

石巻市総合交通計画(素案)

2022年(令和4年)3月
石巻市

目 次

第1章 計画の概要	1
1. 計画策定の背景と目的	2
2. 計画の位置づけ	6
3. 計画の対象	6
4. 計画の期間	7
5. 計画策定に向けた調査等の実施	8
第2章 地域公共交通の基本的な方針等	9
1. 石巻市の公共交通の基本的な方針	10
2. 基本目標	11
3. 基本目標の達成状況を確認する指標・数値目標	12
第3章 石巻市の地域公共交通の課題	13
1. 課題の整理について	14
2. 改善すべき「弱み」の視点	15
3. 維持すべき・伸ばすべき「強み」の視点	30
4. 公共交通の課題に対する解決の方向性	40
第4章 目標達成に向けた具体的な施策	41
1. 施策体系	42
方向性1: 移動しやすさ・アクセス性の向上	43
方向性2: 公共交通を待ちやすい利用環境等の確保	49
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	51
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	53
方向性5: 公共交通の安定的な運営に向けた基盤の確保	56
2. 施策の実施スケジュール	58
3. 課題解決に向けた各施策の対応状況	59
第5章 計画の推進方針	61
1. 計画の推進体制	62
2. 計画の推進方法	63
3. 指標の管理	64
巻末資料	65
1. 本市の公共交通に係る SWOT 分析	66
2. 本計画の策定経緯	66
3. 用語集	67

第1章 計画の概要

1. 計画策定の背景と目的

1-1 計画策定の背景

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、乗合タクシーなど、さまざまな公共交通が運行しています。

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）には、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」を策定しました。

当戦略に基づき、2018年度及び2019年度には公共交通の再編を行い、バス交通をはじめとした利便性の向上を図るなど、着実な計画の推進を進めてきているところです。

他方、国では地域公共交通の取り巻く情勢等の変化を踏まえて、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）^{*}」を改正するなど、公共交通に関連する制度が見直されたほか、本市においても各種復興事業が概ね完了したことなど、現計画の策定時から公共交通を取り巻く情勢等が大きく変化しております。

さらには、今般の新型コロナウイルスの影響から、公共交通の利用者数は大幅に減少しているなど、今後の維持に向けて喫緊の課題を抱えている状況にあります。

なお、市ではコンパクト・プラス・ネットワークの推進に向けて立地適正化計画の策定を予定しており、都市計画と公共交通が両輪となった取組が求められるほか、SDGs 未来都市計画に基づき「誰一人取り残さない社会」の実現を進めているなど、公共交通単体での課題解決のためではなく、市全体の将来像の実現に向けて公共交通のあるべき姿を検討することが求められます。

1-2 計画の目的

以上のように、本市の公共交通を取り巻く情勢等は大きく変化しており、市民等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、こうした変化に対応することが求められ、現行の石巻市総合交通戦略を見直す必要性が生じたことから、本戦略を改定し、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、地域の多様な輸送資源を総動員して、地域の移動ニーズに細やかに対応する公共交通の実現に向けた、取組の進め方などを示すものとして「石巻市総合交通計画（以下、本計画という）」を定めます。

■地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について

現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっています。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年11月27日に施行されました。

1-3 前計画の概要

①石巻市総合交通戦略(前身計画)の概要

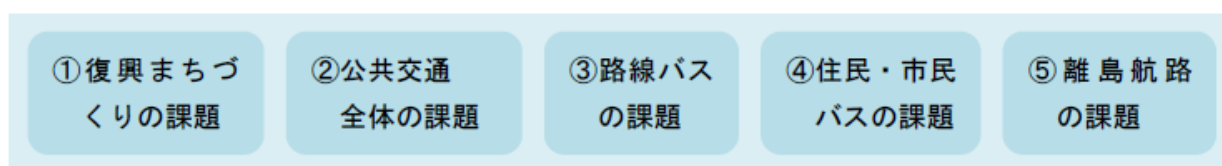
前身計画である石巻市総合交通戦略は、東日本大震災からの復旧・復興を進める本市において、各種事業等の進展に伴う市全体の変化などに対応するとともに、市民の移動手段を適切に確保すること、また、復旧・復興の加速化に資することなどを目的として、2016年3月に策定しました。

計画の基本理念として『元気な「まち」・「ひと」を支える地域公共交通』を掲げ、その実現に向けて4つの基本方針を設定しています。

表 石巻市総合交通戦略(前身計画)の概要

項目	概要
計画の目的	○復興事業の進展や JR 鉄道の全線復旧、石巻駅周辺の整備など、市を取り巻く環境の大きな変化などに対応しつつ、市民の利便性向上を図るとともに、復旧・復興の加速化に資することを目的とする。
計画の区域	○石巻市全域
計画の期間	○2016年度から2025年度までの10年間

■公共交通を取り巻く課題



■計画の基本理念

元気な「まち」・「ひと」を支える地域公共交通

～交通の視点から復興を支援し、コンパクト+ネットワークを実現～

■計画の基本方針

- 基本方針1 各地域に安心して住み続けられるために、日常生活等を支える「使える」交通手段を確保する
- 基本方針2 復興まちづくりと連動した「多極ネットワーク型コンパクトシティ[※]」形成に貢献する
- 基本方針3 地域内外の交流・観光利用を促進し、地域と住民を元気にする
- 基本方針4 多様な主体の連携と協働により、将来に渡り継続できる地域公共交通を構築する

②石巻市総合交通戦略(前身計画)の施策の位置づけ

石巻市総合交通戦略では、基本方針や目標等に基づき、地域公共交通網の再編事業をはじめとした具体的な施策を位置づけています。

本市においては、当該戦略に基づき、公共交通に関する再編・見直しの実施や、利用しやすい環境への見直しなどの検討等を行ってきています。(次頁参照)

特に2017年度から2020年度にかけて、市内の路線バス、住民バス・市民バスに係る大幅な再編・見直しを行っており、市街地における利便性向上や郊外部における効率性などを進めてきています。

また、公共交通の再編・見直しと並行して、運賃体系の再構築に向けた検討や住民バス・市民バスの新たな制度設計に向けた検討などを進めてきています。

特に市民の利便性や事業者の事業性に対する影響が大きいことから、多角的な検証等を行っていることもあり、現在までに実施には至っていませんが、継続して検討を進めているところです。

なお、環境整備においては、中央発着所の整備や新船の整備などをはじめ、待合所等の充実など、各種取組を展開してきています。

表 石巻市総合交通戦略(前身計画)の施策の位置づけ

施策の概要	施策メニュー
地域公共交通網の再編事業	<ul style="list-style-type: none"> ○骨格路線の導入 ○路線バスの路線再編(中心部路線、広域路線) ○住民バス・市民バスの路線再編(広域路線、地域路線)
交通拠点の案内表示等の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○骨格路線上の主要な交通拠点の整備 ○地域内拠点の整備
運賃体系の再構築	<ul style="list-style-type: none"> ○市内の一体的な運賃体系の設定 ○わかりやすい運賃体系の設定 ○企画乗車券・フリー定期券等の企画・商品化
住民バス・市民バスの新たな制度設計	<ul style="list-style-type: none"> ○運賃体系の再構築 ○基本サービス水準の設定
利用促進(モビリティマネジメント)	<ul style="list-style-type: none"> ○わかりやすい路線の見せ方 ○ラッピングバスの運行 ○バスパック等の企画商品化 ○バスの乗り方教室 ○情報提供ツールの作成・配布
環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ○バリアフリー化の推進 ○離島航路の航路発着所増設、待合所・駐車場整備、新船建設

表 施策の実施・検討状況

区分	大項目	小項目	2016	2017	2018	2019	2020	
再編事業	地域公共交通網の再編事業	骨格路線の導入			H29.10実証	H30.10第一段階の再編		
		路線バスの路線再編 (中心部路線、広域路線)						
		住民バス・市民バスの路線再編 (広域路線、地域路線)				H31.4第二段階の再編		
再編事業に関連して実施する事業	交通拠点の案内表示等の整備	骨格路線上の主要な交通拠点の整備		● 渡波	● 中心			
		地域内拠点の整備						
	運賃体系の再構築	市内の一体的な運賃体系の設定	検討				OD調査	検討
		分かりやすい運賃体系の設定	検討					
		企画乗車券・フリー定期券等の企画・商品化						
	住民バス・市民バスの新たな制度設計	運賃体系の再構築	検討				震災対応の終了	
		基本サービス水準の設定	検討		アンケート	検討		
	利用促進 (モビリティマネジメント)	分かりやすい路線の見せ方	検討					
		ラッピングバスの運行						
		バスパック等の企画商品化						
		バスの乗り方教室						
		情報提供ツールの作成(更新)・配布					● バスマップ	
	環境整備	バリアフリー化の推進					● ICカード	
		離島航路の航路発着所増設				● 中央発着所		
		待合所・駐車場整備				H30～R4実施		
		新船建設				● 新造船		

③石巻市総合交通戦略(前身計画)の振り返り

これまでの計画期間(2016年～2020年)において計画に基づき着実に施策を展開しており、一定程度の効果を得ているところですが、国の法制度(活性化再生法)の改正や、今般の新型コロナウイルスによる社会的な情勢の変化などを踏まえて、改めて市の公共交通ネットワークのあり方を検討することが求められます。

また、施策のなかには検討を継続しているものや未着手となっているものもあるため、これらにおける展開の必要性等を見極めながら、本計画における施策の検討に繋げることが必要です。

2. 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。

また、石巻市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画をはじめ、まちづくりや観光、福祉、教育などの分野で策定する計画を関連計画として、これら示される施策・事業と適切に連携を図りながら、本計画を推進します。

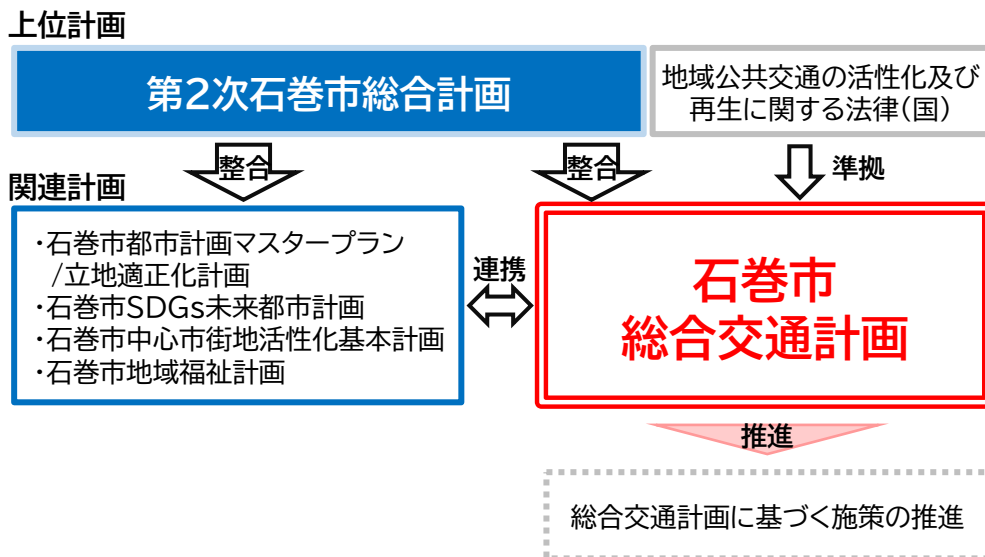


図 計画の位置づけ

3. 計画の対象

3-1 本計画の対象区域

本計画の対象区域は、石巻市全域とします。

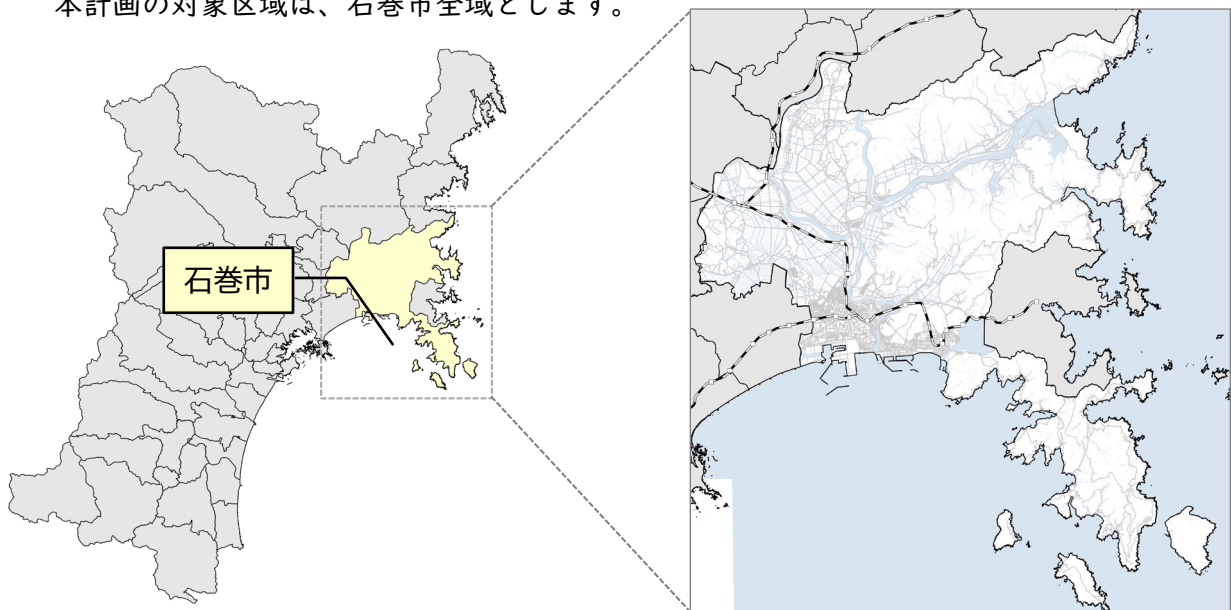


図 計画の対象区域

3-2 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。

なお、市や地域が運行するスクールバスやグリーンスローモビリティ、地域や企業等が運行するカーシェアリングなども、市民生活を支える重要な移動手段として機能としていることを踏まえて、公共交通がカバーしきれない細かなニーズへの対応など、連携・補完の関係を構築することを念頭に、これらの移動サービスについても本計画の対象として設定します。

