

# 仙台市交通事業経営計画(令和8～17年度) 骨子について



# 1 経営計画改定の経緯 等

## ① 改定の経緯

現行の「仙台市交通事業経営計画(令和3～12年度)」(以下「現計画」という。)は、新型コロナウイルス感染症の収束の見通しが見えない状況にあっても、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むため、令和3年3月に策定。国が公営企業に策定を要請する「経営戦略」に位置付け、国の指針に則り、5年ごとの中間見直しを行うこととしていた。

しかし、策定時の想定を上回るコロナ禍の拡大・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、計画での見込みと実際の状況には乖離が生じた。また、資金不足対策としての多額の企業債発行、人々の生活様式の変化、物価高騰等の影響により、経営環境は大きく、急激に変化。

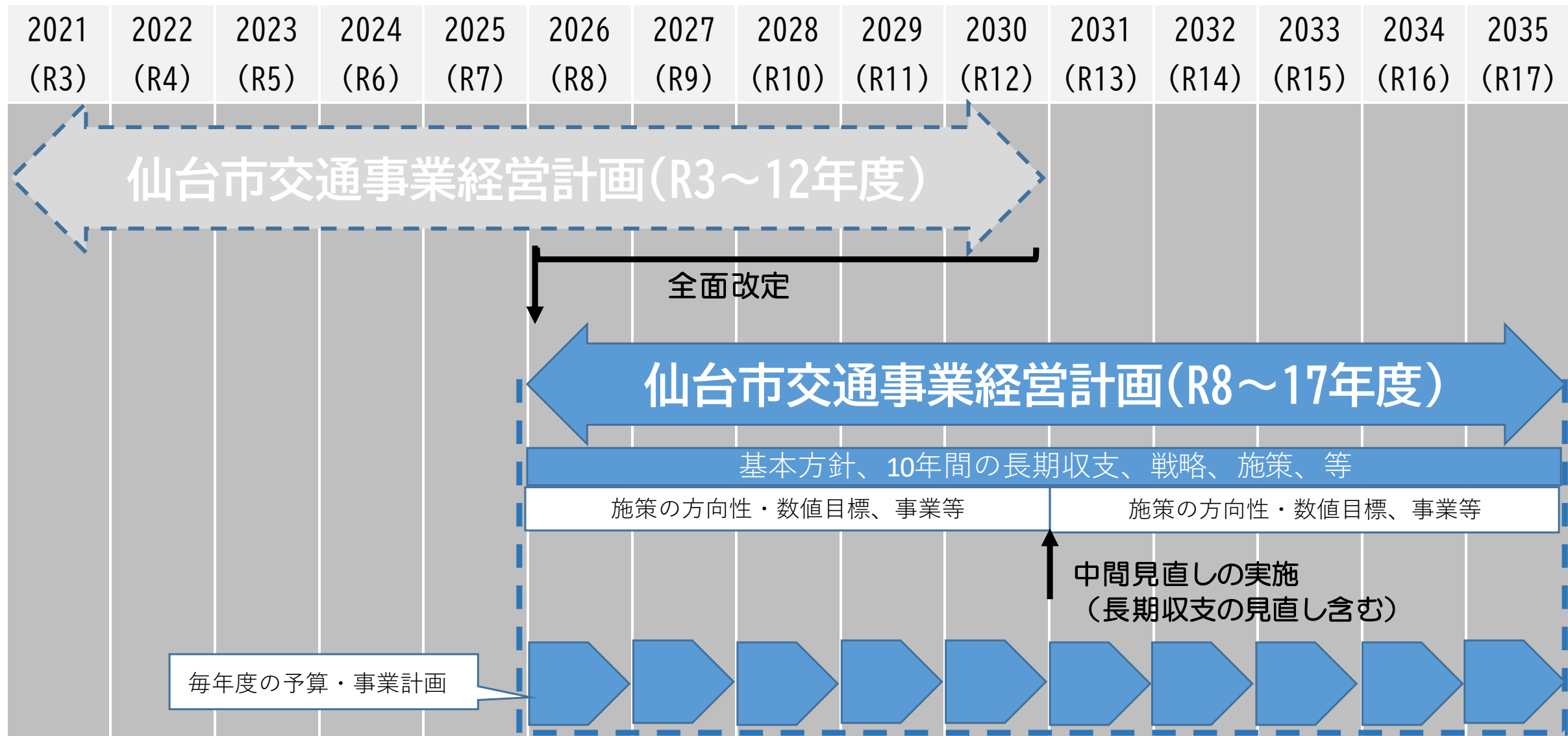
そのため、現計画期間の後半5年を見直す中間見直しではなく、

- ・ 想定を上回るコロナ禍による影響
- ・ 現経営計画策定時点から大きく変化した事象
- ・ その他新たに盛り込むべき視点

を斟酌した上で、「新たな10年間の経営計画」とそれに基づく長期収支を策定することが必要と判断。

## ② 計画期間

令和8年度から17年度(2026年度から2035年度)までの10年間



### ③ 計画の位置づけ

- ・仙台市のまちづくりの基本的な指針である「仙台市総合計画(基本計画+実施計画)(令和3～12年度)」を上位計画に据え、その趣旨を踏まえるとともに、関連計画として「せんだい都市交通プラン(令和3～12年度)」をはじめとした分野別計画等とも連携していくことで、仙台市総合計画と理念を共有しながら、めざす都市像の実現に向けて、一体的な施策・事業の推進を図る。
- ・また、本市の様々な施策を検討・実施する際に盛り込むべきダイバーシティの視点等を取りまとめた「仙台市ダイバーシティ推進指針(令和7年3月)」の観点を反映させた計画とする。
- ・なお、次期計画も、現計画に引き続き、国が全国の公営企業に対して策定を要請する「経営戦略」に位置付けるものとする。

上位計画 仙台市総合計画(基本計画+実施計画)(令和3～12年度)

関連計画 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)

