
宮城県地域交通プラン

令和3（2021）年度～令和7（2025）年度



令和3年3月
宮 城 県

〔表紙について〕

令和2年9月女川駅前での光景

東日本大震災の復興支援として関西地方のバス事業者から譲渡されたミヤコーバスの車両（石巻市と女川町を結ぶ幹線系統）と、令和2年7月から2か月間試験運行された町内循環バスが並び、震災復興後の地域交通の連携の様子の一コマです。

目次

第1章 宮城県地域交通プランについて

1	プラン策定の趣旨	1
2	本プランの位置付け	1
3	本プランの計画期間	2
4	本プランの対象となる交通モード	2
5	本プランの対象地域	3

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	4
2	交通モード別の状況	10
3	地域別の状況	15
4	課題の集約	17

第3章 基本方針

1	基本理念	18
2	交通の将来像	18
3	基本方針	19

第4章 基本的な施策

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	21
2	地域交通の活性化のための連携と協働	34
3	安全で安心な交通環境の整備	38

第5章 プランの推進体制と検証

1	プランの推進体制	42
2	関係者の役割分担	42
3	目標指標の設定	43

参考資料

1	用語解説	45
2	宮城県交通計画懇話会設置要綱及び委員構成員	48

第1章 宮城県地域交通プランについて

1 プラン策定の趣旨

県では、平成20年3月に「宮城県総合交通プラン」を策定し、平成24年度の改訂では、平成23年3月11日に発災した東日本大震災からの復旧・復興に対応するため、「災害に強い交通基盤の整備」「生活に必要な交通の維持と利便性の向上」などの施策を着実に推進してきました。令和3年3月で復興の取組が10年経過し、復興まちづくりが進み、それに合わせた交通体系が構築され、利便性の向上が図られてきました。

しかしながら、本県では本格的な人口減少期に入り、地域公共交通の利用者数は地方部を中心に減少し、運行する側の担い手も不足が見込まれ、地域公共交通の維持が困難となることも想定されます。

このような状況の下、令和2年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部が改正され、地方公共団体が中心となり、従前のまちづくりと連携した面的な地域公共交通ネットワークの再構築に加え、地域の輸送資源の総動員や既存の公共交通サービスの改善により、持続可能な地域公共交通の確保を図ることとされています。

さらに、令和2年以降は、新型コロナウイルス感染拡大によって、公共交通機関の利用者が激減し、交通事業者は大きな打撃を受け、在宅勤務等のオンライン化による新しい生活様式の中で将来に向けて地域公共交通の在り方が問われています。

地域公共交通を取り巻く環境がより厳しさを増す中で、県として、県内の地域公共交通の考え方を示す必要性が高まっていることから、従前の「宮城県総合交通プラン」の構成等を見直し、地域公共交通に焦点を当てる形で「宮城県地域交通プラン」を策定するものです。

2 本プランの位置付け

本プランは、県の総合計画「新・宮城の将来ビジョン」（2021年～2030年）における交通分野の取組を着実に実行するため、その理念である「富県躍進！“PROGRESS Miyagi”～多様な主体との連携による活力ある宮城を目指して～」を踏まえ、県民、交通事業者、市町村、県、国などの関係者が連携、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たものであり、今後、市町村等が策定する地域公共交通計画の指針となるものです。個々の施策の詳細は、実施に当たってその都度個別に検討するものとします。

また、関係するSDGs¹の視点を踏まえつつ、地域公共交通はまちづくりをはじめ、福祉、買い物弱者対策、教育、観光など他の分野とも大きく関わることから、関連する県の各種計画とも連携していきます。

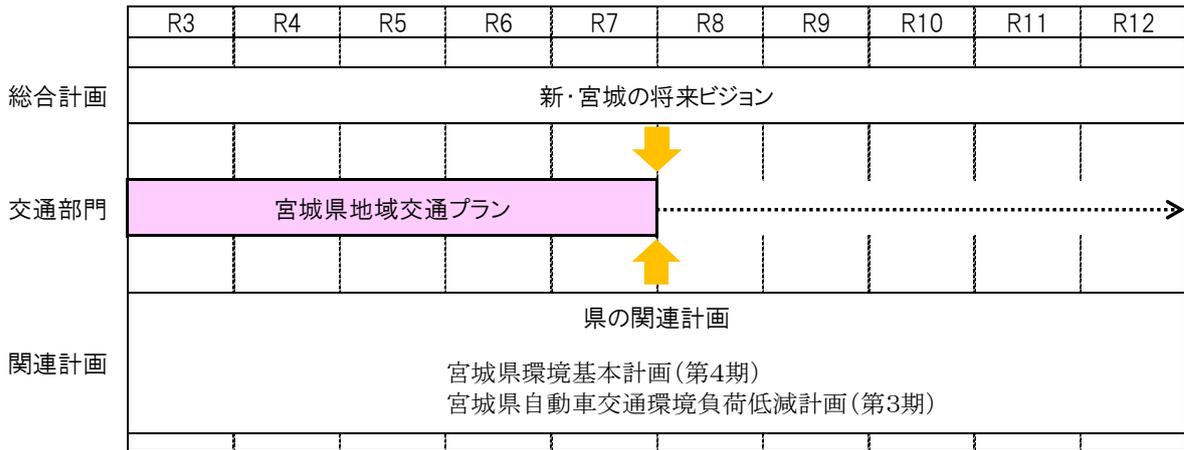


図 1-2-1 プランの位置付け概念図



図 1-2-2 関係するSDGsのゴール

3 本プランの計画期間

今後のライフスタイルの変化や、それに伴う交通を取り巻く環境の変化に的確に対応していくため、令和3年度を初年度とし、令和7年度までの5年間とします。また、「新・宮城の将来ビジョン」(2021年～2030年)の10年間を見据えながら、その前半期に当たる令和7年度までに見直しを行い、令和8年度以降のプランを検討します。

4 本プランの対象となる交通モード

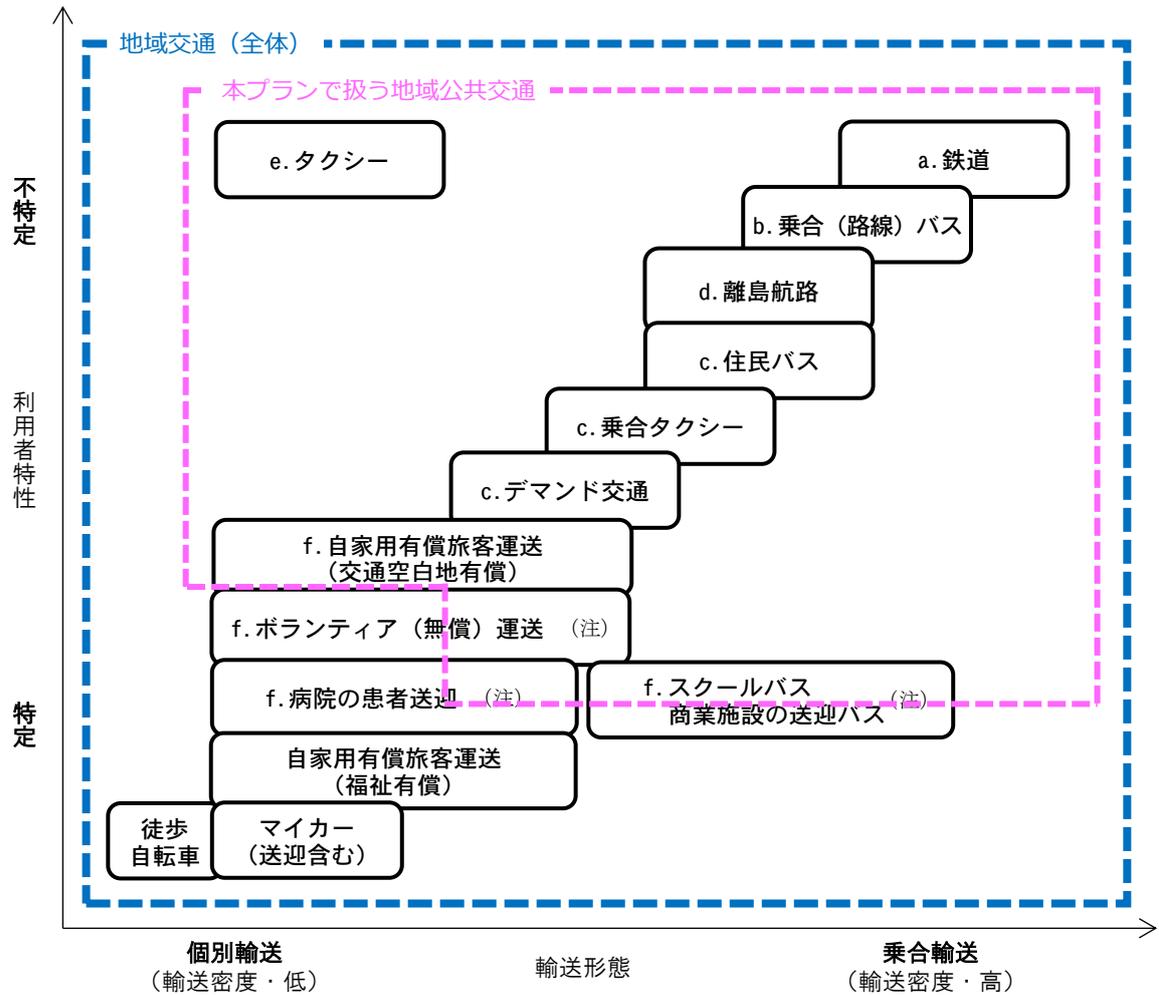
本プランでは、地域内のあらゆる移動手段を「地域交通」と定義付けし、次の交通モードを「地域交通」における「地域公共交通」として取り扱います。各交通モードの役割を踏まえ、今後の施策を検討します。

