

仙台市交通事業 経営計画

2026-2035 (令和8~17年度)



急激な経営環境の変化や、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・地下鉄を市民の皆さまの身近な移動手段として、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。それが新たな計画の主題です。

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、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8年3月

仙台市交通局

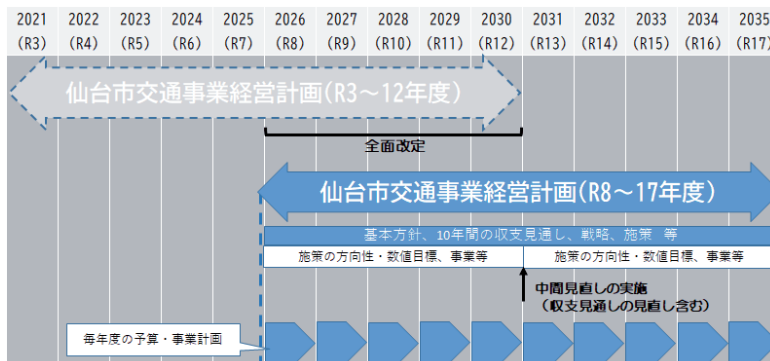
Transportation Bureau City of Sendai

第1章 計画改定の経緯

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、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・長期化による乗車人員の減少や減収補てんのための多額の企業債の発行など、収支見通しに大きな乖離が生じたほか、昨今の物価高騰等の影響による経営環境の急激な変化を踏まえ、前計画の計画期間の後半5年の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「新たな10年間の経営計画」とそれに基づく収支見通しを策定することが必要と判断しました。(計画期間:R8~17年度)



第2章 これまでの取組みと評価

(1) 市バス・地下鉄のあゆみ

< 市バス >

- ・乗車人員はピーク(昭和55年)の1/3、乗車料収入は最後に実質的な運賃改定を行った平成7年の1/2。
- ・経営改善の取組み(給料表見直し(平成10年)、バス運業務等の管理委託(平成18年)、需要に応じた便数調整等)により、人件費を中心とした着実な費用削減を進めてきたが、これ以上の費用削減の余地は少ない。
- ・コロナ禍による急激な乗車人員・乗車料収入の減少。
- ・急激な収支悪化のため、令和2~6年度の間計27.5億円もの資金不足に対する企業債を発行し、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。

< 地下鉄 >

- ・平成28年以降、東西線開業に伴う減価償却費の増加により純損益は赤字となった。
- ・東西線開業以降、各線で乗車人員・乗車料収入は年々増加し、令和4年度頃には単年度黒字化を見通せる状況だったが、想定以上のコロナ禍の影響により、急激に乗車人員・乗車料収入が減少。
- ・前計画に基づく取組みや、沿線開発・イベント開催による需要増加により、令和6年度には全線で、コロナ禍前を上回る過去最高の乗車人員・乗車料収入となった。

(2) 「仙台市交通事業経営計画 2021-2030」(前計画)の振り返り

4つの戦略に基づき、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。

戦略1 安全・安心の推進

- 〈主な取組み〉
- ・安全運行確保のための研修・訓練の実施
 - ・危機・自然災害対応訓練の実施
 - ・各種施設設備の更新
 - ・南北線車両更新(新型車両3000系)と更新に合わせた機能向上

戦略2 快適なお客さまサービスの提供

- 〈主な取組み〉
- ・利便性の高い乗車券制度の実施(仙台 MaaS デジタルチケットの販売等)
 - ・利用しやすい環境整備
バス: LED 行先表示器の機能性向上等
地下鉄: 駅ホームと車両乗降口間に「隙間調整材」の設置等

戦略3 まちづくりへの貢献

- 〈主な取組み〉
- ・公共交通利用促進施策との連携(せんだいバス FREE+、八木山ライン等)
 - ・バリアフリーの推進
 - ・福祉施策への貢献
 - ・観光施策への貢献(大規模イベント対応、企画券)
 - ・ICTや新技術の活用(クレジットカードタッチ決済)

