

## 4. 調査結果(タクシー事業者)

---

### 【交通事業者アンケート調査（タクシー事業者）結果まとめ】

#### ■ 県内のタクシー事業の状況について

仙台支部の車両数と運転士数について他の支部（仙南、大崎、石巻、塩竈、気仙沼、仙北）と比べ「10倍以上」のリソースを抱えている一方で、他の地域は車両数に対する運転士の数が「同等もしくは下回る」状況となっている。

そのため、タクシー協会の各支部からは「ドライバー不足と高齢化」が課題として挙がっている。その他には燃料価格高騰、最低賃金の引上げ、DX・UD等の対応に向けた設備投資（システム利用料含む）等による「必要経費の増加」も経営の圧迫に繋がっている。

なお「デマンドタクシーや市民バスなど廉価な運賃で運行している路線の採算性が悪く経営が成り立たない」「石巻市のコミュニティカーシェアリングで輸送収入が著しく減少した」「気仙沼市のBRTの増加で市立病院からの利用者が減少した」といった声も挙がった。

→乗務員確保や設備導入に向けた支援が必要

#### ■ 今後の取組や計画に対する要望について

現在、「仙台空港定額運賃」や「被災地を巡る語り部タクシー（仙台・石巻）」などの取組を実施している。一方で、コロナ禍に生まれた「デリタク」は需要が減少もしくはなくなっている。

今後の連携における視点としては、鉄道・バス路線の廃止等によって生まれる「交通空白地域の解消に向けては綿密な情報連携」を行うとともに「公共および日本版ライドシェアの制度の適切な導入」が求められている。

事業者に対する支援としては前述の「人材確保」や「財源補助」等の支援も求められる。

→既存の取組の精査及び促進やライドシェア導入に向けた適切な検討が必要

## (1)協会の概要

タクシー事業者の車両台数は、令和7年7月時点で3,282台となっており、1車両あたりの運転士数は1.28人/台と車両台数と運転士がおおよそ釣り合っている状況となっている。一方で、支部別に1車両あたりの運転士数を見ると、仙南・大崎・気仙沼・仙北支部で1人を下回っている。

