

石巻市総合交通計画(素案)  
〔概要版〕

2022~2026

2022年(令和4年)3月

石巻市

# 第1章 計画の概要

## ●計画策定の背景・目的

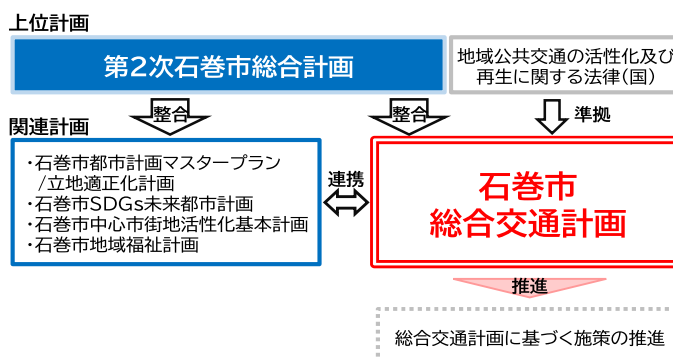
本市には、市民の日常生活の移動や市内外の活発な移動を支える手段として、鉄道や高速バス、路線バス、住民バス・市民バス、乗合タクシー、航路など、さまざまな公共交通が運行しており、地域の移動手段としてこれらの公共交通を、将来にも持続的に確保・維持することを目的として、2015年度（平成27年度）に、地域公共交通の将来像やその実現に向けた取組の方向性等を示す「石巻市総合交通戦略」を策定し、当戦略に基づき、バス交通をはじめとした公共交通の利便性向上を図るなど、着実な計画の推進を進めてきているところです。

他方、国では2020年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法という）」を改正し、地域の多様な移動資源を総動員して地域の移動ニーズにきめ細かく対応する地域公共交通計画（マスタープラン）の策定が努力義務として定められたほか、本市においても各種復興事業が概ね完了したことなどにより、現計画の策定時から本市の公共交通を取り巻く情勢が大きく変化しております。

このことから、市民の移動手段として持続可能な公共交通を確保・維持するためには、こうした社会情勢の変化などに対応することが求められており、現行の石巻市総合交通戦略を大きく見直す必要性が生じたことから、あらためて本市の公共交通の“あるべき姿”を示すとともに、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応する公共交通の実現に向けた取組や、進め方などを示すものとして、「石巻市総合交通計画」を策定するものです。

## ●計画の位置づけ

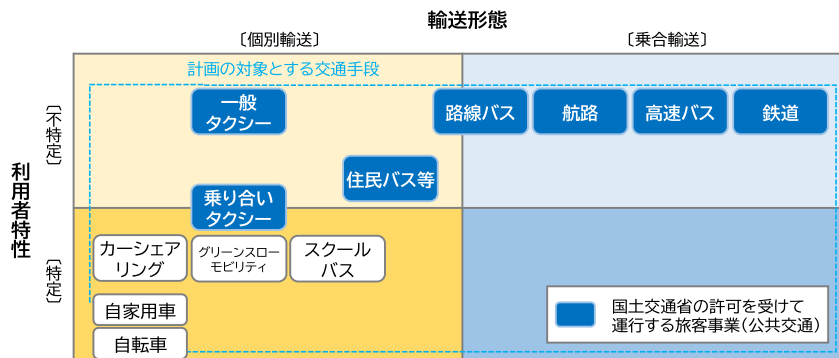
本計画は、市の最上位計画である「第2次石巻市総合計画」を上位計画とし、当該計画との整合を図るとともに、本計画の根拠となる法律である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に示される国の方針等に準拠します。



## ●計画の対象とする交通手段

本計画では、民間事業者が国土交通省などの許可を受けて運行する旅客事業（鉄道、高速バス、路線バス、航路、一般タクシー及び運行協議会が運行する住民バス等）の不特定の乗り合いが発生する交通手段を「公共交通」として定義し、本計画の主な対象として設定します。

また、公共交通を補完する役割として、スクールバスやカーシェアリング、グリーンスローモビリティなどの移動サービスも本計画の対象として位置づけます。



## ●計画の期間

本計画の期間は、2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度）までの5年間とします。

なお、国の法制度の改正や社会情勢等の変化をはじめ、本市の公共交通等を取り巻く情勢等の変化などが生じた場合には、計画の期間内であっても必要に応じて見直し等を行うものとします。

