

仙台市交通事業経営計画

2021-2030（令和3～12年度）

中間案

仙台市交通局

目 次

第1章 計画策定の経緯

- 1-1 はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- 1-2 計画策定の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- 1-3 計画期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

第2章 これまでの事業の振返り

- 2-1 乗車人員と乗車料収入の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
- 2-2 当年度純損益・累積損益・資金不足比率の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
- 2-3 これまでの取組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
- 2-4 地下鉄東西線の開業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
- 2-5 「仙台市自動車運送事業経営改善計画(H29～H33)」の振返り・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14

第3章 事業を取り巻く環境と課題

- 3-1 仙台市の人口動態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
- 3-2 自動車運送事業の経営課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
- 3-3 高速鉄道事業の経営課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
- 3-4 新型コロナウイルス感染症の影響・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
- 3-5 課題等への対応の方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23

第4章 経営計画の全体像

- 4-1 経営の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24
- 4-2 4つの戦略・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26

第5章 戦略に基づく取組み

- 戦略1 安全・安心の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
- 戦略2 快適なお客さまサービスの提供・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
- 戦略3 まちづくりへの貢献・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
- 戦略4 持続可能な経営の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47

第6章 財政収支計画

- 6-1 乗車人員の見通し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・55
- 6-2 投資計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
- 6-3 収支見通し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・57

第7章 進捗管理

- 7-1 計画と推進の見直し（PDCA サイクル）について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・59

第8章 資料

- 8-1 創業以来の運輸成績・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・60
- 8-2 運賃の変遷・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・64

第1章 計画策定の経緯

1-1 はじめに

- ・仙台市交通局は、お客さまを目的地まで安全にお届けすることを何よりも大切にし、安心してご利用いただける市バス・地下鉄を目指して、職員一丸となって事業運営に取り組んでいます。
- ・また、快適なサービスの提供にも継続して取り組み、お客さまのご期待や信頼にお応えすることで、市バス・地下鉄は、本市公共交通体系における主要な交通機関として、毎年多くのお客さまにご利用いただき、市民生活や多様な都市活動を支えてきました。
- ・これからも、お客さまの安全を第一に、快適なサービスを提供し、仙台市のまちづくりに貢献していくためには、今後の事業を取り巻く環境の変化や課題に的確に対応し、持続可能な経営基盤を確立していく必要があります。

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、安全への取り組みを、絶えず見直し改善します。

1-2 計画策定の目的

- ・市バスは、長期にわたる乗車人員の減少傾向から厳しい経営状況が続き、平成3年より経営改善に向けた計画を策定し、増客・増収や経費削減に取り組んできました。直近の計画である「仙台市自動車運送事業経営改善計画（平成29年3月策定）」においては、急速に悪化していた資金不足比率に歯止めをかけるために、需要に応じた便数調整など、事業効率の改善に向けた取り組みを着実に進めています。
- ・地下鉄は、平成27年12月に本市2路線目となる地下鉄東西線が開業しました。開業当初、需要予測値を大きく下回る値となっていた東西線の乗車人員は毎年堅調に増加し、また、南北線の乗車人員も併せて増加に転じており、本市の公共交通における地下鉄の果たす役割は年々増しているところです。
- ・しかし、これから10年間の経営環境は極めて厳しい見通しです。
市バス事業においては、生産年齢人口の減少等により、さらなる需要の減少が見込まれま

す。また、大型二種免許保有者が減少する中であって、乗務員の確保が困難さを増すことに加え、管理の委託費の増大も懸念されます。加えてバス車載機やバス営業所建物等、施設設備の更新に多額の費用が必要となることから、極めて厳しい資金収支が見込まれます。地下鉄事業においても、東西線建設事業に係る企業債償還が本格化し、10年間で700億円以上を償還するほか、開業から30年を超過した南北線においては、車両更新をはじめとした大規模な施設設備の更新を予定していることから、資金収支は厳しい見通しです。

- ・ 以上に加えて、新型コロナウイルス感染症の流行は、市バス・地下鉄利用者の大幅な減少を招いて経営に大きな打撃を与えており、収束までの見通しは不透明です。
- ・ このような中においても、市バス・地下鉄を、将来にわたり安定的に維持し、市民の皆さまの身近な公共交通機関としての役割をしっかりと果たしていくことができるよう、今後の経営環境や課題を踏まえて、令和3年度から10年間の経営の基本的な方針や具体的取組み、財政計画等を取りまとめた「仙台市交通事業経営計画」を策定します。
- ・ 本計画は、「仙台市自動車運送事業経営改善計画（平成29年3月策定）」を統合し、市バス・地下鉄を合わせた本市交通事業の経営計画とするとともに、国が策定を求める「経営戦略」に位置づけます。

※経営戦略

国（総務省）から、各公営企業に対し、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、令和2年度末までに「経営戦略」を策定することが要請されています。

1-3 計画期間

令和3年度から12年度（2021年度から2030年度）までの10年間とします。

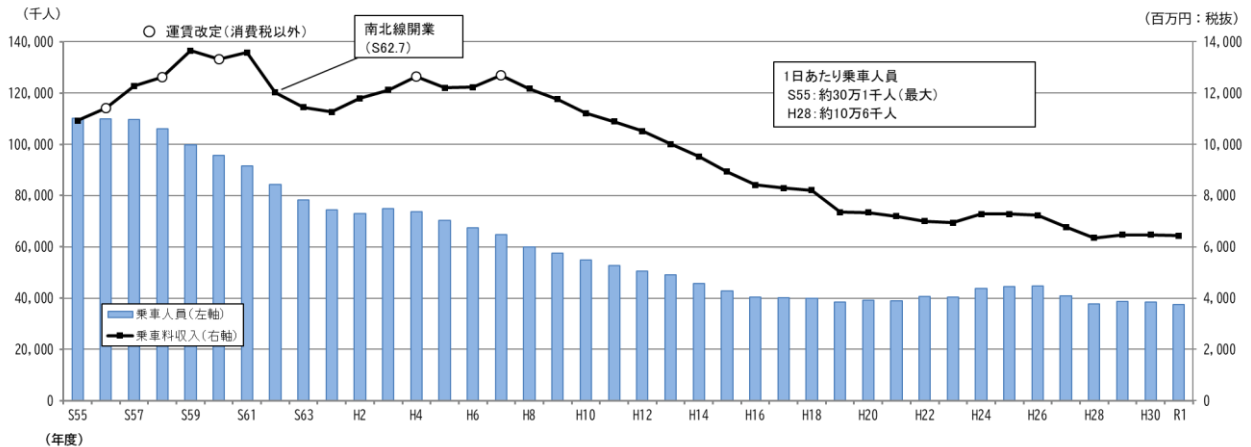
計画策定後は、毎年度、経営状況や事業の進捗について確認を行うとともに、計画期間の期中において、社会情勢の変化や取組みの進捗状況等を踏まえ、見直しを行います。



第2章 これまでの事業の振返り

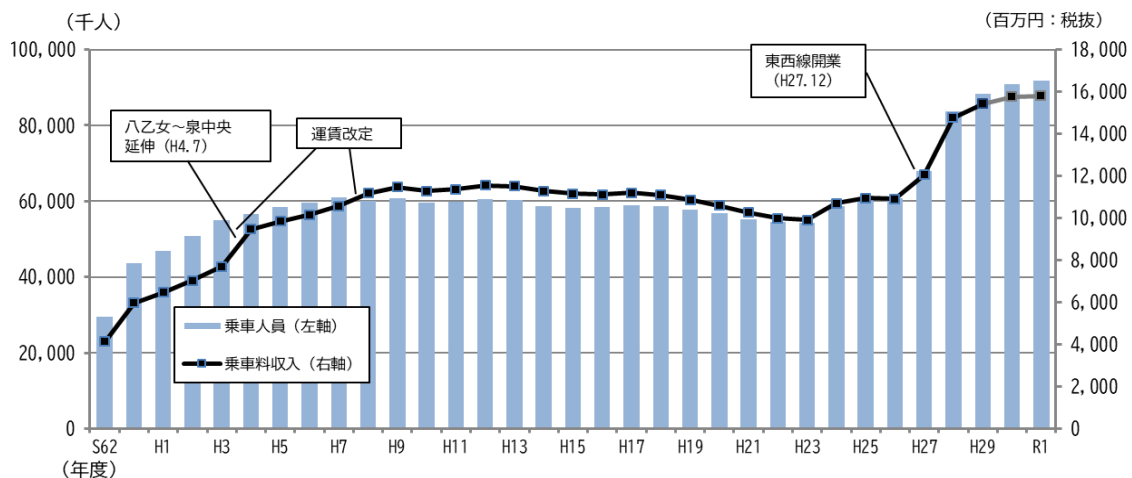
2-1 乗車人員と乗車料収入の推移

(1) 自動車運送事業



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年度には年間1億1千万人(1日当たり30万1千人)の乗車人員となりました。しかしながら、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、交通局では、サービス向上や増客に向けて「2-3 これまでの取り組み」(P.5～)に掲げる様々な施策に取り組んできましたが、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まで減少しています。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くと最後に運賃改定を実施した平成7年から20年間の間で約半減しています。

(2) 高速鉄道事業



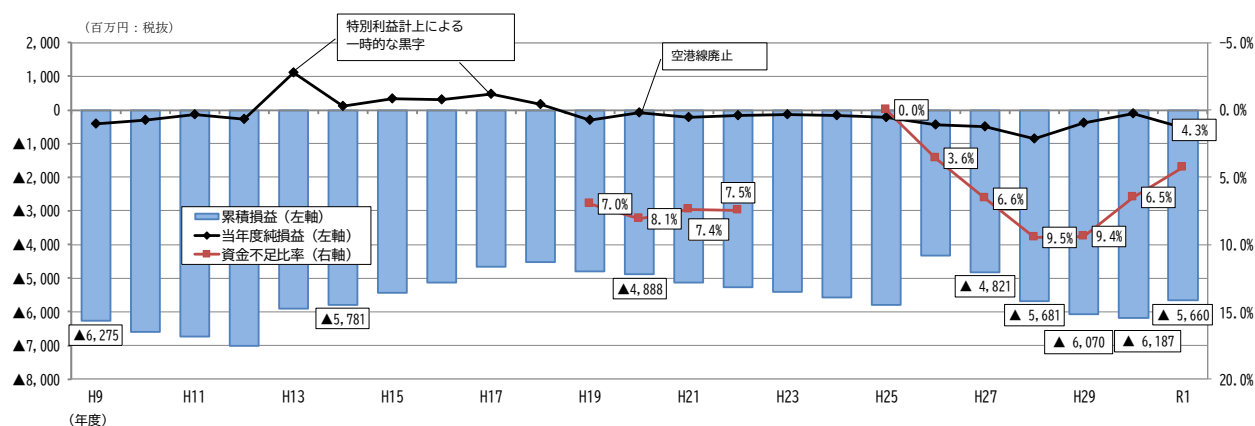
地下鉄は、昭和40年代以降、仙台都市圏の拡大、モータリゼーションの進展に伴う交通混雑激化の中で建設計画の検討が始まり、昭和62年7月15日に富沢駅～八乙女駅間で南北線

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、沿線人口の増加などにより回復しました。

平成 27 年 12 月 6 日に東西線が開業し、その後は事業全体でも、南北線・東西線それぞれでも乗車人員・乗車料収入が年々増加しており、令和元年度の乗車人員は年間 9,168 万人（1 日当たり 25 万人）となっています。

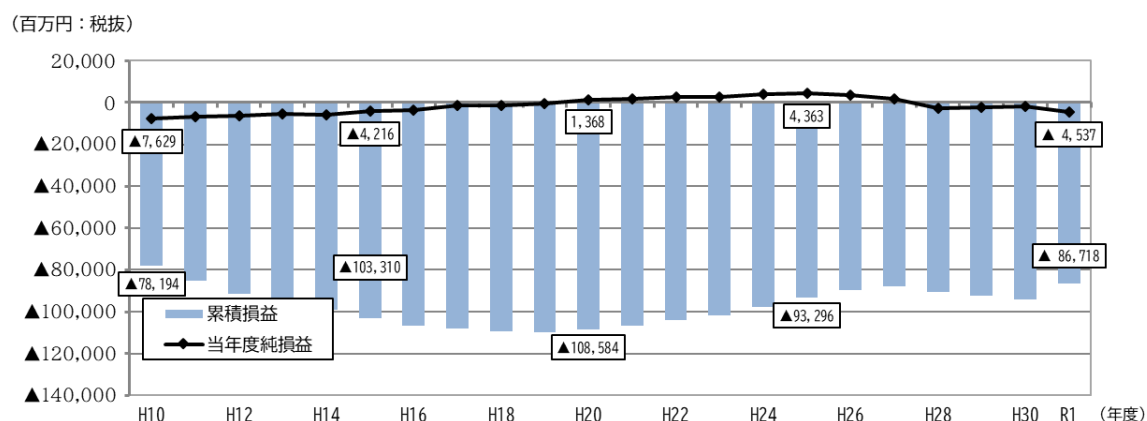
2-2 当年度純損益・累積損益・資金不足比率の推移

(1) 自動車運送事業



市バスの当年度純損益は平成 19 年度以降単年度赤字が続いており、累積赤字が拡大傾向にあります。また、平成 25 年度以降資金不足の発生が続いており、資金不足比率は、平成 26 年度の会計制度改正による影響もあり、急速に悪化しましたが、事業効率化に向けた取組みにより、徐々に持ち直しています。

(2) 高速鉄道事業



地下鉄の当年度純損益は、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 28 年度以降は、東西線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す。

2-3 これまでの取組み

厳しい経営状況に対応するため、市バス、地下鉄ともに、安全運行を第一としつつ、サービス向上や経費削減に向けて様々に取り組んできました。

(1) 安全・安心

【安全運行】

➤ 運輸安全マネジメント制度 (H18)

安全で安定的な事業運営の礎となる安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、「仙台市交通局自動車運送事業安全管理規程」「仙台市交通局高速鉄道安全管理規程」を制定

➤ 全駅に可動式ホーム柵を設置 (H22)

全国に先駆け南北線全駅に可動式ホーム柵を設置。東西線は開業当初より全駅に設置

➤ 市バス全車両へのドライブレコーダーの導入 (H27)

ドライブレコーダーの映像を事故の原因分析や各種研修に活用

【危機・災害対策】

➤ 計画運休 (R2)

お客さまや職員の安全を確保するとともに、市バス、地下鉄の車両等への被害を最小限に抑えるために、気象状況等に応じた計画運休を導入

➤ 新型コロナウイルス感染症対策 (R2)

市バス、地下鉄それぞれの事業ごとに定める感染症予防のためのガイドラインに基づき、取り組みを実施

(2) 経営の効率化

【人件費の抑制】

➤ 給料表の見直し (H10)

➤ 市バス正職乗務員採用停止 (H13～H27、H28 再開)

➤ バス運転業務等の管理の委託 (H18)

正職乗務員数 H13…792 人、R1…205 人

➤ 駅業務の委託 (H27)

令和 2 年度現在、南北線 10 駅、東西線 10 駅において実施

【バス運行効率の向上】

➤ 競合路線の整理 (H14、H15)

泉パークタウン線など 5 路線 20 系統を宮城交通(株)に路線移譲

➤ 需要に応じたバスの便数調整 (H30、R2)

平成 30 年 4 月、令和 2 年 4 月のダイヤ改正時、乗車密度の低い系統などをそれぞれ約 2.5%減便

【経費削減】

➤ バス車両使用年数の延長 (H8)

使用年数を 12 年→16 年→20 年と段階的に引き上げ、車両更新数を削減

➤ 南北線車両の検査周期延伸 (H28)

重要部検査の周期を「4 年または 60 万キロ」から「5 年または 60 万キロ」に、全般検査を 8 年周期から 10 年周期に延伸することによる経費削減

➤ 東西線電力需給契約における一般競争入札の実施 (R2)

