

仙台市交通事業経営計画（令和8～17年度） 策定の方向性とスケジュールについて

仙台市交通局

1 策定に向けたスケジュール

時期	回	主な検討事項
4月24日	第8回	(これまでの検討の振り返り 等) 次期経営計画の方向性 <ul style="list-style-type: none">・次期計画の概要（計画期間等）・次期計画策定にあたっての視点（課題整理）・財政目標（案）
7月上旬	第9回	次期経営計画（骨子） <ul style="list-style-type: none">・経営の基本方針（案）・経営戦略（案）・財政目標
9月上旬	第10回	次期経営計画（素案）
11月上旬	第11回	次期経営計画（中間案） <ul style="list-style-type: none">・パブリックコメントの実施について
2月上旬	第12回	次期経営計画（最終案）

2 次期計画の策定について

現在、令和3年3月に策定した「仙台市交通事業経営計画(令和3～12年度)」に基づき、安全・安心を最優先に、便利で快適なサービスの提供と持続可能な経営の確保に取り組んでいる。現計画は、国の指針により5年ごとの見直しを行うこととしていた。

コロナ禍の拡大・長期化により、市バス・地下鉄ともに、乗車人員・乗車料収入は大きく落ち込み、計画の見込みと実際の状況には乖離が生じた。また、コロナ禍を契機とした生活様式の変化や、昨今の物価高騰等の影響により、本市交通事業の経営環境は大きく、急激に変化している。そのため、現計画期間の後半5年の中間見直しではなく、今後10年間の長期収支を踏まえた、「新たな10年間の経営計画」を策定することとする。

3 計画期間

令和8年度(2026年度)～令和17年度(2035年度) (10年間)

4 計画の位置づけ

上位計画:仙台市総合計画(基本計画+実施計画)(計画期間:令和3～12年度)

関係計画:せんだい都市交通プラン(計画期間:令和3～12年度)

仙台市地域公共交通計画(計画期間:令和4～8年度)

(仮称)仙台市バリアフリーマスタープラン(計画期間:令和8年度～未定)

- ・現計画に引き続き、総務省が地方公営企業に策定を義務付ける「経営戦略」として位置づけ
- ・「仙台市ダイバーシティ推進指針」(令和7年3月策定)の考え方を反映

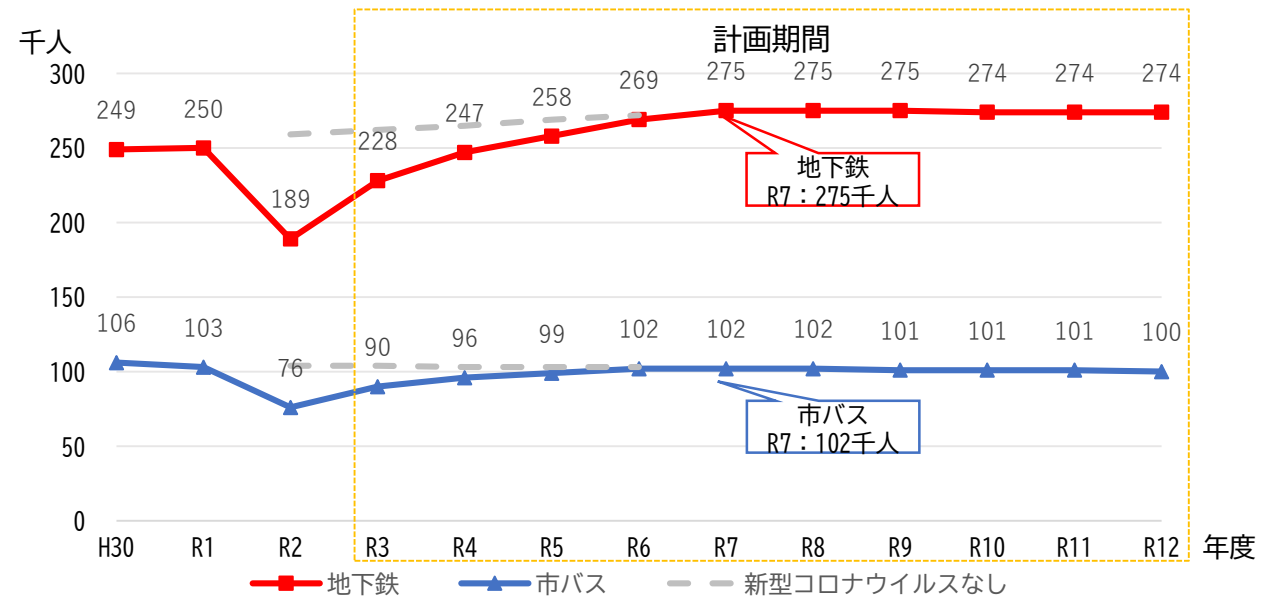
5 次期計画策定にあたっての視点

現計画においては、

- ・仙台市全体の人口動態変化(少子高齢化)による通勤・通学利用者の減により、市バス・地下鉄の乗車人員が同様に減少していくこと
- ・新型コロナウイルス感染症の影響が解消するには令和7年度まで期間を要すること(市バス・地下鉄が同様に回復していくものと予測)

