

仙台市交通事業経営計画

2021-2030（令和3～12年度）

素案

仙台市交通局

目次

1	計画策定の経緯	
1-1	策定の目的	1
1-2	計画期間	2
2	これまでの事業の振り返り	
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	これまでの取り組み	5
2-4	地下鉄東西線の開業	7
2-5	「仙台市自動車運送事業経営改善計画（H29～H33）」の振り返り	11
3	事業を取り巻く環境と課題	
3-1	仙台市の人口動態	12
3-2	自動車運送事業の経営課題	12
3-3	高速鉄道事業の経営課題	14
3-4	新型コロナウイルス感染症の影響	15
4	経営計画の全体像	
4-1	経営の基本方針	16
4-2	4つの施策の柱	17
5	事業内容	
5-1	安全・安心の推進	20
5-2	快適なお客さまサービスの提供	21
5-3	まちづくりへの貢献	22
5-4	持続可能な経営の確保	23
6	財政収支計画	
6-1	乗車人員の見通し	25
6-2	収支見通し	26

1 計画策定の経緯

1-1 策定の目的

- ・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くことで、市民生活や多様な都市活動を支えてまいりました。
- ・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、2020年度までに「経営戦略」を策定することが要請されています。

1 - 2 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。

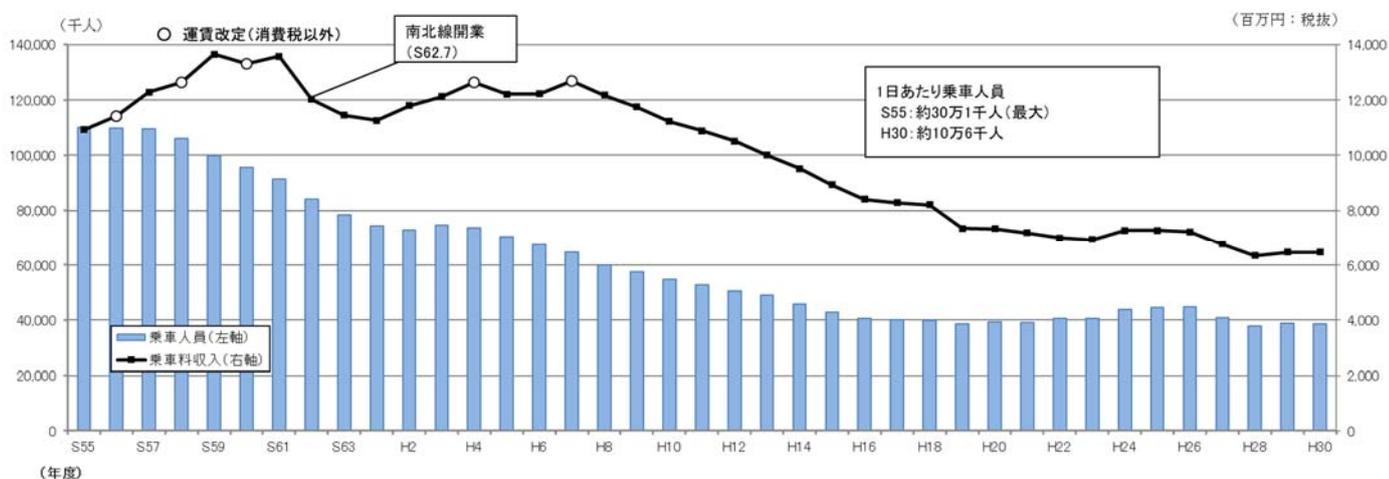
計画策定後は、毎年度、経営状況や事業の進捗について確認を行うとともに、計画期間の期中において、社会情勢の変化や取組の進捗状況等を踏まえ、見直しを行います。



2 これまでの事業の振り返り

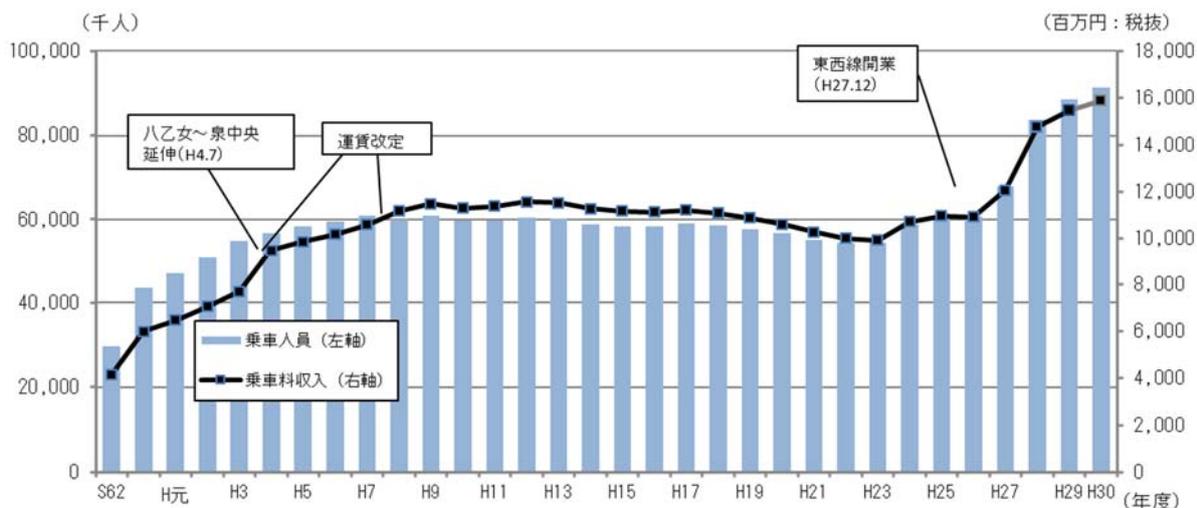
2-1 乗車人員と乗車料収入の推移

(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、平成 30 年度においては 3,853 万人 (1 日当たり 10 万 6 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、消費税以外の運賃改定を最後に実施した平成 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



