

市バス・地下鉄の経営状況について

仙台市交通局

1 事業概要

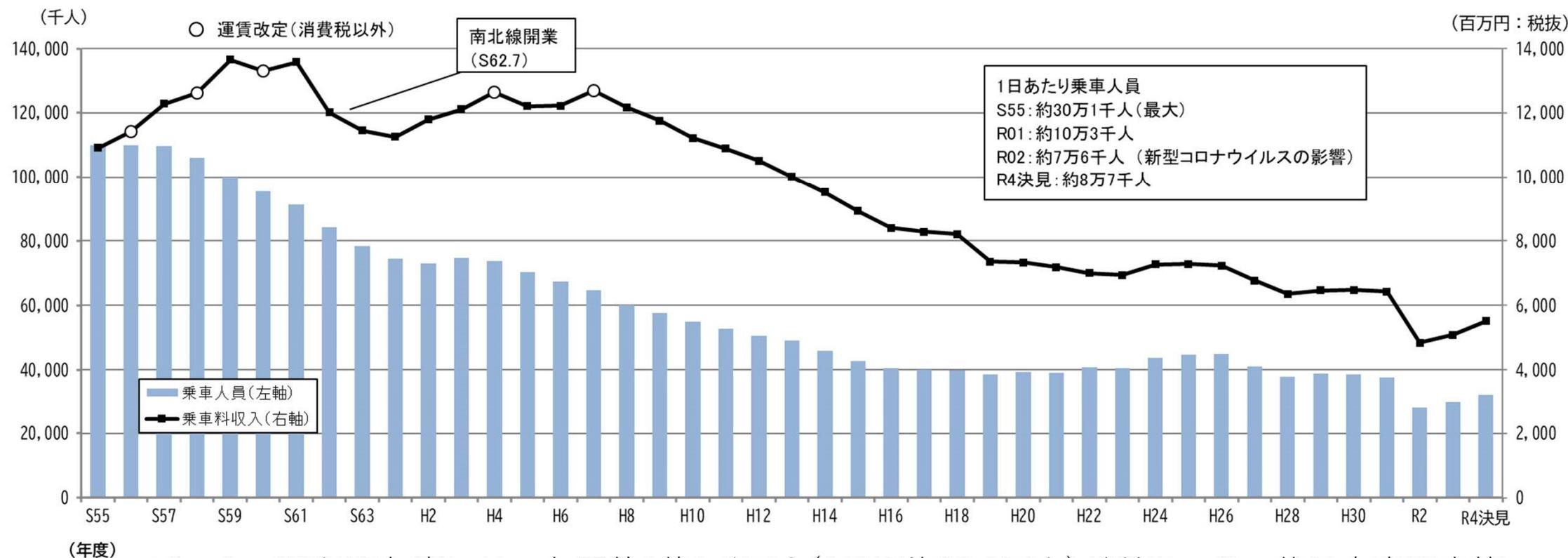
(1) 市バス事業概要

- ・ 大正15年11月25日 市電開通
- ・ 昭和17年8月21日 市バス営業開始
- ・ 昭和51年3月31日 市電廃止

- ・ 以降本市の公共交通機関の大半を担う
- ・ 地下鉄南北線（昭和62年）、
東西線（平成27年）の開業に合わせて、
路線再編を行い現在の路線に至る



(2) 市バスの乗車人員と乗車料収入の推移

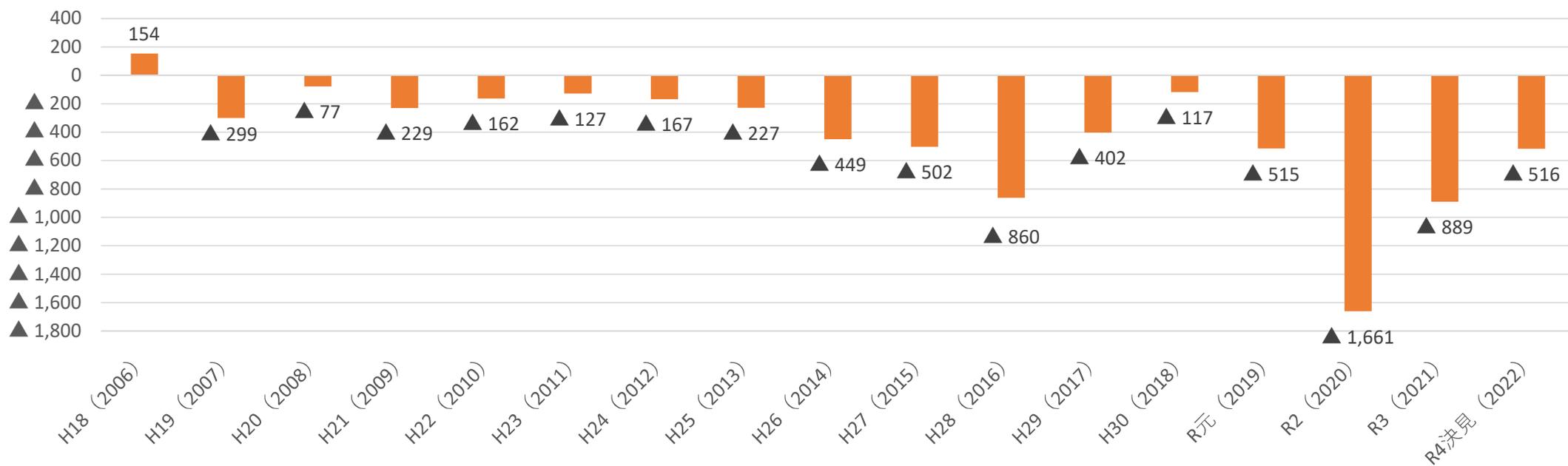


- ピークの昭和55年度には、年間約1億1千万人(1日平均30.1万人)が利用。その後は自家用車等、交通モードの多様化により減少が続き、コロナ前の令和元年度時点においても、約3,757万人(1日平均10.3万人)と、約3分の1まで減少。
- 令和4年度の乗車人員は、約3,192万人(1日平均8.7万人)が利用

