

第3章 「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」の中間評価

3-1 施策の実施状況

(1) 推進事業の実施状況

「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」に基づく推進事業の実施状況は以下の通りです。
これまでに143の推進事業に取り組んでおり、14の事業が完了しています。

○ 推進事業の実施状況（令和7年8月時点）

基本方針		重点戦略	実施事業数	
1	利便性・効率性の高い、 持続可能な交通ネットワーク の形成	1 各交通手段の適切な役割分担と 結節機能の向上	19	71
		2 公共交通のサービス水準の向上	17	
		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	22	
		4 ICTを活用した利用しやすい公共交通の 推進	13	
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	1 安全・快適な交通施設の整備	11	36
		2 歩きやすいまちづくりの推進	9	
		3 脱炭素に向けた 環境にやさしい交通の推進	16	
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	20	36
		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	5	
		3 広域交通ネットワークの形成	11	
合計			143	

○ 終了・統合した事業 [14 事業]（令和7年8月時点）

基本方針		事業名
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	・ 谷山地区連続立体交差事業（関連事業） ・ 鹿児島駅周辺都市拠点総合整備事業 ・ パークアンドライド事業の検討・実施 ・ 桜島フェリー体験パスポート事業 ・ 地域交通活用サポート事業 ・ 公共交通利用喚起支援事業 [6 事業]
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	・ コミュニティサイクル運営事業 ・ コンパクトな市街地形成促進事業 [2 事業]
3	活力あるまちづくりの推進に 向けた公共交通の活用	・ 観光特急列車の魅力向上 ・ よりみちクルーズ船運航事業 ・ よりみちクルーズ船上セミナー事業 ・ 錦江湾クルージング実証実験事業 ・ いづろ・天文館地区回遊空間づくり推進事業 ・ 照国表参道歩行者天国社会実験事業 [6 事業]

(2) これまでに実施した新たな主要事業

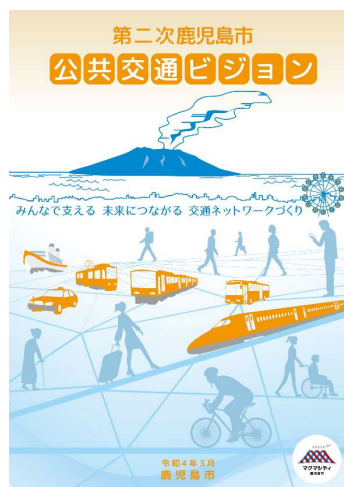
「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」の策定後（令和4年度以降）に以下のような新たな事業に取り組んでいます。

① 地域公共交通ネットワーク再構築検討事業 【R6年度～7年度】

○ 事業概要

地域公共交通ネットワークの再構築を図るため「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」を改定するとともに、官民が連携して取り組む地域公共交通利便増進実施計画の策定等を行いました。

○ 事業主体：鹿児島市交通政策課、公共交通事業者等



〔鹿児島市公共交通ビジョン〕



〔鹿児島市公共交通ビジョン協議会〕

② 公共交通不便地における持続可能な交通手段の調査検討 【R5年度～7年度】

○ 事業概要

公共交通不便地における持続可能な交通手段を検討するため、AIオンデマンド交通の実証実験や地域住民の意向調査等を実施し、見直し方針の作成等を行いました。

○ 事業主体：鹿児島市交通政策課



〔実証実験ポスター〕



〔地域懇話会〕

③ 地域主体型コミュニティ交通運行支援モデル事業 【R6 年度～】

○ 事業概要

地域交通の利便性を確保するため、地域が自主的に取り組むコミュニティ交通の運行を支援するモデル事業を実施しています。

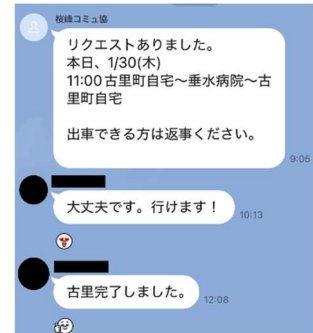
○ 事業主体：地域住民、鹿児島市交通政策課



〔ロゴマーク〕



〔送迎の様子〕



〔マッチングの様子〕

④ 相乗りタクシー実証実験事業 【R6 年度】

○ 事業概要

夜間の交通手段を確保するため、タクシー事業者等と連携し、配車アプリを活用した相乗りタクシー（シェアタク）の実証実験を行いました。

○ 事業主体：鹿児島市交通政策課、市タクシー協会、タクシー事業者



〔実証実験のポスター〕



〔活用した車両（山元交通）〕

⑤ 公共交通の利便性向上（MaaS 等） 【R6 年度～】

○ 事業概要

MaaS アプリ等によるデジタルチケットを造成することで、利用者の利便性向上及び利用促進を図っています。

○ 事業主体：南国交通(株)、鹿児島市交通局、鹿児島市船舶局等



[ロゴマーク]