を経営課題として認識し、各般の取組みを推進することとしていた。

現計画における
一日平均乗車人員の見通し

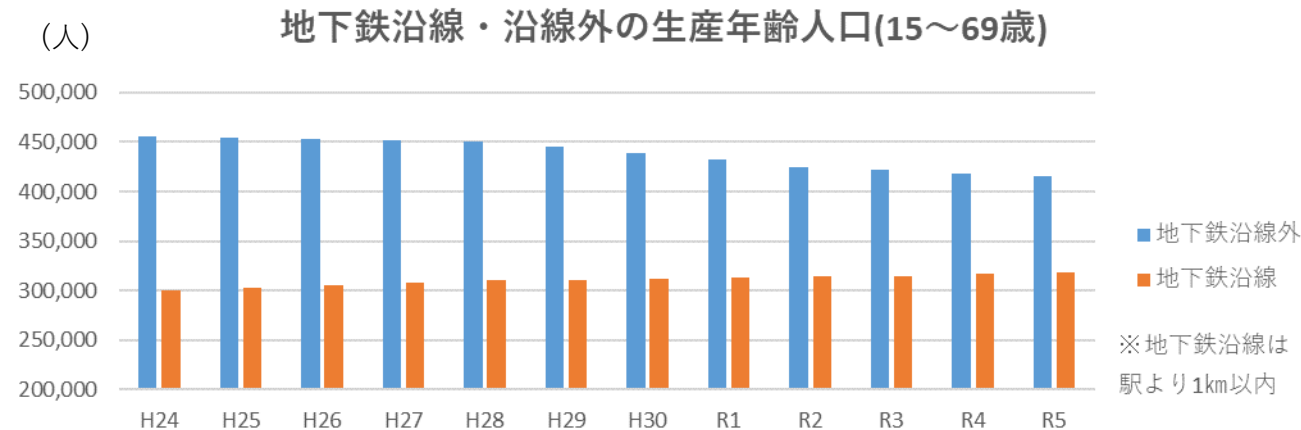


次期計画の策定にあたっては、さらに以下の視点を踏まえ課題整理を行う必要がある。

①人口動態変化は、地下鉄沿線と沿線外(バス)の地域とで違いが大きいこと。

前者では近年の地下鉄沿線への生産年齢人口流入が増加している一方、

後者では少子高齢化の影響が顕著である(同様の傾向は当面の間継続すると想定)



②コロナ禍以前と比較すると、乗車人員は地下鉄が同水準まで回復しているものの、

バスは未だ下回っており、経営環境が異なってきていること。コロナ禍の拡大・長期化

による生活スタイルの変化(交通モードの転換、オンラインの浸透等)が定着したこと

などが、その理由として推察される。

市バスと地下鉄で取り巻く経営環境に違いがあることから、両事業それぞれについて課題整理を行う。

【市バス事業における経営課題】

① コロナ禍を契機とした事業環境の変化

- ・コロナ禍の長期化による急激な乗車人員の減少と減収に対する企業債の起債
- ・交通モードの転換(コロナ前後での交通分担率の変化、カーシェアリングの普及 等)

