

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

改定版（素案）

令和8年2月

鹿児島市

目次

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
1-1 策定の趣旨	1
(1) 改定の背景と目的	1
(2) これまでの経過	2
(3) SDGs との関連性	3
1-2 「公共交通ビジョン」の位置づけ	4
1-3 「公共交通ビジョン」の構成等	5
(1) 構成	5
(2) 計画期間	5
(3) 計画区域	5
(4) 対象とする交通手段	6
第2章 鹿児島市の公共交通の現状と課題	8
2-1 鹿児島市の各交通手段の現状	8
(1) 公共交通	8
(2) その他の交通手段	16
2-2 社会経済情勢の変化	18
(1) 人口減少・少子高齢化の進行	18
(2) 運転者不足の深刻化	20
(3) ICT の進展	20
(4) 環境問題の一層の深刻化	21
2-3 鹿児島市内の公共交通が直面する課題	22
(1) 公共交通の維持・確保	22
(2) 公共交通の利便性向上	26
(3) 社会的要請への対応	32
(4) まちづくりとの連携	33
第3章 「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」の中間評価	34
3-1 施策の実施状況	34
(1) 推進事業の実施状況	34
(2) これまでに実施した新たな主要事業	35
3-2 中間評価	41
(1) 評価指標の目標達成状況	41
(2) 重点戦略別の中間評価	44
(3) 中間評価のまとめ	46
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	47
第六次鹿児島市総合計画	47
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（改訂版）	47
第二次かごしま都市マスタープラン	48
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）	48
第5章 交通政策の基本理念と基本方針	49
5-1 交通政策の基本理念	49

5-2	基本方針.....	50
	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.....	50
	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.....	51
	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.....	52
5-3	地域公共交通網の将来像.....	53
(1)	まちづくりにおける地域公共交通網の考え方.....	53
(2)	地域公共交通網の将来像.....	56
5-4	評価指標.....	59
第6章	基本方針に基づく戦略及び推進施策.....	63
	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.....	64
	戦略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.....	64
	戦略2：ICTも活用した公共交通の利便性向上.....	66
	戦略3：公共交通の利用促進.....	68
	戦略4：持続可能な事業環境の確保.....	69
	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.....	70
	戦略1：安心安全な交通環境整備の推進.....	70
	戦略2：みんなで理解し支え合う「心のバリアフリー」の推進.....	71
	戦略3：脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進.....	72
	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.....	74
	戦略1：都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用.....	74
	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.....	76
	戦略3：広域交通ネットワークの形成.....	78
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.....	80
7-1	バス路線の再編.....	80
(1)	取組の背景.....	80
(2)	地域公共交通（幹線）の目指すサービス水準.....	82
(3)	再構築の考え方.....	83
(4)	再編内容.....	89
7-2	公共交通不便地における交通手段の見直し.....	90
(1)	公共交通不便地の現状と課題.....	90
(2)	あいばすの見直し方針.....	93
(3)	見直し後の運行形態.....	94
(4)	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）の活用.....	95
(5)	地域住民も参加した移動手段の確保.....	96
7-3	公共交通の利用環境の改善.....	97
(1)	交通結節点・乗継ポイントの乗継環境の整備.....	97
(2)	鹿児島中央駅周辺の情報提供・案内の改善.....	98
(3)	キャッシュレス決済導入促進・運賃体系の検討.....	98
7-4	その他の重点的な取組.....	99
(1)	交通事業者の経営環境の改善支援.....	99
(2)	幹線の輸送力確保に向けた調査・研究.....	99
(3)	公共交通の利用促進.....	99
第8章	交通バリアフリー重点整備地区.....	100
8-1	これまでの鹿児島市の取組.....	100

8-2	第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想における特定事業等の実施状況	100
(1)	公共交通特定事業・公共交通関係事業	101
(2)	道路特定事業・道路関係事業	102
(3)	交通安全特定事業	102
(4)	教育啓発特定事業・その他の取組	103
8-3	重点整備地区	106
(1)	中央地区	106
(2)	鴨池地区	108
(3)	谷山地区	110
8-4	「心のバリアフリー」を推進するための取組	112
第9章	「公共交通ビジョン」の推進体制	113
9-1	「公共交通ビジョン」の実現に向けて	113
9-2	「公共交通ビジョン」の推進組織	114
9-3	評価指標の達成状況の評価手法等	115

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年〇月に「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。

〇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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

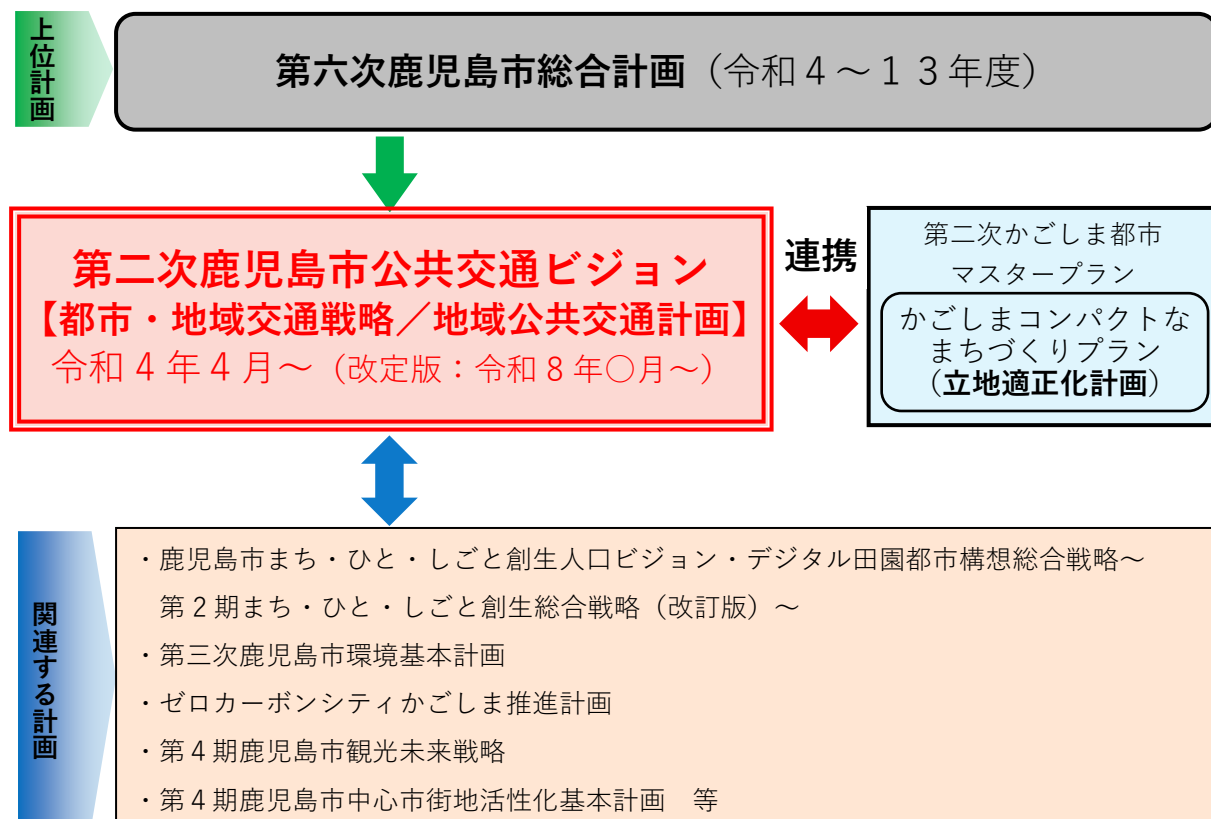
9 産業と技術革新の基盤をつくろう 	9 産業と技術革新の基盤をつくろう 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る	10 人や国の不平等をなくそう 	10 人や国の不平等をなくそう 各国内及び各国間の不平等を是正する
11 住み続けられるまちづくりを 	11 住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する	13 気候変動に具体的な対策を 	13 気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
17 パートナリシップで目標を達成しよう 	17 パートナ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

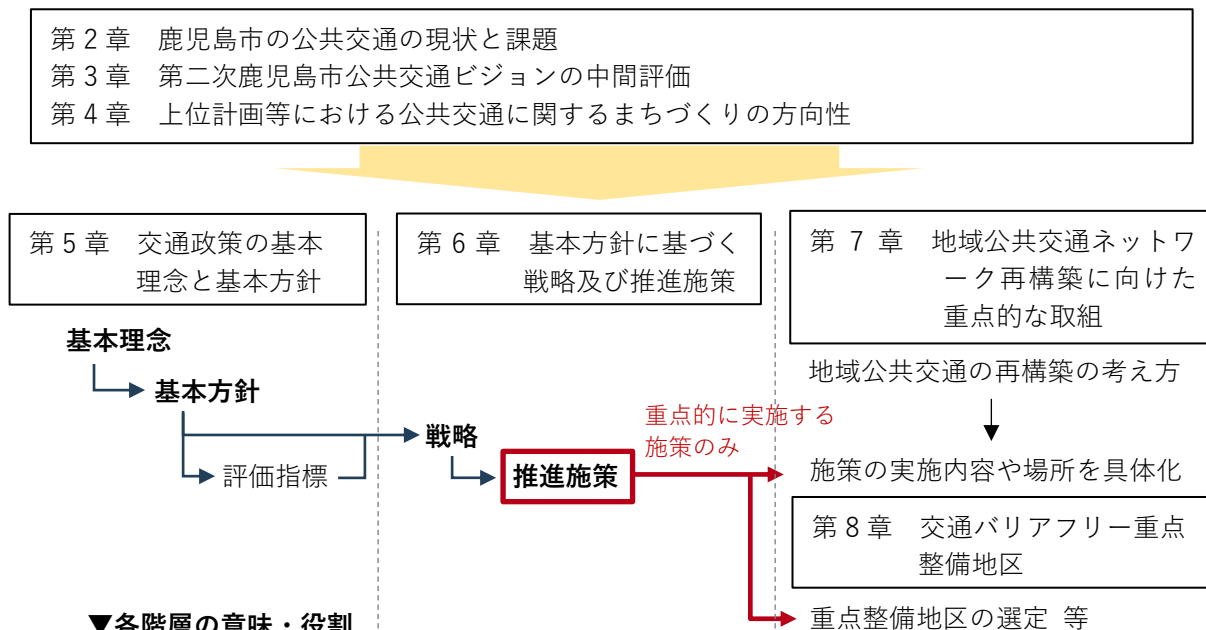
- ・都市・地域交通戦略（都市・地域総合交通戦略要綱）
- ・地域公共交通計画（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）
- ・バリアフリー基本構想（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）

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。

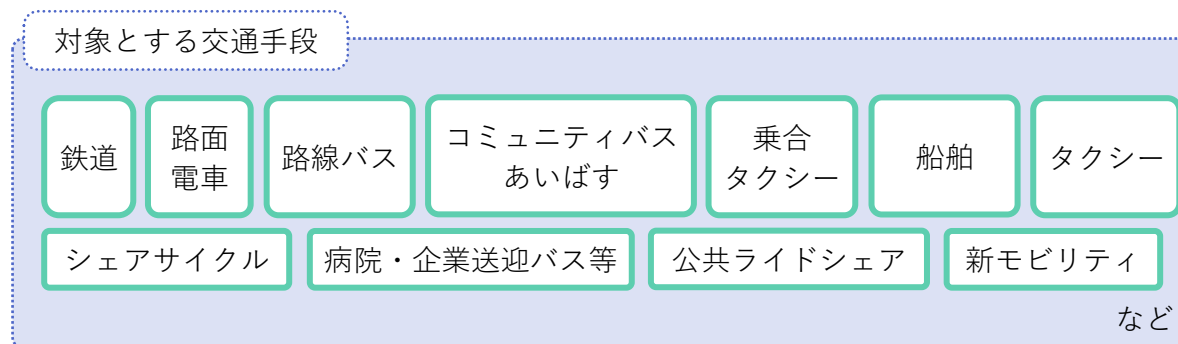
ただし、社会経済情勢の変化や推進施策の達成状況などを鑑み、必要に応じて見直しを行います。

(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（自家用有償旅客運送）^{※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（自家用有償旅客運送）：自治体などが運営し、複数の利用者が車両を共有して効率的かつ持続可能な移動を支援する交通サービス

○「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

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

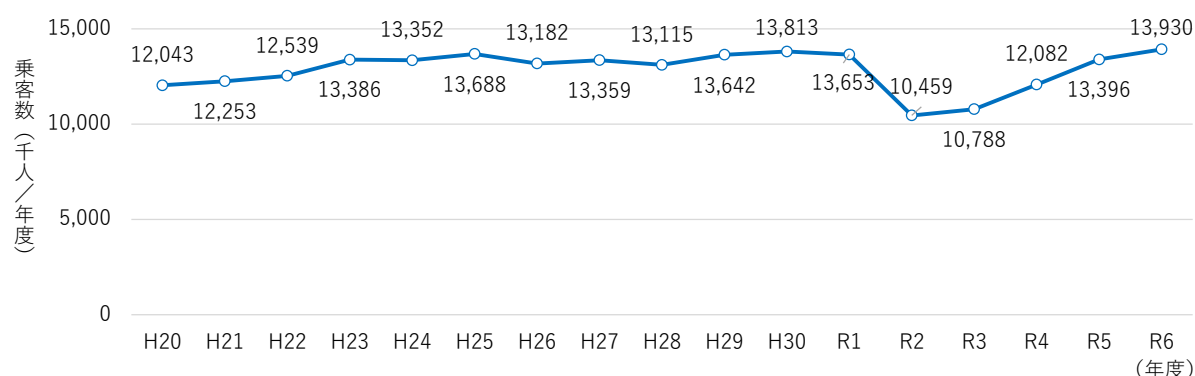
本市の鉄道は、九州新幹線のほか、在来線である鹿児島本線、日豊本線、指宿枕崎線により、鹿児島中央駅を中心とした放射状のネットワークを形成しています。郊外部から中心市街地への高い輸送力と速達性・定時性を確保し、本市の広域公共交通の役割を担っています。本市内の鉄道 15 駅（九州の利用者数上位 300 位に入る駅）では年間 1,393 万人が利用しており、令和 7 年 3 月には JR 日豊本線に仙巖園駅が新設されました。

○ 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

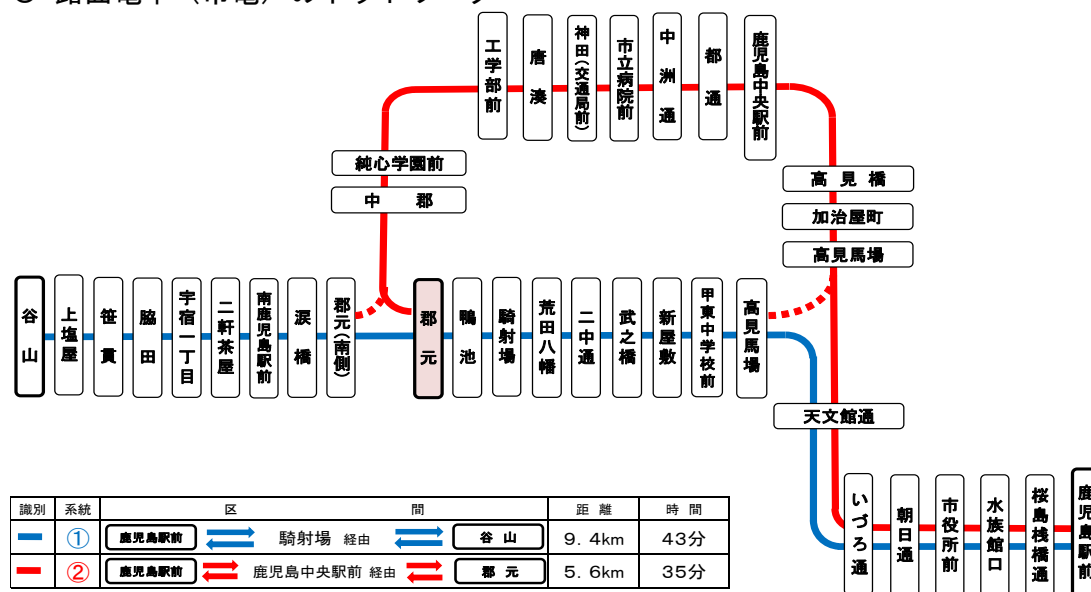
	1系統	2系統	中央駅方面行 直通便
起終点	鹿児島駅前～ 谷山	鹿児島駅前～ 郡元(中央駅前 経由)	鹿児島駅前～ 谷山(中央駅前 経由)
上り運 行本数	143本/日	146本/日	5本/日
下り運 行本数	140本/日	133本/日	4本/日
備考	鹿児島駅前電 停本数	鹿児島中央駅 前電停本数	鹿児島中央駅 前電停本数

※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



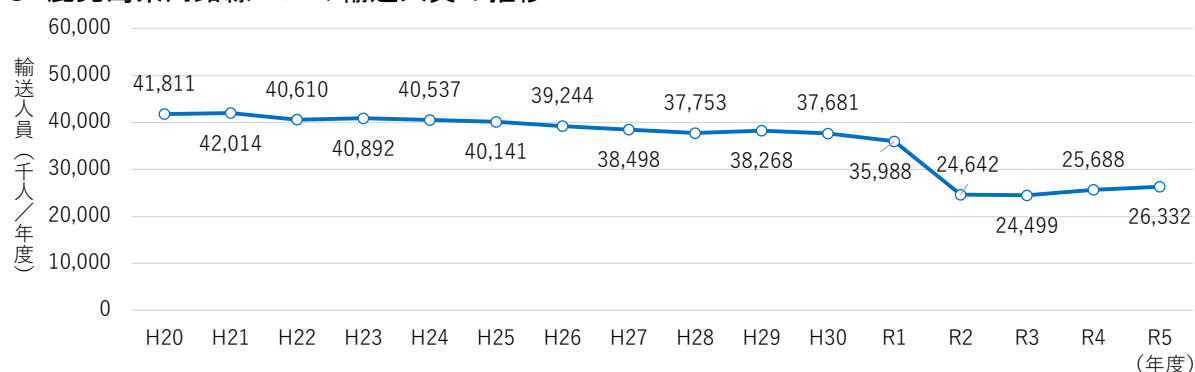
資料：鹿児島市統計書

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、事業者間の競争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



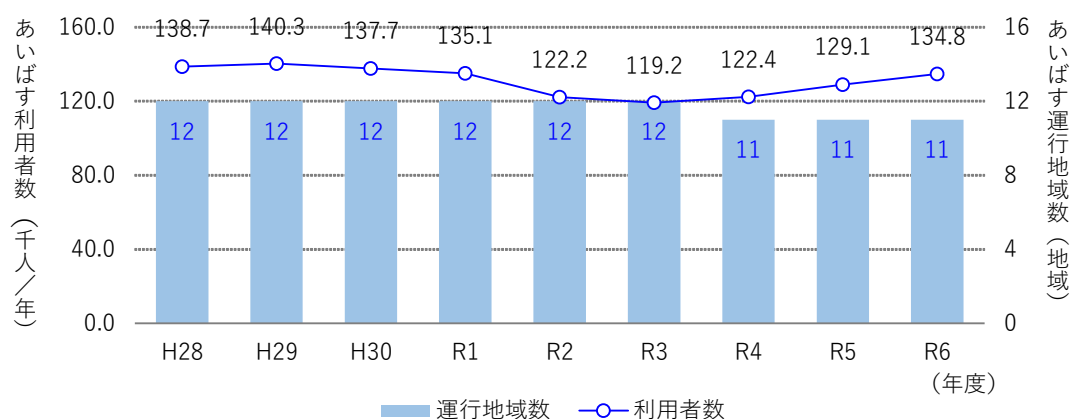
資料：国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局

④ コミュニティバス・乗合タクシー

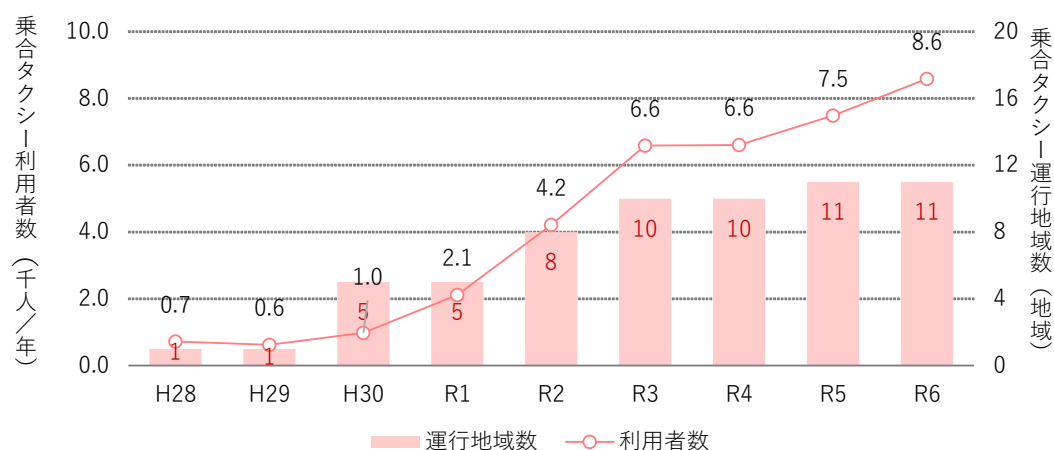
本市は、平成16年の近隣5町との合併に伴い、これまで以上に広域かつ分散化した都市構造となり、それらの周辺部、あるいは旧市域内においても、公共交通サービスが十分に行き届いていない公共交通不便地が存在します。このようなことから、令和7年12月現在、バス停等からの距離や運行本数等の基準に基づき選定した公共交通不便地17エリアにおいて、コミュニティバスあいばす（11地域）及び乗合タクシー（6地域）等を運行しており、また、路線バスが廃止された地域においては、廃止されたバス停跡地等から近隣のバス停や最寄りの交通結節点等までを運行する乗合タクシー（5地域）を運行しています。

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

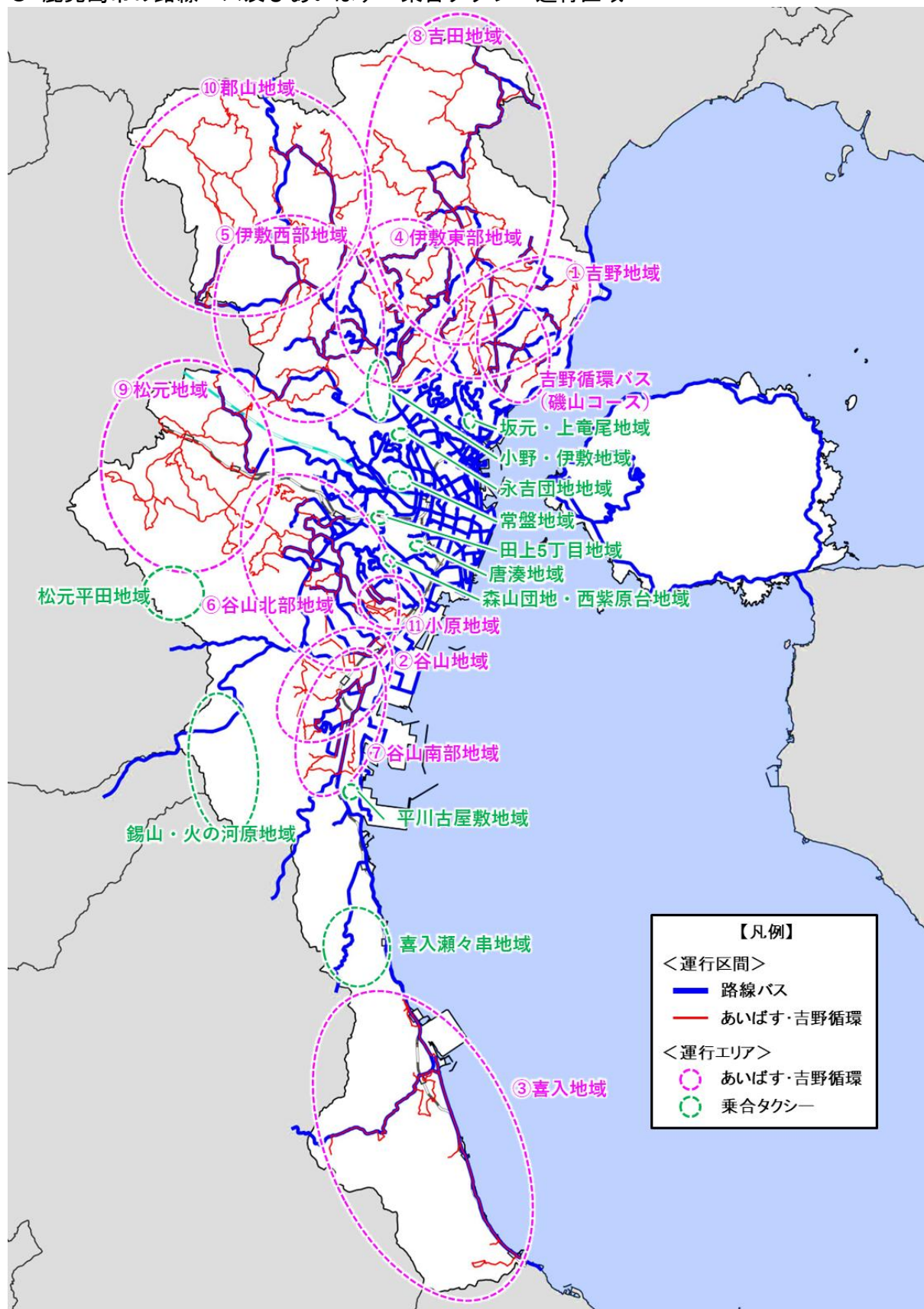


○ 乗合タクシーの運行状況

	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

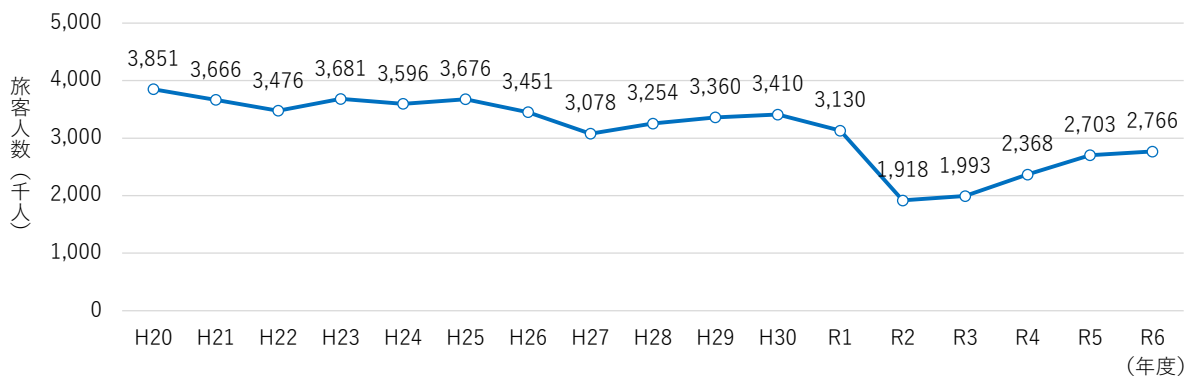
	鹿児島港発	桜島港発
平日	47 便/日	47 便/日
土日祝日	52 便/日	52 便/日

