

大崎市地域公共交通計画及び都市・地域総合交通戦略（中間案）のパブリックコメント実施状況について

■実施期間：令和４年１月７日（金）～１月２６日（水）

■意見の提出者：４人

■意見の件数：４２件

※表中に記載のページ数は、パブリックコメント実施時に公表した中間案に対応しています。

番号	項目またはページ数	意見の内容	意見に対する考え方
1	表紙	タイトルは「大崎市地域公共交通計画及び都市・地域総合戦略（中間案）」とするのが正ではないでしょうか？	計画書の作成にあたりましては、前計画を引き継ぐ地域公共交通計画を主体とし、前計画と同様に「都市・地域総合交通戦略」を併せた計画書としたことから、タイトルを「大崎市地域公共交通計画」で整理しました。
2	P21 枠内１項	「大崎市民の通勤・通学先は、約８割を市内が占めています。」とありますが、図表「通勤・通学の動き(H27)」を集計すると約７割（74％）となっています。より正確性を求めるならば、文中の値の修正が必要ではないでしょうか？	ご意見のとおり、値を修正しました。
3	P21 枠内２項	「現在もその傾向があります」とありますが、その根拠となる資料があれば掲載した方が良いと思います。	ご意見を踏まえ、文章と図表を削除しました。
4	P21 図表	図表「通勤・通学の動き(H17)」において「仙台への動きがある」とされていますが、古川から仙台への移動数が示されていないため、基礎データとしてこちらの資料を用いるのはふさわしくないように感じます。	ご意見のとおり、図表「通勤・通学の動き(H17)」を削除しました。
5	P23 枠内１項 図表「自動車保有台数」	「自動車保有台数は増加傾向にあります。」とありますが、保有台数は H28 以降横ばいと読み取れます。おそらく一人当たりの自動車保有台数（一人当たり％）が増加傾向との分析をしたものと思料いたしますが、それについても増加傾向というよりは横ばいかあるいは微増と読み取れます。ご見解をお聞かせ願います。	ご意見を踏まえ、文章と図表の整合を図った表記に修正しました。

6	P25 枠内 1 項	「目的地へドアトゥドアで行けるクルマ利用が多く、歩く人が減ることで、まちのにぎわいが失われることが危惧されます。」とあります。それ自体については同意いたしますが、このページの図表の歩行者の減少傾向とクルマ利用が多いことの因果を示す資料がないため、歩車問わず駅近傍への来訪者自体が減少している可能性も否定できません。本項においてクルマ利用だけを取り上げて記載するのは些か勇み足にも感じます。なお、まちのにぎわいが失われることは危惧されることではなく、現実すでにそうになっており喫緊の問題であると感じていますが、市のご認識もお聞かせ願います。	古川駅から市役所までは商店街通りが東西南北に発達し、空洞化に伴う空き店舗等が目立つものの、無電柱化も一部は完了しており、まちの骨格となるインフラ整備が概ね整っています。しかしながら歩道のない道路も多く、また公園が少ないため歩行環境の改善が求められているなどの課題があると認識しています。まちのにぎわい創出に向け、中心市街地の商業施設、公益公共施設の利便性向上、まちなか回遊性の向上を図るため継続的に取り組んでまいります。
7	P26 枠内 1 項	「市民の定住意向は極めて高く」とあります。図表を集計すると「ずっと今いる地域で住みたい／市内他地域に住みたい／住み続けたいが転出しなければならない」の合計で約 62%と読み取れますが、例えば「仙台市における住宅事情に関する現状分析（令和元年 11 月、仙台市都市整備局）」では市民の居住意向が約 9 割と分析されています。こうしたことを踏まえると、本市における 62%という数値は極めて高いとは言えないのではないのでしょうか？むしろ「どちらともいえない／転出したい」と答えた人が約 38%いることに危機感を持ち、この層の定住意向をいかに高めるか、そのために公共交通がどういった機能を果たせるかという論点で分析し、取組具体策につなげるべきではないのでしょうか？	ご意見を踏まえ、公共交通の機能を十分に果たせるよう、今後、具体策について検討してまいります。
8	P31 枠内 1 項	文のねじれが生じています。古川駅が鉄道ターミナルになっていることを示した一文だと思いますが、そうであれば「(前略)。JR 陸羽東線は JR 東北本線と市外で結節するものの、そこから東西方向に古川駅と結節し他市町村を結んで運行しています。」のように記載をした方がわかりやすいと思います。	ご意見を受け、「(前略)。JR 陸羽東線は、JR 東北本線と市外で結節し、本市内の東西方向の主軸として運行しています。」と修正しました。
9	P32 図表	出典を記載したほうが良いと思います。	ご意見のとおり出典を記載しました。

