

---

# 第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版（素案）

< 概要版 >

令和 8 年 2 月

鹿児島市

章の構成	
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
第 2 章	鹿児島市の公共交通の現状と課題
第 3 章	第二次鹿児島市公共交通ビジョンの中間評価（New）
第 4 章	上位計画における公共交通に関するまちづくりの方向性
第 5 章	交通政策の基本理念と基本方針
第 6 章	基本方針に基づく戦略及び推進施策
第 7 章	地域公共交通ネットワーク再構築に向けた重点的な取組（New）
第 8 章	交通バリアフリー重点整備地区（New）
第 9 章	「公共交通ビジョン」の推進体制

鹿児島市の各交通手段の現状

(1) 公共交通

〔鉄道、路面電車、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー、船舶〕

(2) その他の交通手段

〔シェアサイクル、ボランティア運送  
地域の輸送資源（企業等の送迎サービス等）〕

社会情勢の変化

(1) 人口減少・少子高齢化の進行

(2) 運転者不足の深刻化

(3) ICTの進展

(4) 環境問題の一層の深刻化



鹿児島市の公共交通の現状と課題

公共交通の維持・確保

(1) 公共交通の運転者確保

(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

(3) 公共交通不便地や路線バス廃止地域への対応

公共交通の利便性向上

(1) 公共交通のサービス水準の改善

(2) 分かりやすく使いやすい利用環境の整備

(3) 道路渋滞に伴う運行支障の解消

社会的要請への対応

(1) バリアフリーへの対応

(2) ゼロカーボンシティかごしまの推進

まちづくりとの連携

(1) 中心市街地活性化と回遊性の更なる向上

(2) 歩いて暮らせるまちづくりへの対応

上位計画等における公共交通に関するまちづくりの方向性

【第六次鹿児島市総合計画】

【第2期「鹿児島市まち・ひと・しごと 創生総合戦略」】

【第二次かごしま都市マスタープラン】

【かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）】

第二次公共交通ビジョンの中間評価

(1) 施策の実施状況

・推進事業の実施状況

基本方針		実施事業数
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	71
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	36
3	活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用	36
合計		143

(2) 中間評価

・重点戦略別の中間評価

・評価指標による目標達成状況の評価

基本方針	評価指標	現況値	中間評価値	目標値 (令和8年度)	目標値 (令和13年度)	現段階 の状況	
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	公共交通利用者数	63,571 千人 (令和元年度)	53,270 千人 (令和5年度)	57,200 千人	57,200 千人	△
		公共交通公的資金投入額	2 億 2,662 万円 (令和2年度)	2 億 9,297 万円 (令和6年度)	現状値以下	現状値以下	△
2	安心安全で、人と環境にやさしい快適な交通環境の整備	運輸部門からのCO <sub>2</sub> 排出量	1,178 千トン (平成30年度) 基準年度 (平成25年度)比 4.8%減	1,054 千トン (令和4年度) 基準年度 (平成25年度)比 14.8%減	1,040 千トン 基準年度 (平成25年度)比 16.0%減	964 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	中心市街地の宿泊観光客数	1,702 千人 (令和2年)	3,289 千人 (令和6年)	3,320 千人 (令和8年)	3,490 千人 (令和13年)	○

・中間評価のまとめ

[社会情勢]

■ 運転者不足と自動車依存で公共交通環境は一層厳しい状況

■ 特にバス運転者不足が深刻で、路線廃止や減便が相次ぐ

[事業・評価指標の進捗状況]

■ ビジョンに掲げた推進施策は概ね計画どおり推進中

■ CO2排出量削減と宿泊観光客数の目標は概ね達成見込みだが、公共交通利用者数と公的資金投入額は達成困難

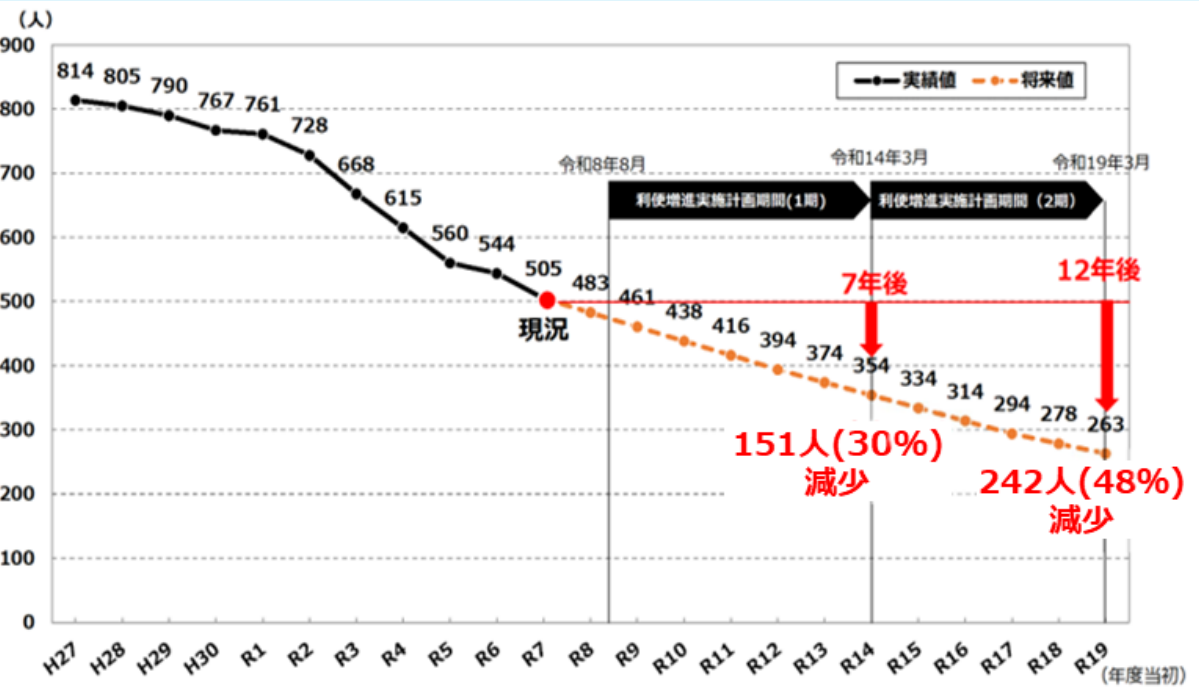
[今後の方針]

