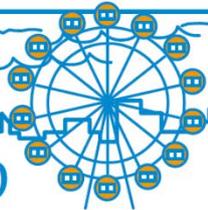
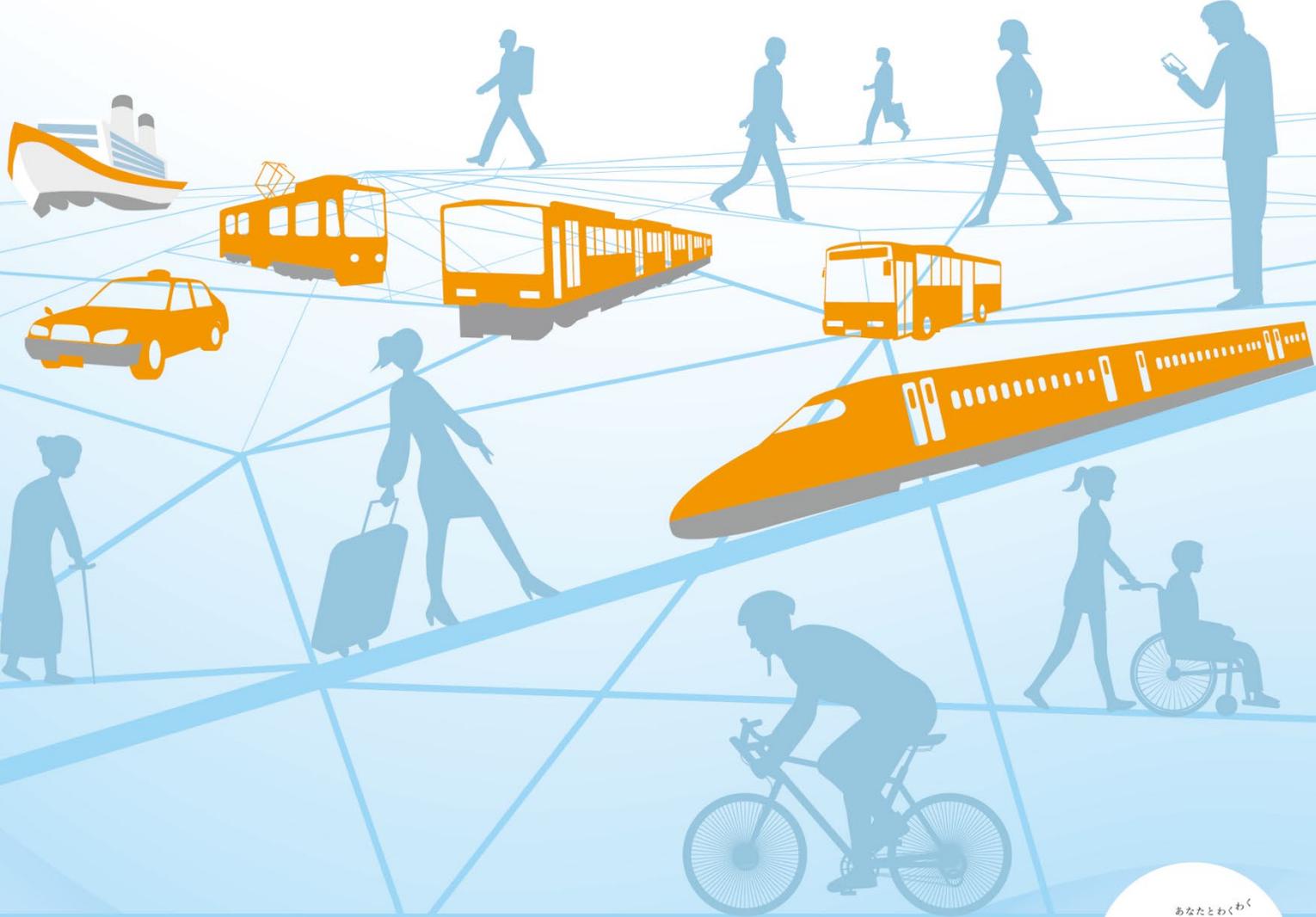


# 第二次鹿児島市

# 公共交通ビジョン



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



令和4年3月  
鹿児島市





## はじめに

本市では、交通政策の視点から、急速な高齢化や環境問題の深刻化への対応といった社会的要請に応えるため、平成 22 年 3 月に「鹿児島市公共交通ビジョン（～令和 3 年度）」を策定し、公共交通の維持・活性化を図るとともに、個性と魅力あふれるコンパクトな市街地を形成する集約型都市構造の実現に向け、公共交通を軸とした交通体系を構築するための取組を進めてまいりました。

この間、人口減少や少子高齢化の進行、車社会の進展に加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴う社会の変化などにより、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しており、公共交通の維持・活性化に向けた取組は、これまで以上に重要視されております。

そのような状況の中、令和 2 年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」や、令和 4 年度からスタートする「第六次鹿児島市総合計画」などを踏まえ、このたび、今後 10 年間の本市の公共交通施策の戦略となる「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」を策定いたしました。

本ビジョンでは、地域における移動手段を確保するため、多様な輸送資源を総動員するとともに、ICT を活用した利用しやすい公共交通を推進するなど、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に取り組んでまいります。

また、安心安全で、人と環境にやさしい快適な交通環境の整備や、活力あるまちづくりに向けた公共交通の活用にも引き続き取り組むことで、未来につながる交通ネットワークづくりを推進することとしております。

ビジョンの推進にあたっては、交通事業者はもとより、利用者である市民の皆様とも一体となって取り組んでまいりたいと考えておりますので、一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本ビジョンの策定にあたり、熱心に議論を重ねていただきました第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会の皆様をはじめ、様々な機会を通じてご意見やご助言をいただきました皆様方に心より感謝申し上げます。

令和 4 年 3 月

鹿児島市長 下鶴 隆央



# 目次

<b>第1章 「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」策定の趣旨等</b> .....	<b>1</b>
1-1 策定の趣旨 .....	1
(1) 公共交通ビジョンの策定 .....	1
(2) 地域公共交通網形成計画を兼ねた戦略としての見直し .....	1
(3) 第二次公共交通ビジョンの策定 .....	1
(4) SDGs との関連性 .....	2
1-2 「公共交通ビジョン」の位置づけ .....	3
1-3 「公共交通ビジョン」の構成等 .....	4
(1) 構成 .....	4
(2) 計画期間 .....	4
(3) 計画区域 .....	4
(4) 対象とする交通手段 .....	4
<b>第2章 公共交通をとりまく状況</b> .....	<b>6</b>
2-1 社会経済情勢の変化 .....	6
(1) 新型コロナウイルス感染症拡大による社会の変化 .....	6
(2) 人口減少・少子高齢化の進行 .....	6
(3) グローバル化・ICTの進展 .....	8
(4) 環境問題の一層の深刻化 .....	9
(5) 厳しさを増す財政環境 .....	10
2-2 前ビジョンの総括 .....	11
(1) 評価指標の達成状況 .....	11
(2) 推進事業の実施状況 .....	12
2-3 鹿児島市の各交通手段の現状 .....	13
(1) 公共交通 .....	13
(2) その他の交通手段 .....	20
<b>第3章 鹿児島市の公共交通の現状と課題</b> .....	<b>22</b>
3-1 公共交通の維持・確保 .....	22
(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 .....	22
(2) 公共交通不便地や路線バス廃止地域への対応 .....	24
(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 .....	26
3-2 公共交通の利便性の向上 .....	28
(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 .....	28
(2) 市内各地域の公共交通網の充実 .....	30
(3) 公共交通の分かりにくさ（運賃、情報）の解消 .....	32
(4) 多様な移動ニーズへの対応 .....	33
3-3 社会的要請への対応 .....	34
(1) バリアフリーへの対応 .....	34
(2) ゼロカーボンシティかごしまの推進 .....	34
3-4 まちづくりとの連携 .....	35

(1)	中心市街地活性化と回遊性の更なる向上.....	35
(2)	歩いて暮らせるまちづくりへの対応.....	35
(3)	観光客ニーズ等への対応 .....	36
<b>第4章</b>	<b>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 .....</b>	<b>37</b>
第6次鹿児島市総合計画 .....	37	
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.....	38	
第二次かごしま都市マスタープラン .....	38	
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） .....	39	
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 .....	39	
<b>第5章</b>	<b>公共交通のあり方（現状と課題のまとめ） .....</b>	<b>40</b>
(1)	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 .....	40
(2)	安全・快適で、人と環境にやさしい交通環境の整備.....	41
(3)	多様な公共交通を活かした多彩なまちづくりの推進.....	42
<b>第6章</b>	<b>交通政策の基本方向.....</b>	<b>44</b>
6-1	交通政策の基本理念 .....	44
6-2	基本方針 .....	45
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.....	45	
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 .....	45	
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 .....	45	
6-3	地域公共交通網の将来像 .....	46
今後の地域公共交通網の考え方 .....	46	
6-4	評価指標 .....	52
<b>第7章</b>	<b>基本方針に基づく重点戦略及び推進施策 .....</b>	<b>54</b>
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.....	54	
重点戦略1：各交通手段の適切な役割分担と結節機能の向上 .....	54	
重点戦略2：公共交通のサービス水準の向上 .....	56	
重点戦略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.....	58	
重点戦略4：ICTを活用した利用しやすい公共交通の推進.....	60	
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.....	62	
重点戦略1：安全・快適な交通施設の整備 .....	62	
重点戦略2：歩きやすいまちづくりの推進 .....	64	
重点戦略3：脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進 .....	66	
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.....	68	
重点戦略1：都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用 .....	68	
重点戦略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.....	70	
重点戦略3：広域交通ネットワークの形成 .....	72	
<b>第8章</b>	<b>「公共交通ビジョン」の推進体制.....</b>	<b>74</b>
8-1	「公共交通ビジョン」の実現に向けて .....	74

8-2	「公共交通ビジョン」の推進組織 .....	75
(1)	(仮称) 第二次鹿児島市公共交通ビジョン推進会議 .....	75
(2)	(仮称) 第二次鹿児島市公共交通ビジョン推進会議幹事会 .....	75
8-3	評価指標の達成状況の評価手法等 .....	76
参考1	：第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会の開催経過 .....	77
	策定協議会・幹事会の開催経過 .....	77
	第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会委員 .....	78
	第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会幹事会幹事 .....	79
参考2	：評価指標における数値目標の設定に関して .....	80
	公共交通利用者数 .....	80
	公共交通公的資金投入額 .....	81
	運輸部門からのCO <sub>2</sub> 排出量 .....	82
	中心市街地の宿泊観光客数 .....	83
資料編	：各種関連データ .....	84
	将来の都市構造 .....	84
	地域別の人口変化 .....	88
	市街地の進展状況と大規模住宅団地の分布状況 .....	91
	全国主要都市の自動車分担率（平日） .....	92
	主要な道路の混雑度 .....	93
	鉄道駅（市内）の乗客数の推移 .....	94
資料編	：市民アンケート調査結果 .....	95
	調査概要 .....	95
	個人属性 .....	96
	日常的な外出状況について .....	98
	新型コロナウイルス感染症の影響による外出及び公共交通利用の状況 .....	102
	自動車の利用実態について .....	103
	公共交通の利用実態について .....	105
	公共交通に対する支出について .....	109
	公共交通における心のバリアフリーについて .....	111
	資料編：公共交通以外の地域の輸送資源の調査 .....	112
	調査概要 .....	112
	調査フロー .....	112
	用語解説 .....	113

# 第1章 「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」策定の趣旨等

## 1-1 策定の趣旨

### (1) 公共交通ビジョンの策定

公共交通は日常の移動手段として、私たちの身近な生活に欠かせない存在であり、地域社会の活性化を図るためにも、公共交通を維持・確保していくことは極めて重要な課題です。そこで、本市では公共交通を軸とした交通体系を構築するため、平成22年3月に鹿児島市公共交通ビジョン（以下「前ビジョン」という。）を策定しました。この計画は、目標年度を令和3年度とし、基本理念を「公共交通を活かした歩いて楽しむ緑のまち“かごしま”」として掲げ、同計画に基づき、市民・交通事業者・行政等が一体となって、公共交通の利便性・効率性の向上、人と環境にやさしい交通環境の整備、公共交通を活かしたまちづくりの推進など、公共交通の維持・活性化に向け取り組んできました。

### (2) 地域公共交通網形成計画を兼ねた戦略としての見直し

国は、平成26年に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「活性化再生法」という。）を改正し、それによって、地方公共団体は、持続可能な地域公共交通網の形成を目的とする地域公共交通網形成計画を作成することができるようになりました。前ビジョンについても策定から6年が経過し、計画期間の前半が終了していたことから、平成29年3月に「地域公共交通網形成計画」を兼ねた戦略となるよう、見直しを行いました。

### (3) 第二次公共交通ビジョンの策定

近年、人口減少の本格化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の移動手段を確保することがますます重要になっていることなどから、国は令和2年に活性化再生法を改正しました。

これにより、地方公共団体は、これまでの「地域公共交通網形成計画」に代わり、「地域公共交通計画（マスタープラン）」を作成することが努力義務化され、従来の公共交通サービスに加え、地域における多様な輸送資源も計画に位置付けることが可能になりました。

今回、前ビジョンの計画期間終了に合わせ、法改正の趣旨も踏まえ、地域における持続可能な旅客運送サービスの確保に資する計画として、「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」（以下「公共交通ビジョン」という。）を策定します。

## (4) SDGs との関連性

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2015（平成 27）年 9 月の国連サミットで採択された 2030（令和 12）年までの国際目標で、持続可能な世界を目指すための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。

### ○ SDGs の 17 のゴール



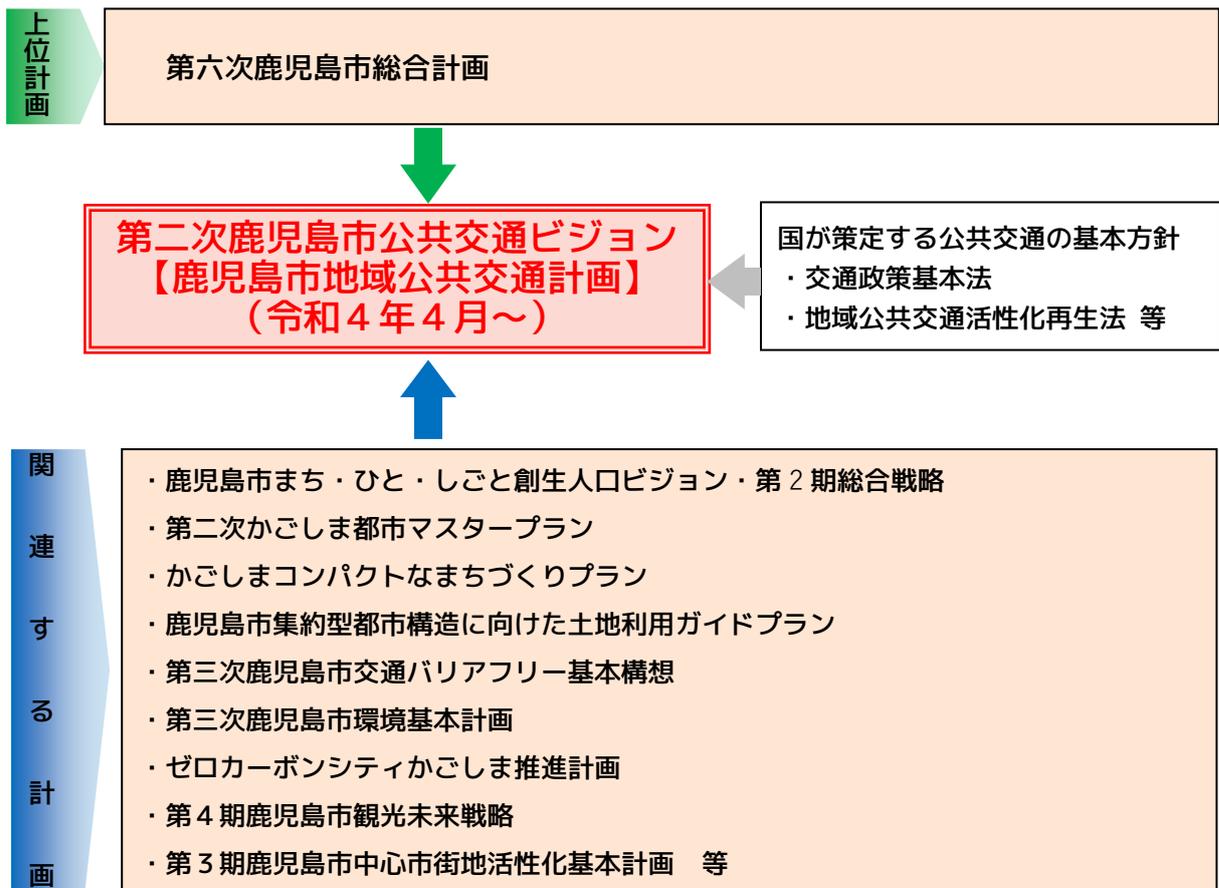
公共交通ビジョンにおいても、特に関連性の高いゴールの達成に向け、未来につながる交通ネットワークづくりを推進していきます。

### ○ 公共交通ビジョンと特に関連性の高いゴール

<p><b>9</b> 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> 	<p><b>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</b> 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る</p>	<p><b>10</b> 人や国の不平等をなくそう</p> 	<p><b>10 人や国の不平等をなくそう</b> 各国内及び各国間の不平等を是正する</p>
<p><b>11</b> 住み続けられるまちづくりを</p> 	<p><b>11 住み続けられるまちづくりを</b> 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p>	<p><b>13</b> 気候変動に具体的な対策を</p> 	<p><b>13 気候変動に具体的な対策を</b> 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる</p>
<p><b>17</b> パートナーシップで目標を達成しよう</p> 	<p><b>17 パートナーシップで目標を達成しよう</b> 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する</p>		

## 1-2 「公共交通ビジョン」の位置づけ

「公共交通ビジョン」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、環境問題の深刻化といった社会経済情勢の変化、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。



## 1-3 「公共交通ビジョン」の構成等

### (1) 構成

「公共交通ビジョン」は、社会経済情勢の変化や、本市の公共交通の現状と課題、まちづくりの方向性、公共交通のあり方などを踏まえた基本理念とその理念に基づく3つの基本方針、地域公共交通網の将来像、10の重点戦略及び推進施策等で構成されています。

### (2) 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。

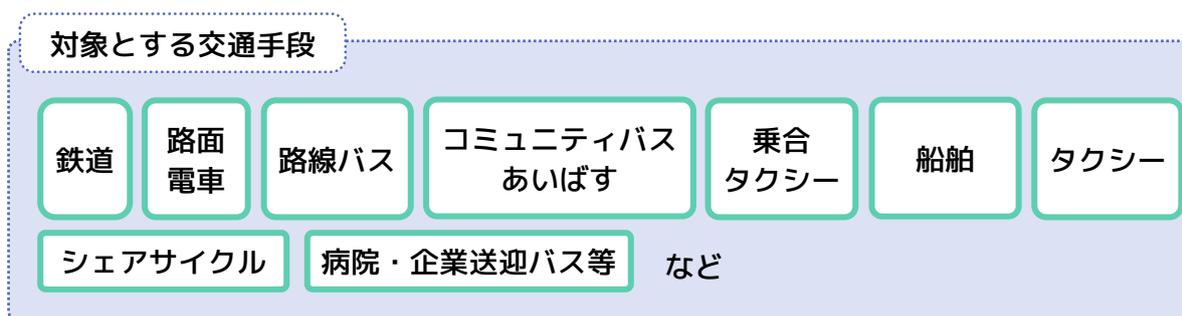
ただし、社会経済情勢の変化や推進施策の達成状況などを鑑み、5年を目途に見直しを行います。

### (3) 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。

### (4) 対象とする交通手段

「公共交通ビジョン」では、「鉄道」、「路面電車」、「路線バス」、「コミュニティバス※1」、「乗合タクシー※2」、「船舶」、「タクシー」、「シェアサイクル※3」のほか、活性化再生法改正の趣旨である、地域における輸送資源の総動員の考え方にに基づき、「病院・企業送迎バス等」についても活用に向けて検討します。



※1 コミュニティバス：地域住民の利便性向上等のために一定地域内を運行するバスで、主に自治体が主体となって導入するバスのこと。

※2 乗合タクシー：タクシー車両を使用した乗合交通のこと。路線バスやコミュニティバス程利用が見込めない地域で運行している。

※3 シェアサイクル：複数のサイクルポート（自転車貸出拠点）を配置し、どのサイクルポートでも貸出・返却ができるようにしたシステム

＜「公共交通ビジョン」の計画区域及び鹿児島市の公共交通網＞



※バス路線等については P17 を参照

## 第2章 公共交通をとりまく状況

### 2-1 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

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う影響は、市民生活や地域経済、さらには人々の行動や価値観などあらゆる面に波及しています。

このような時代の大きな転換点に直面する中、感染拡大の防止と社会経済活動の両立を進めながら、社会経済システムの変化とアフターコロナ時代を見据えた対応が求められています。

#### (2) 人口減少・少子高齢化の進行

我が国の人口減少は、今後、少子高齢化の進行に加え、65歳以上の老年人口さえも減少していく人口構造の変化を伴いながら加速的に進むとされており、労働力人口や消費市場の縮小など、地域社会に深刻な影響を与えることが懸念されています。

本市の人口推移をみると、平成25年までは増加を続け、60.8万人となりましたが、以降減少に転じており、国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という。）によると、令和12年には56.1万人、令和22年には52.0万人まで減少する予測となっています。

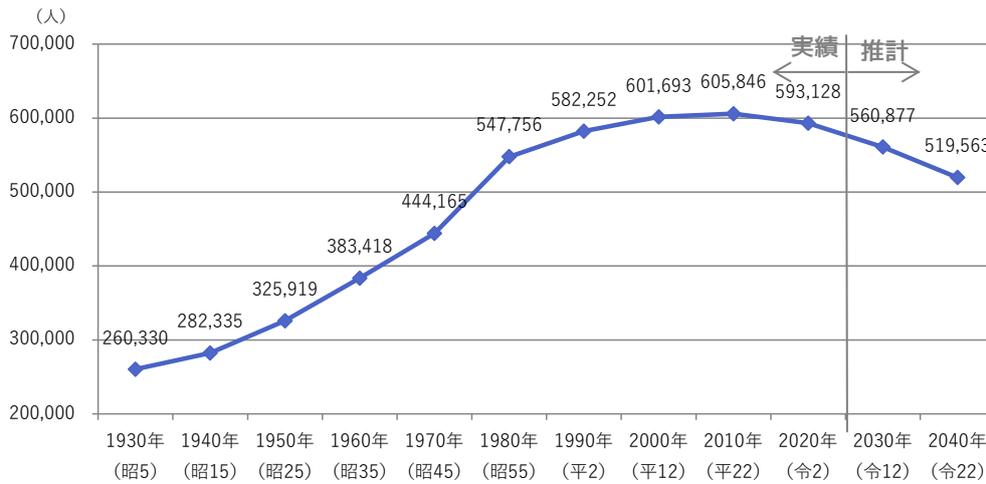
年齢3区分別人口の推移をみると、年少人口（0～14歳）は、昭和60年の13.1万人をピークに令和2年には7.8万人まで減少しています。一方、老年人口（65歳以上）は、昭和45年の3.1万人から増加し続け、令和2年には16.8万人まで増加しており、少子高齢化が進行していることが分かります。また、生産年齢人口（15～64歳）は、平成12年の40.8万人をピークに減少傾向が続いています。

また、鹿児島市の老年人口比率は、社人研の推計によると、2040(令和22)年には35.4%以上になると見込まれています。

なお、平成27年に策定した「鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」においては、平成25年をピークに人口減少局面へ移行した可能性が高くなったと示されています。

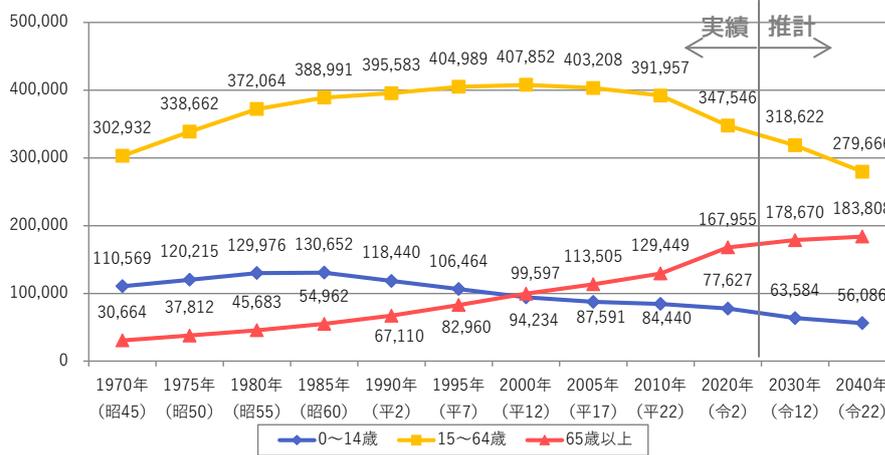
同ビジョンでは、今後、人口流出の抑制や交流人口の拡大などを通して、2060(令和42)年までの長期的な目標として、人口規模51.5万人程度を維持するとともに、人口構造の若返りを目指すことが示されています。

○ 鹿児島市の人口の推移と将来推計 各年10月1日現在の国勢調査人口



資料：鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンを基に作成\*

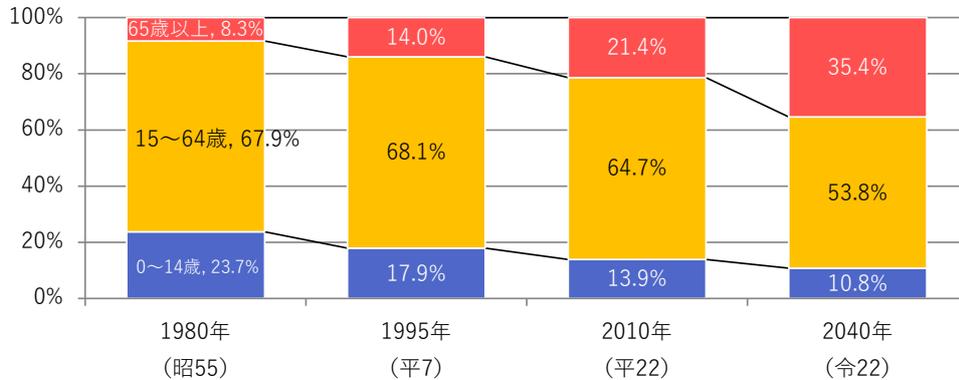
○ 鹿児島市の年齢3区分別人口の推移と将来推計



資料：鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンを基に作成\*

なお、令和2年の年齢3区分別人口は、国において「不詳」を案分等により補完したものである。

○ 鹿児島市の年齢3区分別人口割合の推移



資料：鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンを基に作成\*

なお、構成比は小数点第2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。

※ 2020(令和2)年までは国勢調査(2004(平成16)年11月に合併した吉田町など5町の人口を含む。)、2030(令和12)年以降は社人研の推計値(2013.3.27公表)による。

### (3) グローバル化・ICTの進展

ICT<sup>※1</sup>の飛躍的な発展や交通手段の発達などにより、グローバル化が一層進展し、世界規模で社会的・経済的な結びつきが深まっています。

また、IoT<sup>※2</sup>、AI<sup>※3</sup>、ビッグデータ<sup>※4</sup>など“第4次産業革命<sup>※5</sup>”ともいわれる技術革新が進む中、新しい生活様式の実践も相まって、経済活動や日常生活におけるデジタル技術の活用が、今後さらに社会全体へ広がることが予想されています。

特に、交通分野においては、ITS<sup>※6</sup>の推進がはじまっており、自動運転に代表されるように道路交通における安全性や利便性の更なる向上が期待されています。

また、高速大容量通信技術の発達とスマートフォンの進化により、公共交通を含めたあらゆる移動サービスを統合し、乗継や決済の利便性を高める取組が世界中で行われています。

特に、複数の交通手段を一つのサービスとして見立て、移動者の利便性向上や効率的な移動を支援する“MaaS<sup>※7</sup>”の導入や実証実験が国内外で進んでいます。

このような中、人・モノ・情報の国や地域を越えた多面的な交流や、新たな技術の幅広い分野での活用により、地域経済の活性化や豊かな地域社会の形成を図っていくことが求められています。

※1 ICT：Information and Communication Technology の略で、「情報通信技術」を意味する。

※2 IoT：Internet of Things の略で、「モノのインターネット」と呼ばれる。自動車、家電、ロボットなどあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやりとりをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す。

※3 AI：Artificial Intelligence の略で、学習や推論など人間の知能が持つ役割をコンピュータで実現する技術のこと。人工知能ともいう。

※4 ビッグデータ：スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータのこと。

※5 第4次産業革命：デジタルな世界と物理的な世界と人間が融合する環境。具体的には、あらゆるモノがインターネットにつながり、そこで蓄積されるさまざまなデータを人工知能などを使って解析し、新たな製品・サービスの開発につなげる等とされている。

※6 ITS：Intelligent Transport Systems の略で、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でつなぐことにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムを指す。

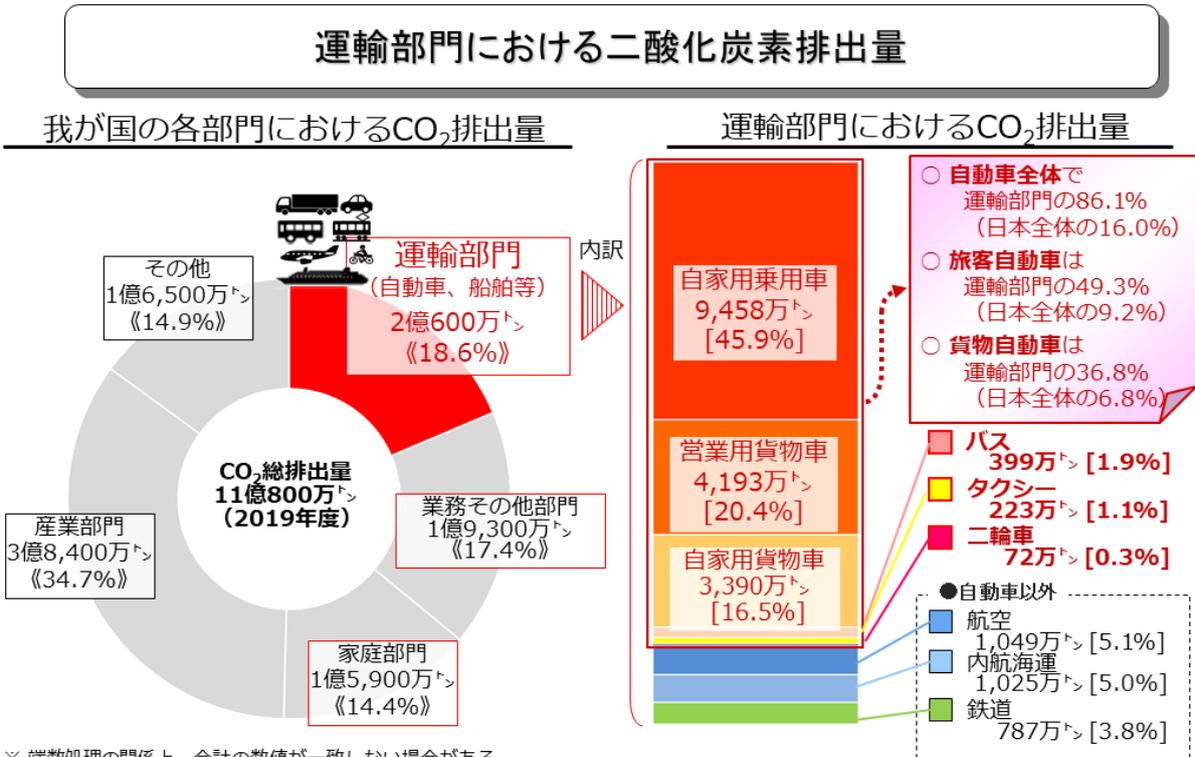
※7 MaaS：Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

#### (4) 環境問題の一層の深刻化

地球温暖化による世界的な気候変動や生物多様性の損失など、環境問題は人類のみならず地球上の生物すべてに危機的な状況を生じさせています。

特に CO<sub>2</sub>排出量が多い運輸部門においては、次世代のエネルギーの導入や電気自動車等の開発など、脱炭素社会に向け、環境負荷の低減に資する技術開発が進められています。また、暮らしの中で自家用車の利用を抑制し、移動における脱炭素を加速させる取組などを行うことにより、将来の世代に豊かで住みよい環境を継承していくことが求められています。

