

卷末資料

1. 本市の公共交通に係る SWOT 分析

本市の公共交通における課題等の整理にあたり、客観的な視点から整理するとともに、問題等の“漏れ”が生じることの無いよう、以下の視点を踏まえて「強み」「弱み」及び「外部要因」を整理（SWOT分析※1）します。

表 SWOT 分析の視点

区分	項目
公共交通ネットワーク・体系等の視点	①公共交通ネットワークの観点（鉄道とバス、幹線と支線など）
	②公共交通がカバーするサービスエリアの観点
	③公共交通の駅や停留所へのアクセスの観点（徒歩環境や自転車環境）
	④駅や停留所における観点（案内や待合環境の観点、駅などでのサービス）
	⑤ダイヤや公共交通機関同士の接続の観点
	⑥時刻表情報や運行情報に関する観点
	⑦運賃や支払い手段の観点
	⑧経営や財政上の観点
市民の行動とモビリティに関する視点	①公共交通の現在の利用状況やこれまでの利用経験の観点
	②自動車の利用状況（依存）、自転車や徒歩による移動の状況の観点
	③公共交通のイメージに関する観点
	④若年層や高齢者、移動に困難を抱える市民からの観点
	⑤企業など目的地となる施設の観点
	⑥支払い意思など費用負担の観点

※1：巻末資料「3.用語集」参照

1-1 公共交通ネットワーク・体系等の視点

①公共交通ネットワークの観点(鉄道とバス、幹線と支線など)

1)強み(Strength)

■市街地(市街化区域※1)

現計画では、中心市街地～イオンモール石巻～上品の郷間、及び渡波～大街道～蛇田間を骨格路線として位置づけており、この考えなどに基づいて再編・見直しを行い、当該区間における利便性の維持・向上を実施しています。

これにより骨格路線の沿線については一定の運行本数を確保しており、市街地内における拠点間の移動の利便性が確保されている点は強みであると考えられます。

また、市街地には鉄道が横断しており、当該路線の沿線であれば1～1.5時間に1本(仙石線、石巻線)の移動機会を確保されているなど、比較的公共交通の利便性の高いエリアである点が強みであると考えられます。

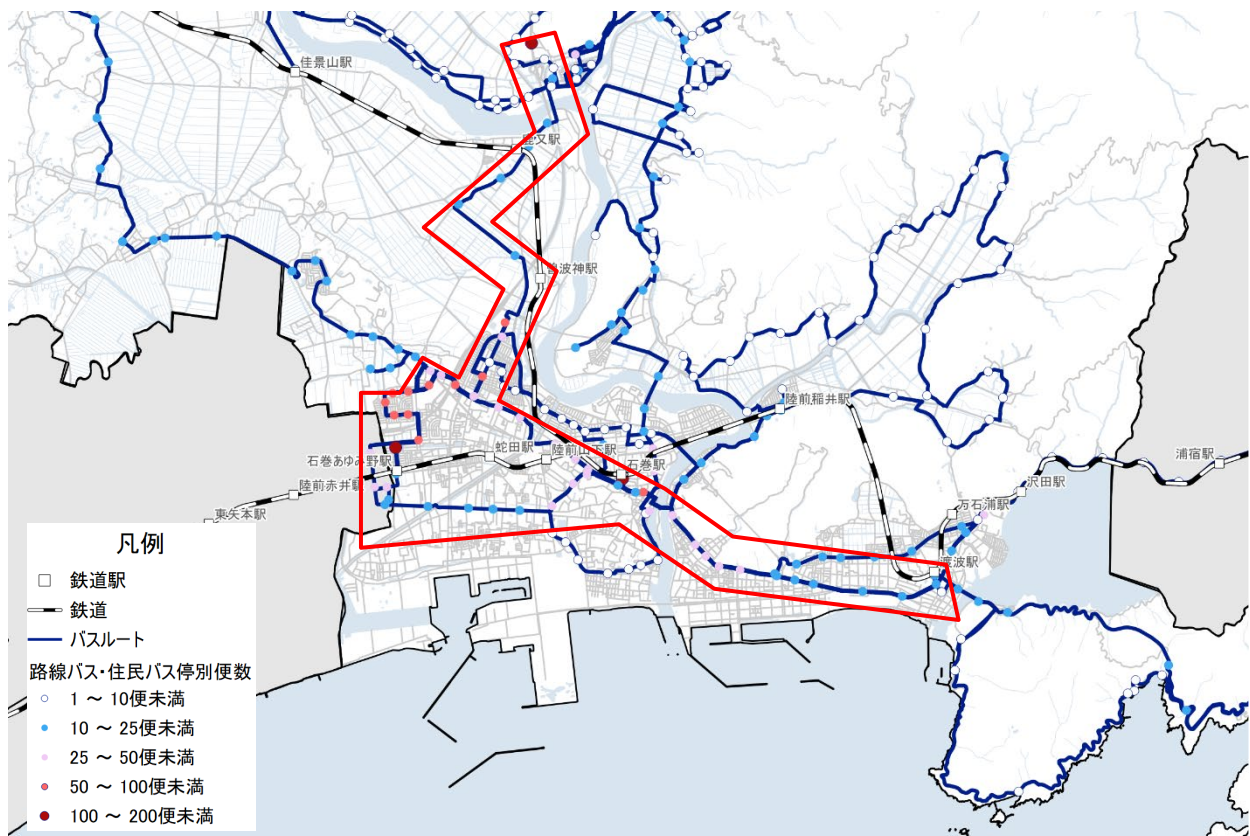


図 市街地のバス停別の運行頻度

■郊外部(市街化調整区域※2・都市計画区域※3外)

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においてはカーシェアリング※4 サービスが展開しており、地域内における移動を支える役割を果たしています。

※1～4：巻末資料「3.用語集」参照

2)弱み(Weakness)

■市街地(市街化区域※1)

市街地においては、郊外部に比べて公共交通のサービスレベルA~C（高いサービスレベル）やD~E（通常、もしくは最低限のサービスレベル）の割合が高く、公共交通を利用しやすい環境が整備されているものの、市民の公共交通の利用状況では、居住地によってサービスレベルほどの差がみられない状況にあり、市街地での利用に結びついていない点が弱みとして考えられます。

