

## 第3章

# 石巻市の地域公共交通の課題



# 1. 課題の整理について

公共交通の基本的な方針の実現及び基本目標の達成に向けては、本市の公共交通が抱えている課題を明らかにすることが重要となります。

このため、ここでは本市の特性等の整理や各種調査等から分析・整理した、本市の公共交通における課題等を示すとともに、これらの解決に向けた方向性についても示します。

なお、課題の整理にあたっては、SWOT分析<sup>※1</sup>を用い、本市の公共交通の内部環境における「強み」と「弱み」、外部環境における「機会」と「脅威」をそれぞれ分析し、今後改善や見直しが求められる「弱み」の視点を踏まえて整理するほか、本市の公共交通が持つ優位性などの「強み」の視点からも併せて整理を行うことで「弱み」を改善しつつ、「強み」を更に高めることを念頭に、課題解決の方向性を整理します。

※SWOT分析結果については巻末資料に付与いたします。

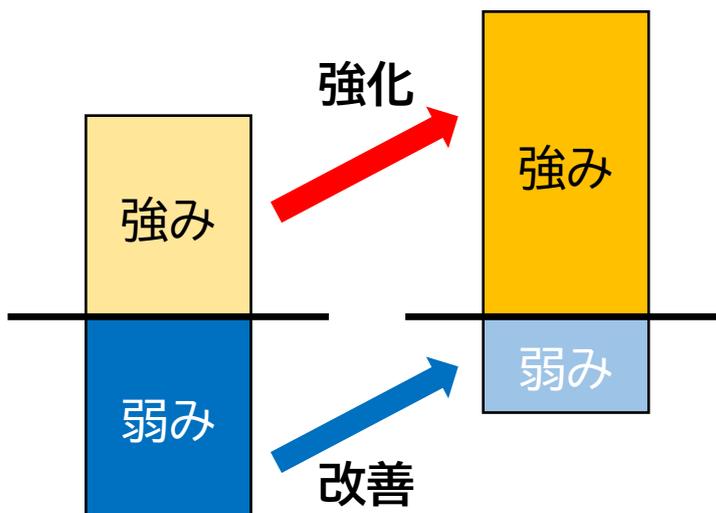


図 課題の整理のイメージ



図 SWOT分析のイメージ

※1：巻末資料「3.用語集」参照

## 2. 改善すべき「弱み」の視点

### 2-1 公共交通のサービスレベル等に関する課題

#### ①市街地での公共交通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（市街化区域<sup>※1</sup>）においては、郊外部（市街化調整区域<sup>※2</sup>・都市計画区域<sup>※3</sup>外等）に比べて、公共交通の利便性の高いA～Cのエリアの分布率が25%以上高いなど、公共交通のサービスレベルが高い状況にあります。（サービスレベルの設定概要については次頁に記載）

なお、居住地別での直近3カ月の公共交通の利用の有無では、「利用した」と回答する割合が郊外部に比べて市街地は6～10%程度高い状況にあるものの、提供するサービスレベルの差に対して、利用率の差が小さい状況にあります。

市街地においては公共交通のサービスレベルが高い一方で、これに見合った利用に繋がっていないなど、住民の移動ニーズに適していない可能性が考えられます。

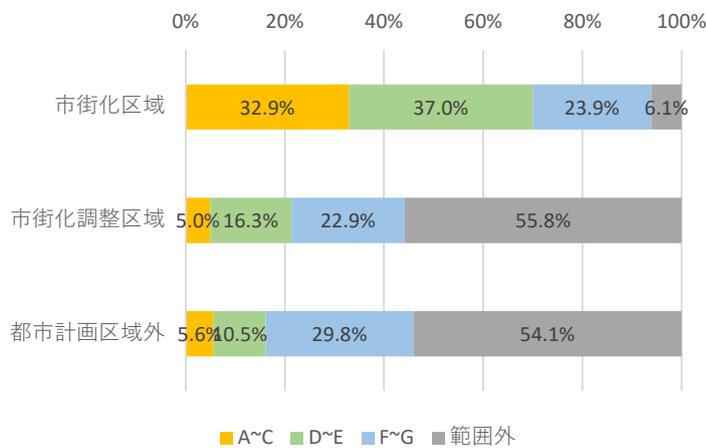


図 公共交通のサービスレベルの分布状況

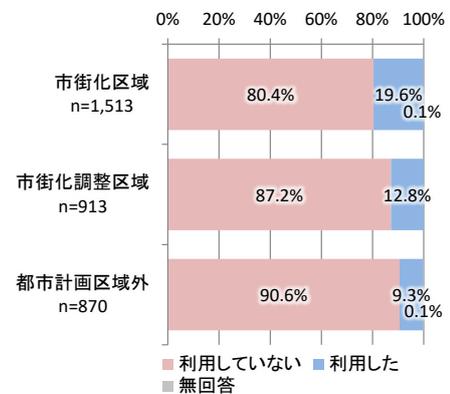


図 直近3カ月の公共交通の利用有無

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

※1～3：巻末資料「3.用語集」参照

(参考)公共交通のサービスレベルについて

路線バス及び鉄道の運行本数、及びバス停・駅からの距離などの公共交通の利用機会（利便性等）に応じて、以下の通りサービスレベルを設定しています。

A に近づくほどサービスレベルが高く、公共交通を便利に利用することができるエリアであり、G に近づくほど公共交通が利用しにくいエリアであるといった指標としています。

※スイスやオーストリアの交通計画などを参考としてサービスレベルを設定。

1日当たり運行本数	鉄道駅	バス停	1時間当たりの片道の本数の目安
100便以上	クラス1	クラス3	1時間に数本以上
50～100便未満	クラス1	クラス3	1時間に2本以上
30～50便未満	クラス2	クラス4	1時間に1本程度
20～30便未満	クラス3	クラス5	1～2時間に1本程度
10～20便未満	クラス4	クラス6	2時間に1本程度
5～10便未満		クラス7	1日数便
1～5便未満		クラス7	1日1～2便
1未満		クラス8	週に数便（運行しない日がある）

駅・停留所 クラス	0～ 250m	251～ 500m	501～ 750m	751～ 1000m	1001～ 1250m
クラス1	A	A	B	C	D
クラス2	A	B	C	D	E
クラス3	B	C	D	E	F
クラス4	C	D	E	F	G
クラス5	D	E	F	G	G
クラス6	E	F	G		
クラス7	F	G	G		
クラス8	G				

- A きわめて水準の高い公共交通サービスレベル、市街地
- B 非常に高い水準の公共交通サービスレベル、市街地
- C 高い公共交通サービスレベル、市街地とその他地域
- D 比較的良好な公共交通サービスレベル、幹線バス路線など、市街地と農漁村部
- E 最低限の基本的公共交通サービスレベル
- F 最小限に近い公共交通サービスレベル、農漁村部
- G 最小限の公共交通サービスレベル、農漁村部

範囲外 公共交通空白地域

図 公共交通のサービスレベルの設定基準

表 市内の各地域における公共交通のサービスレベル一覧

サービス クラスエリア	カバー面積				カバー人口			
	市街化区域	市街化 調整区域	都市計画 区域外	市全体	市街化区域	市街化 調整区域	都市計画 区域外	市全体
A	3.0%	0.0%	0.1%	0.2%	5.8%	0.0%	1.1%	4.1%
B	7.0%	0.2%	0.1%	0.6%	9.9%	1.7%	1.6%	7.0%
C	11.9%	0.5%	0.2%	1.0%	17.2%	3.2%	2.9%	12.2%
D	16.2%	0.9%	0.4%	1.5%	21.7%	7.5%	4.2%	15.8%
E	13.4%	1.7%	1.0%	1.9%	15.4%	8.9%	6.4%	12.5%
F	13.2%	4.0%	3.6%	4.4%	16.4%	13.1%	17.6%	16.4%
G	9.3%	5.2%	4.4%	5.0%	7.5%	9.8%	12.1%	8.9%
範囲外	26.1%	87.5%	90.2%	85.3%	6.1%	55.8%	54.1%	23.1%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

## ②市街地に公共交通の不便な地域が存在

市街地内には一定の人口集積がみられるにもかかわらず、公共交通のサービスレベルが低い（Eランク以下）エリアがみられます。（大街道地区、渡波地区、万石浦地区など）

これらのエリアについては、一部を除いて市街地の外縁部に位置していますが、市街地の範囲が拡大傾向にある中で、このように公共交通の利用が不便な地域は更に増加することが懸念されます。

他方で、都市計画においては、立地適正化計画<sup>※1</sup>の策定により拡大傾向にある市街地を抑制し、コンパクトな市街地形成を図ることとしているため、これらの取り組みと整合を図りつつ、適切なサービス提供を検討することが求められます。

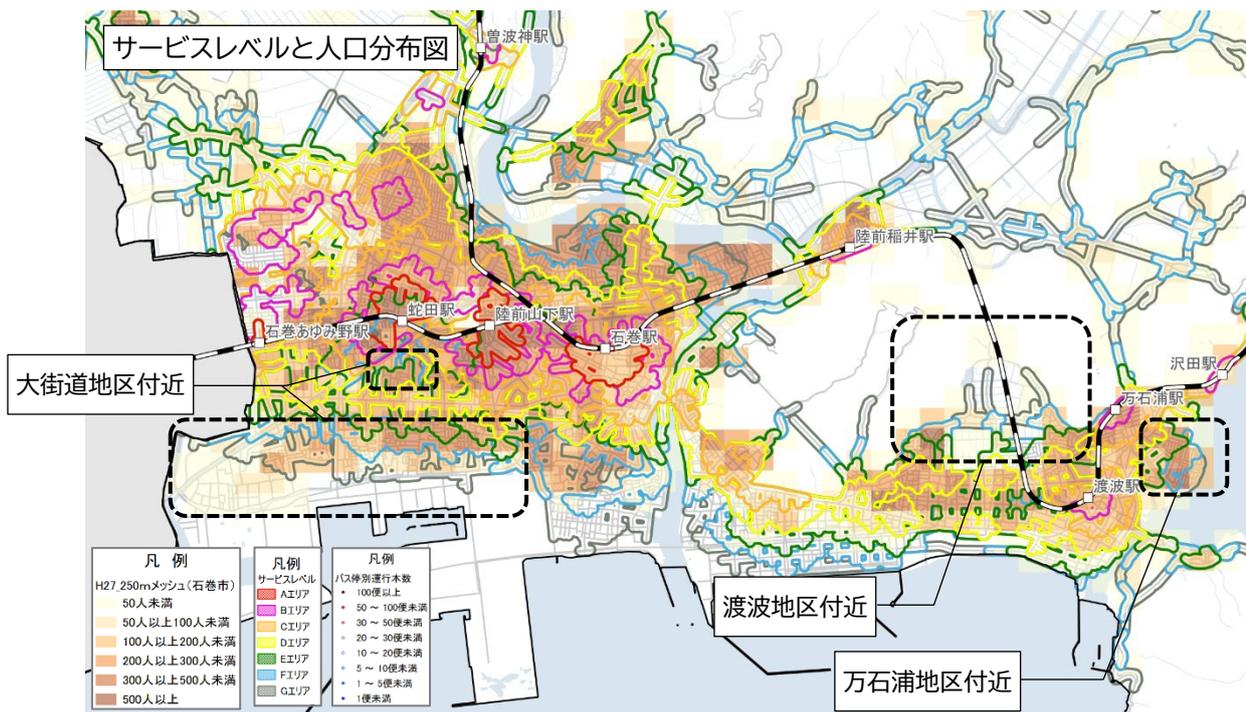


図 公共交通のサービスレベルと人口分布

## ③住民バス等の利用が低迷・非効率な運行

郊外部では市民バス・住民バスが運行していますが、曜日を限定した運行であることや市街地への移動に乗り継ぎを要することなど利便性が高くないこともあり、利用が低迷する状況にあります。

