

◇高等学校アンケート調査

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	高校生の市町村を跨ぐ通学実態、スクールバス等の運行実態等を把握
調査の対象	県内の全高等学校（全 120 校）
実施方法	メールによる配付・回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none">・ 在校生徒数（学年別、出身中学校別）・ 基本的な登校時間（夏季・冬季別）・ 通学手段（夏季・冬季別、登下校別）・ 通学に関する規則・支援等・ スクールバスの運行の有無・ スクールバスの運行概要・ 公共交通での通学に対する意向・ 現状の公共交通に対して話題になった、問題と感ずる事項・ 今後の公共交通に対する要望
回答状況	120 校中 106 校が回答（回収率 88.3%） ※106 校中県立が 92 校（うち特別支援学校 20 校）、私立が 14 校（うち特別支援学校 2 校）

2. 調査結果

【高等学校アンケート調査結果まとめ】

■ 高校生の通学移動実態について

通学先としては、居住自治体内の高校に通学する生徒も一定数存在する一方で、自治体をまたいだ通学を行う生徒が各圏域で存在している。

通学手段としては、夏季と冬季で大きな違いはなく「鉄道」が用いられている。ただし、大崎・栗原圏域や石巻・登米・気仙沼圏域は「保護者の送迎」が全体的な傾向よりも高い状況となっている。なお、スクールバスはどの圏域においても公立・私立関係なく運行していない場合が多い。

→可能な限り保護者の送迎に頼らなくとも自治体を跨ぐ通学も可能になる環境整備が必要

■ 公共交通の利用促進について

回答した高校の約半数が「通学時の公共交通利用を促進したい」と回答しており、その理由としては「通学時の安全確保」や「学校周辺の混雑緩和」「卒業後の生活準備」を意識している場合が多い。そのため既に「学校からの利用の呼びかけ」を行っている事例が一定数存在しており、加えて「チラシ配布」なども行われている。なお、利用を促進している学校の中には「利用マナーの周知」に加えて「バスの時間に合わせた始業時間や下校時間の設定」なども行われている。

一方で「そもそも公共交通では通学できない」といった意見も散見されるとともに「各家庭で経済的な事情もあるため積極的に促進していない」といった考えの高校も多い。

→通学困難地区における対応策の検討や通学における家庭に向けた財政支援が必要

■ 通学利用に向けた問題点について

前述の問題はあるものの、利用を促進していた高校において「減便等で使いにくく（使えなく）なった」や「遅延・運休情報が遅い」「無人駅の治安悪化」「待合環境の向上（猛暑・豪雪対応）」「鉄道運休時の代替交通の確保」「生徒のマナー強化が必要」という問題を指摘する回答も存在した。

→運行・利用に関する情報発信の強化や通学拠点としての機能強化が必要

(1) 高校への通学手段

高校への通学手段をみると、夏季冬季を通して「鉄道」による移動が最も多く、次いで「自転車」での移動が多くみられた。

圏域別にみると、仙南圏域と仙台圏域では夏季冬季を通して「鉄道」による移動が最も多く、大崎・栗原圏域と石巻・登米・気仙沼圏域では夏季冬季を通して「保護者の送迎」による移動が最も多くみられた。

夏季冬季別にみると、仙台圏域では夏季と比べて冬季の「鉄道」や「自転車」による移動が減少し、「徒歩」や「路線バス」、「保護者の送迎」による移動が増加している一方で、大崎・栗原圏域や石巻・登米・気仙沼圏域では夏季と比べて冬季の「自転車」や「路線バス」による移動が減少し、「鉄道」や「徒歩」による移動が増加している。

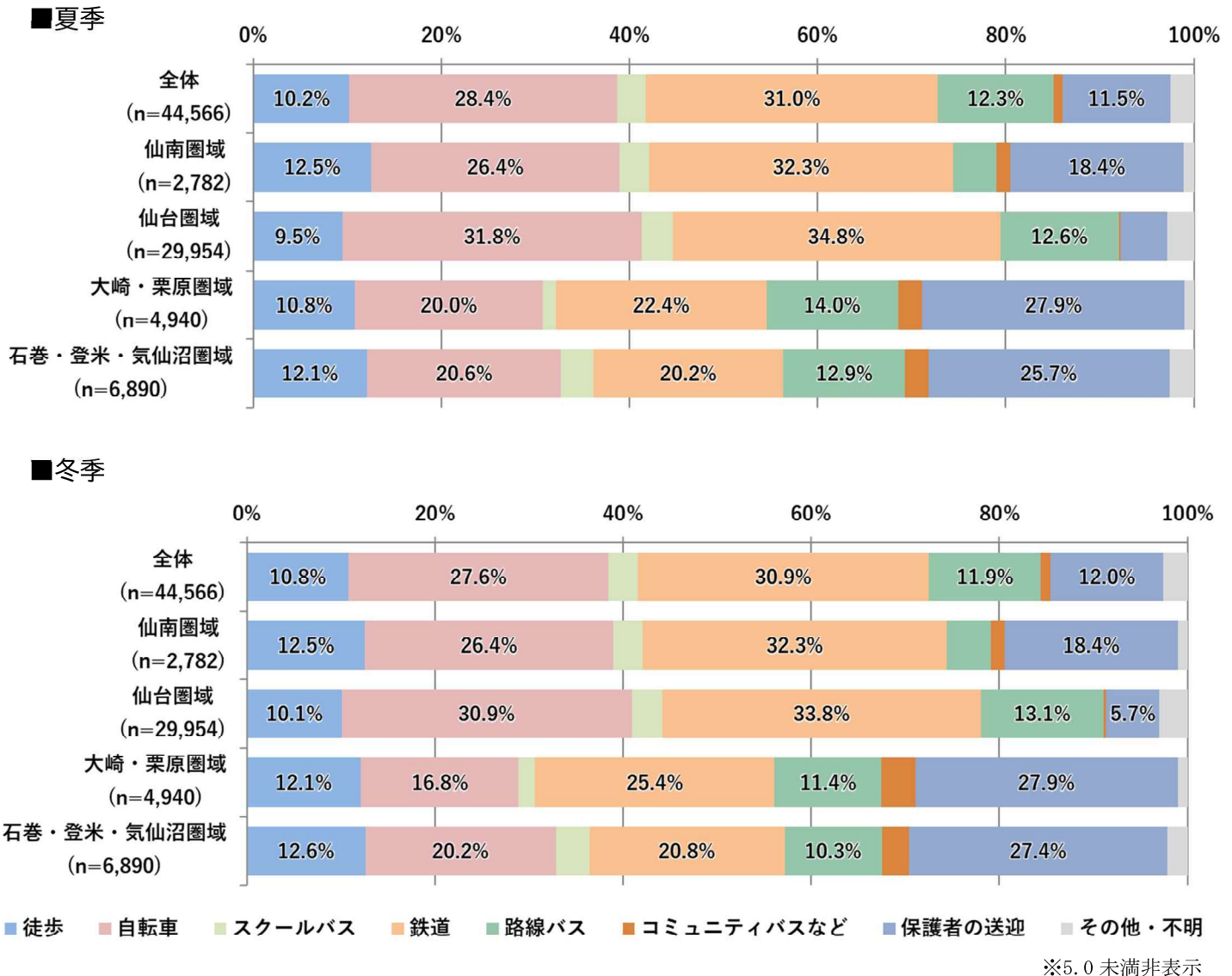


図 圏域別通学手段割合(登校)

(2) スクールバスの運行状況

スクールバスの運行状況を見ると、すべての圏域でスクールバスを運行する高校は少ないが、仙台圏域と石巻・登米・気仙沼圏域ではスクールバスを運行している私立高校が半数以上を占めている。

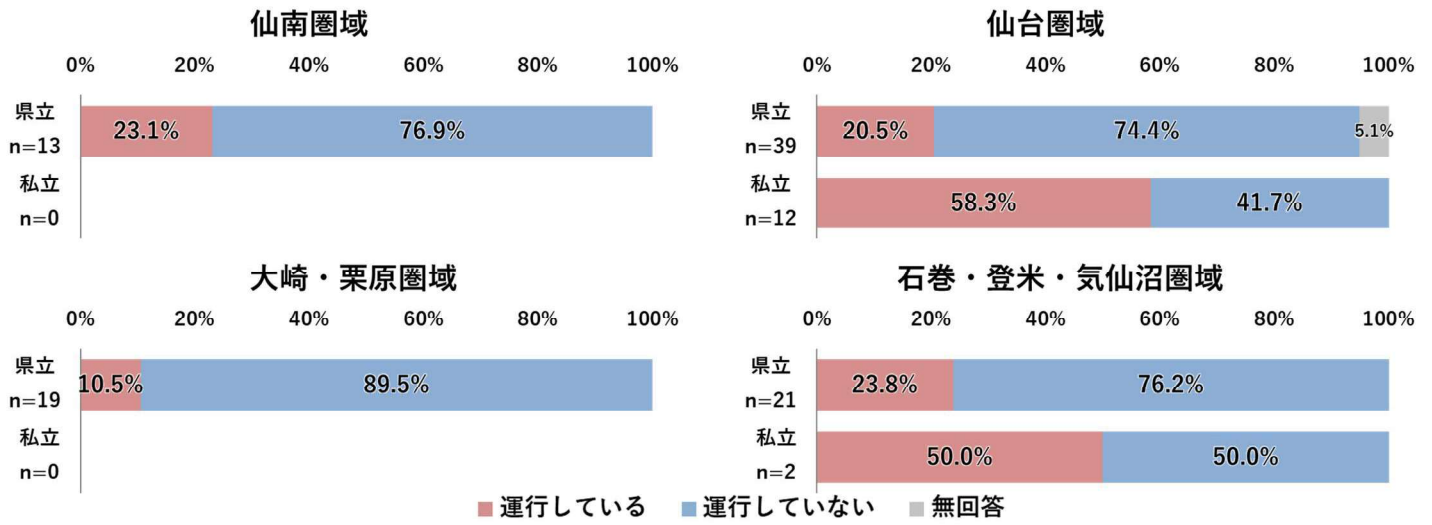


図 圏域別・県立私立別スクールバス運行の有無

(3)公共交通の利用促進に向けた取組

1)高校で実施している公共交通の利用促進に向けた取り組み

高校で実施している利用促進の取組をみると「呼びかけ」や「相談対応」「周知広報」を行っている高校が多く存在する。しかしながら、高校数が多いとはいえ、仙台圏域での取組が大部分を占めている。

