

# ◇計画内に示す各項目に関する補足資料

## 1. 課題に関する補足資料

### (1)免許人口1万人あたりの死亡事故件数(課題2の補足資料)

免許人口1万人あたりの、第1当事者（一般原付以上）の年代別死亡事故発生件数は、1年間当たり高齢運転者が0.33件で、全年代平均（0.27件）の1.22倍である。

特に、75歳以上の運転者は0.44件と、全年代平均の1.63倍、74歳以下の運転者（0.25件）の1.76倍となっている。

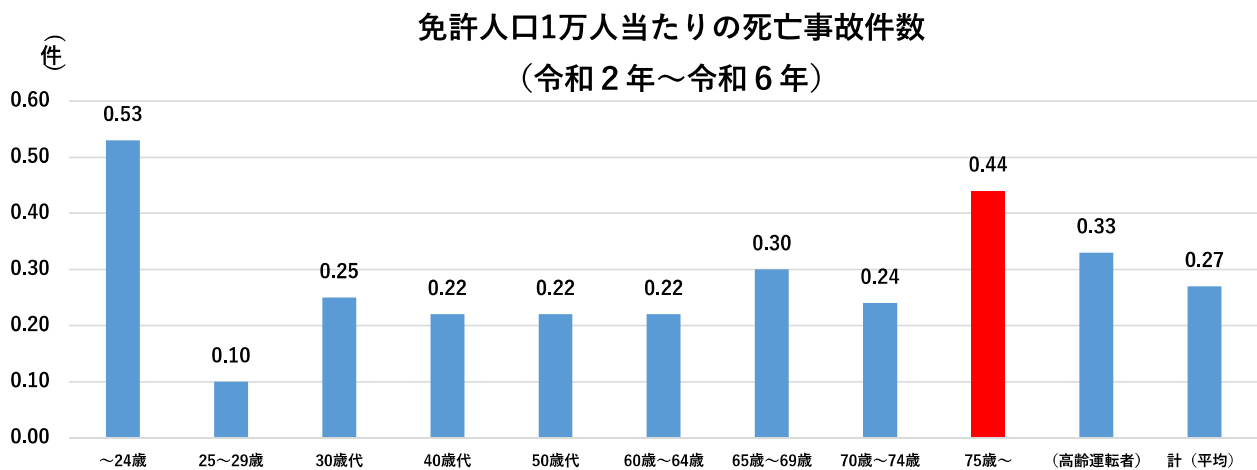


図 免許人口1万人あたりの死亡事故件数(令和2年～令和6年)

出典：宮城県警察本部交通企画課

表 免許人口1万人あたりの死亡事故件数(令和2年～令和6年)

第1当年齢	免許人口	事故件数	免許人口1万人あたり (年換算)		
				平均との差	同倍率
～24歳	102,368	27	10.2368	0.26	1.96
25～29歳	95,748	5	9.5748	-0.17	0.37
30歳代	222,109	28	22.2109	-0.02	0.93
40歳代	293,778	33	29.3778	-0.05	0.81
50歳代	296,748	32	29.6748	-0.05	0.81
60歳～64歳	128,875	14	12.8875	-0.05	0.81
65歳～69歳	126,780	19	12.678	0.03	1.11
70歳～74歳	124,420	15	12.442	-0.03	0.89
75歳～	144,175	32	14.4175	0.17	1.63
(高齢運転者)	395,375	66	39.5375	0.06	1.22
計(平均)	1,535,001	205	153.5001	0.00	1.00

出典：宮城県警察本部交通企画課

(2)バスの運転士の年齢構成割合(課題3の補足資料)

バスの運転士の年齢構成割合は60歳代(60歳~64歳+65歳~69歳)が32.4%と最も多く、次いで50歳~59歳が32.3%と続いており、40歳代以下の年齢割合が低い状況にある。