(3) サービス向上

【IC カード乗車券 **icsca** の導入 (H26)】

- ・発行枚数…約 77 万枚 (R2.8 末時点)
- ・市バス、地下鉄における IC カード利用率…約 90%
- ・乗車券以外にも、DATEBIKE (ダテバイク) の認証カード、パークアンドライド優待サービス、身分証一体型 **icsca** など様々な事業に活用



一般カード



icsca デビュー記念
(H26. 12. 1)



東西線開業記念
(H27. 11. 15)



バスサービスイン記念
(H27. 11. 15)

【わかりやすい情報発信】

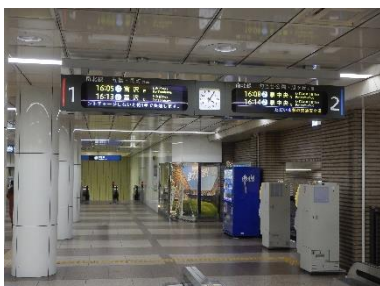
➤ 局ウェブサイト開設 (H10)

➤ バスロケーションシステム「どこバス仙台」導入 (H18)

➤ 局公式 Twitter (@sendaishi_kotu) 開設 (H30)

➤ 南北線案内表示器の表示内容の変更 (H31)

改札口付近とホームに設置している案内表示器に、列車発車時刻の表示と行き先の 4 カ国語表示を開始



改札口付近



ホーム

【利用しやすい環境整備】

➤ 地下鉄ダイヤ編成の改善

ダイヤ増便による朝ラッシュの混雑緩和対策、金曜日最終便の増発（H16）

➤ 駅構内に公衆無線LANサービスを導入（H19）

➤ バリアフリーの取組み

（市バス）ノンステップバス導入（H12）

（地下鉄）授乳室の設置（H27）、南北線駅舎トイレの全面改修工事開始（H28）



ノンステップバス



授乳室



改修前

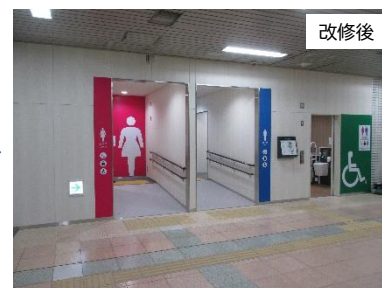


改修後

ひろびろトイレ



改修前



改修後

トイレ入口の段差解消（長町南駅）

【お得な運賃制度】

➤ 都心バス均一運賃制度本格実施（H15）

➤ 東西線結節駅周辺バス均一運賃制度開始（H27）

➤ 市中心部地下鉄均一運賃制度開始（H27）

(4) 増客・増収

【増客】

- 学都仙台フリーパスの販売 (H20)
市バスや地下鉄が格安で乗り放題となる通学定期券
- 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 (H29)、中学3年生卒業おめでとうきっぷ (H30)
- 大学を通じた新入生向け通学定期券の一括販売 (H21)
- 関係機関との連携・タイアップ
沿線の地域、イベント、施設等と連携した利用促進
映画・アニメ等の人気のあるコンテンツと連携した利用促進

【広告営業の強化】

- 地下鉄換気塔の広告化 (H10)
- 駅構内の広告のデジタル化 (H28)



仙台駅換気塔



仙台駅東西自由通路

- ボディ広告バス導入 (H11)
ボディ広告料収入 約 7,100 万円 (R1 決算)

【その他増収】

- 遊休地等資産の活用
駐車場や本局庁舎空室の活用、地下鉄トンネル内に設置した光ファイバケーブルの貸出し (H23)
- 売店等の公募化 (H27)
売店、自動販売機、コインロッカーの設置を公募により契約
- 一部運賃の見直し (H30)
学都仙台フリーパス、都心バス均一運賃の運賃を引き上げ

2-4 地下鉄東西線の開業

地下鉄東西線は、仙台市の推進する機能集約型市街地の形成を目指して、平成27年12月6日に開業しました。

東西線の開業により、地下鉄は、南北・東西の両線が一体となって本市を貫く十文字の骨格交通軸を形成することになりました。一方市バスは、東西線沿線のバス路線が地下鉄駅に結節する新たな路線網へ再編されました。

東西線は、本市公共交通体系のみならず、市民生活やまちづくりにも様々な効果をもたらしています。



開業イベント（国際センター駅）



八木山動物公園駅構内

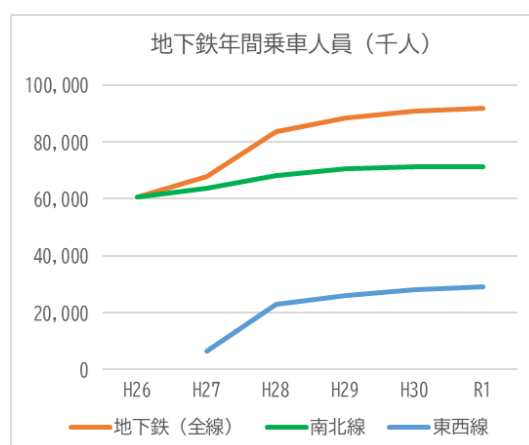
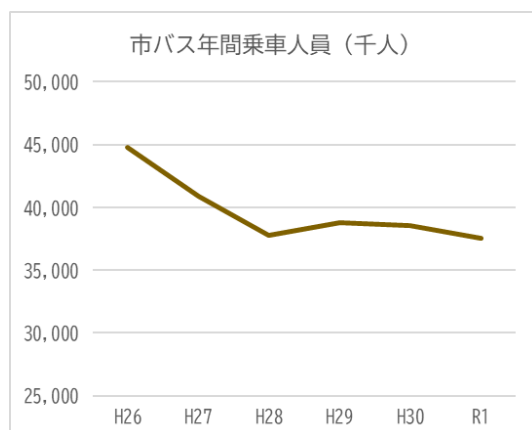


広瀬川橋りょうと車両



青葉山駅構内

(1) 乗車人員



乗車人員

(単位：千人)

	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年度
市バス	44,779	40,916	37,749	38,765	38,527	37,571
地下鉄（全線）	60,664	67,915	83,703	88,358	90,893	91,683
南北線	60,664	63,536	68,181	70,517	71,316	71,344
東西線		6,325	22,726	25,926	28,199	29,114

- ・市バスの乗車人員は、路線再編による事業規模縮小により減少したものの、直近 3～4 年はおおむね横ばいで推移しており、再編後のバス路線が一定程度定着してきたことがうかがえます。
- ・東西線の乗車人員は、開業当初、需要予測を大きく下回る値となっていました。毎年度堅調な増加を見せています。南北線については、おおむね横ばいで推移していた乗車人員が東西線開業後は、二つの路線になったことでの相乗効果がうかがえます。

(2) 財務状況

①自動車運送事業

(単位：税抜き、千円)

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
営業収益 (A)	7,463,358	6,991,180	6,576,514	6,710,717	6,723,134	6,683,714
うち乗車料収入	7,229,468	6,770,750	6,348,139	6,465,856	6,470,194	6,432,054
営業外収益ほか	2,932,327	2,848,475	3,310,099	3,330,161	3,298,429	2,888,347
うち一般会計補助金	2,825,601	2,747,970	2,908,084	3,037,123	3,108,864	2,762,991
収益 (B)	10,395,685	9,839,655	9,886,613	10,040,878	10,021,563	9,572,061
営業費用 (C)	10,491,326	10,257,043	10,592,426	10,332,982	10,034,415	9,837,934
うち人件費	4,877,285	4,662,313	4,584,345	4,479,708	4,250,226	4,035,423
うち管理の委託料	2,478,971	2,502,159	2,559,784	2,573,004	2,588,625	2,602,061
うち減価償却費	560,779	590,521	1,199,827	977,519	870,164	774,631
営業外費用ほか	353,580	84,596	154,586	109,508	104,473	249,129
費用 (D)	10,844,906	10,341,639	10,747,012	10,442,490	10,138,888	10,087,063
営業収支 (A-C)	▲ 3,027,968	▲ 3,265,863	▲ 4,015,912	▲ 3,622,265	▲ 3,311,281	▲ 3,154,220
当年度純損益 (B-D)	▲ 449,221	▲ 501,984	▲ 860,399	▲ 401,612	▲ 117,325	▲ 515,002
資金不足比率	3.6%	6.6%	9.5%	9.4%	6.5%	4.3%

※資金不足比率の平成 26～28 年度は会計制度改正に伴う猶予措置を考慮しない値。

- ・市バスの乗車料収入はバス路線再編で落ち込んだ後、直近 3～4 年はおおむね横ばいで推移しています。
- ・収支については、営業収支が毎年 30 億円超の赤字となっていることから、年間約 30 億円という極めて高い水準の一般会計補助金を繰り入れてもなお、当年度純損益が赤字となっており、厳しい経営状況が続いています。

②高速鉄道事業

(単位：税抜き、千円)

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
営業収益 (A)	11,886,805	13,213,777	16,196,768	16,890,333	17,256,858	17,236,002
うち乗車料収入	10,908,599	12,059,408	14,747,242	15,425,350	15,761,663	15,775,986
営業外収益ほか	4,620,319	4,842,478	8,086,012	6,913,649	6,249,103	5,374,045
うち一般会計補助金	3,010,295	2,463,482	2,136,084	1,291,275	996,498	588,153
収益 (B)	16,507,124	18,056,255	24,282,780	23,803,982	23,505,961	22,610,047
営業費用 (C)	11,580,662	14,595,375	25,150,718	24,245,685	23,610,510	23,460,451
うち人件費	2,928,120	3,162,169	3,896,985	4,051,197	3,797,510	3,750,888
うち経費	3,374,382	4,266,504	5,587,641	5,593,213	6,073,564	6,400,186
うち減価償却費	5,278,160	7,166,702	15,666,092	14,601,275	13,739,436	13,309,377
営業外費用ほか	1,616,840	1,616,152	2,084,386	1,899,209	1,792,120	3,686,443
費用 (D)	13,197,502	16,211,527	27,235,104	26,144,894	25,402,630	27,146,894
営業収支 (A-C)	306,143	▲ 1,381,598	▲ 8,953,950	▲ 7,355,352	▲ 6,353,652	▲ 6,224,449
当年度純損益 (B-D)	3,309,622	1,844,728	▲ 2,952,324	▲ 2,340,912	▲ 1,896,669	▲ 4,536,847

- ・地下鉄の乗車料収入は東西線開業後大きく増加が続いています。
- ・他方で当年度純損益は、平成 27 年度まで単年度黒字でしたが、東西線開業に伴う減価償却費の増加により平成 28 年度以降単年度赤字に転じています。
- ・高速鉄道事業では財政健全化法上の資金不足は発生していません。

市バスと地下鉄の財務構造上の相違点について

乗合バス事業は労働集約型産業であり、事業開始に要する初期投資よりも、事業開始後の人件費・経費の負担が大きいという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していくという性質を有しています。このことから両事業では、以下の点において、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）を開業後に計上するため、本市地下鉄の減価償却費は東西線開業後に大きく増加していますが、一方で基幹収入である乗車料収入も大きく増加しています。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。

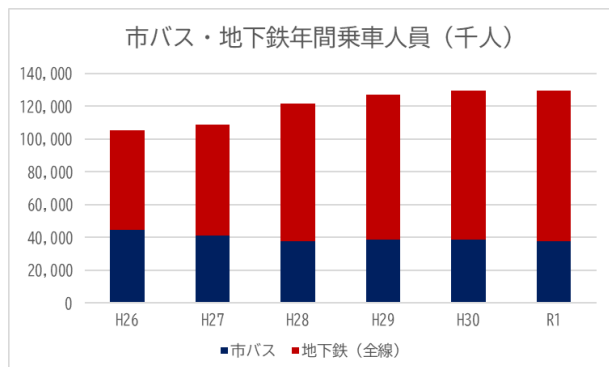
一般会計補助金

地下鉄は、南北線建設時、国からの建設費補助が一括交付ではなく、後年度分割交付であったことから、それ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において、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、市バスにおける営業赤字を補うための一般会計補助金は、総務省の基準に基づかず、仙台市独自に実施しているものとなっています。

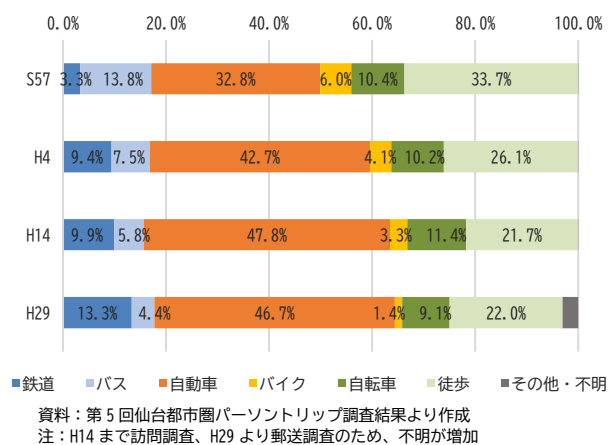
(3) 仙台市における公共交通の状況

①市バス・地下鉄合計の利用者数



市バス・地下鉄合計の利用者数は、東西線の開業以降増加基調

②代表交通手段の変化



用語説明

【トリップ】

人がある目的（例えば、通勤や買い物など）をもって、ある地点からある地点まで移動する単位

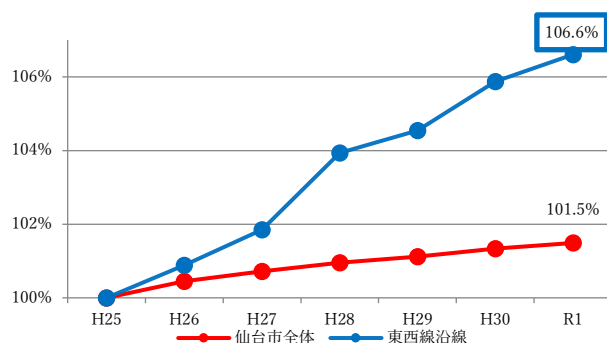
【代表交通手段】

1つのトリップ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で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る。
鉄道＞バス＞自動車＞自動二輪＞自転車＞徒歩

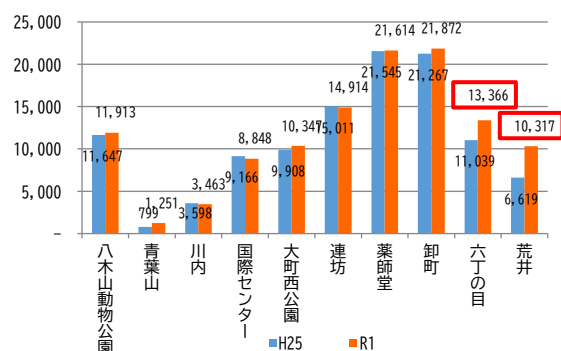
仙台都市圏パーソントリップ調査においては、平成14年度と平成29年度の比較において初めて自動車利用の割合が横ばいになり、鉄道利用の割合が増加しました。鉄道とバスを合計した割合も増加しており、東西線開業の前後で、公共交通の利用が進展したことがうかがえます。

(4) 東西線沿線におけるまちづくり

●東西線沿線人口変動率（対平成25年）



●東西線各駅周辺の人口



平成 25 年と比較すると、6 年間で東西線沿線の人口（都心部除く）は、約 6.6%（7,306 人）増加しました。これは仙台市全体の伸び率のおよそ 4.4 倍となります。

