

2. 石巻市の地域及び公共交通の現状・実態

※数値は、石巻市総合交通戦略調査業務（平成26年度実施）に基づく

2-1 石巻市の現状等の整理

(1) 石巻市の人口等の状況

- 人口：151,068人（平成25年9月30日現在）
（うち、石巻地区が約65%）
- 世帯数：59,391世帯（平成25年9月30日現在）
（世帯人数：2.5人）
- 高齢化率：28.0%（平成25年9月30日現在）
（H17年：23.8%）

- ・雄勝地区や牡鹿地区等の半島部や離島（田代島、網地島）の高齢化が目立っている。
- ・北上地区や河北地区、桃生地区、石巻地区中心部（中央、日和が丘等）が高齢化率30%以上の行政区が大半を占めているのに対し、河南地区の南部や市街地西部の蛇田や門脇周辺は、高齢化率が25%未満と低くなっている。

■人口集中地区（※1）

- ・人口集中地区の面積は、過去一貫して増加してきたが、人口集中地区の人口密度は、平成17年を境に減少傾向にあり、市街地の低密度化が進んでいる。
- ・人口密度が高い地区は、石巻駅の西側と渡波駅周辺に分布している。特に高いのは、西山町、錦町、駅前北通り、向陽町等である。

■保有車両数

- ・乗用車（※2）は平成17年度から平成23年度まで減少傾向にあったが、震災後の平成24年度からは微増傾向にある。
- ・軽自動車は、平成17年度から一貫して増加傾向にあり、乗用車と並ぶまでになっている。
- ・乗合（※2）は、平成17年度から平成23年度まで徐々に減少傾向にあったが、平成23年度から急激に増加し、これまでで最も多くなっている。

※1)人口密度が4,000人/㎏以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が5,000人以上を有する地域

