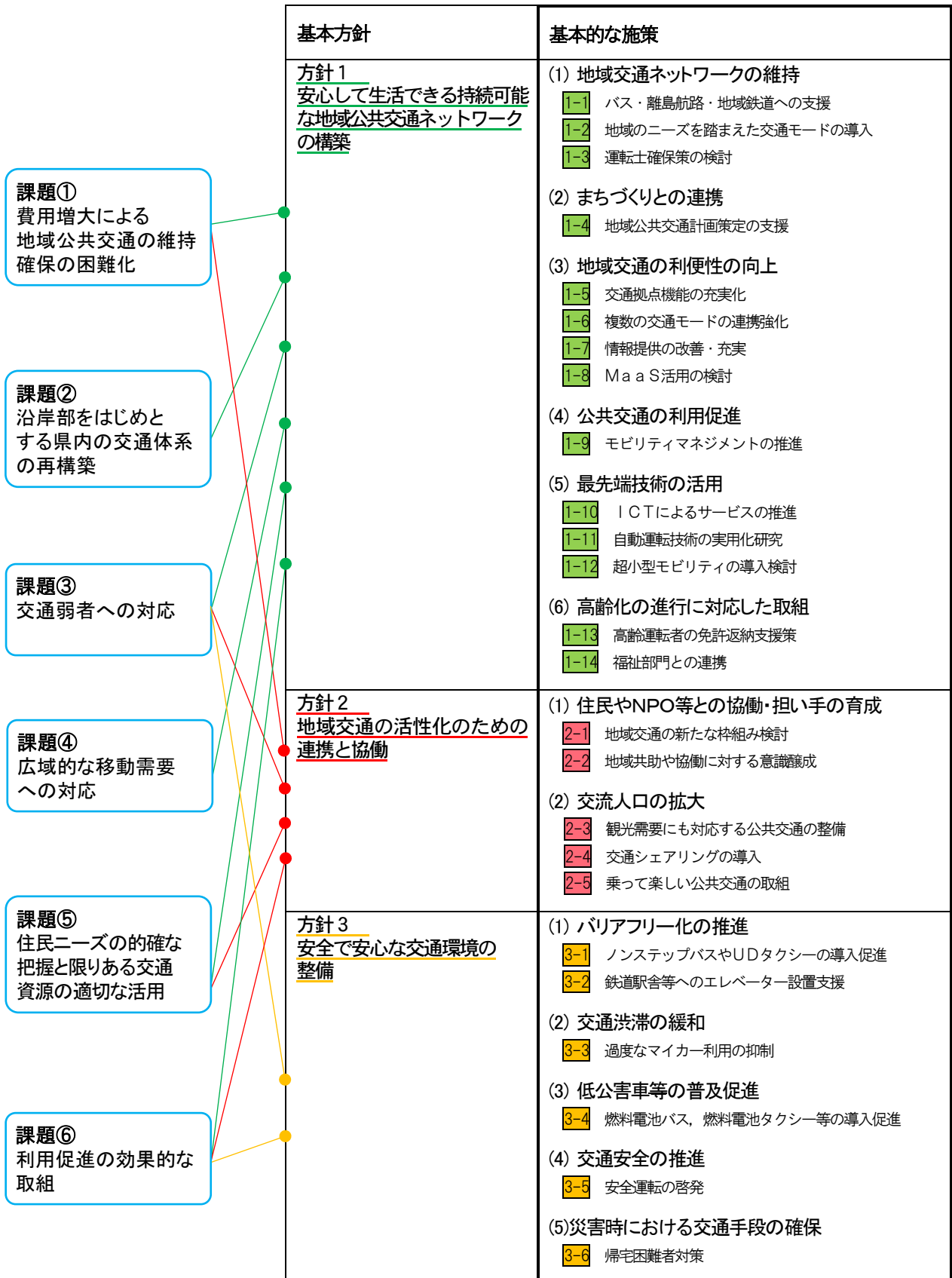


第4章 基本的な施策

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。
- 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。
- 市町村等が運行する住民バスに対する県補助金は、同一市町村内で完結する路線や、複数市町村と結ぶ広域路線も含め、広くネットワークの維持に寄与するものですが、補助の算定に用いる各路線の収支率が年々減少傾向となっており、必ずしも利用者数を増加させるためのインセンティブ¹¹につながっているとは言えないことから、補助金によるクロスセクター効果〔下記コラム参照〕も勘案しながら、より効果的なものとなるような見直しを行います。
- 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、施設の統廃合に合わせた路線の見直しによって、通学や通院がしづらくなることがないよう配慮します。