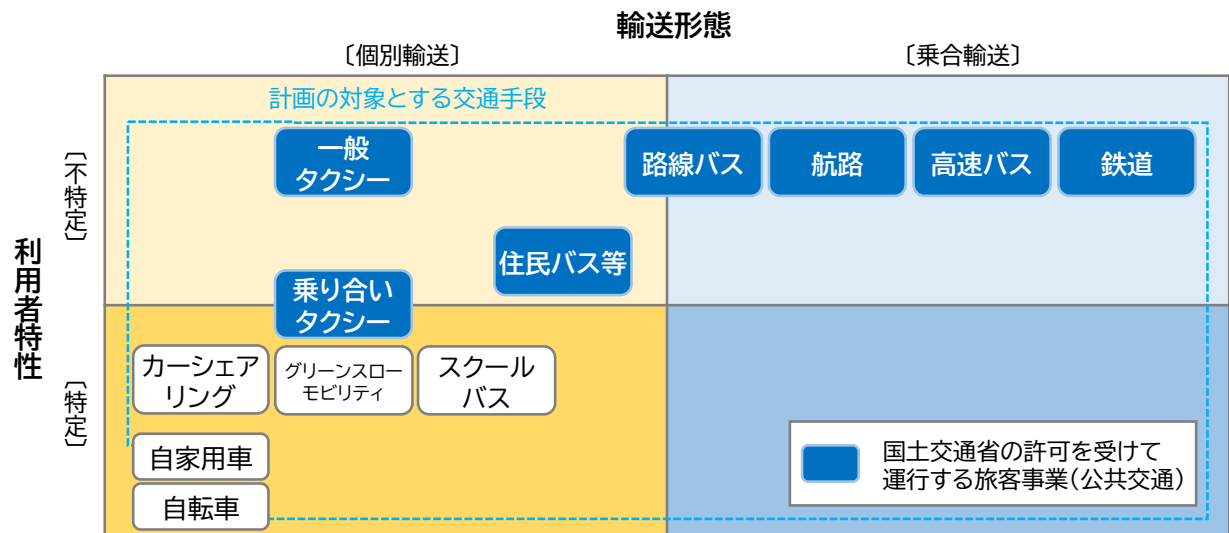


図 計画の対象とする交通手段

4. 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、活性化再生法などの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。

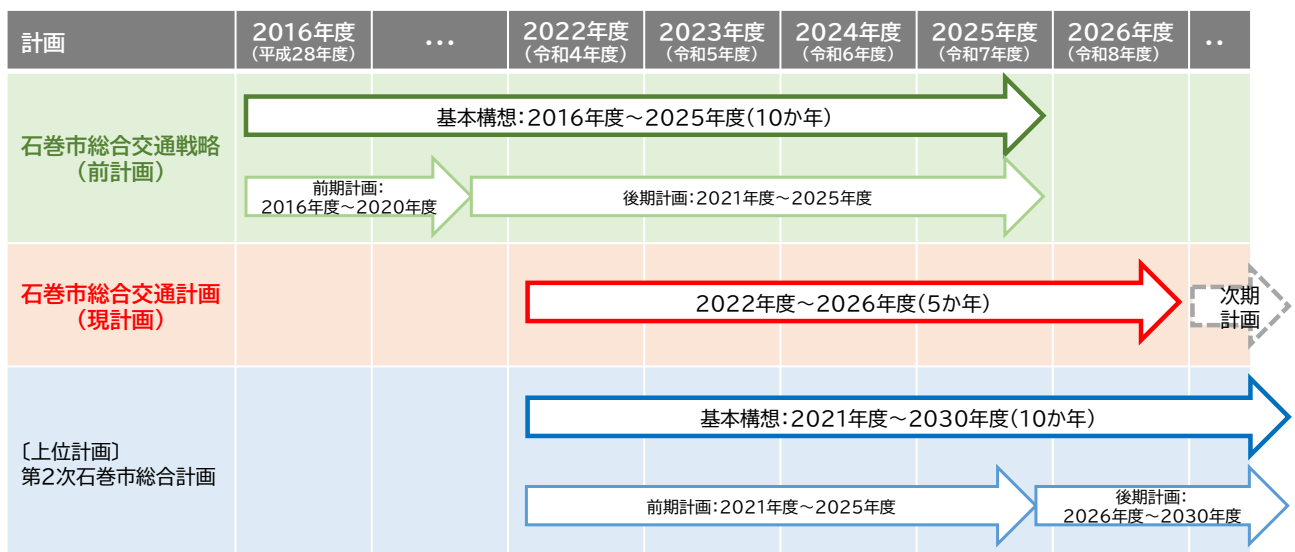


図 計画の期間

5. 計画策定に向けた調査等の実施

本計画の策定に向けて、以下に示す各種調査等を実施しており、市民の移動実態や公共交通の利用実態、関係する主体等の意向など、さまざまな視点から公共交通に関連する実状等の整理を行っております。

表 策定に向けた調査等の実施内容一覧

調査名	実施時期	調査の目的	実施概要
市民アンケート調査	2021年 7月～8月	○市民の移動実態や公共交通の利用実態等を把握	○対象：市民 18歳以上 85歳以下 ○方法：郵送配布・郵送+WEB回収 ○配布：10,000票 ○回収：3,488票（回収率 34.9%）
中学校アンケート調査	2021年 7月	○中学生の通学実態や保護者における公共交通利用に対する意向等を把握	○対象：①市内 18中学校 ②中学生の保護者 1,125票 ○方法：①メール送付・回収 ②学校配布・WEB回収 ○回収：①18校（100%） ②198票（17.6%）
高校生アンケート調査	2021年 7月	○高校生の通学実態や公共交通の利用実態等を把握	○対象：①市内の高校生 1,284票 ②市外の高校生 74票 ○方法：①学校が直接配布 ②鉄道駅で配布 ○回収：①450票（35.0%） ②14票（18.9%） ※不明 14票
施設等アンケート調査	2021年 8月～9月	○施設等における送迎サービスの実施状況や、通勤時等の公共交通への転換意向等を把握	○対象：市内の施設・企業等（商業・医療・観光・企業・教育・官公庁など） 396票 ○回収：238票（回収率 60.1%）
住民ワークショップ	2021年 10月	○市民の公共交通に対する「生の声」を把握 ※市民アンケートで把握できない内容等	○対象：①高校生・大学生・一般市民 ②高齢者・障がい者・子育て親 ③郊外部居住者 ○方法：①フィールドワーク+ワークショップ ②・③グループヒアリング
乗り継ぎ実態調査	2021年 10月	○主要な拠点での公共交通の乗り継ぎ実態等を把握	○対象：石巻駅・石巻あゆみ野駅・渡波駅・蛇田駅・上品の郷・赤十字病院 ○配布：1,037票 ○回収：378票（回収率 36.5%）
事業者・施設等ヒアリング調査	2021年 12月	○交通事業者や市内施設等における運行に対する意向や今後の取り組み等の予定を把握	

第2章 地域公共交通の基本的な方針等

1. 石巻市の公共交通の基本的な方針

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

- ①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。
- ②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。
- ③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。
- ④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すこととし、これを本市の基本的な方針とします。

2. 基本目標

本市の公共交通のあるべき姿（基本方針）の実現に向けて、本計画の期間内（2022年度～2026年度）に達成を目指す事項として、以下の基本目標を定めます。

■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

○公共交通システム全体の利便性の維持・向上を図ることにより、市民の移動ニーズに対応可能なネットワークを構築するとともに、案内・情報などのわかりやすさ・利用しやすさを向上し、市民の日常生活の移動手段として“選ばれる”公共交通を目指します。

目標2: まちの営みと賑わいを支える公共交通

○市内外の活発な交流を支えるとともに、市街地などの都市機能への集積に合わせて、市街地へのアクセス性や回遊性を維持・向上し、市民等におけるさまざまな活動と活発な交流を支える公共交通体系を構築し、まちの営みと賑わいを支える公共交通を目指します。

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

○地域住民や企業などのさまざまな主体や、都市計画や土地利用政策など交通以外の分野と戦略的に連携することにより、多様な場面・属性・エリアなどにおいて公共交通が機能的かつ戦略的に活用され、さまざまな分野の基盤を支える公共交通を目指します。

3. 基本目標の達成状況を確認する指標・数値目標

前項において設定した3つの基本目標に基づき本計画を推進することで、目標に対する達成状況等を確認するため、指標及び定量的な数値目標を設定します。

指標・数値目標の設定にあたっては、計画の推進による基本方針・将来像の実現や、本市全体への寄与等を的確に把握するため、目標に基づく施策等の展開により発生する効果・成果（アウトカム指標）を基本として設定することとします。（目標年次は計画最終年度の2026年度とします）

なお、アウトカム指標については、効果の発現に対して一定程度の期間を必要とする項目等もあるため、施策の実施状況等を検証し、PDCAサイクルにおいて運用するための指標として、毎年度の評価・検証を行うことができる直接的な指標（アウトプット指標）も併せて設定します。アウトプット指標については、第5章に示します

目標1: 日常の移動手段として選ばれる公共交通

■アウトカム指標

指標①：公共交通の分担率 現況値 1.4% 目標値 1.5%

- 公共交通の利用促進に向けた各種施策を展開することにより、外出時の手段として公共交通が選ばれる割合を高めることを目指し、外出時の移動手段における公共交通の分担率の「増加」を目標とします。

指標②：公共交通を利用して外出した市民の割合 現況値 5.7% 目標値 6.2%

- 公共交通の利便性を充実することにより、市民等の外出時の移動しやすさを高めることを目指し、市民の公共交通を利用した外出割合の「増加」を目標とします。

目標2: まちの営みと賑わいを支える公共交通

■アウトカム指標

指標①：公共交通の利用者数 現況値 8,387千人 目標値 8,387千人

- 市内では公共交通利用者が減少傾向にありますが、利用しやすい公共交通サービスの形成や、情報・案内等の充実により、減少トレンドを止め、計画策定時点の公共交通利用者数を『維持』することを目標とします。

指標②：路線バスの就業者人口カバー率 現況値 30.1% 目標値 35.0%

- 通勤しやすい公共交通システム（ダイヤなど）を構築するとともに、企業等とも連携した利用促進の取組を進めることにより、通勤などにも“使える”公共交通の構築を目指し、路線バスの就業者人口カバー率の「増加」を目標とします。

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

■アウトカム指標

指標①：サービスレベルの高いエリアの人口カバー率 現況値 32.9% 目標値 32.9%

- 東日本大震災からの復興を経て、本市では人口当たりの自動車保有台数の急激な増加や、公共交通サービスレベルの高いエリアの一部から公共交通の利便性が低いエリアへの人口の移動も発生しました。都市計画と両輪となって市街地の魅力向上に取り組み、このような公共交通利用が難しい立地条件への移転トレンドを抑制しつつ、公共交通自体のサービス水準を確保しつつ、公共交通サービスレベルの高いエリアの人口カバー率を『維持』することを目標とします。