10	P33 枠内 4 項	「減少傾向となっています」とありますが、その根拠となる資料があれば掲載した方が良いと思います。	ご意見を受け、文章と資料を整理し修正しました。
11	P33 写真	古川駅と塚目駅の写真が掲載されていますが、どんな意図で掲載したのか文中との関連が分かりません。注釈が必要だと思います。	ご意見のとおり、注釈を加えました。
12	P34 枠内 2 項	「古川駅から仙台駅まで利用している人が多い状況」についてその根拠となる資料があれば掲載した方が良いと思います。	ご意見を踏まえ、文章と資料の整合性を図りました。
13	P39～ 路線バスの利用状況	路線バス松山鹿島台線について、28,333 人の利用者だが、①古川から鹿島台まで、②古川から松山まで、③松山から鹿島台まで、④旧市町だけの利用者は何人なのか分析をして、旧市町内だけの利用者が多い場合は、路線バスを廃止して、地域内公共交通を活用することも検討してはいかがでしょうか。旧市町を超える利用者には、タクシー利用で、バスとの差額を援助して負担の軽減を。画一的なこれまでの延長・継続ではなく、大胆な発想の転換を模索しましょう。大崎市の財政負担の軽減に寄与できると考えます。	ご意見を参考に、路線バス（市民バス）の利用実態を分析のうえ、地域内公共交通やタクシー利用など、運行手法の一つとして費用対効果を踏まえながら検討してまいります。
14	P44 地域内公共交通について	1 今日、岩出山の地域状況は、少子高齢化が進み、特に高齢者の一人暮らしの方々が一段と増加しています。その一方で、旧岩出山町内には、スーパーマーケットはなく（買い物難民の増加あり）タクシー利用や、直接何キロも歩いて買い物をする方々が増えております。現在、地域内公共交通は、1 回 500 円の利用料金となっておりますが、高齢者の少ない年金暮らしの方々からすれば、往復 1,000 円の負担は大きいとの声があります。出来れば、1 回の負担を 500 円→200 円に下げて頂くと、とても助かるとの要望がありました。是非、検討願います。 2 身体障害者からの要望があり、身体障害者が利用出来る地域内公共交通を是非、検討して下さいとのこと。	1 ご意見を参考に、運営主体であります地域内公共交通運営委員会および運行事業者を交えて検討してまいります。 2 ご意見を参考に、運営主体であります地域内公共交通運営委員会および運行事業者を交えて、実現の可能性について検討してまいります。 なお、現状としましては、福祉タクシー利用助成事業などの支援策を活用いただければと考えます。

