

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

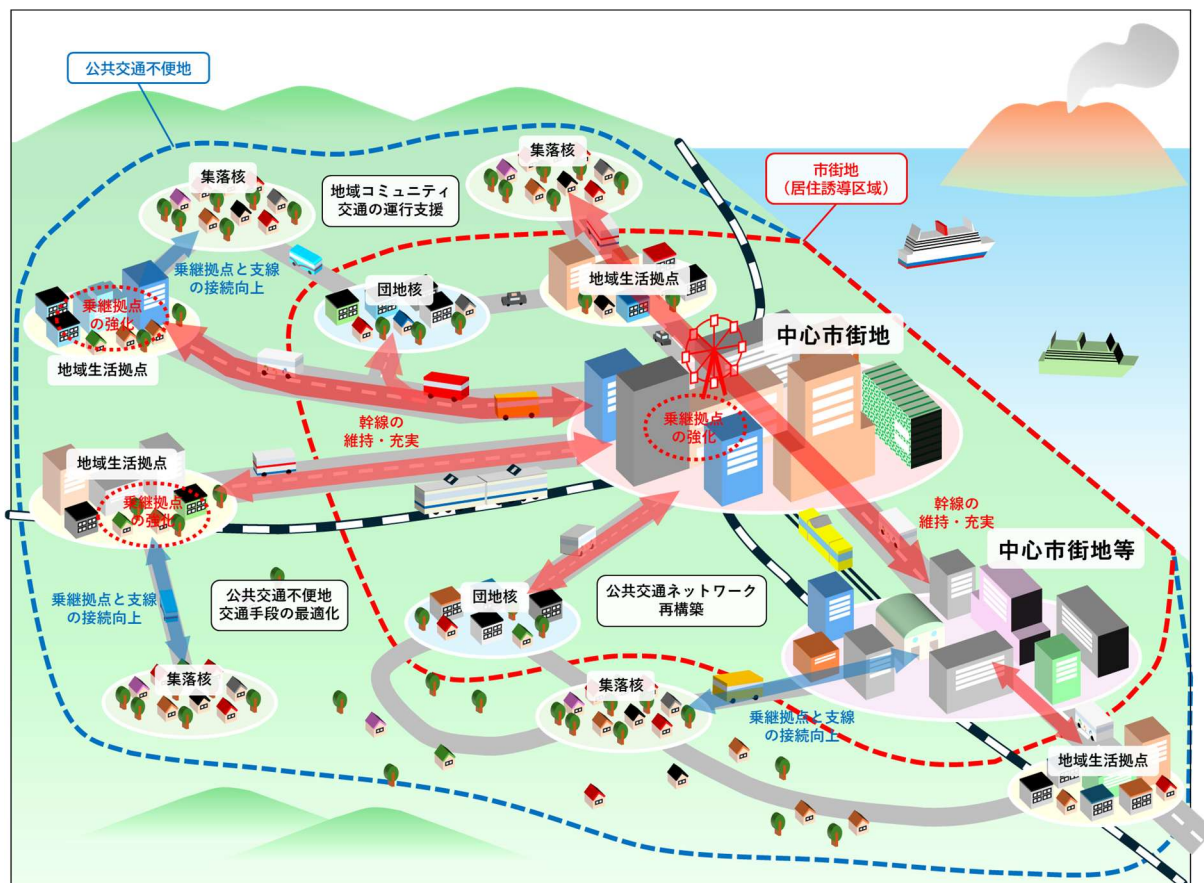
各交通手段の適切な役割分担のもと、すべての利用者が便利で効率よく移動できるよう、特に路線バスの効率的かつ効果的なサービス水準の確保を目指します。また、公共交通不便地における交通手段の見直しを図り、乗り継ぎしやすい結節機能等の向上を図るとともに、ICTの活用により「わかりやすく・使いやすい」公共交通の実現を目指します。

