

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

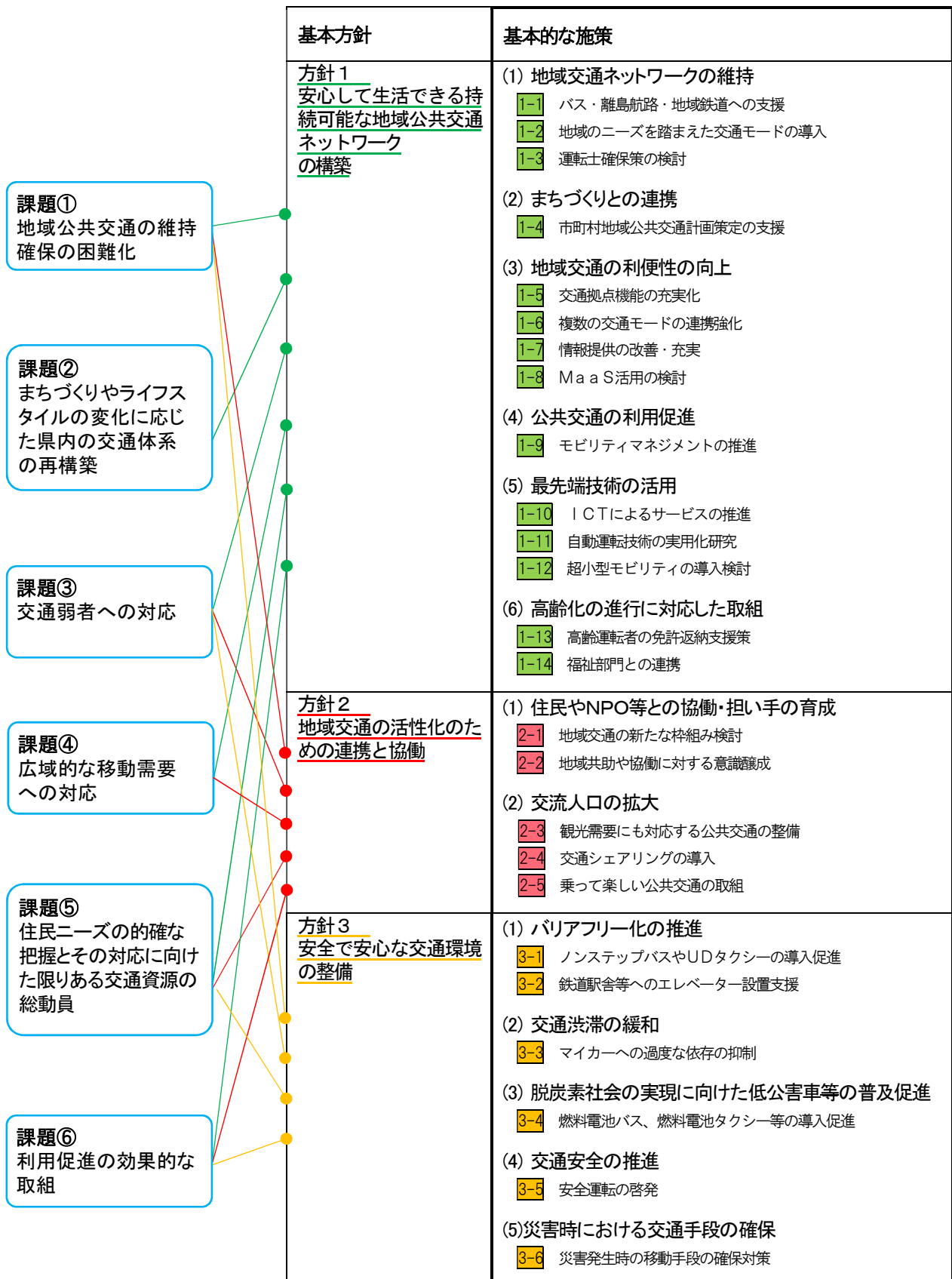
地域の交通事業者においては、慢性的な赤字や運転士不足等から、交通事業者や行政機関のみで今の地域の移動手段を維持することは困難な状況にあります。地域住民が自らの地域の交通を守り、育てていく意識を醸成するとともに、通学、買い物弱者対策に加え、観光等の関係する分野の施策との連携や、限りある交通資源を総動員し、先進的な事例も参考としながら、民間企業、地域で活動しているNPO、住民組織やボランティア等と協働しながら、地域にとって必要な地域交通の構築に取り組んでいきます。

