

宮城県地域公共交通計画

令和3年度～令和7年度

素案



令和6年●月
宮 城 県

〔表紙について〕

令和2年9月女川駅前での光景

東日本大震災の復興支援として関西地方のバス事業者から譲渡されたミヤコーバスの車両（石巻市と女川町を結ぶ幹線系統）と、令和2年7月から2か月間試験運行された町内循環バスが並び、震災復興後の地域交通の連携の様子の一コマです。

目 次

第1章 宮城県地域公共交通計画について

1 計画策定の趣旨	1
2 本計画の位置付け	1
3 本計画の計画期間	2
4 本計画の対象となる交通モード	3
5 本計画の対象地域	4

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	5
2 交通モード別の状況	18
3 地域別の状況	36
4 課題	44

第3章 基本方針

1 基本理念	47
2 交通の将来像	47
3 基本方針	48

第4章 基本的な施策

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	50
2 地域交通の活性化のための連携と協働	65
3 安全で安心な交通環境の整備	70

第5章 計画の推進体制と検証

1 計画の推進体制	74
2 関係者の役割分担	74
3 目標指標の設定	75

参考資料

1 用語解説	78
2 宮城県地域公共交通活性化協議会設置要綱	81

本文中の右肩に数字が付いている用語は参考資料の用語解説に記載しています。

第1章 宮城県地域公共交通計画について

1 計画策定の趣旨

県では、平成20年3月に「宮城県総合交通プラン」を策定し、平成24年度の改訂では、平成23年3月11日に発災した東日本大震災からの復旧・復興に対応するため、「災害に強い交通基盤の整備」「生活に必要な交通の維持と利便性の向上」などの施策を掲げ、着実に推進してきました。

しかし、人口減少に伴い、地域公共交通の利用者数が地方部を中心に減少している中で、令和2年以降は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって、公共交通機関の利用者が激減し、交通事業者は大きな打撃を受けるとともに、感染拡大を契機とした在宅勤務等やオンライン化など新しい生活様式が普及する中で将来に向けて地域公共交通の在り方が問われています。

令和2年には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化法」という。）の一部が改正され、地方公共団体が中心となり、従前のまちづくりと連携した面的な地域公共交通ネットワークの再構築に加え、地域の輸送資源の総動員や既存の公共交通サービスの改善により、持続可能な地域公共交通の確保を図ることとされているところです。

本県においては、令和2年度に「宮城県地域交通プラン」（計画期間：令和3年度から令和7年度）を任意計画として策定し、地域公共交通を取り巻く環境がより厳しさを増す中で、県として、県内の地域公共交通の考え方を示し取組を進めているところです。

しかしながら、令和6年度には、国が定める国庫補助事業の経過措置期間が終了することに伴い、現在の「宮城県地域交通プラン」については、活性化法に定める「地域公共交通計画」としての位置付けが必要となることに加え、新型コロナウイルス感染症が感染症法上の「5類感染症」に移行され、社会経済活動が回復基調となっていること、更なる活性化法の改正に基づき、地方鉄道の利用促進等が求められていることから、一定の見直しが必要となっています。

そのため、本計画の策定にあたっては、活性化法に基づく「宮城県地域公共交通活性化協議会」を組織し、地域公共交通を取り巻く外部環境の変化に適切に対応していくため、現行の「宮城県地域交通プラン」の内容を踏襲しつつ、活性化法に基づく「宮城県地域公共交通計画」として策定するものです。

2 本計画の位置付け

本計画は、県の総合計画「新・宮城の将来ビジョン」（2021年～2030年）における交通分野の取組を着実に実行するため、その理念である「富県躍進！ “PROGRESS Miyagi”～多様な主体との連携による活力ある宮城を目指して～」を踏まえ、県民、交通事業者、市町村、県、国などの関係者が連携、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たものであり、今後、市町村等が策定する地域公共交通計画の指針となるものです。個々の施策の詳細は、実施に当たってその都度個別に検討するものとします。

また、現行の「宮城県地域交通プラン」に引き続き、関係するSDGs¹の視点を踏まえつつ、地域公共交通はまちづくりをはじめ、福祉、買い物弱者対策、教育、観光など他の分野とも大きく関わることから、関連する県の各種計画とも連携していきます。

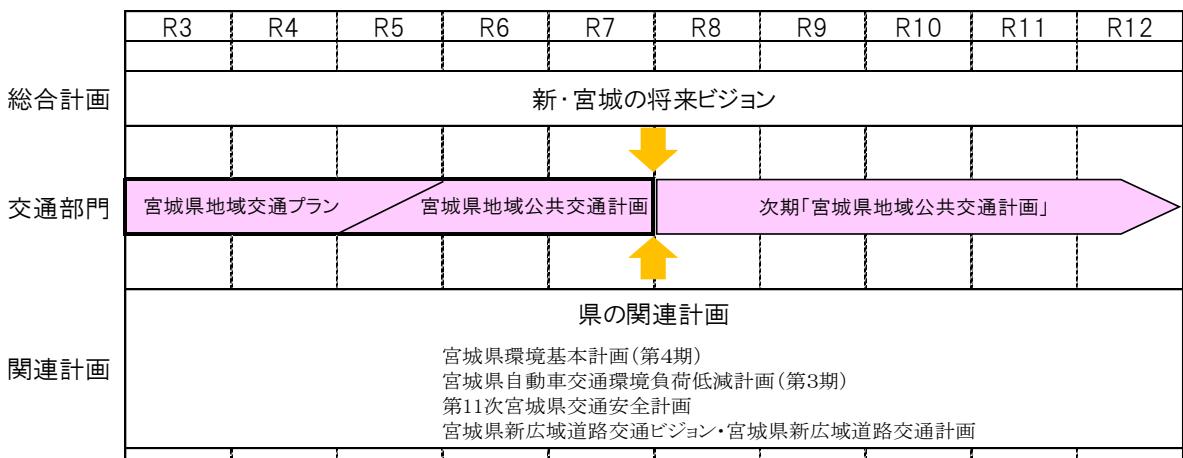


図 1-2-1 計画の位置付け概念図



図 1-2-2 関係するSDGsのゴール

3 本計画の計画期間

現行の「宮城県地域交通プラン」では、令和3年度を初年度とし、令和7年度までの5年間の計画とし、「新・宮城の将来ビジョン」(2021年～2030年)の10年間を見据え、計画最終年度となる令和7年度(2025年度)を目途に、令和8年度以降の計画を検討していることから、今回策定する本計画の計画期間は、令和6年度から令和7年度までの2年間とします。

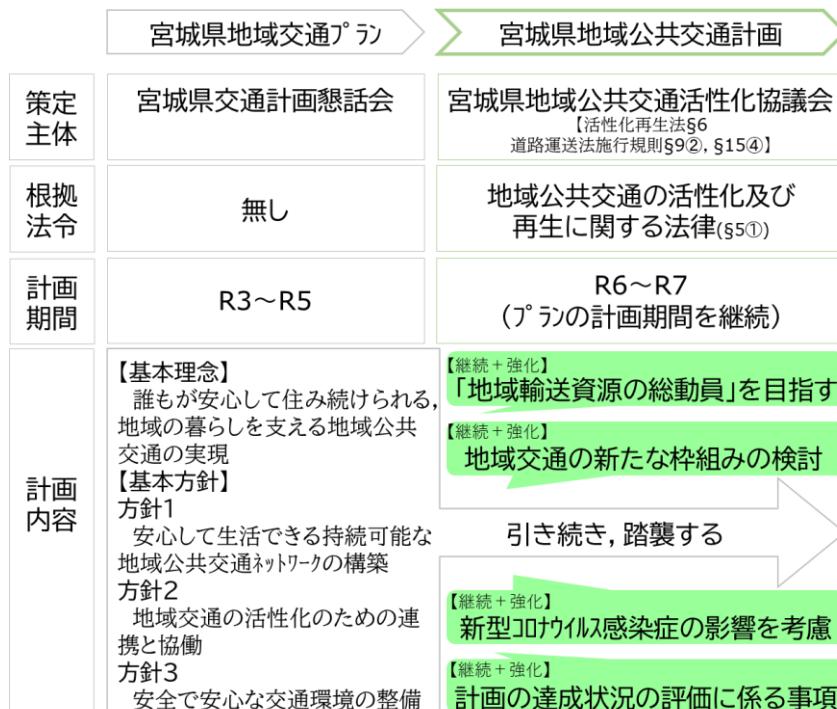


図 1-3-1 宮城県地域公共交通計画について

4 本計画の対象となる交通モード

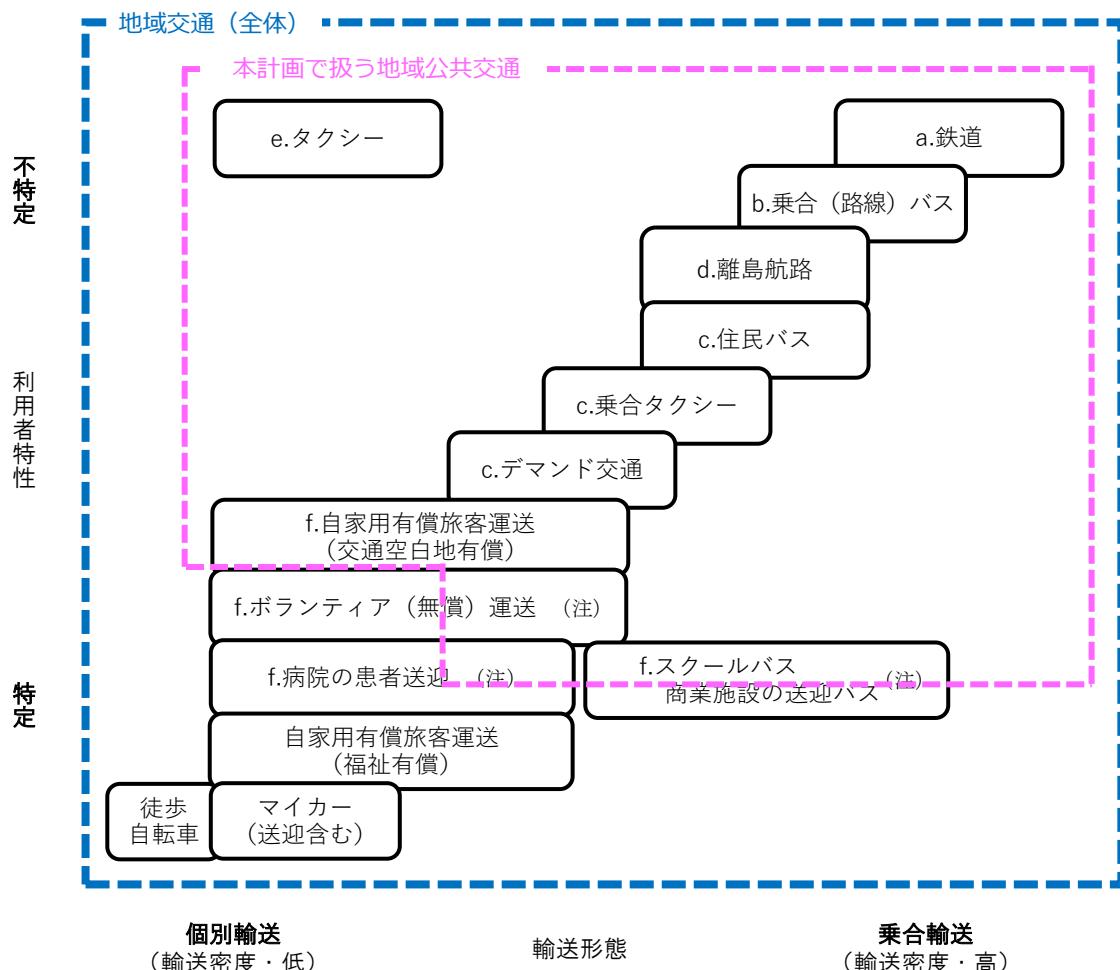
本計画では、地域内のあらゆる移動手段を「地域交通」と定義付けし、次の交通モードを「地域交通」における「地域公共交通」として取り扱います。各交通モードの役割を踏まえ、今後の施策を検討します。

- a. 鉄道（JR、仙台空港鉄道、阿武隈急行、仙台市地下鉄）
- b. 乗合バス（事業者が自主運行するもので、特に地域間幹線系統²⁾）
- c. 住民バス（市町村等が運営するもので、乗合タクシー³⁾、デマンド交通⁴⁾を含む。）
- d. 離島航路
- e. タクシー
- f. その他、自家用有償旅客輸送⁵⁾、ボランティア輸送（一般混乗⁶⁾化したもの）など

[参考]

地域公共交通の定義（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第1号）

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。



(注)ボランティア(無償)運送、スクールバス及び各施設の送迎のうち、利用者を限定せず、不特定多数が利用するものを本プランでは地域公共交通として取り扱う。

出典:国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」(一部改変)

図 1-4-1 本計画の対象となる交通モード

5 本計画の対象地域

宮城県全域とします。本計画で掲げる施策の全てが全域に一様に適用されるものではなく、人口構成や産業構造など、それぞれの地域の状況に照らして検討することが必要です。

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

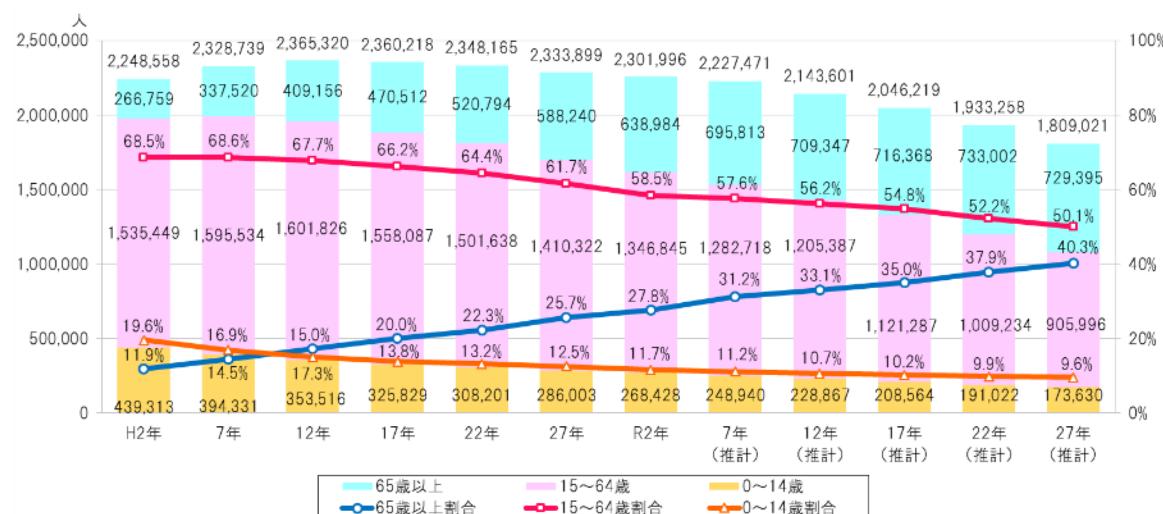
(1) 人口

本県の人口は、平成 15 年の 237.2 万人をピークに減少に転じた後、減少傾向が続き、令和 22 年には 193.3 万人まで減少すると推計されています。

また、年少人口（0 歳～14 歳）や生産年齢人口（15 歳～64 歳）が減少する一方、老人人口（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ています。

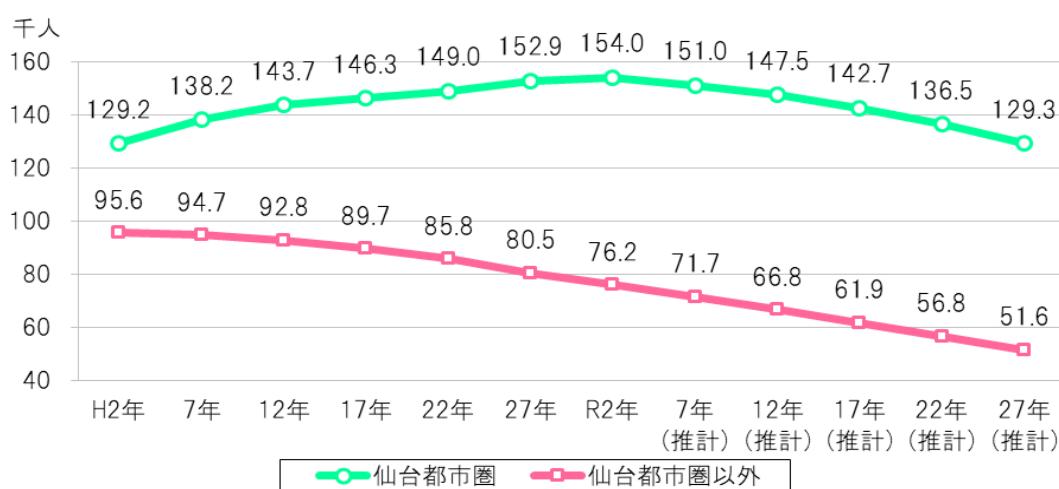
圏域別では、仙台都市圏は増加傾向で推移してきましたが、まもなく減少に転じると見込まれ、それ以外の圏域は一貫して減少が続いているです。

このようなことから、高齢者を中心とした交通弱者が増加する一方、公共交通機関の利用者やそれを支える担い手が減少していくと予想され、持続的な地域公共交通の構築が課題となります。



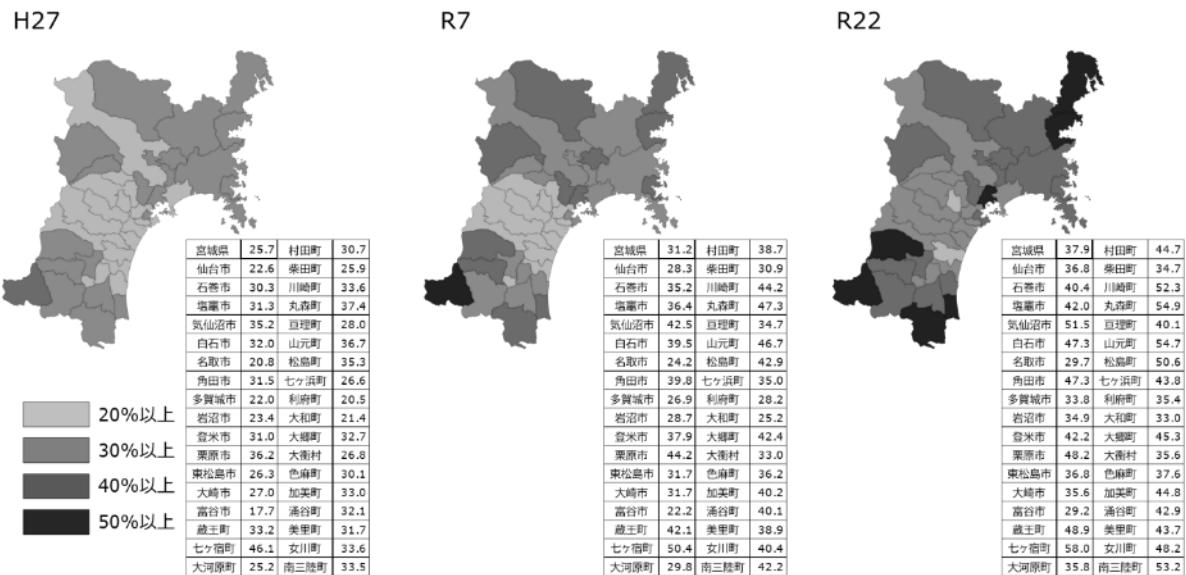
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年 3 月推計）」

図 2-1-1 宮城県の人口推移と将来見込



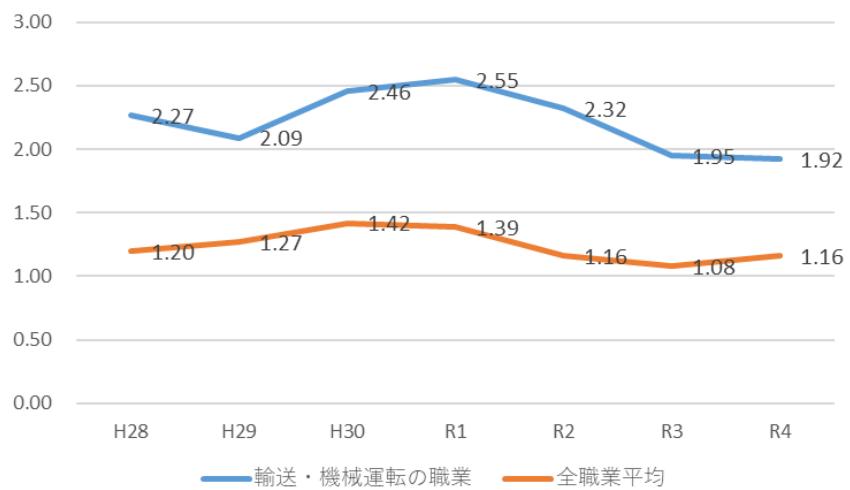
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年 3 月推計）」

図 2-1-2 仙台都市圏と仙台都市圏以外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)」

図 2-1-3 県内市町村の高齢化率の分布



出典: 厚生労働省宮城労働局 求人・求職バランス

図 2-1-4 有効求人倍率（常用パート含む。）の推移（各年 4 月時点）

(2) 自動車交通の変化と高齢化による影響

本県の世帯当たりの乗用車保有台数は令和 2 年では 1.32 台となっており、乗用車の利用を前提としたライフスタイルが定着し、商業施設や医療施設の郊外への移転や生活圏の広域化が進んでいることが想定されます。

また、運転免許保有の動向として、高齢者人口の増加に伴い、高齢者（65 歳以上）の運転免許保有者数が増加しています。このことに関連して、本県においても運転免許返納件数が増加傾向にあり、地域公共交通に期待される役割が大きくなっていくことが見込まれます。

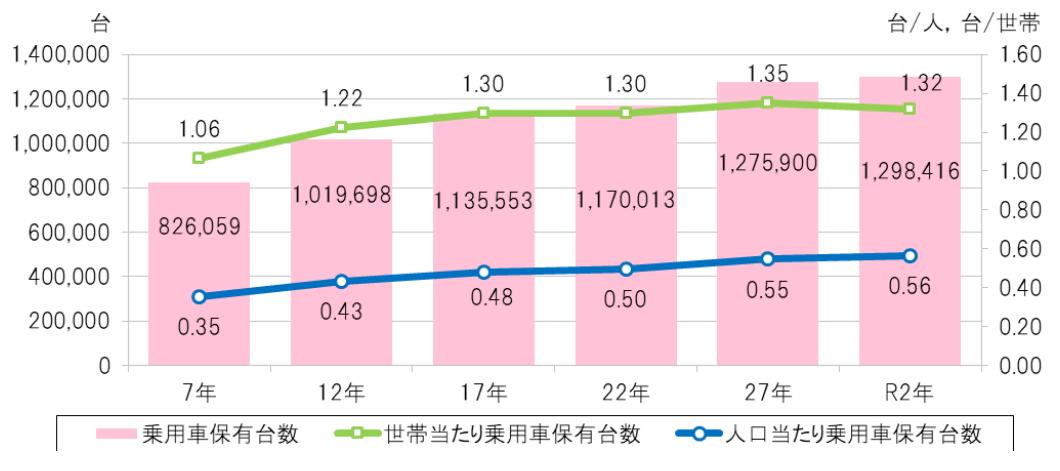


图 2-1-5 本県の乗用車保有台数の推移



图 2-1-6 本県の運転免許保有者数の推移

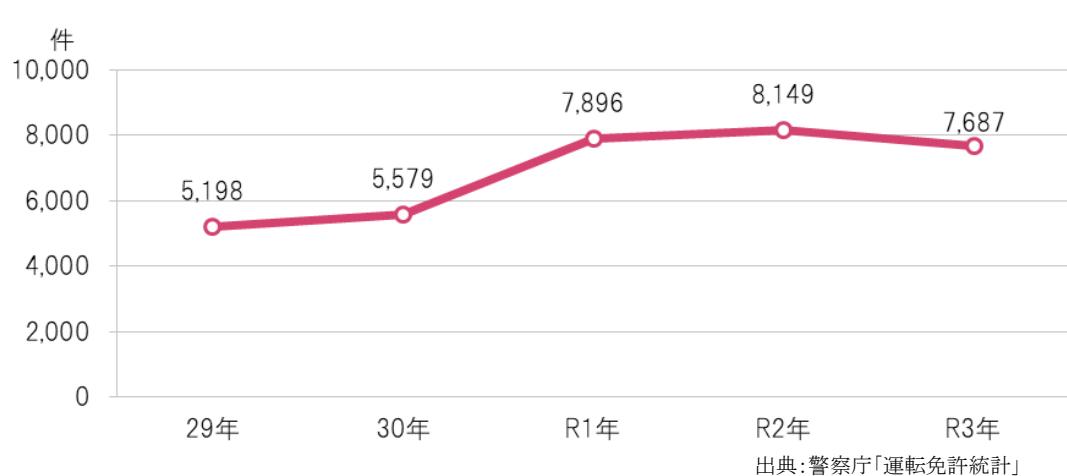
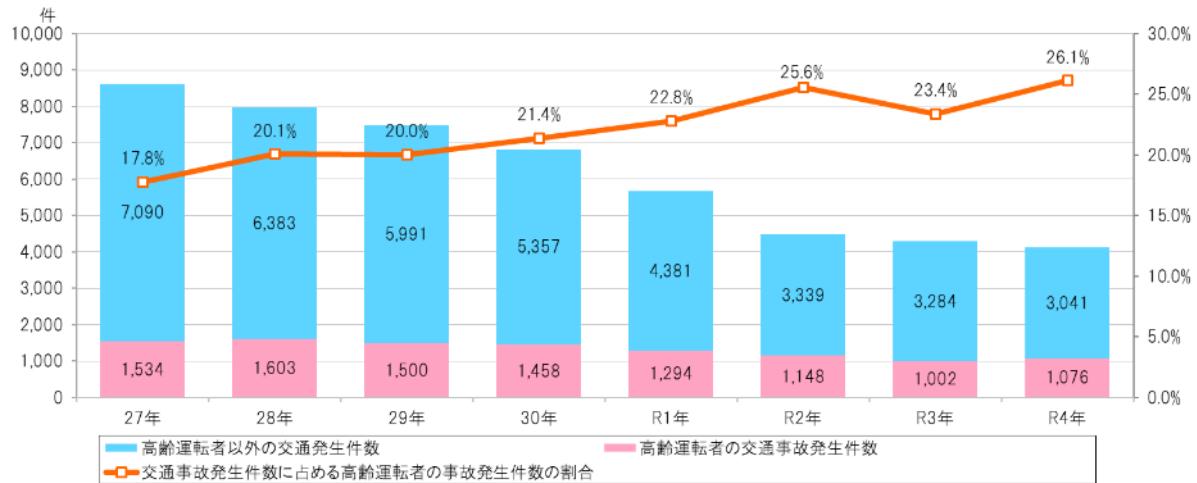


