

閲覧用

鹿児島市地域公共交通利便増進実施計画

(素案)

令和8年2月

鹿児島市

目 次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の目的.....	1
1.2 計画の位置づけ.....	1
1.3 実施区域.....	2
1.4 実施予定期間.....	2
第2章 利便増進事業の内容	3
2.1 事業の方向性.....	3
2.2 事業の全体像.....	11
2.3 路線等の編成の変更に関わる事業.....	15
【事業1】バス路線の再編	16
事業1-1 吉野・吉田地域	16
事業1-2 明和・原良地域	21
事業1-3 伊敷地域	24
事業1-4 桜島地域	28
事業1-5 郡山地域	31
事業1-6 上之原地域	34
事業1-7 宇宿地域	36
事業1-8 唐湊地域	38
【事業2】公共交通不便地における交通手段の見直し	40
事業2-1 吉野地域	41
事業2-2 伊敷東部地域	44
事業2-3 伊敷西部地域	47
事業2-4 吉田地域	51
事業2-5 郡山地域	54
事業2-6 谷山地域	57
事業2-7 喜入地域	60
事業2-8 谷山北部地域	63
事業2-9 谷山南部地域	67
事業2-10 松元地域	70
事業2-11 小原地域	74
2.4 今後追加に向け検討・調整を進める事業	77
2.5 事業の実施主体とスケジュール	80

第3章 鹿児島市の支援の内容	81
第4章 事業実施に必要な資金の額・調達方法	82
第5章 事業の効果	83
5.1 公共交通ビジョン改定版の基本方針・評価指標と利便増進事業の関連	83
5.2 事業の効果	85



第1章 計画の概要

1.1 計画策定の目的

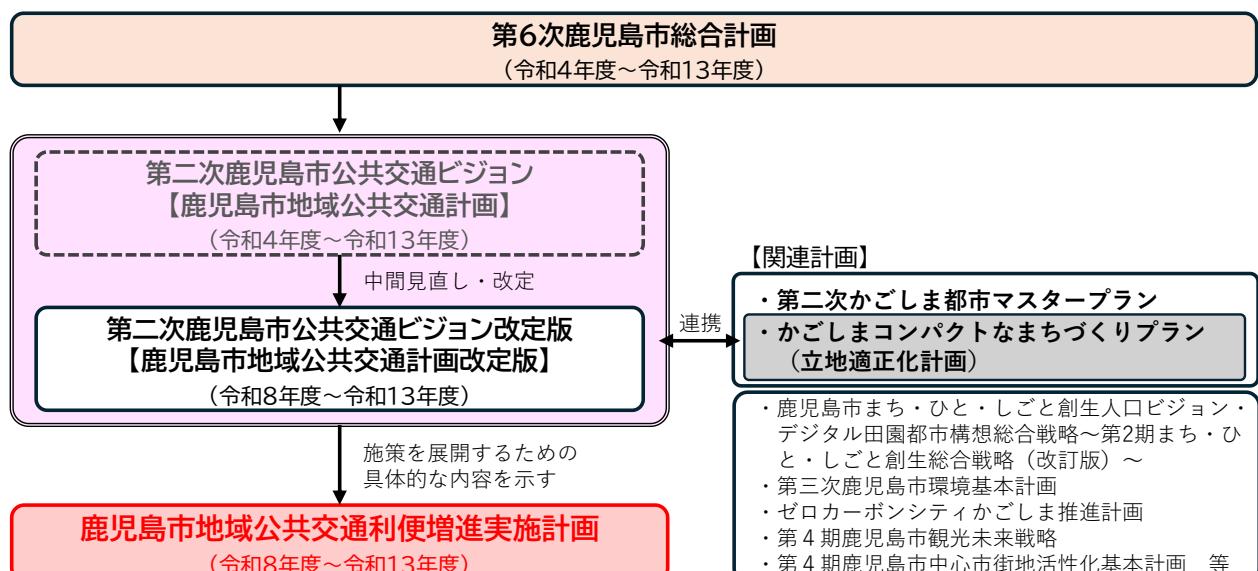
本市では、令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正も踏まえ、令和4年3月に地域における持続可能な旅客輸送サービスの確保に資する計画として、「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」を策定しました。

その後、新型コロナウイルス感染症の影響や運転者不足など、公共交通を取り巻く環境はより厳しさを増してきていることから、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て、より実効性のある計画として、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。

本計画は、公共交通ビジョン改定版に定める施策・事業について、市民、交通事業者、行政等が一体となって、かつ公的負担による維持・確保が必要な路線に対して、国や県の支援事業も十分に活用しながら、計画的かつ着実に推進するため、具体的な取組内容（利便増進事業）を定めるものです。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、公共交通ビジョン改定版において定めた、持続可能な公共交通の実現に向けた重点的な取組について、具体的な内容を示す実施計画として位置づけます。



1.3 実施区域

本計画の実施区域は、鹿児島市全域とします。

1.4 実施予定期間

本計画の実施予定期間は、公共交通ビジョン改定版の計画期間と整合を図り、令和8年度から令和13年度までの6年間とします。

※鹿児島市地域公共交通利便増進実施計画とは

公共交通ビジョン（地域公共交通計画）に基づき、公共交通利用者の利便性を向上させつつ地域公共交通サービスを持続可能なものとするために、路線の再編やダイヤ等の見直しなどを利便増進事業として定め、官民が連携して取り組む実施計画

第2章 利便増進事業の内容

2.1 事業の方向性

1) 交通政策の基本理念及び基本方針

公共交通ビジョン改定版では、交通政策の基本方針を以下のように設定しており、その一つに「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」を定めています。

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

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

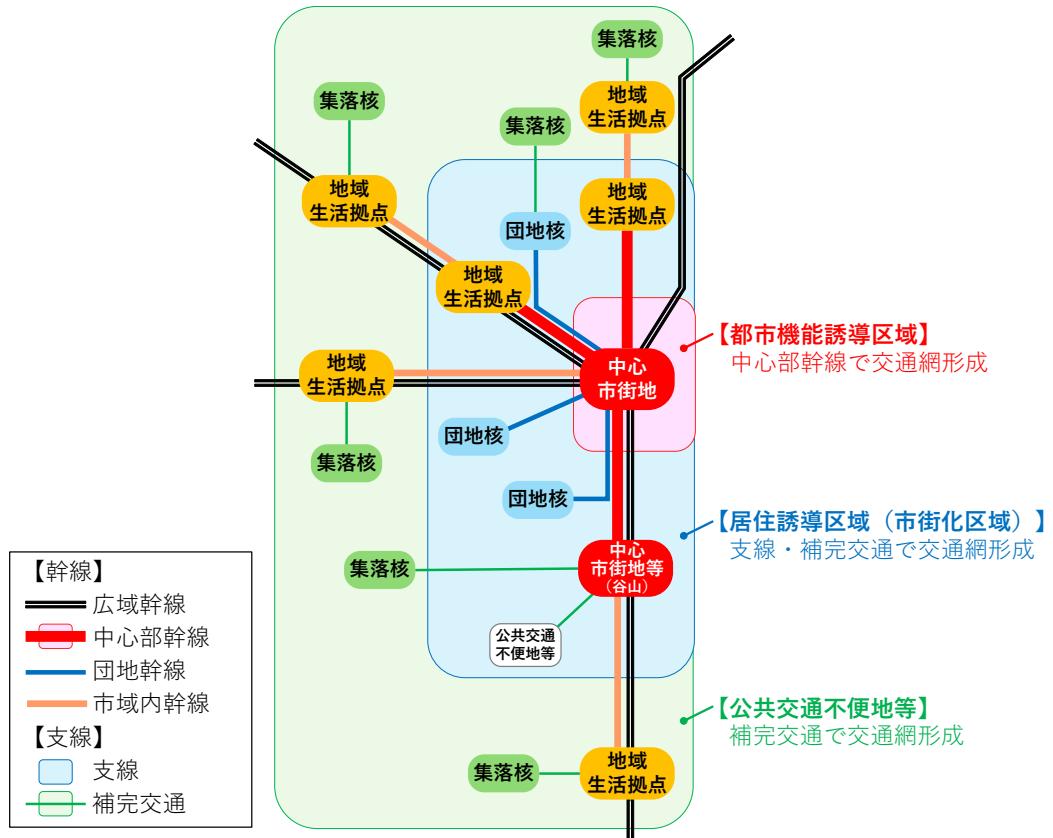
基本方針3：活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用

▲ 交通政策の基本理念及び基本方針（公共交通ビジョン改定版より）

2) 地域公共交通ネットワークの将来像

(1) 地域公共交通ネットワークの配置

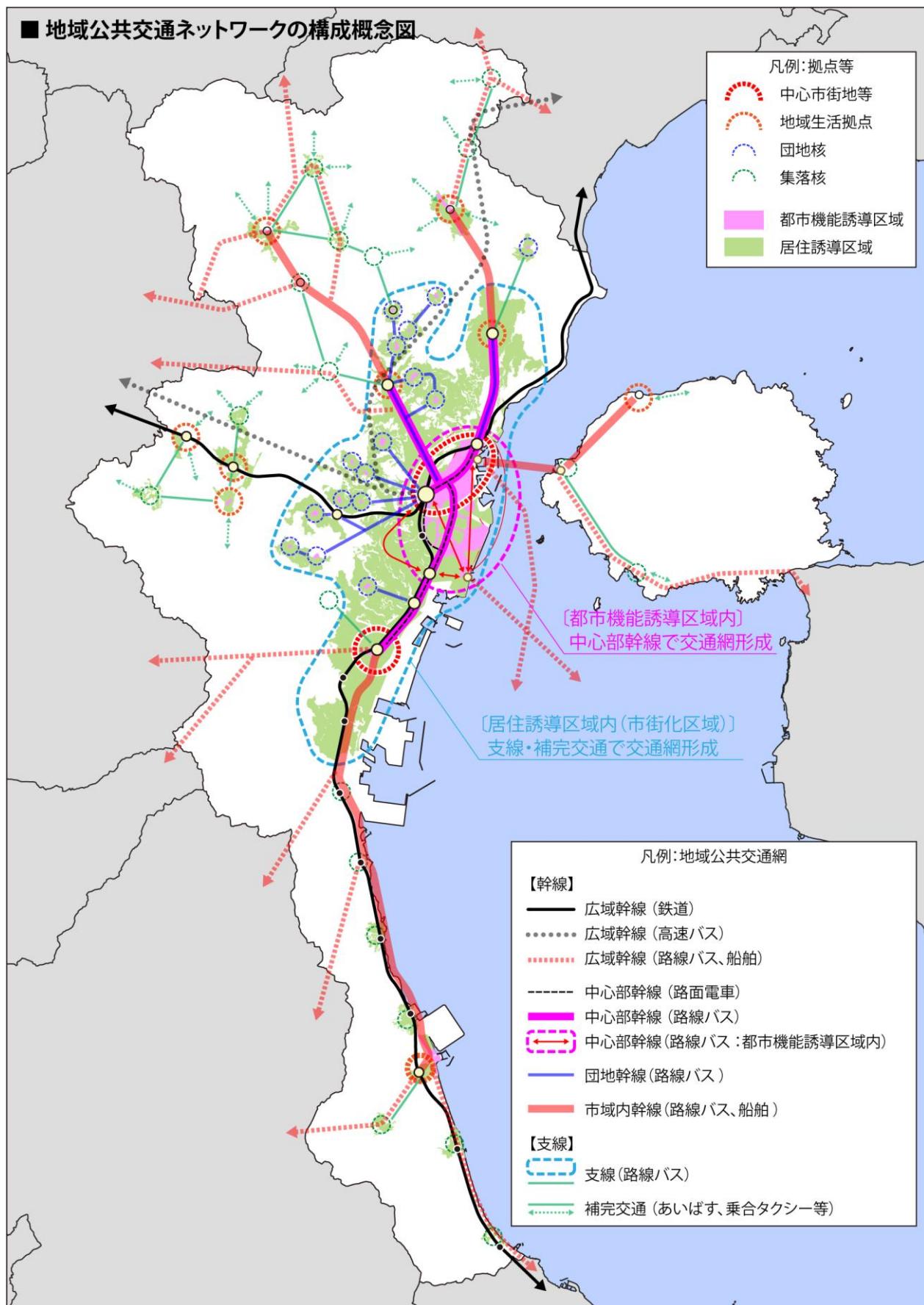
公共交通ビジョン改定版では、本市が目指すコンパクトなまちづくりの実現に向け、利便性・効率性の高い持続可能な交通ネットワークの形成を図るため、かごしまコンパクトなまちづくりプラン（以下「立地適正化計画」）と連携しながら、地域公共交通を階層的に配置し、限られたリソース（車両、運転者等）を需要に応じて適切に配分することとしています。



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 路線バス(地域間幹線系統)	中心市街地 ⇄ 県内外他都市を連絡	大 高
	中心部幹線	路面電車、路線バス、(鉄道)		中 中
	団地幹線	路線バス	中心市街地 ⇄ 団地核(市街化区域内)の交通網を形成	大 高
	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	中 中
	支線	路線バス	主に居住誘導区域内の交通網を形成	中 中
	補完交通	乗合タクシー あいばす、 乗合タクシー等		小 低

▲ 地域公共交通ネットワークの階層化による配置イメージ (公共交通ビジョン改定版より)

■ 地域公共交通ネットワークの構成概念図



(公共交通ビジョン改定版より)

(2) 地域公共交通（幹線）の目指すサービス水準

公共交通ビジョン改定版では、幹線はコンパクトなまちづくりを形成する上で骨格となる路線（軸）であり、市民や来訪者の活動を支えるためには、移動特性に応じた一定レベルのサービス水準を備えることが求められることから、特に朝・夕ピーク時や終発時刻の運行サービスに配慮して、目指すサービス水準を設定しています。

▼ 地域公共交通（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)を発車	・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)を発車	・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)を発車	・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

(公共交通ビジョン改定版より)

3) バス路線再編の考え方と方向性

(1) バス路線再編の考え方

公共交通ビジョン改定版では、下図に示す「バス路線再編の考え方」に基づき、バス路線の再編を進めることとしています。

また、立地適正化計画とも整合を図り、居住誘導区域等の移動手段を優先的に確保します。

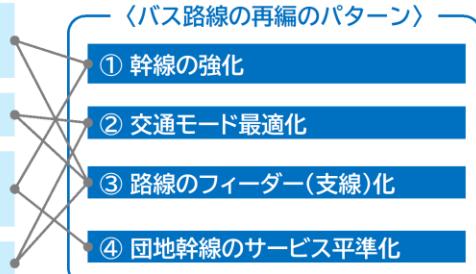
こうした取組により、移動需要に応じて適材適所の公共交通サービスを配置し、利便性・効率性を向上させることで、市民や来訪者の持続可能な移動手段の確保を図ります。

【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



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

▲ バス路線の再編の考え方 (公共交通ビジョン改定版より)