## 2 現計画までの取組みと評価

令和6年度決算を踏まえ、計画素案を提示する第10回委員会においてご議論をいただく予定。

### ① これまでの取組み

- ・ 乗車人員、乗車料収入、収支状況の推移
- ・ 現計画以前からの取組み
- ・ 現計画に基づく取組み
- ・ 計画改定を待たず着手した新たな取組み

### ② 現計画の総括

- ・ 各戦略に基づくモニタリング指標及び財政目標の推移
- ・ 各事業の進捗状況についての評価・分析

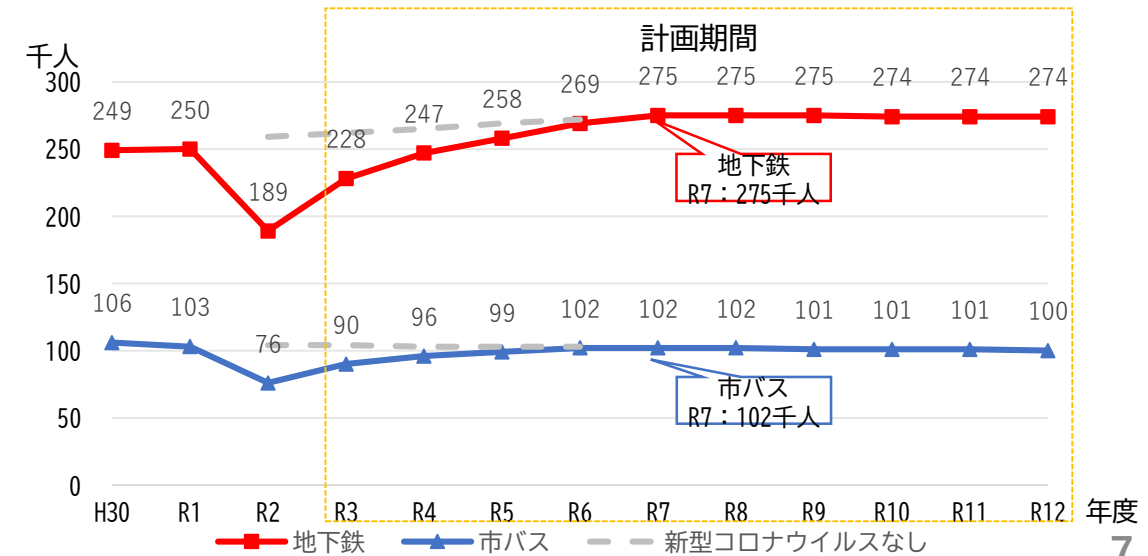
### ③ 課題の整理にあたっての視点

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

現計画における  
一日平均乗車人員の見通し ▶

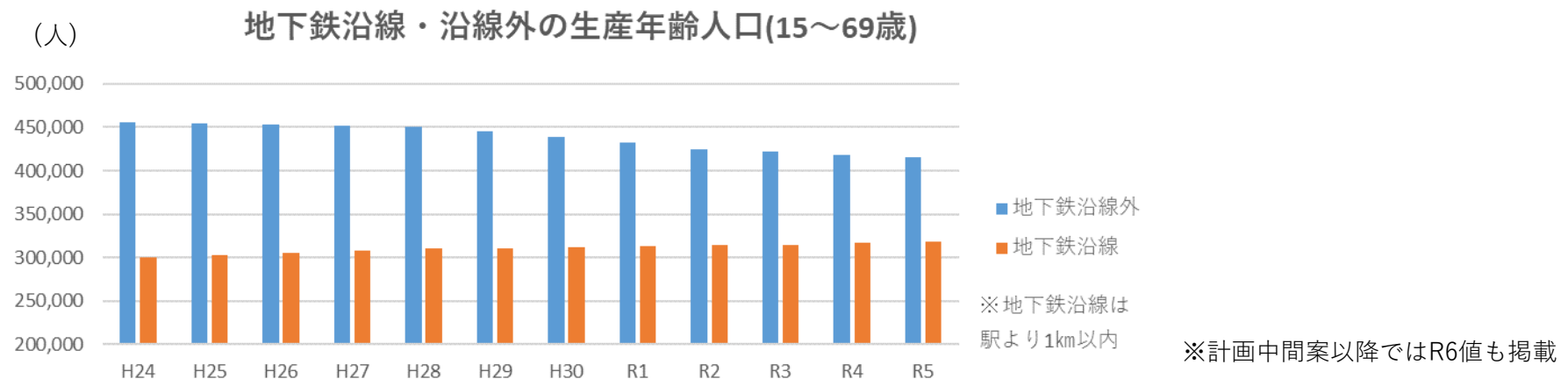


次期計画の策定にあたっては、さらに以下の視点を踏まえ課題整理を行う必要がある。

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。

市バス事業と地下鉄事業を取り巻く経営環境は、社会情勢や仙台市の地域特性など、共通する課題もある一

方で、前述のとおり違いも大きいことから、共通する課題、各事業特有の課題それぞれについて整理する

3 仙台市交通事業を取り巻く環境と課題の整理

【第8回で検討】

【両事業に共通する経営課題】

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

【市バス】 ※計画中間案以降ではR6値も掲載

【地下鉄】 ※計画中間案以降ではR6値も掲載

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<br>(R元) | 2020<br>(R2)       | 2021<br>(R3)       | 2022<br>(R4)       | 2023<br>(R5)       | 2019<br>(R元) | 2020<br>(R2)       | 2021<br>(R3)       | 2022<br>(R4)     | 2023<br>(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<br>(比) |              | ▲ 9,665<br>(74.3%) | 1,747<br>(106.3%)  | 2,268<br>(107.6%)  | 2,022<br>(106.3%)  |              | ▲ 1,599<br>(75.1%) | 251<br>(105.2%)    | 425<br>(108.3%)  | 429<br>(107.8%)  |
| 対 元年度<br>(比) |              | ▲ 9,665<br>(74.3%) | ▲ 7,918<br>(78.9%) | ▲ 5,650<br>(85.0%) | ▲ 3,628<br>(90.3%) |              | ▲ 1,599<br>(75.1%) | ▲ 1,348<br>(79.0%) | ▲ 923<br>(85.6%) | ▲ 494<br>(92.3%) |
| 対 元年度<br>累積  |              |                    |                    |                    |                    |              | ▲ 2,947            | ▲ 3,870            | ▲ 4,364          |                  |

2. 企業債借入状況

|                          | 2020<br>(R2) | 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6)             | 2025<br>(R7) | 2026<br>(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)<br>(A) |              |              |              |              | 新たな交通事業債(25.0億円)<br>(B)※ |              | (A)+(B)      |        |

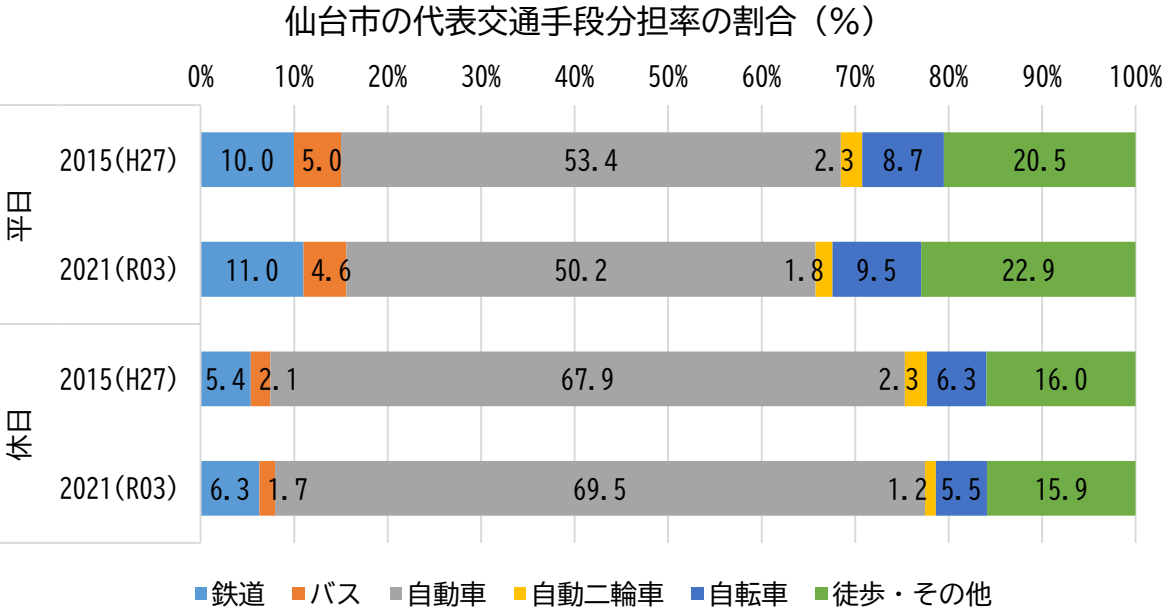
1. コロナ禍による地下鉄事業減収の状況

|              | (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<br>(R元) | 2020<br>(R2)        | 2021<br>(R3)        | 2022<br>(R4)       | 2023<br>(R5)       | 2019<br>(R元) | 2020<br>(R2)       | 2021<br>(R3)       | 2022<br>(R4)       | 2023<br>(R5)      |
| 決算値          | 91,683       | 69,601              | 74,982              | 82,823             | 90,135             | 15,776       | 11,620             | 12,676             | 14,130             | 15,501            |
| 対 前年度<br>(比) |              | ▲ 22,082<br>(75.9%) | 5,381<br>(107.7%)   | 7,841<br>(110.5%)  | 7,313<br>(108.8%)  |              | ▲ 4,156<br>(73.7%) | 1,056<br>(109.1%)  | 1,454<br>(111.5%)  | 1,371<br>(109.7%) |
| 対 元年度<br>(比) |              | ▲ 22,082<br>(75.9%) | ▲ 16,701<br>(81.8%) | ▲ 8,860<br>(90.3%) | ▲ 1,547<br>(98.3%) |              | ▲ 4,156<br>(73.7%) | ▲ 3,100<br>(80.3%) | ▲ 1,646<br>(89.6%) | ▲ 275<br>(98.3%)  |
| 対 元年度<br>累積  |              |                     |                     |                    |                    |              | ▲ 7,256            | ▲ 8,902            | ▲ 9,177            |                   |

