

# 乗車人員予測について

仙台市交通局

# 1 収支見通しの見直しに係る今後のスケジュールについて

(1) 現経営計画の見直しにあたっては、まずは現在の経営状況を基に収支見直しを見直し、**運賃改定率等を再検討**することとしている。

- ・ 令和8年度に予定している市バス運賃改定幅の再検討
- ・ 地下鉄の運賃改定の必要性検討

令和8年度の市バス運賃改定に向けて、令和6年度半ばには、新たな収支見直しをもとに必要な増収額を算出し、議論を行っていく必要がある。

→ 「バス・地下鉄の新たな収支見直し①」 ※**今回の乗車人員予測を反映**

(2) 新経営計画に掲載する最終的な収支見直しには、運賃改定や現計画に掲げる施策の再検討による効果の他、本委員会における議論を踏まえた新たな取組み等による経営改善効果を反映させる。

→ 「バス・地下鉄の新たな収支見直し②」

年度	開催時期	回	主な検討事項
5年度	7月31日	第1回	
	9月6日	第2回	乗車人員予測の作成について 現計画に掲げる 新たな取組みの 施策の再検討 検討
	11月14日	第3回	収支見通しの見込み方について
	3月28日	第4回	乗車人員予測について
6年度	6月頃	第5回	
	9月頃	第6回	令和5年度決算 バス・地下鉄の新たな収支見通し① (バス運賃改定幅等算出のための暫定版)
	11月頃	第7回	
	3月頃	第8回	バス運賃改定 新経営計画
7年度	5月頃	第9回	
	8月頃	第10回	バス・地下鉄の新たな収支見通し② (新経営計画掲載用)
	11月頃	第11回	
	1月頃	第12回	

## 2 今回の乗車人員予測について

「バス・地下鉄の新たな収支見通し①」の作成に際し、まずは足元の回復状況を踏まえ、以下の条件のもとに予測を立てる。

【 】は第2回委員会資料の考え方からの変更点

### 【バス・地下鉄共通】

#### (1) コロナ禍を契機とした影響は解消していくことを見込む【修正】

コロナ禍を契機とした生活スタイル変化による影響は長期化し、回復基調は一定頭打ちになるものの、新たな経営計画に基づく取組みを着実に推進することにより、徐々にコロナによる影響が解消することを見込む。

#### (2) 敬老乗車証制度変更等による逸走を見込む【追加】

令和6年10月～敬老乗車証の乗車人員を▲10%と見込む。  
以降は年度2%ずつ回復し、令和11年度には解消すると見込む  
(健康福祉局の敬老乗車証制度変更に係る逸走の見積り方と同様)。

## 【バスのみ】

### （3）便数調整を令和6年4月に実施 【修正】

令和6年4月に前年度比▲2.8%便数調整を実施することを見込む。  
ただし、以降について未定として一旦見込まないこととする。

### （4）地域交通転換による事業量削減は見込まない

前回委員会での議論を踏まえ、地域交通転換による計画期間中の事業量削減の影響は見込まない。

### （5）運賃改定による逸走を見込む 【追加】

令和8年度からふれあい乗車証以外の乗車人員を▲5%と見込む。  
以降は年度1%ずつ回復し、令和13年度には解消すると見込む。

※「新たな学生フリーパス（せんだいバスFREE+）」開始の影響は、主に、現在、学都仙台フリーパスを使用している方の新たな学生フリーパスへの移行が想定され、乗車人員増減への影響は軽微と考えられるため現時点では影響を考慮しない。

# 3 乗車人員予測の作成方法

## (1) 市バス

### 【算定条件】

①現経営計画の積算方法（※1）を踏襲して、「券種別のコロナがなかった場合の乗車人員（※2）」を作成。

※1 令和元年度の乗車実績を仙台市まちづくり政策局の推計した人口動態データを基に増減させることにより算出。  
令和6年度の東北絆まつり、小児運賃低廉化実証実験等の影響は反映済み。

※2 全券種計の予測値を、令和元年度（コロナ前）券種構成比により按分することにより算出。

②①で作成した券種別の人員に「敬老乗車証制度変更の影響」及び「運賃改定による逸走の影響」を反映し、敬老乗車証制度変更と運賃改定による逸走の影響を反映した「券種別のコロナがなかった場合の乗車人員」を算出

③ 乗車人員向上に資する取組みの着実な推進により、コロナによる影響は今後も緩やかに回復していくことを想定し、令和2年4月以降の券種別の実績推移から見たコロナからの回復推移（※3）を予測。

算出された「コロナからの回復率」を②で算出した「コロナがなかった場合の乗車人員」に乗ずることで、当該年度の乗車人員を算出した。

※3 券種別の令和2年4月～令和5年12月（最新の輸送統計）までの「輸送統計実績／コロナがなかった場合の乗車人員実績」の回復率推移から、近似曲線を用いて今後の回復率を算出

ICSF

人員	R元	実績値使用				決算見込	予算	運賃値上げによる逸走あり									
		R2	R3	R4	R5			R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
コロナがなかった場合の乗車人員		14,760	14,663	14,582	14,155	13,603	14,015	13,620	13,371	13,472	13,558	13,640	13,719	13,656	13,578	13,492	13,386
今回算出の乗車人員	13,899	10,712	11,320	12,292	12,742	12,485	12,974	12,809	12,743	12,989	13,205	13,406	13,594	13,633	13,578	13,492	13,386
コロナからの回復率		72.6%	77.2%	84.3%	90.0%	91.8%	92.6%	94.0%	95.3%	96.4%	97.4%	98.3%	99.1%	99.8%	100.0%	100.0%	100.0%