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 現況値 0件 目標値 3件

- 本市に関連する主体全体での公共交通に対する意識情勢などを図ることにより、行政や企業・団体等における公共交通への利用転換等を図ることを目指し、モビリティマネジメントの実施により通勤手段が変化した事業者数の「増加」を目指します。

第3章 石巻市の地域公共交通の課題

1. 課題の整理について

公共交通の基本的な方針の実現及び基本目標の達成に向けては、本市の公共交通が抱えている課題を明らかにすることが重要となります。

このため、ここでは本市の特性等の整理や各種調査等から分析・整理した、本市の公共交通における課題等を示すとともに、これらの解決に向けた方向性についても示します。

なお、課題の整理にあたっては、公共交通の問題点を中心として、今後改善や見直しが求められる「弱み」を踏まえて整理するほか、本市の公共交通が持つ優位性などの「強み」の視点からも併せて整理し、「弱み」を改善しつつ、「強み」を更に高めることを念頭に、課題解決の方向性を整理します。

※「強み」「弱み」の整理にあたっては、SWOT分析という手法を用いて整理を行いました。SWOT分析の概要は下図に示すとおりであり、整理した結果は巻末資料に付与いたします。

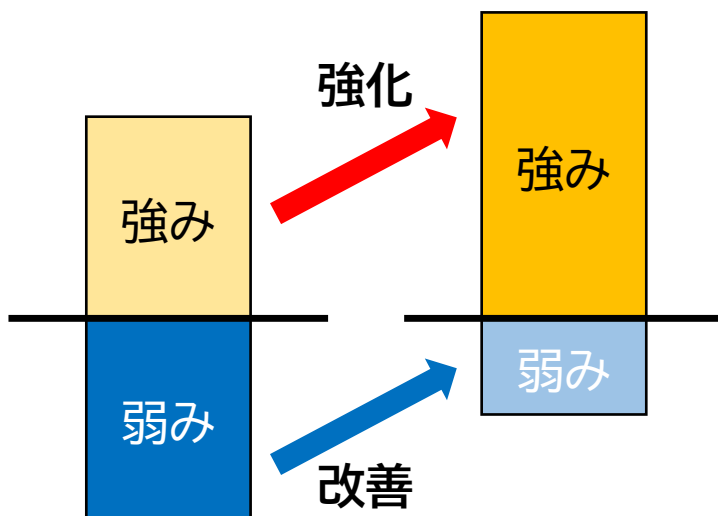


図 課題の整理のイメージ



図 SWOT 分析のイメージ

2. 改善すべき「弱み」の視点

2-1 公共交通のサービスレベル等に関する課題

①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（市街化調整区域・都市計画区域外等）に比べて、公共交通の利便性の高いA～Cのエリアの分布率が25%以上高いなど、公共交通のサービスレベル*が高い状況にあります。

なお、居住地別での直近3カ月の公共交通の利用の有無では、「利用した」と回答する割合が郊外部に比べて市街地は6～10%程度高い状況にあるものの、提供するサービスレベルの差に対して、利用率の差が小さい状況にあります。

市街地においては公共交通のサービスレベルが高い一方で、これに見合った利用に繋がっていないなど、住民の移動ニーズに適していない可能性が考えられます。

※公共交通のサービスレベルの設定概要については次頁に記載。

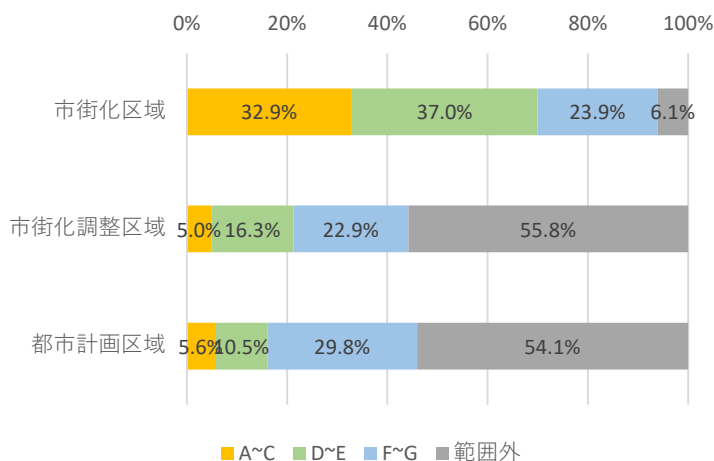


図 公共交通のサービスレベルの分布状況

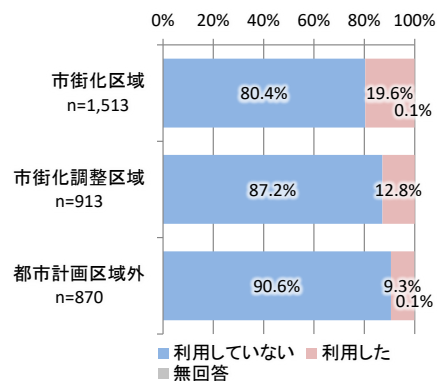


図 直近3カ月の公共交通の利用有無

出典：市民アンケート調査（2021年度）

(参考)公共交通のサービスレベルについて

路線バス及び鉄道の運行本数、及びバス停・駅からの距離などの公共交通の利用機会（利便性等）に応じて、以下の通りサービスレベルを設定しています。

A に近づくほどサービスレベルが高く、公共交通を便利に利用することができるエリアであり、G に近づくほど公共交通が利用しにくいエリアであるといった指標としています。

※スイスやオーストリアの交通計画などを参考としてサービスレベルを設定。

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	一日数便
1～5便未満		クラス7	一日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

図 公共交通のサービスレベルの設定基準

表 市内の各地域における公共交通のサービスレベル一覧

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%

②市街地に公共交通の不便な地域が存在

市街地内には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（Eランク以下）エリアがみられます。（大街道地区、渡波地区、万石浦地区など）

これらのエリアについては、一部を除いて市街地の外縁部に位置していますが、市街地の範囲が拡大傾向にある中で、このように公共交通の利用が不便な地域は更に増加することが懸念されます。

他方で、都市計画においては、立地適正化計画の策定により拡大傾向にある市街地を抑制し、コンパクトな市街地形成を図ることとしているため、これらの取組と整合を図りつつ、適切なサービス提供を検討することが求められます。

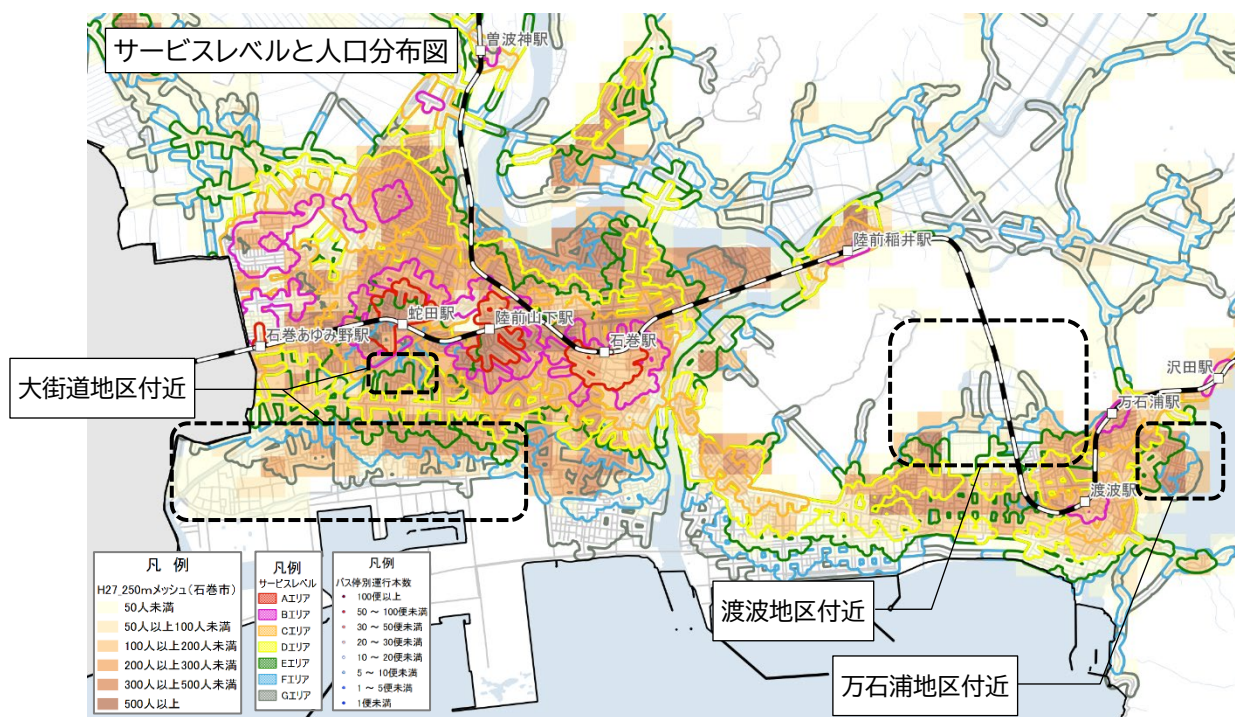


図 公共交通のサービスレベルと人口分布

③住民バス等の利用が低迷・非効率な運行

郊外部では市民バス・住民バスが運行していますが、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にあります。

市民バス・住民バスについては、サービスの公平性等の観点から一律的なサービス（定時定路線型の運行など）となっていますが、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側面もみられます。

特に郊外部などのエリアにおいては、農村・漁村集落が点在するなど、広い範囲に人口が分布する状況にあり、また、これらのエリアにおいては高齢化の進展も著しいことから、移動ニーズも複雑化しているなど、全ての移動ニーズに対して現在の公共交通だけではカバーしきれない状況にあるものと考えられます。

④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、鉄道からの乗継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しきれない状況にあります。

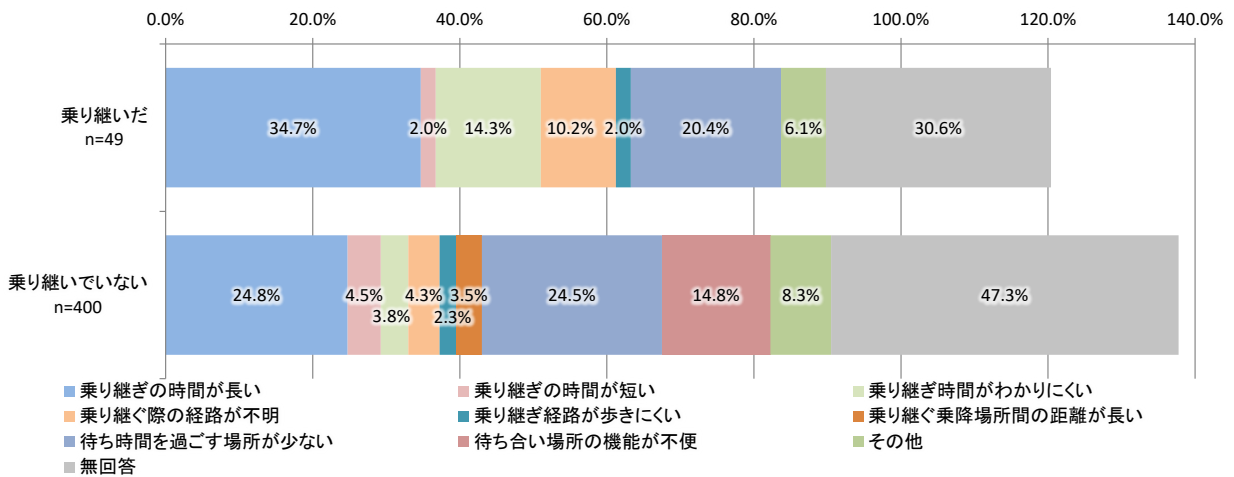


図 乗継に対する不満事項

出典：主要拠点乗継実態調査（2021年）

⑤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おいて主に自家用車が利用されており、公共交通を利用する機会は仙台市へ移動する際がメインであることや、公共交通と自家用車が同程度の時間であった場合には6割以上が自家用車を選択すると回答するなど、自家用車に対する依存が高い傾向がみられます。

また、高校生の通学手段においても、登校時の通学手段として通常時は約2割が家族等の送迎であり、悪天候時には約5割が送迎を利用しているなど、本来公共交通のメインユーザーとなり得る高校生においても自家用車を利用した通学が浸透しつつあります。

市内では市街地一帯の広い範囲が主要渋滞箇所指定されているなど、多くの箇所では渋滞・混雑が発生する状況がありますが、自家用車への過度な依存は事故のリスクを高めることや、環境負荷の増加などの影響も懸念されます。