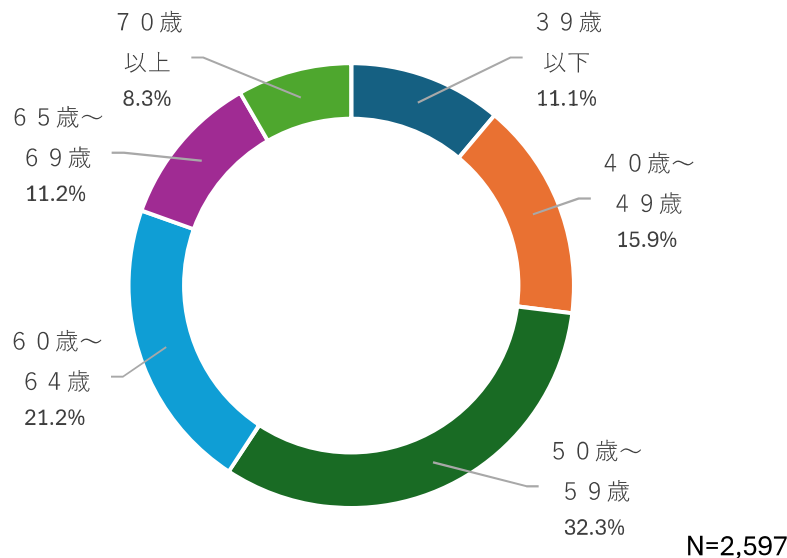


図 バス運転士の年齢構成割合

出典：宮城県バス協会調査結果  
※調査対象80社中73社からの回答をもとにした調査結果

(3)採用者数・退職者数の推移(課題3の補足資料)

バス運転士の採用者数はコロナ禍の令和2~3年度は140~170人程度で推移しているが、コロナ禍を除き、概ね210~230人程度の採用者数となっている。

これに対し退職者数は、令和5年度から令和6年度にかけて、採用者数を30~60人以上上回っており、退職者が超過する状況にある。

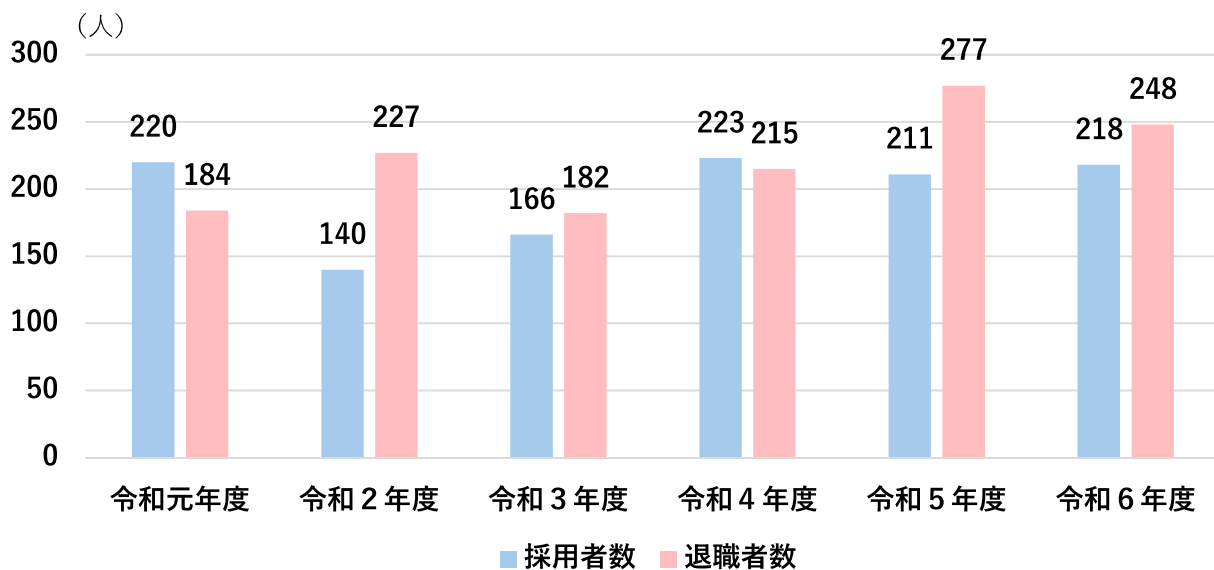


図 採用者数・退職者数の推移

出典：宮城県バス協会調査結果  
※調査対象80社中73社からの回答をもとにした調査結果

## 2. 指標・施策に関する補足資料

### (1) 旅客県間流動調査(目標1・指標③公共交通利用者数の補足資料)

平成 22 年度を 100 として、①人口、②観光入込数、③各種公共交通機関の利用者数を比較する。

JR 定期外、民鉄定期外については、観光客数の動きと相関が見られ、また、人口減少に関わらず増加傾向にあり、JR 定期外、民鉄定期外の利用状況については、観光客数と相関があると思われる。

