

# 総合交通計画に基づく 施策の進捗について

# ◆令和4年度の事業

## 総合交通計画実施スケジュール

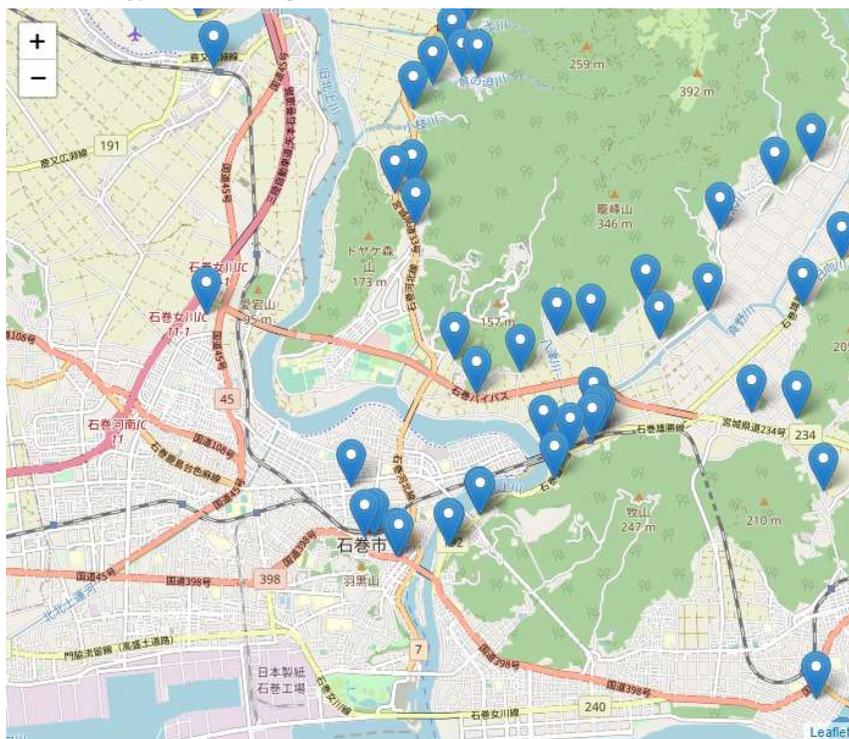
具体施策	事業の概要	年度				
		2022年 (令和4年)	2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)
施策1-1: 利用しやすい公共交通ネットワークの構築	①公共交通や拠点等に係る位置づけ・役割等の設定及び見直し					
施策1-2: 利用しやすい公共交通システムの確保	①運行本数の拡大に向けた見直し					
	②運賃制度の見直し					
	③支払い方法の拡大					
施策2-1: 待合環境等の案内や情報提供の充実	①待合環境の情報発信に係る基準統一					
施策2-2: 待合環境等の利用しやすい改善	①待合環境の安全性等の改善					
	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					

### 【令和4年度重点的に取り組んだ施策】

- 1 運行情報のオープンデータ化・公表と更新体制の確立
- 2 公共交通や拠点等に係る位置付け・役割等の設定及び見直し
- 3 運行本数の拡大若しくは縮小に向けた見直し
- 4 運賃制度の見直し
- 5 待合環境の見直し
- 6 学校・企業等と連携したモビリティ・マネジメントの展開
- 7 市民との意見交換会の実施

# 1 運行情報のオープンデータ化・公表と更新体制の確立

## <進捗・成果>



宮城県及び市町村共同オープンデータポータルサイト

### ※GTFSデータ

バスの運行ダイヤや運賃などの運行情報を、国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット」形式（GTFS-JP）のデータで作成したもの。

- ・住民バスのGTFSデータ※を9月30日から市のHPで公開開始したほか、宮城県及び市町村共同オープンデータポータルサイトにも10月14日から公開開始。
- ・現在はグーグルマップへの反映に向けて、審査を受けている段階。
- ・グーグル反映後はその他経路検索コンテンツにも反映を進めていく。
- ・路線バスにおいてもGTFSデータの作成を完了しており、順次グーグルマップへ反映する予定。

