

第2章 鹿児島市の公共交通の現状と課題

2-1 鹿児島市の各交通手段の現状

(1) 公共交通

① 鉄道

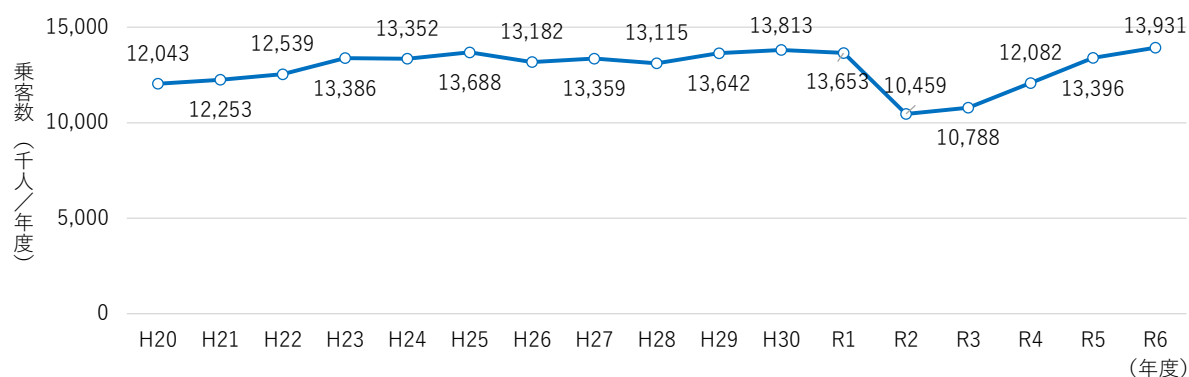
本市の鉄道は、九州新幹線のほか、在来線である鹿児島本線、日豊本線、指宿枕崎線により、鹿児島中央駅を中心とした放射状のネットワークを形成しています。郊外部から中心市街地への高い輸送力と速達性・定時性を確保し、本市の広域公共交通の役割を担っています。本市内の鉄道 15 駅（九州の利用者数上位 300 位に入る駅）では年間 1,393 万人が利用しており、令和 7 年 3 月には JR 日豊本線に仙巖園駅が新設されました。

○ 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	40 本/日	47 本/日	43 本/日
下り運行本数	37 本/日	40 本/日	46 本/日	49 本/日

※令和 7 年 4 月時点 平日運行本数

○ 鹿児島市内の JR（15 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 15 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、五位野駅、平川駅、郡元駅、広木駅、薩摩松元駅、喜入駅、仙巖園駅

※ H28 は五位野駅、仙巖園駅を除く 13 駅の値。H20～27、H29～R5 は仙巖園駅を除く 14 駅の値

② 路面電車（市電）

環境にやさしく、都市景観や観光資源としての魅力も高い路面電車は、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）が運行されています。両系統が重なる区間ではピーク時に1時間あたり約20本の高頻度運行を実現しており、年間利用者数は約1,141万人です。

○ 鹿児島市電の運行概要

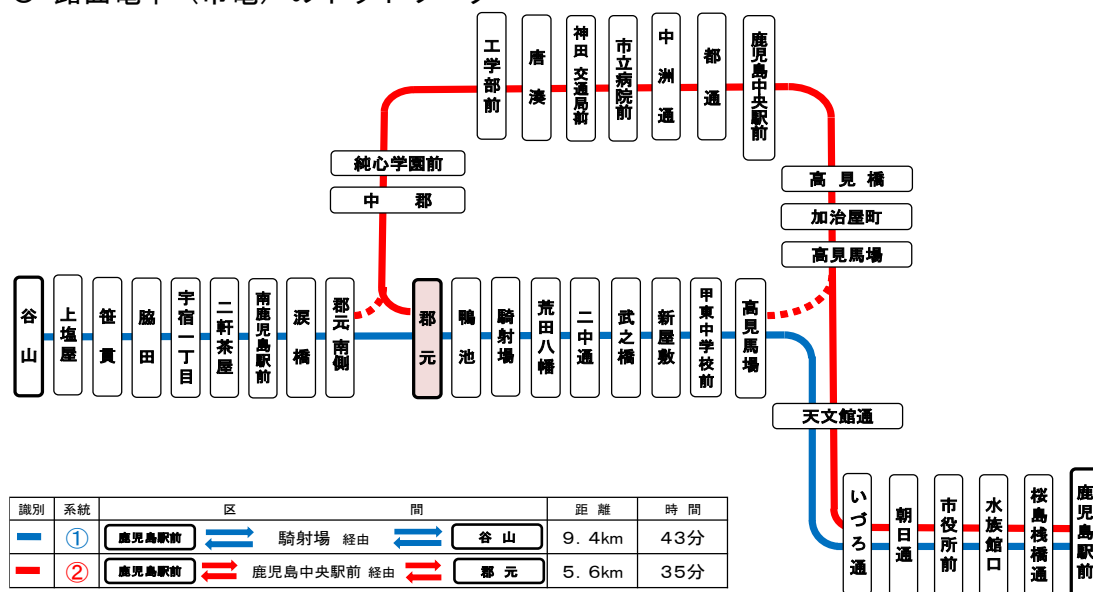
	1系統	2系統	中央駅方面行 直通便
起終点	鹿児島駅前～ 谷山	鹿児島駅前～ 郡元(中央駅前 経由)	鹿児島駅前～ 谷山(中央駅前 経由)
上り運 行本数	143本/日	146本/日	5本/日
下り運 行本数	140本/日	133本/日	4本/日
備考	鹿児島駅前電 停本数	鹿児島中央駅 前電停本数	鹿児島中央駅 前電停本数

※令和7年4月時点 平日運行本数

○ 鹿児島市電



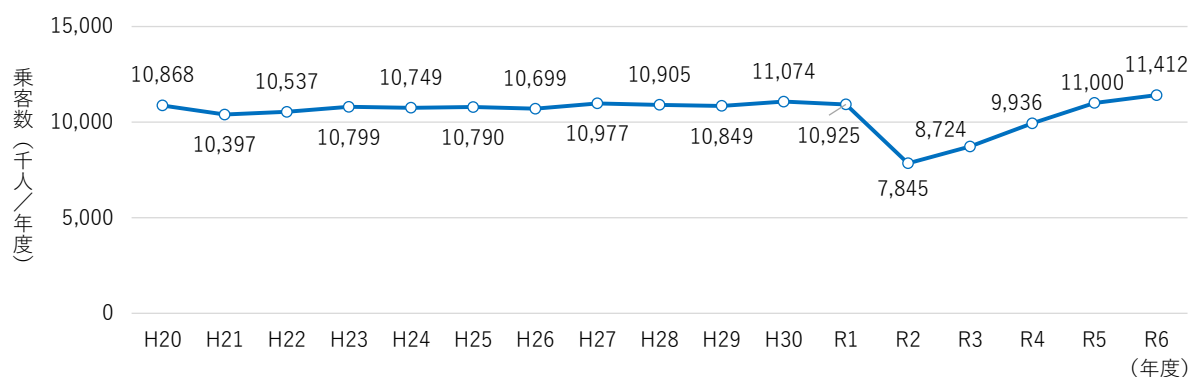
○ 路面電車（市電）のネットワーク



※ 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

○ 市電の乗客数の推移



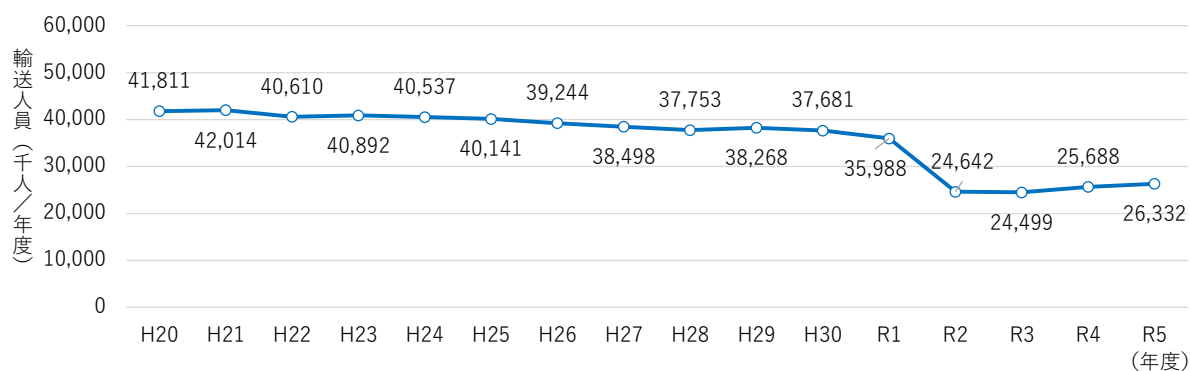
資料：鹿児島市統計書

③ 路線バス

市交通局を含む 4 事業者が路線バスを市内各方面へ運行しています。中心市街地と住宅地を結ぶ路線は高頻度で運行されていますが、一部地域では、事業者間の競合により団子運行が発生し、定時性が低下するケースもあったため、令和 2 年に、市交通局が運行する路線の一部を民間事業者へ移譲し、その後ダイヤ調整等が行われましたが、コロナ禍の影響で乗客数が減少し、運転者不足も深刻化しています。

