

宮城県地域公共交通計画

令和6年度～令和7年度
最終案



令和6年●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、女川町民バスとが並ぶ、震災復興後の地域交通の連携の様子の一
場面です。

目次

第1章 宮城県地域公共交通計画について

1 計画策定の趣旨	1
2 本計画の位置付け	1
3 本計画の計画期間	2
4 本計画の対象となる交通モード	3
5 本計画の対象地域	4

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	5
2 交通モード別の状況	18
3 地域別の状況	29
4 課題	45

第3章 基本方針

1 基本理念	48
2 交通の将来像	48
3 基本方針	49

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	51
2 地域交通の活性化のための連携と協働	65
3 安全で安心な交通環境の整備	70

第5章 計画の推進体制と検証

1 計画の推進体制	74
2 関係者の役割分担	74
3 目標指標の設定	75

参考資料

1 用語解説	78
2 宮城県地域公共交通活性化協議会設置要綱	81

第1章 宮城県地域公共交通計画について

1 計画策定の趣旨

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」などの施策を掲げ、着実に推進してきました。

しかし、人口減少に伴い、地域公共交通の利用者数が地方部を中心に減少している中で、令和2年以降は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって、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るとともに、感染症対策などを契機とした在宅勤務や通販利用など新しい生活様式が普及する中で、将来に向けて地域公共交通の在り方が問われています。

令和2年には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）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るところです。

本県においては、令和2年度に「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）を任意計画として策定し、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し取組を進めているところです。

しかしながら、令和6年度には、国が定める国庫補助事業の経過措置期間が終了し、国庫補助を継続して活用するためには、現在の「宮城県地域交通プラン」については、地域交通法に定める「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が感染症法上の「5類感染症」に移行され、社会経済活動が回復基調となっていること、更なる地域交通法の改正に基づき、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、本計画の策定にあたっては、地域交通法に基づく「宮城県地域公共交通活性化協議会」を組織し、地域公共交通を取り巻く外部環境の変化に適切に対応していくため、現行の「宮城県地域交通プラン」の内容を踏襲しつつ、地域交通法に基づく「宮城県地域公共交通計画」として策定するものです。

2 本計画の位置付け

本計画は、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、現行の「宮城県地域交通プラン」に引き続き、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、医療・福祉、教育、商業・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。

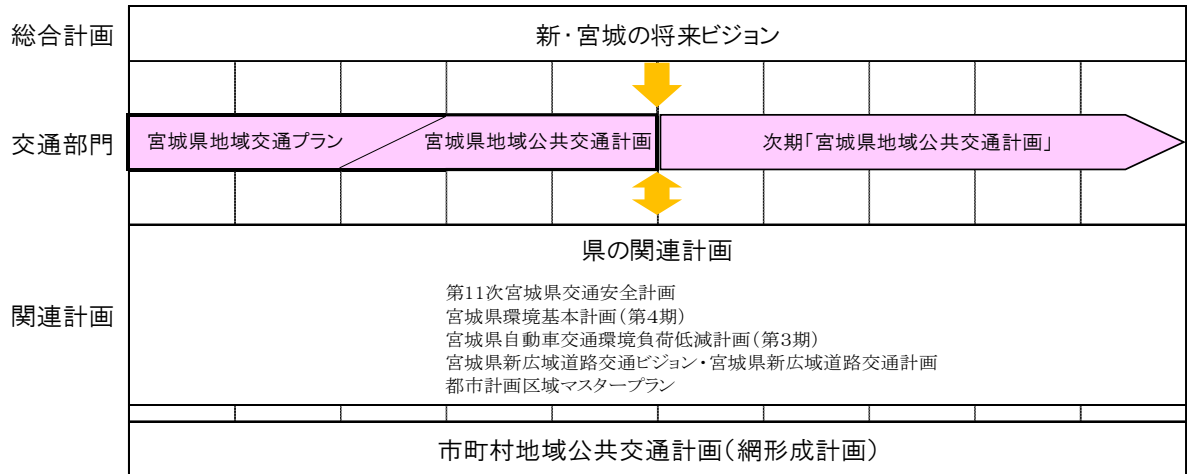


図 1-2-1 計画の位置付け概念図



図 1-2-2 関係するSDGsのゴール

3 本計画の計画期間

現行の「宮城県地域交通プラン」では、令和3年度を初年度とした、令和7年度までの5年間の計画であること、また「新・宮城の将来ビジョン」（2021年～2030年）の10年間を見据え、計画最終年度となる令和7年度（2025年度）を目途に、令和8年度以降の計画を検討していることから、今回策定する本計画の計画期間は、令和6年度から令和7年度までの2年間とします。

	宮城県地域交通プラン	宮城県地域公共交通計画
策定主体	宮城県交通計画懇話会	宮城県地域公共交通活性化協議会 【活性化再生法§6 道路運送法施行規則§9②, §15④】
根拠法令	無し	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(§5①)
計画期間	R3～R5	R6～R7 (プランの計画期間を継続)
計画内容	【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 【基本方針】 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 方針2 地域交通の活性化のための連携と協働 方針3 安全で安心な交通環境の整備	【継続＋強化】 「地域輸送資源の総動員」を目指す 【継続＋強化】 地域交通の新たな枠組みの検討 【継続＋強化】 新型コロナウイルス感染症の影響を考慮 【継続＋強化】 計画の達成状況の評価に係る事項

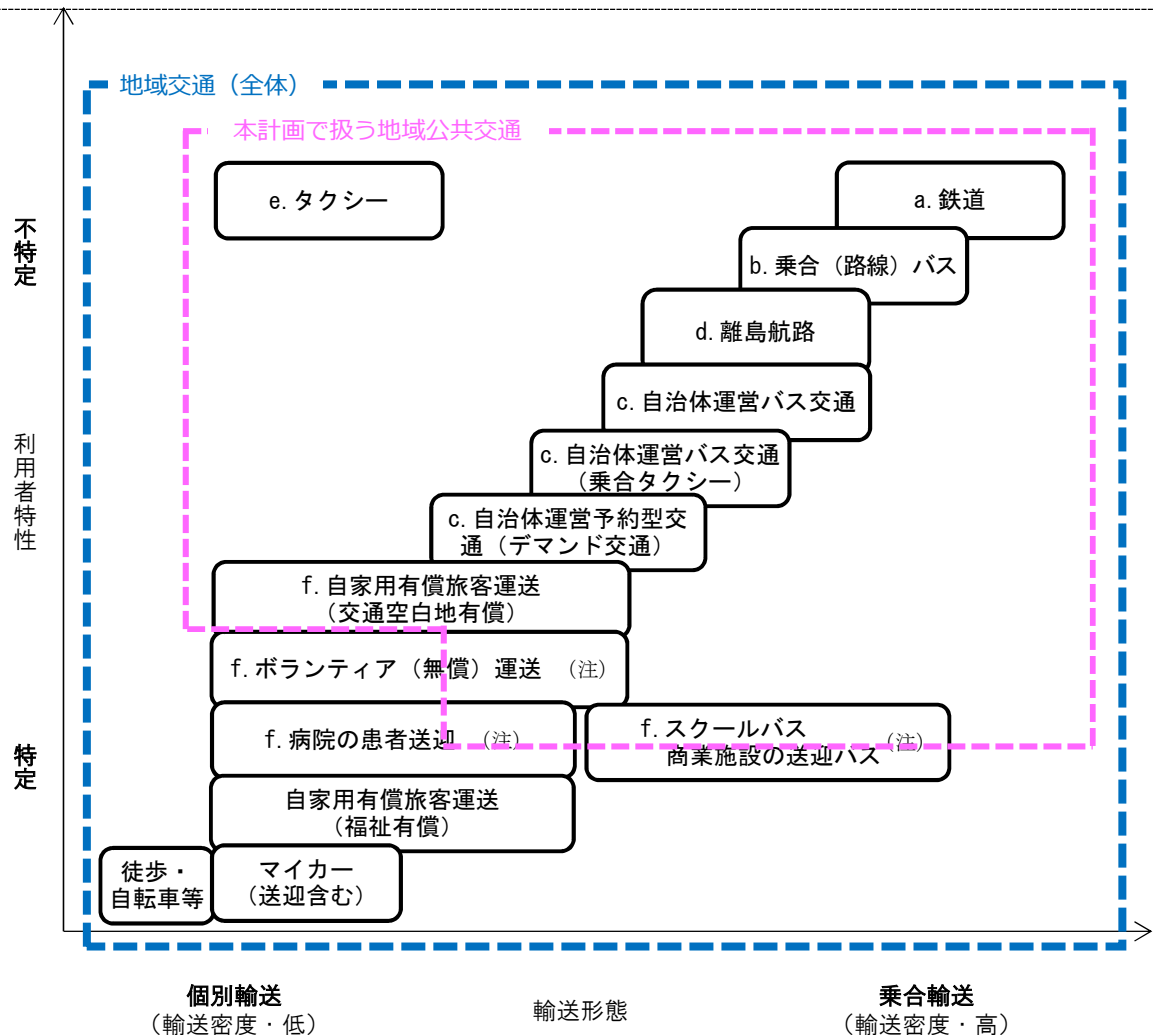
図 1-3-1 宮城県地域公共交通計画について

4 本計画の対象となる交通モード

本計画では、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（地域間幹線系統²をはじめとした、事業者が自主運行するもの）
- c. 住民バス（自治体運営のバス交通（乗合タクシー³含む）、予約型交通（デマンド交通⁴））
- d. 離島航路
- e. タクシー
- f. その他、自家用有償旅客運送⁵やボランティア輸送、住民の共助による運送、スクールバス及び各施設送迎のうち、一般混乗⁶など、不特定多数が利用するものなど

〔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、共助による運送、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 本計画の対象となる交通モード

