鹿児島市交通事業経営計画

（令和７年度見直し）

【素案】

R7.9.26 時点
現行計画からの修正箇所明示版
（修正：赤下線部分　※文言修正等軽微なものを除く）

令和７年９月

鹿児島市交通局

【鹿児島市交通事業経営計画（令和７年度見直し）　目次】

Ⅰ　計画の位置付け　1

Ⅱ　計画の見直し（令和７年度見直し）
1　見直しの趣旨　1
2　見直しの基本方針　1
3　見直し後の計画期間　2

Ⅲ　経営理念　2

Ⅳ　経営方針　2

Ⅴ　局を取り巻く事業環境とこれまでの取組
1　事業概要【平成３０年度末時点の状況】　3
2　局を取り巻く事業環境【当初計画策定時点（令和元年度）の状況】　5
3　局のこれまでの経営改善の取組　１０
4　経営改善の取組に関する最近の状況　１２
5　局の経営状況の推移　１３
6　令和６年度決算の概要　１７
7　コロナ禍からの回復状況分析（令和元年度～６年度実績）　２０

Ⅵ　自動車運送事業の抜本的見直し
1　自動車運送事業の抜本的見直しに関する経過等　２３
2　路線移譲に関する基本協定の概要　２５
3　路線移譲後の事業形態等　２５
4　令和２年度路線移譲の効果　２６
5　路線バスの維持存続に向けた取組　２７

Ⅶ　経営の基本構想
1　局の将来像及び計画期間の重点目標　２９
2　基本目標及び目標指標　３０

Ⅷ　施策一覧（取組の体系表）　３３

Ⅸ　計画期間における具体的な取組
1　安全運行の推進　３６
2　快適で便利なサービスの提供　３９
3　経営基盤の強化　４１
4　公営交通事業者としての役割を踏まえた事業推進　４４

Ⅹ　財政見通し
1　市電の運賃改定を行わない場合の財政見通し　４７
2　市電の運賃改定（令和８年８月実施を想定）を反映した財政見通し　４７
3　経営改善に向けた対策　４８

Ⅺ　計画の進行管理等　４９

用語解説　５０

Ⅰ　計画の位置付け

本計画は、第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画（平成２９～令和元年度）の後継計画として、鹿児島市交通事業が、自動車運送事業の抜本的見直しを着実に進め、将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画として令和２年３月に策定したものです。

また、第五次鹿児島市総合計画（平成２４年度～令和３年度）及び第六次鹿児島市総合計画（令和４年度～１３年度）の個別計画として位置付けるとともに、かごしま都市マスタープランや鹿児島市公共交通ビジョン等、他の個別計画との連携も図ります。さらに、公営企業が事業継続していくにあたり、国が公営企業に策定を要請している「経営戦略」としても位置付けます。

Ⅱ　計画の見直し（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７年度に前倒しして実施し、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みます。

⑵ 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みます。

⑶ 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みます。

⑷ 第六次鹿児島市総合計画との整合を図ります。

３　見直し後の計画期間

【計画期間】
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、令和１３年度までとします。

Ⅲ　経営理念

私たち鹿児島市交通局は、安全を最優先とし、より快適で質の高いサービスを提供していくことをめざし、経済性を発揮しつつ、本市のまちづくりと市民の生活を支える公営交通事業者としての社会的使命を果たしていきます。

Ⅳ　経営方針

＜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。

＜快適で便利なサービスの提供＞
お客様が求める質の高いサービスを提供し、快適・便利で利用しやすい公共交通を目指します。

＜経営基盤の強化＞
事業環境の変化にも迅速かつ的確に対応しながら、運行の効率化を進めるなど、経営基盤の強化を図り、中長期的に安定した事業運営を目指します。

＜公営交通事業者としての役割を踏まえた事業推進＞
本市が抱える様々な課題に果敢に挑戦し、本市のまちづくりと発展に貢献する公共交通を目指します。

Ⅴ　局を取り巻く事業環境とこれまでの取組

１　事業概要　【平成３０年度末時点の状況】

(1) 軌道事業

①　沿　革

鹿児島市の路面電車は、大正元年１２月、鹿児島電気軌道株式会社によって誕生し、これを市が買収して、昭和３年７月１日に軌道事業を開始しました。

戦後の復興整備や昭和６０年の上町線・伊敷線廃止等を経て、現在は、鹿児島駅前から騎射場を経由し谷山までの市内中心部を南北に結ぶ１系統と、鹿児島駅前から鹿児島中央駅前を経由し郡元までを結ぶ２系統の２つの路線を、それぞれ６～１０分間隔で運行しており、市街地の要所を均一料金で結ぶ便利な移動手段として、市民の日常生活や観光をはじめ経済活動を支えています。

また、昭和３０年代から運行を続けるレトロで情緒あふれる５００形、６００形の車両やバリアフリーに対応した超低床車両のユートラムⅠ・Ⅱ・Ⅲなど、街並みを駆け抜ける個性豊かな数々の車両、更には道路の両側から吊っていた架線を中央柱にまとめた市電センターポール事業や軌道敷に芝生を植える軌道敷緑化事業等により整備された軌道は、鹿児島市の魅力ある都市景観を形成し、市電そのものが、市民にとって愛着と誇りのある存在となっています。

②　営業路線及び停留場数

区間	キロ程			停留場数
	単線	複線	亘長	
全線	―	13.1㎞	13.1㎞	35か所

※専用軌道（谷山～涙橋）4.0 ㎞、併用軌道 9.1 ㎞

③　路線系統

系統	起点	経由地	終点	系統キロ
1	鹿児島駅前	騎射場	谷山	9.4㎞
2	鹿児島駅前	鹿児島中央駅前	郡元	5.6㎞

④　在籍車両数等

車両数	平均乗車定員
56 両	68.7 人

⑤　走行キロ及び乗車人員

		平成 29 年度	平成 30 年度
走行キロ (km)		1,688,366	1,703,784
乗車人員	定　期 (人)	2,489,289	2,739,659
	定期外 (人)	8,359,499	8,334,097
	※下段は友愛パス込	9,074,405	9,073,137
	計 (人)	10,848,788	11,073,756
	※下段は友愛パス込	11,563,694	11,812,796

(2) 自動車運送事業

① 沿　革

市バスの営業は、昭和４年１２月３１日から開始され、昭和４０年代には、市内の団地造成に対応し、城山、紫原、伊敷等の市内各団地と中心市街地とを結ぶ路線の運行を開始しました。昭和６０年の路線統廃合、平成８年の県庁移転に伴う路線の延長等、平成１６年の旧桜島町営バスの引継ぎ、市電との連携を図る支線バス路線の新設等を経て、現在は３９路線を運行しています。また、一般路線以外に、観光地周遊バス「カゴシマシティビュー」「サクラジマアイランドビュー」や小原・小野地区のコミュニティバス「あいばす」の委託運行のほか、独自で定期観光バスの運行や貸切事業も行っています。

この他、福祉政策、環境政策の面からは、平成１３年度以降、低床バスや低公害車両の導入を積極的に進めてきました。

しかし、自家用車の普及や交通環境の変化等により、利用者数は、昭和５０年度の約３，６００万人をピークに減少が続き、現在はその約３分の１以下となっています。

さらに、平成１４年に乗合バス事業の運賃と参入退出に関する規制緩和が施行されると、２０年度以降、市バス路線への民間事業者の参入や運賃値下げが行われるなど、大変厳しい状況が続いています。

② 営業路線及び停留所数

種別	区間	キロ程		停留所数
乗合	全線	営業キロ	232.436km	472箇所
		免許キロ	232.436km	
定期観光	鹿児島中央駅～鹿児島中央駅	かごしま歴史探訪	26.0　km	－
		桜島自然遊覧	61.0　km	－

③ 路線系統

区分	系統数等
一般路線（下記を除く）	全３９路線　（１１０系統）
カゴシマシティビュー	全　２路線　（　２系統）
サクラジマアイランドビュー	全　１路線　（　２系統）
あいばす	全　２路線　（　８系統）

④ 在籍車両数等

車両数	備考
２１１両	一般路線２０３両、観光・貸切８両

⑤ 走行キロ及び乗車人員

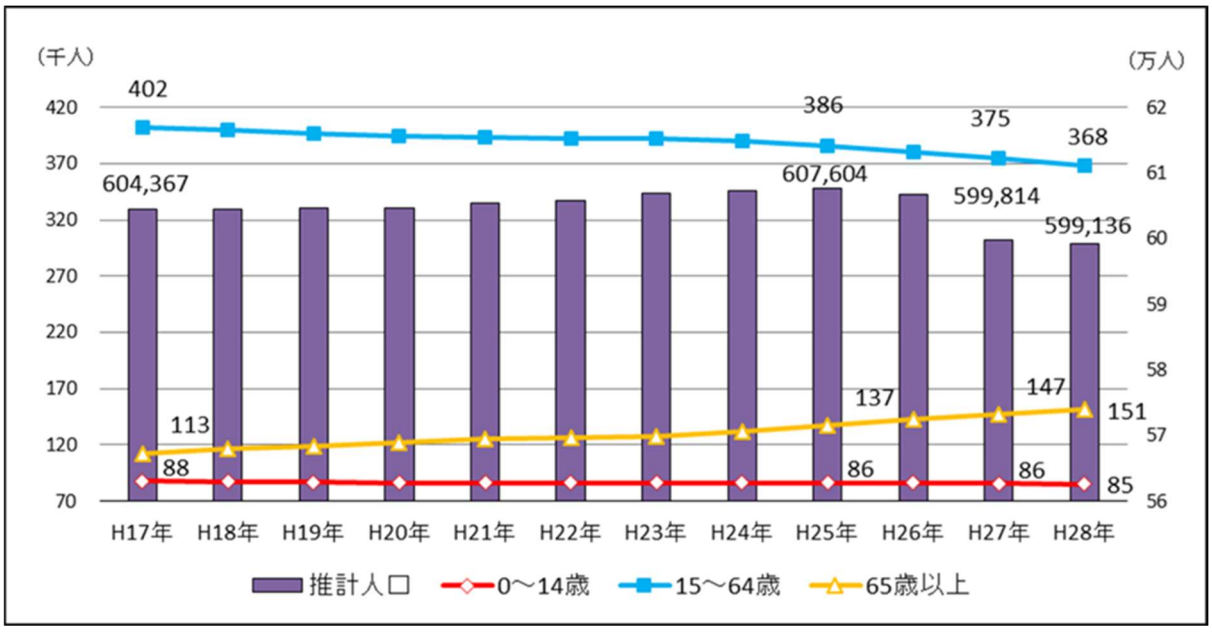
		平成 29 年度		平成 30 年度	
		乗　合	定観・貸切	乗　合	定観・貸切
走行キロ	(km)	6,323,328	107,147	6,222,622	105,814
乗車人員	定　期　(人)	2,254,239	0	2,282,485	0
	定期外　(人)	8,157,140	63,285	8,113,841	70,845
	※下段は友愛パス込	9,185,820		9,152,078	
	計　(人)	10,411,379	63,285	10,396,326	70,845
	※下段は友愛パス込	11,440,059		11,434,563	

2　局を取り巻く事業環境　【当初計画策定時点（令和元年度）の状況】

(1) 本市の人口推移等

①　本市の人口推移

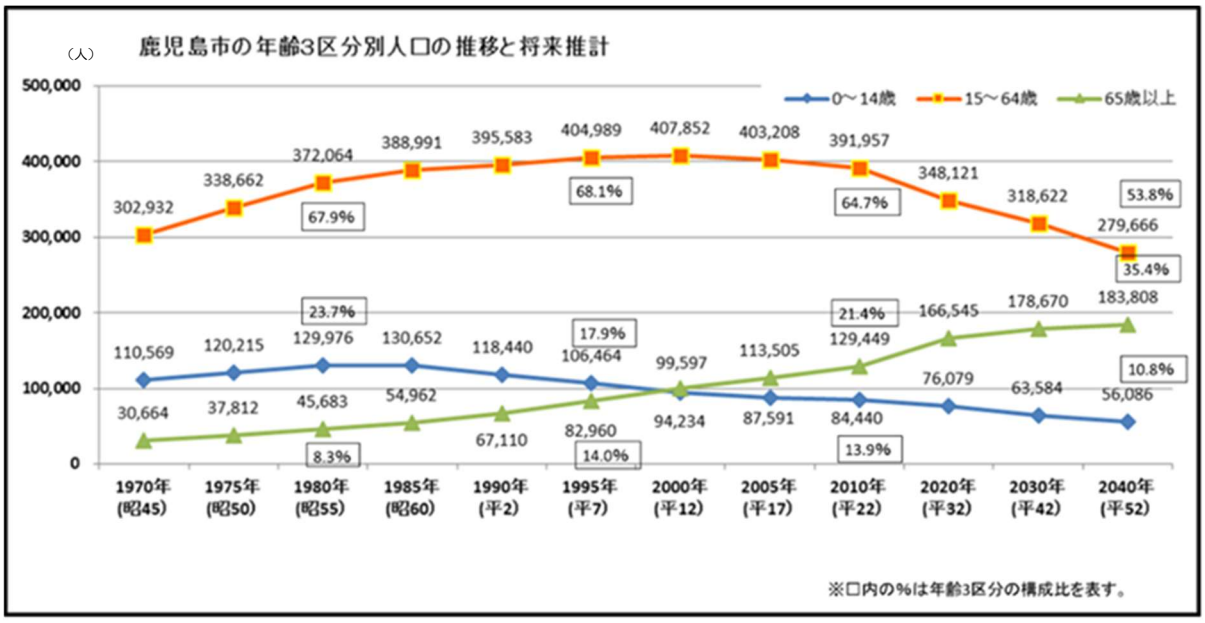
本市の人口は、これまで増加傾向で推移してきましたが、平成 25 年の 607,604 人をピークに、3 年連続で減少しており、人口減少局面へ移行した可能性が高くなっています。



※推計人口の基準日は、各年 10 月 1 日現在（ただし、国勢調査年次は、国勢調査結果人口）。年齢区分別人口は住民基本台帳人口（基準日：平成 27、28 年は 10 月 1 日、それ以外は各年 9 月末日）を基に作成。（資料：総務省統計局、市市民課、市総務部総務課）

②　本市の年齢３区分別人口の推移と将来推計

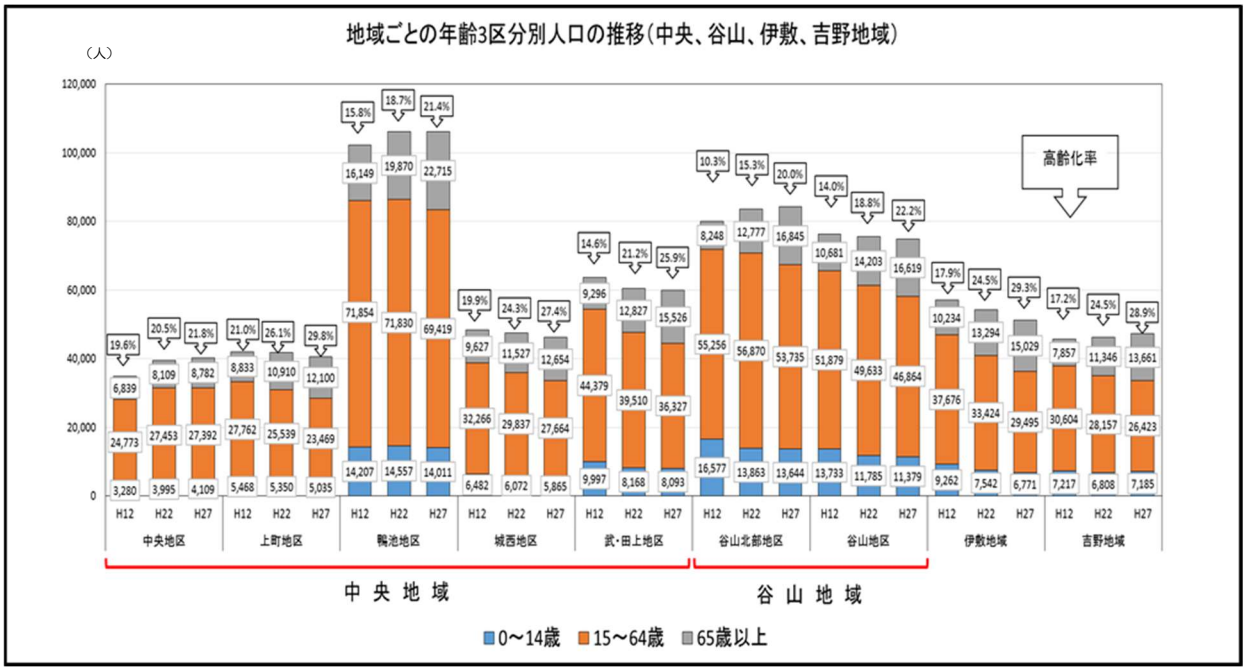
本市の年齢３区分別人口の推移を見ると、生産年齢人口（15～64 歳）は、平成 12 年の 407,852 人をピークに減少傾向が続いており、この年から、老年人口（65 歳以上）が年少人口（0～14 歳）を上回っています。国立社会保障・人口問題研究所によると、今後も老年人口は増加を続けると推計されています。