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。
- 県内の地方ローカル線については、J R 東日本をはじめ沿線市町や関係団体等と連携し、路線の利便性向上と利用促進に向けて取り組みます。**
- 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

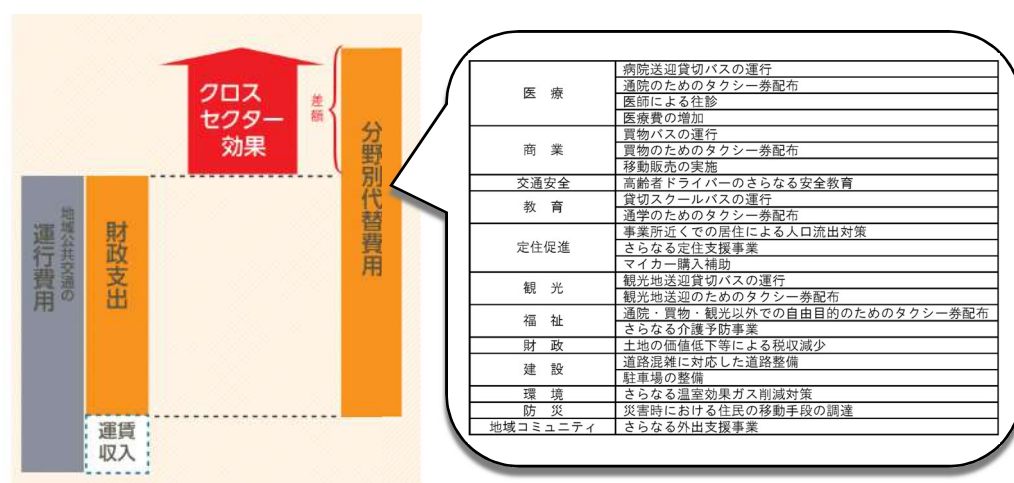
関係者

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（仙台南内 11 停留所、名取市、利府町、大和町内各 1 停留所）、改築（仙台南内 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（仙台南西口バスプール） ・ 行先案内表示器新設（仙台南東口） ・ ソーラー照明機器取付（岩沼市内） 等
R2	・ 停留所上屋修繕（仙台南内 11 停留所、名取市 1 停留所）、改築（仙台南内 2 停留所）、新設（仙台南、石巻市各 1 停留所） ・ 行先案内表示器新設（仙台南東口） ・ ソーラー照明機器取付（岩沼市内） 等
R3	・ 停留所上屋修繕（仙台南内 10 停留所、石巻市 1 停留所）、新設（仙台南内 1 停留所、石巻市 1 停留所） ・ 停留所標識の電照化（仙台南内 5 停留所） ・ バス停留所ベンチ設置（仙台南内 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（仙台南内 6 停留所、他市町 1 停留所） ・ 停留所上屋建替（仙台南内 1 停留所） ・ 停留所標識の電照化（仙台南内 5 停留所） ・ 仙台南営バス・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、仙台南駅前バスのりば案内システムの修正、仙台南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。