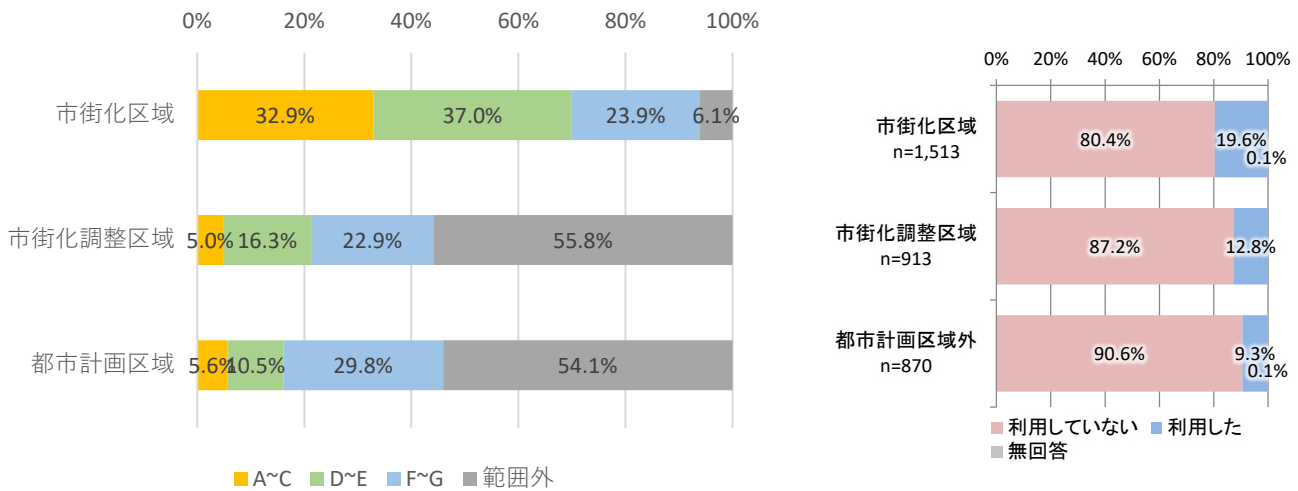


図 公共交通のサービスレベルの分布状況

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））

■郊外部(市街化調整区域※2・都市計画区域※3 外)

市街地内では一定の運行頻度を確保している一方、市街化調整区域※2や都市計画区域※3外などの郊外部では公共交通の運行頻度は低く、住民バス等が運行するエリア（路線バスが運行していないエリア）においては曜日運行であり、週当たりの利用回数も少ないなど、利便性が低い点が弱みとして考えられます。

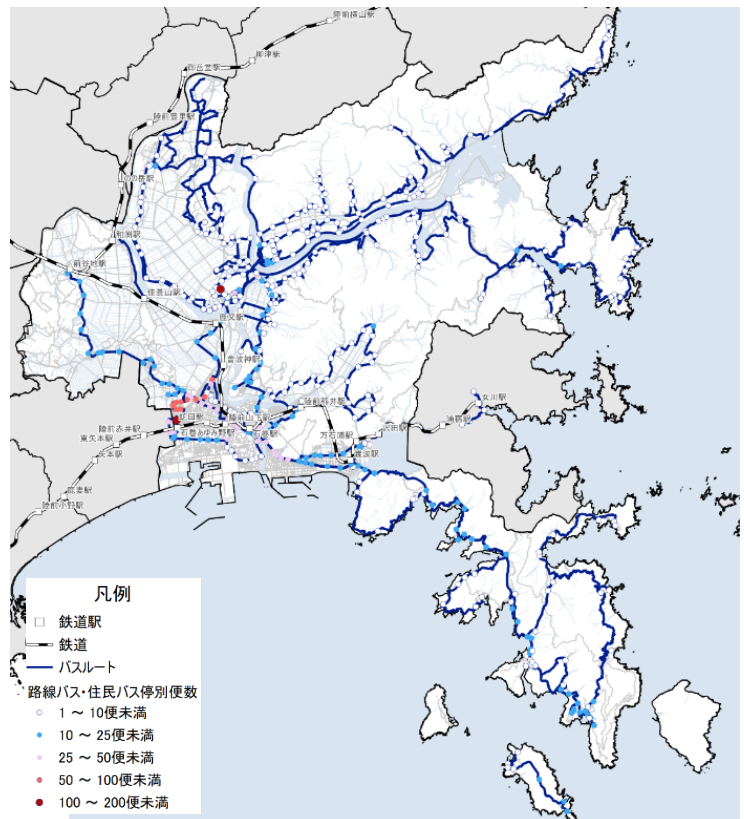


図 郊外部のバス停別の運行頻度

※1~3：巻末資料「3.用語集」参照

3)機会(Opportunity)

都市計画分野では、立地適正化計画^{※1}の策定に向けた検討を進めており、市街地へ都市機能^{※2}及び居住の誘導を図ることとしています。

公共交通分野も当該計画と両輪となり、都市機能^{※2}間の移動の利便性や、居住環境での移動の利便性向上に向けた取り組みを進めることが求められます。

4)脅威(Threat)

公共交通全体の利用者数は減少傾向にあり、特に路線バスについては利用者の減少から、国庫補助に必要な要件を満たさなくなっており、今後の財源確保が困難となる可能性があるなど、現状のまま運行することが困難となる懸念があります。

②公共交通がカバーするサービスエリアの観点

1)強み(Strength)

■市街地(市街化区域^{※3})

市街地においては、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ることが強みであると考えられます。

■郊外部(市街化調整区域^{※4}・都市計画区域^{※5}外)

郊外部においては、公共交通のカバーする範囲が10%以下（「範囲外」の面積が87.5%（市街化調整区域^{※4}）や90.2%（都市計画区域^{※5}外））であるなど、カバー面積の割合は低い一方で、カバー人口は40%以上であるなど、人口が集積するエリアを効率的に運行するよう、経路を設定している点は強みであると考えられます。

表 市内における公共交通のサービスレベル

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%

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

2)弱み(Weakness)

■市街地(市街化区域※1)

市街地では、鉄道・路線バスの定時定路線の公共交通のほか、予約制の乗合タクシー※2が運行していますが、当該サービスの対象エリアにもなっておらず、サービスレベルがEランク以下であり、かつ、一定の人口集積がみられるエリア(大街道地区・渡波地区・万石浦地区)において公共交通のサービスレベルが低く、公共交通が利用しにくい状況となっていることが弱みとして考えられます。