資料：一社）九州 MaaS 協議会 HP、南国交通(株)HP



[デジタルチケット（南国交通）]

⑥ バス停デジタルサイネージの導入 【R4 年度～】

○ 事業概要

訪日外国人旅行者の移動等を踏まえ、天文館（上り）側に「バス利用者施設整備事業」として、デジタルサイネージを2基設置し、運用しています。

○ 事業主体：鹿児島県バス協会



[デジタルサイネージ]

⑦ バス運賃等へのクレジットカードタッチ決済の導入 【R4 年度～】

○ 事業概要

観光需要の取り込みや乗務員の負担軽減を目的に、空港連絡バスや一部路線バス、市電、桜島フェリー等の運賃へクレジットカードタッチ決済の導入を進めています。

○ 事業主体：南国交通㈱、鹿児島交通㈱、鹿児島市交通局、鹿児島市船舶局



〔決済端末（市バス）〕

資料：鹿児島市交通局 HP

「あなたのカードが使えるかチェック」

このマークがあれば
利用できます

〈使えるクレジットカードブランド〉

VISA

AMERICAN EXPRESS

Discover

JCB

UnionPay 银联

タッチ決済対応のカード(クレジットカード・デビット・プリペイド)または、カードを登録したスマートフォン、ウェアラブル端末(ApplePay, GooglePay)等でもご利用いただけます。

⑧ 路線バス・タクシー運転者への就職奨励金等の給付 【R6 年度～】

○ 事業概要

路線バスやタクシーの運転者不足への対応を図るため、新たに市内のバス・タクシー事業に従事した運転者に対し、奨励金を給付するとともに、事業者に対し、二種免許取得経費の一部について支援しています。

○ 事業主体：鹿児島市交通政策課

KAGOSHIMA CITY
BUS AND TAXI

鹿児島市で
路線バス・タクシーの
運転者になりませんか?

DRIVERS' GUIDE

県外から鹿児島市に移住された方へのご案内

路線バス・タクシーの県外運転者移住就職奨励金

路線バス・タクシーの運転者不足に対応するため、
県外からの移住者に対し就職奨励金を交付します。

採用時 **10万円** + 採用1年後 **10万円** **最大20万円**

① 県外に1年以上居住し、本市に令和6年4月以降に転入後、90日以内に本市域内を営業区域として運行している路線バス事業者（公益企業等は除く）又はタクシー事業者（本市域内における路線バス又はタクシーの運転者として採用されていること）
② 1年間継続して雇用される見込みがあること。

① 採用時の奨励金の交付を受けた者であること。
② 上記①の方で採用時と同じ事業者で採用され1年が経過し、本市域内において路線バス又はタクシーの業務をしていること。

※就職奨励金の交付は、採用時・採用1年後のいずれも1回限り（最大20万円）
※申請書等詳しくは鹿児島市ホームページをご確認ください。

+

東京圏からの移住者：移住支援金

移住前（前職）の10年間のうち通算5年以上、かつ移住前（前職）に連続して1年以上、東京23区内に在住していた方は、東京圏から23区内に通勤していた方が、本市に転入し、中小企業等に就職、経営又はパート・アルバイトを行っている場合に、移住支援金を支給します。

