

## 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

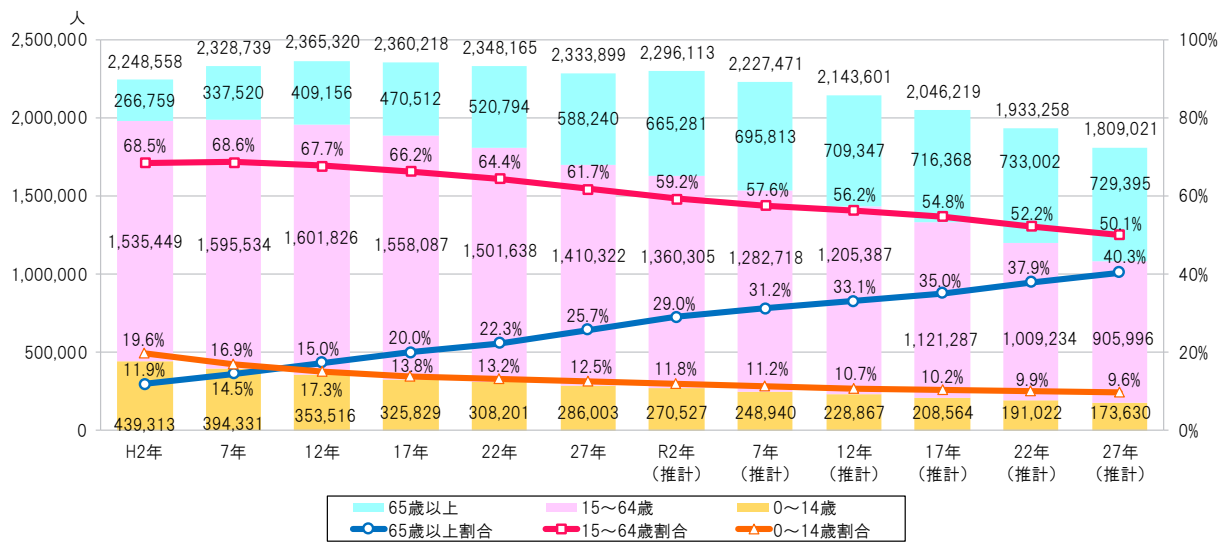
#### (1) 人口

本県の人口は、平成15年の237.2万人をピークに減少に転じた後、減少傾向が続き、令和22年には193.3万人まで減少すると推計されています。

また、年少人口（0歳～14歳）や生産年齢人口（15歳～64歳）が減少する一方、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ています。

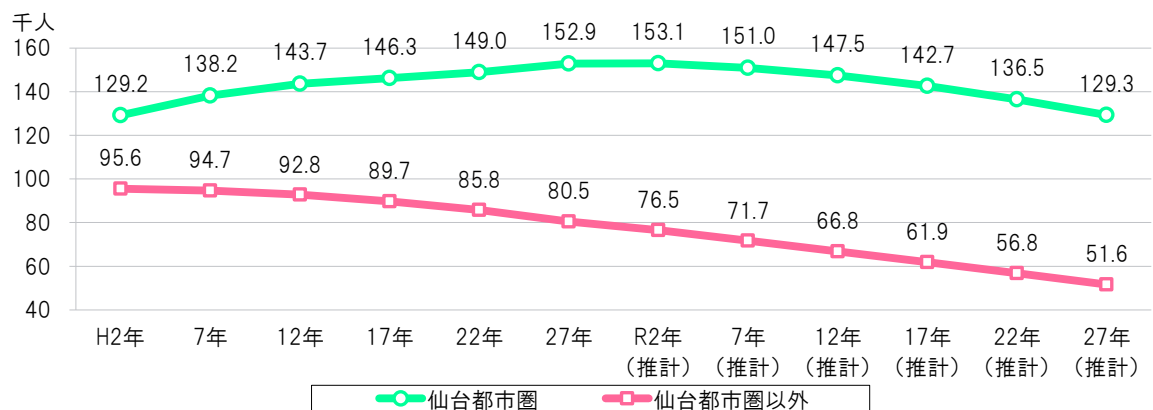
圏域別では、仙台都市圏は増加傾向で推移してきましたが、まもなく減少に転じると見込まれ、それ以外の圏域は一貫して減少が続いています。

このようなことから、高齢者を中心とした交通弱者が増加する一方、公共交通機関の利用者やそれを支える担い手が減少していくと予想され、持続的な地域公共交通の構築が課題となります。



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」

図 2-1-1 宮城県の人口推移と将来見込



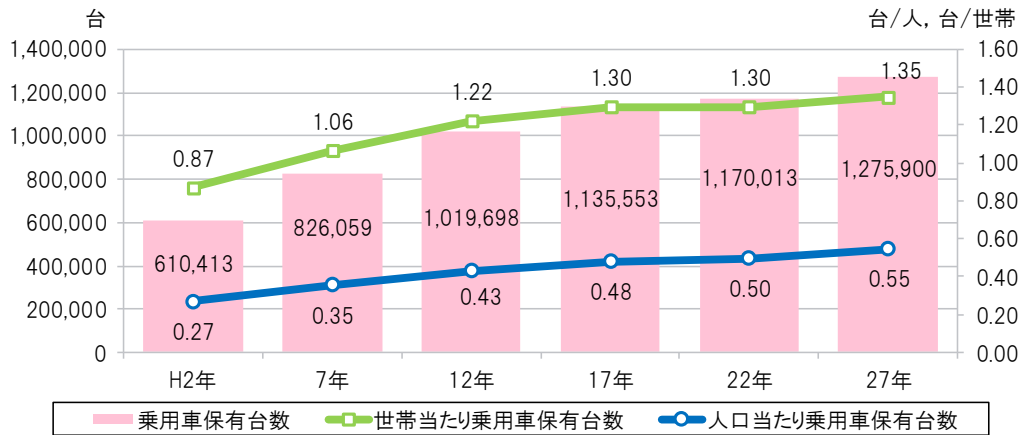
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」