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

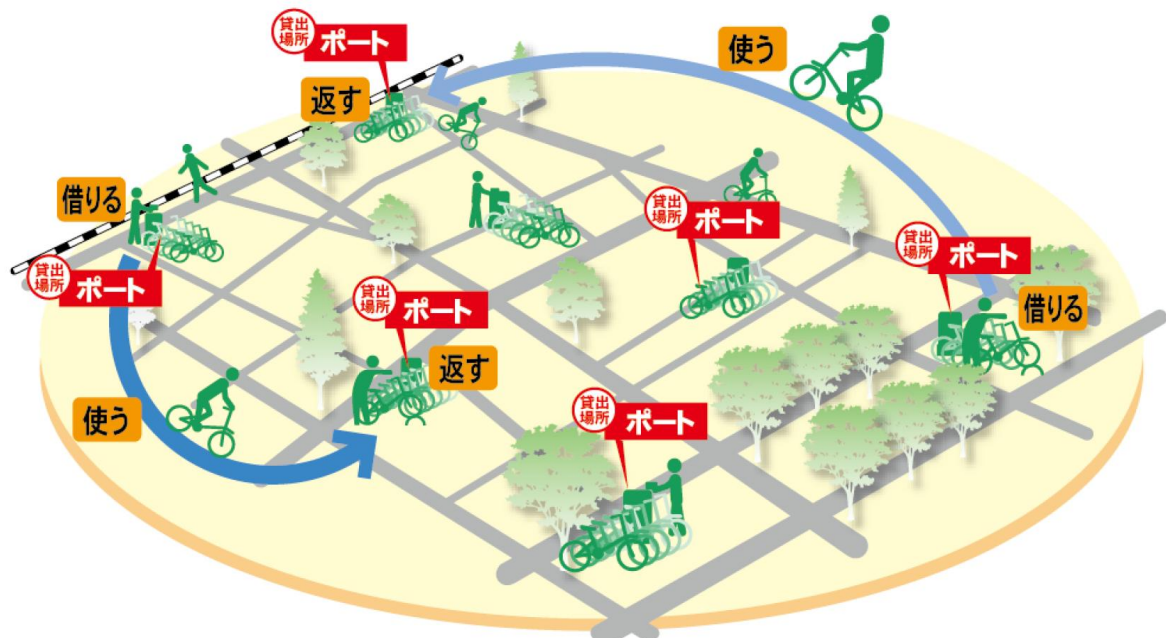
シェアサイクルは公共交通を補完するサービスとして、複数の貸出・返却用のサイクルポートが設置され、CO₂排出量の削減、市内中心部の回遊性向上などに寄与しています。

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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

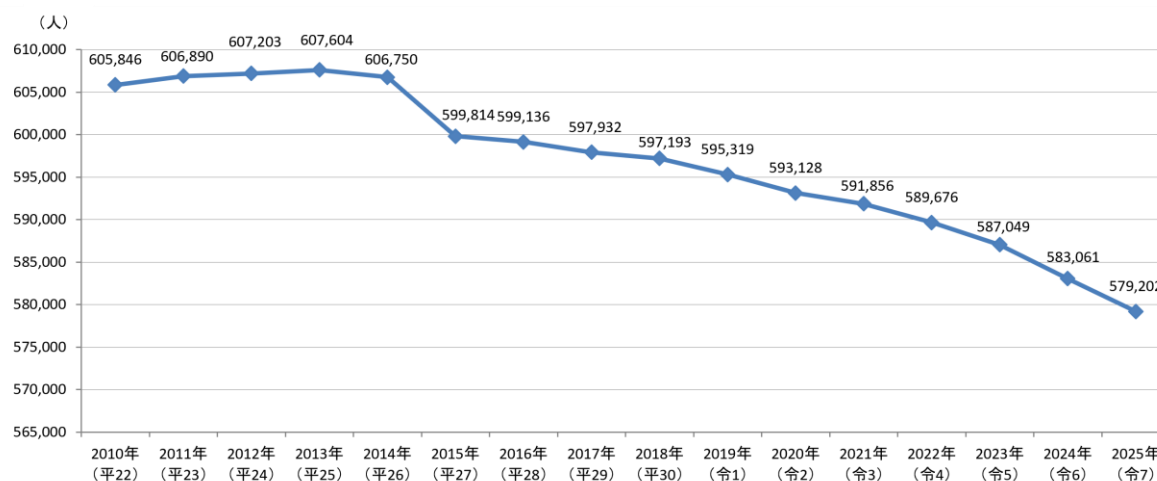
我が国の人口減少は、今後、少子高齢化の進行に加え、65歳以上の老年人口さえも減少していく人口構造の変化を伴いながら、加速度的に進むとされています。これにより、労働力人口や消費市場の縮小など、地域社会に深刻な影響を与えることが懸念されています。

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。

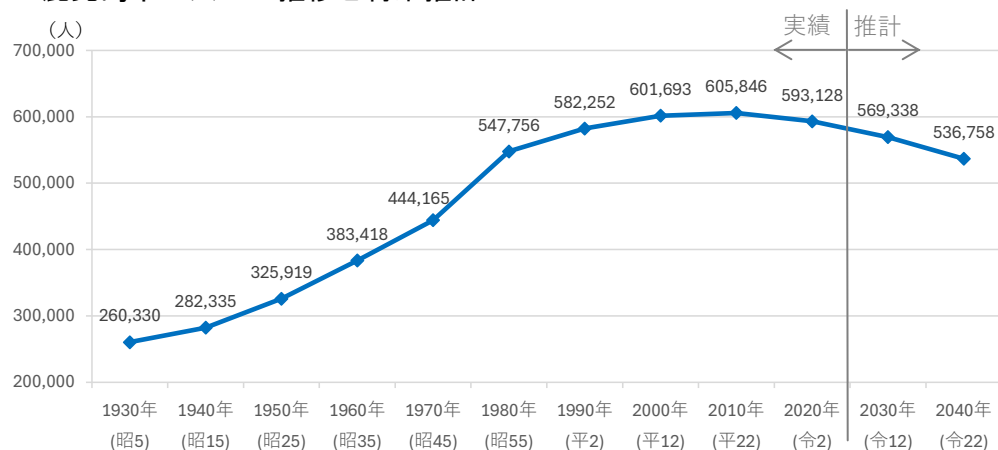
さらに、社人研の推計によると、本市の老年人口比率は2040（令和22）年には35.8%になると見込まれており、今後の交通政策においても高齢者の移動支援が重要な課題となります。

○ 鹿児島市の推計人口（各年10月1日時点）



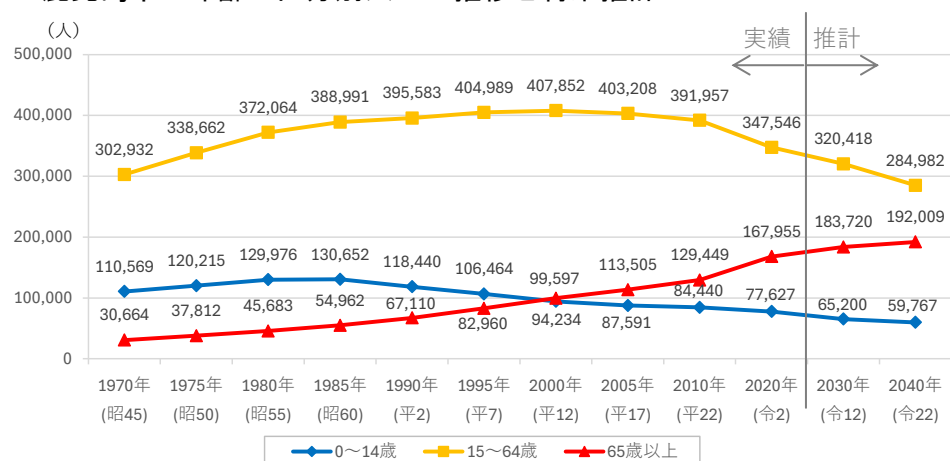
資料：鹿児島市市民課 ※平成22年、平成27年及び令和2年については、国勢調査による

○ 鹿児島市の人口の推移と将来推計



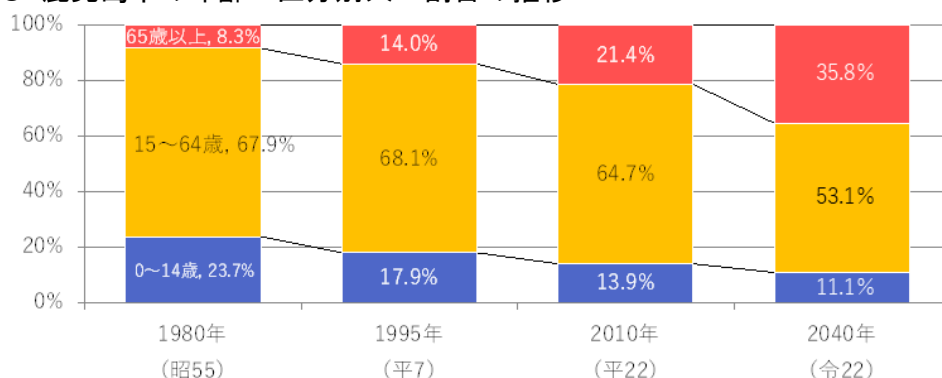
資料：2020（令和2）年までは国勢調査人口（2004（平成16）年11月に合併した吉田町など5町の人口を含む。）
2030（令和12）年以降は社人研の推計値（2023（令和5）年公表）による。

○ 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います。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

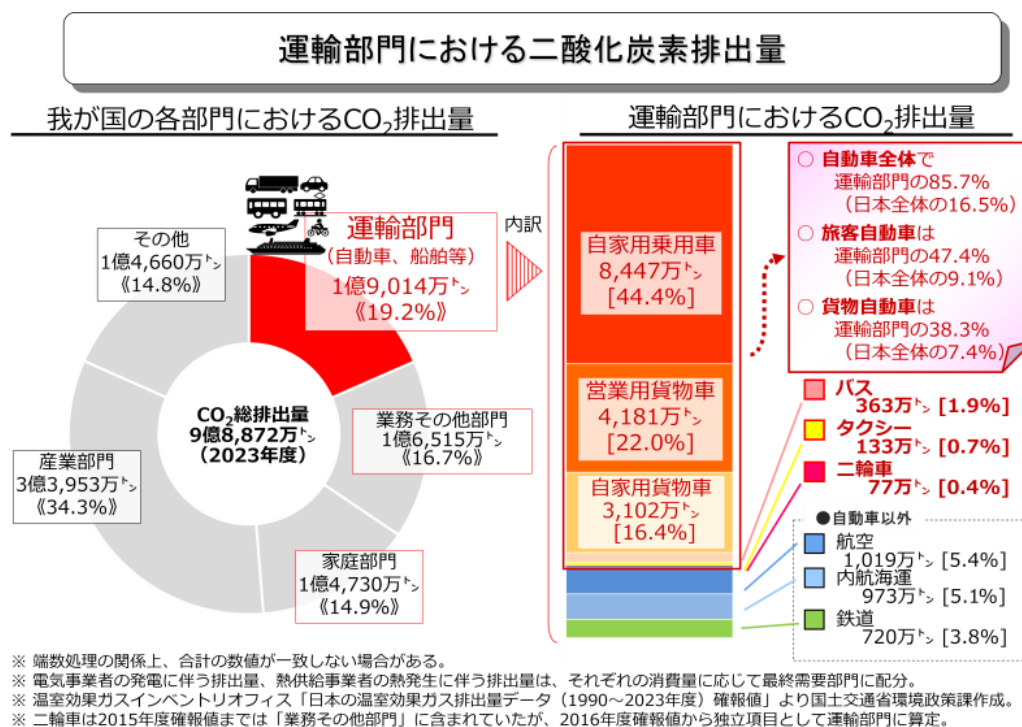
(4) 環境問題の一層の深刻化

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

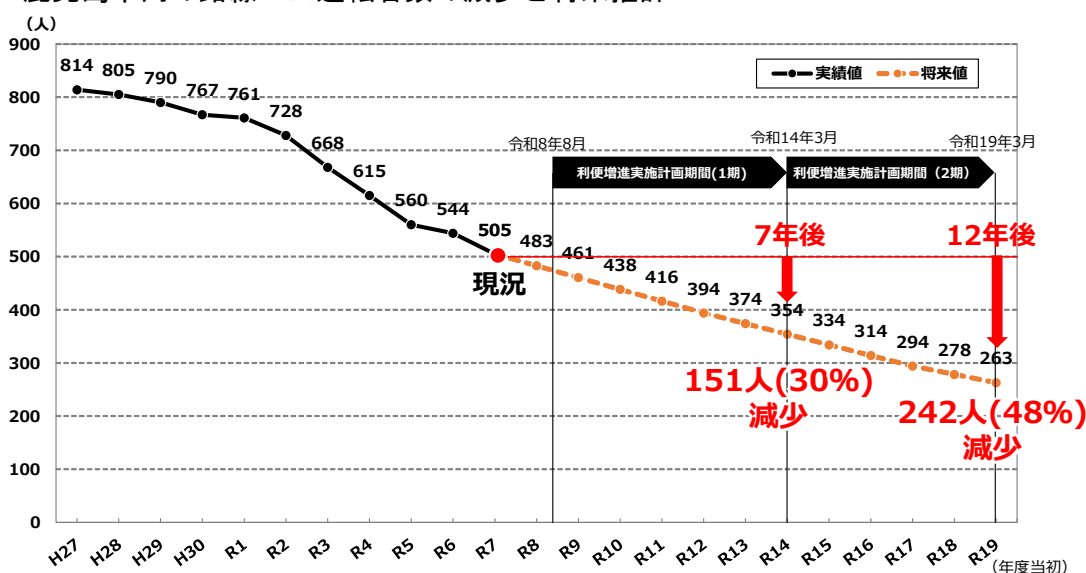
(1) 公共交通の維持・確保

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年間で約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。

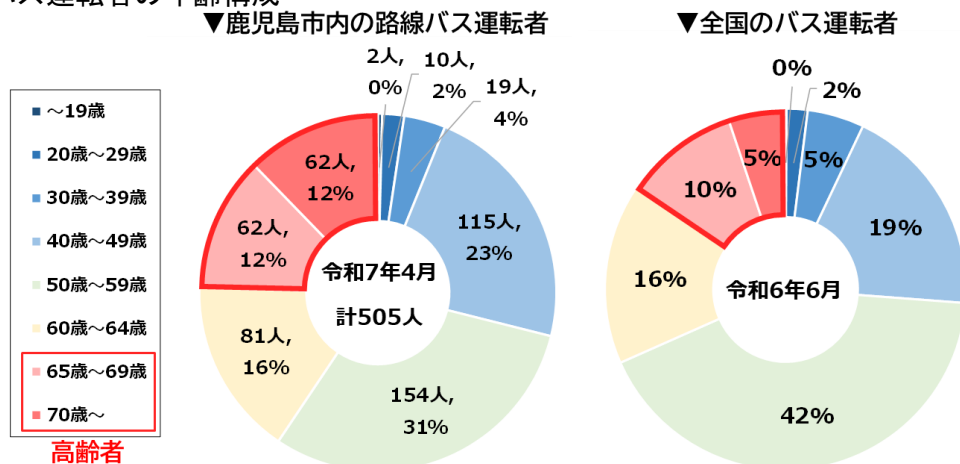
こうした状況を踏まえ、路線バスの安定的な運行を確保するためには、関係者が連携して運転者の確保・育成に取り組むことが不可欠です。

○ 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(株)、JR九州バス(株)、鹿児島交通(株)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、また近年の入退社的人数も加味し算出

○ 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(株)、JR九州バス(株)、鹿児島交通(株)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

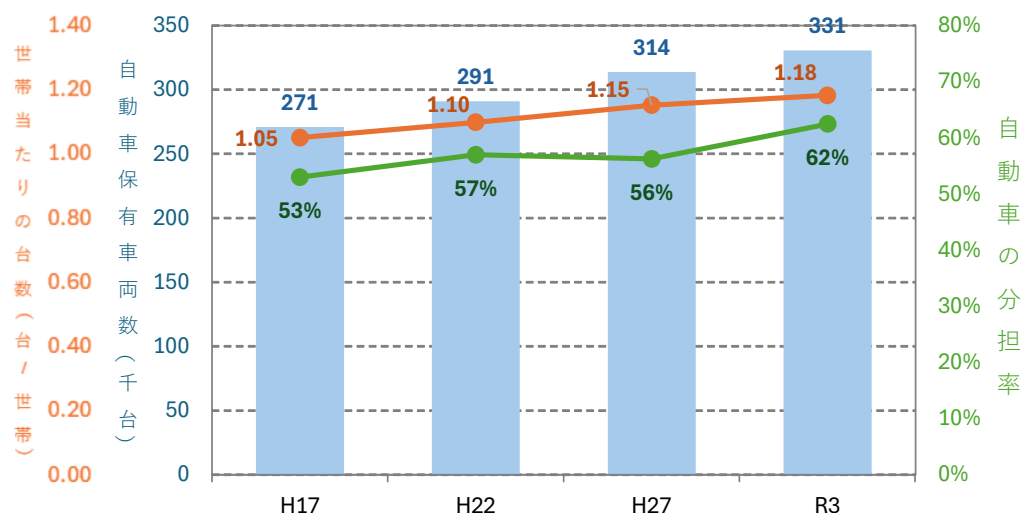
本市の自動車保有台数は年々増加しており、世帯当たりの保有台数も上昇傾向にあります。すでに1世帯に1台以上が普及しており、自動車は主要な移動手段となっています。全移動に占める自動車分担率も緩やかに上昇しており、自家用車依存の傾向は強まっています。

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

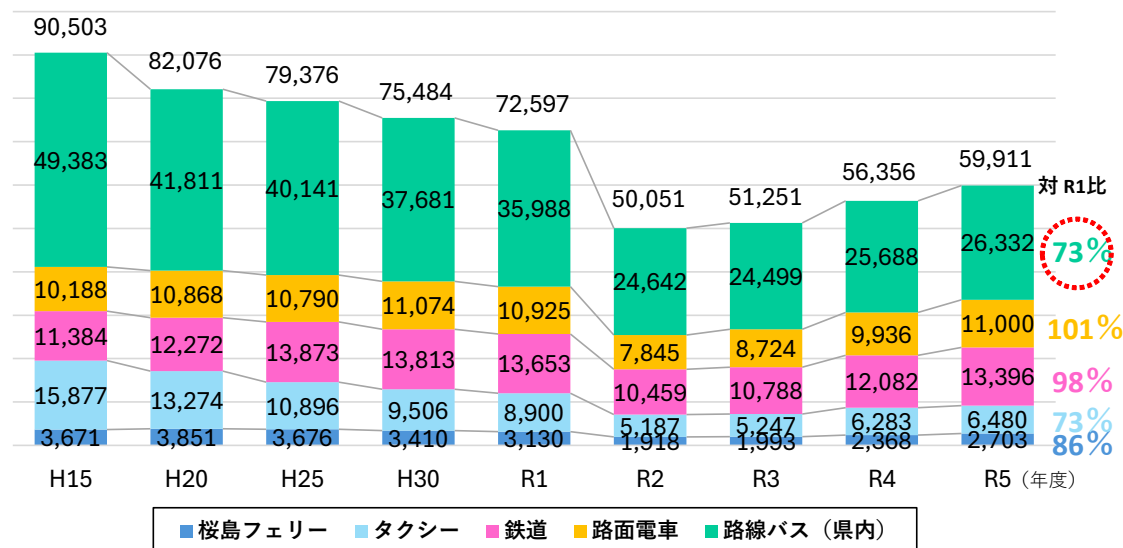


資料：自動車保有車両数は、鹿児島市内の自家用かつ乗用を対象に集計。（一財）自動車検査登録情報協会及び（一社）全国軽自動車協会連合会

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

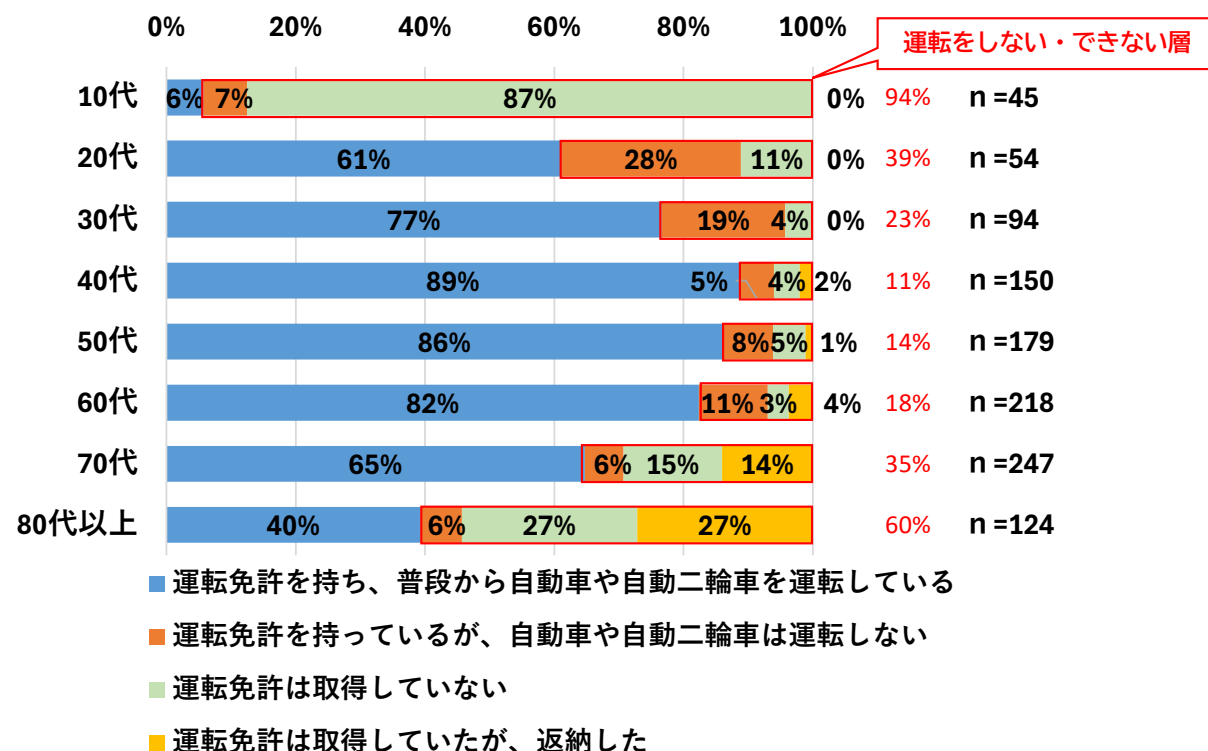
(千人)



※鉄道は在来線の値で、H30年度以降、非公表となった上位300位以外の駅を除いた数値。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。

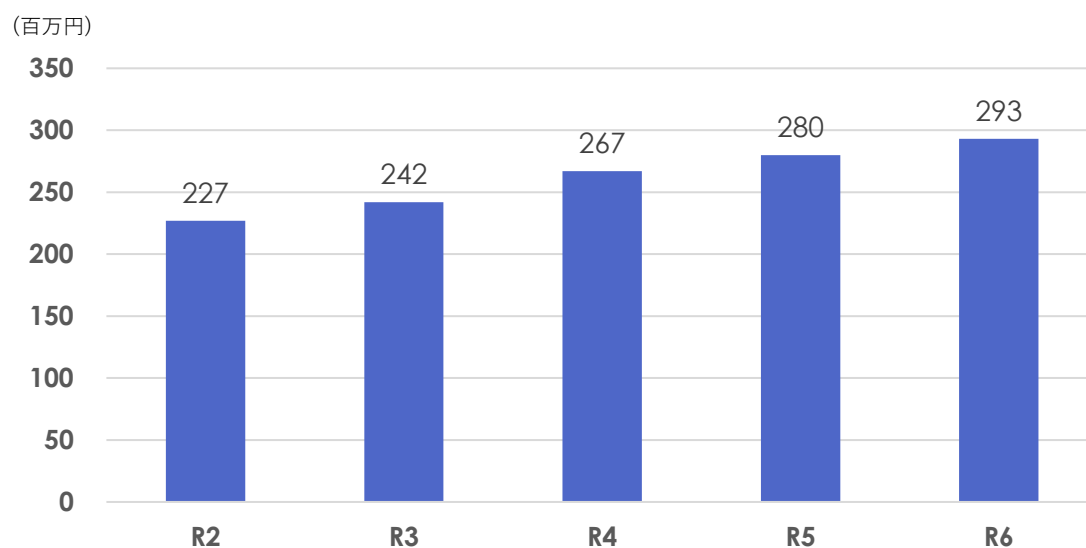
その結果、公共交通の人口カバー率（駅・バス停・港から500m範囲内の居住者の割合）は99.6%※と高い水準にあります。しかし、幹線道路から離れた地域では公共交通不便地が点在しており、バス路線の収益性低下や運転者不足等を背景に、路線廃止による新たな不便地の発生が懸念されています。