特に、東西線の整備に合わせた土地区画整理事業などによって、新市街地が形成された六丁の目駅と荒井駅で大きく増加しています。

●荒井駅周辺



荒井駅の周辺は、もともとその大半が水田でしたが、4つの土地区画整理事業により道路や宅地が整備され、新たな市街地が形成されました。

●青葉山駅周辺



次世代放射光施設完成予想図
提供：（一財）光科学イノベーションセンター

東北大学青葉山新キャンパス内にて「次世代放射光施設」が 2023 年に稼働予定です。

仙台市では、「次世代放射光施設」を中核としたリサーチコンプレックス（研究・開発拠点）形成を推進し、イノベーション都市を目指しています。

●国際センター駅周辺



仙台国際センター、東北大学川内キャンパス、宮城県美術館、仙台市博物館などが立地し、国際交流・学術文化振興の拠点を形成しているほか、現在は青葉山公園整備が進んでいます。

また駅舎上部の多目的利用スペース「青葉の風テラス」は市民の交流・憩いの場となっています。

2-5 「仙台市自動車運送事業経営改善計画（H29～H33）」の振返り

市バス事業の安定的な維持に向けて平成 28 年度に策定した「仙台市自動車運送事業経営改善計画（H29～H33）」においては、経営改善に向けて、需要に応じた便数調整による運行効率化や、一部運賃の見直しなどに取り組んできました。

計画の概要

（１）計画の目標

- ①平均乗車密度の向上
- ②資金不足比率の抑制及び資金収支の均衡

（２）重点方針

- ①需要の動向を捉えた効果的な運行
- ②地下鉄との連携の強化
- ③次世代の職員の育成と技術の確実な継承

その結果、同計画で目標とする「平均乗車密度の向上」や「資金不足比率の抑制」について、着実な成果をあげることができました。

（１）平均乗車密度 （単位：人）

	平成 28 年度 （参考）	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
実績値	9.6	9.8	10.1	9.6

平成 30 年度まで数値は向上していましたが、令和元年度は、新型コロナウイルス感染症や 10 月の令和元年東日本台風の影響で乗車人員が減少した結果、若干の低下に転じました。

（２）資金不足比率 （単位：％）

	平成 28 年度 （参考）	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
実績値	9.5	9.4	6.5	4.3		
計画値	—	17.2	18.7	17.2	18.7	14.3

便数調整等により経営改善に努めた結果、資金不足比率は、計画値よりも低い水準で推移し令和元年度は 4.3%となっています。計画の最大のテーマであった「経営健全化団体への転落回避（資金不足比率 20%未満への抑制）」は、達成できる見通しとなっています。

用語説明

【資金不足比率】

営業収益に対する資金不足額の比率。

【経営健全化団体】

資金不足比率が 20%になると、法に基づき「経営健全化団体」とされ、国より厳しい経営改善に向けた取組みが求められる。

トピック 交通局の SDGs への貢献

SDGs (Sustainable Development Goals) とは

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。

誰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（ゴール）を掲げています。



出典：国際連合広報センターウェブサイト

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ていきます。



市バス・地下鉄は、仙台市域における基幹的な公共交通インフラであり、市民生活や多様な都市活動の基盤となっています。



市バス・地下鉄は、安全かつ安価に誰もが利用できる輸送システムとして、持続可能な仙台のまちづくりを支えています。



市バス・地下鉄は、マイカーに比べて一人の移動あたりの二酸化炭素排出量が少ない、資源効率や省エネ性に優れた移動手段です。



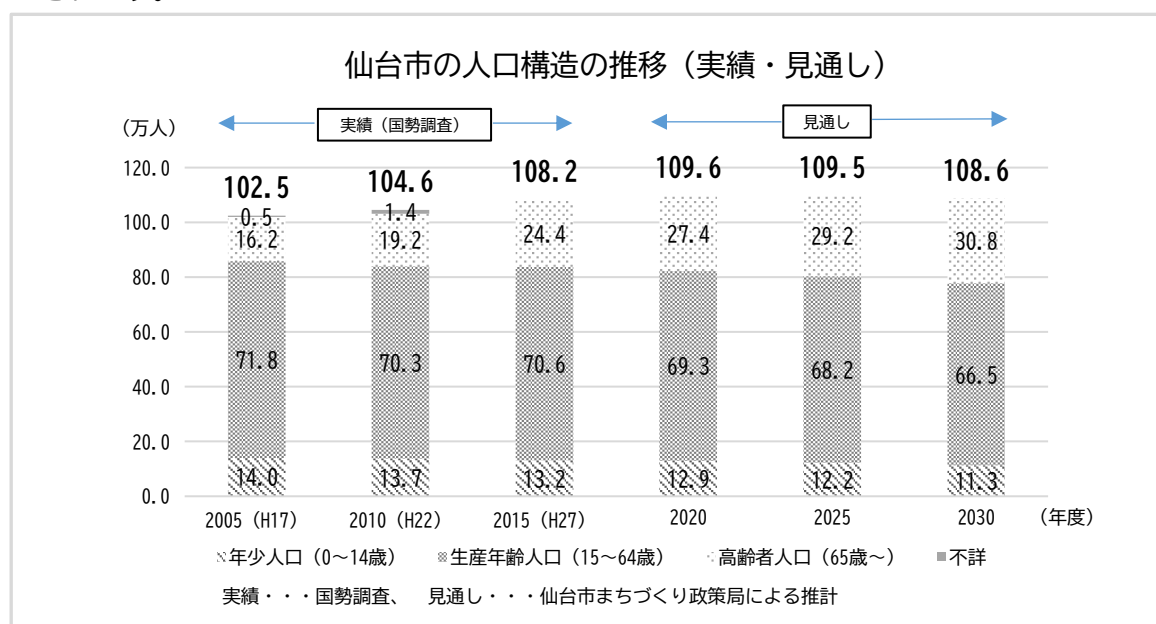
各種設備・マニュアルの整備、対応訓練等を通じて、気候関連災害や自然災害に対する強靱性及び適応の能力を強化しています。

第3章 事業を取り巻く環境と課題

3-1 仙台市の人口動態

仙台市の人口は、近い将来にピークを迎え、計画期間中に減少局面に転じると見込まれていますが、おおむね横ばいで推移する見通しです。

一方、年齢別では、少子高齢化の一層の進展により、市バス・地下鉄の主たる利用者層である生産年齢人口の減少が見込まれています（69.3万人→66.5万人）。通勤・通学利用者の増加を見込むことが難しい状況であることから、経営環境が厳しさを増していくことが想定されます。



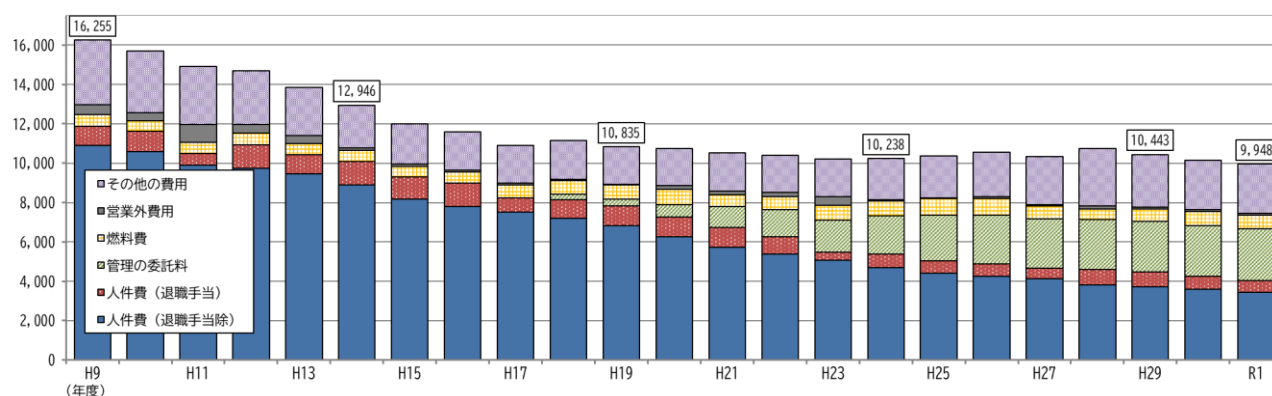
3-2 自動車運送事業の経営課題

(1) 費用削減の余地の縮小

乗車人員の減少が続いたことによる経営の悪化に対応するため、自動車運送事業では、給料表の見直し（H10）やバス運転業務の管理の委託（H18）をはじめとして、「2-3 これまでの取組み」（P.5～）に掲げる様々な経営効率化策に取り組んできました。その結果、費用の多くを占めていた人件費を中心に、下のグラフのとおり着実に費用削減が進んできましたが、平成20年頃から横ばい状態となりました。平成30年度からは、需要に応じた便数調整を行うことで、若干費用が減少していますが、経営努力による費用削減の余地は極めて少なくなっています。

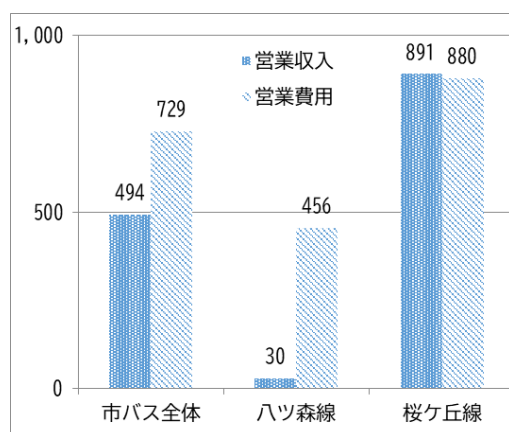
自動車運送事業における事業費用の推移

（百万円：税抜）



(2) 極めてお客さまの少ないエリアの運行

走行1kmあたりの営業収支（令和元年度決算、単位：円）



左のグラフは市バスの走行1kmあたりの収入と費用を示しています。市バス全体では、営業費用729円に対し、営業収入が494円と少ないことから赤字となっています。

路線別にみると、市中心部の桜ヶ丘線がほぼ収支が均衡している一方、市郊外部の八ツ森線は収入が非常に少ないことから収支差が大きくなっています。このように極めてお客さまの少ないエリアの運行が全体の赤字につながっていると考えられます。

(3) 運賃水準

市バスは、平成7年3月に運賃改定を実施して以来、一部券種や消費税改定を除くと20年以上にわたり運賃を据え置き、県内の路線バス事業者の中で比較的低廉な運賃水準を維持してきました。

【1 kmあたりの賃率の比較】

市バス 38.1 円（消費税 5%込み）

宮城交通 45.7 円、ミヤコーバス 46.3 円（消費税 8%込み）

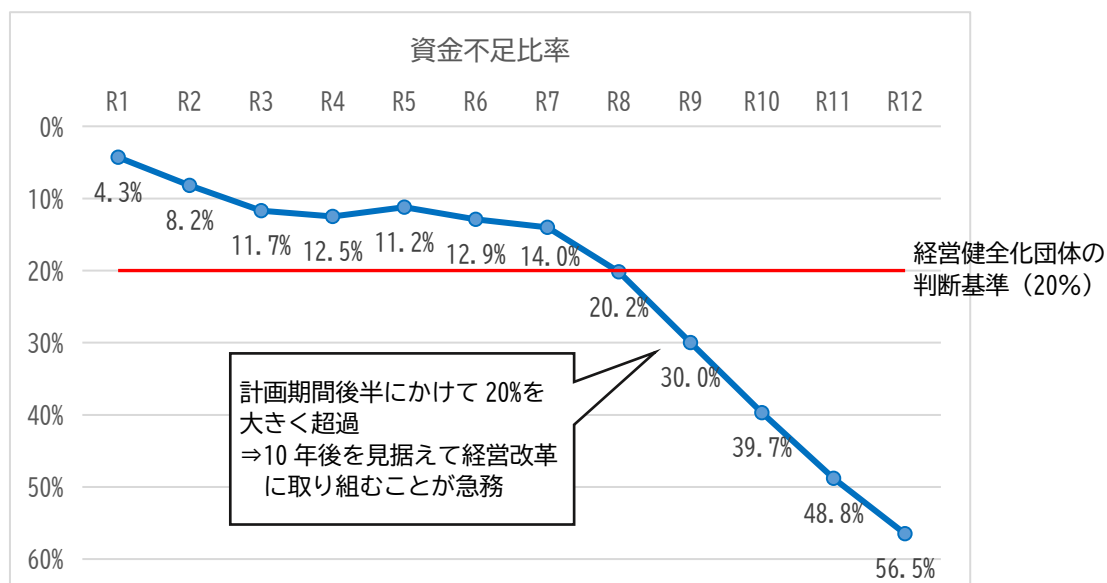
※現行運賃（消費税 10%込み）（交通局試算）

市バス 39.9 円、宮城交通 46.5 円、ミヤコーバス 47.2 円

→市バスの賃率は県内の他事業者と比べ約 85%

現在、収支は毎年 30 億円以上の単年度赤字であり、運賃収入で事業費を賄えていません。現行の運賃水準では、計画期間終期には資金不足比率が経営健全化団体判断基準の20%を大きく超過する見通しであり、喫緊の課題として運賃水準の検討を行う必要があります。

現在と同様の条件（路線、便数、運賃等）のもと事業を継続した場合の資金不足比率の推計は下のグラフのとおりです。



※新型コロナウイルスの影響による減収及びそれに対応する特別減収対策企業債の借入を見込んだ推計としている

(4) 一般会計補助金への依存

地方公営企業の会計は、法の定めにより独立採算が原則とされており、市バス事業に必要な経費は、お客さまからいただく運賃によって賄うことが原則となります。しかしながら、市バスは運賃に加えて、年間 30 億円に上る一般会計補助金を繰り入れることで不採算路線を維持してきました。

少子高齢化による社会保障関係費の増大への対応等により一般会計の財政的制約は年々強まっており、さらに新型コロナウイルス感染症による対策費増や税収減も見込まれることから、将来にわたり現在と同水準の繰り入れを見込むのは難しい見通しです。そのため、一般会計補助金への過度な依存は、経営の持続性の面からも回避すべきであると考えられます。

一般会計補助金の推移

(単位：千円)

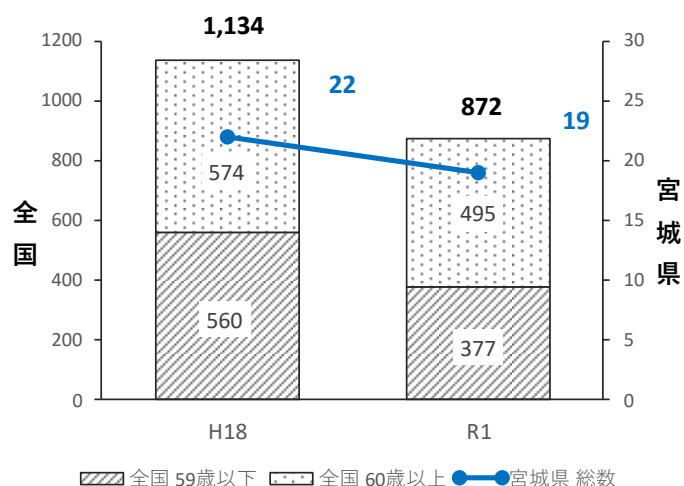
	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
一般会計補助金	2,825,601	2,747,970	2,908,084	3,037,123	3,108,864	2,762,991
健全化対策補助金	1,550,000	1,330,000	1,225,000	1,159,000	1,109,000	1,109,000
地域路線運行補助金	1,121,944	1,220,226	1,400,000	1,620,114	1,745,537	1,389,700
その他	153,657	197,744	283,084	258,009	254,327	264,291

※健全化対策補助金 …自動車運送事業において安定した経営基盤を確立するための所要額としての補助金

※地域路線運行補助金…運賃収入で運行に必要な費用を賄うことができないいわゆる不採算路線を社会政策的に維持していくための補助金

(5) 大型二種免許保有者の減少

[大型二種免許保有者(全国(年代別)、宮城県)] 単位：千人



バス運転手に必要な大型二種免許の保有者は、全国的に減少及び高齢化が続いています。宮城県においても平成 18 年度比で約 20%の減少となっており、事業を維持するために必要な乗務員数の確保が困難さを増しています。