図 2-1-2 仙台都市圏と仙台都市圏以外の人口推移と将来見込

(2) 自動車交通の変化と高齢化による影響

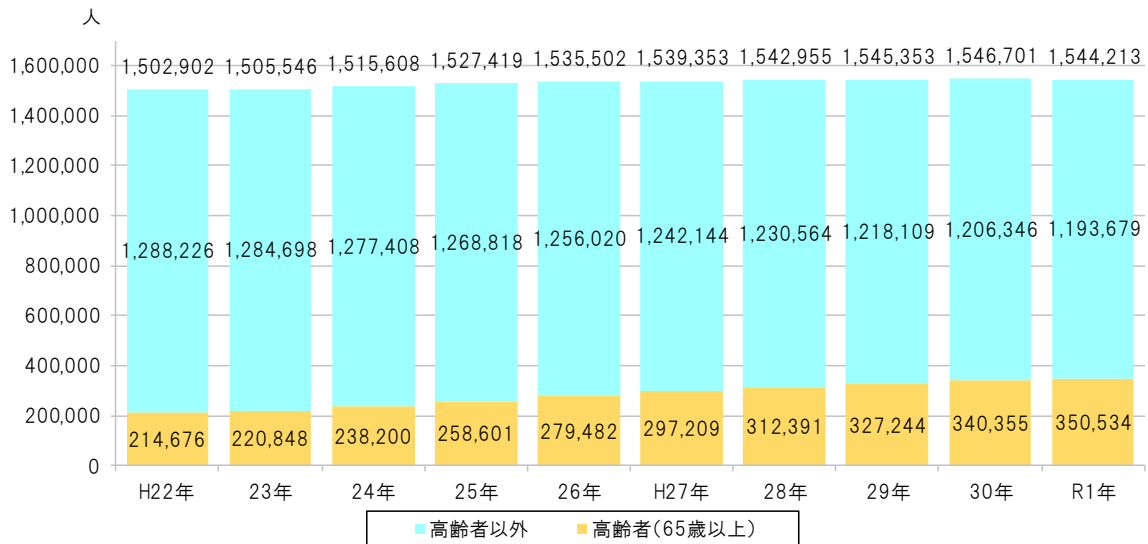
本県の世帯当たりの乗用車保有台数は平成27年では1.35台となっており、乗用車の利用を前提としたライフスタイルが定着し、商業施設や医療施設の郊外への移転や生活圏の広域化が進んでいます。

また、運転免許保有の動向として、高齢者人口の増加に伴い、高齢者（65歳以上）の運転免許保有者数が増加しています。このことに関連して、高齢運転者による重大な交通事故が社会問題化しており、そのことを背景に本県においても運転免許返納件数が増加傾向にあります。



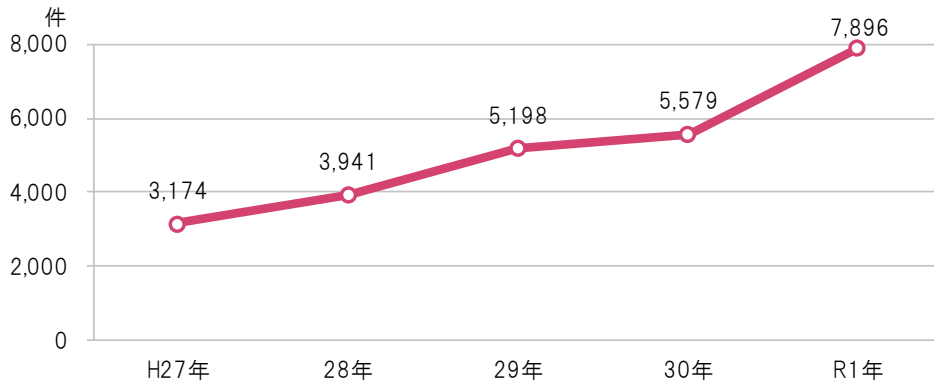
乗用車保有台数は、乗用普通車、乗用小型車、軽自動車四輪乗用の合計  
出典：国土交通省東北運輸局宮城運輸支局、総務省「国勢調査」

図 2-1-3 本県の乗用車保有台数の推移



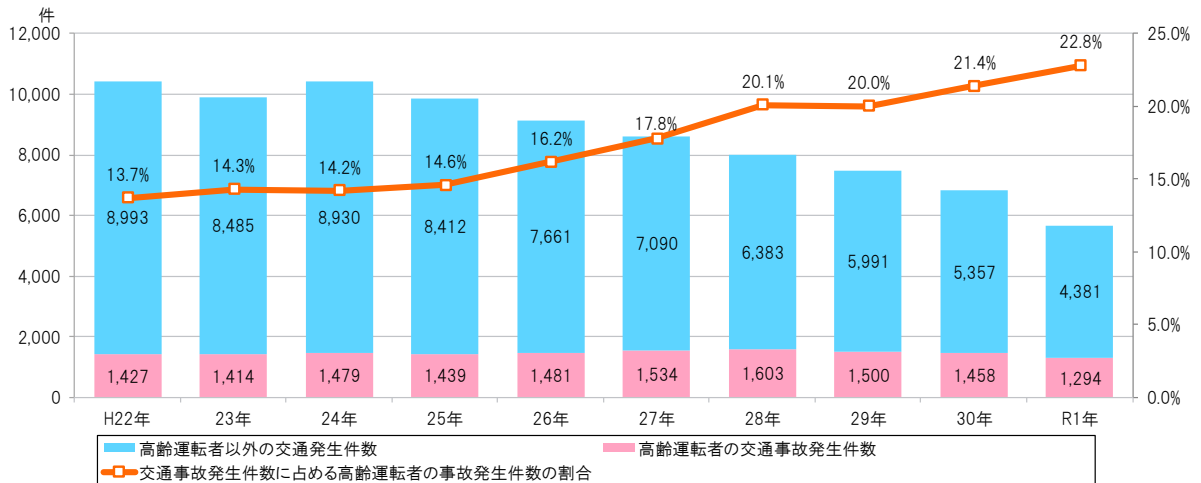
出典：宮城県警察本部「みやぎの交通事故」

図 2-1-4 本県の運転免許保有者数の推移



出典:警察庁「運転免許統計」

図 2-1-5 本県の運転免許返納件数の推移



出典:宮城県警察本部「みやぎの交通事故」

図 2-1-6 本県の交通事故発生件数の推移

### (3) バリアフリー化の推進

高齢者や障害者が公共交通機関を円滑に利用できるよう、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）により、旅客施設・車両や建築物等のバリアフリー化の推進が求められています。