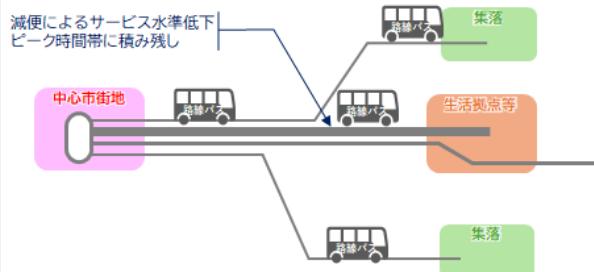
〈バス路線の再編のパターン〉

前頁で示した、①～④の「バス路線の再編のパターン」のイメージは以下に示す通りです。

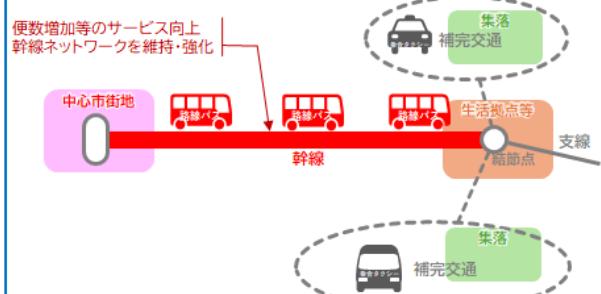
① 幹線の強化

- ・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】



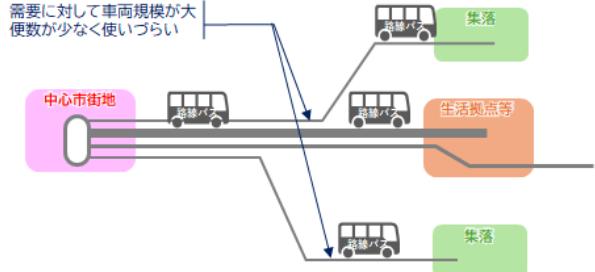
【再編後】



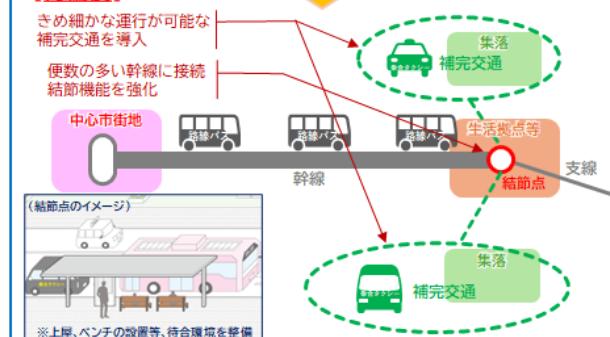
② 交通モード最適化

- ・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】



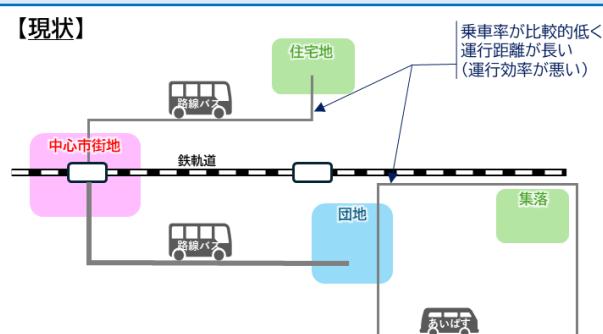
【再編後】



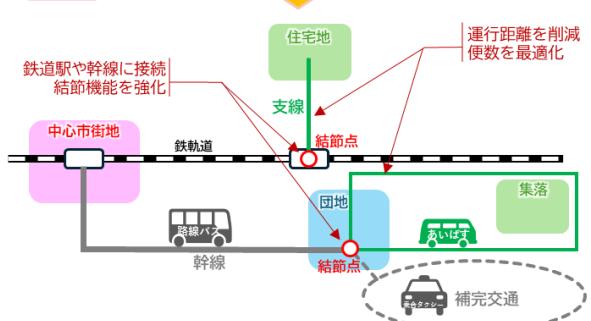
③ 路線のフィーダー(支線)化

- ・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】



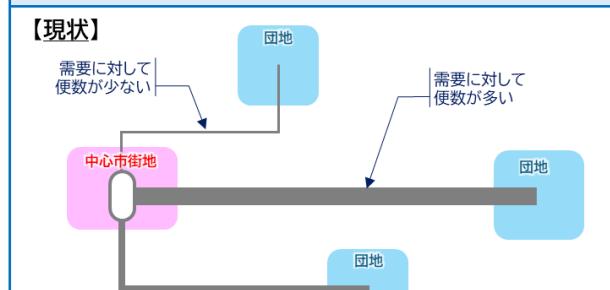
【再編後】



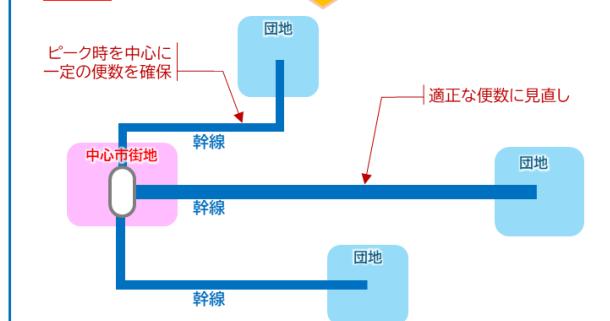
④ 団地幹線のサービス平準化

- ・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】



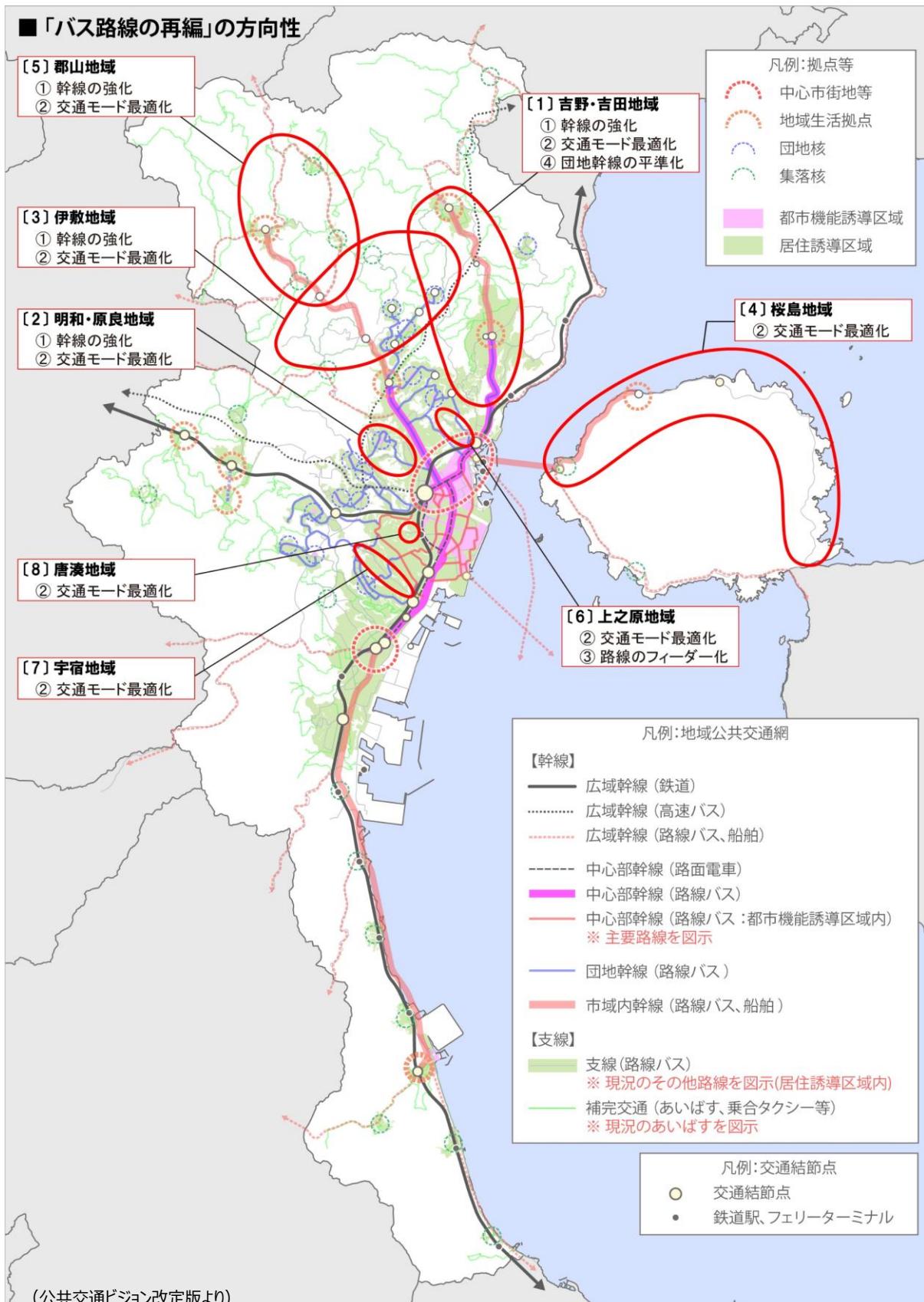
【再編後】



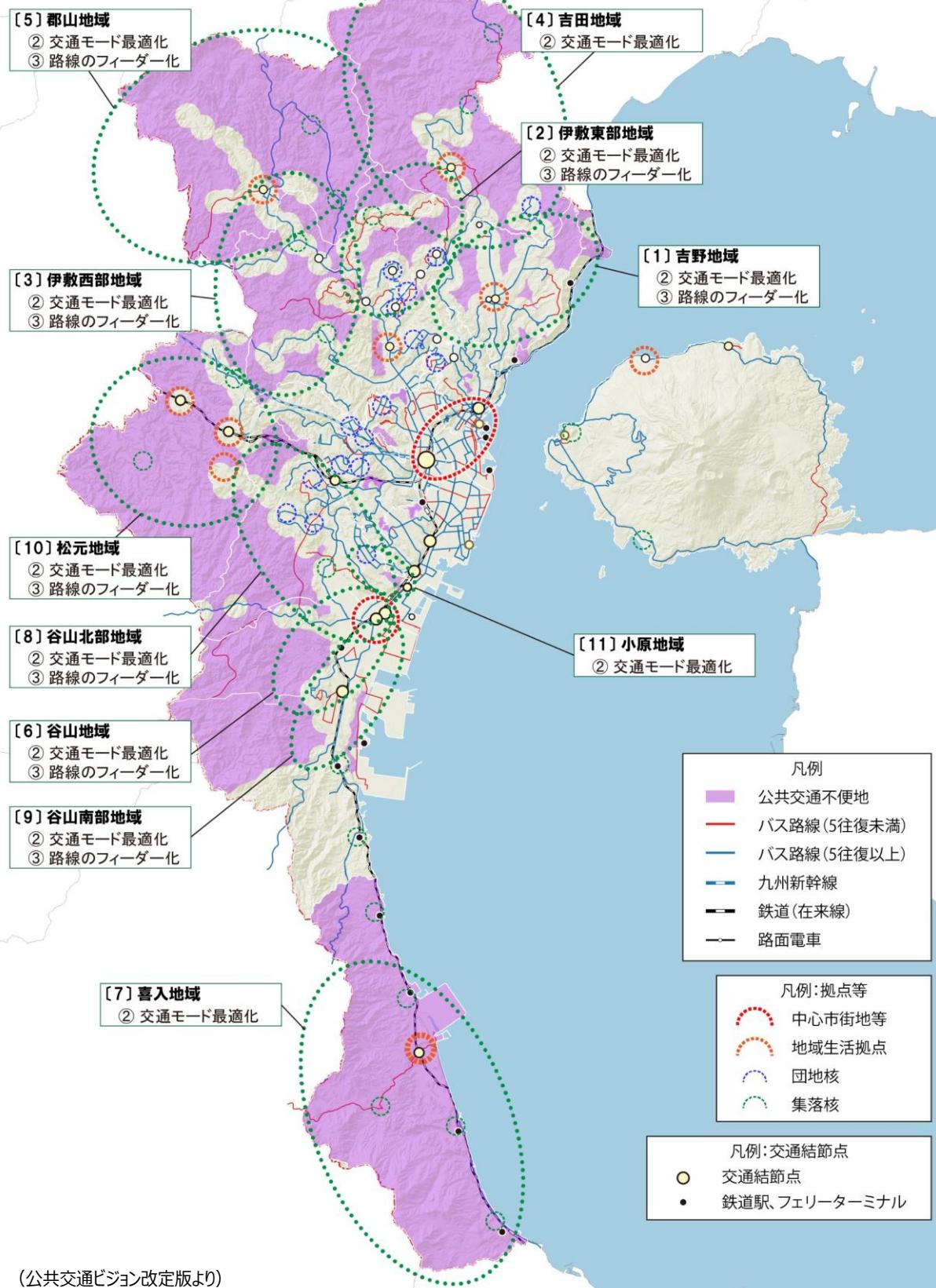
(公共交通ビジョン改定版より)

(2) バス路線再編の方向性

公共交通ビジョン改定版では、「バス路線の再編」及び「公共交通不便地における交通手段の見直し」を重点的な取組として位置づけ、以下の方向性で段階的に再編を進めることとしています。



■「公共交通不便地における交通手段の見直し」の方向性



2.2 事業の全体像

1) 事業の設定

公共交通ビジョン改定版に定めた推進施策のうち、公共交通利用者の利便性向上に資する取組を利便増進事業として選定し、その取組を具体化して以下の事業に分類し、重点的に事業を進めます。

事業を構成する個別施策は、交通事業者やその他関係者等と具体的な検討・協議を行い、調整が整い次第、順次本計画に位置づけて事業を進めます。また、現段階では本計画に定められていない事業についても、必要に応じて新たに計画に追加して、事業を進めることを想定しています。

〈利便増進事業の全体像〉

■ 路線等の編成の変更に関する事業

【事業1】バス路線の再編

- ・利便性・効率性の高い持続可能な交通ネットワーク形成を図るため、立地適正化計画と連携しながら、幹線・支線の階層化することにより、適材適所の輸送サービスの配置となるよう、バス路線の再編を行います。
- ・合わせて、コミュニティバス「あいばす」等も含めた補完交通を配置し、交通結節点・乗継ポイントを設定します。

【事業2】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日常生活の交通手段を確保するため運行している「あいばす」等について、地域の持続可能な交通手段となるよう、運行態様・運行地域・サービス内容等の見直しを行います。
- ・合わせて、交通結節点・乗継ポイントを設定します。

■ 今後追加に向け検討・調整を進める事業

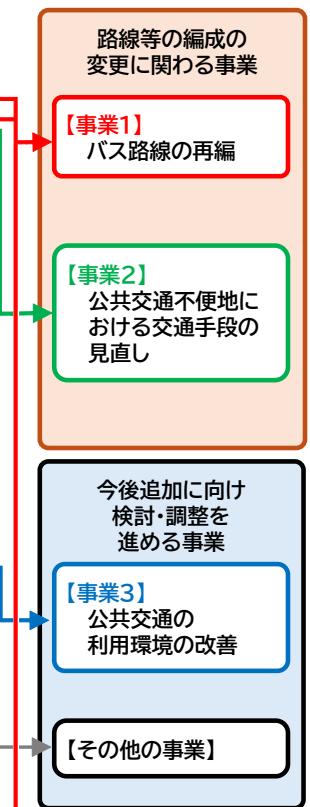
【事業3】公共交通の利用環境の改善

- ・事業1、2で設定した交通結節点・乗継ポイント等について、乗継環境を整備します。
- ・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。
- ・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。

【その他の事業】

- ・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。
- ・幹線の輸送力の確保に向けて、自動運転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。
- ・事業1、2と合わせて、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。

公共交通ビジョン(改定版)の施策体系			利便増進事業 の位置づけ	本計画 での 事業区分
戦略(見直し案)	推進施策(見直し案)	対象		
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	○	イ	事業1
	2 支線の確保	○	イ	事業1,2
	3 幹線における新たな輸送力の確保に向けた調査・研究	○	ハ	今後検討
	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	○	ハ	事業3
	2 乗り継ぎ・乗り換えの円滑化	○	口、ハ	今後検討
	3 リアルタイム情報などの提供の充実	○	ハ	事業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	○	口、ハ	事業3
	5 路線バスや路面電車の定時性・運達性の向上	-	-	-
	6 バークアンドライド、サイクルアンドライドの推進	○	ハ	事業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	○	ハ	今後検討
	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	○	ハ	今後検討
	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	○	ハ	事業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・広報	-	-	-
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・拡充	-	-	-
	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	○	イ	事業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	-	-	-



▲ 公共交通ビジョン改定版の推進施策と利便増進事業の関係

2) 利便増進事業の全体像

利便増進事業の全体像は以下に示す通りです。

■ 路線等の編成の変更に関する事業

【事業1】バス路線の再編

地域	実施主体	事業概要	利便増進事業の位置づけ	事業実施時期
〔1〕吉野・吉田地域	南国交通	・需要の多い幹線を維持・強化 (需要の少ない路線を再編)	—	R8年4月
	交通事業者【未定】 (市の運行委託)	・需要に応じ、バス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、効率的に移動手段を確保	R8年7月	R8年10月予定 (一部はR8年4月から実証運行)
〔2〕明和・原良地域	南国交通	・需要の多い幹線を維持・強化 (需要の少ない路線を再編)	—	R8年4月
	交通事業者【未定】 (市の運行委託)	・需要に応じ、バス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、効率的に移動手段を確保	R8年7月	R8年10月予定 (R8年4月から実証運行)
〔3〕伊敷地域	鹿児島交通	・需要の多い幹線を維持・強化 (需要の少ない路線を再編)	—	R8年10月予定
	交通事業者【未定】 (市の運行委託)	・需要に応じ、バス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、効率的に移動手段を確保	R8年7月	R8年10月予定 (一部はR8年4月から実証運行)
〔4〕桜島地域	市交通局	(需要の少ない路線を再編)	—	R8年10月予定
	交通事業者【未定】 (市の運行委託)	・需要に応じ、バス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、効率的に移動手段を確保	R8年7月	R8年10月予定
〔5〕郡山地域	J R九州バス	・需要の多い幹線を増便 (需要の少ない路線を再編)	—	R8年10月予定
	交通事業者【未定】 (市の運行委託)	・需要に応じ、バス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、効率的に移動手段を確保	R8年7月	R8年10月予定
〔6〕上之原地域	交通事業者【未定】 (市の運行委託)	・需要に応じ、バス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、効率的に移動手段を確保	順次	R9年4月予定
〔7〕宇宿地域	交通事業者【未定】 (市の運行委託)	・需要に応じ、バス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、効率的に移動手段を確保	順次	R9年4月予定
〔8〕唐湊地域	交通事業者【未定】 (市の運行委託)	・需要に応じ、バス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、効率的に移動手段を確保	順次	R9年4月予定

