

第4章 目標達成に向けた具体的な施策

1. 施策体系

本市の公共交通の課題解決及び本計画の目標の達成に向けた、施策体系について下図のとおり定めます。

表 施策体系

| 施策展開の方向性 | 具体施策 | 事業の概要 |
|-----------------------------------|----------------------------|--|
| 方向性1: 移動しやすさ・アクセス性の向上 | 施策 1-1:利用しやすい公共交通ネットワークの構築 | ①公共交通や拠点等に係る位置づけ・役割等の設定及び見直し |
| | 施策 1-2:利用しやすい公共交通システムの確保 | ①運行本数の拡大に向けた見直し ②運賃制度の見直し ③支払い方法の拡大 |
| 方向性2: 公共交通を待ちやすい利用環境等の確保 | 施策2-1:待合環境等の案内や情報提供の充実 | ①待合環境の情報発信に係る基準統一 |
| | 施策2-2:待合環境等の利用しやすさの改善 | ①待合環境の安全性等の改善 ②乗降場所へのアクセス機能の維持・改善 |
| 方向性3: 公共交通志向型の都市への転換に向けた仕組みづくり | 施策3-1:他分野と連携した都市構造の構築 | ①都市計画との連動による取組の展開 ②道路政策等との連動による取組の展開 |
| | 施策3-2:公共交通に対する市民意識の改善 | ①学校・企業等と連携したモビリティマネジメントの展開 ②運行協議会による見直し及び利用促進等の展開 ③市民との定期的な意見交換の実施(テーマ別) |
| 方向性4: 公共交通に関する情報提供の多様化・デジタル化 | 施策4-1:運行情報等のわかりやすさの改善 | ①わかりやすい路線名・路線番号の付与 ②バスマップ・総合時刻表の更新・作成と配布 ③公共交通の取組・サービスの情報発信 |
| | 施策4-2:公共交通に関するデジタル情報の充実 | ①運行情報のデータ化・公表及び更新体制の確立 ②バスロケーションシステムの導入検討 |
| 方向性5: 公共交通の安定的な運営に向けた基盤の確保 | 施策5-1:運行に係る財源等の適切な確保 | ①公共交通を支える安定的な財源・収入源の確保 ②運行協力金制度の見直し |
| | 施策5-2:運行に係る安定的な体制等の確保 | ①事業者の乗務員確保の支援 ②安全な運行に係る指導・教育等の徹底 |

方向性1:移動しやすさ・アクセス性の向上

施策1-1:利用しやすい公共交通ネットワークの構築

①公共交通や拠点等に係る位置づけ・役割の設定及び見直し

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | ○市民や来訪者などが市街地で移動しやすく、また市街地へアクセスしやすい利便性の高い公共交通ネットワークを構築するため、ネットワークや拠点の設定の考えや、それぞれの役割などを設定するとともに、これらを踏まえて、一体的な見直し等を進めます。 |
| 実施主体 | 石巻市、ミヤコーバス、住民バス等運行協議会 |

■石巻市の公共交通ネットワークの方向性

本市の公共交通ネットワークの方向性について、以下の通り定めます。

なお、移動手段の確保にあたっては、公共交通を活用することを前提としつつも、公共交通だけでは効率的にカバーすることが難しい細かいニーズに対して、公共交通以外の移動サービスが対応するなど、適切に公共交通を補完する関係性を構築し、石巻市の移動サービス全体の「総動員」により、市民等の移動しやすさ・アクセス性の向上を図ります。

表 石巻市の公共交通ネットワークの方向性

| エリア | 方向性 |
|----------|---|
| 市街地 | <ul style="list-style-type: none"> ○人口が集積する地域の沿線や、主要な拠点間を運行する路線バス沿線、及び鉄道沿線においては高いサービスレベルの公共交通ネットワーク（市街地主幹軸）を形成し、利便性の高い都市空間を構築します。 ○また、市街地主幹軸の沿線ではないものの、居住環境等が形成され、移動ニーズが一定数存在する範囲には、市街地内へのアクセス手段（市街地補完軸）を確保し、生活利便性の維持・向上を図ります。 ○市街地主幹軸・市街地補完軸によりカバーしきれないエリア・属性に対しては、市街地内への新たなアクセス手段（市街地補完軸）の確保や、その他の移動サービス（グリーンスローモビリティなど）を活用することで、相互補完の関係性の構築により対応します。 |
| 郊外部・離半島部 | <ul style="list-style-type: none"> ○本市の主要な産業を支えるエリアとして、各地域における安定的な暮らしを確保するため、各地域内における移動手段、及び市街地へのアクセス手段として、住民バス等の利便性の維持・向上を図ります。 ○郊外部においては、各地域の移動特性や空間的な土地特性を踏まえて、郊外部のエリアを統合し、一定の利便性を確保した公共交通ネットワークへの再配置を行います。 ○また、再配置にあたっては、住民バスの運行方法を見直し、地域のニーズに則したデマンド運行の導入などを行い、利便性の向上を図ります。 ○離半島部においては、市街地へのアクセス手段として航路を適切に維持するとともに、航路と路線バスの接続性を確保することにより、市街地内での回遊性向上も図ります。 ○なお、住民バス等でカバーしきれないエリア・属性に対しては、その他の移動サービス（カーシェアリングなど）を活用し、相互補完の関係性の構築により対応します。 |
| 都市間 | <ul style="list-style-type: none"> ○本市と他都市を結ぶ鉄道及び高速バスの広域的なネットワークについて、高いサービスレベルを維持するとともに、高速バスについては主要な施設等への空間的な接続性の向上などを図り、さらなる利便性の向上を図ります。 ○また、鉄道や高速バスのダイヤに合わせて、路線バス等の市内を運行する公共交通のダイヤを設定することで、時間的な接続性の向上を図り、公共交通ネットワークとしての一体性を高め、利便性の向上を図ります。 |

■公共交通ネットワークのイメージ(市全体)