## 2 公共交通や拠点等に係る位置付け・役割等の設定及び見直し

### <進捗・成果>

- ・河北・雄勝・北上地区の住民バスの再編案を作成中。
- ・令和4年度中に再編の方針をまとめ、令和5年度で住民説明や事業者との最終調整を行い、令和6年度から実施予定。
- ・先行して桃生地区住民バスでは令和5年度から「桃生イオンモール石巻線」及び「桃生ワンコインタクシー」の実証運行を開始予定。
- ・令和5年度は、本庁・河南・桃生・牡鹿地区の住民バス等の再編を行う予定。

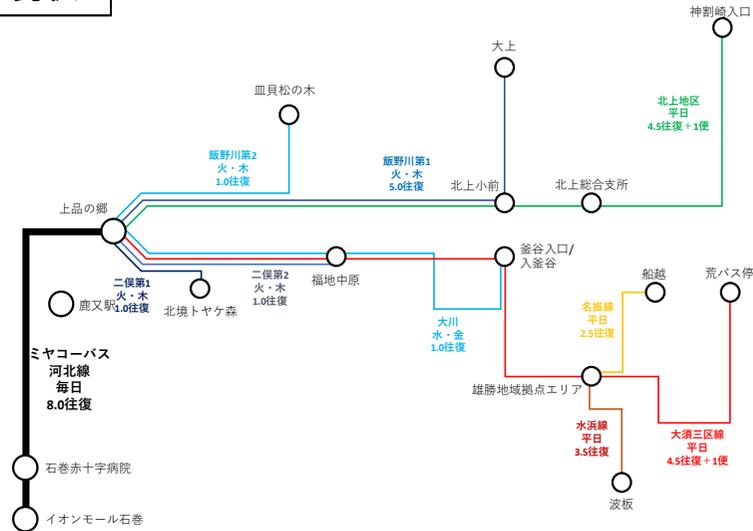
※詳細は次ページ参照のこと。

表 再編前後の運行概要

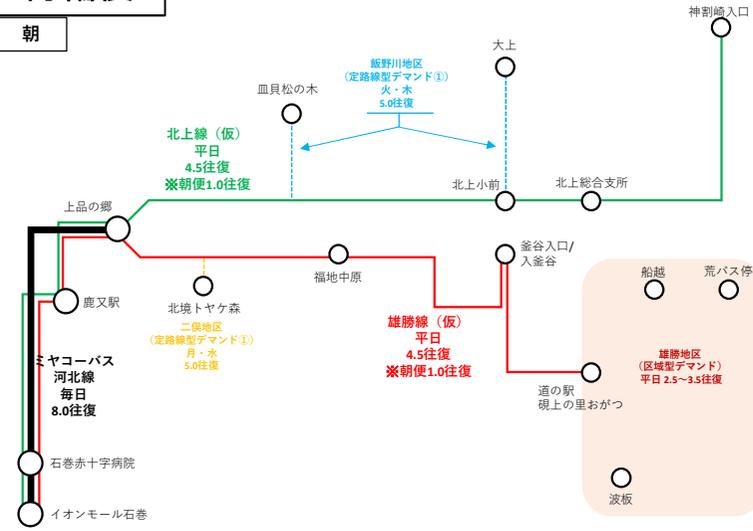
路線	コース	再編前（現状）			再編後		
		運行形態	運行日	運行本数	運行形態	運行日	運行本数
河北地区	飯野川第1コース	デマンド運行 ※乗降場所指定	火・木	5往復	デマンド運行 ※乗降場所指定	火・木	5往復
	飯野川第2コース	定時定路線+デマンド ※一部バス停は要予約	火・木	1往復	デマンド運行 ※乗降場所指定	火・木	5往復
	二俣第1コース	定時定路線+デマンド ※一部バス停は要予約	火・木	1往復	デマンド運行 ※乗降場所指定	月・水	5往復
	二俣第2コース	定時定路線+デマンド ※一部バス停は要予約	火・木	1往復	※雄勝線に統合		
	大川コース	定時定路線+デマンド ※一部バス停は要予約	水・金	1往復	※雄勝線に統合		
雄勝地区	大須三区線	定時定路線+デマンド ※一部バス停は要予約	平日	4往復 +往路2便	定時定路線+デマンド ※雄勝線に名称変更	平日	4.5往復
	名振線	デマンド運行 ※乗降場所指定	平日	2.5往復	デマンド運行 ※乗降場所指定	平日	2.5往復
	水浜線	デマンド運行 ※乗降場所指定	平日	3.5往復	デマンド運行 ※乗降場所指定	平日	3.5往復
北上地区		定時定路線	平日	4往復 +往路2便	定時定路線	平日	4.5往復

