

第1章 「第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版」策定の趣旨等

1-1 策定の趣旨

(1) 改定の背景と目的

公共交通は、日常生活に不可欠な移動手段であることから、持続可能な地域社会の実現に向けて、その維持・確保は極めて重要です。本市では、公共交通を軸とした交通体系の構築を目指し、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」）を策定し、令和4年3月には現行版となる「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」を策定しました。

策定から5年が経過する令和8年度を目途に中間見直しを行うこととしていましたが、この間、コロナ禍の離職や時間外労働の上限規制等による運転者不足の深刻化、物価高騰など、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しました。また、令和5年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」）が改正され、地域の実情に応じた持続可能な交通体系の構築に向けて、地方公共団体の役割や関係者間の連携体制の強化がこれまで以上に求められるようになりました。

こうした社会情勢の変化を踏まえ、本市では公共交通ビジョンを見直し、令和8年7月に「第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版」（以下「公共交通ビジョン改定版」）を策定しました。なお、見直しにあたっては、本市における交通施策を包括するビジョンとするため、「交通バリアフリー基本構想」を統合した計画としています。

○公共交通ビジョンと交通バリアフリー基本構想の統合



(2) これまでの経過

これまでに策定したビジョンの主な内容と特徴及び前ビジョンにおける主な取組で完了した事業は以下の通りです。

○これまで策定したビジョンの主な内容と特徴

策定期間	表題	主な内容・特徴
平成 22 年 3 月	鹿児島市公共交通 ビジョン	クルマに過度に依存しない、公共交通を軸とした交通体系を構築するために策定
平成 29 年 3 月	鹿児島市公共交通 ビジョン（改定版）	地域交通法の改正を受け、「地域公共交通網形成計画」を兼ねた戦略として見直し
令和 4 年 3 月	第二次鹿児島市 公共交通ビジョン	バスや鉄道等の従来の公共交通サービスに加え、多様な輸送資源の活用を計画に位置づけるとともに、「ICT を活用した利用しやすい公共交通の推進」を戦略として新たに追加

○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	・ 谷山地区連続立体交差事業 ・ 谷山地区アクセス環境整備事業 ・ 鹿児島中央ターミナルビルの整備 ・ バスロケーションシステムの導入 ・ 公共交通総合案内システム整備事業 ・ 電停案内表示等リニューアル事業 ・ 鹿児島中央駅東口駅前広場観光案内所設置事業
2	安全・快適で、 人と環境にやさしい 交通環境の整備	・ 鹿児島市新交通バリアフリー基本構想推進事業 ・ 桜島港フェリー施設整備事業 ・ 電気自動車充電インフラ整備事業 ・ 電動アシスト自転車普及促進事業 ・ コミュニティサイクル導入事業
3	特色ある公共交通を活かした まちづくりの推進	・ サクラジマアイランドビュー車両購入事業 ・ 観光レトロ電車製作事業 ・ イベント電車リニューアル事業 ・ 鹿児島港新港区の再整備

(3) SDGs との関連性

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）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あり、持続可能な世界の実現を目指す 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



ゴールの 1 つである「11 住み続けられるまちづくりを」には、ターゲットの 1 つに「女性や子ども、障害のある人、お年寄りなど、弱い立場にある人々が必要としていることを特によく考え、公共交通の交通手段を広げるなどして、すべての人が、安い値段で、安全に、持続可能な交通手段を使えるようにする。」と定められています。そのほか気候変動への対応など、公共交通と関連性の高いゴールの達成に向け、公共交通ビジョンにおいても持続可能な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

