

## 第3章 鹿児島市の公共交通の現状と課題

### 3-1 公共交通の維持・確保

#### (1) 自動車利用者の増加と公共交通利用者の減少への対応

本市の自動車保有台数は、平成20年以降から増加が緩やかであるものの、1人当たりの保有台数は増加基調であり、2人に1台以上の割合で自家用車が普及しています。全移動に占める自家用車利用の割合（自動車分担率）もやや増加傾向にあり、自家用車への依存は年々高まっています。

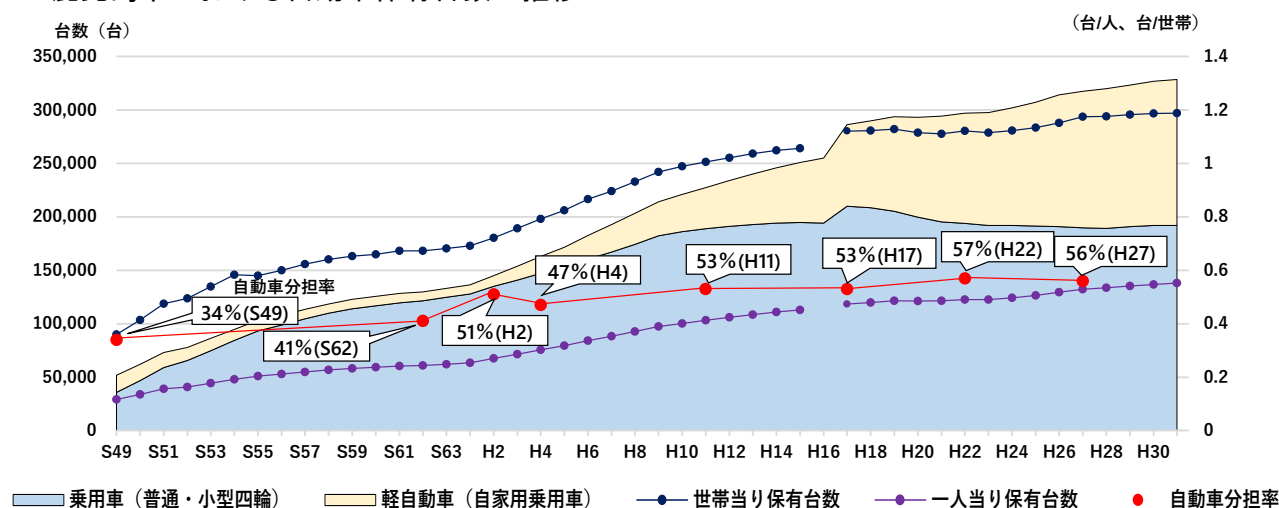
一方、本市の公共交通利用者数は減少傾向にあります。鉄道や路面電車の利用者数はやや増加していますが、路線バスの利用者数は大きく減少しており、同じ道路交通である路線バスは特に自家用車の普及による影響を受けているものと考えられます。

また、市民アンケートの結果から、平日の主な移動手段を地域別にみると、中央地域や隣接する谷山地域、伊敷地域、吉野地域では、公共交通の利用が2割程度となっています。

一方、中央地域でも自家用車の利用は5割で、隣接する谷山地域、伊敷地域、吉野地域では6～7割、さらにその周囲の吉田地域、松元地域、郡山地域では、移動の8割を自家用車に依存しています。

全市域にわたって公共交通の利用を促進していくためには、中心市街地の公共交通の利便性向上と、周辺部の移動手段の確保により、自家用車依存からの転換を進める必要があります。

#### ○ 鹿児島市における自動車保有台数の推移

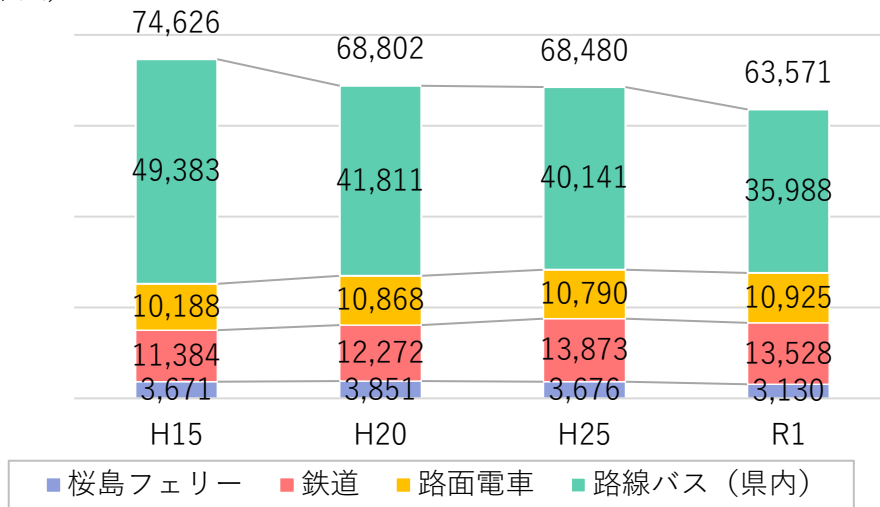


資料：乗用車及び軽乗用車の台数は鹿児島市統計書を基に作成。自動車分担率は鹿児島都市圏パーソントリップ調査（昭和49年度、平成2年度）及び全国都市交通特性調査（昭和62年度、平成4年度、平成11年度、平成17年度、平成22年度、平成27年度）を基に作成

