

仙台市地域公共交通計画（素案）への委員意見及び対応一覧表

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
1	1-5	「せんだい都市交通プラン」の目標等に「質の高い公共交通」という表現があるが、何をもって「質の高い」と言えるのか理解できません。「量」に対しての「質」は分かりますが、その内容についてはよくわかりません。一般市民にも理解できる表現で書いていただけるとありがたいです。	P3-1 本文に説明を追加します。 質の高さとは、わかりやすい運行ダイヤや運行間隔の設定などによる路線バスの利用しやすさを拡大すること、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、市内のIC乗車券での公共交通利用や乗り換え抵抗の少ない運賃制度の実施などにより、市民や来訪者により選ばれる公共交通のことを指します。
2	3-2	「基本方針5 公共交通のシームレス化・利用促進」とありますが、「シームレス化」とはどのようなことでしょうか。方針の下の説明を読んでもよくわかりません。一般市民にも理解できる表現で書いていただけるとありがたいです。	P7-40 用語解説に「シームレス化」の説明を追加します。
3	4-12	4-2 サービス水準のエリア及び区間については、現在、検討中であるとのこと、認識いたしました。	中間案において提示いたします。
4	4-12、 5-2以降、 6-1	路線バスは戦後最大の危機にあり、計画からは、それにどのように対処し、維持していくのかというメッセージが不十分に思います。利便性向上やMMも大切ですが、それだけでは、路線バスの運行持続は不可能です。 公共交通サービスを継続する為に、市は応分の負担をすべきだと思いますが、負担についての記載がありません。 また、施策については交通事業者が実施する方針が示されていますが、誰が費用負担するのが明らかにされておられません。さらにサービス水準も明示されていますが、当該区間で赤字が生じた際の補填の有無は不明です。 また、評価指標に、国が標準で設定すべきとしている「公共交通への公的資金投入額」を設けてはいかがでしょうか。 熊本のバス会社の共同経営のように、杜の都仙台が、全国的にも注目されるような公共交通施策をもって、市民が誇れる交通体系を維持できるよう、これまでの施策の延長線上から大きく舵を切って、前例に捉われない取組への挑戦をお願いします。	地域公共交通計画では、継続して取組む施策を位置付けることとしており、一時的な支援について記載するものではないと認識しております。一方で、ご指摘のあった継続的な支援につきましては、国補助を活用しながら、検討を進めてまいります。 こちらについては、P6-3「6.2 推進体制」に「 <u>国等の補助も活用しながら、必要額を確保していくとともに、（略）、計画目標の実現や各種施策に取り組みます。</u> 」という文言を追記します。 評価指標への「公共交通への公的資金投入額」の設定に関しましては、すでに公営交通に対して相当の公的資金を投入しており、今後は効率的な再分配も必要と認識している中、市としては減額の目標設定となってしまう、このような資金投入額の目標値を設定することで公共交通の維持が困難になると誤解を招いてしまう恐れがあることから、本計画には記載しないこととします。

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
5	4-1以降	バスフィーダー区間と幹線区間では、バスーバスの乗り換えを想定したダイヤ編成をできる範囲で取り組んだ方が良いように思われます。その記載が、どこかにあると良いと思います。	P5-4 下線のとおり追記します。 施策②1) フィーダー区間の事業者間調整 (略) フィーダー区間について、 <u>幹線区間との乗り継ぎがしやすいダイヤ設定などの運行内容を(略)</u>
6	4-1以降	夜間人口密度や運行本数等を用いた客観的なエリアの分類基準を設けており、それぞれのエリアごとに適した施策を実施する計画になっているところが特徴的であると思います。他方、実態に応じて、このエリアの分類の仕方が適切か、PDCAサイクルを回す際にはこの点も含め不断の見直しを図っていければ良いのではないかと思います。	本計画については、社会情勢の変化やPDCAサイクル等による各施策の見直しを行うとともに、エリア分類についても確認してまいります。