■ 持続可能な公共ネットワーク形成に向け、運転者の確保や公共交通の利便性・効率性向上に向けた取組が必要

鹿児島市の公共交通の現状と課題

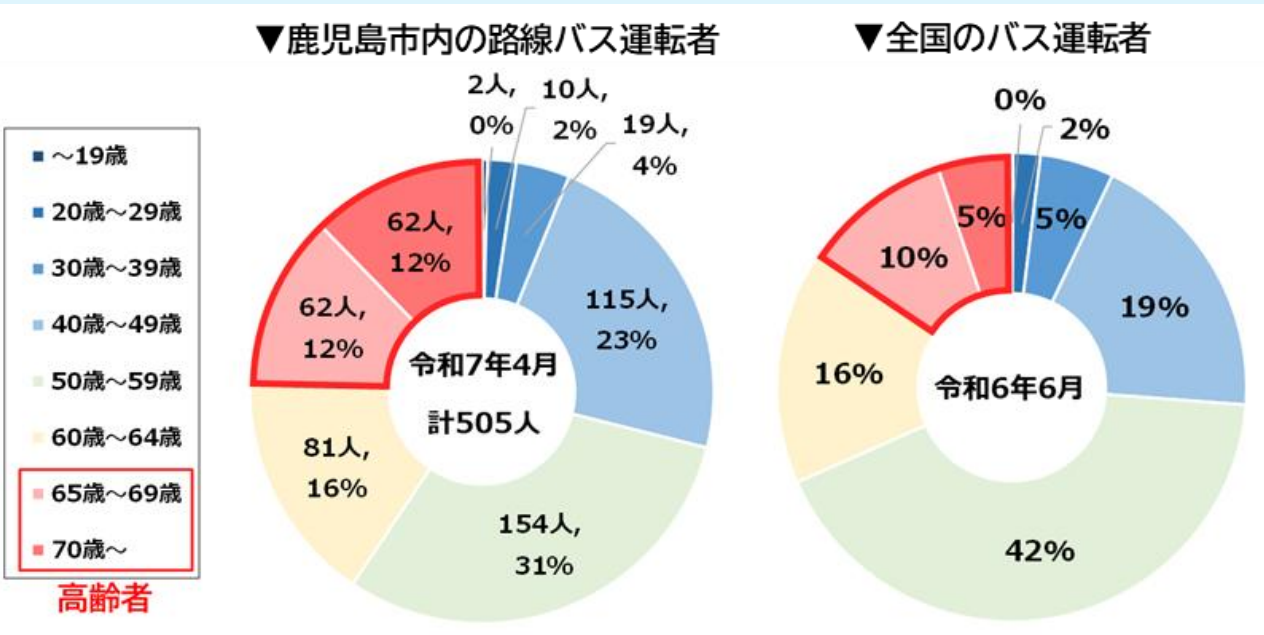
(1) バス運転者の減少と将来推計

路線バス運転者は令和14年に3割減、令和19年には約5割減の見込み



(2) バス運転者の高齢化

路線バス運転者の高齢化が著しく、本市の路線バス運転者に占める高齢者の割合は4人に1人が高齢者で、全国と比較し7%高い

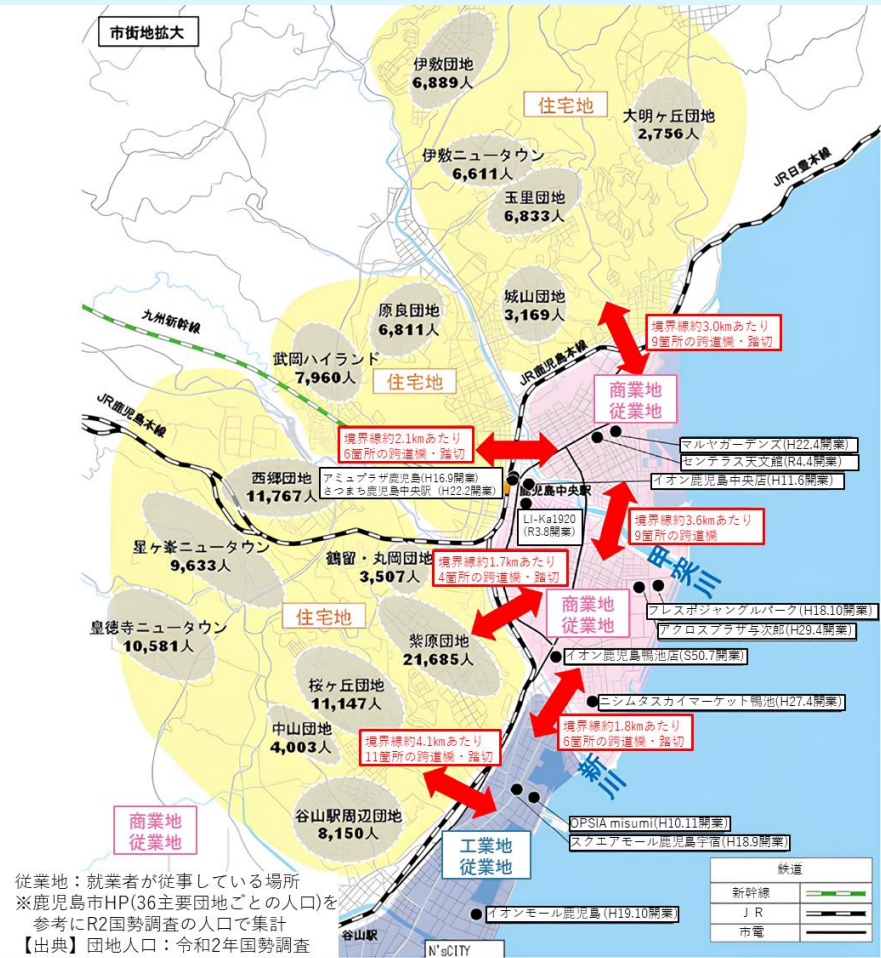


運転者確保対策の強化

(3) 道路渋滞

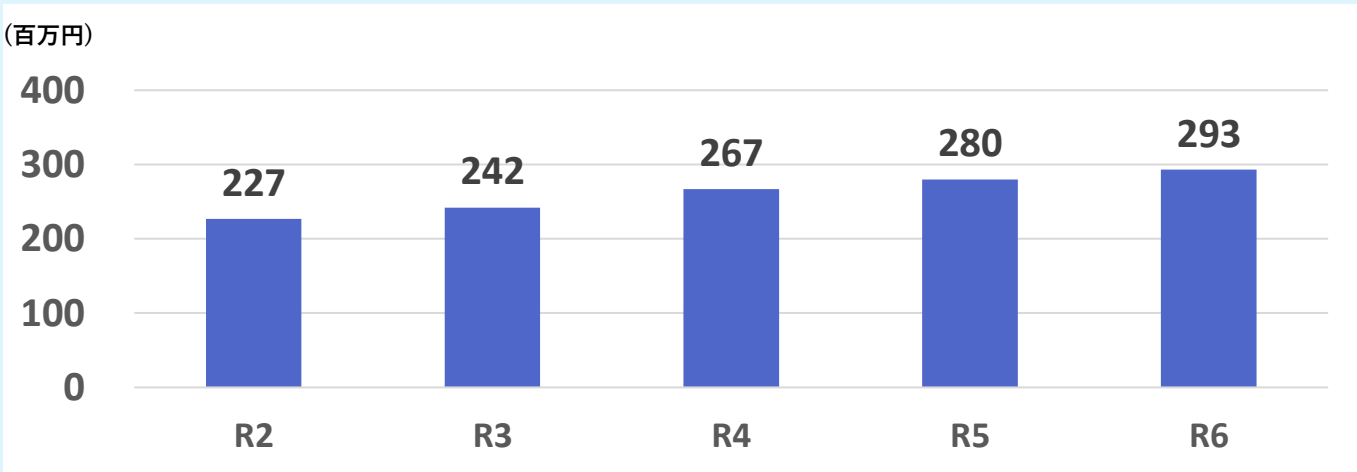
道路渋滞が路線バス等の定時性や速達性を阻害

ハード（道路改良等）・ソフト（交通需要の抑制・分散、公共交通利用促進等）両面からの渋滞緩和



(4) 公共交通の維持・確保に本市が支出する補助金等の増加

物価高騰等による収支率の悪化や路線バス廃止に伴い導入した乗合タクシーの運行地域拡大により、公共交通への公的資金投入額は増加傾向



効率的な運行への見直し



交通政策の基本理念と基本方針

基本理念

みんなで支える 未来につながる交通ネットワークづくり

社会経済情勢の変化に対応し、コンパクトなまちづくりの実現に向けて、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交通環境を整備します。

さらに、公共交通の活用を通じて活力あるまちづくりを推進し、市民・交通事業者・行政等が協働しながら、まちづくりや観光・環境などの施策と連携した『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』を進めます。

基本方針1：利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成

各交通手段の適切な役割分担のもと、すべての利用者が便利で効率よく移動できるよう、**特に路線バスの効率的かつ効果的なサービス水準の確保を目指します。**また、**公共交通不便地における交通手段の見直しを図り、**乗継しやすい結節機能等の向上を図るとともに、ICTの活用により「わかりやすく・使いやすい」公共交通の実現を目指します。

さらに、**公共交通の利用促進に取り組むとともに、運転者の確保に向けた施策をあらゆる面から推進し、**これらを一体的に進めることで、持続可能な交通ネットワークの形成を図ります。

SDG s 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

子どもから高齢者まで、年齢、障害の有無にかかわらず、すべての人々が安心して、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」の取組も進め、人にやさしい交通環境の整備を図ります。

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、自家用車から公共交通や自転車等への利用転換を促し、環境にやさしい交通行動の促進を図ります。

SDG s 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

**外出により得られる市民の幸せや豊かさを支えるため、来街しやすい移動手段を確保**するとともに、気軽にまち歩きを楽しめる取組を進めます。

また、都市景観・観光資源としての価値をあわせ持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とともに、鉄道などによる広域交通ネットワークの形成に取り組むことで、**市民・来訪者双方にとって**魅力的な活力あるまちづくりを推進します。

