

仙台市交通事業経営計画

2026-2035（令和 8～17 年度）

中間案

仙台市交通局

目 次

第1章 経営計画改定の経緯等	
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 快適で便利なお客さまサービスの提供	47
戦略Ⅲ まちの将来に向けた行動	53
戦略Ⅳ 持続可能な経営基盤の確立と事業運営	58
5-2 社会的要請への対応	65
第6章 財政収支計画	
6-1 市バス	73
(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	77
(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	82
7-2 「実施計画」の推進と見直し(PDCA サイクル)について	83
7-3 経営計画の見直しについて	83
資料	
(1) 計画策定過程	84
(2) 前期事業リスト	85

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、国が地方公営企業に策定を要請している「経営戦略」として位置付け、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。

用語説明

【経営戦略】

国（総務省）は、各地方公営企業に対し、保有する資産の老朽化や人口減少等厳しさを増す経営環境の中でも、将来にわたり安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の見通しを示すものとして経営戦略を策定することを推進しています。3～5年以内に見直しを行うこととされており、令和7年度までの改定を要請されています。

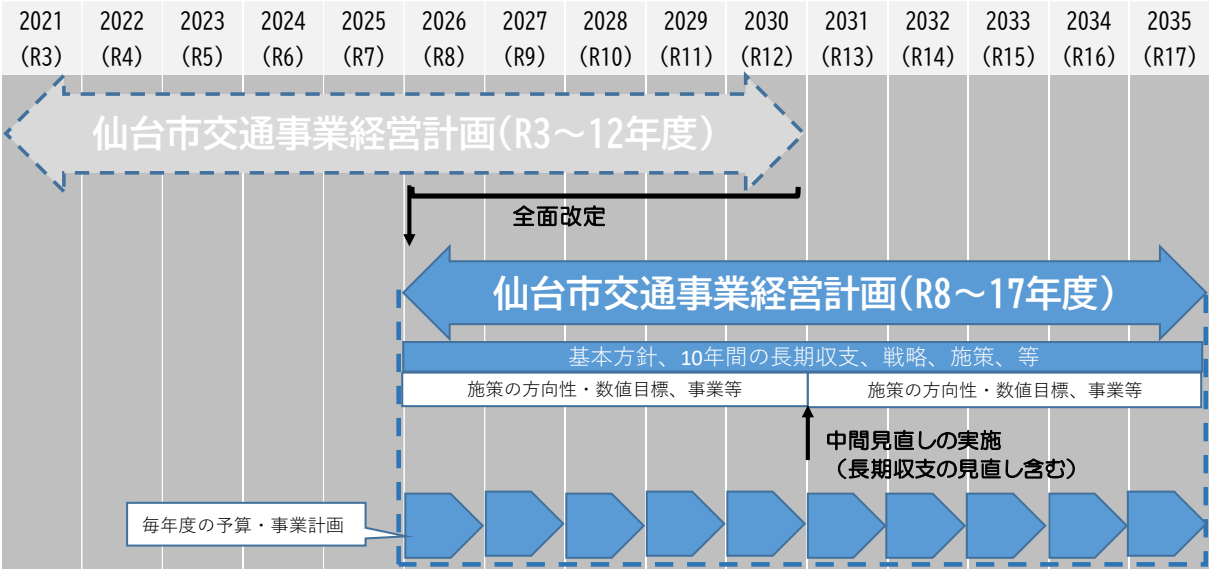
【企業債】

地方公営企業が資金に充てるための借金です。

企業債を発行することで、資金負担を平準化することができますが、後年度において元金の償還に加え、利払いの必要が生じます。

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、本市のまちづくりの基本的な指針である「仙台市基本計画（令和 3～12 年度）」及び「仙台市実施計画（令和 6～8 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・事業の推進を図るものです。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）」（P71 参照）の観点を反映しています。

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	仙台市基本計画（令和 3～12 年度）・仙台市実施計画（令和 6～8 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、令和元年度時点で概ね半減しています。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）やバス運転業務等の管理委託の開始（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きましたが、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。

用語説明

【バス運転業務の管理委託】

道路交通法第 35 条に基づき、事業者が路線やダイヤ、運賃の決定を行いつつ、バスの運転や運行管理及び整備管理業務を一体で他のバス事業者に委託する運営方法。委託できる事業量は全体の 50%以内。仙台市交通局は令和 7 年 4 月 1 日時点でほぼ上限の 49.13%を委託しています。

【資金不足比率】

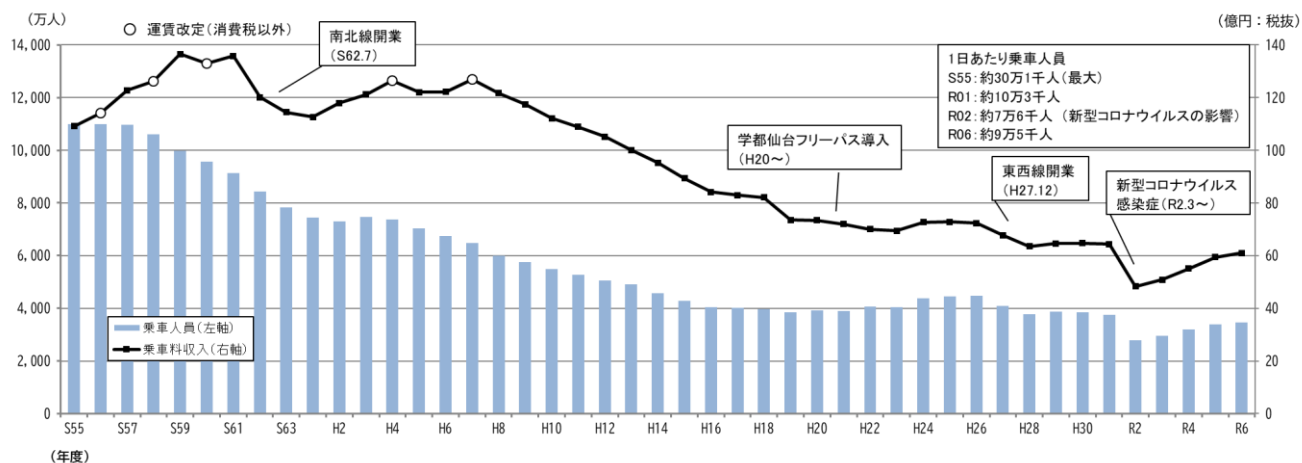
営業収益に対する財政健全化法上の資金不足額の比率。経営状況の悪化の度合いを示す指標。

【経営健全化団体】

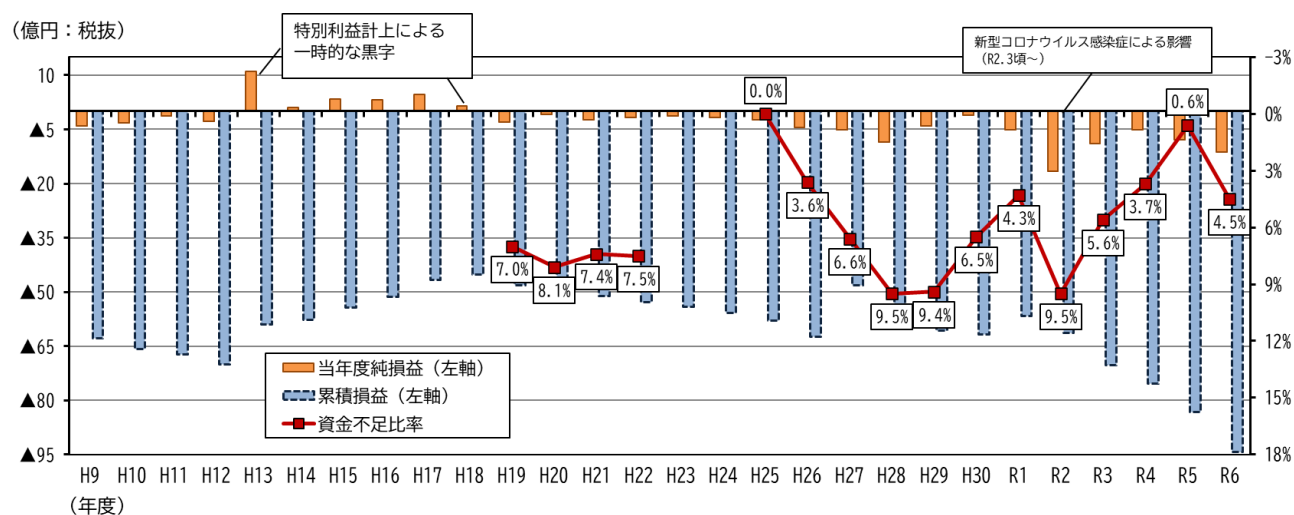
資金不足比率が 20%を超えると「経営健全化団体」とされ、国から厳しい経営改善に向けた取組みが求められます。

第2章 これまでの取組みと評価

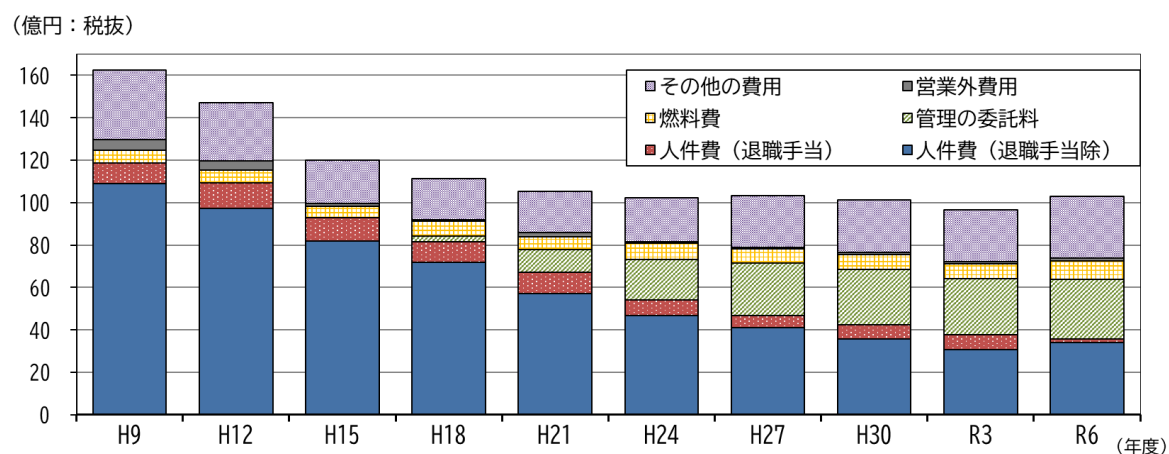
① 市バス 乗車人員と乗車料収入の推移



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

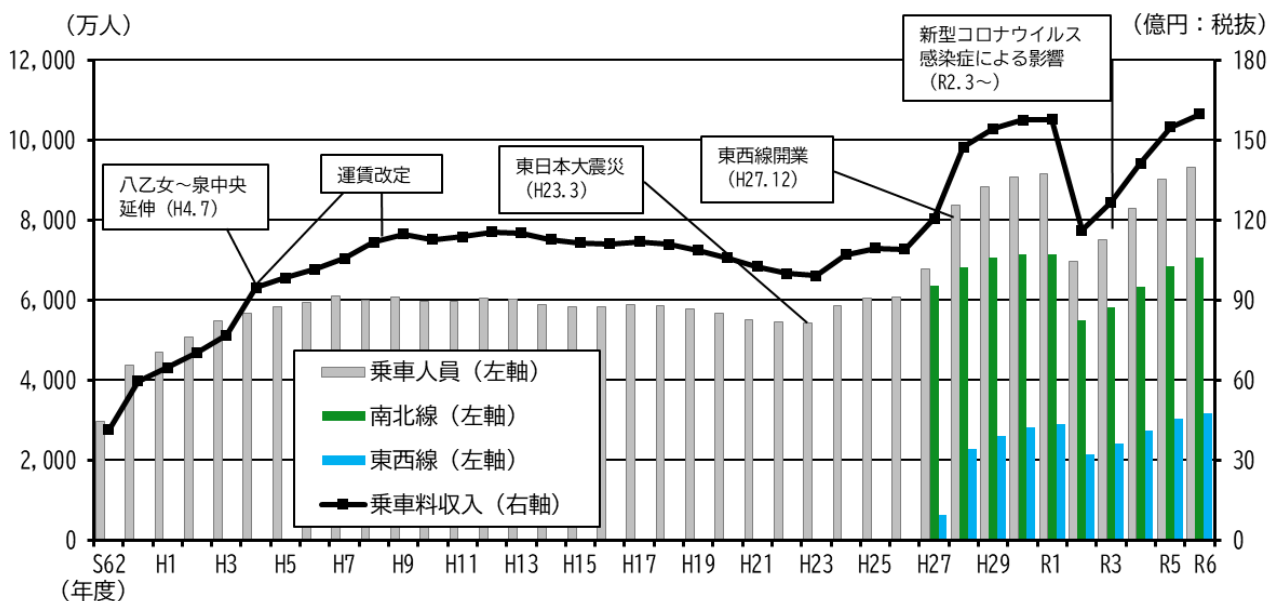
地下鉄は、昭和40年代以降、仙台都市圏の拡大、モータリゼーションの進展に伴う交通混雑激化の中で建設計画の検討が始まり、昭和62年7月15日に富沢駅～八乙女駅間で南北線の運行を開始、平成4年7月15日には泉中央駅まで延伸しました。乗車人員は平成7年度以降年間6千万人程度で横ばい傾向が続き、東日本震災で一時的に落ち込んだものの、平成24年以降は地下鉄沿線人口の増加などにより増加傾向が続いています。当年度純損益は、平成20年度に初めて単年度黒字を達成し、以降、平成27年度までは毎年度黒字を計上し、累積赤字も減少が続いていました。

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、令和4年度頃には単年度黒字化を見通せる状況となっていました。

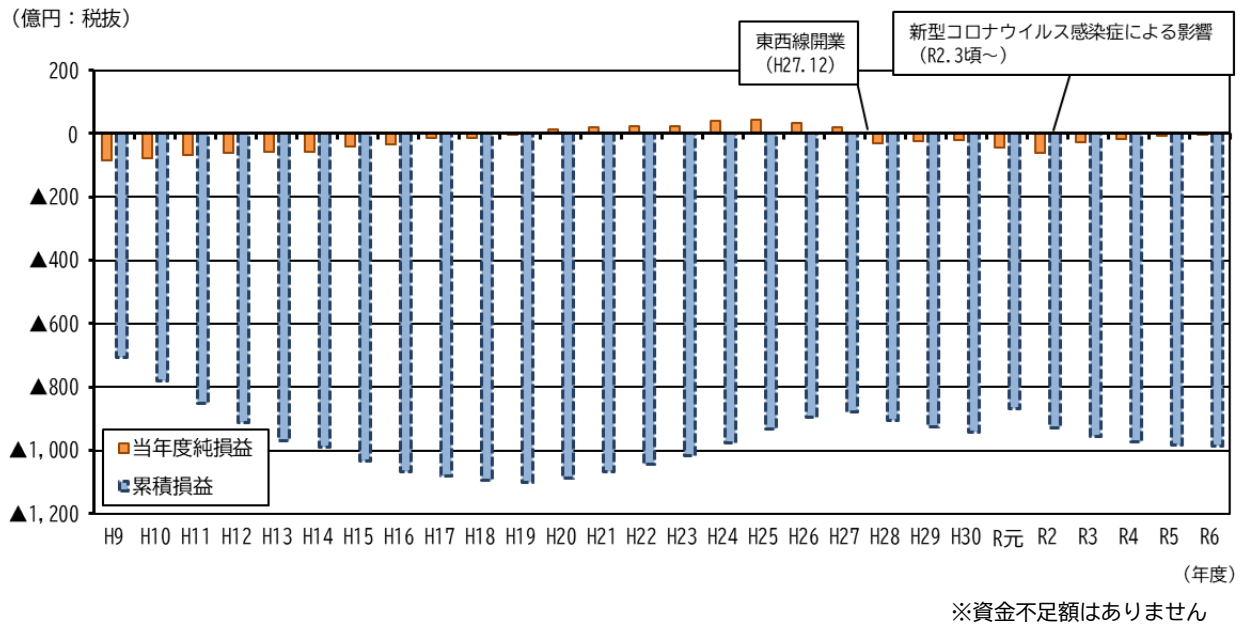
しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度の乗車人員・乗車料収入は急激に減少しました。収支状況も悪化し、減収を補うため、120億円もの多額の企業債発行により、資金を確保することとしました。

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、国が地方公営企業に策定を要請する「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の方針を明記するなど、利用者の皆さまにも一定のご負担をいただきながら、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であっても、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1km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進めています。令和6年10月24日に1編成目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、この中には運転士の健康状態に起因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、運転士側が過失原因となる事故を減少させる取組みや運転士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。

※ 鉄道事故等報告規則第5条に基づき東北運輸局に報告した事故等

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。

※ヒヤリ・ハットとは、重大な災害や事故に直結する一歩手前の出来事を表す造語です。

【戦略1 評価】

市バス事故件数は法令の定義により、車内転倒事故なども含めた一定の人身事故について計上されることから、0件を達成することは困難であったものの、取組みの着実な推進によって事故発生件数を抑制できたと認識しています。安全・安心のための取組みには終わりが無いことから、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しました。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。

※QRコードは（株）デンソーウェーブの登録商標です。

用語説明【MaaS (Mobility as a Service)】

モビリティ全体をサービスとして捉え、目的地までのルートや移動手段、街中の飲食・買物、イベント等の検索・予約・決済に至るまでをスマートフォンのアプリ等で一括して提供する仕組みのこと。交通局では「TOHOKU MaaS」（JR 東日本）と「仙台 MaaS」（仙台市）に参画しています。



©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円バツ区一日乗車券(※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に更新（令和7年度末に全車完了）
- 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（令和7年度に全駅完了）



白色LED行先表示器



縮小前



縮小後

南北線駅ホームと車両間の隙間

●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

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だと言えます。

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年度から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。

【用語説明】【仙台市交通局バリアフリー特定事業計画】

仙台市が策定する「仙台市バリアフリー基本構想」（平成15年度～）において、公共交通事業者が策定する公共交通特定事業計画に位置づける計画。現在の第3期計画は、令和7年度末で前期計画期間が終了するため、後期計画を策定し、令和8年度より実施予定。

【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、お客さまの快適性の確保状況やニーズに即したサービスの提供がなされているかどうかは、これらのモニタリング指標だけでは把握できない要素も多いため、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(鉄道に接続する路線バス)の利便性向上
東西線結節駅周辺バス均一運賃(100円)
- 八木山ライン(仙台駅前～八木山動物公園駅間の市バスと宮城交通バスの並行路線)でのダイヤ調整等、利便増進の取組み



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や新技術活用の検討
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



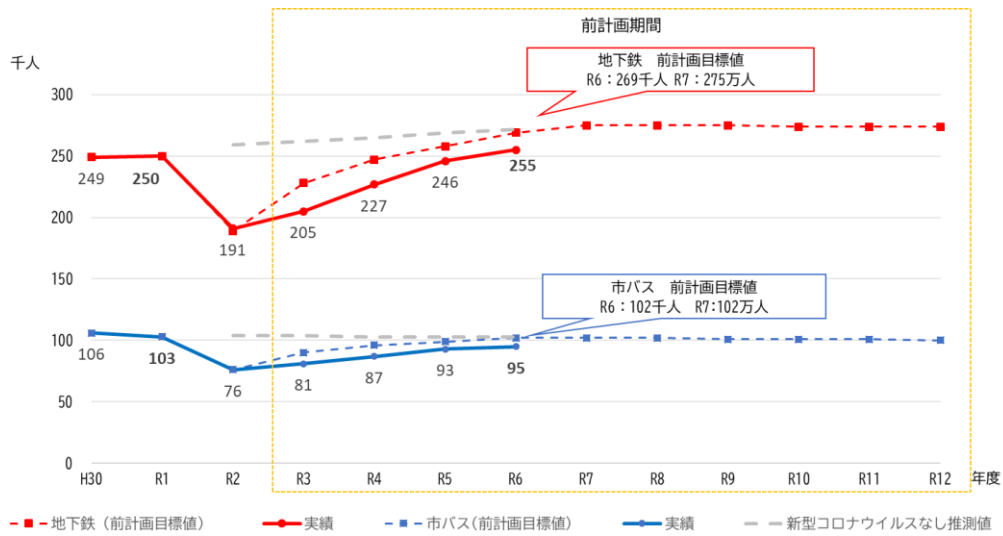
地下鉄のクレジットカード決済端末イメージ
※写真は福岡市交通局の例

●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見込んでいます。

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

「学都仙台フリーパス」の販売

- 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】

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）との役割分担によって、令和3年4月1日に市バスハツ森線を廃止しました。前計画期間中も、市が策定した「仙台市地域公共交通計画」等を踏まえ、地域の実情に応じた多様な移動手段確保の検討が、地域を主体として進められてきましたが、新たに市バスから地域交通への転換が図られ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、前計画策定前の令和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しました。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、ダイヤ改正前の令和4年度比で約1割の事業量（※走行km）を削減。）。



用語説明

【地域交通】町内会など地域の方が主体となり、通勤・通学・通院など日常生活に必要不可欠な目的のために運行する、既存の公共交通を補完する交通手段。

【仙台市地域公共交通計画】令和4年3月に策定。質の高い公共交通を中心とした持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて路線バスや地域交通をはじめ、地域の実情に応じた公共交通のあり方を位置づける計画。

【2024年問題】働き方改革関連法の改正によって令和6年（2024年）4月1日以降、ドライバーの時間外労働の上限規制等が厳格化され、全国的な人員不足が深刻化した問題。

➤ 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限度に発行可能となる「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。）。

➤ icasca 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「icasca 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（バスと地下鉄を乗り継いだ際に貯まる乗継ポイントは継続。）。「icasca 基本ポイント」の付与終了により、従来、ポイントから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%を超過しないためには、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、資金不足対策として発行し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。

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（年齢要件の緩和、民間企業等でも広く活用されている適性検査の導入等）を行い、多くの方が受験しやすい環境を整えました。

