

**宮城県地域公共交通計画  
令和 8 年度 – 令和 14 年度  
(素案)**

**令和 8 年 3 月  
宮城県**



# 目 次

<b>第1章 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1. 計画策定の目的 .....	1
2. 計画の位置付け .....	2
3. 計画の期間 .....	3
4. 計画の対象区域 .....	4
<b>第2章 本県における地域公共交通の課題</b> .....	<b>5</b>
<b>第3章 基本的な方針</b> .....	<b>10</b>
1. 将来像の実現に向けた基本的な方針 .....	10
2. 本計画の目標 .....	13
<b>第4章 目標の達成に向けた施策・事業</b> .....	<b>30</b>
1. 施策・事業体系 .....	30
2. 具体的な事業内容 .....	31
<b>第5章 計画の推進及び評価方法</b> .....	<b>41</b>
1. 計画の推進体制 .....	41
2. 計画の評価・検証方法 .....	42



# 第1章 計画の概要

## 1. 計画策定の目的

鉄道、バス、タクシーなどの地域公共交通は、県民の通勤・通学、通院、買い物に加え、県外・国外からの来訪者の観光・ビジネスなど、地域経済活動に必要なアクセス手段として、重要な役割を果たしています。

一方で、自動車の普及によって、誰もがマイカーを所有しやすくなったことに加え、人口減少や少子高齢化などの影響を強く受け、特に地方部では地域公共交通の利用者が減少しています。

また、コロナ禍前の水準に向けて堅調に利用者が回復している地域においても、近年は運転士不足が深刻化しており、地域公共交通のサービス水準を維持することが困難な状況にあります。

このような状況下においても、後期高齢者人口の増加を背景とした運転免許証の自主返納の促進、自家用車を運転することができない高校生等の移動手段の確保、渋滞などの都市課題の解決といった社会的要請に応え、一人ひとりが享受できる移動サービス水準の低下を防ぐためには、関係者が一体となって地域公共交通の維持・発展のための取組を一層推進する必要があります。

以上の背景を踏まえて、本県が目指す地域公共交通の将来像を描くとともに、その実現を目指すまでの諸課題等を整理し、具体的な目標や施策等を示すものとして、「宮城県地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を策定します。



## 2. 計画の位置付け

### (1) 上位・関連計画との関係性

本計画は、県政の最上位計画である「新・宮城の将来ビジョン」を上位計画と位置付け、他分野の関連計画と適切に連携しながら、同ビジョンが示す本県の将来像の実現に向けた取組を進めるものです。

また、国の法制度が示す基本方針等に基づき計画を策定するとともに、県内各市町村が策定する地域公共交通計画とも適宜連携を図りながら、計画を推進します。

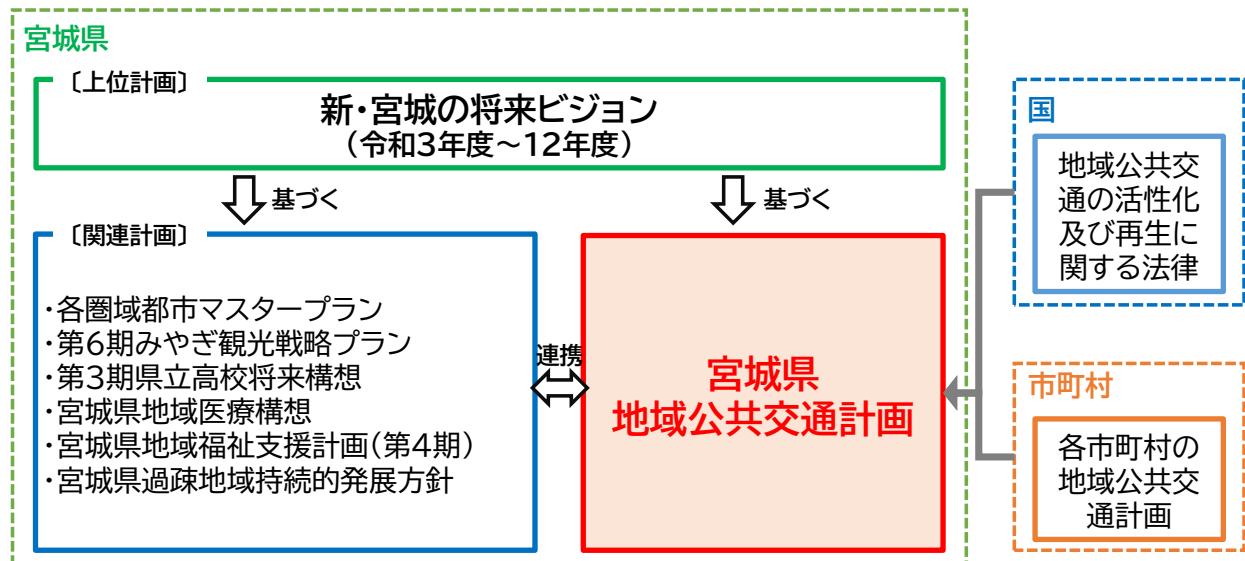


図 計画の位置付け

### (2) 目指すべき将来像

上位計画では、本県の将来像の実現に向けた県政運営の理念として「富県躍進！“PROGRESS Miyagi”」を掲げ、それにに基づき四つの政策推進の基本方向を示しています。

特に地域公共交通については、政策推進の基本方向3「誰もが安心していきいきと暮らせる地域社会づくり」の中で具体的な方向性が示されていることから、これを本計画の目指すべき将来像として設定します。

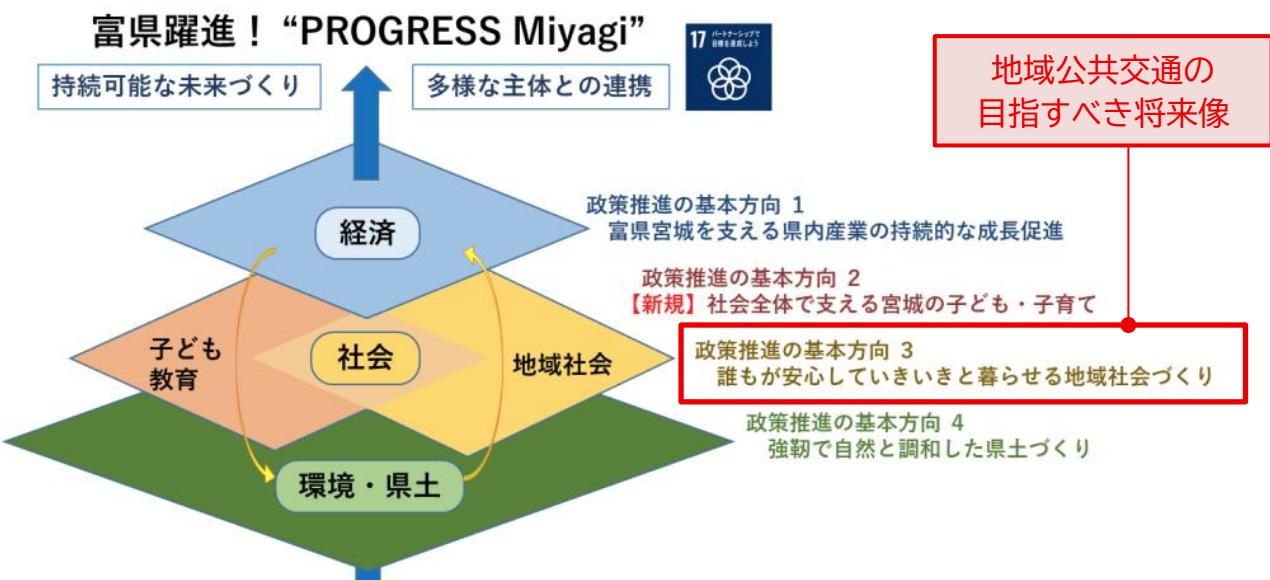


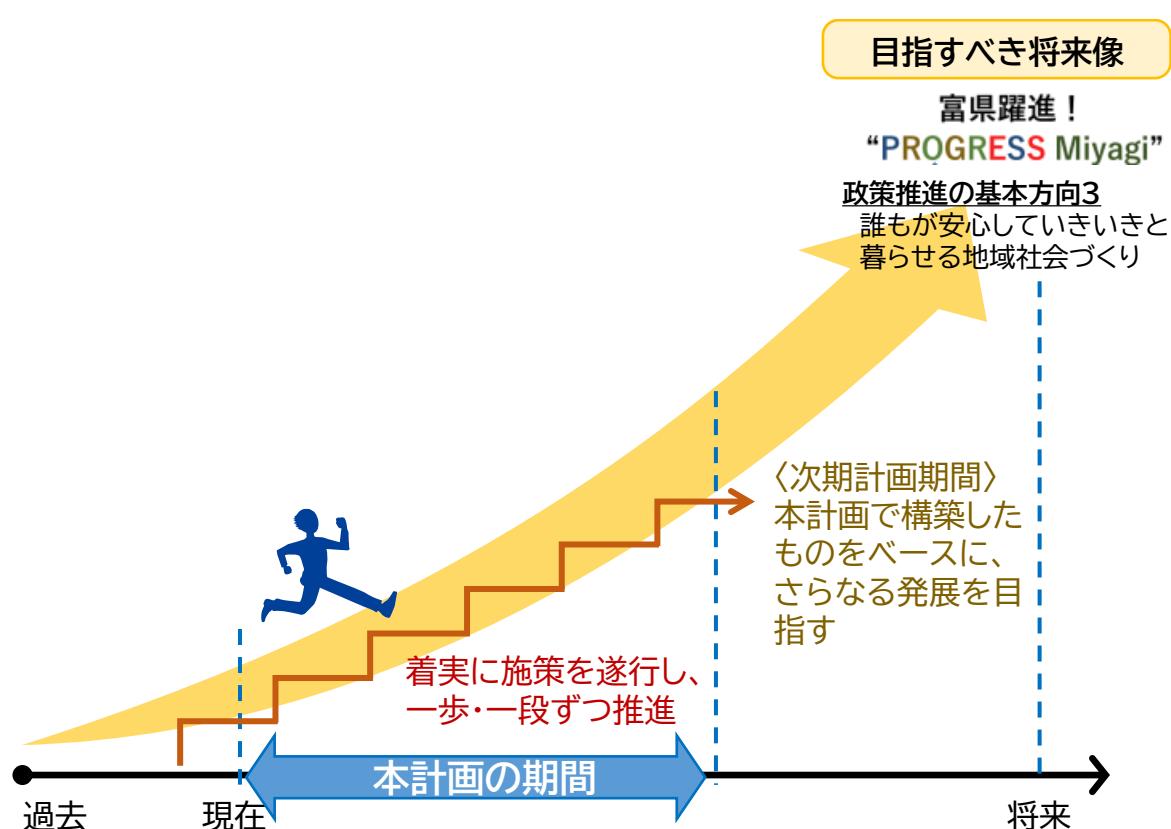
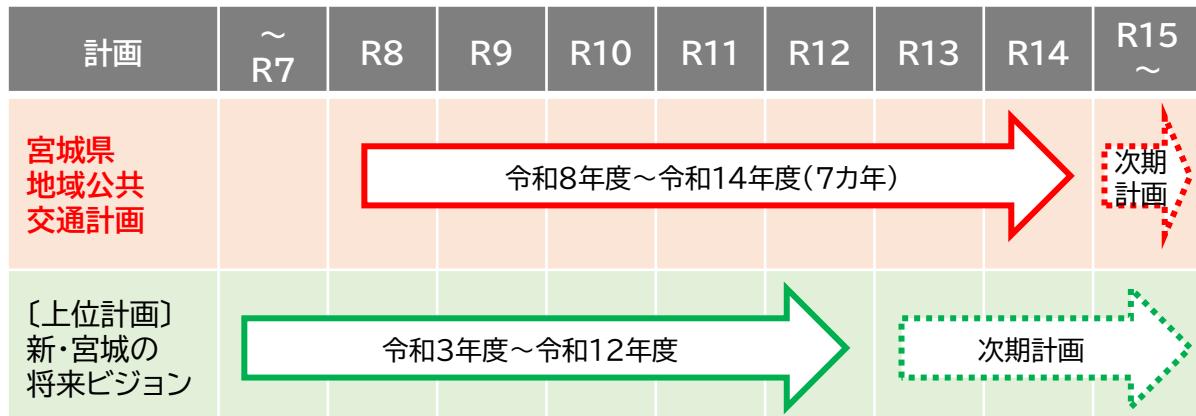
図 上位計画の示す県政運営の理念等

出典：新・宮城の将来ビジョン

### 3. 計画の期間

上位計画である「新・宮城の将来ビジョン」では、本県が目指すべき将来像として「誰もが安心していきいきと暮らせる地域社会」を掲げています。

本計画では、基本的な方針、計画の目標、施策、達成指標を示した上で、その実現に向け、令和8年度から令和14年度までの7年間に取り組むべき内容を定めます。



## 4. 計画の対象区域

本計画の対象区域は宮城県全域とします。

なお、広域な県土を有する本県において、より具体的に地域公共交通の状況等を明らかにするため、①仙南圏域、②仙台圏域、③大崎・栗原圏域、④石巻・登米・気仙沼圏域の四つの圏域に分けて現況等の整理を行います。

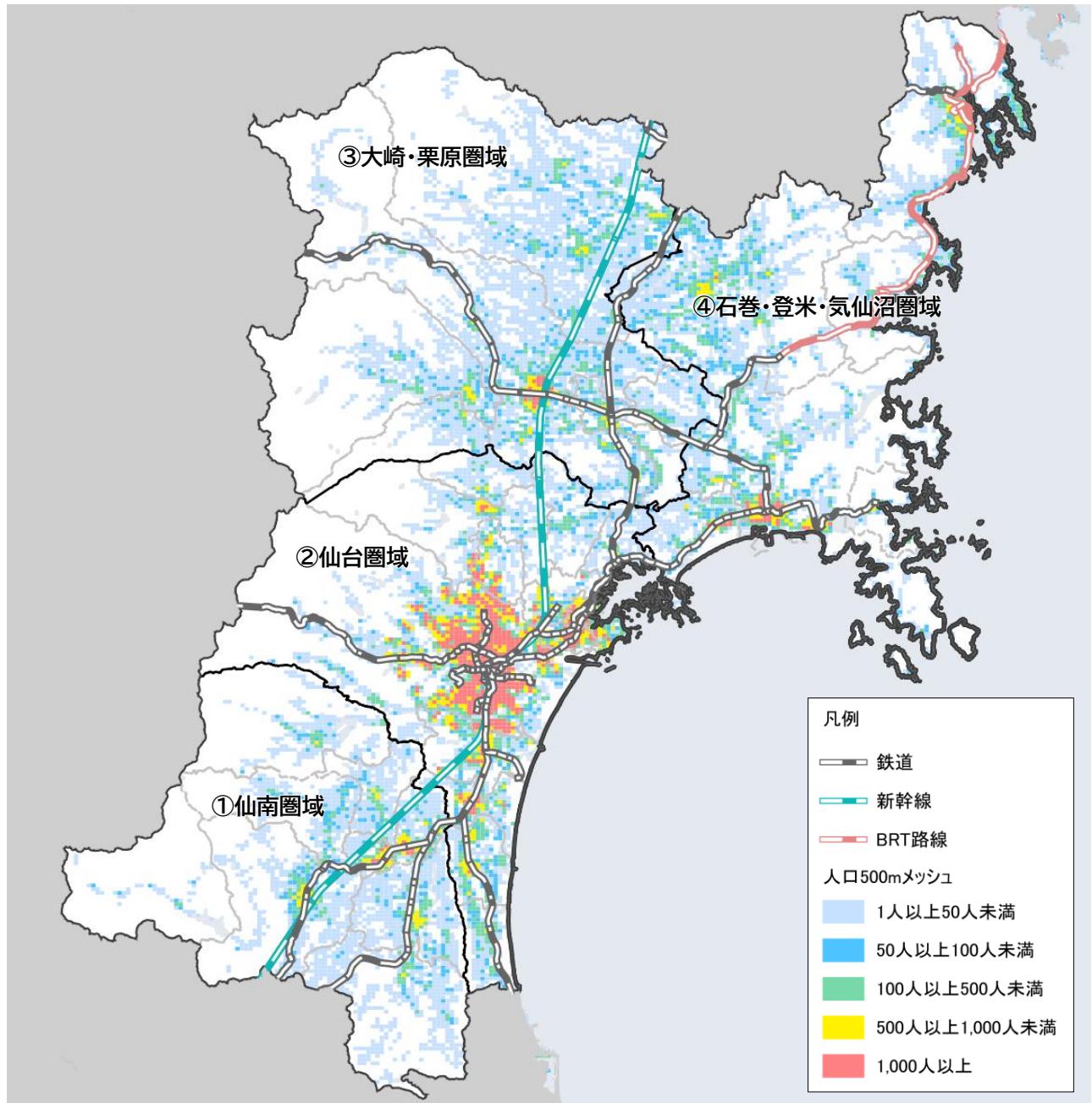


図 計画の対象区域

出典：2020 国勢調査（人口メッシュ）

## 第2章 本県における地域公共交通の課題

### 課題1:住民生活を支える広域的な地域公共交通の適切な維持・確保

本県の人口は平成15年の237.2万人をピークに減少し続けており、令和7年には223.9万人、5年後の令和12年には約3.0%減（令和7年度比、以下同様）の217.2万人、20年後の令和27年には200万人を下回り、約14.0%減の192.4万人となる見込みです。

