

令和6年6月11日

(名称) 宮城県地域公共交通活性化協議会

<p><b>1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性</b></p>
<p>今回、計画を申請する幹線バス系統（以下「対象系統」という。）は、地域の交通結節点である鉄道駅を発着し、沿線には大学や高校等の教育機関、地域の中核的な医療機関、大型商業施設等があることから、鉄道を利用する学生や、通院する高齢者等の足として定着しており、社会生活を送るためには交通手段の維持・確保が極めて重要である。</p> <p>しかしながら、県内では、人口減少の進行や少子高齢化等により、利用者数の減少が続き、運行事業者が単独で路線を維持することは極めて困難な状況にあることから、国庫補助金を活用することにより、結節する鉄道との連携等で利便性の向上を図りながら、維持確保することを目的として、事業を行うものである。</p> <p>なお、山形県との地域間の移動を伴う、新庄～仙台線、米沢～仙台線及び上山市～仙台線についても、地域間をつなぐ幹線系統として一定の役割を果たしている路線となっている。</p>
<p><b>2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果</b></p>
<p><b>(1) 事業の目標</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内の地域間幹線系統について、国庫補助金を活用することにより、継続的な路線の維持確保と、広域的な交通ネットワークの形成を図る。</li> <li>・人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響の長期化等により、対象となる系統では利用者の減少の回復に時間を要しているが、継続的な路線の維持確保を図るため、各系統の年間輸送人員及び運送収入について、前年度比1%以上増加させることを目標とする。</li> </ul>
<p><b>(2) 事業の効果</b></p>
<p>地域間幹線系統を維持することにより、地域の学生や高齢者といった、マイカーを利用できない住民の生活にとって必要不可欠な交通手段が確保される。</p> <p>また、結節する鉄道との連携等により、地域内外の交流人口の増加や、地域活性化が期待される。</p>
<p><b>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・詳細は、別紙1のとおり</li> <li>・高校新入生に対するバス通学の周知（事業者、沿線市町、高校）</li> <li>・JR、住民バス等とのダイヤ調整及び広報（事業者、JR、沿線市町）</li> <li>・イベント開催時のバス利用の呼びかけ（事業者、沿線市町）</li> <li>・通学フリーパスの実施（事業者、沿線市町）</li> <li>・運転免許自主返納者に対する割引検討（事業者、沿線市町）</li> </ul>
<p><b>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・表1のとおり</li> <li>・本県における運行予定者の選定</li> </ul> <p>国庫補助路線の申請実績のある者（株式会社ミヤコーバス及び宮城交通株式会社）及び公益社団法人宮城県バス協会に対して照会するとともに、本県ホームページにおいて周知したところ、株式会社ミヤコーバス及び宮城交通株式会社から申し出があり、内容を精査した結果、運行事業者として適切であると認めるものである。</p>

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
表2のとおり
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
運送予定者から提供される実績運行回数、年間輸送人員、運送収入から定量的な評価を実施する。
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
川崎線（申請番号3） 沿線には病院や学校があり、住民の生活に必要不可欠な路線である。特に、県南部の医療サービスの中心となっている、県南中核病院を通る当路線の必要性は高い。
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
表4のとおり
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
別紙2のとおり。
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b>
※該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
対象系統の維持確保のため、老朽化した車両（平均車齢約15年）の更新を支援する必要がある。あわせて、現在ノンステップバスの導入率が総車両比で5割程度となっていることから、より誰もが利用しやすい環境を整えるため、車両の低床化を進めるものである。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
（1）事業の目標
国庫補助金の活用により、対象系統を維持確保するとともに、ノンステップバスの導入を継続的に進めることにより、対象系統の運行に係る全車両をバリアフリー車両とすることで、より誰もが利用しやすい環境を目指す。
（2）事業の効果
車両の更新により、バリアフリー化が進み、移動の快適性や安全性が高まるだけでなく、地域に対しても人や環境にやさしい乗物をアピールし、路線バスのイメージアップにつながる。

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【 <u>車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
表6及び表7のとおり
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【 <u>公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【 <u>貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【 <u>貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【 <u>貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和6年6月9日 沿線市町に意見照会し、生産性向上の取組について合意。</li> <li>・令和6年6月11日 令和6年度第1回宮城県地域公共交通活性化協議会を開催し、計画全体について合意。</li> </ul>
19. 利用者等の意見の反映状況
宮城県地域公共交通活性化協議会の構成員として、利用者代表の参画を得ている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 宮城県仙台市青葉区本町3丁目8番1号

(所 属) 宮城県企画部地域交通政策課

(氏 名) 高橋 義喜

(電 話) 022-211-2436

(e-mail) kotu-kt@pref.miyagi.lg.jp