なお、本市内外との交通を確保・維持する観点から、一部の路線においては、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



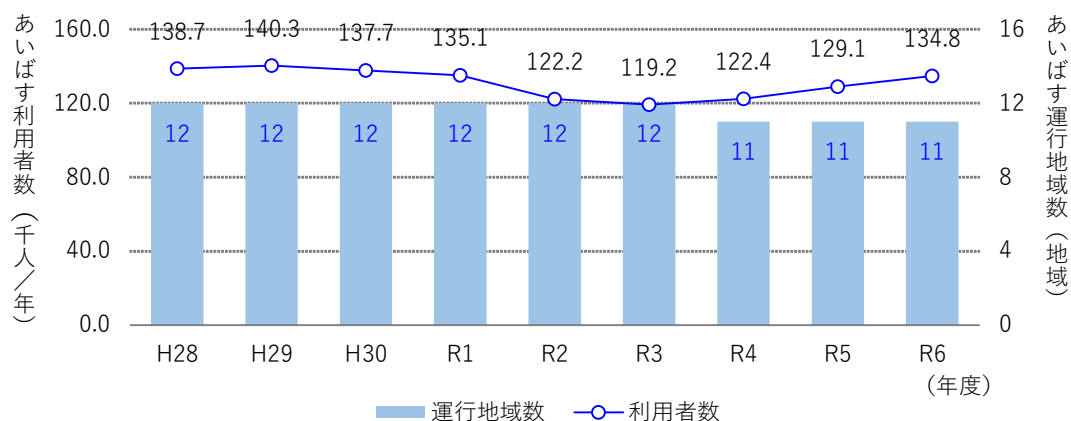
資料：国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局

④ コミュニティバス・乗合タクシー

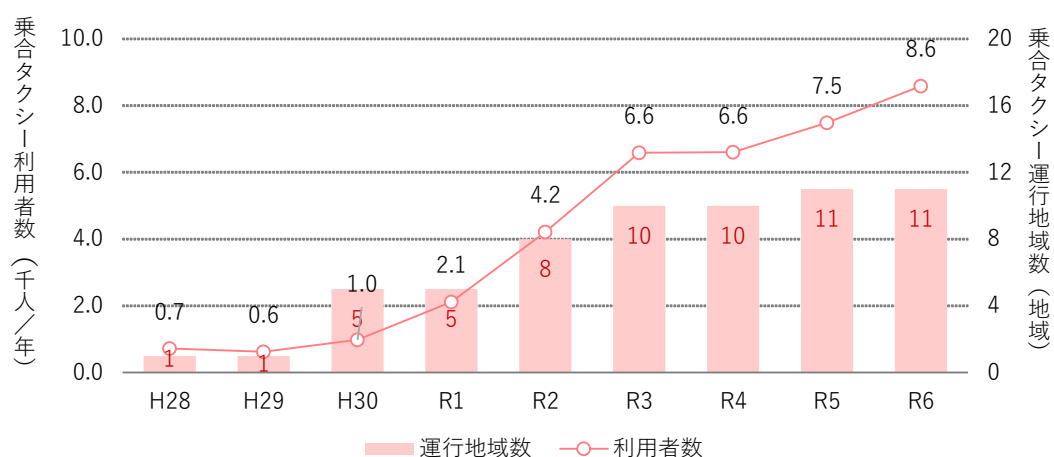
本市は、平成16年の近隣5町との合併に伴い、より広域かつ分散化した都市構造となり、それらの周辺部、あるいは旧市域内においても、公共交通サービスが十分に行き届いていない公共交通不便地が存在します。このようなことから、令和7年12月現在、バス停等からの距離や運行本数等の基準に基づき選定した公共交通不便地17エリアにおいて、コミュニティバスあいばす（11地域）及び乗合タクシー（6地域）等を運行しており、また、路線バスが廃止された地域においては、廃止されたバス停跡地等から近隣のバス停や最寄りの交通結節点等までを運行する乗合タクシー（5地域）を運行しています。

利用者数について、あいばすは概ね一定で推移している一方、乗合タクシーは運行地域の拡大に伴い増加傾向にあります。

○ あいばすの利用者数と運行地域数



○ 乗合タクシーの利用者数と運行地域数



○ 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：16 便/日
②谷山地域	月～土：10 便/日
③喜入地域	月水金：7 便/日、火木土：12 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：12 便/日、火木土：12 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：8 便/日、火木土：6 便/日
⑨松元地域	月水金：14 便/日、火木土：8 便/日
⑩郡山地域	月水金：6 便/日、火木土：6 便/日
⑪小原地域	火木土：8 便/日
吉野循環バス（磯山コース）	月～土：3 便/日

※令和 7 年 12 月時点（12 月 31 日～1 月 3 日は運休）。

○ あいばす



○ 乗合タクシー

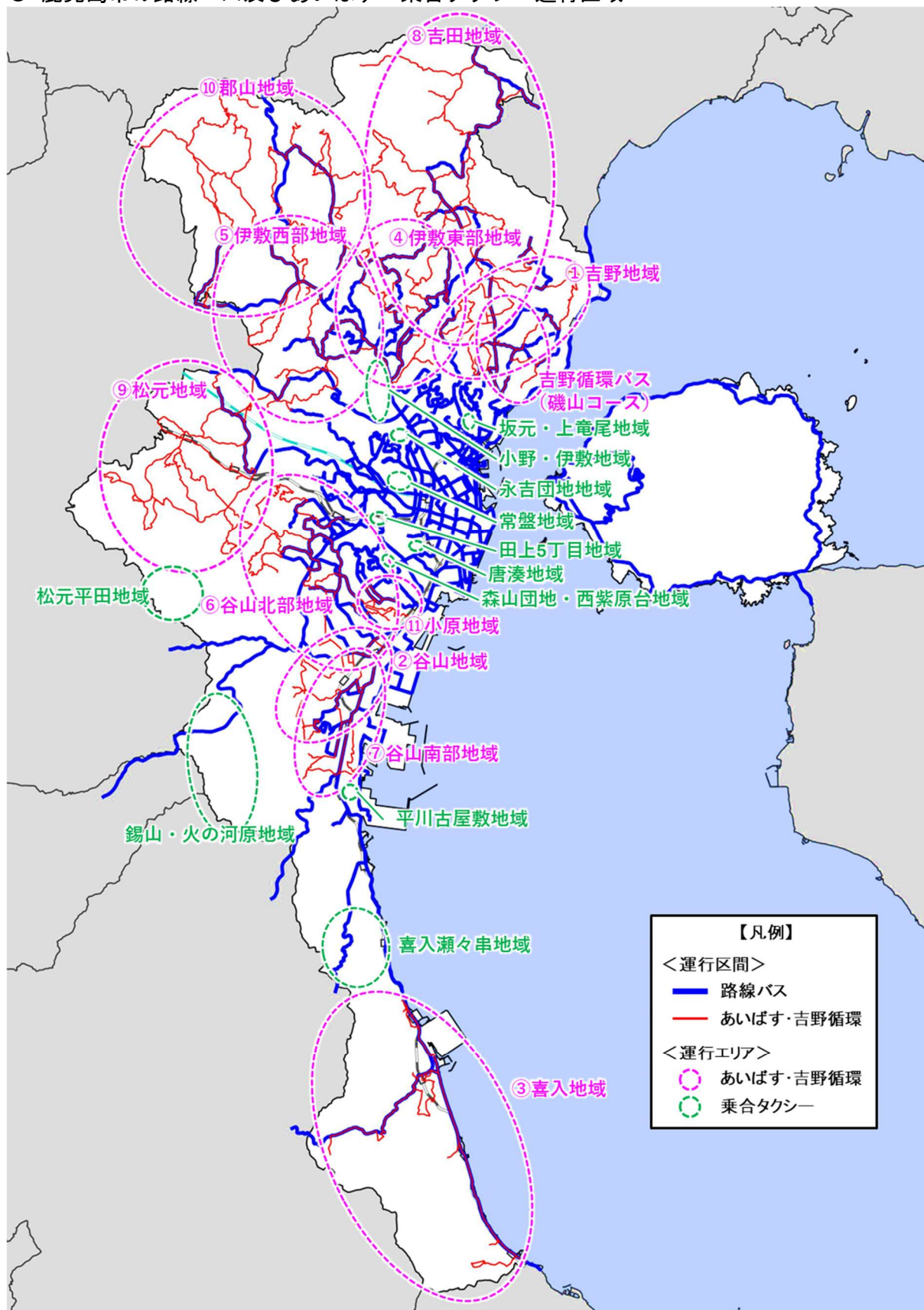


○ 乗合タクシーの運行状況

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

※令和 7 年 12 月時点（12 月 31 日～1 月 3 日は運休）、運行形態は全地域で区域運行（予約型）

○ 鹿児島市の路線バス及びあいばす・乗合タクシー運行区域



資料：令和7年12月時点

⑤ 船舶

■ 桜島フェリー（鹿児島～桜島航路）

桜島フェリーは生活航路としての役割に加え、本市の中心市街地から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。

利用者数は、東九州自動車道延伸や大隅縦貫道開通の影響等により平成 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、コロナ禍で大きく落ち込みました。令和 4 年度以降は、回復傾向にありますが、安定的な運航を維持するため令和 5 年 4 月には 5 便体制から 4 便体制へ減便し、令和 7 年 10 月には深夜 0 時から 3 時台の便の運航を停止しています。