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



○ 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。

SDG s 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。

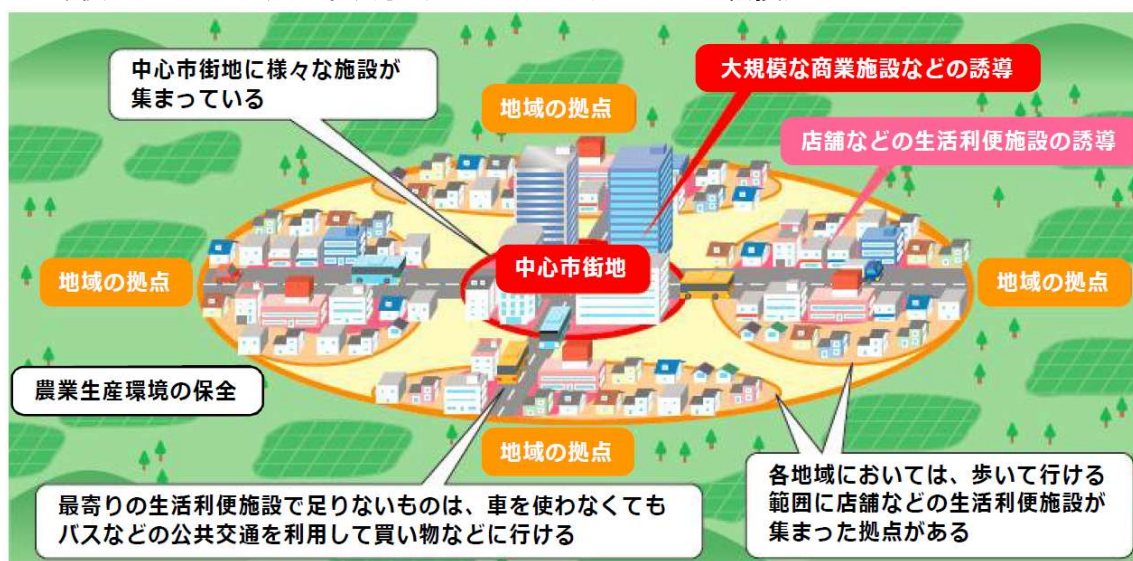
その後、平成29年3月には「かごしまコンパクトなまちづくりプラン※¹」（以下「立地適正化計画」）を策定し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方にに基づき、「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」を設定し、居住や都市機能の誘導に関する施策を推進しています。