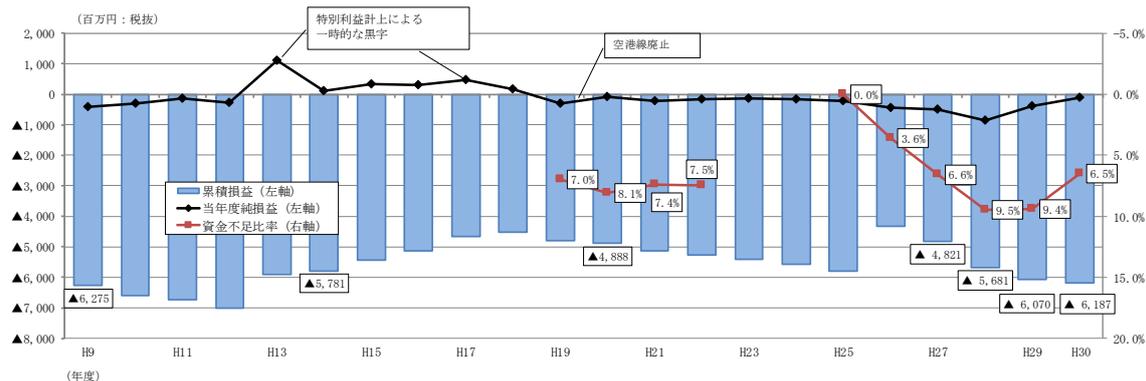
地下鉄は、昭和 40 年代以降、仙台都市圏の拡大、モータリゼーションの進展に伴う交通混雑激化の中で建設計画の検討が始まり、昭和 62 年 7 月 15 日に富沢駅～八乙女駅間で南北線の運行を開始、平成 4 年 7 月 15 日には泉中央駅まで延伸しました。乗車人員は平成 7 年度以降年間 6 千万人程度で横ばい傾向が続き、震災で一時的に落ち込んだものの、沿線人口の増加など

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、平成 30 年度の乗車人員は年間 9,089 万人（1 日当たり 24 万 9 千人）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



2-3 これまでの取り組み

厳しい経営状況に対応するため、自動車運送事業、高速鉄道事業ともに、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) 両事業共通

経費削減

- 給料表の見直し (H10)

サービス向上

- ICカード乗車券 icsca の導入 (H26)
 - ・発行枚数…約 76 万枚 (令和 2 年 6 月時点)
 - ・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
- 広報の取り組み
 - 局ウェブサイト開設 (H10)、局公式 Twitter 開設 (H30)
- バリアフリーの取り組み
 - (地下鉄) トイレの全面改修 (H28~)、授乳室の設置 (H27)
 - (バス) ノンステップバス導入 (H12~)

増収

- 学都仙台フリーパスの販売 (H20~)
 - 指定した路線が格安で乗り放題となる通学定期券
- 遊休地等資産の活用
 - 駐車場や本局庁舎空室の活用、隧道内ケーブルの芯貸 (H23~)

(2) 自動車運送事業

経費削減

- 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受委託 (H18~)
 - 正職乗務員数 H13…792 人、H30…223 人
- 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
- 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
- 需要に応じた便数調整 (H30、R2)
 - H30.4、R2.4 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

サービス向上

- バスロケーションシステム「どこバス仙台」導入 (H18～)
- 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～)

増収

- 一部運賃の見直し (H30.10)
学都仙台フリーパス、都心バス共通均一運賃の運賃を引き上げ
- ボディ広告バス導入 (H11～)
ボディ広告料収入 約 7,000 万円 (H30 年度)

(3) 高速鉄道事業

安全・安心

- 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。なお、東西線は開業当初より全駅に設置

経費削減

- 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
- 市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
- 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
- 東西線電力需給契約における一般競争入札の実施 (R2～)

サービス向上

- 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～)
- 市中心部地下鉄均一運賃制度開始 (H27～)
- 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
- 駅構内に公衆無線 LAN サービスを導入 (H19～)

増収

- 換気塔の広告化 (H10)
- 駅構内の広告のデジタル化 (H28)

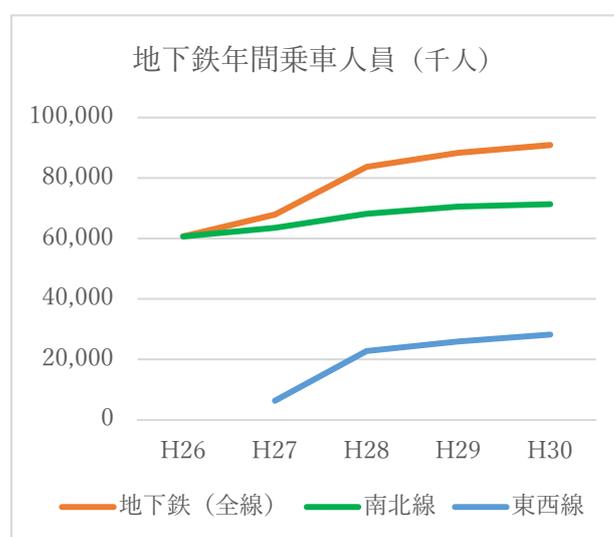
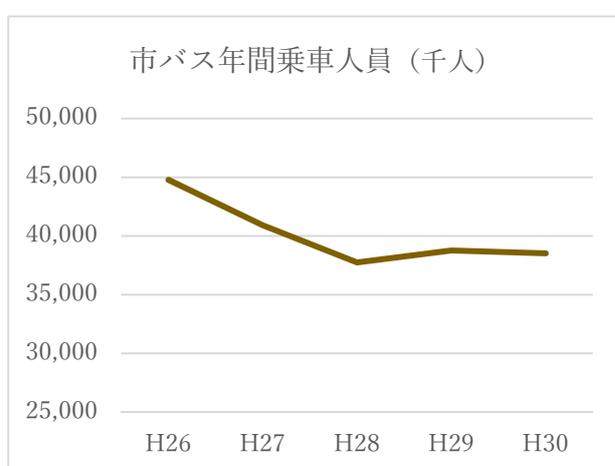
2-4 地下鉄東西線の開業