## 第2章 地域公共交通の基本的な方針等

### ●石巻市の公共交通の基本的な方針・基本目標

本計画は、上位計画である第2次石巻市総合計画が示す本市の将来像の実現に向けて、他の関連計画とも連携を取りながら各種取組を進めるものです。

このため、上位計画や関連計画において、公共交通に求める役割なども踏まえつつ、本市の公共交通のあるべき姿として、以下の通り基本方針を定めます。

#### ■上位計画(第2次石巻市総合計画)が示す本市の将来像

ひとりひとりが 多彩に煌めき 共に歩むまち

#### ■公共交通に求める役割(主要なものを記載)

- ・住民等の活動の基盤となる移動を支える役割
- ・地域コミュニティの維持を支える役割
- ・他都市との連携などの維持・強化に資する役割
- ・移動に制約を抱える住民等の移動を支える役割
- ・持続可能な地域社会の実現に資する役割 (SDGs の考えなどに基づく)

#### ■関連計画が公共交通に求める役割

##### ■都市計画等

- ・市街地での回遊性を確保する役割
- ・市街地へのアクセス性を確保する役割

##### ■地域福祉等

- ・地域コミュニティ形成を支援する役割
- ・高齢者等の移動を確保する役割

##### ■産業・教育等

- ・周辺都市との連携を強化する役割
- ・観光産業の基盤を支える役割
- ・大学/高校等の通学利便性を確保する役割

##### ■その他

- ・通勤等の利便性を確保する役割
- ・セーフティネットを確保する役割

#### ■石巻市の公共交通の基本的な方針

- 高齢者や若者、子育て世代や障害のある方など、誰もが生活する中で公共交通を利用して移動することができ、さまざまな生活活動の基盤を支える公共交通ネットワークの実現を目指します。
- また、市内だけではなく市外との連携の維持・強化を支えることで、多様な交流を促し、まちの更なる活性化を後押しする公共交通ネットワークの構築を目指します。
- 公共交通だけではなく、他の分野との連携や、地域・企業等とも連携を図りながら、積極的に公共交通を活用する基盤づくりを進め、将来的にも持続性の高い公共交通を目指します。
- これらを達成することで、安全・安心・快適で上質な公共交通ネットワークを構築するとともに、デジタル技術なども活用し、発展的なサービスの提供など、未来に向けた持続可能な公共交通サービスの実現を目指します。