7	4-1以降	ネットワークを選定した上で、幹線と準幹線は共に施策①を行うだけであり、差がありません。将来的に他の施策を検討されているのであれば、前提が変わってきますので、施策の内容に応じて適宜区間を見直してください。分類することで、市民が受けられるサービスに差が出て、不平等に繋がることを危惧します。	P4-8に下線のとおり追加します。 (略) 幹線軸を形成し、 <u>多車線区間におけるバスレーン設置などのハード整備による走行環境の改善等、鉄道に準じた(略)</u>
8	4-1以降	現在路線バスが運行している地域において、地域交通などが本格運行に至るまでには時間を要するので、それまでの間は市の欠損補助をもって、既存バス路線を維持する必要性があると考えます。 計画全般に言えることですが、補助金が投入されている公営事業者と、補助のない民間事業者を一様に論じようとする自体に無理があります。現状においては、運行事業者、地域性、路線特性などに配慮して頂いた上での、柔軟な計画策定が必要だと思います。	地域との意見交換会においては、地域にふさわしい交通のあり方のもとより、当該地区の交通利便性を高めるため、既存の公共交通を補完する交通手段(地域交通)と路線バスとの役割分担が議論されており、必ずしも路線バスから地域交通への転換を前提としたものではございません。 こうした検討の期間における運行事業者の協力は必要と認識しておりますので、引き続き個別に協議させていただければと思います。
9	4-5	文末に「今回の協議のポイントについて」に記載のある路線バス利用が不便な地域においては、多様な交通確保エリアと同様の意見交換を行い、地域にふさわしい交通の検討を行うことが可能な旨記載してはいかがでしょうか。	協議のポイントに記載しているとおりでありますが、各々のエリアでの役割を明確にするため、本文には記載しないこととします。
10	5-1	「表5-1 地域公共交通で取り組む施策の一覧」の「公共交通の基本方針」内の「路線バスの利便性向上」に「既存鉄道の機能強化」が包含されているが、路線バスの経由地に設定されていない福田町駅がピックアップされた理由を明確にすべき	P5-17 施策②において記載があり重複していることから、P5-6 施策③3) の記載は削除することとします。

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
11	5-15	<p>3) 公共交通を利用した回遊のあり方検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仙台駅前の開発には、青葉通駅前エリアを含むという理解で良いか。 ・路線バスの運行ルートの工夫、るーぶる仙台的ルートの見直しの取り組みは引き続き記載をお願いしたい。 	<p>1点目：そのとおりです。</p> <p>2点目：P5-11 施策⑥3) 下記の通りとします。</p> <p>(略) 把握した上で、<u>路線バスや観光シティーバス「るーぶる仙台」の運行ルートの工夫などのほか、公共交通を補完する移動手段であるコミュニティサイクルの適切なポート配置や、自転車通行空間の整備により、公共交通による回遊性が高まるように検討</u>します。</p>
12	5-19以降	<p>5 公共交通体系を実現するための施策において</p> <p>施策⑩ 運賃施策等による公共交通利用の促進</p> <p>施策⑪ キャッシュレス決済の利活用の推進</p> <p>施策⑭ MaaS導入の検討</p> <p>施策⑮ 旅行者等が移動しやすい環境の整備</p> <p>これらを有機的に繋げるにより、スムーズにシームレスな乗り継ぎができるようになれば素晴らしいと思われま。</p> <p>また、旅行者が移動しやすい環境の面では、是非、市内の温泉地（作並温泉、秋保温泉等）など、今後の検討対象としていただければと思います。</p>	<p>P5-15以降 ご指摘のとおり、施策の有機的な連携によってより効果が高まると思いますが、まずは個々の施策を着実に実現し、その後の展開につなげていきたいと考えております。</p>
13	5-2	<p>5章には「取組方針」が記載されていますが、非常に行政的な表現であることに加えて、重要な意味を持つ記載になっていないものが多いように思います。この「取組方針」の記載は必要でしょうか？</p>	<p>取組方針と実施主体をそれぞれ記載しておりましたが、これらをまとめて「取組の進め方」として、記載することとします。これに伴い、実施主体の欄は削除いたします。</p>