- a. 鉄道（JR、仙台空港鉄道、阿武隈急行、仙台市地下鉄）
- b. 乗合バス（事業者が自主運行するもので、特に地域間幹線系統²）
- c. 住民バス（市町村等が運営するもので、乗合タクシー³、デマンド交通⁴を含む。）
- d. 離島航路
- e. タクシー
- f. その他、自家用有償旅客輸送⁵、ボランティア輸送（一般混乗⁶化したもの）など

[参考]

地域公共交通の定義（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第1号）

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。



(注) ボランティア(無償)運送、スクールバス及び各施設の送迎のうち、利用者を限定せず、不特定多数が利用するものを本プランでは地域公共交通として取り扱う。

出典:国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」(一部改変)

図 1-4-1 本プランの対象となる交通モード

5 本プランの対象地域

宮城県全域とします。本プランで掲げる施策の全てが全域に一律に適用されるものではなく、人口構成や産業構造など、それぞれの地域の状況に照らして検討することが必要です。

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

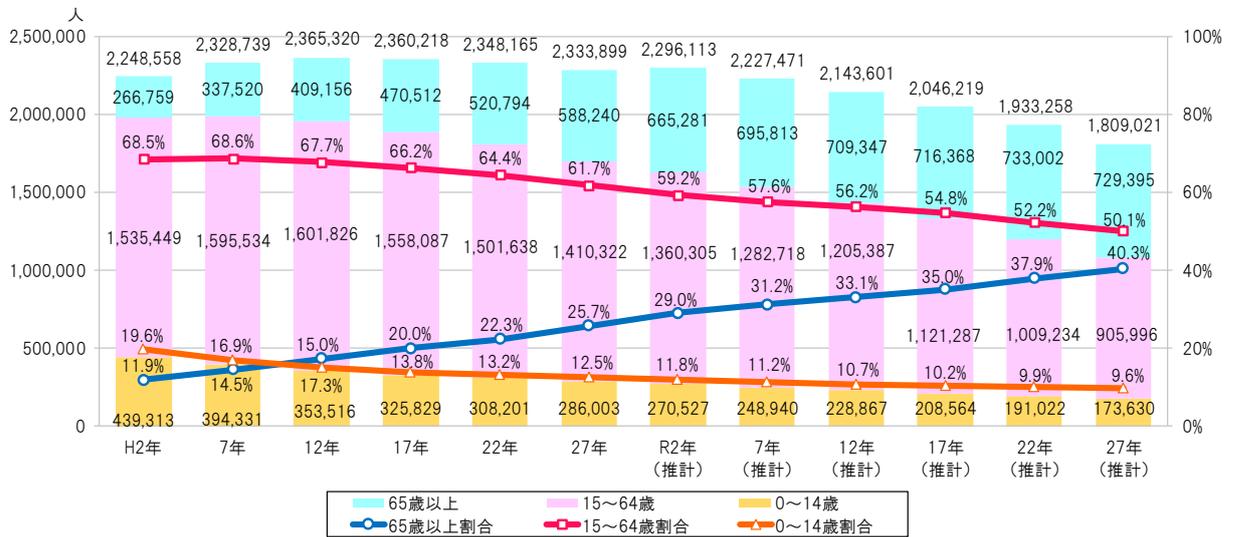
(1) 人口

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。

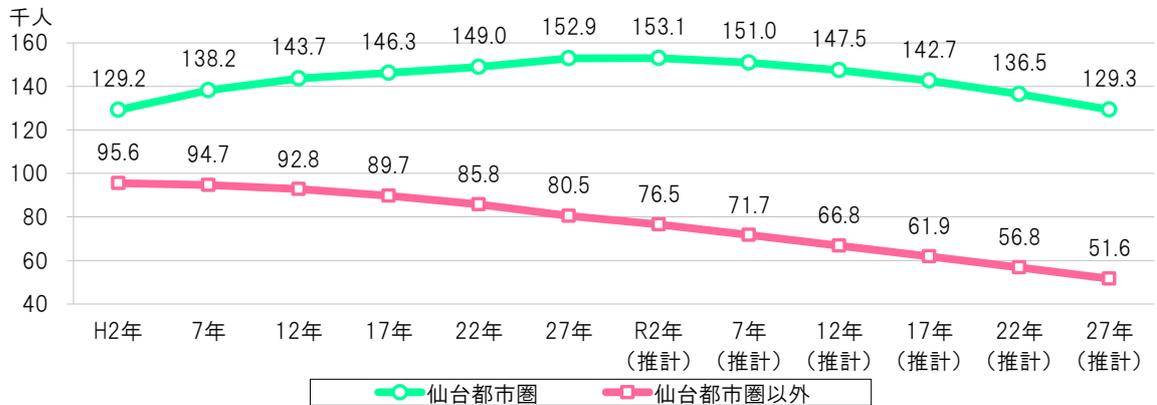
圏域別では、仙台都市圏は増加傾向で推移してきましたが、まもなく減少に転じると見込まれ、それ以外の圏域は一貫して減少が続いています。

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



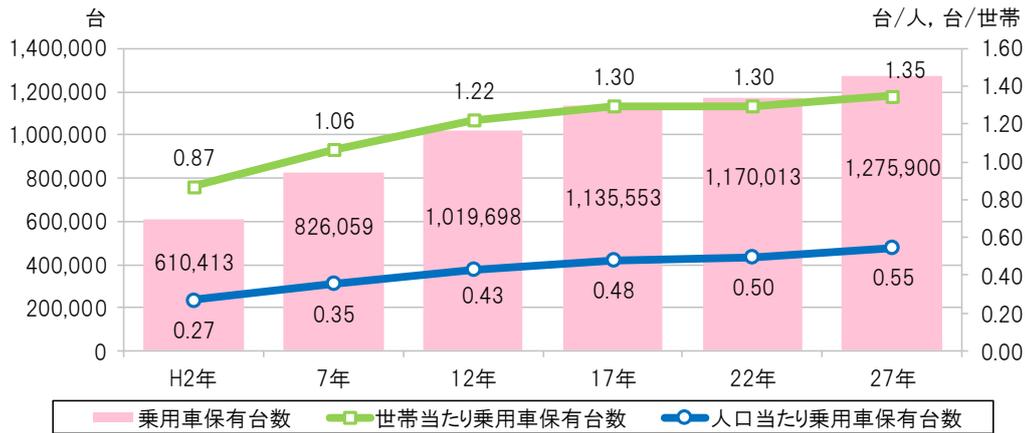
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」

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

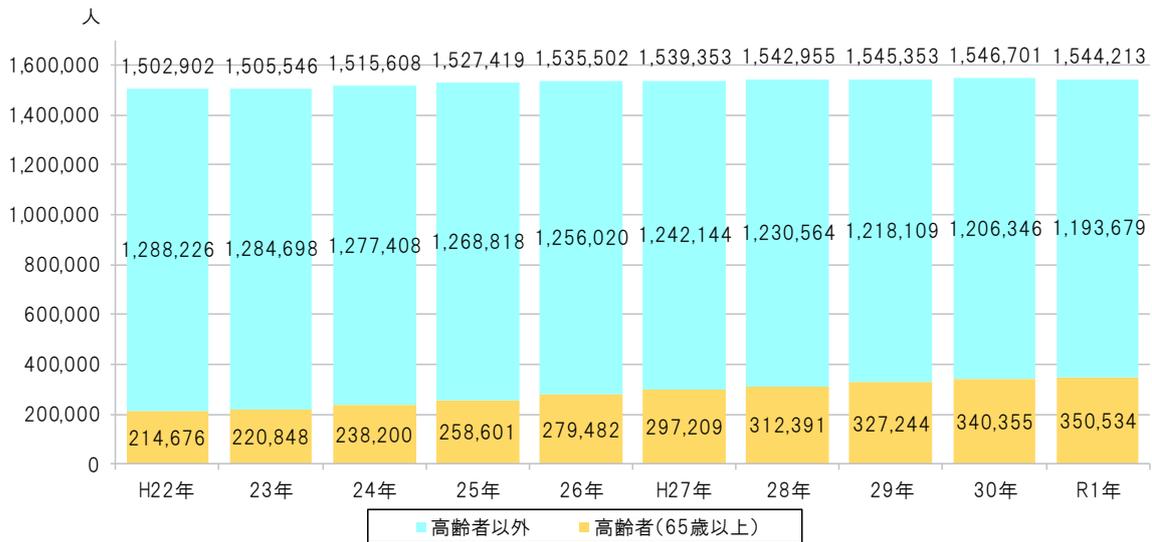
本県の世帯当たりの乗用車保有台数は平成27年では1.35台となっており、乗用車の利用を前提としたライフスタイルが定着し、商業施設や医療施設の郊外への移転や生活圏の広域化が進んでいます。