※ 平成16年の一人・世帯当たりの保有台数が欠損しているのは、市町村合併に伴うデータ年次の齟齬のため

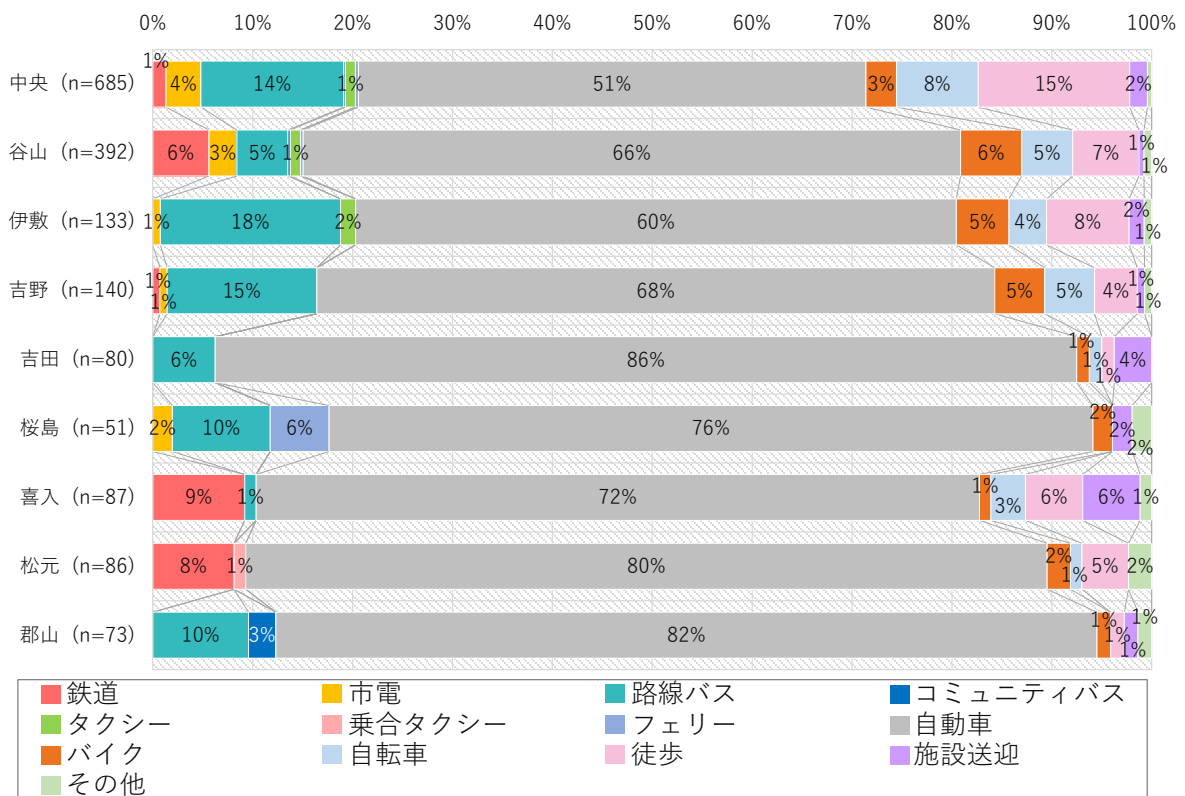
### ○ 鹿児島市内の公共交通利用者数の推移

(千人)



資料：鹿児島市統計書、九州旅客鉄道株式会社、九州運輸局鹿児島運輸支局業務概況

### ○ 居住地域別・平日の主な移動手段



資料：令和2年度鹿児島市の公共交通の利用等に関するアンケート調査

なお、構成比は小数点第1位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

## (2) 公共交通不便地や路線バス廃止地域への対応

広大な市域で多様な移動サービスが提供されている本市において、公共交通の人口カバー率（駅・バス停・港から 500m 範囲内の居住者の割合）は 99.6%※となっていますが、幹線道路から離れた地域では公共交通不便地が点在しています。

また、近年では、中心市街地周辺においても、バス路線の収益性の低下や運転手不足等の要因による路線の廃止によって新たな公共交通不便地の発生が危惧されます。

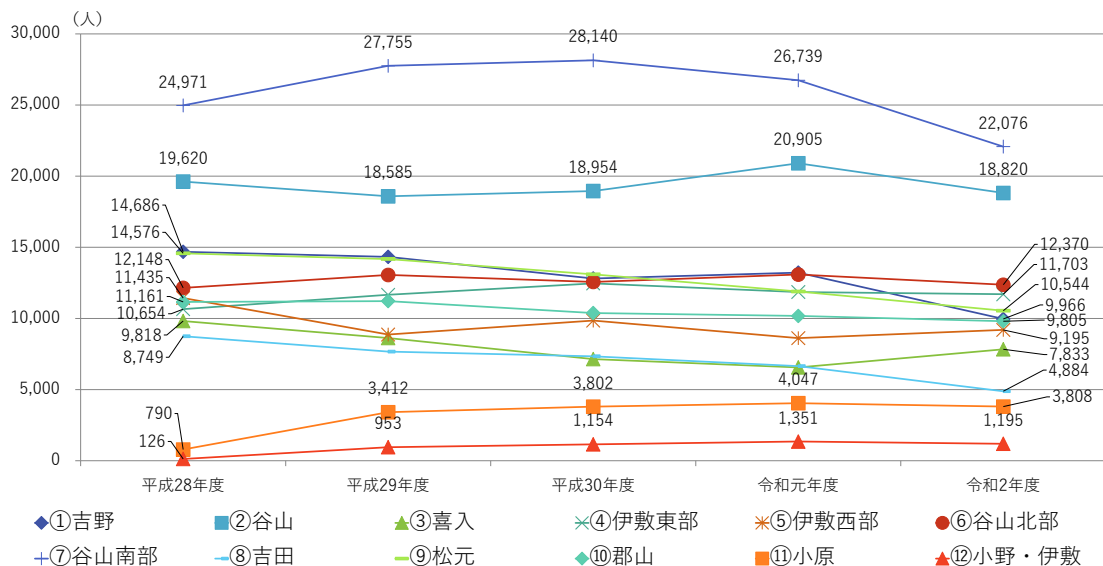
本市では、公共交通不便地を対象として、コミュニティバスあいばす及び乗合タクシー等の運行を行い、また、路線バスが廃止された地域の住民の移動手段を確保するため、路線バス廃止地域支援事業を令和3年1月から実施しています。

しかしながら、あいばすの利用状況は地域によって差があり、効率的な運行が行えていない地域も存在します。

公共交通の利用者数の減少・収益性の低下やそれに伴う路線の減便、廃止等によって、今後さらに重要度が増すと想定される公共交通不便地対策ですが、地域の移動ニーズに合った運行形態を選択することや、公共交通以外の地域の輸送資源の活用など、利便性と持続性の双方を重視した施策展開が必要となっています。

※ 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)の「2.本市の現状とまちづくりの基本的な考え方」より