2-2 公共交通の利用環境等に関する課題

①主要な拠点における基本的な案内設備等やバリアフリー機能が不十分

市内の主要な交通拠点においては、待合室の確保に加えて、トイレなどの基本的な設備も確保されている拠点多く、屋内で待ち合うことができる環境を確保しています。

他方で、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する状況にあります。

また、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な状況にあります。

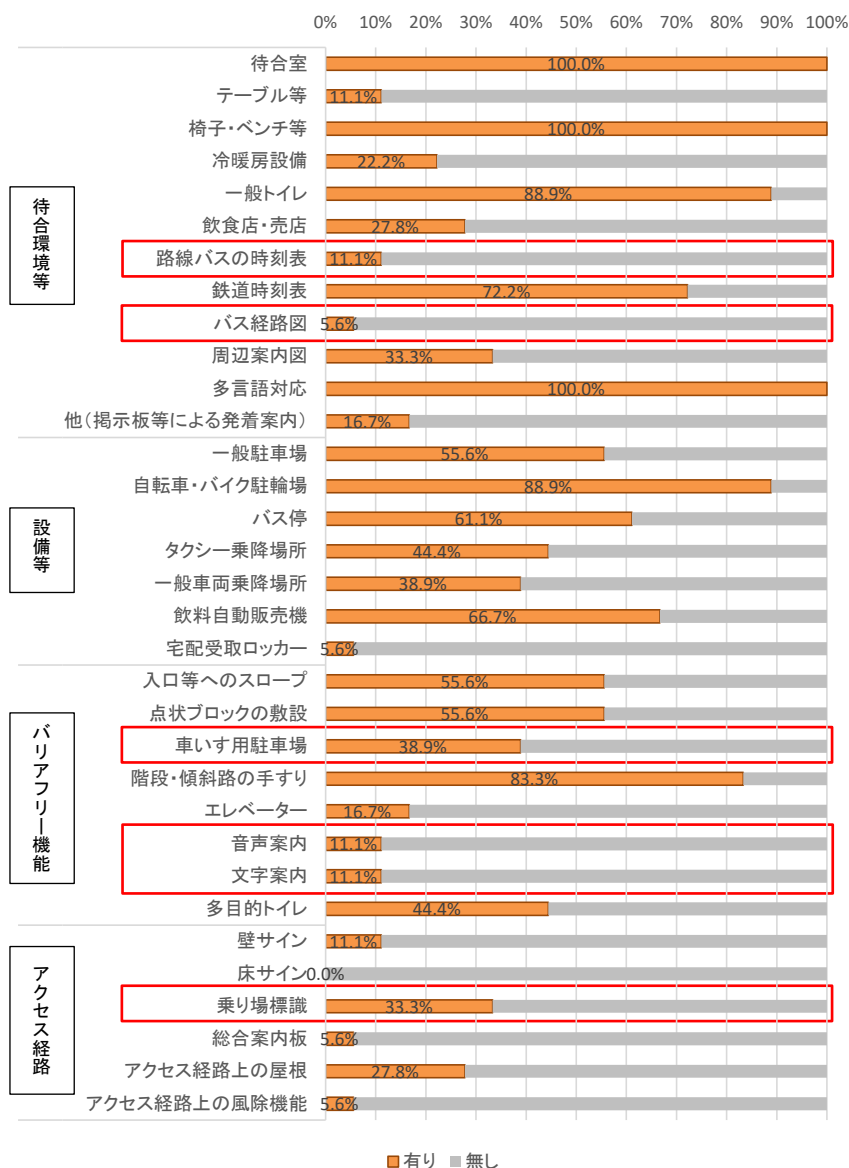


図 主要拠点の設備等の有無

出典：現地調査結果（2021年10月時点）

②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など、市内のバス停では案内・情報等の不足や、待ちにくい環境が散見される状況にあります。

③路線バスに関する運賃設定がわかりづらい状況

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、利用者にとってわかりにくい運賃設定となっています。

石巻免許センター線の運賃表(左)											石巻日赤線の運賃表(右)														
											石巻駅前														
											山下一丁目				150										
											山下二丁目			150	150										
											東上野町		150	160	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					
											小斎	150	150	160	160	190	250	270	300	300	300				
											芋袋	150	160	160	170	180	220	270	280	310	350	360			
											丸井戸三丁目	150	150	180	180	190	200	240	290	310	350	360	380		
											向陽町三丁目	150	150	180	180	190	200	240	290	310	350	360	380	390	
											日赤病院	150	150	160	180	180	190	200	240	290	310	350	360	380	390
																石巻駅前									
															田道町一丁目	150									
														新橋		150	170								
													蛇田			150	190	220							
												向陽町入口		150	150	210	240								
												向陽町三丁目	150	150	180	230	260								
												日赤病院	150	150	160	190	240	270							

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)

出典：ミヤコーバス資料

④市内において IC カード未対応の範囲が存在

本市では JR 仙石線及びミヤコーバスの高速バス・路線バスを対象として交通系 IC カードに対応しており、運賃を円滑に支払うことができ、利用しやすい環境を確保しています。

市内においては、10 代の 8 割以上、20 代の 6 割以上が IC カードを保有しているなど、公共交通の決済時の手段として定着する傾向がみられます。

他方、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にあります。

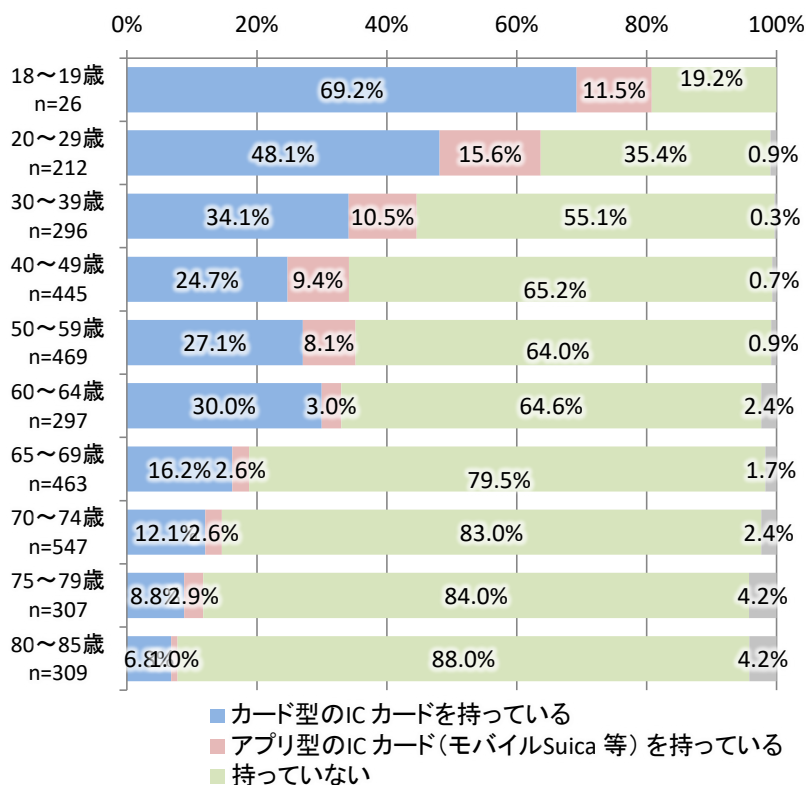


図 IC カードの保有状況

出典：市民アンケート調査（2021 年度）

2-3 情報提供・案内等に関する課題

①運行情報などの情報取得手段が不足

本市ではバスマップによるアナログ的な情報提供のほか、HP上でのデジタル的な情報提供も実施するなど、複数の媒体を通じた情報提供を実施しています。

一方、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、市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、認知が低い状況にあります。

また、総合的な情報提供については、主要な経路検索コンテンツで検索することができますが、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ない状況にあるなど、初めて本市を訪れる観光客等はもちろん、日常の公共交通利用者となり得る市民においても情報が得にくい状況となっています。

さらに、高校生が感じる公共交通の問題点として、「運行情報がわからない」ということも挙げられており、バスの遅延や運休等に係る円滑な情報提供に不便さを感じている状況がみられます。

表 主要コンテンツでの検索状況

種別	ジョルダン	Google map	NAVITIME	駅すぱあと	Yahoo! 路線情報
鉄道	○	○	○	○	○
航路	○	×	×	○	○
路線バス	○	×	○	×	×
住民バス等	×	×	○	×	×

②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%存在しています。

各交通事業者においては、車内での換気やアルコール消毒、車内アナウンスなど、感染拡大対策に取り組んでいるものの、いずれも利用者にしか分からない対策であり、利用していない市民には取組の実態が伝わっていない可能性があります。

また、妊婦の方の緊急時に対応可能なタクシー車両等や、障がい者の方が車いすで利用可能な車両など、特定の目的に対応可能な車両・サービスに関する市内の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にあります。

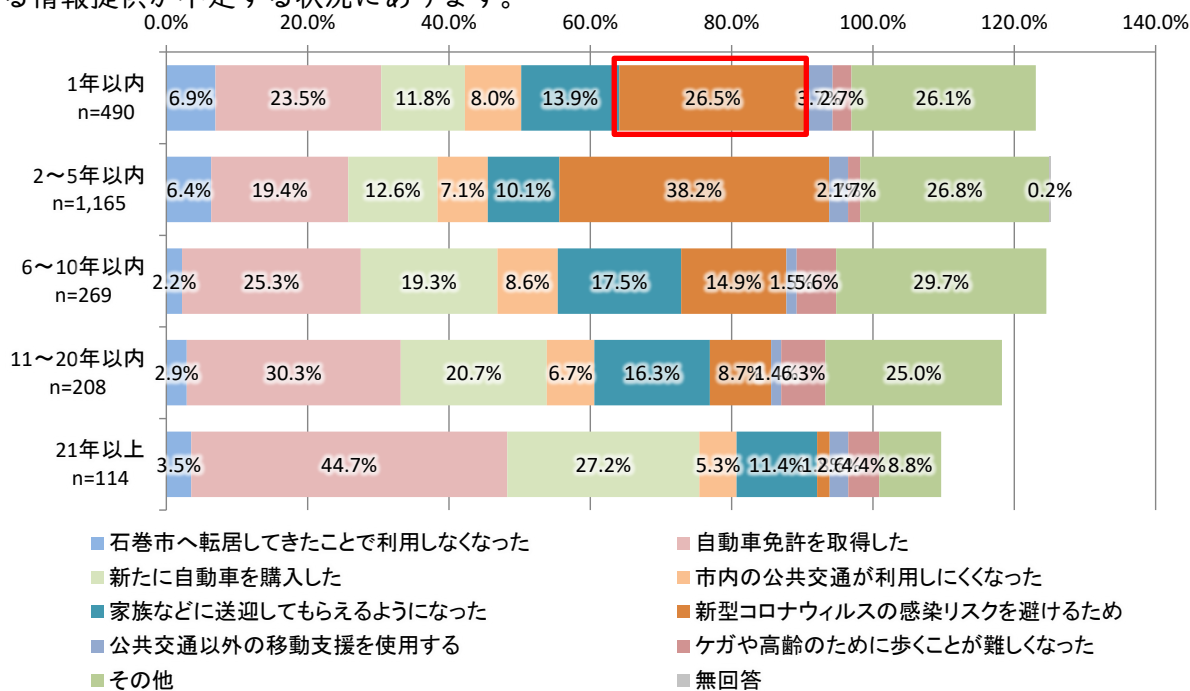


図 公共交通を利用しなくなった理由

出典：市民アンケート調査（2021年度）

2-4 各属性への公共交通サービスの提供に関する課題

①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

市内の18～19歳の65.4%が直近3カ月で公共交通を利用しているほか、高校生などを中心として平日・休日に鉄道や路線バスなどの公共交通を利用している状況がみられます。

なお、石巻専修大学に対しては、石巻専修大学線をメインとして大学の講義時間や鉄道との接続を考慮してダイヤの設定が行われていますが、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、高校生の50.9%が悪天候時の通学手段として家族等による送迎を選択しているなど、通学においては公共交通を選択されていない傾向もみられます。