市民バス・住民バスについては、サービスの公平性等の観点から一律的なサービス（定時定路線型の運行など）となっていますが、郊外部は広い範囲に居住環境が分散立地していることもあり、効率的な運行となっていない側面もみられます。

特に郊外部などのエリアにおいては、農村・漁村集落が点在するなど、広い範囲に人口が分布する状況にあり、また、これらのエリアにおいては高齢化の進展も著しいことから、移動ニーズも複雑化しているなど、全ての移動ニーズに対して現在の公共交通だけではカバーしきれない状況にあるものと考えられます。

※1：巻末資料「3.用語集」参照

#### ④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

主要な交通拠点の利用者において、公共交通の乗り継ぎの有無にかかわらず、「乗り継ぎ時間が長い」や「待ち時間を過ごす場所が少ない」といった回答が高い傾向にあります。

特に利用の多い朝の時間帯などは、鉄道とバスなどの乗り継ぎ時間を考慮しているものの、限られた運行本数であることや、鉄道からの乗り継ぎ利用以外にも市内の移動を考慮してダイヤを設定する必要があることなどから、全ての時間帯で接続性を確保することは困難であり、十分な接続性を確保しきれない状況にあります。

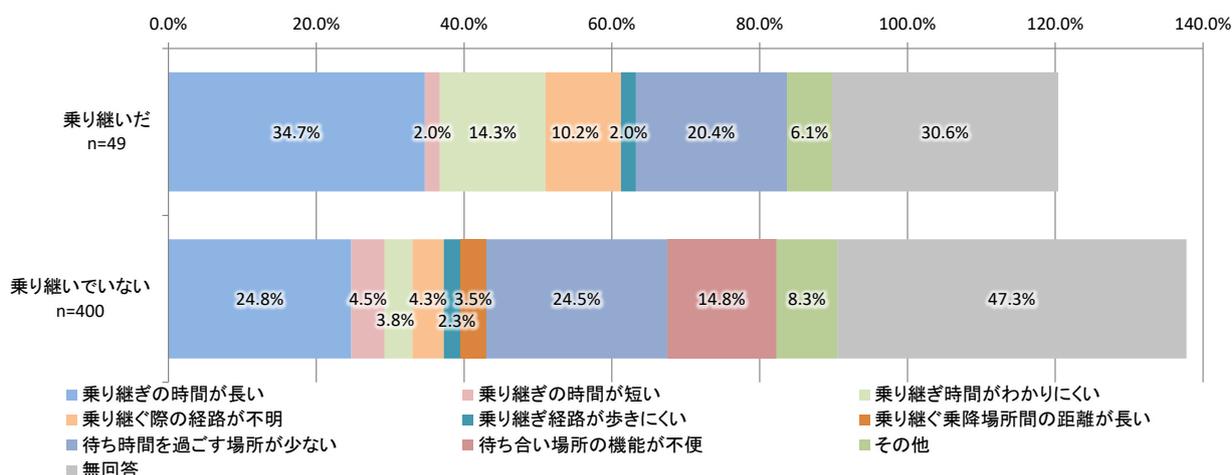


図 乗り継ぎに対する不満事項

出典：主要拠点乗継実態調査（2021年度（令和3年度））

#### ⑤市民の日常生活における過度な自家用車への依存

市民の日常生活の移動において主に自家用車が利用されており、公共交通を利用する機会は仙台市へ移動する際がメインであることや、公共交通と自家用車が同程度の時間であった場合には6割以上が自家用車を選択すると回答するなど、自家用車に対する依存が高い傾向がみられます。

また、高校生の通学手段においても、登校時の通学手段として通常時は約2割が家族等の送迎であり、悪天候時には約5割が送迎を利用しているなど、本来公共交通のメインユーザーとなり得る高校生においても自家用車を利用した通学が浸透しつつあります。

市内では市街地一帯の広い範囲が主要渋滞箇所指定されているなど、多くの箇所では渋滞・混雑が発生する状況にありますが、自家用車への過度な依存は事故のリスクを高めることや、環境負荷の増加などの影響も懸念されます。

## 2-2 公共交通の利用環境等に関する課題

### ①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が不十分

市内の主要な交通拠点においては、待合室の確保に加えて、トイレなどの基本的な設備も確保されている拠点多く、屋内で待ち合うことができる環境を確保しています。

他方で、待ち合い環境での路線バスの時刻表やバス経路図、アクセス経路上の乗り場標識など、公共交通を利用する上での基本的な案内設備等が不足する状況にあります。

また、音声案内や文字案内の整備割合は11.1%（調査対象18拠点）であることや、車いす用の駐車場が38.9%であるなど、バリアフリー※1機能に関する整備が不十分な状況にあります。

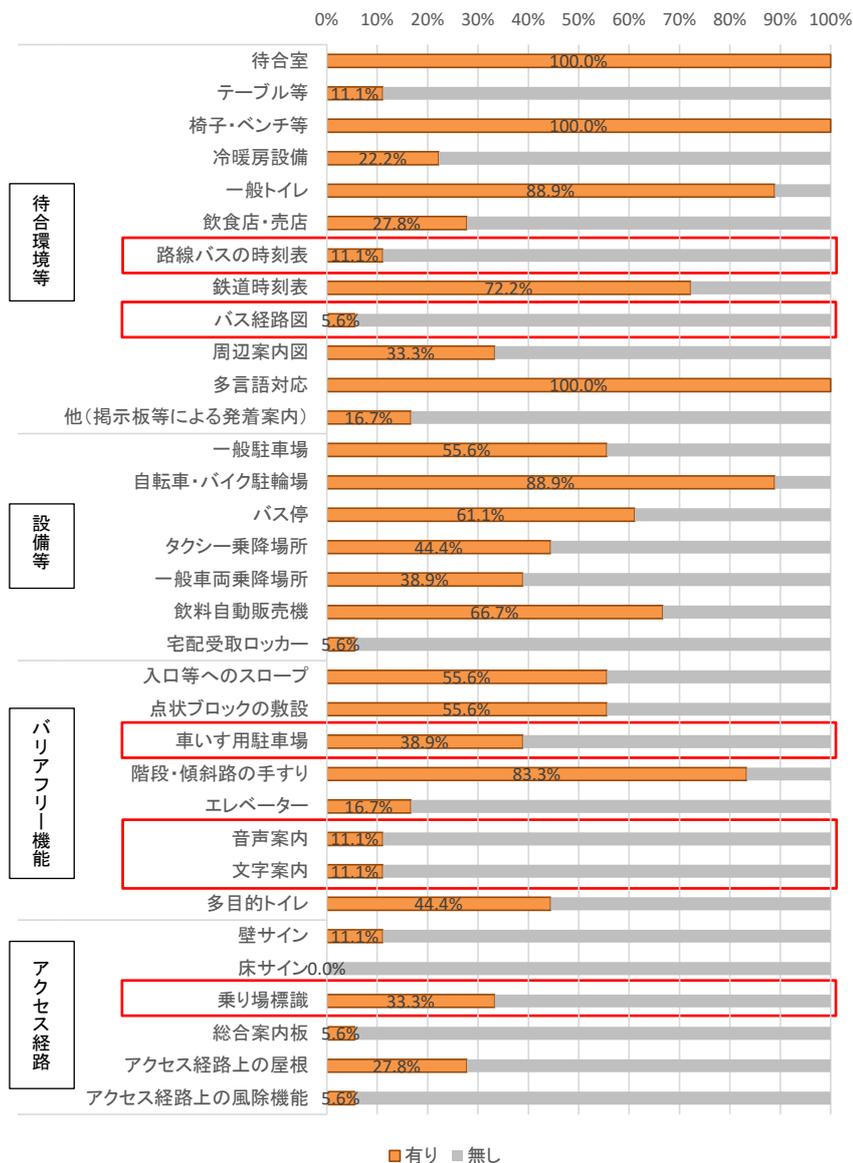


図 主要拠点の設備等の有無

出典：現地調査結果（2021年（令和3年）10月時点）

※1：巻末資料「3.用語集」参照



#### ④市内において IC カード未対応の範囲が存在

本市では JR 仙石線及びミヤコーバスの高速バス・路線バスを対象として交通系 IC カード※<sup>1</sup>に対応しており、運賃を円滑に支払うことができ、利用しやすい環境を確保しています。

市内においては、10代の8割以上、20代の6割以上が IC カード※<sup>1</sup>を保有しているなど、公共交通の決済時の手段として定着する傾向がみられます。

他方、JR 石巻線や住民バス・市民バス等、乗合タクシー※<sup>2</sup>、航路などの他の公共交通サービスでは IC カード※<sup>1</sup>を使用することはできないなど、IC カード※<sup>1</sup>による決済可能な範囲は限られており、市内では「いつでも」「どこでも」使用できる決済手段になっていない状況にあります。

