

### 3)大崎・栗原圏域

圏域内では、大崎市が栗原市、美里町等から広範囲で多くの患者を受け入れている。  
圏域外からは、栗原市が登米市から多くの患者を受け入れている。

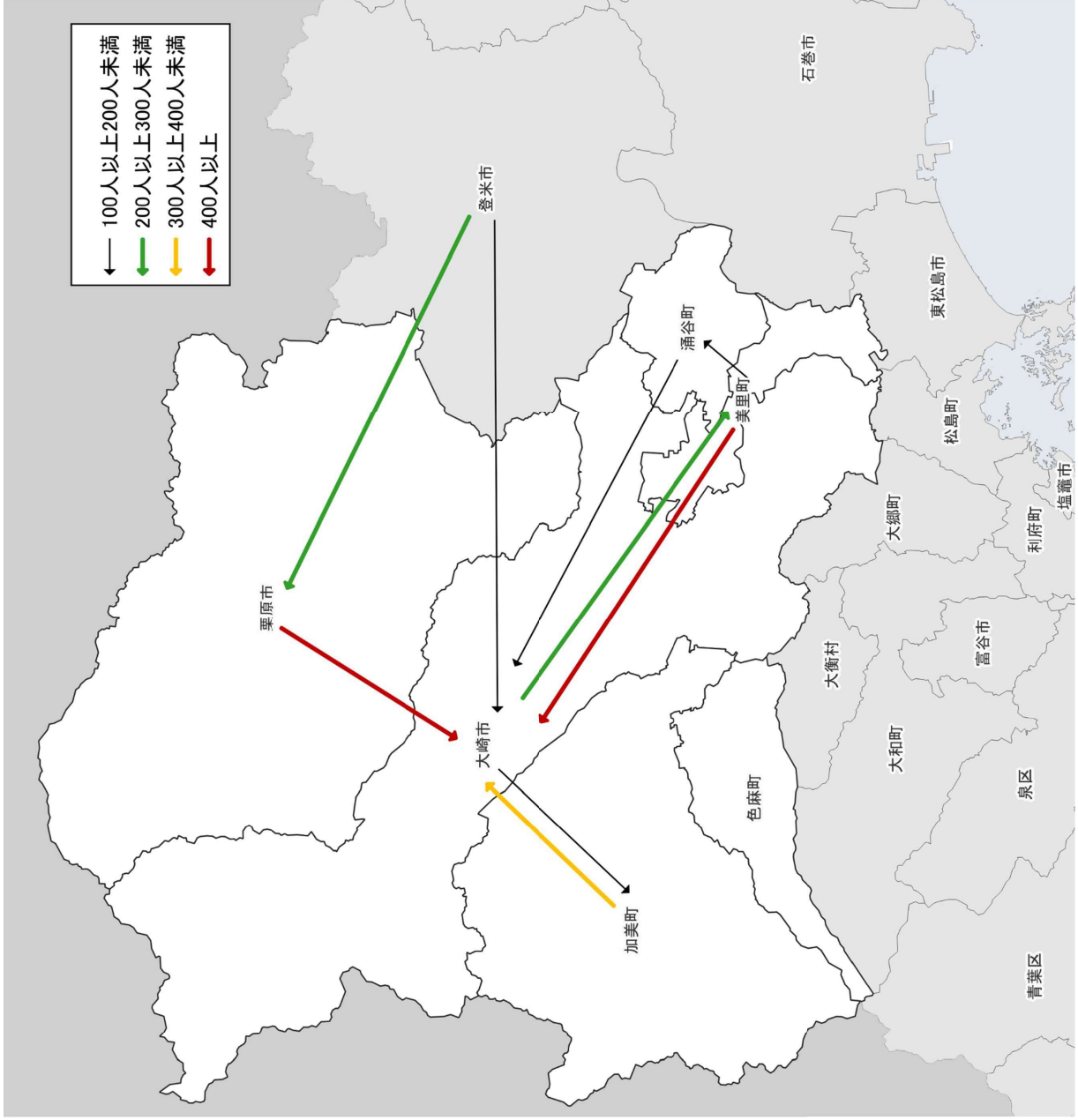


図 全体(大崎・栗原圏域)

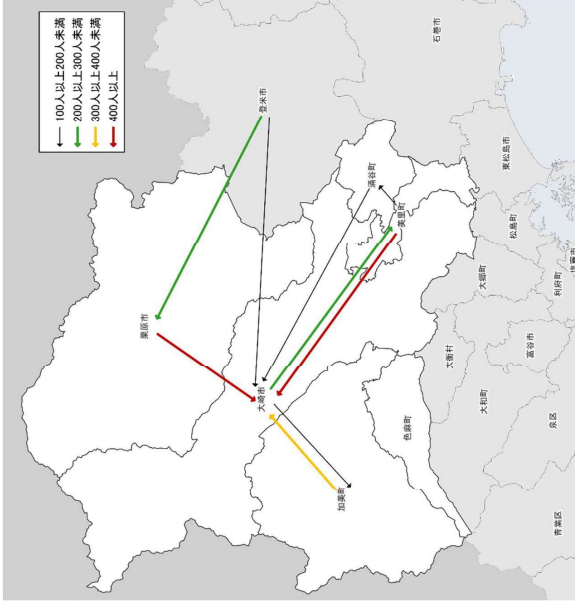


図 外来(大崎・栗原圏域)

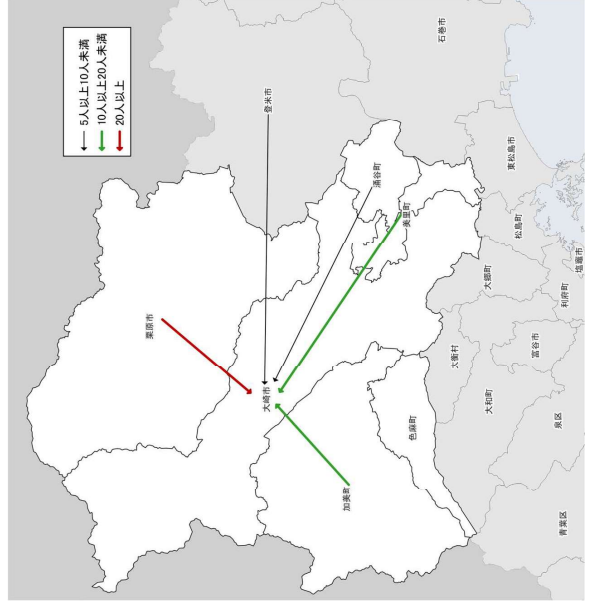


図 入院(大崎・栗原圏域)