○市バス 損益収支

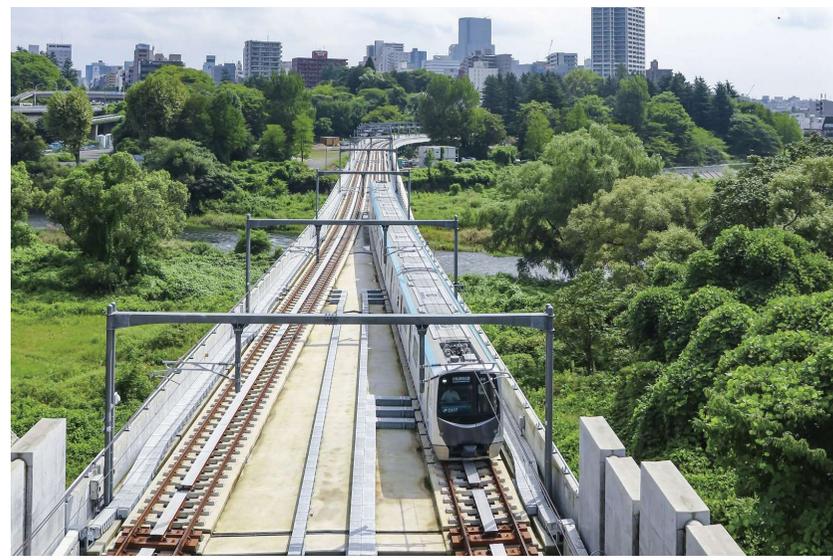
- ・ 仙台空港アクセス線開業による空港線廃止に伴い、平成19年度以降赤字化
- ・ 平成26年度の会計制度改正、27年度の東西線開業による路線再編により一時的に赤字が拡大。その後、事業効率化の取組み等により収支は改善傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の影響によりさらに赤字拡大

自動車収支決算推移 (H18～R4) (単位：百万円)

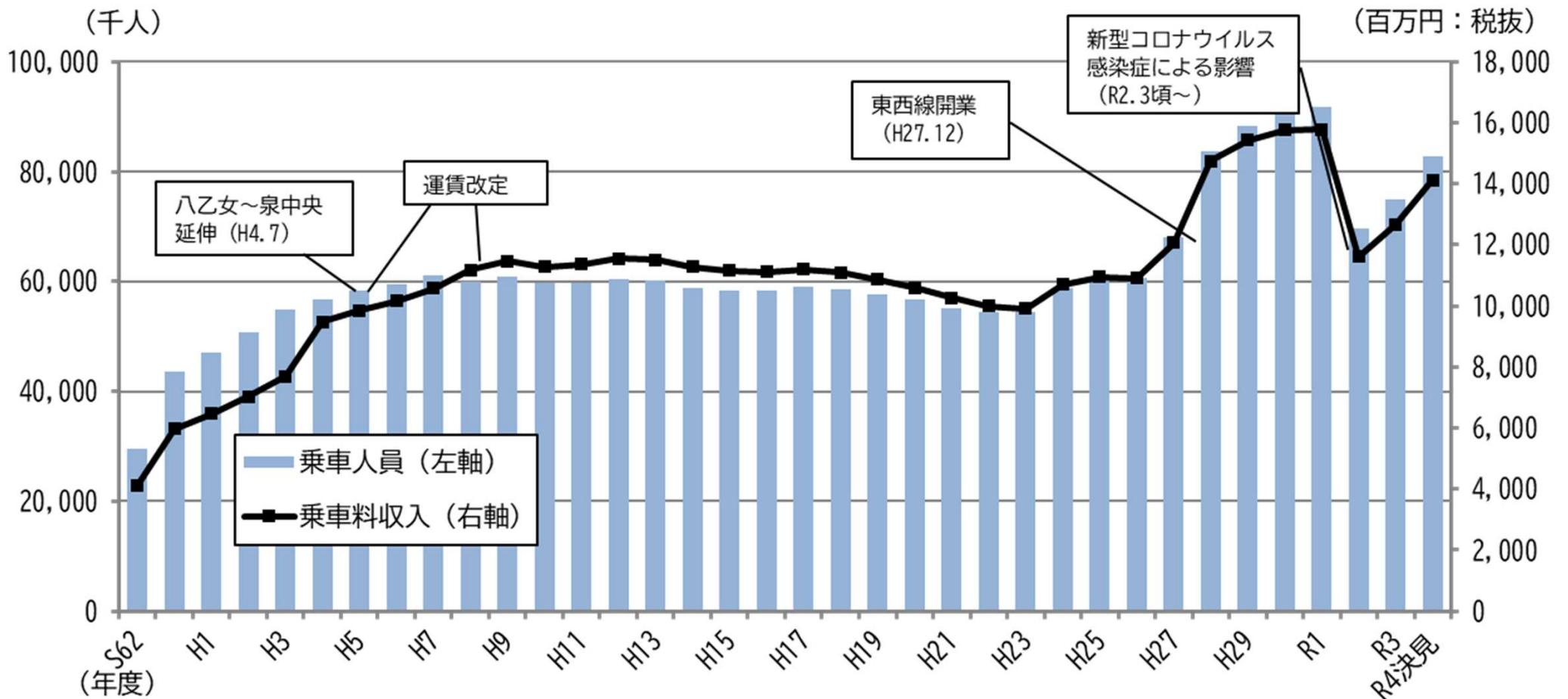


(3)地下鉄事業概要

- 昭和62年7月15日 富沢駅～八乙女駅間で南北線運行開始
- 平成4年7月15日 八乙女駅～泉中央駅間延伸
- 平成27年12月6日 荒井駅～八木山動物公園駅間で東西線運行開始
- 南北線、東西線が一体で本市を東西南北に貫く十文字の骨格交通軸を形成し、仙台都市圏における基幹交通機関として市民生活に重要な役割