敬老乗車証

人員	R元	実績値使用				決算見込	敬老乗車証制度変更による逸走あり		運賃値上げによる逸走あり									
		R2	R3	R4	R5		予算	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
コロナがなかった場合の乗車人員		5,759	5,766	5,845	5,886	5,590	5,432	5,412	5,428	5,582	5,738	5,775	5,812	5,779	5,747	5,719	5,706	
今回算出の乗車人員	5,540	3,982	4,225	4,662	4,998	4,773	4,972	5,172	5,267	5,488	5,708	5,775	5,812	5,779	5,747	5,719	5,706	
コロナからの回復率		69.1%	73.3%	79.8%	84.9%	85.4%	91.5%	95.6%	97.0%	98.3%	99.5%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

ふれあい乗車証

人員	R元	実績値使用				決算見込	予算										
		R2	R3	R4	R5			R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
コロナがなかった場合の乗車人員		2,049	2,036	2,025	2,014	2,001	1,994	1,987	1,981	1,976	1,968	1,960	1,952	1,943	1,932	1,919	1,904
今回算出の乗車人員	2,035	1,779	1,824	1,918	2,031	1,987	1,994	1,987	1,981	1,976	1,968	1,960	1,952	1,943	1,932	1,919	1,904
コロナからの回復率		86.8%	89.6%	94.7%	100.0%	99.3%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

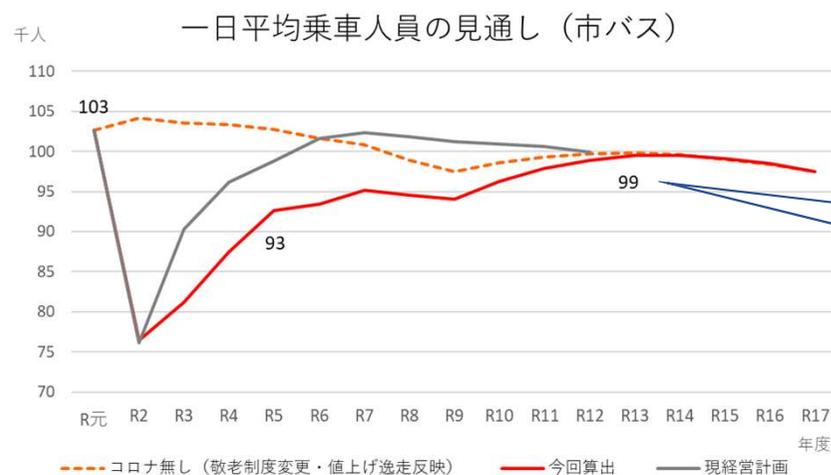
その他(現金、一日、団体、るーぶる)

人員	R元	実績値使用				決算見込	予算	運賃値上げによる逸走あり									
		R2	R3	R4	R5			R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
コロナがなかった場合の乗車人員		2,752	2,734	2,719	2,704	2,687	2,678	2,602	2,555	2,574	2,590	2,606	2,621	2,609	2,594	2,578	2,557
今回算出の乗車人員	3,490	1,909	1,960	2,165	2,302	2,443	2,517	2,488	2,477	2,527	2,571	2,594	2,615	2,608	2,594	2,578	2,557
コロナからの回復率		69.4%	71.7%	79.6%	85.1%	90.9%	94.0%	95.6%	97.0%	98.2%	99.3%	99.5%	99.8%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

通勤定期	実績値使用					決算見込	予算	運賃値上げによる逸走あり										(千人)
	R元	R2	R3	R4	R5			R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		5,692	5,655	5,623	5,942	6,368	5,883	5,718	5,613	5,655	5,691	5,726	5,759	5,733	5,700	5,664	5,619	
今回算出の乗車人員	5,652	5,187	5,208	5,313	5,827	6,197	5,883	5,718	5,613	5,655	5,691	5,726	5,759	5,733	5,700	5,664	5,619	
コロナからの回復率		91.1%	92.1%	94.5%	98.1%	97.3%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

学都仙台フリーパス	実績値使用					決算見込	予算	運賃値上げによる逸走あり										(千人)
	R元	R2	R3	R4	R5			R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		6,724	6,679	6,642	6,607	6,565	6,541	6,357	6,241	6,288	6,328	6,366	6,403	6,374	6,338	6,297	6,248	
今回算出の乗車人員	6,676	4,078	4,886	5,343	5,753	5,917	6,112	6,083	6,093	6,245	6,328	6,366	6,403	6,374	6,338	6,297	6,248	
コロナからの回復率		60.7%	73.2%	80.4%	87.1%	90.1%	93.4%	95.7%	97.6%	99.3%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

全券種計	実績値使用					決算見込	予算	敬老乗車証制度変更による逸走あり										(千人)
	R元	R2	R3	R4	R5			R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		38,017	37,811	37,713	37,584	37,089	36,816	36,100	35,676	35,982	36,255	36,396	36,533	36,359	36,153	35,932	35,682	
今回算出の乗車人員	37,571	27,904	29,653	31,922	33,897	34,094	34,725	34,522	34,435	35,142	35,737	36,091	36,402	36,335	36,153	35,932	35,682	
コロナからの回復率		73.4%	78.4%	84.6%	90.2%	91.9%	94.3%	95.6%	96.5%	97.7%	98.6%	99.2%	99.6%	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	



※5年度決算見込は、令和5年12月輸送統計まで使用。1月以降は前述の近似曲線による回復率の見込み値を使用した推計値。

令和13年度までにコロナによる影響はほぼ解消することを見込むが、もとよりバスの乗車人員は減少傾向であったことから元年度比は96%に留まる

## ※今回算出の市バス乗車人員予測に見る課題と施策の方向性について

- ① 主におでかけ（バスは生活路線であることから、通院や日常の買い物等が主と考えられる）に使用されるICSF、その他（現金等）、敬老乗車証のほか、学都仙台フリーパスの回復が遅くなるものと予測される。
- ② 生産年齢人口の減少傾向等を踏まえると、コロナや制度変更による逸走の影響を除いたとしても、乗車人員は右肩下がりで推移していくものと予想される。