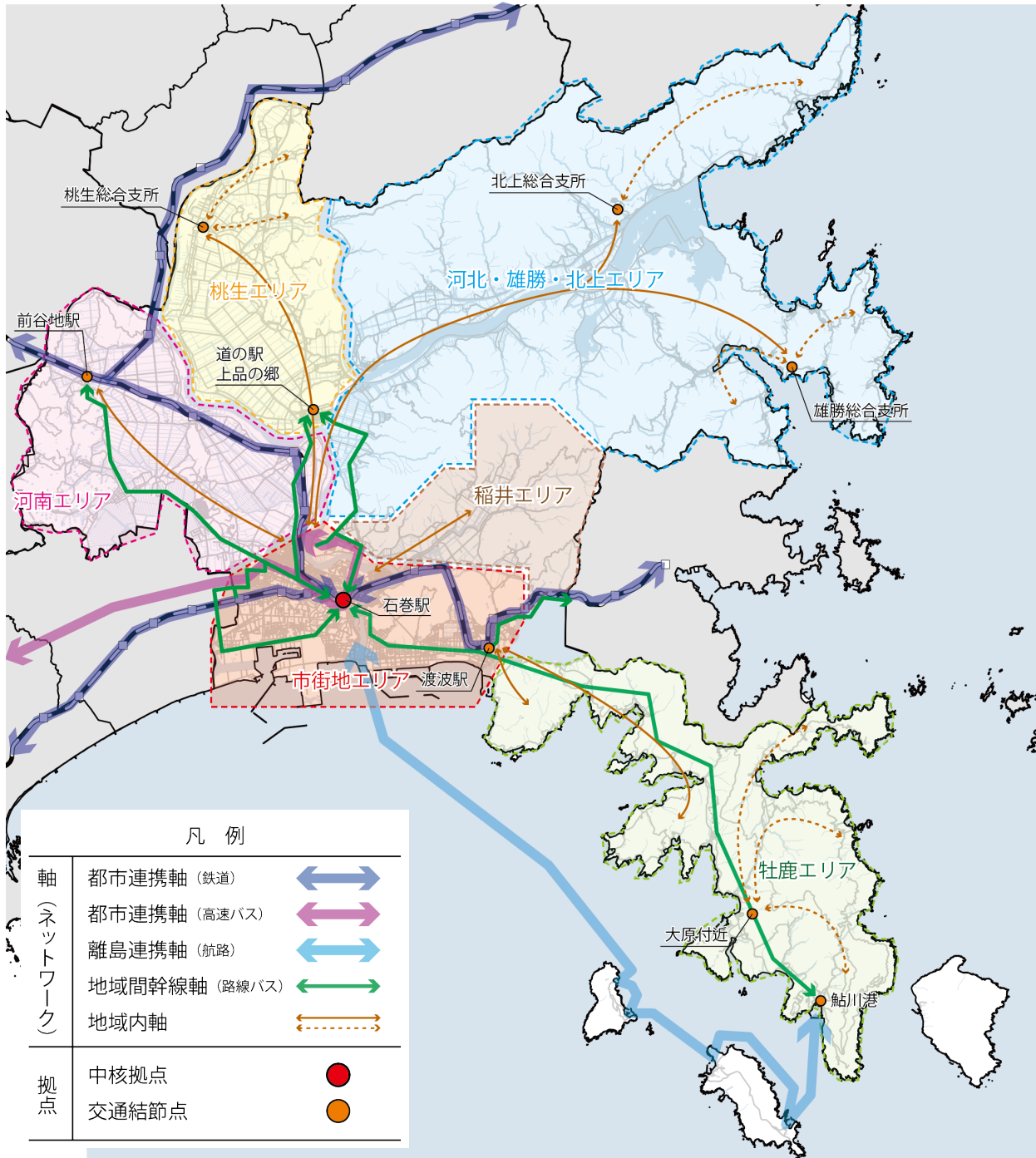
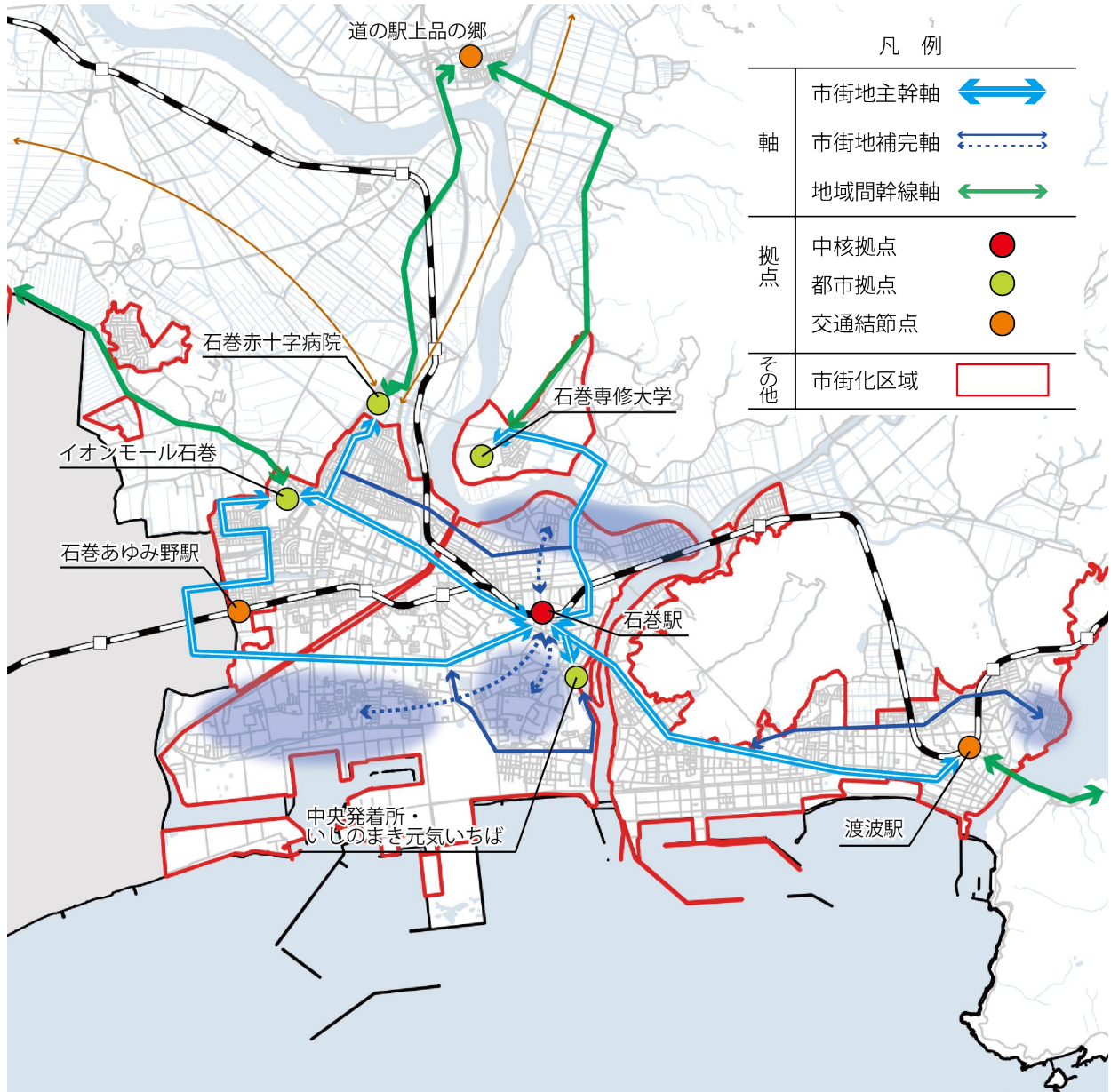


図 公共交通ネットワークのイメージ(全体)

■公共交通ネットワークのイメージ(市街地拡大図)



※図中の実線は定時定路線を基本とし、破線については定時定路線に限定しない運行を想定

図 公共交通ネットワークのイメージ(市街地拡大図)