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

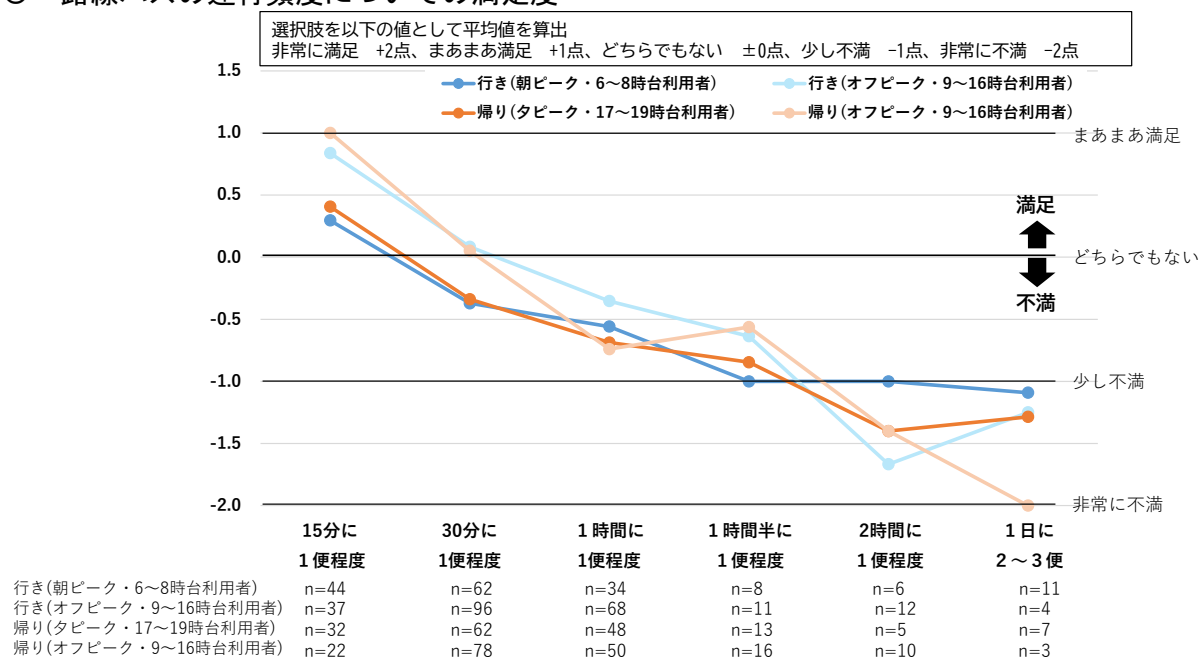
① 公共交通のサービス水準の改善

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。

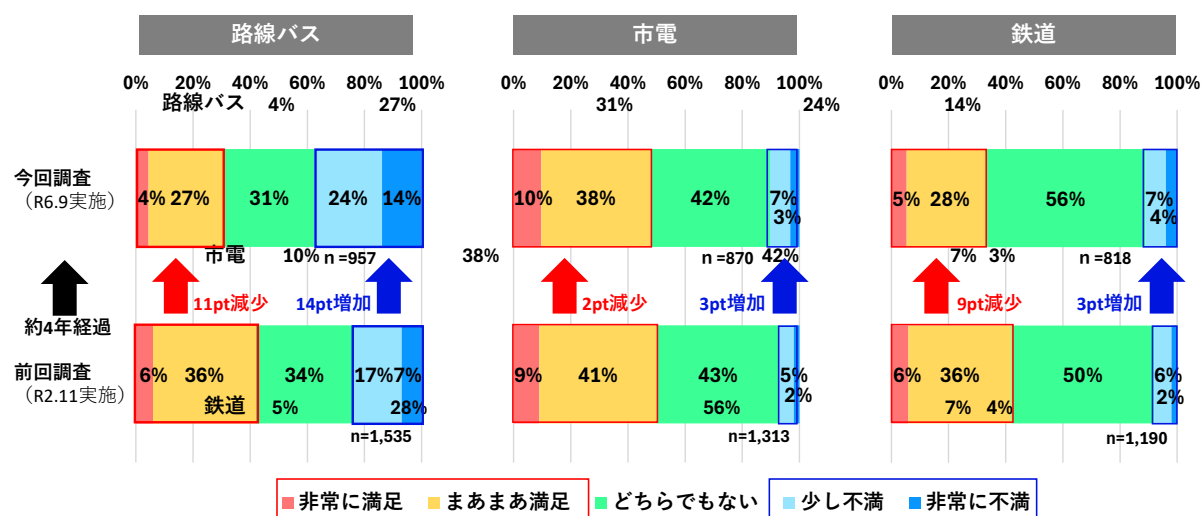
このように、コロナ禍を経た減便等の影響により、特に路線バスの市民満足度は低下しています。今後は、優先度の高い路線や時間帯を対象に、運行間隔や最終便の時間など、サービス水準の改善を図ることが求められます。

○ 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



資料：令和2年度及び令和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）

○ 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）

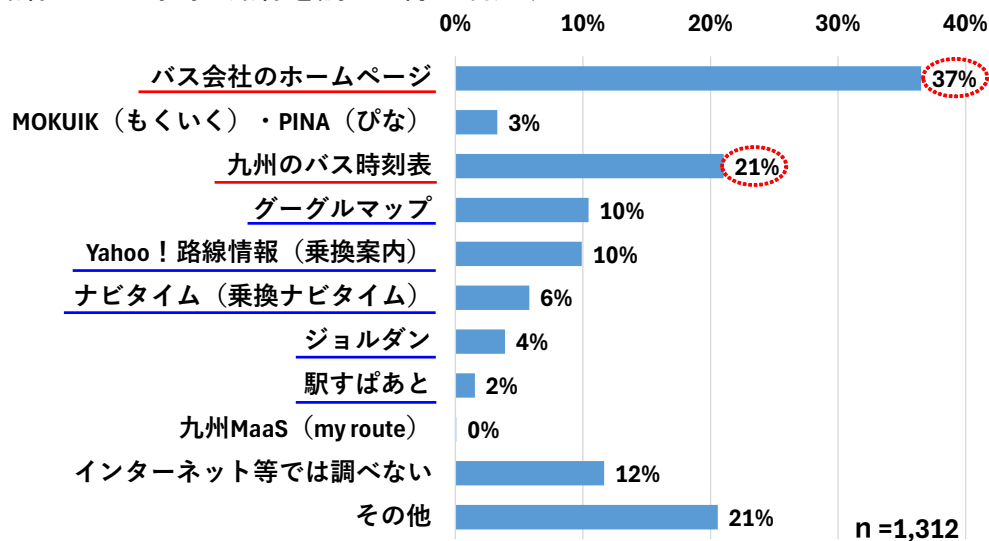
② わかりやすく使いやすい利用環境の整備

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。

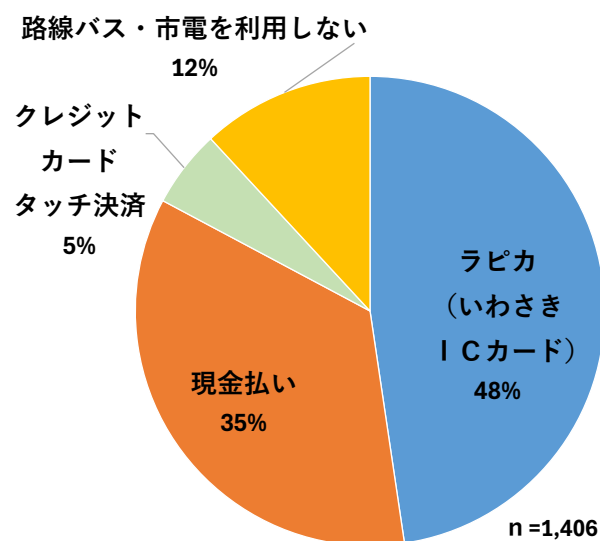
今後は、ICT 等を活用したサービスの充実や交通事業者間の連携を図ることで、わかりやすく円滑な公共交通の利用環境を整備することが求められます。

○ 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）

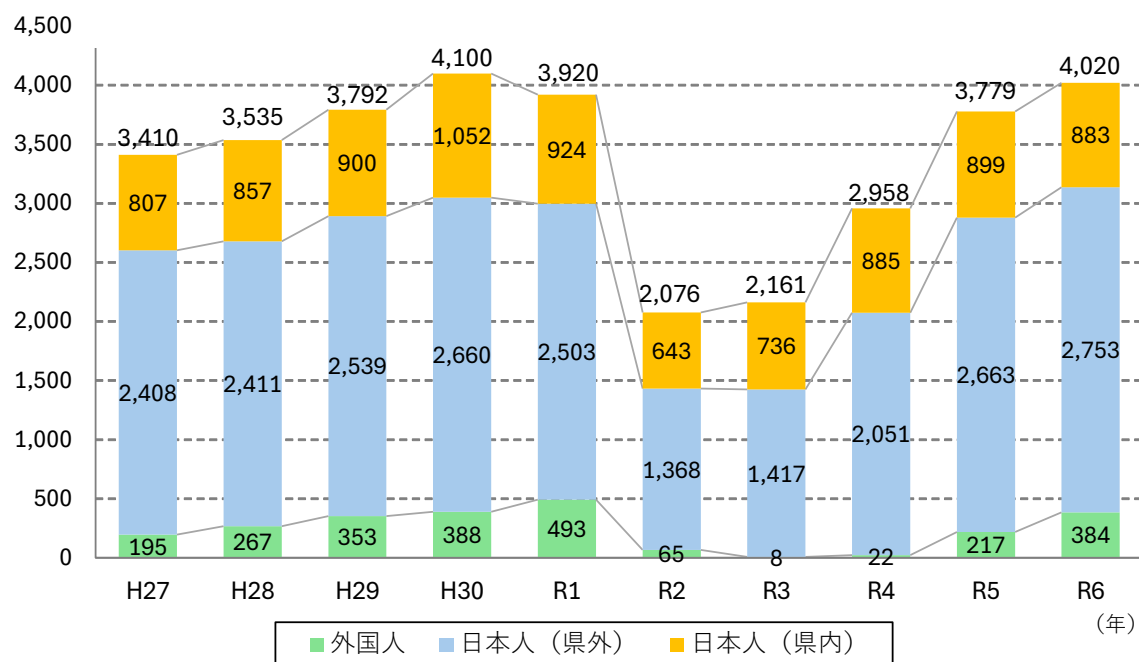
○ 路線バス又は市電乗車時の主な運賃支払い方法



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。

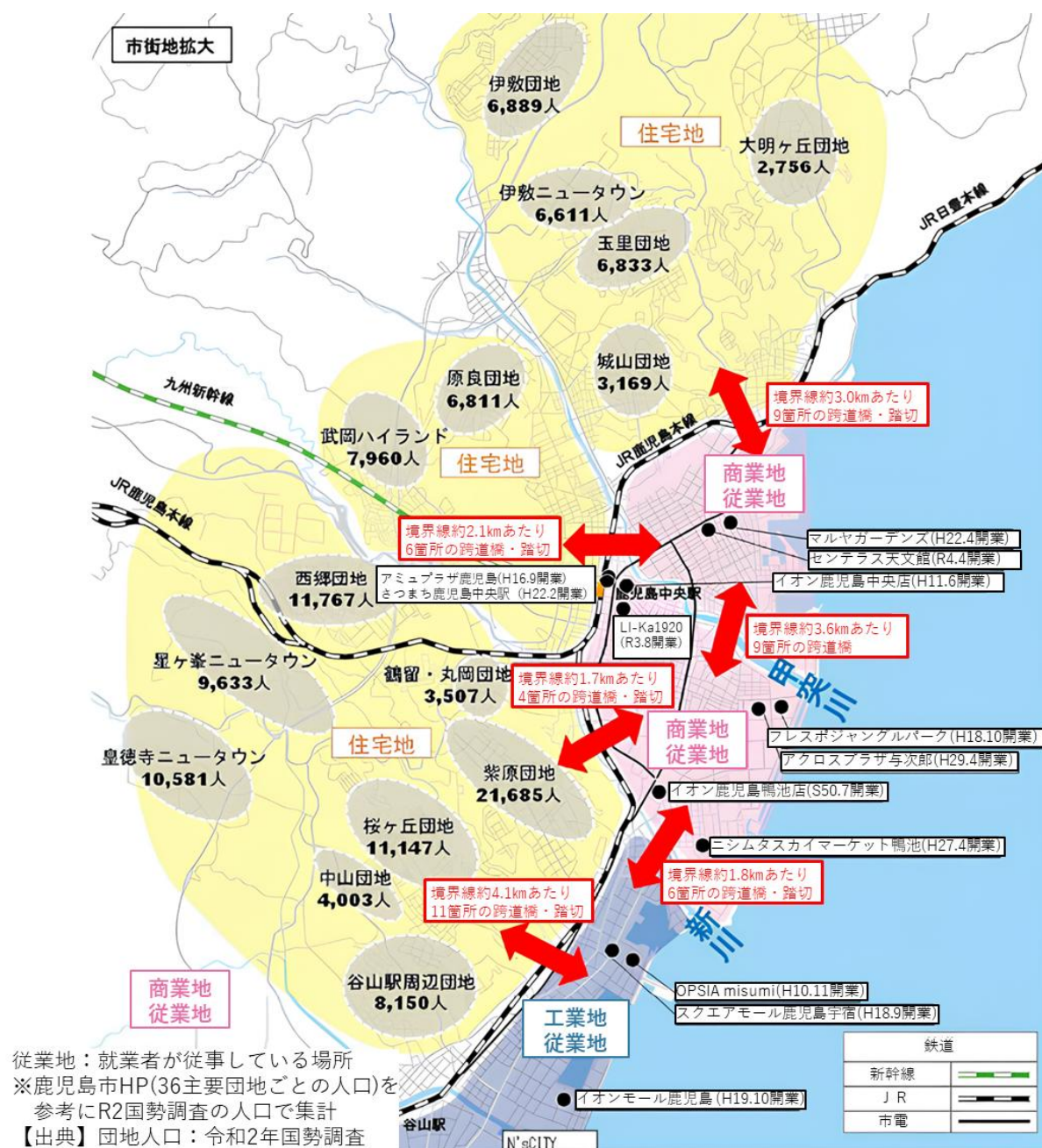
このため、道路改良等のハード整備や自動車交通の需要を分散・抑制する施策、公共交通利用促進等のソフト施策の両面から対策することで路線バスの運行支障を解消し、公共交通の定時性・速達性を確保する取組が求められます。

○ 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。

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

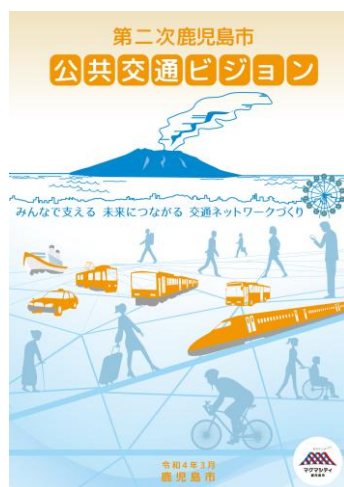
「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」の策定後（令和4年度以降）に以下のような新たな事業に取り組んでいます。

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。

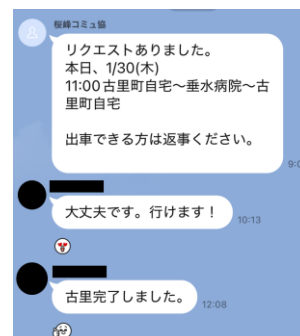
○ 事業主体：地域住民、鹿児島市交通政策課



〔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]



[デジタルチケット（南国交通）]

資料：一社）九州 MaaS 協議会 HP、南国交通(株)HP

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(株)、鹿児島交通(株)、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」

〈使えるクレジットカードブランド〉

VISA Mastercard JCB

AMERICAN EXPRESS Diners Club INTERNATIONAL DISCOVER UnionPay 銀聯

このマークがあれば
利用できます

チャージ不要!
小銭不要!

●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



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。

雇用時 10万円 + 雇用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（公益企業を除く）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。
②1年間継続して雇用される見込みがあること。

※就職奨励金の交付は、雇用時・雇用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10年間のうち最長5年以上、かつ移住直前に継続して1年以上、東京23区内に居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、中小企業等に就業、起業又はテレワークを行っている場合に、移住支援金を交付します。

基本金 60万円 + 18歳未満の子2人以上につき2人以上の児童 100万円 最大100万円

※申請時に交付を行い、卒業と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10年間のうち最長5年以上、かつ移住直前に継続して1年以上、県外に居住していた方は、本市に転入し、本市域内において路線バス又はタクシーの運転者として採用されている場合に、移住奨励金を交付します。

基本金 10万円 + 18歳未満の子1人以上につき5万円 最大15万円

※申請時に交付を行い、卒業となった時点で交付を終了
鹿児島市移住相談室（福祉部市民生活課内） 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をご確認ください。

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3階 TEL.099-216-1113 FAX.099-216-1108

鹿児島市の路線バス・タクシー運転者の数が増えています。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。

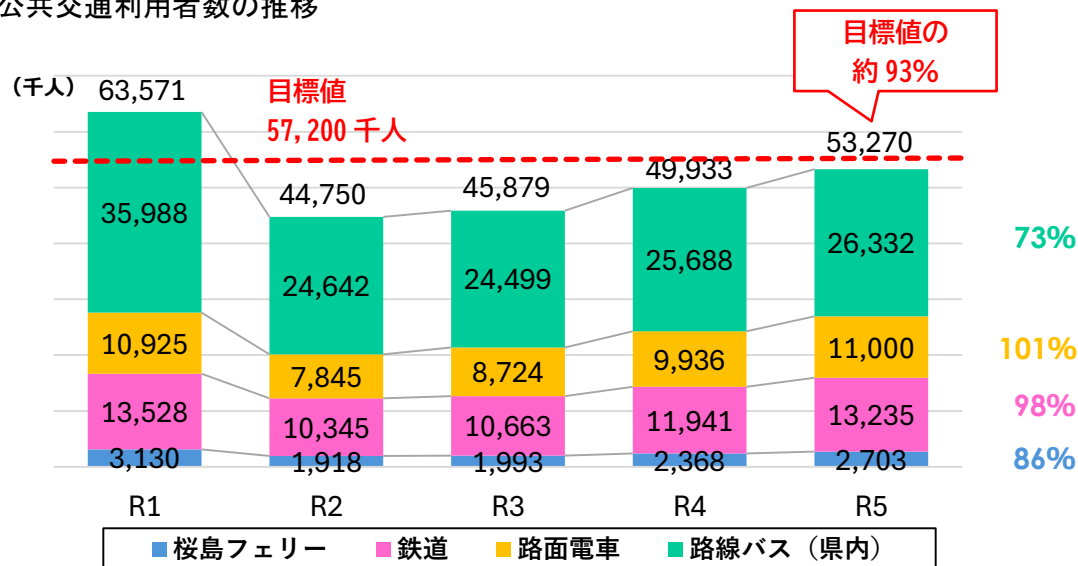
○ 評価指標の目標達成状況

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。

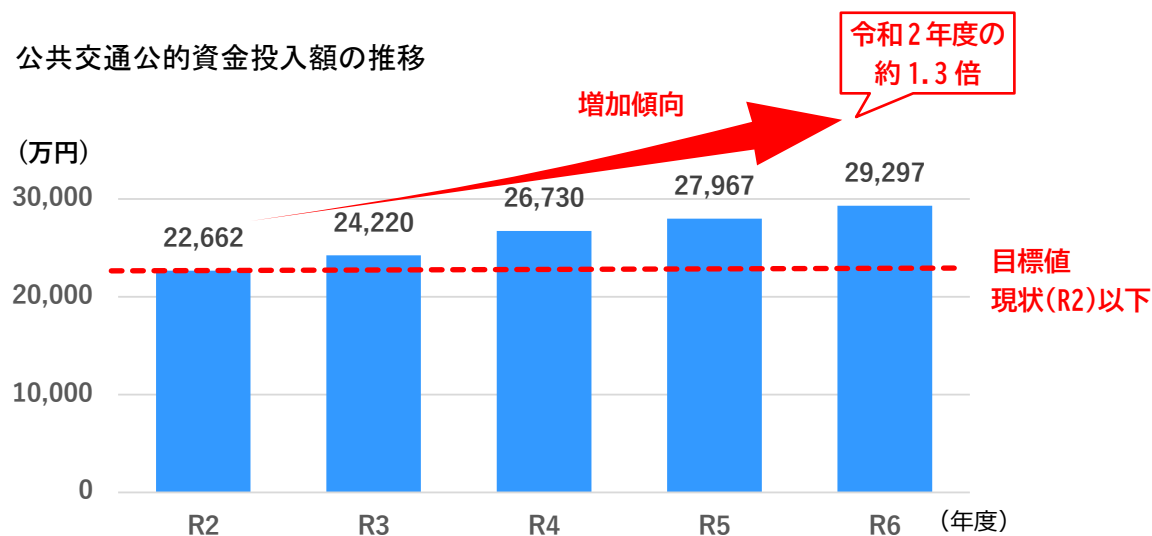
○ 公共交通利用者数の推移



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。

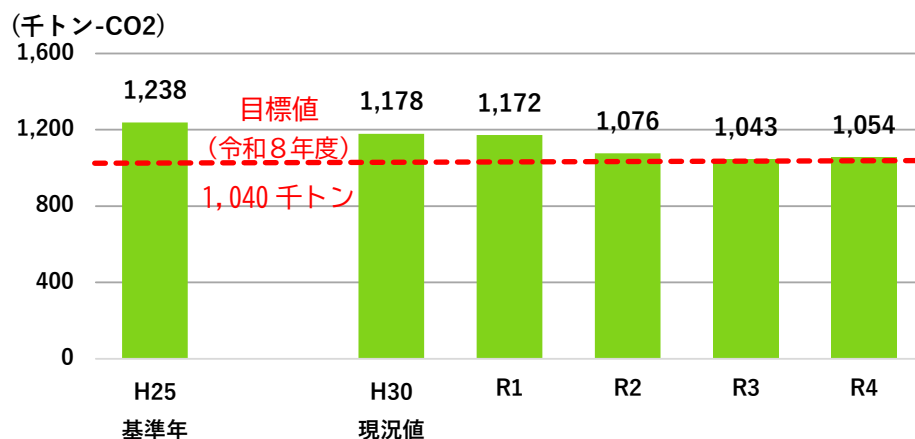
○ 公共交通公的資金投入額の推移



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)

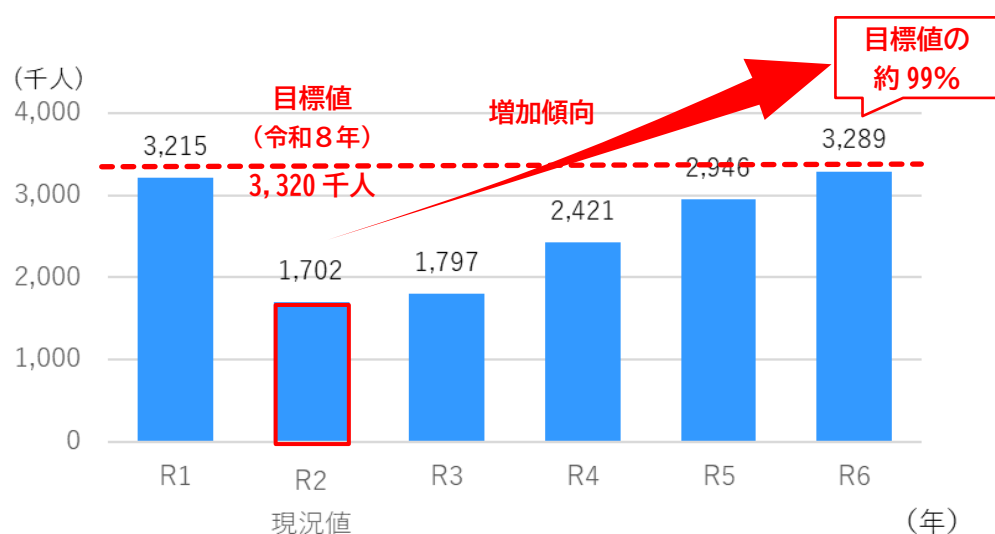
○ 鹿児島市における運輸部門からのCO₂排出量



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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

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。

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(改訂版)

＜基本目標＞ ひと・まちを多彩に「つなぐ」

＜基本的方向＞

デジタル実装を視野に、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ます。

また、デジタル技術も活用しながら、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するとともに、国内外の都市との多彩な連携・交流を推進するほか、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。

※既存の施設（ストック）を有効に活用し、長寿命化等を図る体系的な手法のこと。

第二次かごしま都市マスタープラン

<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等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 成熟した持続可能な都市づくりに向け、都市経営の観点から、コンパクトで暮らしやすく安全な市街地の形成に向けた土地利用の促進を図る。
- ③ 中心市街地等の持つ都市機能を誰もが享受できるようにするため、各地域の特性に応じた公共交通を確保し、地域の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの形成を図る。

第5章 交通政策の基本理念と基本方針

第1章から第4章までに整理してきた内容を踏まえ、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。

5-1 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

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。

5-2 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

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、乗り継ぎ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。