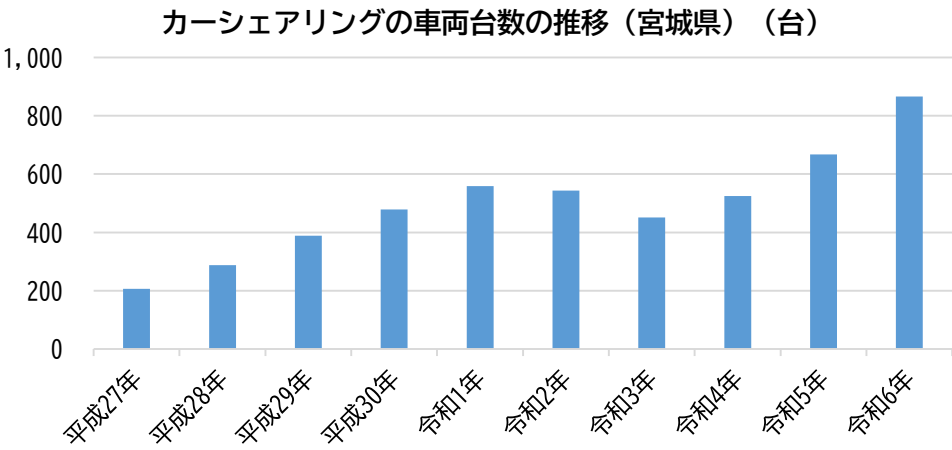
2. 企業債借入状況

|                    | 2020<br>(R2) | 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 2026<br>(R8) | 計       |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------|
| 現経営計画              | 51.0億円       | —            | —            | —            | —            | —            | —            | 51.0億円  |
| 実績                 | 44.0億円       | 29.0億円       | 25.0億円       | 22.0億円       | —            | —            | —            | 120.0億円 |
| 特別減収対策企業債(120.0億円) |              |              |              |              |              |              |              |         |

・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)



出典：全国都市交通特性調査 (H27、R3)