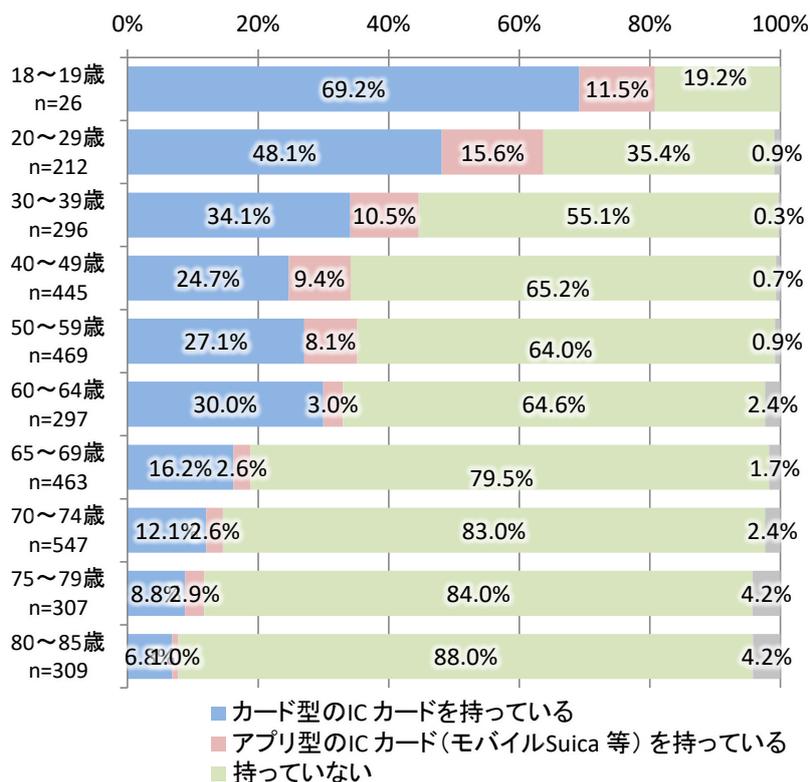


図 ICカードの保有状況

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

※1～2：巻末資料「3.用語集」参照

## 2-3 情報提供・案内等に関する課題

### ①運行情報などの情報取得手段が不足

本市ではバスマップによるアナログ的な情報提供のほか、HP 上でのデジタル的な情報提供も実施するなど、複数の媒体を通じた情報提供を実施しています。

一方、アナログ的な情報ツールであるバスマップは、市内で取得可能な場所が市役所などの公共施設が中心であるなど限定的であり、市民の目に触れる機会、取得可能な機会が少なく、住民ワークショップのなかでも「バスマップは内容がわかりやすいが、このようなツールがあることを初めて知った」という意見も挙げられるなど、認知が低い状況にあります。

また、総合的な情報提供については、主要な経路検索コンテンツで検索することができますが、航路や路線バスについては一部のコンテンツでは検索ができない状況にあるなど、初めて本市を訪れる観光客等はもちろん、日常の公共交通利用者となり得る市民においても情報が得にくい状況となっています。

さらに、高校生が感じる公共交通の問題点として、「運行情報がわからない」ということも挙げられており、バスの遅延や運休等に係る円滑な情報提供に不便さを感じている状況がみられます。

表 主要コンテンツでの検索状況(2022年(令和4年)3月時点)

種別	ジョルダン	Google map	NAVITIME	駅すぱあと	Yahoo! 路線情報
鉄道	○	○	○	○	○
航路	○	×	×	○	○
路線バス	○	×	○	×	×
住民バス等	×	×	○	×	×

## ②公共交通の取組に関する情報提供が不足

新型コロナウイルスによる感染リスクの回避などを要因として、1年以内に公共交通を利用しなくなった市民が26.5%存在しています。

各交通事業者においては、車内での換気やアルコール消毒、車内アナウンスなど、感染拡大対策に取り組んでいるものの、いずれも利用者にしか分からない対策であり、利用していない市民には取り組みの実態が伝わっていない可能性があります。

また、妊婦の方の緊急時に対応可能なタクシー車両等や、障がいの方が車いすで利用可能な車両など、特定の目的に対応可能な車両・サービスに関する市内の交通事業者の情報が不足しており、利用者にとってわかりづらい情報になっているなど、取り組み・サービスに関する情報提供が不足する状況にあります。

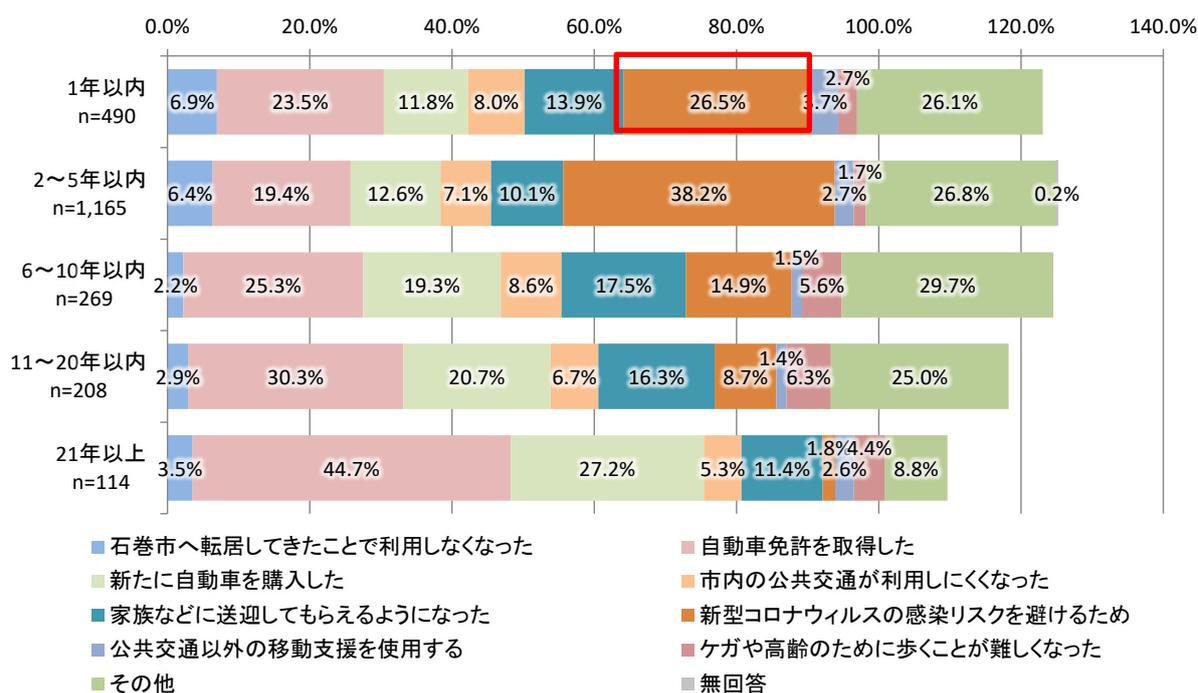


図 公共交通を利用しなくなった理由

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

## 2-4 各属性への公共交通サービスの提供に関する課題

### ①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

市内の18～19歳の65.4%が直近3カ月に公共交通を利用しているほか、高校生などを中心として平日・休日に鉄道や路線バスなどの公共交通を利用している状況がみられます。

なお、石巻専修大学に対しては、石巻専修大学線をメインとして大学の講義時間や鉄道との接続を考慮してダイヤの設定が行われていますが、高校においては登校時間を考慮したダイヤとなっていないことや、路線バスが運行していないこと（石巻高、桜坂高等）なども要因として、高校生の50.9%が悪天候時の通学手段として家族等による送迎を選択しているなど、通学においては公共交通を選択されていない傾向もみられます。

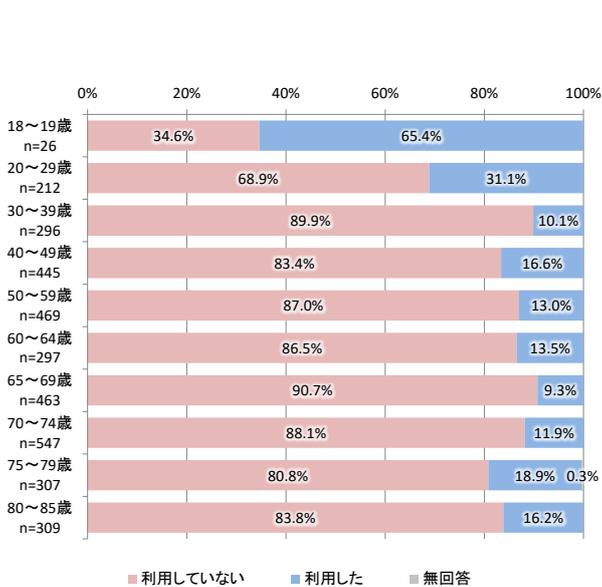


図 直近3か月の公共交通の利用の有無

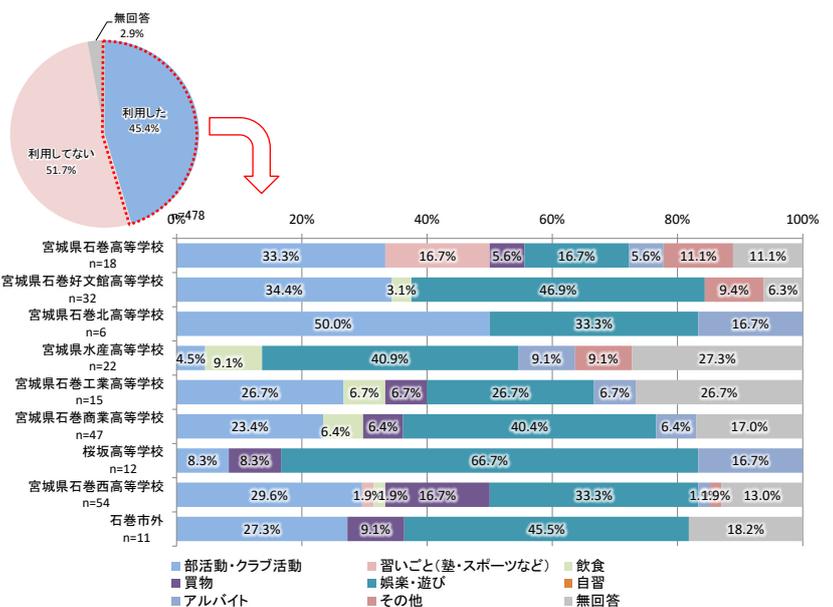


図 高校生の通学以外の公共交通の利用の有無・目的

出典：高校生アンケート調査（2021年度（令和3年度））

河北・北上地域の路線バスが運行していない地区では、住民バス等が主な移動手段として活用されていますが、曜日運行であることなどから、高校生の通学手段としては活用することが困難な状況にあります。

こうした地区においては、高校への通学手段として公共交通が活用できないことから、保護者が資金を出し合って貸切バスを手配し、通学手段を確保する実状にあります。

登校時



⇒ 北上地域、河北地域の自宅最寄りの乗車場所より  
(小滝～追波河川敷公園間11か所から乗車)

⇒ 追波河川敷公園にて  
乗り換え  
7:25 発

各校付近まで  
石巻商業 = 7:40 着  
石巻高校 = 7:55 着  
好文館高 = 8:03 着  
石巻工業 = 8:11 着  
石巻西高 = 8:31 着

図 河北・北上地域の通学支援バスの運行状況(登校時)

## ②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

高齢になるにつれて免許保有割合は減少し、自由な移動手段を持たない層が増加する一方で、高齢者層での公共交通の利用割合は50代以下と大きな差異が無く、公共交通を主な移動手段として利用されていない実態があります。

65歳以上の免許保有者のうち2.0%程度が毎年免許を返納しており、運転免許の非保有者は今後も増加することが見込まれるなど、高齢者の移動手段の確保の検討が求められます。

高齢になるにつれて身体機能の低下等から、徒歩移動可能距離が減少し、公共交通の乗降場所へのアクセスも困難となることが懸念されるため、アクセス性なども留意する必要があります。