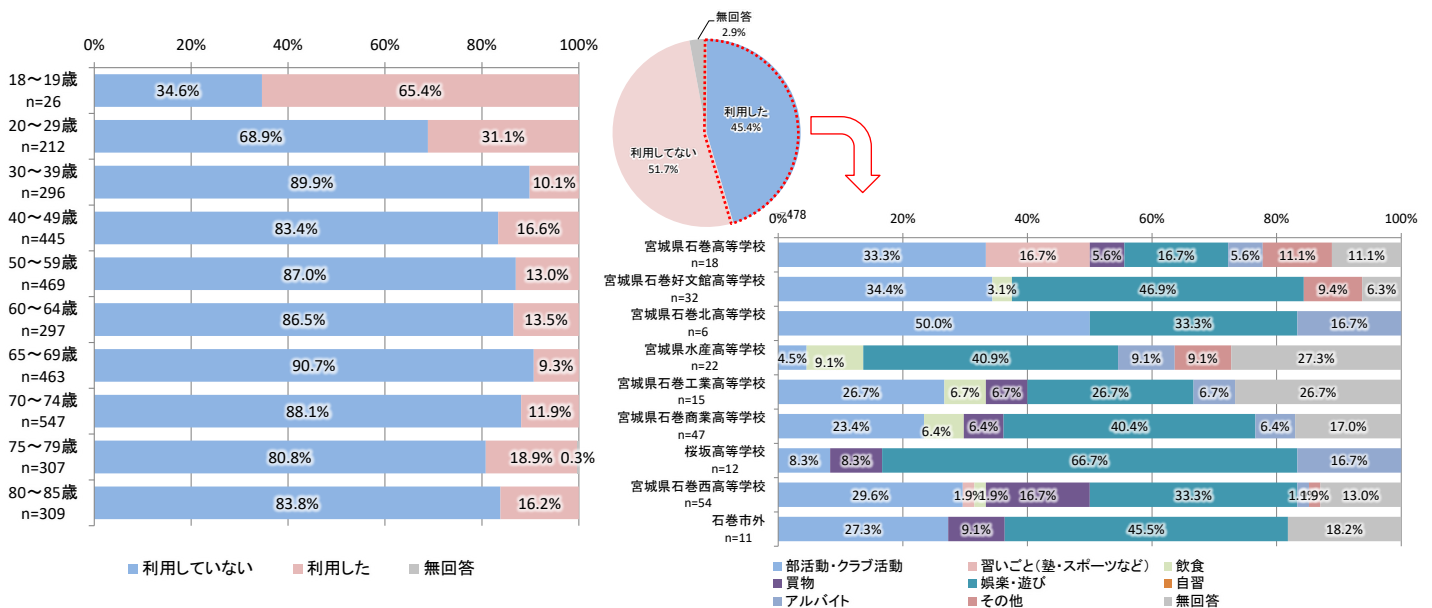


図 直近3カ月の公共交通の利用の有無

図 高校生の通学以外の公共交通の利用の有無・目的

出典：高校生アンケート調査（2021年度）

河北・北上地域の路線バスが運行していない地区では、住民バス等が主な移動手段として活用されていますが、曜日運行であることなどから、高校生の通学手段としては活用することが困難な状況にあります。

こうした地区においては、高校への通学手段として公共交通が活用できないことから、保護者が資金を出し合って貸切バスを手配し、通学手段を確保する実状にあります。

登校時



⇒ 北上地域、河北地域の自宅最寄りの乗車場所より
(小滝～追波河川敷公園間11か所から乗車)

⇒ 追波河川敷公園にて
乗り換え
7:25 発

各校付近まで
石巻商業 = 7:40 着
石巻高校 = 7:55 着
好文館高 = 8:03 着
石巻工業 = 8:11 着
石巻西高 = 8:31 着

図 河北・北上地域の通学支援バスの運行状況(登校時)

②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実態

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があります。

65歳以上の免許保有者のうち2.0%程度が毎年免許を返納しており、運転免許の非保有者は今後も増加することが見込まれるなど、高齢者の移動手段の確保の検討が求められます。

高齢になるにつれて身体機能の低下等から、徒歩移動可能距離が減少し、公共交通の乗降場所へのアクセスも困難となることが懸念されるため、アクセス性なども留意する必要があります。

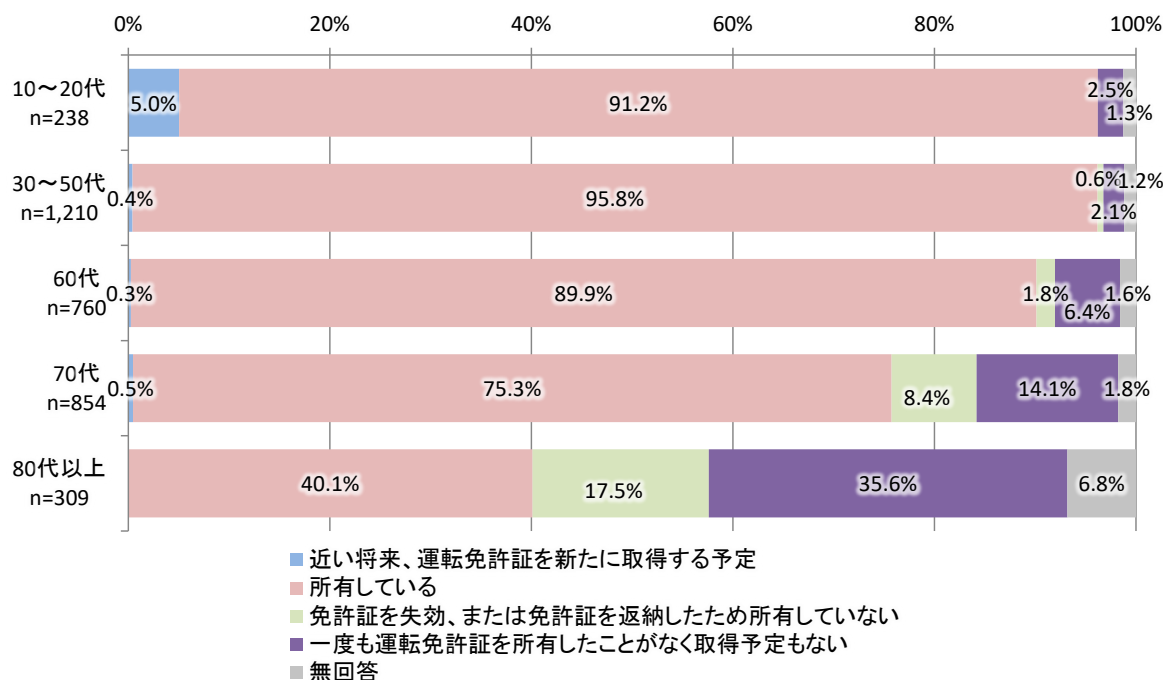


図 年齢別の運転免許の保有状況

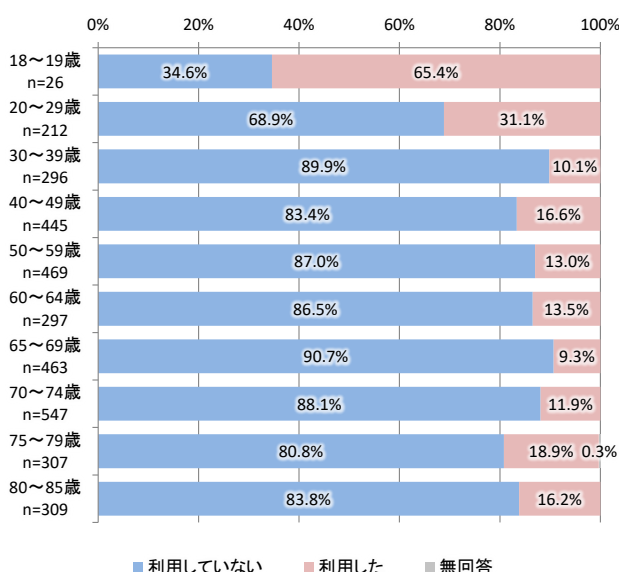


図 直近3カ月の公共交通の利用の有無

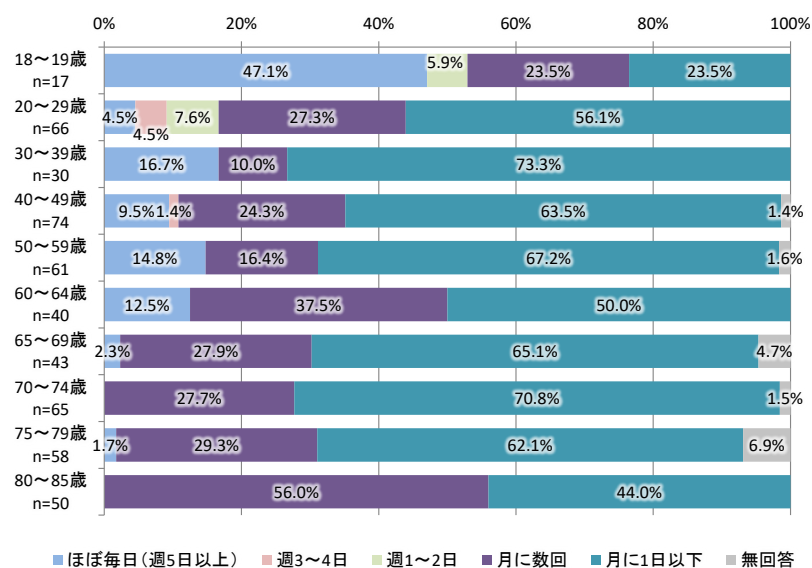


図 公共交通を利用した方の利用頻度

出典：市民アンケート調査（2021年度）

(参考)県内の免許返納者数

本市の 65 歳以上の運転免許保有者のうち、2.0%が運転免許を返納しており、概ね県平均 2.1%と同程度の返納割合となっています。

今後も免許返納者が増加することで、公共交通へ転換する可能性のある層が増加することが見込まれます。

表 県内の免許返納者数(2020 年度)

	R2免許 返納者数 ①	R2免許 保有者数 ②	③(①+②)	返納割合 ①/③
仙台市	3,677	133,622	137,299	2.7%
石巻市	523	25,591	26,114	2.0%
塩竈市	227	8,922	9,149	2.5%
気仙沼市	290	13,116	13,406	2.2%
白石市	120	6,816	6,936	1.7%
名取市	201	10,709	10,910	1.8%
角田市	99	6,300	6,399	1.5%
多賀城市	202	8,344	8,546	2.4%
岩沼市	137	6,944	7,081	1.9%
登米市	212	17,277	17,489	1.2%
栗原市	218	16,064	16,282	1.3%
東松島市	159	6,991	7,150	2.2%
大崎市	343	23,679	24,022	1.4%
富谷市	91	7,179	7,270	1.3%
蔵王町	35	2,776	2,811	1.2%
七ヶ宿町	8	275	283	2.8%
大河原町	102	3,701	3,803	2.7%
村田町	38	2,282	2,320	1.6%
柴田町	117	6,728	6,845	1.7%
川崎町	20	1,997	2,017	1.0%
丸森町	52	3,324	3,376	1.5%
亘理町	127	6,667	6,794	1.9%
山元町	52	3,141	3,193	1.6%
松島町	49	2,707	2,756	1.8%
七ヶ浜町	46	3,389	3,435	1.3%
利府町	92	5,640	5,732	1.6%
大和町	52	3,923	3,975	1.3%
大郷町	22	1,929	1,951	1.1%
大衡村	12	1,118	1,130	1.1%
色麻町	20	1,519	1,539	1.3%
加美町	53	5,186	5,239	1.0%
涌谷町	44	3,515	3,559	1.2%
美里町	84	5,263	5,347	1.6%
女川町	24	1,114	1,138	2.1%
南三陸町	48	2,616	2,664	1.8%
合計	7,596	360,364	367,960	2.1%

出典：宮城県警察統計データ (2020 年度)

③公共交通が通勤時に利用しにくい状況

イオンモール石巻や日赤病院（石巻赤十字病院）、石巻駅、いしのまき元気いちばなど、市民の日常生活の目的地となる主要な拠点に対して、路線バスが高頻度に運行しており、施設への移動については一定の利便性を確保しています。

他方で、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、路線バスで半数以下、鉄道では 1 割未満であるなど、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にあります。



図 市街地の路線バスのバス停別運行頻度

表 就業人口分布に対するバス停・鉄道駅のカバー圏域

バス停のカバー圏域			鉄道のカバー圏域		
項目	人数	割合	項目	人数	割合
250m圏域	18,237 人	30.1%	250m圏域	1,636 人	2.7%
500m圏域	29,530 人	48.8%	500m圏域	4,119 人	6.8%
1km圏域	36,837 人	60.9%	1km圏域	13,967 人	14.9%
就業人口総数	60,524 人	—	就業人口総数	60,524 人	—

2-5 公共交通の運営に関する課題

①路線バスの確保・維持が困難となる可能性

市内の路線バスについては、再編等を行いながら利便性の向上に向けた取組を進めてきていますが、人口減少や少子化などを背景に利用者が減少傾向にあり、2019年度の輸送人員は2011年に比べて約29%減少しています。また、今般のコロナによる外出自粛やリモート勤務・授業等の機会増加等から、利用者数が大幅に減少しています。

路線バスのうち、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るなど、喫緊の問題を抱える状況にあります。

