

## 第1章 宮城県地域公共交通計画について

### 【計画策定の趣旨】

- ・ 県は、令和2年度に「宮城県地域交通プラン」を任意計画として策定した。（計画期間：令和3年度から令和7年度）
- ・ 令和6年度以降も、国庫補助を継続して活用するには、地域交通法に定める地域公共交通計画としての位置付けが必要となること、新型コロナウイルス感染症の感染拡大から社会経済活動が回復基調となっていること、地方鉄道の利用促進等が求められていること等から、一定の見直しが必要となっている。
- ・ 上記を踏まえ、「宮城県地域交通プラン」を一部見直し、地域交通法に基づく「宮城県地域公共交通計画」として策定する。

### 【計画の位置付け】

「新・宮城の将来ビジョン」における交通分野の取組を着実に実行するため、その理念を踏まえ、県民、交通事業者、市町村、県、国など関係者が連携、協働し、持続可能な地域公共交通の実現を図るべく取り組む施策の基本的な考え方を取りまとめるもの。

### 【計画期間】

令和6年度から令和7年度まで

### 【対象地域】

宮城県全域

## 第2章 本県の地域公共交通における現状と課題

### 1 社会情勢(主なものを抜粋)

#### 人 口

- ・ 老年人口(65歳以上)は増加を続け、総人口に占める割合も令和22年には37%を超えると推計され、「交通弱者」の増加が予想される。

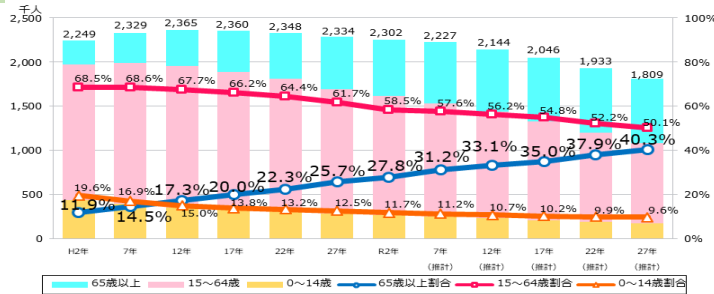


図2-1-1 宮城県の人口推移と将来見込  
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」

#### 感 染 症 の 影 響

- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による外出自粛等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少。今後はこれらの利用者の早期回復が求められる。

### 2 交通モード別の状況

#### 鉄 道

- ・ 利用者は、令和元年度までは、仙台市地下鉄東西線の開業等によりやや増加傾向で推移してきた。
- ・ 一方、利用者数が低迷している地方ローカル線については、沿線市町と共に、利用促進に向けた取組を推進しているところである。

#### バ ス

- ・ 乗合バスで、複数市町村間を結ぶなどの国庫補助要件を満たす路線については、地域間幹線系統として、国、県、沿線市町が補助することで、広域的なネットワークの維持に努めている。
- ・ 住民バスは、人口減少等も影響し、市町村の財政負担が大きくなっている。

#### 離島航路

- ・ 本土と結ぶ唯一の交通手段であり、島民の生活には欠かせないため、必要な便数の維持、確保が重要。

#### タ ク シ ー

- ・ 本来業務のほか、住民バスやデマンド型乗合タクシーの運行を市町村等から受託している事業者もある。
- ・ 担い手不足等から、今後事業者の縮小や撤退も懸念される。

### 3 地域別の状況(具体的なデータをもとにより詳細な分析を記載)

地域公共交通を持続可能なものとしていくため、県内を、県南、仙台都市圏(黒川、塩竈、亘理・名取)、県北及び沿岸部(石巻、気仙沼)の地域に分け、地域別に通勤・通学流動等を分析。

### 4 課題

現状の分析から、本県における地域公共交通における課題は次のとおりであり、課題に対応した施策等を検討していく必要がある。

#### ① 地域公共交通の維持確保の困難化

- ・ 利用者の減少や原油価格等高騰に伴う維持管理経費の増大等の様々な要因により、公共交通の収益は悪化傾向。
- ・ 運転士等、地域交通を担う人材の高齢化が進み、担い手不足が続いている。

#### ② まちづくりやライフスタイルの変化に応じた県内の交通体系の再構築

- ・ 住民の生活の変化に伴う多様なニーズに対応した交通体系の再構築が必要。

#### ③ 交通弱者への対応

- ・ 運転免許返納に関して、様々な推進策が取られている。返納後の移動手段を確保する施策展開が必要。
- ・ 地域住民の特性等に応じた地域交通の維持・確保が課題。

#### ④ 広域的な移動需要への対応

- ・ 他市町村からの流入や流動が見られる地域が、県内でも複数存在している。
- ・ 鉄道や路線バスなどの広域的な移動と、自治体運営のバス交通や予約型交通などの地域内の移動との利便性を高める必要がある。