5 本計画の対象地域

宮城県全域とします。本計画で掲げる施策の全てが全域に一様に適用されるものではなく、人口構成や産業構造に加え、地理的要因、まちづくりの視点など、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

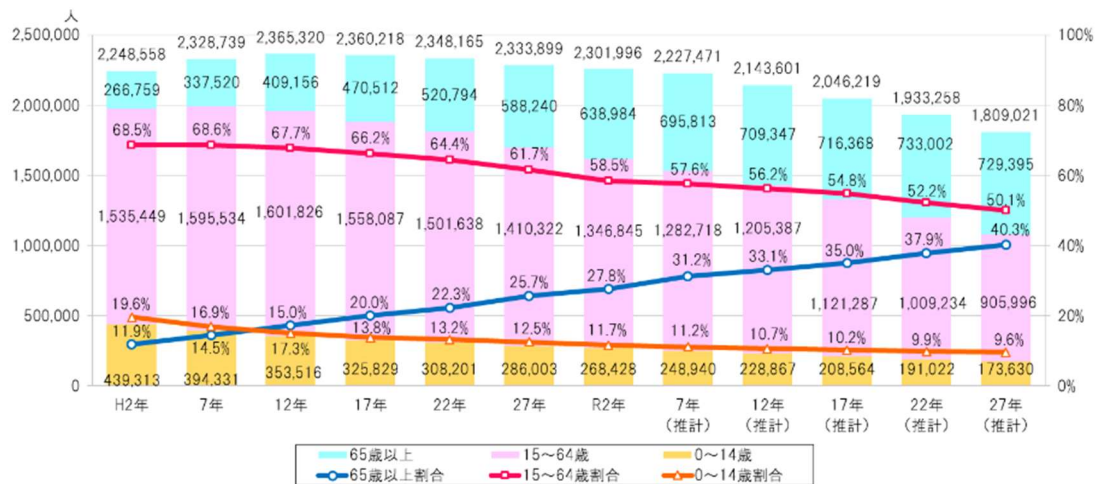
(1) 人口

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）は減少するのに対し、老年人口（65歳以上）は令和22年まで増加を続け、総人口に占める割合も37%を超えると推計されています。

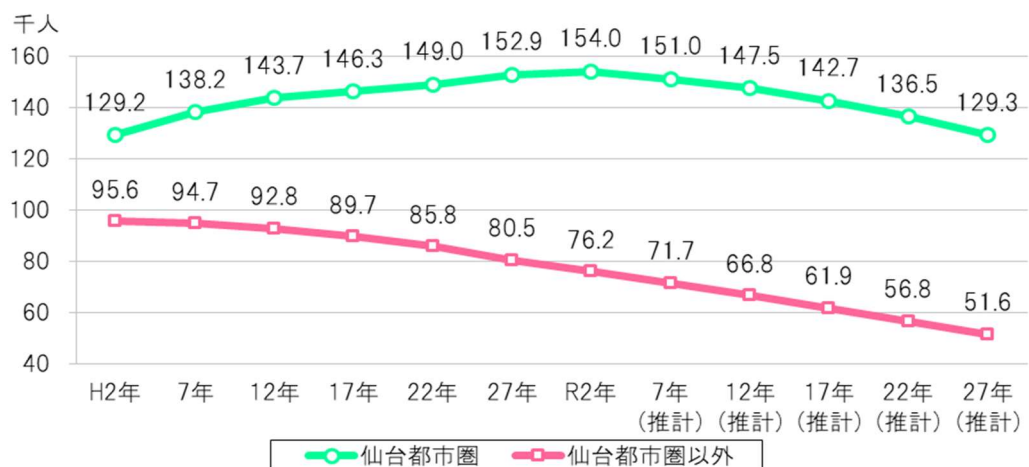
圏域別では、仙台都市圏以外では一貫して減少が続き、増加していた仙台都市圏でもまもなく減少に転じると見込まれています。

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。



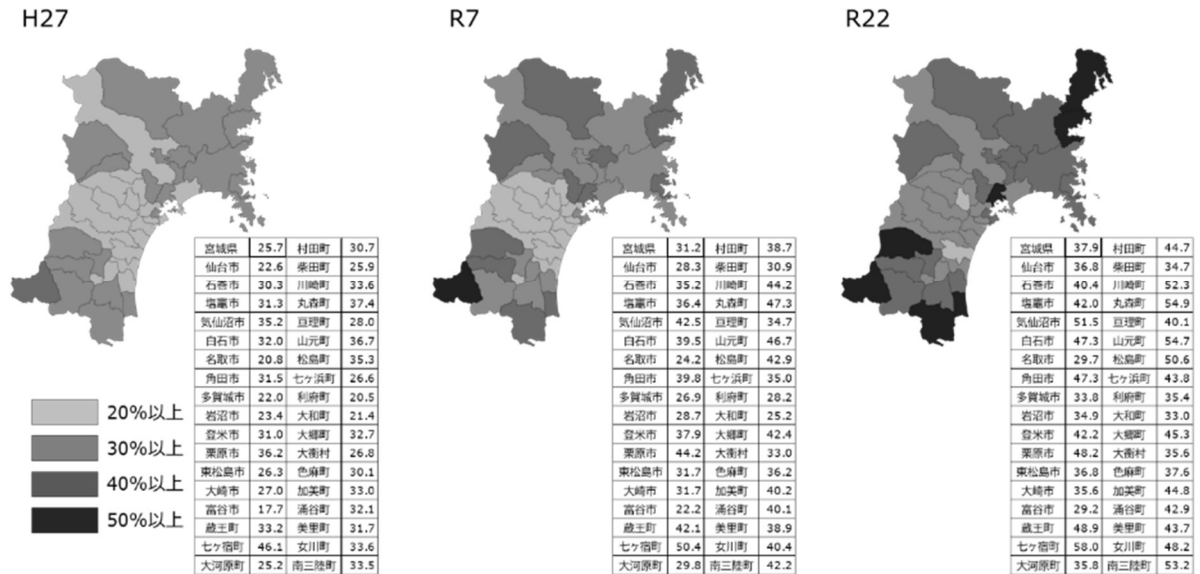
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」

図2-1-1 宮城県の人口推移と将来見込



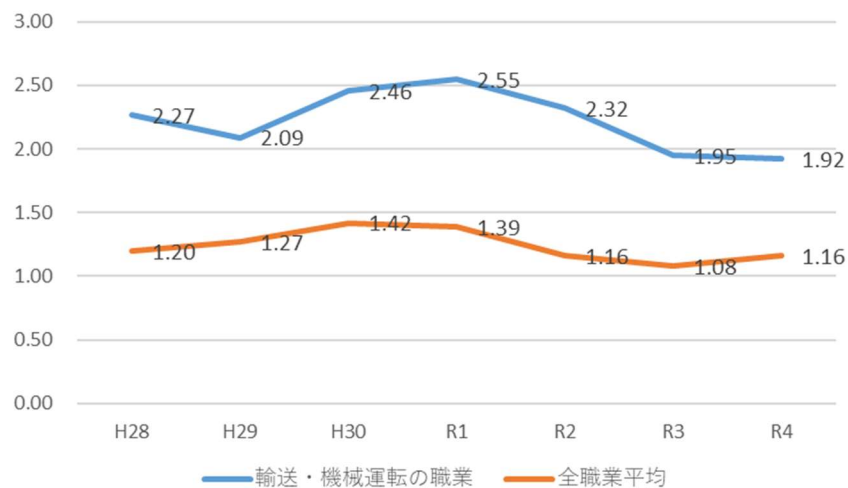
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」

