

3. 調査結果(バス事業者)

【交通事業者アンケート調査（バス事業者）結果まとめ】

■事業の運営体制について

運行に用いられる車両のうち、全体の約6割はノンステップ化が完了している。なお、県内を運行する事業者のうち、路線バスと高速バスにおいて982台にバスロケーションシステムが導入されている。

乗務員の確保に向けては「積極的な採用（リクルート強化、年齢緩和、退職自衛官の採用等）」「採用時の手間の短縮（オンライン化、筆記免除等）」「就職者への補助（資格支援、支度金等）」「ライフワークバランスの強化」などを実施している。（取組予定も含む）

「乗務員の確保」は移動サービスを維持していく上で、多くの事業者が課題であると認識しており「運転士のハンドル時間の長大化」も引き起こすことから、後述の「事業縮小」の大きな要因となっている。さらには「スクールバスの廃止や路線バスへの統合」の必要性も高まっている。

→今後も高齢化に伴う車両の見直しと乗務員確保に向けた取組支援が必要

■運行に関する状況について

路線の運行内容について、令和8年度において「広域路線の短縮・減便・廃止」を複数路線で各社が検討しており、広域的な移動手段の縮小が生じる可能性が高い。

路線間の競合については、広域的な移動を行う路線バス・高速バスにおいて「飛行機・新幹線・鉄道」と目的地および区間が競合していると認識している事業者が存在する。コミュニティバスにおいては同様の「コミュニティバス」以外にも「施設送迎車」「ライドシェア」「カーシェア」など様々な対象が競合対象になると認識されている。

→既存リソースを最大限活用した路線単体および移動サービス間の連携見直しが必要

■今後の取組や計画に対する要望について

交通拠点等の機能設備に関する強化に向けた取組として「乗継調整」を想定している事業者が比較的多いが「パークアンドライド」や「営業所の強化（IT・EV等）」「自治体連携」も想定されている。

オープンデータ化については、各事業者が実施済み、実施中であり、中には「GTFS-RT」の導入の準備を進めている事業者もいるが、一部の事業者からは「オープンデータ化によるメリットがない」といった意見も存在する。

