

仙台市交通事業経営計画

2026-2035（令和8～17年度）

素案

仙台市交通局

目 次

第1章	計画改定の経緯等	
1-1	改定の経緯	1
1-2	計画期間	2
1-3	計画の位置づけ	2
第2章	これまでの取組みと評価	
2-1	市バス・地下鉄のあゆみ	3
	(1) 市バス	
	(2) 地下鉄	
2-2	「仙台市交通事業経営計画 2021-2030」の総括	7
	(1) 仙台市交通事業経営計画 2021-2030 の概要	
	(2) 戦略ごとの取組みとモニタリング指標の評価	
	(3) 財政目標の推移と評価	
	(4) 前計画の振り返りを踏まえた本計画の課題整理にあたっての視点	
第3章	仙台市の交通事業を取り巻く環境と課題	
3-1	両事業に共通する経営課題	25
3-2	市バス事業における経営課題	30
3-3	地下鉄事業における経営課題	32
第4章	経営計画の全体像と基本方針	
4-1	計画の全体像	34
4-2	経営の基本方針	35
4-3	財政目標	36
4-4	経営戦略・戦略に基づく施策	37
第5章	実施計画	
5-1	4つの戦略に基づく取組み	41
	戦略Ⅰ 安全・安心の推進	41
	戦略Ⅱ 快適で利用しやすいサービスの提供	46
	戦略Ⅲ まちの将来に向けた行動	52
	戦略Ⅳ 持続可能な経営基盤の確立と事業運営	57
5-2	社会的要請への対応	64
5-3	事業リスト	72
第6章	財政収支計画	
6-1	市バス	
	(1) 乗車人員の見通し	
	(2) 投資計画	
	(3) 収支見通し	
6-2	地下鉄	
	(1) 乗車人員の見通し	
	(2) 投資計画	
	(3) 収支見通し	
第7章	進捗管理	
7-1	経営状況モニタリング指標	73
7-2	経営計画の見直しについて	73
7-3	実施計画の推進と見直し(PDCAサイクル)について	74

【資料3】 参照

第1章 経営計画改定の経緯等

1-1 改定の経緯

仙台市交通局は、新型コロナウイルス感染症の収束の見通しが見えない中であっても、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「仙台市交通事業経営計画 2021-2030（令和3～12年度）」（以下「前計画」という）を策定しました。

前計画は、国が公営企業に策定を定める「経営戦略」に位置付け、国の指針に則り、5年ごとの見直しを行うこととしていました。しかし、計画策定当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、計画の見込みと実際の状況には大きな乖離が生じたほか、減収を補填するための多額の企業債の発行、コロナ禍を契機とした人々の生活様式の変化や、昨今の物価高騰等の影響により、本市交通事業をめぐる経営環境は大きく、急激に変化してきました。

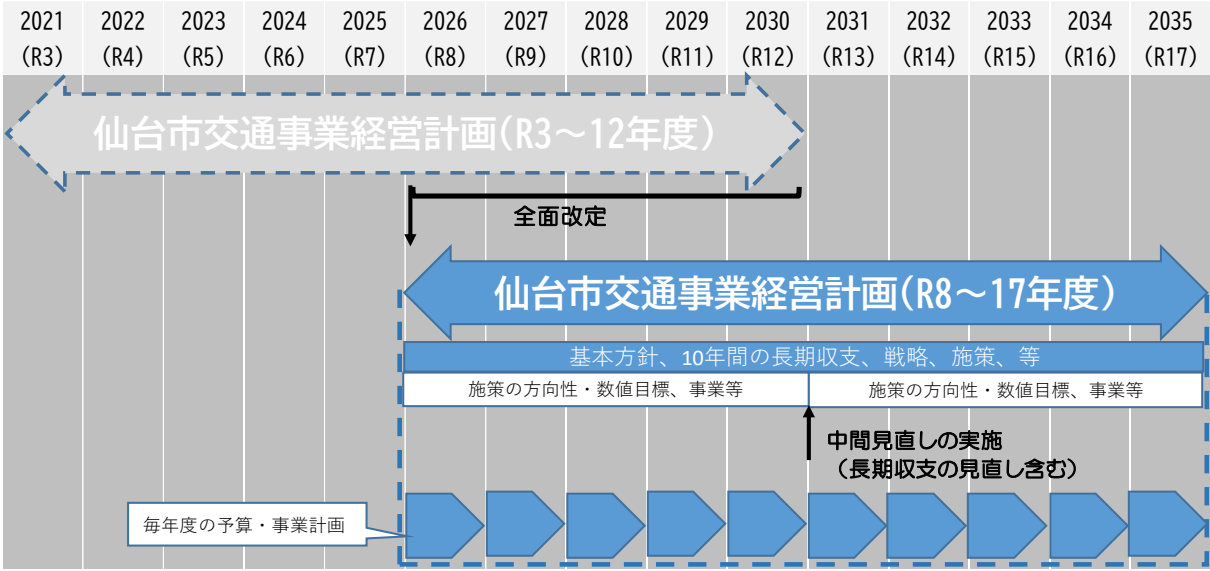
そのため、前計画の計画期間の後半5年の取組みを見直す中間見直しではなく、

- ・ 想定を上回るコロナ禍による影響
- ・ 前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

を踏まえた上で、「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しました。

1－2 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 年間とします。



1－3 計画の位置づけ

本計画は、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）」を上位計画とし、その趣旨を踏まえるとともに、下記の分野別計画等とも連携していくことで、本市がめざす都市像の実現に向けて、一体的な施策・事業の推進を図ります。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）」の観点を反映します。

なお、本計画は、前計画に引き続き、国が全国の公営企業に対し策定を要請する「経営戦略」に位置付けます。

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	仙台市都市計画マスタープラン—都市計画に関する基本的な方針 2021-2030— （計画期間：令和 3～12 年度） 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） 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～令和 17 年度） など

第2章 これまでの取組みと評価

2-1 市バス・地下鉄のあゆみ

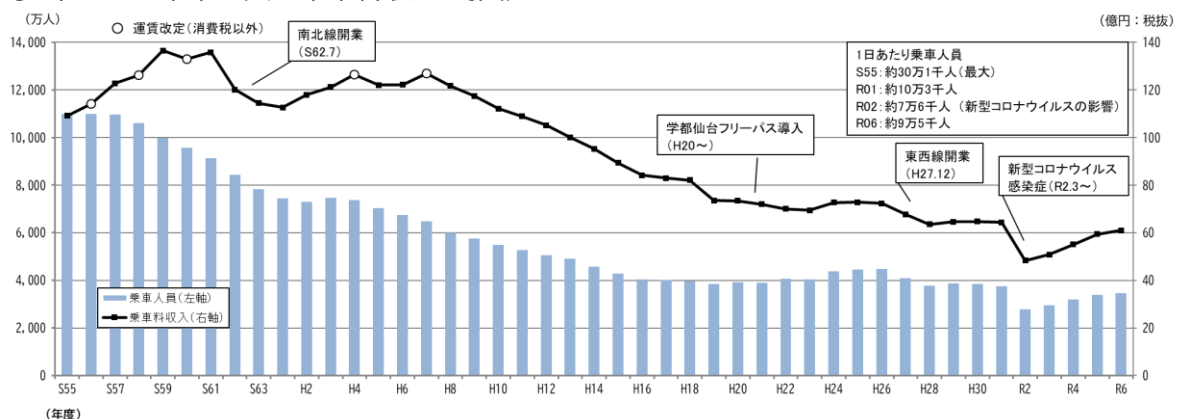
(1) 市バス

昭和17年8月21日に運行を開始した市バスは、昭和30年代から市街地の拡大等に伴って大きく路線網を伸長し、ピークの昭和55年度には、乗車人員が年間1億1千万人（1日当たり30万1千人）となりました。その後はマイカーの普及等移動手段の多様化によって減少が続き、令和元年度においては3,757万人（1日当たり10万3千人）と、ピーク時の約3分の1まで減少しました。これに伴い、乗車料収入についても、一部券種や消費税増税による改定を除き、最後の運賃改定となった平成7年と比較して、令和元年度時点で約半減しています。当年度純損益についても、平成19年度以降単年度赤字が続いており、累積赤字も拡大傾向にあります。

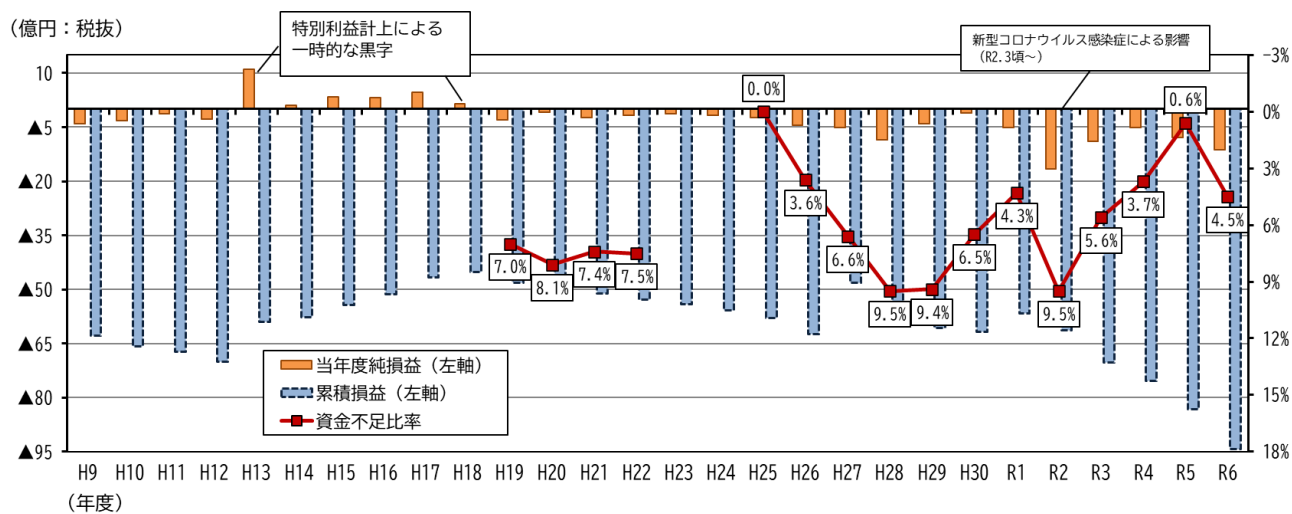
長期にわたる厳しい経営状況を鑑み、平成3年より「仙台市自動車運送事業経営改善計画」を策定し、給料表の見直し（平成10年）やバス運転業務の管理委託の開始（平成18年）、需要に応じた便数調整など、事業効率の改善に向けた取組み等を進めてきました。これにより、費用の多くを占めていた人件費を中心に、着実に費用削減が進んできましたが、平成20年代からは横ばいの状態となっています。加えて、近年は燃料費高騰や人材不足の影響により、バス運転業務の管理委託料も上昇傾向にあり、これ以上の経営努力による費用削減の余地は非常に少なくなっています。

追い打ちをかけるように、令和2年3月頃からの新型コロナウイルス感染症の流行による外出自粛等により、乗車人員及び乗車料収入は急激に減少しました。この間も、交通局では、令和3年3月に策定した前計画に基づき、サービス向上や増客に向けた施策に取り組んでいましたが、新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行した令和5年5月以降も、乗車人員及び乗車料収入は令和元年度までの水準に至らず、乗車人員は令和6年度においても3,453万人（1日当たり9万5千人）に留まっています。収支状況の急激な悪化に対応するため、資金不足に対する企業債を令和2～6年度までの間に計27.5億円発行したことにより、経営健全化団体の指標となる資金不足比率20%超過を辛うじて免れている状況です。

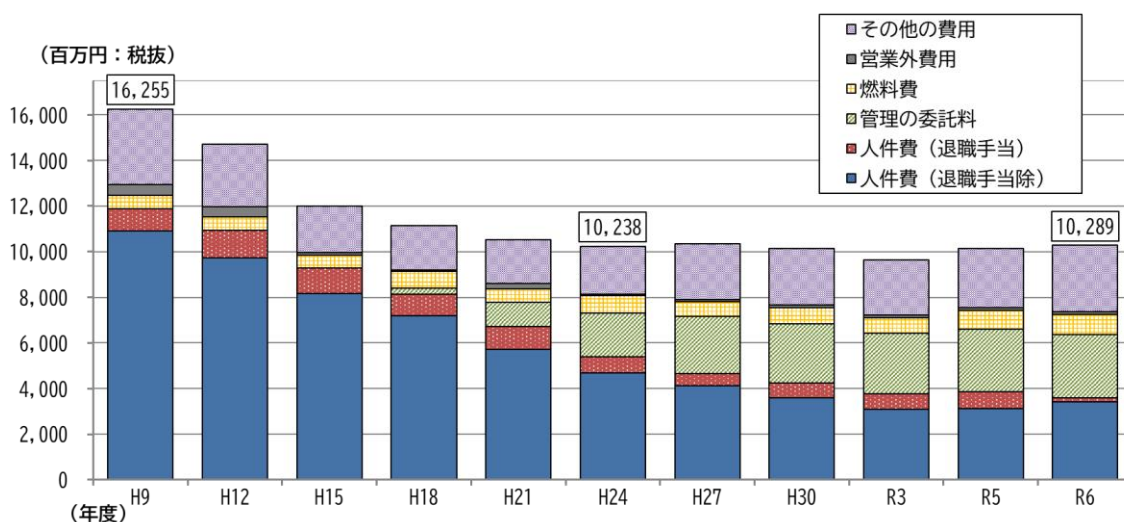
① 市バス 乗車人員と乗車料収入の推移



② 市バス 当年度純損益・累積損益・資金不足比率の推移



③ 市バス これまでの費用削減の取組みを踏まえた事業費用の推移



(2) 地下鉄

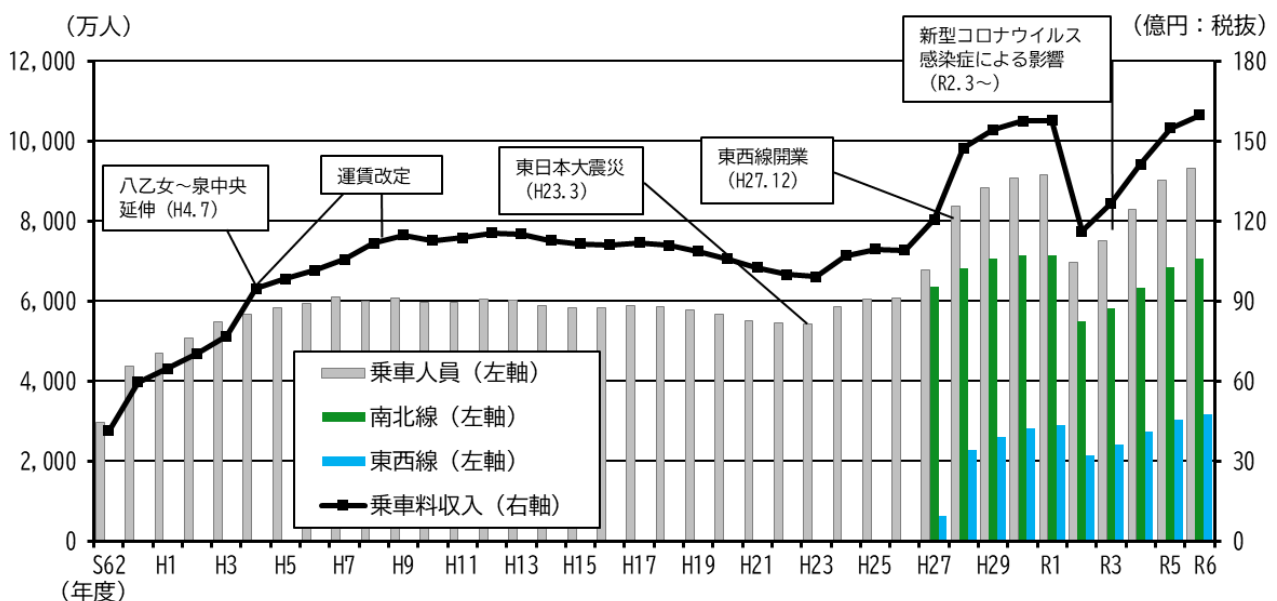
地下鉄は、昭和40年代以降、仙台都市圏の拡大、モータリゼーションの進展に伴う交通混雑激化の中で建設計画の検討が始まり、昭和62年7月15日に富沢駅～八乙女駅間で南北線の運行を開始、平成4年7月15日には泉中央駅まで延伸しました。乗車人員は平成7年度以降年間6千万人程度で横ばい傾向が続き、震災で一時的に落ち込んだものの、地下鉄沿線人口の増加などにより回復しました。当年度純損益は、平成20年度に初めて単年度黒字を達成し、以降、平成27年度までは毎年度黒字を計上し、累積赤字も減少が続いていました。

平成27年12月6日の東西線開業以降、南北線・東西線ともに乗車人員・乗車料収入は年々増加し、令和元年度の乗車人員は、全線で年間9,168万人（1日当たり25万人）、路線別では南北線が年間7,134万人（1日当たり19万人）、東西線が年間2,911万人（1日当たり8万人）となりました。当年度純損益は、東西線の開業に伴う減価償却費をはじめとした費用の増加により、再び単年度赤字に転じていましたが、乗車人員・乗車料収入の増加により、数年のうちに単年度黒字化を見通せる状況となっていました。

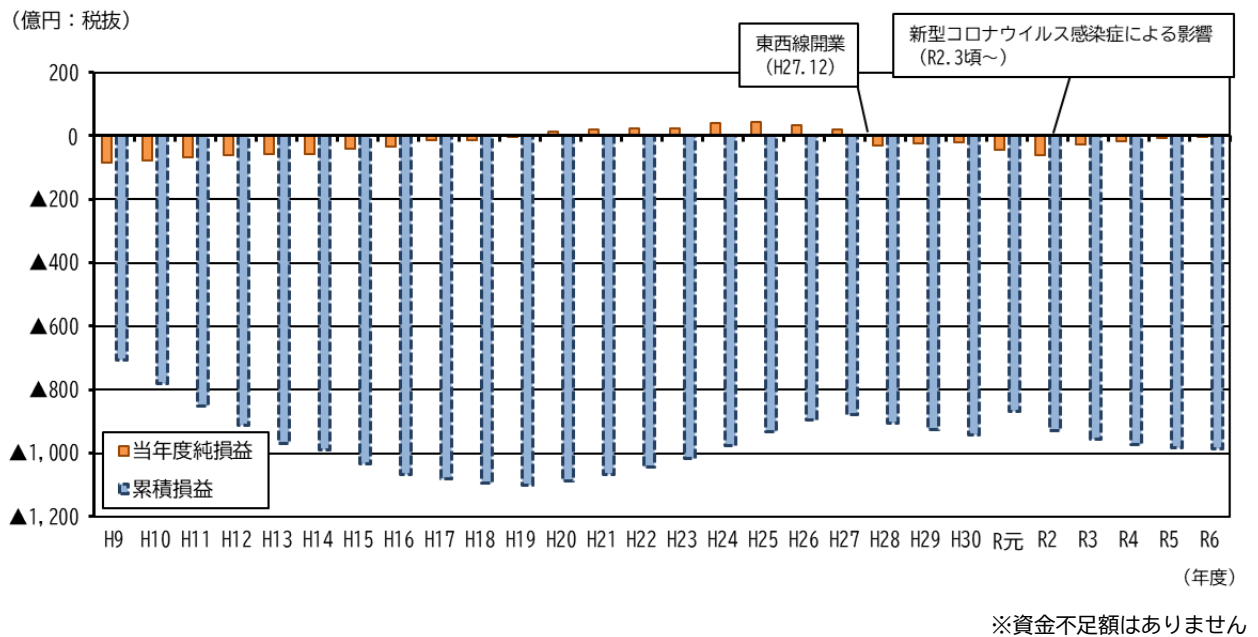
しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度の乗車人員・乗車料収入は急激に減少。収支状況も悪化し、減収を補うため、120億円もの多額の企業債発行により、資金を確保することとなりました。

その後は、前計画に基づくサービス向上や増客に向けた様々な取組みの効果、沿線開発やイベントの開催による需要増加により、乗車人員は着実な回復を見せ、令和5年度に東西線で令和元年度を上回ると、令和6年度には南北線・東西線を合わせた全線でも、令和元年度の乗車人員・乗車料収入を上回りました。令和6年度の乗車人員は年間9,323万人（1日当たり26万人）、路線別では南北線が年間7,063万人（1日当たり19万人）、東西線が年間3,165万人（1日当たり9万人）となっています。

① 地下鉄 乗車人員と乗車料収入の推移



② 地下鉄 当年度純損益・累積損益の推移



2-2 「仙台市交通事業経営計画 2021-2030」の総括

(1) 仙台市交通事業経営計画 2021-2030 の概要

仙台市交通事業経営計画（2021-2030）（前計画）は、市バスと地下鉄が一体となって本市公共交通体系を構築していることを鑑み、両事業を一本化した計画とするとともに、国が公営企業に策定を求める「経営戦略」に位置付けました。

特に、市バス事業においては、需要に応じた事業量の削減（減便等）や30年以上実質的な価格を据え置いてきた市バス運賃の改定など、利用者の皆さまにも一定のご負担についてご理解をいただきながら、事業の根幹である安全・安心を最優先に、便利で快適なサービスの提供と持続的な経営を確保するため、各般の取組みを推進してきました。

経営の基本方針

生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染症等により経営環境が厳しさを増す中にあっても、安全・安心を最優先に交通事業者としての役割を果たし、お客さまに継続して利用いただけるよう便利で快適なサービスを提供しながら、持続可能な公営企業を目指します。

財政目標

<自動車運送事業>

- ①市バス走行1 km当たりの収入増加
- ②計画期間中の資金不足比率を経営健全化団体の判断基準である20%未満に抑制
- ③一般会計補助金繰入額を抑制

<高速鉄道事業>

- ①計画期間内に単年度損益を黒字化
- ②東西線開業40年以内（令和36年まで）の累積赤字解消を念頭に、累積赤字を低減
- ③資金収支の均衡

4つの戦略

戦略1 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。

戦略2 快適なお客さま サービスの提供

【目指すべき姿】

丁寧な接遇を徹底するとともに、お客さまのご期待やニーズに応える質の高いサービスを提供することにより、お客さまにご満足いただける市バス・地下鉄を目指します。

戦略3 まちづくりへの 貢献

【目指すべき姿】

持続可能な社会を目指すSDGsの実現等に向け、お客さまの多様性や地球環境にも配慮しながらサービスを提供することで、仙台のまちづくりに貢献する市バス・地下鉄を目指します。

戦略4 持続可能な 経営の確保

【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、経営基盤の強化に取り組みます。



(2) 戦略ごとの取組みとモニタリング指標の評価

戦略1 安全・安心の推進

取組1 安全運行の確保

- 安全運行確保のための研修・訓練の実施



取組2 危機・自然災害への対応

- 危機・自然災害への対応訓練の実施



大雨による浸水への対応
(地下鉄駅 止水板設置訓練)



車両内の抗ウイルスコーティング作業とステッカー
令和5年度で対応終了(市バス・地下鉄)