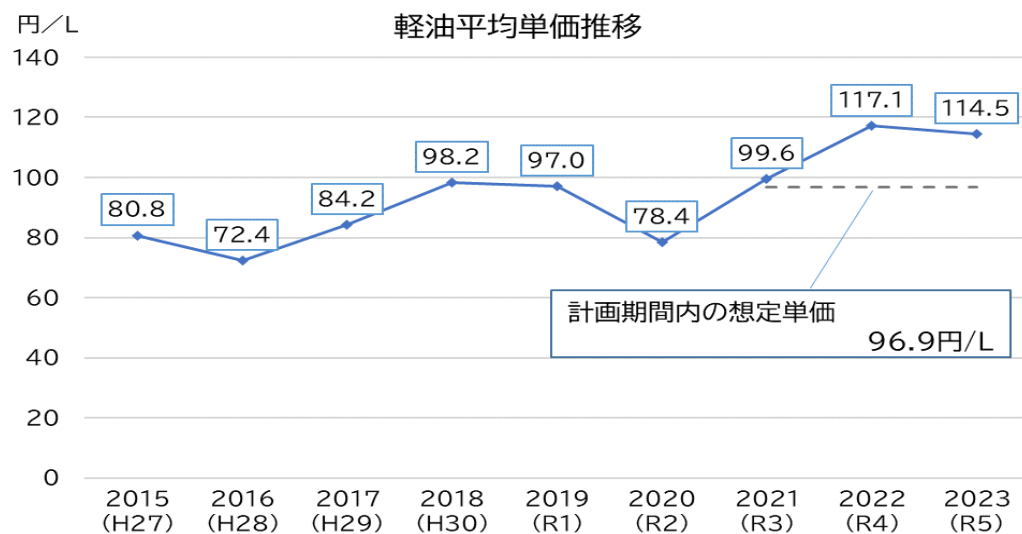


出典：カーシェアリング比較360°

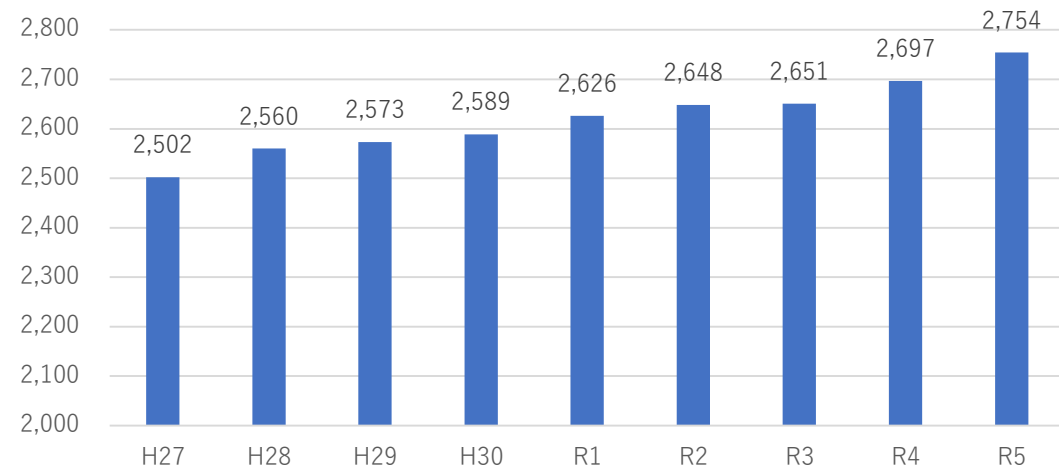
## ② 近年の物価・人件費等の高騰

※計画中間案以降ではR6値も掲載

### ◆バス事業経費推移

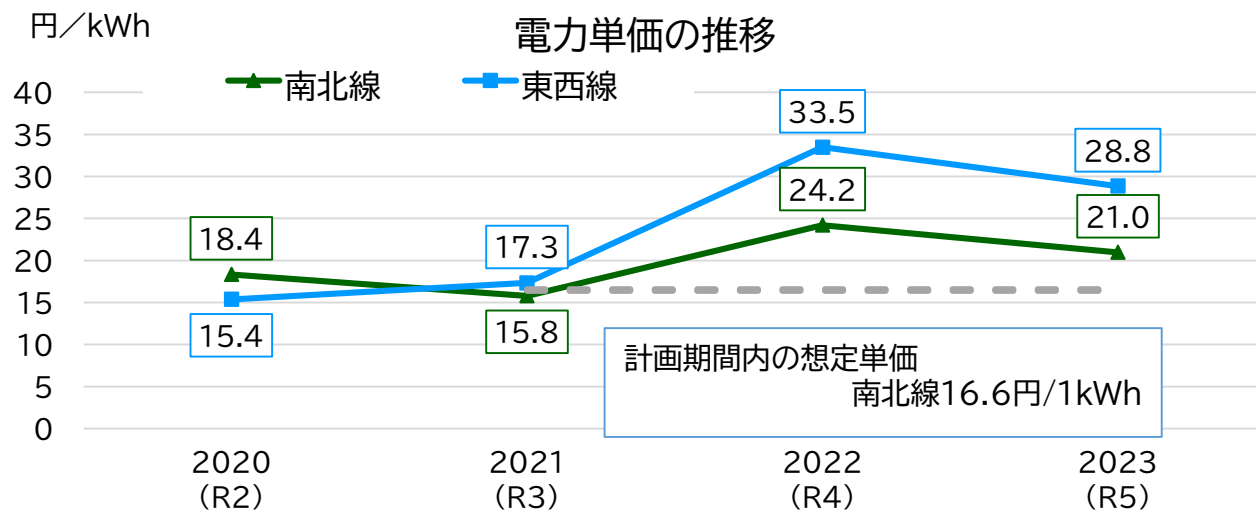


### (百万円：税抜) 管理の委託料の推移

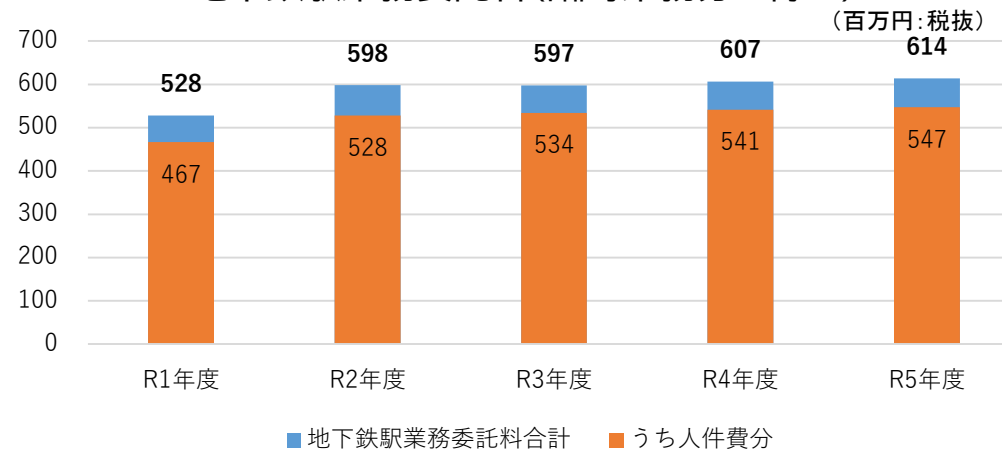


※委託率は、H27.12 霞の目営業所の完全委託でほぼ上限に達しており、以降は横ばい

### ◆地下鉄事業経費推移



### 地下鉄駅業務委託料(臨時業務分は除く)

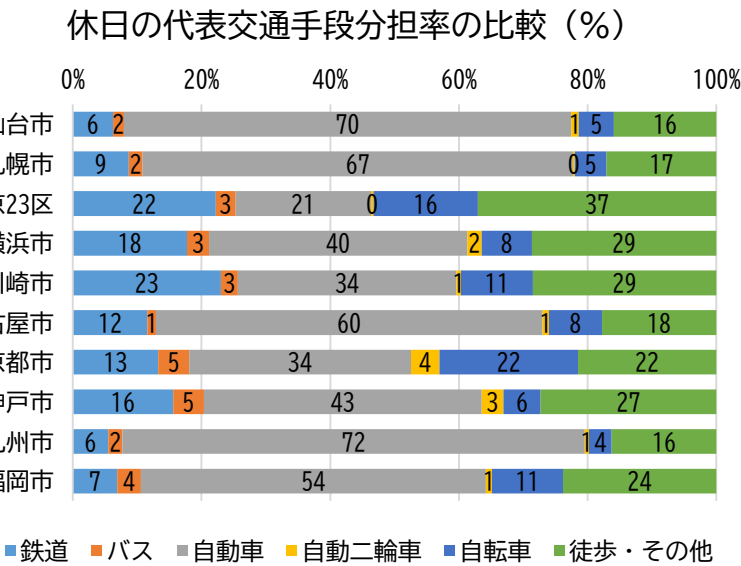


### ③ 仙台市の地域特性

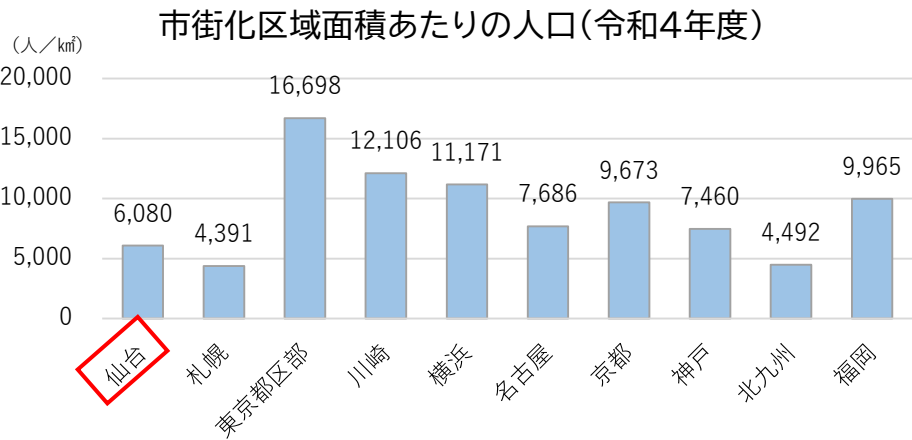
- ・自家用車の1世帯あたり保有台数、自家用車の交通手段分担率が他都市と比べて高い
- ・仙台駅を中心に放射状に広がる住宅地。市域面積に対し人口密度が他都市と比べて低い

1 世帯当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：令和3年度 全国都市交通特性調査 (R3)



出典：大都市比較統計年表 (令和4年度)

※計画最終案時点の公表最新値を掲載

出典：(一財)自動車検査登録情報協会HP

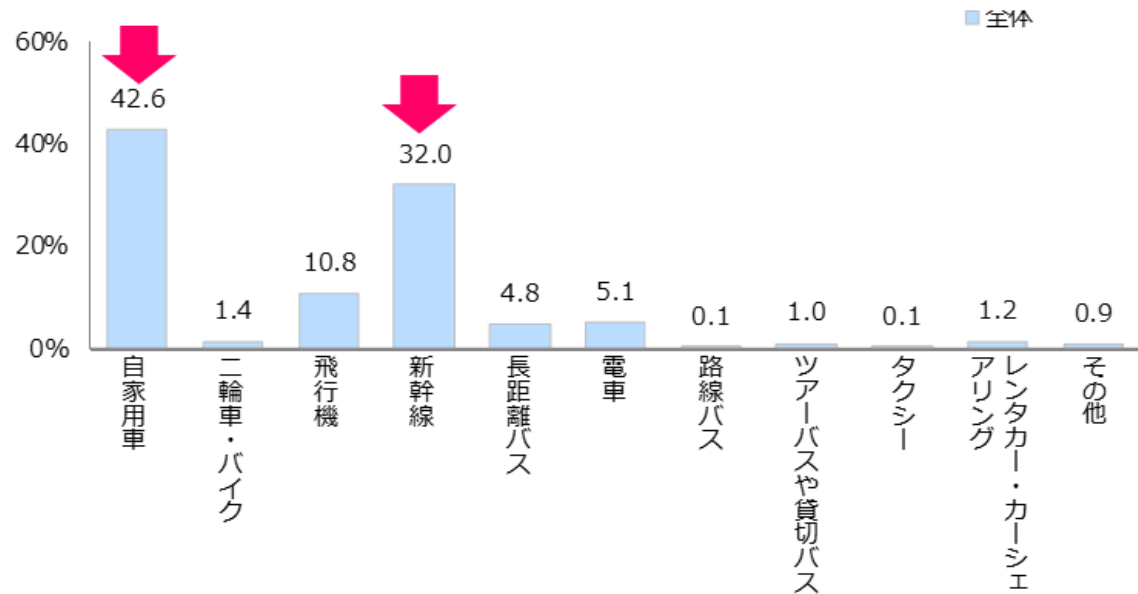
※計画最終案時点の公表最新値を掲載

## ④ 観光利用におけるシェア

- ・通勤・通学利用の将来に向けた大幅な増加は見通せないことから、観光の足としての市バス・地下鉄の需要増を図っていく必要がある
- ・「仙台市観光戦略2027」を踏まえた、施設・イベントと連携する取組みの強化
- ・観光客の公共交通利用増、観光(おでかけ)利用の創出に向けた取組み(自家用車利用からの転換)

### 「仙台」への交通手段

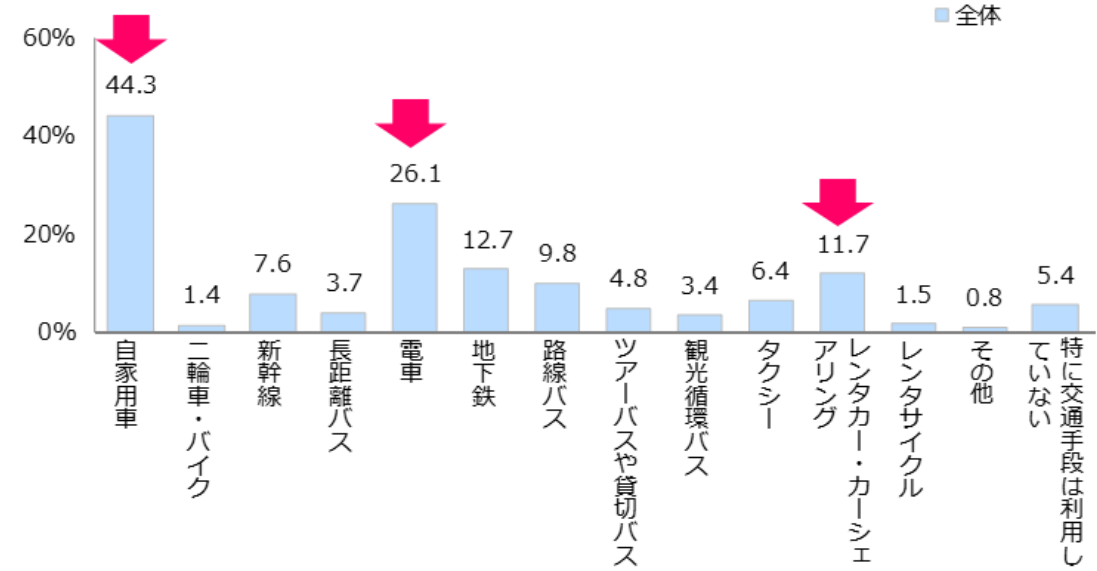
※ベース：仙台観光者



(仙台まで訪れるのに利用した主な交通手段)

### 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：仙台観光者



(仙台から観光スポットへの訪問など、移動のために利用した交通手段)