#### ○ 二酸化炭素排出量



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。

※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ (1990~2019年度) 確報値」より国土交通省環境政策課作成。

※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

資料：国土交通省ホームページ

## (5) 厳しさを増す財政環境

---

人口減少、少子・高齢化が進行する中で、自治体の財源となる税収は今後減少していくことが予想されます。一方、高齢者等の増加に伴い、介護・医療部門への財政負担が大きくなることや、老朽化した社会基盤の維持管理の増大等、将来的に財政環境がより厳しくなることが懸念されることから、本市においても効果的で健全な行財政運営に取り組んでいるところです。

公共交通分野においても、利用者の減少や新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により自治体財政の抛出が大きくなりつつあり、持続可能な社会を目指した効率的な運営が求められています。

## 2-2 前ビジョンの総括

平成29年3月に改定した前ビジョンにおいては、以下の評価指標を設定し、令和3年度の数値目標達成に向け事業を推進してきました。直近における達成状況は以下のとおりです。

### (1) 評価指標の達成状況

評価指標	数値目標	現況数値	達成率
<b>評価指標1 公共交通利用者数</b> 鉄道や路面電車、桜島フェリーはおおむね堅調に推移しましたが、路線バス利用者数の落ち込みが大きく、目標に達しませんでした。	<b>80,079 千人</b> (平成26年度水準を維持)	<b>77,692 千人</b> (令和元年度)	<b>97%</b>
	鉄道(※) 26,685 千人 路面電車 10,699 千人 路線バス(県内) 39,244 千人 桜島フェリー 3,451 千人	鉄道(※) 27,649 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	
<b>評価指標2 運輸部門からの温室効果ガス排出量</b> 自動車登録台数の増加などの要因により、平成25年度排出量(1,712千トン)との比較で、0.3%増となり、目標に達しませんでした。	<b>1,607 千トン</b> 基準年度(平成25年度)比6%減	<b>1,717 千トン</b> (平成30年度)	<b>△4.9%</b> 基準年度(平成25年度)比0.3%増
<b>評価指標3 中心市街地の入込観光客数</b> 九州新幹線の全線開業後、上昇傾向にあり、平成30年には8,587千人まで増えましたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響で観光客が減少したことなどにより、目標に達しませんでした。	<b>8,400 千人</b>	<b>4,192 千人</b> (令和2年)	<b>49.9%</b>
<b>評価指標4 中心市街地の歩行者通行量</b> 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛の影響や、観光客数の減少により、中心市街地の歩行者通行量は大幅に減少し、目標に達しませんでした。	<b>171,000 人/日</b>	<b>123,529 人/日</b> (令和2年度)	<b>72.2%</b>

※ 鹿児島市内の駅の乗降客数となっており、P52の鉄道の利用者数とは異なる。

## (2) 推進事業の実施状況

前ビジョンにおける推進事業の実施状況は以下の通りです。

### ○ 前ビジョンの推進事業の実施状況

基本方針		重点戦略	実施事業数
1	利便性・効率性の高い、 持続可能な交通体系の構築	各交通手段の適切な役割分担と 結節機能の向上	24
		公共交通のサービス水準の向上	36
		市民・交通事業者・行政が一体となった 公共交通の維持・活性化	20
2	安全・快適で、 人と環境にやさしい 交通環境の整備	安全・快適な交通施設の整備	21
		歩行者・自転車を優先した 通行環境の整備	12
		環境にやさしい交通環境の 整備・交通行動の促進	20
3	特色ある公共交通を活かした まちづくりの推進	都市景観・観光資源としての 公共交通の有効活用	25
		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	5
		広域交流を促進する交通環境の整備	11
合計			174

### ○ 前ビジョンにおける主な取組【完了事業】

基本方針		事業
1	利便性・効率性の高い、 持続可能な交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 谷山地区連続立体交差事業</li> <li>・ 谷山地区アクセス環境整備事業</li> <li>・ 鹿児島中央ターミナルビルの整備</li> <li>・ バスロケーションシステムの導入</li> <li>・ 公共交通総合案内システム整備事業</li> <li>・ 電停案内表示等リニューアル事業</li> <li>・ 鹿児島中央駅東口駅前広場観光案内所設置事業</li> </ul>
2	安全・快適で、 人と環境にやさしい 交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鹿児島市新交通バリアフリー基本構想推進事業</li> <li>・ 桜島港フェリー施設整備事業</li> <li>・ 電気自動車充電インフラ整備事業</li> <li>・ 電動アシスト自転車普及促進事業</li> <li>・ コミュニティサイクル導入事業</li> </ul>
3	特色ある公共交通を活かした まちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サクラジマアイランドビュー車両購入事業</li> <li>・ 観光レトロ電車製作事業</li> <li>・ イベント電車リニューアル事業</li> <li>・ 鹿児島港新港区の再整備</li> </ul>

## 2-3 鹿児島市の各交通手段の現状

### (1) 公共交通

#### ① 鉄道

本市の鉄道は、九州新幹線のほか、在来線である鹿児島本線、日豊本線、指宿枕崎線により、鹿児島中央駅を中心とした放射状のネットワークを形成しており、郊外部から中心市街地への高い輸送力と速達性・定時性を確保し、本市の広域公共交通の役割を担っています。

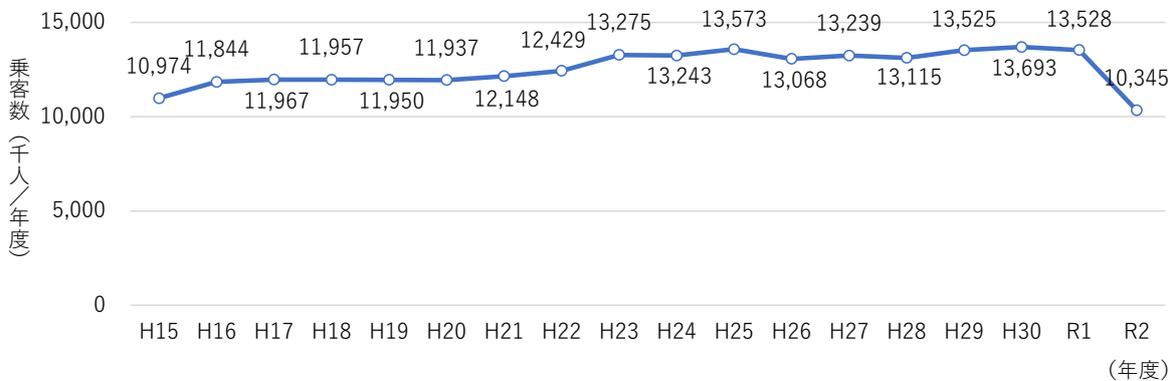
また、鹿児島市内の鉄道13駅※（九州の利用者数上位300駅に入る駅）の利用者数は増加傾向にあり、九州新幹線全線開業（H23.3）後の平成23年度以降は1,300万人台で推移していましたが、コロナ禍の影響により令和2年度は大きく落ち込んでおります。

#### ○ 鹿児島市における鉄道の運行概要

	九州新幹線	JR 鹿児島本線	JR 日豊本線	JR 指宿枕崎線
起終点	博多 ～鹿児島中央	門司港～八代 川内～鹿児島	小倉～鹿児島	鹿児島中央 ～枕崎
主な運転系統	博多 ～鹿児島中央 熊本 ～鹿児島中央 川内 ～鹿児島中央	川内 ～鹿児島中央 串木野 ～鹿児島中央 伊集院 ～鹿児島中央	宮崎 ～鹿児島中央 都城 ～鹿児島中央 国分 ～鹿児島中央	鹿児島中央 ～喜入 鹿児島中央 ～指宿 鹿児島中央 ～山川 鹿児島中央 ～枕崎
上り運行本数	39本/日	42本/日	47本/日	47本/日
下り運行本数	38本/日	42本/日	46本/日	49本/日

※令和3年10月時点 平日運行本数

#### ○ 鹿児島市内のJR（13駅）の乗客数の推移



資料：鹿児島市統計書、九州旅客鉄道株式会社

※ 鹿児島市内の鉄道13駅は、鹿児島中央駅、谷山駅、坂之上駅、上伊集院駅、鹿児島駅、慈眼寺駅、南鹿児島駅、宇宿駅、平川駅、郡元駅、広木駅、薩摩松元駅、喜入駅

## ② 路面電車

国内でも数少ない路面電車は、環境にやさしく気軽に便利な交通手段です。また、架線柱のセンターポール<sup>※</sup>化や軌道敷の緑化、新型車両の導入など、都市景観や観光資源としての魅力も高めています。路面電車は、市交通局により主に1系統（鹿児島駅前～騎射場～谷山）と2系統（鹿児島駅前～鹿児島中央駅前～郡元）が運行されており、両系統が合わさる鹿児島駅前～天文館通電停間において、ピーク時間帯は1時間に20本程度の高い運行頻度を確保しています。

路線のわかりやすさや車両の特性を活かした輸送サービスにより、路面電車は中心市街地と副都心を結ぶ基幹的な公共交通軸を形成しています。

また、乗客数は平成23年度以降横ばいで推移していましたが、コロナ禍の影響により、令和2年度は大きく落ち込んでおります。

### ○ 鹿児島市電の運行概要

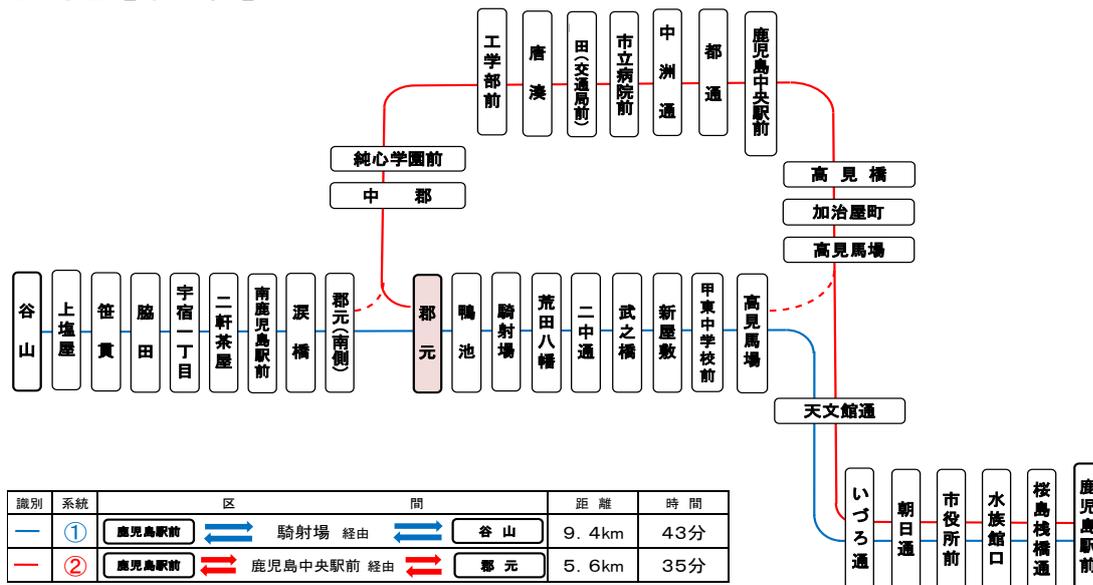
	1系統	2系統	中央駅方面行直通便
起終点	鹿児島駅前～谷山	鹿児島駅前～郡元(中央駅前経由)	鹿児島駅前～谷山(中央駅前経由)
上り運行本数	142本/日	146本/日	5本/日
下り運行本数	140本/日	132本/日	4本/日
備考	鹿児島駅前電停本数	鹿児島中央駅前電停本数	鹿児島中央駅前電停本数

※令和3年10月時点 平日運行本数

### ○ 鹿児島市電



### ○ 路面電車（市電）のネットワーク



※ 郡元と高見馬場で1系統⇄2系統の乗換ができます。(ただし、鹿児島駅前～天文館通で乗車した場合を除く)

資料：鹿児島市交通局

※ センターポール：路面電車の軌道の中央に架線柱を建てること。

## ○ 市電の乗客数の推移



資料：鹿児島市統計書

## ③ 路線バス

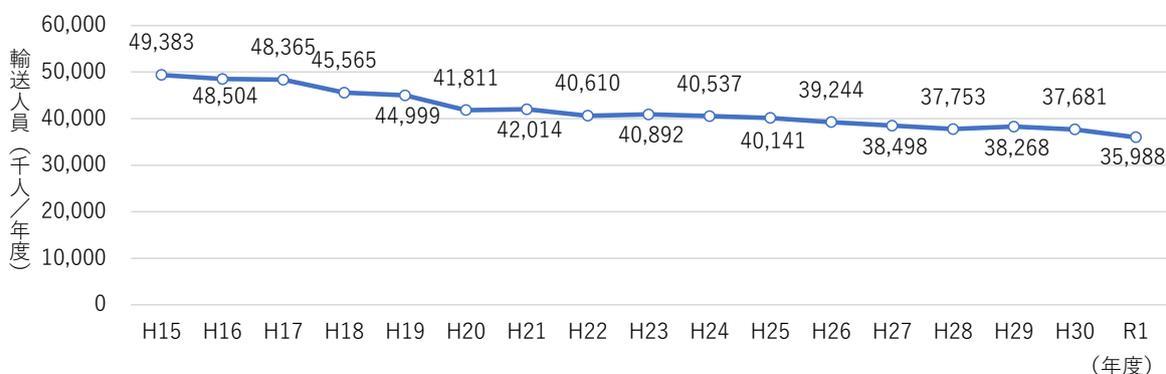
本市の路線バスは、市交通局を含め4事業者により、市内各方面へ運行されています。中心市街地とその周辺の主要な住宅地を結ぶ路線は、運行頻度が高く、基幹交通として高い輸送サービスを提供している反面、事業者間の競合もあり、場所・時間帯によっては団子運行も発生するなど、定時性・速達性が低下している状況にありました。

そのような中、市交通局は令和2年4月より段階的に一部路線を民間事業者に移譲し、民間バス事業者各社はダイヤ調整するなど行った結果、路線バスの運行改善にもつながりました。

一方、郊外部においては、運行頻度が低いなど十分な輸送サービスが提供されていない地域があります。また、県内の路線バス輸送人員は年々減少しています。

なお、本市内外との交通を確保・維持する観点から、運行費の国庫補助（地域間幹線系統補助）を受けて、本市外との往来を可能とする幹線交通に位置付ける路線バスが運行されています。

## ○ 鹿児島県内路線バスの輸送人員の推移



資料：国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局

#### ④ コミュニティバス・乗合タクシー

本市は、平成16年の近隣5町との合併に伴い、これまで以上に広域かつ分散化した都市構造となり、それらの周辺部、あるいは旧市域内においても、公共交通サービスが十分に行き届いていない公共交通不便地が存在します。このようなことから、バス停等からの距離や運行本数などの基準に基づき選定した公共交通不便地17エリアにおいて、コミュニティバスあいばす（11地域）及び乗合タクシー（6地域）等を運行しています。

また、路線バスが廃止された地域においては、廃止されたバス停跡地等から近隣のバス停や最寄りの交通結節点等までを運行する、路線バス廃止代替の乗合タクシーを運行しています。

なお、あいばすは基幹交通に接続し、市内での円滑な移動を可能とするフィーダー路線として運行しており、一部のあいばすは運行費の国庫補助（地域内フィーダー系統補助）を活用しています。

##### ○ あいばす等の運行状況

地域・地区	運行状況
①吉野地域	月～土：19便/日
②谷山地域	月～土：10便/日
③喜入地域	月水金：8便/日、火木土：13便/日
④伊敷東部地域	月水金：7便/日、火木土：12便/日
⑤伊敷西部地域	月水金：13便/日、火木土：13便/日
⑥谷山北部地域	月水金：11便/日、火木土：10便/日
⑦谷山南部地域	月～土：13便/日
⑧吉田地域	月水金：9便/日、火木土：7便/日
⑨松元地域	月水金：15便/日、火木土：8便/日
⑩郡山地域	月水金：8便/日、火木土：8便/日
⑪小原地域	火木土：8便/日
吉野南部地域（吉野循環バス）	月～土：5便/日 <sup>※1</sup>

※令和4年3月現在（12月31日～1月3日は運休）

※1 既存の民間バス路線（3便/日）を2便増便しており、本市は増便分の運行費を補助している。

##### ○ あいばす



##### ○ 乗合タクシーの運行状況

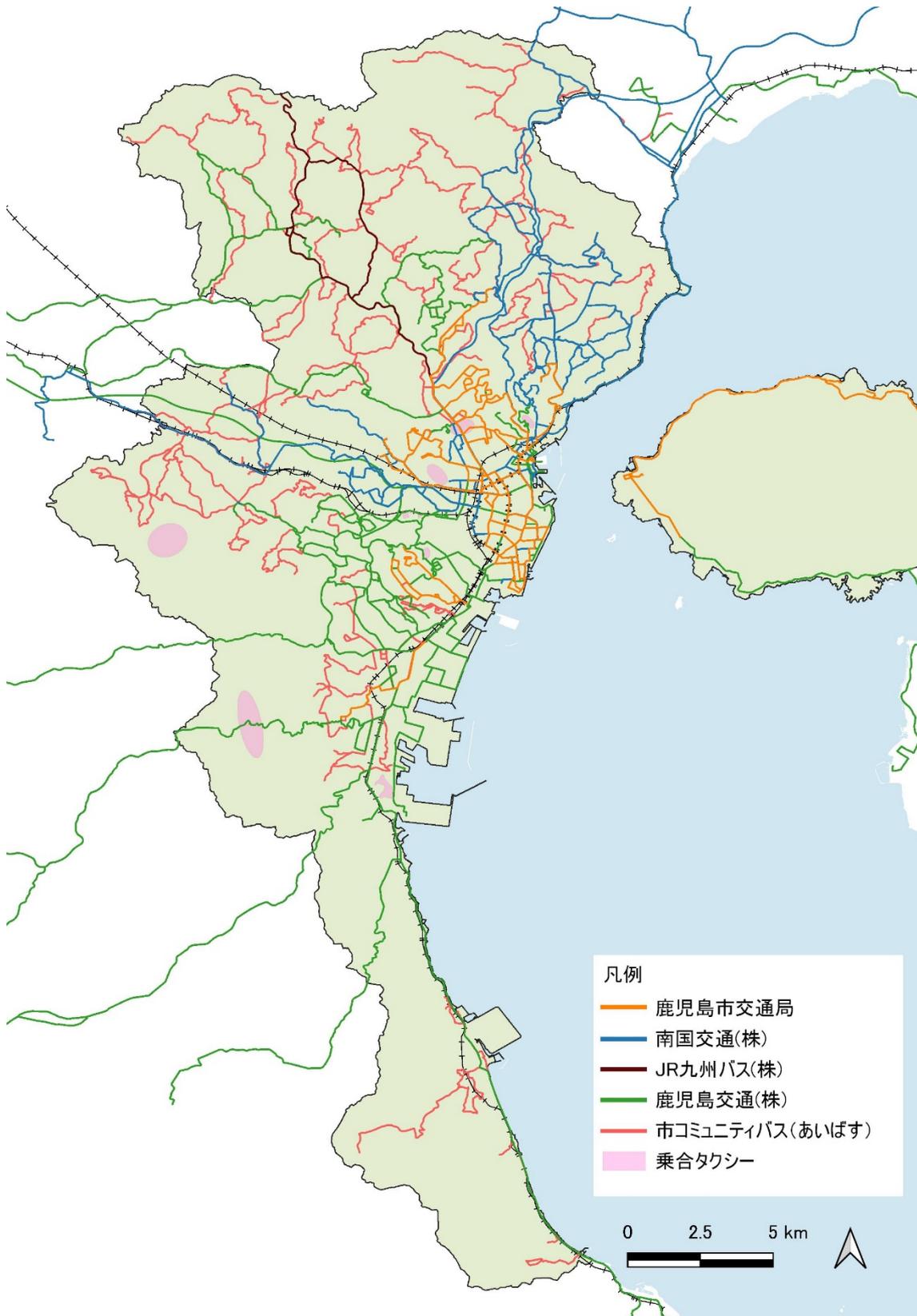
	地域・地区	運行形態	運行状況
公共交通不便地	錫山地区・火の河原地区	区域運行(予約型)	月～土：10便/日(往復)
	常盤地域	区域運行(予約型)	月水金：10便/日(往復)
	喜入瀬々串地域	区域運行(予約型)	月水金：10便/日(往復)
	松元平田地域	区域運行(予約型)	月水金：6便/日(往復)
	平川古屋敷地域	区域運行(予約型)	月水金：10便/日(往復)
	小野・伊敷地域	区域運行(予約型)	月水金：10便/日(往復)
路線バス代替	坂元・上竜尾地域	区域運行(予約型)	月～金：12便/日(往復)
	田上5丁目地域	区域運行(予約型)	月～金：8便/日(往復)
	森山団地・西紫原台地域	区域運行(予約型)	月～金：10便/日(往復)
	永吉団地地域	区域運行(予約型)	月～金：12便/日(往復)

※令和4年3月現在（12月31日～1月3日は運休）

##### ○ 乗合タクシー



○ 本市のバス路線及び乗合タクシー実施地域



資料：国土数値情報、各交通事業者の公表する令和3年10月時点の路線図等をもとに鹿児島市作成

## ⑤ 船舶

### ■ 桜島フェリー（鹿児島～桜島航路）

薩摩・大隅両半島を結ぶ桜島フェリーは、24時間運航を行い、生活航路としての役割を果たしています。また、本市の中心市街地から世界に誇る観光資源である桜島へのアクセス手段として、多くの観光客が利用するなど、本市の観光振興にも重要な役割を果たしています。

そのほか、桜島と錦江湾の魅力を海上から身近に楽しめる「よりみちクルーズ」やバリアフリーに配慮した環境にやさしい電気推進船<sup>※</sup>が就航しているなど、特色ある公共交通としての有効活用を図っています。

利用者は、東九州自動車道延伸や大隅縦貫道開通の影響等により27年度に落ち込みました。その後、インバウンドの増加や大河ドラマ「西郷どん」放映の効果などにより、やや増加傾向にありましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響等を受け、大幅な減少に転じています。

### ○ 桜島フェリーの運航状況

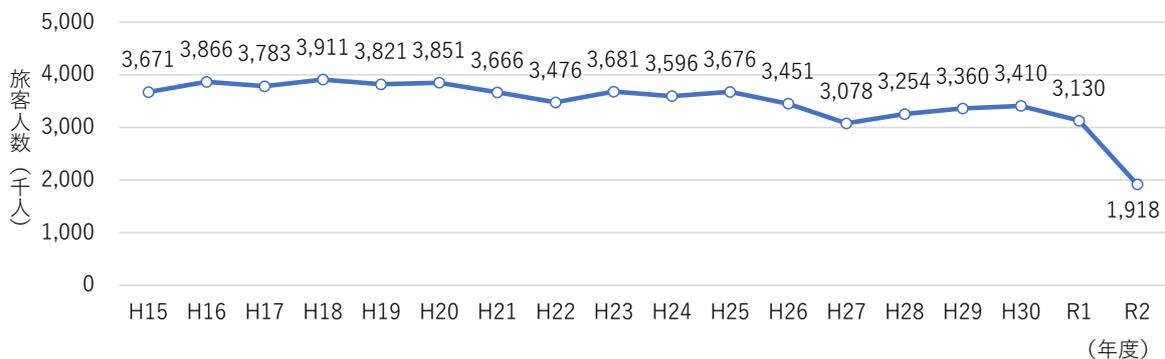
	鹿児島港発	桜島港発
平日	60 便/日	60 便/日
土日祝日	65 便/日	65 便/日
備考	11:10 発はよりみちクルーズ	

資料：鹿児島市船舶局（令和3年4月改正ダイヤ）

### ○ 桜島フェリー



### ○ 桜島フェリー（鹿児島市船舶局）の旅客人数の推移



資料：鹿児島市統計書

※ 電気推進船：エンジンで発電した電気を利用することで、エンジンで直接スクリューを駆動するものと比較して効率化や環境負荷軽減が図られている船舶

## ■ 鴨池・垂水フェリー、離島航路

桜島フェリー以外にも、本市では鴨池港と垂水港を結ぶ垂水フェリーのほか、屋久島や奄美大島などへの離島各地に向けた航路が多数運航されています。これらの航路は、物流や広域交流を促進する海上交通ネットワークとして重要な役割を果たしており、本市はその拠点となっています。

### ○ 垂水フェリーの運航状況

鴨池港発	垂水港発
23 便/日	23 便/日

資料：垂水フェリーホームページ（令和3年10月臨時ダイヤ）

### ○ 垂水フェリー



### ○ 鹿児島市からの離島航路

出発地	行先	便数	船名
鹿児島本港 南埠頭	種子島（西之表）	1 便/日	プリンセスわかさ
	屋久島（宮之浦）	1 便/日	フェリー屋久島 2
	黒島（大里）・黒島（片泊）・竹島・硫黄島	4 便/週	フェリーみしま
	口之島・中之島・諏訪之瀬島・平島・悪石島・小宝島・宝島・奄美大島（名瀬）	8 便～12 便/月	フェリーとしま 2
谷山港二区	種子島（西之表）	1 便/日	フェリーはいびすかす
	屋久島（宮之浦）	1 便/日	
種子屋久高速船 旅客ターミナル	種子島（西之表）	5～6 便/日	トッピー&ロケット
	屋久島（宮之浦）	3 便/日	
	屋久島（安房）	2 便/日	
鹿児島本港 北埠頭	喜界島（湾）・奄美大島（名瀬）・奄美大島（古仁屋）・徳之島（平土野）・沖永良部島（知名）	5 便/週 （沖永良部島は2 便/週）	フェリーあまみ フェリーきかい
鹿児島新港	奄美大島（名瀬）・徳之島（亀徳）・沖永良部（和泊）・与論島	1 便/日	クイーンコーラルプラス・クイーンコーラルクロス フェリー波之上・フェリーあけぼの

資料：各社ホームページ（令和4年1月現在）

## (2) その他の交通手段

### ① シェアサイクル

シェアサイクルは公共交通を補完するサービスとして、複数の貸出・返却用のサイクルポートが設置され、CO<sub>2</sub>排出量の削減、市内中心部の回遊性向上、観光振興などに寄与しています。

また、公共交通と自転車を組み合わせたサイクルアンドライド<sup>※</sup>の促進により、市民や来訪者等の移動手段として活用されています。

#### ○ かごりん



#### ○ シェアサイクル 利用イメージ



資料：かごりんホームページ

※ サイクルアンドライド：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

## ② 公共交通以外の地域の輸送資源

令和2年の活性化再生法の改正により、既存の地域公共交通では対応困難な場合は、その補完として「地域における輸送資源」を総動員して、地域交通を確保・維持することが可能になっております。今後は乗務員不足や交通事業者の撤退等により、従来の交通手段の確保が難しくなる可能性があります。

そこで、地域の輸送資源の実態を把握するため、本市内の福祉有償運送<sup>※</sup>やスクールバス、病院・宿泊施設・企業等による送迎サービスの現状と課題を調査し、下記の通り整理しました。

### ○ 地域の輸送資源の現状と課題（令和2年11月調査）

輸送手段	種別	現状と課題
福祉有償運送	福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行形態は、定時定路線ではなく予約制であり、施設利用者を自宅から直接施設に送迎しているため、一般利用者との混乗は難しい。</li> <li>混乗する場合にも、支援を必要とする施設利用者の安全面の確保が必要である。</li> </ul>
スクールバス	小、中、高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝夕の定期運行であるが、防犯面での制約があるため、一般利用は難しい。</li> </ul>
企業等の送迎サービス	病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地部の病院は市電やバス路線など公共交通の沿線に立地していることが多いため、自施設で送迎を実施しているところが少ないが、一部で定時定路線の運行をしている。</li> <li>郊外部の病院は予約制による運行形態で、施設利用者の需要に合わせて運行しているため、一般利用者の需要に対応することは難しい。</li> </ul>
	宿泊施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>宿泊施設は鹿児島中央駅～天文館に集中しており、公共交通でのアクセスがよいため、自施設で送迎を実施しているところが少ない。</li> </ul>
	自動車学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車学校の送迎サービスは、生徒のニーズをもとに適宜路線を見直している。</li> <li>自動車学校の送迎サービスと交通不便地域等における一般利用者の移動ニーズが合致する場合は、連携可能性がある。</li> </ul>

※ 福祉有償運送：身体障害者や要介護者など、一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを行うもの

## 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。

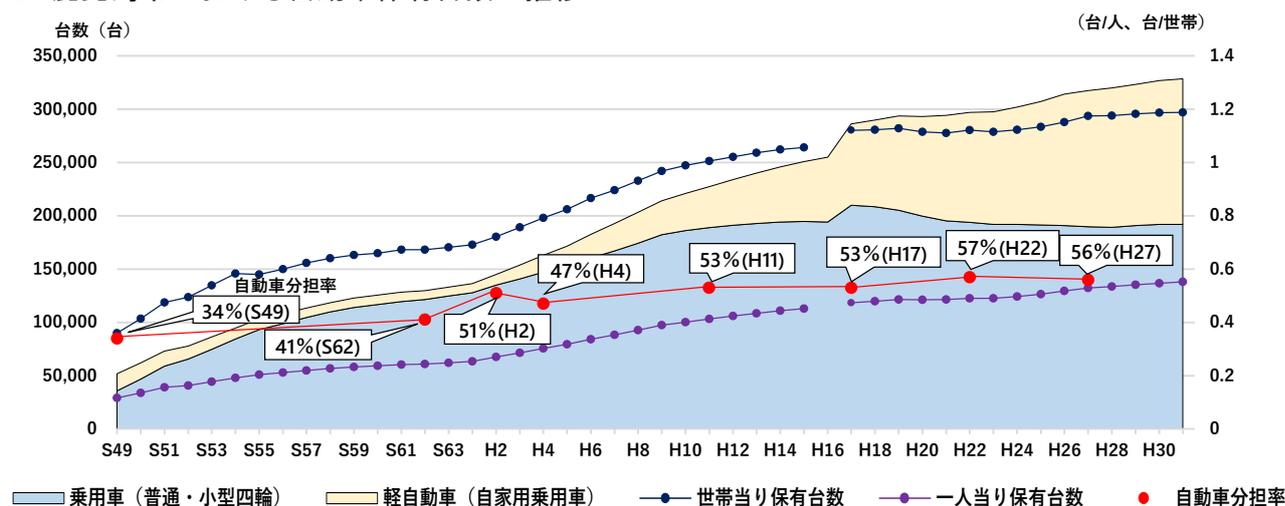
一方、本市の公共交通利用者数は減少傾向にあります。鉄道や路面電車の利用者数はやや増加していますが、路線バスの利用者数は大きく減少しており、同じ道路交通である路線バスは特に自家用車の普及による影響を受けているものと考えられます。

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

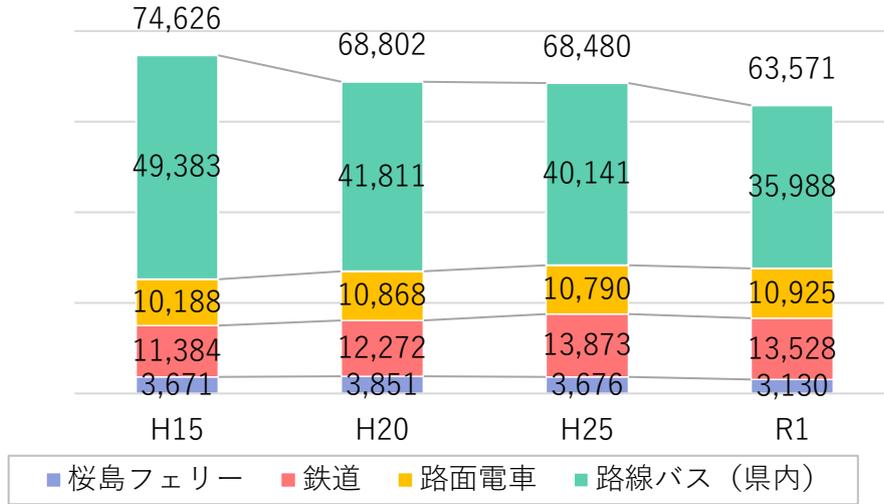


資料：乗用車及び軽乗用車の台数は鹿児島市統計書を基に作成。自動車分担率は鹿児島都市圏パーソントリップ調査（昭和49年度、平成2年度）及び全国都市交通特性調査（昭和62年度、平成4年度、平成11年度、平成17年度、平成22年度、平成27年度）を基に作成