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

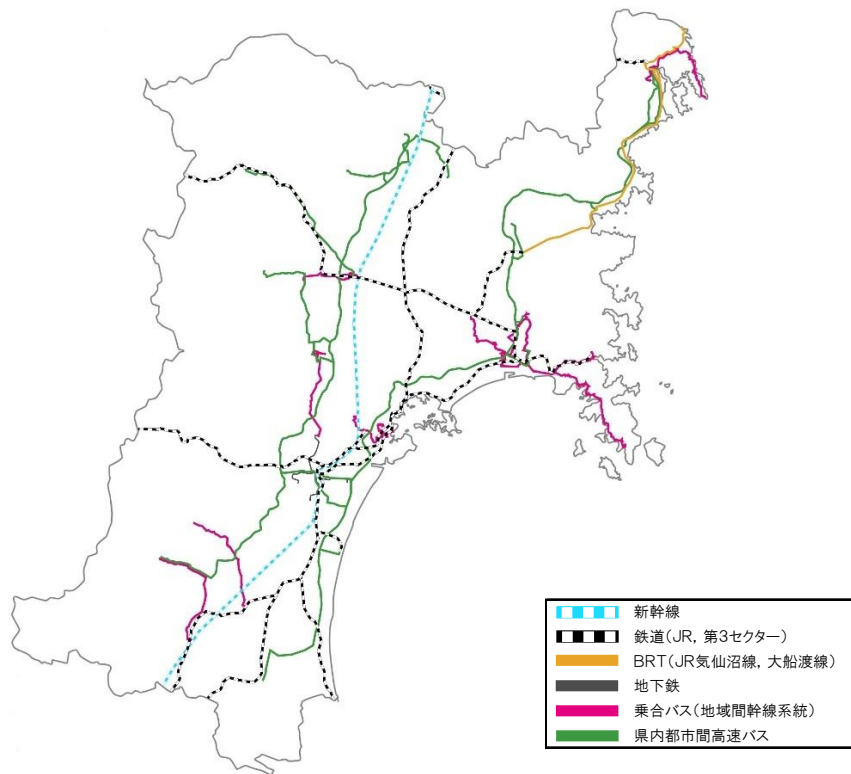
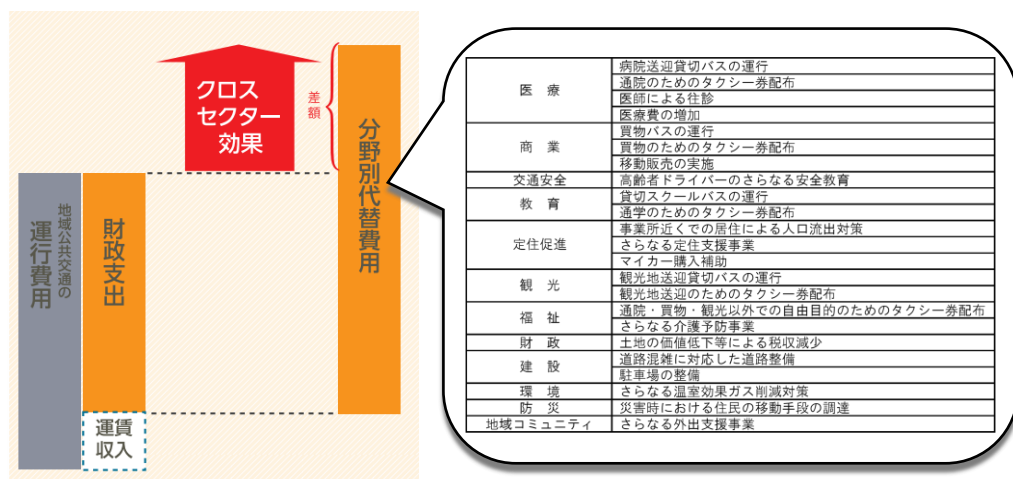