UD タクシーの導入状況を東北地方の県別にみると、事業者と車両台数ともに宮城県が最も多くなっている。

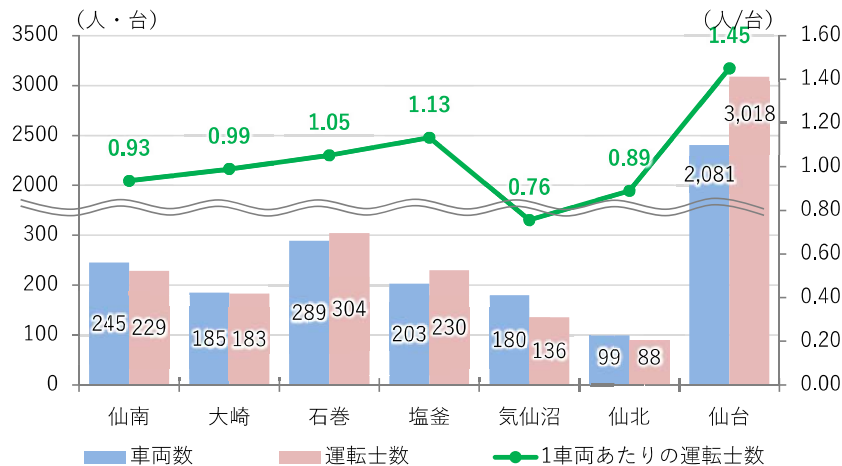


図 タクシー支部別の車両台数・運転士数

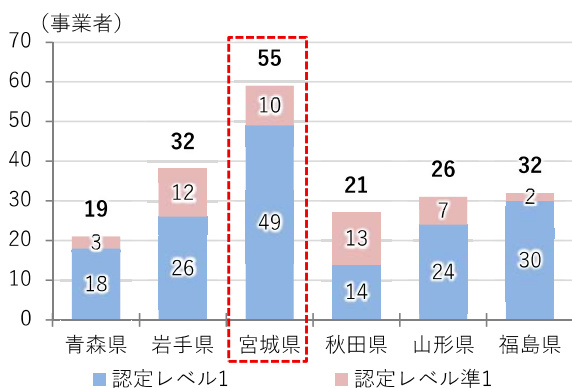


図 UD タクシー導入事業者

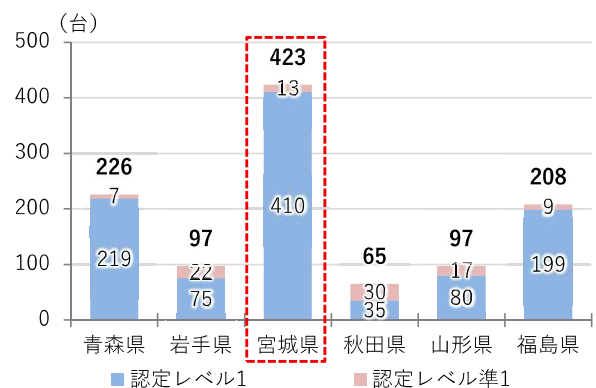


図 UD タクシー導入車両台数

## (2)協会の概要

全体・各支部の主要課題は、ドライバー不足と高齢化、燃料価格高騰、最低賃金引上げに伴う人件費増、配車アプリ導入やUD車両等の設備投資負担、キャッシュレス手数料増、並びに公共的割引（障害者割引・免許返納割引10%）による運送収入減で、経営を圧迫している。

表 協会の概要について

質問	回答
協会全体や各支部・地域の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー不足と高齢化</li> <li>・燃料価格の高騰</li> <li>・最低賃金の引上げに伴う人件費の増加</li> <li>・配車アプリやUD タクシー導入などの設備投資</li> <li>・キャッシュレス決済の利用増に伴う手数料負担の増加</li> <li>・公共的割引（障害者割引・運転免許返納割引として運賃10%）による運送収入の減少が経営を圧迫</li> </ul>

### (3) タクシー等の利用状況

二次交通の利用促進では、仙台・名取・岩沼の事業者が仙台市内～仙台空港間で「仙台空港定額運賃」を実施し、仙台市・石巻市で語り部タクシーを運行している。乗合タクシーの課題は、自治体財政の厳しさから低廉な委託運賃となり、物価・人件費高騰下で採算性が悪い点である。競合としては、石巻市のコミュニティカーシェア（市内 11 カ所）で利用客や運送収入が激減、気仙沼市では BRT の運行回数の増加に伴い、市立病院からのタクシー利用が減少している。

表 タクシー等の利用状況について

質問	回答
二次交通(観光・ビジネス・一般)としての利用促進に取り組んでいる拠点と取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台地区及び名取・岩沼地区のタクシー事業者は、仙台市内と仙台空港間において「仙台空港定額運賃」を実施し、利用者の利便を図っている。</li> <li>・被災地を巡る語り部タクシーの運行（仙台市・石巻市）</li> </ul>
乗合タクシー運行地域の課題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方自治体の財政が厳しいという理由で人件費や諸物価が高騰しているにもかかわらず低廉な運賃で委託しているため、採算性が悪い。かといって委託を受けないと経営が成り立たない。（デマンドタクシー、市民バス）</li> </ul>
一般タクシーと競合していると聞いたことがある移動支援サービスや地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石巻市が支援している市内 11 カ所のコミュニティカーシェアリングによって、タクシー利用客が激減したため、石巻市のタクシー事業者の運送収入が著しく減少した。</li> <li>・気仙沼市において、BRT の運行回数の増加に伴い、市立病院からのタクシー利用客が減少した。</li> </ul>

### (4) タクシー等に関する取組

従来・新たな取組では、コロナ禍にタクシーによる飲食物の貨物運送「デリタク」等が生まれたが、収束に伴う自治体助成の終了で需要は減少またはゼロである。利活用を積極に進めている地域は、栗原市が令和 6 年 4 月から「タクシー利用助成事業」を実施し運送収入が大幅に増加、地域活性化に寄与している。また、仙台地区および名取・岩沼地区では「仙台空港定額運賃」を実施し、利用者の利便を図っている。

表 タクシー等に関する取組について

質問	回答
タクシー利用促進に向けた従来の取組や新たな取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍を契機にタクシーで飲食物の貨物運送を行うデリタク等が誕生したが、コロナ禍の収束とともに地方自治体の助成が無くなり需要は減少又はゼロになっている。</li> </ul>
タクシーの利活用を積極的に進めている支部・地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・栗原市では、令和 6 年 4 月から乗合デマンド交通に代わる「タクシー利用助成事業」を実施したことにより、市内のタクシー事業者の運送収入が大幅に増加するとともに、地域の活性化に貢献した。</li> <li>・仙台地区及び名取・岩沼地区のタクシー事業者は、仙台市内と仙台空港間において「仙台空港定額運賃」を実施し、利用者の利便を図っている。</li> </ul>

## (5)その他

公共交通への要望は、鉄道・バスの廃止等に関する事前情報共有の徹底で交通空白を抑止すること。公共交通計画では、道路運送法 78 条 2・3 号に基づく公共／日本版ライドシェア拡充を明記し、欧米型は前提にしない。今後は二種免許取得支援などの人材確保、タクシーを活用した観光需要創出、事業維持・存続支援を県と連携して進めたいとの意見がある。