SDGsとの関連性

9 産業と技術革新の基盤をつくろう



10 人や国の不平等をなくそう



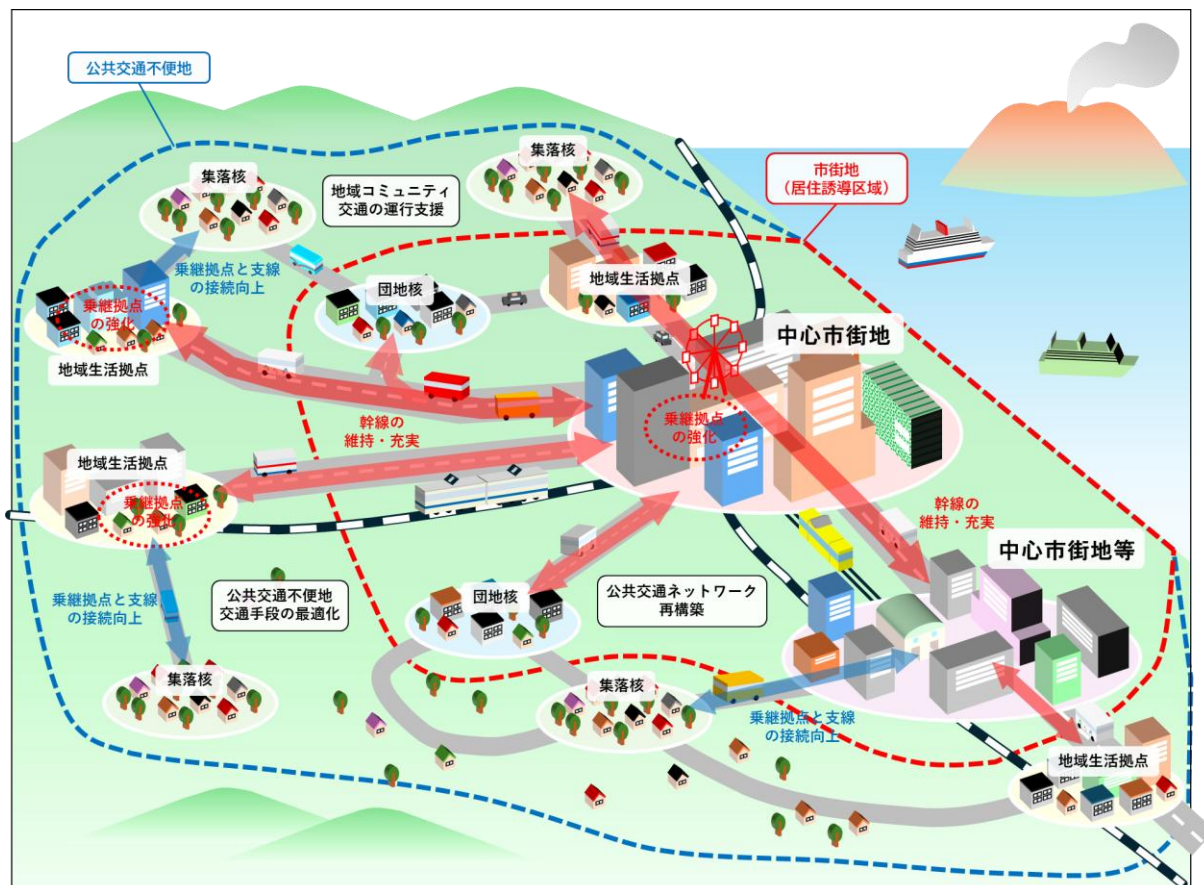
11 住み続けられるまちづくりを



17 パートナリプで目標を達成しよう



○ 地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ図



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



○人と環境にやさしい快適な交通環境



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。

SDGs との関連性

9 産業と技術革新の基盤をつくろう



11 住み続けられるまちづくりを



17 パートナリープで目標を達成しよう



○ 中心市街地のにぎわい創出による活性化



5-3 地域公共交通網の将来像

(1) まちづくりにおける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※¹（副題：歩いて暮らせるまちづくりを目指して）」を策定しました。このガイドプランでは、本市が目指す都市構造として、「中心市街地」「副都心※²」「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」「集落核」では生活利便施設の集約を図ることで、高齢者をはじめ多くの人々が徒歩・自転車、公共交通機関によって日常生活を送ることができる集約型都市構造を目指しています。

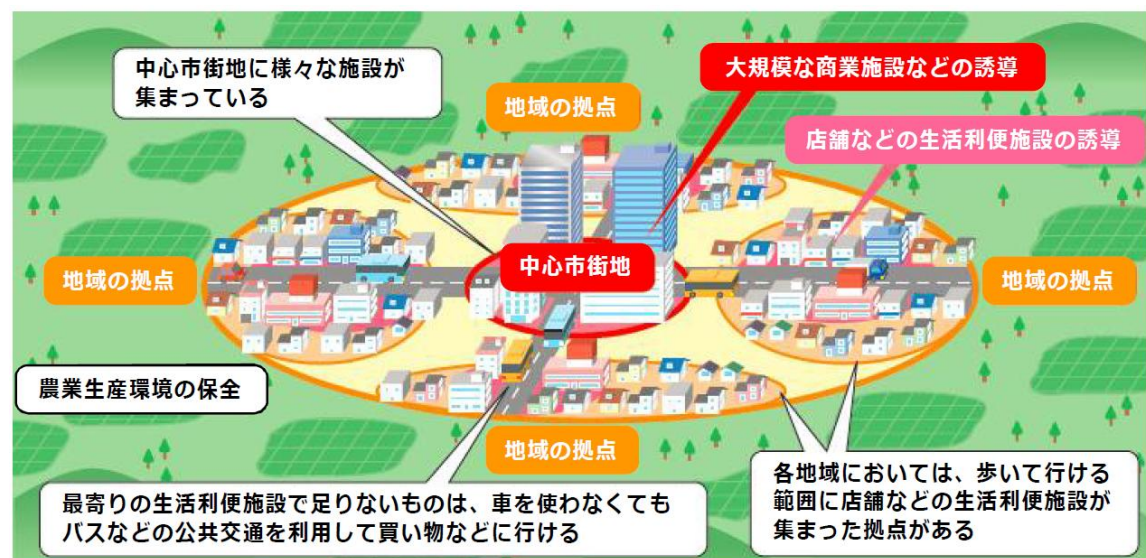
その後、平成29年3月には「かごしまコンパクトなまちづくりプラン※¹」（以下「立地適正化計画」）を策定し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方に基づき、「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」を設定し、居住や都市機能の誘導に関する施策を推進しています。

コンパクトなまちづくりの実現には、「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。

※1 「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）」は、令和4年3月の「第二次かごしま都市マスタープラン」の策定等を踏まえ、令和6年3月に改定し、合わせて土地利用ガイドプランを統合しました。

※2 「第二次かごしま都市マスタープラン」（令和4年3月策定）において、「中心市街地」と「副都心」は統合され、「中心市街地等」と呼称されています。

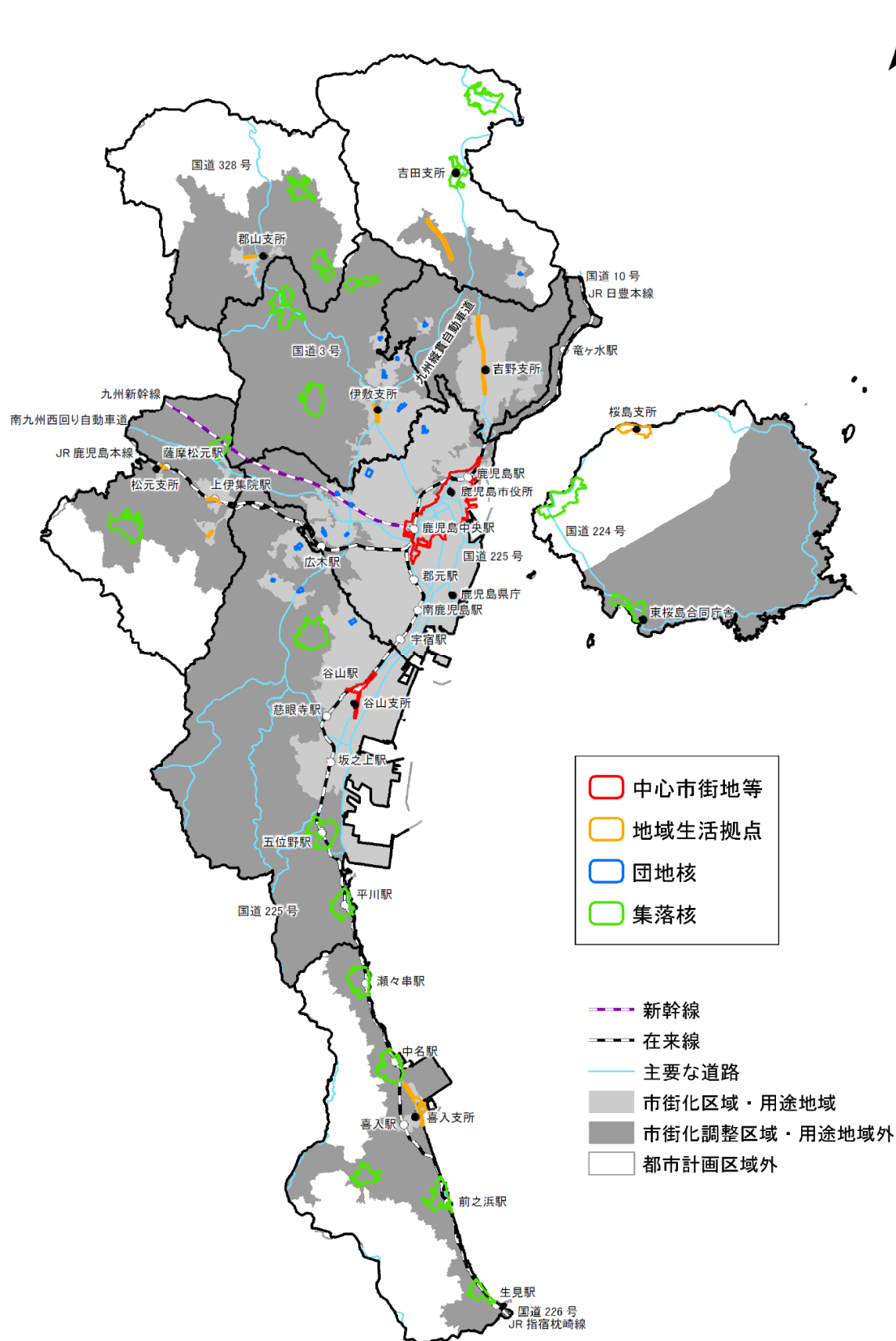
○ 今後のまちづくりのあり方（コンパクトなまちへの転換）



資料：第二次かごしま都市マスタープラン

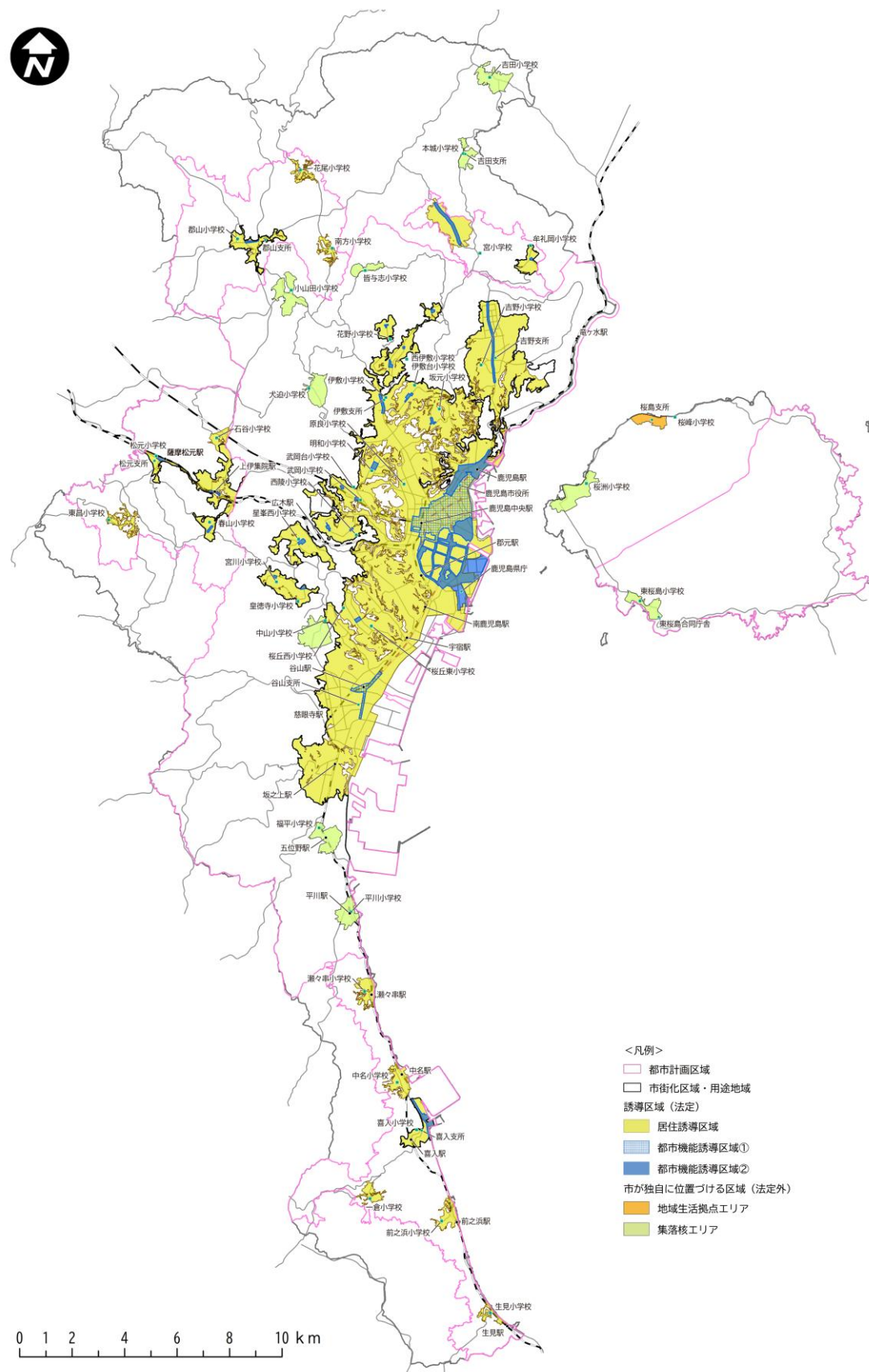
○ 拠点の設定

第二次かごしま都市マスタープランにおいて、本市の拠点を以下のとおり定めています。



資料：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）

○ 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



資料：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）

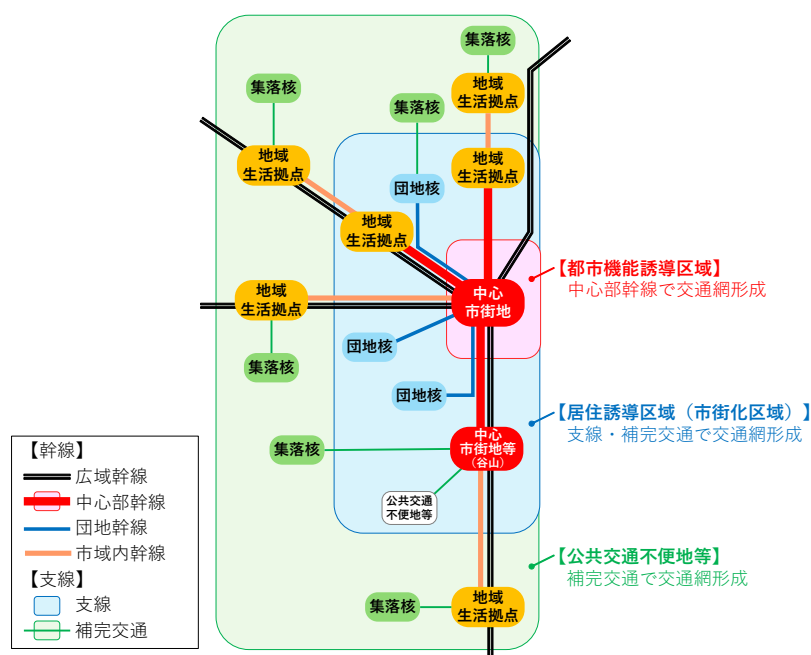
(2) 地域公共交通網の将来像

「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。

① 地域公共交通網の配置

○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

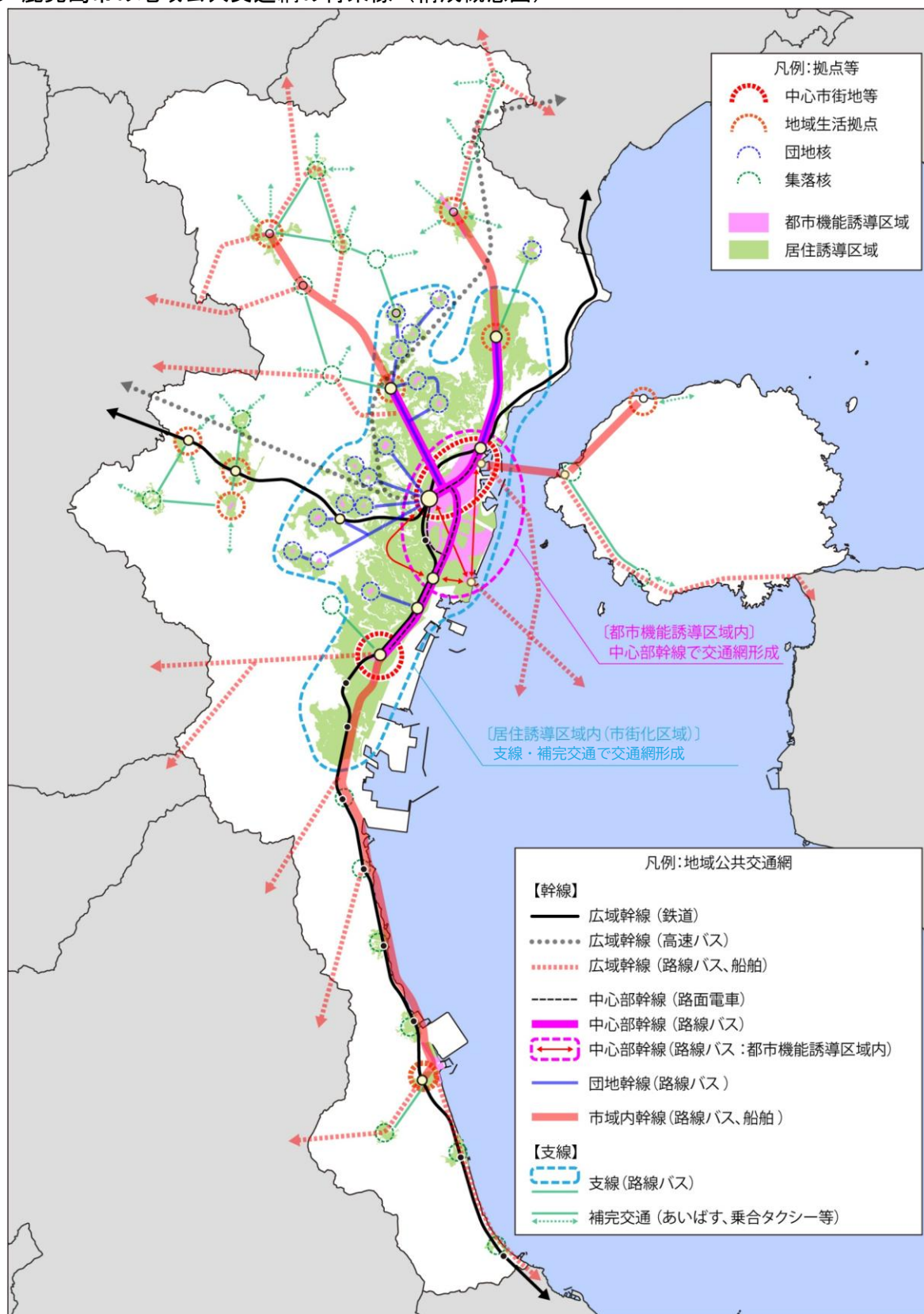
- ・ 中心市街地と中心市街地等（谷山）や地域生活拠点、団地核(市街化区域内)は幹線で連絡
- ・ 都市機能が集積している地域や人口が集中している地域では路線網を形成
- ・ 郊外部は「あいばす」等の補完交通でカバーし、一定のサービス水準を確保







○路線の考え方

路線区分	モード	考え方	需要	頻度
幹線	広域幹線	鉄道、高速バス、船舶	大	高
		路線バス（地域間幹線系統）	中	中
	中心部幹線	路面電車、路線バス、（鉄道）	大	高
		路線バス	中	中
	団地幹線	路線バス	中	中
支線	市域内幹線	路線バス、船舶、（鉄道）	中	中
	支線	路線バス	中	中
		乗合タクシー		
		あいばす、乗合タクシー等	小	低

○ 鹿児島市の地域公共交通網の将来像（構成概念図）



○ 各拠点の考え方

拠点の種類	定義
中心市街地等 	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区域及び谷山駅を中心とする区域
地域生活拠点 	郡山、吉田、伊敷、吉野、松元、喜入、桜島の7地域の支所周辺等において、店舗等の生活利便施設の集約を図る区域
団地核 	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において、店舗等の生活利便施設の集約を図る区域
集落核 	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、日常生活に支障があると考えられる地域において、小～中規模な店舗等の生活利便施設の誘導を図る区域

資料：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）

5-4 評価指標

中間見直しに際し、「公共交通ビジョン」の推進状況を把握するための評価指標及び目標値の見直しを行いました。特に、「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」の効果をモニタリングするために、新たな2つの指標を追加するとともに、従来から設定していた評価指標についても内容の変更を行っています。

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

なお、数値目標における目標年次は、計画策定時点から10年後の令和13年度としています。

○評価指標の見直し

基本方針	評価指標		
	中間見直し前	中間見直し後	変更内容
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	1：公共交通利用者数	目標値を変更
	2：公共交通公的資金投入額	2：公共交通公的資金投入額	目標値を変更
	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	3：公共交通分担率	新規追加
	—	4：公共交通に従事する運転者数	新規追加
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	5：運輸部門からのCO ₂ 排出量の削減率	評価指標を変更
3：活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用	4：中心市街地の宿泊観光客数	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	評価指標を変更

※評価指標及び数値目標の設定根拠は、「参考2：評価指標及び数値目標の設定に関して」を参照のこと

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。

(評価実施年度)	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)
(データ年次)	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)

↑
鉄道(※)
13,653 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
タクシー
8,900 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。

※データ取得方法：統計資料より、現況値を算出

資料：鹿児島市統計書、九州運輸局鹿児島運輸支局業務概況

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。

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)

※対象事業経費は路線バスや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

※データ取得方法：各事業の支出済額より算出

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3 公共交通分担率

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)

※データ取得方法：市民へのアンケートにより、現況値を算出

評価指標4 公共交通に従事する運転者数

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。

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)	<div>路面電車86 人</div> <div>路線バス505 人</div> <div>タクシー1,347 人</div> <div>ライドシェア0 人</div>

※データ取得方法：統計資料、事業者等への聞き取りにより現況値を算出

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 CO₂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 CO₂排出量の削減率*を高めていきます。

※基準年度(平成 25 年度)比

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 ※

資料：ゼロカーボンシティかごしま推進計画

※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

※データ取得方法：ゼロカーボンシティかごしま推進計画実施状況報告より、現況値を把握

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

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)

※いずれも平日の運行便数で空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスは除く。

見直し時点は令和 7 年 4 月時点

※データ取得方法：輸送実績報告書より、現況値を把握

第6章 基本方針に基づく戦略及び推進施策

本計画の目標達成及び地域公共交通網の将来像の実現に向けて、基本方針を具現化するための10の戦略と、具体的な事業・活動となる39の推進施策を定めます。

○ 基本方針と戦略、推進施策の一覧表

戦略	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	
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・接遇の向上
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	
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促進
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	
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 LRT（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

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

戦略 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

「第 5 章 交通政策の基本理念と基本方針」で述べたとおり、本市では立地適正化計画と連携し、拠点間や区域間を結ぶ地域公共交通を階層的に配置します。特に路線バスや乗合タクシーは、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し、サービス水準の維持を図りながら、公共交通ネットワークの再構築に取り組みます。

さらに、新たな輸送力の確保に向け、自動運転車両や連節バスの導入、路面電車（市電）の輸送力強化等を調査・研究するほか、地域住民が主体的に地域の交通利便性を確保するため、ボランティア運送や他都市で導入が進む公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）※についても調査・研究を行い、地域特性を踏まえた支援の在り方について検討します。

※ 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）： 交通空白地域やバス・タクシーなど既存事業者がサービス提供困難な地域において、市町村や NPO などが自家用車を使って、安全対策を講じたうえで実費の範囲内で有償運送を行う制度

<p>○ 連節バス（他都市の事例）</p>  <p>[東京都町田市]</p>	<p>○ コミュニティバス「あいばす」</p> 
<p>○ 自動運転（他都市の事例）</p>  <p>[石川県小松市]</p>	<p>○ 公共ライドシェア（他都市の事例）</p>  <p>[長崎県西海市]</p>

① 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標		
				R4~	R8~	R13~
1	幹線の維持・充実	路線バスの再編に取り組むなど、大量輸送が可能な交通手段を幹線上に維持・充実させる。	行政 交通事業者	検討・実施		
2	支線の確保※	居住誘導区域内の交通網を形成するための路線バスや乗合タクシーの運行を確保する。 また、公共交通不便地域では、地域特性やニーズに応じてコミュニティバスや乗合タクシーを運行し、幹線と支線の連携を進める。	行政 交通事業者	検討・実施		
3	幹線における新たな輸送力の確保に向けた調査・研究	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（自家用有償旅客運送）の導入を検討するほか、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ボランティア運送や地域における輸送資源の活用に関する取組を支援する。	市民 行政 交通事業者	検討・実施		