○ 桜島フェリーの運航状況

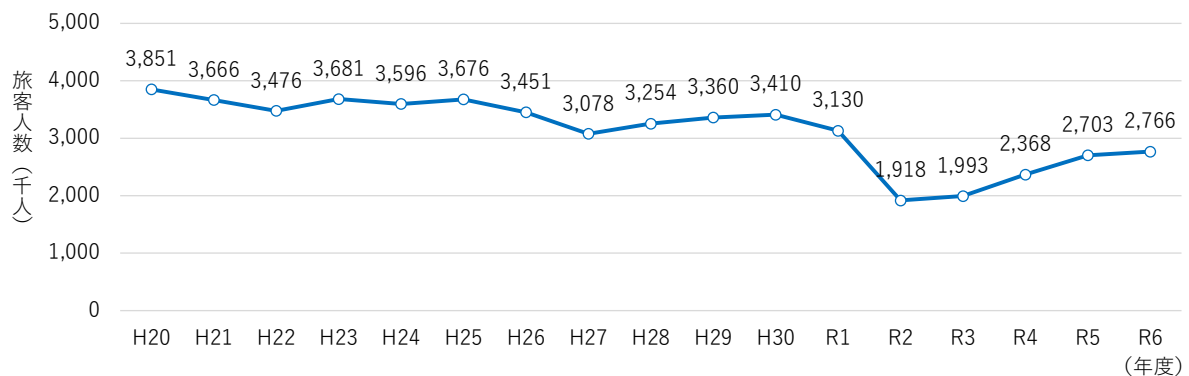
	鹿児島港発	桜島港発
平日	47 便/日	47 便/日
土日祝日	52 便/日	52 便/日

資料：鹿児島市船舶局（令和 7 年 10 月時点）

○ 桜島フェリー



○ 桜島フェリーの旅客人数の推移



資料：鹿児島市統計書

■ 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
平日	19 便/日	19 便/日
休日	26 便/日	26 便/日

資料：垂水フェリーホームページ（令和7年4月時点）

○ 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）	6～7 便/週	プリンセスわかさ
	屋久島（宮之浦）	6～7 便/週	フェリー屋久島 2
	黒島（大里、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）	2 便/週	フェリーとしま 2
谷山港二区	種子島（西之表）・屋久島（宮之浦）	6 便/週	フェリーはいびすかす
種子屋久高速船 旅客ターミナル	指宿・種子島（西之表）・ 屋久島（宮之浦）	1 便/日	トッピー&ロケット
	種子島（西之表）・屋久島（宮之浦）	3 便/日	
	種子島（西之表）・屋久島（安房）	2 便/日	
	屋久島（宮之浦）	1 便/日	
鹿児島本港 北埠頭	喜界島（喜界）・奄美大島（名瀬、 古仁屋）・徳之島（平土野）・ 沖永良部（知名）	4 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・ 沖縄（本部 那覇）	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7年8月時点）

(2) その他の交通手段

① シェアサイクル

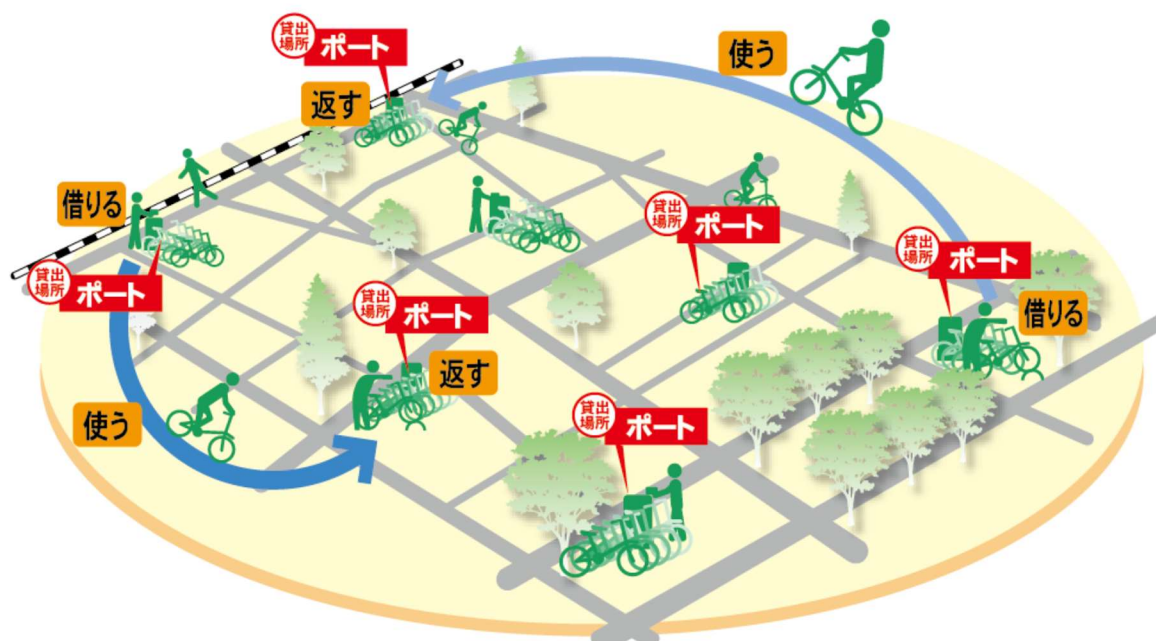
シェアサイクルは公共交通を補完するサービスとして、複数の貸出・返却用のサイクルポートが設置され、CO₂排出量の削減、市内中心部の回遊性向上などに寄与しています。

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[※]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。

○ シェアサイクルかごりん



○ シェアサイクル 利用イメージ



※ 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 地域における輸送資源

令和2年の地域交通法の改正により、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います。今後は運転者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*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、下記の通り整理しています。

○ 地域の輸送資源の現状と課題（令和2～4年調査）

輸送手段	種別	現状と課題
福祉有償運送	福祉有償運送	- 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。 - 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。
スクールバス	小、中、高校	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。
企業等の送迎サービス	病院	- 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。 - 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。
	宿泊施設	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。
	自動車学校	- 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。 - 運行が予約制であること、交通事故のリスクや事故が起きた際の対応への懸念があり、一般利用は難しい。

※ 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

③ ボランティア運送

地域の交通利便性を確保するため、桜島地域においては、令和6年度から地元の地域コミュニティ協議会が運営主体となり、市の支援を受けながら、地域が自主的に取り組むボランティア運送に取り組んでいます。運転者と同乗を希望する利用者の時間・目的地が一致し、運行が成立した場合に相乗りする運送サービスで、地元住民の移動手段として活用されています。

2-2 社会経済情勢の変化

(1) 人口減少・少子高齢化の進行

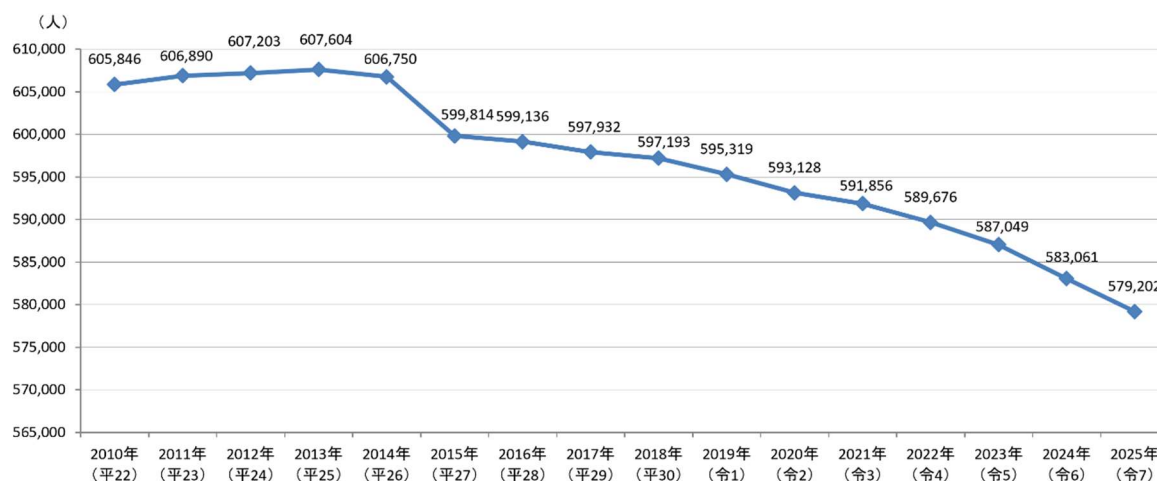
我が国の人口減少は、今後、少子高齢化の進行に加え、65歳以上の老年人口さえも減少していく人口構造の変化を伴いながら、加速度的に進むとされています。これにより、労働力人口や消費市場の縮小など、地域社会に深刻な影響を与えることが懸念されています。

本市の人口推移を見ると、平成25年までは増加を続けており、60.8万人に達しましたが、それ以降減少に転じています。国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」）によると、令和12年には56.9万人、令和22年には53.7万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見ると、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わかります。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。

