

鹿児島市交通事業経営計画

（令和7年度見直し）

【素案】概要版

令和7年9月

鹿児島市交通局

< 目 次 >

I	見直しの趣旨等（令和7年度見直し）	1
1	見直しの趣旨	1
2	見直しの基本方針	1
II	コロナ禍からの回復状況分析(令和元年度～6年度実績)	2
III	路線バスの維持存続に向けた取組	3
IV	経営の基本構想	4
1	具体的方策の追加	4
2	目標指標の修正	5
V	計画期間における具体的な取組	6
1	追加した取組	6
2	内容を見直した取組	6
VI	財政見通し	8
1	市電の運賃改定を行わない場合の財政見通し	8
2	市電の運賃改定（令和8年8月実施）を反映した 財政見通し	9
3	経営改善に向けた対策	10
VII	計画の進行管理等	10

＜主な見直し①＞

令和 7 年度における計画見直しの考え方を踏まえ、「Ⅰ 見直しの趣旨等（令和 7 年度見直し）」の「1 見直しの趣旨」及び「2 見直しの基本方針」を修正しました。【全体版の P1】

Ⅰ 見直しの趣旨等（令和 7 年度見直し）

1 見直しの趣旨

鹿児島市交通事業経営計画については、コロナ禍がもたらした新しい生活様式など社会の大きな変革や公共交通の利用に関する考え方の変化への対応を図るため、新たな社会に即した事業の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に向けて令和 3 年度に見直しを実施しました。

しかしながら、人件費増や物価高騰など、現経営計画の策定時と比べて今日の経営環境は大きく変化しており、また、安全で安定的な市電・市バスの運行を実現するため、運転士の確保や負担軽減、老朽化した施設・設備の整備等、速やかに取り組まなければならない課題も明らかになっていることから、令和 8 年度に予定していた計画の見直しを令和 7 年度に前倒して実施し、計画における財政見通しや各施策の見直しを行うとともに、これに基づいて各面からの取組を推進します。

2 見直しの基本方針

- (1) 交通事業全体での持続可能な経営基盤の確立を図り、物価高騰や人件費の増、新たな投資等に対応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対策に取り組めます。
- (2) 軌道事業及び自動車運送事業の全般について、安全運行を第一に、乗務員の負担軽減や老朽施設・設備の整備等に取り組めます。
- (3) 路線バスの維持存続に向けて、人員体制の整備や適正な路線・ダイヤの見直し等の必要な対策に取り組めます。
- (4) 第六次鹿児島市総合計画との整合を図ります。

<主な見直し②>

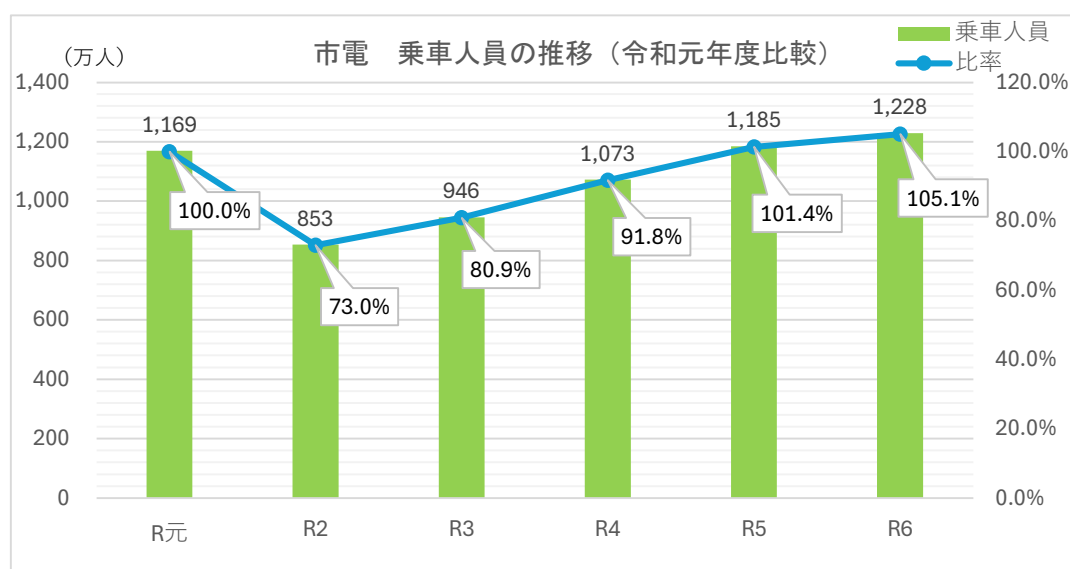
現経営計画の「Ⅴ 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み」の「6 新型コロナウイルス感染症の影響分析（令和2年度実績）」を「6 コロナ禍からの回復状況分析（令和元年度～6年度実績）」に変更しました。