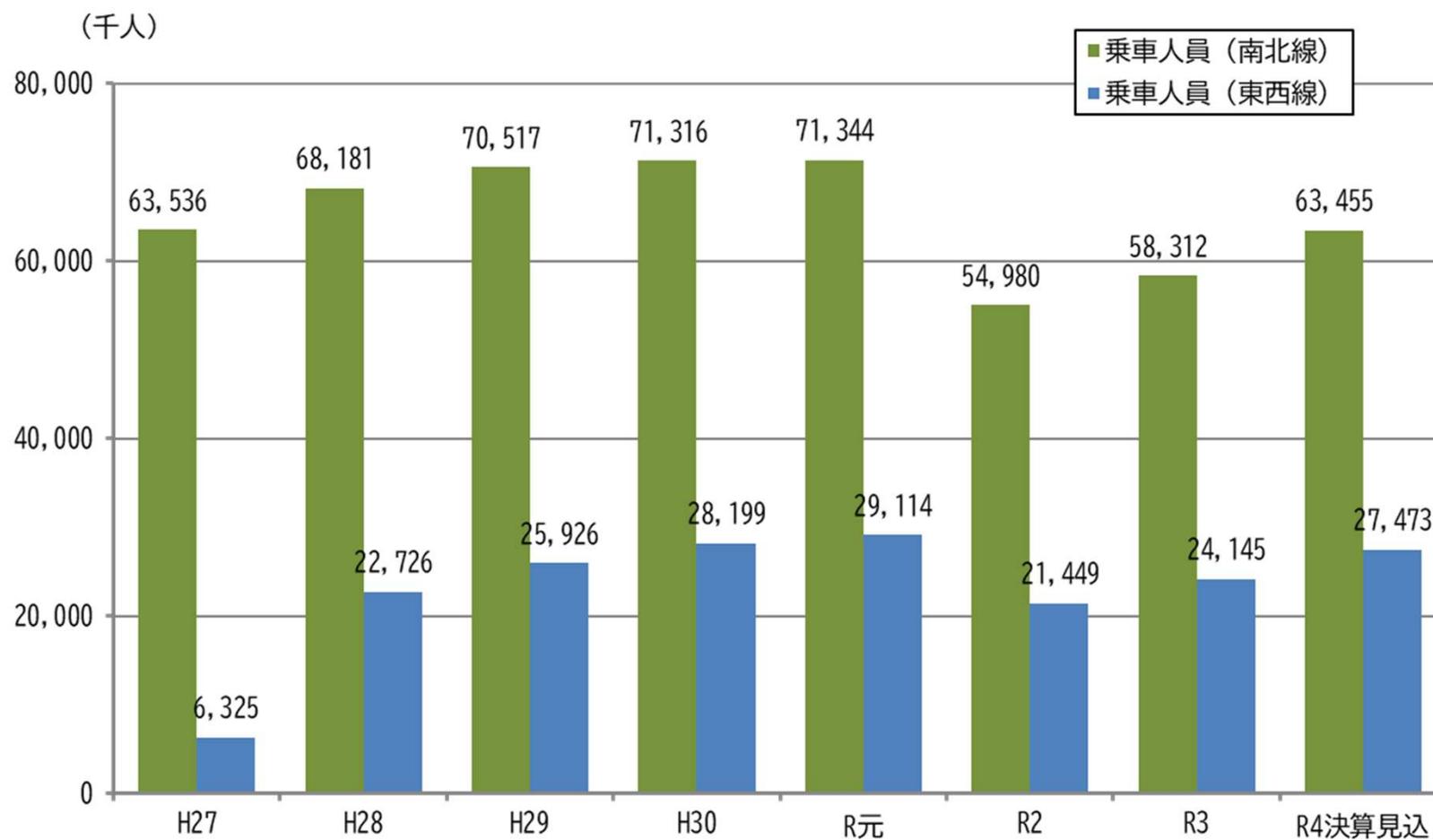
(4) 地下鉄の乗車人員と乗車料収入の推移



- ・令和4年度の乗車人員は、約8,282万人（1日平均22.7万人）が利用（コロナ禍前の令和元年度は、約9,168万人（1日平均25万人））

○東西線開業以降の各線乗車人員推移

※東西線は平成27年12月開業



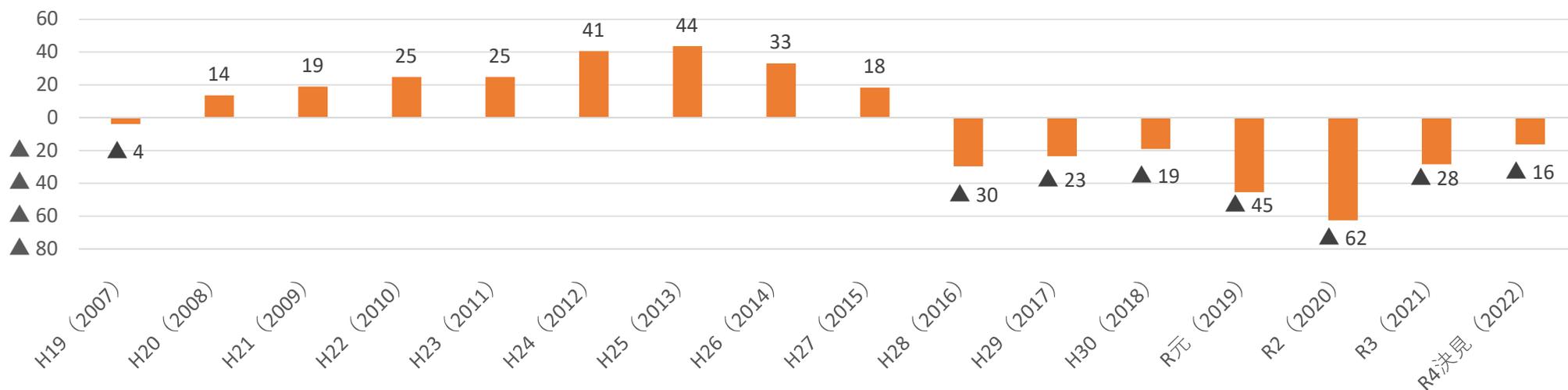
(年度)

・令和4年度は、東西線はコロナ前である元年度の約94%まで回復している一方、南北線は約89%と回復がやや遅れている。

○地下鉄 損益収支

- ・平成20年度に黒字化を達成
- ・東西線開業翌年度の平成28年度以降、減価償却費の増加などにより赤字を計上
(令和4年度頃に黒字化の見通しであったが、令和2年度以降の新型コロナウイルス感染症の影響による乗車料収入の大幅な減により赤字が継続)

地下鉄収支決算推移 (H19~R5) (単位: 億円)