■公共交通サービスの役割一覧

| 区分 | 名称 | 役割 | 交通モード | 改善すべき主な事項 |
|-----------|--------|---|--|--|
| 軸(ネットワーク) | 市街地主幹軸 | <ul style="list-style-type: none"> ○市街地の拠点間の移動を支え、市街地の回遊性を高め、多様な属性の・多様な活動を支援する軸 ○高いサービスレベル(1時間に1~2本以上、平準化された運行間隔)の運行頻度を確保 | 鉄道・路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ○中核拠点・都市拠点などへの移動しやすいネットワークへの見直し ○運行ダイヤなどの見直しや拡大による利便性の向上 ○鉄道・路線バス間の接続性の向上に向けた見直し |
| | 市街地補完軸 | <ul style="list-style-type: none"> ○市街地主幹軸でカバーしきれないエリアにおける市街地内での移動を支え、住民の生活利便性の維持を支援する軸 ○朝・昼・夕の各時間帯に1本以上の運行頻度を確保 | 乗合タクシー等 | ○公共交通がカバーしきれないエリアに対して、柔軟な運行経路で対応する運行へ見直し |
| | | | その他 | ○市街地主幹軸や乗合タクシー等の公共交通がカバーしきれない場合に、各地域の移動サービス等で対応 |
| | 地域間幹線軸 | <ul style="list-style-type: none"> ○市内の各地域と市街地部の移動を支え、住民の生活利便性の維持を支援する軸 ○朝・昼・夕の各時間帯に1本以上の運行頻度を確保 | 路線バス | ○沿線施設の住民等の移動ニーズや、時間帯ごとの利用の多寡に応じて効率性・利便性の向上に向けた見直し |
| | 地域内軸 | <ul style="list-style-type: none"> ○各地域内での移動や、都市連携軸・地域間幹線軸に接続し、市街地への移動を支え、各地域における生活利便性の維持を支援する軸 ○住民等の移動ニーズに応じて最低限必要な運行頻度を確保 | 住民バス・市民バス | <ul style="list-style-type: none"> ○他の公共交通との接続性の向上に向けた見直し ○特に移動が集中する時間帯での目的地へのアクセス性の向上に向けた見直し |
| | | | その他 | ○住民バス・市民バス等の公共交通がカバーしきれない場合に、各地域の移動サービス等で対応 |
| | 都市連携軸 | <ul style="list-style-type: none"> ○周辺市町村や仙台都市圏等と本市の移動を支え、多様な交流・連携を支援する軸 ○一定以上のサービスレベル(概ね1時間に1本以上)の運行頻度を確保 | 鉄道 | ○運行ダイヤの見直しや拡大による利便性の向上 |
| | | | 高速バス | <ul style="list-style-type: none"> ○運行ダイヤの見直しや拡大による利便性の向上 ○需要の大きい施設等への乗り入れなどの利便性の向上に向けた見直し |
| | 離島連携軸 | <ul style="list-style-type: none"> ○離島部と市街地部の移動を支え、住民生活及び観光客の交流を支援する軸 ○住民等の移動ニーズに応じて最低限必要な運行頻度を確保 | 航路 | <ul style="list-style-type: none"> ○運行ダイヤの見直しや拡大による利便性の向上 ○航路と路線バス等の接続性の向上に向けた見直し |
| | 拠点 | 中核拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の中核として、当該拠点を中心にネットワークを形成する、基本となる拠点 ○高い乗り継ぎ利便性及び快適に待ち合い可能な環境を確保 | 石巻駅 |
| 都市拠点 | | <ul style="list-style-type: none"> ○市民の目的地であり、公共交通の乗継機能も有する拠点 ○快適に待ち合い可能な環境を確保 | いしのみき元 気いちば、石巻赤 十字病院、イオン モール石巻、 石巻専修大学 | <ul style="list-style-type: none"> ○待ち合い環境の充実や案内・情報発信機能等の充実 ○乗り継ぎ環境(駐輪場・駐車場など)の充実 |
| 交通結節点 | | <ul style="list-style-type: none"> ○都市間連携軸・地域間連携軸への乗り継ぎを行う拠点 ○一定時間待ち合い可能な環境を確保 | 前谷地駅、桃生 総合支所、北上 総合支所、渡波 駅、上品の郷、石 巻あゆみ野駅 | <ul style="list-style-type: none"> ○乗り継ぎ環境(駐輪場など)の充実 ○最低限の待合機能の確保(屋内環境・情報発信など) |

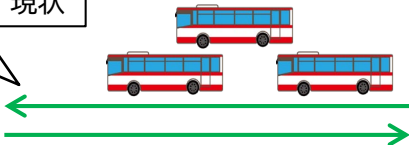
施策1-2:利用しやすい公共交通システムの確保

①運行本数の拡大に向けた見直し

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○市街地において複数の路線が運行する区間では、運行間隔の平準化や、決まった時間での運行ダイヤに揃える（パターンダイヤ）など、利用者にとってわかりやすいダイヤへの見直しを進めます。 ○通勤通学を考慮した経路やダイヤ設定を行い、社会人や学生の利用者拡大に向けた見直しを進めます。 ○夕方以降の時間帯での運行の拡大や、休日における運行時間帯の拡大など、運行本数の拡大に向けた見直しを進めます。 |
| 実施主体 | ミヤコーバス、住民バス等運行協議会、石巻市 |

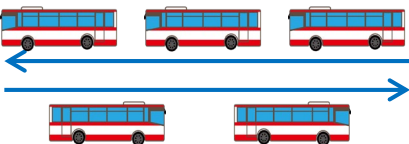
運行本数は一定数あるが、バスが連続する“団子状態”での運行間隔により、実質的に運行本数が少ないことと同じ状況

現状



イオンモール石巻

見直し後



石巻駅

運行間隔を均すことで、車両数はそのまま移動機会を増加（利便性の向上）

図 運行間隔の平準化のイメージ

石巻専修大学線は、大学の授業時間と鉄道のダイヤに合わせてバスのダイヤを設定。他の路線でも移動ニーズを踏まえてダイヤを調整)

| | | | | | |
|----|------|------|-------|-------|-------|
| 鉄道 | 石巻駅着 | 8:58 | 10:14 | 12:49 | 14:16 |
|----|------|------|-------|-------|-------|

| | | | | |
|------|------|------|------|------|
| 接続時間 | 0:14 | 0:18 | 0:08 | 0:16 |
|------|------|------|------|------|

| | | | | | |
|----|--------|------|-------|-------|-------|
| 路線 | 石巻駅前 | 9:12 | 10:32 | 12:57 | 14:32 |
| バス | 石巻専修大学 | 9:29 | 10:49 | 13:14 | 14:49 |

| | | | | |
|------|------|------|------|------|
| 接続時間 | 0:11 | 0:31 | 0:16 | 0:21 |
|------|------|------|------|------|

| | | | | | |
|------|------|-------|-------|-------|-----|
| 授業 | | 1時限 | 2時限 | 3時限 | 4時限 |
| 授業開始 | 9:40 | 11:20 | 13:30 | 15:10 | |

図 大学の授業に合わせたダイヤの設定状況

■取組事例(青森県八戸市)

- 八戸市では、新幹線駅である八戸駅と中心市街地が離れて立地（直線距離約5km）しています。
- 市への来訪者等の利便性の向上を図るため、八戸駅～中心市街地間を運行する路線バスの運行間隔の見直しを図り、特定の時間帯において等間隔運行（10分間隔）としています。
- この見直しにより、バス全体の運行本数の削減による効率性の向上に繋がったとともに、利便性向上及び利用者の増加にも繋がるなどの効果が発現しています。

市営バス・南部バス 八戸駅線バス時刻表
八戸駅⇔中心街間
 八戸駅線(八戸駅~中心街間)はバス乗客への利便です!
 白河まで10分 25分
10分間隔運行!!
 乗車料 320円 25分
 迷わず乗れる
 八戸市交通課(市営バス) TEL.0178-25-5141
 南部バス 八戸営業部 TEL.0178-44-7111

