

次期地域公共交通計画について

| 法定記載事項 | 記載内容 |
|--------------------------------|-----------------------------|
| ①基本的な方針 | 下記参照 |
| ②計画区域 | 宮城県全域 |
| ③計画目標 | 別紙参照 |
| ④目標達成のための事業及びその実施主体に関する事項 | 【次回議論（計画（中間案）で提示）】 |
| ⑤目標の達成状況の評価に関する事項 | 【次回議論（計画（中間案）で提示）】 |
| ⑥計画期間 | 令和8年度～令和14年度（7カ年） |
| ⑦その他特に必要と認める事項 | －（記載なし） |
| 資金確保に関する事項（推奨） | 【次回議論（計画（中間案）で提示）】※KPI設定を想定 |
| 都市計画との連携事項（推奨） | 【次回議論（計画（中間案）で提示）】 |
| 観光振興との連携事項（推奨） | 【次回議論（計画（中間案）で提示）】 |
| 関係者相互間（県、交通事業者等）の連携事項（推奨） | 【次回議論（計画（中間案）で提示）】 |
| 地域旅客サービスの持続可能な提供確保で配慮すべき事項（推奨） | 【次回議論（計画（中間案）で提示）】 |

Point!

国が示したアップデートガイダンスに従って次期計画は30ページ程度のコンパクトな構成とする予定です。

基本的な方針について

方針1 広域交通の維持・活性化

➤ 広域幹線バスについては、県民人口の減少を背景に通学・通勤利用者の減少が予見されるところであり、担い手不足等によるサービス供給制約も顕在化する中、持続可能な公共交通ネットワークを構築するためには、限られた経営資源を最適化する必要があります。

➤ 地域鉄道、ローカル線についても、人口減少により厳しい局面が続いていますが、地域にとってはなくてはならない交通手段として定着していることから、一層の利用促進を図る必要があります。

方針2 地域交通の利便性確保に向けた支援

➤ 市町村が担っている地域交通（市町村内で完結している交通）についても、県民人口の減少によって需要密度が希薄化していく中で、運行効率が悪化している状況であり、財政的な制約などから一人ひとりが享受できるサービスレベルの維持が課題となっています。

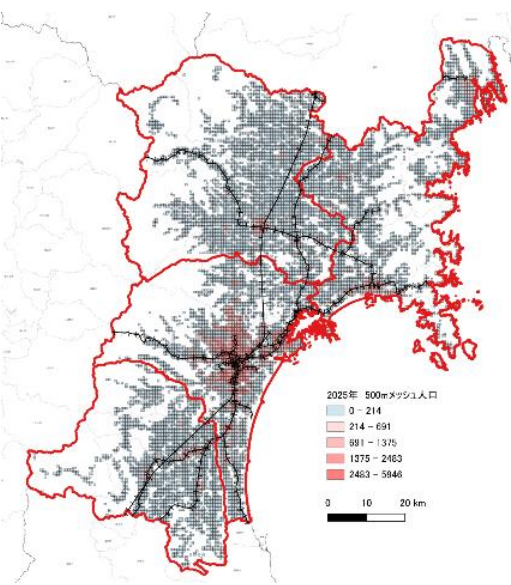
➤ まちの姿にあわせて最適な交通形態をとることができるよう交通政策の立案に必要なモビリティデータの集約や研修機会の提供など、広域自治体ならではの支援を行う必要があります。

方針3 多様な関係者との連携推進

➤ 観光、福祉、商工、教育といった交通の利用者となる関係者との情報交換を進め、的確なニーズの把握に努めるだけでなく、連携可能な交通資源について掘り起こしを行う必要があります。

宮城県地域公共交通計画（令和8（2026）～14（2032）年度） 骨子（案・たたき台）

地域公共交通の現状



- <仙台圏域>
- 約7割の県民が居住しており、仙台市を中心に一次交通網（新幹線・鉄道・高速バス）が構築されており、仙南圏域や大崎市・石巻市といった中心市からの通学・通勤流動も多く見受けられる。
 - 仙台圏域でも運転士不足を背景とした減便が続いており、都市サービスの維持が課題になっている。
- <仙南・栗原・大崎・登米・石巻・気仙沼圏域>
- 栗原・大崎圏域、登米・石巻・気仙沼圏域では中心市を除いて仙台方面への移動需要は比較的少なく、中心市への移動が多い。仙南圏域では地理的に近傍であることもあり仙台圏域への移動が多い。
 - 仙台圏域に比べ自家用車移動が多く、地域鉄道の活性化や幹線バスの維持が課題になっている。

