

鹿児島市交通事業経営計画（令和7年度見直し） 素案（案）

旧			新		
【鹿児島市交通事業経営計画（令和３年度見直し） 目次】			【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	I	計画の位置付け	1
II	計画の見直し（令和３年度見直し）		II	計画の見直し（令和7年度見直し）	
1	見直しの趣旨	1	1	見直しの趣旨	1 1
2	見直しの基本方針	1	2	見直しの基本方針	1 1
3	見直し後の計画期間	2	3	見直し後の計画期間	2
III	経営理念	2	III	経営理念	2
IV	経営方針	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り組み		V	局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み	
1	事業概要	3	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	5	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	3	局のこれまでの経営改善の取組	10 2
4	局の経営状況の推移	13	4	経営改善の取組に関する最近の状況	12 2
5	令和２年度決算の概要	17	5	局の経営状況の推移	13 3～6
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）	20	6	令和6年度決算の概要	17 7～9
VI	自動車運送事業の抜本的見直し		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 10～13
1	自動車運送事業の抜本的見直しに関する経過等	24	VI	自動車運送事業の抜本的見直し	
2	路線移譲に関する基本協定の概要	26	1	自動車運送事業の抜本的見直しに関する経過等	23
3	路線移譲後の事業形態等	26	2	路線移譲に関する基本協定の概要	25
4	令和２年度路線移譲の効果	27	3	路線移譲後の事業形態等	25
VII	経営の基本構想		4	令和２年度路線移譲の効果	26
1	局の将来像及び計画期間の重点目標	28	5	路線バスの維持存続に向けた取組について	27 14～15
2	基本目標及び目標指標	29	VII	経営の基本構想	
VIII	施策一覧（取組の体系表）	32	1	局の将来像及び計画期間の重点目標	29
IX	計画期間における具体的な取組		2	基本目標及び目標指標	30 16～17
1	安全運行の推進	35	VIII	施策一覧（取組の体系表）	33 18～20
2	快適で便利なサービスの提供	38	IX	計画期間における具体的な取組	
3	経営基盤の強化	40	1	安全運行の推進	36 21～22
4	公営交通事業者としての役割を踏まえた事業推進	44	2	快適で便利なサービスの提供	39 23
X	財政見通し	47	3	経営基盤の強化	41 24～25
XI	計画の進行管理等	48	4	公営交通事業者としての役割を踏まえた事業推進	44 26
用語解説	49		X	財政見通し	47 27～28
			XI	計画の進行管理等	49 29
			用語解説	50	

旧	新
Ⅱ 計画の見直し（令和３年度見直し） 【P1】 1 見直しの趣旨 本計画では、自動車運送事業の抜本的見直しを着実に推進しながら、計画期間最終年度である令和８年度での収支均衡を見込むとともに、２年度から４年度までの３年間で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ました。 しかしながら、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、その初年度である令和２年度から大幅な乖離が生じることとなりました。 さらに、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ます。 そこで、本計画の見直しを前倒しして令和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します。 2 見直しの基本方針 (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みます。 (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します。 (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みます。 (4) 第六次鹿児島市総合計画との整合を図ります。 (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います。 Ⅲ～Ⅳ（略）	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令和 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てまいります。 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。 (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みます。 (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みます。 (4) 第六次鹿児島市総合計画との整合を図ります。 Ⅲ～Ⅳ（略）

旧	新																																																				
V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み	V 局を取り巻く事業環境とこれまでの取り組み																																																				
(中略)																																																					
3 局のこれまでの経営改善の取組	3 局のこれまでの経営改善の取組																																																				
(1)～(4) 略																																																					
(5) 増収対策	(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新たな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。	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。																																																				
近年の広告収入は、軌道事業で約 1 億円、自動車運送事業で約 0.5 億円、合計で約 1.5 億円となっており微増傾向ですが、景気動向に大きく影響を受けることもあり、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。	^{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】	【広告収入の推移】																																																				
<table><tr><th>年度</th><th>軌道事業</th><th>自動車運送事業</th><th>合 計</th></tr><tr><td>H26</td><td>99,689,434 円</td><td>45,947,771 円</td><td>145,637,205 円</td></tr><tr><td>H27</td><td>96,669,594 円</td><td>49,139,493 円</td><td>145,809,087 円</td></tr><tr><td>H28</td><td>101,320,217 円</td><td>46,139,493 円</td><td>147,838,413 円</td></tr><tr><td>H29</td><td>103,427,234 円</td><td>45,644,404 円</td><td>149,071,638 円</td></tr><tr><td>H30</td><td>102,539,498 円</td><td>46,565,131 円</td><td>149,104,629 円</td></tr><tr><td>R 元</td><td>107,075,026 円</td><td>48,469,773 円</td><td>155,544,799 円</td></tr></table>	年度	軌道事業	自動車運送事業	合 計	H26	99,689,434 円	45,947,771 円	145,637,205 円	H27	96,669,594 円	49,139,493 円	145,809,087 円	H28	101,320,217 円	46,139,493 円	147,838,413 円	H29	103,427,234 円	45,644,404 円	149,071,638 円	H30	102,539,498 円	46,565,131 円	149,104,629 円	R 元	107,075,026 円	48,469,773 円	155,544,799 円	<table><tr><th>年度</th><th>軌道事業</th><th>自動車運送事業</th><th>合 計</th></tr><tr><td>^{R2}</td><td>^{102,116,037 円}</td><td>^{35,115,716 円}</td><td>^{137,231,753 円}</td></tr><tr><td>^{R3}</td><td>^{110,002,511 円}</td><td>^{31,596,316 円}</td><td>^{141,598,827 円}</td></tr><tr><td>^{R4}</td><td>^{115,321,117 円}</td><td>^{30,085,040 円}</td><td>^{145,406,157 円}</td></tr><tr><td>^{R5}</td><td>^{118,318,215 円}</td><td>^{28,385,891 円}</td><td>^{146,704,106 円}</td></tr><tr><td>^{R6}</td><td>^{99,172,710 円}</td><td>^{26,731,005 円}</td><td>^{125,903,715 円}</td></tr></table>	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}
年度	軌道事業	自動車運送事業	合 計																																																		
H26	99,689,434 円	45,947,771 円	145,637,205 円																																																		
H27	96,669,594 円	49,139,493 円	145,809,087 円																																																		
H28	101,320,217 円	46,139,493 円	147,838,413 円																																																		
H29	103,427,234 円	45,644,404 円	149,071,638 円																																																		
H30	102,539,498 円	46,565,131 円	149,104,629 円																																																		
R 元	107,075,026 円	48,469,773 円	155,544,799 円																																																		
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}																																																		
(6) 遊休資産の有効活用	(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。	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。																																																				
なお、交通局跡地等の売却により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たところです。しかし、財政見通しを勘案すると、令和 2 年度以降の資金運用は難しいものと考えられます。	^{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。}																																																				
【資金運用状況】	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。}																																																				
<table><tr><th>年度</th><th>期 間</th><th>預金額</th><th>利率</th><th>利息額</th></tr><tr><td rowspan="5">H29</td><td>H29. 4 . 3 ～ H30. 3 .30</td><td>10 億円</td><td>0.18%</td><td>1,780,273 円</td></tr><tr><td>H29. 6 .30 ～ H30. 3 .30</td><td>8 億円</td><td>0.18%</td><td>1,077,041 円</td></tr><tr><td>H29. 6 .30 ～ H29.12.29</td><td>5 億円</td><td>0.16%</td><td>398,904 円</td></tr><tr><td>H29.12.28 ～ H30. 2 .27</td><td>3 億円</td><td>0.13%</td><td>65,178 円</td></tr><tr><td>H30. 2 .27 ～ H30. 3 .29</td><td>3 億円</td><td>0.13%</td><td>32,054 円</td></tr><tr><td rowspan="2">H30</td><td>H30. 3 .30 ～ H30. 9 .28</td><td>10 億円</td><td>0.18%</td><td>897,534 円</td></tr><tr><td>H30. 9 .28 ～ H31. 3 .29</td><td>6 億円</td><td>0.18%</td><td>538,520 円</td></tr></table>	年度	期 間	預金額	利率	利息額	H29	H29. 4 . 3 ～ H30. 3 .30	10 億円	0.18%	1,780,273 円	H29. 6 .30 ～ H30. 3 .30	8 億円	0.18%	1,077,041 円	H29. 6 .30 ～ H29.12.29	5 億円	0.16%	398,904 円	H29.12.28 ～ H30. 2 .27	3 億円	0.13%	65,178 円	H30. 2 .27 ～ H30. 3 .29	3 億円	0.13%	32,054 円	H30	H30. 3 .30 ～ H30. 9 .28	10 億円	0.18%	897,534 円	H30. 9 .28 ～ H31. 3 .29	6 億円	0.18%	538,520 円																		
年度	期 間	預金額	利率	利息額																																																	
H29	H29. 4 . 3 ～ H30. 3 .30	10 億円	0.18%	1,780,273 円																																																	
	H29. 6 .30 ～ H30. 3 .30	8 億円	0.18%	1,077,041 円																																																	
	H29. 6 .30 ～ H29.12.29	5 億円	0.16%	398,904 円																																																	
	H29.12.28 ～ H30. 2 .27	3 億円	0.13%	65,178 円																																																	
	H30. 2 .27 ～ H30. 3 .29	3 億円	0.13%	32,054 円																																																	
H30	H30. 3 .30 ～ H30. 9 .28	10 億円	0.18%	897,534 円																																																	
	H30. 9 .28 ～ H31. 3 .29	6 億円	0.18%	538,520 円																																																	

4 局の経営状況の推移

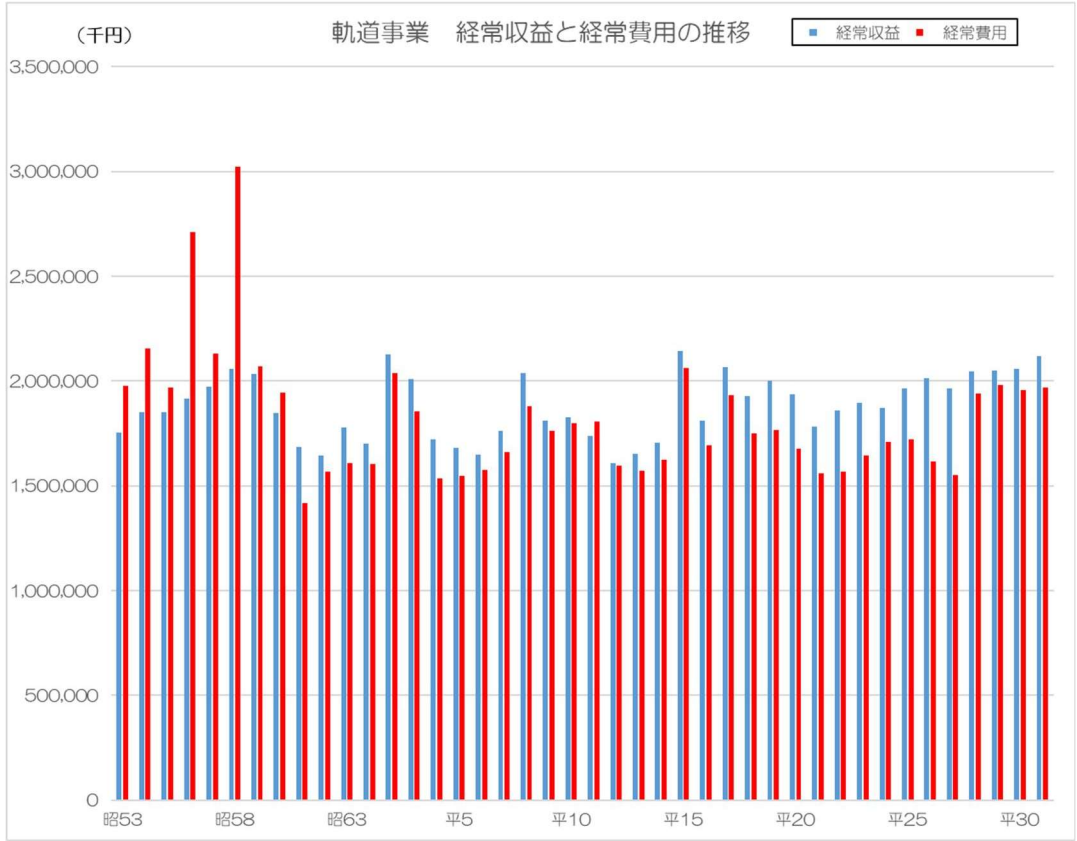
(1) 経常損益の推移

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。~~この厳しい状況を踏まえ、56 年度に運転士、58 年度に整備部門の職員について大幅な人員整理を実施した結果、当該年度では、退職金等による多額の経常費用を計上し、経常損益は大幅な赤字となっています。~~