※2)乗車定員が10人以下が乗用車（乗用自動車）で、11人以上が乗合（乗合自動車）

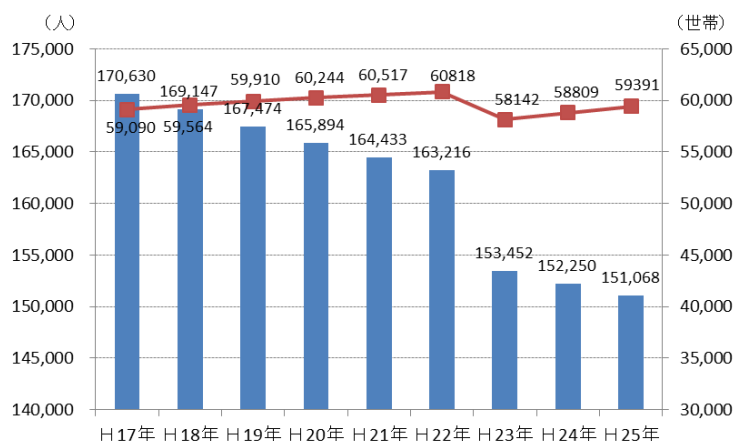


図 石巻市の人口・世帯の推移（資料：住民基本台帳各年9月末値）

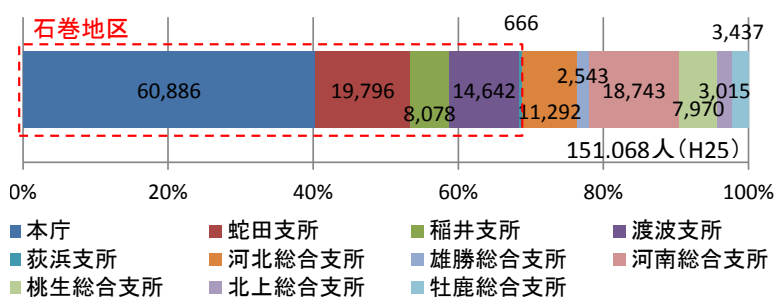


図 地区別の人口（資料：住民基本台帳各年9月末値）

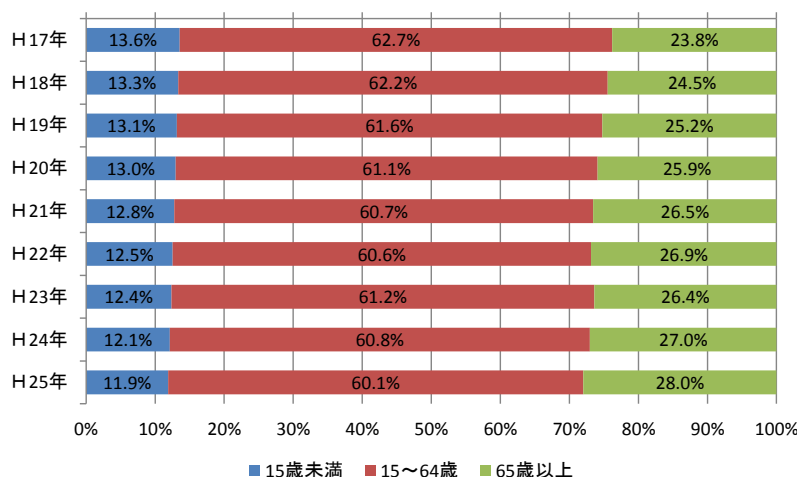


図 年齢別人口の推移（資料：住民基本台帳各年9月末値）

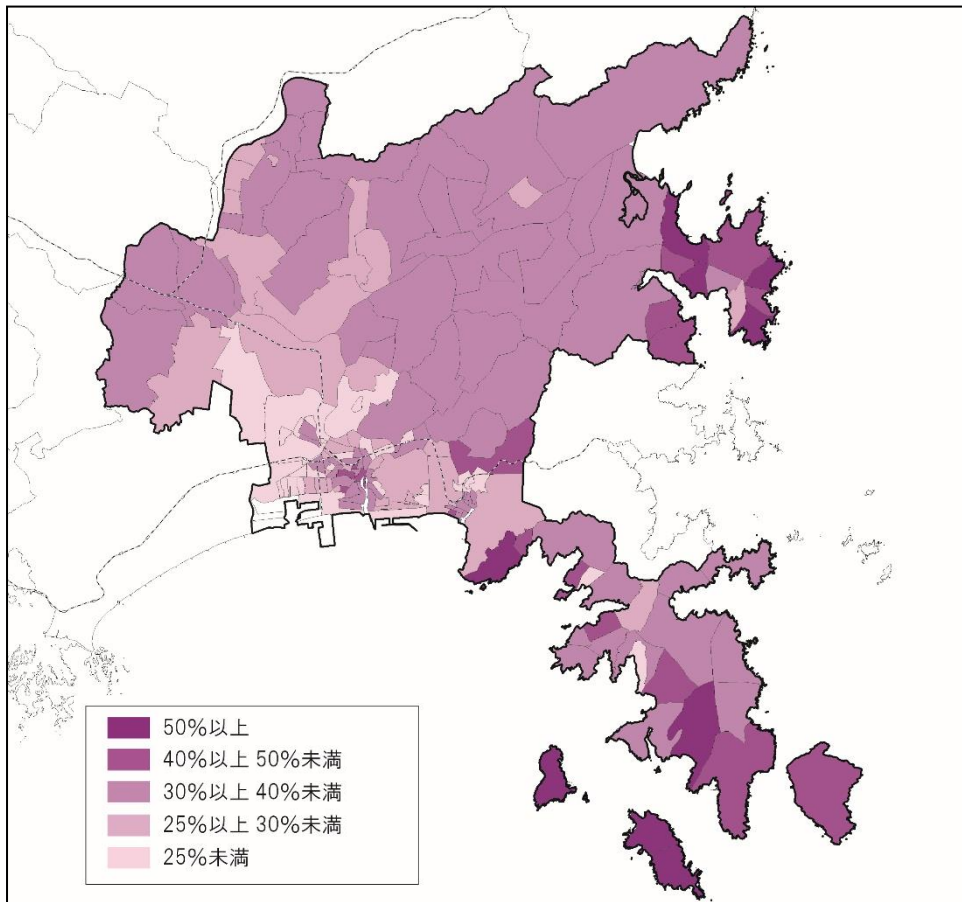


図 行政区別高齢化率（資料：住民基本台帳平成 26 年 3 月値）

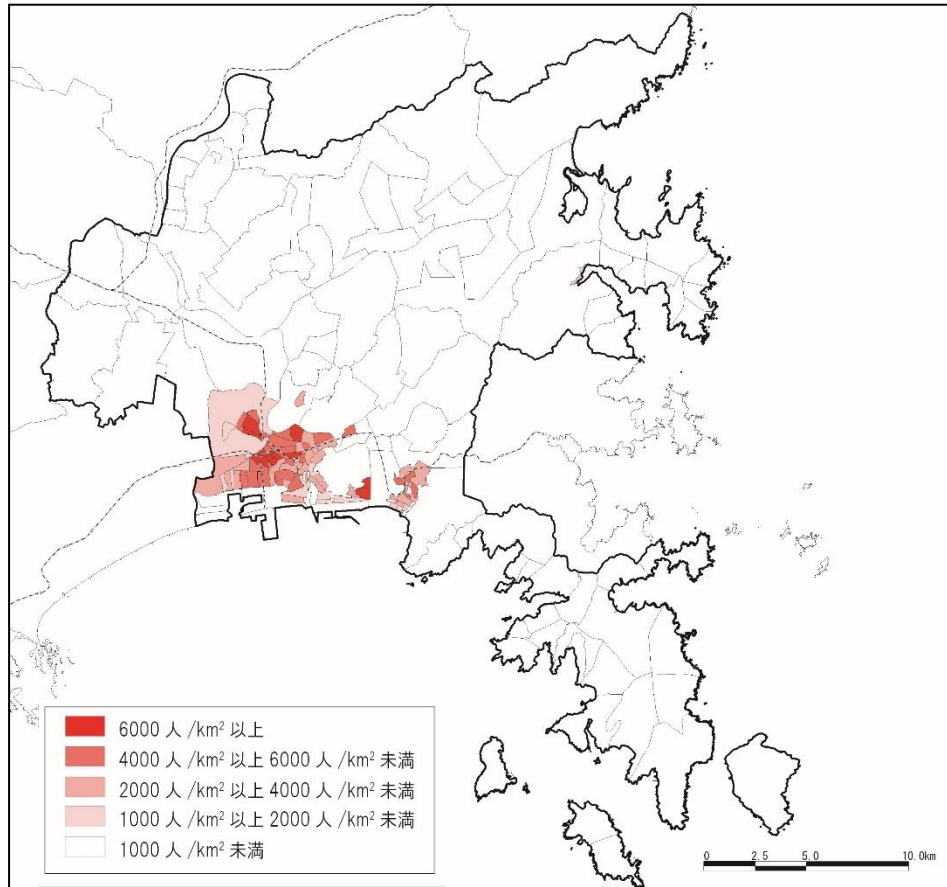


図 行政区別人口密度と 4000 人/km²以上の行政区（資料：住民基本台帳平成 26 年 3 月値）

(2) 石巻市の人の動き