戦略4 持続可能な経営の確保

- 〈主な取組み〉
- ・利用のきっかけづくり(小児運賃無料化実証実験等)
 - ・利用に応じた運行の効率化(市バス・地下鉄便数調整)
 - ・icsca基本ポイント見直し
 - ・市バス新車購入の凍結
 - ・市バス運賃改定(R8.10予定)
 - ・安定的な人材確保

◆ 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

地下鉄沿線では生産年齢人口が増加傾向、一方でバス利用地域では少子高齢化が加速しているなど、市バスと地下鉄では経営環境が異なってきたことから、それらを踏まえた課題整理と取組みの検討が必要。

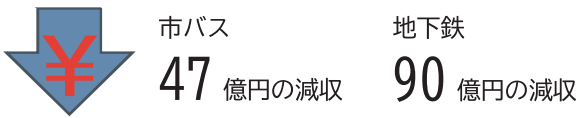
第3章 仙台市の交通事業を取り巻く環境と課題

1 両事業に共通する主な経営課題

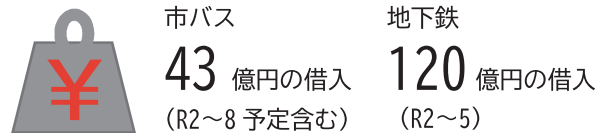
(1) コロナ禍を契機とした事業環境の変化

①急激な乗車人員の減少と資金不足に対する企業債の発行

◆R元年度比減収額のR2～6年度累積



◆資金不足に対する企業債借入額累計

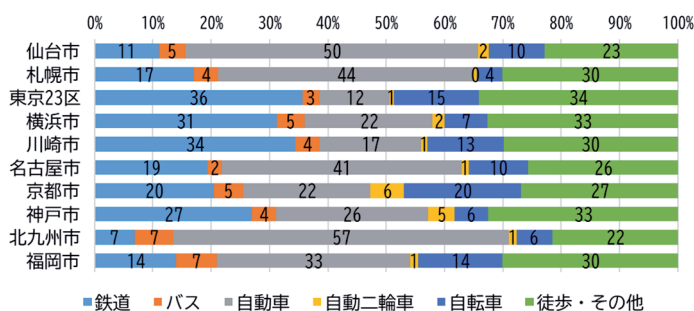


②交通モードの転換（コロナ禍前後での交通分担率の変化）

- ⇒自家用車、自転車、徒歩等の増加傾向
- ⇒カーシェアリング等多様な交通モードの普及

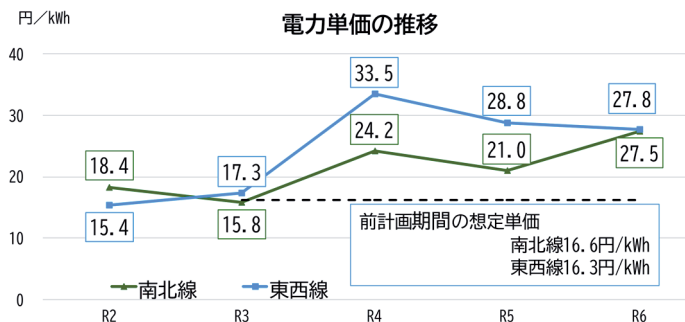
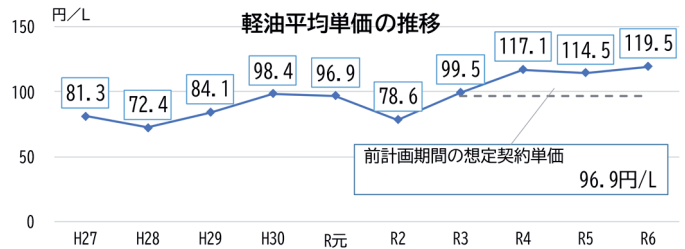
(3) 仙台市の地域特性

平日の代表交通手段分担率の比較 (%)

