

# 鹿児島市交通事業経営計画 (令和3年度見直し)

## 【素案】概要版

令和3年10月

鹿児島市交通局

## < 目次 >

I	見直しの趣旨	1
II	見直しの基本方針	1
III	見直し後の計画期間	1
IV	令和2年度における局を取り巻く事業環境	2
	1 令和2年度決算の概要	2
	2 令和2年度の新型コロナウイルス感染症の影響分析	4
	3 令和2年度バス路線移譲の効果	8
V	計画期間の重点目標	9
VI	計画期間における具体的な取組	9
	1 取組の体系表	9
	2 新たに追加した取組（9施策）	13
	3 既存の取組のうち内容を見直したもの	13
VII	目標指標	15
VIII	新たな財政見通し	16
IX	計画の進行管理等	17

## I 見直しの趣旨（本編 P1）

- 計画当初、令和8年度での収支均衡を見込み、2年度から4年度までの3年間を前期計画期間と位置付けて、4年度に必要な見直しを検討することとしていた。
- 新型コロナウイルス感染症の影響によるインバウンドの消滅や行動自粛などから、市電・市バスの利用者は大幅に減少し、本計画の財政見通しは、計画初年度である令和2年度から大幅な乖離が生じている。
- コロナ禍は、新しい生活様式など社会に大きな変革をもたらしており、公共交通の利用に関する考え方も変わってきている。
- 本計画の見直しを前倒して令和3年度に実施し、新たな社会に即した事業見直し等を進めながら、減収等も踏まえた中での持続可能な経営基盤の確立を図ることとする。

## II 見直しの基本方針（本編 P1）

- (1) 新型コロナウイルス感染症の感染リスクの低減と利用者の安心・安全等につなげるため、国のガイドライン等を踏まえた必要な対策に取り組む。
- (2) 軌道事業及び自動車運送事業の全般について、コロナ禍収束後の新たな社会に即した規模及び内容へと見直す。
- (3) 交通事業全体として持続可能な経営基盤の確立を図るため、コロナ禍による減収を補填するための資金対策並びに収支均衡を図るための経費削減策及び増収策に取り組む。
- (4) 第六次鹿児島市総合計画との整合を図る。
- (5) SDGs を推進する計画となるよう、基本目標との関連付けや施策の検討等を行う。

## III 見直し後の計画期間（本編 P2）

【現 行】

令和2（2020）年度 ～ 令和 8（2026） 年度 = 7 年間



【見直し後】

令和2（2020）年度 ～ 令和 13（2031） 年度 = 12 年間

- 第六次鹿児島市総合計画（令和4年度～13年度）との整合を図るほか、交通事業全体として持続可能な経営基盤の確立を目指すため、当初令和8年度までとしていた計画期間の最終年度を5年間延長し、令和13年度までとする。

## IV 令和2年度における局を取り巻く事業環境（本編P17～22, 26）

## 1 令和2年度決算の概要

## (1) 令和2年度の収支状況

- ・軌道事業及び自動車運送事業の合計で、経常損益は8億9,300万円の経常損失となり、特別利益、特別損失を合わせた純損益は、8億9,700万円の純損失となった。
- ・資本収支は、4億8,900万円の不足となり、不足分については、損益勘定留保資金等で補填した。
- ・結果、2年度の資金収支は4億3,300万円の資金不足となり、資金残は、元年度末の6億2,800万円から1億9,400万円に減少した。

## (収支状況)

(単位:百万円)

区 分		軌 道	自 動 車	計
収 益 的 収 入 及 び 支 出	営業収益	1,230	934	2,164
	営業外収益	458	742	1,200
	<b>経常収益計 (A)</b>	<b>1,688</b>	<b>1,675</b>	<b>3,364</b>
	特別利益	0	76	76
	<b>収益合計 (B)</b>	<b>1,688</b>	<b>1,752</b>	<b>3,440</b>
	営業費用	1,944	2,218	4,162
	営業外費用	53	42	95
	<b>経常費用計 (C)</b>	<b>1,997</b>	<b>2,261</b>	<b>4,257</b>
	特別損失	2	78	80
	<b>費用合計 (D)</b>	<b>1,999</b>	<b>2,338</b>	<b>4,337</b>
	<b>経常損益 (A) - (C)</b>	<b>△ 308</b>	<b>△ 585</b>	<b>△ 893</b>
	<b>純損益 (B) - (D)</b>	<b>△ 310</b>	<b>△ 586</b>	<b>△ 897</b>
資 本 的 収 入 及 び 支 出	企業債	595	0	595
	補助金	200	0	200
	固定資産売却代金	0	7	7
	工事負担金	19	0	19
	<b>収入計 (E)</b>	<b>814</b>	<b>7</b>	<b>821</b>
	建設改良費	821	6	827
企業債償還金	248	236	484	
<b>支出計 (F)</b>	<b>1,069</b>	<b>242</b>	<b>1,310</b>	
	<b>収支差引 (E) - (F)</b>	<b>△ 255</b>	<b>△ 235</b>	<b>△ 489</b>
資 金 収 支	損益勘定留保資金等	402	551	953
	うち 特別減収対策企業債	0	330	330
	2年度資金収支	△ 163	△ 270	△ 433
	元年度末資金残	6,212	△ 5,585	628
	<b>2年度末資金残 (G)</b>	<b>6,049</b>	<b>△ 5,855</b>	<b>194</b>

※ 百万円単位での表示のため、端数処理（四捨五入）により計などが合わない場合がある

※ 「収益的収入及び支出」の金額は、消費税及び地方消費税を除いた額

## (2) 当初計画における2年度の財政見通しと決算額との比較（乖離の状況）

- ・新型コロナウイルス感染症の影響によるインバウンドの消滅や行動自粛に伴う利用者数の大幅な減により、運輸・運送収益が大幅に落ち込んだ。
- ・純損益については、両事業合計で損失額が6億5,600万円拡大し、年度末資金残については、当初の計画では予定していなかった特別減収対策企業債（※）3億3,000万円を借り入れたうえで、両事業合計で2億5,500万円の減となり、いずれも大きな乖離が生じる結果となった。

※ 特別減収対策企業債 … 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のための取組に伴う利用者の減少等によって資金不足が発生又は拡大する地方公営企業が、当該不足額について資金手当として発行できる企業債で、経営健全化基準である資金不足比率には算入されない。

(単位：百万円)