※ 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

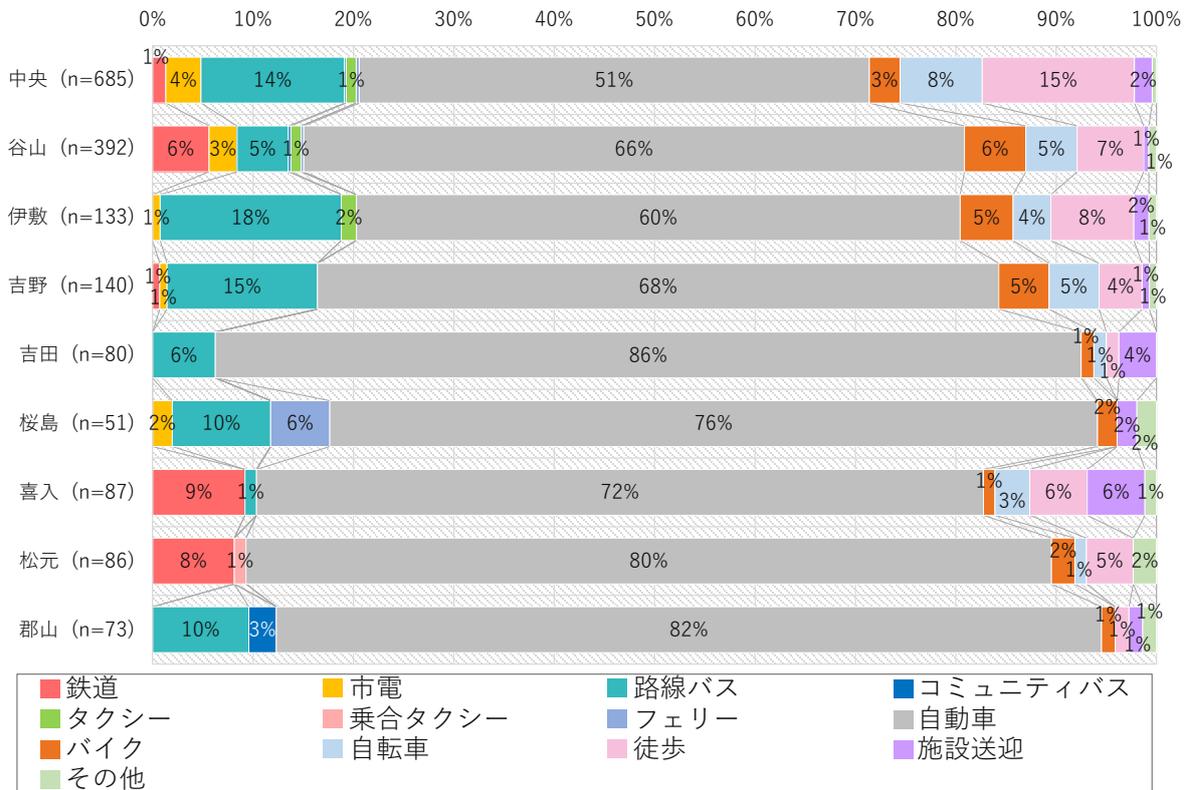
### ○ 鹿児島市内の公共交通利用者数の推移

(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。

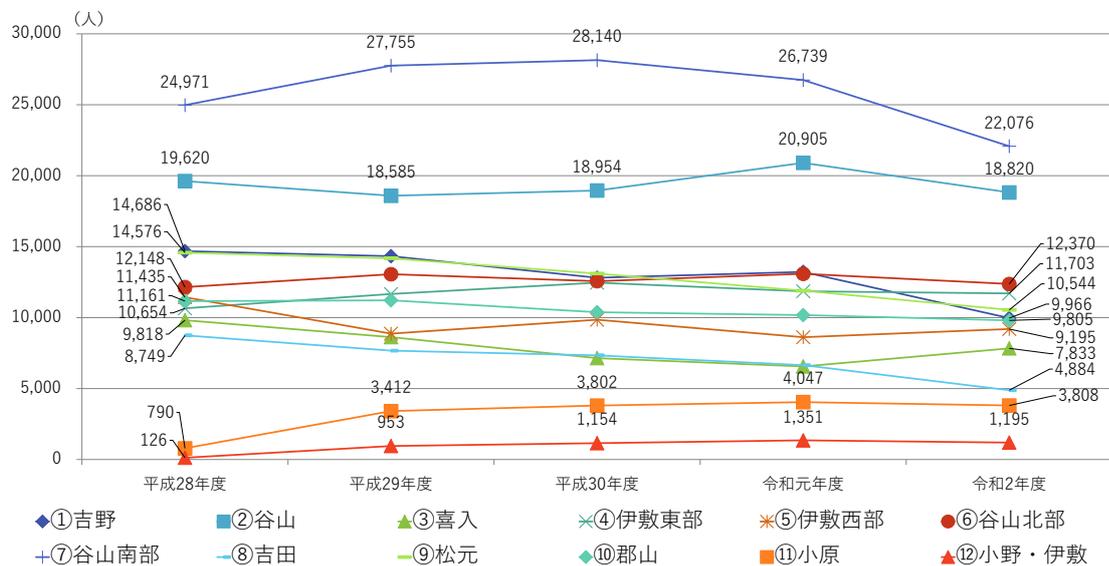
本市では、公共交通不便地を対象として、コミュニティバスあいばす及び乗合タクシー等の運行を行い、また、路線バスが廃止された地域の住民の移動手段を確保するため、路線バス廃止地域支援事業を令和 3 年 1 月から実施しています。

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

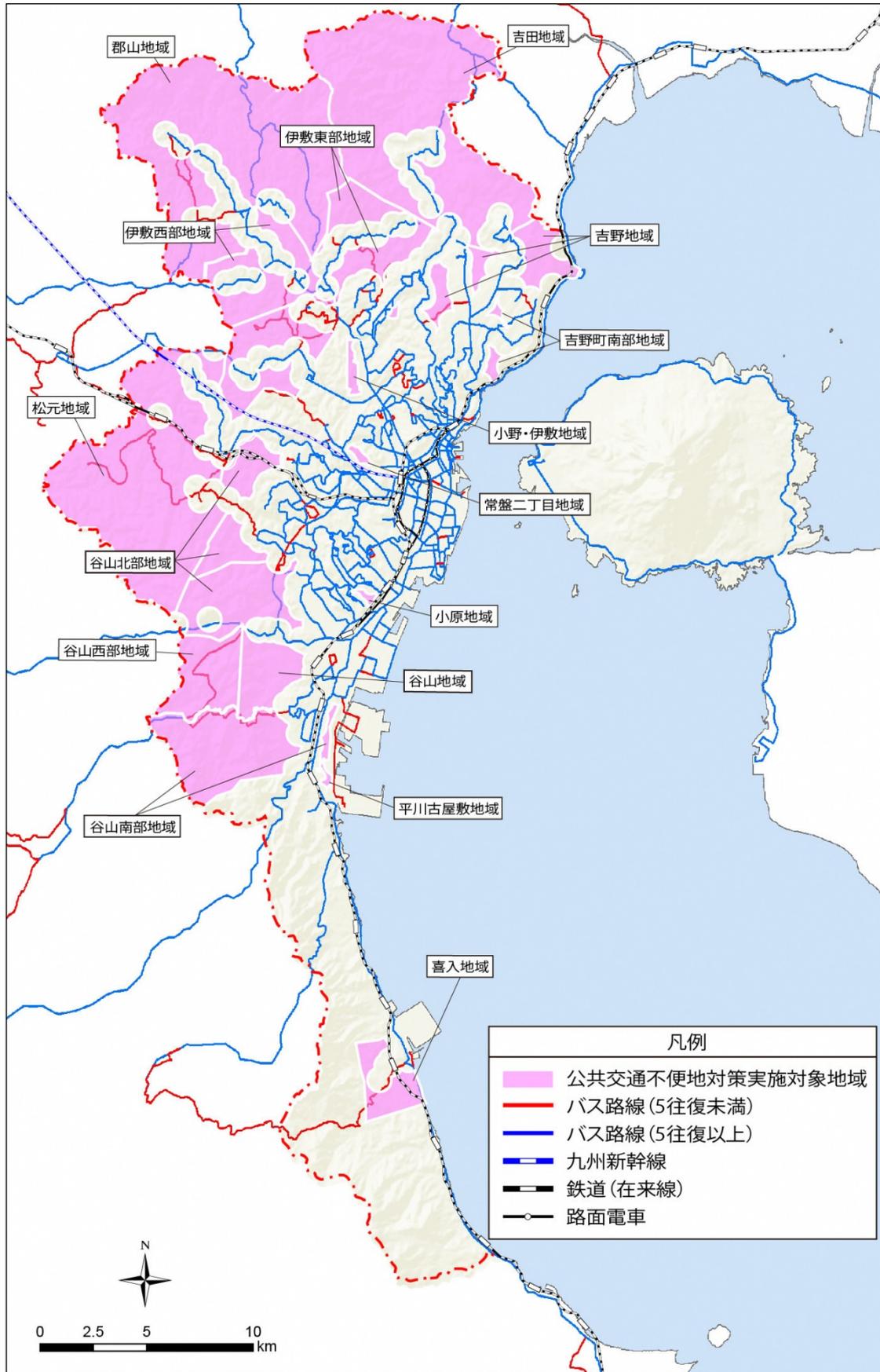
### ○ あいばすの地域別利用者数



### ○ 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

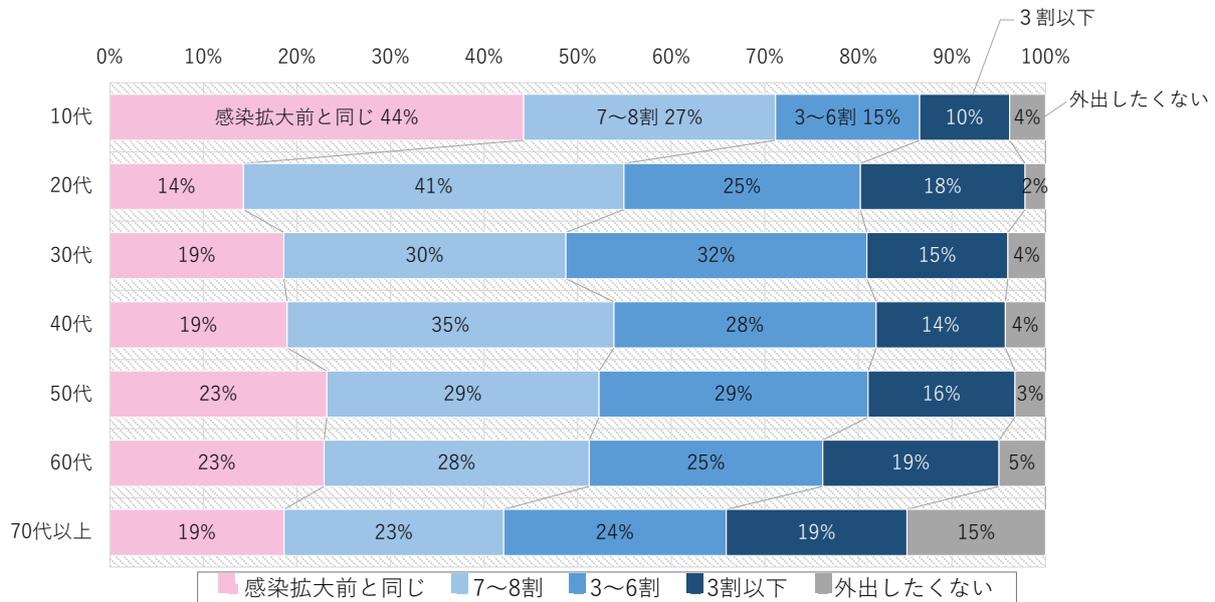
新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う、外出頻度の低下や自動車利用への転換、観光客や出張等の来訪者の減少などにより、公共交通の利用者数は大幅に減少しています。

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。

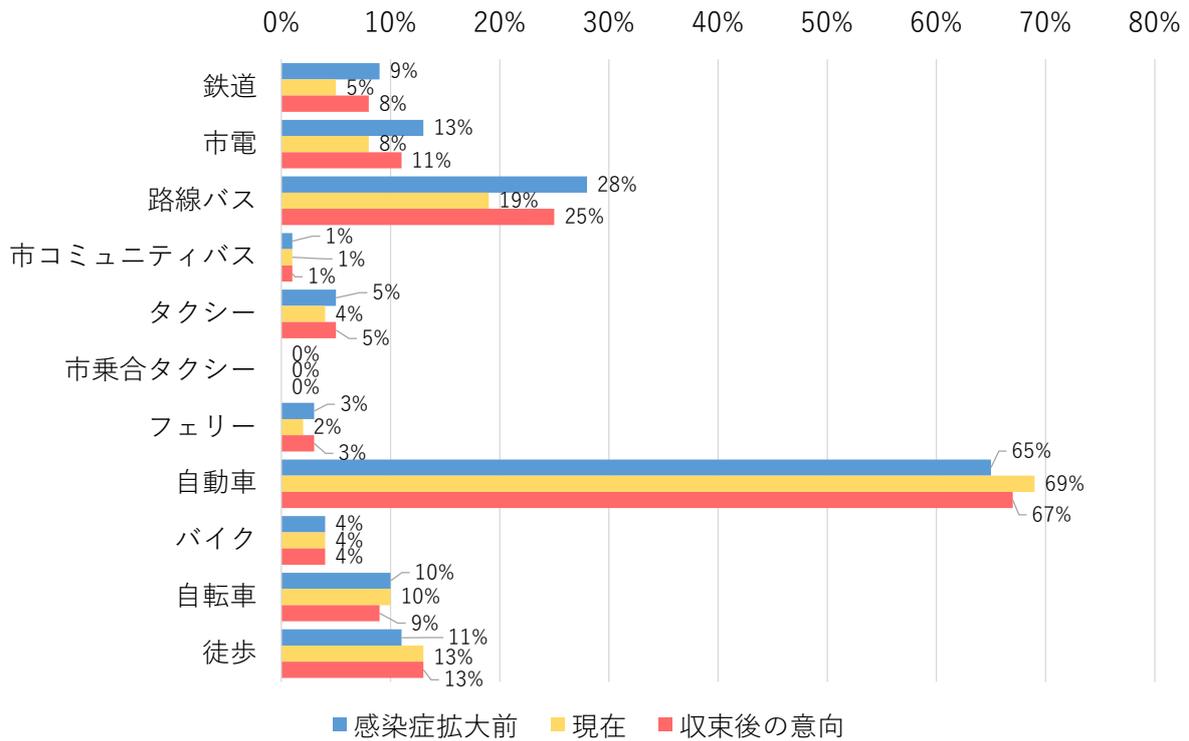
#### ○ 感染症拡大前と比較した現在の外出頻度



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

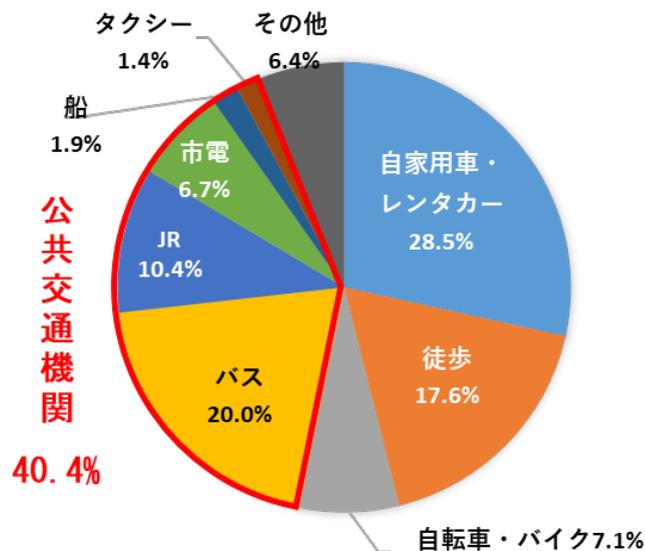
本市の路線バスは4交通事業者により運行されており、いずれの運行系統もその多くが天文館地区及び鹿児島中央駅を經由するルートであり、中心市街地一極集中の交通体系をなしています。これらの路線は、中心市街地等と地域生活拠点をつないでおり、運行頻度が高く、基幹交通として高い輸送サービスを提供しています。

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。

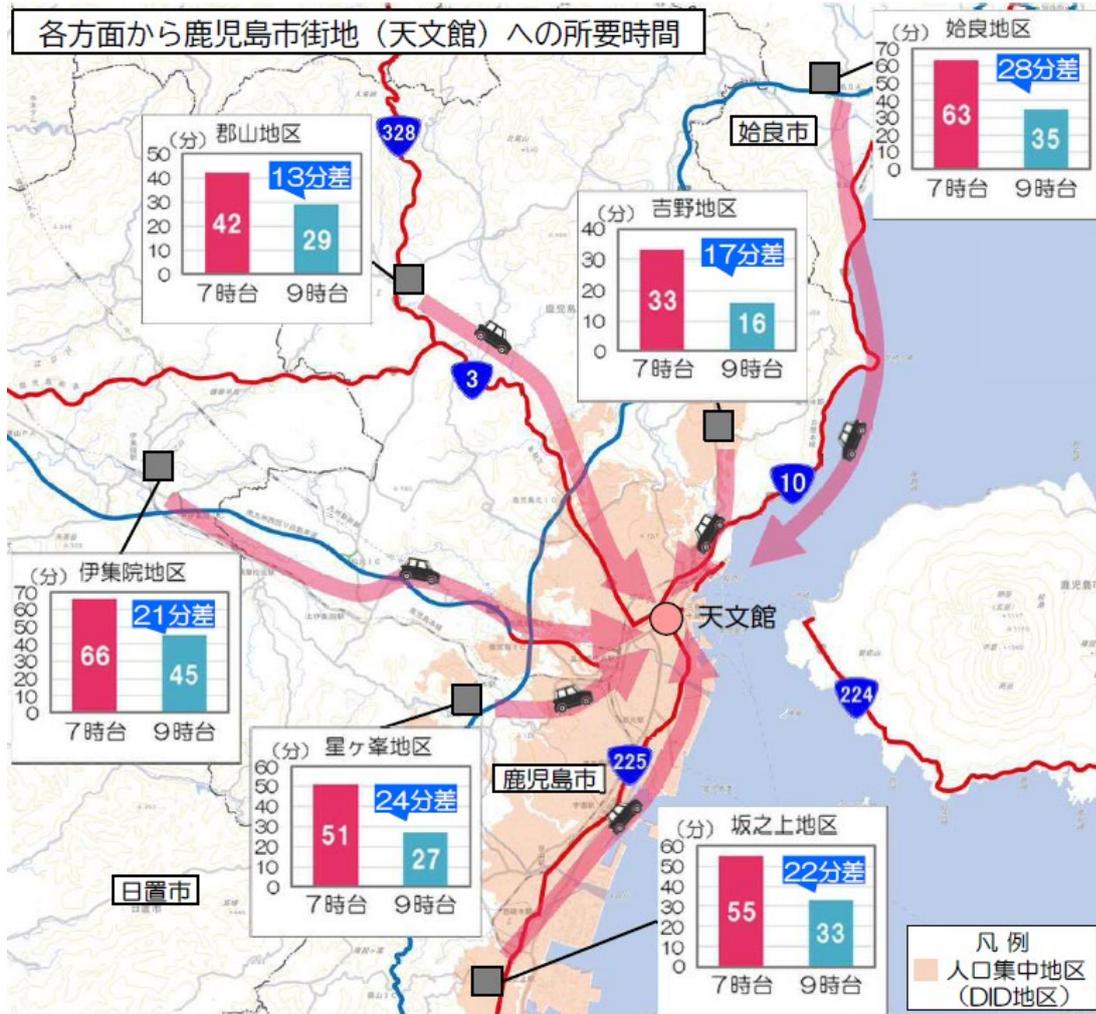
中心市街地の活性化に重要な公共交通網をさらに快適に利用できる環境にするため、各交通事業者が協働し、利用者の利便性と運行効率性の両立を図る必要があります。

○ 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

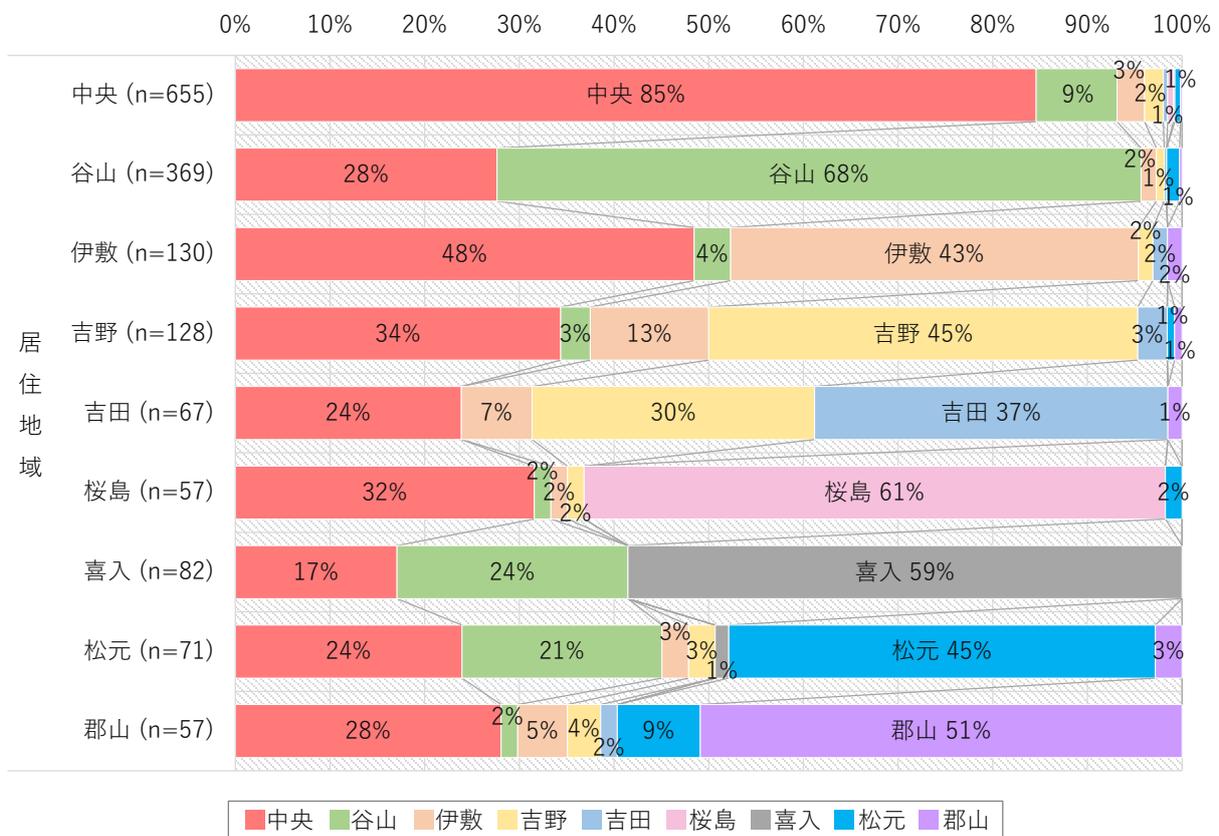
地域	地区	現状と課題
中央	中央	・新幹線の南の発着点である鹿児島中央駅周辺からいづろ・天文館地区、本港区を結ぶ都市軸を中心に商業・サービス機能などが集積した中心市街地を形成しており、市街地再開発事業などによるさらなる拠点性や回遊性の向上を図る必要があります。 ・主要な交通施設が数多く整備されている一方で、県道鹿児島東市来線や市道中洲通線などに交通が集中するため、慢性的な渋滞が発生しています。
	上町	・かごしま水族館や桜島フェリーターミナルなどが立地する本港区を含む周辺一帯においては、いづろ・天文館地区などとの連携が図られた拠点の形成や中心市街地の回遊性のさらなる向上が求められています。 ・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。

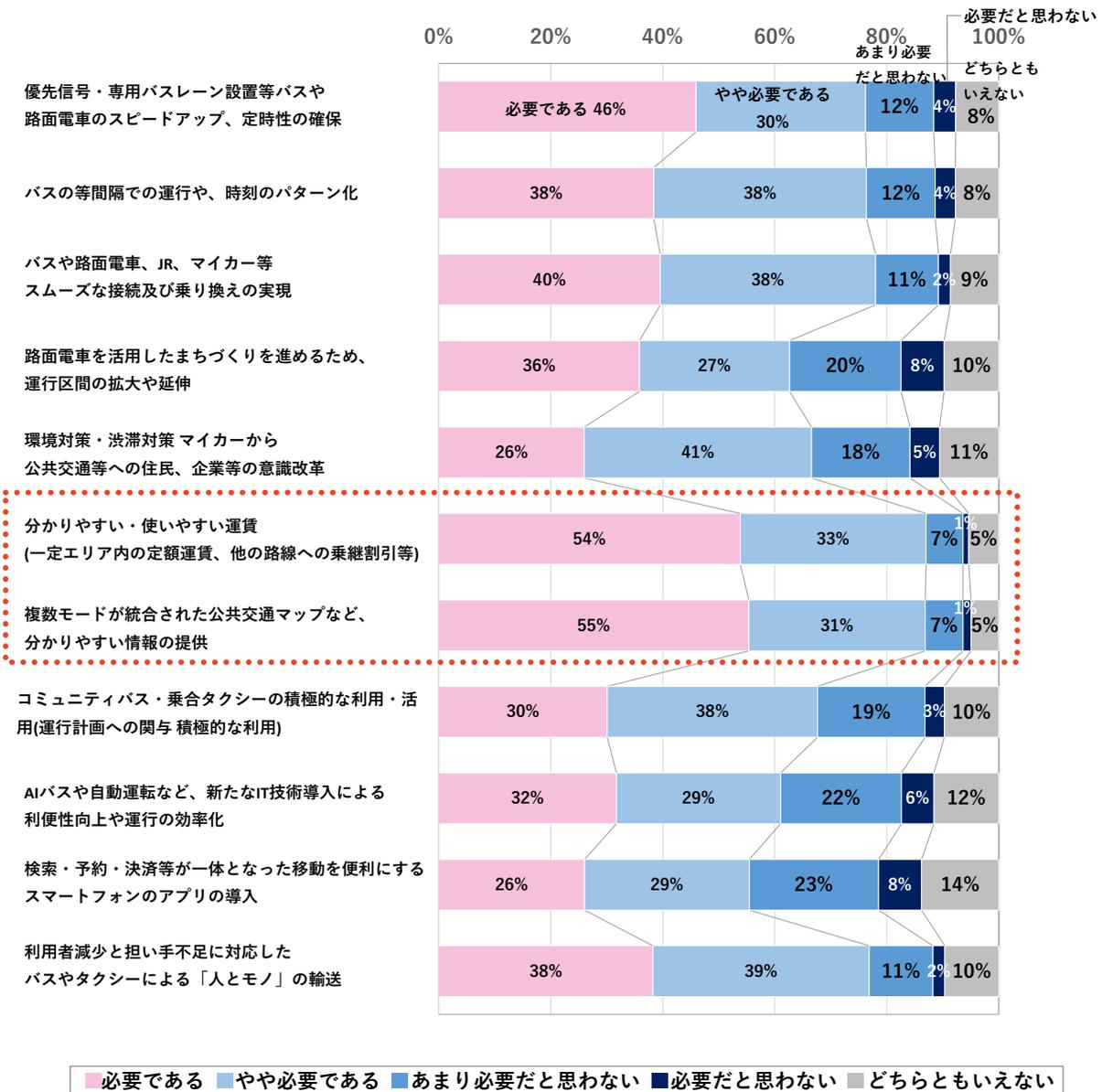
各地域における交通環境に関する現状と課題や移動の傾向を踏まえると、中心市街地等へのアクセスを円滑にする公共交通網とともに、各地域の特性に応じた将来的に持続可能な交通体系を目指していく必要があります。

### (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

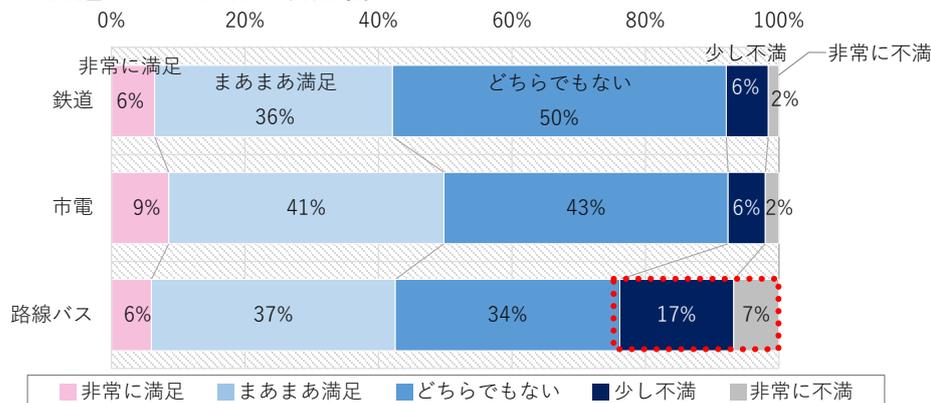
市民アンケートの結果では、市内の鉄道、市電、路線バスへの満足度について、「非常に満足」「まあまあ満足」との回答が4割以上であり、おおむね高くなっています。

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。

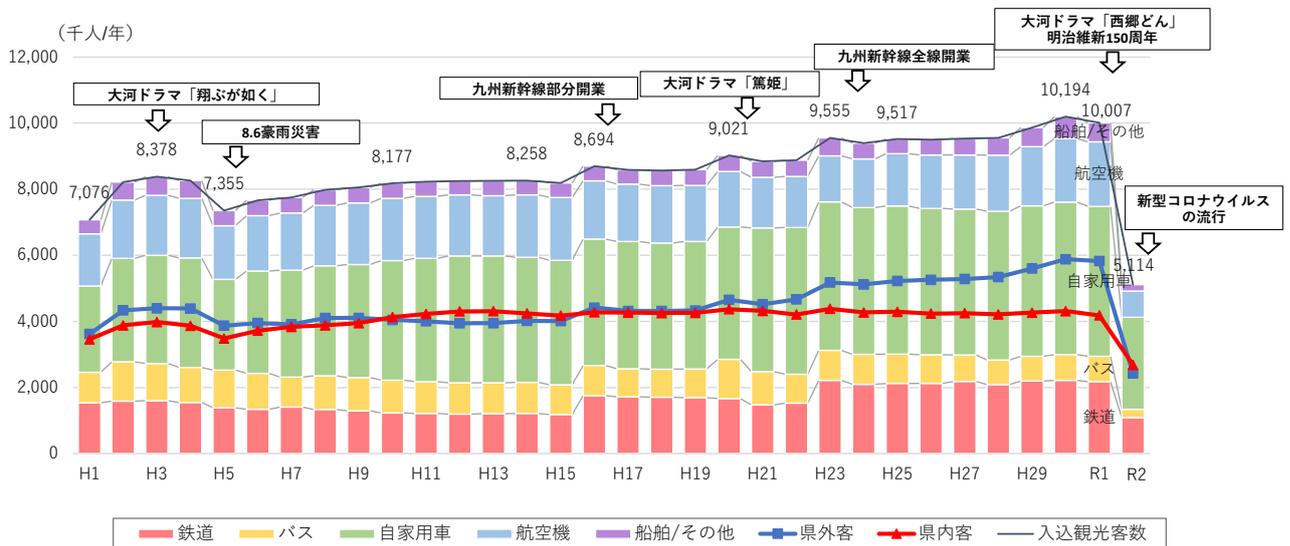
※ EC（電子商取引）：「Electronic Commerce」の略称。インターネットを利用して、受発注がコンピュータネットワークシステム上で行われること。

### (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）

## 第4章 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

本市のまちづくりを進めていく上で、公共交通はコンパクトシティの実現や、にぎわい創出、交流人口の増加に欠かせない機能であることから、上位計画である「第六次鹿児島市総合計画」の目指す都市像や「第二次かごしま都市マスタープラン」における都市計画の目指す将来像、「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）」のまちづくりの方向性などを踏まえ、まちづくりと一体となった交通政策を推進します。

### 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】

コンパクトなまちの実現を目指すとともに、住宅団地の活性化や街なかの整備、良好な景観づくりを進め、機能性の高い都市空間を形成します。

生活道路や上下水道など、市民の暮らしを支える生活基盤について、既にあるインフラなども有効に活用しながら効果的な整備を進め、誰もが暮らしやすいまちをつくります。

広域交通ネットワークの形成や、効率的で持続可能な公共交通体系の構築により、すべての人が使いやすい、快適・便利な交通環境を整えます。

### < 基本目標 >

#### ひと・まちを多彩に「つなぐ」

### < 基本的方向 >

都市のコンパクト化と交通ネットワークの形成や、ストックマネジメントの強化などにより、人口減少・少子高齢化を見据えた持続可能なまちづくりを進めるとともに、住民主体の地域づくりの促進や市民との協働の推進などに取り組み、市民一人ひとりが力を発揮し、互いに支え合う温もりのある地域社会を形成します。