# 河北・雄勝・北上再編素案（イメージ図）

現状



再編後  
朝



## ■基本的な考え

### 1 同一方面へ運行する3つのエリアを統合

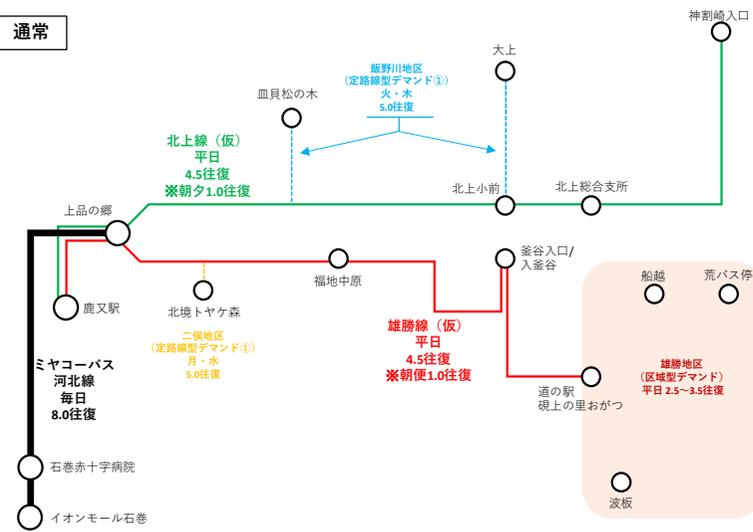
河北・雄勝・北上の3エリアの最終的な目的地は石巻市街地方面であり、一部では経路が重複する実態もあるなど、非効率な運行を行っている。（総合交通計画に示す課題のとおり）