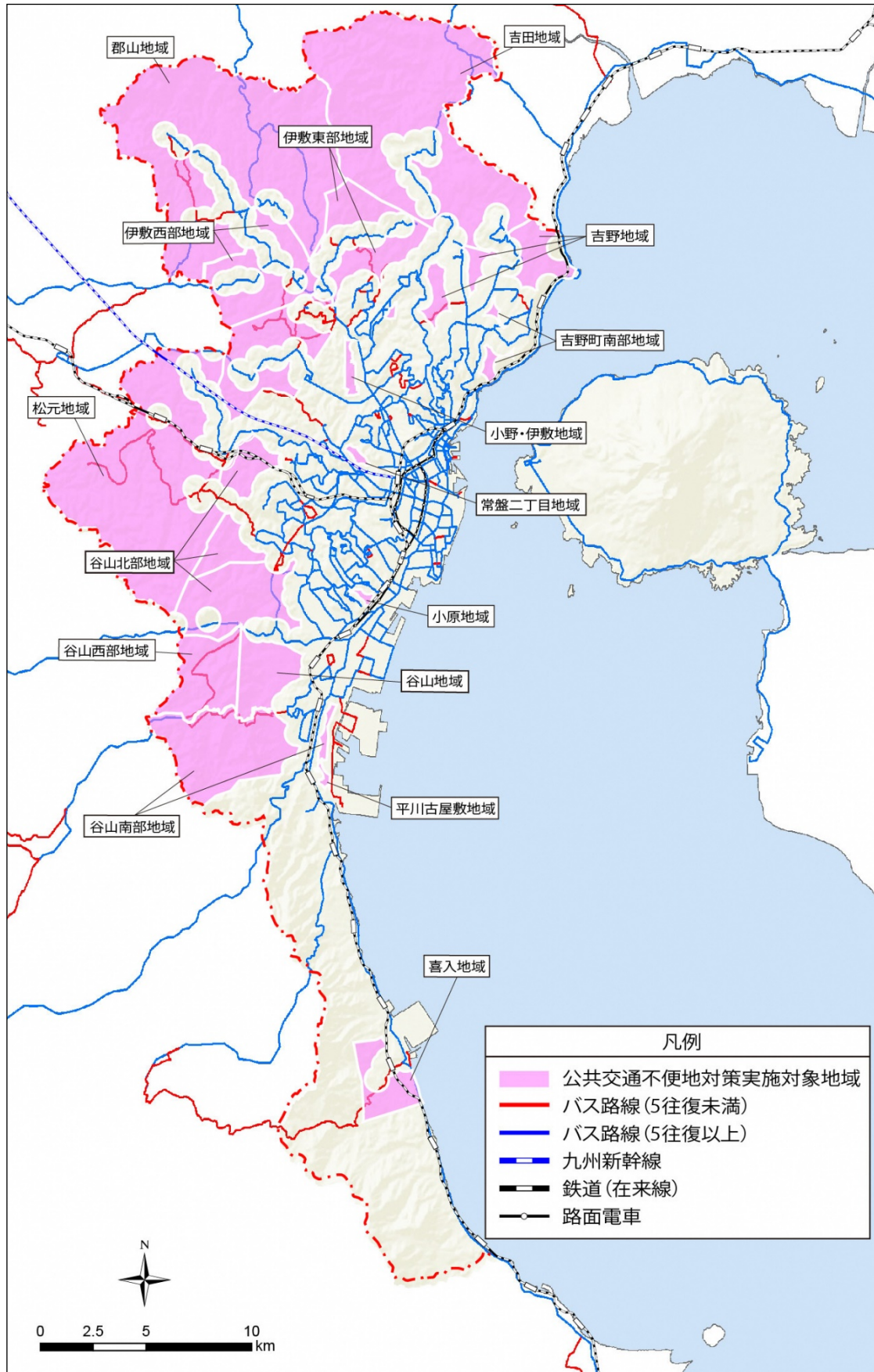
### ○ あいばすの地域別利用者数



### ○ 乗合タクシーの地域別利用者数 (人)

	錫山地区 ・火の河原地区	常盤地域	喜入瀬々串地域	松元平田地域	平川古屋敷地域
平成30年度	469	175	224	109	3
令和元年度	474	384	876	256	127
令和2年度	1,255	400	1,666	105	410

○ 公共交通不便地対策実施対象地域



資料：バス路線は各事業者提供資料を基に作成（平成 28 年 7 月末時点）

### (3) 新型コロナウイルス感染症に伴う公共交通利用者減少への対応

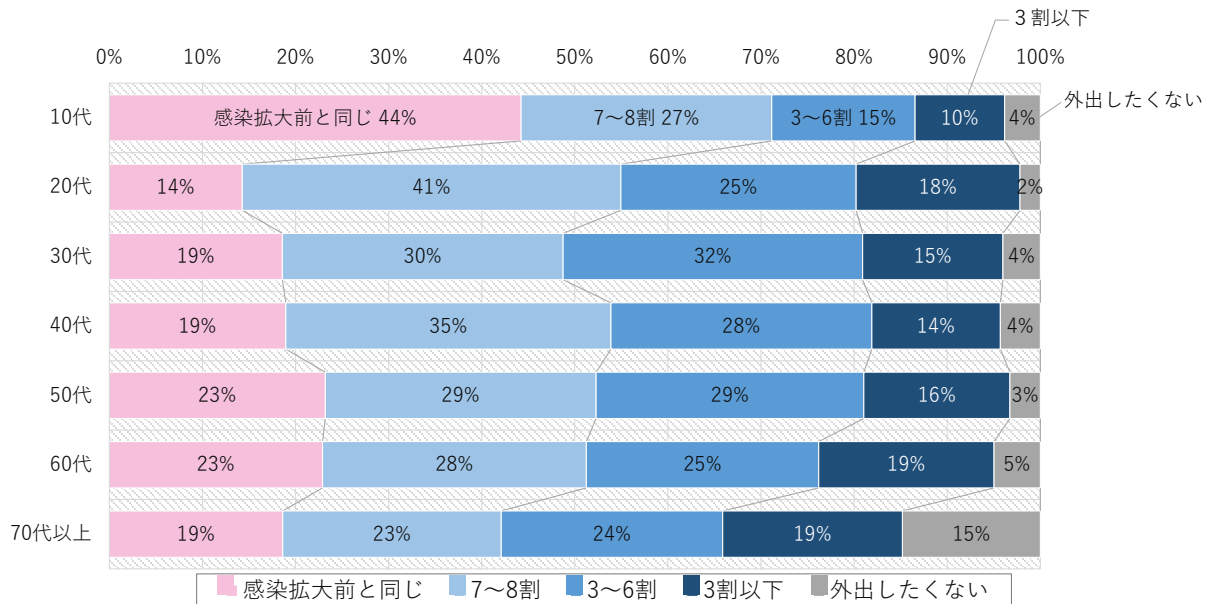
新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う、外出頻度の低下や自動車利用への転換、観光客や出張等の来訪者の減少などにより、公共交通の利用者数は大幅に減少しています。