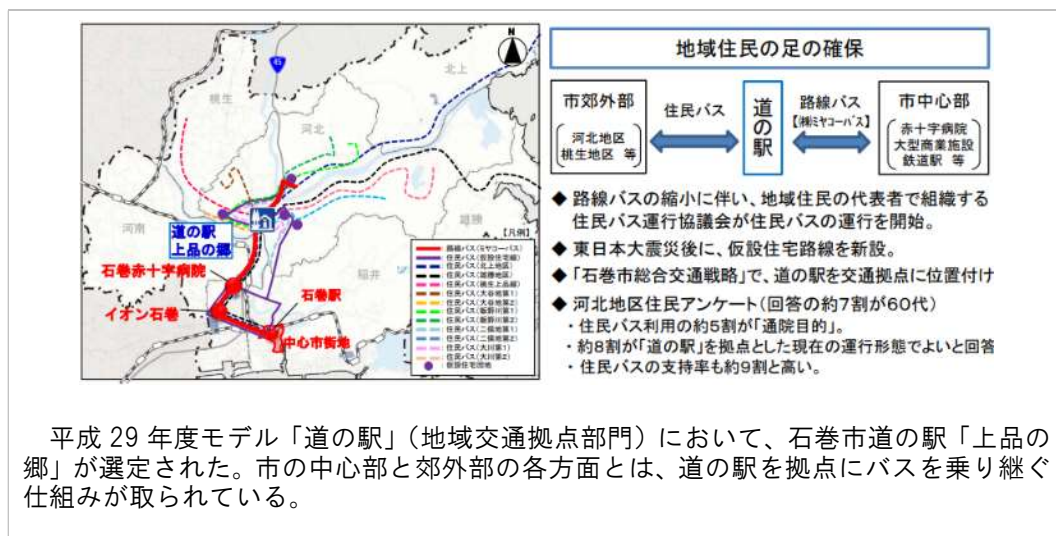


図 4-1-4 交通拠点の事例（石巻市）

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

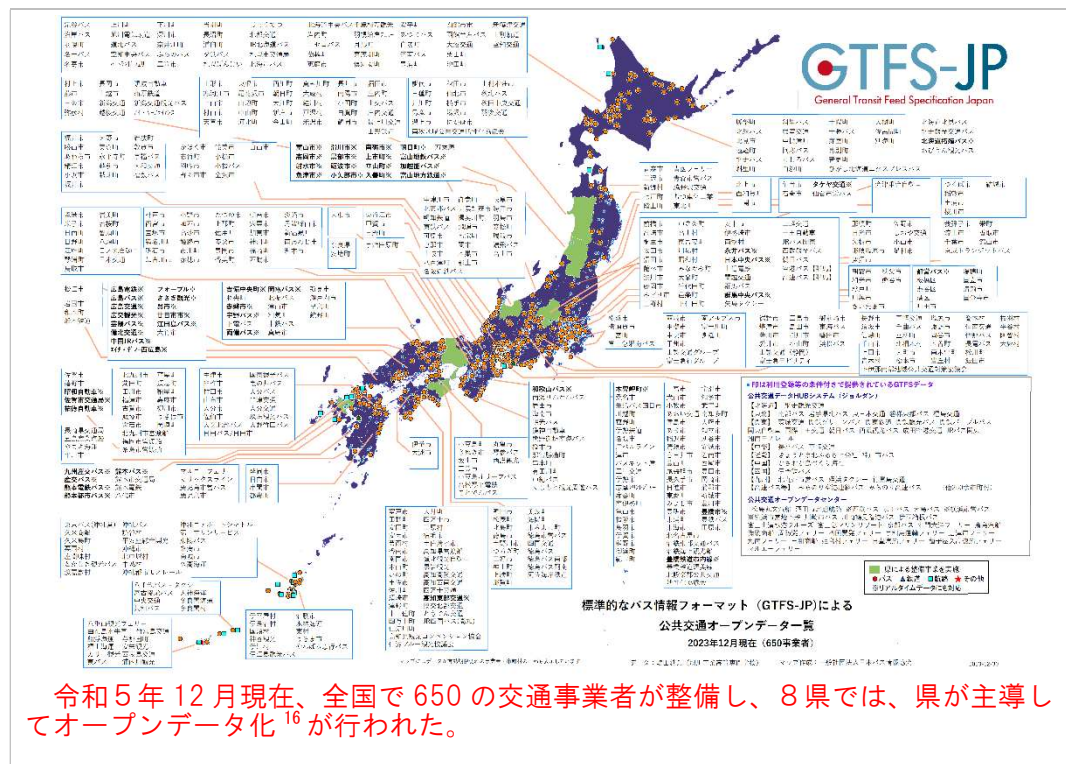


図4-1-5 GTFSオープンデータの整備状況

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。

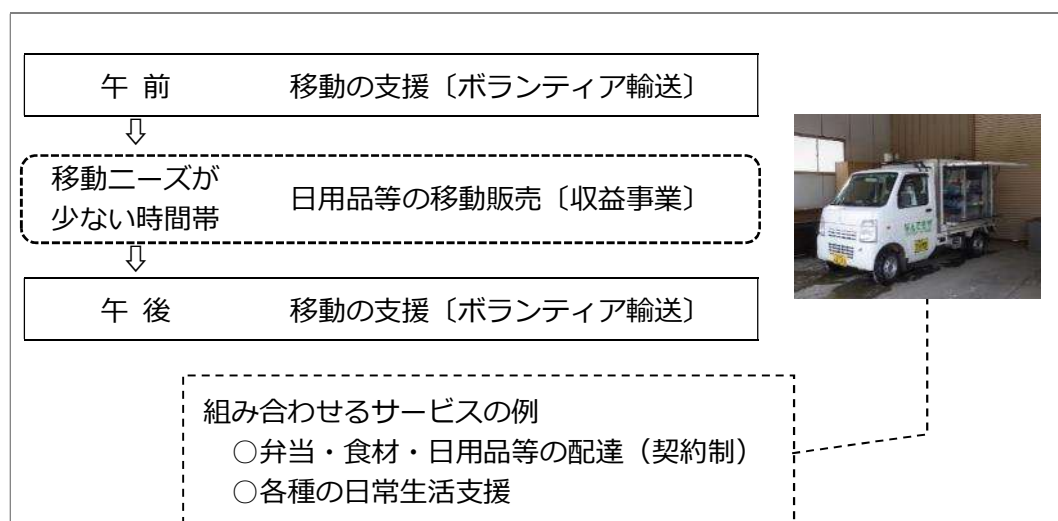