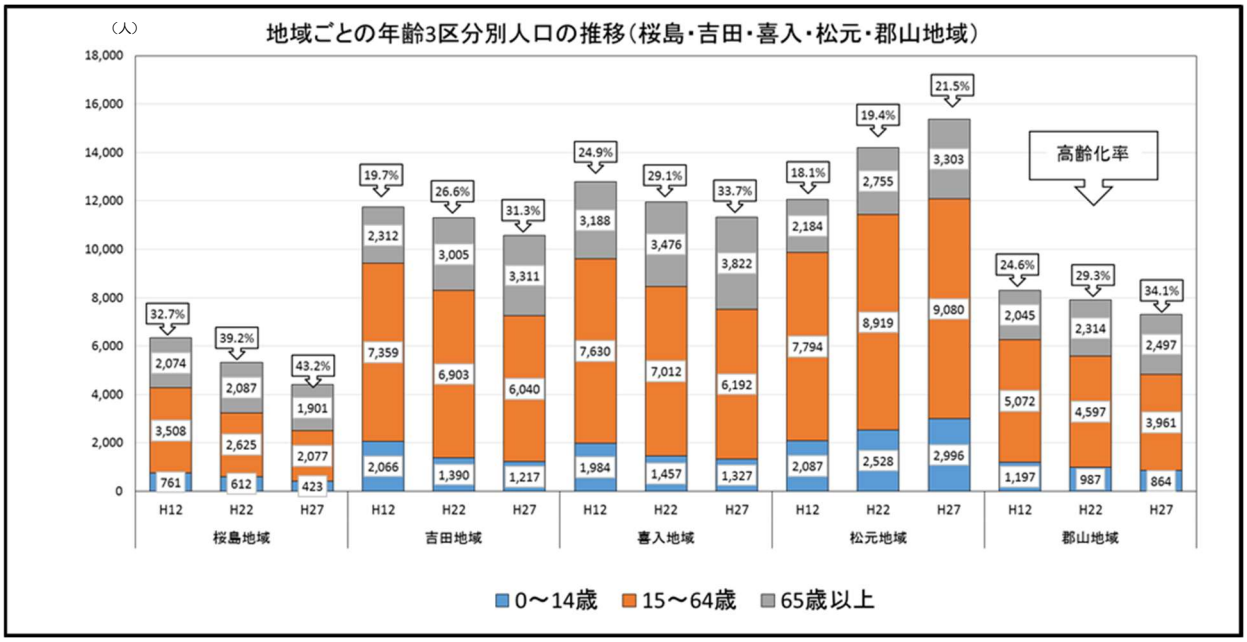


出典：鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

③　地域ごとの年齢３区分別人口の推移

本市の地域を９地域に分け、さらに中央地域を５地区、谷山地域を２地区に分けて、地区・地域ごとの年齢３区分別人口の推移を見ると、平成１２年度と比較し、中央地区及び松元地域では 0～14 歳、15～64 歳の増加がみられる一方で、他の地区・地域では減少しています。また、全ての地区・地域において、65 歳以上の割合が増加しています。





※各年の国勢調査結果参照

④　団地別人口等の推移

市バスが運行している主な団地の人口等の推移を見ると、全ての団地で人口が減少し、かつ、平成 27 年には、その半数以上で高齢化率３０％を超えるなど、市全体（約 24％）よりも高い水準で高齢化が進行しています。中でも、大明ヶ丘団地や伊敷団地では、平成 17 年から 27 年の間に人口が 15％以上減少し、高齢化率が約４割を超すなど、造成時期の早い団地において、この傾向がより強く表れています。

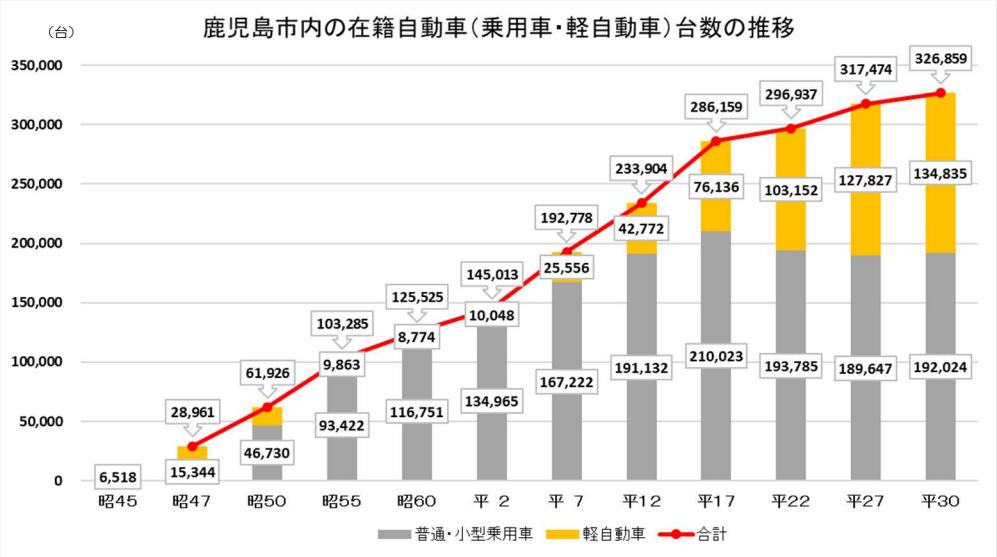
団地名	人口			高齢化率			世帯数		
	H17年（人）	H27年（人）	増減（%）	H17年	H27年	増減（ポイント）	H17年（世帯）	H27年（世帯）	増減（%）
紫原団地	23,964	23,641	▲1.3	16.9%	21.3%	4.4	10,268	10,911	6.3
桜ヶ丘団地	13,280	12,211	▲8.0	11.5%	22.5%	10.9	5,160	5,255	1.8
武岡ハイランド	12,547	11,982	▲4.5	17.9%	30.4%	12.5	5,160	5,392	4.5
伊敷ニュータウン	8,765	8,227	▲6.1	6.0%	13.7%	7.7	2,817	3,108	10.3
原良団地	9,222	7,884	▲14.5	20.1%	32.5%	12.4	3,664	3,488	▲4.8
伊敷団地	8,996	7,627	▲15.2	28.5%	40.3%	11.8	3,931	3,722	▲5.3
玉里団地	8,453	7,595	▲10.2	22.2%	35.0%	12.8	3,538	3,497	▲1.2
鶴留・丸岡団地	4,409	4,000	▲9.3	19.7%	28.4%	8.7	1,891	1,881	▲0.5
城山団地	3,637	3,440	▲5.4	30.4%	32.0%	1.6	1,661	1,679	1.1
慈眼寺団地	3,220	3,139	▲2.5	20.0%	27.9%	7.9	1,295	1,387	7.1
大明ヶ丘団地	3,638	2,847	▲21.7	29.2%	41.2%	12.0	1,639	1,409	▲14.0
緑ヶ丘団地	2,846	2,433	▲14.5	19.1%	35.0%	15.8	1,157	1,151	▲0.5
坂元団地	2,263	2,024	▲10.6	27.9%	36.9%	9.0	988	994	0.6

※市「年齢(5歳階級)別・町丁別住民基本台帳人口」の数値（基準日：平成17年9月末日、27年10月1日現在。資料：市市民課）を基に、概ね各団地を構成している町・丁を境界として人口を抽出したものの中から、市バスが運行している人口2,000人以上の団地について示している。
※高齢化率は、団地ごとの人口全体に占める 65 歳以上の老年人口の割合を表したもの。
※武岡ハイランドには武岡団地及び武岡ピュアタウンを、伊敷ニュータウンには西玉里団地を含む

(2)　交通手段の多様化

市内の乗用車数等の推移を見ると、統計数値が確認できる昭和 47 年以降、年々増加を続け、平成 30 年には約 33 万台（１世帯当たり約 1.19 台）と約 11 倍に増えており、移動手段が市電・市バスの公共交通機関から急速に乗用車へ転換していることが窺えます。

また、乗用車の増加により道路交通が混雑し、表定速度の低下や定時制の喪失から運行効率が悪化したことにより、さらに利用者の減少につながったとも考えられます。

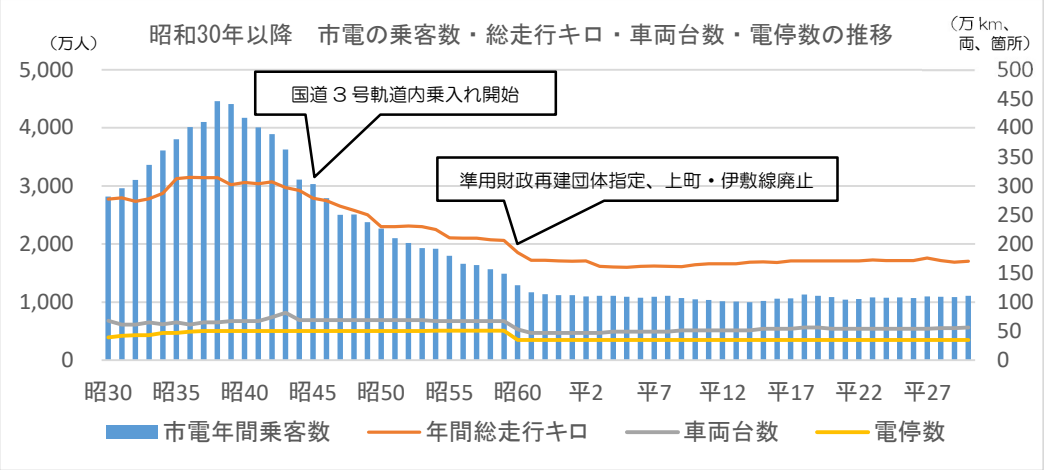


※各年 3 月末日現在。九州運輸局資料参照。昭和 45 年の在籍自動車台数のうち、軽自動車数は統計がないため除く

(3) 昭和３０年度以降の市電・市バス乗客数等の推移

① 市電の年間乗客数等の推移

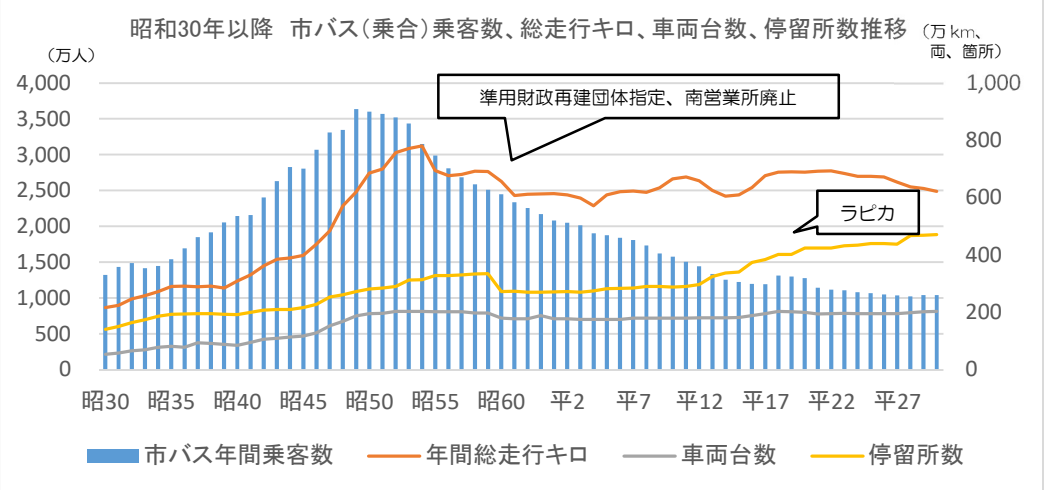
市電の年間乗客数は、昭和３８年度の約 4,458 万人をピークに、自動車の普及、交通渋滞、郊外の大型団地造成、市バスの営業規模拡大などにより、利用者の減少が顕著となっていきました。特に、昭和４５年に交通渋滞対策として開始された国道３号（伊敷線）軌道敷内普通自動車運行は、市電の定時性喪失と運行効率低下を招きました。準用財政再建団体の指定に伴い、上町・伊敷線を廃止した昭和６０年には、ピーク時の約 4 分の 1 まで減少しましたが、以降３０年間以上、概ね 1,100 万人と一定の乗客数を保つとともに、近年では中心市街地のマンション建設等により、微増傾向にあります。



② 市バスの年間乗客数等の推移

市バスでは、団地造成に伴う路線拡大等により、昭和４９年度には年間乗客数約 3,600 万人とピークを迎えました。しかし、その後、乗用車の急速な普及、少子高齢化で生産年齢人口の減少に伴う通勤・通学などの定期的な乗客数の減少などにより、平成１７年度には約 1,193 万人と、ピーク時の約 3 分の 1 まで減少しました。平成１７年度のＩＣ乗車カード「ラピカ」導入後、乗車人員は一時的に増加したものの、平成２０年度に民間事業者が市バス路線に参入した結果、２１年度には約 130 万人減少し、その後も減少傾向は続いています。

事業規模については、昭和６０年度の準用財政再建団体の指定により、南営業所を廃止し 35 路線を 26 路線に統廃合したものの、その後、県庁移転、桜島町との合併、団地巡回等の支線新設、南国交通との共同運行の開始等により、路線新設等を行い、停留所数を大幅に増やす一方で、総走行キロ及び車両台数はあまり変化していません。

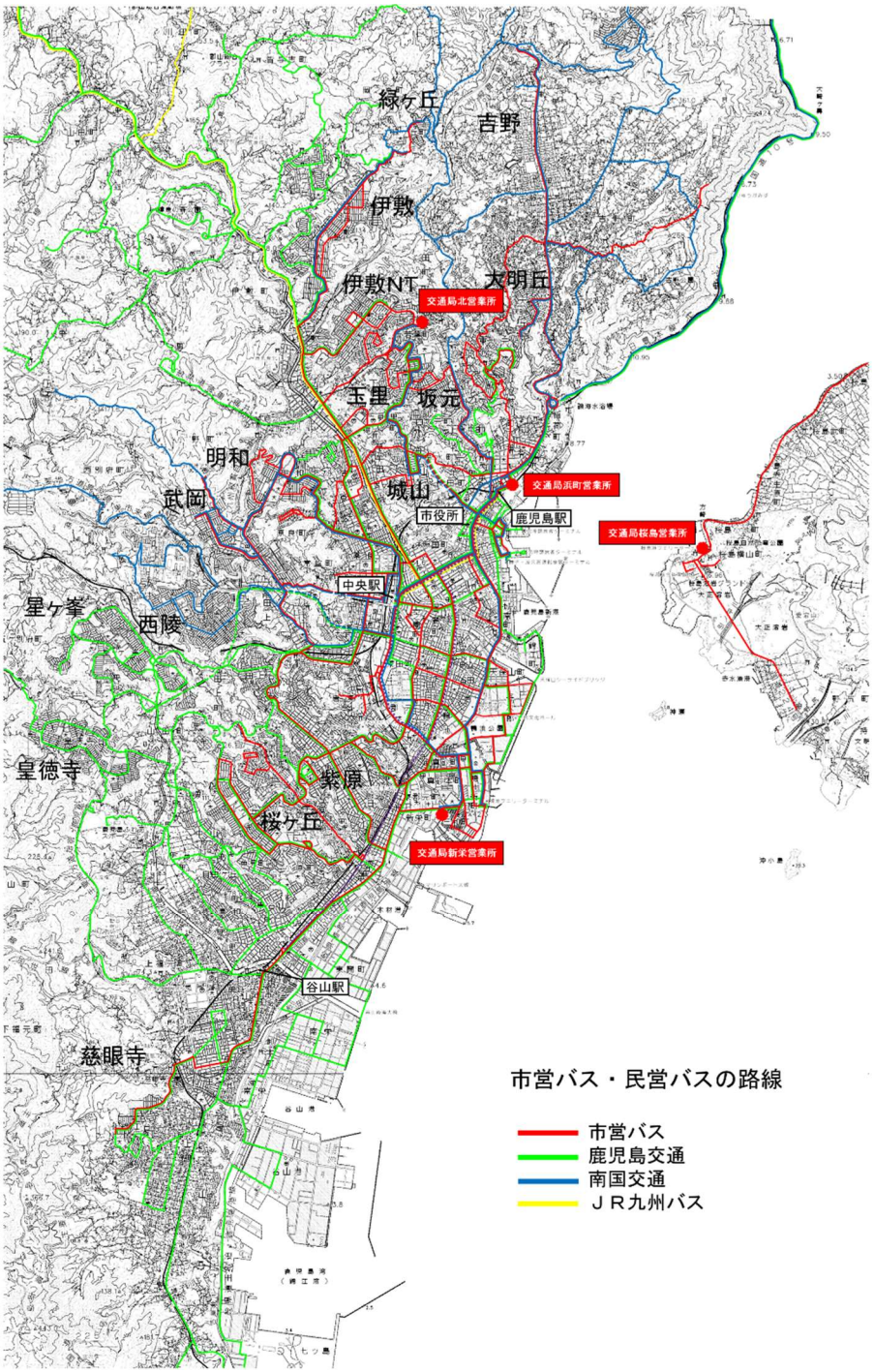


(4) 民間事業者との競合路線及び料金体系の実態

平成１４年２月の規制緩和関係法施行により、バス路線等への新規参入について、一定の制限を行うことを前提とした需給調整規制が廃止され、運賃制度についても多様な運賃を設定することが可能となりました。