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。



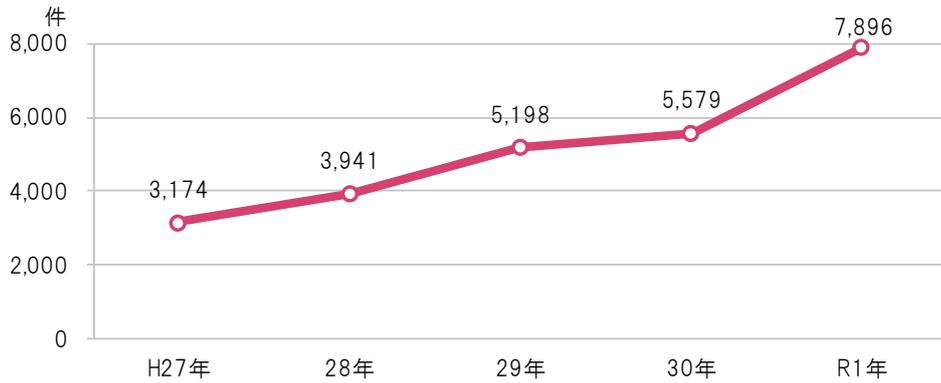
乗用車保有台数は、乗用普通車、乗用小型車、軽自動車四輪乗用の合計
出典：国土交通省東北運輸局宮城運輸支局、総務省「国勢調査」

図 2-1-3 本県の乗用車保有台数の推移



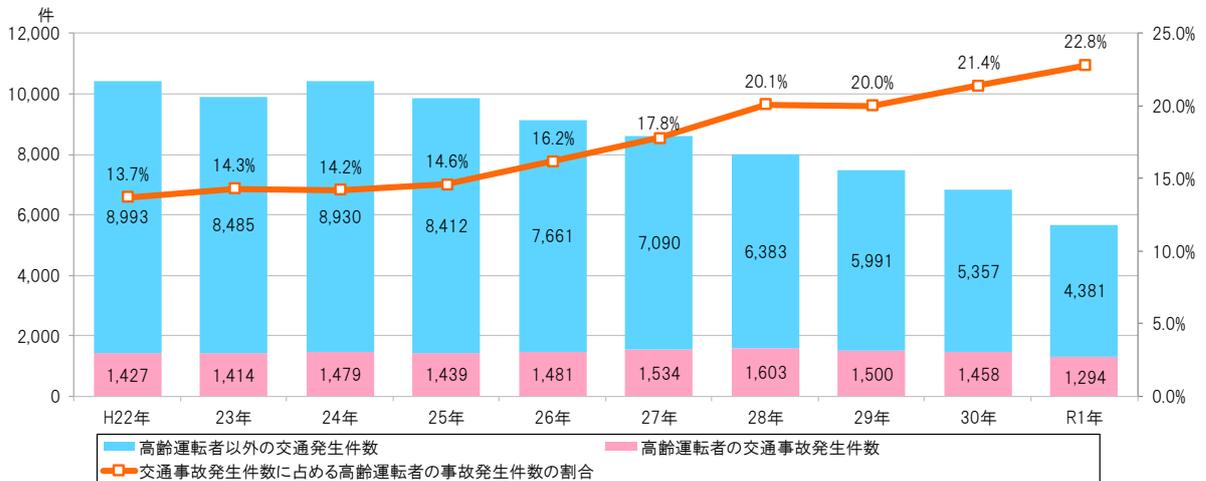
出典：宮城県警察本部「みやぎの交通事故」

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。

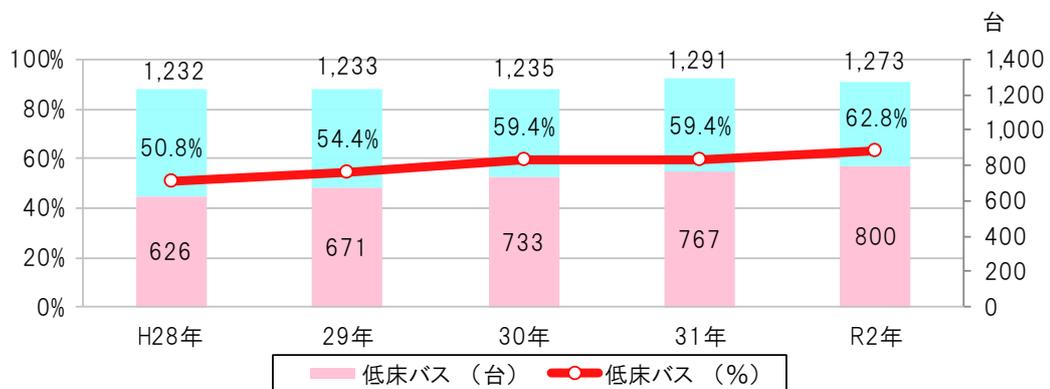
利用者数の多い仙台都市圏では、相対的にバリアフリー化が進んでいますが、高齢者の利用の割合が高い地方部ほど、バリアフリー化の遅れが見られることから、利用者のニーズに応じたバリアフリー化の推進が必要です。

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」

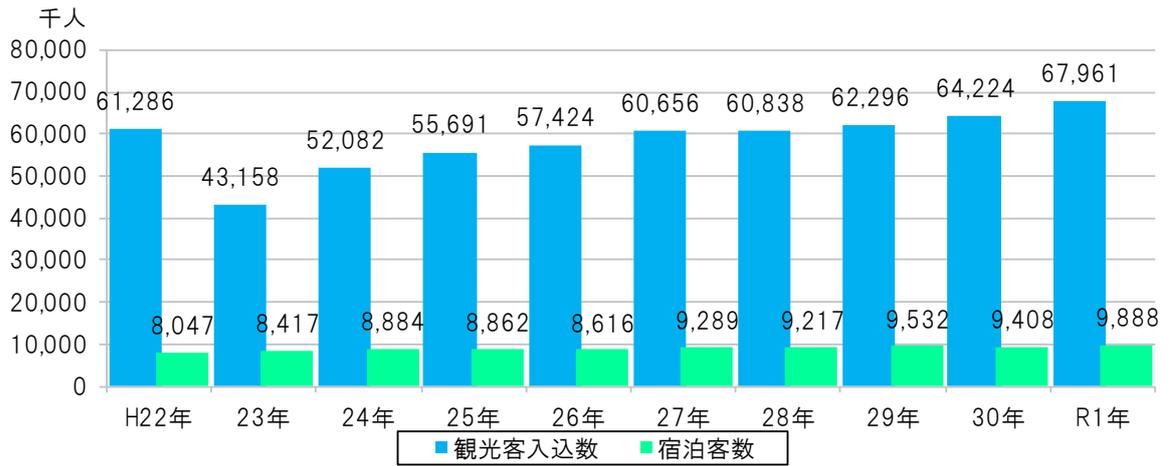
図 2-1-7 県内の乗合バス保有台数とそのうちにおける低床バス保有台数、導入率の推移