このため、これら3エリアを面的に捉えてサービスの統合を図り、サービスの再配置を行うことで、より効率性を高め、さらに利便性も高める見直しを行うものとする。

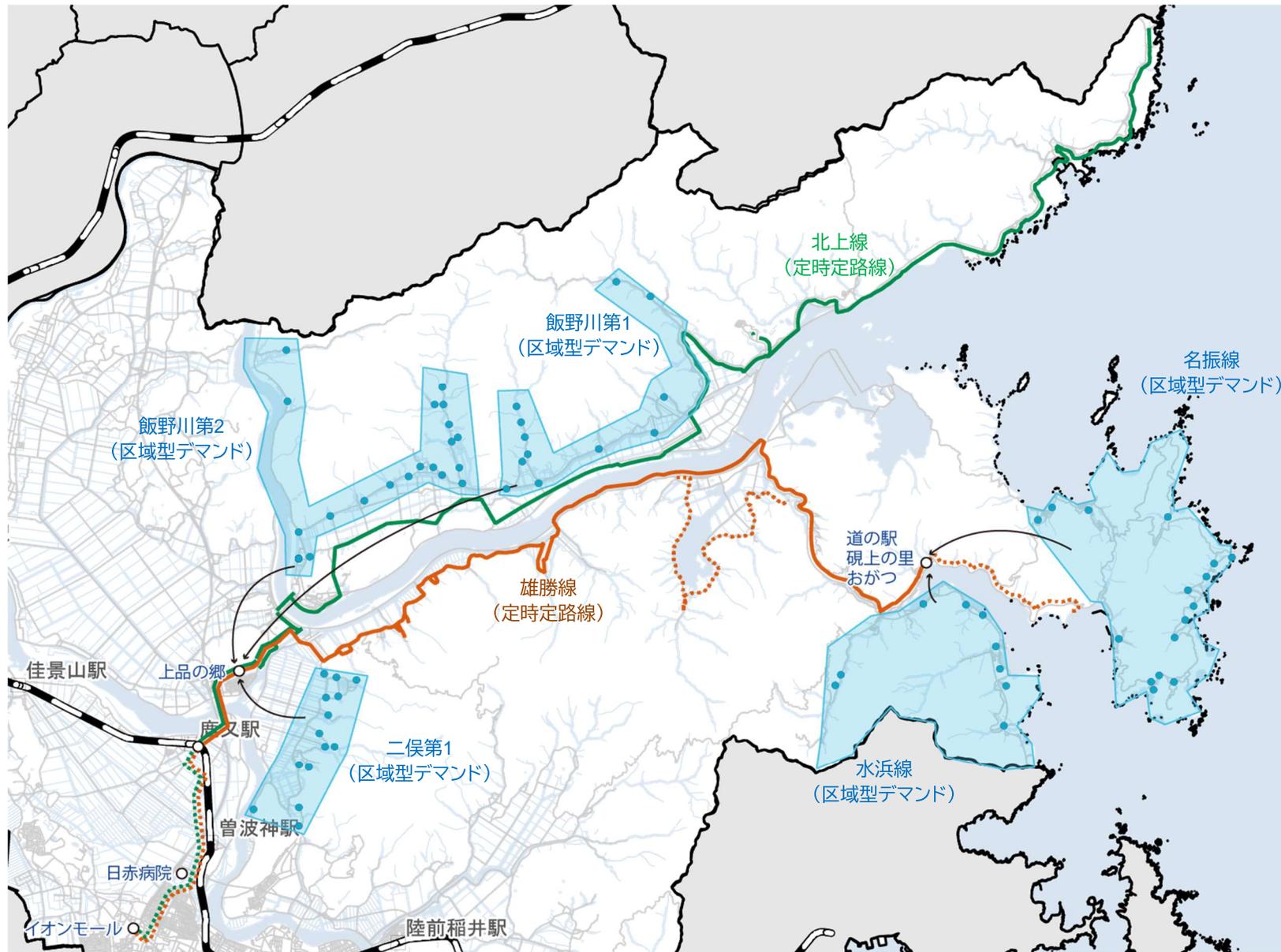
### 2 石巻赤十字病院・イオンモール石巻への直通便を追加

当該地域の住民バスについては、路線バスとの重複回避や、可能な限り路線バスへの需要集約を図ることを目的に、上品の郷などでの乗継を基本とした見直しを行ったが、乗り継ぎなどの不便さなどから利用が減少したほか、路線バスについても、新型コロナウイルス感染拡大などの外的な要因から、輸送量が減少しており、需要集約だけでは改善を見込むことが困難なため、住民の利便性を高めることを主眼として、各地域から石巻赤十字病院・イオンモール石巻への直通便を1往復設定する見直しを行うもの。