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。

~~しかし、28 年度以降は、局舎や電車整備工場のリニューアルによる減価償却費の増等により経常支出が増加し、1 億円前後の黒字となっています。~~



経常損益	最高額	平成 27 年度	413,703,641 円
	最低額	昭和 58 年度	▲ 961,805,476 円
	平均額	全 体（昭和 53 年度～平成 30 年度）	55,086,842 円
		黒字転換後（昭和 61 年度～平成 30 年度）	149,964,869 円
		直近 10 年（平成 20 年度～平成 30 年度）	229,020,961 円
		局舎移転後（平成 28 年度～平成 30 年度）	91,788,676 円

5 局の経営状況の推移

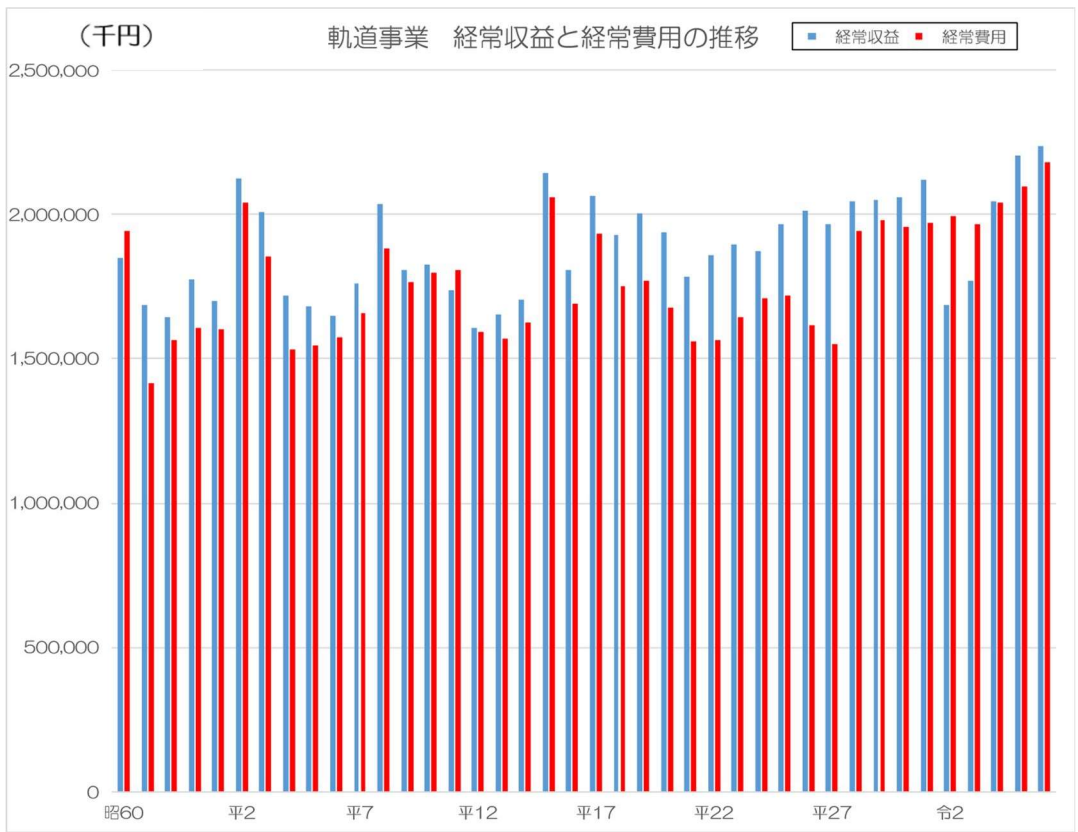
(1) 経常損益の推移

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り、経常収益は増加傾向にあります。



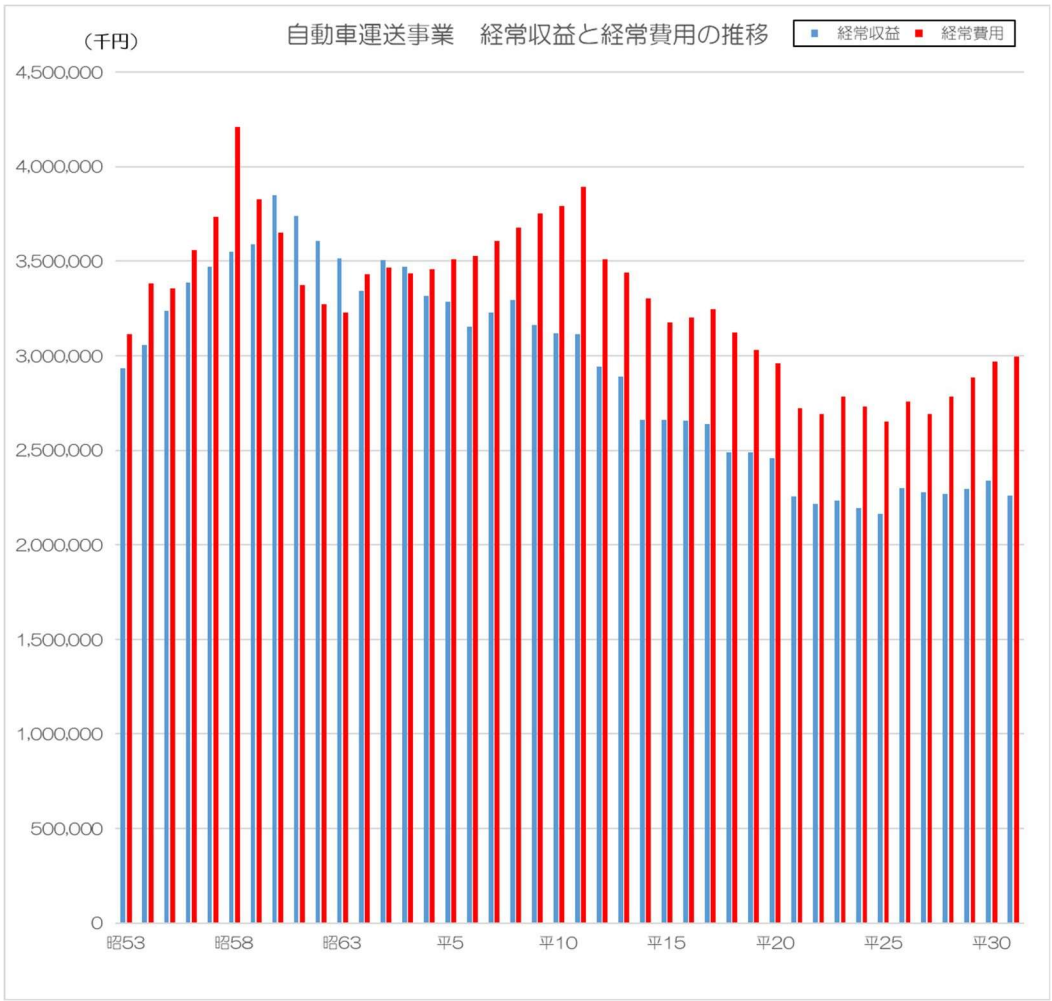
経常損益	最高額	平成 27 年度	413,703,641 円
	最低額	令和 2 年度	▲ 308,333,166 円
	平均額	全 体（昭和 60 年度～令和 6 年度）	116,822,829 円
		黒字転換後（昭和 61 年度～令和 6 年度）	122,279,641 円
		直近 10 年（平成 27 年度～令和 6 年度）	50,913,502 円
		局舎移転後（平成 28 年度～令和 6 年度）	10,603,487 円

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 年以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く、~~特に整備部門の職員の人員整理を行った 58 年度には、退職金等による多額の経常費用を計上し、大幅な赤字となっています。~~

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、28 年度以降については、営業所やバス整備工場のリニューアルによる減価償却費の増等により、経常費用は増加傾向にあります。~~



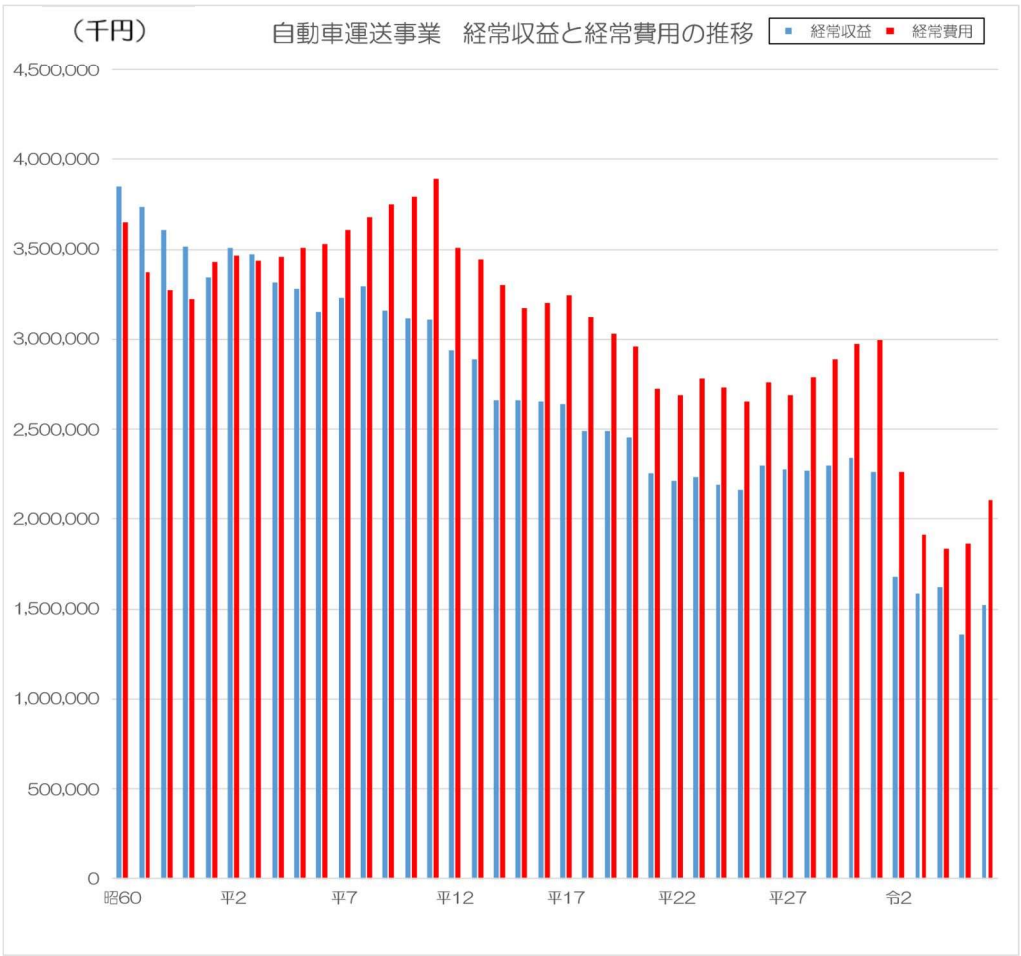
経常損益	最高額	昭和61年度	364,592,710 円
	最低額	平成11年度	▲ 782,565,172 円
	平均額	全 体（昭和53年度～平成30年度）	▲ 355,656,612 円
		赤字転換後（平成 4年度～平成30年度）	▲ 510,574,316 円
		直近10年（平成20年度～平成30年度）	▲ 512,095,905 円
		局舎移転後（平成28年度～平成30年度）	▲ 579,476,483 円