出典：令和5年度仙台市観光実態調査

※計画最終案時点の公表最新値を掲載

## ⑤ 社会的要請（子育て支援、脱炭素、DX、ダイバーシティ）

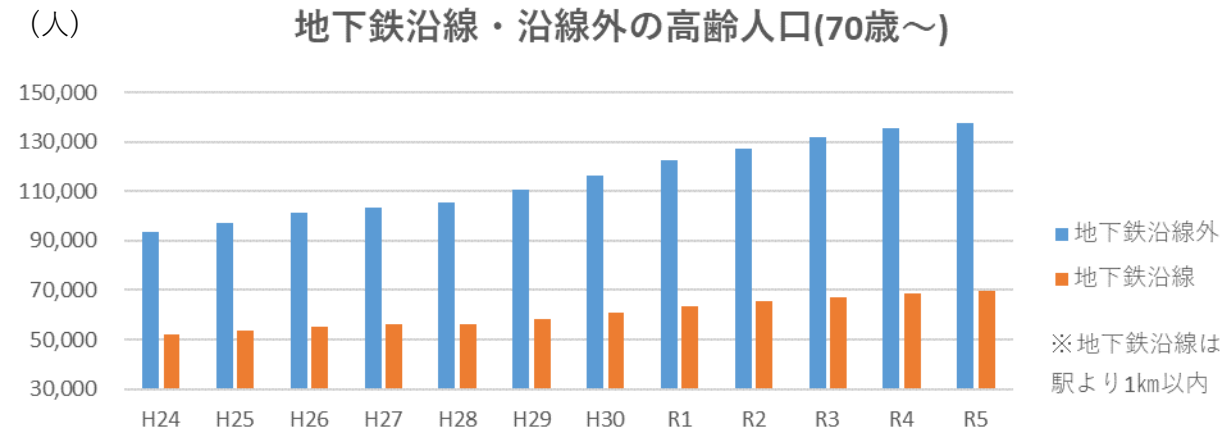
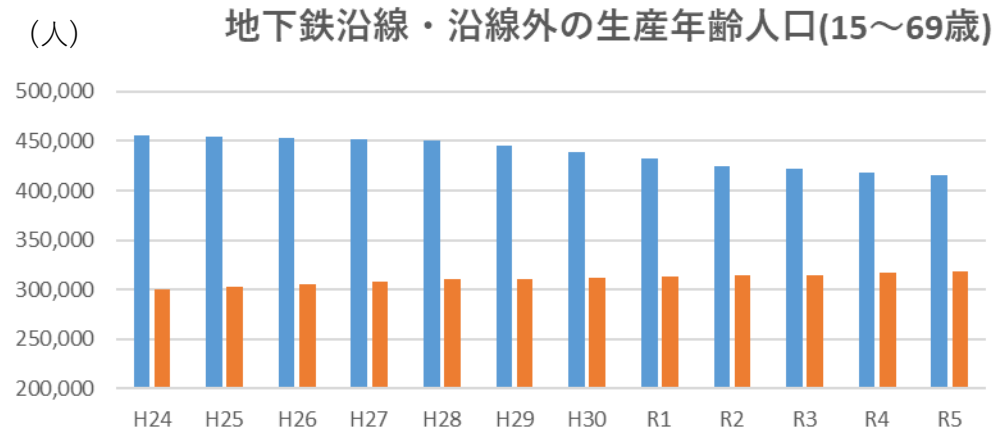
- ・「こども未来戦略」(R5.12.22閣議決定)により、ベビーカー使用者のための案内促進、配慮が必要な方への理解を啓発する取組みを推進
- ・「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」の改正により、バスについては2030年までに保有台数の5%を非化石エネルギー自動車に更新
- ・「デジタル田園都市国家構想総合戦略」(R4.12.23閣議決定)における交通分野のデジタル化推進(MaaS、デマンド交通等)
- ・「仙台市ダイバーシティ推進指針」の考え方を反映した施策検討

※スライド32ページ以降に詳細あり

# 【市バス事業における経営課題】

## ① 地下鉄沿線外(バス利用地域)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



※計画中間案以降ではR6値も掲載

## ② 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(※第2回委員会 資料3-2)
- ・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(※第2回委員会 資料3-1)

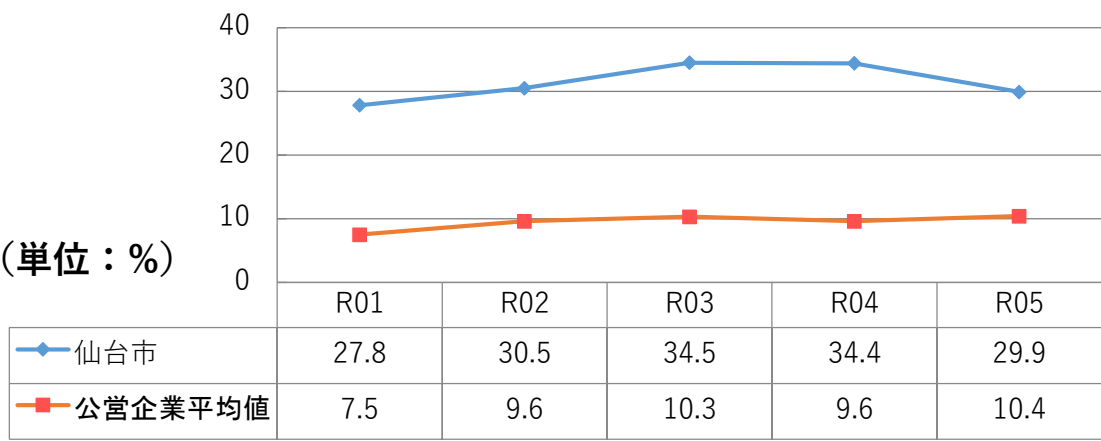
### ③ 極めて効率が悪いエリアの運行

- ・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(※令和5年度路線別営業係数)
- ・ 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）

※計画最終案時点の公表最新値を掲載

### ④ 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（※第5回委員会 資料4）

## ① 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

|                           | 路線         | 2026<br>(R8) | 2027<br>(R9) | 2028<br>(R10) | 2029<br>(R11) | 2030<br>(R12) | 2031<br>(R13) | 2032<br>(R14) | 2033<br>(R15) | 2034<br>(R16) | 2035<br>(R17) |
|---------------------------|------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 南北線車両更新 <sup>(1)</sup>    | 南北線        |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 東西線車両改修 <sup>(2)</sup>    | 東西線        |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 券売機・改札機等更新 <sup>(3)</sup> | 南北線<br>東西線 |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 配電線更新<br>(電車線・駅舎配電線)      | 南北線        |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 駅舎内電気・機械設備更新<br>(動力盤、配管等) | 南北線<br>東西線 |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 電力管理システム更新                | 南北線<br>東西線 |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 変電所等設備更新                  | 南北線<br>東西線 |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 可動式ホーム柵更新                 | 南北線<br>東西線 |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| IC乗車券システム機器等更新            | 南北線<br>東西線 |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 配電室設備更新                   | 南北線<br>東西線 |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 土木構造物老朽化対策<br>(トンネル・高架橋)  | 南北線<br>東西線 |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |

計画期間中の主要な投資更新事業は左表を予定している。

(1) 3000系導入 R8～R12:19編成  
(R6～R12:全22編成)

(2) 2000系改修 R16～R17:3編成  
(R16～R22:全15編成)

(3) 乗車券QR化、クレカタッチ決済対応について  
検討が必要

令和12年度に南北線の投資更新事業が落ち着くが、令和15年度以降、東西線における更新事業(変電所等設備・可動式ホーム柵等)が本格化する見通し。

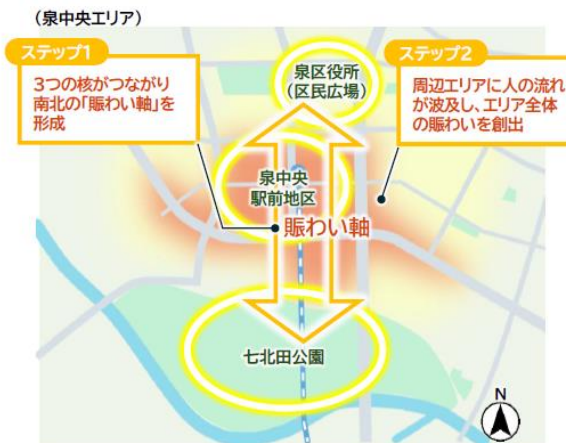
## ② 沿線施設の開発動向

- ・南北線沿線の開発(泉中央エリアのまちづくり、長町駅ゼビオアリーナ仙台 等)
  - ・東西線沿線の開発(青葉山エリア複合施設、西公園屋内遊び場、六丁の目元町地区 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