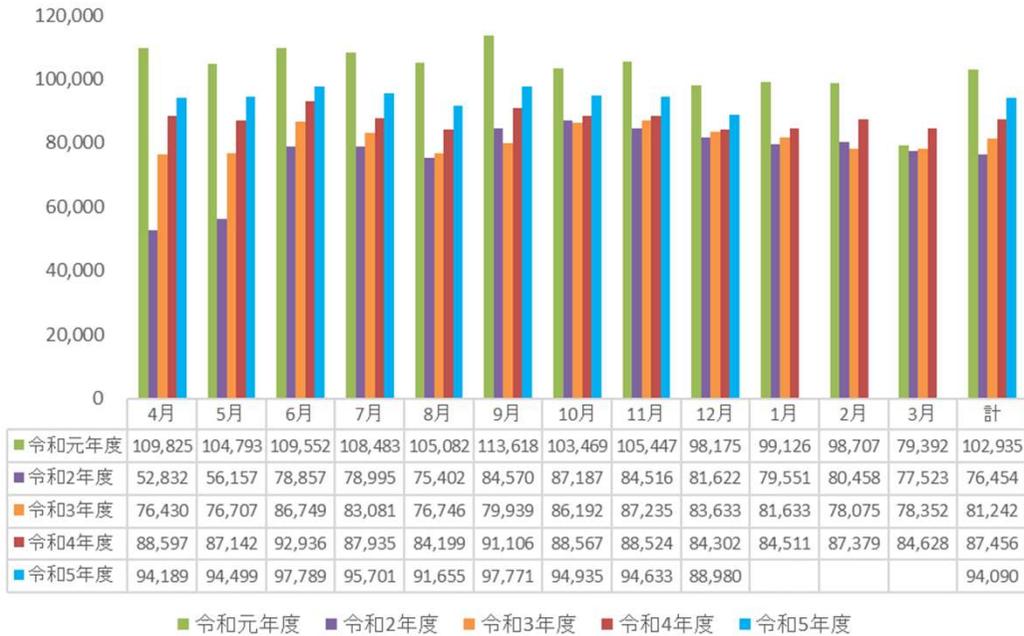
### 市バスの増客に向けた新たな取組みの方向性

- ◎他交通手段（自家用車や自転車）に転換した層や、今まで日常の移動に公共交通を利用していなかった層を取り込んでいく必要がある。
- ◎地下鉄との連携強化によってバス利用者の増加を図る施策を検討していく必要がある。