#### 4)石巻・登米・気仙沼圏域

圏域内では、石巻市へ東松島市や登米市、女川町から多くの患者が流入している。  
圏域外からは、登米市が栗原市からの患者を多く受け入れている。

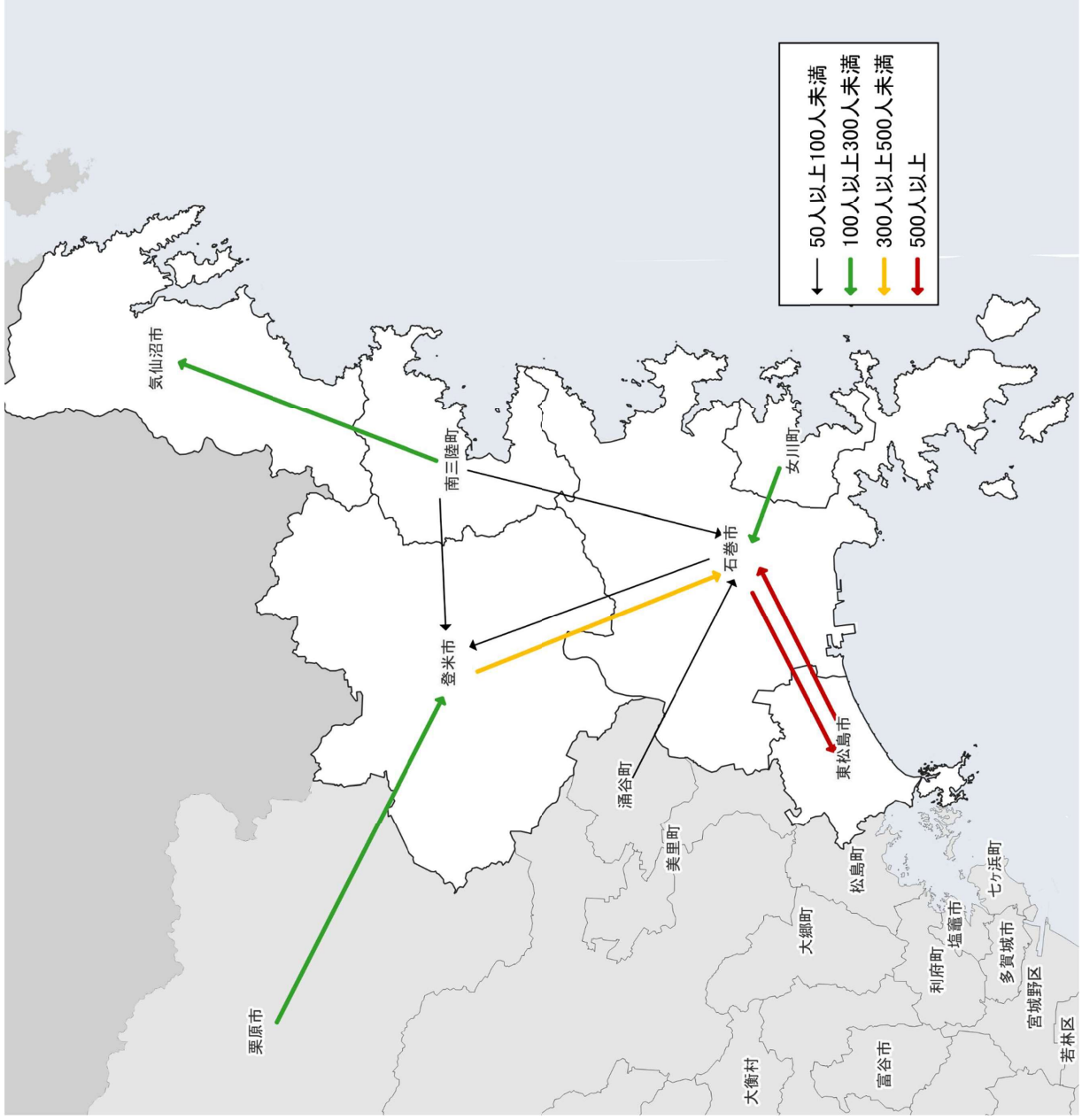


図 全体(石巻・登米・気仙沼圏域)

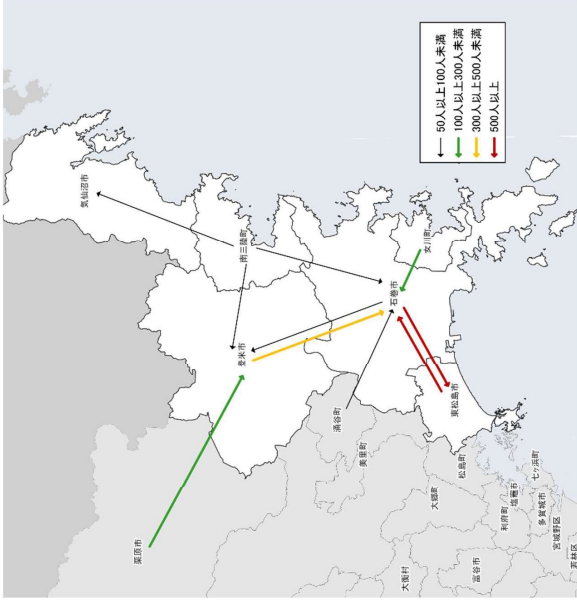


図 外来(石巻・登米・気仙沼圏域)

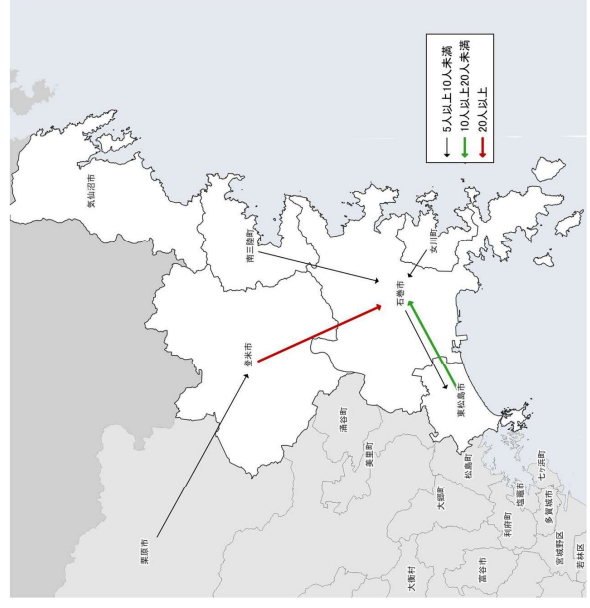


図 入院(石巻・登米・気仙沼圏域)

# ◇市町村間を跨ぐサービス量の組み合わせ数の整理

## (1)整理の条件

整理データの概要については、下表のとおりである。

表 広域路線バスの概要

項目	概要
活用データ	広域路線バス、各事業者 HP 時刻表から抽出
抽出条件	平日の運行本数から市町村を經由する組み合わせを算出
集計エリア単位	宮城県内

## (2)整理結果

仙南圏域については白石市や大河原町などで事業者バス・自治体バス双方で比較的高い接続がみられる一方で、角田市や七ヶ宿町では一定の接続を持つものの特定の自治体のみと接続している。柴田町においては隣接市町との連携はみられない。

仙台圏域については、仙台市への接続集中が顕著で、富谷市間との接続は 137.0 と最も高くなっている。

仙台市以外の市町村では、多賀城市－七ヶ浜町、塩竈市－利府町間でも強い接続性がみられる一方で、岩沼市－亘理町や松島町－利府町間などで接続がない個所も存在している。

大崎・栗原圏域では、栗原市と圏域外である登米市との接続が突出して高くなっている。また、大崎市は圏域内の多くの市町村とバス路線で結ばれておりネットワークの中心的な存在となっている一方で、涌谷町においては隣接市町村との接続がない状況にある。