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



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 2-1-3 県内市町村の高齢化率の分布



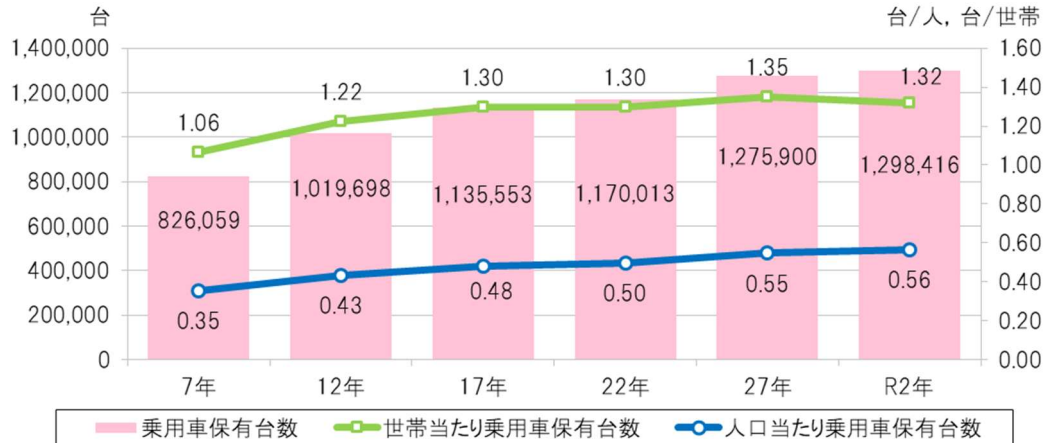
出典：厚生労働省宮城労働局 求人・求職バランス

図 2-1-4 有効求人倍率（常用パート含む。）の推移（各年4月時点）

(2) 自動車交通の変化と高齢化による影響

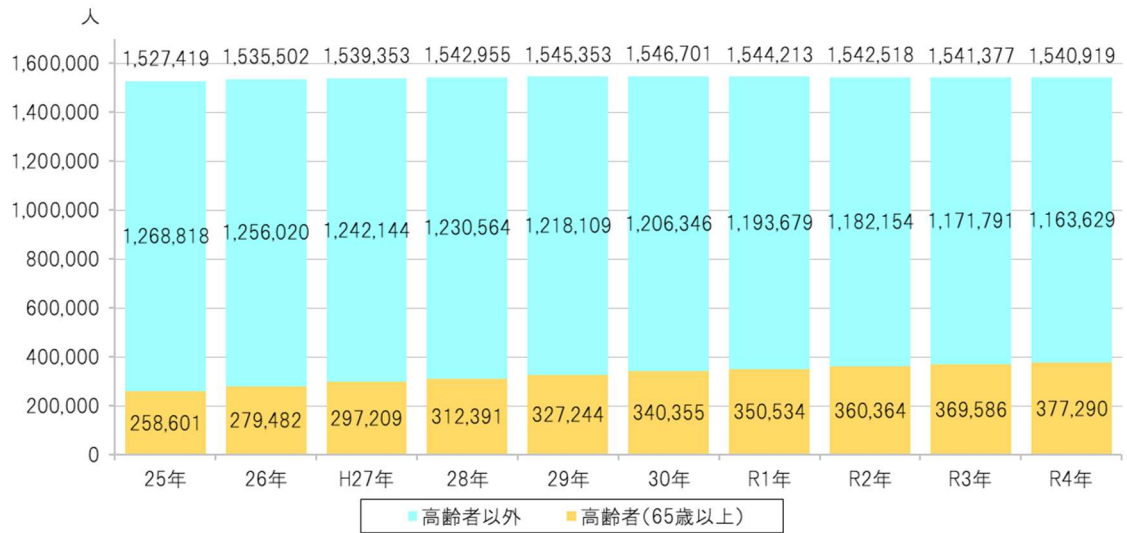
本県の世帯当たりの乗用車保有台数は令和2年では1.32台となっており、商業施設や医療施設の郊外への移転も相まって、マイカーの利用などを前提としたライフスタイルが定着し、生活圏の広域化が進んでいることが想定されます。

また、運転免許保有の動向として、免許保有率の高い世代の高齢化に伴い、高齢者人口の増加以上に高齢者（65歳以上）の運転免許の保有割合が増加しています。また、高齢運転者による交通事故発生件数の割合も増加傾向にあります。このことに関連し、本県においても運転免許返納件数は多くなっており、地域公共交通に期待される役割が大きくなっていくことが見込まれます。



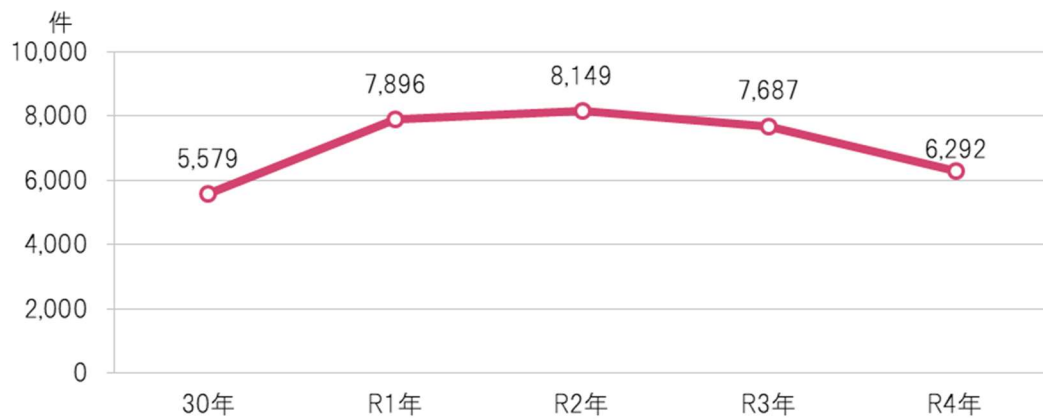
乗用車保有台数は、乗用普通車、乗用小型車、軽自動車四輪乗用の合計
出典：国土交通省東北運輸局宮城運輸支局、総務省「国勢調査」

図 2-1-5 本県の乗用車保有台数の推移



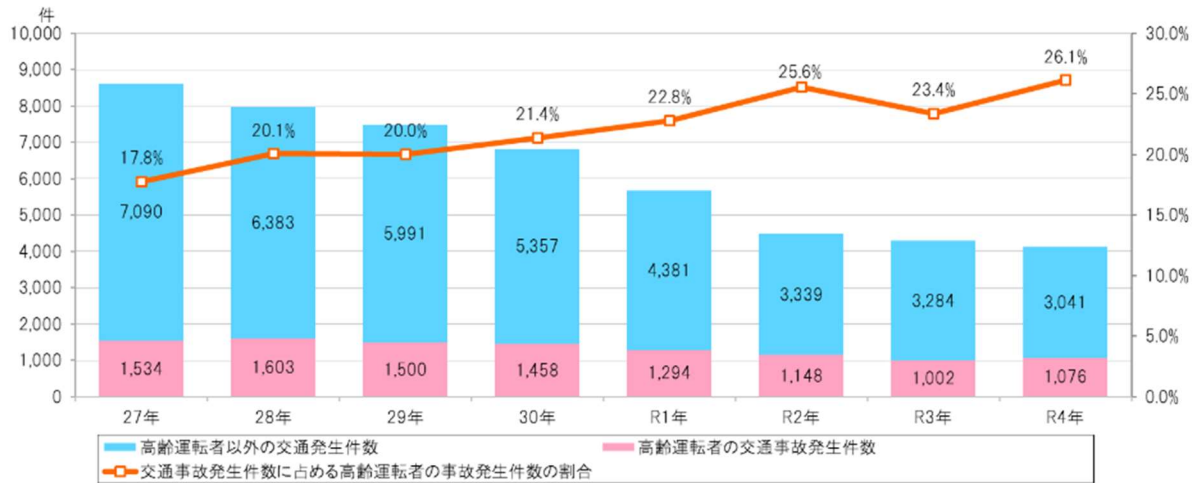
出典：警察庁「運転免許統計」

図 2-1-6 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 2-1-7 本県の運転免許返納件数の推移

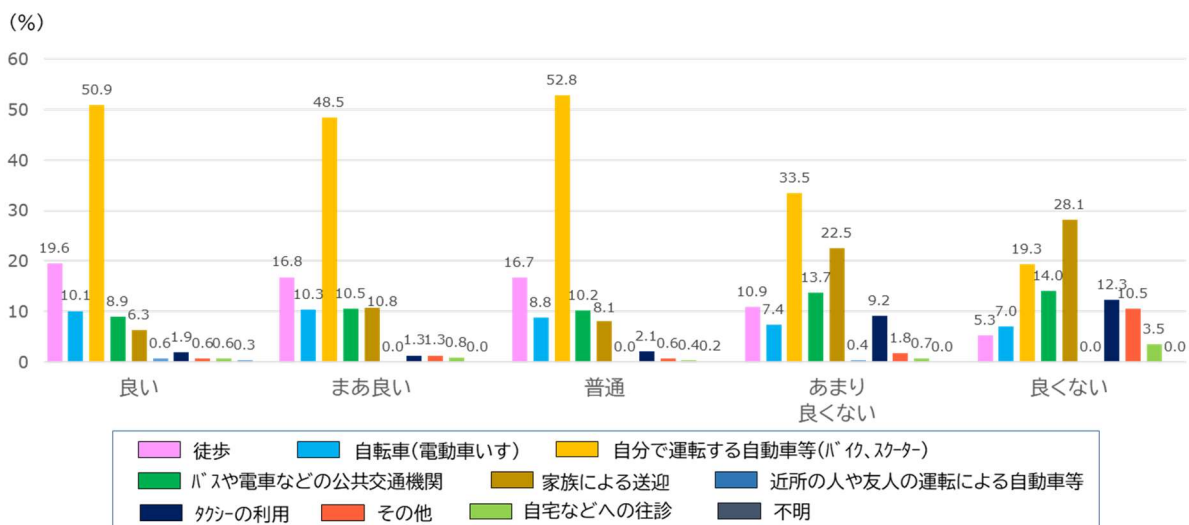


出典：宮城県警察「宮城県の交通事故発生状況」

図 2-1-8 本県の交通事故発生件数の推移

(3) 通院に係る移動手段

内閣府の平成 30 年版高齢社会白書に記載された「医療サービスの利用と移動手段」では、医療サービスを利用している人のうち、利用時の移動手段を主観的な健康状態別にみると、健康状態が「良い」「まあ良い」「ふつう」である人ではいずれも「自分で運転する自動車等」が約半数を占めて最多、次いで「徒歩」であるのに対し、「良くない」人では「家族による送迎」が3割弱で最多、次いで「自分で運転する自動車等」という結果でした。また、概ね健康状態が「良くない」に近づくほど、「バスや電車などの公共交通機関」や「タクシー」を利用する割合が高くなっています。通院する方々の移動手段の一つとしても、地域における公共交通機関は重要な役割を担っています。

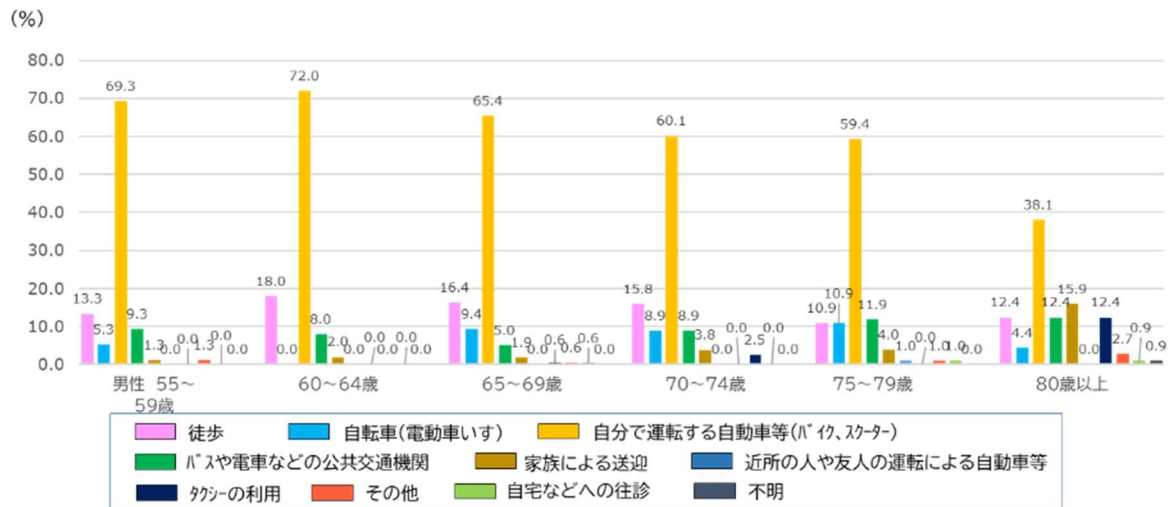


注) 調査対象は、全国の 55 歳以上の男女

出典：内閣府「高齢者の健康に関する調査」(平成 29 年度)