②運賃制度の見直し

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○市街地を運行する路線バスを対象として、市街地内などの特定の区間における均一制運賃の導入や、わかりやすい段階的な運賃設定、市内全域での上限運賃の設定などを進めます。 ○これにより、同じ出発地・目的地でも運行経路の違いにより、運賃が異なる状況の是正や、初乗り運賃を2回以上支払うケースを可能な範囲で不公平感の緩和を図るとともに、運賃設定をシンプルにして利用者にとってわかりやすく・支払いやすい運賃設定による利用への動機づけを進めます。 ○高齢者や免許返納者など、移動に制約を抱える市民の公共交通の利用促進を図るため、企画乗車券の導入や運賃割引制度の導入などを検討します。 |
| 実施主体 | ミヤコーバス、住民バス等運行協議会、石巻市 |

■取組事例(栃木県宇都宮市)

- 宇都宮市では、郊外部などに居住する市民の外出促進等を図るため、市内の路線バスの利用に対する運賃の上限を400円とする制度を導入・展開しています。
- 上限運賃の対象は、ICカード利用者限定しており、ICカードの普及にも寄与する取り組みとなっています。
- 通常の運賃と、上限運賃400円の差額を市が事業者へ補填する事業スキームで運用しています。



③支払い方法の拡大

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道・高速バス・路線バスで使用することができる交通系ICカードについて、現在は使用できない区間やサービスでの適用拡大に向けた検討を進めます。また、市内の主要な拠点をはじめとして、さまざまな拠点等でICカードへチャージすることができる環境の構築を進めます。 ○スマートフォンを活用したキャッシュレス決済方法など、ICカード以外の支払い方法についても導入の検討を進めます。 |
| 実施主体 | JR東日本、ミヤコーバス、石巻市 |

■取組事例(石巻圏観光推進機構)

- 石巻観光協会では、バスや航路の乗車券や飲食店での食事利用などをデジタルチケット化し、本市や周辺市町村で利用することができるアプリケーションの「海街めぐり」を展開しました。
- このサービスを活用することにより、利用者はスマートフォン上の操作だけで、移動手段や食事などを一括で予約・決済することができます。
- このような事例なども参考としながら、利用者にとって利便性の高いサービスの展開を検討します。



方向性2:公共交通を待ちやすい利用環境等の確保

施策2-1:待合環境等の案内や情報提供の充実

①待合環境の情報発信に係る基準統一

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <p>○交通拠点・バス停などの待合環境におけるわかりやすさの向上に向けて、バスの時刻表や経路図などの基本的な情報について、設置を進めます。</p> <p>○公共交通の運行情報のデータ整備化を前提としつつ、市内の主要な拠点での運行情報等の発信の強化に向けて、デジタルサイネージなど、発車時間や接近情報などを発信するシステム構築を目指します。</p> <p>○公共交通の乗降場所への誘導サインや標識などの充実を図るほか、公共サイン等に係る有識者等も交えてデザインの基準や設置基準などに関するガイドラインを作成し、統一性のある案内・サイン等への見直しを進めます。</p> <p>※デザインの検討にあたっては、大学生・高校生などの学生との協働や、企業などとの協働など、自由で柔軟なアイデアを活かすことができる体制による取組の展開も想定します。</p> |
| 実施主体 | 交通事業者、施設管理者、石巻市 |

施策2-2:待合環境等の利用しやすさの改善

①待合環境の安全性等の改善

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <p>○障がいのある方や高齢者などをはじめとして、誰もが公共交通を利用しやすい環境を確保するため、利用が多い公共交通の拠点や乗降場所（バス停・駅など）を対象として、交通事業者や施設等と連携して、バリアフリー機能の整備を進めます。</p> <p>○バス停などに対して、ベンチや上屋などの設置や街路灯などを設置するとともに、コンビニや商店などの沿道施設を活用した待合環境の確保を進めます。</p> |
| 実施主体 | 交通事業者、施設管理者、石巻市 |

■沿道施設の活用

○バス停の近くにコンビニや商店などが立地する場合、施設と連携して屋内への待合スペースの確保や、運行情報の発信などを行うなど、利用者が安全・安心に待ちやすい環境の構築を図ることが可能です。

※他の都市での実施事例多数（青森県八戸市など）



図 コンビニ等を活用した待合環境の確保イメージ

■バリアフリーの基準等

- 国ではバリアフリー法に基づき、旅客施設や旅客車両、道路設備などに対するバリアフリー化を推進しています。
- 鉄道駅などの旅客施設については、1日の利用者数が3,000人以上の施設、もしくは基本構想（バリアフリー法に基づき市町村等が作成する計画）に位置づける、1日の利用者数が2,000人以上の施設については、バリアフリー機能の整備を進めることを目標として設定しています。（段差の解消、視覚障がい者誘導用ブロック、障がい者用トイレの整備など）

※参考：石巻市内の主な駅の1日の利用者数（2020年度）

石巻駅：2,312人/日、陸前山下駅：738人/日、蛇田駅：637人/日

②乗降場所へのアクセス機能の維持・改善

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | ○公共交通の利用促進や、市街地内の渋滞対策に向けて、主要な拠点や各バス停において、近隣地域・住民等の協力を得ながら、空きスペースを活用した小規模な駐輪スペースの設置などによるサイクル&ライド機能や、既存の駐車場スペースなどを活用したパーク&ライド機能などの維持・改善を進めます。 |
| 実施主体 | 交通事業者、施設管理者、石巻市 |



駅に隣接して駐輪場が設置されているものの、屋根が未設置

図 陸前稲井駅に隣接する駐輪場



駐輪場に屋根が設置されており、悪天候にも対応し、長時間安心して停められる環境

図 石巻あゆみ野駅に隣接する駐輪場

■サイクル&ライド、パーク&ライド

- サイクル&ライドとは、街なかの渋滞等の要因となる自動車交通の流入を抑制するとともに、電車やバスなどの公共交通の利用を促進するために、自転車で駅やバス停まで移動して、電車やバスに乗り換えるシステムです。
- パーク&ライドとは、サイクル&ライドと同様の目的で、駅やバス停付近まで自動車移動して、付近の駐車場に自動車を停車し、電車やバスに乗り換えるシステムです。
- 本市においても、高速バス仙台石巻線については、利用者専用の駐車場を確保して、乗り換えることができるパーク&ライドのシステムが導入されています。



方向性3:公共交通志向型の都市への転換に向けた仕組みづくり

施策3-1:他分野と連携した都市構造の構築

①都市計画との連動による取組の展開

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○機能性・効率性の高い公共交通志向型の都市構造を構築するため、市街地に居住や都市機能等を集約する立地適正化計画による取組をはじめとした都市計画分野との連携による、一体的な取組を展開します。 ○都市計画の取組により都市機能などの目的地を集積しつつ、公共交通では市街地内の回遊性の向上に向けた取組を推進します。 ○また、都市計画の取組により居住環境を特定の範囲に誘導しつつ、公共交通により居住地における利便性を向上し、居住地としての魅力向上を図ることにより人口の誘導に寄与します。 |
| 実施主体 | 石巻市 |