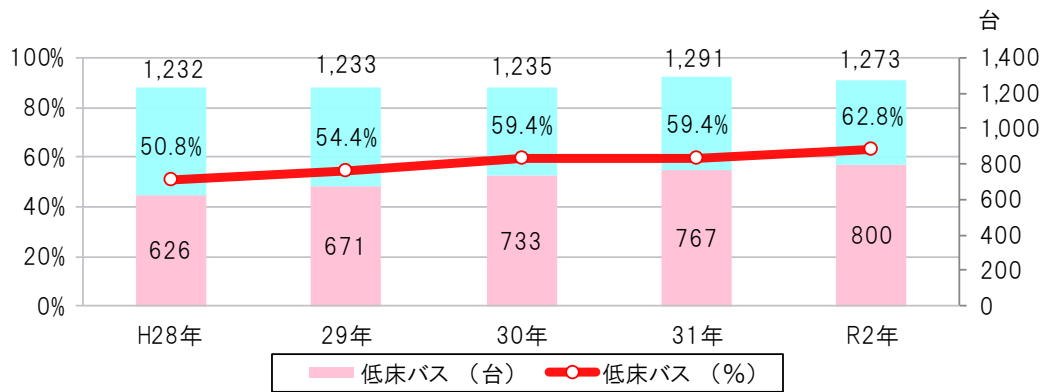
利用者数の多い仙台都市圏では、相対的にバリアフリー化が進んでいますが、高齢者の利用の割合が高い地方部ほど、バリアフリー化の遅れが見られることから、利用者のニーズに応じたバリアフリー化の推進が必要です。

また、交通事業者には、ハード面の整備だけではなく、接遇などのソフト面との一体的な取組が求められています。

表 2-1-1 県内の鉄道駅舎のバリアフリー化状況（令和元年度末）

	駅数	1日当たりの利用者数 3,000 人以上の駅			利用者数 3,000 人未満 バリアフリー化完了の駅 (C)
		(A)	うちバリアフリー化 完了及び不要駅数 (B)	進捗率 (B/A)	
JR	141	40	36	90.0%	6
仙台市地下鉄	29	29	29	100%	0
仙台空港鉄道	3	2	2	100%	1
阿武隈急行	8	0	-	-	-
合計	181	71	67	94.4%	7
(B+C)					74

出典：宮城県総合交通対策課



各年3月31日現在の台数

出典：国土交通省東北運輸局「運輸要覧」

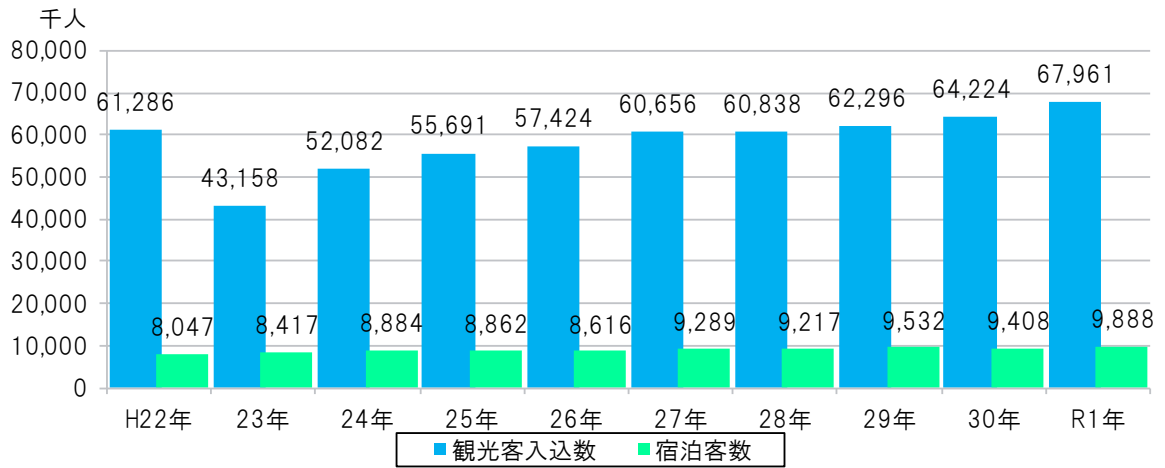
図 2-1-7 県内の乗合バス保有台数とそのうちにおける低床バス保有台数、導入率の推移

#### (4) 交流人口

人口減少により通勤・通学などの義務的移動による公共交通機関の利用者が減少する中で、地域を活性化させ地域公共交通を維持するためには、観光客を取り込むことも重要です。

近年、観光客入込数と宿泊観光客数は沿岸部を中心にイベントや観光集客施設の開業などによって増加しており、令和元年まで県全体のいずれの数値も過去最高を更新し続けてきました。

旅行形態が団体旅行から個人旅行にシフトする中、マイカーの利用が多く、人気スポットやイベントであっても、必ずしも公共交通機関の利便性が高くない所もあるため、移動手段を確保するとともに、観光客を取り込むための誘導策の工夫が求められます。

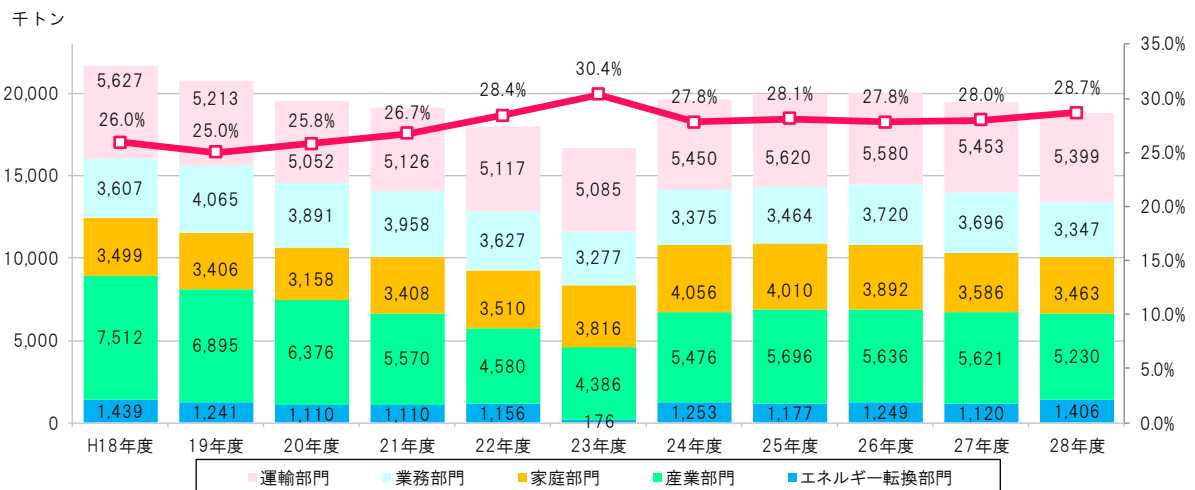


出典:宮城県観光課「観光統計概要」

図 2-1-8 県内の観光客数の推移

### (5) 地球環境への影響

県内における二酸化炭素排出量に占める運輸部門の割合は3割弱で、依然として高い割合で推移しており、なかでも自動車の排出割合が高いことから、過度な自動車利用は控えて、公共交通機関を上手に利用するとともに、水素エネルギーや電気を動力源とした次世代の環境にやさしい車両への転換が求められます。