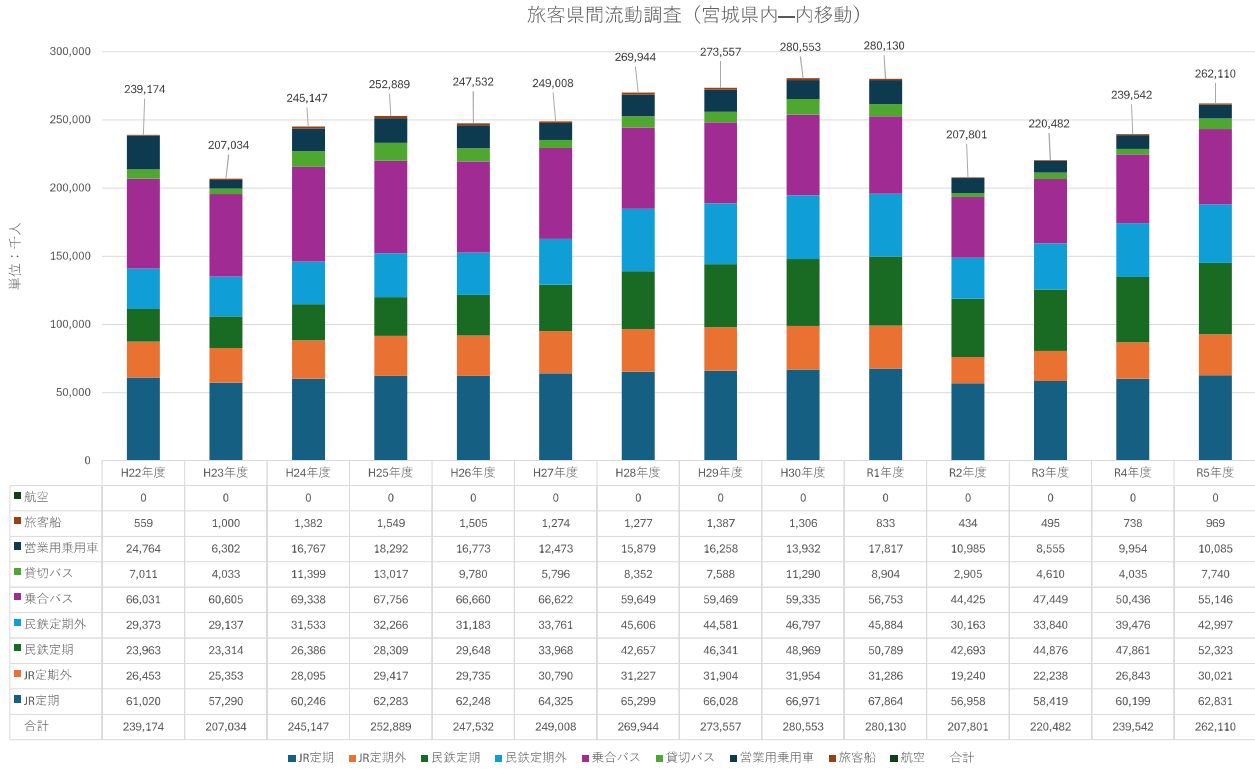


図 交通モード別の旅客流動の推移(県内-内移動)

