

石巻市総合交通戦略（案）に対するパブリックコメント 意見一覧

意見 番号	章	ページ	ご意見、提案の内容（要旨）	本市の考え方
1	全般		<p>意見というより質問です。</p> <p>石巻市総合交通戦略（案）の起草に際しては、東北大学工学部社会環境工学科の下記の研究室に相談等はされたのでしょうか。世界の最先端の理論、情報が入手できると思います。私学と異なり国立大学法人（旧帝大）ですので親切に対応してもらえれば幸いです。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>（１）空間計画科学研究室グループ（交通工学および地理情報 科学の研究）</p> <p>（２）交通制御学研究室グループ（交通・都市システムの計画・運営に関する方法論の研究）</p>	<p>東北大学工学部社会環境工学科に相談等はしておりませんが、今後、事業・施策の実施にあたり、必要に応じて、専門的知識を有する関係機関とも相談等をしてまいりたいと考えております。</p>
2	4-1 石巻市の交通 の課題の整理	33	<p>全体に、交通を地理的な「網」としてのみ重点的に捉えているような印象を受けました。</p> <p>地理的な観点だけでなく、公共交通を利用する「住民」の属性の視点での課題出しをする必要があると思います。</p> <p>たとえ市街地の中心に住んでいても、「公共交通を利用したくてもできていない住民」が実際にいます。その理由が何なのかはさまざまです。たとえば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで歩いて行けない ・長時間待てない ・経済的に困窮している ・目的地を通るバスがない ・乗車時間が長くトイレを我慢できない ・段差を上り下りできない ・乗り方がわからない <p>等、それぞれの理由によって、対策が必要であったり、多様な交通手段や方法の検討が必要であったり整理していく必要があります。</p> <p>「人口減少・少子高齢化に伴い需要が減少」という記述はありますが、問題は人口減少で需要が減少することだけでなく、地域住民の大半を占めることになる高齢者が利用しにくくなることによることにあり、</p> <p>「高齢化に伴い、既存の交通を利用することが難しい住民が増加することへの対応・対策が必要」ということなのではないかと思えます。</p> <p>実際の利用者の中から通学をのぞくと、多くが高齢者であるというのが現状ですので、そういった利用者の特徴も考えた交通作りは、市民にやさしいものになると思います。</p>	<p>地域の声も踏まえ、高齢者等、より多くの方が、多くの場面で利用できるような具体的な路線の運行ルートやダイヤを検討するとともに、利用促進を図るため、関係者の協力を得ながら乗り方教室なども実施したいと考えております。</p>

意見 番号	章	ページ	ご意見、提案の内容（要旨）	本市の考え方
3	4-1 石巻市の交通 の課題の整理	34	「国庫補助が受けられなくなった場合の検討が必要」という記述ですが、本来の課題は「国庫補助に依存した路線維持の考え方」なのではないかと思えます。工夫次第で利用者をどれだけ増やせるかの努力をするというのがこの交通戦略なのではと思っています。	利用者をどれだけ増やせるかも課題であり、利用促進については、路線バスだけの課題ではなく、公共交通全体の課題として位置づけております。
4		35	<p>仕組みがそれぞれの地域ごとのシステムでばらばら、ということだけでなく、「住民への必要性の説明、利用の案内が不十分」ということがあると思えます。</p> <p>せっかくの地域交通なのに、存在を知らない住民や乗合タクシーの仕組みを誤解している（自分は利用できないと思っている）住民の声を聞きます。また、地域住民が支払う協力金について、無理解を示す声と逆に支援する声の両方を聞きます。理解をもっと進めることが課題ではないかと思えます。</p> <p>地区内の仮設住宅の住民に対してでも、説明することはできると思えます。</p> <p>また、一部の郡部からの住民バスが震災復興のため100円で利用で運行していますが、「負担増の理解を得ることは簡単ではない」との事ですが、利用している住民も、100円では安すぎる、ということは理解しているように思えます。</p>	<p>各運行協議会を通じて周知を図っておりますが、より分かりやすい周知を徹底し、理解促進に努めてまいります。</p> <p>また、将来的な協力金や運賃のあり方について、地域の方々と意見交換を重ねながら、検討してまいります。</p>