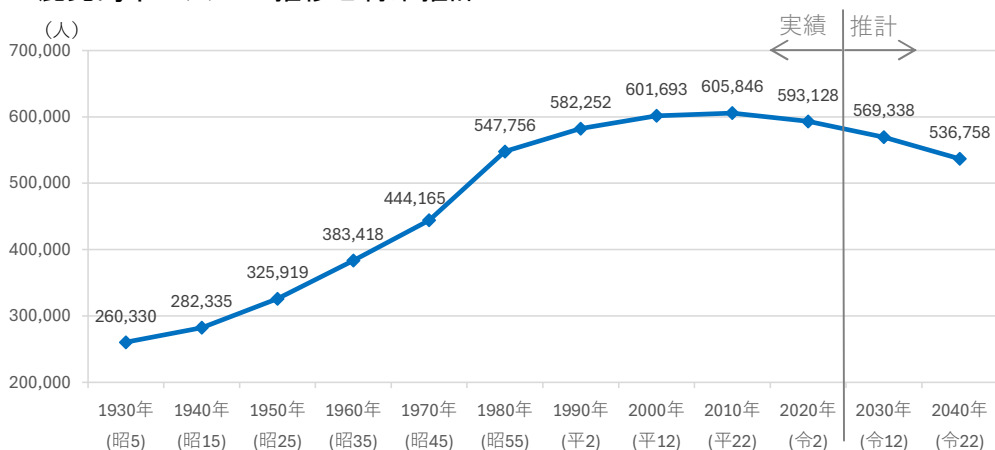
さらに、社人研の推計によると、本市の老年人口比率は2040（令和22）年には35.8%になると見込まれており、今後の交通政策においても高齢者の移動支援が重要な課題となります。

○ 鹿児島市の推計人口（各年10月1日時点）



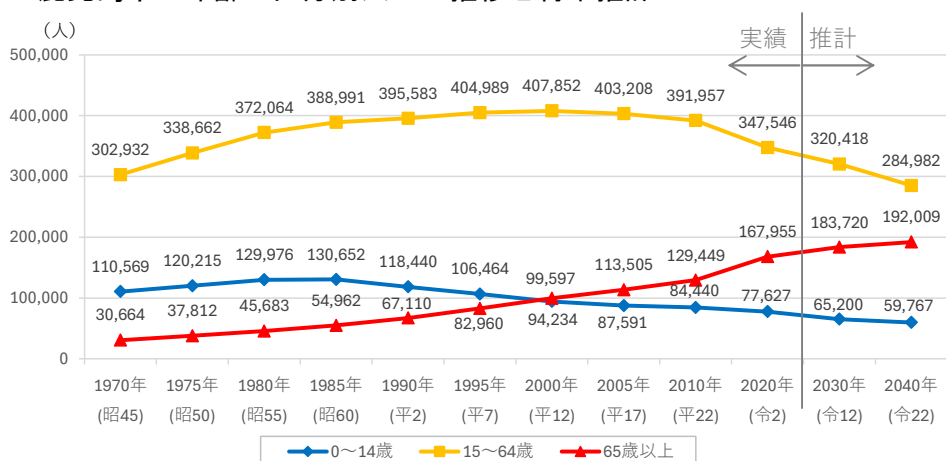
資料：鹿児島市市民課 ※平成22年、平成27年及び令和2年については、国勢調査による

○ 鹿児島市の人口の推移と将来推計



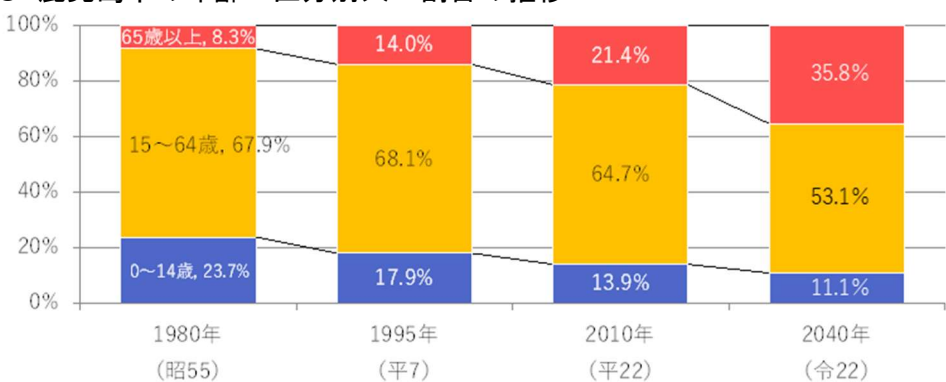
資料：2020（令和2）年までは国勢調査人口（2004（平成16）年11月に合併した吉田町など5町の人口を含む。）
2030（令和12）年以降は社人研の推計値（2023（令和5）年公表）による。

○ 鹿児島市の年齢3区分別人口の推移と将来推計



資料：2020（令和2）年までは国勢調査人口（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。）
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。
2030（令和12）年以降は社人研の推計値（2023（令和5）年公表）による。

○ 鹿児島市の年齢3区分別人口割合の推移



資料：国立社会保障・人口問題研究所の公表資料を基に作成※

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（2023（令和5）年公表）による。

(2) 運転者不足の深刻化

我が国では、バスやタクシーなど公共交通を担う運転者不足が大きな課題となっており、コロナの影響により、利用者数が一時的に大幅に減少し、多くの事業者において運転者の離職が進みました。その結果、需要が回復しつつある現在においても、人材確保が追いつかず、運転者不足は一層深刻化しています。

さらに、2024（令和6）年から働き方改革関連法に基づく時間外労働の上限規制が適用され、労働時間の削減や労働環境の改善が進む一方で、従来の運転者数では輸送力の確保が難しく、必要な便数の維持が困難となっています。

こうした背景から、運転者確保に向けた対策が急務となっていますが、全国では路線バスや乗合タクシー等の公共交通サービスが十分に確保できないことから、地域住民が交通の担い手となる公共ライドシェアやボランティア運送に取り組む動きも一部で本格化しており、本市においても今後の対応が求められます。

(3) ICTの進展

近年、情報通信技術（ICT^{※1}）の急速な進展は、公共交通のあり方に大きな変革をもたらしています。特に、自動運転技術とMaaS（Mobility as a Service）の導入は注目を集め、地域交通の課題解決に向けた実証事業が全国各地で進められています。

自動運転は、過疎化や運転者不足が深刻化する中、地方部での移動手段確保を目的に、特定条件下で完全自動運転が可能となるレベル4の自動運転バスの実証が進行中です。国の規制緩和や技術開発の後押しにより、政府は2030（令和12）年度における自動運転サービス車両数1万台^{※2}を目指しています。

MaaSは、複数の交通手段を統合し、スマートフォン等を通じて検索・予約・決済を一体的に提供する仕組みであり、観光地や都市部のみならず地方都市でも導入が広がっています。これにより、利用者の利便性向上と公共交通の利用促進が図られています。

今後、自動運転は安全性確保や運行管理の高度化、地域特性に応じたサービスモデルの構築が課題となり、MaaSは事業者間の連携によるサービスの充実や地域に根差したサービスの定着が課題となっています。

※1 ICT：Information and Communication Technology の略

※2 全国バス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両の数。令和8年1月16日に閣議決定された「第3次交通政策基本計画」の自動運転に関するKPI。

レベル	自動運転レベルの概要
レベル1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。
レベル2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。
レベル3	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に応答しなければならない。
レベル4	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。
レベル5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。

資料：国土交通省ホームページ：「自動運転車両の呼称」を基に作成

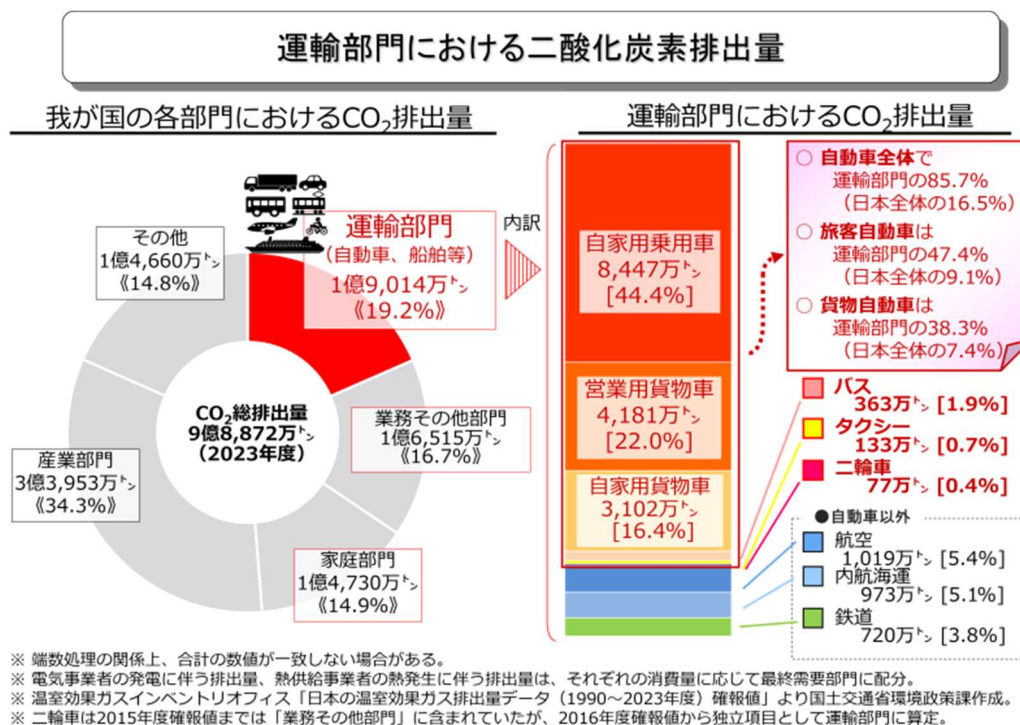
(4) 環境問題の一層の深刻化

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 CO₂排出量が多い運輸部門においては、次世代のエネルギーや電気自動車など、脱炭素社会に向けた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。