【全体版のP20～22】

Ⅱ コロナ禍からの回復状況分析（令和元年度～6年度実績）

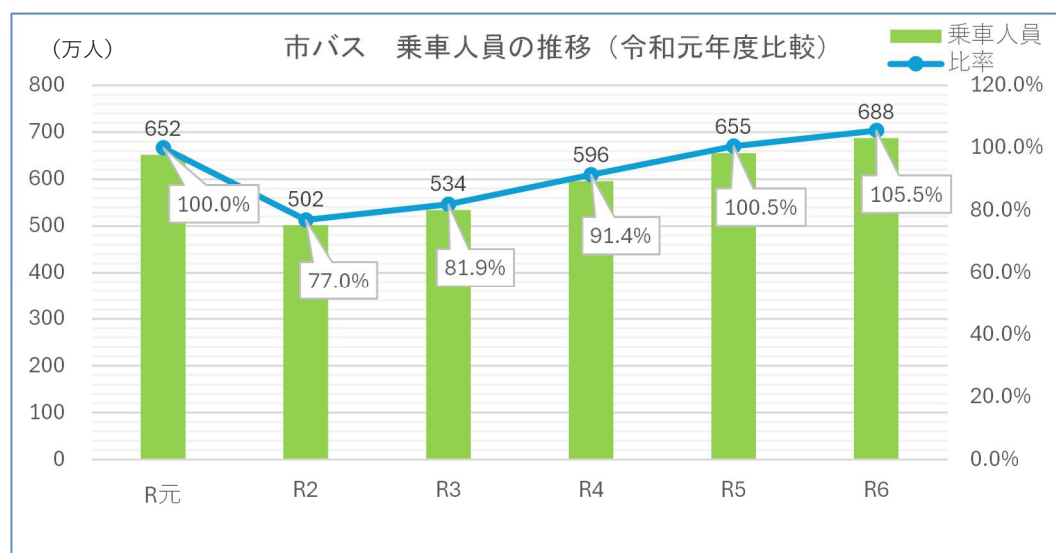
<乗車人員の推移（電車）>

令和元年度末から数か年にわたり続いた新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う緊急事態宣言の発令、休校やリモートワーク等実施の影響を受け、2年度における乗車人員は元年度比73.0%と大きく減少しましたが、3年度は80.9%、4年度は91.8%とコロナ禍からの堅調な回復がみられ、さらに5年度は101.4%、6年度は105.1%と元年度の乗車人員を上回っています。



<乗車人員の推移（バス）>

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、令和2年度における乗車人員は元年度比77.0%まで減少しましたが、市電と同様に、3年度以降は回復に転じるとともに、5年度以降は元年度の乗車人員を上回っており、コロナ禍から脱したものとみられます。



※ 令和元年度・2年度分は、令和2年度・3年度に民間事業者へ移譲した20路線を除いたもの

<主な見直し③>

令和6年10月における交通事業経営審議会からの答申を踏まえ、現経営計画の「Ⅵ 自動車運送事業の抜本的見直し」に、「5 路線バスの維持存続に向けた取組」を追加しました。

【全体版のP27～28】

Ⅲ 路線バスの維持存続に向けた取組

2024年問題等に起因する全国的なバス運転士不足に加え、平成24年度に開始した北・桜島営業所の管理の委託において、受託者からの委託業務の一部引き戻し等により、交通局はバス運転士不足の課題に直面しています。

交通局では、市民生活への影響が大きい路線バスのサービス水準の維持を図るため、バス運転士の採用や長期雇用に取り組むとともに、貸切バス事業を廃止して路線バスの運転士を確保する必要があると判断し、同年10月、鹿児島市交通事業経営審議会に「鹿児島市一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）の廃止」を諮問したところ、同審議会から次のとおり答申がなされました。