また、全国的なバス運転手不足は、管理の委託料の増大等、市バスの財政面にも厳しい影響を及ぼしています。

3－3 高速鉄道事業の経営課題

(1) 南北線施設設備の更新

南北線は昭和 62 年の開業から 30 年以上が経過しており、今後の安定運行に向けて、南北線車両のほか、耐用年数を迎える各種老朽施設設備の更新を行う必要があります。

(2) 資本的支出の増大

東西線建設事業に係る企業債償還が本格化し、10 年間で 700 億円以上を償還します。また、南北線車両更新をはじめとする大規模投資の発生により、計画期間後半にかけて建設改良費の増大が見込まれます。こうしたことから、計画期間中の資金収支は厳しい見通しであり、建設改良事業の絞り込みを行うなど、経営の引き締めに取り組む必要があります。

(3) 運賃水準

地下鉄は、平成 8 年 6 月に運賃改定を実施して以来、消費税改定を除いて運賃水準を維持しています。計画期間中に損益収支は一定の改善が見込まれるものの、鉄道事業法に基づく鉄道事業許可の基準である「東西線開業 40 年以内の累積欠損金解消」など、より長期的な視点も踏まえて、運賃改定の時期や必要性について検討を行う必要があります。

注：新型コロナウイルス感染症の影響については令和2年11月時点の状況。計画最終案まで内容の更新を行っていきます。

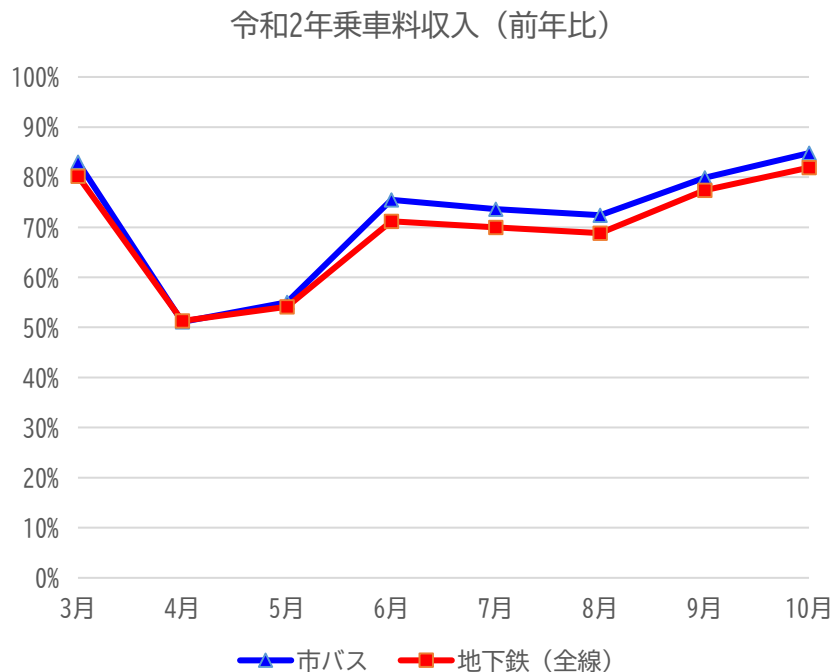
3-4 新型コロナウイルス感染症の影響

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人々の移動が減少したことで、市バス・地下鉄の利用者数は令和2年3月から減少傾向が顕著となり、4～5月の利用者数は対前年度で半数程度まで落ち込みました。令和2年10月時点では前年度の8割超まで回復してきましたが、感染収束までの見通しは不透明であり、また、テレワークやオンライン授業といった生活様式が浸透していくことを踏まえると、コロナ禍以前の利用者数の水準への回復には相当な期間を要するものと考えられます。

市バス・地下鉄は、コロナ禍で利用者数が大幅に減少する中においても、人々の暮らしを支え、まちの機能を維持するために運行を継続してきました。そのため、営業費用は例年並みに推移しており、営業収支は大幅な悪化は見込まれます。

また、お客さまに安全・安心にご利用いただけるよう、定期的な車内消毒や抗ウイルス処置の実施、飛沫感染防止対策として駅窓口やバス運転席との間に仕切りを設けるなど、新型コロナウイルス感染症対策のために新たな費用が生じていることも経営を一層厳しくしています。

令和2年3月以降の乗車料収入（推計値）

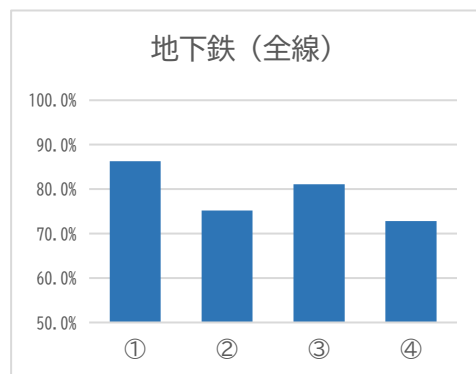
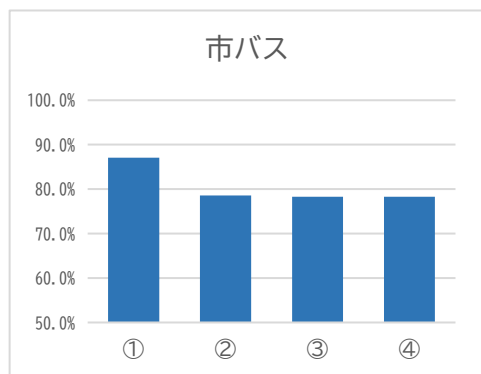


※令和2年7月以降の値は、バスシステム（乗降）実績、地下鉄駅改札通過人員から推計した額である。

利用者数の対前年比較

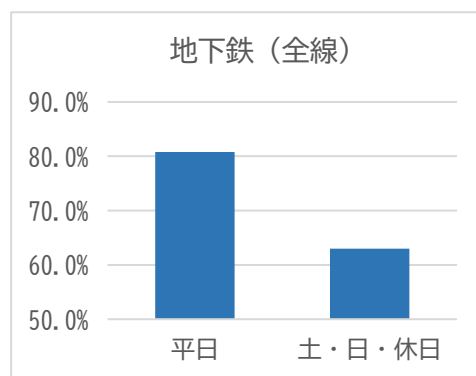
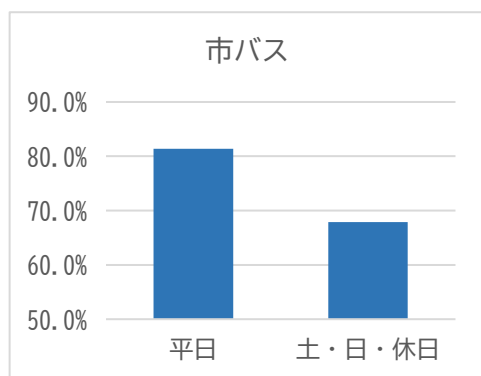
・時間帯別

①朝ラッシュ（始発～8 時台）、②日中（9 時台～15 時台）、③タラッシュ（16 時台～18 時台）、④夜間（19 時台～終発）



※比較日：令和2年9月11日（金）と令和元年9月13日（金）

・曜日別



※比較月：令和2年9月と令和元年9月の比較

時間帯別に見ると、①朝ラッシュ帯に比べ他の時間帯が低調な利用となっています。曜日別に見ると、平日に比べ土・日・休日の利用が低調となっています。

これらの結果から、通勤や通学需要は一定程度回復してきているものの、買い物や遊び等のいわゆる“お出かけ”需要の回復が鈍いと考えられます。

3-5 課題等への対応の方向性

これからも市バス・地下鉄を安定的に維持していくためには、「1-1 はじめに」(P.1)に記載したとおり、お客さまを安全・快適に目的地までお届けする等の交通事業者としての役割を着実に果たすとともに、市民生活や多様な都市活動を支える基盤として、引き続き仙台のまちづくりに貢献する市バス・地下鉄を目指していく必要があります。



- ・安全運行の確保
- ・お客さまサービスの向上
- ・まちづくりへの貢献

上記に加えて、ここまで述べてきた経営課題等については、次の方向性により対応していく必要があります。

3-1 仙台市の人口動態



- ・需要の維持に向けた利用促進
- ・利用者の減少に対応した経営の効率化

3-2 自動車運送事業の経営課題

- (1) 費用削減の余地の縮小
- (2) 極めてお客さまの少ないエリアの運行
- (3) 運賃水準
- (4) 一般会計補助金への依存
- (5) 大型二種免許保有者の減少



- ・地域交通との適切な役割分担
- ・経営健全化団体回避に向けた適正な運賃設定
- ・補助金に過度に依存しない経営
- ・バス運転手の確保

3-3 高速鉄道事業の経営課題

- (1) 南北線施設設備の更新
- (2) 資本的支出の増大
- (3) 運賃水準



- ・施設設備の計画的な更新
- ・利用しやすい環境整備
- ・建設改良事業の絞り込み等、経営の引き締め
- ・長期的な視点も踏まえた適正な運賃設定

3-4 新型コロナウイルス感染症の影響



- ・感染症対策による安全と安心の確保
- ・需要の回復に向けた利用促進

第4章 経営計画の全体像

仙台市交通局が、市民へ身近な移動手段を担う交通事業者としての役割をしっかりと果たしていくため、これまでの取組み経過や事業を取り巻く環境等を踏まえ、経営計画の期間中の「経営の基本方針」と「4つの戦略」を掲げ、取組みを推進します。



4-1 経営の基本方針

(1) 両事業共通

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事業環境が厳しさを増す中にも、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して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。

- 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を提供する。
- 仙台市の交通政策やまちづくり施策と連携し、市バス・地下鉄の需要の深堀や利用促進に向けた取組みを強化する。
- 市バス・地下鉄の乗り継ぎ利便性の向上等、両事業の連携を深化させる。
- 持続可能な社会を目指す SDGs 推進等、本市のまちづくりに貢献する。
- 市バス・地下鉄の一層の利用促進と経営基盤の強化に向けた取組みの推進に向け、お客さまのご理解をいただくための分かりやすい情報発信を行う。
- 新型コロナウイルス感染症をはじめとした危機・災害対策を強化する。

(2) 自動車運送事業

需要の少ないエリア等、運行効率が悪い路線について見直しを行うとともに、適正な運賃設定を行い、中長期的な安定経営を目指します。

- 地域交通の取組みと連携を図りながら、本市公共交通網において、今後も路線バスによる運行を続けるエリアと、地域交通等に転換すべきエリアを見定め、適切な役割分担を図る。
- 効率的な路線設定及び需要に応じた便数調整を行い、運行効率の向上を図る。
- 事業を安定的に維持していくための運賃水準を見定め、所要の運賃改定を実施する。
- 地方公営企業は独立採算が原則のため、一般会計補助金の繰入額を抑制する。

【財政目標】

- ①市バス走行1 kmあたりの収入増加
- 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

(3) 高速鉄道事業

大規模な資本的支出を見据え、投資の選択と集中を行うとともに、更なる増客・増収を図り、中長期的な安定経営を目指します。

- 沿線まちづくりと連携しながら更なる増客・増収を図ることを柱に、将来にわたり安定的に運営できるよう経営改善を進める。
- 東西線建設に係る企業債償還の本格化や、南北線車両更新等による建設改良費の増大を見据え、経営の引き締めを行う。
- 事業を安定的に維持していくための運賃水準を見定め、運賃改定の時期や必要性について検討を行う。

【財政目標】

- ①計画期間内に単年度損益を黒字化
- ②2054年（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

4-2 4つの戦略

「経営の基本方針」に示した考え方に基づき、以下のとおり4つの戦略を定め、各種の取組みを推進します。

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。

取組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。
取組2 危機・自然災害への対応	・地震や異常気象等の災害時及びテロや感染症発生時の対応力を強化し、お客さまの安全が確保できるよう、適切な情報提供をはじめ、関係機関と連携した防災訓練に継続的に取り組む等、平時の備えを強化します。 ・お客さまに安心してご利用いただけるよう、万全の感染症対策に取り組みます。
取組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、計画的な保全による長寿命化や経常的な経費の削減に取り組むつつ、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更新に取り組めます。

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お応えし、より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。

取組1 乗車サービスの向上	・お客さまのニーズを適切に捉え、サービスの充実と改善に取り組むことで、より多くのお客さまにご利用いただけるよう取り組みます。
取組2 利用しやすい環境整備	・より多くのお客さまに快適に乗りいただけるよう、お客さまの利用しやすい環境整備に取り組んでいきます。

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。

取組1 公共交通を中心とした 交通体系の充実への貢献

- ・仙台市における交通政策の指針である「せんだい都市交通プラン」では、地域交通の確保、持続可能な公共交通ネットワークの構築等の施策を推進し、過度に自家用車に依存しない公共交通を中心とした都市交通を充実させていくこととしています。これらの施策と連携した取組みを実施します。

取組2 まちづくりとの連携 ・社会への貢献

- ・交通事業者として、様々なまちづくり施策と連携しながら、多様なお客さまが快適にご利用いただけるよう環境整備に取り組むことで、市民の暮らしと活発な都市活動を支えます。

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めます。

取組1 経営基盤の強化 ・経営の健全化

- ・交通事業の根幹である乗車料収入の確保に向けて利用促進に取り組むとともに、既存資源の有効活用等による増収や、運行の効率化等による費用の低減を図り、持続可能な財政運営に取り組めます。

取組2 人材の育成・確保

- ・市バス・地下鉄両事業を安定的に運営していくための体制を整えるとともに、職員が十分に能力を発揮できる職場づくり等を行います。

第5章 戦略に基づく取組み

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。

取組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。

(1) 安全管理の継続的な改善

共通

➤ 安全運行確保のための研修・訓練の実施

安全運行に必要な知識、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の実施し、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。



事故削減プロジェクト研修（市バス）



情報伝達訓練（地下鉄）

➤ 運転技術の向上

お客さまに安心して安全かつ快適な輸送を提供し、交通局への信頼を確保・向上するため、バス運転手及び地下鉄運転士の運転技術の向上を図ります。



技術指導（市バス）



添乗指導（地下鉄）

➤ 職員の健康管理の推進

バス運転手及び地下鉄運転士の健康状況を把握し、対面での指導等を行うことで、健康に起因する重大な事故を未然に防ぎます。

(2) 啓発活動

共通

➤ マナー啓発や安全意識の醸成

「エスカレータマナーキャンペーン」、「ベビーカーそのまま乗車キャンペーン」等各種マナー啓発活動を行い快適な空間を作るとともに、事故の未然防止を図ります。



高校生マナーアップ
キャンペーン



エスカレータマナー
キャンペーン（地下鉄）

(3) 安全への投資

共通

➤ 安全運行にかかる装置等の設置・更新

市バスにおいては、歩行者や自転車等との接触を防止するため、「音声」と「チャイム」により車両の接近を周囲に知らせることができる安全確認放送装置を順次設置するなど、安全性向上を図ります。

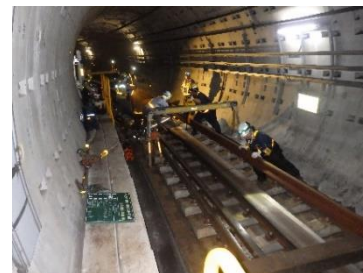
地下鉄においては、南北線ホーム柵の更新やレール摩耗等に応じたレール交換等を行い、安全性を確保します。



安全確認放送装置



ホーム柵



レール交換作業

取組2 危機・自然災害への対応

- ・地震や異常気象等の災害時及びテロや感染症発生時の対応力を強化し、お客さまの安全の確保ができるよう、適切な情報提供をはじめ、関係機関と連携した防災訓練に継続的に取り組む等、備えを強化します。
- ・お客さまに安心してご利用いただけるよう、万全の感染症対策に取り組めます。