また、仙南圏域では「公共交通が不便なので未実施」という回答も確認した。

表 現在高校で行っている公共交通の利用促進に向けた取り組み

	圏	圏	崎 ・ 圏	圏 答 ・ 盤	奇
既に利用が根付いているので未実施	0	1	0	0	1
公共交通が不便なので未実施	2	0	0	0	2
寮生活なので未実施	0	1	0	0	1
利用呼びかけ(具体的な内容の記述無し)	0	2	0	2	4
チラシ配布	0	2	0	0	2
ポスター掲示	0	1	0	0	1
時刻表掲示	0	0	1	1	2
相談窓口の設置	0	3	0	0	3
利用マナー講習	0	2	0	0	2
定期購入促進	1	3	0	1	5
保護者送迎の規制(行事時)	0	1	0	0	1
行政・交通事業者への増便依頼	0	1	0	0	1
公共交通に合わせた時間割の設定	0	0	0	1	1

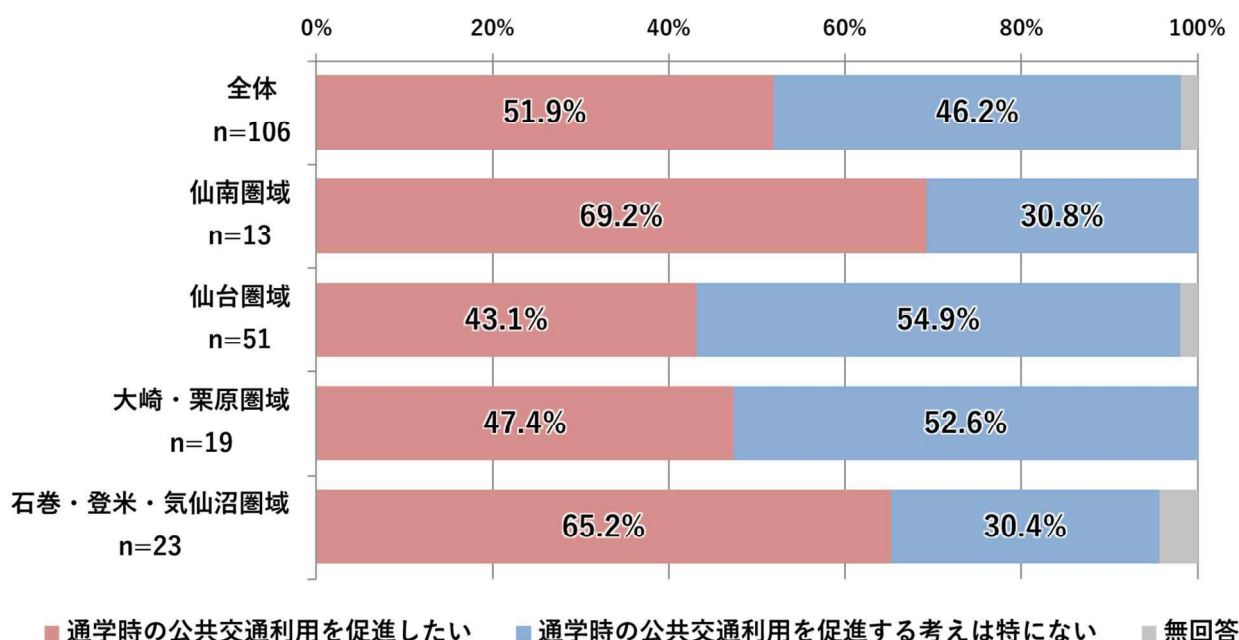
2)公共交通を利用して通学することに対する考え

公共交通を利用して通学することに対する考えをみると、全体では半数以上の高校が「通学時の公共交通利用を促進したい」と回答している。特に、仙南圏域と石巻・登米・気仙沼圏域で「通学時の公共交通利用を促進したい」と回答する高校が多い。

公共交通の利用を促進したい理由をみると「移動手段が限られている」や「公共交通が利用しやすい」という側面はあるものの「卒業後を見据えた社会勉強のため」が最も多い。

また、「安全な通学環境を確保するため」や「保護者送迎による混雑を解消するため」も多いが、公共交通による安全な輸送を求めることに加え、送迎車を減らすことで学校内および周辺の事故を減らす目的を有している。

一方で、公共交通の利用促進を考えない理由をみると「個人や家庭の考え・事情を考慮・尊重しているから」という各自の判断に任せる考え方が最も多いことを確認した。次いで「公共交通が不便・限られているから」という理由も多いが、主に仙台圏域以外の高校からの回答で構成されている。



※5.0 未満非表示

図 通学時における公共交通の利用促進に対する考え

表 公共交通を利用促進したい理由

	園	園	崎 園	園 春 ・ 盤 ・	奇
通学手段が限られているから	1	4	2	2	9
公共交通を維持していくため	1	2	1	1	5
公共交通が利用しやすいため	0	6	2	0	8
スクールバスが無い・経営が厳しいため	0	3	0	0	3
公共交通機関とスクールバスが接続しているため	0	1	0	0	1
駐輪スペースが無い・小さいため	0	1	0	0	1
安全な通学環境を確保するため	1	7	4	2	14
保護者送迎による混雑を解消するため	1	3	5	3	12
卒業後を見据えた社会勉強のため	1	8	2	4	15

表 公共交通を利用促進できない理由

	園	園	崎 園	園 春 ・ 盤 ・	奇
公共交通が不便・限られているから	5	2	4	6	17
既に公共交通利用が根付いているから	0	2	1	1	4
徒歩・自転車で通学する生徒が多いから	0	2	0	0	2
個人や家庭の考え・事情を考慮・尊重しているから	3	10	1	5	19
保護者送迎を行っても混雑しない・問題ないから	2	1	1	1	5
身体的理由により利用できないから	1	2	0	0	3
その他	0	3	0	1	4

3)公共交通の通学について配慮している・話題となった・問題と感ずる事項

公共交通の通学について「配慮している事項」「話題となった事項」「問題と感ずる事項」のどの項目においても「利用時のマナー」と「運行内容の不便さ」に関する話題が多い。

特にマナーに関しては仙台圏域の高校で問題意識が高く、改善しようとする取組が盛んに行われている。

運行内容に不満を持っている高校も多いことから、各校で数少ないダイヤに合わせた時間割（授業・部活）の構築も行われている。

表 公共交通の通学について配慮している事項

	宮	崎	崎 ・ 環	環 谷 ・ 盤	計
利用時のマナー教育・巡回指導	2	13	2	4	21
運行に合わせた時間割・部活の設定	6	5	3	5	19
運行遅延時の遅刻・欠席の免除	0	5	3	1	9
大幅な運行遅延時等の生徒・保護者への通知	0	1	0	0	1
保護者に対する事前利用・教育の呼びかけ	0	1	0	0	1
公共交通の利用促進	0	1	0	1	2
教員による定期券切れの確認	0	0	0	1	1
その他	1	2	1	2	6

表 公共交通の通学について話題となっている事項

	関	関	崎 ・ 瀬	関 谷 ・ 盤	奇
通学路線の廃止・存続について	1	2	1	2	6
ダイヤ・本数・経路の不便さについて	3	3	1	3	10
運行遅延・運休時の対応等について (悪天候・災害等含む)	0	3	1	0	4
スクールバスの運行に関して	1	3	0	0	4
行政・交通事業者に新たな移動手段の要望	1	0	0	0	1
決済方法について	0	0	0	3	3
運賃値上げについて	2	0	0	0	2
利用マナーについて	1	5	0	1	7
周知・利用促進について	0	1	1	0	2
登下校時の安全性について	0	3	0	0	3
その他	0	1	2	0	3

表 公共交通の通学について問題を感じている事項

	関	関	崎 ・ 瀬	関 谷 ・ 盤	奇
通学路線の廃止・存続について	1	0	3	3	7
ダイヤ・本数の不便さについて	1	5	3	1	10
公共交通同士の接続性について	0	0	0	1	1
運行遅延・運休時の対応等について (悪天候・災害等含む)	0	4	2	1	7
スクールバスの運行に関して	0	2	0	0	2
乗降場所の位置について	1	1	1	1	4
待合環境について	0	0	0	1	1
車両の老朽化について	1	0	0	0	1
通学時間帯の需要集中による車内混雑について	0	1	0	1	2
利用マナーについて	1	7	1	2	11
利用促進・周知について	0	0	1	0	1
登下校時の安全性について	0	0	0	2	2
その他	1	1	1	0	3