(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。

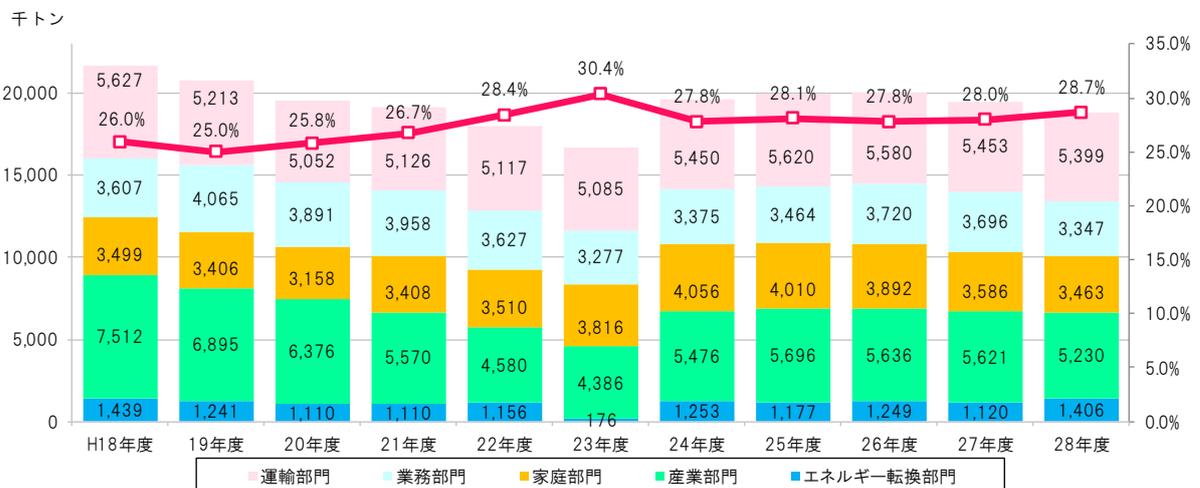


出典:宮城県観光課「観光統計概要」

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。



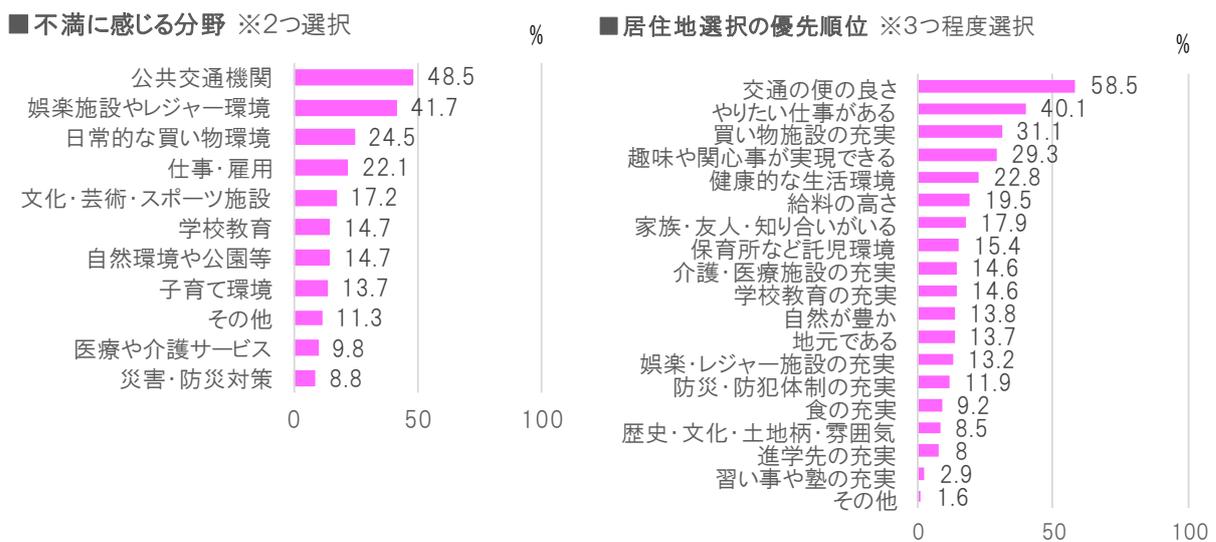
出典:宮城県環境政策課「宮城県環境白書(資料編)」

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

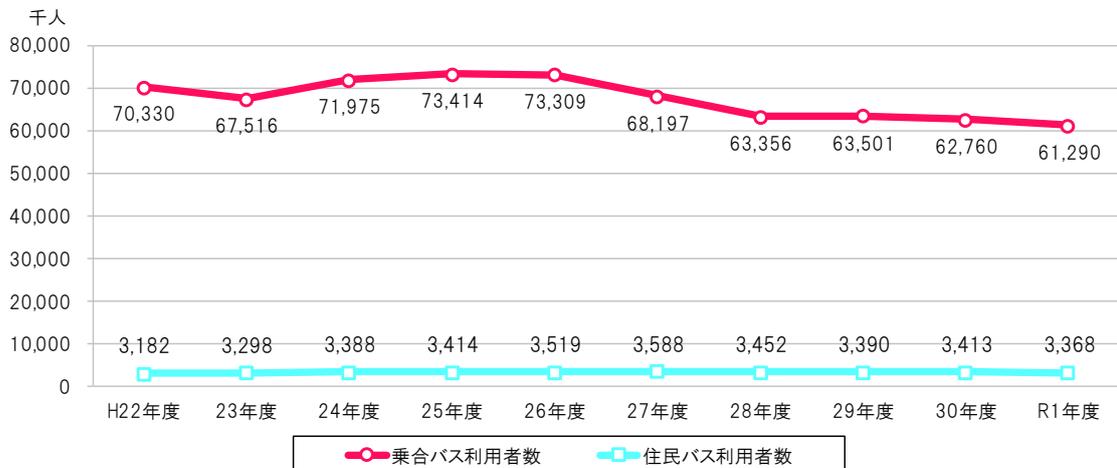
乗合バスの利用者数は横ばいの傾向にあります。乗合バスのうち、複数市町村間を結ぶ要件を満たす路線については、地域間幹線系統として、国、県、沿線市町が補助することにより、広域的なバスのネットワークの維持に努めています。主たる利用目的の一つが通学ですが、少子化に伴う学生数の減少等から利用者数は減少傾向にあり、事業者の経営努力による維持には限界があるため、沿線関係者の協力による収支改善の取組が必要となっています。これらの路線のうち、沿岸部の路線は東日本大震災による被災地特例の激変緩和措置による輸送人員の要件緩和によ

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 ～ アクティブリゾーツ宮城蔵王
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⁷の解消のため、定時定路線⁸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

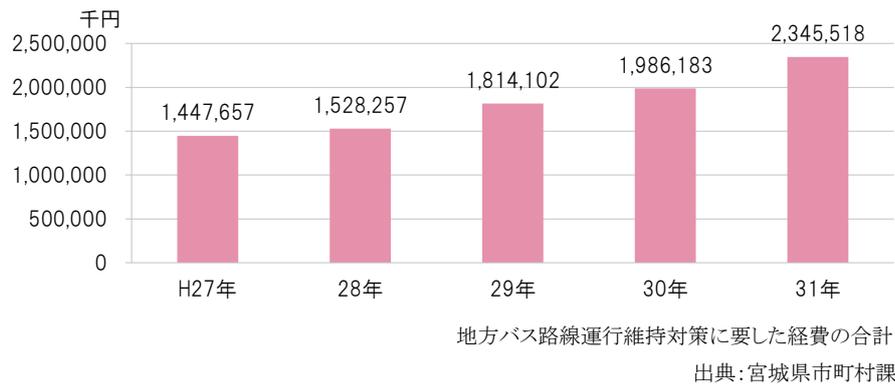
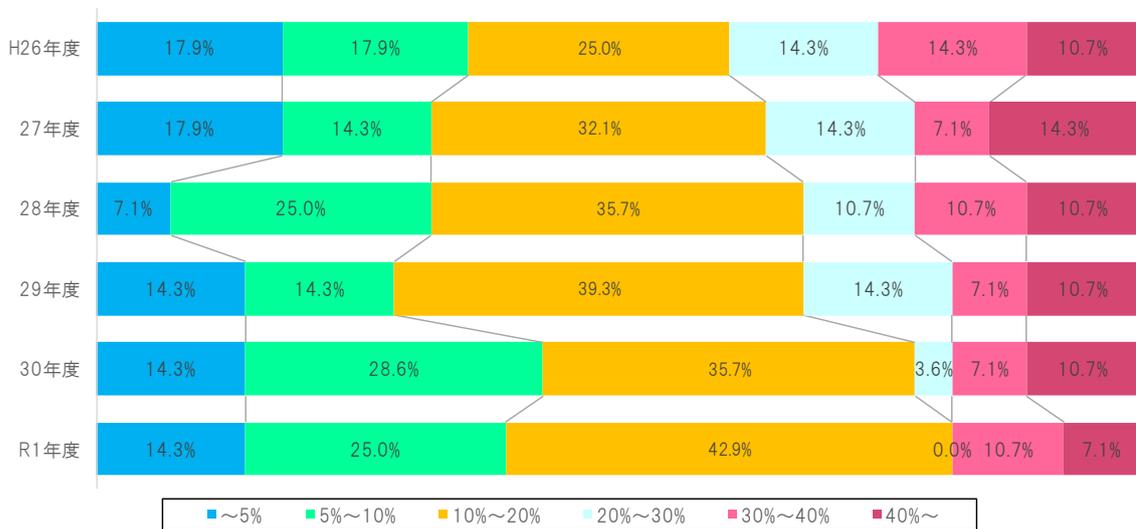