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。

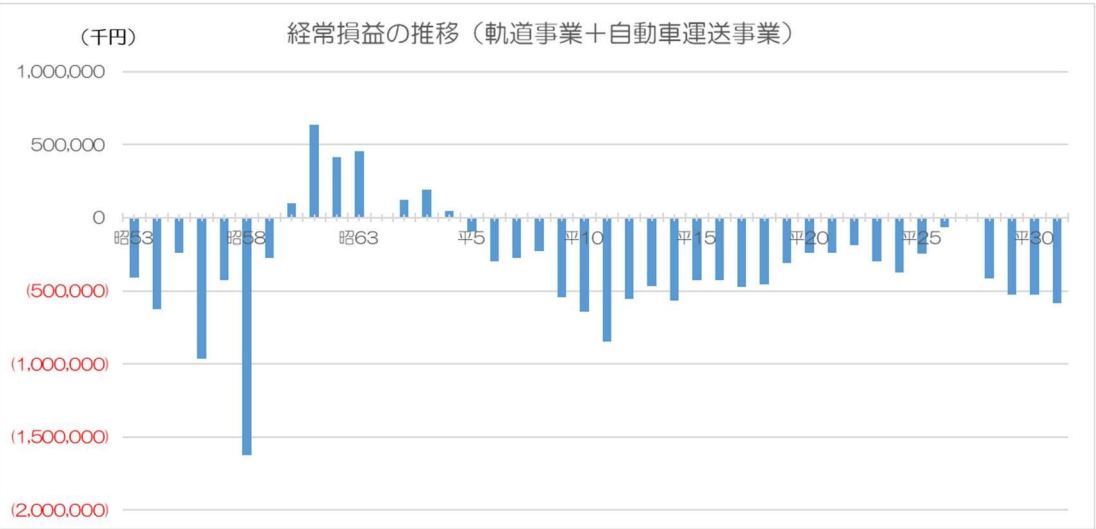
また、令和 2 年度に 16 路線、3 年度に 4 路線を民間バス事業者へ移譲したことにより、経常費用が大幅に減少しましたが、依然として赤字が続いています。



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

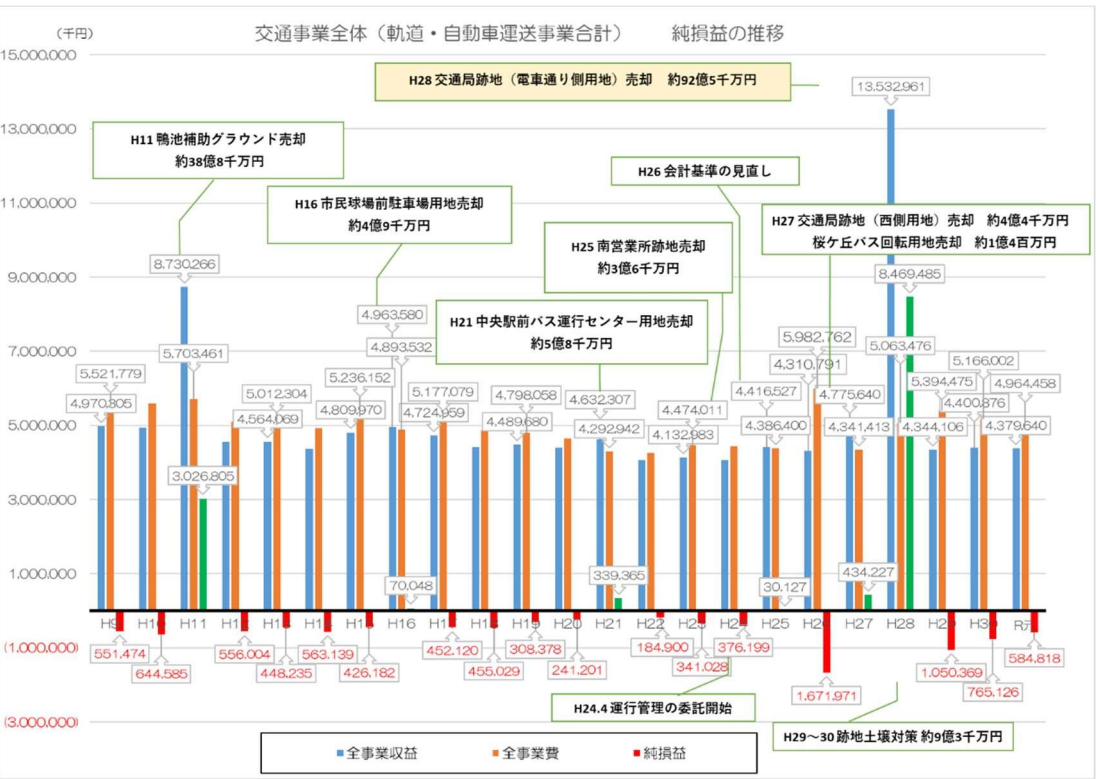
③ 事業全体

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年度及び30年度に純損失が発生しました。



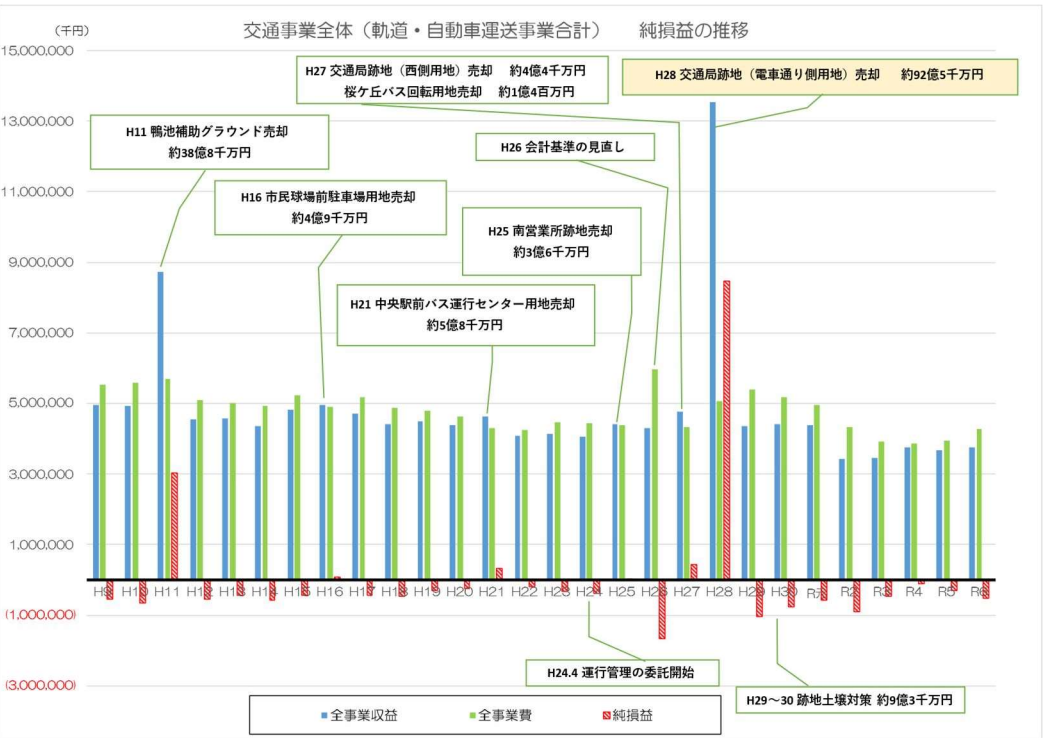
③ 事業全体

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。



旧

【P17】

5 令和2年度決算の概要

(1) 令和2年度の収支状況

軌道事業については、昭和60年以降、概ね黒字で推移していましたが、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少により、経常損益は3億800万円の経常損失となり、平成11年度以来、21年ぶりの赤字を計上することとなりました。

自動車運送事業については、路線移譲により赤字幅を縮減できたものの、軌道事業と同様、新型コロナウイルス感染症の影響により、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8億9,300万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、8億9,700万円の純損失で、平成以降最大の赤字幅となっています。

資本収支については、4億8,900万円の不足となり、この不足分については、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	営業収益	1,230	934	2,164
	営業外収益	458	742	1,200
	経常収益計 (A)	1,688	1,675	3,364
	特別利益	0	76	76
	収益合計 (B)	1,688	1,752	3,440
	営業費用	1,944	2,218	4,162
	営業外費用	53	42	95
	経常費用計 (C)	1,997	2,261	4,257
	特別損失	2	78	80
	費用合計 (D)	1,999	2,338	4,337
	経常損益 (A) - (C)	△ 308	△ 585	△ 893
	純損益 (B) - (D)	△ 310	△ 586	△ 897
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
	収入計 (E)	814	7	821
	建設改良費	821	6	827
	企業債償還金	248	236	484
	支出計 (F)	1,069	242	1,310
	収支差引 (E) - (F)	△ 255	△ 235	△ 489
	損益勘定留保資金等	402	551	953
資金収支	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
	2年度末資金残 (G)	6,049	△ 5,855	194

※ 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

新

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、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	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
	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	企業債	464	36	500
	補助金	0	6	6
	収入計 (E)	464	42	506
	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
	損益勘定留保資金等	452	233	685
	うち 特別減収対策企業債	0	31	31
	6年度資金収支	163	△ 469	△ 306
資金収支	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

旧

【P18】

(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などから、市電・市バスの利用者は大幅に減少しました。

その結果、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、いずれも当初の財政見通しと大きな乖離が生じる結果となりました。

※ 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)				
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

新

(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、安心して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4億5,800万円拡大し、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)				
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	510	△ 32
	特別利益			0
	事業費	2,077	2,399	322
	営業費用	1,977	2,278	301
	営業外費用	100	121	21
	特別損失			0
	経常損益	197	0	△ 197
	純損益	197	0	△ 197
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		1	1
	経常損益	△ 388	△ 581	△ 193
	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	4,603	606
	営業費用	3,853	4,433	580
	営業外費用	144	169	25
	特別損失	0	1	1
	経常損益	△ 191	△ 581	△ 390
	純損益	△ 123	△ 581	△ 458
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

旧

【P19】

(3) 自動車運送事業における路線別営業係数（令和2年度実績）

路線移譲により営業費用を削減できたものの、新型コロナウイルス感染症の影響により運送収益が大幅に落ち込み、全ての路線で赤字となっており、そのうち75%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、27番・県庁・与次郎線、51番・薩摩団地線の4路線は400を超える大変厳しい経営状況となっています。

