
- 利用しやすい運賃にして欲しい。 - 割高な基本賃率を引き下げ、手軽に利用できる公共交通への転換を目指してはいかがか。 - 郊外運賃が高すぎるので、均一運賃地域を多数設け、地域を越える運賃については、一定額を加算する地帯制運賃の導入を検討して欲しい。	P 1 2、 P 2 1	市営バスの運賃制度は、お客様の輸送にかかる費用を運賃で賄うという利用者負担の原則のもと、公平性の観点から乗車距離に応じて運賃をいただく「対キロ区間制」を採用しております。基本賃率の引き下げは経営に大きな影響を与えるため困難ですが、今後、地下鉄東西線開業に合わせたバス路線の再編を見据え、利用しやすい運賃のあり方や利便性の高い乗車券の導入について検討を行ってまいりますので、ご理解をお願いします。
企画乗車券の利用促進のため、既存の広告媒体に加え、テレビやラジオなどの放送媒体による宣伝を充実してはいかがか。	P 2 0	企画乗車券に関する情報は、「仙台市政だより」や市政テレビ番組はもとより、タウン情報誌などの媒体も活用しながら市民の皆様にお知らせしておりますが、今後ともマスコミ各社との連携を図り、放送媒体も含めた効果的な宣伝に努めてまいります。

・「新たな運賃制度の導入」について、バス・バス乗り継ぎ割引や昼間割引など、ＩＣ乗車券の特性を活かした制度の導入に向けた検討を願う。	Ｐ９、 Ｐ１１、 Ｐ１２、 Ｐ１９、 Ｐ２１	平成２７年度に導入を予定しているＩＣ乗車券の機能を活かした利便性の高い乗車券サービスについて検討を行ってまいります。今後、経営への影響や導入コスト、他都市における事例も研究しながら、頂いたご意見も参考に、具体的なサービス向上策について検討してまいります。
--	---	--

(3) 運行ダイヤに関するもの 21件

ご意見・ご提案（要約）	計画（案） の該当ページ	ご意見・ご提案に対する考え方
・「住吉台西三丁目～泉中央駅」間の所要時間を30分以内にして欲しい。 ・運行時刻や運行本数など、ダイヤを見直して欲しい。 ・始発便の前倒しと泉中央駅からの終発便を延長して欲しい。 ・通勤で土・日・祝日もバスを利用したいが、平日しか運行していない路線について、平日以外も運行して欲しい。 ・30分間隔以内で運行して欲しい。 ・始発便が始業時間ギリギリに到着するせいで通勤利用者にバス利用が敬遠されている。沿線事業者や住民などへ調査を行い、乗客増加につながる路線・ダイヤを設定すべきだ。	P19、 P22	お客様の利用実態や、寄せられるご要望を踏まえ、終発便の延長など運行時刻の調整や運行本数の見直しを行い、快適で利用しやすいサービスを提供していくよう、努めてまいります。
・計画（案）には、定時運行に関する記載がない。都市整備局や警察などとの協議で、バスレーンやPTPSの導入は図れないのか。	P19、	仙台市が進める「せんだい都市交通プラン」の中で導入推進を図っており、交通局は事業者の立場から協力・連携し実現を目指しておりますことから、定時運行について、ご意見を踏まえ、計画に記載することといたします。
・高齢化社会を迎え、市内・近郊区域までは徒歩10分以内にバス停を設置して欲しい。 ・泉中央駅～西中山線に「上谷刈三丁目北」、「長命沼」、「古内南」のバス停増設を願う。	P19、 P22	停留所の設置については、バスの速達性を確保するため、市内・近郊では概ね300mを一つの目安としていますが、バス停の新設等に関するお客様からの要望については、停留所の利用状況や所要時分増加とのバランスを図りながら、検討してまいります。
・乗車料収入や乗車人員の減少については、ダイヤや乗り継ぎ、交通渋滞の影響等があるが、様々な手段で解決が可能だ。企業や団体、学校等と協議し、従業員や学生等のニーズを把握するなど、公共交通機関を利用してもらう努力をすべきだ。	P19、 P22	公共交通機関の利用拡大には、ニーズの多様化や分散化など難しい課題も多く苦慮しておりますが、お客様のニーズの把握に努め、効率性も確保しながら利便性の向上に努めて参ります。