利用促進に向けては前述の企画乗車券やオープンデータの取組に加え「キャッシュレス化の推進」「MaaSの活用」なども検討されている。

県に求める取組支援としては、前述の「人材確保支援」「財政支援」に加え「路線再編支援」「交通拠点の整備」「学校連携支援」等が求められている。

→拠点整備および各種意見や得られたデータ等を用いた広域路線のマネジメントが必要

(1)乗務員確保に向けた取組について

乗務員の確保に向けて、既に様々な取組を展開し、新規の採用に尽力している。

表 現在の取組と実施予定の取組

現在の取組	実施予定の取組
<p>【採用活動と選考プロセスの改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> 求人媒体への掲載、ハローワークでの募集、合同企業説明会や就職イベントへの参加に加え、自社ホームページやSNSでの広報活動の実施。 インターネット検索を利用したピンポイントの広告提示や、高卒者・退職自衛官を対象とした採用活動、委託先との連携によるポスター制作も実施。 選考プロセスの改善として、応募書類の簡略化や筆記考査の廃止を行い、選考期間の短縮（最短1日）を実現。また、採用選考における年齢要件の上限を45歳から55歳へ引き上げ。 <p>【待遇・雇用形態の改善と定着促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和6年度より新規採用を原則正規雇用に切り替えたほか、令和5年・6年の賃金改定で基本給のベースアップを含む給与水準向上策を図った。また、60歳以降の再雇用で正社員に準じた待遇を適用する「エルダー社員制度」や、退職者が優遇された待遇で再入社できる「カムバック制度」を導入するなど、多様な働き方に対応した人事制度改革を進めている。 <p>【新規採用者への支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス運転に必要な大型二種免許を未所持で入社する求職者に対しては、会社が取得費用を全額負担する支援制度を継続している。 試用期間中の給与保証制度や入社祝い金制度を設け、契約箇所から一定距離以上（30キロ以上）から転居する入社者には、入社支度金（20万円）の支給制度も継続して実施している。 <p>【研修環境の充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> バスの運転体験ができる体験会を実施しているほか、シミュレータや運転に特化した研修用コース、宿泊設備を備えた研修センターを開設。これにより、普通免許所持者でも安心して入社できる環境を提供し、離職防止に貢献している。 	<p>【要員不足の危機と人事・待遇改革】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転士の平均年齢が60歳に達するなど高齢化が進行し、整備士や運転管理者を含めた要員不足が急速に悪化している。その結果、事業量の削減を避けられない危機的な状況にあり、長時間労働や低賃金といった世間的なイメージを払拭するため、賃上げ、労働環境改善、働き方改革への課題に対応するため、賃金アップと勤務環境の改善に向けた取組を推進している。 具体的には、新規採用者の初任給や経験者への加給制度の見直し、表彰制度の拡充を実施しているほか、休憩環境や福利厚生への改善も図っている。 また、ワークライフバランスを推進し、介護離職防止措置や看護休暇の見直しを含む休暇制度の充実を推進し、エルダー社員の手当見直しに加え、60歳定年退職の延長や65歳以上を対象とした短日労働制度の奨励・拡大も検討している。 <p>【人材確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 採用活動全般が見直され、オンライン選考や応募申込みの電子化を導入。また、エリア限定採用やI・Uターン採用（人材相互受入れ制度を含む）、ウェブ広報強化により、多様な人材確保を図っており、今後は外国人技能実習生や海外からの人材確保も検討する予定。 若年層の採用と育成も重要視されており、大卒・高卒などを対象とした求人活動の促進や、合同採用説明会、自動車教習所などでの採用活動を実施。さらに、小中学生向けの職業体験イベントや運転士体験会を通じて、将来の職業選択に向けた交通事業への興味・関心の醸成を図っている。 これらの施策を着実に進めるには、DX推進と連動した拠点整備が不可欠であり、その原資を県や沿線市町の支援のもとで確保する必要がある。

(2)車両について

バス車両計1,181台のうち、ノンステップバス車両は701台(59.4%)であり、特に大型車で導入率が高い傾向がみられる。

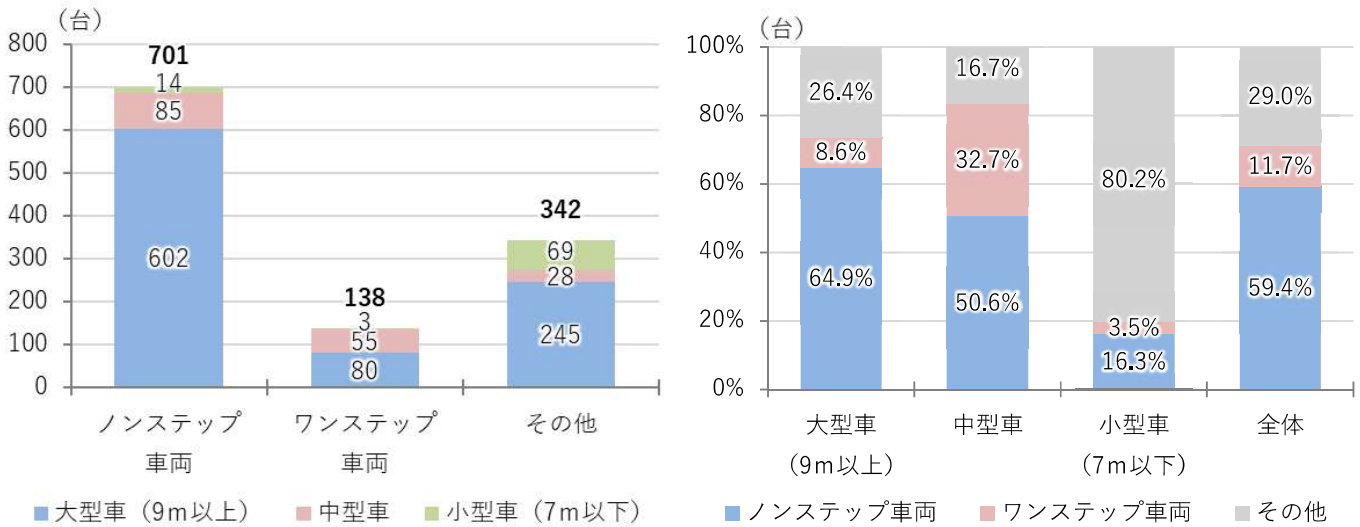


図 車両台数(事業者計)

