

市バス・地下鉄の経営状況と 仙台市交通事業経営計画（令和3～12年度）の振り返り

仙台市交通局

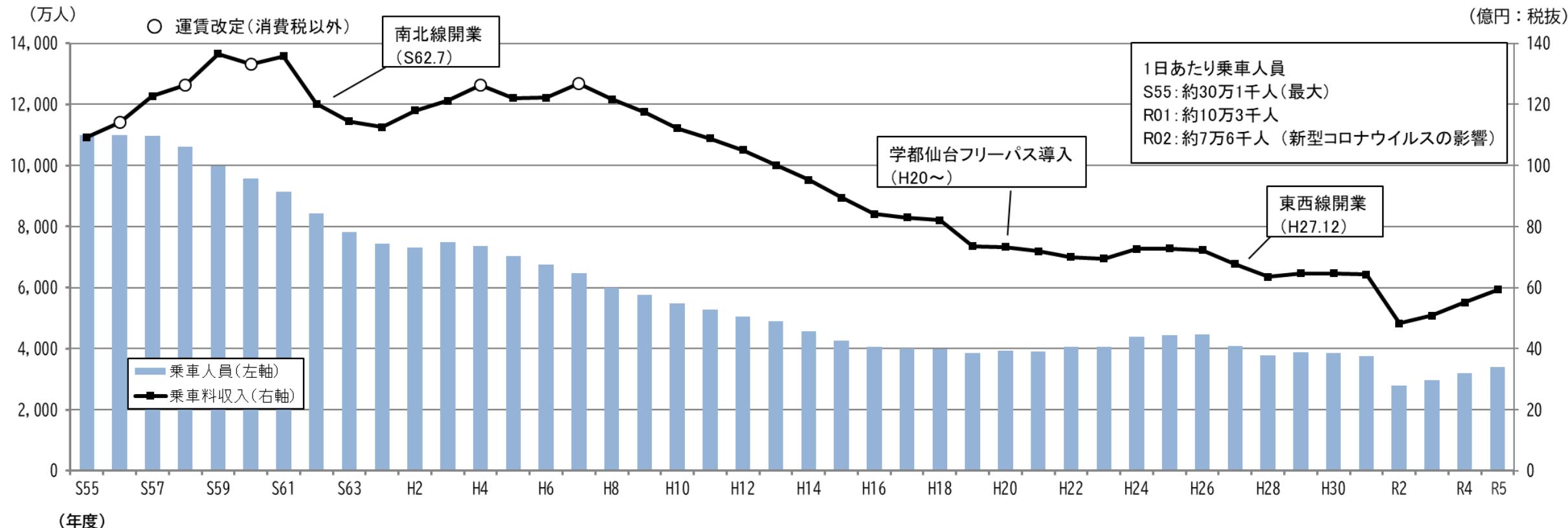
1 市バスの経営状況

(1) 市バス事業概要

- ・大正15年11月25日 市電開通
- ・昭和17年8月21日 市バス営業開始
- ・昭和51年3月31日 市電廃止
- ・以降本市の公共交通機関の大半を担ってきた
- ・地下鉄南北線（昭和62年）、東西線（平成27年）の開業に合わせて路線再編を行い、現在の路線に至る



(2) 市バスの乗車人員と乗車料収入の推移



- ピーカの昭和55年度には、年間約1億1千万人(1日平均30.1万人)が利用。その後は自家用車等、交通モードの多様化により減少が続き、コロナ前の令和元年度時点においても、約3,757万人(1日平均10.3万人)と、約3分の1まで減少。
- 令和5年度の乗車人員は、約3,394万人(1日平均9.3万人)が利用

(3) 市バス財務状況

(単位: 税抜き、千円)

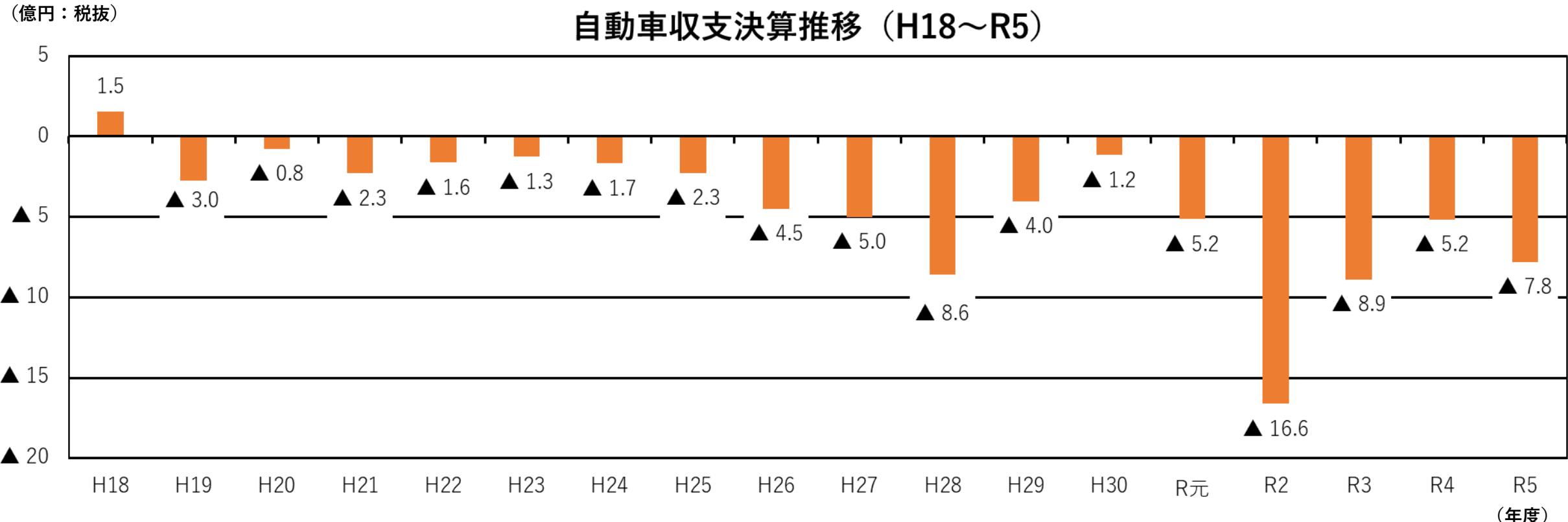
	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	
収益的 収支	営業収益 (A)	7,463,358	6,991,180	6,576,514	6,710,717	6,723,134	6,683,714	5,066,443	5,325,360	5,819,402	6,253,681
	うち乗車料収入	7,229,468	6,770,750	6,348,139	6,465,856	6,470,194	6,432,054	4,832,679	5,084,363	5,508,574	5,937,514
	営業外収益	2,932,327	2,848,314	3,307,813	3,316,678	3,295,973	2,886,088	3,126,541	3,428,100	3,439,967	3,105,676
	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	3,006,534	3,329,368	3,367,051	3,026,802
	特別利益	0	161	2,286	13,483	2,456	2,259	2,908	4,604	8,328	880
	収益 (B)	10,395,685	9,839,655	9,886,613	10,040,878	10,021,563	9,572,061	8,195,892	8,758,064	9,267,697	9,360,237
	営業費用 (C)	10,491,326	10,257,043	10,592,426	10,332,982	10,034,415	9,837,934	9,756,993	9,534,328	9,657,884	10,016,858
	うち人件費	4,877,285	4,662,313	4,584,345	4,479,708	4,250,226	4,035,423	4,056,501	3,777,742	3,714,197	3,850,092
	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	4,865,326	5,002,663	5,232,389	5,405,042
	うち減価償却費	560,779	590,521	1,199,827	977,519	870,164	774,631	835,166	753,923	711,298	761,724
経常収支	営業外費用	74,179	83,095	154,586	109,508	104,473	110,319	100,063	112,851	126,166	121,708
	特別損失	279,401	1,501	0	0	0	138,810	0	0	0	1,674
	費用 (D)	10,844,906	10,341,639	10,747,012	10,442,490	10,138,888	10,087,063	9,857,056	9,647,179	9,784,050	10,140,240
	営業収支 (A-C)	▲ 3,027,968	▲ 3,265,863	▲ 4,015,912	▲ 3,622,265	▲ 3,311,281	▲ 3,154,220	▲ 4,690,550	▲ 4,208,968	▲ 3,838,482	▲ 3,763,177
当年度純損益	当年度純損益 (B-D)	▲ 449,221	▲ 501,984	▲ 860,399	▲ 401,612	▲ 117,325	▲ 515,002	▲ 1,661,164	▲ 889,115	▲ 516,353	▲ 780,003
	累積損益	▲ 4,318,738	▲ 4,820,722	▲ 5,681,121	▲ 6,070,021	▲ 6,187,346	▲ 5,659,857	▲ 6,129,909	▲ 7,019,024	▲ 7,535,377	▲ 8,315,380
資本的 収支	経常収支	▲ 169,820	▲ 500,644	▲ 862,685	▲ 415,095	▲ 119,781	▲ 378,451	▲ 1,664,072	▲ 893,719	▲ 524,681	▲ 779,209
	資本的収入(E)	137,607	1,494,894	727,325	928,366	1,230,920	1,194,519	1,017,845	1,082,032	1,122,877	1,714,776
	資本的支出(F)	172,957	1,867,788	1,284,024	1,503,552	1,691,902	1,660,675	1,465,048	1,489,149	1,867,819	2,539,251
	うち建設改良費	1,255,751	130,107	613,927	679,347	851,622	838,694	663,447	763,928	975,222	1,544,764
	うち企業債償還金	472,327	565,626	66,871	823,088	838,996	820,709	800,424	724,133	891,433	993,273
	差引(E-F)	▲ 35,350	▲ 372,894	▲ 556,699	▲ 575,186	▲ 460,982	▲ 466,156	▲ 447,203	▲ 407,117	▲ 744,942	▲ 824,475
	補てん財源	7,838	▲ 89,254	▲ 71,534	▲ 59,785	21,970	174,223	▲ 1,185,716	▲ 393,158	427,828	584,776
	企業債借入	0	0	0	0	0	0	1,150,000	500,000	100,000	200,000
	当年度資金剩余额	▲ 27,512	▲ 462,148	▲ 628,233	▲ 634,971	▲ 439,012	▲ 291,933	▲ 482,919	▲ 300,275	▲ 217,114	▲ 39,699
	資金不足額(G)	27,512	462,148	628,233	634,971	439,012	291,933	482,919	300,275	217,114	39,699
	資金不足比率(G÷A)	3.6%	6.6%	9.5%	9.4%	6.5%	4.3%	9.5%	5.6%	3.7%	0.6%

※資金不足比率：公営企業の資金不足を、公営企業の事業規模である収入の規模と比較して指標化し、経営状態の悪化の度合いを示すもの。

資金不足比率が20%を超えると、「経営健全化団体」となり、経営健全化計画の策定を義務付けられ、国からの指導、勧告を受けながら経営再建に取り組むことになる。

○ 損益収支（当年度純損益）の推移

- ・仙台空港アクセス線開業による空港線廃止に伴い、平成19年度以降赤字化
- ・平成26年度の会計制度改正、27年度の東西線開業による路線再編により、一時的に赤字が拡大。
- ・その後、人件費を中心とした費用削減による経営改善取組み等により、収支は改善傾向にあったものの、新型コロナウィルス感染症の影響によりさらに赤字が拡大した