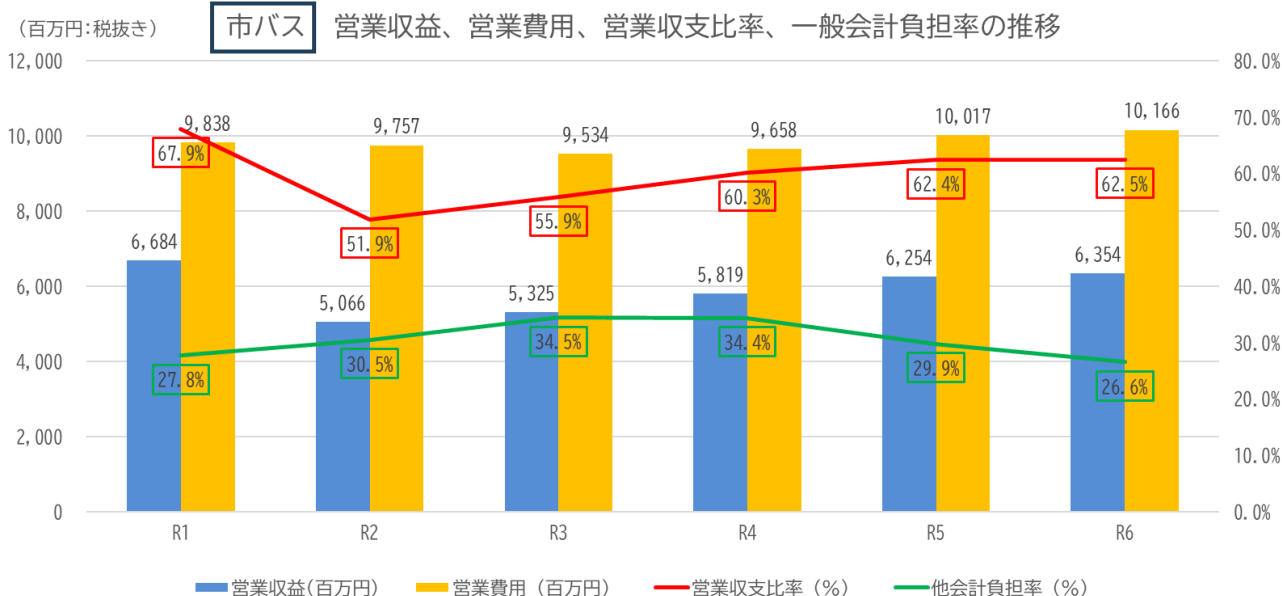
●モニタリング指標の推移と分析

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

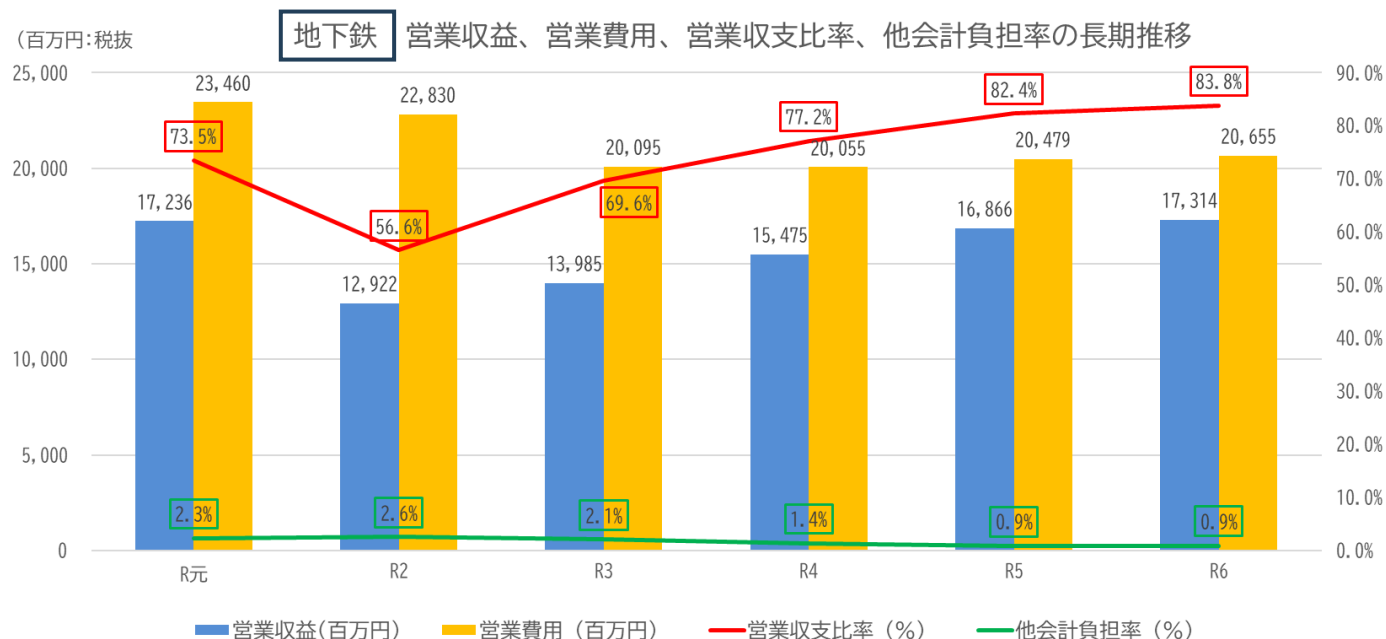
営業費用（人件費やバスの維持費、燃料費等営業に必要な費用）が営業収益（運賃収入や広告料収入等営業によって得た収益）によってどの程度賄えているかを表す指標です。

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（経常費用が一般会計からの補助金等によってどの程度賄われているかの割合）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継続していると言えます。



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なので、減価償却費による営業収支の悪化が資金繰りには直結しません。

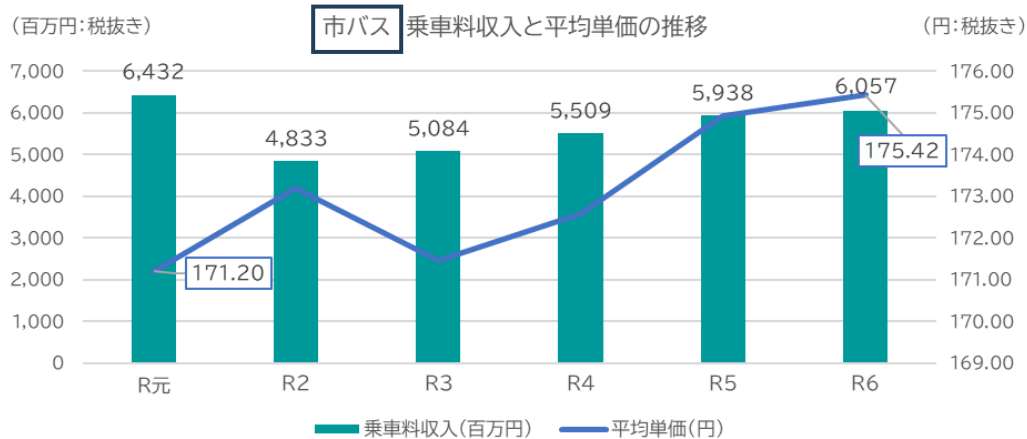
他方、市バスの営業収支は、基幹収入である乗車料収入の低迷により悪化しており、資金繰りの悪化に直結しています。これを多額の一般会計補助金（営業外収益）により賄っています。

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）

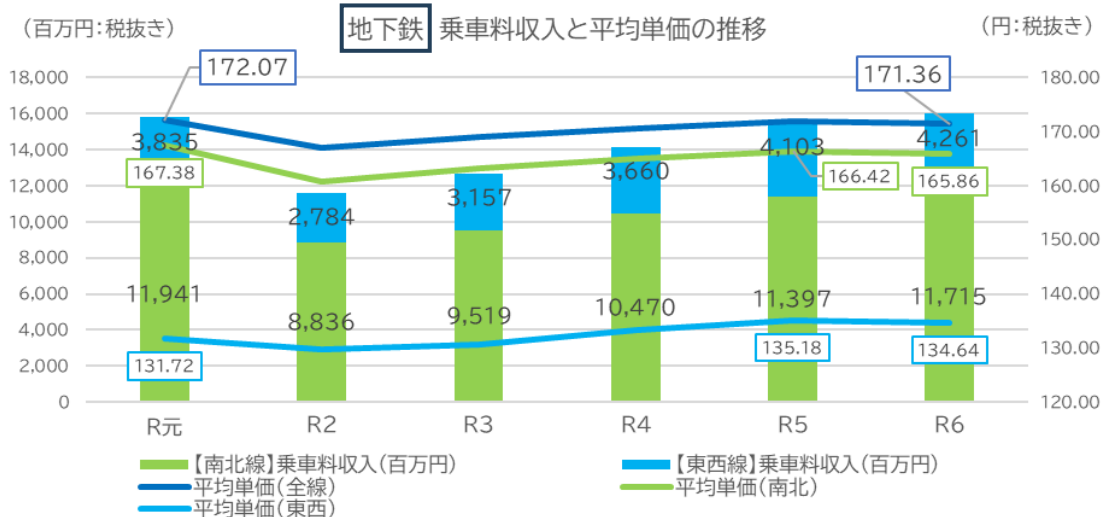
営業収益のうち、お客さまからいただく運賃（乗車料）による収入です。



※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・定期外含めた全券種合計）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り大幅に減少しました。その後、コロナ禍の収束に伴い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。

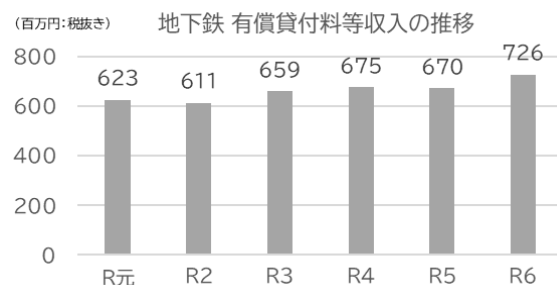


※平均単価は乗車料収入（定期・定期外含めた全券種合計、税抜き）を乗車人員（定期・定期外含めた全券種合計）で除したものです。

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り大幅に減少しました。令和5年3月31日の「icsca基本ポイント」付与終了により増収に寄与しましたが、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。コロナ禍の収束に伴い、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年度には全線の乗車料収入がコロナ禍前を超え、開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。



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年度はいずれ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。



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】

コロナ禍が拡大・長期化したことによる収入減少の影響は大きく、減収を補てんするために発行した多額の企業債の償還が、今後の経営に影を落としています。

市バスの営業収支比率は長年にわたり100%を下回る状況であり、これまでも費用削減を進めてきたものの（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）、一般会計からの補助金に大きく依存している状況です。事業環境が大きく変化中、物価高騰や人材確保の観点からも、従来からの取組みの延長では限界があり、持続可能な経営のための運行効率化や運賃体系の見直し等の取組みが不可欠です。

一方、地下鉄は、令和6年度に過去最高額の乗車料収入を計上していますが、今後予測される、仙台市の人口減少局面を見据えると、市バス・地下鉄ともに、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していく必要があるものと捉えています。

(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。なお、走行キロはるーぶる仙台分を含む。

「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、赤字補てん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ました。

ただし、営業赤字が縮小したわけではなく、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える水準には至っていません。これは、減便の対象にならず、かつ一般会計補助金の対象となっていない路線（ある程度利用がある路線）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、10%未満で推移していますが、これは、急激な減収による資金不足に対応するため、令和2年度以降、多額の企業債を毎年度発行することで資金不足額の悪化を回避してきた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
収益的収支	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
	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	2,626	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、前計画期間中は赤字が続いたため、累積損益も増加傾向となりました。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、厳しい状況となっています。

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
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

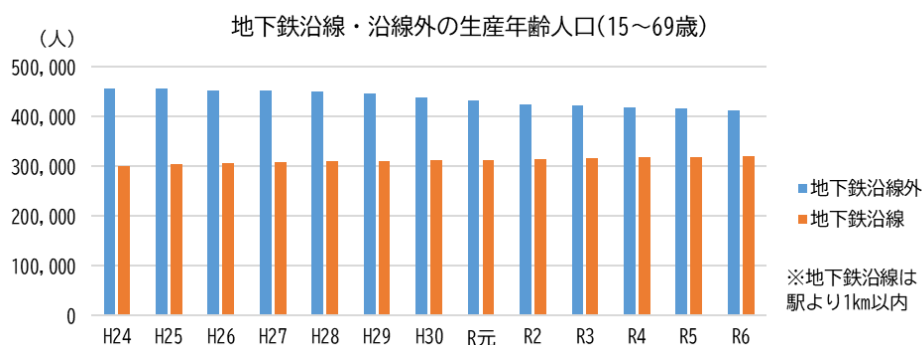
を前提とし、乗車人員の目標を立て、各般の取組みを推進してきました。

しかし、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。

地下鉄沿線では近年、生産年齢人口が増加している一方、

沿線外では少子高齢化の影響が顕著になっており、こ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

① コロナ禍の長期化による急激な乗車人員の減少と資金不足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47億円、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					

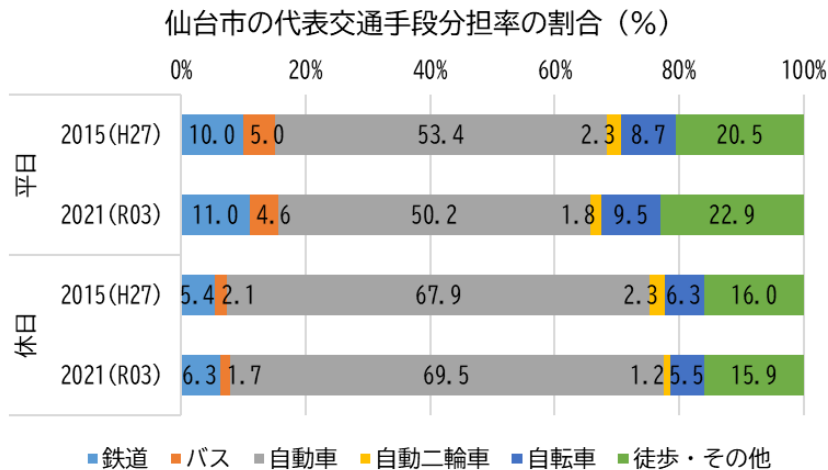
2. 企業債借入状況

	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)							

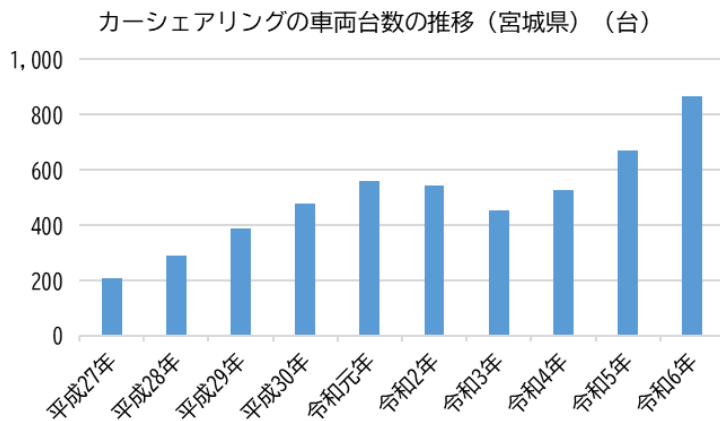
② 交通モードの転換（コロナ前後での交通分担率の変化、カーシェアリングの普及 等）

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にあります。

（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。



出典：全国都市交通特性調査（国土交通省）



出典：カーシェアリング比較360°

用語説明

【代表交通手段】

1つのトリップ（人が目的をもってある地点からある地点まで移動する単位）の中でいくつかの交通手段を用いている場合の主な交通手段のこと。以下の優先順位に基づき、最も優先度が高い交通手段が代表交通手段となります。

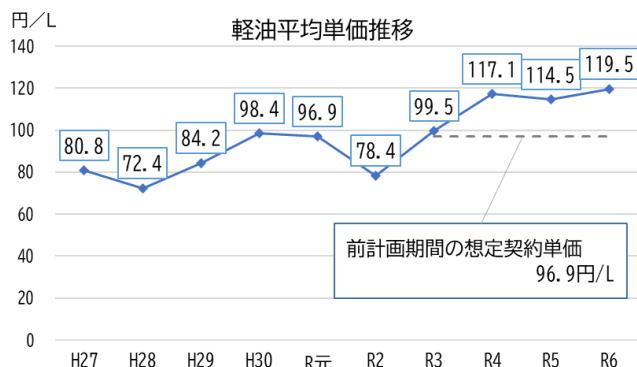
鉄道＞バス＞自動車＞自動二輪＞自転車＞徒歩

（2）近年の物価・人件費等の高騰

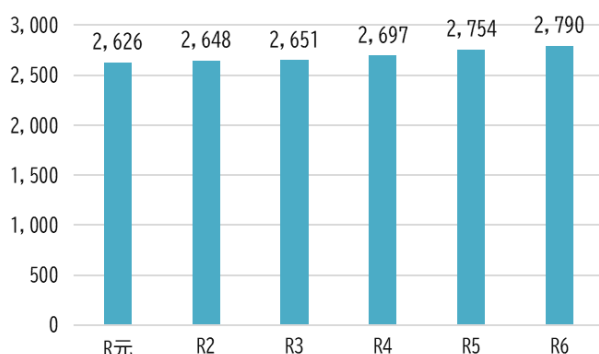
市バス・地下鉄ともに、軽油や電力といった燃料費は、経済情勢を反映した価格高騰により、前計画で見込んでいた想定単価を大きく上回ってきており、経営を圧迫しています。

また、近年の人事院勧告等を踏まえた給与改定により、交通局職員の人件費は上昇傾向にありますが、バス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。

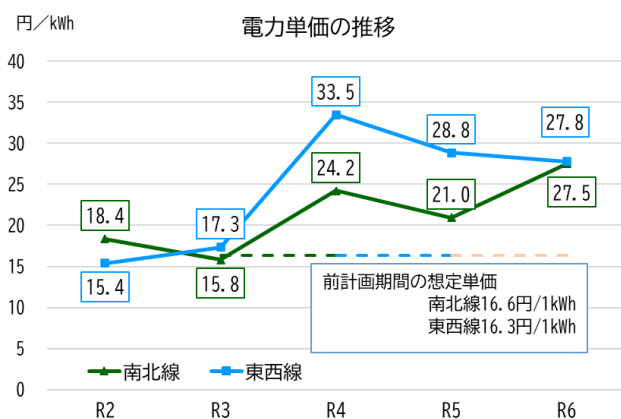
【市バス事業経費の推移】



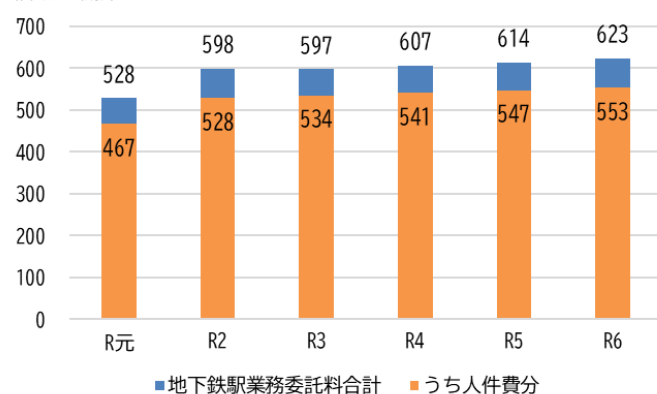
(百万円：税抜) 管理の委託料の推移



【地下鉄事業経費の推移】



(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）を運営している他の政令市等との比較

仙台市と同様に公営交通事業（バス・地下鉄）を運営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。

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

用語説明

【乗車効率】

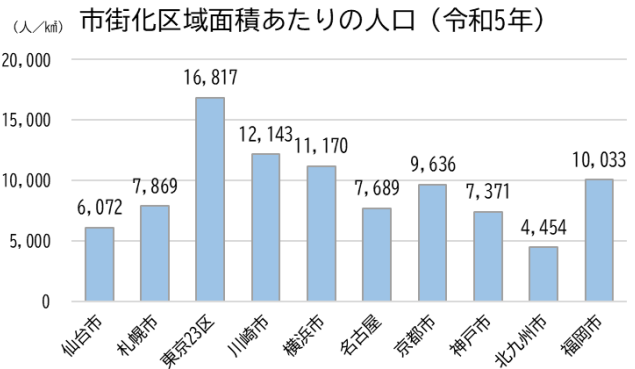
車両の乗車定員に対する平均輸送人員の割合。高ければ効率の良い運行がなされています。

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6年3月末時点）

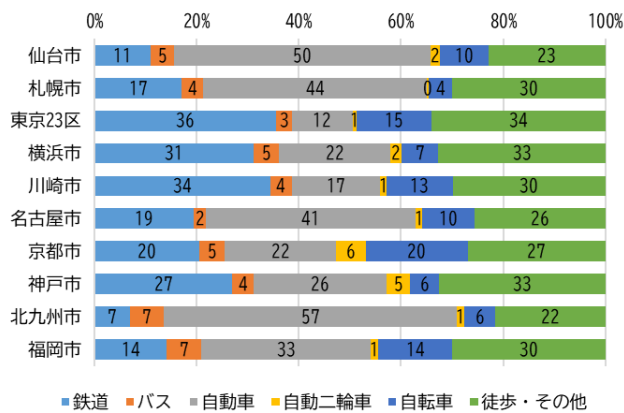
仙台市	0.988 台
札幌市	0.764 台
川崎市	0.437 台
横浜市	0.594 台
名古屋市	0.901 台
京都市	0.600 台
神戸市	0.656 台
北九州市	1.007 台
福岡市	0.732 台

出典：（一財）自動車検査登録情報協会



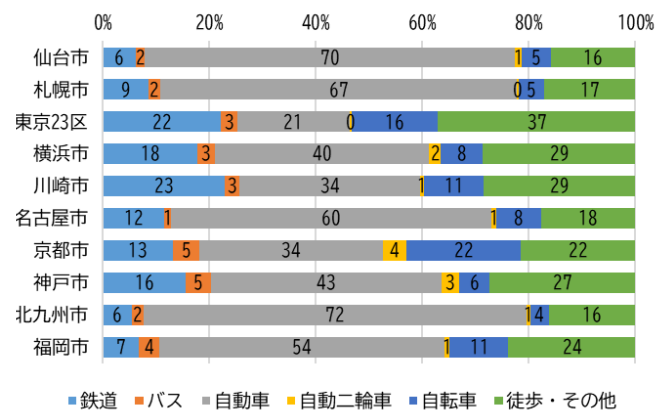
出典：大都市比較統計年表（令和5年）

平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（国土交通省）

休日の代表交通手段分担率の比較（％）



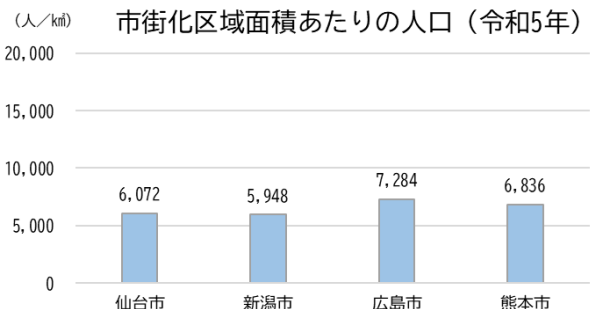
② 3大都市圏から離れた政令市との比較

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運営されておらず、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6年3月末時点）

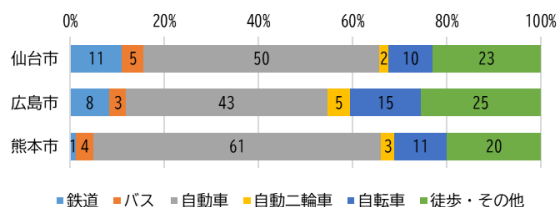
仙台市	0.988 台
新潟市	1.377 台
広島市	0.935 台
熊本市	1.164 台

出典：（一財）自動車検査登録情報協会



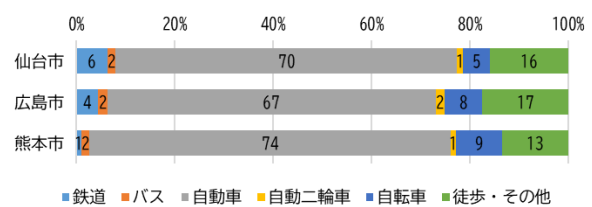
出典：大都市比較統計年表（令和5年）

平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
※新潟市はデータなし

休日の代表交通手段分担率の比較（％）



(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。

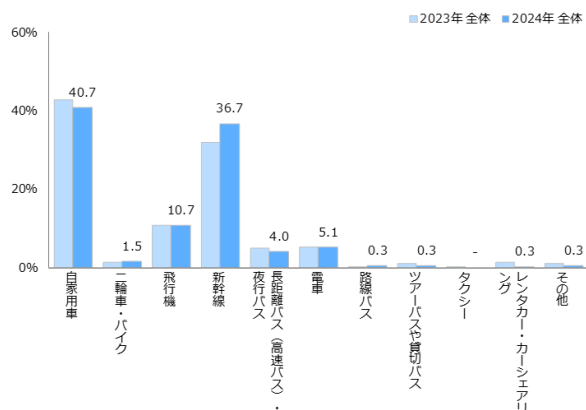
用語説明

【仙台市観光戦略2027】

これまでの枠に捉われない「攻めの観光」を推進していくため、中長期的な視野も踏まえ、新たな財源を活用して思い切った投資をしていくことで、観光を基軸とした持続的な地域経済の発展を目指し策定されました。(計画期間：令和7年度～9年度)

※ベース：仙台観光者

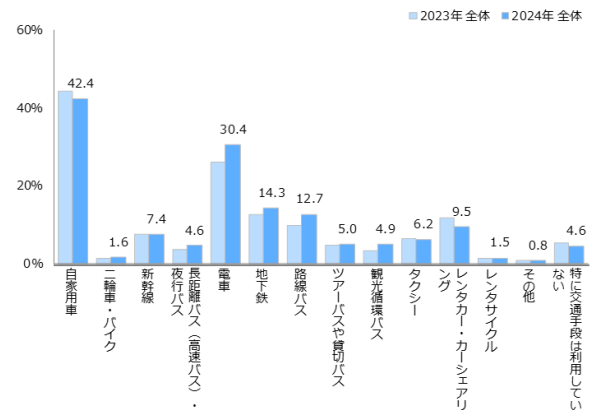
「仙台」への交通手段



(仙台まで訪れるのに利用した主な交通手段)