特に生産年齢人口（15～64歳）や年少人口（0～14歳）の減少が見込まれており、通勤・通学を行う世代の人口は今後一層減少すると考えられます。

県内の地域公共交通（鉄道や路線バスなど）については、特に朝や夕方の通勤・通学時間帯に多くの本数が運行しており、この時間帯の利用者数を確保し運賃収入を得ることが各路線の維持に繋がっていきます。

しかし、今後通勤・通学者数が減少し地域公共交通の移動需要が減少し続けると、現状のサービス水準を維持することが困難になる可能性があります。

一方、広域的な通勤・通学需要は引き続き発生することが見込まれます。

特に今後少子化の影響で高校の統廃合が進行した場合、自市町村内から他の市町村へ通学する高校生が増加し、広域的な地域公共交通の移動需要がさらに増加することも考えられます。

このため、引き続き発生が見込まれる広域的な移動需要に対応しつつ、総量の減少を踏まえた適切なサービスへの見直しを図るなど、広域的な地域公共交通の適切な維持・確保が必要です。

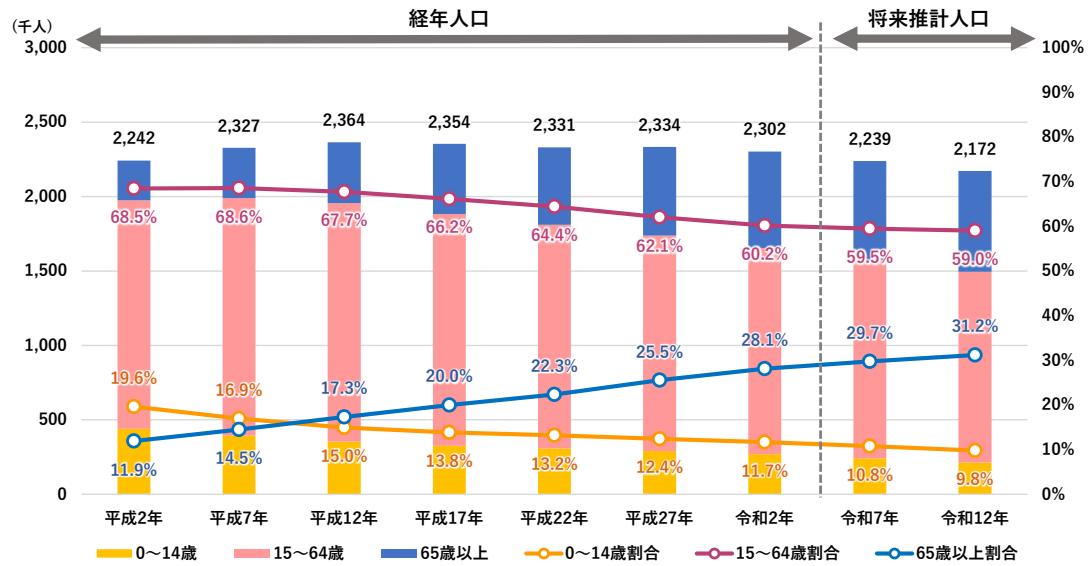


図 宮城県の人口推移(現状・推計)

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

## 課題2：移動に制約を抱える高齢者の移動手段の確保

本県の老人人口（65歳以上）の推移には地域差があり、特に人口が集積する仙台圏域では令和12年に向けて老人人口が増加する見込みですが、その他の圏域では減少が見込まれています。

一方、より移動に制約を受ける可能性の高い後期高齢者（75歳以上）の人口は、全ての圏域で増加する見込みです。

本県においても後期高齢者の免許人口当たりの死亡事故発生件数が高い状況にあります。高齢者ドライバーやその家族だけでなく、広く県民の安全・安心な生活環境を確保するためには、今後増加が見込まれる高齢者層（特に75歳以上の後期高齢者）が、通院・買い物などの日常生活の移動において運転に不安を抱かず、安心して地域公共交通を利用できる環境づくりが重要です。

こうした環境を構築し、運転免許証の自主返納の促進といった社会的要請に応えるためには、高齢者の行動特性に適した移動手段を確保することが必要です。

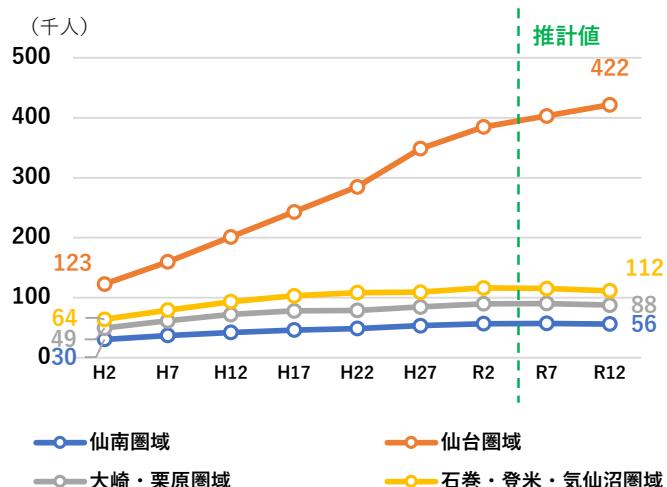


図 圏域別の65歳以上人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

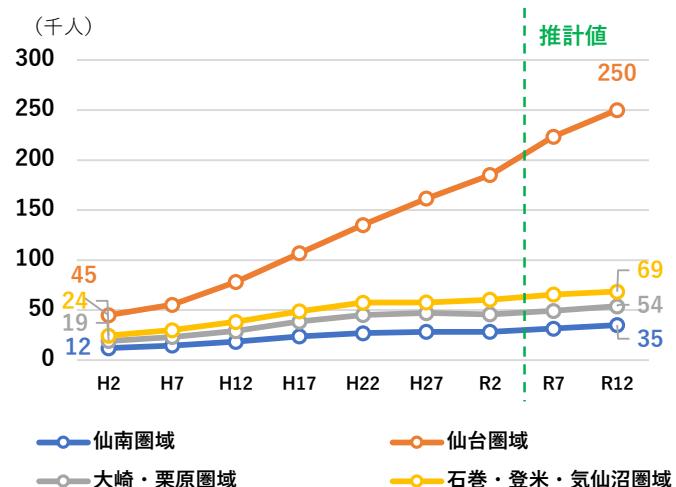


図 圏域別の75歳以上人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

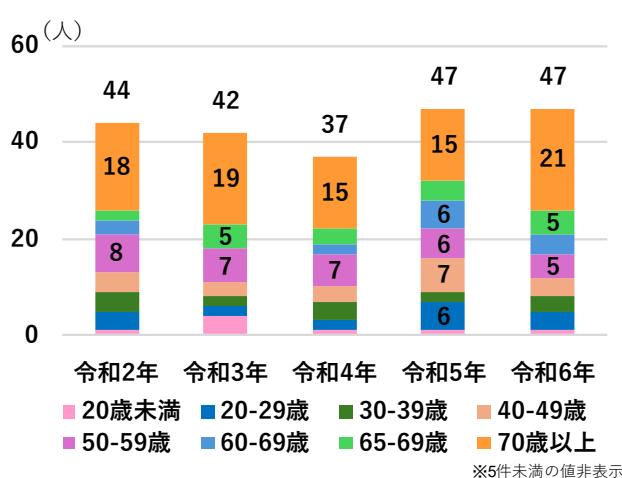


図 年齢別死亡事故の推移

出典：宮城県警察 HP

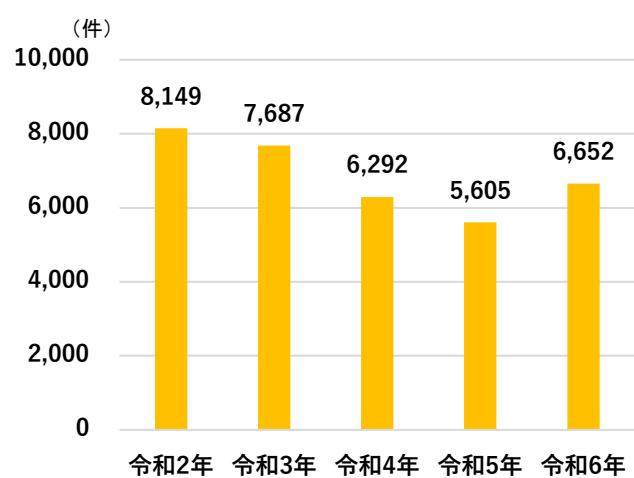


図 運転免許自主返納(申請取消)件数の推移

出典：宮城県警察 HP (各年12月末)

### 課題3: 深刻な交通事業者の人材不足に対する早急な対応

全国的に交通事業者の人材不足が慢性的な課題となっており、本県においても運転士不足によるサービスの見直しや縮小が相次いで発生するなど、喫緊の課題となっています。

特にバス事業者の人材不足が深刻であり、現在のサービス水準（路線数、便数など）の維持に必要な運転士数に対して既に215人（約8%）の運転士が不足しており、高齢化の進展により、今後さらに人材確保が困難になることが予見されます。

既に路線バスでは路線の休廃止や運行便数の削減など、サービスの縮小が各所で進められており、県民生活にも影響を及ぼす状況となっています。このため、人材不足の課題は、まさに「待ったなし」の状況にあります。

一方、人口減少による移動需要の減少や、自家用車を中心としたライフスタイルへの変化を背景として、地域公共交通の利用者は減少傾向にあります。そのため、現在のサービス水準が必ずしも「最適解」であるとは限らず、各地域の状況に応じて適切なサービス水準への見直しを行い、効率性・持続性を向上させることが必要です。

また、通勤・通学需要がピークとなる朝や夕方の時間帯に多くのバスが運行されており、ピーク時における運転士の確保が課題となることから、時差通勤などによる移動需要の分散といった社会全体での取組も重要です。

さらに、地域公共交通サービスを将来的に維持・確保するためには、ICT技術を活用した省人化や、地域公共交通以外の他分野との連携による供給量の確保などの対策も検討する必要があります。

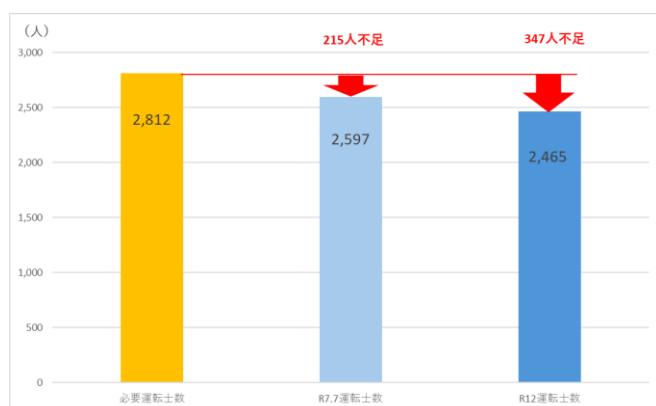


図 バスの運転士数(現状・見込み)

出典：宮城県バス協会調査（R7.7）  
※協会員80社中73社からの回答結果に基づき作成  
※令和12年度の推計値は、令和元年度から6年度までの新規採用者数及び退職者数を参考に試算

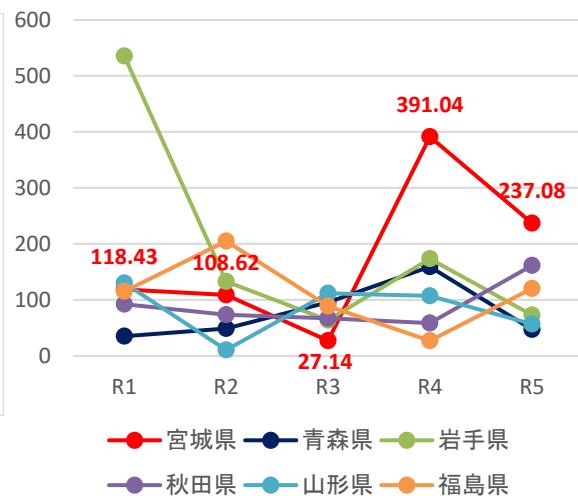


図 乗合バスの路線廃止状況の推移

出典：東北運輸局 運輸要覧  
※数値は、当年度の廃止届出日を基準とした路線廃止キロ数。

## 課題4: 地域公共交通の情報面でのシームレスな環境整備

本県を訪れる観光客数は、コロナ禍の影響により令和元年から令和2年にかけて大幅に減少しましたが、その後回復傾向にあり、令和5年度にはコロナ禍以前の数値を上回り、過去最高の68,236千人となっています。

多くの観光客は、目的地までの移動手段を調べる際に、スマートフォンなどで経路検索サービスを利用することが多く、特にGoogleマップは世界的なコンテンツとして外国人観光客にも広く利用されています。

県内の地域公共交通では、民間事業者を中心に各社の路線のデータ化（GTFSデータ化）が進められており、路線バスを運行する8社中8社（100%）がGoogleマップでの検索に対応しています。一方、市町村が運行するコミュニティバス等の検索可能数は28市町中7市町（25.0%）にとどまっており、少ない状況にあります。

観光地などの目的地に対して鉄道・バス等の二次交通が整備されていたとしても、それが情報として検索可能な状態になっていなければ、「運行していないことと同義」と言えます。

このため、交通事業者及び各自治体の全ての地域公共交通において、経路検索が可能な状態とし、情報面でもシームレスな環境整備を進めることが必要です。

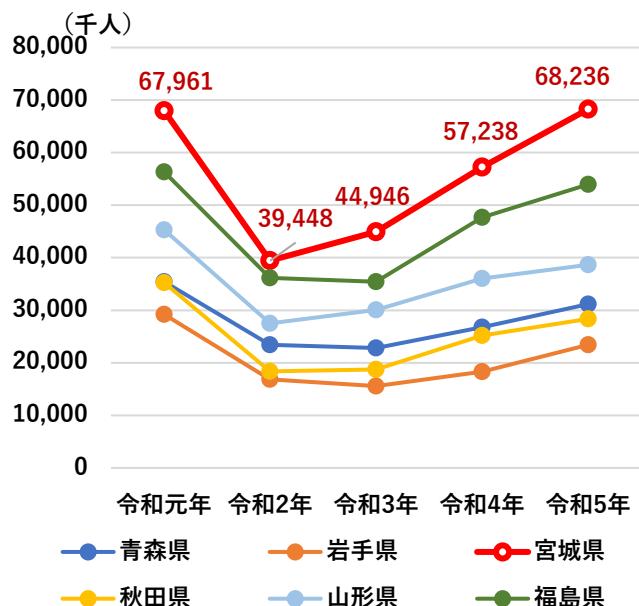


図 東北6県の観光入り込み客数の推移

出典：青森県観光入込客統計、岩手県観光統計概要、  
宮城県観光統計概要、秋田県観光統計、山形  
県観光者数調査、福島県観光入込客数状況

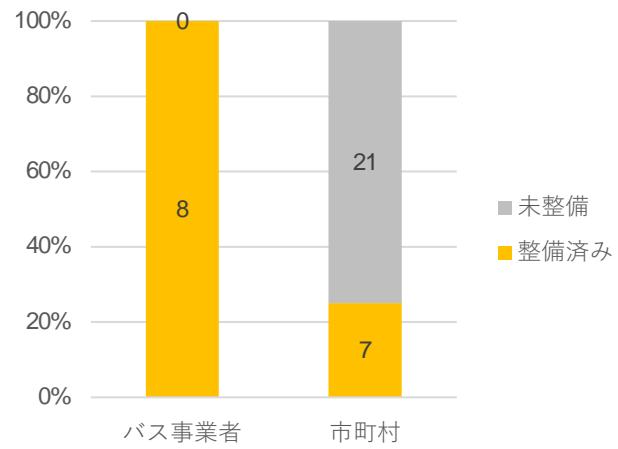


図 Google マップの検索可能数

出典：県調べ（R7.10月時点）

## 課題5：地域公共交通データの整備及び地域公共交通計画の策定を通じた政策立案・施策の推進

本県では地域公共交通におけるGTFSデータの整備が遅れしており、データの公表（オープンデータ化）についても他県と比較して十分とは言えない状況にあります。

GTFSデータを整備することで、GIS（地理情報システム）を用いて路線図や運行本数などの地域公共交通データと、人口分布状況や施設立地状況などの地域情報を組み合わせて表示でき、地域の状況を可視化することで課題を把握しやすくなることが期待されます。逆に、データ整備が進まない場合、交通事業者と行政など関係者間での問題意識の共有が進みにくくなることが懸念されます。