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、本市地下鉄は、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は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。

(1) 市バス・地下鉄の乗車人員



乗車人員 (単位：千人)

	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
市バス	44,779	40,916	37,749	38,765	38,527
地下鉄 (全線)	60,664	67,915	83,703	88,358	90,893
南北線	60,664	63,536	68,181	70,517	71,316
東西線	-	6,325	22,726	25,926	28,199

- ・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、近2~3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伺えます。
- ・地下鉄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が、毎年度堅調な増加を見せています。南北線については、概ね横ばいで推移していた乗車人員が東西線開業後は増加傾向に転じ、二つの路線になったことでの相乗効果が伺えます。

(2) 市バス・地下鉄の財務状況

①市バス (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
収入	10,395,685	9,839,655	9,886,613	10,040,878	10,021,563
乗車料収入	7,229,468	6,770,750	6,348,139	6,465,856	6,470,194
一般会計補助金	2,825,601	2,747,970	2,908,084	3,037,123	3,108,864
その他収入	340,616	320,935	630,390	537,899	442,505
費用	10,844,906	10,341,639	10,747,012	10,442,490	10,138,888
人件費	4,877,285	4,662,313	4,584,345	4,479,708	4,250,226
その他の費用	5,967,621	5,679,326	6,162,667	5,962,782	5,888,662
営業収支	▲ 3,027,968	▲ 3,265,863	▲ 4,015,912	▲ 3,622,265	▲ 3,311,281
当年度純損益	▲ 449,221	▲ 501,984	▲ 860,399	▲ 401,612	▲ 117,325
資金不足比率(%)	3.6	6.6	9.5	9.4	6.5

- ・市バスの乗車料収入はバス路線再編で落ち込んだ後、近2～3年は概ね横ばいで推移しています。営業収支は毎年30億円超の赤字を計上し、一般会計補助金も約30億円/年と極めて高い水準となっており、厳しい経営状況が続いています。

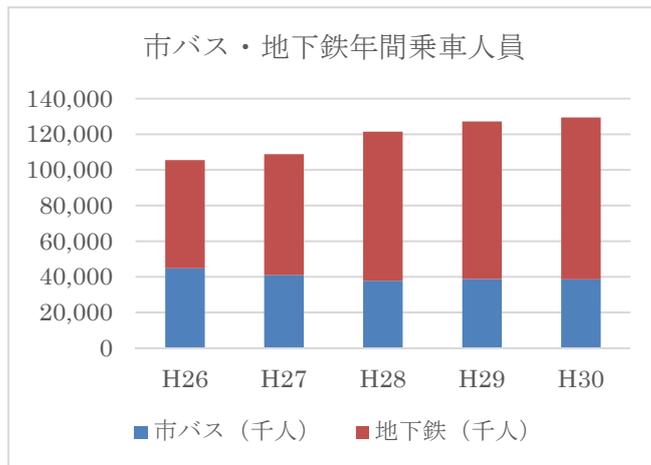
②地下鉄 (単位：千円)

	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
収入	16,507,124	18,056,255	24,282,780	23,803,982	23,505,961
乗車料収入	10,908,599	12,059,406	14,747,242	15,425,350	15,761,663
一般会計補助金	3,010,295	2,463,482	2,136,084	1,291,275	996,498
その他の収入	2,588,230	3,533,367	7,399,454	7,087,357	6,747,800
費用	13,197,502	16,211,527	27,235,104	26,144,894	25,402,630
減価償却費	5,278,160	7,166,702	15,666,092	14,601,275	13,739,436
支払利息	1,435,327	1,567,078	2,010,679	1,876,576	1,785,989
人件費	2,928,120	3,162,169	3,896,985	4,051,197	3,797,510
その他の費用	3,555,895	4,315,578	5,661,348	5,615,846	6,079,695
営業収支	306,143	▲ 1,381,598	▲ 8,953,950	▲ 7,355,352	▲ 6,353,652
当年度純損益	3,309,622	1,844,728	▲ 2,952,324	▲ 2,340,912	▲ 1,896,669

- ・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年度まで黒字でしたが、東西線建設に係る資本費負担から平成28年度以降赤字に転じています。