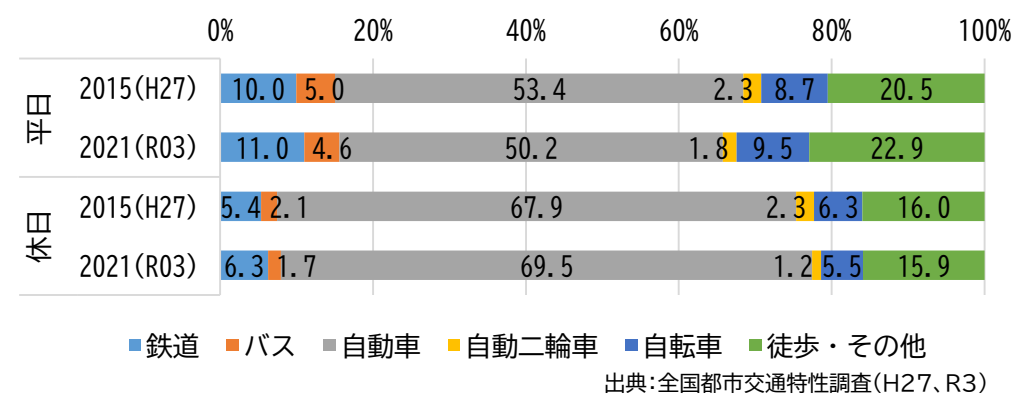
1. コロナ禍によるバス事業減収の状況

	(単位：千人)					(単位：百万円，税抜)				
	乗車人員（輸送統計値）					乗車料収入				
	2019 (R元)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2019 (R元)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)
決算値	37,571	27,906	29,653	31,921	33,943	6,432	4,833	5,084	5,509	5,938
対 前年度 (比)		▲ 9,665 (74.3%)	1,747 (106.3%)	2,268 (107.6%)	2,022 (106.3%)		▲ 1,599 (75.1%)	251 (105.2%)	425 (108.3%)	429 (107.8%)
対 元年度 (比)		▲ 9,665 (74.3%)	▲ 7,918 (78.9%)	▲ 5,650 (85.0%)	▲ 3,628 (90.3%)		▲ 1,599 (75.1%)	▲ 1,348 (79.0%)	▲ 923 (85.6%)	▲ 494 (92.3%)
対 元年度 累積						▲ 2,947 ▲ 3,870 ▲ 4,364				

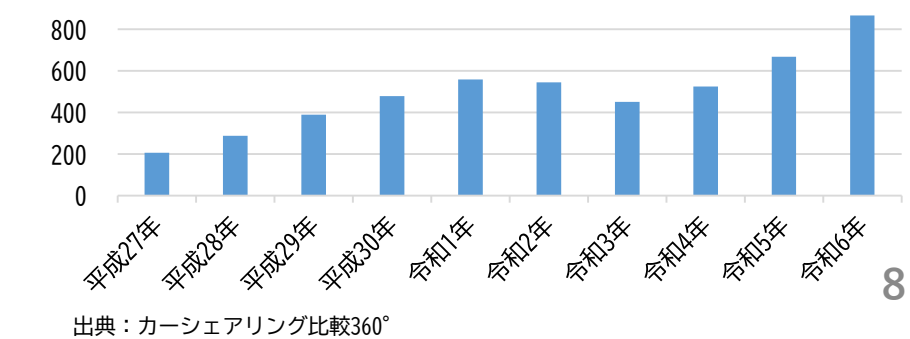
2. 企業債借入状況

	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	計
現経営計画	13.0億円	—	—	—	—	—	—	13.0億円
実績(及び予定)	11.5億円	5.0億円	1.0億円	2.0億円	10.0億円	12.0億円	3.0億円	44.5億円
特別減収対策企業債(19.5億円) (A)				新たな交通事業債(25.0億円) (B)			(A)+(B)	

