

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。

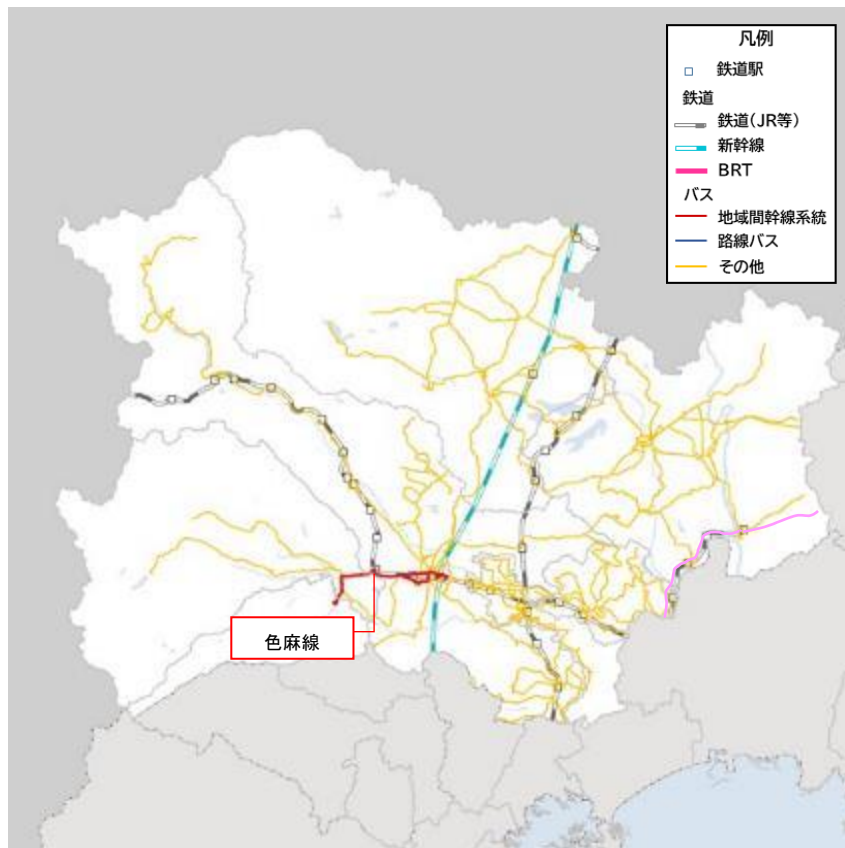
近年、みやぎ県北高速幹線道路の整備が進み、栗原圏域から登米圏域、さらには三陸自動車道へのアクセスも向上しました。

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、広域的な移動手手段の確保が必要になっています。

表 2-3-6 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	鉄道 (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 自治体運営	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
栗原市			●	●		●		●	●					●
大崎市			●	●		●	●	●	●	●		●	●	●
登米市				●		●		●	●		●	●	●	●
色麻町						●	●					●	●	●
加美町						●	●	●	●				●	●
涌谷町				●				●					●	●
美里町				●				●	●				●	●

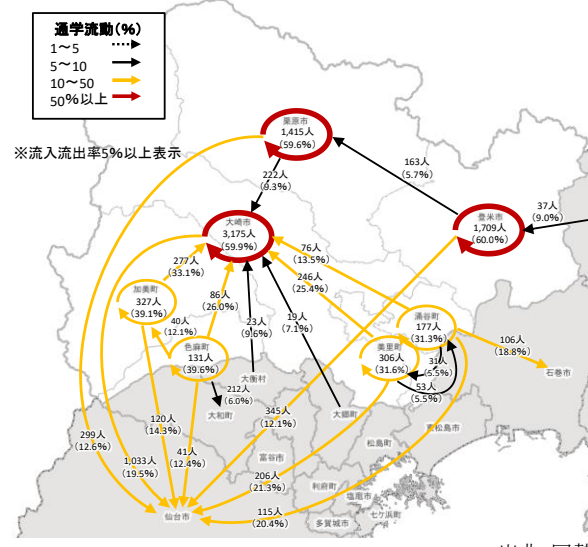
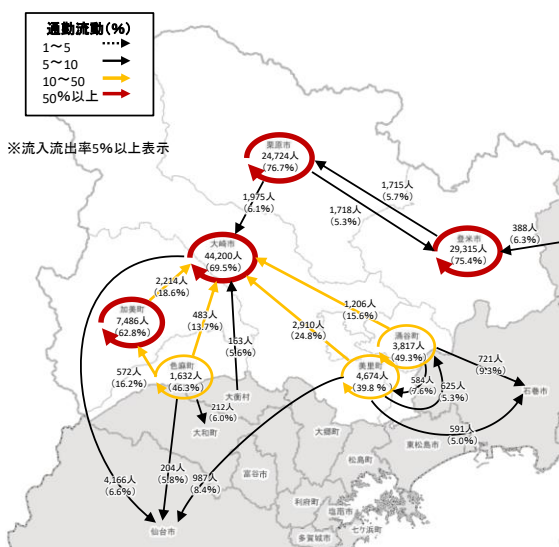
出典：宮城県企画部地域交通政策課



出典：宮城県企画部地域交通政策課

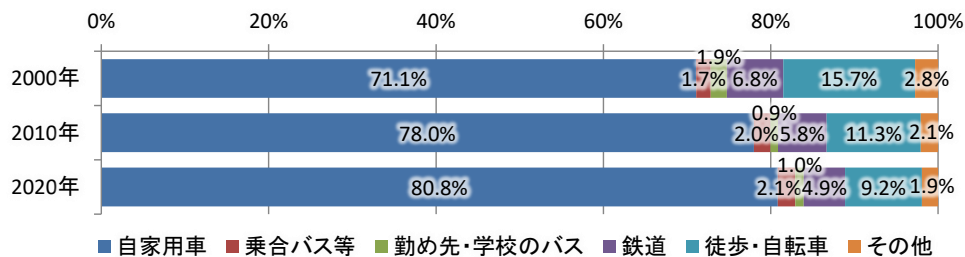
図 2-3-15 令和4年度公共交通の運行状況（県北地域）

通勤流動では、各市町内での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**一定**程度みられます。通学流動は、大崎市、栗原市、登米市においては**各市内での流動の割合が高くなっていますが**、加美町、色麻町、涌谷町、美里町では大崎市へ通学**する**も**一定程度**みられる**ほか**、各市町から仙台市への通学流動も**一定程度**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、**過去 20 年間の推移で**、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高いことが特徴的です。