また、国内外の都市との多彩な連携・交流を推進するとともに、移住希望者の多様なニーズに対応した支援に取り組み、本市への移住を促進します。

## 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

「都市経営」の観点から、都市の活力を生み出す取組を進めます。

### < 基本理念 2 >

#### 多様な主体による協働の都市づくり

「地域共創」の観点から、地域の価値を向上させる取組を進めます。

### < 基本目標 2 >

#### 快適で移動しやすい都市

##### 【基本方針】

1. 市民活動を支える道路交通環境の形成
2. 利便性・効率性が高い公共交通環境の形成
3. 安全で快適な交通環境の形成
4. 車中心から人中心への交通環境の創出

## 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

- ① 利便性の高いまちを維持するために中心市街地や副都心などに高次都市機能を集積するとともに、地域生活拠点や団地核、集落核を基本として、生活利便施設を集約し、一定の人口密度を維持しながら歩いて暮らせる生活圏の形成を図る。
- ② 人口の集約や行財政の効率的な運営のためにコンパクトかつ安全な市街地の形成に向けた土地利用の促進を図る。
- ③ 中心市街地や副都心の持つ都市機能を誰もが享受することが可能となるために、利便性・効率性の高い持続可能な公共交通体系の構築を図り、拠点間がネットワーク化された市街地の形成を図る。

## 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

本市では、「中心市街地」、「副都心」、「地域生活拠点」、「団地核」、「集落核」の5つの拠点を設定し、各拠点間を公共交通機関で結ぶとともに、「中心市街地」及び「副都心」では大規模集客施設等の誘導、「地域生活拠点」、「団地核」及び「集落核」では生活利便施設の集約を行うことにより、高齢者をはじめ多くの人々が、徒歩・自転車、公共交通機関により日常生活が可能となる集約型都市構造を目指します。

## 第5章 公共交通のあり方（現状と課題のまとめ）

### （1）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

持続可能な社会の形成に資する交通環境を推進していくためには、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ります。

また、コンパクトなまちづくりの推進に向け、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ります。

そのためには、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ります。

また、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す。

さらには、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す。

#### ○ コンパクトなまちを繋ぐ交通ネットワーク



## (2) 安全・快適で、人と環境にやさしい交通環境の整備

本市の現状や将来的な人口動向を鑑みると、子どもから高齢者まで、年齢、障がいの有無等にかかわらず、すべての人々の社会参画を促すことが重要であり、そのためには、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ります。

また、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す。

加えて、ゼロカーボンシティかごしまの実現に向けて、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ります。

### ○ 車中心から人中心の交通環境



### (3) 多様な公共交通を活かした多彩なまちづくりの推進

本市には、路面電車やフェリー、観光列車、観光周遊バスなど特色ある公共交通が存在し、市内外の観光地を連絡するほか、それぞれが観光資源となっています。こ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す。

また、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ります。

さらに、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ります。

#### ○ 中心市街地のにぎわい創出による活性化



第1章

第2章

第3章

第4章

**第5章**

第6章

第7章

第8章

参考

資料編

## 第6章 交通政策の基本方向

人口減少・少子高齢化が進行し、環境問題が深刻化する中、持続可能な社会の形成に向けて、本市が進めるコンパクトなまちづくりの実現と、これに向けた交通施策の実施が必要となっています。

加えて、交通施策の実施にあたっては、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う社会の変化や、グローバル化・ICTの進展等の社会環境を踏まえた対応が重要であり、市民・交通事業者・行政等が共通の目標のもと一体となり、総合的に取り組むことが不可欠となります。

このことを踏まえ、本市の交通施策の実施に向けた基本理念と基本方針を以下に定めます。

### 6-1 交通政策の基本理念

#### 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経済情勢の変化に加え、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。

## 6-2 基本方針

### 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・活性化に取り組めます。

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実現に向けて、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



## 6-3 地域公共交通網の将来像

### 今後の地域公共交通網の考え方

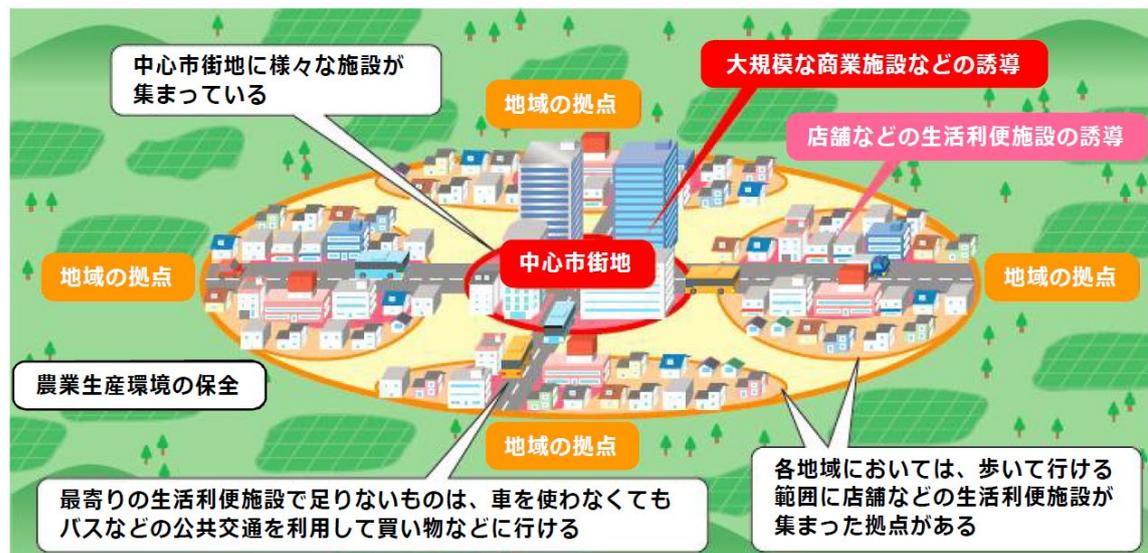
本市では、人口減少・超高齢社会に対応したコンパクトなまちづくりの実現に向け、平成24年3月に「鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン（副題：歩いて暮らせるまちづくりを目指して）」（以下「土地利用ガイドプラン」という。）を策定しました。「土地利用ガイドプラン」では、本市が目指す都市構造として、「中心市街地」、「副都心」、「地域生活拠点」、「団地核」、「集落核」の5つの拠点を設定し、各拠点間を公共交通機関で結ぶとともに、「中心市街地」及び「副都心」では大規模集客施設等の誘導、「地域生活拠点」、「団地核」及び「集落核」では生活利便施設の集約を行うことにより、高齢者をはじめ多くの人々が、徒歩・自転車、公共交通機関により日常生活が可能となる集約型都市構造を目指すとしており、各種施策に取り組んでおります。

その後、「土地利用ガイドプラン」に基づく取組を加速させ、さらなるコンパクトなまちづくりを進めるため、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」（以下「立地適正化計画」という。）を策定しました。「立地適正化計画」では、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考えのもと、「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」を設定し、居住や都市機能の誘導に関する施策に取り組んでおります。

コンパクトなまちづくりを実現するためには、「立地適正化計画」と公共交通分野の個別計画である「公共交通ビジョン」が両輪となり、緊密に連携しながら取組を進めていく必要があります。

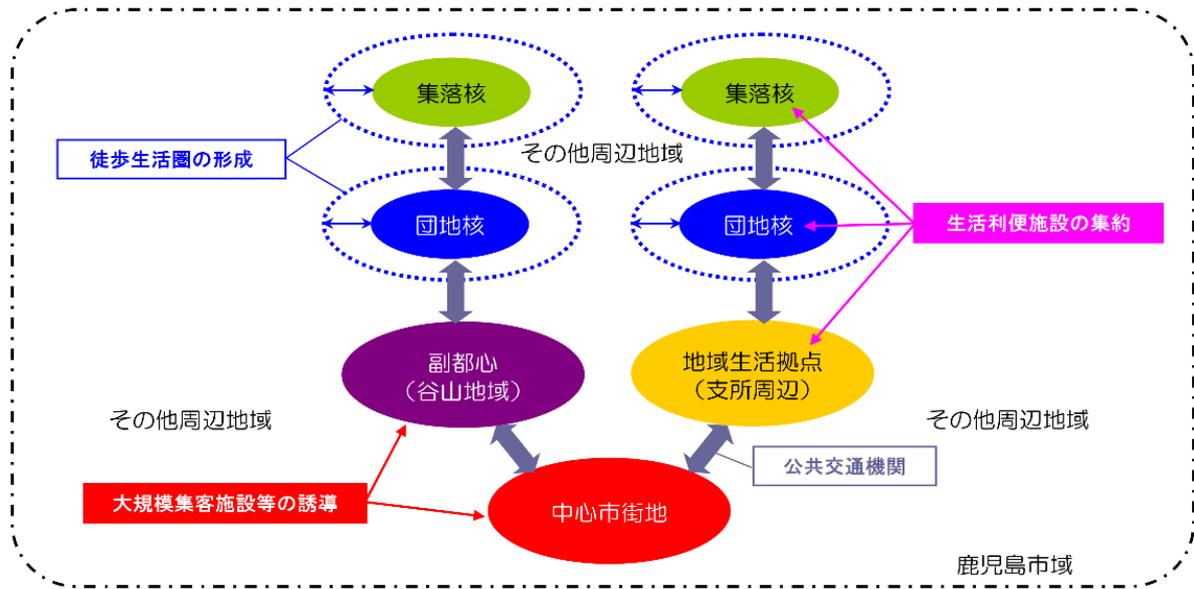
「公共交通ビジョン」では、上記の拠点間や区域間を公共交通で結び、持続可能な交通ネットワークを形成するという考えに立ち、本市の地域公共交通網の将来像を描いており、50ページに示しております。

#### ○ コンパクトで暮らしやすい都市のイメージ



資料：第二次かごしま都市マスタープラン

○ 本市が目指す集約型都市構造の概念図等



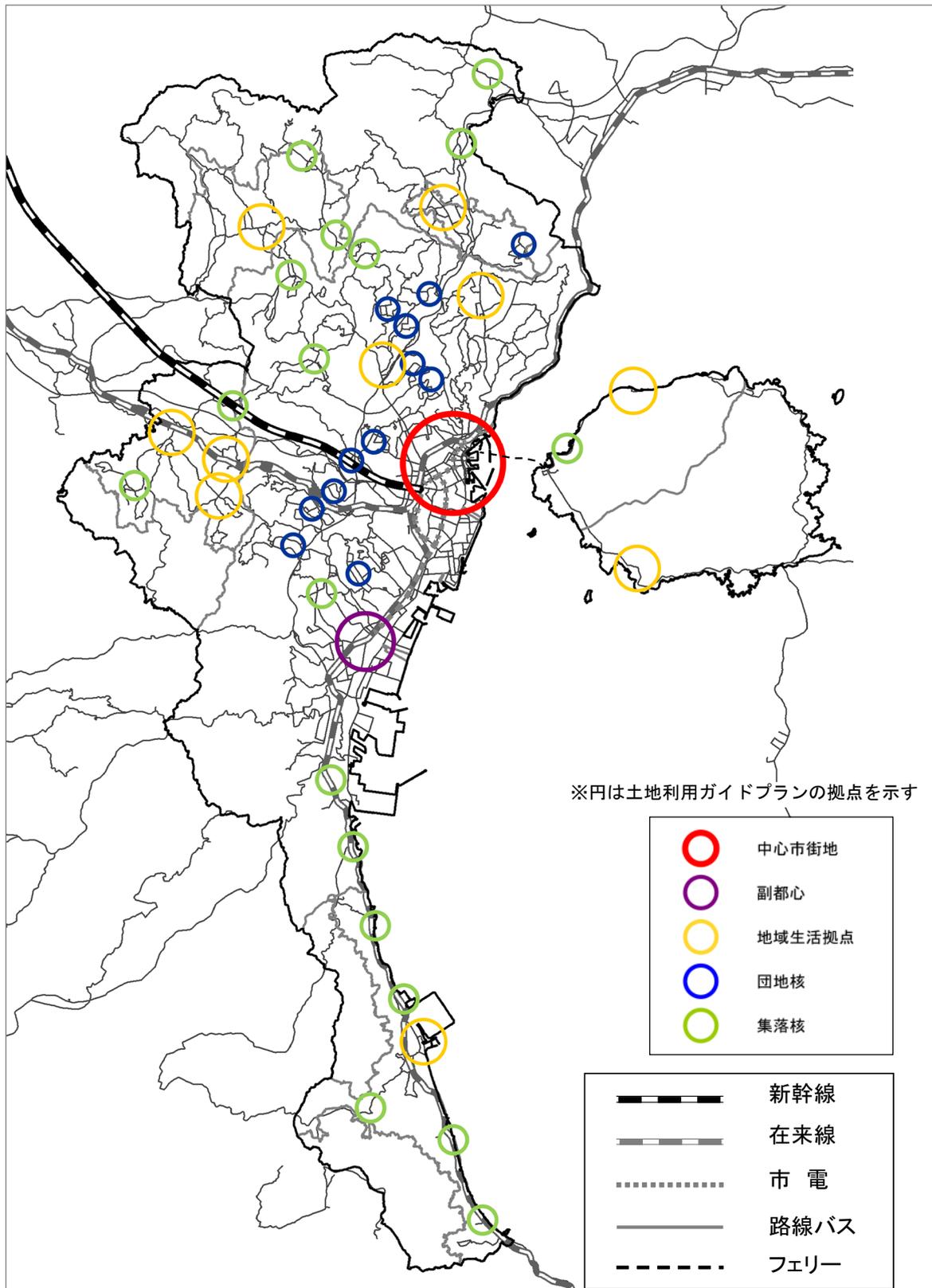
<本市が目指す集約型都市構造の概念図>



<各拠点(地域生活拠点・団地核)のイメージ図>

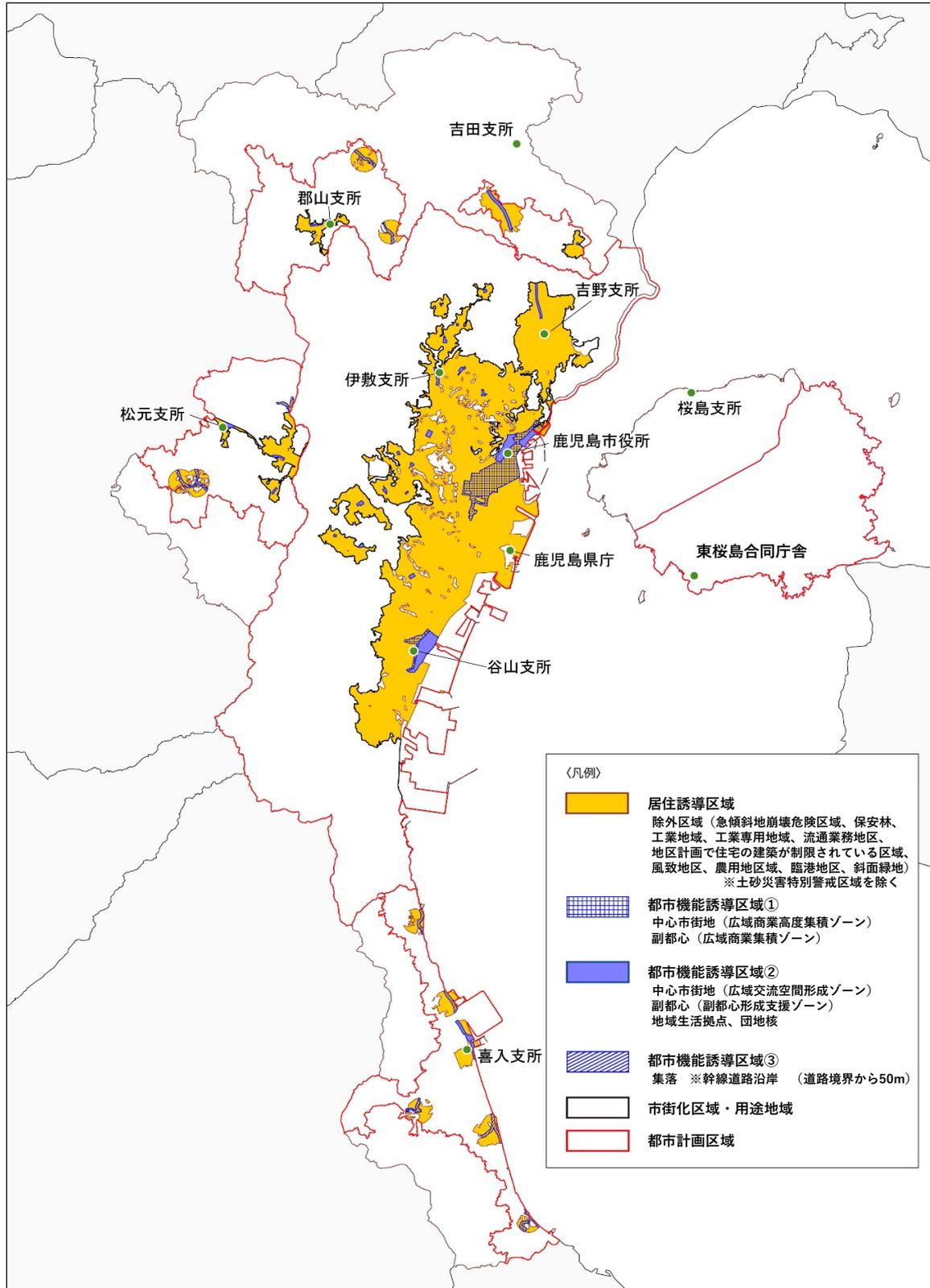
出典：鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン（副題：歩いて暮らせるまちづくりを目指して）

○ 公共交通網と土地利用ガイドプランの拠点



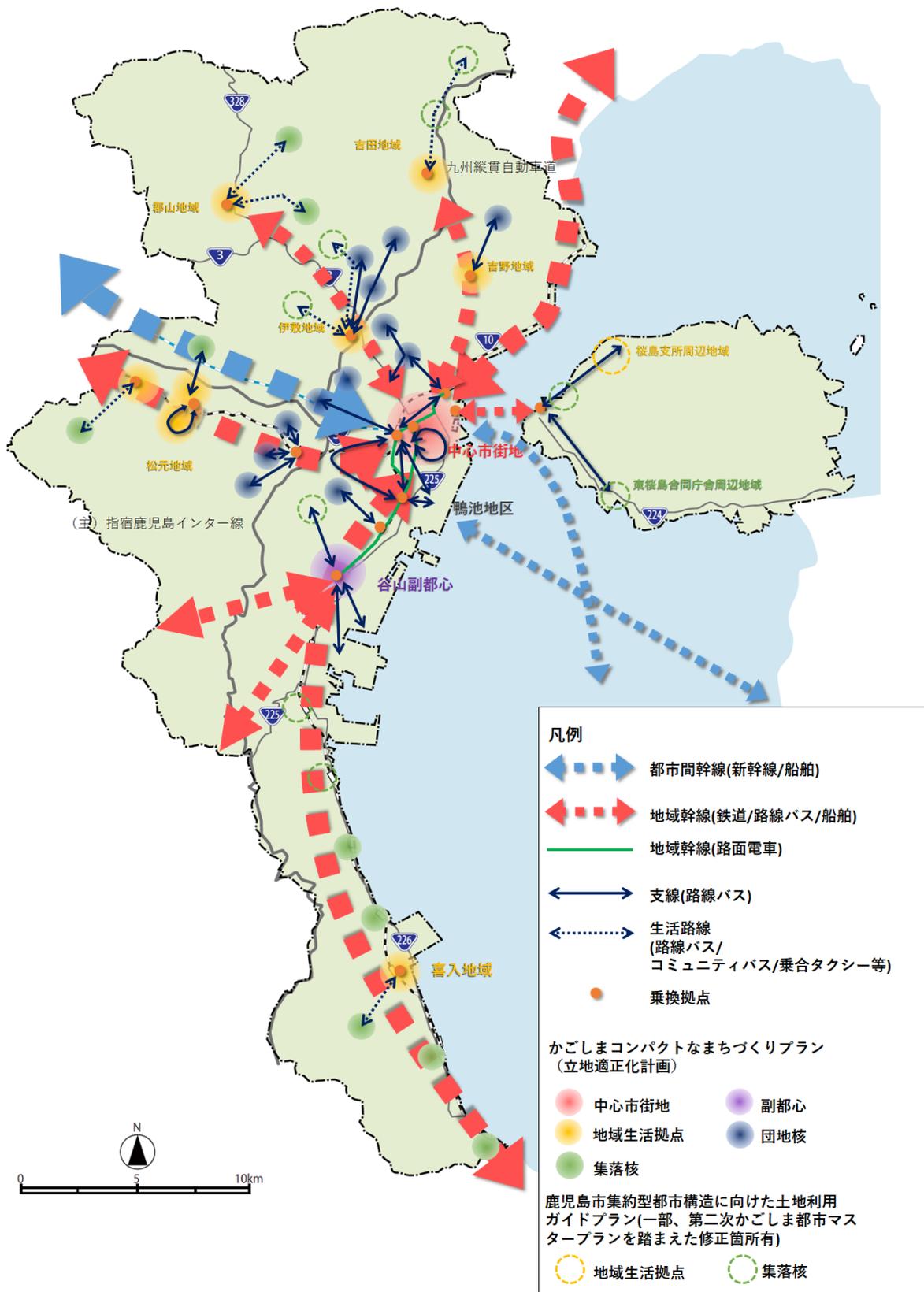
出典：鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン（副題：歩いて暮らせるまちづくりを目指して）

○ 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）で設定した居住誘導区域、都市機能誘導区域



出典：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）

○ 本市の地域公共交通網の将来像



### ■幹線及び支線の考え方

項目	考え方
<b>都市間幹線</b> 	主に、市内の中心市街地と他都市を結ぶ路線（新幹線、船舶）
<b>地域幹線</b> 	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）
<b>支線</b> 	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）
<b>生活路線</b> 	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）

### ■各拠点の考え方

拠点の種類	定義
<b>中心市街地</b> 	概ね鹿児島市中心市街地活性化基本計画区域に含まれる地域
<b>副都心</b> 	谷山駅を中心とする地域（鹿児島市谷山地区中心市街地活性化基本計画区域（旧法）を参考に設定）
<b>地域生活拠点</b> 	鹿児島市総合計画に生活圏として定めている郡山、吉田、伊敷、吉野、松元、喜入、桜島の7地域の支所周辺等
<b>団地核</b> 	地形的な要因等により、周辺の市街地から分断され、当該団地外へ徒歩や自転車等で移動することが困難な住宅団地
<b>集落核</b> 	一定規模（概ね200戸）以上の集落が形成され、地域外の商業集積地から距離があること等により、日常生活を送る上で支障があると考えられる地域

出典：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）

### ■乗換拠点の考え方

項目	考え方
<b>乗換拠点</b> 	幹線や支線相互及び幹線と支線等の乗り換えの拠点となり、結節機能の強化が求められる地点

## 6-4 評価指標

「公共交通ビジョン」の推進の目安とするための評価指標及び数値目標は、次のとおりとします。

また、数値目標における目標年次は、10年後の令和13年度とし、5年後の令和8年度に中間目標を設定します。

なお、評価指標及び数値目標は、現時点で設定したものであり、社会経済情勢の変化や関連計画の見直し等を踏まえて、適宜見直しを行うものとします。

### 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。

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

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		

#### 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

※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)の乗車人員となっており、P11の鉄道の利用者数とは異なる。

※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

## 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。

資料：ゼロカーボンシティかごしま推進計画

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

## 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。

資料：第六次鹿児島市総合計画前期基本計画

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

## 第7章 基本方針に基づく重点戦略及び推進施策

### 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

#### 重点戦略1：各交通手段の適切な役割分担と結節機能の向上

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快適に移動できる交通環境を実現するためには、各交通手段の適切な役割分担のもと、それらの結節機能の向上を図る必要があります。

本市においては、中心市街地から南北及び西方向に伸びる鉄道、中心市街地と副都心とを結ぶ路面電車、中心市街地と周辺団地等とを結ぶ路線バスが基幹交通としての役割を担っています。これらの基幹交通を効率的に運行するとともに、主に、地域生活拠点と団地核、集落核とを結ぶ支線交通の運行を維持します。また、公共交通不便地等において、地域特性やニーズに応じたコミュニティバスや乗合タクシーなどを運行し、基幹交通や支線交通との連携を進めます。

また、主要な交通結節点の機能の充実やパークアンドライド※（P&R）、サイクルアンドライド（C&R）の推進などにより、連携する交通手段との結節機能を強化し、移動の連続性の確保に取り組みます。

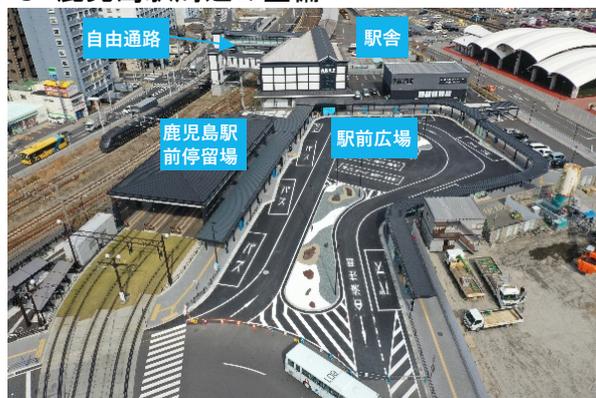
○ JR 谷山駅



○ コミュニティバス「あいばす」



○ 鹿児島駅周辺の整備



※ パークアンドライド：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

## ① 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	基幹交通の効率的な運行	中心市街地から南北及び西方向に延びる鉄道、中心市街地と副都心あるいは周辺団地等とを結ぶ路面電車、路線バスなどの基幹交通の効率的な運行を行う。	行政 交通事業者	検討・実施			
2	生活路線の維持確保 <sup>※1</sup>	主に、地域生活拠点と団地核、集落核とを結ぶ支線交通の維持及び効率的な運行を行う。 また、廃止路線代替バス、公共交通不便地におけるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行により生活路線を維持・確保する。	行政 交通事業者	実施			
3	交通結節点の機能の充実	移動の連続性を確保するため、各交通手段の結節機能の充実を図る。	行政 交通事業者	検討・実施			
4	パークアンドライドの推進	郊外部の鉄道駅周辺又は市街地外縁部等において、パークアンドライドを推進する。	市民 行政 交通事業者	検討・実施			
5	サイクルアンドライドの推進	鉄道駅、電停等の周辺において、サイクルアンドライドを推進する。	市民 行政 交通事業者	検討・実施			

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

※1 生活路線の維持・確保にあたっては、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用する。

## 重点戦略2：公共交通のサービス水準の向上

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しない社会への誘導を図るためには、公共交通による移動が、自家用車による移動と比較して遜色のないサービス水準を確保する必要があります。

その実現に向け、需要と供給のバランスを考慮しつつ、利用者のニーズに応じた交通サービスの提供に引き続き取り組みます。また、中心市街地等における路線バスや路面電車の定時性・速達性の向上にも継続的に取り組みます。

直通便だけでは賅えない移動ニーズに対し、乗り継ぎ利用を促進するために、可能な限り抵抗感なく乗り継ぎができる環境が必要です。乗り継ぎ割引制度を継続して実施するほか、交通系 IC カードの利便性向上に向けて、交通事業者と連携して検討します。

加えて、市民だけでなく来訪者も含めて公共交通をより気軽に利用できるよう、観光案内所等における公共交通案内など、わかりやすく・使いやすい情報の提供などに取り組みます。

### ○ 鹿児島中央駅東口駅前広場観光案内所外観



### ○ 内部の様子

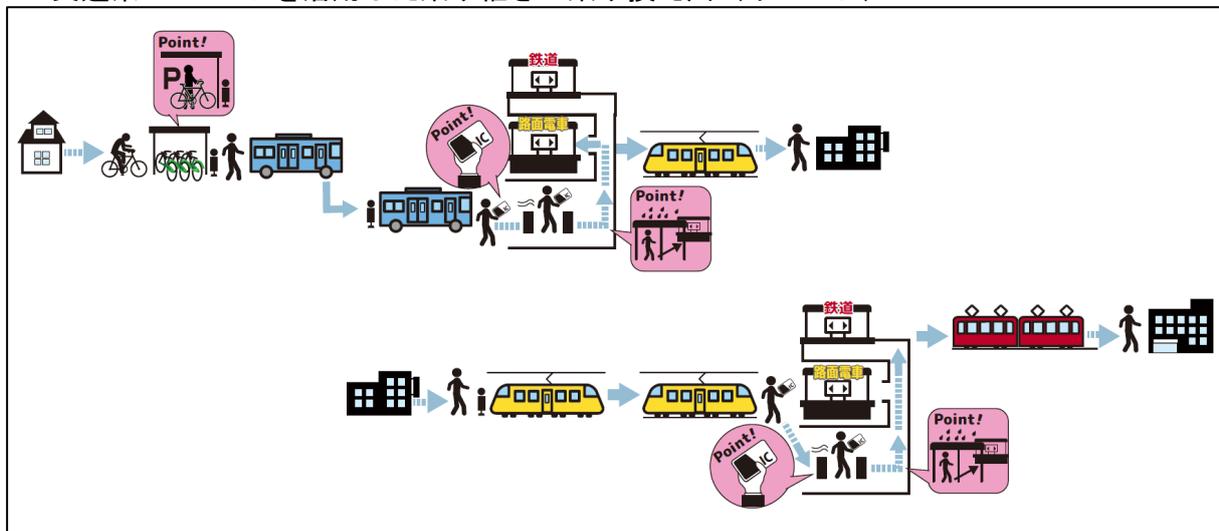


## ② 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	需要に応じた交通サービスの提供	利用者ニーズや利用実態を踏まえ、公共交通の運行時間帯や運行水準の見直しなどに取り組む。	交通事業者	検討・実施			
2	路線バスや路面電車の定時性、速達性の向上	鹿児島中央駅周辺の信号サイクルの見直し等による公共交通のスムーズな運行に向けた方策を検討する。	行政 交通事業者	検討・実施			
3	乗り継ぎ・乗り換えの円滑化	乗り継ぎ・乗り換えの円滑化を図るため、運行ダイヤの調整や乗継割引の拡充などに取り組むほか、交通系 IC カードの利便性向上を検討する。	行政 交通事業者	検討・実施			
4	公共交通案内所等の運営	観光客や市民が気軽に公共交通を利用しやすい環境を整えるため、公共交通案内所等を運営する。	行政 交通事業者	実施			
5	乗務員の運転技能・接遇の向上	乗務員の運転技能の向上や接遇研修等に取り組むとともに、高齢者等にやさしい安全、快適な運行サービスを提供する。	交通事業者	実施			

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

## ○ 交通系 IC カードを活用した乗り継ぎ・乗り換え図（イメージ）



### 重点戦略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

日常生活における移動手段を将来にわたり確保するためには、利用者である市民、サービスを提供する交通事業者及び行政が、それぞれの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・活性化に取り組む必要があります。

市民は、利用者の立場から公共交通を支え、自らの交通行動を見つめ直し、公共交通を積極的に利用していくことが必要です。また、今後においては、それぞれの地域が主体となって自らの移動手段を確保する取組も考えていく必要があります。

交通事業者は、利用者ニーズに応じた安全で快適な運行サービスの提供や、効率的な事業運営に引き続き取り組む必要があります。

また、行政は、関係機関との協議・調整のもと、公共交通の維持・活性化に向けた取組を、一体的かつ計画的に推進します。加えて、通勤・通学利用者、観光客などに対し、各種SNS等のメディアを通じ、ターゲットに応じた適切な情報提供や公共交通の利用促進に取り組むとともに、鉄道や路面電車、路線バスなどを網羅した分かりやすい公共交通マップの作成など、モビリティ・マネジメントの推進に資する取組を検討します。

さらには、新型コロナウイルス感染症に伴う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を推進し、利用者の呼び戻しに取り組めます。

#### ○ 市電乗車体験の様子



#### ○ 地域等の自主的な取組事例

地域における自家用有償旅客運送の取組：  
宮崎県都城市の事例



(自家用有償旅客運送事例集国土交通省  
令和2年3月より)