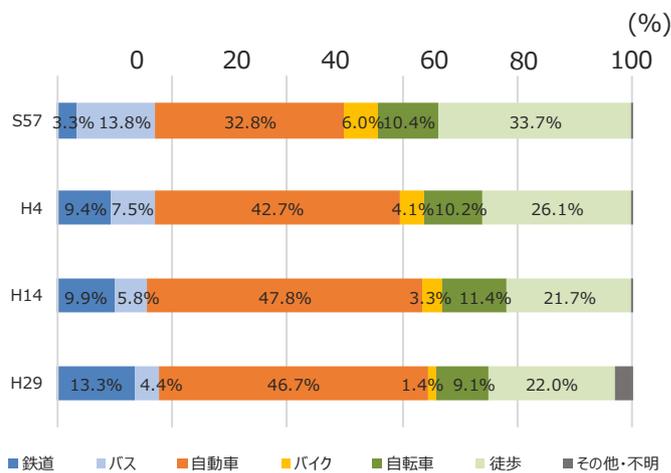
(3) 仙台市における公共交通の状況

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



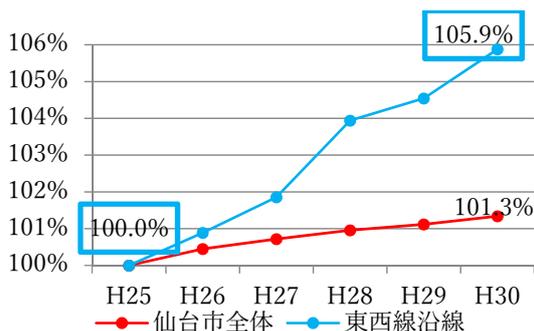
用語説明
【トリップ】
 人がある目的（例えば、通勤や買い物など）をもって、ある地点からある地点まで移動する単位
【代表交通手段】
 1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合の主な交通手段のことで以下の優先順位に基づき、最も優先度が高い交通手段が代表交通手段となる。
鉄道>バス>自動車>自動二輪>自転車>徒歩

資料：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査結果より作成
 注：H14まで訪問調査、H29より郵送調査のため、不明が増加

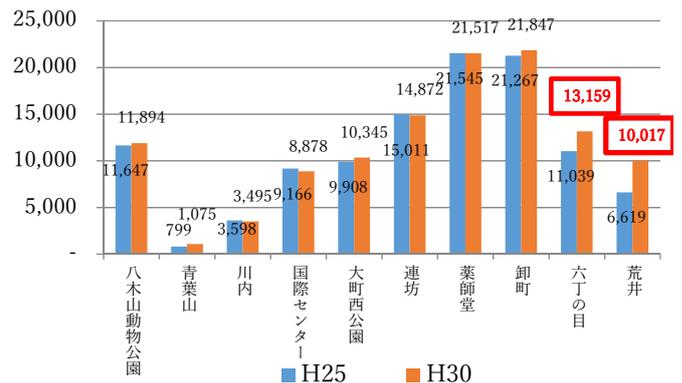
仙台都市圏パーソントリップ調査においては、H14とH29の比較において初めて自動車利用の割合が横ばいになり、鉄道利用の割合が増加しました。鉄道とバスを合計した割合も増加しており、東西線開業の前後で、公共交通の利用が進展したことが伺えます。

(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H25）



●東西線各駅周辺の人口



平成 25 年と比較すると、5 年間で東西線沿線の人口（都心部除く）は、約 6%（6,500 人）増加しました。これは仙台市全体の伸び率のおよそ 5 倍となります。

各駅周辺の人口は、新市街地の形成により、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だった場所でしたが、4つの土地区画整理事業により道路や宅地が整備され、東西線沿線では唯一、新たな市街地の形成が進んでいます。

●青葉山駅周辺



完成予想図（（一財）光科学イノベーションセンター提供）

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 年度を目途に運用を開始する計画とされています。

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。

●卸町駅周辺



卸町駅周辺では「東西線都市計画提案募集」を活用した大規模商業施設が立地するなど土地利用転換が進んでいます。

2-5 「仙台市自動車運送事業経営改善計画（H29～H33）」の振り返り

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の施策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）

	H28 (参考)	H29	H30	R1
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きましたが、R1年度は、新型コロナウイルス感染症の影響で年度末に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：％）

	H28 (参考)	H29	H30	R1	R2	R3
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】

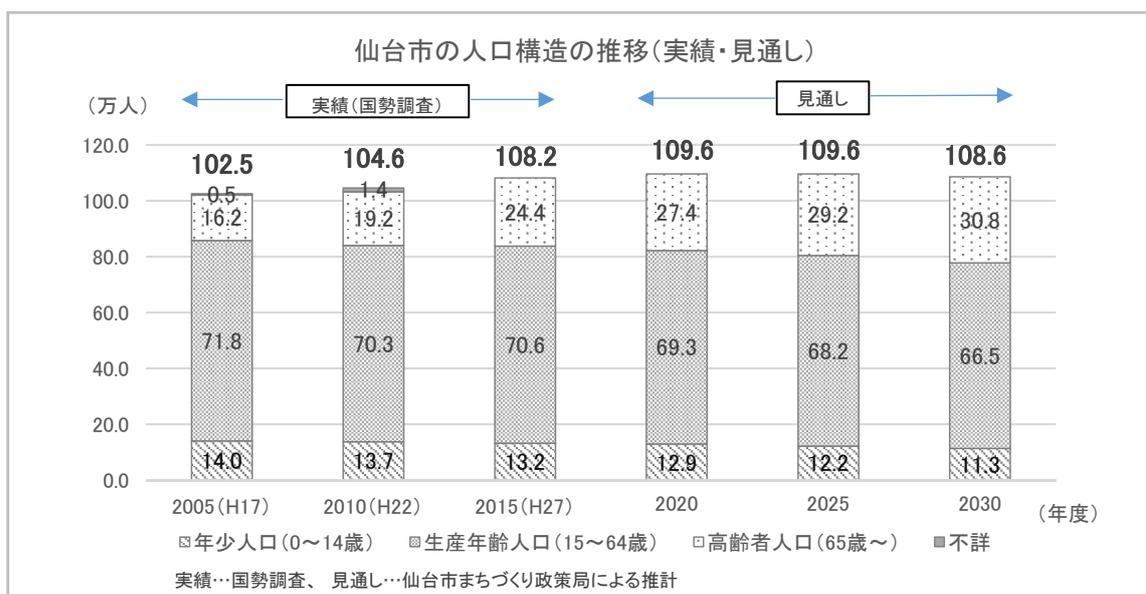
資金不足比率が20%になると、法に基づき「経営健全化団体」とされ、国より厳しい経営改善に向けた取り組みが求められる。