市民アンケートの結果では、感染症拡大前と比較すると、どの年代でも外出頻度が減少傾向にあり、70代以上では、その傾向が顕著になっています。

また、感染症収束後の移動手段については、公共交通の利用は感染症拡大前の状況までは戻らず、自家用車等へ転換する意向が示唆されます。

新型コロナウイルス感染症による新たな生活様式に対応した、安心安全な公共交通サービスの提供を推進するとともに、公共交通の利用喚起を図り、利用者の呼び戻しに取り組む必要があります。

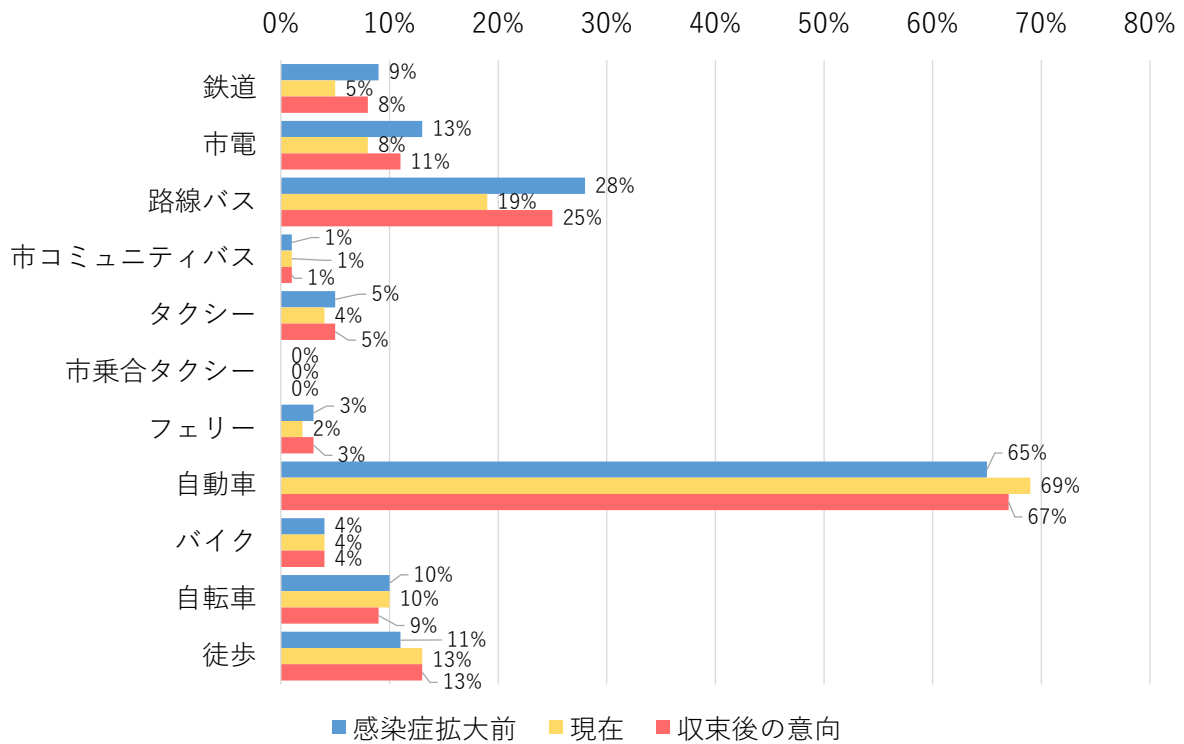
#### ○ 感染症拡大前と比較した現在の外出頻度



資料：令和2年度鹿児島市の公共交通の利用等に関するアンケート調査

なお、構成比は小数点第1位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

## ○ 感染症収束後の公共交通の利用意向



資料：令和2年度鹿児島市の公共交通の利用等に関するアンケート調査

なお、構成比は小数点第1位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

## 3-2 公共交通の利便性の向上

### (1) 公共交通の中心市街地への集中がもたらす弊害の解消

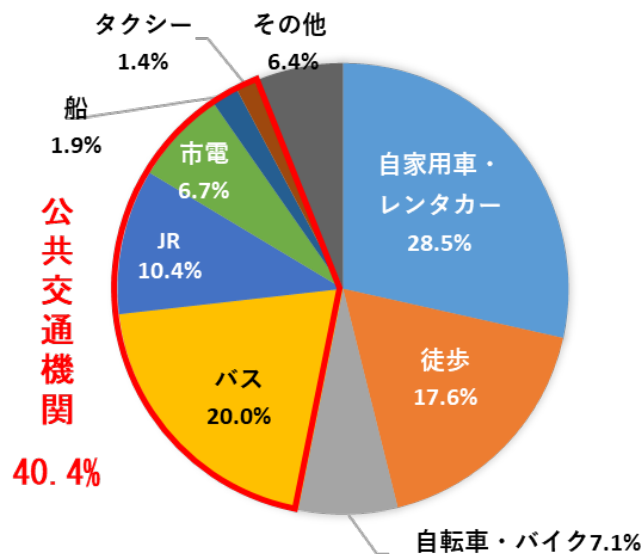
本市の路線バスは4交通事業者により運行されており、いずれの運行系統もその多くが天文館地区及び鹿児島中央駅を経由するルートであり、中心市街地一極集中の交通体系をなしています。これらの路線は、中心市街地等と地域生活拠点をつないでおり、運行頻度が高く、基幹交通として高い輸送サービスを提供しています。