単身者 **60万円** + 18歳未満の子1人につき **10万円** **最大100万円**

※申請時に交付を行い、予算がなくなった時点で交付を終了
鹿児島市雇用促進課
TEL:099-216-1325

+

県外からの移住者：移住奨励金

移住前（前職）や「かこしま市」(旧鹿屋市) 金銭の交付等を経て、県外から本市へ移住される方に対して、奨励金を交付します。

基準額 **10万円** + 加算額 **5万円** **最大15万円**

※申請時に交付を行い、予算がなくなった時点で交付を終了
鹿児島市移住相談室
(地方創生推進室内)
TEL:099-803-3074

※移住支援金と移住奨励金の併給はできません。
※交付要件など詳細は鹿児島市ホームページでご確認ください。

お問い合わせ 鹿児島市役所 交通政策課
鹿児島市山下町1-1 本館5階
TEL:099-216-1113 FAX:099-216-1108

鹿児島市の路線バス・タクシー運転者の募集を
希望しています。ぜひご覧ください。
鹿児島市交通政策課

〔移住者向け運転者募集パンフレット〕

⑨ 運転者確保広報支援事業 【R6 年度～7 年度】

○ 事業概要

物価高騰の影響を受ける公共交通機関である民間路線バス及びタクシーの運転者不足への対応を図るため、運転者確保に向けた広報を行いました。

○ 事業主体：鹿児島市公共交通ビジョン協議会



〔運転者募集のポスター〕



〔SNS を活用したターゲティング広告の配信〕

⑩ EV バス車両の導入 【R4 年度～】

○ 事業概要

環境に配慮した EV バス車両を購入し運行しています。

○ 事業主体：鹿児島市交通局



〔EV バス（市交通局）〕

⑪ 歩いて楽しめるまちづくり推進事業 【R5 年度～】

○ 事業概要

鹿児島中央駅から天文館、本港区、さらに鹿児島駅までのエリアにおいて、公共空間などを活用した新たなにぎわいや憩いの空間を創出することで、歩いて楽しめるまちづくりを推進しています。

○ 事業主体：地域住民、鹿児島市市街地まちづくり推進課



〔マイアミフェスタ〕



〔天文館通電停前アーケード整備〕

3-2 中間評価

(1) 評価指標の目標達成状況

令和4年3月に策定した本計画では、交通政策の3つの基本方針ごとに評価指標並びに目標値を設定し、目標達成に向けた事業を推進しています。現段階での目標達成状況は以下のとおりです。

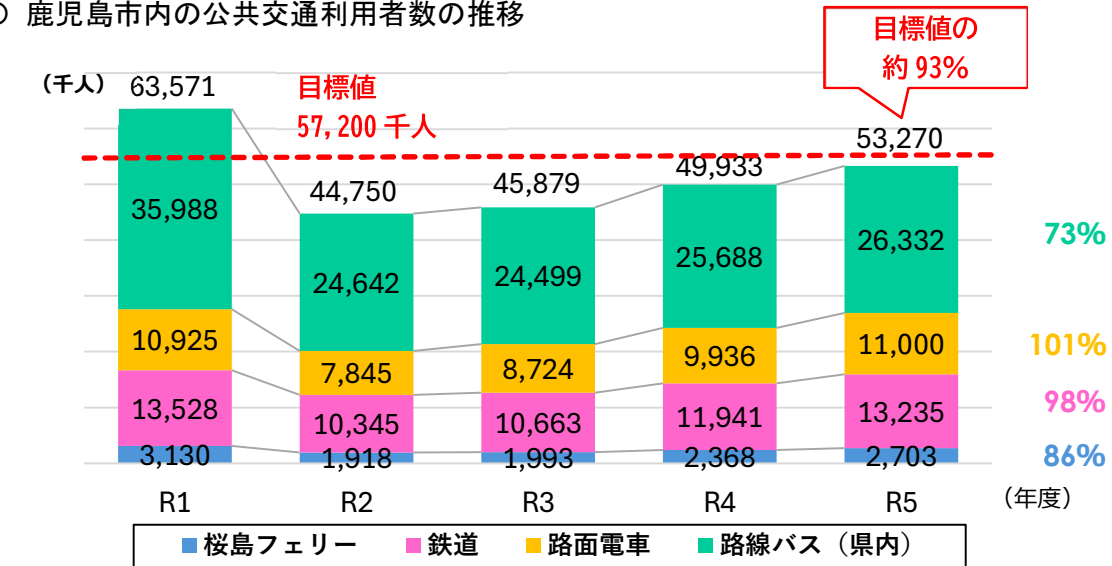
○ 評価指標の目標達成状況

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	1 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	△
	2 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	3 運輸部門からのCO ₂ 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	4 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)	○

① 評価指標 1 公共交通利用者数

鉄道・路面電車の利用者数はコロナ禍前の水準に回復しています。一方で、路線バスの利用者数は令和元年比で約 73%と回復が遅れています。目標達成に向けては、路線バスに対する重点的な対策が重要になるといえます。