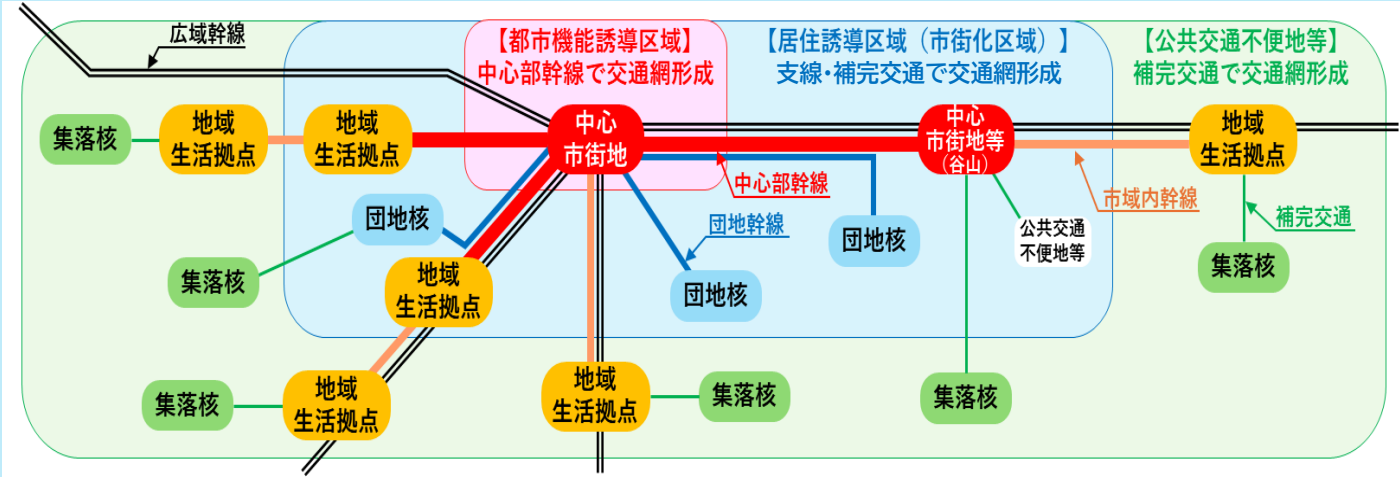
SDG s との関連性



地域公共交通網の将来像

「立地適正化計画※」における都市機能誘導区域、居住誘導区域を踏まえ、拠点間や区域間を結ぶ地域公共交通を階層的に配置し、限られたリソース（車両、運転者等）を需要に応じて適切に配分するとともに、適切なサービス水準の維持を図ります。

立地適正化計画（拠点・誘導区域）と連携した公共交通網の配置イメージ

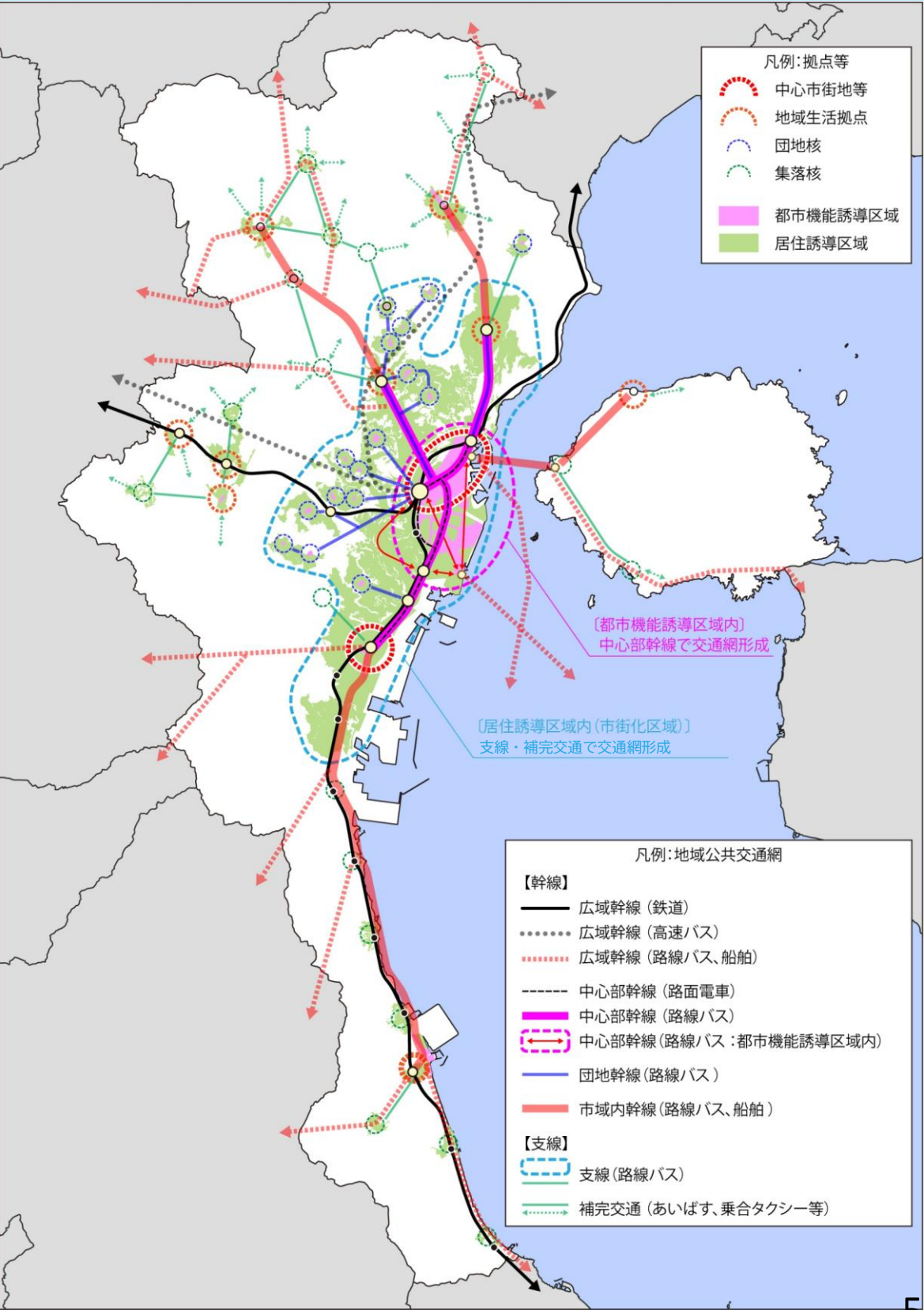


路線の考え方

路線区分		モード	考え方
幹線	広域幹線	鉄道、高速バス、船舶	中心市街地⇨県内外他都市を連絡
		路線バス（地域間幹線系統）	
	中心部幹線	路面電車、路線バス、（鉄道）	中心市街地⇨中心市街地等（谷山）、地域生活拠点（市街化区域内）を連絡
		路線バス	都市機能誘導区域内（中心市街地周辺）の交通網を形成
	団地幹線	路線バス	中心市街地⇨団地核(市街化区域内)を連絡
支線	市域内幹線	路線バス、船舶、（鉄道）	中心市街地等、地域生活拠点（市街化区域内）⇨地域生活拠点（市街化区域外）を連絡
	支線	路線バス	主に居住誘導区域内の交通網を形成
		乗合タクシー	
	補完交通	あいばす、乗合タクシー等	公共交通不便地等（居住誘導区域外）の交通網を形成