15	P49 枠内 2 項	文のねじれが生じています。前半の文節ではタクシーの台数が多い地域に対する記載としていますが、後半の文節では営業所の規模に対する記載としてるように読み取れます。	ご意見を受け、「市内のタクシー車両台数のうち、大多数を古川地域に立地する営業所が占めています。その他の地域に立地するのは、車両台数が少ない営業所が大半です。」と修正しました。
16	P50 枠内 1 項	鹿島台地域にも国道があることを踏まえた表現にすべきと感じます。	ご意見のとおり、文章を修正しました。
17	P59～61	4-2 (1) から (2) の記載方法を検討してほしい。 ◎コスモス号は小型 1 台の運行のため、利用者は少ないが委託料も少ないこと。 ◎乗車率 10%程度、収支も同様に何と比べて低いのかなど。 規模や運行本数など地域ごとに違いがあるので、その点を明記してほしい。	ご意見のとおり、地域の状況に合った運行内容であることを補足記載しました。
18	P61 枠内 3 項	「収支率」とはどんな算定式で表されるものかご教示ください。	本市における地域内公共交通の運行にかかる基準で、「年間乗車人数に運賃を乗じた額に協賛金等の収入を加えた額を、運行事業者に対する運行委託料で除した割合」になります。
19	P62 3 項	観光客へのアンケートを行なった 4 施設が具体的にどこか記載したほうが良いと思います。そうでないと、どうして P65 の結果考察になったのか結びつきが理解できません。	アンケートを実施した施設名を記載しました。
20	P63～66 全般	アンケート調査結果によるポイントを抽出して記載いただいておりますが、調査集計結果も明示したほうが良いと思います。そうでないと、どうしてそのようなポイントを抽出したのか結びつきが理解できません。	ご意見を踏まえ、集計結果を基にした記載にしました。
21	P67 序文	「市民の外出等の実態・意識の調査等」とありますが、具体的に前のページまでのどの部分を指しているのか不明確だと思います。P63～P66 のアンケートの事でしたら、「Ⅲ．公共交通に関する種々の調査等」とすると結びつきがはっきりすると思います。	ご意見を受け、「Ⅱ及びⅢ章で把握した地域・公共交通の現状や市民の外出等の実態・意識の調査等」に修正しました。

22	P67 第2 枠	「市中心部」という表現がこれ以降随所に登場しますが、その範囲については特に定義付けされていないように思います。上位計画等にも示されている範囲を既に想定しているのでしょうか？ 本案における「市中心部」の範囲をご教示ください。	都市計画マスタープランにおいて、都市機能が集積し、多くの市民が暮らす、各種活動展開の中心となる場を市街地と定義していますが、本計画では、古川地域の市街地を想定しており、その範囲は市役所を中心とした概ね半径 2 km の区域となります。
23	P67 中段	「市中心部と各地域をつなぐネットワーク構成で、公共交通の利用は市中心部で多くなっており、特に、市中心部の拠点(駅)のアクセス性を確保・充実することが必要です。」の一文について、文のねじれが生じています。 『市中心部と各地域とがネットワーク状に公共交通で結ばれているため、特に市中心部での利用が多くなっています。このことから、市中心部の駅等の拠点のアクセス性を確保・充実させることが必要です。』という意味だと解釈して良いですか？	解釈はお見込みのとおりです。なお、ご意見を踏まえ文章を修正しました。
24	P67 全般	「わかりやすさの向上を望む声」、「市内の公共交通が全体的に分かりにくいとの声」と記載ありますが、その根拠となる資料があれば掲載した方が良いと思います。	ご意見を受け、文章の冒頭「アンケートの回答等で」と補足記載しました。
25	P68 全般	「本市への公共交通で来訪、市民の公共交通による外出、市内での“公共交通+歩く”による回遊促を促すことで、まちなか(中心市街地等)の活性化や、鳴子温泉をはじめとする観光の振興など、本市のにぎわい等のまちづくりに寄与していくことが必要です。」とありますが、文のねじれが生じています。	ご意見を踏まえ、文章を修正しました。
26	P68,P69,P87,P89	P68,P69,P87 において「公共交通+歩く（徒歩）」、P89 において「市内の回遊に使える新たな交通手段の検討」として論じられている点に関し、意見をいたします。中心市街地（私の意見においては概ね大崎市都市計画マスタープランに示される古川地域の集約型市街地の中心部の範囲）における回遊性向上やにぎわい醸成の一助として公共交通の積極的活用を考えた場合、残念ながら本市公共交通は積極的に活用できるほどの利便性が備わっていないと感じていま	市民バス運行の現状に対するご指摘を踏まえ、公共交通の利便性が十分確保されるよう交通事業者等と協議を行いながら検討してまいります。 また、陸羽東線に関することやコミュニティサイクルに関することにつきましても、