14	5-2	<p>幹線区間と準幹線区間については、現行の計画素案では同一の個別施策が割り当てられていますが、あえてこの2つの区間の分類を設けた理由があればご教示いただければと思います（今後具体的な実施計画に落とし込んでいく際に、区間ごとに講ずる施策の差が生じてくるということでしょうか。）。</p>	<p>幹線区間ではバス専用レーンや優先レーンなどのハード整備も視野に入れており、ご指摘のとおり、利便増進実施計画において、区間ごとの施策に差が出てくるものとして設定しています。</p> <p>P4-8に下線のとおり追加します。</p> <p>(略) <u>幹線軸を形成し、多車線区間におけるバスレーン設置などのハード整備による走行環境の改善等、鉄道に準じた</u> (略)</p>

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
15	5-23	「駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化」についてです。この施策と直接には関係ないかもしれませんが、エレベータのことで述べさせていただきます。地下鉄東西線の全駅のエスカレータは上りと下りがありますが、南北線の駅で上りと下りがあるのは仙台駅と勾当台駅です。南北線の駅のエスカレータを上りと下りの両方を設置する計画はあるのでしょうか。高齢者や足の不自由な人にとって利用しやすい地下鉄になるようお願いします。	P5-17 地下鉄駅のエスカレーターについて、担当の交通局鉄道技術部施設課に確認したところ、下記の通り回答がございました。 交通局では、現在「第3期仙台市交通局バリアフリー特定事業計画（前期）」（計画期間：令和3年度～令和7年度）に基づきバリアフリー整備を進めておりますが、出入口のエスカレーター（地上からコンコース階）については、局の財政状況や技術的な課題（出入口の取り壊しが必要、設置すると必要な歩道幅員を確保できない）等から新たに整備を行う計画はございません。 なお、ホームからコンコース階への下りエスカレーターの設置については、上記計画に基づき引き続き整備を行ってまいります。
16	5-23	取組内容 鉄道駅バリアフリー化の推進 北仙台駅とあるが、JR及び地下鉄両駅と考えて良いか。 （JR北仙台駅へのアクセスとなる地下鉄北仙台駅南口にはエレベータ及び下りエスカレータがない）	P5-17 北仙台駅におけるバリアフリー化については、今後具体的な検討を進めてまいります。
17	5-28	p5-28にコミュニティサイクルについての記載がありますが、もう少しコミュニティサイクルの重要性を高めても良いように思います。 また、コミュニティバイクは観光客向けのようにも読めますが、日常の都市内移動の手段としても位置づけた方が良いのではないのでしょうか。	コミュニティサイクルについては P5-11 施策⑥3) 下記の通りとします。 <u>（略）把握した上で、路線バスや観光シティーレープバス「るーぶる仙台」の運行ルート</u> の工夫などのほか、 <u>公共交通を補完する移動手段であるコミュニティサイクルの適切なポート配置や、自転車通行空間の整備により、公共交通による回遊性が高まるように検討</u> します。
18	5-28	「取組内容 1）来訪者向け公共交通施策の実施」の8行目「新しい生活様式に合わせて、ワーケーションなどの需要への対応方法」と記載されていますが、「ワーケーション」とは何のことでしょうか。言葉の意味がわからないので教えてください。一般市民にも理解できる表現で書いていただけるとありがたいです。 なお、言葉の意味がわからない用語については、頁7-38の「用語解説」に加えていただけるとありがたいです。	わかりづらい用語については、P7-38以降の解説に追加いたします。 P5-23 施策⑤1)～(略) <u>一方で、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて検討された新しい生活様式に合わせて、ワーケーションなどの需要への対応方法についても、検討してまいります。</u> とありますが、上記については一文削除いたします。

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