【事業2】公共交通不便地における交通手段の見直し

地域	実施主体	事業概要	利便増進事業の位置づけ	事業実施時期
[1]吉野地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばす路線の見直し、補完交通によるサービス維持・向上 ※一部は【事業1】と合わせて見直し	R8年7月	R8年10月予定 (R8年4月から実証運行)
[2]伊敷東部地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばす路線の見直し、補完交通によるサービス維持・向上 ※一部は【事業1】と合わせて見直し	R8年7月	R8年10月予定 (R8年4月から実証運行)
[3]伊敷西部地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばす路線の見直し、補完交通によるサービス維持・向上 ※一部は【事業1】と合わせて見直し	R8年7月	R8年10月予定
[4]吉田地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばすの廃止、補完交通によるサービス維持・向上 ※一部は【事業1】と合わせて見直し	R8年7月	R8年10月予定
[5]郡山地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばす路線の見直し、補完交通によるサービス維持・向上 ※一部は【事業1】と合わせて見直し	R8年7月	R8年10月予定
[6]谷山地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばす路線の見直し、補完交通によるサービス維持・向上	順次	R9年4月予定
[7]喜入地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばすの廃止、補完交通によるサービス維持・向上	順次	R9年4月予定
[8]谷山北部地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばす路線の見直し、補完交通によるサービス維持・向上	順次	R9年4月予定
[9]谷山南部地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばす路線の見直し、補完交通によるサービス維持・向上	順次	R9年4月予定
[10]松元地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばす路線の見直し、補完交通によるサービス維持・向上	順次	R9年4月予定
[11]小原地域	交通事業者【未定】(市の運行委託)	・あいばすの廃止、補完交通によるサービス維持・向上	順次	R9年4月予定

■ 今後追加に向け検討・調整を進める事業

【事業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

【その他の事業】

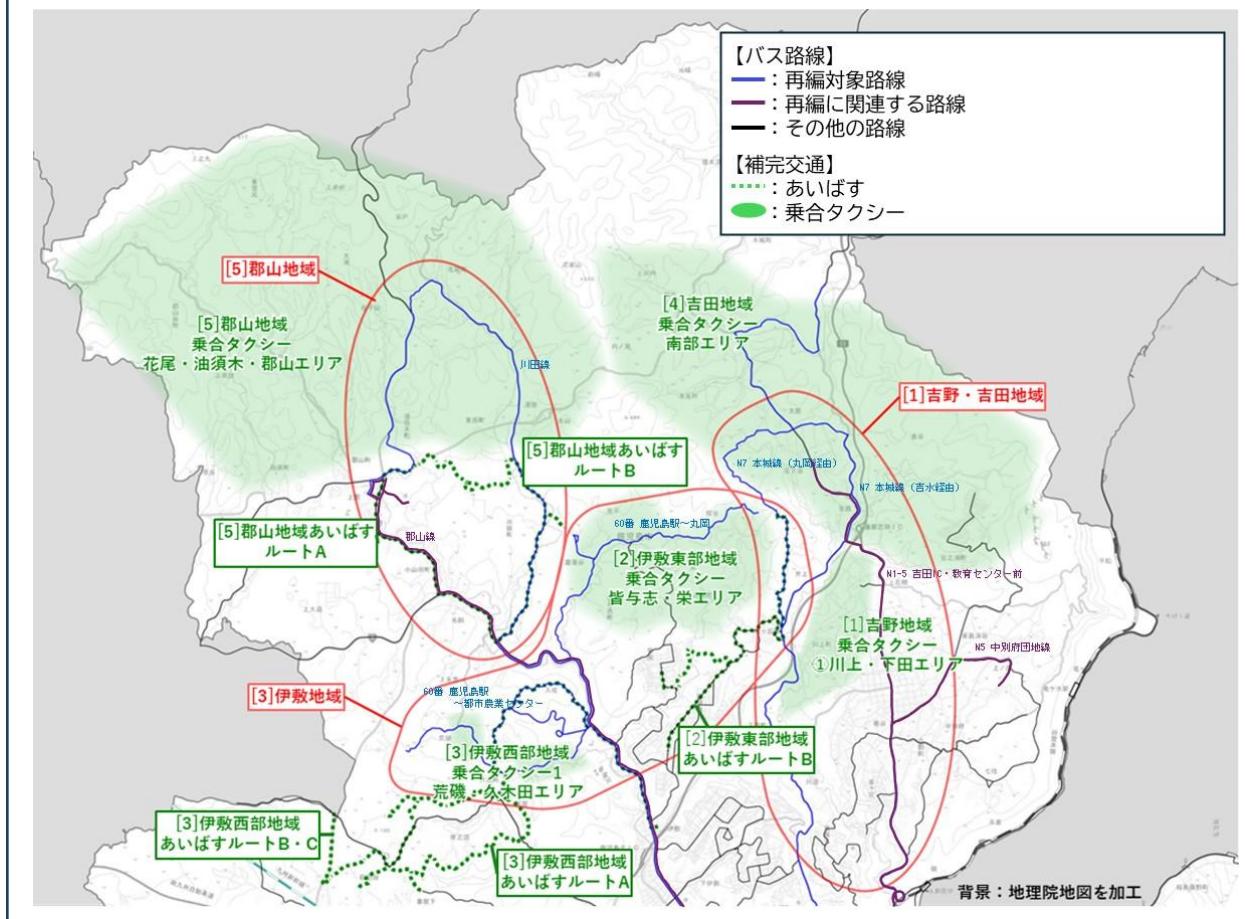
- ・交通事業者の経営環境の改善支援
- ・幹線の輸送力確保に向けた調査・研究
- ・公共交通の利用促進

2.3 路線等の編成の変更に関する事業

【事業1】バス路線の再編、【事業2】公共交通不便地における交通手段の見直しを一体的に実施する地域について、関連する路線、位置図を以下に示します。

▼事業1、事業2を一体的に実施する地域の関連路線・位置図

事業1 地域区分	バス路線系統	再編対象	事業2 地域区分	運行路線・エリア		再編対象
[1] 吉野・吉田地域	南国交通 [N7] 本城線（丸岡経由）	○	[1] 吉野地域	乗合タクシー	①川上・下田エリア	○
	南国交通 [N7] 本城線（吉水経由）		[2] 伊敷東部地域	あいばす	ルートB	○
	南国交通 [N1-5] 吉田IC・教育センター前		[4] 吉田地域	乗合タクシー	皆与志・栄エリア	○
	南国交通 [N5] 中別府団地線			乗合タクシー	南部エリア	○
[3] 伊敷地域	鹿児島交通 [60番] 鹿児島駅～丸岡	○	[2] 伊敷東部地域	乗合タクシー	皆与志・栄エリア	○
	鹿児島交通 [61-1番] 鹿児島駅～都市農業センター		[3] 伊敷西部地域	あいばす	ルートA	○
				ルートB	ルートC	○
				乗合タクシー	荒磯・久木田エリア	○
[5] 郡山地域	JR九州バス 川田線	○	[5] 郡山地域	あいばす	ルートA	○
	JR九州バス 郡山線				ルートB	○
		関連		乗合タクシー	花尾・油須木・郡山エリア	○



【事業1】バス路線の再編

事業1-1 吉野・吉田地域

1) 事業概要

(1) 地域の状況

吉野地域では、運転者不足の影響により減便が進み、居住人口に対してバスの運行便数が少ない傾向にあります。特に朝のピーク時には、吉野地域から中心市街地へ向かう便の乗車密度が高く、積み残しが発生するなど、供給量が不足しています。

一方で、吉野・吉田地域を運行する一部の路線では、利用者数が限られ運行の効率性が低下しており、便数が少なく利用者にとっても利便性が低い状況が続いていました〔N7本城線（丸岡経由、吉水経由）〕。また、同地域では、コミュニティバス「あいばす」が運行しており、補完交通の役割を担っていますが、利用者数が少なく、運行ルートが長大で、1便あたりの所要時間が長いといった課題がありました。

そのため、令和8年3月の運行効率が低下していたバス路線の再編と合わせて、利用が集中し供給不足が顕在化している「幹線の強化」と、「あいばす」との一体的な見直しによる利便性の維持・向上を目指した「交通モード最適化」を進めることとしました。

なお、交通モード最適化については、実証運行として、令和8年4月から「あいばす」の運行ルートや便数を見直し、乗合タクシー（区域運行）を導入しています。

(2) 吉野・吉田地域の事業内容

バス路線を再編するエリアについては、実証運行の結果を踏まえ、「あいばす」の運行ルートや便数の見直し、乗合タクシー（区域運行）の導入により、利便性の向上を図ります。

さらに、補完交通と路線バスを乗り継ぐ交通結節点を設定し、乗継環境の改善を進めます。

また、バス路線の見直しで生じたリソースにより、幹線として位置づけた路線の維持・強化を行います。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- 需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

■その他、重要なポイント

①幹線の強化 ④団地幹線のサービス平準化

- 人口が集積する地域において、需要が多い幹線を増便

2) 対象路線等

▼ 対象となる補完交通(1/2)

路線名等	項目	現況 (～令和8年3月)	再編後 (令和8年10月～)
伊敷東部地域 あいばす1 (月・水・金曜日運行) ・皆与志・西伊敷五丁目	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	24.0～33.7km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	7便/日	—
	使用車両	小型マイクロバス	—
吉田地域あいばす1 (月・水・金曜日運行) ・吉田南部	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	19.0～34.6km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	8便/日	—
	使用車両	小型マイクロバス	—
吉田地域あいばす2 (火・木・土曜日運行) ①支所～青雲会病院 (右回り) ②青雲会病院～支所 (左回り) ③支所～渓谷苑～青 雲会病院	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	21.2～47.8km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
	運行便数	①:2便/日、②:4便/日、 ③:2便/日	—
	使用車両	小型マイクロバス	—
伊敷東部地域 あいばす ・ルートB	運行事業者	—	(未定) 一般乗合旅客自動車運送事業 路線定期運行 6.8～11.4km 月・水・金曜日(祝日運休) ルートB:13便/日 大型ワゴン車
	事業の種類	—	
	運行の態様	—	
	キロ程	—	
	運行日	—	
	運行便数	—	
	使用車両	—	
吉野地域乗合タクシー (川上・下田エリア)	運行事業者	—	(未定) 一般乗合旅客自動車運送事業 区域運行(事前予約制) 月曜日～土曜日(祝日運休) 5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型) セダン車等
	事業の種類	—	
	運行の態様	—	
	運行日	—	
	運行便数	—	
	使用車両	—	

実証運行
(令和8年4月～9月)

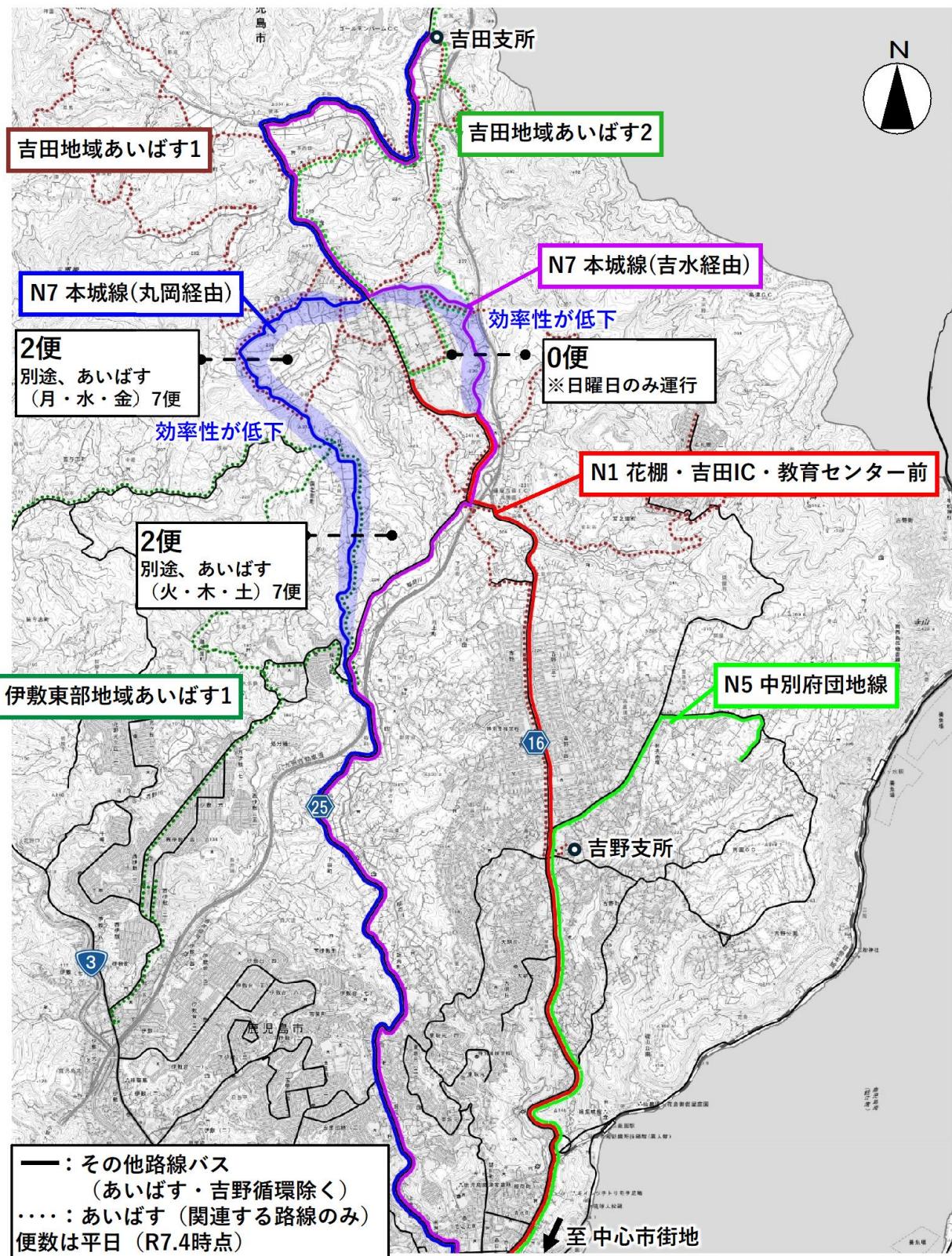
▼ 対象となる補完交通(2/2)

路線名等	項目	現況 (～令和8年3月)	再編後 (令和8年10月～)
伊敷東部地域 乗合タクシー (皆与志・栄エリア)	運行事業者	—	(未定) 一般乗合旅客自動車運送事業 区域運行(事前予約制) 月・水・金曜日(祝日運休) 5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型) セダン車等
	事業の種類	—	
	運行の態様	—	
	運行日	—	
	運行便数	—	
	使用車両	—	
吉田地域乗合タクシー (南部エリア)	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	火・木・土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	大型ワゴン車

▼ 関連する路線バスの見直し

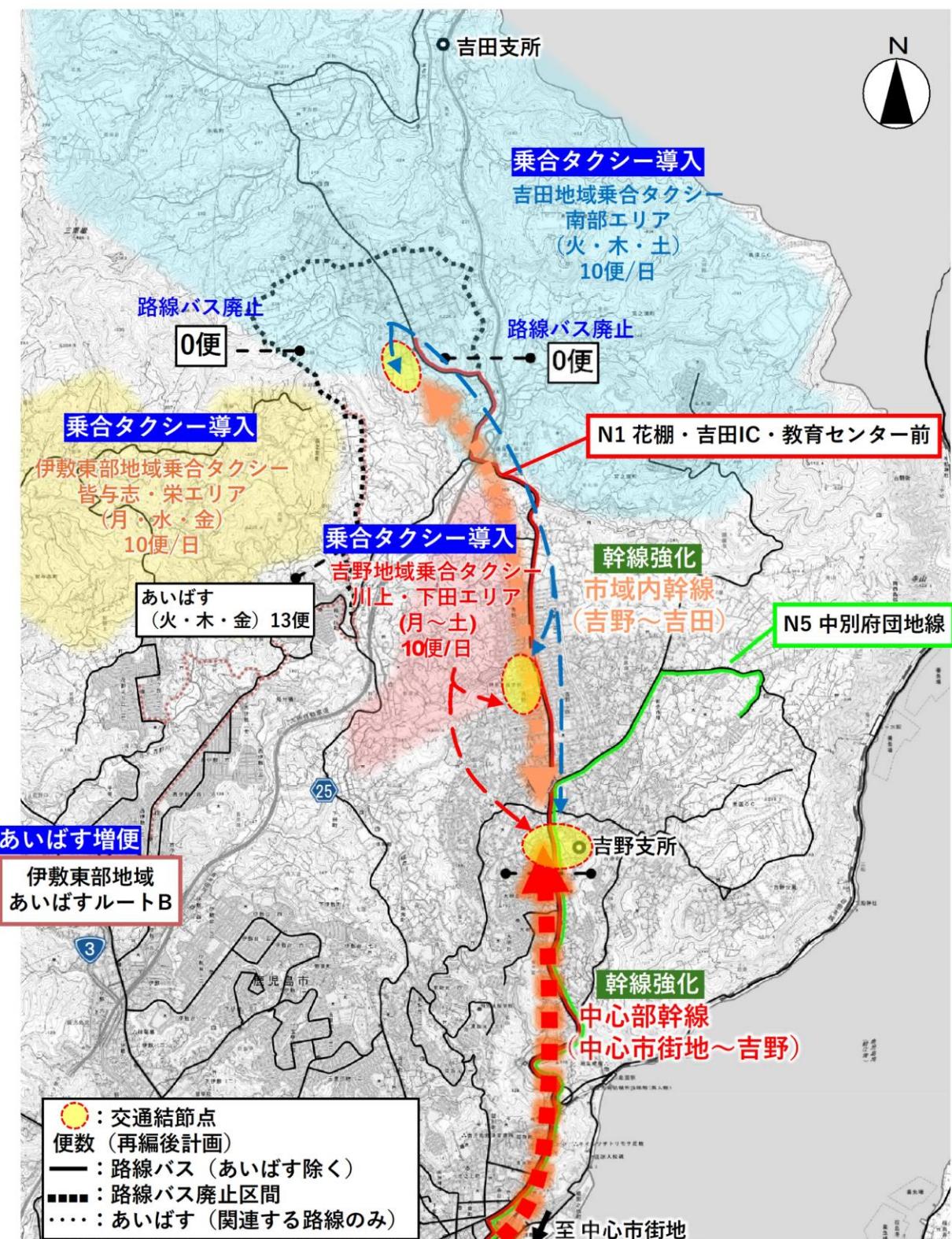
対象路線	運行本数(平日)	
	現況 (～令和8年3月)	再編後 (令和8年4月～)
N7 本城線(丸岡経由)	2便	—
N7 本城線(吉水経由)	0便※日曜日のみ運行	—
N5 中別府団地線	35便	計 120便 増便
N1 花棚・吉田 IC・教育センター前	85便	