石巻・登米・気仙沼圏域については、登米市と石巻市においては複数市町村と接続性が結ばれているものの、気仙沼市では他の市町村との接続がみられない状況にある。

作成した図面は次ページより示す。

## 1)仙南圏域

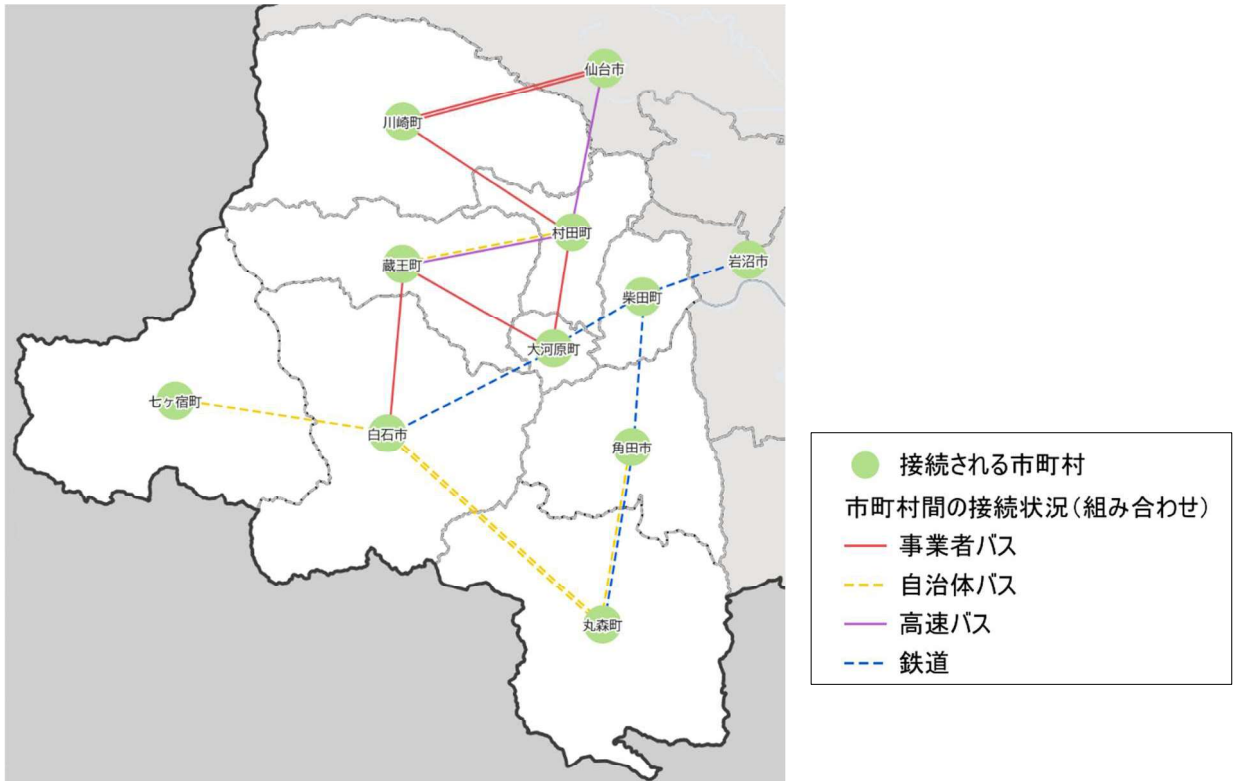


図 市町村を跨ぐサービス量の組み合わせ数の整理

## 2)仙台圏域

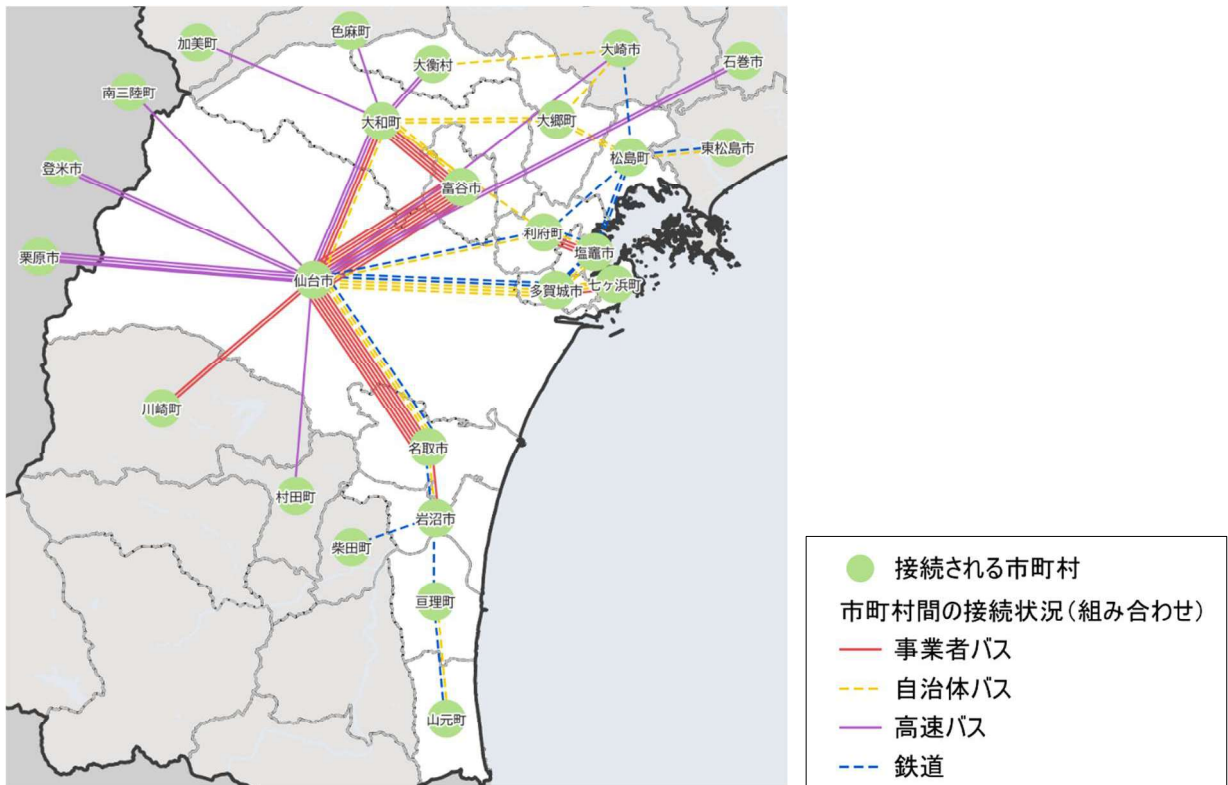


図 市町村を跨ぐサービス量の組み合わせ数の整理

### 3)大崎・栗原圏域

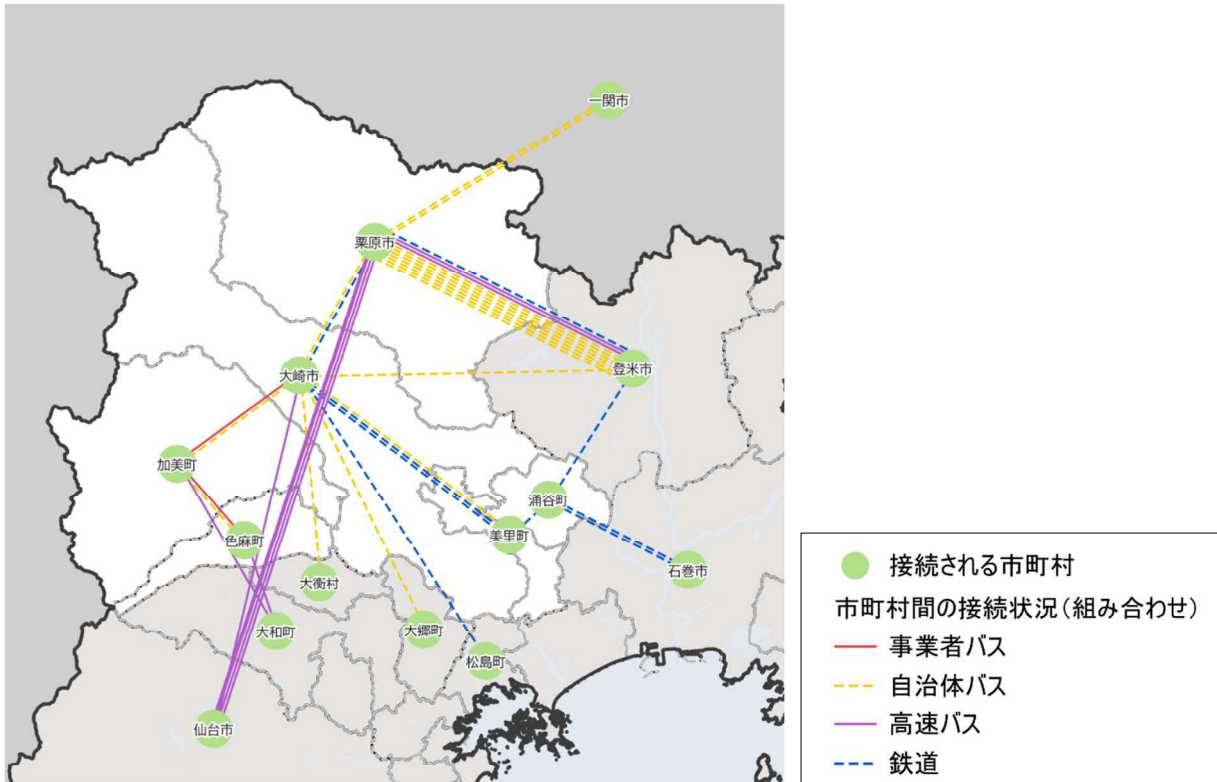


図 市町村を跨ぐサービス量の組み合わせ数の整理

### 4)石巻・登米・気仙沼圏域

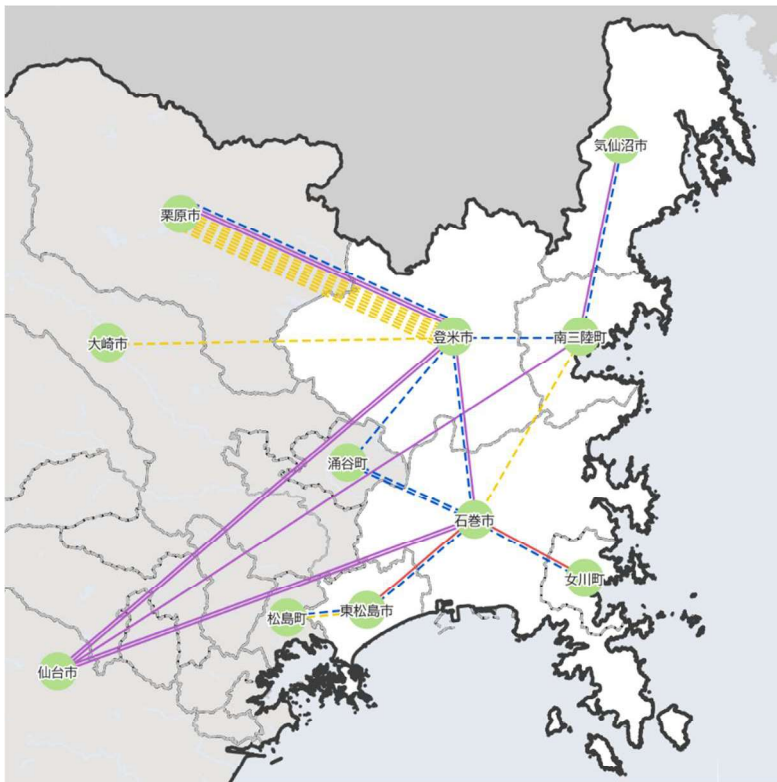


図 市町村を跨ぐサービス量の組み合わせ数の整理

## ◇市町村アンケート調査

### 1. 調査の実施概要

表 調査の実施概要

項目	内容
調査の目的	広域的な公共交通及び拠点に対する問題認識や今後の対応などの意向等の把握、今後の公共交通に対する取組（県への期待含め）を把握することを目的とする。
調査の対象	県内全市町村の公共交通担当者
実施方法	メールによる配布・回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 広域路線バスについて（維持の必要性、路線に対する見直しの予定など）</li><li>・ 民間バス（市町村内完結路線）について（同上）</li><li>・ 一般タクシーについて（助成状況、見直しや導入にあたっての課題など）</li><li>・ 公共交通以外のサービスについて</li><li>・ 交通拠点について（拠点に対する考え、取組の状況など）</li><li>・ 移動手段の確保に向けた取組状況（新たな取組、交通事業者との連携状況など）</li><li>・ 県との連携について</li></ul>
回答状況	全 35 市町村が回答（回収率 100%）

## 2. 調査結果

---

### 【市町村アンケート調査結果まとめ】

#### ■広域路線バスについて

「今後も維持が必要と考える路線がある」と県内の 30 自治体が認識している一方で、16 自治体が「概ね 5 年以内での維持が困難である」と感じている。中でも 8 自治体が路線の見直しを「検討していない」と回答している。

→維持が困難な路線の整理を行い、再編検討自治体の支援および未検討路線の再精査が必要

#### ■民間バス（市町村内完結路線）について

今後も維持が必要と考える路線がある」と県内の 9 自治体が認識している一方で、5 自治体が「概ね 5 年以内での維持が困難である」と感じている。そのうち 4 自治体が路線の見直しを「検討している」と回答している。

→維持が困難な路線の整理を行い、再編検討自治体の支援が必要

#### ■一般タクシー利用の助成について

21 自治体が「タクシー助成を行っている」が、7 自治体（最多）が問題を抱えていないものの、中には問題を抱えている自治体もあり、主な理由として「運行に係る費用の捻出に苦慮している（どの補助金が見えるかわからない、など）」が挙げられている。

→各自治体の実態に合わせた活用可能な補助金の整理と周知が必要