出典：旅客県間流動調査（国土交通省）

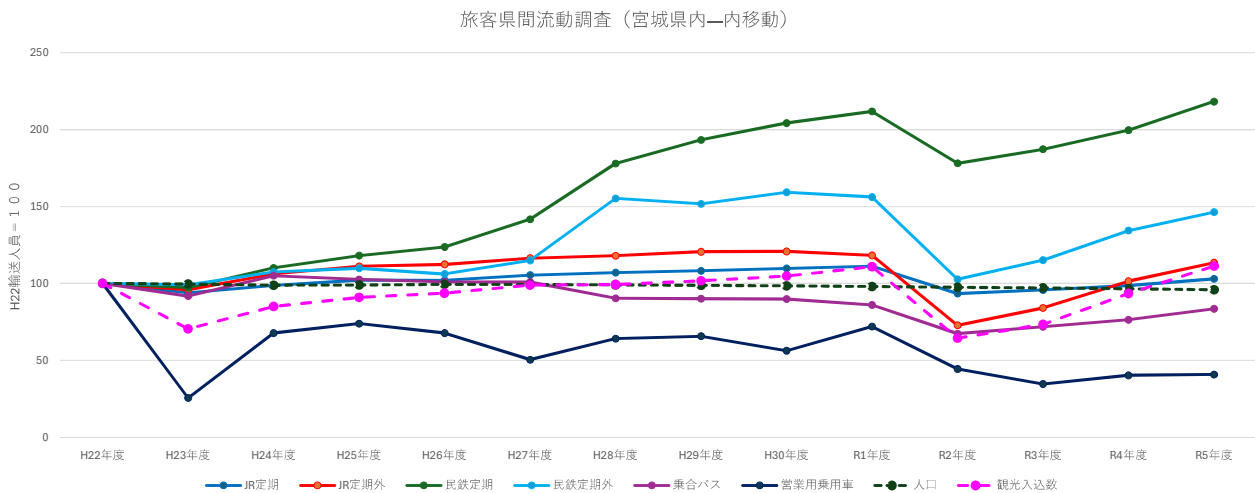


図 交通モード別の旅客流動の推移(県内-内移動)及び県総人口・観光入込客数の推移

※H22を100とした場合

出典：旅客県間流動調査（国土交通省）、宮城県観光統計

## (2)公共交通(バス・デマンド交通)への財政負担(事業1-3の補足資料)

### 1)仙南圏域

当該圏域の民間・地域運行の公共交通に対する補助額について、令和2年度から令和4年度にかけて増加傾向にあったが、令和4年度から令和6年度にかけて減少している。

市町村営の公共交通に対する負担額について、令和2年度から令和4年度にかけて概ね横ばい傾向にあり、令和5年度以降は微減となっている。

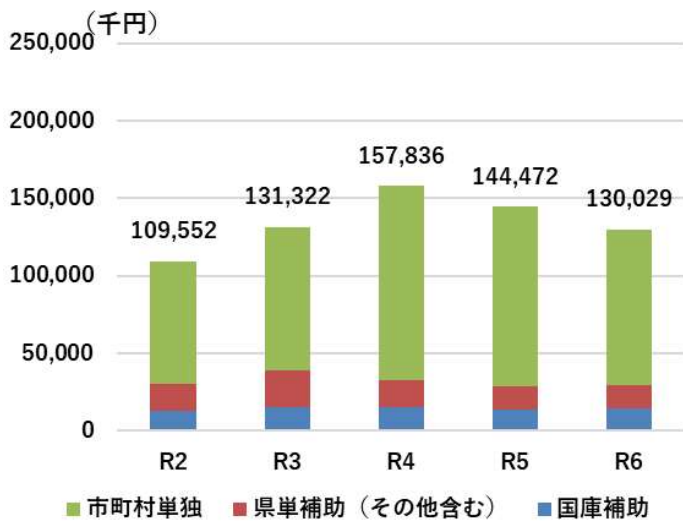


図 公共交通への補助額  
(民間・地域運行)