#### ■石巻市の公共交通のあるべき姿

未来に向けた持続可能な公共交通サービスの実現

#### ■基本目標

目標1: 日常の移動手段として選ばれる公共交通

目標2: まちの営みと賑わいを支える公共交通

目標3: さまざまな連携により戦略的に活用される公共交通

## 第3章 石巻市の地域公共交通の課題

### ●改善すべき「弱み」の視点

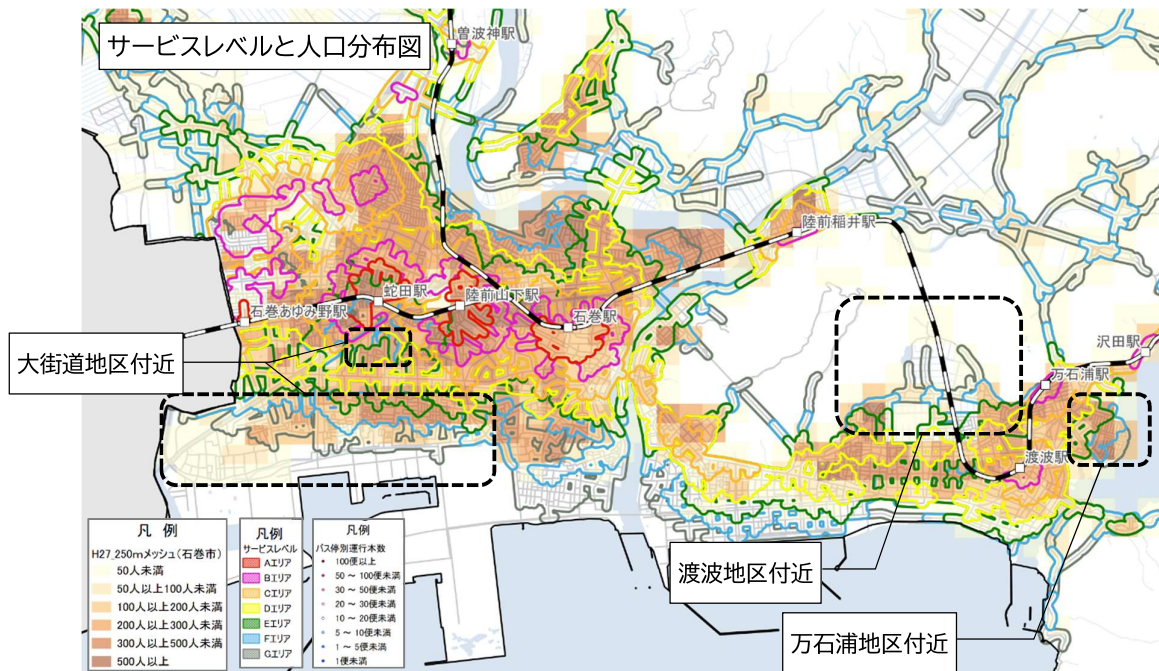
#### ■公共交通のサービスレベル等に関する課題

##### ○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）においては、郊外部に比べて、公共交通のサービスレベルが高い状況。
- ・一方、サービスレベルに見合った利用が無く、住民の移動ニーズに適していない可能性。

##### ○市街地に公共交通の不便な地域が存在

- ・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エリアが存在。



##### ○住民バス等の利用が低迷・非効率な運行

- ・住民バス/市民バス等は、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。
- ・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。

##### ○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、公共交通の乗継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。
- ・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ていない状況。

##### ○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は主に自家用車が利用され、自家用車に対する依存が高い傾向。
- ・高校生の通学手段も、登校時の通学手段として通常時は約2割、悪天候時には約5割が送迎を利用しているなど、自家用車を利用した通学が浸透。

#### ■公共交通の利用環境等に関する課題

##### ○主要拠点での基本的な案内設備等やバリアフリー機能が不十分

- ・待合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。
- ・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、バリアフリー機能に関する整備が不十分。

### ○バス停における案内等の不足や待ちにくい環境が散見

- ・市内のバス停には、バスの運行ダイヤ情報の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。
- ・周囲にベンチが設置されているバス停は少数であり、街路灯や照明等が設置されているバス停も少なく、案内・情報等の不足に加え、待ちにくい環境が散見される状況。

### ○路線バスに関する運賃設定がわかりづらい状況

- ・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、利用者にとってわかりにくい運賃設定。

### ○市内において IC カード未対応の範囲が存在

- ・JR 石巻線や住民バス・市民バス等、乗り合いタクシー、航路などの他の公共交通サービスでは IC カードを使用することはできないなど、IC カード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。

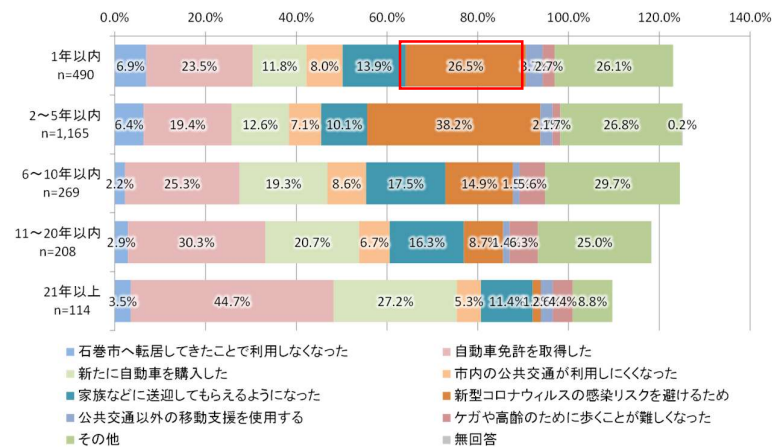
## ■情報提供・案内等に関する課題

### ○運行情報などの情報取得手段が不足

- ・アナログ的な情報ツールであるバスマップは、市民の目に触れる機会、取得可能な機会が少なく、「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。
- ・デジタル的な情報提供は、主要な経路検索コンテンツで検索できるが、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ず、情報が得にくい状況。

### ○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、非利用者にコロナ対策の実態が伝わっていない可能性。
- ・特定の目的に対応可能な車両・サービスに関する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、取組・サービスに関する情報提供が不足する状況。