国庫補助受けられなくなった場合には、多大な財政負担が追加で発生することもあり、事業の継続性が懸念されます。

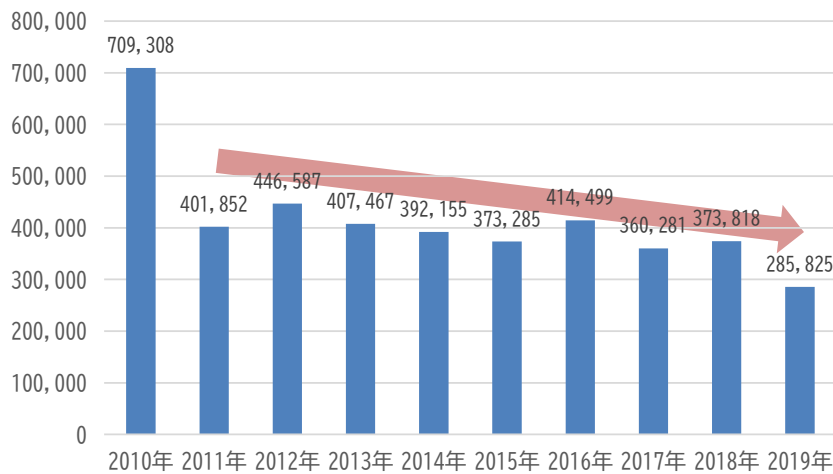


図 路線バスの輸送人員の推移

表 路線バスの輸送量の推移

系統名	2016	2017	2018	2019	2020
石巻免許センター線	68.4	74.2	53.4	36.7	30.6
河南線	13.3	13.3	11.7	10.1	10.1
石巻専修大学線	18.4	17.0	15.6	15.0	11.0
河北線(三陸)	6.2	5.6	5.6	8.2	9.6
鮎川線	11.8	14.0	14.6	11.7	9.5
女川線	11.0	10.6	9.2	12.0	11.1

※輸送量とは

- ・路線バスが運んでいる旅客の量（規模）を表す数値で、1便当たりの乗客数を全線で平均した値である「平均乗車密度」に運行回数（回/日）をかけることで算出。
- ・イメージとしては、路線バスの1日の利用者において、全ての運行区間の中で利用した人がどのくらいいるかを表す数値。

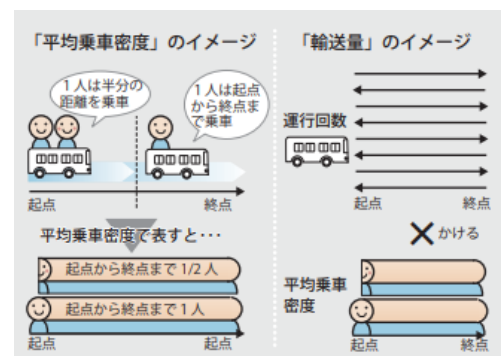


図 平均乗車密度・輸送量のイメージ

出典：国土交通省中部運輸局資料

②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

公共交通の維持・充実に対して、市民の88.2%が費用負担を維持しながら現状サービスを維持、あるいは増加した上で利便性を向上させるべきという考えであり、公共交通の維持・充実に向けて支払うことができる金額は全年代で1カ月あたり1,000円以上が最も多いなど、公共交通の維持・充実に対して協力的な意向にあります。

本市の公共交通に対する財政負担額は、2018年まで増加傾向にあり、2019年には再編・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、負担金などの適切な住民負担の在り方の検討が求められます。

そうした中で、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ますが、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、提供されるサービスレベルに大きな差はないにもかかわらず、協力金の有無で地域間に差が生じている状況にあります。

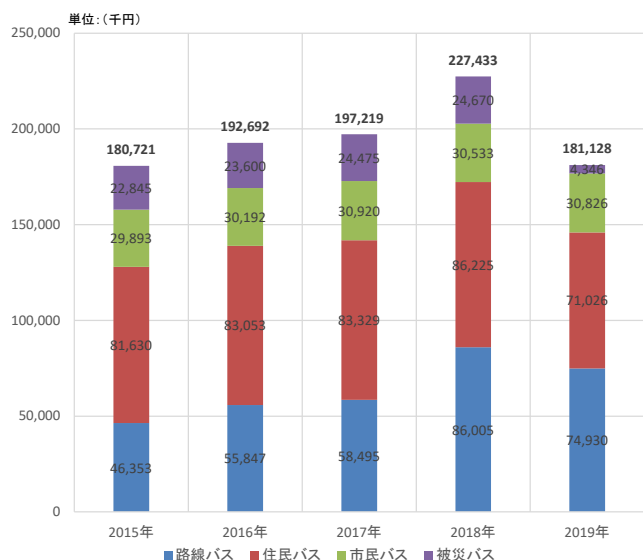


図 公共交通を維持・充実に対する財政負担の推移

表 地区ごとの協力金等の概要

	震災前	震災後	改正後
荻浜地区住民バス	各世帯から10,500円、18,500円	～H30.3.31:無し H30.4.1～:各世帯から5,000円、7,500円	佐須浜5,000円 その他7,500円 (H31.4.1～)
稲井地域乗合タクシー	行政区から15,000円、5,000円 各世帯から550円	行政区から15,000円、5,000円 各世帯から550円	行政区から15,000円、5,000円 各世帯から550円
山の手地区乗合タクシー	各世帯から500円	各世帯から500円	各世帯から500円
水押・開北・大橋・水明地区乗合タクシー	各世帯から500円	各世帯から500円	各世帯から500円
河北地区住民バス	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)46行政区×1,500円
雄勝地区住民バス	各世帯から1,200円	なし	なし
河南地区乗合タクシー	なし	なし	なし
桃生地区住民バス	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)	なし (行政区から事務費相当分のみ徴収)52部落×1,000円
北上地区住民バス	各世帯から1,200円	なし	なし
牡鹿地区市民バス	なし	なし	なし

3. 維持すべき・伸ばすべき「強み」の視点

3-1 公共交通のサービスレベル等に関する課題

①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%（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ます。

なお、イオンモール石巻や日赤病院（石巻赤十字病院）、石巻駅、いしのまき元気いちばなど、市民の日常生活の目的地となる主要な拠点に対して、路線バスが高頻度に運行しており、面的に公共交通の利便性が高いだけでなく、施設への移動機会も一定程度の利便性が確保されています。

表 市内の各地域における公共交通のサービスレベル一覧(再掲)

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%

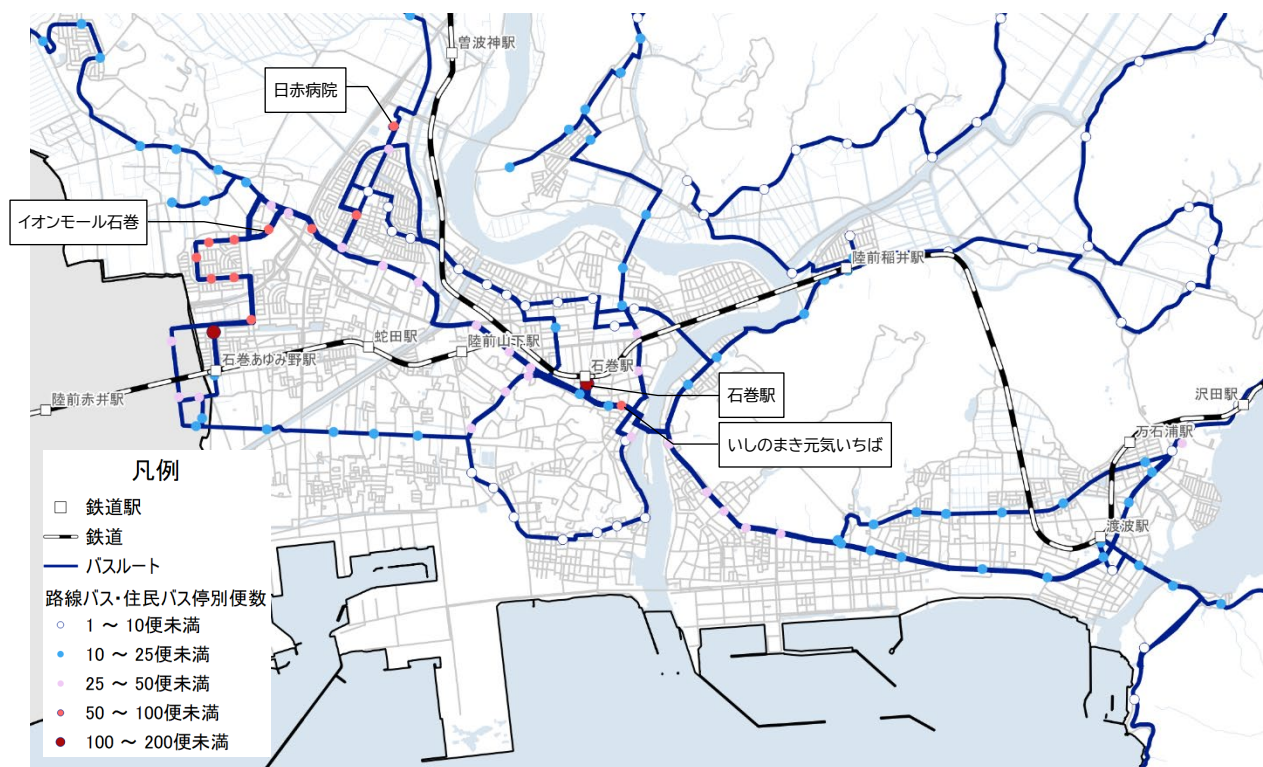


図 市街地のバス停別運行頻度

②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なども一定数存在しています。一方、市内には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いるなど、こうした移動サービスが展開されることで、公共交通を補完する役割が期待されます。

今後は、こうした取組等を活かして市全体への水平展開等を図りつつ、公共交通とそれ以外の移動サービスの補完関係の構築を図ることが必要です。



写真 カーシェアリングの利用状況



写真 グリーンスローモビリティの運行状況

※カーシェアリング・グリーンスローモビリティに係る市内の取組

- ・市内のカーシェアリングに係る取組は、社)日本カーシェアリング協会が中心となって、地域との連携により進められています。
- ・東日本大震災の直後(2011年4月)から活動を行っており、被災し移動手段等が十分に供給されていない中で、地域における移動手段としての役割を担いました。
- ・現在までに、市内の複数の地域においてカーシェア会を設立し、移動手段の確保だけでなく、コミュニティの維持に向けた取組等を展開しています。
- ・グリーンスローモビリティは、石巻SDGs未来都市計画に係る事業として、地域における細かな移動に対応するサービスとして、防災集団移転団地のあるのぞみ野地区において展開されています。(車両は運転手を含む5人乗り。時速20キロ未満で公道を移動し、フル充電で約10キロ走行。)



吉野町カーシェア会



三ツ股カーシェア会



新西前沼カーシェア会



中央カーシェア会



門脇カーシェア会



渡波カーシェア会



不動町カーシェア会



大門町カーシェア会



新立野カーシェア会



山下南カーシェア会

3-2 公共交通の利用環境等に関する課題

①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

石巻駅や石巻あゆみ野駅などの交通拠点において、鉄道や路線バスなどの公共交通を利用しており、かつ「公共交通を乗り継いでいない」と回答した方の16.8%が、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）への乗り継ぎの実態が一部でみられます。

市内の交通拠点（中・大規模な商業施設・医療施設等の18拠点）では、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、また、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ことも、私的交通手段からの乗り継ぎが行われる要因になっているものとみられ、既にこうした環境が整備されている点は強みであると考えられます。