图 2-1-7 本県の運転免許返納件数の推移

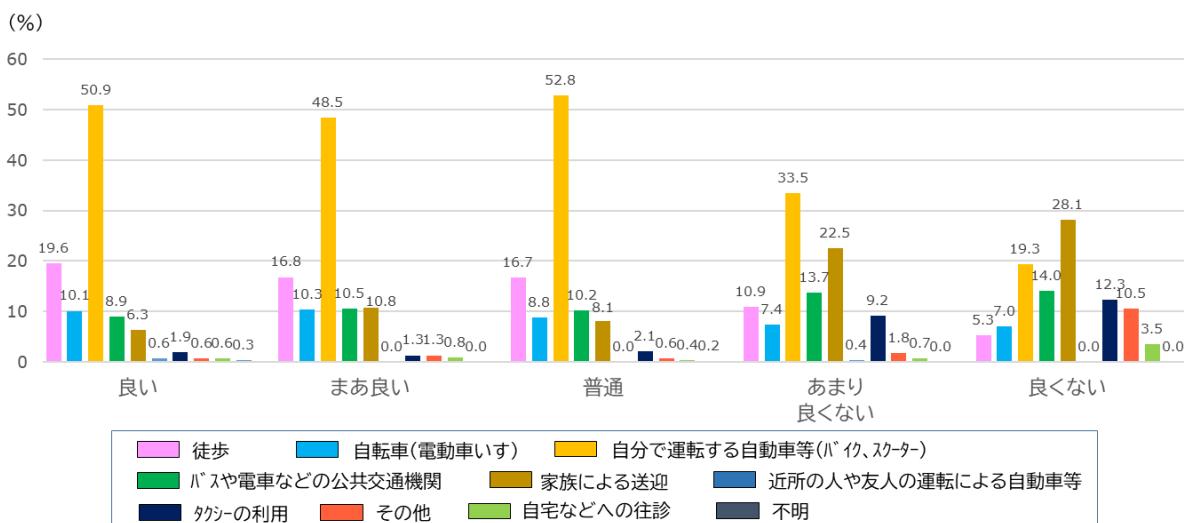


出典:宮城県警察「宮城県の交通事故発生状況」

図2-1-8 本県の交通事故発生件数の推移

(3) 通院に係る移動手段

内閣府の平成30年版高齢社会白書に記載された「医療サービスの利用と移動手段」では、医療サービスを利用している人のうち、利用時の移動手段を主観的な健康状態別にみると、健康状態が「良い」「まあ良い」「ふつう」である人ではいずれも「自分で運転する自動車等」が約半数を占めて最多、次いで「徒歩」であるのに対し、「良くない」人では「家族による送迎」が3割弱で最多、次いで「自分で運転する自動車等」という結果でした。「バスや電車などの公共交通機関」は全体で3番目から4番目となっており、概ね健康状態が「良くない」に近付くほど、公共交通機関を利用する割合が高くなっています。



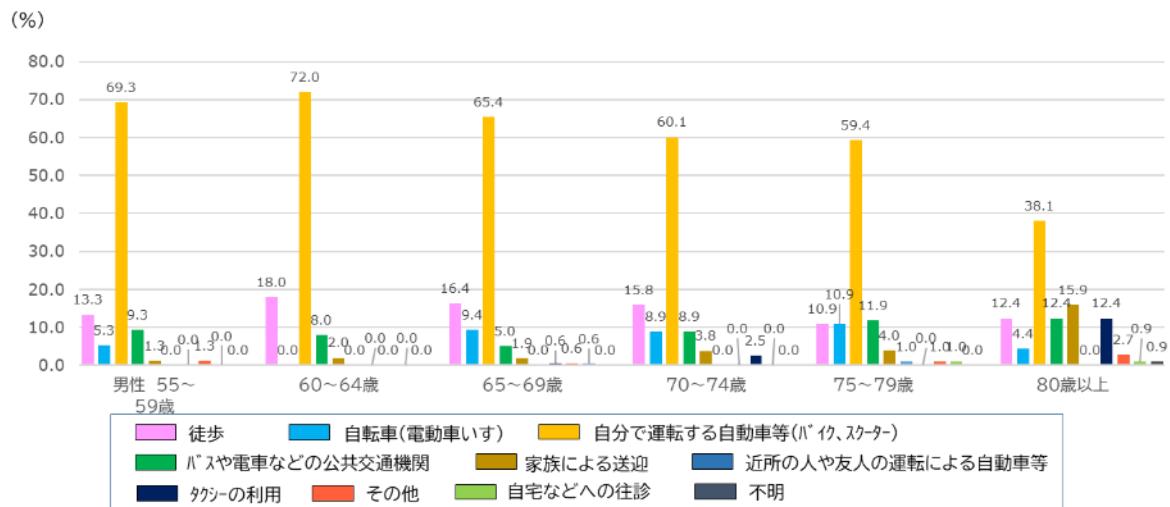
注) 調査対象は、全国の55歳以上の男女

出典:内閣府「高齢者の健康に関する調査」(平成29年度)

図2-1-9 「医療サービス」利用時の移動手段(択一回答) (主観的な健康状態別)

性・年齢別では、男性ではいずれの年齢層でも「自分で運転する自動車等」が最多となっています。女性では74歳までの各年齢層では男性と同様に「自分で運転する自動車等」が最多でしたが、70代後半及び80歳以上では「家族による送迎」や「徒歩」が多く、「自分で運転する自動車等」は70代後半で17.9%、80歳以上で10.8%と、他の性・年齢層と比較して著しく低い結果となりました。「バスや電車などの公共交通機関」は男性より女性の方が、利用する割合が高くなっています。概ね年齢が高いほど、割合が高くなっています。

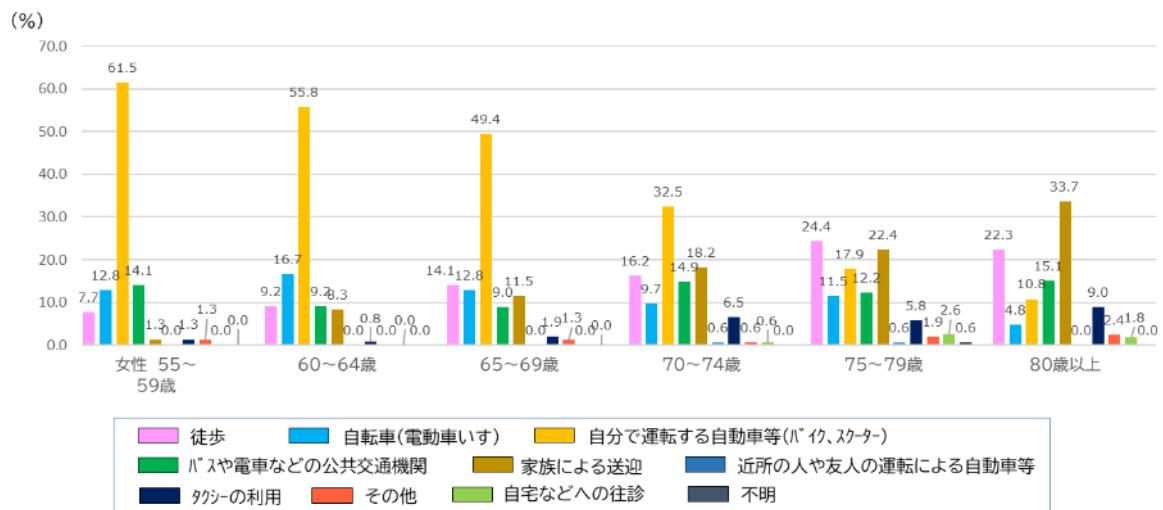
健康状態が「良くない」人や、高齢の方が、家族による送迎に頼る傾向も見られており、そうした家族の負担を考慮する観点からも、地域における公共交通機関の役割が重要です。



注) 調査対象は、全国の55歳以上の男女

出典:内閣府「高齢者の健康に関する調査」(平成29年度)

図2-1-10 「医療サービス」利用時の移動手段(択一回答)(男性)



注) 調査対象は、全国の55歳以上の男女

出典:内閣府「高齢者の健康に関する調査」(平成29年度)

図2-1-11 「医療サービス」利用時の移動手段(択一回答)(女性)

(4) バリアフリー化の推進

高齢者や障害者が公共交通機関を円滑に利用できるよう、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：交通バリアフリー法）により、旅客施設・車両や建築物等のバリアフリー化の推進が求められています。

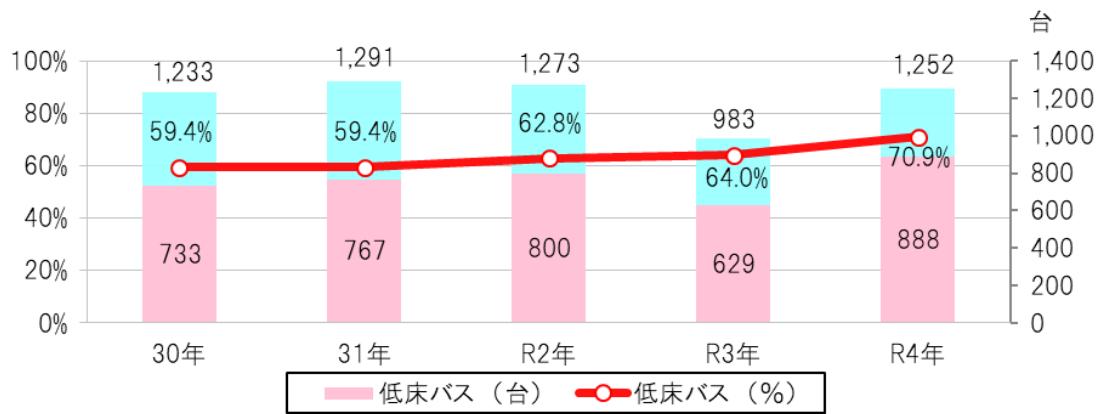
利用者数の多い仙台都市圏では、相対的にバリアフリー化が進んでいますが、それ以外の地域についても、利用状況や利用者のニーズに応じたバリアフリー化の推進が必要となっています。

また、交通事業者には、ハード面の整備だけではなく、接遇などのソフト面との一体的な取組が求められています。

表 2-1-1 県内の鉄道駅舎のバリアフリー化状況（令和3年度末）

	駅数	1日当たりの利用者数 3,000 人以上の駅 (A)	うちバリアフリー化 完了及び不要駅数 (B)		利用者数 3,000 人未満 バリアフリー化完了の駅 (C)
			完了駅数	進捗率 (B/A)	
JR	144	39	36	92.3%	7
仙台市地下鉄	29	29	29	100%	-
仙台空港鉄道	3	2	2	100%	1
阿武隈急行	8	0	-	-	-
合 計	184	70	67	95.7%	8
			(B+C)		75

出典：宮城県企画部地域交通政策課調査



各年3月 31 日現在の台数

出典：国土交通省東北運輸局「運輸要覧」

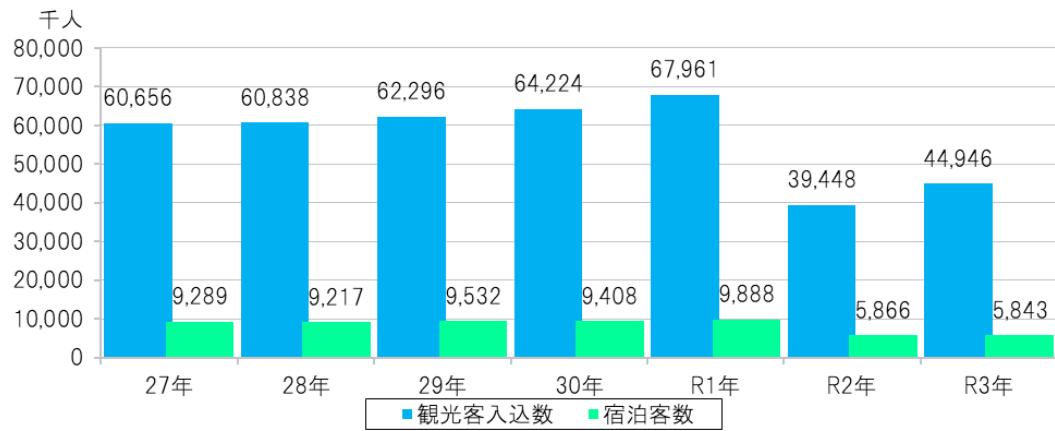
図 2-1-12 県内の乗合バス保有台数とそのうちに占める低床バス保有台数、導入率の推移

(5) 交流人口

人口減少により通勤・通学などの義務的移動による公共交通機関の利用者が減少する中で、地域を活性化させ地域公共交通を維持するためには、観光客を取り込むことも重要です。

近年、観光客入込数と宿泊観光客数は沿岸部を中心にイベントや観光集客施設の開業などに伴って増加しており、令和元年までいずれの数値も過去最高を更新し続けてきましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、全国的に観光需要が落ち込み、令和2年は減少に転じ、回復に時間を要しています。

旅行形態が団体旅行から個人旅行にシフトする中、マイカーの利用が多く、人気スポットやイベントであっても、必ずしも公共交通機関の利便性が高くない地点もあるため、移動手段を確保するとともに、急激に落ち込んだ観光産業の回復に向け、ウィズコロナ・アフターコロナの時代に即した観光客を取り込むための誘導策の工夫が求められます。



出典:宮城県経済商工観光部観光政策課「観光統計概要」

図 2-1-13 県内の観光客数の推移

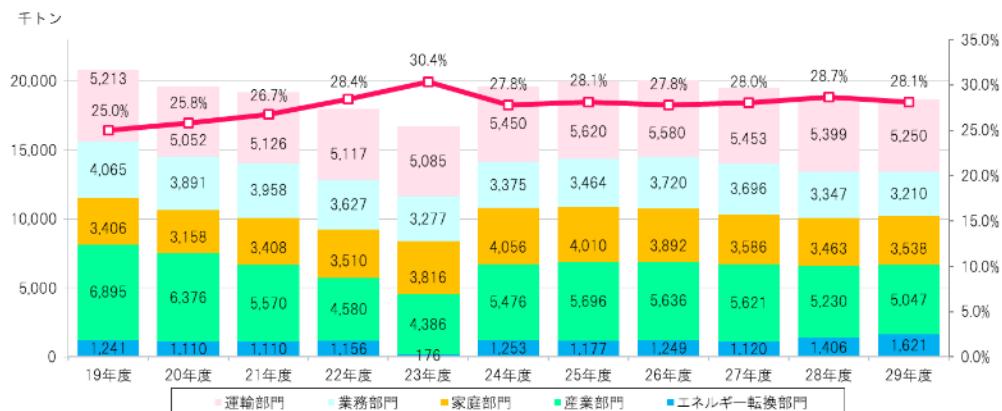
表 2-1-2 主要観光地点別入込数

圏域	観光地点	令和3年		令和2年		(参考)平成30年		前年対比(R3/R2)	
		入込数	宿泊客	入込数	宿泊客	入込数	宿泊客	入込数	宿泊客
仙南	蔵王(刈田山頂)	215,840	0	239,684	0	330,198	0	90.1%	-
	遠刈田温泉	376,334	135,077	429,635	145,903	667,150	259,679	87.6%	92.6%
	えぼしスキー場	78,260	0	64,910	0	132,730	0	120.6%	-
	白石城周辺	45,178	0	50,418	0	91,642	0	89.6%	-
	みちのく杜の湖畔公園	518,008	80,737	427,009	57,133	782,058	135,168	121.3%	141.3%
仙台	仙台城跡・瑞鳳殿・仙台市博物館等	437,676	0	482,819	0	985,840	0	90.7%	-
	八木山動物公園等	463,131	0	429,321	0	738,758	0	107.9%	-
	松島海岸	1,239,155	242,390	1,607,172	340,361	3,054,759	600,052	77.1%	71.2%
	鹽竈神社・志波彦神社	718,900	0	872,300	0	1,109,700	0	82.4%	-
	秋保温泉	595,237	469,888	677,831	540,198	1,120,573	877,680	87.8%	87.0%
	作並温泉	53,241	49,792	110,819	101,622	262,131	225,813	48.0%	49.0%
	泉ヶ岳・七北田周辺	210,774	23,456	155,913	16,641	214,002	40,618	135.2%	141.0%
大崎	定義如来	502,923	0	537,500	5,347	720,903	11,750	93.6%	0.0%
	鳴子温泉	449,300	180,400	482,000	231,300	931,900	392,400	93.2%	78.0%
	中山平温泉	96,200	18,500	108,000	22,900	163,500	41,500	89.1%	80.8%
	東鳴子温泉	47,800	19,500	62,100	22,700	102,400	33,800	77.0%	85.9%
	栗原 イワガミ平(栗駒山)	93,720	0	129,280	0	163,450	0	72.5%	-
登米	教育資料館	15,429	0	8,826	0	22,413	0	174.8%	-
	日和山	36,917	0	48,750	0	72,916	0	75.7%	-
	金華山	10,265	952	12,017	0	18,815	864	85.4%	-
気仙沼	気仙沼大島	324,802	0	265,563	0	93,687	0	122.3%	-
	岩井崎園地	138,900	0	106,500	0	76,080	0	130.4%	-
	唐桑半島	174,934	0	132,421	0	180,727	0	132.1%	-
	神割崎	61,353	9,765	19,842	8,569	101,269	10,025	309.2%	114.0%

出典:宮城県経済商工観光部観光政策課「観光統計概要」

(6) 地球環境への影響

県内における二酸化炭素排出量に占める運輸部門の割合は3割弱で、依然として高い割合で推移しており、なかでも自動車の排出割合が高いことから、自動車に過度に依存するのではなく、公共交通機関を上手に利用するとともに、水素エネルギーや電気を動力源とした、次世代の環境に配慮した車両への転換が求められます。



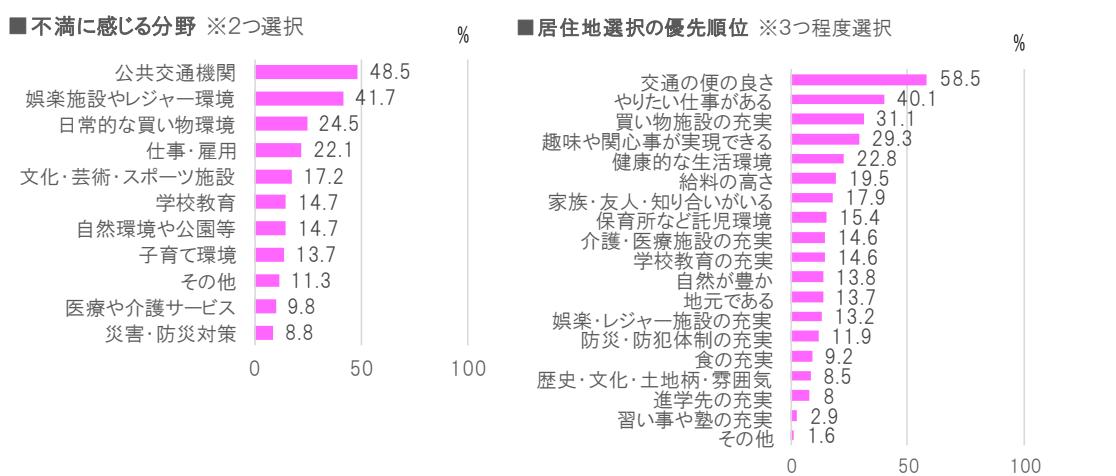
出典:宮城県環境生活部環境政策課「宮城県環境白書(資料編)」

図 2-1-14 部門別県内二酸化炭素排出量の推移

(7) 県民等の交通に対する意識

令和元年度に、県が若年層を対象に実施したアンケート調査では、回答者の半数近くが公共交通機関について何らかの不満を持っており、居住地を選択する際の基準として、交通の利便性が最も重要視されています。

また、市町村で実施された住民アンケート調査では、現状の公共交通に対する不満として、運行本数や時間が限られ、地理的な制約もあって、自分が利用したいと思うときに利用できない実態が垣間見える一方、既存の公共交通機関がなくなるかもしれないことへの危機感から住民主体の新たな輸送形態を望む意見も見られます。



出典:宮城県震災復興・企画部震災復興政策課「R1 若者WEBアンケート」

図 2-1-15 生活で不満を感じる分野・居住地選択の優先順位

表2-1-3 地域公共交通についての上位不満点・主な意見

A市	B市	C市	D町	E町
待合い環境	運行本数	運行本数	運行時間帯	運行本数
障害者の利用しやすさ	運行時間	運行時間帯	目的地までの所要時間	他機関との乗継
運行時間帯	待合い環境	バス停までの距離	バス停までの距離	運行ルート

■自由意見

- ・乗りたい区間、場所にバス停がない、遠い
- ・利用したい時間にバスが運行していない
- ・高齢者がバスの待ち時間で困っている(椅子や屋根)
- ・隣接する市町間のバスがない(地域の連携・移動)
- ・支線の充実
- ・地域住民主体のボランティア輸送ができるないか
(住民協働でやらないと長続きしない)
- ・高齢化が進み手遅れになる前に先手を打つ必要がある

出典:県内市町による住民・利用者アンケートから抜粋

県が市町村を対象に実施したアンケート調査では、市町村運営の定時定路線⁷バスや乗合タクシー、デマンド交通を既に実施している一方で、民間事業者による既存交通の活性化や、コミュニティカーシェアリング、ボランティア輸送、ICT⁸を活用した地域交通事業等新しい交通の取組について、関心を寄せている状況が伺えます。

表2-1-4 県内市町村における地域交通に関する取組の状況

		実施済	検討中	関心有	関心無
ア	民間事業者による既存交通の活性化(普及啓発等)	11%	11%	37%	20%
イ	市町村運営の定時定路線バス、定時定路線乗合タクシー	66%	0%	14%	9%
ウ	市町村運営のデマンドバス・タクシー	49%	14%	9%	17%
エ	NPO法人等による自家用有償旅客運送(市町村以外主体)	11%	0%	43%	31%
オ	タクシーコード配布(免許返納者や交通弱者に対する)	34%	3%	29%	17%
カ	カーシア(地域でコミュニティを形成し、車を共同利用)	3%	0%	40%	40%
キ	ボランティア輸送(地域内での自主的な助け合い)	9%	3%	54%	20%
ク	スクールバスを公共交通として活用	9%	3%	34%	40%
ケ	民間施設等が行う輸送サービスを公共交通として活用	0%	0%	34%	49%
サ	グリーンスローモビリティ ⁹ (時速20km未満で走行する低炭素型電動車)	0%	0%	31%	51%
シ	超小型モビリティ ¹⁰ (環境性能に優れた1人~2人乗り車両)	0%	3%	23%	57%
ス	自動運転バス・タクシー	0%	0%	46%	40%
セ	バースロケーションシステム(民間事業者分)	9%	0%	29%	46%
ソ	バースロケーションシステム(市町村運営分)	6%	3%	29%	49%
タ	バースオープニング化 ¹¹ (民間事業者分)	6%	3%	23%	51%
チ	バースオープニング化(市町村運営分)	14%	6%	23%	43%
ツ	地域交通の電子予約システム導入(デマンド交通、ライドシェア)	0%	9%	63%	17%
テ	コミュニティ交通等におけるキャッシュレス決済	3%	0%	60%	26%
ト	福祉部門と連携し、福祉車両を公共交通として活用	3%	6%	34%	40%
ナ	その他	0%	0%	0%	14%

出典:宮城県企画部地域交通政策課「令和3年度 宮城県内の地域交通現況調査」

(8) 地域公共交通計画の策定状況

県内では、令和5年4月現在、12の市町が地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）を策定しており、他に2町で策定中となっています。また、複数市町が連携して広域で策定された計画が1つとなっています。各自治体が策定する計画は、地域住民の要望や、事業者の実態を踏まえた、自治体が抱える課題と、それに対応した指針や施策が記載されており、各自治体が目指す持続可能な地域交通を具体的に指示示すものであり、多くの市町村の取組が必要となっています。

表 2-1-5 県内市町村における地域公共交通計画の策定状況

1	仙台市	仙台市地域公共交通計画
2	石巻市	石巻市総合交通計画
3	大崎市	大崎市地域公共交通計画
4	気仙沼市	第2次気仙沼市総合交通計画
5	白石市	白石市地域公共交通網形成計画
6	名取市	名取市地域公共交通計画
7	栗原市	栗原市地域公共交通網形成計画
8	蔵王町	蔵王町地域公共交通計画
9	山元町	山元町地域公共交通網形成計画
10	利府町	利府町地域公共交通網形成計画
11	女川町	女川町地域公共交通網形成計画
12	南三陸町	南三陸町地域公共交通網形成計画
13	福島市、柴田町、福島県 角田市、柴田町、丸森町、宮城県	阿武隈急行線地域公共交通網形成計画

注) 富谷市では、都市・地域総合交通戦略を策定している。

出典:宮城県企画部地域交通政策課

表 2-1-6 県内市町村「地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）」の概要

市町村名	項目	内容
仙台市	計画名	仙台市地域公共交通計画
	計画期間(年度)	R4(2022)～R6(2026)
	基本方針	1 公共交通軸の形成・機能強化 2 路線バスの利便性向上 3 地域交通の維持・確保・充実 4 都心回遊交通の強化 5 公共交通のシームレス化・利用促進
	広域的な公共交通に関する事業等	・バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施 ・地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備 等
市町村名	項目	内容
石巻市	計画名	石巻市総合交通計画
	計画期間(年度)	R4(2022)～R6(2026)
	基本方針 (施策展開の方向性)	1 移動しやすさ・アクセシビリティの向上 2 公共交通を待ちやすい利用環境等の確保 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 4 公共交通に関する情報提供の多様化・デジタル化 5 公共交通の安定的な運営に向けた基盤の確保
	広域的な公共交通に関する事業等	・利用しやすい公共交通ネットワークの構築 等

市町村名	項目	内容
大崎市	計画名	大崎市地域公共交通計画
	計画期間(年度)	R3(2021)～R12(2030)
	基本方針	1 暮らしとまちづくりを支える交通サービスの確保、将来にわたる持続を目指す 2 拠点の機能や案内の充実を目指す 3 全体のわかりやすさ・使いやすさの向上と、市民意識の醸成を目指す 4 まちのにぎわいへの貢献を目指す
	広域的な公共交通に関する事業等	・交通拠点の機能・案内等の充実 ・公共交通と集客・観光との連携 等
市町村名	項目	内容
気仙沼市	計画名	第2次気仙沼市総合交通計画
	計画期間(年度)	R4(2022)～R8(2026)
	基本方針	1 多様な公共交通が役割分担し、連携・補完しながら一体的に機能する公共交通体系の整備 2 公共交通空白地域及び高校生や高齢者など移動不便者への対応 3 公共交通の利用における利便性の向上 4 持続可能な運行を支える協働の仕組みづくりの推進 5 都市間交通体系の再編整備と観光客の二次交通対策の実施
	広域的な公共交通に関する事業等	・鉄道を活用した都市間移動の利便性向上の検討 等
市町村名	項目	内容
白石市	計画名	白石市地域公共交通計画
	計画期間(年度)	R5(2023)～R9(2027)
	基本方針	1 既存公共交通ネットワークの利便性向上 2 地域主体による地域公共交通の推進 3 多様な主体と連携した交通ネットワークの構築
	広域的な公共交通に関する事業等	・白石遠刈田線などの広域路線との連携 等
市町村名	項目	内容
名取市	計画名	名取市地域公共交通計画
	計画期間(年度)	R5(2023)～R9(2027)
	基本方針	1 多様な交通モードの連携・協力による利用しやすい交通ネットワークの構築 2 快適な暮らしを支える地域公共交通の維持・確保 3 未来につながる地域公共交通の利用促進
	広域的な公共交通に関する事業等	・周辺自治体との連携 等
市町村名	項目	内容
栗原市	計画名	栗原市地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	H29(2017)～R5(2023)
	基本方針	1 中核機能地域の形成を支える交通体系の構築 2 各地区の行動特性に対応した効率的な交通サービスの提供 3 地域間連携・賑わいを創出する拠点づくり 4 誰でも迷わず・使える交通環境の構築 5 みんなでともに「育て・創る」交通まちづくりの推進
	広域的な公共交通に関する事業等	・地域公共交通網再編事業 ・地域拠点環境整備事業 等
市町村名	項目	内容
蔵王町	計画名	蔵王町地域公共交通計画
	計画期間(年度)	R4(2022)～R8(2026)
	基本方針	1 『健やかなまち』につながる移動の基盤をつくる 2 『美しい快適なまち』につながる持続的な交通網をつくる 3 『活気あるまち』につながる利用したくなる交通をつくる
	広域的な公共交通に関する事業等	交通拠点の整備と乗継機能強化 等
市町村名	項目	内容
山元町	計画名	山元町地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	H30(2018)～R4(2022)【R5(2023)見直し】
	基本方針	1 復興・創生のまちづくりを推進する地域公共交通 2 誰もが使いたい、使い続けたいと感じる地域公共交通 3 多様な主体の連携による利用ニーズに応じた地域公共交通
	広域的な公共交通に関する事業等	交通結節点やバス停などの利用環境向上 等