図 2-1-9 「医療サービス」利用時の移動手段(択一回答)(主観的な健康状態別)

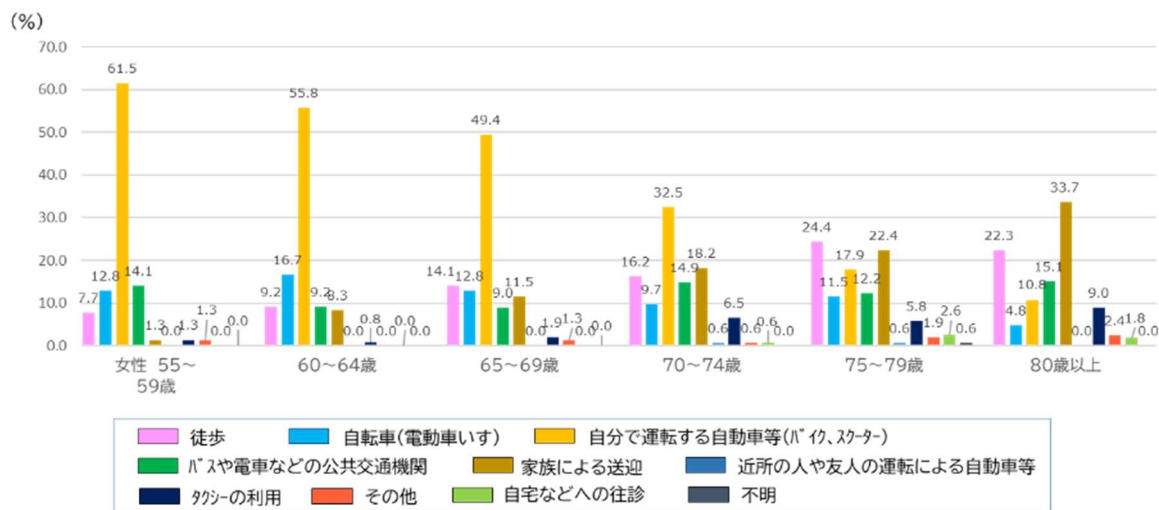
性・年齢別では、男性ではいずれの年齢層でも「自分で運転する自動車等」が最多となっています。女性では74歳までの各年齢層では男性と同様に「自分で運転する自動車等」が最多でしたが、70代後半及び80歳以上では「家族による送迎」や「徒歩」が多く、「自分で運転する自動車等」は70代後半で17.9%、80歳以上で10.8%と、他の性・年齢層と比較して著しく低い結果となりました。「バスや電車などの公共交通機関」は男性より女性の方が、利用する割合が高くなっており、概ね年齢が高いほど、割合が高くなっています。これは、高齢になるほど免許保有率が低くなることも影響していることが想定され、また、家族による送迎に頼る傾向も併せて見られており、そうした家族の負担を考慮する観点からも、地域において、通院に係る移動手段を確保することが重要です。



注) 調査対象は、全国の55歳以上の男女

出典:内閣府「高齢者の健康に関する調査」(平成29年度)

図 2-1-10 「医療サービス」利用時の移動手段(択一回答)(男性)



注) 調査対象は、全国の55歳以上の男女

出典:内閣府「高齢者の健康に関する調査」(平成29年度)

図 2-1-11 「医療サービス」利用時の移動手段(択一回答)(女性)

(4) 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（通称：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。

鉄道駅舎のバリアフリー化の状況については、国の「移動等の円滑化の基本方針」に基づき、1日当たりの利用者数3,000人以上の駅のバリアフリー化を中心に推進するとともに、2,000人以上の駅についても、一定の要件の下、市町村等と連携し、整備を進めています。

また、乗降を容易にする低床バスについては、国の補助事業を活用すること等により、導入を進めていますが、運行する地域の道路状況によっては導入が難しい箇所も存在するため、利用環境や利用者のニーズに応じたバリアフリー化の推進が必要となっています。

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。

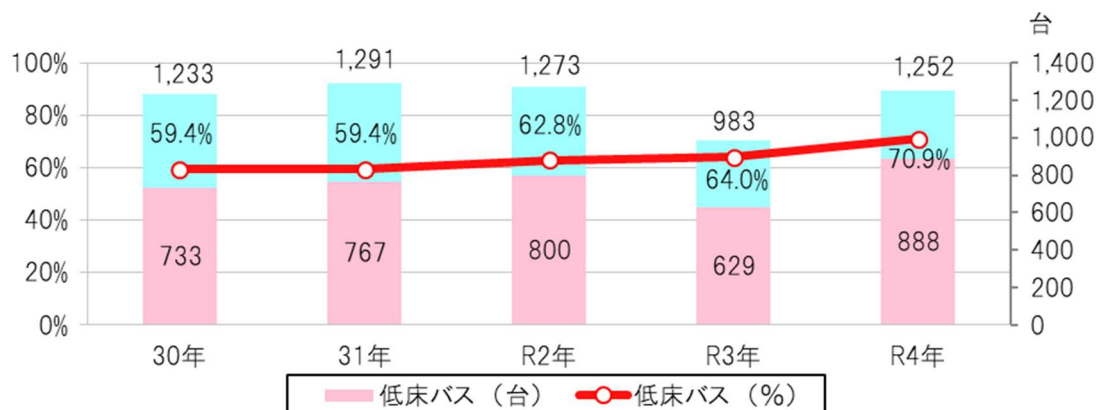
表 2-1-1 県内の鉄道駅舎のバリアフリー化状況（令和4年度末）

	駅数	「移動等円滑化の促進に関する基本方針」で、目標に位置付けられる駅						左記以外の駅で、 バリアフリー化完了 及び 不要駅数
		一日あたりの利用者数 3,000 人以上の駅(A)			重点整備地区内の生活関連施設 に位置付けられた平均利用者数が 2,000 人以上 3,000 人未満の駅 (A')			
			うちバリアフリー 完了及び 不要駅数(B)	進捗率 (B/A)		うちバリアフリー 完了及び 不要駅数(B')	進捗率 (B' / A')	
JR	116	39	37	94.8%	—	—	—	18
仙台市地下鉄	29	29	29	100%	—	—	—	—
仙台空港鉄道	3	2	2	100%	—	—	—	1
阿武隈急行	8	—	—	—	—	—	—	—
合計	156	70	68	97.1%	0	—		19

※バリアフリー不要駅は、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に照らし、整備以前から移動等円滑化された経路が確保されている駅を指す。

※駅数はBRT駅を除く

出典：宮城県企画部地域交通政策課調査



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」

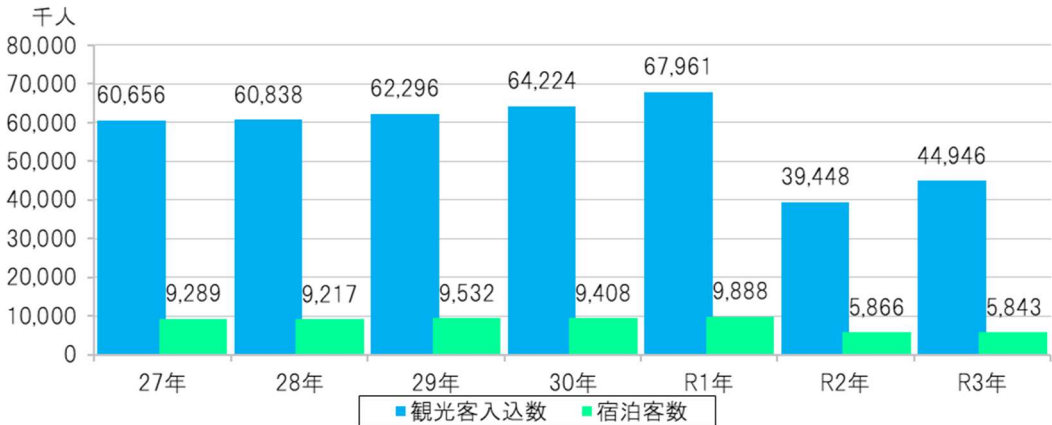
図 2-1-12 県内の乗合バス保有台数とそのうちに占める低床バス保有台数、導入率の推移

(5) 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、令和元年までいずれの数値も過去最高を更新し続けてきましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、全国的に観光需要が落ち込み、令和2年は減少に転じ、回復に時間を要しています。

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、公共交通機関の利便性が低い地域もあるため、移動手段を確保するとともに、急激に落ち込んだ観光産業の回復に向け、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：宮城県経済商工観光部観光政策課「観光統計概要」