また、中心市街地への来街者の交通手段は、公共交通利用が4割(バス2割)を占めており、中心市街地活性化にも寄与しています。

一方、一部区間や場所・時間帯によっては自動車との混雑が発生し、定時性や速達性、運行効率性の低下といった問題があります。

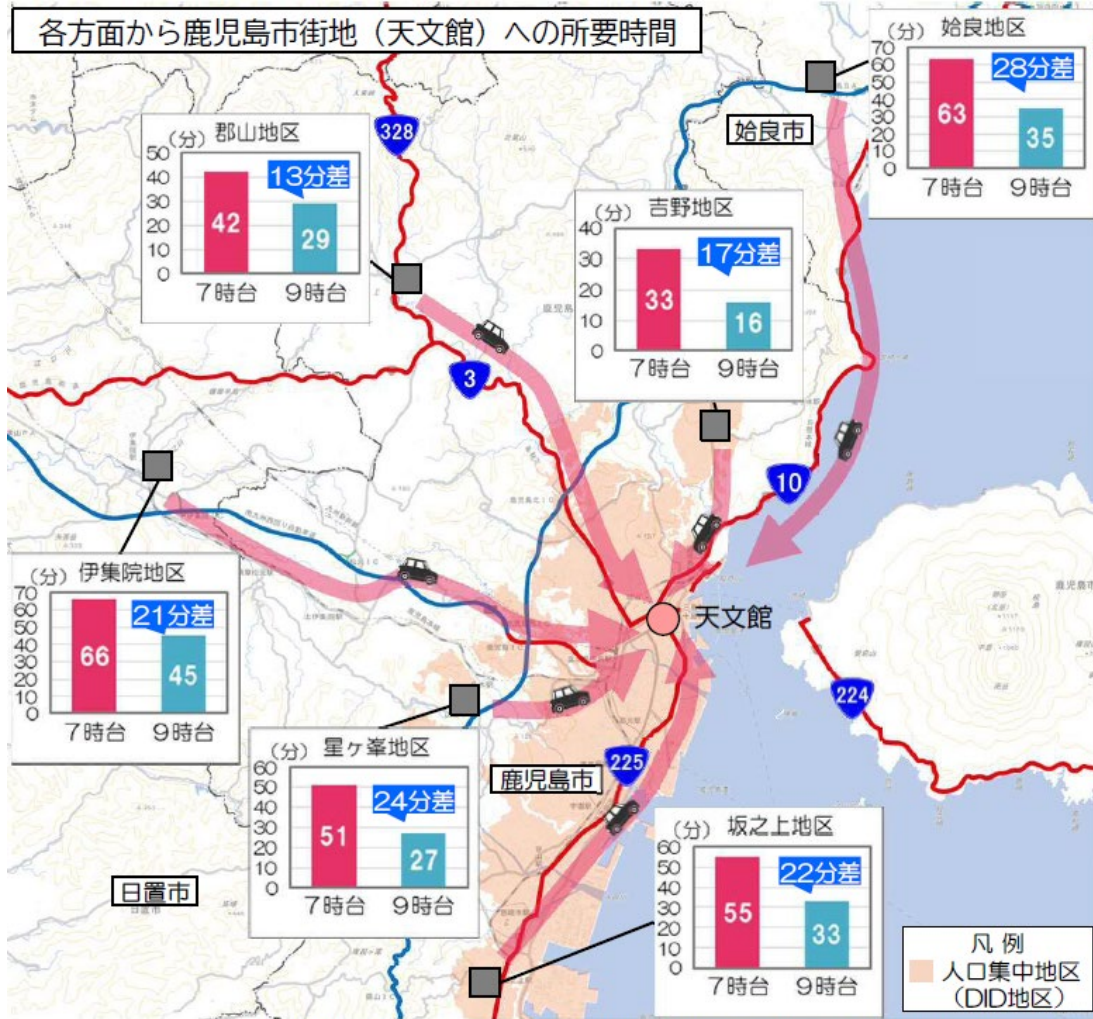
中心市街地の活性化に重要な公共交通網をさらに快適に利用できる環境にするため、各交通事業者が協働し、利用者の利便性と運行効率性の両立を図る必要があります。

○ 中心市街地への来街者の交通手段



資料：令和元年度鹿児島市中心市街地来街者の回遊性・満足度調査報告書（令和2年3月）

○ 各方面から鹿児島市中心市街地（天文館）への所要時間（※）



資料：ETC2.0プローブデータ（R2.10平日）7時台の最大値と9時台の最小値を記載

資料：令和3年度 第1回鹿児島県交通渋滞対策協議会

※ 所要時間は、ETC2.0対応機器が搭載された車両から取得されたデータ



## (2) 市内各地域の公共交通網の充実

### ①交通環境に関する各地域の現状と課題

本市は多様な特性を備えた地域によって構成されております。各地域で地形等の自然条件や人口分布、都市機能の集積状況等が異なり、交通環境についても同様に地域の特性があります。以下の表は、第六次鹿児島市総合計画の地域別計画に記載された各地域の「現状と課題」から「交通環境に関する現状と課題」を抜粋し、まとめたものです。課題としては、丘陵部から平坦部、郊外から都心部へのアクセス集中などにより、地域によっては慢性的な渋滞が発生していることなどがあります。

