

第二次登米市地域公共交通再編計画（案）に対する意見と意見に対する考え方一覧

No.	項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
1	表紙	計画案の副題「快適・安全に」と記載されているが、計画案の中身にはその言葉が見受けられない。	今回の計画では、利用者の利便性向上のための各種取組を掲げており、これらの取組により、快適な利用に繋がるものと考えております。 また、より安全な公共交通の利用を促進することが、市民の安全な移動手段の確保に繋がるものと考えております。
2	市民バス (P7～11)	日中のように利用者が少ない時間帯や地区には小型バスでよいので運行本数を増やす。	市民バスについては、運行事業者と協議しながら、利用状況に応じた車両の導入に努めております。小型バスの導入には新たな経費が発生することから難しい状況ですが、回送便を有効に活用した増便には今後も積極的に取り組んでまいります。
3	市民バス (P10)	乗降数ランキング「米山佐沼線」で、登米市役所バス停が上位と下位に記載されているのはなぜか。	記載内容に誤りがありましたので、以下のとおり修正いたします。 10ページ 米山佐沼線下位4位 誤：登米市役所 正：佐沼郵便局前
4	市民バス (P18)	市民バスの満足度の項目 不満の理由について「運転が雑なときがあるから」という項目は大きな問題だと思う。安全運行上、市として何らかの対応をしたのか。	本アンケート結果については、運行事業者へも提供し、事業所内での情報共有や改善に向けた検討を依頼しているところです。また、日々寄せられる意見についても、随時運行事業者に情報提供しております。
5	市民バス	バスロケーションシステムを導入する。	バスロケーションシステムについては、利用者の利便性が向上するものと考えられます。利用状況や収支の状況を踏まえながら研究してまいります。
6	市民バス	市が交通の足が必要な世帯を把握して公共交通の運行路線や本数の計画を練る。バス事業者が採算性の面で利益が出るように、市はあらかじめ利用数や利用希望ニーズを自治会を通じて把握する。指定管理者制度などで委託する公共交通バス運行会社に情報を提供して効率的な運行を実施する。	本市では、市民の公共交通に対する利用ニーズ等を把握するため、市民や高校生を対象にアンケート調査を実施しております。また、日々寄せられる公共交通に対する意見・要望についても整理し、ダイヤ改正等の参考とさせていただいております。今後、高齢化が進み、移動手段を持たない方が増加していく中、利用ニーズ等を把握するために、従来のアンケート調査以外の方法も研究してまいります。

No.	項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
7	住民バス (P12～13)	住民バスについて すべての地区で（デマンドなど）代替交通手段が出来るまでは存続すべき。利用者からアンケートを取ってはどうか。利用者が著しく少ない便はカットが良いのでは。	住民バス及びデマンド型乗合タクシーは、地域内交通として必要な移動手段であると考えております。53ページ「(2)利用者数の少ない路線の見直し」にありますとおり、デマンド型乗合タクシーを導入する地区については、住民バスを廃止することとしております。それ以外の地区については現在廃止する予定はございませんが、継続する場合も、市民への周知の取組を強化して利用促進に努めながら、利用者数の少ない路線については見直しを行ってまいります。
8	住民バス	市民バスだけでなく住民バスの情報提供が必要である。自治会を通して時刻表やルートの地図を配布すべき。	住民バスについては、24ページ「課題①」にありますとおり、市民の認知度が低い状況であると認識しておりますので、25ページ「方針①」として、公共交通を知る機会の提供や情報発信など、市民への周知の取組を強化し、利用促進に努めてまいります。
9	市民バス・ 住民バス	自治会の民生委員や区長さんなどと同伴で一度市民バス、住民バスの乗り方の練習を実施する。	公共交通の利用促進の取組として、25ページ「方針①」にありますとおり、公共交通を知る機会の提供や情報発信に努めることとしております。
10	デマンド型乗合タ クシー (P63～65)	デマンド型乗合タクシーについて まだ行っていない地区全てがそろい一斉に運行すべき。実証運行を含め少なくとも4～5年は運行してもらいたい。運行事業者も単年では利益が出るか心配であり複数年契約としてほしい。利用者もコロコロ運行業者が変わっては大変では。事業者も対応に困る。	本市のデマンド型乗合タクシーは、持続可能な運行となるように、地域においてその必要性が認められ、導入に向けた合意形成が図られた地区から導入することとしております。実証運行の期間については、原則1年としておりますが、必要と認められる場合は1年まで延長することを可能としております。コミュニティ組織への補助金交付という方法で、委託契約に係る経費を補助していることから、単年度毎の契約となりますのでご理解願います。
11	デマンド型乗合タ クシー	ワゴン型バス利用できめ細かい運行路線を増やす。	本市では、旧町域内の交通手段として、セダン型やワゴン型車両を使用したデマンド型乗合タクシー運行事業に取り組んでおります。今後においても、25ページ「方針②」にありますとおり、交通が不便な地域においては、導入地区拡大を推進し、きめ細やかな地域内交通の確立に努めてまいります。
12	デマンド型乗合タ クシー	公共交通予約システムを導入する。（予約に合わせ小型バスや乗り合い小型ワゴン車などを運行する。）	本市の地域内交通を担うデマンド型乗合タクシーは、セダン型やワゴン型車両で事前予約により運行しております。今後、交通が不便な地域においては、導入地区拡大を推進してまいります。