市町村名	項目	内容
利府町	計画名	利府町地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	H30(2018)～R5(2023)
	基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・将来都市像の実現に向け、都市開発、健康増進、観光振興等のまちづくり施策と連携し、暮らしを支える基盤となる公共交通ネットワークを再構築する。 ・町民・来訪者のニーズの変化に対応した公共交通の方針を示し、誰もが安心して利用でき、選ばれる交通環境づくりを推進する。 ・町内を運行する公共交通それぞれの役割を明確にし、効率的かつ効果的な運行形態に再編することにより、持続可能な交通ネットワークを形成する。
	広域的な公共交通に関する事業等	交通拠点整備による利用環境の改善 等

市町村名	項目	内容
女川町	計画名	女川町地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	R1(2019)～R5(2023)
	基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1 将来のまちの姿を見据えた「便利」で「持続可能」な交通体系の構築 2 交通弱者である高齢者や子供等の「おでかけ」を支える交通体系の構築 3 新たな需要を創り出す「わかりやすく」「乗りたくなる」交通体系の構築
	広域的な公共交通に関する事業等	石巻市等との生活移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化を目指す 等

市町村名	項目	内容
南三陸町	計画名	南三陸町地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	R1(2019)～R7(2025)
	基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1 住民の日常生活を支える公共交通網を構築する【暮らしの視点】 2 町内外の移動を促進し、交流機会の創出やコミュニティの活性化に寄与する【なりわい・賑わいの視点】 3 持続可能な公共交通を実現するとともに、環境に配慮したライフスタイルへの変容に貢献する【持続可能性の視点】
	広域的な公共交通に関する事業等	<ul style="list-style-type: none"> ・「広域交通」の維持・活性化プロジェクト ・交通拠点の機能強化プロジェクト 等

市町村名	項目	内容
角田市 柴田町 丸森町 宮城県 (福島市) (伊達市) (福島県)	計画名	阿武隈急行線地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	R1(2019)～R10(2028)
	基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1 鉄道を軸とした沿線地域の一体的な交通ネットワークの形成 2 鉄道沿線の交通まちづくりの推進 3 多様な関係者との連携による公共交通の利用促進 4 安全・安心で持続可能な地域公共交通の構築
	広域的な公共交通に関する事業等	沿線地域公共交通の路線再編 等

出典:各市町村計画

(9) 新型コロナウイルス感染症の感染拡大による地域公共交通への影響と早期回復

新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響によるイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗等への休業要請、また、テレワークやリモート会議などの新しい生活様式が普及したこと等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少しました。

国土交通省の「令和3年度貨物地域流動調査・旅客地域流動調査」によると、全国の状況として、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度と比べ、全ての輸送機関において輸送人員の大幅な減少が認められます。鉄道では、JR ▲25%、民鉄 ▲25%、バスでは、乗合バス ▲22%、貸切バス ▲42%、タクシー含む営業用乗用車 ▲37%となっています。また、鉄道の中でも、定期利用者より定期外利用者の減少率が大きく、乗合バスより貸切バスの減少率が大きいことなどから、特に観光目的の利用客が大きく減少していることが想定されます。

今後は、これらの利用者の早期回復が求められています。

表 2-1-7 移動手段の利用について

輸送機関別旅客輸送量(全国輸送量)総括表			令和3年度
輸送機関	輸送人員	対R1年度比伸び率	
	千人	%	
全機関	23,078,468	-0.25	
JR	合計	6,976,736	-0.25
	定期	4,547,341	-0.22
	定期外	2,429,395	-0.31
民鉄	合計	11,744,184	-0.25
	定期	6,768,085	-0.24
	定期外	4,976,099	-0.26
自動車	合計	4,269,927	-0.26
	乗合バス	3,308,773	-0.22
	貸切バス	158,404	-0.42
	営業用乗用車	802,750	-0.37
旅客船	合計	37,926	-0.42
航空	合計	49,695	-0.51

出典:国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査」(令和3年度)

本県では、厳しい状況に置かれた交通事業者等の事業継続の一助となるよう、国の「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を活用し創設した「宮城県定時定路線・生活維持支援金」を交付し、地域交通の維持・確保を支援しました。

表 2-1-8 宮城県定時定路線・生活維持支援金の支給実績

	支給(件)	支給額(千円)	支給対象事業者
令和2年度	960	322,710	乗合バス、タクシー、運転代行、阿武隈急行
令和3年度	1,223	577,660	乗合バス、貸切バス、タクシー、運転代行、阿武隈急行
令和4年度	2,165	969,940	乗合バス、貸切バス、タクシー、福祉タクシー、運転代行、阿武隈急行

出典:宮城県企画部地域交通政策課

県内では上記に加えて、各自治体が、実状に応じて地域の事業者に対して感染症対策費用等を支援するなど、関係機関が連携し、地域をあげて、地域交通の維持・確保を支援しました。

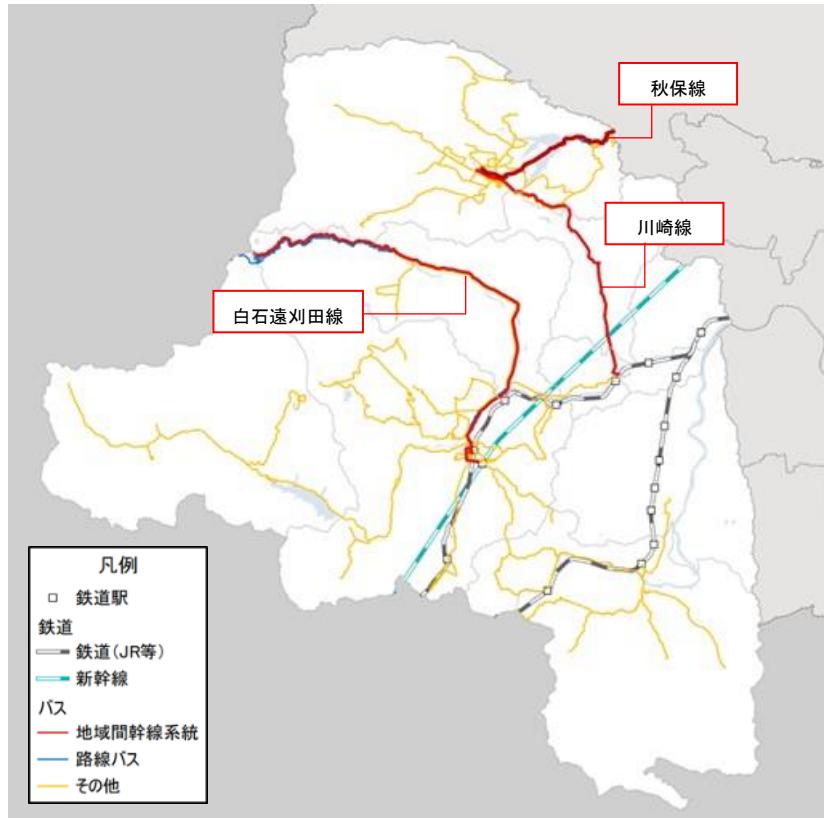
2 交通モード別の状況

県内の地域公共交通は、JR東北新幹線や在来線各線、第三セクター鉄道の阿武隈急行線、仙台空港アクセス線、仙台市地下鉄各線の鉄道が運行しているほか、交通事業者が運行する乗合バス、高速バス、市町村等が運行する住民バスも重要な役割を担っており、また、タクシーも地域公共交通の一翼を担い、離島と本土の間には離島航路が整備されるなど、様々な交通モードが相互に結び付いて地域の交通ネットワークを形成しています。

表 2-2-1 令和4年度公共交通の運行状況（県南地域）

市町村名	空路	航路	（新幹線） 鉄道	（既存） 鉄道	（地方鉄道等） 鉄道	高速バス	路線バス	バス交通	自治体運営 バス	自治体運営 予約型交通	市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
白石市			●	●			●	●						●	●
角田市					●		●		●					●	●
蔵王町						●	●							●	●
七ヶ宿町								●	●					●	●
大河原町			●				●		●						●
村田町						●	●		●					●	●
柴田町			●	●					●				●	●	●
川崎町					●		●	●	●						●
丸森町									●	●				●	●

出典：宮城県企画部地域交通政策課



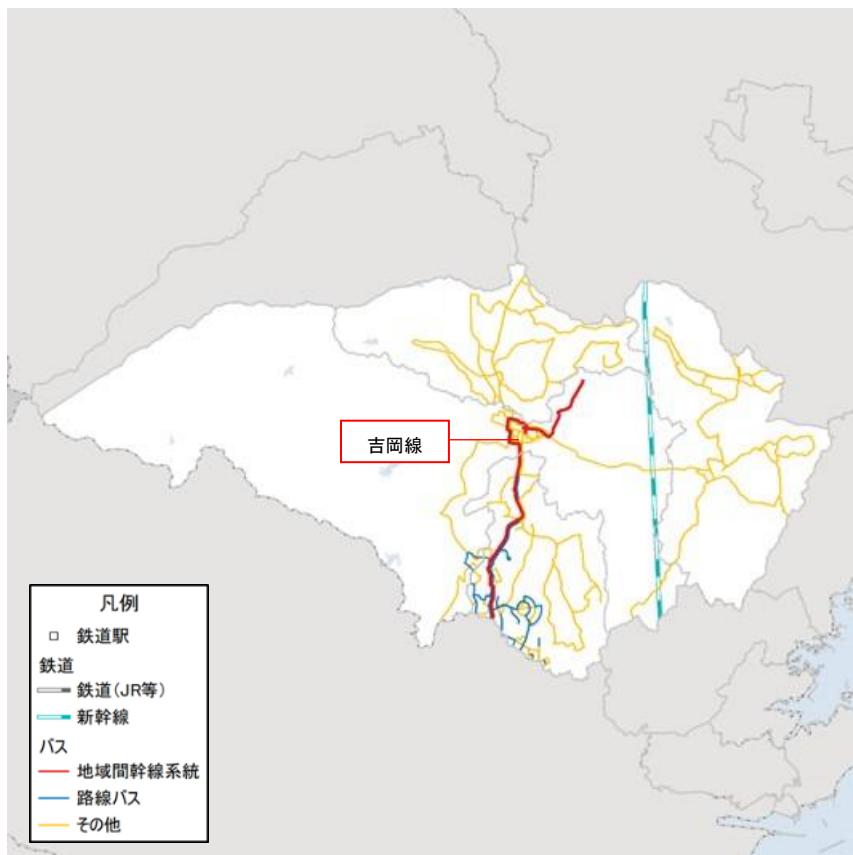
出典：宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-1 令和4年度公共交通の運行状況（県南地域）

表 2-2-2 令和4年度公共交通の運行状況（仙台都市圏のうち黒川圏域）

市町村名	空路	航路	(新幹線)	鉄道	(JR)	鉄道	(地方鉄道等)	高速バス	路線バス	バス交通	自治体運営	予約型交通	市町村有償	旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
富谷市								●	●		●			●	●	●	●	
大和町					●	●	●		●		●				●	●	●	
大郷町									●							●		
大衡村								●		●	●					●		

出典：宮城県企画部地域交通政策課



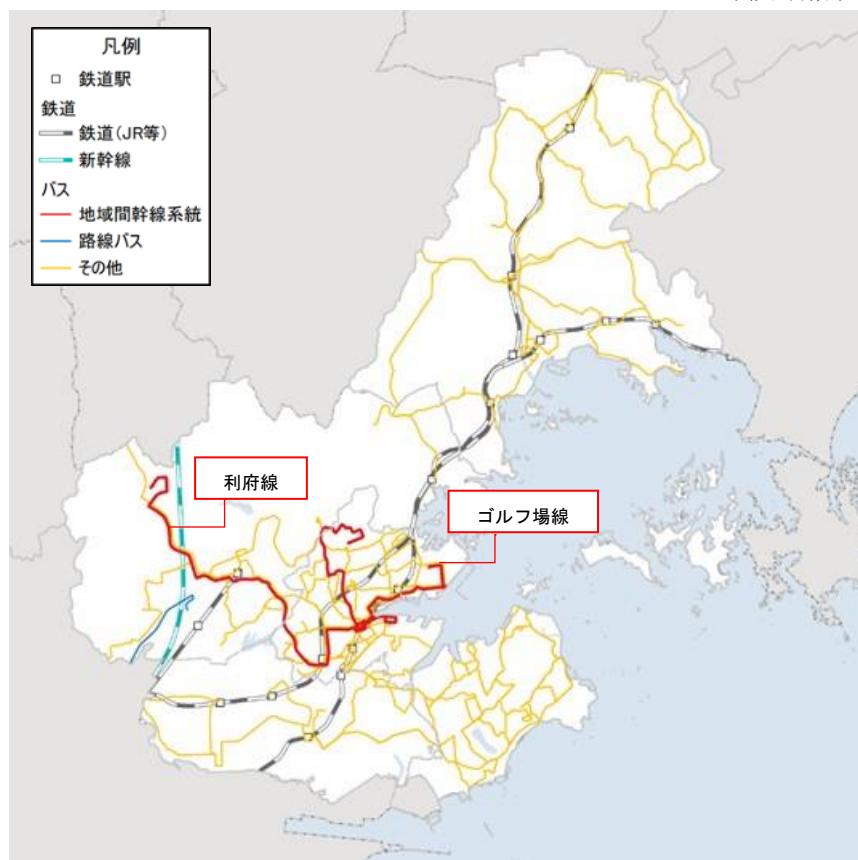
出典：宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-2 令和4年度公共交通の運行状況（仙台都市圏のうち黒川圏域）

表 2-2-3 令和4年度公共交通の運行状況（仙台都市圏のうち塩竈圏域）

市町村名	空路	航路	(新幹線) 鉄道	(JR等) 鉄道	(地方鉄道等) 鉄道	高速バス	路線バス	バス交通 自営体運営	予約型交通 自営体運営	市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
塩竈市	●		●			●	●							●
多賀城市			●				●					●		●
松島町			●	●			●					●		●
七ヶ浜町							●	●						●
利府町			●				●	●				●	●	●

出典:宮城県企画部地域交通政策課



出典:宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-3 令和4年度公共交通の運行状況（仙台都市圏のうち塩竈圏域）

表 2-2-4 令和4年度公共交通の運行状況（仙台都市圏のうち亘理名取圏域）

市町村名	空路	航路	(新幹線) 鉄道	(JR等) 鉄道	(地方鐵道等) 鉄道	高速バス	路線バス	バス交通	自治体運営	予約型交通	市町村有償 旅客運送	自治体運営	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー	
名取市	●			●	●	●	●										●
岩沼市				●			●	●	●								●
亘理町				●					●	●							●
山元町				●	●				●	●							●

出典:宮城県企画部地域交通政策課



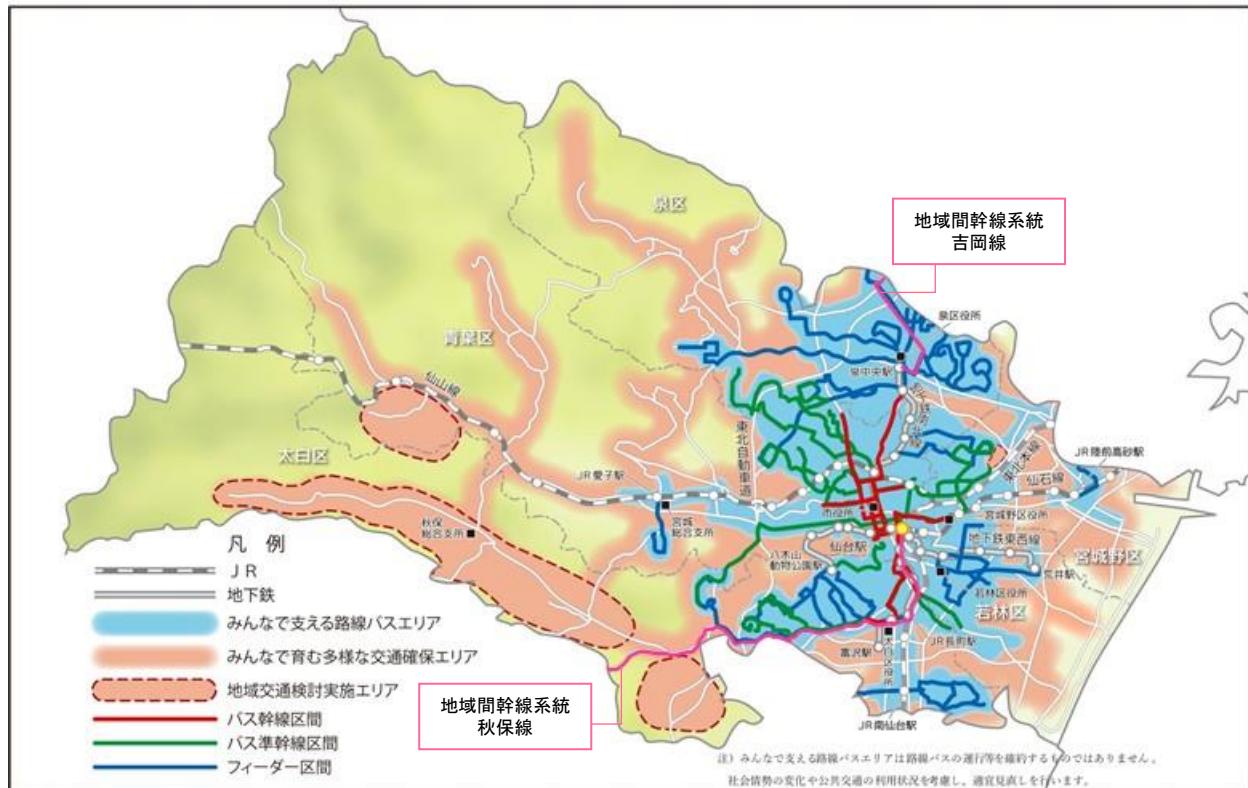
出典:宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-4 令和4年度公共交通の運行状況（仙台都市圏のうち亘理名取圏域）

表 2-2-5 令和4年度公共交通の運行状況（仙台市）

市町村名	空路	航路	（新幹線）鉄道	（JR）鉄道	（地方鉄道等）鉄道	高速バス	路線バス	バス交通	自治体運営	予約型交通	市町村有償	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
仙台市			●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	

出典：宮城県企画部地域交通政策課



出典：仙台市地域公共交通計画

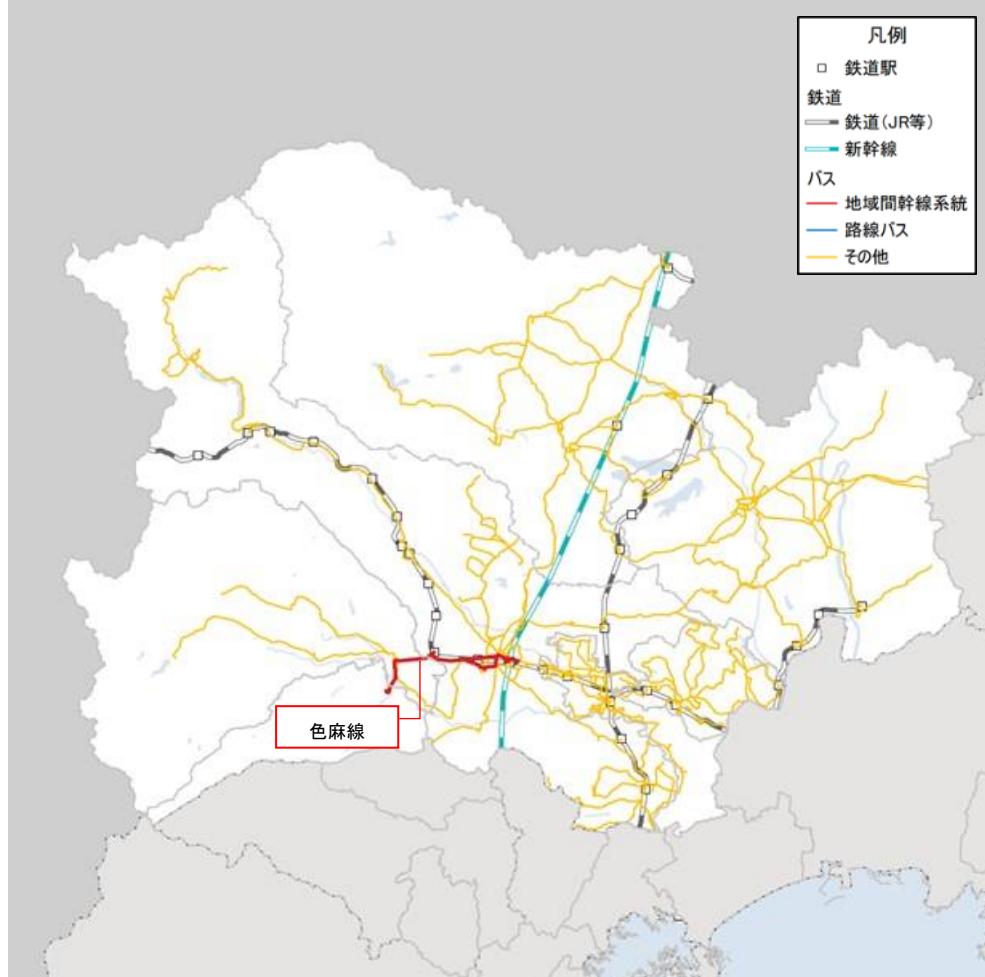
当図表内で用いられている用語は、「仙台市地域公共交通計画」内の分類基準によるものとする。

図 2-2-5 令和4年度公共交通の運行状況（仙台市）

表 2-2-6 令和4年度公共交通の運行状況（県北地域）

市町村名	空路	航路	(新幹線) 鉄道	(JR) 鉄道	地方鉄道等 鉄道	高速バス	路線バス	バス交通	自治体運営 バス	予約型交通 バス	市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
栗原市			●	●		●		●	●		●				●
大崎市			●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●
登米市				●				●	●		●		●	●	●
色麻町						●	●						●	●	●
加美町						●	●	●	●	●			●	●	●
涌谷町				●				●					●	●	●
美里町				●				●	●				●	●	●

出典：宮城県企画部地域交通政策課



出典：宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-6 令和4年度公共交通の運行状況（県北地域）

表 2-2-7 令和 4 年度公共交通の運行状況（沿岸部のうち石巻圏域）

市町村名	空路	航路	鉄道 〔新幹線〕	鉄道 〔JR〕	高速バス	路線バス	バス交通	自治体運営 予約型交通	市町村有償 旅客運送	共助	スクールバス	患者輸送バス	一般タクシー
石巻市	●	●			●	●	●	●		●	●		●
東松島市			●					●					●
女川町	●		●			●	●						●

出典：宮城県企画部地域交通政策課



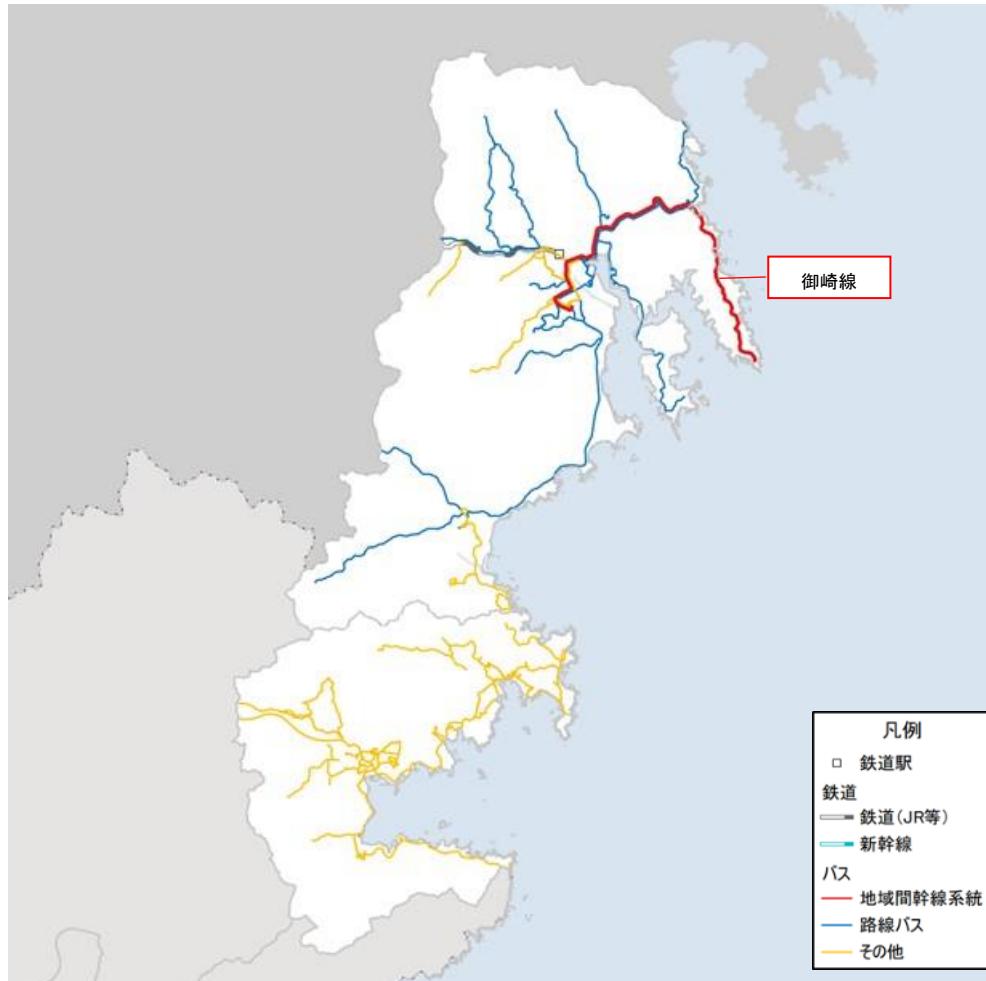
出典:宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-7 令和 4 年度公共交通の運行状況（沿岸部のうち石巻圏域）

表 2-2-8 令和4年度公共交通の運行状況（沿岸部のうち気仙沼圏域）

市町村名	空路	航路	（新幹線） 鉄道	（JR等） 鉄道	（地 域 鐵 道等） 鉄道	高速 バス	路 線 バ ス	バ ス 交 通	自 治 体 運 営	自 治 体 運 営	市 町 村 有 價	予 約 型 交 通	旅 客 運 送	市 町 村 共 助	患 者 輸 送 バ ス	ス ク ー ル バ ス	一 般 タ ク シ ー
気仙沼市			●			●	●								●	●	●
南三陸町			●			●	●	●						●		●	●