#### ■公共交通以外の移動サービスについて

県内の 15 自治体が担当地域の公共交通以外の移動サービスを「把握できていない」という状態にある。また、把握できている自治体の中でも 6 自治体が「調整・整理が必要」と認識しており主に「公共交通との経路・ダイヤなどの重複」が理由となっている。

→未把握自治体の交通資源の洗い出しや、競合路線との適切な役割分担が必要

#### ■交通拠点について

「重要と考える交通拠点を有している」と認識している 27 自治体のうち 20 自治体が「具体的な取り組みを行った、あるいは行う予定である」と回答しており、主に「拠点整備」や「ダイヤ調整」を実施している。取組を進める上での問題として「活用可能な交付金がない・不明」や「具体的な改善策が不明」などが多い。

→各自治体の実態に合わせた具体策の助言および活用可能な補助金の整理と周知が必要

#### ■新たな取組の実施予定

県内の 25 自治体が「補助金の交付」や「割引料金の設定」などの取組を実施しており、今後は 12 自治体が新たな取組を「予定している・実施している」と回答している。

また、7 自治体が主に DX 関連の施策に関して「予定していないが、構想・想定は持っている」と前向きな意向を示している。

なお、6 自治体が「意見交換の機会を設けられていない」などの理由から「交通事業者との意思疎通や連携」ができていない。

→先進技術に関する情報共有や、自治体と交通事業者との橋渡しが必要

#### ■県に求める支援内容

県に求める支援内容について、「公共交通等の制度等に関する勉強会の開催」が 60.0%と最も多く、次いで「調査・検討等に係る財政的な支援」も 57.1%と高い傾向にある。

→各自治体の実態に合わせた活用可能な補助金の整理と周知が必要

### (1) 広域路線バスについて

広域路線バスに関して、今後も維持が必要と考える路線が「有り」と回答した自治体は 30 市町村であり、その路線に対して概ね 5 年以内での維持が困難であると感じている自治体が 16 市町村と半数を超えている。また、維持が困難である路線が「有り」と回答した 16 市町村のうち、7 市町村が路線の見直しを「検討している」と回答している。沿線自治体の考えは下表に示している。

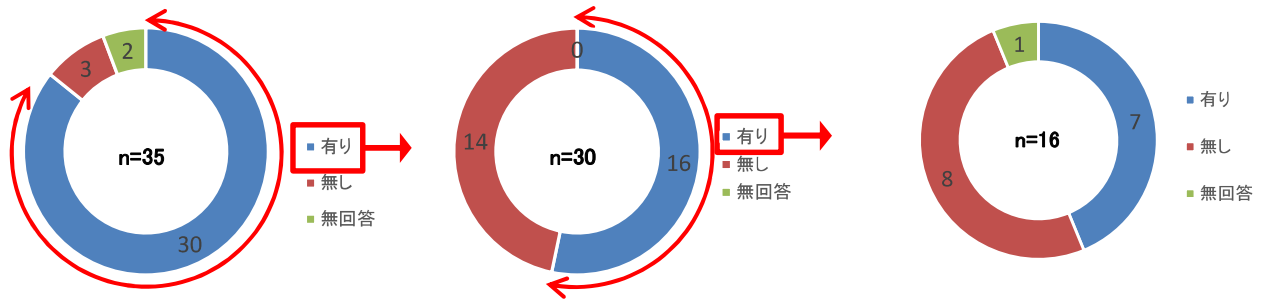


図 維持が必要な路線の有無

図 維持が困難な路線の有無

図 再編や見直しの検討の有無

表 路線維持や存廃についての考え(自由回答) ※抜粋

項目	内容
路線の維持について	・隣接自治体につながる唯一の広域路線であるため路線を維持したい
	・学生のニーズが高いため路線を維持したい
	・事業者への委託料が上昇しているため、維持が難しい
	・補助金の有無によらず、需要や接続性を鑑みて判断したい
取り組み	・利用数の推移によっては、より安価な代替手段（ライドシェアや AI デマンド）を検討する
	・バス利用の促進のため通学定期券の購入費補助制度を導入
	・移動ニーズや現状を把握し、ダイヤや乗降場所の改正を検討

## (2)民間バス(市町村内完結路線)について

自治体を運行する民間バス（市町村内完結路線）に関して、今後も維持が必要と考える路線が「有り」と回答した自治体は4市町村であり、その路線に対して概ね5年以内での維持が困難であると感じている自治体が3市町村と半数を超えている。また、維持が困難である路線が「有り」と回答した3市町村のうち、2市町村が路線の見直しを「検討している」と回答している。