▼現況（対象路線及び関連路線）



地図：地理院地図を加工

▼再編後（対象路線及び関連路線）



地図：地理院地図を加工

事業1-2 明和・原良地域

1) 事業概要

(1) 地域の状況

明和・原良地域は、立地適正化計画の団地核を含み、運行便数も比較的多い地域です。

一方で、一部の路線〔N46-2明和線（原良経由）、N46-3明和線（小野四丁目経由）〕では、利用者数が限られおり、運行の効率性が低下しています。これらの路線は便数も少なく、利用者の利便性が十分に確保されていない状況でした。

そのため、令和8年3月の運行効率が低下していた路線バスの再編と合わせて、「幹線の強化」と、利便性の維持・向上を目指した「交通モード最適化」を進めることとし、令和8年4月から実証運行として乗合タクシー（区域運行）を導入しています。

(2) 利便増進事業の内容

バス路線を再編するエリアについては、実証運行の結果を踏まえ、乗合タクシー（区域運行）の導入により、利便性の向上を図ります。

さらに、補完交通と路線バスを乗り継ぐ交通結節点を設定し、乗継環境の改善を進めます。

また、バス路線の見直しで生じたリソースにより、幹線として位置づけた路線の維持・強化を図ります。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

■その他、重要なポイント

①幹線の強化

- ・需要が多い幹線を維持・強化

2) 対象路線等

▼ 対象となる補完交通

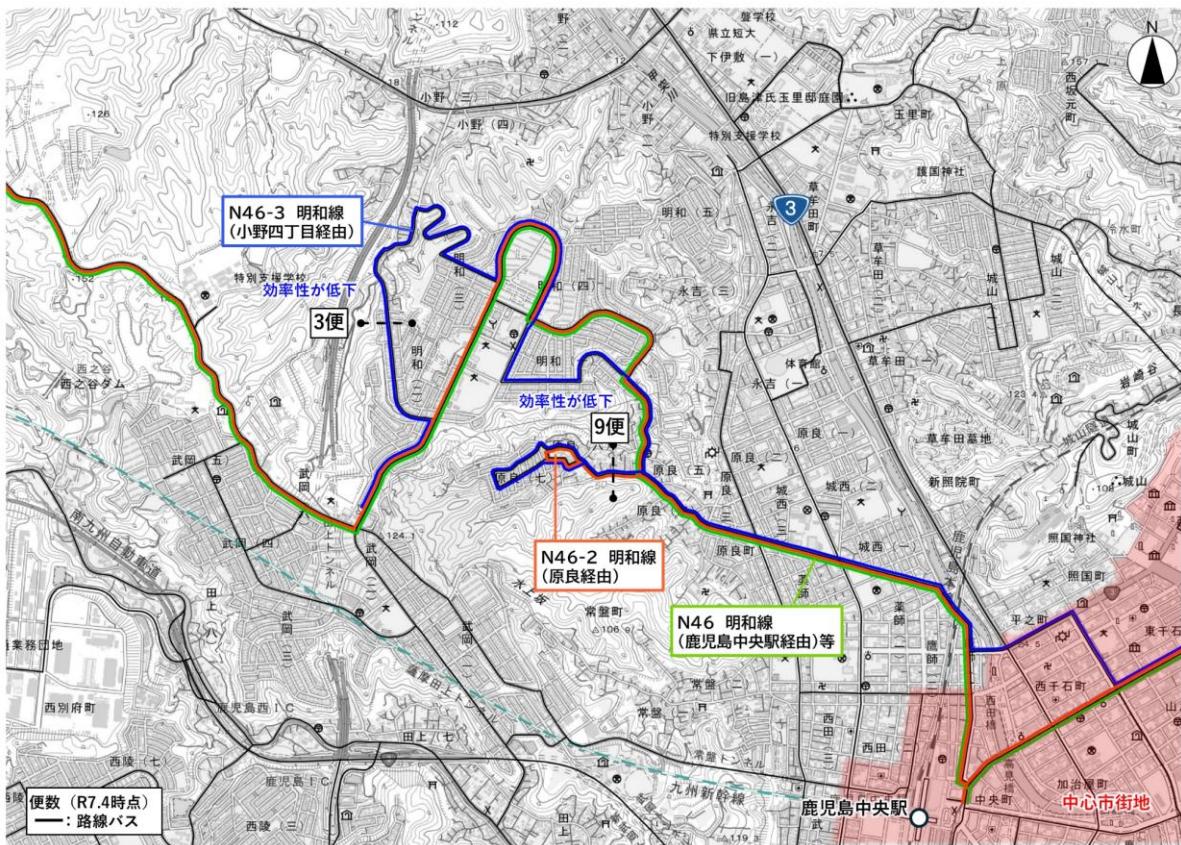
路線名等	項目	現況 (～令和8年3月)	再編後 (令和8年10月～)
乗合タクシー (原良六・七丁目エリア)	運行事業者	一	(未定) 一般乗合旅客自動車運送事業 区域運行(事前予約制) 月曜日～金曜日(祝日運休) 5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型) セダン車等
	事業の種類	一	
	運行の態様	一	
	運行日	一	
	運行便数	一	
	使用車両	一	
乗合タクシー (小野四丁目、明和二・三丁目エリア)	運行事業者	一	(未定) 一般乗合旅客自動車運送事業 区域運行(事前予約制) 月曜日～金曜日(祝日運休) 5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型) セダン車等
	事業の種類	一	
	運行の態様	一	
	運行日	一	
	運行便数	一	
	使用車両	一	

▼ 関連する路線バスの見直し

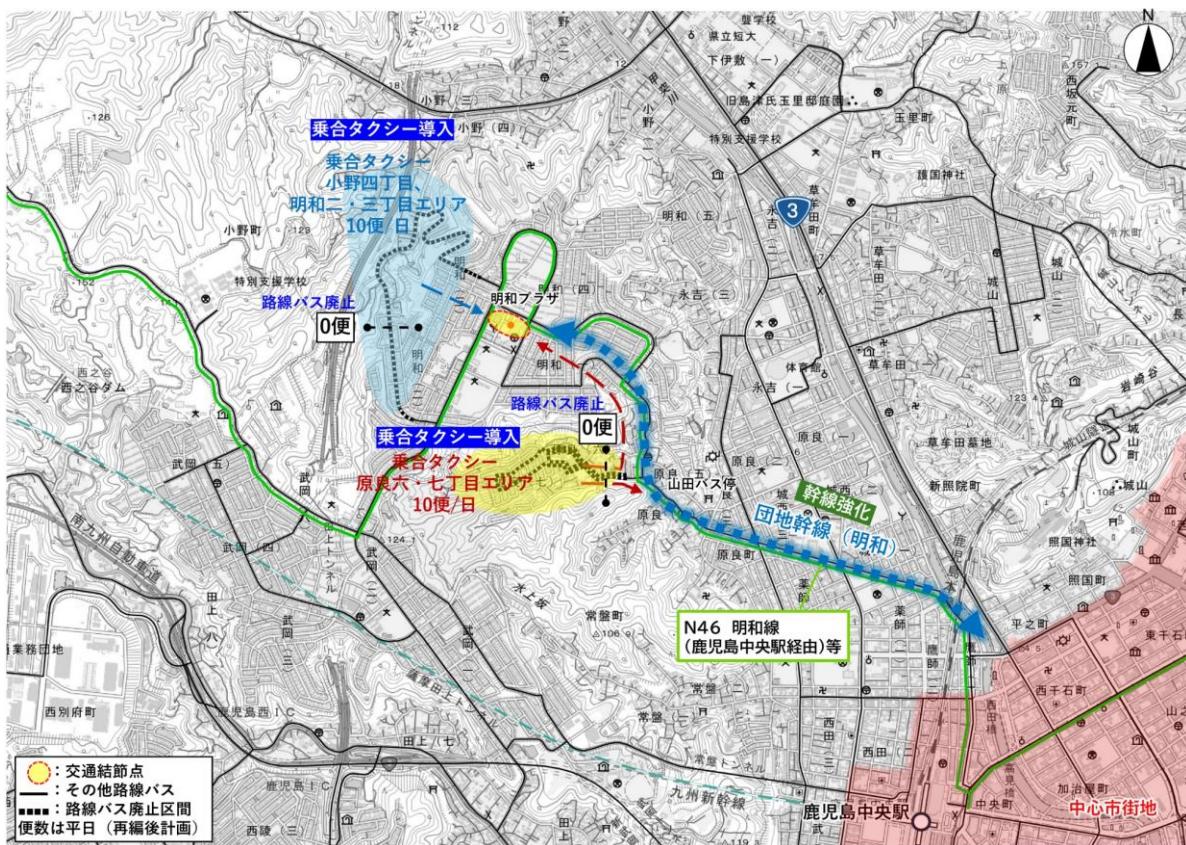
対象路線	運行本数(平日)	
	現況 (～令和8年3月)	再編後 (令和8年4月～)
N46-2 明和線(原良経由)	6 便	一
N46-3 明和線(小野四丁目経由)	3 便	一
N46 明和線(鹿児島中央駅経由)等	93 便※	維持・強化

※団地幹線（明和）に該当する本数

▼現況（対象路線及び関連路線）



▼再編後（対象路線及び関連路線）



地図：地理院地図を加工

事業1-3 伊敷地域

1) 事業概要

(1) 地域の状況

廃止路線の代替として運行している路線バス〔60番線、61-1番線〕は、利用者数が限られており、運行の効率性が低下していました。また、地域内ではコミュニティバス「あいばす」が補完交通の役割を担っていますが、利用者数が少なく、運行ルートが長大で、1便あたりの所要時間が長いなどの課題がありました。

そのため、特に利用が少ない時間帯のバス路線の再編と合わせて、「幹線の強化」と、「あいばす」との一体的な見直しによる利便性の維持・向上を目指した「交通モード最適化」を進めることとし、令和8年4月から実証運行として乗合タクシー（区域運行）を導入しています。

(2) 利便増進事業の内容

路線バスについて、一定の利用が見込まれる朝夕ピーク時を除き日中時間帯の運行を減便〔60番線〕、自然とのふれあいや健康づくりの拠点である「都市農業センター」や「健康の森公園」へのアクセスを考慮し休日のみ運行とし平日の運行を廃止〔61-1番線〕します。

バス路線を再編するエリアについては、実証運行の結果を踏まえ、「あいばす」の運行ルートや便数の見直し、乗合タクシー（区域運行）の導入により、利便性の向上を図ります。

さらに、路線バスと補完交通を乗り継ぐ交通結節点を設定し、乗継環境の改善を進めます。

また、バス路線の再編で生じたリソースにより、幹線として位置づけた路線の維持・強化を図ります。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

■その他、重要なポイント

①幹線の強化

- ・需要が多い幹線を維持・強化

2) 対象路線等

▼ 対象となる補完交通（1/2）

路線名等	項目	現況	再編後
伊敷東部地域 あいばす1 (月・水・金曜日運行) ・皆与志・西伊敷五丁目	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	24.0～33.7km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	7便/日	—
伊敷東部地域 あいばす2 (火・木・土曜日運行) ①緑ヶ丘団地中央 ②高塚・栄 ③春山・大久保	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	14.6～34.4km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
	運行便数	①:1便/日、②:5便/日、 ③:6便/日	—
伊敷西部地域 あいばす1 (月・水・金曜日運行) ①犬迫 ②入佐・川路山 ③久木田・栗之迫	運行事業者	鶴丸交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	11.0～19.5km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	①:1便/日、②:6便/日、 ③:5便/日	—
伊敷西部地域 あいばす2 (火・木・土曜日運行) ①犬迫 ②永吉・塚田・名越 ③古賀	運行事業者	鶴丸交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	13.1～18.5km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
	運行便数	①:1便/日、②:6便/日、 ③:5便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—

▼ 対象となる補完交通（2/2）

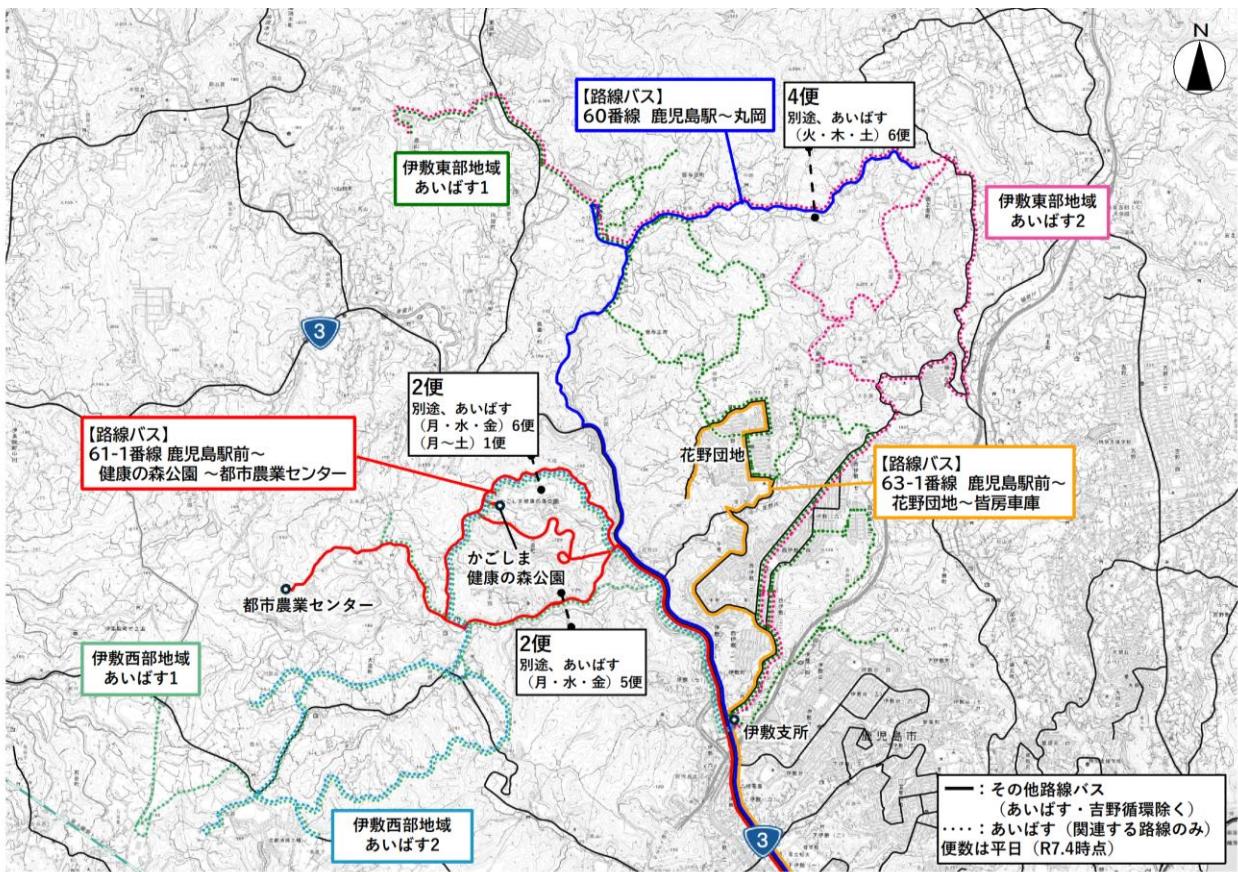
路線名等	項目	現況	再編後
伊敷東部地域 乗合タクシー (皆与志・栄エリア)	運行事業者	—	(未定) 一般乗合旅客自動車運送事業 区域運行(事前予約制) 月・水・金曜日(祝日運休) 5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型) セダン車等
	事業の種類	—	
	運行の態様	—	
	運行日	—	
	運行便数	—	
	使用車両	—	
伊敷西部地域 あいばす ・ルートA ・ルートB ・ルートC	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	14.8～18.2km
	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休)
	運行便数	—	ルートA:2便/日、ルートB:6便/日、 ルートC:5便/日
伊敷西部地域 乗合タクシー (荒磯・久木田エリア)	使用車両	—	小型マイクロバス
	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	セダン車等