出典:宮城県企画部地域交通政策課



出典:宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-8 令和4年度公共交通の運行状況（沿岸部のうち気仙沼圏域）

(1) 鉄道

鉄道の利用者は、平成27年度以降、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ました。仙台空港アクセス線についても、仙台空港を発着する旅客便の増加や沿線の住宅開発の進展に伴い、年々利用者数が増加してきました。

ア JR線

令和4年7月に、国の「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」がまとめた「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」において

は、「ローカル鉄道を取り巻く現状について、関係者が危機意識を共有した上で、地域の発展に貢献し、利用してもらえるような、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していく観点から、必要な対策を講じることが急がれる」とされました。

提言では、交通政策基本法や活性化法を踏まえ、沿線自治体は、現在の鉄道が地域で果たす役割を精査し、在り方の見直しに積極的に取り組むべきであり、特に都道府県については、広域的な見地から、大きな役割を果たすべきとされています。

このような動きを視野に、JR 陸羽東線の沿線自治体である大崎市では、令和4年10月に「大崎市陸羽東線再構築検討会議」を立ち上げ、魅力発信や経営安定化等について、市民や関係団体と共に利活用促進策の検討を行いました。県では、令和5年3月に「宮城県ローカル線活性化検討会議」を組織し、県内の地方ローカル線の利用促進策を検討しているところです。

イ 阿武隈急行線

本県と福島県とを結ぶ第三セクターの阿武隈急行線は、沿線人口の減少や少子化による利用者の減少、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に加え、度重なる災害の影響等により、経営赤字が続いている。沿線住民の交通手段の確保は、沿線地域の活性化を図る上で重要であるという考え方のもと、宮城県、福島県及び沿線5市町（角田市、柴田町、丸森町、福島市及び伊達市）は、「阿武隈急行沿線地域公共交通網形成計画（令和元年7月策定）」や、「阿武隈急行線再生支援協議会」での協議内容等に基づき、同社の一層の自助努力を促しながら、支援を行っています。

令和5年3月には「阿武隈急行線在り方検討会」を立ち上げ、収支改善に向け、あらゆる手段について、検討しているところです。



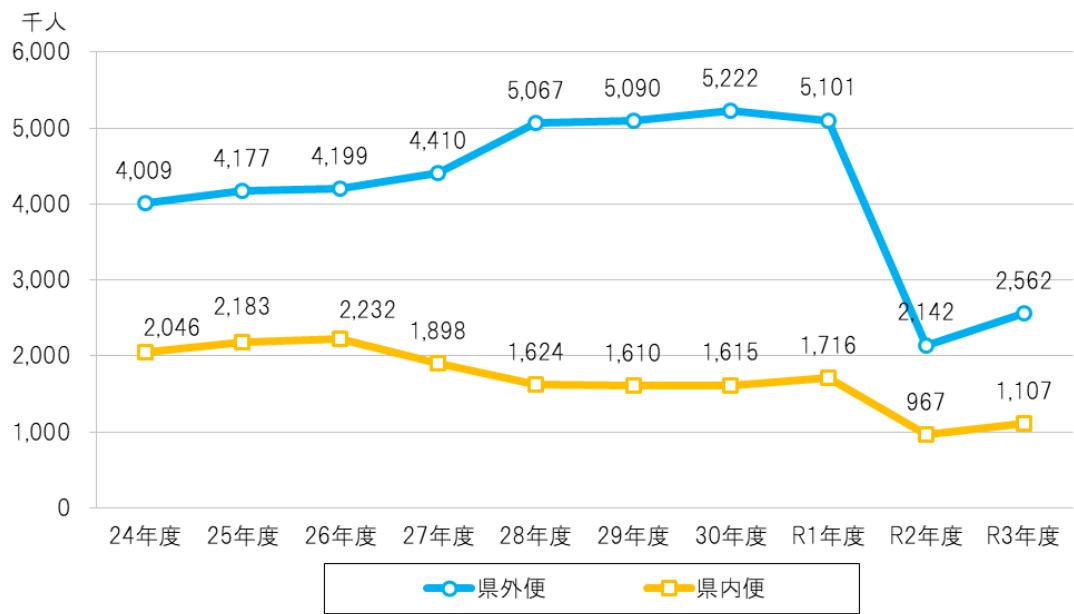
出典：国土交通省東北運輸局「運輸要覧」、各鉄道事業者資料

図 2-2-9 県内の鉄道種別乗車人数の推移

(2) 高速バス・乗合バス・住民バス

県内都市間や県外都市間を結ぶ高速バスは、仙台市を中心として各地を結んでおり、通勤、通学等の交通手段としても定着しており、近年は、首都圏方面とを結ぶ路線での新規事業者の参入も相まって、利用者数が増加してきました。

しかしながら、令和2年以降の新型コロナウイルス感染症拡大の影響が長期化していることにより、県外への移動自粛等で、乗合バス事業者の収入の柱である高速バスも数か月にわたって減便や運休を余儀なくされ、回復に時間を要しています。



出典：国土交通省東北運輸局「図で見る東北の運輸」

図2-2-10 県内の高速バス利用者数の推移

乗合バスの利用者数は令和元年度までほぼ横ばいの傾向にありました。しかし、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、令和2年度は減少しました。

乗合バスのうち、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により、広域的なバスのネットワークの維持を支援しています。

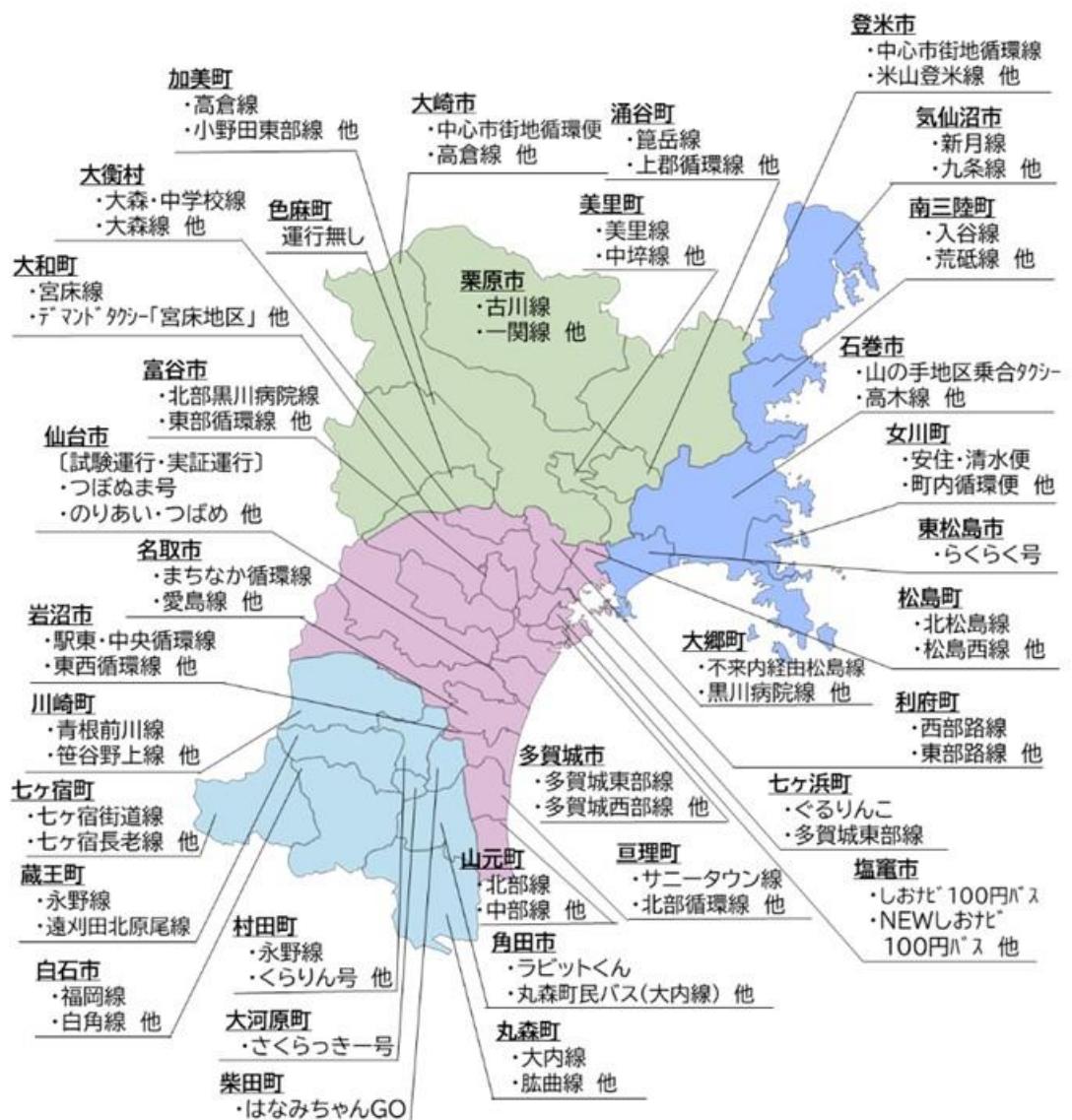
主たる利用目的の一つは通学ですが、少子化に伴う学生数の減少等から利用者数は減少傾向にあります。運行事業者の経営努力による維持にも限界があるため、沿線関係者の協力による収支改善の取組が必要となっています。これらの路線のうち、沿岸部の路線は東日本大震災による国の被災地特例の激変緩和措置による輸送人員の要件緩和によって国の補助金の対象となっているものがありますが、制度の終了に伴い、路線の維持・確保に支障が生じることも懸念されることから、支援のあり方や、輸送人員に見合った運行形態の見直しの検討が必要となってきます。

表 2-2-9 本県の乗合バスの地域間幹線系統（令和6年度）

系統名	経 路	運行事業者
1. 白石遠刈田	白石蔵王駅～アクティブリゾーツ宮城蔵王	株式会社ミヤコーバス
2. 川崎	大河原駅前～村田営業所～川崎	株式会社ミヤコーバス
3. 川崎	大河原駅前～村田営業所	株式会社ミヤコーバス
4. 利府	塩釜営業所～しらかし台	株式会社ミヤコーバス
5. ゴルフ場	マリンゲート塩釜～千賀の台西	株式会社ミヤコーバス
6. 吉岡	泉中央駅～道下	株式会社ミヤコーバス
7. 色麻	古川駅前～色麻町役場	株式会社ミヤコーバス
8. 石巻免許センター	石巻駅前～日赤病院	株式会社ミヤコーバス
9. 河南	石巻駅前～河南総合支所	株式会社ミヤコーバス
10. 蛇田	いしのまき元気いちば～石巻あゆみ野駅南	株式会社ミヤコーバス
11. 石巻専修大学	石巻駅前～飯野川	株式会社ミヤコーバス
12. 河北	石巻あゆみ野駅～飯野川	株式会社ミヤコーバス
13. 鮎川	石巻駅前／イオンスーパーセンター石巻東店～鮎川港	株式会社ミヤコーバス
14. 女川	石巻駅前～女川運動公園前	株式会社ミヤコーバス
15. 御崎	気仙沼市立病院～御崎	株式会社ミヤコーバス
16. 秋保(川崎)	仙台駅前～川崎	宮城交通株式会社

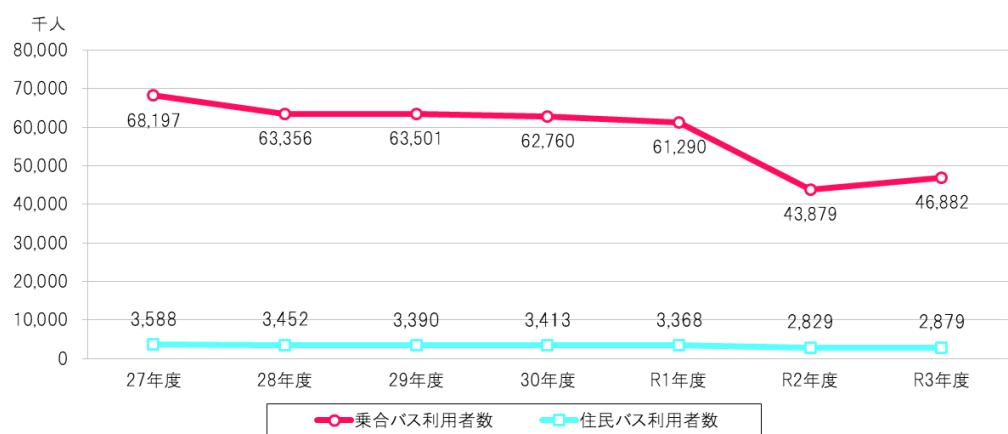
バス事業の規制緩和等により、不採算路線の廃止や縮小が行われた結果、県内ではほぼ全ての市町村（34市町村）において、代替手段として住民バス（乗合タクシーを含む）が運行されています。利用者数の少ない地方部を中心に、運行効率化や交通空白地域¹²の解消のため、定時定路線¹²型のバスからデマンド型乗合タクシーへの移行も進んでいます。

しかしながら、人口減少等の影響から、利用者数は減少傾向にあり、市町村の財政負担が大きくなっています。「地域の足」となる交通手段を確保することは、住民の暮らしを支える上で必要不可欠ですが、持続可能な地域公共交通を確保するため、収支を改善するための取組についても検討する必要があります。



出典:宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-11 県内におけるコミュニティ交通の運行状況



住民バス利用者数は、乗合タクシーを含む

出典:国土交通省東北運輸局「運輸要覧」、宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-12 県内の乗合バス及び住民バス利用者数の推移

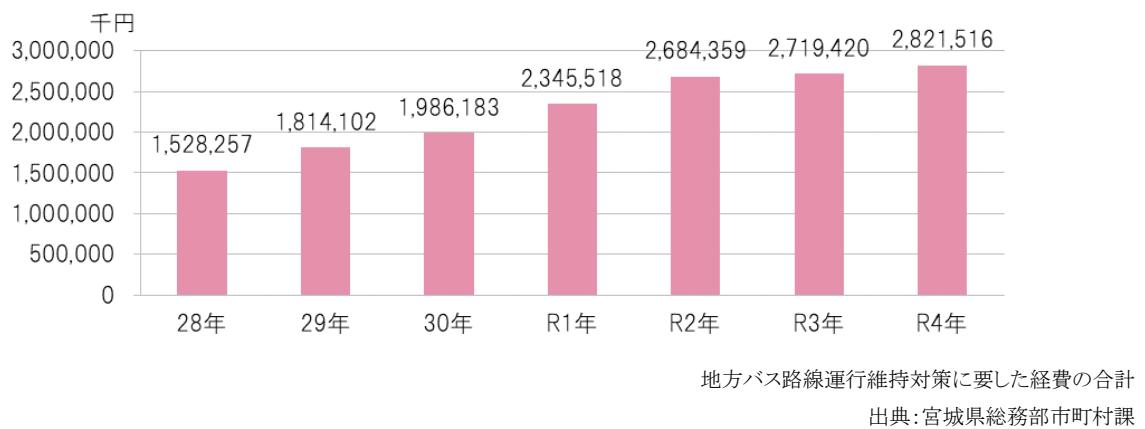
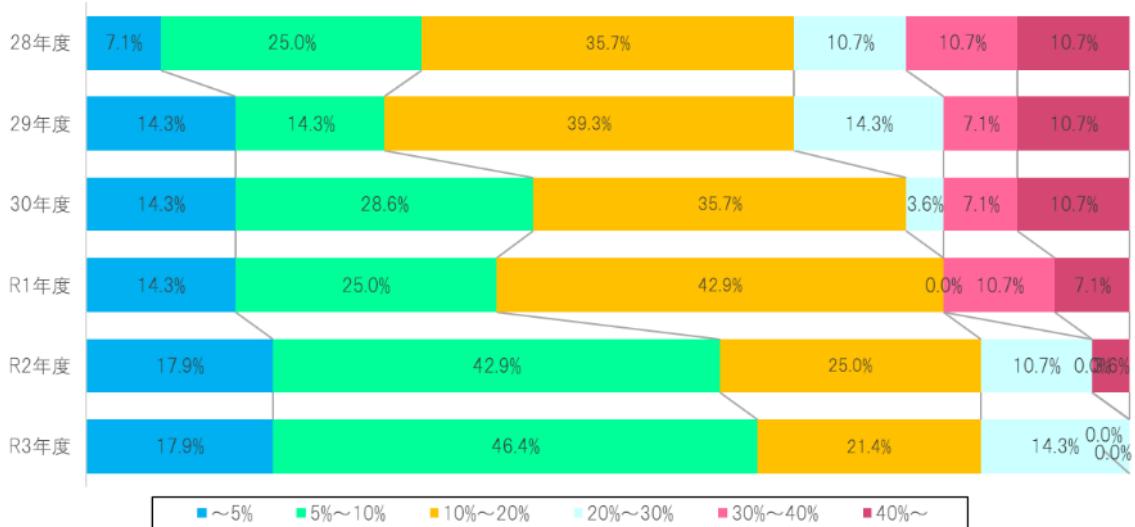


図 2-2-13 県内市町村の財政負担の推移



注) 住民バスを運行している 34 市町村のうち、28 市町村分の集計。収支率=運賃収入／運行経費で、高い方が経営上望ましい
出典:宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-14 県内市町村の住民バスの収支率(注)に係る区分別内訳

表 2-2-10 住民バス路線の県からの補助金交付実績

項目＼年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
市町村数	17	22	22	24	24	23	23
系統数	218	258	276	311	295	283	289
広域路線	112	129	131	145	142	150	154
完結路線	106	129	145	166	153	133	135
補助金額(千円)	39,817	51,754	66,344	74,118	53,304	44,930	46,438

出典:宮城県企画部地域交通政策課

表2-2-11 本県のデマンド交通の状況（令和5年4月現在）

市町	市町村名(合併前)	地域	運行系統名	運行開始日	運行主体
1	仙台市	1	太白区坪沼地区「つぼぬま号」	R5.4.3 (本格運行)	坪沼乗合タクシー運営協議会
		2	青葉区新川地区「ハツ森号」	R5.4.1 (本格運行)	新川地区地域交通運営検討会
		3	太白区秋保地区「ぐるりんあきう」	R4.4.1 (試験運行)	秋保地区の交通を考える会
		4	太白区生出地区「おいでもん号」	R4.10.3～ R5.3.31 (試験運行)	生出地区交通検討会
2	石巻市(石巻市)	5	山の手地区乗合タクシー	H22.4.1	山の手地区乗合タクシー運行協議会
	石巻市(石巻市)	6	水押・開北・大橋・水明地区乗合タクシー	H22.11.1	水押・開北・大橋・水明地区乗合タクシー運行協議会
	石巻市(河南町)	7	河南地区乗合タクシー	H23.6.3	河南地区乗合タクシー運行協議会
	石巻市(河北町)	8	河北地区住民バス(飯野川第1コース・大谷地第2コースのみ)	R4.4.1	河北地区住民バス運行協議会
3	角田市	9	デマンド型乗合タクシー（愛称:ラビットくん）	H19.4.2	角田市
4	岩沼市	10	岩沼デマンドタクシー	H30.2.13	岩沼市
5	登米市(迫町)	11	森地区デマンド型乗合タクシー	R2.4.1 (実証運行)	森地区コミュニティ推進協議会
	登米市(東和町)	12	米川地区デマンド型乗合タクシー		米川地域振興会
	登米市(東和町)	13	錦織地区デマンド型乗合タクシー	R3.4.1 (本格運行)	錦織地域振興会
	登米市(中田町)	14	浅水地区デマンド型乗合タクシー		浅水コミュニティ運営協議会
6	栗原市	15 30	①築館北部、②築館南部、③若柳北部、④若柳南部、⑤栗駒文字、⑥栗駒栗駒、⑦栗駒北部、⑧栗駒南部、⑨高清水、⑩一迫北部、⑪一迫南部、⑫瀬峰、⑬鳴沢、⑭金成、⑮志波姫、⑯花山	H31.4.1	栗原市
7	東松島市	31	デマンド型乗合タクシー「らくら号」	H21.7.17	東松島市商工会
8	大崎市(田尻町)	32	田尻地域全域予約型乗合タクシー「くるくる号」	H23.10.1	田尻公共交通運営委員会
	大崎市(鹿島台町)	33	鹿島台地域全域予約型乗合タクシー「三之助わらじ号」	H24.10.1	鹿島台地域内公共交通運営委員会
	大崎市(松山町)	34	松山地域全域予約型乗合タクシー「コスマス号」	H25.10.1	松山地域内公共交通運営委員会
	大崎市(岩出山町)	35	岩出山地域全域予約型乗合タクシー「やまゆり」「もみの木」	H24.4.1	岩出山地域内公共交通運営委員会
	大崎市(鳴子町)	36	鳴子温泉地域鬼首地区予約型乗合タクシー「鬼っこ号」	H24.10.1	鬼首地域内交通運営委員会
	大崎市(古川市)	37	古川地域清滝・宮沢地区予約型乗合タクシー「ほたる号」	R1.10.1 (実証運行) R4.10.1 (本格運行)	清滝・宮沢地域内公共交通運営委員会
9	富谷市	38	富谷市デマンド型交通	R2.10.1 【実証運行】 R4.4.1 【本格運行】	富谷市
10	蔵王町	39	ざおうデマンド交通(遠刈田地区)	R4.10.1 【実証運行】	蔵王町
11	大河原町	40	デマンド型乗合タクシー「さくらつき一号」	H24.7.2	大河原町商工会
12	七ヶ宿町	41	乗合タクシー	H23.12	七ヶ宿町
13	村田町	42	デマンド型乗合タクシー「くらりん号」	H26.10.1	村田町
14	柴田町	43	デマンド型乗合タクシー「はなみちゃんGO(ゴー)」	H24.8.6	柴田町商工会
15	丸森町	44	デマンド交通あしまくん	H20.4.1	丸森町商工会
16	亘理町	45	デマンド型乗合タクシー「わたりん号」	R2.8.3	亘理町
17	山元町	46	山元町デマンド型乗合タクシー	H29.4.3	山元町
18	大和町	47	大和町デマンドタクシー	H27.4.1	大和町
19	大衡村	48	大衡村デマンド型交通	R3.10.1 (試験運行)	大衡村
20	加美町	49 57	西小野田線、東小野田・鹿原線、旭・宮崎線、賀美石線、中新田北・広原線、中新田南・鳴瀬線、小野田線、宮崎線、加美農線	H18.10.2	加美町
21	美里町(南郷町)	58	美里町デマンドタクシー	H27.4.1	美里町
	合 計				

出典:宮城県企画部地域交通政策課

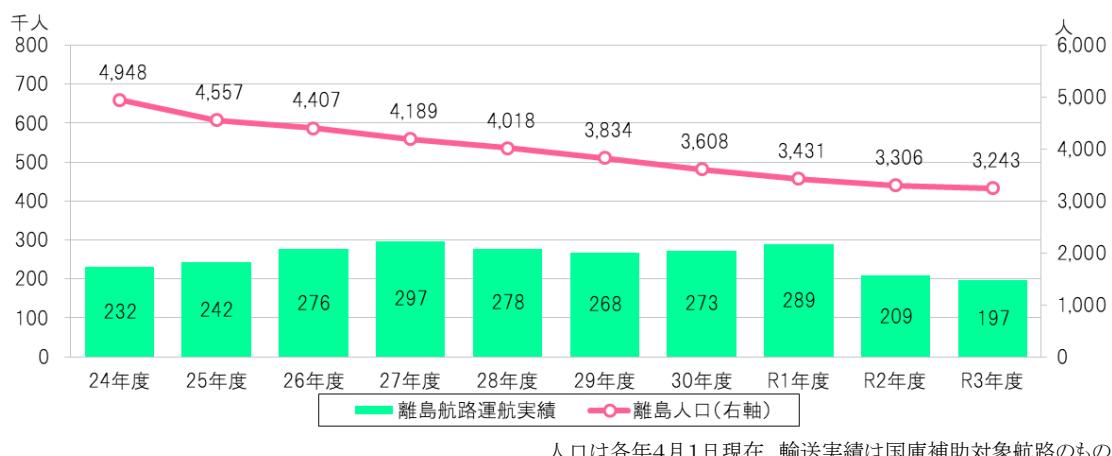
(3) 離島航路

離島航路は、一部の航路が観光振興などによる交流人口増加の取組で利用者数が増加していましたが、全体としては、離島人口の減少や、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響などに伴い利用者の減少傾向が続いています。

近年では、気仙沼市の大島大橋架橋の完成により生活航路の廃止があったほか、女川町の出島架橋の整備も進められていますが、離島航路は本土と島とを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、確保が重要です。

表 2-2-12 本県の離島航路（補助航路）の状況

航 路
1. 女川～出島(出島・寺間)～江島
2. 石巻～田代島(大泊・仁斗田)～網地島(網地・長渡)～鮎川
3. 塩竈～桂島～野々島～石浜～寒風沢島～朴島



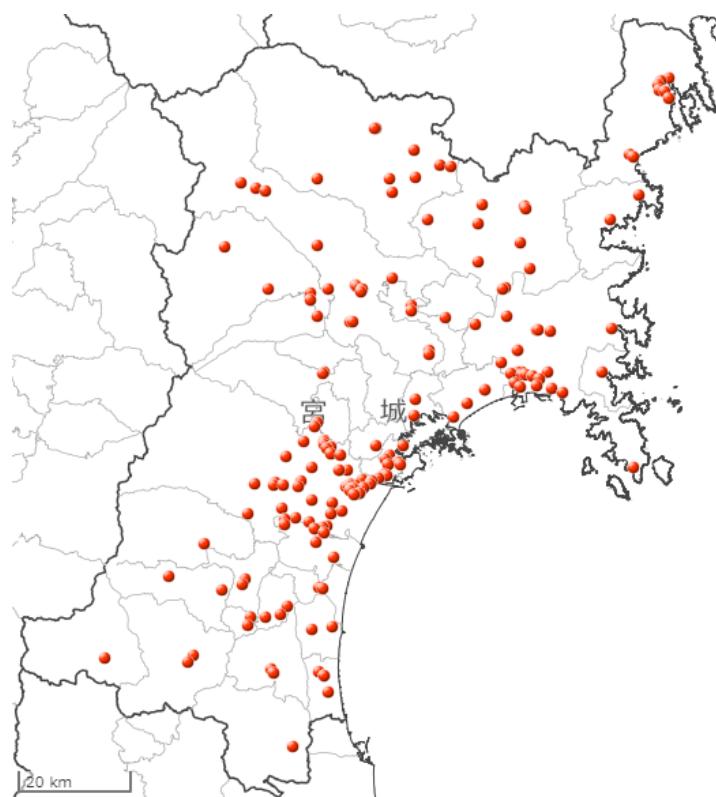
人口は各年4月1日現在、輸送実績は国庫補助対象航路のもの
平成22年度については、東日本大震災の被災により一部データが滅失している