4)現状の鉄道やバスなどについて話題となった・問題と感ずる事項

現状の鉄道やバスなどについて話題になった・問題と感ずる事項をみると「ダイヤ・本数の不便さについて」が特に多く挙げられている。

表 現状の鉄道・バスなどへの話題や問題と感ずる事項

	調	調	崎 ・ 調	調 ・ 登	計
ダイヤ・本数の不便さについて	3	7	2	5	17
公共交通同士の接続性について	0	0	1	2	3
運行遅延・運休時の対応等について (悪天候・災害等含む)	0	4	1	0	5
通学時間帯の需要集中による車内混雑について	0	4	0	1	5
スクールバスの運行に関して	0	0	0	0	0
乗降場所の位置について	0	3	1	1	5
待合環境について	1	2	2	3	8
無人駅化について	0	1	0	0	1
利用マナーについて	0	1	0	1	2
登下校時の安全性について	0	1	1	1	3
その他	1	1	0	2	4

(4)公共交通に対する意見

公共交通に対する意見をみると、これまでの回答と同様に「ダイヤ・本数・経路の不便さについて」の要望が多い。

また「通学路線の廃止・存続について」は石巻・登米・気仙沼圏域からの回答が多く、通学手段としての公共交通の維持に対する危機感が高いことを確認した。

表 公共交通に対する意見・要望

	石巻	登米	気仙沼	石巻 登米 気仙沼	計
通学路線の廃止・存続について	1	0	1	4	6
ダイヤ・本数・経路の不便さについて	6	5	3	4	18
公共交通同士の接続性について	0	1	0	1	2
運行遅延・運休時の対応等について (悪天候・災害等含む)	2	4	1	1	8
スクールバスの運行に関して	0	1	0	0	1
運賃高騰・補助について	2	2	0	0	4
利用マナーについて	0	1	0	0	1
周知・利用促進について	0	1	0	0	1
登下校時の安全性について	0	2	1	0	3
その他	1	3	0	2	6

◇医療施設アンケート調査

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	通院者の主な移動手段や方面などの移動実態の他、公共交通に対する意向・要望や、独自の移動サービスの運行状況などを把握することを目的とする。 特に、高齢化によってニーズの増大が予見される通院患者の交通アクセス状況や関連する困りごとについて把握する。
調査の対象	県内に立地する病院 ※診療所（20床以下）及び精神科のみの病院を除く
実施方法	メールによる配布・回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none">・ 目的別の1日あたり来院者数・ 来院集中時間帯・ 来院時の移動手段・ 病院独自の移動サービスの利用状況・ 駐車場に関する取り組みの事例・ 公共交通に関する取り組みの事例・ 公共交通に対して求める事項
回答状況	配布数：134施設、回答数：69施設（回収率51.5%）

2. 調査結果

【医療施設アンケート調査結果まとめ】

■来院者の移動実態について

通院のための来院者の移動時間として、どの圏域においても行きは8時～9時台がピークであり、11時頃まで分散、帰りは10時～11時がピークであり13時頃まで分散している。一方で面会のための来院者の移動時間は行き帰りともに14時～15時半に集中している。

移動集団としては通院者・面会者ともに自家用車による通院が全ての圏域で多く公共交通による移動は少ない現状であることを把握した。公共交通として、主に「バス」や「タクシー」が利用されているが「鉄道（地下鉄）とバス（タクシー）の併用」といった使われ方もある。

なお、自家用車が多いため、無料の駐車場や提携駐車場の駐車券を持参すると無料となる取組を実施している医療施設も存在する。

→運行時間の調整及び公共交通の利用促進が必要

■公共交通に対する意見・取組について

公共交通の利用促進として「来院時の呼びかけ」や「時刻表の掲示」を行っている施設が多い。加えて、デマンドを運行している場合には、次回の診察と併せて「デマンド予約の受付」を行っている施設も確認した。

一方で「バス停がない」や「診察時間と合わず長時間待つ」といった声やデマンドにおいては「診察終了時間がわからないため予約できない」といった声も挙がっている。

→利用促進に関する取組の横展開および不便地域の利便性の向上が必要

(1)アンケートの回収状況

アンケートの回収状況は以下のとおり。各圏域で回収率が約3割を上回る結果となった。

病床数別の回答施設数をみると、仙南圏域と仙台圏域、大崎・栗原圏域では「100床未満」が、石巻・登米・気仙沼圏域では「100床以上200床未満」が最も多い。

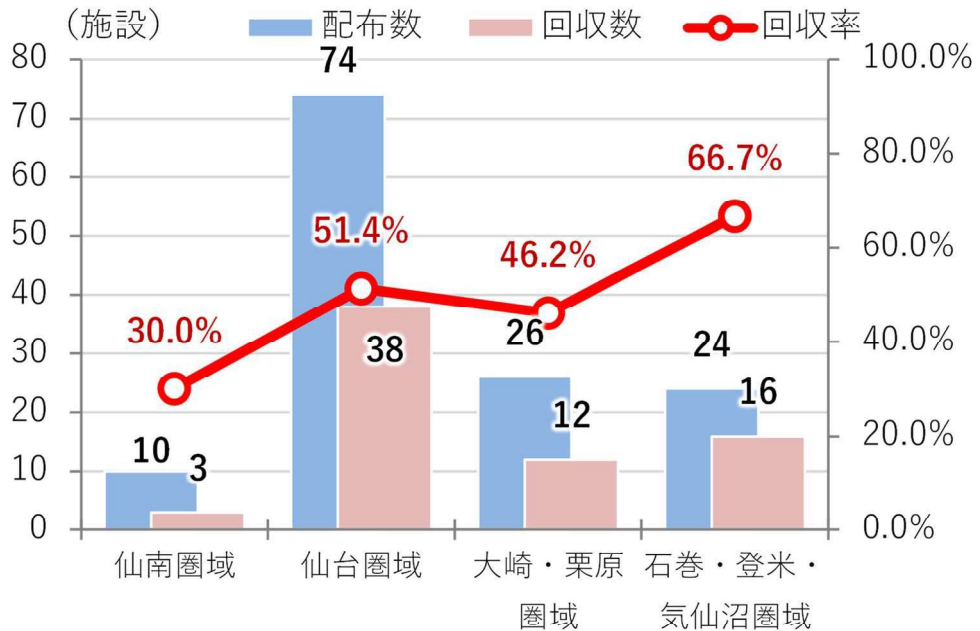


図 圏域別の回収状況

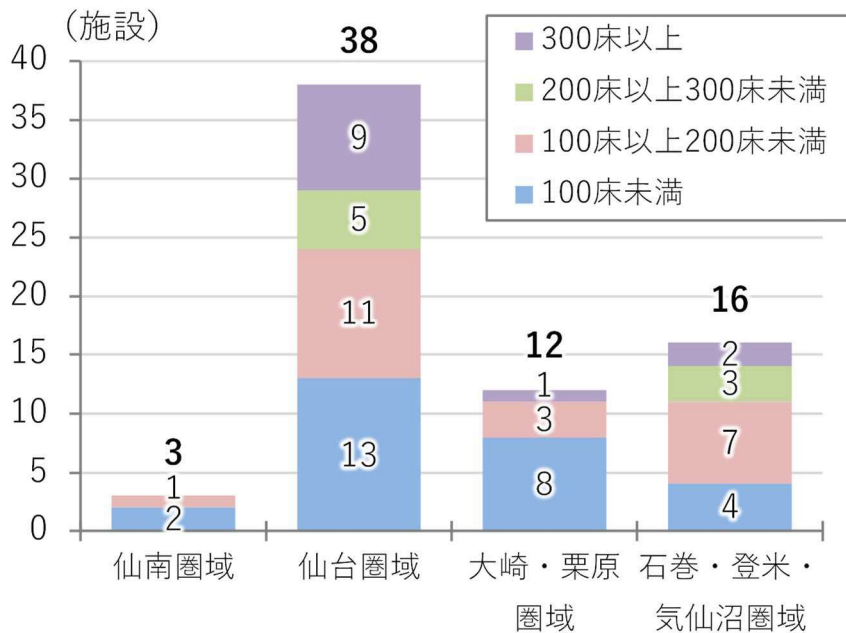


図 圏域別の病床数別回答施設数

(2)1日あたりの来院者数について

1日あたりの来院者数は、各圏域とも「通院者」の来院が多くみられた。

圏域別にみると、仙台圏域と大崎・栗原圏域、石巻・登米・気仙沼圏域では「300床以上」の病院への「通院者」が最も多く300.0人/日以上、仙南圏域では「100床以上200床未満」の病院への通院者が最も多く90.0人/日となっている。