図 2-2-3 県内市町村の財政負担の推移

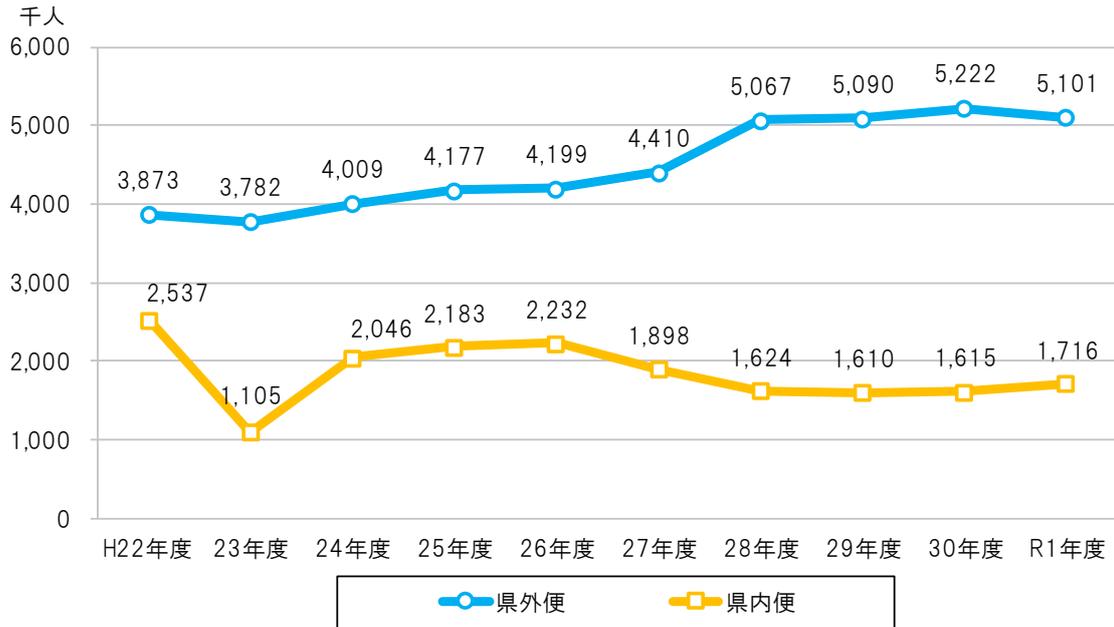


住民バスを運行している34市町村のうち、28市町村分の集計
(注)収支率=運賃収入/運行経費で、高い方が望ましい
出典:宮城県総合交通対策課

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

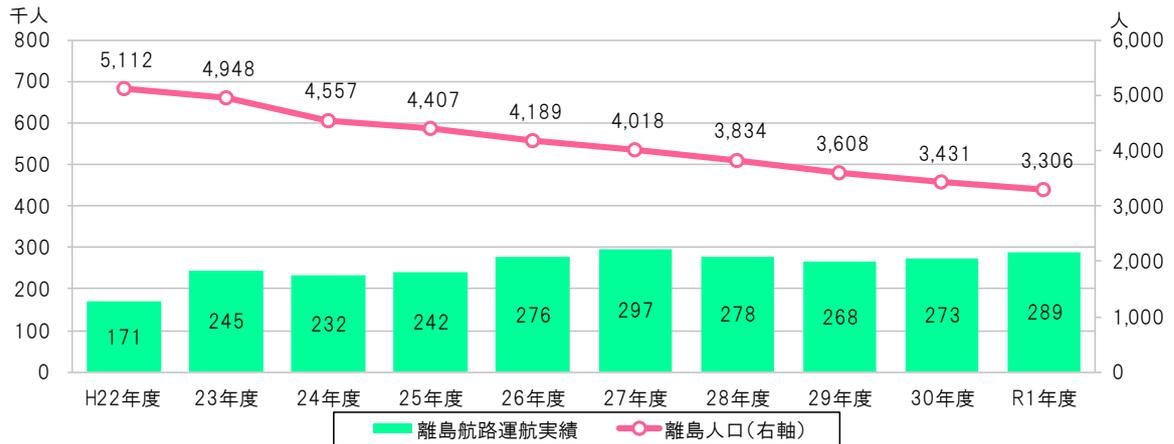
(3) 離島航路

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



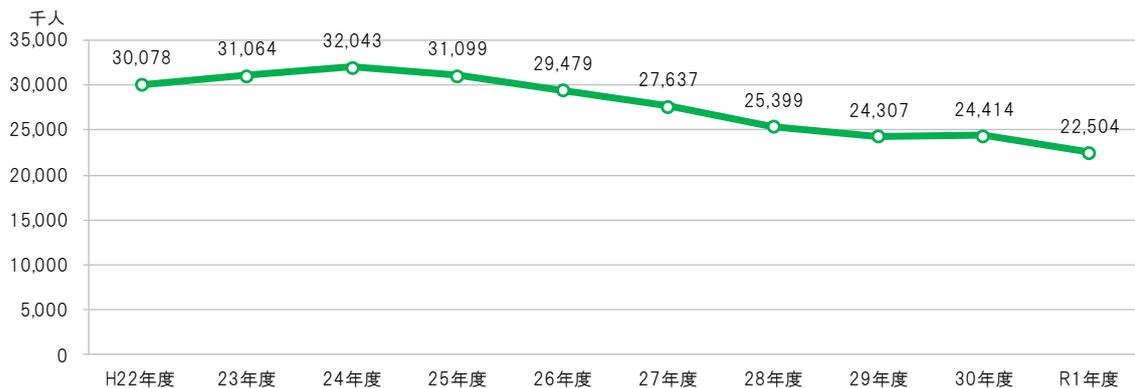
人口は各年4月1日現在、輸送実績は国庫補助対象航路のもの
平成22年度については、東日本大震災の被災により一部データが滅失している

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

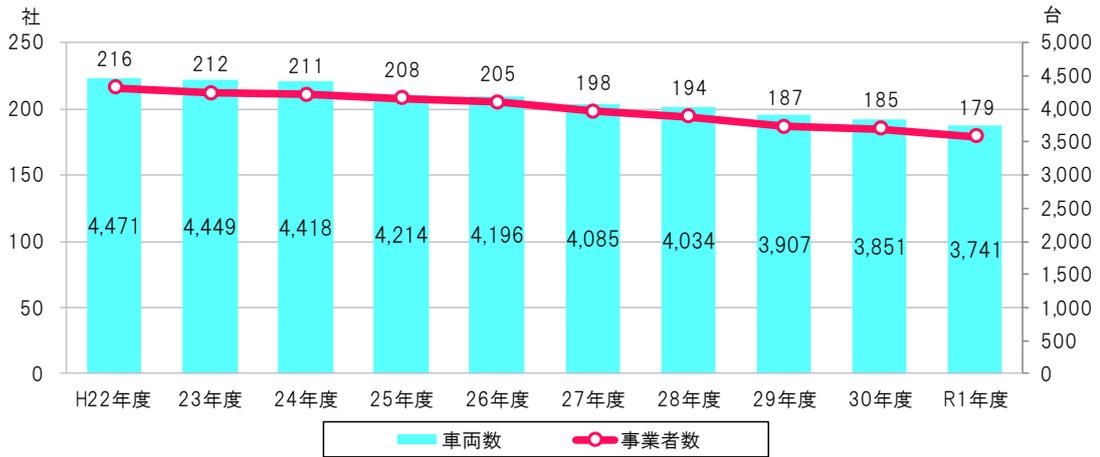
(4) タクシー

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⁶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、BRT⁹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。

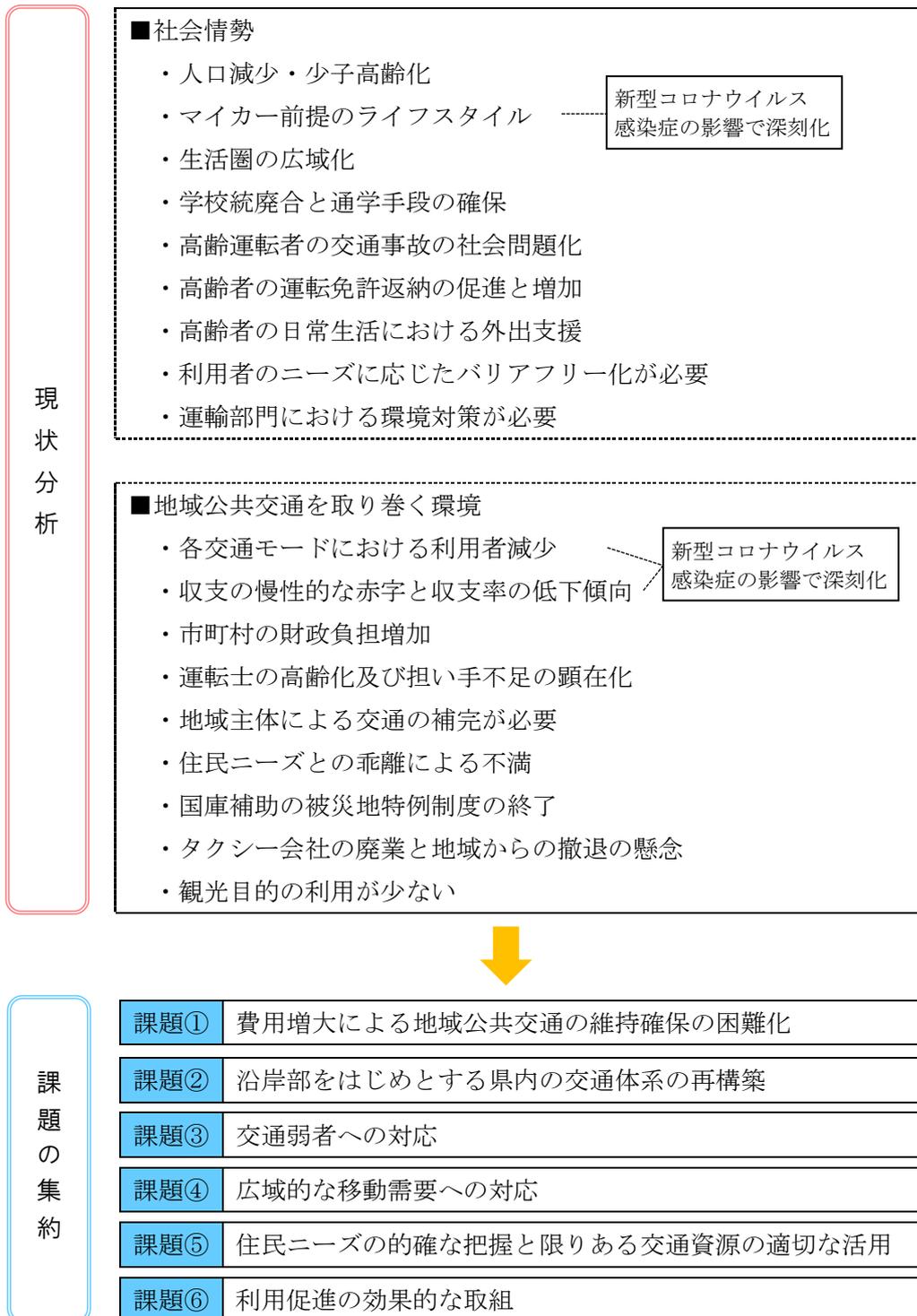


図 2-4-1 課題の集約

第3章 基本方針

前章の課題をもとに、本プラン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、マイカーを持たない交通弱者にとっては深刻な問題です。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) 本プランが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、本プランが目指す「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¹⁰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

