

## 第2章

# 地域公共交通の基本的な方針等



# 1. 石巻市の公共交通の基本的な方針

本計画は、上位計画である第2次石巻市総合計画が示す本市の将来像の実現に向けて、他の関連計画とも連携を取りながら各種取り組みを進めるものです。

このため、上位計画や関連計画において、公共交通に求める役割なども踏まえつつ、本市の公共交通のあるべき姿として、以下の通り基本方針を定めます。

## ■上位計画(第2次石巻市総合計画)が示す本市の将来像

ひとりひとりが 多彩に煌めき 共に歩むまち

### ■公共交通に求める役割(主要なものを記載)

- ・住民等の活動の基盤となる移動を支える役割
- ・地域コミュニティ<sup>※1</sup>の維持を支える役割
- ・他都市との連携などの維持・強化に資する役割
- ・移動に制約を抱える住民等の移動を支える役割
- ・持続可能な地域社会の実現に資する役割 (SDGsの考えなどに基づく)

### ■関連計画が公共交通に求める役割

#### ■都市計画等

- ・市街地での回遊性を確保する役割
- ・市街地へのアクセス性を確保する役割

#### ■地域福祉等

- ・地域コミュニティ<sup>※1</sup>形成を支援する役割
- ・高齢者や障がい者などの移動に制約を抱える市民等の移動を確保する役割
- ・セーフティネットを確保する役割

#### ■産業・教育等

- ・周辺都市との連携を強化する役割
- ・観光産業の基盤を支える役割
- ・大学/高校等の通学利便性を確保する役割

#### ■環境保全

- ・低炭素社会の実現に資する役割

#### ■その他

- ・通勤等の利便性を確保する役割
- ・住民の外出機会を創出するとともに健康増進に資する役割

### ■石巻市の公共交通の基本的な方針

- ①高齢者や若者、子育て世代や障がいのある方など、誰もが生活する中で公共交通を利用して移動することができ、さまざまな生活活動の基盤を支える公共交通ネットワーク<sup>※2</sup>の実現を目指します。
- ②また、市内だけではなく市外との連携の維持・強化を支えることで、多様な交流を促し、まちの更なる活性化を後押しする公共交通ネットワーク<sup>※2</sup>の構築を目指します。
- ③公共交通だけではなく、他の分野との連携や、地域・企業等とも連携を図りながら、積極的に公共交通を活用する基盤づくりを進め、また、低炭素社会の実現や市民の健康増進等に寄与することで、公共交通として、及び都市としての持続性の向上を目指します。
- ④これらを達成することで、安全・安心・快適で上質な公共交通ネットワーク<sup>※2</sup>を構築するとともに、デジタル技術なども活用し、発展的なサービスの提供など、未来に向けた持続可能な公共交通サービスの実現を目指すこととし、これを本市の基本的な方針とします。

※1～2：巻末資料「3.用語集」参照

## 2. 基本目標

本市の公共交通のあるべき姿（基本方針）の実現に向けて、本計画の期間内（2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度））に達成を目指す事項として、以下の基本目標を定めます。

### ■石巻市の公共交通のあるべき姿

## 未来に向けた持続可能な公共交通サービスの実現



### ■基本目標

#### 目標1：日常の移動手段として選ばれる公共交通

○公共交通システム全体の利便性の維持・向上を図ることにより、市民の移動ニーズに対応可能なネットワークを構築するとともに、案内・情報などのわかりやすさ・利用しやすさを向上し、市民の日常生活の移動手段として“選ばれる”公共交通を目指します。

#### 目標2：まちの営みと賑わいを支える公共交通

○市内外の活発な交流を支えるとともに、市街地などの都市機能<sup>※1</sup>への集積に合わせて、市街地へのアクセス性や回遊性を維持・向上し、市民等におけるさまざまな活動と活発な交流を支える公共交通体系を構築し、まちの営みと賑わいを支える公共交通を目指します。