そのほか、仙台圏域と石巻・登米・気仙沼圏域では「300床以上」の病院への面会者も多くみられた。

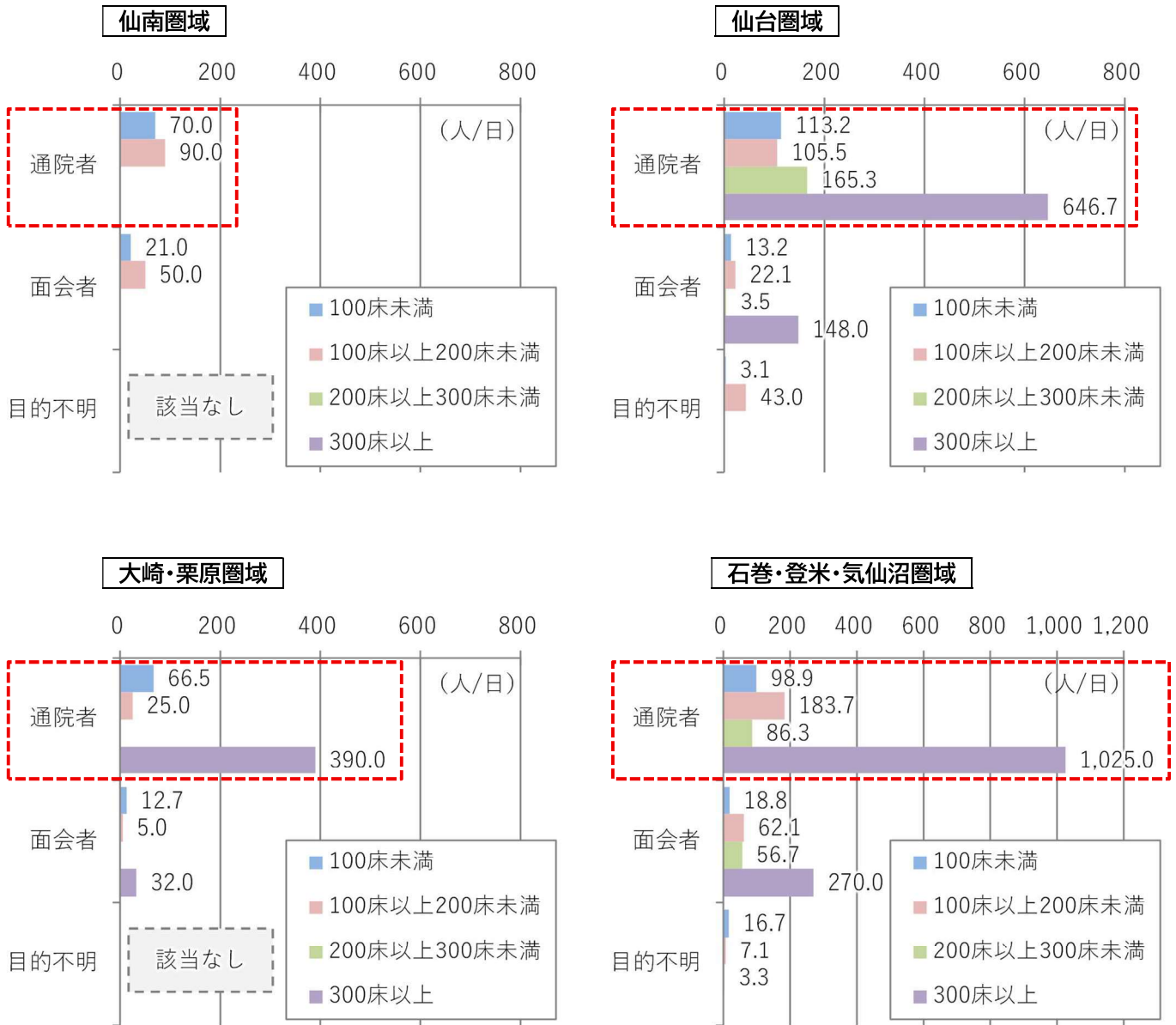


図 病床数別の1日あたりの通院者・面会者数

(3)来院者が集中する時間帯(受診目的の場合)

受診目的での来院者が集中する時間帯は、仙台圏域と大崎・栗原圏域では「9時～10時30分」、仙南圏域では「10時～10時30分」、石巻・登米・気仙沼圏域では「8時30分～9時30分」の来院が多い。午後からの来院はあまり見られなかった。

帰宅時間帯は、仙台圏域と石巻・登米・気仙沼圏域では「11時～12時30分」、仙南圏域では「11時～12時30分」、大崎・栗原圏域では「10時台」に帰宅する方が多くみられた。

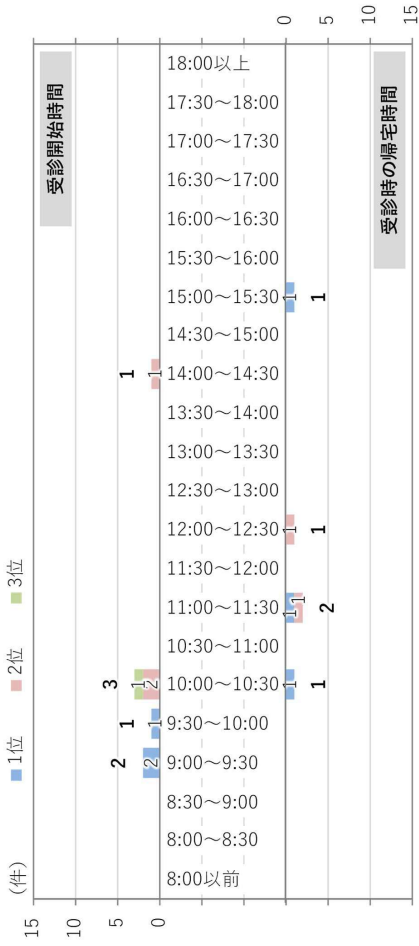


図 受診目的の来院者が集中する時間帯 仙台圏域

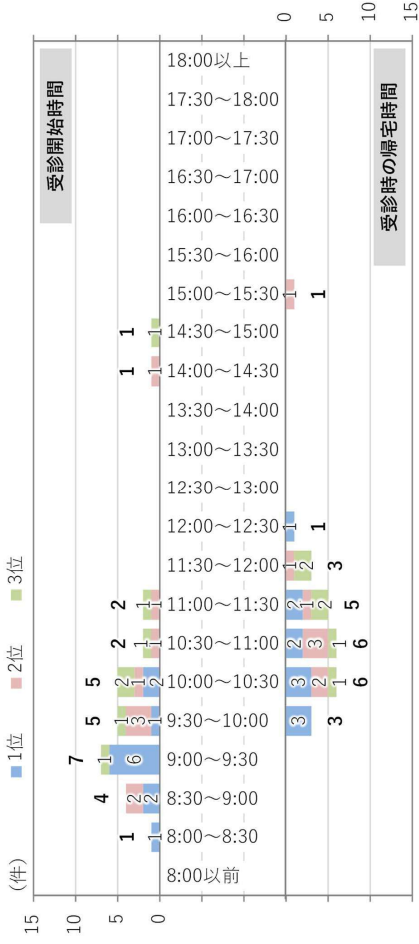


図 受診目的の来院者が集中する時間帯 大崎・栗原圏域

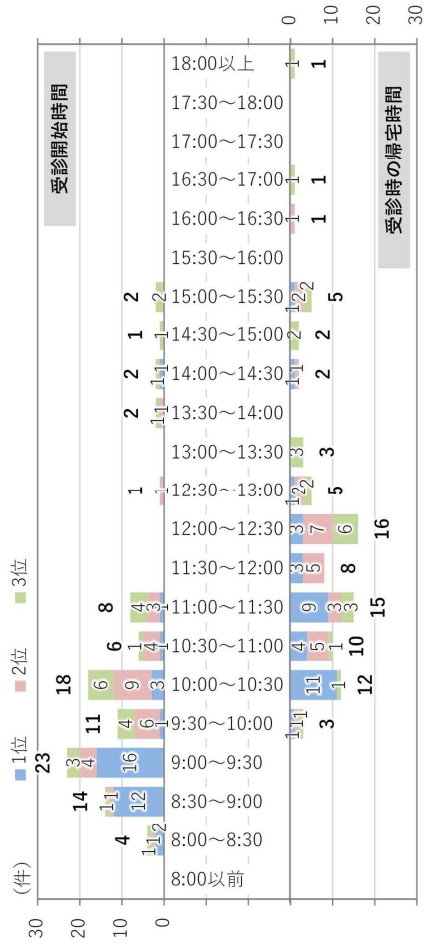


図 受診目的の来院者が集中する時間帯 仙台圏域

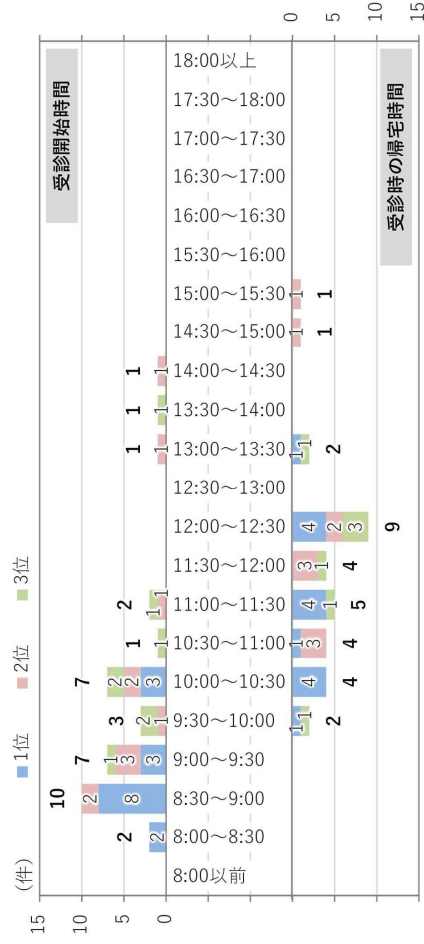


図 受診目的の来院者が集中する時間帯 石巻・登米・気仙沼圏域

(4)来院者が集中する時間帯(面会目的の場合)

面会目的での来院者が集中する時間帯は、仙台圏域と大崎・栗原圏域、石巻・登米・気仙沼圏域では「15時～15時30分」、仙南圏域では「14時～14時30分」の来院が多い。午前からの来院はあまり見られなかった。

帰宅時間帯は、仙台圏域と大崎・栗原圏域、石巻・登米・気仙沼圏域では「15時～15時30分台」、仙南圏域では「14時30分～15時30分」に帰宅する方が多くみられた。