- 通勤は、石巻市内が約8割で、残りの2割弱が石巻市外へ流動している。通学は、石巻市内が9割で、残りの1割が石巻市外へ流動している。
- 市外への流出流入人数は、通勤通学ともに流入の方が多い。
- 市外への通勤状況としては、東松島市への流出が2,890人で最も多く、次いで仙台市(2,178人)、女川町(1,971人)となっている。逆に市外からの流入状況は、東松島市(6,181人)、登米市(1,210人)、仙台市(1,068人)となっている。
- 市外への通学状況としては、流出が仙台市(999人)、東松島市(324人)、多賀城市(122人)の順に多く、流入状況は東松島市(877人)、仙台市(266人)、女川町(210人)の順に多い。

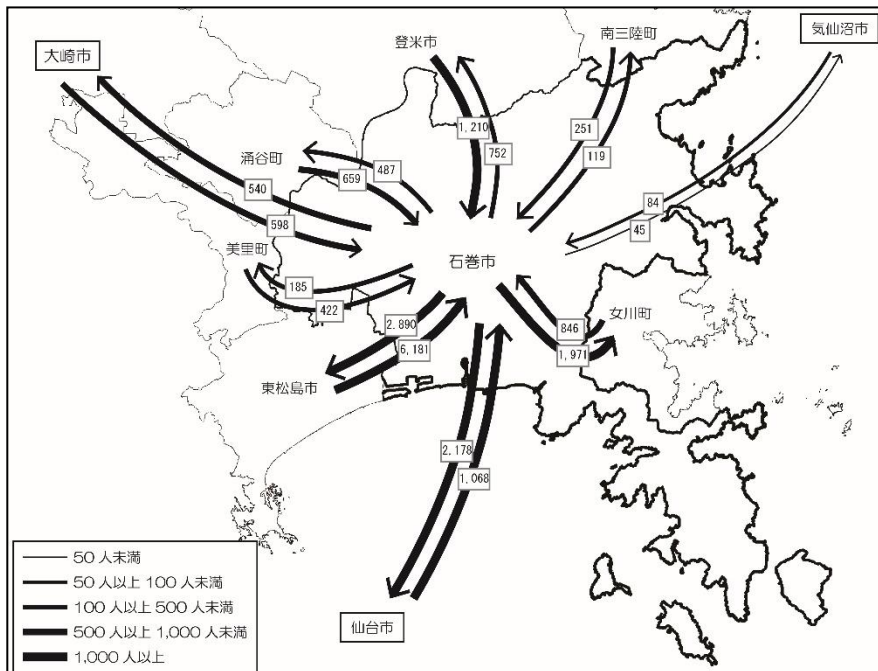


図 通勤の市外流動 (出典：平成22年国勢調査)

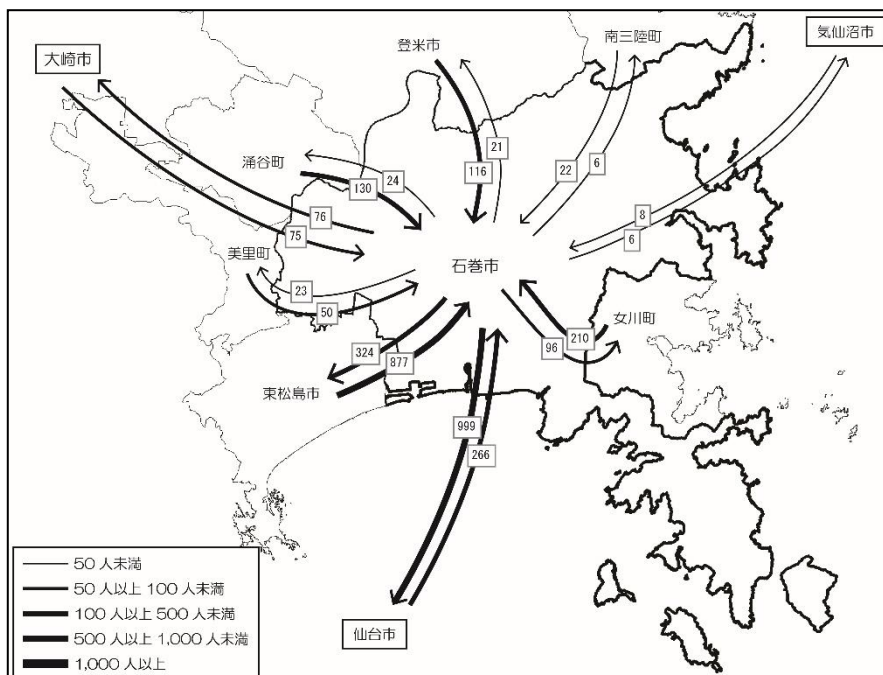


図 通学の市外流動 (出典：平成22年国勢調査)