図 4-1-1 本県の広域的な地域公共交通ネットワーク

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を構築します。
- 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、NPO等による有償運送など、小規模な需要に見合う移動手段の確保について、モデル事業の実施により、市町村を支援します。【関連施策 2-1】

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
- 前段の形態である、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

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	▶ デメリット
<p>〔利用者側〕</p> <p>① 自宅前又は自宅近くから乗車でき、高齢者等に優しい。</p> <p>② 安価な運賃で利用できる。</p>	<p>〔利用者側〕</p> <p>① 事前登録と電話予約に抵抗感がある。</p> <p>② 狭い車内で知らない人と乗り合わせになる。</p> <p>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）。</p>
<p>〔運営側〕</p> <p>① 需要が散在している地域に対応しやすい。</p> <p>② バスの乗入れが難しい狭隘道路でも運行できる。</p>	<p>〔運営側〕</p> <p>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。</p> <p>② 利用者一人当たりの運行経費が高い傾向にある。</p>

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ることから、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。

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2年6月10日公布（2年以内に施行）

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	モデル 地区 の選定	モデル 事業 の実施	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 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¹²や都市計画マスタープラン¹³との一体的な議論を促すよう努めます。
- 複数市町村から広域的な地域公共交通計画の策定を求められたときには、県は必要に応じて主体的に策定するとともに、計画に基づく取組を支援し、隣接県を含む広域的な交通ネットワークの形成を図ります。
- 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者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

- 各地域の中心及びその周辺に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化を図ります。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ことから、乗継抵抗を低減できるよう停留所を整備し、利便性の向上を図ります。
- 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¹⁴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、利用者の利便性を図ります。

関係者

県，市町村，交通事業者など

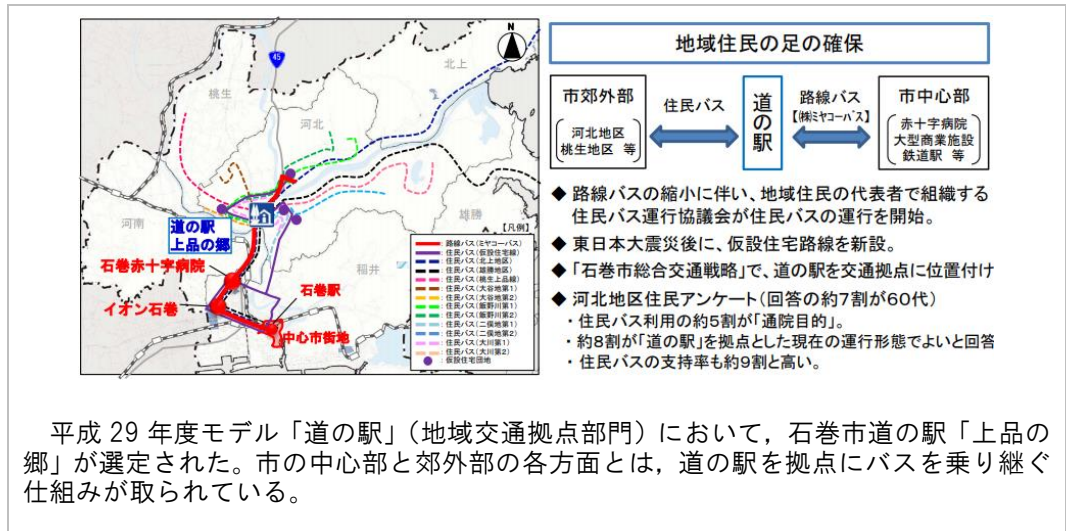


図 4-1-4 交通拠点の事例 (石巻市)

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、少しずつ改善されてきていますが、さらに、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、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

