

# 第5章

## 計画の推進方針



# 1. 計画の推進体制

## 1-1 計画の推進・管理体制

本計画の推進にあたっては、市民代表や有識者、国・県、道路管理者、交通管理者、市の関係各課などから構成される「石巻市総合交通戦略審議会（以下、審議会という）」による統括的な管理のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況の確認を行うとともに、基本目標に対する指標・数値目標の確認・検証等を行います。

また、審議会は計画の管理だけではなく、本市の公共交通等に関して継続的に協議する場として位置づけ、市民のニーズや社会情勢等の変化に応じた公共交通ネットワーク<sup>※1</sup>の見直しや、持続可能な公共交通体系の構築に向けた検討を行います。

## 1-2 推進主体と基本的な役割

本計画の推進にあたっては、市や交通事業者、関係機関などが密接に連携しながら、一体的に取り組むとともに、必要に応じて有識者等の助言・補助による客観的な視点を加えつつ、それぞれが担う役割および進捗等を確認しながら着実に進めます。

表 推進主体と基本的な役割

主体	基本的な役割
石巻市	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および事業の推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○他の分野とも連携を図るために“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取り組みの推進を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた施策・事業の展開を行うとともに、市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
市民	○公共交通を積極的に利用するとともに、利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを提案する役割を担う。 ○行政とともに公共交通を支えるなど、協働 <sup>※2</sup> による公共交通の確保・維持に向けた取り組みの展開を図る。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例などを踏まえながら計画の推進に対して助言する。
道路管理者・交通管理者	○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
有識者	○本計画に示す施策・事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

※1～2：巻末資料「3.用語集」参照

## 2. 計画の推進方法

本計画はPDCAサイクルにより、審議会の管理による着実な事業実施（D）、個別事業や計画全体の検証・評価（C）、個別事業及び計画全体の見直しを行うこととします。

特に検証・評価にあたっては、本計画の基本目標の達成状況の確認にあたり設定した、指標に基づき行うものとし、毎年度数値を整理し評価を実施します。

また、計画の検証・評価の結果については、審議会に示すこととし、事業の実施状況等と合わせて達成状況等に関する検証を行います。

もし審議会の場において検証の結果、「個別事業の見直しが必要」とされる場合には、見直しが必要とする理由等を踏まえて要因分析を行い、適切に改善や事業計画の検討（A・P）を行います。

なお、事業実施（D）に関連して、特に公共交通ネットワーク<sup>※1</sup>の再編・見直し等を実施する際には、必要に応じて「地域公共交通利便増進実施計画」の策定を検討します。（併せて、施策・事業に対する利便増進事業の適用も検討）

図 計画の推進方法

実施事項		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
審議会の開催				●				●			●		
庁内調整				計画認定申請				●	予算要求				
地域間幹線系統関連				●			○		●	補助金交付申請 (前年度分)			
公共交通計画のPDCA	計画・事業に関連した評価	D	事業の実施						C	計画のモニタリング・検証		A	次年度事業の見直し検討
	補助事業等に関連した評価	P	次年度の事業計画の検討						P	次年度の事業実施に向けた最終調整			
		P	地域公共交通確保維持改善計画の作成				C						

年度ごとの実施において、本計画や地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）に関する協議などを行うため、適宜審議会を開催し、評価結果を検証するとともに、有識者等の意見を踏まえ実施中の事業内容等を改善するほか、次年度に向けた事業計画の検討を行います。

表 年度ごとの実施内容

項目	本計画の計画期間					次期計画
	2022年 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)	2027 (令和9年)
事業実施(D)	→					→
モニタリング・評価(C)	データ取得	データ取得	データ取得	データ取得	データ取得	→
個別事業の検討・見直し(A・P)		→	→	→	→	
計画全体の見直し(P)					→	改定

※1：巻末資料「3.用語集」参照

### 3. 指標の管理

#### 3-1 アウトカム指標の設定

##### ①指標一覧

第2章において設定した、基本目標の達成状況を確認するための指標として設定したアウトカム指標を以下に示します。アウトカム指標の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、現況値に示す数値については新型コロナウイルスまん延による外出機会の減少や、公共交通の利用機会の減少などの影響を受けている可能性が考えられるため、今後の状況をみながら、現況値及び目標値に対しては、適宜補正を図るなど見直しを行うこととします。