本プランの基本理念に基づき、本県の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と連動しながら、マイカーに依存した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、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

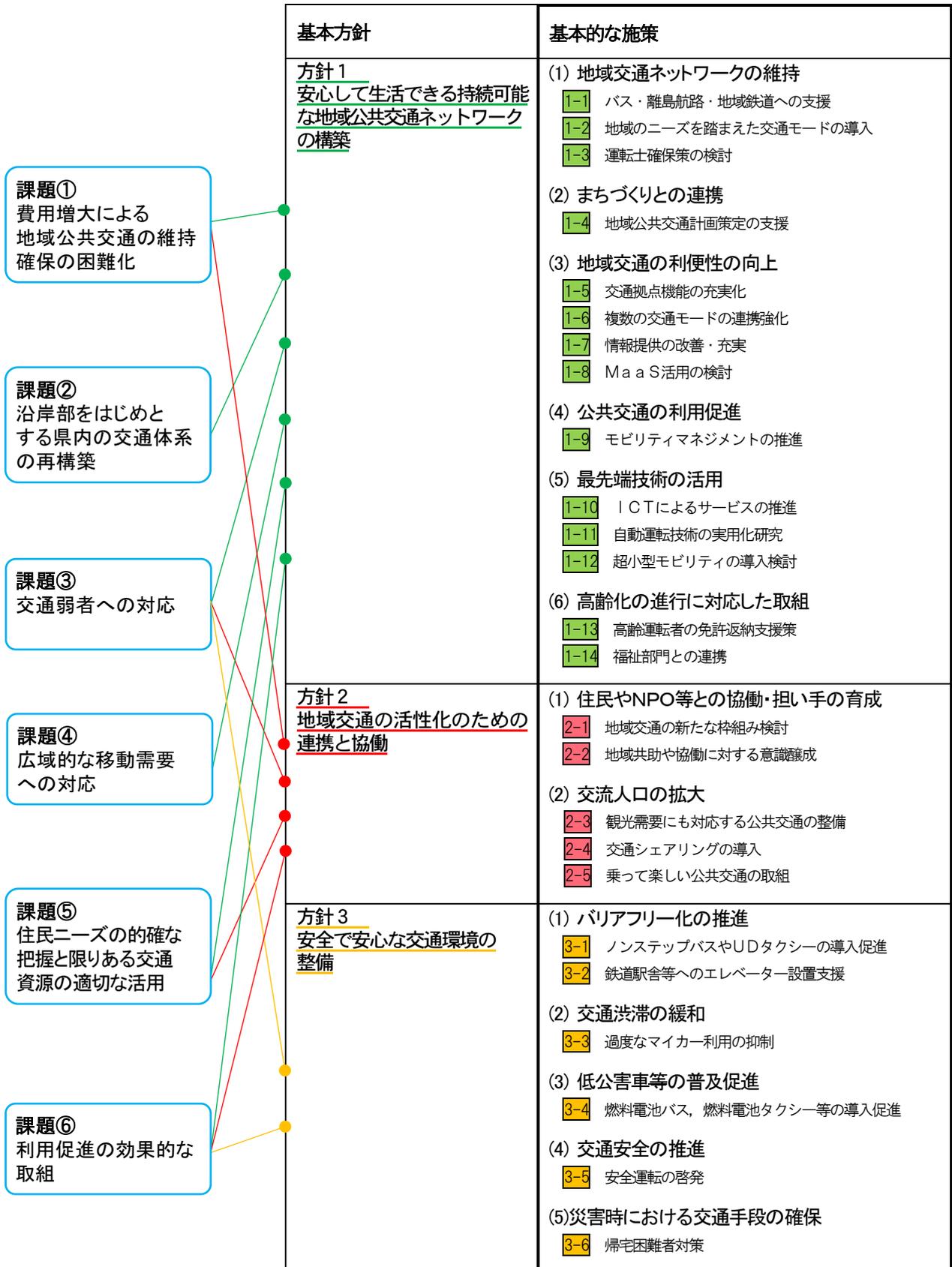
慢性的な赤字や運転士不足等から交通事業者や行政機関のみで、今の地域の移動手段を維持することは困難な状況にあります。通学や買い物弱者対策等の関係する分野の施策との連携を図るとともに、地域住民が自分たちの地域の交通を守り、育てていく意識を醸成することにより、限りある交通資源を活用し、また、地域で活動しているNPOやボランティア等と連携・協働しながら、地域にとって必要な地域交通の構築に取り組んでいきます。

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、バス等の待合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、過度な自動車利用を見直し、輸送の安全を図り、交通渋滞や事故の発生を抑制しつつ、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。
- 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

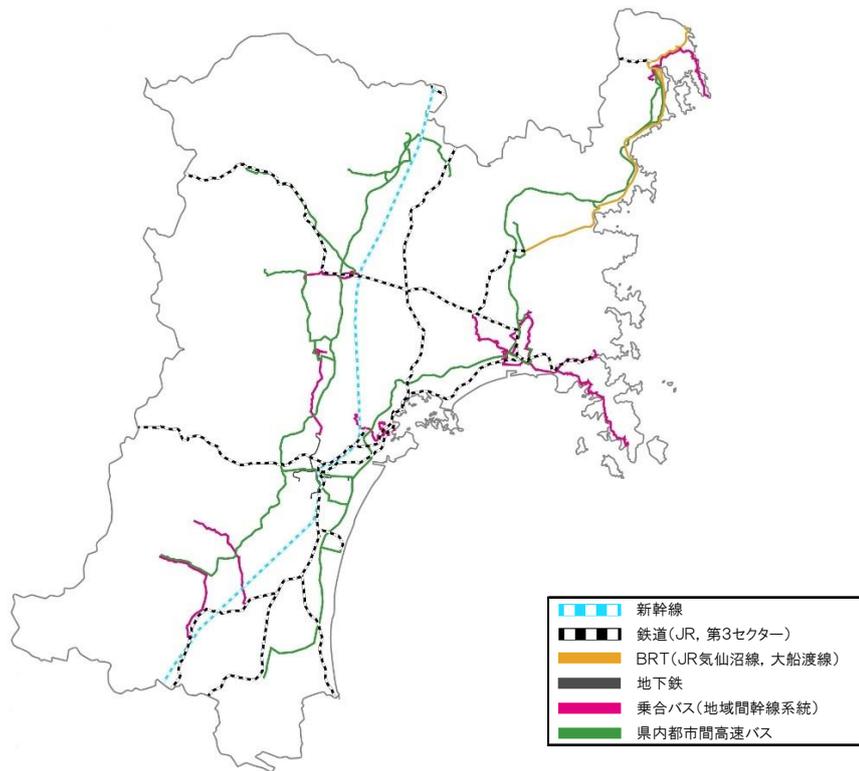
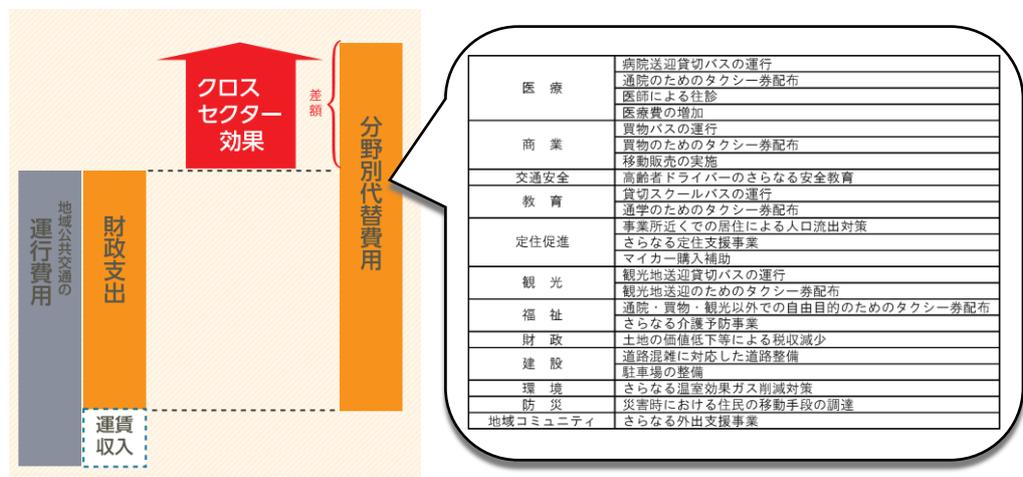