▼ 関連する路線バスの見直し

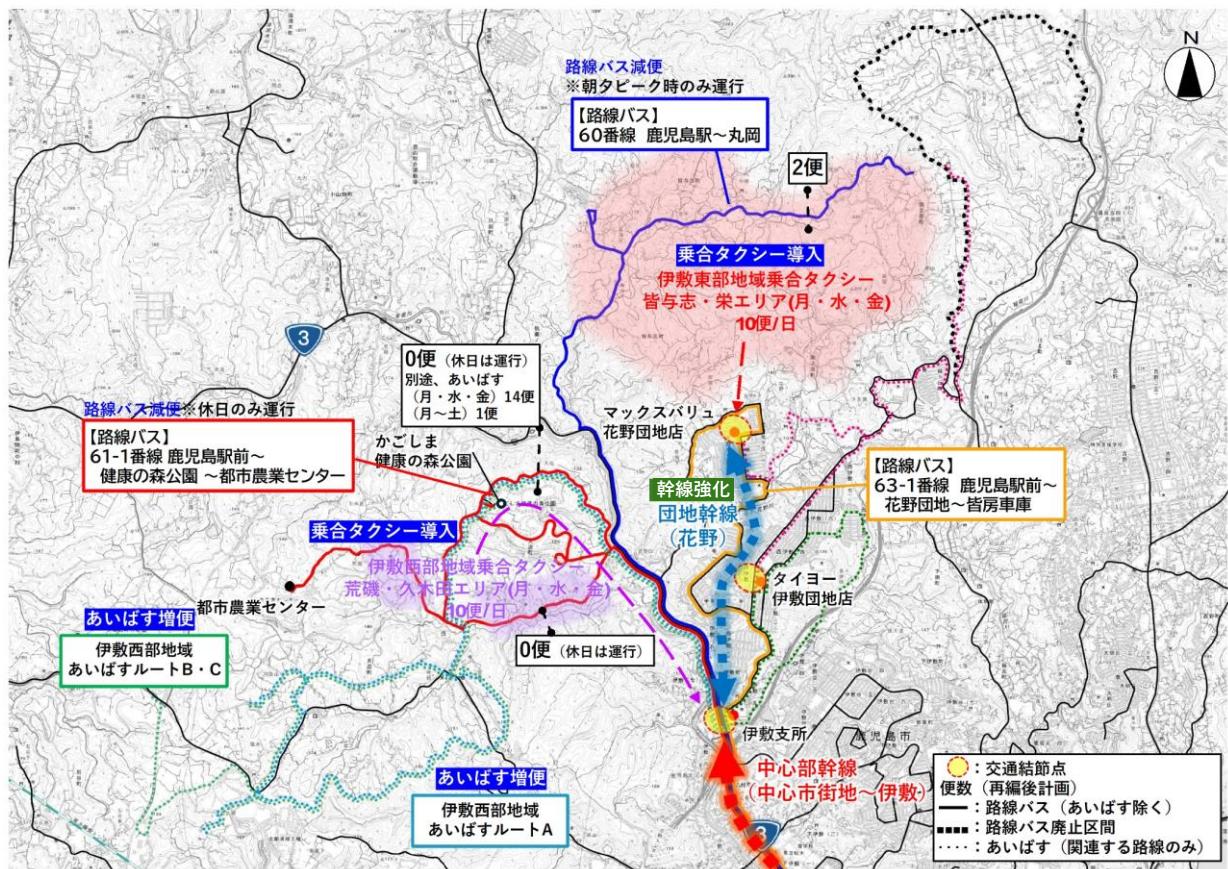
対象路線	運行本数(平日)	
	現況	再編後
60番線 鹿児島駅～丸岡	4便	2便
61-1番線 鹿児島駅前～健康の森公園～都市農業センター	8便	- ※休日のみ運行
63-1番線 鹿児島駅前～花野団地～皆房車庫	36便*	維持・強化

*団地幹線（花野）に該当する本数

▼現況（対象路線及び関連路線）



▼再編後（対象路線及び関連路線）



地図：地理院地図を加工

事業1-4 桜島地域

1) 事業概要

(1) 地域の状況

桜島地域を運行する路線バスは、利用者数が限定的で運行の効率性が低下しています。〔60番線、70番線〕。特に70番線は、全てのバス停区間において平均乗車人数が1人／便未満となっています。島内では、路線バスが通行可能な道路が限られていることから、集落とバス停との距離が生じやすく、これが利用者の少なさの一因となっています。

(2) 利便増進事業の内容

利用者が著しく少ない東白浜バス停より以東の区間については、路線バスを廃止〔60番線の一部区間、70番線〕、東白浜バス停以西の区間については、利用者数が特に少ない時間帯の便を減便〔60番線〕します。

バス路線を再編するエリアについては、補完交通（乗合タクシー又は公共ライドシェア）を導入し、細かな移動ニーズ（ドア・ツー・ドア）に対応することで、利便性の向上を図ります。

補完交通の運行便数は、市内他地域と同様に1日5往復（10便）とします。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー又は公共ライドシェア）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

2) 対象路線等

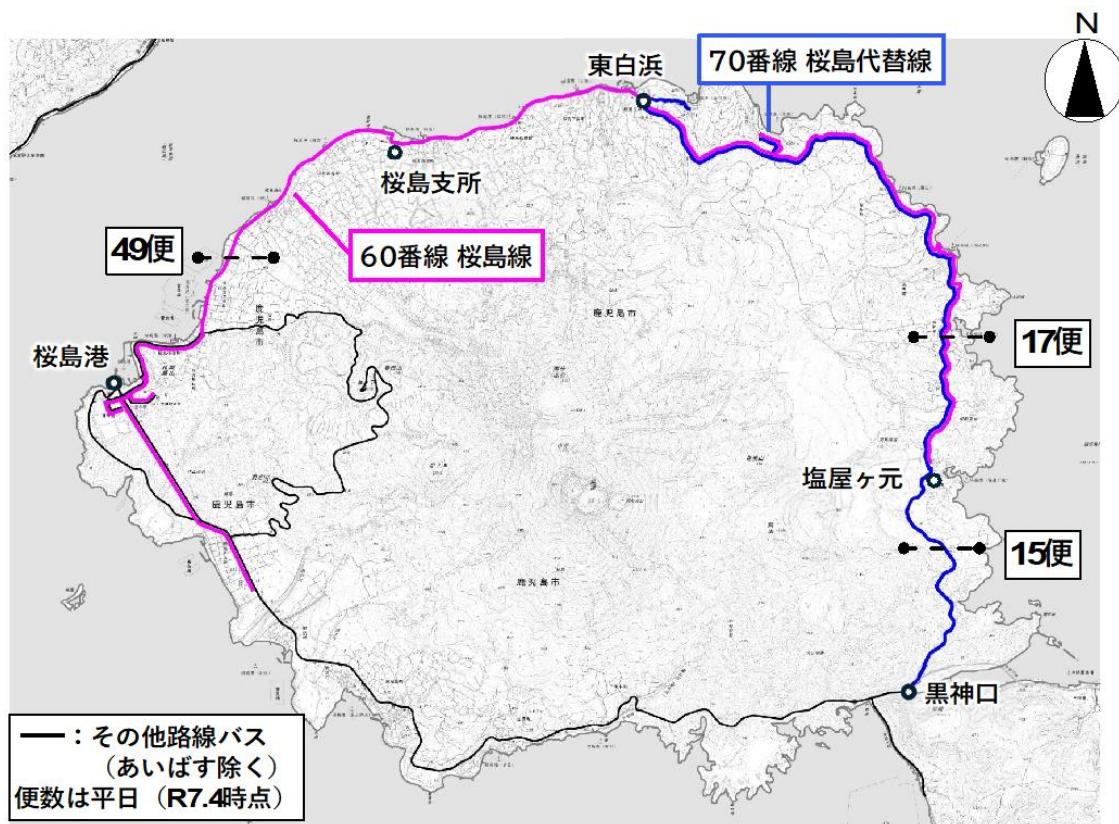
▼ 対象となる補完交通

路線名等	項目	現況	再編後
桜島地域乗合タクシー (桜島北部エリア)	運行事業者	一	(未定)
	事業の種類	一	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	一	区域運行(事前予約制)
	運行日	一	月曜日～土曜日(祝日運休)
	運行便数	一	5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	一	セダン車等

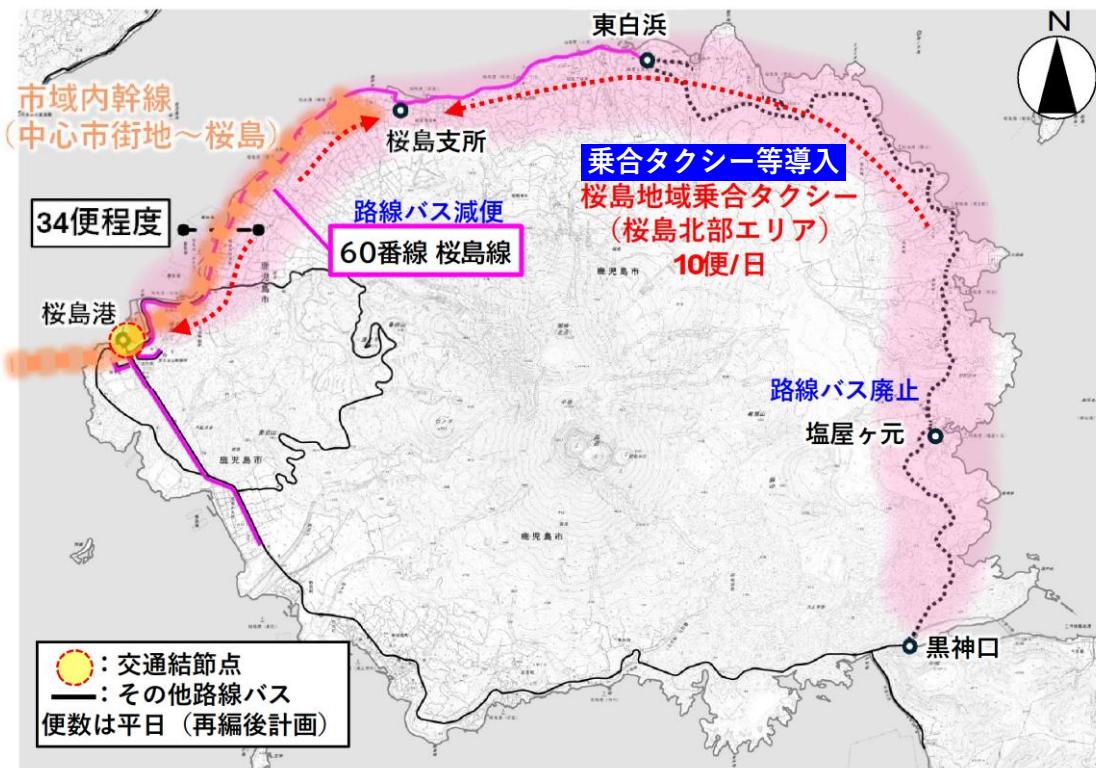
▼ 関連する路線バスの見直し

対象路線	運行本数(平日)	
	現況	再編後
60 番線 桜島線	49 便	34 便程度
70 番線 桜島代替線	15 便	一

▼現況（対象路線及び関連路線）



▼再編後（対象路線及び関連路線）



地図：地理院地図を加工

事業1-5 郡山地域

1) 事業概要

(1) 地域の状況

郡山地域は、立地適正化計画の地域生活拠点を含み、運行便数も比較的多い地域です。

一方で、郡山地域の東側を運行する「川田線」では、利用者数が限られており、運行の効率性が低下しています。

また、地域内ではコミュニティバス「あいばす」が補完交通の役割を担っていますが、利用者数が少なく、運行ルートが長大で、1便あたりの所要時間が長いなどの課題があります。

(2) 利便増進事業の内容

市域内幹線（伊敷～郡山）を担う路線については、増便により幹線機能を強化します。一方で、運行効率の低い路線〔川田線〕は減便し、運行の効率化を図ります。

バス路線の再編により減便となるエリアについては、コミュニティバス「あいばす」の増便や、乗合タクシー（区域運行）の導入により利便性の向上を図ります。

さらに、補完交通と路線バスを乗り継ぐ交通結節点を設定し、乗継環境の改善を進めます。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

■その他、重要なポイント

①幹線の強化

- ・需要が多い幹線を増便

2) 対象路線等

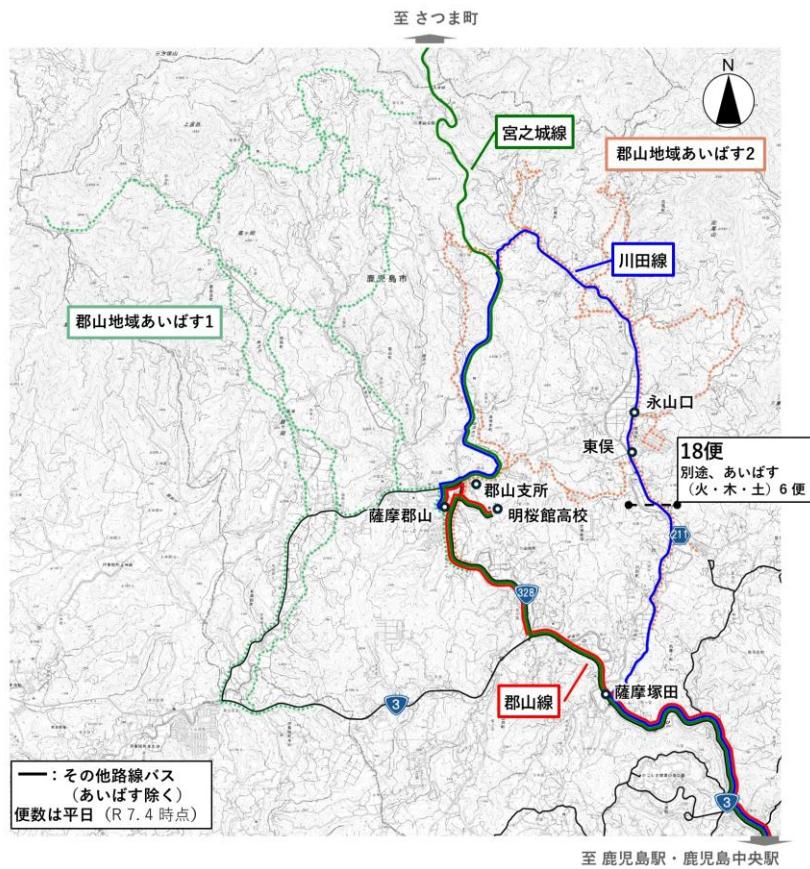
▼ 対象となる補完交通

路線名等	項目	現況	再編後
郡山地域あいばす1 (月・水・金曜日運行) ①西俣・中心部 ②東俣・中心部	運行事業者	あづま交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	30.0～30.9km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	①:3便/日、②:3便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
郡山地域あいばす2 (火・木・土曜日運行) ①西俣・中心部 ②東俣・中心部	運行事業者	あづま交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	29.6～31.8km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
	運行便数	①:3便/日、②:3便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
郡山地域あいばす ・ルートA ・ルートB	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	13.0～21.7km
	運行日	—	月・水・木・金・土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	ルートA:6便/日、ルートB:6便/日
	使用車両	—	大型ワゴン車
郡山地域乗合タクシー (花尾・油須木・郡山エリア)	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	ワゴン車