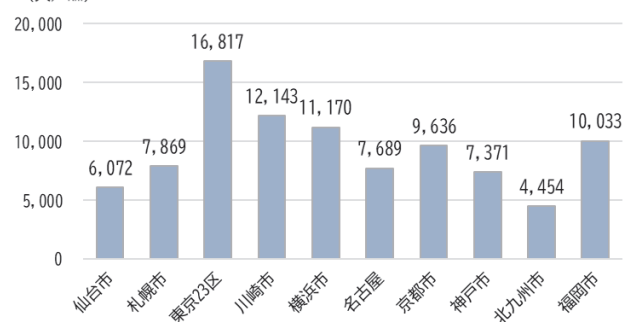


⇒公営交通事業（バス・地下鉄）を持つ他政令市と比較して、自家用車の交通分担率が高い。また、人口密度も低く、効率の良い運行が難しい。

(2) 近年の物価等の高騰



(人/km²) 市街化区域面積あたりの人口 (令和5年)



2 市バス事業における主な経営課題

(1) 地下鉄沿線と沿線外（バス利用地域）の人口推移

生産年齢人口 (15～69歳)	高齢者人口 (70歳～)
地下鉄沿線 徐々に増加	地下鉄沿線 徐々に増加
バス沿線 徐々に減少	バス沿線 急速に増加

(2) 運行効率の低さ

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	515.0	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

⇒営業路線が長く、運行系統数も多い
仙台駅を中心に放射状の緻密なバス路線網を形成

(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）は全路線平均で164
⇒赤字の補てんを本市一般会計からの補助金に依存

(4) バス運転士の人材不足

全国的な大型二種免許保有者の減少・高齢化
⇒市バスにおいても、運転士の確保が喫緊の課題

3 地下鉄事業における主な経営課題

(1) 施設設備の更新と資本的支出の増大

- ・南北線の新型車両（3000系）への更新
- ・東西線の車両改修も本計画期間中に想定
- ・券売機・改札機の更新に際しての、QRコード乗車券やクレジットカードタッチ決済等の導入

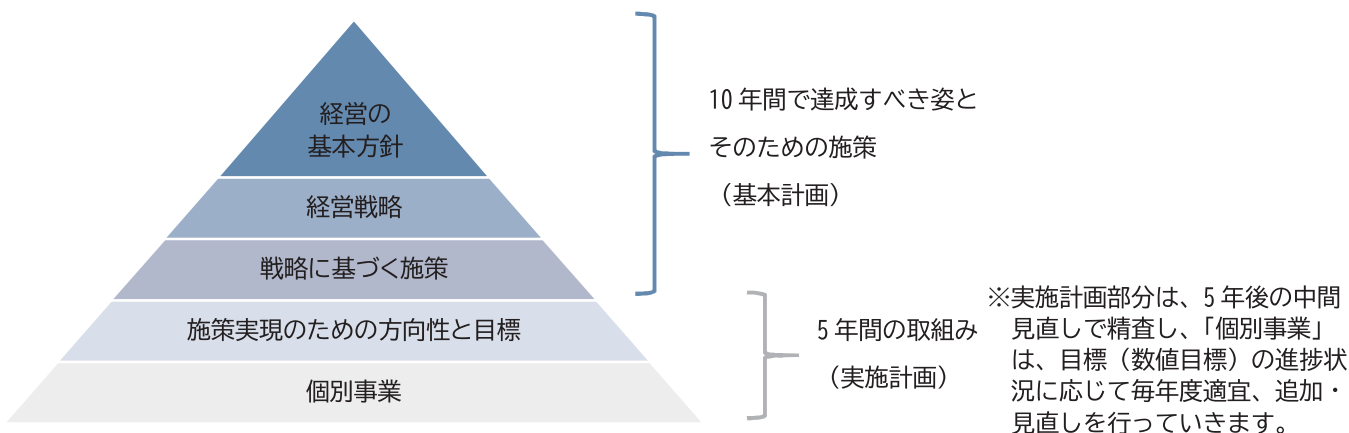
※QRコードは（株）デンソーウェーブの登録商標です。

(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
- ・沿線の開発動向を乗車人員増加につなげる取組みが必要
勾当台・定禅寺通りエリア
泉区役所建替事業
（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 等