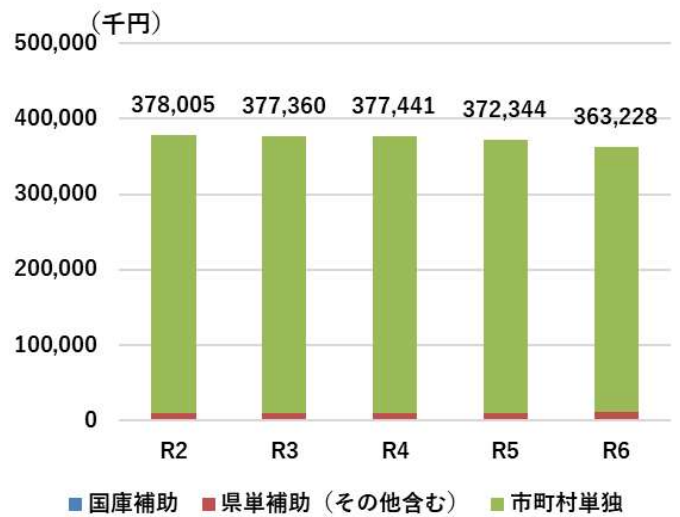


図 公共交通への負担額  
(市町村営)

出典：地方バス路線運行維持費に関する県調査

## 2) 仙台圏域

当該圏域の民間・地域運行の公共交通に対する補助額について、令和2年度から令和4年度にかけて増加傾向にあったが、令和5年度には一時減少し、令和6年度には再び増加している。

市町村営の公共交通に対する負担額について、令和2年度から令和4年度にかけて概ね横ばい傾向にあったが、令和5年度以降増加している。

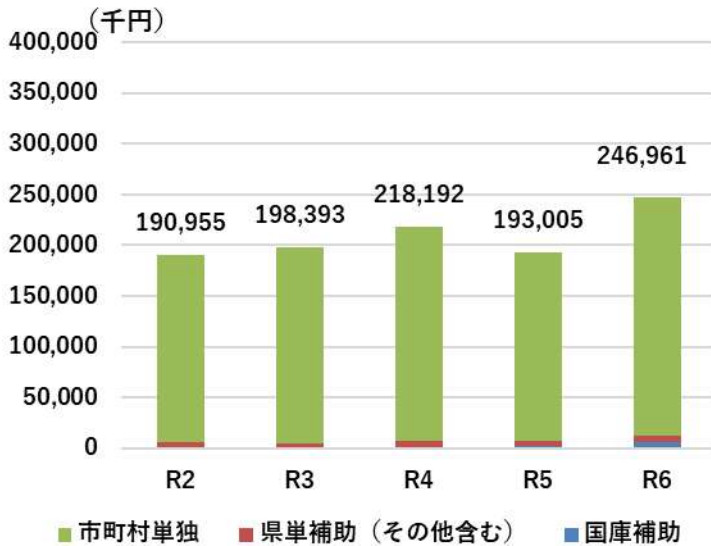


図 公共交通への補助額  
(民間・地域運行)

※公営企業への補助金は除く

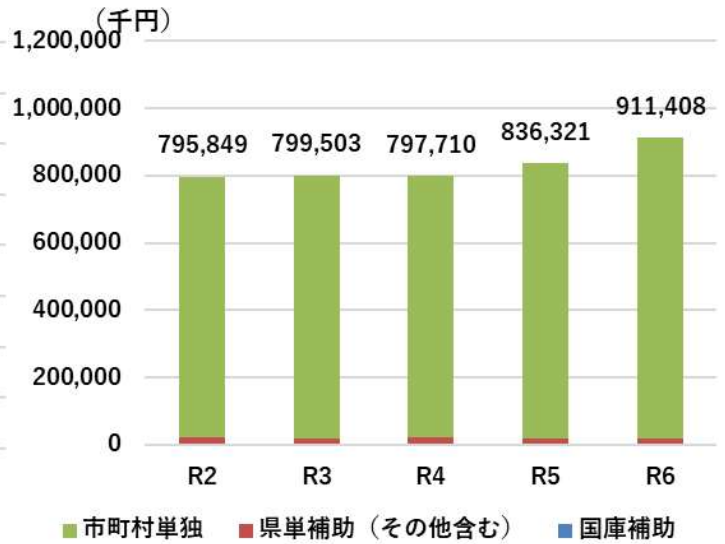


図 公共交通への負担額  
(市町村営)

出典：地方バス路線運行維持費に関する県調査

### 3)大崎・栗原圏域

当該圏域の公共交通に対する補助額は、令和2年度から令和4年度にかけて増加傾向にあったが、令和4年度から令和5年度にかけては概ね横ばいで推移し、令和6年度には微減となっている。