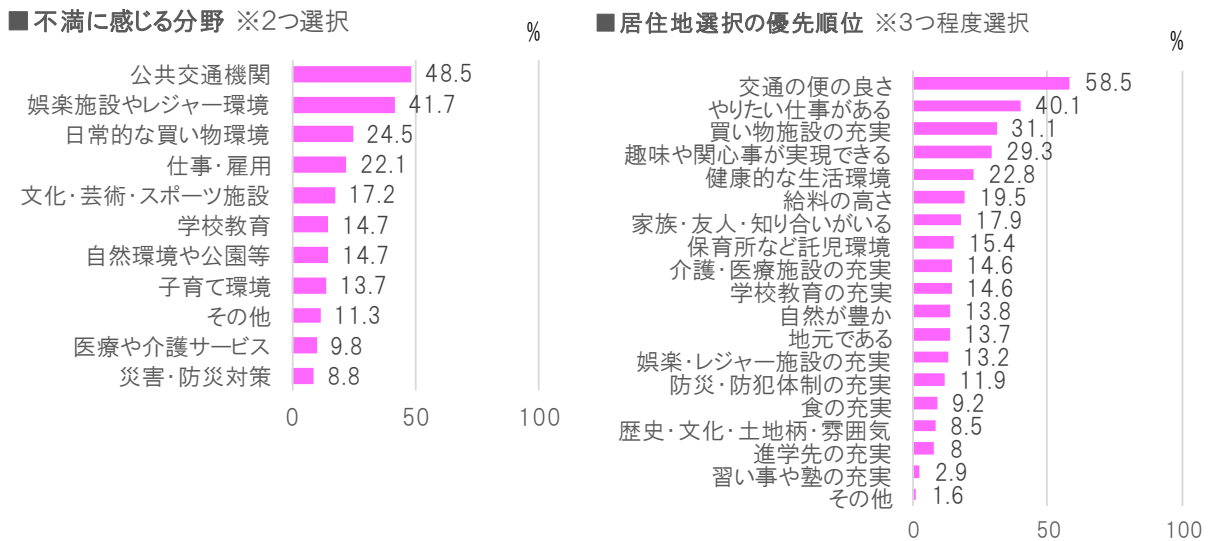
出典:宮城県環境政策課「宮城県環境白書(資料編)」

図 2-1-9 部門別県内二酸化炭素排出量の推移

(6) 県民等の交通に対する意識

県が若年層を対象に実施したアンケート調査では、回答者の半数近くが公共交通機関について何らかの不満を持っており、居住地を選択する際の基準として、交通の利便性が最も重要視されています。

また、いくつかの市町村で実施された住民アンケート調査では、現状の公共交通に対する不満として、運行本数や時間が限られ、地理的な制約もあって、自分が利用したいと思うときに利用できない実態が垣間見える一方、既存の公共交通機関がなくなるかもしれないことへの危機感から住民主体の新たな輸送形態を志向する意見も見られます。



出典：宮城県震災復興政策課 R1 若者WEBアンケート

図 2-1-10 生活で不満を感じる分野・居住地選択の優先順位

表 2-1-2 地域公共交通についての上位不満点・主な意見

A市	B市	C市	D町	E町
待合い環境	運行本数	運行本数	運行時間帯	運行本数
障害者の利用しやすさ	運行時間	運行時間帯	目的地までの所要時間	他機関との乗継
運行時間帯	待合い環境	バス停までの距離	バス停までの距離	運行ルート

■ 自由意見

- ・乗りたい区間、場所にバス停がない、遠い
- ・利用したい時間にバスが運行していない
- ・高齢者がバスの待ち時間で困っている(椅子や屋根)
- ・隣接する市町間のバスがない(地域の連携・移動)
- ・支線の充実
- ・地域住民主体のボランティア輸送ができないか(住民協働でやらないと長続きしない)
- ・高齢化が進み手遅れになる前に先手を打つ必要がある

出典：県内市町による住民・利用者アンケートから抜粋

## 2 交通モード別の状況

県内の地域公共交通は、JR東北新幹線や在来線各線、第三セクター鉄道の阿武隈急行線、仙台空港線、仙台市地下鉄各線の鉄道が地域の基幹交通として運行しているほか、交通事業者が運行する乗合バス、高速バス、市町村等が運行する住民バスが鉄道の補完や枝線としての役割を担っており、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、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。

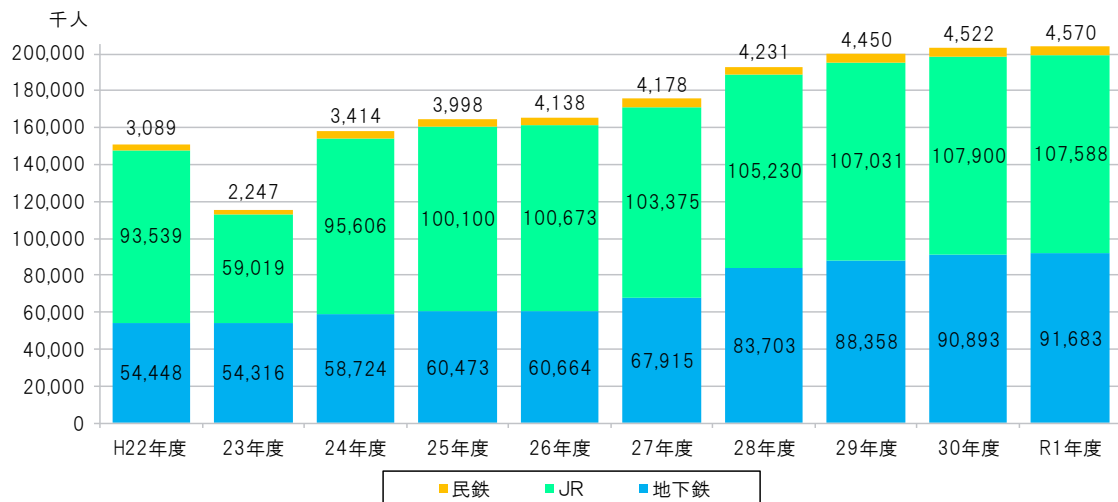
いずれの交通モードにおいても、令和2年以降、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛などにより、利用者の大幅な減少に直面しています。