出典：令和6年度仙台市観光実態調査

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)

(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）

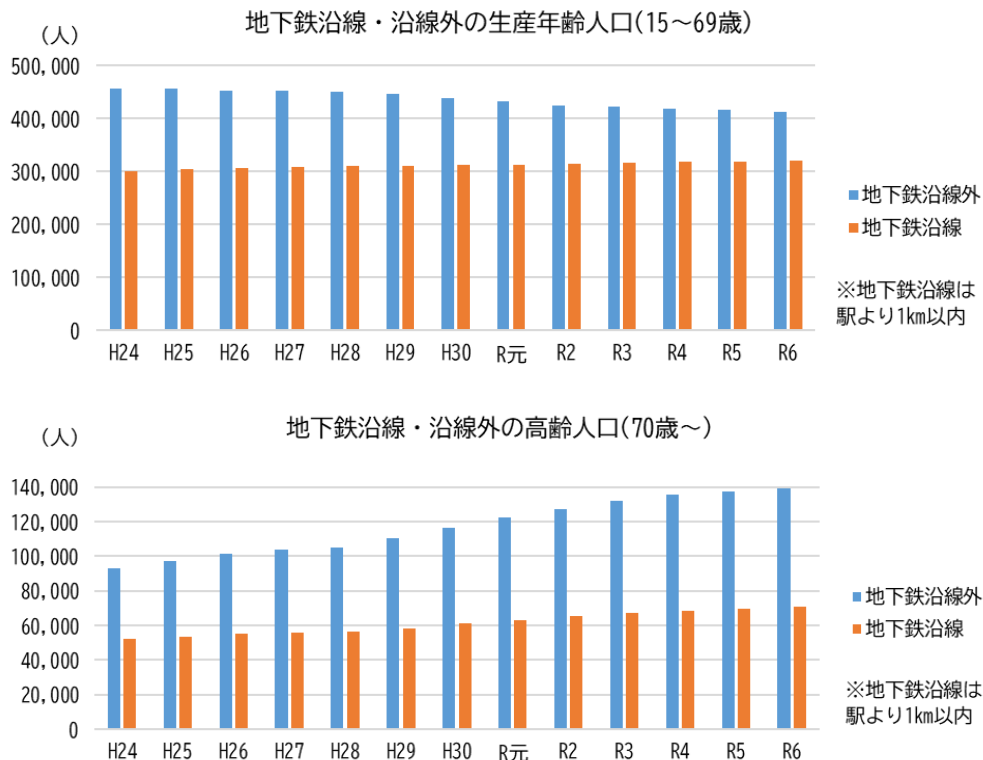
地方公営企業に求められる「公共の福祉の増進」のため、国が公営交通事業者に要請する経営にあたっての留意事項や、本市政策の方向性を見極めながら、社会的要請に対応した取組みを進めていく必要があります。(P65 社会的要請への対応 参照)

- 「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、本市における最新の推計（令和2年度国勢調査ベース）によると、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、複雑にバス路線が張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、仙台駅を中心とした放射状の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、長大路線を削減し、地下鉄駅に結節（フィーダー化）させて乗り換えを促進するバス路線の整理を行いました。が、地域の実情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、効率化が不十分な運行状況が続いています。

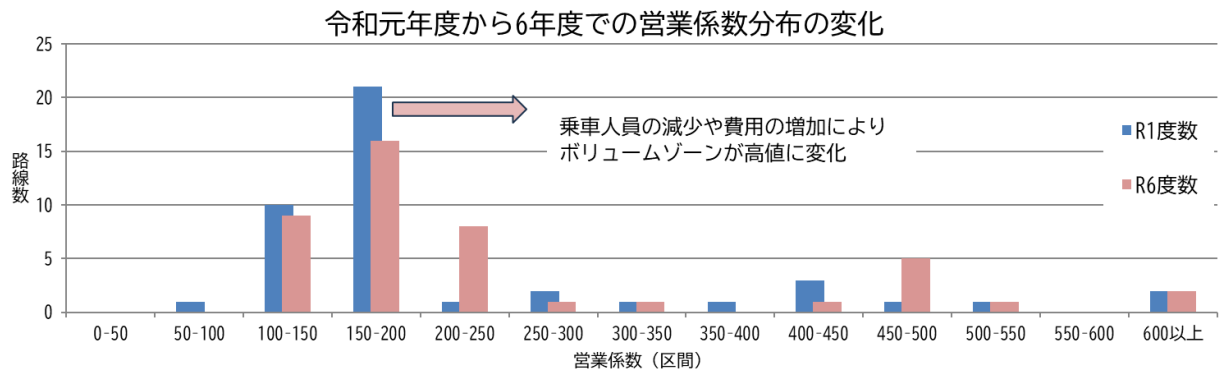
項目 \ 団体名	仙台市	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	神戸市	北九州市
営業路線(km)	565.1	515	197.7	763.9	322.4	375.4	194.4
運転系統数(本)	233	143	171	165	74	85	72
一日平均乗車人員(人)	92,740	304,519	119,440	301,571	332,940	154,109	10,656

出典：令和5年度地方公営企業年鑑

(3) 営業係数の状況と補助金への依存

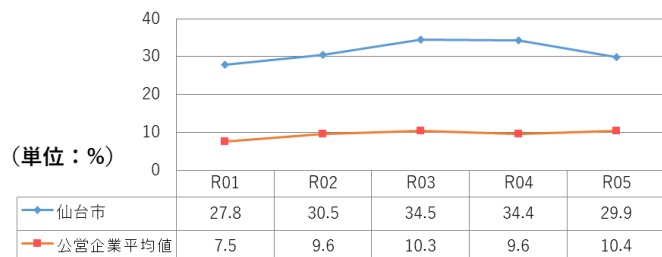
令和6年度の市バス路線別営業係数（100円の収入を得るのにかかる経費。100を超えると赤字）は、全ての路線で100を超える赤字となりました。前計画の取組みとしての利用状況に応じた便数調整の結果、前年比はやや改善傾向にはあるものの、全路線の平均は164でした。

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	481	12 蒲生線	221	23 高松・安養寺線	223	34 東仙台営業所線	167
2 余目線	650	13 北山・子平町線	141	24 長命ヶ丘線	129	35 深沼線	467
3 泉ビレッジ線	121	14 恵和町線	193	25 鶴ヶ谷・南光台線	140	36 福田町四丁目線	488
4 井土浜線	173	15 工学部・宮教大線	487	26 東部工場団地線	337	37 緑ヶ丘線	165
5 芋沢線	192	16 交通公園線	192	27 動物公園線	154	38 南小泉線	221
6 岩切線	189	17 作並線	160	28 長町線	474	39 南吉成線	135
7 大沢線	213	18 桜ヶ丘線	114	29 中山・川平線	128	40 瞑想の松線	161
8 沖野線	137	19 定義線	185	30 七北田線	188	41 八木山南団地線	185
9 折立・茂庭台線	150	20 四郎丸線	200	31 西の平線	153	42 野草園線	203
10 卸町線	274	21 住吉台線	182	32 根白石線	411	43 大和町線	509
11 貝ヶ森団地線	132	22 高砂線	206	33 東黒松線	1,006	44 六丁の目・岡田線	216
※路線は五十音順						全路線	164



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てん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。

他会計負担率 ▶
費用が一般会計等の負担によってどの
程度賄われているかを表す指標



(4) バス運転士の人材不足

出典：経営比較分析表（令和5年度）（総務省）

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士の確保は年々困難さを増しています。本市においても、高齢化に伴う退職者の増加見通しなどを踏まえ、運転士の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（令和7年4月1日現在）

		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
バス運転士 【正職員】	男性	17	66	54	72	12	221	44.2歳
	女性	0	2	1	0	0	3	41.0歳
	計	17	68	55	72	12	224	44.2歳
バス運転士 【再任用職員】	男性	0	0	0	0	60	60	62.8歳
	女性	0	0	0	0	0	0	—
	計	0	0	0	0	60	60	62.8歳
バス運転士 【会計年度任用職員】	男性	18	18	10	1	33	80	46.4歳
	女性	1	0	3	0	0	4	40.3歳
	計	19	18	13	1	33	84	46.1歳
合計		36	86	68	73	105	368	47.6歳

※単独常務前の教習生は含まない
※一泊る仙台運転士、楽天シャトル運転士は除く
※チャレンジ選考で各営業所に配属されている2名は除く

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おりますが、耐用年数を迎える各施設の更新も必要な状況にあります。

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年を迎えることを踏まえ、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タッチ決済の導入等、技術革新や社会の変化を考慮します。

※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ることに加え、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ます。これらを乗車人員の増加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。

用語説明 【交流人口】特定の地域に通勤・通学、観光、買い物、レジャーで一時的に訪れる人
【関係人口】地域や地域の人々と多様な目的で、継続的に関わる人

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）西公園屋内遊び場 ・（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） ・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）西公園屋内遊び場

こどもの遊びの環境の充実を図るため、本市の魅力の一つである豊かな自然を活用した遊びや、屋外の遊びと連続性を持った遊びが可能となるような施設とすべく、西公園南側区域を計画地とした屋内遊び場の整備を進めています。令和7年9月策定の「（仮称）西公園屋内遊び場基本計画（素案）」では、令和11年度中の竣工を目指しています。

広がる遊びと、かがやくこどもの未来
～笑顔あふれる杜の都の遊び場～

- ① 遊びが広がり、こどもの育ちを支える施設
- ② 体験や学びの機能を重視した施設
- ③ 親や同伴者も満足できる施設
- ④ 仙台らしさを感じられる施設
- ⑤ 多様な人が訪れることができる施設

施設のイメージパースを掲載予定

▲地下鉄東西線「大町西公園駅」方面からのアクセス
環境の向上を目的とした連絡橋の設置を予定
出典：（仮称）西公園屋内遊び場基本計画（素案）

◆（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・発信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

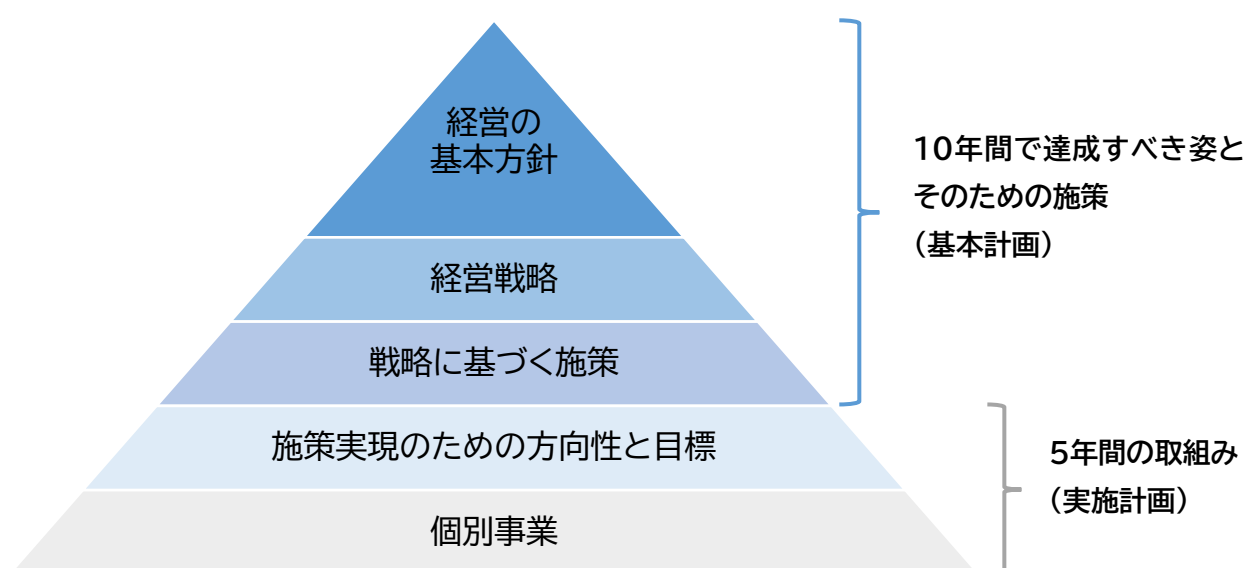
年度	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10～12 (2028～2030)	R13 (2031)
行程		基本 構想	基本 計画	設計者 選定	基本設計	実施設計	工事	開 館
							管理運営の詳しい検討	
			管理運営指針の策定				指定管理者の選定 ・開館準備	

▲ 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

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、市バスと地下鉄の両事業が有機的に連携して進めていくべきものの、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及び安全最優先などを掲げた「仙台市交通局安全方針」を踏まえた内容とします。

仙台市交通事業経営計画 2026-2035 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、快適で便利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 路線の赤字補填等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。
- ・ 路線のあり方や運賃体系の見直し、資産の有効活用等の増収の取組みにより、営業収支を改善させ、路線の赤字補填等に係る、一般会計補助金を縮減し、適正化していきます。

(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、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。
- ・ 計画期間を通じて、財政健全化法上の資金不足額を発生させないように努めます。

【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。

4-4 経営戦略・戦略に基づく施策

基本方針と財政目標を踏まえ、市バス・地下鉄の両事業で目指すべき姿を示す戦略を以下のとおり定めます。

なお、具体的な取組みの検討にあたっては、「EBPM（証拠に基づく政策立案）」の観点重視し、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するとともに、だれもが、いつでも安心して利用でき、信頼される公共交通手段であり続けるために、お客さまの安全・安心のための利用環境づくりを推進します。

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。
施策4 だれもが安心して利用できる環境整備	・年齢や性別、国籍、身体状況などに関わらず、だれもが安心してご乗車いただける環境整備に取り組めます。

- ❖ 市バスがこれからも、安心して利用することができる公共交通手段であり続けるために、「持続可能なバス路線網の確立」に向けた取組みも行います（P39 戦略Ⅲ 参照）。



用語説明 【SDGs (Sustainable Development Goals)】

2015年9月の国連サミットで採択された2030年までの国際目標です。だれ一人取り残すことなく、貧困・格差の撲滅等、持続可能な世界を実現するため、17の目標を掲げています。

交通局は、市バス・地下鉄の運行を通じて、SDGsの目標とする持続可能な社会の実現に貢献します。

戦略Ⅱ 快適で便利なお客さまサービスの提供

★ 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ご利用いただき、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 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4 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快適で便利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 持続可能なバス路線網の確立

・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2 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、だれ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促進と、まちの回遊性向上に資する取組みを進めるとともに、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く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

- ・施設設備の更新や新規投資にあたっては、厳しい経営状況を踏まえ既存事業の見直し、事業規模や事業費の精査等を実施することで投資の適正化を図ります。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

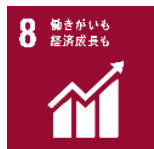
- ・経済情勢等に起因する収支状況の変化に応じ、運賃体系・水準の検討を行うほか、資産の有効活用や広告料収入の確保等、収入増に向けた不断の取組みを行っていくことで、安定的かつ持続可能な経営を目指します。

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

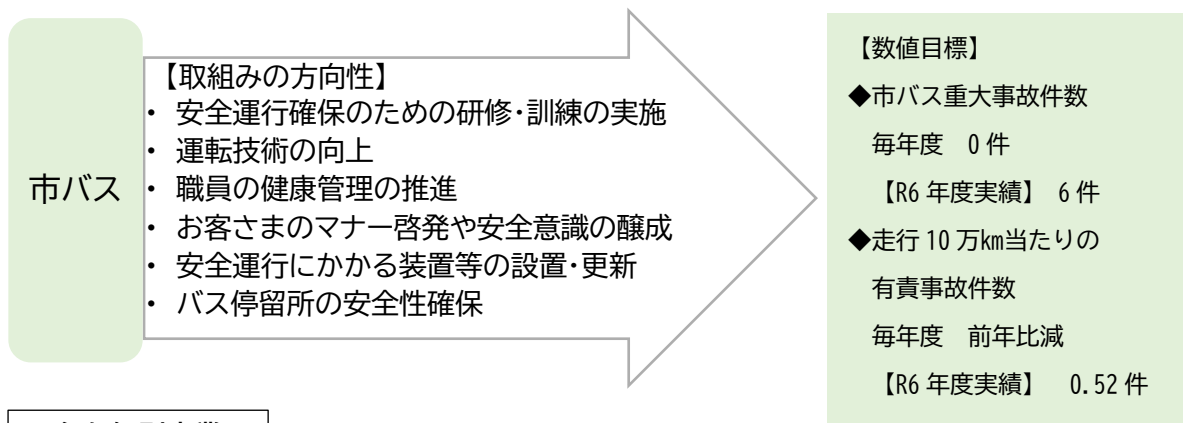
5-1 4つの戦略に基づく取組み

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)」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

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 安全運行確保のための研修・訓練の実施

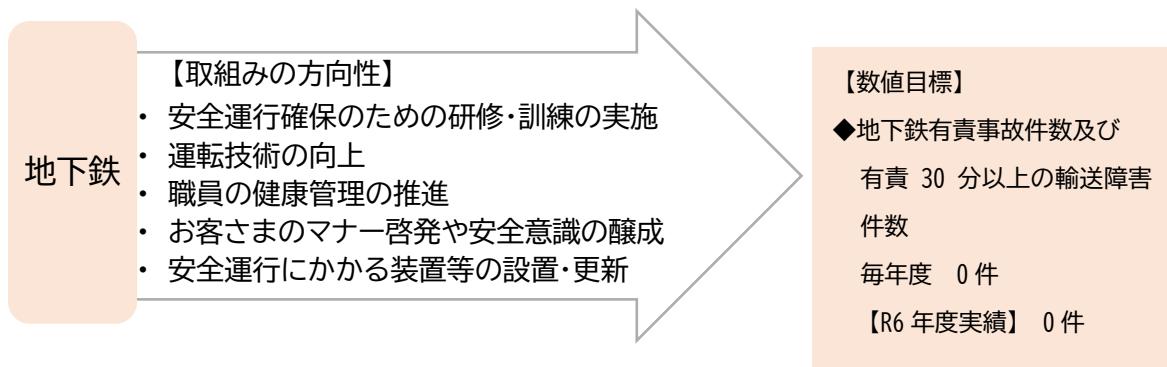
事故防止に向けた研修等の実施

安全運行に必要となる知識、技術の習得や、危険感受性を高めるための訓練や研修等を実施することでお客さまへの安全・安心なサービス提供を推進します。

➤ 運転技術の向上

運転技術コンテスト

バス運転士の運転技術の向上を図るバスの競技コースを設定し、障害物等に接触することなくスムーズな運転操作で通過できるか等を競う個人戦及び団体戦によるコンテストを実施します。



主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 安全運行確保のための研修・訓練の実施

教育訓練の実施

安全運行に必要となる知識、技術の習得や、危険感受性を高めるための訓練や研修等を実施するとともに、災害等の異常時に備えた訓練を定期的に実施し、お客さまの安全の確保と職員の異常時対応能力向上に努めます。

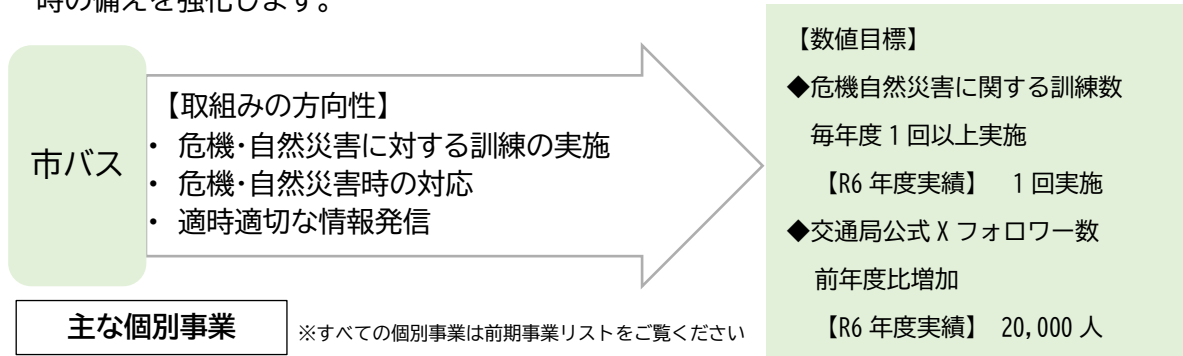
➤ 安全運行にかかる装置等の設置・更新

ホーム柵維持管理

ホームにおいて、可動式ホーム柵の定期部品交換や更新を行い、安全性を確保します。

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。



➤ 危機・自然災害に対する訓練の実施

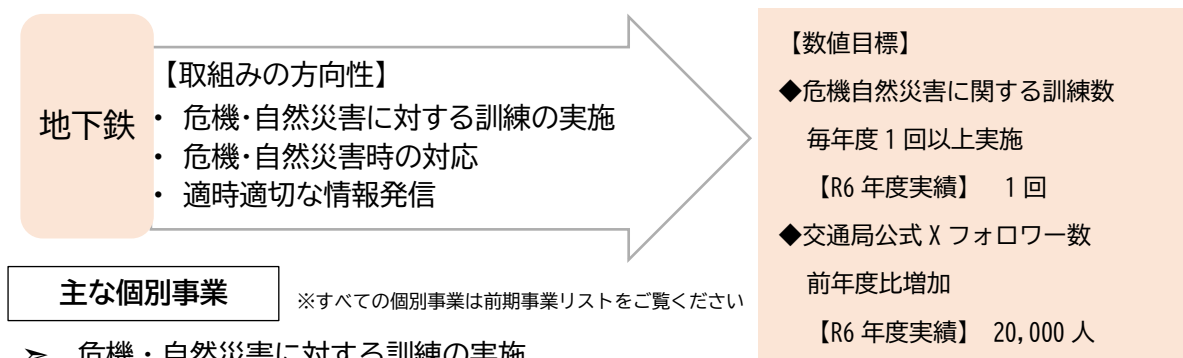
災害等対応訓練の実施

地震や大雨等の大規模災害及びテロ対策（バスジャックや車内不審物）等を想定した対応訓練を実施し、お客さまの安全確保を最優先とする対応ができるよう、職員の意識と対応力の向上を図ります。

➤ 危機・自然災害時の対応

緊急時の情報発信（バス）

危機・自然災害発生時に、交通局ウェブサイト、X、どこバス仙台などを適切に活用し、市バスの運行情報をわかりやすいかたちで発信します。



➤ 危機・自然災害に対する訓練の実施

防災訓練等の各種対応訓練の実施

地震や大雨等の大規模災害及びテロ等を想定した対応訓練を実施し、お客さまの安全確保を最優先とする対応ができるよう、職員の意識と対応能力の向上を図ります。

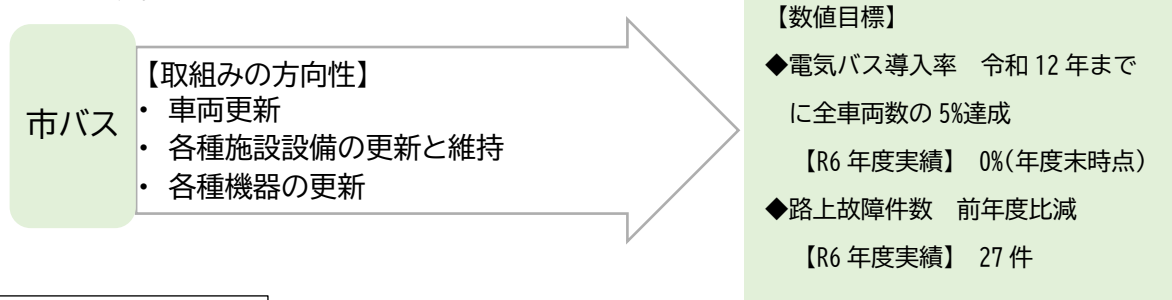
➤ 危機・自然災害時の対応

大雨による浸水への対応（地下鉄）

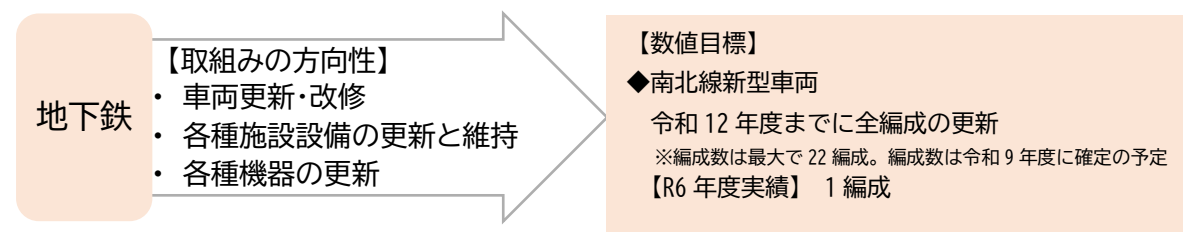
大雨警報等の発令時は、情報収集に努め、巡視等による状況の確認を行い、通常運行に影響が生じないように必要な設備等の保全を行います。