※ 支線の維持・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。


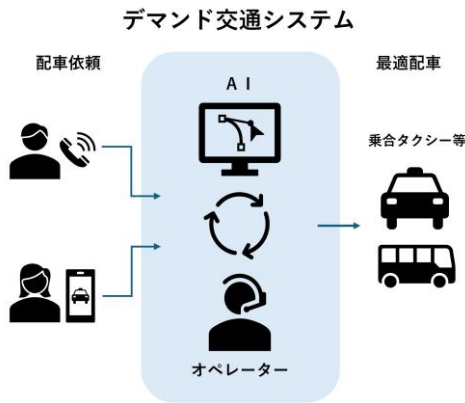


戦略2：ICTも活用した公共交通の利便性向上

自家用車への過度な依存を抑制するためには、公共交通による移動が自家用車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。その実現には、「乗り継ぎ・乗り換えの円滑化と結節機能の充実」、「情報提供」など、複数の要素が求められます。

乗り継ぎ・乗り換えの円滑化と結節機能の充実については、乗り継ぎ利用を促進するため、心理的・物理的な抵抗感を軽減する環境整備が必要です。ハード面では、交通結節点・乗継ポイントの整備を進め、ソフト面では、乗合タクシーの事前予約期限の改善につながるデマンド交通システムを導入するほか、キャッシュレス決済や MaaS など ICT を活用した事業者間の連携強化について検討します。

また、市民や来訪者が多く利用する鹿児島中央駅東口バス乗り場については、案内表示や情報提供の改善を通じて、よりわかりやすく使いやすい利用環境づくりを進めます。

情報提供については、バスロケーションシステムの運用を継続するとともに、主要な交通結節点においてはデジタルサイネージを活用し、公共交通の運行状況などのリアルタイム情報の提供に努めます。

○ バスロケーションシステム	○ デマンド交通システム
 <p>The screenshot shows the Mokuik app interface with Japanese and English options. It displays a route from 'Miyazaki Station (Miyazaki City)' to 'Miyazaki Cultural Hall' with scheduled times and stop information.</p>	 <p>The diagram illustrates a Demand Traffic System. It shows users (passengers) interacting with an AI system (represented by a monitor and a person icon) and an operator (represented by a person icon). The system then dispatches vehicles (represented by car and bus icons) to the users.</p>
○ デジタルサイネージ	○ キャッシュレス決済
 <p>The photo shows a digital bus stop sign displaying real-time information, including bus routes, schedules, and arrival times. The sign is located on a sidewalk next to a road.</p>	 <p>The photo shows a person holding a smartphone to a payment terminal at a bus stop, demonstrating cashless payment functionality.</p>

② 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標		
				R4~	R8~	R13~
1	交通結節点の機能の充実	移動の連続性を確保するため、待合環境の整備や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		
2	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		
3	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※1やバス停等におけるデジタルサイネージ※2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		
4	交通分野における ICT 活用に関する調査研究及び推進	利用者の利便性向上や交通事業者の経営改善等を図るため、デマンド交通システムや MaaS、キャッシュレス決済等の ICT の効果的な活用について調査・研究を行い、活用の推進を図る。	行政 交通事業者	検討・実施		
5	路線バスや乗合タクシー等の定時性・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		
6	パークアンドライド、サイクル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※3を、また、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		

※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：映像表示システムで、リアルタイムの運行情報や路線図等が表示できるもの

※3 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

戦略３：公共交通の利用促進

戦略１では限られたリソースで効率的な運行を目指す取組を、さらに戦略２では、公共交通の利便性を高める取組をそれぞれ位置付けましたが、市民に公共交通を支える一担い手として、公共交通を積極的に選択してもらえるよう、利用促進や意識啓発を図ることは重要です。

行政や交通事業者は、通勤・通学利用者や観光客、バス路線の再編や交通不便地における交通手段の見直しを行う地域等、ターゲットに応じた情報発信や利用促進に取り組むほか、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。

③ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標		
				R4~	R8~	R13~
1	モビリティ・マネジメント※の推進	バス路線の再編や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、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る。	市民 行政 交通事業者	検討・実施		
2	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、観光客などのターゲットにホームページのほか、SNSなどの広報媒体を活用した情報提供を実施する。	市民 行政 交通事業者	検討・実施		

※ 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。

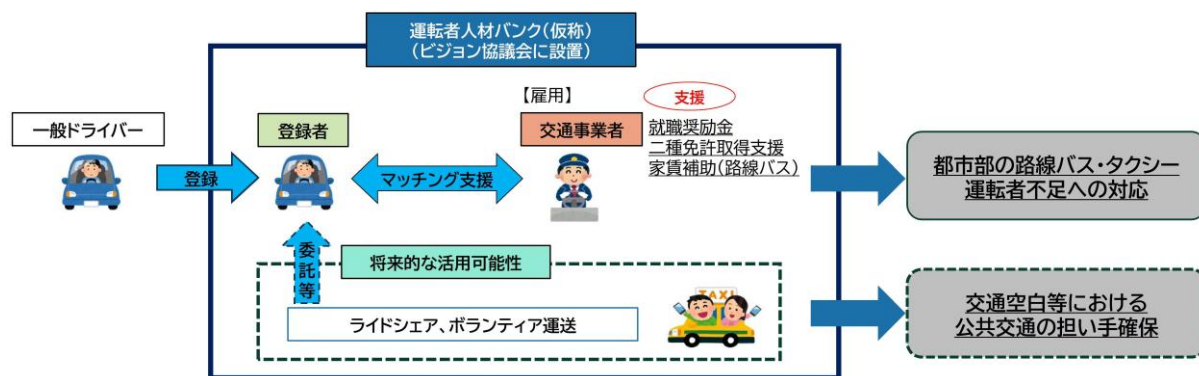
戦略4：持続可能な事業環境の確保

本市内の路線バスやタクシーの運転者数はコロナ禍以降大きく減少しており、特に路線バスでは、比較的需要が高い幹線においても減便せざるを得ない状況が生じています。公共交通ネットワークを持続可能に維持するためには、新たな運転者の確保が急務であり、これまで以上に取組の強化が求められています。

そのため、運転者維持の体制構築を図るため運転者に特化した人材マッチングプラットフォームを設置するほか、就職奨励金の交付や二種免許取得等に係る経費の一部支援を継続します。

また、路線バス運転者の業務環境改善に向けて、営業所・車庫等のトイレ・シャワー・休憩室等の整備に係る経費支援を検討するほか、多様な人材受け入れに対応するバス事業者に対して、待遇の改善に向けた支援等の検討を行います。

○ 運転者に特化した人材マッチングプラットフォームのイメージ



④ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標		
				R4~	R8~	R13~
1	運転者確保に向けた取組	運転者の確保及び育成に向け、運転者に特化した人材マッチングプラットフォームを設置し、各種の就業支援と合わせて、公共交通の運転者確保を進めるほか、交通事業者の受入れ体制整備に向けた支援を検討する。	行政 交通事業者	検討・実施		
2	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。	行政 交通事業者	検討・実施		

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



戦略 1：安心安全な交通環境整備の推進

高齢者や障害者をはじめ、すべての人々が自立した日常生活や社会生活を営むためには、誰もが、安心安全かつ快適に移動できる交通環境の整備が不可欠です。

このような交通環境の実現に向け、引き続き、旅客施設のバリアフリー化や車両の低床化、電停・バス停への上屋・ベンチの設置など、待合施設の改善に取り組むほか、歩道の段差・勾配の解消、無電柱化、点字ブロックやベンチの設置、音響式信号機の整備など、道路環境の整備により、誰もが安心して移動できるまちづくりを推進します。

⑤ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標		
				R4～	R8～	R13～
1	旅客施設のバリアフリー化	道路整備に合わ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		
2	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		
3	道路・交通安全施設のバリアフリー化	歩道の段差・勾配の解消や点字ブロック、休憩施設（ベンチ等）の設置、無電柱化など道路環境の整備のほか、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を推進する。	行政	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		

○ ノンステップバスの導入	○ 道路のバリアフリー化
	

戦略2：みんなで理解し支え合う「心のバリアフリー」の推進

バリアフリーの取組として、戦略1のようなハード面の整備に加え、すべての人々が互いに理解し支えあう、「心のバリアフリー」の推進が一層求められています。

交通事業者は、運転者の接客研修等を通じて、高齢者や障害者などにやさしい安心安全な運行サービスの提供に努めています。行政も、市民一人ひとりが認識を深め、移動制約者への理解と思いやりを育むための意識啓発活動を展開し、心のバリアフリーの取組を交通事業者と一体となって推進していきます。

⑥ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標		
				R4~	R8~	R13~
1	適切な利用者支援に関する研修	運転者の接客研修等に取り組むとともに、高齢者や障害者等にやさしい安全、快適な運行サービスを提供する。	行政 交通事業者	実施		
2	市民への「心のバリアフリー」周知・啓発	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		

○ 講習会（低床バス乗車体験）	○ 講習会（トークセッション）
	

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 CO₂排出実質ゼロの実現を目指し、市民・事業者・市民活動団体・行政が一体となって地球温暖化対策に取り組んでいます。

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るとともに、自家用車等から自転車への転換を促進し、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選定と整備を効果的・効率的に進めるほか、平成 27 年 3 月から供用を開始したシェアサイクルについては、引き続き運用を継続し、SNS 等を活用した周知・広報にも努めます。

また、本市では、渋滞対策を総合的に進めていくため、「渋滞対策基本計画」を策定し、国、県、市等の関係機関が一体となって、ハード・ソフトの両面から渋滞対策を推進します。

さらに、マイカー通勤者を対象としたエコ通勤割引制度の実施や燃料消費の少ないエコドライブの促進など、環境に配慮した交通行動の促進にも取り組みます。

○ シェアサイクルかごりん



○ 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		
				R4~	R8~	R13~
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、低公害型バス車両など、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	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選定を行い、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	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、SNS 等での周知・広報を行う。	行政	検討・実施		
5	道路渋滞の解消に向けた施策の充実	幅広いスパン（短期、中期、長期）でハード・ソフトの両面から取り組む施策を掲げる「渋滞対策基本計画」に基づき、道路管理者（国、県、市等）や道路利用者（市民、事業者）が協力・連携しながら対策を実施する。	行政 道路利用者	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、マイカー（自動車・バイク・原付を含む）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		

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

戦略１：都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用



“かごしま”ならではの特色ある公共交通を活用することは、豊かな個性を活かした活力あるまちづくりの推進に不可欠です。

本市では、路面電車の軌道敷緑化や桜島フェリーを活用した貸切船の運航など、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向上を図ってきました。また、観光客等の二次交通の充実を図るため、桜島を含む市内の主要観光スポットを周遊する観光地周遊バスの運行など、回遊性の向上にも取り組んできました。

今後も、個性と魅力あふれるまちづくりを進めるため、観光地周遊バス等の運行など、二次交通の充実に取り組めます。

また、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については、周辺エリアの状況を見極めながら、費用対効果の検証などに取り組めます。

加えて、訪日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も取り組めます。

○ 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		
				R4~	R8~	R13~
1	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	実施		
2	LRT※（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	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		
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	路面電車観光路線の検討	鹿児島港本港区エリアの施設整備の状況を見極め、費用対効果の検証などに取り組む。	行政 交通事業者	検討・実施		
6	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 交通事業者	検討・実施		

※ 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。

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、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。近年では、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。



また、外出行動の促進は、身体的・精神的な健康や社会的交流につながり、個人の幸福感に直結します。外出により得られる市民の幸せや豊かさを支えるため、今後は、中心市街地へ来街しやすい移動手段を確保するとともに、商店街等との連携を図りながら、居心地の良い歩きたくなる回遊空間づくりを推進することで、まち歩きを楽しめる取組を進めます。

○ 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		
				R4~	R8~	R13~
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都市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	商店街等との連携、共同施設整備に対する支援	商店街等のイベントとの連携により、公共交通の利用を促進するほか、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。	市民 行政 商店街	検討・実施		
3	中心市街地への移動手段の確保	路線バスの再編や各交通手段の結節機能の充実により、公共交通ネットワークの再構築を図ることで、中心市街地への移動手段を確保する。	行政 商店街	検討・実施		

○ いづろアーケード	○ カナフアーケード
	

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などの鉄道網、九州縦貫自動車道などの広域道路網、鹿児島港の海上交通網、鹿児島空港の航空交通網など、国内外とつながる広域交通ネットワークの整備が進められてきました。

人口減少が進む中で、本市が南の交流拠点都市としてさらなる発展を遂げるためには、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、航空機などの広域公共交通の利用を促進する交通環境の整備が必要です。

九州新幹線や在来線の利用促進に向けては、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、都市間高速バスの利便性向上に資する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、広域交流の促進に向けて、鹿児島港における国内外主要港との航路の拡充、鹿児島空港における国内外航空路線の拡充にも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		
				R4～	R8～	R13～
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		

○ 空港連絡バス



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

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に向け、効率的かつ効果的なサービス水準の確保を目指すとともに、公共交通不便地における交通手段の見直しを図ること等を本計画期間における重点的な取組として位置づけ、以下のとおり整理します。

節		概 要
7-1	バス路線の再編	・地域公共交通ネットワーク再構築に向けたバス路線に関する再編
7-2	公共交通不便地における交通手段の見直し	・本市が実施している不便地対策事業（あいばす、乗合タクシー）に関する今後の方針
7-3	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 ・鹿児島中央駅周辺の情報提供・案内の改善 ・キャッシュレス決済導入促進・運賃体系の検討
7-4	その他の重点的な取組	・交通事業者の経営環境の改善支援 ・幹線の輸送力確保に向けた調査・研究 ・公共交通の利用促進

なお、本章の重点的な取組は、第6章で示した推進施策に基づく具体的な取組の一部であり、その関係性は右表のとおりです。別途、重点的な取組に関する「地域公共交通利便増進実施計画」を策定することとしており、本章は「公共交通ビジョン」と「実施計画」をつなぐ位置付けとなります。

7-1 バス路線の再編

(1) 取組の背景

第2章で述べたとおり、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。本市においても、渋滞による定時性・速達性の低下、それに伴う利用者離れ、需要と供給のミスマッチ、路線の重複や複雑化、地域・方面によるサービスの偏りなど、様々な課題が顕在化しており、減便や廃止など公共交通の縮小が懸念されます。

こうした状況を踏まえ、「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」に基づき、公共交通の利用定着・利用者増加と交通サービスの安定供給を図ることで、コンパクトなまちづくりへの貢献を目指し、交通ネットワークの再構築を検討します。

なお、令和5年度の地域交通法改正により、国は新たな事業創設や、鉄道・バス関連施設のインフラ整備を社会資本整備総合交付金の対象に追加するなど、再構築に向けた支援策を示しています。これらの制度を十分に活用し、計画的かつ着実な取組を進めることが求められます。

○ 推進施策と重点的な取組の関係

戦略	推進施策	関連する節
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		
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	7-1
	2 支線の確保	7-1、7-2
	3 幹線における新たな輸送力の確保に向けた調査・研究	7-4
	4 地域等の自主的な取組に対する支援	7-2
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	7-3
	2 乗り継ぎ・乗り換えの円滑化	7-4
	3 リアルタイム情報などの提供の充実	7-3
	4 交通分野における ICT 活用に関する調査研究及び推進	7-3
	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	7-3
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	7-4
	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	7-4
	2 乗務員の運転技能・接遇の向上	—
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		
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	7-3
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促進	—
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		
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 LRT（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	7-1
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	—

(2) 地域公共交通（幹線）の目指すサービス水準

交通ネットワークの再構築を図るにあたり、幹線※については、コンパクトなまちづくりを支える骨格となる路線（軸）であり、市民や来訪者の活動を支えるためには、それぞれの移動特性に応じた一定レベルの利便性が求められます。特に朝・夕ピーク時や終発時刻は重要で、市民のニーズを踏まえた交通サービスの提供を目指します。

○ 幹線の目指すサービス水準

モード		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・夕ピーク	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

※幹線については、第 5 章（2）「地域公共交通網の将来像」で示した「路線の考え方」を参照

(3) 再構築の考え方

再構築にあたっては、立地適正化計画と連携しつつ、幹線・支線の階層化による適材適所の輸送サービスの配置を目指し、バス路線の再編を進めます。並行して、公共交通不便地における交通手段の見直しを行い、新たな公共交通空白地の発生を防ぐとともに、利便性の向上を図ります。また、幹線と支線の交通結節点・乗継ポイントを設定し、整備を進めます。

<バス路線の再編について>

現状を踏まえ「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」を重視すべき視点として、具体的な再編候補を抽出し、交通事業者との意見交換を通じて再編方針を整理しました。

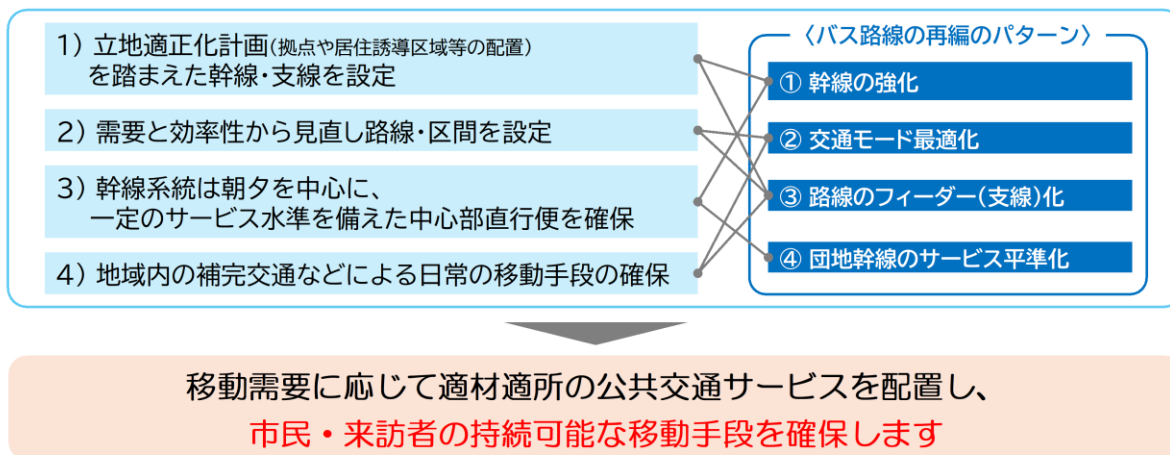
再編にあたっては、地域や路線ごとに異なる内容となりますが、以下の4つの基本パターンを設定し、再編候補に適用します。

○ バス路線再編の考え方

【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】



<バス路線の再編パターン>

① 幹線の強化

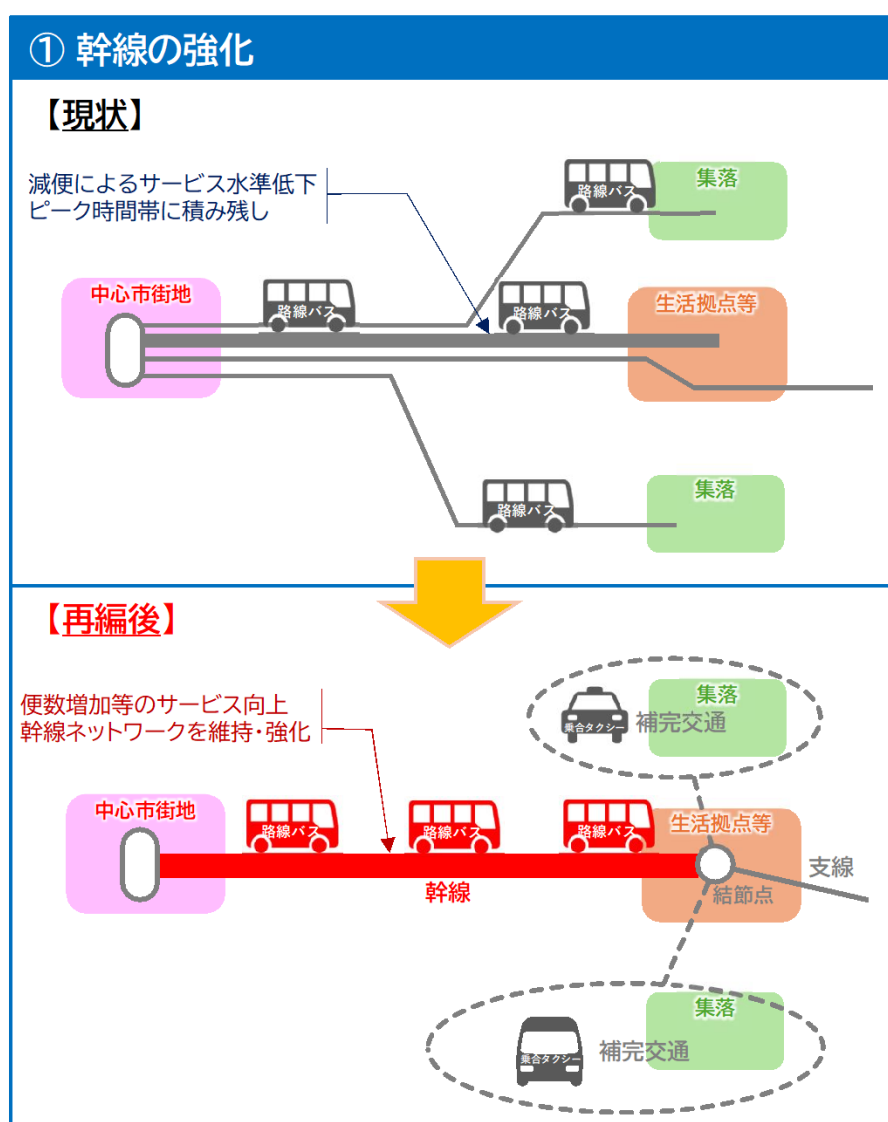
【現状】

本市の住宅団地は台地上に開発されたものが多く、市街地として連続していない地区も見られます。これらの団地・住宅地には、それぞれを結ぶ路線が個別に運行されていますが、少子高齢化等の影響により需要が減少している路線では、便数が減少し利用しづらい状況となっています。

一方で、需要の高い団地を運行する路線では、コロナ禍に伴う減便の影響により、ピーク時の乗車密度の上昇や積み残しの発生等、利用環境が悪化しています。

【再編パターン：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。



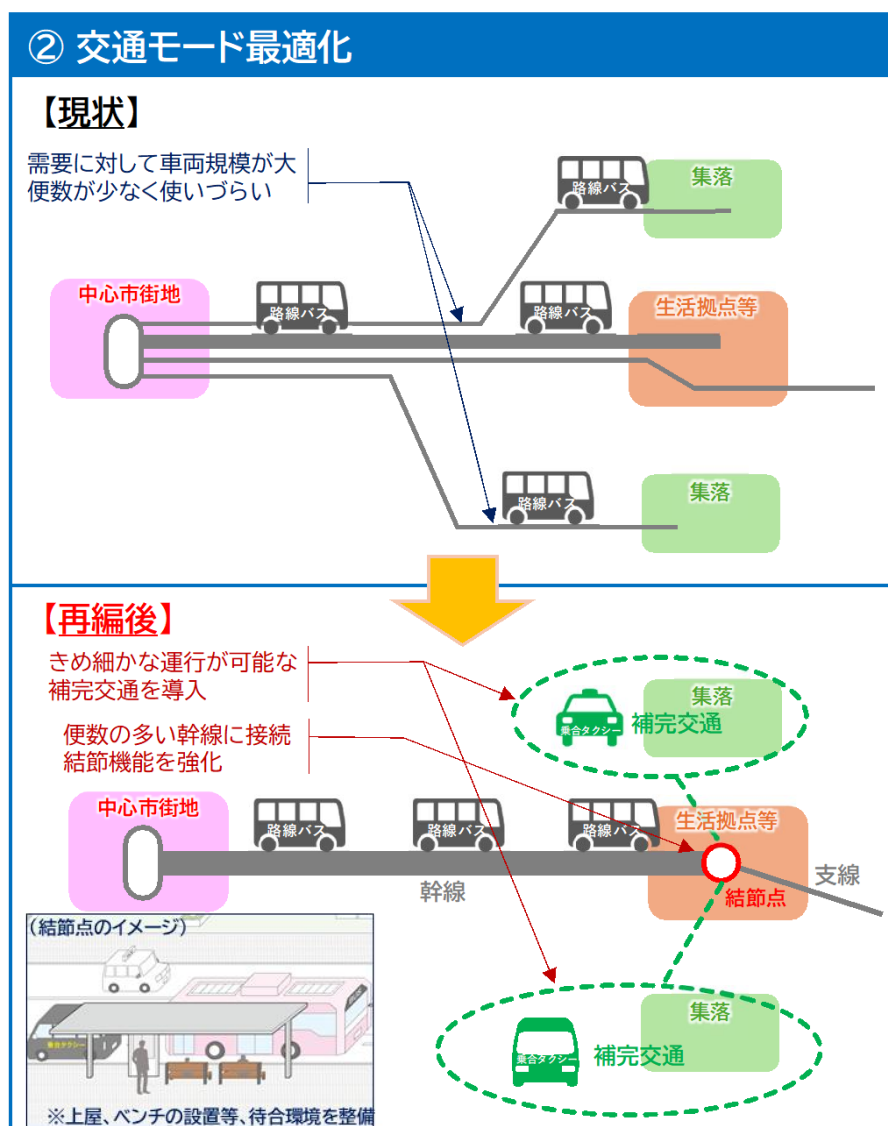
② 交通モード最適化

【現状】

需要が減少している路線では、便数の減少により利用しづらい状況となっているほか、需要に比べて大きな車両を用いて運行していることから、事業上も非効率な状況が生じています。

【再編パターン：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、地区内でのきめ細や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。