## ■各属性への公共交通サービスの提供に関する課題

### ○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

- ・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、通学においては公共交通を選択されていない傾向。

### ○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

- ・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。

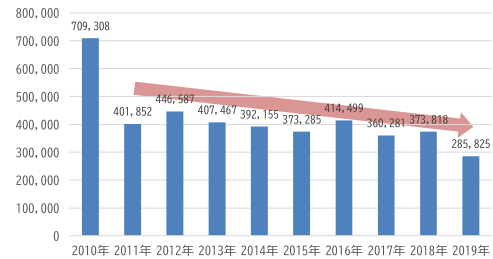
### ○公共交通が通勤時に利用しにくい状況

- ・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、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。

## ■公共交通の運営に関する課題

### ○路線バスの確保・維持が困難となる可能性

- ・市内の路線バスは、2019年度の輸送人員は2011年に比べて約29%減少。
- ・国庫補助を受けて運行する路線バスが6路線あるが、利用者の減少から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。



### ○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

- ・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るが、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、協力金の有無で地域間に差が生じている状況。

## ●維持すべき・伸ばすべき「強み」の視点

### ■公共交通のサービスレベル等に関する課題

#### ○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%、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。

#### ○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カバーしきれていないエリアなども一定数存在するが、カーシェアリング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おり、これらを展開されることで、公共交通を補完する役割に期待。



### ■公共交通の利用環境等に関する課題

#### ○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

- ・公共交通を利用する拠点まで、もしくは拠点からの移動手段として、自転車を利用している実態がみられ、公共交通と私的交通手段（自転車など）への乗り継いでいる実態。

### ■各属性への公共交通サービスの提供に関する課題

#### ○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、比較的若い年代で公共交通を利用。
- ・高校生の45.4%が「娯楽・遊び」や「部活動・クラブ活動」などの通学以外の移動手段として利用しているなど、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。

#### ○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。

### ■公共交通に対する意識に関する課題

#### ○公共交通の維持に対して市民の協力意識が高い

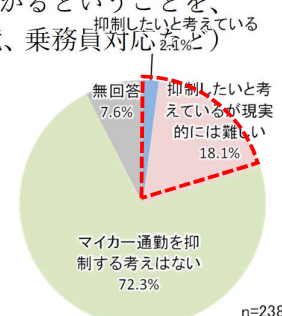
- ・公共交通の利便性の維持・増加に対する費用を社会全体で負担することに対して協力的な意向である点は強み。

#### ○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、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）に対してプラスの評価を持っていることは強み。

#### ○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

- ・市内の企業・施設等においては、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。



## ●公共交通の課題に対する解決の方向性

### 石巻市の公共交通に関する課題

#### ●改善すべき「弱み」の視点

- 公共交通のサービスレベル等に関する課題
- 公共交通の利用環境等に関する課題
- 情報提供・案内等に関する課題
- 各属性への公共交通の提供に関する課題
- 公共交通の運営に関する課題

#### ●維持すべき・伸ばすべき「強み」の視点

- 公共交通のサービスレベル等に関する課題
- 公共交通の利用環境等に関する課題
- 各属性への公共交通の提供に関する課題
- 公共交通に対する意識に関する課題

### 石巻市総合交通計画の基本目標

- 目標1: 日常の移動手段として選ばれる公共交通
- 目標2: まちの営みと賑わいを支える公共交通
- 目標3: さまざまな連携により戦略的に活用される公共交通

### 施策展開の方向性

- 方向性1: 移動しやすさ・アクセス性の向上
- 方向性2: 公共交通を待ちやすい利用環境等の確保
- 方向性3: 公共交通志向型の都市への転換に向けた仕組みづくり
- 方向性4: 公共交通に関する情報提供の多様化・デジタル化
- 方向性5: 公共交通の安定的な運営に向けた基盤の確保