通常



# 河北・雄勝・北上再編後に想定される経路図



# 桃生イオンモール石巻線及び桃生ワンコインタクシーの実証運行

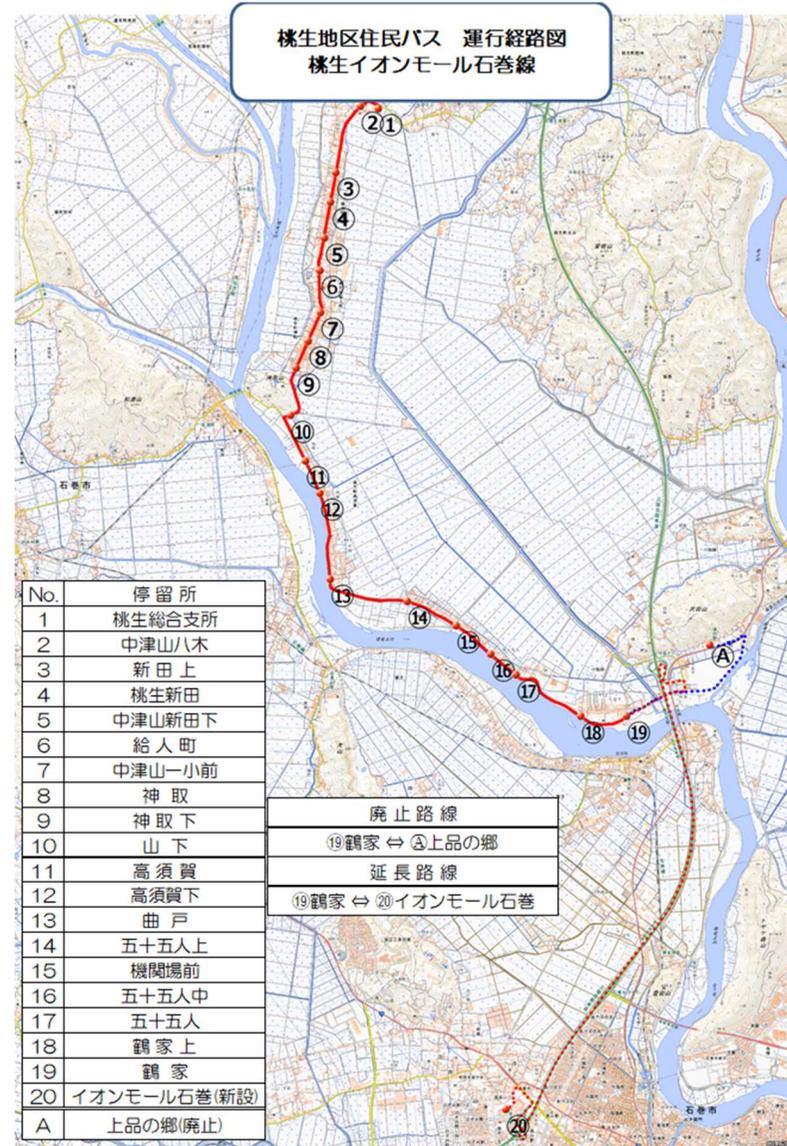
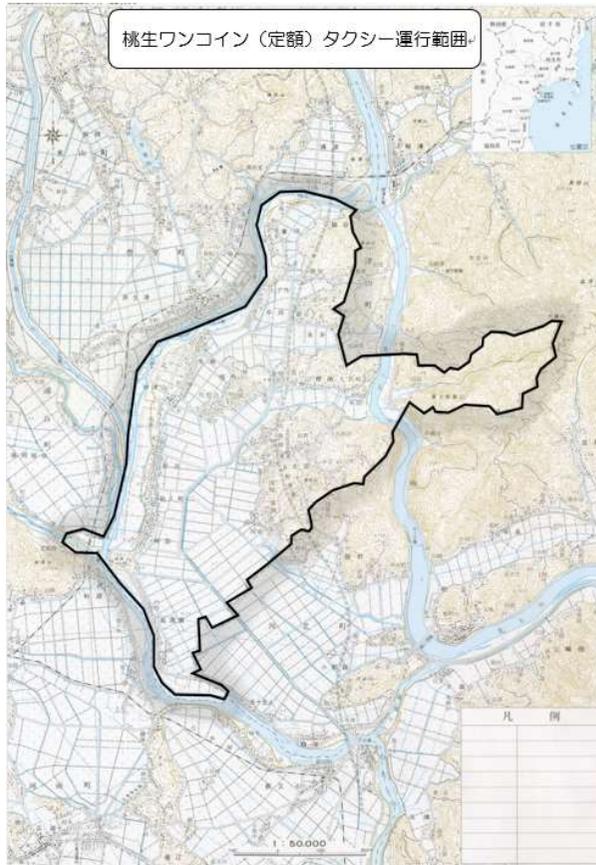
## ■桃生イオンモール石巻線

- 桃生上品の郷の終点を「上品の郷」から「イオンモール石巻」に変更（上品の郷停留所は廃止）
- 上記に伴う時刻表及び運賃表の改定

## ■桃生ワンコインタクシー

- 太田榎崎線及び倉埵永井線を廃止し、地区内であれば一乗車500円のワンコインタクシーに変更

※上記2件とも実証期間はR5.4.1～6.3.31



### 3 運行本数の拡大若しくは縮小に向けた見直し

#### <進捗・成果>

- ・路線バスの石巻駅からイオンモール・日赤方面の周遊性強化を検討。
- ・具体的には河南線、蛇田線及び石巻日赤線を一体的に見直すことで、30～45分ヘッドで石巻駅、イオン石巻、日赤病院の拠点間を移動の利便性を高める。
- ・現在は、各路線ごとの必要便数を集計中。

