

5 高速鉄道事業

(1) 事業の概況

高速鉄道事業は、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地下鉄建設計画の検討が始まり、昭和55年5月の事業免許を経て昭和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した。その後、平成4年7月15日には南北線が泉中央駅まで延伸され、さらに平成27年12月6日には東西線が開業した。

東西線開業後の仙台市地下鉄は、南北・東西の両線が一体となって本市を東西南北に貫く十文字の骨格交通軸を形成し、仙台都市圏における基幹交通機関として市民生活に重要な役割を担っている。

令和2年度における乗車人員は年間約6,960万人（1日あたり約19万人）で、前年度の約9,168万人（1日あたり約25万人）と比べ、約24%減少した。新型コロナウイルス感染症流行による外出自粛などの影響を大きく受ける結果となり、乗車料収入が大きく落ち込み、極めて厳しい経営状況となった。

一方、このような厳しい経営状況の中にあっても、輸送の安全を確保し、安全・安心・快適にご利用いただけるサービス向上の取り組みを進めてきた。

令和元年10月の令和元年東日本台風の際には、地下鉄駅構内への浸水により、エレベーターが使用停止となるなどの大きな被害に見舞われたことから、お客様の安全を第一とし、また運転や保守業務などに従事する職員の安全を確保するとともに車両等への被害を最小限に抑え、早期の運行再開が出来るようにするため、令和2年6月に「計画運休」を導入することとした。また、地下鉄駅構内の浸水対策として、仙台駅及び五橋駅に新たに止水板の設置を行った。

安全性向上のための取り組みとしては、開業から30年以上が経過し設備の老朽化が進んでいる南北線の高圧受電設備等の更新を進めている。南北線車両については、令和9年に鉄道車両の一般的な耐用年数である40年となることから、令和2年3月に新型車両の製造に関する契約を締結し、令和3年5月には車両デザインをお客様の投票をもとに決定した。今後は、仕様について検討を進め、工場製作、試験調整等を行ったのち、令和6年度から12年度にかけて、順次更新していく予定としている。また、交通局バリアフリー特定事業計画の一環として、令和3年度は、南北線において、駅トイレの入口の段差解消や車椅子利用者用簡易型トイレの増設を含めた全面改修を完了させるとともに、ホームと車両の隙間縮小に向けた整備を開始するほか、駅構内における触知案内図の整備を進めている。さらに、省エネルギー化への取り組みとして、設備等の更新時には省電力型の採用を進めている。

利便性向上のための取り組みとしては、南北線台原駅の昇降機設備の増設を進めているほか、輸送障害発生時におけるTwitter発信や地下鉄運行情報のメール配信サービスを実施している。また、南北線・東西線7駅の構内への液晶モニター式のバス発車時刻表示機の設置を行うなど、バス事業との連携強化を図っている。

利用しやすい環境づくりの取り組みについては、駅窓口でのタブレット端末による翻訳、筆談、地図等による案内業務を実施しているほか、職員に対して「心のバリアフリー化推進事業」

として接客研修や介助法研修等を実施し、お客様サービスの向上に努めている。また、小学生を対象とした「交通バリアフリー教室」やお客様へ乗車マナー向上を呼びかける「マナーアップキャンペーン」などの啓発活動を行っている。

効率的な事業運営に向けた取り組みとしては、南北線 10 駅、東西線 10 駅において駅業務の委託を実施している。

なお、令和 2 年度は、東西線開業から 5 年が経過したため、国の規定に基づき東西線建設事業の完了後の事後評価を実施した。

東西線開業後、仙台市地下鉄の乗客数は順調に増加してきたが、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出自粛等の影響により、両線とも乗客数は減少している。また、東西線建設事業



に係る企業債償還や車両更新をはじめとした南北線設備の維持更新による資本費負担の増大等が経営課題となっている。このような厳しい状況下においても、今後の経営環境や課題を踏まえながら、安全・安心を最優先に、将来にわたり事業を安定的に維持していくことができるよう、令和 3 年 3 月には市バス・地下鉄を合わせた本市交通事業の経営計画となる「仙台市交通事業経営計画」（令和 3～12 年度）を新しく策定した。本計画の下、便利で快適なお客さまサービスを提供しながら、投資の選択と集中や更なる増客・増収の推進など、持続可能な経営の確保に取り組んでいく。