【参考】市バス事業における費用削減の取組み

市バス事業は平成3年より経営改善に向けた計画を策定しており、これまでも費用削減に取り組んできた。

これまで行ってきた取組みより、費用の多くを占めている人件費を中心に、着実に費用削減を進めてきたことから、平成20年度ごろからは費用が横ばいとなっており、これ以上の経営努力による費用削減の余地は極めて少ない状況。

【人件費の抑制】

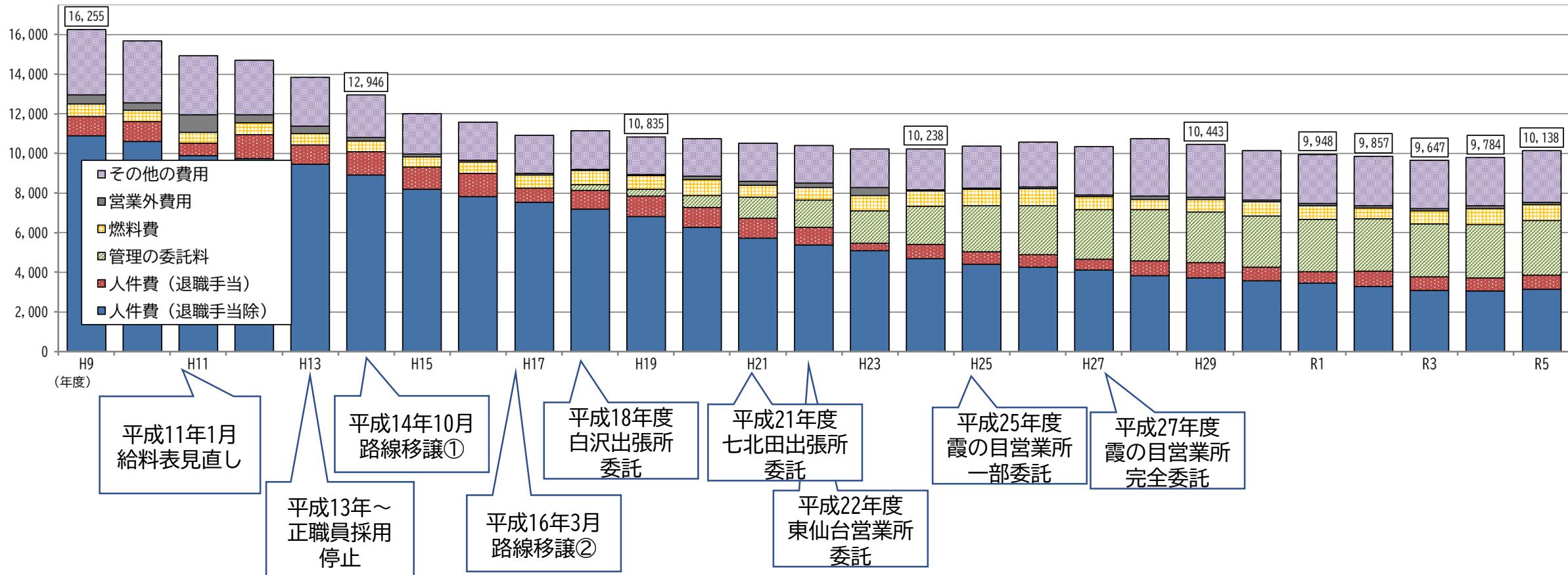
- ・ 紹料表の見直し (H10)
- ・ 市バス正職運転手採用停止 (H13～H27、H28再開)
- ・ バス運転業務管理委託 (H18)

【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)に移譲
- ・ 需要に応じたバス便数調整

市バス事業 これまでの取組みによる費用削減の推移

(百万円：税抜)



人件費（）は大幅に縮減された一方、民間事業者へのバス運転業務管理委託（H18～）により委託料（）が増加してきた。

近年は、燃料費やその他費用が増加しているほか、委託先の人員費等高騰により委託料も増大傾向にある。

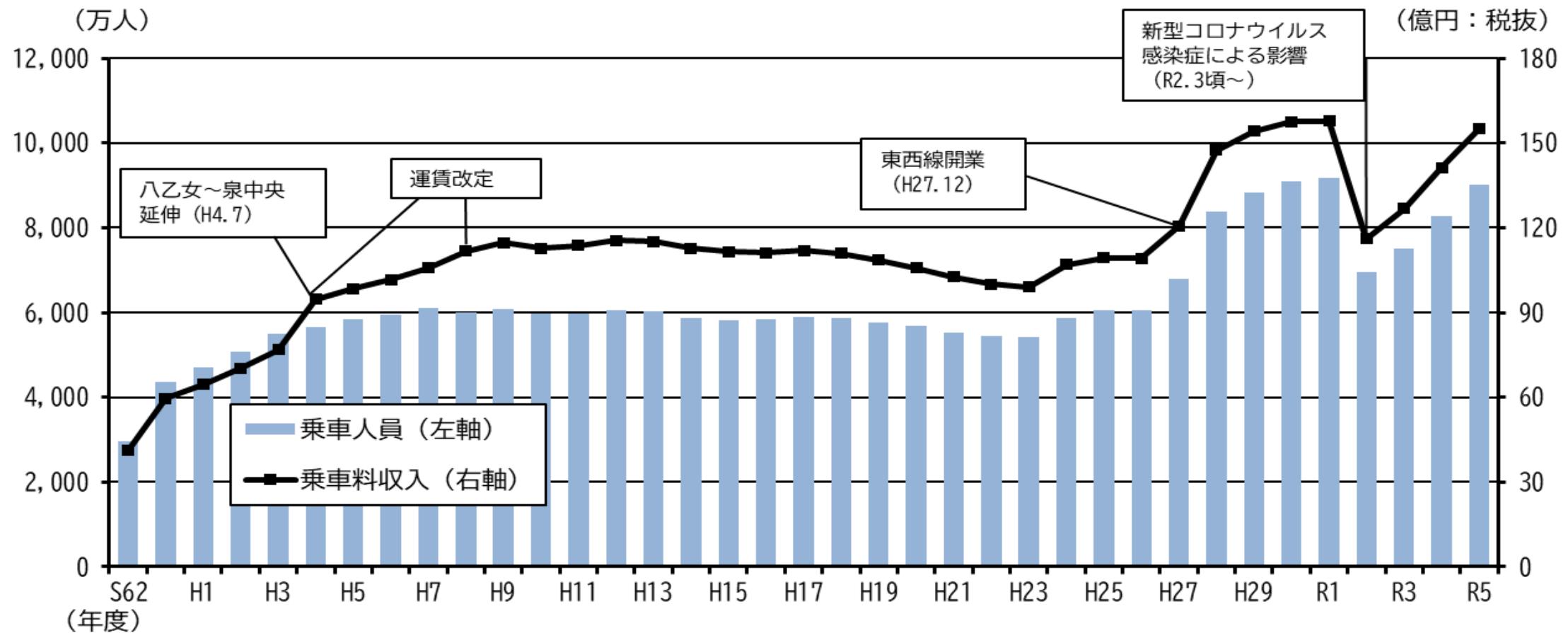
2 地下鉄の経営状況

(1) 地下鉄事業概要

- ・昭和62年7月15日 富沢駅～八乙女駅間で南北線運行開始
- ・平成4年7月15日 八乙女駅～泉中央駅間延伸
- ・平成27年12月6日 荒井駅～八木山動物公園駅間で東西線運行開始
- ・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重要な役割を果たしている



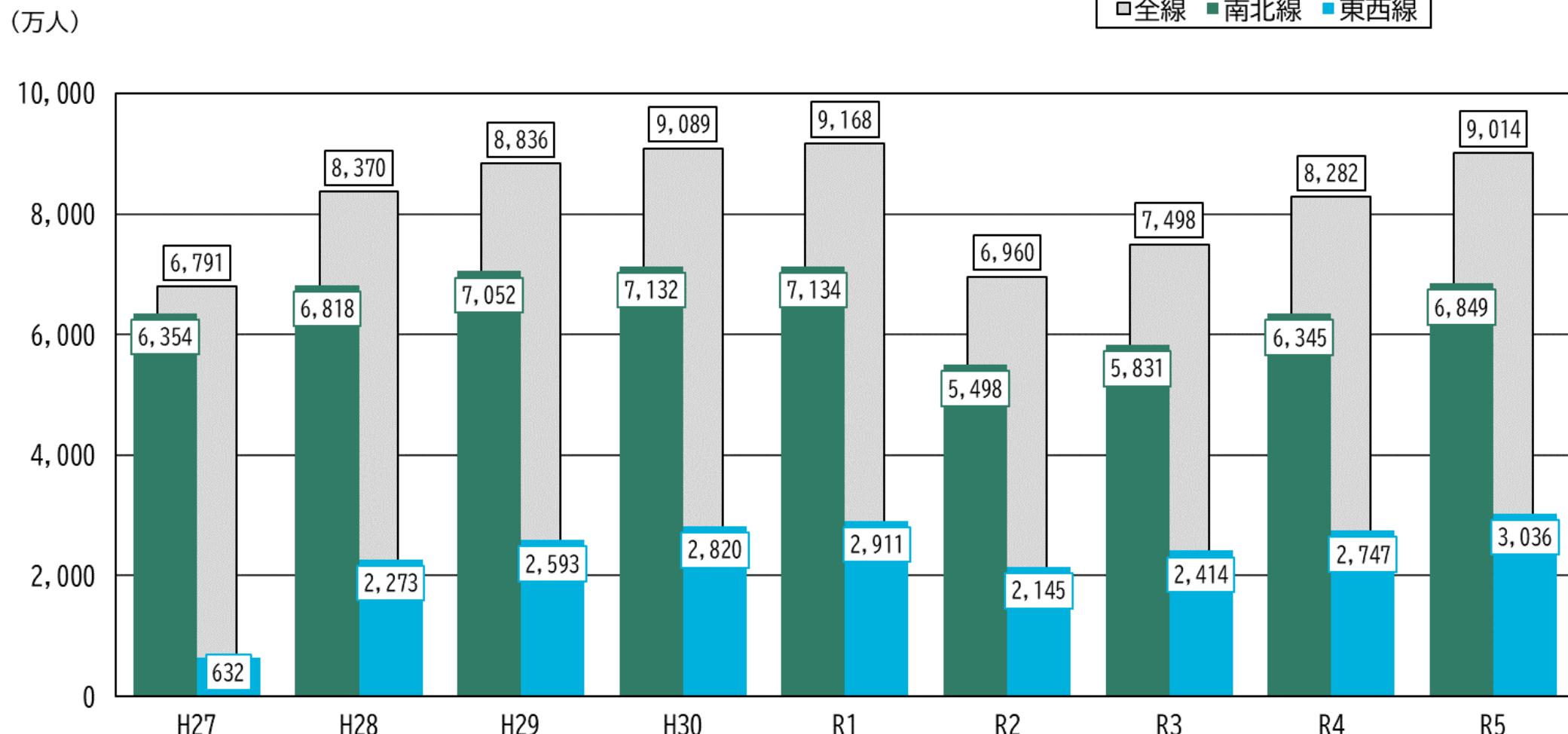
(2) 地下鉄の乗車人員と乗車料収入の推移



- 令和5年度の乗車人員は、約9,014万人（1日平均24.6万人）が利用
(コロナ禍前の令和元年度は、約9,168万人（1日平均25万人）)