共通

➤ 危機・自然災害への対応訓練の実施

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、職員の意識と対応能力の向上を図ります。



集団災害対応訓練（市バス）



総合防災訓練（テロ対応）（地下鉄）



総合防災訓練（地震対応）（地下鉄）

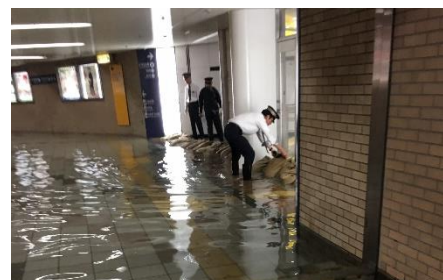
➤ 計画運休

自然災害の頻発化、激甚化により輸送の安全への脅威が増大しているため、お客さまや職員の安全を確保するとともに、バスや地下鉄の車両等への被害を最小限に抑え、早期の運転再開を行うために、タイムラインに基づく計画運休を導入し、実施します。

計画運休の概要

【導入の背景】

令和元年10月の令和元年東日本台風の際、地下鉄駅構内への浸水等運行の支障となる被害が発生したこと等を踏まえ、お客さまや職員の安全を確保するとともに、バスや地下鉄の車両等への被害を最小限に抑え、早期の運転再開ができるようにするため、大規模災害の発生が予想される場合に計画運休を実施することとしました。



令和元年東日本台風の被害（地下鉄）

【台風接近を例とした場合のタイムライン】

- ①最接近予想時刻の概ね48時間前に実施可能性を判断し、実施の可能性がある場合は公表
- ②最接近予想時刻の概ね24時間前に実施するかどうかを決定し、その結果を公表
- ③運転再開時刻の概ね2時間前に、運転再開時刻を公表
- ④車両や施設及び職員の確保に支障がないことが確認できた段階で運転を再開（最接近時刻の概ね8～11時間後を予定）

➤ **適切な情報発信**

危機・自然災害時に、交通局ウェブサイト、Twitter (@sendaishi_kotu)、どこバス仙台など広報メディアを適切に活用し、市バス及び地下鉄の運行情報を適時にわかりやすいかたちで発信していきます。

➤ **非常時における電源、燃料の確保**

震災等による大規模停電に備えて、非常用の発電設備の維持・管理を行います。

また、市バスにおいては、車両に優先的に燃料供給できるよう宮城県石油商業協同組合と燃料供給協力に関する協定を継続することで、災害時であっても継続して運行できるようにします。



非常用発電設備（地下鉄）

➤ **大雨による浸水への対応**

台風等の大雨により、冠水が想定される箇所をハザードマップ等により確認し、必要性に応じて土のうや止水板を配備します。

また、大雨警報等が発令された場合は、巡視等による情報収集を行い、車両の移動等、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。

➤ **感染症対策**

お客さまに安全・安心に乗車いただけるよう、感染症対策を実施します。

特に、新型コロナウイルス感染症対策としては、市バス、地下鉄それぞれの事業ごとに定める感染症予防のためのガイドラインに基づき、感染拡大防止に向けた様々な取り組みを実施します。

車内の消毒、抗ウイルスコーティングや換気に加えて、マスク着用や分散乗車の呼びかけ、混雑状況の公表等を行います。その他、飛沫感染防止対策として駅窓口やバス運転席付近に間仕切り等を設置します。



車両内の抗ウイルスコーティング作業（地下鉄）

停留所：北六番丁小学校前 仙台駅方面(上り)

系統番号	始発地	主な経由地	6:00～	6:30～	7:00～	7:30～	8:00～	8:30～	9:00～	9:30～	10:00～
S110	市営バス東仙台営業所前	二の森・中江・県庁市役所									
S120	旭ヶ丘駅・鶴ヶ谷七丁目	鶴ヶ谷四丁目・ガス局前・中江・県庁市役所	—								
S130	市営バス東仙台営業所前・台原駅・安養寺二丁目	高松・県庁市役所	—								
S135	台原駅	安養寺二丁目・幸町一丁目・県庁市役所	—	—	—		—	—	—	—	—
S140	旭ヶ丘駅	南光台入口・県庁市役所	—	—	—		—	—	—	—	—

※上記の混雑状況は目安です。同時間帯でも便や天候によって異なります。
 ※最大車内人数が40名以上となることを「たいへん混雑」としています。

混雑の目安
 たいへん混雑しています。
 やや混雑しています。
 すいています。

市バス混雑状況の公表（交通局ウェブサイト）

【南北線】

富沢行
 (南行線)

	泉中央	八乙女	黒松	旭ヶ丘	台原	北仙台	北四番丁	勾当台公園	広瀬通	仙台	五橋	愛宕橋	河原町	長町一丁目	長町	長町南	富沢
5時台																	
6時台																	
7時台																	
8時台																	
9時台																	
10時台																	
11時台																	
12時台																	
13時台																	
14時台																	
15時台																	
16時台																	
17時台																	
18時台																	
19時台																	
20時台																	
21時台																	
22時台																	
23時台																	

地下鉄混雑状況の公表（交通局ウェブサイト）

複合災害への考え方

複合災害（新型コロナウイルス感染症対策下での自然災害発生や、地震発生による被害発生直後に台風が直撃する等、複数の災害が同時に発生すること）発生時は、仙台市交通局総合災害対策本部において、災害発生時に収集した情報等を基にそれぞれのマニュアルやガイドラインにより、二次災害を発生させないための対策を決定し、適切に対応していきます。

取組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、計画的な保全による長寿命化や経常的な経費の削減に取り組みつつ、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更新に取り組めます。

共通

➤ IC 乗車券システムの安定的な運用

IC 乗車券システムの機器等が耐用年数を迎えることから、安定的な稼働を維持することを目的とし、令和7年度を目標として計画的に更新します。

更新にあたっては、乗車券に対するお客さまのニーズや技術動向を踏まえて、必要な機器数や機能について見直し、コストダウンを図ります。

市バス

➤ バス車載機の更新

平成27年度に使用を開始したバス車載機が耐用年数を迎えることから、安定的な稼働を維持することを目的とし、令和6年度までに更新します。

更新にあたっては、必要な機器数や機能について見直し、コストダウンを検討します。



バス車載機

➤ 市バス営業所建物の更新

令和元年度に策定した「仙台市交通局自動車運送事業施設改修・更新計画」に基づき、営業所、出張所及び整備工場等の建築物・付帯設備の改修や更新を計画的に実施します。

施設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ます。



老朽化が進む川内営業所

地下鉄

➤ 南北線車両更新

南北線は昭和 62 年の開業から 30 年以上が経過し、計画期間内に耐用年数を迎えることから、3000 系車両への更新を行い、安全かつ快適な輸送サービスの提供を目指します。

令和 6 年度より導入を開始し、令和 12 年度までに最大 22 編成の導入を計画しています。



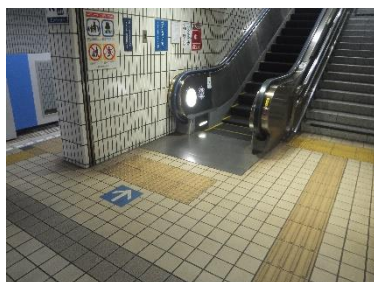
現行の南北線車両（1000N 系）

年次計画

R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
仕様検討・車両製造・試験			車両導入						
・新デザイン決定			・1編成	・2編成	・3編成	・4編成	・3編成	・4編成	・5編成

➤ 地下鉄各種施設設備の更新

南北線の設備は経年劣化により故障が増加していることと、東西線においても経年変化による信頼性低下により更新する必要がある設備やシステムがあることから、適切に維持管理するとともに計画的に更新を行い、機能向上やコストダウンを図ります。



昇降機設備（エスカレータ）



駅舎電気設備（特別高圧受電設備）



東西線電力管理システム



東西線自動出札設備

➤ **構造物の長寿命化**

トンネルや駅舎等の維持管理に関する行動計画及び個別施設計画を策定し、計画に基づき、効率的・効果的な予防保全工事を行っていきます。

老朽化等が進行すると維持管理コストの増大が予想されるため、予防保全工事を適切に行うことで、施設の長寿命化及び維持管理コストの低減・平準化を図ります。

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お応えし、より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。

取組1 乗車サービスの向上

- ・お客さまのニーズを適切に捉え、サービスの充実と改善に取り組むことで、より多くのお客さまにご利用いただけるよう取り組みます。

共通

➤ 接遇教育の充実による接客サービスの向上

接客研修や職員モニター制度等を実施し、バス運転手や駅務員がお客さまの視点に立った接客対応、案内を行えるよう育成することで、接客サービスの向上を目指します。



接客サービス向上・CS研修（市バス）



接遇研修（地下鉄）

➤ バスの運行管理者・駅係員のサービス介助資格取得

バスの運行管理者及び駅係員が、高齢者や障害者等の配慮が必要なお客さまに対して適切な対応、ご案内のサービスを提供できるようサービス介助資格の取得を推進します。



盲導犬協会による研修（市バス）



車椅子渡り板対応（地下鉄）

➤ 利便性の高い乗車券制度の実施

お客さまにとって利便性の高い運賃制度や乗車券の販売を実施していきます。また、バス・地下鉄共通一日乗車券等お客さまに魅力を感じていただける新たな運賃制度や乗車券を検討していきます。

【均一運賃制度】

東西線結節駅周辺バス均一運賃（100 円）、市中心部地下鉄均一運賃（210 円）、都心バス均一運賃（120 円）



東西線結節駅周辺バス均一運賃（100 円）



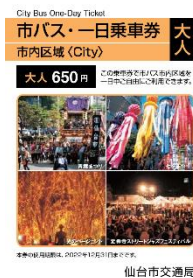
210 円均一対象の駅



都心バス均一運賃（120 円バス均一）対象の区域・停留所

【一日乗車券等】

市バス一日乗車券（市内券・近郊券）、るーぷる仙台一日乗車券、るーぷる仙台・地下鉄共通一日乗車券、地下鉄一日乗車券（全日用・土日休日用）、仙台まるごとパス、SENDAI AREA PASS



市バス一日乗車券・市内区域



地下鉄一日乗車券



るーぷる仙台・地下鉄一日乗車

【その他】

学都仙台市バス・地下鉄フリーパス、環境定期券制度（休日カルガモ家族）、団体乗車券（市バス・地下鉄）、icsca ポイント制度

➤ 「知りたい」に答える情報提供の充実

交通局ウェブサイトや Twitter (@sendaishi_kotu) 等を活用し、市バス・地下鉄の運行情報を手軽にわかりやすい形で提供できるようにすることで、お客さまの利便性向上を目指します。

また、経営状況や本計画に基づく取組みの進捗状況についても丁寧に情報発信していきます。



せんだい市バス・地下鉄ナビ



どこバス仙台



広報紙（のるっちゃん）

➤ お客さまの声を大切に事業運営

日々の運行においてバス運転手や駅務員に対してお客さまから頂戴する苦情や賞揚等、様々なご意見について、組織的に共有し、事業運営の改善に活用します。

また、お客さまが交通局への意見や質問等を気軽に問合せできるように、交通局ウェブサイト内に問合せフォームを設置し、回答を希望されるお客さまには必ず回答を差し上げるとともに、ご意見等を今後の事業運営の参考とする等、お客さまの声に積極的に対応していきます。

市バス

➤ 定時性の向上に向けたダイヤの編成

毎年のダイヤ改正後に、運行区間ごとに運行状況や遅延状況を確認・分析し、道路渋滞等の走行環境を考慮した適切なダイヤ編成を実施することで、定時性の向上を図ります。

➤ オープンデータ推進

市バスの系統・停留所等の情報をオープンデータ化し、公共データの利活用を推進します。

また、バスロケーションシステムによるリアルタイムの運行情報についてもオープンデータ化を検討していきます。

用語説明

【オープンデータ】

公共データを誰もが自由に二次利用できる形で公開する取り組みのこと。これにより、「透明性・信頼性の向上」「市民協働の推進」「経済の活性化」等が期待されている。



仙台市オープンデータ
カタログサイト

取組2 利用しやすい環境整備

- ・より多くのお客さまに快適に乗車いただけるよう、お客さまの利用しやすい環境整備に取り組んでいきます。

共通

➤ バスと地下鉄の連携強化（乗継ぎ利便性の向上）

バスと地下鉄の乗継ぎ、南北線と東西線の乗換えを考慮したダイヤの設定や、地下鉄駅に接続するバスの発車時刻をデジタルサイネージに表示することなどにより、乗継ぎ利便性を向上させます。また、**icsca** を使ってバスと地下鉄を乗り継いだ場合に **icsca** に乗継ポイントを付与することで乗継ぎ利用を促進します。

また、JR 線、地域交通、シェアサイクル等多様な交通機関との連携も検討していきます。

時刻表	のりば	系統番号	行先・経由	出発予定
19:13	1	[40]	恵和町	まもなく
19:14	3	[宮交]	ライフタウン	
19:15	3	[宮交]	新道西多賀・ゆりが丘地下目	
19:27	2	[60]	尚綱学院大・那智が丘入口	約15分後
19:32	3	[宮交]	尚綱学院大・那智が丘入口	
19:35	2	[58]	八木山動物公園駅	約23分後
19:37	3	[宮交]	川崎	

バス時刻及び接近表示（地下鉄駅構内）

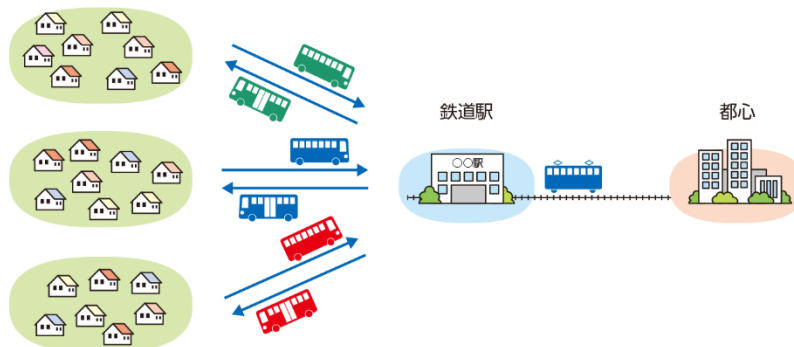
用語説明

【乗継ポイント（icsca）】

地下鉄と市バス又は地下鉄と宮城交通・ミヤコーバス（高速バスを除く）を 60 分以内に乗り継ぐと貯まる **icsca** ポイントのこと。

（貯まるポイント数）

運賃額	ポイント数
大人運賃	30 ポイント
小児運賃	15 ポイント
大人福祉運賃	15 ポイント
小児福祉運賃	7 ポイント



鉄道に接続する路線バス（フィーダーバス）イメージ図

➤ 分かりやすい案内サイン

案内サインの更新に合わせて、高齢者や障害者、仙台市を初めて訪れる旅行者等にも分かりやすく視認性に優れたものへ見直していきます。

➤ バスや地下鉄における Wi-Fi サービスの提供

るーぶる仙台車内、地下鉄駅構内においては無料 Wi-Fi を利用できる環境となっています。お客さまの利便性を維持すべく、Wi-Fi サービスの提供を継続します。

市バス

➤ 人とまちに優しいバス車両の導入

高齢者や障害のある方でも乗り降りの負担が少ない、かつ、排出ガスによる環境負荷の少ない国の最新の自動車排出ガス規制に適合したアイドリングストップ装置付きノンステップバス車両を計画的に導入し、人にもまちにも優しいバスサービスの提供を目指します。



ノンステップバス

➤ バス待ち環境の向上（バス停上屋の整備・接近表示）

バス停上屋、ベンチ、電照式バス停留所標識等を整備し、お客さまに快適なバス待ち環境を提供していきます。



バス停上屋・ベンチ



接近表示（バス停）

➤ LED 行先表示器の機能向上

導入から 15 年以上経過し老朽化による故障も発生しているオレンジ色 LED 行先表示器について、白色 LED を使用し、より明るく遠くからでも見やすい機器に更新します。