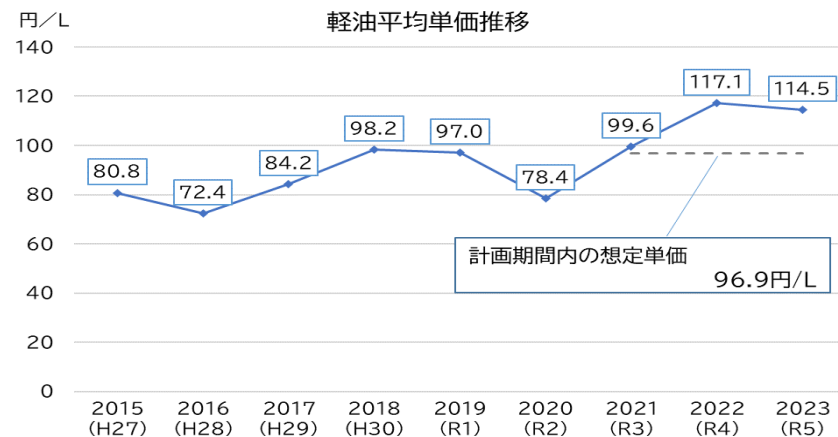
仙台市の代表交通手段分担率の割合（％）



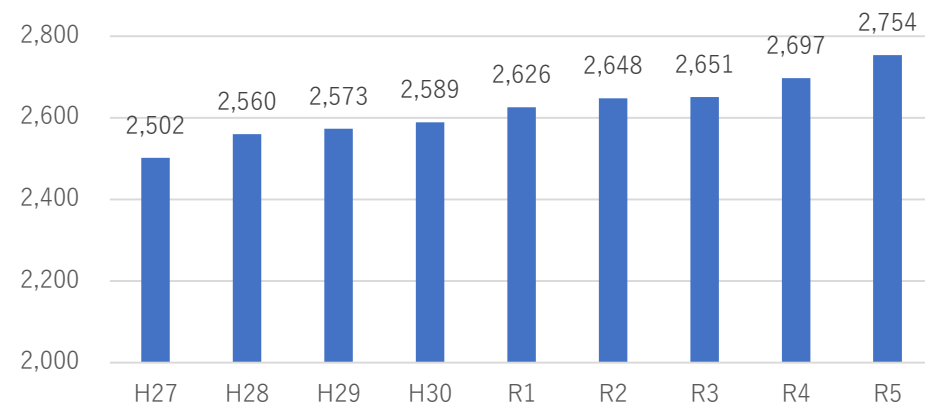
カーシェアリングの車両台数の推移（宮城県）（台）



② 軽油購入単価等物価の高騰



(百万円：税抜) 管理の委託料の推移



※委託率は、H27.12 霞の目営業所の完全委託でほぼ上限に達しており、以降は横ばい

③ 社会的要請（ダイバーシティ、子育て支援、DX、脱炭素）

・「仙台市ダイバーシティ推進指針」の考え方を反映した施策検討

基本的理念

仙台の歴史・文化・都市個性*の尊重

▶日本初となる大学への女子学生入学や、官民による幅広い女子教育、留学生への門戸開放など、多様な人材を受け入れ、学都の礎を築いてきました。全国に先駆けたバリアフリー*まちづくり、多様な主体が担う防災・減災の取り組み等、本市には多様性を尊重する文化や、市民の主体的な行動力が受け継がれています。こうした歴史や文化、市民協働*といった都市個性*を大切に、ダイバーシティまちづくりの推進力に変えていきます。

多様な主体の参画

▶多様な主体が参画し、さまざまな価値観や発想、視点が交わることで、新しい気づきやチャレンジが生まれ、施策の深まりや地域課題の解決にもつながります。「当事者が関わる」、「いろいろな場所やテーマによる参加や議論の場を設ける」、「さまざまな機関や団体、事業者と連携する」などの取り組みを積極的に検討・実施します。

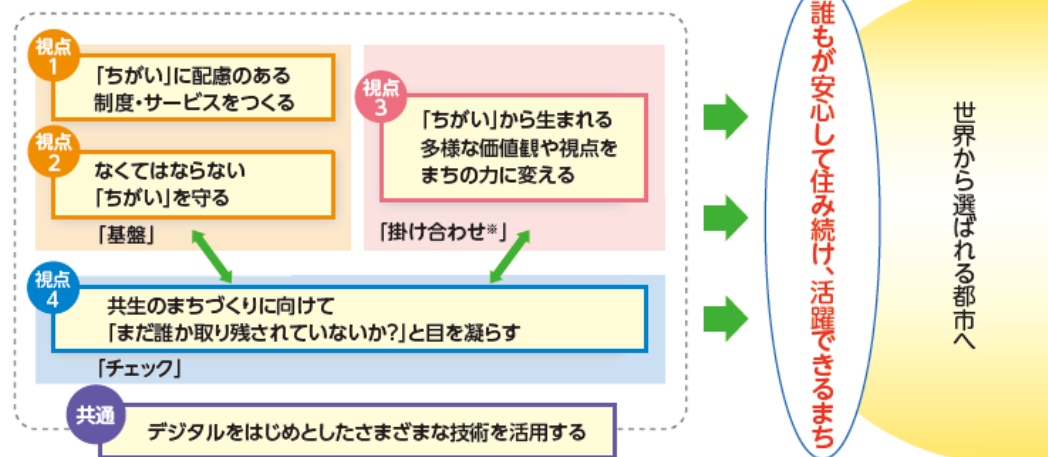
地域への展開

▶調和のとれたダイバーシティまちづくりのためには、市民理解を深め、行動変容につなげていくことが重要です。さまざまな機会を通じ、多様性に触れ、理解するための取り組みを推進します。
▶本市の取り組みの発信等により、市民活動や企業活動におけるダイバーシティ推進の機運を醸成します。民間の発想やスピード感をダイバーシティまちづくりに生かすため、積極的な官民連携により地域全体で進めていきます。

取り組みの視点

出典：仙台市ダイバーシティ推進指針

基本的理念を踏まえ、施策を検討・実施する際に考慮すべき視点として以下の4つを掲げ、共通する事項として、デジタルをはじめとしたさまざまな技術の活用を位置づけます。



- ・「こども未来戦略」(R5.12.22閣議決定)により、ベビーカー使用者のための案内促進、配慮が必要な方への理解を啓発する取組みを推進
- ・「デジタル田園都市国家構想総合戦略」(R4.12.23閣議決定)における交通分野のデジタル化推進(MaaS、デマンド交通等)
- ・「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」の改正により、バスについては2030年までに保有台数の5%を非化石エネルギー自動車に更新