出典:国勢調査

図 2-3-16 通勤・通学流動（県北地域）



出典:国勢調査

図 2-3-17 通勤・通学時の移動手段（県北地域・時点推移）

エ 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、J R 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、J R 仙石線に新駅が設置されました。被災した J R 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 B R T¹³ 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。

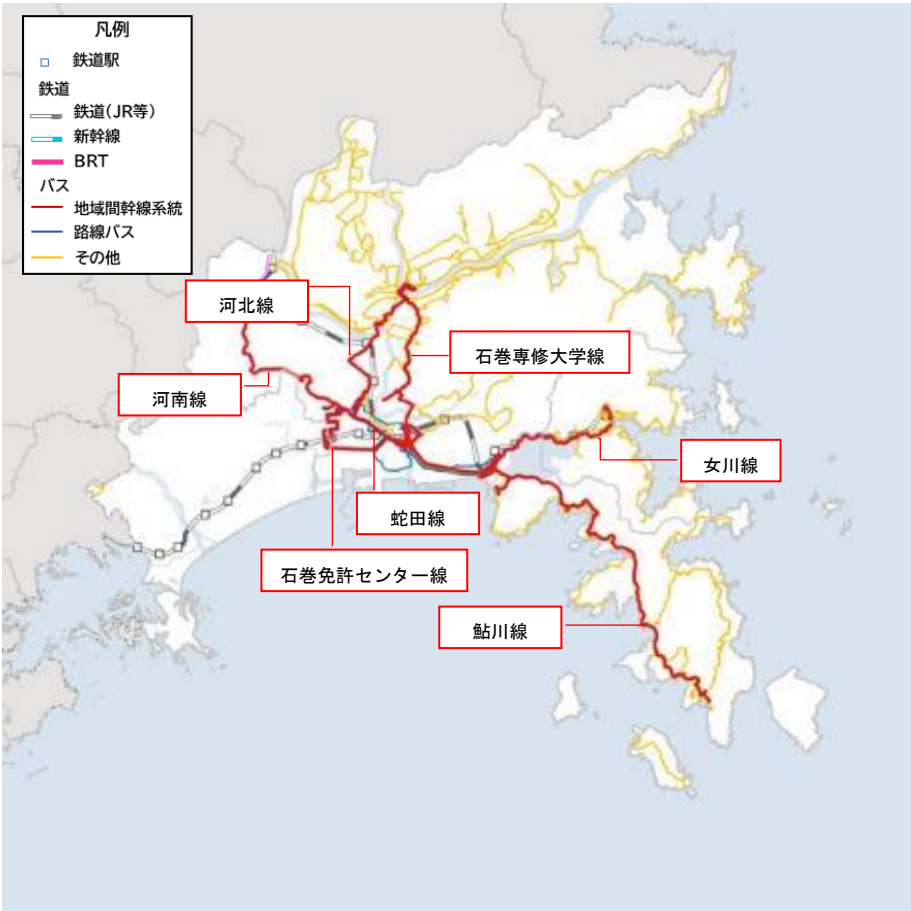
東日本大震災からの復興を図る各種事業に合わせ、住民バスの経路変更や新規路線の追加等により、災害公営住宅や防災集団移転団地からの通院、通学、買い物等の足が確保されています。

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。

表 2-3-7 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	（新幹線） 鉄道	（JR） 鉄道	（地方鉄道等） 鉄道	高速バス	路線バス	自治体運営 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
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 2-3-18 令和4年度公共交通の運行状況（沿岸部のうち石巻圏域）

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の割合が高くなっていますが、東松島市と女川町から石巻市へ通勤する割合も一定程度みられます。通学流動は、東松島市や女川町から石巻市へ通学する割合が高くなっており、石巻市も含めて各市町から仙台市への通学流動も一定程度みられます。通勤・通学時の移動手段については、過去 20 年間の推移で、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。