## 第4章 目標達成に向けた具体的な施策

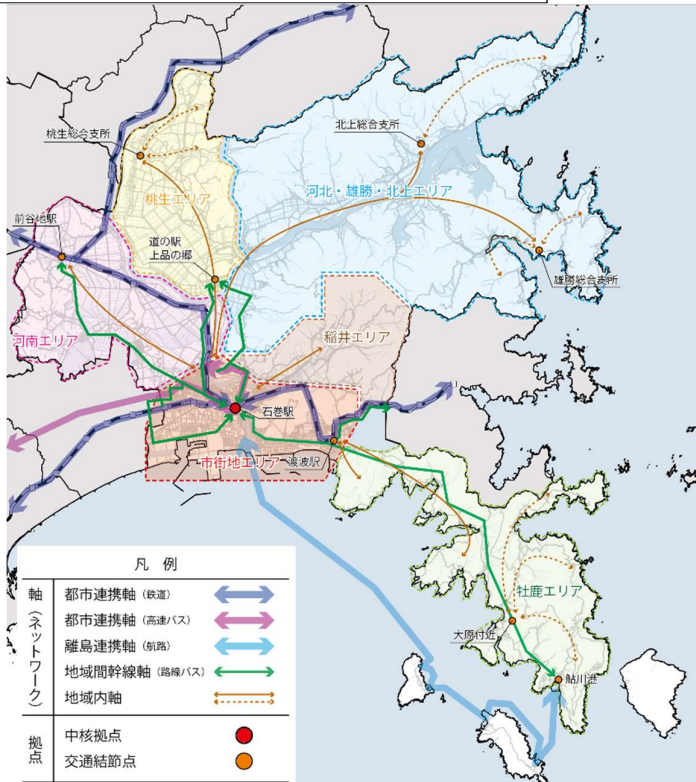
### ●方向性1: 移動しやすさ・アクセス性の向上

#### ■施策1-1: 利用しやすい公共交通ネットワークの構築

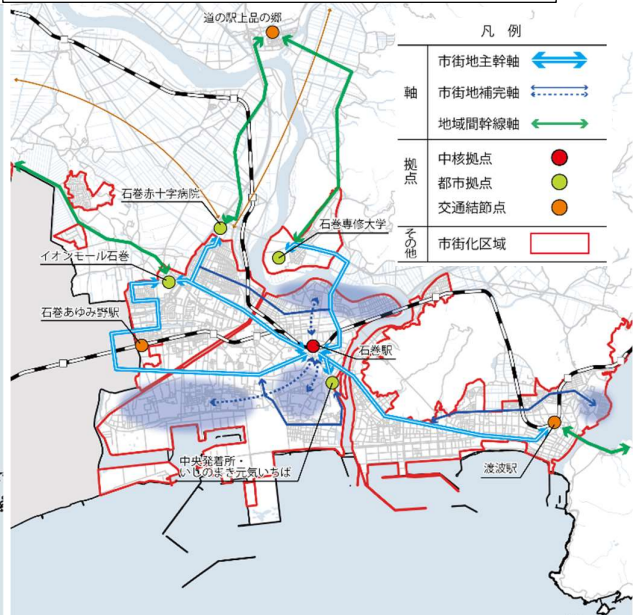
##### ①公共交通や拠点等に係る位置づけ・役割の設定及び見直し

- ・市民や来訪者などが市街地で移動しやすく、また市街地へアクセスしやすい利便性の高い公共交通ネットワークを構築するため、ネットワークや拠点の設定の考えや、それぞれの役割などを設定するとともに、これらを踏まえて、一体的な見直し等を進めます。

公共交通ネットワークの構築イメージ(市全体)



公共交通ネットワークの構築イメージ(市街地)

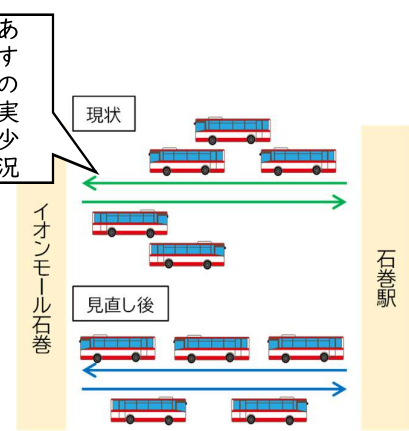


## ■施策1-2:利用しやすい公共交通システムの確保

### ①運行本数の拡大に向けた見直し

- ・市街地において複数の路線が運行する区間では、運行間隔の平準化や、決まった時間での運行ダイヤに揃えるなど、利用者にとってわかりやすいダイヤへの見直しを進めます。
- ・通勤通学を考慮した経路やダイヤ設定を行い、社会人や学生の利用者拡大に向けた見直しを進めます。また、夕方以降の時間帯での運行の拡大や、休日における運行時間帯の拡大など、運行本数の拡大に向けた見直しを進めます。