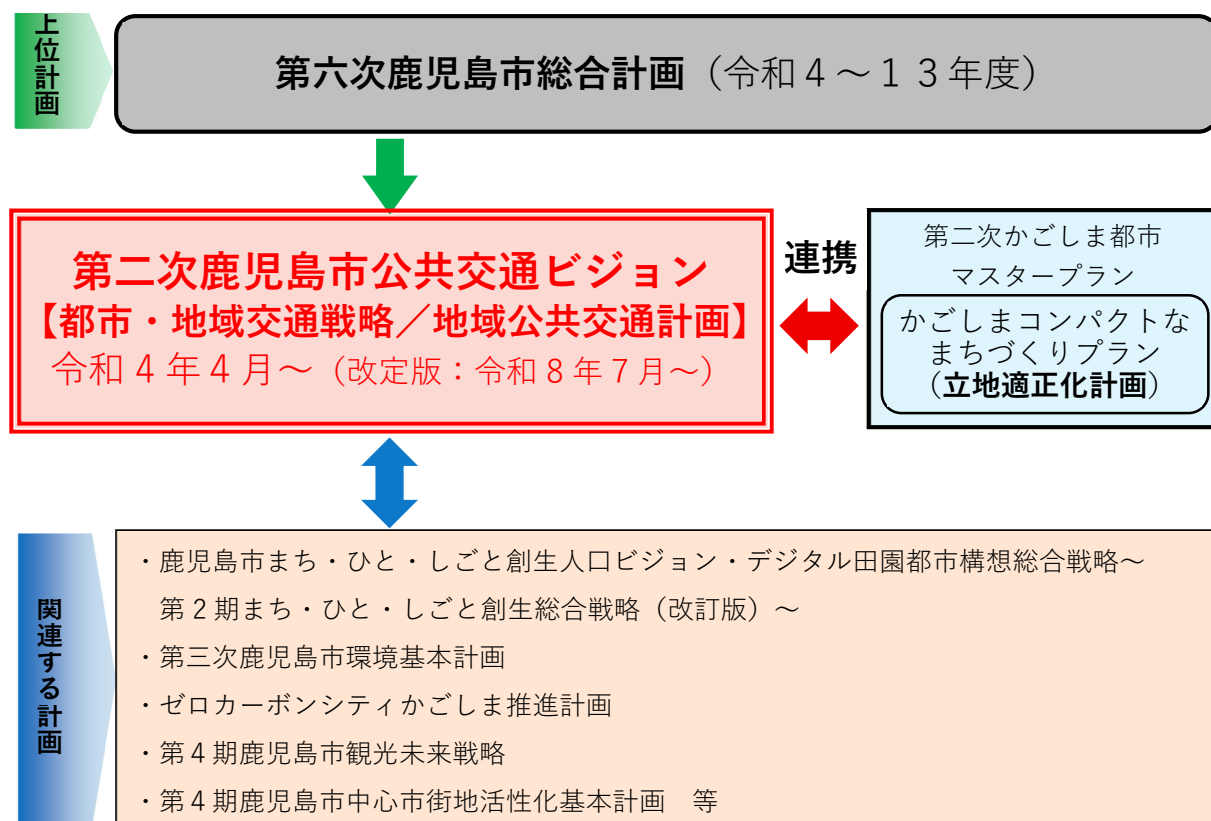
9 産業と技術革新の基盤をつくろう 	9 産業と技術革新の基盤をつくろう 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る	10 人や国の不平等をなくそう 	10 人や国の不平等をなくそう 各国内及び各国間の不平等を是正する
11 住み続けられるまちづくりを 	11 住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する	13 気候変動に具体的な対策を 	13 気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
17 パートナリーシップで目標を達成しよう 	17 パート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

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していく必要があります。

本ビジョンは、都市全体の総合的な交通政策の推進を図る計画（都市・地域交通戦略）と地域の公共交通の目指すべき姿を示すマスタープラン（地域公共交通計画）、公共交通や道路空間を対象としたハード・ソフト両面の交通バリアフリーを重点的に推進する計画（バリアフリー基本構想）の3つを兼ねた、市民・交通事業者・行政等が一体となって取り組む包括的な計画となっています。