図 車両サイズ別のノンステップバス等の割合

(3)設備の導入台数について

設備の導入台数、計1,414台のうち、路線バスは874台(61.8%)、高速バスは、540台(38.2%)となっている。バスロケーションシステムについては、路線バスでの導入が多い傾向がみられる。

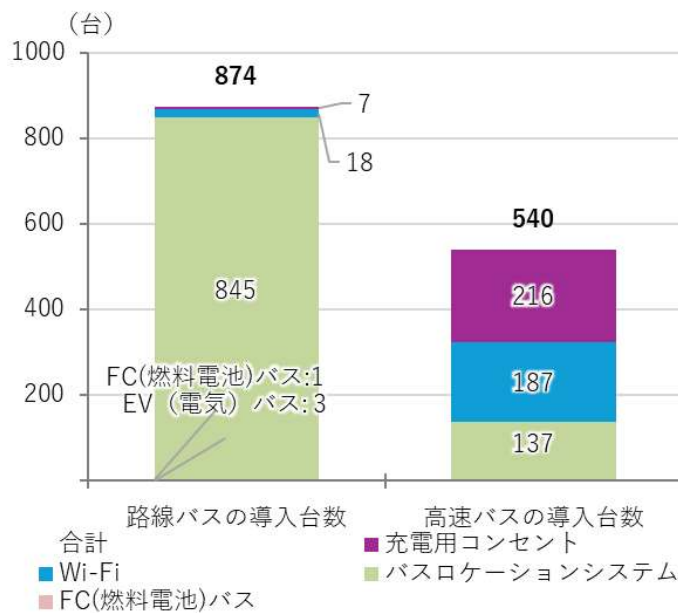


図 設備の導入台数(事業者計)

(4) 広域路線バスに関する問題点

具体的な問題点として「起終点見直しによる運転士の拘束時間の短縮」や「基本的な運行ダイヤ・本数の見直し」を検討している。

1) 広域路線バスの経路の変更(延伸・短縮)や見直し予定

表 広域路線バスの経路の変更(延伸・短縮)や見直し予定

内容
<ul style="list-style-type: none">・ 令和7年4月より、始点、終点の変更を行い拘束時間の短縮を行う。・ 特定地区の路線バスについて、再編を協議中。・ 特定区間のダイヤと運行本数の見直し。・ 全体的に検討中。

2) 広域路線バスの廃止の予定

表 広域路線バスの廃止の予定

検討状況
<ul style="list-style-type: none">・ 全体的に検討中。・ 路線バスについて再編を協議中、再編に伴う廃止も検討。・ 特定地区の路線バスについて再編を協議中、再編に伴う廃止も検討。

3)競合が発生していると感じる他の公共交通等

競合先は JR（新幹線・在来線）や航空（目的地の一致）、コミュニティバス・送迎バス（運行区間の重複）、ライドシェア・カーシェアなどに及ぶ。

表 競合が発生していると感じる他の公共交通等

競合内容	想定連携内容	公共交通,移動サービス名称
<ul style="list-style-type: none"> ・運行区間の重複（競合）。 ・路線のほか低廉な運賃と採用活動においても競合。 ・運転できない人も、他人の運転や乗り合わせにより外出できるため、路線バス利用が減少していると推察される。 ・目的地の一致。 ・一般道で一部競合。 ・運行区間の重複（競合）。 ・目的地の一致。 	<ul style="list-style-type: none"> ・お客様は、時間に合う方をご利用。 ・民業圧迫の是正が求められる岡山市の上下分離再編事例は一つの参考になる。 ・カーシェアによる移動はバス停までとする。 ・川崎町から長町方面への増便への共同運行。 ・運行区間の重複（競合）。 ・目的地の一致。 	<ul style="list-style-type: none"> ・教習所や商業施設等の送迎バス。 ・飛行機。 ・運行区間の重複（競合）。 ・目的地の一致。

4) 広域路線バスの維持課題

広域路線バスの維持課題に関して、最大課題は要員不足である。多くの交通事業者が運転士等の確保難や長時間労働を挙げている。加えて、物価高騰に対する補助制度の算定遅れや地域差の問題を示している。

