

# 第二次鹿児島市 公共交通ビジョン

## 概要版

みんなで支える 未来につながる 交通ネットワークづくり



### 目次

- 策定の趣旨、「公共交通ビジョン」の位置づけ、計画期間、計画区域…… 1~2
- 鹿児島市の公共交通の現状と課題等…… 3~4
- 交通政策の基本方向…… 5~8  
(基本理念・基本方針、地域公共交通網の将来像、評価指標)
- 基本方針に基づく重点戦略及び推進施策…… 9~10
- 推進体制…… 10

令和4年3月  
鹿児島市



## 策定の趣旨

本市では、公共交通を軸とした交通体系の構築に向け、平成22年3月に鹿児島市公共交通ビジョンを策定し、令和3年度を目標年度として、各種施策に取り組んできました。

今回、同ビジョンの計画期間終了や国において、地域公共交通活性化再生法が改正されたことなどを踏まえ、同法に基づく地域公共交通計画を兼ねた戦略として、第二次鹿児島市公共交通ビジョンを策定します。

## 「公共交通ビジョン」の位置づけ

本ビジョンは上位計画である第六次鹿児島市総合計画における基本目標「質の高い暮らしを支える快適なまち【都市・交通 政策】」の実現に向け、他の関連する計画と連携しながら、人口減少・少子高齢化の進行、環境問題といった社会的情勢の変化、さらには魅力あるまちづくりの推進等に交通政策の面から対応するため、市民・交通事業者・行政等が一体となって取り組む推進計画であり、地域公共交通計画を兼ねた戦略です。

上位計画

第六次鹿児島市総合計画

第二次鹿児島市公共交通ビジョン  
【鹿児島市地域公共交通計画】  
(令和4年4月～)

国が策定する公共交通の基本方針  
・交通政策基本法  
・地域公共交通活性化再生法等

関連する計画

- ・鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・第2期総合戦略
- ・第二次かごしま都市マスタープラン
- ・かごしまコンパクトなまちづくりプラン
- ・鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン
- ・第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想
- ・第三次鹿児島市環境基本計画
- ・ゼロカーボンシティかごしま推進計画
- ・第4期鹿児島市観光未来戦略
- ・第3期鹿児島市中心市街地活性化基本計画 等

## 計画期間

計画期間は、第六次鹿児島市総合計画と合わせ、令和4年度から令和13年度までの10年間とします。ただし、社会経済情勢の変化や推進施策の達成状況などを鑑み、5年を目途に見直しを行います。

## 計画区域

「公共交通ビジョン」の対象とする区域は、鹿児島市全域とします。



## 社会経済情勢の変化

- (1) 新型コロナウイルス感染症拡大による社会の変化
- (2) 人口減少・少子高齢化の進行
- (3) グローバル化・ICTの進展
- (4) 環境問題の一層の深刻化
- (5) 厳しさを増す財政環境

## 鹿児島市の各交通手段の現状

- (1) 公共交通  
鉄道、路面電車、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー、船舶
- (2) その他の交通手段  
シェアサイクル、地域の輸送資源（企業等の送迎サービス）

## 鹿児島市の公共交通の現状と課題

### 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
- ② 公共交通不便地や路線バス廃止地域への対応
- 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