5		35	<p>「隣接自治体との連携した取り組み」は、「住民・市民バスの課題」の項目として挙がっていますが、路線バスも含めた課題として検討していただきたいです。</p> <p>住民の、東松島市や女川町などとの相互に行き来する通院は増加しているように感じます。（たとえば循環器科医院や麻酔治療の病院などの専門医院）</p> <p>近隣地域との接続改善や相互乗り入れは、双方の地域活性化にもつながります。</p>	市域を越えて運行する路線バスは、従前より隣接自治体と連携して取り組んでおり、今後も関係自治体間で情報を共有しながら、実情を踏まえ検討してまいります。

意見番号	章	ページ	ご意見、提案の内容（要旨）	本市の考え方
6	5-1 石巻市総合交通戦略のねらいと主なターゲット	39	<p>ページ下部の図について。</p> <p>『波及効果』として載っている、「渋滞の緩和、環境負荷の軽減」は一段前の『利便性向上の効果』なのではないかと思います。</p> <p>そして「高齢者の生きがい創出、健康増進」は『波及効果』の最終段階ではなく、「介護予防、高齢者が元気なまち」という更に一段先の『波及効果』へ繋がるのだと思います。</p> <p>また、公共交通を利用し自力で移動できることにより、送迎していた家族の負担が減ります。介護離職も減るかもしれません。働き盛りの年代が仕事に専念できることにより、以下の波及効果に繋がります。</p> <p>→ まちの生産性が上がる</p> <p>→ 生活にゆとりが増える→暮らしやすいまち、暮らしたいまちになる</p> <p>交通は、独立した問題でなく、地域の活性化や復興推進に欠かせないものであるということを明記し、「交通としての採算」とらわれず、復興・まちづくりに必要な投資として予算を投入してもらう仕組みにつなげること、住民に理解してもらうことが大切だと思います。</p>	<p>地域公共交通は、ご意見のとおり、まちづくり、観光、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野に効果をもたらすことを認識しており、図に表現したものであります。</p>
7	5-3 計画の目標	42	<p>目標1-①「地域内移動」の足の確保の最低ラインが「週に2日、1往復程度」となっていますが、この基準はどこから来たのでしょうか。</p> <p>住民のニーズがそれくらいしかないということなのか、「今そうだから」または「財政的に難しいから」なのかで変わってくると思います。</p> <p>週に2日、1往復というのが「頼れる交通手段」として不足していると、はじめから外出の選択肢から外れてしまっているという可能性もあります。</p>	<p>「地域内移動」の「週に2日、1往復程度」という基準は、平成19年に策定した「石巻市総合交通計画」に基づく基準であります。</p> <p>基本サービス水準については、64ページに記載のとおりですが、復興状況や地域の実情を勘案し、検討してまいります。</p>
8		43	<p>「多様な主体の連携と協働」、「それぞれの役割及び負担の明確化」について、多様な主体が地域に必要な理由を考えるためには、先ほど33ページで述べた通り、地理的特徴だけでなく「人の特徴」を主軸に置いて考える必要があると思います。</p> <p>論点が路線でエリアをどのようにカバーしているのか、だけでは、「市民は皆バスを利用することができる」という前提になってしまいます。</p> <p>「それでもバスが利用できない市民がいる」「タクシーが利用できない市民がいる」という認識をまず共有することにより、インフォーマルな交通（市民が主体となった交通）の必要性を確認し、住み分け、相互の関わり方を確立できるものと思います。</p>	<p>地域の声も踏まえ、高齢者等、より多くの方が、多くの場面で利用できるよう検討してまいります。</p>