	路線名	R2	R元	差
1	伊敷ニュータウン線	173.54	135.66	△ 37.88
2	清水・常盤線	移譲	148.87	－
3	玉里・西紫原線	177.73	137.70	△ 40.03
4	城山・玉里線	269.58	236.50	△ 33.08
5	日当平線	229.40	174.15	△ 55.25
6	吉野線	移譲	175.36	－
7	明和・中央駅西口線	272.35	180.83	△ 91.52
8	西玉里団地線	260.57	208.07	△ 52.50
9	武岡・鴨池港線	270.19	174.42	△ 95.77
10	高麗橋線	181.90	135.05	△ 46.85
11	鴨池・冷水線	230.60	170.18	△ 60.42
12	海岸線	251.97	176.80	△ 75.17
13	天保山線	移譲	190.47	－
14	谷山線	540.54	309.69	△ 230.85
15	東紫原線	移譲	157.44	－
16	鴨池港・文化ホール線	220.92	142.36	△ 78.56
17	宇宿線	655.24	440.56	△ 214.68
18	大学病院線	210.36	151.84	△ 58.52
19	南紫原線	移譲	206.14	－
20	緑ヶ丘・鴨池港線	211.61	165.05	△ 46.56
21	永吉線	移譲	262.71	－
23	紫原・武町線	移譲	256.19	－
24	伊敷線	227.89	165.29	△ 62.60
25	唐湊線	移譲	203.52	－
26	明和線	220.58	160.40	△ 60.18
27	県庁・与次郎線	491.41	314.09	△ 177.32
28	伊敷鴨池港線	138.93	167.45	28.52
29	伊敷NT・鴨池港線	103.63	98.32	△ 5.31
30	明和・鴨池港線	248.98	183.43	△ 65.55
31	玉里・三和町線	137.33	111.03	△ 26.30
32	城山三和町線	210.79	178.20	△ 32.59
36	吉田インター線	移譲	361.28	－
40	武岡台高校線	移譲	240.61	－
51	薩摩団地線	600.79	458.26	△ 142.53
60	桜島線	244.84	214.24	△ 30.60
	路線計	228.35	168.55	△ 59.80

新

(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）

令和2・3年度に実施した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。

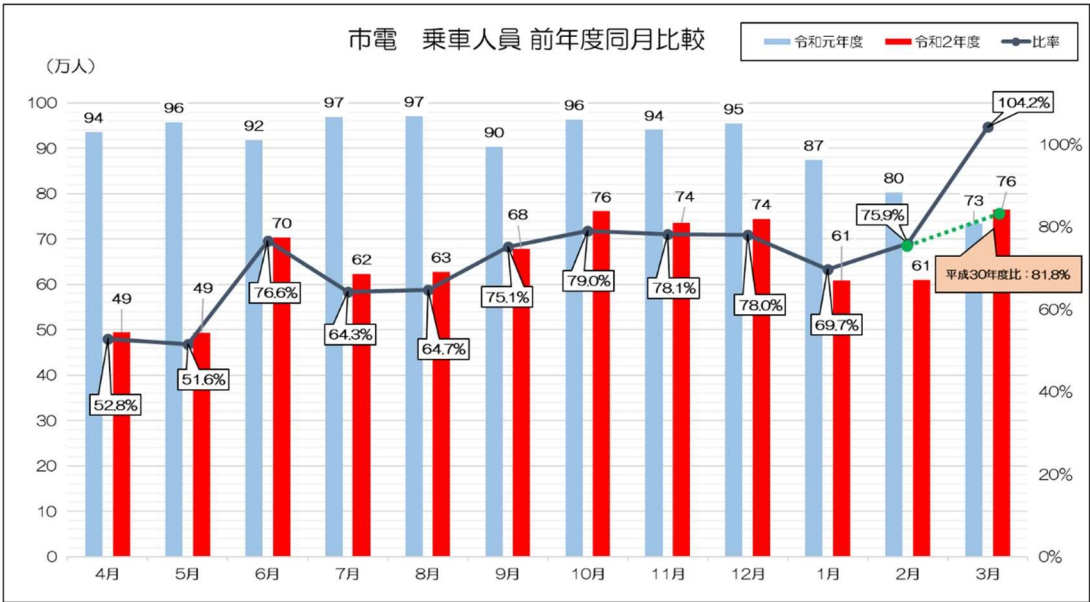
	路線名	R元	R6	差
1	伊敷ニュータウン線	135.66	141.90	△ 6.24
2	清水・常盤線	148.87	移譲	－
3	玉里・西紫原線	137.70	134.79	2.91
4	城山・玉里線	236.50	187.74	48.76
5	日当平線	174.15	152.50	21.65
6	吉野線	175.36	移譲	－
7	明和・中央駅西口線	180.83	移譲	－
8	西玉里団地線	208.07	171.45	36.62
9	武岡・鴨池港線	174.42	移譲	－
10	高麗橋線	135.05	106.29	28.76
11	鴨池・冷水線	170.18	197.78	△ 27.60
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

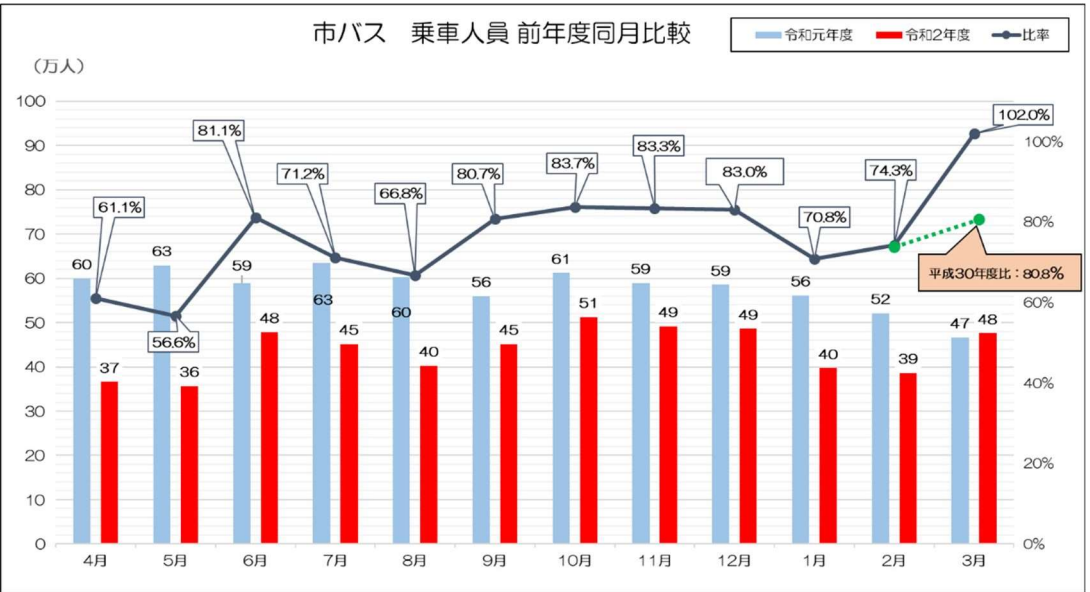
6 新型コロナウイルス感染症の影響分析（令和2年度実績）

(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%の減となりました。宣言解除後の6月は76.6%まで回復しましたが、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ます。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ます。



市バスの月毎の推移でも、市電と同様の傾向が見られます。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ます。

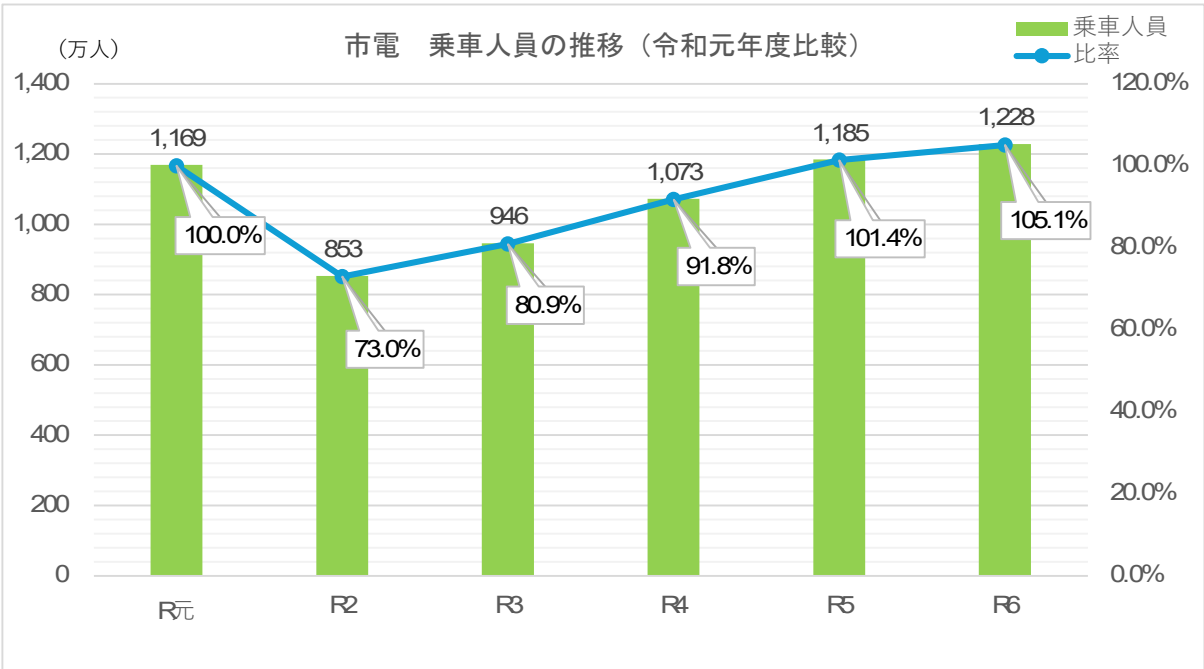


※ 令和元年度の市バス乗車人員は、民間事業者へ令和2年度に移譲した16路線を除いたもの

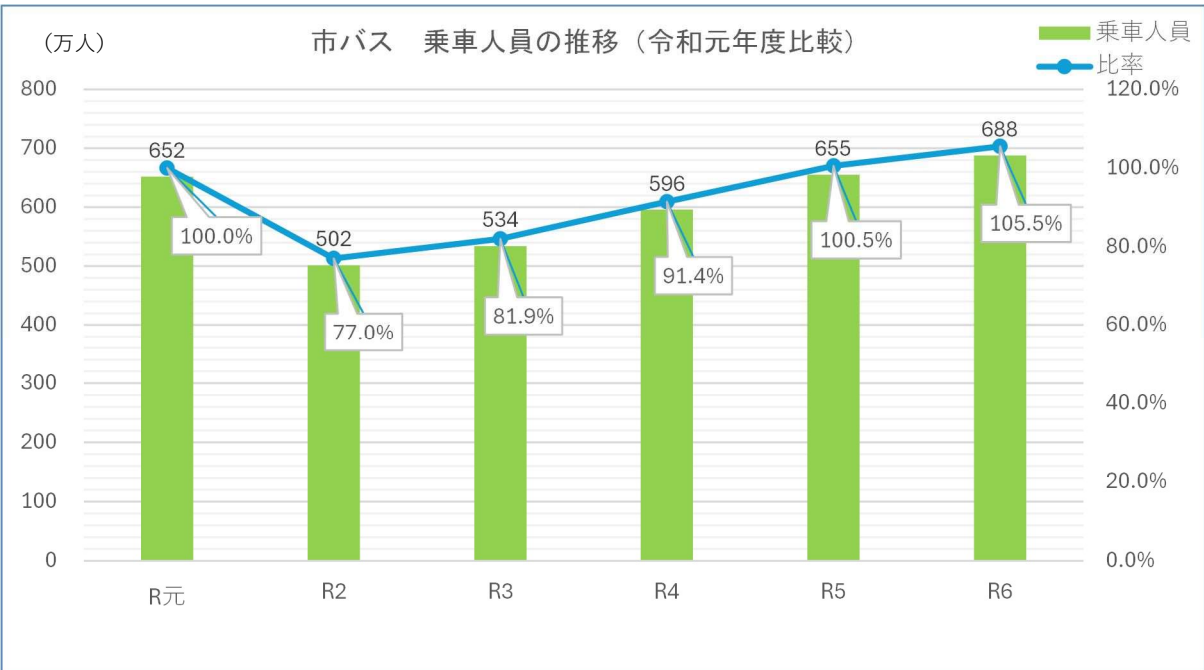
7 コロナ禍からの回復状況分析（令和元年度～6年度実績）

(1) 乗車人員の推移（令和元年度比較）

令和元年度末から数ヶ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、市電の乗車人員の2年度実績は、元年度比73.0%と大きく減少しました。しかし、3年度以降、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。