図 2-1-13 県内の観光客数の推移

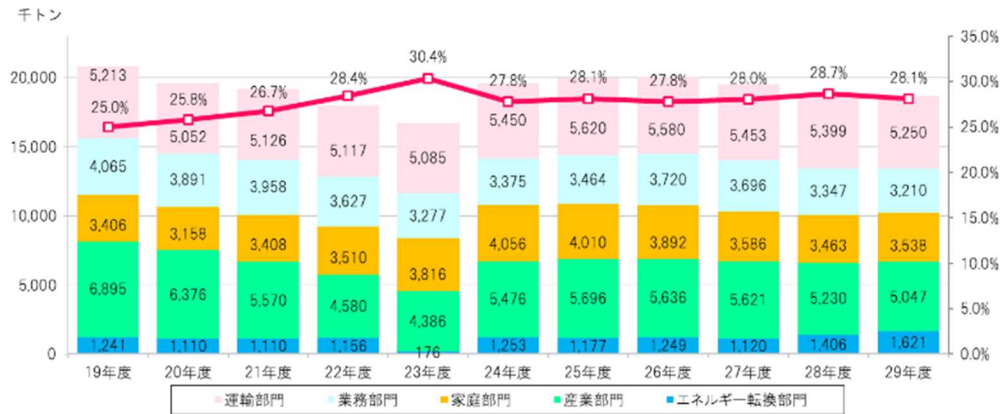
表 2-1-2 主要観光地点別入込数

圏域	観光地点	令和3年		令和2年		(参考)平成30年		(単位:人) 前年対比(R3/R2)	
		入込数	宿泊客	入込数	宿泊客	入込数	宿泊客	入込数	宿泊客
仙南	蔵王(刈田山頂)	215,840	0	239,684	0	330,198	0	90.1%	-
	遠刈田温泉	376,334	135,077	429,635	145,903	667,150	259,679	87.6%	92.6%
	えぼしスキー場	78,260	0	64,910	0	132,730	0	120.6%	-
	白石城周辺	45,178	0	50,418	0	91,642	0	89.6%	-
	みちのく杜の湖畔公園	518,008	80,737	427,009	57,133	782,058	135,168	121.3%	141.3%
仙台	仙台城跡・瑞鳳殿・仙台市博物館等	437,676	0	482,819	0	985,840	0	90.7%	-
	八木山動物公園等	463,131	0	429,321	0	738,758	0	107.9%	-
	松島海岸	1,239,155	242,390	1,607,172	340,361	3,054,759	600,052	77.1%	71.2%
	鹽竈神社・志波彦神社	718,900	0	872,300	0	1,109,700	0	82.4%	-
	秋保温泉	595,237	469,888	677,831	540,198	1,120,573	877,680	87.8%	87.0%
	作並温泉	53,241	49,792	110,819	101,622	262,131	225,813	48.0%	49.0%
	泉ヶ岳・七北田周辺	210,774	23,456	155,913	16,641	214,002	40,618	135.2%	141.0%
	定義如来	502,923	0	537,500	5,347	720,903	11,750	93.6%	0.0%
大崎	鳴子温泉	449,300	180,400	482,000	231,300	931,900	392,400	93.2%	78.0%
	中山平温泉	96,200	18,500	108,000	22,900	163,500	41,500	89.1%	80.8%
	東鳴子温泉	47,800	19,500	62,100	22,700	102,400	33,800	77.0%	85.9%
栗原	イワカガミ平(栗駒山)	93,720	0	129,280	0	163,450	0	72.5%	-
登米	教育資料館	15,429	0	8,826	0	22,413	0	174.8%	-
石巻	日和山	36,917	0	48,750	0	72,916	0	75.7%	-
	金華山	10,265	952	12,017	0	18,815	864	85.4%	-
気仙沼	気仙沼大島	324,802	0	265,563	0	93,687	0	122.3%	-
	岩井崎園地	138,900	0	106,500	0	76,080	0	130.4%	-
	唐桑半島	174,934	0	132,421	0	180,727	0	132.1%	-
	神割崎	61,353	9,765	19,842	8,569	101,269	10,025	309.2%	114.0%

出典：宮城県経済商工観光部観光政策課「観光統計概要」

(6) 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、自動車に過度に依存するのではなく、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、次世代の環境に配慮した車両への転換が求められます。



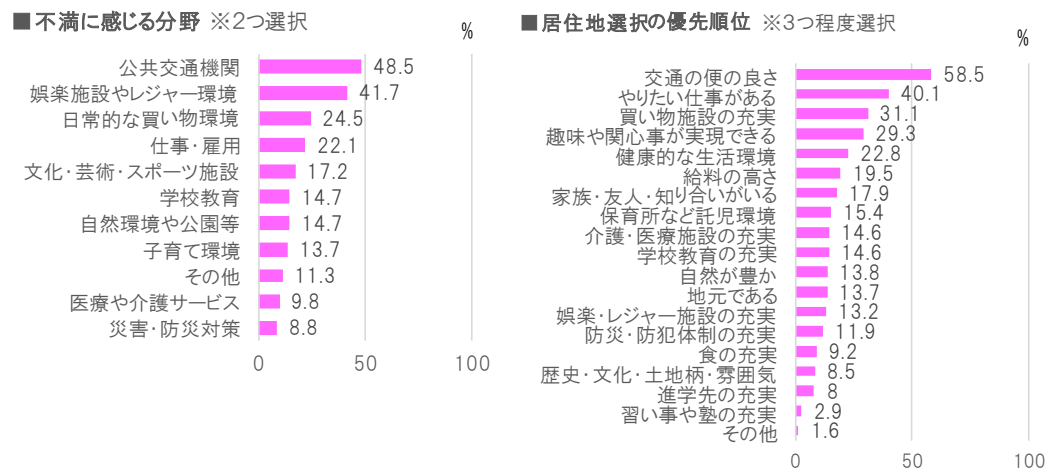
出典：宮城県環境生活部環境政策課「宮城県環境白書（資料編）」

図2-1-14 部門別県内二酸化炭素排出量の推移

(7) 県民等の交通に対する意識

令和元年度に、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、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望む意見も見られます。



出典：宮城県震災復興・企画部震災復興政策課「R1 若者WEBアンケート」

図2-1-15 生活で不満を感じる分野・居住地選択の優先順位

表2-1-3 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：県内市町村による住民・利用者アンケートから抜粋

県が市町村を対象に実施したアンケート調査では、市町村運営の定時定路線⁷バスや乗合タクシー、デマンド交通を既に実施している一方で、民間事業者による既存交通の活性化や、コミュニティカーシェアリング、ボランティア輸送、ICT⁸を活用した地域交通事業等新しい交通の取組について、関心を寄せている状況が窺えます。

表 2-1-4 県内市町村における地域交通に関する取組の状況

	実施済	検討中	関心有	関心無
ア 民間事業者による既存交通の活性化(普及啓発等)	14%	14%	37%	20%
イ 市町村運営の定時定路線バス、定時定路線乗合タクシー	69%	0%	14%	11%
ウ 市町村運営のデマンドバス・タクシー	49%	14%	11%	20%
エ NPO法人等による自家用有償旅客運送(市町村以外主体)	11%	3%	43%	34%
オ タクシー券配布(免許返納者や交通弱者に対する)	34%	6%	29%	20%
カ カーシェア(地域でコミュニティを形成し、車を共同利用)	3%	0%	40%	43%
キ ボランティア輸送(地域内での自主的な助け合い)	9%	6%	54%	23%
ク スクールバスを公共交通として活用	9%	6%	34%	43%
ケ 民間施設等が行う輸送サービスを公共交通として活用	0%	0%	37%	51%
コ グリーンモビリティ ⁹ (時速20km未満で走行する低炭素型電動車)	0%	3%	34%	51%
サ 超小型モビリティ ¹⁰ (環境性能に優れた1人～2人乗り車両)	0%	6%	26%	57%
シ 自動運転バス・タクシー	0%	3%	49%	40%
ス バスカーシェアリングシステム(民間事業者分)	11%	3%	29%	46%
セ バスカーシェアリングシステム(市町村運営分)	9%	6%	29%	49%
ソ バスシェアリングシステム ¹¹ (民間事業者分)	6%	6%	26%	51%
タ バスシェアリングシステム(市町村運営分)	17%	9%	23%	43%
チ 地域交通の電子予約システム導入(デマンド交通、配車アプリ・システム等)	0%	14%	63%	17%
ツ コミュニティ交通等におけるキャッシュ決済	3%	0%	66%	26%
テ 福祉部門と連携し、福祉車両を公共交通として活用	3%	6%	37%	43%
ト その他	0%	0%	0%	14%

出典：宮城県企画部地域交通政策課「令和3年度 宮城県内の地域交通現況調査」

(8) 地域公共交通計画の策定状況

県内では、令和5年4月現在、12の市町が地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）を策定しており、他に2町で策定中となっています。また、複数市町が連携して広域で策定された計画が1つとなっています。各自治体が策定する計画は、地域住民の要望や、事業者の実態を踏まえた、自治体が抱える課題と、それに対応した指針や施策が記載されており、各自治体が目指す持続可能な地域交通のあり方を具体的に指し示すものとなっています。

表 2-1-5 県内市町村における地域公共交通計画の策定状況

1	仙台市	仙台市地域公共交通計画
2	石巻市	石巻市総合交通計画
3	大崎市	大崎市地域公共交通計画
4	気仙沼市	第2次気仙沼市総合交通計画
5	白石市	白石市地域公共交通計画
6	名取市	名取市地域公共交通計画
7	栗原市	栗原市地域公共交通網形成計画
8	蔵王町	蔵王町地域公共交通計画
9	山元町	山元町地域公共交通網形成計画
10	利府町	利府町地域公共交通網形成計画
11	女川町	女川町地域公共交通網形成計画
12	南三陸町	南三陸町地域公共交通網形成計画
13	福島市、伊達市、福島県 角田市、柴田町、丸森町、宮城県	阿武隈急行線地域公共交通網形成計画