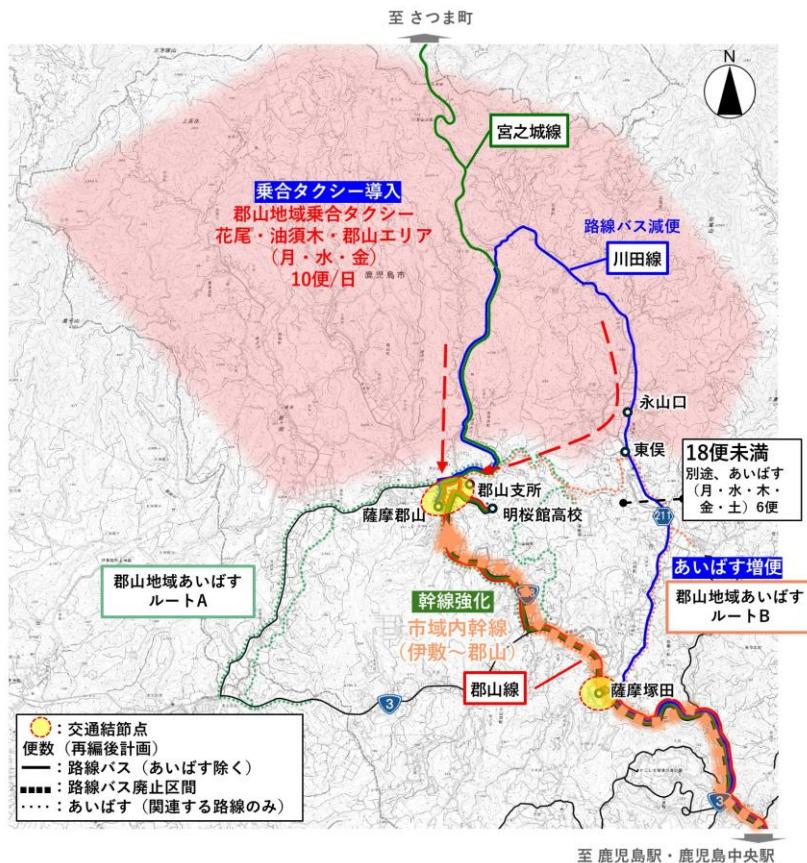
▼ 関連する路線バスの見直し

対象路線	運行本数(平日)	
	現況	再編後
北薩線(郡山線)	17便	増便
北薩線(川田線)	18便	減便

▼現況（対象路線及び関連路線）



▼再編後（対象路線及び関連路線）



地図：地理院地図を加工

事業1-6 上之原地域（順次利便増進事業に位置づけ予定）

1) 事業概要

(1) 地域の状況

地形的な制約により、隣接する団地との一体的な運行が困難であり、運行区域や利用者数が限られ、運行の効率性が低下しています。〔76番線〕

(2) 利便増進事業の内容

運行効率の向上を図るため、路線バスを再編し、補完交通（乗合タクシー）を導入、上之原地域と交通結節点である鹿児島駅を結びます。

朝・夕のピーク時は、上之原団地～鹿児島駅間を定時・定路線で運行し、オフピーク時間帯は区域運行（デマンド交通）とすることで、ドア・ツー・ドアなどの多様な移動ニーズに対応します。また、バス路線の再編により生じたリソースは、運転者不足への対応や幹線の維持・強化に充当します。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化 ③路線のフィーダー（支線）化

- 需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

2) 対象路線等

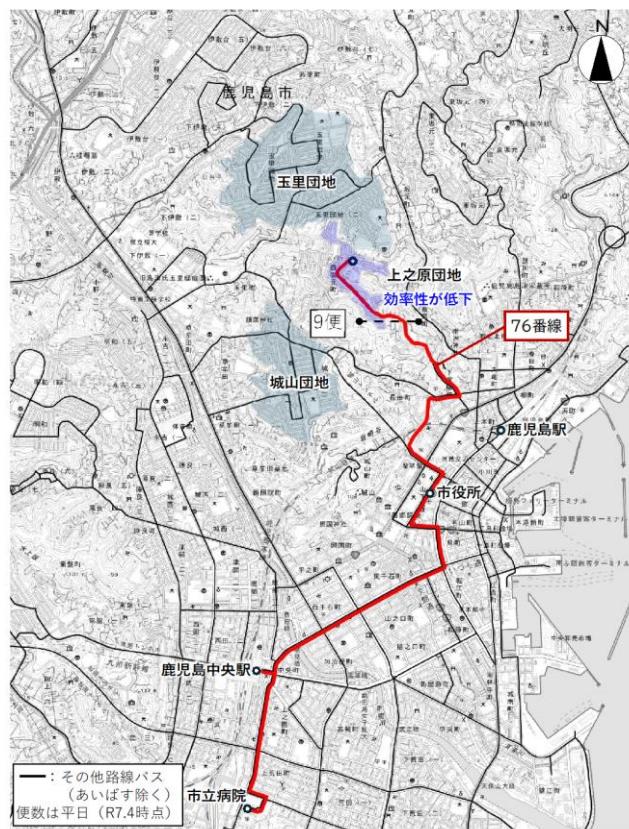
▼ 対象となる補完交通

路線名等	項目	現況	再編後
上之原地域 乗合タクシー	運行事業者	一	（未定）
	事業の種類	一	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	一	区域運行 (定時定路線・事前予約制併用)
	運行日	一	月曜日～土曜日(祝日運休)
	運行便数	一	20便/日 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	一	大型ワゴン車等

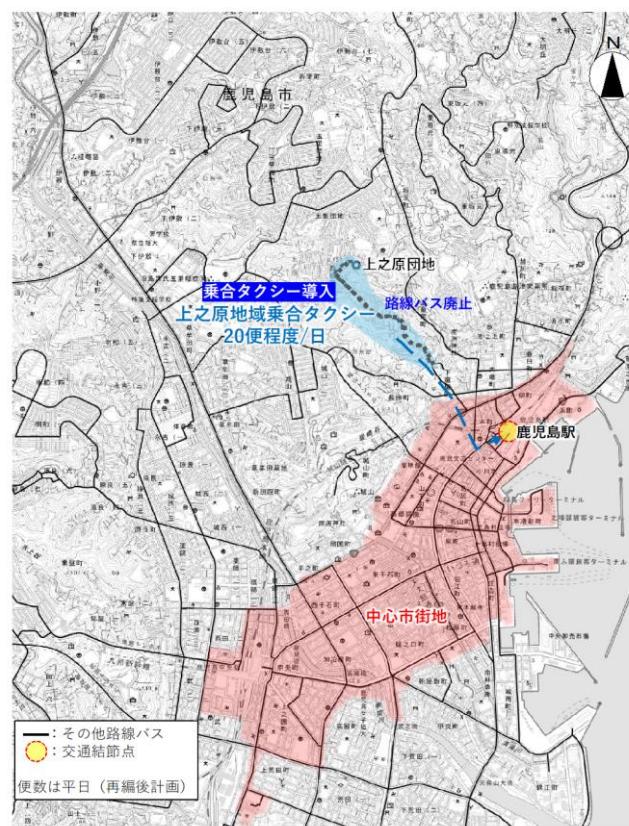
▼ 関連する路線バスの見直し

対象路線	運行本数(平日)	
	現況	再編後
76番線(市立病院～鹿児島中央駅～市役所西口～西坂元町～上之原団地)	9便	一

▼現況（対象路線及び関連路線）



▼再編後（対象路線及び関連路線）



地図：地理院地図を加工

事業1-7 宇宿地域（順次利便増進事業に位置づけ予定）

1) 事業概要

(1) 地域の状況

大型団地の谷間に位置する比較的平坦な地域であり、宇宿駅や脇田電停への自転車によるアクセスが容易であることなどから、バス利用者数が限定向で、運行の効率性が低下しています。〔17番線（宇宿線）〕

(2) 利便増進事業の内容

運行効率の向上を図るため、路線バスを再編し、補完交通（乗合タクシー）を導入、宇宿地域と交通結節点である宇宿駅及び脇田電停とを結びます。

また、バス路線の再編により生じたリソースは、運転者不足への対応や幹線の維持・強化に充てます。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

2) 対象路線等

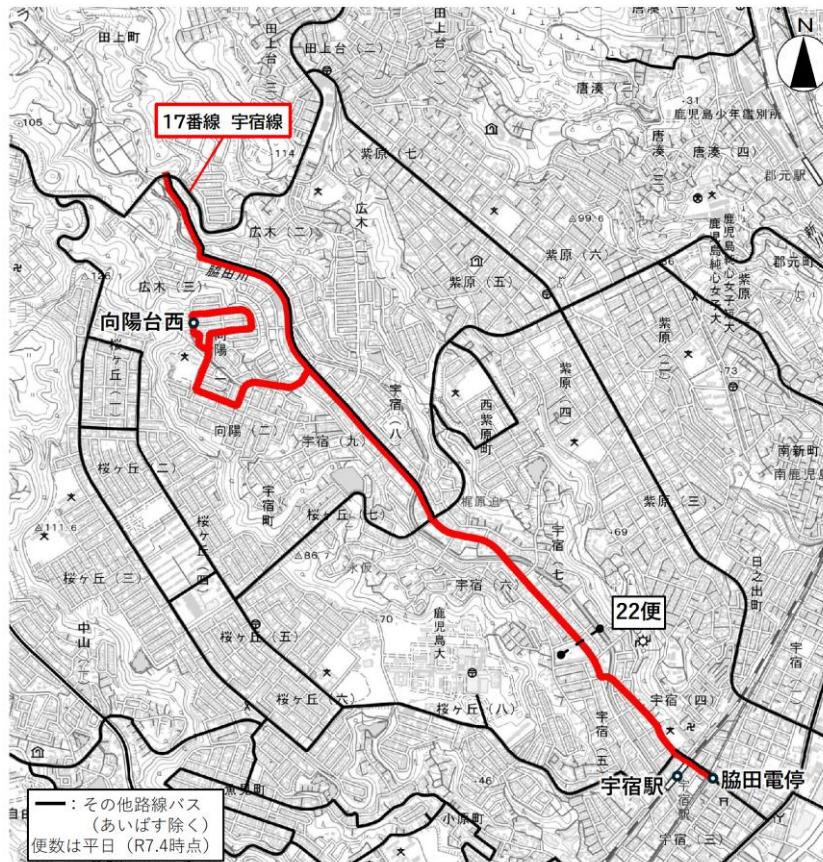
▼ 対象となる補完交通

路線名等	項目	現況	再編後
宇宿地域 乗合タクシー	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行 (定時定路線・事前予約制併用)
	運行日	—	月曜日～土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	23便/日 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	大型ワゴン車等

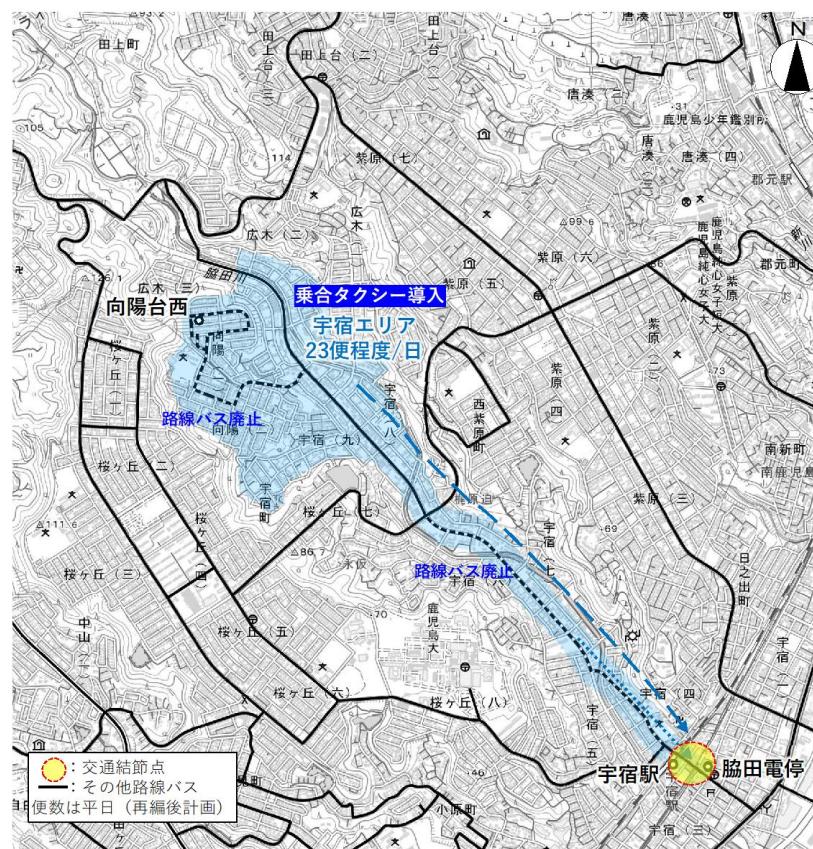
▼ 関連する路線バスの見直し

対象路線	運行本数(平日)	
	現況	再編後
17番線 宇宿線	22便	-

▼現況（対象路線及び関連路線）



▼再編後（対象路線及び関連路線）



地図：地理院地図を加工

事業1-8 唐湊地域（順次利便増進事業に位置づけ予定）

1) 事業概要

(1) 地域の状況

唐湊地域は丘陵地に位置し、バスが運行可能な道路が限られることなどから、利用者数が少なく、運行の効率性が低下しています。〔26番線（高速船ターミナル～水族館前～市役所前～中央駅～市立病院前～唐湊福祉館）〕

隣接する唐湊3・4丁目では、補完交通として乗合タクシーが導入されています。

なお、26番線は、屋久島・種子島方面への高速船旅客ターミナルへの唯一の路線バスです。

(2) 利便増進事業の内容

唐湊地域では、運行効率の低いバス路線を再編し、既存の乗合タクシーの運行区域を拡大することで、利便性の向上を図ります。

また、高速船旅客ターミナルへのアクセスを確保するため、鹿児島中央駅を経由し市役所方面へ運行する他系統の一部を振り替え、ターミナルまで延伸して運行します。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- 需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

2) 対象路線等

▼ 対象となる補完交通

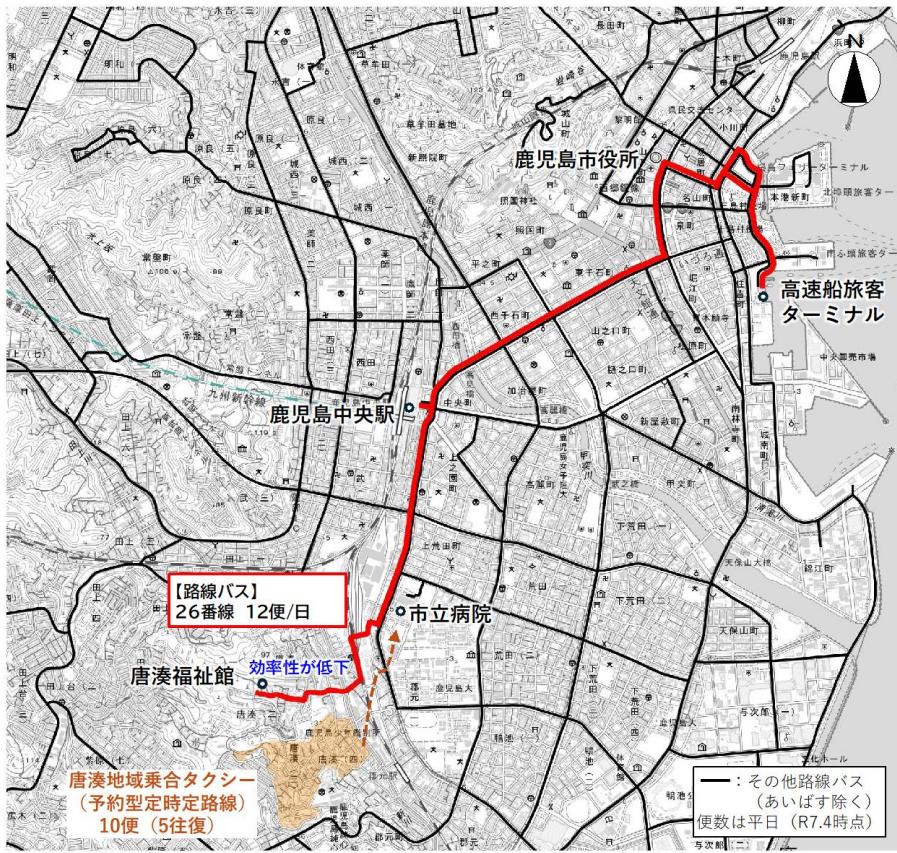
路線名等	項目	現況	再編後
唐湊地域 乗合タクシー	運行事業者	南州タクシー	南州タクシー
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	区域運行(事前予約)	区域運行(事前予約)
	運行日	月曜日～土曜日(祝日運休)	月曜日～土曜日(祝日運休)
	運行便数	5往復(10便/日)	5往復(10便/日) 程度
	使用車両	セダン車等	セダン車等