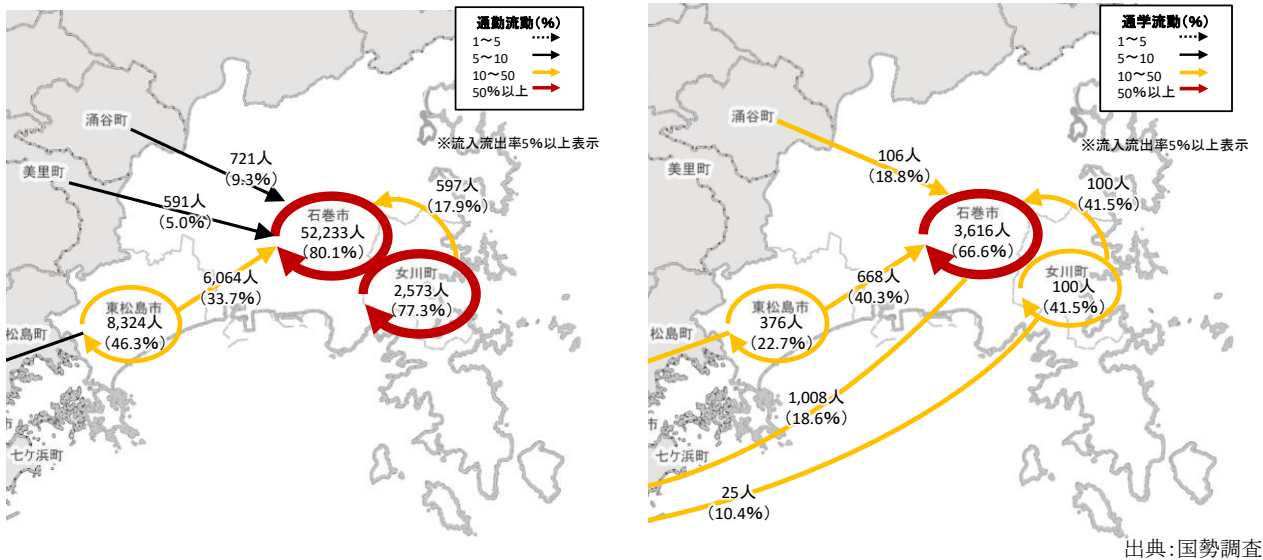


図 2-3-19 通勤・通学流動（沿岸部のうち石巻圏域）

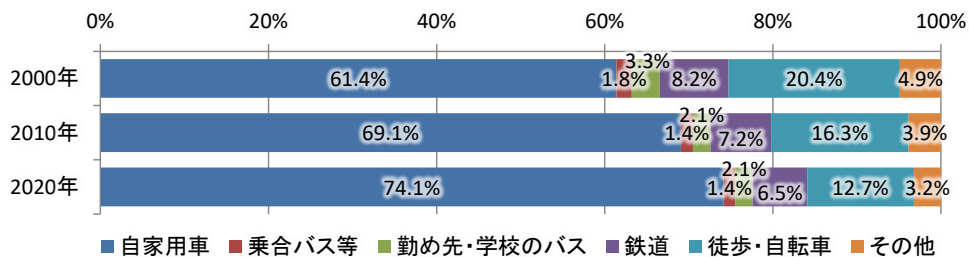
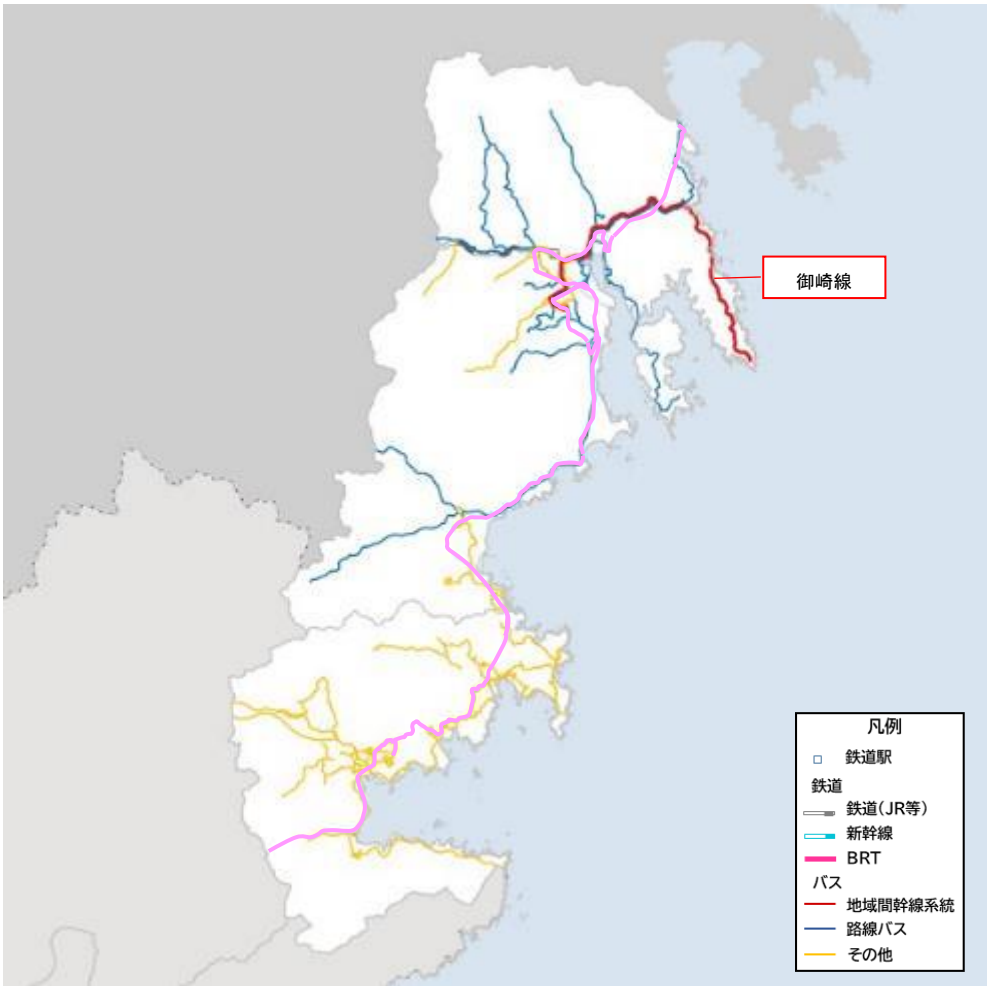


図 2-3-20 通勤・通学時の移動手段（沿岸部のうち石巻圏域・時点推移）

表 2-3-8 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	（舊線） 鉄道	（JR） 鉄道	（東日本旅客） 鉄道	高速バス	路線バス	自治体運営 バス交通	予約型運営 自治体運営	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
気仙沼市			●			●	●				●		●	●
南三陸町			●			●		●			●			●