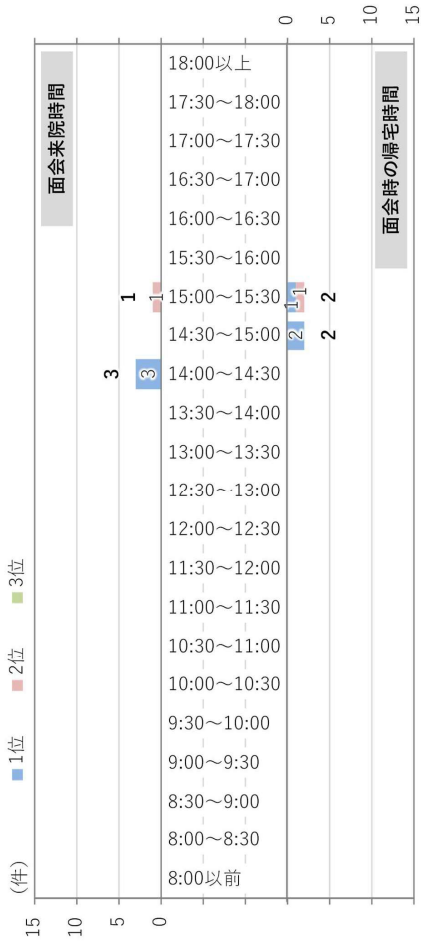


図 面会目的の来院者が集中する時間帯 仙台圏域

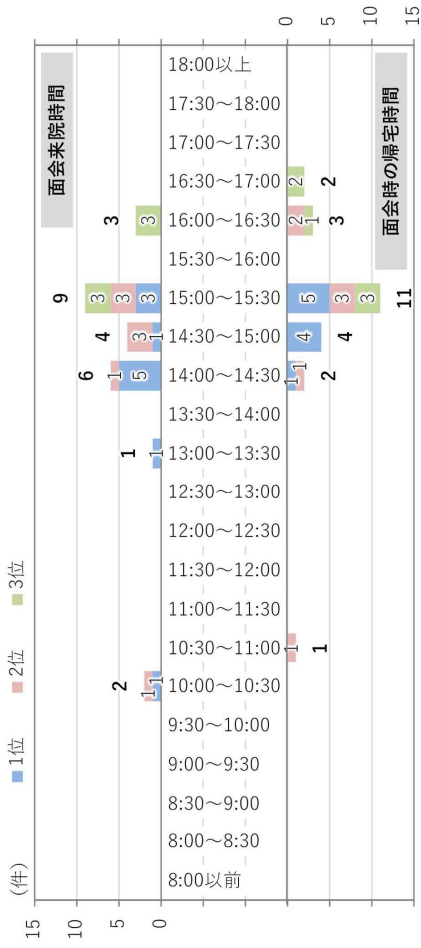


図 面会目的の来院者が集中する時間帯 大崎・栗原圏域

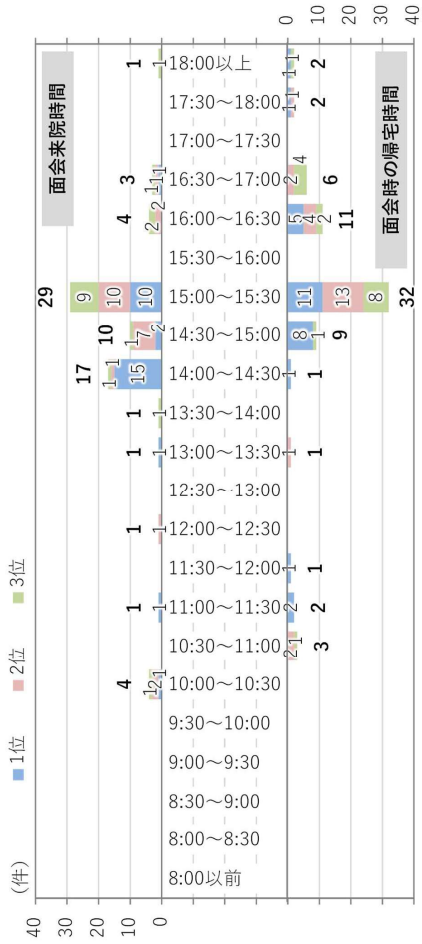


図 面会目的の来院者が集中する時間帯 仙台圏域

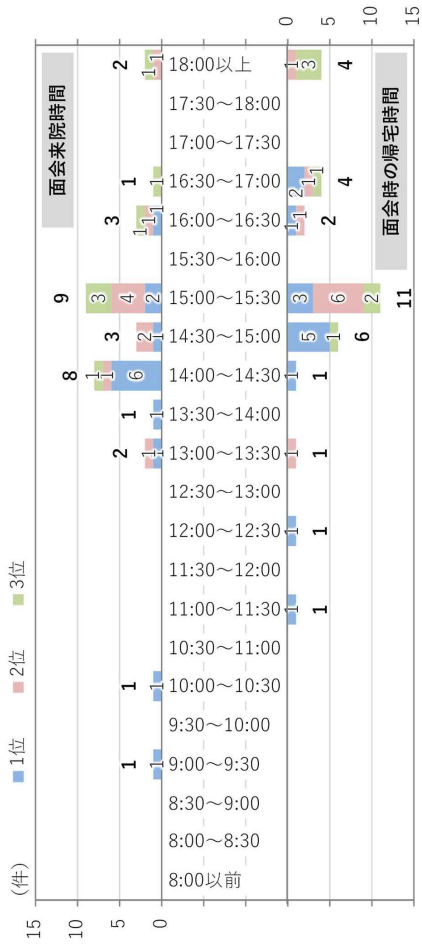


図 面会目的の来院者が集中する時間帯 石巻・登米・気仙沼圏域

(5)来院時の移動手手段

来院時の移動手手段の割合は、全ての目的・圏域で「自家用車」での来院が最も多くなっている。

また、通院目的での来院者の移動手手段は、ほぼすべての病院で「自家用車」が最も多くなっているが、仙台圏域では「公共交通」の利用が一定程度みられる。

表 来院時の移動手手段の割合 (%)

施設名	通院者				合計
	徒歩・自転車のみ	自家用車	公共交通	自施設の患者送迎	
仙南圏域	4.7%	86.7%	5.3%	3.3%	100.0%
仙台圏域	8.1%	66.3%	20.8%	4.8%	100.0%
大崎・栗原圏域	7.7%	83.3%	9.0%	0.0%	100.0%
石巻・登米・気仙沼圏域	7.6%	80.3%	8.7%	3.4%	100.0%
全体	7.7%	73.6%	15.1%	3.6%	100.0%

(%)

施設名	面会者				合計
	徒歩・自転車のみ	自家用車	公共交通	自施設の患者送迎	
仙南圏域	1.7%	93.3%	5.0%	0.0%	100.0%
仙台圏域	3.2%	84.0%	9.5%	3.3%	100.0%
大崎・栗原圏域	2.7%	95.4%	1.9%	0.0%	100.0%
石巻・登米・気仙沼圏域	5.5%	90.5%	4.0%	0.0%	100.0%
全体	3.4%	88.3%	6.5%	1.8%	100.0%

(%)

施設名	目的不明				合計
	徒歩・自転車のみ	自家用車	公共交通	自施設の患者送迎	
仙南圏域	—	—	—	—	—
仙台圏域	22.9%	52.1%	24.0%	1.0%	100.0%
大崎・栗原圏域	33.3%	0.0%	33.3%	33.4%	100.0%
石巻・登米・気仙沼圏域	21.6%	37.3%	21.6%	19.5%	100.0%
全体	24.3%	39.0%	24.9%	11.8%	100.0%

(6) 駐車場に対する取り組みについて

病床数別の駐車可能台数をみると、仙南圏域では「100床以上200床未満」が、仙台圏域と石巻・登米・気仙沼圏域では「300床以上」が、大崎・栗原圏域では「100床未満」の駐車台数が最も多い。

有料駐車場利用時の助成内容は、ほぼすべての病院で、「施設駐車場の利用を基本とし、有料駐車場利用者への助成は行わない」との回答が多くみられた一方で、「駐車券の提示で割引券・無料券を配布」といった助成を実施している病院もみられた。

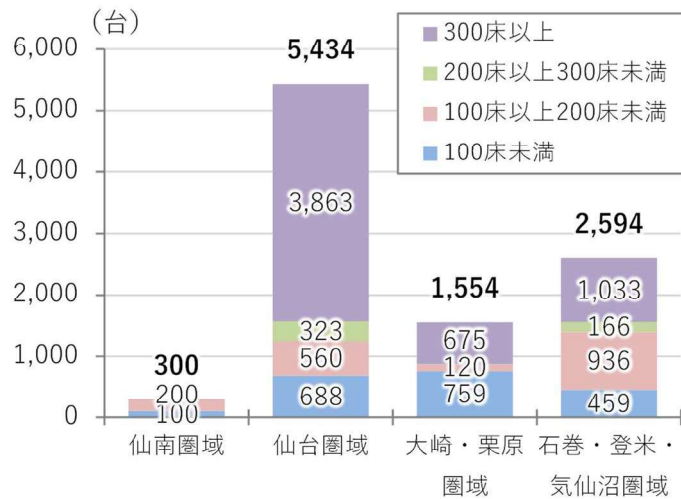


図 圏域別の病床数別の駐車可能台数

表 施設周辺の有料駐車場利用時の助成内容

圏域	内容
圏	当院利用者については、市が運営している有料駐車場を使用してもらっている。その為、受診した方については、2時間無料のサービス券を配布。(2時間分の費用は当院にて負担)
	当院隣地の提携駐車場の駐車券を持参した方には診察後、無料処理を行っている
	当院駐車場(無料)以外に、近隣に有料駐車場等はない。
	ホームページ上で公共交通の利用をお願いしている。
	周辺に有料駐車場は存在しない。
	終日無料。
	施設の前の提携駐車場の駐車券を持参した方には診察後、割引処理を行っている。
	当院患者駐車場利用者のみ、受診患者・付き添い者に対し、駐車場代 100 円の割引処理をしている。
	有料駐車場の利用無し、助成無し。
大崎・栗原	無料。
石巻・登米・	駐車場は無料。
	有料駐車場なし。
	有料駐車場なし。