この規制緩和を受け、民間事業者が平成２０年に紫原・桜ヶ丘方面、平成２１年に城山・玉里団地、明和・永吉方面に乗り入れを始めたため、平成 31 年４月１日時点で、全路線の44.84%が民間バスと競合している状況にあります。

また、路線の競合に加え、伊敷ニュータウン方面で民間バスの運賃が市バスよりも１０～３０円安く設定されているほか、市内中心部間の利用の場合、民間バスは３０円安い料金となっているなど、価格面での競争もあります。このことから、もし市バスの料金を引き上げると、民間との料金格差が更に大きくなり、利用者離れも懸念されるため、収支改善を目的とした料金改定は非常に難しい状況となっています。



３　局のこれまでの経営改善の取組

(1) 財政再建団体等の指定による主な経営改善の取組

これまで２度にわたり、地方公営企業法に基づく、いわゆる再建団体の指定を受け、国等の支援を受けながら経営健全化に取り組んできました。

①　財政再建団体の指定による取組（昭和４１～４８年度）

全国の公営企業では、昭和３０年代の半ばから経営状況が悪化し、４０年度末の累積欠損金は、法適用事業で 946 億円に達したため、41 年の法改正により、公営企業全般に係る財政再建制度が設けられました。

市交通局も不良債務が約 5.2 億円に達したことから、財政再建団体の指定を受け、国や一般会計から支援を受けながら、次のような経営改善策を実施して不良債務の解消を進め、４８年度に財政再建を完了しました。

- 車掌の段階的廃止による運行のワンマン化
- 繁忙手当、特別手当などの廃止
- 船舶事業（鹿児島港ー黒神口など）の廃止
- 運賃改定の実施
  - 軌　道：昭和４４年2月（20 円→25 円）、４６年１２月（25 円→30 円）
  - 自動車：昭和４５年1月（1区 20 円→25 円）、４７年１２月（1区 25 円→40 円）

＜参考＞全国では 13 団体が同制度の適用を受け、市交通局を含む５団体は、48 年度までに財政再建を終えましたが、残りの８団体は、達成の見通しが立たなくなったため、第一次再建を打ち切り、地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律に基づく第二次再建へと移行しました。

②　準用財政再建団体の指定による取組（昭和６０～平成３年度）

市交通局では、事業環境の急激な悪化と人件費の増高等により厳しい経営状況が続き、不良債務が約 33 億円に達したことから、昭和 60 年に地方公営企業法に基づく準用財政再建団体の指定を受け、国や一般会計から支援を受けながら、次のような経営改善策を実施して不良債務の解消を進め、平成３年度に財政再建を完了しました。

- 市電上町・伊敷線の廃止
- 市バス南営業所の廃止
- 中園線（市役所前⇔田上上区）、ぼさど桟橋線（市役所前⇔甲突町⇔西鹿児島駅前）、動物園線（谷山電停⇔動物園前）、谷山二号用地線（西鹿児島駅前⇔谷山港）の廃止
- 磯・与次郎線（磯庭園⇔熱帯植物園前）、市民文化ホール線及び鴨池港（与次郎）線の３路線を鴨池港文化ホール線に統合
- 実方線（西鹿児島駅前⇔牛牧）、唐湊・大明ヶ丘線及び川添線（西鹿児島駅前⇔下田橋）の３路線を唐湊・大明ヶ丘線に統合
- 大学病院線、桜ヶ丘線（市役所前⇔桜ヶ丘）及び魚見ヶ原線（市役所前⇔魚見ヶ原）の３路線を大学病院線に統合
- 給料表の改定（国の行政職俸給表(二)の準用）
- 職員数削減（Ｓ５９：５９８人→Ｈ３：４５４人　▲１４４人）

⑵ 経営健全化計画等に基づく主な経営改善の取組

①　経営改善基本計画（平成１２～１５年度）

・交通局職員の市長事務部局等への出向など人事交流の実施（給与、退職金の削減）
・一定年齢以上の職員の昇給停止
・ノンステップバス運行の開始

②　新・経営改善計画（平成１５～２１年度）

・ＩＣ乗車カード「ラピカ」の導入、乗継割引の実施
・１７番線（宇宿線）、１８番線（大学病院線）の脇田電停結節の開始
・７番線（明和・中央駅西口線）、４０番線（武岡台高校線）、４番線（城山・玉里線）新設

③　経営健全化計画（平成２２～２８年度）

・管理の委託の開始（Ⅴ３⑶②に詳説）
・高麗町交通局跡地（電車通り側用地、西側用地）、桜ヶ丘回転用地等の売却

④　第二次経営健全化計画（平成２９～３１（令和元）年度）

・自動車運送事業の抜本的見直しの検討（Ⅵに詳説）

⑶ 人件費の抑制

①　給料月額

給料月額については、昭和 60 年の準用財政再建団体の指定以降、国の行政職俸給表（二）を準用することで、市職員全体の平均給料よりも抑えるとともに、平成 19 年度以降、職員の年齢構成の若返りを行った結果、19 年度の平均給料月額は電車運転士で約 26.9 万円、バス運転士で約 29.5 万円だったところ、30 年度には電車運転士で約 22.5 万円、バス運転士で約 23.8 万円となっています。

また、31 年度当初予算における局職員の平均給料月額は約 24.8 万円で、市職員全体の平均給料月額約 31.7 万円と比較して 78%に抑えており、嘱託バス運転士の採用や管理の委託の実施は、一定の成果を上げています。

②　北・桜島営業所の管理の委託

営業所や停留所、車両等を所有したまま、路線の運行や車両の管理などを営業所単位で委託する「管理の委託」について、平成２４年から、北・桜島営業所管内の 20 路線（１番伊敷ニュータウン線、５番日当平線、８番西玉里団地線、24 番伊敷線、60 番桜島線など）を委託しています。

なお、制度上は、免許キロ又は車両数の最大３分の２まで委託することができますが、現行のまま、他の営業所まで委託範囲を拡大した場合、委託比率が３分の２を超えることとなり、これ以上の委託は難しい状況です。

（参考）管理の委託の拡大（一定の要件を満たせば、2/3 まで拡大可）

区分	委託比率		管理の委託の可否
（現行） 北・桜島営業所を委託	免許キロ	50.68%	実施中（車両数の委託比率が２分の１以内）
	車両数	40.00%	
現行＋新栄営業所を委託	免許キロ	76.58%	不可（委託比率が３分の２を超える）
	車両数	70.73%	
現行＋浜町営業所を委託	免許キロ	74.11%	不可（委託比率が３分の２を超える）
	車両数	67.80%	

(4) ダイヤ改正による経費の削減

運行ダイヤは、路線の利用状況等に合わせて適宜見直しを行ってきています。平成 29 年 10 月には１番伊敷ニュータウン線、２番清水・常盤線、５番日当平線、２０番緑ヶ丘・鴨池港線、24 番伊敷線のダイヤ改正や減便等を行い、年間実車走行キロを 249,559 キロ削減し、営業費用を年間約 6,300 万円削減しました。また、30 年 11 月には 14 番谷山線、25 番唐湊線、33 番慈眼寺・与次郎線のダイヤ改正や減便等を行い、年間実車走行キロを 79,375 キロ削減し、営業費用を年間約 5,300 万円削減しました。

しかし、利用者の利便性や運行サービス水準の維持確保の観点から大幅な減便等は難しい状況にあります。また、減便等は、直接的な収入減のみならず、利用離れを起こす可能性もあります。

４　経営改善の取組に関する最近の状況

(1) 増収対策

増収対策として、低床電車「ユートラム」の車両全面広告などの広告媒体の提供等による広告収入の確保に取り組んできています。

令和 6 年度の広告収入は、軌道事業で約 1 億円、自動車運送事業で約 0.3 億円、合計で約 1.3 億円と減少に転じており、効果的な広告媒体を新たに設定しない限り、今後、大幅な増収を見込むことは難しいものと考えられます。

【広告収入の推移】

年度	軌道事業	自動車運送事業	合　計
R2	102,116,037 円	35,115,716 円	137,231,753 円
R3	110,002,511 円	31,596,316 円	141,598,827 円
R4	115,321,117 円	30,085,040 円	145,406,157 円
R5	118,318,215 円	28,385,891 円	146,704,106 円
R6	99,172,710 円	26,731,005 円	125,903,715 円

(2) 遊休資産の有効活用

平成 28 年度に売却した高麗町の交通局跡地が約 96.9 億円、桜ヶ丘のバス回転用地が約 1 億円、伊敷変電所跡地が約 0.4 億円の収入となり、これにより資金残高は一時的に改善しました。

その後の土地売却による収入は、令和５年度に売却した吉野のバス回転用地の約０.６億円、紫原のバス回転用地の約０.７億円、７年度に売却した原良団地のバス回転用地の約０.７億円となっています。

交通局跡地等の売却で得た資金を効果的に運用することにより、新たな収入の確保にも努めてきたところですが、財政見通しを勘案すると、今後においても資金運用は難しいものと考えられます。

５　局の経営状況の推移

(1) 経常損益の推移

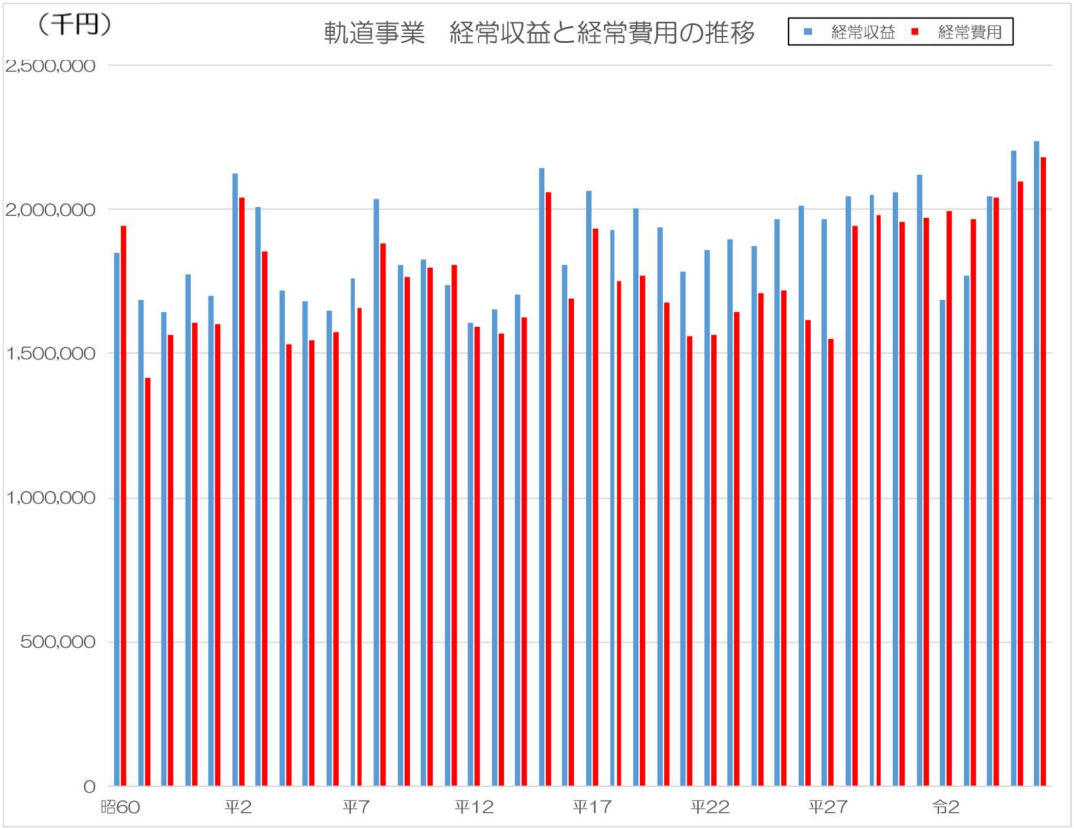
①　軌道事業

準用財政再建団体に指定された昭和 60 年度以前の軌道事業の経常損益は、自家用車の普及や交通渋滞等を起因とした定時性の喪失と運行効率の低下による乗客の減や賃金・物価の上昇等により、赤字が続いていました。

60 年の上町線・伊敷線の廃止以降は、概ね１～２億円前後の黒字に転換し、平成 26 年度と 27 年度には、過去最高額となる約４億円の黒字を計上しました。

令和２年度には新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により収益が大幅に減少し約３億円の赤字を計上しましたが、事業の効率化やコロナ禍からの回復が続いたことにより、４年度以降は黒字となっています。

その後も経常収益は増加傾向にありますが、一方で近年の物価高騰や人件費の増、施設・設備の整備等により費用が増大しており、今後は厳しい経営状況となる見込みです。



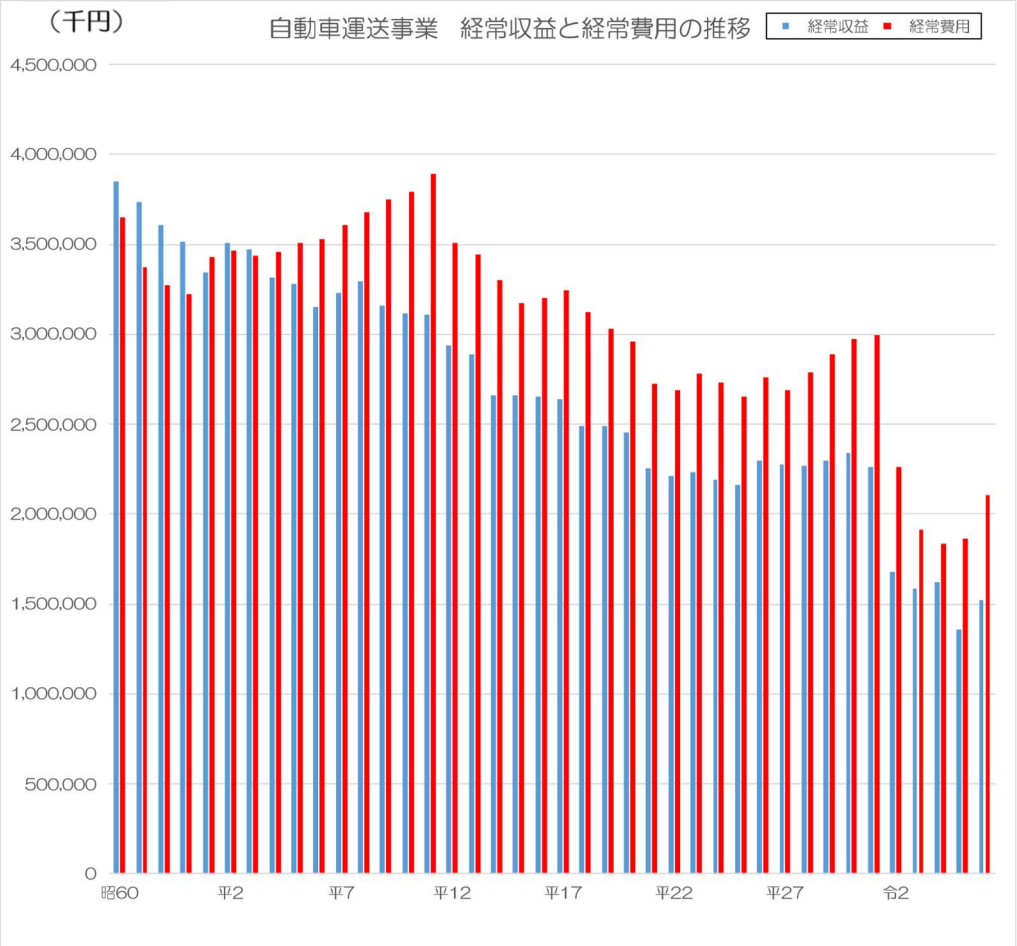
経常損益	最高額	平成２７年度	413,703,641 円
	最低額	令和２年度	▲ 308,333,166 円
	平均額	全　　体（昭和６０年度～令和６年度）	116,822,829 円
		黒字転換後（昭和６１年度～令和６年度）	122,279,641 円
		直近１０年（平成２７年度～令和６年度）	50,913,502 円
		局舎移転後（平成２８年度～令和６年度）	10,603,487 円

