

## 第4回仙台市交通政策推進協議会及び質問書での意見及び対応方針（案）

No.	ページ番号	ご意見（概要）	対応方針
1	2-2～	新型コロナウイルス感染症の記載があるが、これ以降の公共交通の現状ではコロナの影響についてあまり触れられておらず、データもコロナ前であることから、コロナの影響について楽観的な記載に見える。コロナ後も公共交通は利用者が減少し深刻な現状であることから、それらがわかる記載とすべきではないか。	最終案にて公共交通の利用状況に関するデータの更新及びコメントを追加いたします。併せて、その他データについても可能な範囲で更新予定でございます。
2	2-9	10月30日から仙台MaaSの取り組みが始まったことから、現状に記載を追加すべきではないか。	中間案（パブリックコメント募集時）にて以下のとおり修正済でございます。  2段落目 令和2（2020）年12月に仙台MaaS運営委員会を設立し、令和3（2021）年10月からサービス提供を開始しました。 図2-19としてリーフレット表紙を追加しました。
3	2-10	「免許返納を返納する」という表現になっているので、「免許証」等に変更。	中間案（パブリックコメント募集時）にて以下のとおり修正済でございます。  「～、免許返納を返納する～」 「～、免許証を返納する～」
4	2-10	現状と課題のまとめのうち、下から2つめ【都心】の記載の2点目で「～自動車よりも鉄道、バス、二輪、徒歩の方が立ち寄り箇所数が多く～」とあるが、この二輪はバイクを指すのか？	二輪はバイクと自転車を含みます。
5	2-11	図2-20について、問題から導かれる課題に対応して、「5.2 施策概要及び取組方針」の(1)～(4)の施策が記載されていると認識している。2つ目の問題である「移動制約者の増加」の課題が「マイカーを持たない世代や高齢者などへの移動手段の確保」となっているが、「(2)地域交通の維持・確保・充実」といった施策とのつながりが不十分なので、課題を「地域に合った移動手段の確保」へ変更した方がよいと思う。 そのうえで、「公共交通カバー圏域の維持や公共交通による中心部や鉄道駅へのアクセス利便性」や「地域に合った移動手段の確保」といった課題は、単一の問題から発生しているものではなく、「公共交通サービスの低下」、「移動制約者の増加」の両方により導かれる課題かと思うので、関連線を追加した方がよいと思う。 また、p.3-1に「公共交通を持続的に確保」と記載されていることもあり、3つの問題が「公共交通サービスの持続可能性の低下・衰退」の要因になっていることを表現した方がよいと思う。 最後に、「人口減・高齢化」は記載されているいくつかの問題のベースとなる事象であり、「バス運転手の担い手確保が困難」等と同じレベルで記載するものではないと思う。	最終案にて修正予定でございます。