No.	項目・ページ	意見の概要	意見に対する考え方
13	デマンド型乗合タクシー	旧町に商店が残っている場合、極力地域内の店舗への乗り合いでの買い物を支援する。（ほかタクシー利用券の配布など）	本市の地域内交通を担うデマンド型乗合タクシーは、旧町域内の移動を基本とし、自宅と旧町域内の登録施設を結ぶ運行を行っております。登録施設は、運営主体となるコミュニティ組織において、地域住民の声を聞きながら設定しており、医療機関、金融機関、公共施設、商店など、地域の方々に必要な施設を登録しております。
14	環境負荷低減 (P2, 24, 25, 27)	計画書の中に「自家用自動車の過度な利用」という言葉が何度も使われているが、具体的にどのようなことか。どの状態が適度あるいは過度なのか。実態としてそのようなケースが見受けられているのか。	地球温暖化が世界的な問題となり、二酸化炭素排出量を削減する取組が必要となっております。自家用自動車は利便性の高い移動手段ですが、公共交通での移動が可能な場合には、できるだけ公共交通を利用していただきたいという趣旨のものです。
15	環境負荷低減 (P2, 24, 25, 27)	市民の「自家用自動車の過度な利用を控える」と各所に何度も書かれ、それを前提にした環境負荷低減の取組、と読み取れた。行政が取り組む計画書なので、記載する順番として、まずはバス会社等の車両自体や運行への取組があつての記載としてもらいたいと感じた。	環境負荷低減という大きな目的に向けて、市民が一体となって取り組む意識醸成が必要と考えております。その他個別の取組として、27ページ「(9) 環境負荷低減」にありますとおり、将来的な低燃費車両等の活用の検討に取り組んでまいります。
16	その他	集落センターへ訪問販売がくる場合、自治会の民生委員さんなどに買い物を代行してもらうことで佐沼などの市街地へ行かなくともすむように工夫する。民生委員という役職が形だけであり、形骸化して、地域のためにあまり働いていないように感じる。	ご意見として頂戴しまして、関係部署に情報提供させていただきます。
17	その他	計画にかかれてはいないが、市職員の積極的なバス利用や自家用車の乗り合い、賛同いただく民間企業とともに、年に数回のキャンペーンの実施などが必要ではないか。	持続可能な公共交通の実現のため、まずは交通施策を行っている市職員が積極的に利用すべきというご意見はもっともでございます。今後ご提案いただいた取組も含め、実施について検討してまいります。
18	その他	コロナ感染対策として、マスク着用、手消毒を必須とする。（感染対策が十分でない利用者が見込めないと思う。）	市民バスの運行事業者においては、マスク着用や手指消毒のほか、運行後の車内消毒や運行中の車内換気など、新型コロナウイルス感染対策を徹底しております。