② 自動車運送事業

準用財政再建団体に指定された昭和 60 年度より前の自動車運送事業の経常損益は、軌道事業と同様の理由により赤字が続いていました。

60 年度に南営業所を廃止し 35 路線を 26 路線に統廃合した結果、平成元年度を除き、財政再建期間である 3 年度までは黒字化できたものの、利用者減等による運賃収入の減が続く一方で、繰延勘定償却の増等により経常費用が増加し、4 年度以降再び赤字となりました。６年度の嘱託運転士の導入、24 年度の北及び桜島営業所の管理の委託の実施等の経費削減策により、12 年度以降、経常費用は減少傾向となったものの、ほぼ同等の割合で経常収益も減少し、経常損益は年間約５億円の赤字で推移しています。

また、令和２年度に１６路線、３年度に４路線を民間バス事業者へ移譲したことにより、経常費用が大幅に減少しましたが、依然として赤字が継続しています。



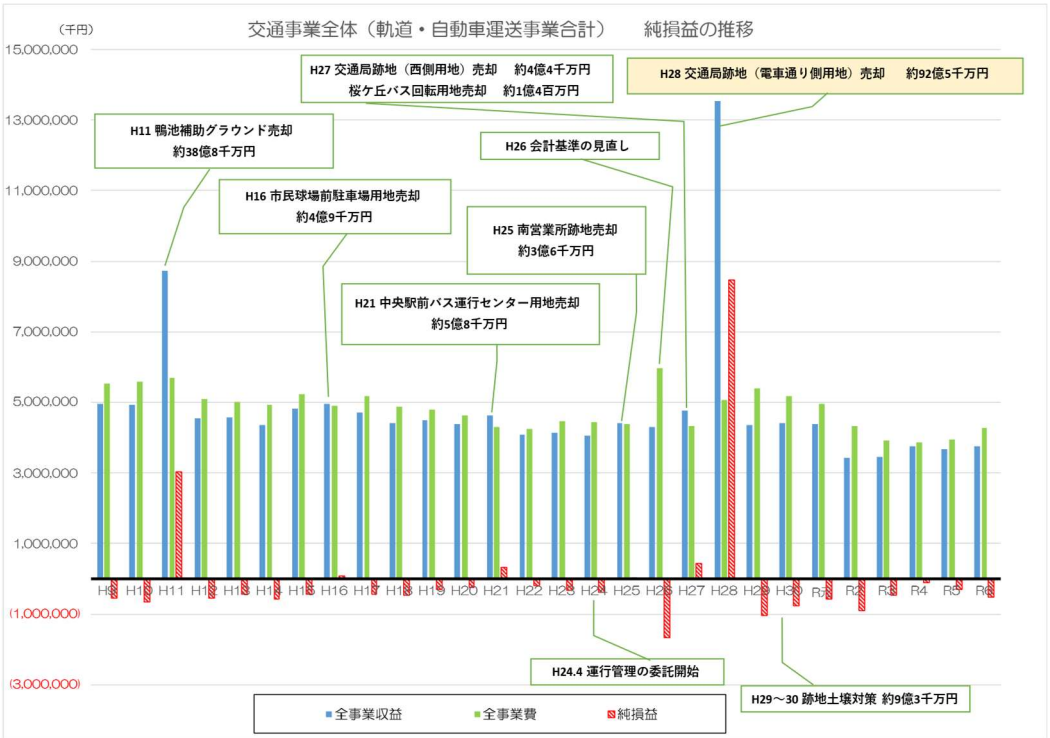
経常損益	最高額	昭和６１年度	364,592,710 円
	最低額	平成１１年度	▲ 782,565,172 円
	平均額	全　　体（昭和６０年度～令和６年度）	▲ 389,340,296 円
		赤字転換後（平成　４年度～令和６年度）	▲ 507,283,208 円
		直近１０年（平成２７年度～令和６年度）	▲ 510,648,317 円
		局舎移転後（平成２８年度～令和６年度）	▲ 521,585,419 円

③　事業全体

軌道事業と自動車運送事業を合わせた事業全体の経常損益は、準用財政再建団体に指定され、財政再建に取り組んだ期間を除き、毎年度、概ね２～５億の赤字で推移していますが、平成 27 年度には、軌道事業の乗客数の増、自動車運送事業の燃料単価の減などから、23 年ぶりの黒字となりました。しかし、28 年度以降は、局舎や両事業の関連施設のリニューアルに伴う減価償却費の増などから、再び赤字となっています。

(2) 純損益の推移

経常損益に特別利益及び特別損失を加えた純損益の推移を見ると、平成 11 年度の鴨池補助グラウンドをはじめ、適宜、遊休資産を売却し損失を補填してきており、特に 28 年度には、高麗町の交通局跡地（電車通り側用地）の売却益により、大幅な純利益となっています。しかし、29 年度に確認された土壌汚染に係る対策工事等を実施したことにより、29 年度に純損失が発生し、以降継続して純損失が生じています。



(3) 資金不足比率の推移

事業全体での資金不足比率が経営健全化基準の 20%を超えないように、遊休資産の売却等による財政の健全化に取組んできましたが、平成 27 年度と 28 年度の交通局跡地等の売却により一定の資金を確保した後も経常赤字に伴う資金の減少が続いており、令和６年度には再び資金不足が生じています。

今後も赤字が続くと、さらに資金不足が拡大することになりますが、これを補填できるような遊休資産は残っていない状況です。

(4) 自動車運送事業における路線別営業係数の推移

営業係数とは、営業費用の額を運賃収入の額で除して得た指数で、100 円の運賃収入を得るために必要な営業費用の額を表しており、100 未満であれば黒字、100 を超えれば赤字となります。

敬老パス・友愛パスの利用に係る市負担金等を含めた営業係数の過去 10 年の推移を見ると、一般路線全体では（コロナ禍の期間を除き）年々営業係数が高くなっているとともに、路線別にみると、ほとんどの路線で赤字となっています。

	路線名	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6
1	伊敷ニュータウン線	122.84	124.80	133.24	146.11	141.69	135.66	173.54	143.52	136.46	131.04	141.90
2	清水・常盤線	151.26	152.36	170.79	163.57	163.39	148.87	移譲	－	－	－	－
3	玉里・西紫原線	117.43	117.11	117.08	121.01	130.60	137.70	177.73	173.18	161.56	131.43	134.79
4	城山・玉里線	226.81	214.95	208.97	240.67	251.36	236.50	269.58	224.05	207.85	178.98	187.74
5	日当平線	141.42	146.64	162.53	166.40	160.01	174.15	229.40	206.25	196.66	150.74	152.50
6	吉野線	119.10	124.80	130.78	143.90	163.68	175.36	移譲	－	－	－	－
7	明和・中央駅西口線	145.75	150.16	171.11	164.28	184.64	180.83	272.35	移譲	－	－	－
8	西玉里団地線	175.45	172.89	179.30	191.72	196.57	208.07	260.57	189.23	187.24	155.91	171.45
9	武岡・鴨池港線	173.27	156.64	146.37	148.35	157.98	174.42	270.19	移譲	－	－	－
10	高麗橋線	141.48	129.44	111.97	104.15	119.93	135.05	181.90	137.33	131.09	129.15	106.29
11	鴨池・冷水線	137.64	134.27	140.64	152.36	169.28	170.18	230.60	228.96	199.05	183.39	197.78
12	海岸線	124.86	130.77	148.75	156.38	167.08	176.80	251.97	220.26	195.30	186.26	186.15
13	天保山線	170.54	169.70	182.96	186.71	183.08	190.47	移譲	－	－	－	－
14	谷山線	252.49	262.13	305.61	321.36	336.87	309.69	540.54	454.33	429.54	392.62	374.32
15	東紫原線	130.56	132.74	140.40	143.42	148.76	157.44	移譲	－	－	－	－
16	鴨池港・文化ホール線	139.16	136.14	133.38	131.11	135.79	142.36	220.92	186.38	166.52	160.14	159.51
17	宇宿線	463.02	441.38	456.12	548.18	587.04	440.56	655.24	611.78	599.69	492.15	457.95
18	大学病院線	166.70	154.40	151.29	152.56	168.13	151.84	210.36	188.27	154.09	133.84	126.30
19	南紫原線	190.59	184.51	206.87	205.71	219.48	206.14	移譲	－	－	－	－
20	緑ヶ丘・鴨池港線	169.54	174.00	189.70	179.60	156.04	165.05	211.61	196.59	177.32	159.19	158.02
21	永吉線	232.38	222.87	246.16	278.38	249.16	262.71	移譲	－	－	－	－
23	紫原・武町線	180.41	183.15	202.99	205.60	233.49	256.19	移譲	－	－	－	－
24	伊敷線	137.39	147.32	159.36	161.13	156.70	165.29	227.89	203.21	187.20	174.37	190.27
25	唐湊線	176.63	204.56	236.29	235.31	222.50	203.52	移譲	－	－	－	－
26	明和線	134.41	139.80	151.93	152.39	157.88	160.40	220.58	移譲	－	－	－
27	県庁・与次郎線	195.09	175.64	196.54	179.19	262.52	314.09	491.41	412.47	202.63	200.12	244.21
28	伊敷鴨池港線	64.49	65.31	78.41	110.04	168.05	167.45	138.93	119.67	99.29	98.53	113.11
29	伊敷ＮＴ・鴨池港線	102.32	102.62	133.13	107.35	104.95	98.32	103.63	100.76	91.91	120.19	135.55
30	明和・鴨池港線	97.86	89.38	95.00	123.45	173.22	183.43	248.98	移譲	－	－	－
31	玉里・三和町線	96.78	87.40	97.51	102.59	105.39	111.03	137.33	128.93	117.43	115.68	137.31
32	城山三和町線	199.44	203.35	189.07	195.52	157.28	178.20	210.79	154.68	184.79	177.89	212.58
36	吉田インター線	214.40	243.77	292.82	281.40	302.06	361.28	移譲	－	－	－	－
40	武岡台高校線	232.38	222.46	211.41	214.81	206.82	240.61	移譲	－	－	－	－
51	薩摩団地線	348.22	373.58	405.30	422.51	426.32	458.26	600.79	547.81	548.88	518.94	489.70
60	桜島線	181.93	184.39	195.30	198.06	203.95	214.24	244.84	238.16	226.25	238.72	262.98
	路線計	142.76	144.92	153.51	158.27	164.54	168.55	228.35	204.40	185.41	170.03	178.63

※「70 番　桜島代替線」は「60 番　桜島線」に含む

６　令和６年度決算の概要

(1) 令和６年度の収支状況

軌道事業については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大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少により赤字を計上した令和３年度以降、概ね黒字で推移しており、経常損益は５，７００万円の経常利益となりました。

自動車運送事業については、引き続き北営業所及び桜島営業所管内の路線に係る管理の委託を行いましたが、人件費の増やエネルギー価格高騰による燃料費の増により、経常損益は５億８，５００万円の経常損失となりました。

両事業合計では、経常損益は５億２，８００万円の経常損失となり、これに特別利益、特別損失を合わせた純損益は、５億２，９００万円の純損失となっています。

資本収支については、４億６，２００万円の不足となり、この不足分について損益勘定留保資金等で補填した結果、６年度の資金収支は３億６００万円の資金不足となり、資金残は５年度末の２億８，１００万円から２，５００万円の資金不足に転じました。

（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	収入	営業収益	1,730	1,199	2,929
		営業外収益	508	321	829
		経常収益計　(A)	2,238	1,520	3,758
		特別利益	0	0	0
		収益合計　(B)	2,238	1,520	3,758
	支出	営業費用	2,140	2,075	4,215
		営業外費用	41	30	71
		経常費用計　(C)	2,181	2,105	4,286
		特別損失	0	1	1
		費用合計　(D)	2,181	2,106	4,287
	経常損益(A)－(C)		57	△ 585	**△ 528**
	純損益　(B)－(D)		57	△ 586	**△ 529**
資本的収入及び支出	収入	企業債	464	36	500
		補助金	0	6	6
		収入　計　(E)	464	42	506
	支出	建設改良費	470	48	518
		企業債償還金	340	110	450
		支出　計　(F)	810	158	968
	収支差引(E)－(F)		△ 346	△ 116	**△ 462**
資金収支	損益勘定留保資金等		452	233	685
	うち 交通事業債		0	31	31
	6年度資金収支		163	△ 469	△ 306
	5年度末資金残		6,432	△ 6,151	281
	6年度末資金残　(G)		6,595	△ 6,620	**△ 25**

※ 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) 現計画における令和６年度の財政見通しと決算額との比較（乖離の状況）

コロナ禍からの回復に加え、交通事業の基本である安全輸送の確保と、安心で快適な質の高いサービスの提供に努めたことにより、軌道事業・自動車運送事業ともに営業収益は増加しました。しかし、軌道事業における営業費用の増加や自動車運送事業における特別利益の皆減の影響により、純損益については、両事業合計で損失額が３億 ５，５００万円拡大し、令和３年度見直し後の財政見通しと大きな乖離が生じる結果となりました。また、年度末資金残については、見通しに比べて９，３００万円改善していますが、これは交通事業債を３，０９０万円借り入れたことなどによるものであり、依然として大変厳しい状況となっております。

※ 交通事業債 … テレワークの普及等の影響を受け、コロナ禍前比で１割以上の減収が継続するなど構造的な課題によって資金不足が生じている交通事業のうち、経営戦略を改定済又は改定に着手済の事業に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	2,274	2,399	125
	営 業 収 益	1,732	1,889	157
	営業外収益	542	511	△ 31
	特 別 利 益	0	0	0
	事　業　費	2,077	2,296	219
	営 業 費 用	1,977	2,175	198
	営業外費用	100	121	21
	特 別 損 失	0	0	0
	経　常　損　益	197	103	△ 94
	純　損　益	197	103	△ 94
自動車運送事業	事　業　収　益	1,600	1,623	23
	営 業 収 益	1,335	1,301	△ 34
	営業外収益	197	322	125
	特 別 利 益	68	0	△ 68
	事　業　費	1,920	2,204	284
	営 業 費 用	1,876	2,155	279
	営業外費用	44	48	4
	特 別 損 失	0	1	1
	経　常　損　益	△ 388	△ 580	△ 192
	純　損　益	△ 320	△ 581	△ 261
合計	事　業　収　益	3,874	4,022	148
	営 業 収 益	3,067	3,190	123
	営業外収益	739	832	93
	特 別 利 益	68	0	△ 68
	事　業　費	3,997	4,500	503
	営 業 費 用	3,853	4,329	476
	営業外費用	144	169	25
	特 別 損 失	0	1	1
	経　常　損　益	△ 191	△ 477	△ 286
	純　損　益	△ 123	△ 478	△ 355
資本的収入		604	506	△ 98
資本的支出		964	968	4
年度末資金残		△ 118	△ 25	93
資金不足比率		1.9%	0.8%	△1.1P

※ 財政見通しは令和3年度見直し後の推計額、決算額は令和6年度決算
※ 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