#### 目標3：さまざまな連携により戦略的に活用される公共交通

○地域住民や企業などのさまざまな主体や、都市計画や土地利用政策など交通以外の分野と戦略的に連携することにより、多様な場面・属性・エリアなどにおいて公共交通が機能的かつ戦略的に活用され、さまざまな分野の基盤を支える公共交通を目指します。



※1：巻末資料「3.用語集」参照

### 3. 基本目標の達成状況を確認する指標・数値目標

前項において設定した3つの基本目標に基づき本計画を推進することで、目標に対する達成状況等を確認するため、指標及び定量的な数値目標を設定します。

指標・数値目標の設定にあたっては、計画の推進による基本方針・将来像の実現や、本市全体への寄与等を的確に把握するため、目標に基づく施策等の展開により発生する効果・成果（アウトカム指標）を基本として設定することとします。（目標年次は計画最終年度の2026年度（令和8年度）とします。）

なお、アウトカム指標については、効果の発現に対して一定程度の期間を必要とする項目等もあるため、施策の実施状況等を検証し、PDCAサイクルにおいて運用するための指標として、毎年度の評価・検証を行うことができる直接的な指標（アウトプット指標）も併せて設定します。アウトプット指標については、第5章に示します。

#### 目標1: 日常の移動手段として選ばれる公共交通

##### ■アウトカム指標

指標①: 公共交通の分担率<sup>※1</sup> 現況値 1.4% 目標値 3.0%

- 公共交通の利用促進に向けた各種施策を展開することにより、外出時の手段として公共交通が選ばれる割合を高めることを目指し、外出時の移動手段における公共交通の分担率の「増加」を目標とします。

指標②: 公共交通を利用して外出した市民の割合 現況値 5.7% 目標値 8.0%

- 公共交通の利便性を充実することにより、市民等の外出時の移動しやすさを高めることを目指し、市民の公共交通を利用した外出割合の「増加」を目標とします。

#### 目標2: まちの営みと賑わいを支える公共交通

##### ■アウトカム指標

指標①: 市民1人当たりの公共交通の利用回数 現況値 59.5回/人・年 目標値 64.4回/人・年

- 市内では公共交通利用者が減少傾向にありますが、利用しやすい公共交通サービスの形成や、情報・案内等の充実によって、市民1人当たりの公共交通の利用回数が「増加」することを目標にします。

指標②: 路線バス・鉄道の就業者人口カバー率<sup>※2</sup> 現況値 36.9% 目標値 40.0%

- 通勤しやすい公共交通システム（ダイヤなど）を構築するとともに、企業等とも連携した利用促進の取り組みを進めることにより、通勤などにも“使える”公共交通の構築を目指し、路線バスの就業者人口カバー率の「増加」を目標とします。

#### 目標3: さまざまな連携により戦略的に活用される公共交通

##### ■アウトカム指標

指標①: サービスレベルの高いエリアの人口カバー率 現況値 32.9% 目標値 32.9%

- 東日本大震災からの復興を経て、本市では人口当たりの自動車保有台数の急激な増加や、公共交通サービスレベルの高いエリアの一部から公共交通の利便性が低いエリアへの人口の移動も発生しました。都市計画と両輪となって市街地の魅力向上に取り組み、このような公共交通利用が難しい立地条件への移転トレンドを抑制しつつ、公共交通自体のサービス水準を確保しつつ、公共交通サービスレベルの高いエリアの人口カバー率を「維持」することを目標とします。

指標②: モビリティマネジメント<sup>※3</sup>による通勤手段が変化した事業者数 現況値 0件 目標値 5件

- 本市に関連する主体全体での公共交通に対する意識醸成などを図ることにより、行政や企業・団体等における公共交通への利用転換等を図ることを目指し、モビリティマネジメント<sup>※3</sup>の実施により通勤手段が変化した事業者数の「増加」を目指します。

※1～3: 巻末資料「3.用語集」参照