19	5-28	<p>旅行・出張等により、他地域に行って、バスを敬遠してしまう理由の一つとして、バスの乗り方がわからない（地域によって、前乗りだったり、後乗りだったり）ということがある。</p> <p>また、電車に比べバスはどこで降りて良いかわからない、現在どこを走行しているかわからないということがある。</p> <p>バスで、ストレスなく、どこにでも行けるよう、どうすれば上記問題を解決できるか等ソフト的な取組も必要と考える。</p>	ソフト的な取組みとしては、P5-14 施策⑨「公共交通の情報提供や案内誘導の改善」やP5-22 施策⑭「MaaSの推進」などで進めていくこととしており、旅行・出張などの来訪者も含めた取組みとしております。
20	5-3	「取組内容 2）バス待ち環境の整備」についてですが、以前「上りの『舟丁バス停』にはベンチや上屋があるのに、『河原町バス停』にはないので、上屋やベンチを設置してほしい」と市に要望したところ、歩道が狭い等の理由で設置は難しいといわれました。もし、歩道が狭いのであれば、バス停を移動してでも設置すべきと思うのですが、今回の取組み方針ではどうなっているのでしょうか。すべての「バス停」の環境を整備するのであれば良いのですが、一部の「バス停」だけを整備するのであれば市民の中に不公平感を生み、不満を持つ市民が多くなると思います（5-17も同様）	P5-3 地域公共交通計画素案に記載の「対象区間の沿道状況」とは、歩道幅員や地下埋設物の有無など物理的に設置の可否を判断したうえで、ということを示しています。それぞれのバス停の状況に応じて、取り得る最善の「バス待ち環境」を検討し、対応していくものです。
21	5-4	バス幹線区間等におけるバスレーン設置については、交通混雑の発生等の影響についても配慮した上で、検討いただきたい。	P5-3 バスレーン設置については、必要なデータを提示しながら交通管理者や道路管理者と協議するものと認識しております。
22	5-5	「取組内容 2）乗り継ぎに関する情報提供の改善」の3行目「『標準的なバス情報フォーマット』に基づいたデータの整備」とありますが、具体的にはどのようなデータ整備を行うのでしょうか。また、説明の下の図5-4の中に記載されている「バスロケ」とは何でしょうか。全然わかりません。一般市民にも理解できる表現で書いていただけるとありがたいです。又は理解できるように説明していただけると良いのですが。	<p>用語解説に説明を追加します。</p> <p>P7-38 「標準的なバス情報フォーマット」</p> <p>P7-39 「バスロケ」</p>

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
23	5-8	仙台駅において、「バスターミナルの拡張による路線バスのバス停の集約」との記載があるが、本計画期間において、どのような整備を予定されているのか、情報提供いただきたい。	<p>P5-6 「バスターミナルの拡張による路線バスのバス停の集約」の記載にある整備につきましては、JR仙台駅西口駅前広場再整備の方針（平成23年度）に基づき、現在、東西の駅前広場の機能分担を図りつつ、バスターミナルの拡張によるバス乗降場の集約化等について進めているところです。</p> <p>なお、仙台市地域公共交通計画に記載されている取組内容については、上記の整備であることを明示するよう、下記の通り修正いたします。</p> <p>P5-6 施策③1) ～（略）課題を抱えております。</p> <p><u>こうした課題に対して、現在、バスターミナル拡張による路線バス停の集約化等に向けた仙台駅西口駅前広場再整備事業を進めており、バスターミナルとペDESTリアンデッキ等を結ぶ主要な乗り換え動線において、エスカレーター等を増設し、更なる乗り継ぎ利便性の向上を図っていきます。</u></p>
24	5-9	No.10に関連し、福田町駅以外の駅はどのように考えているか。	<p>P5-17 施策⑫において記載があり重複していることから、P5-6 施策③3) の記載は削除することとします。</p> <p>また、本計画期間内においては、福田町駅以外のバリアフリー化については検討予定はございません。</p>
