

4. 市内の公共交通を取り巻く課題

4-1 石巻市の交通の課題の整理

【復興まちづくりの課題】

①復興事業と連動した公共交通等の対応が必要

- ・防災集団移転団地や復興公営住宅の一部は、バス路線・バス停から離れた場所に建設が計画されている。
- ・高台移転後の日常生活や外出の確保のため、バス路線網の再編が必要。復興の道すじを見据え、当面・短中期に応じた対応が必要。
- ・復興事業に関連した道路工事や工事車両の増加等により、バス交通の定時性確保の問題が発生するおそれがある（特に石巻駅周辺）。
- ・石巻あゆみ野駅を有効に活用した公共交通ネットワークの構築が必要。

②市内各地区に安心して暮らし続けられるために、公共交通の維持・改善が必要

- ・半島部の人口減少・少子高齢化が深刻化している。半島部から内陸部へと移り住んでいる人も多く、人口格差が広がっている。
- ・半島部には十分な買物場所がなく、外出や体を動かす機会が減っている（移動販売等に依存せざるを得ない）。

③石巻市の中心市街地活性化・観光振興を支える交通システム・交通拠点が必要

- ・石巻市の中心市街地活性化の視点から、中心市街地への公共交通のアクセス性向上が求められる。また、中央二丁目11番地区には観光交流施設等が計画されており、観光ゾーンへの公共交通のアクセス性向上も求められる。（石巻駅～中央三丁目交差点間の距離は約800m）
- ・中心市街地に公共交通拠点（又はバス停）を設置したり、中心部で気軽に乗れる運賃設定などの検討も必要。

【公共交通全体の課題】

④幹線軸と支線（地域内フィーダー）軸の区分の明確化が必要

- ・半島部と中心部を結ぶ地域間バスは、半島に暮らす市民の重要な生活の足を担っている。一方、特に震災後は、住民バスが石巻中心部まで路線を延伸し重複区間が存在するなど、地域間幹線である路線バス（ミヤコーバス）と住民・市民バスとの位置付けが不明確となっており、道の駅等の交通拠点での乗継利用が減少している。
- ・持続可能な公共交通に向けて、また、コンパクト+ネットワーク型のまちづくりを推進するために、市内の広域移動を支える幹線軸を設定し、乗り継ぎ拠点（交通拠点）で幹線軸と支線軸（地域内フィーダー）とが接続する公共交通ネットワークに再編することが必要。
- ・幹線軸と設定した路線について、サービスレベル向上（ダイヤ・本数、運賃負担、乗継利便性

など) が求められる。

⑤市内の体系的な運賃システムの構築が必要

- ・市内の公共交通の料金・運賃は、路線バスは距離制運賃（100～1,470 円）、住民・市民バスはワンコイン 100 円（震災対応）、乗合タクシーはゾーン制等（100～600 円）であり、異なる料金・運賃体系が存在している。運行ルートが重複している区間もあり、同一区間で異なる運賃となっている。
- ・これらを改善し、乗り継ぎ利用も視野に入れて、市内で一定のルールに基づいた運賃システムの構築が必要である。

⑥公共交通の利用促進や新規利用者の開拓が必要

- ・通勤（13.7%）、通院（18.9%）、買物（12.2%）等、外出における公共交通の利用が全般に少ない。
- ・公共交通に関する環境整備や周知 PR・情報提供等により、「利用してみよう」と思える公共交通の利用促進が必要。
- ・市ではバスマップや総合時刻表を作成しているが、運賃、乗り継ぎを案内できるツールがない。
- ・また、人口減少・少子高齢化により、地域住民や高校生等の日常利用の需要が小さくなることが予想される。そのような中、市民の日常生活に欠かせない生活路線を維持・確保していくためには、市民の非日常利用や観光客といった新規顧客の開拓も必要となる。

⑦各事業者間の情報共有・連絡体制の構築が必要

- ・鉄道や離島航路のダイヤ改正に合わせてバスの時刻変更等が必要となるが、その情報入手が遅れると対応が困難となる。ダイヤ改正・接続ダイヤに関する鉄道・路線バス・住民バス等・離島航路の情報共有・事前調整が必要。