※現況は、令和7年4月時点

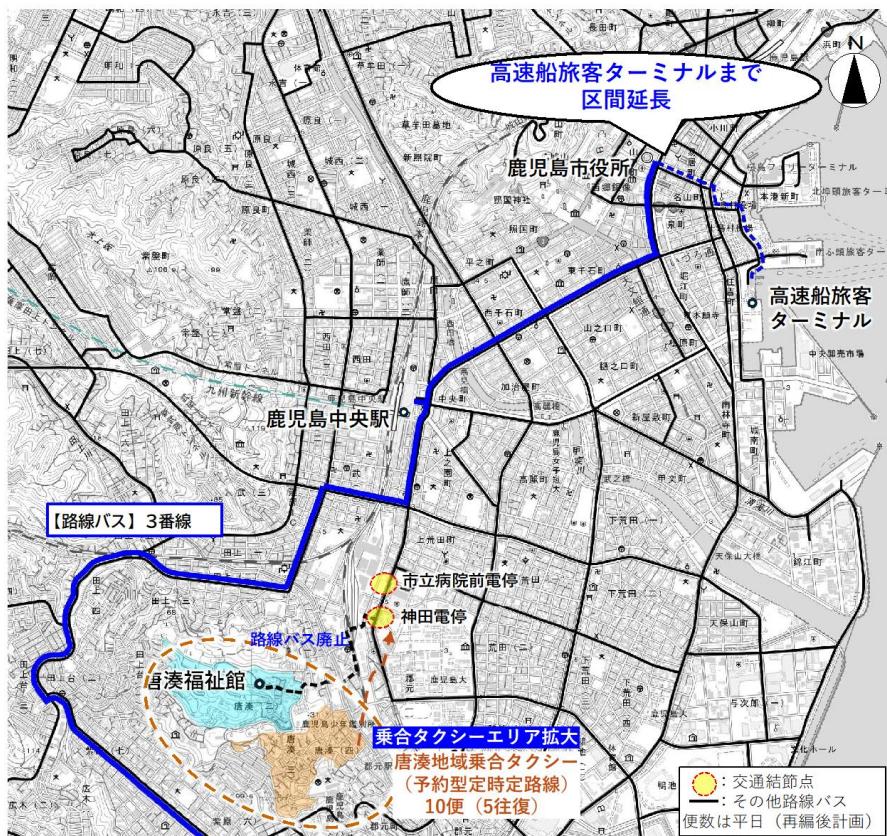
▼ 関連する路線バスの見直し

対象路線	運行本数(平日)	
	現況	再編後
26番線(高速船ターミナル～水族館前～市役所前～中央駅～市立病院前～唐湊福祉館)	12便	—

▼現況（対象路線及び関連路線）



▼再編後（対象路線及び関連路線）



地図：地理院地図を加工

【事業2】公共交通不便地における交通手段の見直し

地域内を運行する「あいばす」について、利用状況や地域ニーズ等をもとに、運行ルートやサービス内容の見直しを行うとともに、利用者数が少ない区間については車両のダウンサイジングや乗合タクシー（区域運行）に転換するなど、輸送サービスの改善並びに適正化を行います。

のことにより、補完交通の効率性を向上させ、地域の日常交通手段の持続可能性を高めるとともに、「あいばす」の運行ルートの短縮（迂回軽減）や区域運行による利用圏域の拡大、地域ニーズに応じた目的地や幹線系バス路線へのアクセスの確保・強化等、利用者の利便性向上を図ります。

事業2-1 吉野地域

1) 見直し内容

吉野地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

③路線のフィーダー（支線）化

- ・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。

▼ 吉野地域における見直し内容

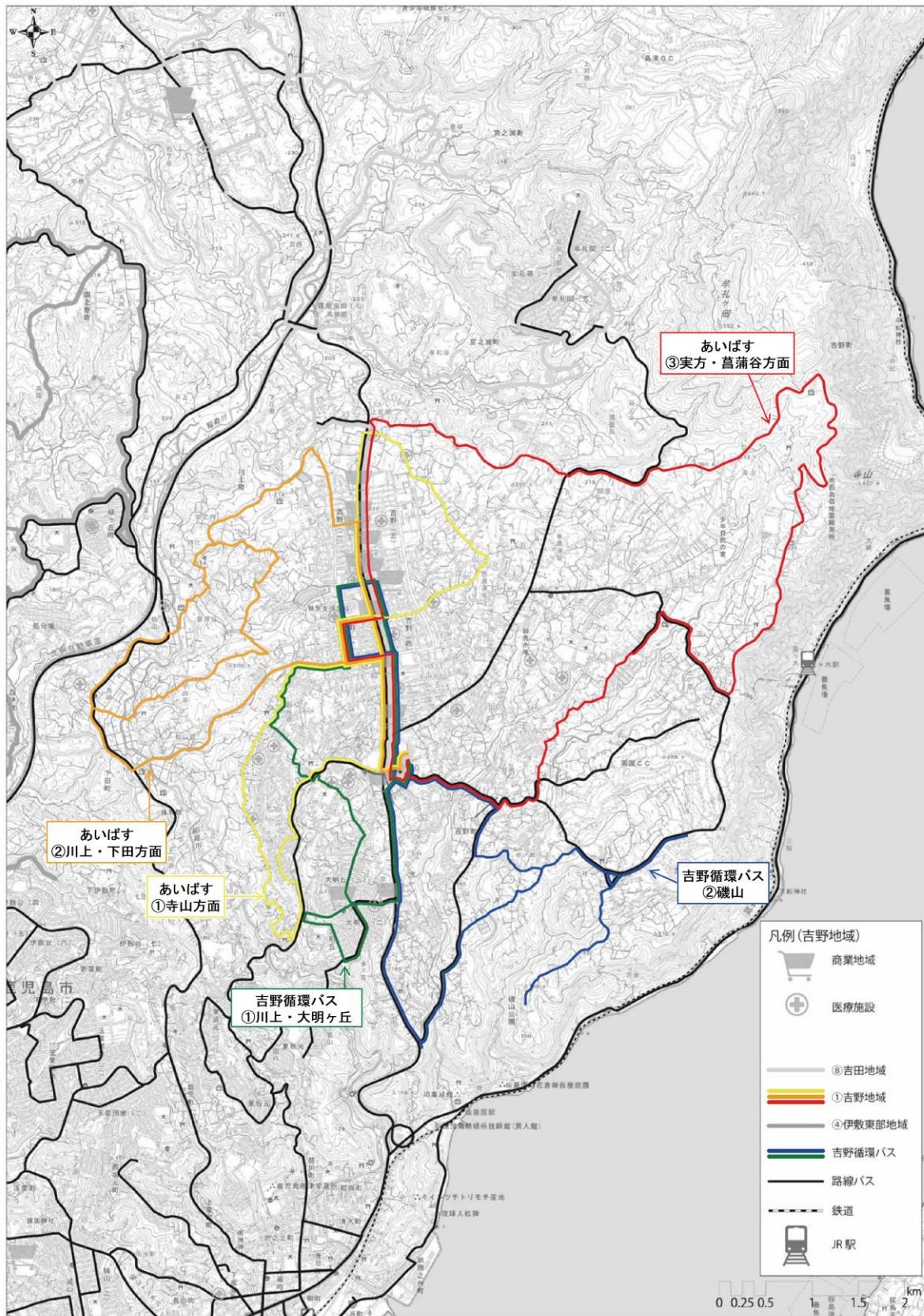
路線名等	項目	現況	再編後
吉野地域あいばす ①寺山方面 ②川上・下田方面 ③実方・菖蒲谷方面	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	11.3～14.8km	—
	運行日	月曜日～土曜日	—
	運行便数	①:5便/日、②:6便/日、 ③:5便/日	—
吉野循環バス ①川上・大明丘 ②磯山	使用車両	小型マイクロバス	—
	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	8.4～16.0km	—
	運行日	月曜日～土曜日(祝日運休)	—
吉野地域あいばす ・ルートA ・ルートB ・ルートC ・ルートD	運行便数	①:3便/日、②:4便/日	—
	使用車両	小型マイクロバス	—
	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	8.7～11.6km
吉野地域乗合タクシー ①川上・下田エリア(※) ②菖蒲谷エリア ③磯山エリア	運行日	—	月曜日～土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	18便/日 程度 (ルートA:1便/日、 ルートB～D:5,6便/日 程度)
	使用車両	—	大型ワゴン車
	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
(※) 「【事業1】バス路線の再編」で実施(再掲)	運行日	—	月曜日～土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	セダン車等
	実証運行 (令和8年4月～9月)		

(※) 「【事業1】バス路線の再編」で実施(再掲)

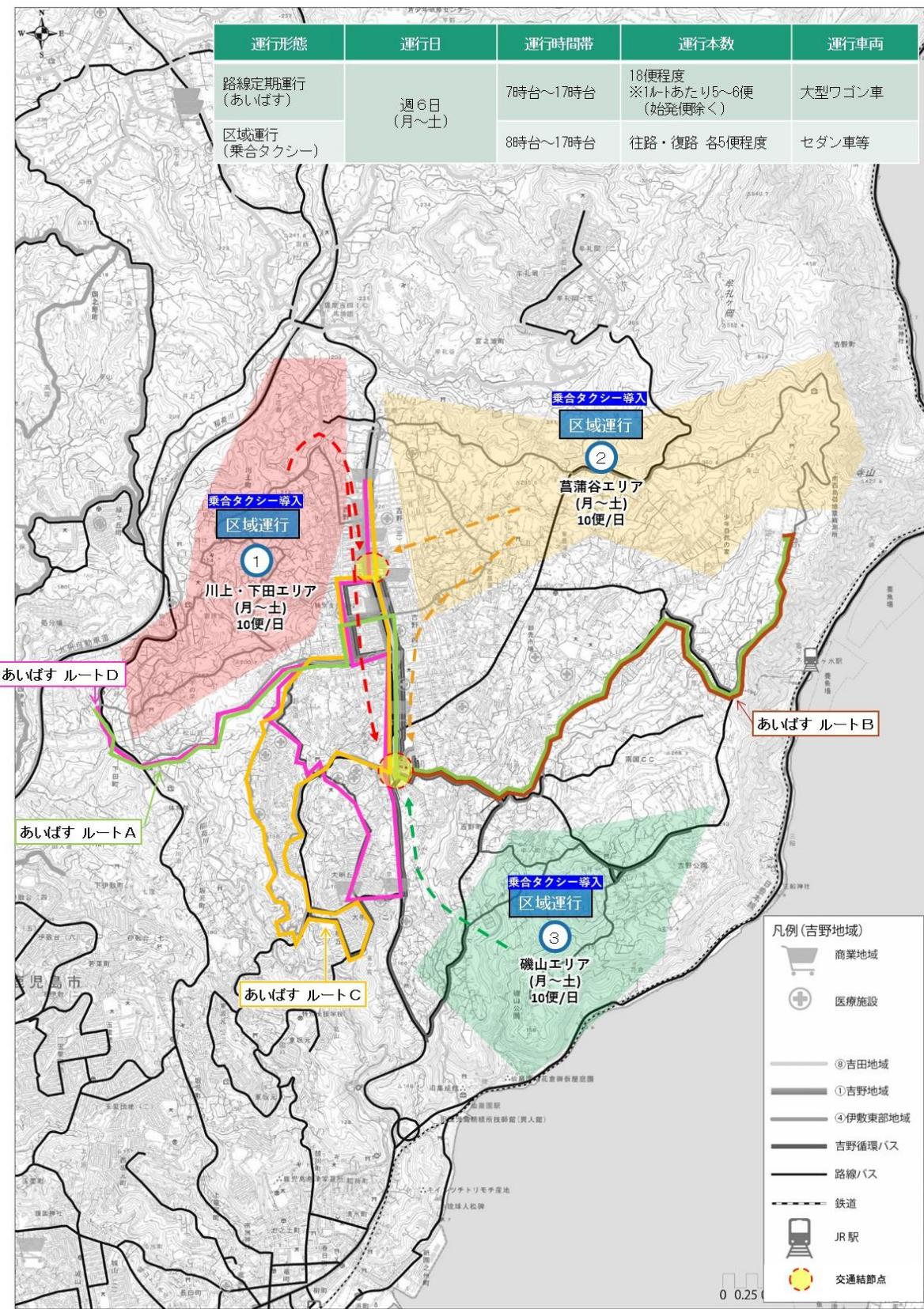
2) 対象路線等

吉野地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 吉野地域における見直し対象路線（現況）



▼ 吉野地域における見直し対象路線（再編後）



事業2-2 伊敷東部地域

1) 見直し内容

伊敷東部地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- 需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

③路線のフィーダー（支線）化

- 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。

▼ 伊敷東部地域における見直し内容

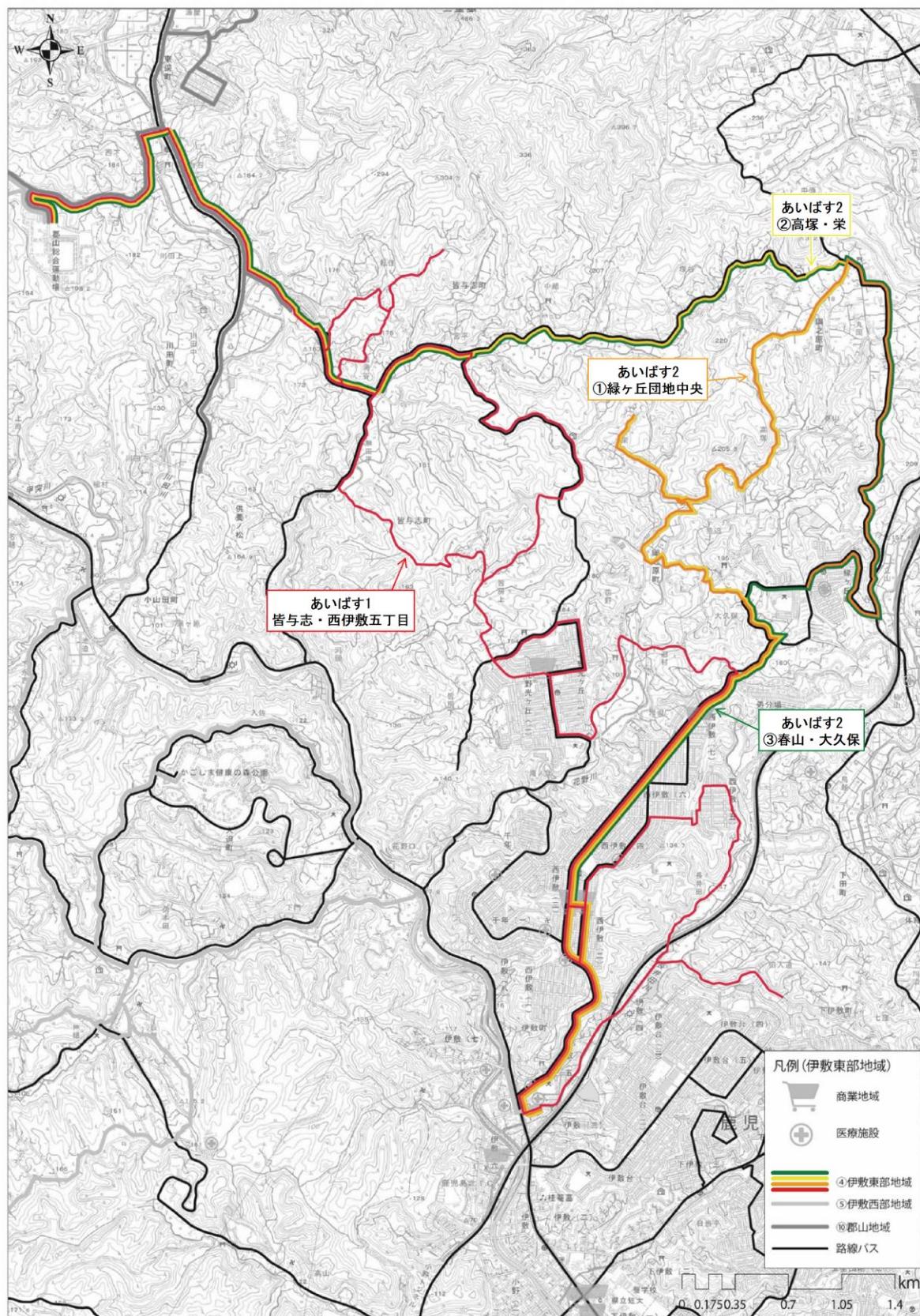
路線名等	項目	現況	再編後
伊敷東部地域 あいばす1 (月・水・金曜日運行) ・皆与志・西伊敷五丁目	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	24.0～33.7km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	7便/日	—
	使用車両	小型マイクロバス	—
伊敷東部地域 あいばす2 (火・木・土曜日運行) ①緑ヶ丘団地中央 ②高塚・栄 ③春山・大久保	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	14.6～34.4km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
	運行便数	①:1便/日、②:5便/日、 ③:6便/日	—
	使用車両	小型マイクロバス	—
伊敷東部地域 あいばす ・ルートA ・ルートB (※)	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	6.8～11.4km
	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休)
	運行便数	—	19便/日 程度 (ルートA,B:6～13便/日 程度)
	使用車両	—	大型ワゴン車
伊敷東部地域 乗合タクシー ①皆与志・栄エリア (※)	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	セダン車等

(※) 「【事業1】バス路線の再編」で実施(再掲)