		財政見通し	決算額	差
軌道事業	事業収益	2,364	1,805	△ 559
	営業収益	1,834	1,342	△ 492
	営業外収益	530	463	△ 67
	特別利益			0
	事業費	2,180	2,058	△ 122
	営業費用	2,076	1,975	△ 101
	営業外費用	102	81	△ 21
	特別損失	2	2	0
	経常損益	186	△ 251	△ 437
	純損益	184	△ 253	△ 437
自動車運送事業	事業収益	2,301	1,831	△ 470
	営業収益	1,496	1,013	△ 483
	営業外収益	736	742	6
	特別利益	69	76	7
	事業費	2,668	2,417	△ 251
	営業費用	2,483	2,300	△ 183
	営業外費用	99	39	△ 60
	特別損失	86	78	△ 8
	経常損益	△ 350	△ 585	△ 235
	純損益	△ 367	△ 586	△ 219
合計	事業収益	4,665	3,636	△ 1,029
	営業収益	3,330	2,355	△ 975
	営業外収益	1,266	1,205	△ 61
	特別利益	69	76	7
	事業費	4,848	4,475	△ 373
	営業費用	4,559	4,275	△ 284
	営業外費用	201	120	△ 81
	特別損失	88	80	△ 8
	経常損益	△ 164	△ 836	△ 672
	純損益	△ 183	△ 839	△ 656
資本的収入	846	820	△ 26	
資本的支出	1,377	1,310	△ 67	
年度末資金残	449	194	△ 255	
資金不足比率	—	—	—	

(△14.5%) (△8.9%) (5.6P)

※ 財政見通しは令和2年度当初予算額、決算額は令和2年度決算額

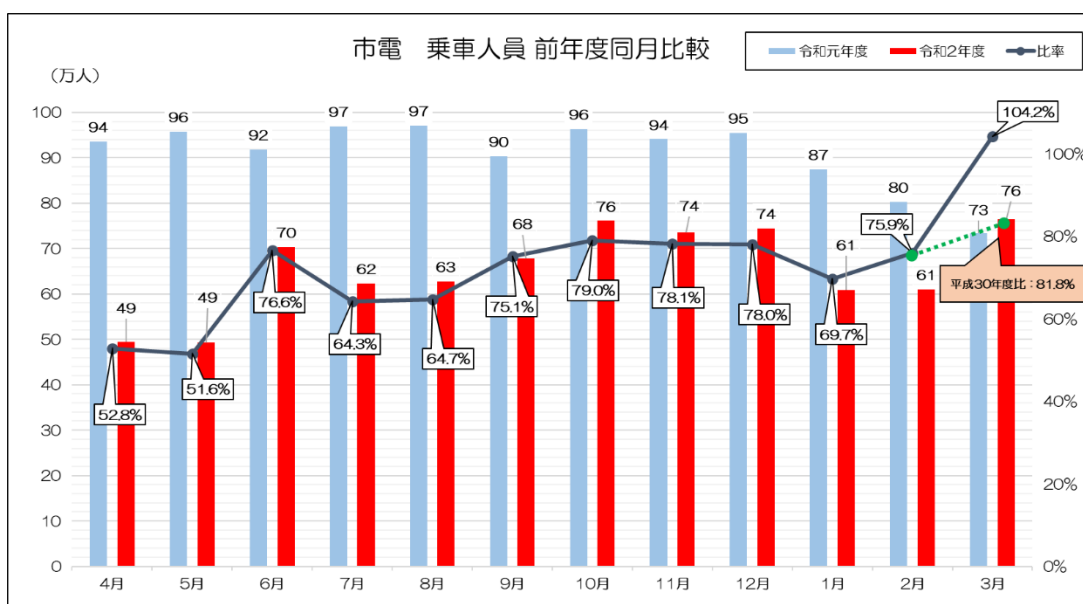
※ 百万円単位での表示のため、端数処理（四捨五入）により計などが合わない場合がある

※ 金額は、消費税及び地方消費税を含む額

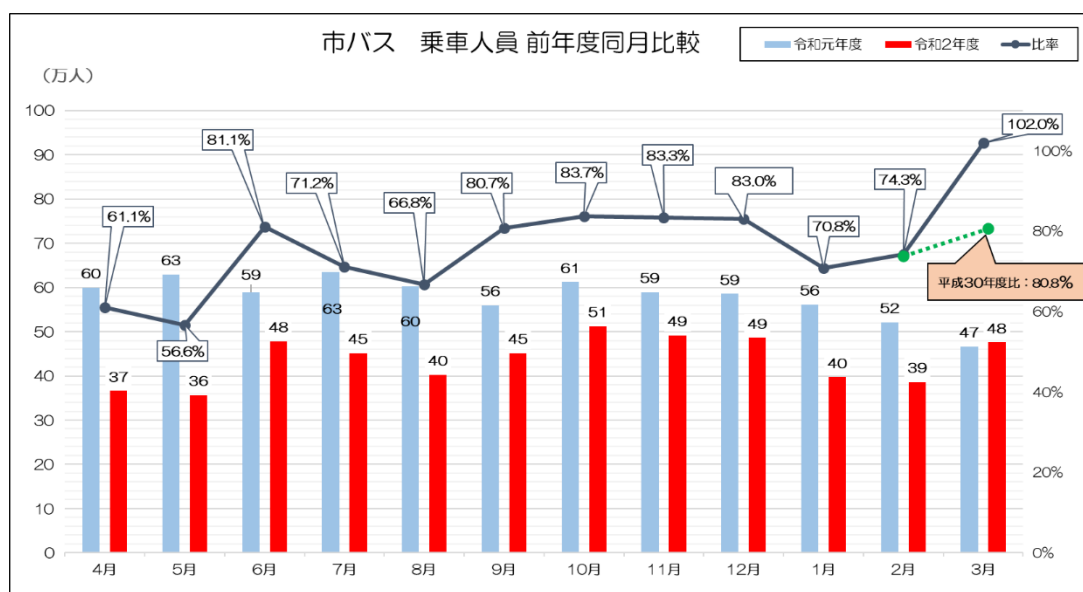
## 2 令和2年度の新型コロナウイルス感染症の影響分析

### (1) 乗車人員前年度同月比較

- 市電では、全国に緊急事態宣言が発令され、休校等が実施された4月から5月は前年度比で約50%の減となった。
- 宣言解除後の6月は76.6%まで回復したが、その後も、80%を超えることはなく、鹿児島初のクラスターがあった7月、大型イベントの開催中止や旅行控えのあった8月、大都市で2度目の緊急事態宣言が発令された1月は60%台まで落ち込んでおり、感染拡大防止のための取組と乗車人員が連動していることが読み取れる。
- 3月は、コロナ禍の影響を受け始めた前年度を若干上回ったものの、前々年度の同月比では81.8%であり、厳しい状況が続いている。