④ 仙台市の地域特性

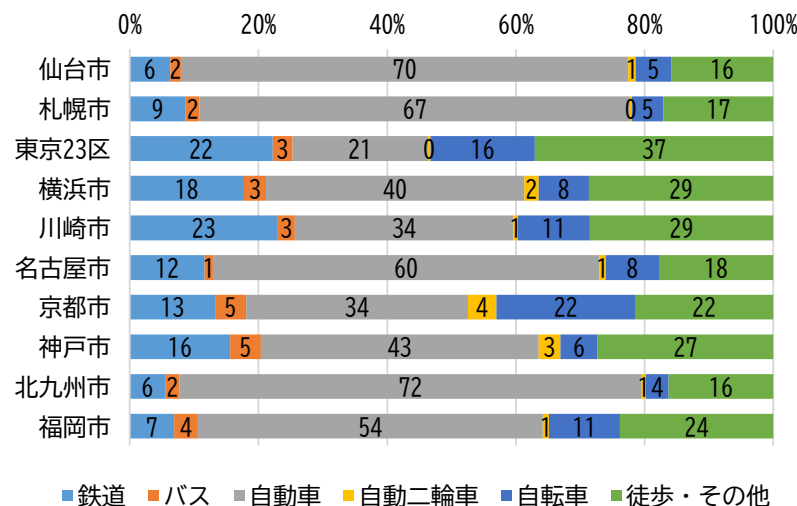
- ・自家用車の1世帯あたり保有台数、自家用車の交通手段分担率が他都市と比べて高い
- ・仙台駅を中心に放射状に広がる住宅地。市域面積に対し人口密度が他都市と比べて低い

1 世帯あたり自家用乗用車保有台数
(令和5年度)

仙台市	0.996 台
札幌市	0.769 台
川崎市	0.444 台
横浜市	0.601 台
名古屋市	0.911 台
京都市	0.607 台
神戸市	0.660 台
北九州市	1.008 台
福岡市	0.739 台

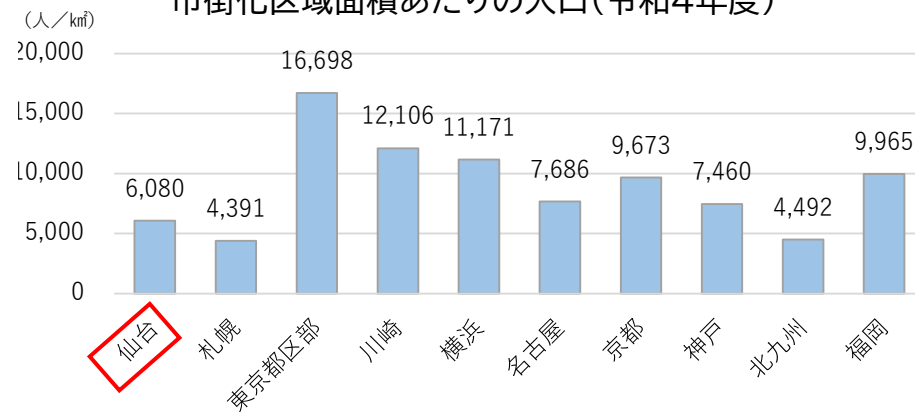
出典：(一財)自動車検査登録情報協会HP

休日の代表交通手段分担率の比較 (%)



出典：令和3年度 全国都市交通特性調査 (R3)

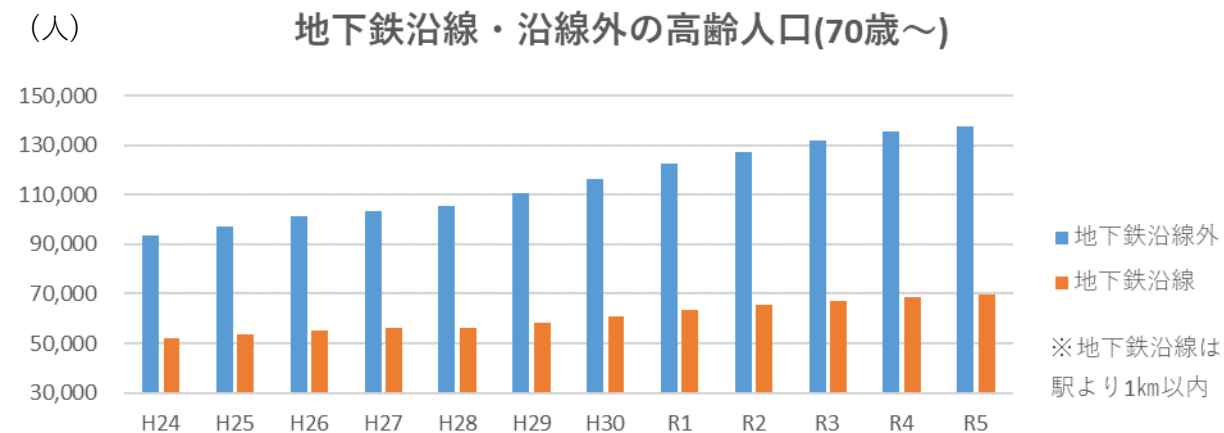
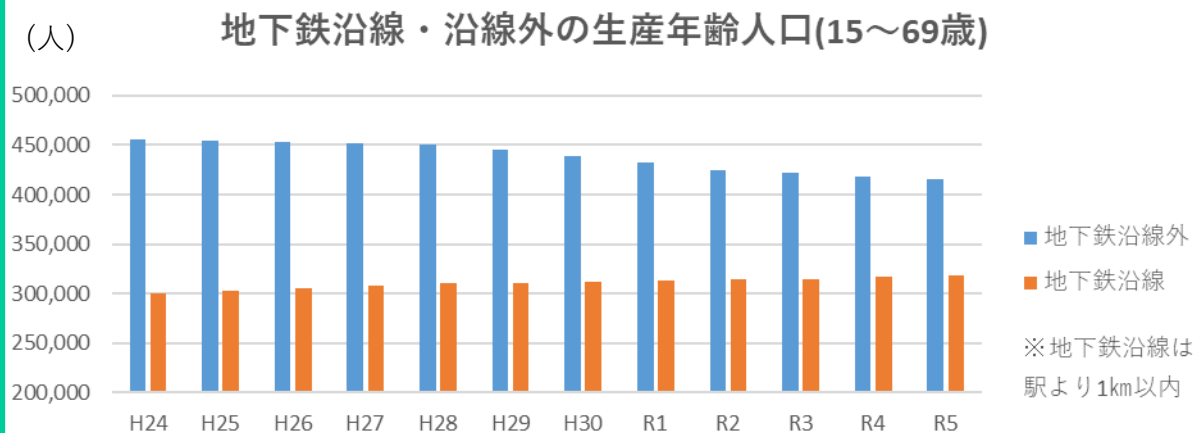
市街化区域面積あたりの人口(令和4年度)