(7)公共交通に対する取り組みについて

1)施設利用者から移動手段に関して求められていること

施設利用者からの移動手段に関して求められていることについては、以下のとおり。

特に「バスの運行経路・時刻の調整」や「運行内容の周知」が求められており、中でも石巻・登米・気仙沼圏域の医療施設から求められている。

表 施設利用者から移動手段に関して求められていること

	国	国	境 ・ 界	圏 ・ 域	計
診察終了時間が不明なので デマンドの予約ができない	0	0	1	1	2
デマンドの運行時間と診察時間の調整	0	0	1	0	1
バスの運行経路・時刻の調整	0	1	0	2	3
新たな移動手段の提供	1	1	0	0	2
診察後のタクシーの呼び出し	0	1	0	0	1
夜間・救急車来院者の帰宅手段の提供	0	0	1	0	1
駐車場不足・混雑の解消	1	1	0	0	2
周辺駐車場の割引サービス	0	1	0	0	1
駐輪場の拡充	0	1	0	0	1
運行内容の周知	0	0	0	3	3
送迎バスの効率化	0	0	0	1	1
その他	0	1	0	0	1

2)公共交通利用促進の取り組み実施例

公共交通利用促進の取り組み事例については、以下のとおり。
 どの圏域の病院においても待合室等での「運行内容・時刻表の周知」が行われている。

表 公共交通利用促進の取り組み実施例

	圏	圏	崎 ・ 麗	圏 呑 ・ 盤 ・	奇
デマンドの予約支援	0	0	1	0	1
敷地内へのバスの乗り入れ	0	1	1	0	2
タクシー駐車スペースの設置	0	1	0	0	1
タクシー会社直通電話の設置	0	4	0	0	4
運行内容・時刻表の周知	2	15	4	8	29
その他	0	1	0	0	1

3)施設利用者のための移動手段確保に関する意見・要望

施設利用者のための移動手段確保に関する意見・要望については、以下のとおり。

特に「自家用車から公共交通への転換」が求められているが、その理由として「通院者の安全面」を考慮する考えが一部の施設からはあるものの、主に「駐車場不足・混雑の解消」が目的となっている。

表 施設利用者のための移動手段確保に関する意見・要望

	関	関	崎 ・ 願	関 答 ・ 盤 ・	計
公共交通に期待していない	0	1	0	0	1
バスの乗入れ・経路拡充	0	2	0	2	4
タクシー会社への連絡手段の整備	0	1	0	0	1
公共交通の継続	0	1	0	0	1
自家用車から公共交通への転換	0	8	0	4	12
駐車場不足・混雑の解消	0	8	0	3	11
患者送迎に対する補助	1	1	0	0	2
その他	1	1	0	0	2

◇計画内に示す各項目に関する補足資料

1. 課題に関する補足資料

(1)免許人口1万人あたりの死亡事故件数(課題2の補足資料)

免許人口1万人あたりの、第1当事者(一般原付以上)の年代別死亡事故発生件数は、1年間当たり高齢運転者が0.33件で、全年代平均(0.27件)の1.22倍である。

特に、75歳以上の運転者は0.44件と、全年代平均の1.63倍、74歳以下の運転者(0.25件)の1.76倍となっている。

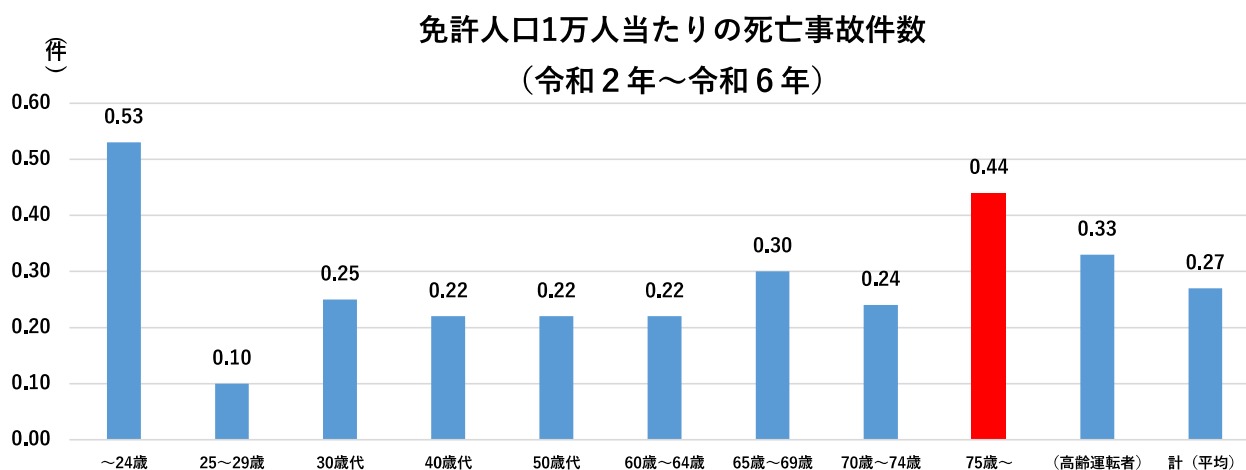


図 免許人口1万人あたりの死亡事故件数(令和2年～令和6年)

出典：宮城県警察本部交通企画課

表 免許人口1万人あたりの死亡事故件数(令和2年～令和6年)

第1当年齢	免許人口	事故件数	免許人口1万人当たり(年換算)		
			平均との差	同倍率	
～24歳	102,368	27	0.53	0.26	1.96
25～29歳	95,748	5	0.10	-0.17	0.37
30歳代	222,109	28	0.25	-0.02	0.93
40歳代	293,778	33	0.22	-0.05	0.81
50歳代	296,748	32	0.22	-0.05	0.81
60歳～64歳	128,875	14	0.22	-0.05	0.81
65歳～69歳	126,780	19	0.30	0.03	1.11
70歳～74歳	124,420	15	0.24	-0.03	0.89
75歳～	144,175	32	0.44	0.17	1.63
(高齢運転者)	395,375	66	0.33	0.06	1.22
計(平均)	1,535,001	205	0.27	0.00	1.00

出典：宮城県警察本部交通企画課

(2)バス運転者の年齢構成割合(課題3の補足資料)

バス運転者の年齢構成割合は60歳代(60歳~64歳+65~69歳)が32.4%と最も多く、次いで50歳~59歳が32.3%と続いており、40歳代以下の年齢割合が低い状況にある。

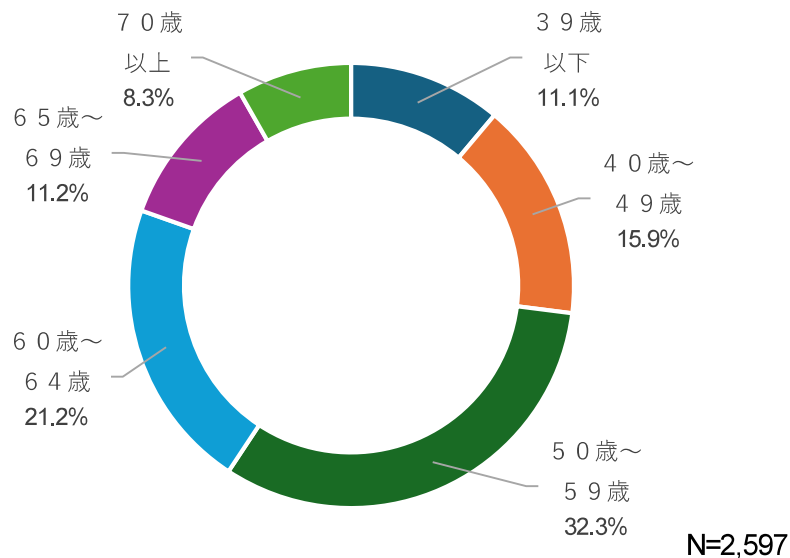


図 バス運転者の年齢構成割合

出典：宮城県バス協会調査結果
※調査対象80社中73社からの回答をもとにした調査結果

(3)採用者数・退職者数の推移(課題3の補足資料)