※アウトカム指標の設定の考えについては、P.14を参照ください。

表 アウトカム指標一覧

目標	指標	現況値	目標値
目標1:日常の移動手段として選ばれる公共交通	公共交通の分担率 (現況値:2021年度)	1.4%	3.0% (増加)
	公共交通を利用して外出した市民の割合 (現況値:2021年度)	5.7%	8.0% (増加)
目標2:まちの営みと賑わいを支える公共交通	市民1人当たりの公共交通の利用回数 (現況値:2019~2020年度)	59.5回/人・年	64.4回/人・年 (増加)
	路線バス・鉄道の就業者人口カバー率 (現況値:2016年度)	36.9%	40.0% (増加)
目標3:様々な連携により戦略的に活用される公共交通	サービスレベルの高いエリアの人口カバー率 (現況値:2021年度)	32.9%	32.9% (維持)
	モビリティマネジメントによる通勤手段が変化した事業者数 <sup>※1</sup> (現況値:2021年度)	0件	5件 (増加)

※1:指標に設定するモビリティマネジメントを実施する事業者は、事業実施による一定量の効果発現を図るため「50人以上」の従業員規模の企業・団体等とします。

## ②数値目標の算出方法(アウトカム指標)

各指標における算出方法を以下に示します。

<p>目標1の指標①: 公共交通の分担率</p>	<p>○市民アンケート調査結果をもとに整理した、外出時に用いる移動手段において、公共交通（鉄道、高速バス、路線バス、住民バス等、乗合タクシー<sup>※1</sup>、一般タクシー、航路）の占める割合を算出。 ※目標値の確認にあたっては、計画最終年度の2026年度（令和8年度）に市民アンケート調査を実施することが必要。</p>
<p>目標1の指標②: 公共交通を利用して外出した市民の割合</p>	<p>○市民アンケート調査結果をもとに整理した、過去3か月以内の公共交通の利用頻度のうち、「月に数回」以上、公共交通を利用している市民の割合を算出。 ※ほぼ毎日・週3～4日・週1～2日・月に数回の合計。</p>
<p>目標2の指標①: 市民1人当たりの公共交通の利用回数(年間)</p>	<p>○住民バス等、路線バス、離島航路、鉄道の年間利用者数について、それぞれ最新年度で把握可能な数値を合計し、公共交通の年間利用者数を算出。 ○鉄道については、東日本旅客鉄道が公表する通過人員において、本市に関連する区間の数値（日あたり）に対し、365を乗じることで年間値を仮に算出。 ○年間利用者数に対して、市の人口を割ることで、市民1人当たりの公共交通の利用回数（年間）を算出 ※路線バス・住民バス等・離島航路は2020年度（令和2年度）、鉄道は2019年度（令和元年度）の数値を活用</p>
<p>目標2の指標②: 路線バス・鉄道の就業者人口カバー率</p>	<p>○就業人口分布メッシュ（経済センサス：2016）を用いて、路線バス等のバス停250m、鉄道の駅500m以内に分布する就業人口を算出（GIS処理）し、就業人口総数に占める割合を算出。 ※バス停・駅のバッファ（円）に対するメッシュ人口の計算方法は、重なる面積に応じて算出。（面積比按分）</p>
<p>目標3の指標①: サービスレベルの高いエリアの人口カバー率</p>	<p>○人口分布メッシュ（国勢調査：2015）を用いて、市街化区域<sup>※2</sup>内におけるサービスレベルA～Cの中に分布する人口を算出（GIS処理）し、総人口に占める割合を算出。</p>
<p>目標3の指標②: モビリティマネジメントによる通勤手段が変化した事業者数</p>	<p>○市内の企業や団体、学校などを対象として、モビリティマネジメント<sup>※3</sup>の取り組みを展開するとともに、展開後の検証も行うこととし、実際に公共交通への転換がみられた事業者の数をカウント。※モビリティマネジメント<sup>※3</sup>の実施にあたり、事前調査・事後調査の実施により把握</p>