令和6年10月29日 鹿児島市交通事業経営審議会

「鹿児島市一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）の廃止」について（答申）要旨

鹿児島市一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）については、鹿児島市交通局が路線バスの運転士不足の課題に直面している中、本市のまちづくりと市民生活を支える公営交通事業者として、今後も市民の身近な交通手段である路線バスのサービス維持を優先して考えていかなければならないという観点から、人員を路線バスに振り向けて安定運行を図るため、さらに、コロナ禍前の水準まで利用が回復していないこと、県内に貸切バス事業者が多数存在する現状を踏まえても、当該事業を廃止とすることが妥当である。

なお、廃止にあたっては、この答申の趣旨を尊重し、将来にわたるバス利用者の利便性の維持確保を基本として、以下の内容に十分に留意しながら対応されるよう要望します。

1 路線バスの維持存続について

- (1) 持続可能で安定的な運営を行っていくために、運営に必要な人員体制の整備に努めること。
- (2) バス運転士の確保にあたっては、若い世代を中心に運転士の確保に努め、給与引き上げ等の処遇改善や正規職員の採用の取組を進めること。
- (3) 効率的な路線・ダイヤへの見直しに継続的に取り組むことで、利便性の維持確保を図ること。

2 鹿児島市交通事業経営計画の見直しについて

前回見直しを実施した令和3年度とは、経営環境が変わってきており、また、必要な人員の確保や老朽化した施設・設備の整備等、速やかに対応を図らなければならない課題も明らかになっていることから、これらを踏まえた事業検討を進めるとともに、令和8年度予定していた経営計画の財政見通しや各施策の見直しを前倒して実施すること。

この答申を受け、交通局は、路線バスの維持存続を図るため、貸切バス事業を廃止するとともに、若年層を中心とした新たな運転士確保や効率的な路線・ダイヤへの見直しを実施することで路線バスの安定運行を目指す方針を決定し、同年の第4回鹿児島市議会定例会に貸切バス事業の廃止議案を提出しました。

市議会による審議の結果、本市の貸切バスは路線バスと同じく市民に身近な交通手段であること、また、将来に向けて自動車運送事業の収支改善につながる可能性がある事業である等の理由により同議案は否決されたことから、交通局では、路線バスと貸切バスの両立に向けて、引き続き運転士の確保や路線・ダイヤの見直し等の取組を推進することとしました。

一方で、物価の高騰や運転士不足など、昨今の公共交通を取り巻く環境はより厳しさを増しており、本市では、持続可能な交通ネットワークの形成等を本市のまちづくりにおける喫緊の課題とし、民間バス等も含め、バス路線の再編等による地域公共交通ネットワークの再構築の取組を進めているところです。

このような中、交通局には、公共の福祉の増進を目的とする公営の交通事業者として、引き続き一定の役割を果たしていくことが求められています。

今後においては、平成30年3月の答申で示された「将来的に軌道事業と合わせた交通事業全体の収支均衡が図られ、事業継続が可能となるよう経営改善を図るべき」という方針を踏まえつつ、路線バスと貸切バスの両事業を将来にわたって継続して運営していくために、令和6年10月の答申に基づいて、「将来にわたるバス利用者の利便性の維持確保」を基本とし、必要な人員体制の整備をはじめ、各面からの取組を着実に推進していく必要があります。

<主な見直し④>

運転士の確保や負担軽減、老朽化した施設・設備の整備等の新たな取組に関して、「基本目標1 安全運行の推進」に次の具体的方策を追加するとともに、目標指標の修正を行いました。