(3) 自動車運送事業における路線別営業係数（令和６年度実績）

路線移譲により営業費用を削減できたものの、物価高騰や人件費の増により全ての路線で赤字となっており、そのうち約 30%は営業係数が 200 を超えています。

中でも、14 番・谷山線、17 番・宇宿線、51 番・薩摩団地線の３路線は 300 を超える大変厳しい経営状況となっています。

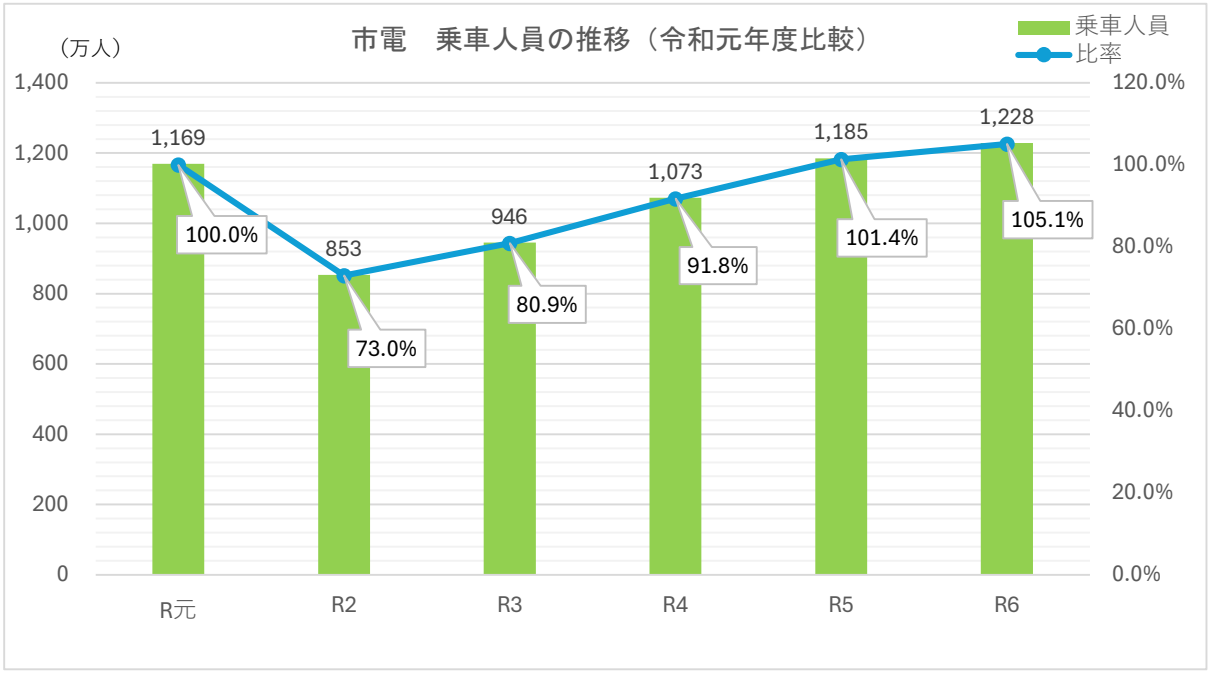
	路線名	R元	R6	差
1	伊敷ニュータウン線	135.66	141.90	△ 6.24
2	清水・常盤線	148.87	移譲	－
3	玉里・西紫原線	137.70	134.79	2.91
4	城山・玉里線	236.50	187.74	48.76
5	日当平線	174.15	152.50	21.65
6	吉野線	175.36	移譲	－
7	明和・中央駅西口線	180.83	移譲	－
8	西玉里団地線	208.07	171.45	36.62
9	武岡・鴨池港線	174.42	移譲	－
10	高麗橋線	135.05	106.29	28.76
11	鴨池・冷水線	170.18	197.78	△ 27.60
12	海岸線	176.80	186.15	△ 9.35
13	天保山線	190.47	移譲	－
14	谷山線	309.69	374.32	△ 64.63
15	東紫原線	157.44	移譲	－
16	鴨池港・文化ホール線	142.36	159.51	△ 17.15
17	宇宿線	440.56	457.95	△ 17.39
18	大学病院線	151.84	126.30	25.54
19	南紫原線	206.14	移譲	－
20	緑ヶ丘・鴨池港線	165.05	158.02	7.03
21	永吉線	262.71	移譲	－
23	紫原・武町線	256.19	移譲	－
24	伊敷線	165.29	190.27	△ 24.98
25	唐湊線	203.52	移譲	－
26	明和線	160.40	移譲	－
27	県庁・与次郎線	314.09	244.21	69.88
28	伊敷鴨池港線	167.45	113.11	54.34
29	伊敷ＮＴ・鴨池港線	98.32	135.55	△ 37.23
30	明和・鴨池港線	183.43	移譲	－
31	玉里・三和町線	111.03	137.31	△ 26.28
32	城山三和町線	178.20	212.58	△ 34.38
36	吉田インター線	361.28	移譲	－
40	武岡台高校線	240.61	移譲	－
51	薩摩団地線	458.26	489.70	△ 31.44
60	桜島線	214.24	262.98	△ 48.74
	路線計	168.55	178.63	△ 10.08

※「70 番　桜島代替線」は「60 番　桜島線」に含む

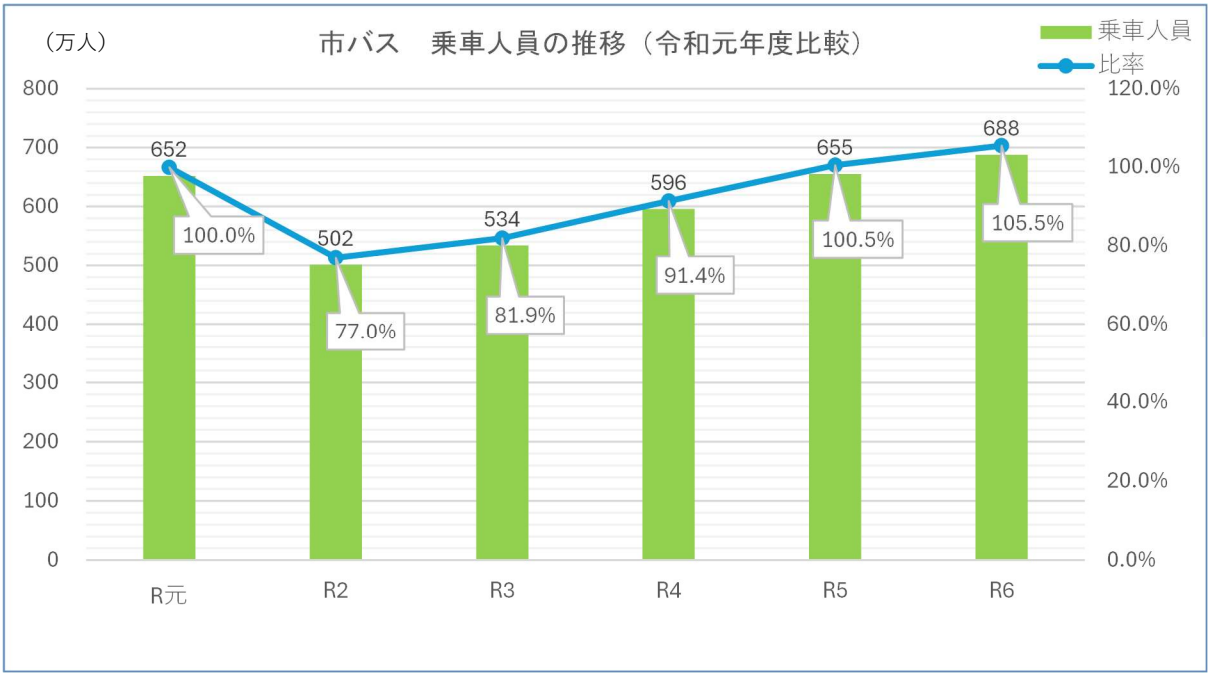
7　コロナ禍からの回復状況分析（令和元年度～６年度実績）

(1) 乗車人員の推移（令和元年度比較）

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年度における市電の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。



新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、令和２年度における市バスの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。



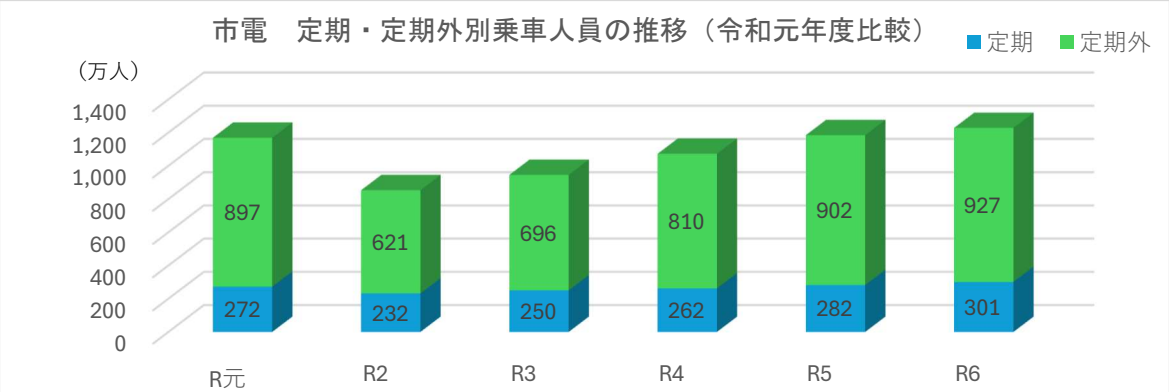
※ 令和元年度・２年度分は、令和２年度・３年度に民間事業者へ移譲した２０路線を除いたもの

(2) 定期・定期外別乗車人員推移（令和元年度比較）

市電の定期利用者数は、令和２年度には元年度比 85.1%まで落ち込み、その後、年次的に対元年度比で 4～7%ずつ回復しています。緊急事態宣言の解除後の通勤・通学における公共交通の利用離れやリモートワークへの移行といった社会情勢の変化も落ち着いたことに加え、令和５年度の全線定期導入の効果もあり、元年度を超える水準にまで回復したものとみられます。

市電の定期外利用者数は、市民の行動自粛やインバウンドを含む観光客の減少等の影響により、令和２年度には元年度比 69.3%と定期よりも大幅に落ち込みましたが、定期と同様に令和３年度以降は人員が回復し、５年度以降は元年度の水準を上回っています。

※ 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

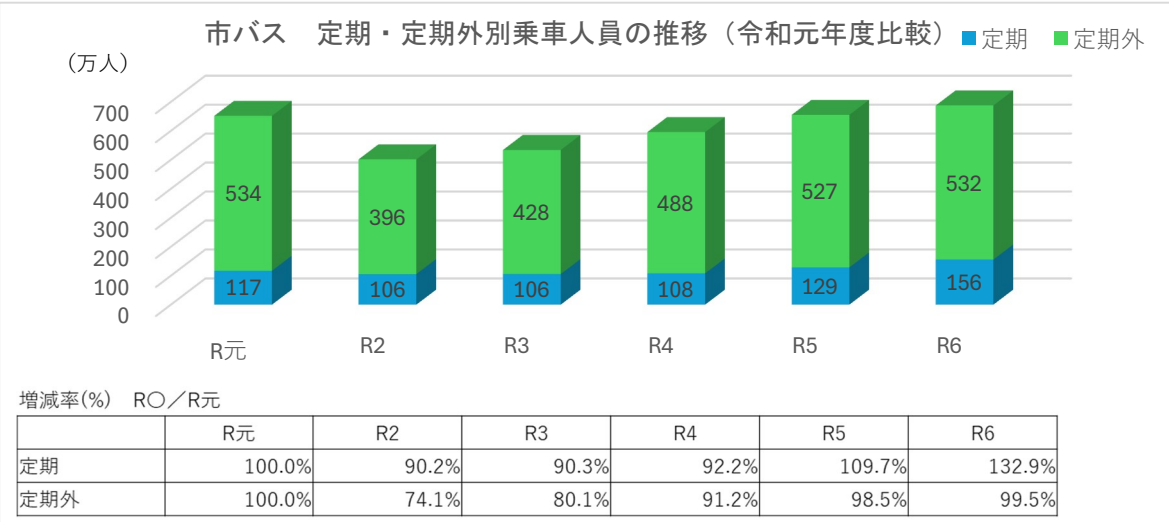


増減率(%)　R○／R元

	R元	R2	R3	R4	R5	R6
定期	100.0%	85.1%	91.8%	96.2%	103.6%	110.5%
定期外	100.0%	69.3%	77.6%	90.4%	100.7%	103.4%

市バスの定期利用者数も、市電と同様に令和２年度に減少しましたが、市電と比べ小幅な減少に留まっています。その結果、令和２年度から４年度にかけての回復は、市電に比べるとやや緩やかなものとなりましたが、５年度の全線定期導入をきっかけに、乗車人員が大幅に増加しています。

市バスの定期外利用者数は、定期利用者数と同様に、市電と比べて乗車人員の減少、回復ともにやや緩やかなものとなりましたが、令和５年度の全線定期導入に伴う定期利用への流出が見られ、６年度は、元年度の水準を下回っています。



増減率(%)　R○／R元

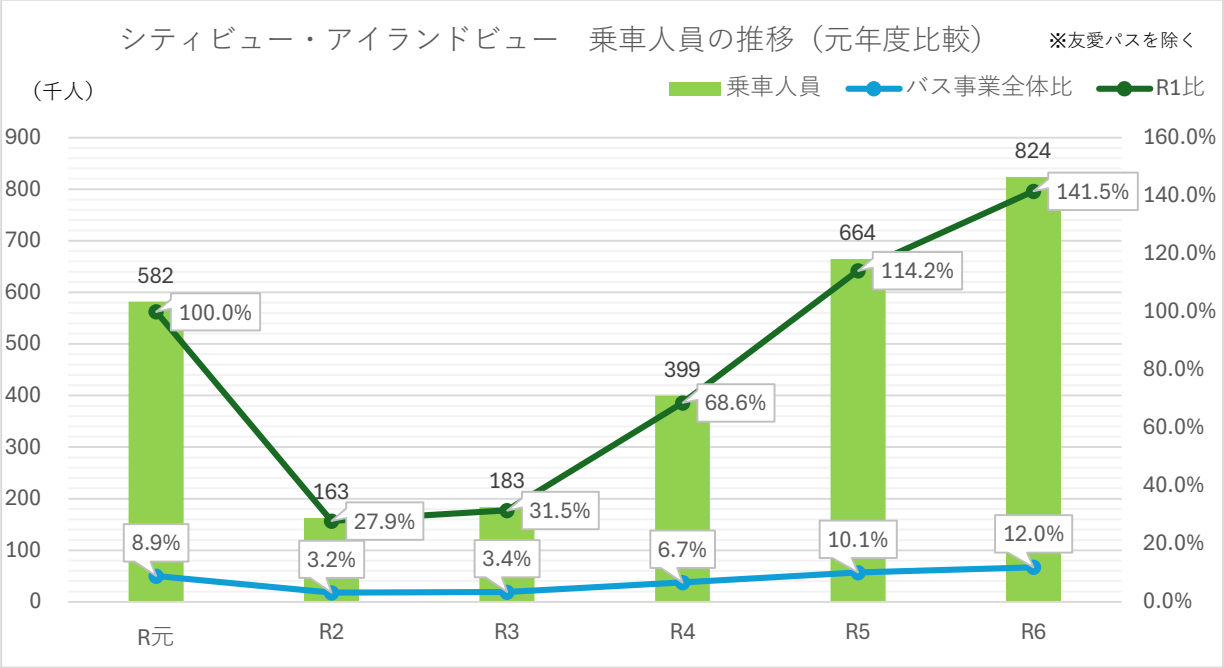
	R元	R2	R3	R4	R5	R6
定期	100.0%	90.2%	90.3%	92.2%	109.7%	132.9%
定期外	100.0%	74.1%	80.1%	91.2%	98.5%	99.5%

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

(3) カゴシマシティビュー・サクラジマアイランドビュー 乗車人員の推移（令和元年度比較）

観光路線として運行するカゴシマシティビューとサクラジマアイランドビューは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による緊急事態宣言や、それに伴う外出・渡航自粛の影響を大きく受け、令和２年度は乗車人員が元年度比 27.9%まで減少しました。その後、感染拡大が収まったことでインバウンド需要が急激に回復し、令和５年度以降は、元年度の水準を大きく上回っています。

路線バス事業全体に対する観光路線の乗車人員の割合も令和５年度から 10%を超え、同事業における重要性も高まっている状況です。



Ⅵ　自動車運送事業の抜本的見直し

1　自動車運送事業の抜本的見直しに関する経過等

交通局では、鹿児島市交通事業経営健全化計画（計画期間：平成 22～28 年度）に基づき、運行の効率化や増収対策、事業の効率化による経費削減などに取り組んできました。しかし、自動車運送事業は、交通手段の多様化や少子高齢化の進行、民間事業者との競争激化などから、毎年多額の経常赤字が続き、近い将来、事業継続も危惧される状況が続いていました。

そこで、平成 27 年 11 月、鹿児島市交通事業経営審議会に対し、「本市交通事業の将来にわたり持続可能な方策」について諮問を行い、28 年２月の同審議会の答申では「鹿児島市の交通事業全体の在り方を協議できる場の設置」が要請されました。また、同年３月には、鹿児島経済同友会から鹿児島市における公共交通システムのあり方について提言がなされ、その中で、市バスについて「早急に抜本的な解決策に着手し、社会構造の変化に見合ったあり方を追求するべき」とされました。

これらのことを受け、28 年 10 月、国、県、市及び市内乗合バス事業者４者で、事務レベルによる協議の場として「市内乗合バス事業に係る事務連絡会」が設置され、同連絡会における話し合いの結果、29 年５月、今後の協議の進め方として「乗合バスの競合路線における路線の廃止・移譲等に関する事項については、各事業者間で、個別・具体的な協議を行うこと」が確認されました。