### ○ 交通環境に関する現状と課題

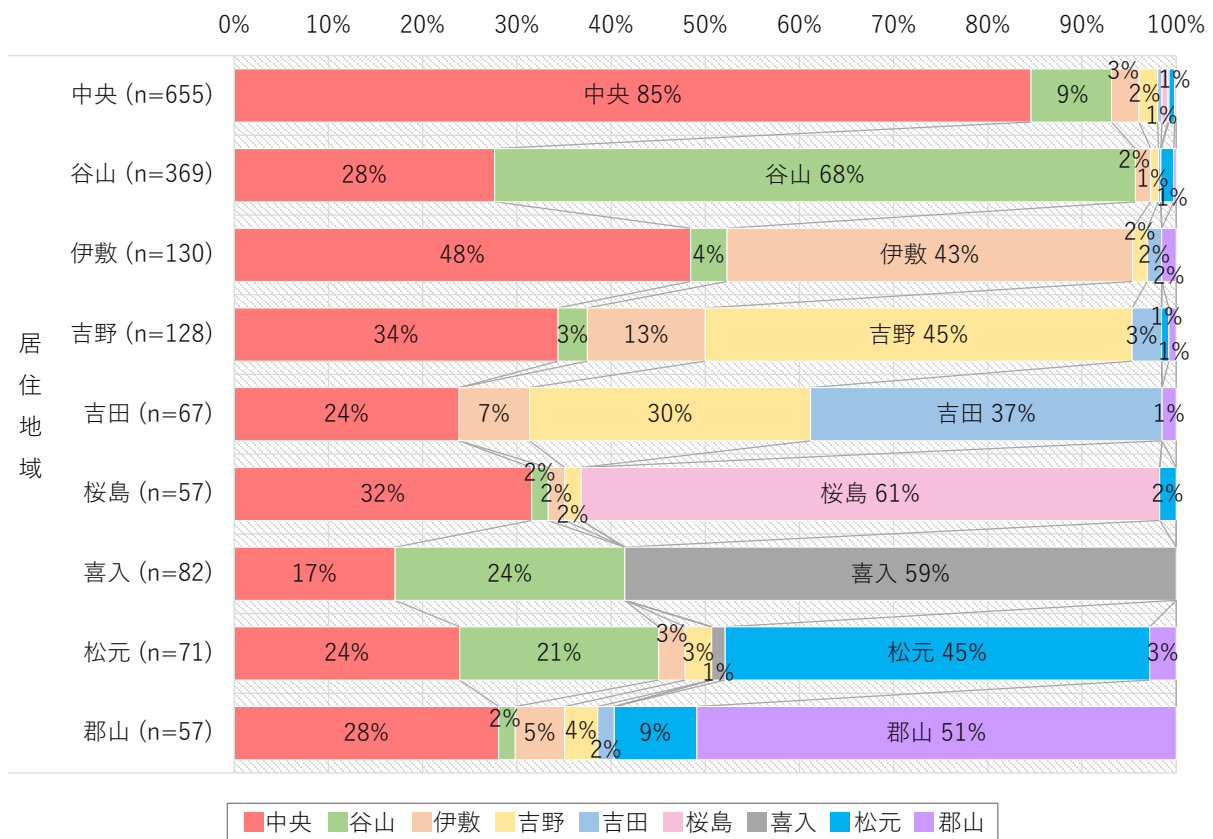
地域	地区	現状と課題
中央	中央	・新幹線の南の発着点である鹿児島中央駅周辺からいづろ・天文館地区、本港区を結ぶ都市軸を中心に商業・サービス機能などが集積した中心市街地を形成しており、市街地再開発事業などによるさらなる拠点性や回遊性の向上を図る必要があります。 ・主要な交通施設が数多く整備されている一方で、県道鹿児島東市来線や市道中洲通線などに交通が集中するため、慢性的な渋滞が発生しています。
	上町	・かごしま水族館や桜島フェリーターミナルなどが立地する本港区を含む周辺一帯においては、いづろ・天文館地区などとの連携が図られた拠点の形成や中心市街地の回遊性のさらなる向上が求められています。 ・鹿児島駅、本港区などに公共交通が集積し、本市の北の玄関口となっている一方、始良・吉野方面からの交通が集中する国道10号などで慢性的な渋滞が発生しています。
	鴨池	・国道225号、産業道路などの広域的な道路につながる丘陵部と平坦部を結ぶアクセス道路が多数あり、慢性的な渋滞が発生しています。
	武・田上	・鹿児島中央駅西口周辺において、さらなる拠点性の向上が必要です。 ・自動車専用道路のインターチェンジが集中するなど交通の要衝となっていますが、丘陵部の大型団地と都心部間の交通が県道鹿児島東市来線など限られた道路へ集中することから、慢性的な渋滞が発生しています。
谷山	谷山北部	・谷山電停周辺において、商業・サービス機能の強化を図るとともに、住宅団地と谷山電停周辺、臨海部を連絡する東西方向の道路網の整備や地区内の慢性的な渋滞の緩和が求められています。
	谷山	・交通結節点である谷山駅を中心に基盤整備が進んでいますが、県道鹿児島加世田線や産業道路などでは、慢性的な渋滞が発生しています。
伊敷		・国道3号には、広域交通や地域の生活交通が入り込み、渋滞が発生しています。
吉野		・主要幹線である県道鹿児島吉田線沿道などでは、通過交通と生活交通の集中による混雑がみられます。
吉田		・地域を南北に縦断する九州縦貫自動車道や県道鹿児島蒲生線など、都心部と鹿児島空港や県北部等とを結ぶ重要な幹線道路を有しています。
桜島		・生活航路である桜島フェリーと桜島港周辺における陸上交通との連携を図り、幹線道路の整備などを進めるとともに、地域の生活拠点において、日常生活に必要な施設の充実を図る必要があります。
喜入		・都心部へのアクセス道路が国道226号などに限られていることから、慢性的な渋滞が発生しています。
松元		・南九州西回り自動車道や県道、鉄道などの交通基盤を有していますが、一部に未整備の県道があります。
郡山		・県道川内郡山線に一部未整備区間があることから、幹線道路の整備が求められています。

## ②各地域の移動の傾向

市民アンケートの結果では、市内9地域の居住者の移動の傾向は、居住している地域内を移動するとの回答が多くなっていますが、伊敷地域や吉野地域、桜島地域では、中央地域に向かう方が3割以上を占めるほか、他地域でも中央地域に向かう方が2割程度を占めており、中央地域には各地域からの移動ニーズが集中していることがわかります。

その他、喜入地域や松元地域では、谷山地域への移動が2割程度、吉田地域では吉野地域への移動が3割を占めており、中央地域を除く各地域において、居住者の4割前後が地域をまたいで移動しています。