【全体版のP30～32】

IV 経営の基本構想

1 具体的方策の追加

基本目標1 安全運行の推進

誰もが安心して市電・市バスを利用できるよう、安全を最優先とし、全職員が一丸となって、事故のない公共交通を目指します。

<追加項目>

(2) 安全運行に向けた必要な人材の確保

将来に向けて安全で安定的な運行を維持するため、運転士・整備士・運行管理者など必要な人材の確保に取り組む等、持続可能な運行体制の構築を目指します。

(5) 先進安全技術の標準装備化

交通事故の未然防止と運転士・乗客の安全確保を最優先課題と位置づけ、ヒューマンエラーのリスクを低減する先進安全技術の導入を積極的に推進します。

2 目標指標の修正（※見直した箇所は網掛け）

基本目標	指 標	基準値 (H30 年度末)	進捗 (R6 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	13 件/年 ※2	0 件
	有責事故件数（バス）	30 件/年 ※1	23 件/年 ※2	17 件
	健診結果が要治療等である者の 健康相談への参加率	63%	74.2%	100%
	センターポール照明の LED化	—	R6達成済	100%
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%	70.5%	74.2%
	電車車内握り棒の設置	15 両	46 両 (R4 達成済)	46 両
	モバイルバス販売枚数	—	14,262 枚/年	17,000 枚/年
3 経営基盤の 強化	【新規】資金不足比率	0%以下	0.8%	20%未満
	【新規】貸切バスの利用件数	462 件/年	231 件/年	465 件/年
	車体広告の年間移動率	72.3%	83.4%	90.0%
4 公営交通事 業者としての 役割を踏まえ た事業推進	シニア定期券販売枚数	2,039 枚/年	2,223 枚/年	2,300 枚/年
	排出ガス規制適合車の 割合（バス）	63.8%	88.1%	97.7%
	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%	100%	100%

※1 「有責事故件数（バス）」の基準値 30 件/年は、平成 30 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

※2 市電については基準値の 10 件/年、市バスについては基準値の 30 件/年から毎年度 1 件ずつ逡減した値を目標値とする。

<追加した目標指標（2 項目）>

- ・「資金不足比率」：根本的な経営改善を目的とした取組として設定。R13 年度末までの毎年度において、経営健全化基準の 20%未満を目指す。
- ・「貸切バスの利用件数」：増収対策として利用促進を図る。

<削除した目標指標（3 項目）>

- ・「電停デジタルサイネージの設置」：電停デジタルサイネージの設置については必要性を含めて再検討。
- ・「上荒田局舎の年間電気使用量」：乗務員等の健康管理には適切な空調使用が欠かせないため。
- ・「遊休資産の売却額」：R7 年度で予定していた土地売却が終了したため。

＜主な見直し⑤＞

計画期間における具体的な取組について、新たな項目を追加するとともに、現行の取組についても見直しを行いました。【全体版のP36～46】

V 計画期間における具体的な取組

1 追加した取組

施策No.4 運転士等の処遇改善 ＜R7新規＞

路線の維持と安全運行を支える人材の定着を図るため、給与体系や勤務環境の見直しを含む処遇改善を継続的に進め、職員が安心して意欲的に働ける職場づくりに努めます。

施策No.5 市電市バス運転士の確保 ＜R7新規＞

路線の維持と安全運行を支える人材の安定確保に向けて、バスにおける令和9年度以降の委託路線の状況等を踏まえ、電車・バス運転士の採用を積極的に進めます。

施策No.6 バス運転士正規職員の採用 ＜R7新規＞

路線の維持と安全運行を支える人材の定着を図るため、バス運転士の正規職員の採用を行います。

施策No.10 カスタマーハラスメント対策 ＜R7新規＞

利用者等からの不当な要求や言動により職員の職場環境が損なわれることのないよう、局で整備している「カスタマーハラスメント対策の手引」に基づき、対応方針の周知や相談体制の整備など、組織的な取組を進めることで、職員が安心して業務に取り組める環境の確保を図ります。

施策No.12 老朽施設等の抜本的な整備 ＜R7新規＞

電車の安全輸送のため、老朽化が懸念される施設・設備について計画的に抜本的な整備を行います。

施策No.20 運転支援システムの導入・運用 ＜R7新規＞

運転士をバックアップする（運転支援）システムを導入し、車両衝突等の事故防止を図るとともに、乗客及び歩行者、自動車の安全を確保します。

2 内容を見直した取組（※修正箇所は網掛け）

施策No.36 路線、ダイヤ等の見直し ＜R3見直し＞＜R7見直し＞

本市における地域公共交通ネットワーク再構築の方針等を踏まえるとともに、運転士の確保状況も考慮しながら、令和6年10月に導入したバス運行データ分析システムを活用し、効率的、効果的な路線・ダイヤ等の見直しを行います。

施策No.40 北・桜島営業所の管理の委託の実施 <R7見直し>

運行経費の削減を図るため、引き続き、北・桜島営業所の管理の委託を実施します。合わせて、安全運行や利用者サービスの維持・向上に資するため、継続的に指導・監督を行い、受託者の業務改善を促します。なお、令和9年度以降については、管理の委託終了に伴う直営での運行管理も含めて検討します。