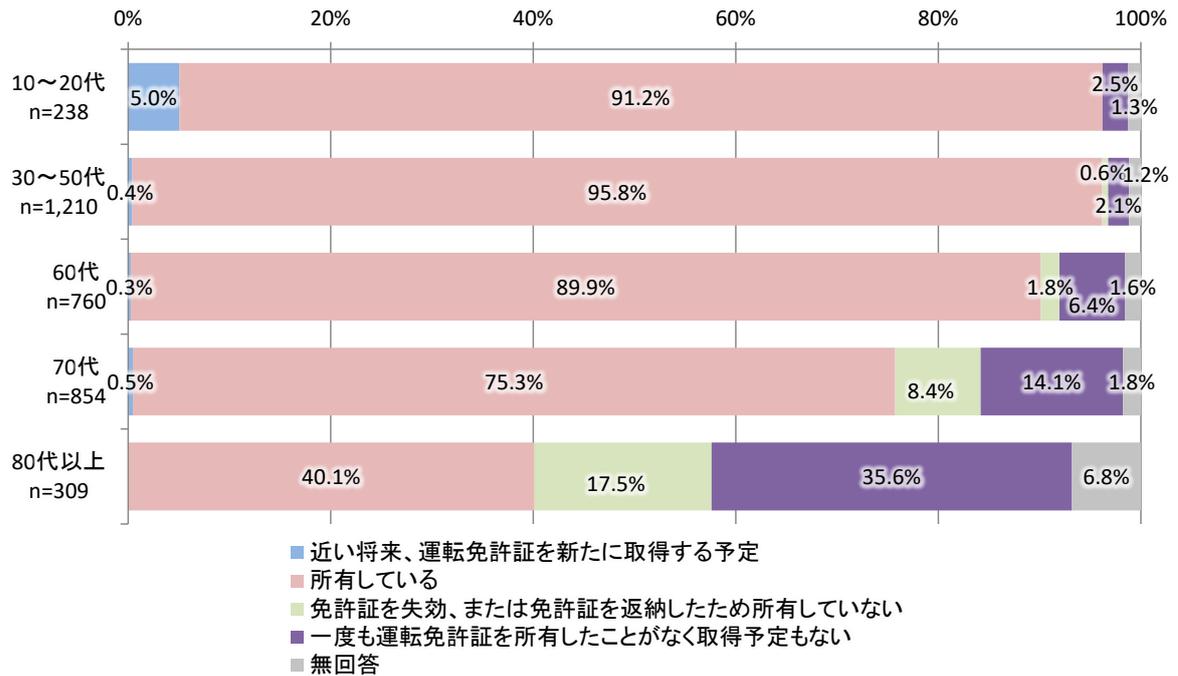


図 年齢別の運転免許の保有状況

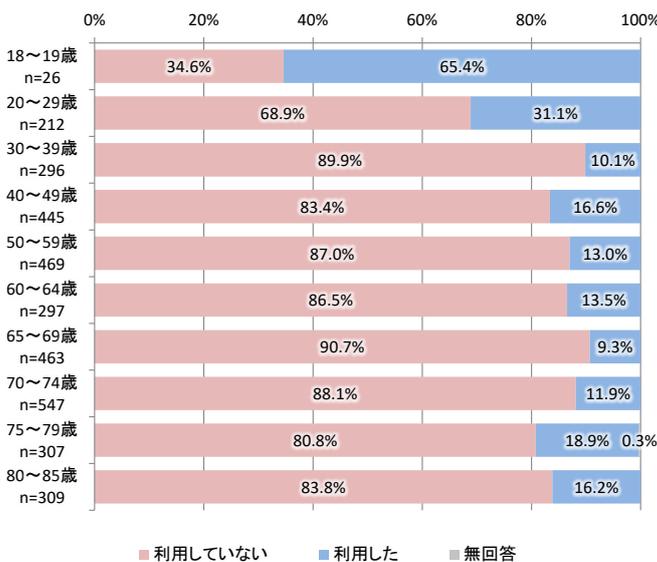


図 直近3カ月の公共交通の利用の有無

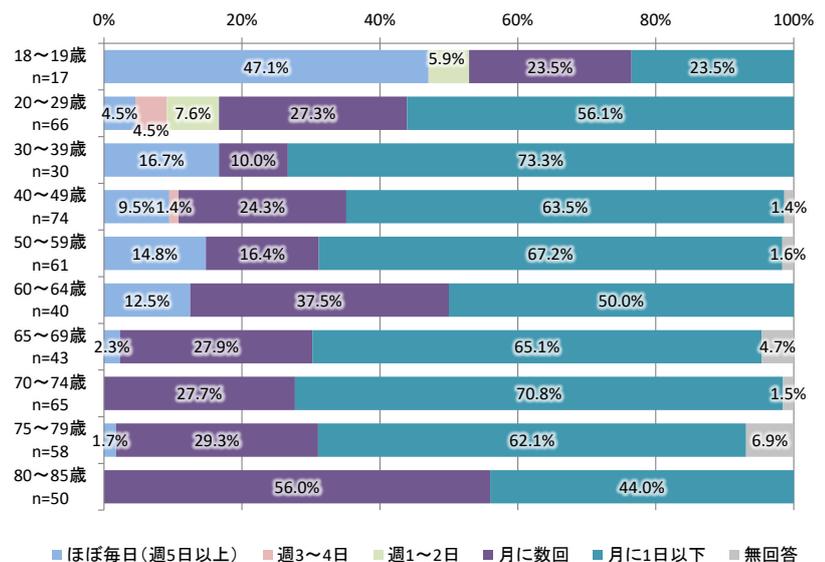


図 公共交通を利用した方の利用頻度

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

(参考)県内の免許返納者数

本市の 65 歳以上の運転免許保有者のうち、2.0%が運転免許を返納しており、概ね県平均 2.1%と同程度の返納割合となっています。

今後も免許返納者が増加することで、公共交通へ転換する可能性のある層が増加することが見込まれます。

表 県内の免許返納者数(2020 年度(令和 2 年度))

	R2免許 返納者数 ①	R2免許 保有者数 ②	③(①+②)	返納割合 ①/③
仙台市	3,677	133,622	137,299	2.7%
石巻市	523	25,591	26,114	2.0%
塩竈市	227	8,922	9,149	2.5%
気仙沼市	290	13,116	13,406	2.2%
白石市	120	6,816	6,936	1.7%
名取市	201	10,709	10,910	1.8%
角田市	99	6,300	6,399	1.5%
多賀城市	202	8,344	8,546	2.4%
岩沼市	137	6,944	7,081	1.9%
登米市	212	17,277	17,489	1.2%
栗原市	218	16,064	16,282	1.3%
東松島市	159	6,991	7,150	2.2%
大崎市	343	23,679	24,022	1.4%
富谷市	91	7,179	7,270	1.3%
蔵王町	35	2,776	2,811	1.2%
七ヶ宿町	8	275	283	2.8%
大河原町	102	3,701	3,803	2.7%
村田町	38	2,282	2,320	1.6%
柴田町	117	6,728	6,845	1.7%
川崎町	20	1,997	2,017	1.0%
丸森町	52	3,324	3,376	1.5%
亘理町	127	6,667	6,794	1.9%
山元町	52	3,141	3,193	1.6%
松島町	49	2,707	2,756	1.8%
七ヶ浜町	46	3,389	3,435	1.3%
利府町	92	5,640	5,732	1.6%
大和町	52	3,923	3,975	1.3%
大郷町	22	1,929	1,951	1.1%
大衡村	12	1,118	1,130	1.1%
色麻町	20	1,519	1,539	1.3%
加美町	53	5,186	5,239	1.0%
涌谷町	44	3,515	3,559	1.2%
美里町	84	5,263	5,347	1.6%
女川町	24	1,114	1,138	2.1%
南三陸町	48	2,616	2,664	1.8%
合計	7,596	360,364	367,960	2.1%

出典：宮城県警察統計データ（2020 年度（令和 2 年度））

### ③公共交通が通勤時に利用しにくい状況

イオンモール石巻や日赤病院（石巻赤十字病院）、石巻駅、いしのまき元気いちばなど、市民の日常生活の目的地となる主要な拠点に対して、路線バスが高頻度に運行しており、施設への移動については一定の利便性を確保しています。

他方で、市内の就業人口分布に対する公共交通のカバー率は、バス停 250m 圏域で 30.1%、鉄道 500m 圏域で 6.8% であり、路線バスで半数以下、鉄道では 1 割未満であるなど、公共交通で通勤することが困難な範囲に企業等の職場環境が分布する状況にあり、公共交通が通勤時に利用しにくい状況にあります。

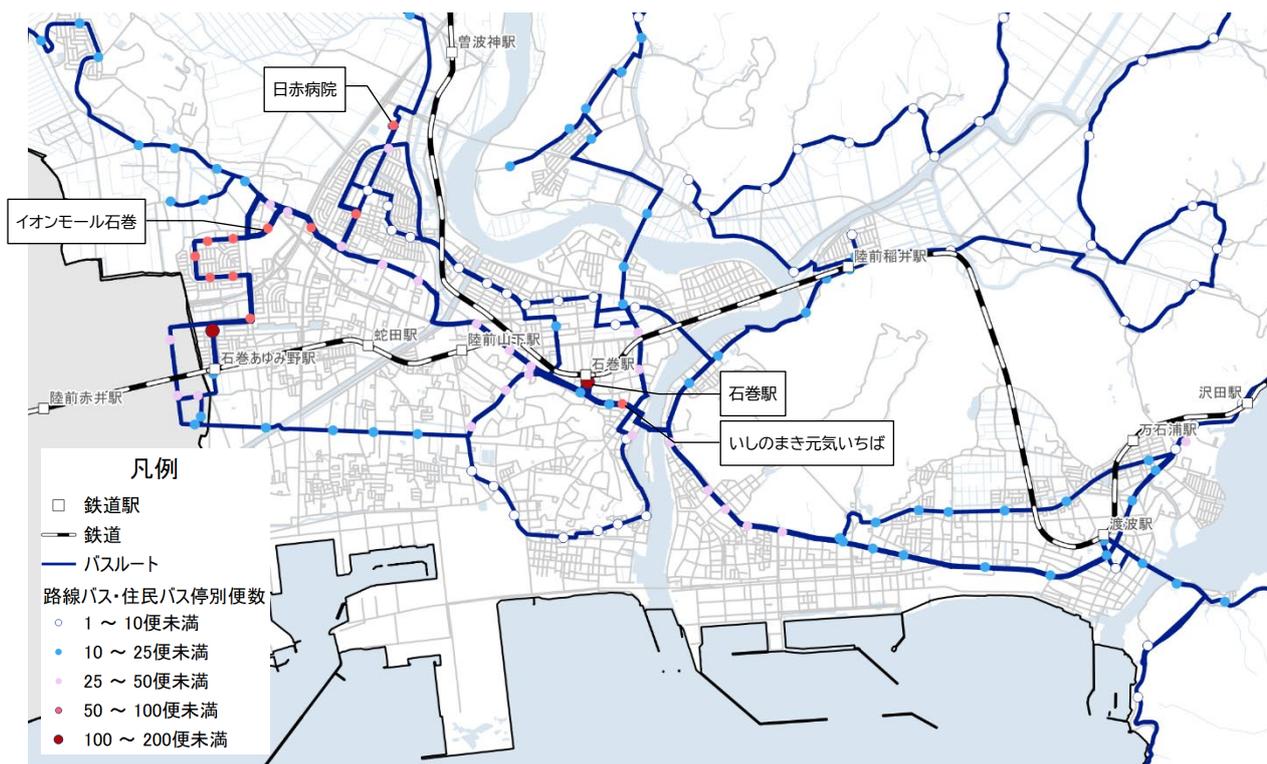


図 市街地のバス停別運行頻度

表 就業人口分布に対するバス停・鉄道駅のカバー圏域

バス停のカバー圏域			鉄道のカバー圏域		
項目	人数	割合	項目	人数	割合
250m圏域	18,237 人	30.1%	250m圏域	1,636 人	2.7%
500m圏域	29,530 人	48.8%	500m圏域	4,119 人	6.8%
1km圏域	36,837 人	60.9%	1km圏域	13,967 人	14.9%
就業人口総数	60,524 人	—	就業人口総数	60,524 人	—