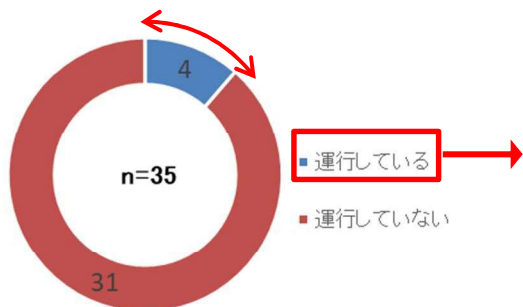


図 民間バス(市町村内完結路線)の有無

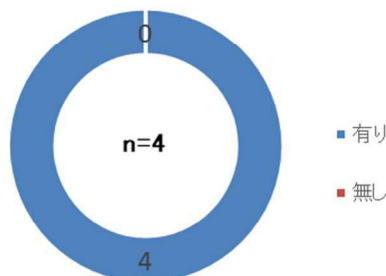


図 維持が必要な路線の有無

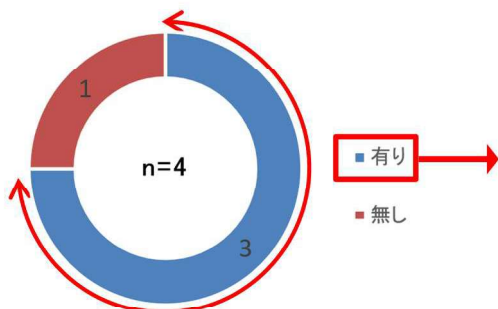


図 維持が困難な路線の有無

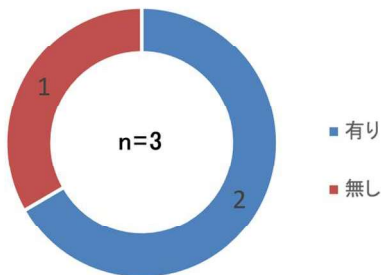


図 再検討の有無

## (3)一般タクシー利用の助成について

一般タクシーの助成が「有り」と回答した市町村は21市町村である。

また、タクシー助成についての見直しや導入等にあたりネックとなっていることについて、現在タクシー助成を行っている市町村においては「特にない」が7件と最も多く、次いで「運行に係る費用の捻出に苦慮している（どの補助金が見えるかわからない、など）」が5件となっている。タクシー助成を行っていない市町村においては「運行に係る費用の捻出に苦慮している（どの補助金が見えるかわからない、など）」が2件で最も多くなっている。

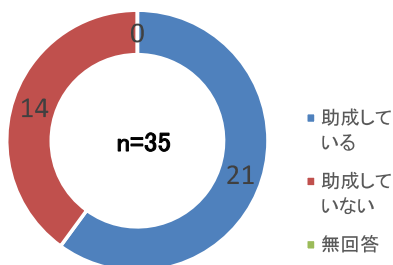


図 一般タクシーの助成の有無

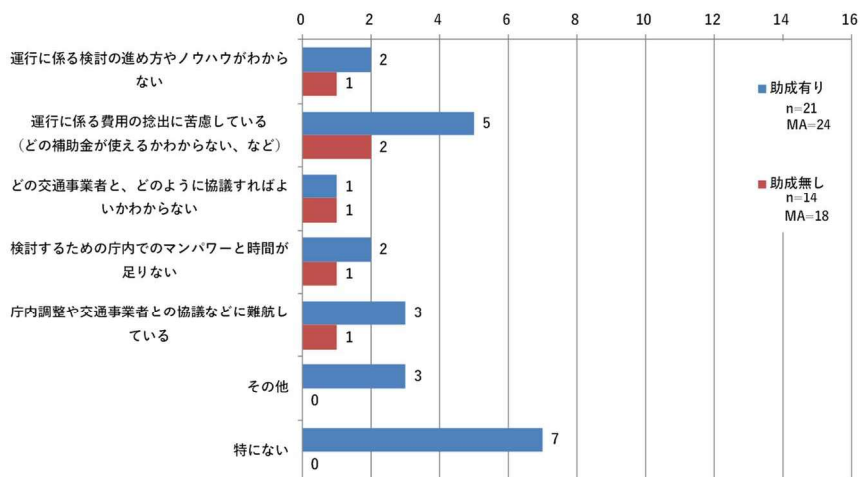


図 見直しや導入等にあたりネックになっている点

#### (4)公共交通以外の移動サービスについて

公共交通以外の移動サービスを「把握している」と回答した市町村は 20 市町村であり、その運行内容については、高校のスクールバスや商業施設が運行する送迎バス等が多く挙げられている。

調整・整理が必要な移動サービスが「有り」と回答する市町村は 6 市町村あり、公共交通との経路・ダイヤなどの重複などを理由とする例が多くみられる。

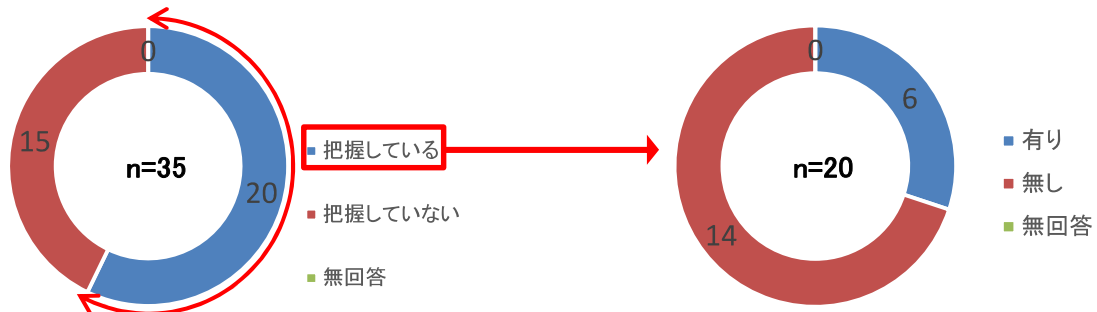


図 公共交通以外の移動サービスの把握状況

図 公共交通との調整・整理が必要な移動サービスの有無

#### (5)交通拠点について

重要と考える拠点の有無について、27 市町村が「有り」と回答しており、そのうち 20 市町村が具体的な取り組みを行った、あるいは行う予定であると回答している。取り組み内容としては、拠点整備に関する内容やダイヤ調整などの運行に係る内容などが多くみられる。

取組を進める上での課題として、取り組みを「行った(行う予定)」の市町村においては、「活用可能な交付金がみつからない・わからない」、「どのような改善をしたらよいかわからない」などをあげている。

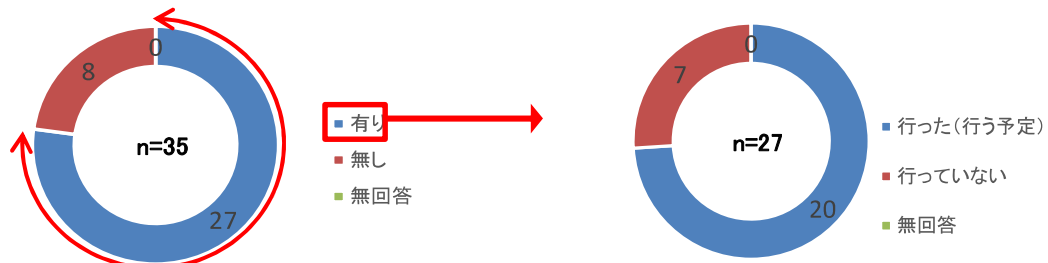


図 重要と考える交通拠点の有無

図 拠点に対する取組(予定)の有無

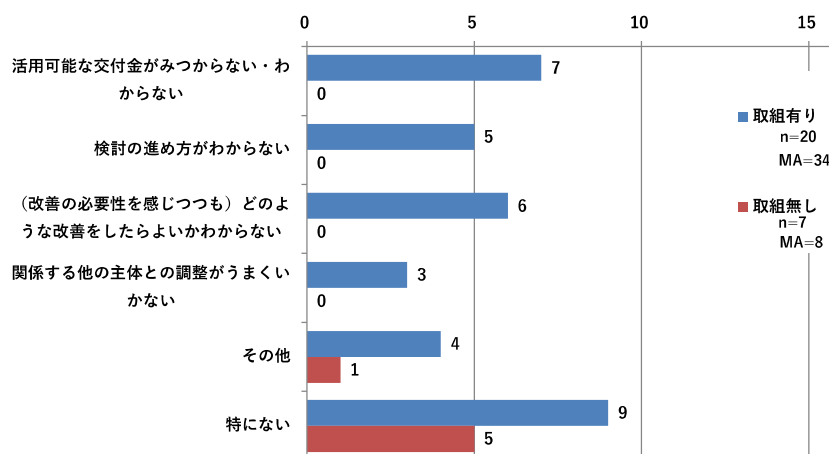


図 取組を進める上での課題

※取組を進める予定の有無別

※無回答については非表示

## (6)新たな取組の実施予定

サービスの維持に向けて、交通事業者に対する支援や、利用者の回帰等に向けた独自の取り組みを「行った」と回答したのが 25 市町村であった。内容としては補助金の交付や割引料金の設定などが挙げられた。