【路線バスの課題】

⑧中心部と半島部等を結ぶ地域間バス利用の運賃負担の軽減が必要

- ・鮎川線の石巻駅～鮎川港間の運賃が 1,470 円、河南線の石巻駅～河南総合支所間の運賃が 700 円と遠距離運賃が高額であり、利用者の負担が大きい。

⑨広域路線の維持のための仕掛けや支援の仕組みづくりの検討が必要

- ・地域間幹線系統の国庫補助を受けている路線では、補助要件（輸送量が 15～150 人/日と見込まれること等）を満たさなくなった時点で、路線の存続や市単独による支援措置の是非などについて検討することが必要となる。
- ・現在は被災地特例として、「被災地域地域間幹線系統確保維持事業」により補助要件の緩和が適用されている。

【住民・市民バスの課題】

⑩住民・市民バスの運行・運営上の基本的なルール・仕組みの明確化が必要

- ・住民・市民バスのサービスレベルや、運行システム（運行形態、運行日、運行区間・ルート）、運賃、運行協力金などの設定は、各地区の運行協議会において主体的に協議され決められているが、石巻市の一体的な公共交通システムとして、その設定根拠が明確でない。
- ・地域主体という点では評価される取組みであるため、その持続的な発展により地域の足を向上させるためにも、市の補助金も含めた基本的なルール・仕組みを明確にしておく必要がある。

⑪持続可能な公共交通体系構築に向けて、震災後の復旧対応から、段階的に運行ルート・運賃等を見直すことが必要

- ・震災後に運賃を値下げし、一部路線では運行ルートを市中心部まで延伸している。
- ・現在は被災地特例として、「特定被災地域公共交通調査事業」により住民・市民バスへの定額補助を受けている。
- ・このままの運行を維持していくことは困難である一方、住民の負担増に対する理解を得ることは簡単ではない。各総合支所や運行協議会からは、仮設住宅からの退去や防災集団移転等の完成がある程度落ち着いてからが望ましいという意見がある。

⑫運行協力金の今後のあり方を検討することが必要

- ・震災前は、運行協力金として、行政区又は町内会からの負担金と各世帯からの負担金を集めることで、地域で運行を支えるという仕組みが成立していた。
- ・震災後は、被災エリアの住民・市民バスについては、運行協力金を集めることができない状態であり、その再開の目途は立っていない。
- ・各総合支所や運行協議会からは、ルート・運賃等と同様に、復興事業等の完成の時期に合わせるのが望ましいという意見もある。

⑬隣接自治体との連携した取組み・検討が必要

- ・牡鹿地区の寄磯浜と前網からは、震災前は女川町内の商店や病院、駅へ行っている人が多かった。「寄磯前網地区乗合タクシー」（運休中）の再開は、多くの利用を見込まず、運賃や世帯協力金の負担が大きくなるため困難な状況。
- ・雄勝地区の明神・小島からは、震災前は住民バスが女川駅まで運行していた（運休中）。
- ・女川町民バスは、五部浦便が小屋取まで、北浦便が指ヶ浜まで来ている。
- ・北上地区の小滝は、昔から南三陸町志津川とのつながりが強い（北上地区住民バスと南三陸町民バスが接続している）。

【離島航路の課題】

⑭老朽化に伴う新船舶の導入が必要

- ・ 船内のバリアフリー化
- ・ 船内設備等の更新
- ・ 所要時間の短縮
- ・ 運航率の向上
- ・ 運航コストの軽減 など

⑮船着場への交通アクセスの改善が必要

- ・ 石巻港の中心部への増設
- ・ 待合施設の整備
- ・ 路線バスとの接続強化
- ・ 港周辺の駐車場整備 など

⑯島民の日常利用での利便性向上が必要

- ・ 運航ダイヤの見直し
- ・ 企画乗車券の発行 など

①復興事業と連動した公共交通の対応が必要

- 防災集団移転地や復興公営住宅との位置関係や高台移転後の外出の足の確保に考慮したバス路線・バス停の設置が必要。
- 復興事業関連の道路工事や工事車両の増加に影響されないバス交通の定時性確保が必要。
- 石巻あゆみ野駅を有効に活用した公共交通ネットワークの構築が必要。