本市においても、ゼロカーボンシティの実現に向けて、公共交通の利用促進や環境に配慮した交通手段の導入が重要な課題となっています。

○ 二酸化炭素排出量（令和5年度）



資料：国土交通省ホームページ

2-3 鹿児島市内の公共交通が直面する喫緊の課題

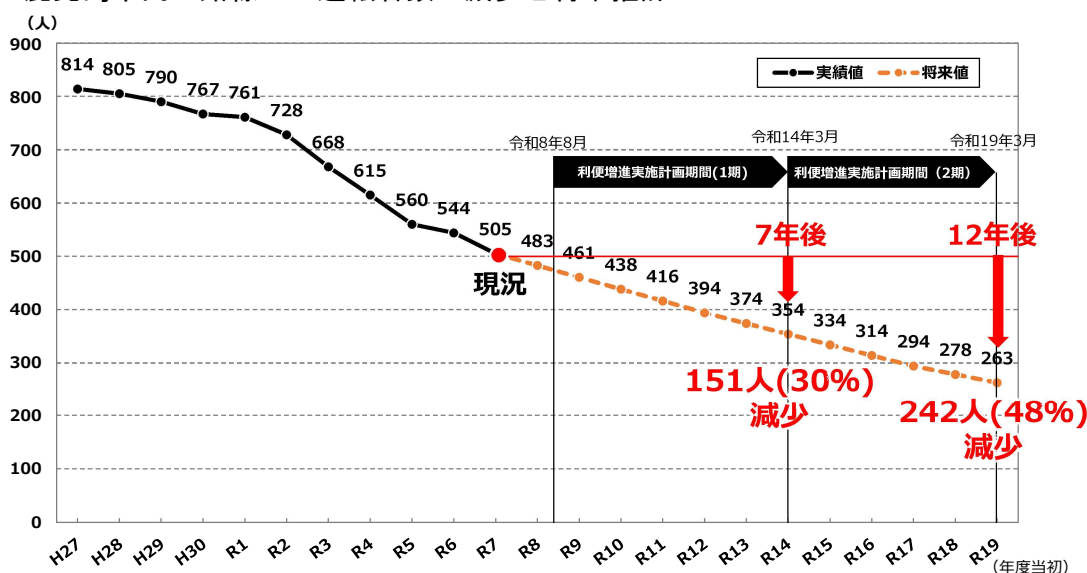
(1) 公共交通の維持・確保

① 公共交通の運転者確保

市内の路線バスを担う運転者数は、コロナ禍を含む直近5年間で223名（約3割）減少し、また、年齢構成を見ると4人に1人が65歳以上の高齢者で、60歳～64歳が約2割、50歳代が約3割を占めており、全国のバス運転者よりも年齢層が高く高齢化が進んでいます。更なる対策を講じない場合、令和14年度にはさらに3割、19年度には約5割減少する見込みで、現状の運転者数を前提とした公共交通網の維持は困難な状況にあります。

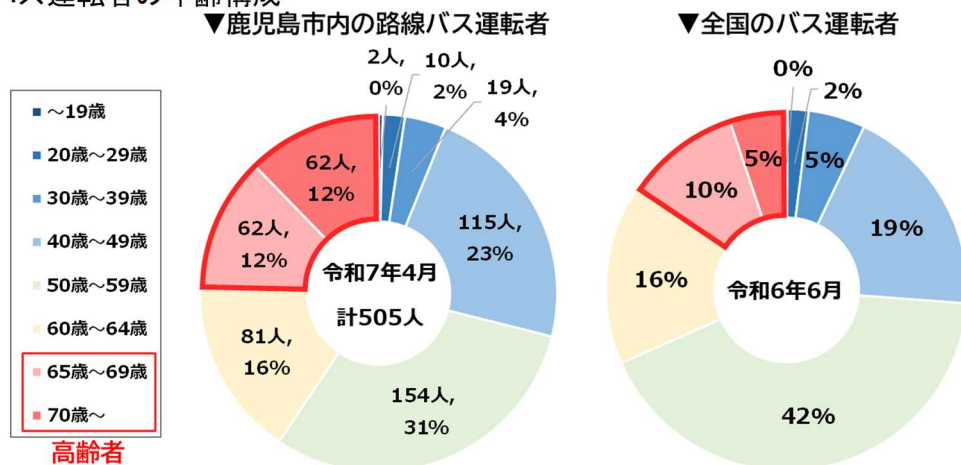
こうした状況を踏まえ、路線バスの安定的な運行を確保するためには、関係者が連携して運転者の確保・育成に取り組むことが不可欠です。

○ 鹿児島市内の路線バス運転者数の減少と将来推計



資料：現況は、鹿児島市交通局、南国交通㈱、JR九州バス㈱、鹿児島交通㈱へのヒアリング結果より作成
将来値は現況運転者の年齢階層を踏まえ定年退職人数を設定、また近年の入退社の人数も加味し算出

○ バス運転者の年齢構成



資料：鹿児島市内は、鹿児島市交通局、南国交通㈱、JR九州バス㈱、鹿児島交通㈱のヒアリング結果より作成
全国は、令和6年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

② 自動車利用者の増加と公共交通利用者の減少への対応

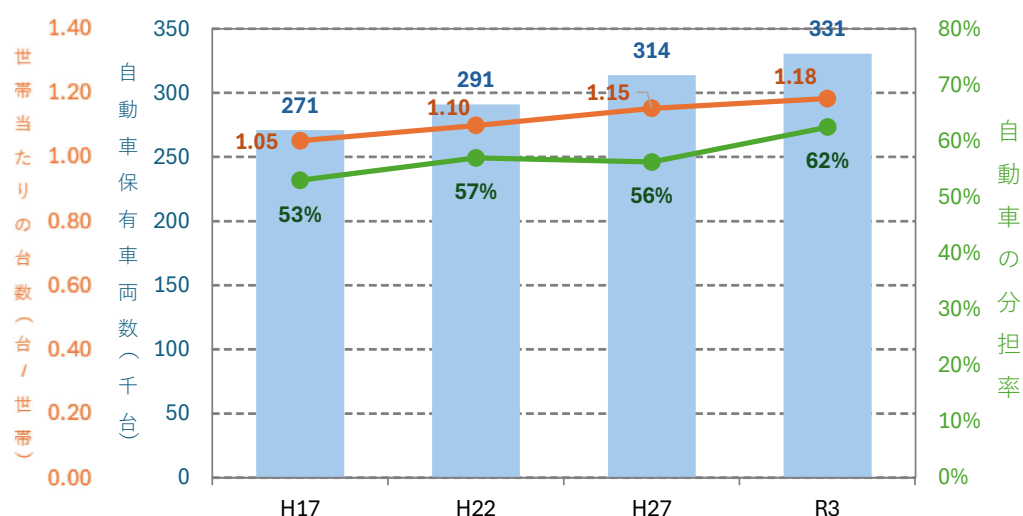
本市の自動車保有台数は年々増加しており、世帯当たりの保有台数も上昇傾向にあります。すでに1世帯に1台以上が普及しており、自動車は主要な移動手段となっています。全移動に占める自動車分担率も緩やかに上昇しており、自家用車依存の傾向は強まっています。

一方、公共交通利用者数は、コロナ禍を経て大幅に減少しました。鉄道や路面電車は概ね回復したものの、路線バスは依然として利用者が大きく減少したままです。

市民アンケートの結果では、「運転免許を持っているが運転しない方」や「運転免許を所有していない・返納した方」は各年代で一定割合存在しており、20代で約4割、30代で約2割、40代でも約1割程度と、高齢世代だけでなく若年層にも多く見られます。こうした方々の移動を支えるためにも、公共交通の維持は重要です。

公共交通利用の促進には、単なる移動手段の確保にとどまらず、利便性や効率性を高め、市民が選択したくなる公共交通を実現するとともに、その利用を促す意識啓発も進めることが求められます。