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。

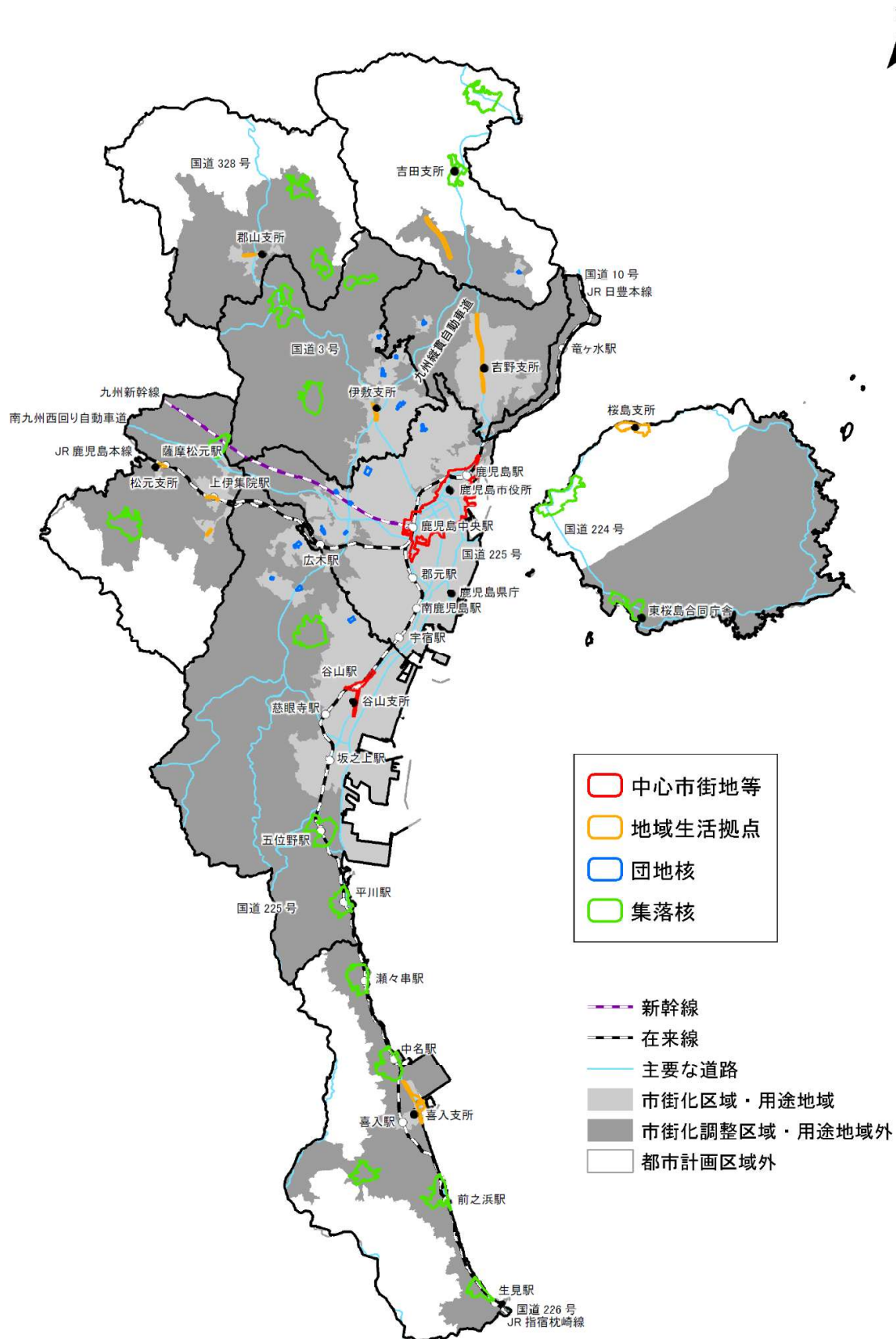
○ 今後のまちづくりのあり方（コンパクトなまちへの転換）



資料：第二次かごしま都市マスタープラン

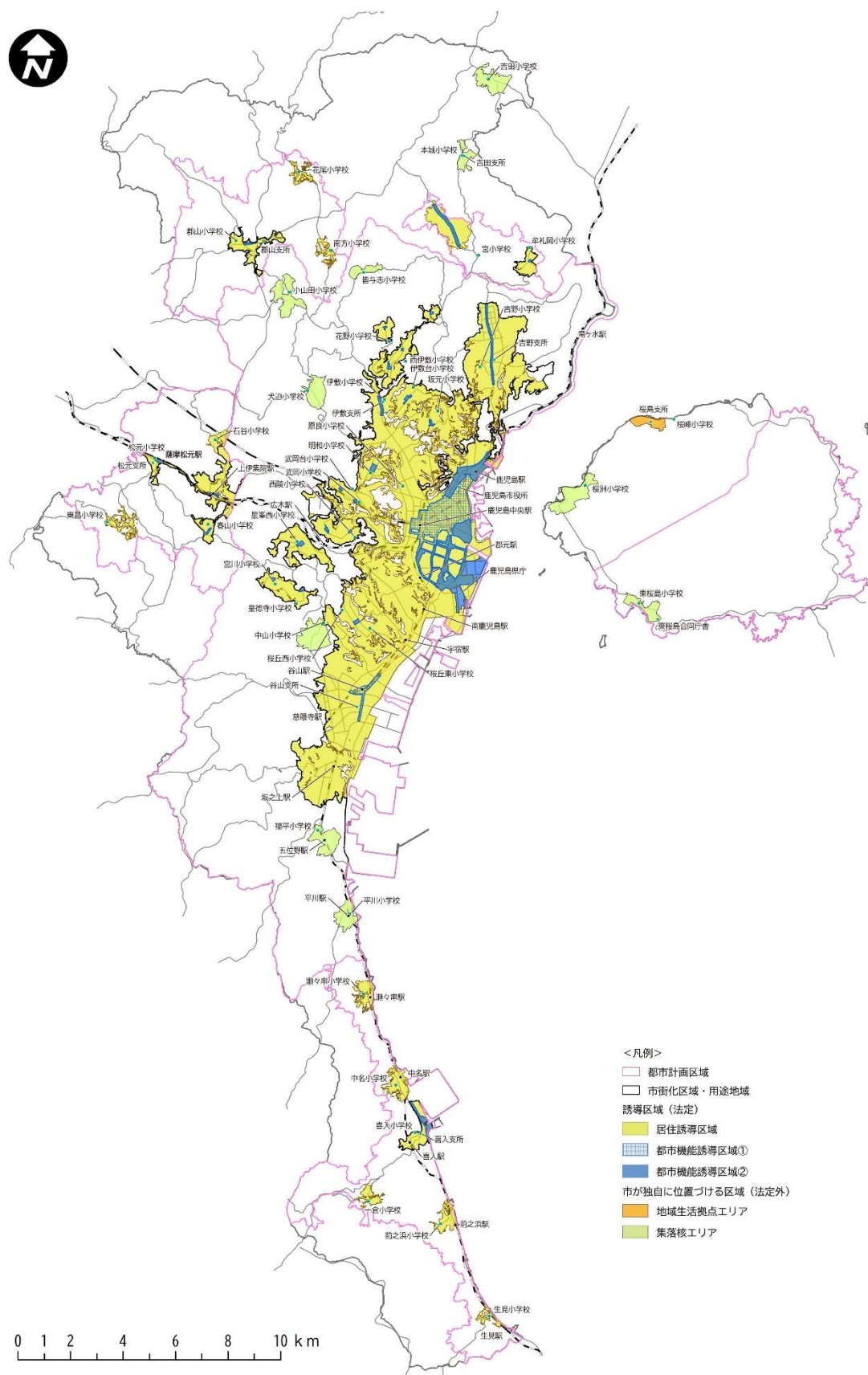
○ 拠点の設定

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）