市バスの年度毎の推移においても、市電と同様の傾向が見られます。新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、令和2年度には乗車人員が元年度比77.0%まで減少しましたが、3年度以降は回復に転じ、5年度以降には、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考えられます。



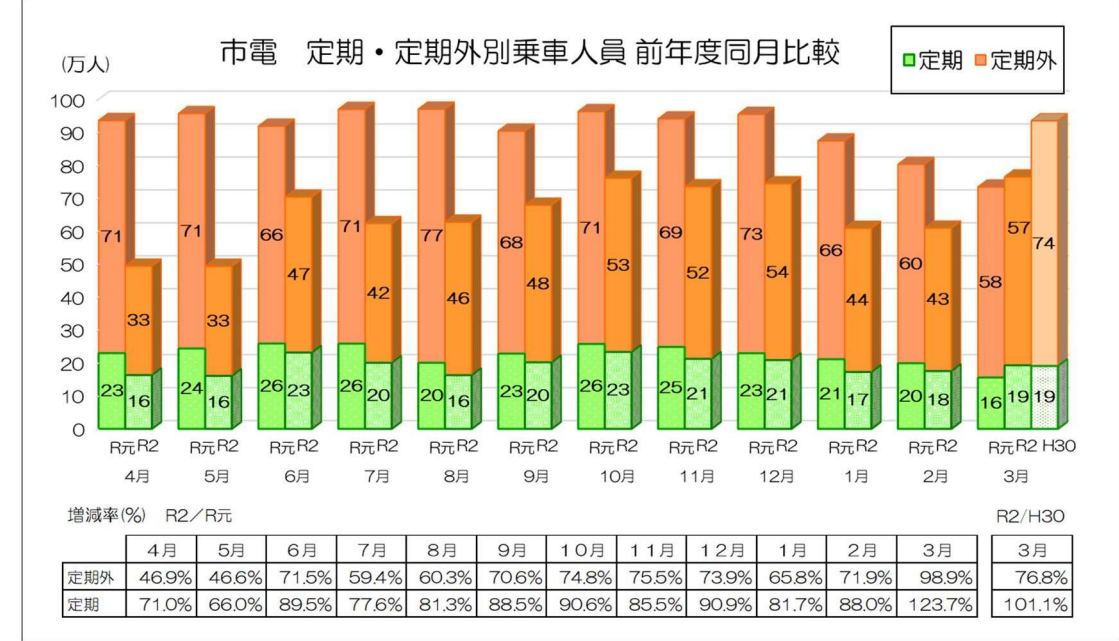
※ 令和元年度・2年度分は、令和2年度・3年度に民間事業者へ移譲した20路線を除いたもの

(2) 定期・定期外別乗車人員前年度同月比較

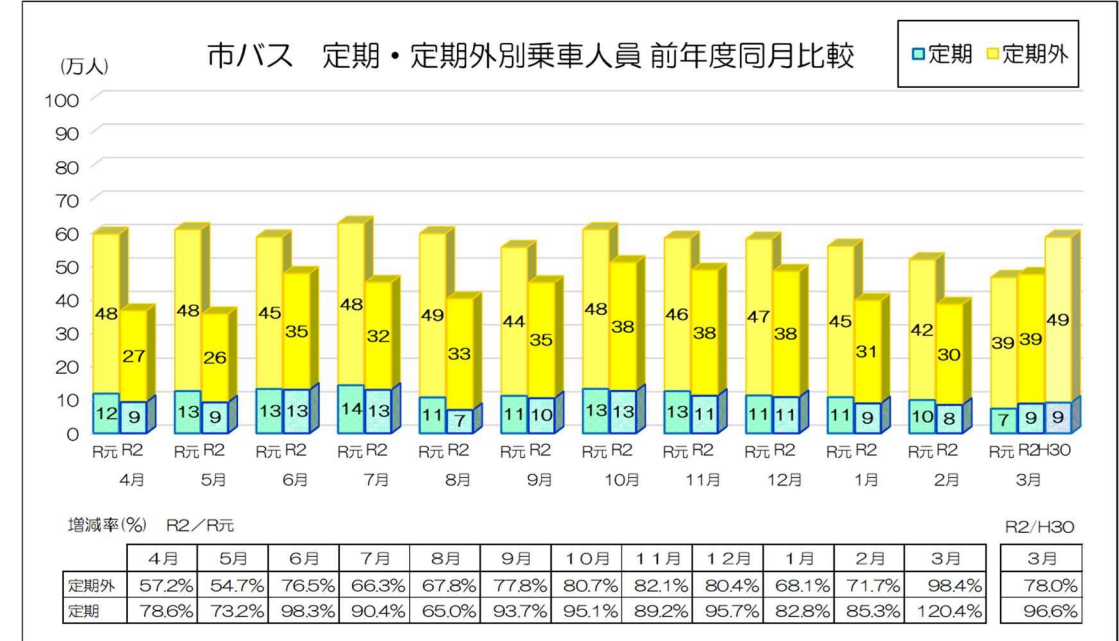
※ 定期外とは、定期券以外（現金・IC 乗車カード「ラピカ」の回数券利用等）を示す

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%で推移しています。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への切替が起こっているものと考えられます。

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ます。



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ます。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ます。



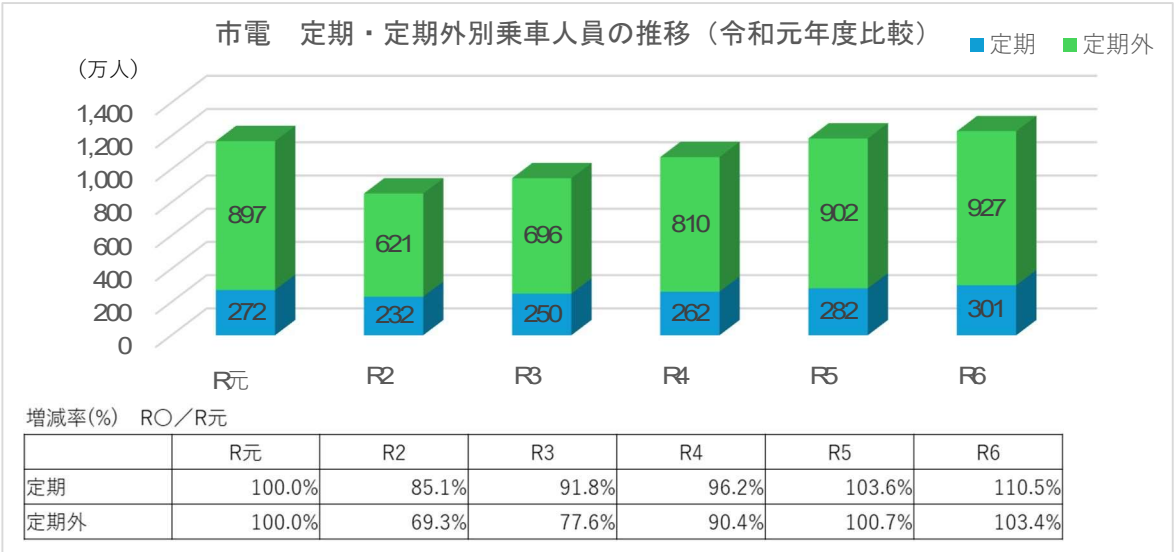
※ 令和元年度・平成30年度分は、令和2年度に民間事業者へ移譲した16路線を除いて比較

(2) 定期・定期外別乗車人員の推移（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、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。

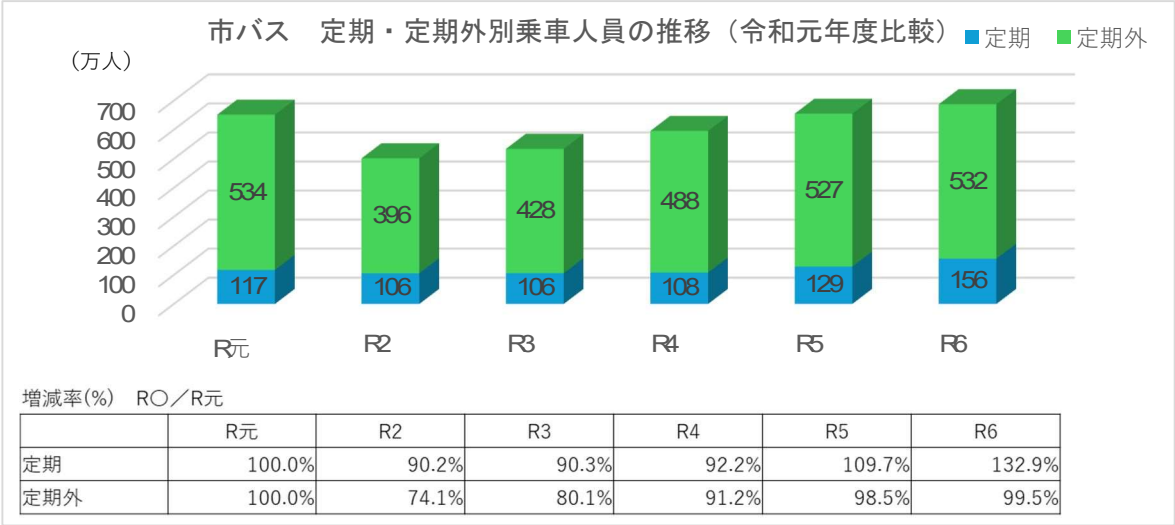
市電の定期外利用者数は、令和2年度には元年度比69.3%と定期よりも大幅に落ち込みましたが、市民の行動自粛やインバウンドを含む観光客の減少等の影響と見られます。定期と同様に3年度以降は人員が回復し、5年度以降は元年度の水準を上回っています。

※ 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



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、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年度実績は、元年度の実績を下回っています。