また、新たな取組の実施予定について、12 市町村が「予定している・実施している」と回答しており、7 市町村が「予定していないが、構想・想定は持っている」と回答しており、半数以上が取組に対して前向きな意向を示している。その内容としては AI 技術を活用したデマンド交通やその他の移動サービス等の検討、バスロケーションシステムの導入、MaaS の取組、などを挙げている。

交通事業者との意思疎通や連携については、29 市町村が「できている」と回答した。一方で、「できていない」と回答した市町村からは、意見交換の機会を設けられていないという意見も挙げられている。

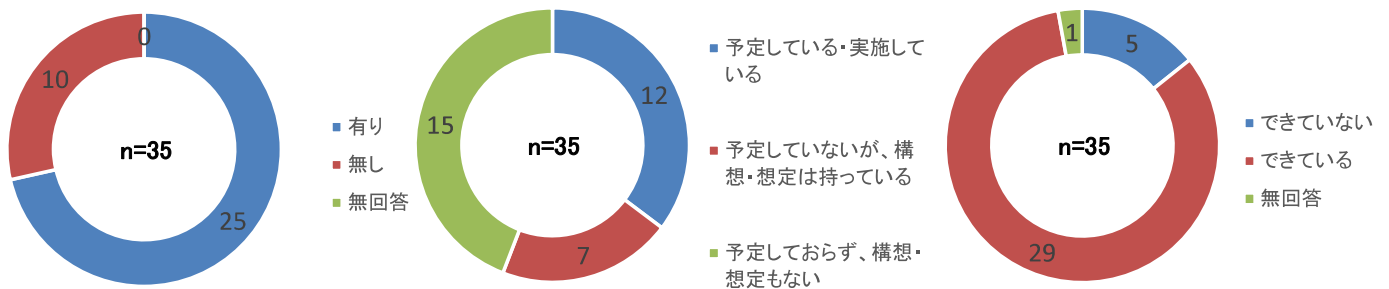


図 支援・取り組みの有無

図 新たな取組の実施予定

図 交通事業者との連携の可否

(7) 県に求める支援内容

県に求める支援内容について、「公共交通等の制度等に関する勉強会の開催」が60.0%と最も多く、次いで「調査・検討等に係る財政的な支援」も57.1%と高い傾向にある。

※具体内容については、下表に抜粋したものを掲載。

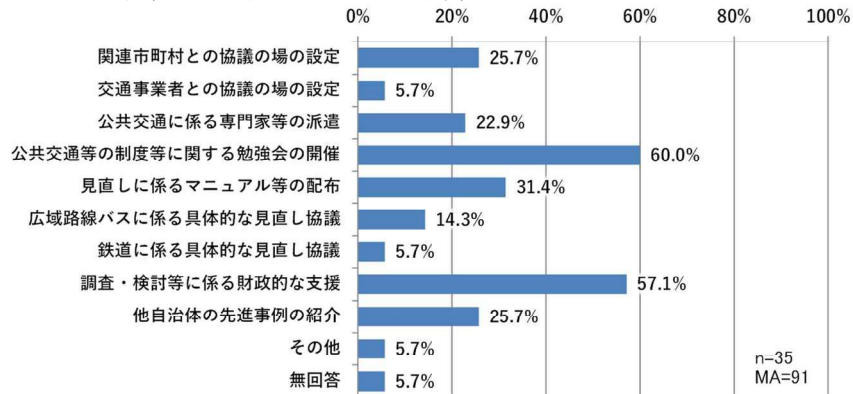


図 県に求める支援内容

表 県との連携についての考え(自由回答) ※抜粋

圏域	内容
仙南圏域	公共交通の策定に向け、県と連携して進めていきたい
	バス購入費用の助成を要望する
仙台圏域	広域計画を策定するにあたってのサポート
	広域的な公共交通の橋渡しの役割を担ってほしい
大崎・栗原圏域	研修会の開催や他自治体の交通政策事例等の紹介など
石巻・登米・気仙沼圏域	人口減少等による利用者の減少、乗務員不足等により地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増していることから、国庫補助制度の要件緩和や実情にあった制度の見直しについて、積極的に要望等を行っていただくほか、宮城県においても、県単独補助の創設など、地域公共交通の維持・促進に取り組んでいただきたい。

# ◇交通事業者アンケート調査

## 1. 調査の実施概要

表 調査の実施概要

項目	内容
調査の目的	交通事業者が把握する定性的な問題点や今後の運行に対する意向等を把握
調査の対象	■鉄道事業者 4 社 ■バス事業者 14 社 ■航路事業者 3 社
実施方法	メールによる配布・回収
回収状況	■鉄道事業者：100%（4/4） ■バス事業者：93%（13/14） ■航路事業者：67%（2/3）

## 2. 調査結果(鉄道事業者)

---

### 【交通事業者アンケート調査（鉄道事業者）結果まとめ】

#### ■事業の運営体制について

過去5年間で乗務員数に大きな変化はないものの、全体の大部分を構成する40代～20代以下の年齢層が変化しており、30代の割合が減少し、40代と20代以下の割合が増加している。

調査によって2025.9月時点で最低限必要な乗務員数よりも23人充足していることを把握したが、これは各事業者が「採用時の年齢要件の緩和」「積極的な求人募集」「ワンマン運転の拡大」を行った結果であると考えられる。

しかしながら、ワンマン運転化による「最低限の人材配備」であることや「他業種と比較した際の賃金の低さによる離職」が発生している状況であることから、決して余裕がある状況ではないと推察する。

→継続的な人材確保に向けた取組支援が必要

#### ■他事業者との連携について

各事業者間で「共通商品などの開発」や「乗り継ぎ等のダイヤ調整」を行うことで相互に利便性を高めている。今後も共同事業を行う意向もあり、さらなる連携が期待できる。

なお、JR東日本では地域住民に対する連携の視点も有しており、地域と一体となって公共交通の活性化を目標としている。

→事業者間の連携に対する支援や、他分野との相乗効果が見込める取組に関する情報共有が必要

#### ■今後の取組や計画に対する要望について

情報提供に関する取組としては「サイネージ導入」や「SNSによる情報発信」等の強化を想定しており、その他には「旅行需要の回復に合わせた混雑緩和」や「企画券・イベント・グッズの開発強化」「利用機会の創出（体験乗車会、小児無償化等）」を想定している。

計画に対する考えとして「駅を中心としたまちづくり」や「地域交通の連携・地域理解の強化」に加えて「補助の拡充」を望む声があった。

→交通事業者の利用者の利便性向上に関する取組みへの支援が必要

## (1)乗務員の推移

鉄道事業者の乗務員は、2021年4月時点の143人から2025年4月時点では、153人とほぼ横ばいに推移、2023年4月時点の159人が最多となっている。

年齢別に同じ時点を比較すると10～20代では14人→35人へ増加している。割合も9.8%→22.9%へ上昇。一方、30代は71人→45人減少傾向となっており、割合も49.7%→29.4%と低下している傾向がみられる。