3 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。

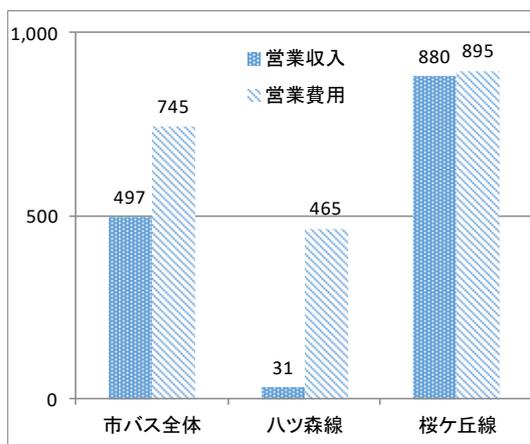
一方、年齢別では、少子高齢化の一層の進展により、市バス・地下鉄の主たる利用者層である生産年齢人口の減少が見込まれています(69.3万人→66.5万人)。通勤・通学利用者の増加を見込むことが難しい状況であることから、経営環境が厳しさを増していくことが想定されます。



3-2 自動車運送事業の経営課題

(1) 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(H30決算、単位:円)



左図は市バスの走行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745円に対し、営業収入が497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、市郊外部のハ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。

お客さまの極めて少ないエリアにおいては、都市整備局の進める地域交通の取り組みと連携し、市バスからトリップ規模に応じた適切な交通手段(乗合タクシー等)への転換を図っていく必要があります。

(2) 一般会計補助金への依存

地方公営企業の特別会計は、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、運賃の値上げを行ってきませんでした。

バスを利用しない市民からも多額の税負担を得て運行している状態であるため、受益と負担の関係からも、適切な補助金の在り方・水準の見極めが必要となっています。

また、少子高齢化による社会福祉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。

補助額の推移

単位：千円

	H26	H27	H28	H29	H30	R1
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まかな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

(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（消費税 8%込み）】

市バス 39.2 円、宮城交通 45.7 円、ミヤコーバス 46.3 円

※現行運賃（消費税 10%）では、市バス 39.9 円、宮城交通 46.5 円、ミヤコーバス 47.2 円（交通局試算）

現在、収支は毎年 30 億円以上の営業赤字であり、運賃収入で事業費をまかなえていません。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、一般会計補助金等）のもと事業を継続した場合の経営見通しは下表のとおりです。（単位：億円）

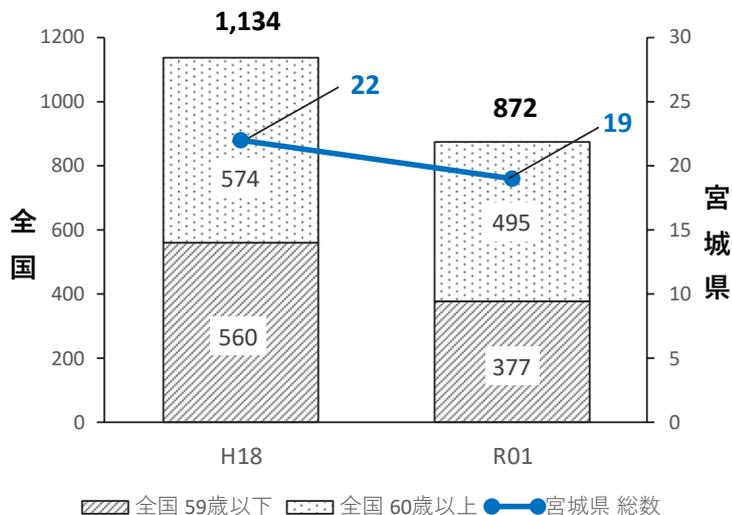
	令和元年度 (決算見込)	令和 12 年度 (推計)
営業収益	67	66
営業費用	98	100
累積欠損金	△57	△123
資金不足比率	4.3%	58.3%

資金不足比率が経営健全化団体の判断基準である 20% を大きく超過。
⇒10 年後を見据えて、経営改善に取り組むことが急務。

※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) 事業を支える担い手の確保

[大型二種免許保有者 (全国(年代別)、宮城県)] 単位：千人



バス乗務員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おり、宮城県においても平成18年度比で約20%の減少となっています。

本市では、人件費抑制のために平成13～27年度に正職乗務員の採用を停止していたことも相まって、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8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7月時点では前年度の8割近く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、収支は大幅な悪化が見込まれます。

また、お客さまに安全・安心にご利用いただけるよう、消毒回数を増加するなど、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）

(1) 自動車運送事業

(単位：百万円、税込み)

		3月	4月	5月	6月	7月
自動車	2020年	468	304	324	431	450
	2019年	564	595	589	587	611
増減		▲96	▲291	▲265	▲156	▲161
減少率		▲17.0%	▲48.9%	▲45.0%	▲26.6%	▲26.4%

