

交通関係者の意向等調査結果

NO	調査対象	利用状況	運行・運営上の課題	利用者や住民等から把握している意見・要望	利用者の利便性向上や利用促進等に向けた取組	多賀城市公共交通計画策定に向けたご意見等
1	JR 東日本(株)	<p>■仙石線 多賀城駅、下馬駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多賀城駅・下馬駅共に、コロナ禍明け以降徐々に利用者は増加傾向。但し、コロナ禍前（2019年以前）の水準までには回復していない。 ・東北学院大学多賀城キャンパス廃止後の2023年度多賀城駅の1日あたりのご利用実績は前年を下回っている。2024年度は前年と比較し回復傾向ではあるが2022年度の水準には達していない。 ・平日は主に仙台方面への通勤・通学利用がメイン。土休日は買い物・行楽目的が主と思われる。 <p>■東北本線 国府多賀城駅、陸前山王駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国府多賀城駅については、年々利用客が増加し、2024年度時点でコロナ禍前の水準まで回復（陸前山王駅については、無人駅のため具体的なデータなし） ・平日は主に仙台方面への通勤・通学利用がメイン。土休日は買い物・行楽目的が主と思われる。 	<p>[多賀城駅]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR⇒バス乗り換えの際、バス乗り場の場所やどのバス停から乗車すれば良いかの問い合わせが（駅社員に）多く寄せられている。 <p>[国府多賀城駅]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの本数が列車に比較し少ないため、鉄道⇒バス乗換の利用者は少ない。 	<p>[国府多賀城駅]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2024年9月から11月にかけて、国府多賀城駅構内・駅舎内にカムシが大量に侵入し、多くの利用者からカムシ駆除や清掃、対策について意見が寄せられた。 <p>※JR管理部分については殺虫スプレーによる駆除や死骸の清掃など、できる限りの対応を行った。また、多賀城市管理部分について、多賀城市側で迅速に清掃に入ってくれたことにより、利用者より感謝のご意見が寄せられた。</p>	<p>①多賀城への観光誘致、鉄道利用促進のため、2024年度から多賀市の「多賀城1300年事業」と連携し、主に首都圏での宣伝展開や大人の休日俱楽部会員へのアプローチに取り組んでいる。 ⇒具体的には、東日本管内に多賀城1300年のポスター（B0サイズ）を掲出し、デジタルサイネージでの動画放映を実施しているほか、大人の休日俱楽部会員向けの「多賀城関連講座」を東京会場（8/26）と仙台会場（8/29）で開講、また㈱JR東日本びゅうツーリズム&セールスと連携し団体商品（10/10発）を設定している。</p> <p>②駅からハイキングを設定し鉄道利用の促進を行っている。</p>	<p>[全体]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多賀城市は史跡や港湾エリアなど、比較的観光資源に恵まれている。観光に訪れたお客さまが観光地を訪れやすいよう、観光スポットを巡回できるバスルートの作成が必要。小型バスで良いのがあれば、観光と食事ができ多賀城市に長時間滞在可能となると思われる。 <p>[国府多賀城駅]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の自由通路は冬季になると風が強いためドアが開け放しになり寒い。手動のドアを自動ドアにするか風が入らないように防風対策をするべきである。また、自由通路は照明が有るにもかかわらず点灯（照明が有るにもかかわらず半分ぐらいしか点灯しない）させていないので暗い。照明を全点灯して明るくし防犯効果をあげて欲しい ・南口にある多賀城市管理の空き地を有料駐車場にして駅利用者の利便性向上を図って欲しい