表 広域路線バスの維持課題

広域路線バスの維持課題

- ・乗務員の維持及び新たな確保が難しい。
- ・労働時間が長い為、今後重点項目目標として取り組む必要がある。
- ・行政からの運行受託に多くの要員を割いているが、要員が不足しても業務量を調整することが難しいため、代わりに自社で運行している広域路線バスを減便しており広域交通網の維持に課題を感じている。
- ・ブロック単価・補助要綱見直し、自治体間の制度の違い：A-Bの自治体を跨る路線の欠損に対し、自治体Aは補助あり、自治体Bは補助なし(利用者にとっても居住エリアによる自治体の割引サービス差が生じている)。
- ・補助対象事業実車走行キロ当たり経常費用と(東北ブロック)地域キロ当たり標準経常費用との乖離。
- ・地域間幹線は、過去3年間(2~4年前)の平均費用で算出されるため、現在のように経費増の世相にある場合は、運行年度との経費の差額分が、赤字として残る。
- ・生活交通路線として利用されている高速バス(都市間輸送バス)の補助対象化、特に鉄道と競合しない路線の確保維持のため喫緊の課題。
- ・広域路線バスに限らないが、深刻な要員(運転士・整備士)不足。
- ・学校の統廃合が進む中で、スクールバスの確保が課題となっている。弊社以外でも運転士不足が深刻化しており、限られたリソースを有効に活用するために路線バスをスクールバスとして利用する取組の拡大が重要。
- ・乗務員不足 求職者の売り手市場 物価上昇を価格に転嫁しにくい。
- ・宮城県仙台市以外の市町村の人口減少に伴い乗車率低下による運賃収入の減少。

(5)今後の取組の予定について

1)重要と考える交通拠点と機能・設備等の強化に向けた取組

重要と考える交通拠点と機能・設備等の強化に向けた取組に関しては、交通拠点としての結節強化やパークアンドライド拡充、IT 点呼、EV 拠点等の整備課題を列挙している。

表 重要と考える交通拠点と機能・設備等の強化に向けた取組

取組内容
<ul style="list-style-type: none">・バス-鉄道の結節によるフィーダー化等バス運行効率性向上の取組。・乗り換え利便性向上の取組。・パークアンドライド施設拡充の検討。・パークアンド「バス」ライド施設拡充の検討。・交通渋滞の問題と道路環境の整備。・都心に待機場がなく運行が非効率的で負担が大きい。・七夕には仙台都心は貸切バスで飽和状態に。・IT 点呼を活用したサテライト営業所が必要。・EV 普及の為にステーションが必要・都心の自動運転拠点が重要・連節バスが発着待機できる環境が必要。・営業所建て替え計画が浮上している中で、待合場の設置等について市の意見を聴取している。・市の複合施設建設の可否次第で当該営業所の拠点としての重要性が変更となる。・国交省のバスタ構想もあるが、再編が進む気配がない。・鉄道への乗り換えの利便性向上。・現在取組中の企画を継続する。

2)オープンデータ化に向けた取組、それを活用した情報提供の取組(MaaS など)について

オープンデータ化と MaaS 等の情報提供の取組に関しては、多くの事業者が GTFS-JP データの準備を済ませている。(一部非オープンも含む)

一部では GTFS-RT に対応し、リアルタイムでの情報提供を進めている。

表 オープンデータ化に向けた取組、それを活用した情報提供の取組(MaaS など)

オープンデータ・MaaS 等の情報提供取組(現状・予定)
<ul style="list-style-type: none">・現在、GPS によるバスの位置情報をもとに、「GTFS リアルタイム」データをオープンデータとして配信するための準備を進めている。また、利用者の利便性向上を目的とするため、今年度中を目途に利用データ(乗降数等)をオープンデータ化する予定。・GTFS データ対応済み(非オープンデータ)。・いずれも取り組んでいるが、オープンデータ化で得られるメリットがない。マイカー抑制・決済一元化・新モード投入や抜本的な路線再編などとセットで要員対策・路線維持に資するものが構想されなければ、かけ声だけになる。・弊社の路線バスについてオープンデータ(GTFS-jp・GTFS -rt)は対応済み。