出典：国土交通省東北運輸局「運輸要覧」、住民基本台帳

図 2-2-15 県内の離島航路輸送実績と離島人口の推移

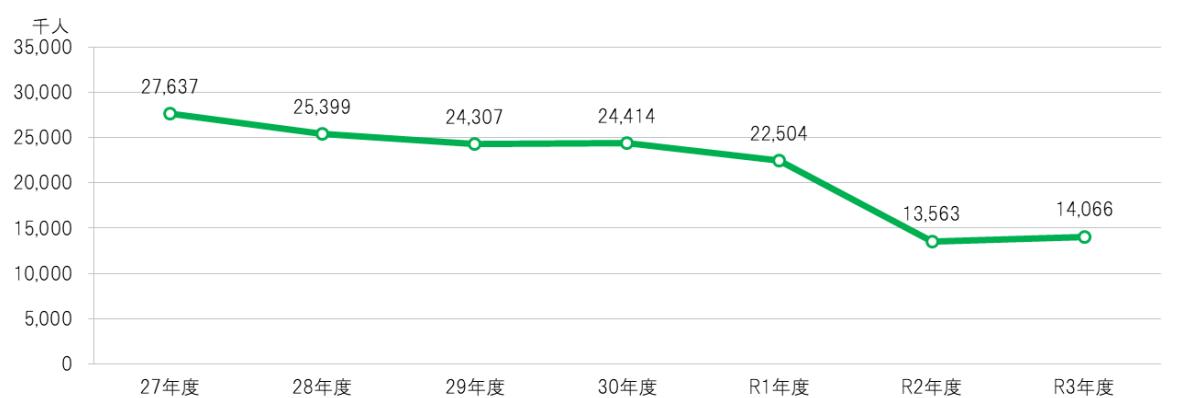
(4) タクシー

タクシーは、県内各地において移動手段としての公共性や利便性を有しているものの、利用者数は低下から横ばいの傾向にあります。タクシー事業者は都市部に集中していますが、小規模な事業者が多く、地方部では経営者の高齢化や後継者不在などを理由に廃業するところも出てきています。乗用旅客の本来の業務のほか、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ります。担い手不足などの要因から、今後、事業者の縮小や撤退による、利用者の利便性の低下も懸念されます。



出典:一般社団法人宮城県タクシー協会ホームページ、国土地理院地図により宮城県地域交通政策課作成

図 2-2-16 県内のタクシー事業所分布（令和4年12月現在）



出典:国土交通省東北運輸局「運輸要覧」

図 2-2-17 県内のタクシー利用者数の推移

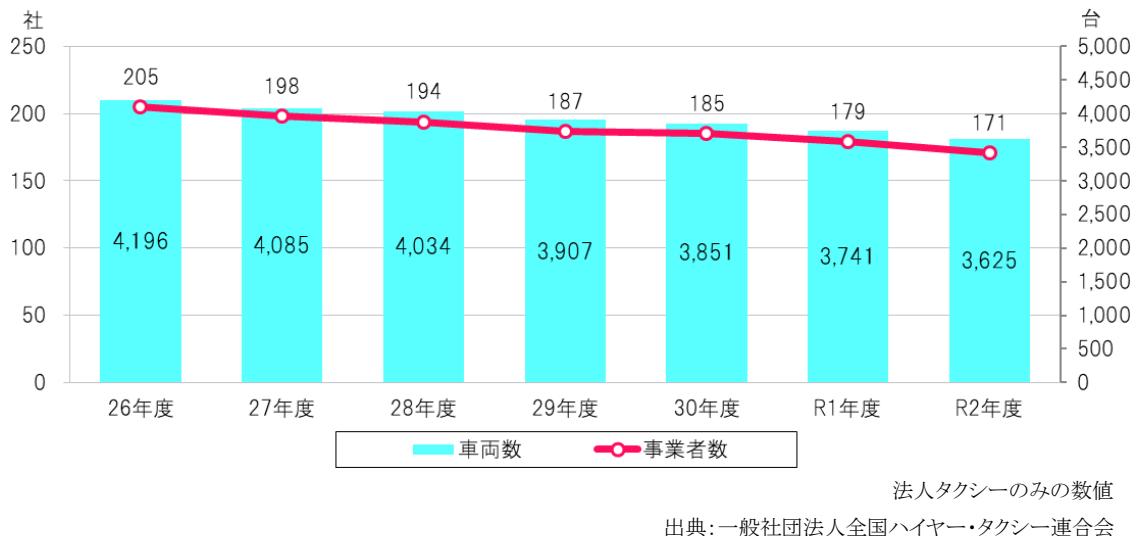
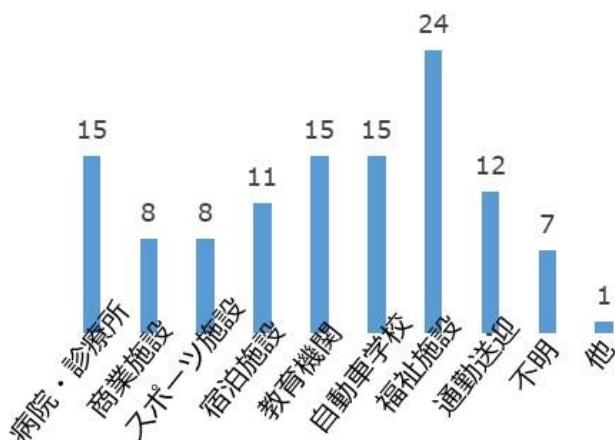


図2-2-18 県内のタクシー事業者数及び車両数の推移

(5) その他の移動サービス

交通事業者や行政の交通担当部局によるもの以外でも、民間企業等による送迎等サービスや、レンタルサイクル、カーシェアリングなど、様々な主体による様々な形態の運送が実施されており、こうしたサービスが既存の公共交通を補完する役割を担っています。

住民バスのみ、デマンド交通のみといった単一のサービスによって、個人の生活場面の多様なニーズに対応することは難しくなっており、複数のサービスを組み合わせることなどにより、人々の移動の利便性の確保を効率的に行うことが求められています。



出典:宮城県企画部地域交通政策課 令和3年度 宮城県内の地域交通現況調査

図2-2-19 地域の民間企業等の送迎等サービスが実施されている市町村数

表2-2-13 本県のレンタルサイクルの状況（令和5年4月現在）

市町村名	問い合わせ先	料金	貸出場所等
仙台市	DATE BIKE	1時間165円～	市内126カ所、電動アシスト、GPS、クレジット決済
	秋保・里センター	無料(預かり金1,000円)	
	秋保温泉		※一部の旅館で宿泊客向けに貸し出し(各旅館数台程度)
石巻市	マンガアイランド田代島(観光課)	4時間200円(電動300円)	田代島
	石巻圏観光推進機構、石巻市、東松島市、女川町	1時間500円～	3市町に10カ所、HP「海街さんぽ」から予約
塩竈市	塩竈市観光物産協会	3時間500円、1日1,000円	塩竈市観光案内所「しおナビプラザ」
気仙沼市	気仙沼市観光協会	2時間500円(電動800円)、1日1,000円 (電動1,500円) ※各拠点での乗り捨ての場合は+500円	気仙沼駅前観光案内所、気仙沼市観光サービスセンター、気仙沼大島ウェルカム・ターミナル
		電動のみ 2時間500円、1日1,500円	唐桑半島ビジターセンター、半造レストハウス
白石市	白石市観光協会	300円(預かり金500円)	白石駅、白石蔵王駅、白石城
名取市	名取駅コミュニティプラザ	4時間未満200円、8時間未満300円、12時間未満500円	
	名取市サイクルスポーツセンター	3時間1,000円、7時間2,000円 ※30分延長150円	センター内窓口
角田市	角田自治センター	5時間100円	角田駅
	角田自治センター	電動アシスト自転車 5時間300円	角田駅
多賀城市	多賀城市観光協会	1時間100円(保証料1,000円)	多賀城駅
岩沼市	千年希望の丘交流センター	200円(電動400円)	千年希望の丘交流センター
	とよま振興公社	電動アシスト自転車 1時間1,000円 2時間 1,500円	水沢県庁記念館
	長沼フートピア公園	1時間200円	長沼フートピア公園案内所
栗原市	栗原市観光物産協会	シティサイクル 3時間まで 500円 3時間以上 1,000円	栗原市観光案内所(くりこま高原駅)
	栗原市観光物産協会	E-ミニペロ 半日コース(4時間) 1,100円 一日コース(最終返却時間あり) 1,650円	・栗原市観光案内所(くりこま高原駅) ・栗駒山麓オバーケビンターセンター ・花山農山村交流センター(ふるさと交流館)
東松島市	奥松島イトプラザ	1時間500円(+傷害保険料100円) 1日(6時間～)3,000円(傷害保険料込)	奥松島イトプラザ
	株東松島観光物産公社	1時間500円(+傷害保険料100円) 1日(6時間～)3,000円(傷害保険料込)	あおみな
	東松島あんてなしょっぷまちんど	1時間500円(+傷害保険料100円) 1日(6時間～)3,000円(傷害保険料込)	東松島あんてなしょっぷまちんど
大崎市	中山平温泉観光協会(三之塙湯)	3時間500円、8時間800円	三之塙湯
	川渡温泉観光協会(旅館ゆさ)	普通自転車・無料 電動自転車・1日500円	藤島旅館・旅館ゆさ
	東鳴子ゆめ会議(勘七湯)	宿泊客は無料	勘七湯・大沼旅館
	道の駅おおさき	1日500円	道の駅おおさき
	みやぎ大崎観光公社	1日500円	食の蔵醸室内
蔵王町	蔵王町観光物産協会	3時間(大人用1,000円、子供用500円) 6時間(3時間料金の2倍)	みやぎ蔵王こけし館、蔵王町観光案内所
七ヶ宿町	七ヶ宿まちづくり㈱	3時間1,500円、5時間2,500円、 1日3,000円	BooK&Cafe こ・らつしえ
村田町	村田町観光物産協会	無料	蔵の観光案内所 ※休止中
川崎町	川崎町観光協会	1時間100円	移住定住・起業サポートセンター みやぎ川崎SPRING
丸森町	阿武隈急行丸森駅	無料	まるもり移住・定住サポートセンター
亘理町	亘理町観光協会	5時間500円、1日1,000円、1泊2日 2,000円	亘理駅西自転車等駐車場
山元町	(株)やまと地域振興公社	無料	山元町農水産物直売所(やまとと夢いちごの郷)
	山元町防災拠点・山下地域交流センター (つばめの杜ひだまりホール)	無料	山元町防災拠点・山下地域交流センター (つばめの杜ひだまりホール)
松島町	あいはら商店	2時間500円、1時間延長毎250円追加 (保証金1,000円)	あいはら商店
	宮城県松島離宮	2時間600円、1時間延長毎300円追加	宮城県松島離宮
大和町	南川ダム資料館	普通自転車3時間以内300円 電動自動車3時間以内500円	南川ダム資料館
加美町	やくらい薬師の湯	ロードバイク、マウンテンバイク:4時間 3,000円、1日2,000円	やくらい薬師の湯、陶芸の里ゆ～らんど
	陶芸の里ゆ～らんど	※いずれも小学生以下半額	
	加美町中新田B&G海洋センター	午前9時～正午1,000円、午後1時～ 午後5時1,000円、1日2,000円 ※いずれも小学生以下半額	加美町中新田B&G海洋センター
美里町	美里町物産観光協会	200円	美里町総合案内所
南三陸町	南三陸町観光協会	3時間500円	南三陸さんさん商店街
	佐良スタジオ	3時間500円	南三陸さんさん商店街
	ハマーレ歌津	1日600円	(南三陸にぎわい創出グレーブレンタサイクル)

出典:宮城県企画部地域交通政策課

3 地域別の状況

(1) 概況

ア 県南地域〔仙南圏〕

南北方向にJR東北本線や阿武隈急行線が走っており、地域と仙台や福島方面とをつないでいます。市町が運営する住民バスの導入が進み、市町の財政負担も年々増大しています。県内でもいち早くデマンド型乗合タクシーが導入されましたが、既存の交通機関との競合を避けるため、多くは当該市町域外へは運行していないことから、域外への通院等に利用できないという課題があります。また、生活圏の広域化や学校の統廃合等により、広域的な移動手段の確保が必要になっています。

通勤・通学とともに、全体的に仙台市を中心とした流動が多くみられ、圏域内では白石市や角田市、大河原町を中心とした市町村間を跨いだ広域的な流動がみられます。通勤・通学時の移動手段は過去20年の推移で「徒歩・自転車」の割合が減少し、「自家用車」の割合が10ポイント程度増加しています。公共交通では、JR東北本線が運行していることなどから、「鉄道」の割合は1ポイント程度の減少ですが、「乗合バス等」については、もともと低い割合であったものが更に減少しています。

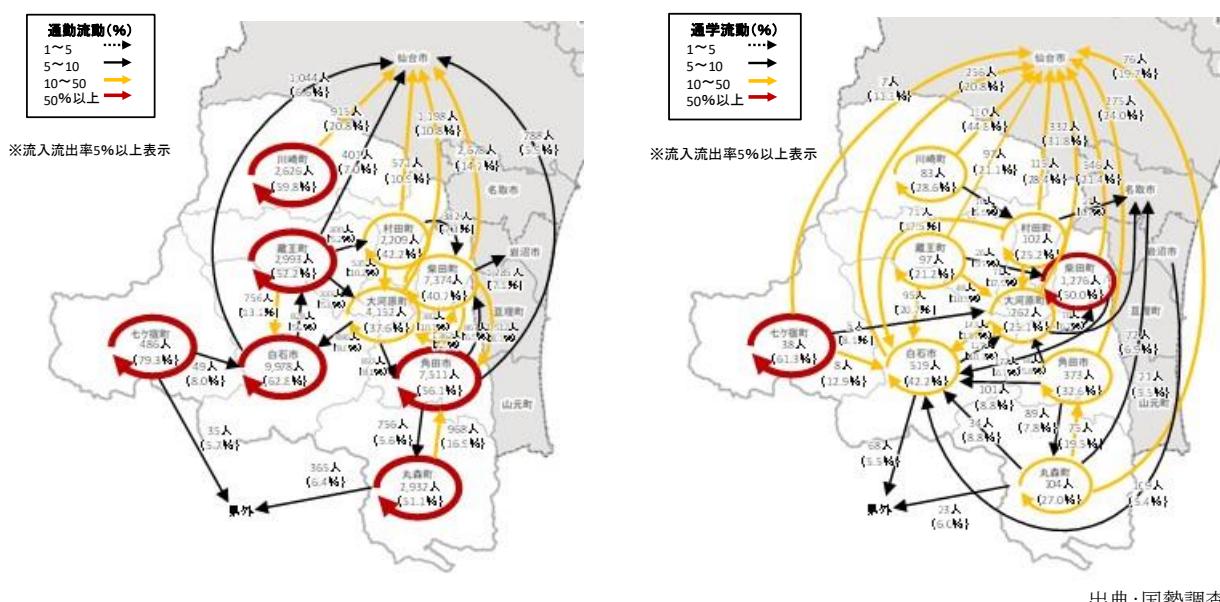
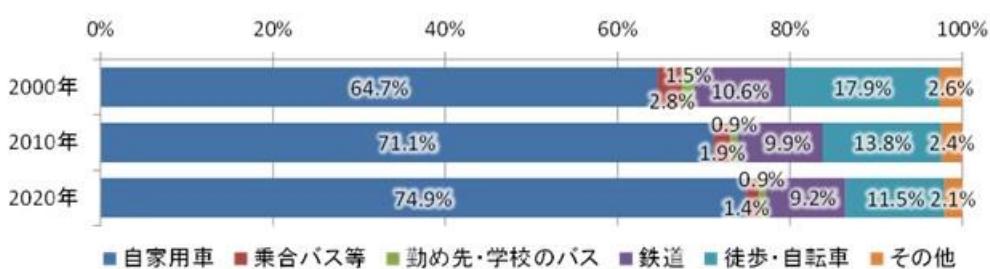


図2-3-1 通勤・通学流動（県南地域）



出典:国勢調査

図2-3-2 通勤・通学時の移動手段（県南地域・時点推移）

イ 仙台都市圏

人口の集中する仙台市を中心に、バスや鉄道、地下鉄等の交通手段が充実し、鉄道や地下鉄東西線沿線では宅地開発が進み、利用者が増加していますが、バスについては、利用者の減少や運転士不足等により、サービス水準の維持が難しくなっています。郊外の住宅団地では高齢化が進み、移動手段の確保が難しくなっていることから、地域住民組織が地域交通を運営する動きも出てきています。

仙台市郊外及び周辺市町村を中心に自動車の依存度が高く、朝夕を中心に仙台市中心部への往来で道路渋滞が発生し、バスの定時性が損なわれていることが課題となっています。特に仙台市中心部では、バスの待機場が不足し、そのことも道路渋滞を誘発する一因となっています。

仙台都市圏のうち黒川圏域では、通勤・通学ともに、全体的に仙台市を中心とした流動が多くみられており、圏域内では富谷市や大和町などを中心とした市町村間を跨いだ広域的な流動が一部みられます。通勤・通学時の移動手段については、平成12年から自家用車の占める割合が最も高くなっていますが、徐々に乗合バス等の割合が減少しており、それに伴って自家用車の占める割合が増加する傾向にあります。

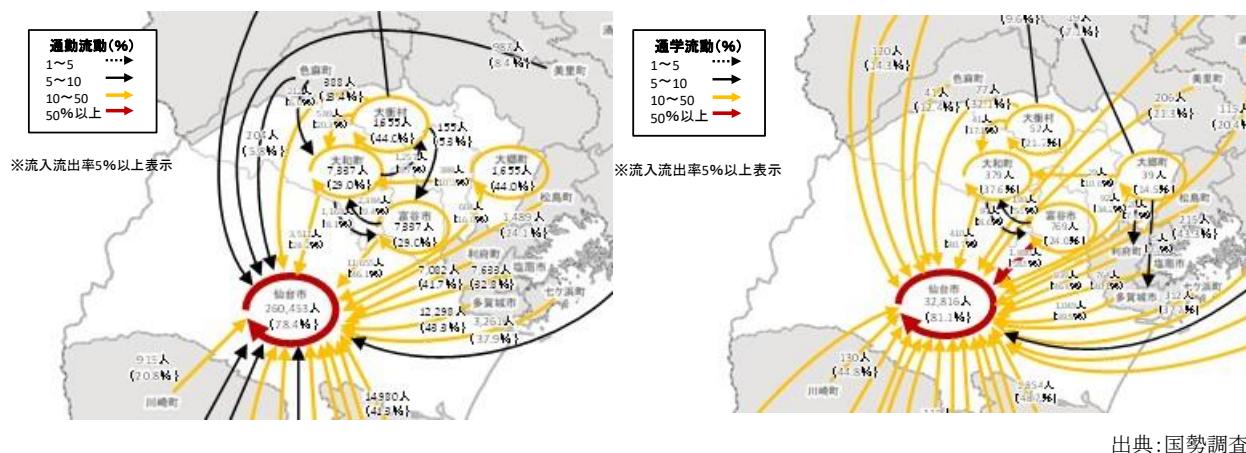


図 2-3-3 通勤・通学流動（仙台都市圏のうち黒川地域）

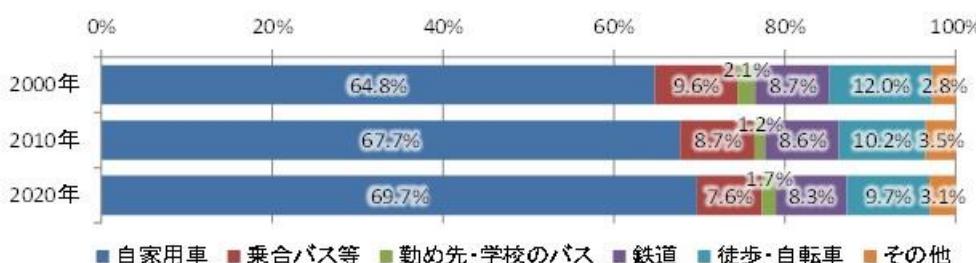


図 2-3-4 通勤・通学時の移動手段（仙台都市圏のうち黒川地域・時点推移）

仙台都市圏のうち塩竈圏域では、各市町から仙台市への通勤流動が多く見られ、塩竈市・松島町以外では自市町内での流動よりも仙台への流動の割合が高い状態にあります。また通学では、各市町から仙台市への流動が多く見られ、当該圏域の全ての市町において自市町内での流動よりも仙台への流動の割合が高い状態にあります。通勤・通学時の移動手段については、平成12年以降、自家用車の割合が増加傾向にある一方、乗合バス等、鉄道、徒歩・自転車の割合がそれぞれ減少傾向にあります。他の圏域との比較では、JR東北本線とJR仙石線が運行していることもあり、鉄道の割合が高い傾向がみられます。

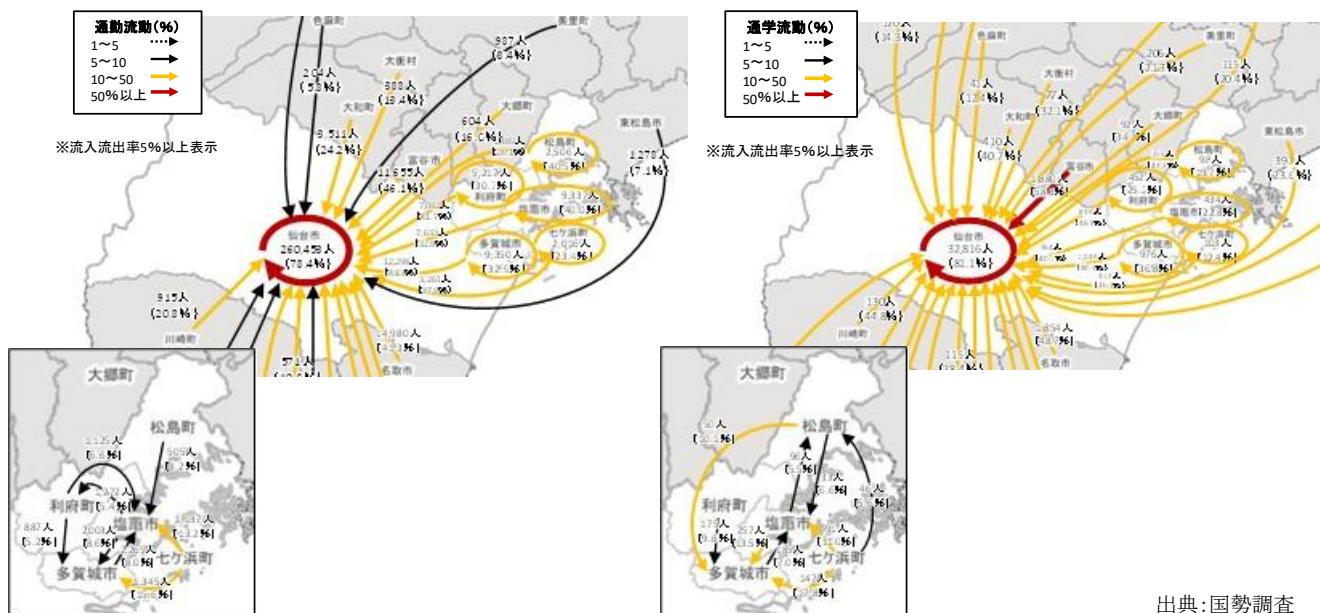


図 2-3-5 通勤・通学流動（仙台都市圏のうち塩竈圏域）

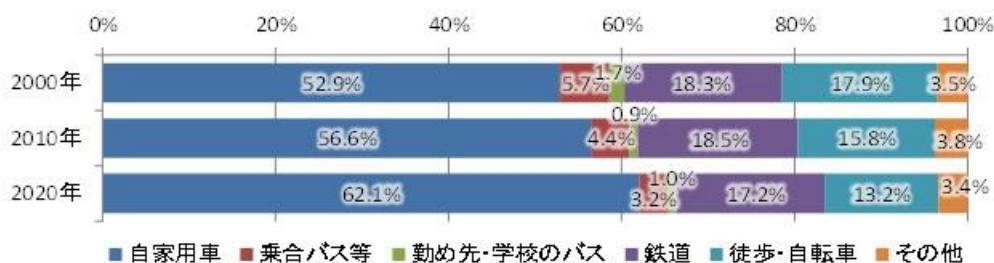


図 2-3-6 通勤・通学時の移動手段（仙台都市圏のうち塩竈圏域・時点推移）

仙台都市圏のうち亘理・名取圏域における通勤流動は、各市町内での流動が多い傾向にあります。名取市については市内での流動よりも仙台市への流動のほうが高い傾向にあります。また通学では、各市町から仙台市への流動が多く見られ、塩竈圏域と同様に当該圏域の全ての市町において自市町内での流動よりも仙台への流動の割合が高い状態にあります。通勤・通学時の移動手段については、平成12年以降、自家用車の割合が増加傾向にある一方、鉄道、徒歩・自転車の割合がそれぞれ減少傾向にあります。他の圏域との比較では、JR東北本線が運行していることもあり、鉄道の割合が高い傾向がみられます。

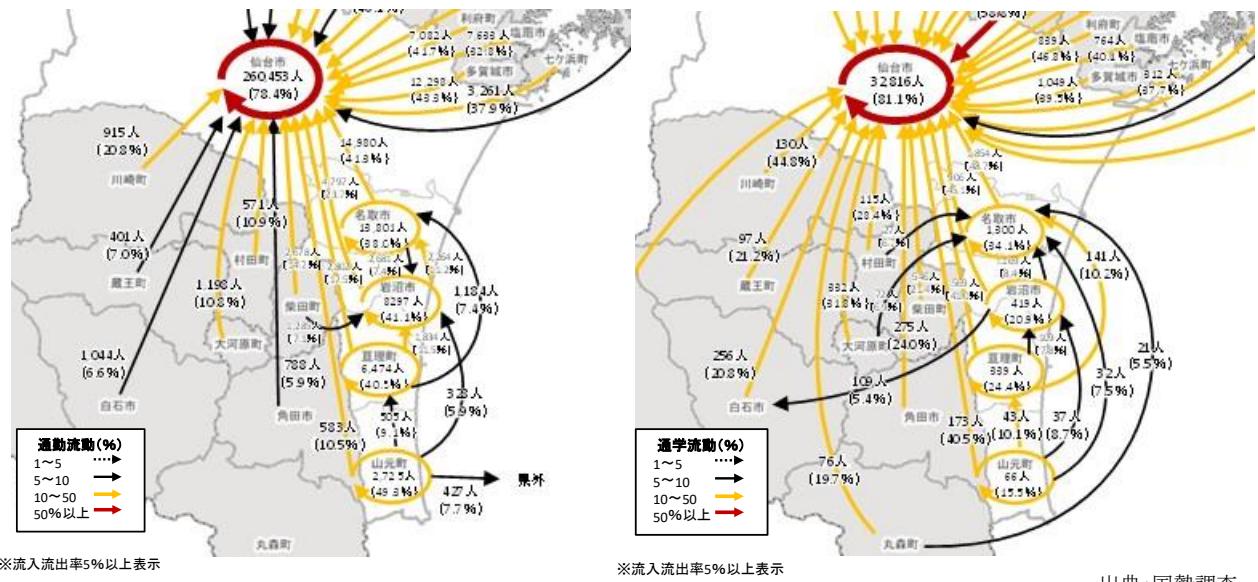


図2-3-7 通勤・通学流動（仙台都市圏のうち亘理・名取圏域）

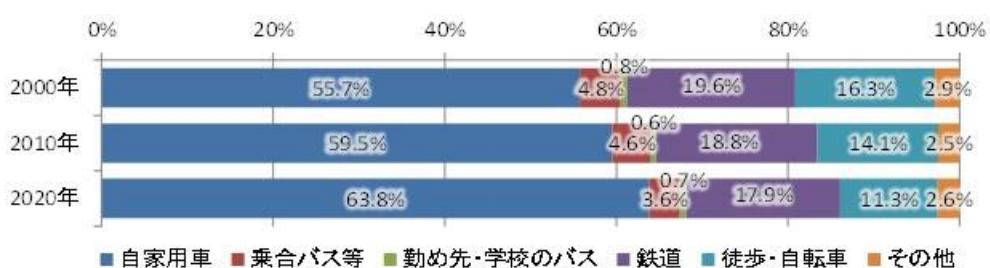


図2-3-8 通勤・通学時の移動手段（仙台都市圏のうち亘理・名取圏域・時点推移）

ウ 県北地域〔大崎、栗原、登米圏〕

地域の各中心都市と仙台方面とは鉄道のほか、高速バスが幹線交通の役割を果たしています。

近年、みやぎ県北高速幹線道路の整備が進み、栗原圏域から登米圏域、さらには三陸自動車道へのアクセスも向上しました。

市町が運営する住民バスの導入が進み、市町の財政負担が増大しています。自動車依存が高く、高齢者の利便性の向上、交通空白地域の解消のため、定時定路線バスに代わって、地域住民組織が地域交通を運営する仕組みを取り入れながら、デマンド型乗合タクシーの導入が増えています。また、生活圏の広域化や学校の統廃合等により、広域的な移動手段の確保が必要になっています。