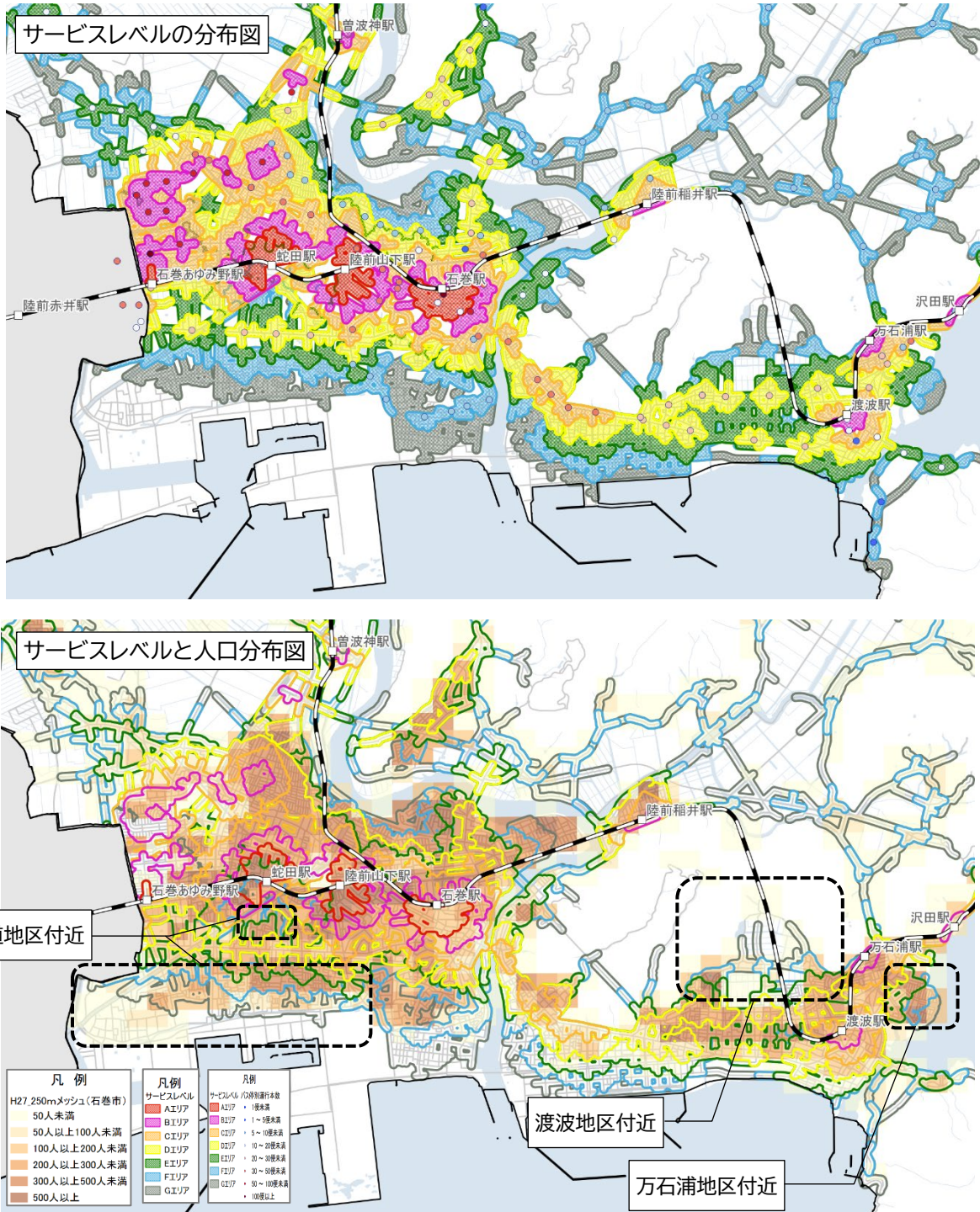


図 市内のサービスレベル等の分布

※1～2：巻末資料「3.用語集」参照

■郊外部(市街化調整区域^{※1}・都市計画区域^{※2}外)

郊外部では、公共交通のカバーしていない人口が50%以上となっているほか、サービスレベルEクラス（最低限のサービスレベル）以上が、約2割以下であるなど、全体的に提供される公共交通のサービスレベルが低い点が弱みとして考えられます。

3)機会(Opportunity)

市内では、鉄道や路線バス、乗合タクシー^{※3} 以外に、カーシェアリング^{※4} やグリーンズローモビリティ^{※5} などの移動サービスが導入されており、公共交通でカバーしきれない移動ニーズに対応しています。

4)脅威(Threat)

本市の人口集中地区(DID)は東日本大震災の影響により、2010年(平成22年)から2015年(平成27年)にかけて面積が減少していますが、市街地内の蛇田地区周辺を中心に市街地が拡大するエリアもみられます。

今後、人口が減少する中で市街地がさらに拡大すると、人口密度の著しい減少をきたす地域が拡大し、現状の公共交通でカバーすることが困難となるエリアが発生することが懸念されます。