取組3 施設設備の計画的な維持更新

- 各種施設設備の更新
- 南北線車両更新と更新に合わせた機能向上

南北線新型車両(3000系)について

昭和62年の開業から38年以上が経過し、現行の1000N系車両が耐用年数を迎えることから、新しい3000系車両への更新を順次行います。令和6年10月24日に1編成の営業運行を開始し、令和12年度までに最大22編成の導入を予定しています。

デザイン

市民の投票により、「南北線車両からの進化」をイメージしたデザインに決定。「2024 グッドデザイン賞」受賞。

特長

「安全性の向上」

各車両に4台の防犯カメラを設置。ドアに人が挟まると動作を止める電気式戸閉装置を導入

「快適性の向上」

車両低床化によるホームとの段差縮小、冷房能力の向上、車いす・ベビーカースペースを増やし、各車両に設置

「環境負荷の低減」

省エネ化と保守省力化のため、高効率・密閉型のモーターを採用、軽量化のため無塗装の車体を採用



南北線新型車両(3000系)

●モニタリング指標の推移と分析

指標	望ましい方向性	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	目標値
① 市バス重大事故件数	↓	8件	4件	5件	3件	6件	6件	0件を目指す
② 市バス走行10万km当たりの有責事故件数	↓	0.63件	0.53件	0.54件	0.53件	0.66件	0.52件	
③ 地下鉄有責事故件数	↓	0件	0件	2件	1件	0件	0件	0件を目指す

① 市バス重大事故件数

国の規則に定める重大事故(※)の発生件数を表します。

※ 自動車事故報告規則第2条に該当し国土交通省へ報告した事故

令和元年度以降、重大事故報告件数は年間3～8件で推移しており、この中には乗務員の健康状態に起因とする運行の中断も含まれています（令和元年度以降32件中14件）。お客さまの安全を最優先とし、乗務員側が過失原因となる事故を減少させる取組みや乗務員の健康面に配慮した取組みを、今後も継続していくことが必要と考えています。

② 市バス走行10万km当たりの有責事故件数

市バスが10万km走行する当たりの交通局の責任による事故件数を表します。

10万km当たりの事故発生件数は、令和元年度と比較し、令和2年度以降、減少傾向にあったものの、令和5年度は増加し、その後、令和6年度は過去5年間で最も少ない件数となりました。背景として、コロナ禍による人流や交通量の急激な増減が影響したものと分析しており、令和6年度はその環境変化に運転士が順応してきたことが減少要因の一つと考えています。

③ 地下鉄有責事故件数

交通局の責任による鉄道運転事故等の件数を表します。

安全意識の向上と日々の取組みにより、令和5年度と6年度においては有責事故件数0件を達成しました。また、ここ数年減少傾向にあったヒヤリ・ハットの報告件数が令和6年度後半から増加傾向に転換しています。今後も、体験した事案を積極的に共有することで、有責事故の未然防止に努めてまいります。

【戦略1 評価】

・安全・安心のための取組みには終わりがいいことから、効果的な研修(教習)内容への見直しや、事故発生時の的確な検証・フィードバックの実施、施設設備の計画的な維持更新を行いながら、事故削減に向けた不断の取組みを進めることで、引き続き、お客様に信頼いただける安全・安心な市バス・地下鉄の実現に努めていきます。

戦略2

快適なお客さまサービスの提供

取組1 乗車サービスの向上

- 公共交通の利用促進施策との連携

仙台市が提供する「仙台 MaaS」に令和3年度より参画し、デジタルチケットの販売や QR コード改札の実証実験等を実施。デジタルチケットならではの自由度や即応性を活かし、観光客やイベント来訪者に魅力がある企画券を販売しています。イベントとのコラボ等により、徐々に仙台 MaaS の知名度も向上し、販売枚数も増加してきています。



©2024 Niantic, Inc. ©2024 Pokémon. ©1995-2024 Nintendo / Creatures Inc. / GAME FREAK inc.
ポケモン・Pokémon は任天堂・クリーチャーズ・ゲームフリークの登録商標です。

仙台MaaSにおける販売実績（枚）	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
120円パッ区一日乗車券(※1)	89	274	414	367
るーぶる仙台一日乗車券	129	1,145	2,686	3,329
るーぶる仙台・地下鉄共通一日乗車券	41	266	617	954
地下鉄一日乗車券（3日間限定・QRコード改札実験も実施）	—	161	—	—
緑化フェア周遊バス(※2)（54日間限定・QRコード改札実験も実施）	—	—	1,303	—
地下鉄24時間・36時間券(※3)（7日間限定）	—	—	—	7,117

※1：バス運賃を120円に設定している市中心部の一定区域内において、市バス・宮城交通バスが乗り放題となる一日乗車券

※2：全国都市緑化仙台フェア期間中、地下鉄全線と市バスの一部路線が乗り放題となる一日乗車券

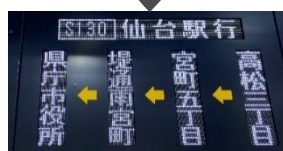
※3：Pokémon GO Fest 2024：仙台及び東北絆まつり2024仙台期間中、地下鉄全線が24時間または36時間乗り放題となる乗車券

取組2 利用しやすい環境整備

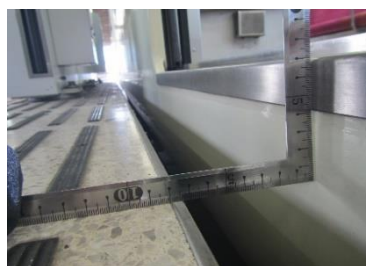
- LED 行先表示器の機能性向上
バス行先表示器を視認性の高い白色 LED に令和7年度末までに全台更新完了
- 南北線車両更新に合わせた利便性向上
駅ホームと車両乗降口間「隙間調整材」の設置を令和7年度に全駅完了



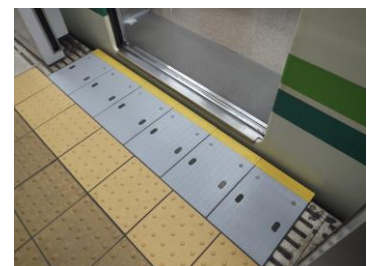
オレンジ色 LED 行先表示器(旧)



白色 LED 行先表示器



以前



縮小後

南北線駅ホームと車両間の隙間と段差の縮小

●モニタリング指標の推移と分析

指標	望ましい方向性	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	目標値
① バスの遅れの割合	↓	16.9%	10.0%	9.0%	8.0%	7.0%	6.0%	
② 有責の地下鉄30分以上の遅れ	↓	0件	0件	2件	1件	0件	0件	0件を目指す
③ 低公害バス比率	↑	94.6%	96.4%	97.2%	97.4%	99.1%	99.4%	計画期間中に100%を目指す
④ 低床バス比率	↑	82.5%	90.3%	94.6%	98.5%	98.9%	99.4%	計画期間中に100%を目指す

① バスの遅れの割合

市バスが終点で 10 分以上遅れた割合を表し、値が低いほうが定時運行できていると言えます。

ダイヤ改正の都度、前年度の運行実績データを基に遅延の著しい便の状況を確認・分析し、適切な時刻設定となるよう通過時刻の一部見直しを行ったことにより、一定の効果が見られました。

② 有責の地下鉄 30 分以上の遅れ

交通局の責任による 30 分以上の遅れを表し、値が低いほうが安定運行できていると言えます。

令和 3 年度と 4 年度に設備故障、車両機器の故障に伴う 30 分以上の遅れが合わせて 3 件発生しました。定期的な点検・整備を継続して実施するとともに、老朽化した機器設備・車両については適時適切に更新することで、発生の抑制に努めていく必要があります。

③④ 低公害バス比率・低床バス比率

バス車両に占める国の排ガス規制に適合したアイドリングストップ装置付きバスの割合及びノンステップバス及びワンステップバスの割合です。

仙台市交通局バリアフリー特定事業計画に基づき、毎年 25 両の車両更新に努めた結果、低公害バス及び低床バス比率ともに 100%に近づいていますが、市バスの厳しい経営状況を鑑み、令和 7 年度より 3 か年度の車両更新スケジュールを見直すこととしたため（P15 参照）、全車がノンステップバスに置換されるのは令和 12 年度になる見込みです。

【戦略2 評価】

モニタリング指標に掲げている基準については概ね良好に推移しており、取組みによる改善がみられています。

一方で、お客さまのニーズと快適性に即したサービスの提供がなされているかを把握するには、これらのモニタリング指標だけでは測れない部分も多いため、本計画では新たな効果測定項目を追加する必要があります。

戦略3 まちづくりへの貢献

- 取組1** 公共交通を中心とした交通体系の充実
- 公共交通の利用促進施策との連携
「せんだいバス FREE+」への参画
(宮城交通バスと市バスが乗り放題となる通学定期券)
 - 公共交通利用促進イベントとの連携
(交通フェスタ 等)
 - 都心の回遊促進施策との連携
都心バス均一運賃 (120 円パツ区)
市中心部地下鉄均一運賃 (210 円)
 - フィーダーバスの利便性向上
東西線結節駅周辺バス均一運賃 (100 円)



交通フェスタ

- 取組2** まちづくりとの連携・社会への貢献
- バリアフリーの推進
 - 福祉施策への貢献
敬老乗車証・ふれあい乗車証事業への参画、
福祉割引実施
 - 観光施策への貢献
来訪者向けの公共交通施策の実施
(多言語化対応、利便性の高い乗車券制度)
大型イベント対応
(「るーぷる仙台」の特別運行、地下鉄臨時ダイヤの設定)
 - MaaS の推進
 - ICT や新技術活用を検討
クレジットカードタッチ決済
(R6：るーぷる仙台で導入、R8：地下鉄に導入予定)



観光シティループバス「るーぷる仙台」
平成 11 年度から運行



るーぷる仙台のクレジットカードタッチ決済端末



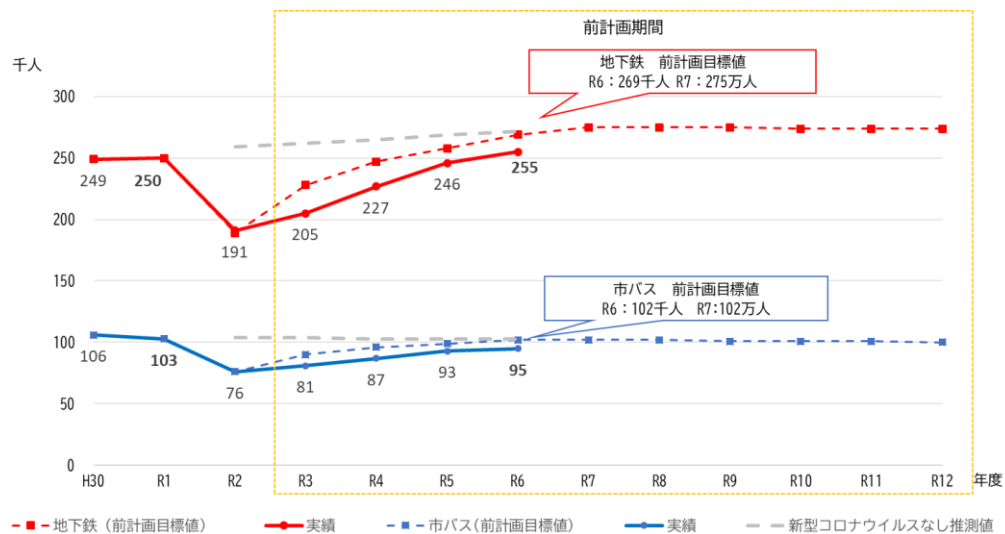
地下鉄のクレジットカード決済端末イメージ

●モニタリング指標の推移と分析

指標	望ましい方向性	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	目標値
① 一日平均乗車人員 年間乗車人員÷年間日数	↑	市バス103千人 地下鉄250千人	市バス76千人 地下鉄191千人	市バス81千人 地下鉄205千人	市バス87千人 地下鉄227千人	市バス93千人 地下鉄246千人	市バス95千人 地下鉄255千人	令和7年度見込 市バス102千人 地下鉄 275千人

① 一日平均乗車人員

市バス・地下鉄の一日あたりの乗車人員を表し、値が大きいほど、まちづくりに市バス・地下鉄がより貢献していると言えます。



市バス・地下鉄ともに、一日平均乗車人員は前計画の目標値を下回る結果となっています。前計画では、新型コロナウイルス感染症による乗車人員減少の影響が令和7年度までに解消するものと見込んでいました。しかし、コロナ禍による影響は想定以上に拡大・長期化し、目標値と実績の間に大きな乖離が生じることとなりました。令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行して以降も、自家用車・自転車利用の増加等、生活様式の変化が定着したことによる影響が推察され、市バス・地下鉄ともに、令和7年度までに前計画目標値を達成することは困難な状況です。

【戦略3 評価】

目標は達成していないものの、地下鉄については、令和元年度の乗車人員を令和6年度に上回っており、近年の新たな沿線開発動向を鑑みても、一層の乗車人員向上に向けた取組みに努めることで、令和8年度以降、前計画の目標値を上回る余地があるものと認識しています。

一方、市バスについては、今後、乗車人員の急激な増加を見込むことは困難であると認識しつつも、これまで自家用車等を利用してきた方へ公共交通利用を促すなど、乗車人員確保のための取組みを進める必要があります。

戦略4 持続可能な経営の確保

取組1 経営基盤の強化・経営の健全化

- 市バス・地下鉄利用のきっかけづくり

【小児運賃無料化実証実験（ハッピー・ファミリー・ライド）の実施】

土日祝日限定で、大人1人の同伴につき小学生2人までの市バス、地下鉄運賃を無料とする実証実験を行いました。

実施年度	実施期間	一日あたり利用人数（大人+小児）
令和6年度	【1回目】GW期間の土日祝日（計7日）	2,881人
	【2回目】秋季の土日祝日（計28日）	2,907人
令和7年度	秋季～年度末までの土日祝日及び市立小学校の冬休み期間	実施中のため未集計

- 大学・高校等との連携
- 沿線の地域、イベント、施設等との連携
- イメージアップ事業の推進
- 利用状況に応じた運行の効率化



【市バス 地域交通への転換】

仙台市が導入を進める地域交通（乗合タクシー等地域主体の交通手段）と、市バスとで役割分担を行い、路線バスから地域交通への転換を図ります。市が策定する「仙台市地域公共交通計画」等を踏まえ、地域が主体となって地域の実情に応じた多様な移動手段確保の検討を進めていますが、前経営計画期間中に新たに市バスから地域交通への転換に至ったエリアはありません。

【市バス 便数調整】

コロナ禍以降の乗車人員の減少と2024年問題を始めたバス運転士不足に対応するため、ダイヤ改正に合わせ需要に応じた便数調整（減便）を実施しました。令和7年4月改正時点で、前計画による取組み前の令和2年度比▲7.9%の事業量（※走行km）を削減。

【地下鉄 便数調整】

コロナ禍以降の需要動向に応じ、令和5年7月ダイヤ改正により、乗り継ぎ利便性の向上を図りながら、両線ともに平日日中と土休日の運行間隔を拡大。東西線においては停車時間延長により、乗降の安全性向上を図りました。令和6年度実績で、ダイヤ改正前の4年度比で約1割の事業量（※走行km）を削減。

- 各種企業債制度の活用による資金繰りの維持

新型コロナウイルス感染症の影響により悪化した資金不足額を対象とした「特別減収対策企業債」（令和2年度～5年度）と、経営戦略（経営計画）の改定と経営改善の取組みを進めることを条件に、資金不足額及び経営改善の実施に必要な

経費を対象とした「交通事業債（経営改善推進事業）」（令和6年度～8年度）を活用し、円滑な事業運営のための資金を確保しました。

（コロナ禍の拡大・長期化により、市バスで令和2～6年度計27.5億円、地下鉄で令和2～5年度計120億円と、前計画での見込みを大幅に上回る企業債の発行が必要となったことから、後年度における償還負担が増大することとなりました（P25（1）コロナ禍を契機とした事業環境の変化参照）。）

➤ icsca基本ポイントの見直し

市バスと地下鉄の運賃水準の検討にあたり、割引等のサービス水準についても見直しを行い、ICカードの普及促進のために導入された「icsca基本ポイント」について、一定の役割を終えたものと判断し、令和5年3月営業日分をもって付与を終了しました。（付与終了により、従来、チャージされていた金額分の増収につながりました。）

【参考】令和4年度の基本ポイントチャージ実績額

市バス：106,994千円／年	地下鉄：217,822千円／年
-----------------	-----------------

➤ 市バス車両更新スケジュールの見直し（新車購入の凍結）

市バスの非常に厳しい経営状況を鑑み、運賃改定や経営計画の改定を待たずに着手する短期的な取組みとして、令和7年度～9年度に予定していた新車（ディーゼル車）の購入を凍結し、細やかな整備により、既存車両をできるだけ長く安全に使用することとしました。

➤ 市バスの運賃改定

前計画では、市バス事業の資金不足比率が経営健全化団体の指標である20%を超過しないため、令和8年度に7%程度の運賃改定が必要と試算していました。

しかし、コロナ禍の長期化や物価上昇に伴う経費の増嵩、資金不足対策に借入れた企業債償還の本格化等により経営環境が大きく変化したことを踏まえ、新たな収支見通しのもと、令和8年10月の運賃改定により、乗車料収入として15%程度の増収を図る必要があると判断しました。

令和8年10月実施 市バス運賃改定の内容(予定)

取組2 人材の育成・確保

➤ 安定的な人材確保

積極的に事業内容や採用試験のPRを行うことで、事業量に見合ったバス運転士や駅務員、地下鉄運転士の確保に努めたほか、試験制度の見直しを行い、多くの方が受験しやすい環境を整えました。

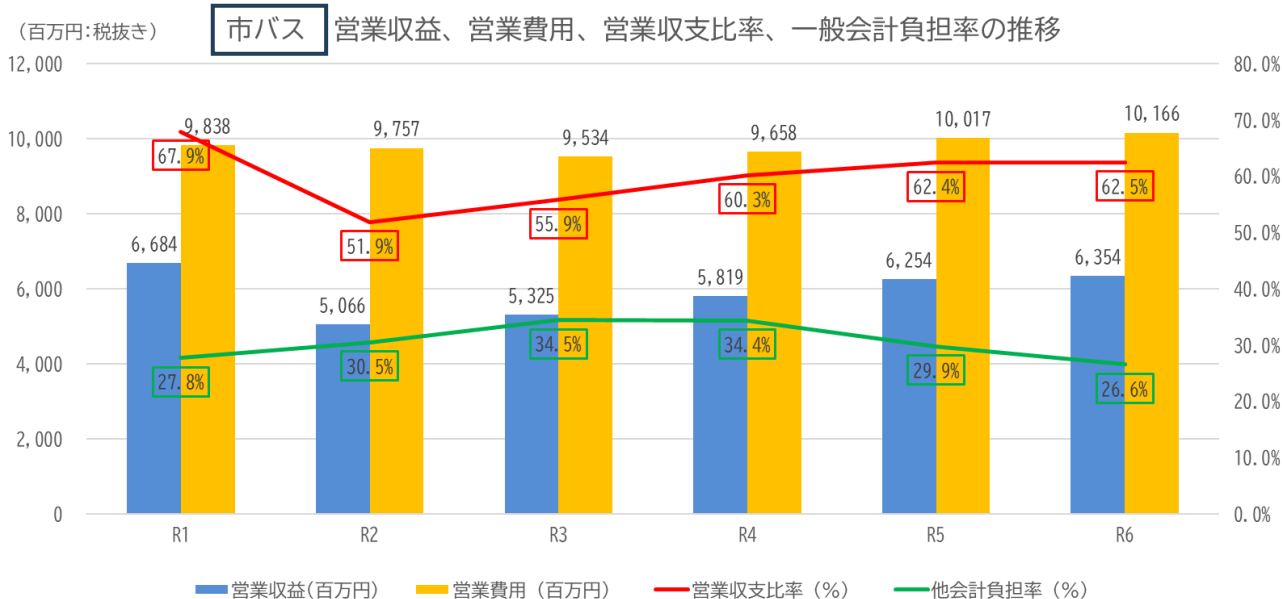
●モニタリング指標の推移と分析

指標	望ましい方向性	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	目標値
① 営業収支比率 営業収益÷営業費用	↑	市バス 67.9% 地下鉄 73.5%	市バス 51.9% 地下鉄 56.6%	市バス 55.9% 地下鉄 69.6%	市バス 60.3% 地下鉄 77.2%	市バス 62.4% 地下鉄 82.4%	市バス 62.5% 地下鉄 83.8%	
② 乗車料収入 (消費税及び地方消費税抜)	↑	市バス 6,432,054千円 地下鉄 15,775,986千円	市バス 4,832,679千円 地下鉄 11,619,880千円	市バス 5,084,363千円 地下鉄 12,675,740千円	市バス 5,508,574千円 地下鉄 14,129,670千円	市バス 5,937,514千円 地下鉄 15,500,701千円	市バス 6,057,407千円 地下鉄 15,976,388千円	令和7年度見込 市バス64億円 地下鉄174億円
③ 有償貸付等収入 (消費税及び地方消費税抜)	↑	市バス 54,665千円 地下鉄 623,233千円	市バス 53,058千円 地下鉄 610,909千円	市バス 56,956千円 地下鉄 658,804千円	市バス 56,962千円 地下鉄 674,821千円	市バス 58,844千円 地下鉄 670,135千円	市バス 64,534千円 地下鉄 725,664千円	
④ 広告料収入 (消費税及び地方消費税抜)	↑	市バス 147,461千円 地下鉄 614,778千円	市バス 149,351千円 地下鉄 506,636千円	市バス 139,865千円 地下鉄 456,178千円	市バス 143,807千円 地下鉄 464,660千円	市バス 144,972千円 地下鉄 476,224千円	市バス 149,469千円 地下鉄 485,321千円	

① 営業収支比率

営業費用（人件費やバスの維持費、燃料費等営業に必要な費用）が営業収益（運賃収入や広告料収入等営業によって得た収益）によってどの程度賄えているかを表す指標です。

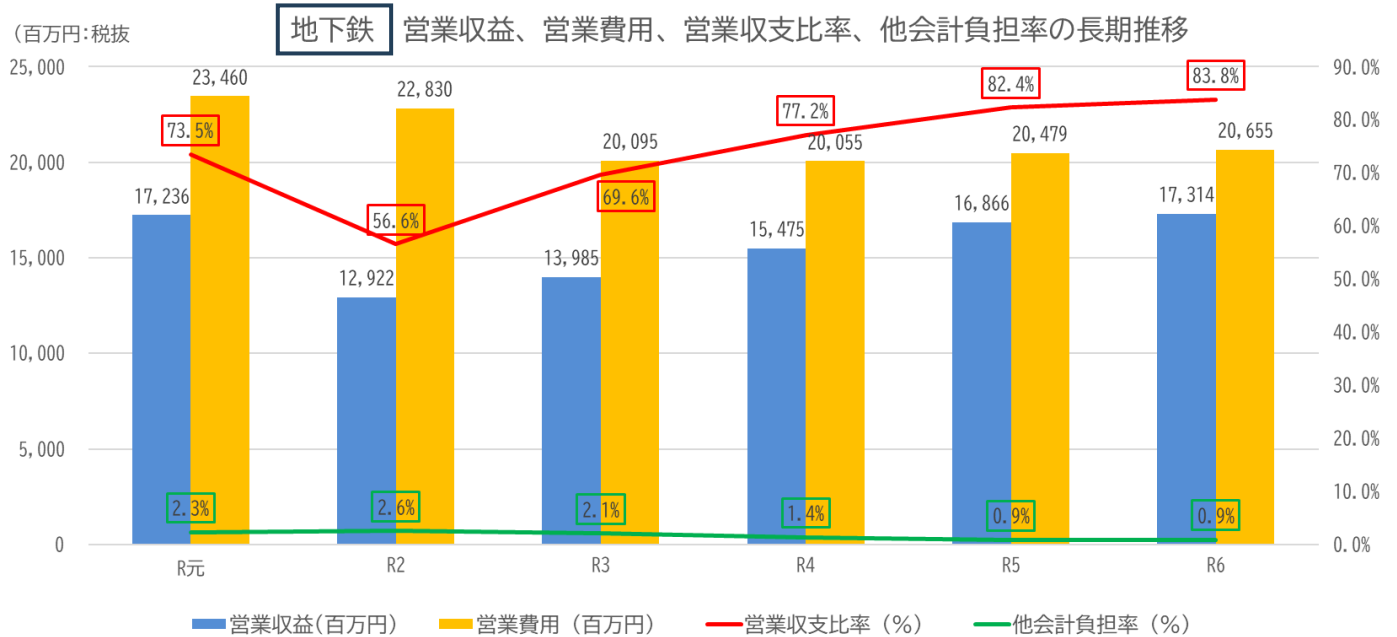
公営企業の独立採算の原則から、営業収支比率は 100%以上（営業収益によって営業費用が賄えている状態）であることが望まれています。