また、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、自治体における地域公共交通計画の策定は努力義務とされています。しかし、県内では35市町村のうち17市町村が計画を未策定であり、地域公共交通に対する取組にはばらつきがあります。

地域公共交通計画が未策定であることにより、行政・事業者・他分野間での計画を中心とした「対話」がしにくく、コミュニケーション不足から連携が不十分になることが懸念されます。

このため、データの整備や計画の策定を通じて各地域が抱える問題・課題を明らかにし、それをもとに関係者間での対話を促進するとともに、関係者が密に連携した政策立案や施策を推進することが必要です。

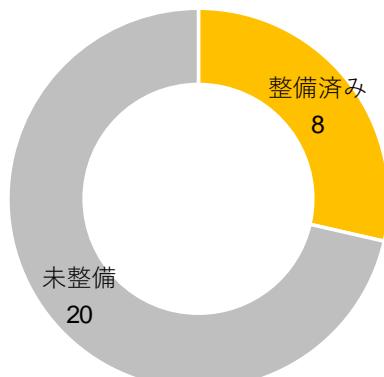


図 県内市町村のGTFSデータ整備状況

出典：県調べ（R7.10月時点）  
※市町村営の定路線の移動サービスを運行する28市町村が対象

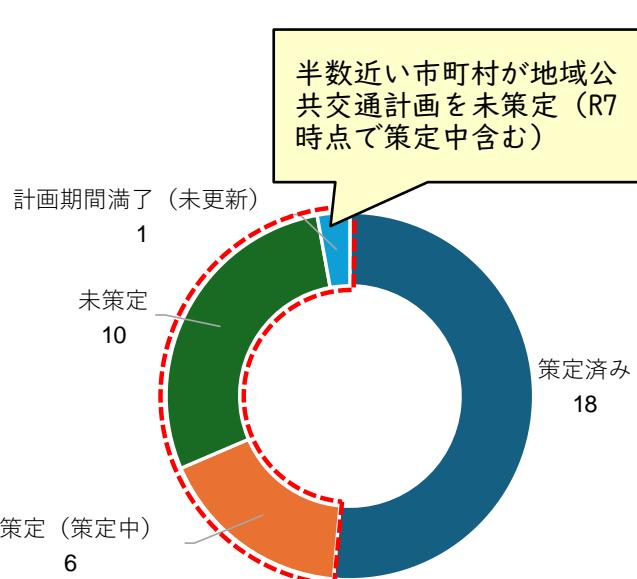


図 県内市町村の地域公共交通計画策定状況

出典：R7市町村アンケート調査

### ■GTFSデータについて

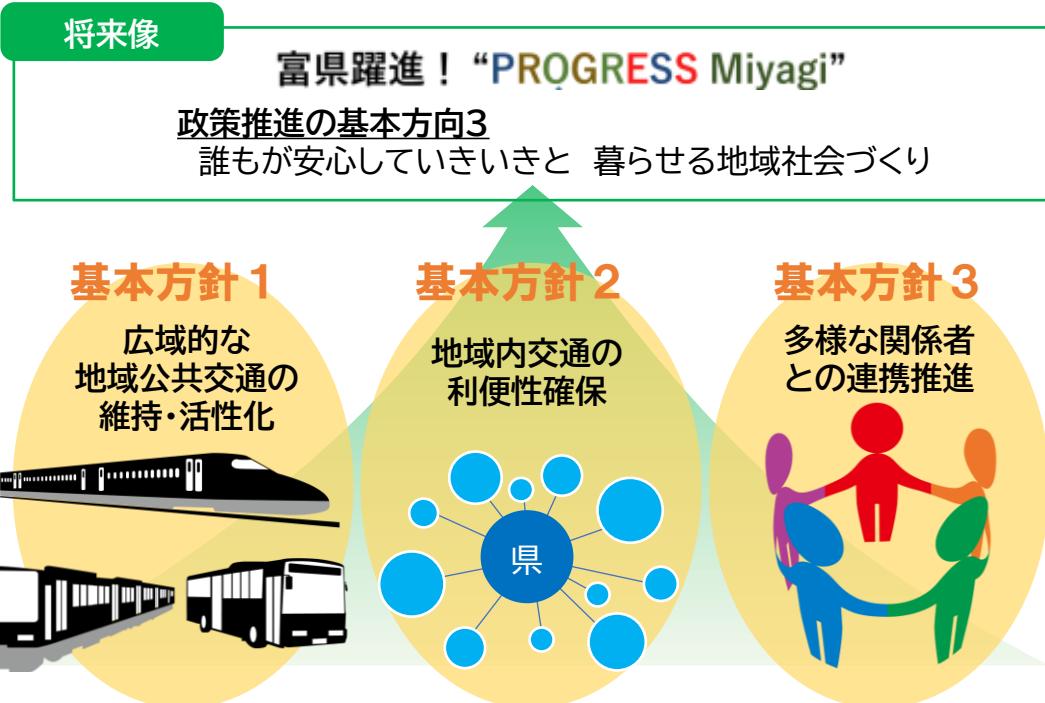
- GTFSデータとは、国内における標準的なバス情報のフォーマットであり、経路検索アプリやサイトに登録する際のデータ形式の一つです。
- GTFSデータを作成することで、Googleマップをはじめとした地図・経路検索サービスにバスなどの経路やダイヤ情報を掲載でき、経路検索時に移動手段の一つとして表示可能になります。
- また、GTFSデータを作成することで、デジタルサイネージへの時刻表掲示や、バスロケーションシステムへの反映など、さまざまな機能改善にも期待できます。

## 第3章 基本的な方針

### 1. 将来像の実現に向けた基本的な方針

#### (1) 基本的な方針

本県の地域公共交通が目指すべき将来像の実現に向けて、三つの基本的な方針を示します。



#### 方針1 広域的な地域公共交通の維持・活性化

広域的な路線バスについては、県民人口の減少により通学・通勤利用者の減少が予見される中、担い手不足等によるサービス供給の制約も顕在化しています。こうした状況を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、限られた経営資源の最適化を目指します。

また、県境を越えた広域的な移動を支える地域鉄道やローカル線についても、人口減少による利用者数の減少など厳しい局面が続いている。しかし、通勤・通学や観光・交流を支える上で、その定時性・速達性により、地域にとって不可欠な交通手段であることから、利用促進を図るとともに、国、沿線自治体、交通事業者などと連携し適切な維持・確保を目指します。

#### 方針2 地域内交通の利便性確保

市町村が担う地域内交通は、人口減少に伴い需要密度が低下しており、運行効率の悪化や財政的な制約などによりサービスレベルの維持が課題となっています。

こうした状況を踏まえ、県では、地域の実情にあわせて交通サービスを最適化できるよう、交通政策の立案に必要なモビリティデータの集約・分析や研修機会の提供など、広域自治体ならではの支援を行っていきます。

#### 方針3 多様な関係者との連携推進

公共交通の関係者（利用者、地域、交通事業者、行政）や観光、福祉、商工、教育などの他分野の関係者と情報交換を行い、的確なニーズの把握に努めるとともに、関係者と連携して地域の交通資源の有効活用を促します。

## (2) 地域公共交通の将来ネットワークイメージ

基本的な方針に基づき計画を推進することで、下図に示す広域路線（原則として市町村域を跨ぐ路線）将来ネットワークを維持・確保します。

本計画では、鉄道・高速バス・路線バス※（民営・市町村営）において、各路線のサービス水準を踏まえ、「主要幹線」「幹線」「特定目的線」の三つに分類し、それぞれの役割に応じたサービス水準の維持・確保を目指します。

ここでは、「主要幹線」及び「幹線」のイメージを表示することとし、運行本数が一定数に満たない「特定目的線」の表記や、各線の具体的な位置付け、目指す地域公共交通のサービス品質については、「2. 本計画の目標」に示します。

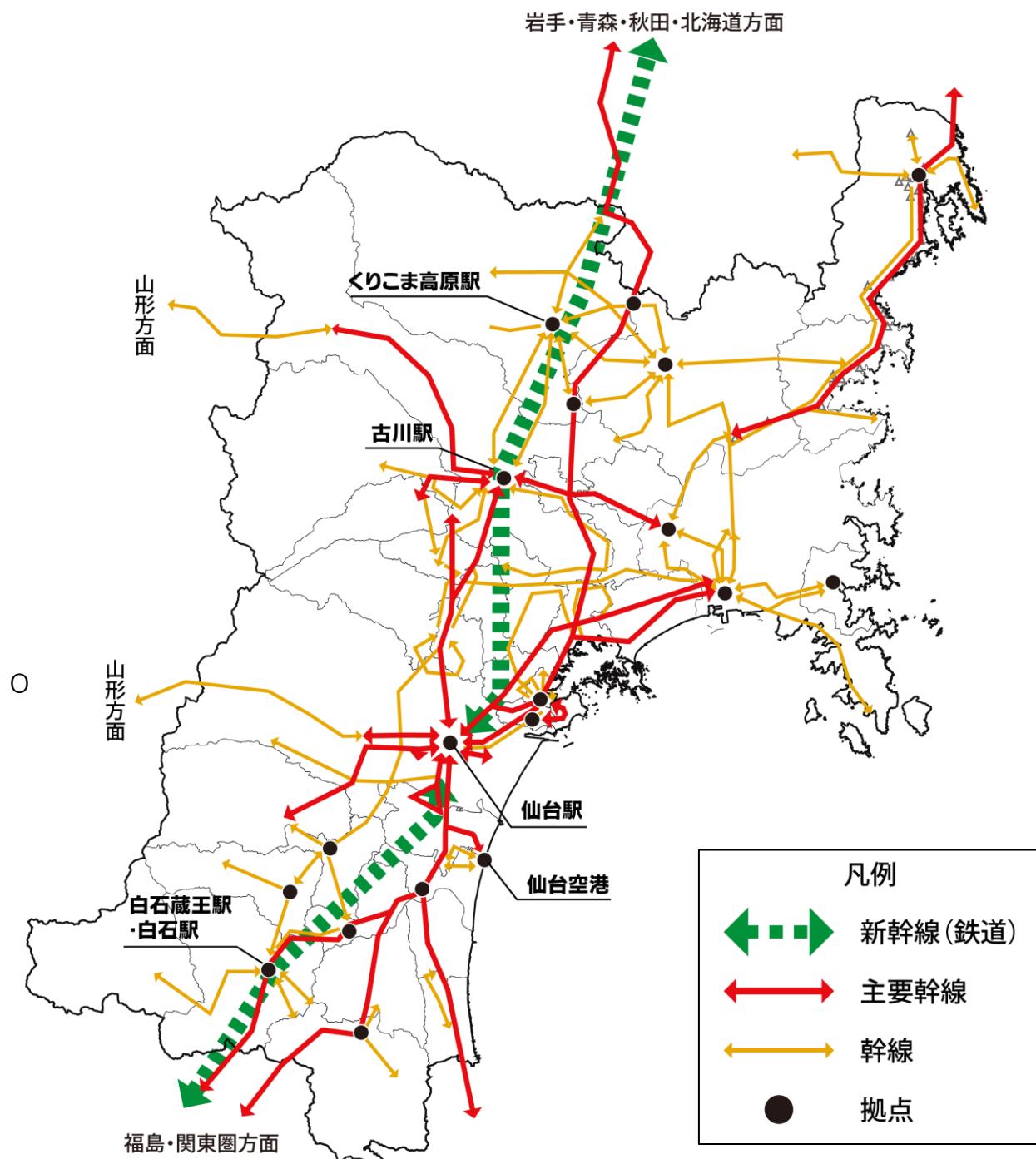


図 将来ネットワークイメージ

### (3)地域公共交通の関係者の役割

基本的な方針に示したとおり、地域公共交通に関する関係者（利用者、地域、交通事業者、行政）や、他分野の関係者と密に連携を図りながら、計画を推進することが重要です。ここでは各関係者に期待する役割について示します。

宮城県	<ul style="list-style-type: none"><li>複数の市町村に跨る鉄道、幹線バス等について、主体的にマネジメントを行うとともに、国と連携しながら財政支援を実施する。</li><li>県内市町村に対して、牽引・伴走型の支援を実施する。<ul style="list-style-type: none"><li>○連携推進の場の提供</li><li>○交通人材の育成</li><li>○モビリティデータの集約・分析支援の実施</li><li>○実証運行等への財政的支援</li></ul></li></ul>
行政 国	<ul style="list-style-type: none"><li>各種補助制度や交付税措置により、市町村及び交通事業者が地域公共交通サービスを維持・発展させるための財政基盤を整備する。</li><li>優良事例の紹介や研修機会の提供など、技術支援を県、市町村及び交通事業者に対して実施する。</li><li>基礎的なモビリティデータ（国土数値情報等）の整備を推進する。</li><li>国としての立場から、地域の実情に合わせた既存制度の見直しを行い、地域公共交通の円滑化や安全の確保を図る。</li></ul>
市町村	<p>※行政として</p> <ul style="list-style-type: none"><li>国・県・交通事業者と連携しながら、広域交通の維持・発展に関する取組に参画するとともに、「まちづくり」と合わせて自市町村内の地域公共交通について主体的にマネジメントを行う。</li></ul>
交通 事業者 交通事 業者	<p>※交通事業者として</p> <ul style="list-style-type: none"><li>民間交通事業者の提供する地域公共交通サービスと調和を図りながら、地域公共交通サービスを提供する。</li></ul>
地域等 地域・ 住民	<ul style="list-style-type: none"><li>県や市町村の取組を踏まえ、利用者の立場から地域公共交通に関心を持ち、「自分ごと」としての意識を高める。</li><li>地域公共交通の改善に関するアイディアを発信し、行政と連携した取組を進める。</li></ul>

図 地域公共交通の関係者の役割

## 2. 本計画の目標

### (1) 本計画の目標

地域公共交通の課題及び基本的な方針を踏まえ、本計画期間中に達成を目指す目標を設定します。

#### 目標1: 地域公共交通の最適化

県をはじめ、国や市町村、交通事業者、地域住民などのステークホルダーが知恵を出し合い、地域の実情に即した、地域にとって望ましい地域公共交通の形への再編・見直しを進め、地域公共交通の最適化と持続性の向上を図ります。

#### 目標2: サービス提供体制の安定化

関係者が連携して人材確保・育成の基盤を整備するとともに、分野横断的な連携による効率化や、関係者間の協議体制の構築を進め、地域公共交通サービスの提供体制の安定化を図ります。