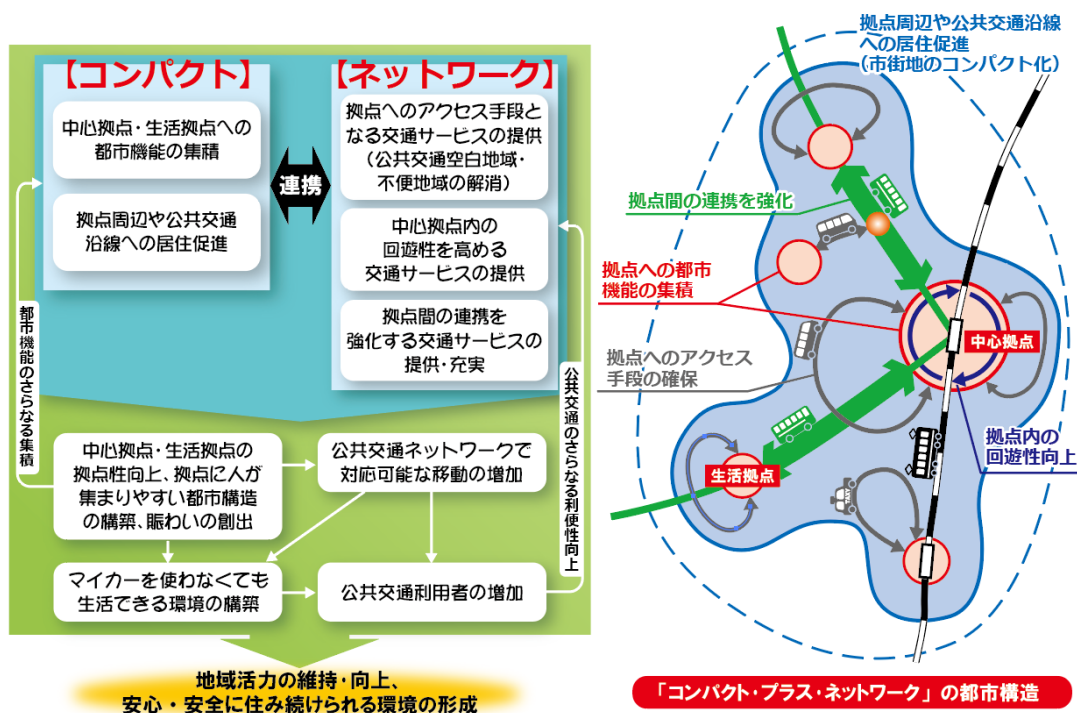


図 都市計画と公共交通の連携のイメージ

資料：国土交通省 九州運輸支局「なるほど！公共交通の勘どころ」

②道路政策等との連動による取組の展開

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通を利用しやすい道路・歩道環境等の構築や、市街地における渋滞回避によるバスの定時性の向上を図るため、歩道・自転車道等の整備やバスベイスの設置など、道路政策の事業と連動して取組を進めます。 |
| 実施主体 | 石巻市 |

施策3-2:公共交通に対する市民意識の改善

①学校・企業等と連携したモビリティマネジメントの展開

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○市民等における公共交通利用への自発的な転換を促すため、高校や大学、一般企業、地域団体等と連携したモビリティマネジメントを進めます。 ○取組の展開にあたっては、行政や交通事業者、大学、有識者等により具体的な取組方法などの企画・実施及び効果検証を行います。 ○モデルとなる事例を設定するため、先行して「石巻市役所」の職員を対象としたモビリティマネジメントを実施し、その後、学校や企業等に対する取組を展開します。 ○市内の取組を進める中で、他エリアの参考となる事例などについては、ベストプラクティスとして市の広報への掲載や、学会・会議等での発表を行います。 |
| 実施主体 | 石巻市、学校、企業、地域、その他 |

■モビリティマネジメント

- モビリティマネジメントとは、過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩などの移動手段を適度に利用する状態へ「自発的に」変えていく仕組みづくりです。
- 市民等に対して、啓発資料の配布やアンケート調査の実施など、さまざまなコミュニケーションをとりながら、行動変容を目指す施策などがあります。



図 啓発資料の事例(沖縄県うるま市)

②運行協議会による見直し及び利用促進等の展開

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○住民が主体的に公共交通を利用する仕組みづくりを行うため、住民等により設立される住民バス等の運行協議会を引き続き設置し、利用実績等を踏まえて運行に係る見直し等を検討するとともに、利用促進に向けた具体的な取組等の検討を進めます。 ○市はこれらの取組に対して、運行等に係る技術的（他都市事例や実施方法の共有など）・財政的な支援を行うとともに、市民との意見交換の場を設定します。 |
| 実施主体 | 運行協議会、石巻市 |

③市民との定期的な意見交換の実施(テーマ別)

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○高校生や高齢者、障がいのある方、子育て世代などのさまざまな属性等において、それぞれが抱える課題等を把握するため、公共交通の運行や利用環境、情報提供などのテーマを変えながら意見交換を行います。 |
| 実施主体 | 石巻市、地域 |

方向性4:公共交通に関する情報提供の多様化・デジタル化

施策4-1:運行情報等のわかりやすさの改善

①わかりやすい路線名・路線番号の付与

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <p>○路線バスや住民バス等において、運行する車両の目的地等をわかりやすくするため、運行する方面に応じて地名やアルファベットでの表示や、路線を番号で表示するなどの検討を進めます。</p> <p>○また、路線名や路線番号などは、主要拠点での待合環境での情報発信を図るとともに、バスの行先表示にも同様の案内を表示することで、情報をリンクさせてわかりやすさの向上を図ります。</p> |
| 実施主体 | 交通事業者、石巻市 |

■取組事例(宮城県仙台市)

○仙台市では、市内を運行するバス路線において目的地の方面に応じて、系統番号を付与しており、仙台駅を発着通過する系統は数字3桁、地下鉄・JR駅を発着する系統は数字2桁で表示しているほか、市中心部に向かう上り便は終点の場所に応じて、アルファベットを表記し、視覚的に運行する方面がわかりやすく表示しています。

| | | | |
|-------|-------------|------------|-----------|
| 100番台 | 北六番丁・北根方面 | 600番台 | 菱谷大橋八木山方面 |
| 200番台 | 花京院・国道45号方面 | 700番台 | 壺屋橋八木山方面 |
| 300番台 | 新寺・志波町方面 | 730番~780番台 | 広瀬通経由便 |
| 320番台 | 連坊方面 | 800番台 | 東北大学病院経由便 |
| 400番台 | 荒町・若林区役所方面 | 900番台 | 北仙台・北山方面 |
| 500番台 | 若林方面 | | |



②バスマップ・総合時刻表の更新・作成と配布

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <p>○公共交通の運行情報の発信強化に向けて、現在発行するバスマップについて、再編等に合わせて適切に更新を行うとともに、主要な拠点等での設置や、特定の主体（高校生、大学生、高齢者、転入者など）に対して個別に配布して、周知活動を進めます。</p> <p>○市のHPなどでは、路線バス等だけではなく、高速バスや航路なども含めて総合的な情報発信を行うとともに、移動ケースに応じた公共交通間の乗り継ぎ情報（モデルコースなど）の発信など、一体的な情報発信も行います。</p> |
| 実施主体 | 石巻市、交通事業者 |

■取組事例(熊本県八代市)

○八代市では、公共交通の運行情報だけではなく、市内の観光施設や飲食店などの情報、イベント情報などと組み合わせて情報提供することにより、公共交通を使ったお出かけを“提案”する情報発信ツールを作成しています。