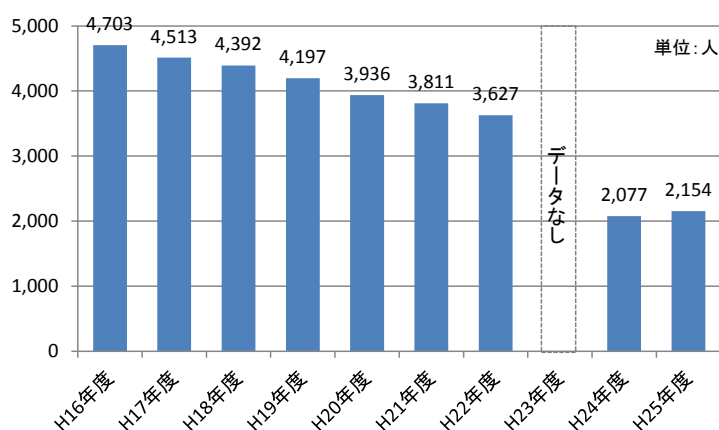
2-2 石巻市の交通の現状の整理

(1) 鉄道

- 石巻駅の利用状況の推移をみると、平成 16 年度から平成 24 年度まで一貫して減少傾向にあり、半分以下となっているものの、平成 25 年度には若干回復している。

JR 仙石線	蛇田 (406)、陸前山下 (597)、石巻 (2154)
JR 石巻線	前谷地 (173)、佳景山、鹿又、曾波神、石巻 (2157)、陸前稲井、渡波 (465)、万石浦、沢田
JR 気仙沼線	和渕、前谷地 (173)

※数字は 1 日平均乗車人員（平成 25 年度） ※無人駅はデータなし



[石巻駅の 1 日平均の乗車人員]

(2) バス交通

【路線バス】

- 路線バスは、(株)ミヤコーバスにより 11 路線が運行されている。
- 石巻市内仮設住宅循環線は震災後に整備された。

路線	起終点	主な経由地	運賃 (円)	便/日(往復)
石巻免許センター線	石巻駅 (循環)	大街道、イオン石巻	130~390	6・6
渡波線	石巻駅・渡波駅	大門崎、鹿妻	130~360	4・4
日赤渡波線	渡波駅・日赤病院	石巻駅、蛇田	130~560	13 (4)・13 (3)
女川線	女川運動公園前・石巻駅	渡波駅、女川病院前	130~720	5・5
鮎川線	鮎川港・石巻駅	筒場	130~1,470	7・7
石巻専修大学線	飯野川・石巻駅	ルネッサンス館	130~590	15 (7)・13 (9)
中里線	石巻駅・日赤病院	合同庁舎前	130~310	7・7
河南線	河南総合支所・石巻営業所	日赤病院、石巻駅	130~780	19 (6)・19 (6)
三陸線	飯野川・石巻営業所	石巻駅、日赤病院	130~680	9 (7)・8 (7)
石巻市内線	石巻駅 (循環)	日本製紙前、網地島ライン	130~380	3
石巻市内仮設住宅循環線	石巻駅 (循環)	日赤病院、蛇田	100	3・3

() 内は、そのうち全ルート便数

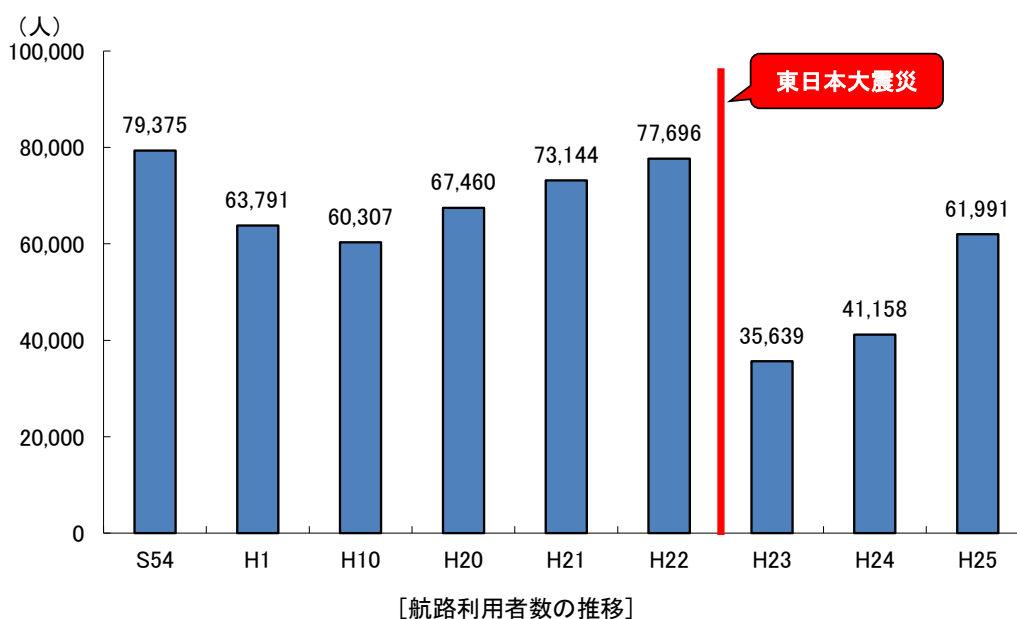
【住民バス・市民バス】

- ・ 牡鹿地区市民バスを除いた住民バス・乗合タクシーは、各地区の運行協議会により運行されており、定時定路線が 26 路線、デマンド運行が 3 地区整備されている。荻浜地区住民バス、稲井地域乗合タクシー及び牡鹿地区市民バスを除いて、全て平日のみの運行であり、河北地区住民バス、河南地区乗合タクシー及び桃生地区住民バスの一部は、平日でも曜日限定としている。
- ・ 被災者の生活支援を目的に、全路線とも運賃を引き下げて運行しており、定時定路線については稲井地域乗合タクシーを除いて 100 円、デマンド運行は 100 円～400 円となっている。
- ・ 雄勝地区住民バス（大須三区線）と北上地区住民バスは、震災対応としてルートを延伸し、月・水・金曜日はイオン石巻まで運行している（火・木曜日は上品の郷・飯野川までの運行）。
- ・ 河北地区仮設住宅線、桃生地区仮設住宅線は震災後に整備された。牡鹿地区の寄磯前網地区乗合タクシーと、雄勝地区（女川線）の住民バスは震災後運休中。
- ・ 荻浜地区、雄勝地区、北上地区では、震災前は運行協力金を徴収していた。