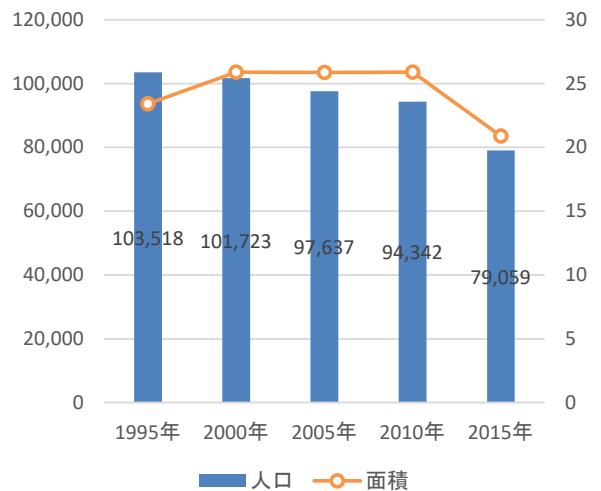
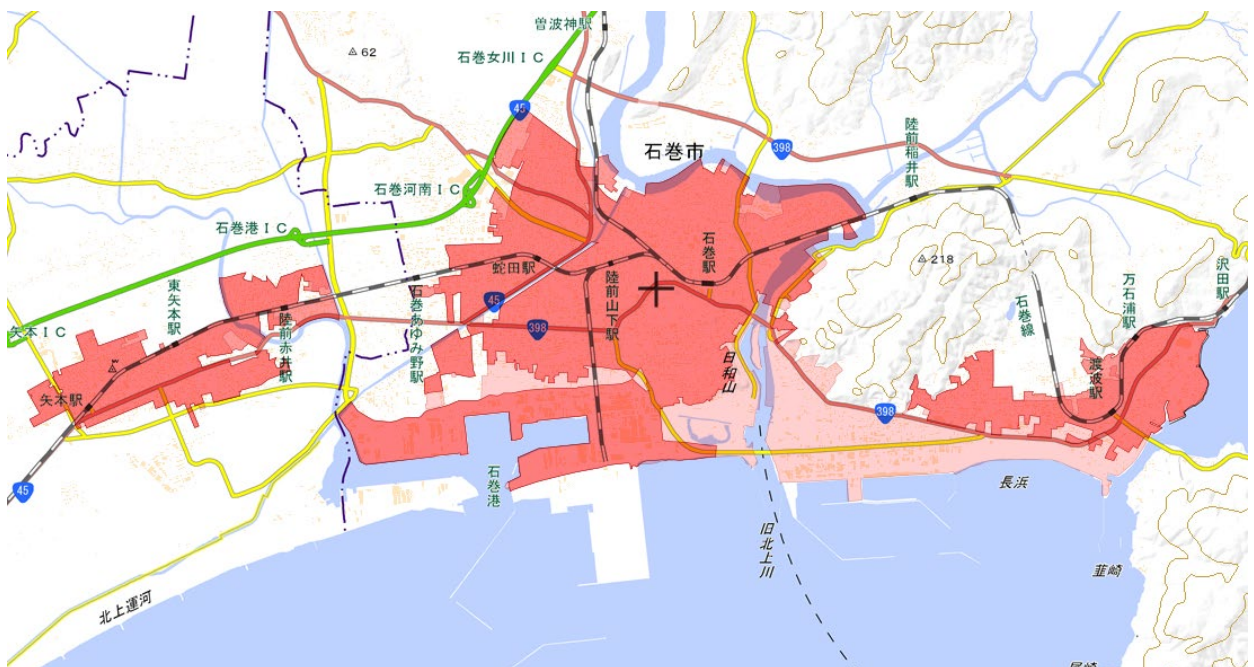


図 人口集中地区の人口及び面積

出典：国勢調査



図【参考】人口集中地区の変化(H22・H27)

※1～5：巻末資料「3.用語集」参照

③公共交通の駅や停留所へのアクセスの観点(徒歩環境や自転車環境)

1)強み(Strength)

市内の鉄道駅や乗り継ぎ等を行う主要な拠点（中・大規模な商業施設・医療施設等の18拠点）においては、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、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点は強みであると考えられます。

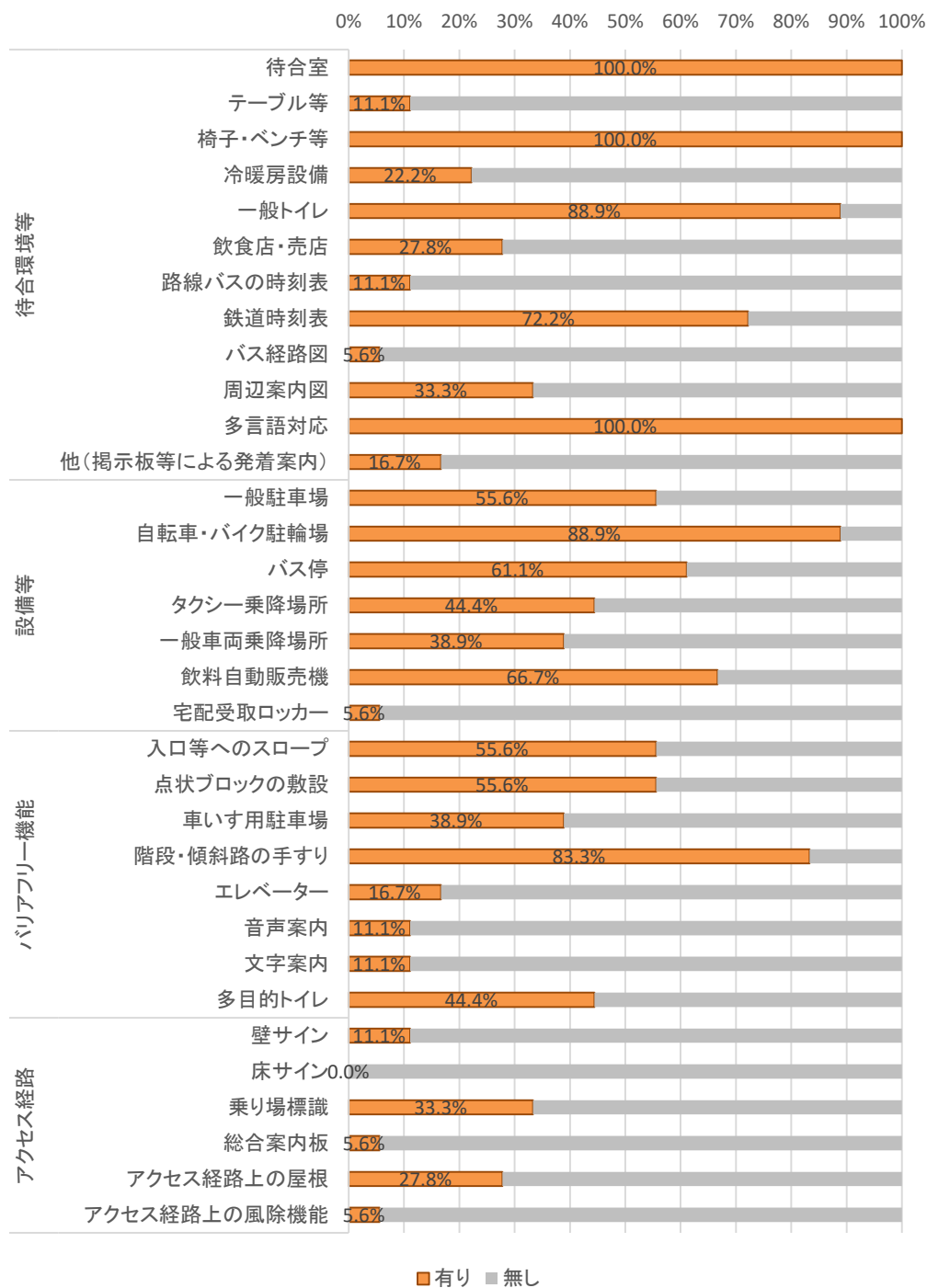


図 主要拠点の設備等の有無

出典：現地調査結果（2021年（令和3年）10月時点）

2)弱み(Weakness)