第4章 経営計画の全体像と基本方針

「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組む内容を定める「実施計画」部分からなる計画とします。



経営の基本方針

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な中であっても、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。

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 路線の赤字補てん等に係る一般会計補助金額の縮減

- ・持続的な事業運営のため「経常収支の均衡」を目標
- ・一層の収支改善が必要となるため、令和8年10月の運賃改定の実施に加え、路線のあり方見直しによる運行効率の向上、運賃体系の見直し、資産の有効活用等の増収の取組みが必要

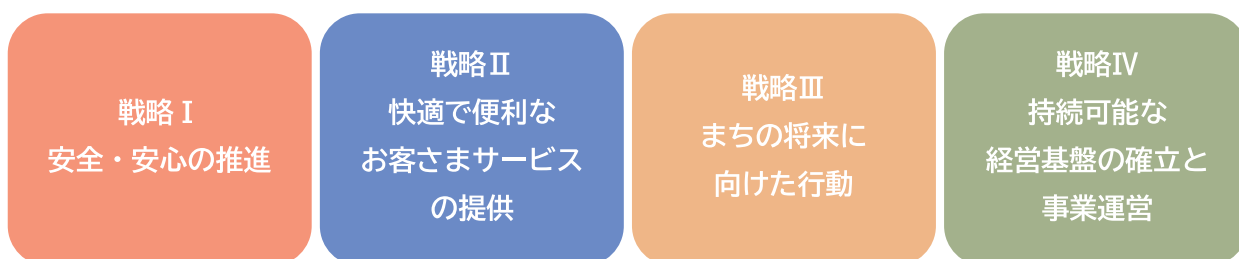
(2) 高速鉄道事業（地下鉄）

- 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

- ・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
- ・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

経営戦略

基本方針を踏まえ、両事業で目指すべき姿を示す戦略を以下のとおりに定めます。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）」の観点を重視し、データ等を根拠とした取組みの企画・検討を行います。



第5章 実施計画

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。

- 安全運行確保のための研修・訓練の実施
- 運転技術の向上
- 職員の健康管理の推進
- お客さまのマナー啓発や安全意識の醸成
- 安全運行に係る装置等の設置・更新
- バス停留所の安全性確保



乗務員研修 (バス)



添乗指導 (地下鉄)

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
- 危機・自然災害時の対応
- 適時適切な情報発信



集団災害対応訓練 (バス)



止水板訓練 (地下鉄)

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。

- 車両更新・改修
- 各種施設設備の更新と維持
- 各種機器の更新
- IC乗車券システムの安定的な運用



自動改札設備の更新



南北線新型車両 3000系 (地下鉄)

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、身体状況等に関わらず、だれもが安心してご乗車いただける環境整備に取り組みます。

- 子育て世代の利便性向上
- 分かりやすい案内サイン
- 【バス】定時性の向上
- 【バス】バス待ち環境の向上
- 【バス】だれもが使いやすいバス車両
- 【地下鉄】だれもが使いやすい地下鉄車両、駅施設
- 【地下鉄】地下鉄駅ラッシュ時の混雑対策

- ❖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 (P6 戦略Ⅲ 参照)



ベビーカー・車いすスペース



授乳室等の設置 (地下鉄)