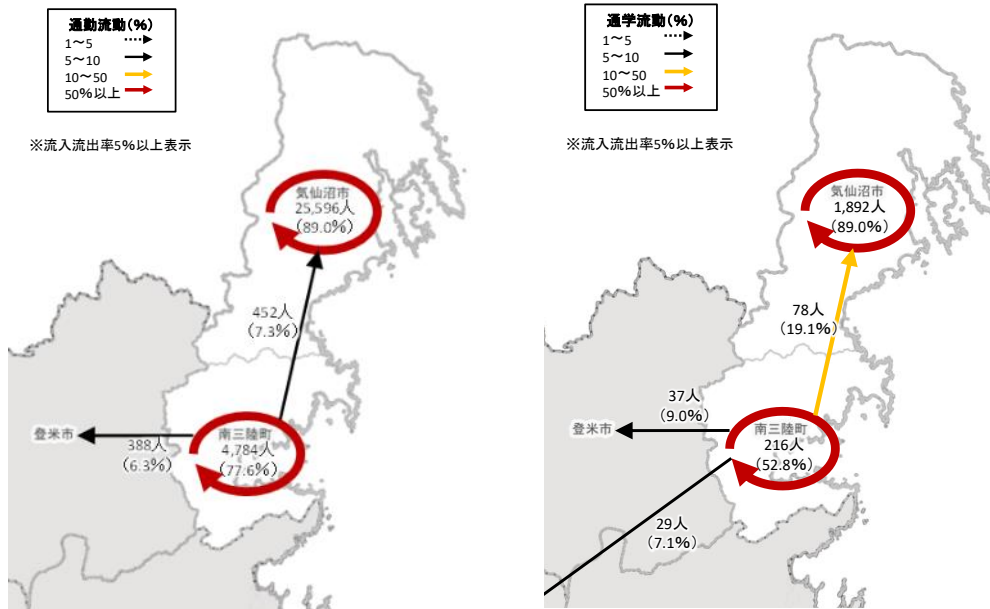
出典：宮城県企画部地域交通政策課



出典：宮城県企画部地域交通政策課

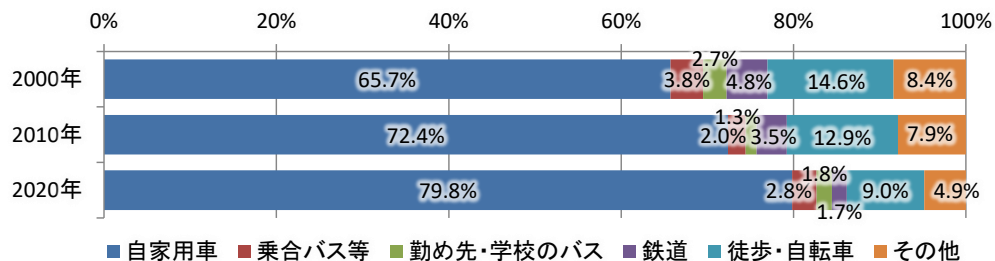
図 2-3-21 令和4年度公共交通の運行状況（沿岸部のうち気仙沼圏域）

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の割合が高くなっており、南三陸町から気仙沼市、登米市への流動もあるもののその割合は低くなっています。通学流動は各市町内での流動の割合が高くなっていますが、南三陸町から気仙沼市への通学流動も一定程度みられます。通勤・通学時の移動手段については、過去20年間の推移で、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 2-3-22 通勤・通学流動（沿岸部のうち気仙沼圏域）



出典: 国勢調査

図 2-3-23 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）

4 課題

現状の分析から、本県の地域公共交通における課題は次のとおりです。

課題① 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。**持続的な地域公共交通に向けた利用者の確保が必要です。**
- ・ 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ます。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 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

【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】

- ・ **国庫補助等における被災地特例制度が終了し、各市町村が現行のまちづくりや地域の特性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、引き続き住民ニーズに対応した交通体系を検討する必要があります。**
- ・ 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】

- ・ 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。運転免許返納に関しては、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、デマンド交通に加え、タクシーによるきめ細かな交通網が形成されていますが、地域住民の特性等に応じた地域公共交通の維持・確保が課題となっています。
- ・ 医療や福祉サービスを利用する住民については、本人の健康状態が良くないと、移動に際してその家族による送迎の割合が増加したり、自らの運転がかなわず公共交通を利用したりする傾向が見られます。利用者の円滑な移動と、その周囲の人々の生活を支える面でも、地域公共交通は重要な役割を担っています。

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。
- ・ 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、外出時や旅行などで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。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- ・ 生活圏が広域化するなかで、自治体運営のバス交通や予約型交通は各市町村内の運行に留まるものが多くなっています。住民のニーズに応えるため、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。また、主な広域的な移動の手段である鉄道や地域間幹線系統をはじめとする路線バスなどの広域的な移動と、地域内の移動との利便性を高める必要があります。

課題⑤ 住民ニーズの的確な把握と**その対応に向けた**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。**自市町村にとどまらず、他県や他市町村への日常的な広域移動も見られます。**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**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**公共交通**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、**公共交通の利用者をはじめとする地域住民や、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。**
- ・ 自家有償旅客運送、**共助による運送**、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、**地域住民のニーズに応じて、地域公共交通や観光に係る交通として活用できる可能性について**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**施策や工夫**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まれます。

【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**や快適性の**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**定期外利用者**を増やすためには、**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や、観光需要の回復の機をとらえたプロモーション、ツアー企画などの取組も有効と考えられます。**
- ・ 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。

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、交通渋滞の深刻化や、地球環境への負荷の増大が懸念されるとともに、マイカーを持たない住民は、出かけること自体が困難にもなりかねません。誰もが安心して日常生活を送るためには、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、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することのないよう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。