③公共交通の取組・サービスの情報発信

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通に関する市や交通事業者の取組（再編・見直しの情報や、コロナ対策の取組など）を市民に広く周知するため、市の広報などを通じて随時情報発信を行います。 ○妊娠している方を対象として、緊急時に対応可能な事業者（タクシー会社等）の情報や提供サービス一覧をとりまとめ、わかりやすい情報として提供を行います。 ○また、障がいのある方を対象として、車いす等を積載可能な車両（介護タクシー等）の所有状況、事業者情報や、市内の交通拠点のバリアフリーの状況などをとりまとめ、わかりやすい情報として提供を行います。 |
| 実施主体 | 石巻市、交通事業者 |

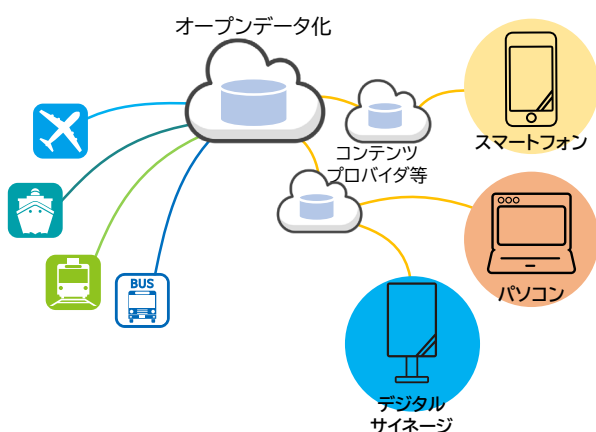
施策4-2:公共交通に関するデジタル情報の充実

①運行情報のデータ化・公表及び更新体制の確立

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○住民や来訪者等が公共交通の経路検索をしやすくし、利用の促進につながるため、公共交通に関する運行情報等のデータ化を進めるとともに、市のHPなどでデータ（GTFS データ）の公表（オープンデータ化）を行います。 ○運行情報（経路・ダイヤなど）が改正された際に、適切にデータ更新等を行う体制を確保するため、適宜勉強会などを開催します。 ○更新したデータについては、主要な経路検索コンテンツのプロバイダーに対して情報共有を図り、コンテンツへの反映を進めます。 ○また、運行情報の可視化による検証・分析への活用や、バスマップやサイネージなどのツール作成への活用等を行います。 |
| 実施主体 | 交通事業者、石巻市 |

■公共交通に関するオープンデータ化

○市内の公共交通に関する情報（経路・ダイヤ・バス停位置など）を特定のフォーマットにデータとして整理し、市のHPなどでまとめて公表（オープンデータ化）することにより、さまざまな事業者がデータを取得することができ、経路検索コンテンツなどでは、常に新しい情報で検索することができるなど、利用者の利便性向上に繋がります。



②バスロケーションシステムの導入検討

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <p>○利用者にとってよりわかりやすい情報を提供するため、データ化された運行情報を活用し、スマートフォンや待合環境のデジタルサイネージなどで、リアルタイムなバスの運行情報を確認することができるシステム（バスロケーションシステム）を導入します。</p> <p>○デジタルサイネージについては、市内の中核拠点及び主要拠点への設置を検討します。</p> |
| 実施主体 | 交通事業者、石巻市 |

■取組事例(宮城県仙台市)

○仙台市では、市内を運行するバス路線がどこを運行しているのかなど、リアルタイムな運行情報をスマートフォンなどで確認することができるシステム（バスロケーションシステム）の「どこばす仙台」を展開しています。

※仙台市営バスと宮城交通の路線バスの運行情報を検索可能。



方向性5:公共交通の安定的な運営に向けた基盤の確保

施策5-1:運行に係る財源等の適切な確保

①公共交通を支える安定的な財源・収入源の確保

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none">○公共交通を今後も継続的に運行するため、路線バス及び住民バス等の運行に係る費用における欠損額に対して、市として財源を確保し、担保することで、財政面における継続的な支援を行います。○路線バスについては、国や県の補助事業の活用も念頭におきつつ、補助要件の適用に向けた生産性向上の取組（方向性1・3の施策など）を、交通事業者とともに推進します。○国や県の補助事業については、補助に係るメニューの拡充や補助額の嵩上げなどについての要望を行います。○また、前頁までに記載している方向性1～4の施策を着実に推進することにより公共交通の利用者を増やし安定的な収入確保を目指します。 |
| 実施主体 | 石巻市、国、県 |

②運行協力金制度等の見直し

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none">○住民バス等の運行にあたり、各世帯から一定額の負担を求めている運行協力金について、市全体の公共交通の運行状況や協力金の負担等状況等を踏まえつつ、住民バス等を運行する地域に対する制度の展開や、負担金額の見直しなど制度の見直しを進めます。○制度の見直しにあたっては、運行協議会とともに地域住民と十分な意見交換を行うなど、地域の意見・考えを把握しながら進めるものとします。○また、住民バス等を運行する地域については、商業施設や企業・団体等における公共交通の運行に対する協賛金などの導入についても、意見・考え等を把握しながら検討を進めます。 |
| 実施主体 | 石巻市 |

事業5-2:運行に係る安定的な体制等の確保

①事業者の乗務員確保の支援

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none">○公共交通の担い手となる交通事業者において、安定的な運行体制を構築するため、乗務員等の確保に向けた求人イベント等の開催支援や求人に関する助言など、各種支援を行います。 |
| 実施主体 | 交通事業者、石巻市 |

②安全な運行に係る指導・教育等の徹底

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | ○公共交通を安全・安心に利用できる環境を構築するため、交通事業者を中心として、安全な運行に向けた日常的な車両点検の徹底や乗務員に対する指導・教育などの運行管理を徹底するとともに、市としても運行主体となる交通事業者等に対する指導や助言を行います。 |
| 実施主体 | 交通事業者、石巻市 |

2. 施策の実施スケジュール

前項で示した施策については、計画期間内においてそれぞれ以下のスケジュールでの展開を進めます。

| 具体施策 | 事業の概要 | 年度 | | | | |
|----------------------------|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 2022年 | 2023年 | 2024年 | 2025年 | 2026年 |
| 施策1-1: 利用しやすい公共交通ネットワークの構築 | ①公共交通や拠点等に係る位置づけ・役割等の設定及び見直し | ■ | ■ | | | |
| 施策1-2: 利用しやすい公共交通システムの確保 | ①運行本数の拡大に向けた見直し | ■ | ■ | | | |
| | ②運賃制度の見直し | | ■ | ■ | | |
| | ③支払い方法の拡大 | | | ■ | ■ | |
| 施策2-1: 待合環境等の案内や情報提供の充実 | ①待合環境の情報発信に係る基準統一 | ■ | ■ | | | |
| 施策2-2: 待合環境等の利用しやすいさの改善 | ①待合環境の安全性等の改善 | ■ | ■ | | | |
| | ②乗降場所へのアクセス機能の維持・改善 | | ■ | ■ | | |
| 施策3-1: 他分野と連携した都市構造の構築 | ①都市計画との連動による取組の展開 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | ②道路政策等との連動による取組の展開 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 施策3-2: 公共交通に対する市民意識の改善 | ①学校・企業等と連携したモビリティマネジメントの展開 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | ②運行協議会による見直し及び利用促進等の展開 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | ③市民との定期的な意見交換の実施(テーマ別) | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 施策4-1: 運行情報等のわかりやすさの改善 | ①わかりやすい路線名・路線番号の付与 | | ■ | ■ | | |
| | ②バスマップ・総合時刻表の更新・作成と配布 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | ③公共交通の取組・サービスの情報発信 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 施策4-2: 公共交通に関するデジタル情報の充実 | ①運行情報のデータ化・公表及び更新体制の確立 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | ②バスロケーションシステムの導入検討 | | ■ | ■ | | |
| 施策5-1: 運行に係る財源等の適切な確保 | ①公共交通を支える安定的な財源・収入源の確保 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | ②運行協力金制度の見直し | ■ | ■ | | | |
| 施策5-2: 運行に係る安定的な体制等の確保 | ①事業者の乗務員確保の支援 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | ②安全な運行に係る指導・教育等の徹底 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