バス停上屋・ベンチ等の設置

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。

- 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

接客マナーアップ研修（バス）▶



サービス介助資格取得者によるOJTの様子（地下鉄）▶



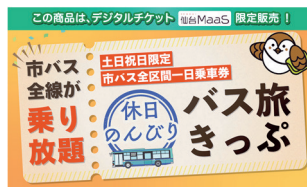
施策2 利便性の高い運賃・乗車券制度

- 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。

- 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▶

©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。

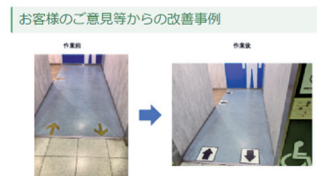


施策3 データに基づく施策検討

- 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。

- お客さまの声を大切にされた事業運営
- EBPMの推進
- オープンデータの推進

お客さまのご意見等からの改善事例
(交通局ウェブサイト)▶

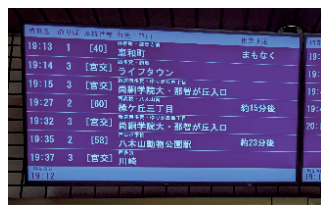


施策4 多様化するニーズと「分かりにくさ」解消に向けた新たなサービスの提供

- 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。

- キャッシュレス決済の導入
- 【バス】「分かりにくさ」を解消する運行情報提供の充実
- バス・地下鉄・他交通の乗継ぎ利便性の向上

地下鉄駅バス時刻及び接近表示▶



クレジットカードタッチ決済への対応（地下鉄）



どこバス仙台におけるリアルタイム運行情報の充実（バス）

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。

- 「(仮称)市バス路線のあり方に係る基本方針」の策定
- 基本方針に基づく路線再編の実施

ビッグデータを活用した分析と検証
市バスの年間利用 3,000 万件を可視化



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
- 都心の回遊促進施策との連携
- フィーダーバスの利便性向上
- 地域の移動手段確保に向けた取組みとの連携
- MaaSの推進
- 自動運転等の新技術活用に向けた検討

交通フェスタ ▶



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。

- バリアフリーの推進
- 高齢の方や障害のある方の公共交通利用促進

職員のバリアフリー教育 (バス) ▶



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。

- 観光客の公共交通利用促進
- 大規模イベントとの連携
- 青葉山エリアのまちづくりとの連携



るーぱる仙台の運行



ドラゴンクエストウォーキング(東北)×仙台市地下鉄
(R7.11開催特別乗車券、増便対応)
©ARMOR PROJECT/BIRD STUDIO/SQUARE ENIX

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。

●経営状況の積極的な広報

交通局ウェブサイトや SNS、広報紙を通じた ▶
わかりやすい経営状況周知広報



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。

●投資の選択・集中

●民間委託の実施

●バス運転士不足への対応 (バス)

●燃料費・光熱水費の節減 (バス)

●保守の省力化と維持管理費の縮減 (地下鉄)

●デジタル技術の活用による事務の効率化

●民間事業者との連携強化

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。

●資産の有効活用

●広告料収入の確保

●収支状況改善の取組み

●運賃体系の見直し

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。

●市バス・地下鉄利用のきっかけづくり

●「ワンモアライド」につなげる取組み

SNS を通じた市バス・地下鉄の魅力発信 ▶



地元スポーツチームとの連携 ©1998 VEGALTA

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、一人ひとり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。

●安定的な人財確保

●人財の育成

●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

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等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。

4つの戦略と別に取りまとめることとし、社会情勢の変化等に即応性をもって対応しながら、事業の見直し・追加を行っていきます。

① 「子育て支援」の要請に応える主な事業

- ・ベビーカー利用者への配慮
- ・駅構内への子育て世代向け施設の設置
- ・ハッピー・ファミリー・ライド（小児運賃無料化制度）
- ・学都仙台フリーパス
- ・1ねんせいをはじめてきっぷ、中学3年生卒業おめでとうきっぷ
- ・交通局主催イベントの開催
- ・こども・若者への交通局の仕事の魅力発信



ハッピー・ファミリー・ライド
（小児運賃無料化制度）



学都仙台フリーパス

② 「脱炭素の取組み」の要請に応える主な事業

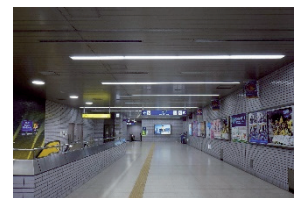
- ・公共交通利用促進施策との連携
- ・バス営業所等施設の電力費等低減
- ・エコドライブの徹底による燃料費の節減
- ・電気バスの導入
- ・地下鉄駅・トンネル等の使用電力量低減（LED化）
- ・地下鉄施設への再エネ・省エネ設備の設置、管理