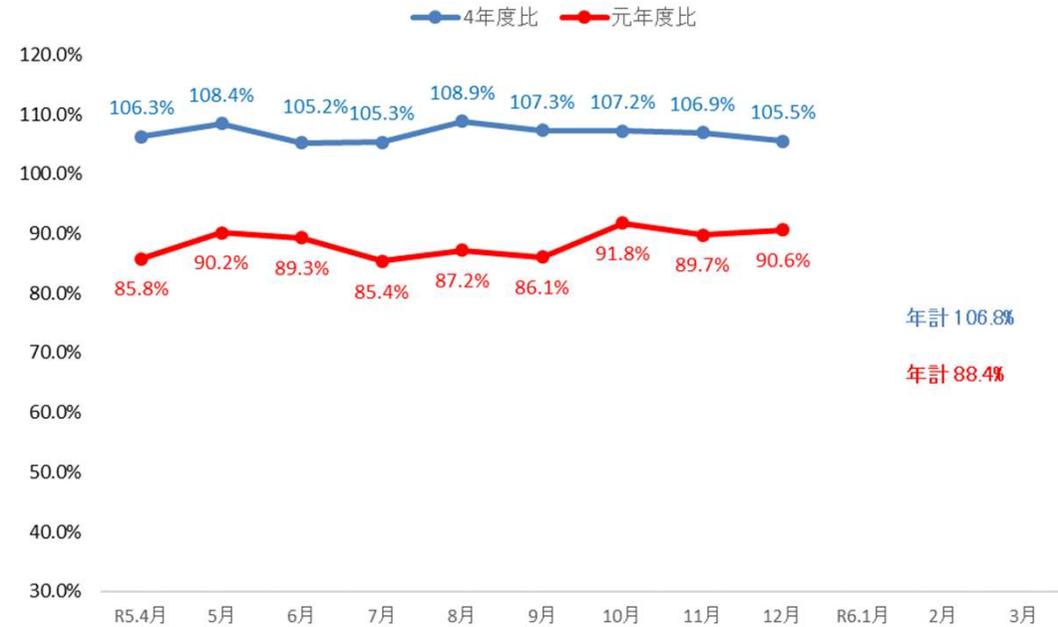
# 【参考】バスの令和5年度足元の乗車人員の状況

令和5年度12月輸送統計まで反映

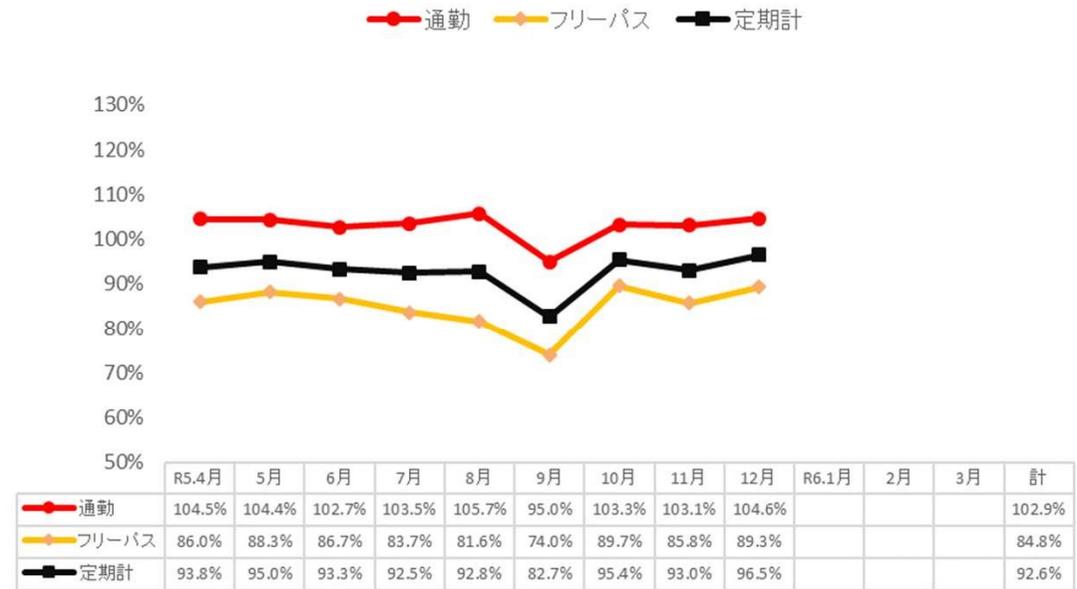
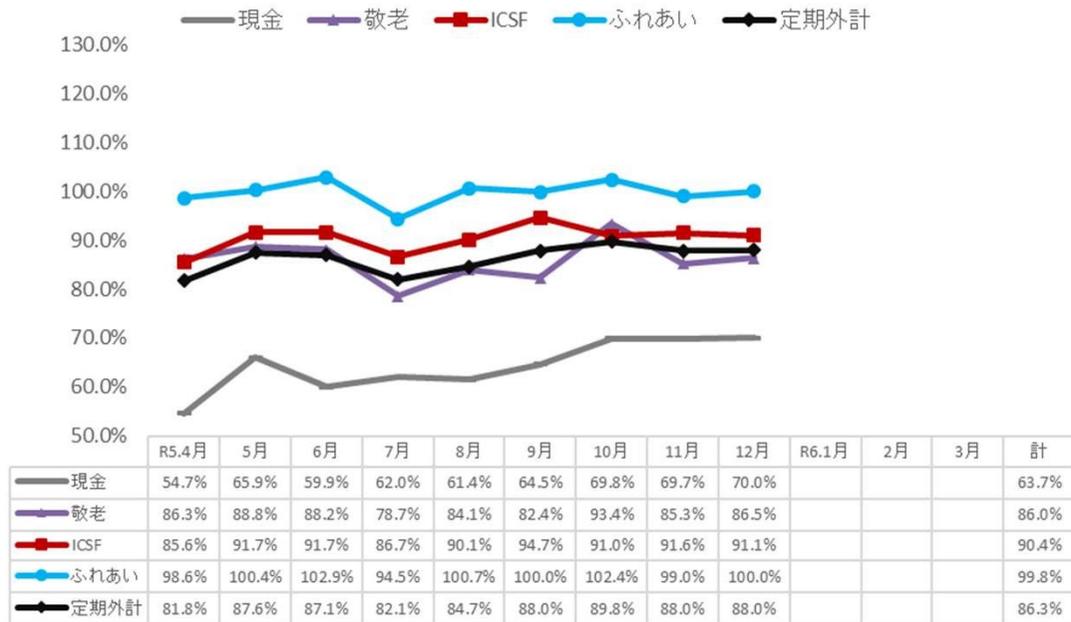
①一日平均乗車人員の推移（人）



②全券種計回復率（4年度比/元年度比）



### ③券種別 元年度比回復率推移



## (2) 地下鉄

### 【算定条件】

- ①現経営計画の積算方法（※1）を踏襲し、「券種別のコロナがなかった場合の乗車人員（※2）」を作成。

※1 令和元年度の乗車実績を仙台都市圏パーソントリップ調査に基づく交通行動モデルや人口動態データ等を基に増減させることにより積算。次世代放射光施設等の主な開発事業、令和6年度の東北絆まつり、小児運賃低廉化実証実験等の影響は反映済み。

※2 全券種計の予測値を、令和元年度（コロナ前）券種構成比により按分することにより算出。

- ② ①で作成した券種別の人員に対し、「敬老乗車証制度変更の影響」を反映し、敬老乗車証制度変更による逸走の影響を反映した券種別の「コロナがなかった場合の乗車人員」を算出。

- ③乗車人員向上に資する取組みの着実な推進により、コロナによる影響は今後も緩やかに回復していくことを想定し、令和2年4月以降の券種別の実績推移から見たコロナからの回復推移（※3）を予測。

算出された「コロナからの回復率」を②で算出した「コロナがなかった場合の乗車人員」に乗ずることで、当該年度の乗車人員を算出した。

※3 券種ごと令和2年4月～令和5年12月（最新の輸送統計）までの「輸送統計実績／コロナがなかった場合の乗車人員実績」の回復率推移から、近似曲線を用いて今後の回復率を算出

# 【南北線】

ICSF	実績値使用				決算見込	予算												(千人)
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		23,521	23,772	24,027	23,321	23,202	23,765	23,714	23,734	23,618	23,570	23,524	23,425	23,318	23,186	23,040	22,861	
今回算出の乗車人員	22,432	15,963	17,728	20,023	21,222	21,825	22,864	23,424	23,734	23,618	23,570	23,524	23,425	23,318	23,186	23,040	22,861	
コロナからの回復率		67.9%	74.6%	83.3%	91.0%	94.1%	96.2%	98.8%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

敬老乗車証	実績値使用				決算見込	敬老乗車証制度変更による逸走あり												(千人)
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		3,339	3,424	3,495	3,549	3,405	3,332	3,430	3,519	3,607	3,697	3,709	3,722	3,728	3,734	3,743	3,761	
今回算出の乗車人員	3,233	2,061	2,265	2,633	2,929	2,830	2,980	3,147	3,301	3,449	3,596	3,664	3,722	3,728	3,734	3,743	3,761	
コロナからの回復率		61.7%	66.2%	75.3%	82.5%	83.1%	89.4%	91.7%	93.8%	95.6%	97.3%	98.8%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