### 社会的要請への対応

- ① バリアフリーへの対応
- ② ゼロカーボンシティかごしまの推進

### 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
- ② 市内各地域の公共交通網の充実
- ③ 公共交通の分かりにくさ（運賃、情報）の解消
- ④ 多様な移動ニーズへの対応

### 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
- ② 歩いて暮らせるまちづくりへの対応
- ③ 観光客ニーズ等への対応

## 上位計画等における公共交通に関するまちづくりの方向性

### 【第六次鹿児島市総合計画】

- 都市像** つながる人・まち 彩りあふれる 躍動都市・かごしま
- 基本目標** 質の高い暮らしを支える快適なまち【都市・交通 政策】

### 【鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・第2期総合戦略】

- 基本目標** ひと・まちを多彩に「つなぐ」

### 【第二次かごしま都市マスタープラン】

- 基本理念①** 成熟した持続可能な都市づくり
- 基本理念②** 多様な主体による協働の都市づくり
- 基本目標②** 快適で移動しやすい都市

### 【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）】

- まちづくりの方向性** 歩いて暮らせるまちづくり

### 【鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン】

- 副題** 歩いて暮らせるまちづくりを目指して

## 公共交通のあり方（現状と課題のまとめ）

### コンパクトなまちを繋ぐ、利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成

- 自家用車に頼らなくても移動のできる利便性の高い交通ネットワークを形成し、自家用車からの転換を推進していく必要がある。
- 中心市街地、周辺部などの居住者及び来訪者の移動ニーズに対応した公共交通の利便性（サービス水準）の向上を図りながら、将来的にも持続可能な効率性の高い交通体系への転換を促進する必要がある。
- 既存公共交通のサービス水準向上や移動ニーズに見合った運行便数への最適化、主要な交通結節点の連携強化、交通不便地対策、多様化・個別化する移動ニーズに対応した交通サービスの導入などの施策を、利用者と交通事業者の双方の目線から進める必要がある。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により大きく悪化した公共交通の経営環境の好転を図り、公共交通の持続性を高めていくためには、市民・交通事業者・行政等が一体となり、公共交通の利用促進を図ることが不可欠である。
- ICTの進展等による利便性や効率性向上の取組を推進し、多様な交通サービスが一体となった交通ネットワークの形成を図ることが必要である。

### 安全・快適で、人と環境にやさしい交通環境の整備

- 安全・快適に移動できる交通環境の整備を一層推進していく必要がある。
- 交通施設のバリアフリー化を推進し、公共交通を快適に利用できる環境を創出することも必要である。
- ゼロカーボンシティを推進するため、環境に配慮した車両の導入や、交通渋滞対策をさらに推進するとともに、過度な自家用車の利用を抑制し、公共交通や自転車への利用転換を誘導するなど、有効なハード・ソフト施策の一体的な実施をさらに推進する必要がある。

### 多様な公共交通を活かした多彩なまちづくりの推進

- 多様な公共交通の魅力を最大限に活用した交通環境を整備していくことが必要である。
- 中心市街地のにぎわいを創出し活性化を図るため、公共交通施策と連携したまちづくりを推進する必要がある。
- 新幹線、飛行機、フェリー等の広域交通と域内交通の良好なネットワークを構築する必要がある。



## 交通政策の基本理念と基本方針

### 基本理念

## みんなで支える未来につながる交通ネットワークづくり



人口減少・少子高齢化の進行など、公共交通を取り巻く社会情勢の変化に加え、SDGsの実現といった世界共通の課題への対応として、コンパクトなまちづくりの実現に向け、利便性・効率性の高い持続可能な交通ネットワークを形成するとともに、安心安全で人と環境にやさしい快適な交通環境の整備を図ります。

あわせて、活力あるまちづくりの推進に向け、公共交通の活用を図るなど、市民・交通事業者・行政等が協働し、まちづくりや観光・環境に関する施策・事業と連携しながら、「みんなで支える未来につながる交通ネットワークづくり」を推進します。

### 基本方針① 利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成

コンパクトなまちづくりの実現に向け、自家用車に過度に依存せず、高齢者や障害者、外国人等を含むすべての人が、便利で効率よく移動できるよう、各交通手段の適切な役割分担のもと、公共交通のサービスや結節機能等の向上を図るとともに、ICTも活用し、“わかりやすく・使いやすい”公共交通の実現を図ります。

また、人口減少・少子高齢化の進行や、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化などを踏まえながら、利用者である市民、サービスを提供する交通事業者、行政などが、果たすべき役割を十分に理解し、協働して公共交通の維持・活性化に取り組みます。

あわせて、運行費の国庫補助や公共交通以外の地域に存在する輸送資源の活用も検討しつつ、将来にわたり持続可能な交通ネットワークの形成を推進します。

#### SDGsとの関連性



### 基本方針② 安心安全で、人と環境にやさしい快適な交通環境の整備

だれもが、安心安全で、歩きやすく快適に移動できるまちづくりを目指し、道路や車両等のバリアフリー化を推進するとともに、心のバリアフリーについても取り組み、人にやさしい交通環境の整備を進めます。