②安心して暮らし続けられるための公共交通の維持改善が必要

- 牡鹿地区、雄勝地区は人口減少・少子高齢化が進行しており、自由に使える自動車をもつ割合も低い一方、外出先は石巻地区への依存度が高い。
- これらから、今後も当該地区の市民が安心して住み続けられる公共交通の維持・改善が求められる。

③中心市街地活性化・観光振興を支える交通システム・交通拠点が必要

- 市街地の面積は広がっているが人口は減っており、市街地の低密度化が進んでいる。
- コンパクトシティ構築や観光振興に向けて、中心市街地活性化に資する交通拠点の配置、中心部での移動環境の向上が必要である。

④幹線と支線の区分の明確化とネットワーク再編が必要

- 住民バスが石巻中心部まで延伸し重複区間が存在するなど、幹線である路線バスとの位置付けが不明確となっており、交通拠点での乗継利用が減少している。
- 持続可能な公共交通やコンパクト+ネットワーク型のまちづくり推進のために、市内の広域移動を支える幹線軸を設定し、交通拠点で幹線軸と支線軸とが接続する公共交通ネットワークに再編することが必要。

⑤市内の体系的な運賃システムの構築が必要

- 路線バスは距離制運賃（100円～1,470円）、住民・市民バスはワンコイン100円（震災対応）、乗合タクシーはゾーン制（100～600円）と異なる運賃体系が存在している他、路線バスと市民・住民バスの同一区間で異なる運賃となっている。
- これらを改善し、乗り継ぎ利用も視野に入れて、市内で一定のルールに基づいた運賃システムの構築が必要である。
- 中心部と半島部を結ぶ地域間バス等の遠距離運賃が高額であり、利用者の負担が大きい。運賃負担の軽減が必要。

⑥公共交通の利用促進や新規利用者の開拓が必要

- 通勤（13.7%）、通院（18.9%）、買物（12.2%）等、外出における公共交通の利用が全般に少ない。
- 公共交通に関する環境整備や周知PR・情報提供等により、「利用してみよう」と思える公共交通の利用促進が必要。
- 人口減少・高齢化を踏まえ、今後は生活路線の維持・確保に向け、観光客等の新規顧客の開拓も必要。

⑦各事業者間の情報共有・連絡体制の構築が必要

- ダイヤ改正・接続ダイヤに関する鉄道・路線バス・住民バス・離島航路の情報共有・事前調整をスムーズに行う連絡体制の構築が必要である。

路線バスの課題

⑧中心部と半島部等を結ぶ地域間バス利用の運賃負担軽減が必要

- 鮎川線の石巻駅～鮎川港間（1,470円）、河南線の石巻駅～河南総合支所間（700円）等、遠距離運賃が高額で、利用者負担が大きい。

⑨広域路線維持のための仕掛けや支援の仕組みづくりが必要

- 被災地特例の特例措置期間が終了した後の広域路線の維持について方策の検討が必要である。

住民・市民バスの課題

⑩住民・市民バスの運行・運営上のルール・仕組みの明確化が必要

- 地区ごとに設定されているサービスレベル、運行システム、運賃、運行協力金等は、石巻市として設定根拠が明確でない。
- 地域主体の評価される取組であるため、その持続的発展のため、基本的なルール・枠組みを明確にしておく必要がある。

⑪震災対応からの段階的な運行ルート・運賃等の見直しが必要

- 震災後に運賃を値下げし、一部路線で市中心部までルートを延伸している。
- また、被災地特例を活用し住民・市民バスへの定額補助を受けているが、平成27年度で終了の予定である。
- その後の持続可能な公共交通の確保・維持に向けて運行ルートや運賃等の見直しが必要である。