※本市の立地適正化計画は、「かごしまコンパクトなまちづくりプラン」という名称。コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考えのもと、公共交通ネットワークとも連携し、コンパクトなまちづくりを進めていくための計画。

本市の地域公共交通網の将来像（構成概念図）





評価指標

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

各種施策を推進することで、引き続き、公共交通利用者数の令和元年度実績の9割程度までの回復を目指します。

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 (令和3年度)	中間評価値 (令和7年度)	目標値 (令和13年度)
72,597千人 (令和元年度)	59,911千人 (令和5年度)	65,300千人 (令和11年度)
評価実施年度	鉄道 路面電車 路線バス(県内) 桜島フェリー タクシー	13,653千人 10,925千人 35,988千人 3,130千人 8,900千人
データ年次		

見直し内容：タクシー利用者数を指標に追加

評価指標 2 公共交通公的資金投入額

令和8年度から取り組む地域公共交通利便増進実施計画を踏まえ、バス路線の再編や公共交通不便地における交通手段の見直し等の事業実施に必要な予算(目標値以上)の確保に努めます。

※対象事業経費は路線バス等の運行経費など、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

現況 (令和3年度)	中間評価値 (令和7年度)	目標値 (令和13年度)
2億2,662万円 (令和2年度)	2億9,297万円 (令和6年度)	3億3,379万円 (令和12年度)

見直し内容：公的資金投入額の上限を目標値としていたものから投入額の下限を目標値とする指標に変更

評価指標 3 公共交通分担率 (New)

公共交通利用数の目標値設定と合わせ、利用率が上昇した値を目標値とします。

見直し時点 (令和7年度)	目標値 (令和13年度)
21.9% (令和6年度)	23.0% (令和12年度)

評価指標 4 公共交通に従事する運転者数 (New)

多様な交通モードが連携して公共交通を維持していくため、従事する運転者の総数を維持することを目標値とします。

路面電車  
路線バス  
タクシー  
ライドシェア

86人  
505人  
1,347人  
0人

見直し時点 (令和7年度)	目標値 (令和13年度)
1,938人 (令和7年度)	1,938人 (令和13年度)

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 5 運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量の削減率

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>排出量の削減率を高めていきます。

現況 (令和3年度)	中間評価値 (令和7年度)	目標値 (令和13年度)
4.8%減 (平成30年度)	14.8%減 (令和4年度)	22.1%減 ※

※目標値はゼロカーボンシティ鹿児島推進計画に準じ、中期目標(令和13年度)の削減率を記載

資料 ゼロカーボンシティかごしま推進計画

見直し内容：ゼロカーボンシティかごしま推進計画に則り、排出量 → 削減率に変更

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 6 中心市街地(天文館・鹿児島中央駅)に結節する  
路線バス・市電の運行回数 (New)

天文館または鹿児島中央駅を運行する便数について、現況と同程度を維持することを目標とします。

見直し時点 (令和7年度)	目標値 (令和13年度)
2,256 便/日 (令和7年度)	2,256 便/日 (令和13年度)

見直し内容：公共交通が中心市街地の活性化に果たす貢献を直接示す指標として、「中心市街地の宿泊観光客数」から評価指標を変更

基本方針	戦略	推進施策	緑：統合、表現の見直し 赤：新規追加
1 利便性・効率性の高い、持続可能な公共交通ネットワークの形成	1：各交通手段の適切な役割分担を踏まえた交通ネットワークの維持・確保	1. 幹線の維持・充実 2. 支線の確保 3. 幹線における新たな輸送力の確保に向けた調査・研究	4. 地域等の自主的な取組に対する支援
	2：ICTも活用した公共交通の利便性の向上	1. 交通結節点の機能の充実 2. 乗り継ぎ・乗り換えの円滑化 3. リアルタイム情報などの提供の充実	4. 交通分野におけるICT活用に関する調査研究及び推進 5. 路線バスや路面電車の定時性・速達性の向上 6. パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進
	3：公共交通の利用促進	1. モビリティ・マネジメントの推進 2. ターゲットに応じた公共交通の利用促進	
	4：持続可能な事業環境の確保	1. 運転者確保に向けた取組 2. 乗務員の運転技能・待遇の向上	
2 やさしい快適な交通環境の整備	1：安心安全な交通環境整備の推進	1. 旅客施設のバリアフリー化 2. 車両等のバリアフリー化 3. 道路・交通安全施設のバリアフリー化	4. 待合施設の改善
	2：みんなで理解し支え合う「心のバリアフリー」の推進	1. 適切な利用者支援に関する研修 2. 市民への「心のバリアフリー」周知・啓発	
	3：脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進	1. 電気自動車等の環境に配慮した車両の導入 2. 自転車等のマナー向上のための啓発活動の推進 3. 自転車走行空間の整備推進	4. シェアサイクルの運営 5. 道路渋滞の解消に向けた施策の充実 6. 環境に配慮した交通行動の推進
3 活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用	1：都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用	1. 多言語案内の充実 2. L R T（次世代型路面電車システム）の整備 3. 二次交通の充実	4. 公共交通案内所等の運営 5. 路面電車観光路線の検討 6. 市電軌道敷緑化の推進
	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	1. 回遊空間づくりの推進 2. 商店街等との連携、共同施設整備に対する支援 3. 中心市街地への移動手段の確保	
	3：広域交通ネットワークの形成	1. 鉄道の輸送力の充実 2. 広域道路網等の整備 3. 海上交通網の整備	4. 航空交通網の整備