○ 東西線開業以降の各線乗車人員推移

※東西線は平成27年12月開業



- 令和5年度は、東西線がコロナ前である元年度を超えている一方、南北線は約96%と回復にやや遅れが生じている

(3) 地下鉄財務状況

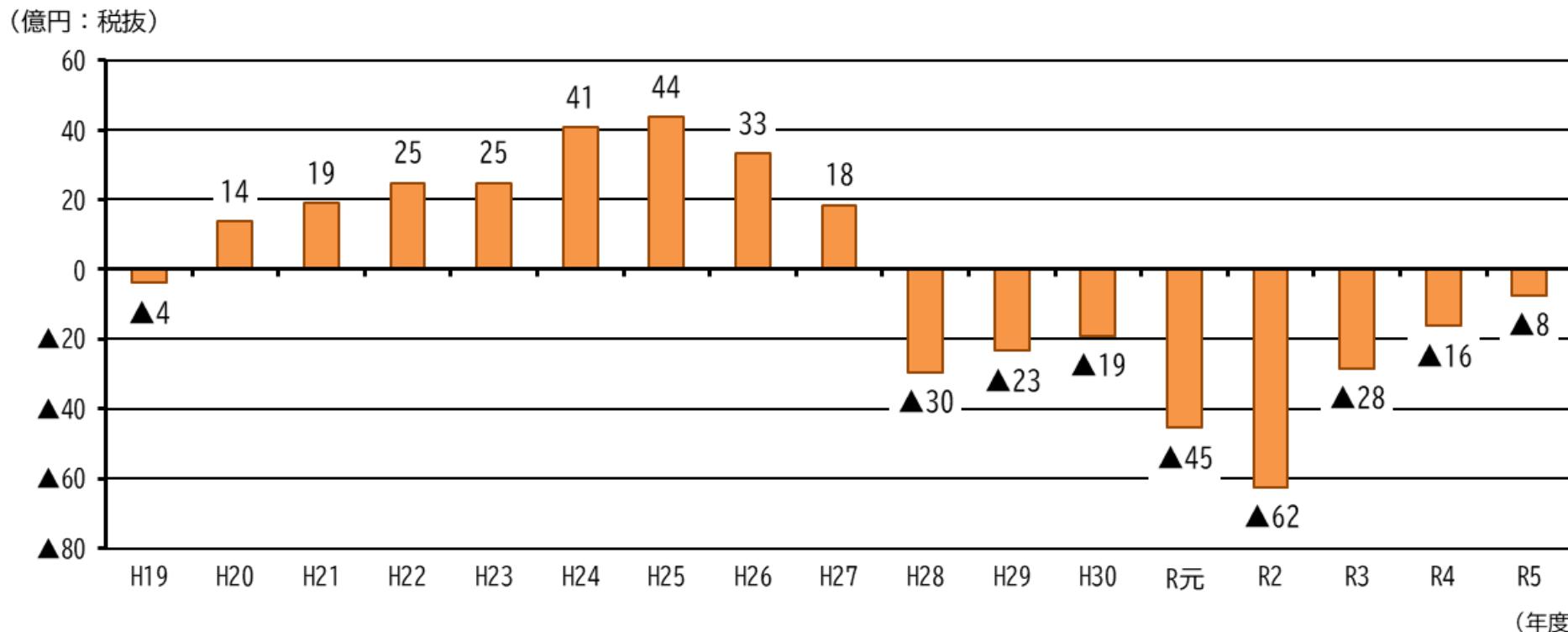
(単位:税抜き、千円)

	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	
収益的 収支	営業収益 (A)	11,886,805	13,213,777	16,196,768	16,890,333	17,256,858	17,236,002	12,922,320	13,985,429	15,475,396	16,866,257
	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	11,619,880	12,675,740	14,129,670	15,500,701
	営業外収益	4,620,267	4,842,478	8,085,200	6,859,043	6,248,405	5,373,944	5,227,026	4,735,197	4,362,590	4,212,377
	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	637,322	460,616	299,368	190,669
	特別利益	52	0	812	54,606	698	101	35,312	63,171	7,259	1,981
	収益 (B)	16,507,124	18,056,255	24,282,780	23,803,982	23,505,961	22,610,047	18,184,658	18,783,797	19,845,245	21,080,615
	営業費用 (C)	11,580,662	14,595,375	25,150,718	24,245,685	23,610,510	23,460,451	22,830,031	20,095,272	20,054,881	20,478,857
	うち人件費	2,928,120	3,162,169	3,896,985	4,051,197	3,797,510	3,750,888	3,841,603	3,633,570	3,561,840	3,766,805
	うち経費	3,374,382	4,266,504	5,587,641	5,593,213	6,073,564	6,400,186	5,970,691	6,492,379	6,861,380	7,194,596
	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	13,017,737	9,969,323	9,631,661	9,517,456
費用 (D)	営業外費用	1,456,586	1,616,152	2,082,660	1,891,423	1,792,120	1,698,597	1,603,408	1,515,485	1,419,315	1,346,719
	特別損失	160,254	0	1,726	7,786	0	1,987,846	0	5,245	0	7,591
	費用 (D)	13,197,502	16,211,527	27,235,104	26,144,894	25,402,630	27,146,894	24,433,439	21,616,002	21,474,196	21,833,167
当年度純損益 (B-D)	営業収支 (A-C)	306,143	▲ 1,381,598	▲ 8,953,950	▲ 7,355,352	▲ 6,353,652	▲ 6,224,449	▲ 9,907,711	▲ 6,109,843	▲ 4,579,485	▲ 3,612,600
	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	▲ 6,248,781	▲ 2,832,205	▲ 1,628,951	▲ 752,552
累積損益		▲ 89,572,214	▲ 87,723,537	▲ 90,675,861	93,016,773	94,329,197	86,717,954	92,926,020	95,758,225	97,387,176	98,139,728
経常収支		3,469,824	1,844,728	▲ 2,951,410	▲ 2,387,732	▲ 1,897,367	▲ 2,549,102	▲ 6,284,093	▲ 2,890,131	▲ 1,636,210	▲ 746,942
資本的 収支	資本的収入(E)	35,917,941	34,926,122	15,246,389	4,406,540	3,863,366	2,502,888	2,314,786	1,976,717	2,491,449	4,153,942
	資本的支出(F)	44,406,953	43,038,308	22,774,674	9,532,365	10,316,490	9,392,558	9,485,403	9,637,658	10,451,996	11,739,725
	うち建設改良費	31,561,292	32,530,931	3,755,025	2,997,725	3,307,415	2,314,508	1,986,822	1,639,189	2,131,553	2,290,716
	うち企業債償還金	12,845,621	10,507,365	10,309,086	6,534,640	6,909,058	6,978,035	7,498,573	7,996,851	8,320,443	9,448,991
	差引(E-F)	▲ 8,489,012	▲ 8,112,186	▲ 7,528,285	▲ 5,125,825	▲ 6,453,124	▲ 6,889,670	▲ 7,170,617	▲ 7,660,941	▲ 7,960,547	▲ 7,585,783
補てん財源		6,212,631	5,647,110	5,423,709	5,396,018	7,022,573	6,684,540	2,016,512	2,578,198	3,232,231	4,069,125
資本費負担緩和債		736,000	827,000	500,000	0	0	0	0	1,150,000	1,097,000	523,000
企業債借入		0	0	0	0	0	0	4,400,000	2,900,000	2,500,000	2,200,000
当年度資金剩余额		▲ 1,540,381	▲ 1,638,076	▲ 1,604,576	270,193	569,449	▲ 205,130	▲ 754,105	▲ 1,032,743	▲ 1,131,316	▲ 793,658

○ 損益収支（当年度純損益）の推移

- ・平成20年度に黒字化を達成
- ・東西線開業翌年度の平成28年度以降、減価償却費の増加などにより赤字を計上
- ・収支は改善傾向にあったが、令和2年度以降の新型コロナウイルス感染症の影響による乗車料収入の大幅な減により赤字が継続

地下鉄収支決算推移 (H19～R5)

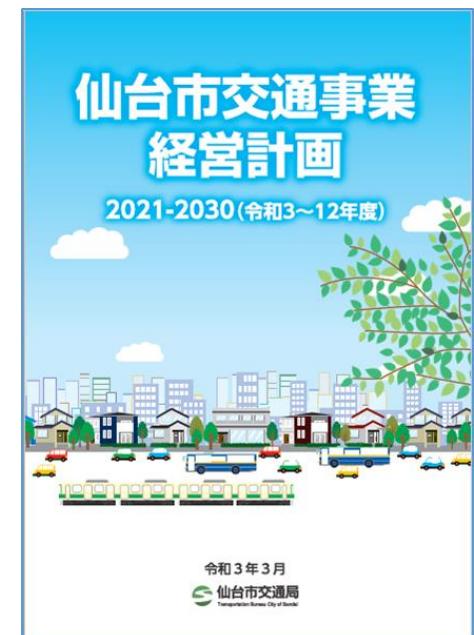


3 仙台市交通事業経営計画(令和3～12年度)

(1) 計画の概要

「仙台市交通事業経営計画（2021-2030）」は、市バスと地下鉄が一体となって本市公共交通体系を構築し、密接に関連していることに鑑み、両事業を一本化した計画として令和3年3月に策定し、国が公営企業に策定を求める「経営戦略」に位置付けた。

特に市バス事業においては、需要に応じた事業量の削減（減便等）や30年以上実質的な価格を据え置いてきた市バス運賃を令和8年度に改定することなど、利用者の皆さんにも一定のご負担についてご理解をいただきながら、事業の根幹である安全・安心を最優先に、便利で快適なサービスの提供と持続的な経営のための取組みを進めることとした。



（2）計画に掲げる経営の基本方針

●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経営環境が厳しさを増す中にもあっても、安全・安心を最優先に交通事業者としての役割を果たし、お客さまに継続して利用いただけるよう便利で快適なサービスを提供しながら、持続可能な公営企業を目指します。