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。



主な個別事業	※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください
バス車両更新計画の見直し	
厳しい経営状況を鑑み当面の間、ディーゼル車の新車の購入を凍結します。 また、改正省エネ法の非化石エネルギー自動車への転換目標を踏まえた電気バスの導入と合わせ、必要車両数の見直しを行います。	
電気バスの導入	
改正省エネ法の施行により、令和12年度までに、保有する台数の5%を非化石エネルギー自動車とする目標が掲げられたことから、電気バスの導入に向けた調査・検討を行います。	



主な個別事業	※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください
➤ 車両更新・改修	
南北線車両更新	
耐用年数を迎える南北線車両を更新します。新型車両3000系ではバリアフリー化を行い、令和6年度から令和12年度にかけ最大22編成を導入します。また、車両の更新に合わせ検査修繕設備の更新を行います。	
➤ 各種機器の更新と維持	
磁気券の廃止と自動改札設備の更新	
老朽化に伴い、自動改札設備の更新を行います。 設備更新に合わせて、乗車券券種、キャッシュレス決済(クレジットカードタッチ決済やQR乗車券)の普及状況を踏まえた機能向上を検討していきます。 ※QRコードは(株)デンソーウェーブの登録商標です。	

両事業

【取組みの方向性】

- ・ IC乗車券システムの安定的な運用

主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ IC 乗車券システムの安定的な運用

センターシステムの維持管理・更新

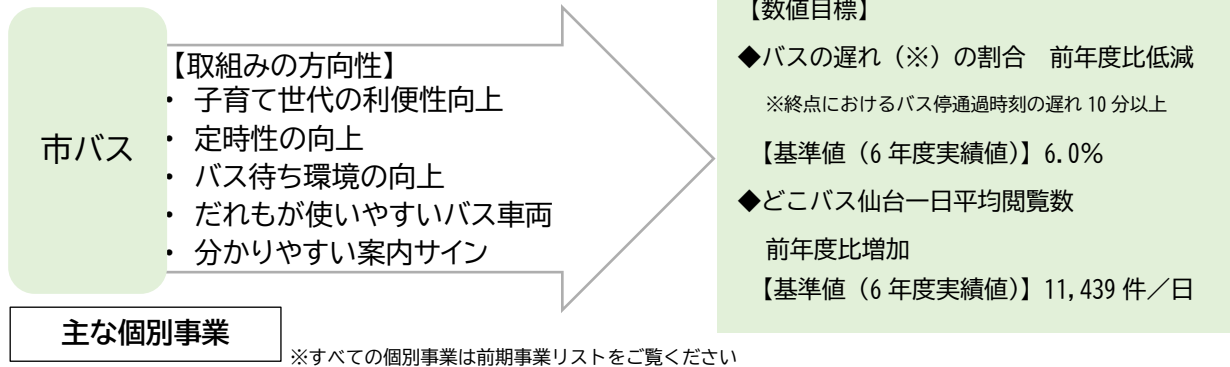
IC カード乗車券の ID 管理、利用実績・履歴管理、ポイント計算、事業者間精算等の処理を行うセンターシステムの維持管理・更新を行います。

定期券発行機の維持管理・更新

定期券の発行に関連するお客さまの情報（氏名や利用可能駅）を保存・読取・カード書き込みに必要なシステムについて、維持管理・更新を行うとともに、お客さまの利便性向上に資する機能改修について検討します。

施策4 だれもが安心して利用できる環境整備

年齢や性別、国籍、身体状況などに関わらず、だれもが安心してご乗車いただけるよう、利用しやすい環境整備に取り組みます。



➤ 子育て世代の利便性向上

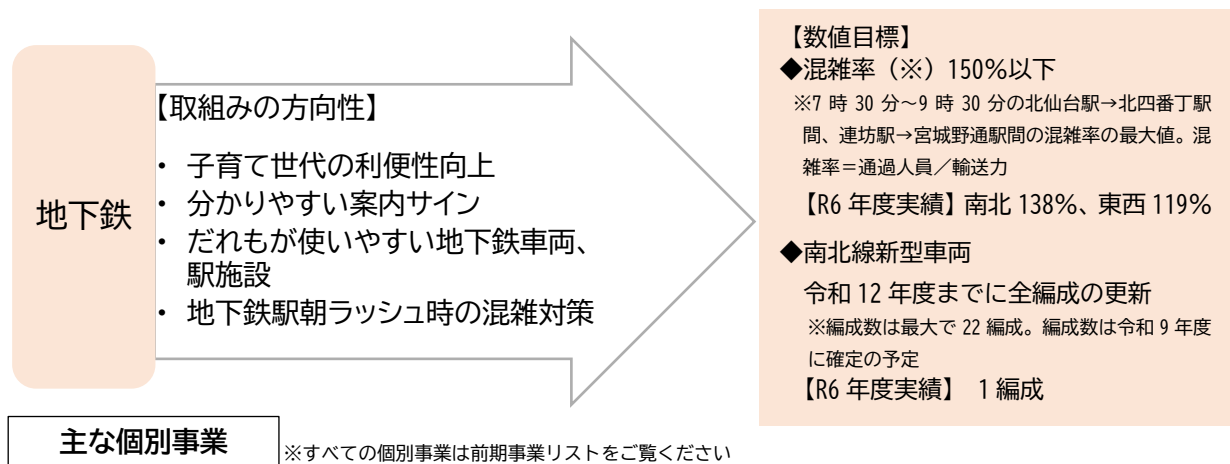
ベビーカー利用者への配慮

ベビーカー利用者が安全にバスを利用していただくための職員教育訓練等を行います。

➤ 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

道路管理者及び警察に対し、道路環境改善等の働きかけを継続的にを行います。



➤ 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

子育て世代が家族で地下鉄を利用しやすくなる環境を整えるため、仙台駅西改札に授乳室、全駅トイレにオムツ交換台を設置するとともに、一部駅の改札でベビーカー貸出サービスを提供します。

➤ 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

地下鉄事業はコロナ禍の需要減から一転し、乗客が増加傾向にあることから、現行ダイヤの利用状況の詳細な分析を行い、需要に応じた快適で利用しやすいダイヤを目指します。

戦略Ⅱ 快適で便利なお客さまサービスの提供

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ご利用いただき、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】

- ◆市バスモニター（※）平均点
毎年度 37.5 点以上
※46 点満点（加点により最高 64 点）。主
な評価項目は「接客態度（言葉遣い）」
「マイクでのアナウンス」「運転操作」
- 【R6 年度実績】 36.3 点

主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 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

お客さまの視点に立った接客対応、案内を行えるよう研修を実施することで、市バス運転士の接客サービスの向上を目指します。お客さまの声等を元に、より効果的な研修を実施します。

接遇の評価とフィードバックの実施（バス）

市バス添乗モニターを実施し、優れた成績を上げた職員に対して表彰を行います。
また、一定の期間内における営業所・出張所の市バス添乗モニターの成績を競う営業所・出張所対抗接客・接遇コンクールを実施します。

地下鉄

【取組みの方向性】

- ・ 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】

- ◆駅業務モニター各項目（①～③）の「できている」の評価割合
毎年度 90%以上
- 【R6 年度実績】
- ①ラッチ対応している 91.5%
- ②挨拶が良い 97.2%
- ③身だしなみ・態度が良い 97.4%

主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 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

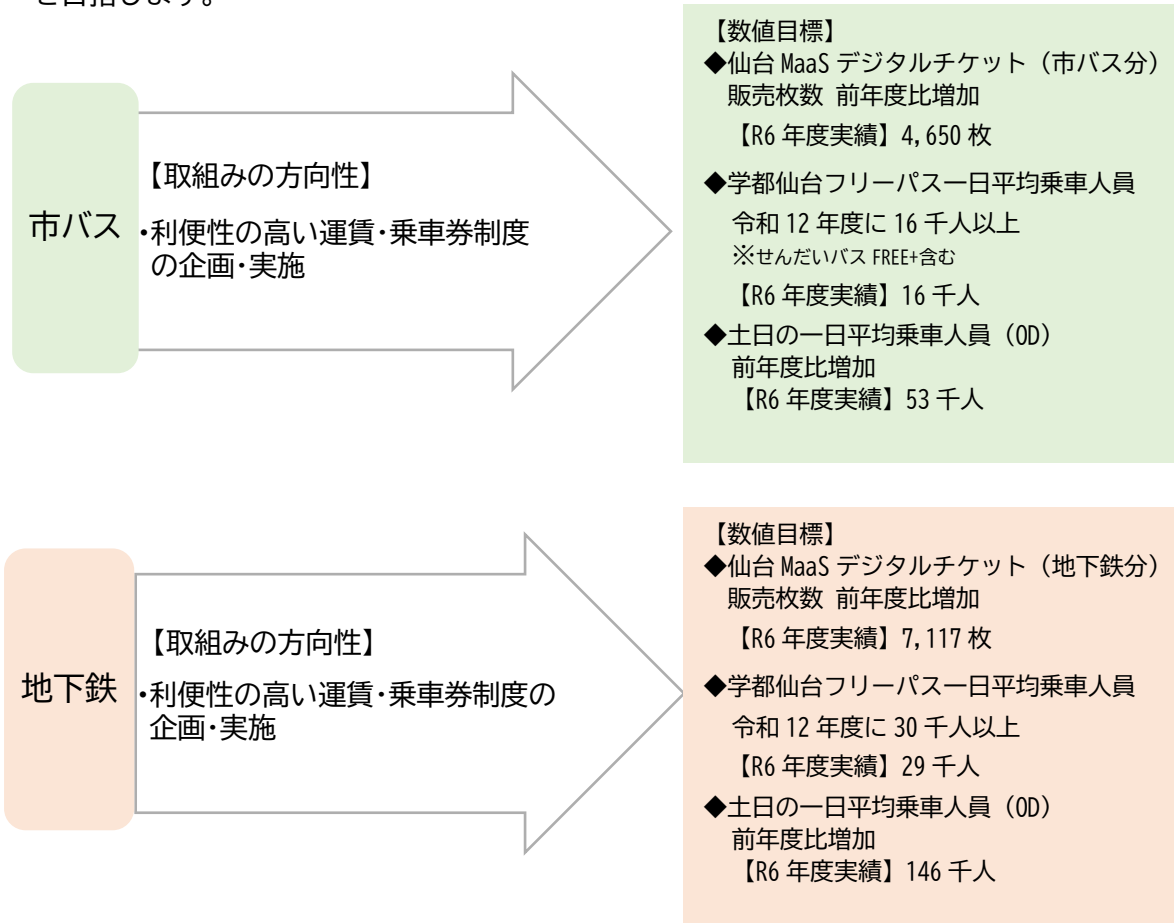
地下鉄を利用する多様なお客様に対する的確な対応技術や、お客様視点に立った接客対応・案内技術の習得を目的とした研修を企画し、鉄道両部職員を対象に実施します。

接遇の評価とフィードバックの実施（地下鉄）

職員モニター制度等を実施し、いただいたご意見や評価を基にサービス向上研修を行い、より良いサービスの提供を目指します。

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。



主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 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

目的地までのルート検索からデジタルチケットの購入等まで、ウェブで完結し、シームレスなサービスを提供することで、本市の公共交通利用促進や来訪者の増加による賑わい創出を目指す「仙台 MaaS」において、デジタルチケットならではの自由度や即応性を活かし、利用者の利便性向上や需要喚起につながる乗車券を販売します。

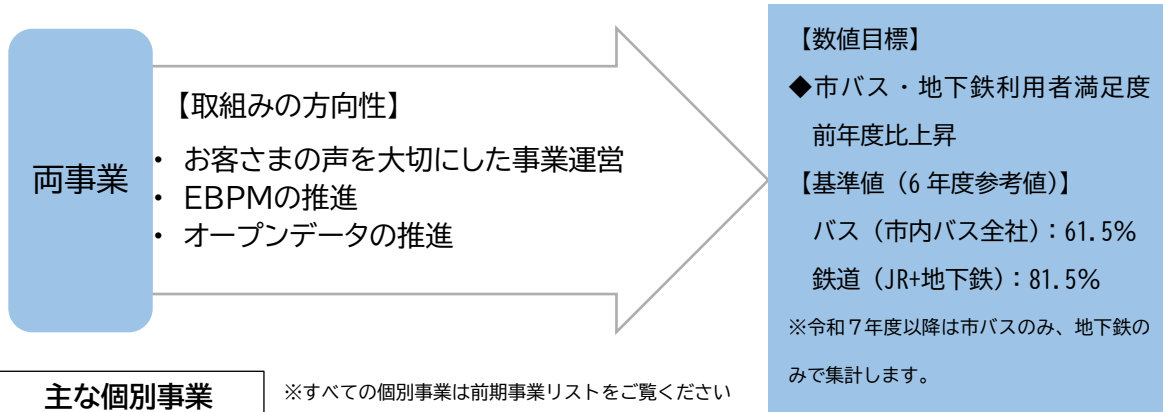
ハッピー・ファミリー・ライド（小児運賃無料）

大人 1 人につき、同伴する小学生 2 人までの市バス・地下鉄運賃を土日祝日限定で無料とする取組みにより、家族での市バス・地下鉄を利用した土日祝日のお出かけを喚起することで、自動車等から公共交通利用への転換を図ると共に、こども達に将来にわたって公共交通を利用してもらうきっかけづくりを目的としています。

学都仙台フリーパス
安全・安心で、環境にも優しい交通手段である、市バス・地下鉄を学生に PR し、将来に渡った公共交通利用促進につなげるため、市バス全線や希望する地下鉄路線が乗り放題となるお得な通学定期券「学都仙台フリーパス」の販売を継続します。
市バス一日乗車券の見直し
既存の市バス一日乗車券は、市内区域券（仙台駅から 260 円区間内）、近郊区域券（仙台駅から 360 円区間内）の 2 種類となっており、適用区間が利用者にとって分かりにくいことに加え、販売場所も限定されています。お出かけ需要やインバウンド需要を見据えた利便性向上のため、制度の見直しを行います。

施策3 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。



➤ EBPMの推進

乗車人員・乗車料収入分析の効率化・可視化

BI ツール（データの分析・可視化などを行うソフトウェア）等を活用した交通事業に係る統計の分析を進めることで、データに基づく施策検討を推進するとともに、分析業務の効率化を図ります。

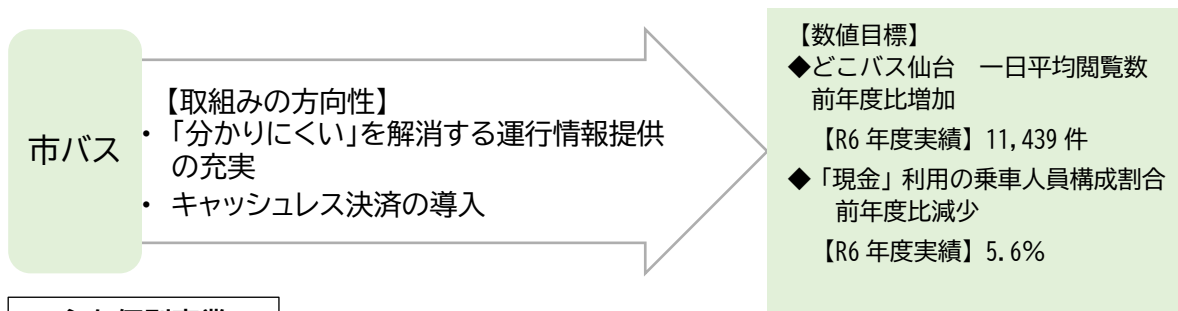
➤ オープンデータの推進

市バス・地下鉄に関するデータのオープンデータ化

GTFS-JP、GTFS-RT 等の国際基準のデータ形式で市バス情報をオープンデータ化することで、民間の経路検索ウェブサービスやマップサービスにおける市バス情報の更なる充実を図ります。また、地下鉄に関するデータをオープンデータ化し、公共データの利活用を促進します。市バス・地下鉄の利用状況等を発信する環境を整備することで、公共交通に対する関心を高めます。

施策4 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、その他の交通手段との有機的な連携による快適で便利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。



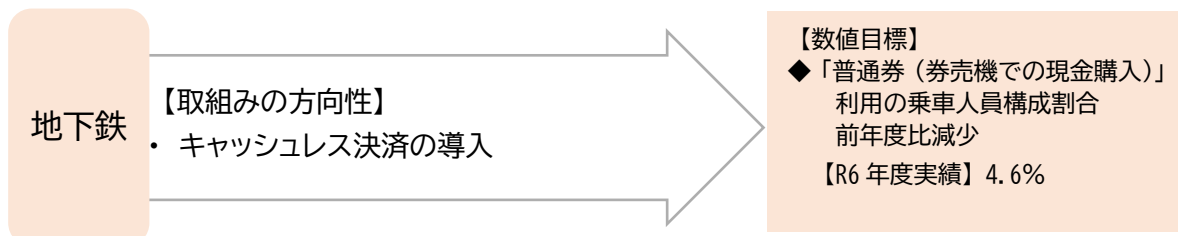
主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 「分かりにくい」を解消する運行情報提供の充実

どこバス仙台の運用とリアルタイム運行情報の提供

バスの接近情報をお知らせするバスロケーションシステム「どこバス仙台」を継続して運用します。また、GTFS-RT（動的データ＝リアルタイムデータ）をオープンデータとして公開することで、民間の経路検索ウェブサービスやマップサービスにおける市バス情報の更なる充実を図ります。



主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

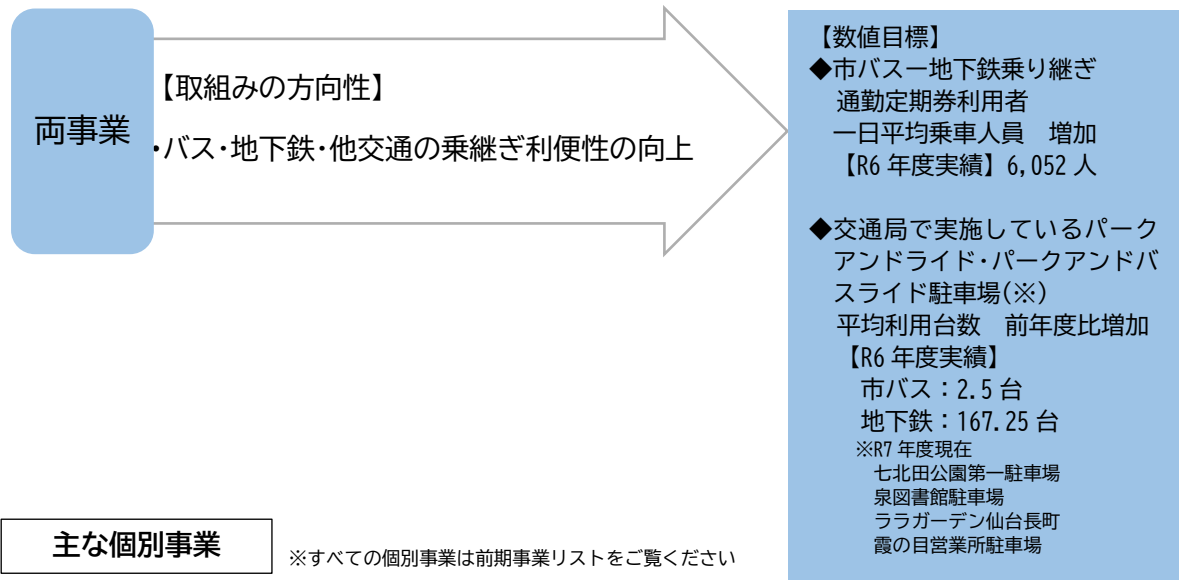
➤ キャッシュレス決済の導入

クレジットカードタッチ決済の導入

地下鉄運賃に係る決済手段の多様化を図るためクレジットカードタッチ決済を導入します。

デジタルQR企画乗車券の検討

仙台 MaaS デジタル乗車券は販売数が伸びていますが、自動改札機を利用できず、有人ラッチでの改札対応のため、利用者の利便性が損なわれ、駅務員の負担も大きくなっています。他事業者で導入実績がある「自動改札機でのデジタルQR乗車券の読み込み対応」について、当局における導入の必要性和課題整理等の検討を行います。※QR コードは（株）デンソーウェーブの登録商標です。



➤ 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
今後の市バス路線のあり方検討（P53 持続可能なバス路線網の確立参照）に伴い、鉄道へのフィーダー化など、既存の公共交通網を活用した路線再編が見込まれることから、乗継ぎによる利便性を向上させるため、乗継ぎの際に運賃がお得になる制度について検討します。
パークアンドライドの実施
バス沿線や地下鉄周辺の駐車場に自家用車を駐車（パーク）し、バスや地下鉄に乗り換えて勤務先または通学先へ移動（ライド）するパークアンドライドを継続して実施します。

戦略Ⅲ まちの将来に向けた行動

施策1 持続可能なバス路線網の確立

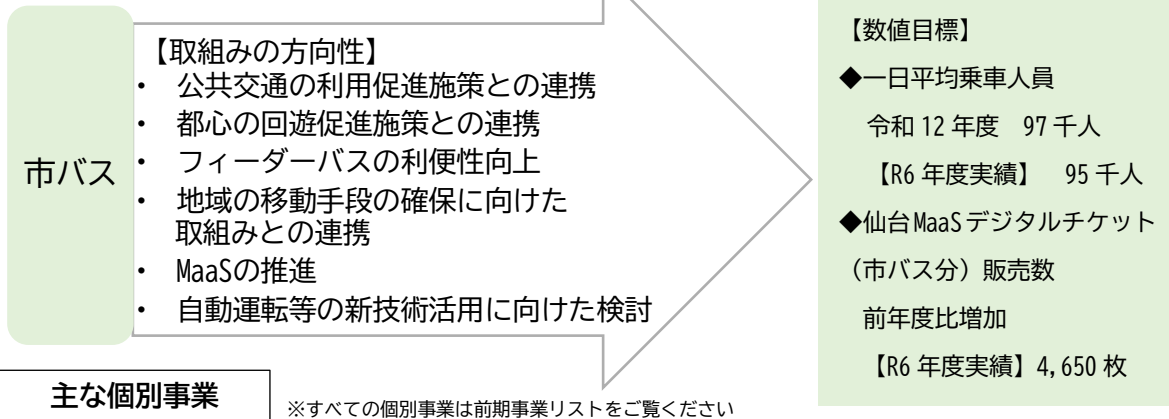
市バスが将来にわたり公共交通としての役割を果たしながら、安定的な事業運営を続けることができるよう、IC 乗車券等から得られるビッグデータを分析するとともに、地域特性に応じた路線のあり方を検討し、分かりやすく利用しやすい路線網の確立と、運行効率の向上を図ります。