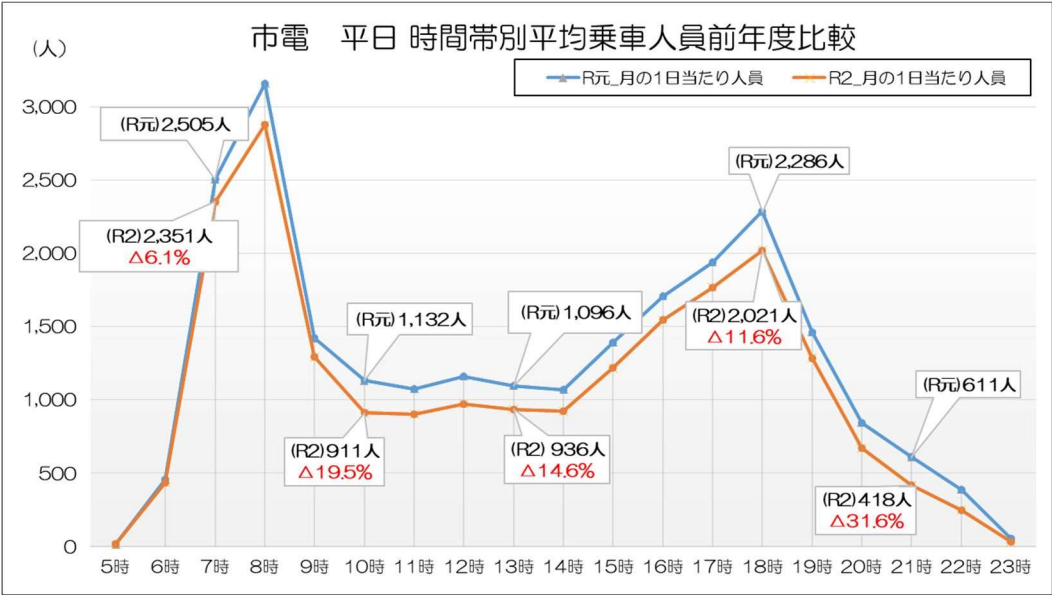
※ 令和元年度・2年度分は、令和2年度・3年度に民間事業者へ移譲した20路線を除いて比較

~~(3) 曜日・時間帯別1日当たり平均乗車人員前年度比較~~

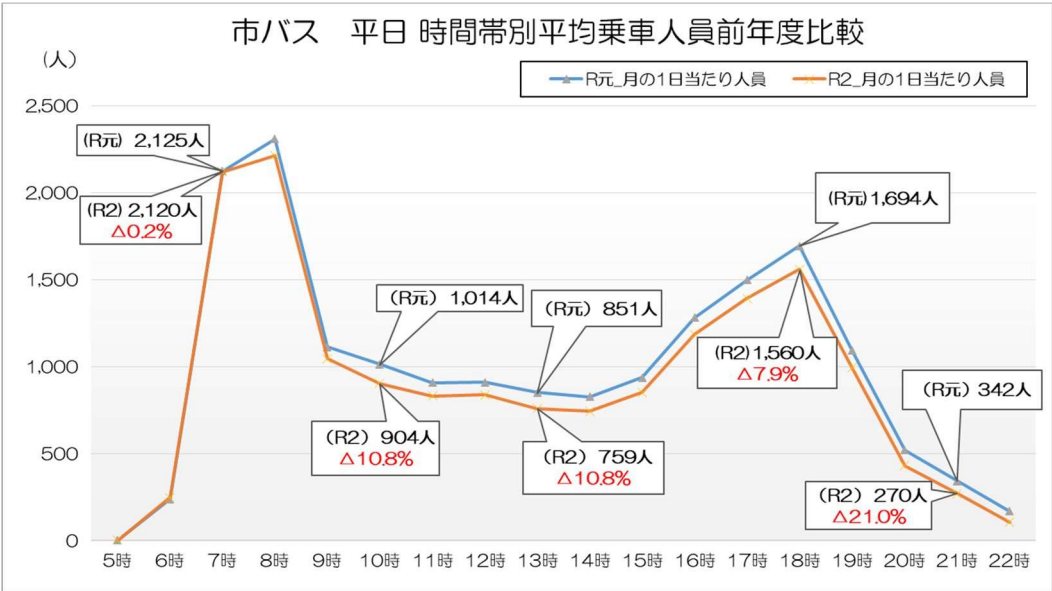
- ~~※ 傾向分析のため、特に落ち込みの大きかった4月・5月のデータを除いて比較~~
- ~~※ 令和元年度の市バス乗車人員は、民間事業者へ令和2年度に移譲した1・6路線分を除いたもの~~
- ~~※ IC乗車カード「ラピカ」の利用データを基に算出（現金利用客は含まない）~~

~~④ 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ます。~~



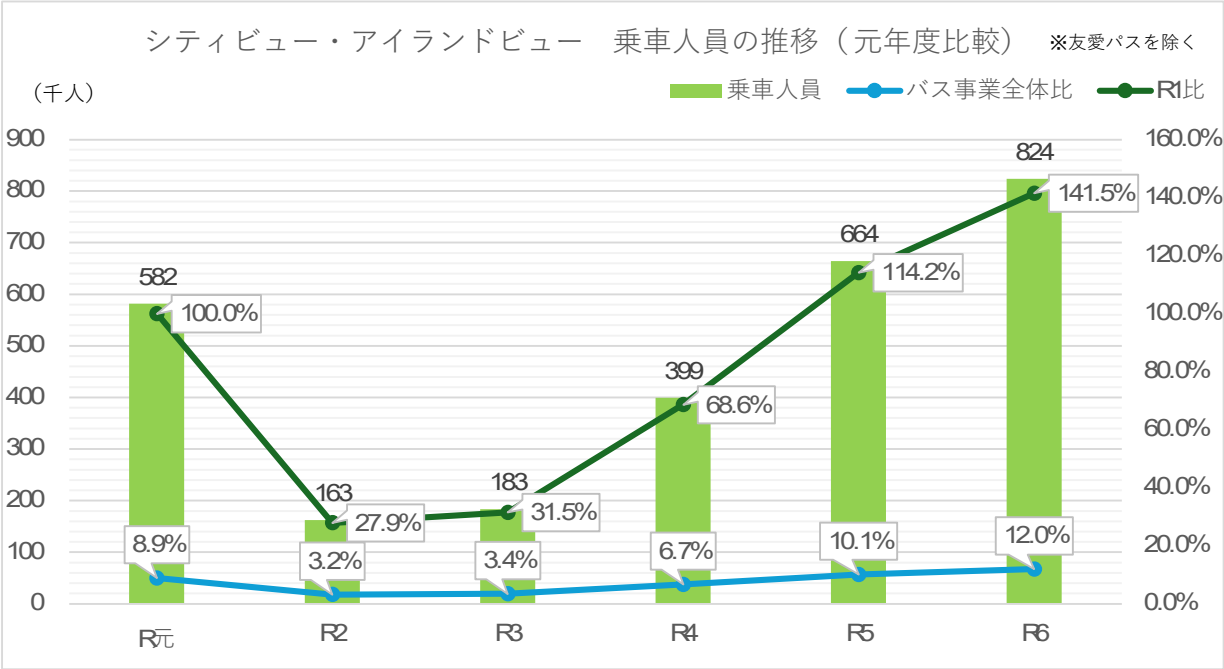
~~市バスは、10時台が約11%の減、18時台が約8%の減、21時台が約21%の減となっており、市電と比較して、落ち込み幅が小さく、市バスを交通手段として欠かすことのできない利用者の割合が市電に比べて高いと考えられます。~~



(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、5年度以降においては、元年度水準を大きく上回っています。

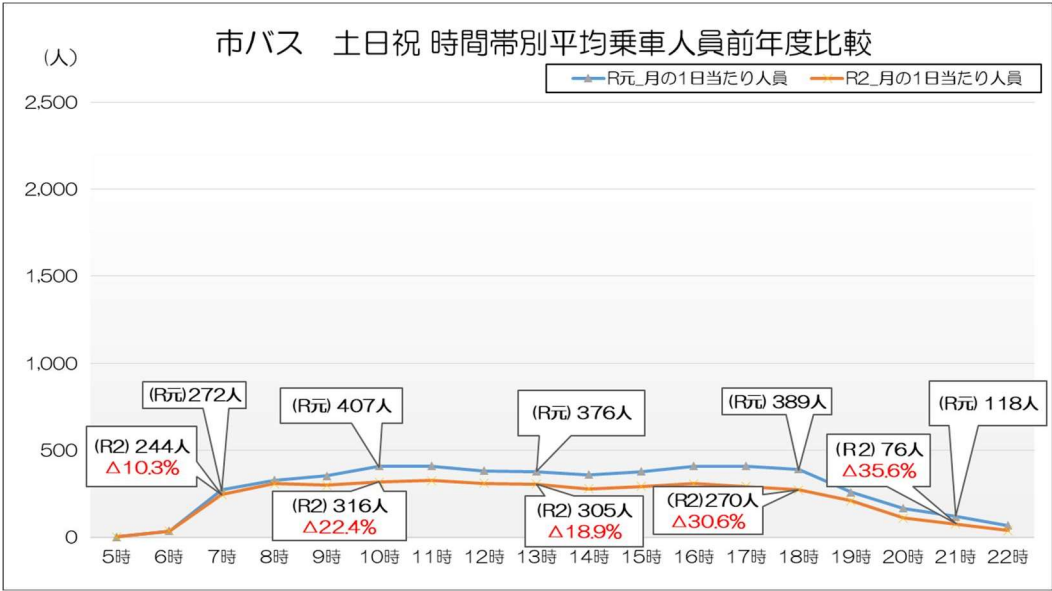
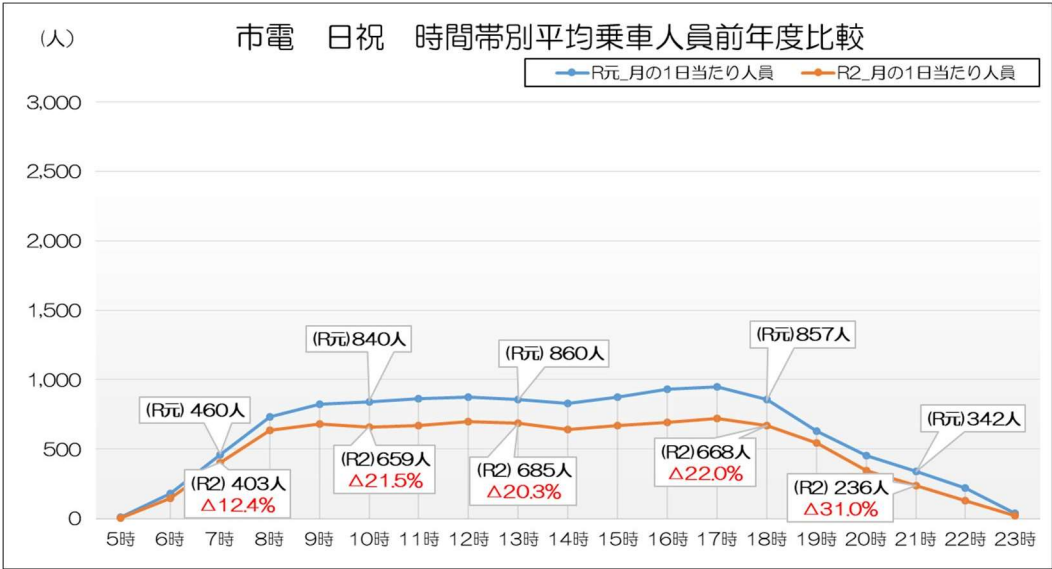
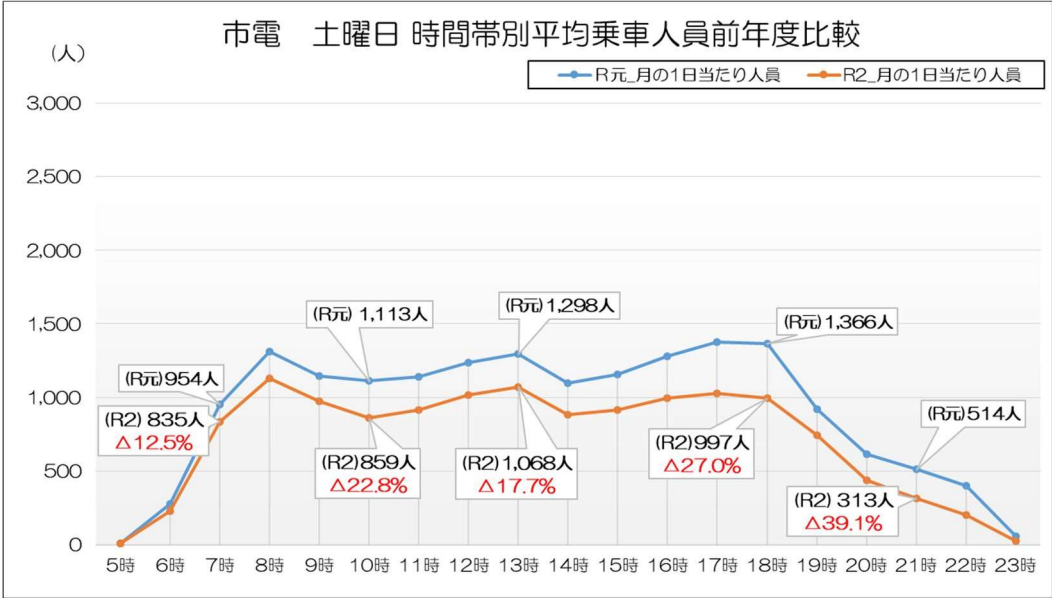
路線バス事業全体に対する乗車人員の割合も令和5年度から 10%を超え、同事業における重要性も高まっている状況です。