### (1) 鉄道

鉄道の利用者は、全体として平成27年度以降は、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。

しかしながら、地域鉄道である阿武隈急行線は、沿線人口の減少や少子化による利用者の減少により経常赤字が続いています。令和元年東日本台風により一部の線路等が被災し、不通区間が生じましたが、令和2年10月31日に全線の運行を再開しました。

また、仙台空港線は、仙台空港を発着する旅客便の増加や沿線の住宅開発の進展に伴い、年々利用者数が増加してきました。



出典: 各鉄道事業者資料

図 2-2-1 県内の鉄道種別乗車人数の推移

### (2) 乗合バス・住民バス・高速バス

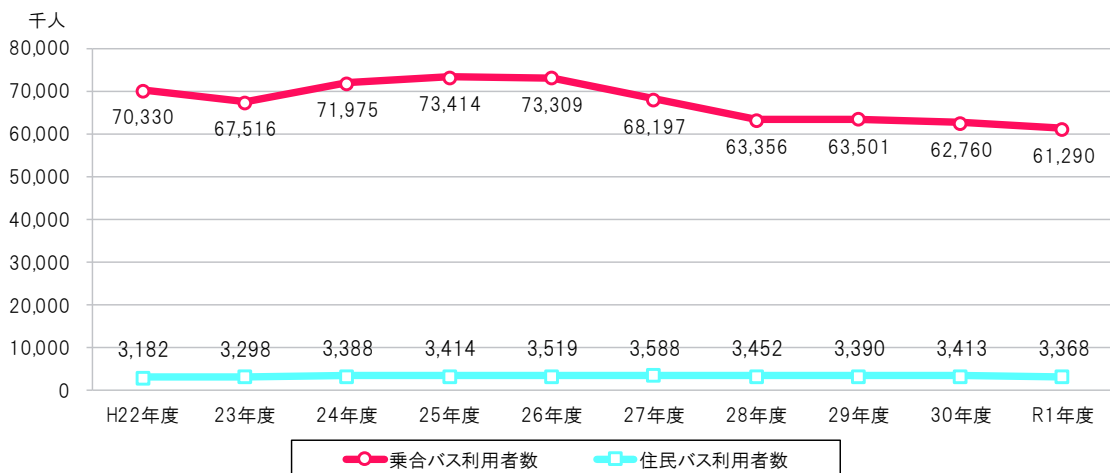
乗合バスの利用者数は横ばいの傾向にあります。乗合バスのうち、複数市町村間を結ぶ要件を満たす路線については、地域間幹線系統として、国、県、沿線市町が補助することにより、広域的なバスのネットワークの維持に努めています。主たる利用目的の一つが通学ですが、少子化に伴う学生数の減少等から利用者数は減少傾向にあり、事業者の経営努力による維持には限界があるため、沿線関係者の協力による収支改善の取組が必要となっています。これらの路線のうち、沿岸部の路線は東日本大震災による被災地特例の激変緩和措置による輸送人員の要件緩和によ

って国の補助対象となっているものがありますが、制度の終了に伴い、路線の廃止が懸念されることから、維持するための支援のあり方の検討や輸送人員に見合った運行形態の見直しが必要となってきます。

表 2-2-1 本県の地域間幹線系統（令和3年度）

系統名	経路
1. 白石遠刈田	白石蔵王駅 ～ アクティブリゾート宮城蔵王
2. 川崎	大河原駅前 ～ 村田営業所 ～ 川崎
3. 川崎	大河原駅前 ～ 村田営業所
4. 利府	塩釜営業所 ～ しらかし台
5. ゴルフ場	マリゲート塩釜 ～ 千賀の台西
6. 吉岡	泉中央駅 ～ 道下
7. 色麻	古川駅前 ～ 色麻町役場
8. 石巻免許センター	石巻駅前 ～ 日赤病院
9. 河南	石巻駅前～ 河南総合支所
10. 蛇田	いしのまき元気いちば ～ 石巻あゆみ野駅南
11. 石巻専修大学	石巻駅前 ～ 飯野川
12. 河北	石巻あゆみ野駅 ～ 飯野川
13. 鮎川	石巻駅前/イオンスーパーセンター石巻東店～鮎川港
14. 女川	石巻駅前 ～ 女川運動公園前
15. 御崎	気仙沼市立病院 ～ 御崎

バス事業の規制緩和等により、不採算路線の廃止や縮小が進んだ結果、県内ではほぼ全ての市町村（34市町村）において、代替手段として住民バス（乗合タクシーを含む）が運行されています。利用者数の少ない地方部を中心に、運行効率化や交通空白地域<sup>7</sup>の解消のため、定時定路線<sup>8</sup>型のバスからデマンド型乗合タクシーへの移行が進んでいます。しかしながら、人口減少の影響から年々利用者数が減少しており、市町村の財政負担が大きくなっています。収支率（運賃収入／運行経費）も1割台以下の市町村が多く、年々低下傾向にあり、住民サービスとはいえ、収支を改善するための取組が必要です。