### ③ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	ターゲットに応じた公共交通の利用促進	通勤・通学利用者、観光客などターゲットに応じた情報提供や公共交通の利用を促進する取組を行う。 また、広報誌やホームページのほか、SNS など身近な広報媒体の活用や、公共交通を活用したイベントの開催など、公共交通の利用に関する市民の意識啓発を行う。	市民 行政 交通事業者		検討・実施		
2	モビリティ・マネジメント <sup>※1</sup> の推進	公共交通の利用を促すため、公共交通のメリットや使い方などを示した、分かりやすい公共交通マップの作成などモビリティ・マネジメントの推進に資する取組を検討する。	市民 行政 交通事業者		検討・実施		
3	公共交通の維持・活性化に向けた連携	公共交通ビジョン推進会議や地域バス対策協議会など、関係者が一体となって、公共交通の維持・活性化に向けた取組を推進する。	行政 交通事業者		検討・実施		
4	地域等の自主的な取組に対する支援	地域の特性や公共交通の運行状況等を勘案し、地域等が自主的に交通手段を確保する取組への支援を検討する。	市民 行政 交通事業者		検討・実施		
5	新たな生活様式に対応した公共交通サービスの推進	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を提供するとともに、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。	市民 行政 交通事業者	検討・実施			

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

※1 モビリティ・マネジメント：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の移動手段を適切に利用する状態）に変化することを促すこと。

## 重点戦略4：ICT を活用した利用しやすい公共交通の推進

近年の ICT の進化は著しく、「スマートシティ」とよばれるデジタル技術をまちづくりに取り入れ、市民生活の質、都市活動の効率性等の向上を図る取組が全国で広がっています。

交通分野においては、複数の交通機関及び目的地側（商業施設や観光施設等）との連携によって、住民や来訪者等が移動しやすい環境の実現に向け、ICT の活用が進んでいます。特に、MaaS（様々な公共交通やその他の移動サービス、目的地となる施設等が連携し、一括で検索・予約・決済等を行うサービス）については、地域の課題解決を目指し全国各地でモデル事業が行われています。

本市では、ICT の進展に伴い市民ニーズが多様化する状況下において、市民生活の利便性向上と地域の活性化をより一層図っており、交通分野においては、交通事業者や地域の事業者等と協働して、MaaS 等の新たな技術について調査研究を行うほか、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自動運転、AI オンデマンド交通などについても調査研究を行います。

また、バスロケーションシステムの運用を継続するとともに、バス停等におけるデジタルサイネージにより、公共交通の運行状況等のリアルタイムな情報提供に努めます。

### ○ バスロケーションシステム



### ○ MaaS のイメージ (国土交通省 HP より)



### ○ デジタルサイネージの例



## ④ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	ICTを活用した公共交通を利用しやすい環境整備	ICTの活用により市民や来訪者等が円滑に移動できる環境の整備に向け、MaaS等の新たな技術について調査研究を行う。	行政 交通事業者		検討・実施		
2	リアルタイム情報などの提供の充実	バスロケーションシステム <sup>※1</sup> やバス停等におけるデジタルサイネージ <sup>※2</sup> により、公共交通の運行状況を市民や来訪者等にリアルタイムに提供する。	行政 交通事業者		検討・実施		
3	交通分野におけるDX(デジタル・トランスフォーメーション <sup>※3</sup> )の研究	キャッシュレス運賃決済や路線バス等の自動運転、AIオンデマンド交通 <sup>※4</sup> 等の調査研究を行う。	行政 交通事業者		検討・実施		

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

## ○ AI デマンド交通の例

福岡市東区におけるAI デマンド交通「のーと」



## ○ 自動運転バスの例

茨城県境町における自動運転車両による定期運行バス（無償運行）



※1 バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停のデジタルサイネージ等の表示板やスマートフォン、パソコンに情報提供するシステムのこと。

※2 デジタルサイネージ：公共空間等に設置される映像表示システム（電子看板）であり、バス停においてリアルタイムの運行情報や見やすい時刻表・路線図などが表示できるもの

※3 DX：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。

※4 AIオンデマンド交通：AIを活用した最適なルートによる効率的な配車により、利用者の予約に対し、リアルタイムに最適な配車を行うシステムのこと。

## 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

### 重点戦略 1：安全・快適な交通施設の整備

高齢者や障害者をはじめ、あらゆる人々の自立した日常生活や社会生活を確保するためには、だれもが、安心安全で快適に移動できる交通環境を整備する必要があります。

本市では、平成 23 年度に策定した「鹿児島市新交通バリアフリー基本構想」に基づき、国・県・交通事業者と一体となって、中央地区をはじめとする重点整備地区のバリアフリー化を進めるなど、みんなが出かけたくなるまちづくりを推進してきました。令和 3 年度には「第三次鹿児島市バリアフリー基本構想」を策定し、引き続き重点整備地区のバリアフリー化を推進することとしております。

今後も、だれもが、安心安全で快適に移動できる交通環境の実現を目指し、旅客施設のバリアフリー化や、車両等の低床化、電停・バス停への上屋、ベンチの設置等による待合施設の改善など、快適な交通施設の整備に取り組めます。

また、市民一人ひとりが認識を深め、高齢者や障害者などの移動制約者への理解や思いやりを育むための意識啓発など、心のバリアフリーの取組を推進します。

#### ○ 超低床電車「ユートラムⅢ」



#### ○ 鹿児島駅前市電のりば（令和 2 年度バリアフリー化整備完了）



## ⑤ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	重点整備地区の バリアフリー化	第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想に基づき、重点整備地区（旅客施設を中心とする地区等）におけるバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する。	行政 交通事業者	実施			
2	旅客施設の バリアフリー化	道路整備に併せた電停の拡幅など、旅客施設のバリアフリー化を推進する。	行政 交通事業者	検討・実施			
3	車両等の バリアフリー化	超低床電車、ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー等の導入など、車両等のバリアフリー化を推進する。	行政 交通事業者	検討・実施			
4	待合施設の改善	電停・バス停への上屋、ベンチの設置や既存施設の改修など、待合施設の改善を推進する。	行政 交通事業者	検討・実施			
5	心のバリアフリー の推進	第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想に基づき、市民一人ひとりが、高齢者や障害者などの移動制約者への理解や思いやりを育むための意識啓発等に取り組む。	市民 行政 交通事業者	実施			

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

## 重点戦略2：歩きやすいまちづくりの推進

自家用車の過度な利用を抑制し、環境にやさしい公共交通等の利用を促進するためには、自宅等から駅や電停、バス停まで歩きやすいまちづくりの推進が必要です。本市では、安全で快適な歩行者通行空間を確保するため、平成27年度に策定した「第2期市道バリアフリー推進計画」に基づき、歩道の段差・勾配の解消や点字ブロックの設置を行うほか、電線類の地中化に取り組むなど、歩きやすいまちづくりを進めています。

また、放置自転車のない歩きやすい道路環境を維持するため、駐輪場の管理・運営や音響式信号機の設定など交通安全施設のバリアフリー化のほか、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、一定区域内（ゾーン）において、最高速度時速30kmの区域規制などを行う「ゾーン30」の整備に引き続き取り組めます。

○ 音響式信号機



○ 道路のバリアフリー化



○ 無電柱化の推進（高麗本通線）

整備前（平成25年）



整備後（令和元年）



○ ゾーン30の例



## ⑥ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	道路の バリアフリー化	歩道の段差・勾配の解消や点字ブロックの設置など、道路のバリアフリー化を推進する。	行政	検討・実施			
2	電線類の地中化	安全で快適な通行空間の確保や都市景観の向上等を図るため、電線類の地中化を推進する。	行政	検討・実施			
3	駐輪場の適正配置	主要な走行線上や目的施設等において、放置自転車のない歩きやすい道路環境を維持するため、市営自転車等駐車場の適切な管理運営等を行う。	行政	実施			
4	交通安全施設の バリアフリー化	音響式信号機の設置や道路標識等の高輝度化など、交通安全施設のバリアフリー化に取り組む。	行政	検討・実施			
5	ゾーン 30 等の整備	対策エリアを対象に、車両の最高速度を時速 30 km に規制するほか、地域の協力を得て、ラバーポールによる狭さく化などを行い、車両を減速させ、生活道路の安全を確保する。	行政	検討・実施			

※短期：概ね 5 年以内 中期：概ね 10 年以内 長期：中期以降

### 重点戦略3：脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進

本市では、ゼロカーボンシティの実現に向け、「ゼロカーボンシティかごしま推進計画」を策定し、2050（令和32）年までにCO<sub>2</sub>排出実質ゼロの実現を目指し、市民・事業者・市民活動団体・行政のあらゆる主体が一体となって地球温暖化対策に取り組んでいます。

ゼロカーボンシティの実現に向け、運輸部門の脱炭素化を推進するため、環境に配慮した車両の導入を進めます。

また、自家用車等から環境にやさしい自転車への転換・利用をさらに推進し、自転車による移動の連続性と回遊性を高めるため、自転車ネットワーク路線等の検討を行い、効果的、効率的な整備を進めていきます。あわせて、自転車運転・駐輪マナーを向上させるための啓発活動の推進など、安全・快適な歩行者・自転車の通行空間の確保に引き続き取り組みます。さらに、自転車の利用促進を図るため、平成27年3月から供用を開始したシェアサイクルを引き続き運用するとともに、さらなる拡充に向けて取り組みます。

加えて、交通渋滞対策や、交通事業者や市民のアイドリングストップなど燃料消費の少ない環境にやさしいエコドライブの促進、自家用車通勤者を対象としたエコ通勤割引制度の実施など、環境に配慮した交通行動を促進します。

#### ○ かごりん



#### ○ 自転車通行空間整備の事例



## ⑦ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	電気自動車等の環境に配慮した車両の導入	電気自動車、燃料電池自動車など、環境に配慮した車両の導入を推進する。	行政 交通事業者		検討・実施		
2	自転車等のマナー向上のための啓発活動の推進	道路における放置自転車等に対する指導を強化するとともに、自転車運転・駐輪マナー向上のための啓発活動を推進する。	行政		検討・実施		
3	自転車走行空間の整備推進	自転車による移動の連続性と回遊性を高めるため、自転車ネットワーク路線等の検討を行い、効果的、効率的な整備を進める。	行政		検討・実施		
4	シェアサイクルの運営・拡充	市内中心部に設置した複数のサイクルポートで貸出・返却ができるシェアサイクルの継続的な運営を行うとともに、拡充に向けて検討を行う。	行政		検討・実施		
5	道路渋滞の解消に向けた施策の充実	主要渋滞箇所の解消に向け、国、県、市が連携し、交差点の改良等のハード対策や交通需要の抑制等のソフト対策を行う。また、交通流の分散化を図るため、道路交通情報の収集、提供体制の充実に取り組む。	行政		検討・実施		
6	環境に配慮した交通行動の促進	交通事業者や市民のエコドライブを促進するほか、自家用車通勤者を対象としたエコ通勤割引制度の実施など環境に配慮した交通行動の促進を図る。	市民 行政 交通事業者		検討・実施		

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

## 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

### 重点戦略1：都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用

豊かな個性を活かした、活力あるまちづくりを推進するためには、“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必要があります。

本市では、これまで、路面電車の軌道敷緑化、「よりみちクルーズ」など桜島フェリーを活用したクルーズ船の運航など、特色ある公共交通を景観資源・観光資源として積極的に活用し、観光都市としての魅力の向上を図ってきました。また、九州新幹線全線開業に合わせて運行を開始した「指宿のたまて箱」をはじめ、乗ること自体が観光となりうるデザインアンドストーリー列車が利用者に好評を博しています。さらに、観光客等の二次交通を充実させるため、桜島を含む市内の主要な観光スポットを周遊する各種の観光地周遊バスを運行するなど、回遊性の向上にも努めてきました。

今後も、個性と魅力あふれるまちづくりを進めるため、各種観光地周遊バスや観光列車の運行を行うなど、二次交通の充実に取り組みます。

また、新幹線からの二次アクセスの充実や中心市街地活性化等を図るため、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鹿児島港本港区への路面電車観光路線の検討に取り組みます。

加えて、磯新駅の設置に向けた取組を促進していきます。

さらに、本市を訪れる外国人への対応として、多言語表記による公共交通案内の充実に取り組みます。

#### ○ 特急「指宿のたまて箱」



#### ○ カゴシマシティビュー



#### ○ サクラジマアイランドビュー



## ⑧ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	市電軌道敷緑化の推進	ヒートアイランド現象の緩和や都市景観の向上を図るため、路面電車軌道敷の芝生等の適切な維持管理を行う。	行政	実施			
2	LRT <sup>※1</sup> （次世代型路面電車システム）の整備	従来の路面電車の走行環境や車両、施設等をグレードアップさせたLRTをまちづくりと連携して導入・整備する。	交通事業者	検討・実施			
3	観光列車の魅力向上	「指宿のたまたま箱」をはじめ、乗ること自体が観光となりうるデザインアンドストーリー列車を引き続き運行するとともに、さらなる魅力向上について検討する。	行政 交通事業者	検討・実施			
4	二次交通の充実	各種観光地周遊バスのさらなる魅力アップについて検討するとともに、都市景観や観光資源の面から、路面電車や桜島フェリーを積極的に活用する。	行政 交通事業者	検討・実施			
5	路面電車観光路線の検討	新幹線からの二次アクセスの充実や中心市街地の活性化等を図るため、鹿児島港本港区への路面電車観光路線の検討に取り組む。	行政 交通事業者	検討・実施			
6	磯新駅の設置に関する取組促進	磯地区への駅設置に向けた取組を促進する。	市民 経済団体 行政 交通事業者	実施			
7	多言語案内の充実	公共交通を利用する割合が比較的高い外国人観光客の利便性を向上させるため、多言語表記による公共交通案内の充実を図る。	行政 交通事業者	検討・実施			

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

※1 LRT：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。

## 重点戦略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

本市の中心市街地は、様々な都市機能が集積し、交通結節点として高い利便性を有する、まちの顔として発展してきました。近年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ものの、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、中心市街地の活性化を図るために、商店街と連携を図りつつ、公共交通の利便性向上や、居心地が良く歩きたくなる回遊空間づくりを推進するなど、中心市街地のにぎわい創出等の支援に取り組めます。

### ○ 居心地が良く歩きたくなる回遊空間のイメージ



## ⑨ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	回遊空間づくりの推進	鹿児島中央駅地区、いづろ・天文館地区及びウォーターフロント地区を結ぶ歩行軸を中心とした回遊空間づくりを推進するなど、中心市街地における回遊性の向上に取り組む。	行政		検討・実施		
2	商店街との連携等	商店街の主催イベントとの連携により、公共交通の利用を促進するとともに、中心市街地のにぎわい創出と活性化を図る。	市民 行政 商店街		検討・実施		
3	商店街の共同施設整備に対する支援	いづろ・天文館地区において、歩行者空間の快適性と回遊性の向上を図るため、商店街の共同施設整備に対する支援を行う。	行政 商店街		検討・実施		

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

○ いづろアーケード



○ カナフアーケード



### 重点戦略3：広域交通ネットワークの形成

本市では、九州新幹線や鹿児島本線等の鉄道網、九州縦貫自動車道等の広域道路網、鹿児島港における海上交通網、鹿児島空港における航空交通網など、国内外とつながる広域の交通ネットワークの整備が行われてきています。

人口減少が進む中、本市が南の交流拠点都市としてさらなる発展をとげるためには、交流人口の拡大が重要です。そのためには、鉄道、都市間高速バス、船舶、航空機といった広域公共交通の利用を促進する交通環境を整えることが必要です。

九州新幹線や在来線の利用促進に向けて、交通事業者や沿線自治体等と連携して取り組むとともに、都市間高速バス等の利便性向上に資するため、高規格幹線道路及び地域高規格道路等の整備を促進します。

また、広域交流を促進するため、鹿児島港における国内外主要港との航路や鹿児島空港における国内外航空路線の拡充に引き続き取り組みます。

#### ○ 九州新幹線



#### ○ 東西道路イメージ図



国土交通省 鹿児島国道事務所提供

## ⑩ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	鉄道の輸送力の充実	九州新幹線や在来線の輸送力の充実に向け、事業者や沿線自治体と連携して、利用促進などに取り組む。	行政 交通事業者		検討・実施		
2	広域道路網等の整備	都市間高速バス等の利便性向上に資するため、高規格幹線道路及び地域高規格道路等の整備やインターチェンジとアクセス道路との結節機能の強化を促進する。	行政		検討・実施		
3	海上交通網の整備	広域交流を促進する海上交通ネットワークの形成を図るため、鹿児島港における国内外主要港との航路の拡充を促進する。	行政 交通事業者		検討・実施		
4	航空交通網の整備	広域交流を促進する航空交通ネットワークの形成を図るため、鹿児島空港における国内外航空路線の拡充を促進する。	行政 交通事業者		検討・実施		

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

### ○ 空港連絡バス



## 第8章 「公共交通ビジョン」の推進体制

### 8-1 「公共交通ビジョン」の実現に向けて

「公共交通ビジョン」の基本理念を実現するためには、公共交通ビジョンに掲げた施策の進捗状況や評価指標の達成状況などを定期的かつ継続的に把握し、同ビジョンの着実な推進を図る必要があります。

また、公共交通ビジョンに掲げた施策を実効性の高いものとするためには、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、それぞれの果たすべき役割を十分に理解し、一体となって取り組むことが重要です。

さらに、社会経済情勢や市民ニーズの変化、関連計画の見直し等を踏まえ、必要に応じて施策・評価指標の見直しや新たな提案を行うなど、時勢に即応した弾力的な運用を図る必要もあります。



## 8-2 「公共交通ビジョン」の推進組織

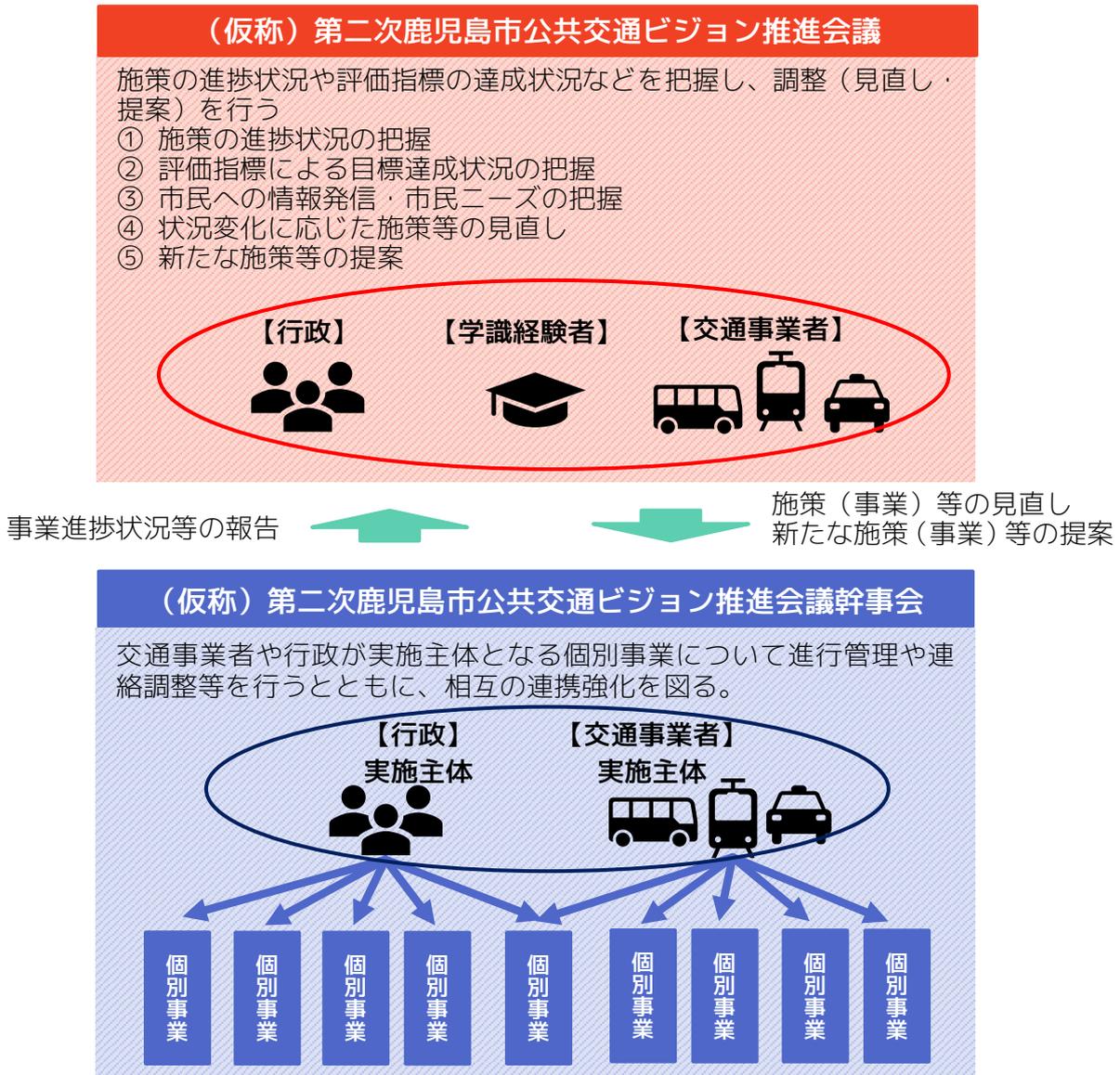
### (1) (仮称) 第二次鹿児島市公共交通ビジョン推進会議

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」において、公共交通ビジョンの着実な推進を図るため、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）を行います。

### (2) (仮称) 第二次鹿児島市公共交通ビジョン推進会議幹事会

公共交通ビジョンに基づき、交通事業者、行政が取り組む施策の一体的かつ計画的な推進を図るため、上記推進会議のもとに「(仮称) 第二次鹿児島市公共交通ビジョン推進会議幹事会」を設置し、施策に掲げる具体的な事業について進行管理や連絡調整を行うとともに、相互の連携強化を図ります。

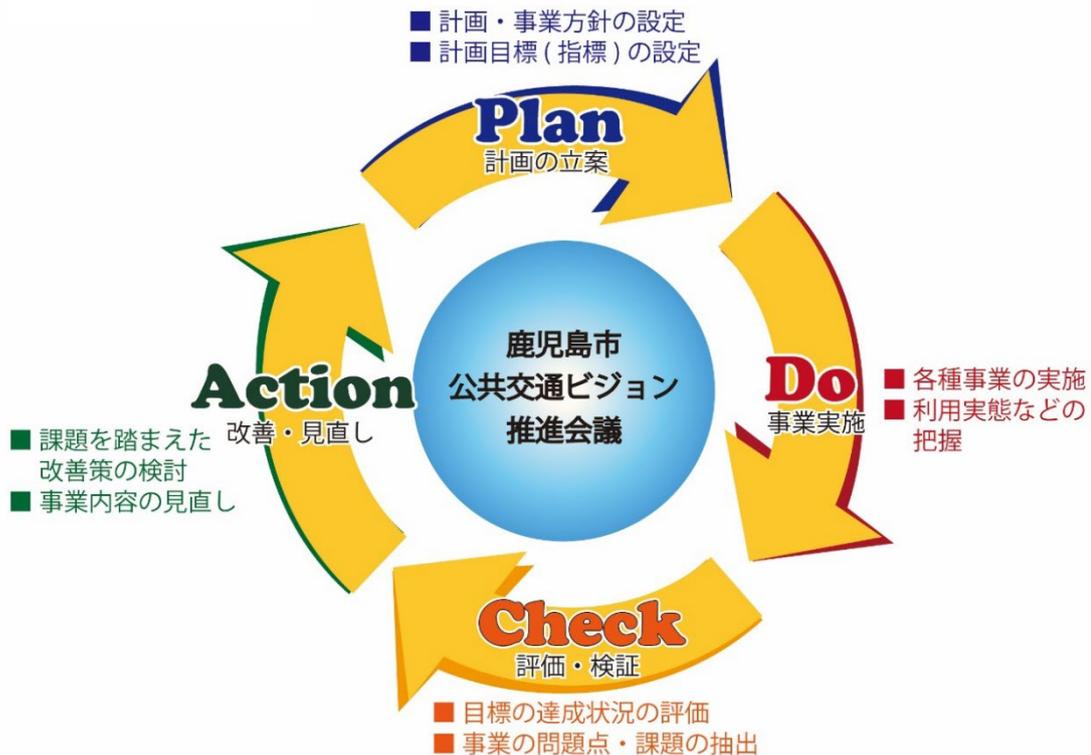
○ 「公共交通ビジョン」の推進体制



### 8-3 評価指標の達成状況の評価手法等

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要です。そのために、継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに改善策を検討・調整し（Action）、新たな取組の計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていきます。

#### ○ PDCA サイクル



#### ○ 計画期間内における PDCA サイクル

	令和4年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和13年度
計画の立案		見直し検討 P →			第三次ビジョンの立案 P →
事業実施	D →	D →	D →	D →	
モニタリング・評価 (推進会議)	C →	C →	C →	C →	
見直し検討	P →	P →	P →	P →	
					指標達成

## 参考1：第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会の開催経過

「第二次公共交通ビジョン」の策定にあたっては、学識経験者、関係事業者、行政等からなる「第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会」において協議及び検討を行いました。

なお、具体的な事項に関しては、「第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会」のもとに設置した「第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会幹事会」において協議・調整を行いました。

### 策定協議会・幹事会の開催経過

開催日	協議内容
令和3年8月中旬 第1回幹事会 (書面協議)	・鹿児島市公共交通ビジョン推進事業の実施状況等について ・鹿児島市の交通の現状と課題について
令和3年8月下旬 第1回策定協議会 (書面協議)	・鹿児島市における今後の公共交通のあり方・ 今後のスケジュールについて
令和3年11月15日 第2回幹事会	・第二次鹿児島市公共交通ビジョン（素案）について
令和3年11月25日 第2回策定協議会	
令和4年2月下旬 第3回幹事会 (書面協議)	・第二次鹿児島市公共交通ビジョン（素案）に係る パブリックコメント手続の実施結果について
令和4年3月16日 第3回策定協議会	・第二次鹿児島市公共交通ビジョン（案）について

## 第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会委員

(敬称略)

No.	所属等	役職	氏名	備考
1	鹿児島大学	名誉教授	井上 佳朗	会長
2	九州旅客鉄道株式会社鹿児島支社	副支社長	吉住 信哉	
3	公益社団法人鹿児島県バス協会	専務理事	改元 秀男	
4	鹿児島交通株式会社	常務取締役	西 修平	
5	南国交通株式会社自動車事業部	取締役部長	山田 誠	
6	J R九州バス株式会社鹿児島支店	支店長	宮脇 健司	
7	鹿児島市交通局	次長	水之浦 達也	
8	鹿児島市船舶局	次長	園田 広美	
9	鹿児島市タクシー協会	専務理事	原田 豊	
10	九州地方整備局鹿児島国道事務所	所長	鳥澤 秀夫	
11	鹿児島県鹿児島地域振興局建設部	部長	島田 公史	
12	鹿児島市道路部	部長	寺尾 幸太郎	
13	鹿児島県警察本部交通部	参事官	中野 誠	
14	九州運輸局鹿児島運輸支局	支局長	中原 禎弘	
15	鹿児島県総合政策部	参事(地域政策担当)(兼) 総合政策部地域政策課長	新川 康枝	
16	鹿児島市企画部	部長	岩切 賢司	副会長
17	公益社団法人鹿児島県観光連盟	総務部副部長	渡辺 さつき	
18	—	公募委員	河野 健二	
19	—	公募委員	清藤 恵	
20	—	公募委員	飯山 睦美	
21	—	公募委員	楠原 正人	
22	—	公募委員	木下 蓉子	

## 第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会幹事会幹事

(敬称略)

No.	所属等	役職	氏名	備考
1	九州旅客鉄道株式会社鹿児島支社総務企画課	人事・勤労担当 課長	中村 泰登	
2	公益社団法人鹿児島県バス協会	事務局長	山口 重幸	
3	鹿児島交通株式会社乗合営業部	課長	石田 洋介	
4	南国交通株式会社自動車事業部業務部	部長	上川 博文	
5	J R九州バス株式会社鹿児島支店	副支店長	案浦 隆一	
6	鹿児島市交通局総合企画課	課長	渡辺 真一郎	
7	鹿児島市船舶局	次長 (総務課長兼務)	園田 広美	
8	鹿児島市タクシー協会	専務理事	原田 豊	
9	九州地方整備局鹿児島国道事務所計画課	課長	松尾 和敏	
10	鹿児島県鹿児島地域振興局建設部土木建築課	課長	小谷 浩幸	
11	鹿児島市建設局道路部道路建設課	課長	濱平 浩己	
12	鹿児島県警察本部交通部交通規制課	課長	持留 道男	
13	九州運輸局鹿児島運輸支局	首席運輸企画 専門官	井料 達己	
14	九州運輸局鹿児島運輸支局	首席運輸企画 専門官	剣持 宗宏	
15	鹿児島県総合政策部交通政策課	課長	滝澤 朗	
16	鹿児島県環境林務部環境林務課 地球温暖化対策室	室長	大小田 敦	
17	鹿児島市企画財政局企画部交通政策課	課長	小林 拓史	幹事長
18	鹿児島市環境局環境部環境政策課	課長	小倉 和代	
19	鹿児島市産業局産業振興部産業政策課	課長	濱田 孝行	
20	鹿児島市観光交流局観光交流部 観光プロモーション課	課長	石宮 聡	
21	鹿児島市建設局都市計画部都市計画課	課長	阿部 洋己	

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

参考

資料編

## 参考2：評価指標における数値目標の設定に関して

### 公共交通利用者数

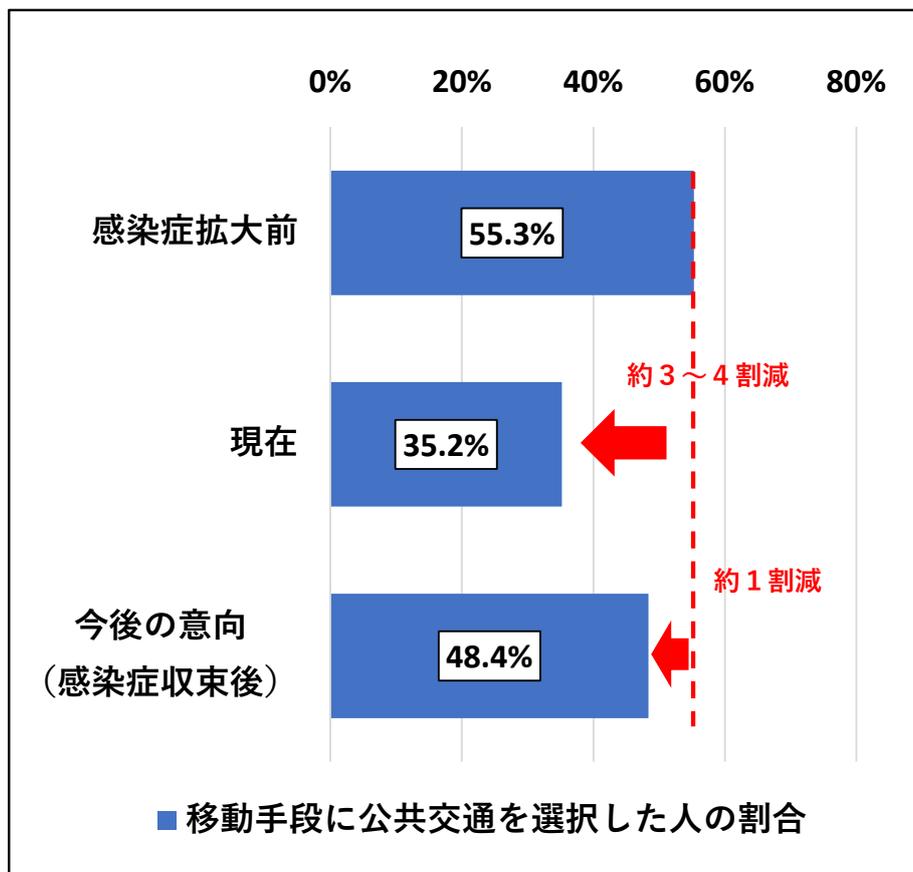
本市の公共交通利用者数は、人口減少の進行等により減少傾向にあります。特に令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、対前年度で約3割減少し厳しい状況にありますが、公共交通利用者数の数値目標は、前ビジョンと同様に『現状水準を維持する』こととします。

ただし、市民アンケート調査の結果から、今後、公共交通利用者数は感染症拡大前の状況まで回復せず、約1割減少することが見込まれることから、その減少幅を考慮し、現況（令和元年度実績）の9割を維持することとします。

$$63,571 \text{ 千人/年度（令和元年度実績）} \times 0.9 \approx \underline{57,200 \text{ 千人/年度}}$$