施策No.46 運賃の見直し <R2新規><R3見直し><R7見直し>

市電が本市のまちづくりと市民生活を支える公共交通機関としての役割を担い、人員の確保や老朽化した施設・設備の整備等により安全かつ安定的な運行を維持するとともに、増便等の利便性向上も講じながら、将来にわたりサービスを安定して提供し続けるため、令和8年8月に運賃改定を行います。

また、計画期間中に、市電・市バスとも、資金や収支状況を踏まえながら適宜運賃についての検討を行います。

施策No.63 路線バスと市電及び各交通機関との結節機能の向上等 <R3拡充><R7見直し>

市電及びJRとの結節機能を高めるフィーダー路線としての市バスの14番谷山線、17番宇宿線、18番大学病院線、及び桜島フェリーと結節する60番線について、本市の地域公共交通ネットワーク再構築の方針を踏まえ、効率的な運行を図ります。

施策No.72 都市計画との連携 <R7見直し>

かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）に基づき、コンパクトな市街地の形成に資するよう、関係部局と連携を図り、市電・市バスのサービス水準の維持に努めます。

＜主な見直し⑥＞

令和8年度における市電の運賃改定を踏まえて財政見直しを作成するとともに、今後の経営改善に向けた対策を整理しました。【全体版のP47～48】

VI 財政見直し

コロナ禍の収束に伴い、市電・市バスの利用者数が年次的に回復し、事業収益は増加傾向にある一方で、物価高騰や人件費の増等、近年の経営環境の変化に加え、人員の確保や施設・設備の整備等により費用も年々増加しており、依然として厳しい経営状況が続いています。

1 市電の運賃改定を行わない場合の財政見直し

市電の現行運賃を維持しながら事業を継続した場合、計画期間内における両事業合計での収支均衡の達成は厳しく、毎年度赤字が発生する状態が続きます。

また、令和10年度には資金不足比率が経営健全化基準の20%を超え、その後も年を追う毎に経営状況が悪化していくことが見込まれます。

（単位：百万円 税込）

		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
経常 損益	軌道	103	△121	△102	△34	△68	△136	△126	△121
	自動車	△580	△634	54	△262	△385	△388	△346	△336
	合計	△477	△754	△48	△296	△453	△524	△471	△457
年度末資金残		△25	△25	0	△458	△1,126	△1,915	△2,714	△3,486
資金不足比率		0.8%	0.8%	0.0%	15.0%	37.0%	62.8%	88.9%	114.0%

※自動車運送事業は、令和8・9年度に一般会計から経営安定化補助金の繰入れを行うことで、一時的に収支が改善する見込み。

《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を踏まえた利用者数
- ② 令和8年度及び9年度に、自動車運送事業に対する一般会計からの経営安定化補助金繰入れを見込む

(2) 支出

- ① 令和8年度末で管理の委託が終了し、9年度から委託路線が直営に戻ることを想定
- 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
- ③ 自動車運送事業の営業費用（減価償却費を除く）について、市バス路線・ダイヤの見直し等により、令和8年度に5%、9年度以降に10%の削減を見込む

なお、資金不足比率が経営健全化基準以上となった場合には、経営健全化計画を策定し、これに基づく経営改善に取り組むこととなりますが、国による制度的な指導のもとで、運賃見直しのほか、路線・ダイヤの削減や車両・設備の更新時期の見直し等を求められ、利用者の負担増や利便性・快適性の低下につながる可能性があります。

2 市電の運賃改定（令和8年8月実施）を反映した財政見通し

市電の運賃改定（令和8年8月に普通料金を大人200円、小児100円に改定）を実施することで、8年度は約2億円、9年度以降は毎年度約3億円の増収効果が見込めますが、それでもなお計画期間内における交通事業全体での収支均衡や、毎年度において資金不足比率を経営健全化基準の20%未満に留めることが厳しい状況です。

※「1 市電の運賃改定を行わない場合の財政見通し」の算定条件に加え、事業収益について、令和8年8月に市電運賃を大人200円（現行170円）、小児100円（現行80円）に引き上げるものとして算定（定期券や企画乗車券の料金引き上げも想定）。