### ◆ 泉中央エリアのまちづくり

(仮称) 泉中央エリアまちづくりビジョン 検討案

#### 01 はじめに



目指す姿のイメージ (泉区役所 (区民広場))



◀ 令和7年3月20日第2回泉中央エリア  
まちづくりミーティング資料より

区役所庁舎の建て替え(令和8年10月末竣工予定)を進めているほか、令和10年度には区民広場を整備予定。

合わせて、地域のまちづくり団体等を中心に泉中央エリアの一体的なまちづくりを進めており、令和6年度に「泉中央エリアまちづくりビジョン(原案)」を策定。

# ◆青葉山エリア複合施設

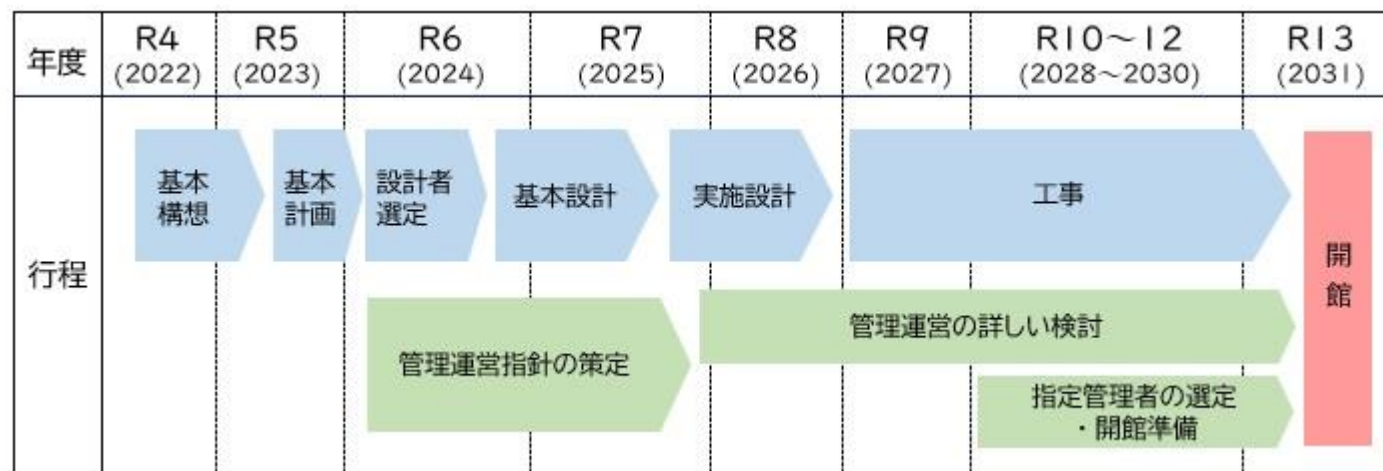
生の音の響きを重視した2,000席規模の大ホールを備え、仙台の文化芸術の総合拠点となる音楽ホールと、防災環境都市・仙台ならではの災害文化の創造拠点となる中心部震災メモリアル拠点の複合施設を、青葉山エリアに整備



▲仙台国際音楽コンクール



▲中心部震災メモリアル拠点の活動イメージ



## ◀ 整備スケジュール

令和13年度(2031年度)中の開館を目指すこととしている

## 4 経営の基本方針（案）

【新】

交通事業者の普遍的な役割については現経営計画を踏襲し、新たな視点や経営課題への対応、公営企業に求められる役割の再確認(※参考)を踏まえた内容とする。

本市の人口減少局面の到来や年齢構成の変化、経済情勢に起因する物価変動、**社会的要請への対応**など、事業を取り巻く環境が様々に変化する中であっても、**地方公営企業法の基本原則に掲げられる「常に企業の経済性を発揮するとともに、その本来の目的である公共の福祉を増進する」ことを踏まえ**、安全・安心を最優先に、便利で快適なサービスを提供する交通事業者としての役割を果たしながら、将来にわたり仙台のまちづくりに寄与するため、持続可能な事業運営を目指します。

# ※ 参考 地方公営企業法

(経営の基本原則)

第三条 地方公営企業は、常に企業の経済性を発揮するとともに、その本来の目的である公共の福祉を増進するように運営されなければならない。

(経費の負担の原則)

第十七条の二 次に掲げる地方公営企業の経費で政令で定めるものは、地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において、出資、長期の貸付け、負担金の支出その他の方法により負担するものとする。

一 その性質上当該地方公営企業の経営に伴う収入をもつて充てることが適当でない経費

二 当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行なつてもなおその経営に伴う収入のみをもつて充てることが客観的に困難であると認められる経費

2 地方公営企業の特別会計においては、その経費は、前項の規定により地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において負担するものを除き、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもつて充てなければならない。

(補助)

第十七条の三 地方公共団体は、災害の復旧その他特別の理由により必要がある場合には、一般会計又は他の特別会計から地方公営企業の特別会計に補助をすることができる。

# 5 財政目標

## 【バス】

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

- ・持続的な事業運営を目指し、「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)等を縮減する

## 【地下鉄】

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

- ・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
- ・単年度黒字化にともない、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

## 6 経営戦略（案）

【新】

基本方針を踏まえた、両事業共通で目指すべき姿を示す戦略を以下のとおりとする。交通事業者として目指すべき姿は普遍的であることから概ね現計画を踏襲

【現計画】



【次期計画】

I 安全・安心の  
推進

III まちづくり  
への貢献

II 快適なお客さま  
サービスの提供

IV 持続可能な  
経営の確保

I 安全・安心の  
推進

III まちの**将来に  
向けた行動**

II 快適で**利用しやすい**  
サービスの提供

IV 持続可能な**経営基盤  
の確立と事業運営**

## I 安全・安心の推進

### ★目指すべき姿

交通事業者として最大の責務である輸送の安全性を確保し、お客さまに安全・安心にご利用いただける市バス・地下鉄を目指します。

## II 快適で利用しやすいサービスの提供

### ★目指すべき姿

お客さまの快適性・利便性を高めるため、丁寧な接遇を徹底するとともに、**さまざまなニーズに対応したサービスを提供することにより、お客さまに選ばれ、求められる市バス・地下鉄**を目指します。