住民バス利用者数は、乗合タクシーを含む

出典：国土交通省東北運輸局「運輸要覧」、宮城県総合交通対策課

図 2-2-2 県内の乗合バス及び住民バス利用者数の推移



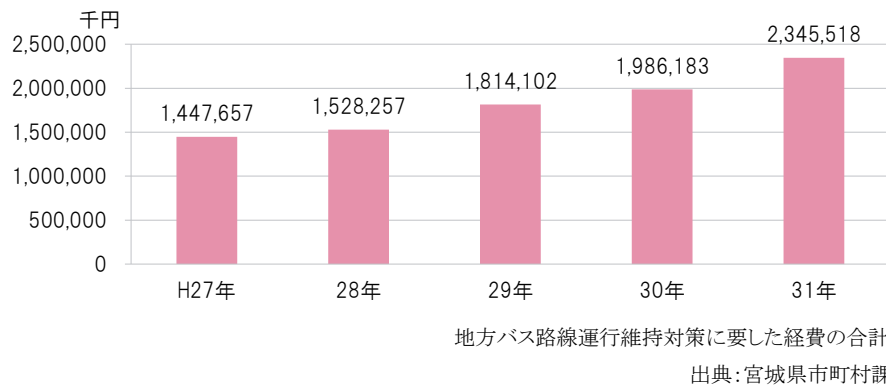
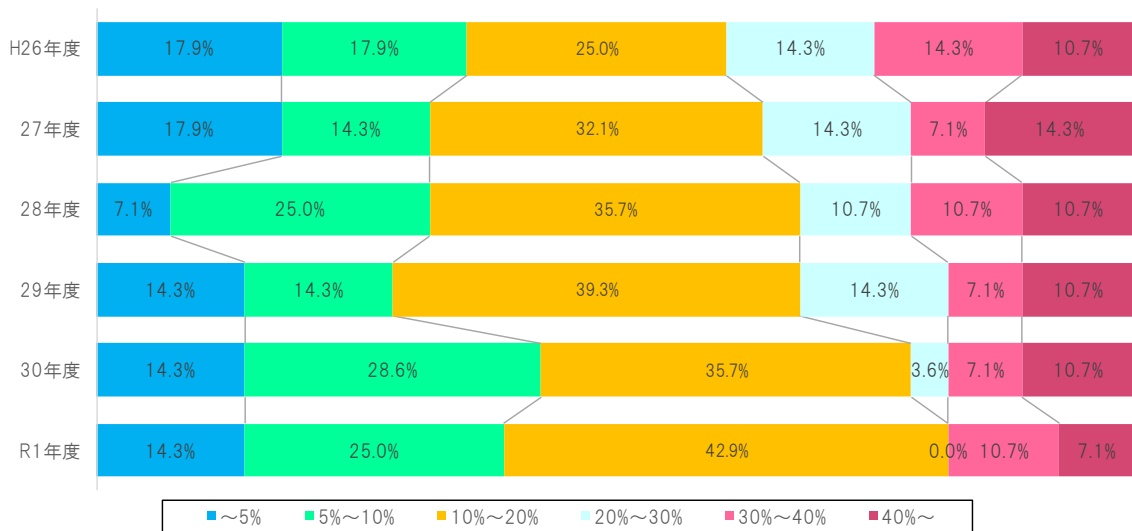


図 2-2-3 県内市町村の財政負担の推移

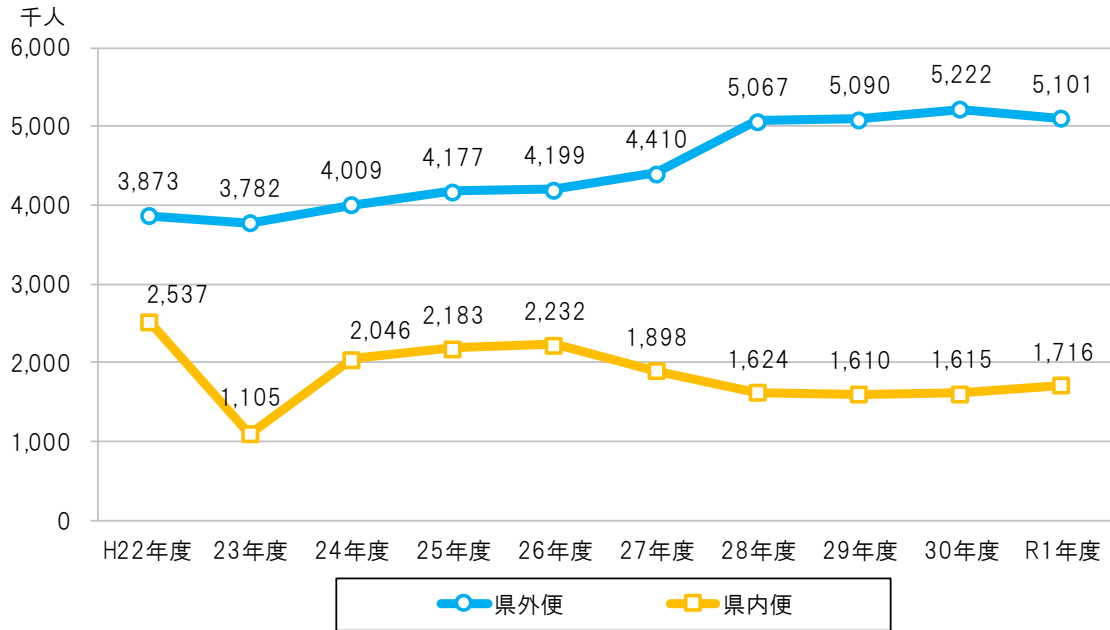


住民バスを運行している34市町村のうち、28市町村分の集計  
(注)収支率=運賃収入/運行経費で、高い方が望ましい  
出典:宮城県総合交通対策課

図 2-2-4 県内市町村の住民バスの収支率(注)に係る区分別内訳

県内都市間や県外都市間を結ぶ高速バスは、仙台市を中心として各地を結んでおり、基幹交通である鉄道を補完する形で、通勤、通学等の交通手段としても定着しており、近年は、首都圏方面とを結ぶ路線において、新規事業者の参入も相まって路線が充実されたこともあり、利用者数が増加してきました。

しかしながら、令和2年以降の新型コロナウイルス感染症の影響により、県外への移動自粛等で、乗合バス事業者の収入の柱である高速バスも数か月にわたって減便や運休を余儀なくされ、感染拡大が長期化していることから、経営上も大きな打撃を受けています。