- 市バスの月毎の推移も、市電と同様の傾向が見られる。
- ただし、市バスでは、市電の対前年同月比と比較して約5%上回っており、観光利用等の割合が多い市電に比べて、コロナ禍の影響はやや小さいことが読み取れる。

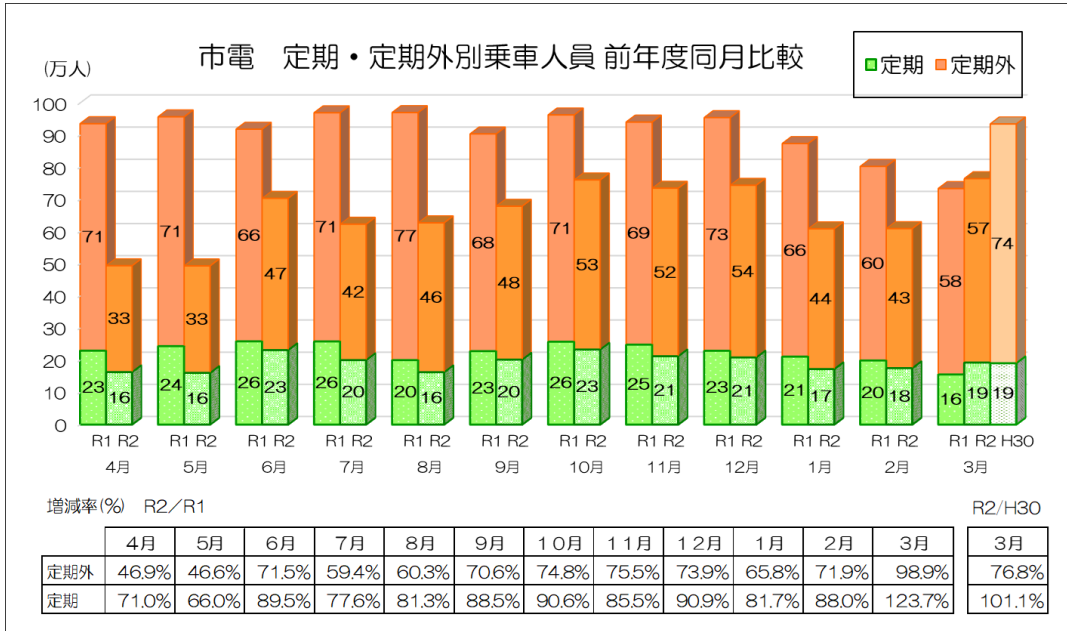


※ 令和元年度の市バス乗車人員は、民間事業者へ令和2年度に移譲した16路線分を除いたもの

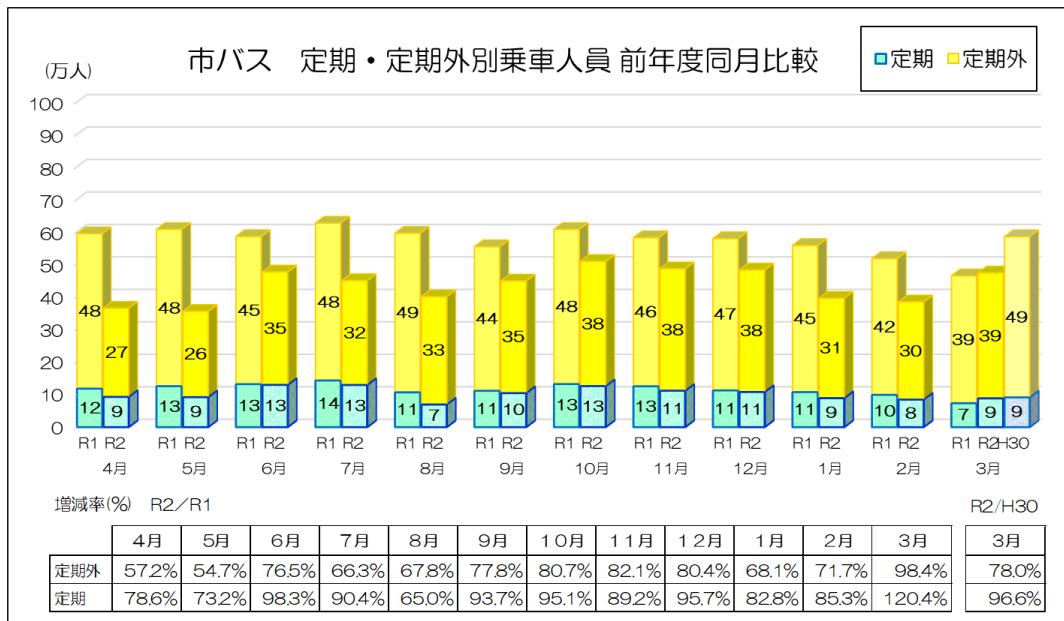
(2) 定期・定期外別乗車人員前年度同月比較

※ 定期外とは、定期券以外（現金・IC乗車カード「ラピカ」の回数券利用等）を示す

- 市電の定期利用者数は、4月から5月では、前年度比70%弱まで落ち込み、6月以降、70~90%で推移している。このことから、緊急事態宣言の解除後も、通勤・通学における公共交通の利用離れやリモートワークの定着が起こっているものと考えられる。
- 市電の定期外利用者数は、4月から2月まで継続して大幅な落ち込みが見られ、市民の行動自粛やインバウンドを含む観光客の減少の影響等を受けたものと考えられる。



- 市バスの定期利用者数も、市電と同様の傾向が見られ、公共交通の利用離れの影響等を受けているものと考えられる。
- 市バスの定期外利用者数は、4月から2月まで落ち込みが続いているものの、市電ほど大きくは落ち込んでおらず、インバウンドを含む観光客の減少の影響等が少ないことが読み取れる。