## 2-5 公共交通の運営に関する課題

### ①路線バスの確保・維持が困難となる可能性

市内の路線バスについては、再編等を行いながら利便性の向上に向けた取り組みを進めてきていますが、人口減少や少子化などを背景に利用者が減少傾向にあり、2020年（令和2年）の輸送人員は2011年（平成23年）に比べて約41%減少しています。また、今般のコロナによる外出自粛やリモート勤務・授業等の機会増加等から、利用者数が大幅に減少しています。

路線バスのうち、国庫補助を受けて運行する路線バス（地域間幹線系統）が6路線（河南線・石巻専修大学線・河北線・鮎川線・女川線・石巻免許センター線）ありますが、このうち5路線が国庫補助を受けるために必要な要件（輸送量※15.0）を満たしておらず、今後国庫補助を受けられなくなる可能性があるなど、喫緊の問題を抱える状況にあります。

国庫補助が受けられなくなった場合には、多大な財政負担が追加で発生することもあり、事業の継続性が懸念されます。

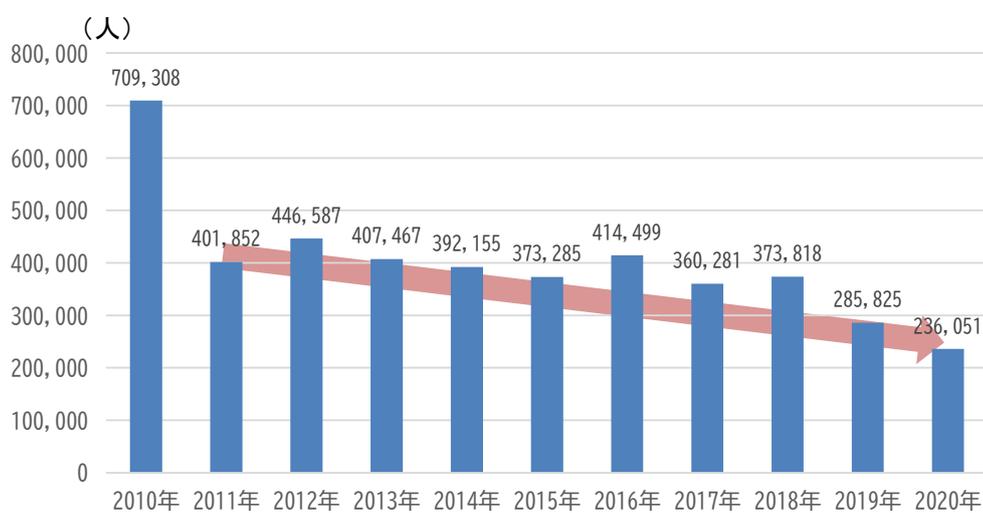


図 路線バスの輸送人員の推移

表 路線バスの輸送量の推移

系統名	2016	2017	2018	2019	2020
石巻免許センター線	68.4	74.2	53.4	36.7	30.6
河南線	13.3	13.3	11.7	10.1	10.1
石巻専修大学線	18.4	17.0	15.6	15.0	11.0
河北線(三陸)	6.2	5.6	5.6	8.2	9.6
鮎川線	11.8	14.0	14.6	11.7	9.5
女川線	11.0	10.6	9.2	12.0	11.1

※赤字部分が補助要件に対して未達成

※輸送量とは

- ・路線バスが運んでいる旅客の量（規模）を表す数値で、1便当たりの乗客数を全線で平均した値である「平均乗車密度」に運行回数（回/日）をかけることで算出。
- ・イメージとしては、路線バスの1日の利用者において、全ての運行区間の中で利用した人がどのくらいいるかを表す数値。

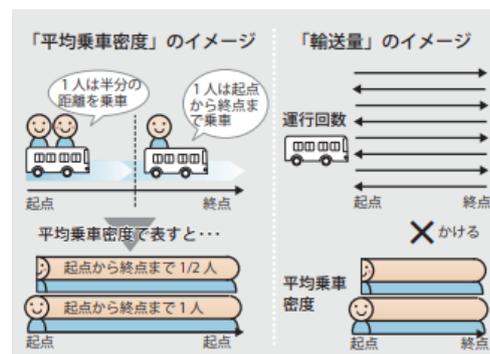


図 平均乗車密度・輸送量のイメージ

出典：国土交通省中部運輸局資料

## ②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

公共交通の維持・充実に対して、市民の88.2%が費用負担を維持しながら現状サービスを維持、あるいは増加した上で利便性を向上させるべきという考えであり、公共交通の維持・充実に向けて支払うことができる金額は全年代で1カ月あたり1,000円以上が最も多いなど、公共交通の維持・充実に対して協力的な意向にあります。

本市の公共交通に対する財政負担額は、2018年（平成30年）まで増加傾向にあり、2019年（令和元年）には再編・見直し等の効果から減少しているものの、181,128千円の財政負担を行っています。

他方、市全体の自主財源は減少傾向にあり、今後も人口減少等による市税の減収により歳入の減少が想定される中で、公共交通に対して今後も同程度の負担を維持することが困難となることが懸念され、負担金などの適切な住民負担の在り方の検討が求められます。

そうした中で、住民バス等が運行する地区では、協力金・協賛金等として住民の負担のもとでの運用を行っていますが、地区により金額は異なっており、協力金等自体を行っていない地区もあるなど、提供されるサービスレベルに大きな差はないにもかかわらず、協力金の有無で地域間に差が生じている状況にあります。

表 地区ごとの協力金等の概要

	震災前	震災後	改正後
茨浜地区住民バス	各世帯から10,500円、18,500円	～H30.3.31:なし H30.4.1～:各世帯から5,000円、7,500円	佐須浜5,000円 その他7,500円 (H31.4.1～)
稲井地域乗合タクシー	行政区から15,000円、5,000円 各世帯から550円	行政区から15,000円、5,000円 各世帯から550円	行政区から15,000円、5,000円 各世帯から550円
山の手地区乗合タクシー	各世帯から500円	各世帯から500円	各世帯から500円
水押・開北・大橋・水明地区乗合タクシー	各世帯から500円	各世帯から500円	各世帯から500円
河北地区住民バス	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)46行政区×1,500円
雄勝地区住民バス	各世帯から1,200円	なし	なし
河南地区乗合タクシー	なし	なし	なし
桃生地区住民バス	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)52町内会等×1,000円
北上地区住民バス	各世帯から1,200円	なし	なし
牡鹿地区市民バス	なし	なし	なし

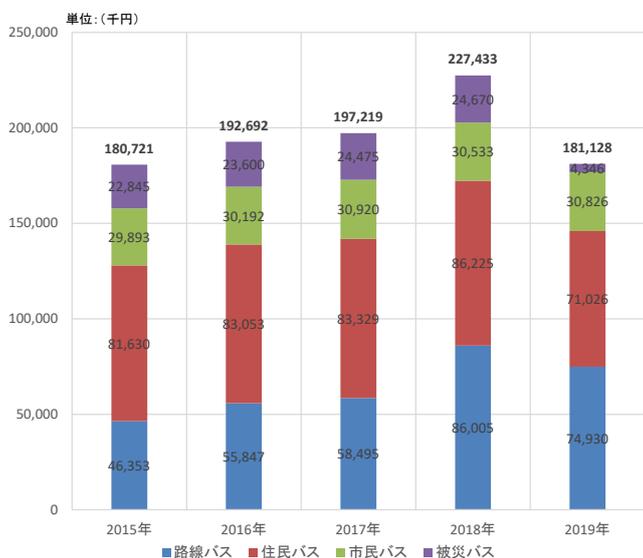


図 公共交通を維持・充実に対する財政負担の推移

## ③小中学生のスクールバスと住民バス等の経路が一部で重複

市内では計20小・中学校（小学校12校、中学校8校）において、スクールバスを運行しており、学校から一定程度の距離が離れた遠距離通学の児童・生徒の通学手段として運行しています。

スクールバスは生徒の居住地等に応じて経路を設定していますが、郊外部においては走行可能な道路や人口集積エリアなども限られていることから、住民バス等と同様の経路を重複して運行する実態もみられます。

スクールバスは児童・生徒の学校での時間に合わせて柔軟な運行を行うことにより、生徒の通学利便性を確保・維持していますが、牡鹿地域や雄勝地域では通学時間に合わせて住民バス等のダイヤを設定することで、小中学生の通学手段として利用されているなど、それぞれのサービスを活かした対応なども行っていることから、経路が重複し、かつ、時間も重複し非効率となっている地域においては、サービスの役割分担を図ることが必要です。

### 3. 維持すべき・伸ばすべき「強み」の視点

#### 3-1 公共交通のサービスレベル等に関する課題

##### ①市街地は公共交通の利便性が高いエリア

市街地では公共交通のカバー率が93.9%（範囲外が6.1%）であり、広い範囲を公共交通がカバーしているほか、最低限のサービスレベル（運行頻度・距離など）であるEクラス以上が70.0%以上であるなど、比較的高い利便性を確保しています。

なお、イオンモール石巻や日赤病院（石巻赤十字病院）、石巻駅、いしのまき元気いちばなど、市民の日常生活の目的地となる主要な拠点に対して、路線バスが高頻度に運行しており、面的に公共交通の利便性が高いだけでなく、施設への移動機会も一定程度の利便性が確保されています。

表 市内の各地域における公共交通のサービスレベル一覧(再掲)