電気バス走行試験の実施

③ 「DXの取組み」の要請に応える主な事業

- ・仙台 MaaS デジタルチケットの販売
- ・MaaS によるシームレスなサービスの提供
- ・どこバス仙台の運用とリアルタイム運行情報の提供
- ・クレジットカード決済による乗車への対応
- ・デジタル QR 企画乗車券の自動改札機対応
- ・市バス・地下鉄に関するデータのオープンデータ化
- ・自動運転等の新技術活用に向けた調査・検討
- ・ビッグデータを活用した分析と検証
- ・乗車人員・乗車料収入分析の可視化・効率化



地下鉄駅舎内の LED 化

④ 「ダイバーシティ推進」の要請に応える主な事業

- ・車内等でのマナー啓発活動の実施
- ・バス停上屋・ベンチ等の設置
- ・分かりやすい停留所案内
- ・南北線車両更新
- ・東西線車両改修
- ・地下鉄駅構内等の案内サインの検討・改善
- ・地下鉄駅バリアフリー施設の設置
- ・職員へのバリアフリー教育の実施
- ・交通局ウェブサイトへ寄せられたご意見の活用
- ・採用要件や試験・選考内容の見直し
- ・多様な職員が使いやすい施設・環境整備
- ・職員が働きやすい職場環境づくり
- ・障害者雇用の促進



車内マナーアップ啓発活動



案内サインの検討・改善

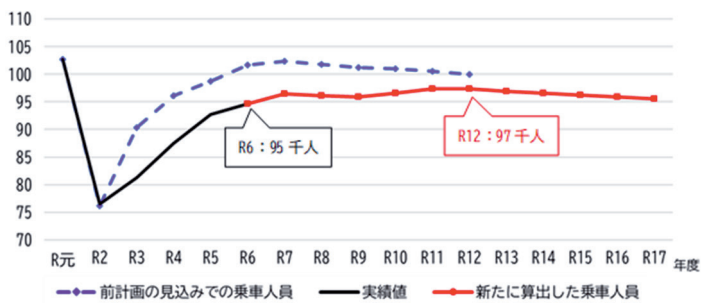
視認性向上
多言語対応

第6章 財政収支計画

◆ 自動車運送事業【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）



< 算定条件 >

- ・令和6年度実績をベースとし、定期券や敬老乗車証など券種ごとに推計
- ・運賃改定(R8.10 予定)の影響等を勘案
- ・本経営計画の取組みによる増客効果を見込む

➢ 地下鉄沿線外（地下鉄各駅から半径1km圏外）では少子高齢化と生産年齢人口の減少が続くことにより、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ものの、経営計画の取組みにより、乗車人員の減少が一定抑制されることを見込んでいます。