1-7 情報提供の改善・充実

新規

- 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委託先が多岐にわたり、時刻表などの情報の体裁が統一されておらず見づらいなど、必ずしも利用者目線に立った情報提供とはなっていないため、好事例を紹介し、改善を促します。
- 事業者又は市町村が有するバス路線などに関する情報をGTF S¹⁵データ化するための体制づくり等の支援を行い、Webの地図サイト上で路線や時刻、乗換などの検索を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

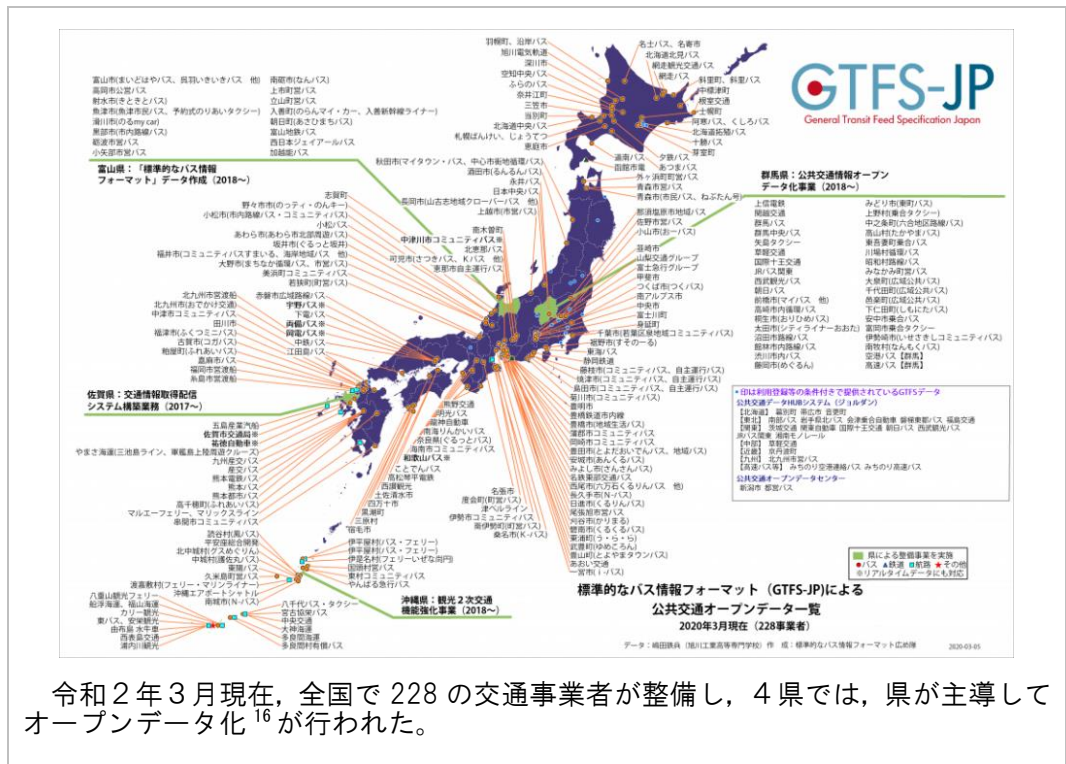


図4-1-5 GTFSオープンデータの整備状況

1-8 MaaS¹⁷活用の検討 新規

- 観光型MaaS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ICカード乗車券等のキャッシュレス決済までをパッケージ化して，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）商品開発を支援し，観光型MaaSとの展開も併せて検討します。

関係者

県，市町村，交通事業者など



出典:JR東日本仙台支社プレスリリース

図 4-1-6 宮城県内における観光型MaaSの実証事例

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
1-5 交通拠点機能の充実化	停留所整備補助制度検討		実施		
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¹⁸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に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】

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 ICT¹⁹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、効率的な配車や今後導入が見込まれる相乗りタクシー²⁰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



図 4-1-7 自動運転実験走行の様子（令和2年2月 JR気仙沼線BRT陸前横山駅）



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²¹の導入検討

新規

■中山間地域において、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を配備し、地域住民や来訪者がシェアして利用するなど、集落からバス停留所までの末端（ワンマイル）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 ※令和4年度まで

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				
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、高齢者の運転免許返納への支援策として公共交通機関や各種施設等の割引等を実施しており、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した時点では、心身の機能が大きく低下し、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を構築します。【関連施策 1-14】

関係者.....