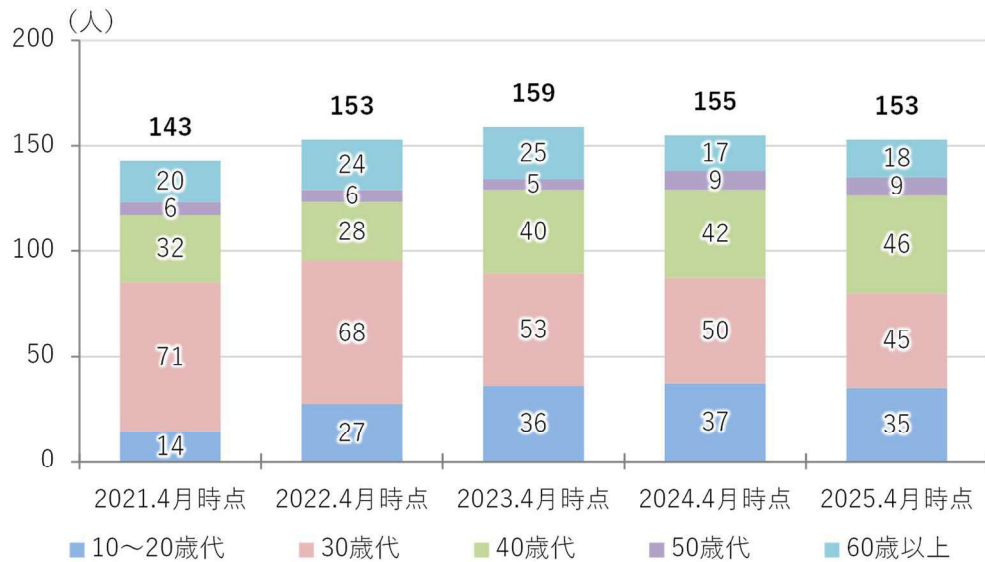


図 乗務員の人数の推移

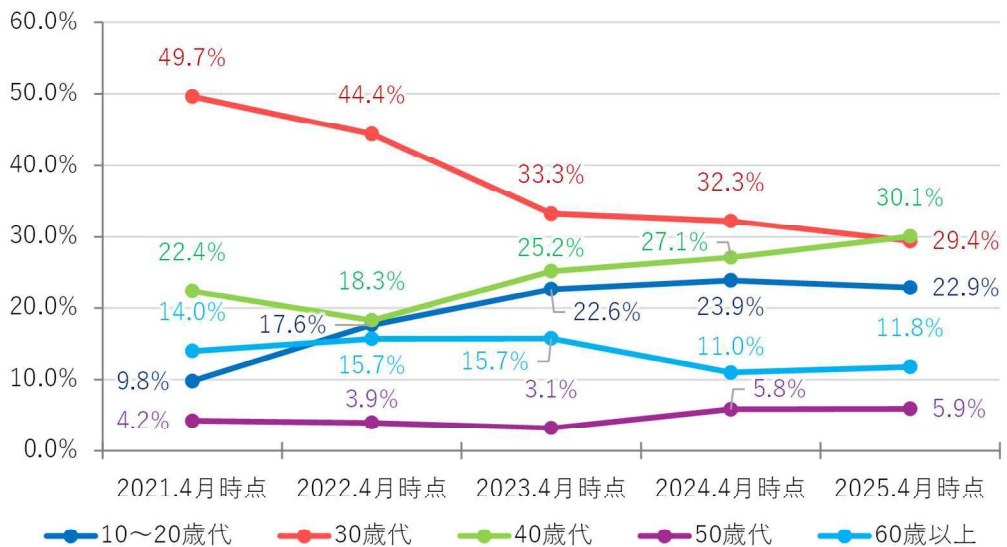


図 乗務員の年齢構成割合の推移

## (2)必要な乗務員数

2025年現在のサービス水準（運行本数など）を確保するために最低限必要な乗務員数は、130人（全事業者計）であり、現在の乗務員数153人に対して23人充足する状況にある。

前ページの年齢構成割合から、鉄道事業者においては10～40歳代の割合が高く、50～60歳代の割合が相対的に低くなっていることから、若い年齢層の採用実績があり、かつ一定程度の定着に繋がっていることがうかがえる。

一定程度計画的な採用活動が行えていることが、乗務員の充足に繋がっている一因になっているものと考えられる

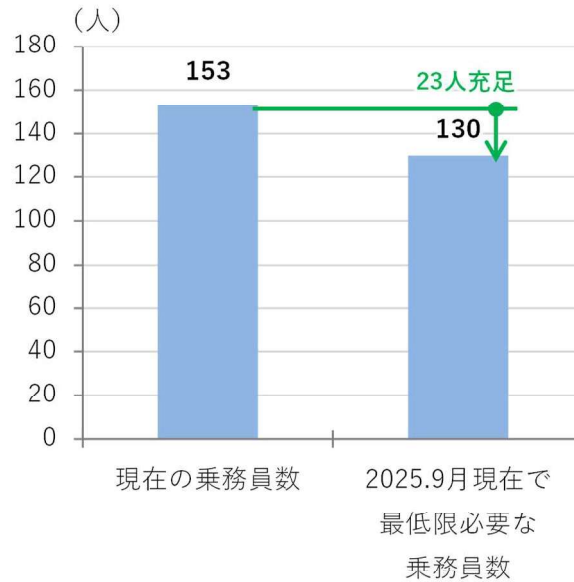


図 必要な乗務員数

### (3)乗務員確保に向けた取組について

乗務員確保に関しては、各社が採用年齢の緩和や選考手法の拡充、養成計画や勤務制度の整備を進めている。

現在の取組	実施予定の取組
<p><b>【採用活動の強化と受験負担の軽減】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>採用試験における年齢要件の上限緩和。</li> <li>人材確保のため、採用試験にSPI3を導入し、転職希望者や県外受験者の負担を軽減。</li> <li>組織の公式インスタグラムを開設し、ショート動画を投稿するなど、各種媒体で積極的に求人募集を実施。</li> <li>高校新卒者の確保（高校訪問、合同企業説明会への参加）や、高等技術専門校への訪問を実施。</li> <li>中学生の職場体験受け入れ、高校生の職場見学を促進。</li> <li>退職自衛官等の採用働きかけや、地域合同企業説明会への参加を実施。</li> <li>ハローワークや組織のホームページで求人募集を公開（通年採用）。</li> </ul> <p><b>【社内待遇の改善と即戦力化の推進】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存社員の定着を図るため、給料等の引上げを実施。</li> <li>福利厚生面を充実させ、育児休暇目的休暇の創設等を行っている。</li> <li>勤務体制での確保策として、車両部門社員の動力車操縦者運転免許（動免）保有者に兼務を発令し、一定期間運転士業務に従事させている。</li> <li>人間関係からの離職者防止のため、社員とのコミュニケーションを大切にし、職場環境づくりに努めている。</li> </ul> <p><b>【運営の効率化と柔軟な働き方の支援】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗務員確保と人手不足への対応として、ワンマン運転等を拡大し、輸送モードを効率的でサステナブルなものに変革。</li> <li>社員の意欲と多様な働き方に応える柔軟な制度・環境の整備等の支援を積極的に行い、働きがいの向上に努める。</li> <li>仕事と育児・介護の両立支援制度を拡充し、短時間勤務者の対象拡大や、養育・介護休暇日数の拡大を行うことで、社員の活躍のステージを拡大している。</li> </ul>	<p><b>【賃金競争力とエンゲージメントの課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近年、主力となりつつあった若手乗務員が複数名退職したことを受け、社員へのヒアリングを通じて他社や他業種と比較した賃金の低さが、キャリアパスを見直す一つのきっかけとなった。賃金のベースアップを実施したが、昨今の慢性的な人手不足と労働市場の売り手市場化により、多くの企業が賃金を引き上げているため、当該事業体の賃金水準は十分に対応できていないのが現状。今後は、市場の動向を注視し、可能な限り「選ばれる」賃金体系を構築し、賃金以外の部分でも社員のエンゲージメントを高める取組を検討する。</li> </ul> <p><b>【人材獲得と育成の計画】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>将来の職業選択を見据え、小中学生を対象とした職業体験イベントに参加し、交通事業に関する興味・関心の醸成に努める。</li> <li>採用手法として、カムバック採用、インターンシップ、オンライン説明会、オンライン試験を実施する。</li> <li>社員の働きがいを高めるため、労働時間の見直しによる休日数の増加を検討する。</li> <li>検討課題として、採用時の駅業務経験を省略し直接車掌養成を行うことや、動力車操縦免許（動面）の取得可能年齢の引き下げを活用することが挙げられている。</li> </ul> <p><b>【事業運営体制の見直し】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の実情やニーズに密着したスピード感のある事業運営と、品質の高いサービスの創造を実現するため、事業運営体制を令和8年より見直す予定。この体制見直しにより、社員の活躍フィールドを拡大し、一人ひとりが成長と働きがいを実感できるようにすることで、エンゲージメント向上を通じた社員の確保に努めたい。</li> </ul>