●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。

【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

●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・增收を図り、中長期的な安定経営を目指します。

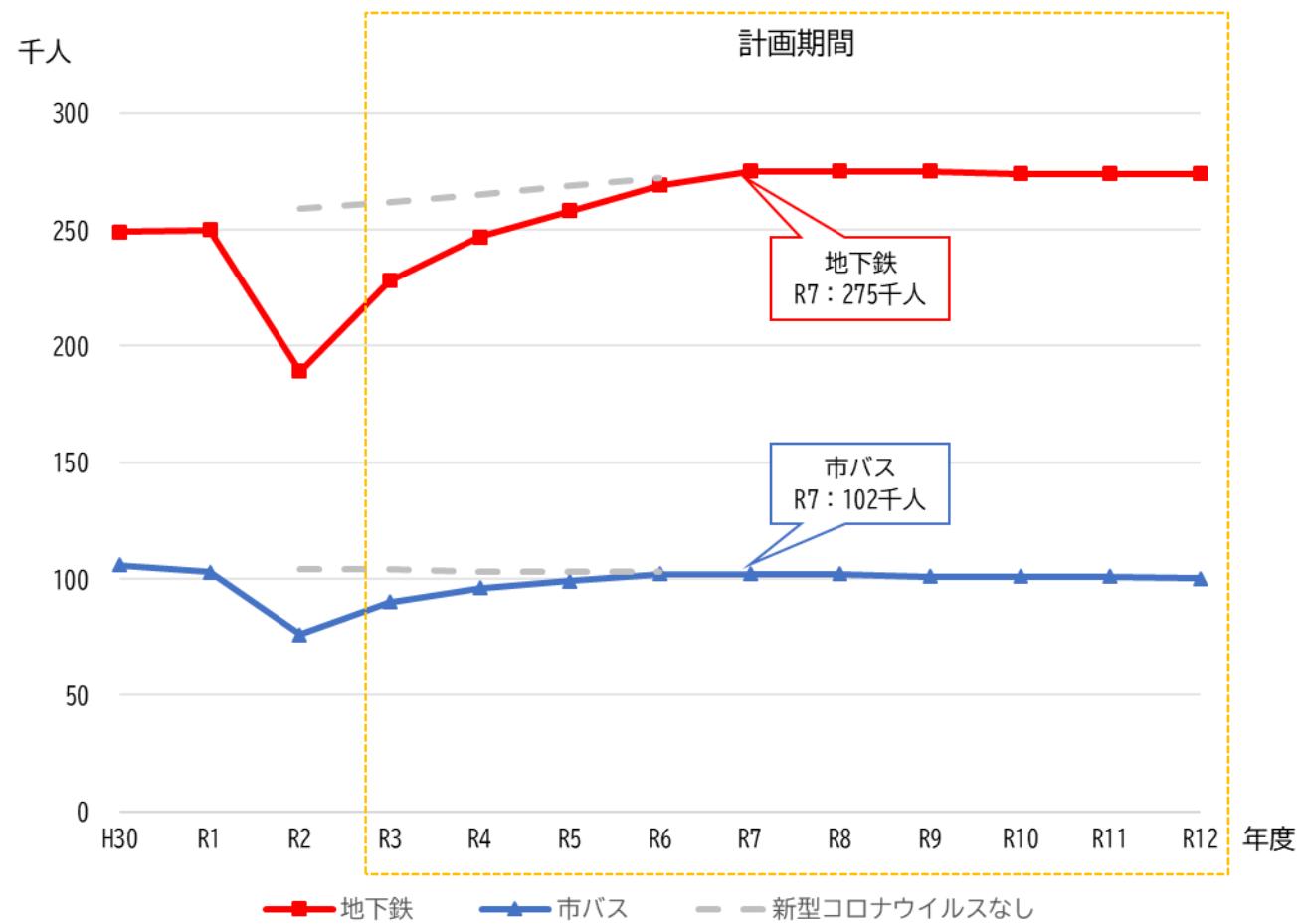
【財政目標】①計画期間内の単年度損益を黒字化

②東西線開業40年以内（令和36年まで）の累積赤字解消を念頭に、累積赤字を低減

③資金収支の均衡

(3) 計画に掲げる財政収支計画

① 乗車人員の見通し



算定条件

Ⓐ 人口動態

令和元年度の乗車実績を仙台市まちづくり政策局の作成した人口動態データを基に増減させることで積算した。

Ⓑ 新型コロナウイルス感染症の影響

令和2年12月時点で、元年度比約83%まで乗車人員が回復してきたことを踏まえ、Ⓐで積算した値に、コロナからの回復予測率を乗じている。

経営計画の取組みを着実に実施していくことで、令和3年度は約87%まで回復、その後は段階的に回復し、令和7年度には100%まで回復する想定とした。

② 収支見通し

(単位: 億円)

乗車人員の見通しを基に、以下の変動条件を見込んでいた。

◆自動車運送事業

1. 事業量削減効果

- ・需要に応じた便数調整により約12.5%の事業量削減
- ・地域交通転換により約5%の事業量削減

⇒計画期間中の累計で約33億円の営業収支改善

2. 令和8年度に7%の運賃改定

⇒単年度で約4.5億円

令和8~12年度の累計で約22.5億円の乗車料収入増

3. 特別減収対策企業債借入

コロナによる減収に対応するための借入を令和2年度に実施

		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)	60	63	65	66	67	71	71	71	70	70
	うち乗車料収入	57	60	62	64	64	69	68	68	68	67
	営業外収益ほか	30	31	31	30	29	26	25	23	24	24
	うち一般会計補助金	30	30	30	30	28	25	25	23	23	23
	収益 (B)	90	94	96	96	96	97	96	94	94	93
	営業費用 (C)	102	99	101	99	101	99	97	94	94	94
	人件費	42	40	40	34	33	34	34	32	33	33
	経費	52	51	52	52	52	52	52	53	53	54
	うち管理の委託料	27	27	28	28	29	29	30	31	31	32
	減価償却費	8	8	9	13	16	13	11	9	8	7
費用 (D)	営業外費用ほか	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	費用 (D)	103	100	102	101	102	100	99	96	96	95
	営業収支 (A-C)	▲ 42	▲ 36	▲ 36	▲ 33	▲ 34	▲ 28	▲ 27	▲ 24	▲ 24	▲ 24
	当年度純損益 (B-D)	▲ 13	▲ 6	▲ 6	▲ 4	▲ 7	▲ 4	▲ 3	▲ 2	▲ 2	▲ 2
	累積損益	▲ 76	▲ 82	▲ 88	▲ 92	▲ 99	▲ 103	▲ 106	▲ 107	▲ 109	▲ 111
資本的収支	資本的収入 (E)	14	16	26	27	14	15	13	14	12	10
	資本的支出 (F)	18	24	35	37	23	26	24	24	21	18
	うち建設改良費	11	15	25	25	9	8	6	7	7	9
	うち企業債償還金	7	9	10	11	14	18	18	17	13	9
	差引 (E-F)	▲ 4	▲ 8	▲ 9	▲ 10	▲ 9	▲ 11	▲ 11	▲ 10	▲ 8	▲ 8
補てん財源	補てん財源	▲ 6	▲ 2	1	2	2	4	1	▲ 1	▲ 3	▲ 3
	当年度末資金剩余额	▲ 10	▲ 10	▲ 8	▲ 8	▲ 7	▲ 7	▲ 10	▲ 11	▲ 12	▲ 11

資金不足額 (G)	10	10	8	8	7	7	10	11	12	11
営業収益 (再掲) (A)	60	63	65	66	67	71	71	71	70	70
資金不足比率 (G÷A)	16.1%	15.0%	13.0%	12.1%	10.9%	10.3%	13.4%	15.3%	16.5%	15.7%

※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

資金不足比率20%
未満に抑制

① 建設改良費増

南北線車両更新等により

令和6年度以降増

② 企業債の償還

東西線建設事業に係る企業債の
償還の本格化等により計画期間中
約80億円／年の償還

③ 特別減収対策企業債借入

コロナによる減収に対応する
ための借入を令和2年度に実施

④ 運賃改定は見込んでいない

当年度純損益は
令和4年度に黒字化

		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)	153	171	179	186	190	190	190	190	189	189
	うち乗車料収入	139	156	164	170	174	174	174	174	173	173
	営業外収益ほか	47	43	42	40	39	38	36	36	36	35
	収益 (B)	200	214	221	226	229	228	227	226	225	225
	営業費用 (C)	210	195	195	198	197	201	198	197	195	194
	うち人件費	41	40	40	40	39	40	40	40	37	39
	うち経費	70	58	61	68	68	69	66	62	61	57
	うち減価償却費	100	96	94	90	90	93	92	95	97	99
	営業外費用ほか	16	14	13	12	12	11	10	9	8	8
資本的 収支	費用 (D)	226	209	208	210	209	212	208	207	204	202
	営業収支 (A-C)	▲ 58	▲ 24	▲ 16	▲ 12	▲ 7	▲ 11	▲ 8	▲ 8	▲ 6	▲ 5
	当年度純損益 (B-D)	▲ 26	5	13	16	21	16	19	19	21	22
	累積損益	▲ 957	▲ 952	▲ 939	▲ 924	▲ 903	▲ 887	▲ 868	▲ 849	▲ 828	▲ 805
	資本的収入 (E)	22	35	26	70	92	170	65	56	55	74
	資本的支出 (F)	100	117	107	149	176	255	152	147	146	171
	うち建設改良費	20	35	26	69	92	62	61	54	55	73
	うち企業債償還金	80	82	81	80	80	85	87	88	86	85
	差引 (E-F)	▲ 78	▲ 81	▲ 81	▲ 79	▲ 84	▲ 85	▲ 86	▲ 91	▲ 91	▲ 97
補てん財源		36	39	40	42	48	47	51	55	55	61
資本費負担緩和債		12	9	6	2	0	2	0	0	0	0
当年度末資金剩余额		▲ 30	▲ 33	▲ 35	▲ 35	▲ 35	▲ 36	▲ 36	▲ 36	▲ 36	▲ 36