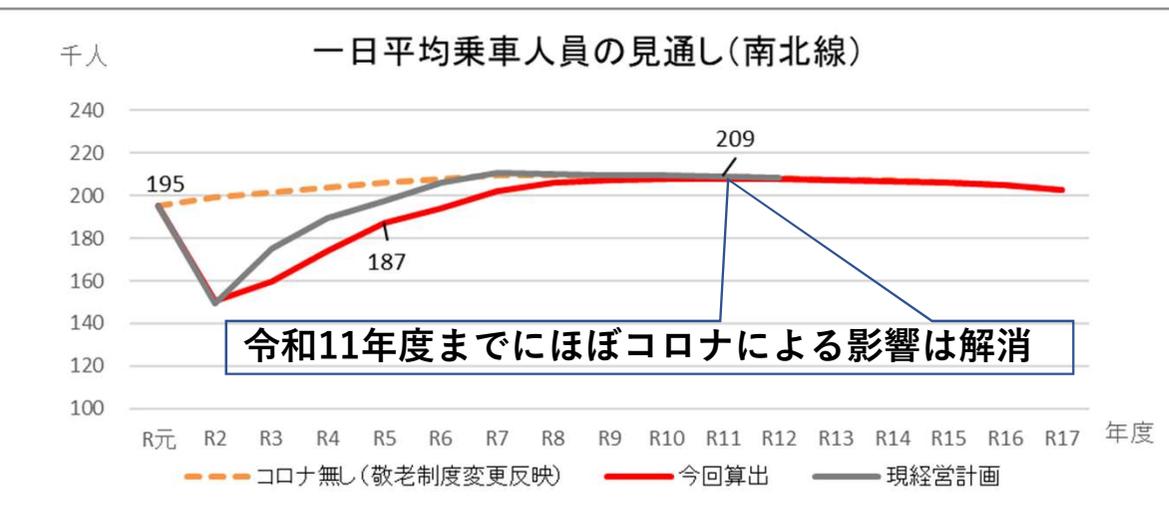
ふれあい乗車証	実績値使用				決算見込	予算												(千人)
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		1,486	1,502	1,518	1,539	1,551	1,568	1,565	1,566	1,558	1,555	1,552	1,545	1,538	1,530	1,520	1,508	
今回算出の乗車人員	1,460	1,263	1,356	1,477	1,615	1,601	1,568	1,565	1,566	1,558	1,555	1,552	1,545	1,538	1,530	1,520	1,508	
コロナからの回復率		85.0%	90.3%	97.3%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

その他(現金、一日、団体、るーぶる)	実績値使用				決算見込	予算												(千人)
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		4,585	4,634	4,684	4,748	4,787	4,839	4,828	4,832	4,809	4,799	4,790	4,769	4,748	4,721	4,691	4,655	
今回算出の乗車人員	5,182	2,607	2,880	3,355	3,676	3,989	4,146	4,286	4,423	4,493	4,559	4,618	4,662	4,700	4,721	4,691	4,655	
コロナからの回復率		56.9%	62.2%	71.6%	77.4%	83.3%	85.7%	88.8%	91.5%	93.4%	95.0%	96.4%	97.8%	99.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

通勤定期	実績値使用					決算見込	予算											(千人)
	R元	R2	R3	R4	R5		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		31,618	31,955	32,299	33,781	34,364	34,425	34,351	34,380	34,212	34,143	34,075	33,932	33,778	33,587	33,375	33,116	
今回算出の乗車人員	31,064	28,578	28,479	29,372	31,652	32,677	34,081	34,351	34,380	34,212	34,143	34,075	33,932	33,778	33,587	33,375	33,116	
コロナからの回復率		90.4%	89.1%	90.9%	93.7%	95.1%	99.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

学都仙台フリーパス	実績値使用					決算見込	予算											(千人)
	R元	R2	R3	R4	R5		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		7,141	7,217	7,294	7,395	7,455	7,536	7,520	7,526	7,489	7,474	7,459	7,428	7,394	7,352	7,306	7,249	
今回算出の乗車人員	7,016	3,944	4,905	5,696	6,532	6,793	7,149	7,312	7,471	7,489	7,474	7,459	7,428	7,394	7,352	7,306	7,249	
コロナからの回復率		55.2%	68.0%	78.1%	88.3%	91.1%	94.9%	97.2%	99.3%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

全券種計	実績値使用					決算見込	予算											(千人)
	R元	R2	R3	R4	R5		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		72,664	73,488	74,312	75,342	75,781	76,493	76,433	76,584	76,316	76,259	76,127	75,835	75,513	75,113	74,673	74,140	
今回算出の乗車人員	71,344	54,980	58,313	63,453	68,582	70,815	73,815	75,110	75,901	75,842	75,917	75,911	75,728	75,465	75,113	74,673	74,140	
コロナからの回復率		75.7%	79.3%	85.4%	91.0%	93.4%	96.5%	98.3%	99.1%	99.4%	99.6%	99.7%	99.9%	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	



※5年度決算見込は、令和5年12月輸送統計まで使用。  
1月以降は前述の近似曲線による回復率の見込み値を使用した推計値。(スライド12参照)

# 【東西線】

ICSF	実績値使用				決算見込	予算												(千人)
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		10,195	10,360	10,525	9,953	10,385	10,239	10,238	10,268	10,239	10,240	10,240	10,197	10,151	10,093	10,030	9,952	
今回算出の乗車人員	9,355	6,485	7,412	8,765	9,422	10,149	10,239	10,238	10,268	10,239	10,240	10,240	10,197	10,151	10,093	10,030	9,952	
コロナからの回復率		63.6%	71.5%	83.3%	94.7%	97.7%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