#### (4)他交通との取組連携について(実施・予定)

各社がバスと鉄道間の乗継ダイヤの調整や P&R 割引、共同商品（乗り放題券、乗継パス等）、沿線飲食店との企画券等の連携を協議会等を定期的に開催しながら進めている。

表 他交通との取組連携(実施・予定)

他交通との取組連携(実施・予定)
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 交通機関の連携に関する取り組みとして、利用状況を把握した上で、主要な鉄道事業者と毎年実施されるダイヤ改正について連携し対応している。</li><li>・ 企画乗車券の開発も進められており、複数の交通事業者が連携した広域のフリーパスが提供されている。他の鉄道との共通乗車券の開発や、特定の観光バスと地下鉄に乗車できる一日乗車券（紙券およびデジタルチケット）の販売も行われている。さらに、沿線の飲食店と連携した企画乗車券の開発や、他の鉄道との接続を改善するための協議も実施している。</li><li>・ バスと地下鉄の乗り継ぎを円滑にするため、乗り継ぎを考慮したバスダイヤ設定や、地下鉄駅構内のデジタルサイネージに接続バスの発車時刻を表示。</li><li>・ その他、パークアンドライド利用者に対する駐車場料金の割引や、市バス・地下鉄・一部の路線バスで利用できる特別運賃割引証の発行を実施。</li><li>・ 他の交通手段と連携したデジタルシステムを導入しており、スマートフォン一つで移動や観光の予約が可能。</li></ul>

#### (5)他交通事業者との連携が考えられるもの

想定連携として代替輸送（BCP）や共同乗車券・共同事業の検討が挙げられている。

表 他交通事業者との連携が考えられるもの

他交通事業者との連携が考えられるもの
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 鉄道運行不能時の代替輸送等（BCP 関係）。</li><li>・ 二次交通事業者との共同事業(共同乗車券等)。</li><li>・ 地域の方々にとって便利で持続可能な交通体系を実現するため、沿線自治体、住民、他の交通事業者と連携し、現状を共有しながら一体となって議論と取り組みを進めていきたい。</li></ul>

## (6)他交通事業者との協議・調整が必要なもの

鉄道間のダイヤ調整が既に行われている。他には二次交通事業者との調整等について、地域一体での議論・連携の必要性を示す事業者も存在している。

表 他交通事業者との連携が考えられるもの

### 他交通事業者との協議・調整が必要なもの

- ・ダイヤ調整（実施済み）。
- ・二次交通事業者との調整等。
- ・利用の少ない線区において、持続可能で利便性の高い交通体系を構築するため、沿線自治体・住民への現状理解の促進と、他の交通事業者との連携・協力を通じて、地域全体で議論を深めることが必要。

(7)重要と考える交通拠点(駅等)について

県内各所の駅で駅務機器の老朽取替や決済拡充(タッチ決済・QR等)を実施・計画していることに加えて施設のバリアフリー化やサイネージ活用などの環境整備も進んでいる。

表 重要と考える交通拠点(駅等)について

取組予定(バリアフリー等)①	取組予定(バリアフリー等)②
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 駅務機器等の老朽取替。</li><li>・ 自動改札機等の定期改修に合わせた機能拡充(クレジットカードタッチ決済、QR乗車券、デジタル乗車券への対応を含む)。</li><li>・ バリアフリー化の観点から特に重要な拠点と考えているが、既に乗継経路のバリアフリー化が完了しており今後の取組予定なし。</li><li>・ デジタルサイネージを活用した情報提供。</li><li>・ 駅の環境整備の実施を検討。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ クレジットカードやモバイル決済機能の付加(現在交通系IC以外NG)。</li><li>・ 市と連携したイベントの実施の検討(市内飲食店)。</li><li>・ 駅の環境整備の実施を検討。</li></ul>

(8)情報提供取組と今後の方針(MaaS等)、その他の重点取組

各社がHP・Xやアプリ、サイネージで運行情報を発信している。それ以外の取組として、臨時・特急運行、イベント連携、こども割実証、見学会・グッズ企画、混雑緩和やマナー案内強化を推進している。

表 情報提供取組と今後の方針(MaaS等)、その他の重点取組

情報提供取組と今後の方針 (MaaS等)	その他の重点取組・利用促進予定
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行状況は、東日本地域の鉄道会社が提供するシステムを自社のホームページに掲載し、活用している。</li> <li>・ 運行情報の発信はホームページやXのほか、メール配信サービスやLINEでも行っており、今後も継続予定。情報発信には、Facebook、X、インスタグラムなどのSNSも活用。</li> <li>・ 情報提供の取り組みとして、会社のホームページ、運行情報公式Xアカウント、特定のアプリでの情報発信の実施。また、一部の駅では、異常発生時に放送案内、駅頭掲示、デジタルサイネージなどを利用した情報発信も合わせて実施。</li> <li>・ 特定の駅ではデジタルサイネージが導入され、各種情報発信が開始される予定。あわせて複数の有人駅において、デジタルサイネージを活用した情報発信を実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ インバウンドや都市内旅客の増加により一部列車に混雑が見られるため、増結運転による混雑緩和を検討するとともに、手荷物を座席に置かないなどのマナー向上に向けた案内放送の強化に継続して努める。</li> <li>・ 利便性の高いデジタルチケット等の乗車券の企画・販売。また沿線開発に合わせた利用促進の取り組みの推進。</li> <li>・ 観光施策との連携として、大型イベントとの連携や駅周辺環境整備に取り組む。</li> <li>・ 車両基地見学や運転体験を強化し、オリジナルグッズの魅力ある商品開発や、鉄道部品の計画的な販売を行う。</li> <li>・ 鉄道利用促進に向けて、夏祭りなどのイベントに合わせた臨時列車運行や、特定区間において特急電車の運行を毎週金曜日に実施。</li> <li>・ 地域と連携し、観光資源や文化など地域の魅力の更なる磨き上げや発掘を行い、保有する資産を有効活用しながら、国内のみならずインバウンドまでを視野に入れた情報発信や、のってたのしい列車を活用した誘客に取り組む。</li> </ul>

### (9)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

各社がそれぞれ課題を抱えており「機器更新に係る支援」「駅を核とするまちづくりに向け、市町との調整」「地域理解および持続可能な交通体系構築に向けた一体的な議論」などが求められている。

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

- ・ 中小鉄道会社が抱える、運行機器や車両などの更新といった多くの課題は、一事業者のみで対応することが困難である。そのため、補助金の充実や、国および他の自治体との連携強化を計画に盛り込み、これらに取り組む必要がある。
- ・ 駅を中心としたまちづくりを促すため、市町への調整を要望したい。
- ・ また、人口減少や高齢化社会の進展に伴い公共交通が衰退している地域もある。地域の方々に交通の現状を理解してもらいながら、地域交通の利便性向上と持続可能な交通体系の構築に向け、地域が一体となって議論を進めて欲しい。

### (10)今後、県と連携して取り組みたいこと

県・自治体との緊密な連携により「安全・安定輸送へ取り組む意向」や「一体で利便性向上と持続可能な交通体系の構築に向けた議論の継続」を示している。

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

- ・ 鉄道沿線の開発が新たに進むなど、鉄道の経営環境も刻々と変化していることから引き続き県とは連携を密にして、安全・安定輸送に取り組んでいきたい。
- ・ 今後とも県や関係自治体と連携して、人口減少や高齢化社会の進展に伴い、公共交通が衰退している地域もある中で、地域の方々に地域交通の現状をご理解いただきながら、地域交通の利便性向上と持続可能な交通体系の構築に向けて、地域一体となって議論をしていきたい。

### 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「運転手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