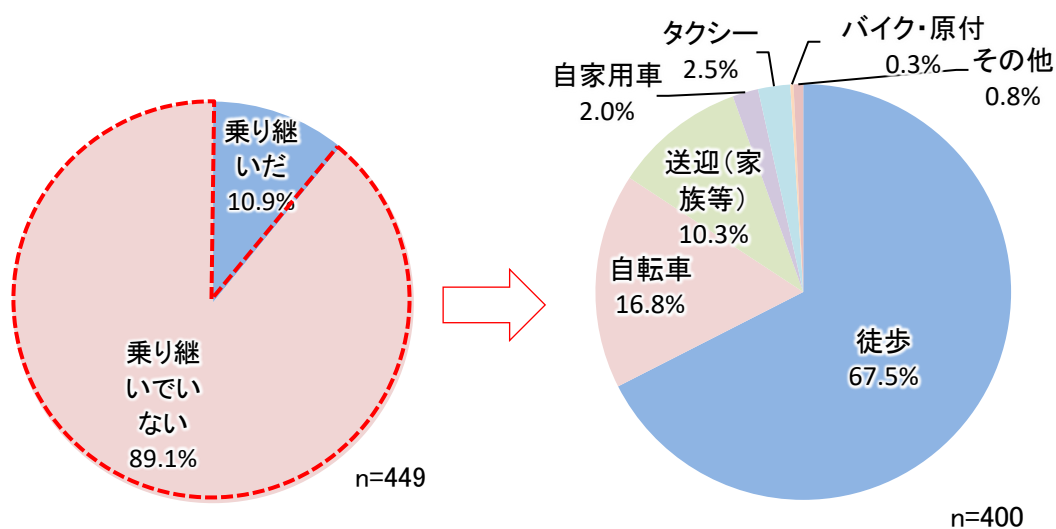


図 公共交通間の乗り継ぎの有無

図 乗り継いでいない人の移動手段

出典：主要拠点乗継実態調査（2021年）

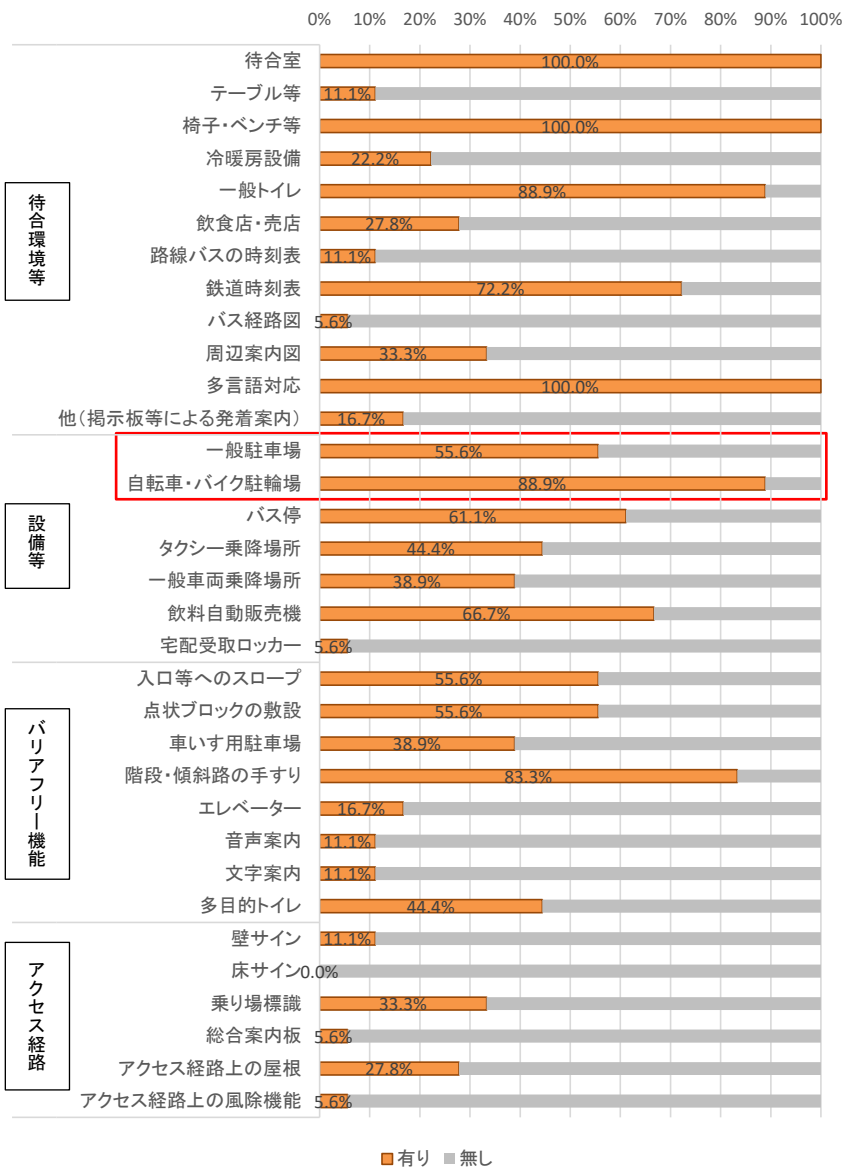


図 主要拠点の設備等の有無(再掲)

出典：現地調査結果（2021年10月時点）

3-3 各属性への公共交通サービスの提供に関する課題

①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、比較的若い年代での利用がみられます。

市内の高校生の通学においては、約3割が鉄道を利用（通常時・悪天候時のいずれも）しており、日常的に公共交通を利用する実態がみられます。

また、高校生の45.4%が通学以外にも公共交通を利用したと回答しており、「娯楽・遊び」や「部活動・クラブ活動」での移動手段として利用されているなど、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されています。

高校生などの若い世代を中心に市内の公共交通が利用されている点は強みであると考えられ、こうした年齢層の利用を今後も維持することで、公共交通の利用者数を確保することが必要であると考えられます。

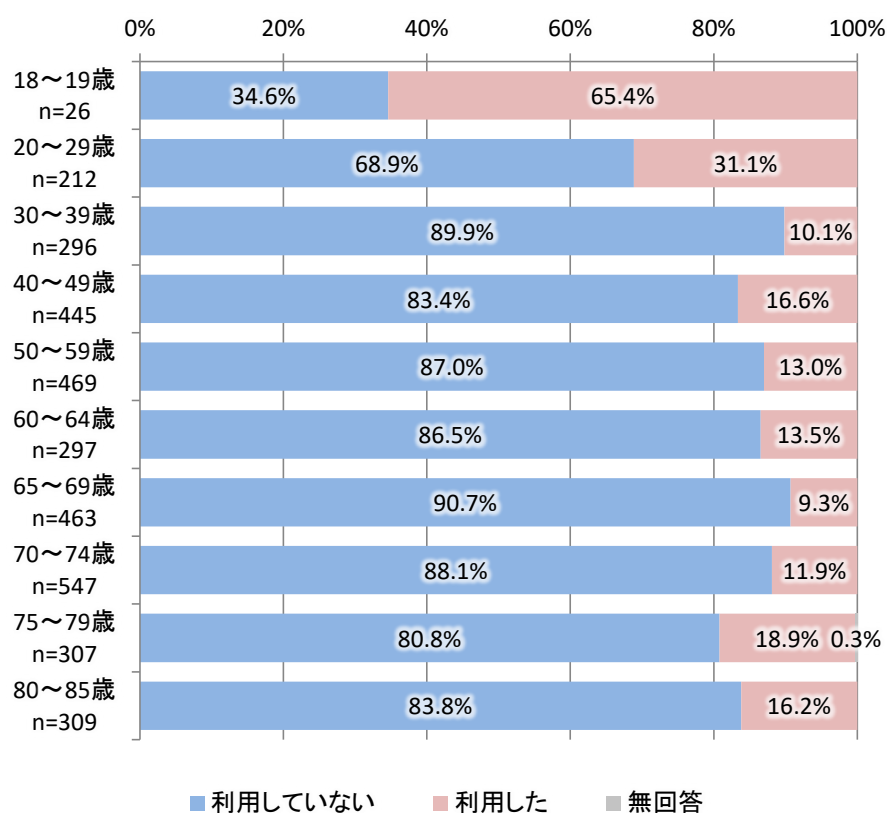


図 年齢別の直近3か月の公共交通の利用の有無

出典：市民アンケート調査（2021年度）

表 高校への通学手段(左:通常時、右:悪天候時)

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%

移動手段が1つ	人数	割合
家族等の送迎	203	50.9%
鉄道	111	27.8%
自転車	35	8.8%
徒歩	29	7.3%
路線バス	12	3.0%
通学支援バス	6	1.5%
住民バス等	1	0.3%
離島航路	1	0.3%
高速バス	1	0.3%
合計	399	100.0%

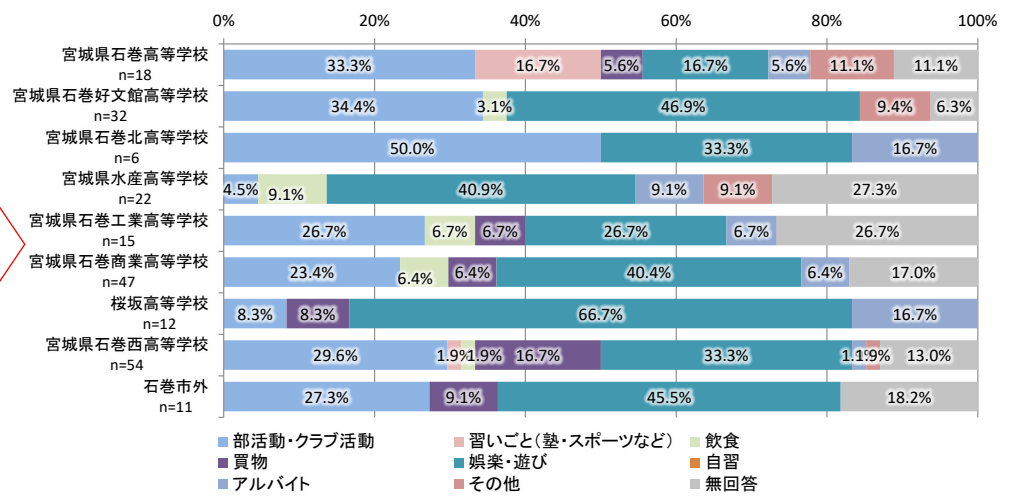
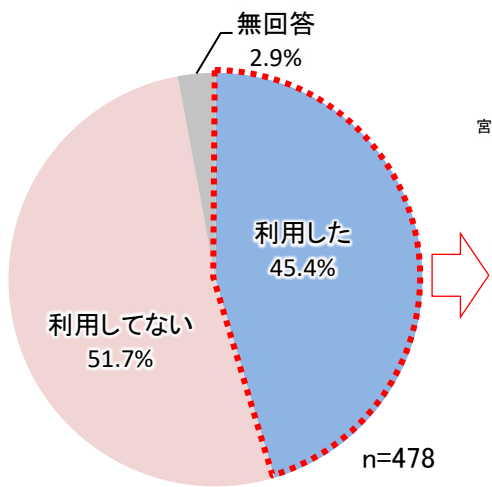


図 通学以外の公共交通の利用の有無と目的

出典：高校生アンケート調査 (2021年度)

②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がみられます。

本市の地形的な特徴として、比較的平坦な土地が多く、自転車などが利用しやすい環境にあり、公共交通へのアクセス手段など、自転車活用の可能性が大きいものと考えられます。

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%

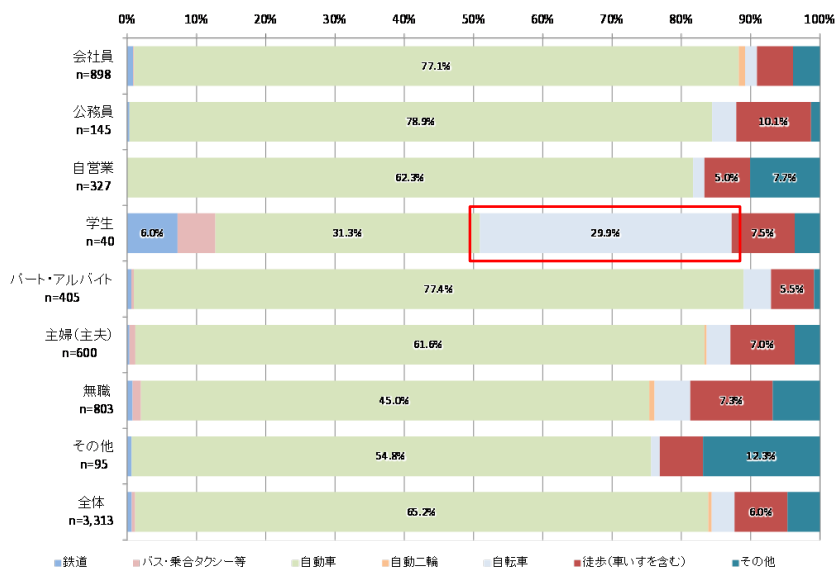


図 職業別の移動手段トリップ割合

出典：高校生アンケート調査、市民アンケート調査（2021年度）

3-4 公共交通に対する意識に関する課題

①公共交通の維持に対して市民の協力意識が高い

本市の公共交通の維持・充実に対する市民の意向について、市民の58.7%が「現状の費用負担を維持しつつ、サービスを維持するべき」という考え、29.5%が「費用負担は増えても、公共交通サービスを充実させるべき」という考えであると回答しています。

市民の88.2%が費用負担を維持、あるいは増加させるべきという考えであり、費用負担を減少させるべきという考えは5.6%と限定的であるなど、公共交通サービスに対して一定の財政負担をするべきであるという考えを持っていることがわかります。