（単位：百万円 税込）

		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
軌道事業	事業収益	2,399	2,445	2,723	2,940	2,957	3,034	3,024	2,988
	営業収益	1,889	1,916	2,145	2,249	2,252	2,256	2,260	2,263
	営業外収益	511	529	578	691	705	778	764	725
	特別利益	0	0	0	0	0	0	0	0
	事業費	2,296	2,566	2,646	2,703	2,801	2,945	2,924	2,884
	営業費用	2,175	2,461	2,553	2,616	2,699	2,750	2,719	2,684
	営業外費用	121	105	92	87	101	195	205	200
	特別損失	0	0	0	0	0	0	0	0
	経常損益	103	△121	77	236	156	89	100	105
	純損益	103	△121	77	236	156	89	100	105
自動車運送事業	事業収益	1,623	1,784	2,100	2,109	1,789	1,760	1,765	1,751
	営業収益	1,301	1,362	1,385	1,359	1,361	1,362	1,364	1,366
	営業外収益	322	348	715	750	429	398	401	385
	特別利益	0	74	0	0	0	0	0	0
	事業費	2,204	2,344	2,226	2,192	2,174	2,148	2,111	2,087
	営業費用	2,155	2,288	2,137	2,088	2,069	2,038	2,003	1,980
	営業外費用	48	55	89	103	106	109	108	107
	特別損失	1	0	0	0	0	0	0	0
	経常損益	△580	△634	△126	△82	△385	△388	△346	△336
	純損益	△581	△560	△126	△82	△385	△388	△346	△336
合計	事業収益	4,022	4,229	4,823	5,049	4,746	4,793	4,789	4,739
	営業収益	3,190	3,278	3,531	3,608	3,613	3,618	3,624	3,630
	営業外収益	832	877	1,293	1,441	1,133	1,175	1,165	1,109
	特別利益	0	74	0	0	0	0	0	0
	事業費	4,500	4,910	4,872	4,895	4,975	5,093	5,034	4,970
	営業費用	4,329	4,749	4,691	4,704	4,768	4,788	4,722	4,664
	営業外費用	169	160	181	190	207	304	313	306
	特別損失	1	0	0	0	0	0	0	0
	経常損益	△477	△754	△48	154	△229	△299	△246	△231
	純損益	△478	△681	△48	154	△229	△299	△246	△231
	資本的収入	506	884	1,390	1,599	1,538	577	455	480
	資本的支出	968	1,420	2,036	2,396	2,451	1,568	1,445	1,400
	年度末資金残	△25	△25	0	△8	△451	△1,015	△1,589	△2,135
	資金不足比率	0.8%	0.8%	0.0%	0.2%	13.6%	30.7%	48.0%	64.5%

※令和6年度は決算額、7年度は当初予算額（年度末資金残は6年度決算額を反映）、8年度～13年度は推計額

※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

※自動車運送事業は、令和8・9年度に一般会計から経営安定化補助金の繰入れを行うことで、一時的に収支が改善する見込み。

3 経営改善に向けた対策

財政見通しのとおり、令和8年8月に市電の運賃改定を実施した場合においても、両事業を合わせた経常損益については10年度から赤字に転じ、資金不足比率についても、11年度には経営健全化基準の20%を上回ります。

令和10年度以降において、両事業合計での収支均衡を達成するとともに、資金不足比率を経営健全化基準内に留めながら持続可能な経営基盤の確立を図るためには、毎年度さらに3億円を超える収支改善が必要となるものと見込んでいます。

このことから、経営改善に向け、計画期間内に以下の取組を実施することにより、中長期的に安定した事業運営を目指します。

(1) 収 入

- ① 毎年度の収支や資金状況、直近の市電・市バスの運賃改定による効果を踏まえながら、計画期間内における市電・市バスの運賃改定をはじめ、さらなる増収対策を検討します。
- ② 貸切バスの利用促進に積極的に取組み、輸送収益の拡大につなげます。

(2) 支 出

事務事業の見直しやDX化の推進により、経費節減の徹底を図ります。

<主な見直し⑦>

経営計画の残りの期間や経営環境の著しい変化を踏まえ、計画期間を4期に分け、令和10年度に再度計画の見直しを行うこととします。

【全体版のP49】

VII 計画の進行管理等

令和2年度から3年度までの2年間の第1期、4年度から7年度までの4年間の第2期、8年度から10年度までの3年間の第3期、11年度から13年度までの3年間の第4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します。

<計画期間>