また、ゼロカーボンシティかごしまの推進に向けて、環境に配慮した車両の導入や、交通渋滞対策を進めるとともに、自家用車から環境負荷の少ない公共交通や自転車等への利用転換など、環境に配慮した交通行動の促進を図ります。

#### SDGsとの関連性



### 基本方針③ 活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用

まちの魅力を高めるため、都市景観・観光資源と環境面の価値をあわせもつ路面電車やフェリーなど、“かごしま”ならではの特色ある公共交通を積極的に活用するほか、来街しやすく気軽にまち歩きを楽しめる取組なども進めることにより、中心市街地のにぎわいを創出し、活性化を図ります。

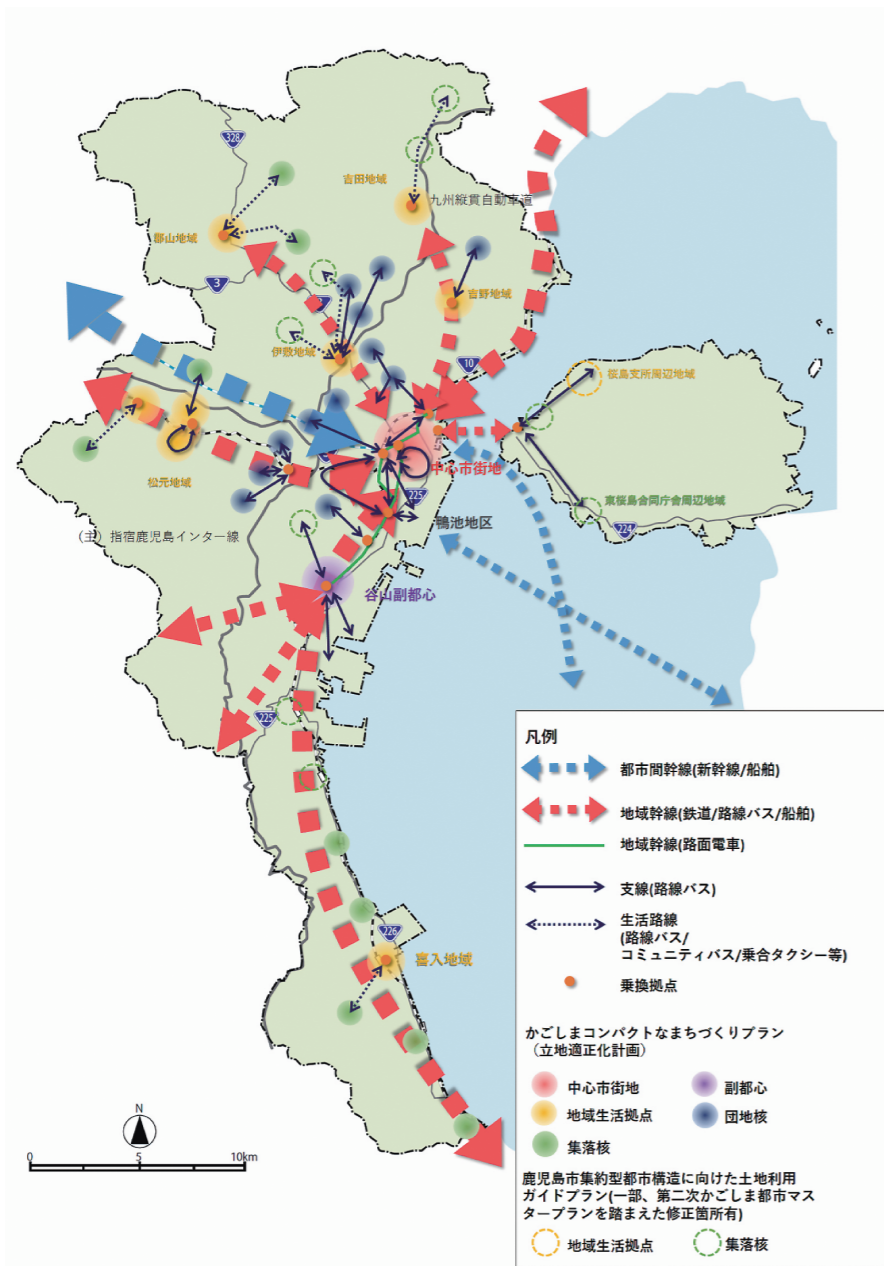
また、鉄道など広域交通ネットワークの形成にも取り組み、人とまちがつながり、活力あるまちづくりを推進します。