路 線	起終点	運行日	運賃(円)	運行協力金の有無
荻浜地区住民バス	日赤病院・福貴浦	毎日	100	無
稲井地域乗合タクシー			200～600	行政区・世帯
高木線	日赤病院・水沼	平・土	-	-
真野金山線	日赤病院・水沼	平・土	-	-
山の手地区乗合タクシー	自宅・乗降可能場所	平	200	世帯
水押・開北・大橋・水明地区乗合タクシー	自宅・乗降可能場所	平	100, 200	世帯
河北地区住民バス			100	行政区
飯野川第 1 コース	上品の郷・大上	平(火・木)	-	-
飯野川第 2 コース	上品の郷・皿貝神社前	平(火・木)	-	-
二俣第 1 コース	上品の郷・北境久保	平(火・木)	-	-
二俣第 2 コース	上品の郷・福地中原	平(火・木)	-	-
大谷地第 1 コース	上品の郷・新田高屋敷	平(水・金)	-	-
大谷地第 2 コース	上品の郷・五十五人ライスセンター	平(水・金)	-	-
大川第 1 コース	上品の郷・仮設大森第 4 団地	平(水・金)	-	-
大川第 2 コース	上品の郷・釜谷入口	平(水・金)	-	-
河北地区仮設住宅線(循環)	仮設飯野川校団地	平	100	無
雄勝地区住民バス			100	無
大須三区線	イオン石巻/飯野川・荒バス	平	-	-
名振線	峠崎公園・旧総合支所	平	-	-
原線	森林公園・雄勝診療所	平	-	-
水浜線	波板・雄勝診療所	平	-	-
河南地区乗合タクシー	自宅・河南地区/上品の郷及び蛇田地区の一部	平(火・金)	300, 400	無
桃生地区住民バス			100	行政区
太田檜崎線	桃生総合支所(循環)	平(月・木)	-	-
倉埜永井線	桃生総合支所(循環)	平(火・金)	-	-
桃生上品の郷線	桃生総合支所・上品の郷	平	-	-
桃生佳景山線	桃生総合支所・佳景山	平	-	-
桃生地区仮設住宅線	仮設永井/倉埜団地・石巻駅前	平	100	無
北上地区住民バス	イオン石巻/上品の郷・神割崎入口	平	100	無
牡鹿地区市民バス			100	無
寄磯～牡鹿総合支所	寄磯・牡鹿総合支所	平・土	-	-
泊～福祉パーク線	泊浜海岸・福祉パーク	平・土	-	-
新山・泊～大原線	新山・大原出張所	平	-	-
網地島線	根組浜・根組車庫	毎日	-	-

(3) 航路

- ・石巻、鮎川と田代島、網地島をつなぐ航路であり、生活物資の入手や医療面等、島民の生活にとり重要なパイプとなっている。
- ・上り（網地島・田代島・石巻行き）7便／日
- ・下り（田代島・網地島・鮎川行き）7便／日
- ・運賃：石巻—長渡(1,440円)、石巻—網地(1,340円)、石巻—大泊(1,230円)、石巻—仁斗田(1,230円)、鮎川—長渡(460円)、鮎川—網地(460円)
- ・航路利用者数の推移をみると、東日本大震災の前は約7～8万人が利用していたが、震災後、約半数に減少した。その後、回復傾向にあり、平成25年の利用者数は約6万人となっているが、震災前の水準までは回復していない。