○ 鹿児島市の自動車の保有・利用に関する数字の推移

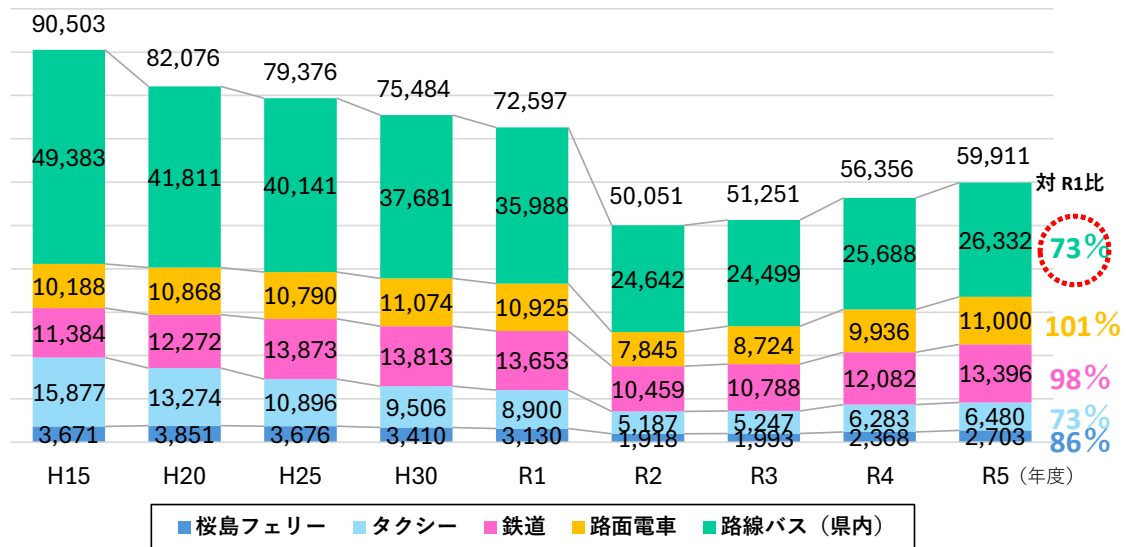


資料：自動車保有車両数は、鹿児島市内の自家用かつ乗用を対象に集計。（一財）自動車検査登録情報協会及び（一社）全国軽自動車協会連合会

世帯数は、鹿児島市推計人口。自動車の分担率は、全国都市交通特性調査の鹿児島市（平日）の値。

○ 鹿児島市内の公共交通利用者数の推移

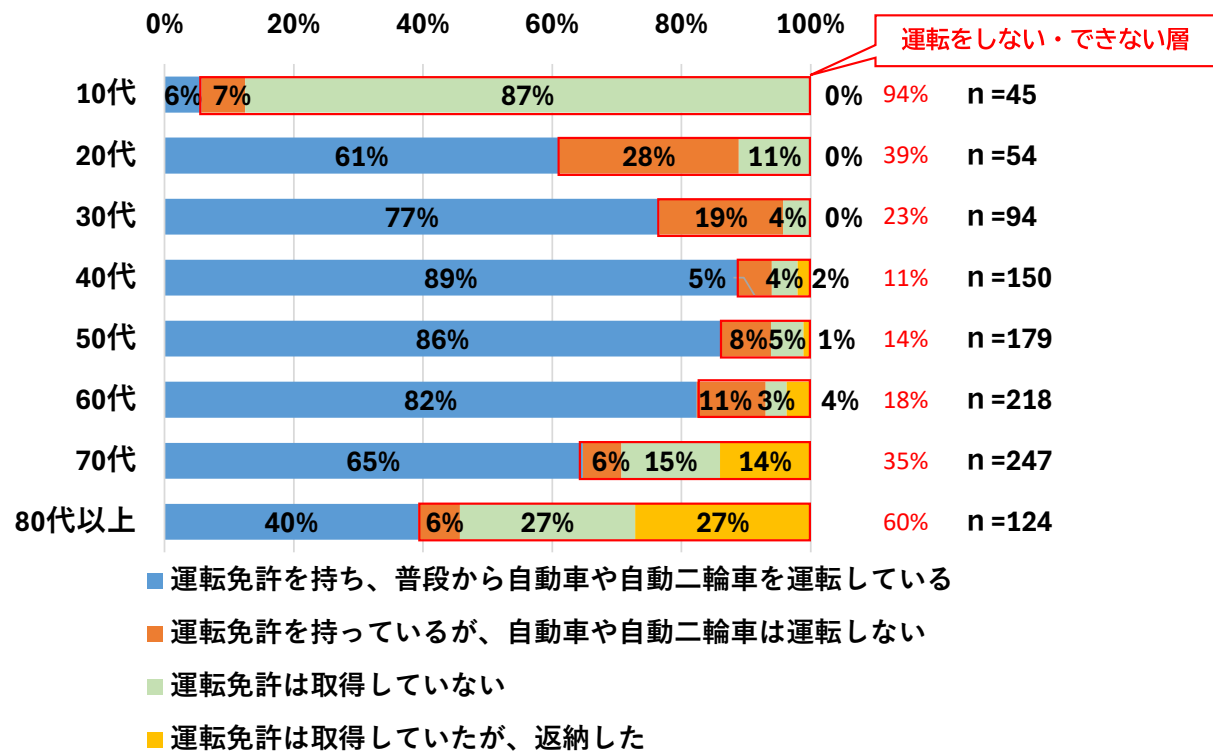
(千人)



※鉄道は、九州内の乗車人員が上位 300 以内の駅(鹿児島市内を抽出)の乗車人員を採用。タクシーの H15 は旧鹿児島市のみの値。

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

○ 運転免許証の所有状況



資料：令和 6 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 公共交通不便地や路線バス廃止地域への対応

公共交通不便地への対応として、本市ではコミュニティバス「あいばす」や乗合タクシーの運行を行っており、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」も令和3年1月から実施しています。

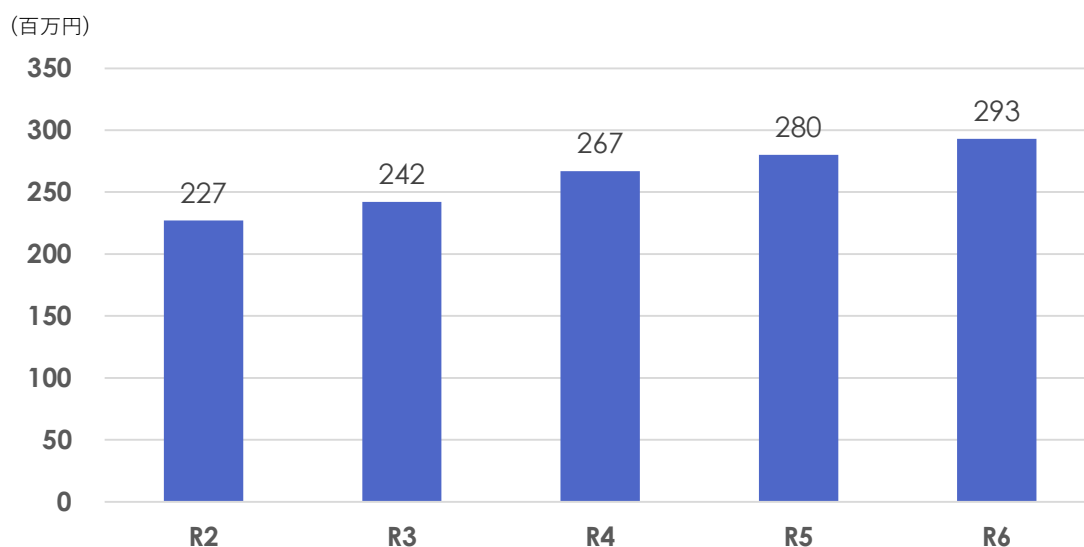
その結果、公共交通の人口カバー率（駅・バス停・港から500m範囲内の居住者の割合）は99.6%※と高い水準にあります。しかし、バス路線の収益性低下や運転者不足等を背景に、路線廃止による新たな不便地の発生が懸念されています。

また、近年、公共交通不便地や路線バス廃止地域への対策に必要な財政負担は、物価高騰や運行地域の拡大等の影響で増加傾向にあります。

今後さらに重要度が高まると想定される公共交通不便地等の対策においては、地域の移動ニーズに応じた運行形態の選択と効率的な運行により、利便性と持続性の双方を重視した施策展開が求められます。