バス路線の再編

○ 確保を目指すサービス水準

		運行便数（片方向）		終発時刻	考え方
		朝・タピーク	オフピーク		
広域幹線	鉄道、高速バス、船舶、路線バス（地域間幹線系統）	－	－	－	・ 連絡する都市規模や利用特性が多様なため、水準は定めない
中心部幹線	路面電車、路線バス、（鉄道）	10 分に 1 便程度	15 分に 1 便程度	21：30 以降に中心部（天文館等）を発	・ 中心部の多様な都市活動を支えるためオフピーク時の運行便数も高く設定 ・ 日常生活の活動時間に配慮して終発時刻を設定
団地幹線	路線バス	15 分に 1 便程度 ※朝：中心部方向 ※夕：郊外部方向	30 分～1 時間に 1 便程度 ※中心部⇄郊外部	21：30 以降に中心部（天文館等）を発	・ 需要が集中する通勤・通学、帰宅の時間帯で高頻度に確保 ・ 日常生活の活動時間に配慮して終発時刻を設定
市域内幹線	路線バス、船舶、（鉄道）	30 分に 1 便程度 ※朝：中心部方向 ※夕：郊外部方向	30 分～1 時間に 1 便程度 ※中心部⇄郊外部	21：30 以降に中心部（天文館等）を発	・ 人口低密な市街化区域外を運行するが、郊外部の拠点と中心部を連絡する幹線であるため、一定のサービス水準を目指す ・ 日常生活の活動時間に配慮して終発時刻を設定

○ バス路線の再編の考え方

【視点（必要性）】

- まちづくりとの連携
- 利便性と効率性の確保
- 交通事業者の運転者不足への対応

【バス路線再編の考え方】

- 1) 立地適正化計画（拠点や居住誘導区域等の配置）を踏まえた幹線・支線を設定
- 2) 需要と効率性から見直し路線・区間を設定
- 3) 幹線系統は朝夕を中心に、一定のサービス水準を備えた中心部直行便を確保
- 4) 地域内の補完交通などによる日常の移動手段の確保

〈バス路線の再編のパターン〉

- ① 幹線の強化
- ② 交通モード最適化
- ③ 路線のフィーダー（支線）化
- ④ 団地幹線のサービス平準化

移動需要に応じて適材適所の公共交通サービスを配置し、  
市民・来訪者の持続可能な移動手段を確保します

# バス路線の再編

## ○ バス路線の再編パターン

① 幹線の強化

・需要の少ない路線を補完交通等で代替することにより、限られた路線バスの供給力(運転者等)を幹線に再配分し、便数増加等によりサービス向上を図るとともに、幹線ネットワークの維持・強化を図ります。

【現状】

減便によるサービス水準低下  
ピーク時間帯に積み残し

【再編後】

便数増加等のサービス向上  
幹線ネットワークを維持・強化

② 交通モード最適化

・需要に応じた車両サイズへの転換を図り、普通二種免許で運行可能な補完交通の導入を進めます。これにより、地区内でのきめ細かなサービスを行うとともに、幹線との結節機能を強化し、中心市街地等への移動の利便性を確保します。

【現状】

需要に対して車両規模が大  
便数が少なく使いづらい

【再編後】

きめ細かな運行が可能な  
補完交通を導入

便数の多い幹線に接続  
結節機能を強化

(結節点のイメージ)

③ 路線のフィーダー(支線)化

・最寄りの鉄道駅や幹線との乗継ポイントを設定し、接続性を高めることで、路線のフィーダー(支線)化を図り、運行の効率化、便数の最適化を進めるとともに、幹線との結節機能を強化し、中心市街地等への移動の利便性を確保します。

【現状】

乗車率が比較的低く  
運行距離が長い  
(運行効率が悪い)

【再編後】

運行距離を削減  
便数を最適化

鉄道駅や幹線に接続  
結節機能を強化

④ 団地幹線のサービス平準化

・一定のまとまった移動需要が発生する団地核等において、必要に応じて団地幹線の便数の調整を行う等、限られた路線バスの供給力(運転者等)の再配分を行い、団地間でのサービス水準の平準化(一定水準のサービス確保)を進めます。