運行本数は一定数あるが、バスが連続する“団子状態”での運行間隔により、実質的に運行本数が少ないことと同じ状況



運行間隔を均すことで、車両数はそのまま移動機会を増加（利便性の向上）

### ②運賃制度の見直し

- ・市街地を運行する路線バスを対象として、市街地内などの特定の区間における均一制運賃の導入や、わかりやすい段階的な運賃設定、市内全域での上限運賃の設定など、利用者にとってわかりやすく・支払いやすい運賃制度の導入を検討します。
- ・高齢者や免許返納者など、移動に制約を抱える市民の公共交通の利用促進を図るため、企画乗車券の導入や運賃割引制度の導入などを検討します。

### ③支払い方法の拡大

- ・鉄道・高速バス・路線バスで使用することができる交通系 IC カードについて、現在は使用できない区間やサービスでの適用拡大に向けた検討を進めます。また、市内の主要な拠点をはじめとして、さまざまな拠点等で IC カードへチャージすることができる環境の構築を進めます。
- ・スマートフォンを活用したキャッシュレス決済方法など、IC カード以外の支払い方法についても導入の検討を進めます。

## ●方向性2:公共交通を待ちやすい利用環境等の確保

### ■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

- ・交通拠点・バス停などの待合環境におけるわかりやすさの向上に向けて、バスの時刻表や経路図などの基本的な情報について、設置することを「原則」として、取組を進めます。
- ・公共交通の運行情報のデータ整備化を前提としつつ、市内の主要な拠点での運行情報等の発信の強化に向けて、デジタルサイネージなど、発車時間や接近情報などを発信するシステム構築を目指します。
- ・公共交通の乗降場所への誘導サインや標識などの充実を図るほか、デザインの基準や設置基準などに関するガイドラインを作成し、統一性のある案内・サイン等への見直しを進めます。

### ■施策2-2:待合環境等の利用しやすさの改善

#### ①待合環境の安全性等の改善

- ・障がいのある方や高齢者などをはじめとして、誰もが公共交通を利用しやすい環境を確保するため、利用が多い公共交通の拠点や乗降場所（バス停・駅など）を対象として、交通事業者や施設等と連携して、バリアフリー機能の整備を進めます。
- ・バス停などに対して、ベンチや上屋などの設置や街路灯などを設置するとともに、コンビニや商店などの沿道施設を活用した待合環境の確保を進めます。



図 コンビニ等の活用イメージ

#### ②乗降場所へのアクセス機能の維持・改善

- ・公共交通の利用促進や、市街地内の渋滞対策に向けて、主要な拠点や各バス停において、近隣地域・住民等の協力を得ながら、空きスペースを活用した小規模な駐輪スペースの設置などによるサイクル&ライド機能や、既存の駐車場スペースなどを活用したパーク&ライド機能などの維持・改善を進めます。