表 その他

質問	回答
公共交通への 要望・連携事項	<ul style="list-style-type: none"><li>・交通空白の解消に向けて、鉄道・バスの路線の廃止等について、事前の情報共有を図っていただきたい。</li></ul>
地域公共交通計画 策定に関する 記載事項・留意点	<ul style="list-style-type: none"><li>・交通空白を解消するため、道路運送法第 78 条第 2 号及び第 3 号の規定に基づく、所謂公共ライドシェア及び日本版ライドシェアの拡充を明記していただきたい。</li><li>・ライドシェアに関し、欧米型ライドシェアの導入を求める意見等もあるが、現行の国内法では欧米型ライドシェアは白タク行為となることから、本計画の策定にあたっては、合法的な交通手段の利活用を前提に議論していただきたい。</li><li>・自治体の都市計画と連携・連動した計画を策定していただきたい。</li></ul>
今後県と連携して 取り組みたいこと	<ul style="list-style-type: none"><li>・タクシードライバーの人材確保対策（二種免許取得時の補助、二種免許の教習を行う自動車学校への支援等）。</li><li>・タクシーを活用した観光需要の創出。</li><li>・地域公共交通の最後の砦としてのタクシー事業の維持・存続のための支援策。</li></ul>

## 5. 調査結果(フェリー事業者)

---

### 【交通事業者アンケート調査（フェリー事業者）結果まとめ】

#### ■利用者の移動状況について

各航路とも生活利用（買物・通院・通学）に加え、観光・趣味利用、ビジネス利用（工事業業者）がされている。特に田代島への移動はGWや連休、夏休み期間に増加する。その他の目的ではコロナ前後で大きな変化はない。

各乗り場までは自家用車で訪れる場合が多く、鉄道・バスの利用者は少なく乗継利便性はそれほど高くないものの、不足しているといった意見はない。

#### ■他の公共交通との連携について

前述の通り、乗継対象となる鉄道・バスとの乗継利便性はそれほど低くないものの、利用状況はそれほど多くない状況である。そのため、連携したダイヤづくりは必要であるという認識は存在している。

→生活移動を優先しつつ、観光需要に対する交通事業者同士のダイヤ調整等の連携が必要

#### ■その他利用促進等に関する県との連携について

島民のための生活需要の増加が見込めないことから、観光利用拡大が求められており「イベント実施」「チャーター便の創出」を実施している。今後は海外の観光客等への対応に向けて「多言語化」や「キャッシュレス対応」なども行うとともに「島の設備整備」や「魅力発信」などが求められている。

→航路維持のための集客に向けて観光分野との適切な連携が必要

## (1)フェリーの利用特性

主な利用目的や季節等による傾向は航路で異なっている。到着後の進行方向として観光利用だけでなく、地元の方の通学や買い物といった生活における移動でも利用されている。

表 主な利用目的及び到着後の進行方向

主な利用目的や季節等による傾向	到着後の進行方向
<ul style="list-style-type: none"><li>・生活利用が6割、通勤通学利用が1割、観光利用が3割 ・通勤通学利用は往路7時台、復路17時台の時間帯が多い。</li><li>・観光利用はGW及び7～8月に集中し、往路9～11時、復路15～17時台の時間帯が多い ※コロナ前後変わらず。</li><li>・コロナ前・現在共に観光や工事業者の利用が9割で9・12時台の日帰りができる運航便利用がメイン、観光はGWや連休、夏休み期間に非常に多くなる。</li><li>・コロナ前と現在も、主な利用者は観光者ではないので時間帯、季節は関係がない。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・生活利用はご自宅から病院、公共施設、買い物施設等の往復 通勤利用はご自宅から職場の往復 通学利用は島の小中学校とご自宅の往復 観光利用は島の海水浴場や民宿、ハイキングやみちのく潮風トレイルの利用。 ※コロナ前後変わらず</li><li>・利用者は目的が決まっているので通年、それ以外は海水浴を目的とした夏休みの期間。</li><li>・コロナ前と現在も、島民は自宅、釣り人は島内の崖、防波堤等。</li></ul>