オレンジ色 LED 行先表示器(前後面)



オレンジ色 LED 行先表示器(側面)



白色 LED 行先表示機(前面)



白色 LED 行先表示器(後面)



白色 LED 行先表示器(側面)

地下鉄

➤ 南北線車両更新に合わせた利便性向上

南北線は、駅ホームと停止した車両の間に隙間と段差があり、車椅子使用者が乗車する際に、乗務員が渡り板を設置し、介助を行っています。

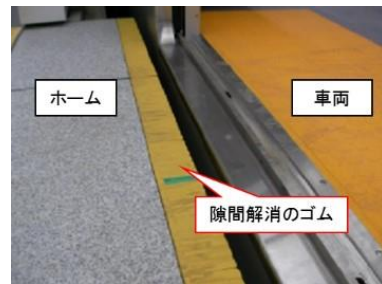
南北線車両更新に合わせて、その段差を縮小するとともに、南北線各駅のホーム乗降口に隙間調整材を設置することで、駅ホームと車両間の隙間を縮小し、車椅子使用者が単独で乗降できるようにします。

また、新車両には車椅子やベビーカー等にご利用いただけるスペースを1両に1箇所設けるとともに、便利な情報を提供できる案内ディスプレイや、車内の防犯・テロ対策を目的とした監視カメラの設置を検討していきます。

南北線駅ホームと車両間の隙間と段差の縮小



現在



縮小後（イメージ）

➤ 地下鉄駅朝ラッシュ時の混雑対策

新社会人、新入学生が地下鉄を利用し始める年度初めの時期に合わせて、駅構内や車内での放送や職員による呼びかけによる分散乗車キャンペーンを実施し、車内混雑を平準化することで、お客さまが快適に地下鉄をご利用いただけること目指します。

➤ 地下鉄券売機の機能向上の検討

地下鉄券売機について、設備更新に合わせて、キャッシュレス決済の普及状況を踏まえたクレジットカード対応など券売機の機能向上を検討していきます。

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。

取組1 公共交通を中心とした交通体系の充実

- ・仙台市における交通政策の指針である「せんだい都市交通プラン」では、地域交通の確保、持続可能な公共交通ネットワークの構築等の施策を推進し、過度に自家用車に依存しない公共交通を中心とした都市交通を充実させていくこととしています。これらの施策と連携した取組みを実施します。

共通

➤ 公共交通の利用促進施策との連携

【せんだいスマートとの連携】

「せんだいスマート」は、公共交通利用促進に向けたソフト施策で、公共交通を利用することで、健康面や生活そのものがスマートとなることを目指しています。



せんだいスマートのロゴ

交通局においても転入者、大学生、小学生等ターゲットに合わせた情報発信に努めるほか、路線図や運行系統図、時刻表の表記の見直しを図る等、利用方法がよくわからないという方にも、十分な周知を行うことで、車やバイク等の交通手段から公共交通への転換が進むよう取り組みます。

【公共交通利用促進イベントとの連携】

「交通フェスタ」への参加や「バス・ちか祭り」等の開催を通じて、公共交通の利用促進 PR 等を行います。



バス・ちか祭り



親子探検ツアー

【パークアンドライド、パークアンドバスライドの実施】

地下鉄駅周辺の駐車場、バス営業所に自家用車を駐車（パーク）し、市バスまたは地下鉄に乗り換えて通勤先または通学先へ移動（ライド）するパークアンドライド、パークアンドバスライドを継続して実施します。

➤ **都心の回遊促進施策との連携**

【都心の回遊促進に係る事業との連携】

定禅寺通活性化推進事業を始めとする、都心の回遊促進に係る事業について、交通事業者として連携していきます。

【都心部における均一運賃制度の実施】

都心バス均一運賃（120 円）や市中心部地下鉄均一運賃（210 円）を仙台市と調整しながら継続して実施します。

➤ **フィーダーバスの利便性向上**

鉄道にバスが結節する交通体系の構築に向けて、東西線結節駅周辺バス均一運賃（100 円均一）を継続し、東西線の主要駅（八木山動物公園駅、薬師堂駅、荒井駅）に接続する路線バス（フィーダーバス）の利便性向上を図ります。

➤ **地域の移動手段の確保に向けた取組みとの連携**

仙台市では、公共交通の利便性が低い地域において地域のニーズや移動の実態、交通需要の動向など、地域の実情に応じた地域主体の移動手段である地域交通の導入を進めています。市バス・地下鉄が乗継ぎ等において連携を図ることにより、地域の移動手段の確保に向けた取組みを推進します。

取組２ まちづくりとの連携・社会への貢献

- ・交通事業者として、様々なまちづくり施策と連携しながら、多様なお客さまが快適にご利用いただけるよう環境整備に取り組むことで、市民の暮らしと活発な都市活動を支えます。

共通

➤ バリアフリーの推進

仙台市交通局バリアフリー特定事業計画に基づき、だれもが利用しやすい、安全で安心なバリアフリー空間の整備に向けて、高齢者団体、障害者団体との意見交換も継続的に行いながら、地下鉄及びバスの施設・設備、車両設備等のハード面及びバリアフリーに関する職員教育、啓発活動等のソフト面の両面についてバリアフリー化を推進していきます。

➤ 福祉施策への貢献

高齢者や障害者等の社会参加の促進に貢献します。

【福祉割引】

障害者手帳をお持ちの方等が、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用 **icsca** を引き続き発行します。

また、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方に対して割引の拡充を図っていきます。

【敬老乗車証・ふれあい乗車証】

敬老乗車証、ふれあい乗車証を引き続き市バス・地下鉄でご利用いただけるようにします。

➤ 観光施策への貢献

観光者向けの公共交通施策の実施や大規模なイベント開催時等の公共交通利用促進に貢献します。

【観光者向けの公共交通施策の実施】

インバウンド対応

仙台市を訪れる多様な外国人のお客さまに必要な情報を提供できるよう、交通局ウェブサイト及び広報資料における多言語表記の充実や「やさしい日本語」の活用を検討していきます。

また、車内や窓口において、外国人のお客さまに必要な情報を伝えられるよう、研修を実施するとともに、音声翻訳機による案内サービスを提供します。

利便性の高い乗車券への参加

仙台及びその周辺の観光地を含むエリア内が乗り放題となる、「仙台まるごとパス」と「SENDAI AREA PASS」に引き続き参加することで、旅行者が公共交通を利用する際の利便性向上を図ります。

【大規模イベント対応】

仙台七夕まつり期間における地下鉄臨時ダイヤの設定や、SENDAI 光のページェント開催時における観光シティループバス「るーぷる仙台」の夜間特別運行等、イベント時の需要に応じた運行を継続して行っています。

➤ MaaS の推進

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、さらには街なかの飲食・物販、イベント等の検索・予約・決済等に至るまで、スマートフォンのアプリ等で一括して提供する仕組みである MaaS について、関係機関とともに推進していきます。

【これまでの事例】

令和元年度 「TOHOKU MaaS 仙台 trial」 参画

令和2年度 「TOHOKU MaaS 仙台・宮城 trial」 参画



TOHOKU MaaS 仙台・宮城 trail ポスター
(東日本旅客鉄道株式会社提供)

➤ ICT や新技術の活用を検討

公共交通分野における ICT や新技術を活用した機器やシステムについて、情報収集や実証実験への協力等を検討していきます。

ICT や新技術の活用例

【スマートバス停】

液晶パネルに時刻表や系統図、バス接近情報に加え、災害時の案内や広告等を表示できるもので、お客さまにとって知りたい情報をタイムリーに提供できます。また、交通事業者にとっても停留所における時刻表等の張替作業の効率化が図られる等のメリットがあります。

【最新技術を用いた乗車券システム】

IC チップ付クレジットカードによる非接触決済や QR コード等を使用したコード決済等の現金によるチャージが不要なキャッシュレス決済や、電子マネー機能を有する他交通事業者との連携 IC カード等。

【自動運転技術】

人間が運転操作を行わなくとも自動で走行できるよう制御する技術で、仙台市は平成 27 年に国家戦略特区に指定されるとともに、「近未来技術実証特区」として位置づけられており、近年、仙台圏においても実現に向けた研究や実証実験が行われています。

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めます。

取組1 経営基盤の強化・経営の健全化

- ・交通事業の根幹である乗車料収入の確保に向けて利用促進に取り組むとともに、既存資源の有効活用等による増収や、運行の効率化等による費用の低減を図り、持続可能な財政運営に取り組めます。

(1) 関係機関と連携した利用促進

共通

➤ 市バス・地下鉄利用のきっかけ作り

学校を通じて市バス・地下鉄の無料一日乗車券を児童・生徒に配布する等、若い世代の方々に将来にわたり市バス・地下鉄を利用していただくためのきっかけを作る取り組みを継続して実施します。

➤ 大学・高校等との連携

市バスや地下鉄が格安で全区間乗り放題となる通学定期券「学都仙台フリーパス」を引き続き販売します。

仙台市内の大学や高校等と連携し、オープンキャンパスや新入学生説明会等の機会に「学都仙台フリーパス」のPR等を行い、安全な公共交通による通学利用を促進します。

また、大学入学試験の際などに需要増に応じた運行を継続して行っています。



配布チラシ

➤ 沿線の地域、イベント、施設等との連携

市バス・地下鉄沿線の観光地やお店等の地域情報やイベント情報を地元情報誌等と連携しながら魅力的に発信し、市バス・地下鉄を利用するきっかけを作っていくとともに、地下鉄施設や駅前広場等を利用したイベントの実施に協力していきます。



仙台クラシックフェスティバル
2019
地下鉄駅コンサート
出演者募集



せんだいタウン情報
S-style
カメラ片手に気ままなバス旅
2020年8月号

➤ イメージアップ事業の推進

映画・アニメ等の人気のあるコンテンツとの連携・協力により、お客さまにお楽しみいただける事業を実施することで、市バス・地下鉄のPR及びイメージアップを図り、利用促進につなげます。

【近年の実施例】

- ・「荒木飛呂彦原画展 ジョジョ展 in S市杜王町 2017」記念 **icsca** (H29)
- ・羽生結弦選手ポストカード付き一日乗車券の発売 (R1)
- ・吉川晃司さんによるバス・地下鉄車内放送 (R1)
- ・スタンプラリー (R1)

市バス・地下鉄わくわくスタンプラリーwith ポケモンセンタートウホク、「キラッとプリ☆チャン」スタンプラリー、「スター・ウォーズ/スカイウォーカーの夜明け」クイズラリー等

- ・せんだい・宮城フィルムコミッションを通じた撮影協力

「アイネクライネナハトムジーク」、「ラストレター」、「弥生、三月」



©LUCKY LAND COMMUNICATIONS
／集英社



「市バス・地下鉄 夏休み
わくわくスタンプラリー」
スタンプラリー帳

➤ 地元スポーツチーム等との連携

地下鉄沿線に本拠地を持つプロスポーツチーム（東北楽天ゴールデンイーグルス、ベガルタ仙台、仙台^{エイティナイナーズ}89ERS）と連携し、それぞれの最寄り駅において駅装飾を行うことで、沿線の応援ムードを盛り上げ、試合会場への公共交通を利用した来場を促進します。

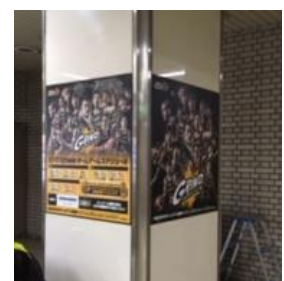
また、プロスポーツチームが所有するコンテンツとの連携により、市バス・地下鉄のPR及びイメージアップを図り、利用促進につなげます。



東北楽天ゴールデンイーグルス
仙台駅東西自由通路掲示



ベガルタ仙台
泉中央駅南改札掲示



仙台^{エイティナイナーズ}89ERS
長町駅柱掲示

(2) 増収

共通

➤ 資産の有効活用

既に実施している新寺駐車場の一部を他路線バス駐車場用地として有償貸付する等の資産の有効活用を継続的に進めるとともに、遊休資産の新たな貸付等の有効活用策について検討を行い、可能なものから順次実施していきます。

また、安定的な経営に向け、自販機やコインロッカー、駅構内の通信設備等の設置による増収を目指します。

➤ 広告料収入の確保

バス車内外、地下鉄車内、駅構内等を活用した広告について、広告媒体、料金及び周知広報等の見直しにより、着実な広告料収入の確保に努めます。

地下鉄

➤ 地下鉄の運賃水準の検討

「東西線開業 40 年以内の累積欠損金解消」など、長期的な視点に立ちながら、地下鉄の運賃改定の時期や必要性について検討を行います。

(3) 費用削減

共通

➤ 企業債発行額の精査による利息負担の抑制

収支計画を踏まえ、企業債を財源とする建設改良事業の絞り込みを行うとともに、国庫補助金等の活用できる財源の確保に努め、企業債の適切な新規借入に努めます。

また、企業債の借入期間及び償還方法等の精査を行い、利息負担の抑制を図ります。

➤ 燃料費・光熱水費の節減

競争入札により電力需給契約相手の選定を行うことによる電力費の低減、業務運用の改善、省エネ機器類の導入を通じて、燃料費や光熱水費の節減を図ります。



電力吸収装置



南北線駅舎 LED 化

➤ 投資の選択・集中

生産年齢人口の減少等を基に将来の事業規模、乗車人員やサービス水準を見据えて、投資の選択・集中を行います。不要不急な事業の削減、設備の更新スパンの見直し、中古バス車両の購入等により投資の抑制を図り、持続可能な事業運営に必要な不可欠な投資を計画的に実施します。

市バス

➤ バス運転業務の管理の委託の実施

民間活力の活用と経営効率化に向けて、平成 18 年からバス運転業務の管理の委託を実施しています。

外部委員を含めた「仙台市交通局市営バス事業の管理委託評価委員会」を設置し、受託者の実績等の客観的な評価を行うことで、経費節減と安全・安心なサービスの提供の両立を図ります。

用語説明

【管理の委託】

道路運送法第 35 条（事業の管理の受委託）に基づき、バス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（国土交通省通達では原則 5 年間）する運営方式。

委託できる事業量は全体の 50%以内となっている。

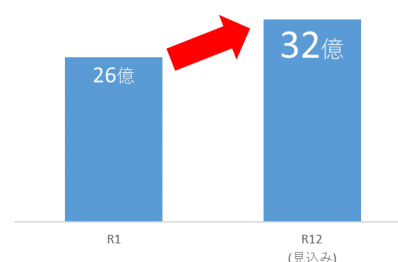
営業所	直営	委託
川内	82 両	—
長町	73 両	—
実沢	86 両	—
白沢	—	42 両 ジェイアールバス東北（株）
七北田	—	33 両 ジェイアールバス東北（株）
東仙台	—	78 両 宮城交通（株）
霞の目	—	78 両 宮城交通（株）
計	241 両 (51.1%)	231 両 (48.9%)

管理の委託の実施状況（令和 2 年 7 月 29 日時点）

➤ バス運転業務の管理の委託のあり方検討

全国的な大型二種免許保有者の減少を受け、バス事業者における人材確保のための費用が上昇傾向にあります。交通局においても、近年、管理の委託費用が年間約 2%ペースで上昇傾向にあり、徐々に経費削減効果が減少しています。こうした状況を踏まえて、今後の管理の委託のあり方を検討していきます。

管理の委託費用の増加



地下鉄

➤ 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、平成 27 年から地下鉄駅の管理業務の民間委託を開始しています。令和 2 年度時点で、南北線 10 駅、東西線 10 駅を委託しています。