2030年までの情勢変化

全人口
224万人
→217万人

後期高齢者人口
37万人
→41万人

観光客数
6,824万人
(R5)

- 生産年齢人口が大幅に減少し供給面での課題が顕在化
- 通学・通勤利用層の減は需要面でも影響大
- 老年人口は仙台圏域以外では減少する一方で、後期高齢者人口はほぼ全ての地域で増加
- 免許返納の促進などの社会的要請に応える必要性
- コロナ拡大前の令和元年の6,796万人を上回り過去最高の入込数
- 経路検索サービス未掲載路線が多数あるなど情報発信に課題

目指すべき将来像

誰もが安心していきいきと暮らせる地域社会づくり（新・宮城の将来ビジョン）

取組14 暮らし続けられる安全安心な地域の形成
地域に適した持続可能な交通体系の構築に向けて、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するとともに、鉄道やバスなど地域公共交通の利用促進を図るほか、地域経済の循環や商店街の活性化等によるまちづくりを支援します。



基本的方針

方針1
広域交通の
維持・活性化

方針2
地域交通の利便性
確保に向けた支援

方針3
多様な関係者
との連携推進

現状

自家用車依存の進行

- ・免許保有率の増加とともに、高齢者もマイカー移動が一般的化
- ・特に需要密度が希薄で公共交通が相対的に少ない地方部では自家用車依存が顕著

少子高齢化・人口減少の進行

- ・生産年齢人口（15～64歳）の減少により通学・通勤利用者が減少
- ・仙台圏域では高齢者（65歳以上）が増加、仙台圏域以外でも後期高齢者（75歳以上）は増加

モビリティデータの整備遅れ

- ・他県に比べ路線運行情報などをデジタル化（GTFSの整備）している自治体が少ない

課題

通学・通勤路線の維持困難化

- ・通学・通勤利用者の減少により定時定路型の交通サービスの維持が困難になる。

交通人材の不足

- ・生産年齢人口の減少により、採用競争が激化
- ・他産業に比べ待遇が不利なこともあり人材不足が深刻化

高齢者の
通院・買い物手段の確保

- ・運転に不安を抱える高齢者が”無理をして運転する”ことを防ぐためドアトゥドア型サービスのニーズが増大する可能性

交通政策の企画立案の難化

- ・課題可視化が困難に。結果として、取組主体間での連携や他分野連携等の施策立案に遅れ

長期的取組

都市計画との連携
（立地適正化）

自動運転技術の社会実装
（本計画期間では情報収集を想定）

取組

データを活用した広域交通
のマネジメント

交通人材の確保に向けた支援

地域交通の再編（最適化）支援

観光・福祉・教育政策との連携

モビリティデータの整備推進

先進技術の情報収集

目標指標

地域間幹線系統の収支改善

公共交通で接続されている
市町村組数の維持

乗合バス運転士の確保

地域公共交通計画策定
市町村数の増

GTFS整備・維持市町村数の増

Googleマップ掲載市町村数の増

公共交通利用者減少幅の抑制

中間とりまとめ ポイント②

「地域公共交通計画」のアップデート

- ①シンプルな論理構成と一貫性ある計画のもと、②交通モード統合的・面的に、③将来へ先手先手に対応し、④デジタルの力やデータを活用しながら、⑤分野横断で関係者の参画を得て、⑥現場課題へ機動的・継続的に対応