3)重点取組・新モビリティ導入予定

重点取組・新モビリティ導入予定に関しては、キャッシュレス化、運行情報の高度化、省人化を各社が推進している。他には、電気バス導入と完全キャッシュレス実証、バスロケ拡充、サイネージ更新、AI 窓口とタブレット配備、自動運転実証事業への参画を進めている。

表 重点取組・新モビリティ導入予定

重点取組・新モビリティ導入予定
<ul style="list-style-type: none">・デジタルチケット等を利用した利便性の高い乗車券の企画・販売。・キャッシュレスの検討（完全キャッシュレスバス実証実験の検討、スマートフォンを活用したICカードチャージサービスの導入）。・電気バスの導入。・位置情報等のリアルタイムデータに関して、現在、民間企業の地図アプリ・乗換案内サービス等にも運行情報を反映して、更なる利便性向上を図ることができるよう、オープンデータ化に向けた準備を進めている。・バスロケーションシステムの拡充、設置中のサイネージシステムの更新、問い合わせ窓口の省人化（AI システム導入）。・乗務員へのタブレット端末貸与による後方業務の電子化促進。・IT 点呼、連節バス、完全キャッシュレス(効率化により要員対策となる取組)。・関係自治体の理解と協力が必要となるが、県内の乗合車両へのICカード導入。・バスロケ（バス予報）は導入済み（各バス停にQRコードを掲示）、バス車内にてデジタルサイネージでの情報提供を実施予定。また、自動運転バスの実証事業にも参画し、今後の公共交通のDX化に向けた取組を実施。

4)利用促進に向けた取組(現状・予定)

利用促進に向けた取組に関しては、MaaS・企画券・小児無料化の実証で需要喚起し、乗り方教室や情報発信で周知を強化している。ダイヤ見直しや停留所最適化、乗継拠点整備・重複整理で利便性向上を図っている。一方、要員不足で増便が難しいとの記載がある。

表 利用促進に向けた取組(現状・予定)

利用促進に向けた取組(現状・予定)
<ul style="list-style-type: none">・企画券（土日祝日限定市バス一日乗車券等）の実証実験や、小児運賃無料化の実証実験などに取り組んでおり、今後は令和7年度末策定予定の次期経営計画に基づき、様々な取組を行っていく見込み。・市からの依頼で敬老乗車券の実証実験を実施したが、今後本格化の依頼があれば引き受ける予定。・キャッシュレス決済導入の検討。・利用促進に向け、各種取組を行っているが、前提であるサービスの提供がままならない。・公共交通事業者の責務として引き続き取り組むものの、要員不足により利用が増えても増便が出来ない状況下では配慮が必要。通学定期券により、朝の通学路線・通学時間帯だけは満車になり、日々ご迷惑をおかけしている。・小学生及び高齢者を対象としたバスの乗り方教室。・例年は3月にダイヤ改正で時刻の見直しを行っている。・現在、特定市町村にある路線にて、企画乗車券を発売しており、手ごたえを感じている。・バス停毎の乗降者状況をきめ細かく把握・分析し、利用実態に応じたバス停の設置や時刻設定の検討。

(6)その他

1)広域路線バス維持のために求められる公共交通機関との連携と役割分担

広域路線バス維持のための公共交通との連携と役割分担に関しては、鉄道・BRT・コミュニティバスとの結節強化、共通乗車券・時刻調整・ICカード統一を進めている。重複路線の整理と拠点整備で棲み分けを明確化し、必要に応じてモード転換や再編を図っている。

表 オープンデータ化などに向けた取組

広域路線バス維持に向けた他機関との連携・要望

- ・乗継拠点の整備、重複路線の整理等。
- ・乗継やダイヤ調整は前提として、要員面・収支面を考えれば連携だけでは維持存続は図れない。施策を講じるのであれば抜本的な再編で、競合の禁止(特に民業圧迫)やモード転換がスピード感を持って展開される必要がある。
- ・他の公共交通機関と競合が発生しない再編、役割分担を考慮した連携。
- ・過当競争の防止、公共交通機関としてのある程度の棲み分け。
- ・高速バス路線での停留所と地域のコミュニティバスへの連絡とその為の必要用地の確保。
- ・共通乗車券や乗継できる時刻設定等あれば良い。