主な個別事業	
※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください	
➤ 基本方針の策定	
ビッグデータを活用した分析と検証	
新システムの導入により、これまで活用できていなかった市バスデータの集約と可視化を可能とし、路線ごとの利用状況や沿線の地域特性について精緻な分析を進め、利便性と運行効率双方の向上を図ります。	
「(仮称)市バス路線のあり方にかかる基本方針」策定	
安定的な経営の実現と公共交通ネットワークにおける役割の両立を図るため、ビッグデータ及び有識者の知見を活用しながら、路線再編における「基本的な考え方」を示す「(仮称)市バス路線のあり方にかかる基本方針」を策定します。	
➤ 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	
限られた資源を再配分し、地域・時間帯ごとに運行ルート及び運行本数を最適化することで効率化を進めるほか、バス路線における幹線を確立し、運行本数と定時性の確保を推進します。	

施策2 交通政策との連携

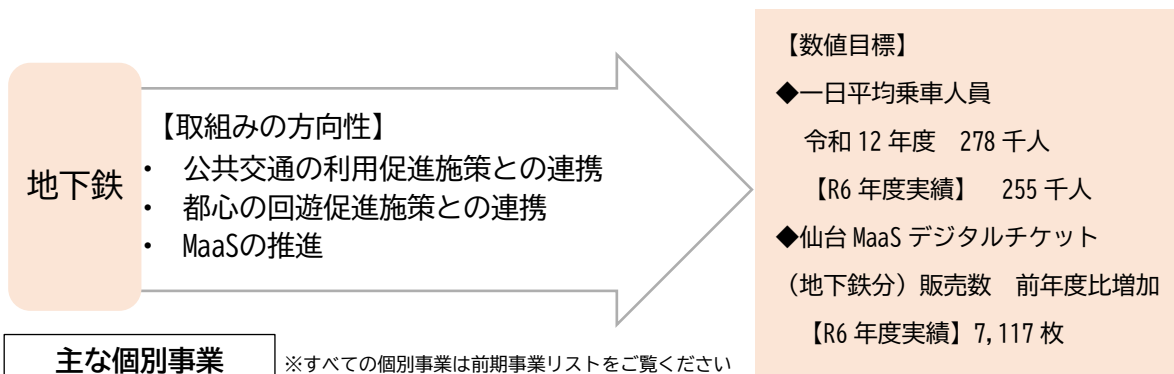
仙台市の公共交通ネットワークの基幹を担う交通事業者として、公共交通利用促進や、地域の移動手段確保、新技術を活用した交通システムの促進等、本市交通政策の指針である「せんだい都市交通プラン」や「地域公共交通計画」に掲げる施策と連携した取組みを積極的に行います。



➤ 公共交通の利用促進施策との連携

せんだい都市交通プラン・地域公共交通計画との連携

せんだい都市交通プラン・地域公共交通計画で実施する、フィーダーバスの利便性向上や地域の実情に応じた移動手段の確保に向けた施策等と連携し、質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現に向けた取組みに参画します。



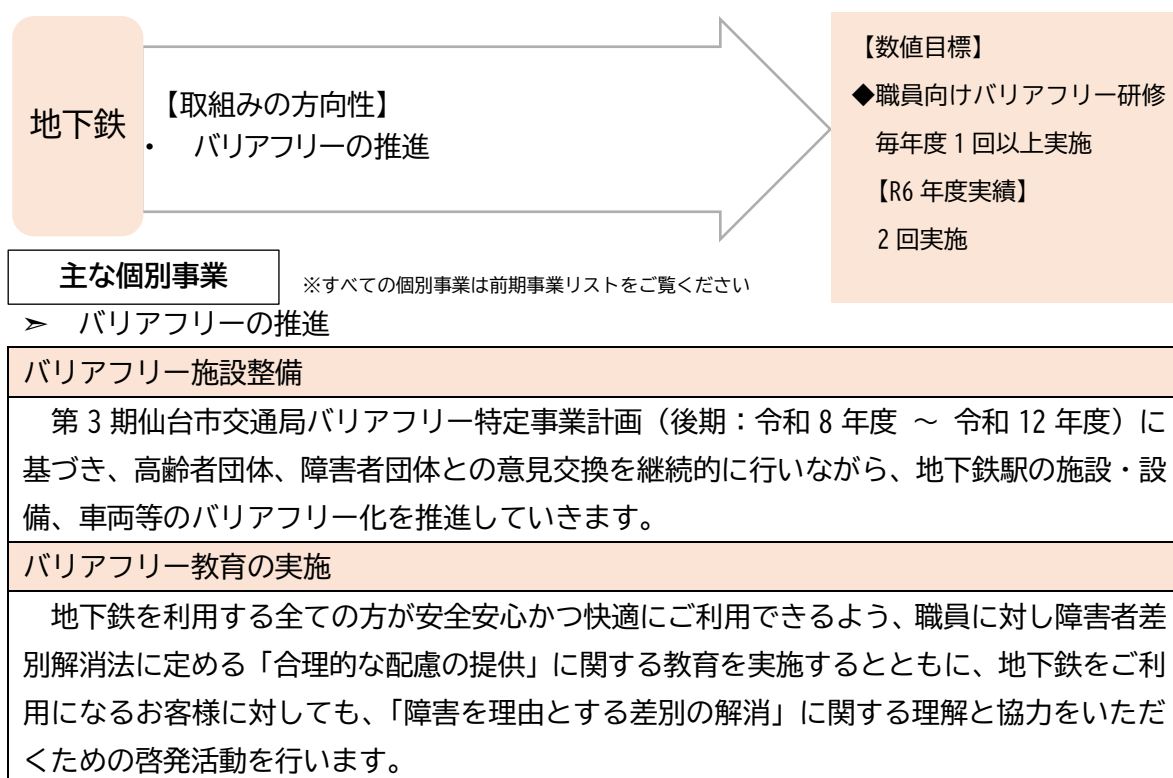
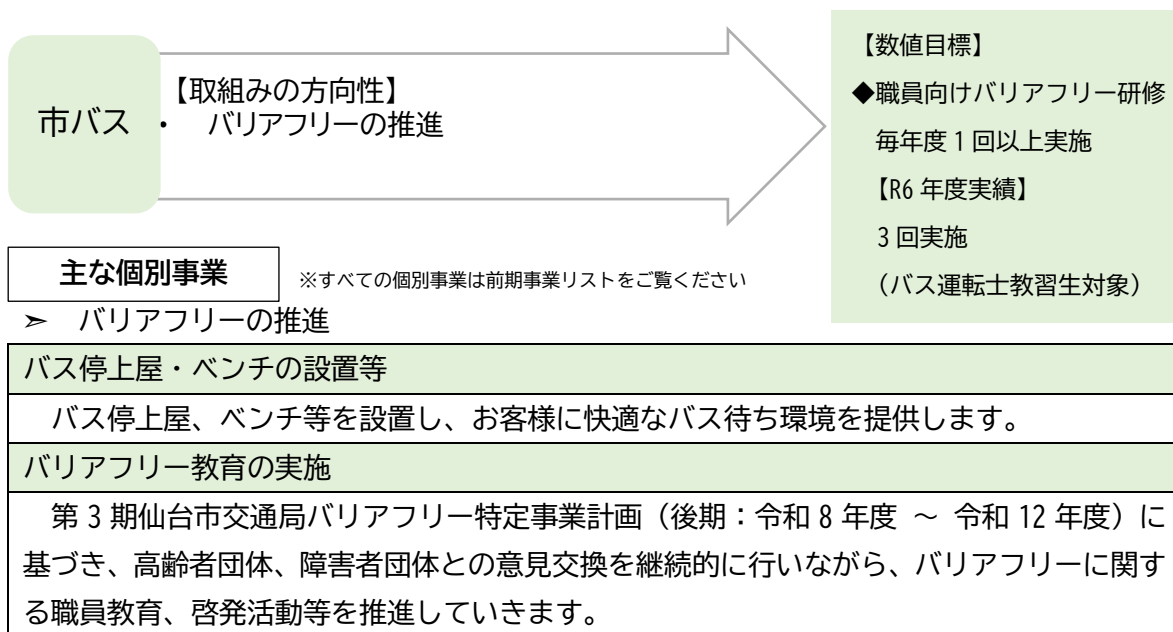
➤ MaaSの推進

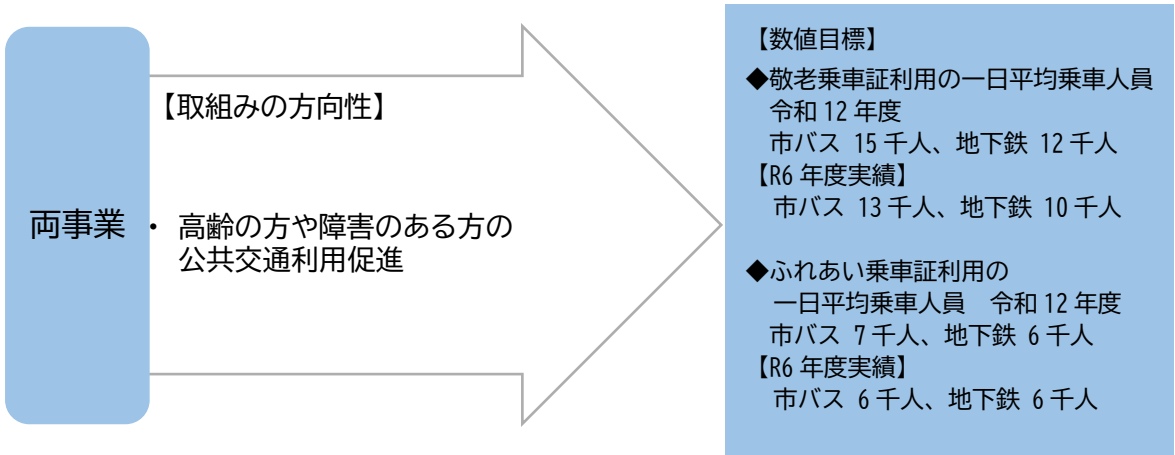
MaaSによるシームレスなサービスの提供

ルート検索や店舗検索、デジタルチケットの購入等をウェブで完結し、シームレスなサービスを提供することで、公共交通利用促進や来訪者の増加による賑わい創出を目指す「仙台MaaS」の取組みに貢献します。沿線施設や他交通機関等とのセット券の販売やデジタルマップへのリアルタイム運行情報提供などの取組みに参画します。

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、だれ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。





主な個別事業

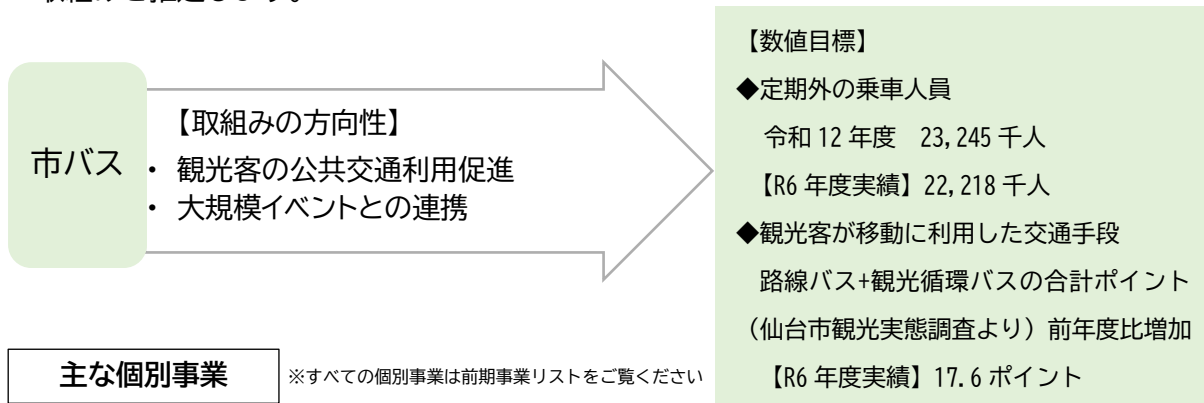
※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 高齢の方や障害のある方の公共交通利用促進

敬老乗車証・ふれあい乗車証
健康福祉局と連携し、敬老乗車証、ふれあい乗車証を市バス・地下鉄でご利用いただくことで、高齢者や障害のある方等の公共交通利用促進につなげます。
福祉割引
障害のある方等の公共交通利用促進を目的とし、交通事業者による福祉割引制度を引き続き実施します。また、障害者手帳等をお持ちの方が、係員に手帳を提示することなく、自動的に福祉割引が適用された運賃をお支払いいただける「福祉割引 icscsca」を引き続き発行します。

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促進と、まちの回遊性向上に資する取組みを進めるとともに、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。



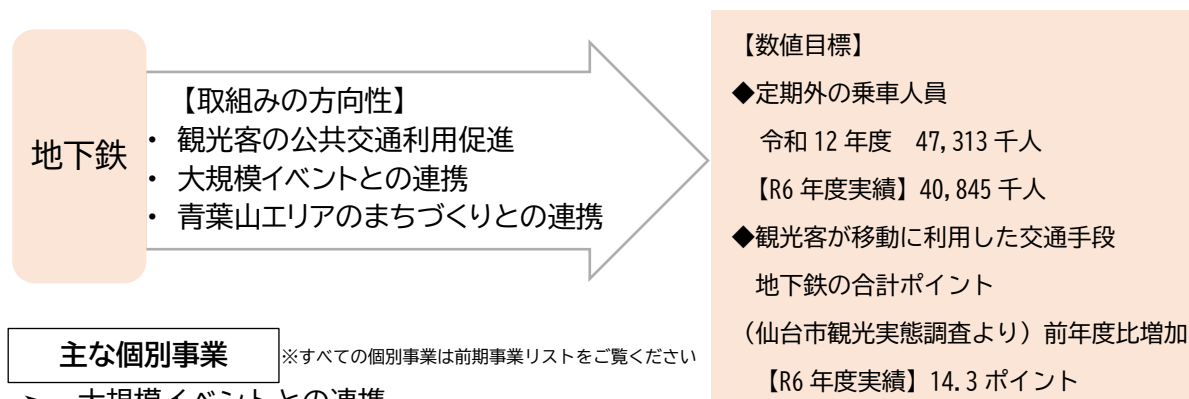
主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 観光客の公共交通利用促進

「るーぷる仙台」の運行

仙台市の観光施策として運行する「るーぷる仙台」について、より多くの観光客等に利用していただけるよう、文化観光局と連携しながら運行を継続します。また、イベント開催時においてるーぷる仙台が実施可能な企画について同局と協議し、実施します。



主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 大規模イベントとの連携

大規模イベント開催に合わせた特別乗車券の販売

市の観光施策と連携し、多くの観光客の来訪が想定される大規模イベントの開催時に、公共交通の利用を促すとともに、まちの回遊性向上に資する特別乗車券を企画・販売します。

➤ 青葉山エリアのまちづくりとの連携

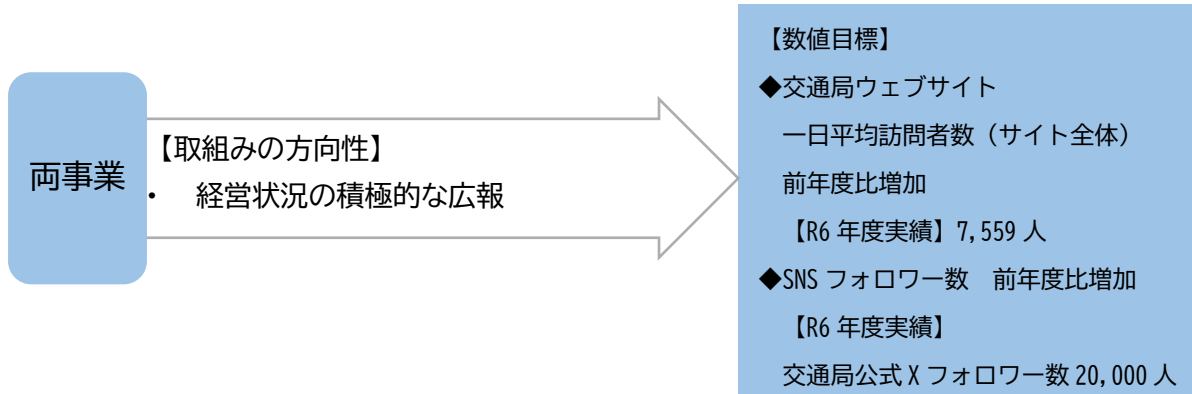
青葉山エリア地下鉄駅周辺環境整備との連携

仙台城跡や文化観光施設が集積する青葉山エリアには、今後、大手門再建、音楽ホール・中心部震災メモリアル拠点複合施設、屋内遊び場など新たに整備される施設も多く、観光拠点として重要な場所となります。そのエリアへの主要な交通手段となる地下鉄東西線（国際センター駅、大町西公園駅）の利用促進を図るため、様々な取組みを進めていきます。

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く情報提供を行うことで、経営改善に向けた様々な取り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。



主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 経営状況の積極的な広報

経営状況の公表

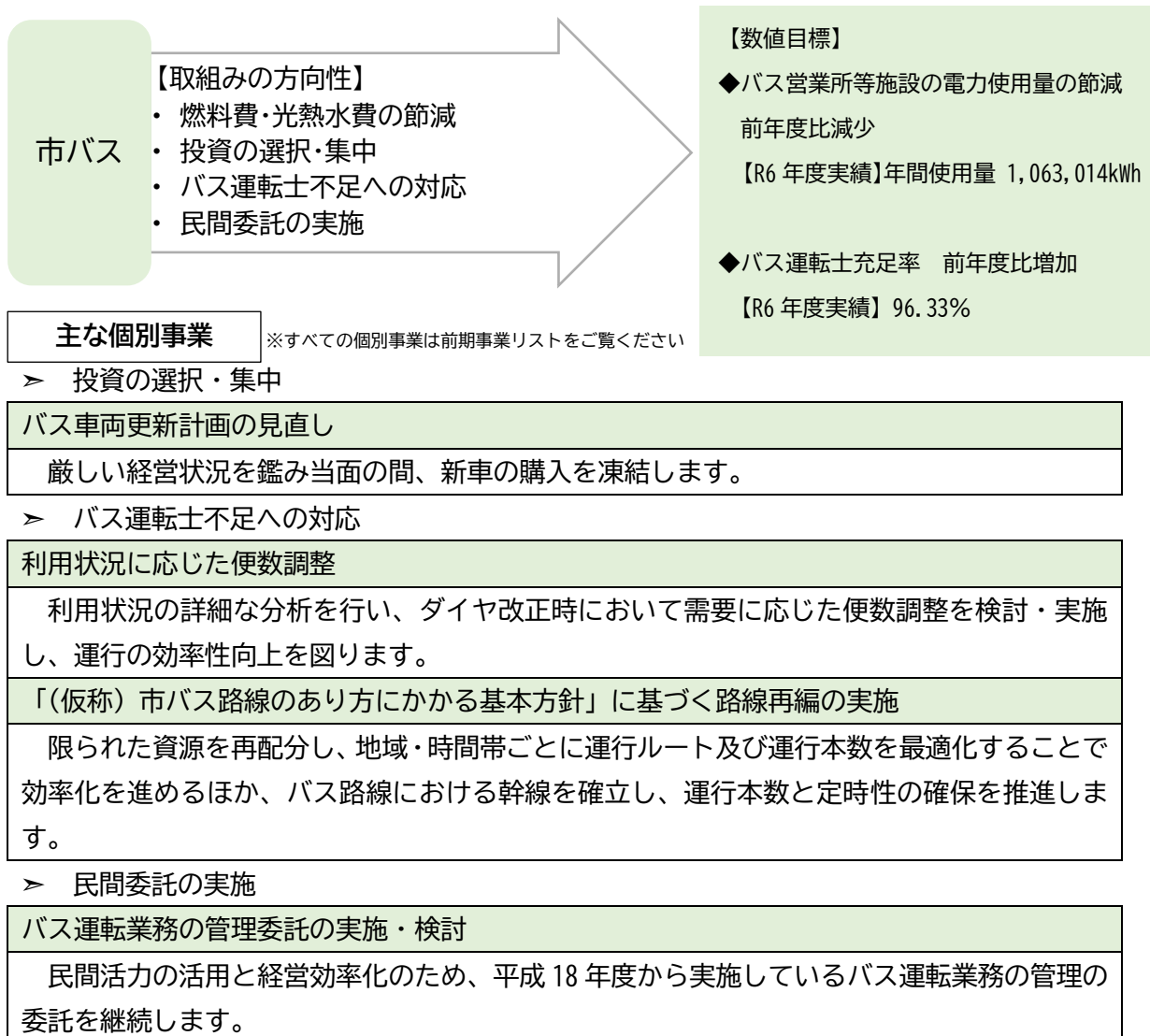
交通局ウェブサイトや X 等の SNS、広報紙を通じ、市バス・地下鉄の経営状況や、本計画に基づく取り組みの進捗状況・数値目標の達成状況等を公表し、利用者の皆様にわかりやすい、丁寧な情報発信を行います。

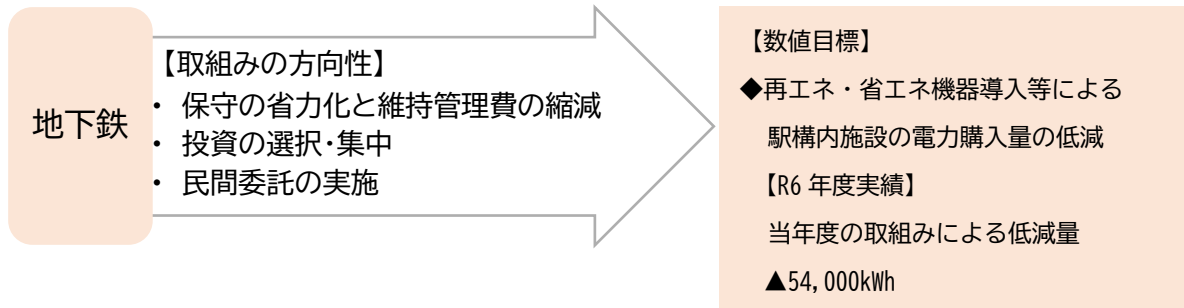
新たな経営状況周知の検討・実施

お客さまに本経営計画に基づく経営改善の取り組みについてご理解とご協力をいただき、これからも市バス・地下鉄事業を利用し続けていただくために、交通局の経営状況について、SNS やショート動画等を利用し、よりわかりやすく、これまで以上にお客様の目に届きやすい周知広報を行います。

施策2 事業の省力化・効率化

施設設備の更新や新規投資にあたっては、厳しい経営状況を踏まえ既存事業の見直し、事業規模や事業費の精査等を実施することで投資の適正化を図ります。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。





主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 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

東西線車両の 8 年毎の全般検査を、専門家の調査を経て 10 年の検査周期となるように延伸し、車両検査費用の縮減を行います。また保守業務省力化のため CBM※の導入を検討します。※CBM：状態基準保全のこと。状態をリアルタイムで監視し、状態に応じてメンテナンスを行い故障を未然に防ぐ保全方法

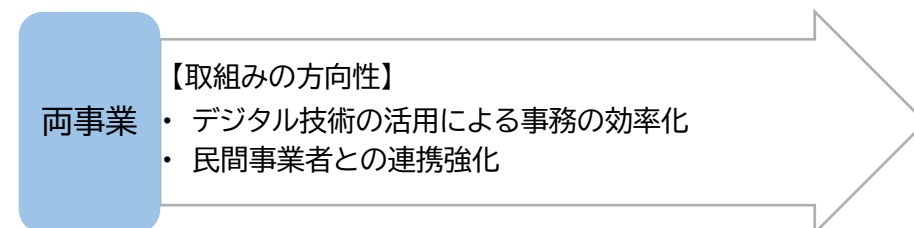
駅構内等施設の電力購入量低減

設備運用の改善、再エネ・省エネ機器の導入を通じて、電力購入量を低減させ、維持管理費の縮減を図るとともに脱炭素化の推進に貢献します。

➤ 民間委託の実施

駅業務委託の実施

民間活力の活用と経営効率化に向けて、地下鉄駅の管理業務を民間に委託します。令和 7 年度時点で、南北線 11 駅、東西線 10 駅を委託していますが、管理業務を委託する地下鉄駅を拡大します。