	す。まず、中心市街地のスケールですが、古川駅から大崎市役所までの直線距離は約 1.3km。比較対象として例えば仙台駅から仙台市役所までの距離を見るとほぼ同じになっています。間に商業地域が展開している状況も類似しています。仙台市ではご承知の通り、このエリアに JR 線・バス路線・地下鉄といった公共交通が網羅されています。運行間隔も短いです。市民にとって公共交通＋徒歩という選択がしやすく回遊性に結びつくのだと思います（もちろん都市規模が違うし施設・イベント・文化などの集積という魅力の違いもあると思います）。一方本市では、バスダイヤが一定時間に偏っていて運行本数が少なく週末運休路線もあります。JR 陸羽東線の運行本数も少ない現状です。仙台市と大崎市中心市街地、似たような距離で比べるといかに本市公共交通が手薄で市民の足に頼っているのかが分かります。人によっては、公共交通を利用したいのにダイヤがマッチしないなどの不満もあると思います（実際私がそうです）。これでは公共交通＋徒歩で移動したくても、自由度が低すぎて利用が受動的になってしまう（というより利用すらできないこともある）。結局車が便利という意識になっても仕方ありません。特に中心市街地での回遊性を期待したい日中や週末に、公共交通の利便性に欠けている面がとても残念です（一方では目的地になる場所が少ない＝回遊先が少ないのも中心市街地の課題としてあるように思えます）。これらを踏まえ、P74「1)市中心部の再編」及び P89「6)市内の回遊に使える新たな交通手段の検討」の項については、記載いただいた内容に加え、必要十分な範囲での増便についてもぜひ検討課題として加えていただきたいと思います。また下記 2 点もご検討いただきたいと思います。①陸羽東線の増便現状の運転区間のみならず、短区間に絞って多数往復運行するような新たな活用方法の協議検討（例：古川駅～新塚目駅を範囲とするものなど）②補助交通用具としてのコミュニティサイクル路線やダイヤにしばられない交通補助用具が必要。コミュニティサイクルを中心市街地の公共施設等の複数拠点に配備する検討。	今後、検討してまいります。
--	--	----------------------

27	P72	地域内公共交通の収入増の取り組み 各地域の活動報告や情報交換により、事業継続とより良い事業運営となるよう「全市民」を巻き込む取り組みとしてほしい。	ご意見を参考に、より良い事業運営となるよう取り組んでまいります。
28	P72～ 地域で支える送迎	地域のボランティアによる送迎サービス等の可能性について、松山では社協松山支所で配食サービスを実施しています。ボランティア友の会と結いの会と食改松山会とポピーの会が協力しています。路線バス・タクシー・地域内公共交通「コスモス号」が運行されていますが、種々の課題があります。社会福祉協議会又は、まちづくり協議会などの中に（仮称）送迎サービスのためのボランティアセンターを設置しては。松山は共助の意識が高い地域ですので、関係する組織と話し合いの場を設けて、可能性を探ってはいかがでしょうか。課題を補完するための新たな工夫・挑戦を提案します。	ご意見を参考に、まちづくり協議会など地域の関係する組織のご理解をいただきながら、共に公共交通の仕組みについて検討してまいります。
29	P73	「高齢化が進んだ近い将来の外出手段のことを深く考えたことのない市民が大半です」と記載ありますが、その根拠となる資料があれば掲載した方が良いと思います。	ご意見を踏まえ、「アンケートによれば将来の交通手段についてクルマを運転できなくなることを不安に感じている人が多いことから～」に修正をしました。
30	P74～P76 P78	塚目駅に関する記載は、P91 以降にまとめた方がわかりやすいと思います。また P78 の取り組みメニュー例の 2 項と 3 項は新旧どちらの塚目駅前か混同してしまうので、書き分けたほうが良いと思います。	塚目駅に関する事業については、市全体での位置づけと、重点地区としての位置づけに整理し分類しています。 また、取り組みメニュー例につきましては、混同しないよう記載を修正しました。
31	P74,P76,P77,P78,P80, P81 文中	「～を向上します」「～を向上する」「～を向上し」という表現は文法に違和感があります。	ご意見を踏まえ、文章の統一性を図りました。
32	P74 2)-2 項	「例えば、まちづくりの取り組みや都市施設の計画の時点で、クルマよりも公共交通の利便性を優先するという考え方」について賛同するとともに、歩行者によるにぎわいを期待するエリアにおいては、都市施設の前面に駐車場は設け	ご意見を参考に、今後、都市施設の整備にあたりましては、関係部署と連携を図りながら検討してまいります。