市バスの営業収支比率は、コロナ禍による減収の影響が大きかった令和2年度に51.9%まで減少して以降、令和6年度には62.5%まで回復しましたが、未だ令和元年度以前の水準に達していません。

なお、昭和59年度以降、市バスの営業収支比率は一貫して100%未満であり、営業外収入（多くは仙台市一般会計からの補助金）によって人件費や運転業務委託等の委託料を中心とした営業費用を賄ってきました。一般会計負担率（補助金に依存している割合）は徐々に上昇し、近年は30%程度で推移しており、他の公営交通事業者の平均が10%未満である中で、補助金に大きく依存する状態が続いていると言えます。

第2章 これまでの取組みと評価



地下鉄の営業費用は地下鉄の建設費等に応じた「減価償却費」が多くを占めており、東西線開業に伴って減価償却費が増加し始めた平成27年度以降、営業収支は赤字となり、営業収支比率も100%を下回っています。

新型コロナウイルス感染症の影響による乗車料収入の減少により、令和2年度の営業収支比率は急激に低下し56.6%となりましたが、その後の乗車人員の回復に伴う乗車料収入増と、減価償却費の減少傾向により令和6年度の営業収支比率は83.8%まで上昇しました。

市バスと地下鉄の財務構造上の相違点

バス事業は労働集約型産業であり、初期投資よりも、事業開始後の人件費・経費の負担が大きい性質を有しています。他方、鉄道事業は初期投資が莫大であり、それを事業運営しながら回収するという性質を有しています。そのため、両事業では、事業性質の違いに由来する様々な相違点があります。

営業収支

地下鉄事業は、莫大な建設費に応じた多額の減価償却費（営業費用）を開業後に計上します。減価償却費は現金支出を伴わない費用ですので、減価償却費による営業収支の悪化が資金繰りに直結するわけではありません。

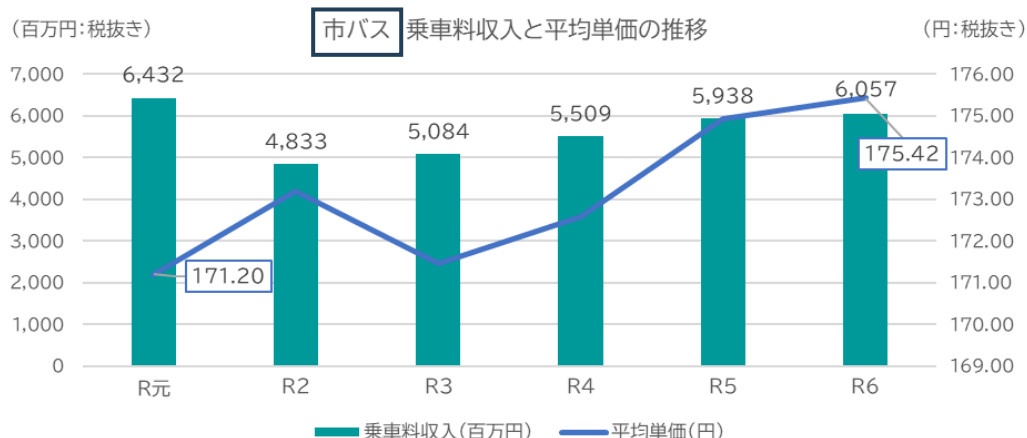
他方、市バスの営業収支は、基幹収入である乗車料収入の低迷により悪化しており、資金繰りの悪化に直結しています。これを多額の一般会計補助金（営業外収益）により賄っています。

一般会計補助金

地下鉄は、南北線建設時、国からの建設費補助が後年度分割交付であったことから、建設費を賄うための借入に係る利子負担が極めて重くなったことを踏まえ、当時の借入に対して一定のルールに基づいた一般会計補助金（特例債補助金）を繰り入れています。これは総務省の基準で、独立採算の原則に反しないものとして認められているものです。他方、市バスにおける一般会計補助金は、生活路線等の営業赤字を補うため、仙台市独自に実施しているものです。

② 乗車料収入（消費税及び地方消費税抜き）

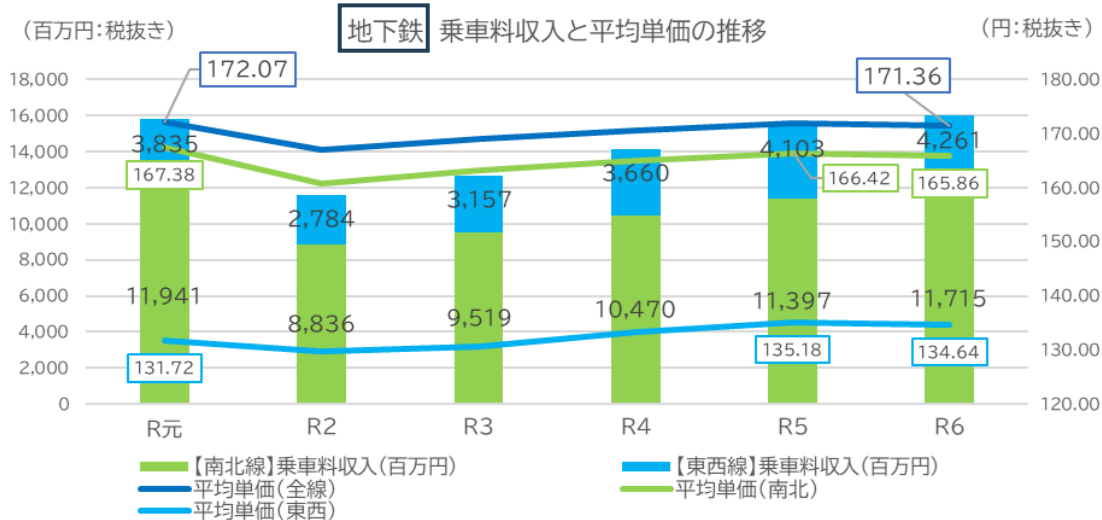
営業収益のうち、お客さまからいただく運賃（乗車料）による収入です。



※平均単価は乗車料収入（定期定期外含めた全券種合計、税抜き）を乗車人員（定期定期代含めた全券種合計）で除したものです。

市バスの乗車料収入は新型コロナウイルス感染症の影響による乗車人員の大幅な減少により乗車料収入も激減しました。その後、コロナ禍の収束により、徐々に回復しましたが、未だ、コロナ禍前の乗車料収入には届かない状況です。

令和5年3月31日にicsca基本ポイントの付与を終了したことにより、お客さま一人当たりの乗車料単価が上昇しましたが、乗車人員の減少による影響を埋めることはできず、前計画の乗車料収入の目標値に届いていません。



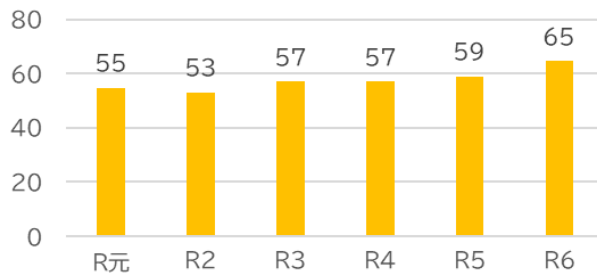
※平均単価は乗車料収入（定期定期外含めた全券種合計、税抜き）を乗車人員（定期定期代含めた全券種合計）で除したものです。

地下鉄の乗車料収入は平成27年度の東西線の開業以降、順調に増加していましたが、令和2年度の新型コロナウイルス感染症の影響による乗車人員の大幅な減少により乗車料収入も激減しました。令和5年3月31日にicsca基本ポイントの付与終了により、増収に働きましたが、乗車距離が比較的短い方を中心に定期券利用者が増加してきたことにより、お客さま一人当たりの乗車料単価は年々低下しています。コロナ禍の収束により、乗車料収入は徐々に回復し、近年の東西線沿線人口の増加等から、令和6年度には、乗車料収入は全線でコロナ禍前を超え、創業以来の過去最高額となりました。

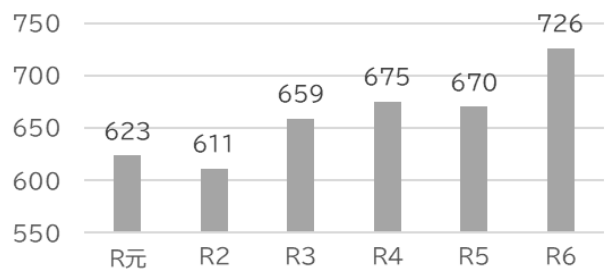
③ 有償貸付等収入（消費税及び地方消費税抜き）

営業収益のうち、資産の貸付等により得ている収入です。

（百万円：税抜き） 市バス 有償貸付料等収入の推移



（百万円：税抜き） 地下鉄 有償貸付料等収入の推移

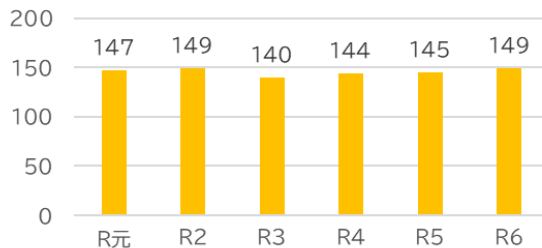


新型コロナウイルス感染症の影響を受け、市バスは貸付先の契約数減、地下鉄はコインロッカー等の利用が減少したことにより、令和2年度はどちらも減収となりましたが、その後は、貸付料の改定等もあいまって、コロナ禍前を上回る水準まで増加しています。

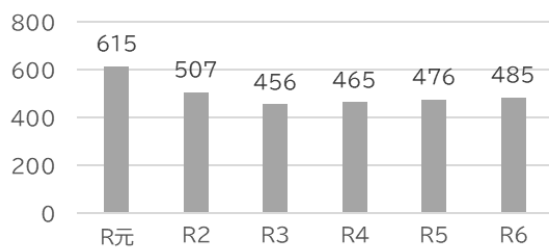
④ 広告料収入（消費税及び地方消費税抜き）

営業収益のうち、車両や駅舎に企業等が掲出している広告により得ている収入です。

（百万円：税抜き） 市バス 広告料収入の推移



（百万円：税抜き） 地下鉄 広告料収入の推移



新型コロナウイルス感染症の影響により、特に地下鉄の広告料収入が大きく落ち込みました。その後は徐々に収入を伸ばしていますが、コロナ禍前の水準への回復には至っていないため、広告料の割引キャンペーンや職員によるセールス等、顧客の獲得に取り組んでいます。

【戦略4 評価】

市バスと地下鉄の双方で置かれた状況は違うものの、今後10年以内に予測される仙台市の人口減少局面を見据えると、どちらも資産活用による収入や広告料収入など、乗車料収入以外の収入源について一層重視する必要があるものと捉えています。

特に、市バス事業の営業収支比率は、コロナ禍以前から7割を下回っており、一般会計からの補助金に依存している状況です。物価高騰や人材確保の観点からも、人件費を始めとした費用削減の余地が少なくなっていることを踏まえると（P4 ③ 市バス これまでの費用削減の取組みを踏まえた事業費用の推移参照）、持続可能な経営のための運行効率化や適時適切な運賃の見直し等の取組みが必須であると考えられます。

(3) 財政目標の推移と評価

【自動車運送事業 財政目標】

指標	望ましい 方向性	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	目標値
① 走行1kmあたりの収入 営業収益(※)÷走行キロ	↑	494円	386円	413円	448円	486円	511円	
② 資金不足比率 資金不足額÷営業収益	↓	4.3%	9.5%	5.6%	3.7%	0.6%	4.5%	計画期間を通じて 20%未満に抑制
③ 一般会計補助金繰入額	↓	27.6億円	30.1億円	33.3億円	33.7億円	30.3億円	27.3億円	

※営業収益は、うち「るーぶる仙台運行負担金」を除く

「① 走行1kmあたりの収入」は値が高いほど、効率的に収入を得られていることを示しており、コロナ禍による乗車人員の減少により一時悪化しましたが、その後、需要に応じた便数調整（減便）に取り組んだこと等により、令和6年度には令和元年度を上回りました。

また、減便の対象となった路線収支が改善した結果、赤字補填に充てられる一般会計からの繰入金が減少したため、「③ 一般会計補助金繰入額」も元年度を下回る水準まで減少しています。

ただし、営業赤字が縮小しているわけではなく、市バスの営業収支比率は令和元年度を下回っており（P16 ①営業収支比率参照）、引き続き、運賃が必要な費用を賄っている水準に至っていません。これは、減便の対象にならず、一般会計補助金の対象となっていない路線（つまり、ある程度の利用がある路線）の赤字幅が拡大したためと考えられます。

「② 資金不足比率」は、ほぼ横ばいで推移していますが、急激な減収による資金不足に対応するための多額の企業債を、令和2年度以降、毎年度発行することで資金不足額の悪化を回避していることによるものであり、実際の収支状況が改善しているものではありません。

第2章 これまでの取組みと評価

◆ 自動車運送事業 財務状況の推移

(単位：百万円)

	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
営業収益 (A)	6,684	5,066	5,325	5,819	6,254	6,354
うち乗車料収入	6,432	4,833	5,084	5,509	5,938	6,057
営業外収益	2,886	3,127	3,428	3,440	3,106	2,816
うち一般会計補助金	2,763	3,007	3,329	3,367	3,027	2,734
特別利益	2	3	5	8	1	0
収益 (B)	9,572	8,196	8,758	9,268	9,360	9,170
収益的収支						
営業費用 (C)	9,838	9,757	9,534	9,658	10,017	10,166
うち人件費	4,035	4,057	3,778	3,714	3,850	3,585
うち管理の委託料	2,602	2,648	2,651	2,697	2,754	2,790
うち減価償却費	775	835	754	711	762	1,004
営業外費用	110	100	113	126	122	123
特別損失	139	0	0	0	2	0
費用 (D)	10,087	9,857	9,647	9,784	10,140	10,289
営業収支 (A-C)	▲ 3,154	▲ 4,691	▲ 4,209	▲ 3,838	▲ 3,763	▲ 3,812
当年度純損益 (B-D)	▲ 515	▲ 1,661	▲ 889	▲ 516	▲ 780	▲ 1,119
累積損益	▲ 5,660	▲ 6,130	▲ 7,019	▲ 7,535	▲ 8,315	▲ 9,435
経常収支	▲ 378	▲ 1,664	▲ 894	▲ 525	▲ 779	▲ 1,119
資本的収支						
資本的収入 (E)	1,195	1,018	1,082	1,123	1,715	2,253
資本的支出 (F)	1,661	1,465	1,489	1,868	2,539	3,157
うち建設改良費	839	663	764	975	1,545	2,087
うち企業債償還金	821	800	724	891	993	1,070
差引 (E-F)	▲ 466	▲ 447	▲ 407	▲ 745	▲ 824	▲ 905
補てん財源	174	▲ 1,186	▲ 393	428	585	▲ 182
特別減収対策企業債	-	1,150	500	100	200	-
交通事業債 (経営改善推進事業)	-	-	-	-	-	800
当年度資金剰余額	▲ 292	▲ 483	▲ 300	▲ 217	▲ 40	▲ 286
資金不足額 (G)	292	483	300	217	40	286
資金不足比率 (G÷A)	4.3%	9.5%	5.6%	3.7%	0.6%	4.5%

※収益的収支は消費税及び地方税抜き、資本的収支は消費税及び地方消費税込み

※端数処理により、合計等が合わない場合がある

※R元年度の累積損益については、現存しない償却資産にかかる資本剰余金1,191百万円を議会の議決により処分する前の額である

【高速鉄道事業 財政目標】

指標	望ましい 方向性	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	目標値
① 単年度損益 収益－費用	↑	▲45.4億円	▲62.5億円	▲28.3億円	▲16.3億円	▲7.5億円	▲4.7億円	計画期間中に黒字転換を図る
② 累積損益	↑	▲867.2億円	▲929.3億円	▲957.6億円	▲973.9億円	▲981.4億円	▲986.1億円	令和36年度までの赤字解消を目指す
③ 資金不足額 (流動負債－流動資産)－解消可能資金不足額	↓	なし	なし	なし	なし	なし	なし	計画期間を通じて発生しないよう努める

「① 単年度損益」は減価償却費の減少による費用の縮減から、年々赤字幅が縮小しています。コロナ禍の影響の長期化により、前計画で見込んでいた令和4年度での黒字化は達成できていないものの、次期計画期間中での達成が視野に入る状況です。

「② 累積損益」は、単年度損益が黒字化すると徐々に減少していきますが、「① 単年度損益」のとおり、赤字が続いているため、累積損益も増加傾向にあります。なお、前計画で目標としていた、令和36年度までの赤字解消については、単年度黒字化の時期が後ろ倒しになったこと等により、厳しい状況と言えます。

第2章 これまでの取組みと評価

◆ 高速鉄道事業 財務状況の推移

(単位：百万円)

	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
営業収益 (A)	17,236	12,922	13,985	15,475	16,866	17,314
うち乗車料収入	15,776	11,620	12,676	14,130	15,501	15,976
営業外収益	5,374	5,227	4,735	4,363	4,212	4,150
うち一般会計補助金	588	637	461	299	191	204
特別利益	0	35	63	7	2	1
収益 (B)	22,610	18,185	18,784	19,845	21,081	21,465
収益的収支						
営業費用 (C)	23,460	22,830	20,095	20,055	20,479	20,655
うち人件費	3,751	3,842	3,634	3,562	3,767	4,068
うち経費	6,400	5,971	6,492	6,861	7,195	7,322
うち減価償却費	13,309	13,018	9,969	9,632	9,517	9,265
営業外費用	1,699	1,603	1,515	1,419	1,347	1,284
特別損失	1,988	0	5	0	8	0
費用 (D)	27,147	24,433	21,616	21,474	21,833	21,938
営業収支 (A-C)	▲ 6,224	▲ 9,908	▲ 6,110	▲ 4,579	▲ 3,613	▲ 3,341
当年度純損益 (B-D)	▲ 4,537	▲ 6,249	▲ 2,832	▲ 1,629	▲ 753	▲ 473
累積損益	▲ 86,718	▲ 92,926	▲ 95,758	▲ 97,387	▲ 98,140	▲ 98,613
経常収支	▲ 2,549	▲ 6,284	▲ 2,890	▲ 1,636	▲ 747	▲ 474
資本的収支						
資本的収入(E)	2,504	2,315	1,977	2,491	4,154	8,018
資本的支出(F)	9,590	9,675	9,793	10,656	11,959	14,733
うち建設改良費	2,512	2,176	1,795	2,335	2,510	4,880
うち企業債償還金	6,978	7,499	7,997	8,320	9,449	9,852
差引(E-F)	▲ 7,086	▲ 7,360	▲ 7,817	▲ 8,164	▲ 7,805	▲ 6,715
補てん財源	6,881	2,206	2,734	3,436	4,288	5,083
資本費負担緩和債	0	0	1,150	1,097	523	511
特別減収対策企業債	-	4,400	2,900	2,500	2,200	-
当年度資金剰余額	▲ 205	▲ 754	▲ 1,033	▲ 1,131	▲ 794	▲ 1,121

※収益的収支は消費税及び地方税抜き、資本的収支は消費税及び地方消費税込み

※端数処理により、合計等が合わない場合がある

※R元年度の累積損益については、現存しない償却資産にかかる資本剰余金41百万円を議会の議決により処分する前の額である

(4) 前計画の振り返りを踏まえた本計画の課題整理にあたっての視点

前計画(仙台市交通事業経営計画 2021-2030)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が、市バス・地下鉄が同様に回復していくこと

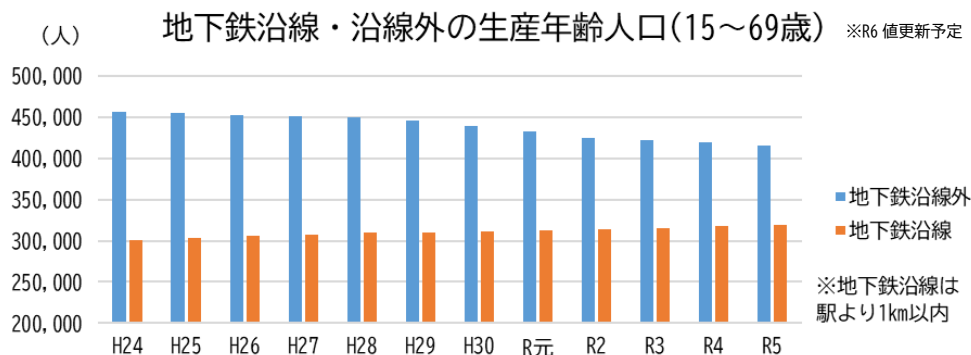
を前提とし、乗車人員の目標を立て、各般の取組みを推進してきました。

しかし、令和3年度から現在までの実績を見ると、

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くなってきています。

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になっており、同様の傾向は当面の間継続すると想定されます。



②コロナ禍以前と比較すると乗車人員は、地下鉄は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ます。(P13 ①一日平均乗車人員参照)

コロナ禍の拡大・長期化による生活スタイル変化の影響(交通モードの転換、オンラインの浸透)が推察されます。

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、次章では、共通する課題、各事業特有の課題それぞれについて整理を行うこととします。

第3章 仙台市の交通事業を取り巻く環境と課題

3-1 両事業に共有する経営課題

(1) コロナ禍を契機とした事業環境の変化

① 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

コロナ禍による減収は、前計画の見込みを上回ることとなり（P18 ②乗車料収入 参照）、令和元年度と比較した減収の累積額は、令和6年度までで、市バスは42.5億円、地下鉄は90億円に上っています。また、減収による資金繰りの悪化に対応するための企業債の発行額も、前計画の見込みを大幅に上回っています。