NO	調査対象	利用状況	運行・運営上の課題	利用者や住民等から把握している意見・要望	利用者の利便性向上や利用促進等に向けた取組	多賀城市地域公共交通計画策定に向けたご意見等
2	(株)ミヤコーバス	<p>■多賀城東部線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民 7 割、その他 3 割 ・利用の多い便：上り 8:33 発、10:18 発 ・冬場は利用が増える傾向にある（自転車からの利用転換） <p>■汐見台団地線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民 9 割、ビジネス客 1 割 ・利用の多い便：上り 7:23 発の汐見台南二丁目、6:54 発の大代 ・住民は通勤と通学利用がメイン、ビジネス客は工場等 	<ul style="list-style-type: none"> ・深刻な運転士不足により、今後の運行維持が困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特に無し。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者はほぼ IC カードを利用している。 ・DX の導入については、定時性や円滑な運行に影響を与えないことが前提となる。また、電波の状況も把握する必要がある。 ・情報提供については、利用者や住民が情報にたどり着きにくいと感じる。 ・「こういう風に使うと便利である」ということを伝えることが重要である。仙台市では統合バスマップを作成して、引っ越しなどのタイミングで MM を実施していた。 ・利用する上で、バス停の上屋整備などバス待ち環境の整備も非常に重要であると考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足への対策が必要である。 ・交通の便が悪いと人口が流出してしまう。居住者を留まらせるためにも公共交通が必要である。 ・都市計画と公共交通が一体となったまちづくりをコンセプトとして考える必要がある。
3	(株)仙塩交通	<p>■多賀城西部線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会実験と、路線の見直しで日中の利用が増加 ・多賀城西部線は、地域の移動手段として定着している ・固定客によるスーパーマーケットへの利用回数が増えている ・利用の多いバス停など：岩切駅（降車が多い）など 	<ul style="list-style-type: none"> ・PayPay 以外の電子マネーを導入したいが、初期導入費用が尋常ではなく高額ため見送っている。 ・使用しているバスが導入から 10 年、9 年を迎えて走行距離も 30 万 Km、31.5 万 km と経年劣化し近年修理費が増加傾向にある。したがって、代替も視野に入れるべきだと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の見直しに伴い市民プール前の住民が不満をもっていた。 ・Suica を使いたいという声がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・PayPay 以外の電子マネーの導入。 ・現在、連携といえる取り組みはしていないが、各自治体の路線バスがリンクするよう調整が図られれば市単発ではなく広域的な交通網として活用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の更新と電子マネーの導入を想定している。 ・他の自治体との繋がりを考えた 2 市 3 町でのコミュニティが必要ではないか（拠点での乗り継ぎ、費用の負担など） ・夜のタクシーが足りない。
4	(株)塩釜東光タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の傾向：減少傾向 ※移動需要の減少と乗務員の減少による ・利用の多い曜日：月曜午前（高齢者の通院利用等）、金土夕方～深夜にかけて（飲食店利用等） ・特に、夏場やゲリラ豪雨、JR の運休の時に利用が増える ・住民 7 割、観光客 1 割、ビジネス客 2 割 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員が少なく、配車を断らざるを得ない。 ・利用の方でも足が悪かったりして駅やバス停まで歩けない方がいる。また、荷物の積み下ろしはやっている。 ・スクールゾーンや私道などで戸口までタクシーが入れないエリアがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・早朝、深夜の時間帯にタクシーを呼んでも来てくれない。 ・観光客等からの意見は特に把握していない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員をなるべく補充し、配車のお断り件数を減らすことにより顧客の流出を少しでも減らす。 ・令和 7 年 7 月 22 日よりタクシーアプリ S.RIDE の導入開始している。利用が増えている。乗務員の負担に変わりはなく、利用者の利便性が向上している。飲食店が利用者の代わりに S.RIDE で予約を代行するケースもある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光については、周辺の市町との連携した広域的な周遊性の向上が重要になると思う（例えば、陸奥総社宮から塩釜神社という歴史的な背景を知つてもらうなど）。
5	(有)振興タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の傾向：増加傾向 ※タクシー会社が減ったことにより利用者は増加している。 ・利用の多い曜日：金・土曜日、17 時～22 時 ・住民 8 割、観光客 0.5 割、ビジネス客 1 割、その他 0.5 割 	<ul style="list-style-type: none"> ・台数を増やすか、今の従業員数を維持して定着率を図るかの判断。 ・震災後に一斉に購入した車両の老朽化（15 年ほど経過）。 ・冬（積雪時の年に 1～2 回）は、文化センターへの道（マンモス坂）や留ヶ谷市営住宅に急な坂があり、タクシー車両も入れない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台の岩切に近い新田や南宮などにも日中は待機車両がいるが、夜間は多賀城駅周辺に待機車両が集中するので、地理的に遠いエリアは時間的に利用しづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・スマホアプリによる配車を実施している。 ・QR コードを利用した配車システムを令和 7 年 5 月に導入している。※現在、市内 7 数か所に設置しており、希望する顧客には提供可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・長期的に多賀城市地域公共交通を考える場合に、近隣市町の事業者数の減少に関しては考慮すべきことと考える。 ・近隣市町にとって、多賀城市との広域連携が重要である。