2 現経営計画における財政収支計画

(1) 乗車人員の見通し

算定条件

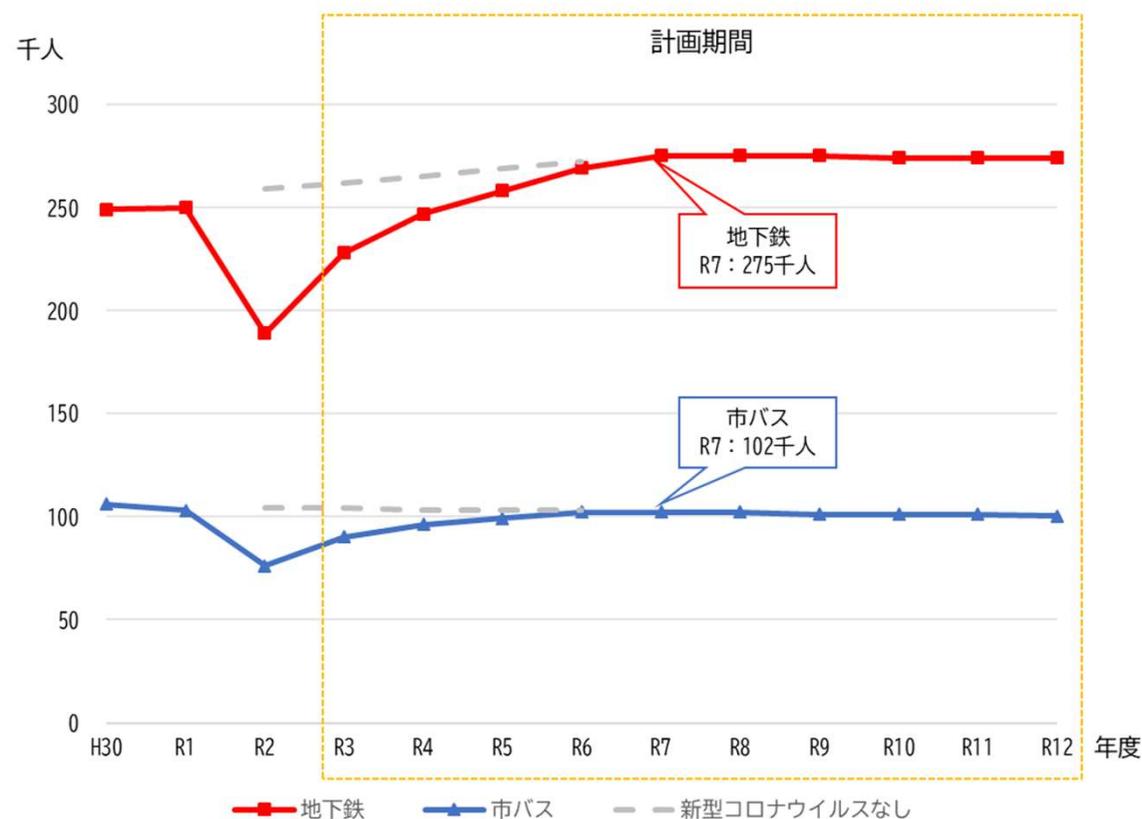
①人口動態

令和元年度の乗車実績を仙台市まちづくり政策局の作成した人口動態データを基に増減させることで積算した。

②新型コロナウイルス感染症の影響

令和2年12月時点で、元年度比約83%まで乗車人員が回復してきたことを踏まえ、①で積算した値に、コロナからの回復予測率を乗じている。

経営計画の取組みを着実に実施していくことで、令和3年度は約87%まで回復、その後は段階的に回復し、令和7年度には100%まで回復する想定とした。



(2) 収支見直し

乗車人員の見直しを基に、以下の変動条件を見込んでいた。

◆自動車運送事業

① 事業量削減効果

- ・需要に応じた便数調整により約12.5%の事業量削減
- ・地域交通転換により約5%の事業量削減

⇒ 計画期間中の累計で約33億円の営業収支改善

② 令和8年度に7%の運賃改定

⇒ 単年度で約4.5億円

令和8～12年度の累計で約22.5億円の乗車料収入増

③ 特別減収対策企業債借入

コロナによる減収に対応するための借入を令和2年度に実施

(単位：億円)

	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
営業収益 (A)	60	63	65	66	67	71	71	71	70	70
うち乗車料収入	57	60	62	64	64	69	68	68	68	67
営業外収益ほか	30	31	31	30	29	26	25	23	24	24
うち一般会計補助金	30	30	30	30	28	25	25	23	23	23
収益 (B)	90	94	96	96	96	97	96	94	94	93
営業費用 (C)	102	99	101	99	101	99	97	94	94	94
人件費	42	40	40	34	33	34	34	32	33	33
経費	52	51	52	52	52	52	52	53	53	54
うち管理の委託料	27	27	28	28	29	29	30	31	31	32
減価償却費	8	8	9	13	16	13	11	9	8	7
営業外費用ほか	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
費用 (D)	103	100	102	101	102	100	99	96	96	95
営業収支 (A-C)	▲ 42	▲ 36	▲ 36	▲ 33	▲ 34	▲ 28	▲ 27	▲ 24	▲ 24	▲ 24
当年度純損益 (B-D)	▲ 13	▲ 6	▲ 6	▲ 4	▲ 7	▲ 4	▲ 3	▲ 2	▲ 2	▲ 2
累積損益	▲ 76	▲ 82	▲ 88	▲ 92	▲ 99	▲ 103	▲ 106	▲ 107	▲ 109	▲ 111
資本的収入 (E)	14	16	26	27	14	15	13	14	12	10
資本的支出 (F)	18	24	35	37	23	26	24	24	21	18
うち建設改良費	11	15	25	25	9	8	6	7	7	9
うち企業債償還金	7	9	10	11	14	18	18	17	13	9
差引 (E-F)	▲ 4	▲ 8	▲ 9	▲ 10	▲ 9	▲ 11	▲ 11	▲ 10	▲ 8	▲ 8
補てん財源	▲ 6	▲ 2	1	2	2	4	1	▲ 1	▲ 3	▲ 3
当年度末資金剰余額	▲ 10	▲ 10	▲ 8	▲ 8	▲ 7	▲ 7	▲ 10	▲ 11	▲ 12	▲ 11

資金不足額 (G)	10	10	8	8	7	7	10	11	12	11
営業収益 (再掲) (A)	60	63	65	66	67	71	71	71	70	70
資金不足比率 (G÷A)	16.1%	15.0%	13.0%	12.1%	10.9%	10.3%	13.4%	15.3%	16.5%	15.7%

※収益的収支は消費税及び地方消費税抜き、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

**資金不足比率20%
未滿に抑制**

◆高速鉄道事業

(単位：億円)