注）富谷市では、都市・地域総合交通戦略を策定している。

出典：宮城県企画部地域交通政策課

表 2-1-6 県内市町村「地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）」の概要

市町村名	項目	内容
仙台市	計画名	仙台市地域公共交通計画
	計画期間(年度)	R4(2022)～R8(2026)
	基本方針	1 公共交通軸の形成・機能強化 2 路線バスの利便性向上 3 地域交通の維持・確保・充実 4 都心回遊交通の強化 5 公共交通のシームレス化・利用促進
	広域的な公共交通に関する事業等	・バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施 ・既存鉄道の機能強化 等
市町村名	項目	内容
石巻市	計画名	石巻市総合交通計画
	計画期間(年度)	R4(2022)～R8(2026)
	基本方針 (施策展開の方向性)	1 移動しやすさ・アクセス性の向上 2 公共交通を待ちやすい利用環境等の確保 3 公共交通志向型の都市への転換に向けた仕組みづくり 4 公共交通に関する情報提供の多様化・デジタル化 5 公共交通の安定的な運営に向けた基盤の確保
	広域的な公共交通に関する事業等	・利用しやすい公共交通ネットワークの構築 等

市町村名	項目	内容
大崎市	計画名	大崎市地域公共交通計画
	計画期間(年度)	R4(2022)～R8(2026)
	基本方針	1 暮らしとまちづくりを支える交通サービスの確保、将来にわたる持続を目指す 2 拠点の機能や案内の充実を目指す 3 全体のわかりやすさ・使いやすさの向上と、市民意識の醸成を目指す 4 まちのにぎわいへの貢献を目指す
	広域的な公共交通に関する事業等	・交通拠点の機能・案内等の充実 ・公共交通と集客・観光との連携 等

市町村名	項目	内容
気仙沼市	計画名	第2次気仙沼市総合交通計画
	計画期間(年度)	R4(2022)～R8(2026)
	基本方針	1 多様な公共交通が役割分担し、連携・補完しながら一体的に機能する公共交通体系の整備 2 公共交通空白地域及び高校生や高齢者など移動不便者への対応 3 公共交通の利用における利便性の向上 4 持続可能な運行を支える協働の仕組みづくりの推進 5 都市間交通体系の再編整備と観光客の二次交通対策の実施
	広域的な公共交通に関する事業等	・鉄道を活用した都市間移動の利便性向上の検討 等

市町村名	項目	内容
白石市	計画名	白石市地域公共交通計画
	計画期間(年度)	R5(2023)～R9(2027)
	基本方針	1 既存公共交通ネットワークの利便性向上 2 地域主体による地域公共交通の推進 3 多様な主体と連携した交通ネットワークの構築
	広域的な公共交通に関する事業等	・白石遠刈田線などの広域路線との連携 等

市町村名	項目	内容
名取市	計画名	名取市地域公共交通計画
	計画期間(年度)	R5(2023)～R9(2027)
	基本方針	1 多様な交通モードの連携・協力による利用しやすい交通ネットワークの構築 2 快適な暮らしを支える地域公共交通の維持・確保 3 未来につながる地域公共交通の利用促進
	広域的な公共交通に関する事業等	・周辺自治体との連携 等

市町村名	項目	内容
栗原市	計画名	栗原市地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	H29(2017)～R5(2023)
	基本方針	1 中核機能地域の形成を支える交通体系の構築 2 各地区の行動特性に対応した効率的な交通サービスの提供 3 地域間連携・賑わいを創出する拠点づくり 4 誰でも迷わず・使える交通環境の構築 5 みんなでともに「育て・創る」交通まちづくりの推進
	広域的な公共交通に関する事業等	・地域公共交通網再編事業 ・地域拠点環境整備事業 等

市町村名	項目	内容
蔵王町	計画名	蔵王町地域公共交通計画
	計画期間(年度)	R4(2022)～R8(2026)
	基本方針	1 『健やかなまち』につながる移動の基盤をつくる 2 『美しい快適なまち』につながる持続的な交通網をつくる 3 『活気あるまち』につながる利用しなくなる交通をつくる
	広域的な公共交通に関する事業等	交通拠点の整備と乗継機能強化 等

市町村名	項目	内容
山元町	計画名	山元町地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	H30(2018)～R4(2022)[R5(2023)見直し]
	基本方針	1 復興・創生のまちづくりを推進する地域公共交通 2 誰もが使いたい、使い続けたいと感じる地域公共交通 3 多様な主体の連携による利用ニーズに応じた地域公共交通
	広域的な公共交通に関する事業等	交通結節点やバス停などの利用環境向上 等

市町村名	項目	内容
利府町	計画名	利府町地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	H30(2018)～R5(2023)
	基本方針	・将来都市像の実現に向け、都市開発、健康増進、観光振興等のまちづくり施策と連携し、暮らしを支える基盤となる公共交通ネットワークを再構築する。 ・町民・来訪者のニーズの変化に対応した公共交通の方針を示し、誰もが安心して利用でき、選ばれる交通環境づくりを推進する。 ・町内を運行する公共交通それぞれの役割を明確にし、効率的かつ効果的な運行形態に再編することにより、持続可能な交通ネットワークを形成する。
	広域的な公共交通に関する事業等	交通拠点整備による利用環境の改善 等

市町村名	項目	内容
女川町	計画名	女川町地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	R1(2019)～R5(2023)
	基本方針	1 将来のまちの姿を見据えた「便利」で「持続可能」な交通体系の構築 2 交通弱者である高齢者や子供等の「おでかけ」を支える交通体系の構築 3 新たな需要を創り出す「わかりやすく」「乗りたくなる」交通体系の構築
	広域的な公共交通に関する事業等	石巻市等との生活移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化を目指す 等

市町村名	項目	内容
南三陸町	計画名	南三陸町地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	R1(2019)～R7(2025)
	基本方針	1 住民の日常生活を支える公共交通網を構築する【暮らしの視点】 2 町内外の移動を促進し、交流機会の創出やコミュニティの活性化に寄与する【なりわい・賑わいの視点】 3 持続可能な公共交通を実現するとともに、環境に配慮したライフスタイルへの変容に貢献する【持続可能性の視点】
	広域的な公共交通に関する事業等	・「広域交通」の維持・活性化プロジェクト ・交通拠点の機能強化プロジェクト 等

市町村名	項目	内容
角田市 柴田町 丸森町 宮城県 (福島市) (伊達市) (福島県)	計画名	阿武隈急行線地域公共交通網形成計画
	計画期間(年度)	R1(2019)～R10(2028)
	基本方針	1 鉄道を軸とした沿線地域の一体的な交通ネットワークの形成 2 鉄道沿線の交通まちづくりの推進 3 多様な関係者との連携による公共交通の利用促進 4 安全・安心で持続可能な地域公共交通の構築
	広域的な公共交通に関する事業等	沿線地域公共交通の路線再編 等

出典:各市町村計画

(9) 新型コロナウイルス感染症の感染拡大による地域公共交通への影響と早期回復

新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響によるイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗等への休業要請、また、テレワークやリモート会議などの新しい生活様式が普及したこと等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少しました。

国土交通省の「令和3年度貨物地域流動調査・旅客地域流動調査」によると、全国の状況として、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度と比べ、全ての輸送機関において輸送人員の大幅な減少が認められます。鉄道では、JR ▲25%、民鉄 ▲25%、バスでは、乗合バス ▲22%、貸切バス ▲42%、タクシー含む営業用乗用車 ▲37%となっています。また、鉄道の中でも、定期利用者より定期外利用者の減少率が大きいことから、買物、通院等の利用客が減少していることや、乗合バスより貸切バスの減少率が大きいことなどから、観光目的の利用客が大きく減少していることが想定されます。

今後は、これらの利用者の早期回復が求められています。

表 2-1-7 移動手段の利用について

輸送機関別旅客輸送量(全国輸送量)総括表		令和3年度	
輸送機関		輸送人員	対R1年度比伸び率
		千人	%
全機関		23,078,468	-25%
JR	合計	6,976,736	-25%
	定期	4,547,341	-22%
	定期外	2,429,395	-31%
民鉄	合計	11,744,184	-25%
	定期	6,768,085	-24%
	定期外	4,976,099	-26%
自動車	合計	4,269,927	-26%
	乗合バス	3,308,773	-22%
	貸切バス	158,404	-42%
	営業用乗用車	802,750	-37%
旅客船	合計	37,926	-42%
航空	合計	49,695	-51%

出典:国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査」(令和3年度)

本県では、厳しい状況に置かれた交通事業者等の事業継続の一助となるよう、国の「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を活用し創設した「宮城県定時定路線・生活維持支援金」を交付し、地域交通の維持・確保を支援しました。

表 2-1-8 宮城県定時定路線・生活維持支援金の支給実績

	支給(件)	支給額(千円)	支給対象事業者
令和2年度	960	322,710	乗合バス、タクシー、運転代行、阿武隈急行
令和3年度	1,223	577,660	乗合バス、貸切バス、タクシー、運転代行、阿武隈急行
令和4年度	2,165	969,940	乗合バス、貸切バス、タクシー、福祉タクシー、運転代行、阿武隈急行

出典:宮城県企画部地域交通政策課

県内では上記に加えて、各自治体が、実状に応じて地域の事業者に対して感染症対策費用等を支援するなど、関係機関が連携し、地域をあげて、地域交通の維持・確保を支援しました。

2 交通モード別の状況

県内の地域公共交通は、J R 東北新幹線や在来線各線、仙台市地下鉄各線、第三セクター鉄道の阿武隈急行線及び仙台空港アクセス線の各鉄道が運行しているほか、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も重要な役割を担っており、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。