意見 番号	章	ページ	ご意見、提案の内容（要旨）	本市の考え方
9	5-4 公共交通ネッ	44	市内各地域だけでなく、住民相互に出入りの多い市外のポイントとの接続を改善することも必要だと思います。	自治体間で情報を共有しながら、検討してまいります。
10	トワークの将来イメージ	44	先述しましたが、「最低限必要なサービス水準」が本当に週に2日、1往復なのかを検証する必要があると思います。 特に河南地区の乗合タクシーでは、実際に「あなただけのための乗合タクシーじゃないのだから、利用をもっと控えてほしい」と予約の際に言われたという市民の方がいます。 仕組みとして、委託を受けているタクシー会社が乗合の受け入れに積極的になれない（普通のお客として載せた方が儲かる）ということも再考の必要があると思います。 「地域の支え合い」の詳細の中に、「市民の助け合い送迎」と「NPOやボランティアによる移動支援」という項目を入れるべきではないかと思えます。 (例えば同じく被災した岩手県陸前高田市では、住民主体のNPOによる助け合い無償送迎を市が援助して推進しています。)	基本サービス水準については、上記7に記載のとおり、検討してまいります。 乗合タクシーについては、ご意見を踏まえ、事業者への聞き取り、指導を行うとともに、誤解を招かないよう利用方法を周知してまいります。 また、「市民の助け合い送迎」と「NPOやボランティアによる移動支援」については、今後の研究・検討課題といたします。
11		45	現状が車社会である以上、交通拠点について、パーク＆ライドの促進をしないと公共交通はなかなか利用されないと思われる。少なくとも、中央地区交通拠点、石巻営業所、イオンモール石巻、石巻あゆみ野駅、イオン石巻東、上品の郷、その他各総合支所管内で最低1箇所の駐車場を設けるべきである。	関係者と協議の上、既存駐車場の利用状況などを勘案し、自家用車と公共交通の乗り継ぎ利用について検討いたします。
12		45	JRとバスの乗り換えの利便性も追求すべきである。石巻あゆみ野駅は普通列車しか止まらないことが既に発表されており、そのまま交通拠点としても利便性に乏しい。近い将来の快速停車に向けた交渉をJRと行うべきである。 また、上品の郷の発着路線を鹿又駅まで延長または鹿又駅に停車すれば、河北地区と河南地区の住民が両方利用できる。	JRのダイヤ改正に合わせたバスのダイヤ改正を今後も実施し、路線延長等についても、利用状況や地域の声を踏まえ検討してまいります。 石巻あゆみ野駅については、仙石線整備促進期成同盟会を通じて要望してまいります。
13		45	通勤時間帯を中心に、仙石線と石巻線のフィーダー輸送も行うべきである。特に、東松島市との相互の通勤流動が多い以上、特に矢本地区と密接な関係を有する河南地区からの通勤を考慮し、矢本駅 - 前谷地駅間などの路線を設けてはどうか。	地域住民の声も踏まえ、検討いたします。

意見 番号	章	ページ	ご意見、提案の内容（要旨）	本市の考え方
14	6-1 施策体系	48	「交通情報の一本化」を入れていただきたいと思います。 現状として、交通について詳しく知りたいとき、特に住民バスについては市役所に問い合わせても「各支所に直接お聞きください」という対応になる場合が多く、同じ市内でありながらいまだに旧市町村の影響から抜け出せていない印象を受けます。情報収集が困難だと、特に市外からの利用客には難しいです。	市役所の問い合わせ先は復興政策部地域振興課とし、ワンストップで対応しております。
15		48	「地域公共交通網の再編事業」となっていますが、内容がほぼ「バス路線網の再編」となっているようです。「交通網」とは、先述の「多様な担い手」で地域全体を支えるイメージを表した言葉なのではないかと理解しています。 交通網の再編の施策メニューとしては、「住民が主体となった交通ネットワーク確保」等、バス以外の「多様な担い手」についても記述する必要があるのではないのでしょうか。	64 ページに記載のとおり、「運行形態にとらわれない住民が主体となった交通ネットワーク確保についても検討を行う」こととしており、必要に応じて、バス以外の交通手段について検討してまいります。