## (2)フェリー乗り場からの移動手段

移動手段は、生活利用が多いことから自家用車や家族による送迎、徒歩、自転車が多い。

電車の本数は少ないものの不足感はそのままで感じておらず、島内の移動手段は徒歩となっている。

表 フェリー乗り場からの移動手段

移動手段	公共交通への乗り継ぎ状況	二次交通に求める水準
<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活利用は徒歩、知り合いの乗用車送迎、タクシーが多いと思われる。通勤利用は徒歩が多い、通学利用はほぼ自家用車、観光利用は自家用車及び電車～徒歩が多い。</li> <li>・自家用車が9割、JR・バス・タクシー・徒歩1割。</li> <li>・乗り場までの移動手段は自家用車が多い。駅からも徒歩10分程度のため徒歩でも不便はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活・通勤・通学利用については、乗り継ぎが定着しており、充足していると感じる。</li> <li>・観光利用については、乗り場はJRの駅から徒歩約12～3分であり、また駐車場も完備されている。島に渡った後については、島間には無料の渡船があるが、徒歩移動が多いため、高齢者の方にはやや不足していると感じる。</li> <li>・徒歩でも移動できることから問題ないと思う。</li> <li>・運航時間と汽車の時間は接続が悪いが、不足しているとは感じていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【往路】島内の徒歩移動以外の交通手段（乗用車、バイク、自転車）があればなお良いと考える。</li> <li>・【復路】乗り継ぎに関する利用者からの不満や意見、要望は特にないため充足していると考ええる。</li> <li>・現在の状態で問題ないと思う。</li> <li>・イベント等もないので、町民バス、JRで充足が必要と感じない。</li> </ul>

### (3)他交通との取組連携について(実施・予定)

他交通との取組連携は、船とバスの運航ダイヤの接続改善が必要と感じている。

表 他交通との取組連携(実施・予定)

他交通との取組連携	公共交通事業者を求める事項
・特になし。	<ul style="list-style-type: none"><li>・乗り場近くにはバス停があり、一定程度乗り継ぎ可能な便があるが、船利用者のバス利用は少ない。双方が運航ダイヤのすり合わせを行えば船・バスの多少の相乗効果が見込まれる。</li><li>・公共交通機関と連携した総合のダイヤづくりは必要かと思う。</li><li>・利便性は島民の意見を取り入れて運航時間を決定しているため、島民以外の利用者は不便を感じていると思う。</li></ul>

### (4)施設の整備状況

各事業者ともバリアフリー化は概ね実施済みである。

表 施設の整備状況

フェリー乗り場のバリアフリー化実施状況	二次交通までの動線に関する問題点
<ul style="list-style-type: none"><li>・乗り場に段差がほとんどなく、バリアフリー対応タラップを整備している。</li><li>・エレベーターや昇降装置、トイレ等対応している。</li><li>・震災後に整備して頂いたターミナルなのでバリアフリー化は実施している。</li></ul>	・特に問題は感じていない。

## (5)その他

### 1)利用促進に向けた取組

「観光利用拡大に向け各種イベントやチャーター便創設」や「乗船・購入方法の事前動画案内とキャッシュレス化の検討」「磯釣り情報のHP等での積極発信」などを実施している。

表 利用促進に向けた取組

今後の利用促進に向けた取組の検討状況
<ul style="list-style-type: none"><li>・島の人口減により生活利用の増は見込めないため、観光利用増に向けた各種イベント、チャーター便の創設等に取り組んでいる。</li><li>・海外の方が多くなっているため、乗船方法やチケットの購入方法を動画で事前に確認できるようにすると安心できるのではないか、またキャッシュレス化を現在検討中である。</li><li>・当社が運航している島は、観光施設、宿泊施設、店、自販機等何も無いので、今後は、町、島と一緒に利用促進等を考えていきたい。現在は、良質な漁場で磯釣りには隠れた穴場となっていることからHP等で釣り情報を広く積極的に配信して利用促進の取組をしている。</li></ul>

## 2)地域公共交通計画の策定にあたっての計画記載・留意事項

計画記載・留意事項として「乗り場からの二次交通の充実および島内スマートモビリティの充実」「地域公共交通を主に利用する住民や海外利用者にとって利用しやすい環境整備」「利用者減少に伴う船員のモチベーション低下や安全運航意識の低下の改善」が懸念事項として挙がっている。

表 地域公共交通計画の策定にあたっての計画記載・留意事項

地域公共交通計画の策定にあたっての計画記載・留意事項
<ul style="list-style-type: none"><li>・乗り場からの2次交通の充実 島内のスマートモビリティの充実。</li><li>・地域の公共交通機関をメインに利用されている方、海外の方が利用しやすい状況が必要と思います。</li><li>・3月より橋が開通し、利用者数が半数以下になった。利用促進の取組等がなかなか難しい。利用者の減少に伴い船員のモチベーション低下に伴う離職や安全運航への意識の低下等が心配される。</li></ul>

## 3)今後、県と連携して取り組みたいこと

「地域公共交通を通じた観光分野での連携」が求められている。

表 今後、県と連携して取り組みたいこと

今後、県と連携して取り組みたいこと
<ul style="list-style-type: none"><li>・地域公共交通を通じた観光分野での連携。</li><li>・観光推進について。</li><li>・是非とも利用促進の取組等相談にのっていただきたい。</li></ul>