⑫運行協力金のあり方を検討することが必要

- 震災前は運行協力金として行政区又は町内会からの負担金や各世帯からの負担金を集めることで、運行を支えていた。
- 震災後はこの負担金を集めることができない状態にあり、再開の目途も立っていない。

⑬隣接自治体との連携した取組み・検討が必要

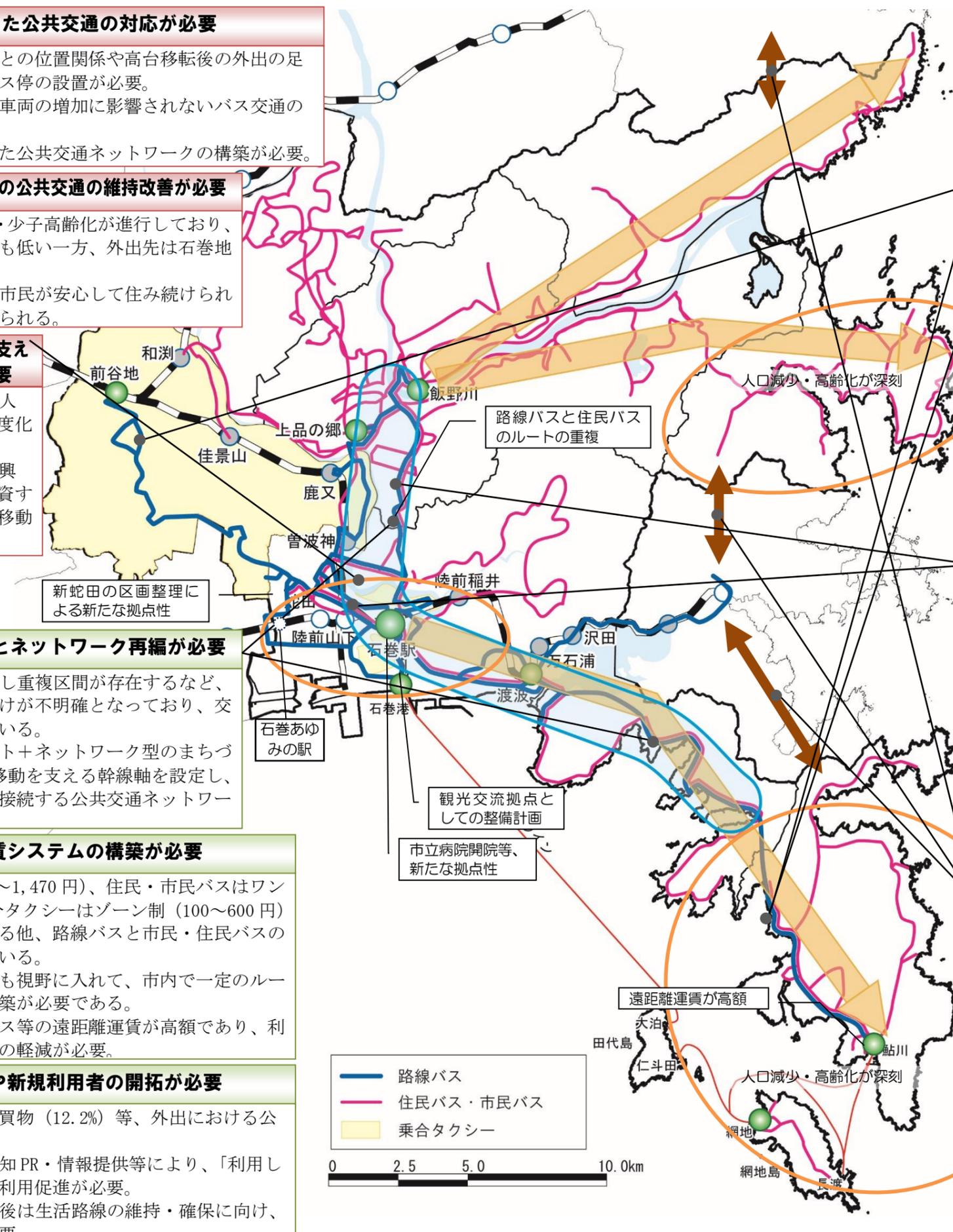
- 隣接自治体の既存の路線と連携することで、市民の移動の利便性を高めることが考えられる。
- 牡鹿地区（寄磯浜・前網）や雄勝地区（明神・小島）と女川町との連携、北上地区（小滝）と南三陸町との連携を検討する必要がある。