地域では、各市町内での通勤流動の割合が高くなっていますが、加美町、色麻町、涌谷町、美里町から大崎市へ通勤する割合も1～2割程度みられます。通学流動については、大崎市、栗原市、登米市においては市内での流動が多くなっていますが、加美町、色麻町、涌谷町、美里町では大崎市への通学割合も一定数みられます。さらに、各市町から仙台市への通学流動も一定数みられる状況にあります。通勤・通学時の移動手段については、平成12年以降、自家用車の割合が増加傾向にある一方、徒歩・自転車の割合が減少傾向にあります。他の圏域との比較では、自家用車の選択割合が最も多いことが特徴的です。

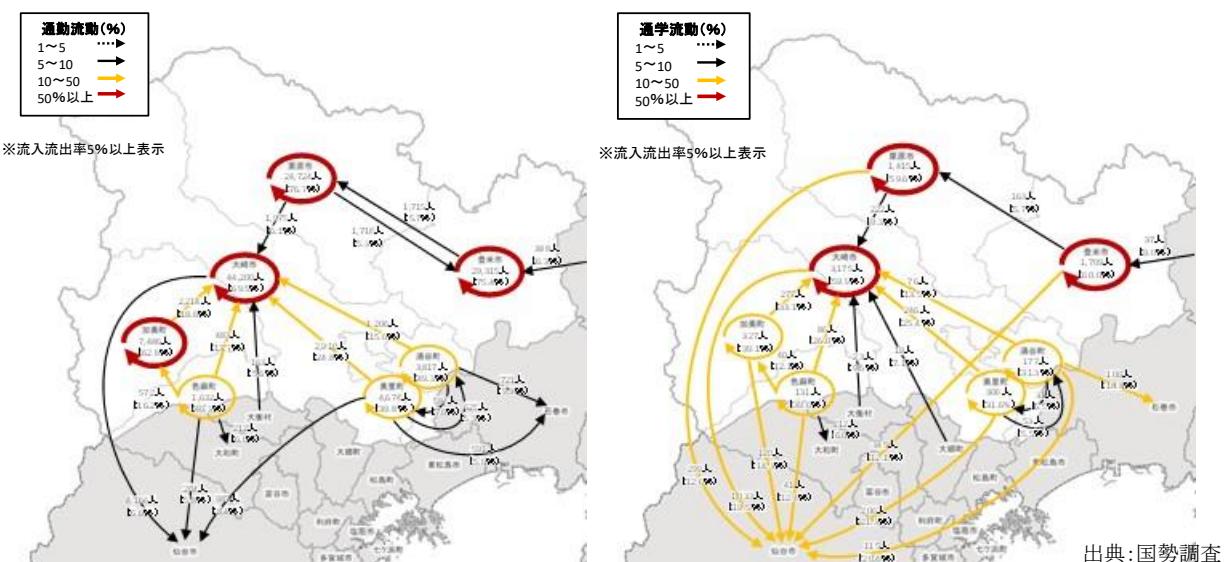


図2-3-9 通勤・通学流動（県北地域）

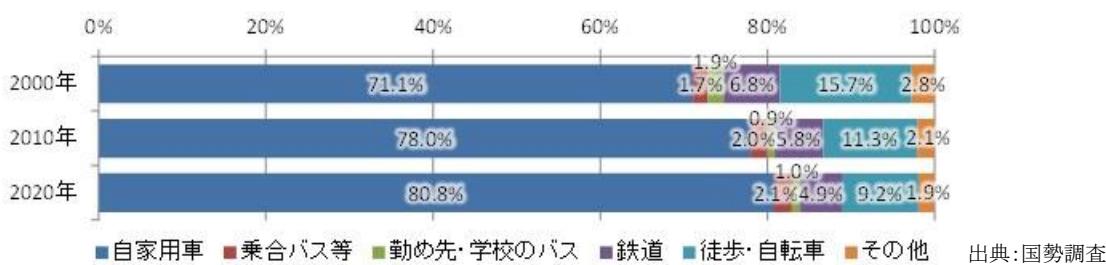


図2-3-10 通勤・通学時の移動手段（県北地域・時点推移）

工 沿岸部〔石巻、気仙沼・本吉圏〕

東日本大震災後は、従前の鉄道路線に加え、JR仙石東北ラインの開業で仙台・石巻間の速達性が向上したほか、JR仙石線に新駅が設置されました。被災したJR気仙沼線・大船渡線は、定時性・速達性を確保するために線路敷地にバス専用道が整備され、気仙沼線ではBRT¹³が、地域の幹線交通として定着しています。また、三陸自動車道が整備され、高速バスも運行されるなど、利便性の向上が図られました。

東日本大震災からの復興を図る各種事業に合わせ、住民バスの経路変更や新規路線の追加等により、災害公営住宅や防災集団移転団地からの通院、通学、買い物等の足が確保されています。

しかし、震災の影響による深刻な人口減少という問題を抱えていることから、市町の経費負担が増加しています。半島部や離島では、少子高齢化が進み、高齢者の日常的な移動手段の確保が必要となっています。

沿岸部のうち石巻圏域では、通勤流動は各市町内での流動が多い傾向にありますが、東松島市と女川町から石巻市へ通勤する割合も2～3割程度みられます。また通学流動は、東松島市、女川町から石巻市へ通学する割合がそれぞれ4割程度みられ、石巻市も含めて各市町から仙台市通学する割合も1～2割程度みられます。通勤・通学時の移動手段については、平成12年以降、自家用車の割合が増加傾向にある一方、徒歩・自転車の割合が減少傾向にあります。

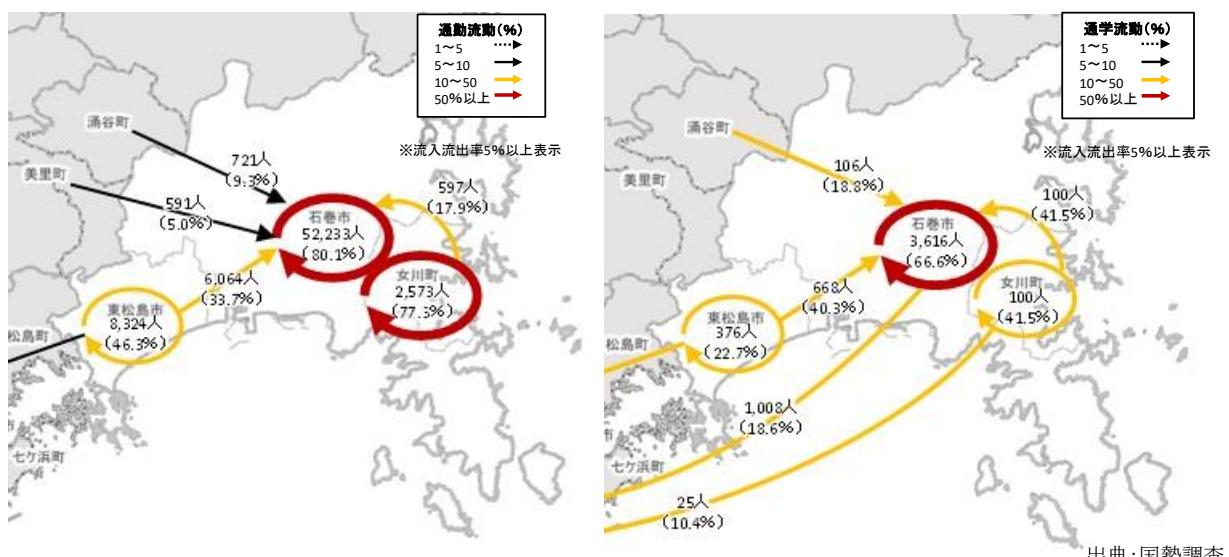


図2-3-11 通勤・通学流動（沿岸部のうち石巻圏域）

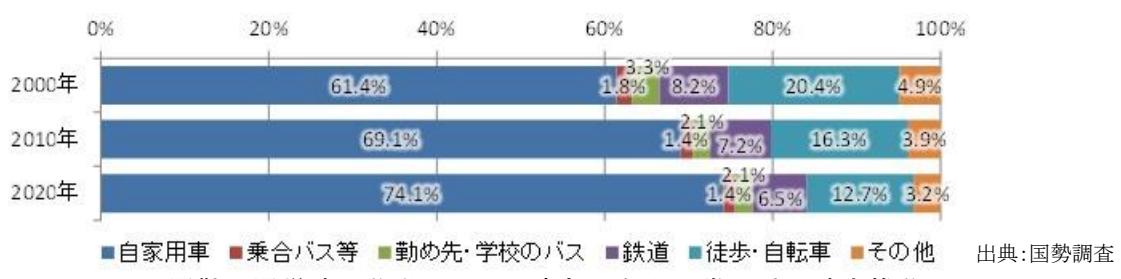


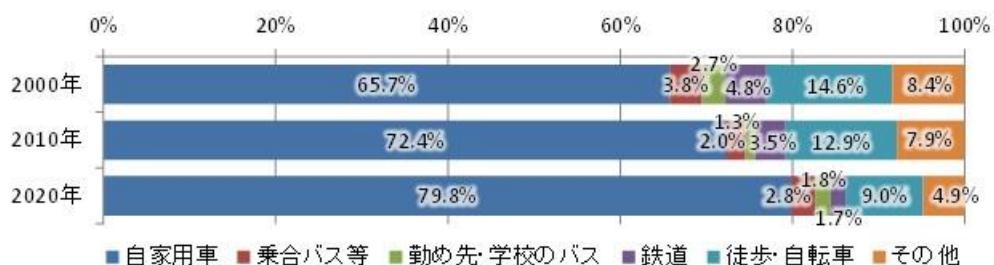
図2-3-12 通勤・通学時の移動手段（沿岸部のうち石巻圏域・時点推移）

沿岸部のうち気仙沼圏域では、通勤流動は各市町内での流動が多い傾向にあり、南三陸町から気仙沼市、登米市への流動もあるもののそれぞれ1割以下の割合です。また通学流動は各市町内での流動が多い傾向にあります。南三陸町から気仙沼市へ2割程度が通学する実態もみられます。通勤・通学時の移動手段については、平成12年以降、自家用車の割合が増加傾向にある一方、徒歩・自転車の割合が減少傾向にあります。



出典:国勢調査

図2-3-13 通勤・通学流動（沿岸部のうち気仙沼圏域）



出典:国勢調査

図2-3-14 通勤・通学時の移動手段（沿岸部のうち気仙沼圏域・時点推移）



図 2-3-15 本県の圏域

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す。

課題① 費用増大による地域公共交通の維持確保の困難化

【社会情勢の視点】

- ・ 本県も少子高齢化が深刻化し、人口減少社会に突入しています。
交通事故発生件数に占める高齢運転者の事故発生件数の割合は年々増加し、社会問題となっていることも一因となり、運転免許を自主的に返納する方や、外出するにあたり支援が必要となる高齢者も多くなっています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による、公共交通機関の利用者の減少の早期回復が必要となっています。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- ・ 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にあります。市町村が取り組む住民バス等に関しても運行経費が嵩み、厳しい状況にありますが、地域に無くてはならない住民サービスとして重要な役割を果たしています。
- ・ 運転士等、地域交通を担う人材の高齢化が進んでいるとともに、担い手不足が続いている。地域の運行事業者が事業を縮小・撤退するなどし、公共交通の維持・確保が困難となる可能性も懸念されます。

課題② 沿岸部をはじめとする県内の交通体系の再構築

【社会情勢の視点】

- ・ 東日本大震災からの復興にあわせたまちづくりが進められるとともに、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となっています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、日常的な移動手段の転換が発生し、公共交通機関の利用者数が減少し、マイカーを利用したライフスタイルが加速していることが想定されます。
- ・ 県内各地で学校の統廃合が進められ、影響を受ける生徒等や教職員等の通学・通勤手段の確保が求められています。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- ・ 令和2年に各自治体での「地域公共交通計画」策定が努力義務化されました。また、国庫補助等における被災地特例制度も終了し、各市町村が地域の実情に応じた取組を推進することが求められています。
- ・ 県内市町村でも、鉄道駅や地域間高速バスの有無などの広域的な繋がりや、住民バスの運行状況とその利用状況なども様々であり、また、各地域が関心を持ち、必要と考え推進する取組は様々です。基幹的な交通を補完するものとして、住民自らが主体となる交

通の導入を進める地域もあります。

- 国では令和4年2月より、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を開催し、鉄道輸送の維持・改善とともに、輸送モードの転換も視野に入れた地域モビリティの刷新等について議論しています。

課題③ 交通弱者への対応

【社会情勢の視点】

- 高齢者の免許返納に関して、県内各地でも様々な推進策が取られています。免許返納を促すだけでなく、返納後の移動手段を確保する施策展開が必要です。
- 住民が誰一人取り残されないことを目指し、利用者のニーズに応じたバリアフリー化が求められています。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- 県内では、鉄道やバスによる交通に加え、タクシーによるきめ細やかな交通網が形成され、それらを補完するものとしてコミュニティ交通等が整備されていますが、その維持・確保が課題となっています。
- 住民が、医療や福祉サービスを利用するにあたっては、本人の健康状態が良くないと、移動に際してその家族の負担も増加する傾向にあります。公共交通等によるさらなるサポートが必要となる場合があります。

課題④ 広域的な移動需要への対応

【社会情勢の視点】

- 公共交通網の整備が進んだ現代社会では、他県や他市町村への通勤・通学・通院など、広域な生活圏での暮らしも多く見られます。仙台市をはじめ、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ます。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- 増加傾向にあった県内観光客数が、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により激減しました。観光需要の回復にあわせ、公共交通を利用するきっかけをつくるような方策を効果的に講じる必要があります。
- コミュニティ交通は、その性質上各市町村内の運行に留まるものが多くなっています。民業圧迫になることのないよう配慮しつつ、住民のニーズに可能な限り応えるため、必要に応じて、関係市町村、事業者や関係団体、県等の行政機関との協議や、取組の検討が必要です。

課題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

【社会情勢の視点】

- ・ 近年人々のライフスタイルは多様化しています。また、公共交通は、通勤や通学、通院、買い物など、各年代でも利用の仕方は様々です。時間帯毎や停留所毎、周辺施設の利用時間などを考慮し、利用者の特性を把握した上で、それに対応した取組の推進が求められています。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- ・ 「地域公共交通計画」の策定等を通じて、地域交通に係る基本的な対応方針と、地域で限りある輸送資源を有効に活用することについて、行政機関だけではなく、事業者等と協議することにより、連携を図ることが重要です。
- ・ 自家用有償旅客運送、コミュニティ・カーシェアリング、レンタルサイクル、民間企業や施設の送迎等の多様な運送サービスについて、地域交通や観光に係る交通として活用する検討が必要です。
- ・ デジタル技術を活用するなどした、地域交通に係る新たな取組について、全国の先行事例を参考に、地域に適した試みの実施に向けた検討が必要です。

課題⑥ 利用促進の効果的な取組

【社会情勢の視点】

- ・ 入学・入社や、高齢者の免許返納など、利用する交通機関が変化するタイミング等に、公共交通の利用に結びつくような工夫や誘導策が求められます。
- ・ 地球環境への配慮の観点から、マイカー利用への過度な依存から抜け出し、公共交通利用を中心としたライフスタイルへの転換が望されます。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- ・ 地域公共交通の利用促進に向けては、利便性向上など各交通機関の魅力向上に加え、住民等が関心を持ち、利用しやすくなるような周知・広報活動が必要です。
- ・ 域内の定期利用者だけでなく、域外からの適外利用者を増やすためには、観光需要の回復の機をとらえたプロモーションやツアープロジェクトなどの取組も有効です。

第3章 基本方針

前章の課題をもとに、本計画の基本理念及び基本方針を次のとおり定めます。

1 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

人口減少や少子高齢化が本格化し、さらには新型コロナウイルス感染症の影響でライフスタイルが変わり、地域公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、その維持確保が難しくなっています。

しかしながら、どんなにライフスタイルが変わったとしても、移動はあらゆる社会生活を営む上で欠かすことのできないものです。マイカーがあれば、好きな時に好きな所へ行くことができますが、マイカーを持たない交通弱者にとっては深刻な問題です。誰もが安心して日常生活を送るために、それを支える持続可能な地域公共交通をはじめとする地域の移動手段の維持・確保が引き続き必要となります。交通の利便性が高い場所には自然と人が集まり、賑わいが生まれ、この地域に「住んでみたい」という動機付けになります。

定住人口の増加を目指す本県にとって、宮城県に「住んでよかった」と思えるよう、この基本理念をもとに、県民、交通事業者、市町村、国等と連携・協働して施策を推進していきます。

2 交通の将来像

(1) 本計画で目指す交通の将来像

基本理念を具現するため、施策を推進する各主体が将来のイメージを共有しながら施策を推進できるよう、本計画で目指す「交通の将来像」を次のとおりとします。

- ① まちづくりと連携し、地域の実情に即した地域の移動手段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。
- ② 行政や交通事業者、地域住民、N P O、企業など各主体が、分野や既存の枠組を超えて連携し、地域の移動手段を協働して支え、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。
- ③ 交通施設のバリアフリー化やユニバーサルデザイン¹⁴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。

(2) 「新・宮城の将来ビジョン」における交通の将来像

「新・宮城の将来ビジョン」(2021年～2030年)において、公共交通に関する取組は、次のように示されています。

取組 14 「暮らし続けられる安全安心な地域の形成」

【目指す宮城の姿】

公共交通の確保に加え、様々な移動手段が活用されることで、地域内における住民の利便性が確保されているだけでなく、県外を含めた地域間の交流が活発に行われています。

【実現に向けた方向性】

交通事業者等と連携した地域交通の維持に加え、民間活力等を活用し、あらゆる人が通勤や通学、日常生活などに利用しやすい、地域に適した柔軟な移動手段の普及と地域公共交通ネットワークの形成を支援します。

3 基本方針

本計画の基本理念に基づき、本県の地域公共交通の課題を解決し、目指すべき将来像の実現を図るため、次の基本方針にしたがって施策を推進していきます。

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、コミュニティ機能や生活サービス機能を併せ持つ交通拠点の整備など、まちの賑わい創出を含めたまちづくりと連動しながら、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、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。

方針 2 地域交通の活性化のための連携と協働

地域の交通事業者においては、慢性的な赤字や運転士不足等から、交通事業者や行政機関のみで今の地域の移動手段を維持することは困難な状況にあります。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、通学や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しながら、民間企業、地域で活動しているN P O、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。

方針 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、高齢者等が外出しやすい環境を作り出すほか、過度な自動車への依存を見直し、輸送の安全を図り、時代に即した外出した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。

第4章 基本的な施策

3つの基本方針に基づき、体系的にそれぞれの基本的な施策を定めました。

基本方針	基本的な施策
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	(1) 地域交通ネットワークの維持 1-1 バス・離島航路・地域鉄道への支援 1-2 地域のニーズを踏まえた交通モードの導入 1-3 運転士確保策の検討 (2) まちづくりとの連携 1-4 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 1-5 交通拠点機能の充実化 1-6 複数の交通モードの連携強化 1-7 情報提供の改善・充実 1-8 Ma a S活用の検討 (4) 公共交通の利用促進 1-9 モビリティマネジメントの推進 (5) 最先端技術の活用 1-10 ICTによるサービスの推進 1-11 自動運転技術の実用化研究 1-12 超小型モビリティの導入検討 (6) 高齢化の進行に対応した取組 1-13 高齢運転者の免許返納支援策 1-14 福祉部門との連携
課題① 費用増大による 地域公共交通の維持 確保の困難化	方針2 地域交通の活性化のための 連携と協働
課題② 沿岸部をはじめと する県内の交通体系 の再構築	(1) 住民やNPO等との協働・担い手の育成 2-1 地域交通の新たな枠組み検討 2-2 地域共助や協働に対する意識醸成 (2) 交流人口の拡大 2-3 観光需要にも対応する公共交通の整備 2-4 交通シェアリングの導入 2-5 乗って楽しい公共交通の取組
課題③ 交通弱者への対応	方針3 安全で安心な交通環境の 整備
課題④ 広域的な移動需要 への対応	(1) バリアフリー化の推進 3-1 ノンステップバスやUDタクシーの導入促進 3-2 鉄道駅舎等へのエレベーター設置支援 (2) 交通渋滞の緩和 3-3 マイカーへの過度な依存の抑制 (3) 低公害車等の普及促進 3-4 燃料電池バス、燃料電池タクシー等の導入促進 (4) 交通安全の推進 3-5 安全運転の啓発 (5) 災害時における交通手段の確保 3-6 災害発生時の移動手段の確保対策
課題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	
課題⑥ 利用促進の効果的な 取組	

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

(1) 地域交通ネットワークの維持

1-1

バス・離島航路・地域鉄道への支援

継続

拡充

- 鉄道や高速バス等の仙台市と県内各地を結ぶ基幹的な交通ネットワークと、乗合バス、住民バス等の地域間、地域内を結ぶ交通ネットワークとの体系的な接続を確保するなど、交通機関を利用して円滑に移動できるよう、移動環境の充実を図ります。
- 地域の交通結節点である鉄道駅を発着し、地域の主要な施設を沿線に要する幹線バス系統については、社会生活を送るために当該交通手段の維持・確保が極めて重要であることから、国等と連携し、運行を支援します。
なお、詳細については、別途本計画の「別紙」として、各年度毎に定めるものとします。
- 人口減少等に伴う利用者数の減少により、交通事業者の経営努力だけでは、地域交通を維持することは困難であるため、交通事業者が運行する広域的な幹線バスや市町村等が運行する住民バスのほか、離島航路の運営を財政的に支援し、交通ネットワークを維持します。
- 福島県及び沿線市町と連携して、第三セクター鉄道（阿武隈急行線）の保安設備や老朽化した鉄道施設、車両の計画的な更新を支援し、マイレール意識の醸成と利用促進策を通じ、運営を支援します。
- 市町村が運行する住民バス等に対する県の補助金は、同一市町村内で完結する路線や、複数市町村間を結ぶ広域路線も含め、広くネットワークの維持を目的とするものであるため、利用者数を増加させるためのインセンティブ¹⁵につながるよう、クロスセクター効果〔下記コラム参照〕も勘案しながら、社会情勢や地域が抱える課題に対応した、より効果的なものとなるような検討を継続します。
- 教育施設や医療機関等を地域公共交通ネットワークの拠点として位置付け、施設の利用時間や統廃合等に合わせた路線の見直しによって、通学や通院に支障が生じないよう配慮します。

県の関係事業

- ・宮城県バス運行対策費補助金
- ・宮城県バス運行維持対策費補助金
- ・宮城県離島航路補助金
- ・宮城県阿武隈急行緊急保全整備事業費等補助金
- ・宮城県阿武隈急行線利用促進支援事業補助金

関係者

県、国、市町村、交通事業者など

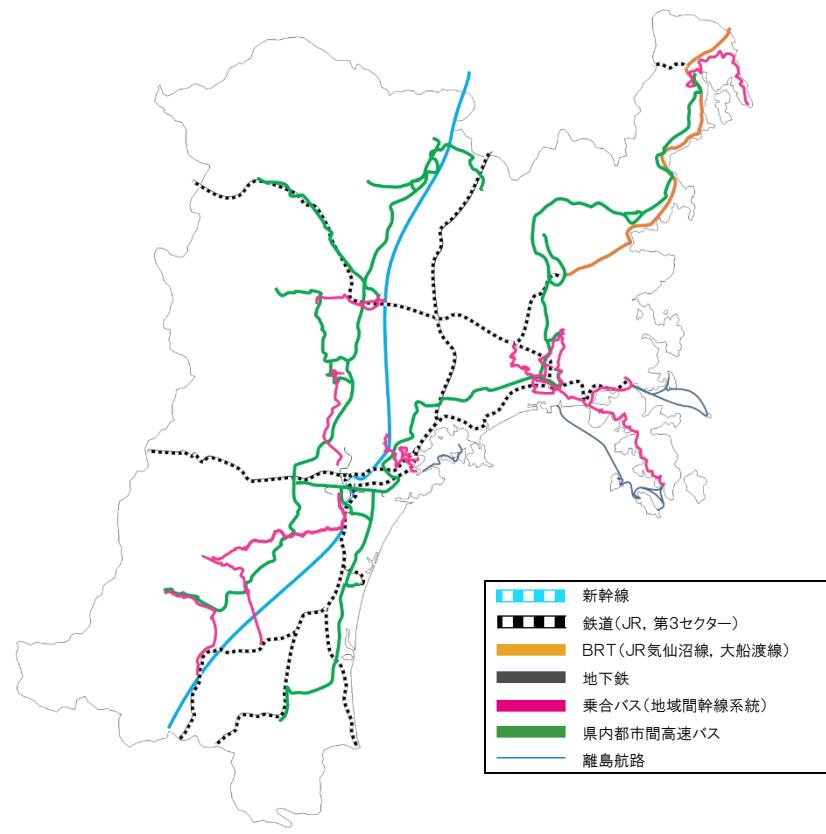
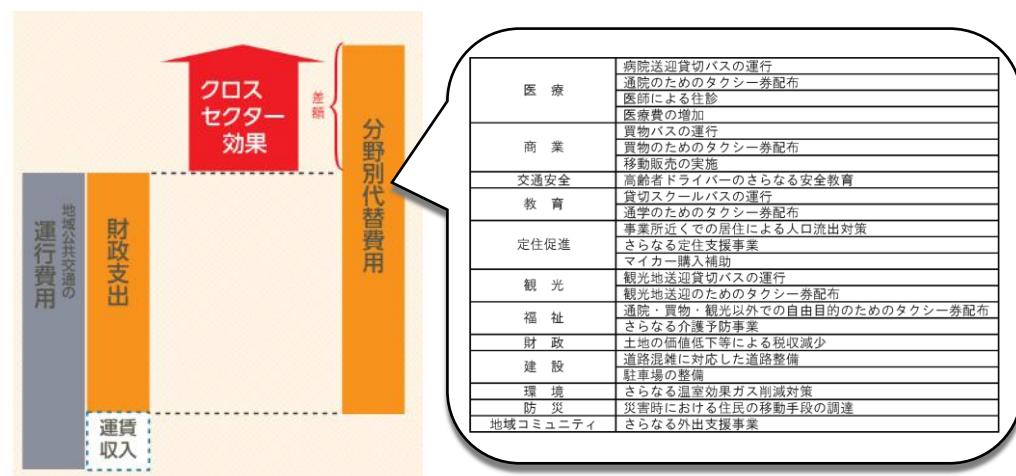