		ないといった『クルマよりも歩行者の利便性を優先するという考え方』を取り入れてほしいと思います。	
33	P75 7 段落目	「利便性を向上できる可能性を検討します。」の文法に違和感があります。	「利便性向上策について検討します。」と修正しました。
34	P77 写真	大型商業施設と思しき写真について、注釈が必要だと思います。	ご意見を受け、注釈を加えました。
35	P78 文中	「鳴子総合支所の新庁舎については、バス停を設置するとともに、敷地へのバス・タクシーを乗り入れ可能とするとともに、鳴子御殿湯駅と近接したことにより、鉄道との乗り継ぎの利便性を向上しています。」とありますが、文のねじれが生じています。 同じく、「あるいは施設になるべく近くにバス停を設置すること等について、必要性・可能性を検討します。」についても文のねじれが生じています。	いずれも文のねじれがないように修正しました。
36	P79	「バス待ち環境・案内等の充実に関する検討・調整」について、路側帯ギリギリで待つようなバス停、夜真っ暗で危険なバス停、風雪にさらされるバス停、こうした箇所を点検し待ち環境改善につなげる検討も内容に含めてほしいです。	交通事業者と連携を図りつつ、ご提言の視点をもって環境改善につなげるよう検討してまいります。
37	P80	「市民バス・鉄道在来線・循環バス等の乗り継ぎ割引の検討」については、将来にわたる事業基盤維持の観点からも慎重にご検討いただきたいと思います。私はむしろしっかりと運賃を確保した上でサービス向上を目指してほしいと考えます。	ご意見を参考に、将来にわたり地域公共交通を維持・確保するため、受益者負担の観点のもと交通事業者を交えて検討してまいります。
38	P84 枠内	「利便性を向上したとしても」の文法に違和感があります。	「利便性が高くなったとしても」に修正しました。
39	P91～94	重点地区の交通戦略については、塚目駅移転整備計画もあることから公共交通を基軸としたまちづくりのモデルを築いてほしいと思いますが、一方で、都市機能誘導区域については、これまで図書館や道の駅の整備、七日町西地区市街地再開事業、新庁舎建設、緒絶川周辺高質空間整備、並柳福浦線ほか各種	ご意見を参考に、交通戦略における重点地区、都市機能誘導区域も含め、しっかりとした施策を継続するとともに、交通拠点を活かせる取り組みも推進してまいります。

		道路整備や案内板設置など、「歩いて暮らせるまちづくり」や「回遊性の向上」などをキーワードに含め多様な整備をしてきた経過があると承知しています。 従いまして、重点地区に施策が偏り空洞化することがないように、都市機能誘導区域についても、これまでの取り組みをしっかりと補強する施策が継続されることを望みます。また新塚目駅と古川駅はいずれも拠点施設と考えられるため、この区間の陸羽東線の往来回数を増やすなど新たな取り組みにも期待します。	
40	P93	<民間によるまちづくりの活動等>の項で、「街並み、景観の維持に関する取り組みを推進します。」とあります。現状の穂波地区の街路樹を眺めると、強剪定や主幹の切り詰めにより本来の樹形を失った木が散見されます。街並み・景観を害しているようで残念です。こうした点も、街づくり活動の中で議論してほしいと思いますが、現状について市としてのご認識・ご見解をお教え願います。	ご意見を受け、地域の意向などを考慮しつつ、豊かな自然環境と快適な定住環境の形成が図れるよう取り組んでまいります。
41	P98～ 基本方針 4	中心市街地や塚目駅の記載があるが、旧 6 町の拠点の充実への記載が見えないので、各地域の公民館や商店などの「拠点」の充実のための戦略を庁内を横断するチームと各地域の組織や有志による話し合いの場を設定しよう。 ～地域づくりは 知恵比べ～ ～打つ手は無限～	ご意見を参考に、関係部署・関連計画との連携を図りながら、まちづくりの視点をもって検討してまいります。
42	全般	今後とも、市民や来訪者のニーズ、社会動向、先進事例等を詳細に調査分析しながら、大崎市にマッチする公共交通についての取り組みと見直し継続をお願いいたします。	ご意見を踏まえ、公共交通施策に取り組んでまいります。