## III まちの将来に向けた行動

### ★目指すべき姿

**仙台の将来を見据え、交通事業者として、公共交通ネットワークの基幹を担い続けるとともに、まちの回遊性向上や交流人口拡大による地域経済の発展、多様性への対応など、持続可能なまちづくりを支えるために行動します。**

## IV 持続可能な経営基盤の確立と事業運営

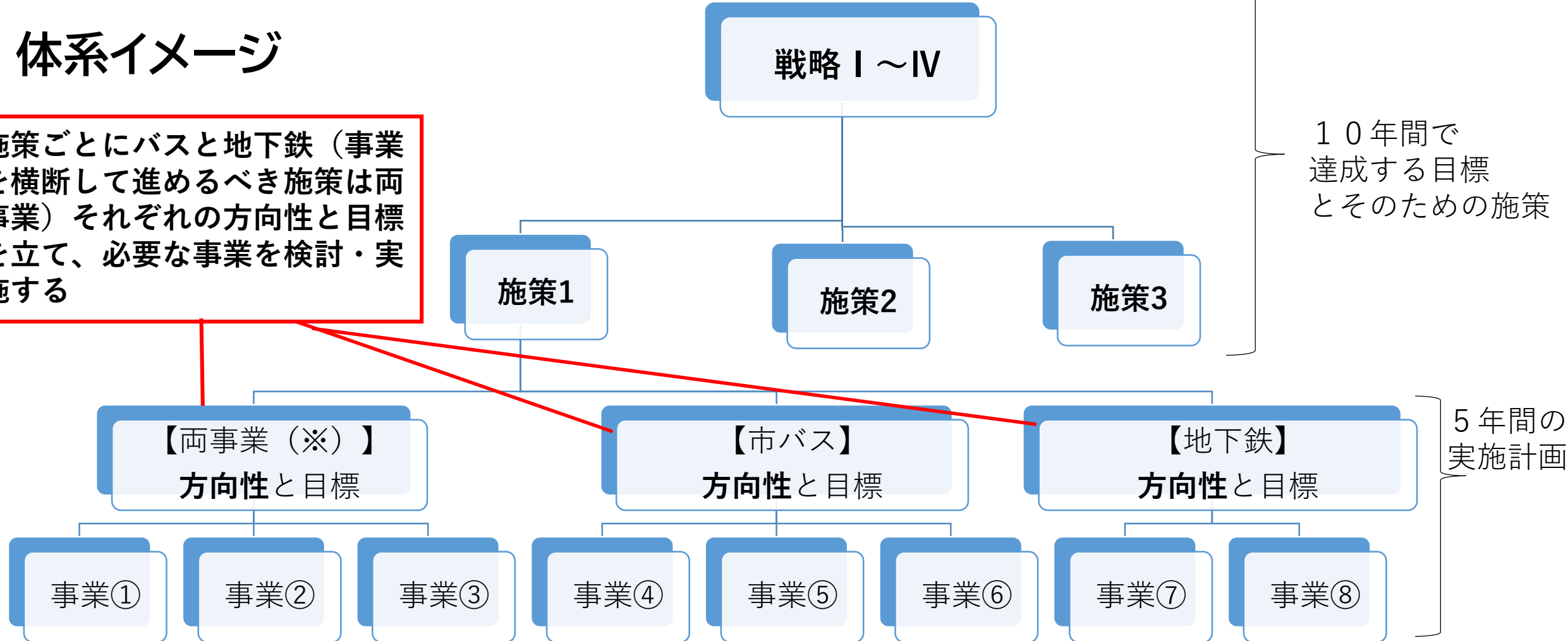
### ★目指すべき姿

将来にわたり、市バス・地下鉄事業を安定的に運営できるよう、収入増加策の展開や事業運営の省力化・効率化などの経営改善に努めるとともに、人財の確保や職員力の向上を図り、**経営の健全化を実現します。**

# 7 計画の体系・施策（案）

## 体系イメージ

施策ごとにバスと地下鉄（事業を横断して進めるべき施策は両事業）それぞれの方向性と目標を立て、必要な事業を検討・実施する



※施策の実現に向けたアプローチの方法について、両事業で有機的に連携して進めていくべき場合は【両事業】と設定

# Ⅰ 安全・安心の推進

## ★目指すべき姿

交通事業者として最大の責務である輸送の安全性を確保し、お客さまに安全・安心にご利用いただける市バス・地下鉄を目指します。



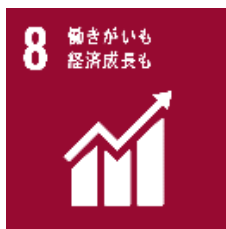
## 施策

- ・ 安全運行の確保
- ・ 危機・自然災害への対応
- ・ 施設設備の計画的な維持更新

## Ⅱ 快適で 利用しやすい サービスの提供

### ★目指すべき姿

お客さまの快適性・利便性を高めるため、丁寧な接遇を徹底するとともに、**さまざまなニーズに対応したサービスを提供することにより、お客さまに選ばれ、求められる市バス・地下鉄を目指します。**



### 施策

- ・ **データ等に基づく施策検討**
- ・ 利便性の高い乗車券制度
- ・ 接客サービスの向上
- ・ だれもが利用しやすい環境整備
- ・ **多様化するニーズへの対応**

**赤字：次期計画  
での新たな視点**

### Ⅲ まちの将来に向けた行動

#### ★目指すべき姿

仙台の将来を見据え、交通事業者として、公共交通ネットワークの基幹を担い続けるとともに、まちの回遊性向上や交流人口拡大による地域経済の発展、多様性への対応など、持続可能なまちづくりを支えるために行動します。



#### 施策

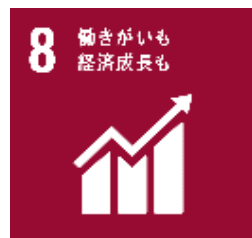
- ・ 交通政策との連携
- ・ 福祉政策との連携
- ・ 観光政策との連携
- ・ 市バス路線再編の検討

赤字：次期計画  
での新たな視点

## IV 持続可能な 経営基盤の確立 と事業運営

### ★目指すべき姿

将来にわたり、市バス・地下鉄事業を安定的に運営できるよう、収入増加策の展開や事業運営の省力化・効率化などの経営改善に努めるとともに、人財の確保や職員力の向上を図り、**経営の健全化を実現します。**



### 施策

- ・ 経営状況の見える化
- ・ 収入増と経営状況の健全化
- ・ 事業の省力化・効率化
- ・ 乗車人員の確保
- ・ 人財の確保・育成

赤字：次期計画  
での新たな視点

## 8 社会的要請への対応（案）

4つの戦略のもとで取り組む各事業について、それがどのような社会的要請に対応する取組みであるかを踏まえ、集約・再掲する

※総務省の公営交通事業の経営にあたっての留意事項(R6.1.22経財営第2号)や本市の分野別計画等を踏まえ、下記の4分野について取りまとめる

※社会情勢の変化に伴う変更・追加に即応できるよう、4つの戦略とは別立てとし、5年後の中間見直しで見直しを行うことを前提とする

|         |            |
|---------|------------|
| 子育て支援   | DXの取組み     |
| 脱炭素の取組み | ダイバーシティの推進 |

# ◆ 子育て支援

## 「こども未来戦略」(令和5年12月閣議決定)

基本理念：若い世代の所得を伸ばす。社会全体の構造・意識を変える。全てのこども・子育て世帯を支援する。

具体的取組としての「加速化プラン」：「こども・子育てにやさしい社会づくりのための意識改革」

「鉄道やバスなどにおけるベビーカー使用者のためのフリースペース等の設置や分かりやすい案内の促進とともに、公共交通機関等において、妊産婦や乳幼児連れの方を含め、配慮が必要な方に対する利用者の理解・協力を啓発する取組を推進する。」と明記されている

## 「せんだいこども若者プラン2025」(令和7年度～令和11年度)

仙台市基本計画に掲げるまちづくりの理念の実現に向け、5年間で取り組むこども・若者及び子育て支援の総合的な計画

### 施策の方向性に基づく事業として、 下記のような交通局事業が計画に掲載されている

夏休み親子探検ツアー、1ねんせいをはじめてきっぷ、交通バリアフリー特定事業、学都仙台市バス・地下鉄フリーパス運賃制度、ハッピー・ファミリー・ライド、地下鉄車内のベビーカースペースの啓発 他

#### ■ 基本理念

こども・若者が自分らしく幸せに生きられるまち  
みんなで支える子育てが楽しいまち

仙台

#### ■ 基本的な視点

#### ■ 施策の方向性

#### 1 こども・若者の最善の利益の実現に向けた施策の推進

★すべての取り組みの前提

- (1) 権利を守る取り組みの推進
- (2) 意見尊重と、主体的な社会参画に向けた取り組み

#### 2 こども・若者の成長を支える取り組みの充実と安全・安心な環境の確保

- (1) 可能性を広げる教育と体験の場・遊びの環境の充実
- (2) 安心して成長できる環境づくり
- (3) 自分らしくいられる居場所づくり

#### 3 自分らしい暮らしの実現とライフステージに応じた切れ目のない支援の充実

- (1) 若者が活躍できる環境と希望の実現に向けた取り組みの充実
- (2) 子育ての安全・安心と負担軽減の取り組み
- (3) 個別のニーズに応じたこども・子育て家庭への支援の充実

#### 4 地域社会全体でこどもの育ちと子育てを応援していく環境づくり

- (1) 男女がともに担う子育ての推進
- (2) 地域の子育て支援機能の充実と多様な担い手との連携推進
- (3) 地域をあげてこども・子育てを応援していく気運の醸成

# ◆ 脱炭素の取組み

## 「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」

改正により、バスについては2030年（令和12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する

## 「脱炭素化先行地域」としての仙台市の取組み(事業期間 令和6～12年度)

主な取り組みとして、交通局では市営バスのEV化を掲載



### 本市の計画提案（取組の全体像）

脱炭素先行地域

タイトル

**109万市民の“日常”を脱炭素化** ～「働く人」「暮らす人」「訪れる人」が豊かな時間を過ごせる“新たな杜の都”～

事業期間

令和6年度～令和12年度（交付金の活用は令和10年度まで）

取組の方向性

- 2050年ゼロカーボン社会に向けて、**109万都市・仙台の日常を脱炭素化**
- 2030年以降を見据え、市民の意識醸成と**地元事業者の技術力・競争力向上**を図る