(R8年度、R13年度の目標値)

#### ○ 移動手段に公共交通を選択した人の割合



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

## 公共交通公的資金投入額

本市の公共交通に対する公的資金投入額（令和2年度の現況値 2億2,662万円）の内訳は以下の通りです。

補助金等名	内容	金額
バス運行対策費補助金	輸送人員の減少により、路線維持が困難となっている地域間幹線系統を運行するバス事業者に対して、国・県と協調し、経費の一部を補助するもの	20,729 千円
東白浜～黒神口間バス運行負担金	高免・黒神地区等の地域住民の日常生活における交通手段を確保するため、代替バスを運行するもの	17,174 千円
廃止バス路線対策事業	バス路線の廃止に伴い、地域住民の日常生活における代替交通手段を確保するため、廃止路線代替バスを運行するもの	22,129 千円
公共交通不便地対策事業	本市の公共交通の不便な地域において、地域住民の日常生活における交通手段を確保するため、コミュニティバスあいばす等の運行を行うもの	166,109 千円
路線バス廃止地域支援事業	令和2年4月に民間路線バスが廃止された地域において、地域住民の交通手段を確保するため、廃止されたバス停跡地等から近隣のバス停や最寄りの交通結節点等までの乗合タクシーを運行するもの	473 千円
計	—	226,614 千円

※なお、各事業の補助金・負担金等の合計は、千円未満の端数処理の関係で合計額は2億2,662万円と一致しません。

## 運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量

運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量の削減目標は、「ゼロカーボンシティかごしま推進計画」で設定されているものです。

本市における運輸部門からのCO<sub>2</sub>の排出量は、2018（平成30）年度のCO<sub>2</sub>排出量の中でも最も多い35.1%を占めています。

同部門からのCO<sub>2</sub>の削減目標は、基準年度（2013（平成25）年度）比で2026（令和8）年度に16.0%削減し1,041千トンに、2031（令和13）年度は22.1%削減し965千トンとすることとしています。

### ○ 部門・分野別CO<sub>2</sub>排出量

単位：千トンCO<sub>2</sub>換算

部門・分野	2013(平成25)年度 (基準年度)	2018(平成30)年度		増減比 (2018/2013)	
		排出量	構成比		
エネルギー 起源CO <sub>2</sub>	産業部門	455	288	8.7%	-36.7%
	業務その他部門	1,416	819	24.7%	-42.2%
	家庭部門	991	579	17.5%	-41.6%
	運輸部門	1,238	1,163	35.1%	-6.1%
エネルギー 起源CO <sub>2</sub> 以外	燃料燃焼分野	36	33	1.0%	-8.3%
	工業プロセス分野	64	49	1.5%	-23.4%
	農業分野	28	24	0.7%	-14.3%
	廃棄物分野	132	130	3.9%	-1.5%
	代替フロン等4ガス分野	164	228	6.9%	39.0%
総排出量	4,524	3,313	100%	-26.8%	

※小数点以下の数字を四捨五入して整数表示しているため、合計値が合わない場合があります。

資料：ゼロカーボンシティかごしま推進計画

### ○ 対策後のCO<sub>2</sub>排出量及び基準年度比削減率（部門別）

部門	2013(平成25)年度 基準年度	2018(平成30)年度 現状		2026(令和8)年度 短期目標		2031(令和13)年度 中期目標				
	排出量 (千トン)	排出量 (千トン)	基準年度 比削減率	排出量 (千トン)	基準年度 比削減率	排出量 (千トン)	基準年度 比削減率	現状に対する 排出削減量(千トン)		
								省エネ・ 排出抑制	電源の 脱炭素化	削減量 計
産業部門	455	288	-36.8%	248	-45.5%	224	-50.9%	27	37	64
業務その他部門	1,416	819	-42.1%	677	-52.2%	587	-58.5%	101	131	232
家庭部門	991	579	-41.6%	415	-58.1%	312	-68.5%	134	133	267
運輸部門	1,238	1,163	-6.1%	1,041	-16.0%	965	-22.1%	191	7	198
非エネ起源CO <sub>2</sub>	185	168	-9.2%	159	-14.2%	154	-16.8%	14	—	14
CO <sub>2</sub> 排出量計	4,285	3,017	-29.6%	2,540	-40.7%	2,242	-47.7%	467	308	
その他ガス	239	296	24.0%	245	2.5%	213	-10.9%	83	—	83
CO <sub>2</sub> 排出量計	4,524	3,313	-26.8%	2,785	-38.4%	2,455	-45.7%	550	308	858
森林等吸収量	0	-65	—	-121	—	-121	—	—	—	56
差引後排出量	4,524	3,248	-28.2%	2,664	-41.1%	2,334	-48.4%	550	308	914

※小数点以下の数字を四捨五入して整数表示しているため、合計値が合わない場合があります。

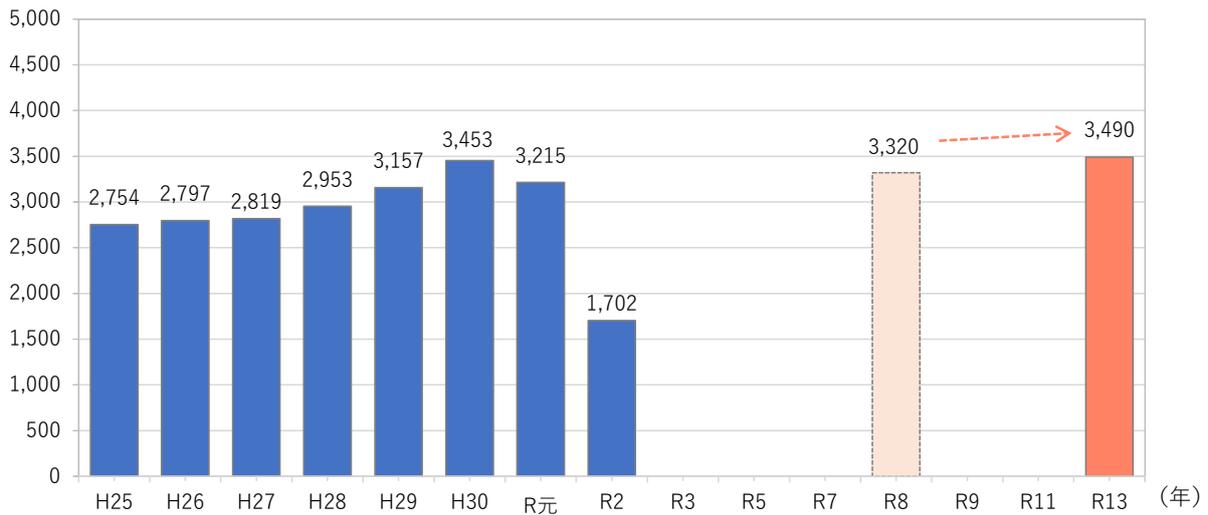
資料：ゼロカーボンシティかごしま推進計画

## 中心市街地の宿泊観光客数

本市における中心市街地の宿泊観光客数の目標値は、「第六次鹿児島市総合計画前期基本計画」において設定されているものです。同計画では、その目標値を、令和8年が332万人、令和13年が349万人としています。

### ○ 中心市街地の宿泊観光客数の推移と目標値

(千人/年)



資料：H25～R2の宿泊観光客数は鹿児島市観光統計を元に作成。R8及びR13の目標値は第六次鹿児島市総合計画前期基本計画を元に作成

# 資料編：各種関連データ

## 将来の都市構造

### ○ 快適で移動しやすい都市の方針図

#### 道路網

- 高規格幹線道路
- 地域高規格道路等  
(○:計画)
- 主要幹線道路
- 幹線道路等
- - - 主要幹線道路・幹線道路等  
(計画構想)
- ○ ○ ○ 主要幹線道路(外環状道路)

#### 公共交通網

- ⇄ 都市間幹線(新幹線)
- ⇄ 都市間・地域幹線(鉄道)
- ⇄ 都市間・地域幹線  
(路線バス・路面電車・フェリー)
- ⇄ 支線・生活路線  
(路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー等)
- 交通結節点
- 乗換拠点
- バリアフリー基本構想重点整備地区
- 地域の拠点

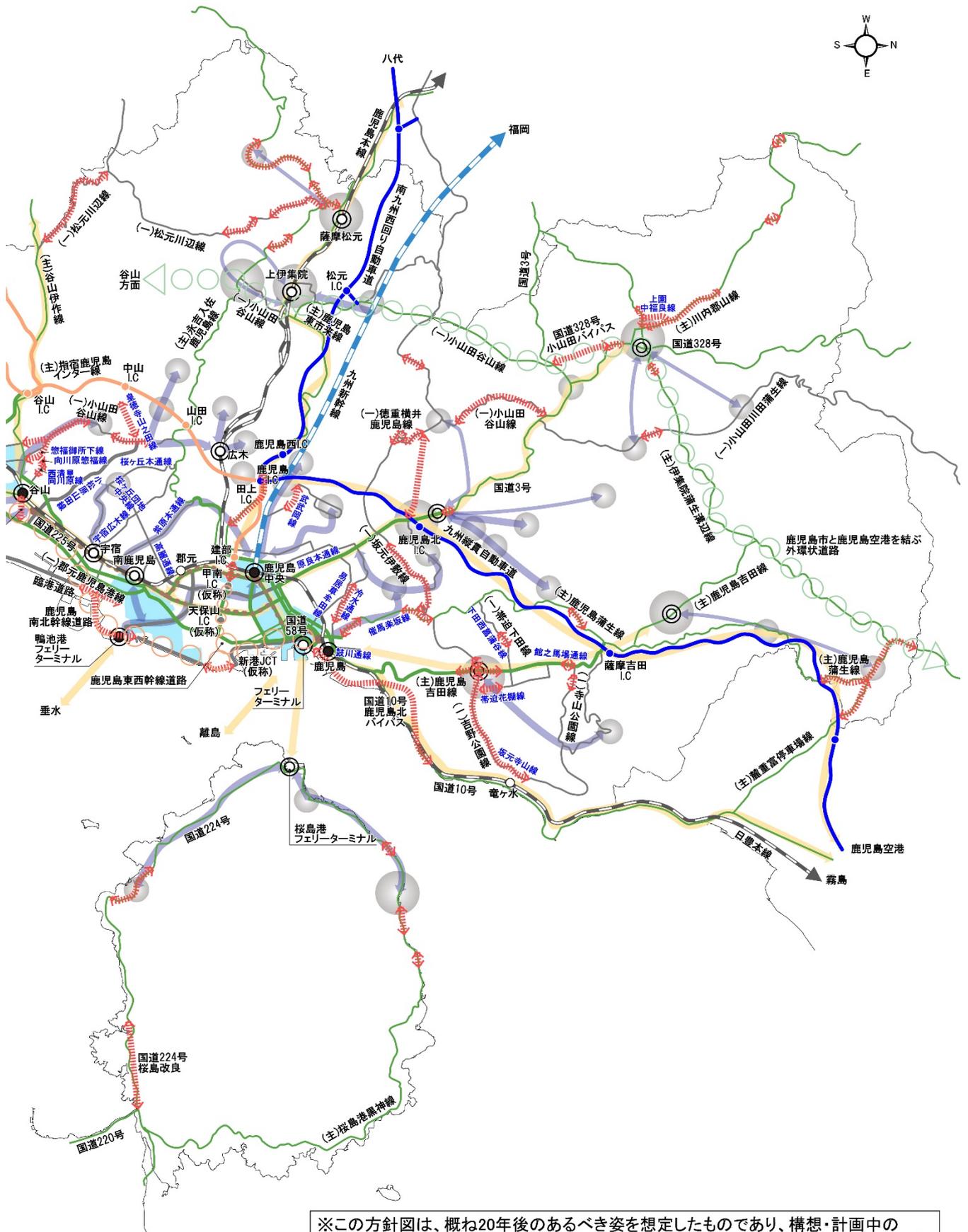


整備計画路線一覧

高規格幹線道路	地域高規格道路等	主要幹線道路	幹線道路等
高速走行ができ、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路 九州縦貫自動車道 南九州西回り自動車道 等	自動車専用道路と同程度の機能を有する広域道路 鹿兒島東西幹線道路 鹿兒島南北幹線道路 南薩縦貫道 (主)指宿鹿兒島インター線 等	周辺他市町や都市内主要地等を連絡する道路 国道 3 号 国道 10 号 国道 10 号鹿兒島北バイパス 国道 220 号バイパス 国道 224 号桜島改良 国道 225 号 国道 226 号 国道 328 号 国道 328 号小山田バイパス (主)鹿兒島蒲生線 (主)麓重富停車場線 (主)鹿兒島東市来線 (主)永吉入佐鹿兒島線 (主)谷山伊作線 (主)鹿兒島川辺線 (主)鹿兒島吉田線 (主)鹿兒島加世田線 (主)伊集院蒲生溝辺線 (主)桜島港黒神線 (主)川内郡山線 (一)玉取迫鹿兒島港線 (一)小山田谷山線 鹿兒島市と鹿兒島空港を結ぶ外環状道路 等	主要幹線道路を補完し、交通拠点を連絡する道路等 (一)坂元伊敷線 (一)帯迫下田線(下田西菖蒲谷線) (一)寺山公園線 (一)飯山喜入線 (一)松元川辺線 (一)小山田川田蒲生線 (一)徳重横井鹿兒島線 坂元寺山線 帯迫花棚線 鼓川通線 冷水通線 武武岡線 高麗通線 宇宿広木線 皇徳寺山之田線 (仮)南清見諏訪線(延伸) 谷山支所前通線 惣福森山線 惣福御所下線 向川原惣福線 西清見向川原線 御所下和田名線 上園中福良線 臨港道路 等

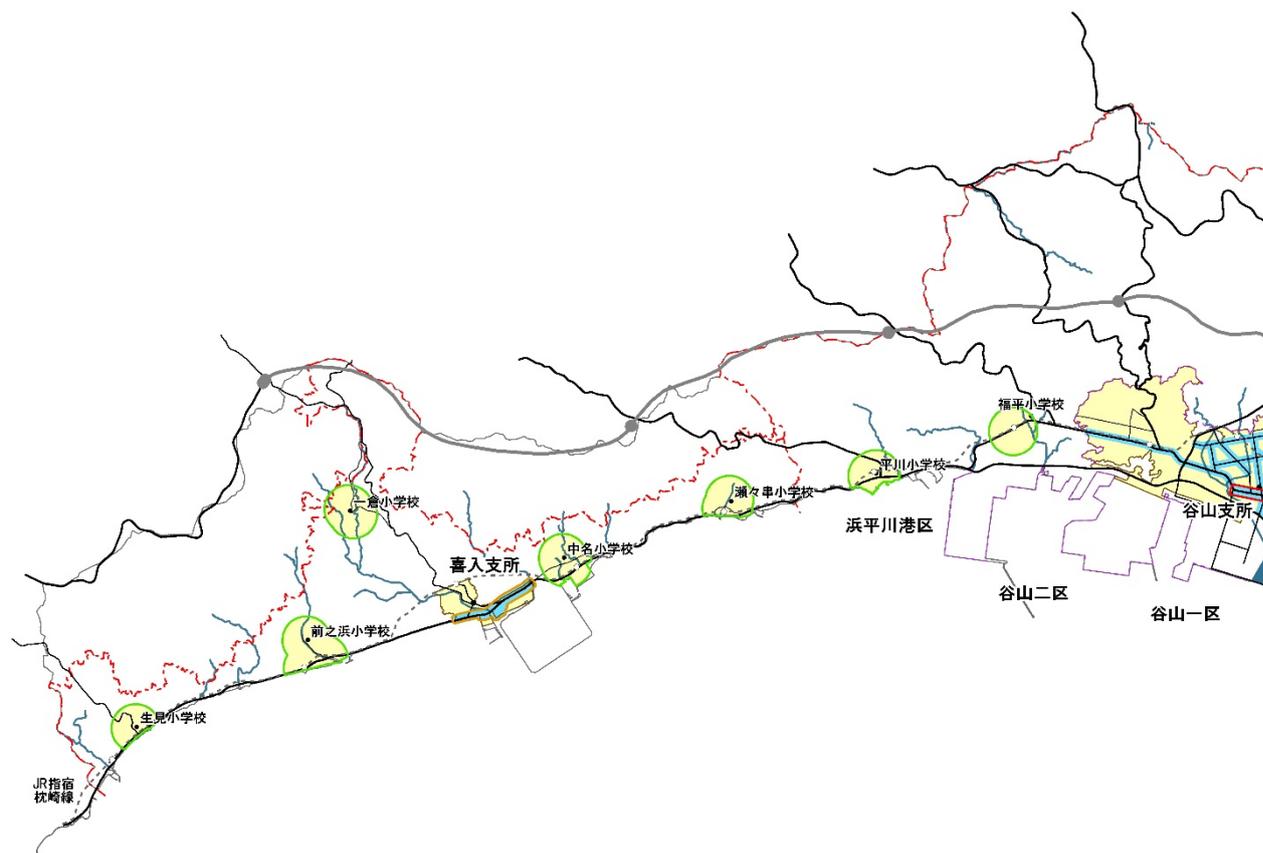
※赤文字：整備計画路線





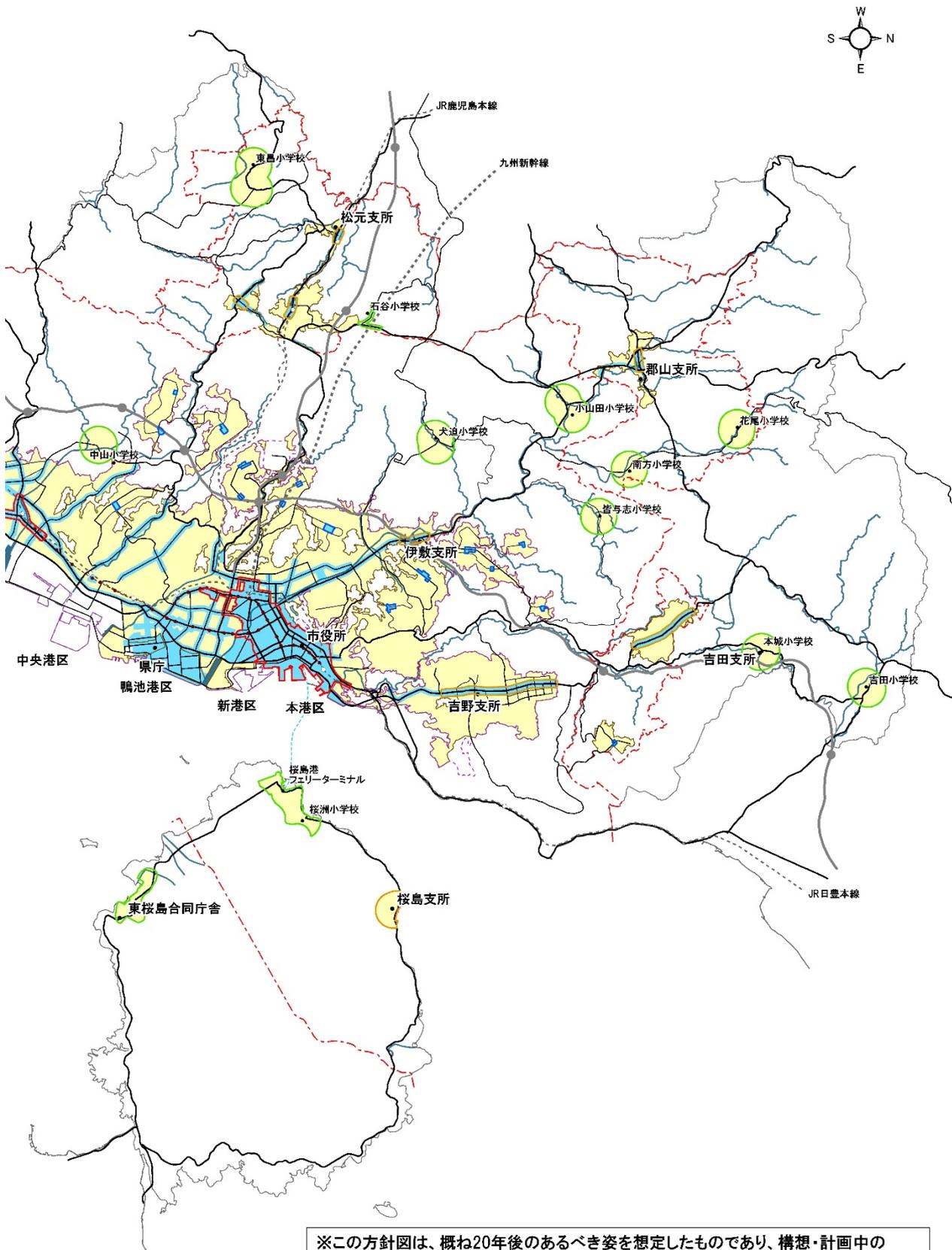
※この方針図は、概ね20年後のあるべき姿を想定したものであり、構想・計画中の新規道路などについては、具体的なルート、位置などを規定するものではありません。

## ○ コンパクトで暮らしやすい都市の方針図



※急傾斜地崩壊危険区域や農用地区域、保安林、土砂災害特別警戒区域等は、都市機能誘導エリア及び居住誘導エリアに含まれません。

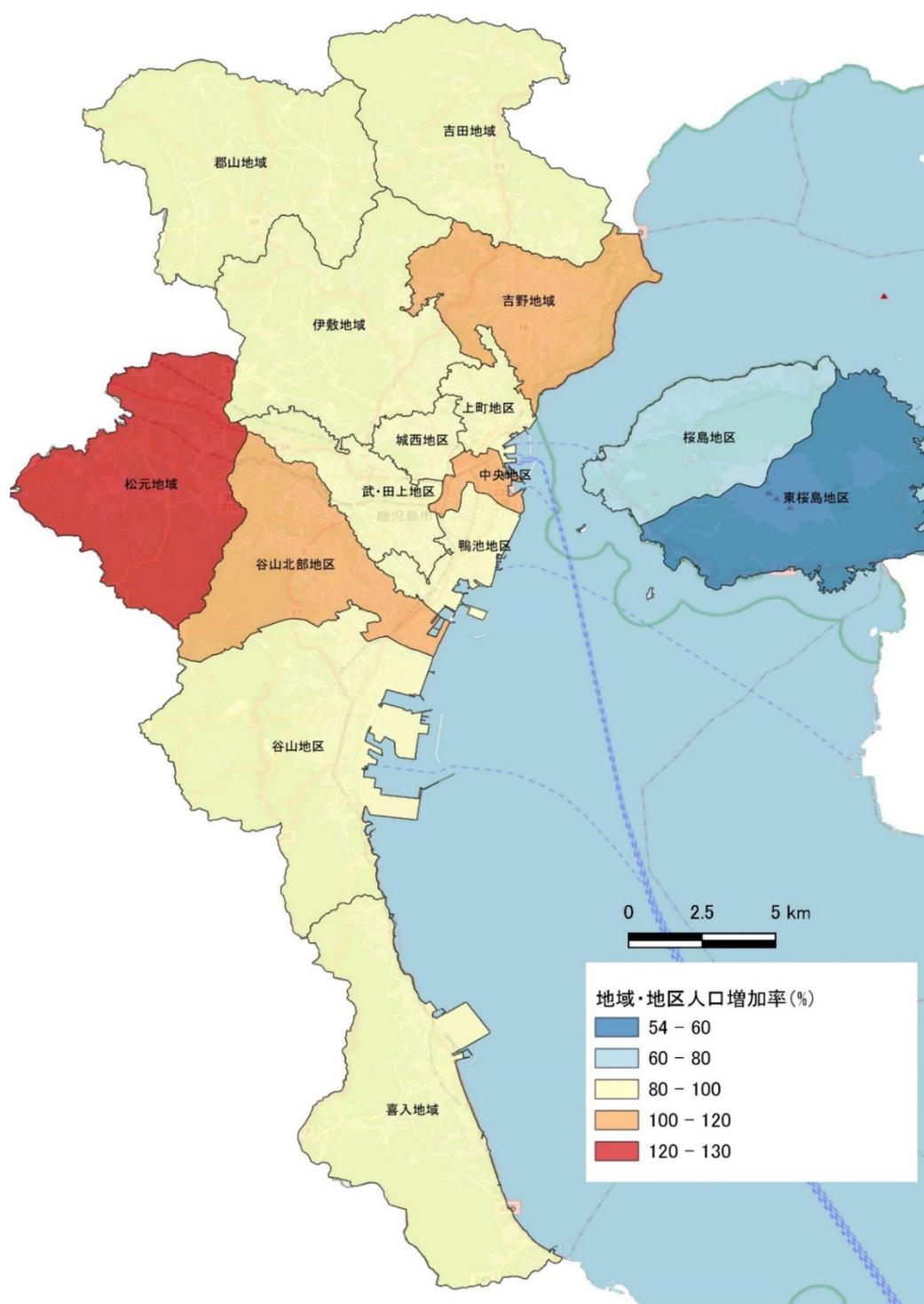




資料：第二次かごしま都市マスタープラン

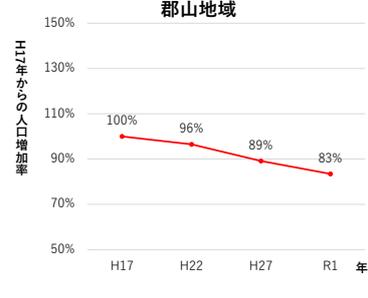
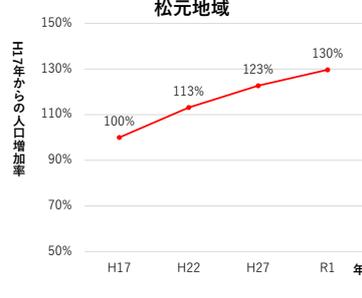
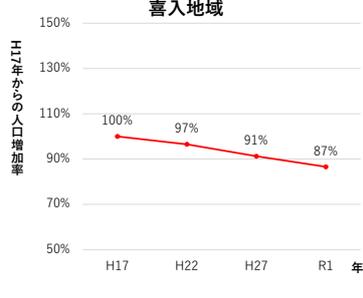
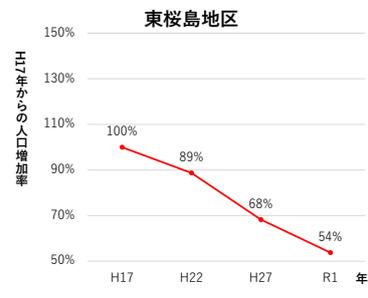
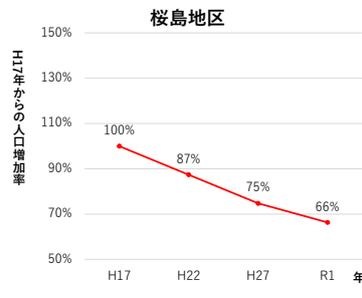
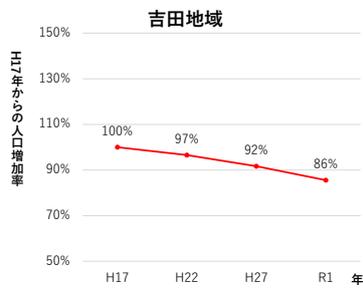
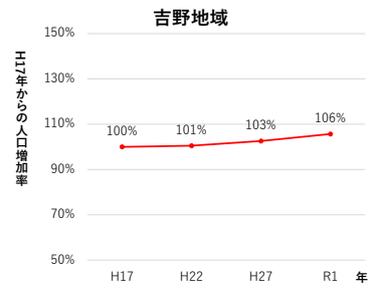
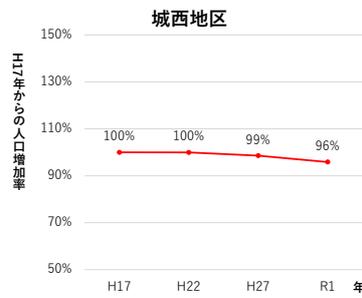
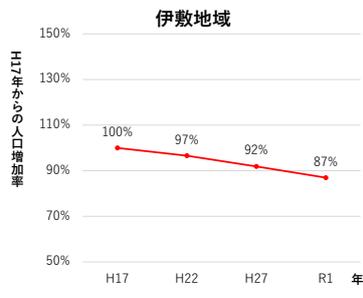
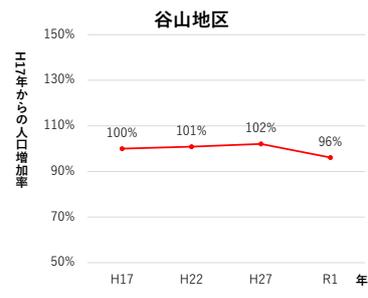
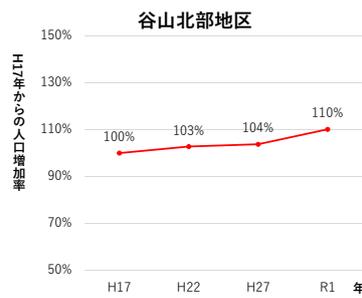
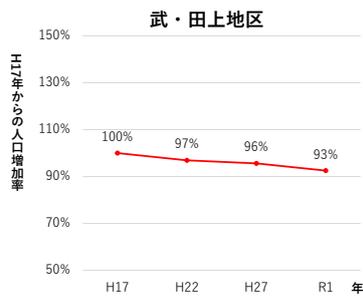
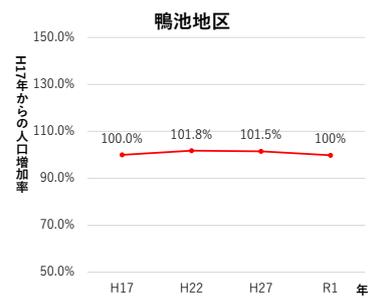
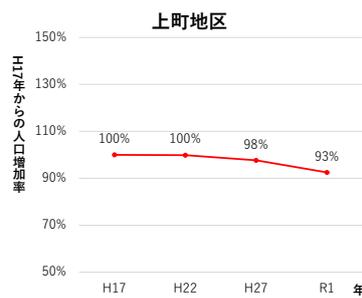
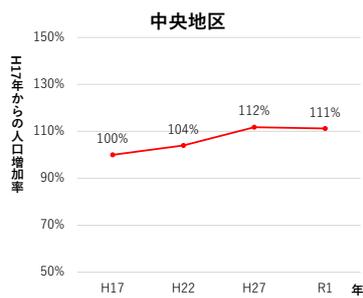
## 地域別の人口変化