自宅から最寄りの公共交通機関の乗り場について、62.3%が「名前や正確な場所を知っている」と回答しており、バス停までの徒歩での移動時間が「5分以内」が22.4%であるものの、「5～10分」が27.6%、10分以上かかる割合が32.6%であるなど、バス停への移動に対して一定の所要時間を要するため、バス停への移動時間が公共交通利用の阻害要因の一つとなっている可能性があり、バスの停留所が徒歩5分以上かかる場所に立地し、日常的に利用するにはやや遠い場所に居住する市民が多いことは弱みであると考えられます。

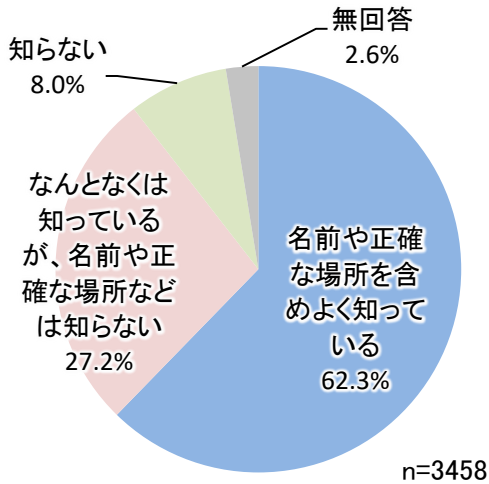


図 最寄りの公共交通の乗り場の認知

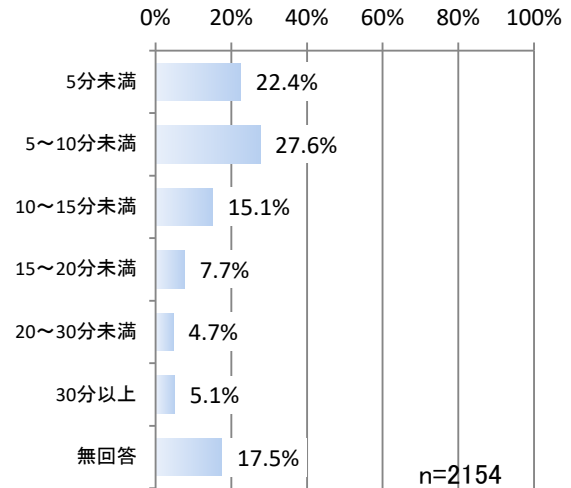


図 バス停までの徒歩の移動時間

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

3)機会(Opportunity)

市内の高校生の通学手段（通常時）は自転車が多く、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おり、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ます。

本市の地形的に、平坦地が多いことを勘案すると、公共交通へのアクセス手段として自転車を活用する可能性が考えられます。

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%

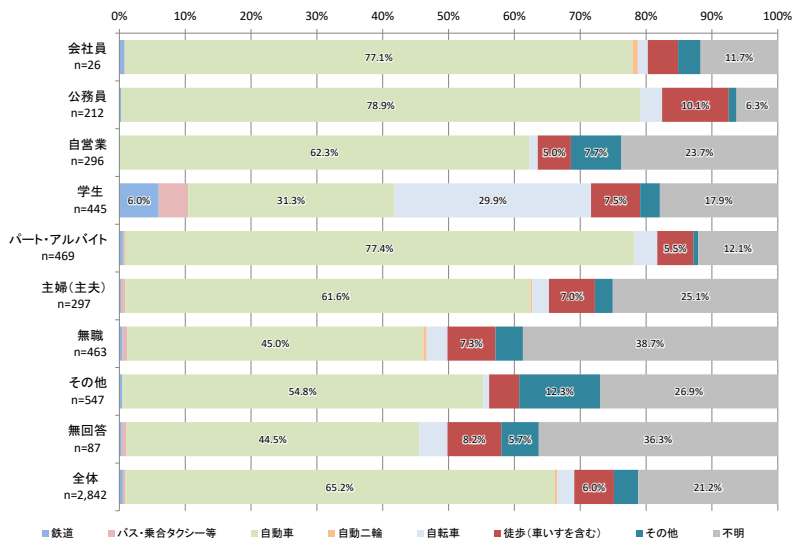


図 職業別の移動手段トリップ割合

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

4)脅威(Threat)

高齢になるにつれて身体機能等の衰えから、徒歩での移動可能距離の減少や、自転車での移動が困難となる割合が増加することが見込まれ、徒歩や自転車を用いた鉄道駅やバス停へのアクセスが困難となる可能性が懸念されます。

④駅や停留所における観点(案内や待合環境の観点、駅などでのサービス)

1)強み(Strength)

市内の鉄道駅や乗り継ぎ等を行う主要な拠点(中・大規模な商業施設・医療施設等の18拠点)においては、全ての拠点で待合室が整備されているほか、椅子・ベンチやトイレなどの基本的な設備についても確保されており、屋内で公共交通を待つことができます。

主要な拠点においては、屋内で待つことができる環境が既に確保されていることは強みであると考えられます。

また、石巻駅付近ではレンタサイクルを配置しており、主要な観光拠点等へアクセスすることができるなど、観光客向けのサービスも展開していることが強みであると考えられます。

2)弱み(Weakness)

市内の主要な拠点では、路線バスの時刻表やバスの経路図などの、バスの運行に係る基本的な情報発信を行っていない点が大きな弱みであると考えられます。

また、音声案内や文字案内の整備割合が11.1%と低く、また車いす用駐車場の整備割合も38.9%と半数を下回っているなど、バリアフリー^{※1}に関する機能が充分ではない点が弱みとして考えられます。

市内のバス停においては、バスの運行ダイヤ情報が掲載されているものの、市民からは文字が小さく見にくいといった意見や、どの目的地に行くのかわかりづらいなどの意見が上がっています。