サービス クラスエリア	カバー面積				カバー人口			
	市街化区域	市街化 調整区域	都市計画 区域外	市全体	市街化区域	市街化 調整区域	都市計画 区域外	市全体
A	3.0%	0.0%	0.1%	0.2%	5.8%	0.0%	1.1%	4.1%
B	7.0%	0.2%	0.1%	0.6%	9.9%	1.7%	1.6%	7.0%
C	11.9%	0.5%	0.2%	1.0%	17.2%	3.2%	2.9%	12.2%
D	16.2%	0.9%	0.4%	1.5%	21.7%	7.5%	4.2%	15.8%
E	13.4%	1.7%	1.0%	1.9%	15.4%	8.9%	6.4%	12.5%
F	13.2%	4.0%	3.6%	4.4%	16.4%	13.1%	17.6%	16.4%
G	9.3%	5.2%	4.4%	5.0%	7.5%	9.8%	12.1%	8.9%
範囲外	26.1%	87.5%	90.2%	85.3%	6.1%	55.8%	54.1%	23.1%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

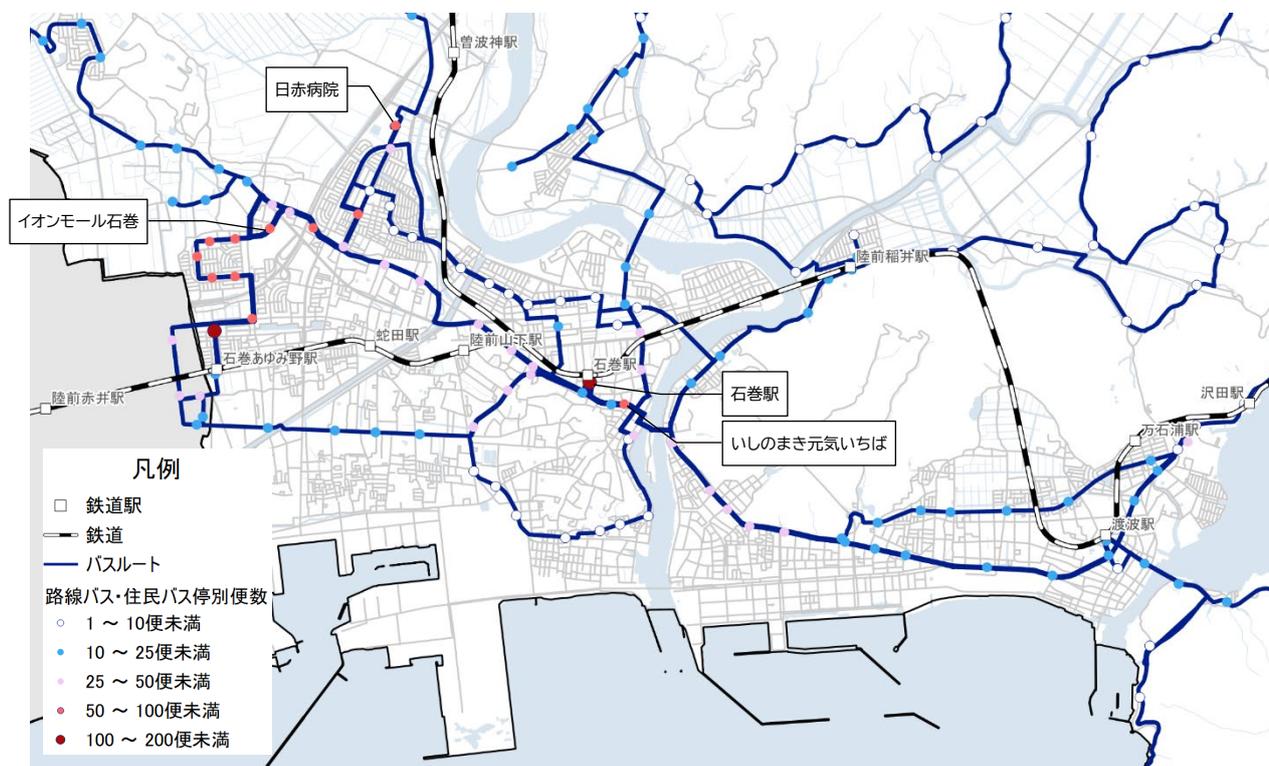


図 市街地のバス停別運行頻度

## ②公共交通以外の移動サービスが運行

郊外部では住民バス等が運行していますが、当該サービスがカバーしきれていないエリアなども一定数存在しています。一方、市内にはカーシェアリング※<sup>1</sup> サービスなどの公共交通以外の移動サービスなども運行されているなど、こうした移動サービスが展開されることで、公共交通を補完する役割が期待されます。

今後は、こうした取り組み等を活かして市全体への水平展開等を図りつつ、公共交通とそれ以外の移動サービスの補完関係の構築を図ることが必要です。



写真 カーシェアリングの利用状況



写真 グリーンスローモビリティの運行状況

### ※カーシェアリング・グリーンスローモビリティに係る市内の取組

- ・カーシェアリング※<sup>1</sup>とは、会員になった住民同士で車を一緒に活用し合い、ドライバーも地域の住民により対応する共助の取り組みです。
- ・車の維持費や燃料費、駐車場代などは全会員が平等に負担しており、実際の運行に必要な経費のみ利用者が負担しています。また、ドライバーはボランティア（無報酬）で活動しています。（仮にドライバーが運送の対価を受け取ると道路運送法に対して違反行為（白タク行為）となります。）
- ・東日本大震災の直後（2011年（平成23年）4月から一社）日本カーシェアリング協会が中心となって活動を行っており、被災し、移動手段等が十分に供給されていない中で、地域における移動手段としての役割を担いました。
- ・現在までに、市内の11地域においてカーシェア会が設立されており、移動手段の確保だけではなく、地域との連携により高齢者の外出支援や住民同士の交流促進などコミュニティ※<sup>2</sup>の維持に向けた取り組み等が展開されています。
- ・グリーンスローモビリティ※<sup>3</sup>は、石巻SDGs未来都市計画に係る事業として、地域における細かな移動に対応するサービスとして、防災集団移転団地のあるのぞみ野地区において展開しています。
- ・車両は運転手を含む5人乗りであり、時速20キロ未満で公道を移動し、フル充電で約10キロ走行可能なサービスです。

※1～3：巻末資料「3.用語集」参照

### 3-2 公共交通の利用環境等に関する課題

#### ①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

石巻駅や石巻あゆみ野駅などの交通拠点において、鉄道や路線バスなどの公共交通を利用しており、かつ「公共交通を乗り継いでいない」と回答した方の16.8%が、拠点まで、もしくは拠点からの移動手段として自転車を利用して実態がみられ、公共交通と私的交通手段（自転車など）への乗り継ぎの実態が一部で見られます。

市内の交通拠点（中・大規模な商業施設・医療施設等の18拠点）では、約9割の拠点で自転車・バイクの駐輪場が確保されており、また、5割以上の拠点で一般駐車場も確保されているなど、私的交通手段から公共交通への乗り継ぐ環境が確保されていることも、私的交通手段からの乗り継ぎが行われる要因になっているものとみられ、既にこうした環境が整備されている点は強みであると考えられます。

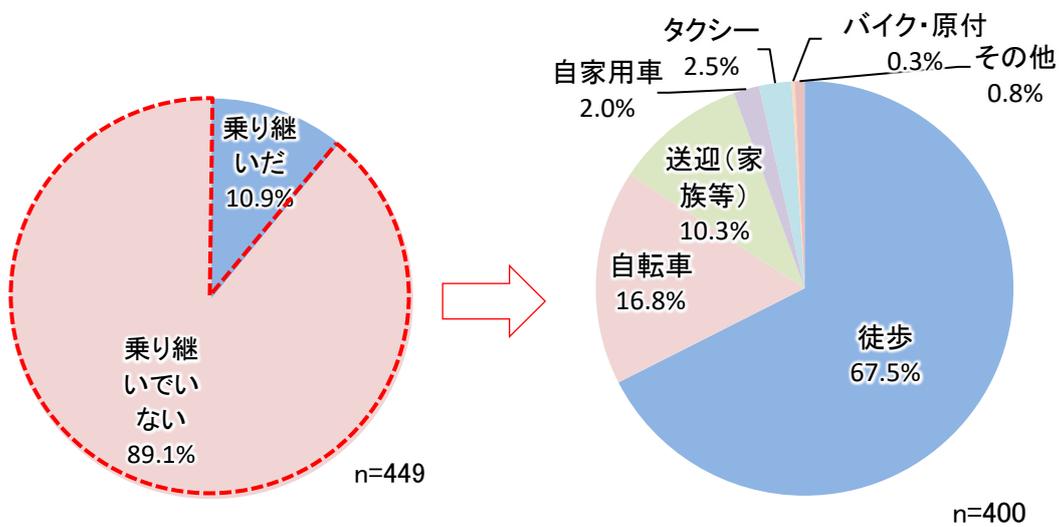


図 公共交通間の乗り継ぎの有無

図 乗り継いでいない人の移動手段

出典：主要拠点乗継実態調査（2021年度（令和3年度））

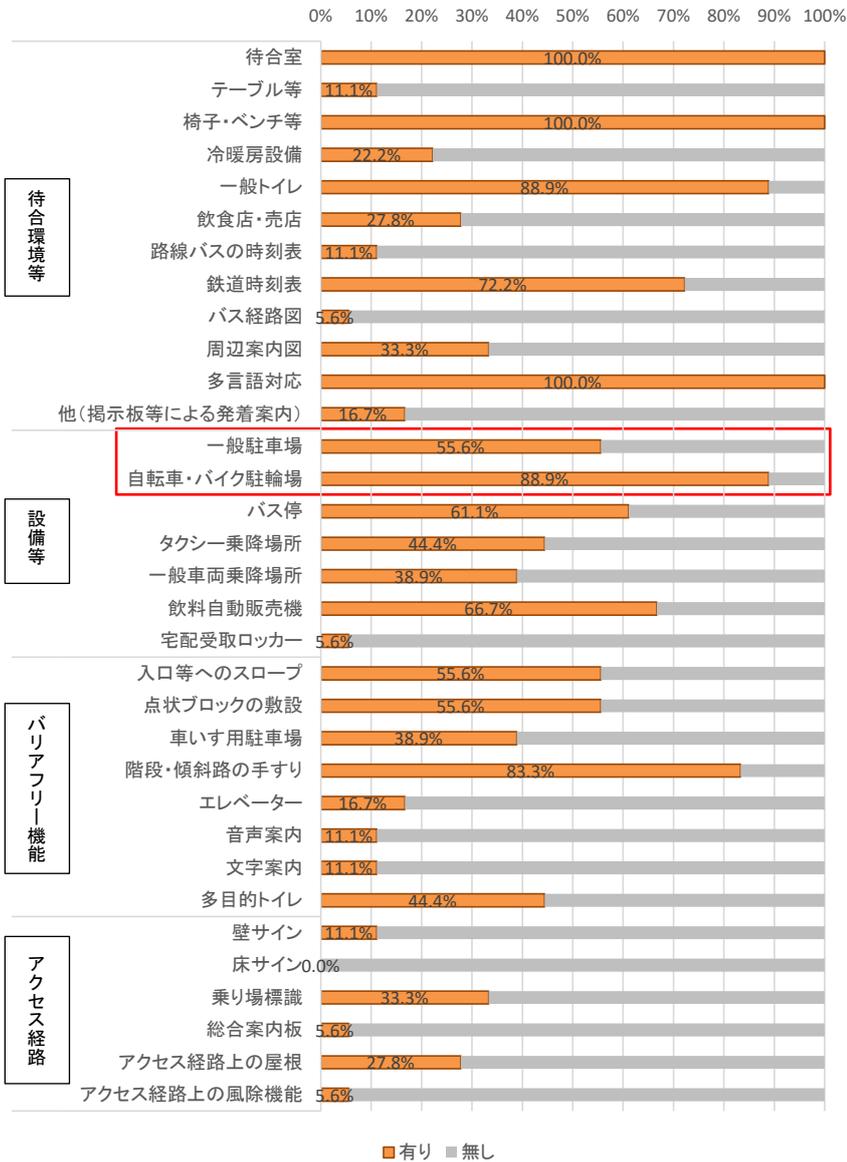


図 主要拠点の設備等の有無(再掲)