市町村営の公共交通に対する負担額について、令和2年度から令和5年度にかけて概ね横ばい傾向にあり、令和6年度には微減となっている。

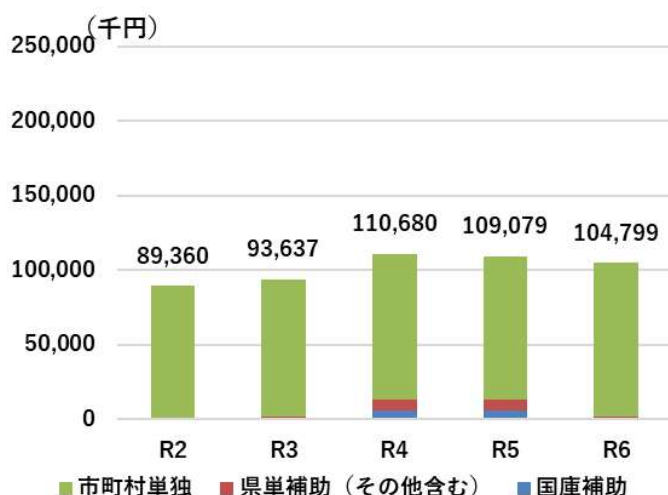


図 公共交通への補助額  
(民間・地域運行)



図 公共交通への負担額  
(市町村営)

出典：地方バス路線運行維持費に関する県調査

#### 4)石巻・登米・気仙沼圏域

当該圏域の民間・地域運行の公共交通に対する補助額について、令和2年度から令和6年度にかけて一貫して増加傾向にある。

市町村営の公共交通に対する負担額について、令和2年度から令和4年度にかけて概ね横ばい傾向にあり、令和5年度に増加し、令和6年度に微減となっている。

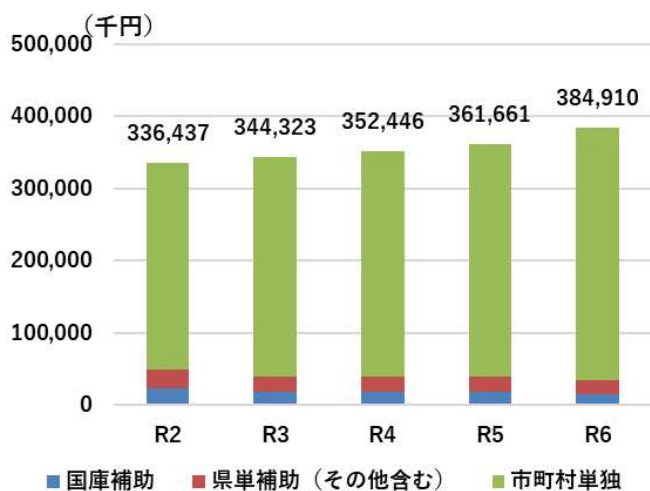


図 公共交通への補助額  
(民間・地域運行)

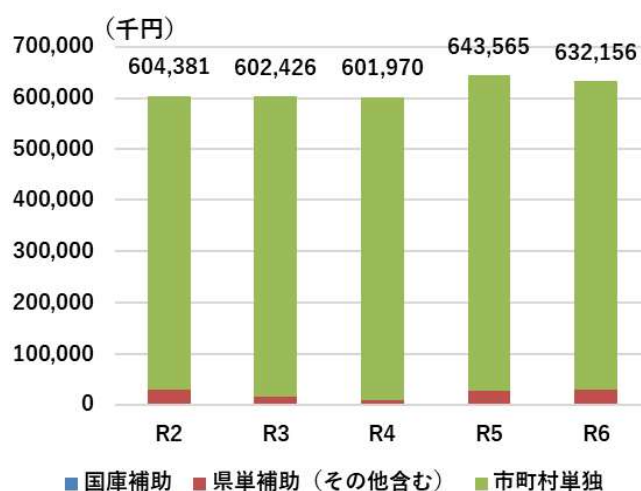


図 公共交通への負担額  
(市町村営)

出典：地方バス路線運行維持費に関する県調査