2)地域公共交通計画の策定にあたり、記載を求める事項や留意をを求める点など

地域公共交通計画の策定にあたった計画記載・留意事項に関しては「行政による将来ビジョンの明確化」や「高速バスの生活路線性を踏まえた支援と要員不足・物価高騰対応」「全県的ネットワーク調整」「縮小前提の再編・統廃合」「次世代車・拠点強化」「DXと社会施策の連動」「ライドシェア影響への懸念」「ピーク分散と安全投資重視」について記載している。

表 地域公共交通計画野策定にあたった計画記載・留意事項

地域公共交通計画の策定にあたった計画記載・留意事項

- ・地域交通導入の推進に向けた、行政による「明確な」公共交通網の将来ビジョンの設定。
- ・運行頻度の高い県内高速バスも県民生活には必要な交通機関である一方、乗務員不足や物価高騰・利用者の減少で現状の体系を維持するには課題があり、何らかの支援が必要な状況であるという点を皆様に認識いただき、施策の実施検討をお願いしたい。
- ・仙台都市圏では特に要員不足が深刻であり、都市圏の要員補充のために地方の路線や高速バスを減便・廃止せざるを得ないという状況にある。
- ・県内全域で交通ネットワークを維持するためには、要員が特に少ない郊外（都心部以外）での支援の拡充や都心部の交通ネットワーク調整など、全県一体となった調整が必要である点を認識いただきたい。
- ・運転士の減少には歯止めがかからず、現在進行形の危機的状況下にあることの確認した上で、既存路線の維持が不可能という前提に立ち、縮小下での積極的な再編・統廃合や、新たな交通ネットワークを形成する必要性への言及(継続・拡充)。
- ・FCバス次世代モデルへの更新と複数台展開。
- ・交通拠点機能の充実化。
- ・運転士確保に対する具体的な支援策。
- ・DXの推進と支援(新規)。
- ・高速バスに対する支援 通勤通学通院など生活路線となっている路線が多数。
- ・時差通勤・時差通学・テレワークの促進。
- ・観光、通院、通学用のバスが、公共交通計画と連携を取らずに運行される現状を是正し、予算・人・車など限られたリソースを適正配置。
- ・まちづくりは交通施策とセットで実施。歩行者天国や車線削減は交通への影響を勘案しトランジットモールなどを同時に検討など。
- ・ライドシェアサービスによって収益性が低下する懸念がある。各々の適切な役割分担により、持続可能な公共交通を維持する取組が必要。
- ・コロナ禍後の情勢、働き方改革の進展とともに公共交通をめぐる環境は、劇的に変化。
- ・人的資源について、朝晩に集中する需要を分散化することによって、平準化を図り効率的な運用を行うことが必要。
- ・運送事業の根幹は安全安心の確保であることを踏まえ、地域公共交通事業者選定の際の安全投資の重要性。

3) 今後、県と連携して取り組みたいと考えていること

今後、県と連携して取り組みたい事項に関しては、県主導の人材確保と全県的ネットワーク調整を求める意見が多い。拠点整備や次世代モード導入の支援、燃料高騰対策の継続、空港二次アクセスの協議、敬老乗車券の制度化など、制度・財政・拠点面での連携強化を要望している。

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">・敬老乗車券の本格化。・仙台市内のバスターミナルを整備することがあれば、乗り入れを検討したい。・「社会で支える取組」に関連して、特に宮城大学は両キャンパスとも影響が大きい。担い手が不足する社会における通学の在り方への解決に取り組んで頂けないか。MM(利用促進ではなく相互理解)や時間割の変更だけではなく、オンライン講義や、大学生協での定期券販売、バス広告など検討頂きたい。・人材確保については、積極的な取組を展開しているが、事業者としての取り組みには限界、県が主導し、地域全体で考えていく必要がある。・コロナ禍より宮城県には、燃料対策についてお世話になった。・地方の人口減少に伴い乗車率減少が進む中、弊社単独での路線維持が困難になりつつある。その打開策の一つとして燃料の高騰に対する対策をお願いしたい。・仙台空港からの二次アクセスについての意見交換等。