交通局では、各事業者間の協議を進めるに先立ち局としての方針を決定する必要があること、第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画（計画期間：平成 29～31 年度）において自動車運送事業の抜本的な見直しの方策を検討することとしていること、国において抜本的な改革の検討を促進していることなどを踏まえ、29 年 10 月、市交通事業経営審議会に対し、自動車運送事業の果たすべき役割や抜本的な事業見直しの基本的方向性について、諮問を行いました。

同審議会においては、30 年３月までの間、計５回にわたり会議を開催し、国から示された経営改革の方向性、人口減少や少子高齢化など事業を取り巻く厳しい環境、毎年約５億円の赤字を計上する自動車運送事業の実態、全路線の約 45%が競合している状況、民間の運送原価で試算した場合多くの路線が黒字となる状況、32 年度（令和２年度）には資金不足比率が 20%を超えるとされる今後の経営見通し※注、約半数の公営バス事業者が事業を廃止している状況、災害時の避難輸送などこれまで市バスが果たしてきた役割、事業縮小を実施し経営を改善した他都市事例等について、各面から調査・分析がなされた上で、次のとおり答申がなされました。

※注：平成 30 年度予算策定段階での見込み

平成３０年３月２９日　鹿児島市交通事業経営審議会
「自動車運送事業の抜本的見直し」について（答申）要旨

自動車運送事業については、今後の経営見通しによると、現在の規模のままでは近い将来に事業を廃止せざるを得ないことも危惧されるが、市営バスの廃止は市民生活に与える影響が大きいことから、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であり、民間事業者へ一部路線を移譲して、人員・車両も含め事業規模を縮小する抜本的な見直しに取り組むべきである。

なお、見直しを実施するにあたっては、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　バス路線の移譲について

(1)　利用者への影響を少なくするため、移譲前の市営バスの運行便数を一定期間は維持することを条件とすること。

(2)　移譲にあたっては、できるだけ持続可能な路線になるよう、民間事業者との競合状況を踏まえ、新たな競合が生まれることのないようにすること。

(3)　民間事業者の路線エリアを考慮し、新たな路線ネットワークが形成され、利用者の利便性向上につながるような移譲のあり方を検討すること。

(4)　民間事業者においては、大型二種免許保有者の減少や高齢化により人材確保が難しくなっていることや乗客減によって経営状況も厳しくなっていることから、時間をかけて十分に協議し、段階的な移譲のあり方を検討すること。

２　民間事業者の福祉・環境面での取組促進

路線移譲にあたっては、より一層、バリアフリー対応のノンステップバスや低公害バスの導入を促進されるよう協議すること。

３　移譲に伴う資産（車両・バス停上屋など）の処分について

他の公営バス事業者の事例を参考にして、売却・譲渡など各面から有効活用が図られるよう検討すること。

４　職員の処遇について

事業縮小に伴う職員の処遇については、全職員の意向調査を実施し、他の公営バス事業者の事例も参考にして、市長事務部局や民間事業者等と慎重に協議し、配置転換や異動、退職者への再就職支援などの丁寧な対応に努めること。

この答申を受け、平成３０年４月、交通局としては、将来的に交通事業全体の事業継続が可能となるよう経営改善を図るため、民間事業者への路線移譲等により事業規模を縮小する自動車運送事業の抜本的見直しに取り組む方針を決定しました。

その後、市内乗合バス事業に係る事務連絡会での確認事項に基づき、南国交通株式会社、鹿児島交通株式会社と個別に協議を進めた結果、それぞれと路線移譲に関する合意が得られ、令和元年７月１２日付で基本協定を締結し、２年４月に１６路線、３年４月に４路線を移譲しました。

2　路線移譲に関する基本協定の概要

(1) 移譲する路線及び期日

相手方	移譲路線		移譲期日
	エリア	路線名	
鹿児島交通	紫原	3番 玉里・西紫原線（鶴ヶ崎橋⇔紫原⇔市役所 間）、15番 東紫原線、19番 南紫原線、41番 紫原・武岡台高校線	令和２年４月１日
	城西	13番 天保山線、23番 紫原・武町線	
	唐湊	25番 唐湊線	
	桜ヶ丘	18番 大学病院線（ﾌｨｰﾀﾞｰ路線除く）	
	谷山	14番 谷山線（ﾌｨｰﾀﾞｰ路線除く）、33番 慈眼寺・与次郎線	
南国交通	吉野	2番 清水・常盤線、6番 吉野線、22番 葛山線、36番 吉田インター線	令和２年４月１日
	城西	21番 永吉線	
	伊敷	40番 武岡台高校線	
	明和	7番 明和・中央駅西口線、9番 武岡・鴨池港線、26番 明和線、30番 明和・鴨池港線	令和３年４月１日

(2) 運行経路や便数の維持

原則３年間（特別な事情があれば、協議の上で変更できる。）

3　路線移譲後の事業形態等

(1) 移譲の規模

全路線の約５０％、便数の約４０％を移譲します。なお、管理の委託は、規模を縮小して継続します。（移譲後は２２路線 ９１０便/日を運行）

(2) 運転士等の段階的な削減

路線移譲により、運輸部門における運転士や整備士等の段階的な削減を行います。併せて、関連部門の職員についても削減を検討します。

(3) 浜町営業所の廃止

運行管理を新栄営業所に集約し、浜町営業所を廃止します。なお、浜町営業所の廃止後の土地及び建物については、当面の間、留置車庫及び休憩所として運用します。

(4) 資産の貸付・売却等

①　車両

運行便数の減少により使用しなくなる車両については、民間事業者が円滑に移譲路線の運行を開始できるよう、一定の配慮を行いながら、段階的に売却します。

②　バス停標識等

路線移譲により局が使用しなくなるバス停標識や上屋、ベンチについては、民間事業者が円滑に移譲路線の運行を開始できるよう、無償譲渡します。

③　土地

路線移譲により使用しなくなるバス回転用地については、必要な段階で、売却を検討します。なお、路線移譲先の民間事業者が使用を希望する場合には、一定期間、有償で貸付を行います。

４　路線移譲の効果

自動車運送事業の抜本的見直しに関する取組として、令和２年度は、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ました。

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ました。

（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＝R 元 移譲路線決算額×R2 決算額／（R 元 決算額－R 元 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

５　路線バスの維持存続に向けた取組

２０２４年問題など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。

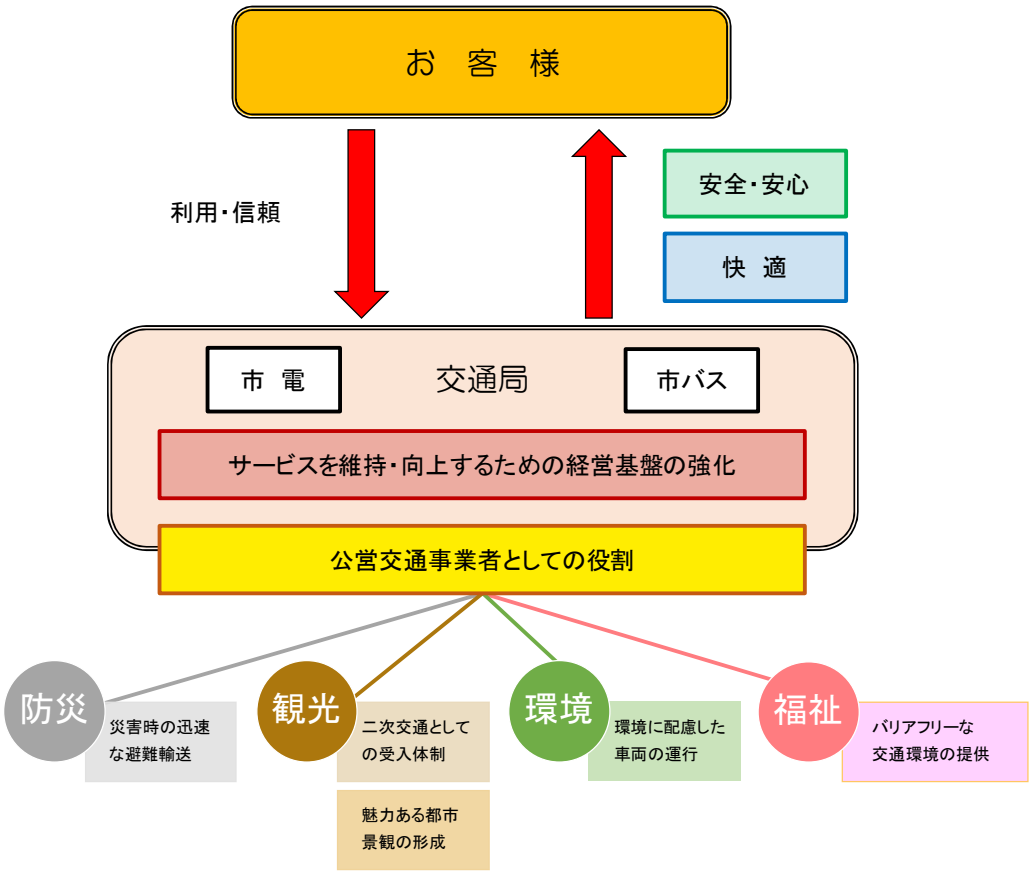
Ⅶ　経営の基本構想

1　局の将来像及び計画期間の重点目標

人口減少局面に移行し、事業者間の競争が激しくなる中においても、市民の身近な交通手段として、将来にわたって市民生活や経済活動を支え続けるためには、運輸事業の基本である安全・安心な輸送の確保はもとより、快適さや便利さなどサービスの質を高めていかなくてはなりません。

また、公共の福祉の増進を図る公営企業として、交通政策や防災、観光、環境、福祉など本市のまちづくりに係る様々な施策との連携を図り、その役割も果たしていく必要があります。

交通局は、これらのことを基本としながら、誰もが安心して快適に利用できる交通手段の提供を目指します。また、自動車運送事業の抜本的見直しを着実に進めるとともに、事業環境の変化にも迅速かつ的確に対応しながら、企業の経済性を発揮し、様々な経営改善策に取り組むなどにより経営基盤の強化を図り、中長期的に安定した事業運営を目指します。



計画期間（令和２（２０２０）年度～令和１３（２０３１）年度）の重点目標

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。

２　基本目標及び目標指標

経営方針として掲げた４項目を基本目標とし、これらに沿った具体的な方策及び施策を推進することで、局の将来像の実現を図っていきます。

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。

(1) 運輸安全マネジメントの推進

運輸の安全確保に関する各種法令・規則等を遵守するとともに、国の運輸安全マネジメントに基づき安全管理体制を強化し、全職員が一丸となって事故防止に取り組みます。

また、万が一事故が発生してしまった場合には、適時適切に処置し被害拡大の防止と早期復旧に努めるとともに、事故要因の調査・分析を行い、再発防止に取り組みます。

(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。

(3) 乗務員等の健康管理・人材育成

運輸の安全確保に向け、乗務員等の健康管理等に努めるとともに、技術承継や人材育成に向けた研修等に取り組みます。

(4) 施設・車両の適切な維持管理等

安全・安定運行を確保するため、軌道等の基盤設備、車両、整備工場等の良好な維持管理と機能向上に努めるとともに、作業の精度と効率性向上に向け、作業環境の整備等を行います。

(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。

(6) 災害等への対策

地震や風水害等の災害発生に備えた設備更新等を実施し、減災を図るとともに、災害発生時の行動計画の見直しや訓練等を実施し、災害に即応する力を高めます。

基本目標２　快適で便利なサービスの提供

お客様が求める質の高いサービスを提供し、快適で利用しやすい公共交通を目指します。

(1) 快適な車両空間の提供

バリアフリーに対応し、環境にも配慮した車両を積極的に運行するとともに、乗務員の接遇や乗客マナーの向上等に取り組み、高齢者や障害者をはじめ、全ての利用者が利用しやすい快適な車両空間の提供を図ります。

(2) 待合環境の整備

利用者が安心して快適に運行車両をお待ちいただけるよう、バリアフリー化をはじめ、上屋、ベンチ等の整備や維持管理、案内表示の整備等を行い、待合環境の向上を図ります。

(3) 利用者の利便性の向上

スマートフォンや電子マネーの普及等、技術発達や社会情勢の変化等を見据えながら、ＩＣ乗車カード「ラピカ」の利活用やＩＣＴを活用した運行情報の提供等に取り組むなど、利用者の利便性の向上を図ります。

基本目標３　経営基盤の強化

事業環境の変化にも迅速かつ的確に対応しながら、運行の効率化を進めるなど、経営基盤の強化を図り、中長期的に安定した事業運営を目指します。

(1) 運行の効率化

自動車運送事業の抜本的見直しの進捗も踏まえながら、利用状況等に応じ、適宜、路線・ダイヤの見直しやバス車両の再配置等を行い、運行の効率化を図ります。

(2) 経費節減

勤務の効率化や費用対効果を踏まえた業務の見直し等により運行経費の縮減を図るとともに、トータルコストの縮減と費用の平準化を目指した施設等の修繕・更新等を行います。

(3) 増収対策

将来にわたり事業を継続するため、運賃等の見直しの検討を進めるとともに、広告やグッズの販売促進、貸切車両の利用促進等について各面から創意工夫し、増収を図ります。

(4) 効果的な資産の活用等

保有する資産について効率的な利活用を図るとともに、公募型資金調達等の新たな資金調達方法について検討します。

(5) 組織の活性化

組織の目標に向かって、職員一人ひとりが主体的に業務に取り組み、意欲を高めながら能力を発揮できる職場環境づくりを進めます。

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

本市が抱える様々な課題に果敢に挑戦し、本市のまちづくりと発展に貢献する公共交通を目指します。

(1) 交通施策との連携

本市公共交通の一翼を担う公営交通事業者として、果たすべき役割を踏まえ、公共交通の維持・活性化や交通環境の整備等に向けて取り組みます。

(2) 観光施策との連携

関係機関と連携し、観光客等が快適に回遊し体感できる交通網づくりや本市の新たな魅力づくりに寄与します。

(3) まちづくり施策との連携

防災、環境、福祉、都市計画等の施策と連携し、本市のまちづくりと発展に寄与します。

(4) 地域社会に根ざした取組

地域社会の構成員としての社会的責任と役割を認識し、地域社会に根ざした取組を推進することで、地域の活性化に寄与します。

【目標指標一覧】

基本目標毎に、主要な指標を設定し、目標を掲げます。

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
	モバイルパス販売枚数	－	14,262 枚/年	17,000 枚/年
3　経営基盤の強化	資金不足比率	0%以下	0．8%	20%未満
	貸切バスの利用件数	462 件／年	231 件／年	465 件／年
	車体広告の年間稼働率	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 件ずつ逓減した値を目標値とする。

Ⅷ　施策一覧（取組の体系表）

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) 安全運行に向けた必要な人材の確保	No. 4　運転士等の処遇改善 No. 5　市電市バス運転士の確保 No. 6　バス運転士正規職員の採用
(3) 乗務員等の健康管理・人材育成	No. 7　安全衛生管理の推進 No. 8　職員研修の充実 No. 9　技術の承継 No.10　カスタマーハラスメント対策
(4) 施設・車両の適切な維持管理等	No.11　基盤設備の維持・向上 No.12　老朽施設等の抜本的な整備 No.13　道路交差点内の軌道敷舗装の改修 No.14　作業環境の効率性向上 No.15　車内の安全性向上 No.16　北営業所施設の維持・補修 No.17　併用軌道横断歩道の舗装改修 No.18　電気設備等の更新 No.19　電車車両の長寿命化
(5) 先進安全技術の標準装備化	No.20　運転支援システムの導入・運用
(6) 災害等への対策	No.21　対応マニュアル等の整備や訓練等の実施 No.22　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.23　低公害・低床型車両の運行 No.24　乗務員等の接遇マナーの向上 No.25　利用者へのマナー啓発
(2) 待合環境の整備	No.26　市電停留場等の改修 No.27　電子看板（デジタルサイネージ）の導入 No.28　鹿児島駅前停留場の整備
(3) 利用者の利便性の向上	No.29　キャッシュレス運賃決済の導入検討 No.30　モバイルパスの導入・拡大 No.31　観光おもてなしラピカの発売 No.32　ロケーションシステムの運用 No.33　多様な媒体を通じた情報発信 No.34　オープンデータの提供 No.35　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.36　路線、ダイヤ等の見直し No.37　共同運行の効率化等の検討 No.38　バス車両の再配置 No.39　定期観光バスの見直し
(2) 経費節減	No.40　北・桜島営業所の管理の委託の実施 No.41　人件費の抑制 No.42　部品の再利用や直営施工等の活用 No.43　施設等長寿命化計画の推進 No.44　光熱水費など管理経費の縮減 No.45　エコドライブの徹底
(3) 増収対策	No.46　運賃の見直し No.47　企画乗車券の価格等の見直し No.48　広告収入の拡大 No.49　広告媒体の価値向上 No.50　観光業界との連携による乗車券等の販売推進 No.51　グッズ販売の推進 No.52　インターネット等を活用した車両部品等の売却 No.53　イベント時などの臨時運行 No.54　貸切運行等の促進 No.55　資金対策
(4) 効果的な資産の活用等	No.56　路線移譲に伴う資産の処分等 No.57　浜町車庫（旧浜町営業所）の活用方法の検討 No.58　多様な資金調達方法の検討 No.59　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.60　活力ある職場づくり No.61　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.62　公共交通不便地対策との連携 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
(2) 観光施策との連携	No.64　観光地周遊バス運行との連携 No.65　「かごでん」の新たな活用 No.66　桜島フェリーとの連携 No.67　新型花電車の製作・運行 No.68　路面電車観光路線検討との連携