#### 目標3: DX 活用による交通サービスの効率化

地域公共交通に関わるさまざまなデータの作成・分析や、新技術の研究・導入を通じて、DXを推進し、それらを有効かつ柔軟にサービスに活用することで、地域公共交通サービスの効率化を図ります。

#### 目指すべき将来像

誰もが安心していきいきと暮らせる地域社会づくり

#### 基本的な方針

- 方針1 広域的な地域公共交通の維持・活性化
- 方針2 地域内交通の利便性確保
- 方針3 多様な関係者との連携推進

#### 地域公共交通の課題

住民生活を支える広域的な地域公共交通の適切な維持・確保

移動に制約を抱える高齢者の移動手段の確保

深刻な交通事業者的人材不足に対する早急な対応

地域公共交通の情報面でのシームレスな環境整備

地域公共交通データの整備及び地域公共交通計画の策定を通じた政策立案・施策の推進

#### 本計画の目標・指標

##### 目標1: 地域公共交通の最適化

- 指標①: 地域間幹線系統の収支率
- 指標②: 公共交通で接続する市町村組数
- 指標③: 公共交通利用者数
- 指標④: 地域公共交通計画の策定市町村数

##### 目標2: サービス提供体制の安定化

- 指標①: バス事業者の運転士数

##### 目標3: DX 活用による交通サービスの効率化

- 指標①: GTFS データ整備市町村数
- 指標②: Google マップ掲載事業者・市町村数

図 本計画の目標と課題の対応状況

## (2)目標の達成状況を確認する指標・数値目標

前項で示した目標の達成状況を確認する指標について、計画期間中の達成を目指す数値目標を設定します。

なお、本計画で設定する指標は、いずれも毎年度データの取得・確認が可能な内容であるため、適宜データを取得・整理し、その進捗状況を確認するなどのモニタリングを実施します。

表 指標・数値目標

目標	指標	現況値	目標値
目標1	指標①:地域間幹線系統の収支率	46.6% (R7 バス事業年度)	52.6% (R13 バス事業年度)
	指標②:公共交通で接続する市町村組数	65 組 (R7.10 時点)	65 組 (R13.10 時点)
	指標③:公共交通利用者数	262,110 千人 (R5 年度)	280,130 千人 (R12 年度)
	指標④:地域公共交通計画の策定市町村数	51.4% (R7.10 時点)	100% (R13.10 時点)
目標2	指標①:バス事業者の運転士数	2,597 人 (R7.7 時点)	2,553 人以上 (R12 年度)
目標3	指標①:GTFS データ整備市町村数	28.6% (R7 年度)	100% (R13 年度)
	指標②:Google マップ掲載事業者・市町村数	40.0% (R7 年度)	100% (R13 年度)

※目標指標については、計画の見直しを実施する R13.10 月に調査可能な数値とする。

## ●目標1・指標①:地域間幹線系統の収支率

項目	内容
指標の概要	県内を運行する地域間幹線系統（国庫補助系統）について、生産性向上の取組を関係者協働の上実施しており、その取組効果について収支率により評価します。
算出方法	地域間幹線系統に係る各社の「運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表」に掲載されている各系統の経常収益及び経常費用をもとに、「経常収益／経常費用＝収支率」の計算式で算出します。
目標の設定	国補助要綱等に基づき、毎年収支率を1%改善することを目標として設定します。 【想定シナリオ】 ・経常費用については、直近5カ年（令和3～7年度）の傾向から、年間4.1%ずつ増加することを想定しており、収支率を1%ずつ改善させるには、経常収益を毎年6.2%ずつ増加させる必要がある。
目標値	目標値（令和13バス事業年度）：52.6% ※現況値（令和7バス事業年度）：46.6%
サブ指標	【サブ①】地域間幹線系統全体の利用者数 目標値（令和13バス事業年度）：888,776～1,275,801人 ※現況値（令和7バス事業年度）：888,776人 【サブ②】地域間幹線系統への公的負担額 目標値（令和13バス事業年度）：国庫補助金に相当する額

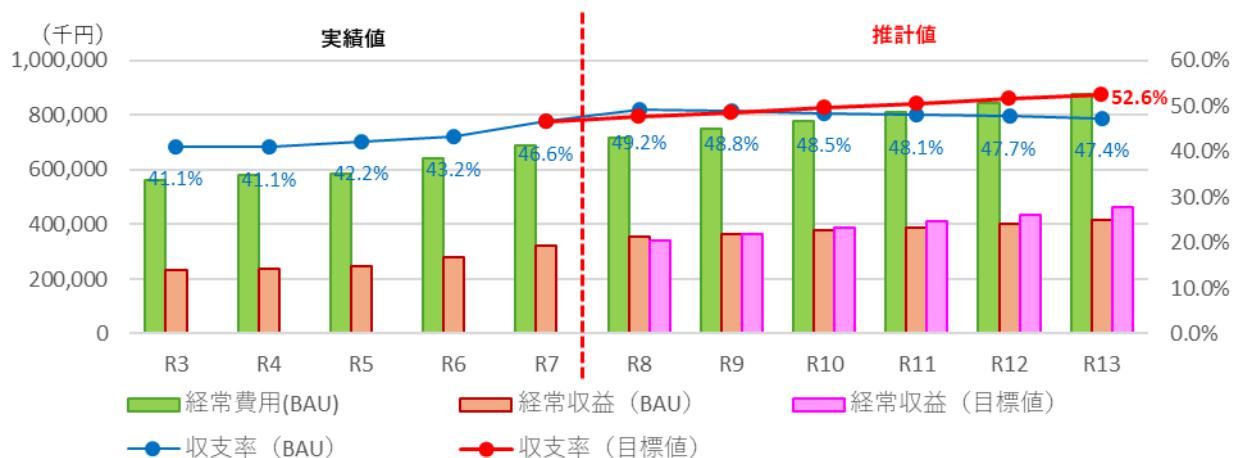


図 対象系統「平均」の経常費用・経常収益・収支率の推移(BAU・目標値)

※BAU (Business As Usual) : 対策を行わずに現状のまま推移した場合のこと

目標値に示す収支率（52.6%）を達成するためには、大幅な利用者増（387,025人増）又は一人当たり平均運賃の向上（157.8円／人）が必要になります。

表 対象系統合計の経常費用・経常収益

項目	現在値 (R7)			目標値 (R13)		
	経常費用 (円)	経常収益 (円)	利用者数 (人)	経常費用 (円)	経常収益 (円)	必要利用者数 (人)
総額・総数	691,085,120	322,178,428		879,227,387	462,473,606	
(利用者1人当たり)	777.6	362.5	888,776	689.2	362.5	1,275,801
				760.5	400.0	1,156,184
				950.6	500.0	924,947
				989.3	520.3	888,776

●目標1・指標②:公共交通で接続する市町村組数

項目	内容
指標の概要	広域的な移動手段の確保状況を評価するため、市町村間を跨ぐ鉄道、BRT、バス等により接続されている市町村の組み合わせの数を評価します。
算出方法	市町村間を跨ぐ広域的な路線バスを整理し、その組み合わせを集計する。なお、同一市町村間を複数の路線が運行する場合であっても、その組み合わせ数は「1」としてカウントします。
目標の設定	広域的な路線バスの最適化を図りつつ、適切に維持・確保を図り、県民の移動手段確保のため、現行の組み合わせ数を「維持」することを目標とします。
目標値	目標値（令和13.10時点）: 65組 ※現況値（令和7.10時点）: 65組

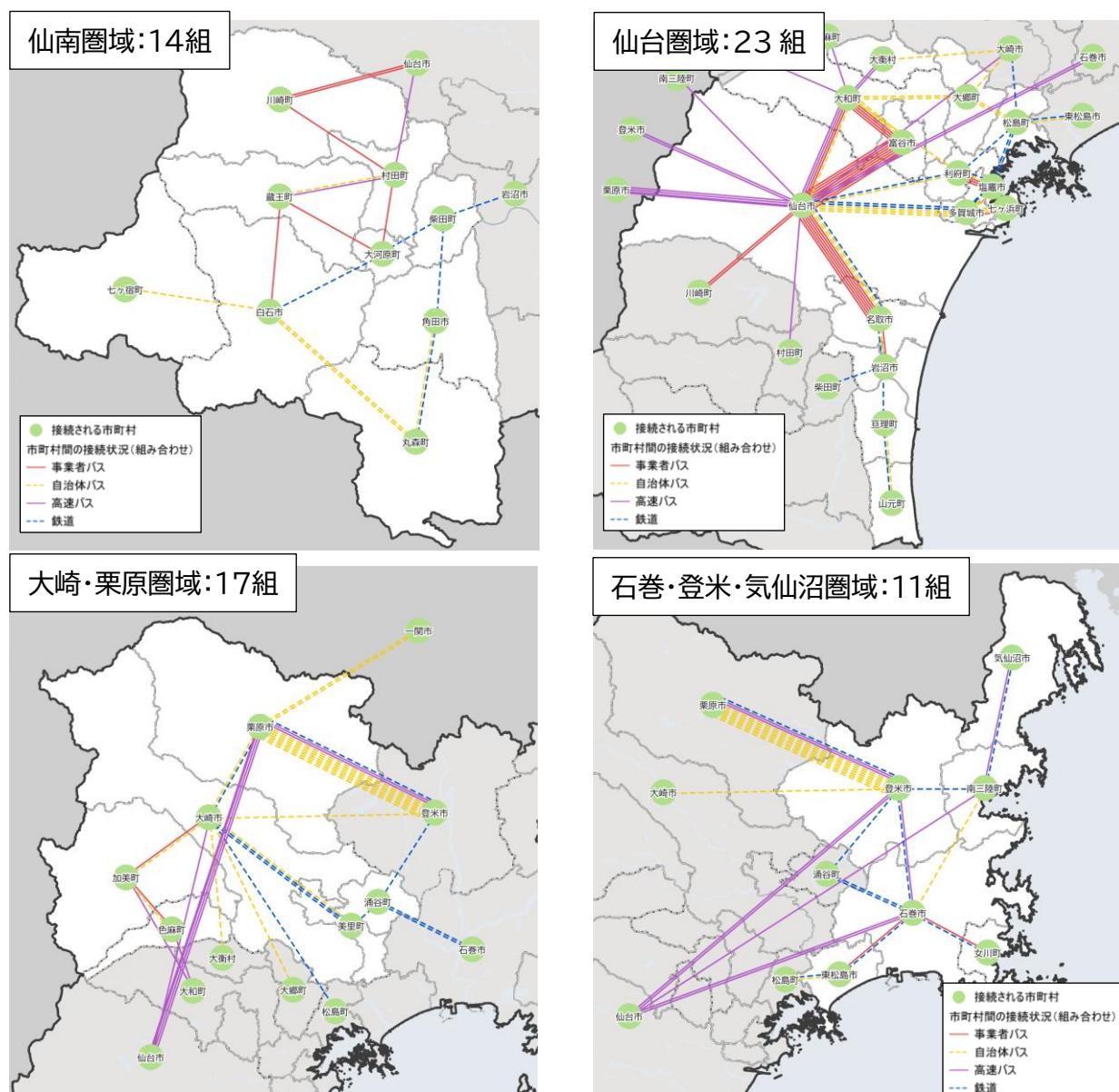


図 市町村を跨ぐ路線バスの組み合わせ数(図上では路線数を表示) ※令和7年度時点

## ●目標1・指標③：公共交通利用者数

項目	内容
指標の概要	県内における地域公共交通の利便性・効率性を維持・向上することにより、人口減少下においても総移動量が確保され地域経済活動が活発化しているか総合的に判断するため、県内を発着する旅客輸送サービスの輸送人員により評価します。
算出方法	国が整理・公表する「旅客地域流動調査」の結果をもとに、宮城県発・着の旅客人員を集計します。(宮城県発・他県着、及び他県発宮城県着の数値に関しては集計対象外とする)
目標の設定	観光利用との連携促進等により、コロナ禍前（令和元年）の数値まで増加させることを目標とします。 ※コロナ禍後は平常時への回復基調を含めた増加率であるため、通常の増加率とは異なるものと考えられます。
目標値	目標値（令和12年度）：280,130千人 ※現況値（令和5年度）：262,110千人

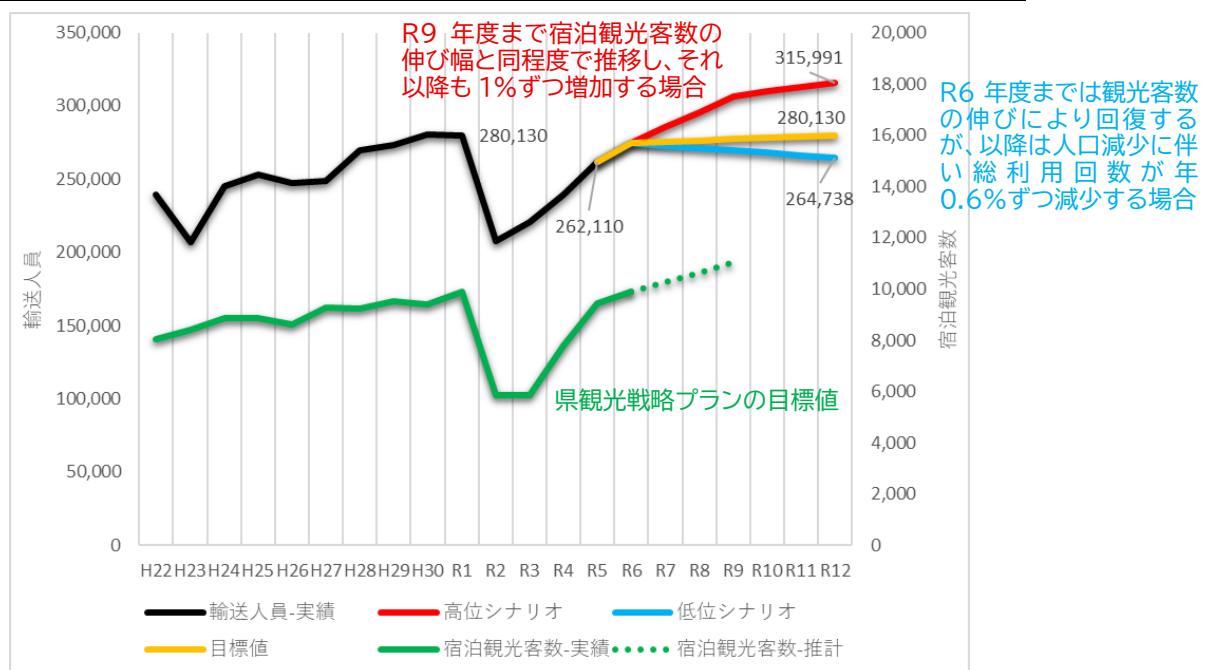


図 宮城県発着の旅客輸送人員の現況推移・将来推計値

出典：旅客地域流動調査（現況値）  
※推計値は現況値をもとに作成

## ●目標1・指標④：地域公共交通計画の策定市町村数

項目	内容
指標の概要	県内の市町村において、地域公共交通に対する明確な方針及び具体的な施策の実施を行い、階層ごとの確実なサービス提供を確保するため、市町村における地域公共交通計画の策定割合を評価します。
算出方法	市町村における、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画の策定状況を確認・整理します。
目標の設定	全ての市町村において、地域公共交通に関する方針及び具体的な施策を設定・実施することを目指し、策定率100%を目標とします。
目標値	目標値（令和12年度）：100%（35/35市町村） ※現況値（令和7.10時点）：51.4%（18/35市町村）

## ●目標2・指標①：バス事業者の運転士数

項目	内容
指標の概要	地域公共交通サービスの安定的な供給体制が確保されているか評価するため、バス事業者の運転士数を評価します。
算出方法	宮城県バス協会が令和7年度に実施した協会員の各社に対する調査結果をもとに、各社の運転士数を整理します。 ※現況値は協会員80社中73社からの回答結果によるもの。
目標の設定	県全体の生産年齢人口の推移と同程度まで減少幅を抑制することを目指します。このため、令和12年度までに、令和元年度比で92.7%の人員が確保されていることを目指します。 また、令和7年度時点の必要運転士とのギャップについては、生産性向上を図ることにより解決することを目指します。
目標値	目標値（令和12年度）：2,553人以上 ※現況値（令和7.7時点）：2,597人

