

※主な追加部分

第1章 宮城県地域公共交通計画について

【計画策定の趣旨】

- 本県は、令和2年度に任意計画として策定した「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）について、（国の補助事業の経過措置期間が終了することに伴い、）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の感染拡大の影響を受けた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、「宮城県地域交通プラン」を一部見直し、活性化法に基づく「宮城県地域公共交通計画」として策定します。

【計画の位置付け】

「新・宮城の将来ビジョン」における交通分野の取組を着実に実行するため、その理念を踏まえ、県民、交通事業者、市町村、県、国など関係者が連携、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るものです。

【計画期間】

令和6年度から令和7年度まで

【対象地域】

宮城県全域

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(主なものを抜粋)

- 人 口**
- ・ 老年人口(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、「交通弱者」の増加が予想されます。
- 感 染 症 の 影 響**
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による外出自粛等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少しました。
 - ・ 令和3年度は、令和元年度と比較し、鉄道では、JR25%減、民鉄25%減、バスでは、乗合22%減、貸切42%減、タクシー含む営業用乗用車37%減(いずれも全国)となっています。
 - ・ 今後はこれらの利用者の早期回復が求められます。

2 交通モード別の状況

JR東北新幹線や在来線各線、阿武隈急行線等の鉄道が運行するほか、高速バス、乗合バス、住民バスも重要な役割を担い、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。

なお、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による利用者数の減少からの早期回復が全般的に必要なとなっています。

- 鉄 道**
- ・ 利用者は、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。
 - ・ 県内の地方ローカル線の利用促進策を検討していきます。

- 高速バス
・乗合バス
・住民バス**
- ・ 乗合バスで、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で、広域的なネットワークの維持に努めています。
 - ・ 住民バスは、人口減少等の影響により、市町村の財政負担が大きくなっています。

- 離島航路**
- ・ 本土と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。

- タクシー**
- ・ 本来業務のほか、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。

3 地域別の状況(具体的なデータをもとにより詳細な分析を記載)

地域公共交通を持続可能なものとしていくためには、地域の輸送資源の総動員などが必要であることから、県内を、県南、仙台都市圏(黒川、塩竈、亘理・名取)、県北及び沿岸部(石巻、気仙沼)の地域に分け、地域別に通勤・通学流動等を分析しています。

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あり、課題に対応した施策等を検討していく必要があります。

① 費用増大による地域公共交通の維持確保の困難化

- ・ 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。
- ・ 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。

② 沿岸部をはじめとする県内の交通体系の再構築

- ・ 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です。
- ・ 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。

③ 交通弱者への対応

- ・ 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。

④ 広域的な移動需要への対応

- ・ 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。

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

- ・ 利用者特性を的確に把握し輸送資源をフル活用した取組の検討が必要です。

⑥ 利用促進の効果的な取組

- ・ 交通機関の魅力向上と利用しやすくなるような周知活動が必要です。

第3章 基本方針

【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

宮城県に「住んでよかった」と思えるよう、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。

【基本方針】

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

まちづくりと連動しながら、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。

2 地域交通の活性化のための連携と協働

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、関係分野の施策との連携や、限りある交通資源を総動員し、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。

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、外出しな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

【基本方針1 関係】課題①・②・③・④・⑤・⑥に対応

- (1) 地域交通ネットワークの維持
 - ・ バス・離島航路・地域鉄道への支援
 - ・ 地域のニーズを踏まえた交通モードの導入 等
- (2) まちづくりとの連携
 - ・ 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
 - ・ 交通拠点機能の充実化
 - ・ 複数の交通モードの連携強化
 - ・ 情報提供の改善・充実 等
- (4) 公共交通の利用促進
 - ・ モビリティマネジメントの推進
- (5) 最先端技術の活用
 - ・ ICTによるサービスの推進
 - ・ 超小型モビリティの導入検討 等
- (6) 高齢化の進行に対応した取組
 - ・ 高齢運転者の免許返納支援策
 - ・ 福祉部門との連携

【基本方針2 関係】

主に課題①・③・④・⑤・⑥に対応

- (1) 住民やNPO等との協働・担い手の育成
 - ・ 地域交通の新たな枠組み検討
 - ・ 地域共助や協働に対する意識醸成
- (2) 交流人口の拡大
 - ・ 観光需要にも対応する公共交通の整備
 - ・ 乗って楽しい公共交通の取組 等

【基本方針3 関係】

主に課題①・③・⑤・⑥に対応

- (1) バリアフリー化の推進
 - ・ ノンステップバス等の導入促進
 - ・ 鉄道駅舎等のエレベーター設置支援
- (2) 交通渋滞の緩和
 - ・ 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
 - ・ 燃料電池バス等の導入促進
- (4) 交通安全の推進
 - ・ 安全運転の啓発
- (5) 災害時における交通手段の確保
 - ・ 災害発生時の移動手段の確保対策

第5章 計画の推進体制と検証

【推進体制】 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。

【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。

【将来像1】 まちづくりと連携し、地域の实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	プラン策定時	終期時点	現状
①地域公共交通の充実等の満足度	新規	50%以上	未測定
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)
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)
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)
⑤バス情報等のオープンデータ化市町村数(累計)	無し(R2)	35市町村	2市(R4)
⑥自動運転実証運行実施数(累計)	2件(R2)	7件	4件(R4)

【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	プラン策定時	終期時点	現状
⑦自家用有償旅客運送導入件数(累計)	新規	4件	1件(R4)
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)
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)

【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	プラン策定時	終期時点	現状
⑩低床バス導入率	62.8% (R2)	80.0%	70.9% (R4)
⑪【参考】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)
⑫道路交通事故の発生件数と死傷者数	44人(24H死者) 483人(重傷者)(R2)	44人(24H死者) 510人(重傷者)(R4)	37人(24H死者) 440人(重傷者)(R4)