出典：現地調査結果（2021年（令和3年）10月時点）

### 3-3 各属性への公共交通サービスの提供に関する課題

#### ①高校生などの若い年齢層を中心に公共交通を利用

公共交通の直近3カ月の利用の有無は「18～19歳」の年齢層で65.4%が利用しており、20代においても31.1%が利用しているなど、比較的若い年代での利用がみられます。

市内の高校生の通学においては、約3割が鉄道を利用（通常時・悪天候時のいずれも）しており、日常的に公共交通を利用する実態がみられます。

また、高校生の45.4%が通学以外にも公共交通を利用したと回答しており、「娯楽・遊び」や「部活動・クラブ活動」での移動手段として利用されているなど、平日・休日ともに高校生の移動手段として公共交通が利用されています。

高校生などの若い世代を中心に市内の公共交通が利用されている点は強みであると考えられ、こうした年齢層の利用を今後も維持することで、公共交通の利用者数を確保することが必要であると考えられます。

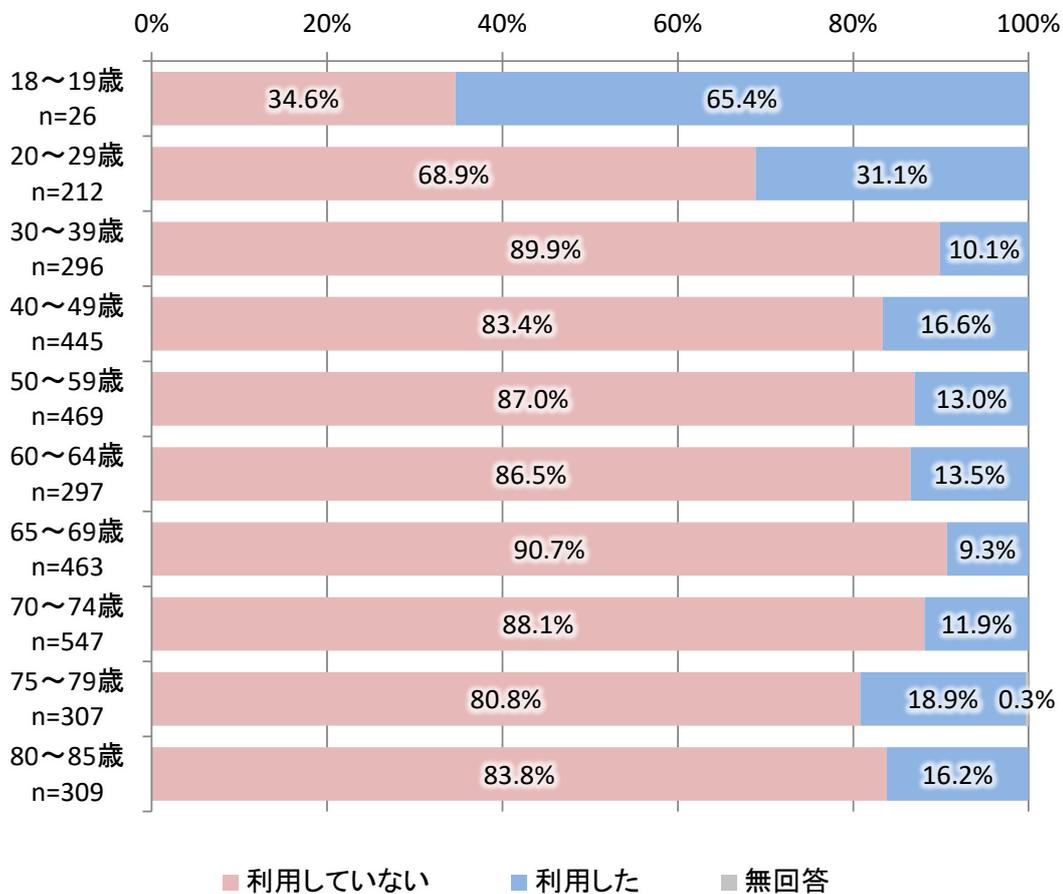


図 年齢別の直近3か月の公共交通の利用の有無

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

表 高校への通学手段(左:通常時、右:悪天候時)

移動手段が1つ	人数	割合
自転車	165	42.3%
鉄道	124	31.8%
家族等の送迎	69	17.7%
徒歩	24	6.2%
通学支援バス	4	1.0%
路線バス	3	0.8%
住民バス等	1	0.3%
合計	390	100.0%

移動手段が1つ	人数	割合
家族等の送迎	203	50.9%
鉄道	111	27.8%
自転車	35	8.8%
徒歩	29	7.3%
路線バス	12	3.0%
通学支援バス	6	1.5%
住民バス等	1	0.3%
離島航路	1	0.3%
高速バス	1	0.3%
合計	399	100.0%

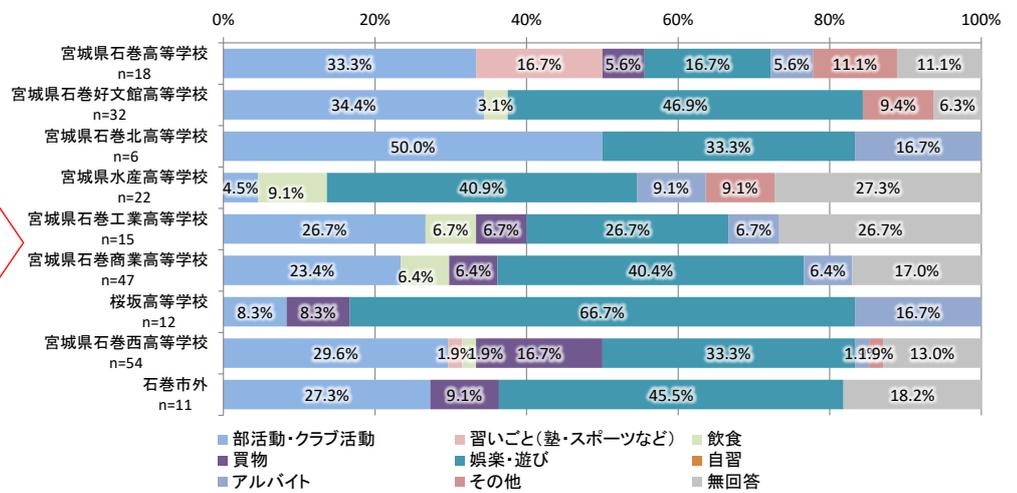
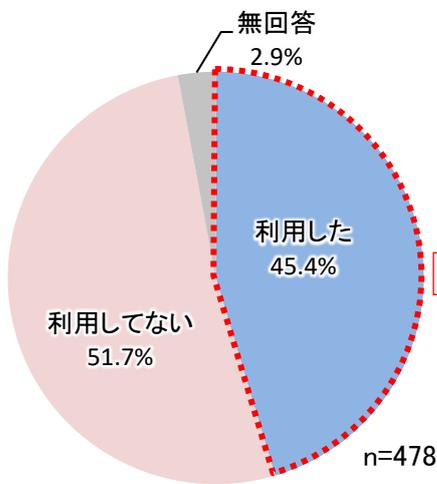


図 通学以外の公共交通の利用の有無と目的

出典：高校生アンケート調査 (2021年度(令和3年度))

## ②若い年齢層では主に自転車を活用

市内の高校生の通学手段（通常時）は自転車が42.3%と最も多く、また、18歳以上の学生（大学生など）においても29.9%が移動手段として自転車を利用しているなど、10～20代などの比較的若い年齢層では自転車が主な移動手段として利用されている実態がみられます。

本市の地形的な特徴として、比較的平坦な土地が多く、自転車などが利用しやすい環境にあり、公共交通へのアクセス手段など、自転車活用の可能性が大きいものと考えられます。

表 高校生の通学手段(通常時)

移動手段が1つ	人数	割合
自転車	165	42.3%
鉄道	124	31.8%
家族等の送迎	69	17.7%
徒歩	24	6.2%
通学支援バス	4	1.0%
路線バス	3	0.8%
住民バス等	1	0.3%
合計	390	100.0%

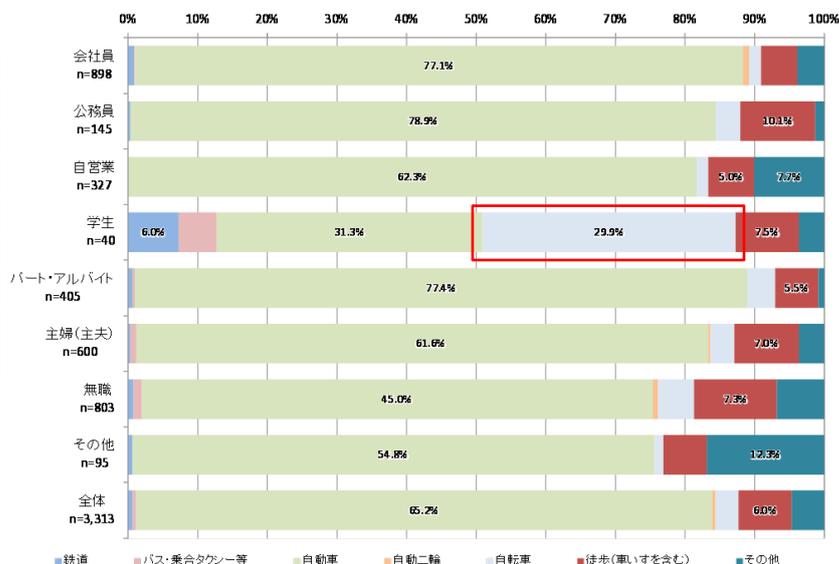


図 職業別の移動手段トリップ割合

出典：高校生アンケート調査、市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

### 3-4 公共交通に対する意識に関する課題

#### ①公共交通の維持に対して市民の協力意識が高い

本市の公共交通の維持・充実に対する市民の意向について、市民の58.7%が「現状の費用負担を維持しつつ、サービスを維持すべき」という考え、29.5%が「費用負担は増えても、公共交通サービスを充実させるべき」という考えであると回答しています。