25	6-1	基本方針5 公共交通のシームレス化・利用促進欄について今後MaaSに関する評価も必要になるかと思えます。	<p>ご指摘のあった基本方針5の「公共交通のシームレス化・利用促進等」の評価指標については、P6-1以降の「6.1 計画の評価指標」にて「どこバス仙台アクセス件数」の他に「仙台市バス・地下鉄ナビアクセス件数」や「キャッシュレス決済乗車券利用率」も含めて検討します。</p> <p>ご指摘のあった基本方針5の「公共交通のシームレス化・利用促進等」に関するMaaSに関する評価については、担当部署に確認し、検討してまいります。</p>

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
26	6-1	評価指標については、目標及びそれぞれの基本方針に紐付けて1～2個ずつ指標が設定されている状況ですが、個別施策は多岐にわたっており、それらの個々の施策の進捗状況や効果を見定めるため、もう少し細分化された指標があっても良いのではないかと思います。もしくは、現在定められている厳選された指標に最終的には全ての施策の効果が帰着するのだとすると、その前段階の中間的な位置付けの指標があっても良いのではないかと思います。他方で、少なくとも、基本方針5の「公共交通のシームレス化・利用促進等」の成果を示す指標が「どこバス仙台アクセス件数」だけというのは違和感があります。	P6-2 指標については、都市交通プランに記載の内容を基本としたうえで、法律や省令により必要とされる項目を追加することとします。 ご指摘のあった基本方針5の「公共交通のシームレス化・利用促進等」の評価指標については、P6-1以降の「6.1 計画の評価指標」にて「どこバス仙台アクセス件数」の他に「仙台市バス・地下鉄ナビアクセス件数」や「キャッシュレス決済乗車券利用率」も含めて検討します。
27	6-3	「各主体の協働による・・・」が強調しすぎているため読みづらい。	P6-4 修正します。
28	7-29～	表7-5 図表に番号を記載していただくと見やすくなると思います。	P7-30以降 修正します。
29	7-38	用語解説「PTPS」の説明について ～有機的に結合した <u>新たな</u> 公共車両優先システム～ 「新たな」を削除 【理由】仙台市内で10年以上前からPTPSを運用していることから「新たな」システムではないと思われるため。	P7-40 修正します。 あわせてPTPSがPublic Transportation Priority Systemsの略称であることも追加します。
30	全体	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第3項第3号では、地域公共交通計画において、「観光の振興に関する施策との連携に関する事項」を定めるよう努めることを規定しております。仙台市における観光関係の計画・戦略等があるのであれば、可能な限り当該計画や戦略との連携についても記載することが望ましいと思います。	P1-1 関連する計画として「仙台市交流人口ビジネス活性化戦略」について図1-1に追加します。 P3-1 「3.1 公共交通に関する目標」 (略) また、このような公共交通ネットワークの構築により <u>観光の振興</u> やまちなかの賑わい向上を目指します (略) P4-6 下線箇所を追記します。 (2) みんなで育む多様な交通確保エリア (略)) …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、地域の利用や <u>観光の観</u> 点も踏まえつつ… (略)

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
31	全体	<p>今回、取り纏められた「せんだい都市交通プラン」の目標にある質の高い公共交通を中心とした交通の体系の実現については賛成です。</p> <p>そして目標を達成するための3つの方針についても今後の高齢化社会への対応や人口減少を見据えた交流人口の拡大を図るためにも大切な指針であると思います。</p> <p>特にP2-10にあるような公共交通の現状、問題、課題を解決していかなければ交通事業自体が存続の危機であると感じていますので、P5-1以降にあるような施策をしっかりと取り組んで行く必要があると思います。</p> <p>少し、感じたことですが、公共交通を使ってもらうための何かインセンティブを考えるのも必要かと感じました。特に商店街などと連携し買い物をすると割引があるなど（運賃または買物の割引など）、また、公共機関を使って街に遊びに行く仕掛けを考えるなどです。ネット社会が進展すればこれまで以上にネットで済ませてしまい、交通機関を使っでの移動が少なくなってしまうのではないかと危惧しています。少しでも公共交通を使うメリットを提供することで需要を喚起することが大事ではないかと思っています。</p>	<p>素案P5-15 施策⑩ 取組内容3) 公共交通利用者の優遇策の検討 上記において、「公共交通の沿線にある商店街や店舗等と協議し、公共交通利用者がメリットを受けられる割引制度や買物等によるポイント付与について検討します。」と記載があり、地域公共交通計画に位置付けたうえで、実施に向けた協議に取り組んでいくこととしております。</p>