【市バス】

1. コロナ禍によるバス事業減収の状況

	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)	2024 (R6)	2019 (R元)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
決算値	37,571	27,906	29,653	31,921	33,943	34,530	6,432	4,833	5,084	5,509	5,938	6,057
対前年度 (比)		▲ 9,665 (74.3%)	1,747 (106.3%)	2,268 (107.6%)	2,022 (106.3%)	587 (101.7%)		▲ 1,599 (75.1%)	251 (105.2%)	425 (108.3%)	429 (107.8%)	119 (102.0%)
対元年度 (比)		▲ 9,665 (74.3%)	▲ 7,918 (78.9%)	▲ 5,650 (85.0%)	▲ 3,628 (90.3%)	▲ 3,041 (91.9%)		▲ 1,599 (75.1%)	▲ 1,348 (79.0%)	▲ 923 (85.6%)	▲ 494 (92.3%)	▲ 375 (94.2%)
対元年度 累積							▲ 2,947 ▲ 3,870 ▲ 4,364 ▲ 4,739					

2. 企業債借入状況

	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	計
前計画見込み	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	8.0億円	12.0億円	3.0億円	42.5億円
	特別減収対策企業債(19.5億円) (A)				交通事業債(経営改善推進事業)(23.0億円) (B)			(A)+(B)

【地下鉄】

1. コロナ禍による地下鉄事業減収の状況

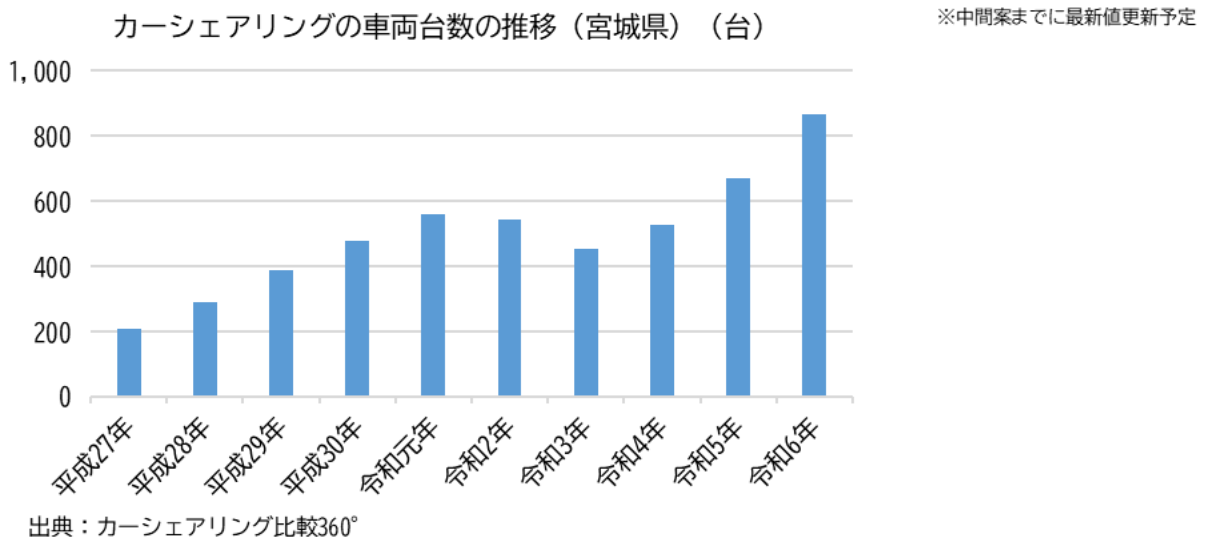
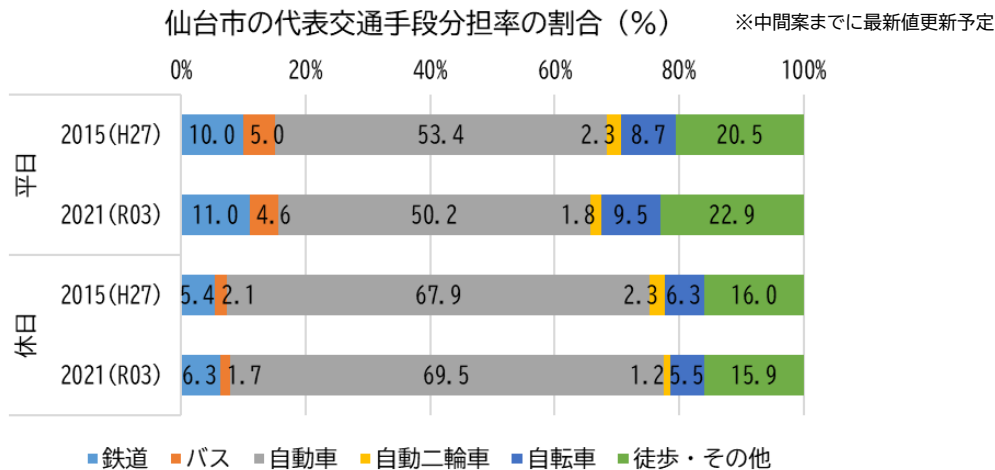
	乗車人員（輸送統計値）						乗車料収入					
	2019 (R元)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2019 (R元)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
決算値	91,683	69,601	74,982	82,823	90,136	93,233	15,776	11,620	12,676	14,130	15,501	15,976
対前年度 (比)		▲ 22,082 (75.9%)	5,381 (107.7%)	7,841 (110.5%)	7,313 (108.8%)	3,097 (103.4%)		▲ 4,156 (73.7%)	1,056 (109.1%)	1,454 (111.5%)	1,371 (109.7%)	475 (103.1%)
対元年度 (比)		▲ 22,082 (75.9%)	▲ 16,701 (81.8%)	▲ 8,860 (90.3%)	▲ 1,547 (98.3%)	1,550 (101.7%)		▲ 4,156 (73.7%)	▲ 3,100 (80.3%)	▲ 1,646 (89.6%)	▲ 275 (98.3%)	200 (101.3%)
対元年度 累積							▲ 7,256 ▲ 8,902 ▲ 9,177 ▲ 8,977					

2. 企業債借入状況

	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	計
前計画見込み	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)							

② 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）

特に市バスについては、乗車人員がコロナ禍以前の水準まで回復していない現状があります。
 （P13 ①一日平均乗車人員 参照）市バス沿線の人口減少による影響だけでなく、自家用車や自転車の利用など、コロナ禍を契機とした交通モードの転換が生じたことによる影響も推察されます。



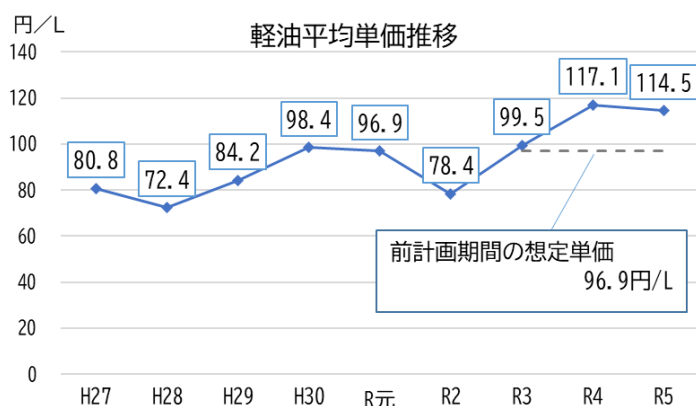
（2）近年の物価・人件費等の高騰

市バス・地下鉄ともに、軽油や電力といった燃料費は、経済情勢を反映した価格高騰により、前計画で見込んでいた想定単価を大きく上回ってきており、経営を圧迫しています。

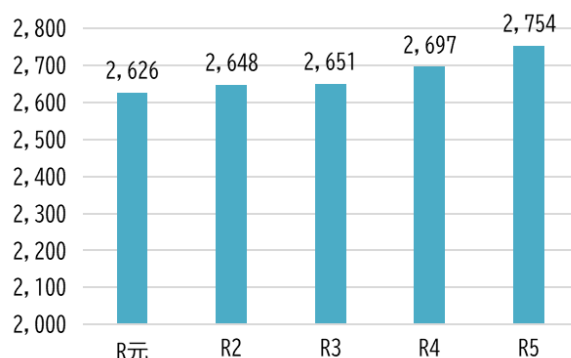
また、近年の人事院勧告等により、交通局職員の人件費は上昇傾向にあります。また、運転業務や駅業務等を民間に委託するための「委託料」も増加傾向にあります。

【市バス事業経費の推移】

※中間案までに R6 値まで更新予定

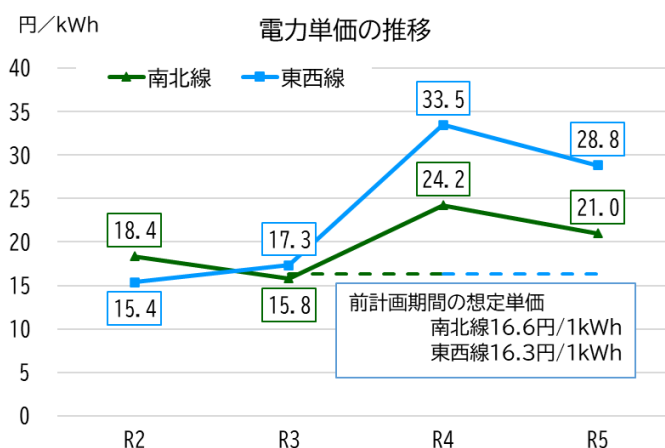


(百万円：税抜) 管理の委託料の推移

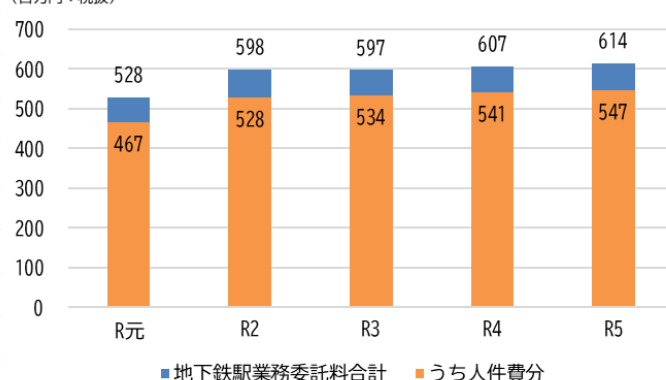


【地下鉄事業経費の推移】

※中間案までに R6 値まで更新予定



(百万円：税抜) 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

① 公営交通事業（バス・地下鉄）がある他の政令市等との比較

仙台市と同様に公営交通事業を実施している他の政令市等と比べると、仙台市は一世帯当たりの自家用乗用車保有台数が多く、交通分担率も自家用車の割合が高い傾向にあります。

また、市街化区域面積当たりの人口も他都市と比べて低くなっており、乗車効率（※）の上昇を見込みにくい特徴があります。 ※車両の乗車定員に対する平均輸送人員の割合。高ければ効率の良い運行がなされています。

バス事業がある政令市等：仙台市、東京都、川崎市、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、北九州市

地下鉄事業がある政令市等：仙台市、札幌市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、福岡市

第3章 仙台市の交通事業を取り巻く環境と課題

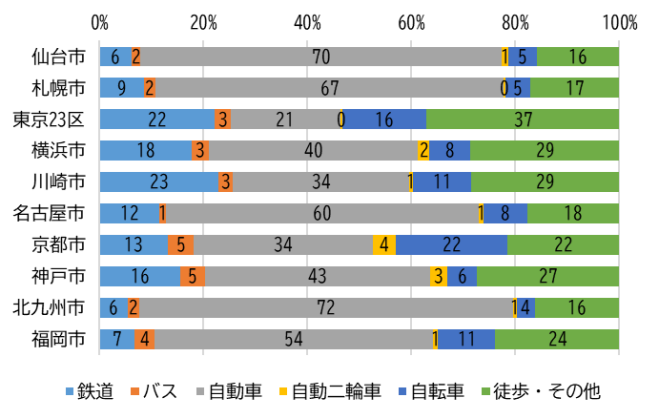
一世帯当たり自家用乗用車保有台数

(令和5年度)

仙台市	0.988 台
札幌市	0.764 台
川崎市	0.437 台
横浜市	0.594 台
名古屋市	0.901 台
京都市	0.600 台
神戸市	0.656 台
北九州市	1.007 台
福岡市	0.732 台

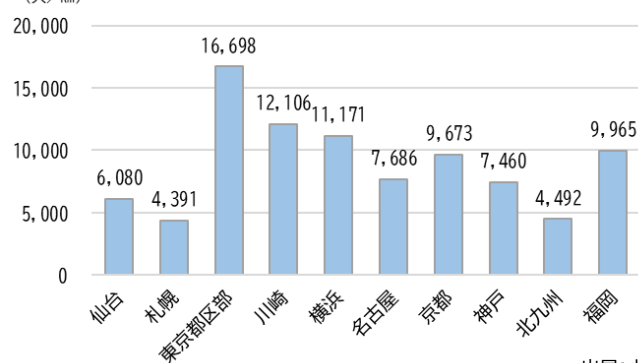
出展:(一財)自動車検査登録情報協会

休日の代表交通手段分担率の比較 (%)



出展:令和3年度 全国都市交通特性調査

市街化区域面積あたりの人口 (令和4年度)



※公表最新値に更新予定

出展:大都市比較統計年表(令和4年度)

② 3大都市圏から離れた政令市との比較

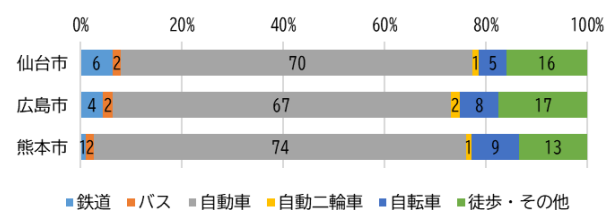
①の都市は、3大都市圏（東京・大阪・名古屋）とその周辺都市が多く、人口密度の高さなど、本市とは都市性質として比較できない部分があることから、3つの政令市を追加して比較すると下記のとおり、人口密度や自家用車利用の傾向に類似性が見られます。なお、これらの都市では、バスの公営交通事業はなく、複数の民間事業者がバス事業を担っています（地下鉄事業はありません）。

一世帯当たり自家用乗用車保有台数 (令和5年度)

仙台市	0.988 台
新潟市	1.377 台
広島市	0.935 台
熊本市	1.164 台

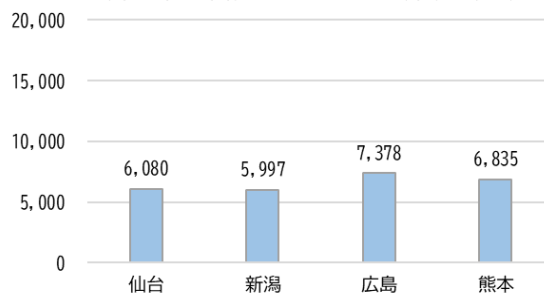
出展:(一財)自動車検査登録情報協会

休日の代表交通手段分担率の比較 (%)



出展:令和3年度 全国都市交通特性調査
※新潟市はデータなし

市街化区域面積あたりの人口 (令和4年度)



※公表最新値に更新予定

出展:大都市比較統計年表(令和4年度)

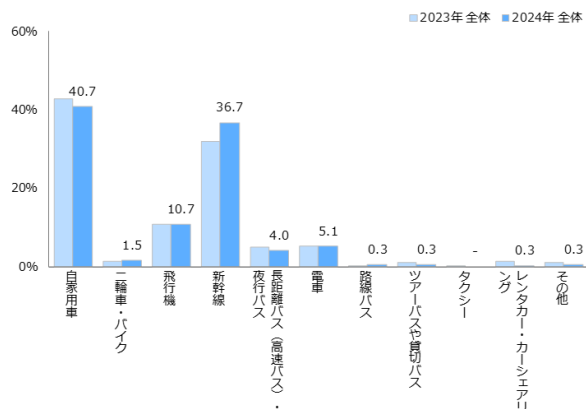
(4) 観光利用におけるシェア

令和6年度の仙台市観光実態調査によると、市外から仙台への交通手段、観光スポットへの移動手段は、共に「自家用車」が最も多い状況にあります。一方で、仙台市の宿泊者数は令和6年に650万人、訪日観光客だけでも55万人と、いずれも過去最多を記録しており、公共交通利用の割合は増加傾向となっています。

引き続き、施設・イベントとの連携など、「仙台市観光戦略2027」を踏まえながら、観光客の公共交通利用増、自家用車利用からの転換に向けた取組みを実施し、乗車人員の確保に努める必要があります。

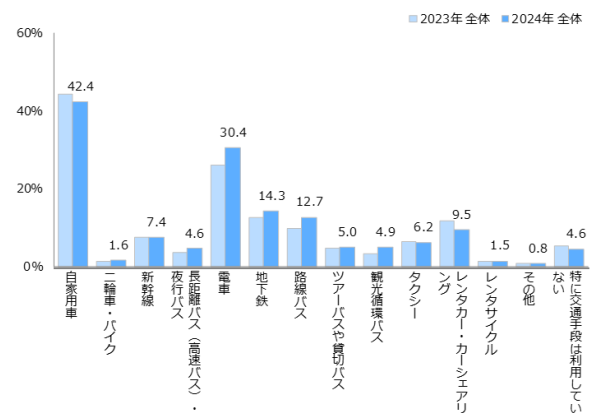
※ベース：仙台観光者

「仙台」への交通手段



（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）



（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6年度仙台市観光実態調査

(5) 社会的要請（子育て支援、脱炭素、DX、ダイバーシティ推進 等）

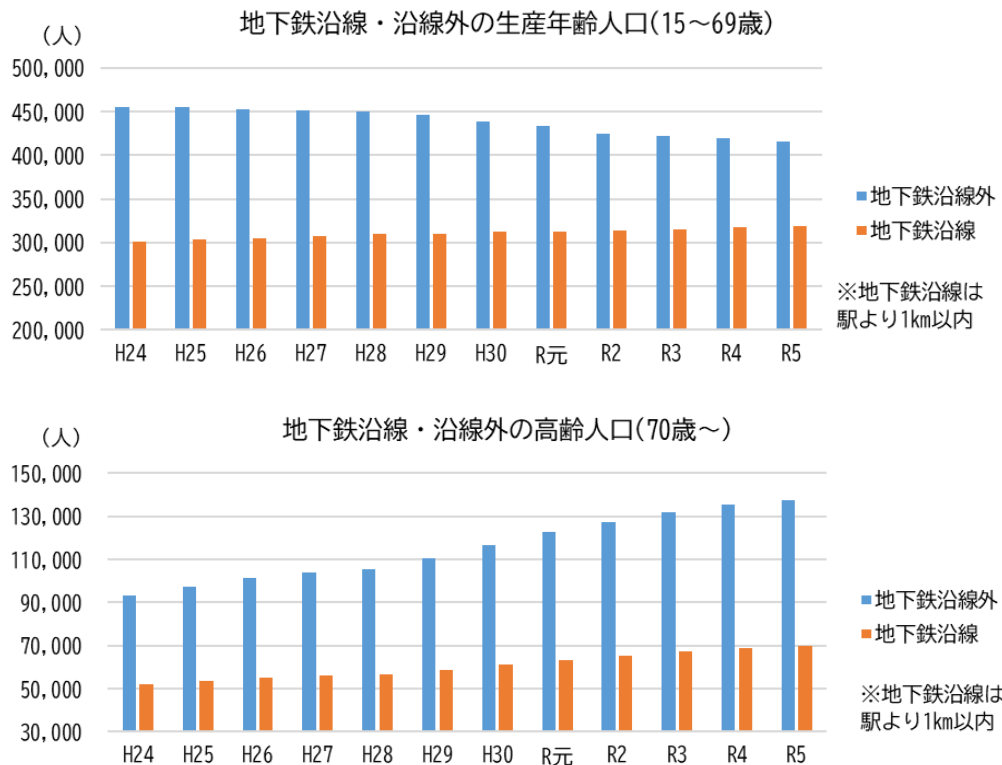
地方公営企業に求められる「公共の福祉の増進」のため、総務省が公営交通事業者に要請する経営にあたっての留意事項や、本市政策の方向性を見極めながら、社会的要請に対応した取組みを進めていく必要があります。（P64 社会的要請への対応 参照）

- 「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」（R7.3策定）に基づき、年齢や性別、国籍、障害の有無などに関わらず、誰もが安心して住み続け、活躍できるまちの実現に向け取組みを推進 等

3-2 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

仙台市全体の人口ピークは、最新のまちづくり政策局の推計（令和2年度国勢調査ベース）では2028年（令和10年）とされています。しかし、地下鉄沿線外地域（地下鉄駅から1km以上離れている地域）の人口は既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くなる一方、高齢者人口は増加しており、少子高齢化が顕著になってきていると考えられます。



(2) 運行効率の低さ

他の公営バス事業がある政令市と比較すると、営業路線が長い傾向にあるほか、運行系統数（運行ルートの種類）も多いという特徴があります。広い市域をカバーするように、複雑にバス路線がはり巡らされている仙台市バスの特徴が表れています。

仙台市では、昭和30年代からの市街地の拡大等に伴って、広大な市域をカバーする緻密なバス路線網が形成されました。地下鉄南北線、東西線、それぞれの完成に合わせ、長大路線を少なくし、地下鉄駅に結節（フィーダー化）させて乗り換えを促進させるバス路線の整理を行いました。が、地域要望等から、未だフィーダー化が行われていない路線や、ルートが重複する路線も多く存在しており、効率化されていない運行状況が続いています。

項目	団体名	仙台市	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	神戸市	北九州市
営業路線(km)		565.1	515	197.7	763.9	322.4	375.4	194.4
運転系統数(本)		233	143	171	165	74	85	72
一日平均乗車人員(人)		92,740	304,519	119,440	301,571	332,940	154,109	10,656

(3) 極めて効率が悪いエリアの運行

令和5年度の市バス路線別営業係数は、全ての路線で100を超える赤字となりました。営業係数が500を超える路線が6路線、うち1,000を超える路線も2路線あり、全路線の平均は165でした。

※令和6年度のデータに更新予定

営業係数の計算方法

営業費用

バスを走行させるための費用
(人件費・燃料費等)

=

営業収入

お客様からの運賃収入等

×100

営業係数

低

100より大きい

赤字路線

費用

収入

良い方向

100ちょうど

収支均衡

費用

収入

高

100より小さい

黒字路線

費用

収入

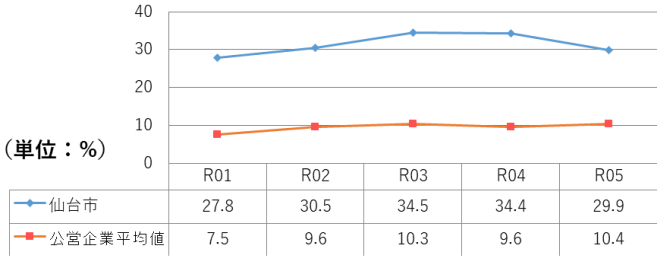
路線名	営業係数	路線名	営業係数	路線名	営業係数	路線名	営業係数
1 秋保・二口線	537	12 蒲生線	208	23 高松・安養寺線	221	34 東仙台営業所線	168
2 余目線	1,242	13 北山・子平町線	146	24 長命ヶ丘線	128	35 深沼線	492
3 泉ビレジ線	120	14 恵和町線	188	25 鶴ヶ谷・南光台線	146	36 福田町四丁目線	505
4 井土浜線	173	15 工学部・宮教大線	452	26 東部工場団地線	344	37 緑ヶ丘線	167
5 芋沢線	187	16 交通公園線	191	27 動物公園線	157	38 南小泉線	214
6 岩切線	187	17 作並線	159	28 長町線	518	39 南吉成線	134
7 大沢線	207	18 桜ヶ丘線	113	29 中山・川平線	129	40 瞑想の松線	164
8 沖野線	140	19 定義線	178	30 七北田線	197	41 八木山南団地線	192
9 折立・茂庭台線	145	20 四郎丸線	204	31 西の平線	158	42 野草園線	192
10 卸町線	282	21 住吉台線	176	32 根白石線	406	43 大和町線	522
11 貝ヶ森団地線	132	22 高砂線	205	33 東黒松線	1,179	44 六丁の目・岡田線	220
※路線は五十音順				全路線			
				165			