市民の88.2%が費用負担を維持、あるいは増加させるべきという考えであり、費用負担を減少させるべきという考えは5.6%と限定的であるなど、公共交通サービスに対して一定の財政負担をするべきであるという考えを持っていることがわかります。

また、公共交通を維持・充実させるために負担しても良い1か月の金額は全世代において「1,000円以上」が最も多いなど、公共交通の利便性の維持・増加に対する費用を社会全体で負担することに対して協力的な意向である点は強みとして考えられます。

こうした市民の意向なども踏まえつつ、今後の公共交通の維持に向けた負担等のあり方を検討することが重要です。

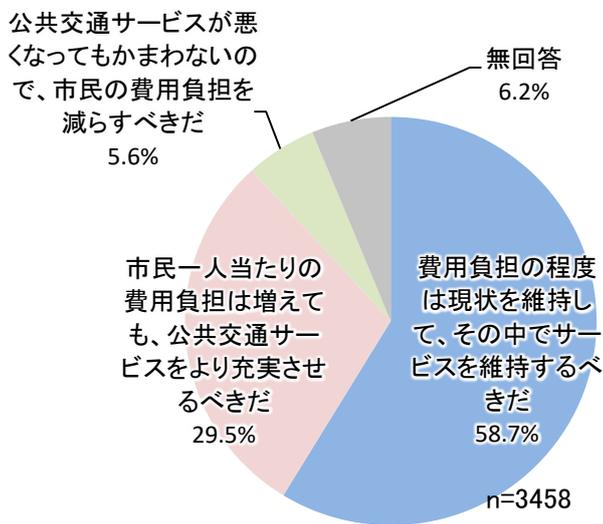


図 公共交通を維持・充実に対する考え

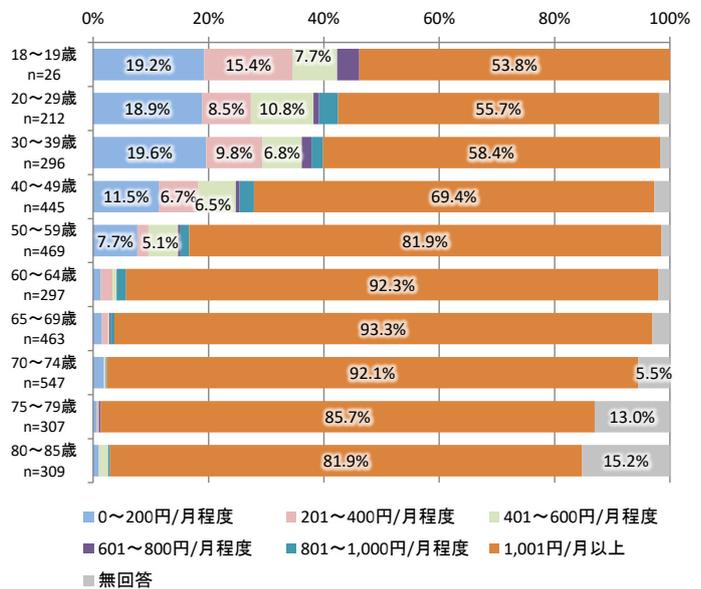


図 公共交通の維持に向けて負担しても良い金額

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

## ②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

公共交通に対するイメージとして、「公共交通を使うことで環境保護や脱炭素に貢献すると思う」や「自家用車よりも健康維持に役立つ」などの項目で半数以上が「そう思う・ややそう思う」と回答しており、公共交通の利用によるメリットについて、市民のなかでも十分な認識がある実態がみられます。

また、住民ワークショップでは、公共交通の良い点として「バス車内がキレイ」や「運転手の対応が良い」など、車内環境や乗務員対応に対するプラスの評価の意見が多く挙げられています。

公共交通を利用することにより、環境保護や健康維持などのメリットにつながるということを、市民の中で既に認識しているという実態や、公共交通の利用環境（車内環境、乗務員対応など）に対してプラスの評価を持っていることは強みとして考えられます。

他方で、抽象的な観点からのポジティブな理解が、そのまま公共交通の利用に繋がっているものではないため、公共交通のネットワーク整備や利用環境の改善、情報提供などを通じて、抽象的な理解から実際の利用への“橋渡し”を積極的に進める必要があります。

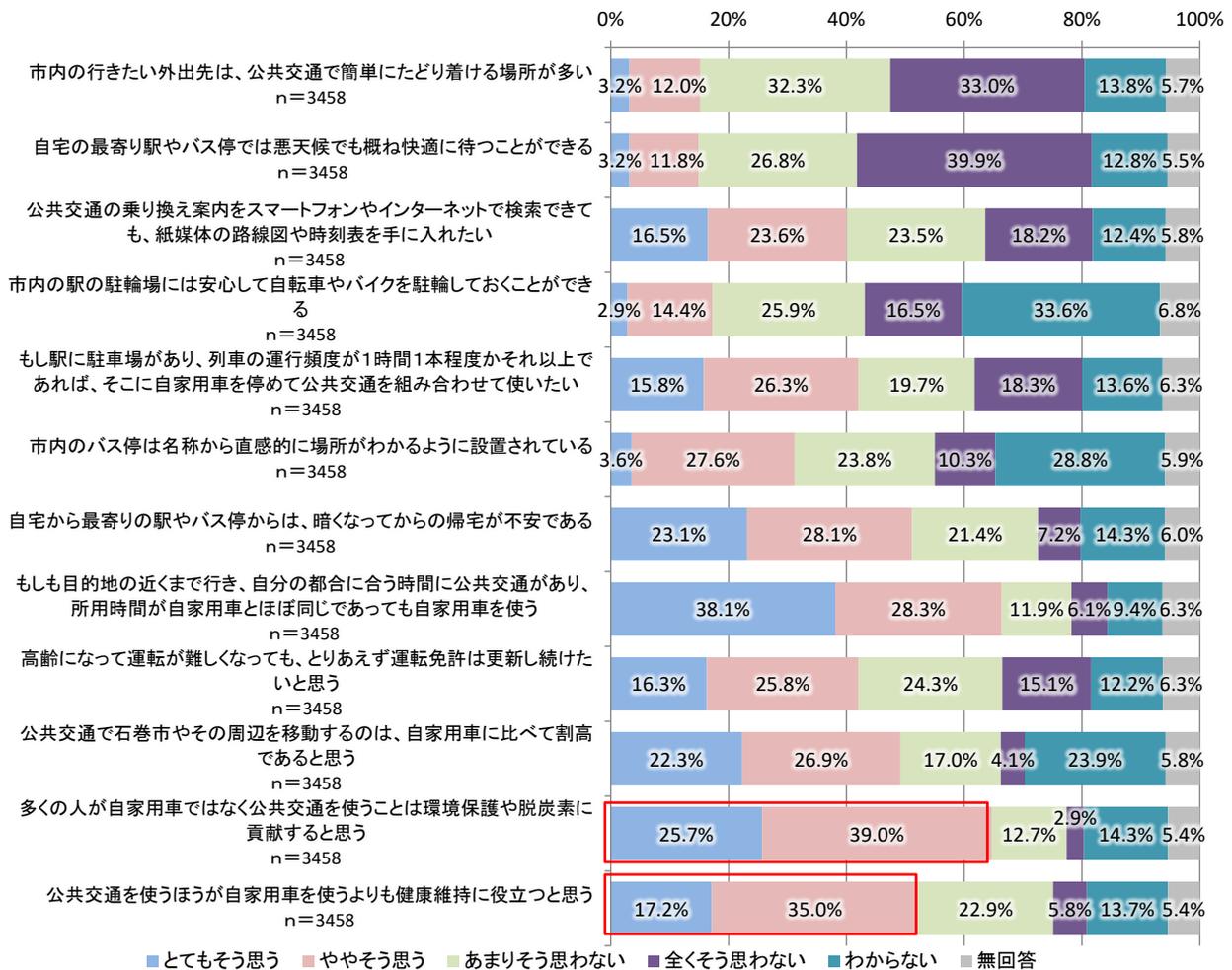


図 石巻市の公共交通サービスについて

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

### ③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

市内の通勤者は8割近くが自家用車を利用して通勤していますが、市内の企業・施設等においては、企業としての社会貢献活動の一環や、従業員の事故の危険性低減等を目的として、20.2% (n=48) が従業員のマイカー通勤を「抑制したい」と考えているなど、一部の企業では公共交通を利用した通勤に対して前向きな意向がみられます。

企業との連携を図りながら、通勤時における公共交通の利用を促進することで、公共交通の利用者の増加による持続性の向上に期待されるだけでなく、通勤時間帯などの市内の渋滞・混雑等の緩和や環境負荷の軽減などにも期待されます。

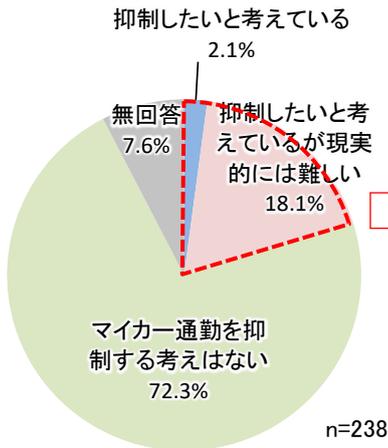


図 従業員に対するマイカー通勤抑制の考え

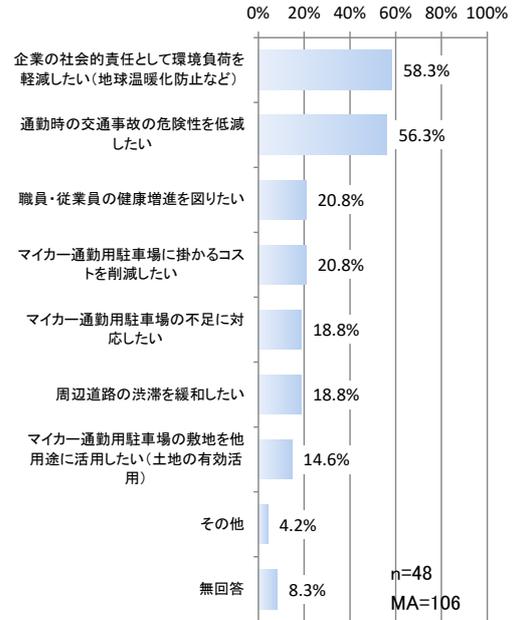


図 マイカー通勤抑制を考える理由

出典：施設等アンケート調査（2021年度（令和3年度））

## 4. 公共交通の課題に対する解決の方向性

前項までに整理した本市の公共交通に関する課題に対する解決の方向性（施策展開の方向性）について、基本目標の考え等に基づき、以下の通り設定します。