① 建設改良費増

南北線車両更新等により
令和6年度以降増

② 企業債の償還

東西線建設事業に係る企業債の
償還の本格化等により計画期間中
約80億円／年の償還

③ 特別減収対策企業債借入

コロナによる減収に対応する
ための借入を令和2年度に実施

④ 運賃改定は見込んでいない

当年度純損益は
令和4年度に黒字化

		2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
収益的 収支	営業収益 (A)	153	171	179	186	190	190	190	190	189	189
	うち乗車料収入	139	156	164	170	174	174	174	174	173	173
	営業外収益ほか	47	43	42	40	39	38	36	36	36	35
	収益 (B)	200	214	221	226	229	228	227	226	225	225
	営業費用 (C)	210	195	195	198	197	201	198	197	195	194
	うち人件費	41	40	40	40	39	40	40	40	37	39
	うち経費	70	58	61	68	68	69	66	62	61	57
	うち減価償却費	100	96	94	90	90	93	92	95	97	99
	営業外費用ほか	16	14	13	12	12	11	10	9	8	8
	費用 (D)	226	209	208	210	209	212	208	207	204	202
営業収支 (A-C)	▲ 58	▲ 24	▲ 16	▲ 12	▲ 7	▲ 11	▲ 8	▲ 8	▲ 6	▲ 5	
当年度純損益 (B-D)	▲ 26	5	13	16	21	16	19	19	21	22	
累積損益	▲ 957	▲ 952	▲ 939	▲ 924	▲ 903	▲ 887	▲ 868	▲ 849	▲ 828	▲ 805	
資本的 収支	資本的収入 (E)	22	35	26	70	92	170	65	56	55	74
	資本的支出 (F)	100	117	107	149	176	255	152	147	146	171
	うち建設改良費	20	35	26	69	92	62	61	54	55	73
	うち企業債償還金	80	82	81	80	80	85	87	88	86	85
差引 (E-F)	▲ 78	▲ 81	▲ 81	▲ 79	▲ 84	▲ 85	▲ 86	▲ 91	▲ 91	▲ 97	
補てん財源	36	39	40	42	48	47	51	55	55	61	
資本費負担緩和債	12	9	6	2	0	2	0	0	0	0	
当年度末資金剰余額	▲ 30	▲ 33	▲ 35	▲ 35	▲ 35	▲ 36	▲ 36	▲ 36	▲ 36	▲ 36	

※収益的収支は消費税及び地方消費税抜き、資本的収支は消費税及び地方消費税込み

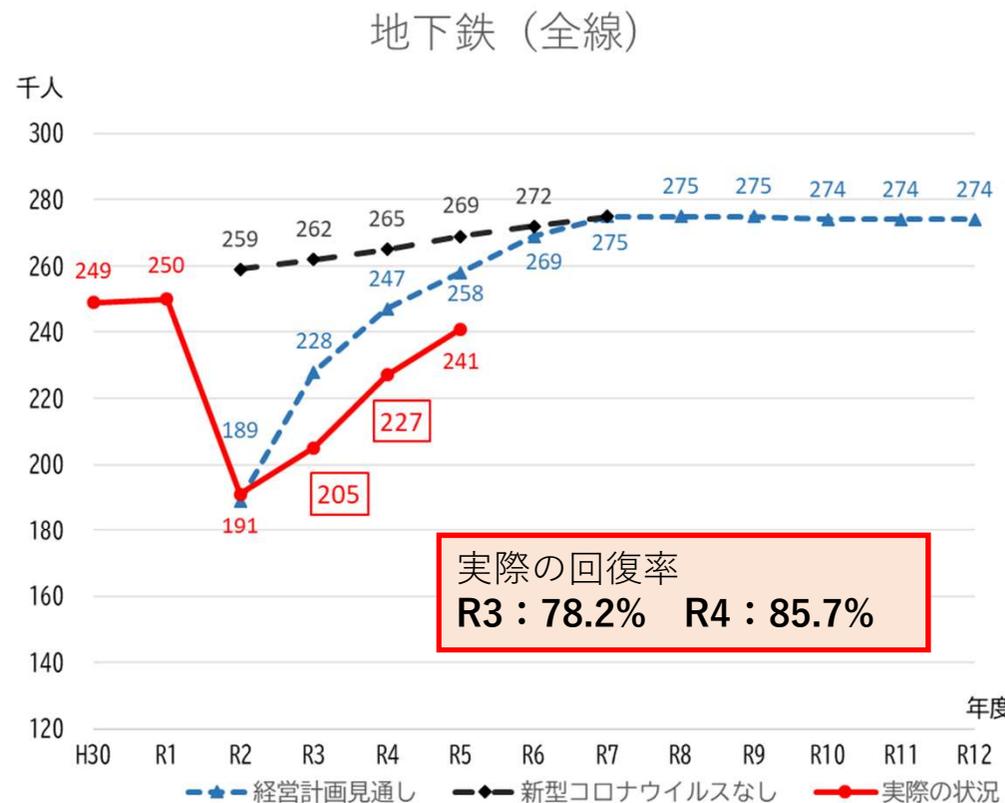
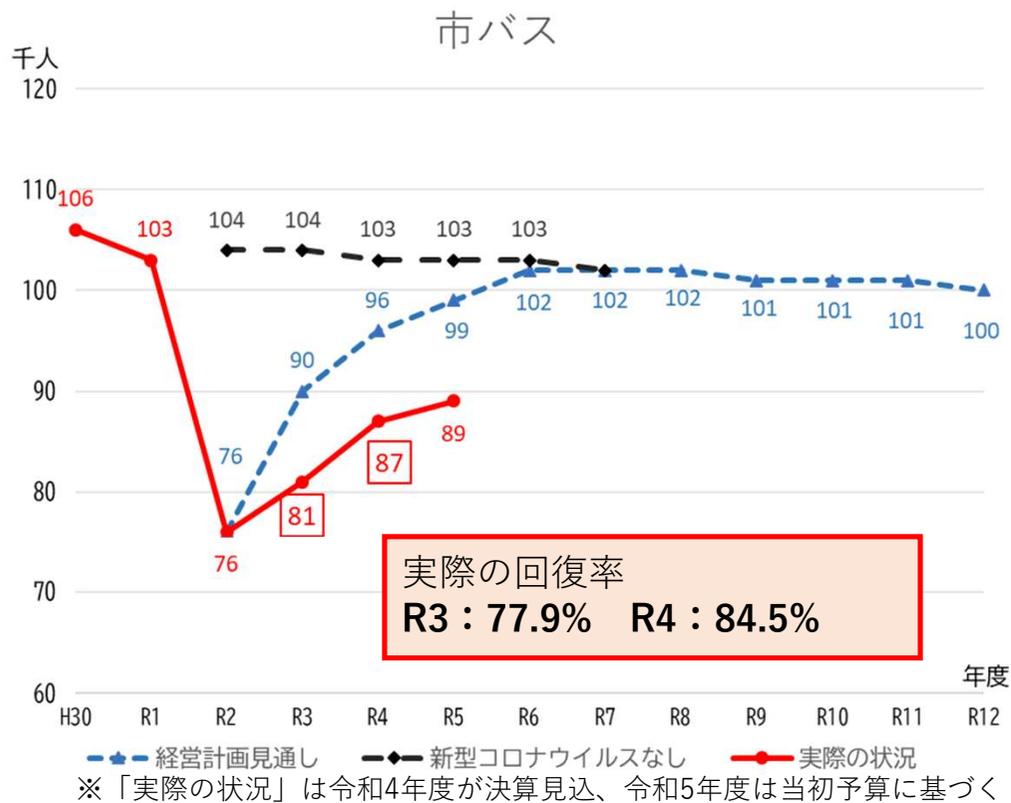
※端数処理により、合計等が合わない場合がある