※ 令和7年4月の公共交通の運行状況で算出した結果

○ 公共交通公的資金投入額※の推移



※ 路線バスやあいばす、乗合タクシー等の運行経費など、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

(2) 公共交通の利便性向上

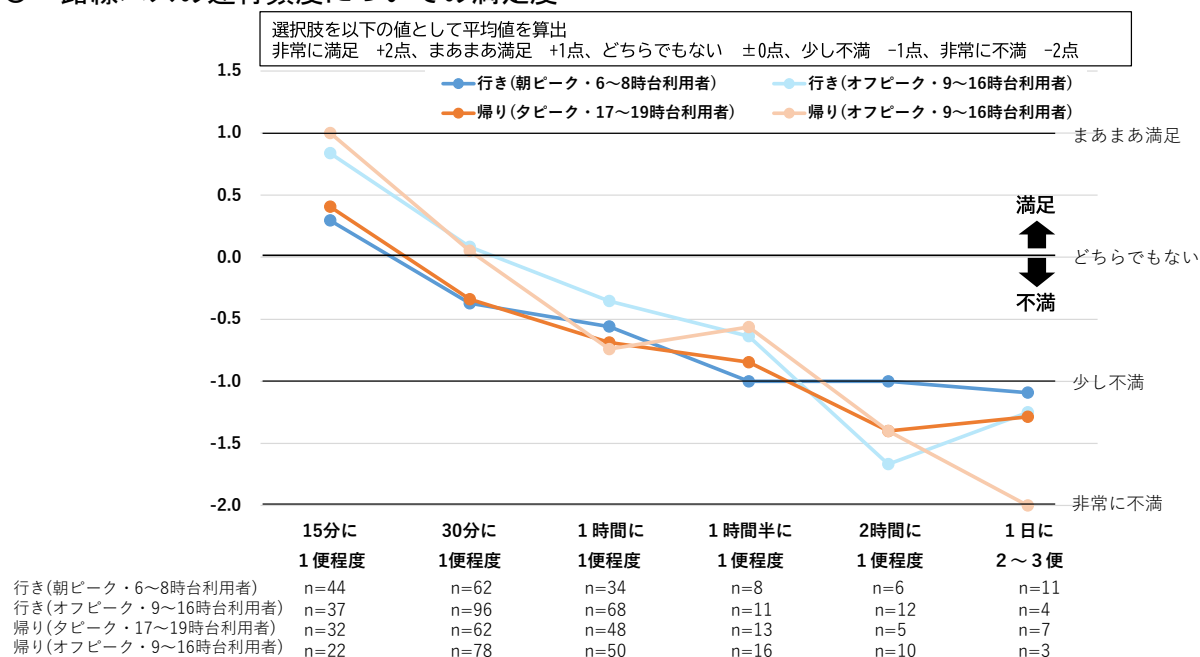
① 公共交通のサービス水準の改善

市民の公共交通に対するサービス水準の満足度は、利用する時間帯によって異なります。路線バスでは、ピーク時間帯に運行頻度が高くても満足度は低い傾向があり、満足と不満の境界は、ピーク時間帯でおおむね 15 分～30 分に 1 便程度、オフピーク時間帯では 30 分に 1 便程度となっています。

令和 2 年度のアンケート調査と比較すると、路線バスに対する「まあまあ満足」との回答割合は減少し、「少し不満」との回答が増加しており、他の交通手段と比較しても満足度の低下幅が最も大きいことがわかります。具体的な不満や利用しない理由としては、「運行本数が少ない」「乗りたい時間帯に運行されていない」「最終便の時間が早い」といった項目が上位に挙げられています。

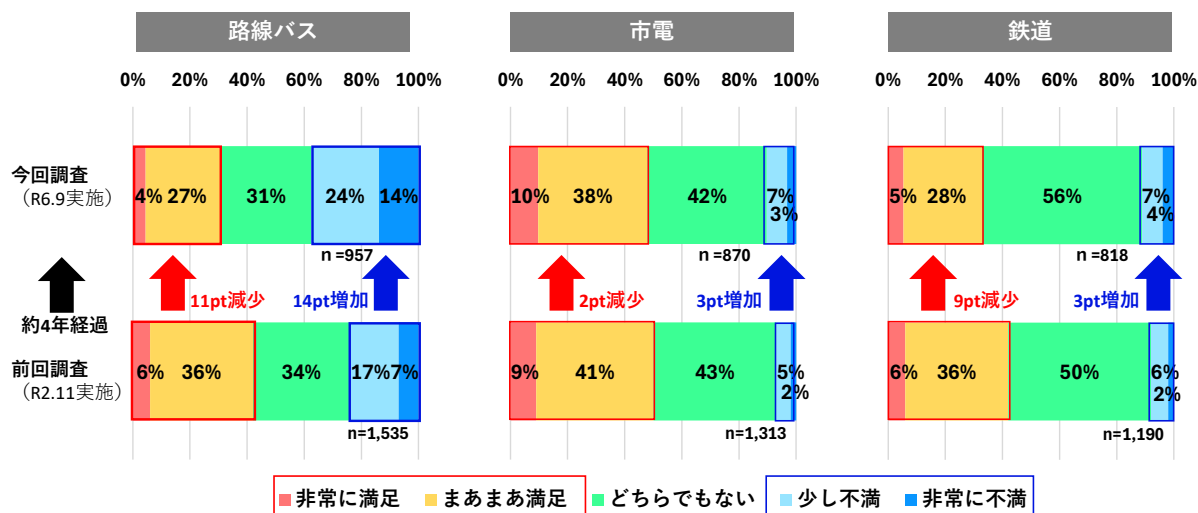
このように、コロナ禍を経た減便等の影響により、特に路線バスの市民満足度は低下しています。今後は、優先度の高い路線や時間帯を対象に、運行間隔や最終便の時間など、サービス水準の改善を図ることが求められます。

○ 路線バスの運行頻度についての満足度



資料：令和 6 年度鹿児島市の公共交通に関するアンケート調査（市民・路線バス利用者）

○ 公共交通の満足度の変化



○ 各公共交通を利用しない理由・不満点（上位5位）

	路線バス		市電		鉄道	
1位	運行本数が少ない	24%	駅やバス停(乗り場)が遠い	20%	駅やバス停(乗り場)が遠い	22%
2位	乗りたい時間帯に運行されていない	16%	行きたい方向に路線がない	16%	運行本数が少ない	16%
3位	最終便の時間が早い	8%	車内環境が良くない（混雑、衛生面）	11%	行きたい方向に路線がない	11%
4位	行きたい方向に路線がない	6%	目的地への移動に時間がかかる	9%	運賃が高い	7%
5位	時間通りに来ない	6%	目的地への直行便がない	6%	目的地への移動に時間がかかる	7%

※表中の％は、「利用しない／不満」と答えた人のうち、各理由を選んだ割合

資料：令和6年度鹿児島市の公共交通に関するアンケート調査（市民）

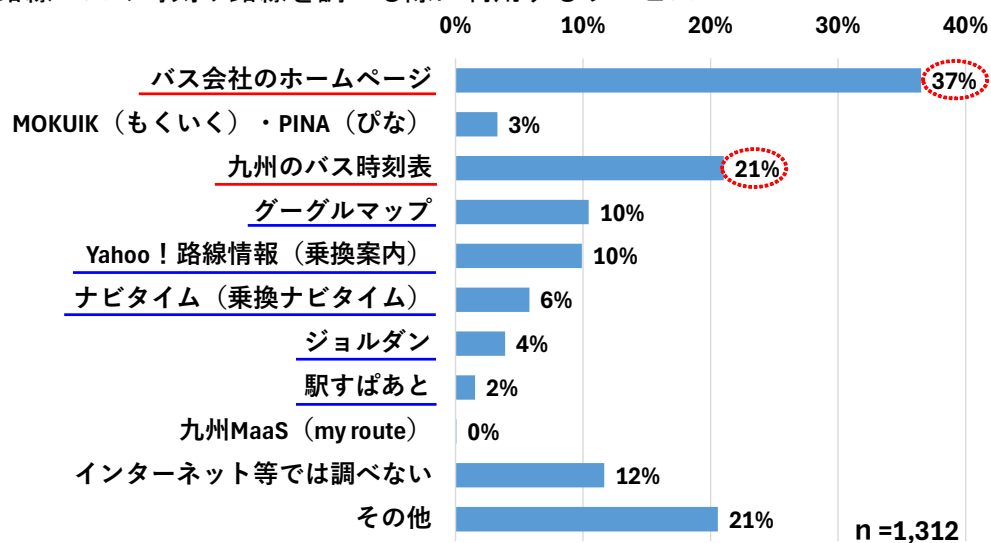
② わかりやすく使いやすい利用環境の整備

本市では複数の交通事業者が運行していますが、路線バスの運行情報の入手では、最も利用されているのは「バス会社のホームページ」、次いで「九州のバス時刻表」となっています。一方、乗り継ぎも含めて各事業者を横断的に検索できるサービス（「Google マップ」や「Yahoo! 路線情報」など）の利用は1割程度にとどまります。また、国内ではキャッシュレス化が急速に進んでいるものの、運賃支払いについては、「ラピカ（またはいわさき IC カード）」が約半数を占める一方、「現金払い」も約4割と依然として多く、利便性向上の余地があります。

さらに、コロナ禍で減少していた観光客は回復傾向にあり、訪日外国人も増加していることから、一般市民だけでなく観光需要への対応や旅行者の満足度向上も求められています。

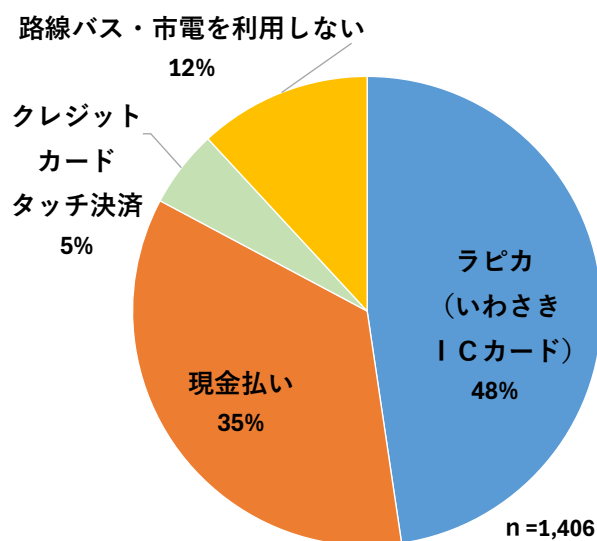
今後は、ICT 等を活用したサービスの充実や交通事業者間の連携を図ることで、わかりやすく円滑な公共交通の利用環境を整備することが求められます。