応募事業者について専門的見地から評価を行い、受託事業者の適切な選定を行うことで、サービス水準を確保しつつ、経費削減を図ります。

経営の更なる効率化を目指し、委託する駅の追加を検討します。

(4) 市バス事業の経営改革

市バス

➤ 利用状況に応じた運行の効率化（一定エリアの路線廃止）

仙台市では、地域のニーズや移動の実態、交通需要の動向など、地域の実情に応じた地域主体の移動手段である地域交通の導入を進めています。市バスのお客さまが極めて少ないエリアにおいては、市バスと地域交通とで役割分担を行い、乗継ぎ等において連携を図りながら、路線バスから地域交通への転換を進めます。これにより、地域の移動を担う交通手段を確保しつつ、バス事業の経営改善を図ります。

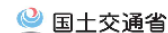
転換するエリアや実施時期、転換後の交通手段については、令和 3 年度以降、仙台市が策定する「地域公共交通計画」の中で検討していきます。

用語説明

【地域公共交通計画】

令和2年6月3日に公布された地域公共交通活性化再生法に基づき、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マスタープランとなる計画のこと。

地域の移動を担う交通手段

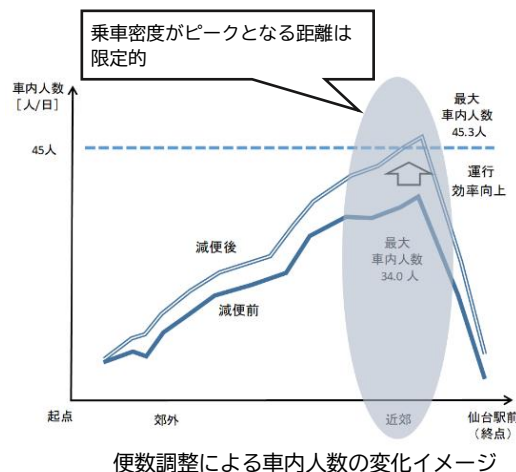


種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを行ったり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
道路運送法の許可・登録を要しないもの（互助）		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼）

地域の移動を担う交通手段
出典：国土交通省ウェブサイト

➤ 利用状況に応じた運行の効率化（便数調整）

仙台市自動車運送事業経営改善計画（平成 29 年度～平成 33 年度）に引き続き、市バス事業の効率性・採算性を改善するため、現行ダイヤの利用状況の詳細な分析を行い、ダイヤ改正において需要に応じた便数調整を実施し、運行の効率性向上を目指します。



➤ 市バスの運賃改定

現行の運賃水準のままでは、計画期間終期には資金不足比率が経営健全化団体判断基準の 20%を大きく超過する見通しであることから、事業継続のために必要な増収を図るための運賃改定を実施します。

※第 6 章の収支見通し（P. 57）では、令和 8 年度に 7%の改定を行うことで資金不足比率を 20%未満に抑制できると試算していますが、実際の改定時期や改定幅については、各種取組みによる収支状況や新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえて決定していきます。

➤ 経営改善によるバスの一般会計補助金の抑制

地方公営企業の会計は、法の定めにより独立採算が原則です。

本計画の各取組みを推進することで営業収支の改善を図り、一般会計補助金の繰入額の抑制に取り組み、経営の自立性及び持続可能性を高めていきます。

取組2 人材の育成・確保

- ・市バス・地下鉄両事業を安定的に運営していくための体制を整えるとともに、職員が十分に能力を発揮できる職場づくり等を行います。

共通

➤ 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手や駅務員、地下鉄運転士を確保します。

バス運転手の採用について、大型二種免許未取得者を対象とした教習生採用を継続して行います。大型二種免許保有者を対象にした採用試験については、仙台市外からのUターン等の就職希望者への広報もより積極的に行っていきます。



採用試験実施ポスター（令和2年度）

➤ 次世代の職員の育成と技術の確実な継承

研修や教育訓練等を通じて、各事業を支える人材の育成に取り組んでいきます。

また、ベテラン職員等から指導する立場に立つ職員を育成し、技術やノウハウの継承が行えるよう取り組みます。



新規採用職員研修（駅務員）



正職員採用時研修（バス運転手）



運転要員部内研修（地下鉄）

➤ 業務への意欲を高めるための取組み

職員の功績や努力を適切に評価し、模範的な職員を表彰し局内広報等で紹介することや、バスや地下鉄を利用された方から職員を賞揚する言葉をいただいた場合等に、局内通信等で紹介することで、業務への意欲向上を図ります。

また、職員から提案された業務改善意見に対して、プロジェクトチーム立ち上げにより、実現に向けた活動を行います。



令和元年度年間接遇優秀職員表彰

➤ 職員の働きやすい環境づくり

職員の意欲や意識を向上させるための様々な取組みを進め、職員のモチベーションを高めるとともに、職員の工夫や発想の積極的な活用を通じ、職員が自ら業務改善に取り組む組織風土を醸成します。

局報の活用によるコミュニケーションの活性化を通して、交通局の現状理解や、組織全体の一体感の醸成を促進し、風通しの良い職場となるよう取り組みます。



局報（りょうりん）

➤ コンプライアンスの推進

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、各職場で意見交換会などを通じて、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。

➤ ワークライフバランスの推進

家庭と仕事の両立支援を行うとともに、超過勤務縮減の取組みを進めることで、職員一人ひとりのワークライフバランスの実現を目指します。

トピック 運輸職員としての女性の活躍が広がっています

るーぷるバス運転手は平成 12 年度、駅務員は平成 23 年度、路線バス運転手は平成 26 年度に女性職員を初採用しました。

初採用された駅務員は、その後免許を取得し、平成 25 年度から女性初の地下鉄運転士として活躍しています。

令和 2 年 4 月 1 日時点の女性職員数は、地下鉄運転士 8 名、駅務員 10 名、るーぷるバス運転手 3 名、路線バス運転手 5 名となっています。



採用試験広報ポスター（令和 2 年度）

第6章 財政収支計画

6-1 乗車人員の見通し

算定条件

①基本の積算方法

【市バス】

令和元年度の乗車実績を仙台市まちづくり政策局の推計した人口動態データを基に増減させることにより積算

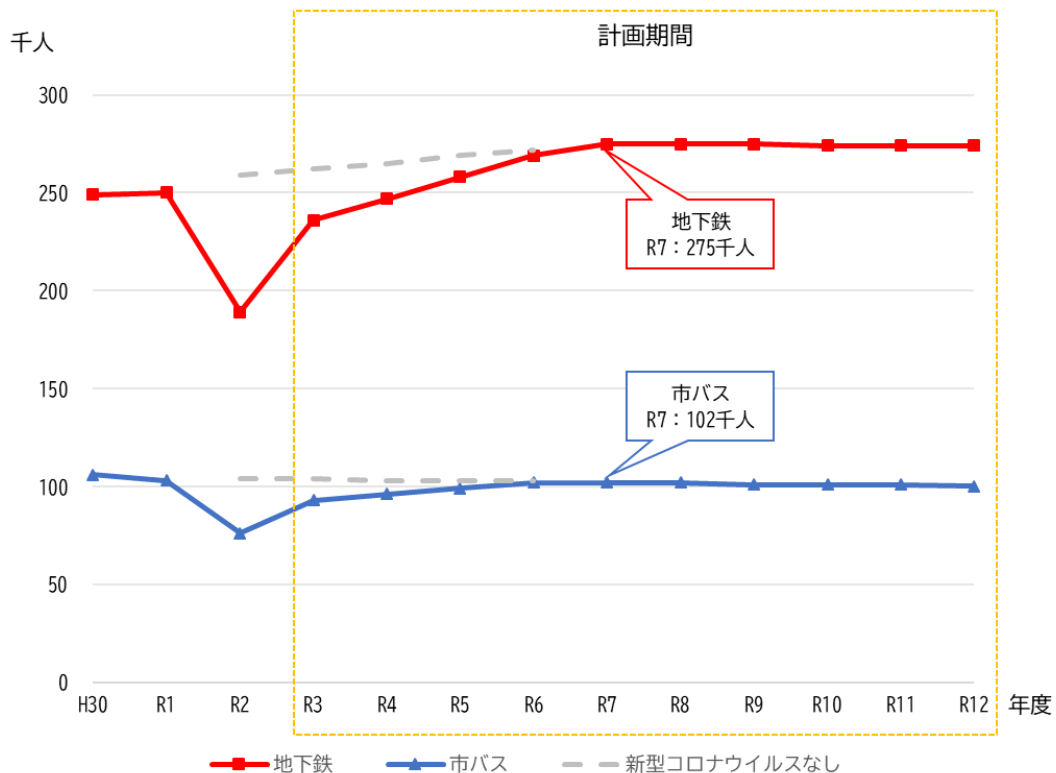
【地下鉄】

令和元年度の乗車実績を仙台都市圏パーソントリップ調査に基づく交通行動モデルや人口動態データ等を基に増減させることにより積算

②新型コロナウイルス感染症の影響

令和2年10月時点で前年の8割超まで乗車人員が回復してきたことを踏まえ、令和3年の乗車人員については①で積算した値の90%とし、以後、各種取組みの推進等により、令和7年まで5か年をかけて回復する想定としている。

一日平均乗車人員の見通し



注：投資計画は令和2年11月時点の暫定版であり、今後の予算編成等に応じて、計画最終案までに更新を行います。

6-2 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。

(1) 自動車運送事業

(単位：税込み、億円)											
	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	総計
バス車両更新											60
バス車載機更新 (運賃箱・IC関連機器等)											26
営業所・整備工場 建物更新・改修											13
IC乗車券システム機器等更新											6

(2) 高速鉄道事業

(単位：税込み、億円)													
	路線	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	総計	
南北線車両更新	南北線											193	
券売機・改札機等更新	南北線・東西線											75	
配電線更新 (電車線・駅舎配電線)	南北線												59
駅舎内電気・機械設備更新 (動力盤、配管等)	南北線・東西線												39
変電所等設備更新	南北線											37	
電力管理システム更新	南北線・東西線											34	
IC乗車券システム機器等更新	南北線・東西線											21	
可動式ホーム柵更新	南北線											20	
配電室設備更新	南北線											16	
土木構造物老朽化対策 (トンネル・高架橋)	南北線												15

※1 事業費は、過去の実績等から概算で見積もっています。また、収支計画上は過去の実績に照らした執行率を乗じています。

※2 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。

※3 矢印は、事業実施年度の中で、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。

6-3 収支見通し

注：収支見通しは令和2年11月時点の暫定版であり、今後の予算編成や乗車人員の回復状況等に応じて、計画最終案までに更新を行います。

(1) 自動車運送事業

(単位：億円)

		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)	61	63	65	66	67	71	71	70	70	70
	うち乗車料収入	59	60	62	64	64	68	68	68	68	67
	営業外収益ほか	30	31	31	29	29	25	25	23	24	23
	うち一般会計補助金	29	30	31	29	28	25	24	23	23	23
	収益 (B)	91	94	96	96	95	96	96	94	94	93
	営業費用 (C)	100	98	101	99	101	99	97	94	94	94
	人件費	41	40	40	34	33	34	34	32	33	33
	経費	51	51	52	52	52	52	52	53	53	53
	うち管理の委託料	27	27	28	28	29	29	30	31	31	32
	減価償却費	8	7	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)	101	99	102	100	102	100	99	96	96	95
	営業収支 (A-C)	▲ 39	▲ 35	▲ 36	▲ 33	▲ 34	▲ 28	▲ 27	▲ 24	▲ 24	▲ 24
	当年度純損益 (B-D)	▲ 9	▲ 6	▲ 6	▲ 5	▲ 7	▲ 4	▲ 3	▲ 2	▲ 2	▲ 2
	累積損益	▲ 76	▲ 82	▲ 88	▲ 93	▲ 99	▲ 103	▲ 106	▲ 108	▲ 110	▲ 112
資本的収支	資本的収入 (E)	12	16	26	26	14	16	13	14	12	10
	資本的支出 (F)	17	24	35	36	23	27	24	24	21	19
	うち建設改良費	9	15	25	25	9	9	6	7	7	9
	うち企業債償還金	7	9	10	11	14	18	18	17	14	10
	差引 (E-F)	▲ 4	▲ 8	▲ 9	▲ 10	▲ 9	▲ 11	▲ 11	▲ 10	▲ 9	▲ 8
	補てん財源	▲ 3	1	3	3	3	5	3	1	▲ 3	▲ 3
	当年度末資金剰余額	▲ 7	▲ 8	▲ 6	▲ 6	▲ 6	▲ 6	▲ 8	▲ 10	▲ 11	▲ 11

資金不足額 (G)	7	8	6	6	6	6	8	10	11	11
営業収益 (再掲) (A)	61	63	65	66	67	71	71	70	70	70
資金不足比率 (G÷A)	11.7%	11.9%	9.6%	9.5%	8.3%	7.8%	11.1%	13.9%	16.1%	16.3%

※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

- ・一般会計補助金は、計画期間後半は20億円台半ばに減少します。
- ・令和4～6年度にかけてバス車載機、営業所建物の更新により建設改良費が増大し、起債で対応することから、令和7年度以降企業債償還金が増大し、令和9年度以降資金不足額が増加する見通しです。
- ・お客さまの極めて少ないエリアの路線縮小や、需要に応じた便数調整による収支改善効果を見込んでいます。
- ・運賃水準については、令和8年度に7%改定したものと見込んでいます。
- ・以上により、計画期間内の資金不足比率を20%未満に抑制する見通しです。

(2) 高速鉄道事業

(単位：億円)

		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)	163	171	179	186	190	190	190	190	189	189
	うち乗車料収入	149	156	164	170	174	174	174	174	173	173
	営業外収益ほか	45	43	42	40	39	38	36	36	36	35
	収益 (B)	208	214	221	226	229	228	227	226	225	224
	営業費用 (C)	200	195	193	197	200	201	198	196	194	193
	うち人件費	39	40	40	40	39	40	40	40	37	39
	うち経費	61	58	59	68	72	70	68	62	61	57
	うち減価償却費	100	96	94	89	89	90	90	94	96	98
	営業外費用ほか	15	14	13	12	12	11	10	9	8	8
	費用 (D)	215	209	206	210	211	212	208	206	203	201
	営業収支 (A-C)	▲ 37	▲ 24	▲ 14	▲ 11	▲ 9	▲ 11	▲ 8	▲ 7	▲ 5	▲ 4
	当年度純損益 (B-D)	▲ 7	5	14	17	18	16	18	20	22	24
累積損益		▲ 936	▲ 931	▲ 917	▲ 900	▲ 882	▲ 865	▲ 847	▲ 827	▲ 805	▲ 781
資本的収支	資本的収入 (E)	26	30	20	50	76	178	76	54	51	76
	資本的支出 (F)	102	110	100	129	155	261	161	144	141	173
	うち建設改良費	25	29	19	49	75	70	71	54	51	76
	うち企業債償還金	78	81	81	80	80	83	85	86	85	83
	差引 (E-F)	▲ 76	▲ 80	▲ 80	▲ 79	▲ 79	▲ 83	▲ 85	▲ 91	▲ 90	▲ 97
補てん財源		53	55	57	58	60	63	66	72	71	78
資本費負担緩和債		9	9	5	3	0	1	0	0	0	0
当年度末資金剰余額		▲ 14	▲ 17	▲ 18	▲ 19	▲ 19	▲ 19	▲ 19	▲ 19	▲ 19	▲ 19