図4-1-1 本県の広域的な地域公共交通ネットワーク

コラム 地域公共交通のクロスセクター効果とは

「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」と「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用」のコスト同士を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果です。

クロスセクター効果として定量的に提示することで、地域公共交通に対する財政支援の必要性を可視化することができます。



出典:国土交通省近畿運輸局

1-2

地域のニーズを踏まえた交通モードの導入

継続 拡充

- 地域の特性や住民のニーズに応じて、適切な交通モードを選択し、組み合わせることにより、利便性が高く、効率的な公共交通体系の構築を目指します。
- 地域の社会環境の変化や旅客実績を定期的に分析し、運行形態の見直しや経費負担などの役割分担を検証し、住民の合意形成を図ります。
- 過疎地域等においては、福祉バスやスクールバスの活用、自家用有償旅客運送など、小規模な需要に見合う移動手段の確保について、先行事例の共有や実証事業の実施等により、市町村を支援します。【関連施策 2-1】
- 実証事業の実施等に際しては、旅客輸送の安全面の確保を第一に考える必要があるため、事業者等との緊密な連携を図ります。

県の関係事業

宮城県バス運行維持対策費補助金

関係者

県、国、市町村など



気仙沼市が地元の要望を受けて、唐桑地域で運行している患者輸送バスの一般混乗の実証運行を実施した。

- 実施日 : 令和元年 10月 1日～12月 27日
- 便数 : 3系統各 1往復（平日のみ）
- 運賃 : 無料

出典:気仙沼市

図 4-1-2 患者輸送バスの一般混乗の事例（気仙沼市）

コラム**デマンド交通（乗合タクシー）のメリット・デメリット**

デマンド交通の運行形態には主に次のようなものがあります。

○デマンド型の路線

- ・予約時のみ運行
- ・運行区域内であれば乗降自由なものや乗降場所が予め指定されているもの、又はその組み合わせで運行

○定時定路線における(一部)予約運行

- ・予約時のみ所定の時刻、経路の便を運行
- ・通常の経路に加え、予約専用の停留所を設け、予約時のみ迂回して運行

前段の形態である、近年、各地域で導入が進んでいるデマンド型の乗合タクシーは、人口密度の低い交通空白地域を面的にカバーできる一方、次のようなメリット、デメリットがあるため、それらを考慮した上で、地域に最適な運行形態の導入を検討する必要があります。

▶ メリット

〔利用者側〕

- ①自宅前又は自宅近くから乗車でき、高齢者等に優しい。
- ②安価な運賃で利用できる。

▶ デメリット

〔利用者側〕

- ①事前登録と電話予約に抵抗感がある。
- ②狭い車内で知らない人と乗り合わせになる。
- ③利用者同士の目的地が異なると、目的地まで時間がかかる（時間が読めない）。

〔運営側〕

- ①需要が散在している地域に対応しやすい。
- ②バスの乗入れが難しい狭隘道路でも運行できる。

〔運営側〕

- ①配車システムの導入経費、オペレーターの人員費がかかる。
- ②利用者一人当たりの運行経費が高い傾向にある。

1-3 運転士確保策の検討

継続

■道路運送法の改正により第二種や大型等の運転免許を取得できる年齢が引き下げられたことから、就職を目指す高校生に対し、就職説明会等の様々な機会を捉えて、バスやタクシーの運転士の仕事の魅力について、関係機関と連携し、より一層の情報提供をします。

県の関係事業

宮城県バス事業振興補助金

関係者

県、国、交通事業者など

○第二種、大型等の運転免許の受験資格の特例概要

令和4年5月13日施行

従来の要件	新たな特例
21歳以上で普通免許保有歴3年以上	19歳以上で普通免許保有歴1年以上 (特別な教習を修了した者)

図4-1-3 第二種運転免許等の取得要件緩和

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
1-1 バス・離島航路・地域鉄道への支援					
1-2 地域のニーズを踏まえた交通モードの導入	実証事業の検討	実証事業等の実施	実証事業等を踏まえた検討 他地区への展開		
1-3 運転士確保策の検討			関係部署との連携		

(2) まちづくりとの連携

1-4 市町村地域公共交通計画策定の支援

継続 拡充

- 市町村が主催する地域公共交通会議に地域住民や交通事業者等の関係者とともに参画し、市町村が主体となって策定する地域公共交通計画の策定に関与し、広域的な視点から助言するとともに、策定に当たっては、まちづくりとの連携が重要であることから、立地適正化計画¹⁶や都市計画マスターplan¹⁷との一体的な議論を促すよう努めます。
- 計画に基づく取組を支援し、隣接県を含む広域的な交通ネットワークの形成を図ります。
- 生活圏域が広域化する中で、通勤や通学、通院、買い物などの市町村（平成の大合併前の旧市町村域を含む）を越えた移動ニーズに対応するため、県は、市町村や交通事業者等と協議しながら、広域圏の中心都市と周辺地域を結ぶ幹線バス路線の確保や、市町村（平成の大合併前の旧市町村域を含む）を越えた広域的な住民バスの運行等に対する支援を行います。【関連施策 1-1】
- 地域公共交通を担当する市町村職員の多くは、他の分野と兼務しており、人事異動に伴い、培ったノウハウを継承し難いことから、市町村職員を対象とした先進事例や国の制度内容などに係る担当者会議や研修会を開催し、地域公共交通を担当するために必要な知識やスキルの習得を支援し、人材育成に努めます。

関係者

県、市町村など

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
1-4 地域公共交通計画策定の支援					
実施					

コラム 交通とまちづくり施策との関係

交通は人々の交流促進、ひいてはまちの活性化に寄与するという点からもまちづくりとも非常に密接に関係しています。

そのため、平成25年に施行された交通政策基本法では、「交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、(中略)行われなければならない」と明記され、交通施策とまちづくり施策の連携が法制度上も要請されています。

東日本大震災後の復興まちづくりにおいて、東松島市野蒜地区では、市街地の高台移転に伴ってJR仙石線野蒜駅も移設され、交通の拠点としてはもとより、地域交流・観光の拠点としての役割を果たしています。

(3) 地域交通の利便性の向上

1-5

交通拠点機能の充実化

継続 拡充

- 各地域の交通ネットワークの核となる拠点について、鉄道駅やバスターミナルのほか、道の駅などの交流拠点や商店街等のまちづくりとも連携しながら、移動需要に応じて、乗継機能を有する交通拠点の充実を図ります。特に、郊外や郡部では、バスの便数が必ずしも十分ではなく、乗継の待ち時間が長くなる傾向にあることから、乗継抵抗を低減できるよう停留所を整備するなどにより、利便性の向上を図ります。
- 交通拠点に併設して、必要に応じて駐車場や駐輪場を整備し、パークアンドライドやキスアンドライド、サイクルアンドライド¹⁸によってマイカー・自転車と公共交通機関を上手に使い分け、共生できるよう推進します。
- 新たに公共施設等を設計する時点で、公共交通機関の乗り入れを前提とし、利用者のニーズに合わせて停留所の位置と必要な待合環境をあらかじめ盛り込むことや、必要に応じて既設の停留所の位置を移動するなど、利用者の利便性の確保を図ります。

県の関係事業

宮城県バス事業振興補助金

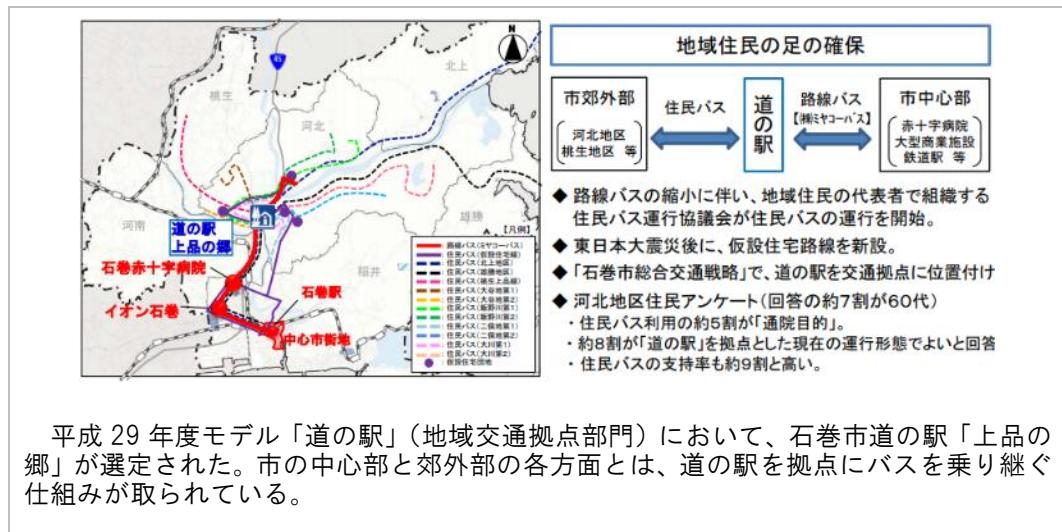
関係者

県、市町村、交通事業者など

表 4-1-1 宮城県バス事業振興補助金の主な活用実績

R1	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所上屋修繕（仙台市内 11 停留所、名取市、利府町、大和町内各 1 停留所）、改築（仙台市内 3 停留所）、新設（石巻市、富谷市内各 1 停留所） ・電照式バス停留所設置（仙台駅西口バスプール） ・行先案内表示器新設（仙台駅東口） ・ソーラー照明機器取付（岩沼市内） 等
R2	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所上屋修繕（仙台市内 11 停留所、名取市 1 停留所）、改築（仙台市内 2 停留所）、新設（仙台市、石巻市各 1 停留所） ・行先案内表示器新設（仙台駅東口） ・ソーラー照明機器取付（岩沼市内） 等
R3	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所上屋修繕（仙台市内 10 停留所、石巻市 1 停留所）、新設（仙台市内 1 停留所、石巻市 1 停留所） ・停留所標識の電照化（仙台市内 5 停留所） ・バス停留所ベンチ設置（仙台市内 3 停留所） ・屋内案内表示器設置（古川警察署前バス停） ・ソーラーバス停照明機器更新（77 基） ・ダイヤ改正に伴う路線図等の作成 等
R4	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所上屋修繕（仙台市内 6 停留所、他市町 1 停留所） ・停留所上屋建替（仙台市内 1 停留所） ・停留所標識の電照化（仙台市内 5 停留所） ・仙台市営バス・地下鉄路線図等の作成 ・ダイヤ改正に伴う路線図等の作成 等

上記の他、仙台駅前バスのりば案内システムの修正、仙台駅前バスのりばサイン修正、環境配慮バス車両購入費の助成等を実施しています。



出典:国土交通省東北地方整備局

図4-1-4 交通拠点の事例（石巻市）

1-6

複数の交通モードの連携強化

継続 拡充

- バスや鉄道等との乗継を前提としている箇所では、交通モード間のダイヤ調整が行われ、乗継の環境は少しずつ改善が図られていますが、引き続き、住民が乗継しやすい環境づくりに向けて、交通事業者等へ働きかけていきます。
- 県内都市間を結ぶ高速バスは、鉄道とともに広域移動に欠かすことができない移動手段であり、県内外からの観光やビジネスだけでなく、通勤・通学などの生活交通手段としても定着していることから、利便性の向上と必要な路線の確保を図ります。

関係者

県、市町村、交通事業者など

1-7

情報提供の改善・充実

新規

- 県内の地域交通は、民間事業者が運行する乗合バスのほか、市町村等が主体となって運行する住民バスは運行の委託先が多岐にわたり、時刻表など情報の体裁が統一されおらず見づらいという事例があるため、利用者目線に立った情報発信を行うことができるよう、好事例を紹介するなどにより、改善を促します。
- 事業者や市町村が有するバス路線などに関する情報をG T F S¹⁹データ化するための体制づくり等の支援を行い、W e bの地図サイト上で路線や時刻、乗換などの検索ができるようにするなど、県民や観光客等に対して、入手しやすく、分かりやすい県内の地域公共交通の情報を提供する仕組みづくりを進めます。

関係者

県、市町村、交通事業者など

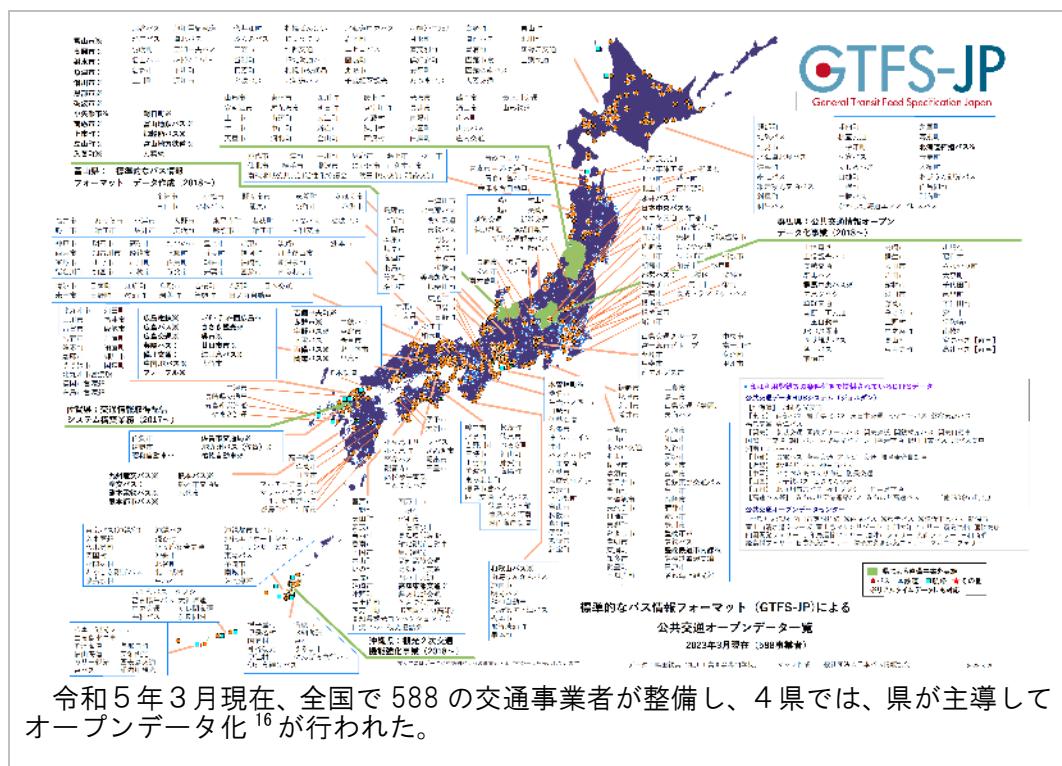


図4-1-5 G T F S オープンデータの整備状況

1-8 MaaS²⁰活用の検討

新規

- 観光型MaaSの仕組みを地域公共交通にも拡大し、県内の公共交通機関の検索からICカード乗車券等のキャッシュレス決済までをパッケージ化した取組など、交通事業者等と連携して、円滑に移動できる環境の整備を推進します。
- 運賃の乗継割引など、乗継しやすい環境づくりを交通事業者等に働きかけていきます。
- 再掲：施策 1-6】
- バスパック（バス乗車券+施設利用券）商品開発への支援や、観光型MaaSとの展開等について検討します。

関係者

県、市町村、交通事業者など



出典:JR東日本仙台支社プレスリリース

図 4-1-6 宮城県内における観光型MaaSの実証事例

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
1-5 交通拠点機能の充実化					停留所整備補助制度検討・実施
1-6 複数の交通モードの連携強化					実施
1-7 情報提供の改善・充実					実施体制の検討・実施(GTFSデータ化)
1-8 MaaS活用の検討	実施				今後の展開に向けた検討

(4) 公共交通の利用促進

1-9

モビリティマネジメント²¹の推進

継続 拡充

- 通勤、通学、通院等の利用目的別、学生、高齢者等の利用者層別等ターゲットを絞り込み、公共交通機関の利用意識を醸成し、利用促進を図ります。【関連施策 2-2】
- マイカーに過度に依存しないよう、公共交通機関とマイカーを必要に応じて使い分け、共生できる社会を目指します。【関連施策 1-5】

関係者

県、市町村、交通事業者など

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
1-9 モビリティマネジメントの推進			イベントや啓発の実施		

(5) 最先端技術の活用

1-10

I C Tによるサービスの推進

新規

- 複数のタクシー事業者共通の配車システムの整備や一元管理を促し、効率的な配車や今後導入が見込まれるタクシーの相乗りサービス²²を国とともに推進します。

関係者

県、国、市町村、交通事業者など

1-11

自動運転技術の実用化研究

新規

- 世界的にバス等の公共交通機関の自動運転化の流れが加速していますが、技術の完成度を含む様々な課題が多くあり、一般に普及するまでには、相当時間を要するとみられることから、他の都道府県における取組事例を参考にしながら、県内の中山間地域や専用道（例：気仙沼線B R T）を実証運行の場として積極的に活用し、公共交通への導入を目指し、技術面や利用者の社会的受容性、法整備のほか、事業としてのインフラ整備、収支分析や継続性等の課題を整理し、実用化に向けて関係機関とともに取り組みます。

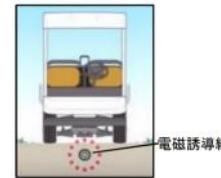
関係者

県、国、市町村など



柳津駅～陸前横山駅間の気仙沼線BRT専用道路において、大型バスがハンドル、アクセル、ブレーキを完全に自動制御された状態で最高時速60kmで走行した。トンネル走行や車両のすれ違い等も実施された。

図4-1-7 自動運転実験走行の様子（令和2年2月 JR気仙沼線BRT陸前横山駅）



秋田県北秋田郡上小阿仁村では、中山間地域における生活の足の確保等のため、技術面やビジネスモデル等に関する実験結果を踏まえ、令和元年11月に全国で初めて自動運転サービスを実用化した。農作物や日用品等の配送も行われている。

出典：国土交通省道路局

図4-1-8 道の駅「かみこあに」（秋田県）を拠点とした自動運転サービス

1-12 超小型モビリティの導入検討

新規

■中山間地域等において、手軽な交通手段としての利用が期待される超小型モビリティについて、国等の動向を注視するとともに、モビリティを地域の拠点等に配備し、地域住民や来訪者がシェアして利用するなど、公共交通機関を補完する交通としての利用を検討します。

県の関係事業

次世代自動車技術実証推進補助金

関係者

県、国、市町村など



愛知県豊田市の中山間地域では、地域住民自らが超小型モビリティ「コムス」を中山間地域に適した仕様に改造し、日常の移動用として活用している。令和元年度からは有償で地域の住民に貸し出し、地域での共有の可能性や超小型モビリティの活用で移動にストレスをかけない（時間をかけない）ライフスタイルのモデルを検証している。

図 4-1-9 超小型モビリティの事例

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
1-10 ICTによるサービスの推進			推進		
1-11 自動運転技術の実用化研究			研究・実験運行		
1-12 超小型モビリティの導入検討			実証・検討		

(6) 高齢化の進行に対応した取組

1-13

高齢運転者の免許返納支援策

継続 拡充

- 多くの市町村や民間事業者において実施されている、高齢者の運転免許返納の支援策としての公共交通機関や各種施設等の割引等を継続し、高齢者の利便性や利用機会を確保しながら、引き続き高齢者の返納を促します。
- 高齢者が運転免許を返納することにより、心身の機能が低下し、公共交通機関の利用自体が困難になっていることも想定されることから、福祉施策による移動支援へ円滑に移行できるような仕組みの構築を検討します。【関連施策 1-14】

関係者

県、国、市町村など

表 4-1-2 県内の運転免許自主返納者の生活の足への支援施策事例

市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・住民バス等の運賃無料化 : 10 自治体(有期限:10) ・住民バス等の運賃割引 : 6 自治体 (有期限:1 無期限:5) ・住民バス、タクシーの特定額面の乗車券 : 10 自治体
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・協会加盟各社のタクシーの料金割引(1割) (一般社団法人宮城県タクシー協会) ・高速乗合バス(特定区間)の片道運賃の割引(県内バス事業者) ・乗車時の普通片道・往復運賃を 30%割引(阿武隈急行) 等

令和5年3月1日現在

出典:宮城県警察

1-14

福祉部門との連携

新規

■介護保険制度のうち、市町村が実施する「介護予防・日常生活支援総合事業」における高齢者の移動支援（訪問型サービスD）と、地域住民やNPOなどが主体の自家用有償旅客運送、許可・登録を要しない輸送が役割分担することにより、高齢者の移動支援を行うことも有効と考えられることから、交通部門と福祉部門が連携し、高齢者の身体の状態に応じてシームレスに移動できるよう検討を促します。

関係者

県、国、市町村、地域住民、NPOなど



岩沼市では、介護保険の地域支援事業（通所サービスA）を活用し、高齢者の閉じこもり予防と買い物支援を目的に、市内スーパーの協力を得て実施している。送迎はシルバー人材センターから派遣されたドライバーが運転する市保有の電気自動車で行い、送迎や買い物のほか、スーパーでの体操、食事等が含まれる。

出典:広報いわぬま

図4-1-10 高齢者の移動支援の事例（岩沼市「お買い物ミニディ事業」）

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
1-13 高齢運転者の免許返納 支援策					実施
1-14 福祉部門との連携					検討・実施

方針2 地域交通の活性化のための連携と協働

(1) 住民やNPO等との協働・担い手の育成

2-1

地域交通の新たな枠組み検討

新規

- 高齢化率や過疎化が著しい地域における様々な利便性の向上と、持続的な支援の担い手を育成するために、一定の区域において、地域住民やNPOなどが主体となって、自家用有償旅客運送などのボランティアによる輸送活動を担いながら、地域のニーズに応じて日用品の移動販売や配食サービス等も組み合わせて行う、多機能型の生活支援サービスとしての事業化や、共助による運送の導入支援等、将来的な横展開を視野に、今後の実証実験等の実施を検討します。【関連施策 1-2】
- 過疎地域等の各種サービス拠点において、移動支援を追加する場合や、効率的に多機能化する場合も想定し、関係機関と連携しながら検討します。

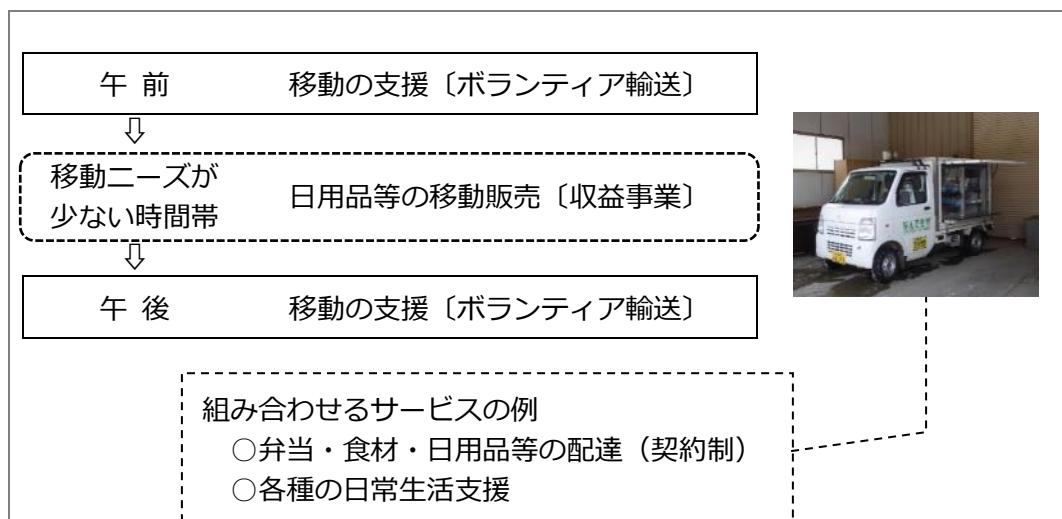


図 4-2-1 1日の多機能サービス提供のイメージ

- 人口減少や少子高齢化による利用者減少の影響を直接的に受ける旅客輸送のみでは、運行収入を確保することがますます困難となることから、バス車両の空きスペースと、路線のネットワークを活用し、人と物を同時に運ぶ客貨混載といった策に取り組めるよう支援します。
- 県内のタクシー事業者の中には、通常の輸送の傍ら、ドライバーが買い物や薬の受取の代行を行うなど、サービスの多機能化を図っている例があり、生活支援サービスとして事例を共有します。

県の関係事業

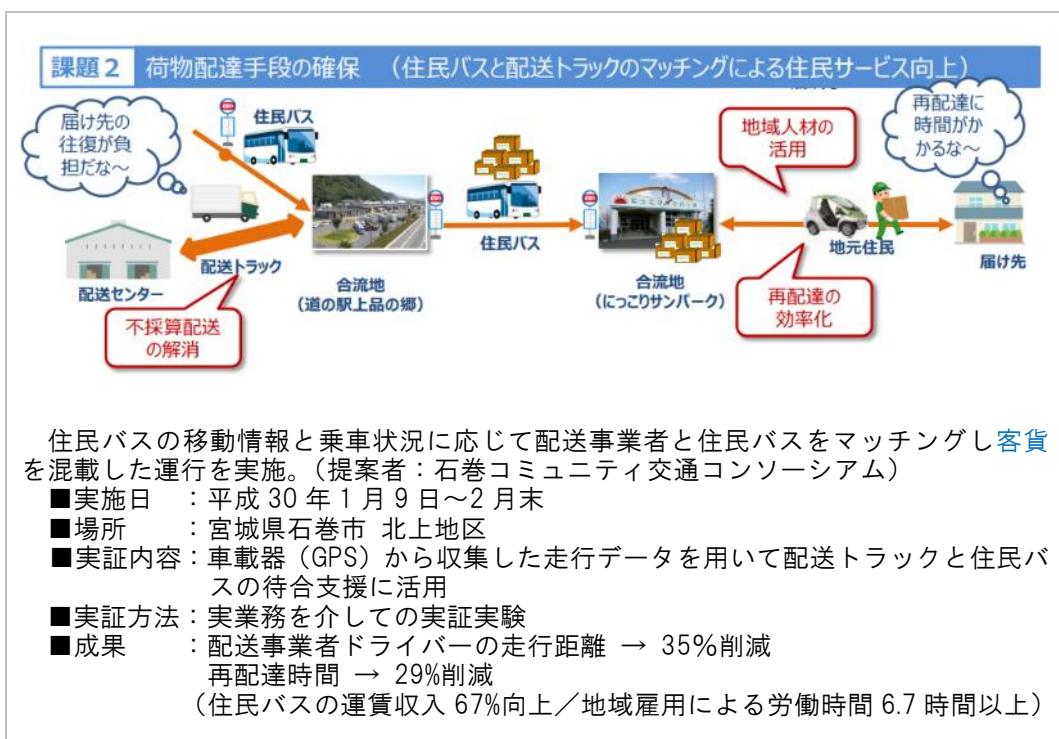
- ・宮城県バス運行対策費補助金
- ・宮城県新交通体系構築支援事業 など

関係者

県、国、市町村、交通事業者、貨物事業者、地域住民、NPOなど



図 4-2-2 コミュニティ・カーシェアリング



出典：総務省 身近なIoTプロジェクトホームページ

図 4-2-3 IoT を活用した客貨混載の事例（石巻市）

2-2

地域共助や協働に対する意識醸成

新規

- 地域交通を確保するために必要な住民の中心的役割を担う人材やコーディネートを行う中間的な役割の人材を育成します。
- 地域における協働の一環として、地域住民がお互いに自分たちの足を守る意識を醸成し、啓発するため、地域公共交通の利便性の向上や利用促進の優れた取組を紹介し、そのような仕組みを広げます。【関連施策 1-2】
 - (例)・コミュニティ機能を有する交通拠点を整備し、高齢者をはじめとする公共交通利用者の外出と社会参加を促進する。
 - ・地域に必要な停留所のベンチを製作し、地域へ提供する。
 - ・大学等の研究機関との連携：G T F S データ（オープンデータ）の整備、活用を大学等に委ね、利用者層のターゲット別に公共交通情報を提供する。