方針2 地域交通の活性化のための連携と協働

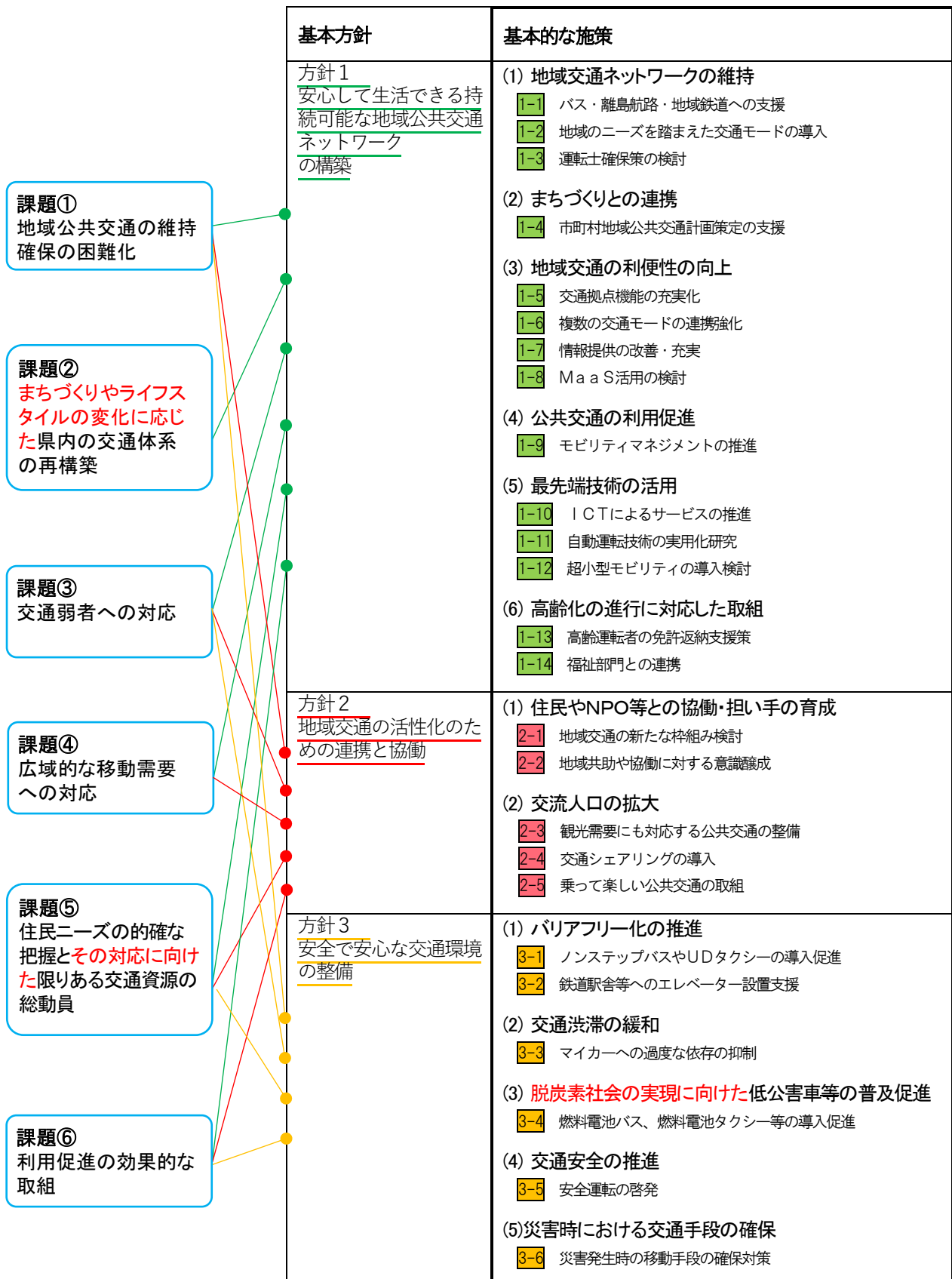
地域の交通事業者においては、慢性的な赤字や運転士不足等から、交通事業者や行政機関のみで今の地域の移動手段を維持することは困難な状況にあります。地域住民が自らの地域の交通を守り、育てていく意識を醸成するとともに、通学、買い物弱者対策に加え、観光等の関係する分野の施策との連携や、限りある交通資源を総動員し、先進的な事例も参考としながら、民間企業、地域で活動しているNPO、住民組織やボランティア等と協働しながら、地域にとって必要な地域交通の構築に取り組んでいきます。

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、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。



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。
- 乗合バス路線のうち、複数市町村にまたがる、1日あたりの計画運行回数が3回以上である等の要件を満たした地域間幹線系統については、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すが、運行事業者単独では維持が困難であることから、国（地域公共交通確保維持事業）等と連携し、運行を支援します。
なお、地域公共交通確保維持改善事業の詳細については、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。（該当系統はP21 表 2-2-1 のとおり）
- 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、利用者増加のインセンティブ¹⁵につながるよう、継続的に制度の見直しの検討を行っていきます。
- 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ることや、施設の利用時間や統廃合等に合わせた路線の見直しを行うこと等により、通学や通院に支障が生じないよう配慮します。なお、路線の見直しの検討にあたっては、関係するコストについて、必要に応じてクロスセクター効果〔下記コラム参照〕なども勘案しながら、社会情勢や地域が抱える課題に対応した、より効果的な取組を目指します。

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

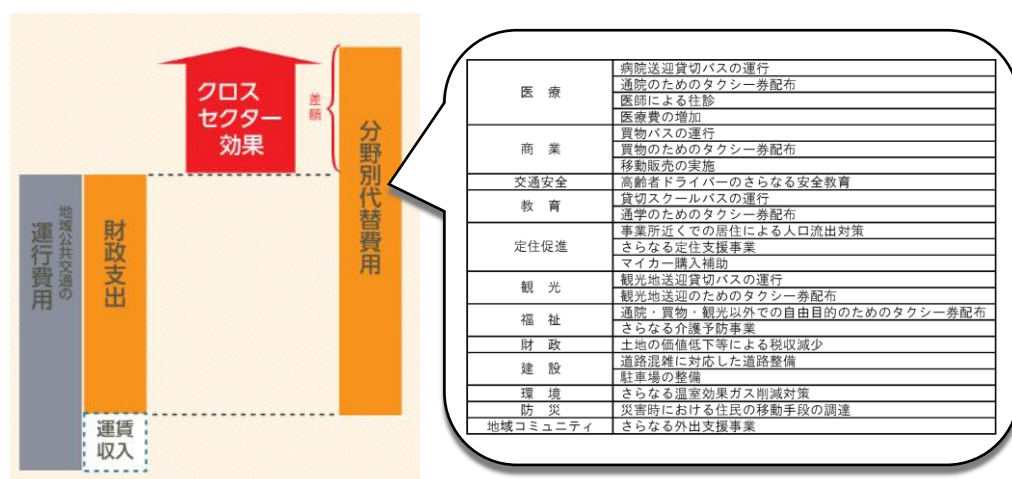
関係者

県、国、市町村、交通事業者など

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

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の多くは、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 一般のタクシーと比較して安価な運賃で利用できる。

〔運営側〕

- ① 利用者の予約に応じて運行するため、地理的及び時間的に需要が分散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。