#### “日常”の脱炭素化に向けて

- ① **脱炭素リノベーション**で、快適な都市空間を創出
- ② 脱炭素モビリティで、市内の回遊性を向上
- ③ **地元事業者の技術力・競争力をアップ**
- ④ 脱炭素・資源循環の**人づくり**
- ⑤ **東北大学の知見**を活用した取組の高度化

本市を象徴する3エリアで取組を展開



#### 定禅寺通エリア（働く・集う）

- 省エネ改修・ZEB改修など「**業務ビルの脱炭素リノベーション**」を実施
- また、ビルオーナー・地元事業者向け**ZEB改修体験会**を開催
- ゼロカーボンイベントなど脱炭素の「見える化」を促進
- 「**都市バイオマス資源**」を活用し、サステナブルなまちづくりを推進

#### 泉パークタウンエリア（暮らす）

- 太陽光発電等の導入や断熱改修など「**住宅の脱炭素リノベーション**」
- 高度なエネルギーマネジメント（DR/VPP）を既築住区で展開
- 地元工務店と連携し**リノベーション体験会**や**断熱スクール**を開催

#### 東部沿岸エリア（学ぶ・楽しむ）

- EVカーシェアなど、**脱炭素モビリティの導入**
- 太陽光パネルのリユースなど、防災・環境技術の実証フィールドに活用
- 観光施設等に**再エネを最大限導入**

#### 全エリア共通

- **地産地消型の再エネ電力メニュー**を新たに創設
- 省エネ推進など、市民の行動変容を促進
- 市営バス、ごみ収集車、配送トラックなど**運輸部門の脱炭素化**

◀ 令和5年11月、環境省が公募する「脱炭素先行地域」に、本市の計画提案が選定された

# ◆ DXの取組み

## 「デジタル田園都市国家構想総合戦略(2023改訂版)」

(地域交通) タクシー・バスのドライバーの確保、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用検討

## 「当面の重点検討課題(令和5年6月16日デジタル田園都市国家構想実現会議決定)」

(地域の公共交通のリ・デザイン)

MaaSやAIオンデマンド交通、モビリティ人材育成、自動運転の実装、ローカル鉄道の再構築、地域の実情に応じた幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上に係る取組みを支援

## 「仙台市DX推進計画(2024-2026)」

「Full Digitalの市役所」を目指し、令和8年度までを「集中改革期間」とし、市民と市役所との接点の变革、市役所内部のDXを推進。令和12年度までを「高度化期間」とし、多分野にわたるサービスの变革を実行。

### 「Full Digitalの市役所」実現までの道のり

令和8年度までを「集中改革期間」とし、市民と市役所との接点の变革、市役所内部のDXを推進します。

また、令和12年度までを「高度化期間」とし、多分野にわたるサービスの变革を実行します。

#### 集中改革期間 (令和6年度～令和8年度まで)

##### 「Full Digitalの市役所」の基盤を整備

- 窓口サービスの見直し・オンライン手続の拡充による市民との接点の变革
- 業務の効率化や集約化により、リソースを確保
- データや情報を活用し、サービスを充実化
- デジタルを活用するための支援など誰にも優しいデジタル化の推進
- DXを進めることができる人材を確保・育成

### 「Full Digitalの市役所」

令和  
12年度

#### 高度化期間 (令和9年度～令和12年度まで)

##### 「Full Digitalの市役所」の完成

- サービスの在り方を一層パーソナライズしたものへと変革
- 「ひと」ならではの仕事に注力
- 多様なデータを活かして地域の魅力を高めるまちづくり
- 全ての市民が利便性を実感できるサービスを提供
- 多様な人材の活躍とライフイベントに沿った働き方の実現

#### 市役所のすがた

- ✓「とき・ところ」にとらわれないサービス・働き方。
- ✓「手続・仕事の場」から「対話・共創の場」へ。

##### 「ひと」ならではのサービスの提供



職員は、市民一人ひとりに寄り添った対話など、「ひと」ならではの業務に注力します。

##### 相談しやすい市役所



市役所は、単なる手続の場ではなく、「相談したいとき」、「話を聞いてもらいたいとき」に訪れる場所となります。

##### スムーズな窓口



待ち時間や申請書の記入など、窓口におけるストレスをなくし、スムーズに手続を行えるようにします。

##### 庁舎の窓口・相談スペースの再構築



庁舎のスペースを見直し、多様な活動により新たな価値を生み出します。

##### 効率化された業務



デジタル技術の活用により業務の効率化、正確性の向上を実現した上で、市民のニーズに応える創造的な仕事に取り組みます。

##### ライフイベントに合わせた働き方



モバイルワーク等を通じて、子育て・介護等のライフイベントに合わせた職員の働き方を実現します。

#### まちのすがた

- ✓ パーソナライズされたサービスを。
- ✓ データから新たなサービスへ。

##### どこでも窓口同等のサービスを提供



モバイル端末の活用により、職員は市役所から地域に飛び出し、場所を選ばないサービスを提供します。

##### プッシュ型のサービス提供



必要とする情報やサービスを、複雑な手続きなしに、市役所から自動で、タイムリーに提供します。

##### 私には私のサービス



市民一人ひとりのニーズをきめ細かく把握し、全ての市民が利便性を実感できるサービスを提供します。

##### データ共有による新たな価値創造



市の保有するデータを共有することで、市民協働、事業者によるサービス開発、学術機関による研究を後押しします。

##### 民間サービスとの連携



本人の同意のうえで市が保有する情報を連携するなど、民間と行政との垣根を越えたサービスを提供します。

##### デジタル技術で地域の魅力向上



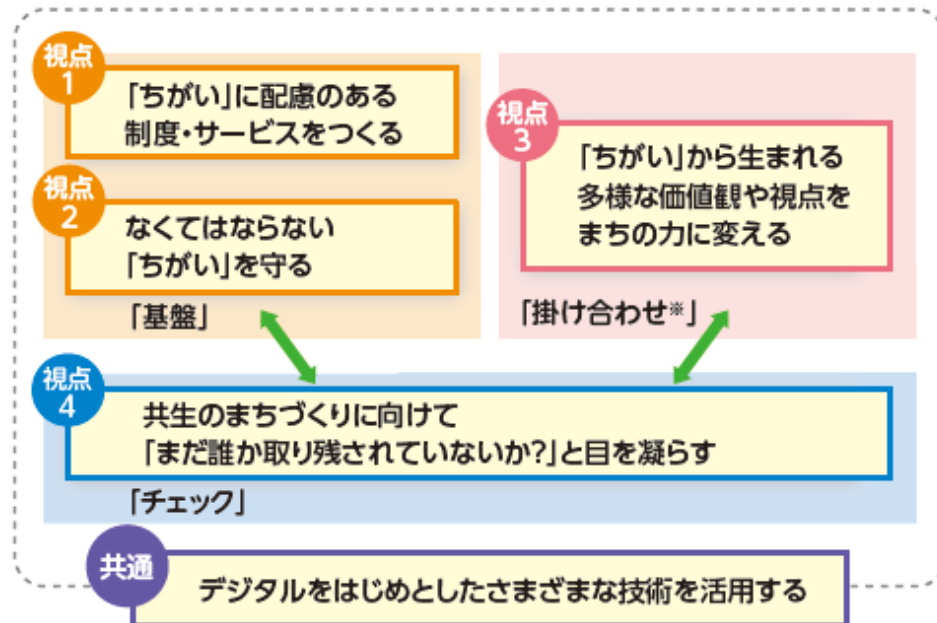
デジタル技術を活用し、地域の個性を生かした魅力向上・課題解決に貢献します。

# ◆ ダイバーシティの推進

## 「仙台市ダイバーシティ推進指針」(令和7年3月)

本市のさまざまな施策を検討・実施する際に盛り込むべきダイバーシティの視点等を取りまとめるものであり、これにより、本市の実施計画や各部局が策定する分野毎の個別計画等に掲げるまちづくりの視点や施策の方向性を、ダイバーシティの観点から拡張するもの。

**仙台市基本計画の改定年度である令和12年度までに実施される実施計画や個別計画等の改定においては、本推進指針の考え方を順次反映する**ことで、基本計画の改定を待たずしてダイバーシティの視点が溶け込んだまちづくりに向けた取組みを積み重ね、基本計画が改定される13年度以降も、ダイバーシティの視点を基調としたまちづくりを推進することとしている。



今回の経営計画の改定に際しても、同指針の示す「視点」を施策の方向性や個別の事業に反映していくこととし、視点を盛り込んだ事業等をトピックスとして再掲・集約する。