3 経営計画との乖離

(1) 新型コロナウイルス感染症の拡大・長期化による乗車人員への影響

計画で見込んだ時点では、自動車・地下鉄ともに令和3年度は87% その後、令和7年度までに100%まで回復としていた乗車人員が、コロナ禍の拡大・長期化により、計画値から大きく乖離。

【経営計画の一日平均乗車人員の見通しと実際の状況】



【乗車料収入への影響】

対元年度（コロナ前）比減収額の累計は、令和4年度までで、**市バス約39億円、地下鉄約89億円**
 また、経営計画見込み額からの減収額累計は、令和4年度までに、**市バス約12億円、地下鉄約27億円**
 に上っている。

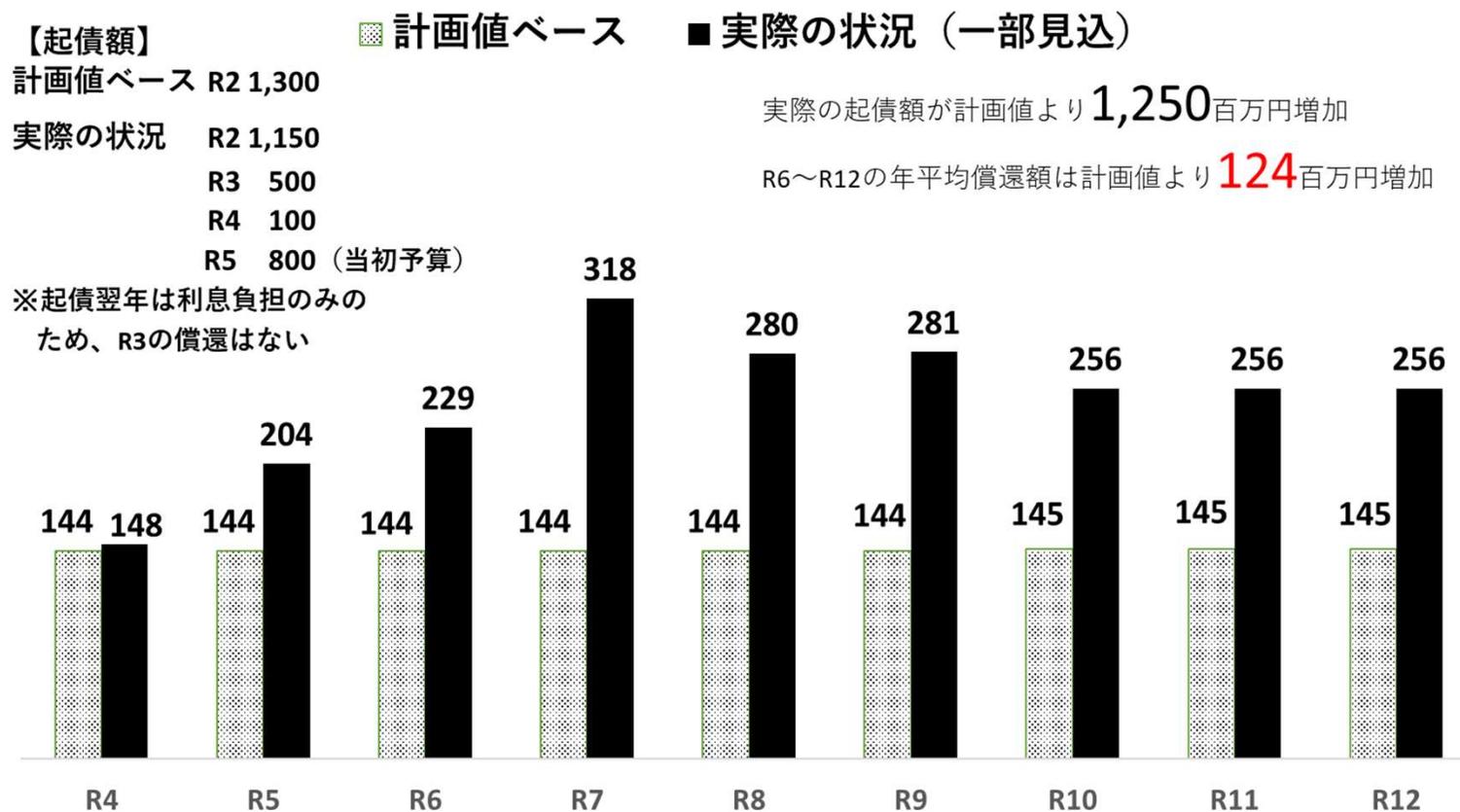
（単位：百万円，税抜）

	市バス					地下鉄				
	元年度	2年度	3年度	4年度決見	5年度予算	元年度	2年度	3年度	4年度決見	5年度予算
決算値	6,432	4,833	5,084	5,509	5,611	15,776	11,620	12,676	14,130	15,075
経営計画値			5,707	6,048	6,226			13,882	15,630	16,377
対元年度増減		▲ 1,599	▲ 1,348	▲ 923	▲ 821		▲ 4,156	▲ 3,100	▲ 1,646	▲ 701
対元年度比		75.1%	79.0%	85.6%	87.2%		73.7%	80.3%	89.6%	95.6%
対元年度累計		▲ 1,599	▲ 2,947	▲ 3,870	▲ 4,691		▲ 4,156	▲ 7,256	▲ 8,902	▲ 9,603
対経営計画値増減			▲ 623	▲ 539	▲ 615			▲ 1,206	▲ 1,500	▲ 1,302
対経営計画値比			89.1%	91.1%	90.1%			91.3%	90.4%	92.0%
対経営計画値累計			▲ 623	▲ 1,162	▲ 1,777			▲ 1,206	▲ 2,706	▲ 4,008