バス運転者の採用者数はコロナ禍の令和2~3年度は140~170人程度で推移しているが、コロナ禍を除き、概ね210~230人程度の採用者数となっている。

これに対し退職者数は、令和5年度から令和6年度にかけて、採用者数を30~60人以上上回っており、退職者が超過する状況にある。

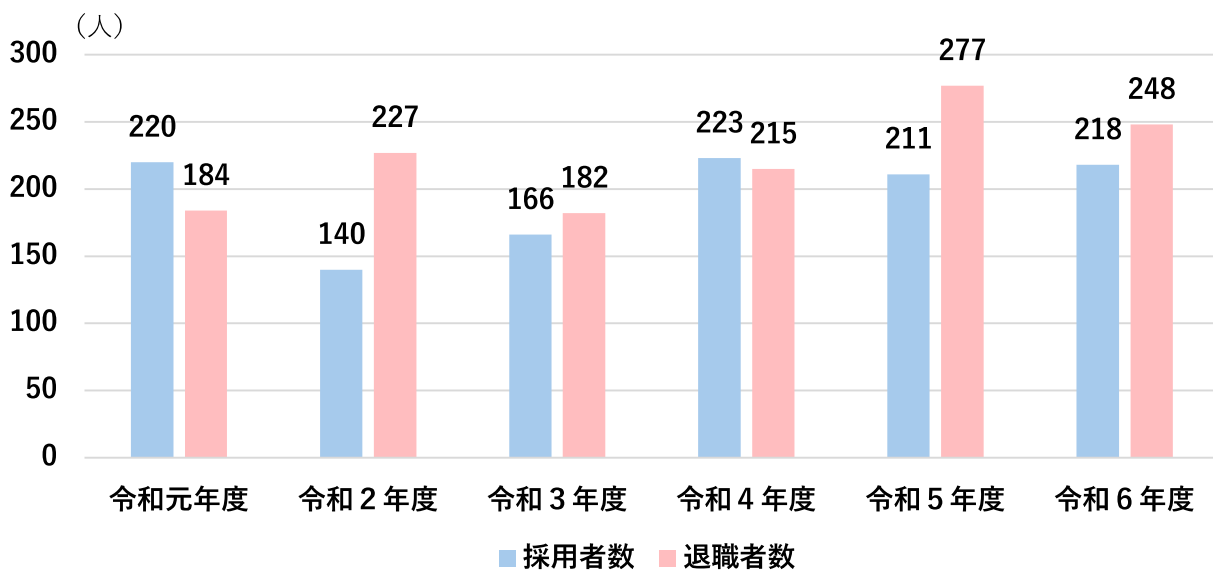


図 採用者数・退職者数の推移

出典：宮城県バス協会調査結果
※調査対象80社中73社からの回答をもとにした調査結果

2. 指標・施策に関する補足資料

(1) 旅客県間流動調査(目標1・指標③公共交通利用者数の補足資料)

平成 22 年度を 100 として、①人口、②観光入込数、③各種公共交通機関の利用者数を比較する。

JR 定期外、民鉄定期外については、観光客数の動きと相関が見られ、また、人口減少に関わらず増加傾向にあり、JR 定期外、民鉄定期外の利用状況については、観光客数と相関があると思われる。

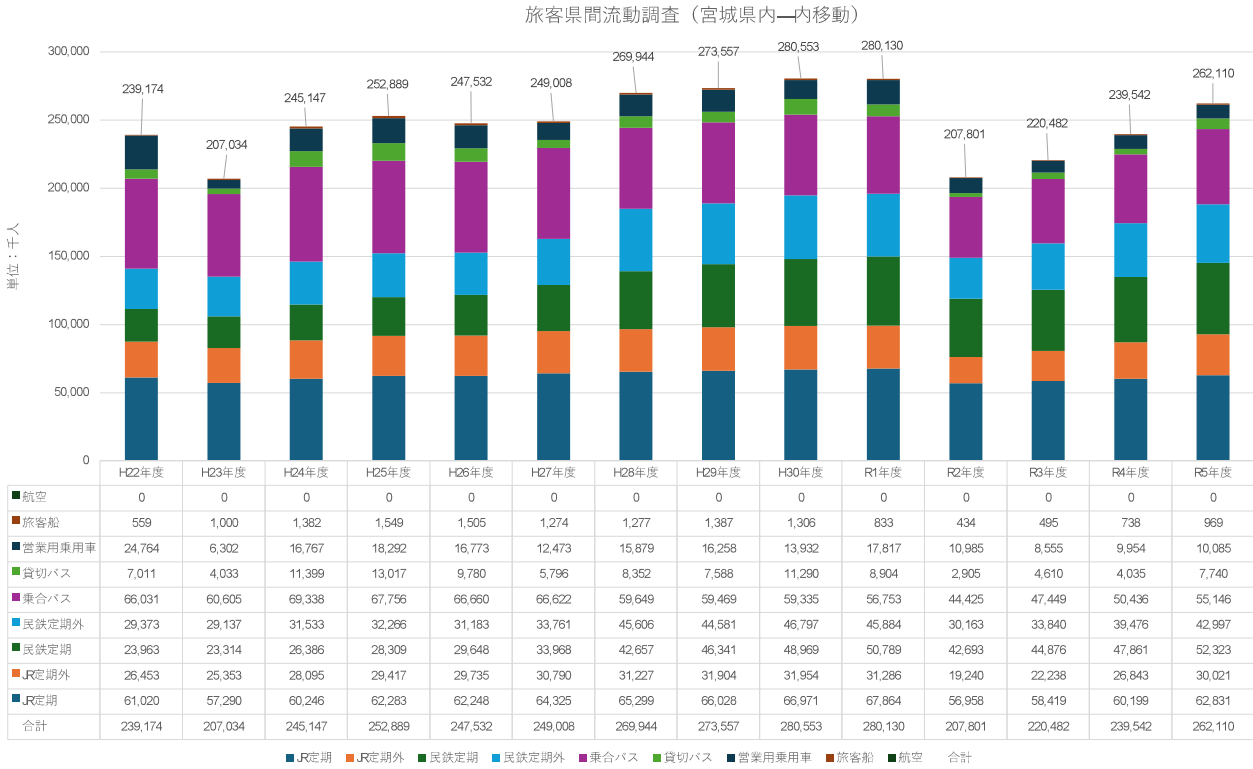


図 交通モード別の旅客流動の推移(県内-内移動)

出典：旅客県間流動調査（国土交通省）

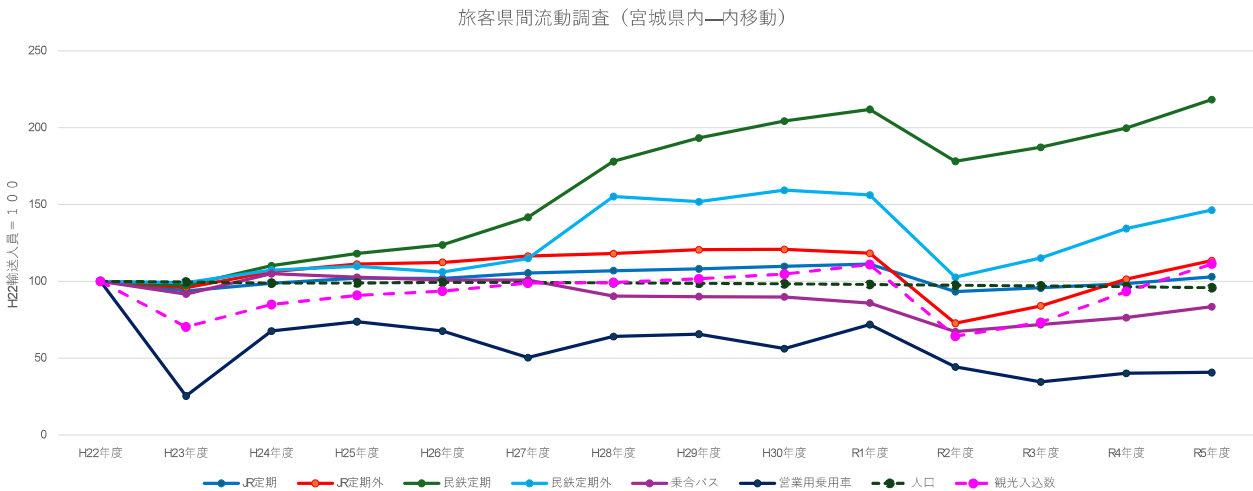


図 交通モード別の旅客流動の推移(県内-内移動)及び県総人口・観光入込客数の推移

※H22を100とした場合

出典：旅客県間流動調査（国土交通省）、宮城県観光統計

(2)公共交通(バス・デマンド交通)への財政負担(事業1-3の補足資料)

1)仙南圏域

当該圏域の民間・地域運行の公共交通に対する補助額について、令和2年度から令和4年度にかけて増加傾向にあったが、令和4年度から令和6年度にかけて減少している。

市町村営の公共交通に対する負担額について、令和2年度から令和4年度にかけて概ね横ばい傾向にあり、令和5年度以降は微減となっている。

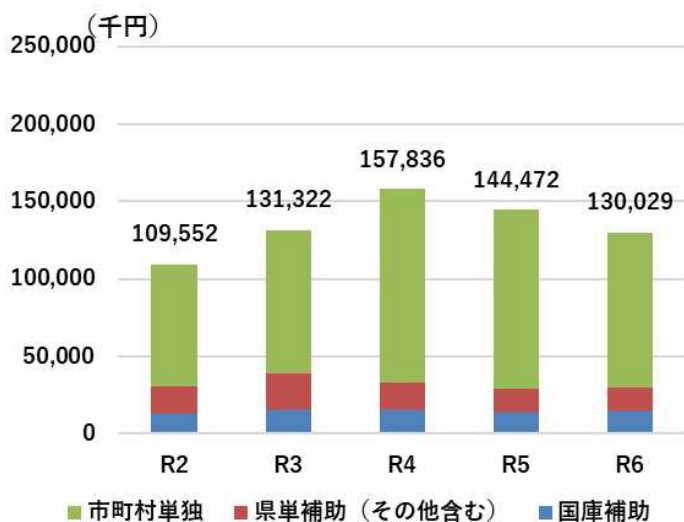


図 公共交通への補助額
(民間・地域運行)