地下鉄東西線の開業に合わせて、バス路線やダイヤの見直し、運賃改定が行われるものと考えられるが、市民の足を奪う施策など、諸改定は許せない。	P 9、 P 1 1、 P 1 9、 P 2 2	公共交通を中心とした交通体系を構築していくためには、効率的に移動することができる鉄道と路線バスを連携させる必要があります。これにより、鉄道駅を中心とする地域の拠点形成を図ることができ、日常生活の利便性が高まるとともに持続可能な都市構造の形成にもつながります。 したがって、地下鉄東西線の開業を見据え、地域住民や利用者のニーズを把握しながら定時性・速達性の高い鉄道に乗り継ぎができるようなバス路線網への再編を行うとともに、住民・利用者、バス事業者、行政が協働で路線バスを維持するなど地域の足、市民の足を確保することとしております。
- バスと地下鉄を利用しているが、昨年度、停留所を満員通過したのは大雨でバスダイヤが乱れた時の1回だけで、後は、ほぼ“まばら”である。この事はバスの運行ダイヤに無駄がある証拠である。 - 運行路線の見直しと、便数の増減調整をすべきだ。乗客5名以下の便は削減し、利用者の多い路線は増便すべきだ。また、経由の見直しを行うべきだ。	P 1 9、 P 2 2、	お客様の利用状況を踏まえ、適切な路線や運行本数の設定に努めてまいります。
他社との競合路線は削減すべきだ。	P 1 3、 P 2 7	競合路線については、バス事業者間で過度な競争とならないよう調整を行っており、今後も継続してまいります。
回送便の減少対策をすべきだ。		車両、乗務員の効率的な運用や乗務員の労働時間確保のために必要な回送もありますが、基本的には、回送便をできるだけ少なくするダイヤ編成に努めております。
郊外を結ぶ路線バスなど、他の民間事業者との連絡、中継など不足・不十分だ。	P 1 9、 P 2 2	バス路線につきましては、鉄道や他の民間事業者との役割分担や、お客様のニーズ、施設の立地状況なども踏まえながら、総合的に検討してまいります。
東西線開業まではバス路線を安易に減らすことなく、より市民が利用しやすいバスダイヤ、路線を確立すべきだ。また、市内を走る民間バスについても、より利用しやすいバスとなるよう、改善していくことを求める。	P 1 3、 P 1 9、 P 2 2、 P 2 7	市域内で運行している民間バス事業者とも協調しつつ、行政と連携しながら、市域内の地域の足、市民の足を安定的に確保してまいります。

バス路線の再編にあたっては、高齢者や障害者、子育て世代の方など、市民の意見を十分聞いたうえで路線を検討して欲しい。	P 9、 P 1 1	路線再編にあたっては、市民の皆様やお客様のご意見を十分にお聞きした上で、事業の効率性の観点も踏まえ、行政と連携しながら検討を進めてまいります。
「バス路線の再編」で、平成23年度に開通見込みの北四番丁大衡線（北山トンネル）に関連した路線再編に関して記載すべきだ。トンネル開通によりバスの路線再編が行われると思うので、交通局としての基本的方針を載せて欲しい。	P 1 9	北四番丁大衡線（北山トンネル）の開通に合わせて、市内北西部方面のバス路線を再編することとしておりますが、ご意見を踏まえ計画へ記載いたします。
「バス路線の再編」で、八木山地区については、宮城交通と十分に調整し、お客様に迷惑がかからない形の再編を望む。路線再編で市バスから宮交バスになることで不便になることが無いように願いたい。	P 9、 P 1 1	宮城交通のバス路線再編については、行政が調整を行うこととなりますが、その結果を踏まえ、交通局としても十分調整を図ってまいります。
北四番丁大衡線（北山工区）の開通後に通勤快速系統の新設が可能な検討して欲しい。	P 1 9	北四番丁大衡線を活用したバス路線の再編について、計画へ記載することといたします。路線の見直しによる速達性の向上など、今後、具体的な検討を進めてまいります。