※1～3：巻末資料「3.用語集」参照

### 3-2 アウトプット指標の設定

前述の、アウトカム指標については効果・成果の発現に一定の期間を要することから、計画最終年度（2026年度（令和8年度））に検証を行うこととしています。

一方、本計画をPDCAサイクルで推進する上では、毎年度事業実施による短期的な効果等を把握することが望ましいと考えられるため、単年での検証に活用するアウトプット指標を設定します。

なお、アウトプット指標については、PDCAサイクルによる推進に向けた、事業実施による直接的な効果を把握することが主眼となるため、各施策に対してそれぞれ設定することを想定します。

#### ①指標一覧

表 アウトプット指標一覧(1/2)

施策	指標	現況値	目標値
施策1-1:利用しやすい公共交通ネットワークの構築	路線網の市全体の公共交通体系の統合に向けた検討回数（会議）	－	5回/年
	路線バスの運行時間の見直し（拡大）を検討した路線数	－	1路線/年
施策1-2:利用しやすい公共交通システムの確保	市街地主幹軸における同方向等間隔サービス（パターンダイヤ）の路線数	0路線	最終目標5路線
	運賃制度の改正に向けた検討回数（会議）	－	3回/年
	交通系ICカード <sup>※1</sup> 等のキャッシュレス決済に対応した公共交通の路線の割合	48.1% (13/27)	最終目標100%
施策2-1:待合環境等の案内や情報提供の充実	情報発信や案内等に係るガイドラインの作成	－	1件 (令和4年度中完成)
	ガイドラインに沿って案内が設置された駅・バス停の数	－	最終目標14箇所
施策2-2:待合環境等の利用しやすさの改善	ベンチや上屋を新たに設置したバス停の数	－	2箇所/年 (最終目標10箇所)
	鉄道駅の駐輪場の改良箇所数	－	1箇所/年 (最終目標5箇所)
施策3-1:他分野と連携した都市構造の構築	公共交通サービスによりアクセス可能な中核拠点・都市拠点の数	5拠点	最終目標5拠点
	都市計画分野や道路政策分野と連携した会議開催数	－	1回/年
施策3-2:公共交通に対する市民意識の改善	市民とのテーマ別の意見交換会の開催件数	－	1回/年
	市が実施するモビリティマネジメント <sup>※2</sup> の実施箇所数（本庁・支所など）	－	1箇所/年
	市が支援するモビリティマネジメント <sup>※2</sup> の実施事業所数	－	1事業所/年

※1～2：巻末資料「3.用語集」参照

表 アウトプット指標一覧(2/2)

施策	指標	現況値	目標値
施策4-1:運行情報等のわかりやすさの改善	バス運行情報（経路・ダイヤ）などの市報等による住民への周知回数	－	1回/年
	路線番号を付与した路線の割合	－	最終目標 100%
施策4-2:公共交通に関するデジタル情報の充実	市内の全ての公共交通モードにおいてGTFS-JPでの運行情報の作成・更新の体制の構築件数	1 交通モード	最終目標 4 交通モード (鉄道、路線バス、航路、住民バス等)
	主要な経路検索コンテンツでの市内公共交通の対応状況	55.0% (11/20)	最終目標 100%
施策5-1:運行に係る財源等の適切な確保	国や県に対する公共交通の確保・維持に係る財源の要望活動	1回/年	1回/年
施策5-2:運行に係る安定的な体制等の確保	乗務員確保に向けた求人情報等の市報への掲載などによる周知活動	－	2回/年
	公共交通等の安全運行に関する研修会の開催	－	1回/年