図 4-1-1 本県の広域的な地域公共交通ネットワーク

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

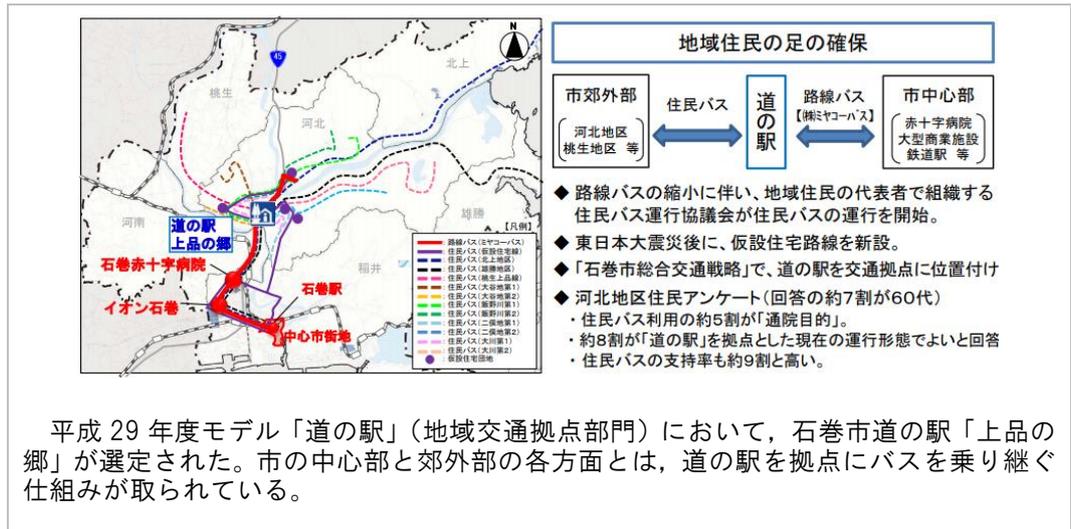


図 4-1-4 交通拠点の事例 (石巻市)

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G T F S¹⁵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