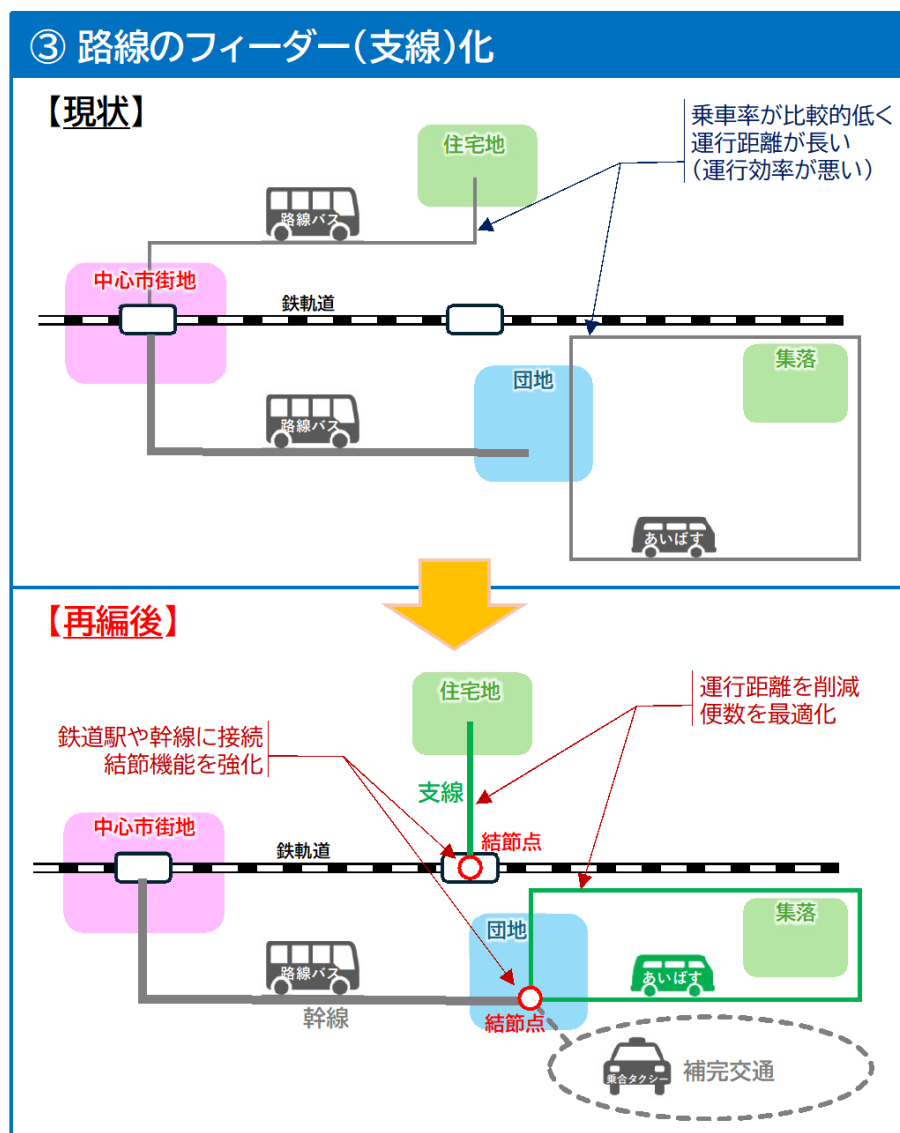
③ 路線のフィーダー（支線）化

【現状】

中心市街地まで直通する利便性はあるものの、利用者が限られ運行距離が長く、運行効率が低下している路線があります。また、不便地を周遊し地域内の買い物施設等へはアクセスできるものの、中心市街地等の拠点までの移動を想定していない路線も見られます。

【再編パターン：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。



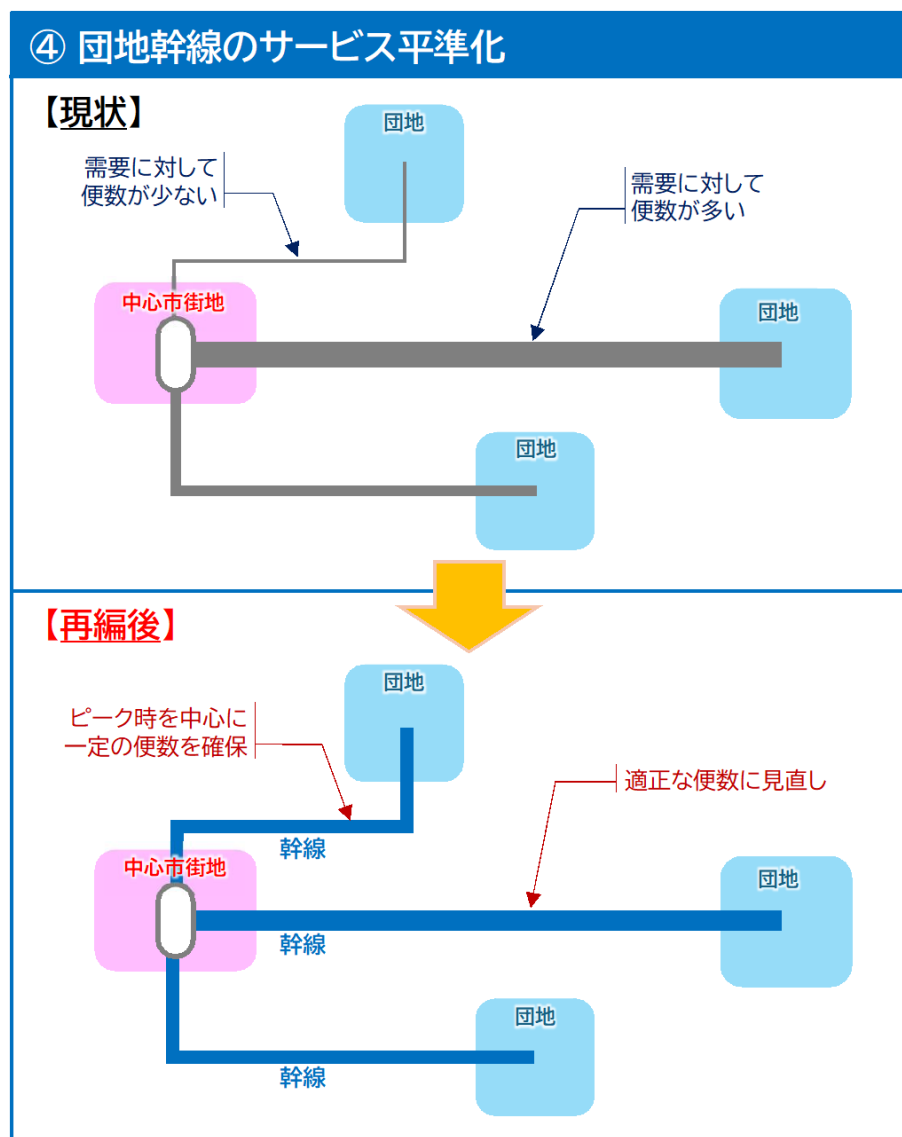
④ 団地幹線のサービス平準化

【現状】

本市の地域公共交通網の将来像として、主要な団地と中心市街地を結ぶ「団地幹線」を位置づけ、適切なサービス水準（便数・運行時間）の維持を掲げたが、運転者不足の深刻化により、事業者の運行リソースが限られており、一部の団地では設定した水準の確保が難しい状況となっています。

【再編パターン：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。



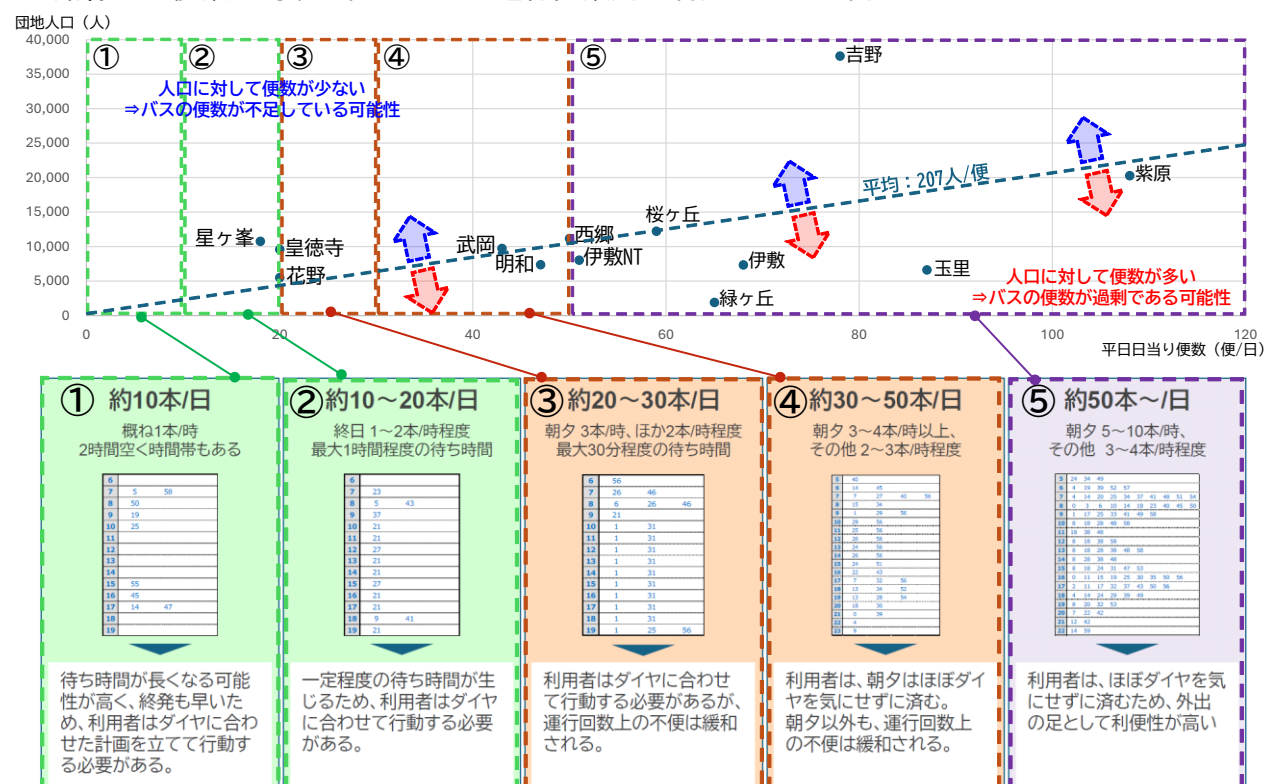
【補足：団地幹線のサービス平準化の考え方】

路線バスの運行便数は、基本的に、路線沿線の住宅や施設の立地と利用実績をもとに設定されています。そこで、団地核として位置付けられている団地を中心に、主要な団地の人口と、それらの団地を運行する路線バスの運行便数を比較しました。

概ね団地人口が多いほど運行便数も多くなる傾向がみられましたが、人口規模に対して便数が少ない団地や、逆に便数が多い団地も確認されました。

今後は、これらの路線の利用実態を確認し、便数や乗車密度に余裕がみられる団地幹線については便数の少ない団地幹線へ、運行リソースの再配分が可能か検討していきます。

○ 路線バス便数に対する団地人口と運行回数別の利用イメージ例



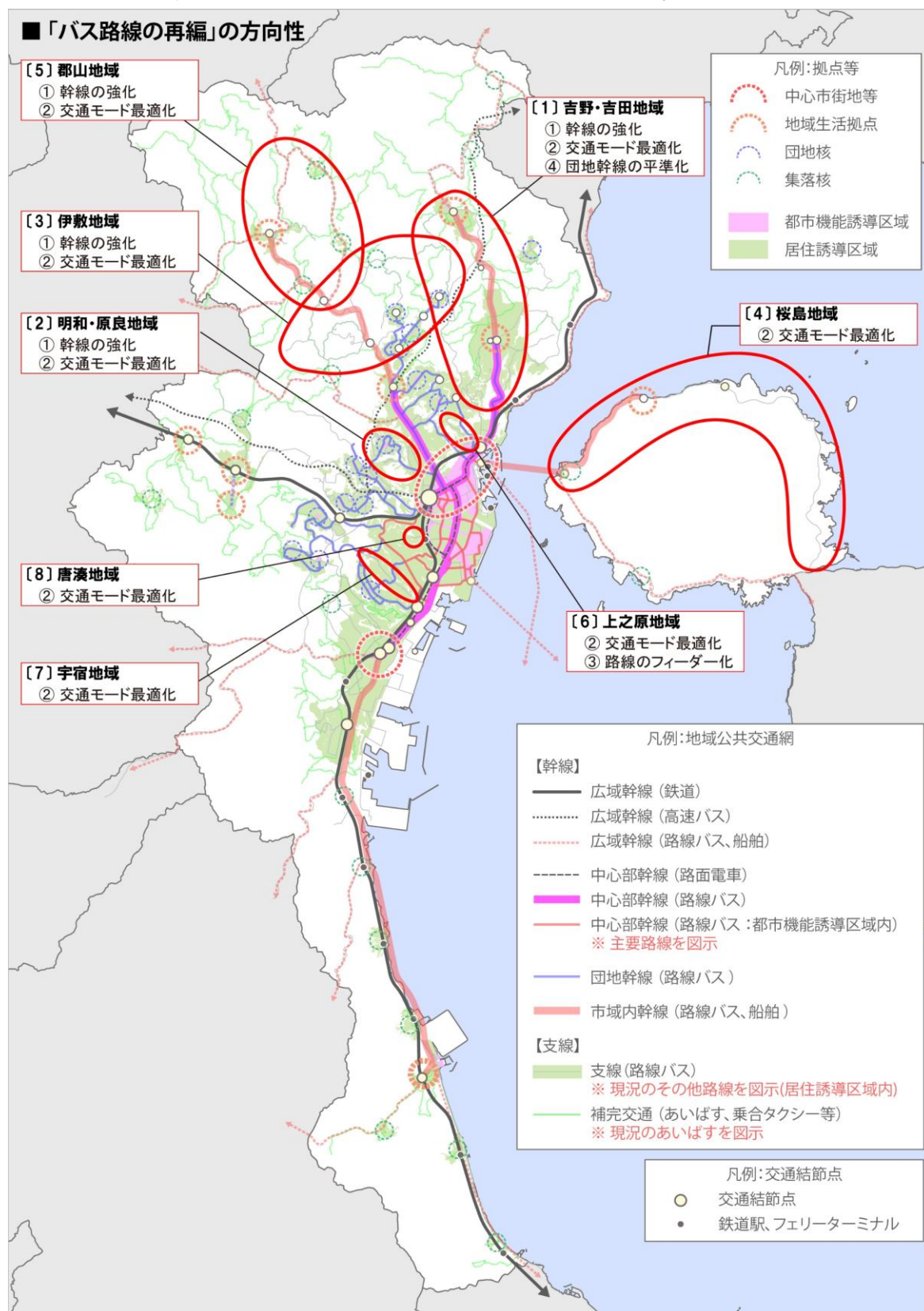
資料：人口は、鹿児島市推計人口の町丁目別人口を団地別に集計（R7.4 時点）

運行便数は、各団地の代表バス停の便数を「九州のバス時刻表(<https://qbus.jp/time/>)」を元に整理（R7.7 時点）

運行回数別の利用イメージ例は、地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」手順書（国土交通省総合政策局地域交通課）

(4) 再編内容

今後、下図に示す地域を対象に、段階的に再編を実施します。事業の進捗やモニタリング結果を踏まえ、必要に応じて対象地域の追加選定を行います。



※図中の再編パターンについては、第7章（3）「再構築の考え方」の「バス路線の再編パターン」を参照

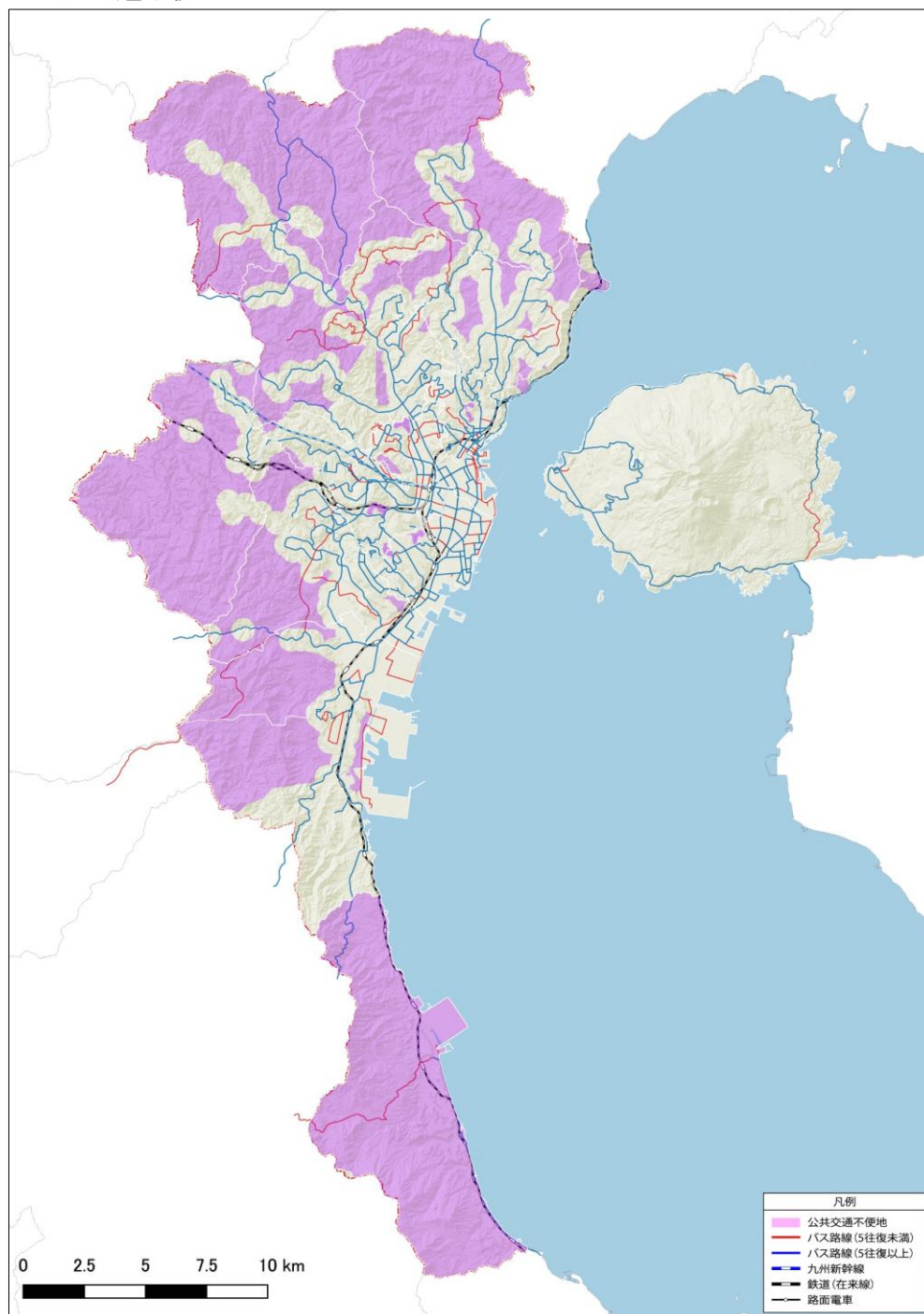
7-2 公共交通不便地における交通手段の見直し

(1) 公共交通不便地の現状と課題

① 公共交通不便地

本市では、駅やバス停からの距離、地形、交通弱者人口など一定の基準に基づき、公共交通の利用が困難な地域を「公共交通不便地」として位置付けています。

○ 公共交通不便地

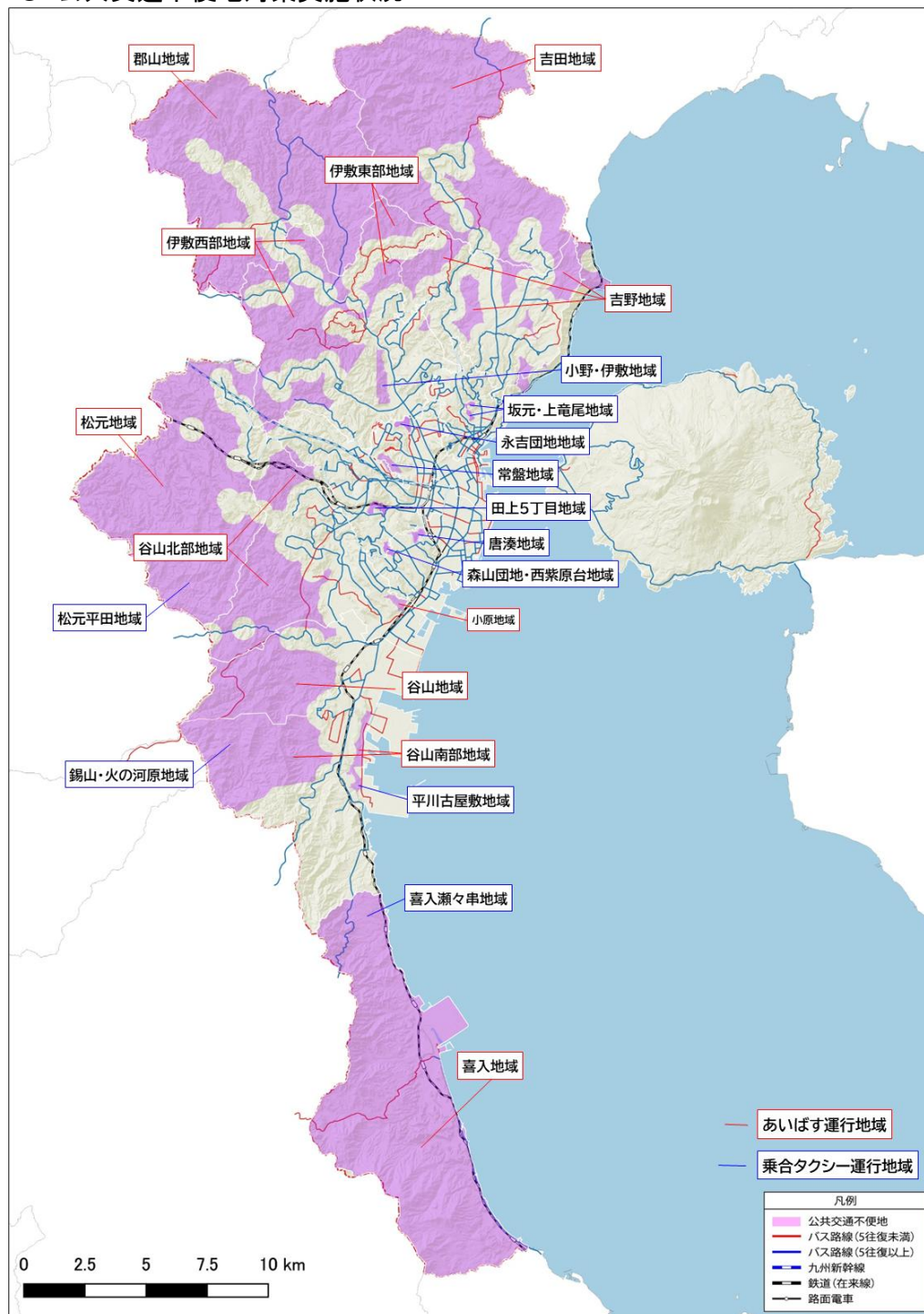


② 運行状況


近年、国は、タクシーやライドシェアなど、30分以内に移動手段が確保できない「交通空白地」に対応するため、「交通空白解消本部」を設置するなどして、移動手段の確保対策を強化していますが、本市はそれ以前からこうした課題に積極的に取り組んできました。

本市では、平成20年度から順次、公共交通不便地においてコミュニティバス「あいばす」(11地域)や乗合タクシー(11地域)を運行しています。


○ 公共交通不便地対策実施状況



○ あいばすの概要_路線定期運行（令和7年12月時点）

運行経路	決まった経路を運行	
乗降場所	バス停で乗降	
運行ダイヤ	バス停ごと時刻表に基づく運行（固定ダイヤ型）	
予約必要性	不要（誰でも利用可能）	
運賃	大人(中学生):150 円(小原:160 円) 小学生:80 円 未就学児:無料 敬老パス:50 円 友愛パス:無料	
車両	小型マイクロバス：乗客定員 20～23 人 ワンボックスカー：乗客定員 9～12 人	

○ 乗合タクシーの概要_区域運行（令和7年12月時点）

運行経路	運行経路は決められていない。	
乗降場所	自宅又は指定の乗降ポイント	
運行ダイヤ	概ねの出発時刻は指定（基本ダイヤ型） ※2 時間前までに予約	
予約必要性	必要（利用対象範囲居住者限定）	
運賃	150 円(未就学児:保護者 1 名につき 1 名無料) ※追加乗降ポイントは、380 円～650 円	
車両	タクシー車両（乗客定員 4 人）	