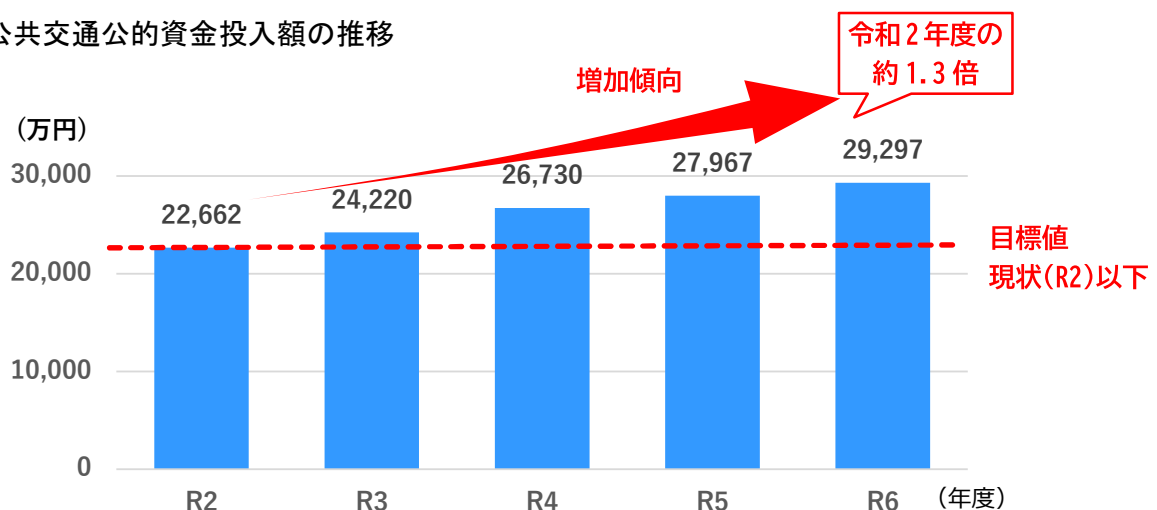
○ 鹿児島市内の公共交通利用者数の推移



② 評価指標 2 公共交通公的資金投入額

公共交通に対する公的資金の投入額は増加傾向にあり、令和 6 年度は令和 2 年度に対し約 1.3 倍に増加しています。この期間は、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が主な要因となっていると考えられます。

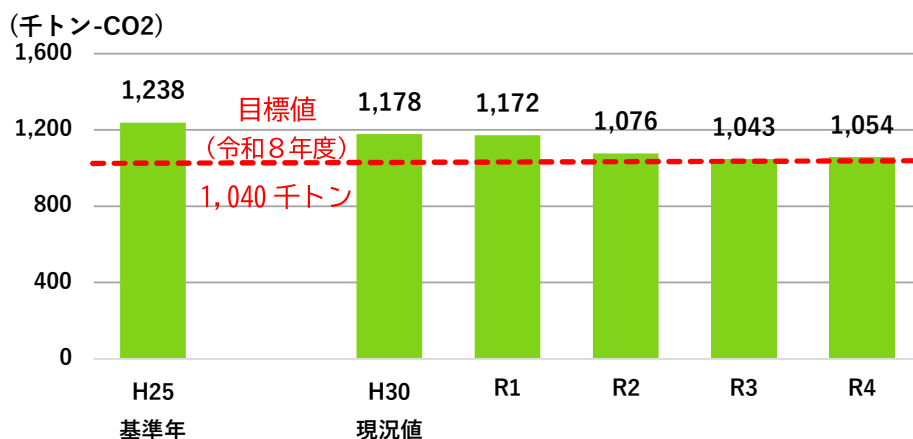
○ 公共交通公的資金投入額の推移



③ 評価指標3 運輸部門からのCO₂排出量

運輸部門のCO₂排出量は削減が進んでいます。燃費性能の高い自動車の普及や、自動車由来のエネルギー消費量の減少、観光客の減少などが主な要因と考えられます。一方、コロナ禍からの回復に伴い前年度と比較した場合、排出量が増加していることから、自動車から公共交通機関等利用への転換をより一層促すことが重要です。(令和4年度時点の状況)