○ 路線バスの時刻や路線を調べる際に利用するサービス



資料：令和6年度鹿児島市の公共交通に関するアンケート調査（市民・路線バス利用者）

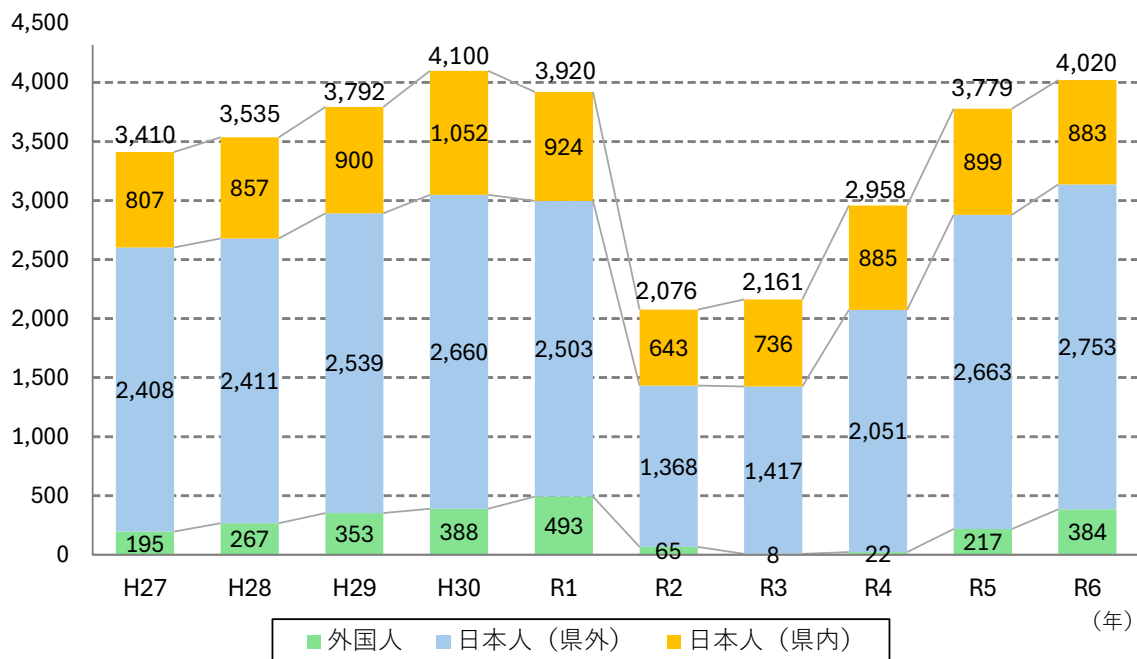
○ 路線バス又は市電乗車時の主な運賃支払い方法



資料：令和6年度鹿児島市の公共交通に関するアンケート調査（市民・路線バス利用者）

○ 鹿児島市内の宿泊観光客数

（千人）



資料：鹿児島市観光統計

③ 道路渋滞に伴う運行支障の解消

本市中心部への公共交通による来訪者は約 5 割で、特にバス利用者は約 3 割を占めており、中心市街地等の地域経済の活性化に重要な役割を果たしています。

路線バスの多くは天文館や鹿児島中央駅を経由して運行されていますが、幹線道路の一部区間や時間帯では渋滞が発生し、定時性や速達性が阻害される状況が見られます。

この渋滞の背景には、本市の地形と都市構造による制約があります。鹿児島都市圏はシラス台地に囲まれ平地が少なく、市街地への入口となる道路に限られ、交通が幹線道路に集中します。さらに、南北に JR、東西に甲突川や新川が走り、市街地内でもエリアが分断されています。北部・西部は住宅地、東部は市街地や従業地、南部は工業地や従業地であるため、通勤交通が多く発生し、JR や河川を渡る幹線道路で渋滞が顕著となっています。

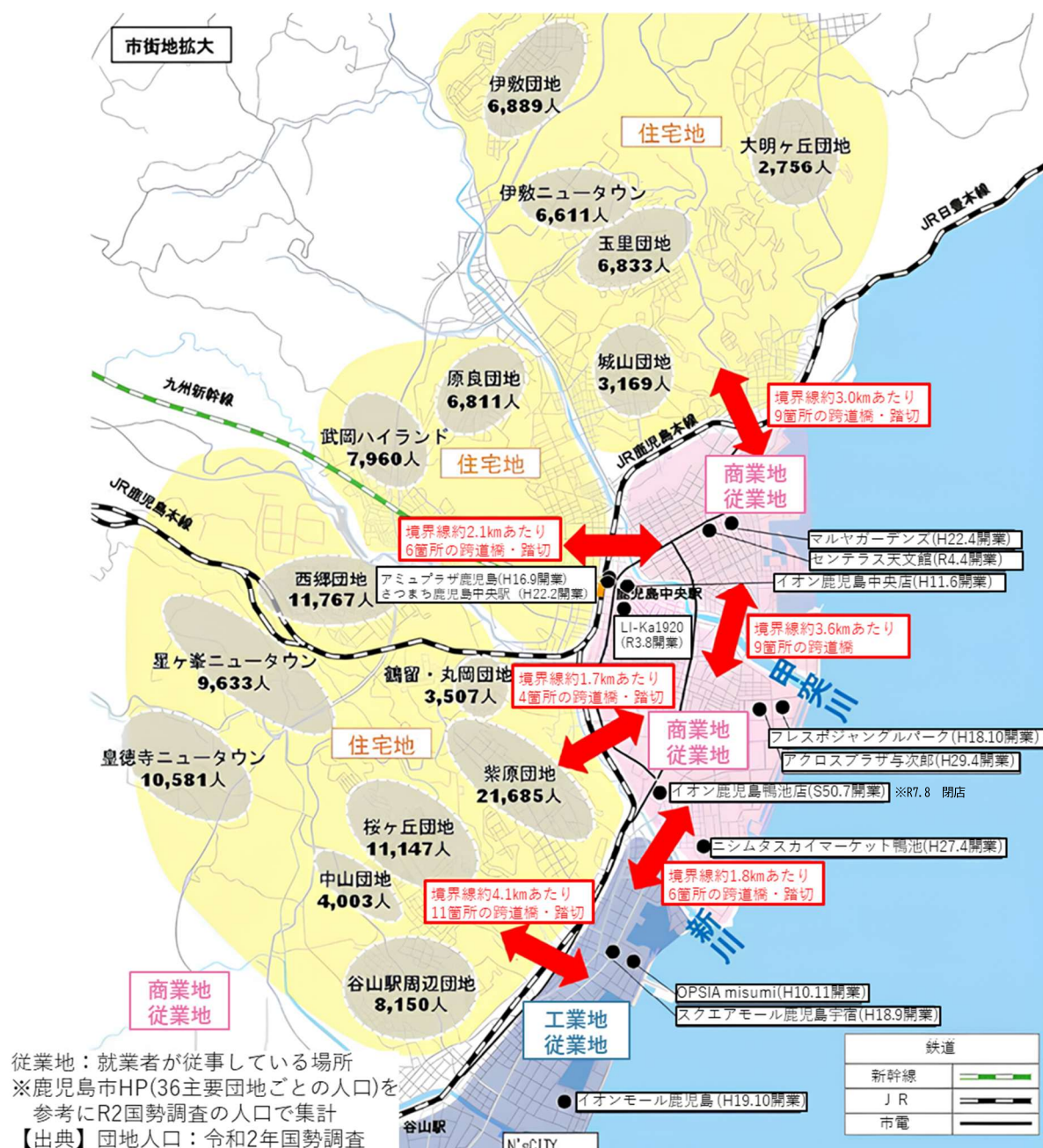
このため、道路改良等のハード整備や自動車交通の需要を分散・抑制する施策、公共交通利用促進等のソフト施策の両面から対策することで路線バスの運行支障を解消し、公共交通の定時性・速達性を確保する取組が求められます。

○ 渋滞の起こる要因①（地形）



資料：令和 7 年度第 1 回鹿児島県交通渋滞対策協議会資料に一部追記

○ 渋滞の起こる要因②（都市構造）



資料：令和7年度第1回鹿児島県交通渋滞対策協議会資料に一部追記

(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「第三次鹿児島市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）のハード面のバリアフリー化と、「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。

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」の改正により、「心のバリアフリー」に関する事業が追加され、また、令和6年の「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」の改正では、事業者による障害のある人への合理的配慮の提供が義務化されており、より一層ソフト施策の取組強化が求められます。

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CO₂排出実質ゼロの実現を目指しています。これに向けて、CO₂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。

2022（令和4）年度の本市のCO₂排出量は、運輸部門が29.2%を占め、部門別で最大の排出源となっています。

ゼロカーボンシティの実現には、運輸部門のCO₂排出量削減が不可欠であり、環境に配慮した車両等の導入、交通渋滞対策、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CO₂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。

(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5年度鹿児島市中心市街地来街者の新型コロナウイルス感染拡大による影響に関する街頭ヒアリング調査」によると、中心市街地への来街者の5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ている一方で、新型コロナウイルス感染拡大の影響等により減少していた中心市街地への来街者数は、区域内の大型商業施設の再開発等により、回復傾向にあります。

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が相互に連携しながら、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でも、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）」に示された方向性に基づき、「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」の実現に向けて、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と、公共交通による施設へのアクセス性向上が必要です。

そのためには、中心市街地などへの移動手段の確保や、多様な交通サービス間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。