## ②数値目標の算出方法(アウトプット指標)

各指標における算出方法を以下に示します。

施策 1-1 施策 1-2	路線網の市全体の公共交通体系の統合に向けた検討回数(会議)	<p>○公共交通の見直し等に向けて着実に推進することとし、協議に関する会議の開催件数を目標値として設定。</p> <p>○会議は地域公共交通会議・事業者ワーキング会議・市内ワーキング会議を対象とするが、これとは別に組織を設立し、協議を行う場合においても対象とする。</p>
	路線バスの運行時間の見直し(拡大)を検討した路線数	○市内の路線バス 12 路線において、住民の帰宅時などに使いやすいダイヤとするため、運行時間を拡大する見直しを実施した路線の数を目標値として設定。
	市街地主幹軸における同方向等間隔サービス(パターンダイヤ)の路線数	○市街地主幹軸においては、パターンダイヤ(あるいは運行間隔の平準化)を図ることを目標として、沿線の路線数を目標値として設定。
	運賃制度の改正に向けた検討回数(会議)	<p>○路線バスや住民バス等に係る運賃制度の見直しに向けて着実に推進することとし、協議に関する会議の開催件数を目標値として設定。</p> <p>○会議は地域公共交通会議・事業者ワーキング会議・市内ワーキング会議を対象とするが、これとは別に組織を設立し、協議を行う場合においても対象とする。</p>
	交通系 IC カード※1 等のキャッシュレス決済に対応した公共交通の路線の割合	<p>○鉄道 3 路線、航路 2 路線、路線バス 12 路線、住民バス等 10 路線の計 27 路線に対するキャッシュレス決済の対応状況を目標値として設定。</p> <p>※2022 年(令和 4 年)時点の対応状況は鉄道 1 路線(仙石線)及び路線バス 12 路線(全路線)</p>
施策 2-1	情報発信や案内等に係るガイドラインの作成	○施策 2-1 に示す情報発信や案内等に関するガイドラインの確実な作成を目指し、作成した件数を目標値として設定。
	ガイドラインに沿って案内が設置された駅・バス停の数	○施策 1-1 で設定する中核拠点・都市拠点・交通結節点においては、最低限案内・情報発信の機能を充足することを目標として、中核拠点 1 箇所・都市拠点 4 箇所・交通結節点 9 箇所の計 14 箇所を目標値として設定。
施策 2-2	ベンチや上屋を新たに設置したバス停の数	○市街地・郊外部に関わらず、一定程度の利用が多いバス停において待ちやすい環境を確保するため、ベンチや上屋を新たに設置した数を目標値として設定。
	鉄道駅の駐輪場の改良箇所数	<p>○鉄道駅において屋根などが設置された駐輪所への改良した箇所数を目標値として設定。</p> <p>※石巻あゆみ野駅の駐輪場の環境が目標</p>

※1：巻末資料「3.用語集」参照



施策 3-1	公共交通サービスによりアクセス可能な中核拠点・都市拠点の数	○中核拠点として設定する石巻駅、及び都市拠点として設定する4拠点、合計5拠点を目標値として設定。
	都市計画分野や道路政策分野と連携した会議開催数	○都市計画課や道路課などをはじめとして、都市政策・道路政策を推進する各課と、公共交通の連携した取り組み等の検討や、情報共有等を行う会議の開催件数を目標値として設定。
施策 3-2	市民とのテーマ別の意見交換会の開催件数	○高齢者や障がい者、高校生などの移動に制約があり、移動手段確保に問題等を抱える可能性が高い層を中心に、公共交通等に関する意見交換会を開催することとし、開催件数を目標値として設定。
	市が実施するモビリティマネジメントの実施箇所数(本庁・支所など)	○市が主体となり、市職員を対象として先行的に実施するモビリティマネジメント <sup>※1</sup> の実施箇所数(実施した本庁・支所などの拠点単位)を目標値として設定。
	市が支援するモビリティマネジメントの実施事業所数	○市が支援しながら、モビリティマネジメント <sup>※1</sup> を実施する企業・団体等の実施事業所数を目標値として設定
施策 4-1	バス運行情報(経路・ダイヤ)などの市報等による住民への周知回数	○運行情報の更新に合わせて住民へ周知を図ることを目標とし、市報等により市が住民へ情報等を周知した回数を目標値として設定。
	路線番号を付与した路線の割合	○路線バス・住民バス等に対して、路線番号・アルファベットの表記などを実施した路線数を目標値として設定。
施策4-2	市内の全ての公共交通モードにおいて GTFS-JPでの運行情報の作成・更新の体制の構築件数	○鉄道・航路・路線バス・住民バス等の4つの公共交通モードにおけるGTFS-JP <sup>※2</sup> でのデータ整備・更新を行う体制の構築件数を目標値として設定。
	主要な経路検索コンテンツでの市内公共交通の対応状況	○主要な経路検索コンテンツ(P.24 参照)における市内公共交通4モードの対応状況を目標値として設定。 ※P.24の表を全て○とすること(100%)が目標
施策5-1	国や県に対する公共交通の確保・維持に係る財源の要望活動	○公共交通の確保・維持に対する財源を適切に確保するため、国や県に対して市として財源を要望した回数を目標値として設定。
施策5-2	乗務員確保に向けた求人情報等の市報への掲載などによる周知活動	○交通事業者の乗務員確保に向けて、事業者が発行する求人情報を市報などに掲載した件数を目標として設定。
	公共交通等の安全運行に関する研修会の開催	○市が鉄道・路線バス・住民バスなどを運行する交通事業者や、カーシェアリング <sup>※3</sup> などの移動サービスを運行する主体に対して研修会を開催した件数を目標値として設定。