【P23】

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ます。



旧	新
VI 自動車運送事業の抜本的見直し【P24～P27】 「1 自動車運送事業の抜本的見直しに関する経過等」 ～ 「4 令和2年度路線移譲の効果」 （略） 5 路線バスの維持存続に向けた取組について 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て実施すること。	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」 ～ 「4 令和2年度路線移譲の効果」 （略） 5 路線バスの維持存続に向けた取組について 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て実施すること。

旧	新
	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。

旧	新
VII 経営の基本構想 【P28～P29】 1 局の将来像及び計画期間の重点目標（略） 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、再発防止に向けた調査等に取り組みます。 (2) 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。 (3) 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。 (4) 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。 以下、略	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（略） 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、再発防止に向けた調査等に取り組みます。 (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。 以下、略

旧

【P31】

【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 (R2年度末)	目標値 (R 1 3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%	74.2%	100%
	センターポール照明のLED化	－	20.4%	100%
	バリアフリー対応車両の割合（電車・バス）	64.3%	72.6%	74.2%
2 快適で便利なサービスの提供	電車車内握り棒の設置	15 両	33 両	46 両
	電停デジタルサイネージ設置	－	0 停留場	4 停留場
	モバイルパス販売枚数	－	1,676 枚	8,000 枚/年
	車体広告の年間稼働率	72.3%	82.3%	90.0%
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
	遊休資産（車両、土地）の売却額	－	7.545 千円	累計 3.8 億円
	シニア定期券販売枚数	2,039 枚/年	1,349 枚/年	2,100 枚/年
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%	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%

※ 「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

新

【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 (R 1 3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	163%	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
	(削除)	—	—	—
	モバイルパス販売枚数	－	14,262 枚	17,000 枚/年
3 経営基盤の強化	車体広告の年間稼働率	72.3%	83.4%	90.0%
	(削除)	—	—	—
	貸切バスの利用件数	462 件/年	231 件/年	465 件/年
	遊休資産（車両、土地）の売却額	－	1. 3 億円	累計2億円
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 1 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

※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。

旧	新																																								
VIII 施策一覧（取組の体系表） 基本目標 1 安全運行の推進 3 すべての人に健康と福祉を 7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに 9 産業と技術革新の基盤をつくろう 11 住み続けられるまちづくりを 13 気候変動に具体的な対策を <table><tr><th>具体的方策</th><th>施策名</th></tr><tr><td>(1) 運輸安全マネジメントの推進</td><td>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</td></tr><tr><td>(2) 乗務員等の健康管理・人材育成</td><td>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</td></tr><tr><td>(3) 施設・車両の適切な維持管理等</td><td>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 北営業所施設の維持・補修 No.12 併用軌道横断歩道の舗装改修 No.13 電気設備等の更新 No.14 電車車両の長寿命化</td></tr><tr><td>(4) 災害等への対策</td><td>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</td></tr></table> 基本目標 2 快適で便利なサービスの提供 10 人や国の不平等をなくそう 11 住み続けられるまちづくりを 17 パートナーシップで目標を達成しよう <table><tr><th>具体的方策</th><th>施策名</th></tr><tr><td>(1) 快適な車両空間の提供</td><td>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</td></tr><tr><td>(2) 待合環境の整備</td><td>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</td></tr><tr><td>(3) 利用者の利便性の向上</td><td>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</td></tr></table>	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・車両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 北営業所施設の維持・補修 No.12 併用軌道横断歩道の舗装改修 No.13 電気設備等の更新 No.14 電車車両の長寿命化	(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	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	VIII 施策一覧（取組の体系表） 基本目標 1 安全運行の推進 3 すべての人に健康と福祉を 7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに 8 働きがいも経済成長も 9 産業と技術革新の基盤をつくろう 10 人や国の不平等をなくそう 11 住み続けられるまちづくりを 13 気候変動に具体的な対策を <table><tr><th>具体的方策</th><th>施策名</th></tr><tr><td>(1) 運輸安全マネジメントの推進</td><td>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</td></tr><tr><td>(2) 安全運行に向けた必要な人材の確保</td><td>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</td></tr><tr><td>(3) 乗務員等の健康管理・人材育成</td><td>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</td></tr><tr><td>(4) 施設・車両の適切な維持管理等</td><td>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</td></tr><tr><td>(5) 先進安全技術の標準装備化</td><td>No.20 運転支援システムの導入・運用</td></tr><tr><td>(6) 災害等への対策</td><td>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</td></tr></table> 基本目標 2 快適で便利なサービスの提供 10 人や国の不平等をなくそう 11 住み続けられるまちづくりを 17 パートナーシップで目標を達成しよう <table><tr><th>具体的方策</th><th>施策名</th></tr><tr><td>(1) 快適な車両空間の提供</td><td>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</td></tr><tr><td>(2) 待合環境の整備</td><td>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</td></tr><tr><td>(3) 利用者の利便性の向上</td><td>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</td></tr></table>	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	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
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・車両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 北営業所施設の維持・補修 No.12 併用軌道横断歩道の舗装改修 No.13 電気設備等の更新 No.14 電車車両の長寿命化																																								
(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																																								
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																																								
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																																								
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																																								

旧	
基本目標3 経営基盤の強化	【P33】
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 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

新	
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

旧

【P34】

具体的方策	施策名
(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

【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。

新

具体的方策	施策名
(3) 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
(4) 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。

旧	新
IX 計画期間における具体的な取組 【P35】 1 安全運行の推進 (1) 運輸安全マネジメントの推進（略） (2) 乗務員等の健康管理・人材育成 (中略) 施策No.7 基盤設備の維持・向上 < R 2 拡充 > 電車の安全輸送のため、軌道や架線等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るとともに、老朽化が懸念される設備等について、年次的な更新を行います。また、市電センターポールの水銀灯については、L E D化を進めます。 施策No.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血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。 (中略)	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（略） (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 < R 7 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 < R 7 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 < R 7 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 (中略) 施策No.10 カスタマーハラスメント対策 < R 7 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 < R 2 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、L E D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 < R 7 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.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(R 4 年度 設置完了)、濡れるとすべりやすくなる心血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。 (中略)

旧	新
(4) 災害等への対策 (中略) 施策No.16 感染症対策 < R 3 新規 > 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。	(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 < R 7 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 (中略) 施策No.22 感染症対策 < R 3 新規 > 感染症等の予防対策と拡大防止対策に取り組めます。

旧		新	
2 快適で便利なサービスの提供		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		(1) 快適な車両空間の提供	
(中略)		(中略)	
施策No.19 利用者へのマナー啓発 < R 3 拡充 >		施策No.25 利用者へのマナー啓発 < R 3 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す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。		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す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		(2) 待合環境の整備	
(中略)		(中略)	
施策No.21 電子看板（デジタルサイネージ）の導入 < R 2 新規 >		施策No.27 電子看板（デジタルサイネージ）の導入 < R 2 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。		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。	
(中略)		(R5 年度 バス停留所整備済)	
(中略)		(中略)	
(3) 利用者の利便性の向上		(3) 利用者の利便性の向上	
(中略)		(中略)	
施策No.24 モバイルパスの導入・拡大 < R 2 新規 > < R 3 拡充 >		施策No.30 モバイルパスの導入・拡大 < R 2 新規 > < R 3 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、8月導入済）し、その対応乗車券の拡大を進めます。		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（R 2 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No.25 観光おもてなしラピカの発売 < R 2 新規 > < R 3 見直し >		施策No.31 観光おもてなしラピカの発売 < R 2 新規 > < R 3 見直し > < R 5 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。		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。	
(中略)		(中略)	
施策No.27 多様な媒体を通じた情報発信 < R 2 拡充 > < R 3 拡充 >		施策No.33 多様な媒体を通じた情報発信 < R 2 拡充 > < R 3 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。		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。	
(中略)		(中略)	

旧		新	
3 経営基盤の強化		3 経営基盤の強化	
(1) 運行の効率化		(1) 運行の効率化	
施策No.30 路線、ダイヤ等の見直し < R 3 見直し > ＋C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、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、各路線の特殊事情等も考慮したうえで、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。		施策No.36 路線、ダイヤ等の見直し < R 3 見直し > < R 7 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。	
(中略)		(中略)	
施策No.33 定期観光バスの見直し < R 3 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。		施策No.39 定期観光バスの見直し < R 3 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		(2) 経費節減	
施策No.34 北・桜島営業所の管理の委託の実施 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。		施策No.40 北・桜島営業所の管理の委託の実施 < R 7 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.35 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、 市長事務部局等への出向について 、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No.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。	
(中略)		(中略)	
施策No.37 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、 令和元年度に策定した 施設等長寿命化計画を推進します。		施策No.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No.38 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、 鹿児島市地球温暖化対策アクションプラン（事務事業編）及び 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No.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。	
(中略)		(中略)	

旧	新
(3) 増収対策 施策No.40 運賃の見直し等の検討 < R 2 新規>< R 3 見直し> 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。 施策No.41 企画乗車券の価格等の見直し < R 2 新規>< R 3 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。 (中略) 施策No.44 観光業界との連携による乗車券等の販売推進 < R 3 見直し> 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。 (中略) 施策No.48 貸切運行等の促進 < R 3 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。 (中略) (4) 効果的な資産の活用等 (中略) 施策No.51 浜町車庫（旧浜町営業所）の活用方法の検討 < R 3 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、鹿児島駅前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。 (中略) 施策No.53 電停ネーミングライツ（副呼称命名権）の導入 < R 3 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。 (5) 組織の活性化 (中略) 施策No.55 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、働き方改革関連法の施行にあわせて、長時間の時間外労働の是正や時季を指定した有給休暇制度の活用促進を図ります。	(3) 増収対策 施策No.46 運賃の見直し < R 2 新規>< R 3 見直し>< R 7 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 年度中に運賃の見直しを行います。 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.47 企画乗車券の価格等の見直し < R 2 新規>< R 3 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。 (中略) 施策No.50 観光業界との連携による乗車券等の販売推進 < R 3 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。 (中略) 施策No.54 貸切運行等の促進 < R 3 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) (中略) (4) 効果的な資産の活用等 (中略) 施策No.57 浜町車庫（旧浜町営業所）の活用方法の検討 < R 3 見直し>< R 7 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。 (中略) 施策No.59 電停ネーミングライツ（副呼称命名権）の導入 < R 3 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 (中略) 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。