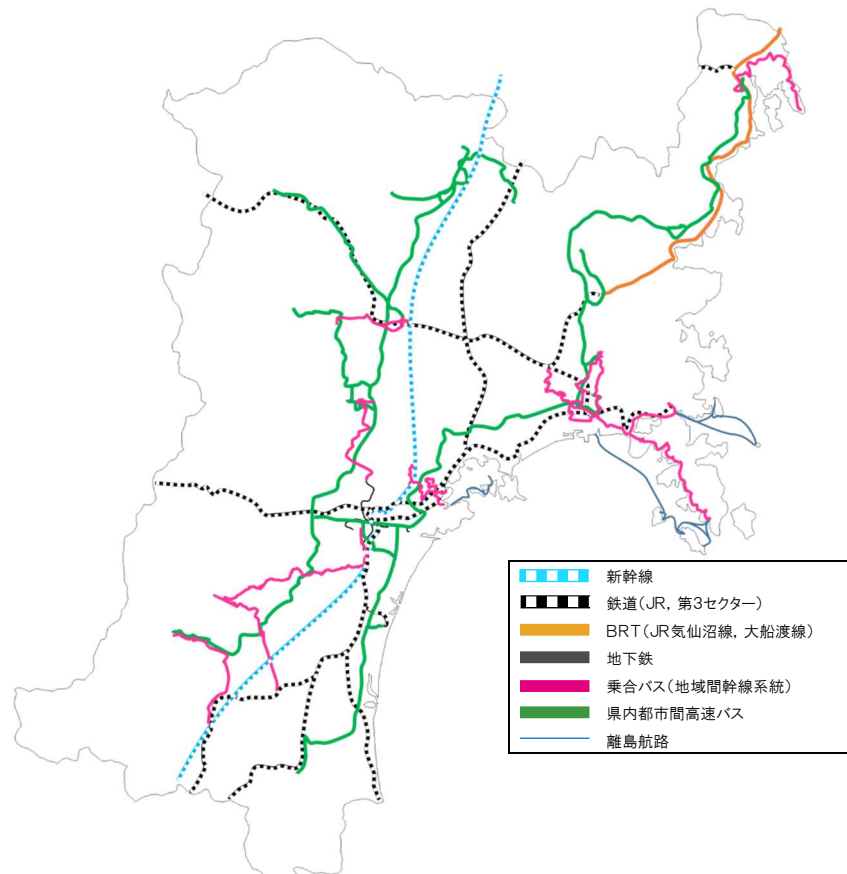


図 2-2-1 本県の広域的な地域公共交通ネットワーク

(1) 鉄道

鉄道の利用者は、平成 27 年度以降、令和元年度までは、やや増加傾向で推移してきました。

このうち、仙台市地下鉄については、平成 27 年の東西線の開業以降、乗車人員が増加し、南北線の乗車人員の増加も見られました。また、仙台空港アクセス線についても、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。

しかし、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で利用者数は減少し、コロナ禍前の水準への回復には、まだ時間を要しています。

ア JR 線

令和 4 年 7 月に、国の「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」がまとめた「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」においては、「ローカル鉄道を取り巻く現状について、関係者が危機意識を共有した上で、地域の発展に貢

献し、利用してもらえそうな、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していく観点から、必要な対策を講じることが急がれる」とされました。

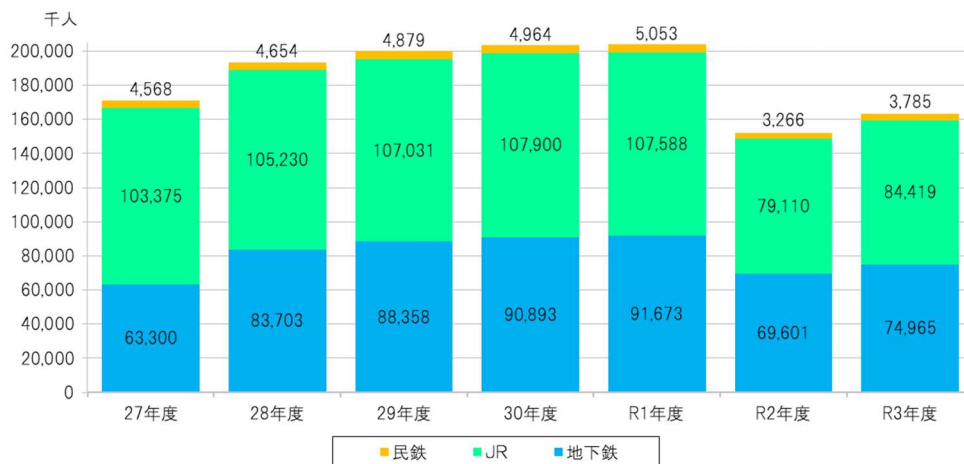
提言では、交通政策基本法や地域交通法を踏まえ、沿線自治体は、現在の鉄道が地域で果たす役割を精査し、在り方の見直しに積極的に取り組むべきであり、特に都道府県については、広域的な見地から、大きな役割を果たすべきとされています。

このような動きを視野に、JR 陸羽東線の沿線自治体である大崎市では、令和4年10月に「大崎市陸羽東線再構築検討会議」を立ち上げ、魅力発信や経営安定化等について、市民や関係団体と共に利活用促進策の検討を行いました。県では、令和5年3月に「宮城県ローカル線活性化検討会議」を組織し、県内の地方ローカル線の利用促進策を検討しているところです。

イ 阿武隈急行線

本県と福島県とを結ぶ第三セクターの阿武隈急行線は、沿線人口の減少や少子化による利用者の減少、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に加え、度重なる災害の影響等により、経営赤字が続いています。沿線住民の交通手段の確保は、沿線地域の活性化を図る上で重要であるという考えのもと、宮城県、福島県及び沿線5市町（角田市、柴田町、丸森町、福島市及び伊達市）は、「阿武隈急行線地域公共交通網形成計画（令和元年7月策定）」や、「阿武隈急行線再生支援協議会」での協議内容等に基づき、同社の一層の自助努力を促しながら、支援を行っています。

令和5年3月には「阿武隈急行線在り方検討会」を立ち上げ、収支改善に向け、あらゆる手段について、検討しているところです。



出典：国土交通省東北運輸局「運輸要覧」、各鉄道事業者資料

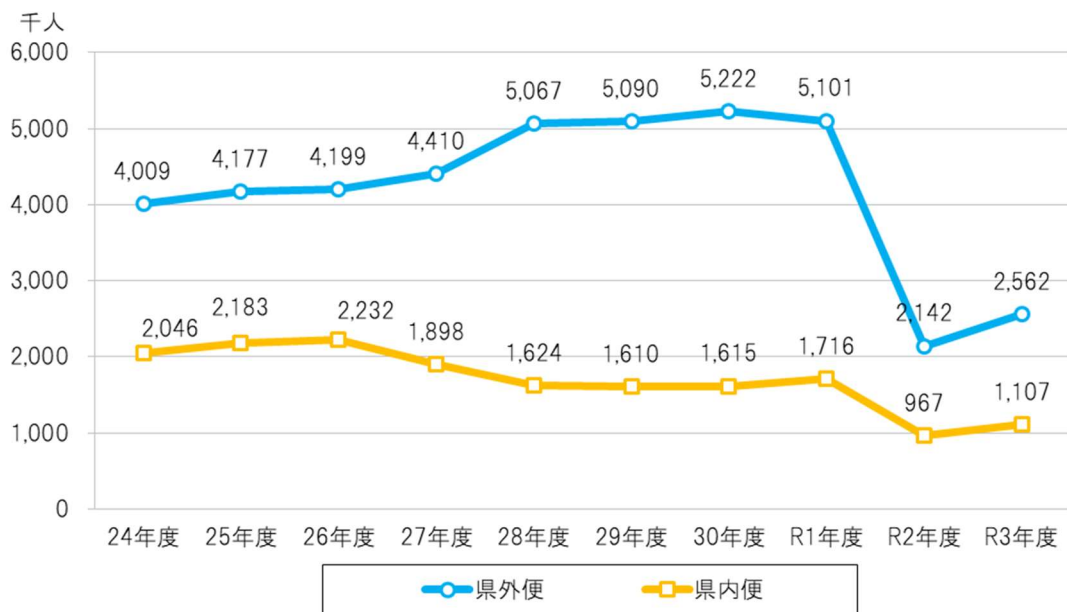
図 2-2-1 県内の鉄道種別乗車人数の推移

(2) バス

ア 高速バス

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、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での新規事業者の参入も相まって、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拡大の影響が長期化していることにより、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、回復に時間を要しています。



出典：国土交通省東北運輸局「図で見る東北の運輸」

図 2-2-2 県内の高速バス利用者数の推移

イ 乗合バス

乗合バスの利用者数は令和元年度まではほぼ横ばいの傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、令和2年度は減少しました。

乗合バスのうち、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により、広域的なバスのネットワークの維持を支援しています。

主たる利用目的の一つは通学ですが、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、運行事業者の経営努力による維持にも限界があるため、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国の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金の対象となっているものがありますが、制度の終了に伴い、路線の維持・確保に支障が生じることも懸念されることから、支援のあり方や、輸送人員に見合った運行形態の見直しの検討が必要となってきます。