主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

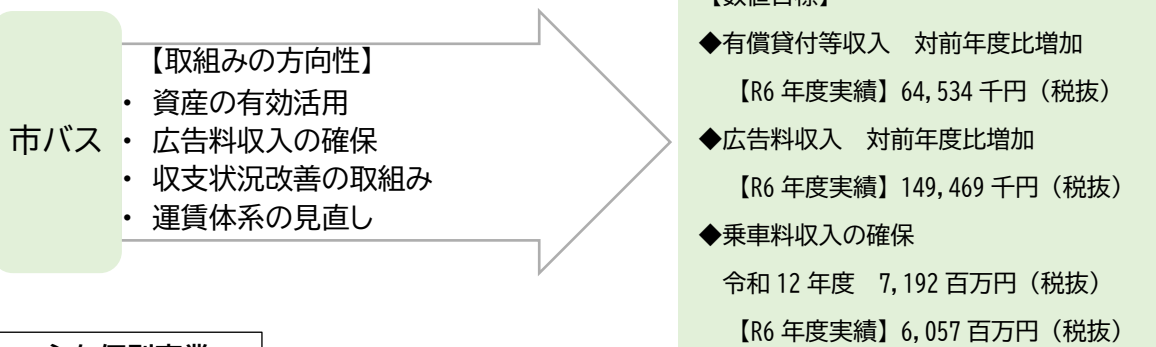
➤ デジタル技術の活用による事務の効率化

乗車人員・乗車料収入分析の効率化・可視化

BI ツール（データの分析・可視化などを行うソフトウェア）等を活用した交通事業に係る統計の分析を進めることで、データに基づく施策検討を推進するとともに、分析業務の効率化を図ります。

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、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。



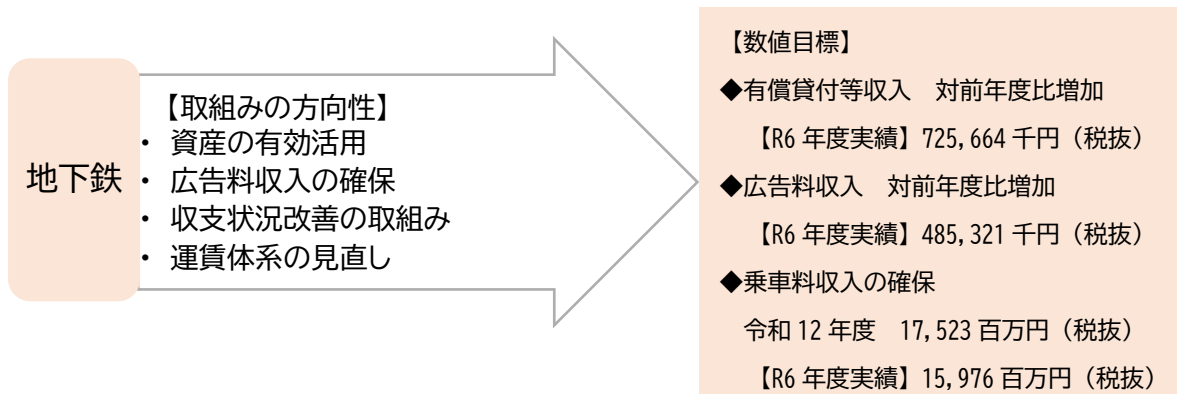
営業所等用地の有効活用の検討

市バスの路線再編及び事業量の推移等を踏まえて、営業所やバス待機場などの更なる利活用に向けた検討を進めます。

➤ 運賃体系の見直し

運賃制度の検討

市バスは「対キロ区間制」を採用しており、乗車距離に応じた公平な運賃制度と考えられる一方で、乗降地が同じでもルートによって運賃が違い、分かりにくいほか、定期券発行システムの処理が複雑であるために市バス定期券を券売機で発行できない等、利便性向上の障害となる部分もあります。利便性向上と増客・増収につながる運賃制度の検討を行います。

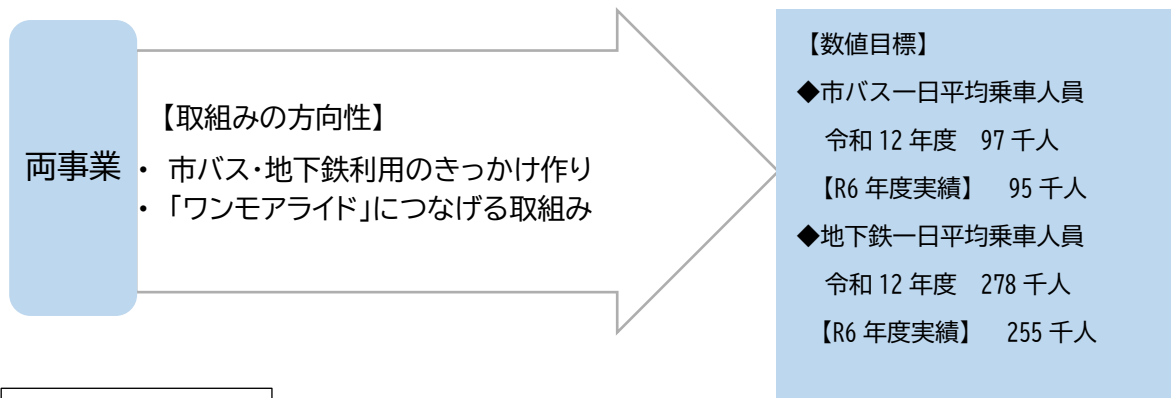


駅構内スペースの有効活用の検討

地下鉄利用者の更なる利便性の向上と資産の有効活用を図るため、駅構内の営業施設の拡充を検討し、サービスの向上と増収につなげます。

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を検討・実施します。



主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 市バス・地下鉄利用のきっかけ作り

交通局主催イベントの開催

局主催イベントを通じて多様な体験の場を提供することにより、市バス・地下鉄への興味関心の喚起や、職業観の醸成を図るとともに、公共交通の利用促進につなげます。

教育機関との連携

教育機関と連携し、児童・生徒に対して、安全安心で快適な市バス・地下鉄利用や、「学都仙台フリーパス」の利便性等をアピールする広報活動等を行うことより、通学利用者の増加につなげるとともに、公共交通への親しみを醸成し将来に渡った公共交通利用促進につなげます。

➤ 「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

地元のプロスポーツチームと連携し、試合観戦時の市バス・地下鉄の利用促進を図るとともに、乗車時のマナー啓発等を展開します。

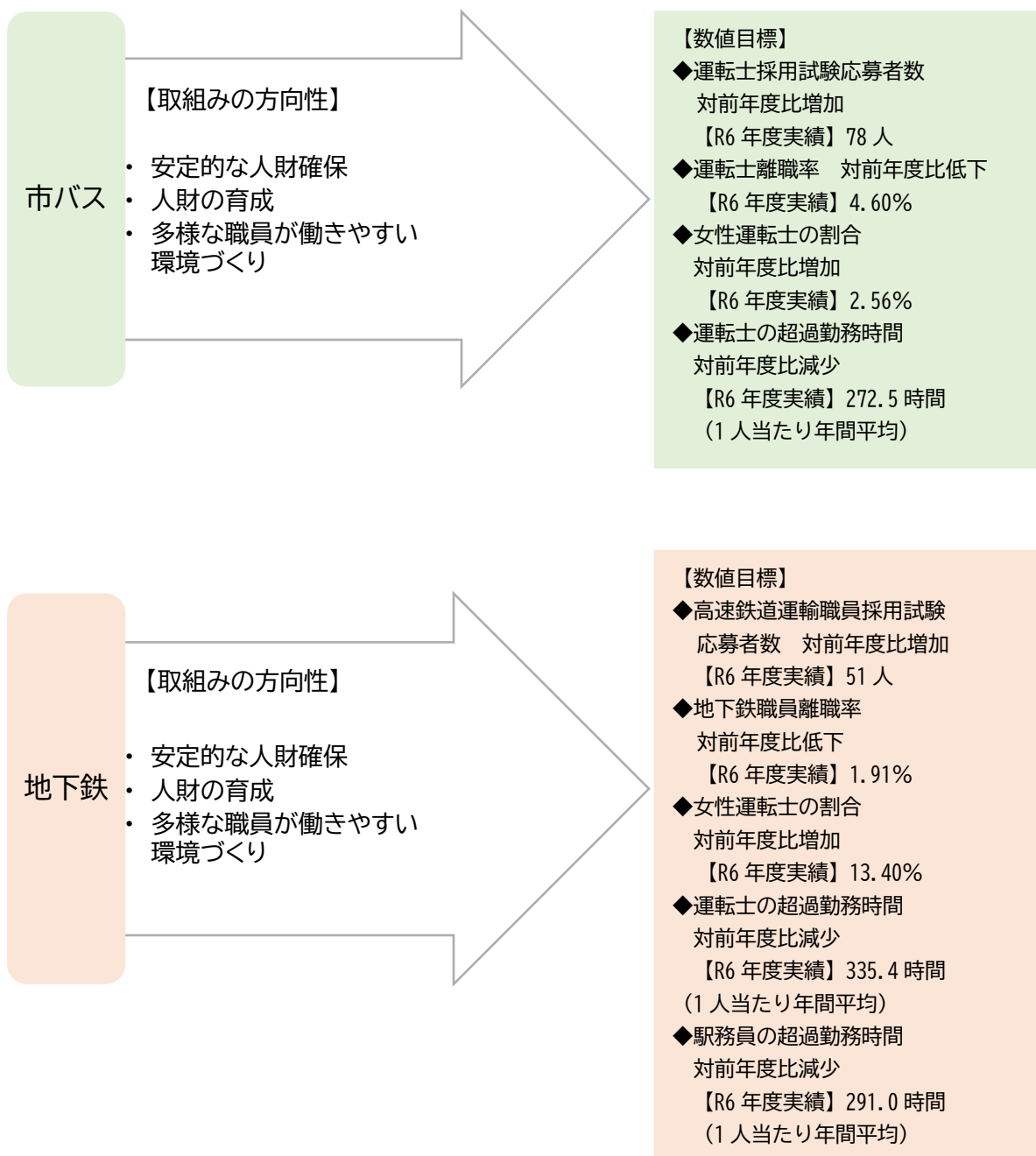
沿線の地域、イベント、施設等との連携

多くの利用者が目にする駅構内広告媒体を活用した沿線イベント等を周知することで、参加者の市バス・地下鉄の利用を促進するとともに、当該イベントの販促創出につなげます。

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

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 安定的な人財確保

採用広報活動の強化

職員採用試験・選考の認知度向上及び応募者数の増加を図るため、採用試験・選考の情報や仕事の魅力等を積極的かつ効果的に情報発信します。

こども・若者の職業体験・キャリア教育の機会への参画

こどもや若者のキャリア教育の機会に参画するなど、将来の職業選択の一つに、バス運転士や地下鉄職員を挙げてもらえる取組みを進めることで、将来の人財確保につなげます。

➤ 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

職員一人ひとりが持てる能力を最大限発揮できる職場環境の整備のために、人事制度等を検討・実施します。

両事業

【取組みの方向性】

- ・ 多様な職員が働きやすい環境づくり
- ・ コンプライアンスの推進

【数値目標】

◆ 本局庁舎職員の超過勤務時間
対前年度比減少

【R6 年度実績】 231.8 時間
(1 人当たり年間平均)

◆ 交通局職員の懲戒事例
毎年度 0 件

【R6 年度実績】 2 件

主な個別事業

※すべての個別事業は前期事業リストをご覧ください

➤ 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

職員一人ひとりが、法令やルールを守り市民からの信頼低下につながる事態の発生を予防するとともに、市民ニーズや社会の要請に応えられるよう、各職場で意見交換などを通じて、コンプライアンス推進の意識付けや啓発の取組みを行います。

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、国の要請や本市政策の方向性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)

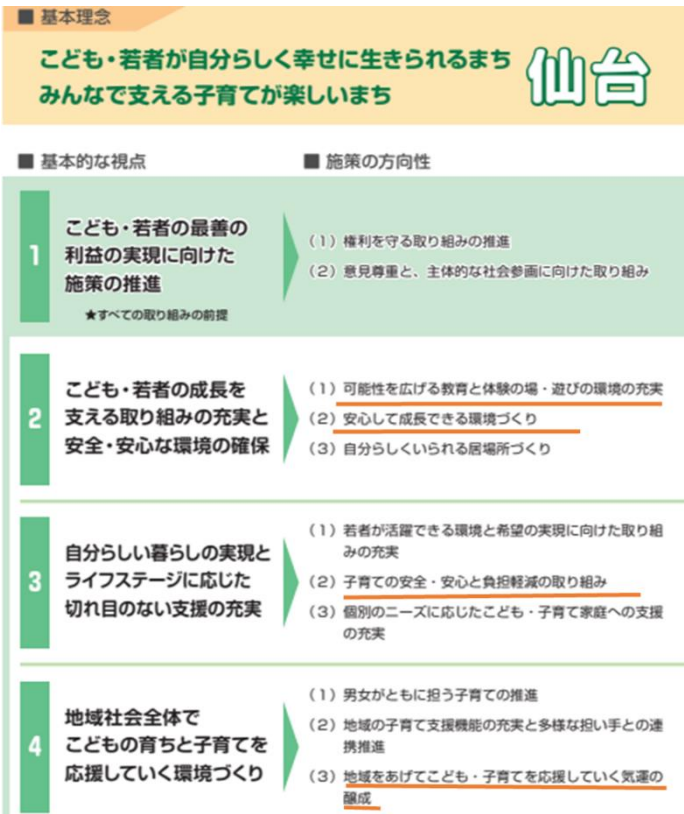
- 基本理念：若い世代の所得を伸ばす
- 社会全体の構造・意識を変える
- 全てのこども・子育て世帯を支援する

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です。



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	備考
ベビーカー利用者への配慮（バス）	○			事業番号 40
ベビーカー利用者への配慮（地下鉄）		○		事業番号 47
駅構内への子育て世代向け施設の設置		○		事業番号 48
ハッピー・ファミリー・ライド（小児運賃無料）	○	○	○	事業番号 60
学都仙台フリーパス	○	○	○	事業番号 61
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			○	事業番号 123
交通局主催イベントの開催			○	事業番号 124
こども・若者の職場体験・キャリア教育の機会への参画	○	○		事業番号 134

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

「杜の都環境プラン」（仙台市環境基本計画）（令和 3 年度～令和 12 年度）

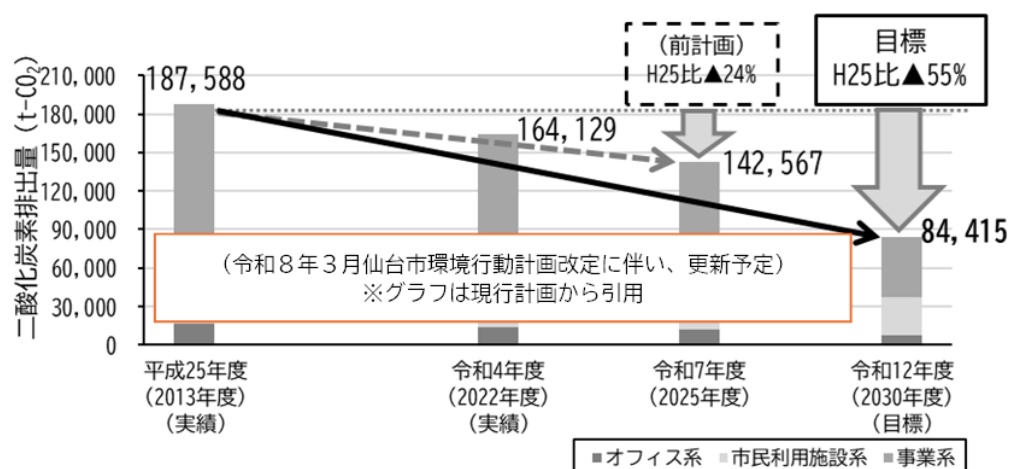
本市における、環境の保全及び創造に関する施策の基本的な方向を定めており、市・市民・事業者等が一体となって杜の都の環境づくりを進める際の指針となるものです。

「脱炭素都市づくり」の一環として「環境にやさしい交通への転換を進める」ことが掲げられており、環境負荷が小さく、快適で安全に利用できる公共交通を中心とした交通体系の構築とその利活用を進めるほか、環境にやさしい交通手段の利用促進に取り組むこととされています。

「仙台市環境行動計画」（令和 3 年度～令和 12 年度）

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	備考
電気バスの導入	○			事業番号 27
アイドリングストップ装置付きノンステップバスの導入・更新	○			事業番号 44
せんだい都市交通プラン・地域公共交通計画との連携	○	○		事業番号 81
モビリティマネジメント施策への参画	○	○		事業番号 84
営業所等施設の電力費等低減	○			事業番号 98
エコドライブの徹底による燃料費の節減	○			事業番号 99
駅構内等施設の電力購入量低減		○		事業番号 105
再エネ・省エネ設備の設置、管理		○		事業番号 106
関係機関等の取組みと連携した公共交通利用促進			○	事業番号 131

③ DXの取組み

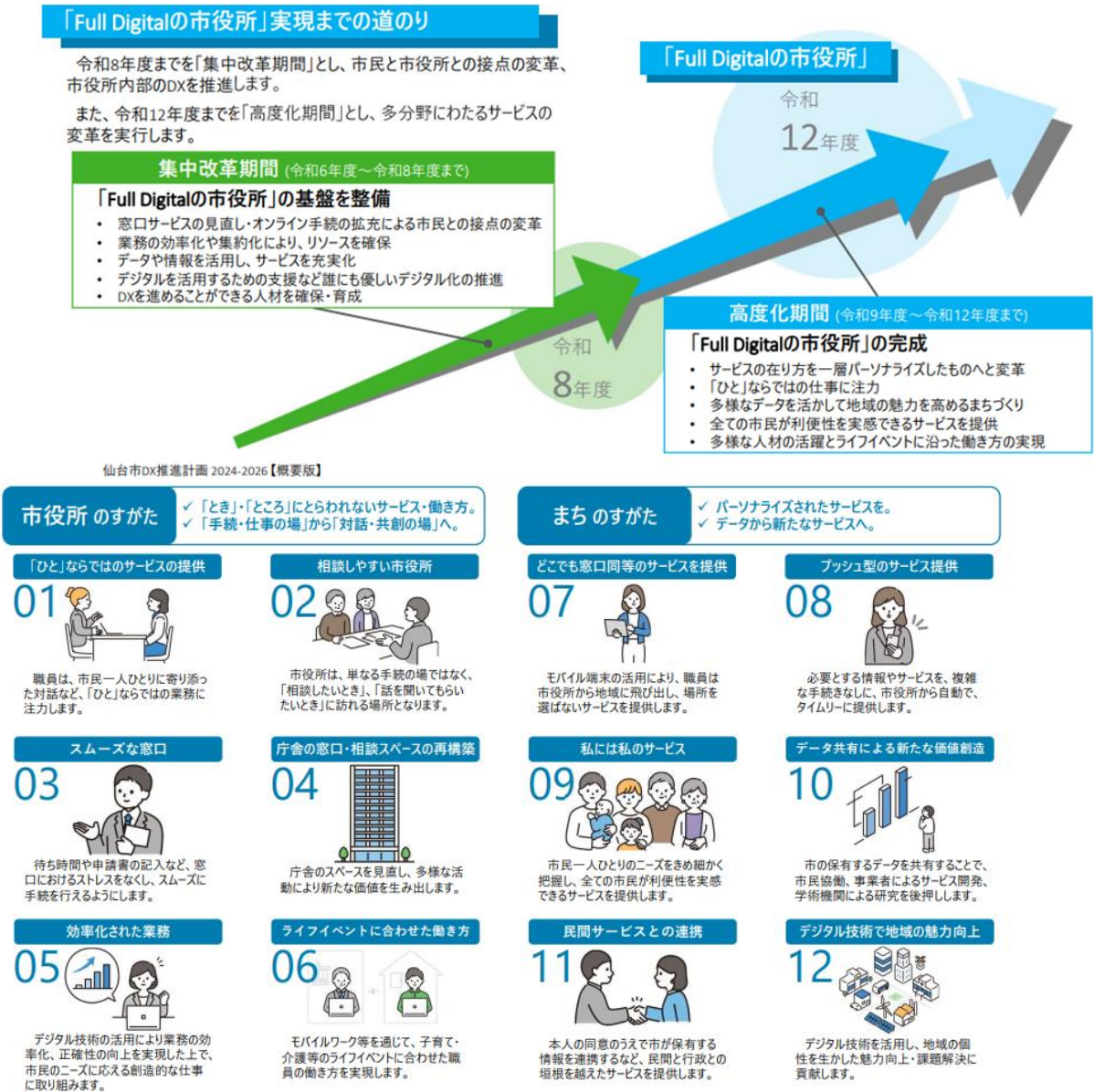
(1) 国の要請

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	備考
仙台 MaaS デジタルチケットの販売	○	○		事業番号 59
どこバス仙台の運用とリアルタイム運行情報の提供	○			事業番号 44
スマートフォンを活用したチャージサービスの導入	○	○		事業番号 73
クレジットカードタッチ決済への対応		○		事業番号 74
デジタル QR 企画乗車券の検討		○		事業番号 75
市バス・地下鉄に関するデータのオープンデータ化			○	事業番号 71
ビッグデータを活用した分析と検証	○			事業番号 80
MaaS によるシームレスなサービスの提供	○	○		事業番号 86
自動運転等の新技術活用に向けた調査・検討	○			事業番号 87
車両検査保守業務の見直し		○		事業番号 107
電子入札			○	事業番号 109
乗車人員・乗車料収入分析の効率化・可視化			○	事業番号 70

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、だれもが安全・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。

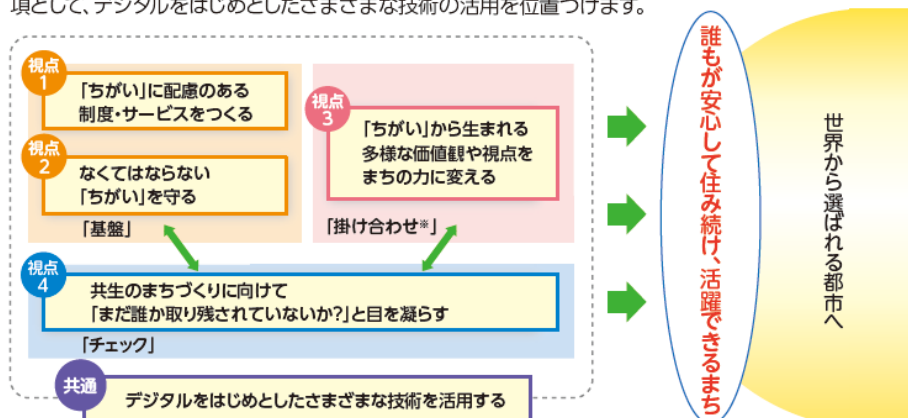
地域への展開

▶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

※仙台市ダイバーシティ推進指針に掲げられている「取り組みの視点」(P71 参照)ごとに事業を分類

個別事業名	市バス	地下鉄	両事業	備考
視点1 「ちがい」に配慮ある制度・サービスをつくる				
南北線車両更新		○		事業番号 31
東西線車両改修		○		事業番号 32
バス停上屋・ベンチ等の設置	○			事業番号 43
アイドリングストップ装置付きノンステップバスの導入・更新	○			事業番号 45
分かりやすい系統番号・停留所案内の検討	○			事業番号 46
バス職員のバリアフリー教育の実施	○			事業番号 88
駅構内等の案内サインの検討・改善		○		事業番号 49
バリアフリー施設整備		○		事業番号 50
地下鉄職員のバリアフリー教育の実施		○		事業番号 89
視点2 なくてはならない「ちがい」を守る				
バス車内マナー啓発活動の実施	○			事業番号 5
地下鉄駅・車内マナー啓発活動の実施		○		事業番号 14
多様な職員が使いやすい施設・環境整備(バス)	○			事業番号 140
多様な職員が使いやすい施設・環境整備(地下鉄)		○		事業番号 147
職員が働きやすい職場環境づくりの推進	○	○	○	事業番号 141
視点3 「ちがい」から生まれる多様な価値観や視点をまちの力に変える				
交通局ウェブサイトへ寄せられたご意見の活用			○	事業番号 69
採用要件や試験内容の見直し	○	○		事業番号 133
障害者雇用の促進	○	○		事業番号 142
視点4 共生のまちづくりに向けて「まだ誰か取り残されていないか?」と目を凝らす				
乗車人員・乗車料収入分析の効率化・可視化			○	事業番号 70
ビッグデータを活用した分析と検証			○	事業番号 80