16		48	「住民バス・市民バスの新たな制度設計」または「利用促進」の中に、「住民バス・市民バスの理解を進める働きかけや工夫」が必要だと思います。 住民が自ら支えて成り立つ交通なので、しっかりと理解してもらうことが継続の鍵だと思います。震災後新たに地域住民となった人も多いため、改めて説明をしていく必要があります。	住民バス・市民バスの理解を進める働きかけや工夫に取り組んでまいります。
17	6-2 地域公共交通網の再編事業	50	骨格路線①は、本数は1時間1本でもやむを得ないので、蛇田側の発着をすべて日赤病院発着とし、渡波側はすべてイオン石巻東発着とするのがよい。離島航路のほか、渡波駅、石巻あゆみ野駅でのJRとの接続も考慮したい。	各路線の利用状況及び地域の声を踏まえ、関係者とともに検討いたします。
18		51	骨格路線②は、鉄道のない河北地区の利便性のため、是非とも30分ヘッドの運行が必要であると思われる。鹿又駅を全便経由し、飯野川（上品の郷）－石巻営業所間の運行とする。	
19		52	「仮設住宅の解消に伴い廃止」という路線がいくつもありますが、これらの路線を利用しているのは仮設住宅の住民だけなのでしょうか。 他の市民の移動手段としても活用されているのであれば、廃止ではなく存続を視野に入れた見直し、とする方がよいのではないのでしょうか。きっかけが被災だとしても、実際に役立つ路線であれば残しても良いかもしれません。 路線再編の際に考慮されているのが、「仮設住宅の解消」ですが、裏返して言うと、仮設住宅に住ん	

意見 番号	章	ページ	ご意見、提案の内容（要旨）	本市の考え方
			<p>でいたのとほぼ同数の市民が他の地域に移住しているということで、新たな住民が多い地域や自宅再建の進む地域など、震災前やここ数年間で変化のあった地域についても考慮した路線再編が必要ではないでしょうか。</p> <p>例えばしらさぎ台などは震災後に「日本一の地価上昇率」で全国に名の知れた地域で、5年間で大きく環境が変わったと思われます。</p> <p>渡波地区の路線も大きく変わる予定になってはいますが、渡波地区は特に全体にわたり大きな住環境の変動が顕著な地区です。「仮設住宅」「復興住宅」「再建した自宅」「新たに越してきた自宅」「もともとあった自宅」が混然一体となっており、注意すべき地区は「新渡波地区」のみにとどまりません。</p> <p>高齢者の割合も多く、特に日中は1人になる高齢者が目立ちます。</p> <p>路線バスを走らせるだけではカバーしきれない地域として、工夫が必要です。</p> <p>「一時拠点」、「二次拠点」を中心とし、ネットワークを結ぶのであれば、それぞれの「拠点」までの小さな範囲を回って丁寧に住民を集めるミニバス等の検討をお願いいたします。</p> <p>たとえば、新蛇田地区はイオンが見えるほど近くにありますが、高齢者や障がい者など歩行が少々難しい市民は、まず歩ける距離ではありません。</p> <p>健常な人が15分かかる距離は、高齢者は30分～40分かかりますし、歩くのを諦めてしまいます。物を買った後は、持って帰ることもできません。</p> <p>また、路線再編にあたり、例えば透析病院のそばを通る路線を作る、人工透析の時間に間に合う時間帯を考慮する等、定期的で回数が多い利用に合わせた路線や時間帯だと、多くの人が助かります。</p>	
20	6-2 地域公共交通 網の再編事業	53	<p>河南線は現状でも比較的用户が多く、河南地区は路線数が少ないので、完全1時間ヘッドで、全便を前谷地駅発着としたい。また、一部を和湊駅始発にするのも一案である。石巻側は、一部はイオンモール石巻止まりになることもあり得ると思われる。</p>	<p>各路線の利用状況及び地域の声を踏まえ、いただいたご意見も参考に、関係者とともに検討いたします。</p>
21		53	<p>鮎川線は原則として渡波駅経由イオン石巻東行きとし、渡波駅で石巻線上に接続させるのがよい。中心部への直通は、高齢者対策としての日中の一部の便のみでよいと思われる。</p>	