図 パーク&ライドのイメージ

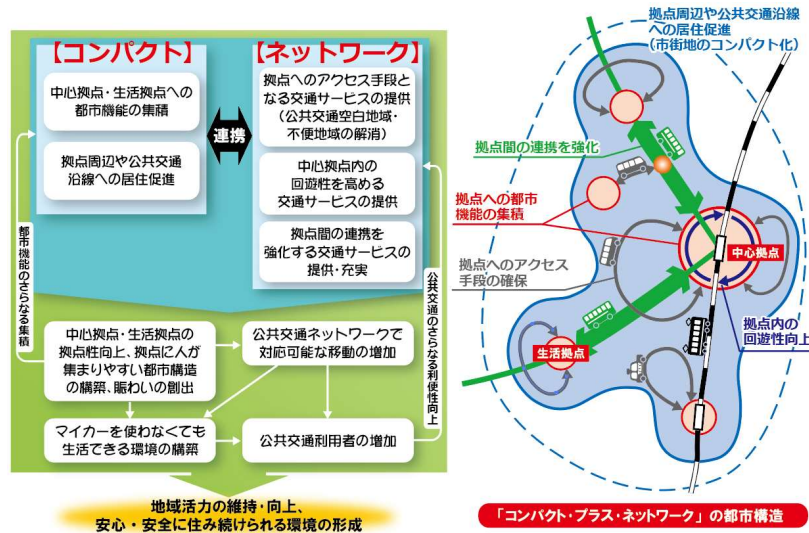


## ●方向性3:公共交通志向型の都市への転換に向けた仕組みづくり

### ■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

- ・機能性・効率性の高い公共交通志向型の都市構造を構築するため、市街地に居住や都市機能等を集約する立地適正化計画による取組をはじめとした都市計画分野との連携による、一体的な取組を展開します。
- ・都市計画の取組により都市機能などの目的地を集積しつつ、公共交通では都市機能間の移動に係る回遊性の向上に向けた取組を推進します。
- ・また、都市計画の取組により居住環境を集積しつつ、公共交通により居住地における利便性を向上し、居住地としての魅力向上を図ることにより人口の誘導に寄与します。



#### ②道路政策等との連動による取組の展開

- ・公共交通を利用しやすい道路・歩道環境等の構築や、市街地における渋滞回避によるバスの定時性の向上を図るため、歩道・自転車道等の整備やバスベイの設置など、道路政策の事業と連動して取組を進めます。

### ■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

- ・市民等における公共交通利用への自発的な転換を促すため、高校や大学、一般企業、地域団体等と連携したモビリティマネジメントを進めます。
- ・取組の展開にあたっては、行政や交通事業者、大学、有識者等により具体的な取組方法などの企画・実施及び効果検証等を行うとともに、市はこの取組に対する支援を行います。
- ・モデルとなる事例を設定するため、先行して「石巻市役所」の職員を対象としたモビリティマネジメントを実施し、その後、学校や企業等に対する取組を水平展開します。
- ・市内の取組を進める中で、他エリアの参考となる事例などについては、ベストプラクティスとして市の広報への掲載や、学会・会議等（JCOMM など）での発表を行います。

#### ②運行協議会による見直し及び利用促進等の展開

- ・住民が主体的に公共交通を利用する仕組みづくりを行うため、住民等により設立される住民バス等の運行協議会を引き続き設置し、利用実績等を踏まえて運行に係る見直し等を検討するとともに、利用促進に向けた具体的な取組等の検討を進めます。
- ・市はこれらの取組に対して、運行等に係る技術的（他都市事例や実施方法の共有など）・財政的な支援を行うとともに、市民との定期的な意見交換の場を設定します。

#### ③市民との定期的な意見交換の実施(テーマ別)

- ・高校生や高齢者、障がいのある方、子育て世代などのさまざまな属性等において、それぞれが抱える課題等を把握するため、公共交通の運行や利用環境、情報提供などのテーマを変えながら意見交換を行います。

## ●方向性4:公共交通に関する情報提供の多様化・デジタル化

### ■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

- ・路線バスや住民バス等において、運行する車両の目的地等をわかりやすくするため、運行する方面に応じて地名やアルファベットでの表示や、路線を番号で表示するなどの検討を進めます。
- ・また、路線名や路線番号などは、主要拠点での待合環境での情報発信を図るとともに、バスの行先表示にも同様の案内を表示することで、情報をリンクさせてわかりやすさの向上を図ります。

#### ②バスマップ・総合時刻表の更新・作成と配布

- ・公共交通の運行情報の発信強化に向けて、現在発行するバスマップについて、再編等に合わせて適切に更新を行うとともに、主要な拠点等での設置や、特定の主体（高校生、大学生、高齢者、転入者など）に対して個別に配布して、周知活動を進めます。
- ・市のHPなどでは、路線バス等だけではなく、高速バスや航路なども含めて総合的な情報発信を行うとともに、移動ケースに応じた公共交通間の乗り継ぎ情報（モデルコースなど）の発信など、一体的な情報発信も行います。

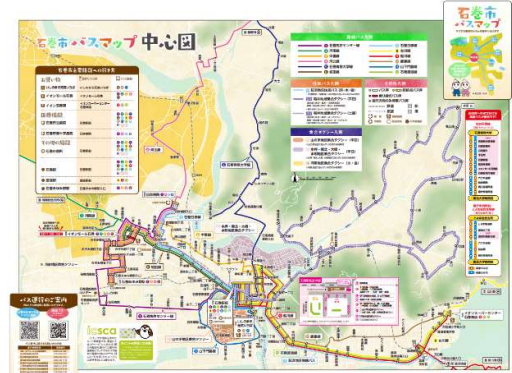


図 石巻市のバスマップ

#### ③公共交通の取組・サービスの情報発信

- ・公共交通に関する市や交通事業者の取組（再編・見直しの情報や、コロナ対策の取組など）を市民に広く周知するため、市の広報などを通じて随時情報発信を行います。
- ・妊娠している方を対象として、緊急時に対応可能な事業者（タクシー会社等）の情報や提供サービス一覧をとりまとめ、わかりやすい情報として提供を行います。
- ・また、障がいのある方を対象として、車いす等を積載可能な車両（介護タクシー等）の所有状況、事業者情報や、市内の交通拠点のバリアフリーの状況などをとりまとめ、わかりやすい情報として提供を行います。