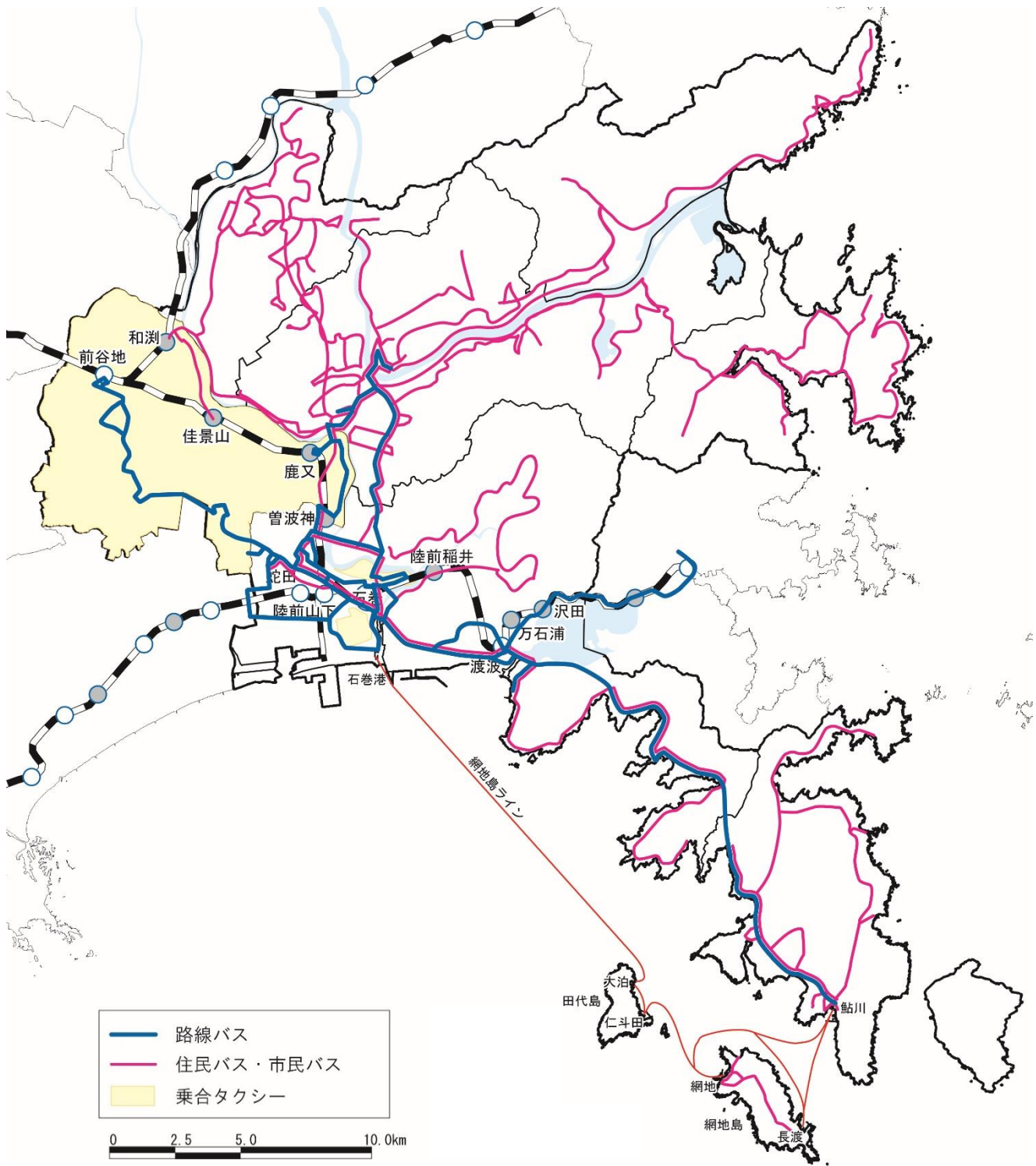


図 石巻市の公共交通の現状

2-3 バス交通の利用と収支状況（路線バス、住民・市民バス）

(1) 路線バスの利用状況

- 1ヶ月あたり 32,000 人超（H26 年度）の利用があり、利用者が最も多いのは河南線である。次いで、石巻免許センター線、石巻専修大学線が多い。
- 全般的に、震災後に利用減の傾向にある一方で、石巻免許センター線と河南線は震災前の利用者数と同程度まで回復している。また、石巻市内仮設住宅循環線は増加傾向にある。

単位：人/月

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
石巻免許センター線	6,457	6,814	6,114	6,791	6,474
河南線	9,624	6,497	9,768	8,747	8,336
石巻専修大学線	9,309	5,740	6,845	4,516	5,140
三陸線	3,197	2,045	2,118	1,963	2,028
鮎川線	7,400	1,559	3,328	3,720	2,862
女川線	12,473	4,304	3,666	2,975	2,836
日赤渡波線	5,990	4,389	3,533	3,273	3,307
渡波線	1,069	972	1,145	924	817
石巻市内線	2,562	725	96	122	121
中里線	1,029	443	603	924	760
合計	59,110	33,488	37,216	33,955	32,681
石巻市内仮設住宅循環線	—	1,564	1,890	2,096	2,265