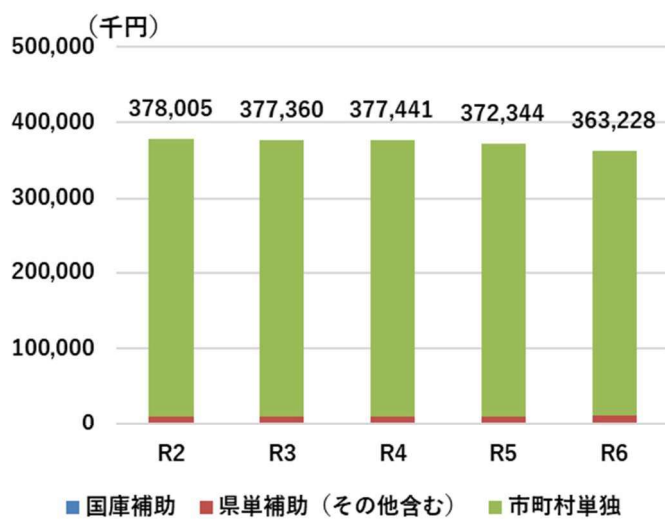


図 公共交通への負担額
(市町村営)

出典：地方バス路線運行維持費に関する県調査

2) 仙台圏域

当該圏域の民間・地域運行の公共交通に対する補助額について、令和2年度から令和4年度にかけて増加傾向にあったが、令和5年度には一時減少し、令和6年度には再び増加している。

市町村営の公共交通に対する負担額について、令和2年度から令和4年度にかけて概ね横ばい傾向にあったが、令和5年度以降増加している。

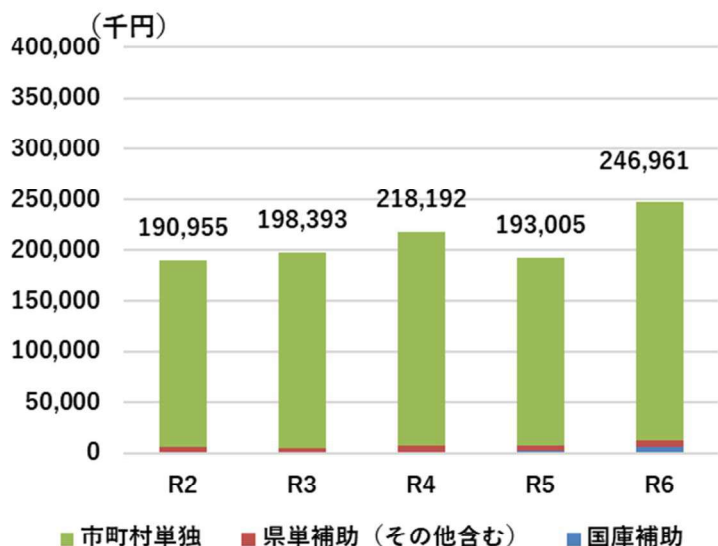


図 公共交通への補助額
(民間・地域運行)

※公営企業への補助金は除く

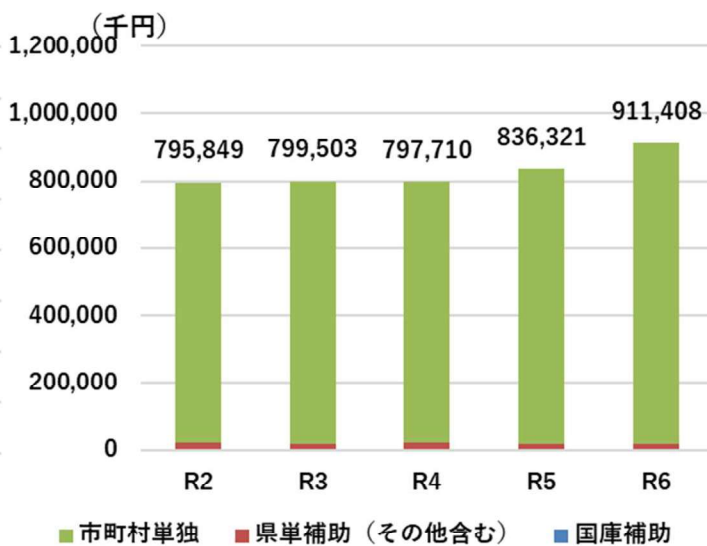


図 公共交通への負担額
(市町村営)

出典：地方バス路線運行維持費に関する県調査

3)大崎・栗原圏域

当該圏域の公共交通に対する補助額は、令和2年度から令和4年度にかけて増加傾向にあったが、令和4年度から令和5年度にかけては概ね横ばいで推移し、令和6年度には微減となっている。

市町村営の公共交通に対する負担額について、令和2年度から令和5年度にかけて概ね横ばい傾向にあり、令和6年度には微減となっている。

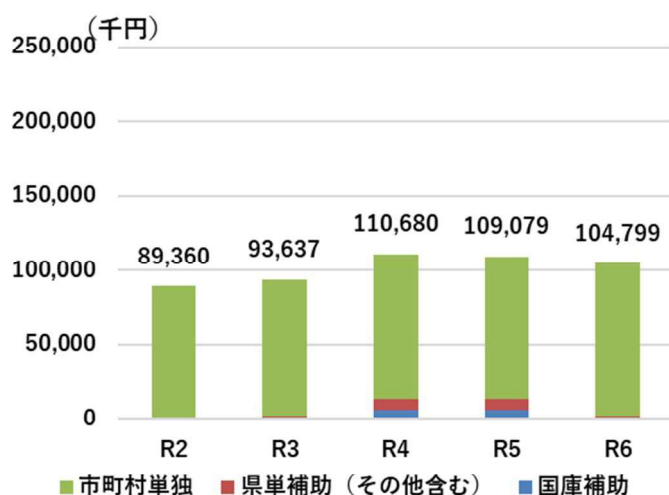


図 公共交通への補助額
(民間・地域運行)

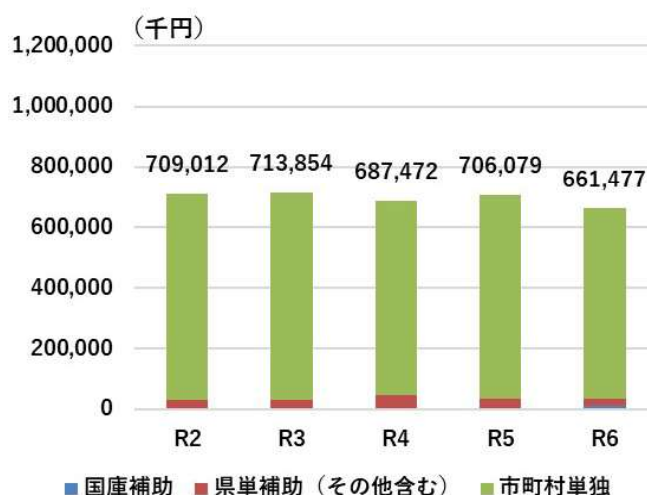


図 公共交通への負担額
(市町村営)

出典：地方バス路線運行維持費に関する県調査

4)石巻・登米・気仙沼圏域

当該圏域の民間・地域運行の公共交通に対する補助額について、令和2年度から令和6年度にかけて一貫して増加傾向にある。

市町村営の公共交通に対する負担額について、令和2年度から令和4年度にかけて概ね横ばい傾向にあり、令和5年度に増加し、令和6年度に微減となっている。

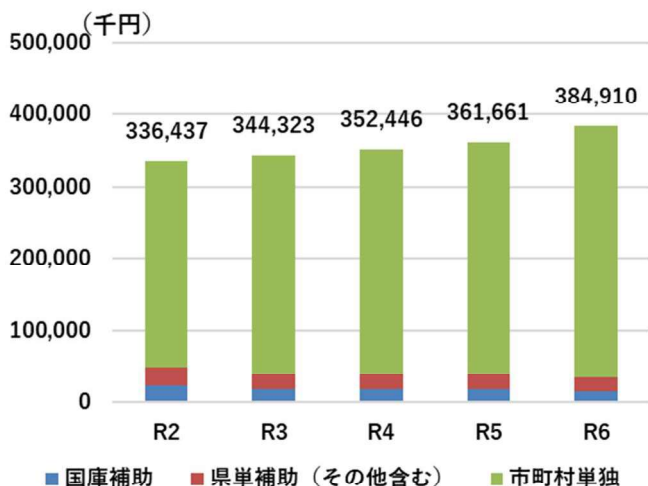


図 公共交通への補助額
(民間・地域運行)

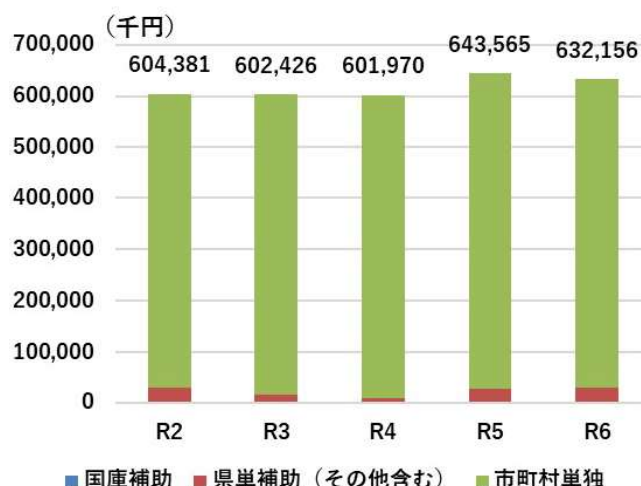


図 公共交通への負担額
(市町村営)

出典：地方バス路線運行維持費に関する県調査