敬老乗車証	実績値使用				決算見込	敬老乗車証制度変更による逸走あり												(千人)
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		1,056	1,088	1,117	1,140	1,099	1,081	1,119	1,154	1,189	1,225	1,236	1,247	1,256	1,265	1,275	1,288	
今回算出の乗車人員	1,017	663	732	887	1,009	1,006	1,016	1,082	1,144	1,189	1,225	1,236	1,247	1,256	1,265	1,275	1,288	
コロナからの回復率		62.8%	67.3%	79.4%	88.5%	91.5%	94.0%	96.7%	99.2%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

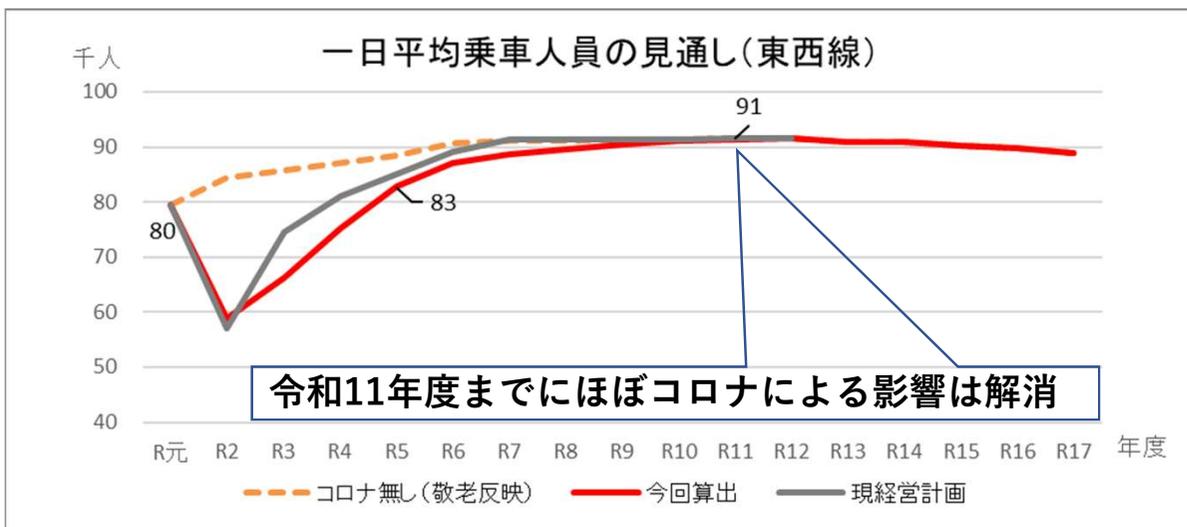
ふれあい乗車証	実績値使用				決算見込	予算												(千人)
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		479	487	495	504	511	518	518	520	518	519	519	516	514	511	508	504	
今回算出の乗車人員	453	381	411	468	510	508	518	518	520	518	519	519	516	514	511	508	504	
コロナからの回復率		79.5%	84.4%	94.6%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

その他(現金、一日、団体、るーぷる)	実績値使用				決算見込	予算												(千人)
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		2,060	2,094	2,127	2,167	2,195	2,229	2,229	2,236	2,229	2,229	2,230	2,220	2,210	2,198	2,184	2,167	
今回算出の乗車人員	2,228	1,072	1,223	1,534	1,707	1,947	2,003	2,094	2,181	2,229	2,229	2,230	2,220	2,210	2,198	2,184	2,167	
コロナからの回復率		52.0%	58.4%	72.1%	78.8%	88.7%	89.9%	93.9%	97.6%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

通勤定期	実績値使用				決算見込	予算												
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		9,979	10,141	10,303	11,267	11,413	11,590	11,590	11,623	11,591	11,591	11,592	11,543	11,491	11,426	11,354	11,265	
今回算出の乗車人員	9,432	8,964	9,326	9,849	10,908	11,270	11,590	11,590	11,623	11,591	11,591	11,592	11,543	11,491	11,426	11,354	11,265	
コロナからの回復率		89.8%	92.0%	95.6%	96.8%	98.7%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

学都仙台フリーパス	実績値使用				決算見込	予算												
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		5,752	5,845	5,939	6,050	6,129	6,224	6,224	6,242	6,224	6,225	6,225	6,199	6,171	6,136	6,097	6,050	
今回算出の乗車人員	5,437	2,908	3,864	4,613	5,257	5,330	5,669	5,834	5,992	6,100	6,210	6,225	6,199	6,171	6,136	6,097	6,050	
コロナからの回復率		50.6%	66.1%	77.7%	86.9%	87.0%	91.1%	93.7%	96.0%	98.0%	99.8%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

全券種計	実績値使用				決算見込	予算												
	R元	R2	R3	R4		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
人員																		
コロナがなかった場合の乗車人員		30,783	31,295	31,806	32,406	33,075	33,246	33,281	33,409	33,355	33,392	33,406	33,281	33,144	32,973	32,783	32,551	
今回算出の乗車人員	29,114	21,448	24,145	27,475	30,313	31,810	32,400	32,719	33,096	33,230	33,377	33,406	33,281	33,144	32,973	32,783	32,551	
コロナからの回復率		69.7%	77.2%	86.4%	93.5%	96.2%	97.5%	98.3%	99.1%	99.6%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	



※5年度決算見込は、令和5年12月輸送統計まで使用。  
 1月以降は前述の近似曲線による回復率の見込み値を使用した推計値。(スライド11参照)

## ※今回算出の地下鉄乗車人員予測に見る課題と施策の方向性について

- ① 主におでかけ（地下鉄ではイベントや観光等を含む）に使用される、敬老乗車証とその他（現金、一日券等）券種の回復が遅くなるものと予測される。ICSFの回復は堅調である一方、サークル活動等の減少による登校日数減や、他交通手段への転換等の影響により、学都仙台フリーパスからICSFに逸走している状況も推察できる。
- ② 生産年齢人口の減少傾向等を踏まえると、令和12年度頃をピークに、乗車人員が右肩下がりで推移していくものと予想される。