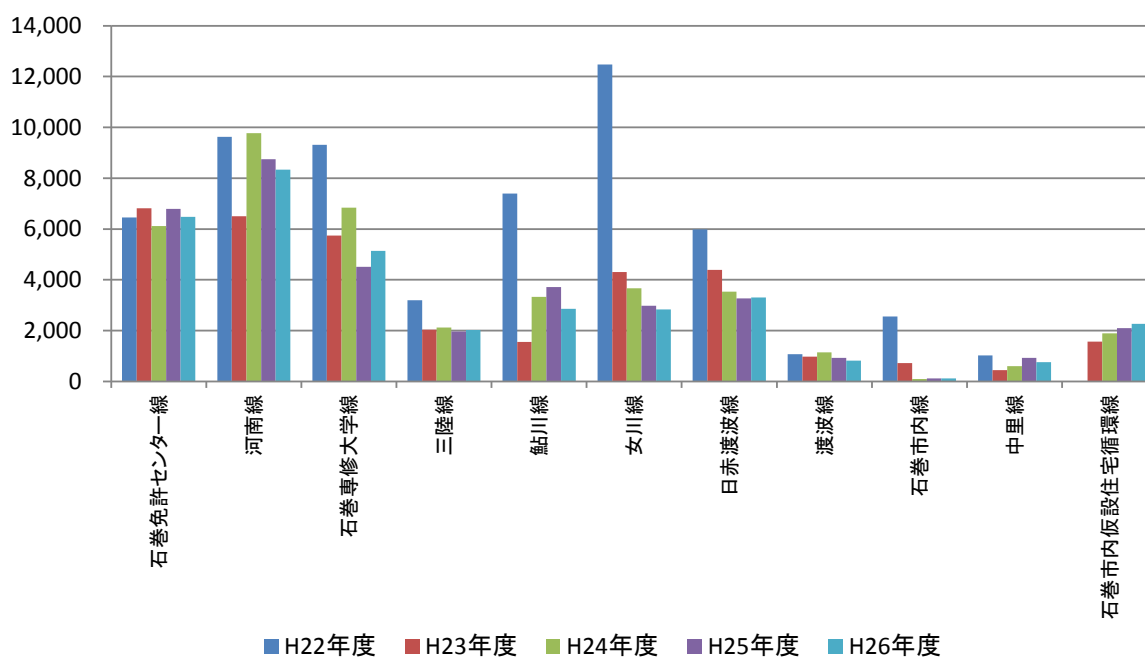


図 路線バスの利用状況の経年変化

単位：人/日

路線	利用者数（日平均）	最も利用が多いバス停（乗/降）	
		上り	下り
石巻免許センター線	212.8	石巻駅/石巻駅	石巻駅/石巻駅
河南線	274.1	石巻支援学校/石巻駅	石巻駅/石巻支援学校
石巻専修大学線	169.0	専修大学/石巻駅	石巻駅/専修大学
三陸線	66.7	日赤病院/石巻駅	石巻駅/日赤病院
鮎川線	94.1	筒場/石巻駅	石巻駅/渡波駅
女川線	93.3	女川運動公園前/石巻駅	石巻駅/渡波駅
日赤渡波線	108.7	石巻駅/日赤病院	石巻駅/石巻駅
渡波線	39.7	渡波駅/石巻駅	石巻駅/渡波駅
石巻市内線	4.0	石巻駅/石巻駅	
中里線	36.9	石巻駅/日赤病院	日赤病院/石巻駅
石巻市内仮設住宅循環線	110.0		

図 路線バスの路線別の利用者数

(2) 路線バスの収支状況

- 全ての路線バスで収支がマイナスであり、収支率は、石巻免許センター線（83.9%）、女川線（53.3%）、河南線（43.4%）の順に高い。
- 鮎川線（26.5%）、石巻市内線（8.7%）、中里線（29.0%）、仮設住宅線（27.0%）等は収支率が特に低い。

（単位：円）

		石巻免許センター線	河南線	石巻専修大学線 （飯野川行き）	石巻専修大学線 （ルネッサンス館行き）	三陸線	鮎川線
収入	運賃収入(A)	17,908,858	16,452,667	11,645,658	3,221,000	9,073,777	17,272,018
	国・県・市補助金	3,431,940	21,421,479	17,806,803	6,049,000	29,438,442	42,642,000
	事業者負担						5,236,090
	合計	21,340,798	37,874,146	29,452,461	9,270,000	38,512,219	65,150,108
支出	事業費(B)	21,340,798	37,874,146	29,452,461	9,270,000	38,512,219	65,150,108
不足額(A-B)		-3,431,940	-21,421,479	-17,806,803	-6,049,000	-29,438,442	-47,878,090
収支率(A÷B)		83.9%	43.4%	39.5%	34.7%	23.6%	26.5%

（単位：円）

		女川線	日赤渡波線	渡波線	石巻市内線	中里線	仮設住宅線
収入	運賃収入(A)	11,803,034	1,022,000	2,483,000	207,000	2,045,000	2,200,092
	国・県・市補助金	9,477,500	1,979,000	4,485,000	2,177,000	5,017,000	5,942,908
	事業者負担	867,404					
	合計	22,147,938	3,001,000	6,968,000	2,384,000	7,062,000	8,143,000
支出	事業費(B)	22,147,938	3,001,000	6,968,000	2,384,000	7,062,000	8,143,000
不足額(A-B)		-10,344,904	-1,979,000	-4,485,000	-2,177,000	-5,017,000	-5,942,908
収支率(A÷B)		53.3%	34.1%	35.6%	8.7%	29.0%	27.0%

図 路線バスの収支状況（平成26年度補助金ベース）

(3) 住民・市民バスの利用状況

- 1ヶ月あたり8,000人超（H26年度）の利用があり、利用者が最も多いのは、牡鹿地区市民バスである。
- 全般的に、震災後に利用増の傾向にある一方、荻浜地区住民バス、雄勝地区住民バスは、震災前より利用者が大きく減少している。

単位：人/月

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
山の手地区乗合タクシー	305	492	783	926	931
水押・開北・大橋・水明地区乗合タクシー	181	0	321	476	566
荻浜地区住民バス	905	492	540	518	500
稲井地域乗合タクシー	820	1,071	1,031	908	900
河北地区住民バス	312	346	436	391	444
雄勝地区住民バス	1,972	564	751	939	958
河南地区乗合タクシー	52	286	412	382	393
桃生地区住民バス	304	269	294	259	337
北上地区住民バス	693	659	722	724	888
牡鹿地区市民バス	1,533	1,916	2,613	2,276	2,360
合計	7,077	6,095	7,903	7,799	8,277

単位：人/月

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
河北地区住民バス仮設住宅線	—	364	550	753	894
桃生地区住民バス仮設住宅線	—	143	392	399	459
合計	—	507	942	1,152	1,353