(4) IC乗車券に関するもの 7件

ご意見・ご提案（要約）	計画（案） の該当ページ	ご意見・ご提案に対する考え方
IC乗車券の導入にあたっては、NFC方式（IC乗車券の種類に関わらず、通信可能となる方式）の採用を期待する。	P 9、 P 11、 P 19	現在、交通局では、NFC方式に対応した規格のIC乗車券システムを検討しています。
- IC乗車券は便利ではないので、導入延期すべきだ。 - IC乗車券の導入について、経営難と言いながら、新しいものに手を出しすぎだ。	P 9、 P 11、 P 19	現在、地下鉄の出改札機器やバスの車載機は更新時期を迎えています。また、IC乗車券は、障害をお持ちの方や高齢の方も使いやすく、複雑な割引サービスにも対応できるなど、これまでの磁気カードより優れていることから導入することとしたものです。ご理解をお願いします。
不正乗車対策として、早期にIC乗車券化すべきだ。	P 9、 P 11、 P 19	IC乗車券システムは平成25年度中に地下鉄南北線、平成27年度にはバス、東西線に導入を予定しており、これまで以上に効果的な不正乗車対策が可能になると考えております。
IC乗車券の導入について、他都市ではバスカード（プレミアム付き）が廃止されるケースがあるようだ。IC乗車券にも、プレミアム機能を何らかの方法で付加して、実質の値上げにならないように配慮願いたい。	P 9、 P 11、 P 19	IC乗車券には利用に応じたポイントを付けることにより、プレミアの代替とすることを考えております。
現行のカードは、バスカード、スキップカード、ジョイカードと複数あり、分かりづらい。IC乗車券導入の際には、分かりやすい仕組みと、十分な広報・周知を願いたい。	P 9、 P 11、 P 19	現在発行している乗車券の種類やサービスについても見直しや整理を行い、分かりやすい仕組みとした上で、十分な広報活動も行っていきたいと考えております。
IC乗車券の導入について、愛子観光バスにも参加を働きかけるべきだ。	P 9、 P 11、 P 19	現在、仙台圏のIC乗車券に関する検討は仙台市交通局、仙台市(都市整備局)のほか、磁気カードの共通運用を行っている宮城交通株式会社の三者で進めておりますが、IC乗車券の導入にあたっては、愛子観光バス株式会社をはじめとする他事業者の意向も確認しながら進めてまいりたいと考えています。

(5) 安全・接遇に関するもの 8件

ご意見・ご提案（要約）	計画（案） の該当ページ	ご意見・ご提案に対する考え方
職員による市バスモニター制度を、一般利用者による制度への移行が必要ではないか。「内部」の者では見えない様々な視点を外部から取り入れ、「安全・快適な旅」につなげるべき。	P 1 5	市バスモニター制度につきましては、職員のほか一般利用者から構成されており、様々なご意見を頂いているところです。そのご意見を踏まえ「安全・安心・快適」な輸送と接客サービス向上に取り組んでまいります。
窓口で運賃や目的地までの経路などの問い合わせをしても、同じ事を何度も聞かないと正しい返答が得られないので、どうかして欲しい。		ご利用になる路線や乗り継ぎの状況により、運賃や目的地までの乗車時間が大きく異なるケースもございます。このようなお問い合わせにも的確かつ迅速にお答えできるよう案内業務の質の向上に努めてまいります。
以前、バス車内の暖房の件で意見したことがあるが、改善されていない。	P 1 5	乗務員には、車内状況等を把握し、こまめに換気と温度調整を行うよう指導を徹底してまいります。今後、お客様が快適にバスに乗りいただけるよう、更なる接客サービスの充実に努めてまいります。
「常時記録型ドライブレコーダー」は、事故対応では必要かもしれないが、運転者管理では逆に変なストレスを与える。	P 1 5	ドライブレコーダーの導入については、安全運転の強化やエコドライブの推進などを主な目的としており、また、事故処理の迅速化や乗務員教育、防犯・トラブル防止等にも活用できるものですので、ご理解をお願いします。
- 平成22年度の市バスモニター評価はひどい結果だ。 - 客が座るまで発車しないなど、運転手の「先急ぎ」を根絶すべきだ。 - アナウンスで、「ドア閉まります」「発車します」「お後ごさいませんか」などを義務付ける。 - 前日に1件でも苦情があった乗務員には、次回の乗務に必ず指導員が付き、指摘点を改善させるべき。	P 1 4、 P 1 5	運転操作等について添乗指導を実施し、安全に対する技術の向上を図っております。また、接客サービス向上を図るため、研修会等において指導を行うとともに、営業所長等による現場指導及び添乗指導を実施しております。さらに、市バスモニター評価の低い乗務員には、フォローアップ研修を実施しております。今後も更なる接客接遇の向上に取り組んでまいります。