出典:国土交通省東北運輸局「運輸要覧」

図 2-2-5 県内の高速バス利用者数の推移

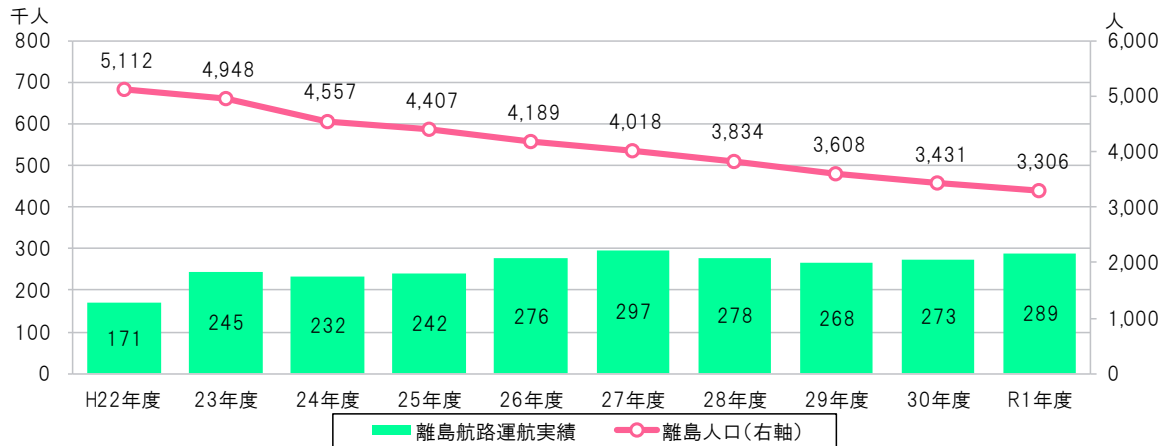
### (3) 離島航路

離島航路は、一部の航路が観光振興などによる交流人口増加の取組で利用者数が増加していますが、全体としては、離島人口の減少などに伴い利用者の減少傾向が続いています。

近年では、気仙沼市の大島大橋架橋の完成により、生活航路の廃止があったほか、女川町の出島架橋の整備も進められていますが、離島航路は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。

表 2-2-2 本県の離島航路（補助航路）の状況

航 路
1. 女川 ～ 出島(出島・寺間) ～ 江島
2. 石巻 ～ 田代島(大泊・仁斗田) ～ 網地島(網地・長渡) ～ 鮎川
3. 塩竈 ～ 桂島 ～ 野々島 ～ 石浜 ～ 寒風沢島 ～ 朴島



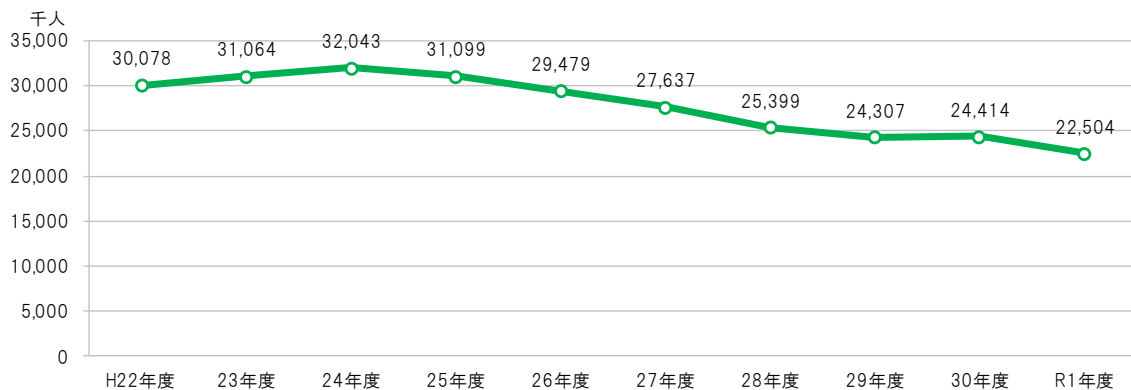
人口は各年4月1日現在、輸送実績は国庫補助対象航路のもの  
平成22年度については、東日本大震災の被災により一部データが滅失している

出典:国土交通省東北運輸局「運輸要覧」、住民基本台帳

図 2-2-6 県内の離島航路輸送実績と離島人口の推移

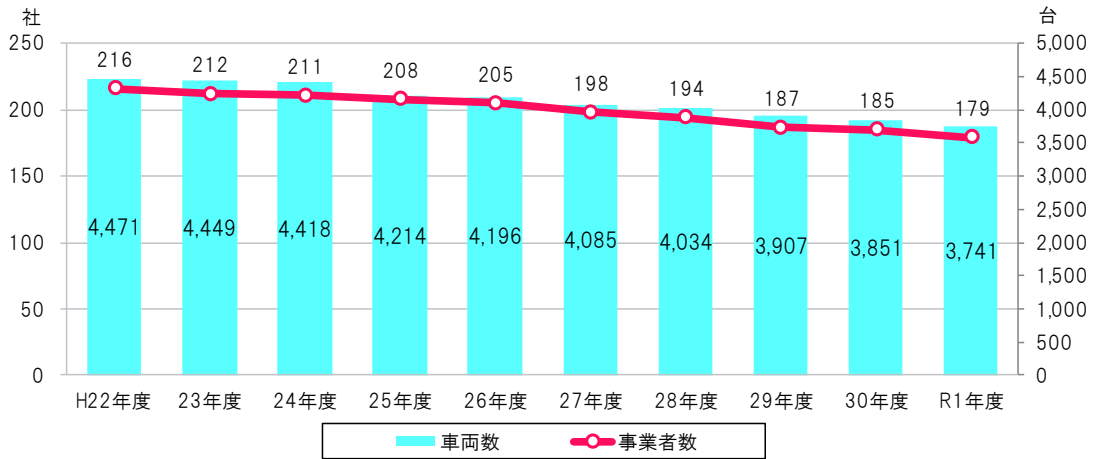
#### (4) タクシー

タクシーは、県内各地において移動手段としての公共性や利便性を有しているものの、利用者数は低下から横ばいの傾向にあります。タクシー事業者は都市部に集中していますが、小規模な事業者が多く、地方部では経営者の高齢化や後継者不在などを理由に廃業するところも出てきています。乗用旅客の本来の業務のほか、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るため、業務の兼ね合いなどから運行の維持がますます困難となり、今後、事業者の撤退により交通空白地域<sup>6</sup>が増えることが懸念されます。



出典:国土交通省東北運輸局「運輸要覧」

図 2-2-7 県内のタクシー利用者数の推移



法人タクシーのみの数値

出典：国土交通省東北運輸局

図 2-2-8 県内のタクシー事業者数及び車両数の推移

### 3 地域別の状況

#### (1) 県南地域〔仙南圏〕

南北方向にJR東北本線や阿武隈急行線が走っており、仙台や福島方面とをつなぐ幹線交通となっています。

ほとんどのバス路線が、市町が運営する住民バスへ移行していますが、財政負担が年々増大しています。自動車依存が高く、県内でもいち早くデマンド型乗合タクシーが導入されましたが、既存の交通機関との兼ね合いから市町域外へは運行していないことから、域外への通院等に利用できないという住民の声があります。

