

石巻市総合交通計画（案）パブリックコメント実施結果について

No	項目	意見	石巻市の考え方
1	P27「②移動に制限のある高齢者に公共交通が利用されていない実態」について	<p>郊外大型商業施設は時代と共に移動する。門脇→中里→蛇田→あゆみ野、どこか別なところに大型商業施設が建てば、商業施設全てが移動する。商業施設周辺に住宅地開発しても、住宅は移動できずに住人は置き去りになる。置き去りになった住人が高齢化して”移動に制約のある高齢者”になってしまう。駅周辺・沿線開発を進め、公共交通機関と共存共栄を考えた交通計画を考えてもらいたい。</p> <p>提案(1)鉄道駅周辺に病院や高齢者施設を中心にシルバーシティ（徒歩圏直径1km）を構築する。併せてその周辺に一般住宅用地（徒歩圏直径2km）を整備する。 病院や高齢者施設を中心に市営の高齢者用集合団地を運営し、ある程度自力で生活可能な高齢者の入居を進める。独り暮らしや家族が希望する高齢者に、無料か二重生活にならない程度の賃料で移住して貰い、同年代のお隣さんがともに見守り合う生活ができる。</p> <p>提案(2)70歳以上の高齢者や自動車運転免許証返納者に対し、公共交通機関の「乗車無料パス」を発行し、積極的な利用を促進する。</p>	<p>現在本市におきましては、拡大傾向にある市街地を特定の範囲に誘導し、居住や都市機能等の集約を図ることを目的とした「立地適正化計画」を策定しております。</p> <p>本計画においては、「施策3-1：他分野と連携した都市構造の構築」などにより、これら計画と連動し、市街地内の回遊性の向上を図ることで移動に係る制約を解消し、機能性・効率性の高い公共交通志向型の都市構造の構築に向けて検討を進めてまいります。</p> <p>また、70歳以上の高齢者や自動車運転免許証返納者に対する、公共交通の企画乗車券については「施策1-2：利用しやすい公共交通システムの確保（②運賃制度の見直し）」において導入に向けた検討を進めます。</p>
2	P36,37の図の色分けについて	<p>P36の図の「利用しない」と、P37の図の「利用した」が全く逆の回答が青色の同色で表記されており紛らわしい。</p> <p>また、アンケートの一部が公共交通機関を”利用しない”ことを前提にした質問であるかのように感じられる。</p>	<p>P36の図「利用しない」と、P37の図「利用した」の配色について見直しを行います。</p> <p>アンケートの質問事項においては、調査実施時点で公共交通を利用していない市民のみを対象としたものも多くあるため、「利用していないこと」が前提となっている項目もあります。</p>
3	P47「市街地への移動の利便性などを考慮して、鉄道が運行するエリアでは鉄道駅を結節点として設定し、接続性の向上を図ります。」について	<p>石巻市には仙石線と石巻線の二系統の路線があり、地方都市としては恵まれた交通環境にある。積極的に鉄道を利用することで乗客数を増やし、利用客の利便性に合わせた運行ダイヤ改正や沿線の住宅地の利便性向上を踏まえた新駅新設を運行会社に要望し、地域住民が「身近な公共交通」と思えるような施策を考えてもらいたい。</p> <p>① 鉄道の運行時間に合わせ、各鉄道駅始発の路線バスやコミュニティバスの運行。鉄道との乗り継ぎを常態化することなどで不便さが不便と考えなくなり、長い目で不便の軽減になると考えられる。 併せて各鉄道駅周辺開発を進め1時間程度の待ち時間を喫茶や買い物をして過ごせるようにする。特に高齢者の一人暮らしや母子、父子家庭用の市営集合住宅を駅周辺に建設し、周辺地域の発展促進を図る。</p> <p>② JR東日本石巻線曾波神駅からの路線バス又はコミュニティバスの運行し、専修大学や石巻商業高及び石巻赤十字病院へのアクセスさせることで、JR東日本仙石線からの乗り継ぎや小牛田方面からの利便性向上を図る。</p>	<p>鉄道の運行ダイヤ改正や、駅の新設などについては、地域の実情などを加味しながら適切な範囲でJR東日本へ要望を行ってまいります。</p> <p>また、鉄道とバスの接続強化や、通勤通学などについても「施策1-1：利用しやすい公共交通ネットワークの構築」及び「施策1-2：利用しやすい公共交通システムの確保」にて位置付けており、実施にあたっては地域住民や交通事業者と連携しながら今後検討を進めてまいります。</p> <p>いただいた案については、検討を進める上での参考にさせていただきます。</p>
4	-	<p>観光客の足となりうる公共交通機関であることを考慮していただきたい。鉄道や路線バスは市民のみならず観光客も利用する。観光地間で行き来できる必要があると考える。</p> <p>車で来石してもらうだけでは地域振興（お金が落ちない）にはならない。鉄道やバスを乗り継いで旅館や民宿に宿泊して、ゆっくり「地元巡り」をしてもらえる選択肢を残した「地方の公共交通機関」のあり方を検討していただきたい。</p>	<p>本計画には、公共交通の観光産業の基盤を支える役割についても含めており、「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」には市民のみならず、観光客などにも対応する施策を位置付けております。</p> <p>今後は他分野と連携しながら「地方の公共交通機関」のあり方の検討を進めてまいります。</p>