▶ 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 配車システムの導入経費、オペレーターの人件費がかかる。
- 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	継続的支援・補助制度の見直し				
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プラン¹⁷との一体的な議論を促すよう努めます。
- 宮城県地域公共交通計画に基づく取組を推進するとともに、市町村地域公共交通計画の策定及び計画に基づく取組を支援します。
- 生活圏域が広域化する中で、通勤や通学、通院、買物などの市町村（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国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、**バス停留所へのベンチの設置や、上屋の整備等により、待合環境の快適性の向上を目指します。**
- 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

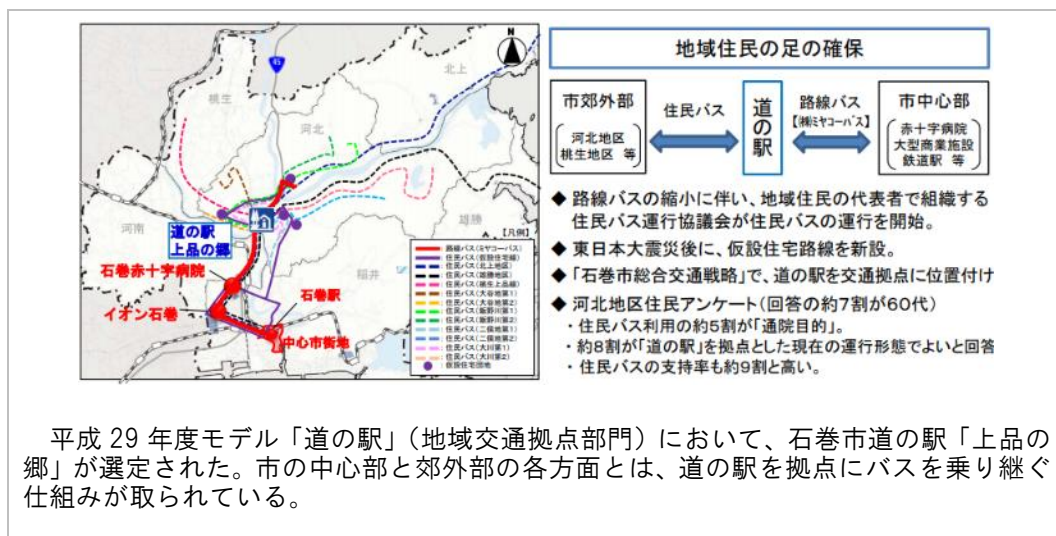
関係者.....

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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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、**自治体運営バス等との接続による利便性の向上と必要な路線の確保を図ります。**

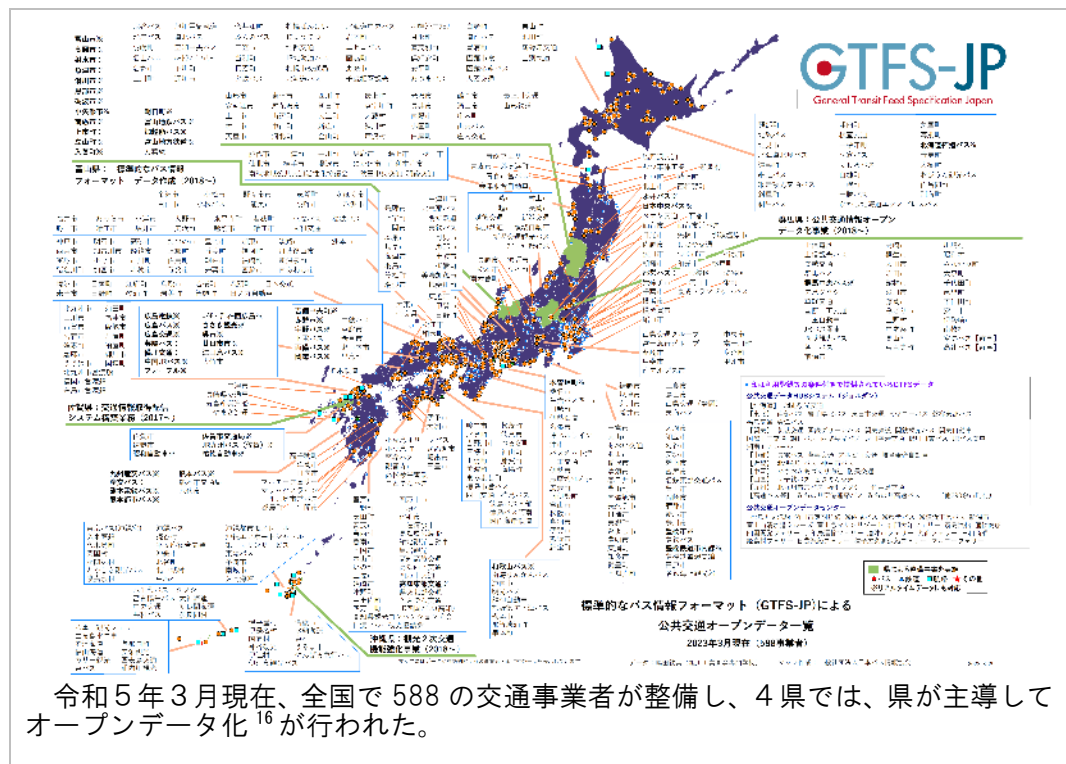
関係者

県、市町村、交通事業者など

- 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て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GTF 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



出典: GTF S-JPホームページ

図4-1-5 GTF Sオープンデータの整備状況

1-8

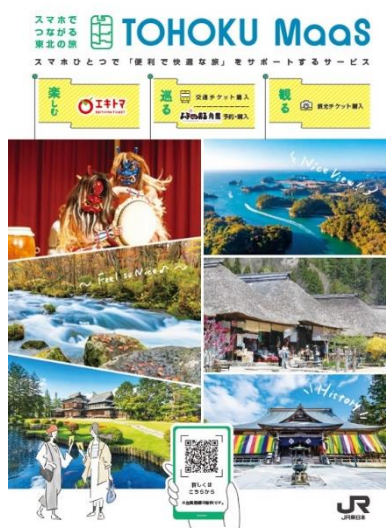
M a a S²⁰ 活用の検討

新規

- 観光型M a a S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M a a S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