※ 2020年6月及び7月の値は、バスシステム（乗降）実績から推計した額である。

(2) 高速鉄道事業

(単位：百万円、税込み)

		3月	4月	5月	6月	7月
南北線	2020年	874	580	624	791	806
	2019年	1,100	1,109	1,124	1,112	1,118
	増減	▲226	▲529	▲500	▲321	▲312
	減少率	▲20.6%	▲47.7%	▲44.5%	▲28.9%	▲27.9%
東西線	2020年	274	170	186	226	239
	2019年	331	355	375	360	363
	増減	▲57	▲185	▲189	▲135	▲125
	減少率	▲17.2%	▲52.0%	▲50.3%	▲37.4%	▲34.3%
全線	2020年	1,148	751	811	1,009	1,036
	2019年	1,431	1,465	1,499	1,472	1,481
	増減	▲283	▲714	▲688	▲464	▲444
	減少率	▲19.8%	▲48.7%	▲45.9%	▲31.5%	▲30.0%

※ 2020年6月及び7月の値は、改札通過人員（乗換分を含む）から推計した額である。

※ 全線は端数処理により、合計等が合わない場合がある。

4 経営計画の全体像

本市交通局が、市民の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などを踏まえ、経営計画の期間中の「経営の基本方針」と「4つの施策の柱」を掲げ、取組を推進します。

4-1 経営の基本方針

(1) 両事業共通

- 生産年齢人口の減少等により事業環境が厳しさを増す中であっても、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
- 市役所各局区連携のもと、本市のあらゆる施策を動員し、市バス・地下鉄の需要の深堀や利用促進に向けた取組を強化
- 中長期的な安定経営に向け、市バス・地下鉄両事業の連携を強化
- 持続可能な社会を目指すSDGs推進など、本市のまちづくりに貢献
- 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の推進に向け、市民の皆様のご理解をいただくための分かりやすい情報発信
- 新型コロナウイルス感染症をはじめとした危機・災害対策の強化

(2) 自動車運送事業

- 都市整備局の進める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1km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

- 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）までの累積欠損金解消を念頭に、累積欠損金を低減
- ③資金収支の均衡

4 - 2 4つの施策の柱

注：今後、中間案に向けて、各施策の取り組み内容について検討していきます。

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
- 運転技術の向上と安全運行の徹底
- 利用者等の安全意識の醸成（マナー啓発）
- 職員の健康管理の推進
- バス車両への安全確認放送装置の設置

取組2 危機・自然災害への対応

- テロ対策・訓練の実施
- 地震対策・訓練の実施
- 大雨対策・訓練の実施
- 適切な情報発信
- 非常時における電源、燃料の確保
- 計画運休
- 感染症対策

取組3 施設設備の計画的な維持更新

- バス車載機の更新
- 営業所建物の更新
- 南北線車両更新
- 各種施設設備の更新
- 構造物の長寿命化

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

- ウェブサイトなどを活用した「知りたい」に答える情報提供の充実
- 利便性の高い乗車券制度の実施
- 接客教育の充実による接客サービスの向上
- icascaシステムの安定的な運用
- オープンデータ推進
- 定時性の向上に向けたダイヤの編成

取組2 利用しやすい環境整備

- 分かりやすい案内サイン
- ICTや新技術の活用の検討
- バスや地下鉄におけるWi-Fiサービスの提供
- バス待ち環境の向上（バス停止屋の整備・接近表示）
- 地下鉄券売機の機能向上の検討
- 南北線地下鉄駅におけるホームと車両間の隙間と段差の解消
- 地下鉄駅朝ラッシュ時の混雑対策

3 まちづくりへの貢献

取組1 まちづくりとの連携・社会への貢献

- まちづくり施策・観光施策との連携
- インバウンドへの対応（広報資料、施設等の多言語化）
- バリアフリーの推進
- 乗務員・駅務員のサービス介助資格取得
- 人とまちに優しいバス車両の導入

取組2 関係機関と連携した利用促進

- MaaSの取り組みとの連携
- せんだいスマートとの連携
- イメージアップ事業の推進（タイアップ）
- 地元スポーツチームなどとの連携
- 他の交通機関との連携強化（乗り継ぎ利便性の向上）
- 自動車利用からの転換の推進（パーク＆ライド）
- 地下鉄沿線の地域、イベント、施設などとの連携

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

- 投資の選択・集中
- 資産の有効活用
- 広告料収入の確保
- 企業債発行額の精査による利息負担の抑制
- 燃料費・光熱水費の節減
- 利用状況に応じた運行の効率化（一定エリアの路線廃止）
- 利用状況に応じた運行の効率化（便数調整）
- 運賃制度及び運賃水準の検討（税負担と料金負担の適正化）
- バス運転業務の管理の委託の実施
- バス運転業務の管理の委託のあり方検討
- 経営改善によるバスの一般会計補助の抑制
- バス車両にかかる投資抑制
- 駅業務委託の実施
- 地下鉄駅照明の省電力化（照明のLED化）

取組2 人材の育成・確保

- 安定的な人材確保
- 次世代の職員の育成と技術の確実な継承
- 業務への意欲を高めるための取り組み
- 職員の働きやすい環境づくり
- コンプライアンスの推進
- ワークライフバランスの推進

5 事業内容

5-1 安全・安心の推進

- 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、お客様に安全・安心に御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