県，国，市町村など

表 4-1-1 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 :10 自治体(有期限:9 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 :10 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) ・高速乗合バスの片道運賃の割引(県内バス事業者)

令和3年3月1日現在

出典:宮城県警察ホームページ

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



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事業化を検討し、横展開を前提に、モデル事業としての実施を検討します。なお、モデル事業の実施に当たっては、旅客輸送の安全面の確保を優先的に図ります。【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。

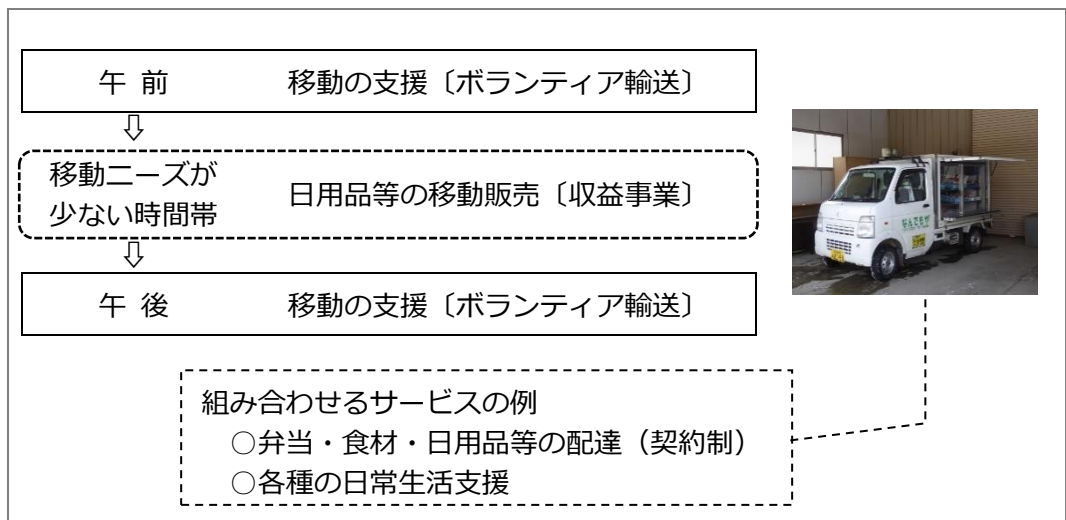


図 4-2-1 1日の多機能サービス提供のイメージ

- 先細りする一方の旅客輸送のみでは、運行収入を賄う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貨客混載といった増収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紹介します。