■ 検討・準備 ■ 事業展開(初年度) ■ 継続展開

3. 課題解決に向けた各施策の対応状況

第3章で整理した本市の公共交通の課題に対して、各施策の課題解決に対する貢献状況について、以下のとおり整理します。

| 課題 | | 施策1-1 利用しやすい公共交通ネットワークの構築 | 施策1-2 利用しやすい公共交通システムの確保 | 施策2-1 待合環境等の案内や情報提供の充実 | 施策2-2 待合環境等の利用しやすいさの改善 | 施策3-1 他分野と連携した都市構造の構築 | 施策3-2 公共交通に対する市民意識の改善 | 施策4-1 運行情報等のわかりやすさの改善 | 施策4-2 公共交通に関するデジタル情報の充実 | 施策5-1 運行に係る財源等の適切な確保 | 施策5-2 運行に係る安定的な体制等の確保 |
|---------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 改善すべき「弱み」の視点 | ・市街地でのサービスレベルに対して十分な利用に繋がっていない | ◎ | ○ | △ | △ | ◎ | ○ | ○ | △ | | △ |
| | ・市街地に公共交通の不便な地域が存在 | ◎ | ○ | | | ○ | | | | | |
| | ・住民バス等の利用が低迷・非効率な運行 | ◎ | ○ | | △ | ○ | | | | | △ |
| | ・公共交通同士の接続性を確保できていない時間帯が存在 | | ◎ | | | ○ | | ○ | ○ | | |
| | ・市民の日常生活における過度な自家用車への依存 | ○ | ○ | | | ◎ | ◎ | ○ | | | △ |
| | ・主要な拠点における基本的な案内設備等やバリアフリー機能の整備が不十分 | | | ◎ | ◎ | | | | △ | | |
| | ・バス停における案内等の不足や待ちにくい環境が散見 | | | ◎ | ◎ | △ | | | △ | | |
| | ・路線バスに関する運賃設定がわかりづらい状況 | | ◎ | △ | | | | ◎ | △ | | |
| | ・市内においてICカード未対応の範囲が存在 | | ◎ | | | | | | | | |
| | ・運行情報などの情報取得手段が不足 | | | ○ | | | | ◎ | ◎ | | |
| | ・公共交通の取組に関する情報提供が不足 | | | | | | | ◎ | ◎ | | |
| | ・高校生において通学等で利用しやすい公共交通が未整備 | ◎ | ◎ | | △ | ◎ | ◎ | △ | △ | | △ |
| | ・移動に制約のある高齢者層に公共交通が利用されていない実態 | ◎ | ◎ | | ◎ | | | △ | △ | | △ |
| | ・公共交通が通勤時に利用しにくい状況 | ◎ | ◎ | | △ | ◎ | ◎ | △ | △ | | |
| ・路線バスの確保・維持が困難となる可能性 | ○ | ○ | | | △ | ◎ | △ | △ | ◎ | ○ | |
| ・公共交通の維持に向けた運行協力金等の負担状況に地域で差がある | | | | | | | △ | | ◎ | ○ | |
| 維持すべき「伸び点」の視点 | ・市街地は公共交通の利便性が高いエリア | ◎ | ◎ | △ | ○ | ◎ | △ | △ | △ | | △ |
| | ・公共交通以外の移動サービスが運行 | ◎ | | | | | | | | | ◎ |
| | ・私的交通手段から公共交通への乗継環境が既に確保されている | ○ | | △ | ◎ | | | | | | |
| | ・高校生などの若い年齢層を中心に公共交通を利用 | ◎ | ◎ | △ | ○ | ◎ | △ | △ | △ | | |
| | ・若い年齢層では主に自転車を活用 | ○ | | | ◎ | ◎ | | | | | |
| | ・公共交通の維持に対して市民の協力意識が高い | | | | | | | ◎ | | | ○ |
| | ・公共交通の利用によるメリットの認識が高い・利用環境に対してプラスの評価 | | | | | | | ◎ | | | ○ |
| ・市内の企業において通勤時の公共交通利用に前向きな意向がある | ○ | ○ | | | ◎ | ◎ | △ | △ | | | |

◎:直接的に大きく寄与
○:直接的に寄与
△:間接的に寄与

第5章 計画の推進方針

1. 計画の推進体制

1-1 計画の推進・管理体制

本計画の推進にあたっては、市民代表や有識者、国・県、道路管理者、交通管理者、市の関係各課などから構成される「石巻市総合交通戦略審議会（以下、審議会という）」による統括的な管理のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況の確認を行うとともに、基本目標に対する指標・数値目標の確認・検証等を行います。

また、審議会は計画の管理だけではなく、本市の公共交通等に関して継続的に協議する場として位置づけ、市民のニーズや社会情勢等の変化に応じた公共交通ネットワークの見直しや、持続可能な公共交通体系の構築に向けた検討を行います。

1-2 推進主体と基本的な役割

本計画の推進にあたっては、市や交通事業者、関係機関などが密接に連携しながら、一体的に取り組むとともに、必要に応じて有識者等の助言・補助による客観的な視点を加えつつ、それぞれが担う役割および進捗等を確認しながら着実に進めます。

表 推進主体と基本的な役割

| 主体 | 基本的な役割 |
|-------------|---|
| 石巻市 | ○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および事業の推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○他の分野とも連携を図るために“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取組の推進を図る。 |
| 交通事業者 | ○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた施策・事業の展開を行うとともに、市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。 |
| 市民 | ○公共交通を積極的に利用するとともに、利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを提案する役割を担う。 ○行政とともに公共交通を支えるなど、協働による公共交通の確保・維持に向けた取組の展開を図る。 |
| 国・県 | ○全体的な統括の視点や、他地域での事例などを踏まえながら計画の推進に対して助言する。 |
| 道路管理者・交通管理者 | ○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。 |
| 有識者 | ○本計画に示す施策・事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。 |

2. 計画の推進方法

本計画はPDCA サイクルにより、審議会の管理による着実な事業実施（P）、個別事業や計画全体の検証・評価（C）、個別事業及び計画全体の見直しを行うこととします。

特に検証・評価にあたっては、本計画の基本目標の達成状況の確認にあたり設定した、指標に基づき行うものとし、毎年度数値を整理し評価を実施します。

また、計画の検証・評価の結果については、審議会に示すこととし、事業の実施状況等と合わせて達成状況等に関する検証を行います。

もし審議会の場において検証の結果、「個別事業の見直しが必要」とされる場合には、見直しが必要とする理由等を踏まえて要因分析を行い、適切に改善や事業計画の検討（A・P）を行います。