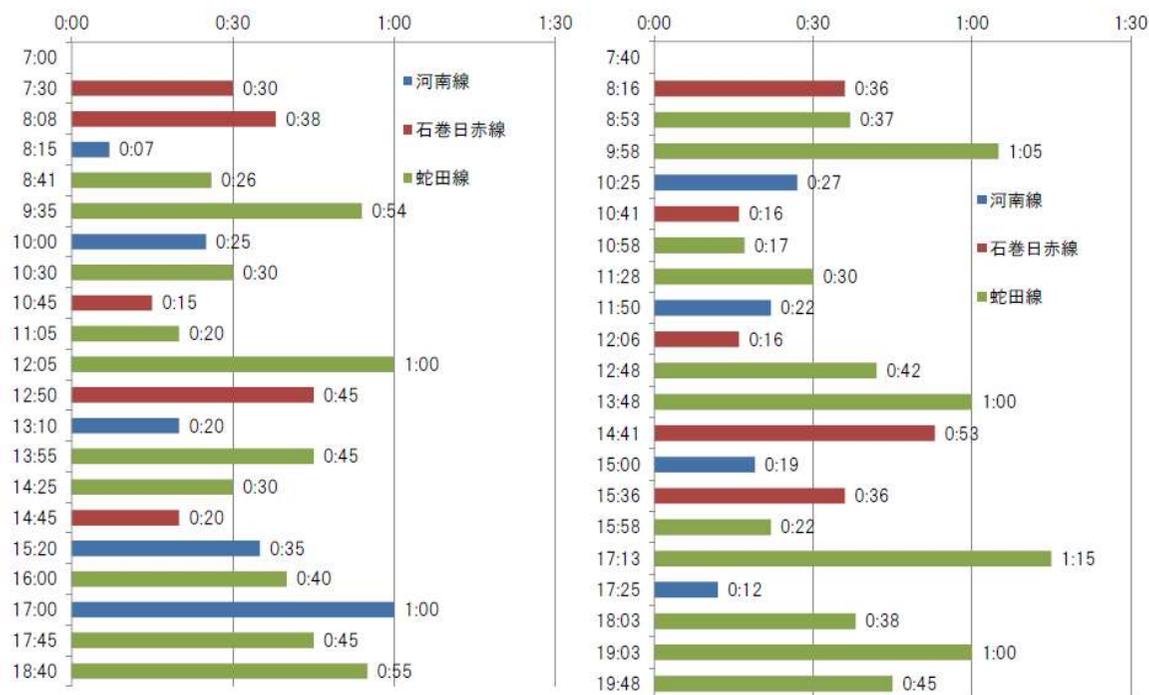


図 運行間隔 (左：石巻駅→向陽町入口、右：向陽町入口→石巻駅)

## 4 運賃制度の見直し

### <進捗・成果>

- ・路線バスの「市内均一運賃」や「まちなか運賃」などの導入に向けたパターンごとのシミュレーションを実施中。

#### 【検討項目】

項目	概要
広域路線における 上限運賃の検討	○上限 500 円・600 円・700 円とした 場合の検討 ○対象：河北線・鮎川線・河南線・女 川線・石巻専修大学線
まちなか運賃 の検討	■骨格路線 ○運賃 200 円均一・150 円均一 ○対象：鹿妻線・石巻免許センター 線・蛇田線 ■中心市街地内 ○運賃 100 円均一・50 円均一 ○対象：石巻駅～いしのまき元気市場 ～中央三丁目間
乗り継ぎ利用時の 運賃	○通し運行時と同程度の運賃となるよ うに、乗り継ぎ割引を設定
石巻市内 1 日乗車 券	○石巻市内全域の 1 日乗車券 ○石巻エリアの 1 日乗車券
割引運賃・フリー パス	○高齢者向け市内フリーパス ○平日昼間割引

#### 【まちなか運賃想定パターン】

項目	概要	メリット・デメリット
①段階的運賃設 定（300 円上 限設定） （150 円・200 円・250 円・300 円）	○初乗りを 150 円(10 円値下げ)、 上限 300 円とし、50 円刻みにし てわかりやすい運賃設定とす る。 ○ただし、基本的には運賃切り上 げ（現行 180 円→200 円）とし て、値下げ分の減収をカバー。	■メリット ・運賃設定が 4 パターンとわかりや すくなり、短区間利用は割安とな るため、利用に繋がりがやすい。 ■デメリット ・160 円区間以外では据え置き・値 上げとなるため、現行ユーザーへ の負担が増える場合あり。
②200 円均一運 賃設定	○区間内は 200 円均一とすること でわかりやすさ・使いやすい運 賃設定とする。	■メリット ・200 円より上の運賃区間は割安に なり、利用抵抗の軽減に繋がる。 ■デメリット ・初乗りの値上げによる短距離利用 の逸走の懸念。 ・200 円より上の運賃の値下げによ る減収幅と、値上げによる増収幅 の差分によって減収が上回る可 能性。
③上限運賃設定 （300 円な ど）	○対キロ区間制運賃はそのままに して、上限 300 円運賃設定とす る。 ※市全域の上限と合わせて、市街 地 300 円上限、全域 500 円(仮) 上限などとする。	■メリット ・現状のボリュームゾーンである 310 円利用者などの値下げによる 利用抵抗の軽減に繋がる。 ■デメリット ・市街地での運賃の値下げ対象とな る利用者はほとんどなく、わかり やすさ・利用しやすさに繋がらな い懸念。