具体的方策	施策名
⑶ まちづくり施策との連携	No.69　防災・危機管理との連携 No.70　環境施策との連携 No.71　福祉施策との連携 No.72　都市計画との連携 No.73　交通分野における DX の推進 No.74　LRT 整備計画の推進
⑷ 地域社会に根ざした取組	No.75　職場体験等やインターンシップの受入 No.76　運転体験等イベントの実施 No.77　職員によるボランティア活動 No.78　企業や地域団体との連携 No.79　大学等との連携 No.80　資料展示室のリニューアル No.81　交通局発足１００周年記念事業

【参考】：ＳＤＧｓについて

SDGs とは、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称で、2015（平成 27）年９月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された 2016（平成 28）年から 2030（令和 12）年までの国際目標であり、持続可能で多様性と包摂性のある社会実現のため、17 の目標と 169 のターゲットが掲げられています。

交通局では、この SDGs 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んでいきます。

Ⅸ　計画期間における具体的な取組

1　安全運行の推進

(1) 運輸安全マネジメントの推進

施策No.１　　安全管理体制の確立等

日頃から危険要素の排除に努め、常に安全意識を高く持って業務に取り組むとともに、法令等に基づき、局の安全管理体制を確立し、輸送の安全の水準の維持及び向上を図ります。また、局が設置する運輸安全マネジメント委員会において安全重点施策を決定するなど、安全管理のマネジメントを行うとともに、毎年度、輸送の安全に関わる情報を公開します。

施策No.２　　ヒヤリハット情報等の収集・活用

重大な事故等には至らないが、その一歩手前の事例等を収集し、職員間で情報共有することによって、未然防止に努めます。また、ドライブレコーダーに記録された情報を迅速に確認するなど、事故処理・対応に活用するとともに、乗務員研修等にも積極的に活用します。

施策No.３　　重大な事故等への対応

事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、速やかに安全適切な措置をとるとともに、被害の拡大防止に取り組みます。また、事故等調査委員会において原因の調査究明等を行い、今後の再発防止を図るとともに、一定基準以上の事故等は、随時、情報を公開します。

(2) 安全運行に向けた必要な人材の確保

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。

(3) 乗務員等の健康管理・人材育成

施策No.７　　安全衛生管理の推進

定期健康診断等の結果が「要治療」の者等に対する健康指導や相談などの徹底により、乗務員等の健康維持を図るとともに、ＳＡＳ（睡眠時無呼吸症候群）検査やメンタルヘルス対策、安全衛生委員が行う職場点検等を通じた快適な職場環境の形成を促進することで、安全輸送と事故防止に繋げます。

施策No.８　　職員研修の充実

快適な職場環境づくりや職員の資質向上等にむけた管理職員に対する職場のマネジメントや人材育成のための研修、電車・バス両事業課における組織横断的な連携・協力や整備部門での知識・技術の習得のための研修などを行います。

施策No.９　　技術の承継

優れた運転技能や整備等に関する知識・経験やノウハウを次の世代に承継していくため、乗務員については、ドライブレコーダーの映像等も活用した研修を実施するとともに、必要に応じて、運転司令や運行管理者、マスタードライバーなどによる指導等を行います。また、整備や施設管理等においては、熟練者による指導はもとより、作業技術が確実に受け継がれるための仕組みづくりを検討します。

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。

(4) 施設・車両の適切な維持管理等

施策No.11　　基盤設備の維持・向上　＜Ｒ２拡充＞

軌道や架線の設備について定期的に巡視、点検、検査を実施し、不具合箇所を速やかに補修するなど機能の維持に努めます。また、市電センターポールの水銀灯については、ＬＥＤ化を進めます（R6年度 完了）。

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.13　　道路交差点内の軌道敷舗装の改修

道路交差点内の軌道敷舗装について、道路管理者と協議し計画的に損傷部の改修を行い、車両横断時の騒音及び振動の軽減に努めます。

施策No.14　　作業環境の効率性向上

車両整備や施設の維持管理を効率的かつ安全に行うため、旋盤等の整備機器を計画的に更新し、作業の精度と効率性を高めます。

施策No.15　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（Ｒ４年度 設置完了）、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。

施策No.16　北営業所施設の維持・補修　＜Ｒ２拡充＞＜Ｒ３見直し＞

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。

施策No.17　併用軌道横断歩道の舗装改修　＜Ｒ３新規＞

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。

施策No.18　電気設備等の更新　＜Ｒ３新規＞

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。

施策No.19　電車車両の長寿命化　＜Ｒ３新規＞

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長寿命化を図ります。

(5) 先進安全技術の標準装備化

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。

(6) 災害等への対策

施策No.21　対応マニュアル等の整備や訓練等の実施

災害等が発生した場合に備えて、乗務上での的確な対応やより早期の事業再開を図るための初動対応マニュアル等を整備するとともに、具体的な事例を想定した災害復旧訓練や防災訓練等に取り組みます。

施策No.22　感染症対策　＜Ｒ３新規＞

感染症等の予防対策と拡大防止対策に取り組みます。

２　快適で便利なサービスの提供

(1) 快適な車両空間の提供

施策№23　　低公害・低床型車両の運行

引き続き、超低床電車や低公害低床型バスを運行することにより、全ての利用者が快適に利用できる環境を提供します。なお、車両を更新する必要が生じた場合には、原則、低公害・低床型の車両を選定することとします。

施策№24　　乗務員等の接遇マナーの向上

乗務員等の接客サービスの均等化と向上を図るため、接遇マナーに関する研修を定期的に実施します。

施策№25　　利用者へのマナー啓発　＜Ｒ３拡充＞

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。

(2) 待合環境の整備

施策№26　　市電停留場等の改修

老朽化した市電停留場等の上屋を改修するともに、歩道の幅員等について一定の基準を満たした市バス停留所へのベンチ設置を進めるなど、待合環境の向上に努めます。また、車いすでの利用が難しい停留場については、国・県への働きかけ等を継続しながら、道路改良工事等の機会を捉えて道路管理者との協議を行い、幅員の拡幅に努めます。

施策№27　　電子看板（デジタルサイネージ）の導入　＜Ｒ２新規＞

市電停留場に、路線や時刻表のほか、走行している車両の位置や低床型などの種類、事故等による緊急情報等を、映像等を通して多言語で提供する電子看板（デジタルサイネージ）の整備を検討します。また、バス停留所については、県バス協会や市内を運行する民間バス事業者との連携を図り、市街地中心部の共同バス停への整備に取り組みます。（R5 年度 バス停留所整備済）

施策№28　　鹿児島駅前停留場の整備　＜Ｒ２拡充＞＜Ｒ３完了＞

鹿児島駅周辺都市拠点総合整備事業によるＪＲ鹿児島駅舎建替えにあわせて、交通結節の機能強化と利便性の向上を図るため、鹿児島駅前停留場について、バリアフリーに対応した拡幅や上屋及び軌道施設整備、電気設備の改良等に取り組みます。

(3) 利用者の利便性の向上

施策№29　キャッシュレス運賃決済の導入検討　＜Ｒ２拡充＞

民間のバス事業者と連携して導入した独自のＩＣ乗車カード「ラピカ」の機器等の老朽化や、交通系ＩＣカード全国相互利用サービスに関する要望への対応等を図るため、技術革新が進む様々なキャッシュレス運賃決済の導入やＩＣＴの更なる活用など、今後の運賃決済のあり方について検討します。

施策№30　モバイルパスの導入・拡大　＜Ｒ２新規＞＜Ｒ３拡充＞

従来の紙製の乗車券に加え、「スマホー日乗車券」など、利用者が自身のスマートフォン等で購入し利用することができる「モバイルパス」を導入（Ｒ２年８月 スマホー日乗車券販売開始）し、その対応乗車券の拡大を進めます。

施策№31　観光おもてなしラピカの発売　＜Ｒ２新規＞＜Ｒ３見直し＞＜Ｒ５完了＞

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。

施策№32　ロケーションシステムの運用

利用者が自身のスマートフォン等を用いて、運行中の市電・市バスの路線情報、時刻表及び車両位置情報等を多言語で検索し閲覧することができるロケーションシステムを運用することで、目的地への移動の支援、インバウンド対応及び待ち時間の負担軽減等を図ります。

施策№33　多様な媒体を通じた情報発信　＜Ｒ２拡充＞＜Ｒ３拡充＞

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 X（エックス）や LINE 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。

施策№34　オープンデータの提供　＜Ｒ２新規＞

市電・市バスの時刻、路線等の情報について、「標準的なバス情報フォーマット」に準拠するデータ（GTFS-JP データ等）を整備し、乗換案内等を行っている事業者に提供することで、観光客、インバウンド向けも含めた市電・市バス利用者の利便性向上を図ります。

施策№35　交通局モニターのさらなる活用　＜Ｒ２拡充＞

交通局モニターを設置し、様々な意見等を継続的に把握することで、輸送サービスの向上を図ります。また、外国人からの視点で輸送サービス改善等に関する意見等を把握するため、新たに、本市に居住する外国人を対象とする枠を創設します。

３　経営基盤の強化

(1) 運行の効率化

施策№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№37　　共同運行の効率化等の検討　＜Ｒ２完了＞

民間事業者との共同運行については、路線の移譲に伴いその一部を解消しましたが、継続している路線については、効率化する方策等を協議・検討します。

施策№38　　バス車両の再配置

市バスの一部路線の移譲に伴い、運行に必要な車両数が減少することから、効率的な運行管理を行うため、新栄営業所に車両を集約します。

施策№39　　定期観光バスの見直し　＜Ｒ３完了＞

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。

(2) 経費節減

施策№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№41　　人件費の抑制

業務・組織体制の見直しや運行の見直し等による業務量の変動に応じ、適正な人員配置を行うとともに、関係部局と協議し、人事交流を行います。また、職員の退職等に対しては、正規職員のほか、再任用職員及び会計年度任用職員の採用により補充を行い、業務量に対する欠員が生じないように人員を配置します。併せて、業務の効率化及び見直しを行うことで、時間外勤務手当等の縮減を図ります。

施策№42　　部品の再利用や直営施工等の活用

電車・バス車両の更新時に生じる互換性のある部品等の再利用に努めるとともに、車両の検査や修繕等の作業のうち局内で安価に対応できるものは直営で実施するなど、今後とも費用対効果を勘案し、修繕費等の縮減に努めます。

施策№43　　施設等長寿命化計画の推進

建築物や軌道事業、自動車運送事業に係るインフラ等に関して、中長期的な維持管理、更新等に係るトータルコストの縮減、予算の平準化を目指し、施設等長寿命化計画を推進します。

施策№44　光熱水費など管理経費の縮減

全職員に経費節減意識を徹底することにより、ゼロカーボンシティかごしま推進計画の数値目標に準じて、光熱水費及びコピー用紙使用量の縮減に努めます。

施策№45　エコドライブの徹底

バスにおけるアイドリングストップ等の活用や、電車における惰行運転の徹底により、エコドライブに努め、燃料費や電力使用量の削減を図ります。

(3) 増収対策

施策№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№47　企画乗車券の価格等の見直し　＜Ｒ２新規＞＜Ｒ３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、運賃改定のほか、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。

施策№48　広告収入の拡大

訴求効果が高く、魅力ある媒体を新たに企画・提供するとともに、機会を捉えて期間限定の広告料割引キャンペーンを実施するなど、広告主の掲出意欲を高めるほか、既存媒体の料金見直し等により、広告収入の拡大を図ります。

施策№49　広告媒体の価値向上　＜Ｒ２新規＞

老朽化している広告枠の建替や補修等を実施し、広告媒体としての価値を高めるほか、全ての広告媒体をまとめた資料を作成し、営業活動に活用します。

施策№50　観光業界との連携による乗車券等の販売推進　＜Ｒ３見直し＞

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。

施策№51　グッズ販売の推進　＜Ｒ２拡充＞＜Ｒ３拡充＞

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・販売等を行うとともに、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。

施策№52　インターネット等を活用した車両部品等の売却

老朽化等により不要となった市電・市バスの車両部品や備品等について、インターネット等を活用して売却し、増収を図ります。

施策No.53　　イベント時などの臨時運行

サマーナイト大花火大会をはじめとする各種イベント等の集客状況の把握に努め、臨機応変に増車の対応を行うことにより増収を図ります。

施策No.54　　貸切運行等の促進　＜Ｒ３拡充＞

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。（R6 年度 構築済）

施策No.55　　資金対策　＜Ｒ３新規＞

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。

(4) 効果的な資産の活用等

施策No.56　　路線移譲に伴う資産の処分等

市バスの一部路線の移譲により使用しなくなる車両や土地等の資産については、民間事業者の路線維持にも配慮しながら、関係法令に即し、貸付や売却等を行います。

施策No.57　　浜町車庫（旧浜町営業所）の活用方法の検討　＜Ｒ３見直し＞＜Ｒ７見直し＞

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、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、貸付や売却等を行います。

施策No.58　　多様な資金調達方法の検討

広告企画やグッズの製作等、新たな事業を実施する場合に、広告料で賄う「ゼロ予算事業」等に積極的に取り組むほか、公募型資金調達などにより市場調達する手法を研究します。

施策No.59　　電停ネーミングライツ（副呼称命名権）の導入　＜Ｒ３新規＞

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。（R４年度 導入済）

(5) 組織の活性化

施策No.60　　活力ある職場づくり

職員がやりがいや達成感を持ち、さらに意欲的な接客サービスに繋がるように、優れた取組を行った職員の表彰や、職員提案制度を実施するとともに、技能労務職から事務職等への任用を推進し、職場の活性化を図ります。また、業務改善運動実施計画を策定し、各職場における主体的な業務改善の取組を促進することで、職員のさらなる意識向上を目指します。

施策No.61　　働き方改革等の推進

働きやすい職場環境を整えていくため、長時間の時間外労働の是正や各種休暇制度の活用促進を図ります。

４　公営交通事業者としての役割を踏まえた事業推進

(1) 交通施策との連携

施策№62　　公共交通不便地対策との連携

交通政策の一環として市が取り組んでいる公共交通不便地対策において、現在交通局が担っている「あいばす」の安定的な運行を行い、生活路線の維持・確保を図ります。

施策№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。

(2) 観光施策との連携

施策№64　　観光地周遊バス運行との連携

観光施策の一環として市が取り組んでいる観光地周遊バス運行において、現在交通局が担っている「カゴシマシティビュー」「サクラジマアイランドビュー」の安定的な運行を行い、観光客等が市街地や桜島を快適に回遊し体感できる交通網づくりに貢献します。

施策№65　　「かごでん」の新たな活用　＜Ｒ３見直し＞

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＜Ｒ３年１２月 事業廃止＞、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。

施策№66　　桜島フェリーとの連携

世界文化遺産や日本ジオパーク登録等により、国内外からの観光客等が増加していることから、市バス・電車・フェリー共通利用券（キュート）制度やオリジナルグッズの相互販売など、桜島フェリー（市船舶局）との連携を継続するとともに、新たな企画等を検討し、観光客等の周遊性の向上と利用促進を図ります。

施策№67　　新型花電車の製作・運行　＜Ｒ２新規＞＜Ｒ３拡充＞

市観光部局と連携し、新たな花電車の製作に取り組む（Ｒ４年度　製作済）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。

施策№68　　路面電車観光路線検討との連携　＜Ｒ２新規＞

観光施策の一環として市が取り組んでいる路面電車観光路線検討において、基本計画の策定に係る技術面からの支援に努めるとともに、策定後は、同計画に基づく具体的な手続き等を進め、観光振興に貢献します。

(3) まちづくり施策との連携

施策№69　　防災・危機管理との連携

鹿児島市地域防災計画に基づき、台風等の風水害や桜島での火山爆発などの災害時において、市災害対策本部における各対策部の連携による市バスを用いた避難への迅速な対応など、交通局に課せられた役割を果たします。また、市が実施する桜島火山爆発総合防災訓練などの各種訓練等に参加します。