出典：大都市比較統計年表 (令和4年度)

⑤ 地下鉄沿線外の人口推移

- ・仙台市の人口ピークはまちづくり政策局の推計では2028年(令和10年)
- ・しかし、都市整備局が作成の地下鉄沿線外地域(地下鉄から1km以上離れている地域)の人口は、すでに下降線を辿っており、特に生産年齢人口の減少幅が大きい一方、高齢人口は増加



⑥ 運行効率の低さ

- ・他政令市公営企業と比較して走行キロ当たり料金収入や、乗車効率が低い
- ・営業キロが長く、網の目のように路線がはり巡らされている

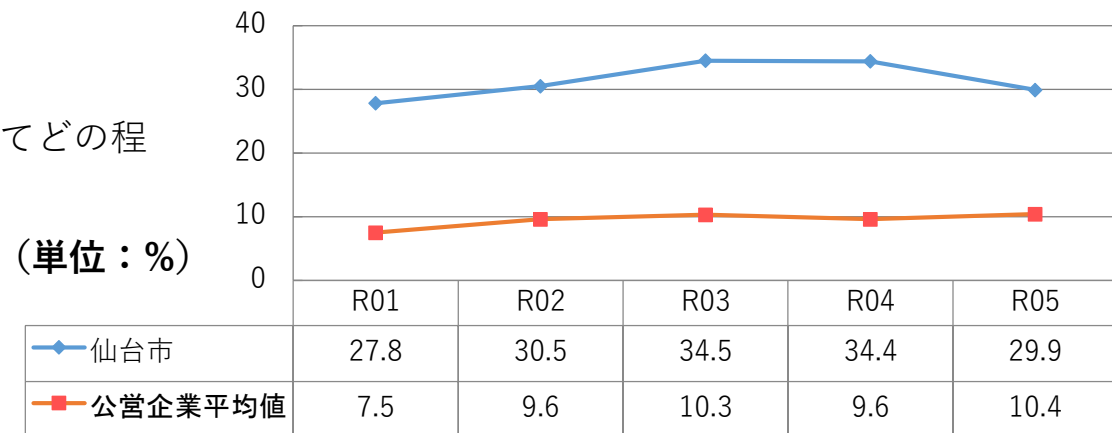
⑦ 極めて効率が悪いエリアの運行

- ・営業係数が500を超える路線が6路線。うち1000を超える路線も2路線
- ・仙台市一般会計より生活路線等の赤字補填として受領している補助金が増大することにより、他公営企業と比較して、一般会計繰入金への依存度が高い。