経営が厳しい中でも生活路線やフィーダー路線を維持するため、仙台市一般会計より赤字補填としての補助金を受領していますが、一般会計繰入金への依存度は、他の公営企業と比べ極めて高くなっています。

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）

※最新のデータに更新予定

(4) バス運転士の人材不足

バス運転士に必要な大型二種免許の保有者は、全国的に減少・高齢化が続いており、事業を維持するために必要なバス運転手の確保は年々困難さを増しています。本市においても、運転士の高齢化に伴う退職者増加の見通しなどを踏まえ、運転士確保が喫緊の課題となっています。

◆ バス運転士
年齢別内訳

		20代 (20～29歳)	30代 (30～39歳)	40代 (40～49歳)	50代 (50～59歳)	60代	計	平均年齢
バス運転手 【正職員】	男性	15	61	40	81	14	211	45.5歳
	女性	1	3	1	0	0	5	37.0歳
	計	16	64	41	81	14	216	45.3歳
バス運転手 【会計年度任用職員】	男性	24	19	8	5	31	87	44.6歳
	女性	0	0	1	0	0	1	48.0歳
	計	24	19	9	5	31	88	44.6歳
合計（構成比）		40 (13.2%)	83 (27.3%)	50 (16.4%)	86 (28.3%)	45 (14.8%)	304 (100%)	45.1歳

※令和6年4月1日現在
※単独乗務前の教習生等は含まない
※再任用職員は含まない
※指定業務職（運行管理者等）は含まない

※最新のデータに更新予定

3-3 地下鉄事業における経営課題

(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 38 年以上が経過しており、令和 6 年度から南北線新型車両（3000 系）への更新を順次進めているほか、耐用年数を迎える各施設の更新も必要です。

東西線は、建設事業に係る企業債償還に加え、本計画期間中に開業から 20 年を迎えることにより、車両の改修も視野に入れる必要があります。

また、券売機や改札機の更新に際しては、QR コード乗車券やクレジットカード決済等の導入検討を行う必要があります。

※QR コードは（株）デンソーウェーブの登録商標です。

(2) 沿線の開発動向

地下鉄沿線では生産年齢人口が増加傾向にあることから（24 ページ 「(3) 前計画の振り返りを踏まえた今回計画の課題整理にあたっての視点」参照）、当面は定住人口の増加が見込まれますが、地下鉄沿線の開発動向も踏まえると、交流人口・関係人口の増加も想定され、これらを乗車人員の向上につなげられるよう、取組みを検討していく必要があります。

南北線沿線の開発	・勾当台・定禅寺通エリア（市役所本庁舎建替、定禅寺通活性化、勾当台公園再整備、民間事業者との連携） ・泉区役所建替事業 ・長町駅ゼビオアリーナ仙台 等
東西線沿線の開発	・（仮称）国際センター駅北地区複合施設（音楽ホール・中心部震災メモリアル拠点複合施設） ・西公園の屋内遊び場 ・六丁の目元町地区 等

◆ 泉区役所建替事業



令和 8 年 10 月末の竣工を目標に、区役所庁舎の建て替え工事を進めているほか、令和 10 年度には区民広場を整備する予定となっています。令和 11 年度までには、民間施設 2 棟が整備される予定です。泉区役所建て替えを契機として、泉中央エリアの 3 つの拠点で活動する団体を中心に、区民広場を含むエリア全体の賑わい創出に向けた検討が進められています。

◀ 北側から見た区民広場のイメージパース

◆（仮称）国際センター駅北地区複合施設（音楽ホール・中心部震災メモリアル拠点複合施設）

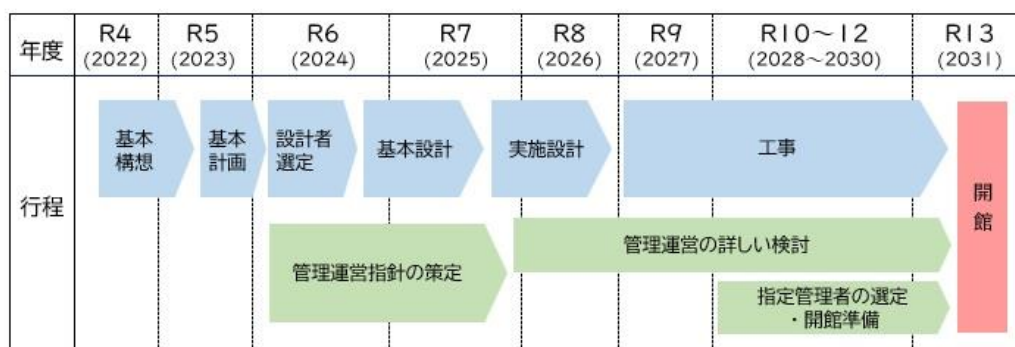
生の音の響きを重視した2,000席規模の大ホールを備え、仙台の文化芸術の総合拠点となる音楽ホールと、防災環境都市・仙台ならではの災害文化の創造拠点となる中心部震災メモリアル拠点の複合施設を、本市のアイデンティティを象徴的に示す場所である青葉山エリアに整備する予定です。



▲仙台国際音楽コンクール

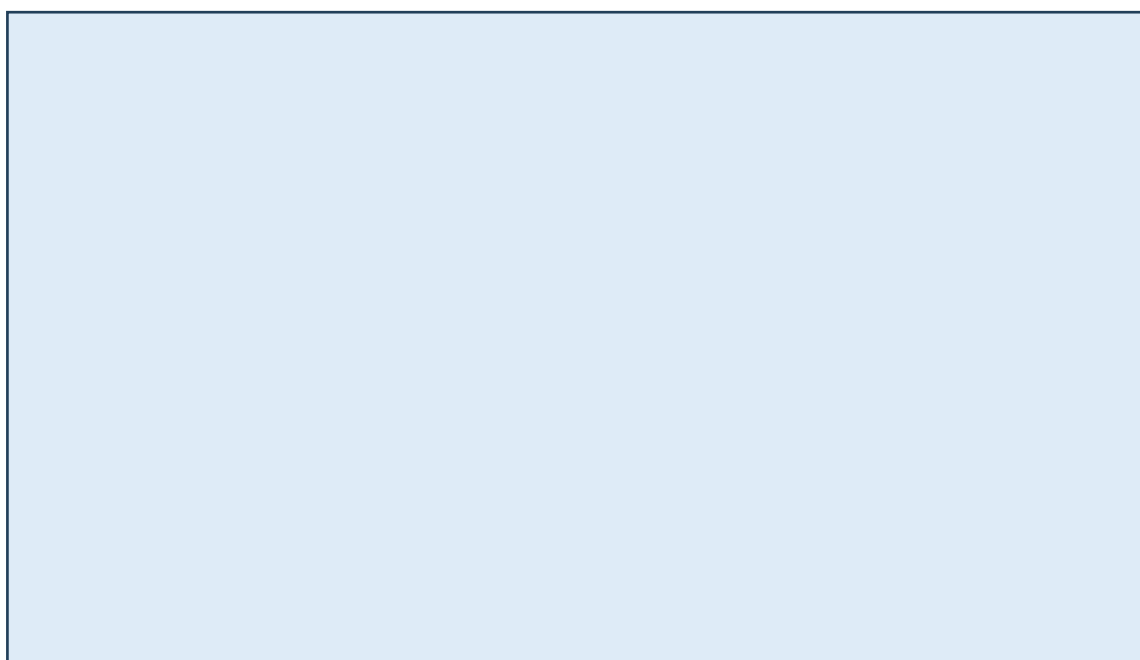


▲中心部震災メモリアル拠点の活動イメージ



▲ 整備スケジュール 令和13年度（2031年度）中の開館を目指している

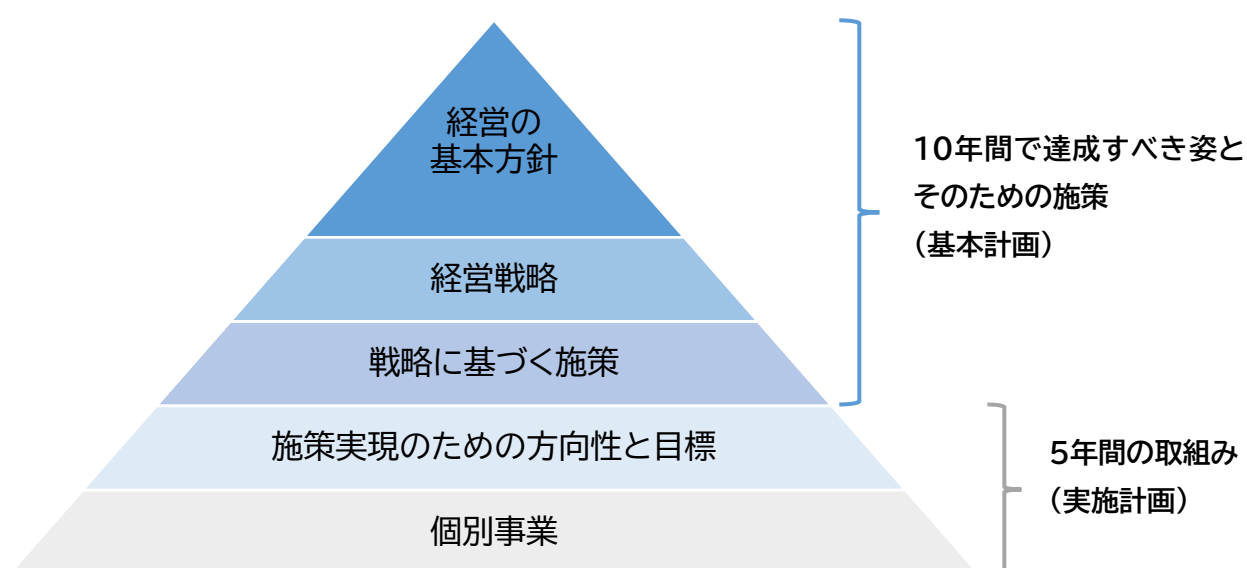
◆ 西公園屋内遊び場



第4章 経営計画の全体像と基本方針

4-1 計画の全体像

「第2章 これまでの取組みと評価」、「第3章 仙台市の交通事業を取り巻く環境と課題」を踏まえ、計画期間の10年間で達成すべき姿を示す「基本計画」部分と、計画期間の前半5年間、後半5年間でそれぞれに取り組む内容を定める「実施計画」部分からなる計画とします。



交通局が行う取組みには、両事業が有機的に連携して進めていくべきもの、または、各事業が置かれた経営環境を踏まえ各々に検討・実施するべきものがあることから、両事業・市バス・地下鉄に分類して方向性と目標（数値目標）を定め、目標達成に必要とされる「個別事業」を検討・実施します。

なお、「施策実現のための方向性と目標」は、足元の社会情勢等に応じ、5年後の中間見直しで精査し、「個別事業」は、目標（数値目標）の進捗状況に応じて適宜、追加・見直しを行っていくことで、「経営の基本方針」と「戦略」に掲げる、仙台市交通局が10年間で達成すべき姿を、着実に実現していきます。

4-2 経営の基本方針

交通事業者の普遍的な役割は、前計画「仙台市交通事業経営計画 2021-2030（令和 3～12 年度）」の基本方針を踏襲しつつ、今回の計画改定の経緯に基づく視点や、新たな経営課題への対応、公営企業に求められる役割の再認識を踏まえた内容とします。

仙台市交通事業経営計画 基本方針

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、脱炭素の取組みへの要請など、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。



仙台市交通局安全方針

（平成29年9月12日交通事業管理者決裁）

私たちは、市民の信頼にこたえるため、お客様の安全を何よりも大切にし、新人からベテランまですべての職員が責務を果し、安心してご利用いただけるバス・地下鉄を目指します。

- 一、安全最優先を心に刻み、職務に専念します。
- 一、決められたルールを深く認識し、しっかり守ります。
- 一、行動規範に従い、確実に業務を実践します。
- 一、安全への取組みを、絶えず見直し改善します。

4-3 財政目標

(1) 自動車運送事業（市バス）

- ① 経常収支の均衡
- ② 資金不足比率 20%未満を維持
- ③ 路線の赤字補填に係る一般会計補助金額の縮減

- ・ 持続的な事業運営を目指し、「経常収支の均衡」を目標とします。
- ・ 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を認識し、検討を進めていきます。
- ・ 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を縮減していきます。

(2) 高速鉄道事業（地下鉄）

- ① 経常収支の黒字化と黒字の継続
- ② 累積赤字の低減
- ③ 資金収支の均衡

- ・ 今回の経営計画期間中に経常収支を黒字化し、その後も黒字経営を維持します。
- ・ 単年度黒字化に伴い、累積赤字は徐々に低減されていく見通しですが、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など、黒字幅の拡大を図っていく必要があるほか、留保すべき資本金の水準の見直し等、将来的な資本構成のあり方などについても検討していきます。
- ・ 資金不足額は当面は横ばいとなりますが、単年度黒字化に伴い、いずれ解消していく見通しです。

【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。

4-4 経営戦略・戦略に基づく施策

基本方針を踏まえ、両事業で目指すべき姿を示す戦略を、以下のとおりに定めます。

なお、すべての具体的な取組みの検討にあたっては、「E B P M (証拠に基づく政策立案)」の観点を重視し、データ等を根拠とした取組みの企画・検討を行います。

戦略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1 安全運行の確保	・運輸安全マネジメント制度に基づき、安全管理の継続的な改善に取り組むとともに、関係機関と連携した啓発活動を実施し、安全・安心な利用環境づくりを推進します。
施策2 危機・自然災害への対応	・地震や大雨等の災害時及びテロ等の危機的状況の発生時にも、お客さまの安全が確保できるよう、適時適切な情報提供を行うとともに、関係機関と連携した継続的な防災訓練等、平時の備えを強化します。
施策3 施設設備の計画的な維持更新	・市バス・地下鉄の車両や設備について、安全性を確保し将来にわたり良好に維持できるよう、計画的な保全・更新に取り組むとともに、脱炭素への対応や経常的な経費の削減にもつなげます。

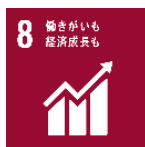


戦略Ⅱ 快適で利用しやすいサービスの提供

★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、市バスと地下鉄が一体となった本市の交通体系を生かし、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1 接客サービスの向上	・丁寧な接遇を徹底することで、お客さまに気持ちよく利用いただき、より多くの方に愛され、信頼される市バス・地下鉄を目指します。
施策2 利便性の高い 運賃・乗車券制度	・お客さまにとって利便性が高い、魅力ある運賃制度や乗車券の販売を実施することで、日頃の交通手段に市バス・地下鉄を積極的に選んでいただくとともに、新たな利用者層の獲得を目指します。
施策3 だれもが利用しやすい 環境整備	・年齢や性別、国籍、身体状況などに関わらず、より多くのお客さまに快適に乗りいただけるよう、利用しやすい環境整備に取り組みます。
施策4 データに基づく施策検討	・既存のオープンデータや市バス・地下鉄の乗降データ等を活用・分析し、お客さまの乗車行動やニーズに合わせた実効性のある事業立案と現状評価に基づく改善を行います。また、交通局が保有するデータのオープンデータ化を推進し、様々な主体と連携したサービス提供につながる環境整備を行います。
施策5 多様化するニーズと 「分かりにくさ」解消に 向けた新たなサービスの提供	・多様化するお客さまのニーズに合わせ、キャッシュレス決済等のICT技術を活用したサービスや、市バス・地下鉄、その他交通手段との有機的な連携による便利で快適なサービスを提供します。また、公共交通を利用する際の「分かりにくさ」を解消する手軽で分かりやすい運行情報提供に取り組みます。



戦略Ⅲ まちの将来に向けた行動

★目指すべき姿

- ・交通事業者として、将来にわたっ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1 交通政策との連携

- ・仙台市の公共交通ネットワークの基幹を担う交通事業者として、公共交通利用促進や、地域の移動手段確保、新技術を活用した交通システムの促進等、本市交通政策の指針である「せんだい都市交通プラン」や「地域公共交通計画」に掲げる施策と連携した取組みを積極的に行います。

施策2 持続可能なバス路線の確立

- ・市バスが将来にわたり公共交通としての役割を果たしながら、安定的な事業運営を続けることができるよう、IC乗車券等から得られるビッグデータを分析するとともに、地域特性に応じた路線のあり方を検討し、分かりやすく利用しやすい路線網の確立と、運行効率の向上を図ります。

施策3 福祉政策との連携

- ・交通局バリアフリー特定事業計画等に基づき、誰もが利用しやすい安全・安心な公共交通の実現に向け、設備等のハード面及び職員教育・啓発活動等ソフト面の両面について、高齢者・障害者・子育て支援団体など多様な関係者との意見交換を継続的に行いながら取組みを推進します。また、高齢者や障害のある方、子育て世代の公共交通利用を促進します。

施策4 観光政策との連携

- ・仙台市の観光政策と連携し、観光・インバウンド客の公共交通利用推進と、まちの回遊性向上に資する取組みをすすめるとともに、新たな市バス・地下鉄の利用シーンの創出に向けた取組みを推進します。



戦略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、財政目標の達成に向けた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の取組みを進めるとともに、人財の確保や職員が意欲を持って能力を発揮できる職場環境づくりを行い、経営の健全化を実現します。

施策1 経営状況の見える化

- ・交通局の経営状況について幅広い情報提供を行うことで、経営改善に向けた様々な取組みの必要性等をお客さまにご理解いただけるように努めます。

施策2 事業の省力化・効率化

- ・長期的な視点に立った施設・設備等のスペックの見直しを行い、投資の抑制を図るほか、不要不急な事業の見直し、維持管理費の縮減に取り組むことで、持続可能な事業運営に努めます。また、デジタル技術の活用や民間事業者との連携を通して、経営の効率化を推進します。

施策3 収入増と経営状況の健全化

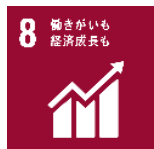
- ・経済情勢等に起因する収支状況の変化に応じ、適時適切な運賃体系・水準の検討を行うほか、資産の有効活用や広告料収入の確保等、収入増に向けた不断の取組みを行っていくことで、安定的かつ持続可能な経営を目指します。

施策4 乗車人員の確保

- ・将来的な人口減少局面を見据え、未来の市バス・地下鉄のお客さまとなるこどもたちや、今まで公共交通を利用する機会がなかった方々に働きかけるための、戦略的な営業活動を行います。また、新たな市バス・地下鉄の魅力創出につながる取組みを検討・実施します。

施策5 人財の確保・育成

- ・さらなる労働人口の減少が見込まれる中、職員の確保に向け、採用活動の強化はもとより、一人一人が仕事に誇りを持ち、性別や年齢、障害の有無などに関わらず、能力を発揮できる職場づくりを進めます。また、次世代の職員の育成に加え、こどもたちや若者に市バス・地下鉄の仕事の魅力を伝える活動を行うことで、将来の担い手の確保・育成にも努めます。



第5章 実施計画

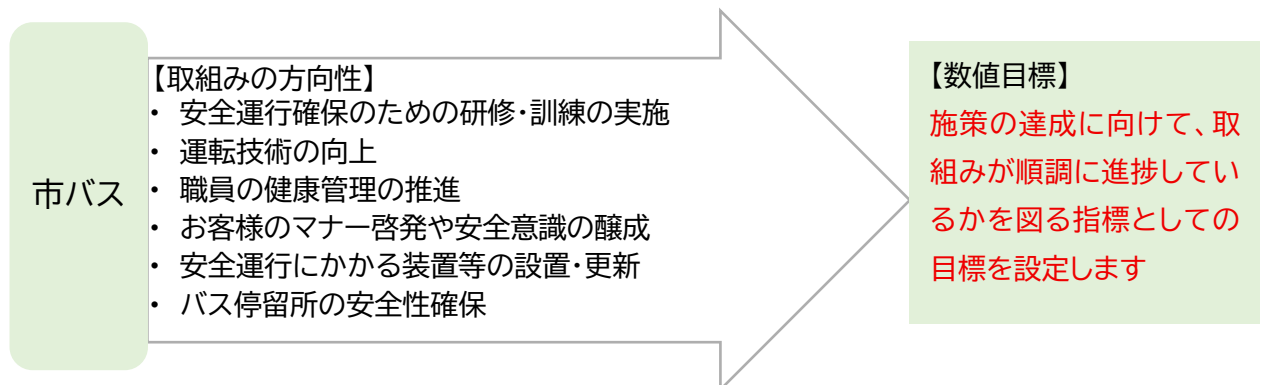
5-1 4つの戦略に基づく取組み

戦略に基づく施策を着実に実現していくため、計画期間の前半5年間での取組みの方向性や目標を示しています。取組みの方向性や個別事業は、本経営計画策定に際し、お客様の求めるサービスやご意見等を募るために実施した「市バス・地下鉄アンケート(令和7年2月)」(概要後述予定)の結果等を踏まえ、検討を行いました。

戦略Ⅰ 安全・安心の推進

施策1 安全運行の確保

運輸安全マネジメント制度に基づき、安全管理の継続的な改善に取り組むとともに、関係機関と連携した、お客様に向けた啓発活動を実施し、安全・安心な利用環境づくりを推進します。



主な個別事業

➤ 安全運行確保のための研修・訓練の実施

事故防止に向けた研修等の実施

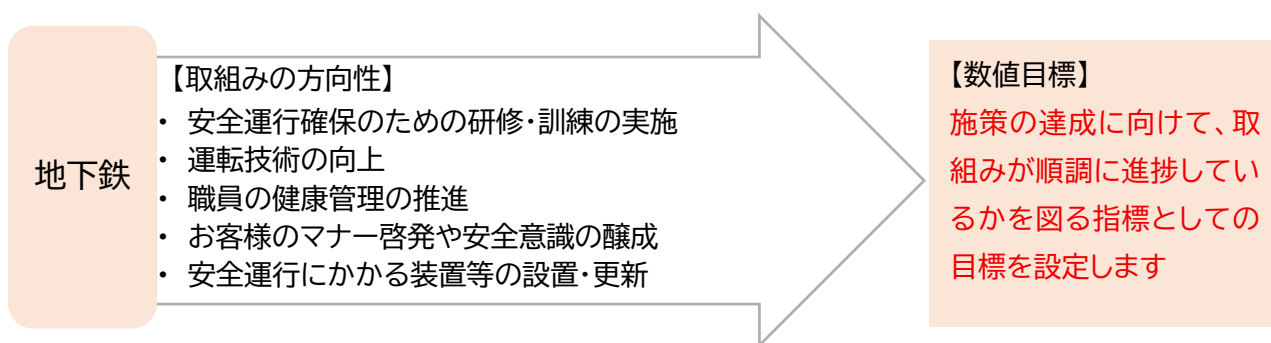
事業内容を記載します。

➤ 運転技術の向上

運転技術コンテスト

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください



主な個別事業

➤ 安全運行確保のための研修・訓練の実施

教育訓練の実施

事業内容を記載します。

➤ 安全運行にかかる装置等の設置・更新

ホーム柵維持管理

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策2 危機・自然災害への対応

地震や大雨等の災害時及びテロ等の危機的状況の発生時にも、お客さまの安全が確保できるよう、適時適切な情報提供を行うとともに、関係機関と連携した継続的な防災訓練等、平時の備えを強化します。