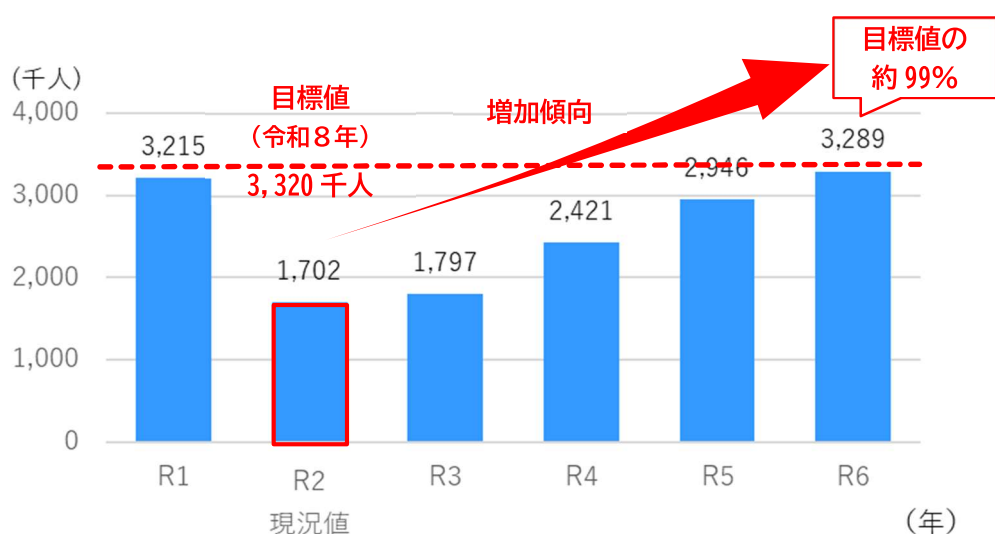
○ 鹿児島市における運輸部門からのCO₂排出量



④ 評価指標4 中心市街地の宿泊観光客数

中心市街地の宿泊観光客数は、コロナ禍前の水準まで回復し、目標値の99%に達しています。令和6年は、訪日外国人旅行者数が過去最高(日本政府観光局(JNTO) / 「訪日外客数」より)となり、本市内においても外国人宿泊観光客数が大幅に増加しています。

○ 中心市街地の宿泊観光客数の推移



(2) 重点戦略別の中間評価

「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」で設定した重点戦略ごとに、これまでの成果等をもとに、現段階での状況を評価し、今後の方向性を検討した結果を以下に整理します。

○「基本方針１：利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成」の重点戦略に関する中間評価

重点戦略		成果と課題	今後の方向性
1	各交通手段の適切な役割分担と結節機能の向上	・市民の日常生活に必要なバス路線の運行維持に向け、交通事業者の協力のもと基幹交通や生活路線の維持確保に努めた。 ・重要な交通結節拠点となる主要駅の整備を完了。 ・深刻な運転者不足など厳しい事業環境の中、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、バス路線の再編や、「あいばす」等の見直し、多様な交通手段の連携強化が必要。	・バスによる運行が望ましい路線の維持に引き続き努める。 ・地域公共交通利便増進実施計画に基づき、バス路線の再編や「あいばす」の見直し、乗合タクシーの導入等を検討する。 ・幹線との結節機能の向上を目指し、ネットワーク再構築に合わせて、「あいばす」や乗合タクシーとの連携強化を図る。
2	公共交通のサービス水準の向上	・一部事業者において、乗継割引率の向上が図られた。 ・乗合タクシー導入エリアの拡大に伴い、事業者間乗継割引の適用（ICカードの機能性向上）は、今後の課題。 ・運転者不足による積み残しや最終便の繰上げが発生し、運行便数や時間帯に関する利便性低下が喫緊の課題。	・サービス水準の維持・向上に向け、運転者確保策の検討、ダイヤ・運賃制度・共通決済手段に関する研究を進める。
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	・桜島地域での地域主体型コミュニティ交通モデル事業では安定した利用が見られたが、他地域への展開が課題。 ・市内の路線バス運転者数は令和元年度比で約３割減少しており、運転者確保が急務 ・就職奨励金の給付や、免許取得支援など、運転者確保に向けた施策を実施。 ・モビリティ・マネジメントの推進は未実施であり、今後の新たな取組として検討が必要。	・地域主体型コミュニティ交通に取り組む新たな団体の募集・支援を行う。 ・行政と交通事業者が一体となり、運転者確保や就労環境の改善に取り組む。 ・利便増進事業に合わせた利用促進策（モビリティ・マネジメント）を検討する。
4	ICTを活用した利用しやすい公共交通の推進	・天文館にデジタルサイネージを設置し、リアルタイム情報の提供を充実。 ・クレジットカードタッチ決済は、観光客だけでなく県内居住者にも広がっている。 ・九州 MaaS が設立され、本市内の一部交通事業者が加盟し、デジタルチケットの販売を開始。	・天文館以外の主要な交通結節拠点でもデジタルサイネージの導入を検討。 ・九州 MaaS の動向を注視し、調査研究を進める。 ・ICTを活用した公共交通の利便性向上について研究を行う。