※ 令和元年度・平成30年度分は、令和2年度に民間事業者へ移譲した16路線を除いて比較

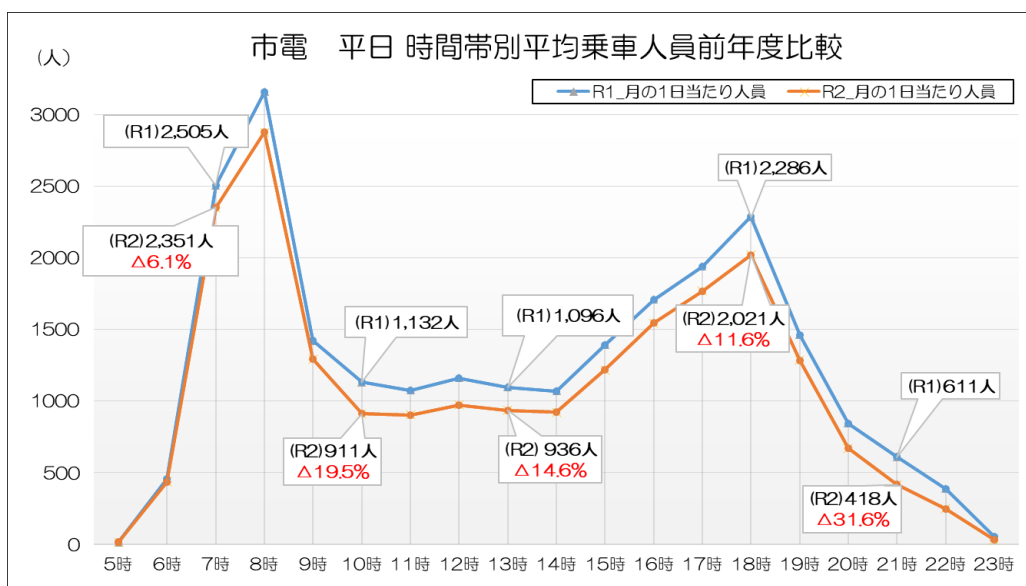
Ⅳ 令和2年度における局を取り巻く事業環境

(3) 曜日・時間帯別1日当たり平均乗車人員前年度比較

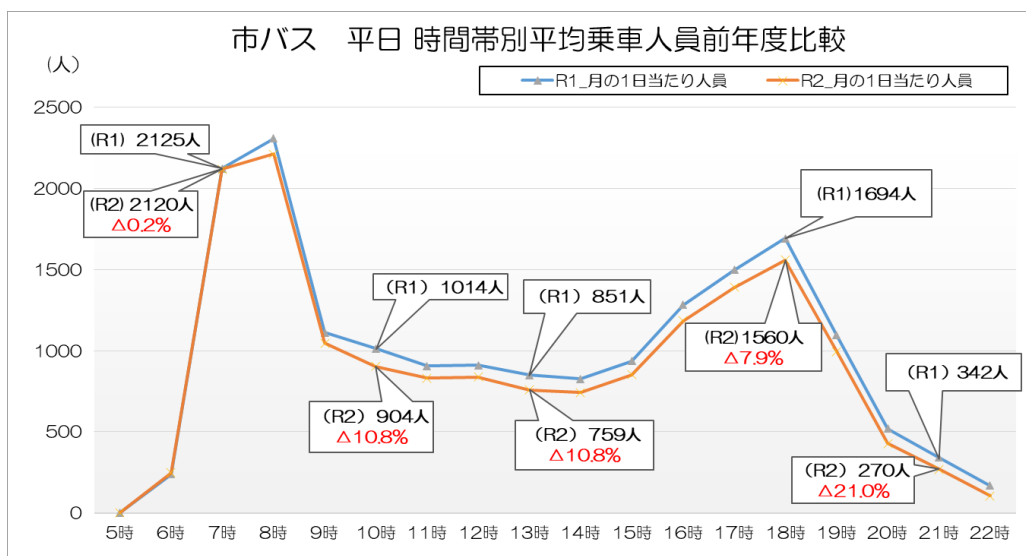
- ※ 傾向分析のため、特に落ち込みの大きかった4月・5月のデータを除いて比較
- ※ 令和元年度の市バス乗車人員は、民間事業者へ令和2年度に移譲した16路線分を除いたもの
- ※ IC乗車カード「ラピカ」の利用データを基に算出（現金利用客は含まない）

① 平日

- ・市電は、7時台が前年度比約6%の減であるのに対して、10時台が約20%の減、18時台が約12%の減、21時台が約32%の減となっており、早朝の通勤・通学時間帯に比べて日中や夜間の落ち込みが大きく、飲食や高齢者の外出の機会の減少が影響したものと考えられる。