市バス

地下鉄

- 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・安心なご利用環境づくりを推進します。

【主な取組内容】

共通

- 安全運行確保のための研修・訓練の実施
- 運転技術の向上と安全運行の徹底
- 利用者等の安全意識の醸成（マナー啓発）
- 職員の健康管理の推進

市バス

- バス車両への安全確認放送装置の設置

取組2 危機・自然災害への対応

市バス

地下鉄

- 地震や異常気象などの災害時およびテロや感染症発生時の対応力を強化し、お客様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など、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。

【主な取組内容】

共通

- テロ対策・訓練の実施
- 地震対策・訓練の実施
- 大雨対策・訓練の実施
- 適切な情報発信
- 非常時における電源、燃料の確保
- 計画運休
- 感染症対策

取組3 施設設備の計画的な維持更新

市バス

地下鉄

- 市バス・地下鉄の車両や設備について、施設の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みます。

【主な取組内容】

市バス

- バス車載機の更新
- 営業所建物の更新

地下鉄

- 南北線車両更新
- 各種施設設備の更新
- 構造物の長寿命化

5-2 快適なお客さまサービスの提供

- 丁寧な接遇を徹底するとともに、お客様の御期待やニーズにお応えし、より質の高いお客様サービスを提供することにより、市バス・地下鉄に御満足いただけるよう取り組みます。

取組1 乗車サービスの向上

市バス

地下鉄

- お客様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、より多くのお客様に御利用いただけるよう取り組みます。

【主な取組内容】

共通

- ウェブサイトなどを活用した「知りたい」に答える情報提供の充実
- 利便性の高い乗車券制度の実施
- 接遇教育の充実による接客サービスの向上
- icsca システムの安定的な運用

市バス

- オープンデータ推進
- 定時性の向上に向けたダイヤの編成

取組2 利用しやすい環境整備

市バス

地下鉄

- 交通事業の根幹である乗車料収入を確保するには、より多くのお客さまに乗車いただけるよう、快適なサービスの提供が必要です。従前の取り組みに加え、ICTも広く活用し、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。

【主な取組内容】

共通

- 分かりやすい案内サイン
- ICTや新技術の活用の検討
- バスや地下鉄におけるWi-Fiサービスの提供

市バス

- バス待ち環境の向上（バス停上屋の整備・接近表示）

地下鉄

- 地下鉄券売機の機能向上の検討
- 南北線地下鉄駅におけるホームと車両間の隙間と段差の解消
- 地下鉄駅朝ラッシュ時の混雑対策

5-3 まちづくりへの貢献

- 持続可能な社会を目指すSDGsの実現など、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 まちづくりとの連携・社会への貢献

市バス

地下鉄

- 公共交通事業者として、多様なお客さまが快適に御利用いただけるよう環境整備に取り組むとともに、地球環境に配慮しながら、市民の暮らしと都市活動を支えます。

【主な取組内容】

共通

- まちづくり施策・観光施策との連携
- インバウンドへの対応（広報資料、施設等の多言語化）
- バリアフリーの推進
- 乗務員・駅務員のサービス介助資格取得

市バス

- 人とまちに優しいバス車両の導入

取組 2 関係機関と連携した利用促進

市バス

地下鉄

- 東西線沿線人口は、沿線まちづくりの進展によって計画期間中も増加基調が続くと見込まれ、南北線についても、南部エリアを中心に、マンション開発等で人口が増加しています。こうした沿線開発の動きを地下鉄の乗車人員増につなげられるよう、沿線まちづくり施策との連携を密にし、各種事業を推進します。
- 関係機関との連携・タイアップ等により市バス・地下鉄のイメージアップや利便性のPRを行うことで、利用促進に取り組みます。

【主な取組内容】

共通

- MaaS の取り組みとの連携
- せんだいスマートとの連携
- イメージアップ事業の推進（タイアップ）
- 地元スポーツチームなどとの連携
- 自動車利用からの転換の推進（パーク＆ライド）

市バス

- 他の交通機関との連携強化（乗り継ぎ利便性の向上）

地下鉄

- 地下鉄沿線の地域、イベント、施設などとの連携

5 - 4 持続可能な経営の確保

- 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。

取組 1 経営基盤の強化・経営の健全化

市バス

地下鉄

- 市バス・地下鉄両事業が一体となって、運行の効率化などを推進し費用を低減させるとともに、既存資源の有効活用などで収入増加を図り、持続可能な財政運営に取り組みます。

【主な取組内容】

共通

- 投資の選択・集中
- 資産の有効活用
- 広告料収入の確保
- 企業債発行額の精査による利息負担の抑制

■燃料費・光熱水費の節減

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）
- 利用状況に応じた運行の効率化（便数調整）
- 運賃制度及び運賃水準の検討（税負担と料金負担の適正化）
- バス運転業務の管理の委託の実施
- バス運転業務の管理の委託のあり方検討
- 経営改善によるバスの一般会計補助の抑制
- バス車両にかかる投資抑制

地下鉄

- 駅業務委託の実施
- 地下鉄駅照明の省電力化（照明のLED化）

取組2 人材の育成・確保

市バス

地下鉄

・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同時に、職員が十分に能力を発揮できる職場づくりなどを行い、組織力および職員力の向上に取り組みます。

【主な取組内容】

共通

- 安定的な人材確保
- 次世代の職員の育成と技術の確実な継承
- 業務への意欲を高めるための取り組み
- 職員の働きやすい環境づくり
- コンプライアンスの推進
- ワークライフバランスの推進