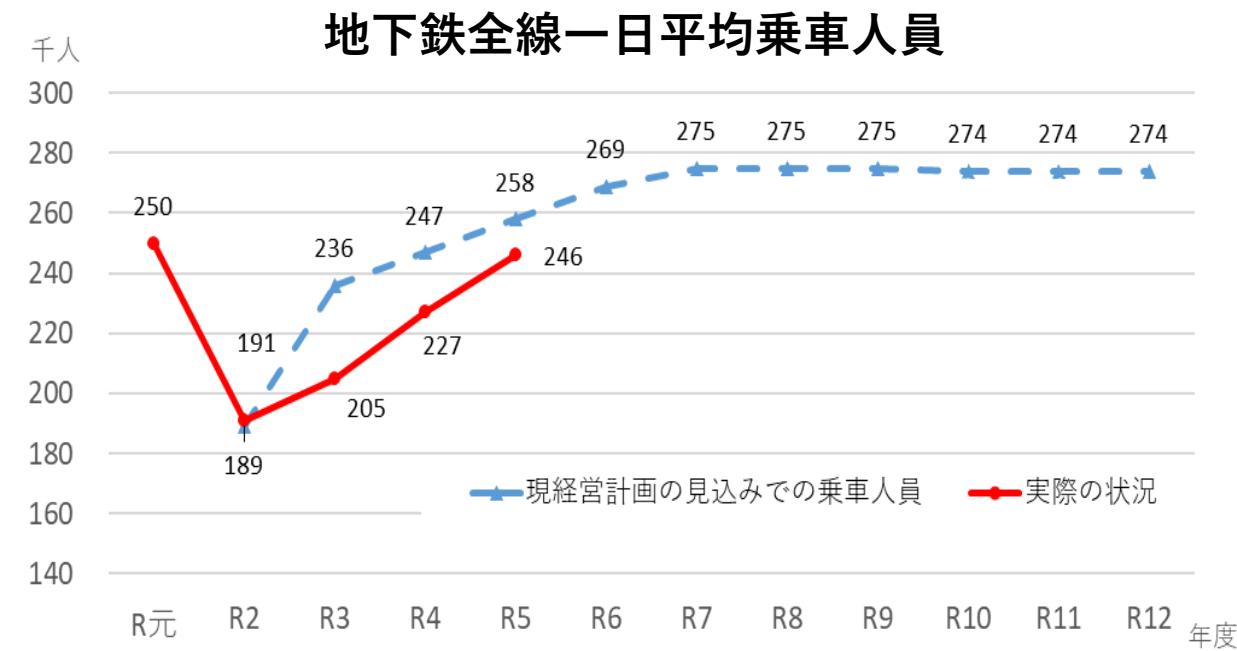
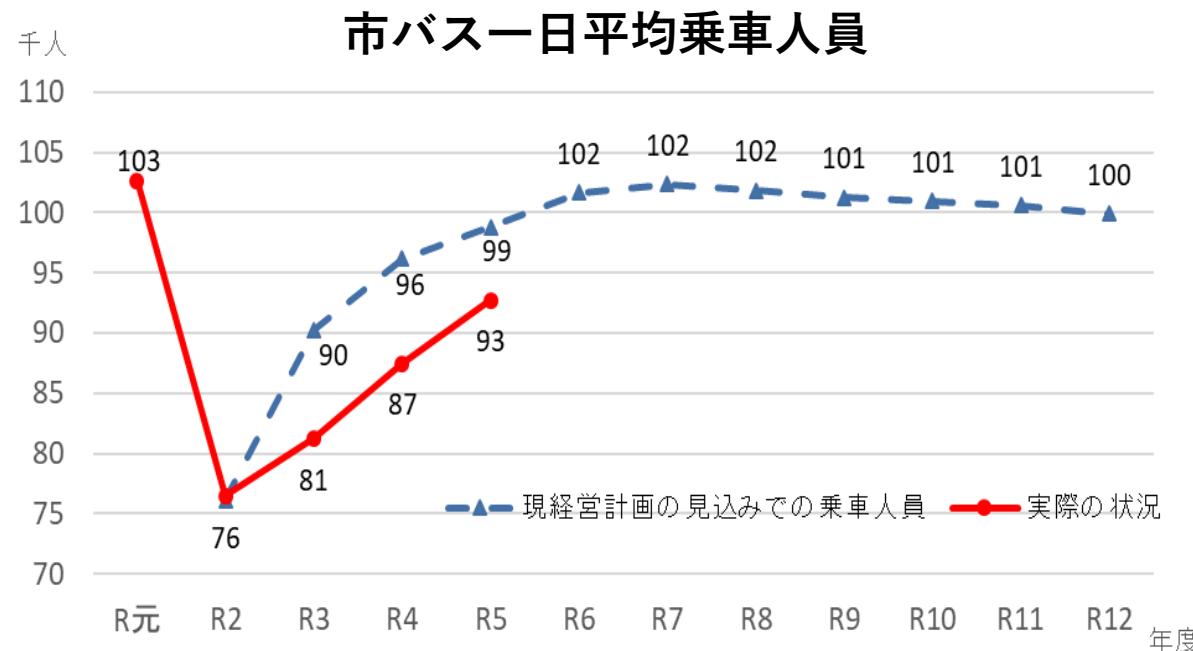
※収益的収支は消費税及び地方消費税抜き、資本的収支は消費税及び地方消費税込み

※端数処理により、合計等が合わない場合がある

(4) 計画と実際の状況の乖離

新型コロナウィルス感染症による影響の拡大・長期化により、計画と実際の状況が大きく乖離した。

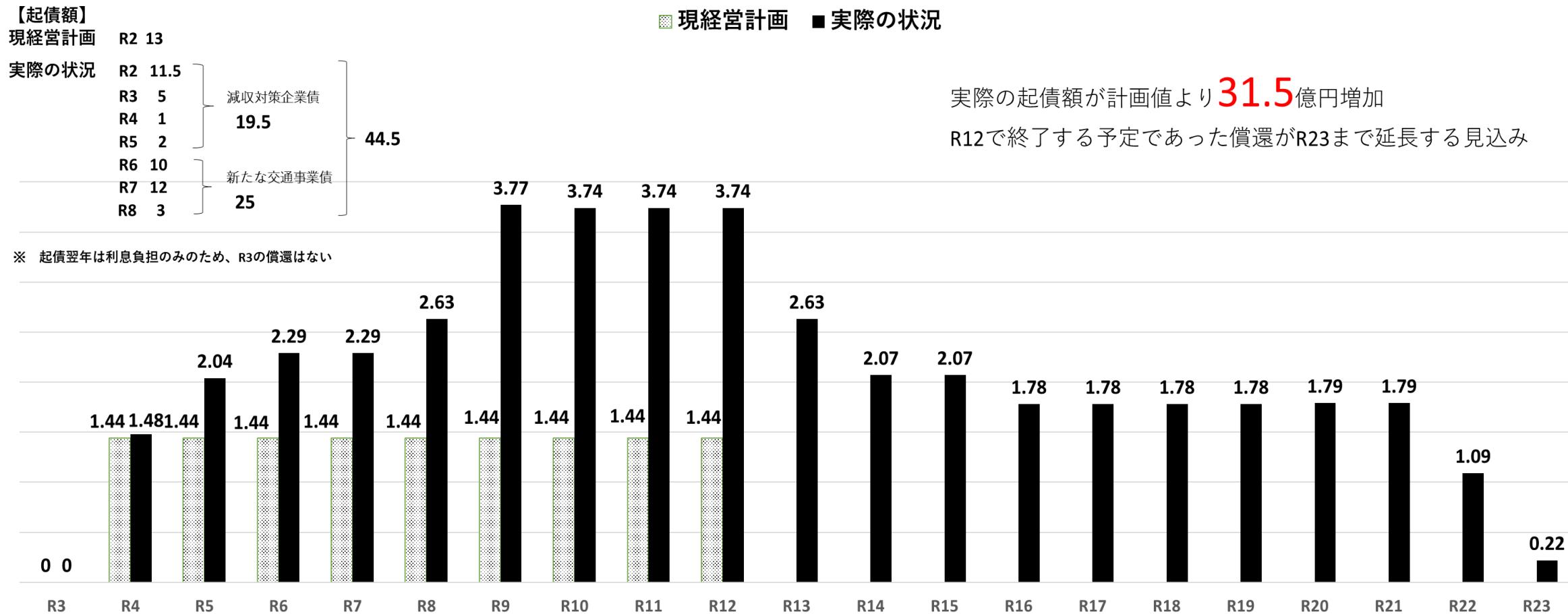
◎乗車人員の乖離



令和5年度時点の対計画値が市バス93.9%、地下鉄95.3%と、計画値から乖離する状況が続いている。

◎減収に対する企業債の発行

自動車特別減収対策企業債等償還額の推移（億円）



◎減収に対する企業債の発行

地下鉄特別減収対策企業債償還額の推移（億円）

【起債額】
現経営計画 R2 51
実際の状況 R2 44
R3 29
R4 25
R5 22

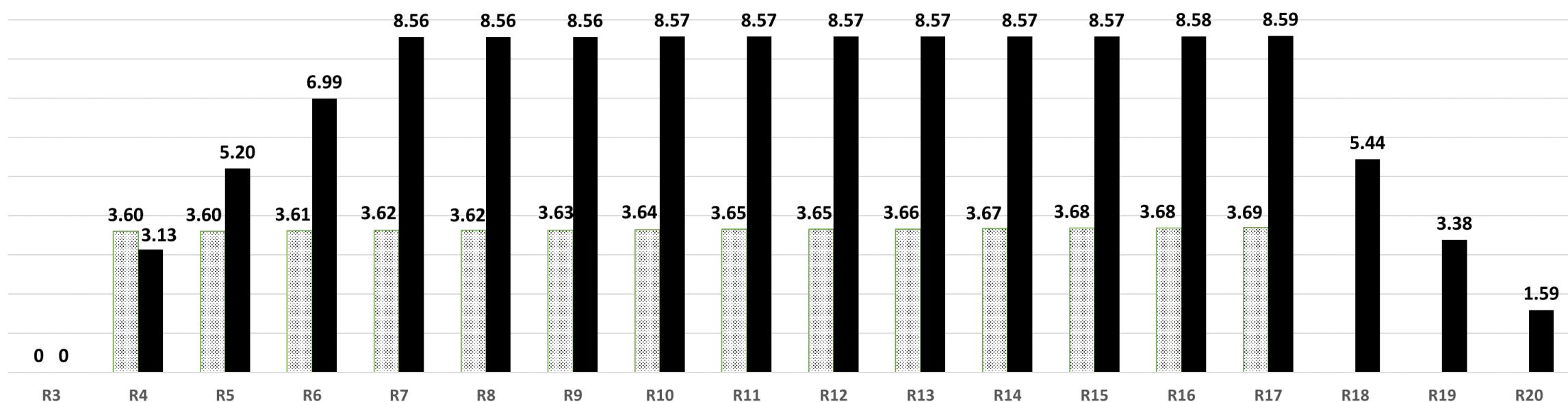
減収対策企業債
120

■ 現経営計画 ■ 実際の状況

実際の起債額が計画値より **69** 億円増加

R17で終了する予定であった償還がR20まで延長する見込み

※ 起債翌年は利息負担のみのため、R3の償還はない



（5）計画見直しの早期着手と仙台市交通事業経営検討委員会の設置

○予定を前倒して見直しに着手

- ・当初は計画策定から5年目となる令和7年度の見直し実施を想定していたが、計画と実際の状況との間に乖離が生じたことから、令和5年度よりバス・地下鉄両事業の収支見通しの見直しに着手。そのうえで、バス運賃の改定幅やバス運行の効率化、地下鉄駅業務委託の拡大等、計画に掲げた施策の再検討を行ってきた。
- ・新たな取組みについても、早期に実施可能なものは、経営計画の改定を待たず
に順次検討・実施してきた。

○仙台市交通事業経営検討委員会の設置

- ・計画の見直しに着手するにあたり、令和5年7月に仙台市交通事業経営検討委員会を設置。
- ・これまでに7回開催し、上記のとおり「収支見通しの検討」「現経営計画に掲げる経営改善策の再検討」「新たな取組みの検討」を行ってきた。

4 現経営計画に基づくこれまでの取組み状況

「経営の基本方針」に示した考え方に基づき、4つの戦略を定め、各種の取組みを推進してきた。

**戦略1
安全・安心の
推進**

**戦略2
快適なお客さま
サービスの提供**

**戦略3
まちづくりへの
貢献**

**戦略4
持続可能な
経営の確保**

また、早期に着手すべき新たな取組みについても、これまでの経営検討委員会における議論等を踏まえ、計画の改定を待たずに順次追加・実施してきた（以下、取組み項目名に【新】と記載）。