提供:JR 東日本

図 4-1-6 宮城県内における観光型M a a S

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
1-5 交通拠点機能の充実化	補助制度の実施・検討の継続				
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 1-6 1-7 1-8】

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 ICT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BRT）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



提供:JR 東日本

令和2年2月に、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。

令和4年12月に、気仙沼線 BRT の自動運転バスは営業が開始され、令和5年4月には、今後、自動運転レベルを日本初の時速 60km でのレベル4に引き上げていくことを目指すとされた。

図 4-1-7 JR 気仙沼線 BRT における自動運転車両



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

■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・本格運行				
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、地域公共交通を利用しやすくするための周知活動等を継続し、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	・住民バス等の運賃無料化 : 11 自治体(有期限:10 無期限:1) ・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 : 11 自治体
交通事業者	・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7月1日現在

出典:宮城県企画部地域交通政策課

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「お買い物ミニデイ事業」）

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。

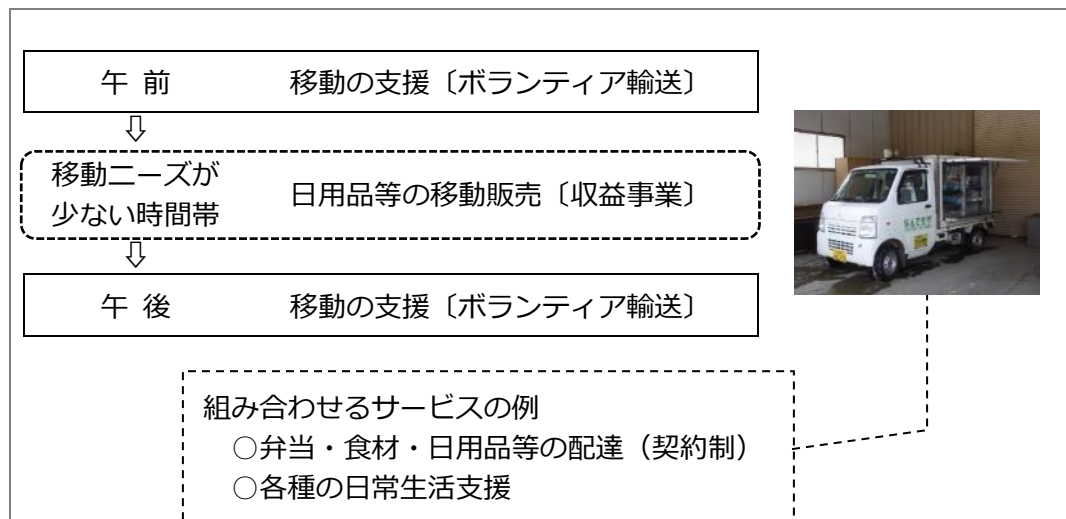


図 4-2-1 1日の多機能サービス提供のイメージ

- 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

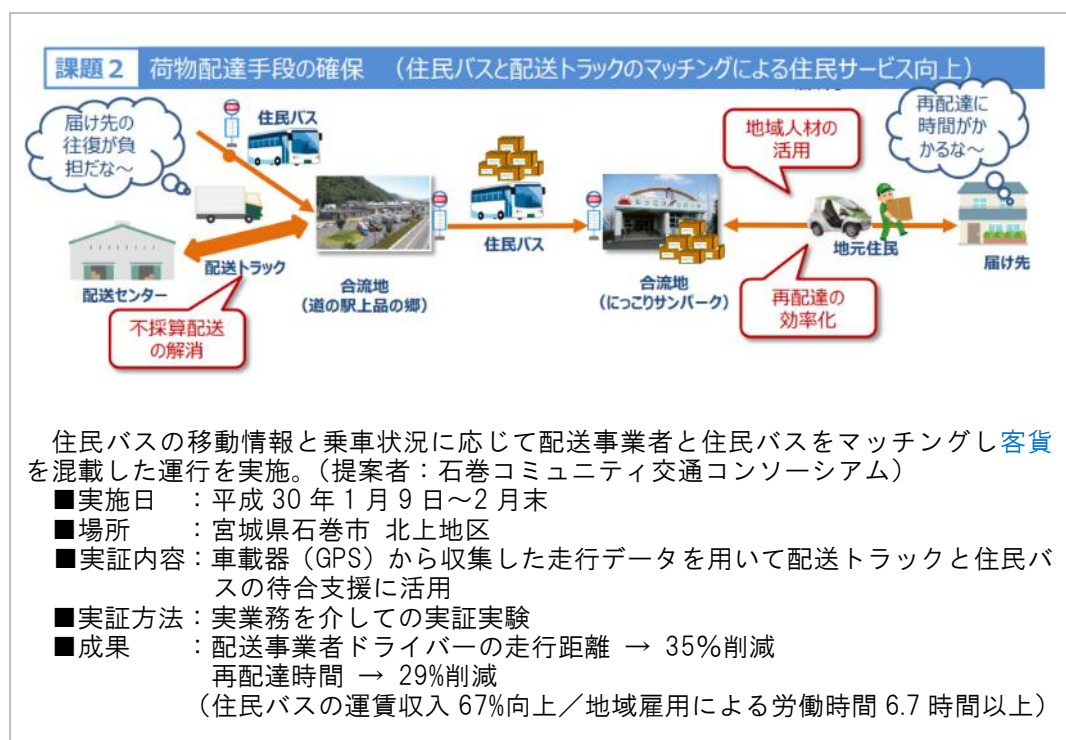
関係者

県、国、市町村、交通事業者、貨物事業者、地域住民、NPOなど



一般社団法人日本カーシェアリング協会（石巻市）が展開する「コミュニティ・カーシェアリング」は、車を一緒に活用し合う地域のサークル活動で、一般的なカーシェアリングとは異なり、地域コミュニティが運営し、住民同士の移動をはじめ、支え合う地域づくりを目的としながら柔軟に車を活用している。