③ 運行上の課題

長期間にわたる運行のなかで、地域の人口動態や土地利用の変化により、運行上の課題が顕在化しています。

1. 利用者数が少ない

令和5年度あいばすの利用者は **1 便当たり全地域平均3.6人**、各地域2.0人～5.6人

2. 1人当たりの補助金額が高い

令和5年度あいばすの1人当たり補助金額は**全地域平均1,382円**、各地域726円～3,218円

3. 運転者不足・運行事業者の確保

高齢化による退職者の増加や新規採用者の減少で年々運転者不足が深刻化
運転者不足等を理由に、一部地域においては、運行事業者がバス事業者からタクシー事業者に変更

4. 車両の老朽化

適宜修繕等を行いながら走行しているが、一部地域の車両は、購入から10年以上が経過

5. 運行ルートの大化

地域によっては、あいばすの運行ルートが大化（最長53km）

1 便当たりの所要時間が長い（最長約128分）。

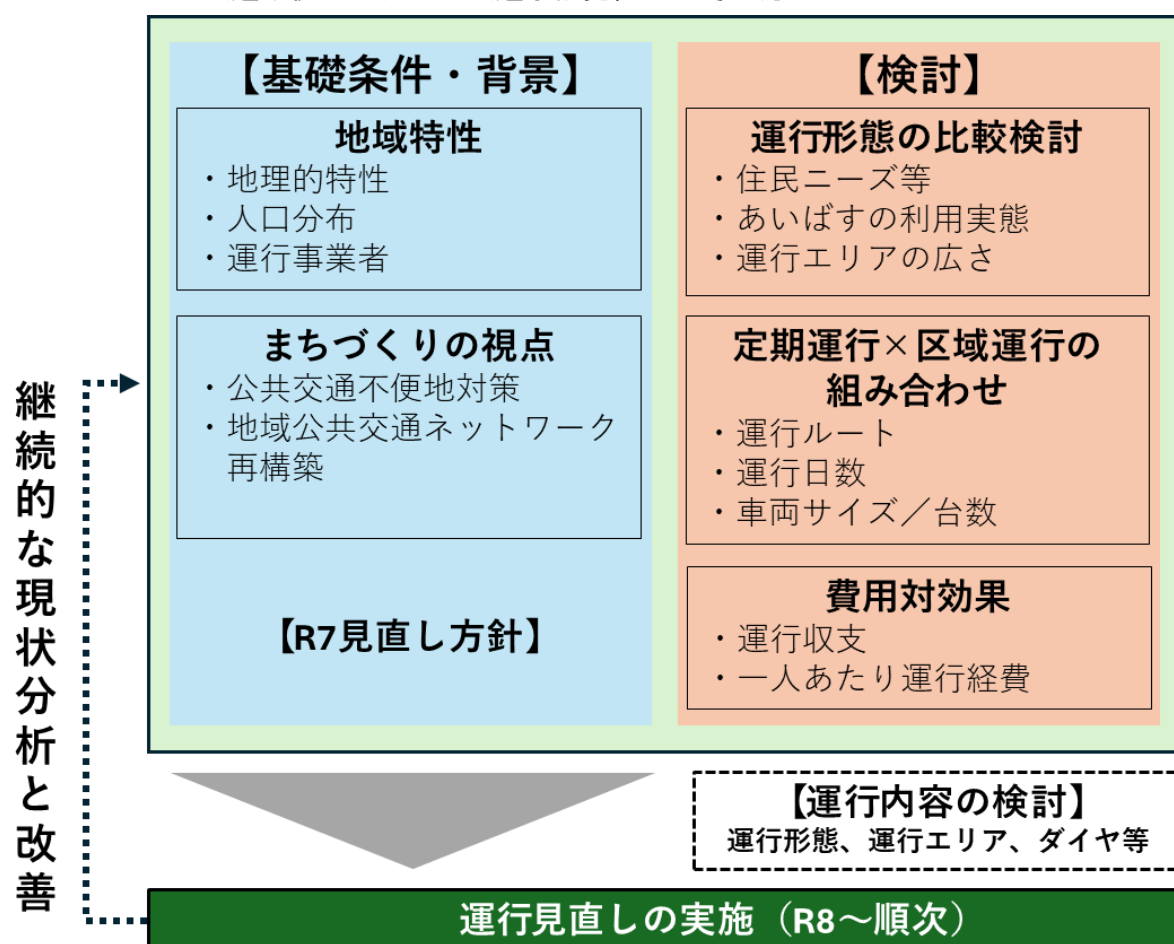
(2) あいばすの見直し方針

「あいばす」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。なお、見直し方針の検討にあたっては、地域懇話会を各地で開催し、利用者や市民の皆さまから直接ご意見を伺いました。

改善内容としては、路線定期運行（あいばす）の見直しに加え、令和5、6年度に実施したAI オンデマンド交通の実証実験の結果も踏まえ、予約型区域運行への転換や併用を進める方針です。

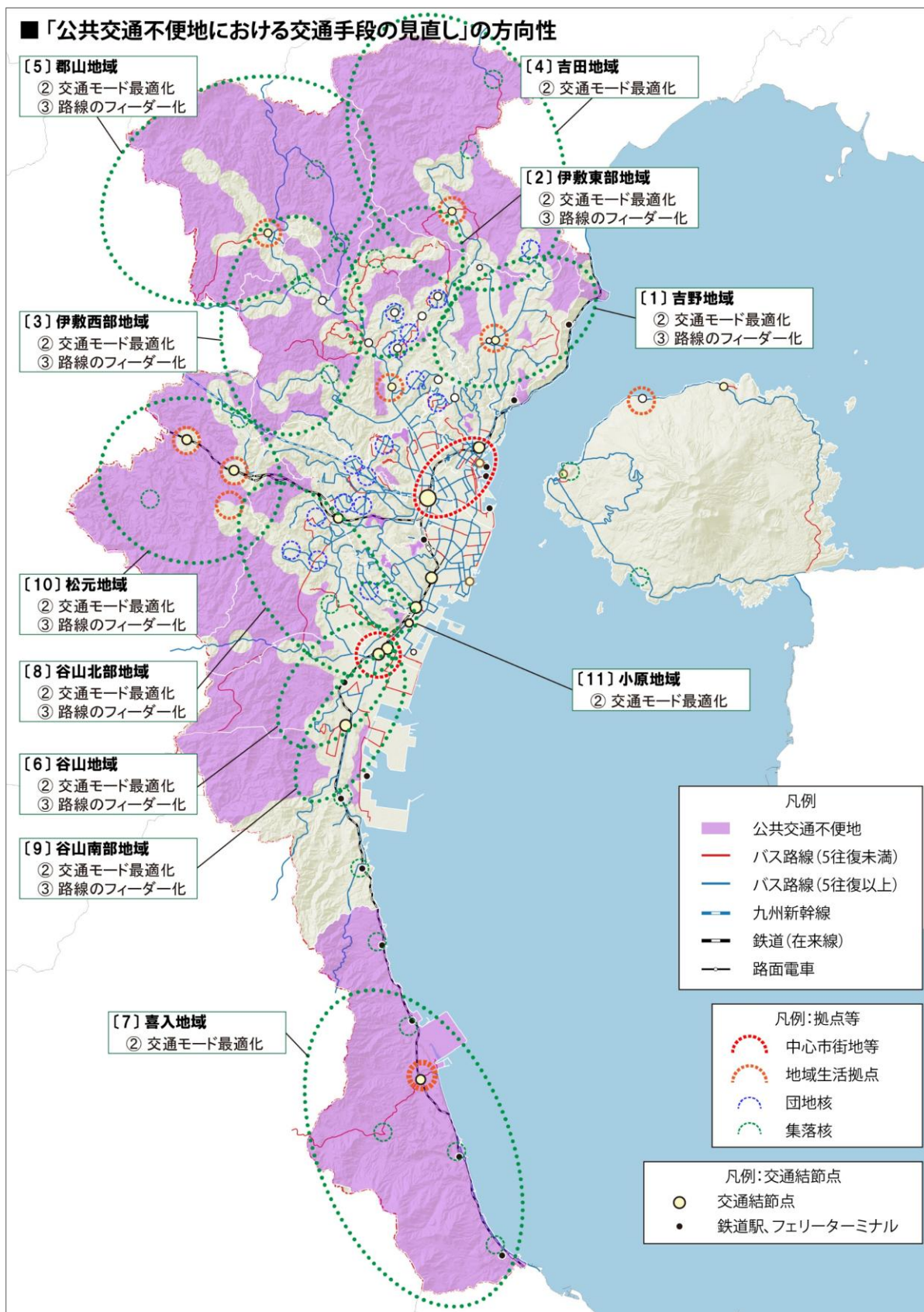
なお、持続可能な交通手段の確保に向けては、これまでの公共交通不便地におけるあいばす等の運行維持に必要な公的資金の現状水準を可能な限り維持しつつ、一人当たりの補助金額の改善を図るとともに、利用実態や住民ニーズを的確に捉えた運行を目指します。見直し後も継続的に利用者数などの現状分析を行い、一定の条件に基づいて運行改善を判断する仕組みを構築します。

○ 公共交通不便地における交通手段見直しの考え方



(3) 見直し後の運行形態

今後、下図に示す運行形態を前提に段階的に見直しを実施していきます。



※図中の再編パターンについては、第7章(3)「再構築の考え方」の「バス路線の再編パターン」を参照

(4) 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）の活用

あいばすや乗合タクシーは、地域内の移動にとどまらず、中心市街地へのアクセスを可能にするため、幹線系統や交通結節点と接続するフィーダー路線として運行しています。しかし、中心市街地を運行する路線と比べて利用者数が少ないこれらの路線は、市の財政負担だけでは運行の維持が難しいため、要件を満たす一部の系統では国庫補助（地域内フィーダー系統補助）を活用し、継続的な運行を確保しています。

○ 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）の補助対象系統一覧※

No	実施主体	運行系統名	起点～経由地～終点	運行の様態	役割
1	鹿児島市 (運行事業者に補助金を交付)	谷山 A	しろやまの風前～慈眼寺公園前～谷山電停	路線定期運行	各地域の公共交通不便地等と地域内のスーパーや病院等を結ぶとともに、本市の中心市街地へアクセスできる地域間幹線系統等（バス）や鉄軌道との交通結節点まで接続する。
2		谷山 B	谷山電停～慈眼寺駅～はッピー園前	路線定期運行	
3		谷山①	大久保・木屋宇都エリア	区域運行	
4		喜入①	瀬々串・中名・喜入・一倉エリア	区域運行	
5		喜入②	前之浜・生見エリア	区域運行	
6		伊敷東部 A	西伊敷三丁目～伊敷支所～西伊敷三丁目	路線定期運行	
7		伊敷東部①	皆与志・栄エリア	区域運行	
8		伊敷西部 B	伊敷支所～栗之迫～チェスト館	路線定期運行	
9		伊敷西部 C	伊敷支所～仲組～チェスト館	路線定期運行	
10		伊敷西部①	荒磯・久木田エリア	区域運行	
11		伊敷西部②	永吉・古園エリア	区域運行	
12		谷山北部 C	ふれあいスポーツランド～南部親子つどいの広場～谷山電停	路線定期運行	
13		谷山北部 D	ふれあいスポーツランド～自由ヶ丘～谷山電停	路線定期運行	
14		谷山北部①	炭床エリア	区域運行	
15		谷山北部②	三重野エリア	区域運行	
16		谷山南部 A	高齢者福祉センター谷山～大御堂～高齢者福祉センター谷山	路線定期運行	
17		谷山南部①	笠松・野頭エリア	区域運行	
18		吉田①	北部エリア	区域運行	
19		吉田②	南部エリア	区域運行	
20		松元 A	松元平野岡体育館～ガーデンヒルズ松陽台～タイヨー松元店	路線定期運行	
21		松元 B	松元平野岡体育館～上伊集院団地～寺脇中	路線定期運行	
22		松元①	石谷・福山エリア	区域運行	
23		松元②	入佐・直木・平田エリア	区域運行	
24		郡山 A	A コープ～中川～A コープ	路線定期運行	
25		郡山 B	A コープ～川田上～A コープ	路線定期運行	
26		郡山①	花尾・油須木・郡山エリア	区域運行	
27		小原①	小原・魚見エリア	区域運行	
28		錫山①	錫山エリア	区域運行	
29		明和①	明和エリア	区域運行	
30		桜島①	桜島エリア	区域運行	
31		上之原①	上之原エリア	区域運行	
32		宇宿①	宇宿エリア	区域運行	
33		桜島 A	東白浜～桜島港～桜島病院前	路線定期運行	

※令和 8 年 1 0 月以降に順次行う、あいばすの運行見直し等を踏まえた補助対象系統の一覧

(5) 地域住民も参加した移動手段の確保

今後、運転者不足の深刻化を背景に、従来の路線バスやあいばす、乗合タクシー等の確保が困難になった場合、住民間による支え合いが、地域の移動手段を確保する1つの解決策となります。

本市は、地域住民が参加する移動手段の確保策となる、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）やボランティア運送などに関する情報を発信し、地域が取り組む際には、導入から運営、運行に関する各種支援を地域の実情に応じて行います。

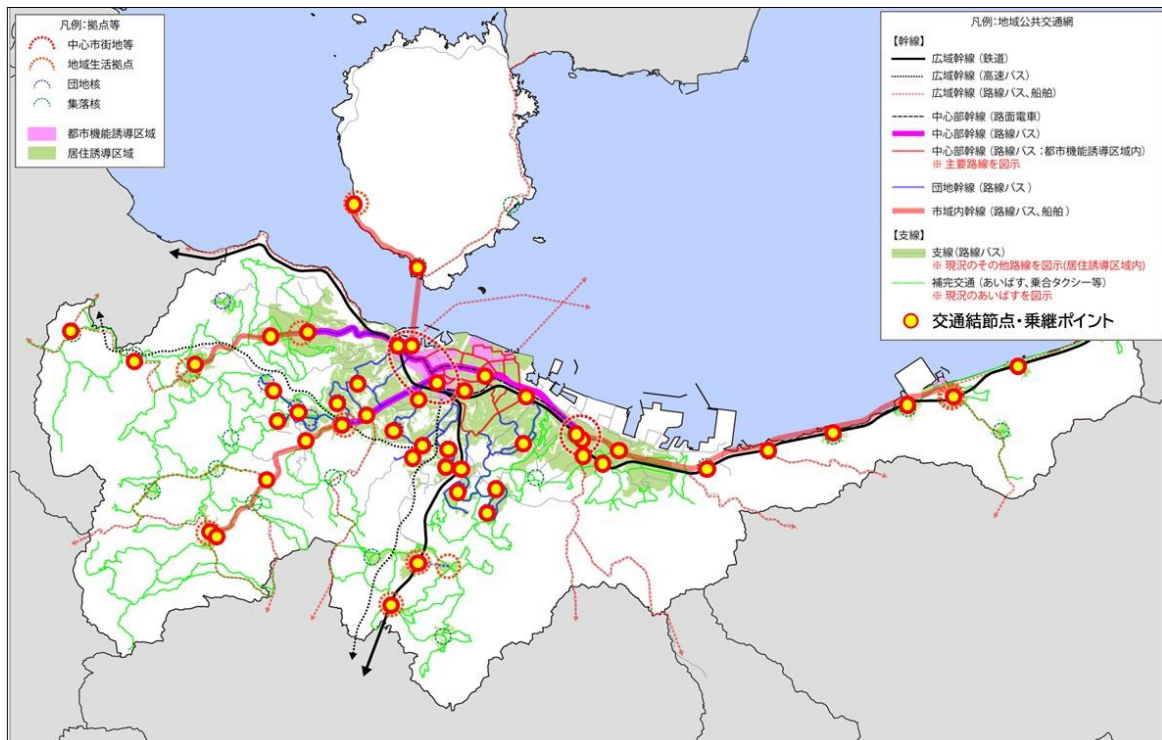
7-3 公共交通の利用環境の改善

(1) 交通結節点・乗継ポイントの乗継環境の整備

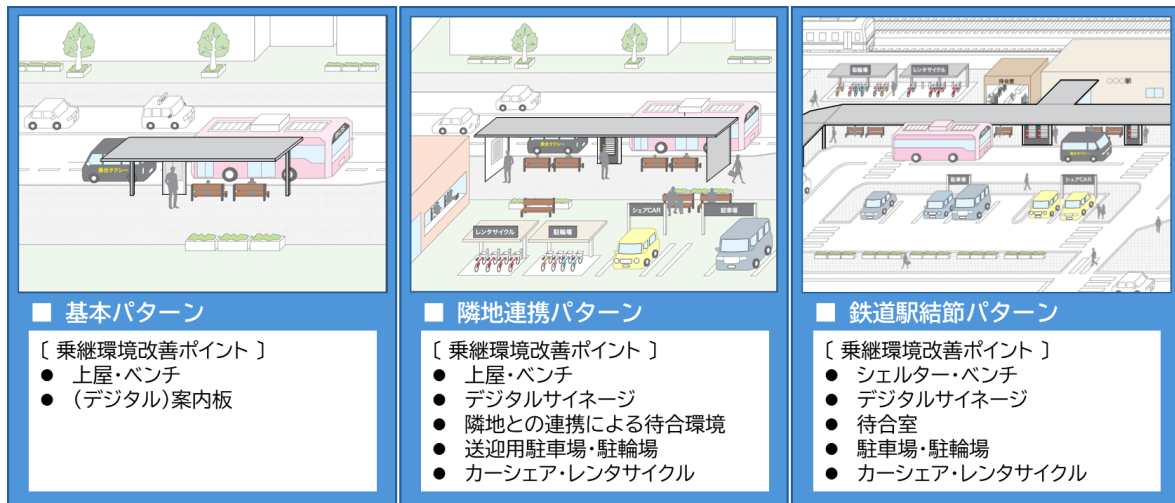
地域公共交通ネットワーク再構築や公共交通不便地における交通手段の見直しで設定した交通結節点・乗継ポイント等について、交通結節点等での需要や他モードとの接続状況、用地上の制約等を考慮して整備箇所を選定し、乗継環境の整備を行います。

整備対象となる施設については、交通結節点における需要や他交通モードとの接続状況、用地条件などの制約を総合的に考慮したうえで選定します。

○ 交通結節点・乗継ポイント（うち数箇所を選定）



○ 交通結節点・乗継ポイントの設定例



(2) 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情報提供・案内の改善の方向性

1. 分かりやすいバス情報の提供（行先・系統・時刻・乗り場等の案内充実）

- ・ 主要な経路上でのバス総合案内板の改善
- ・ 各バス乗り場での案内情報の充実
- ・ デジタルサイネージの活用

2. バス乗り場位置の案内充実

- ・ バス情報提供と連携した乗り場配置図の設置
- ・ 各バス乗り場での行先・方面（系統番号）や乗り場番号等の視認性の向上

3. 経路案内サインの充実

- ・ 主要な経路上での経路案内サインの充実、路面誘導表示の設置

4. 分かりやすいダイヤ案内

- ・ デジタルサイネージの活用

5. 待合環境の充実

- ・ 特定のバス乗り場での整列乗車の誘導サインの設置

○ 鹿児島中央駅東口バス乗降場の状況



鹿児島市交通局の資料より

○ デジタルサイネージの設置



天文館バス停の例

(3) 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。

○ キャッシュレス決済の導入



7-4 その他の重点的な取組

(1) 交通事業者の経営環境の改善支援

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。

(2) 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。

○ 連節バス（東京都町田市）



(3) 公共交通の利用促進

バス路線の再編や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実施します。

○ 公共交通利用促進ポスター



第 8 章 交通バリアフリー重点整備地区

8-1 これまでの鹿児島市の取組

これまで本市では、平成 15 年 3 月に「鹿児島市交通バリアフリー基本構想（平成 22 年 12 月）」、平成 24 年 3 月に「鹿児島市新交通バリアフリー基本構想（～令和 3 年 3 月）」、令和 4 年 3 月に「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想（～令和 9 年 3 月）」を策定し、3 つの重点整備地区「中央地区」、「鴨池地区」、「谷山地区」において、駅や停留所等の旅客施設におけるエレベーターの設置や勾配の解消、低床車両の導入、道路への視覚障害者誘導用ブロックの設置や段差の解消、音響式信号機の設置などについて、国・県・市道の道路管理者や公安委員会、公共交通事業者等と一体となって取り組んできました。

また、令和 2 年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が改正され、「心のバリアフリー」にかかる施策などソフト対策の取り組み強化等が定められたことに伴い、市域全体における「心のバリアフリー」を推進するためのソフト施策の取組強化等を行ってきたところです。

8-2 第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想における特定事業等の実施状況

第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想における特定事業[※]等の実施状況は、全 83 事業のうち、16 事業が令和 7 年度までに完了し、56 事業が継続実施、11 事業が実施検討中となっています。

※特定事業とは、バリアフリー法第 2 条第 25 条に規定する特定事業に該当し、バリアフリー化のために必要な基準に適合するものをいう。また、関係事業とは特定事業以外の事業をいう。

(1) 公共交通特定事業・公共交通関係事業

公共交通特定事業として、待合室等における特定席ベンチの設置や超低床電車の導入に取り組んだほか、低床車両の導入（ノンステップバスは特定事業に該当）やユニバーサルデザインタクシーの導入等に取り組みました（★印は特定事業に該当するもの）。

重点整備地区	事業主体	対象	内容	進捗状況
中央地区	九州旅客鉄道(株)	JR 鹿児島中央駅 (★)	待合室等における特定席ベンチの設置	完了
	(一社) 天文館みらいマネジメント	天文館バス停	広告付きベンチの設置	完了
	(公社) 鹿児島県バス協会	天文館バス停	デジタルサイネージの設置	完了
	鹿児島交通(株) 南国交通(株) JR 九州バス(株) 鹿児島市交通局	低床バス車両（ノンステップバスのみ特定事業に該当）	低床車両の導入	継続実施
	鹿児島市交通局	超低床電車 (★)	超低床電車の導入	継続実施
	鹿児島市タクシー協会	ユニバーサルデザインタクシー	ユニバーサルデザインタクシーの導入	継続実施
	鹿児島市船舶局	桜島フェリー	エレベーターやスロープ、障害者用トイレの設置等	継続実施
	鹿児島交通(株) 南国交通(株) JR 九州バス(株) 鹿児島市交通局 鹿児島市船舶局	—	バリアフリー情報等の提供、体制の整備	継続実施
鴨池地区	鹿児島交通(株) 南国交通(株) 鹿児島市交通局	低床バス車両（ノンステップバスのみ特定事業に該当）	低床車両の導入 ※再掲	継続実施
	鹿児島市交通局	超低床電車 (★)	超低床電車の導入 ※再掲	継続実施
	鹿児島市タクシー協会	ユニバーサルデザインタクシー	ユニバーサルデザインタクシーの導入 ※再掲	継続実施
	鹿児島交通(株) 南国交通(株) 鹿児島市交通局	—	バリアフリー情報等の提供、体制の整備 ※再掲	継続実施
谷山地区	鹿児島交通(株) 鹿児島市交通局	低床バス車両（ノンステップバスのみ特定事業に該当）	低床車両の導入 ※再掲	継続実施
	鹿児島市交通局	超低床電車 (★)	超低床電車の導入 ※再掲	継続実施
	鹿児島市タクシー協会	ユニバーサルデザインタクシー	ユニバーサルデザインタクシーの導入 ※再掲	継続実施
	鹿児島交通(株) 鹿児島市交通局	—	バリアフリー情報等の提供、体制の整備 ※再掲	継続実施

(2) 道路特定事業・道路関係事業

道路特定事業等では、段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置、休憩施設（ベンチ）の設置などに取り組みました（★印が特定事業に該当するもの）。

重点整備地区	事業主体	道路名	内容	進捗状況
中央地区	国	国道 10 号	視覚障害者誘導用ブロックの設置	完了
	県	県道 20 号鹿児島加世田線	歩道の段差解消 視覚障害者誘導用ブロックの設置	完了
	市	市道唐湊線（★）	休憩施設（ベンチ）の設置	実施検討中
		市道高麗本通線	歩道の段差解消 視覚障害者誘導用ブロックの設置	実施検討中
		市道草牟田城山線	視覚障害者誘導用ブロックの設置	完了
谷山地区	県	県道 20 号鹿児島加世田線	歩道の段差解消	完了
	市	都市計画道路南清見諏訪線	歩道の段差解消 視覚障害者誘導用ブロックの設置 休憩施設（ベンチ）の設置	実施中
		市道諏訪和田線	歩道の新設 視覚障害者誘導用ブロックの設置 休憩施設（ベンチ）の設置	実施検討中
		市道木之下慈眼寺団地線	歩道の拡幅 歩道の段差解消	実施検討中

(3) 交通安全特定事業

交通安全特定事業では、音響式歩行者誘導付加装置（音響式信号機）やエスコートゾーンの設置などに取り組みました。

重点整備地区	事業主体	内容	計画箇所数	進捗状況	
				整備完了箇所	実施検討中
中央地区	県公安委員会	・音響式信号機の設置 ・利用者の状況に応じた、エスコートゾーンの設置	11	11	0
鴨池地区			1	1	0
谷山地区			7	7	0

(4) 教育啓発特定事業・その他の取組

各事業者によるバリアフリーに関する乗務員研修や、心のバリアフリー化を進めるための啓発活動等を行いました。

○交通に関連する教育啓発特定事業等

事業主体		取組の名称等	内容	進捗状況
教育啓発特定事業	九州旅客鉄道(株) 鹿児島交通(株) 南国交通(株) JR九州バス(株) 鹿児島市タクシー協会 鹿児島市交通局 鹿児島市船舶局	乗務員等研修	各事業主体において、バリアフリーに資する乗務員研修等の実施	継続実施
	九州旅客鉄道(株) 鹿児島交通(株) 南国交通(株) JR九州バス(株) 鹿児島市交通局 鹿児島市船舶局	心のバリアフリー推進	車内アナウンス等による心のバリアフリー推進の意識啓発等	継続実施
	鹿児島運輸支局	バリアフリー教室	子ども等を対象に、座学や疑似体験を通じて障害はどこにあるのかという理解を深めてもらう	継続実施
	鹿児島市	バリアフリー講習会	講演や車いす及び高齢者疑似体験セットを使用しての低床バス乗降体験など、交通分野における心のバリアフリーをテーマとした講習会の開催	継続実施
		交通バリアフリーに関する市政出前トーク	市政出前トークのテーマに「みんなにやさしい安心安全に移動できるまちづくり ～鹿児島市の交通バリアフリー～」を設定	継続実施
		HP等による第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想の進捗状況の公表	優先席やバリアフリースイート、障害者等用駐車スペースの適正な利用に関する広報啓発	継続実施

○交通以外の教育啓発特定事業等 (1/2)