離島航路の課題

⑭老朽化に伴う新船舶の導入が必要

⑮船着場への交通アクセスの改善が必要

⑯島民の日常利用での利便性向上が必要



4-2 課題解決の方向の検討

復興まちづくりの課題

- ①復興事業と連動した公共交通等の対応が必要
- ②市内各地区に安心して暮らし続けられるために、公共交通の維持・改善が必要
- ③石巻市の中心市街地活性化・観光振興を支える交通システム・交通拠点が必要

地域公共交通に関する課題

公共交通全体の課題

- ④幹線軸と支線（地域内フィーダー）軸の区分の明確化が必要
- ⑤市内の体系的な運賃システムの構築が必要
- ⑥公共交通の利用促進や新規利用者の開拓が必要
- ⑦各事業者間の情報共有・連絡体制の構築が必要

路線バス（ミヤコーバス）の課題

- ⑧中心部と半島部等を結ぶ地域間バス利用の運賃負担の軽減が必要
- ⑨広域路線の維持のための仕掛けや支援の仕組みづくりの検討が必要

住民・市民バスの課題

- ⑩住民・市民バスの運行・運営上の基本的なルール・仕組みの明確化が必要
- ⑪持続可能な公共交通体系構築に向けて、震災後の復旧対応から、段階的に運行ルート・運賃等を見直すことが必要
- ⑫運行協力金の今後のあり方を検討することが必要
- ⑬隣接自治体との連携した取組み・検討が必要

離島航路の課題

- ⑭老朽化に伴う新船舶の導入が必要
- ⑮船着場の交通アクセスの改善が必要（バス交通等）
- ⑯島民の日常利用での利便性向上が必要

課題への対応方針

課題①②④⑨⑩⑪⑬⑮に対応

①市内バス路線網の再編

- ・幹線軸と支線軸（フィーダー）の設定・位置付け（JR、高速バス、タクシー、福祉有償運送等も含む）
- ・復興事業と連動したバス交通網の再編、ダイヤ改正
- ・路線バスと住民バスの再編
- ・幹線軸の利便性強化（中心部での等間隔運行・パターンダイヤ、運賃施策との連動など）
- ・住民・市民バスの地域主体の仕組みづくり など

課題①③④に対応

②交通拠点の整備、位置付け

- ・石巻駅周辺交通ターミナル機能（石巻駅、中心市街地、船着場など）
- ・幹線・支線の乗り継ぎ拠点の整備（主要拠点と地域・集落内の乗り継ぎ拠点）
- ・石巻あゆみ野駅設置及び駅前整備 など

課題②③⑤⑥⑧⑪⑫⑯に対応

③市内バス交通の一体的な運賃体系再構築

- ・路線バス・住民バス等の上限運賃・等間隔運賃の実証実験
- ・石巻駅周辺・中心市街地の気軽に乗り降りできる運賃設定
- ・乗継運賃の設定、市内バス路線共通フリーパス
- ・運賃以外の収入源確保（町内会・世帯からの運行協力金、広告・協賛事業等） など

課題⑥⑦⑨⑬に対応

④利用促進に向けたモビリティマネジメントの展開

- ・総合時刻表（JR、ミヤコーバス、住民・市民バス、離島航路等の時刻表・運賃・利用方法・乗継案内等）
- ・バスパック等の企画商品化による新規顧客の開拓（石巻中心部市民→周辺地区、観光客用） など

課題⑥⑭に対応

⑤市内公共交通の環境整備（車両・船舶等）

- ・バス車両のバリアフリー化、車両更新等
- ・離島航路「石巻～長渡航路」の新船建造 など