また、生活圏の広域化や学校の統廃合により、広域的な移動手段の確保が必要になっています。

#### (2) 仙台都市圏

人口の集中する仙台市を中心に、バスや鉄道、地下鉄等の交通手段が充実し、鉄道や地下鉄東西線沿線では宅地開発が進み、利用者が増加していますが、バスについては、利用者の減少や運転士不足等を理由に減便が進み、公共交通機関のサービス水準の維持が難しくなっています。郊外の住宅団地では高齢化が進んでおり、特に交通空白地域では移動手段の確保が必要となっており、地域住民組織が地域交通を運営する動きも出てきています。

年々増加していた自動車利用率は横ばいとなりましたが、仙台市郊外及び周辺市町村を中心に自動車依存が高く、朝夕を中心に都心部への往来で道路渋滞が発生し、バスの定時性が著しく損なわれていることから、過度な自動車の利用を抑制する必要があります。バスの待機場が不足し、そのことも道路渋滞を誘発する一因となっています。

#### (3) 県北地域〔大崎、栗原、登米圏〕

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。

市町村の広域合併により、広大な市域が形成され、バスによる市中心部との往来は比較的確保されているものの、旧町間や隣接市町間の横の移動は弱い傾向にあります。

ほとんどのバスが、市町が運営する住民バスへ移行していますが、財政負担が年々増大しています。自動車依存が高く、定時定路線バスの利用者数の減少が進んでおり、主な利用者である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により、広域的な移動手段の確保が必要になっています。

#### (4) 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、JR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、JR仙石線に新駅が設置されました。被災したJR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、BRT<sup>9</sup>が気仙沼線では1日約70便運行され、地域の幹線交通として定着しています。また、三陸自動車道の整備により仙台との所要時間が短縮され、往来が容易になりました。

東日本大震災からの復興を図る各種事業が進み、令和2年4月に県内全ての応急仮設住宅が解消され、生活基盤は整いつつあるものの、依然復興途上にあることから、その進捗に合わせ、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、特定被災地域公共交通調査事業（被災地特例）の終了に加え、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大することが見込まれます。

半島部や離島では、少子高齢化が深刻であり、買い物施設や医療施設が不十分であることから、とりわけ高齢者の日常的な外出支援が必要となっています。



図 2-3-1 本県の圏域

#### 4 課題の集約

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ように集約されます。

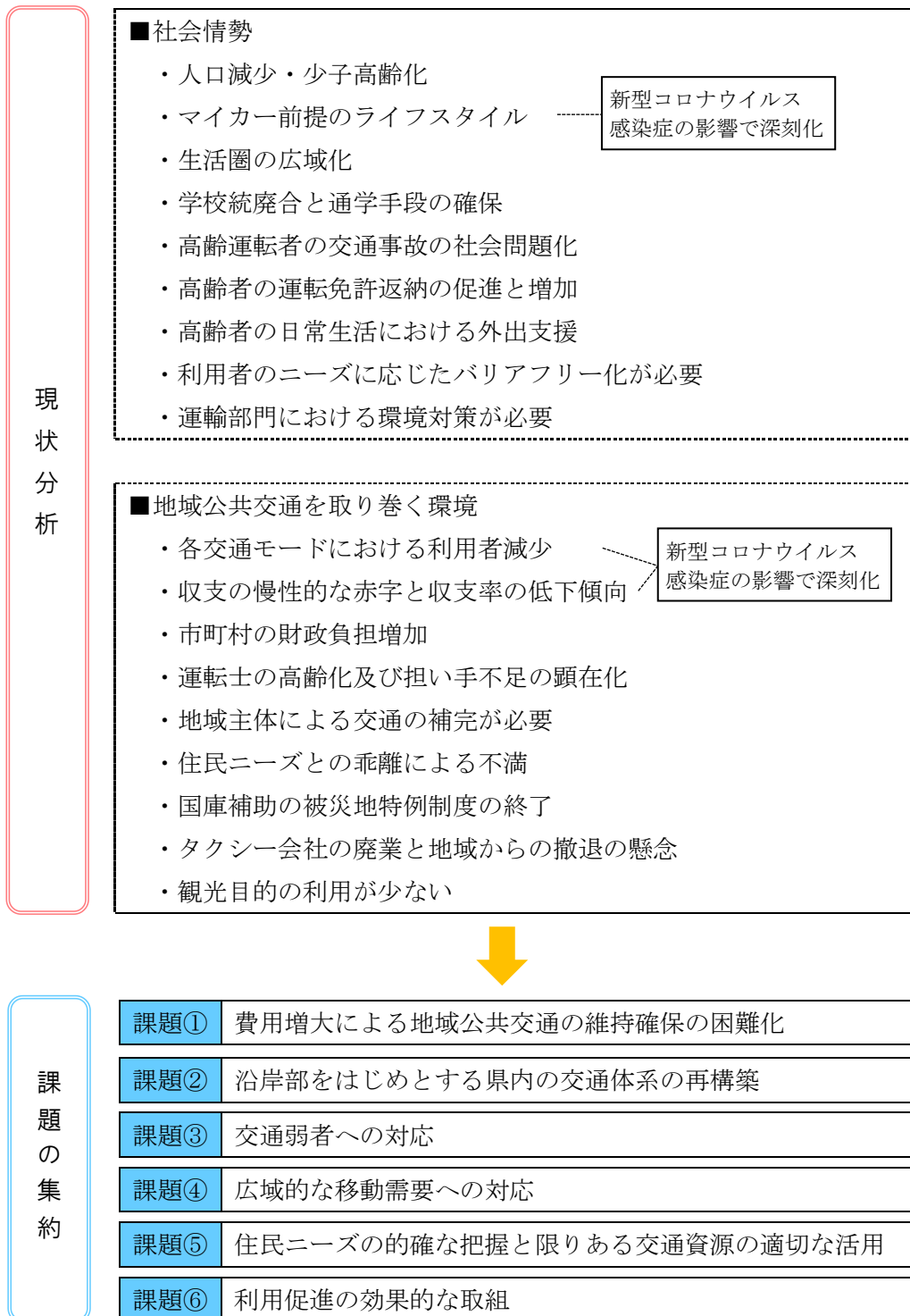


図 2-4-1 課題の集約