図 計画の推進方法

| 実施事項 | | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 |
|-------------|--------------|----|-------------------|----|----|----|----|-----|-----|------------------|----|----|-------------|
| 審議会の開催 | | | | ● | | | | ● | | | ● | | |
| 庁内調整 | | | | ● | | | | ● | | | | | |
| 地域間幹線系統関連 | | | | ● | | | ○ | | | ● | | | |
| 公共交通計画のPDCA | 計画・事業に関連した評価 | D | 事業の実施 | | | | | | C | 計画のモニタリング・検証 | | A | 次年度事業の見直し検討 |
| | 補助事業等に関連した評価 | P | 次年度の事業計画の検討 | | | | | | P | 次年度の事業実施に向けた最終調整 | | | |
| | | | 地域公共交通確保維持改善計画の作成 | | | | | C | | | | | |

年度ごとの実施において、本計画や地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）に関する協議などを行うため、適宜審議会を開催し、評価結果を検証するとともに、有識者等の意見を踏まえ実施中の事業内容等を改善するほか、次年度に向けた事業計画の検討を行います。

表 年度ごとの実施内容

| 項目 | 本計画の計画期間 | | | | | 次期計画 |
|------------------|----------|-------|-------|-------|-------|------|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| 事業実施(D) | → | | | | | → |
| モニタリング・評価(C) | データ取得 | データ取得 | データ取得 | データ取得 | データ取得 | → |
| 個別事業の検討・見直し(A・P) | | → | → | → | → | |
| 計画全体の見直し(P) | | | | | → | 改定 |

3. 指標の管理

3-1 アウトカム指標の設定

第2章において設定した、基本目標の達成状況を確認するための指標として設定したアウトカム指標を以下に示します。

表 アウトカム指標一覧

| 目標 | 指標 | 現況値 | 目標値 (2026) |
|---------------------------|-----------------------------|---------|-----------------|
| 目標1:日常の移動手段として選ばれる公共交通 | 公共交通の分担率 | 1.4% | 1.5% (増加) |
| | 公共交通を利用して外出した市民の割合 | 5.7% | 6.2% (増加) |
| 目標2:まちの営みと賑わいを支える公共交通 | 公共交通の利用者数 | 8,387千人 | 8,387千人 (維持) |
| | 路線バスの就業者人口カバー率 | 30.1% | 35.0% (増加) |
| 目標3:様々な連携により戦略的に活用される公共交通 | サービスレベルの高いエリアの人口カバー率 | 32.9% | 32.9% (維持) |
| | モビリティマネジメントによる通勤手段が変化した事業者数 | 0件 | 3件 (増加) |

卷末資料

※最終的に追加

1. 本市の公共交通に係る SWOT 分析

2. 本計画の策定経緯

2-1 石巻市地域公共交通会議

①体制

②会議等の開催状況

2-2 石巻市総合交通戦略庁内検討委員会

①体制

②会議等の開催状況

2-3 事業者ワーキング会議

①体制

②会議等の開催状況

2-4 モビリティを考える懇談会

①体制

②会議等の開催状況

3. 用語集

アルファベット

GTFS (General Transit Feed Specification)

公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの。

IC カード (交通系 IC カード)

非接触型のカード型乗車券で、鉄道等において自動改札機へ挿入せずに改札を通過できるようにしたもの。事前にカードにチャージ(前払い)した金額から公共交通機関の乗降車の際に運賃を差し引く機能や定期券の機能などが搭載可能である。カードによっては路線バスやタクシーなど鉄道以外の交通機関の運賃支払や、商業施設等での決済にも利用できるようになっている。

あ・ア行

オープンデータ化

1台の国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用(加工、編集、再配布等)できるよう、次のいずれの項目にも該当する形で公表していくこと。

か・カ行

カーシェアリングサービス

1台の自動車を複数の会員が時間を変えて共同利用する自動車の新しい利用形態。当初は仲間同士等で行われていたものが、組織的に運営されるようになったもの。

企画乗車券

鉄道会社などが特別な運送条件(区間、列車、経路、設備、発売期間、設定期間、発売場所など)を定めて発売する乗車券類。

協働

市民等・事業者・行政などの多様な主体が、対等の立場で、それぞれの役割を認め合いながら、共通の目標に向けて協力し合うこと。

均一制運賃

乗車キロに関係なく運賃を均一とする制度。

グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。

交通ネットワーク

鉄道・路線バスや、道路など、人や物の輸送手段の組み合わせにより形成されるネットワークのこと。

交流人口

仕事や旅行などでその地域に訪れる(交流する)人のこと。

コミュニティ

一般的には、「地域社会」や「近隣社会」、「地域共同体」などのこと。

日常的に広く使われているため、その概念は多義にわたっている。

コンパクト・プラス・ネットワーク

地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。

さ・サ行

サイクル&ライド

駅や郊外部などの主要なバス停付近に駐輪場を整備し、自転車とバスの乗り継ぎ利便性を高めたシステム。

市街化区域

既に市街化と形成している区域と概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域のこと。

都市の発展動向などを勘案して市街地として積極的に整備する区域となる。

市街化調整区域

市街化を抑制すべき区域であり、農林漁業用の建築物などや一定の要件を備えた開発行為以外は許可されない。

た・タ行

デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア。(一般社団法人サイネージコンソーシアム HP より)

都市機能

都市的な活動を支えるために必要な機能の総称のこと。

主な都市機能として、居住機能、商業機能、業務機能、工業機能、レクリエーション機能などがあげられる。

都市計画区域

都市計画の基本理念を達成するために都市計画法その他の法令の規制を受けるべき土地の範囲であり、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要のある区域のこと。

都市計画マスタープラン

都道府県が策定した「都市計画区域マスタープラン」及び、それぞれの市町村議会の議決を経た「基本構想」に即して定められる市町村の定める都市計画の方針。正式には「市町村の都市計画に関する基本方針」という。

市町村が主体的に独自性を発揮して、住民参加のもと作成されるものとする。

な・ナ行

乗合タクシー

乗合バスのように乗合旅客を運送するタクシーで、車両の乗車定員は10人以下となる。

は・ハ行

パーク&ライド

市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用するシステム。

バスロケーションシステム

GPS(現在位置を人工衛星からの電波で測り知る装置等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

バリアフリー

障がい者や高齢者が生活する上での行動のさまたげとなるバリア（障壁・さまたげとなること）を取り去った生活空間や環境のあり方。物理的な障壁も含む。

ベストプラクティス

「最適だと思われる方法」「業界水準」「未だかつてない最高の手法」「最良の事例」などの意味として用いられる用語。

ま・マ行

モビリティマネジメント

当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

ら・ラ行

立地適正化計画

都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、都市計画マスタープランの一部となる計画のこと。

居住を誘導するエリア、都市機能の立地を誘導するエリア等を定め、公共交通の再編などと一体的に取り組んでいくことにより、『コンパクト&ネットワークの都市構造』の実現を図る。

石巻市総合交通計画

2022-2026

策定:2022年(令和4年)3月
発行:石巻市総合交通戦略審議会
編集:石巻市 復興政策部 地域振興課
(石巻市総合交通戦略審議会 事務局)
〒986-8501
宮城県石巻市穀町14番1号
電話:0225-95-1111(代表)