○ H17年～R1年の地域別人口増加率

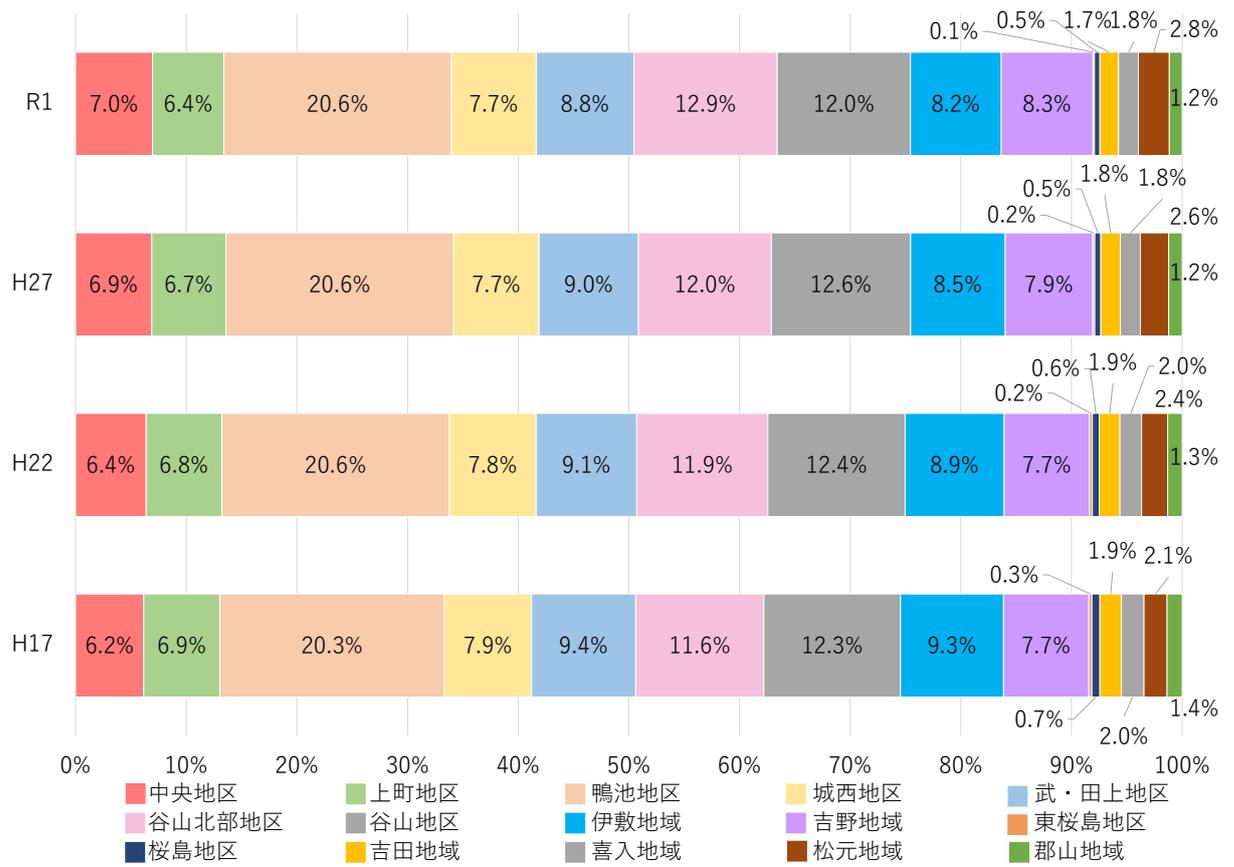


資料：鹿児島市統計書（平成17年～令和元年）より作成

○ H17年～R1年の地域別人口変化

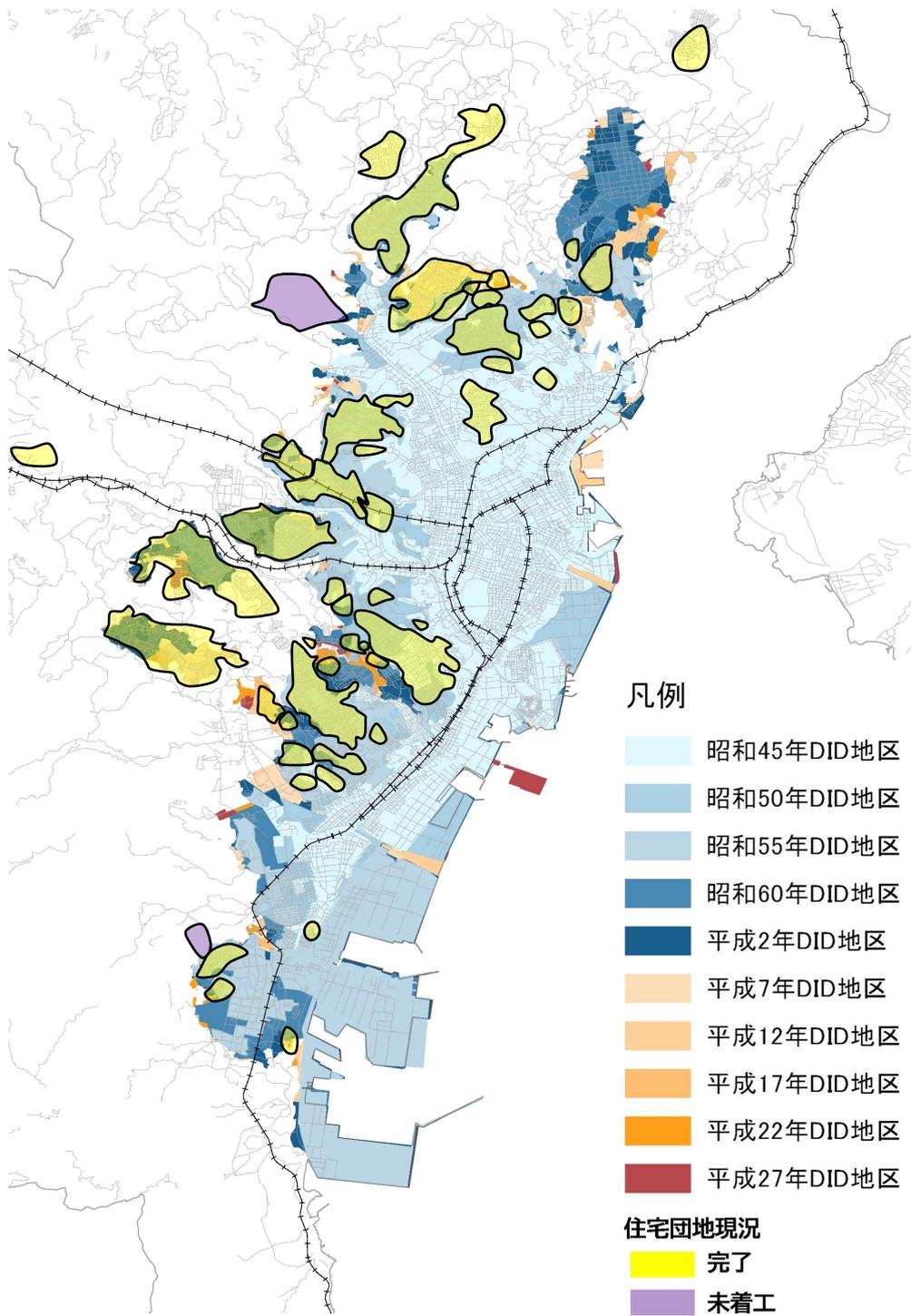


○ 地域別人口比



資料：鹿児島市統計データ（平成17年～令和元年）より作成

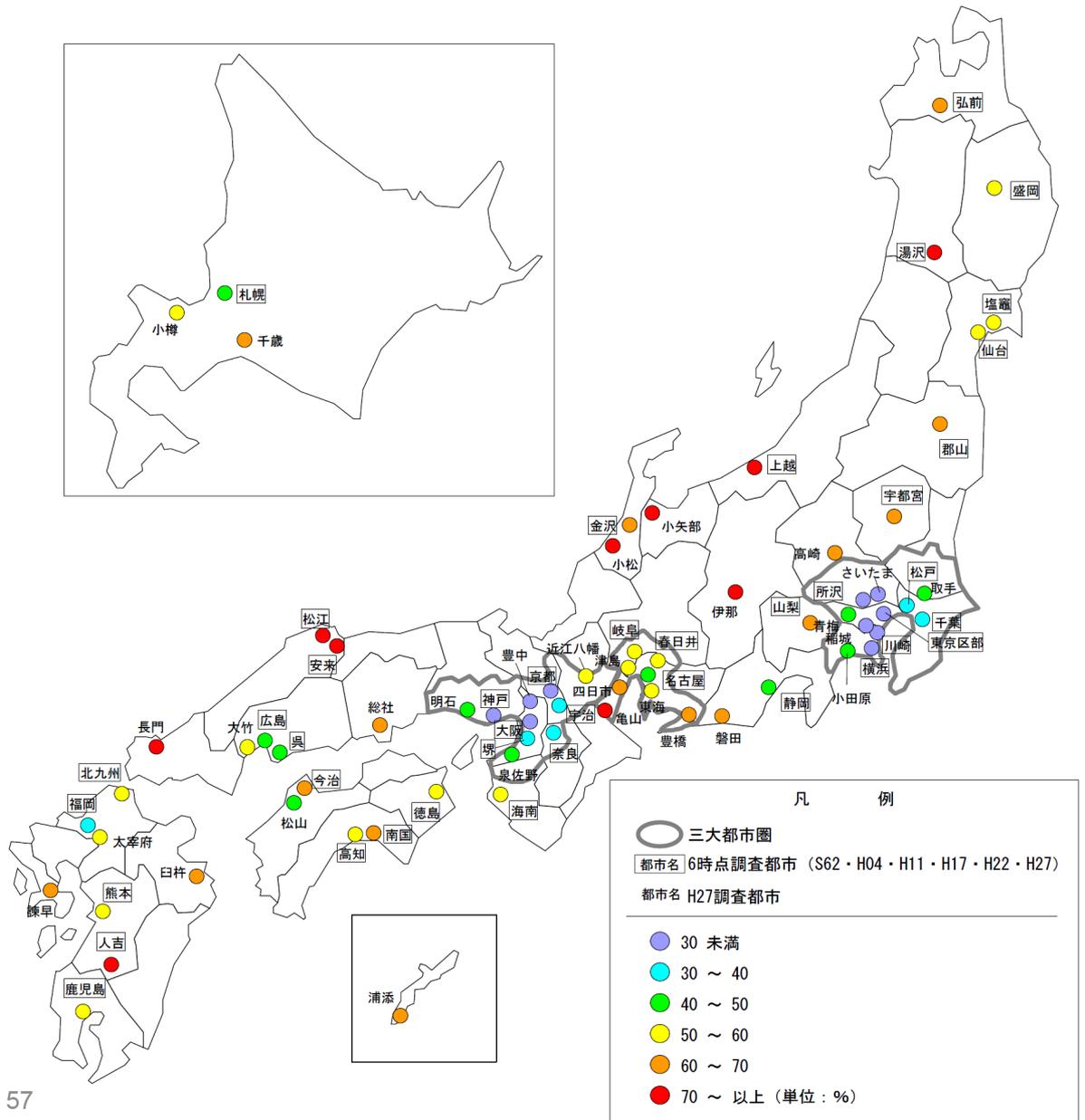
## 市街地の進展状況と大規模住宅団地の分布状況



資料：国土数値情報及び鹿児島市の都市計画（2020年版）

# 全国主要都市の自動車分担率※（平日）

都市別 自動車（運転・同乗）の割合（平日）



57

資料：平成 27 年全国都市交通特性調査集計結果

※分担率：移動にどのような手段が使われているかを、手段毎のシェアで示したものの。

## 主要な道路の混雑度\*



資料) 2015 (平成 27) 年度全国道路・街路交通情勢調査、鹿児島県交通渋滞対策協議会資料を基に作成  
資料：第二次かごしま都市マスタープラン

※混雑度：道路の込み具合を表す数値であり、1.0 を超過するとその道路の交通容量を超えていることを示す。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

参考

資料編



# 資料編：市民アンケート調査結果

## 調査概要

市民ニーズ把握のために実施した、市民アンケート調査の実施概要を示します。

### ○ 市民アンケート調査実施概要

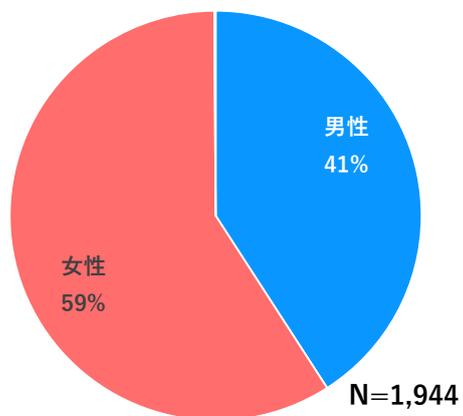
項目	内容
調査名	鹿児島市の公共交通の利用等に関するアンケート調査
調査期間	令和2年11月5日（木）～11月24日（火）
対象者	20歳以上の鹿児島市民（及びその家族） ※1世帯に調査票を2票配布 （地域別・性別・年齢階層別に無作為抽出）
調査票配布数	3,300世帯（6,600票）
Webアンケートの実施	回答数向上のため、Webでの回答も並行して実施
調査票回収数	1,988票（紙1847票、Web140票）
回収率	30.1%（配布世帯数あたりの回収率：60.2%）
主な設問項目	①個人属性 ②日常的な外出について ③新型コロナウイルス感染症の影響による外出及び公共交通利用の状況 ④自動車の利用実態について ⑤公共交通の利用実態について ⑥公共交通に対する支出について ⑦公共交通における心のバリアフリーについて

## 個人属性

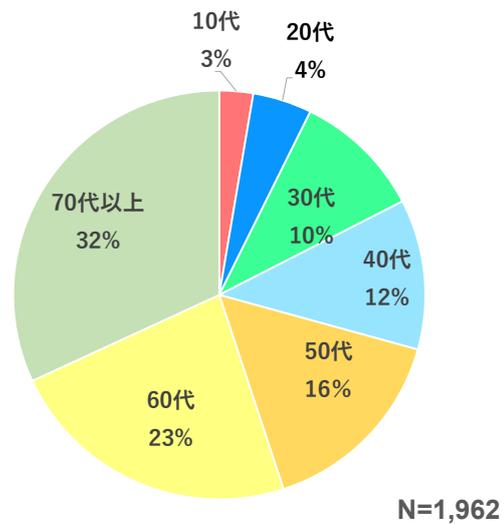
### ① 性別、年齢、職業

- 回答者の性別は、女性が59%、男性が41%である。
- 回答者の年齢は、60代以上が約半数を占める。
- 回答者の職業は、無職（33%）会社員（25%）、パート・アルバイト（16%）の順に多い。

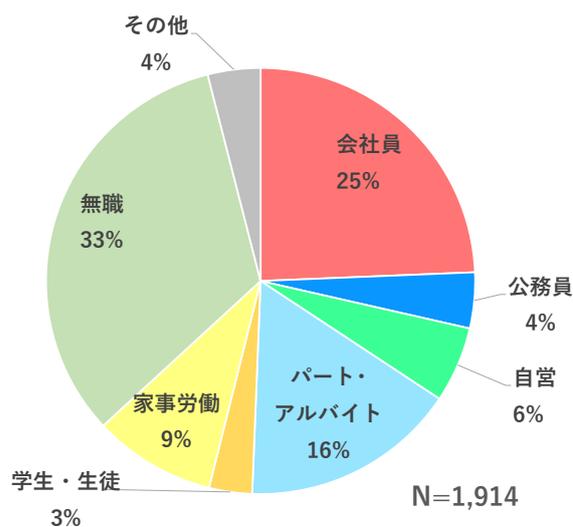
[回答者の性別]



[回答者の年齢]



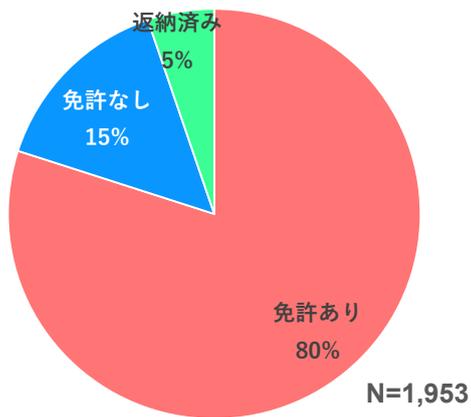
[回答者の職業]



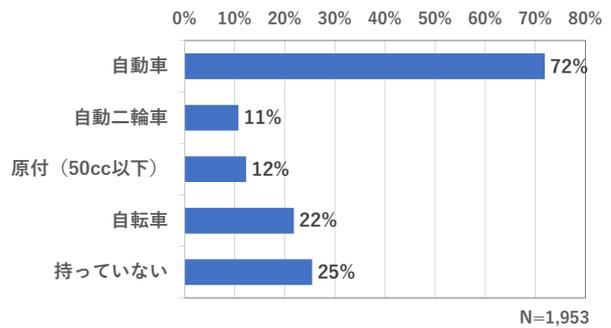
## ② 運転免許保有の有無、乗り物の保有状況

- 運転免許（原付・自動二輪含む）は80%の人が保有している。
- 普段、自由に使える乗り物の保有状況については、全体の72%の人が自動車を保有している一方、25%の人は所有していない。

[運転免許の保有状況]



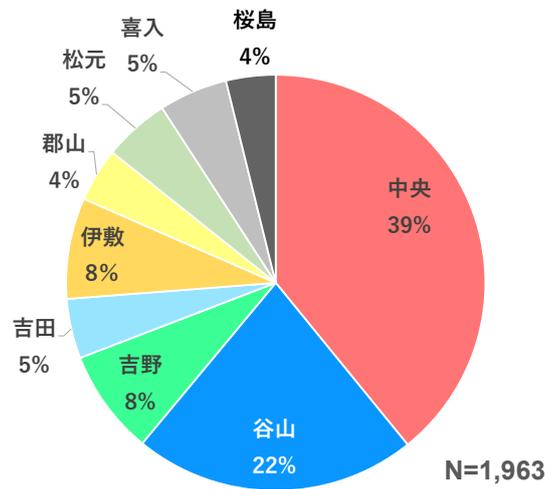
[普段、自由に使える乗り物の保有状況]



## ③ 居住地別の回答者数

- 中央地域が39%、谷山地域が22%を占める。

[居住地別の回答者数]

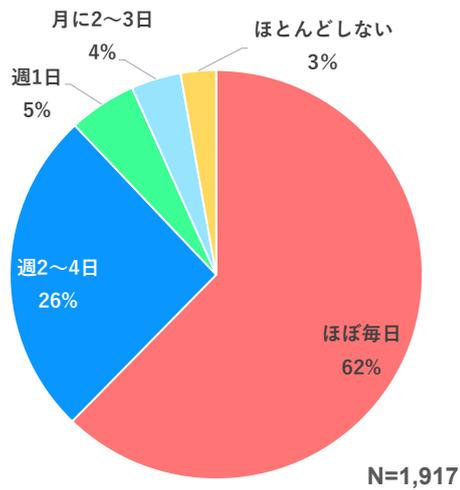


## 日常的な外出状況について

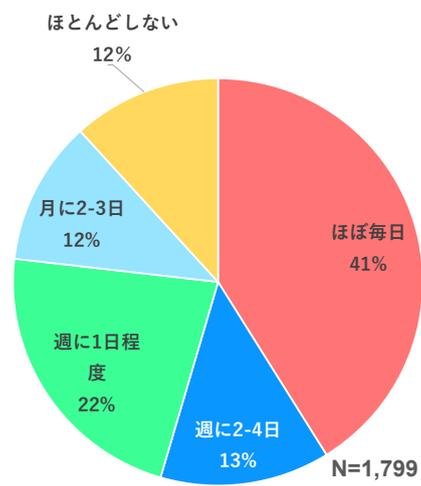
### ④ 日常的な外出頻度と目的（平日、休日）

- 日常的な外出頻度は、ほぼ毎日外出する人が平日で62%、休日（土日祝）で41%となっている。

[日常的な外出頻度（平日）]

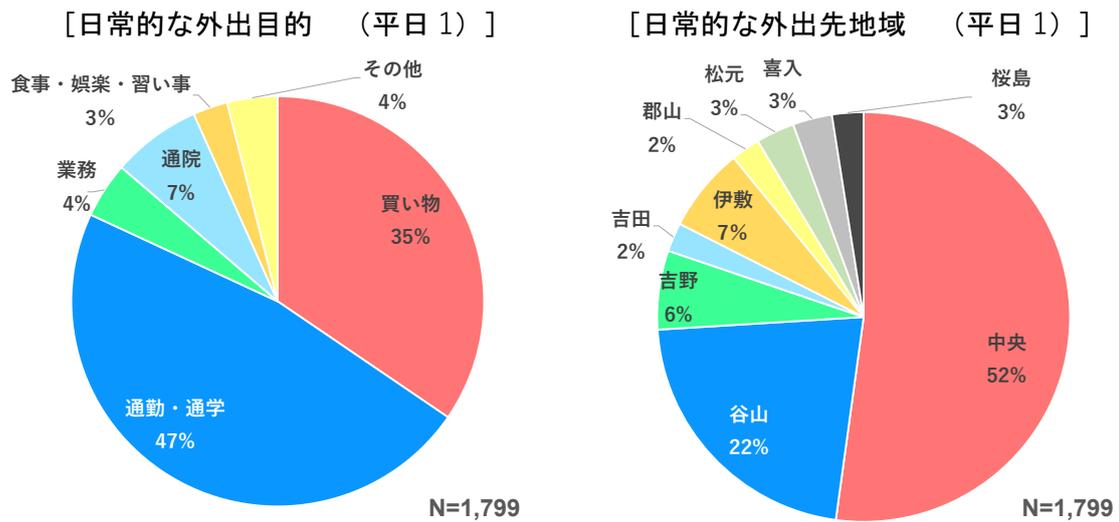


[日常的な外出頻度（休日）]

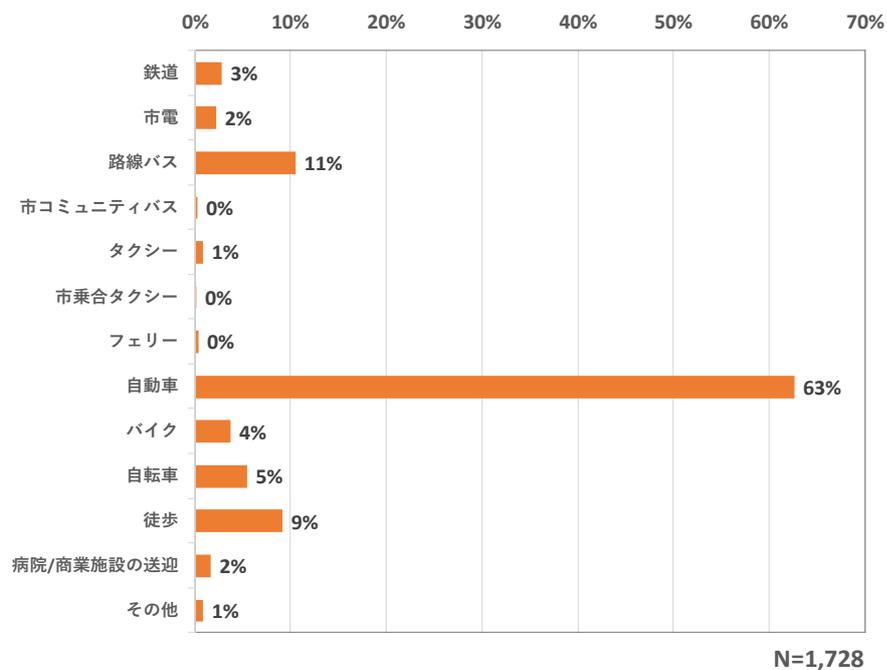


### ⑤ 日常的な外出目的・地域・交通手段（平日）

- 平日の外出目的は、通勤・通学が47%と最も多く、次いで買い物が35%を占める。
- 平日の外出先は中央地域が52%、次いで谷山地域が22%である。
- 平日の外出先への主な交通手段は自動車最も多く、平日で63%。次いで路線バスが11%、徒歩が9%である。



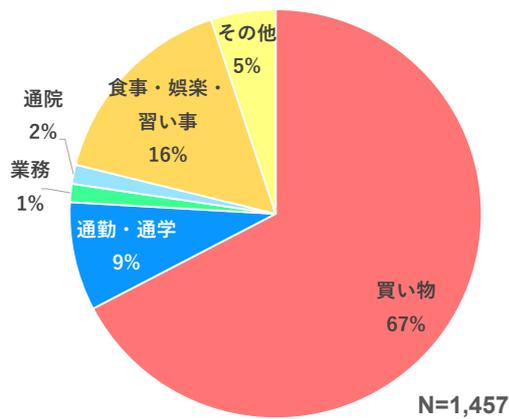
### 〔外出先への主な交通手段（平日1）〕



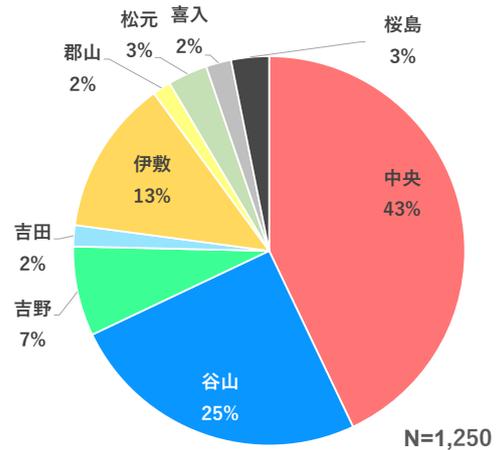
## ⑥ 日常的な外出目的・地域・交通手段（休日）

- 休日の外出目的は、買い物が67%と最も多く、次いで食事・娯楽・習い事が16%である。
- 外出先は中央地域が43%、次いで谷山地域が25%。
- 外出先への主な交通手段は自動車が最も多く、休日で67%。次いで路線バスと徒歩が並ぶ。

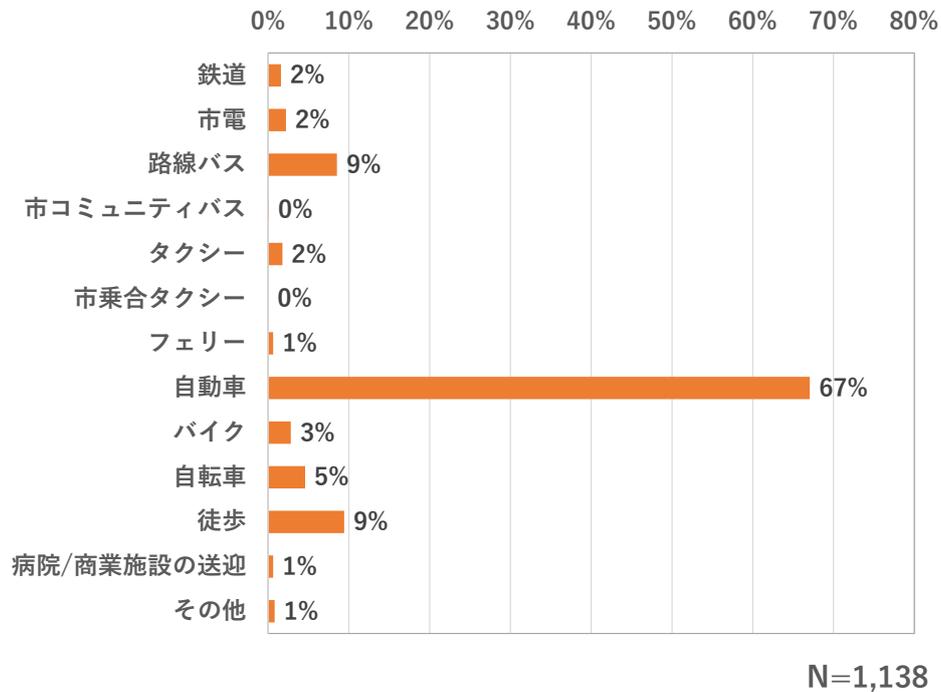
〔日常的な外出目的（休日1）〕



〔日常的な外出先地域（休日1）〕

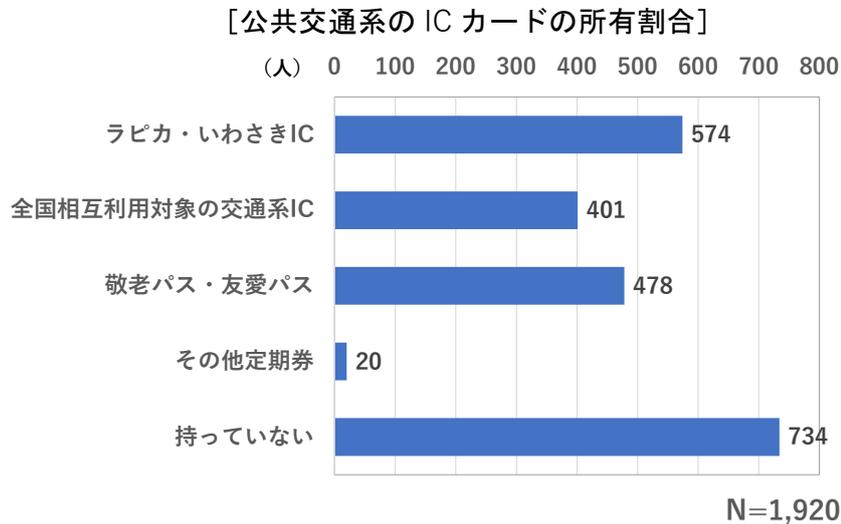


〔外出先への主な交通手段（休日1）〕



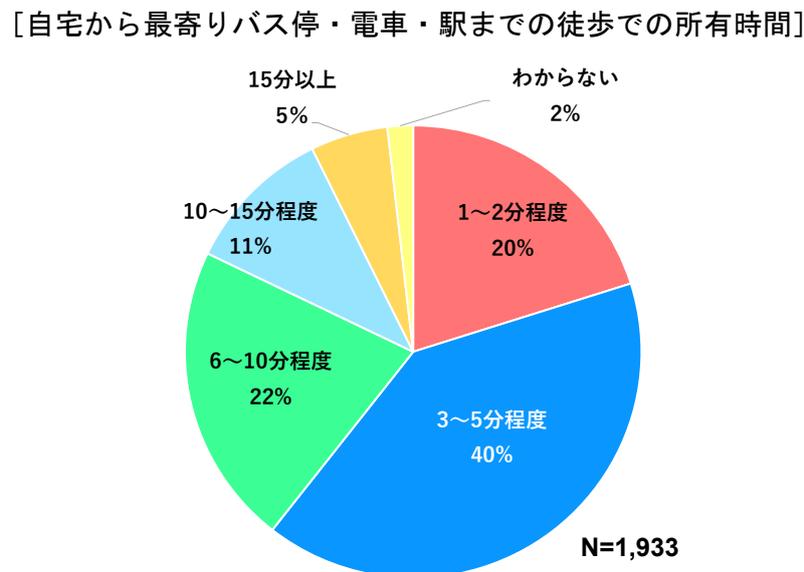
## ⑦ 公共交通のICカード

- ICカード保有者では、「ラピカ」や「いわさきICカード」を持っている人が最も多い。
- ICカードや定期券等の乗車券を持っていない人の割合は、全体の約4割である。



## ⑧ 最寄りバス停・電停・駅までの徒歩での所要時間

- 自宅から最寄りのバス停・電停・駅までの徒歩での所要時間は、3～5分程度が40%で最も多く、82%の人が徒歩10分以内にバス停・電停・駅にアクセスできる。

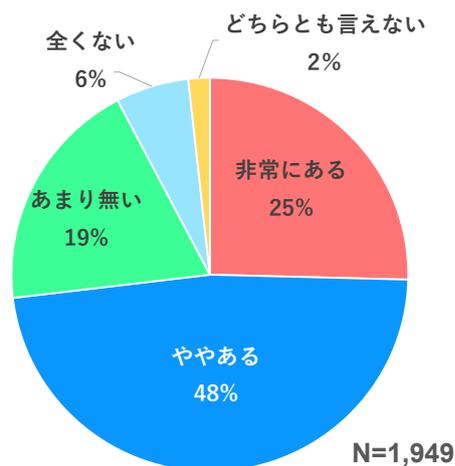


## 新型コロナウイルス感染症の影響による外出及び公共交通利用の状況

### ⑨ 新型コロナウイルス感染症の影響による外出頻度の変化

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、73%の人が外出頻度に変化があったと回答した。

[新型コロナによる外出頻度の変化の有無]



### ⑩ 新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用の減少

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用が減っていると回答した人の割合は約4割であり、まったく変わらないと回答した人の割合は1割に満たない。

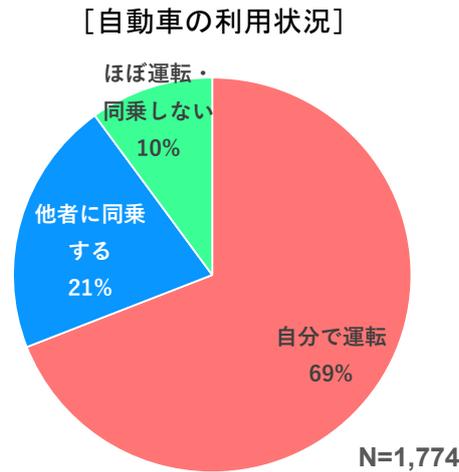
[公共交通利用の減少]



## 自動車の利用実態について

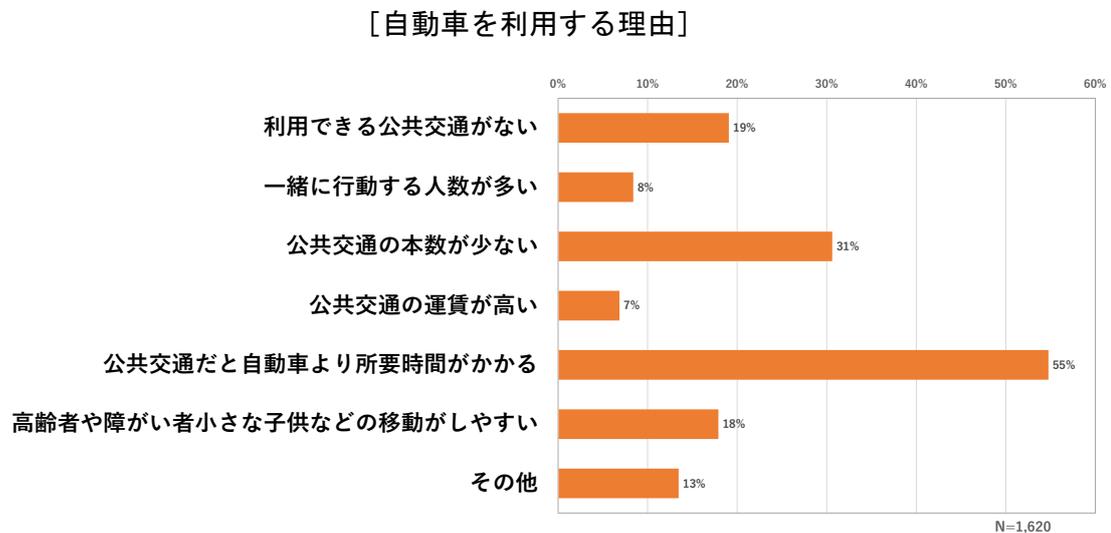
### ⑪ 自動車の利用実態について

- 自動車の利用実態について、自身で運転すると回答した人の割合は69%であり、他者の運転する自動車に同乗すると回答した人を含めると、90%の人が自動車を利用している。