6 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

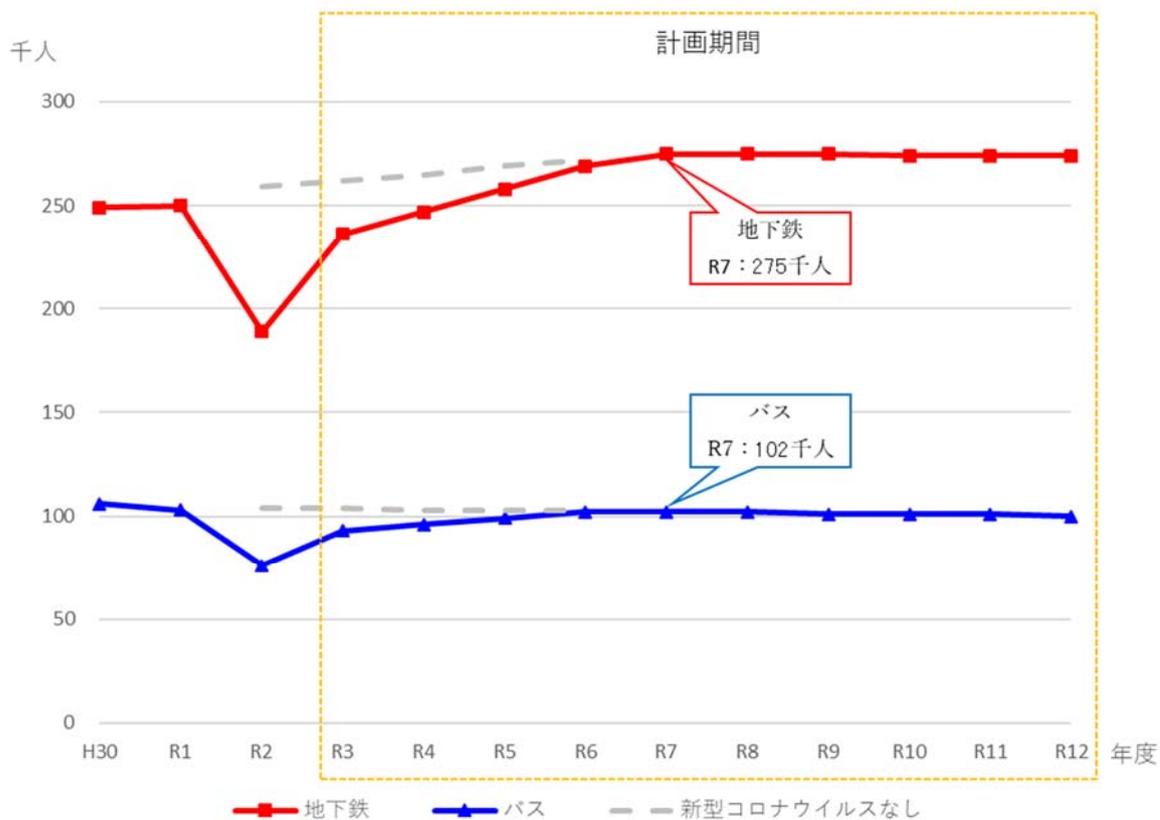
【地下鉄】

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7月時点で前年の8割程度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、各種施策の推進等により、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



6-2 収支見通し

注：収支見通しは令和2年8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。

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	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	29	47	33	22	29	26	27	26	24	22
	うち一般会計補助金	28	46	33	21	29	25	26	26	24	22
	収益	90	110	98	88	96	97	97	97	95	92
	営業費用	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	101	100	102	100	102	100	99	96	96	95	
当年度純損益	△ 10	10	△ 4	△ 12	△ 6	△ 3	△ 1	1	△ 1	△ 3	
未処理欠損金	△ 77	△ 67	△ 71	△ 84	△ 90	△ 93	△ 94	△ 93	△ 94	△ 97	
資本的 収支	資本的収入	12	16	26	26	12	12	10	10	9	10
	資本的支出	18	24	35	35	23	27	24	24	20	18
	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	9	9	10	11	14	18	18	17	14	10
差引	△ 6	△ 8	△ 9	△ 9	△ 11	△ 14	△ 14	△ 14	△ 14	△ 11	△ 8
補てん財源	△ 4	14	18	11	12	12	8	5	0	△ 4	
当年度末資金剰余額	△ 10	6	9	2	1	△ 2	△ 6	△ 9	△ 12	△ 13	

資金不足額	10	△ 6	△ 9	△ 2	△ 1	2	6	9	12	13
営業収益(再掲)	61	63	65	66	67	71	71	70	70	70
資金不足比率	16.5%	△9.0%	△14.1%	△2.5%	△0.9%	3.3%	8.9%	12.3%	16.6%	18.1%

※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、新型コロナ禍による令和2年度の減収分が、令和4年度に精算払いで繰り入れられることで一時的に増大しますが、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IC等車載器、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、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。

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	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	208	214	221	226	229	228	227	226	225	224
	営業費用	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	215	209	206	210	211	212	208	206	203	201
当年度純損益	△ 7	5	14	17	18	17	18	20	22	24	
未処理欠損金	△ 936	△ 931	△ 917	△ 900	△ 882	△ 866	△ 847	△ 827	△ 805	△ 781	
資本的 収支	資本的収入	26	30	20	50	76	70	71	54	51	76
	資本的支出	105	110	100	129	155	153	156	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	81	81	81	80	79	83	84	86	84	83
差引	△ 79	△ 80	△ 80	△ 79	△ 79	△ 83	△ 85	△ 91	△ 90	△ 97	
補てん財源	53	51	54	54	57	60	63	69	68	75	
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	△ 17	△ 20	△ 21	△ 22	△ 22	△ 22	△ 22	△ 22	△ 22	△ 22	

※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、計画期間中約80億円/年となります。
- ・運賃水準は現行運賃で見込んでいます。