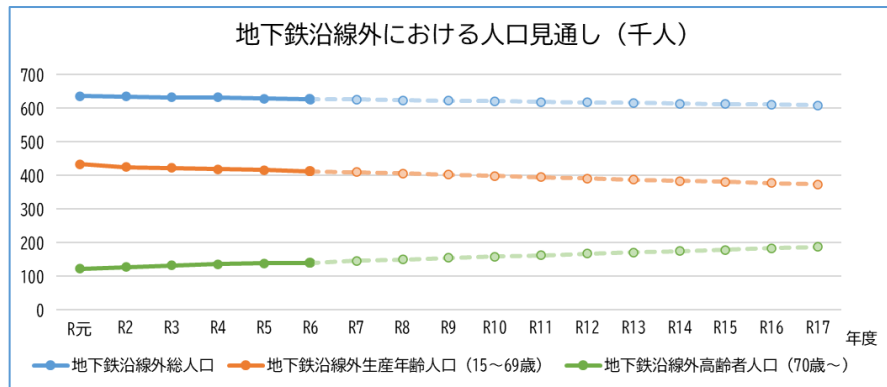
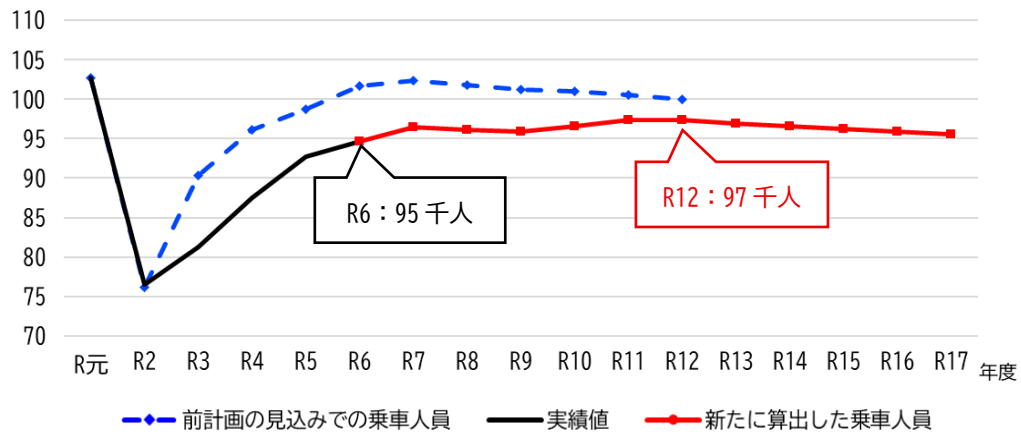
第6章 財政収支計画

注：今後の予算編成等に応じて、更新を行います。

6-1 市バス

(1) 乗車人員の見通し

【市バス】一日平均乗車人員の推移（千人）



【乗車人員見通しの算出方法】

- 令和6年度の実績と以下の算定条件を踏まえ、令和7年度以降の乗車人員を推計。
- 乗車人員は令和12年度頃をピークに減少傾向に転ずると予測する。

	算出条件
①人口動態	地下鉄沿線外人口（地下鉄各駅から半径1km圏外）のR6年度までの実績値から、R7年度以降の総人口、生産年齢人口（15～69歳）、高齢者人口（70歳～）を推計。
②券種別	券種ごとのR6年度の実績に人口動態の伸び率等乗じて推計。 ・敬老乗車証…高齢者人口（70歳～）の伸び率を使用 ・ふれあい乗車証…総人口の伸び率を使用 ・その他（ICSF、定期等）…生産年齢人口（15～69歳）の伸び率を使用
③その他	運賃改定による逸走、本経営計画の各種取組み効果等を反映。

(2) 投資計画

計画期間中の主要な投資更新事業と事業費は以下を予定しています。

	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)	2034 (R16)	2035 (R17)	総計
バス車両更新 (ディーゼル(新車) EV(車両・設備))	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	41
営業所・整備工場 更新・改修	→			→			→	→	→		12
IC乗車券システム機器等更新						→					4

※投資計画について

- ・事業費は、過去の実績等からの概算値です。また、収支見通しは過去の実績に照らした執行率を乗じています。
- ・事業実施・金額・規模等について、今後の経営状況や社会情勢等に照らして決定していきます。
- ・矢印は、事業費執行予定額が大きい年度を示しています。必ずしも事業着手や終了の年次を示すものではありません。

- バス車両の更新については、令和7～9年度の間、ディーゼルバスの新車購入を見送ることにより、企業債償還金や支払利息などの資本費負担の削減を図ります。また、改正省エネ法の施行に基づき、令和12年度までに車両の一定数を非化石エネルギー自動車に転換することが目標に掲げられたことから、令和8年度より電気バスの試験導入を行い、最適な導入時期・配置のあり方についての検討を進めていきます。
- 営業所・整備工場の更新・改修については、建築物・付帯設備の老朽化の状況や今後の事業量の変動等を踏まえながら、各施設等の長寿命化を図るとともに、長期的視点で維持管理費の節減を目指していきます。
- IC乗車券システム機器等更新については、今後の技術革新の動向なども注視しつつ、運賃収受などに不可欠なシステムを安定的に稼働させるため、サーバや営業所端末などのハードウェア更新を進めていきます。

(3) 収支見通し

(単位：億円)

		2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)	2034 (R16)	2035 (R17)
収益的 収支	営業収益 (A)	69	73	74	74	75	75	74	74	74	74
	乗車料収入	66	71	71	72	72	72	72	71	71	71
	営業外収益ほか	34	30	29	29	29	28	28	27	28	27
	一般会計補助金	33	30	29	28	29	27	27	27	27	27
	収益 (B)	102	104	103	103	104	102	102	101	101	101
	営業費用 (C)	109	107	105	105	105	104	105	105	106	106
	人件費	39	38	38	38	38	38	38	38	39	39
	経費	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61
	減価償却費	9	9	6	6	6	6	7	6	7	7
	営業外費用ほか	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	費用 (D)	111	109	107	107	108	106	107	107	108	108
	営業収支 (A-C)	▲ 41	▲ 34	▲ 31	▲ 30	▲ 31	▲ 29	▲ 31	▲ 31	▲ 32	▲ 32
資本的 収支	中長期的な取組みによる 経営改善効果額 (E)				1	1	4	6	7	7	8
	当年度純損益 (B-D+E)	▲ 9	▲ 5	▲ 4	▲ 3	▲ 3	▲ 0	1	1	1	1
	経常収支	▲ 9	▲ 5	▲ 4	▲ 3	▲ 3	▲ 0	1	1	1	1
	累積損益	▲ 123	▲ 129	▲ 133	▲ 135	▲ 138	▲ 138	▲ 138	▲ 136	▲ 136	▲ 134
	資本的収入 (F)	15	5	8	9	6	9	8	10	8	9
	出資金 (G)	8	8	10	7	7					
	資本的支出 (H)	24	16	20	20	15	17	14	18	16	17
	建設改良費	10	1	4	8	5	9	7	9	7	8
	建設償還金	13	12	12	8	5	6	5	7	7	8
	特別減収対策債等償還金	2	4	4	4	4	3	2	2	2	2
	差引 (F+G-H)	▲ 2	▲ 3	▲ 2	▲ 3	▲ 2	▲ 8	▲ 7	▲ 8	▲ 8	▲ 8
	補てん財源	▲ 6	▲ 3	▲ 5	▲ 3	▲ 5	▲ 0	▲ 1	0	▲ 0	1
	企業債借入	3									
	当年度末資金剰余額	▲ 5	▲ 6	▲ 7	▲ 7	▲ 7	▲ 8	▲ 8	▲ 8	▲ 8	▲ 8
資金不足額 (I)		5	6	7	7	7	8	8	8	8	8
営業収益 (再掲) (A)		69	73	74	74	75	75	74	74	74	74
資金不足比率 (I÷A)		7.3%	8.2%	9.6%	8.9%	8.9%	10.9%	10.1%	10.6%	10.9%	10.4%

※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

ポイント

自動車運送事業の収支見通しについて、乗車料収入は令和8年10月に予定されている運賃改定による増収を踏まえ、71～72億円程度となる見込みであり、一般会計補助金などを加えた収益全体では101～104億円程度となる見通しです。一方で、人件費や経費は高水準にあり、費用全体では106～111億円程度で推移すると予想されることから、経常収支は均衡せず、厳しい経営状況が続く見通しです。

こうした状況を踏まえ、令和8年度の運賃改定の実施に加え、路線のあり方や運賃体系の見直し、資産の有効活用などの「中長期的な取組み」を進めることで、一般会計からの補助金の縮減を図りながら経常収支の均衡を目指します。

また、企業債の償還負担の大きい期間（令和8年度～12年度）については、一般会計からの出資による財政支援等により、資金繰りの安定化と資金不足比率の抑制を図ります。

算定の条件

市バス事業の財政目標である

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

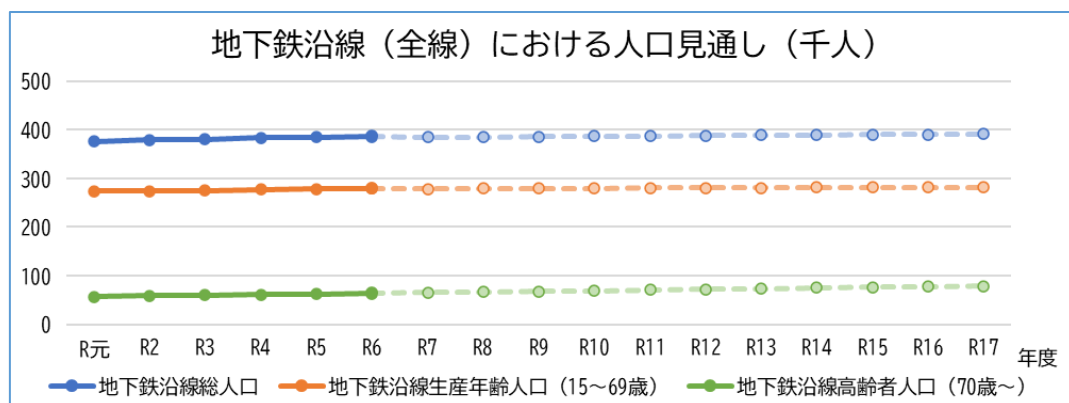
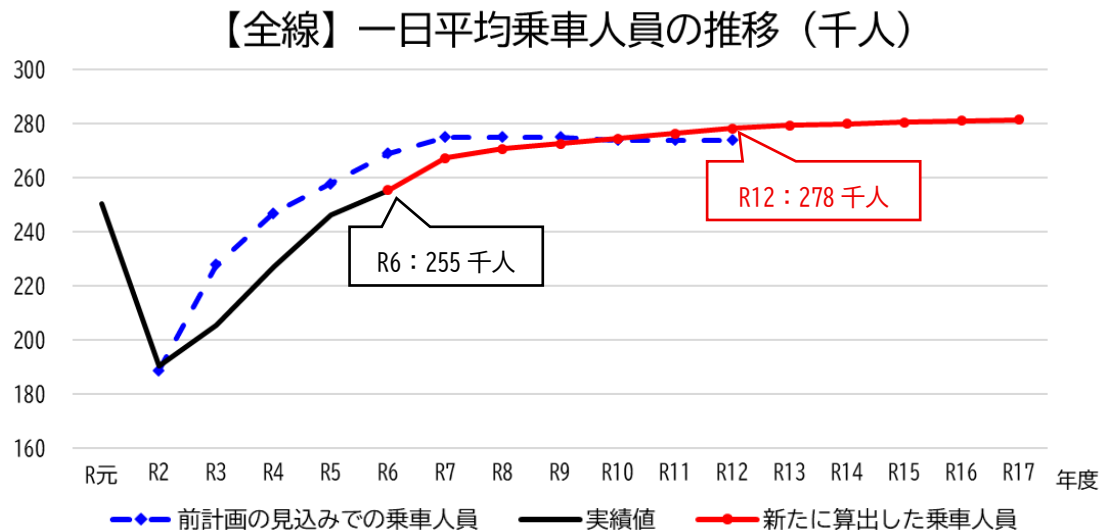
を達成する収支見通しとするため、「中長期的な取組みによる経営改善効果額」を見込んでいます。

- 乗車料収入は、「6-1 乗車人員の見通し」に基づき算定しています。なお、令和8年10月の運賃改定を反映しており、乗車料収入全体で15%程度の増収を見込んでいます。
- 一般会計補助金は、生活路線やフィーダー路線の維持等に係る補助金等、現行の補助制度に基づいて見込んでいます。なお、令和8年10月の運賃改定により補助金額が減少する見込みであり、運賃改定による収入増による効果の一部が相殺されます。
- 中長期的な取組みによる経営改善効果額（E）は、財政目標の達成に向けた必要額であり、本経営計画に掲載している取組み（持続可能なバス路線網の確立に向けた路線のあり方や運賃体系の見直し、資産の有効活用等）により、所要額を確保していきます。
- 「出資金（G）」は、資金繰りの安定化を図るため、特別減収対策企業債・新たな交通事業債の償還負担が大きくなる令和8～12年度において、一般会計からの追加の財政支援として見込んでいます。
- 建設改良費は、各種設備等の更新周期や電気バスの試験導入等を踏まえた投資計画に基づく各年度の事業費を計上しています。
- 企業債借入は、特別減収対策企業債（19.5億円）に加え、経営改善を促進することを目的に令和6～8年度の時限的措置として創設された新たな交通事業債の借入を予定しています（3か年で23億円（令和8年度は3億円）を想定）。

本経営計画の中間年である令和12年度頃を目途に中間見直しを行います。

6-2 地下鉄

(1) 乗車人員の見通し

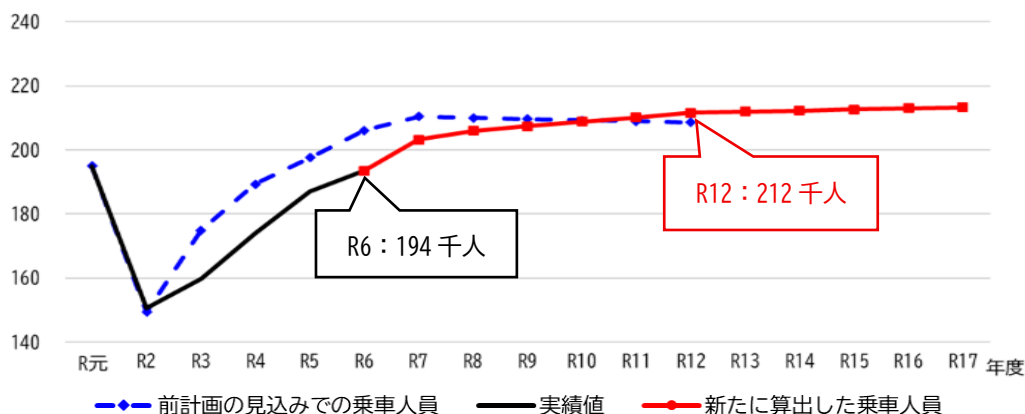


【乗車人員見通しの算出方法】

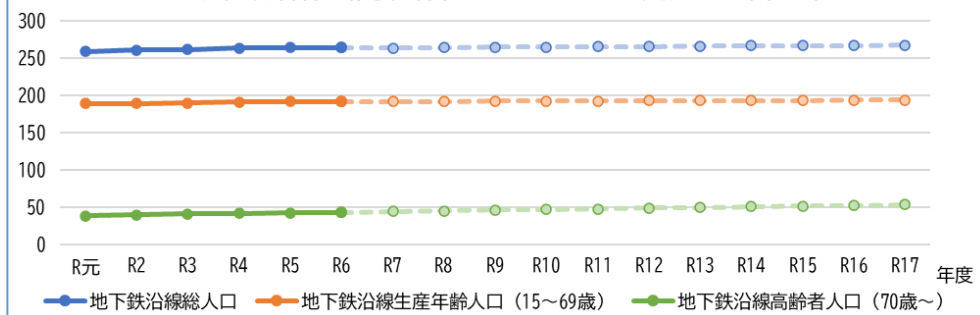
- 令和6年度の実績と以下の算定条件を踏まえ、令和7年度以降の乗車人員を推計。
- 地下鉄沿線では生産年齢人口が増加傾向にあることから、乗車人員についても本経営計画期間中は上昇基調が続くものと見込む。

	算出条件
①人口動態	地下鉄沿線人口（地下鉄各駅から半径1km圏外）のR6年度までの実績値から、R7年度以降の総人口、生産年齢人口（15～69歳）、高齢者人口（70歳～）を推計。
②券種別	券種ごとのR6年度の実績に人口動態の伸び率等を用いて推計。 ・敬老乗車証…高齢者人口（70歳～）の伸び率を使用 ・ふれあい乗車証…総人口の伸び率を使用 ・その他（ICSF、定期等）…生産年齢人口（15～69歳）の伸び率を使用
③その他	本経営計画の各種取組み効果等を反映。

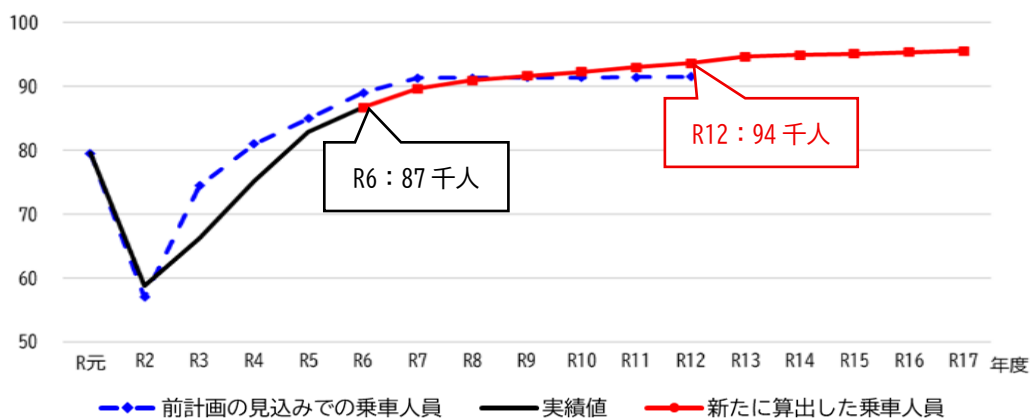
【南北線】一日平均乗車人員の推移（千人）



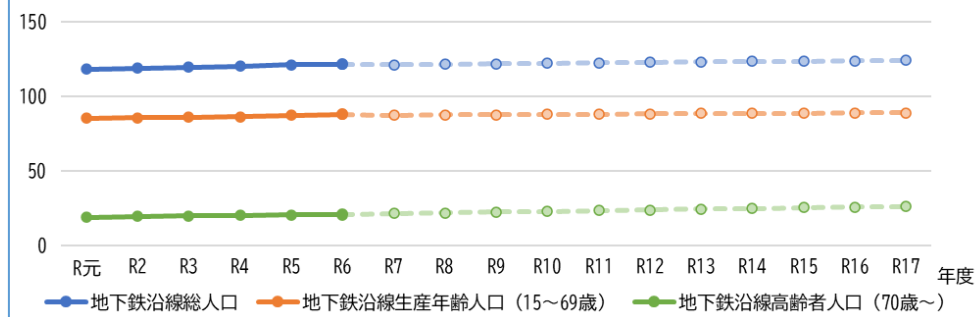
地下鉄沿線（南北線）における人口見通し（千人）



【東西線】一日平均乗車人員の推移（千人）



地下鉄沿線（東西線）における人口見通し（千人）



(2) 投資計画

計画期間中の主要な投資更新事業と事業費は以下を予定しています。

(単位：税込み、億円)

	路線	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)	2034 (R16)	2035 (R17)	総計
南北線車両更新	南北線											177
東西線車両改修	東西線											8
券売機・改札機等更新	南北線 東西線											60
配電線更新 (電車線・駅舎配電線)	南北線											49
駅舎内電気・機械設備更新 (動力盤、配管等)	南北線 東西線											89
電力管理システム更新	東西線											11
変電所等設備更新	南北線 東西線											64
可動式ホーム柵更新	南北線 東西線											31
IC乗車券システム機器等更新	南北線 東西線											25
配電室設備更新	南北線 東西線											36
土木構造物老朽化対策 (トンネル・高架橋)	南北線 東西線											19

※投資計画について

- ・事業費は、過去の実績等からの概算値です。また、収支見通し上は過去の実績に照らした執行率を乗じています。
- ・事業実施・金額・規模等について、今後の経営状況や社会情勢等に照らして決定していきます。
- ・矢印は、事業費執行予定額が大きい年度を示しています。必ずしも事業着手や終了の年次を示すものではありません。

- 南北線車両更新については、安全で快適な輸送を確保するため、耐用年数を迎える南北線車両を更新します。令和6年度より新型車両3000系の導入を開始し、令和12年度までに最大22編成の更新を予定しています。
- 東西線車両改修については、令和17年に開業から20年が経過し、2000系車両の主要装置が耐用年数を迎えることから、令和16年度より順次改修を実施し、令和22年度までに全15編成の改修を予定しています。
- 券売機・改札機等更新については、令和8～11年度においてクレジットカードタッチ決済導入やQR乗車券への対応等を踏まえた自動改札機の更新を予定しています。
- その他更新事業として、変電所設備や駅舎内電気設備等の重要な施設設備について、各年度計画的な更新を予定しています。

(3) 収支見通し

(単位：億円)

		2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)	2034 (R16)	2035 (R17)
収 益 的 収 支	営業収益 (A)	184	186	187	188	189	191	190	191	191	192
	乗車料収入	171	172	173	174	175	177	177	177	177	178
	営業外収益ほか	40	39	39	39	39	39	35	35	32	30
	収益 (B)	224	225	226	227	228	229	226	226	223	222
	営業費用 (C)	240	222	227	223	219	222	207	207	199	201
	人件費	43	43	43	40	40	40	40	40	41	41
	経費	97	79	80	77	72	73	70	73	70	74
	減価償却費	100	100	104	106	107	108	98	93	88	86
	営業外費用ほか	13	14	14	14	14	14	13	13	12	12
	費用 (D)	253	235	241	237	233	235	220	219	211	213
	営業収支 (A-C)	▲ 56	▲ 36	▲ 40	▲ 35	▲ 30	▲ 31	▲ 17	▲ 16	▲ 7	▲ 9
	当年度純損益 (B-D)	▲ 29	▲ 11	▲ 15	▲ 10	▲ 5	▲ 6	6	7	12	9
	累積損益	▲ 1,031	▲ 1,042	▲ 1,057	▲ 1,067	▲ 1,072	▲ 1,078	▲ 1,073	▲ 1,066	▲ 1,054	▲ 1,045
資 本 的 収 支	資本的収入 (E)	233	130	98	89	88	29	50	89	78	102
	資本的支出 (F)	311	211	188	181	181	124	136	177	167	188
	建設改良費	113	111	88	78	76	16	28	65	52	75
	企業債償還金	89	95	101	103	105	107	107	106	105	103
	差引 (E-F)	▲ 78	▲ 81	▲ 91	▲ 93	▲ 94	▲ 94	▲ 86	▲ 87	▲ 88	▲ 86
	補てん財源	25	21	11	0	▲ 6	▲ 15	▲ 23	▲ 21	▲ 20	▲ 22
	資本費負担緩和債	6	7	11	11	11	11	10	10	9	9
	当年度末資金剰余額	▲ 47	▲ 53	▲ 69	▲ 81	▲ 88	▲ 99	▲ 99	▲ 99	▲ 99	▲ 99

※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

ポイント

高速鉄道事業の収支見通しについて、乗車料収入は、地下鉄沿線人口の増加傾向に伴い、利用者数が安定的に推移する予測であることから、現行の運賃水準を維持する前提としても最大で178億円程度となるものと見込んでいます。