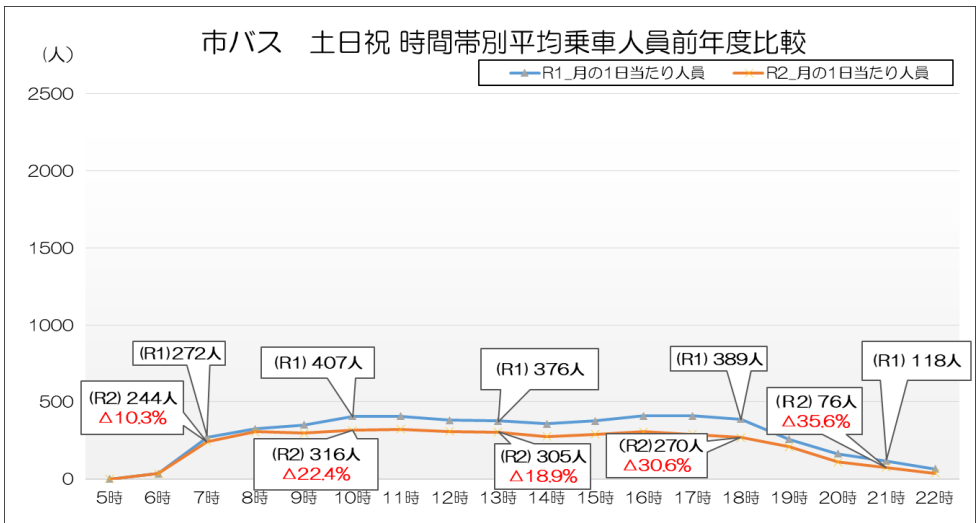
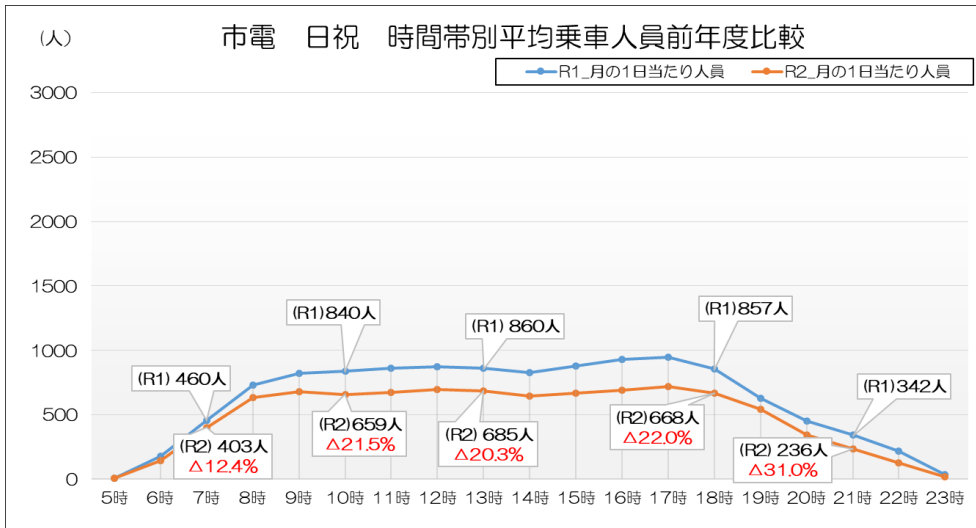
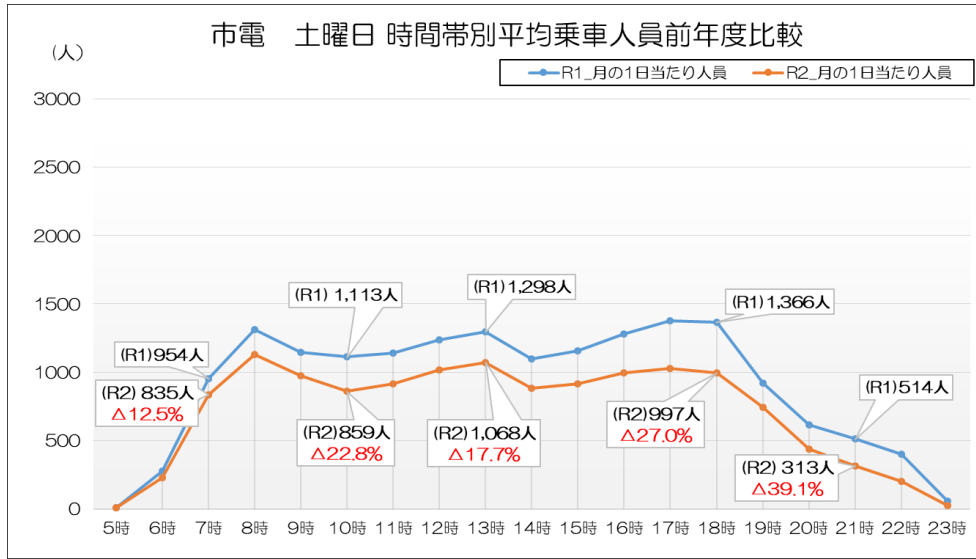
- ・市バスは、10時台が約11%の減、18時台が約8%の減、21時台が約21%の減となっており、市電と比較して、落ち込み幅が小さく、市バスを交通手段として欠かすことのできない利用者の割合が市電に比べて高いと考えられる。





② 土日祝

- 市電・市バスとも、1日を通して大きな落ち込みが見られ、週末の外出機会の減少が影響したものと考えられる。



### 3 令和2年度バス路線移譲の効果

- ・令和2年4月1日付で16路線を民間事業者に移譲するとともに、市長事務部局等への出向等による人員削減や不要となった車両の売却等を実施した。
- ・路線移譲を行わなかったと仮定した場合の決算額（「移譲無試算額」）を下記の方法で試算し、令和2年度決算額と比較したところ、営業収益4億1,600万円の減収と営業外収益2億8,000万円の増収、事業費の5億6,300万円の削減により、純損益で約5億円の赤字圧縮効果が見られた。

(単位：百万円)

		令和2年度決算額	移譲無試算額	差（効果額）
自動車 運送 事業	事業収益	1,752	1,811	△ 59
	営業収益	934	1,349	△ 416
	営業外収益	742	461	280
	特別利益	76	0	76
	事業費	2,338	2,901	△ 563
	営業費用	2,218	2,845	△ 627
	営業外費用	42	42	0
	特別損失	78	14	64
	経常損益	△ 585	△ 1,077	492
	純損益	△ 586	△ 1,091	504

※ 百万円単位での表示のため、端数処理（四捨五入）により計などが合わない場合がある

※ 金額は、消費税及び地方消費税を除いた額

#### 《「移譲無試算額」の試算方法》

##### (1) 収益の試算

- ① 移譲した16路線に関する運送収益及び敬老パス・友愛パス負担金等を加算  
運送収益=R1 移譲路線決算額×R2 決算額 / (R1 決算額-R1 移譲路線決算額)
- ② 移譲による収益（回転用地等の目的外使用許可料、車両売却代金、経営安定化補助金、長期前受金戻入）を控除
- ③ 全バス車両に掲出した車内広告について、車両減少による減収額を加算
- ④ 移譲に伴う市長事務部局等への出向者及び退職嘱託職員分の基礎年金補助金を加算、退職給付金戻入等を控除
- ⑤ 償却期間を経過していない無償譲渡バス停等に関する長期前受金戻入を加算

##### (2) 費用の試算

- ① 移譲に伴う市長事務部局等への出向者及び退職嘱託職員分の人件費及び経費を加算
- ② 移譲路線分の経費（ガソリン代、委託料等）を加算
- ③ 減車した車両分の経費（車両修繕、自動車重量税、施設損害保険料等）を加算
- ④ 廃止車両及び譲渡バス停等に関する固定資産除却費など特別損失を控除
- ⑤ 償却期間を経過していない無償譲渡バス停等に関する減価償却費を加算

## V 計画期間の重点目標（本編 P27）

### 【現 行】

自動車運送事業の抜本的見直しを着実に推進し、持続可能な経営基盤の確立を図りながら、公共交通機関として、安全・安心で快適な質の高いサービスの提供を目指します。



### 【見直し後】

自動車運送事業の抜本的見直しを着実に推進するとともに、コロナ禍収束後の新たな社会に即した事業見直し等を進め、持続可能な経営基盤の確立を図りながら、公共交通機関として、安全・安心で快適な質の高いサービスの提供を目指します。