### ○ 居住地域別の移動目的地



資料：令和2年度鹿児島市の公共交通の利用等に関するアンケート調査

なお、構成比は小数点第1位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

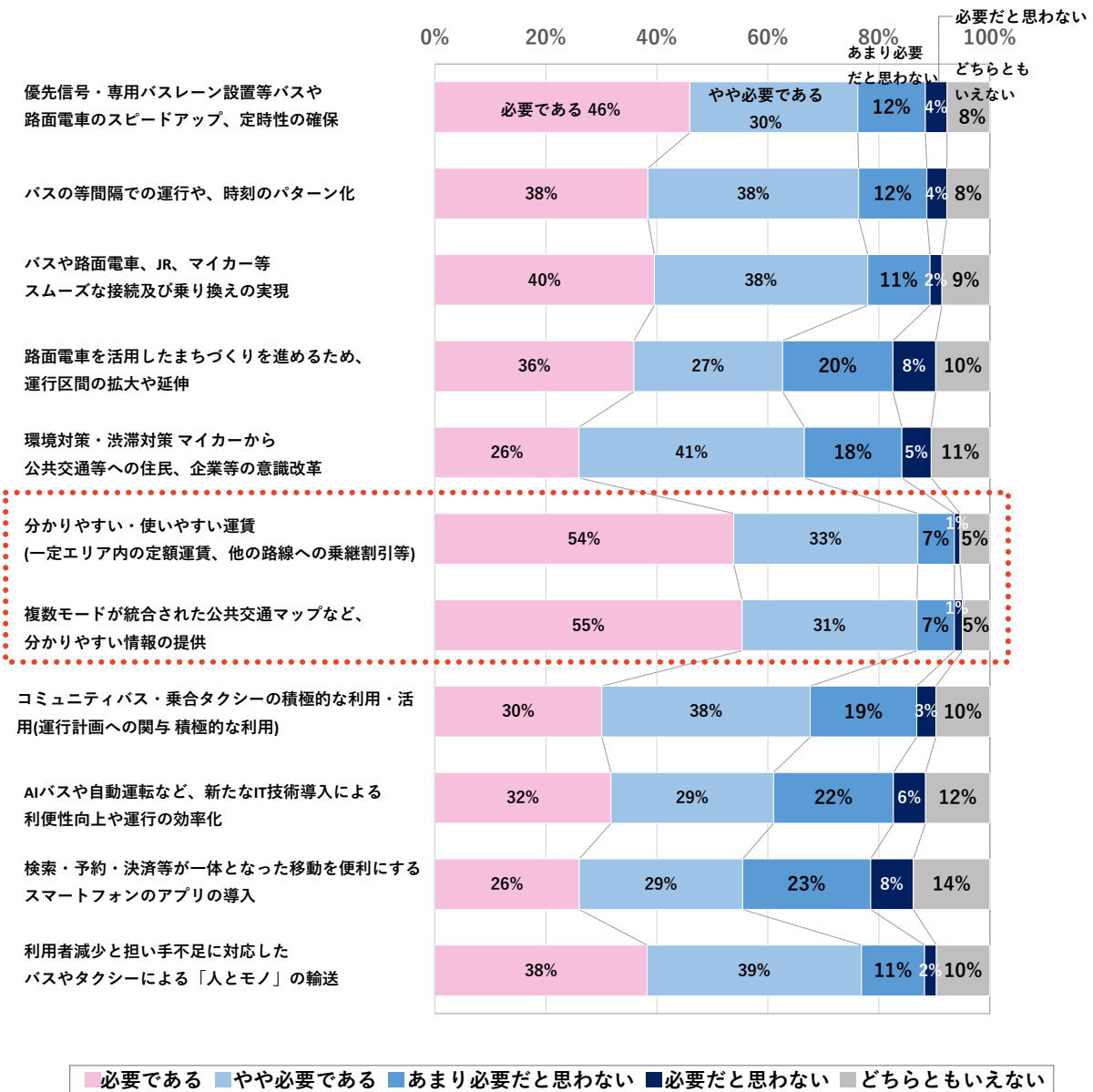
各地域における交通環境に関する現状と課題や移動の傾向を踏まえると、中心市街地等へのアクセスを円滑にする公共交通網とともに、各地域の特性に応じた将来的に持続可能な交通体系を目指していく必要があります。

### (3) 公共交通の分かりにくさ（運賃、情報）の解消

市民アンケートの結果、公共交通の維持や活性化に必要と思われる施策について、「運賃」や「情報提供」の分かりやすさが必要との回答が多く、回答者の9割弱が必要な施策と回答しています。様々な交通手段・交通事業者が存在することは本市の特色の1つですが、一方で、利用者から見ると分かりにくさにつながっていることが懸念されます。

ICT 等を活用しながら各交通事業者間での連携を深めることで、分かりやすく・円滑な公共交通環境を整備していくことが求められます。

#### ○ 公共交通の維持や活性化に必要と思われる施策



資料：令和2年度鹿児島市の公共交通の利用等に関するアンケート調査  
 なお、構成比は小数点第1位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

#### (4) 多様な移動ニーズへの対応

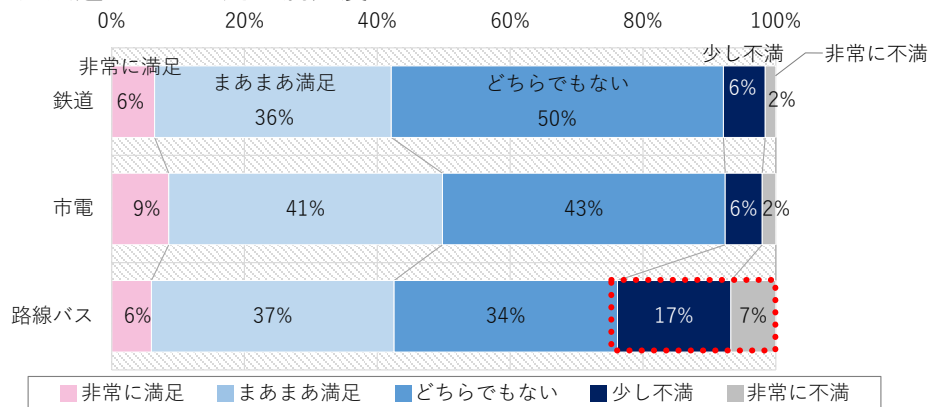
市民アンケートの結果では、市内の鉄道、市電、路線バスへの満足度について、「非常に満足」「まあまあ満足」との回答が4割以上であり、おおむね高くなっています。

また、鉄道や市電は不満との回答が少ないのに対し、路線バスへの不満はやや多く、およそ4人に1人の割合で「少し不満」「非常に不満」と回答しています。

路線バスについては、「運行本数が少ない」、「乗りたい時間帯に運行されていない」との不満が多く、主に運行水準やダイヤが満足度に影響していると考えられます。また、鉄道や市電と比較するとルート設定の自由度が高いものの、「行きたい方向に路線がない」との不満も多く、移動ニーズと路線が十分に合っていない可能性も懸念されます。

路線バスを中心に、サービス水準や路線等の見直しを通じて、個人のライフスタイルなどにより多様化する移動ニーズに対応することが求められます。

#### ○ 公共交通のモード別の満足度



資料：令和2年度鹿児島市の公共交通の利用等に関するアンケート調査

なお、構成比は小数点第1位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

#### ○ 公共交通のモード別の不満理由（上位5位）

	市電	鉄道	路線バス
1位	駅やバス停(乗り場)が遠い 22%	駅やバス停(乗り場)が遠い 22%	運行本数が少ない 32%
2位	行きたい方向に路線がない 14%	行きたい方向に路線がない 13%	乗りたい時間帯に運行されていない 18%
3位	目的地への移動に時間がかかる 8%	運行本数が少ない 10%	行きたい方向に路線がない 14%
4位	荷物が多いため負担がある 7%	目的地への移動に時間がかかる 7%	時間通りに来ない 12%
5位	利用づらい(小さい子供がいるなど) 6%	乗りたい時間帯に運行されていない 6%	目的地への移動に時間がかかる 12%

資料：令和2年度鹿児島市の公共交通の利用等に関するアンケート調査

## 3-3 社会的要請への対応

### (1) バリアフリーへの対応

本市では、これまで「鹿児島市新交通バリアフリー基本構想」等に基づき、中央・鴨池・谷山の3つの重点整備地区において、交通施設（道路、鉄道駅、駅前広場等）などハード面のバリアフリー化及び「心のバリアフリー※1」の推進といったソフト施策に取り組んできました。