他会計負担比率

費用が一般会計等の他会計の負担によってどの程度賄われているかを表す指標

$$\frac{\text{他会計補助金} + \text{他会計負担金}}{\text{経常費用}} \times 100$$



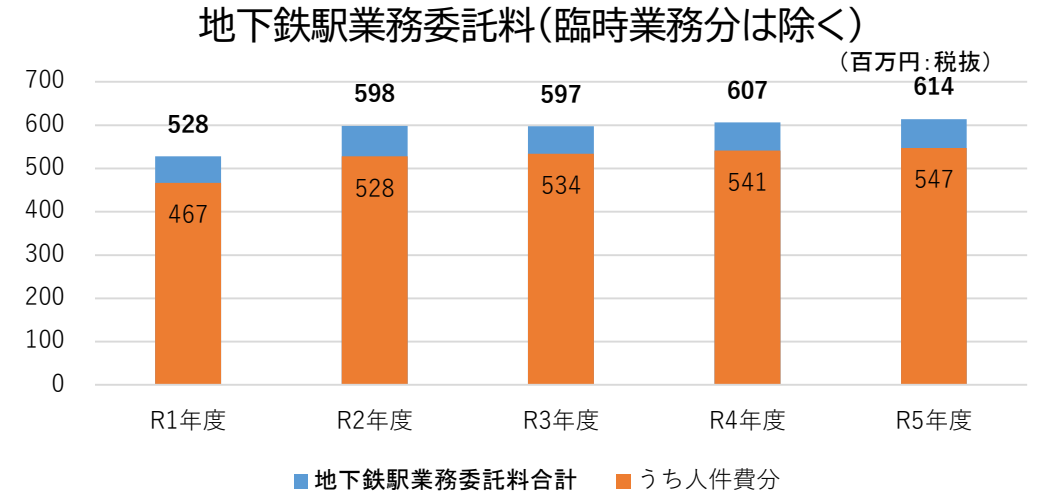
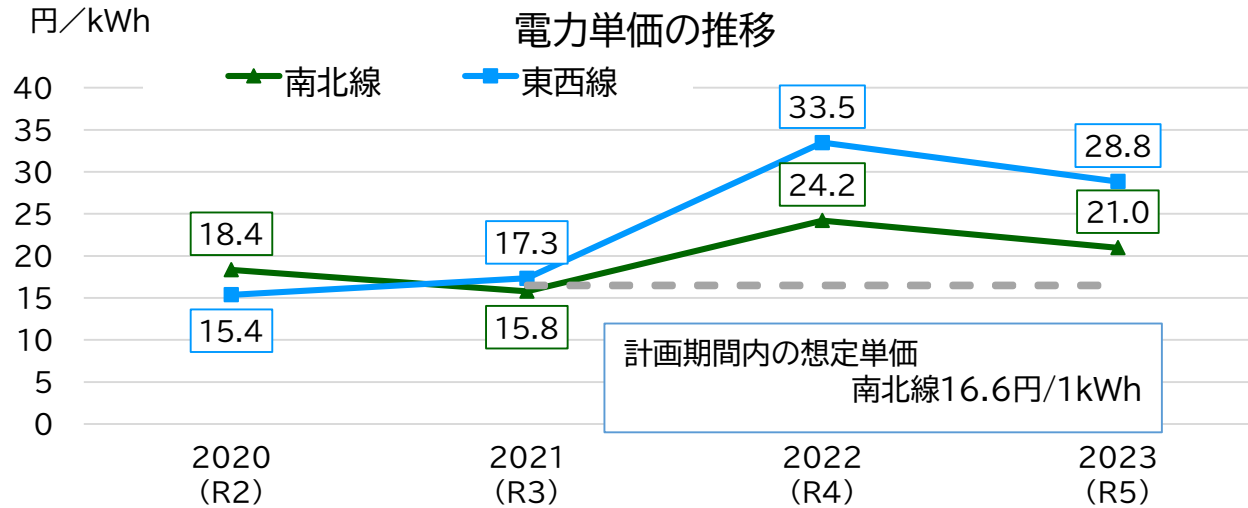
出典：経営比較分析表（令和5年度決算）

⑧ バス運転士の人材不足

- ・採用者の確保が厳しい近年の状況や、運転士の高齢化に伴う退職者数の増加見通しなど、委託先事業者を含め、運転士確保が喫緊の課題

【地下鉄事業における経営課題】

① 電気料金等物価の高騰



② 社会的要請（ダイバーシティ、子育て支援、DX、脱炭素）

- ・「仙台市ダイバーシティ推進指針」の考え方を反映した施策検討
- ・「こども未来戦略」(R5.12.22閣議決定)により、ベビーカー使用者のための案内促進、配慮が必要な方への理解を啓発する取組みを推進
- ・「デジタル田園都市国家構想総合戦略」(R4.12.23閣議決定)における交通分野のデジタル化推進(MaaS、デマンド交通等)

③ 仙台市の地域特性

- ・自家用車の保有率、交通手段分担率が高い

④ 施設設備の更新と資本的支出の増大

- ・南北線は昭和62年の開業から35年以上が経過していることから、新型車両に順次更新していくほか、耐用年数を迎える施設の更新が必要
- ・東西線は建設事業に係る企業債償還に加え、新計画期間中には車両改修も視野に入れる必要
- ・QRコード乗車券やクレジットカード決済等、多様な運賃支払い手段に対応した設備の導入の検討
- ・新型コロナウイルス感染症による減収を補填するため、地下鉄特別減収対策企業債を令和2～5年度で計120億円借り入れており、令和17年度まで約8.5億円／年度の償還が必要