## VI 計画期間における具体的な取組（本編 P31～45）

### 1 取組の体系表

#### (1) 見直しの内容

##### ① 計画期間における具体的な取組

### 【現 行】

基本目標に沿って計画期間に取り組む具体的な取組として **6 7 施策** を設定



### 【見直し後】

#### ア 新たに9施策を追加

新たに追加する9施策については、P 1 3に記載

#### イ 既存の6 7 施策のうち3 4 施策の内容等を見直す

内容等を見直した主な施策については、P 1 3, 1 4に記載

⇒ 見直し後の施策数：**7 5 施策**（新規9施策＋既存6 6※施策）

※見直しに伴い、「企画電車等の運行の推進」と「ICTを活用した貸切運行の促進」の2施策については、「貸切運行等の促進」として1施策にまとめる。

VI 計画期間における具体的な取組

② 具体的方策

【現 行】

基本目標 1 安全運行の推進 (3) 施設の適切な維持管理等



【見直し後】

基本目標 1 安全運行の推進 (3) 施設・**車両**の適切な維持管理等

- ・具体的な方策の名称を変更し、市電・市バス車両の維持管理等に係る取組が関連付いていることを明確に示す。

③ 基本目標

【見直し後】

新たにSDGsのゴールを基本目標と関連付けて、SDGsを推進する計画とする

- ・国連のSDGs（持続可能な開発目標）について、世界共通の目標として、本計画の計画期間における具体的な取組や基本目標等と関連付けを行うなど、SDGsの視点を取り入れ、その推進にも取り組む。

(2) 取組の体系表

※ 網掛…見直しにより追加・変更したもの

基本目標 1 安全運行の推進



具体的方策	施策名
(1) 運輸安全マネジメントの推進	No. 1 安全管理体制の確立等
	No. 2 ヒヤリハット情報等の収集・活用
	No. 3 重大な事故等への対応
(2) 乗務員等の健康管理・人材育成	No. 4 安全衛生管理の推進
	No. 5 職員研修の充実
	No. 6 技術の承継
(3) 施設・ <b>車両</b> の適切な維持管理等	No. 7 基盤設備の維持・向上
	No. 8 道路交差点内の軌道敷舗装の改修
	No. 9 作業環境の効率性向上
	No.10 車内の安全性向上
	No.11 <b>北営業所施設の維持・補修</b>
	No.12 <b>併用軌道横断歩道の舗装改修</b>
	No.13 <b>電気設備等の更新</b>
	No.14 <b>電車車両の長寿命化</b>

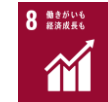
具体的方策	施策名
(4) 災害等への対策	No.15 対応マニュアル等の整備や訓練等の実施
	No.16 感染症対策

基本目標2 快適で便利なサービスの提供



具体的方策	施策名
(1) 快適な車両空間の提供	No.17 低公害・低床型車両の運行
	No.18 乗務員等の接遇マナーの向上
	No.19 利用者へのマナー啓発
(2) 待合環境の整備	No.20 市電停留場等の改修
	No.21 電子看板（デジタルサイネージ）の導入
	No.22 鹿児島駅前停留場の整備
(3) 利用者の利便性の向上	No.23 キャッシュレス運賃決済の導入検討
	No.24 モバイルパスの導入・拡大
	No.25 観光おもてなしラピカの発売
	No.26 ロケーションシステムの運用
	No.27 多様な媒体を通じた情報発信
	No.28 オープンデータの提供
	No.29 交通局モニターのさらなる活用

基本目標3 経営基盤の強化



具体的方策	施策名
(1) 運行の効率化	No.30 路線、ダイヤ等の見直し
	No.31 共同運行の効率化等の検討
	No.32 バス車両の再配置
	No.33 定期観光バスの見直し
(2) 経費節減	No.34 北・桜島営業所の管理の委託の実施
	No.35 人件費の抑制
	No.36 部品の再利用や直営施工等の活用
	No.37 施設等長寿命化計画の推進
	No.38 光熱水費など管理経費の縮減
	No.39 エコドライブの徹底
(3) 増収対策	No.40 運賃の見直し等の検討
	No.41 企画乗車券の価格等の見直し
	No.42 広告収入の拡大
	No.43 広告媒体の価値向上

## V 計画期間における具体的な取組

具体的方策	施策名
(3) 増収対策	No.44 観光業界との連携による乗車券等の販売推進 No.45 グッズ販売の推進 No.46 インターネット等を活用した車両部品等の売却 No.47 イベント時などの臨時運行 No.48 貸切運行等の促進 No.49 資金対策
(4) 効果的な資産の活用等	No.50 路線移譲に伴う資産の処分等 No.51 浜町車庫（旧浜町営業所）の活用方法の検討 No.52 多様な資金調達方法の検討 No.53 電停ネーミングライツ（副呼称命名権）の導入
(5) 組織の活性化	No.54 活力ある職場づくり No.55 働き方改革等の推進

基本目標4 公営交通事業者としての  
役割を踏まえた事業  
推進



具体的方策	施策名
(1) 交通施策との連携	No.56 公共交通不便地対策との連携 No.57 路線バスと市電及び各交通機関との結節機能の向上等
(2) 観光施策との連携	No.58 観光地周遊バス運行との連携 No.59 「かごでん」の新たな活用 No.60 桜島フェリーとの連携 No.61 新型花電車の製作・運行 No.62 路面電車観光路線検討との連携
(3) まちづくり施策との連携	No.63 防災・危機管理との連携 No.64 環境施策との連携 No.65 福祉施策との連携 No.66 都市計画との連携 No.67 交通分野におけるDXの研究 No.68 LRT整備計画の推進
(4) 地域社会に根ざした取組	No.69 職場体験等やインターンシップの受入 No.70 運転体験等イベントの実施 No.71 職員によるボランティア活動 No.72 企業や地域団体との連携 No.73 大学等との連携 No.74 資料展示室のリニューアル No.75 交通局発足100周年記念事業