【現状】

需要に対して  
便数が少ない

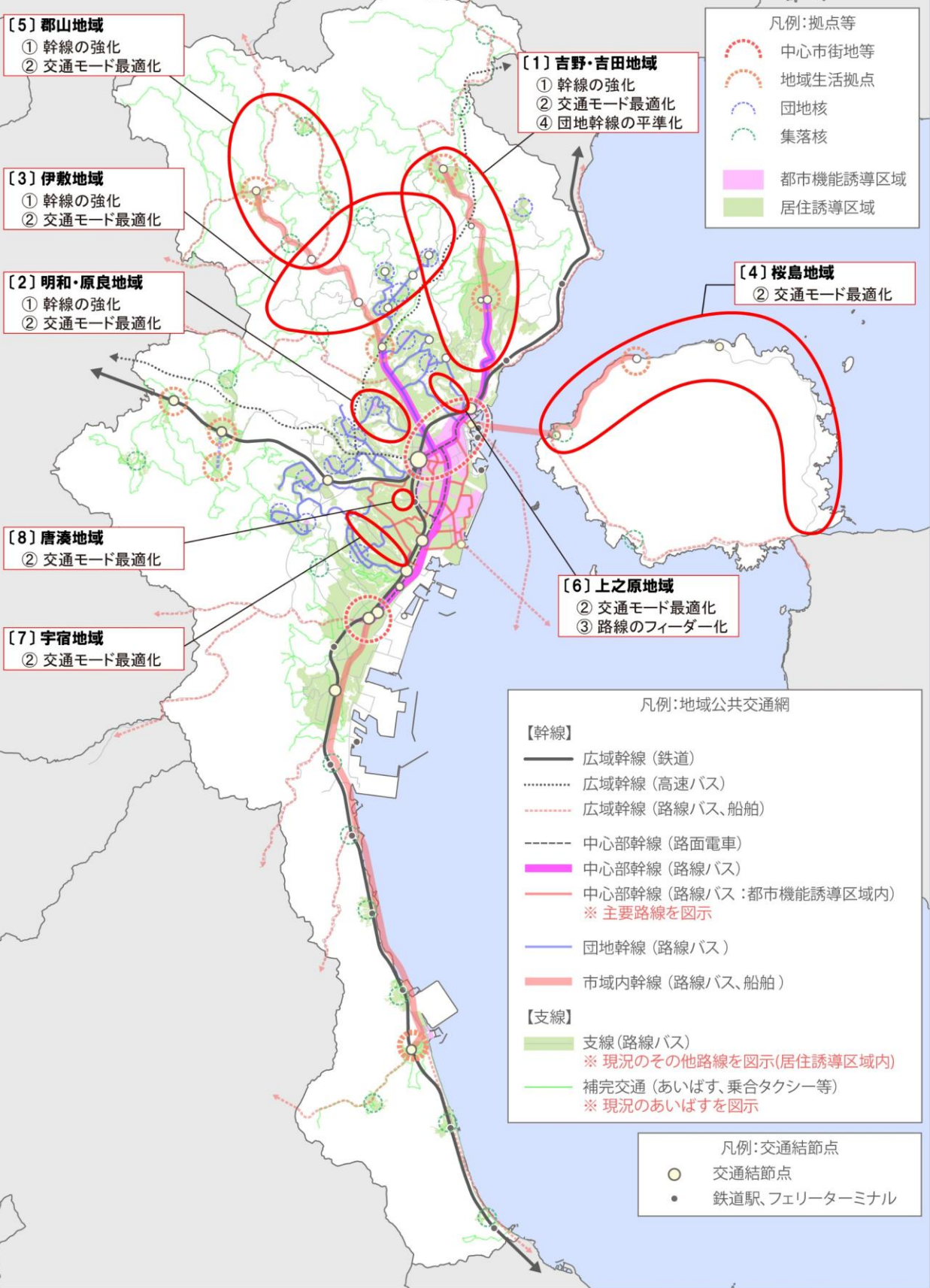
需要に対して  
便数が多い

【再編後】

ピーク時を中心に  
一定の便数を確保

適正な便数に見直し

## ■ 「バス路線の再編」の方向性

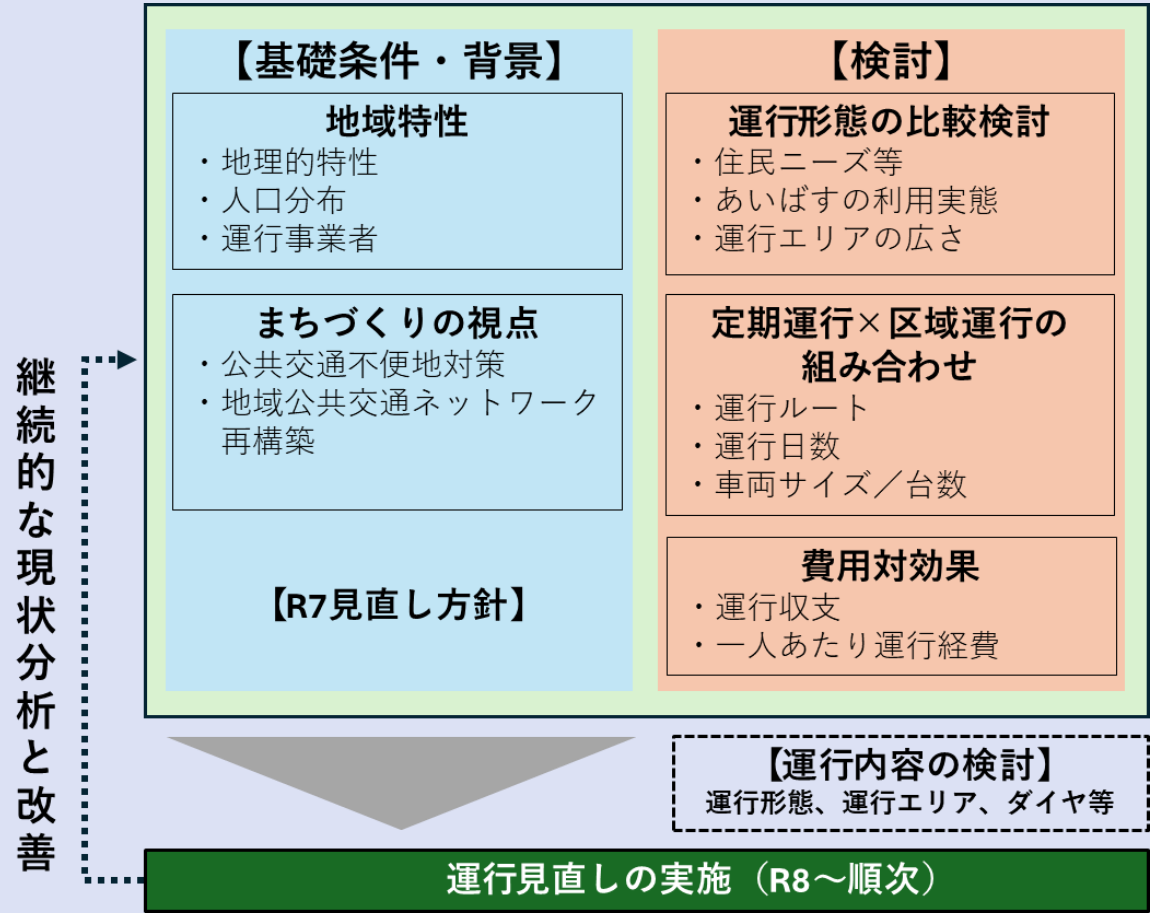




# 公共交通不便地における交通手段の見直し

## ○公共交通不便地における交通手段見直しの考え方

「あいばす」の運行上の課題解消に向け、住民ニーズや利用実態、地域特性、まちづくりの観点から総合的な見直しに取り組みます。





# 公共交通の利用環境の改善

## 交通結節点・乗継ポイントの乗継環境の整備

地域公共交通ネットワーク再構築や公共交通不便地における交通手段の見直しで設定した交通結節点・乗継ポイント等について、交通結節点等での需要や他モードとの接続状況、用地上の制約等を考慮して整備箇所を選定し、乗継環境の整備を行います。