また、公共交通を維持・充実させるために負担しても良い1か月の金額は全世代において「1,000円以上」が最も多いなど、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として考えられます。

こうした市民の意向なども踏まえつつ、今後の公共交通の維持に向けた負担等のあり方を検討することが重要です。

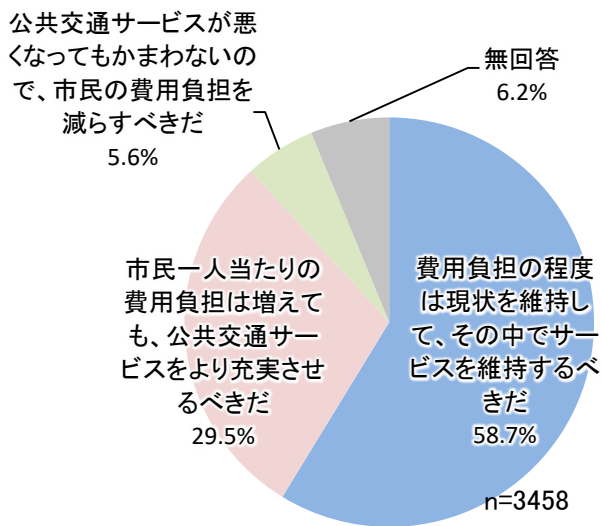


図 公共交通を維持・充実に対する考え

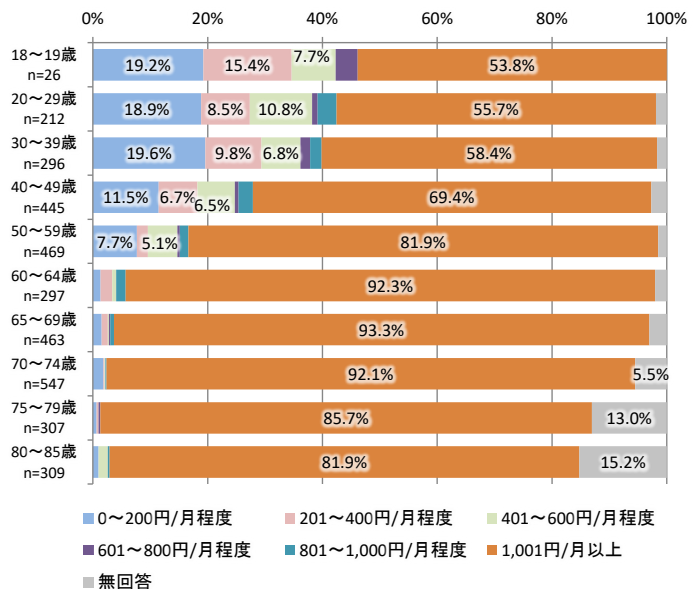


図 公共交通の維持に向けて負担しても良い金額

出典：市民アンケート調査（2021年度）

②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

公共交通に対するイメージとして、「公共交通を使うことで環境保護や脱炭素に貢献すると思う」や「自家用車よりも健康維持に役立つ」などの項目で半数以上が「そう思う・ややそう思う」と回答しており、公共交通の利用によるメリットについて、市民のなかでも十分な認識がある実態がみられます。

また、市民ワークショップでは、公共交通の良い点として「バス車内がキレイ」や「運転手の対応が良い」など、車内環境や乗務員対応に対するプラスの評価の意見が多く挙げられています。

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を、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、乗務員対応など）に対してプラスの評価を持っていることは強みとして考えられます。

他方で、抽象的な観点からのポジティブな理解が、そのまま公共交通の利用に繋がっているものではないため、公共交通のネットワーク整備や利用環境の改善、情報提供などを通じて、抽象的な理解から実際の利用への“橋渡し”を積極的に進める必要があります。

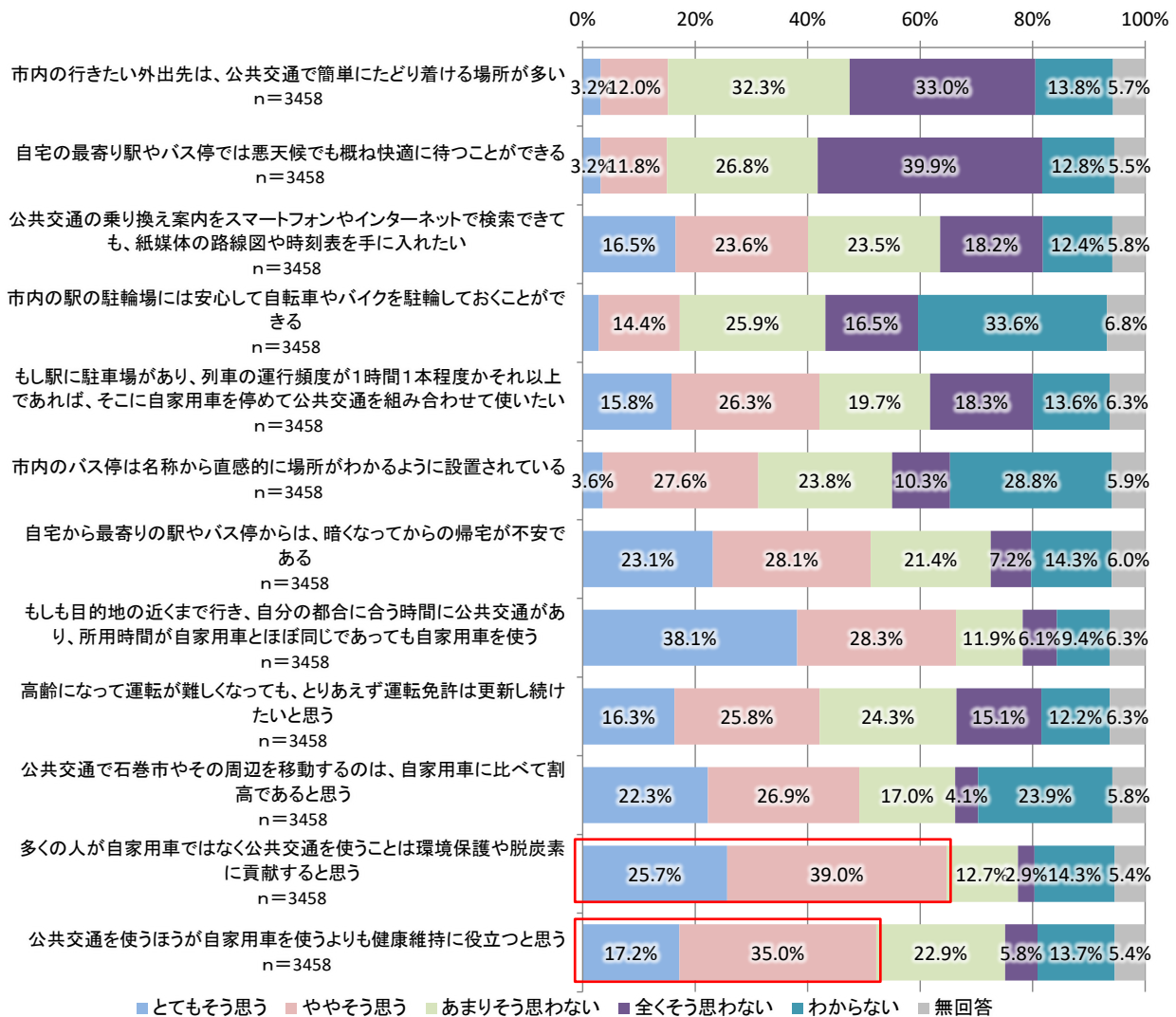


図 石巻市の公共交通サービスについて

出典：市民アンケート調査（2021年度）

③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

市内の通勤者は8割近くが自家用車を利用して通勤していますが、市内の企業・施設等においては、企業としての社会貢献活動の一環や、従業員の事故の危険性低減等を目的として、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がみられます。

企業との連携を図りながら、通勤時における公共交通の利用を促進することで、公共交通の利用者の増加による持続性の向上に期待されるだけでなく、通勤時間帯などの市内の渋滞・混雑等の緩和や環境負荷の軽減などにも期待されます。

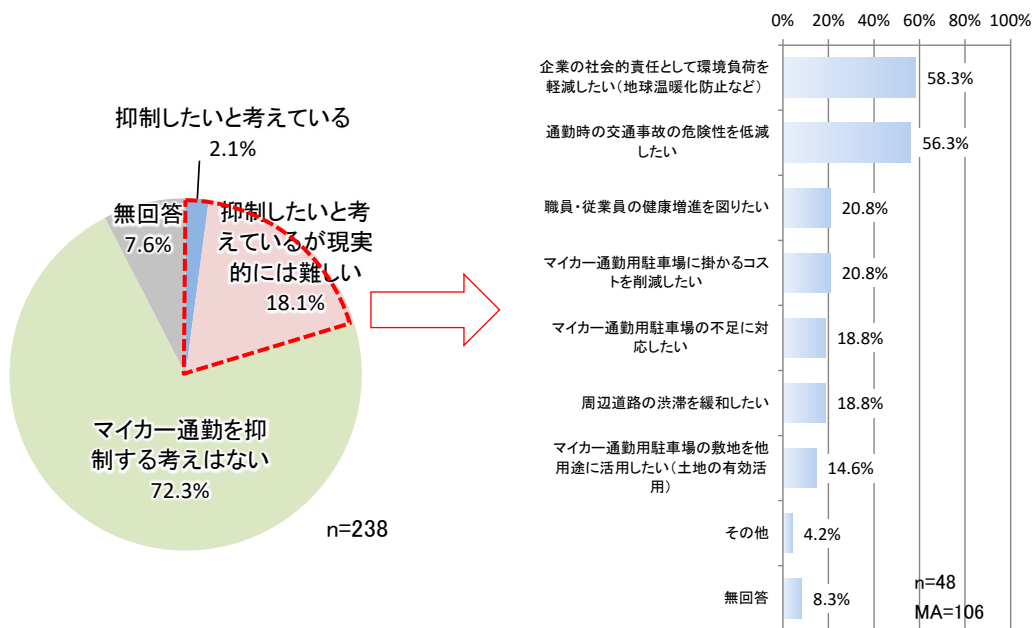


図 従業員に対するマイカー通勤抑制の考え

図 マイカー通勤抑制を考える理由

出典：施設等アンケート調査（2021年度）

4. 公共交通の課題に対する解決の方向性

前項までに整理した本市の公共交通に関する課題に対する解決の方向性（施策展開の方向性）について、基本目標の考え等に基づき、以下の通り設定します。

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

- ・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
- ・市街地に公共交通の不便な地域が存在
- ・住民バス等の利用が低迷・非効率な運行
- ・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
- ・市民の日常生活における過度な自家用車への依存

■公共交通の利用環境等に関する課題

- ・主要な拠点における基本的な案内設備等やバリアフリー機能が不十分
- ・バス停における案内等の不足や待ちにくい環境が散見
- ・路線バスに関する運賃設定がわかりづらい状況
- ・市内において IC カード未対応の範囲が存在

■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
- ・公共交通の取組に関する情報提供が不足

■各属性への公共交通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
- ・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実態
- ・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
- ・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

●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
- ・公共交通以外の移動サービスが運行

■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

■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
- ・若い年齢層では主に自転車を活用

■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
- ・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

石巻市の地域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

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

- ・人口や企業等が集積する市街地において、居住環境としての魅力向上や集まりやすい市街地を形成するため、公共交通サービスの強化や利用しやすい環境の構築を図ります。
- ・郊外部においても安全・安心な生活環境を確保するため、市街地へのアクセス性の向上など、公共交通の利便性の向上を図ります。

方向性2: 公共交通を待ちやすい利用環境等の確保

- ・利用者が安全・安心に待ち合うことができる環境の確保に向け、鉄道駅やバス停の待合環境や、案内・情報提供などの整備状況等において、全体的な「底上げ」を図り、主要な拠点だけではなく公共交通システム全体としての利用環境の向上を図ります。

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

- ・地域住民や企業などのさまざまな主体との連携や、都市計画・福祉・観光などの他分野の政策との戦略的な連携による、公共交通の利用環境の改善や、公共交通志向型の都市への戦略的な転換に向けた仕組みづくりを図ります。

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

- ・公共交通を利用する上で、誰もが利用しやすく・わかりやすい環境の構築に向けて、公共交通に関する情報発信や案内表示など、アナログ・デジタル両面での改善を行うことにより、情報等のわかりやすさの向上を図ります。

方向性5: 公共交通の安定的な運営に向けた基盤の確保

- ・公共交通を将来的にも継続的に確保・維持するため、運行に係る財政的なリソースの確保や、担い手となる交通事業者の人的リソースの確保などを支援し、安定的な運営基盤の確保を図ります。