32	全体	<p>今年度の路線バスのご利用者数は、コロナ前と比べて約68%と低迷が続いています。今後、コロナ禍が収束したとしても、新しい生活様式の定着もあり、路線バスのご利用者数が、コロナ前に戻ることはないと思われます。市民の足を担う事業者の安定経営を確保する為にも、公的負担が必要であり、速やかな計画の策定と実行が重要です。一時的措置であっても早急にご支援頂きたい。</p>	<p>地域公共交通計画では、継続して取組む施策を位置付けることとしており、一時的な支援について記載するものではないと認識しております。一方で、ご指摘のあった継続的な支援につきましては、国補助を活用しながら、検討を進めてまいります。</p> <p>こちらについては、P6-3「6.2 推進体制」に「<u>国等の補助も活用しながら、必要額を確保していくとともに、(略)、計画目標の実現や各種施策に取り組みます。</u>」という文言を追記します。</p>

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
33	4-6	<p>4.1.2公共交通ネットワークの構築 (2) みんなで育む多様な交通確保エリア 2段落目 …地域の利用ニーズに応じた路線バスの維持や運行ダイヤの見直しに向けた検討、もしくは、地域住民主体の地域交通導入や、路線バスの一部運行形態の転換や<u>コミュニティバスの導入</u>などを検討し、地域の实情に応じた多様な移動手段の確保を目指します。</p> <p>【修正理由】 せんだい都市交通プランにも記載されているとおり、公共交通ネットワークの構築においてコミュニティバスも手法の一つと認識している。「みんなで育む多様な交通確保エリア」において地域交通への転換が困難な場合は市民の足を守るためにもコミュニティバスの運行を検討すべきであるため。</p>	<p>みんなで育む多様な交通確保エリアにおいては、P6-4「地域の实情に応じた多様な移動手段の確保を目指します」と記載しており、多様な移動手段にコミュニティバスも含まれることから、個別の記載はしないこととします。</p>
34	—	<p>5. 2 施策概要及び取組方針 バスにおいて複数事業者の不採算路線を統合し、鉄道駅に結節させるなど経路も見直し、利便性を向上させたいうえで共同運行を実施するといった施策も検討してほしい。</p> <p>【修正理由】 「みんなで支える路線バスエリア」、「みんなで育む多様な交通確保エリア」において、利便性の向上を図りつつ、事業者の経営改善に資する施策であるため。</p>	<p>幹線区間、準幹線区間以外の区間における共同運行については、改めて地域公共交通計画に位置付ける必要があることから、具体の箇所が出てきた際に個別に対応することとします。</p>
35	—	<p>5. 1 地域公共交通計画の取組内容と5. 2 施策概要及び取組方針の間 施策を行うための事業費をどのように確保するのかについて、「5. 2 事業費の確保について」等、別の節を新たに作成し、下記の方針を明記してほしい。</p> <p>【方針】 国等の補助金を活用することで、事業者負担が発生しないよう財源を確保する。</p> <p>【修正理由】 バス事業者は、従前の厳しい経営環境に加え新型コロナウイルス感染症の影響を受けたことで、現状のままでは新たな投資を行う余裕はないため。 また、地域公共交通活性化再生法において記載に努める事項として「国や地方公共団体による資金の確保に関する事項」との記載があるため。</p>	<p>P6-3「6.2 推進体制」に下記内容を追記します。 「<u>国等の補助も活用しながら、必要額を確保していくとともに、</u>(略)、計画目標の実現や各種施策に取り組みます。」</p>

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