石巻市総合交通計画（案）パブリックコメント実施結果について

No	項目	意見	石巻市の考え方
5	-	住民バスの運行は朝夕の石巻市直通を希望する。	住民バスの朝夕の市街地直行便については、本市としても市街地へのアクセス性の観点より重要であると考えており、「施策 1-1：利用しやすい公共交通ネットワークの構築」に係る各路線の一体的な見直しにあわせ、地域の交通事業者と競合が生じないように調整を行いつつ、実施に移してまいります。
6	-	住民バスとの連結は、仙石線あゆみ野駅起点を希望する。	鉄道については、JR 東日本により運行されているため、市の施策は検討や要望などを行うことに止まっております。
7	-	東北仙石ライン全線があゆみ野駅停車を希望する。	仙石東北ラインの石巻あゆみ野駅全線停車については、今後も継続して JR 東日本に対し、要望を行ってまいります。
8	-	<p>1. 住民バス「桃生町」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状の運行方法だと、始発の便を利用して石巻駅前に到着するのが、午前 10 時前後となってしまうことから、震災後運行していたコースのように石巻駅前までの直通便（朝 1 便、夕 1 便）を復活していただきたく考える。 また、住民バスの存在を知らない方や、未だに以前の直通便があると勘違いしている方もおり、直通便が廃止されたことが分かって外出を遠のく高齢者もいるため、住民バスの啓発活動が必須。 ・土曜日、日曜日、祝日、夕方、夜の運行を望みます。 ・現状、行き帰りの始発と最終着は、桃生総合支所になっているため、寺崎地区、小池地区、太田地区、ピーチタウンの住民は、桃生総合支所まで、歩行か家族の送迎かタクシーで移動しなければならないことから、上記の地区を回りながら、上品の郷に向かう便があると利用しやすいと考えるほか、乗り合いタクシーやカーシェアリングの活用が必要と考える。 ・昼間の循環バスは、現状のコースも必要であるが、地域のスーパーを周遊する買い物用のコース設定も考慮する必要がある。あわせて貨客とテイクアウト等を取り入れていただきたい。 <p>2. 宮城交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上品の郷から石巻駅前に向かう場合、あゆみ野駅で JR 東日本に乗り換える必要があるが、バスのドライバーによっては、あゆみ野駅に到着した際に、行き先のアナウンスをする声が小さく、ほとんど聞こえない、何を言っているのかが分からない。 また、車種が統一されていないことから、目の不自由な方にとっては、IC カードのタッチパネルが乗降口の左右どちらに設置されているかが分からない。その機械自体に音声案内等があると、分かりやすいと考える。 ・盲導犬を連れた方や白杖をもった方を見かけた際のドライバーの対応として、乗車時の声掛けや空いている席への案内など、ソフト面での対応が必要と考えるほか、高齢者や他の障害者にもお願いしたい。 また、盲導犬を連れた方への配慮についても、車内でアナウンスする必要がある。 ・あゆみ野駅は無人駅であることから、バスドライバー同士で連携をとり、目の不自由な方や車いすの方、高齢者や妊婦さんなどに対して、鉄道ホームへのサポートケアの対応があると助かる。（JR 東日本との連携が必要かと思われる。） バスにおいては、声掛けや車内でのカーブ・段差を丁寧にアナウンスしてもらえ 	<p>公共交通の利用促進については、行政だけではなく、学校・企業等との連携が必要不可欠であることから、「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）」に位置付けることで、今後推進してまいります。</p> <p>また、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があることや、主要な拠点などにおける案内設備・バリアフリー機能などが不足している現状については、本市としても大きな課題と捉えており、それらを改善する施策として「施策 2-1：待合環境等の案内や情報提供の充実」や、「施策 2-2：待合環境等の利用しやすさの改善」等を位置付けております。今後はこれらの施策に基づき、利用環境などの全体的な向上を図ります。</p> <p>本計画において市の公共交通のあるべき姿として「未来に向けた持続可能な公共交通サービスの実現」を掲げており、まちの営みと賑わいを支え、日常の移動手段として扱われる公共交通を目指して各施策を推進してまいります。</p> <p>そのほかいただいたご指摘、ご要望につきましては、各運行事業者と情報を共有するとともに、今後施策を検討する上での参考にさせていただきます。</p>