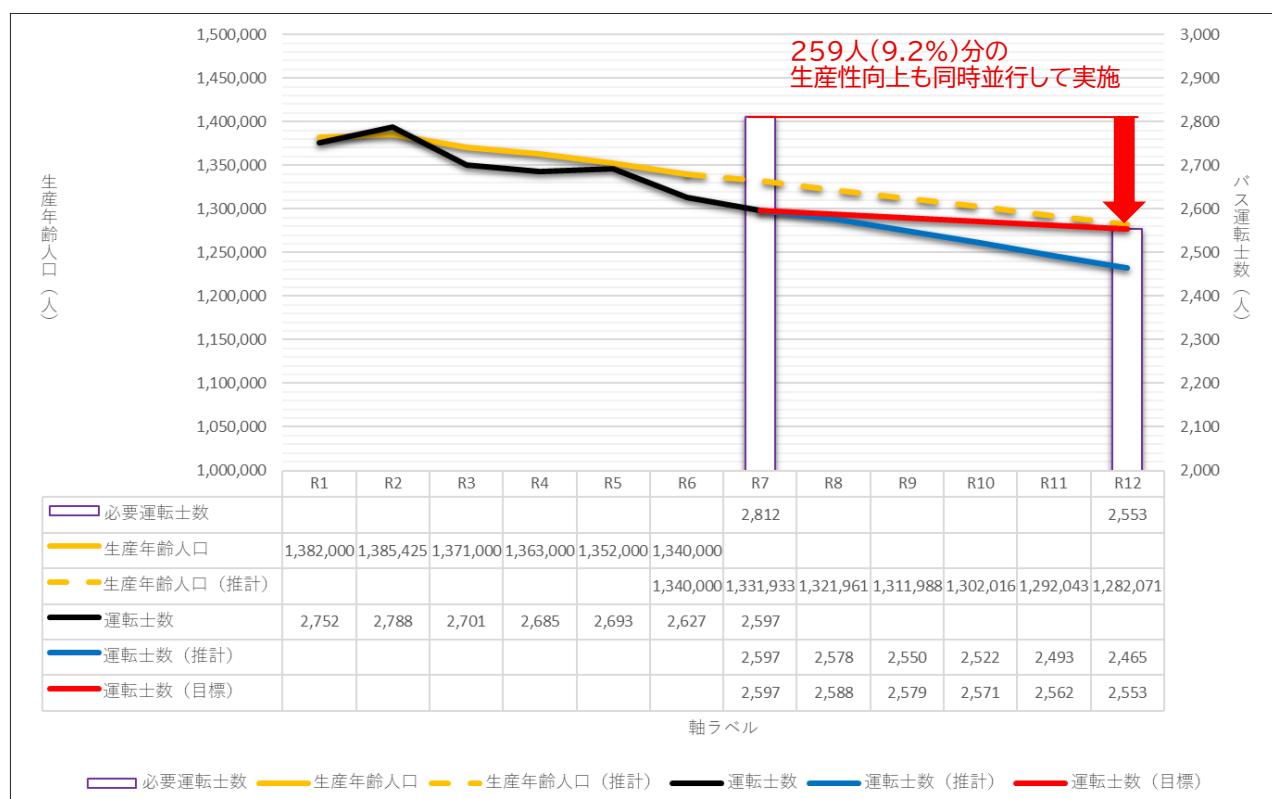


表 バス事業者の運転士数(実績値・推計値)

●目標3・指標①:GTFS データ整備市町村数

項目	内容
<b>指標の概要</b>	地域公共交通の運行情報の発信強化や、データを用いた地域公共交通の分析・検証等の推進状況を測るものとして、GTFS データの整備市町村数を評価します。
<b>算出方法</b>	市町村への照会をもとにして、GTFS データの整備状況について整理します。市町村営の定路線の地域公共交通を有する市町村（28 市町村）を母数とし、そのうち GTFS データを整備している割合を算出します。
<b>目標の設定</b>	地域公共交通の情報発信強化及びデータ利活用の推進を目指し、全ての市町村での作成（整備率 100%）を目標とします。
<b>目標値</b>	目標値（令和 13 年度）：100% ※現況値（令和 7 年度）：28.6%（8/28 市町村）

●目標3・指標②:Google マップ掲載事業者・市町村数

項目	内容
<b>指標の概要</b>	県民、及び観光・ビジネス等の来訪者に対して、地域公共交通の運行情報を適切な発信状況を測るものとして、Google マップ掲載事業者・市町村数により評価します。
<b>算出方法</b>	市町村及びバス事業者への照会をもとにして、Google マップの掲載状況について整理します。
<b>目標の設定</b>	地域公共交通の情報発信強化を目指し、全ての事業者及び市町村での作成（整備率 100%）を目標とします。市町村営の定路線の地域公共交通を有する市町村及びバス事業者（7 社）を母数とし、そのうち Google マップに掲載されている割合を算出します。
<b>目標値</b>	目標値（令和 13 年度）：100% ※現況値（令和 7 年度）：40.0%（14/35 市町村・バス事業者）

### (3) 目指す地域公共交通のサービス品質

本項目では、現在の地域公共交通が担っている機能を県民目線で分かりやすく整理した上で、各地域公共交通が維持・確保を目指すサービス品質（重要施設へのアクセス性、サービス量（運行本数））について、圏域ごとに示します。

#### 【重要施設へのアクセス性】

特に自家用車を利用できない高校生や高齢者等、県外・国外からの観光客などが利用する施設へのアクセス性を維持することを目標として設定しています。

項目	維持・確保を目指す移動
通学 (高校生)	公共交通等を利用して、特に広域的な移動が見込まれる圏域内の地域進学重点校等へ通学できる。
通院 (高齢者等)	公共交通等を利用して、圏域内の中核的な医療機関(地域医療支援病院等)へ通院できる。
観光・ビジネス (観光・ビジネス客)	公共交通等を利用して、圏域内の主要な観光地等へ移動できる。

※高齢者の買い物については、通院時に合わせて行うケースを想定し、本項目では「通院に関するアクセス性」が確保されているかどうかを基準として評価します。

※ビジネス客については、対象となる重要施設を特定することが困難であるため、観光客と同程度のアクセス性を確保することを目指します。

#### 【サービス量（運行本数）】

	主要幹線	幹線	特定目的線
維持・確保 のイメージ	(品質確保) <ul style="list-style-type: none"> <li>・原則として1時間に1往復以上の運行本数を確保し、利便性が高く幅広い目的で利用される路線。</li> <li>・「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」構想を推進するうえで、居住誘導を担う交通軸としてのポテンシャルを持ち、一定のサービス量を維持することを目指す。</li> </ul>	(機能確保) <ul style="list-style-type: none"> <li>・原則として1日に3往復以上の運行本数があり、利用ピークの異なる複数の目的で利用可能な路線。</li> <li>・利用目的に応じて使いやすいダイヤが設定され、必要な機能が確保されていることを目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定の目的に対応したダイヤが設定されており、当該目的に対する機能が確保されていることを目指す。</li> </ul>

※仙台圏域においては、他圏域と比べ突出した交通需要に応える必要があることから、主要幹線をAとBに分け、Aについてはより充実したサービス量を目指す。

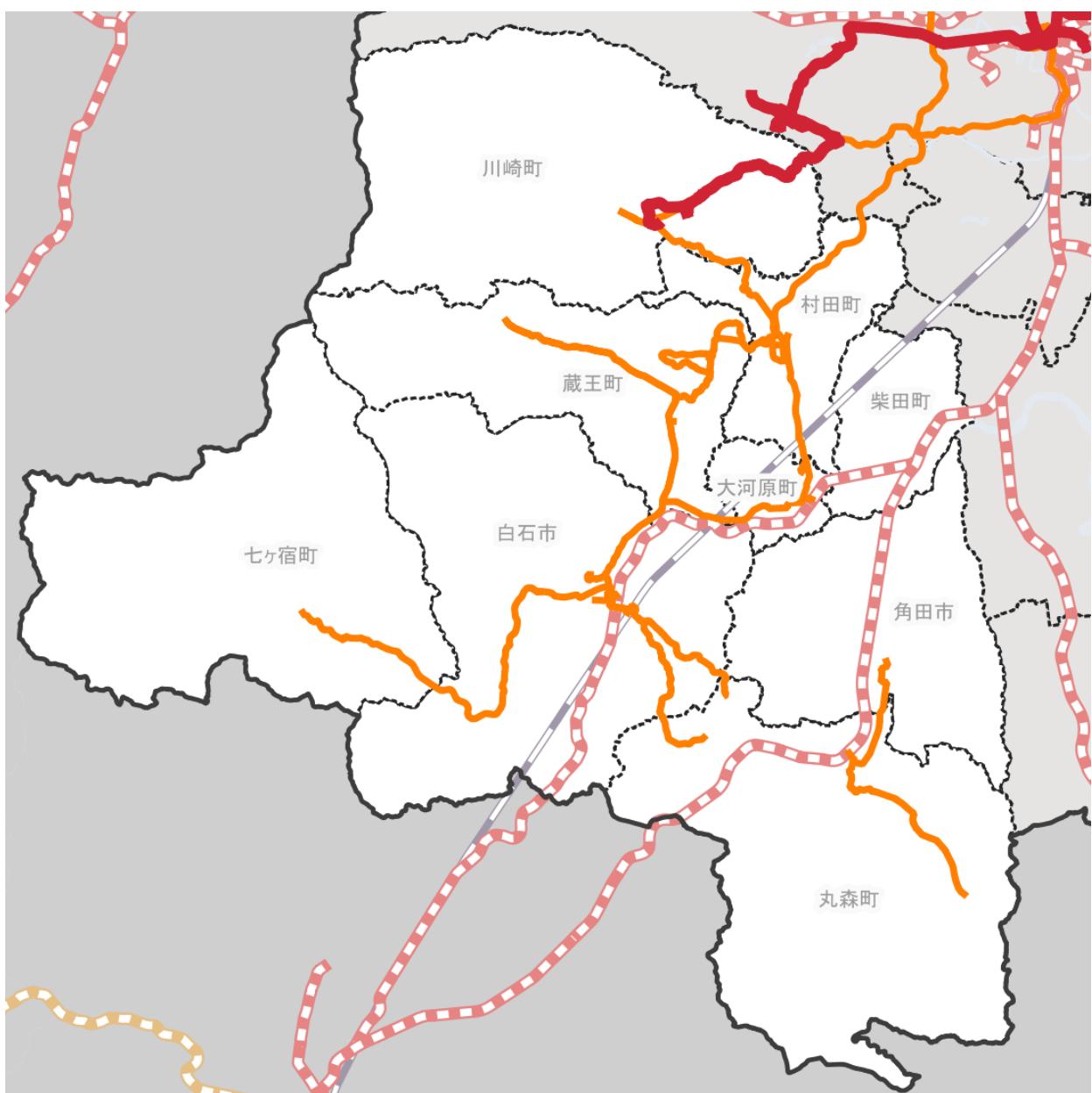
#### <路線再編等に対する考え方>

- 計画期間中に社会情勢の変化や重要施設の移転等により、路線再編等を行う場合には、既存路線が有していた機能性が維持されているかどうかについて、年度ごとに評価・検証を行い、その結果を適宜計画へ反映することとします。

## ①仙南圏域

表 仙南圏域の目指す地域公共交通のサービス品質

大項目	小項目	主要幹線	幹線	特定目的線
基本的な考え方	通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>白石高校、角田高校などの圏域内の地域進学重点校に加え、仙台市内の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>下校時には複数の便があり、部活動や塾通い等の後でも帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>下校時には、複数の便があり、帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の高校へ朝8時頃までに通学できる。</li> <li>下校時の便は限られるが、帰宅できる。</li> </ul>
	通院・買い物	<ul style="list-style-type: none"> <li>みやぎ県南中核病院、公立刈田総合病院などの地域医療支援病院等へ朝の時間帯に通院し、昼の時間帯に帰宅できる。</li> <li>仙台市内の病院にも通院し、その後、買い物等を済ませた上で帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の病院へ朝の時間帯に通院し、帰宅できる。(帰宅時間帯の指定なし)</li> <li>主要幹線に乗り継ぎを行い、仙台市内の主要病院へ通院し、帰宅できる。(時間帯の指定なし)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の特定の病院へ通院し、帰宅できる。(時間帯の指定なし)</li> </ul>
	観光・ビジネス	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定頻度で運行しているため、遠刈田温泉、蔵王などの観光地への移動の基幹交通として利用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>待ち時間が長くなることもあるため、利用者はダイヤに合わせて計画を立てて行動する必要がある。</li> </ul>	※特に無し
サービス品質		<p>概ね6～19時は少なくとも、1時間当たり 1往復以上（平日・休日） ※13往復程度 ※主要幹線については、地域の利用実態に合わせて19時以降の運行の維持も目指す。</p>	<p>概ね6～19時は 1日当たり 3往復以上 13往復未満（平日）</p>	<p>概ね6～19時は 1日当たり 3往復未満（平日）</p>
該当路線		<p>鉄道：JR 東北本線（藤田～岩沼）、阿武隈急行線（富野～楢木） 路線バス：秋保・川崎仙台西部ライナー（タケヤ交通）</p>	<p>路線バス：白石遠刈田線、川崎線、大河原遠刈田線（ミヤコーバス）、秋保川崎線（宮城交通）、大張線、白角線（白石市）、永野線（蔵王町）、大内線（丸森町）、七ヶ宿白石線（七ヶ宿町） 高速バス：仙台～蔵王町線（宮城交通）</p>	※該当無し



#### 路線バスの位置づけ

- 主要幹線(13往復以上)
- 幹線(3往復以上13往復未満)
- - - 特定目的線(3往復未満)

#### 鉄道の位置づけ

- - - 主要幹線(13往復以上)
- - - 幹線(3往復以上13往復未満)
- - - 特定目的線(3往復未満)
- 新幹線

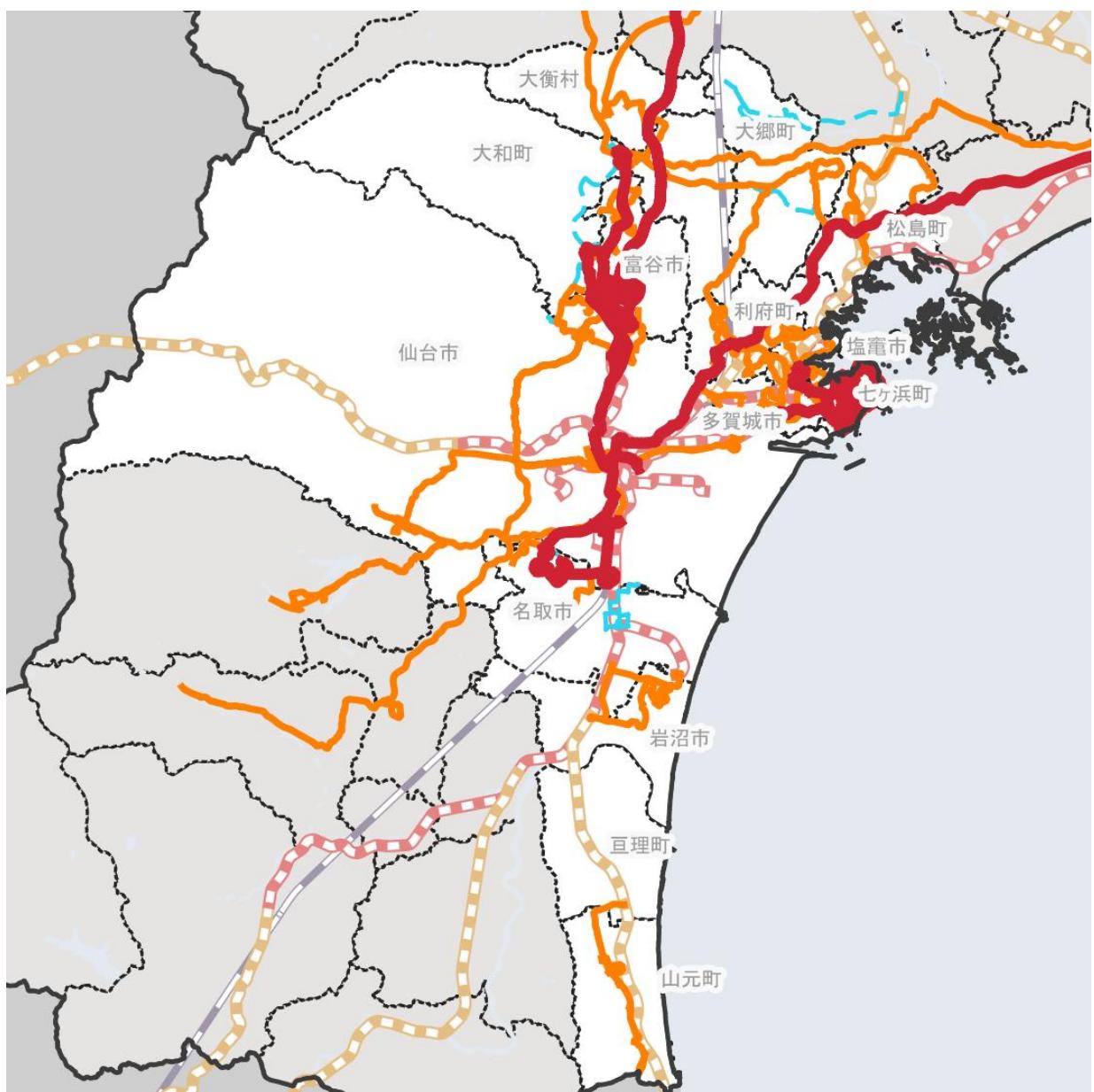
※一部の路線については系統違い(起終点等が異なるなど)により、設定する運行頻度を満たさない区間も存在します。