## 2 新たに追加した取組（9施策）

No.	施策名	具体的な取組
12	併用軌道横断歩道の舗装改修	併用軌道の横断歩道について、横断する歩行者等の安全確保のため、老朽化の著しい舗装の計画的な改修に努めます。
13	電気設備等の更新	電車の走行の安全を確保するため、老朽化した変電所や操車塔等の計画的な更新に努めます。
14	電車車両の長寿命化	電車の車両については、定期的に検査・修繕等を行うことはもとより、経年劣化が著しく、入手困難な部品が生じている装置等について、軽量化・省電力化されたものに年次的に更新し、効率的な維持管理に取り組むことにより、車両の長寿命化を図ります。
16	感染症対策	国が定める感染症予防のためのガイドラインに基づき、感染症等の予防対策と拡大防止対策に取り組めます。
49	資金対策	特別減収対策企業債の償還を行いながら、各種補助金、長期借入金や企業債等の情報収集及び活用を行い、持続可能な経営基盤の確立を図ります。
53	電停ネーミングライツ（副呼称命名権）の導入	電車停留場名に副呼称をつける権利を売却することにより、広告料の増収を図るとともに、企業等に地域貢献やPRの場を提供します。
67	交通分野におけるDXの研究	MaaSへの参画や自動運転等について、新たな技術開発の動向や国等における実証実験も踏まえながら、市長事務部局や他の交通事業者と連携して研究します。
68	LRT整備計画の推進	鹿児島市LRT整備計画に基づき、まちづくりと連携したLRTシステム整備の総合的かつ計画的な推進を図るとともに、適宜、同計画の見直しを行います。
75	交通局発足100周年記念事業	令和10年に迎える交通局発足100周年に向けて、記念事業を検討します。

## 3 既存の取組のうち内容を見直したもの（文言整理のみのものは除く）

※ 下線…見直しに伴い修正した箇所

No.	施策名	具体的な取組
10	車内の安全性向上	車内での事故を未然に防止するための乗務員研修・教育の充実を図るとともに、車内転倒事故などの防止について利用者に啓発を行います。また、安全性向上のために市電の車内に握り棒の設置を進めるほか、濡れるとすべりやすくなる心皿やステップなど隠れた車内の危険を改めて洗い出し、その解消に向けて取り組みます。
11	北営業所施設の維持・補修	北営業所施設を長期的に使用可能なものとするため、令和元年度に実施した同施設に係る耐震診断の結果等に基づき、必要な補修を行うとともに、保全に向けた点検等を行います。
19	利用者へのマナー啓発	利用される方々が快適に過ごせる車内環境となるよう、車内における迷惑行為防止や混雑時のゆずりあい等のマナー向上のほか、咳エチケットや3密対策等、感染症拡大防止策について、乗務員等によるアナウンスや車内への啓発ポスターの掲示、マナーアップ期間の設定など、利用者への更なる啓発に努めます。
24	モバイルパスの導入・拡大	従来の紙製の乗車券に加え、「スマホ一日乗車券」など、利用者が自身のスマートフォン等で購入し使用することができる「モバイルパス」を導入（令和2年8月導入済）し、その対応乗車券の拡大を進めます。
25	観光おもてなしラピカの発売	令和5年に「特別国民体育大会」開催を控えるなど、コロナ禍収束後の交流人口等の回復を見据え、県外からの訪問者が快適に市電・市バスを利用できるよう、既存のICカードを再利用し、回数券機能だけを有し、本市来訪の記念に持ち帰ることもできるデポジット（保証金）なしのIC乗車カード「観光おもてなしラピカ」を発売します。

## V 計画期間における具体的な取組

No.	施策名	具体的な取組
27	多様な媒体を通じた情報発信	SNS 等各種情報媒体の特性を生かした情報発信に努めます。特にツイッターを活用して、災害や事故発生時等の運行情報をリアルタイムで発信するほか、YouTube を活用して、動画による情報発信に取り組みます。さらに、ホームページの外国人向けの内容を見直し、観光客のほか、在住外国人への情報発信を強化します。
30	路線、ダイヤ等の見直し	コロナ下における利用者の状況や、新しい生活様式の下での乗客需要予測、経済性を踏まえつつ、IC乗車カードシステムの乗降データ、利用者等からの意見、利用状況・営業係数等を定期的に調査・分析し、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮しながら、便数、ダイヤ、運行経路等の見直しを行います。
33	定期観光バスの見直し	個人旅行や小グループでの自家用車等を利用した旅行の増加など、定期観光バスのニーズの低下を踏まえ、事業を廃止し、経費削減を図ります。
40	運賃の見直し等の検討	コロナ禍が一定程度収束し、かつ自動車運送事業の抜本的見直しが完了するなど、事業の効率化と経費節減を徹底的に進めた段階で、資金や収支の状況等を踏まえ、必要な場合に運賃の見直し等を実施します。
41	企画乗車券の価格等の見直し	キュート等の企画乗車券や夏休み子供乗車券について、利用状況や収支状況等も踏まえ、販売価格や内容を見直します。
44	観光業界との連携による乗車券等の販売推進	コロナ禍収束後の国内観光及びインバウンド等の回復を見据え、観光コンベンション協会等と連携した利用促進PRに努めるとともに、ホテル等を対象に、一日乗車券等の販路拡大や販売推進に取り組みます。
45	グッズ販売の推進	交通局のイメージアップと市電・市バスの利用促進等を図るため、オリジナルグッズの製作・販売を行うとともに、新たな販路拡大や局のマスコットキャラクター（バスでん仮面）の活用、グッズに触れられる場の提供等に取り組み、販売推進や局のPRを行います。
48	貸切運行等の促進	公的機関、企業等とのタイアップや季節に応じた企画など、市電・市バスの車両を活用した貸切運行等の促進に向けて、イベント企画事業者等に重点的に周知・広報するほか、車両の利用モデルの拡充に取り組みます。また、局ホームページに貸切利用予約申込フォームを構築します。
51	浜町車庫（旧浜町営業所）の活用方法の検討	旧浜町営業所を引き続き車庫及び休憩施設として活用しながら、JR 鹿児島駅北側の交通広場の整備に合わせて、より効果的に活用できるよう路線の見直し等を行うとともに、運行に不要となるスペースについては、売却します。
57	路線バスと市電及び各交通機関との結節機能の向上等	鹿児島市公共交通ビジョンに基づき、コンパクトな市街地の形成に資するよう、14番谷山線、17番宇宿線、18番大学病院線において、路線バスと市電及びJRとの結節機能を高めるフィーダー路線を運行します。また、60番線においては、桜島フェリーとの結節を考慮したダイヤ編成を行います。
59	「かごでん」の新たな活用	利用者数が低迷していることから、観光電車としてのかごでん運行事業を廃止し、観光客を含めた多くの利用者に乗車いただけるよう、通常ダイヤで運行し、本市の観光PRと利用者の増加を図ります。
61	新型花電車の製作・運行	市観光部局と連携し、新たな花電車の製作に取り組みるとともに、今後は、おはら祭はもとより、他のイベントでの運行など、花電車車両の幅広い活用に取り組みます。
70	運転体験等イベントの実施	感染症対策に取り組みながら電車運転体験等のイベントを行うことで、多くの方々に直接車両等に触れていただき、親しみ・興味を持っていただく機会を提供します。また、イベント等の検討にあたっては、新規利用者の獲得や乗車マナーの啓発等に向け、適宜、内容の見直しを検討します。