市バス

【取組みの方向性】

- ・ 危機・自然災害に対する訓練の実施
- ・ 危機・自然災害時の対応
- ・ 適時適切な情報発信

【数値目標】

施策の達成に向けて、取組みが順調に進捗しているかを図る指標としての目標を設定します

主な個別事業

➤ 危機・自然災害に対する訓練の実施

災害等対応訓練の実施

事業内容を記載します。

➤ 危機・自然災害時の対応

緊急時の情報発信（バス）

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

地下鉄

【取組みの方向性】

- ・ 危機・自然災害に対する訓練の実施
- ・ 危機・自然災害時の対応
- ・ 適時適切な情報発信

【数値目標】

施策の達成に向けて、取組みが順調に進捗しているかを図る指標としての目標を設定します

主な個別事業

➤ 危機・自然災害に対する訓練の実施

災害等対応訓練の実施

事業内容を記載します。

➤ 危機・自然災害時の対応

緊急時の情報発信（地下鉄）

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策3 施設設備の計画的な維持更新

市バス・地下鉄の車両や設備について、安全性を確保し将来にわたり良好に維持できるよう、計画的な保全・更新に取り組むとともに、脱炭素への対応や経常的な経費の削減にもつなげます。

市バス

【取り組みの方向性】

- ・ 車両更新
- ・ 各種施設設備の更新
- ・ 各種機器の更新

【数値目標】

施策の達成に向けて、取り組みが順調に進捗しているかを図る指標としての目標を設定します

主な個別事業

➤ 車両更新

バス車両更新計画の見直し

事業内容を記載します。

電気バスの導入

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

地下鉄

【取り組みの方向性】

- ・ 車両更新・改修
- ・ 各種施設設備の更新
- ・ 各種機器の更新

【数値目標】

施策の達成に向けて、取り組みが順調に進捗しているかを図る指標としての目標を設定します

主な個別事業

➤ 車両更新・改修

南北線車両更新

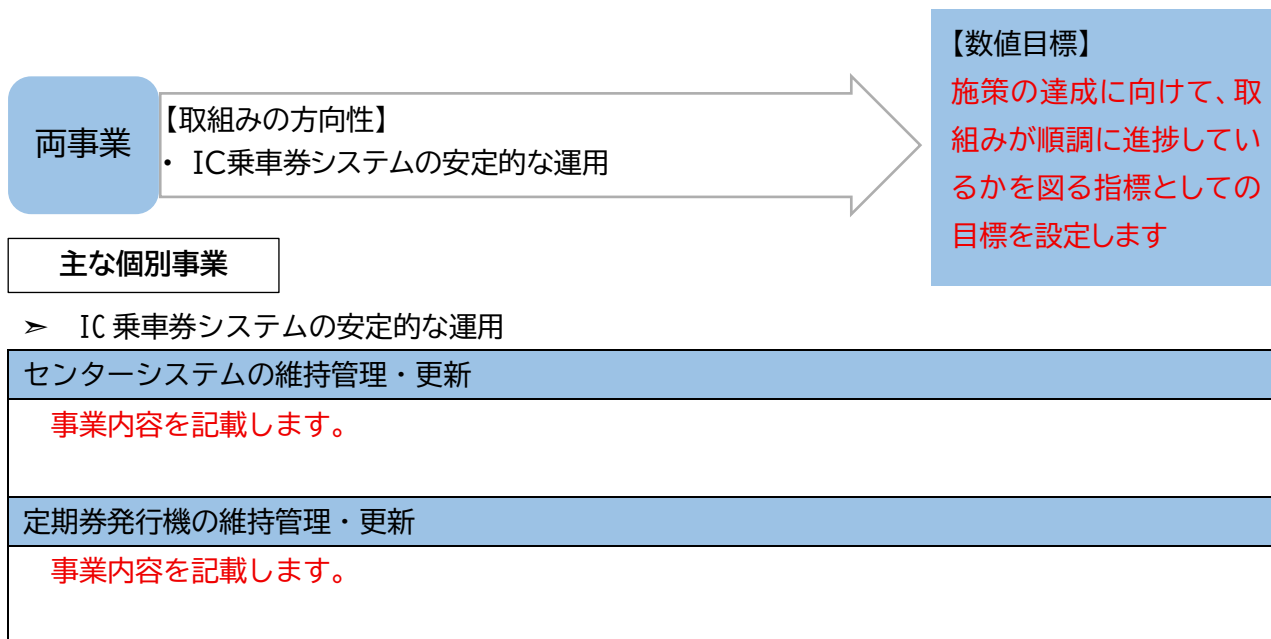
事業内容を記載します。

➤ 各種機器の更新

磁気券の廃止と自動改札設備の更新（QR乗車券への対応を含む）※QRコードは（株）デンソーウェーブの登録商標です。

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください



⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

戦略Ⅱ 快適で利用しやすいサービスの提供

施策1 接客サービスの向上

丁寧な接遇を徹底することで、お客さまに気持ちよく利用いただき、より多くの方に愛され、信頼される市バス・地下鉄を目指します。

市バス

【取り組みの方向性】

- ・ 接遇教育の充実による接客サービスの向上
- ・ サービス介助資格取得の推進

【数値目標】

施策の達成に向けて、取り組みが順調に進捗しているかを図る指標としての目標を設定します

主な個別事業

- 接遇教育の充実による接客サービスの向上

接客マナーアップ研修の実施

事業内容を記載します。

接遇の評価とフィードバックの実施（バス）

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

地下鉄

【取り組みの方向性】

- ・ 接遇教育の充実による接客サービスの向上
- ・ サービス介助資格取得の推進

【数値目標】

施策の達成に向けて、取り組みが順調に進捗しているかを図る指標としての目標を設定します

主な個別事業

- 接遇教育の充実による接客サービスの向上

サービス向上研修の実施

事業内容を記載します。

接遇の評価とフィードバックの実施（地下鉄）

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策2 利便性の高い運賃・乗車券制度

お客さまにとって利便性が高い、魅力ある運賃制度や乗車券の販売を実施することで、日頃の交通手段に市バス・地下鉄を積極的に選んでいただくとともに、新たな利用者層の獲得を目指します。

市バス

【取組みの方向性】

・ 利便性の高い運賃・乗車券制度の企画・実施

【数値目標】

施策の達成に向けて、取組みが順調に進捗しているかを図る指標としての目標を設定します

主な個別事業

➤ 利便性の高い運賃・乗車券制度の企画・実施

仙台 MaaS デジタルチケットの販売

事業内容を記載します。

ハッピー・ファミリー・ライド（小児運賃無料）

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

地下鉄

【取組みの方向性】

・ 利便性の高い運賃・乗車券制度の企画・実施

【数値目標】

施策の達成に向けて、取組みが順調に進捗しているかを図る指標としての目標を設定します

主な個別事業

➤ 利便性の高い運賃・乗車券制度の企画・実施

仙台 MaaS デジタルチケットの販売

事業内容を記載します。

ハッピー・ファミリー・ライド（小児運賃無料）

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策3 だれもが利用しやすい環境整備

年齢や性別、国籍、身体状況などに関わらず、より多くのお客さまに快適に乗りいただけるよう、利用しやすい環境整備に取り組めます。

市バス

【取り組みの方向性】

- ・ 子育て世代の利便性向上
- ・ 定時性の向上
- ・ バス待ち環境の向上
- ・ 人とまちに優しいバス車両の導入
- ・ 分かりやすい案内サイン

【数値目標】

施策の達成に向けて、取り組みが順調に進捗しているかを図る指標としての目標を設定します

主な個別事業

- 子育て世代の利便性向上

ベビーカー利用者への配慮

事業内容を記載します。

- 定時性の向上

道路状況や渋滞の改善に向けた関係機関への働きかけ

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

地下鉄

【取り組みの方向性】

- ・ 子育て世代の利便性向上
- ・ 分かりやすい案内サイン
- ・ 車両の利便性向上
- ・ 地下鉄駅朝ラッシュ時の混雑対策

【数値目標】

施策の達成に向けて、取り組みが順調に進捗しているかを図る指標としての目標を設定します

主な個別事業

- 子育て世代の利便性向上

駅構内への子育て世代向け施設の設置

事業内容を記載します。

- 地下鉄駅朝ラッシュ時の混雑対策

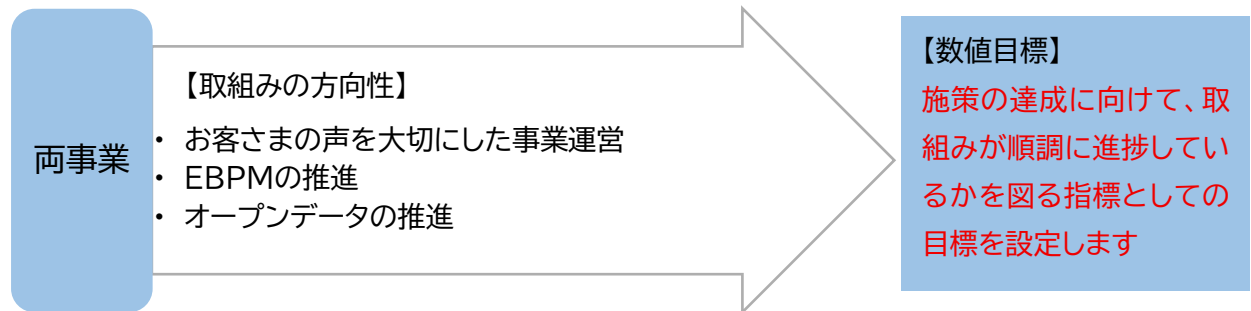
利用状況に基づくダイヤの検討

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策4 データに基づく施策検討

既存のオープンデータや市バス・地下鉄の乗降データ等を活用・分析し、お客さまの乗車行動やニーズに合わせた実効性のある事業立案と現状評価に基づく改善を行います。また、交通局が保有するデータのオープンデータ化を推進し、様々な主体と連携したサービス提供につながる環境整備を行います。



主な個別事業

➤ EBPM の推進

乗車人員・乗車料収入分析の効率化・可視化

事業内容を記載します。

➤ オープンデータの推進

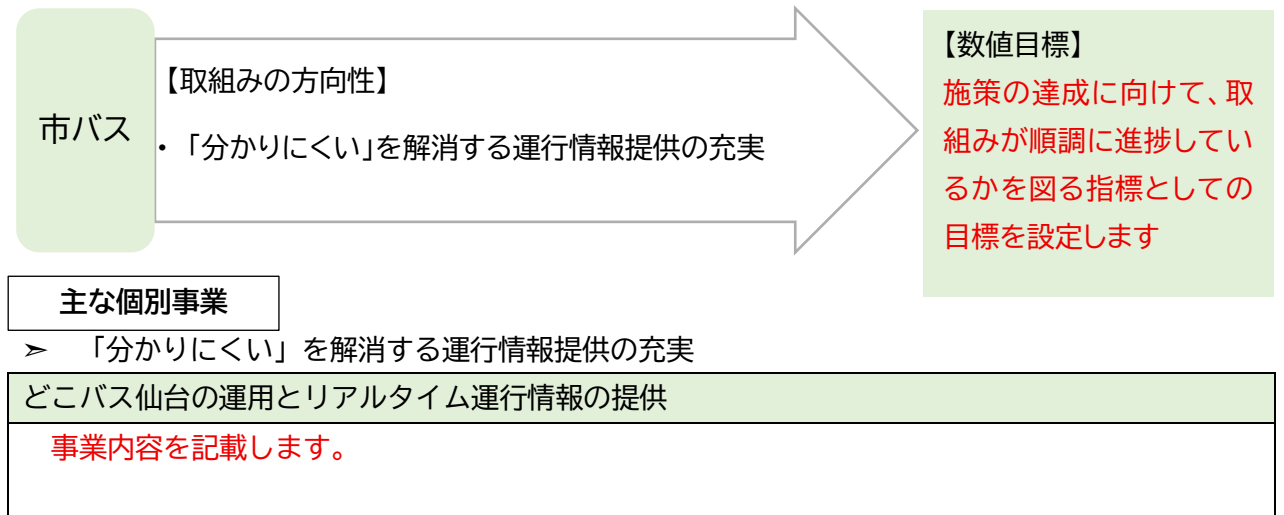
市バス・地下鉄に関するデータのオープンデータ化

事業内容を記載します。

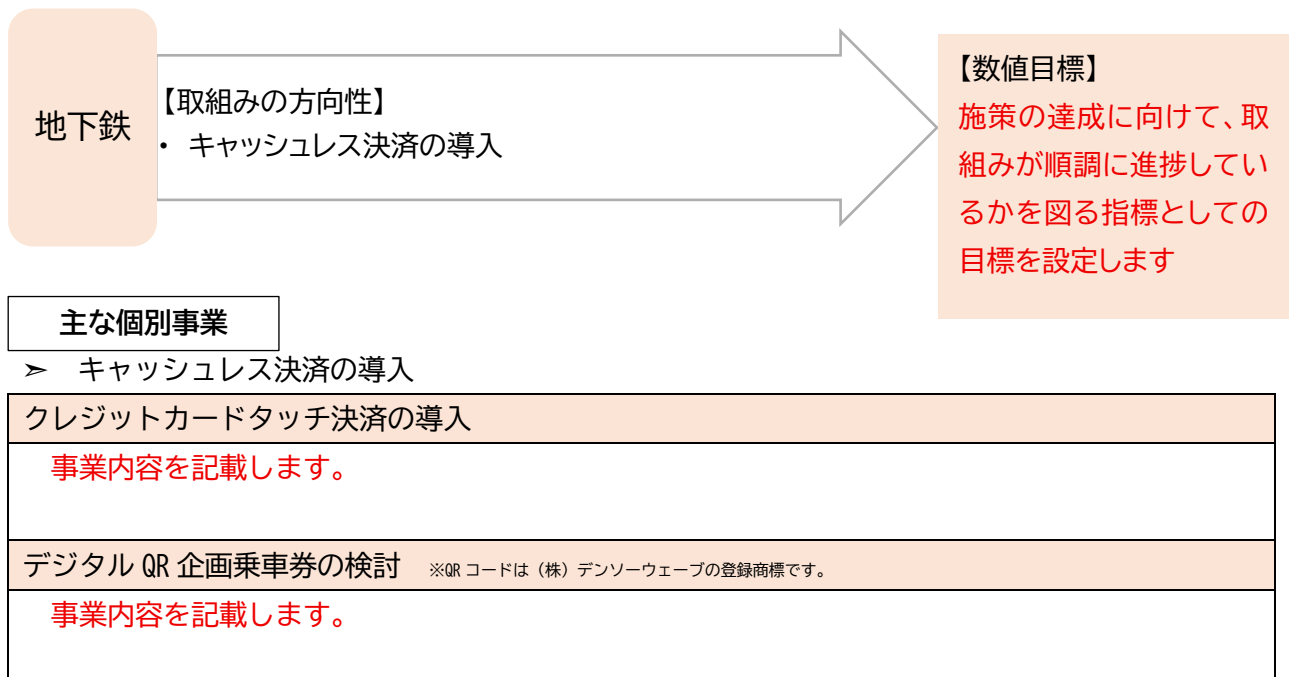
⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策5 多様化するニーズと「分かりにくさ」解消への対応

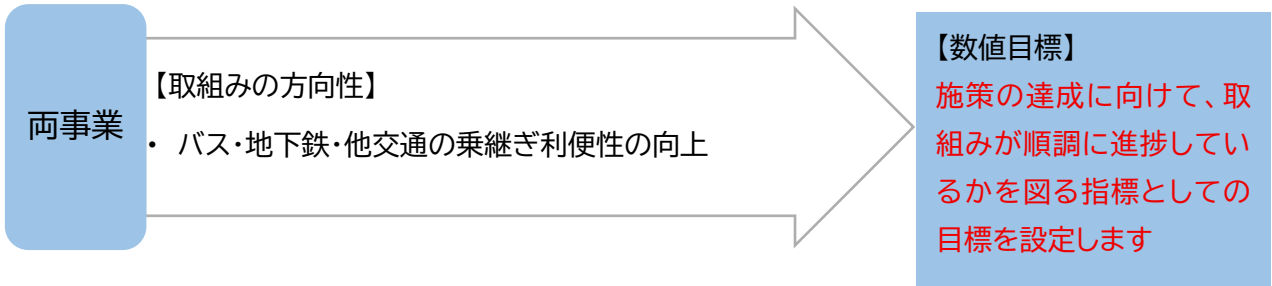
多様化するお客さまのニーズに合わせ、キャッシュレス決済等の ICT 技術を活用したサービスや、市バス・地下鉄、その他の交通手段との有機的な連携による便利で快適なサービスを提供します。また、公共交通を利用する際の「分かりにくさ」を解消する手軽で分かりやすい運行情報提供に取り組めます。



⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください



⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください



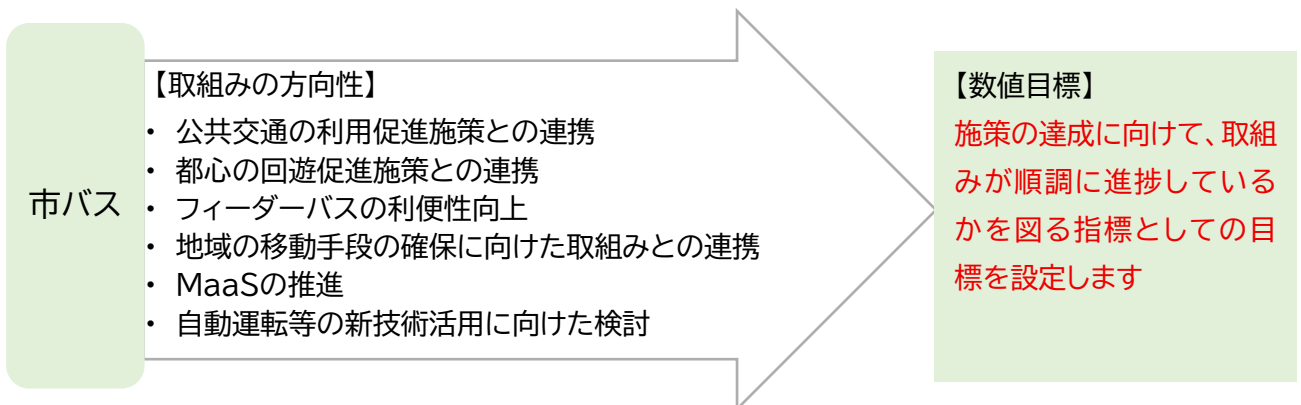
主な個別事業
➤ バス・地下鉄・他交通の乗継ぎ利便性の向上
乗継ぎにより運賃がお得になる制度の検討・実施
事業内容を記載します。
パークアンドライドの検討・実施
事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

戦略Ⅲ まちの将来に向けた行動

施策1 交通政策との連携

仙台市の公共交通ネットワークの基幹を担う交通事業者として、公共交通利用促進や、地域の移動手段確保、新技術を活用した交通システムの促進等、本市交通政策の指針である「せんだい都市交通プラン」や「地域公共交通計画」に掲げる施策と連携した取組みを積極的に行います。



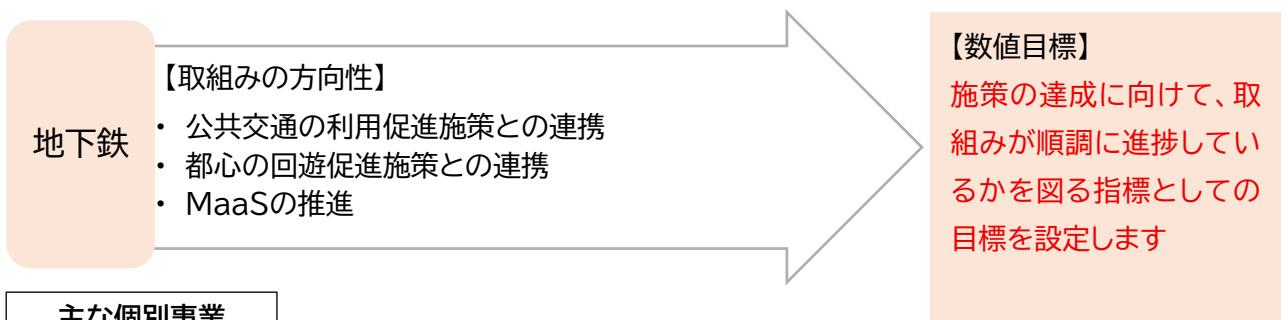
主な個別事業

➤ 公共交通の利用促進施策との連携

市のモビリティ・マネジメント施策への参画

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください



主な個別事業

➤ 公共交通の利用促進施策との連携

市のモビリティ・マネジメント施策への参画

事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策2 持続可能なバス路線の確立

市バスが将来にわたり公共交通としての役割を果たしながら、安定的な事業運営を続けることができるよう、IC 乗車券等から得られるビッグデータを分析するとともに、地域特性に応じた路線のあり方を検討し、分かりやすく利用しやすい路線網の確立と、運行効率の向上を図ります。