## ②仙台圏域

表 仙台圏域の目指す地域公共交通のサービス品質

大項目	小項目	主要幹線 A	主要幹線 B	幹線	特定目的線
基本的な考え方	通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>仙台市内の各高校や沿線の市町村の高校へ、朝8時頃までに登校できる。</li> <li>下校時には複数の便があり、部活動・塾通い等の後でも帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>仙台市内では、主要幹線や市内の公共交通（地下鉄・バス）に乗り継ぎを行い、市内の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>下校時には複数の便があり、帰宅できる。</li> <li>その他の市町村では、隣接市町村の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>下校時には、1～2便の選択肢があり、帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>下校時には1～2便の選択肢があり、帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>下校時の便は限られるが、帰宅できる。</li> </ul>
	通院・買い物	<ul style="list-style-type: none"> <li>仙台市内の主要病院（第二次救急医療機関：東北大学病院、仙台市立病院等）へ、市内の公共交通（地下鉄・バス）に乗り継ぎを行い、朝の時間帯に通院し、昼の時間帯に帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>仙台市内の病院へ、主要幹線や市内の公共交通（地下鉄・バス）に乗り継ぎを行い、午前中に通院し、昼の時間帯に帰宅できる。</li> <li>その他の市町村では、隣接市町村の病院へ朝の時間帯に通院し、帰宅できる。（帰宅時間帯の指定なし）</li> <li>広域連携軸に乗り継ぐことで、圏域内外の主要な病院へ通院し、帰宅できる。（時間帯の指定なし）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の病院へ通院し、帰宅できる。（時間帯の指定なし）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の特定の病院へ通院し、帰宅できる。（時間帯の指定なし）</li> </ul>
	観光・ビジネス	<ul style="list-style-type: none"> <li>多頻度で運行しているため、ダイヤを気にすることなく、仙台市内や圏域内の観光地へ平日・休日ともに移動できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定頻度で運行しているため、松島地域や秋保地域などの観光地への移動の基幹交通として利用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>待ち時間が長くなることもあるため、利用者はダイヤに合わせて計画を立てて行動する必要がある。</li> </ul>	*特に無し
サービス品質		<p>概ね6～21時は少なくとも、 1時間当たり 2往復以上(平日・休日) ※30往復程度 ※主要幹線については、地域の利用実態に合わせて21時以降の運行の維持も目指す。</p>	<p>概ね6～21時は少なくとも、 1時間当たり 1往復以上（平日・休日） ※15往復程度 ※主要幹線については、地域の利用実態に合わせて21時以降の運行の維持も目指す。</p>	<p>概ね6～19時は 1日当たり 3往復以上 15往復未満（平日）</p>	<p>概ね6～19時は 1日当たり 3往復未満（平日）</p>

大項目	小項目	主要幹線 A	主要幹線 B	幹線	特定目的線
該当路線		<p>鉄道：JR 東北本線（楢木～松島）、JR 仙石線（あおば通～石巻）、JR 仙山線（仙台～愛子）、仙台市地下鉄南北線※（富沢～泉中央）、仙台市地下鉄東西線※（八木山動物公園～荒井）、仙台空港線（仙台～仙台空港）</p> <p>路線バス：新富谷ガーデンシティ線（外回り）（宮城交通）</p> <p>※仙台市地下鉄については、仙台圏域における広域交通の基幹となっていることから、広域路線に含めている。</p>	<p>鉄道：JR 東北本線（松島～小牛田）、JR 東北本線・利府線（岩切～利府）、JR 仙山線（愛子～山寺）、JR 常磐線（新地～岩沼）</p> <p>路線バス：吉岡線（ミヤコーバス）ぐるりんこ（塩釜方面）、ぐるりんこ（多賀城方面）（ジャパン交通）、多賀城西部線（仙塩交通）、泉ヶ丘大富線、上桜木大清水線、上桜木大清水線（明石南三経由）、吉岡線（道下経由）、尚絅学院大線（新道西多賀経由）、尚絅学院大線（西中田経由）（宮城交通）</p> <p>高速バス：仙台～古川線（JR バス東北）、石巻～仙台線（宮城交通）</p>	<p>鉄道：東北本線・仙石東北ライン（塩竈～高城町）</p> <p>路線バス：利府線、ゴルフ場線、汐見台団地線、多賀城東部線（ミヤコーバス）、N10 泉パークタウン線、南富谷サニータウン線、新富谷ガーデンシティ線、向陽台循環線、東向陽台線、ライフタウン名取線（長町発）、ライフタウン名取線（仙台発）、尚絅学院大線、秋保川崎線（宮城交通）、臨空循環バス（仙台バス）、NEWしおナビ 東南部コース（塩竈市）、空港線（岩沼市）、町民バス定期運行型（山元町）、205 交通局東北大學病院前行、85 陸前高砂駅行 陸前高砂駅～高砂市営住宅西（仙台市）、利府塩釜線、黒川病院線、不來内経由松島線（大郷町）（大郷町）、北部黒川病院線（富谷市）、高舘線（名取市）、西部路線、東部路線（利府町）、三本木大衡線（大崎市）、北松島線（松島町）</p> <p>高速バス：仙台～一迫総合支所前線、とよま総合支所～仙台線、仙台～栗原市金成庁舎前線、仙台～登米市役所前線（東日本急行）、仙台～加美線、仙台～古川線、仙台～佐沼線、仙台～蔵王町線、仙台～大衡線、仙台～気仙沼線（宮城交通）</p>	<p>路線バス：新富谷ガーデンシティ線（内回り）、吉岡線（黒川高校）、熊野堂線、尚絅学院大線（宮城交通）、川内経由松島線、鹿島台線（大郷町）、まちなか循環線（名取市）、宮床線（大和町）</p>



#### 路線バスの位置づけ

- 主要幹線(15往復以上)
- 幹線(3往復以上15往復未満)
- 特定目的線(3往復未満)

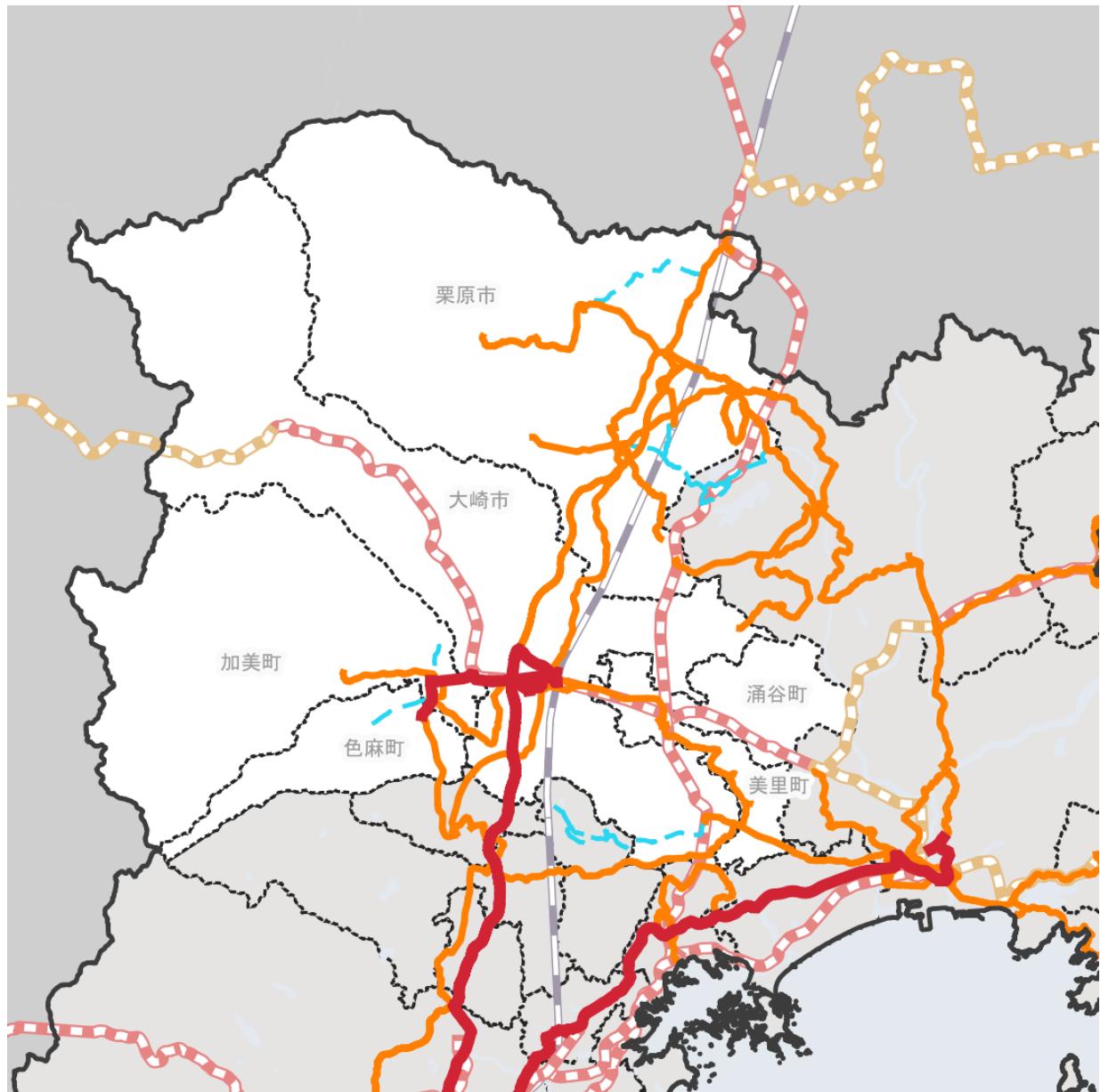
#### 鉄道の位置づけ

- 主要幹線(15往復以上)
- 幹線(3往復以上15往復未満)
- 特定目的線(3往復未満)
- 新幹線

### ③大崎・栗原圏域

表 大崎・栗原圏域の目指す地域公共交通のサービス品質

大項目	小項目	主要幹線	幹線	特定目的線
基本的な考え方	通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>古川高校、古川黎明高校、築館高校、岩ヶ谷高校などの圏域内の地域進学重点校に加え、仙台市内の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>下校時には複数便があり、部活動や塾通い等の後でも帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>下校時には複数の便があり、帰宅ができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>下校時の便は限られるものの、帰宅できる。</li> </ul>
	通院・買い物	<ul style="list-style-type: none"> <li>大崎市民病院、栗原中央病院などの地域医療支援病院等へ朝の時間帯に通院し、昼の時間帯に帰宅できる。</li> <li>仙台市内の病院にも通院し、買い物等を済ませた上で、帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の病院へ朝の時間帯に通院し、帰宅できる。(帰宅時の時間帯指定なし)</li> <li>主要幹線に乗り継ぐことで、仙台市内の主要な病院へ通院でき、帰宅できる。(時間帯指定なし)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村の特定の病院へ通院し、帰宅できる。(時間帯指定なし)</li> </ul>
	観光・ビジネス	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定頻度で運行しているため、鳴子温泉などの観光地への移動の基幹交通として利用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>待ち時間が長くなることもあるため、利用者はダイヤに合わせて計画を立てて行動する必要がある。</li> </ul>	※特に無し
サービス品質		<p>概ね6～19時は少なくとも、 1時間当たり 1往復以上(平日・休日) ※13往復程度 ※主要幹線については、地域の利用実態に合わせて19時以降の運行の維持を目指す。</p>	<p>概ね6～19時は 1日当たり 3往復以上 13往復未満(平日)</p>	<p>概ね6～19時は 1日当たり 3往復未満(平日)</p>
該当路線		<p>鉄道：JR東北本線(松島～一ノ関)、JR石巻線(小牛田～前谷地)、JR陸羽東線(小牛田～鳴子温泉) 路線バス：色麻線(ミヤコーバス) 高速バス：仙台～古川線(JRバス東北)</p>	<p>鉄道：陸羽東線(鳴子温泉～新庄)、JR気仙沼線(前谷地～柳津) 路線バス：高倉線、三本木大衡線(大崎市)、築館古川線、築館一関線、美里線(美里町)、くりはら田園線、玉沢線、若柳線(栗原市)、米山佐沼線、南方線、石越線(登米市) 高速バス：仙台～一迫総合支所前線、仙台～栗原市金成序舍前線、仙台～登米市役所前線(東日本急行)、仙台～古川線、仙台～加美線、仙台～佐沼線(宮城交通)</p>	<p>路線バス：栗駒一関線、横須賀線(栗原市)、加美農線(加美町)、鹿島台線(大郷町)、新田線(登米市)</p>



#### 路線バスの位置づけ

- 主要幹線(13往復以上)
- 幹線(3往復以上13往復未満)
- - - 特定目的線(3往復未満)