### ■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

- ・住民や来訪者等が公共交通の経路検索をしやすくし、利用の促進につなげるため、公共交通に関する運行情報等のデータ化を進めるとともに、市のHPなどでデータ（GTFS データ）の公表（オープンデータ化）を行います。
- ・運行情報（経路・ダイヤなど）が改正された際に、適切にデータ更新等を行う体制を確保するため、交通事業者や市役所職員などで共有する「データ作成ガイドライン」を作成し、適宜勉強会などを開催します。
- ・更新したデータについては、主要な経路検索コンテンツのプロバイダーに対して情報共有を図り、コンテンツへの反映を進めます。
- ・また、運行情報の可視化による検証・分析への活用や、バスマップやサイネージなどのツール作成への活用等を行います。

#### ②バスロケーションシステムの導入検討

- ・利用者にとってよりわかりやすい情報を提供するため、データ化された運行情報を活用し、スマートフォンや待合環境のデジタルサイネージなどで、リアルタイムなバスの運行情報を確認することができるシステム（バスロケーションシステム）を導入します。
- ・デジタルサイネージについては、市内の中核拠点及び主要拠点への設置を検討します。



図 仙台市の「どこバス仙台」

## ●方向性5:公共交通の安定的な運営に向けた基盤の確保

### ■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

- 公共交通を今後も継続的に運行するため、路線バス及び住民バス等の運行に係る費用における欠損額に対して、市として財源を確保し、担保することで、財政面における継続的な支援を行います。

#### ②運行協力金制度等の見直し

- 住民バス等の運行にあたり、各世帯から一定額の負担を求めている運行協力金について、市全体の公共交通の運行状況や協力金の負担等状況等を踏まえつつ、住民バス等が運行する地域に対する制度の展開や、負担金額の見直しなど制度の見直しを進めます。
- また、商業施設や企業・団体等における公共交通の運行に対する協賛金などの導入についても、意見・考え等を把握しながら検討を進めます。

### ■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

- 公共交通の担い手となる交通事業者において、安定的な運行体制を構築するため、乗務員等の確保に向けた求人イベント等の開催支援や求人に関する助言など、各種支援を行います。

#### ②安全な運行に係る指導・教育等の徹底

- 公共交通を安全・安心に利用できる環境を構築するため、交通事業者を中心として、安全な運行に向けた日常的な車両点検の徹底や乗務員に対する指導・教育などの運行管理を徹底するとともに、市としても運行主体となる交通事業者等に対する指導や助言を行います。

## ●施策の実施スケジュール

施策については、計画期間内においてそれぞれ以下のスケジュールでの展開を進めます。

具体施策	事業の概要	年度				
		2022年	2023年	2024年	2025年	2026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さの改善	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	■	■	■	■	■

■ 検討・準備 ■ 事業展開(初年度) ■ 継続展開

## 第5章 計画の推進方針

### ●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・モニタリング等を行います。

### ●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。

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。
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。
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計画の推進に対して助言する。
道路管理者等	○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。

### ●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（P）、個別事業や計画全体のモニタリング・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。

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				○				○					
地域間幹線系統関連				●				●					
公共交通計画のPDCA	計画・事業に関連した評価	D											
	補助事業等に関連した評価	P											
	事業の実施												
次年度の事業計画の検討													
計画のモニタリング・検証													
次年度の事業実施に向けた最終調整													
次年度事業の見直し検討													
地域公共交通確保維持改善事業の作成													
C													
A													
P													

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。

項目	本計画の計画期間					次期計画
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
事業実施(D)	→	→	→	→	→	→
モニタリング・評価(C)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
個別事業の検討・見直し(A・P)		→	→	→	→	
計画全体の見直し(P)					→	改定