また、周囲にベンチが設置されているバス停は少数であるほか、付近に街路灯や照明等が設置されているバス停も少ない状況にあり、情報等がわかりづらい点及び待ちにくい環境となっている点が弱みとして考えられます。

3)機会(Opportunity)

公共交通に関するデータ整備(GTFS^{※2})が全国的に進められてきたことに伴い、データを活用したコンテンツ等もこれまでより充実したものが提供されるようになってきており、従来であると多額の費用を要していたデジタルサイネージ^{※3}による情報掲載についても、モニターとPCなどの基本的な設備があれば、安価・容易に整備することが可能となってきています。

4)脅威(Threat)

簡易的な案内や情報掲示などであると比較的安価で作成することは可能であるものの、市内のバス停全てを対象として環境改善を図るにはマンパワーとコストが発生します。

また、待合環境の確保など、ハード面での整備を行う場合においても、多大なコストが発生するため、容易に取り組むことが困難であり、対応に遅れが生じることが懸念されます。

※1～3：巻末資料「3.用語集」参照

⑤ダイヤや公共交通機関同士の接続の観点

1)強み(Strength)

前身計画において中心拠点・一次拠点・二次拠点として設定した拠点のうち、いしのまき元気いちばや石巻あゆみ野駅などの新たに整備した拠点においては、待ち合い環境とバス停環境が近い整備を行っており、空間的に利用しやすい乗り継ぎしやすい環境が整備されています。

石巻駅においても、バスレーンの改良を行う予定となっており、車いすの利用者において路線バスと鉄道が乗り継ぎしやすい環境が整備されるなど、主要な拠点における乗り継ぎ環境の整備が進んでいる点は強みであると考えられます。

また、石巻専修大学へ通学する大学生には、公共交通の利用者も一定数みられることから、大学の授業時間を考慮して、石巻駅において鉄道と路線バス(石巻専修大学線)との接続性を確保しているなど、通学の利便性を高める接続時間を確保している点は強みであると考えられます。

鉄道	石巻駅着	8:58	10:14	12:49	14:16
----	------	------	-------	-------	-------

接続時間	0:14	0:18	0:08	0:16
------	------	------	------	------

路線バス	石巻駅前	9:12	10:32	12:57	14:32
	石巻専修大学	9:29	10:49	13:14	14:49

接続時間	0:11	0:31	0:16	0:21
------	------	------	------	------

授業		1時限	2時限	3時限	4時限
	授業開始時間	9:40	11:20	13:30	15:10

2)弱み(Weakness)

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できていない時間があることが弱みになっていると考えられます。

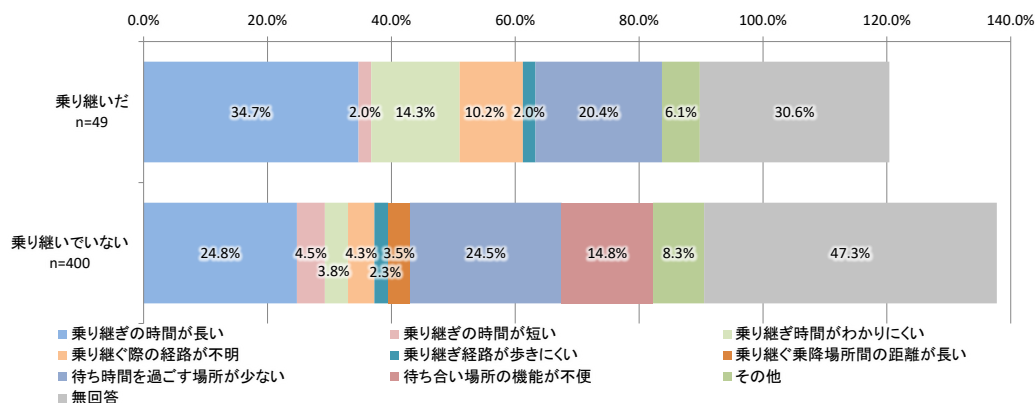


図 乗り継ぎに対する不満事項

出典：乗り継ぎ実態調査 (2021年度 (令和3年度))

3)脅威(Threat)

鉄道と路線バスの接続時間をダイヤ設定上は確保しつつも、路線バスは道路の渋滞等により遅延が発生する可能性があり、これにより鉄道へ乗り継ぐことができない状況が発生する可能性もあります。

特に本市においては渡河部が多い都市構造上、市街地における渋滞が発生しやすく、これに伴いバスの定時性が低い状況にあるなど、公共交通機関同士の接続性が市内の交通状況に左右される状況にあります。



図 市内の渡河部の状況

⑥時刻表情報や運行情報に関する観点

1)強み(Strength)

本市では公共交通マップを作成し、バス路線等がどのように運行しているのかなどを視覚的に分かりやすく発信しており、これらを主要な拠点に設置して紙媒体としてアナログ的に発信しています。

また、市の HP 上にデジタル的にも発信しているほか、ダイヤ情報もセットに掲載しており、運行経路とダイヤを同時に確認できるようにしています。

そのほか、宮城交通の HP 上でも石巻市のバス経路図及びダイヤを公表しているなど、アナログ・デジタルの両面で複数の媒体を通じて情報を発信している点は強みであると考えられます。



図 宮城交通 HP でのダイヤの情報発信

2)弱み(Weakness)

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、認知が低い点が弱みであると考えられます。

また、宮城交通及び石巻市の HP 上では高速バス・路線バスの運行情報を確認することは可能であるものの、鉄道や航路などの他の公共交通の運行情報等については掲載されておらず、それぞれの事業者の HP 等を確認する必要があるなど、総合的な情報提供が行われていない状況です。

なお、民間事業者が運営する経路探索コンテンツでは、異なる公共交通間の乗り継ぎも含めた最適な経路を検索することができますが、市の公共交通に係るデータ整備 (GTFS^{※1}等) が充分ではないことから、一部のコンテンツで経路検索できない状況となっており、本市で公共交通を調べて利用したい方 (観光客や新規利用者など) において、わかりづらい状況となっている点が弱みとして考えられます。

※1：巻末資料「3.用語集」参照

3)機会(Opportunity)

公共交通の情報だけではなく、生活施設や観光施設などの情報も組み合わせて、さまざまな移動において、検索・予約・決済を一括で行うことができるシステムである、「MaaS」の概念が全国的に台頭してきており、本市においても地域版 MaaS を展開しています。