## 5 待合環境の見直し

### <進捗・成果>

- ・サイン・誘導に係るガイドラインの素案を作成中。
- ・後述する7.市民との意見交換会にて、関係団体との意見交換会を行う予定。

#### ■案内・誘導サイン整備の基本的な考え

ガイドラインに基づく案内・誘導サイン整備にあたり、以下の項目を基本的な考えとして整理する。

##### その1:誰に対してもわかりやすいデザインとする

市民だけではなく、来訪者などや、障がいのある方（例えば、視覚に障害のある方）、外国人など、属性にとらわれずに、直感的にわかりやすいユニバーサルデザインを推進する。

##### その2:利用者目線で情報の認知・取得しやすいものとする

デザインや形式が統一されており、また適切な配置や周辺の景観との調和を考慮することにより、容易にサインに気づくことができるものとする。

##### その3:国などが示す指針等に則したものとする

国が示すガイドライン（道路の移動等円滑化に関するガイドライン：国土交通省）や団体等（標準案内用図記号ガイドライン：交通エコロジー・モビリティ財団、他）に則したものとする。

無彩色	ステンカラー	金属。他の色との協調性が高くどんな色にも馴染む。周囲の色を引き立てる調和の色。都市的、近代的、機械的、冷たい、固い、滑らか 例) 浜松駅前サイン	
	ダークグレー	他の色との協調性が高くどんな色にも馴染む。周囲の色を引き立てる調和の色。静か、落ちついた、上品、寂しさ、地味、濁った 無機質、砂、石、コンクリート 例) 世田谷区用賀プロムナードサイン	
	ブラック	周囲の色を引き締めて目立たせる。他の色に与える影響が強い。自然界にも影として存在する色の為、景観ともなじみやすい。 強い、重い、権威、神秘的、高級感	
有彩色	ブルー		
	グリーン	調和を表す色。目に負担をかけない優しい色。控えめな色なので他の色とバランスがとれる。エコロジー、おだやか、さわやか、やすらぎ、安全、新鮮、植物、山、若さ 例) 川崎駅前サイン	
	ダークブラウン	伝統や歴史。木や土、大地といった自然。温もりや居心地の良さの安心感がある。空間の中に馴染み目立たず調和する。大地、素朴、地味、伝統、枯れ葉、淡さ、コーヒー、チョコレート 例) 大船駅前サイン	
	イエロー	有彩色の中で一番明るい色。昼夜問わず認識しやすい。心を弾ませ楽しい気分させる。知性を刺激し行動を活性化させる。コミュニケーションを円滑にさせる。光や太陽、イチョウ、金運、幸福、危険、注意 例) 江東区南砂町サイン	

整理イメージ

## 6 学校・企業等と連携したモビリティ・マネジメントの展開

### <進捗・成果>

- ・市職員を対象に「公共交通チャレンジデー」を実施。
- ・各記者クラブ等に投げ込み、テレビや新聞でも報道されたほか、SNSでも発信し、県内でも同様の取組を開始する自治体がある。
- ・現在、職員アンケートを行っており、当日の参加状況などを取りまとめ、令和5年4月以降、市内の企業や学校へ展開する予定。

東日本放送(KHB) ニュース



動画リンク  
(<https://www.khb-tv.co.jp/news/14704009>)



## 7 市民との意見交換会の実施

### <進捗・成果>

- ・ 5.待合環境の見直しで作成したガイドラインに対する意見交換会を令和5年3月に実施予定。

昨年度の意見交換会 風景