県の関係事業

宮城県地域公共交通担当者研修会 など

関係者

県、国、市町村、地域住民など



気仙沼市では、個人、団体、企業を対象にバス停留所へのベンチ設置を募集している。

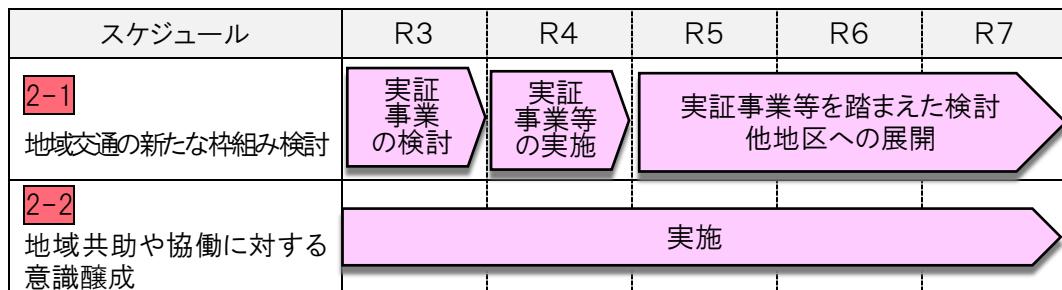
出典: 気仙沼市(左)



富谷市では、令和2年10月1日からデマンド交通の実証運行を行っている。他所では交通事業者に運行を委託することがほとんどだが、地域住民の交通に対する共助意識を醸成するため、事前に講習を受講した地域住民がドライバーを務めているのが大きな特徴である。

出典: 富谷市ホームページ

図 4-2-4 県内の地域交通における協働の事例



(2) 交流人口の拡大

2-3 観光需要にも対応する公共交通の整備

新規

- 県内観光地へのアクセス強化のひとつとして、定額制タクシーの導入について、交通事業者への働きかけや、全国の好事例の共有に努めます。
- 県内都市間を結ぶ高速バスは、鉄道とともに広域移動に欠かすことができない移動手段であり、県内外からの観光やビジネスだけでなく、通勤・通学などの生活交通手段としても定着していることから、利便性の向上と必要な路線の確保及び充実を図ります。【再掲：施策 1-6】
- バスパック（バス乗車券＋施設利用券）商品開発への支援や、観光型MaaSとの展開等について検討します。【再掲：施策 1-8】

関係者

県、国、交通事業者など

2-4 交通シェアリングの導入

新規

- 手軽な交通手段としての利用が期待される超小型モビリティについて、国等の動向を注視するとともに、モビリティを地域の拠点等に配備し、地域住民や来訪者がシェアして利用するなど、公共交通機関を補完する交通としての利用を検討します。【再掲：施策 1-12】

県の関係事業

次世代自動車技術実証推進補助金

関係者

県、国、市町村など

2-5

乗って楽しい公共交通の取組

新規

- 時速 20km 未満の低速で走る電動のグリーンスローモビリティを研究し、その特性を生かし、生活路線としてだけでなく、観光路線として、地球環境に配慮した形で風景をゆっくり楽しむ仕掛けづくり等に取り組みます。
- バスの旅行企画のテレビ番組を誘致するなど、乗って楽しい公共交通としての PR 活動を行います。

関係者

県、市町村、交通事業者など



池袋駅（東京都豊島区）を中心として、各拠点施設を 20 分間隔で周遊（1 周約 4～5km、40 分弱）する IKEBUS（イケバス）。遊び心のあるデザインが目を引く。

出典: 豊島区ホームページ

図 4-2-5 グリーンスローモビリティの事例

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
2-3 観光需要にも対応する公共交通の整備			実施		
2-4 交通シェアリングの導入			実証・検討		
2-5 乗って楽しい公共交通の取組			検討・実施		

方針3 安全で安心な交通環境の整備

(1) バリアフリー化の推進

3-1

ノンステップバス²³やUDタクシー²⁴の導入促進

継続

- ノンステップバスやUD（ユニバーサルデザイン）タクシー、車いす用の乗降リフトを備えたリフト付きバス等は、高齢者や障害者にとって乗降しやすく、また、運転しやすく安全性を高めた車両の導入は、事業者にとっても運転士確保のためのアピールポイントにもなるという視点から、導入を促進します。【関連施策 1-3】
- 市町村等の住民バスについては、現状小型バス車両が多くなっていますが、乗降しやすい車両の導入を促進するため、国に対して、車両開発や導入に係る補助制度の創設を働きかけます。

県の関係事業

- ・宮城県バス運行対策費補助金
- ・宮城県ユニバーサルデザインタクシー普及促進事業費補助金

関係者

県、国、市町村など

3-2

鉄道駅舎等へのエレベーター設置支援

継続

- 高齢者や障害者など誰もが利用しやすいよう、利用者数の多い鉄道駅舎等へのエレベーターの設置や誘導案内サインの充実など、バリアフリー化やユニバーサルデザイン化に向けた取組を支援します。

県の関係事業

鉄道駅舎等バリアフリー整備事業費補助金

関係者

県、国、市町村など

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
3-1 ノンステップバスや UDタクシーの導入促進					
			実施		
3-2 鉄道駅舎等への エレベーター設置支援				実施	

(2) 交通渋滞の緩和

3-3

マイカーへの過度な依存の抑制

継続 拡充

- マイカーへの過度な依存を抑制するため、交通拠点に併設して、必要に応じてパークアンドライドやキスアンドライドが可能な施設を整備するなどにより、マイカーと公共交通機関を使い分け、共生できるよう推進します。【再掲：施策 1-5】

関係者

県、国、市町村など

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
3-3 過度なマイカー利用の抑制				実施	

(3) 低公害車等の普及促進

3-4

燃料電池バス、燃料電池タクシー等の導入促進

継続 拡充

- 走行時に二酸化炭素を排出しない燃料電池バス（F Cバス）や燃料電池タクシー（F C Vタクシー）の導入を促進することにより、環境負荷の低減に貢献するとともに、乗車体験等を通じて、環境配慮型の公共交通の有用性を広く県民にPRします。
- 脱炭素社会の構築に向けて、地域公共交通における電気自動車の導入を促進します。

県の関係事業

燃料電池バス路線運行等業務

関係者

県、国、市町村、交通事業者など



図 4-3-1 県内初の路線運行を開始した燃料電池バス（令和3年3月）

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
3-4 燃料電池バス、燃料電池タクシー等の導入促進				実施	

(4) 交通安全の推進

3-5

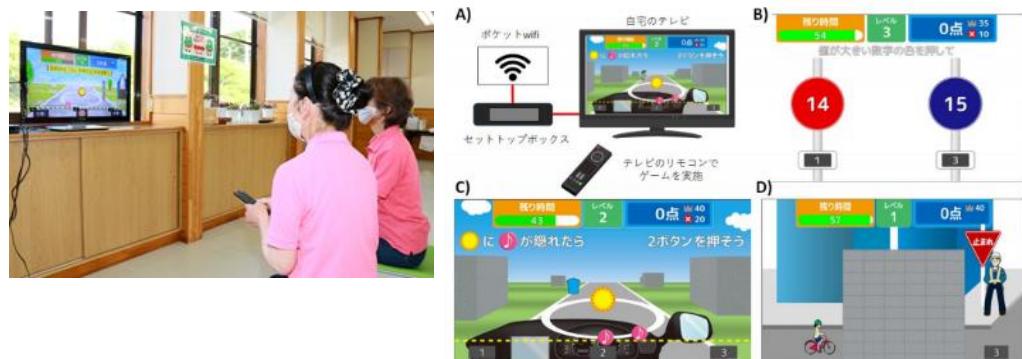
安全運転の啓発

新規 続続

- 宮城県交通安全計画に基づき、地域の実態に即した交通の安全に関する施策を推進し、交通事故のない安全な社会の実現を目指します。
- マイカーの車両についても、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術で安全運転を支援するセーフティ・サポートカー（サポートカー）の普及啓発に取り組みます。
- 認知機能の低下が高齢者ドライバーの事故につながることについて、理解が深まるよう啓発に努めます。
- 一年を通じて交通ルール遵守や事故防止の留意点を啓発する運動を実施し、良好な交通環境になるよう、関係機関とともに取り組みます。

関係者

県、県警、市町村など



出典：広報ざおう（左）、東北大学加齢医学研究所プレスリリース（右）

図 4-3-2 高齢者の交通事故防止の事例（運転技能向上トレーニング・アプリ）

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
3-5 安全運転の啓発			実施		

(5) 災害時における交通手段の確保

3-6

災害発生時の移動手段の確保対策

継続 拡充

- 災害によって不通となった交通機関の代替となる交通手段を手配し、確保できるよう、日頃から交通事業者や関係団体との連絡調整を図ります。
- 県内の運行情報を集約し、迅速に県民等へ情報提供できる体制を整えます。

関係者.....

県、国、市町村、交通事業者、関係団体など

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
3-6 帰宅困難者対策			実施		

第5章 計画の推進体制と検証

1 計画の推進体制

本計画の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」が行います。

計画の目標達成のための施策・事業の推進については、県民をはじめ、国や市町村、交通事業者等との連携、協力のもとに、取組を進めていきます。

宮城県地域公共交通活性化協議会 (活性化法に基づく協議会)
・本計画の策定及び変更
・本計画の達成状況の評価
・本計画に位置付けられた 施策・事業の実施 等

市町村・地域公共交通会議等
・各地域における地域公共交通政策
・各市町村内の域内交通の維持・再編 交通拠点の機能強化等の実施 等

2 関係者の役割分担

関係者がそれぞれ下記の役割を担い、連携、協力し、施策を推進します。

(1) 県民

- ・地域公共交通の維持や充実に向けて、マイカーに過度に依存せず、公共交通機関を積極的に利用します。
- ・市町村等と連携し、自らの地域での交通の在り方を自分ごととして考え、地域交通の運営に関わるなど、主体的に地域交通を守り育てる取組に参加します。

(2) 交通事業者

- ・安全運行の確保に努めるとともに、国、県及び市町村と連携を図りながら、利用者のニーズを踏まえた交通サービスの提供や利便性の向上に努めます。
- ・高齢者や障害者の利用に配慮した旅客施設や車両のバリアフリー化を図ります。
- ・環境負荷の低減に向けた低公害車の普及促進などに取り組みます。
- ・関係者が連携し効果的な取組を進めるため、輸送実績等の情報共有とその活用に努めます。

(3) 企業・事業所

- ・通勤者や来訪者に対して公共交通機関の利用を働きかけます。
- ・公共交通機関の利用者に対する割引サービス等のインセンティブ付与を検討します。

(4) 市町村

- ・利用者のニーズを踏まえた住民バス等を運行します。
- ・地域公共交通会議等において地域交通の在り方を検討するとともに、地域公共交通計画を策定し、住民、交通事業者、隣接市町村、国及び県などと連携し、地域の実情に応じた地域交通の維持や充実に努めます。
- ・公共交通機関の利用促進に向けた住民意識の醸成を図ります。
- ・住民同士の共助の意識醸成やコミュニティの形成を図り、地域住民の運営による生活交通の確保の支援を行います。

(5) 国

- ・地域の実情に即した法制度などを整備します。
- ・国、県及び市町村の役割分担の下、必要な財政的支援により、地域公共交通の活性化及び再

生を推進し、支援します。

- ・県等と連携しつつ、必要なデータや先進事例の提供、セミナー等の実施などにより、地域交通に必要な人材の育成に努めます。

(6) 県

- ・本計画の策定及び施策を推進します。
- ・国、県及び市町村の役割分担の下、必要な財政的支援により、広域交通を中心に地域公共交通の維持、充実を図ります。
- ・県内の地域交通の状況や課題などを整理、分析し、市町村との共有を図るとともに、市町村が設置する地域公共交通会議などに参画し、必要な情報提供や指導、助言を行います。
- ・先進的な取組や実証実験を関係機関との連携のもと実施し、取組をもとに他地域への展開を図ります。
- ・地域公共交通に関して、県民の意識を高める啓発、PR活動を行います。
- ・地域の実情を考慮し、国に対して、法制度などの改善や、補助制度の拡充等を要望します。

3 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します。進捗管理は、毎年度評価と検証を行い、目標達成のために、効果的な取組につなげていきます。

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	策定時点	終期時点	見直し時点	達成に向けた方針等
①地域公共交通の充実等の満足度	新規	50%以上	未測定	本計画の関係事業を推進する。 ※「県民意識調査」での測定に向け、関係部署と協議中
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)	新型コロナウイルス感染症拡大による影響を鑑み、策定時点の水準への回復を目指す。
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)	阿武隈急行線を中心とした計画として「阿武隈急行線地域公共交通網形成計画」を策定済み。
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)	補助金を活用すること等により、実状に応じた策を検討する。
⑤バス情報等のオープンデータ化市町村数(累計)	0市町村 (R2)	35市町村	2市 (R4)	実施により得られる効果等を先進事例により研究し、必要に応じ支援を検討する。

⑥自動運転実証運行 実施数(累計)	2件 (R2)	7件	4件 (R4)	BRT等、民間事業者等が主導する先進的な取組数を計上する。
----------------------	------------	----	------------	-------------------------------

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	策定時点	終期時点	見直し時点	達成に向けた方針等
⑦自家用有償旅客運送 導入件数(累計) (市町村以外の主体によるもの)	新規	4件	1件 (R4)	交通事業者との調整を踏まえ導入が効果的と判断される場合等に支援等を検討する。
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末)	バス・デマンド交通等の運営主体の数で算定。
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)	新型コロナウイルス感染症拡大による影響を鑑み、策定時点の水準への回復を目指す。

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	策定時点	終期時点	見直し時点	達成に向けた方針等
⑩低床バス導入率	62.8% (R2)	80.0%	70.9% (R4.3)	宮城県バス運行対策費補助金等を予算の範囲内で継続する。
⑪【参考指標】 バリアフリー化された 鉄道駅舎数(累計)	74駅 (R2)	79駅	75駅 (R3)	1日当たりの平均利用者が3,000人以上の駅のバリアフリー化を、重点的に実施。
⑫道路交通事故の 発生件数と死傷者数	24H死者数 : 44人 重傷者数 : 483人 (R2)	24H死者数 : 44人以下 重傷者数 : 510人以下 (R7)	24H死者数 : 37人 重傷者数 : 440人 (R4)	第11次宮城県交通安全計画に位置付ける関係事業等を推進する。

4 評価結果を踏まえた計画の見直し (PDCA サイクル)

各年度において、計画に定める施策の実施状況並びに効果の発現状況を評価 (Check) し、必要に応じて次年度以降に実施する事業の見直し・改善を検討 (Act) します。

検討した内容は計画へ反映 (Plan) しながら、関係する取組を着実に実施 (Do) していきます。本サイクルは宮城県地域公共交通活性化協議会で協議を行いながら運用します。

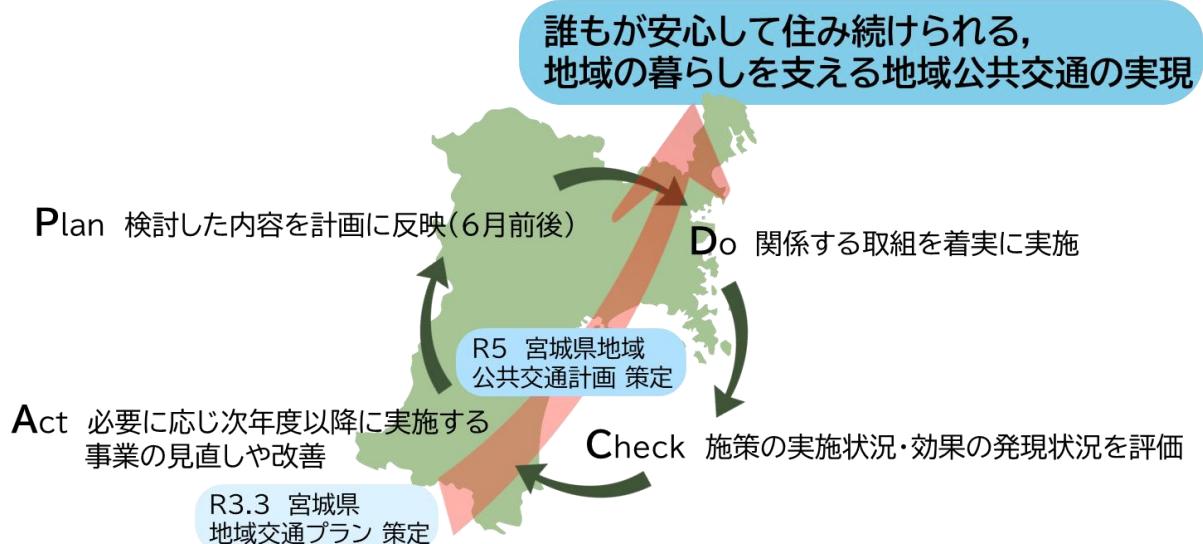


図 5-1-1 計画期間内における PDCA サイクルのイメージ

参考資料

1 用語解説

1 SDGs エスディージーズ (1ページ)

Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略称。2030年までに国際的に達成すべき目標で、17の大きな目標と、それらを達成するための具体的な169のターゲットで構成されている。

2 地域間幹線系統 (3ページ)

地域住民の通学・通院・買い物等、生活の維持に重要な役割を果たしている、複数の市町村にまたがる広域的なバス路線。本計画では主に、このうち運賃収入のみで採算が確保できず、国や県が補助を行っているものを指す。

3 乗合タクシー (3ページ)

乗合バスのように乗合旅客を運送するタクシーで、車両の乗車定員は10人以下となる。定時定路線で運行する形態と、事前に予約を受けて運行するデマンド型等の形態がある。

4 デマンド交通 (3ページ)

利用者からの予約に応じ、自宅と目的地間を乗合で運行する運行形態。乗合のため、ほかにも同じ便に予約した利用者がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。

5 自家用有償旅客運送 (3ページ)

公共交通サービスが十分ではない過疎地域などにおいて、住民の生活交通を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。

運送目的により、交通空白地において地域住民又は観光旅客等の運送を行う「交通空白地有償運送」と、公共交通機関の利用が困難な身体障害者等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。

6 一般混乗 (3ページ)

スクールバスや患者送迎バスに児童生徒や患者以外の一般住民も一緒に乗ること。

7 定時定路線 (13ページ)

運行系統における停留所の時刻設定及び経路が予め定められているもの。

8 ICT アイシーティ (13ページ)

Information and Communication Technology（情報通信技術）の略称。デジタル化された情報の通信技術を活用し、人とインターネット、人と人とをつなぐ技術。

9 グリーンスローモビリティ (13ページ)

時速20km未満で公道を走ることができる、電動車を活用した小さな移動サービス。

10 超小型モビリティ (13ページ)

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人

～2人乗り程度の車両。

11 オープンデータ化 (13 ページ)

人 国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう次のいずれの項目にも該当する形でデータを公開すること。

- (1) 営利、非営利を問わず、二次利用可能なルールが適用されたもの。
- (2) 機械判読に適したもの。
- (3) 無償で利用できるもの。

12 交通空白地域 (28 ページ)

鉄道やバスなどの公共交通機関を利用することが困難なエリアのこと。一般的には、鉄道駅から半径800m～1,500m程度、バス停留所から半径300～500m程度の範囲から外れるエリアを公共交通空白地域としている例が多い。

13 B R T ビーアールティ (41 ページ)

Bus Rapid Transit（バス高速輸送システム）の略称。連節バス、専用道、専用レーン、優先レーン、P T P S（公共交通車両優先システム）等を組み合わせて、通常の路線バスよりも定時性、速達性を確保したもの。

14 ユニバーサルデザイン (47 ページ)

最大限可能な限り、全ての人々に利用しやすい製品やサービス、環境のデザイン。

15 インセンティブ (50 ページ)

意欲を引き出すために外部から与えられる動機付け。

16 立地適正化計画 (55 ページ)

平成26年8月の都市再生特別措置法の一部改正により、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、市町村が策定できることになった計画。

17 都市計画マスターplan (55 ページ)

都市計画法に基づき、長期的視点にたった都市の将来像や土地利用の方向性、都市施設の配置方針等、都市計画に関する基本的な方針を示すもの。

18 パークアンドライド (56 ページ)

鉄道駅やバスターミナル等の周辺に自動車を駐車し、そこから鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステム。

（関連用語）

キスアンドライド：鉄道駅やバスターミナル等まで家族等に送迎してもらい、そこから鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステム。

サイクルアンドライド：鉄道駅やバスターミナル等の周辺に自転車を駐輪し、そこから鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステム。

19 G T F S ジーティエフエス (58 ページ)

General Transit Feed Specification の略称。公共交通機関の時刻表や地理情報を公開するために標準化された、国際的に広く利用されているデータ形式。

なお、G T F S – J P は、国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット」における静的データフォーマットであり、G T F S を基本にして、日本の状況を踏まえて拡張されたものである。

20 M a a S マース (59 ページ)

Mobility as a Service の略称。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

21 モビリティマネジメント (60 ページ)

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（マイカーへの過度な依存から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

22 タクシーの相乗りサービス (60 ページ)

配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス。一人で利用するより割安な運賃でドアツードアの移動が可能となり、利便性の向上が図られるとともに、事業者・ドライバーにとっては、複数の利用者を効率的に運送することが可能となることや、新たな需要の喚起することが期待されている。国土交通省の通達により、令和3年11月から運用可能となっている。

23 ノンステップバス (70 ページ)

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

24 UD（ユニバーサルデザイン）タクシー (70 ページ)

足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”。

2 宮城県地域公共交通活性化協議会設置要綱

宮城県地域公共交通活性化協議会設置要綱

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、宮城県地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第15条の4第2号の規定に基づく地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保に関し必要な協議を行うため、宮城県地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事業)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 交通計画の作成及び変更に関すること
- (2) 交通計画の実施に関すること
- (3) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること
- (4) 地域路線バス等の在り方に関すること。
- (5) 具体的な地域路線バス等の休廃止等に伴う対応に関すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項に関すること。

(組織)

第3条 協議会は、別表第1に掲げる委員をもって構成する。

- 2 協議会に、会長及び副会長を置く。
- 3 会長は、委員の互選により定める。
- 4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 5 副会長は、宮城県企画部長をもって充てる。
- 6 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が不在のときはその職務を代理する。
- 7 会長は、必要に応じて協議会の会議に臨時の構成員を加えることができる。
- 8 委員の任期は、就任の日からその日の属する年度の翌年度の末日までとする。ただし、欠員が生じた場合はその後任の職にある者をもって充て、その任期は前任者の在任期間とする。
- 9 委員は、再任を妨げない。

(部会)

第4条 第2条第5号について、協議会に別表第2に掲げる地域区分ごとに部会を置く。

- 2 部会に関し必要な事項は、別に定める。
- 3 協議会は、別に定めるところにより、部会の協議をもって、協議会の協議とすることができます。

(会議)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、議長となる。ただし、第2条第5

号に関して、協議すべき事項が一の市町村の区域内のみにおいて運行している路線の休止又は廃止に係る事項のみである場合は、当該市町村長を議長とすることができます。

- 2 委員は、会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 3 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うことができる。

(委員以外の出席)

第6条 会長は、必要があると判断するときは、委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(書類の提出等)

第7条 会長は、協議会の運営上必要があるときは、それぞれの委員に対し、書類の提出、意見の表明、説明その他必要な協力を求めることができる。

(協議等の結果の尊重)

第8条 協議会において協議が整った事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

- 2 協議会において、第2条第5号に規定する事項について、路線又は事業の休廃止の申出から6か月以内に協議が整わない場合にあっても、届出どおりに事業者が路線又は事業の休廃止を行うことを妨げない。

(秘密の保持)

第9条 協議会の関係者は、職務上知り得た情報を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(庶務)

第10条 協議会の庶務は、宮城県企画部地域交通政策課において処理する。

(分科会)

第11条 道路運送法施行規則第9条の2の規定に規定する地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合旅客自動車運送事業又は同規則第49条第1号に規定する交通空白地有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長が設置する地域公共交通会議については、協議会に対し設置の届出を行った場合に、協議会の分科会とする。

- 2 協議会は、分科会の協議をもって、協議会の協議とすることができます。
- 3 前項の場合において、地域公共交通会議の主宰者は、その協議結果を議長に報告するものとする。

(その他)

第12条 この要綱に定めるほか、協議会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

附 則

- 1 この要綱は、令和5年4月1日から施行する。
- 2 宮城県地域路線バス等対策連絡協議会設置要綱（平成13年2月14日施行）は廃止する。

別表第1

・学識経験者
・国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課長
・国土交通省東北運輸局宮城運輸支局長
・公益社団法人宮城県バス協会専務理事
・一般社団法人宮城県タクシー協会専務理事
・東日本旅客鉄道株式会社東北本部企画部長
・バス事業者の代表者
・宮城県交通運輸産業労働組合協議会会長
・社会福祉法人宮城県社会福祉協議会会长
・宮城県高等学校長協会会长
・宮城県老人クラブ連合会会长
・地域おこし協力隊の代表者
・仙台市都市整備局公共交通推進課長
・石巻市復興企画部地域振興課長
・気仙沼市震災復興・企画部交通政策課長
・白石市市民経済部まちづくり推進課長
・登米市まちづくり推進部市民協働課長
・栗原市企画部市民協働課長
・大崎市市民協働推進部まちづくり推進課長
・大河原町政策企画課長
・亘理町企画課長
・宮城県警察本部交通企画課長
・国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所副所長
・宮城県企画部長
・宮城県土木部道路課長
・宮城県土木部都市計画課長

別表第2

地域区分	構成市町村
仙南	白石市, 角田市, 蔵王町, 七ヶ宿町, 大河原町, 村田町, 柴田町, 川崎町, 丸森町
仙台	仙台市, 塩竈市, 名取市, 多賀城市, 岩沼市, 富谷市, 亘理町, 山元町, 松島町, 七ヶ浜町, 利府町, 大和町, 大郷町, 大衡村
大崎	大崎市, 色麻町, 加美町, 涌谷町, 美里町
栗原	栗原市
登米	登米市
石巻	石巻市, 東松島市, 女川町
気仙沼	気仙沼市, 南三陸町

宮城県地域公共交通計画

編集・発行 宮城県 企画部 地域交通政策課

〒980-8570

宮城県仙台市青葉区本町三丁目8番1号

TEL 022-211-2437

FAX 022-211-2290

URL <http://www.pref.miyagi.jp/soukou>

E-mail kotu@pref.miyagi.lg.jp