基本的なデータの整備が必要ではあるものの、当該システムを導入することで、利用者がスマートフォンなどで簡易的な操作をするだけで、公共交通をはじめ、さまざまな施設等のサービスの予約・利用等を行うことができ、利用環境面での利便性向上に期待されます。

仙台市ではバスの現在位置や接近情報を WEB 上で確認することが可能なサービス「どこバス仙台」(バスロケーションシステム※1) を展開しており、市内を運行する市営バス及び宮城交通の路線バスの情報を検索することができます。

利用者が待つバス停から、目的地へのバス停に運行する路線バスが何分後に到着し、また、バス車内にどの程度の人数が乗車しているかも知ることができるようになるため、利用者は安心して待つことができるようになっています。

The screenshot displays the 'Bus Location System' interface for 'どこバス仙台' (Doko Bus Sendai). The page shows search results for bus routes from '五橋駅 - 河原町駅前' (Iwakura Station - Kawahonmachi Station). The results are organized into sections for different bus lines:

- 535 <<市営バス>>** (City Bus): Route '沖野 行き' (Ikino direction). Shows departure times from Iwakura Station and Kawahonmachi Station. Estimated arrival time: 約9分で発車します (Approx. 9 minutes to departure).
- 33**: Route '河原町 経由 鮎田園地 行き' (Via Kawahonmachi to Asahidani). Shows departure times from Iwakura Station and Kawahonmachi Station. Estimated arrival time: 約9分で発車します (Approx. 9 minutes to departure).
- 516 <<市営バス>>** (City Bus): Route '三本塚・藤田・荒井駅 行き' (Mitsunokata, Fujita, Arai Station direction). Shows departure times from Iwakura Station and Kawahonmachi Station. Estimated arrival time: 約13分で発車します (Approx. 13 minutes to departure).
- 855**: Route '河原町・長町南・杓取・湯野公園 経由 川島 行き' (Via Kawahonmachi, Nagamachi Minami, Yodori, Yuno Park to Kawasaki). Shows departure times from Iwakura Station and Kawahonmachi Station. Estimated arrival time: 約13分で発車します (Approx. 13 minutes to departure).

At the bottom, there is a legend for bus status colors: red for 'たいへん混雑しています' (Very crowded), yellow for '混雑しています' (Crowded), and blue for '通常の状態です' (Normal status).

図 どこバス仙台の検索結果画面

※1：巻末資料「3.用語集」参照

4)脅威(Threat)

市民のスマートフォンの保有率は73.1%ですが、高齢になるにつれて保有率は減少する傾向にあり、70代では33.4%、80代では62.5%が「スマートフォンを保有しておらず、新規購入等の予定はない」と回答しています。

HP等での情報提供やスマートフォンでの経路検索の容易性を向上させた場合でも、公共交通のメインユーザーの1つである高齢者のスマートフォンの保有率が低いため、適切に情報が届かないことが懸念されます。

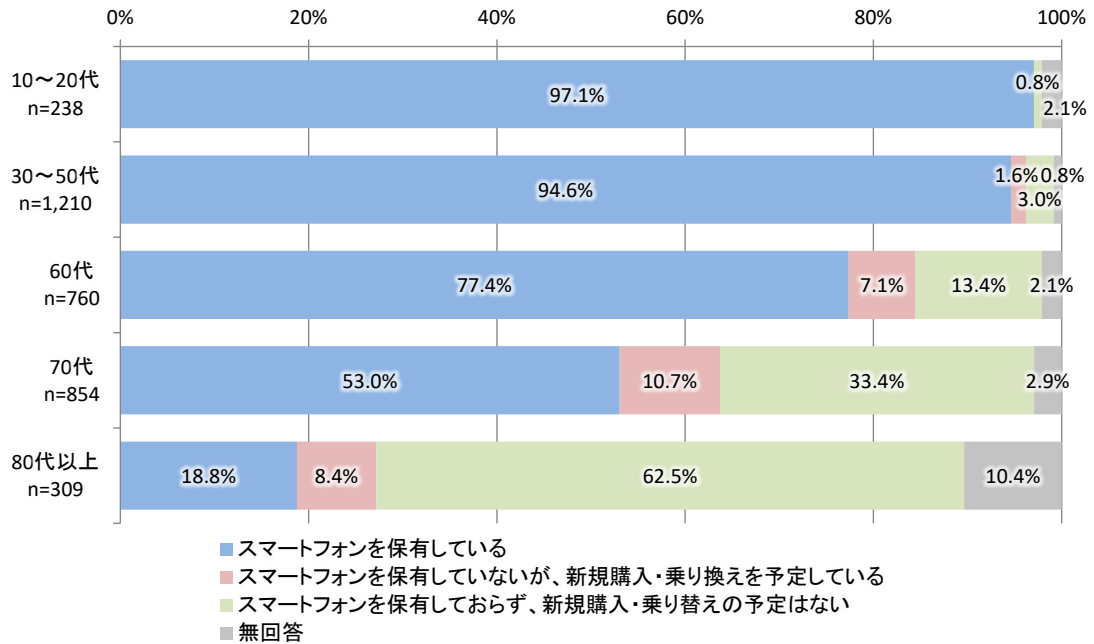


図 年齢別 スマートフォンの保有状況

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

⑦運賃や支払い手段の観点

1)強み(Strength)

仙石線及びミヤコーバスの路線バスについては交通系 IC カード※1に対応しているため、円滑に運賃を支払うことができるなど、公共交通を利用しやすい環境が整っている点が強みであると考えられます。

2)弱み(Weakness)

交通系 IC カード※1が導入されている点は強みとして挙げられる一方、仙石線以外の鉄道路線や住民バス等、航路などにおいては交通系 IC カード※1に対応しておらず、市内の公共交通全体でシームレスな決済環境が構築されていない点は弱みであると考えられます。

また、交通系 IC カード※1のチャージ可能な箇所についても、石巻駅などの限定的な箇所に限られるなど、利用する上での環境も十分に整備されていない点は弱みであると考えられます。

そのほか、石巻市内の路線バスの運賃は対キロ制運賃であり、乗車する距離に応じて運賃が変動するものとなっていることから、例えば、石巻駅～イオンモール石巻や石巻駅～石巻赤十字病院の同一拠点間の移動であっても、乗車する路線によって運賃が異なっているなど、わかりにくい運賃設定となっている点が弱みであると考えられます。