図 4-2-2 コミュニティ・カーシェアリング（共助による運送の一例）



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ター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。

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

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
2-1 地域交通の新たな枠組み検討	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		
2-2 地域共助や協働に対する意識醸成	実施				

(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、観光路線としても、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) 脱炭素社会の実現に向けた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。
- 脱炭素社会の実現に向けて、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

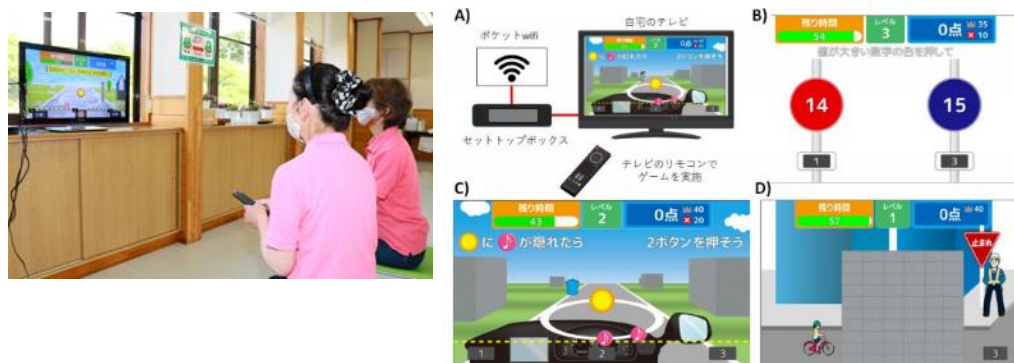
3-5 安全運転の啓発

新規 継続

- 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円滑に手配し、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

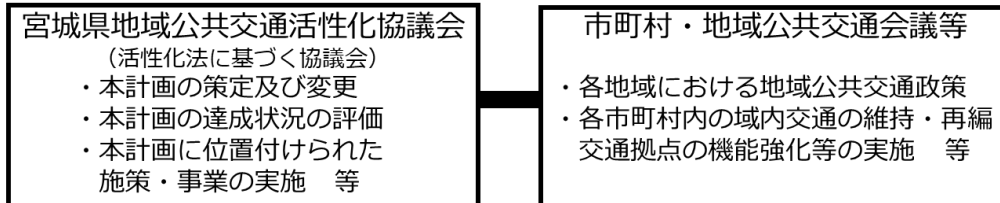
スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
3-6 災害発生時の移動手段の確保対策	実施				

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。



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導入促進などに取り組めます。
- ・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。
- ・公共交通利用来客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、必要な財政的支援の実施及び調整役的な立場を担うことにより、広域交通を中心に地域公共交通の維持、充実に努めます。
- ・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 (R3 年度)	終期時点 (R7 年度)	見直し時点 (R5 年度)	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 (R3 年度)	終期時点 (R7 年度)	見直し時点 (R5 年度)	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	策定時点 (R3 年度)	終期時点 (R7 年度)	見直し時点 (R5 年度)	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バリアフリー化された 鉄道駅舎数(累計)	84 駅 (R2)	87 駅	85 駅 (R5)	「移動等円滑化の促進に関する基本方針」で目標に位置付けられた駅のうち、現時点で整備を進められる駅のバリアフリー化は完了している。 なお、その他の駅についても、地域の実情を勘案しながら、バリアフリー化に向けた検討を進めていく。
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。

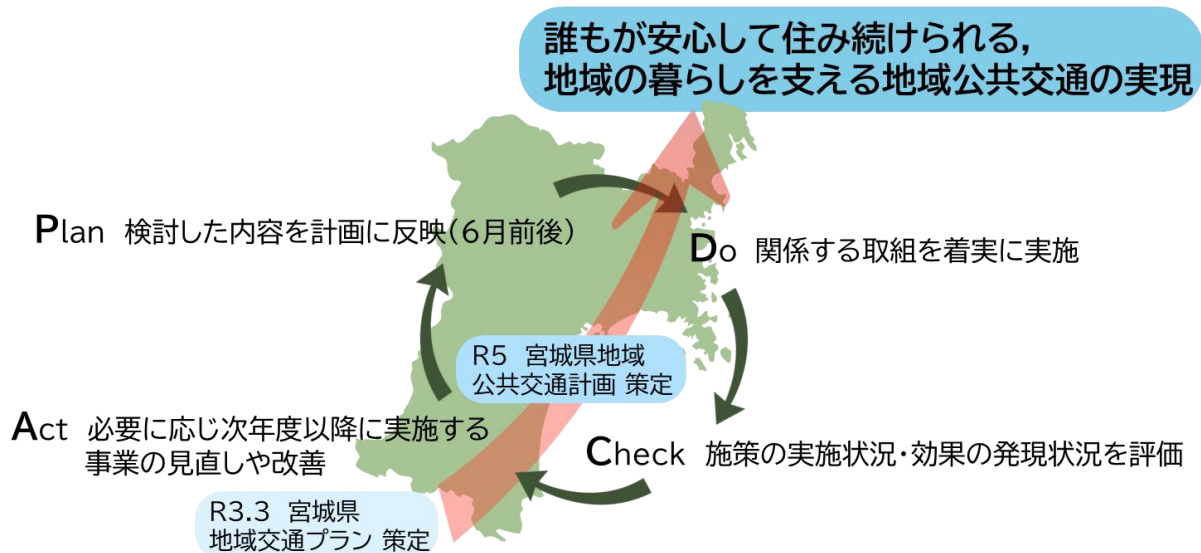


図 5-1-1 計画期間内における PDCA サイクルのイメージ

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)

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 (21 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 BRT 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、PTPS（公共車両優先システム）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 (48 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 (51 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となった計画。

17 都市計画マスタープラン (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、新たな需要を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 U D (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号に関して、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る。

(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る。

- 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る。
 - 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長
- ・宮城県高等学校長協会会長
- ・宮城県老人クラブ連合会会長
- ・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
- ・亶理町企画課長
- ・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, 亶理町, 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