取組みの方向性と到達目標



主な個別事業

➤ 基本方針の策定

ビッグデータを活用した分析と検証

事業内容を記載します。

「(仮称) 市バス路線のあり方にかかる基本方針」策定

事業内容を記載します。

➤ 方針に基づく路線再編の実施

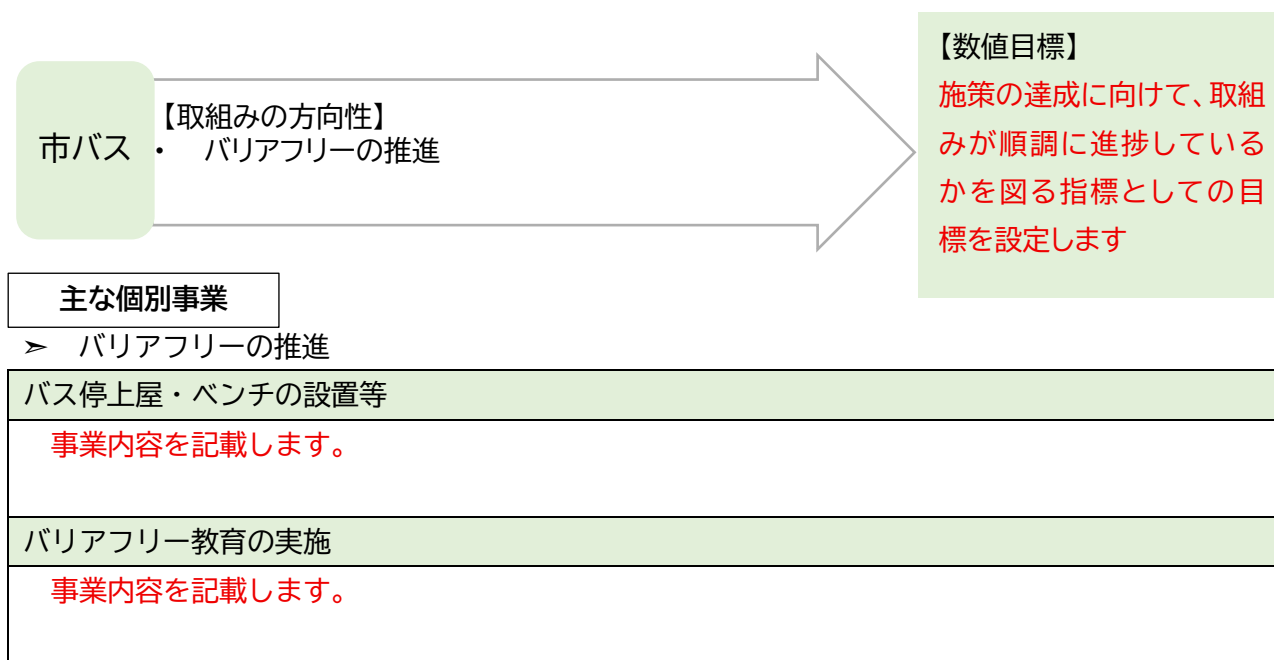
「(仮称) 市バス路線のあり方にかかる基本方針」に基づく路線再編の実施

事業内容を記載します。

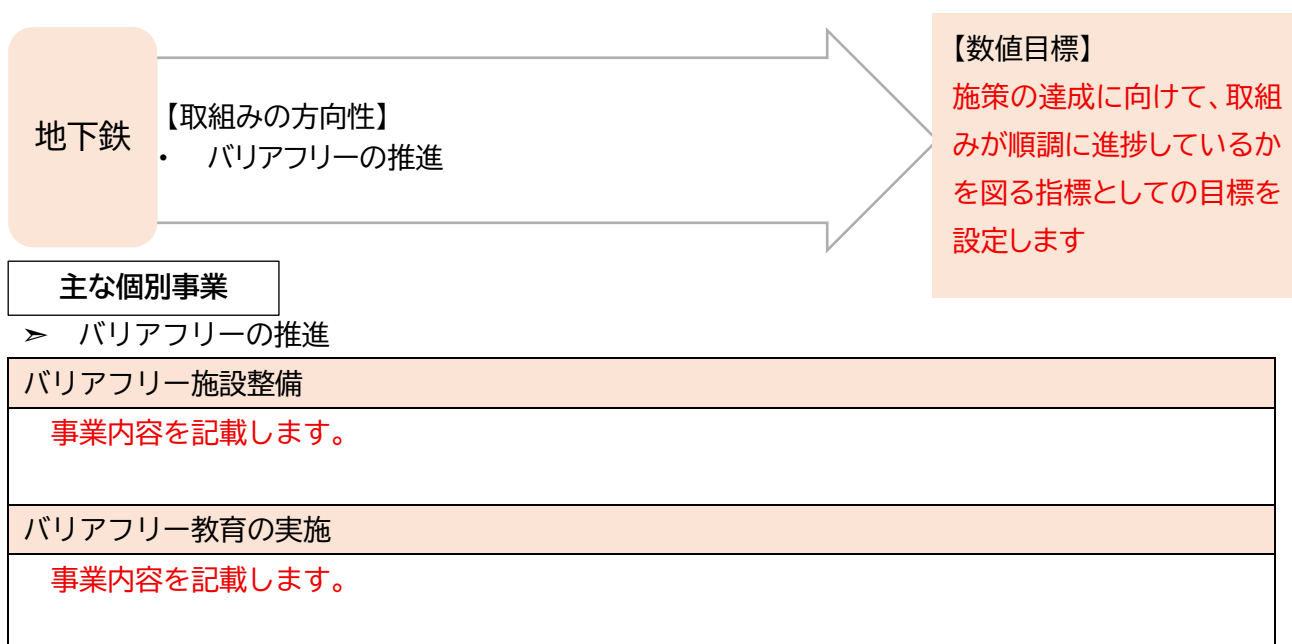
⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策3 福祉政策との連携

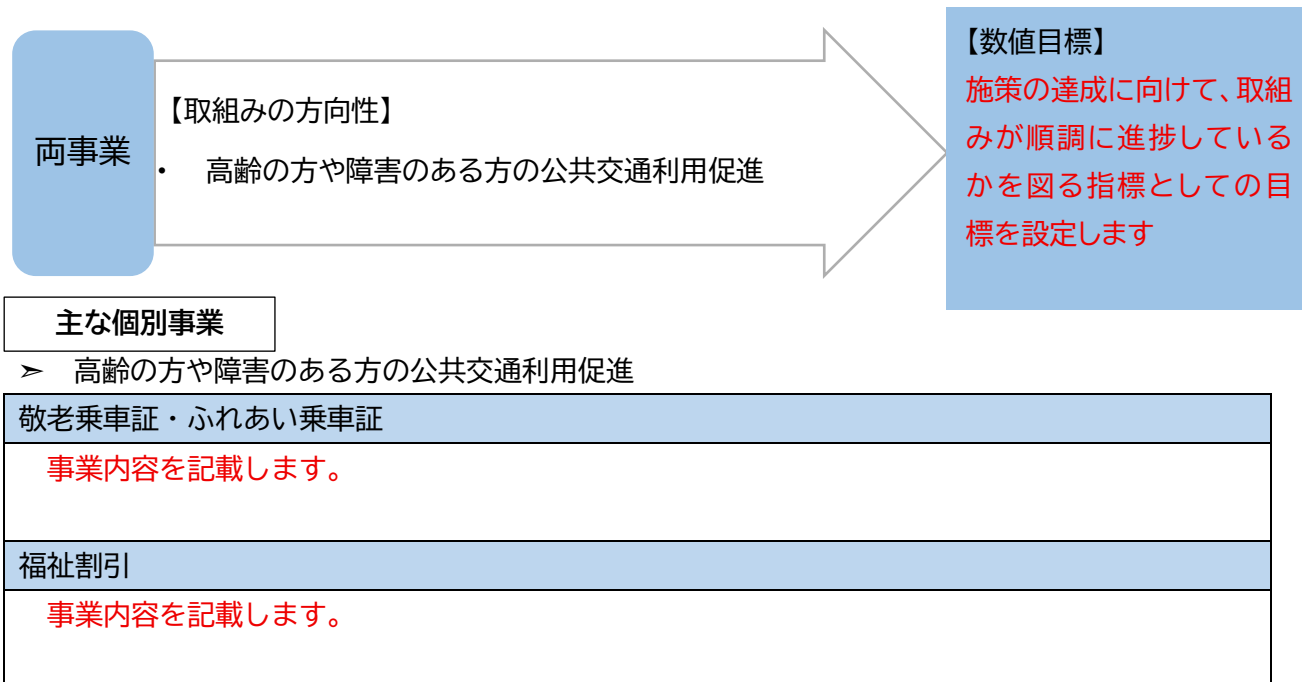
交通局バリアフリー特定事業計画等に基づき、誰もが利用しやすい安全・安心な公共交通の実現に向け、設備等のハード面及び職員教育・啓発活動等ソフト面の両面について、高齢者・障害者・子育て支援団体など多様な関係者との意見交換を継続的に行いながら取組みを推進します。また、高齢者や障害のある方、子育て世代の公共交通利用を促進します。



⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください



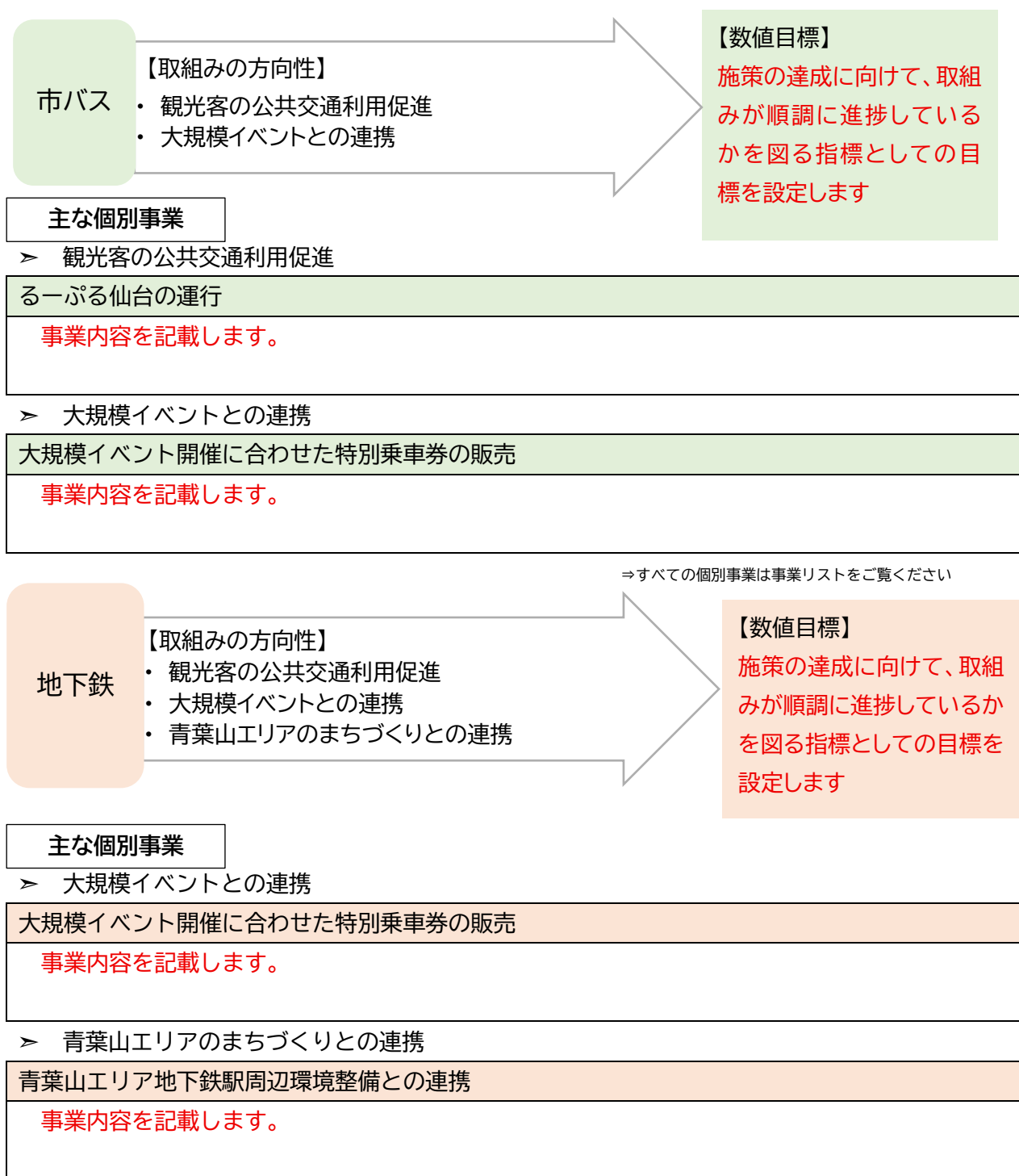
⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください



⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策4 観光政策との連携

仙台市の観光政策と連携し、観光・インバウンド客の公共交通利用推進と、まちの回遊性向上に資する取組みをすすめるとともに、新たな市バス・地下鉄の利用シーンの創出に向けた取組みを推進します。

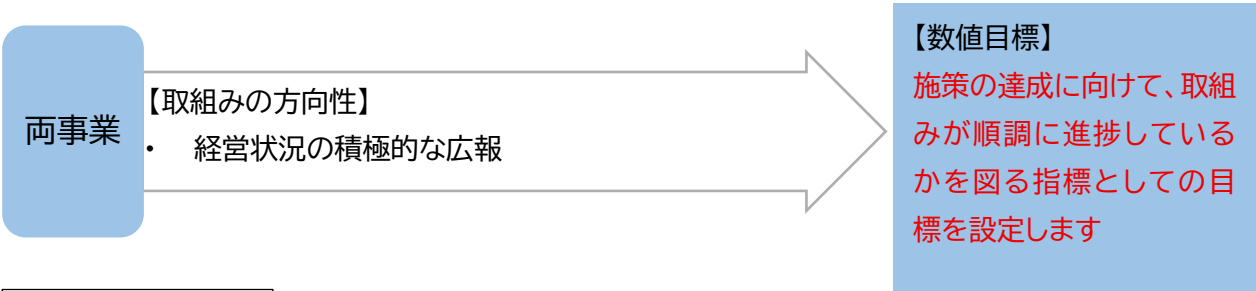


戦略Ⅳ 持続可能な経営基盤の確立と事業運営

施策1 経営状況の見える化

交通局の経営状況について幅広い情報提供を行うことで、経営改善に向けた様々な取組みの必要性等をお客さまにご理解いただけるように努めます。

取組みの方向性と数値目標



主な個別事業

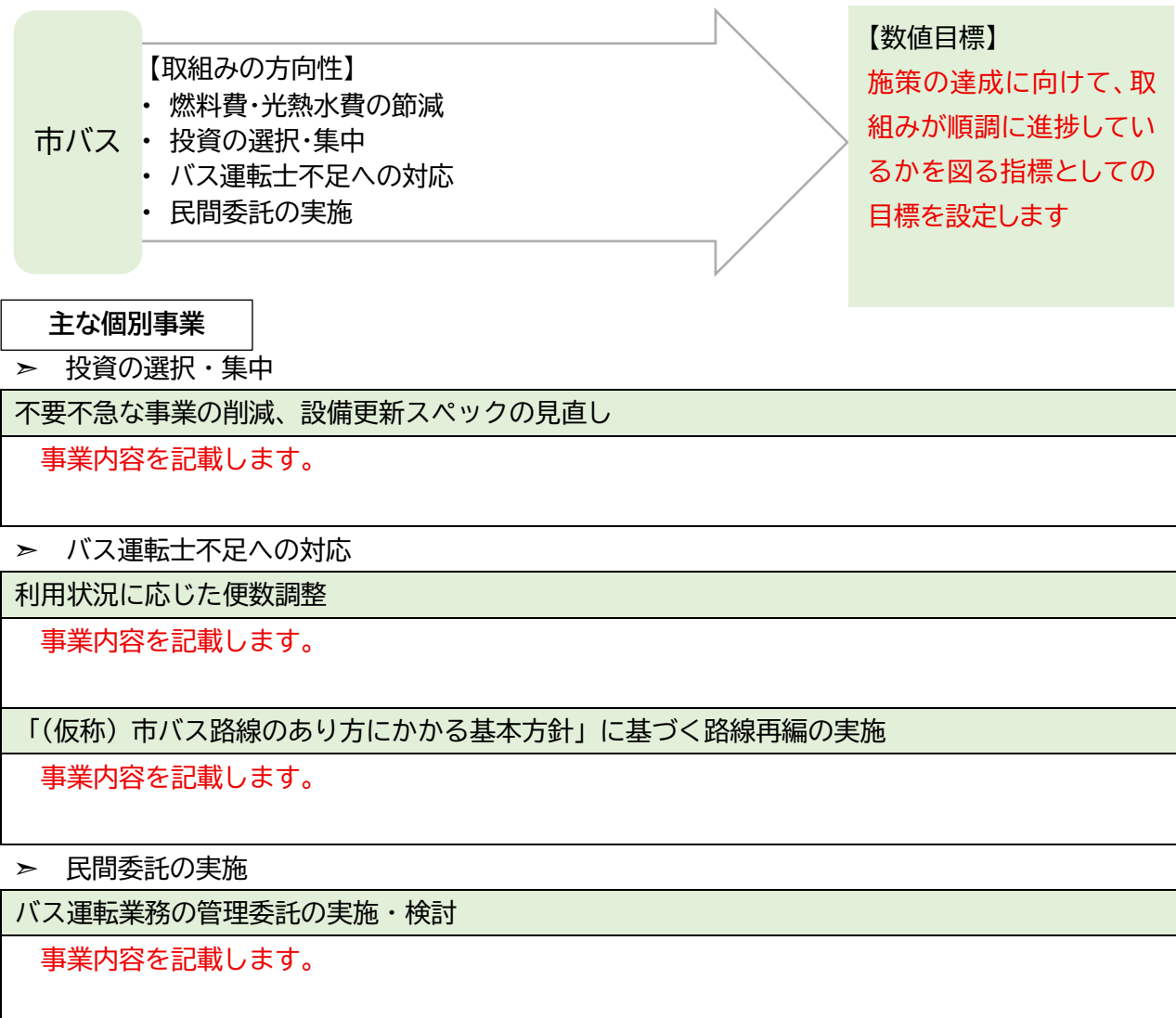
➤ 経営状況の積極的な広報

経営状況の公表
事業内容を記載します。
新たな経営状況周知の検討・実施
事業内容を記載します。

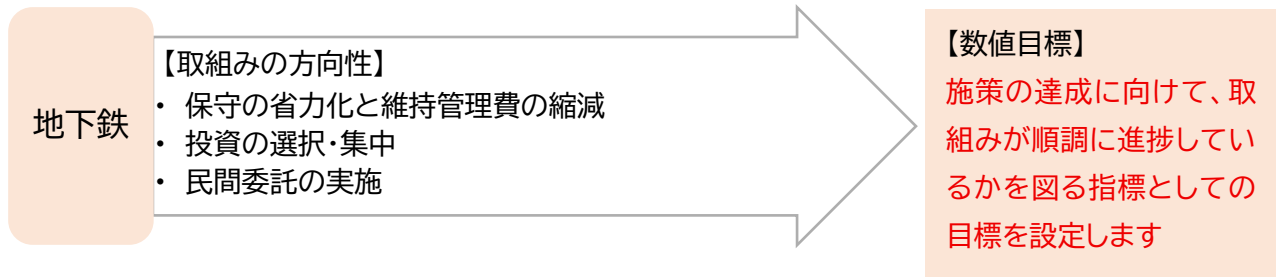
⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策2 事業の省力化・効率化

長期的な視点に立った施設・設備等のスペックの見直しを行い、投資の抑制を図るほか、不要不急な事業の見直し、維持管理費の縮減に取り組むことで、持続可能な事業運営に努めます。また、デジタル技術の活用や民間事業者との連携を通して、経営の効率化を推進します。

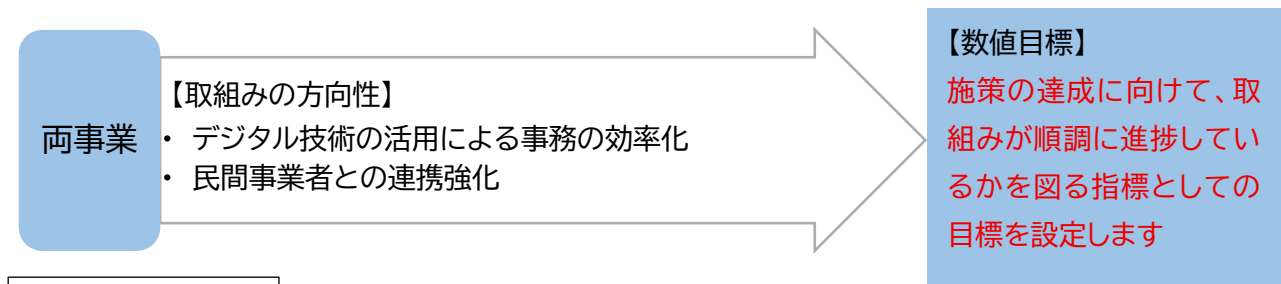


⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください



主な個別事業
➤ 保守の省力化と維持管理費の縮減 車両検査保守業務の見直し 事業内容を記載します。
駅構内等施設の使用電力量低減 事業内容を記載します。
➤ 民間委託の実施 駅業務委託の実施 事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

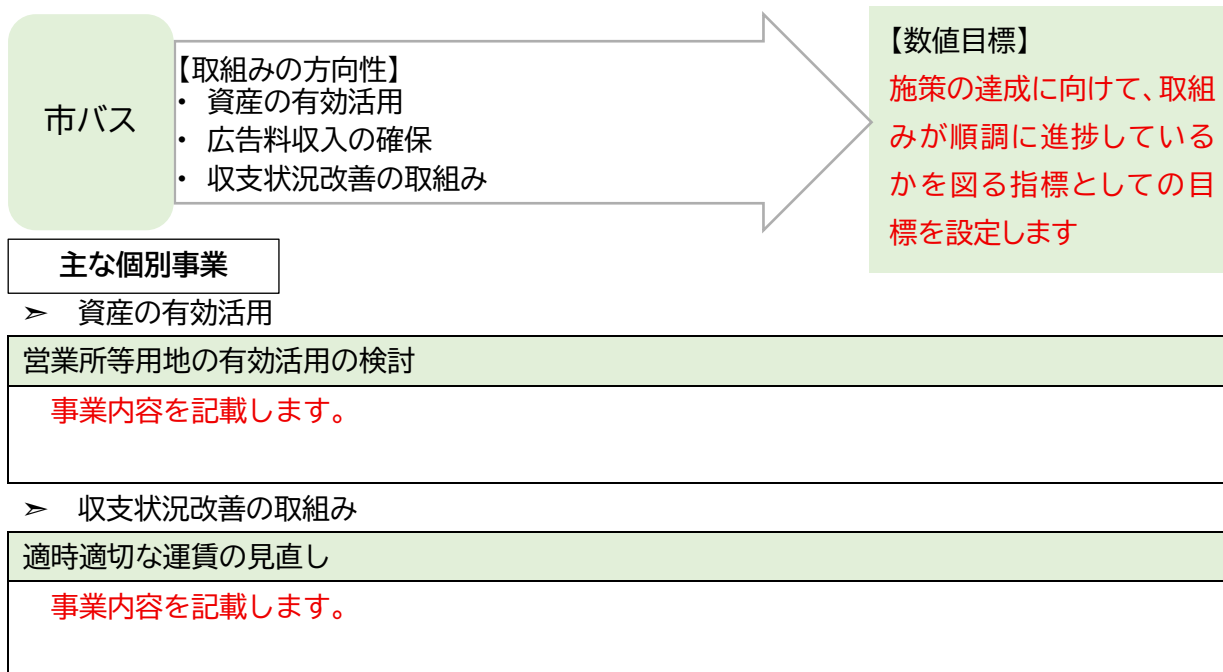


主な個別事業
➤ デジタル技術の活用による事務の効率化 乗車人員・乗車料収入分析の効率化・可視化 事業内容を記載します。

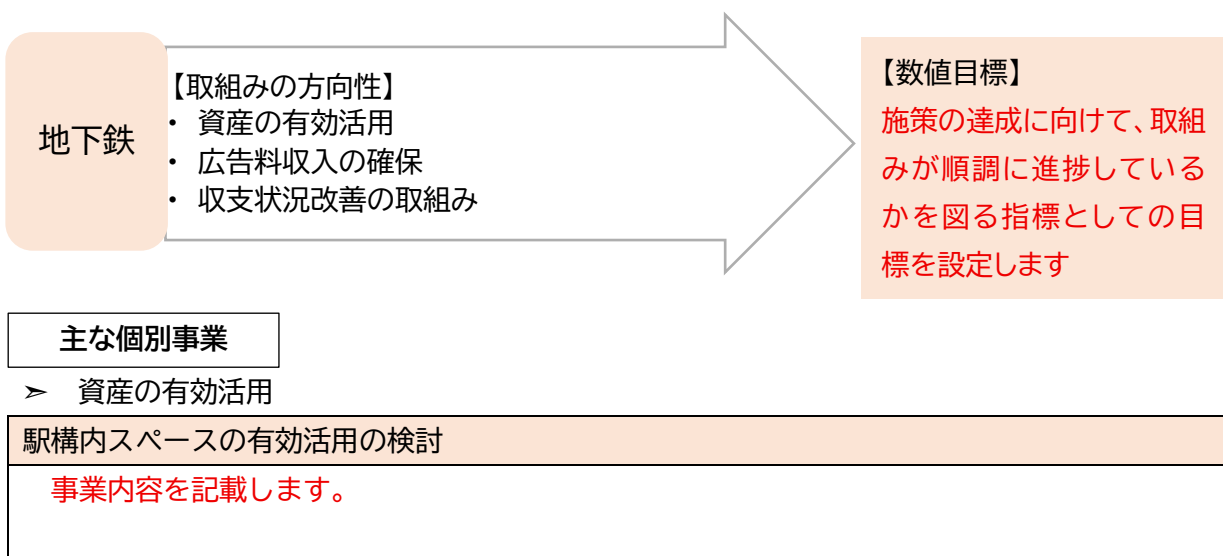
⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策3 収入増と経営状況の健全化