※主要な取組み（取組み項目名に◆）については、スライド43以降に詳細を掲載している

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。

取組み項目		主な事業
バス		
1	◆安全運行確保のための研修・訓練の実施	事故削減プロジェクト研修の実施
2	運転技術の向上	スキルアップ研修会、運転技術コンテスト
3	職員の健康管理の推進	健康相談、深夜勤務従事者健診、SAS罹患者面談
4	バス停留所の安全性確保	安全上の優先度に応じ移設や廃止等を検討
5	マナー啓発や安全意識の醸成	放送等でのバス車内マナーアップ啓発
6	◆安全運行に係る装置等の設置・更新	安全放送装置付き車両導入
地下鉄		
1	◆安全運行確保のための研修・訓練の実施	進路構成訓練、情報伝達訓練、合同防災訓練
2	運転技術の向上	添乗指導、手動運転の技能保有確認
3	職員の健康管理の推進	健康相談、深夜勤務従事者健診
4	マナー啓発や安全意識の醸成	放送、街頭等でのエスカレータ利用、性犯罪防止啓発
5	◆安全運行に係る装置等の設置・更新	ホーム柵設置、レール交換

取組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や感染症発生時にもお客さまの安全が確保できるよう、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。
- ・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。

取組み項目		主な事業
バス		
1	危機・自然災害への対応訓練の実施	災害等対応訓練
2	非常時における電源、燃料の確保	非常発電機運転訓練
3	大雨による浸水への対応	本局職員の運転技能保持、車両移動
地下鉄		
1	危機・自然災害への対応訓練の実施	防災訓練
2	非常時における電源、燃料の確保	非常発電機運転訓練
3	大雨による浸水への対応	止水版設置、点検訓練
全体		
1	計画運休	計画運休マニュアルの見直し
2	適切な情報発信	ウェブサイト、SNSでの運行情報の発信

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、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、経常的な経費の削減に取り組みます。

取組み項目	主な事業
バス	
1 バス車載機の更新	車載機の計画的な更新
2 市バス営業所建物の更新	各営業所建物の更新
地下鉄	
1 ◆南北線車両更新	南北線新型車両をR12年度までに最大22編成導入
2 地下鉄各種施設設備の更新	設備の計画的な更新
3 構造物の長寿命化	地下鉄建物、高架、トンネル等の予防保全工事
全体	
1 IC乗車券システムの安定的な運用	センターシステム、定期券発行機システム

戦略1 安全安心の推進 モニタリング指標

指標	指標の説明	望ましい方向性	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	目標値
・市バス重大事故件数	国の規則に定める重大事故の発生件数を表します。	↓	8件	4件	5件	3件	6件	0件を目指す
・市バス走行10万km当たりの有責事故件数	市バスが10万km走行する当たりの交通局の責任による事故件数を表します。	↓	0.63件	0.53件	0.54件	0.53件	0.66件	
・地下鉄有責事故件数	交通局の責任による鉄道運転事故等の件数を表します。	↓	0件	0件	2件	1件	0件	0件を目指す

戦略2 快適なお客さま サービスの提供

【目指すべき姿】

丁寧な接遇を徹底するとともに、お客さまのご期待やニーズに応える質の高いサービスを提供することにより、お客さまにご満足いただける市バス・地下鉄を目指します。

取組1 乗車サービスの向上

- より多くのお客さまにご利用いただけるよう、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みます。

取組み項目	主な事業
バス	
1 接遇教育の充実による接客サービスの向上	接客サービス向上研修、市バス添乗モニター制度
2 バス運行管理者・駅務係員のサービス介助資格取得	サービス介助士資格取得、職場研修での伝達
3 お客様の声を大切にした事業運営	お客様の声、ご意見メール
4 ◆オープンデータの推進	GTFS-RT、GTFS-JPデータ公開
5 定時性の向上に向けたダイヤの編成	遅延状況等の分析とダイヤ改正での反映
地下鉄	
1 接遇教育の充実による接客サービスの向上	駅業務モニター制度、サービス向上研修
2 バス運行管理者・駅務係員のサービス介助資格取得	サービス介助士資格取得、職場研修での伝達
3 お客様の声を大切にした事業運営	お客様の声、ご意見メール
4 オープンデータの推進	地下鉄乗車人員データ等の公開
全体	
1 ◆利便性の高い乗車券制度の実施（企画券等）	仙台MaaSデジタルチケット企画券販売
2 利便性の高い乗車券制度の実施（学都仙台フリーパス）	学都仙台フリーパスの販売
3 「知りたい」に応える情報提供の充実（広報等）	各種広報物、交通局ウェブサイト・SNSでの発信
4 「知りたい」に応える情報提供の充実（システム関係）	せんだい市バス地下鉄ナビ、どこバス仙台
5 お客様の声を大切にした事業運営	お客様の声、ご意見メール
6 ◆【新】子育て世代の利便性向上	小児運賃無料化実験、子育て世代が利用しやすい施設

取組2 利用しやすい環境整備

- ・お客さまにより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みます。

取組み項目		主な事業
バス		
1	分かりやすい案内サイン	分割停留所への案内図設置
2	バスや地下鉄におけるWi-Fiサービスの提供（バス）	るーぶる仙台車内、停留所でのWi-Fi環境
3	人とまちに優しいバス車両の導入	ノンステップバス、電動バスの導入
4	バス待ち環境の向上	上屋設置、接近表示器設置
5	LED行先表示器の機能向上	行先表示器の更新（オレンジ色⇒白色）
6	◆【新】キャッシュレス決済の検討	クレジットカードタッチ決済等導入の検討
地下鉄		
1	分かりやすい案内サイン	外国人向け案内掲示
2	南北線車両更新に合わせた利便性向上	隙間調整材の設置、新型車両の導入
3	地下鉄朝ラッシュ時の混雑対策	地下鉄分散乗車キャンペーン
4	地下鉄券売機の機能向上の検討	新紙幣対応
5	◆【新】キャッシュレス決済の検討	クレジットカードタッチ決済等導入の検討
全体		
1	バスと地下鉄の連携強化（乗継ぎ利便性の向上）	地下鉄LCDの運用、icsca乗継ポイント
2	◆【新】キャッシュレス決済の検討	クレジットカードタッチ決済等導入の検討

戦略2 快適なお客さまサービスの提供 モニタリング指標

指標	指標の説明	望ましい方向性	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	目標値
・バスの遅れの割合	市バスが終点で10分以上遅れた割合を表し、値が低いほうが定時運行できていると言えます。	↓	16.9%	10.0%	9.0%	8.00%	7.00%	
・有責の地下鉄30分以上の遅れ	交通局の責任による30分以上の遅れを表し、値が低いほうが安定運行できていると言えます。	↓	0件	0件	2件	1件	0件	0件を目指す
・低公害バス比率	バス車両に占める国の排ガス規制に適合したアイドリングストップ装置付きバスの割合です。	↑	94.6%	96.4%	97.2%	97.4%	99.1%	計画期間中に100%を目指す
・低床バス比率	バス車両に占めるノンステップバス及びワンステップバスの割合です。	↑	82.5%	90.3%	94.6%	98.5%	99.1%	計画期間中に100%を目指す

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、お客様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。

取組み項目	主な事業
全体	
1 公共交通の利用促進施策との連携	公共交通の利用促進PR、パークアンドライド
2 都心の回遊促進施策との連携	120円パッ区、市中心部地下鉄均一運賃（210円）
3 フィーダーバスの利便性向上	東西線結節駅周辺バス均一運賃制度（100円）
4 地域の移動手段の確保に向けた取組みとの連携	都市整備局ワーキング等への参画（八木山ライン）

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。

取組み項目		主な事業
バス		
1	バリアフリーの推進	バス停上屋等設置、バリアフリー教育、意見交換会
2	◆観光施策への貢献	多言語対応、イベント時運行
3	ICTや新技術の活用の検討	各種キャッシュレス決済導入検討、IC乗車券システム
4	◆【新】脱炭素化の推進（バス）	電動バス導入
地下鉄		
1	バリアフリーの推進	バリアフリー教育、意見交換会
2	◆観光施策への貢献	多言語対応、大規模イベント対応
3	ICTや新技術の活用の検討	各種キャッシュレス決済導入検討、IC乗車券システム
4	【新】脱炭素化の推進（地下鉄）	地下鉄施設内照明LED化
全体		
1	福祉施策への貢献	福祉割引、敬老乗車証・ふれあい乗車証
2	MaaSの推進	仙台MaaSへの参画、デジタルチケットの販売
3	ICTや新技術の活用の検討	各種キャッシュレス決済導入検討、IC乗車券システム

戦略3 まちづくりへの貢献 モニタリング指標

指標	指標の説明	望ましい方向性	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	目標値
・一日平均乗車人員 年間乗車人員÷年間日数	市バス・地下鉄の一日当たりの乗車人員を表し、値が大きいほど、まちづくりに市バス・地下鉄がより貢献していると言えます。	↑	市バス103千人 地下鉄250千人	市バス76千人 地下鉄191千人	市バス81千人 地下鉄205千人	市バス87千人 地下鉄227千人	市バス93千人 地下鉄246千人	令和7年度見込 市バス102千人 地下鉄 275千人

戦略4 持続可能な 経営の確保

【目指すべき姿】

将来にわたり、市バス・地下鉄事業を安定的に運営できるよう、経営基盤の強化に取り組みます。

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增收や、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みます。

取組み項目		主な事業
バス		
1	資産の有効活用	駐車場用地等の有償貸付
2	広告料収入の確保	バス車内外
3	燃料費・光熱水費の節減	省エネ機器の導入、省エネ対策の実施
4	投資の選択と集中	車両の更新、中古バスの購入、電動バスの導入検討
5	バス運転業務の管理の委託の実施	バス運転業務の管理委託の実施、実績評価
6	バス運転業務の管理の委託のあり方検討	受託可能な事業者についての調査
7	利用状況に応じた運行の効率化(一定エリアの路線廃止)	市バスと地域交通との役割分担
8	利用状況に応じた運行の効率化(便数調整)(バス)	ダイヤ改正にあわせた便数調整(減便)の実施
9	◆市バスの運賃改定	令和8年10月の市バス運賃改定に向けた検討
10	経営改善によるバスの一般会計補助金の抑制	独立採算に向け、市一般会計補助金額を抑制
11	◆【新】経営の更なる改善手法検討(バス)	市バス事業活性化に係る調査研究、路線のあり方検討

地下鉄		
1	資産の有効活用	駐車場用地等の有償貸付
2	広告料収入の確保	地下鉄車内、駅構内等を活用した広告
3	燃料費・光熱水費の節減	省エネ機器の導入、省エネ対策の実施
4	駅業務委託の実施	委託駅の拡大検討
5	利用状況に応じた運行の効率化(便数調整)(地下鉄)	大型イベント時等の増便、朝ラッシュ時の増便検討
6	地下鉄の運賃水準の検討	地下鉄運賃改定の必要性の有無を検討
7	◆【新】経営の更なる改善手法検討（地下鉄）	鉄道事業における更なる収入確保のための企画検討
全体		
1	市バス・地下鉄利用のきっかけ作り	中学3年生卒業おめでとうきっぷ、1ねんせいはじめてきっぷ、イベント等PR、グッズ販売によるPR
2	大学・高校との連携	大学・高校のオープンキャンパスにあわせた広報
3	沿線の地域、イベント、施設等との連携	S-style、大型イベントとのタイアップ
4	イメージアップ事業の推進	映画・アニメ等コンテンツとのタイアップ
5	◆地元スポーツチーム等との連携	東北楽天ゴールデンイーグルス、ベガルタ仙台、マイナビ仙台レディース、仙台89ERSとの連携
6	企業債発行額の精査による利息負担の抑制	企業債を財源とする建設改良事業のスペックの見直し
7	投資の選択と集中（全体）	設備更新時のスペックの見直しや事業の必要性精査
8	【新】各種企業債制度の適切な活用	交通事業債（経営改善推進事業）の借入
9	【新】icscaポイント制度の見直し	icsca基本ポイントの付与終了
10	【新】仙台市交通事業経営計画の見直し	仙台市交通事業経営検討委員会の設置・開催