県の関係事業

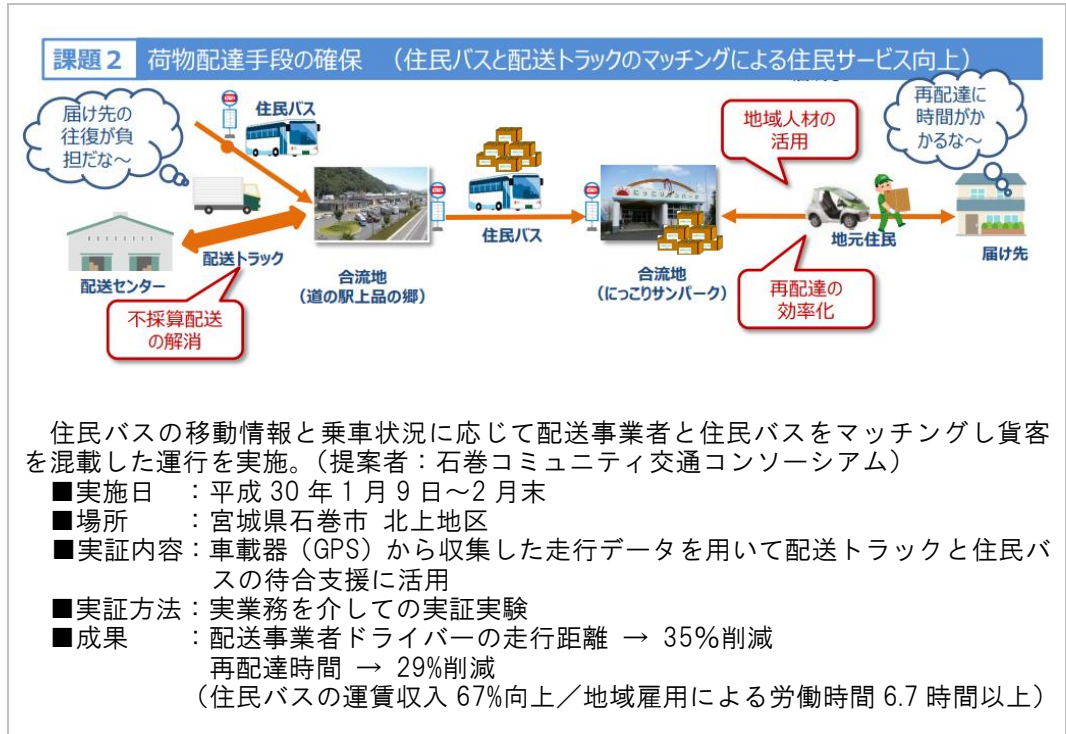
- ・宮城県バス運行対策費補助金 など

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



図 4-2-2 コミュニティ・カーシェアリング



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 を活用した貨客混載の事例（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 1-9】

- (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。
 - ・ 大学との連携：G T F Sデータ（オープンデータ）の整備、活用を大学等に委ね、利用者層のターゲット別に公共交通情報を提供する。

関係者.....

県、国、市町村、地域住民など



出典：気仙沼市(左)



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		モデル事業検討	事業の横展開		
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を交通事業者へ働きかけます。
- 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）商品開発を支援し、観光型Ma a Sとの展開も併せて検討します。【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を地域の拠点に配備し、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

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²²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、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に取り組みます。

- バスの旅行企画のテレビ番組を誘致し、話題づくりを行います。

関係者.....

県，市町村，交通事業者など



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

- 高齢者や障害者にとって乗降しやすいノンステップバスやUD（ユニバーサルデザイン）タクシー車両の導入を支援します。
- 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も導入を促進します。【関連施策 1-3】
- 車いす用の乗降リフトを備えたリフト付きバスの導入を推進します。
- 小型バス車両の多い市町村等の住民バスについても乗降の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 過度なマイカー利用の抑制 継続 拡充

■過度なマイカーの利用を抑制するため，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し，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) 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（FCバス）や燃料電池タクシー（FCV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，乗車体験を通じて，水素エネルギーの有用性を広く県民にPRします。
- 脱炭素社会の構築に向けて，地域公共交通における電気自動車の導入を促進します。

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

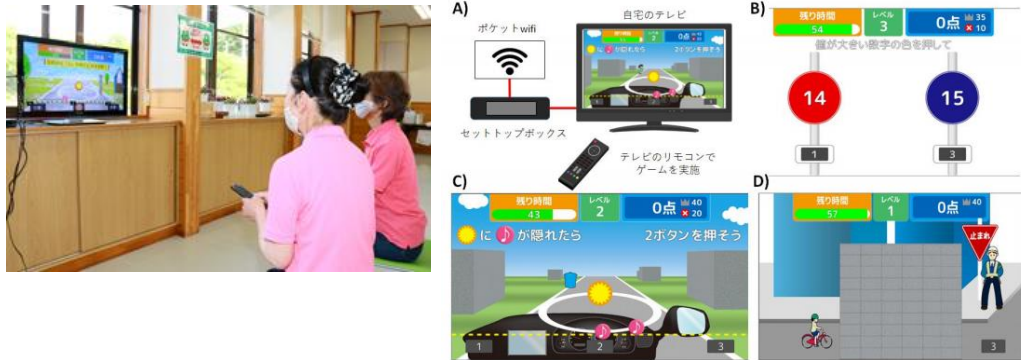
3-5 安全運転の啓発 新規 継続

- 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から、加齢による認知機能の低下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 帰宅困難者対策 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手配し，確保できるよう，日頃から交通事業者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，市町村，交通事業者など

スケジュール	R3	R4	R5	R6	R7
3-6 帰宅困難者対策	実施				