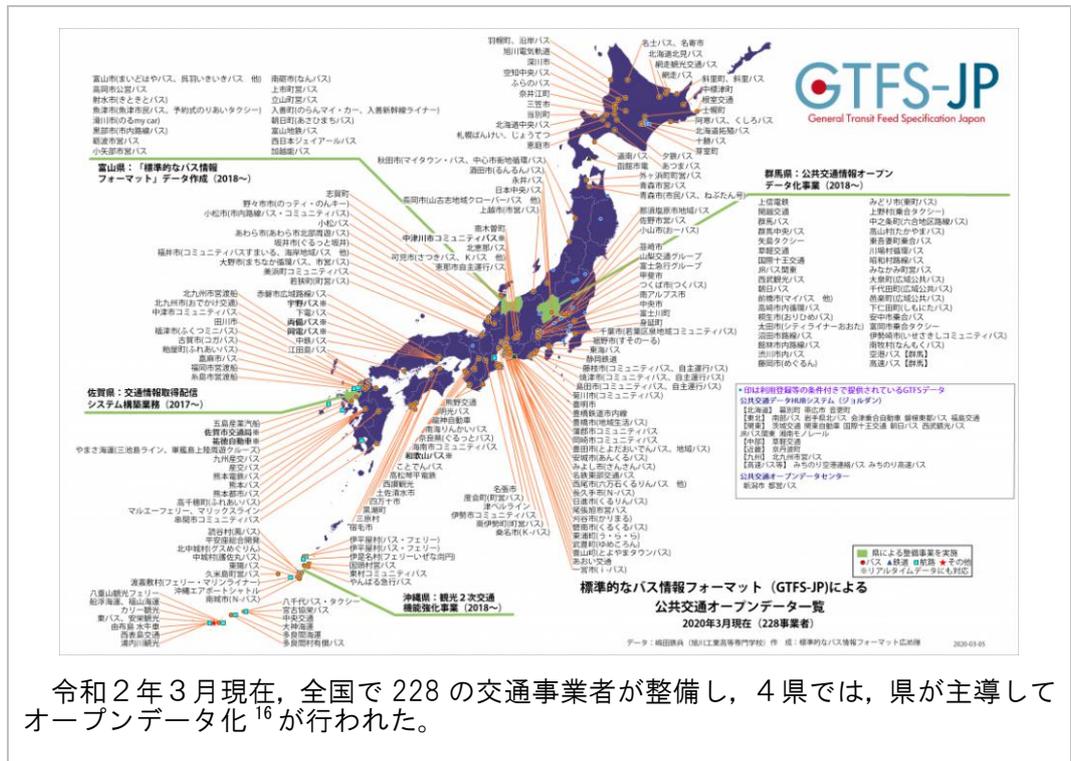


図4-1-5 GTFSオープンデータの整備状況

1-8

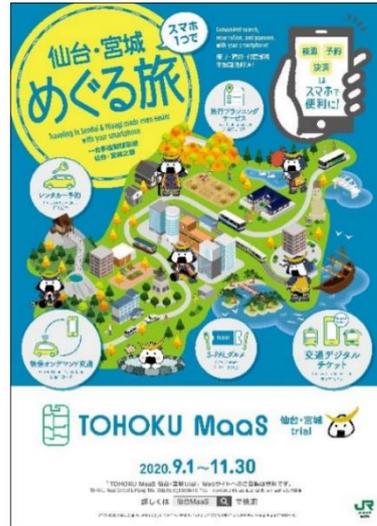
MaaS¹⁷活用の検討

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。

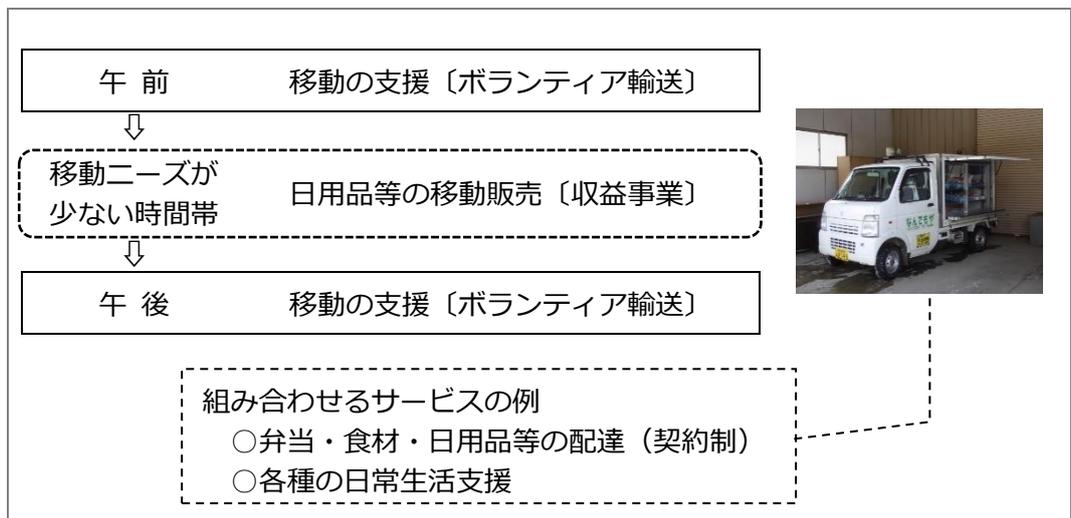


図 4-2-1 1日の多機能サービス提供のイメージ

- 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

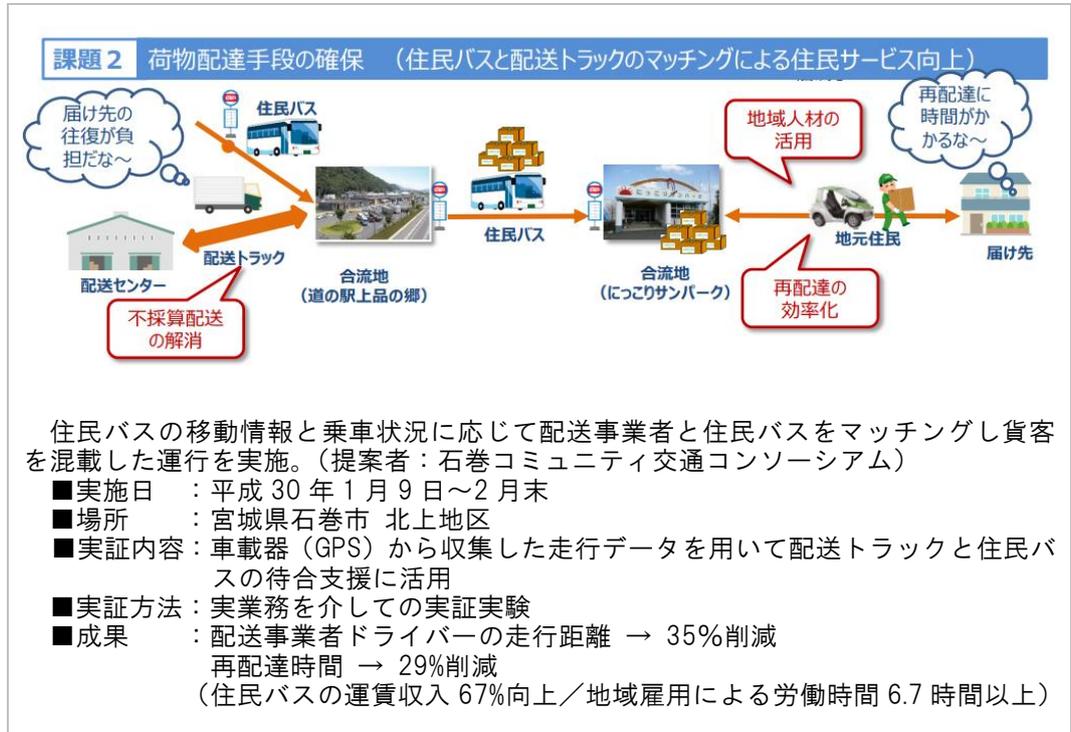
- ・宮城県バス運行対策費補助金 など

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



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

- 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

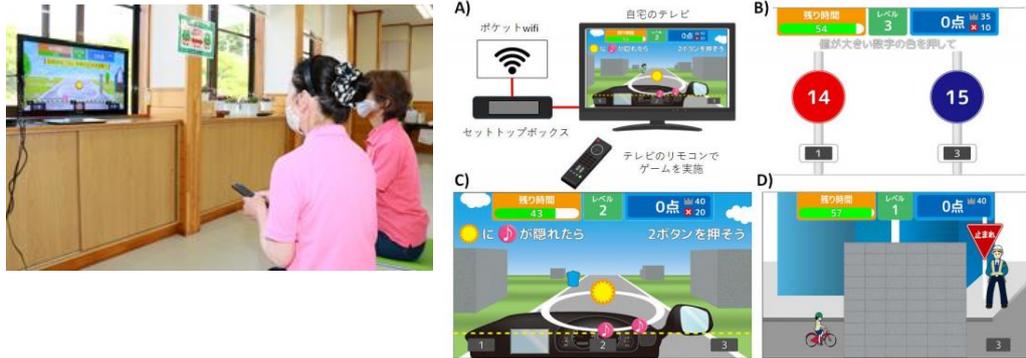
3-5 安全運転の啓発 新規 継続

- 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				

第5章 プランの推進体制と検証

1 プランの推進体制

毎年度、施策及び目標の進捗管理をします。

プランの推進には行政だけでなく、国、市町村、交通事業者、県民、事業者との連携、協力により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) 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。

(2) 県

- ・本プラン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、必要な財政的支援により、広域交通を中心に地域公共交通の維持、充実を図ります。
- ・県内の地域交通の状況や課題などを整理、分析し、市町村と共有化を図るとともに、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。
- ・先進的な取組をモデル事業として支援し、市町村へ展開します。
- ・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、補助制度の拡充を要望します。

(3) 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、国、県、交通事業者、隣接市町村及び住民などと連携し、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。

(4) 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普及促進などに取り組みます。
- ・関係者が連携し、効果的な取組を進めるため、輸送実績等の積極的な情報、活用に努めます。

(5) 県民

- ・地域公共交通の維持や充実に向けて、可能な限りマイカー使用を抑制し、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。

(6) 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。
- ・公共交通機関の利用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。

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	プラン策定時点	進捗	終期時点
①地域公共交通の充実等の満足度	新規	➡	50%以上
②1人当たり年間公共交通機関利用回数	121回 (H30)	➡	127回
③広域的な地域公共交通計画策定件数(累計)	0件 (R2)	➡	2件
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
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
⑥自動運転実証運行実施数(累計)	2件 (R2)	➡	7件

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	プラン策定時点	進捗	終期時点
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
⑧地域交通を運営する住民組織数(累計) ※	19団体 (R2)	➡	24団体
⑨県内都市間高速バス利用者数	1,716千人 (R1)	➡	1,800千人

※宮城県バス運行維持対策費補助金の補助対象となったバス等の運営主体の数で算定

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	プラン策定時点	終期時点
⑩低床バス導入率	62.8% (R2)	80.0%
⑪バリアフリー化された鉄道駅舎数(累計)	74 駅 (R2)	79 駅
⑫道路交通事故の発生件数と死傷者数	5,675 件 7,006 人 (R1)	(第11次交通 安全計画の中で 定める目標値)

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 (2 ページ)

広域的なバス路線のうち、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。

3 乗合タクシー (2 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 (2 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 (2 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 (2 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 交通空白地域 (11 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。

8 定時定路線 (11 ページ)

バス等の決まった時間、経路を運行するもの。

9 BRT ビーアールティ (16 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。

10 ユニバーサルデザイン (18 ページ)

あらゆる年齢、背格好、能力の人が利用可能なように、まちづくりや商品のデザインに関し、誰もが利用しやすいデザインをはじめから取り入れておこうとする試み。

11 インセンティブ (21 ページ)

人の意欲を引き出すために外部から行動を促す動機付け。

12 立地適正化計画 (25 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。

13 都市計画マスタープラン (25 ページ)

都市計画法に基づき、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、都市計画の基本的な方針を示すもの。

14 パークアンドライド (26 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に乗り換えて目的地まで到達すること。

また、キスアンドライドは、家族などが鉄道駅やバスターミナル等までマイカーで送迎すること、サイクルアンドライドは、自転車で鉄道駅やバスターミナル等まで来て鉄道やバス等に乗り換えること。

15 G T F S ジーティエフエス (27 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。

16 オープンデータ化 (28 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）できるよう公開すること。

17 M a a S マース (28 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、複数の公共交通機関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。

18 モビリティマネジメント (29 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（例えば、過度な自動車利用から公共交通機関や自転車等を適切に利用する方向）に自発的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取組。

19 ICT アイシーティ (30 ページ)

Information and Communication Technology (情報通信技術) の略称。コンピュータやネットワークに関連する諸分野における技術・産業・設備・サービス等の総称。

20 相乗りタクシー (30 ページ)

配車アプリを活用して複数の利用者を1台のタクシーにマッチングさせ、一人で利用するより割安な運賃で利用が可能となるとともに、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になる。令和3年3月時点においては制度化されていない。

21 超小型モビリティ (31 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。

22 グリーンスローモビリティ (37 ページ)

時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上の電動の車両(略称グリスロ)。

23 ノンステップバス (38 ページ)

車いすやベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差をなくしたバス。

24 UD (ユニバーサルデザイン) タクシー (38 ページ)

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ように設計されたタクシー車両。

2 宮城県交通計画懇話会設置要綱及び委員構成員

宮城県交通計画懇話会開催要綱

(目的)

第1 令和2年度に行う宮城県総合交通プランの改訂に際し，県内の地域公共交通の諸課題等について，広く有識者からの意見聴取を行うため，宮城県交通計画懇話会（以下「懇話会」という。）を開催する。

(所掌事務)

第2 懇話会は次の事項について，意見聴取を行うものとする。

- (1) 宮城県総合交通プランの改訂に関すること
- (2) 地域交通の諸課題及び将来像等に関すること
- (3) その他宮城県総合交通プランに必要な事項に関すること

(構成)

第3 懇話会は，知事が別に定める者（以下「構成員」という。）の出席をもって開催する。

(座長)

第4 懇話会に座長及び副座長を置く。

- 2 座長は会議の進行を行う。
- 3 座長に事故あるとき，又は欠けたときは，副座長がその職務を代理する。

(会議)

第5 懇話会は知事が招集する。

- 2 知事は，必要があると認めるときは，懇話会に構成員以外の者を出席させることができる。

(庶務)

第6 懇話会の庶務は，宮城県震災復興・企画部総合交通対策課において処理する。

(その他)

第7 この要綱に定めるもののほか，懇話会の運営に関し必要な事項は，知事が別に定める。

附 則

- 1 この要綱は，令和2年7月30日から施行する。
- 2 この要綱は，令和3年3月31日限り，その効力を失う。

宮城大学事業構想学群教授	学識経験者
東北工業大学工学部准教授	学識経験者
大崎市市民協働推進部長	行政機関
白石市総務部長	行政機関
石巻市復興政策部長	行政機関
東日本旅客鉄道株式会社仙台支社総務部企画室企画部長	鉄道事業者
宮城交通株式会社営業部長	バス事業者
公益社団法人宮城県バス協会専務理事	バス業界団体
一般社団法人宮城県タクシー協会専務理事	タクシー業界団体
特定非営利活動法人移動支援R e r a 代表	移動支援団体
地域おこし協力隊	県民

宮城県地域交通プラン

編集・発行 宮城県震災復興・企画部総合交通対策課

〒980-8570

宮城県仙台市青葉区本町三丁目8番1号

TEL 022-211-2436

FAX 022-211-2290

URL <http://www.pref.miyagi.jp/soukou>

E-mail kotu@pref.miyagi.lg.jp