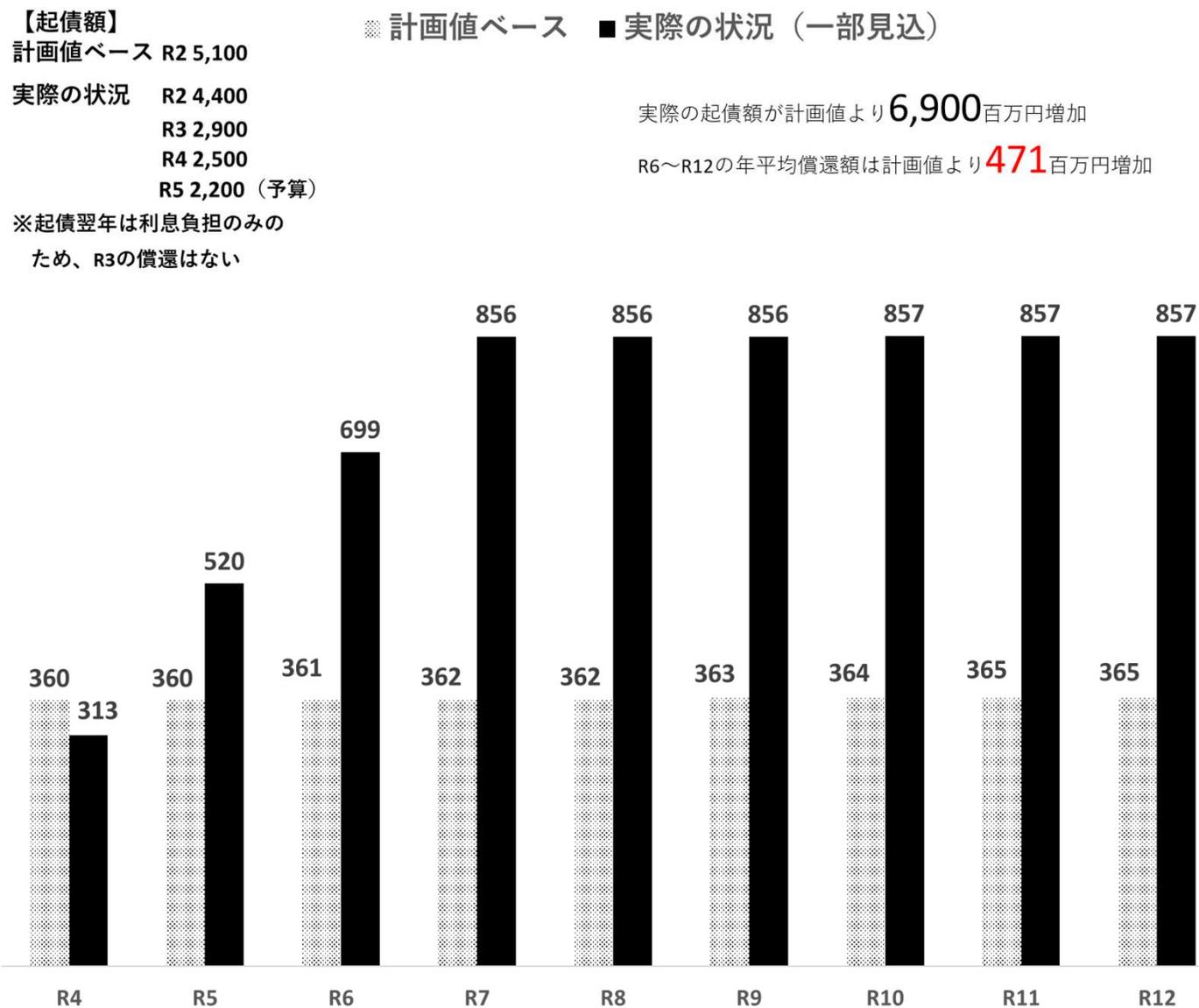
(2) 特別減収対策企業債の追加借り入れ

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を補填するための借入として、特別減収対策企業債を、バス・地下鉄ともに、令和3、4年度にも追加で借入。(5年度も予定)

市バス特別減収対策企業債償還額の推移 (百万円)