旧		新	
4 公営交通事業者としての役割を踏まえた事業推進		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		(1) 交通施策との連携	
(中略)		(中略)	
施策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 < R 3 拡充 >		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 < R 3 拡充 > < R 7 見直し >	
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、1 4 番谷山線、1 7 番宇宿線、1 8 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、6 0 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。		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 1 4 番谷山線、1 7 番宇宿線、1 8 番大学病院線、及び桜島フェリーと結節する 6 0 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 (略)		(2) 観光施策との連携 (略)	
(中略)		(中略)	
施策No.59 「かごでん」の新たな活用 < R 3 見直し >		施策No.65 「かごでん」の新たな活用 < R 3 見直し >	
利用者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。		利用者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。	
(中略)		(中略)	
(3) まちづくり施策との連携		(3) まちづくり施策との連携	
(中略)		(中略)	
施策No.66 都市計画との連携		施策No.72 都市計画との連携 < R 7 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、 住宅団地や集落と中心市街地等を結ぶ市バス路線網の構築等を検討します。		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No.67 交通分野における D X の研究 < R 3 新規 >		施策No.73 交通分野における D X の推進 < R 3 新規 > < R 7 見直し >	
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。		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。	
(中略)		(中略)	
(4) 地域社会に根ざした取組		(4) 地域社会に根ざした取組	
(中略)		(中略)	
施策No.70 運転体験等イベントの実施 < R 3 見直し >		施策No.76 運転体験等イベントの実施< R 3 見直し >	
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。		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。	
(中略)		(中略)	

旧	新
	「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 市電運賃を令和 8 年 8 月に 200 円（現行 170 円）に引き上げたものと仮定 ※定期券や企画乗車券の料金引き上げも想定 ③ 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の繰入れを見込む (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 1 0%の削減を見込む 「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、1 1 年度には経営健全化基準の 2 0%を上回ります。 令和 1 0 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、毎年度さらに約 5 億円の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って、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や直近の市電・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・市バスのさらなる運賃改定を検討します。 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 ① 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

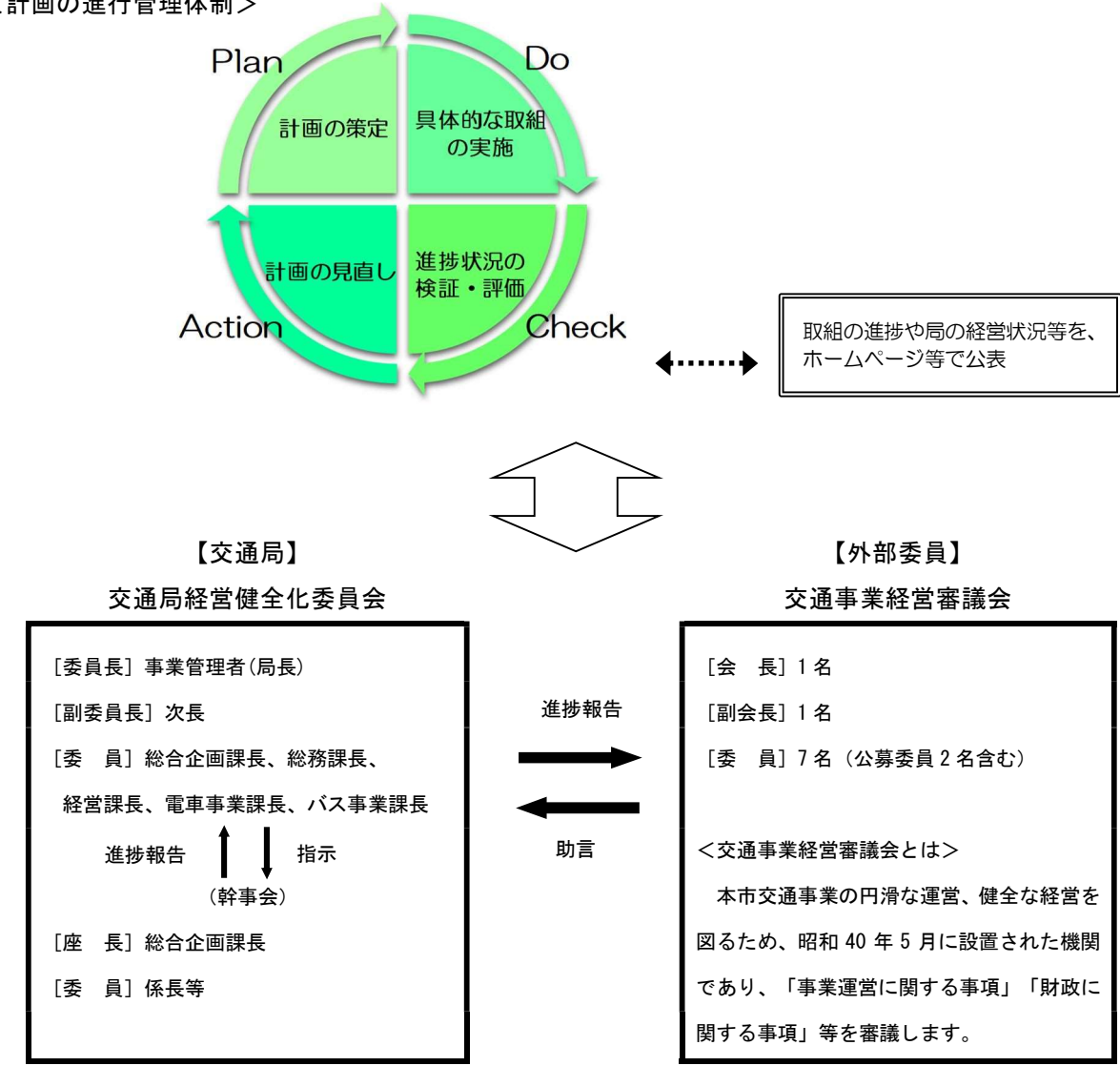
【P48】

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。

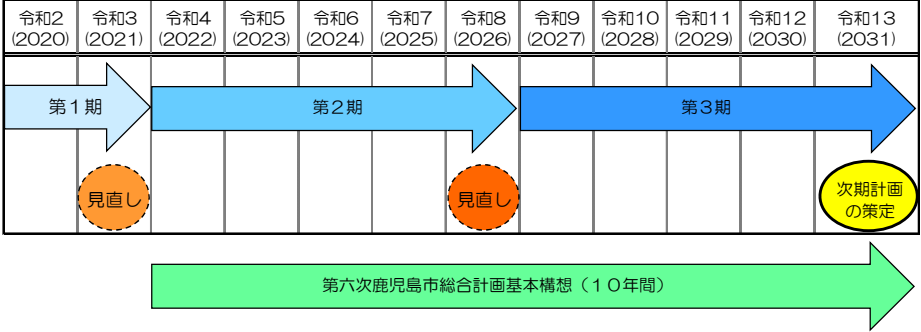
なお、本計画においては、令和2年度から3年度までの2年間の第1期、4年度から8年度までの5年間の第2期、9年度から13年度までの5年間の第3期と位置づけ、取組の進捗や社会情勢の変化等を踏まえながら、必要な見直しを検討します。

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＞



＜計画期間＞



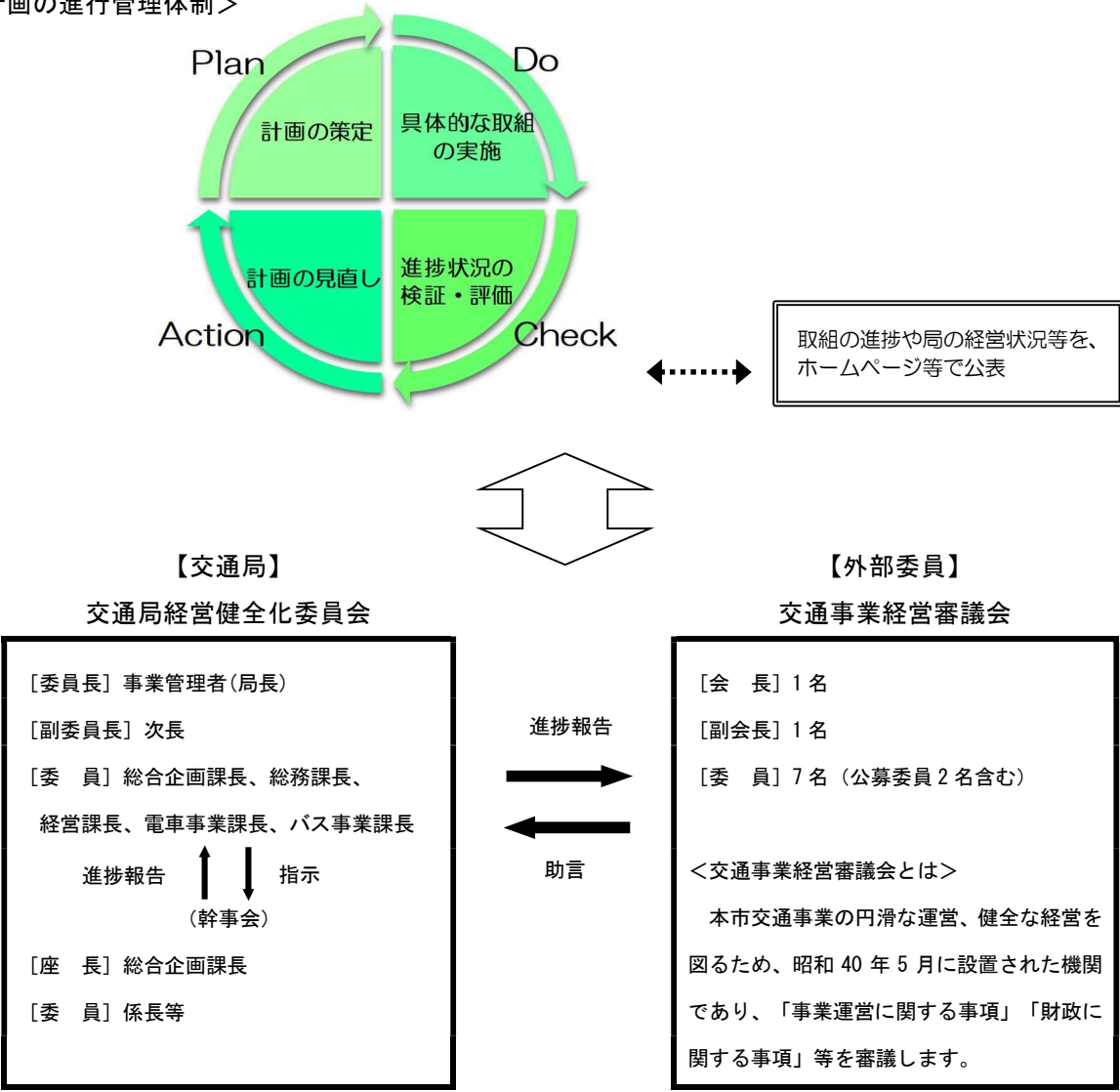
XI 計画の進行管理等

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。

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＞



＜計画期間＞