地域公共交通計画のアップデートに資する要素（市町村）

| モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画 | 機動的・横断的な実行体制 | モビリティ・データの利活用 | 都道府県の役割 |
|---|---|---|---|
| シンプルで一貫性ある構成への見直し 2つの中核目標：①公共交通軸と拠点の充実・保証 ②移動制約者（高齢者・こども等）の足の確保と10の中核KPI等 | モニタリングチームの組成（※） 自治体・交通事業者等によるデータ×場×信頼と明確な役割分担に基づく機動的体制の構築 | データ共有体制の確立（※） ・共有の目的・範囲・条件等の明確化 ・継続的なデータ提供の体制確立 | 地域間交通等 （鉄道・幹線バス等） |
| 適材適所の施策・事業の集中展開（※） 地域全体を面的に捉えたモードミックスと、目標・KPIと連動した施策・事業への集中等 | 多様な関係者の実質的参画 ・リ・デザイン関係者の協議会への参画 ・庁内横断体制の構築・多分野の資金確保 ・コミュニケーションを通じた住民・自治会等の主体的参画 | 他分野データの活用 移動・施設動向に関わるデータ（福祉・医療・教育・商業等）による需要見通し | 地域内交通との接続、市町村間調整 |
| 具体的なPDCAスケジュール ・年3回の評価など、具体的な中長期日程の策定 ・検討から実行までのスケジュールの明示 | 専門人材の確保・育成 ①交通の知見 ②データ活用のノウハウ ③コーディネートスキルを持つ人材育成・伴走者確保 | データも活用した計画策定・実行 データによる課題の鮮明化、コミュニケーション・合意形成の促進、マネジメントコストの削減 | 市町村の牽引・伴走 ※ 地域の実情を踏まえて実施 〇ヒト&プレイス （人材育成、ネットワーキングの場） 〇データ （共有の枠組の構築） 〇リ・デザイン （実証運行、新技術等を先導） |

※特に交通事業者にも一体的な取組が求められる要素

国に求められる主な推進策

| ガイダンスの提供 | ポータルサイトの整備 | 対話型支援 | 官民デジタル化 | 専門人材の確保・養成 |
|---|---|--|--|---|
| アップデート・ガイドラインの策定 （地域公共交通計画等の作成と運用の手引きの改訂等） | 【ベンチマークの提供】 ・運送・輸送状況、予算・人員など | 地域公共交通計画の策定・実行を対話を通じてレベルアップする仕組み構築 （第三者評価の拡張） | 車両IoT化 （キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化） 【国支援のありかた検討】 | 人材確保・養成に資する国の制度や成功・失敗事例の紹介 |
| モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定 （2つの中核目標、10の中核KPI等） | 【情報取得支援】 ・計画関係情報の一元化（計画・協議会資料・議事録等） ・協議会運営事例の横展開 ・有識者・伴走者データベース | 地域公共交通関係予算とのリンクを検討 | 運輸局・運輸支局等の申請デジタル化の推進 | 有識者・伴走者データベース（全国版）構築 |
| 施策カタログの提供 （12のソリューション類型等に基づく施策・事業レシビ） | 【マネジメント支援】 ・スケジュール管理 ・関係者間の資料等共有 | 省内ワンチームの組成 （ITツールを活用した本省・運輸局・運輸支局の対応体制強化） | データ共有のモデル提示・枠組の作成支援 | 専門人材養成プログラム の支援・展開（養成プログラムに対し国が推奨する仕組みの検討） |
| | | | データ共有フォーマット等の標準化に対する側面支援 | |

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

1-(1)-① 基本的な構成【計画の構成の見直し】

○地域公共交通計画は、今後何をするか（アクション）の記載をより充実させるべき。

従来の地域公共交通計画の構成例

はじめに

・計画作成の趣旨及び位置付け

・計画の区域、期間

1 地域の現状等

・地勢・地理、社会状況・経済状況

2 上位・関連計画の整理

・総合計画、都市計画マスタープラン

・立地適正化計画、観光圏整備計画

・その他の計画

3 地域旅客運送サービスの現状等

・地域旅客運送サービスの整備・利用状況、利用者の意向等

4 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

5 基本的な方針

6 計画の目標

7 目標達成のための施策・事業、
資金調達計画、関係者相互間の連携

8 計画の達成状況の評価

参考資料

・法定協議会の構成員・開催状況

・地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介

・目標・数値目標・目標設定の根拠 等

今後の地域公共交通計画の基本構成
(30ページ程度)

<計画本体>

① 基本的な方針

○目指す姿

※立地適正化計画・総合交通戦略・観光圏整備計画等と連携して設定

○地域交通の現状診断 ※現状整理はデジタルを活用

② 計画目標・K P I

○計画目標（5年程度）

○K P I

③ 適材・適所の施策・事業（アクション）

○事業・実施主体・スケジュール

④ 具体的なPDCAスケジュール ※“検討”のみは避ける

⑤ 計画の推進力

○機動的・横断的な実行体制

○モビリティ・データの活用

+ 概要カルテ、デジタルデータ

(・地域の現状等 ・上位・関連計画の整理 ・目標等の根拠等)

※現状整理パートについては、共通フォーマット+デジタルデータも活用しながら、特にアンケート調査を施策検証に必要な情報に絞り、総花的・漫然とした実施を避け、効率化を図る。