No.	ページ番号	ご意見（概要）	対応方針
6	2-12	公共交通の定義において「都市間交通」とあるが、これに関する取組内容はあるのか？	中間案（パブリックコメント募集時）に以下のとおり修正済みでございます。  公共交通は～（略）～寄与するものです。本計画では、以下に掲げる地下鉄やJR在来線、路線バス、地域交通、タクシー等を計画の対象とします。  →「都市間交通（高速バス・新幹線）」 本市の内外をつなぎ、観光や出張などに代表される長距離移動を担います。
7	3-1、3-2	目標と基本方針の記載において、利便性の向上という文言があるが、市民から見ると「運行本数が増えてサービスが向上するもの」と捉えられるのではないかと。これまでの議論のとおり、事業者も「効率的な」運行が求められることから、このような記載が基本方針2のあたりに追加してもよいのではないかと。	中間案（パブリックコメント募集時）に以下のとおり修正済みでございます。  基本方針2 路線バスの利便性向上 路線バスの効率性と利便性の向上により、・・・目指す。
8	4-6	行政によるコミュニティバスの記載を追加してほしい。	中間案（パブリックコメント募集時）に以下のとおり修正済みでございます。  図4-4 3段目「地域の実情に応じた移動手段の確保に向けた検討」1行目 運行中の路線バスの活用
9	4-12	中間案から、各区間の起終点が明記された。フィーダー区間の並び方について、起点がJRだったり地下鉄だったりバラバラである。見やすく並べ替えができないか。	中間案（パブリックコメント募集時）に以下のとおり修正済みでございます。  JR結節・地下鉄結節の順に並べ替え（表4-3）
10	5-2	共同運行の記載について、中間案では幹線、準幹線でのみ実施するという内容に見える。これ以外の区間でも検討できるよう、あらかじめ記載してほしい。	必要に応じて、今後の計画見直しにおいて対応まいります。
11	5-2～	新たに行う取り組みについて、交通局として費用負担は困難である。利便増進実施計画策定時に協議しても、負担できない。	今後の参考にさせていただきます。
12	5-11、5-15	都心の取り組みについて、商店街などの協力が必要となる。取組の進め方に「仙台市が交通事業者と協議し」とあるが、商店街も含まれる記載とすべきではないかと。車で都心来訪するインセンティブはあっても、公共交通で都心に来訪するインセンティブがない。仙台MaaSでも取り組みをしていることから、これらがわかる記載とすべき。	中間案（パブリックコメント募集時）に以下のとおり修正済みでございます。  p5-11 取組内容3）取組の進め方 仙台市が交通事業者と協議し、企業・団体等と連携しながら、実施に向けた検討に取り組みます。
13	6-1	評価指標のうち、基本方針2「路線バスの利便性向上」の評価指標として「実施計画の策定」は違和感がある。文言等修正いただきたい。	最終案にて、基本方針2の評価指標を「実施計画の策定及び実施」に修正予定でございます。

No.	ページ番号	ご意見（概要）	対応方針
14	6-1	評価指標について、コロナの影響がある指標についてR1年度末とするのは良いが、影響の少ない項目についてはR3年度末時点の数字でも良いのではないか。	更新が可能なものについて、最終案にて修正予定でございます。
15	6-2	評価指標のうち、都心の項目は2つある。これらの指標はあくまでも点で見た数値であり、回遊を見るには情報が不足するように見える。ビッグデータ（スマホの位置情報などのモバイルデータ）などを活用した評価指標があってもよいのではないか。仮に、今回のパブコメや計画策定に間に合わないのであれば、せめて現状の把握だけでもしておいてもよいのではないか。	現状の把握に努めてまいります。
16	6-2	仙台MaaSの目標値を入れるのは難しいとの事務局説明があったが、コロナ後の移動需要の喚起として非常に重要な役割を担うものと認識している。今後の進捗により項目の見直しなど適宜行ってほしい。	関係課と調整を図り、今後の計画見直しにおいて検討してまいります。
17	6-2	【基本方針5】において「せんだい市バス・地下鉄ナビアクセス件数」を評価指標としているが、宮城交通も同様の検索システムをもっているため、宮城交通の検索システムへのアクセス件数も評価指標に加えたほうがよい。	宮城交通において、システム変更もあり数値が確認できないことから、現状のままとします。
18	7-9	表7-1に記載の大崎八幡宮へのアクセスとして一ぶる仙台もある。	中間案（パブリックコメント募集時）に以下のとおり修正済みでございます。  ご指摘のとおり、表に追加しました。
19	7-38、 7-39	用語解説の並びをあいうえお順にして、アルファベット表記は最後にしたほうが見やすいと思う。	中間案（パブリックコメント募集時）に以下のとおり修正済みでございます。  ご指摘のとおり、用語解説の並び替えをしました。
20	全体	個々の取り組みで最適化を図ることにより、全体の最適化が図られないといったことがないように調整してほしい。たとえば、都心の一部ではプラスであっても、他の利用者が不便を被るようなことはないようにしてほしい。	全体最適化が図られるよう取り組んでまいります。