## Ⅶ 目標指標（本編 P30）

※ 網掛…見直しにより変更したもの

基本目標	指 標	基準値 (H30年度末)	進捗 (R2年度末)	目標値 (R13年度末)
1 安全運行の推進	有責事故件数（電車）	10件/年	2件/年	前年度以下の件数
	有責事故件数（バス）	30件/年 ※	34件/年	前年度以下の件数
	健診結果が要治療等である者の健康相談への参加率	63.0%	74.2%	100.0%
	センターポール照明のLED化	—	20.4%	100.0%
	電車車内握り棒の設置	15両	33両	46両
2 快適で便利なサービスの提供	バリアフリー対応車両の割合（電車・バス）	64.3%	72.6%	<b>74.2%</b>
	電停デジタルサイネージ設置	—	0停留場	<b>4停留場</b>
	<b>モバイルバス販売枚数</b>	—	1,676枚/年	<b>8,000枚/年</b>
3 経営基盤の強化	上荒田局舎の年間電気使用量	160,000KWh	163,123KWh	計画期間内で3%削減を達成
	車体広告の年間稼働率	72.3%	82.3%	90.0%
	遊休資産（車両、土地）の売却額	—	7,545千円	<b>累計3.8億円</b>
4 公営交通事業者としての役割を踏まえた事業推進	排出ガス規制適合車の割合（バス）	63.8%	83.7%	<b>97.7%</b>
	シニア定期券販売枚数	2,039枚/年	1,349枚/年	2,100枚/年
	職場体験学習アンケート結果で「交通局を選んでよかった」の割合	60.0%	100.0%	<b>100.0%</b>

※ 「有責事故件数（バス）」の基準値 30 件/年は、H30 年度末の実績値 44 件/年から、路線移譲による事業規模縮小を考慮して定めた値

## Ⅷ 新たな財政見直し（本編 P46）

- 自動車運送事業の抜本的見直しを推進することに加え、コロナ禍収束後の新たな社会に即した事業見直し等を進めることで、軌道事業と自動車運送事業を合わせた交通事業全体として、令和11年度からの収支均衡を見込む。

（単位：百万円）

		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	
収益的収支	電車	収益	1,905	2,189	2,225	2,274	2,361	2,457	2,465	2,467	2,452	2,406	2,334
		費用	2,263	2,097	2,060	2,077	2,131	2,116	2,160	2,139	2,085	2,015	2,017
		経常損益	△ 358	92	165	197	230	325	305	329	368	389	317
		純損益	△ 358	92	165	197	230	341	305	328	367	391	317
	バス	収益	1,699	1,658	1,610	1,572	1,521	1,617	1,640	1,640	1,655	1,625	1,572
		費用	2,230	1,976	1,944	1,920	1,866	2,011	2,045	2,004	1,903	1,866	1,840
		経常損益	△ 555	△ 325	△ 398	△ 416	△ 345	△ 406	△ 405	△ 365	△ 279	△ 245	△ 268
		純損益	△ 531	△ 318	△ 334	△ 348	△ 345	△ 394	△ 405	△ 364	△ 248	△ 241	△ 268
	合計	収益	3,604	3,847	3,835	3,846	3,882	4,074	4,105	4,107	4,107	4,031	3,906
		費用	4,493	4,073	4,004	3,997	3,997	4,127	4,205	4,143	3,988	3,881	3,857
		経常損益	△ 913	△ 233	△ 233	△ 219	△ 115	△ 81	△ 100	△ 36	89	144	49
		純損益	△ 889	△ 226	△ 169	△ 151	△ 115	△ 53	△ 100	△ 36	119	150	49

※ 令和3年10月末時点において、令和3年度当初予算をベースに、下記の算定条件等に基づき試算したもの

※ 令和3年度決算見込み及び令和4年度当初予算がまとまった段階で修正予定

### 《算定条件》

#### (1) 収入

- ① 人口ビジョンに基づく人口予測や沿線人口の推移、コロナ禍の影響を考慮して乗車料収入を修正
- ② バス運賃を令和5年度に13%引き上げたものと仮定して乗車料収入を修正  
※ 具体的な運賃改定額や改定期期については、毎年度の収支や資金状況を踏まえ、他の公共交通機関の動向や公共交通政策等も総合的に勘案しながら、今後検討していく。

#### (2) 支出

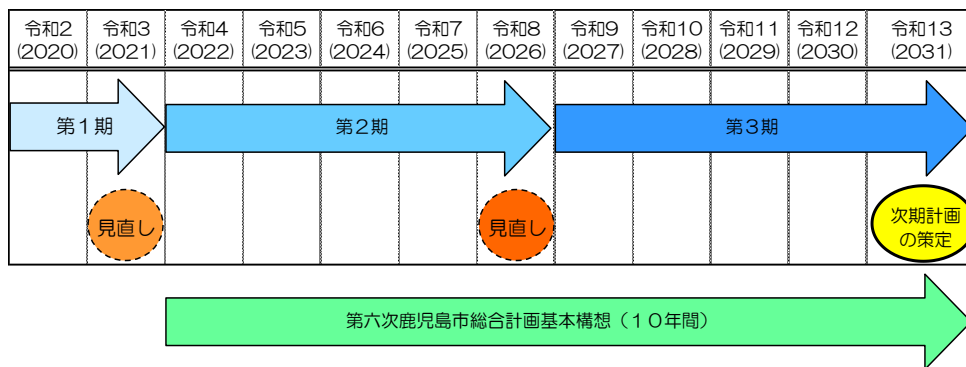
- ① 事業廃止やダイヤ見直し等による徹底した費用削減（令和3年度→4年度で▲約10%、4億円）を実施
- ② 令和6年度から特別減収対策企業債の元金償還を開始

## Ⅸ 計画の進行管理等（本編 P47）

## 【現 行】



## 【見直し後】



- 令和2年度から3年度までの2年間で第1期、4年度から8年度までの5年間で第2期、9年度から13年度までの5年間で第3期と位置づけ、取組の進捗や社会情勢の変化等を踏まえながら、必要な見直しを検討する。