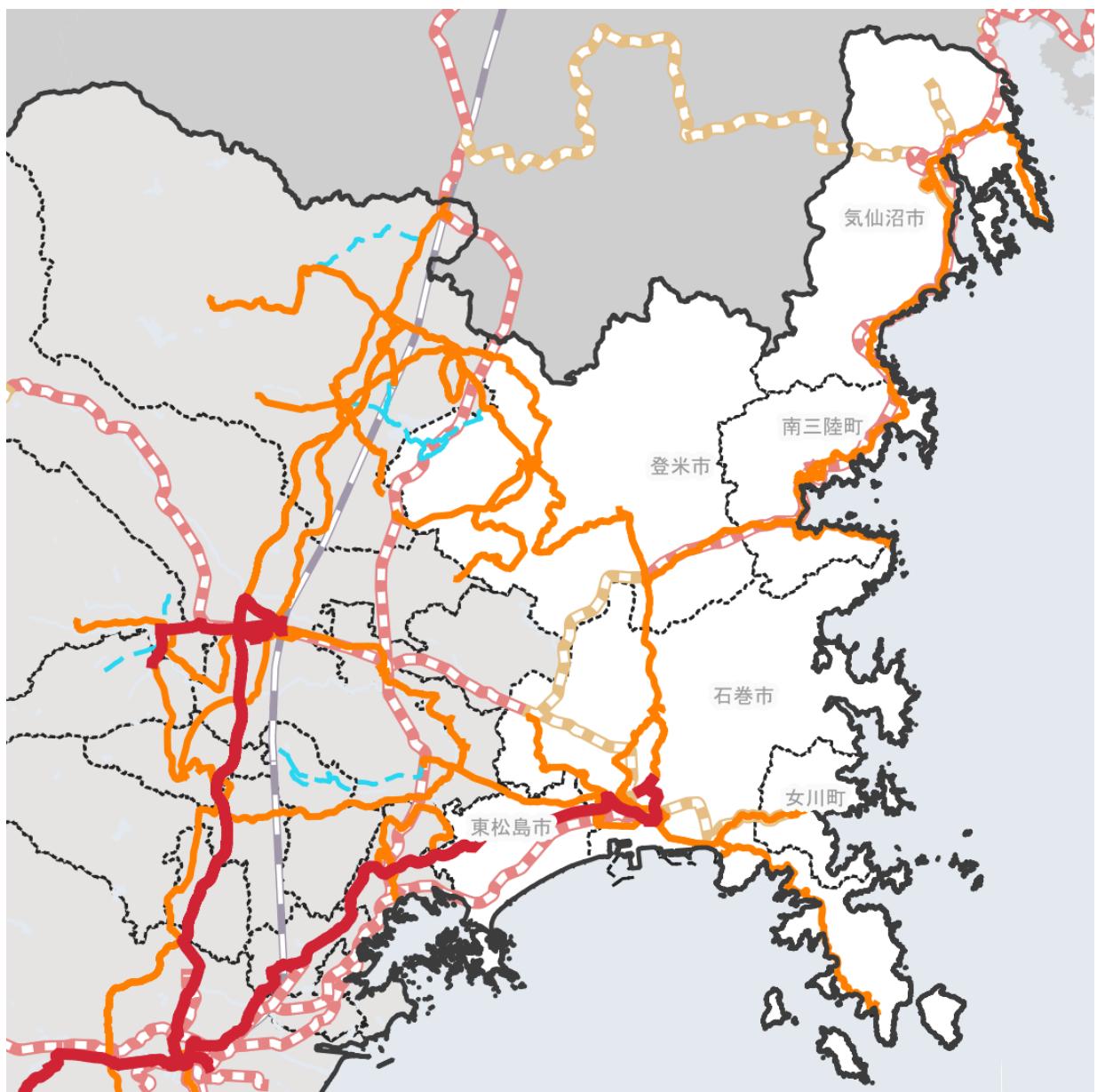
#### 鉄道の位置づけ

- - - 主要幹線(13往復以上)
- - - 幹線(3往復以上13往復未満)
- - - 特定目的線(3往復未満)
- 新幹線

④石巻・登米・気仙沼圏域

表 石巻・登米・気仙沼圏域の目指す地域公共交通のサービス品質

大項目	小項目	主要幹線	幹線	特定目的線
基本的な考え方	通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石巻高校、石巻好文館高校、気仙沼高校などの圏域内の地域進学重点校のほか、仙台市内の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>・下校時には複数の便があり、部活動や塾通い等の後でも帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接市町村の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>・下校時には、複数の便があり、帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接市町村の高校へ朝8時頃までに登校できる。</li> <li>・下校時の便は限られるものの、帰宅できる。</li> </ul>
	通院・買い物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・気仙沼市立病院、石巻赤十字病院などの地域医療支援病院等へ朝の時間帯に通院し、昼の時間帯には帰宅できる。</li> <li>・仙台市内の病院にも通院し、買い物等を済ませた上で、帰宅できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接市町村の病院へ朝の時間帯に通院し、帰宅できる。(帰宅時の時間帯指定なし)</li> <li>・主要幹線に乗り継ぐことで、仙台市内の主要な病院へ通院でき、帰宅できる。(時間帯指定なし)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接市町村の特定の病院へ通院し、帰宅できる。(時間帯指定なし)</li> </ul>
	観光・ビジネス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定頻度で運行しているため、気仙沼市内などの観光地への移動の基幹交通として利用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待ち時間が長くなることがあるため、利用者はダイヤに合わせて計画を立てて行動する必要がある。</li> </ul>	※特に無し
サービス品質		<p>概ね6~19時(平日・休日)は少なくとも、 1時間当たり 1往復以上(平日・休日) ※13往復程度</p> <p>※主要幹線については、地域の利用実態に合わせて19時以降の運行の維持を目指す。</p>	<p>概ね6~19時(平日)は 1日当たり 3往復以上13往復未満(平日)</p>	<p>概ね6~19時(平日)は 1日当たり 3往復未満(平日)</p>
該当路線		<p>鉄道:JR東北本線(小牛田~一ノ関)、BRT気仙沼線(本吉~気仙沼)、BRT大船渡線(気仙沼~奇跡の一本松)、JR仙石線(高城町~石巻)、JR石巻線(小牛田~前谷地) 高速バス:石巻~仙台線(宮城交通)</p>	<p>鉄道:JR石巻線(前谷地~女川)、JR気仙沼線(前谷地~柳津)、BRT気仙沼線(柳津~志津川)、BRT気仙沼線(志津川~本吉)、JR大船渡線(千厩~気仙沼) 路線バス:女川線、鮎川線、河南線、石巻免許センター線、御崎線、石巻専修大学線、蛇田線、河北線(ミヤコーバス)、米山佐沼線、南方線、石越線(登米市)、くりはら田園線、玉沢線、若柳線(栗原市)、戸倉線(南三陸町) 高速バス:仙台~佐沼線、仙台~気仙沼線(宮城交通)、とよま総合支所~仙台線、仙台~登米市役所前線(東日本急行)</p>	路線バス:横須賀線(栗原市)、新田線



路線バスの位置づけ

- 主要幹線(13往復以上)
- 幹線(3往復以上13往復未満)
- 特定目的線(3往復未満)

鉄道の位置づけ

- 主要幹線(13往復以上)
- 幹線(3往復以上13往復未満)
- 特定目的線(3往復未満)
- 新幹線

## 第4章 目標の達成に向けた施策・事業

### 1. 施策・事業体系

前章で設定した本計画の目標に基づき、その達成に向けた施策・事業を示します。

基本的には本計画の期間内に実施する施策・事業を対象とします。ただし、施策の特性上、計画期間内で十分な効果が見込めないものや、社会情勢に影響されやすいものについては、「中長期的な施策」として位置付けます。

#### 「目標1:地域公共交通の最適化」の実現に向けた施策・事業

##### ●施策1:広域公共交通のマネジメント

事業1-1:ICカードデータの活用による分析・検証

事業1-2:広域公共交通の再編・見直し

事業1-3:地域公共交通に対する財政支援

##### ●施策2:地域内交通の再編支援

事業2-1:地域内交通に対する財政支援

事業2-2:地域公共交通計画の策定支援

事業2-3:地域公共交通に関する勉強会・講習会の開催

#### 「目標2:サービス提供体制の安定化」の実現に向けた施策・事業

##### ●施策3:地域公共交通に係る人材確保に向けた支援

事業3-1:運転士の採用活用の支援

##### ●施策4:地域公共交通と他分野の連携促進

事業4-1:府内での他分野連携等

事業4-2:隣県・市町村等との連携強化

事業4-3:地域公共交通の利用促進

#### 目標3:DX 活用による効率化

##### ●施策5:モビリティデータの整備推進

事業5-1:GTFS データの作成支援

##### ●施策6:先進技術の情報収集・共有

事業6-1:公共交通に係る DX の取組の収集・共有

#### 中長期的な施策

##### ●自動運転技術の社会実装

##### ●中長期的な施策:都市計画との連携

## 2. 具体的な事業内容

### ●施策1:広域公共交通のマネジメント

#### 事業1-1:ICカードデータの活用による分析・検証

実施主体	県、市町村、交通事業者						
	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
実施時期	検討・協議	データ連携	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続

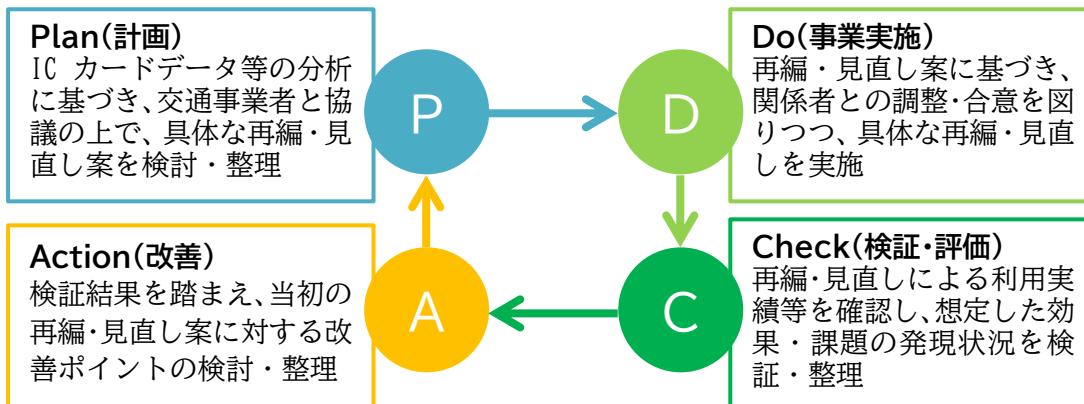
- 交通事業者が所有する IC カードデータについて、県及び関係市町村が必要に応じて共有し、最新の情報や利用実績を関係者間で共有できるスキームを構築します。
- 併せて、共有されたデータを活用し、路線バスのデータ整理を行うことで、関係者間での課題認識の共有や、課題解決に向けた具体的な方策の検討を進めます。



#### 事業1-2:広域公共交通の再編・見直し

実施主体	県、市町村、交通事業者						
	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
実施時期	計画	事業実施	→ 継続	→ 継続	検証・評価	改善	→ 継続

- 路線バスや鉄道など、複数の市町村にまたがる広域的な公共交通について、特に課題の大きい路線に関して、データ分析・検証を踏まえ、関係者間で協議・調整の場を設け、課題解決に向けた具体的方策の検討を進めます。
- 必要に応じて、国の制度（鉄道事業再構築事業、地域公共交通利便増進事業、地域旅客運送サービス継続事業など）を活用し、地域公共交通の最適化を図るとともに、課題解決に向けた取組を進めます。



### 事業1-3:地域公共交通に対する財政支援

実施主体	県、国、市町村ほか						
実施時期	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	支援	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続

- 地域公共交通の維持・確保に向け、各種制度に基づく財政的な支援を行います。
- 県では、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）に該当するバス路線に対し、国との協調補助を継続して行います。
- 県では、第三セクター鉄道（阿武隈急行線）に対し、福島県及び沿線市町と連携し、鉄道施設や保安設備の整備等への支援を行います。
- 県では、離島航路について、住民生活に必要な移動手段を維持・確保するため、運航支援を行います。

表 県の事業一覧

項目	主な支援策
路線バス	・宮城県バス運行対策費補助金
第三セクター鉄道	・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運行継続支援事業補助金
離島航路	・宮城県離島航路補助金

## ●施策2:地域内交通の再編支援

### 事業2-1:地域内交通に対する財政支援

実施主体	県、国						
実施時期	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	支援	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続

- 市町村が運行する地域内交通（コミュニティバス、デマンド交通など）について、住民生活に必要な移動手段を維持・確保するため、運行に対する支援を行います。
- 市町村が行う新たな交通サービスの実証やICTを活用した施策を支援し、地域公共交通の再編や利活用促進に関する取組をより一層推進します。

表 県の事業一覧

項目	支援策
コミュニティバス (運行経費)	・宮城県バス運行維持対策費補助金
コミュニティバス (実証運行)	・宮城県地域公共交通利活用促進事業費補助金

### 事業2-2:地域公共交通計画の策定支援

実施主体	県、国、市町村						
実施時期	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	支援・ 助言	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続

- 市町村の求めに応じて、県が保有するデータを共有するとともに、計画策定に必要なデータ収集・分析の支援を行い、市町村の地域公共交通計画の策定を推進します。
- また、市町村が開催する法定協議会（地域公共交通会議等）へ参画し、広域自治体として、計画内容や施策の進め方に関する意見の提示及び助言を行います。

表 県の事業一覧

項目	支援策
交通計画策定費支援	・宮城県地域公共交通利活用促進事業費補助金

## 事業2-3:地域公共交通に関する勉強会・講習会の開催

実施主体	県、市町村、交通事業者						
実施時期	R8 開催	R9 継続	R10 継続	R11 継続	R12 継続	R13 継続	R14 継続

○地域公共交通に関する全国の先進事例や県内市町村の取組事例、新たな法制度や国の支援施策、新しい技術等に関する情報共有を図る場として、市町村や交通事業者を対象とした勉強会・講習会を開催します。

表 勉強会・講習会の開催イメージ

項目	内容
参考対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村の公共交通担当者</li> <li>交通事業者（鉄道、バス、タクシー等）</li> </ul>
開催頻度	・年1回程度 ※他の会議との合同開催などを想定
テーマ (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>制度改正、補助制度等について（講師：運輸局など）</li> <li>GTFSデータの作成方法について（講師：専門家）</li> <li>県内市町村、県外の優良事例について（講師：該当市町村など）</li> </ul>



写真 令和7年度研修会の様子

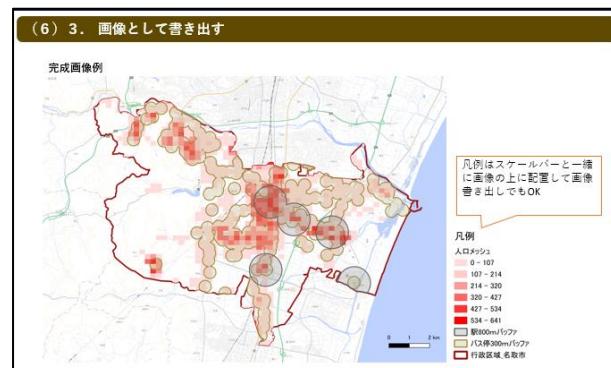


図 令和7年度研修会の成果品

### ●施策3:地域公共交通に係る人材確保に向けた支援

#### 事業3-1:運転士の採用活動の支援

実施主体	国、県、市町村、バス協会、タクシー協会、交通事業者						
実施時期	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
支援	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続

- 交通事業者における人材不足の解消に向けて、県の事業（宮城県バス事業振興補助金）の活用に加え、バス・タクシー協会や各事業者、市町村と連携し、採用活動の支援を継続的に行います。
- 大型自動車免許を所有する消防、警察、自衛官などの退職者を対象に、バス事業者への再就職を紹介するなど、マッチング支援を行います。
- 県では、「みやぎジョブフェア」などの取組を通じ、地域公共交通分野における外国人材活用に向けた取組を支援します。
- 県が移住・定住促進のために運営する移住情報サイト「みやぎ移住・交流ガイド」において、移住支援金対象法人である交通事業者の求人情報を掲載するなど、事業者の採用活動を継続的に支援します。



写真 インドネシア人材みやぎジョブフェア 2025 の様子

## ●施策4:地域公共交通と他分野の連携促進

### 事業4-1:他分野との連携促進等

実施主体	県、市町村						
実施時期	R8 開催	R9 → 継続	R10 → 継続	R11 → 継続	R12 → 継続	R13 → 継続	R14 → 継続

○限られたリソース（財源、マンパワー等）の中で、効率的・効果的に移動手段を確保するため、観光、福祉、教育などの他分野と情報共有・連携を図り、移動サービスの確保に向けた取組を展開します。

※想定される連携例：観光（観光客の二次交通の確保）、福祉（高齢者・障がい者の移動手段の確保）、教育（スクールバスの活用）など。

○また、連携した取組を円滑に推進するため、県庁内で部局横断的な検討体制（ワーキンググループ）を立ち上げ、定期的な情報交換を行いながら、課題等の共有と解決に向けた具体策の検討を行います。

表 ワーキンググループの開催イメージ

項目	内容						
参考対象	・関係各課の実務担当者						
開催頻度	・年2回程度（議題に応じて適宜開催）						
議題のイメージ	・地域公共交通と各分野の連携について ・路線の再編・見直しによる各分野への影響及び対応策について ・移動サービスの確保に向けて活用可能な国制度・事業等について						

### 事業4-2:隣県・市町村等との連携強化

実施主体	県、市町村、地域						
実施時期	R8 開催	R9 → 継続	R10 → 継続	R11 → 継続	R12 → 継続	R13 → 継続	R14 → 継続

○圏域別検討会を通じ、各地域が抱える地域公共交通の問題・課題を共有するとともに、各種データに基づく分析・検証を踏まえ、課題解決に向けた具体的方策についての協議・検討を行います。

○阿武隈急行線の鉄路維持に向けて、福島県及び沿線市町と協調し、鉄道会社の経営改善を促すとともに、鉄道施設の整備等に対して必要な財政支援を行います。

○ローカル線の活性化に向け、岩手県・山形県など隣県を含む自治体や商工団体等で構成される協議会・同盟会と連携し、沿線地域の活性化や利用促進に取り組みます。

## 事業4－3:地域公共交通の利用促進

実施主体	県、市町村、バス協会、タクシー協会、交通事業者						
実施時期	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
利用促進	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続

- 阿武隈急行線の活性化に向けて、沿線市町が実施する運賃助成や集客イベントの開催など利用促進の取組に対して助成を行います。
- ローカル線の活性化に向けて、沿線市町が実施する運賃助成や最寄駅からイベント会場までのシャトルバスの実証運行、駅周辺でのイベント開催など利用促進の取組に対して助成を行います。
- 地域公共交通の利用促進に向けて、これまで県が行ってきた SNS を通じた利用促進キャンペーン「のって！みて！みやぎ～プラス1～」を継続的に実施します。

表 県の事業一覧

項目	支援策
阿武隈急行利用促進	・宮城県阿武隈急行線利用促進支援事業補助金
ローカル線利用促進	・宮城県ローカル線活性化支援事業補助金

### ■のって！みて！みやぎ～プラス1～

- ・利用者の回復が伸び悩む公共交通機関を県民の皆様にこれまでより、月に1回でも多く利用していただくためのキャンペーンです。
- ・公共交通の利用促進に取り組む交通事業者や自治体の取組などを Instagram により発信し、公共交通の利用増に向けた機運醸成に繋げることを目的としています。



**プラス1とは？ 1度のおでかけで公共交通機関を利用する回数です！**



→



→



鉄道の利用でプラス1！



→



→



→



→



バス、鉄道、タクシーの利用ならプラス3！

あなたの  
使い方で  
目指せプラス5!!