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を行います。

取組み項目	主な事業
バス	
1 安定的な人材確保	受験要件の見直し、広報による各職種の魅力PR
2 次世代の職員の育成と技術の確実な継承	研修、訓練の実施
3 業務への意欲を高めるための取組み	業務改善プロジェクト、職員表彰
4 職員の働きやすい環境づくり	業務改善提案、意見交換会
地下鉄	
1 安定的な人材確保	受験要件の見直し、広報による各職種の魅力PR
2 次世代の職員の育成と技術の確実な継承	研修、訓練の実施
3 業務への意欲を高めるための取組み	業務改善プロジェクト、職員表彰
4 職員の働きやすい環境づくり	業務改善提案、意見交換会
全体	
1 コンプライアンスの推進	交通局コンプライアンス実施計画
2 ワークライフバランスの推進	休暇制度の改善、超過勤務縮減の取組み
3 【新】デジタル技術の活用による事務の効率化	電子入札の導入、庶務事務・文書管理システムの導入

戦略4 持続可能な経営の確保 モニタリング指標

指標	指標の説明	望ましい方向性	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	目標値
・営業収支比率 営業収益÷営業費用	営業費用が営業収益によつてどの程度賄えているかを表す指標です。	↑	市バス 67.9% 地下鉄 73.5%	市バス 51.9% 地下鉄 56.6%	市バス 55.9% 地下鉄 69.6%	市バス 60.3% 地下鉄 77.2%	市バス 62.4% 地下鉄 82.4%	
・乗車料収入 (消費税及び地方消費税抜き)	営業収益のうち、お客さまからいただき運賃(乗車料)による収入です。	↑	市バス 6,432,054千円 地下鉄 15,775,986千円	市バス 4,832,679千円 地下鉄 11,619,880千円	市バス 5,084,363千円 地下鉄 12,675,740千円	市バス 5,508,574千円 地下鉄 14,129,670千円	市バス 5,937,514千円 地下鉄 15,500,701千円	令和7年度見込 市バス64億円 地下鉄 174億円
・有償貸付等収入 (消費税及び地方消費税抜き)	営業収益のうち、資産の貸付け等により得ている収入です。	↑	市バス 54,665千円 地下鉄 623,233千円	市バス 53,058千円 地下鉄 610,909千円	市バス 56,956千円 地下鉄 658,804千円	市バス 56,962千円 地下鉄 674,821千円	市バス 58,844千円 地下鉄 670,135千円	
・広告料収入 (消費税及び地方消費税抜き)	営業収益のうち、車両や駅舎に企業等が掲出している広告により得ている収入です。	↑	市バス 147,461千円 地下鉄 614,778千円	市バス 149,351千円 地下鉄 506,636千円	市バス 139,865千円 地下鉄 456,178千円	市バス 143,808千円 地下鉄 464,660千円	市バス 144,972千円 地下鉄 476,224千円	

自動車運送事業 財政目標

指標	指標の説明	望ましい方向性	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	目標値
・走行1kmあたりの収入 営業収益÷走行キロ	市バスが1km走行する当時の収入を表し、値が高いほうが効率よく収入を得られています。	↑	494円	386円	413円	448円	486円	
・資金不足比率 資金不足額÷営業収益	事業規模（営業収益）に対する資金不足額の割合で、20%以上となると、法の定めにより「経営健全化団体」となります。	↓	4.3%	9.5%	5.6%	3.7%	0.6%	計画期間を通じて20%未満に抑制
・一般会計補助金繰入額	赤字路線の運行等のために仙台市的一般会計から繰り入れている金額で、値が低いほど経営の自立性が確保されています。	↓	27.6億円	30.1億円	33.3億円	33.7億円	30.3億円	

高速鉄道事業 財政目標

指標	指標の説明	望ましい方向性	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	目標値
・単年度損益 収益－費用	単年度の收支の差し引きを表し、値がプラスの場合黒字、マイナスの場合赤字となります。	↑	▲45.4億円	▲62.5億円	▲28.3億円	▲16.3億円	▲7.5億円	計画期間中に黒字転換を図る
・累積損益	毎年度の損益（赤字又は黒字）を通算したものです。	↑	▲867.2億円	▲929.3億円	▲957.6億円	▲973.9億円	▲981.4億円	令和36年度までの赤字解消を目指す
・資金不足額 (流動負債－流動資産)－解消可能資金不足額	財政健全化法上の資金の不足額を表す値です。	↓	なし	なし	なし	なし	なし	計画期間を通じて発生しないよう努める

5 主要な取組みについて

◆安全運行確保のための研修・訓練の実施

安全運行に必要となる知識・技術の習得や、危険感受性を高めるための訓練や研修等を実施。

・バス

「事故削減プロジェクト研修」

安全・確実・快適な輸送を提供し、お客様に信頼される公営交通を維持するため、乗務員に求められる知識及び安全運行に欠かせない運転行動等のスキル向上に向けた研修を実施。

- ◎ 外部専門講師による講義
- ◎ 実技研修



・地下鉄

「仙台市高速鉄道総合防災訓練並びに鉄道合同防災訓練」

宮城県警 (R3,4,5) や仙台市消防局 (R3,5,6) と合同で訓練を実施。

- 【主な内容】
- R3 薬剤散布を想定したテロ対応訓練
 - R4 車内傷害事件を想定した対応訓練、護身術講義
 - R5 薬剤散布を想定したテロ対応訓練
 - R6 大地震を想定した駅間停止車両からの避難誘導訓練



「情報伝達訓練」

異常時における即応体制の確立を図り、職員間の情報伝達及びお客様への情報発信が迅速・的確に行えるよう定期的に実施。

「動画資料による教育訓練」

避難誘導時の注意点等を動画化し、適切な避難誘導について教育・訓練する際の補助教材として活用。

◆安全運行にかかる装置等の設置・更新

厳しい経営状況の中であっても、お客様の安全・安心のための投資は最優先で行っている。

・バス 安全確認放送装置の設置

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新車で購入した車両に装備し、安全性向上を図る。

(R3 25両、R4 22両、R5 28両、R6 15両取付実施)

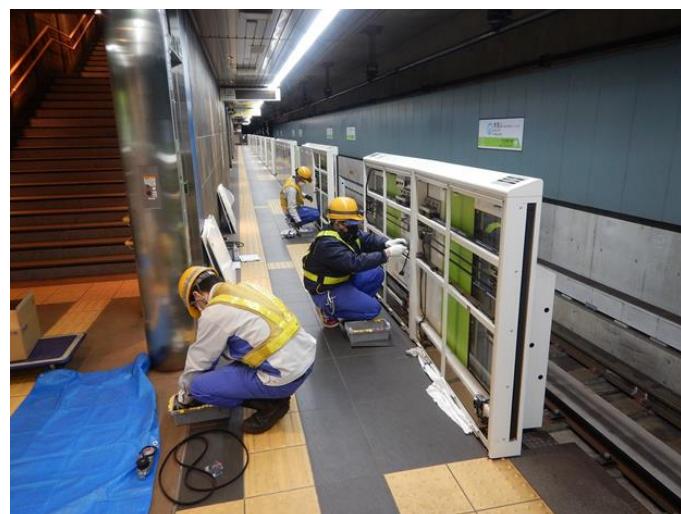


・地下鉄 ホーム柵整備、レール交換

ホーム柵の定期点検・部品交換等を行い、安全性・信頼性を確保。

レールの摩耗等の状況を定期的に点検し、必要に応じ、レール交換を実施。

レールを溶接し継ぎ目をなくすことで、列車走行時の騒音低減、乗り心地向上を図る。



◆南北線車両更新

南北線車両は昭和62年の開業から35年以上が経過し、耐用年数を迎えることから車両更新を行う。

デザイン

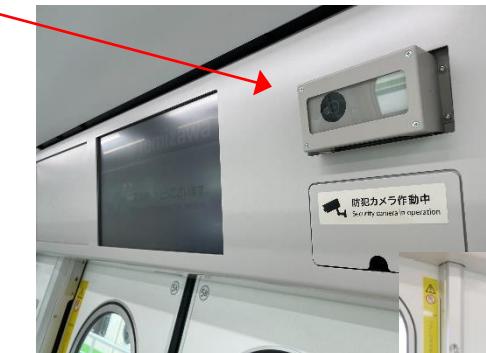
デザインについては、市民の皆さまの投票を実施し、3つの案の中から「南北線車両からの進化」をイメージしたデザインに決定しました。このデザインが「2024グッドデザイン賞」を受賞しました。



特徴

●安全性の向上

- 各車両に4台の防犯カメラを設置し、車内セキュリティを向上
- ドアに人が挟まると動作を止める電気式の戸閉装置を導入



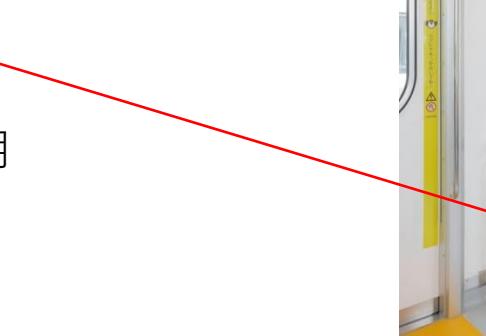
●快適性の向上

- 車両の低床化によりホームとの段差を縮小
- より快適な車内環境とするため、冷房能力を1.5倍に向上
- 案内表示器にカラー液晶式を採用
- 車いす・ベビーカースペースを増設し各車両に1カ所設置



●環境負荷の低減

- 省エネ化と保守の省力化のため、高効率・密閉型のモーターを採用
- モーターの制御装置に省エネ機器を採用
- 環境負荷低減と軽量化を目的に、無塗装の車体を採用



◆オープンデータの推進

市バス利用の更なる促進のためには、これまで以上に運行情報を適時に分かりやすい形で発信することが必要であることから、運行情報のオープンデータ化を進める

- ・市バスの「GTFSリアルタイム」データをオープンデータとして配信する
- ・各経路検索事業者が仙台市バスの「GTFSリアルタイム」データを取得できるようになるため、今後「どこバス仙台」サイトだけではなく、Googleマップや仙台MaaSデジタルマップ等、様々な地図、経路検索サービスにも反映される
- ・令和6年度にダイヤ編成支援システムとバスロケーションシステムの機能改修を実施。リリースに向けた調整を進めている

▼どこバス仙台による運行情報検索イメージ

The screenshot shows the Dokobuson Sendai website interface. At the top, there are buttons for 'バス接近情報 (一覧)' (Bus Approach Information (List)), 'バス位置地図表示' (Bus Location Map Display), and the current time '01:38'. Below this, the search results for route J411 are displayed. The route information includes: '五橋駅 - 仙台駅前' (Gobashi Station - Sendai Station), '7個前の停留所を通過' (Passed 7 stops ago), '6人程度乗車中' (About 6 passengers on board), 'J411' (Bus number), '広瀬通駅・定禅寺通市役所 経由' (Passing through: Hirose-dori Station, Jizanji-dori City Hall), and '交通局東北大大学病院 行き' (Going to: Tohoku University Hospital). The arrival time is '予定時刻 18:47'. The next stop information for route K506 is also shown below, with similar details: '五橋駅 - 仙台駅前', '9個前の停留所を通過' (Passed 9 stops ago), '11人程度乗車中' (About 11 passengers on board), 'K506' (Bus number), '広瀬通駅・県庁市役所 経由' (Passing through: Hirose-dori Station, Prefectural Government Office), and '交通局東北大大学病院 行き' (Going to: Tohoku University Hospital). The arrival time is '予定時刻 18:45'. The interface includes a '並び替え' (Change Sort Order) button and a '接近順' (Approaching Order) dropdown menu.