22		54	<p>大須三区線、上品の郷線、北上地区住民バスのいずれも、鹿又駅発着にしたい。</p>	

意見 番号	章	ページ	ご意見、提案の内容（要旨）	本市の考え方
2 3	6-2 地域公共交通 網の再編事業	54	<p>【地域路線】として、地域交通の成り立ちを背景とし、「従来からの居住エリアでは概ね公共交通が充足している」としてはいますが、これらの地域路線が誕生したのは震災前であり、石巻市内のどの地域をとっても「震災前と住人が変わっていない」場所はない、ということを見ると、それぞれの地域を一度きちんと振り返ることは必要なのではないかと思えます。</p> <p>沿岸被災地域だけでなく内陸も変化は大きく、河南地区に多くの仮設住宅ができたり、転居してきた人々もいたり、新しく流入した人口が多くいます。たとえばそれに対して、乗合タクシーは「週に2日、1往復」であり、「断られることが多い。」という河南地区の仮設住宅などに住む市民の声が聞かれます。</p> <p>乗合タクシーを受託している会社が「利用が増えると赤字」という状況だと、十分に公共交通として機能しないという仕組み上の問題があります。</p> <p>また、路線再編だけでなく、使いやすい仕組みへ見直す必要もあります。乗合タクシーは現状「45分前までに電話予約」ということになってはいますが、「病院が終わってから帰りのお迎えに45分以上待つのがつらい。」という市民の声が上がっています。30分以内にするなど工夫が必要だと思います。</p> <p>「乗合タクシーは誰かとも乗合でなければ利用できない」と思っている住民もいます。普通のバスよりも利用の仕方が複雑な分、利用の仕方をわかりやすく解説した、やさしい案内文が必須です。</p>	<p>地域の実情も踏まえ、必要に応じて路線再編等の検討をするとともに、分かりやすい周知を徹底し、理解の促進に努めてまいります。</p>
2 4	6-3 交通拠点の整備	60	<p>「交通拠点の整備」として「バス乗り場の整備」はとても大切なことだと思います。長く立ってられない高齢者や病気の市民なども利用しやすいように、「集いやすい環境」を作ることが必要だと思います。</p> <p>市役所の1階の一角の自動販売機に、高齢者のよく集まっていた机と椅子がありますが、だんだん設置されている数が減っていき、以前のような「ちょっとした集いの場」といった風情が消えてしまいました。バスに乗らなくても「憩いの場」となっているような環境であると望ましいと思います。</p> <p>体力的に乗り換えが難しい市民もいます。</p> <p>各拠点ごとに、買い物できる場所がある、銀行のATMがあるなど、日々の生活に必要な用事が済ませられる環境とする必要があると思います。</p>	<p>交通拠点における待合環境等の整備について検討してまいります。</p>
2 5		61	<p>バス待ち場が上記のような「憩いの場」を兼ねるような立地や設備、環境であることが良いと思います。</p> <p>さらに地域内拠点はそれぞれの地域の特性があるのではないかと思います。画一的な設置を機械的に行うのではなく、地域ごとに区長さんなどと相談し、集会所のそばに置く、野菜の無人販売などを併設する等、特色に合わせた環境にできると良いのではないかと思います。</p>	

意見 番号	章	ページ	ご意見、提案の内容（要旨）	本市の考え方
26	6-4 運賃体系の再構築	63	<p>「免許返納者への1年間フリーパス」という斬新なアイデアは素晴らしいと思いました（フリーじゃなくても良いかも知れませんが…）。ただ、1年間限定だった場合、「年々身体は悪くなるのに、2年目からは何もない」と思うと、なかなか免許は返納できないと思います。2年目以降に続けられるように、また、もともと免許を持たない人のために、高齢者向けに格安の割引パスを支給していただきたく思います。タクシーの割引もついていたら素晴らしいと思います。</p> <p>実際に他の都市で高齢者用のパスをもらった高齢者の方々が、頻繁に外出して友人に会ったりするようになった、という話もあります。パスは、経済的な助けになるだけでなく、外出意欲を刺激し、心身の健康に作用します。まちづくりに必要な投資という観点で是非実行していただきたく思います。</p>	ご提案いただいたアイデアも参考にしながら、検討してまいります。