36	—	<p>5. 2 施策概要及び取組方針 施策ごとに、事業費をどのように確保して実施していくのか明記してほしい。</p> <p>【修正理由】 各施策の実施において、市の財政支出や補助金等の財政的な裏付けが記載されていないと、施策が実施可能か判断できないため。</p>	<p>具体的な取組施策について、事業者との協議の中で算出するものであり、現時点で個別に記載することは難しいです。</p> <p>No.35に記載しておりますので、こちらで読み取っていただければと思います。</p>
37	—	<p>5. 2 施策概要及び取組方針 本計画においてコミュニティバスの実施についても検討してほしい。</p> <p>【修正理由】 せんだい都市交通プランにも記載されているとおり、公共交通ネットワークの構築においてコミュニティバスも手法の一つと認識している。「みんなで育む多様な交通確保エリア」において地域交通への転換が困難な場合は市民の足を守るためにもコミュニティバスの運行を検討すべきであるため。</p>	<p>みんなで育む多様な交通確保エリアにおいては、P6-4「地域の実情に応じた多様な移動手段の確保を目指します」と記載しており、多様な移動手段にコミュニティバスも含まれることから、個別の記載はしないこととします。</p>
38	6-1	<p>【目標】の評価指標（案） ー市内を運行する路線バス事業者のバス事業に係る 営業収支比率 ー(営業収益÷営業費用)ー 平均乗車密度や系統数等</p> <p>【修正理由】 「地域の実情に合った、誰もが利用しやすく質の高い」を実現すると「公共交通に対する市民満足度」は高まるが「営業収支比率」は地域交通の実現の仕方次第（路線バスを存続等）で下がることもある。 また、全路線バス事業者の営業収支比率をどのように出すかという問題もある。全路線バス事業者の営業収益計÷営業費用計とすると、事業規模の大きな事業者の影響が強くなる。上記理由から平均乗車密度や系統数等の経営の改善を図る他の指標を検討した方がよい。</p>	<p>収支につきましては、省令により計画への記載が努力義務とされていることから、記載することとします。全事業者とするのか、事業者ごととするのか、ワーキングにおいて詳細に議論させていただきたいと思います。</p> <p>また、平均乗車密度については【基本方針2】の指標として追加できないか検討しております。こちらをあわせてワーキングにおいて議論させていただきたいと思います。</p>

No.	該当ページ (素案)	意見	対応
39	6-1	<p>【基本方針3】地域交通の維持・確保・充実の評価指標（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の地域交通地区数※ 1 ・<u>地域交通の利用者数</u> <p>【修正理由】 本格運行の地域交通地区数だけでは実際に利用した人の増減が分からず地域交通が「維持」、「充実」されているかが測れないため。</p>	P6-1以降 「6.1 計画の評価指標」にて、ご指摘のとおり、追加するよう検討します。
40	6-1	<p>【基本方針5】公共交通のシームレス化・利用促進の評価指標（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>仙台MaaSアクセス件数</u> <p>【修正理由】 どこバスのアクセス件数の増加をもってシームレス化や利用促進が進んでいるとは判断できない。定時性が損なわれたことで増加する可能性もある。また、地域交通転換が進むとアクセス件数は減少する。以上から、仙台MaaSアクセス数や公共交通分担率といった指標の方が望ましい。</p>	P6-1以降 「6.1 計画の評価指標」にて、担当部署に確認し、検討してまいります。
41	全体	<p>仙台市の公共交通ネットワークは、仙台市のみならず隣接市町との広域的なネットワークが形成されており、それらの拠点を結ぶ多様な交通手段の結節機能を強化し、円滑に移動できる環境の形成が重要であると考えます。</p> <p>計画の策定にあたっては、隣接市町と連携し、幹線やフィーダーとなる区間の交通結節点の機能強化を図ることによって、仙台都市圏のみならず、貴市にとってもより持続可能な計画になると考えます。</p>	本市と隣接する市町村間を運行する路線バスもあることから、隣接市町村とは情報共有を図りながら進めてまいります。
42		すでに事務局あて意見を出していることから、今回は意見なし	