事業主体		取組の名称等	内容	進捗状況
教育啓発特定事業	鹿児島市	障害者週間における啓発活動	障害者週間(12/3～9)において、懸垂幕の掲示、啓発広報ポスターの掲示、市民のひろば記事掲載、市役所内放送等を実施	継続実施
		身体障害者補助犬の普及啓発	身体障害者補助犬への普及啓発(ポスター掲示、市民のひろば・HP掲載、ほじょ犬ステッカーの配布)	継続実施
		小中学校におけるバリアフリーに関する指導	各校におけるカリキュラムの中で、バリアフリーに関する指導を実施	継続実施
		多文化共生推進事業	多文化共生に関する職員研修の実施	継続実施
		職員研修事業	人権問題に関する職員研修の実施	継続実施
		人権啓発事業	関係部局との連絡調整を図り、人権問題の啓発	継続実施
		福祉読本作成事業	高齢者及び障害者についての正しい理解と認識を深め、福祉の心を育むため、福祉読本『ふれあい』を電子ブックとして作成し、小学校高学年の児童に配信	継続実施
		精神障害者ふれあい交流事業	精神障害に対する正しい知識の普及啓発を図るとともに、精神障害者の地域のなかでの生活を支援し、社会参加の促進を図る	継続実施
		マタニティマークの配布・周知	妊産婦へのやさしい環境づくりへの取組	継続実施
		人権教育推進事業	地域別人権問題研修会の開催、企業内人権問題研修会の開催、啓発冊子の作成・配布等	継続実施

○交通以外の教育啓発特定事業等（2/2）

事業主体		取組の名称等	内容	進捗状況
その他の取組	鹿児島市	鹿児島県福祉のまちづくり条例に関する事務	県の福祉のまちづくり条例に基づき、障害者等が安全かつ快適に利用できるように整備を促進することが特に必要な施設の新築等の内容についての届け出の受理	継続実施
		鹿児島市福祉環境整備指針に関する事務	市の福祉環境整備指針に基づき、県の福祉のまちづくり条例の届け出対象とならない小規模の施設の新築等の内容についての届け出を受理	継続実施
		字幕付き番組の上映	科学館のプラネタリウムにおいて字幕付き番組を上映	継続実施
		バリアフリー映画会の開催	視覚障害者向けの「音声ガイド」と聴覚障害者向けの「日本語字幕」を付けた映画の上映会を行うことで、だれもが利用しやすい図書館サービスの充実を図る	継続実施

8-3 重点整備地区

基本構想統合後においても、市内3地区を「重点整備地区」として選定し、道路などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に進めます。

重点整備地区については、第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想に引き続き、「中央地区」、「鴨池地区」、「谷山地区」を選定し、今後の施設設置等の状況に応じて地区の範囲や生活関連施設及び生活関連経路の見直しを行うこととします。

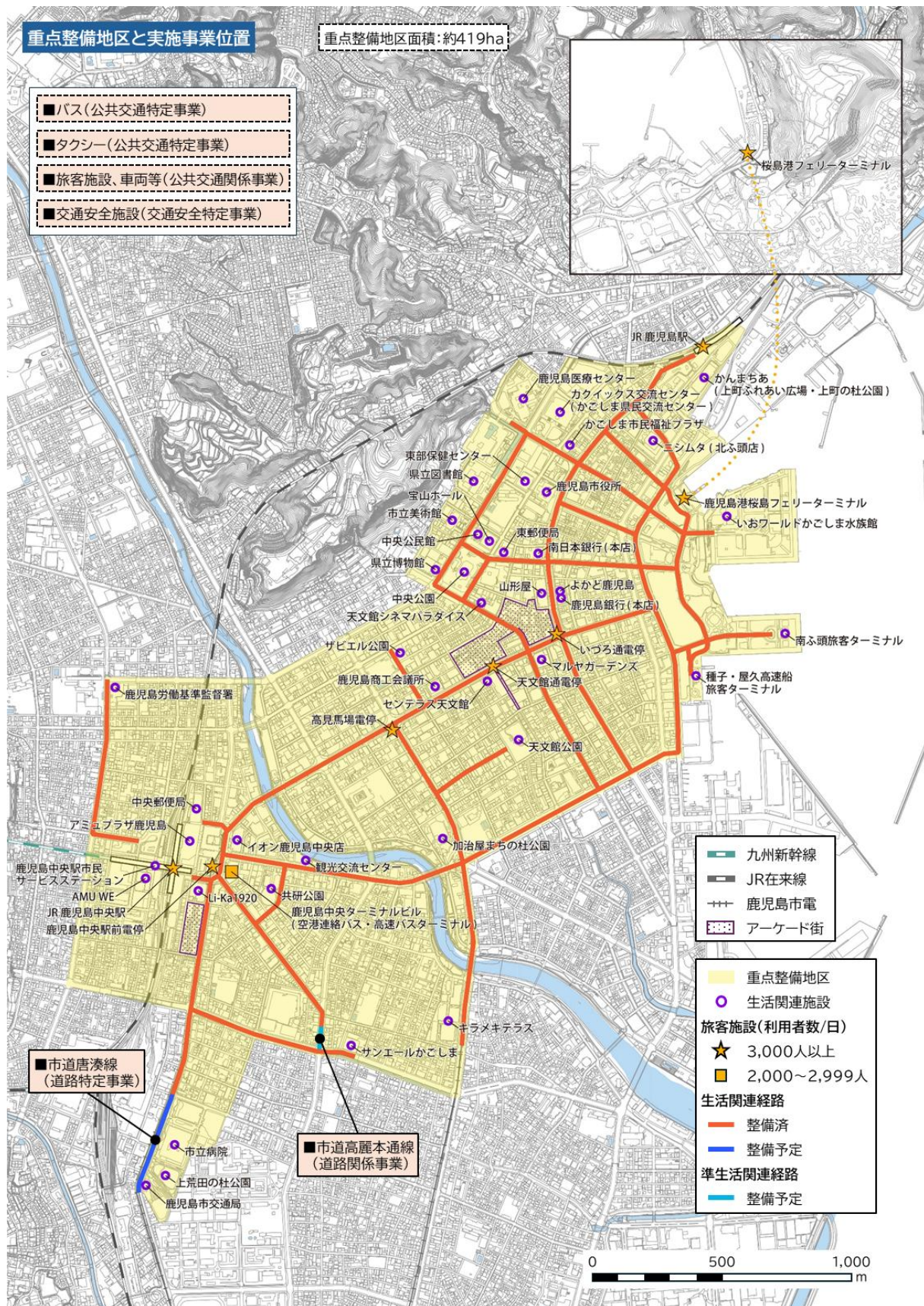
(1) 中央地区

中央地区は本市のほぼ中央に位置し、新幹線の南の玄関口である鹿児島中央駅や鹿児島駅、桜島フェリーターミナルなど主要な旅客施設が集積しています。鹿児島中央駅周辺からいづろ・天文館地区、本港区へとつながる都市軸を中心に、商業・サービス機能などが集まり、にぎわいのある中心市街地を形成しており、市街地再開発事業など施設の更新が進んでいます。そのため、バリアフリーの整備を重点的かつ一体的に進める必要がある地域です。

中央地区においては、以下の表に示すバリアフリー関係事業に取り組みます（★印が特定事業に該当するもの）。

種別	対象	事業内容	実施主体
公共交通	バス（★）	・低床車両の導入	公共交通事業者
	タクシー（★）	・低床車両の導入 ユニバーサルデザインタクシーの導入	
	旅客施設、車両等	・高齢者、障害者等が利用しやすいバリアフリー情報等の提供 ・設備の定期点検や要望に応じた介助等、バリアフリー設備の機能が十分に発揮される体制の整備	
道路	市道唐湊線（★）	・歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、休憩施設（ベンチ等）の設置等 ・大規模な改良を行う路線については、歩道の拡幅や勾配解消等の整備 ・適正な維持管理	行政 （道路管理者）
	市道高麗本通線		
交通安全	交通安全施設〔信号機等〕（★）	・音響式信号機、高齢者等感应信号機等の設置 ・横断秒数の確保 ・利用者の状況に応じたエスコートゾーンの設置 ・道路標識、道路標示の設置 ・設置済み箇所の維持・管理	行政 （公安委員会）

○重点整備地区（中央地区）



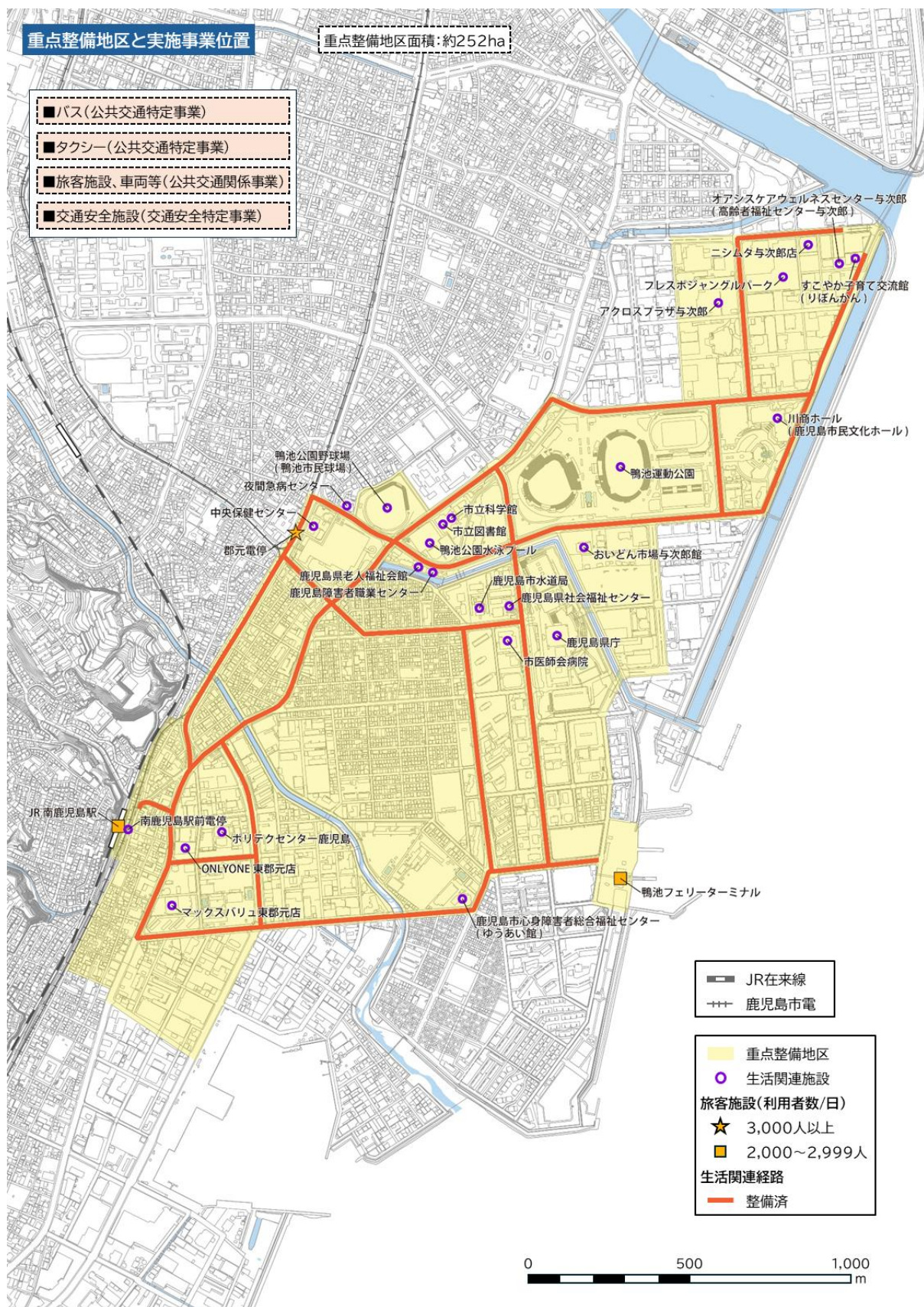
(2) 鴨池地区

鴨池地区は本市の中央部南側に位置し、南鹿児島駅や鴨池フェリーターミナル等の旅客施設があり、鹿児島県庁やその他主要な公共施設等が立地していることから、バリアフリー整備を重点的かつ一体的に進める必要がある地域です。

鴨池地区においては、以下の表に示すバリアフリー関係事業に取り組みます（★印が特定事業に該当するもの）。

種別	対象	事業内容	実施主体
公共交通	バス（★）	・低床車両の導入	公共交通事業者
	タクシー（★）	・低床車両の導入 ユニバーサルデザインタクシーの導入	
	旅客施設、車両等	・高齢者、障害者等が利用しやすいバリアフリー情報等の提供	
		・設備の定期点検や要望に応じた介助など、バリアフリー設備の機能が十分に発揮される体制の整備	
交通安全	交通安全施設〔信号機等〕（★）	<ul style="list-style-type: none"> ・音響式信号機、高齢者等感應信号機等の設置 ・横断秒数の確保 ・利用者の状況に応じたエスコートゾーンの設置 ・道路標識、道路標示の設置 ・設置済み箇所の維持・管理 	行政 (公安委員会)

○重点整備地区（鴨池地区）



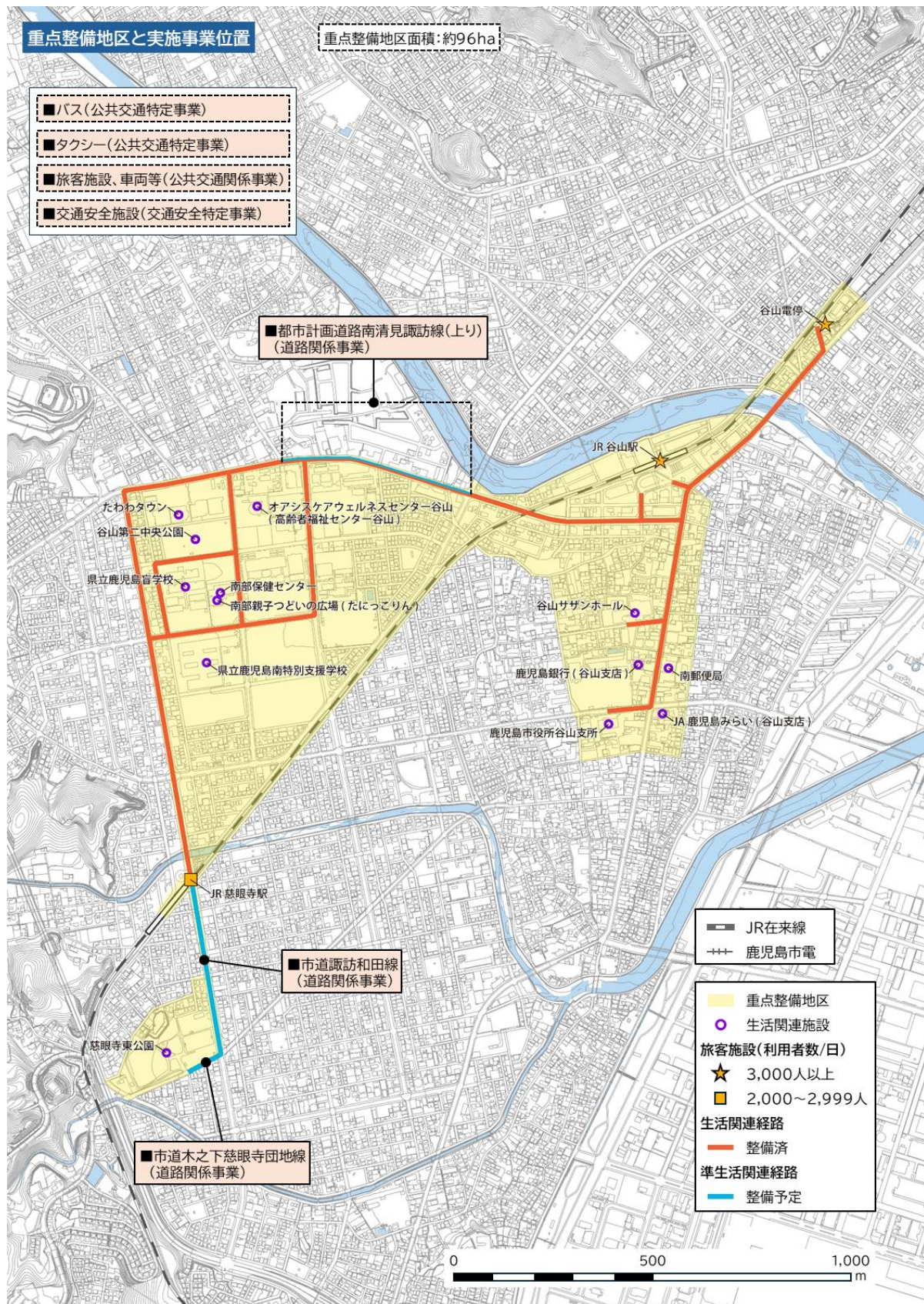
(3) 谷山地区

谷山地区は、谷山駅や谷山電停等の旅客施設があり、土地区画整理事業による市街地整備が進められ、公共施設や教育施設、福祉施設が集積してきていることから、バリアフリー整備を重点的かつ一体的に進める必要がある地域です。

谷山地区においては、以下の表に示すバリアフリー関係事業に取り組みます（★印が特定事業に該当するもの）。

種別	対象	事業内容	実施主体
公共交通	バス（★）	・低床車両の導入	公共交通事業者
	タクシー（★）	・低床車両の導入 ユニバーサルデザインタクシーの導入	
	旅客施設、車両等	・高齢者、障害者等が利用しやすいバリアフリー情報等の提供	
		・設備の定期点検や要望に応じた介助等、バリアフリー設備の機能が十分に発揮される体制の整備	
道路	都市計画道路南清見諏訪線	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、休憩施設（ベンチ等）の設置等 ・大規模な改良を行う路線については、歩道の拡幅や勾配解消等の整備 ・適正な維持管理 	行政（道路管理者）
	市道諏訪和田線		
	市道木之下慈眼寺団地線		
交通安全	交通安全施設〔信号機等〕（★）	<ul style="list-style-type: none"> ・音響式信号機、高齢者等感応信号機等の設置 ・横断秒数の確保 ・利用者の状況に応じたエスコートゾーンの設置 ・道路標識、道路標示の設置 ・設置済み箇所の維持・管理 	行政（公安委員会）

○重点整備地区（谷山地区）



8-4 「心のバリアフリー」を推進するための取組

バリアフリーの推進は、ハード面の整備だけでなく、すべての人が互いに理解を深めようとコミュニケーションをとる「心のバリアフリー」が重要です。第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想に引き続き、以下の取組を「教育啓発特定事業」として位置付け、公共交通事業者と行政が連携しながら推進します。

なお、これらの取組については、重点整備地区に限らず、市内全域を対象とします。

種別	事業内容	実施主体
教育啓発特定事業	適切な利用者支援や接遇の向上に向けた、乗務員や職員等を対象とする研修の実施や資格取得の推進	交通事業者 行政
	各学校の教育課程に基づくバリアフリーに関する指導	行政
	バリアフリー教室や市政出前トーク、講習会を通じた意識啓発	行政
	ポスターや車内アナウンス等による意識啓発	交通事業者 行政
	障害者福祉施策による啓発活動や外出支援の実施	行政
	優先席やバリアフリースイートイレ、障害者等用駐車スペースの適正な利用に関する広報啓発	交通事業者 行政
	市ホームページ等による特定事業等の進捗状況の公表	行政
その他の取組	障害者等の特定公共的施設等の安全かつ快適な利用促進	行政
	バリアフリーに配慮したイベントの実施	行政

第9章 「公共交通ビジョン」の推進体制

9-1 「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、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、着実な推進を図る必要があります。

また、施策の実効性を高めるためには、利用者である市民、サービスを提供する交通事業者、そして行政が、それぞれの役割を十分に理解し、連携し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、必要に応じて施策や評価指標の見直し、新たな提案を行うなど、時勢に即した柔軟な運用を図ることも求められます。



○ 各主体の果たすべき役割

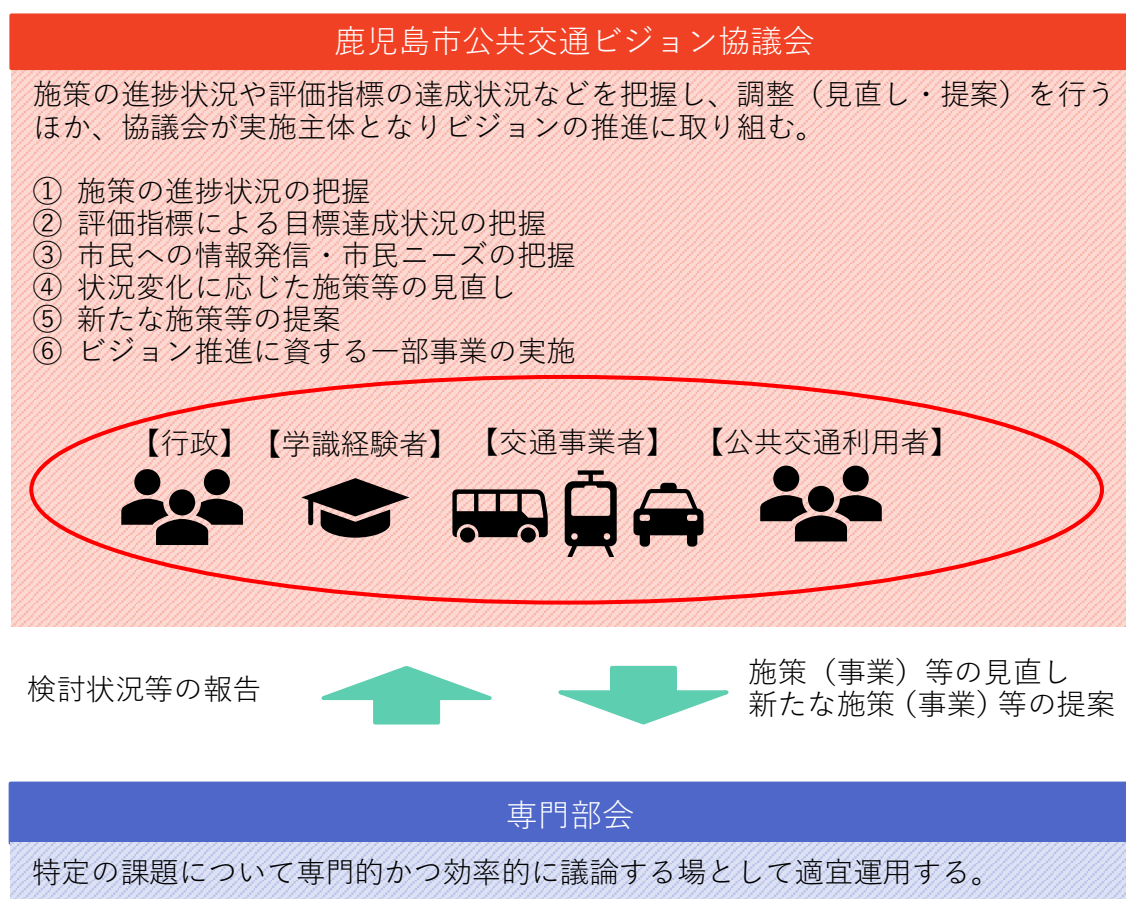
主体	役割
行政	地域の実情に即した交通施策を着実に推進するため、協議会等を通じて関係者との連携・調整を主体的に行います。モニタリングにより課題を把握し、改善を重ねながら公共交通の活性化を図るとともに、地域における移動手段の確保に継続的に取り組みます。
交通事業者	各事業エリアにおいて、鹿児島市全体の公共交通ネットワークの最適化を関係者とともに目指し、持続可能な運行の維持・確保に努めるほか、利便性向上に資する設備投資や運行改善を進め、運送サービスの質の向上に努めます。
市民	公共交通の積極的な利用や住民間による支え合いが、地域の移動手段を守ることにつながることを理解し、地域の一員として公共交通の維持・確保に努めます。

9-2 「公共交通ビジョン」の推進組織

「鹿児島市公共交通ビジョン協議会（以下、ビジョン協議会）」は、学識経験者、交通事業者、行政等で構成され、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、必要に応じて施策の見直しや新たな提案を行います。

また、重点的な協議テーマがある場合は、適宜ビジョン協議会の下部組織として専門部会を設置し、特定の課題について専門的かつ効率的な議論の場として運用します。

○ 「公共交通ビジョン」の推進体制



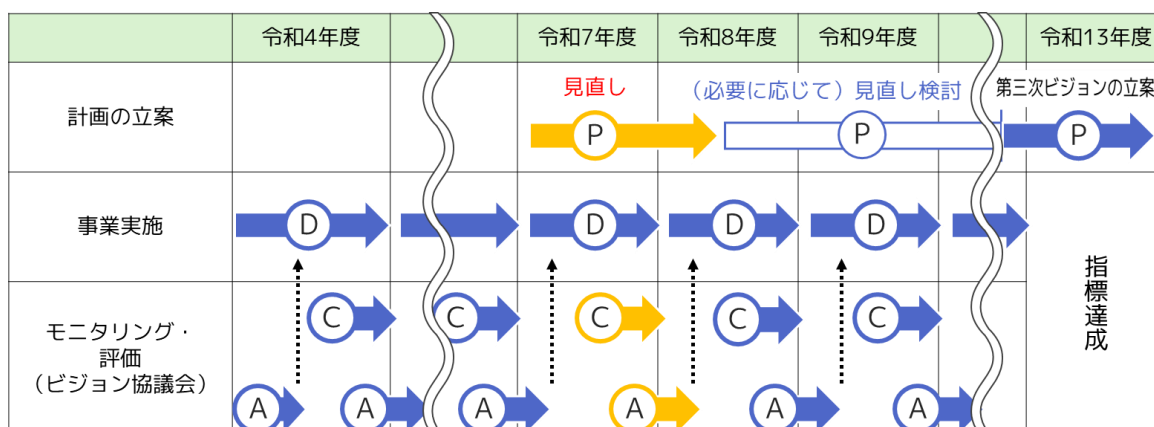
9-3 評価指標の達成状況の評価手法等

目標達成に向けては、計画的な事業の推進が不可欠です。そのため、継続的に取組（Do）を実施するとともに、その取組結果を詳細に把握・評価（Check）し、課題が見つければ改善策を検討・調整（Action）を行い、新たな取組の計画（Plan）を立案するという「PDCAサイクル」に基づき、評価指標の達成状況を適切に評価していきます。

○ PDCA サイクル



○ 計画期間内における PDCA サイクル



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

令和 8 年○月策定