(6) バス車両に関するもの 6件

ご意見・ご提案（要約）	計画（案） の該当ページ	ご意見・ご提案に対する考え方
・マイクロバス（28人乗り）の導入を進めて欲しい。	P 1 6	バス車両の導入については、小型でも大型でも人件費も含めた運行に係る経費はほとんど変わらないことから、朝夕のラッシュ時に対応できるよう、定員が多い大型バスの導入を基本としております。
・市営バスで平成2年から平成4年の日野製車両が好きなので廃車しないで欲しい。	P 1 6、 P 2 6	老朽化の進むバス車両の更新については、バリアフリーの推進や安全性確保の観点などから、車両状態を把握した上で、順次新しい車両に更新することとしておりますので、ご理解をお願いします。
・車両更新については、収支状況・車両劣化にあわせ、緩やかに導入すべきだ。	P 1 6、 P 2 6	車両の更新については、車両の状態を見極めつつ、車両の使用年数を延長するなど、経営状況にも配慮しながら進めてまいります。
・中古車両の購入と整備は必要最低限とし、古すぎる車両は廃棄すべきだ。	P 1 6、 P 2 6	車両の更新については、車両の状態を見極めながら、経費節減の観点から、中古バスの導入も含めて検討を行います。また、車両点検整備については、安全性の向上を図るとともに、車両を出来る限り長く維持するためにも、一ヶ月毎に定期点検を実施することとしております。
・ワンステップバス、ノンステップバスは乗るのが楽なだけで、定員も少なく、すぐ混雑する。降りる際も大変だ。	P 1 6	交通局では、公共交通機関として、バリアフリー施策推進のため、ノンステップバスの導入を基本としております。一方、車内段差や乗車定員の少なさ等の課題もありますことから、交通局としましては、課題解消について国等に対して機会をとらえて要望しているところです。
・AT車は、立っているのが大変だ。また、ノンステップバスは場所によっては走行できない踏切があると聞く。近い将来、発生が予想される宮城県沖地震で道路がガタガタになった場合は大丈夫なのか。あまり台数を増やすのは考えたほうがいい。	P 1 6	AT車については、変速時に感じられるショックのことと思われますが、ご指摘の様な課題を踏まえ、平成17年度以降は原則としてマニュアル車を導入しております。 また、本市のバス路線において、ノンステップバスが走行できない道路、踏切はありませんが、自然災害発生時には、より一層、安全を最優先とした運行に努めているところです。

(7) その他 9件

ご意見・ご提案（要約）	計画（案） の該当ペ ージ	ご意見・ご提案に対する考え方
・地域コミュニティバスの運行について、NPO法人が行う事例を参考として欲しい。		行政施策として仙台市（都市整備局）が行う、市民協働による乗合タクシー等の生活交通の導入に向け、参考とさせていただきます。
・仙台駅前バスプールの配置換えの際、南東部路線の東口バスプールの活用が必要ではないか。		行政施策として仙台市（都市整備局）が行う、今後の仙台駅周辺におけるバス停の集約化に向けた検討の参考とさせていただきます。
・広告付きバス停留所上屋だが、立派な設備にも関わらず、時刻表の文字が小さく、不便だ。地下鉄の時刻表並みの文字サイズに出来るはず。	P 1 7	時刻表以外の掲示に必要なスペースを確保する必要もあることから、各停留所の状況を確認しながら対応してまいります。
・計画（案）本編4ページの「表1 乗車人員と収支の推移」の「一般会計補助金」の支出基準、「未処理欠損金」、「補てん財源」、「事業規模」の計算根拠が判らない。	P 4	紙面の都合上、詳細な計算根拠などについては、割愛しておりますので、ご理解をお願いします。
・計画（案）概要版の冊子はフルカラーで、部数にもよるが印刷費にいくら掛かったのか。職員がモノクロ印刷すべきだ。赤字にもかかわらず、意識改革が不足している。		計画（案）概要版の印刷につきましては、パブリックコメントを実施するうえで、より市民の方に分かりやすく見やすい仕上がりとするため、カラー印刷といたしました。印刷にあたりましては、複数業者の競争によるなど、安価な手法で行っておりますので、ご理解をお願いします。
・敬老乗車証制度の見直しに伴う利用者負担金について、収支計画の中に「乗車料収入」として算入されているのだろうが、表記がなく効果が不明である。	P 3 0	敬老乗車証制度における利用者負担金については、一定の割合で交通局の乗車料収入となっておりますが、紙面の都合上、詳細な内訳は割愛しております。
・計画（案）の概要版だけでは具体策が見えない。		概要版につきましては、計画全体をよりコンパクトにご覧いただけるようにという趣旨で作成しておりますが、紙面の都合上、割愛している点もございますので、詳細につきましては、本編をご覧くださいませようお願いします。

・不動産が立派すぎる。		バスの営業所施設や停留所上屋などについては、バス事業を運営するにあたり必要な機能を適切に配備しているところですので、ご理解をお願いします。
・管理担当職員の責任と権限を重くすべき。		営業所の所長や運行管理者などの管理要員については、道路運送法等の関係法令において、お客様の安全確保の義務など、重要な役割が課せられています。