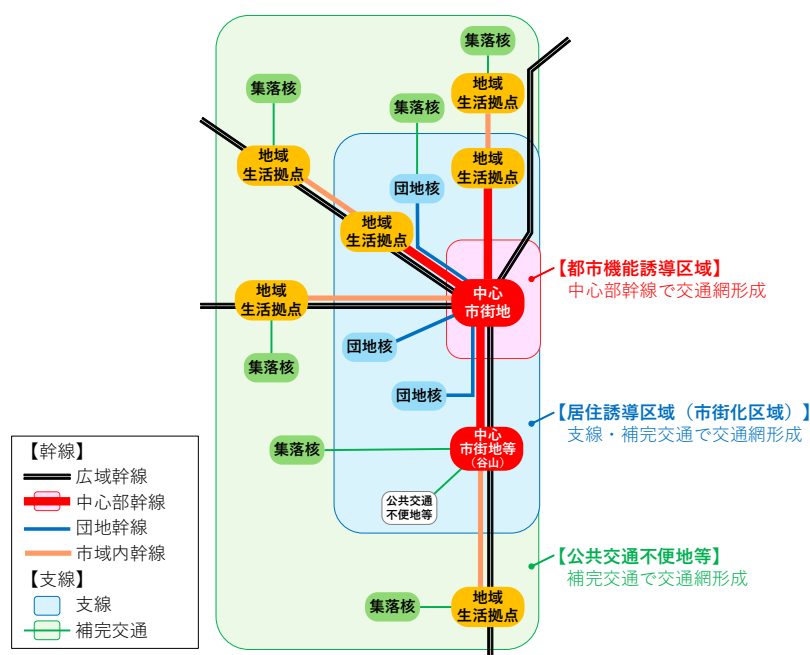
(2) 地域公共交通網の将来像

「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

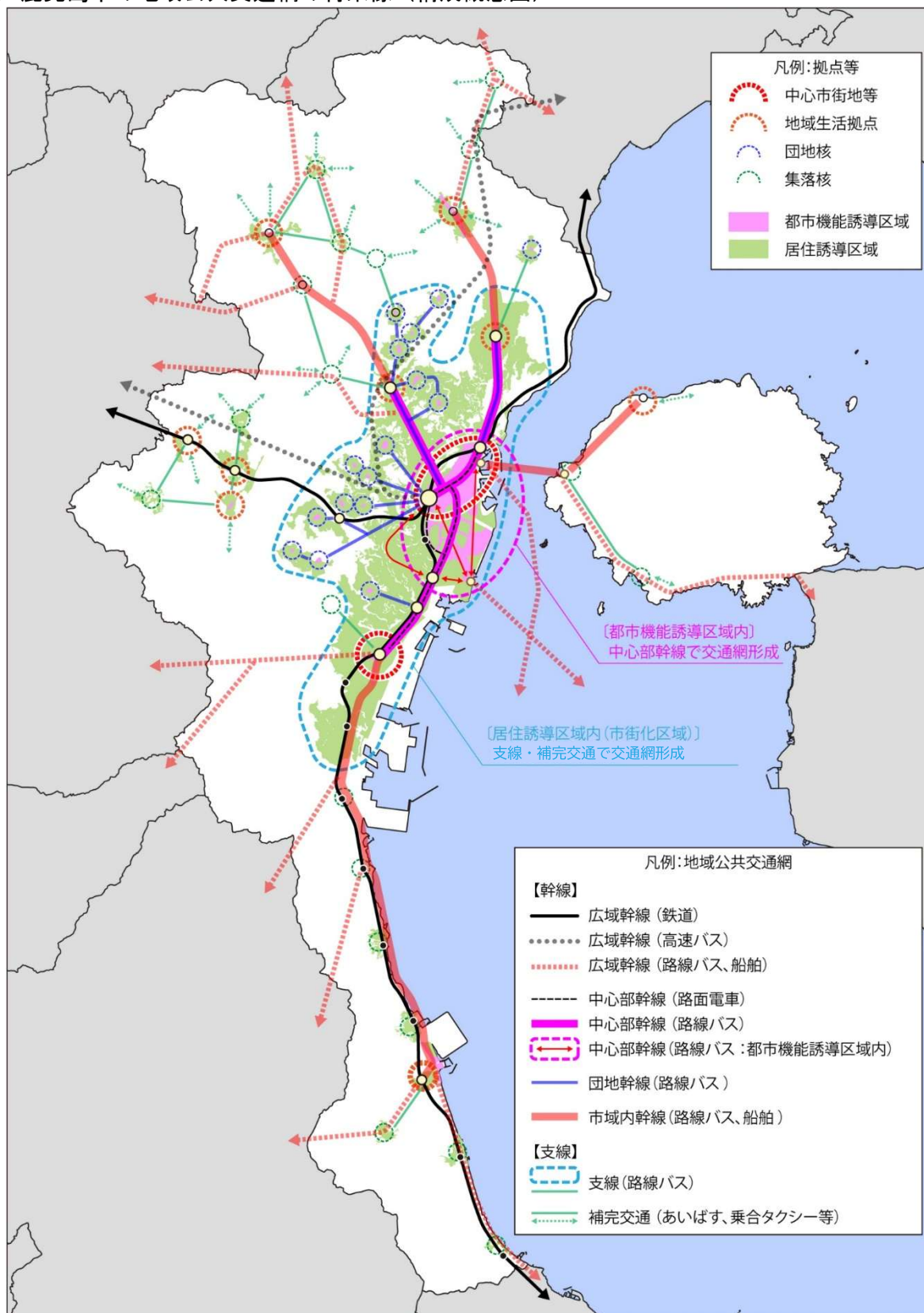
- ・ 中心市街地と中心市街地等（谷山）や地域生活拠点、団地核(市街化区域内)は幹線で連絡
- ・ 都市機能が集積している地域や人口が集中している地域では路線網を形成
- ・ 郊外部は「あいばす」等の補完交通でカバーし、一定のサービス水準を確保



○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	小	低
		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)	路面電車86 人 路線バス505 人 タクシー1,347 人 ライドシェア0 人

※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