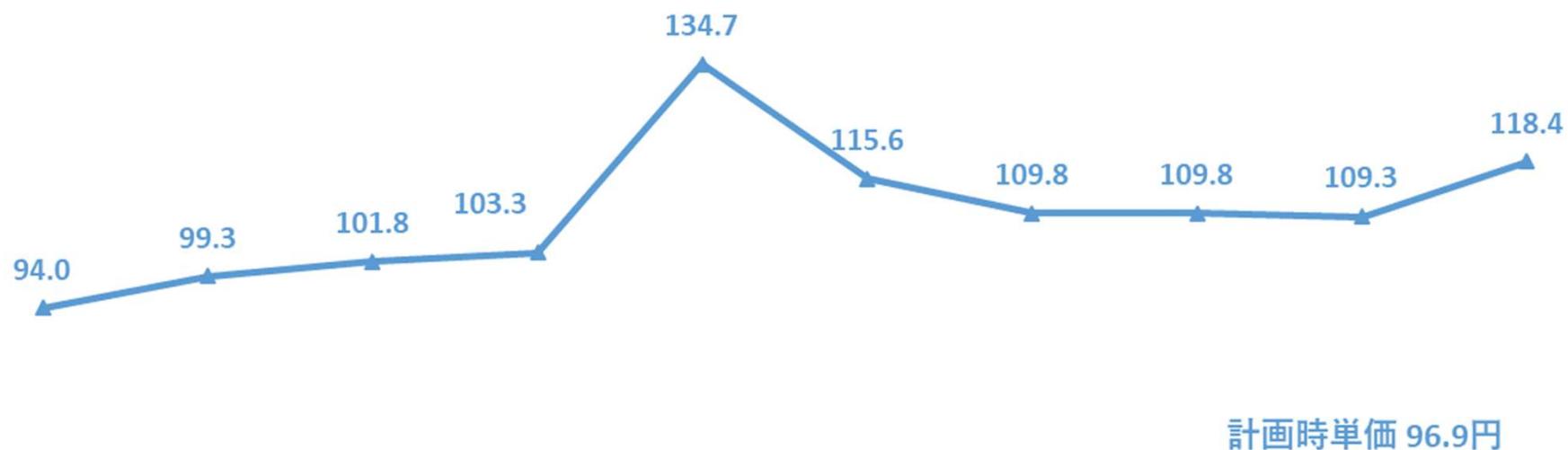
地下鉄特別減収対策企業債償還額の推移（百万円）



(3) エネルギー価格の上昇

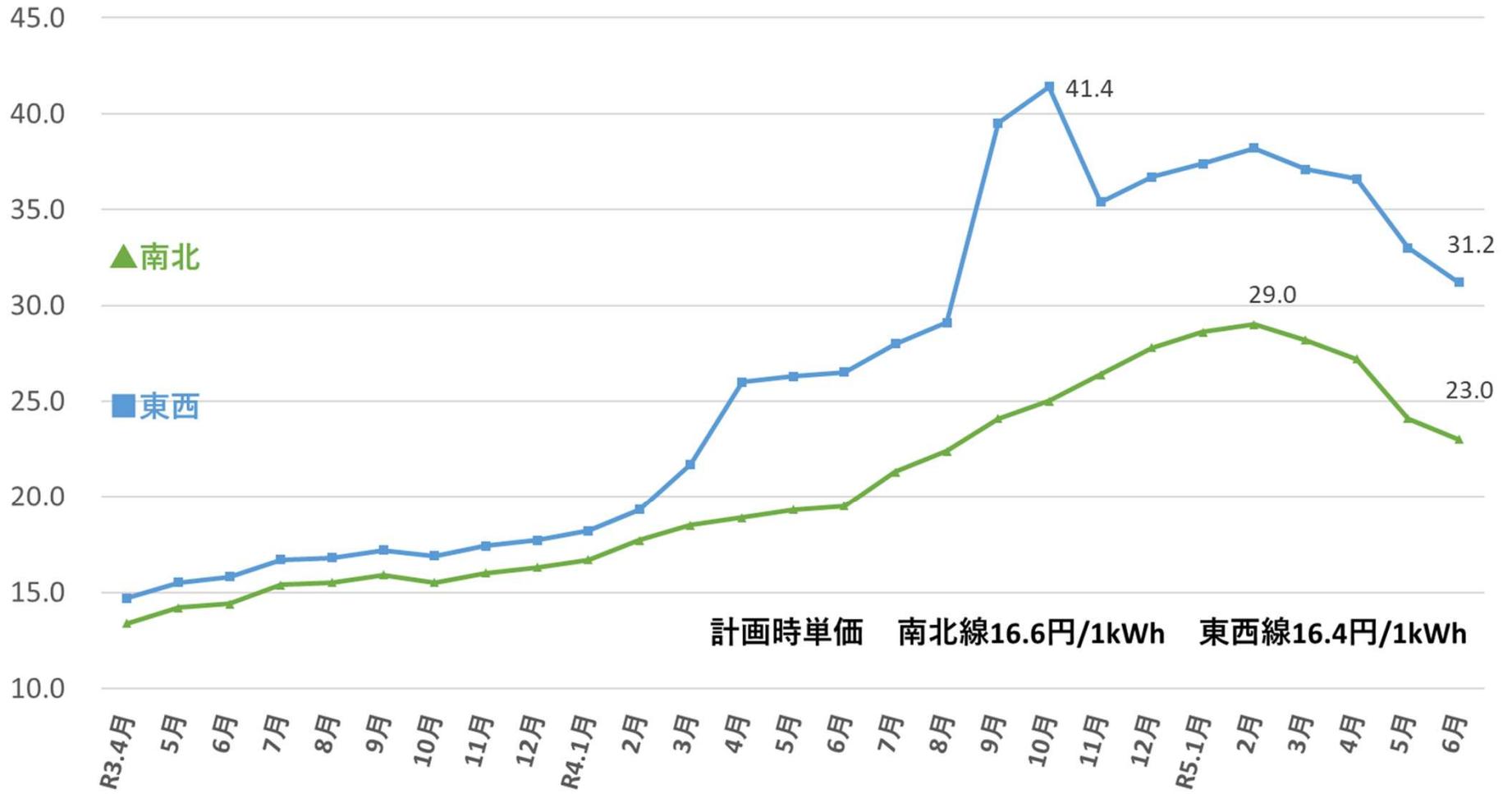
- ・現計画策定時の単価に比べ、直近の単価は、バスにおける軽油は+22.2%、地下鉄における電力は南北線で+38.6%、東西線は+90.2%と、大幅に上昇

軽油購入単価の推移（税抜円/ℓ）



R3	R3	R3	R4	R4	R4	R4	R5	R5	R5
4-6月	7-9月	10-12月	1-3月	4-6月	7-9月	10-12月	1-3月	4-6月	7-9月

電力単価の推移（税込 円/1kWh）



(4) 経営計画の収支見通しへの影響

◆自動車運送事業

- ①経営計画見込み額からの減収額累計が令和4年度までで約12億円
- ②減収に対応するための企業債の償還により資金収支悪化
- ③軽油価格の高騰による費用増

⇒ 今後、資金不足比率20%超過が懸念される

◆高速鉄道事業

- ①経営計画見込み額からの減収額累計が令和4年度までで約27億円
- ②減収に対応するための企業債の償還により資金収支悪化
- ③電力価格の高騰による費用増

⇒ 経営計画で予定していた令和4年度の単年度黒字は達成できず、達成時期は後ろ倒しになる



4 経営計画の見直し

○予定を前倒して見直しに着手

- ・当初は計画策定から5年目となる令和7年度の見直し実施を想定
- ・新型コロナウイルス感染症の影響の拡大・長期化により、現経営計画における収支見通しと実際の状況に乖離が生じていることから、今年度から経営計画の一部見直しに着手する。令和7年度末までには、経営計画の全面的な改定を行う
- ・まずは、令和5年度中にバス・地下鉄両事業の収支見通しの見直しに着手し、そのうえでバス運賃の改定幅や時期、地下鉄運賃改定の必要性、バス運行の効率化や地下鉄駅業務委託の拡大等について再検討を進める
- ・新たな取組みについても、継続的に検討し、早期に実施可能なものは、経営計画の全面改定を待たずに順次実施していく