### 地下鉄の増客に向けた新たな取組みの方向性

- ◎他交通手段（自家用車や自転車）に転換した層や、今まで日常の移動に公共交通を利用していなかった層を取り込んでいく必要がある。
- ◎観光客やイベント参加者等に利用していただくための施策を検討していく必要がある。

# 【参考】地下鉄の令和5年度足元の乗車人員の状況

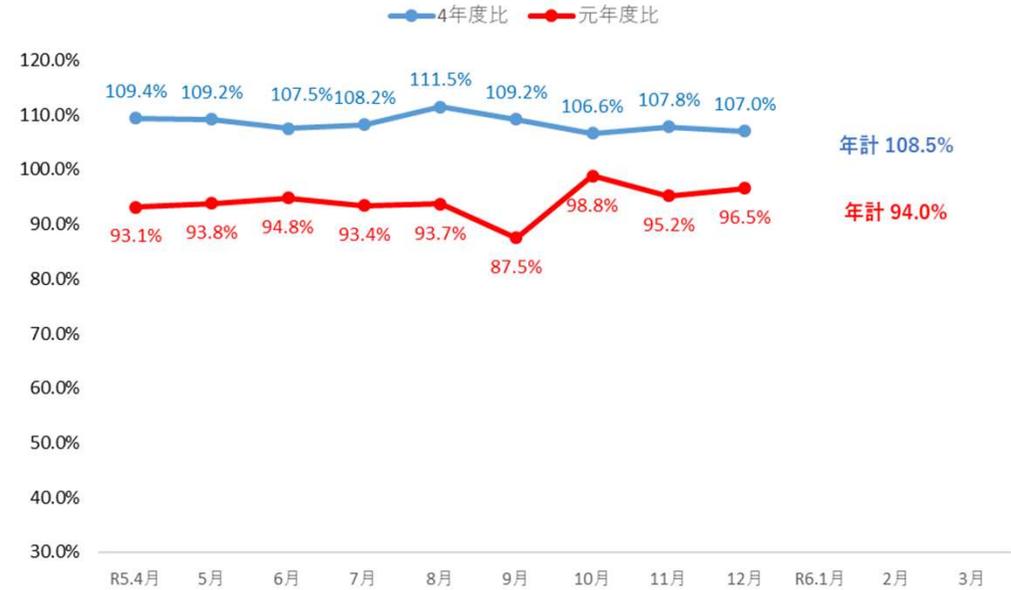
令和5年度12月輸送統計まで反映

## 【南北線】

### ①一日平均乗車人員の推移（人）

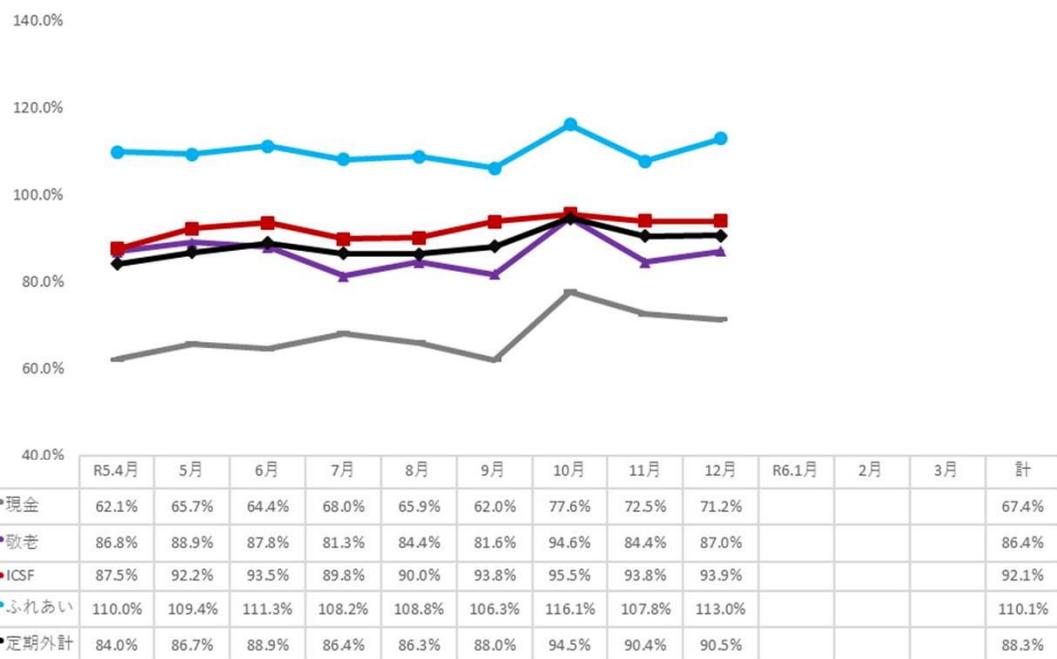