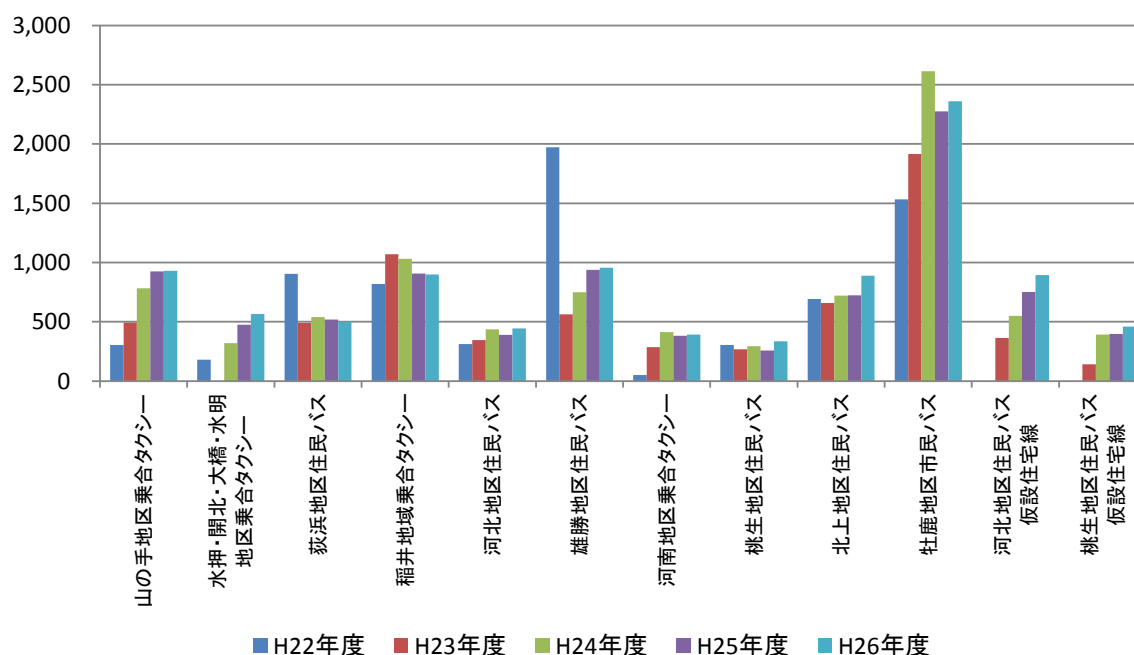


図 住民・市民バスの利用状況の経年変化

(4) 住民・市民バスの収支状況

- 全ての住民・市民バスで収支がマイナスであり、収支率は、水押・開北・大橋・水明地区乗合タクシー（46.4%）、稲井地域乗合タクシー（40.5%）、山の手地区乗合タクシー（39.9%）の順に高い。
- 桃生地区住民バス（2.9%）、牡鹿地区市民バス（3.8%）、荻浜地区住民バス（4.3%）、雄勝地区住民バス（4.9%）、桃生地区住民バス仮設住宅線（5.8%）等は収支率が一桁で特に低い。

(単位:円)

		山の手地区 乗合タクシー	水押・開北・大 橋・水明地区 乗合タクシー	荻浜地区 住民バス	稲井地域 乗合タクシー	河北地区 住民バス	雄勝地区 住民バス	河南地区 乗合タクシー
収入	運賃収入(A)	2,127,200	897,350	489,388	3,118,500	460,300	981,000	1,532,800
	運行協力金(B)	907,000	1,307,000	0	952,900	55,500	0	0
	国・県・市補助金	4,573,191	2,541,487	10,802,946	5,974,778	4,609,830	19,183,002	6,772,068
	雑収入等	249	184	416	342	323	517	436
	合計	7,607,640	4,746,021	11,292,750	10,046,520	5,125,953	20,164,519	8,305,304
支出	運行費	7,596,600	4,739,300	11,292,750	10,039,800	5,070,453	20,150,400	8,304,304
	事務費等	11,040	6,721	0	6,720	55,500	14,119	1,000
	合計(C)	7,607,640	4,746,021	11,292,750	10,046,520	5,125,953	20,164,519	8,305,304
利用者・地域負担(A+B)		3,034,200	2,204,350	489,388	4,071,400	515,800	981,000	1,532,800
不足額(A+B-C)		-4,573,440	-2,541,671	-10,803,362	-5,975,120	-4,610,153	-19,183,519	-6,772,504
収支率		39.9%	46.4%	4.3%	40.5%	10.1%	4.9%	18.5%

(単位:円)

		桃生地区 住民バス	北上地区 住民バス	牡鹿地区 市民バス	河北地区 住民バス 仮設住宅線	桃生地区 住民バス 仮設住宅線
収入	運賃収入(A)	310,600	779,500	1,307,523	864,050	477,800
	運行協力金(B)	0	0		0	0
	国・県・市補助金	10,546,658	6,958,636	33,138,873	6,924,272	7,805,844
	雑収入等	429	713	0	0	0
	合計	10,857,687	7,738,849	34,446,396	7,788,322	8,283,644
支出	運行費	10,857,687	7,733,880	34,446,396	7,774,454	8,272,619
	事務費等	0	4,969	0	13,868	11,025
	合計(C)	10,857,687	7,738,849	34,446,396	7,788,322	8,283,644
利用者・地域負担(A+B)		310,600	779,500	1,307,523	864,050	477,800
不足額(A+B-C)		-10,547,087	-6,959,349	-33,138,873	-6,924,272	-7,805,844
収支率		2.9%	10.1%	3.8%	11.1%	5.8%

※牡鹿地区市民バスの国・県・市補助金は、国・県の補助金と市の自主財源の合算額

図 市民・住民バスの収支状況（平成25年度）