一方、人件費は40億円台前半で推移し、経費については投資計画に基づく事業規模により各年度の増減を見込んでいます。また、減価償却費は過年度取得資産の償却終了等に伴い低減する見通しで、これにより令和14年度以降の経常収支黒字化を見込んでいます。一方で、累積損失は1,000億円を超過し、厳しい経営状況は続く見通しです。

加えて、計画期間には南北線車両更新や東西線の設備更新の本格化等による多額の設備投資を見込んでおり、後年度の企業債の償還負担も高止まりすることから、安定的な事業運営のため、利用促進施策の強化など不断の経営改善を継続していくことで、持続可能な経営を目指します。

算定の条件

地下鉄事業の財政目標である

- 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

を達成する収支見通しとしています。(当年度純損益は令和 14 年度以降、安定的な黒字化)

- 乗車料収入は、「6－1 乗車人員の見通し」に基づき算出しています。なお、計画期間中は、現行の地下鉄運賃水準を維持することとして試算しています。
- 建設改良費は、各種資産の更新周期を踏まえた最新の投資計画に基づく、各年度の事業費を計上しています。建設改良費全体の推移としては、令和 12 年度に南北線の投資更新事業が落ち着く見通しですが、令和 15 年度以降に東西線における変電所等設備などの更新事業が本格化していく見通しです。

本経営計画の中間年である令和 12 年度頃を目途に中間見直しを行います。

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。

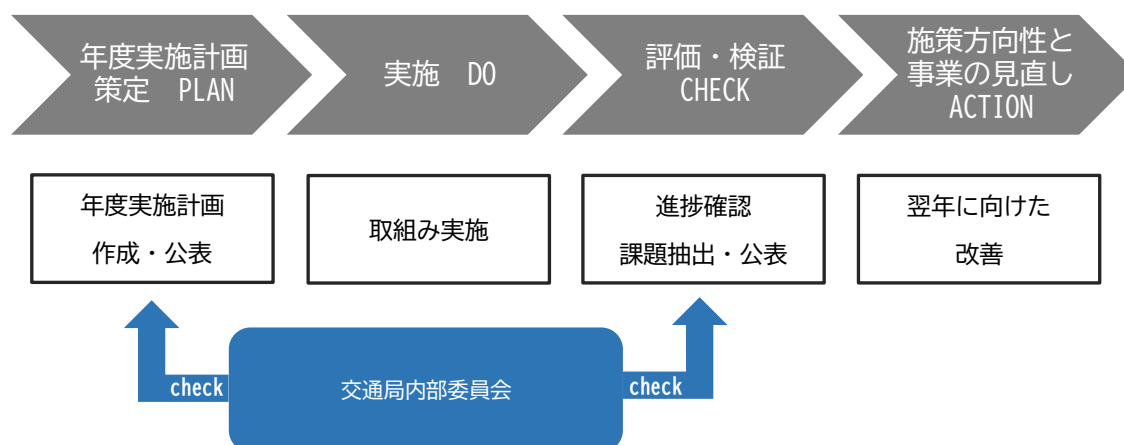
指標		指標の説明	望ましい方向	現状 (令和6年度)	備考
市バス					
財政目標	経常収支比率 経常収益÷経常費用	乗車料収入や一般会計繰入金等の収益で、費用をどの程度賄えているかを表し、100%未満の場合、経常収支が赤字となります。	↑	89.1%	収支均衡（100%以上）の達成を図る
	資金不足比率 資金不足額÷営業収益	事業規模（営業収益）に対する資金不足額の割合で、20%以上となると、法の定めにより「経営健全化団体」となります。	↓	4.5%	計画期間を通して20%未満を維持
	一般会計負担比率 一般会計補助金額÷経常費用	仙台市一般会計繰入金への依存度を表し、低いほど経営の自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

※営業収益及び走行キロは総務省が各公営企業分を取りまとめる「経営比較分析表」に使用する数値を用いており、「一ふる仙台」に係るものを除く。

7-2 「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、必要に応じて、事業の見直し・追加を行っていきます。
- ・個別事業の年度実施計画や進捗状況・評価は、随時交通局ウェブサイト公表します。

実施計画の PDCA サイクル（毎年）



7-3 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に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、新たに10年間（2036～2045年度）のものを作成します。

資料

(1) 計画策定過程

コロナ禍等による急激な経営環境の変化を踏まえ、経営計画の見直しに早期着手するとともに、令和 8 年度に実施する市バス運賃改定など経営改善に向けた取組みの検討を行うため、令和 5 年 7 月に外部有識者 5 名から組織する「仙台市交通事業経営検討委員会」を設置しました。

令和 7 年 2 月には、計画に掲載する取組みを検討する参考とするため、「市バス・地下鉄アンケート」を実施したほか、計画の改定作業が本格化する令和 7 年 4 月からは、2 名の有識者をさらに追加委嘱し、専門的知見にも基づくご意見や助言をいただきながら検討を進めました。

● 委員名簿

役職	氏名	ご所属	備考
委員長	鈴木 高宏	麗澤大学工学部 教授	
副委員長	長江 剛志	鳥取大学工学部 教授	
委員	大曾根 学	仙台市 PTA 協議会 会長	※
委員	榊原 進	特定非営利活動法人 都市デザインワークス 代表理事	※
委員	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト	
委員	成田 由加里	公認会計士	
委員	福島 路	東北大学大学院経済学研究科 教授	

敬称略、役職ごと 50 音順

※令和 7 年 4 月から委員就任

● 開催経過

回数	開催日時	主な議題
第 1 回	令和 5 年 7 月 31 日	仙台市交通事業経営計画取組みについてのこれまでの振り返り
第 2 回	令和 5 年 9 月 6 日	市バス事業の経営改革（利用に応じた運行の効率化）、乗車人員予測について
第 3 回	令和 5 年 11 月 14 日	世代別の乗車数向上策について、収支見通しの見込み方について
第 4 回	令和 6 年 3 月 28 日	乗車数向上に向けた取組みの方向性について
第 5 回	令和 6 年 7 月 12 日	運賃改定の必要性について、収入アップの取組み、DX・GX の取組み、人材確保
第 6 回	令和 6 年 9 月 2 日	令和 5 年度乗車人員決算分析について
第 7 回	令和 6 年 12 月 5 日	市バス運賃改定及び今後の進め方について
第 8 回	令和 7 年 4 月 24 日	仙台市交通事業経営計画（令和 8～17 年度）策定の方向性
第 9 回	令和 7 年 7 月 1 日	仙台市交通事業経営計画（令和 8～17 年度） 骨子
第 10 回	令和 7 年 9 月 8 日	仙台市交通事業経営計画（令和 8～17 年度） 素案
第 11 回	令和 7 年 11 月 7 日	仙台市交通事業経営計画（令和 8～17 年度） 中間案、パブリックコメントの実施
第 12 回	令和 8 年 2 月予定	仙台市交通事業経営計画（令和 8～17 年度） 最終案（予定）

(2) 前期事業リスト

仙台市交通事業経営計画 2026-2035 実施計画（前半5年 令和8～12年度）で予定している個別事業の一覧です。仙台市交通局ウェブサイト等にて、毎年度、具体的な事業内容や進捗状況を公表予定です。また、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（P83「実施計画」の推進と見直し（PDCA サイクル）について参照）。

戦略Ⅰ 安全・安心の推進	
施策1 安全運行の確保	
事業番号	個別事業名
市バス	
安全運行確保のための研修訓練の実施	
1	事故防止に向けた取組み
運転技術の向上	
2	スキルアップ研修
3	運転技術コンテスト
職員の健康管理の推進	
4	定期健康診断の実施と運行管理業務点検
5	バス車内マナー啓発活動の実施
安全運行にかかる装置等の設置・更新	
6	安全確認放送装置等の設置
7	衝突防止補助システム等の設置
バス停留所の安全性確保	
8	バス停留所安全対策
地下鉄	
安全運行確保のための研修訓練の実施	
9	教育訓練の実施
10	添乗指導の実施
11	進路構成訓練の実施
運転技術の向上	
12	手動運転の技能確認
職員の健康管理の推進	
13	定期健康診断の実施と乗務助役による健康確認
お客様のマナー啓発や安全意識の醸成	
14	地下鉄駅・車内マナー啓発活動の実施
安全運行にかかる装置等の設置・更新	
15	ホーム柵維持管理
16	レール交換

施策2 危機・自然災害への対応	
事業番号	個別事業名
市バス	
危機・自然災害に対する訓練の実施	
17	災害等対応訓練の実施
危機・自然災害時の対応	
18	非常時における電源、燃料の確保（バス）
19	大雨による浸水への対応（バス）
20	計画運休
適時適切な情報発信	
21	緊急時の情報発信（バス）
地下鉄	
危機・自然災害に対する訓練の実施	
22	防災訓練等の各種対応訓練の実施（地下鉄）
危機・自然災害時の対応	
23	非常時における電源、燃料の確保（地下鉄）
24	大雨による浸水への対応（地下鉄）
—	計画運休 【再掲】事業番号 20
適時適切な情報発信	
25	緊急時の情報発信（地下鉄）

施策3 施設設備の計画的な維持更新	
事業番号	個別事業名
市バス	
車両更新・改修	
26	バス車両更新計画の見直し
27	電気バスの導入
各種施設設備の更新	
28	営業所施設等更新
各種機器の更新	
29	バス車載機更新
30	I C乗車券バスシステム更新
地下鉄	
車両更新・改修	
31	南北線車両更新
32	東西線車両改修
各種施設設備の更新	
33	南北線施設設備の更新
34	東西線施設設備の更新
35	南北線高架橋・トンネル等の維持管理
36	東西線高架橋・トンネル等の維持管理
各種機器の更新	
37	磁気券の廃止と自動改札設備の更新
両事業	
I C乗車券システムの安定的な運用	
38	センターシステムの維持管理・更新
39	定期券発行機の維持管理・更新

施策4 だれもが安心して利用できる環境整備	
事業番号	個別事業名
市バス	
子育て世代の利便性向上	
40	ベビーカー利用者への配慮（バス）
定時性の向上	
41	ダイヤ改正に合わせた時刻修正
42	道路状況や渋滞の改善に向けた関係機関への働きかけ
バス待ち環境の向上	
43	バス停上屋・ベンチ等の設置
44	どこバス仙台の運用とリアルタイム運行情報の提供
だれもが使いやすいバス車両	
45	アイドリングストップ装置付きノンステップバスの導入・更新
分かりやすい案内サイン	
46	分かりやすい系統番号・停留所案内の検討
地下鉄	
子育て世代の利便性向上	
47	ベビーカー利用者への配慮（地下鉄）
48	駅構内への子育て世代向け施設の設置
分かりやすい案内サイン	
49	駅構内等の案内サインの検討・改善
だれもが使いやすい地下鉄車両、駅施設	
—	南北線車両更新 【再掲】 事業番号 31
—	東西線車両改修 【再掲】 事業番号 32
50	バリアフリー施設整備
地下鉄駅朝ラッシュ時の混雑対策	
51	分散乗車キャンペーンの実施
52	利用状況に基づくダイヤの検討

戦略Ⅱ 快適で便利なお客さまサービスの提供

施策1 接客サービスの向上

戦略Ⅱ 快適で便利なお客さまサービスの提供	
施策1 接客サービスの向上	
事業番号	個別事業名
市バス	
接客教育の充実による接客サービスの向上	
53	接客マナーアップ研修の実施
54	接客の評価とフィードバックの実施（バス）
サービス介助資格取得の推進	
55	サービス介助士資格取得（バス）
地下鉄	
接客教育の充実による接客サービスの向上	
56	サービス向上研修の実施
57	評価とフィードバックの実施（地下鉄）
サービス介助資格取得の推進	
58	サービス介助士資格取得（地下鉄）

施策2 利便性の高い運賃・乗車券制度	
事業番号	個別事業名
市バス	
利便性の高い運賃・乗車券制度の企画・実施	
59	仙台 MaaS デジタルチケットの販売
60	ハッピー・ファミリー・ライド（小児運賃無料）
61	学都仙台フリーパス
62	都心バス均一運賃の実施
63	東西線結節周辺バス均一運賃の実施
64	仙台まるごとパス、SENDAI AREA PASS への参画
65	市バス一日乗車券の見直し
66	新たな定期券のあり方検討
67	魅力のある乗車券制度の検討
地下鉄	
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 【再掲】事業番号 59
—	ハッピー・ファミリー・ライド（小児運賃無料） 【再掲】事業番号 60
—	学都仙台フリーパス 【再掲】事業番号 61
68	市中心部地下鉄均一運賃
—	仙台まるごとパス、SENDAI AREA PASS への参画 【再掲】事業番号 64
—	魅力のある乗車券制度の検討 【再掲】事業番号 67

施策3 データに基づく施策検討	
事業 番号	個別事業名
両事業	
お客さまの声を大切にした事業運営	
69	交通局ウェブサイトへ寄せられたご意見への対応
EBPM の推進	
70	乗車人員・乗車料収入分析の可視化・効率化
オープンデータの推進	
71	市バス・地下鉄に関するデータのオープンデータ化

施策4 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	
事業番号	個別事業名
市バス	
「分かりにくい」を解消する運行情報提供の充実	
72	せんだい市バス・地下鉄ナビの運用
—	どこバス仙台の運用とリアルタイム運行情報の提供 【再掲】事業番号 44
キャッシュレス決済の導入	
73	スマートフォンを活用したチャージサービスの導入
地下鉄	
キャッシュレス決済の導入	
74	クレジットカードタッチ決済への対応
—	スマートフォンを活用したチャージサービスの導入 【再掲】事業番号 73
75	デジタルQR 企画乗車券の検討
両事業	
バス・地下鉄・他交通の乗継ぎ利便性向上	
76	乗継ぎにより運賃がお得になる制度の検討
77	乗継ぎを考慮したダイヤの検討・実施運用
78	パークアンドライドの実施（バス）
79	パークアンドライドの実施（地下鉄）

戦略Ⅲ まちの将来に向けた行動	
施策 1 持続可能なバス路線網の確立	
事業 番号	個別事業名
市バス	
基本方針の策定	
80	ビッグデータを活用した分析と検証
81	せんだい都市交通プラン・地域公共交通計画との連携
82	「(仮称)市バス路線のあり方にかかる基本方針」策定
方針に基づく路線再編の実施	
83	「(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

施策2 交通政策との連携	
事業番号	個別事業名
市バス	
公共交通利用促進施策との連携	
84	モビリティ・マネジメント施策への参画
85	他団体イベントと連携した公共交通利用促進の取組み
—	せんだい都市交通プラン・地域公共交通計画との連携 【再掲】事業番号 81
—	パークアンドライドの実施（バス） 【再掲】事業番号 78 参照
都心の回遊性促進施策との連携	
—	都心バス均一運賃の実施 【再掲】事業番号 62
フィーダーバスの利便性向上	
—	東西線結節周辺バス均一運賃の実施 【再掲】事業番号 63
—	乗継ぎにより運賃がお得になる制度の検討 【再掲】事業番号 76
—	乗継ぎを考慮したダイヤの検討・実施運用 【再掲】事業番号 77
地域の移動手段の確保に向けた取組みとの連携	
—	せんだい都市交通プラン・地域公共交通計画との連携 【再掲】事業番号 81
MaaS の推進	
—	仙台 MaaS デジタルチケットの販売 【再掲】事業番号 59
86	MaaS によるシームレスなサービスの提供
自動運転等の新技術活用に向けた検討	
87	自動運転等の新技術活用に向けた調査・検討
地下鉄	
公共交通利用促進施策との連携	
—	モビリティ・マネジメント施策への参画 【再掲】事業番号 84
—	他団体イベントと連携した公共交通利用促進の取組み 【再掲】事業番号 85
—	パークアンドライドの実施（地下鉄） 【再掲】事業番号 79
都心の回遊性促進施策との連携	
—	市中心部地下鉄均一運賃 【再掲】事業番号 68
MaaS の推進	
—	仙台 MaaS デジタルチケットの販売 【再掲】事業番号 59
—	MaaS によるシームレスなサービスの提供 【再掲】事業番号 86

施策3 福祉政策との連携	
事業番号	個別事業名
市バス	
バリアフリーの推進	
—	バス停上屋・ベンチ等の設置 【再掲】事業番号 43
—	アイドリングストップ装置付きノンステップバスの導入・更新 【再掲】事業番号 45
88	バリアフリー教育の実施（バス）
地下鉄	
バリアフリーの推進	
—	バリアフリー施設整備 【再掲】事業番号 50
89	バリアフリー教育の実施（地下鉄）
両事業	
高齢の方や障害のある方の公共交通利用促進	
90	敬老乗車証・ふれあい乗車証
91	福祉割引

施策4 観光政策との連携	
事業番号	個別事業名
市バス	
観光客の公共交通利用促進	
—	仙台 MaaS デジタルチケットの販売 【再掲】事業番号 59
—	市バス一日券の見直し 【再掲】事業番号 65
—	魅力のある乗車券制度の検討 【再掲】事業番号 67
—	仙台まるごとパス、SENDAI AREA PASS への参画 【再掲】事業番号 64
92	るーぶる仙台的運行
93	るーぶる仙台での Wi-Fi サービスの提供
大規模イベントとの連携	
94	大規模イベント開催に合わせた特別乗車券の販売
地下鉄	
観光客の公共交通利用促進	
—	仙台 MaaS デジタルチケットの販売 【再掲】事業番号 59
—	魅力のある乗車券制度の検討 【再掲】事業番号 67
—	仙台まるごとパス、SENDAI AREA PASS への参画 【再掲】事業番号 64
大規模イベントとの連携	
—	大規模イベント開催に合わせた特別乗車券の販売 【再掲】事業番号 94
青葉山エリアのまちづくりとの連携	
95	青葉山エリア地下鉄駅周辺環境整備との連携

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	
事業 番号	個別事業名
両事業	
経営状況の積極的な広報	
96	経営状況の公表
97	新たな経営状況周知の検討・実施

施策2 事業の省力化・効率化	
事業番号	個別事業名
市バス	
燃料費・光熱水費の節減	
98	営業所等施設の電力費等低減
99	エコドライブの徹底による燃料費の節減
投資の選択・集中	
—	バス車両更新計画の見直し 【再掲】事業番号 26
100	不要不急な事業の削減・事業スペックの見直し
101	企業債発行額の精査による利息負担の抑制
102	完全キャッシュレスバス導入の検討
バス運転士不足への対応	
—	「(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 【再掲】事業番号 83
—	完全キャッシュレスバス導入の検討 【再掲】事業番号 102
103	利用状況に応じた便数調整
民間委託の実施	
104	バス運転業務等の管理の委託の実施
地下鉄	
投資の選択・集中	
—	不要不急な事業の削減・事業スペックの見直し 【再掲】事業番号 100
—	企業債発行額の精査による利息負担の抑制 【再掲】事業番号 101
保守の省力化と維持管理費の縮減	
105	駅構内等施設の電力購入量低減
106	再エネ・省エネ設備の設置、管理
107	車両検査保守業務の見直し
民間委託の実施	
108	駅業務委託の実施
両事業	
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 【再掲】事業番号 70
109	電子入札
民間事業者との連携強化	
110	仙台交通株式会社との連携強化

施策3 収入増と経営状況の健全化	
事業番号	個別事業名
市バス	
資産の有効活用	
111	営業所等用地の有効活用の検討
112	資産の貸付や目的外使用許可による安定収入の確保(バス)
広告料収入の確保	
113	広告媒体、料金等の見直し
114	広告掲出に係る周知広報、営業活動の実施
収支状況改善の取組み	
115	各種企業債制度の適切な活用
116	一般会計補助金水準の適正化
運賃体系の見直し	
117	運賃制度の検討
118	適時適切な運賃の見直し
地下鉄	
資産の有効活用	
119	交通局庁舎の有効活用の検討
120	駅構内スペースの有効活用の検討
121	資産の貸付や目的外使用許可による安定収入の確保(地下鉄)
広告料収入の確保	
—	広告媒体、料金等の見直し 【再掲】事業番号 113
—	広告掲出に係る周知広報、営業活動の実施 【再掲】事業番号 114
収支状況改善の取組み	
—	各種企業債制度の適切な活用 【再掲】事業番号 115
122	累積赤字の早期解消に向けた取組み
運賃体系の見直し	
—	適時適切な運賃の見直し 【再掲】事業番号 118

施策4 乗車人員の確保	
事業 番号	個別事業名
両事業	
市バス・地下鉄利用のきっかけづくり	
123	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
124	交通局主催イベントの開催
125	人気コンテンツとの連携によるイメージアップ事業
126	教育機関との連携
127	交通局オリジナルグッズの販売
128	各種媒体、SNS等を活用した乗車のきっかけづくり
「ワンモアライド」につなげる取組み	
129	地元スポーツチームとの連携
130	沿線の地域、イベント、施設等との連携
131	関係機関等と連携した公共交通利用促進
—	ハッピー・ファミリー・ライド（小児運賃無料） 【再掲】事業番号 60
—	学都仙台フリーパス 【再掲】事業番号 61
—	新たな定期券のあり方検討 【再掲】事業番号 66
—	魅力のある乗車券制度の検討 【再掲】事業番号 67
—	大規模イベント開催に合わせた特別乗車券の販売 【再掲】事業番号 94

施策5 人財の確保・育成	
事業番号	個別事業名
市バス	
安定的な人財確保	
132	採用広報活動の強化
133	採用要件や試験・選考内容の見直し
134	こども・若者の職場体験・キャリア教育の機会への参画
人財の育成	
135	次世代の職員育成に向けた研修の実施（バス）
136	職員の功績や努力を適切に評価する取組み（バス）
137	業務改善プロジェクトチームによる取組み
多様な職員が働きやすい環境づくり	
138	業務改善意見提案の実施
139	風通しの良い職場づくり（バス）
140	多様な職員が使いやすい施設・環境整備（バス）
141	職員が働きやすい職場環境づくりの推進
142	障害者雇用の促進
地下鉄	
安定的な人財確保	
—	採用広報活動の強化 【再掲】事業番号 132
—	採用要件や試験内容の見直し 【再掲】事業番号 133
—	こども・若者の職場体験・キャリア教育の機会への参画 【再掲】事業番号 134
人材の育成	
143	次世代の職員育成に向けた研修の実施（地下鉄）
144	技術やノウハウの確実な継承（地下鉄）
145	職員の功績や努力を適切に評価する取組み（地下鉄）
—	業務改善プロジェクトチームによる取組み 【再掲】事業番号 137
多様な職員が働きやすい環境づくり	
—	業務改善意見提案の実施 【再掲】事業番号 138
146	風通しの良い職場づくり（地下鉄）
147	多様な職員が使いやすい施設・環境整備（地下鉄）
—	職員が働きやすい職場環境づくりの推進 【再掲】事業番号 141
—	障害者雇用の促進 【再掲】事業番号 142
両事業	
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 【再掲】事業番号 141
—	障害者雇用の促進 【再掲】事業番号 142
コンプライアンスの推進	
148	コンプライアンス実施計画に基づく取組みの推進

これからも、お客さまとともに、このまちとともに。

仙台市交通局は令和 8 年 11 月 25 日に創業 100 周年を迎えます。



仙台市営交通100周年

1926 >>>>>>> 2026

市バス、地下鉄は、仙台市民の皆さまをはじめとした、様々なお客さまの身近な移動手段としての役割を、長年にわたり担ってまいりました。本市を十文字に貫く地下鉄は、一日に 26 万人の人々を運ぶ交通の大動脈となっています。また、市バスは、広い市域をカバーする交通手段として、多様な路線網を維持してきました。

コロナ禍を経て、急激な経営環境の変化の中、事業運営は厳しさを増しています。近く到来する本市の人口減少局面の中にあっても、市バス・地下鉄を次の世代に引き継いでいくために、持続可能な経営を確立すること。それが本計画の主題です。

仙台市交通局は、本計画に位置付けた取組みを着実に推進しながら、お客さまの生活や経済活動を支える交通インフラの担い手として、責任感を持って事業運営を進めてまいります。

令和 7 年 11 月

仙台市交通局

仙台市交通事業経営計画 2026-2035 中間案

[令和 8 ～ 17 年度]

作成 仙台市交通局総務部経営企画課

〒980-0801 仙台市青葉区木町通一丁目 4 番 15 号

TEL 022-712-8356 FAX 022-224-5506