### ⑫ 普段、自動車を利用する理由について

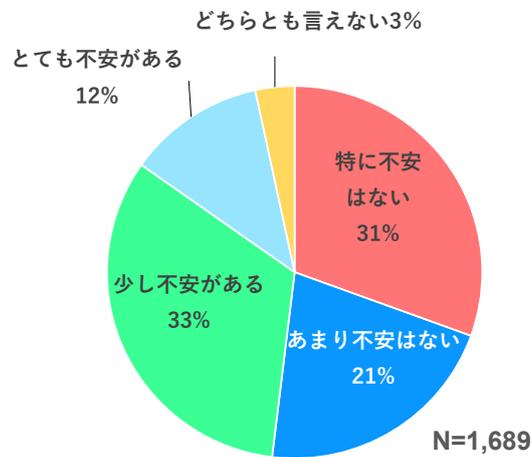
- 普段、自動車を利用する理由について、「公共交通だと自動車より所要時間がかかる」と回答した人が最も多い。
- 次いで、「公共交通の本数が少ない」「利用できる公共交通がない」と回答した人の割合が多い。



### ⑬ 自動車の運転や同乗について、将来利用できなくなる不安の有無

- 将来、自動車が使えなくなる事に不安があると回答した人の割合は45%である。

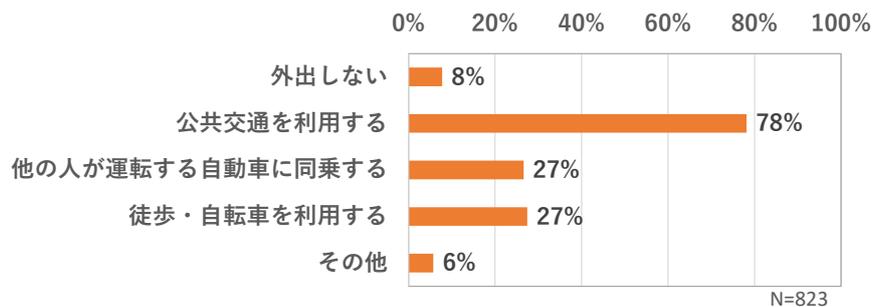
[将来、自動車が使えなくなる不安の有無]



### ⑭ 将来自動車が利用できなくなった場合の移動手段

- 将来自動車が利用できなくなった場合の移動手段として公共交通を利用すると回答した人が78%である。
- また、他人が運転する自動車に同乗すると回答した人の割合が27%である。

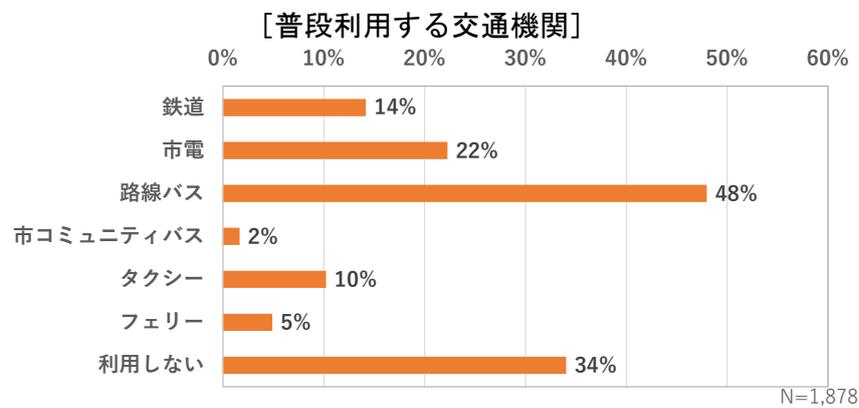
[将来、自動車が利用できないときの対応]



## 公共交通の利用実態について

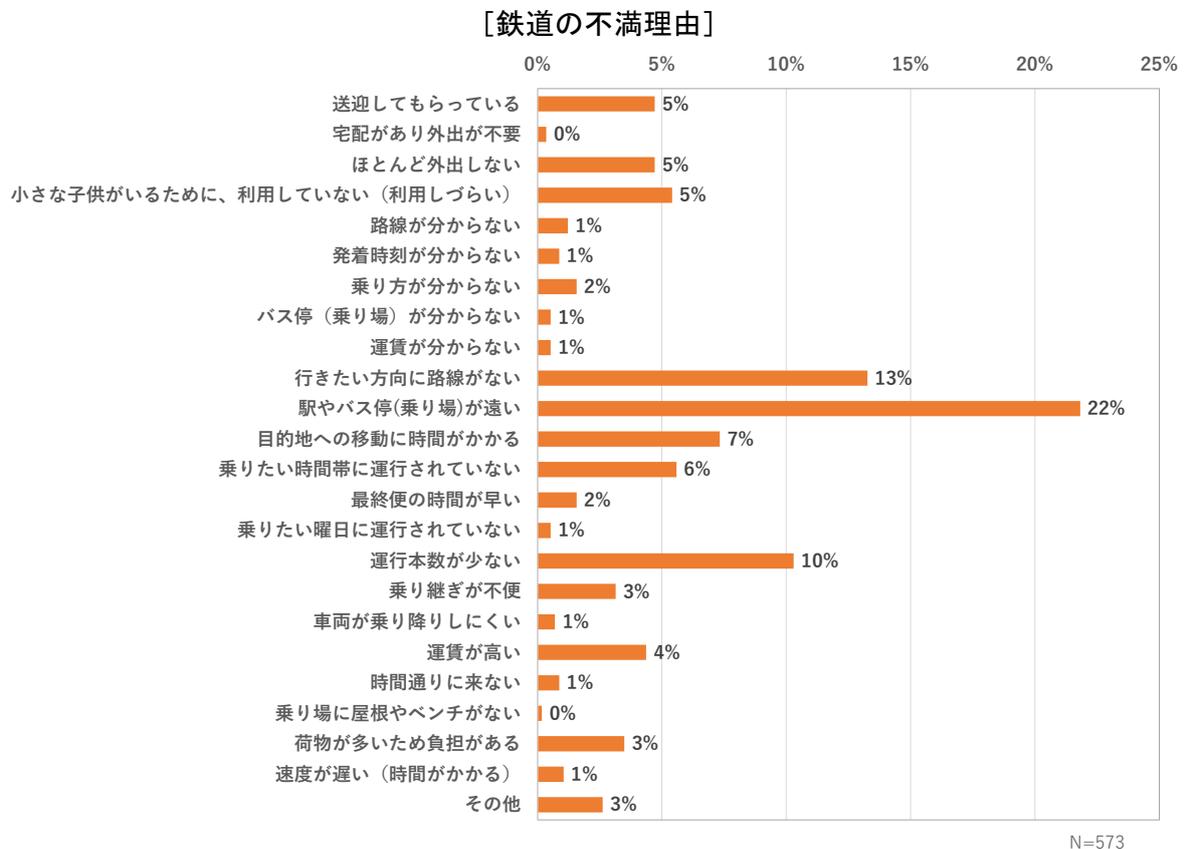
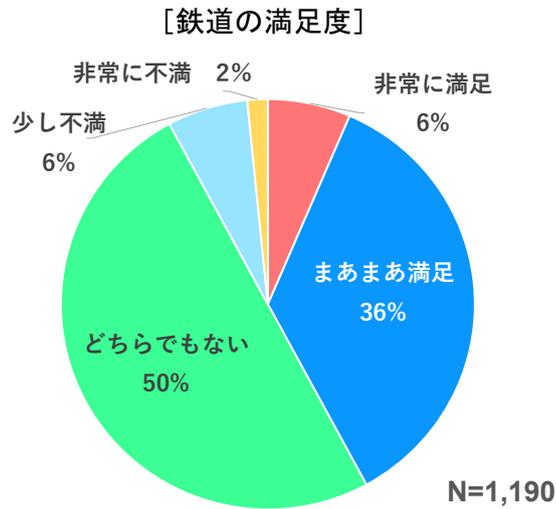
### ⑮ 普段、利用する公共交通機関について

- 普段、路線バスを利用する人が48%、次いで市電が22%、鉄道が14%と続く。



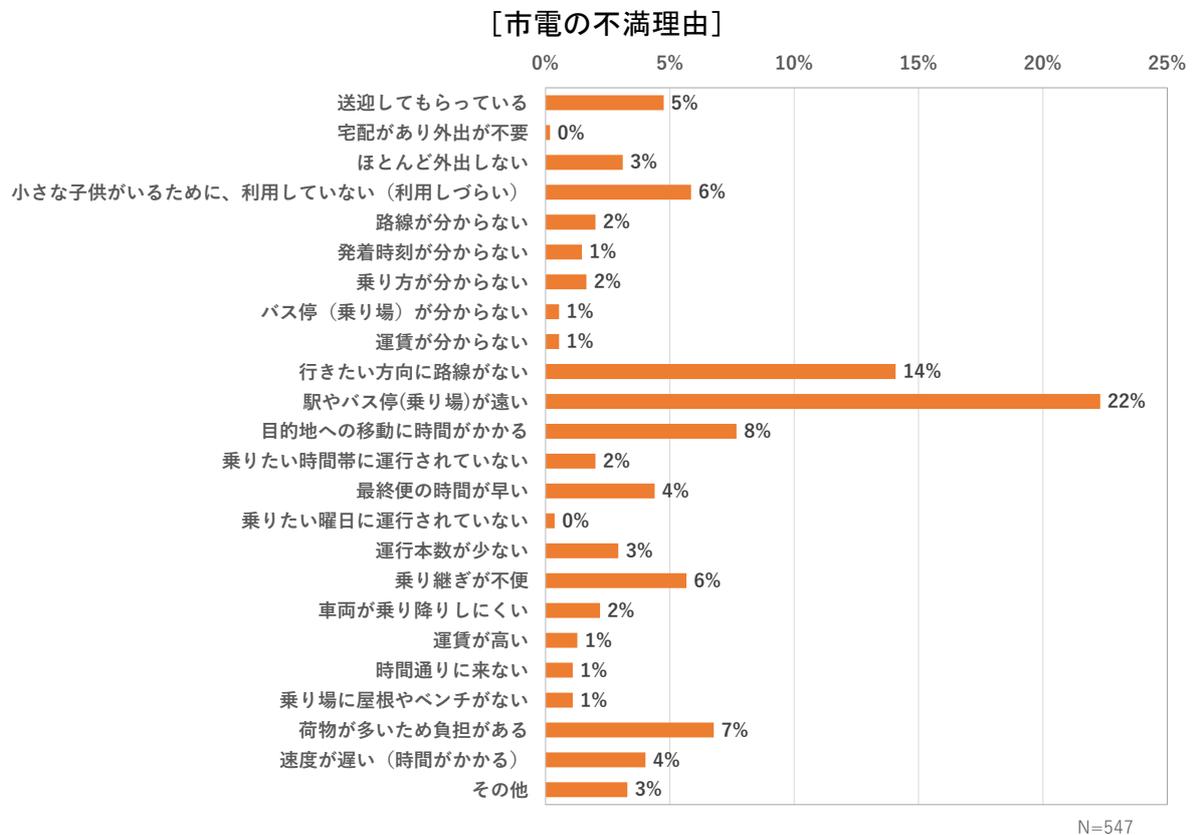
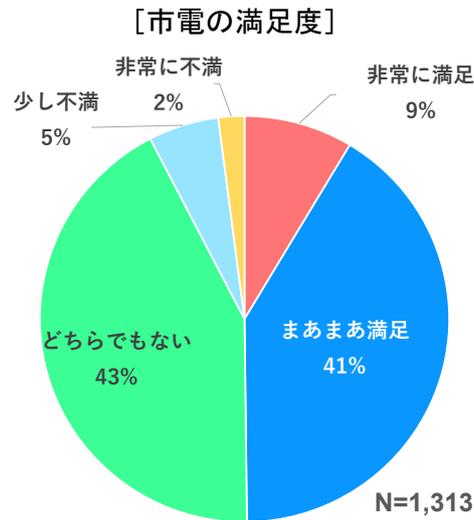
## ⑩ 鉄道の利用満足度及び不満理由

- 鉄道の利用満足度は、満足している人が42%、不満がある人が8%である。
- 鉄道の利用に不満がある理由では、「(自宅から)駅までの距離が遠い」という地理的条件が最も多く、「行きたい方向に路線がない」、「運行本数が少ない」が次に多い。



## ⑰ 市電の利用満足度及び不満理由

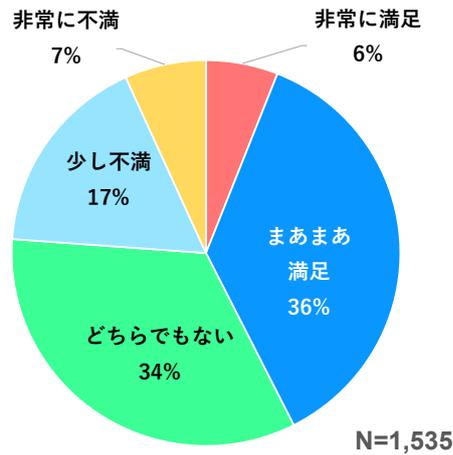
- 市電の利用満足度は、満足している人が50%、不満がある人が7%。
- 市電の利用に不満がある理由では、「（自宅から）停留場までの距離が遠い」という地理的条件が最も多く、「行きたい方向に路線がない」が次に多い。



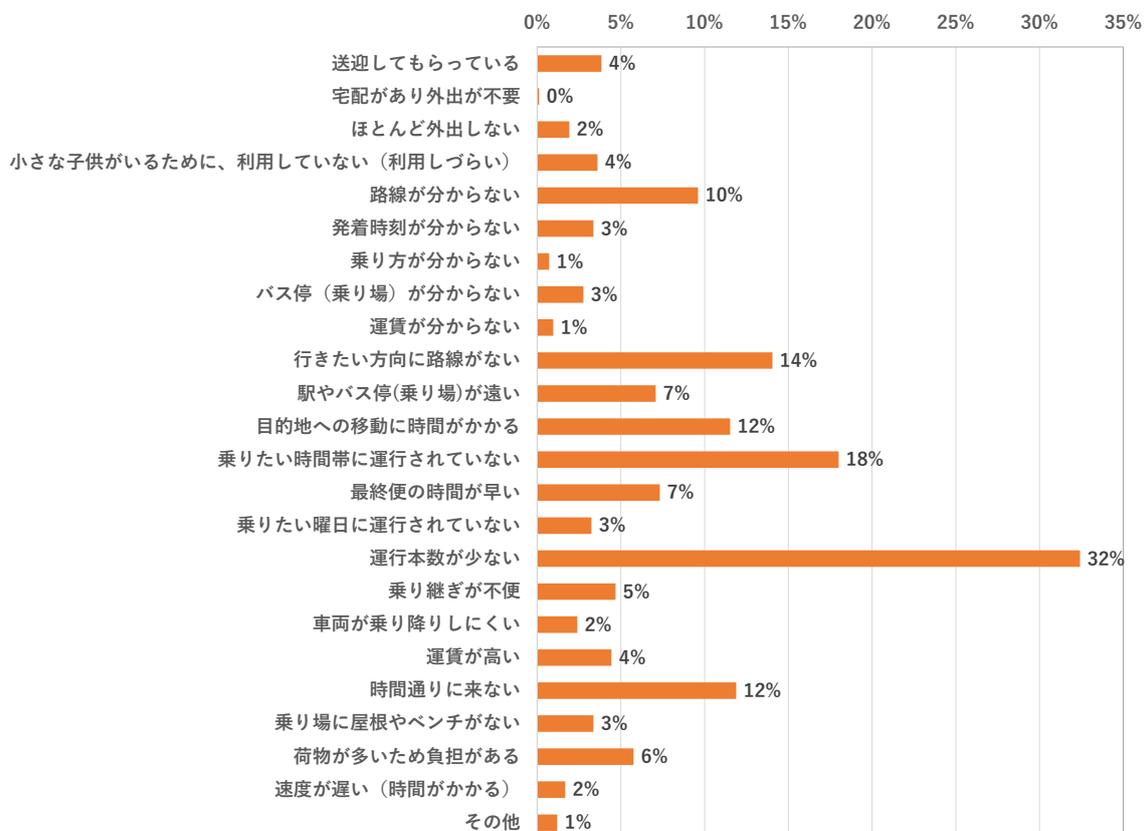
## ⑱ 路線バスの利用満足度及び不満理由

- 路線バスの利用満足度は、満足している人が42%、不満がある人が24%。
- 路線バスの利用に不満がある理由では、「運行本数が少ない」が最も多く、「乗りたい時間帯に運行されていない」・「行きたい方向に路線バスがない」が次に多い。

[路線バスの満足度]



[路線バスの不満理由]

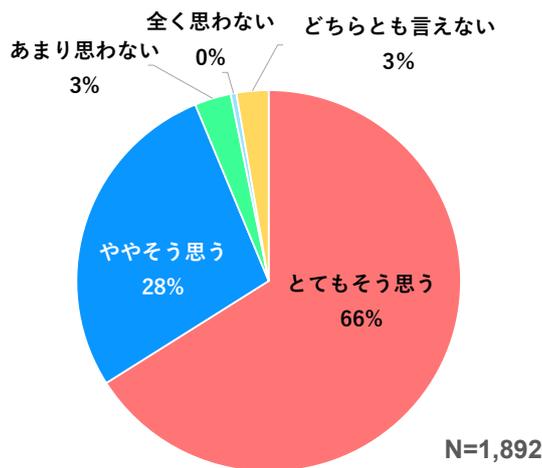


## 公共交通に対する支出について

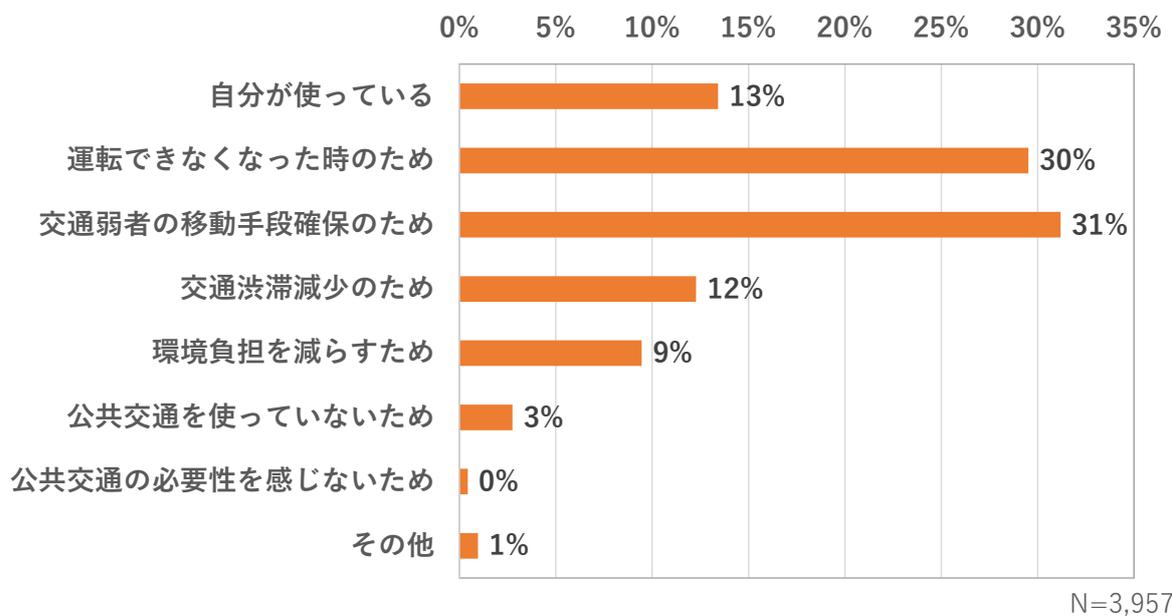
### ⑩ 居住地域における公共交通に対する認識

- 公共交通は重要であると答えたのは全体の94%を占める。
- 理由としては、「交通弱者の移動手段確保」、「運転できなくなった時のため」といった自身や他者が自動車を使えない事を想定した回答が全体の半数以上を占める。

[居住地域における公共交通の重要性]



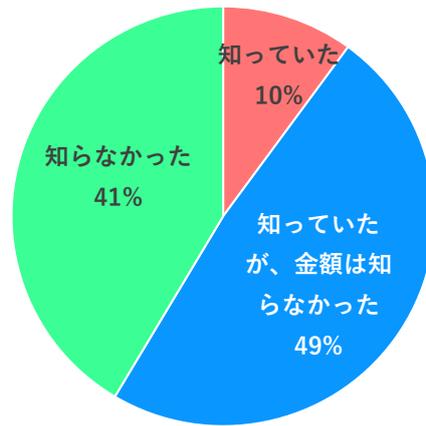
[公共交通を必要とする理由とそうでない理由]



## ⑳ 市の公共交通への財政負担についての認知

- 公共交通への財政負担について認知していた人の割合は 59%であり、知らない人は 41%であった。

[市の財政負担への認知]

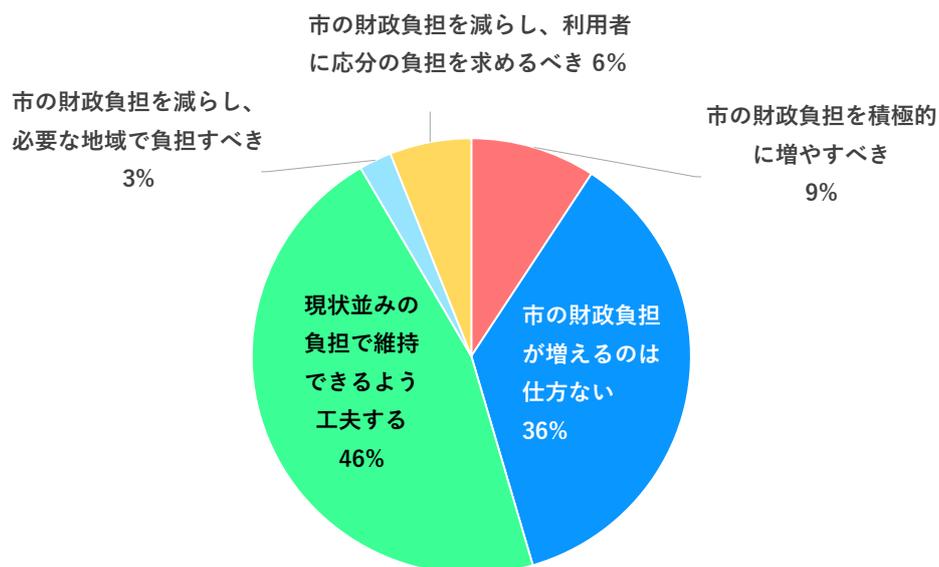


N=1,889

## ㉑ 公共交通への「市の支出」や「負担の在り方」についての意見

- 「現状並みの負担で維持できるように工夫する」、「市の財政負担が増えるのは仕方ない」と回答した人の割合が多い。

[公共交通への市の負担の在り方についての意見]



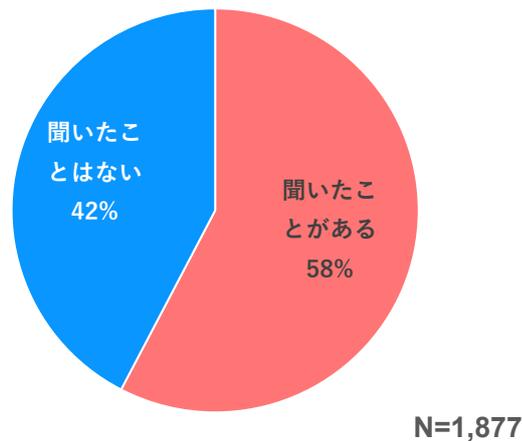
N=1,748

## 公共交通における心のバリアフリーについて

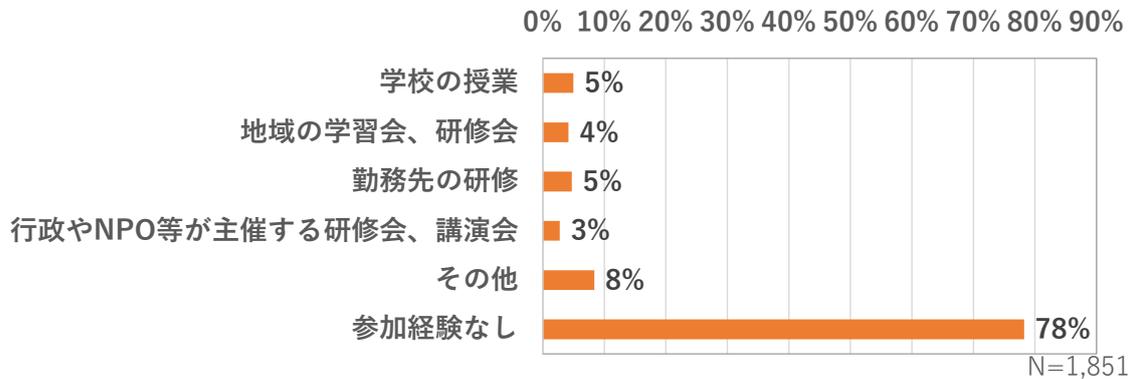
### ② 「心のバリアフリー」について

- 「心のバリアフリー」という言葉を聞いたことがあるのは全体の 58%。
- 「心のバリアフリー」に関する研修会や講演会等への「参加経験なし」が 78%である。

【「心のバリアフリー」についての認知】



【「心のバリアフリー」に関する研修会や講演会等への参加の有無】



## 資料編：公共交通以外の地域の輸送資源の調査

### 調査概要

令和2年の活性化再生法の改正では、「地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保」が新たに掲げられました。

そこで、地域の輸送資源の実態を把握するため、本市内の自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・宿泊施設等の既存の民間事業者による送迎サービスの現状等を下記の通り調査しました。

#### ① 対象施設及び実施期間

調査対象とした施設、事業者及び実施期間を以下に示します。

##### ○ 対象事業者及び実施期間

	対象事業者	件数	電話ヒアリング実施期間	FAX 調査実施期間
1	福祉有償運送事業者	13 件	令和2年11月上旬 ～11月下旬	令和2年11月下旬 ～12月中旬
2	市立小・中学校	2 件		
3	市内私立・県立高校	23 件		
4	病院	525 件		
5	宿泊施設	129 件		
6	自動車学校	6 件		

#### ② 調査項目概要

主な調査項目は以下の4つです。

- ① 送迎の実施の有無
- ② 使用車両、利用者数、運行ルート、運行頻度、運行ダイヤ
- ③ 送迎サービスの今後の継続の意向
- ④ 送迎サービスの公共での活用が可能かどうか

### 調査フロー

#### STEP1 輸送手段毎に、市の関係課、業界の組合・団体等への確認調査

- 業界毎の送迎手段、送迎サービスの実施状況、問題点等の把握
- 新たな輸送資源としての活用可能性、公共交通との統合可能性の確認
- 業界・組合を通じた調査実施の意向確認

#### STEP2 業界の組合・団体等を通じた送迎サービスの把握・整理

- 送迎サービスの有無の確認のため、電話ヒアリング調査を実施

#### STEP3 送迎サービスの公共での活用可能性のある団体へヒアリング

- 電話ヒアリング調査を実施

## 用語解説

### ① AI (Artificial Intelligence)

人工知能のことで、学習や推論など人間の知能が持つ役割をコンピュータで実現する技術のこと。

### ② AI オンデマンド交通

AI を活用した最適なルートによる効率的な配車により、利用者の予約に対し、リアルタイムに最適な配車を行うシステムのこと。

### ③ DX (Digital Transformation)

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考え方。

### ④ EC (Electronic Commerce)

電子商取引のことで、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。

### ⑤ ICT (Information and Communication Technology)

パソコンやインターネットを使った情報処理や通信等の情報通信技術を意味する。従来は、IT (Information Technology) が使われてきたが、最近では情報通信技術を利用した情報や知識の共有・伝達といったコミュニケーションの重要性を伝えるために、ICT の方が一般的に使われるようになっている。

### ⑥ IoT (Internet of Things)

「モノのインターネット」と呼ばれている。自動車、家電、ロボットなどあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやりとりをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出すこと。

### ⑦ ITS (Intelligent Transport Systems)

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でつなぐことにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムを指す。

## ⑧ LRT (Light Rail Transit)

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。

## ⑨ MaaS (Mobility as a Service)

地域住民や旅行者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、観光や医療等の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の課題解決にも資する重要な手段となるもののこと。

## ⑩ コミュニティバス

自治体や自治会等が、地域住民の移動手段を確保するために、一定地域内を運行するバスのこと。公共交通が不便な地域において運行するもののほか、市街地内の公共施設や医療施設、商業施設などの主要施設を循環するものなど、様々なタイプがあり、従来の乗合バスを補う公共交通サービスとして、全国的に導入が進んでいる。

## ⑪ サイクルアンドライド

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のこと。

## ⑫ シェアサイクル

複数のサイクルポート（自転車貸出拠点）を配置し、どのサイクルポートでも貸出・返却ができるようにしたシステムのこと。

## ⑬ 集約型都市構造

都市圏内の中心市街地及び主要な交通結節点周辺等を都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携することで、都市圏内の多くの人にとっての暮らしやすさと当該都市圏全体の持続的な発展を確保するもの。

#### ⑭ 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旨とする地方自治体のこと。

#### ⑮ センターポール

路面電車の架線を支える電柱を中央分離帯に立てること。歩道側から架線をくもの巣状に吊っていた支持鉄線をなくすことにより都市景観の向上が図られる。

#### ⑯ デジタルサイネージ

公共空間等に設置される映像表示システム（電子看板）であり、バス停等においてリアルタイムの運行情報や見やすい時刻表・路線図などが表示できるもの。

#### ⑰ パークアンドライド

自宅から最寄の鉄道駅やバス停まで自家用車を利用し、周辺の駐車場に駐車して、そこから鉄道やバスを利用すること。都心部等の交通渋滞の緩和につながる、環境にもやさしい移動形態。

なお、鉄道と乗り継ぐ場合をパークアンドライド、バスと乗り継ぐ場合をパークアンドバスライドと言う。

#### ⑱ バスロケーションシステム

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停のデジタルサイネージ等の表示板やスマートフォン、パソコンに情報提供するシステムのこと。

#### ⑲ ビッグデータ

スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータのこと。

#### ⑳ 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バス路線のこと。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。

## ⑳ モビリティ・マネジメント

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の移動手段を適切に利用する状態）に変化することを促すこと。

## ㉑ 乗合タクシー

定員10人以下の乗合自動車で行われているものを乗合タクシーと呼ぶ。近年は、交通不便地の対策として、多くの需要が見込めない場合に自治体等が運行する場合もある。また、利用者からの事前予約があった場合のみ運行するデマンド型として運行される場合もある。

## ㉒ ユニバーサルデザイン（UD）タクシー

運賃や乗車方法は一般のタクシーと変わらないが、足腰の弱い高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”のこと。

## ㉓ 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。

## ㉔ 第4次産業革命

デジタルな世界と物理的な世界と人間が融合する環境。具体的には、あらゆるモノがインターネットにつながり、そこで蓄積されるさまざまなデータを人工知能などを使って解析し、新たな製品・サービスの開発につなげる等とされている。

## ㉕ 電気推進船

一般的なディーゼルエンジン等で直接プロペラを回転させる方式と違い、エンジンで駆動する発電機で発電し電動機でプロペラを回転させて船の推進力を得る船のこと。船内スペースが有効利用できる、船体の形状の設計自由度が上がる、エネルギー効率が高等の利点がある。

## ㉖ 福祉有償運送

身体障害者や要介護者など、一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを行うもの。

お問合せ先

**鹿児島市 企画財政局 企画部 交通政策課**

〒892-8677 鹿児島市山下町 11-1

TEL: 099-216-1113 FAX: 099-216-1108

E-Mail : [ko-seisaku@city.kagoshima.lg.jp](mailto:ko-seisaku@city.kagoshima.lg.jp)

令和4年3月策定