▼ 交通結節点・乗継ポイントの乗継環境の整備イメージ

■ 基本パターン

〔乗継環境改善ポイント〕

- 上屋・ベンチ
- (デジタル)案内板

■ 隣地連携パターン

〔乗継環境改善ポイント〕

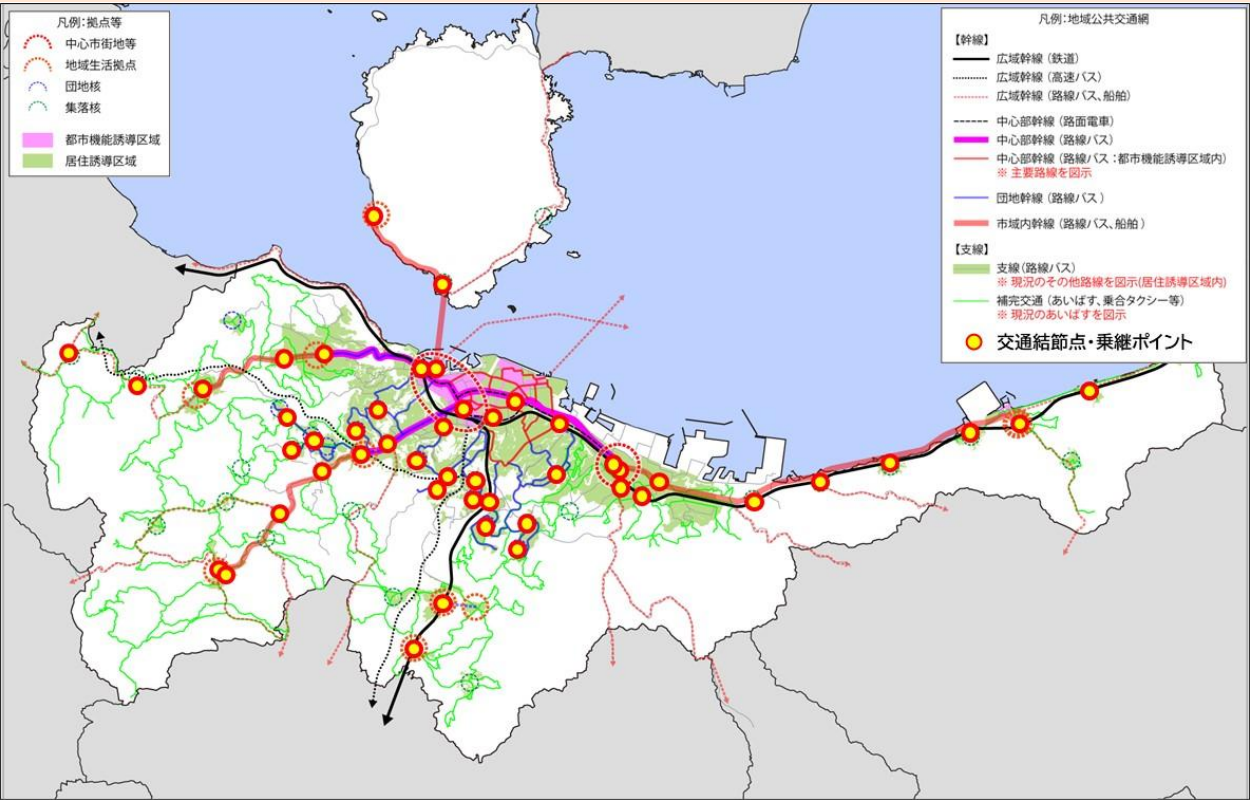
- 上屋・ベンチ
- デジタルサイネージ
- 隣地との連携による待合環境
- 送迎用駐車場・駐輪場
- カーシェア・レンタサイクル

■ 鉄道駅結節パターン

〔乗継環境改善ポイント〕

- シェルター・ベンチ
- デジタルサイネージ
- 待合室
- 駐車場・駐輪場
- カーシェア・レンタサイクル

▼ 交通結節点・乗継ポイント(うち数箇所を選定)



## 鹿児島中央駅周辺の情報提供・案内の改善

主要な交通結節拠点である鹿児島中央駅の東口バス乗降場を中心に、周辺の情報提供・案内を改善します。

▼鹿児島中央駅東口バス乗降場の状況  
(鹿児島市交通局資料より)



▼デジタルサイネージ設置イメージ  
(天文館バス停の例)



## キャッシュレス決済導入促進 運賃体系の検討

公共交通の利便性向上と事業効率化等を図るため、公共交通へのキャッシュレス決済の導入を促進するとともに、利用しやすい運賃体系について検討します。



# その他の重点的な取組

## 交通事業者の経営環境改善支援

交通事業者の運転者等の待遇改善や、営業所・乗務員待機施設等の就労環境の改善など、経営環境の改善を支援します。

## 幹線の輸送力確保に向けた調査・研究

幹線の輸送力の確保に向けて、自動運転車両や連節バスの導入可能性、路面電車（市電）の輸送力強化等について調査・研究を行います。



## 公共交通の利用促進

バス路線の再編や公共交通不便地における交通手段の見直し等に合わせて、運行内容や利用方法等の十分な周知を行うほか、路線バス運賃の半額実証実験など、自家用車から公共交通への利用転換を促進する取組を進めます。