今までマイカーで移動していた、近場のちょっとしたおでかけや旅行で、鉄道やバス、離島航路やタクシーなどの公共交通機関をこれまでよりも月に1回でも多く【プラス1】利用して、みやぎの新たな魅力を見つけに行きませんか？

## ●施策5:モビリティデータの整備推進

### 事業5-1:GTFS データの作成支援

実施主体	県、市町村、交通事業者						
実施時期	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
勉強会 開催	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続

○地域公共交通の現状分析や再編・見直し等の分析に不可欠であるとともに、Google マップなど各種経路検索サービスに掲載するためにも必要となる GTFS データについて、県内の交通事業者及び市町村が運行する各路線での作成に向けた勉強会等の開催や、その他必要な支援を行います。

#### ■GTFS データについて

- ・ GTFS データとは、国内における標準的なバス情報のフォーマットであり、経路検索アプリやサイトに登録する際のデータ形式の一つです。
- ・ GTFS データを作成することで、Google マップをはじめとした地図・経路検索サービスにバスなどの経路やダイヤ情報を掲載でき、経路検索時に移動手段の一つとして表示可能になります。
- ・ また、GTFS データを作成することで、デジタルサイネージへの時刻表掲示や、バスロケーションシステムへの反映など、さまざまな機能改善にも期待できます。

## ●施策6:先進技術の情報収集・共有

### 事業6-1:公共交通に係るDXの取組の情報収集・共有

実施主体	県、市町村、バス協会、タクシー協会、交通事業者							
実施時期	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
情報収集・共有	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	→ 継続	

- 交通事業者や市町村が既に取り組んでいる、ICT技術やAI技術を用いた効率化・最適化の事業について情報収集を行い、必要に応じて他の事業者や市町村への情報共有を図ることで、県内におけるDXの取組の水平展開を促進します。
- 現在、交通事業者や一部の市町村が進めているMaaSの取組については、県内に加え全国的な事例も継続して情報収集するとともに、将来にわたってサービスが発展するような取組を検討します。
- 市町村や交通事業者と連携しながら、自動運転技術の社会実装に向けた検討を進めます。県内では既に自動運転技術の社会実験を進めている自治体もあることから、先行自治体との連携や情報共有の場の設定についても検討を進めます。



図 青葉山グリーン回遊プロジェクト  
(仙台市)のチラシ

#### ■MaaS(Mobility as a Service)について

- ・MaaSは、ICTを活用して交通をクラウド化し、マイカー以外のすべての交通手段による移動を一つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念です。
- ・アプリ等を活用し、複数の移動サービスの一元的な検索・予約・決済が可能なシステムとして用いられることが多く、県内でも仙台市による「仙台MaaS」や交通事業者による「TOHOKU MaaS」などの取組があります。



## ●中長期的な施策:都市計画との連携

- 国では、「国土のグランドデザイン 2050」のコンセプトとして「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を掲げており、都市政策によるコンパクト化と、交通政策によるネットワーク化の両輪が重要であることを示しています。
- 人口減少下において効率的かつ効果的に地域公共交通を維持・確保するためには、この考えに基づき取組を進めることが重要です。
- 県内でも、都市機能や居住機能の集約に向けた方針等を示す「立地適正化計画」を策定し、コンパクト化に向けた具体的な取組を進めるとともに、「地域公共交通計画」を併せて策定し、都市政策と交通政策の両輪で政策を推進する市町村が複数見られます。
- 県としては、「地域公共交通計画」の策定を促進するとともに、「立地適正化計画」の策定も促進し、県全体での「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の推進を目指します。

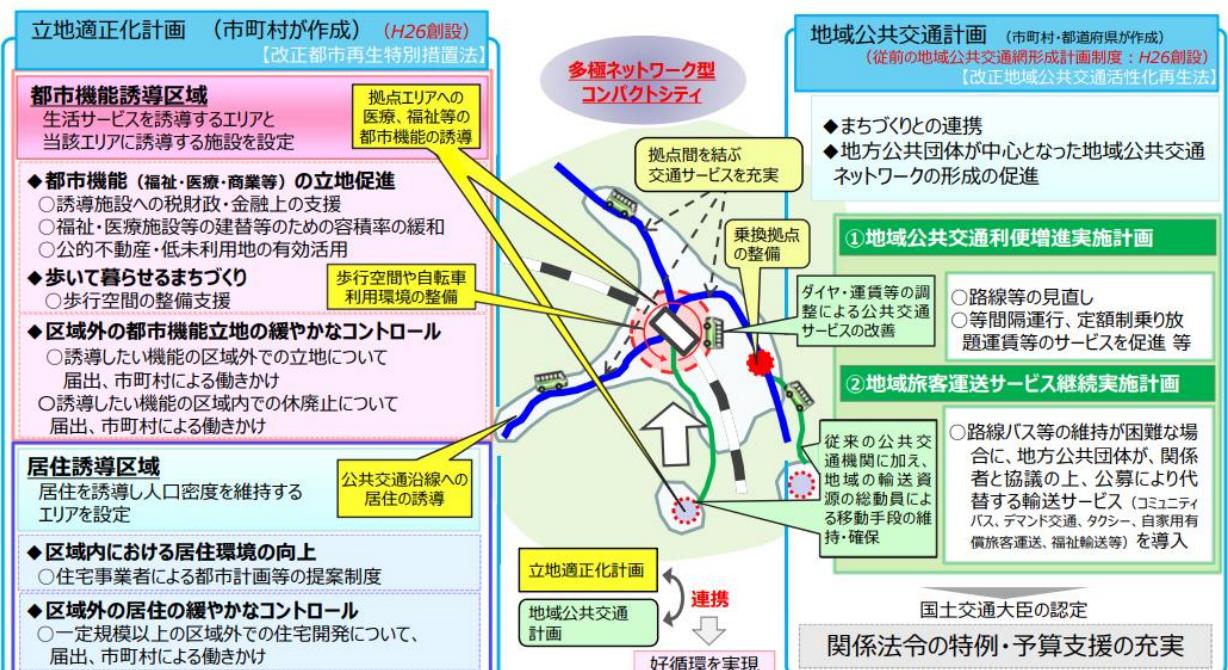


図 立地適正化計画と地域公共交通計画の連携イメージ

出典：国土交通省資料より抜粋

## ●中長期的な施策:自動運転技術の社会実装

- 市町村や交通事業者と連携しながら、自動運転技術の社会実装に向けた検討を進めます。
- 自動運転の社会実験に取り組む全国の自治体の先行事例や自動運転技術の開発動向、国の法整備の動きなどを積極的に情報収集し、県内市町村や交通事業者等と情報共有を図りながら、社会実装に向けた検討を進めます。
- ※社会実装に向けては、道路や周辺設備などのインフラ整備や、沿線地域住民の理解を得ることなども必要であり、十分な時間をかけて協議・調整を行うことが重要です。そのため、計画期間に捉われず、中長期的な施策として取り組みます。

# 第5章 計画の推進及び評価方法

## 1. 計画の推進体制

本計画は、宮城県地域公共交通活性化協議会（以下「活性化協議会」という。）が推進・管理します。

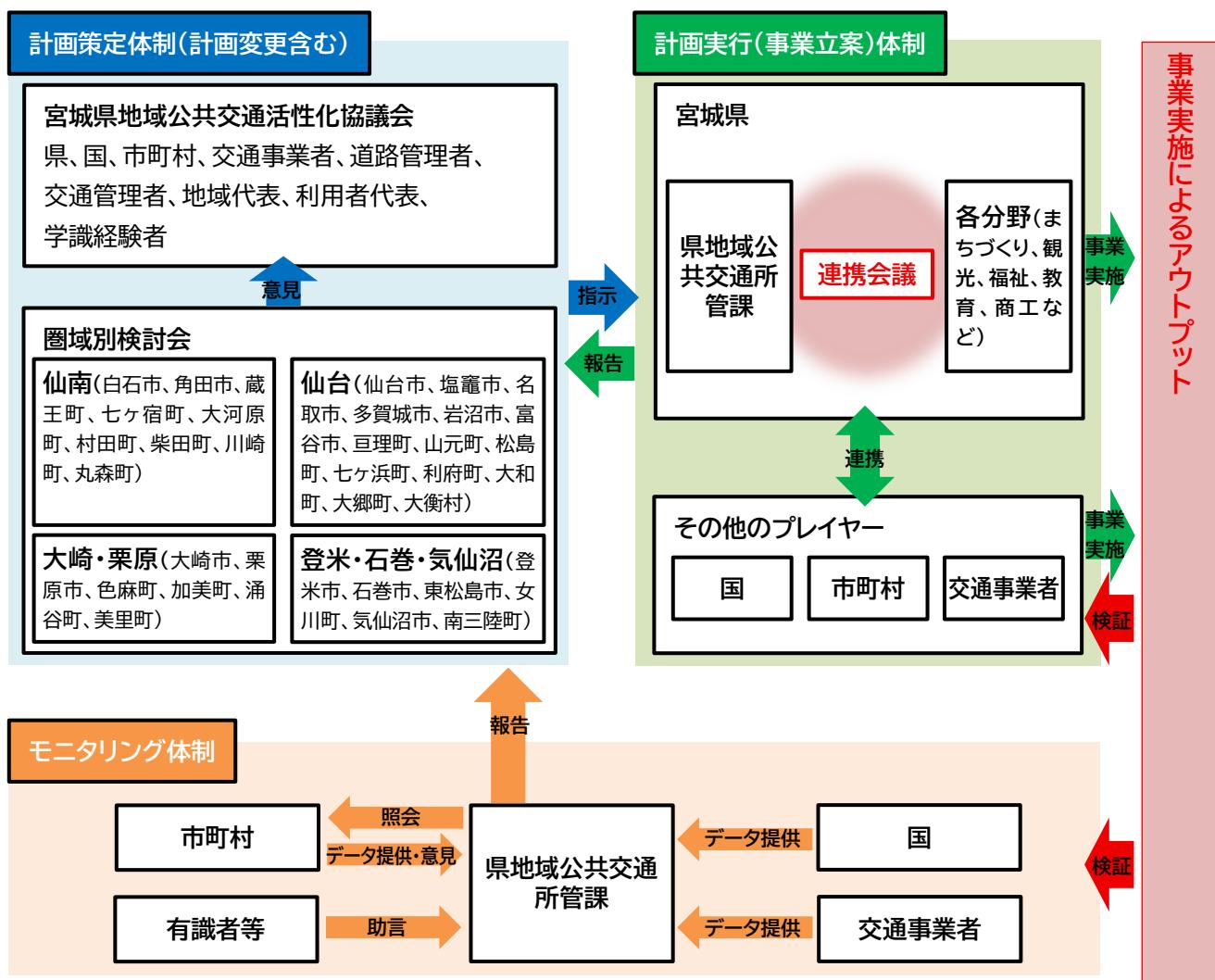
地域公共交通に関する関係者は、それぞれの役割を明確にし、着実に取組を推進することとします。

計画期間内において、定期的に（最低でも年2回）活性化協議会を開催し、施策・事業の進捗状況を確認します。進捗率の低い施策・事業に対しては、改善策の検討を行います。

また、計画に示す数値目標についてのモニタリングを行い、計画の進捗状況を管理します。

法制度の改正や地域公共交通を取り巻く情勢の変化により、計画の改訂が必要な場合は、活性化協議会において協議・調整を行います。

さらに、改訂内容により各地域・各市町村との個別調整が必要な場合には、圏域別検討会を開催し、具体的な調整を行います。



## 2. 計画の評価・検証方法

### (1) 計画期間全体のスケジュール

計画期間中は毎年度、計画に示す施策・事業の実施状況の確認や、数値目標に関するモニタリング・評価を行います。

また、計画期間の終期である令和13～14年度にかけて、次期計画策定に向けて、各種資料の収集やデータ等の整理・分析を行うとともに、本計画に基づく定量的・定性的な効果・影響の分析・検証を実施し、地域公共交通を取り巻く現状や課題の再整理を行います。

表 計画期間全体のスケジュール

区分	項目	年度						
		R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
計画 関連	施策・事業の検証	毎年度実施						
	数値目標のモニタリング・検証	毎年度実施						
	計画の全体評価							実施
	次期計画の検討・策定						基礎整理・ 課題整理	計画策定
補助 関連	事業の自己評価	毎年度実施						
	翌年度計画の策定	毎年度実施						
会議 関連	活性化協議会の開催	毎年度開催(各年度の実施スケジュールは次頁参照)						
	圏域別検討会の開催	※必要に応じて開催						

## (2)各年度の実施内容・スケジュール

本計画に位置付ける事業は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルに基づき推進します。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期のPDCAサイクルと、計画期間を通じた長期のPDCAサイクルを組み合わせることで、計画の推進及び進捗管理を行います。

また、地域間幹線系統補助に係る計画申請や予算申請など、協議が必要なタイミングでは活性化協議会を開催し、本計画の数値目標に関する最新データを整理・確認するとともに、施策・事業の進捗状況を評価します。

表 各年度の実施内容・スケジュール

実施事項	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
活性化協議会の開催			● 計画認定申請							● 地域間幹線系統の評価		
地域間幹線系統関連の調整 ※概要				● 認定○				● 補助金交付申請(前年度分)				
庁内連携会議の開催		●				●						
圏域別検討会の開催					●							

地域間幹線系統については、各年度6月に事業計画を策定し、活性化協議会に諮った上で国に提出・申請し、バスの補助事業期間である10月から翌年9月まで運行されます。

事業期間終了後は、活性化協議会において一次評価を行い、その結果を踏まえて国の第三者評価委員会による二次評価を実施します。

表 地域間幹線系統の事業スケジュール(詳細)

	令和8年度			令和9年度												令和10年度												...
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
令和8年度 事業計画 (活性化協議会)	● 一次評価		● 二次評価 (国)																									
令和9年度 事業計画													● 一次評価 (活性化協議会)	● 二次評価 (国)														
令和10年度 事業計画																									● 一次評価 (活性化協議会)	● 二次評価 (国)		
:																												

# 宮城県地域公共交通計画

令和8年度－令和14年度

策定：令和8年3月

発行：宮城県地域公共交通活性化協議会

編集：宮城県企画部地域交通政策課

住所：〒980-8570

宮城県仙台市青葉区本町3丁目8番1号

電話：022-211-2436