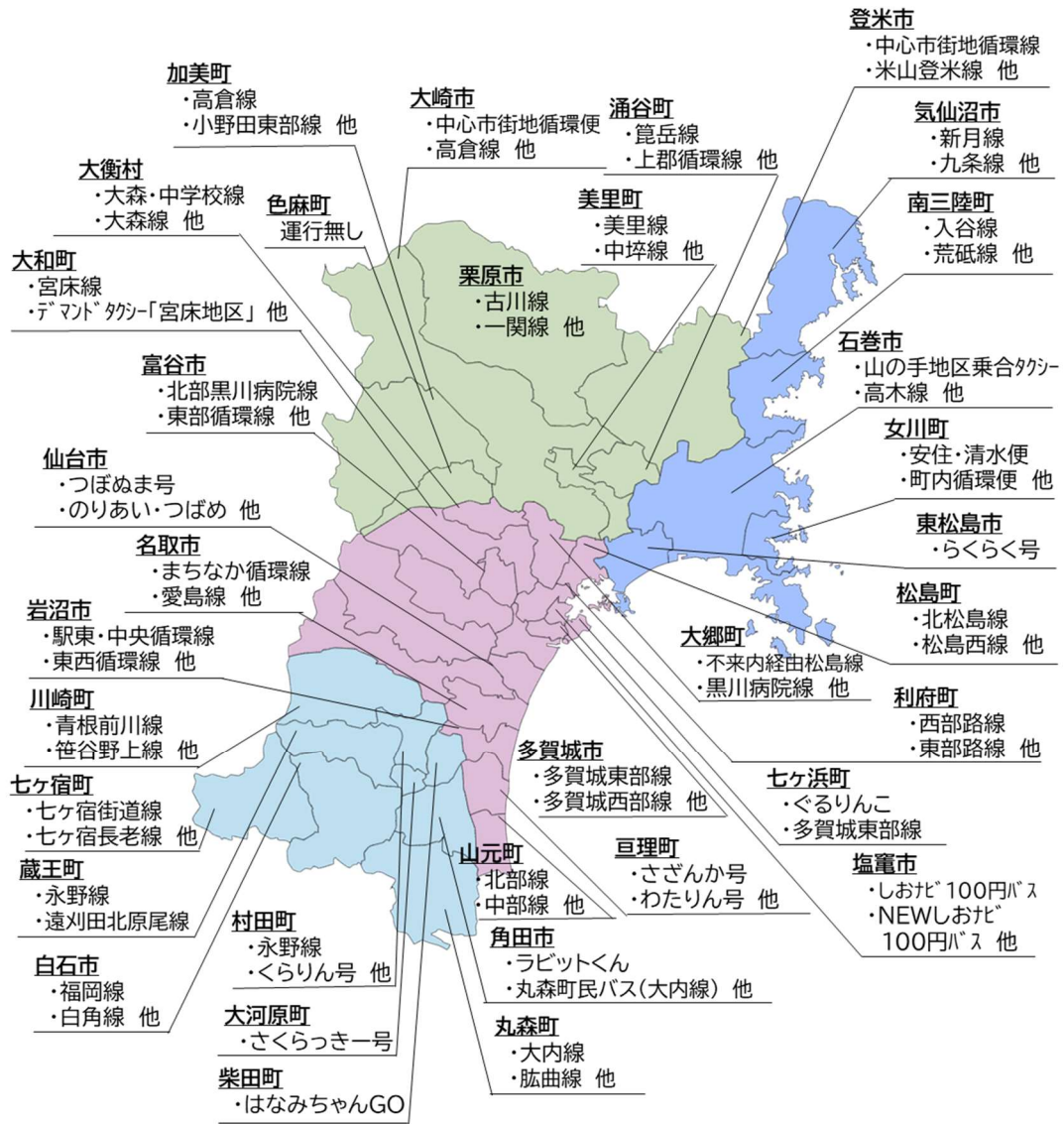
表 2-2-1 本県の乗合バスの国庫補助対象地域間幹線系統（令和6年度から）

系統名	経路	運行事業者
1. 白石遠刈田	白石蔵王駅 ～ アクティブリゾート宮城蔵王	株式会社ミヤコーバス
2. 川崎	大河原駅前 ～ 村田営業所 ～ 川崎	株式会社ミヤコーバス
3. 川崎	大河原駅前 ～ 村田営業所	株式会社ミヤコーバス
4. 利府	塩釜営業所 ～ しらかし台	株式会社ミヤコーバス
5. ゴルフ場	マリングート塩釜 ～ 千賀の台西	株式会社ミヤコーバス
6. 吉岡	泉中央駅 ～ 道下	株式会社ミヤコーバス
7. 色麻	古川駅前 ～ 色麻町役場	株式会社ミヤコーバス
8. 石巻免許センター	石巻駅前 ～ 日赤病院	株式会社ミヤコーバス
9. 河南	石巻駅前～ 河南総合支所	株式会社ミヤコーバス
10. 蛇田	いしのまき元気いちば ～ 石巻あゆみ野駅南	株式会社ミヤコーバス
11. 石巻専修大学	石巻駅前 ～ 飯野川	株式会社ミヤコーバス
12. 河北	石巻あゆみ野駅 ～ 飯野川	株式会社ミヤコーバス
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	株式会社ミヤコーバス
14. 女川	石巻駅前 ～ 女川運動公園前	株式会社ミヤコーバス
15. 御崎	気仙沼市立病院 ～ 御崎	株式会社ミヤコーバス
16. 秋保(川崎)	仙台駅前～川崎	宮城交通株式会社

ウ 住民バス

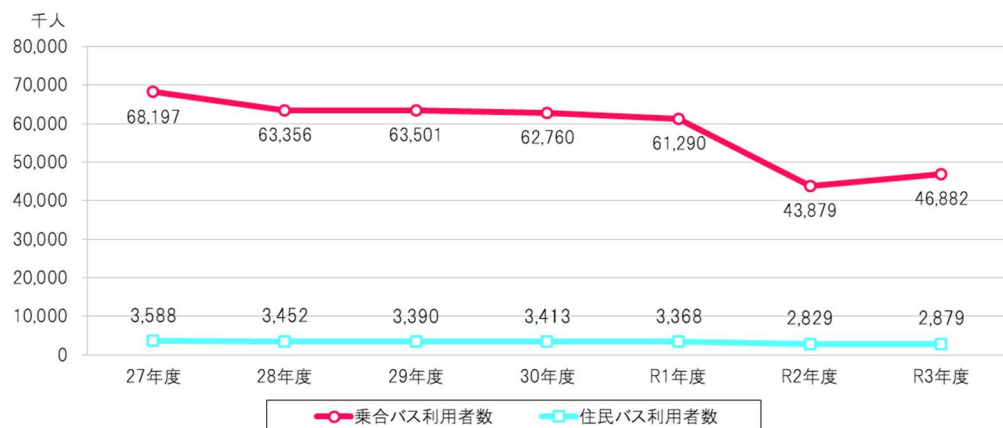
バス事業の規制緩和等により、不採算路線の廃止や縮小が行われた結果、県内ではほぼ全ての市町村（34市町村）において、代替手段として住民バス（乗合タクシーを含む）が運行されています。利用者数の少ない地方部を中心に、運行効率化や交通空白地域¹²の解消のため、定時定路線型のバスからデマンド型乗合タクシーへの移行も進んでいます。

しかしながら、人口減少等の影響から、利用者数は減少傾向にあり、市町村の財政負担が大きくなっています。「地域の足」となる交通手段を確保することは、住民の暮らしを支える上で必要不可欠ですが、持続可能な地域公共交通を確保するため、収支を改善するための取組についても検討する必要があります。



出典:宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-3 県内における自治体運営バス交通等の運行状況 (令和5年4月)



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」、宮城県企画部地域交通政策課

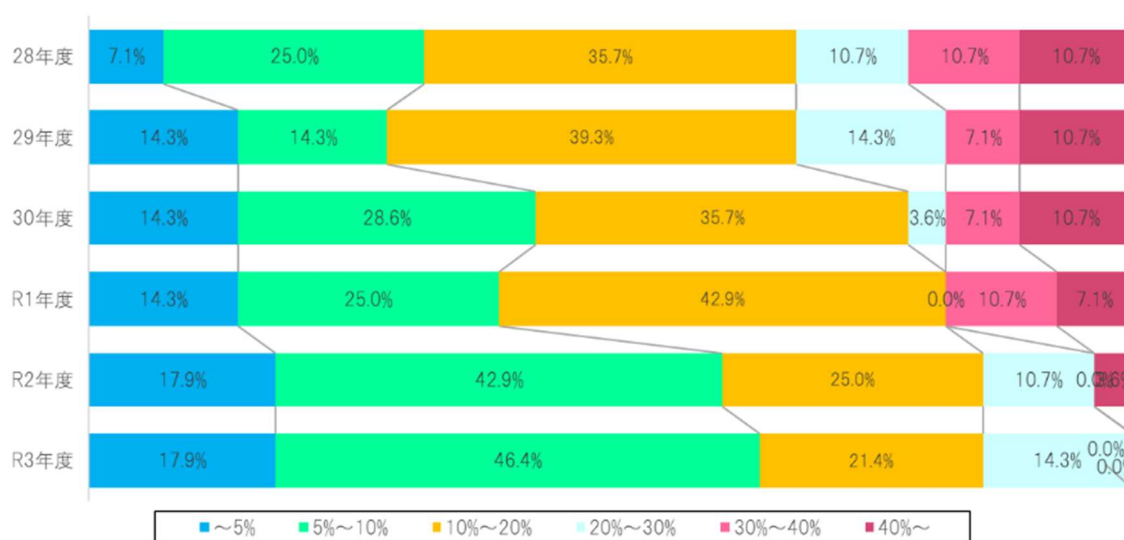
図 2-2-4 県内の乗合バス及び住民バス利用者数の推移



地方バス路線運行維持対策に要した経費の合計

出典:宮城県総務部市町村課

図 2-2-5 県内市町村の財政負担の推移



注) 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。収支率＝運賃収入／運行経費で、高い方が経営上望ましい

出典:宮城県企画部地域交通政策課

図 2-2-6 県内市町村の住民バスの収支率(注)に係る区分別内訳

表 2-2-2 住民バス路線の県からの補助金交付実績

項目\年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
市町村数	17	22	22	24	24	23	23
系統数	218	258	276	311	295	283	289
広域路線	112	129	131	145	142	150	154
完結路線	106	129	145	166	153	133	135
補助金額(千円)	39,817	51,754	66,344	74,118	53,304	44,930	46,438

出典:宮城県企画部地域交通政策課