石巻市総合交通計画（案）パブリックコメント実施結果について

No	項目	意見	石巻市の考え方
		<p>とが多いが、社員教育でのスキルアップと福祉への理解などを身に付けてほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日赤病院からトンネルを通過するマルホンまきあーとテラスや専修大学や会社を利用する上で、このコースがあると、駅前を経由せずとも時間の短縮になるため、このコースを設けてほしい。 ・石巻駅から日赤病院に向かう本数も、朝の通勤時間帯の本数は多いが、それ以降は少なく、日赤病院の予約受診する事が出来ないことから増便を希望する。 ・大街道経由のバスについて、中通りにもバス停を新設してほしい。 ・石巻駅前とあゆみ野駅前を発着に考えている様で、日赤病院から、平日は蛇田経由石巻駅前行きとイオンモール石巻経由石巻駅とあゆみ野行きがある。 <p>土日だと、午前9時台からあゆみ野駅行き、イオンモール石巻行きとなり、時間帯により、石巻駅行きのバスがないため通勤、通院、買い物等に困る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石巻駅から蛇田方面の時間が、15時から、本数が、少なくなる。 ・スマホによるアプリでの、バスの交通情報が欲しいので、ネットの充実を図ってほしい。 ・仙台行き的高速バスのイオンモール石巻のバス停は、現行の位置では大変、困難をきたしている。イオンモール石巻の敷地内は、循環バスの停留所になっているが、高速バス停への歩行移動は、視覚障害者や車いすの方、高齢者、妊婦さんにとって、不便。加えて、バス停までの最短のコースの点字誘導ブロックがないため、遠回りしないと安全に高速バス停に辿り着けないことから速やかにイオンモール石巻との協議を行い、安全な場所に高速バス停を敷設してほしい。 <p>また、高速バスの中では、視覚障害者等の配慮や空席への誘導など、アナウンスもしくは案内をしてほしい。</p> <p>3. JR 東日本</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前谷地駅は、石巻線と気仙沼線の乗り継ぎ場所になっているが、無人駅の為、障害者、車いすの方、高齢者、妊婦さんにとって、ホームからホームへの移動の際、エレベーターがないため困難をきたしている。 ・あゆみ野駅は、バスのターミナルと中継地点になっているため、特別快速が止まると交通アクセスの潤滑に繋がり、利用者数が増えると思われる。 <p>出来れば、ボランティアの常駐の方がいると、安全なバスの乗降ができる。なおかつバスのドライバーと連携することで、障害者、車いす、高齢者、妊婦さんの利用効率化が図れると考える。</p> <p>4. まとめ</p> <p>上記のとおり石巻市の公共交通課題は山積しているが、それぞれの公共交通機関でのソフト面での対応など、速やかに出来る事もあるかと考える。</p> <p>まずは出来る事を試していただき、行政が率先して公共交通の利便性向上を図り、地域企業の従業員による利用を促進することで、市民が感心を持ち、市全体での公共交通利用促進に繋がると考える。</p> <p>また、いつでも公共交通を便利に使えるような新規事業を実践しても良いかと考える。模索しながらの事であるため、石巻地域だからこその発展が望めると期待している。</p> <p>この先、公共交通がなくなっていく事を恐れている。</p>	