○「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」の重点戦略に関する中間評価

重点戦略		成果と課題	今後の方向性
1	安全・快適な交通施設の整備	・「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区や旅客施設、車両等のハード面のバリアフリー化を推進。 ・心のバリアフリーの推進として、交通バリアフリー講習会を実施。 ・「心のバリアフリー」の認知度は56%と微減しており、ソフト面における施策強化が必要。	・ハード面の整備と合わせて、ソフト面のバリアフリー化も推進。
2	歩きやすいまちづくりの推進	・「市道バリアフリー推進計画」に基づき、段差解消やベンチの設置を実施。	・「第3期市道バリアフリー推進計画」においては、休憩施設（ベンチ等）の設置を基本に引き続き整備を進め、歩きやすいまちづくりを推進。
3	脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進	・中心市街地や周辺部において、自転車走行空間の整備を実施。 ・渋滞対策は、県交通渋滞対策協議会で検討・実施されているが、幹線道路の一部区間・時間帯では依然として渋滞が解消されていない。	・概ね計画どおりに実施されたが、渋滞対策についてはさらなる施策の充実が必要。

○「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」の重点戦略に関する中間評価（1/2）

重点戦略		成果と課題	今後の方向性
1	都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用	・カゴシマシティビューやサクラジマアイランドビューの利用がコロナ禍前より増加。 ・軌道敷の制振軌道構造への改良や舗装補修など、走行環境の改善を実施。 ・老朽化による脱線事故等が発生しており、安全対策が必要。 ・令和7年3月に仙巖園駅が開設され、観光振興と交通アクセス改善に寄与。経済効果は約15.6億円。 ・本港区への路面電車観光路線の検討は、情勢変化により中断。今後は、施設整備の内容を見極めた上で費用対効果の検証が必要。	・二次交通の充実に向けて運行継続。 ・安全運行を第一に、乗務員負担軽減や老朽施設の改善に取り組む。 ・本港区エリアの施設整備が一定程度進んだ段階で費用対効果等の検証を実施。

○ 「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」の重点戦略に関する中間評価（2/2）

重点戦略		成果と課題	今後の方向性
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	・令和 5 年度に市が実施した「マイアミフェスタ」は、令和 6 年度以降、まちづくり協議会が主体となり開催。 ・いづろ・天文館地区において、商店街の共同施設整備を支援し、歩行者空間の回遊性向上を図った。	・中心市街地のさらなるにぎわい創出と回遊性向上を図る。 ・商店街からの要望に基づき、支援を行う。
3	広域交通ネットワークの形成	・関係機関を通じて、高規格幹線道路等の整備促進等を行った。	・引き続き、関係機関を通じて整備促進等の要望を行う。

(3) 中間評価のまとめ

- ・ 本計画策定時（令和 4 年 3 月）に整理した本市の交通を取り巻く課題について、傾向に大きな変化はなく、公共交通を取り巻く環境は一層厳しい状況にあります。
- ・ その中でも特に運転者不足は深刻で、公共交通サービスの維持に必要な輸送力が十分に確保できない状況となっており、市民の移動手段の確保が困難となる危機的な状況にあります。
- ・ 本市では、交通事業者等と協働し、本計画に位置づけた各種施策を推進しており、多くの事業が概ね計画どおりに進捗しています。
- ・ 成果指標の達成状況をみると、「運輸部門からの CO₂ 排出量」及び「中心市街地の宿泊観光客数」については、概ね R8 年度の目標値を達成する見込みですが、「公共交通利用者数」及び「公共交通公的資金投入額」については、社会経済情勢の変化を背景に目標達成が困難な状況です。
- ・ 今後は、こうした状況に対応すべく、重点戦略や推進施策等の一部を見直し、「地域公共交通利便増進実施計画」を策定のうえ、限られた輸送力の適正配分や維持・確保に向けた取組を推進していきます。
- ・ また、市民生活や経済活動に欠かせない公共交通を維持するため、輸送力低下への対応を図りつつ、各種施策の推進に引き続き注力していきます。