※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

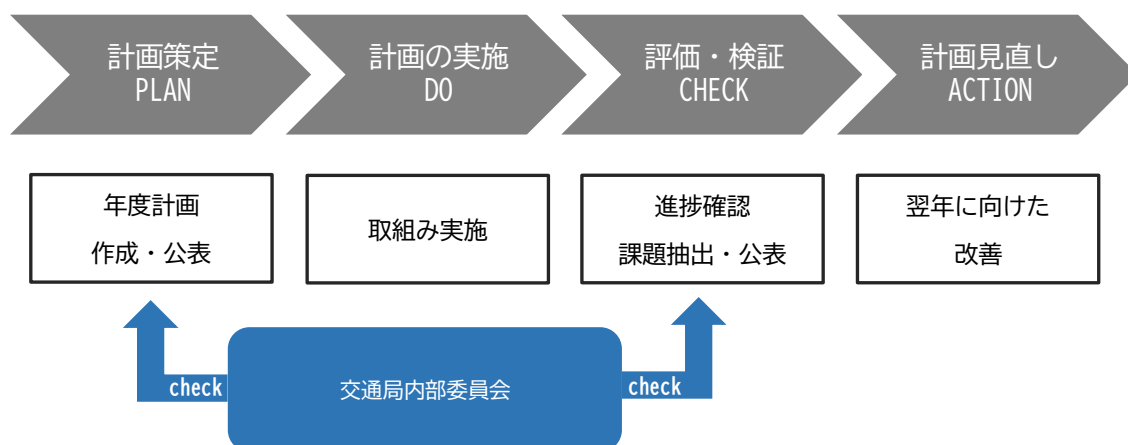
- ・当年度純損益は、令和4年度（2022）に黒字化を見込んでいます。
- ・建設改良費は、令和6年度以降、南北線車両更新により増大します。
- ・企業債償還金は、計画期間中年間約80億円となります。
- ・運賃水準は現行運賃で見込んでいます。

第7章 進捗管理

7-1 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 事業内容」で示した取組みについて、年度計画の事前確認を行うとともに、取組状況や成果指標の達成状況などについて、進捗状況の確認を行います。また、年度末においては翌年度に向けた課題などへの対応について検討を行います。
- ・計画の進捗状況については、ウェブサイトなどを通じて公表します。
- ・計画期間中に事業を取り巻く社会情勢等が変化し、新たな取り組みが必要となった場合は、適時計画の内容を見直します。

各施策実施時の PDCA サイクル（毎年）



第8章 資料

8-1 創業以来の運輸成績

(1) 市バス

年度	営業キロ	走行キロ	停留所	乗車人員	乗車料収入	在籍車両数	一日平均乗車人員
	km	km	カ所	人	円	両	人
昭和 17	132.10	182,263	83	1,354,256	106,257	67	6,073
18	279.50	731,563	96	3,183,223	361,802	65	8,697
19	243.40	505,084	82	2,168,780	373,632	40	5,942
20	122.40	395,425	114	1,597,796	411,968	45	4,378
21	142.70	321,690	98	1,100,918	1,411,876	23	3,016
22	144.20	428,878	201	1,385,450	7,692,928	27	3,785
23	232.30	677,330	204	2,125,045	24,947,122	35	5,822
24	249.00	1,155,896	201	4,195,836	53,880,152	45	11,495
25	215.90	1,708,013	312	7,115,658	83,637,764	60	19,495
26	238.30	2,622,460	345	10,528,193	126,965,585	77	28,766
27	262.65	3,628,020	388	14,067,919	190,311,461	105	38,542
28	270.90	4,116,468	407	17,763,348	234,506,455	125	48,667
29	292.13	4,867,756	440	20,638,226	283,920,850	135	56,543
30	287.96	5,360,254	467	24,960,423	330,886,458	145	68,198
31	308.65	6,636,298	486	30,011,041	379,646,611	165	82,222
32	324.92	7,247,440	502	35,834,618	444,504,459	185	98,177
33	344.97	7,877,117	545	39,570,934	508,108,653	204	108,414
34	376.22	9,230,082	589	42,885,100	588,338,948	234	117,172
35	389.32	10,130,350	631	48,457,656	649,035,814	253	132,761
36	407.92	11,104,311	660	56,276,251	751,981,676	296	154,182
37	413.76	13,073,447	683	65,883,828	936,514,841	350	180,504
38	415.77	14,871,610	671	72,517,787	1,227,162,291	371	198,136
39	420.57	14,886,357	698	79,358,514	1,348,467,252	390	217,421
40	429.87	15,977,298	712	81,563,598	1,709,356,730	415	223,462
41	429.87	16,480,555	705	82,861,746	1,868,680,674	416	227,018
42	444.57	18,043,976	739	89,850,780	1,982,529,404	441	245,494
43	462.28	18,999,018	761	90,516,823	2,083,171,683	461	247,991
44	476.58	19,540,311	795	93,857,606	2,230,199,043	481	257,144
45	489.98	20,595,911	834	94,910,889	2,954,073,010	531	260,330
46	523.43	21,832,598	888	96,138,440	3,047,811,983	580	262,673
47	530.33	22,711,697	896	99,462,078	3,993,694,577	620	272,499
48	539.93	22,840,879	906	100,934,988	4,425,691,101	630	276,534
49	535.15	22,446,205	908	105,363,864	5,459,304,892	645	288,668

年度	営業キロ	走行キロ	停留所	乗車人員	乗車料収入	在籍車両数	一日平均乗車人員
	km	km	力所	人	円	両	人
昭和 50	540.65	22,757,359	919	102,108,852	6,762,948,854	685	278,986
51	550.91	24,468,733	942	108,311,361	8,045,175,615	725	296,743
52	555.59	24,770,585	956	109,006,837	8,492,932,750	725	298,649
53	548.92	24,745,703	959	108,427,301	9,178,190,917	725	297,061
54	573.67	25,513,580	1,008	109,362,770	9,946,837,272	740	298,805
55	587.57	25,918,819	1,041	110,029,896	10,919,696,230	760	301,452
56	600.81	26,276,521	1,065	109,867,750	11,411,602,590	760	301,008
57	613.98	26,757,198	1,090	109,615,664	12,278,269,373	760	300,317
58	634.07	27,340,241	1,115	106,086,506	12,625,817,896	770	289,854
59	647.98	27,414,293	1,150	99,848,781	13,653,406,575	770	273,558
60	664.12	27,590,722	1,183	95,615,312	13,309,660,852	770	261,960
61	678.25	27,612,895	1,210	91,434,157	13,581,079,338	770	250,505
62	695.09	27,210,264	1,259	84,250,593	12,015,503,616	718	230,193
63	699.09	26,686,976	1,279	78,322,307	11,447,516,999	718	214,582
平成元	681.49	26,652,562	1,288	74,414,629	11,259,464,558	718	203,876
2	677.26	26,647,867	1,276	72,996,022	11,796,181,034	716	199,989
3	667.65	26,262,317	1,281	74,793,900	12,116,650,028	694	204,355
4	664.26	25,972,684	1,231	73,750,936	12,640,028,399	668	202,057
5	670.96	24,750,980	1,235	70,411,193	12,204,718,078	678	192,907
6	670.67	24,392,458	1,235	67,497,572	12,222,219,760	678	184,925
7	661.98	24,546,616	1,204	64,716,796	12,696,669,273	661	176,822
8	665.94	23,381,771	1,214	59,935,437	12,171,357,148	658	164,207
9	630.00	22,913,418	1,124	57,548,711	11,752,515,000	653	157,668
10	636.75	22,533,706	1,145	54,829,553	11,219,495,891	647	150,218
11	636.55	22,833,211	1,145	52,810,104	10,888,673,435	651	144,290
12	606.05	22,412,425	1,138	50,622,729	10,510,241,006	641	138,692
13	608.88	22,367,164	1,148	49,035,978	10,005,014,347	627	134,345
14	586.59	20,706,673	1,091	45,770,206	9,524,039,036	552	125,398
15	577.09	19,566,974	1,066	42,749,993	8,937,734,063	524	116,803
16	584.85	18,701,967	1,070	40,501,591	8,410,208,334	514	110,963
17	584.85	18,644,236	1,070	40,081,307	8,290,383,011	514	109,812
18	584.55	18,629,723	1,070	39,789,763	8,208,389,465	517	109,013
19	570.22	17,268,964	1,080	38,501,228	7,353,665,163	495	105,195
20	581.07	17,330,382	1,093	39,202,837	7,336,033,571	501	107,405
21	582.20	17,603,113	1,095	38,957,007	7,191,344,312	509	106,732
22	584.20	17,313,860	1,097	40,677,372	6,999,513,301	514	111,445
23	584.96	17,650,782	1,098	40,487,021	6,944,244,824	516	110,620
24	590.74	18,143,826	1,104	43,785,732	7,272,599,079	521	119,961

年度	営業キロ	走行キロ	停留所	乗車人員	乗車料収入	在籍車両数	一日平均乗車人員
	km	km	カ所	人	円	両	人
平成 25	594.14	18,289,158	1,107	44,531,921	7,282,346,044	530	122,005
26	594.79	18,487,192	1,110	44,778,918	7,229,468,258	532	122,682
27	580.97	18,217,405	1,099	40,915,520	6,770,749,742	496	111,791
28	578.22	17,383,473	1,100	37,748,503	6,348,139,080	496	103,421
29	577.17	17,287,609	1,078	38,765,305	6,465,855,993	493	106,206
30	568.26	16,902,877	1,068	38,527,481	6,470,193,844	480	105,555
令和元	568.36	16,890,241	1,070	37,571,140	6,432,053,596	480	102,653

注 1 昭和 25 年度以前の乗車料収入は、1 円未満の値切捨て。

注 2 乗車料収入は消費税及び地方消費税抜き。

(2) 地下鉄

年度	営業キロ	走行キロ	乗車人員	乗車料収入	在籍車両数	一日平均乗車人員
	km	km	人	円	両	人
昭和 62	13.6	4,457,971	29,581,173	4,411,085,634	76	113,338
63	13.6	6,230,270	43,648,614	6,417,316,736	76	119,585
平成元	13.6	6,214,168	46,947,986	6,927,506,752	76	128,625
2	13.6	6,207,259	50,778,386	7,512,535,336	76	139,119
3	13.6	6,220,150	54,904,107	8,167,799,310	76	150,011
4	14.8	6,673,546	56,629,407	9,469,518,832	80	155,149
5	14.8	6,763,126	58,389,553	9,841,354,618	80	159,971
6	14.8	6,769,402	59,524,774	10,156,169,226	80	163,082
7	14.8	6,785,622	61,010,251	10,572,639,356	84	166,695
8	14.8	6,847,545	59,972,526	11,169,466,430	84	164,308
9	14.8	6,859,267	60,800,441	11,476,419,714	84	166,577
10	14.8	6,854,472	59,634,039	11,276,458,387	84	163,381
11	14.8	6,944,160	59,757,227	11,369,561,400	84	163,271
12	14.8	6,925,452	60,488,289	11,548,637,443	84	165,721
13	14.8	6,911,720	60,204,018	11,509,922,456	84	164,943
14	14.8	6,910,536	58,776,255	11,275,140,322	84	161,031
15	14.8	6,933,384	58,248,341	11,157,425,172	84	159,148
16	14.8	6,919,060	58,439,758	11,113,126,866	84	160,109
17	14.8	6,917,648	58,943,898	11,193,807,036	84	161,490
18	14.8	6,908,330	58,609,217	11,088,526,576	84	160,573
19	14.8	6,931,668	57,688,513	10,868,358,333	84	157,619
20	14.8	6,917,720	56,717,860	10,587,540,806	84	155,391
21	14.8	6,910,482	55,128,976	10,257,110,361	84	151,038
22	14.8	6,725,883	54,448,485	9,997,775,715	84	150,410
23	14.8	6,702,025	54,315,906	9,913,305,725	84	148,404
24	14.8	6,916,390	58,723,724	10,704,168,384	84	160,887
25	14.8	6,916,045	60,472,098	10,943,422,516	84	165,677
26	14.8	6,917,838	60,663,952	10,908,598,766	84	166,203
27	28.7	8,740,436	67,914,886	12,059,408,008	144	185,560
28	28.7	12,589,545	83,702,962	14,747,241,622	144	229,323
29	28.7	12,599,303	88,358,108	15,425,350,435	144	242,077
30	28.7	12,608,550	90,892,612	15,761,663,072	144	249,021
令和元	28.7	12,623,332	91,682,525	15,775,986,430	144	250,499

注1 乗車料収入は消費税及び地方消費税抜き。

注2 平成22年度の一日平均乗車人員は、東日本大震災により、年間362日（全線運休3日間を除く）で算定している。

8-2 運賃の変遷

(1) 市バス

年月日	運賃制度	1kmあたりの 賃率	最低運賃	均一料金	区間運賃	摘要
昭和17年8月21日	区間制				1区5銭 (1区増毎5銭加算)	事業開始
昭和18年12月1日	区間制				1区10銭 (1区増毎10銭加算)	
昭和21年4月15日	区間制				1区25銭 (1区増毎25銭加算)	
昭和21年9月5日	区間制				1区50銭 (1区増毎50銭加算)	
昭和22年3月1日	対キ口区間制	40銭	50銭			対キ口区間制採用
昭和22年7月29日	対キ口区間制	85銭	1円			
昭和23年5月18日	対キ口区間制	1円50銭				
昭和23年8月1日	対キ口区間制	2円25銭 通行税含む				
昭和24年7月20日	対キ口区間制	2円25銭 通行税含む	5円			
昭和26年12月27日	対キ口区間制 市内均一制	2円60銭	10円	10円		市内均一制採用
昭和29年2月20日	対キ口区間制 市内均一制	2円60銭	10円		1区10円、2区15円	市内区間制採用
昭和33年11月27日	対キ口区間制 市内均一制	3円55銭	10円	13円		市内均一制採用
昭和37年12月25日	対キ口区間制 市内均一制	4円30銭	10円		市内特定区間 1区15円、2区25円	市内特殊区間制採用
昭和40年6月16日	対キ口区間制 市内均一制	5円30銭	15円	20円		市内均一制採用
昭和45年3月11日	対キ口区間制 市内均一制	6円70銭	20円	30円		
昭和47年7月10日	対キ口区間制 市内均一制	9円00銭	30円	40円		
昭和49年7月10日	対キ口区間制 市内均一制	11円90銭	40円	50円		
昭和50年9月1日	対キ口区間制 市内均一制	16円50銭	50円	70円		
昭和52年10月11日	対キ口区間制 市内均一制	19円80銭	60円	90円 (553. 9. 30まで80円)		
昭和54年10月29日	対キ口区間制 市内均一制	22円70銭	70円	110円 (555. 11. 30まで100円)		
昭和56年11月28日	対キ口区間制 市内均一制	25円30銭	90円	130円 (557. 9. 30まで120円)		
昭和58年11月1日	対キ口区間制 市内均一制	27円70銭	100円	150円 (559. 9. 30まで140円)		
昭和61年3月13日	対キ口区間制 市内均一制	29円80銭	120円	160円		
平成元年4月14日	対キ口区間制 市内均一制	30円70銭	120円	170円 (H1. 9. 30まで160円)		消費税3%転嫁改正
平成2年3月5日	対キ口区間制	32円20銭	130円			対キ口区間制(全線)
平成4年3月1日	対キ口区間制	34円80銭	140円			
平成7年3月1日	対キ口区間制	37円40銭	150円			
平成9年4月14日	対キ口区間制	38円10銭	150円			消費税3%→5%転嫁改正
平成26年4月1日	対キ口区間制 (5%込み)	38円10銭 (5%込み)	150円			消費税5%→8%転嫁改正
令和元年10月1日	対キ口区間制	38円10銭 (5%込み)	160円			消費税8%→10%転嫁改正

(2) 地下鉄

年月日	運賃制度	運賃（大人）					摘要
		1区	2区	3区	4区	5区	
昭和62年7月15日	対キロ区間制	160円	190円	220円	250円	280円	南北線開業
平成元年4月14日	対キロ区間制	160円	200円	230円	260円	290円	消費税3%転嫁改正
平成4年3月1日	対キロ区間制	180円	220円	260円	290円	320円	
平成8年6月1日	対キロ区間制	200円	240円	280円	310円	340円	
平成9年4月14日	対キロ区間制	200円	240円	290円	320円	350円	消費税3%→5%転嫁改正
平成26年4月1日	対キロ区間制	200円	250円	300円	330円	360円	消費税5%→8%転嫁改正
令和元年10月1日	対キロ区間制	210円	250円	310円	340円	370円	消費税8%→10%転嫁改正