#### SDGsとの関連性



## 地域公共交通網の将来像

人口減少・超高齢社会に対応したコンパクトなまちづくりの実現に向け、平成24年3月に「鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン（副題：歩いて暮らせるまちづくりを目指して）」と、平成29年3月に「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）」において定められた拠点や区域を、公共交通網で結ぶという考えのもとに本市の地域公共交通網の将来像を以下に示します。



項目	考え方
都市間幹線	主に、市内の中心市街地と他都市を結ぶ路線（新幹線、船舶）
地域幹線	主に、中心市街地と市内副都心、地域生活拠点及び市外とを結ぶ路線（鉄道、路面電車、路線バス、船舶）
支線	主に、地域生活拠点と団地核、集落核とを結び、地域幹線に接続する路線（路線バス）
生活路線	主に、地域生活拠点と集落核とを結び、地域幹線に接続する路線（コミュニティバス、乗合タクシー等）

## 評価指標（目標：令和13年度）

### ① 利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成

#### 評価指標① 公共交通利用者数

公共交通ビジョンに基づき、各種施策を推進することで、公共交通利用者数を維持します。

現況	目標値 (令和8年度)	目標値 (令和13年度)
63,571千人 (令和元年度)	57,200千人	57,200千人

鉄道(※1)	13,528千人
路面電車	10,925千人
路線バス(県内)	35,988千人
桜島フェリー	3,130千人

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

#### 評価指標② 公共交通公的資金投入額

公共交通の運行の効率化及び収入を増やす取組を実施することで、本市の公共交通への公的資金投入額を現状値以下とします。

現況	目標値 (令和8年度)	目標値 (令和13年度)
2億2,662万円(※2) (令和2年度)	現状値以下	現状値以下

### ② 安心安全で、人と環境にやさしい快適な交通環境の整備

#### 評価指標③ 運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量

電気自動車等の導入や環境に配慮した交通行動の促進により運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量を削減します。

現況	目標値 (令和8年度)	目標値 (令和13年度)
1,163千トン (平成30年度)	1,041千トン 基準年度(平成25年度)比 16.0%減	965千トン 基準年度(平成25年度)比 22.1%減