※1～3：巻末資料「3.用語集」参照

## 4. 地域公共交通確保維持改善事業の活用について

第4章の施策5-1に示す通り、市内を運行する路線バスについては、国や県による補助なども活用しながら、適切に運行に係る財源を確保することとしています。

特に国庫補助である地域公共交通確保維持改善事業（このうち、地域間幹線系統補助）については、補助の適用にあたって、該当路線の位置づけ・役割や必要性等を示す必要があることから、ここでは記載が必要となる事項について示します。

### 4-1 地域公共交通確保維持改善事業の対象路線の役割等

地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）における該当路線及び事業者名、及び本市における位置づけ・役割については下表の通りです。

表 地域公共交通確保維持改善事業の対象路線の概要

補助事業	路線名	起点・終点	事業者名	位置づけ・役割
地域間幹線系統補助	石巻免許センター線	石巻駅前・日赤病院（石巻）	ミヤコーバス	○市街地外縁部と市街地中心部を運行し、市街地内における回遊性向上及び市街地へのアクセス手段としての役割を担う
	河南線	石巻駅前・河南総合支所	ミヤコーバス	○復興事業により移転が進む河南地域において、当該地域から市街地へのアクセス手段としての役割を担う
	石巻専修大学線	石巻駅前・飯野川	ミヤコーバス	○市街地と学術拠点を結ぶ路線として、本市の都市活力の源である学生の移動を支える重要な役割を担う。
	蛇田線	①石巻あゆみ野駅南・いしのまき元気いちば ②石巻あゆみ野駅南・石巻駅前	ミヤコーバス	○復興事業により移転が進む蛇田地域において、当該地域から市街地へのアクセス手段としての役割を担う。 ※協定外のため分析等は除外
	河北線	石巻あゆみ野駅・飯野川	ミヤコーバス	○市街地北部の結節点である道の駅において、地域内交通（住民バス）と接続するなど、北部地域における市街地へのアクセス手段としての役割を担う。
	鮎川線	①鮎川港・石巻駅前 ②鮎川港・イオンスーパーセンター石巻東店	ミヤコーバス	○牡鹿半島方面を運行する路線であり、当該地域における学生等をはじめとした市民の、市街地へのアクセス手段としての役割を担う。
	女川線	石巻駅前・女川運動公園前	ミヤコーバス	○女川町と本市を結ぶ路線であり、町から本市の高校や病院などへのアクセス手段としての役割を担う。

### 4-2 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

上記に示す通り、地域間幹線系統補助の対象とする路線については、市内各地域から市街地や、周辺自治体から本市への移動を支えるなど重要な役割を担っており、市民等の日常生活を支える上でこれらの路線を維持することは必要不可欠であると考えられます。

しかしながら、これらの路線については人口減少等を背景とした利用者数の減少等により、十分な収益を確保できていないことや、全体的に運行する距離が長く、運行に係る経費が大きいことなど、持続性に課題を抱える状況にあります。

このため、本計画に示す施策を行うことにより利用促進を図りつつも、国庫補助を活用し、運行に係る財源を確保する必要があります。