⑤ 沿線施設の開発動向

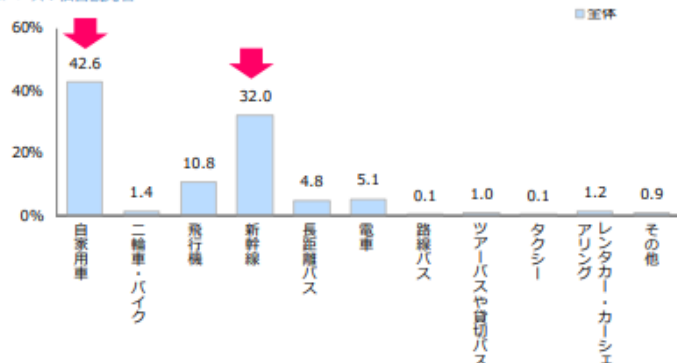
- ・南北線沿線の開発(泉中央駅周辺再開発、長町駅仙台市アリーナ 等)
 - ・東西線沿線の開発(音楽ホール、こどもの遊び場、荒井駅北地区 等)
- ⇒地下鉄沿線の定住人口だけでなく、交流人口・関係人口の増加も見込まれる

⑥ 観光需要

- ・「仙台市観光戦略2027」との連携、施設・イベントと連携した取組みの強化
- ・観光客の公共交通利用増に向けた取組み(自家用車等利用からの転換)

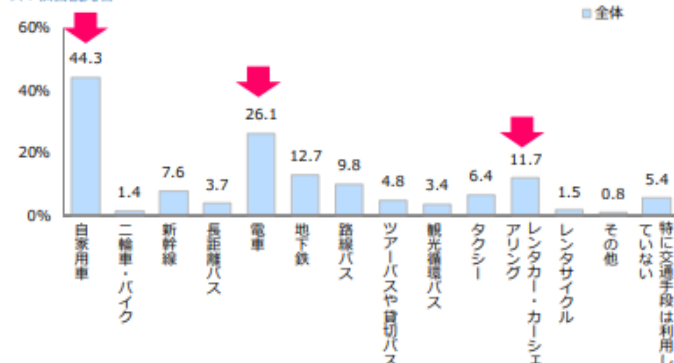
「仙台」への交通手段

※ベース：仙台観光客



移動に利用した交通手段(観光スポットへの訪問等)

※ベース：仙台観光客



出典：令和5年度仙台市観光実態調査業務結果報告書

6 財政目標と達成のための指標

(1)財政目標(案)

【バス】

現計画	次期計画
<ul style="list-style-type: none">・市バス走行1キロ当たりの収入増加・資金不足比率20%未満・一般会計繰入金の抑制	<ul style="list-style-type: none">①<u>経常収支の均衡を目指す</u>②資金不足比率20%未満③路線の赤字補填に係る一般会計補助金額の抑制

- ・国のガイドライン等の目指すべき経営状態や他都市経営戦略を参考に、公営企業としてのあるべき姿を踏まえ、市バスについても「経常収支の均衡」を目標とする
- ・一層の収支改善が必要となるため、市バス路線再編による効果と合わせ、令和8年10月の運賃改定以降も、運賃体系の検討等を行うことで増収を図る必要があることについても言及する
- ・路線再編や増収の取組みにより、路線の営業収支を改善させ、路線の赤字補填に係る一般会計補助金(＝地域路線運行補助金)を縮減する

【地下鉄】

現計画	次期計画
<ul style="list-style-type: none">・計画期間内の単年度黒字化・累積赤字の低減・資金収支の均衡	<ul style="list-style-type: none">①<u>経常収支の黒字化と黒字の継続</u>②累積赤字の低減③資金収支の均衡

- ・直近の見通しでは経常収支の安定的な黒字化は次期計画期間中に達成の見込み
- ・単年度黒字化ともない、累積赤字は徐々に低減されていく見通しである
- ・累積赤字の早期解消に向けては、収支状況に応じた適切な運賃水準の検討を継続するほか、留保すべき資本金の水準の見直し等による貸借対照表の改善の取組みも今後検討していく
- ・資金不足額は、次期計画期間中も当面は横ばいとなるが、単年度黒字化にともない、いずれ解消の見通し

◆ 財政目標を達成するための指標の例

バス	<ul style="list-style-type: none">・ 運行効率性の向上 <u>市バス走行1キロ当たりの収入目標</u>・ 乗車人員の確保 令和17年度(計画最終年度)時点の<u>一日平均乗車人員の目標</u>
地下鉄	<ul style="list-style-type: none">・ 乗車人員の更なる増加 令和17年度(計画最終年度)時点の<u>一日平均乗車人員の目標</u>

⇒ 財政目標を達成するための指標については、具体的な数値目標を明記する

7 今後の計画改定時期について

①中間見直し（令和12年度末）

計画に掲げる取組みの進捗状況(主に市バス路線再編)や収支状況を踏まえ、長期収支の見直しを含めて、5年後に中間見直しを行う。

②全面改定（令和17年度末）

計画期間の満了による全面的な改定を行う。