図 4-2-1 1日の多機能サービス提供のイメージ

- 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

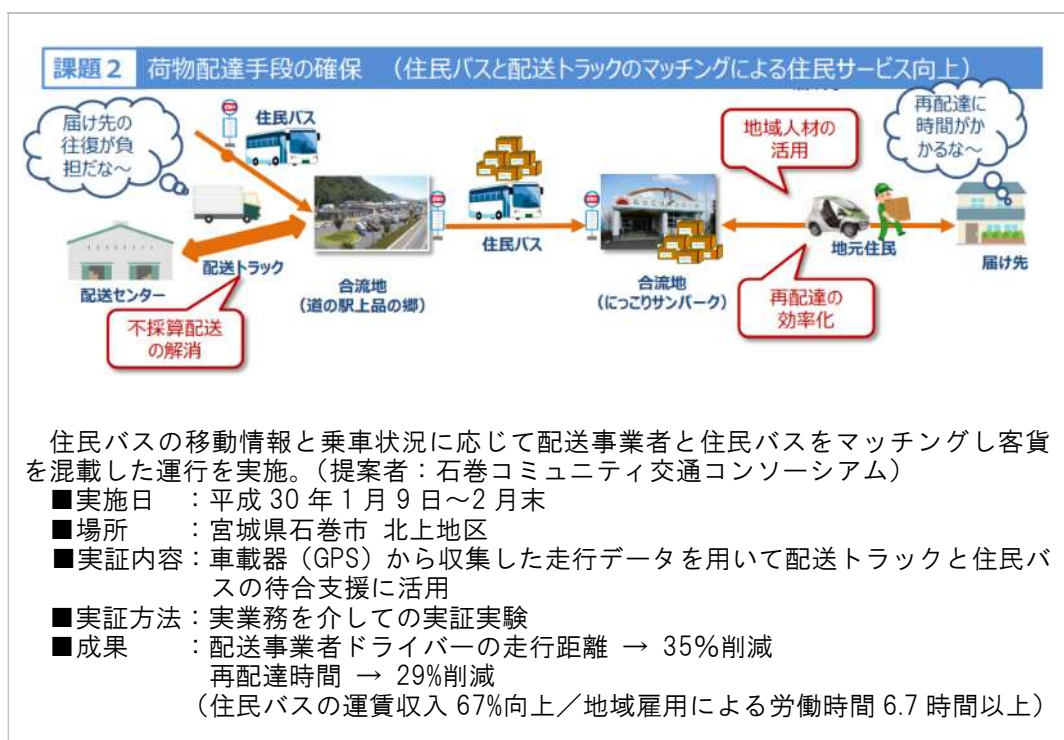
関係者

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日からの実証運行を経て、令和4年4月1日からデマンド型交通の本格運行を行っている。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】

関係者

県、国、市町村など