27	6-5 住民バス・市民バスの新たな制度設計	64	<p>「運行形態にとらわれない住民が主体となった交通ネットワーク確保について検討」の詳細は、どのようなものでしょうか。</p> <p>「住民が主体となった“ご近所たすけあい送迎”の促進」などでしょうか。</p> <p>多くの市民に「移動は重要」という問題意識はあるように感じられます。ただ、丸ごと自分たちで…と聞くと、おそらくほとんどの人が後ずさりしてしまうと思われまます。「送迎の仕組みづくり」と「送迎スキルの学習」として学びの場を提供することと、助け合い送迎が「個人対個人」のトラブル等にならないよう配慮することを、行政やNPO等でバックアップし育てていくことが大切だと思います。</p> <p>週2日、1日1往復を水準とするのは、無理があるように思います。観光客も怖くて利用できません。利用できないと思うとますます利用しなくなる悪循環となっている恐れもあります。過疎化などで路線維持の難しい地区は、たとえば自宅から近くの拠点まではデマンド式で行うなどの新しい工夫の検討をお願いします</p>	<p>「運行形態にとらわれない住民が主体となった交通ネットワーク」については、他の自治体の例も参考に、地域の実情を踏まえ、関係者間で研究、検討してまいります。</p> <p>基本サービス水準については、案を示しておりますが、地域の実情や特性を勘案し、検討してまいります。</p>
28	6-6 利用促進（モビリティマネジメント）	65	<p>バスマップ、時刻表は好評です。</p> <p>「どこでもらえるかわからない」という声もあるので、気軽にもらえるよう、受け取れる窓口を増やしたり広報をすると良いと思います。たとえば路線バスの運転手が持っている等はいかがでしょうか。</p>	ご意見を踏まえ、検討してまいります。
29		67	<p>バスの乗り方教室を、子供だけでなく大人向け、高齢者障がい者向けにも是非開催していただきたいです。集会所や施設、地域の拠点なども会場の候補に入れていただきたいです。</p> <p>また、乗り方を写真付きでやさしく解説したリーフレットを作っていただきたいです。石巻は根強いマイカー社会なので、バスのハードルが高いという市民が大人でも数多くいます。</p>	

意見 番号	章	ページ	ご意見、提案の内容（要旨）	本市の考え方
30	6-7 環境整備	68	<p>バリアフリー化の実施予定があまりにも遅いです。すでに分かっている、開始できる部分からどんどん開始し、改善していただきたいと思います。</p> <p>今すでに街を走っている低床バスの広報や利用促進、台数を増やす、駅のバリアフリー工事等から順次進めていただきたいと思います。</p>	<p>ご意見を踏まえ、可能な部分については平成28年度から実施することとし、修正いたします。</p>
31	8-4 目標値の設定	77	<p>●通院・買い物・高校通学等のアクセス確保</p> <p>ネットワーク充足率100%というものの基準がよくわかりません。これは、交通戦略を考えていく上で有効な基準なのでしょうか？</p>	<p>日常生活等を支える交通手段を確保する観点から、最低限のアクセス確保を目指すものとして指標を設定し、その維持目標値を100%としております。</p>
32		79	<p>●公共交通維持のための市の負担額</p> <p>負担額がほぼ同じ金額に設定されていますが、今後大幅に交通網を見直し、改革を進めていくのにあたり、予算はもっと必要なのではないでしょうか。</p>	<p>「持続可能な公共交通」の構築を石巻市総合交通戦略の大きな目的としており、現状の予算額を基本として、将来に向けて維持していくことを目標に掲げております。</p> <p>復興による地域変化や人口減少などを踏まえた路線再編、利便性向上等による利用者増を図りながら目標達成に向けて努力してまいります。</p>