### ②全券種計回復率（4年度比/元年度比）

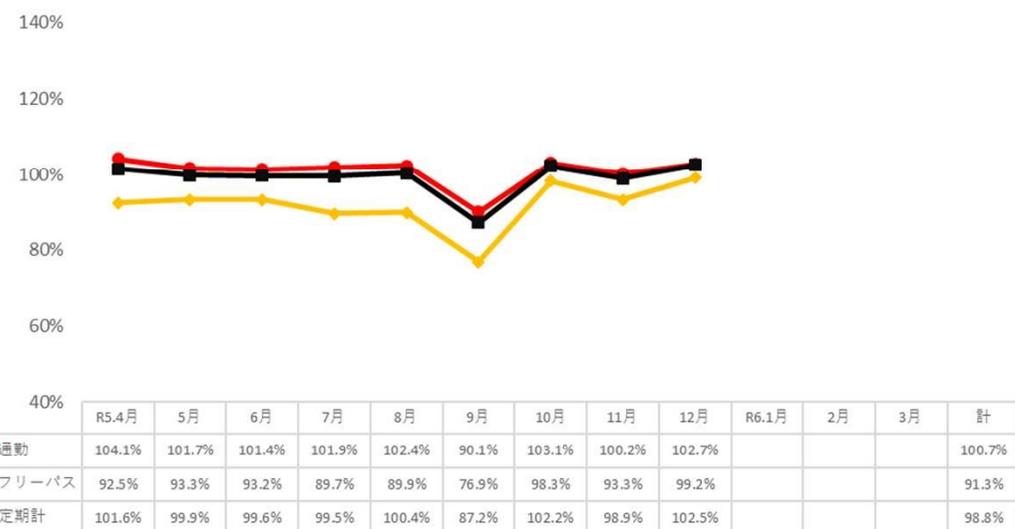


### ③券種別 元年度比回復率推移

現金 敬老 ICSF ふれあい 定期外計

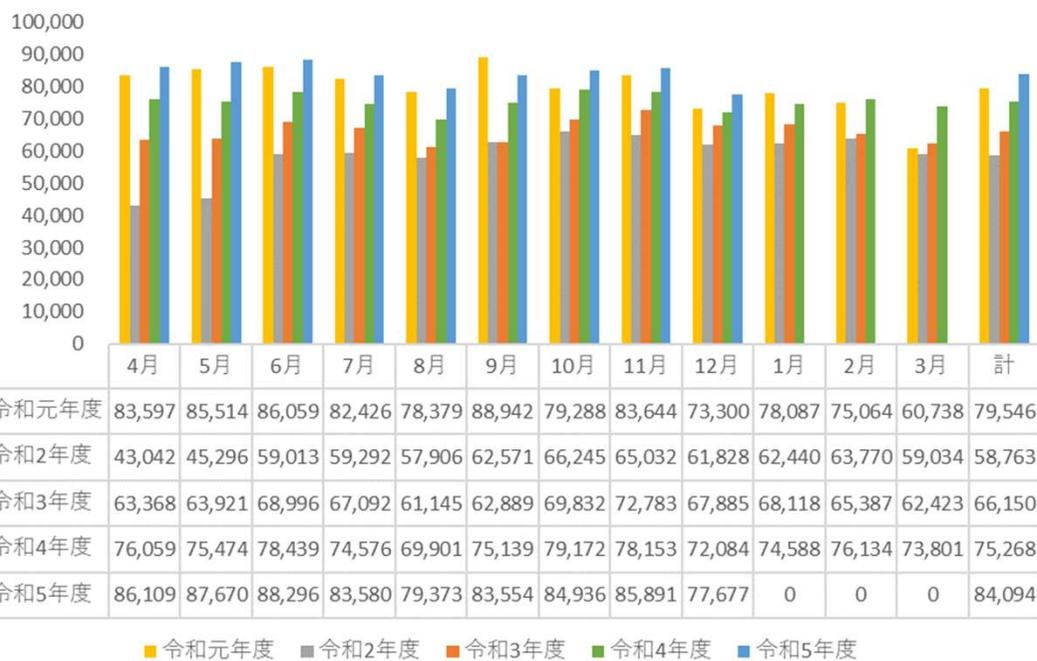


通勤 フリーパス 定期計

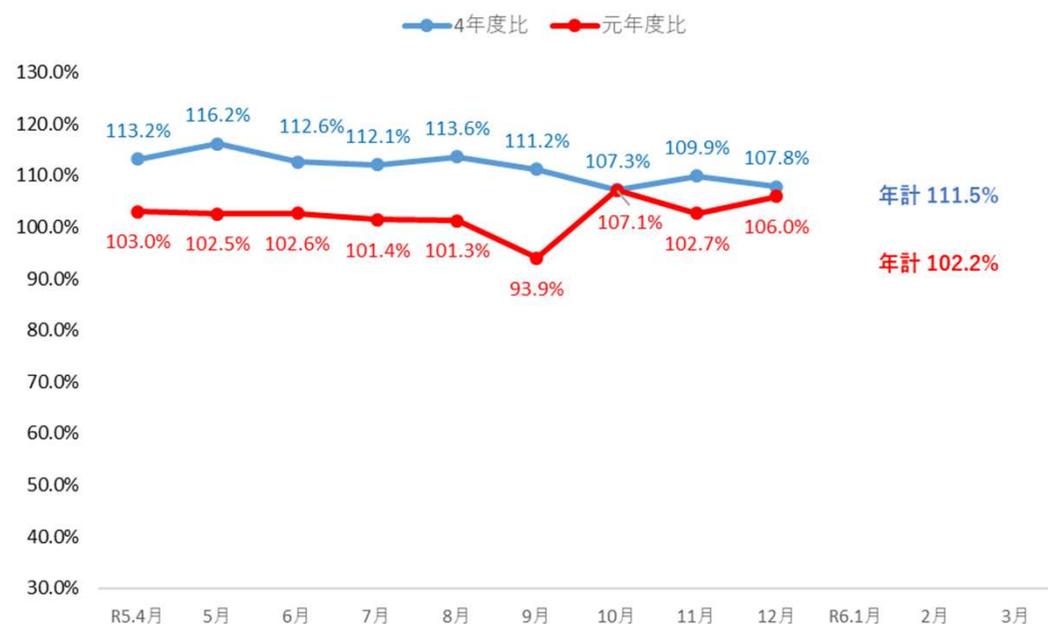


# 【東西線】

## ①一日平均乗車人員の推移（人）



## ②全券種計回復率（4年度比/元年度比）



### ③券種別元年度比（コロナ前比）回復率推移