#### ⑤ 住民ニーズの的確な把握と限りある交通資源の総動員

- ・ 時間帯毎や停留所毎、周辺施設の利用時間などを考慮し、利用者のニーズを把握した上で、それに対応した地域公共交通サービスの整備が必要。

#### ⑥ 利用促進の効果的な取組

- ・ 買物や通院等の利用者のニーズを的確に捉えた施策等の実施、観光需要の回復の機をとらえたプロモーションなどの取組も有効と考えられる。

## 第3章 基本方針 第4章 基本的な施策

【基本理念】 誰もが安心して住み続けられる、地域の暮らしを支える地域公共交通の実現

【基本方針】

### 1 安心して生活できる

#### 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

人口減少、少子高齢化がさらに進展することを見据え、まちの賑わい創出を含めたまちづくりや地域活性化の取組と連動しながら、マイカーに過度に依存したライフスタイルを見直し、鉄道、バス、タクシー、マイカー等の様々な交通手段を相互補完的に組み合わせることにより、広域的な移動と地域内の移動との利便性を高め、効率的で持続可能性の高い地域公共交通ネットワークを構築することで、あらゆる住民が移動に困らずに安心して生活できるよう取り組んでいきます。

### 2 地域交通の活性化のための連携と協働

地域住民が自分たちの地域の交通を守り、育てていく意識を醸成するとともに、観光や通学、買い物弱者対策等の関係する分野の施策との連携や、限りある交通資源を総動員し、先進的な事例も参考としながら、民間企業、地域で活動しているNPO、住民組織やボランティア等と協働しながら、地域にとって必要な地域交通の構築に取り組んでいきます。

### 3 安全で安心な交通環境の整備

交通施設のバリアフリー化を推進し、鉄道やバス等の利用環境を整備することにより、高齢者等が外出ししやすい環境を作り出すほか、輸送の安全を図り、時代に即した外出しなくなる支援と合わせてハード・ソフトの両面から、安全で安心な交通環境の整備を推進します。

【基本的な施策】

#### (1) 地域交通ネットワークの維持

- ・ バス・離島航路・地域鉄道への支援
- ・ 地域のニーズを踏まえた交通モードの導入

#### (2) まちづくりとの連携

- ・ 市町村地域公共交通計画策定の支援

#### (3) 地域交通の利便性の向上

- ・ 交通拠点機能の充実化
- ・ 複数の交通モードの連携強化
- ・ 情報提供の改善・充実

課題①・②・③・④・⑤・⑥に対応

#### (4) 公共交通の利用促進

- ・ モビリティマネジメントの推進

#### (5) 最先端技術の活用

- ・ ICTによるサービスの推進

#### (6) 高齢化の進行に対応した取組

- ・ 高齢運転者の免許返納支援策

課題①・③・④・⑤・⑥に対応

#### (1) 住民やNPO等との協働・担い手の育成

- ・ 地域交通の新たな枠組み検討
- ・ 地域共助や協働に対する意識醸成

#### (2) 交流人口の拡大

- ・ 観光需要にも対応する公共交通の整備
- ・ 交通シェアリングの導入
- ・ 乗って楽しい公共交通の取組

課題①・③・⑤・⑥に対応

#### (1) バリアフリー化の推進

- ・ ノンステップバス等の導入促進

#### (2) 交通渋滞の緩和

#### (3) 脱炭素社会の構築に向けた低公害車等の普及促進

#### (4) 交通安全の推進

- ・ 安全運転の啓発

#### (5) 災害時における交通手段の確保

- ・ 災害発生時の移動手段の確保対策

## 第5章 計画の推進体制と検証

【推進体制】 推進及び進捗状況の管理は、「宮城県地域公共交通活性化協議会」が行う。

【目標指標の設定】 本計画の実効性を担保するため、将来像ごとに数値目標を定め、施策の進捗状況を管理する。

【将来像1】 まちづくりと連携し、地域の実情に即した地域交通の維持や充実が図られ、誰もが住み慣れた地域で安心して住み続けられる社会が実現しています。

目標指標	プーラ策定時	終期時点	現状
①地域公共交通の充実等の満足度	新規	50%以上	未測定
②1人当たり年間公共交通機関利用回数	121回(H30)	127回	90回(R2)
③広域的な地域公共交通計画策定件数(累計)	1件(R2)	2件	1件(R5)
④広域的な乗継拠点の待合環境の改善件数(累計)	新規	10件	3件(R4)
⑤バス情報等のオープンデータ化市町村数(累計)	無し(R2)	35市町村	5市(R5)
⑥自動運転実証運行実施数(累計)	2件(R2)	7件	4件(R4)

【将来像2】 行政や交通事業者、地域住民、NPO、企業など各主体が、分野や既存の枠組を超えて連携し、地域交通を協働して支え、まちづくり活動の担い手を育てていく体制が整っています。

目標指標	プーラ策定時	終期時点	現状
⑦自家用有償旅客運送導入件数(累計)	新規	4件	0件(R4)
⑧地域交通を運営する住民組織数(累計)	19団体(R2)	24団体	24団体(R3)
⑨県内都市間高速バス利用者数	1,716千人(R1)	1,800千人	1,107千人(R3)

【将来像3】 交通施設のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化などの整備が図られ、誰もが円滑に移動し、社会参加できる環境が実現しています。

目標指標	プーラ策定時	終期時点	現状
⑩低床バス導入率	62.8%(R2)	80.0%	70.9%(R4)
⑪【参考】バリアフリー化された鉄道駅舎数(累計)	84駅(R2)	87駅	87駅(R5)
⑫道路交通事故の発生件数と死傷者数	44人(24H死者) ・483人(重傷者)(R2)	44人(24H死者) ・510人(重傷者)(R4)	37人(24H死者) ・440人(重傷者)(R4)