施策№70　　環境施策との連携　＜Ｒ３拡充＞

低公害バスの運行や軌道敷内芝生の維持管理など、環境に配慮した取組を継続し、これらの取組を広くＰＲするとともに、鹿児島都市圏地球温暖化防止交通対策協議会のエコ通勤推進活動に参加、協力し、公共交通機関への利用転換や利用促進に努めます。また、バス車両の更新にあたっては、可能な限り、鹿児島市環境基本計画に沿って導入する車両を検討します。

施策№71　　福祉施策との連携

今後とも、低床型の車両を積極的に運行するほか、敬老パス・友愛パス制度との連携や運転免許の自主返納に伴う市電・市バスの半額制度への協力、シニア定期券の発行など、高齢者や障害者が気軽に利用できる環境を整え、利用促進に繋がる取組を進めます。

施策№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。

施策№73　　交通分野におけるＤＸの推進　＜Ｒ３新規＞＜Ｒ７見直し＞

九州 MaaS へ参画するとともに、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 DX の取組を推進します。

施策№74　　ＬＲＴ整備計画の推進　＜Ｒ３新規＞

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。

(4) 地域社会に根ざした取組

施策№75　　職場体験等やインターンシップの受入

次代を担う中学生・高校生の職場体験や園児学童等の施設見学を通じて、市電・市バスに対する理解と親しみを持ってもらう機会を提供するとともに、インターンシップの受入を行います。

施策№76　　運転体験等イベントの実施　＜Ｒ３見直し＞

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。

施策№77　　職員によるボランティア活動

交通局が地域社会の一員として社会貢献を果たすために、局舎周辺や軌道内の清掃活動に取り組むとともに、職場単位や職員個人でのボランティア活動等を支援します。

施策№78　　企業や地域団体との連携

企業や商業施設、地域団体等と連携し、各種イベントへの参加協力や乗車体験等の実施、停留場等付近のマップ作成、グッズの共同開発等に取り組み、地域活性化にも寄与しながら、市電・市バスの魅力向上と収入増を図ります。

施策№79　　大学等との連携

市と協定を締結している大学や専門学校等と連携し、それぞれの持つ人材や資源、機能等を活用して、若者感覚を取り入れたイベントの実施やグッズの共同開発、デザイン電車の製作等に取り組み、市電・市バスの魅力向上と収入増を図ります。

施策№80　　資料展示室のリニューアル　＜Ｒ２新規＞

多くの市民の方々等に繰り返し訪れていただけるよう、供用開始から一定期間が経過している局舎３階の資料展示室について、展示品の入れ替えや年表等の書き換えなど、全体的なリニューアルを検討します。

施策№81　　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。

Ⅹ　財政見通し

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通し

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％を超えます。

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に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、運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。

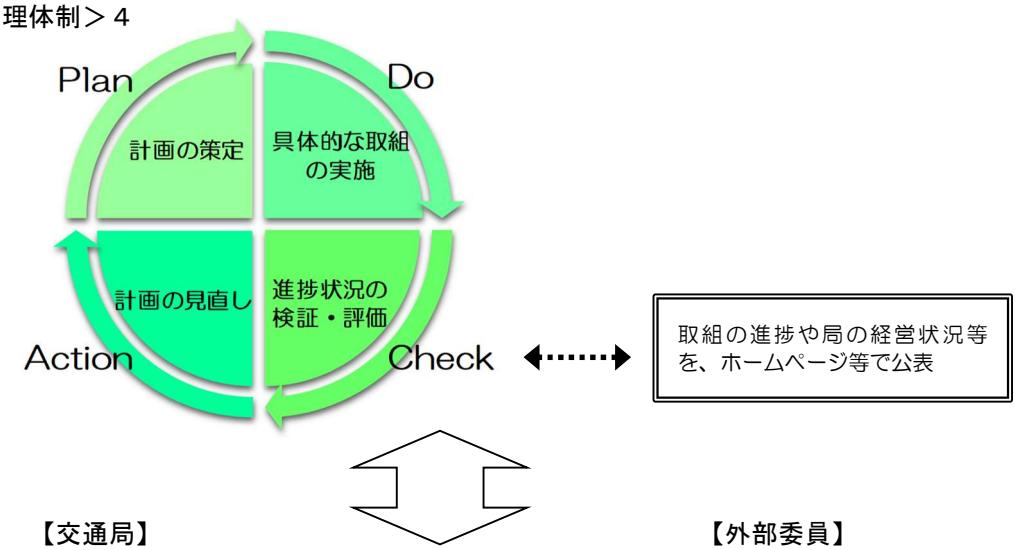
Ⅺ　計画の進行管理等

本計画は、局内に設置する「経営健全化委員会」において定期的に進捗状況を把握するとともに、適宜、学識経験者等の外部委員で構成される「交通事業経営審議会」に報告し、必要な助言を得ながら、着実に推進します。

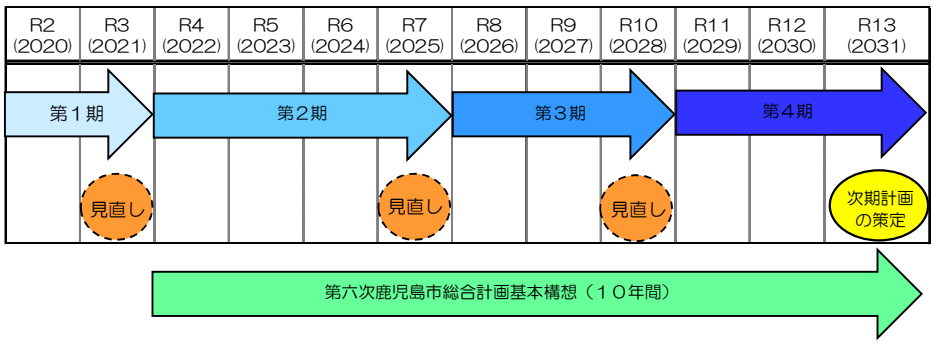
なお、本計画においては、令和２年度から３年度までの２年間を第１期、４年度から７年度までの４年間を第２期、８年度から１０年度までの３年間を第３期、１１年度から１３年度までの３年間を第４期と位置づけ、取組の進捗や社会情勢の変化等を踏まえながら、必要な見直しを検討します。

また、取組の進捗や局の経営状況等については、ホームページ等で公表し、「見える化」を図ります。

＜計画の進行管理体制＞４



＜計画期間＞



用語解説

ＩＣＴ

Information and Communication Technology の略称。情報通信技術と訳され、情報処理や通信に関する技術を総合的に指す。

インターンシップ

大学生等が就業前に企業などで就業体験をすること。

インバウンド

訪日外国人旅行。もともとは「内向きの」などの意味であるが、観光の分野では外国人が訪れてくる旅行の意味で用いられる。

運輸安全マネジメント

輸送の安全確保に関する従来からの保安監査に加え、平成 18 年 10 月の運輸安全一括法の施行により、運輸事業者自らが経営トップから現場まで一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより、輸送の安全性を向上させることを目的として導入された制度。本制度では、事業者においては、自らが自主的かつ積極的に輸送の安全の取組みを推進し、構築した安全管理体制をＰＤＣＡサイクル（ Plan Do Check Action（計画の策定、実行、チェック、改善）のサイクル）により継続的に改善し、安全性の向上を図ることが求められている。また、国土交通省においては、事業者の安全管理体制の実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を行うこととされている。

ＬＲＴ

Light Rail Transit の略称。低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。近年、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として再評価されている。

オープンデータ

国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、①営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用され、②コンピュータプログラムによる自動的なデータの加工、編集等に適し、③無償で利用できる形で公開されたデータ。

かごしま共通乗車カード　ＲａｐｉＣａ／ラピカ

定期券、回数券として鹿児島市交通局・船舶局、南国交通、ＪＲ九州バスで利用できるＩＣ乗車カード。平成 17 年４月１日に利用開始。「Ride And Pay Intelligent Card」の頭文字をとって名付け、「らくらく、ピッ、と乗れるカード」の意味も込められている。発売額は 3,000 円（回数券代 2,500 円＋デポジット（保証金）500 円）、利用可能額は 2,500 円。1,000 円単位で残高が 60,000 円に達するまで積み増し可能となっており、購入又は前回積増しからの利用された運賃額に対して 1%のポイントが付き、貯まったポイントは１ポイント１円で換算し、10 円単位で次回積増時に還元される。

カフェトラム

平成 29 年３月に既存のイベント電車をリニューアルした貸切専用車両。車内にはカウンターテーブルとカウンターチェア 24 脚が装備され、昼食会やパーティ、歓送迎会やイベントなど、利用方法は自由。

軌道

一般的には、列車が通る道で、レール、レール締結装置、まくらぎ、道床など道床から上の構造物の総称をいう。鉄道とは区分され、軌道法（大正 10 年法律第 76 号）により監督を受け、原則として道路に設けられる。道路上に敷設された軌道を併用軌道、道路以外の専用の敷地内に敷設された軌道を専用軌道と呼んでいる。

キュート

カゴシマシティビューやサクラジマアイランドビューを含む市営バス、市電、桜島フェリーを１枚の券で利用できる共通利用券。１ 日券（大人 1,300 円、小児 650 円）の場合は当日限り、２ 日券（大人 1,900 円、小児 950 円）の場合は連続した 2 日間で、何回でも乗車が可能。また、維新ふるさと館やかごしま近代文学館/メルヘン館、市立美術館、県歴史・美術センター黎明館、西郷南洲顕彰館、かごしま水族館、桜島マグマ温泉、観覧車アミュラン、異人館、仙巌園の入館料等の割引も受けることができる。

経営戦略

平成 26 年８月に総務省が公営企業に対し策定を要請している中長期的な経営の基本計画。公営企業が将来にわたってもサービスの提供を安定的に継続することが可能となるよう、経営基盤強化と財政マネジメントの向上を図ることを目的としている。

経常損益

総収益から特別利益（固定資産の売却益など本業以外で臨時に稼いだ利益）を差し引いた経常収益と、総費用から特別損失（固定資産の売却損や災害・盗難の損失など本業以外で臨時に発生した損失）を差し引いた経常費用との差。

交通系ＩＣカード全国相互利用サービス

鉄道やバスなどの公共交通機関で運賃の支払いに利用できる非接触型ＩＣカードのうち、11 団体が発行する 10 種類のカード（JR 北海道：Kitaca、JR 東日本：Suica、JR 東海：TOICA、JR 西日本：ICOCA、JR 九州：SUGOCA、パスモ：PASMO、名古屋交通開発機構・エムアイシー：manaca、スルッと KANSAI：PiTaPa、福岡市交通局：はやかけん、ニモカ：nimoca）について、乗車カード機能及び電子マネー機能を相互に利用可能としているサービスで、平成 25 年３月から開始された。

コミュニティバス

国のガイドラインでは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客自動車運送事業者に委託するか、又は市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて運行する乗合バスとされている。

鹿児島市のコミュニティバス「あいばす」は、市内全１１地域で運行され、鹿児島市交通局は小原地域での運行を市から受託している。（令和７年４月１日時点）

財政再建団体・準用財政再建団体

地方公営企業法（昭和２７年法律第２９２号）の昭和 41 年度改正によって地方公営企業にも適用されるようになったもので、昭和 40 年度末において赤字を有し、自らの努力によって再建を図ることが困難な地方公営企業で、国の援助・協力と厳しい管理のもと、財政再建債の発行、利子補給等の援助措置を受け、計画的に再建を行った企業のこと。昭和 41 年度以降に赤字を有した企業等については、同法の規定の一部を準用して財政再建を行ったことから、準用財政再建団体と呼ばれた。

現在の赤字企業に対する財政再建制度は、地方公共団体の財政の健全化に関する法律（平成 19 年法律第 94 号）に移行している。

資金不足比率

公営企業の資金不足を事業規模である料金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で、資金の不足額を事業の規模で除して得た指数。経営健全化基準である 20%を超えると経営健全化計画の策定が求められるほか、国による制度的な指導の下、事業運営に様々な制限を受けることとなる。

資金の不足額＝流動負債＋建設改良費等以外の経費に充てるために起こした地方債残高－流動資産－解消可能資金不足額

事業の規模　＝営業収益の額－受託工事収益の額

市電センターポール事業

昭和 62 年度から平成３年度にかけて、道路の両側から吊っていた市電の架線（列車に電力を供給するために上部に張られる電線）を中央柱にまとめ、景観に配慮し、安全で快適な都市空間として整備したもの。その後、平成 7 年度から 8 年度にかけて、残りの郡元から涙橋までも併用軌道化とあわせて整備された。

シニア定期券

65 歳以上の方を対象とした鹿児島市交通局独自の企画定期券。通学定期券と同じ価格に設定している。

心皿（しんざら）

鉄道車両の車体とボギー台車（＝車体に対して水平方向に回転可能な装置をもつ台車の総称）を結合する装置。車体に対する台車の回転中心となり、車体と台車の間に駆動力やブレーキカを伝達する。ユートラム以外の旧車両では、心皿のカバーが床面に露出している。

惰行運転

一定の速度まで加速後又は下り勾配線において、その勢いにより電力を使わずに運転走行すること。

地方公営企業法（昭和 27 年法律第 292 号）

地方公共団体が、住民の福祉の増進を目的として設置し、経営する上・下水道、病院、交通、ガス、電気、工業用水道、地域開発（港湾、宅地造成等）、観光（国民宿舎、有料道路等）の企業について規定する法律で、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ように運営することを経営の基本原則と定め、管理者の設置や職員の身分制度、財務、会計等について規定している。

超低床車両

客室床面の高さが極めて低い電車の車両。床面高さはおおむね 300～350mm 程度に設定されており、客室床面をプラットホーム（乗降場）とほぼ同じ高さに近づけることにより、プラットホーム・乗降口・客室中央通路床面の間の乗降客の動きを容易にすることを目的として開発された。

鹿児島市交通局では、平成 14 年に国産初のフルフラット車両である 1000 形「ユートラム」3 両を導入し、平成 16 年と平成 17 年に３両ずつ、平成 19 年と平成 20 年に連結式の 7000 形「ユートラムⅡ」を２両ずつ、平成 29 年と平成 31 年に客室部分が拡大された 7500 形「ユートラムⅢ」を２両ずつ導入している。

ＤＸ（デジタルトランスフォーメーション）

進化し続けるデジタル技術等により、既存の価値観や枠組みを根底から覆すような革新的なイノベーションをもたらすという概念。デジタル技術等を活用することで、人々の生活や働き方がより豊かで快適になること、あるいは、企業において、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや企業文化を変革し、競争上の優位性を確立することとされており、交通分野においては、MaaS や自動運転等が注目されている。

※デジタルトランスフォーメーション（Digital Transformation）が「DX」と表記されるのは，
「Trans」の部分を「X」と略すという英語圏の慣例からきている。

日本ジオパーク

日本ジオパーク委員会により、日本ジオパークネットワークへの加盟を認定されたジオパーク（地球・大地を意味する Geo と公園を意味する Park とを組み合わせた言葉。地球科学的な価値を持つ遺産を保全し、教育やツーリズムに活用しながら、持続可能な開発を進める地域認定プログラム。）

ＮｅｘＴｒａｍ　ＫＩＲＩＫＯ

明治維新 150 周年を契機とした、国際観光都市・鹿児島の盛り上がりを持続・発展させていく「次の時代に向けた魅力ある電車」として、既存車両（9513 号）を改修して平成 31 年 4 月に運行を開始した車両。ロイヤルブルーを基調とした上品な外観に、温かみが感じられる木材をふんだんに使用した内装、車内中央天井部に薩摩切子を使用したスクリーンや薩摩切子をモチーフにしたエンブレムなどが特徴。通常ダイヤの中で運行している。

ネーミングライツ

一般的に、施設の愛称を付ける権利（命名権）を指すが、本市におけるネーミングライツは、〝本市が所有する施設の愛称を付ける権利を売却すること〟としている。

導入の効果として、

① 資産の有効活用及び広告収入による財源の確保又は施設の維持管理経費等の節減

② 権利を購入する法人等からの施設の魅力向上につながる提案による市民サービスの維持又は向上

③ 新たな広告媒体として活用されることによる地域経済の活性化

などが挙げられる。

フィーダー路線

地域間や拠点間を結ぶ幹線的な公共交通機関に対して、その幹線の鉄道駅やバス停からさらに延びる支線的な路線。具体的には、住宅街や団地から最寄り鉄道駅までのバス路線などが挙げられる。

ＭａａＳ（マース）

「Mobility as a Service」の略称。地域住民や旅行者が目的地へ向かう際のそれぞれの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光など目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域課題の解決にも資する重要な手段となるもの。

マスタードライバー

長年に渡り無事故で車内アナウンスや接客態度が優れた運転士として、鹿児島市交通局が認定した者。マスタードライバーには、認定証、金色の制帽用顎紐、地色が金色の車内名札を交付している。