										石巻駅前															
										山下一丁目		150													
										山下二丁目		150	150												
										東上野町		150	180	190											
										上野町		150	150	190	220										
										大街道新橋		150	150	190	230	270									
										石巻西高校		160	200	230	250	280	300								
										石巻あゆみ野駅		150	160	200	240	260	290	300							
										法務局前		150	150	170	220	250	270	300	300						
										のぞみ野四丁目		150	150	150	170	230	250	270	300	300					
										小浜		150	150	160	190	250	270	300	300	300					
										平坂		150	150	160	190	250	270	300	300	300					
										丸井戸三丁目		150	160	160	170	180	220	270	290	310	350	360			
										向陽町三丁目		150	150	180	180	190	200	240	290	310	350	360	380		
										日赤病院		150	150	160	180	180	190	200	240	290	310	350	360	380	390
										向陽町入口		150	150	160	180	190	200	240	290	310	350	360	380	390	
										向陽町三丁目		150	150	160	180	190	200	240	290	310	350	360	380	390	
										日赤病院		150	150	160	180	190	200	240	290	310	350	360	380	390	
										蛇田		150	150	160	180	190	200	240	290	310	350	360	380	390	
										新橋		150	150	160	180	190	200	240	290	310	350	360	380	390	
										田道町一丁目		150	150	160	180	190	200	240	290	310	350	360	380	390	
										石巻駅前		150	150	160	180	190	200	240	290	310	350	360	380	390	

図 石巻免許センター線の運賃表(左)と石巻日赤線の運賃表(右)

※1：巻末資料「3.用語集」参照

3)機会(Opportunity)

QRコードやバーコード決済などのスマホ決済や、クレジットカードなどのカード決済など、キャッシュレス決済の方法が多様化しており、各施設等においても多くの店舗がキャッシュレス決済に対応しているなど、一定程度普及する状況にあります。

また、公共交通においてもICカード※¹以外の決済方法を導入する都市も出てきているなど、新たな支払方法に対応した事例もみられる状況にあります。

4)脅威(Threat)

市民のICカード※¹の所有率は、年齢層が高くなるにつれて減少する傾向にあり、特に65歳以上になると所持率は2割を下回っています。

30～50歳代などにおいても、所有率は4割を下回っているなど、市民に対するICカード※¹の普及率は低い状況にあります。

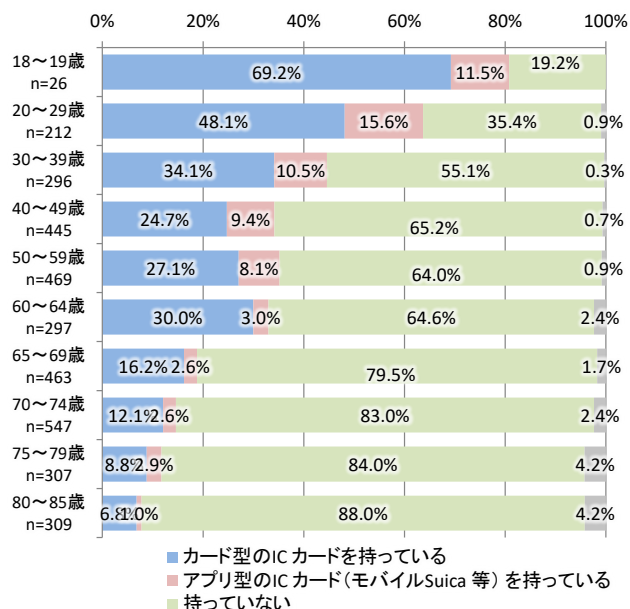


図 年齢別 ICカードの保有状況

出典：市民アンケート調査（2021年度（令和3年度））

※¹：巻末資料「3.用語集」参照

⑧経営や財政上の観点

1)強み(Strength)

市内にはバス事業者の営業所があり、高速バス車両 14 台、路線バス車両 27 台を所有するほか、タクシー事業者が 24 社、計 300 台以上のタクシー車両を所有しているなど、公共交通の運行に係るリソースが確保されている点は強みであると考えられます。

2)弱み(Weakness)

石巻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（令和元年度）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ます。

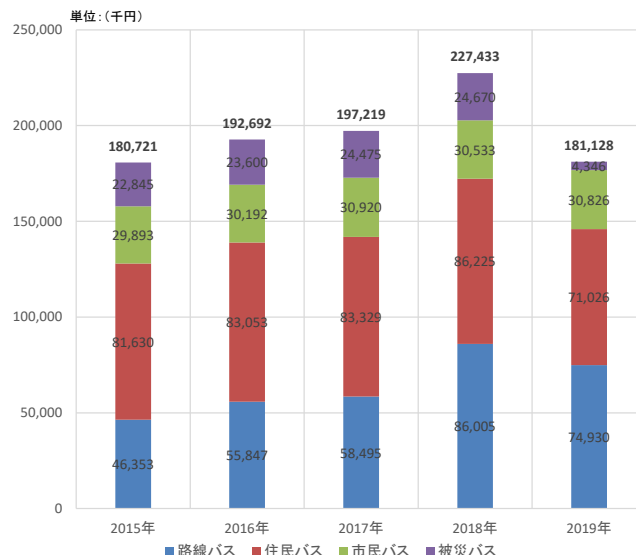


図 公共交通を維持・充実に対する財政負担の推移

出典：石巻市資料

3)機会(Opportunity)

公共交通の再編・見直しにあたり、利便増進実施計画を策定・認定を受けた場合、利便増進事業として行われる事業については、国庫補助の要件緩和等の特例措置を受けることができ、利便増進実施計画の計画期間内においては財政的に優遇されることとなります。

4)脅威(Threat)

市内には、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ります。

当面は被災地特例により、輸送量要件の緩和が適用されているものの、特例の適用期間が不透明であるなど、喫緊の問題を抱える状況にあります。

また、国庫補助路線以外の路線バスについても、鹿妻線は再編により一時利用者は増加したものの、その後はコロナ禍の影響により大幅に利用者が減少しています。

更には、住民バス等についても路線再編による乗り継ぎを要するなどの利便性の低下なども影響して、利用者数の減少が大きい状況にあります。

国庫補助を受けることも出来ず、さらには市内路線の利用者も減少している中では、現状のまま路線を維持することが困難となることが懸念されます。