今後、本市においても人口減少・少子高齢化が進行すると見込まれる中、高齢者や障害者を含む、市民一人ひとりが自立した日常生活及び社会生活を営むことのできる社会の実現のため、バリアフリー化を引き続き推進していく必要があります。

また、令和2年の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」改正により、すべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う「心のバリアフリー」に関する事業が追加されたことを踏まえて、ソフト施策の取組強化も求められています。

### (2) ゼロカーボンシティかごしまの推進

本市は、令和元年12月に「ゼロカーボンシティ※2 かごしま」への挑戦を宣言し、2050（令和32）年までにCO<sub>2</sub>排出実質ゼロを実現するため、CO<sub>2</sub>排出量の削減、再生可能エネルギーの地産地消や資源循環などを推進しています。

2018（平成30）年度の本市CO<sub>2</sub>排出量は、運輸部門が35.1%を占め、部門別では最大の排出源となっています。

ゼロカーボンシティかごしまの実現には、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の削減が不可欠であり、環境に配慮した車両等の導入や交通渋滞対策、環境負荷の高い自家用車から公共交通への転換など、交通政策の面からの取組が求められます。

※1 心のバリアフリー：様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。

※2 ゼロカーボンシティ：2050年までにCO<sub>2</sub>の排出量を実質ゼロにすることを目指す地方自治体のこと。

### 3-4 まちづくりとの連携

#### (1) 中心市街地活性化と回遊性の更なる向上

令和元年度鹿児島市中心市街地来街者の回遊性・満足度調査によると中心市街地への来街者の4割が公共交通を利用しており、中心市街地の活性化と公共交通は密接な関係を有していることがわかります。

本市の中心市街地は、区域外の大型商業施設の増加やEC（電子商取引）※市場規模の拡大などにより、商業機能の集積度合いが相対的に低下し、市民の中心市街地への来街機会が減少している一方で、区域内の大型商業施設等の再開発により、中心市街地への消費行動の回帰が期待されます。

今後は、都市機能の更なる充実等を図るとともに、市電や路線バスなど様々な交通手段相互が連携しながら、移動ニーズにあった路線への見直しや、その他運賃や運行ダイヤ等のソフト的な施策を組合せ、中心市街地へのアクセス性及び中心市街地内での回遊性を高める取組を行っていくことが重要です。

#### (2) 歩いて暮らせるまちづくりへの対応

人口減少・少子高齢化の進行する中においても、時代の変化に対応し、将来にわたって健全な暮らしが可能となるよう、コンパクトで暮らしやすい都市づくりが求められています。

「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）」に示すまちづくりの方向性である「歩いて暮らせるまちづくり」の実現に向け、生活利便施設の集約による歩いて暮らせる生活圏の形成を図るとともに、公共交通により生活利便施設等にアクセスしやすい都市づくりが必要です。

そのためには、中心市街地などにおける交通サービスの充実や、多様な交通サービス相互の連携強化を図ることが重要です。

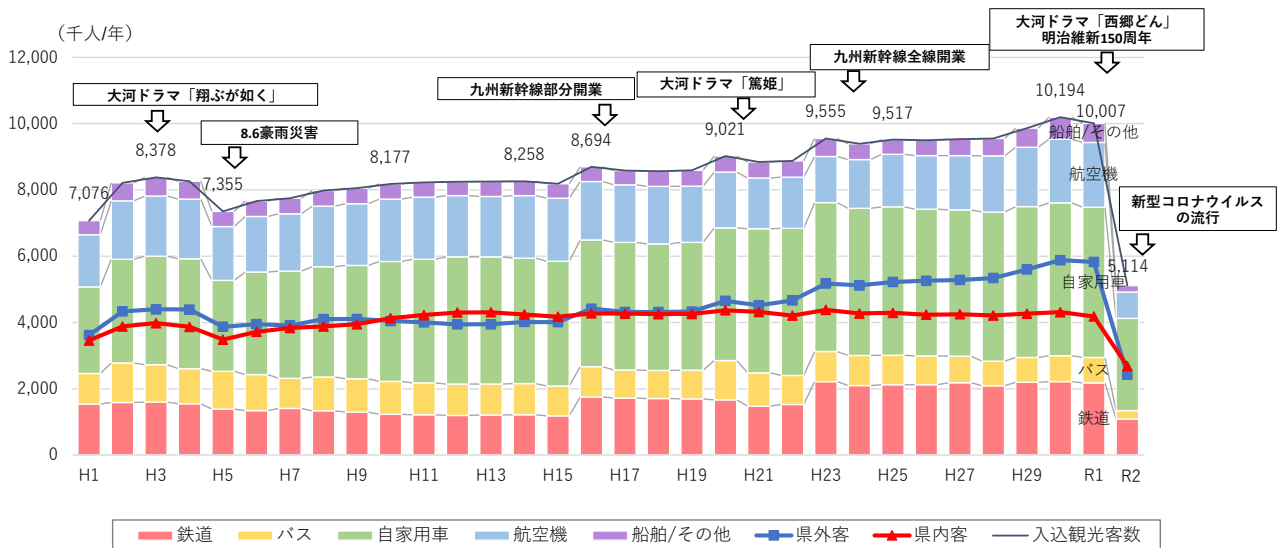
※ EC（電子商取引）：「Electronic Commerce」の略称。インターネットを利用して、受発注がコンピュータネットワークシステム上で行われること。

### (3) 観光客ニーズ等への対応

平成 23 年 3 月の九州新幹線の全線開業による移動時間の短縮効果などにより、本市への入込観光客は平成 23 年の 956 万人から平成 30 年の 1,019 万人まで増加しました。その中でも特に県外からの入込観光客数の増加が顕著であることから、全線開業による交流人口の増加や交流圏の拡大など、本市へもたらされた効果は大きいと考えられます。一方、令和 2 年 1 月以降は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う広域移動の自粛要請により、本市への観光客等は急減少しています。

そのような中、アフターコロナにおける観光ニーズの取込みは、地域産業の活性化の観点からも重要であり、観光客等の移動ニーズに対応した交通サービスの確保が重要です。

#### ○ 鹿児島市の交通機関別の入込観光客数（宿泊＋日帰客）の推移



資料：鹿児島市観光統計（令和 3 年 7 月）