(2) 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	74	75	74	74	74
	乗車料収入	66	71	71	72	72	72	72	71	71
	営業外収益ほか	34	30	30	29	29	28	27	27	28
	一般会計補助金	33	30	29	28	29	27	27	27	27
	収益 (B)	102	103	103	104	104	102	102	101	101
	営業費用 (C)	111	107	105	105	106	104	105	105	106
	人件費	40	39	39	39	39	39	39	39	40
	経費	62	61	61	61	61	60	60	60	60
	減価償却費	9	8	6	6	6	6	7	6	7
	営業外費用ほか	2	2	2	2	2	2	2	2	2
費用 (D)	113	109	107	107	108	106	107	107	108	
営業収支 (A-C)	▲42	▲33	▲31	▲30	▲31	▲30	▲31	▲31	▲32	
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	
当年度純損益 (B-D+E)	▲11	▲5	▲4	▲3	▲4	▲0	1	1	1	
経常収支	▲11	▲5	▲4	▲3	▲4	▲0	1	1	1	
累積損益	▲121	▲127	▲131	▲134	▲137	▲138	▲137	▲136	▲135	
資本的 収支	資本的収入 (F)	11	6	8	9	6	9	8	10	
	出資金 (G)	8	8	10	7	7				
	資本的支出 (H)	21	18	20	20	15	17	15	18	
	建設改良費	6	2	5	8	6	9	7	9	
	建設償還金	13	12	11	7	5	5	7	7	
特別減収対策債等償還金	2	4	4	4	4	3	2	2		
差引 (F+G-H)	▲2	▲4	▲2	▲3	▲2	▲8	▲7	▲8		
補てん財源	▲5	▲2	▲5	▲3	▲5	0	▲1	0		
企業債借入	3									
当年度末資金剰余額	▲3	▲6	▲7	▲7	▲7	▲8	▲8	▲8		
資金不足額 (I)	3	6	7	7	7	8	8	8		
営業収益(再掲) (A)	69	73	74	74	74	75	74	74		
資金不足比率 (I÷A)	5.0%	7.5%	9.2%	8.7%	8.8%	10.8%	10.5%	10.9%		

※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。

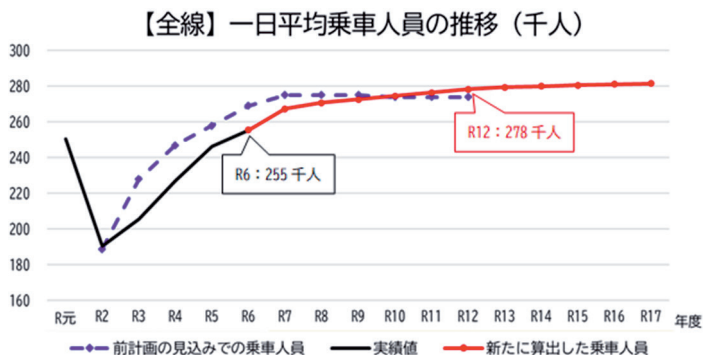
市バス事業の財政目標である

- ① 経常収支の均衡
 - ② 資金不足比率 20%未満を維持
 - ③ 路線の赤字補てん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、本計画に基づく取組みによる「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。

- ・令和8年10月の運賃改定を反映
- ・中長期的な取組みによる経営改善効果額 (E) は、本計画に掲載している取組み（路線のあり方見直しによる運行効率の向上、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
- ・企業債償還額が大きい令和8～12年度は、一般会計から「出資金 (G)」による追加の財政支援を計上
- ・特別減収対策企業債 (19.5 億円) に加え、令和6～8年度の時限的措置である新たな交通事業債の借入を予定 (3 年間で 23 億円 (令和8年度は 3 億円))

◆ 高速鉄道事業【地下鉄】

(1) 乗車人員の見通し



< 算定条件 >

- ・令和6年度実績をベースとし、定期券や敬老乗車証など券種ごとに推計
- ・本経営計画の取組みによる増客効果を見込む

▶ 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次期経営計画期間中は上昇基調が続くものと予測しています。