資料：ゼロカーボンシティかごしま推進計画

### ③ 活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用

#### 評価指標④ 中心市街地の宿泊観光客数

公共交通施策と連携した、中心市街地の魅力向上や回遊性向上の取組を推進することで、中心市街地の宿泊観光客数の増加を目指します。

現況	目標値 (令和8年)	目標値 (令和13年)
1,702千人 (令和2年度)	3,320千人	3,490千人

資料：第六次鹿児島市総合計画前期基本計画

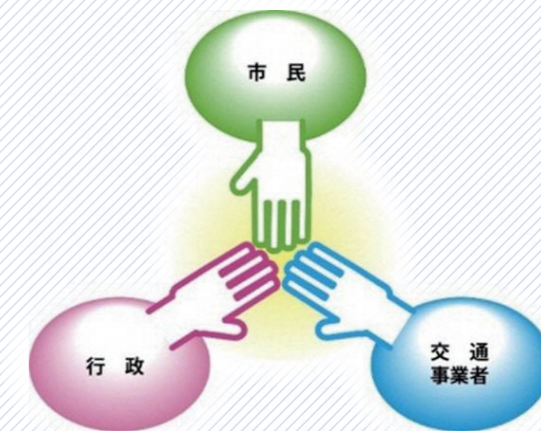
※1 九州内の乗車人員が上位300以内の駅(鹿児島市内を抽出)の乗車人員

※2 公共交通を維持・確保するために本市が支出している補助金等の額



基本方針	重点戦略	推進施策
1 利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成	① 各交通手段の適切な役割分担と結節機能の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 基幹交通の効率的な運行</li> <li>② 生活路線の維持確保</li> <li>③ 交通結節点の機能の充実</li> <li>④ パークアンドライドの※1推進</li> <li>⑤ サイクルアンドライド※2の推進</li> </ul>
	② 公共交通のサービス水準の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 需要に応じた交通サービスの提供</li> <li>② 路線バスや路面電車の定時性、速達性の向上</li> <li>③ 乗り継ぎ・乗り換えの円滑化</li> <li>④ 公共交通案内所等の運営</li> <li>⑤ 乗務員の運転技能・接遇の向上</li> </ul>
	③ 市民・交通事業者・行政等が一体となった公共交通の維持・活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>① ターゲットに応じた公共交通の利用促進</li> <li>② モビリティ・マネジメント※3の推進</li> <li>③ 公共交通の維持・活性化に向けた連携</li> <li>④ 地域等の自主的な取組に対する支援</li> <li>⑤ 新たな生活様式に対応した公共交通サービスの推進</li> </ul>
	④ ICTを活用した利用しやすい公共交通の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>① ICTを活用した公共交通を利用しやすい環境整備</li> <li>② リアルタイム情報などの提供の充実</li> <li>③ 交通分野における DX※4 (デジタル・トランスフォーメーション)の研究</li> </ul>
2 やさしい快適な交通環境の整備	① 安全・快適な交通施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 重点整備地区のバリアフリー化</li> <li>② 旅客施設のバリアフリー化</li> <li>③ 車両等のバリアフリー化</li> <li>④ 待合施設の改善</li> <li>⑤ 心のバリアフリーの推進</li> </ul>
	② 歩きやすいまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 道路のバリアフリー化</li> <li>② 電線類の地中化</li> <li>③ 駐輪場の適正配置</li> <li>④ 交通安全施設のバリアフリー化</li> <li>⑤ ゾーン 30 等の整備</li> </ul>
	③ 脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 電気自動車等の環境に配慮した車両の導入</li> <li>② 自転車等のマナー向上のための啓発活動の推進</li> <li>③ 自転車走行空間の整備推進</li> <li>④ シェアサイクルの運営・拡充</li> <li>⑤ 道路渋滞の解消に向けた施策の充実</li> <li>⑥ 環境に配慮した交通行動の促進</li> </ul>
3 活力あるまちづくりの推進	① 都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 市電軌道敷緑化の推進</li> <li>② LRT※5 (次世代型路面電車システム) の整備</li> <li>③ 観光列車の魅力向上</li> <li>④ 二次交通の充実</li> <li>⑤ 路面電車観光路線の検討</li> <li>⑥ 磯新駅の設置に関する取組促進</li> <li>⑦ 多言語案内の充実</li> </ul>
	② 中心市街地のにぎわい創出と活性化を支援する交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 回遊空間づくりの推進</li> <li>② 商店街との連携等</li> <li>③ 商店街の共同施設整備に対する支援</li> </ul>
	③ 広域交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 鉄道の輸送力の充実</li> <li>② 広域道路網等の整備</li> <li>③ 海上交通網の整備</li> <li>④ 航空交通網の整備</li> </ul>

学識経験者、交通事業者、行政等で構成する「(仮称)第二次鹿児島市公共交通ビジョン推進会議」を設置し、施策の進捗状況や評価指標の達成状況などを把握し、調整(見直し・提案)を行い、公共交通ビジョンを着実に推進します。



※1 自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。

※2 自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自転車で行って駐輪し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。

※3 1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促すこと。

※4 Digital Transformationの略で、ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面で良い方向に変化させるという概念のこと。

※5 Light Rail Transitの略で、低床式車両の活用や軌道・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。