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。

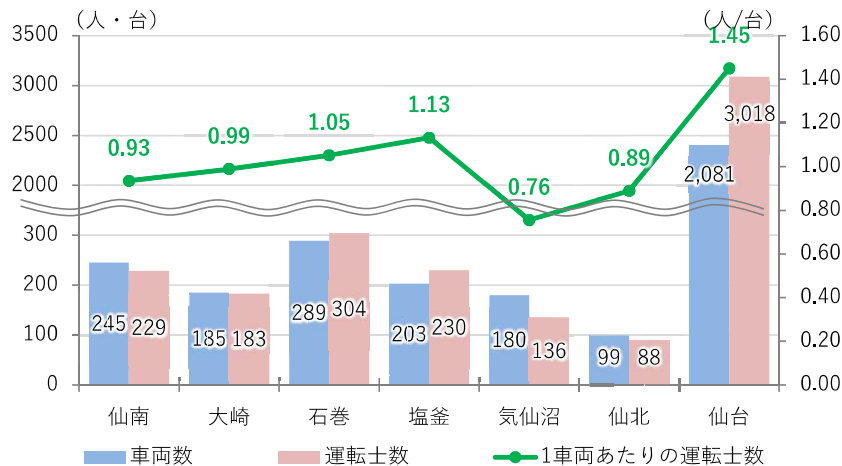


図 タクシー支部別の車両台数・運転士数

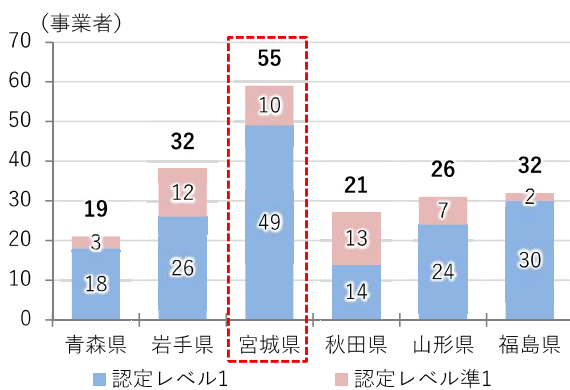


図 UD タクシー導入事業者

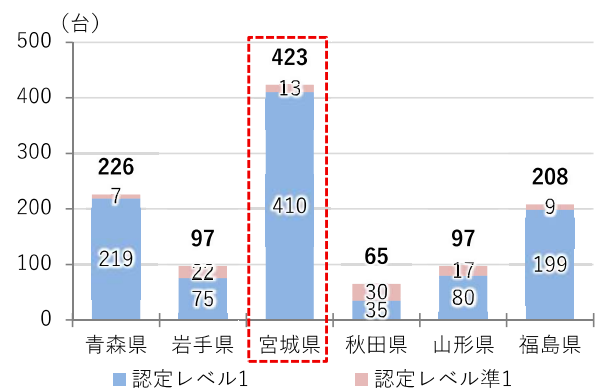


図 UD タクシー導入車両台数

(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"> ・ドライバー不足と高齢化 ・燃料価格の高騰 ・最低賃金の引上げに伴う人件費の増加 ・配車アプリやUD タクシー導入などの設備投資 ・キャッシュレス決済の利用増に伴う手数料負担の増加 ・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

(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"> ・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。 ・被災地を巡る語り部タクシーの運行（仙台市・石巻市）
乗合タクシー運行地域の課題点	<ul style="list-style-type: none"> ・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）
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"> ・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。 ・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。

(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。利活用を積極的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"> ・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。
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"> ・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。 ・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。

(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">・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。
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">・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。・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。・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。
今後県と連携して取り組みたいこと	<ul style="list-style-type: none">・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）。・タクシーを活用した観光需要の創出。・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。

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">・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。・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。・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、夏休み期間非常に多くなる。・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。	<ul style="list-style-type: none">・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・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。・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。

(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"> ・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。 ・自家用車が9割、JR・バス・タクシー・徒歩1割。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・徒歩でも移動できることから問題ないと思う。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・【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。 ・【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。 ・現在の状態で問題ないと思う。 ・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。

(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">・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。・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。・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。

(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">・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。・エレベーターや昇降装置、トイレ等対応している。・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。	・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">・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。・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と、またキャッシュレス化を現在検討中である。・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。

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">・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。・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。・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。

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">・地域公共交通を通じた観光分野での連携。・観光推進について。・是非とも利用促進の取組等相談にのっていただきたい。