経済情勢等に起因する収支状況の変化に応じ、適時適切な運賃体系・水準の検討を行うほか、資産の有効活用や広告料収入の確保等、収入増に向けた不断の取組みを行っていくことで、安定的かつ持続可能な経営を目指します。



⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

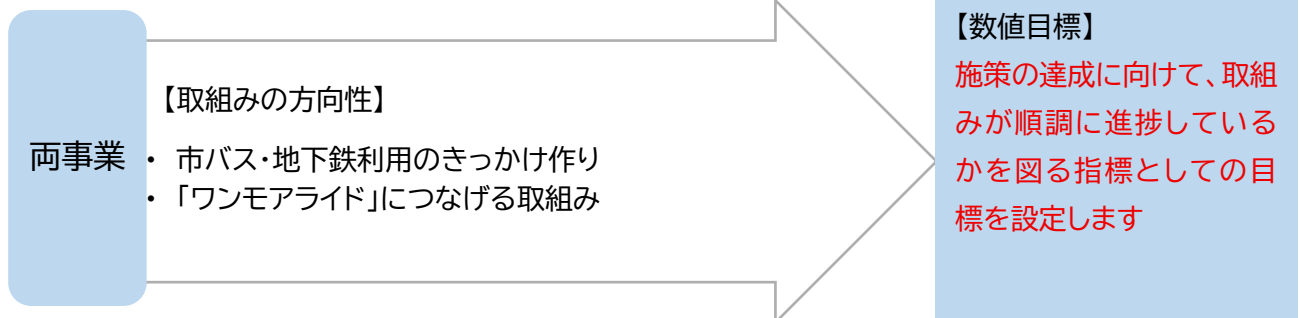


⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策4 乗車人員の確保

将来的な人口減少局面を見据え、未来の市バス・地下鉄のお客さまとなるこどもたちや、今まで公共交通を利用する機会がなかった方々に働きかけるための、戦略的な営業活動を行います。また、新たな市バス・地下鉄の魅力創出につながる取組みを検討・実施します。

取組みの方向性と数値目標



主な個別事業

➤ 市バス・地下鉄利用のきっかけ作り

1 ねんせいはいじめてきっぷ、中学3年生卒業おめでとうきっぷ

事業内容を記載します。

➤ 「ワンモアライド」につなげる取組み

地元スポーツチームとの連携

事業内容を記載します。

沿線の地域、イベント、施設等との連携

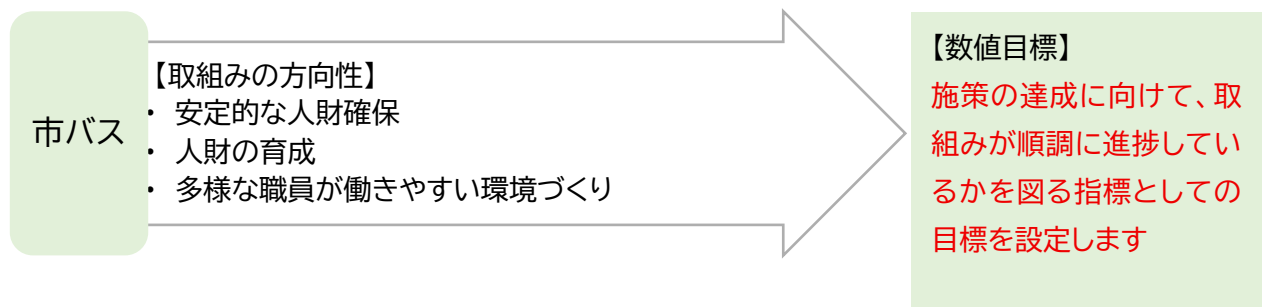
事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください

施策5 人材の確保・育成

さらなる労働人口の減少が見込まれる中、職員の確保に向け、採用活動の強化はもとより、一人一人が仕事に誇りを持ち、性別や年齢、障害の有無などに関わらず、多様な職員が能力を発揮できる職場づくりを進めます。

また、次世代の職員の育成に加え、こどもたちや若者に市バス・地下鉄の仕事の魅力を伝える活動を行うことで、将来の担い手の確保・育成にも努めます。



主な個別事業

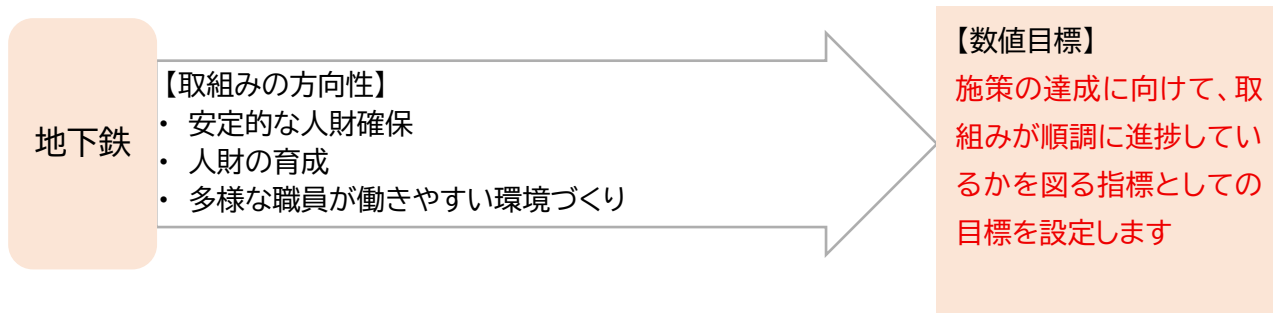
➤ 安定的な人財確保

採用広報活動の強化
事業内容を記載します。
こども・若者の職業体験・キャリア教育の機会への参画
事業内容を記載します。

➤ 多様な職員が働きやすい環境づくり

職員が働きやすい職場環境づくりの推進
事業内容を記載します。

⇒すべての個別事業は事業リストをご覧ください



主な個別事業
➤ 安定的な人財確保 採用広報活動の強化 事業内容を記載します。
こども・若者の職業体験・キャリア教育の機会への参画 事業内容を記載します。
➤ 多様な職員が働きやすい環境づくり 職員が働きやすい職場環境づくりの推進 事業内容を記載します。



主な個別事業
➤ コンプライアンスの推進 コンプライアンス実施計画に基づく取組みの推進 事業内容を記載します。

5－2 社会的要請への対応

公営企業として、公共の福祉の増進に資する取組みを推進するため、国の要請や本市計画等を踏まえた社会的要請について、関連する事業を整理し、着実に対応していきます。

なお、社会情勢による内容の変化や新たな視点の追加に、即応性をもって対応できるよう、4つの戦略とは別に取りまとめることとし、適時の見直しを行います。

① 子育て支援

(1) 国の要請

「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

戦略の具体的取組としての「加速化プラン」には、「こども・子育てにやさしい社会づくりのための意識改革」として、「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。」と記載されています。

(2) 本市の取組み

「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

■ 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

★すべての取組みの前提

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

2

こども・若者の成長を支える取組みの充実と安全・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組みの充実
(2) 子育ての安全・安心と負担軽減の取組み
(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

子育て支援の要請に応える個別事業一覧

個別事業名	市バス	地下鉄	両事業	事業詳細
ハッピー・ファミリーライド（小児運賃無料）	○	○		P● 通し番号●
学都仙台フリーパス	○	○		P● 通し番号●
．．．．．				
．．．．．				

（掲載イメージサンプル）
中間案以降で記載します。

② 脱炭素の取組み

(1) 国の要請

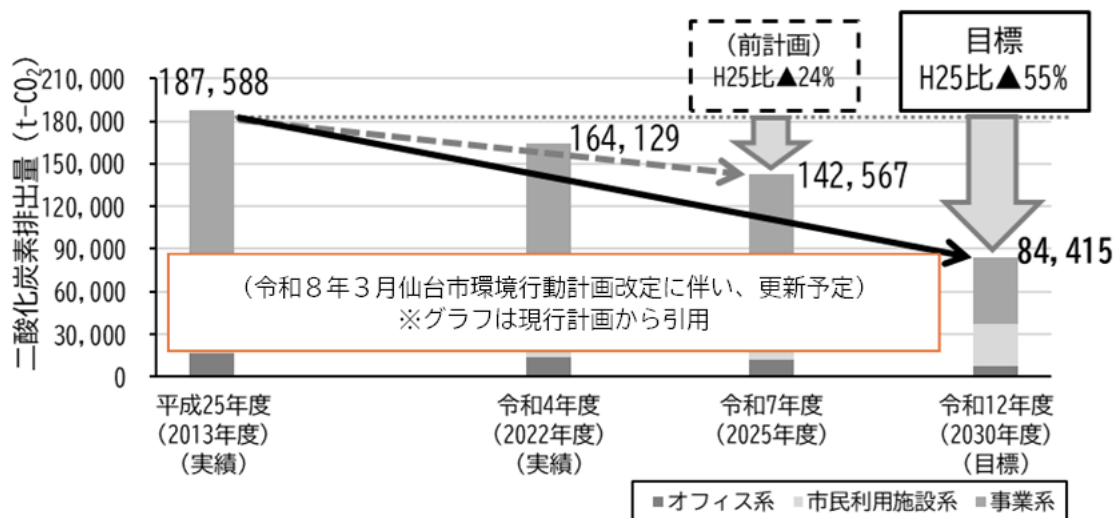
「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」

2023年4月の法改正により、バス200両以上を保有する旅客運送事業者は、2030年（令和12年）までにバス保有台数の5%を非化石エネルギー自動車に更新するように、目標が掲げられました。

(2) 本市の取組み

本市では、本市独自の環境マネジメントシステムである「仙台市環境行動計画」を策定しており、地球温暖化対策の推進に関する法律第21条第1項に基づき、市役所自らの事務事業に関する取組みについて定めた「地方公共団体実行計画（事務事業編）」にも位置付けられています。当該計画では、本市事務事業におけるエネルギー使用に伴う二酸化炭素排出量の削減目標を設定しており、令和12年度（2030年度）に平成25年度（2013年度）比で55%以上削減することとしています。

目標達成に向けた取組みとして、交通事業においては、電気バスの導入や、地下鉄施設における太陽光発電設備の導入等を行い、二酸化炭素排出量の削減を目指しています。



▲エネルギー使用に伴う二酸化炭素排出量の削減目標と削減イメージ

出典：仙台市環境行動計画

脱炭素の取組みの要請に応える個別事業一覧

個別事業名	市バス	地下鉄	両事業	事業詳細
電気バスの導入	○			P● 通し番号●
駅構内等施設の使用電力量低減		○		P● 通し番号●
．．．．．				
．．．．．				

(掲載イメージサンプル)
中間案以降で記載します。

③ DXの取組み

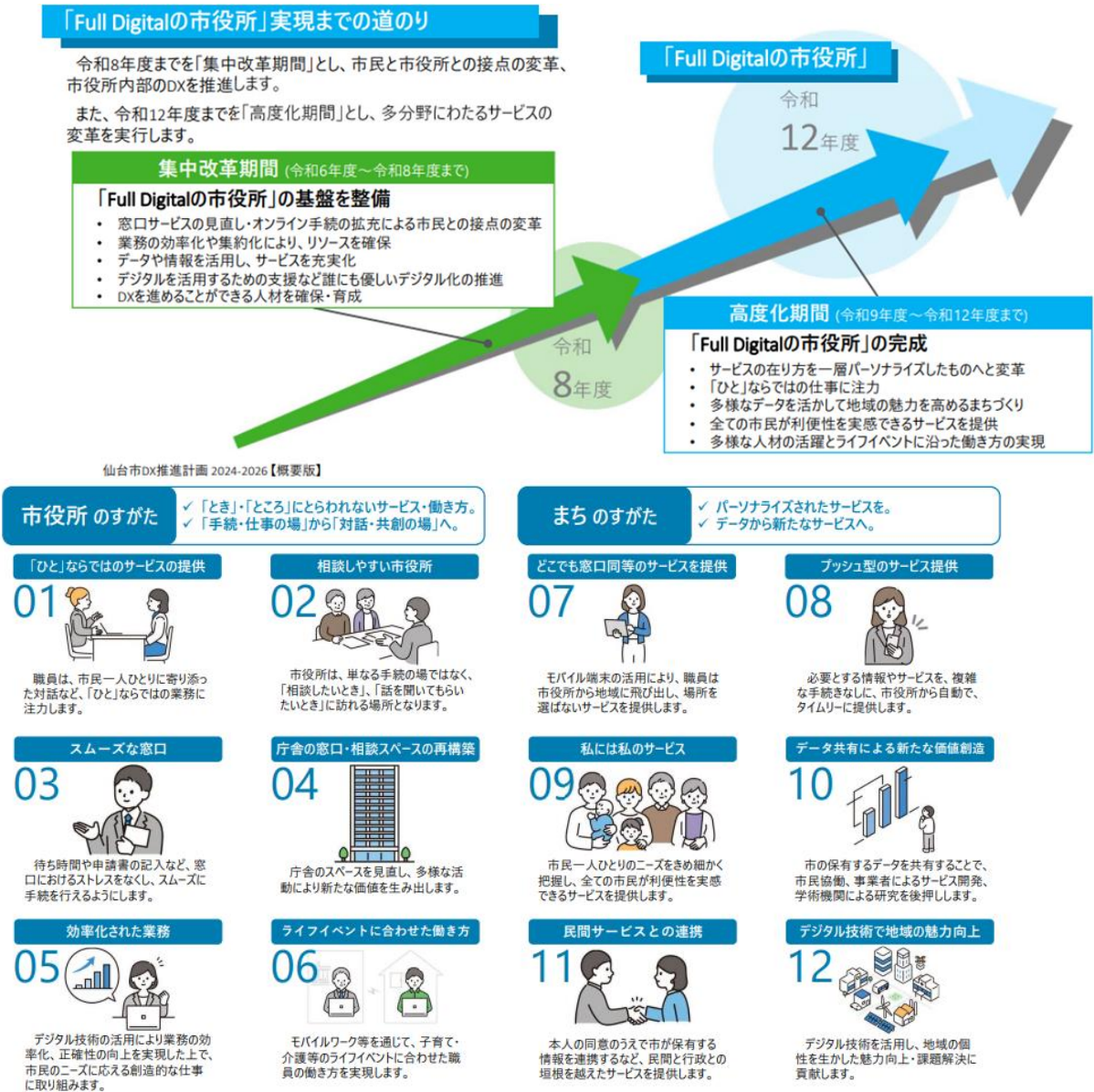
(1) 国の要請

公営企業に対して、業務効率化、経費削減、住民サービスの向上等を通じて、持続可能な経営の確保に資するDXの取組みを推進することが要請されています。

(2) 本市の取組み

「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」として、市民と市役所との接点の変革と市役所内部のDXを推進します。続いて、令和12年度までを「高度化期間」として、多分野にわたるサービスの変革を実行することとしています。



DX の取り組みの要請に応える個別事業一覧

個別事業名	市バス	地下鉄	両事業	事業詳細
どこバス仙台の運用とリアルタイム運行情報の提供	○	○		P● 通し番号●
クレジットカードタッチ決済の導入		○		P● 通し番号●
デジタルQR企画乗車券の検討		○		P● 通し番号●
．．．．．				

(掲載イメージサンプル)
中間案以降で記載します。

④ ダイバーシティ推進

(1) 本市の取組み

「仙台市ダイバーシティ推進指針」(令和7年3月)

本市は、市民と行政の連携のもと、多文化共生やバリアフリー、男女共同参画など様々な分野において、市民の皆様とともに多様性を尊重した共生のまちづくりを進めてきたまちです。さまざまな「ちがい」を受容してきた歴史や風土などをさらに発展させながら、年齢や性別、国籍、障害の有無などに関わらず、誰もが安全・安心に暮らし、自分らしく活躍できるまちづくりを進めています。

交通局においても、「ちがい」により不利益を受けたり排除されたりすることがない社会の実現や、ちがいをもつ個々の職員が力を十分に発揮できる環境づくり、さまざまな技術の活用などに取り組んでいきます。

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*を大切にし、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。

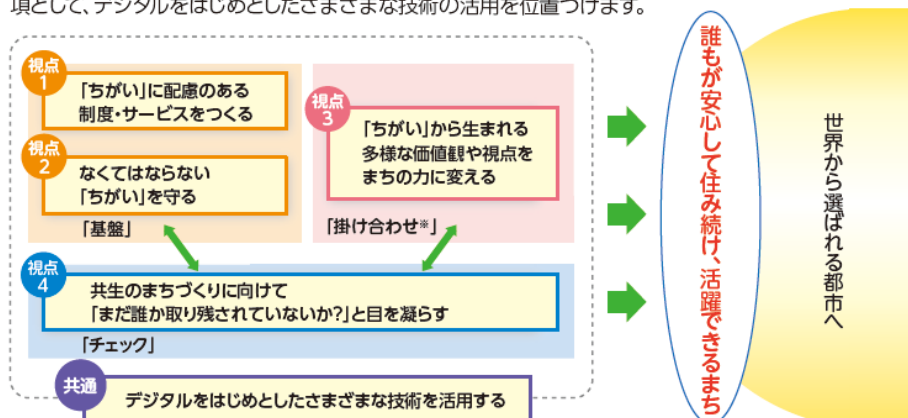
地域への展開

▶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

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。



ダイバーシティ推進の要請に応える個別事業一覧

個別事業名	市バス	地下鉄	両事業	事業詳細
バス職員のバリアフリー教育の実施	○			P● 通し番号●
地下鉄職員のバリアフリー教育の実施		○		P● 通し番号●
採用要件や試験内容の見直し			○	P● 通し番号●
．．．．．				

(掲載イメージサンプル)
中間案以降で記載します。

仙台市交通事業経営計画 2026-2035 実施計画（前半5年）

(掲載イメージサンプル)
中間案以降で記載します。

第7章 進捗管理

7-1 経営状況モニタリング指標

財政目標や経営の効率性について、以下の通りモニタリング指標を設定し、毎年度の進捗状況確認の際に集計・公表していきます。

指標		指標の説明	望ましい方向	現状 (令和6年度)	備考
市バス					
財政目標	経常収支比率 経常収益÷経常費用	乗車料収入や一般会計繰入金等の収益で、費用をどの程度賄えているかを表し、100%未満の場合、経常収支が赤字となります。	↑	89.1%	収支均衡（100%以上）の達成を図る
	資金不足比率 資金不足額÷営業収益	事業規模（営業収益）に対する資金不足額の割合で、20%以上となると、法の定めにより「経営健全化団体」となります。	↓	4.5%	計画期間を通して20%未満を維持
	一般会計負担比率 一般会計補助金額÷経常費用	赤字路線の運行等のための仙台市一般会計繰入金への依存度を表し、低いほど経営の自立性が確保されています。	↓	26.6%	低減を図る
経営の効率性	営業収支比率 営業収益÷営業費用	乗車料収入や広告料収入等の営業活動から生じる収益で人件費や燃料費等の営業費用をどの程度賄えているかを表します。	↑	62.5%	比率上昇を図る
	一日平均乗車人員	一日あたりの乗車人員を表します。	↑	95千人	令和12年度 97千人を見込む
	走行1kmあたりの収入 営業収益÷走行キロ	市バスが1km走行するあたりの収入を表し、値が高いほうが効率よく収入を得られています。	↑	512円	上昇を図る
地下鉄					
財政目標	経常収支比率 経常収益÷経常費用	乗車料収入や一般会計繰入金等の収益で、費用をどの程度賄えているかを表し、100%未満の場合、経常収支が赤字となります。	↑	97.8%	計画期間中の黒字化、黒字維持を目指す
	累積損益	毎年度の損益（赤字又は黒字）を通算したものです。	↑	▲986.1億円	赤字幅の低減を図る
	資金不足額 (流動負債－流動資産) －解消可能資金不足額	財政健全化法上の資金の不足額を表す値です。	↓	なし	計画期間を通じて発生しないよう努める
経営の効率性	営業収支比率 営業収益÷営業費用	乗車料収入や広告料収入等の営業活動から生じる収益で人件費や動力費等の営業費用をどの程度賄えているかを表します。	↑	83.8%	比率上昇を図る
	一日平均乗車人員	一日当たりの乗車人員を表します。	↑	255千人	令和12年度 278千人を見込む
	走行1kmあたりの収入 営業収益÷車両走行キロ	地下鉄1車両（現在は1編成が4車両）が1km走行するあたりの収入を表し、値が高いほうが効率よく収入を得られています。	↑	1,510円	上昇を図る

7-2 経営計画の見直しについて

(1) 中間見直し

- ・10年計画の中間年にあたる2030年度（令和12年度）に中間見直しを実施します。
- ・中間見直しでは主に「第5章 実施計画」と「第6章 財政収支計画」の見直しを行います。
- ・経営状況モニタリング指標や施策ごとの数値目標等から進捗状況を確認し、計画期間後半5年間について、取組みの方向性を見直しや、個別事業の見直し・新設を必要に応じて行います。
- ・その時点までの取組みの成果や、足元の経済情勢等を踏まえ、財政収支計画は新たな10年間（2031～2040年度）のものを作成します。

(2) 全面改定

- ・経営の基本方針や戦略等、基本計画部分を含めた経営計画の全面改定を2035年度（令和17年度）に行います。財政収支計画についても、全面改定に合わせ、新たな10年間（2036～2045年度）のものを作成します。

7-3 「実施計画」の推進と見直し（PDCA サイクル）について

・計画を着実に推進するため、交通局に内部委員会を設け、「第5章 実施計画」で示した個別事業について、毎年度、当該年度の取組みの事前確認と年央及び年度末の進捗状況確認を行います。併せて、各施策に掲げる数値目標の達成状況を確認し、必要に応じた取組みの方向性や事業の見直しを行います。

実施計画のPDCA サイクル（毎年）