(2) 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	192
	乗車料収入	171	172	173	174	175	177	177	177	178
	営業外収益ほか	40	40	40	40	40	39	36	35	31
	収益 (B)	225	226	226	228	229	230	226	226	223
	営業費用 (C)	248	223	225	225	219	220	206	204	196
	人件費	45	44	44	41	41	41	41	41	42
	経費	101	78	78	79	71	71	68	71	68
	減価償却費	101	101	103	105	107	108	96	92	87
	営業外費用ほか	15	15	15	16	16	16	15	15	15
	費用 (D)	262	238	240	240	235	236	221	219	211
営業収支 (A-C)	▲ 63	▲ 37	▲ 38	▲ 37	▲ 30	▲ 29	▲ 15	▲ 13	▲ 5	
当年度純損益 (B-D)	▲ 38	▲ 12	▲ 13	▲ 13	▲ 6	▲ 6	6	7	13	
経常収支	▲ 38	▲ 12	▲ 13	▲ 13	▲ 6	▲ 6	6	7	12	
累積損益	▲ 1,036	▲ 1,048	▲ 1,061	▲ 1,074	▲ 1,080	▲ 1,086	▲ 1,081	▲ 1,074	▲ 1,061	
資本的 収支	資本的収入 (E)	217	116	116	109	89	28	50	91	80
	資本的支出 (F)	296	197	205	200	182	121	135	178	167
	建設改良費	92	96	104	98	76	12	25	63	50
	企業債償還金	95	96	101	103	105	108	108	107	106
差引 (E-F)	▲ 79	▲ 81	▲ 89	▲ 91	▲ 93	▲ 93	▲ 85	▲ 87	▲ 88	
補てん財源	23	17	8	▲ 3	▲ 9	▲ 18	▲ 25	▲ 22	▲ 21	
資本費負担緩和債	7	7	11	12	12	12	11	11	10	
当年度末資金剰余額	▲ 49	▲ 58	▲ 70	▲ 83	▲ 89	▲ 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。

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。(経常収支は令和14年度以降、黒字化の見通し)

- ・計画期間中は、現行の運賃水準を維持することとして試算
- ・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
(主要な投資更新事業)
 - ・南北線新型車両3000系導入
 - ・東西線2000系改修
 - ・乗車券のQR化、クレジットカードタッチ決済等を踏まえた自動改札機等更新

第7章 進捗管理

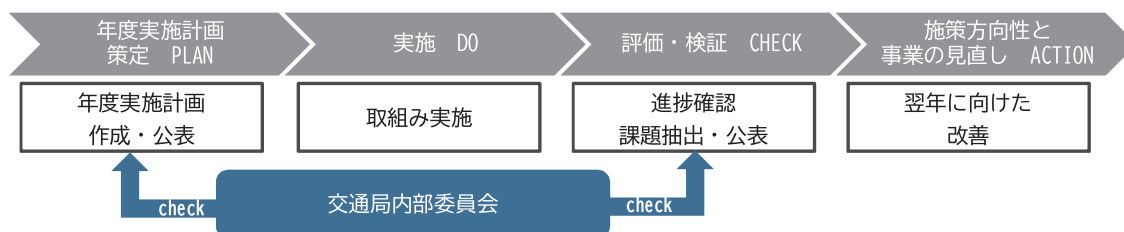
(1) 経営状況モニタリング指標

指標	望ましい方向	現状 (令和6年度)	備考	指標	望ましい方向	現状 (令和6年度)	備考		
市バス				地下鉄					
財政目標	経常収支比率 経常収益÷経常費用	↑	89.1%	収支均衡 (100%以上) の達成を図る	財政目標	経常収支比率 経常収益÷経常費用	↑	97.8%	計画期間中の 黒字化、黒字維持 を目指す
	資金不足比率 資金不足額÷営業収益	↓	4.5%	計画期間を通 して 20%未満 を維持		累積損益	↑	▲986.1億円	累積赤字の低 減を目指す
	他会計負担比率 他会計補助金額÷経常費用	↓	26.6%	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	↓	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	↑	62.5%	上昇を図る	経営の 効率性	営業収支比率 営業収益÷営業費用	↑	83.8%	上昇を図る
	一日平均乗車人員	↑	95千人	令和12年度 97千人を見込 む		一日平均乗車人員	↑	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÷実車走行キロ	↑	512円	上昇を図る		走行1kmあたりの収入 営業収益÷車両走行キロ	↑	1,510円	上昇を図る

(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、実施計画の策定と進捗確認を行います。併せて、各施策に掲げる数値目標等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)



(3) 中間見直し

- ・経営計画の中間年にあたる2030年度(令和12年度)に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。
- ・財政収支計画は新たに10年間(2031～2040年度(令和13～22年度))のものを作成します。

(4) 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(令和18～27年度))のものを作成します。

仙台市交通事業経営計画 2026-2035 (令和8～17年度) 概要版

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