▼民間サービスへの反映



◆利便性の高い乗車券制度の実施

【企画乗車券の仙台MaaSによる販売】

公共交通の利用促進を図るため、仙台市が提供するMaaSサービスに令和3年度より参画し、デジタルチケットの販売やQRコード改札の実証実験等を実施。

令和3年度：120円パック一日乗車券(※1)実証実験（令和5年4月より本格販売）

るーぶる仙台、るーぶる仙台・地下鉄共通一日乗車券の販売

令和4年度：地下鉄一日乗車券のデジタル化実証実験（QRコード改札）

令和5年度：緑化フェア周遊バス(※2) の期間限定販売（QRコード改札）

令和6年度：地下鉄24時間・36時間券(※3)の期間限定販売

仙台MaaSにおける販売実績（枚）	3年度	4年度	5年度	6年度
120円パック一日乗車券	89	274	414	367
るーぶる仙台一日乗車券	129	1,145	2,686	3,329
るーぶる仙台・地下鉄共通一日乗車券	41	266	617	954
地下鉄一日乗車券（3日間・実証実験）	—	161	—	—
緑化フェア周遊バス（54日間・期間限定）	—	—	1,303	—
地下鉄24時間・36時間券（7日間・期間限定）	—	—	—	7,117



※1：市中心部のバス運賃を120円に設定している一定区域内において、市バス・宮城交通バスが乗り放題となる一日乗車券

※2：全国都市緑化仙台フェア期間中、地下鉄全線と市バスの一部路線が乗り放題となる一日乗車券

※3：Pokémon GO Fest 2024：仙台及び東北縊まつり2024仙台期間中、地下鉄全線が乗り放題となる24時間券及び36時間券

◆【新】子育て世代の利便性向上

【小児運賃無料化実証実験（ハッピー・ファミリー・ライド】

市バス、地下鉄を利用した家族連れのお出かけ需要を喚起することで、自動車等から公共交通利用への転換を図るとともに、子どもたちに将来にわたって公共交通をご利用いただくためのきっかけづくりを目的として実施。

○実施内容

- ・土日祝日のみ小児運賃無料
- ・大人同伴は必須（大人1人につき小学生2人まで）

○対象路線

市バス、地下鉄南北線・東西線（楽天シャトルバス、るーぶる仙台を除く）

○実施期間

第1回（計7日間）

令和6年4月27日（土）～4月29日（月・祝）
5月3日（金・祝）～5月6日（月・祝）

第2回（計28日間）

令和6年9月14日（土）～12月1日（日）

○利用実績

第1回 市バス：1,709人（1日当たり244人） 地下鉄：18,455人（1日当たり2,636人）

第2回 市バス：4,724人（1日当たり169人） 地下鉄：76,676人（1日当たり2,738人）

【地下鉄における子育て応援の取組み】

地下鉄車内の車椅子・ベビーカースペースに「仙台の子育て応援団長」ジャッキーのステッカーを貼付することで子育て応援スペースとして周知啓発を図ったほか、紙おむつが購入できる子育て応援自販機の設置や、ベビーカーレンタルサービスの提供を開始。



◆ 【新】キャッシュレス決済の検討

【るーぶる仙台におけるタッチ決済実証実験】

「るーぶる仙台」において、インバウンドを含めた観光客の利便性向上のため、これまでのICカード、現金等に加え、クレジットカード等のタッチ決済を活用した乗車サービスを提供する実証実験を開始（文化観光局の事業）。

○対象路線

るーぶる仙台全車両

○実施期間

令和6年10月1日（火）～令和8年3月31日（火）

【地下鉄におけるキャッシュレス決済の検討】

インバウンド観光を含めた利便性向上を図るため、地下鉄駅改札機及び券売機の更新時を念頭に、QRコード乗車券やクレジットカードタッチ決済への対応等、キャッシュレス決済の導入を検討する。

令和7年度に地下鉄駅改札におけるクレジットカードタッチ決済の導入に着手。

右画像は、他の鉄道事業者のクレジットカードタッチ決済の駅での使用例。

赤枠のところの端末にクレジットカードをタッチする。



◆観光施策への貢献

【インバウンド等対応】

- ・仙台駅西口バスターミナル案内所や地下鉄駅における音声翻訳機による案内サービスの提供 (R3～)
- ・交通局ウェブサイトにGoogle翻訳を導入 (R4) 、対応言語拡大 (130言語) (R6.1月～)
- ・バス停留所名称英語対応・どこバス仙台を機能改修 (英語案内)
- ・地下鉄駅構内の案内サイン (R5.7月～) や地下鉄マップ等に案内言語 (繁体字) (R5.9月～) を追加

【大型イベント対応や増発便対応等】

●バス

- ・るーぶる仙台「七夕ナイト号」、「紅葉ライトアップ号」、「光のページェント号」運行
- ・七夕花火祭続行便の運行、どんと祭臨時便の運行
- ・全国都市緑化フェア (R5) 開催に伴う深沼線の増発
- ・定義ホタル祭続行便、定義如来夏まつり奉納花火続行便

●地下鉄

- ・仙台七夕花火祭、泉区民ふるさとまつり、ベガルタ仙台ホームゲーム、東北大学オープンキャンパス時の増便
- ・全国都市緑化仙台フェア (R5) 、Pokémon GO Fest 2024:仙台 (R6) 、東北絆まつり仙台 (R6) 、ラグビー日本代表戦 (R6) 仙台みちのくYOSAKOIまつり (ディズニーパレード) (R6) 開催に伴う増便 等

◆ 【新】脱炭素化の推進（バス）

○改正省エネ法の施行により、保有台数に占める非化石エネルギー自動車に関する2030年度の導入目標（保有台数の5%）が設定されたため、電気バスの導入に向け以下とおり取り組む。

令和6年度

電気バスの課題や技術の進歩等について、車両メーカー・充電メーカー・関係機関等から最新情報の収集を行うとともに情報整理を行った。

- ・車両の性能
- ・バッテリーの規格/性能
- ・国等の補助制度
- ・他事業者の動向

令和7年度

具体的な導入計画を作成する。

車両等の技術、費用・補助制度・他都市の動向等の情報収集と整理を引き続き行う。

- ・事業スケジュール
- ・車両や施設の運用計画
- ・施設の改修計画
- ・車両や設備の選定
- ・ライフサイクルコスト等

令和12年度（2030年度）までに導入計画に基づき電気バスを導入

◆市バスの運賃改定

コロナ禍の長期化や、物価上昇に伴う経費の増嵩、資金不足対策の企業債償還の本格化により、予断を許さない経営状況にあるバス事業について、仙台市交通事業経営計画（令和3～12年度）における収支見通しの見直しを行い、必要な運賃改定を行う。

令和6年11月に公表した事項

【市バス運賃改定の方向性】

- 市バス事業における安定的な経営のために、令和8年10月の運賃改定により、乗車料収入として少なくとも15%程度の増収を図る。
- 具体の改定幅は、国への認可申請が必要な普通旅客運賃や通勤・通学定期券に加え、都心バス120円均一運賃などの個別運賃について、それぞれ精査の上決定する。なお、「子育てが楽しいまち・仙台」の実現に向け、学都仙台市バスフリーパスについて価格を据え置く。
- 運賃改定に加え、さらなる経営改善に取組むものの、企業債の償還額が大きい令和8～12年度については、一般会計からの従来の補助金等に加え、追加の財政支援により対応。

【今後の進め方】

令和6年度決算を踏まえ最終的な運賃改定幅について判断し、議会及び市民への説明を経たうえで、令和8年10月1日に運賃改定を実施予定。

◆【新】経営の更なる改善手法検討

【バス】

令和6年度よりバス事業の経営改善に向けた企画・立案等に係る体制強化を図るため、輸送課の名称を変更し「輸送企画課」とするとともに、「事業企画室（係相当）」を新設。

⇒営業収支の悪化や人材不足等の状況を踏まえ、「路線再編等の抜本的な運行効率化」に着手する。

令和6年度は、他都市における路線再編スキームを調査したほか、他局を含めた関係課会議を通じ、市バスに関連する各種計画・事業の方向性について協議を行った。加えて、市バス事業の活性化に係る有識者勉強会等を実施。

令和7年度には、膨大なデータの詳細な分析・可視化を可能にするため、BIツールを活用したデータ分析基盤の構築を行い、路線再編に向けたビッグデータ分析に着手する。

【地下鉄】

令和6年度より地下鉄事業における収入確保に向けた企画・立案を行うため、営業課調整係から営業課営業企画係に名称変更。

令和6年度は、モバイルバッテリースタンドの公募やベビーカーレンタル事業者への目的外使用許可等を行ったほか、**駅構内の空きスペースの資産活用の可能性の調査・検討など、鉄道事業における更なる収入源確保**のための企画検討を行った。

◆地元スポーツチーム等との連携

【各チームのホームゲーム開催に係る広報・宣伝】

ホームゲームへの集客及び観戦時の市バス・地下鉄の利用促進を図るため駅構内や地下鉄車両内に試合日程を告知するポスター掲出を実施。



【駅構内大型ラッピング装飾】

地下鉄南北線駅構内の階段エリアにおいて、公共交通機関利用・マナー向上を呼びかけるラッピング装飾を実施。

- 勾当台公園駅：マイナビ仙台レディース（令和6年2月～）
- 泉中央駅：ベガルタ仙台（令和6年5月～）



【ホームゲーム開催時における新型車両PR】

ベガルタ仙台のホームゲームにおいて、コンコースへのブース出展、試合前のピッチ上アナウンス・大型ビジョン放映による南北線新型車両運行開始PRを実施。



【各チームマスコットによるマナー啓発】

各チームのマスコットを起用した車両内におけるマナー啓発ポスターを作成。（令和7年4月～）