○ 公共交通ビジョンと関連する計画



○ 公共交通ビジョン改定版の関連法律等との対応

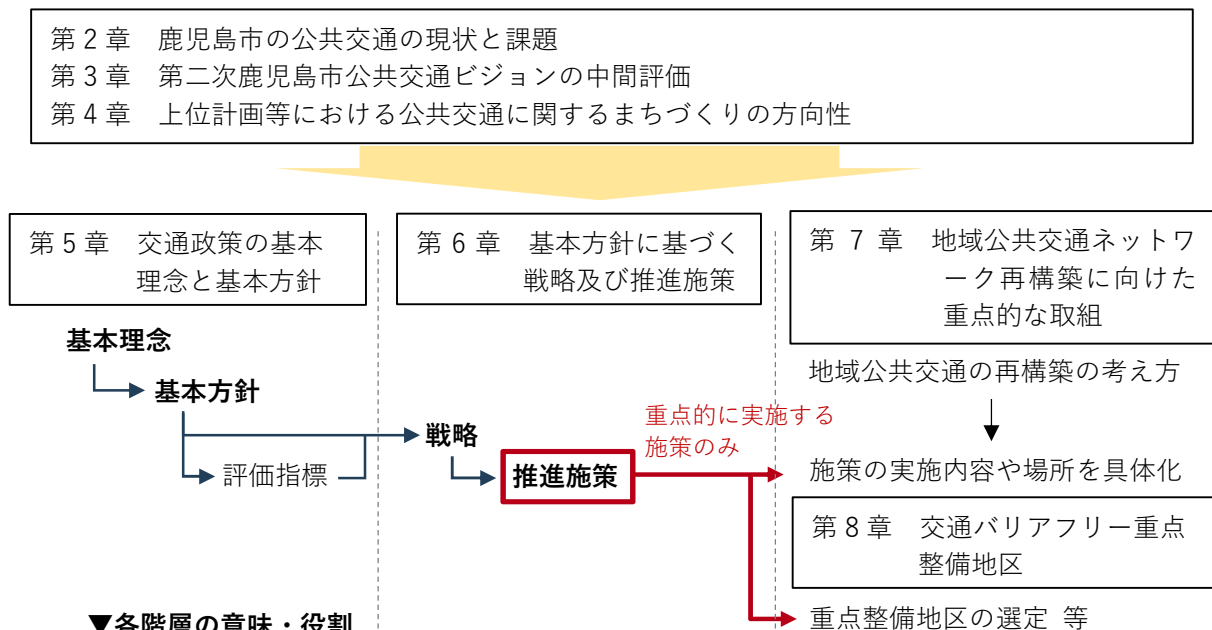
- ・都市・地域交通戦略（都市・地域総合交通戦略要綱）
- ・地域公共交通計画（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）
- ・バリアフリー基本構想（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）

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、本市の公共交通の現状と課題や本ビジョンの中間評価、まちづくりの方向性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の戦略及び推進施策、重点的な取組等で構成されています。

○各章に記載している内容と関係



▼各階層の意味・役割

階層	意味・役割	
基本理念	計画全体の根幹となる 価値観や理想像	▲ 抽象的
基本方針	基本理念を実現するための 方向性	●
戦略	基本方針を具体化するための 考え方や手段の選択	●
推進施策	戦略を実行に移すための 具体的な事業・活動	▼ 具体的

(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。

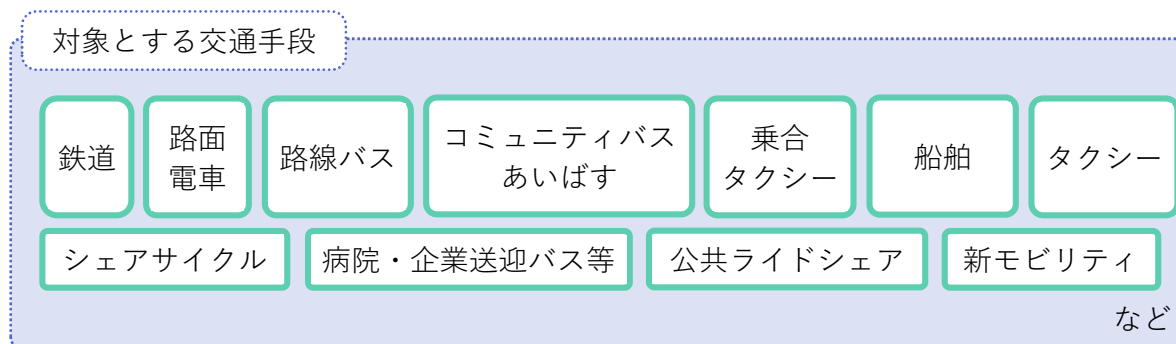
ただし、社会経済情勢の変化や推進施策の達成状況などを鑑み、必要に応じて見直しを行います。

(3) 計画区域

「公共交通ビジョン」の対象区域は、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}」、「病院・企業送迎バス等」のほか、地域の自家用車や一般ドライバーを活用した「公共ライドシェア^{※4}」や自動運転バスなどの「新モビリティ」を対象とします。



※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もの

※2 乗合タクシー：タクシー車両を使用した乗合交通。路線バスやコミュニティバスほどの利用が見込めない地域で運行

※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、どのポートでも貸出・返却が可能なシステム

※4 公共ライドシェア：路線バス事業等が成り立たない地域で輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。

○「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 P13 を参照