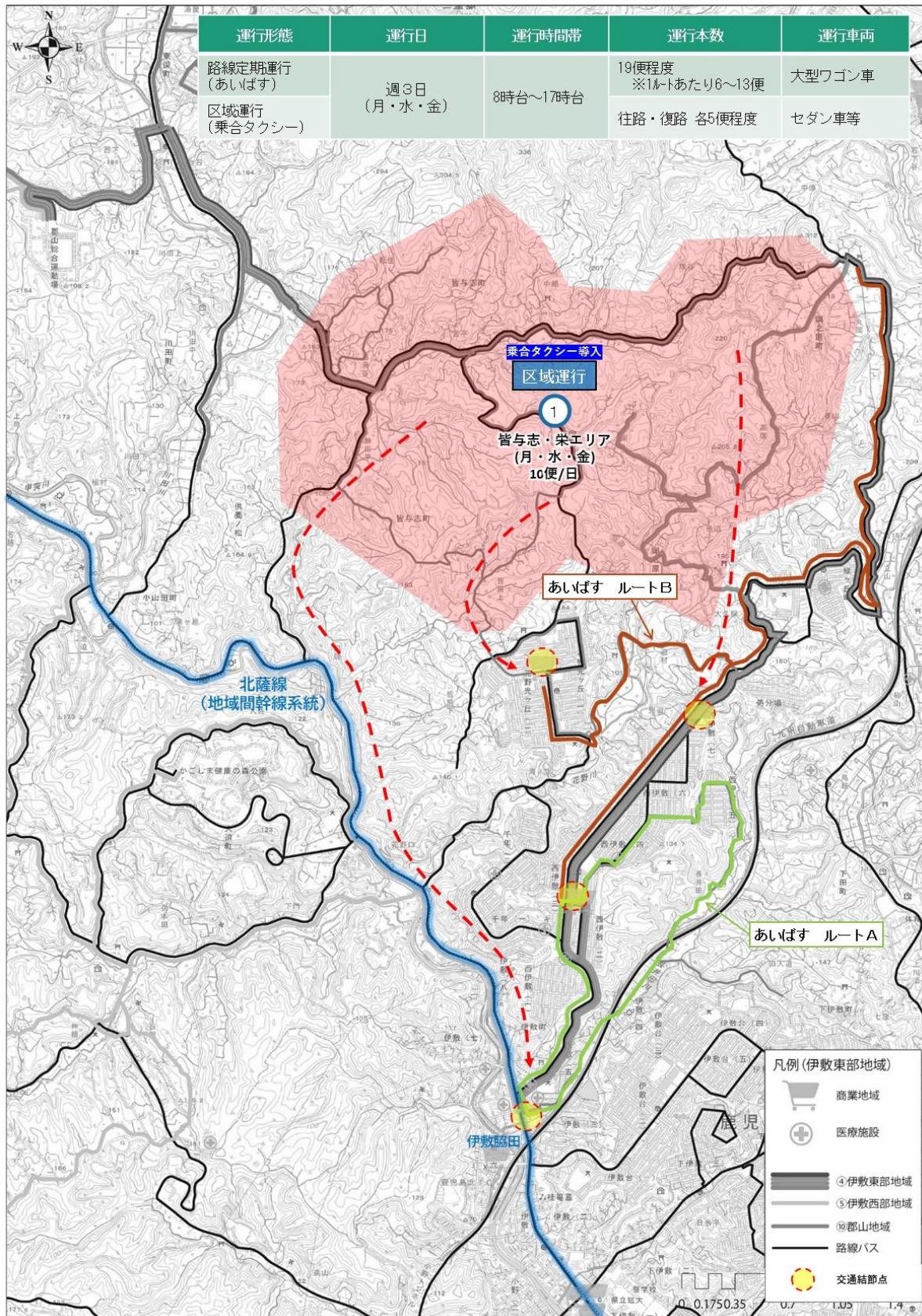
2) 対象路線等

伊敷東部地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 伊敷東部地域における見直し対象路線（現況）



▼ 伊敷東部地域における見直し対象路線（再編後）



事業2-3 伊敷西部地域

1) 見直し内容

伊敷西部地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- 需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

③路線のフィーダー（支線）化

- 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。

▼ 伊敷西部地域における見直し内容（1/2）

路線名等	項目	現況	再編後
伊敷西部地域 あいばす1 (月・水・金曜日運行) ①犬迫 ②入佐・川路山 ③久木田・栗之迫	運行事業者	鶴丸交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	11.0～19.5km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	①:1便/日、②:6便/日、 ③:5便/日	—
伊敷西部地域 あいばす2 (火・木・土曜日運行) ①犬迫 ②永吉・塚田・名越 ③古園	使用車両	大型ワゴン車	—
	運行事業者	鶴丸交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	13.1～18.5km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
伊敷西部地域 あいばす ・ルートA (※) ・ルートB (※) ・ルートC (※)	運行便数	①:1便/日、②:6便/日、 ③:5便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	14.8～18.2km
(※) 「【事業1】バス路線の再編」で実施(再掲)	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休) (注)
	運行便数	—	13便/日 程度 (ルートA～C:2～6便/日 程度)
	使用車両	—	小型マイクロバス

(※) 「【事業1】バス路線の再編」で実施(再掲)

(注) 登校日は、ルート A のみ火・木・土も運行

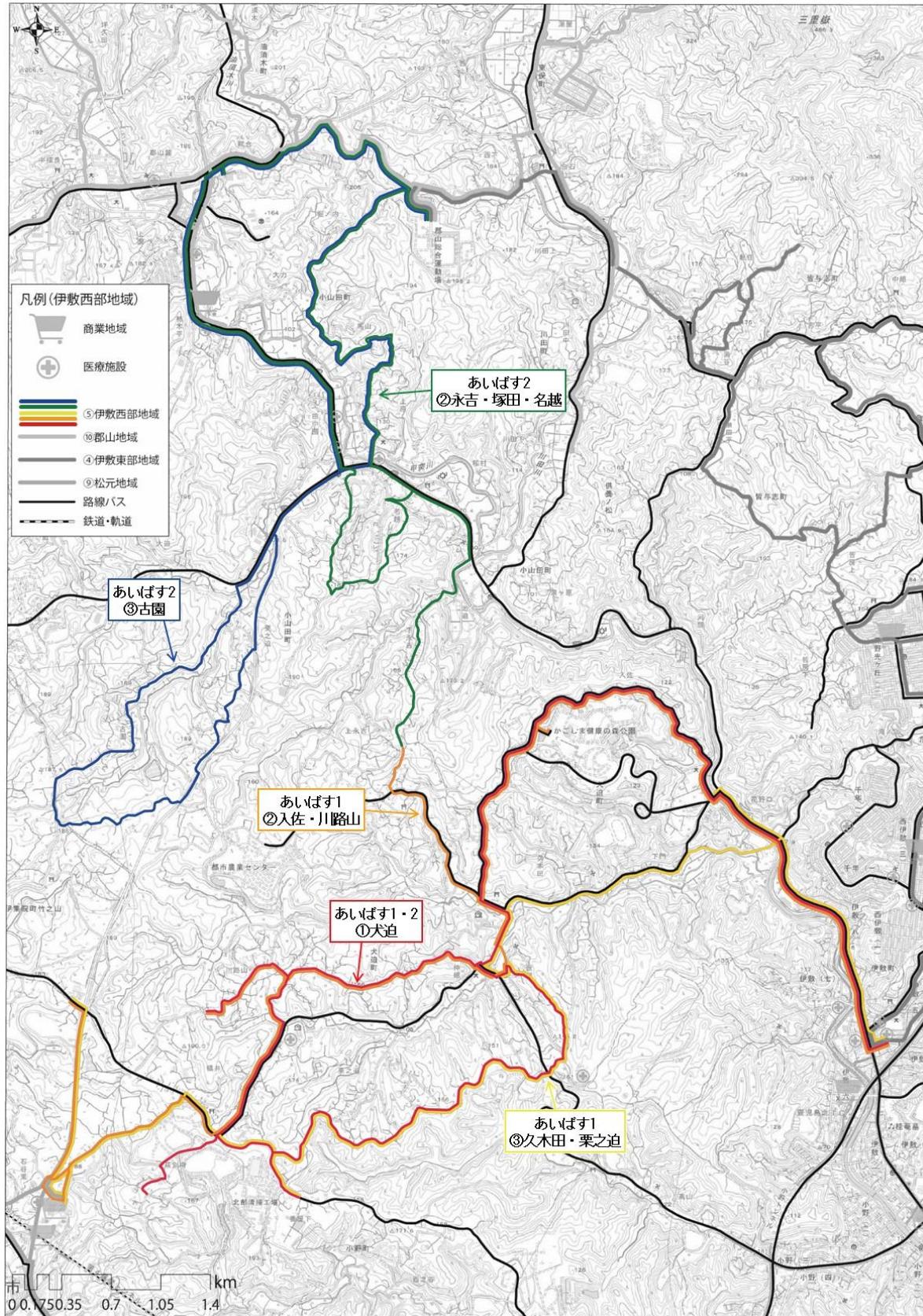
▼ 伊敷西部地域における見直し内容（2/2）

路線名等	項目	現況	再編後
伊敷西部地域 乗合タクシー ①荒磯・久木田エリア (※)	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	セダン車等
伊敷西部地域 乗合タクシー ②永吉・古園エリア	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	火・木・土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	セダン車等

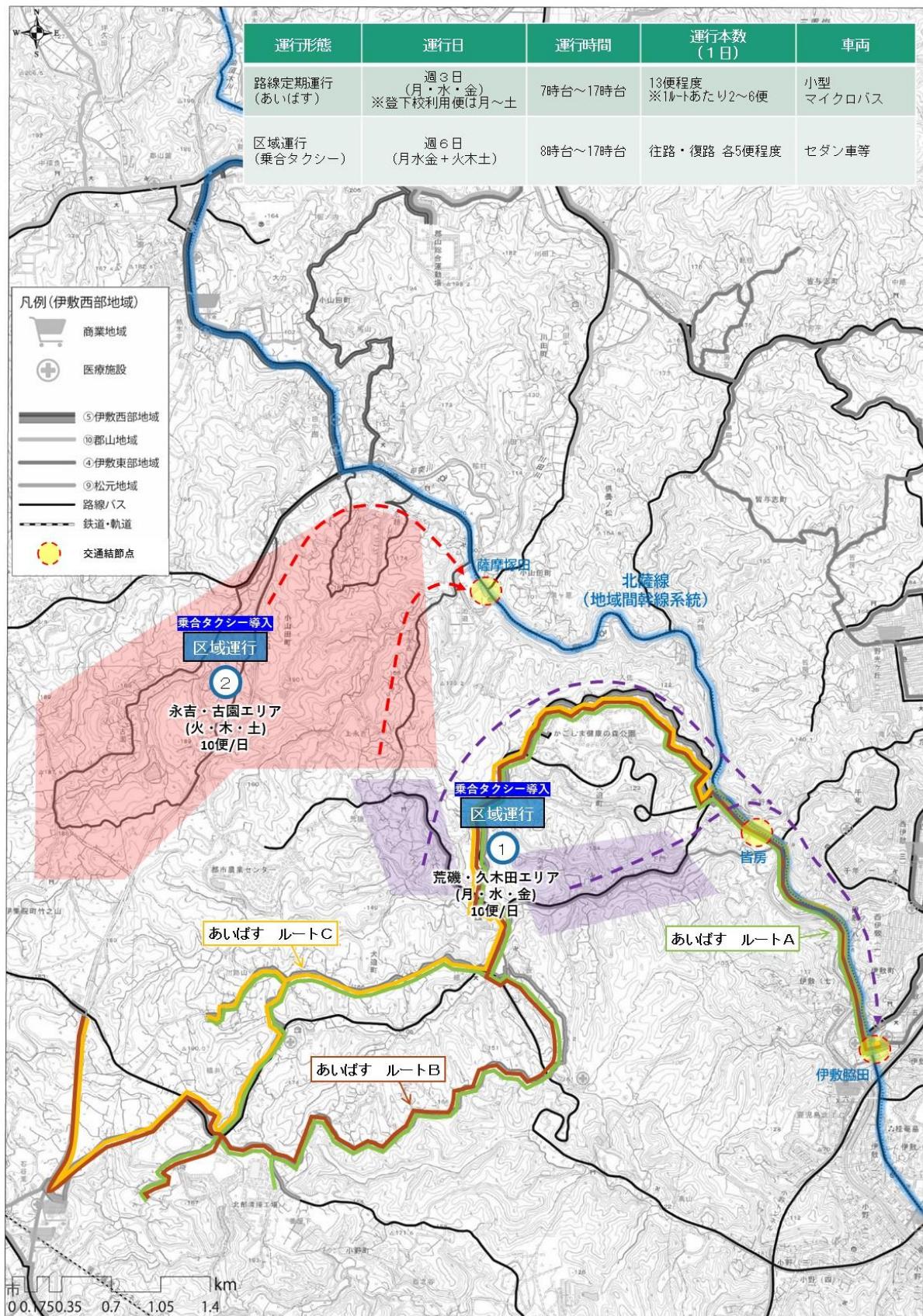
2) 対象路線等

伊敷西部地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 伊敷西部地域における見直し対象路線（現況）



▼ 伊敷西部地域における見直し対象路線（再編後）



事業2-4 吉田地域

1) 見直し内容

吉田地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

▼ 吉田地域における見直し内容

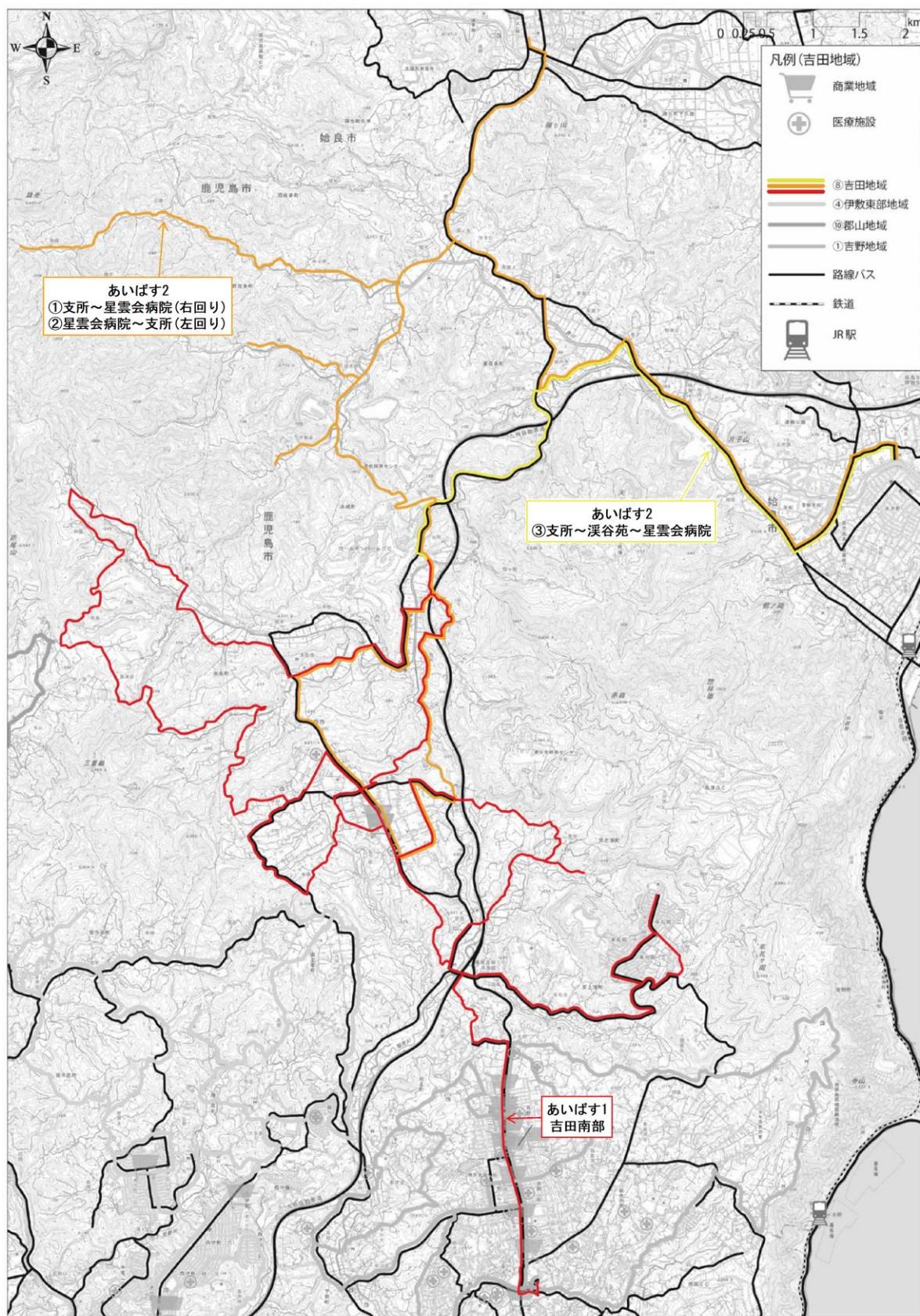
路線名等	項目	現況	再編後
吉田地域あいばす1 (月・水・金曜日運行) ・吉田南部	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	19.0～34.6km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	8便/日	—
	使用車両	小型マイクロバス	—
吉田地域あいばす2 (火・木・土曜日運行) ①支所～青雲会病院 (右回り) ②青雲会病院～支所 (左回り) ③支所～渓谷苑～青 雲会病院	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	21.2～47.8km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
	運行便数	①:2便/日、②:4便/日、 ③:2便/日	—
	使用車両	小型マイクロバス	—
吉田地域乗合タクシー ①北部エリア	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	ワゴン車
吉田地域乗合タクシー ②南部エリア (※)	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	火・木・土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日)程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	大型ワゴン車

(※) 「【事業1】バス路線の再編」で実施(再掲)

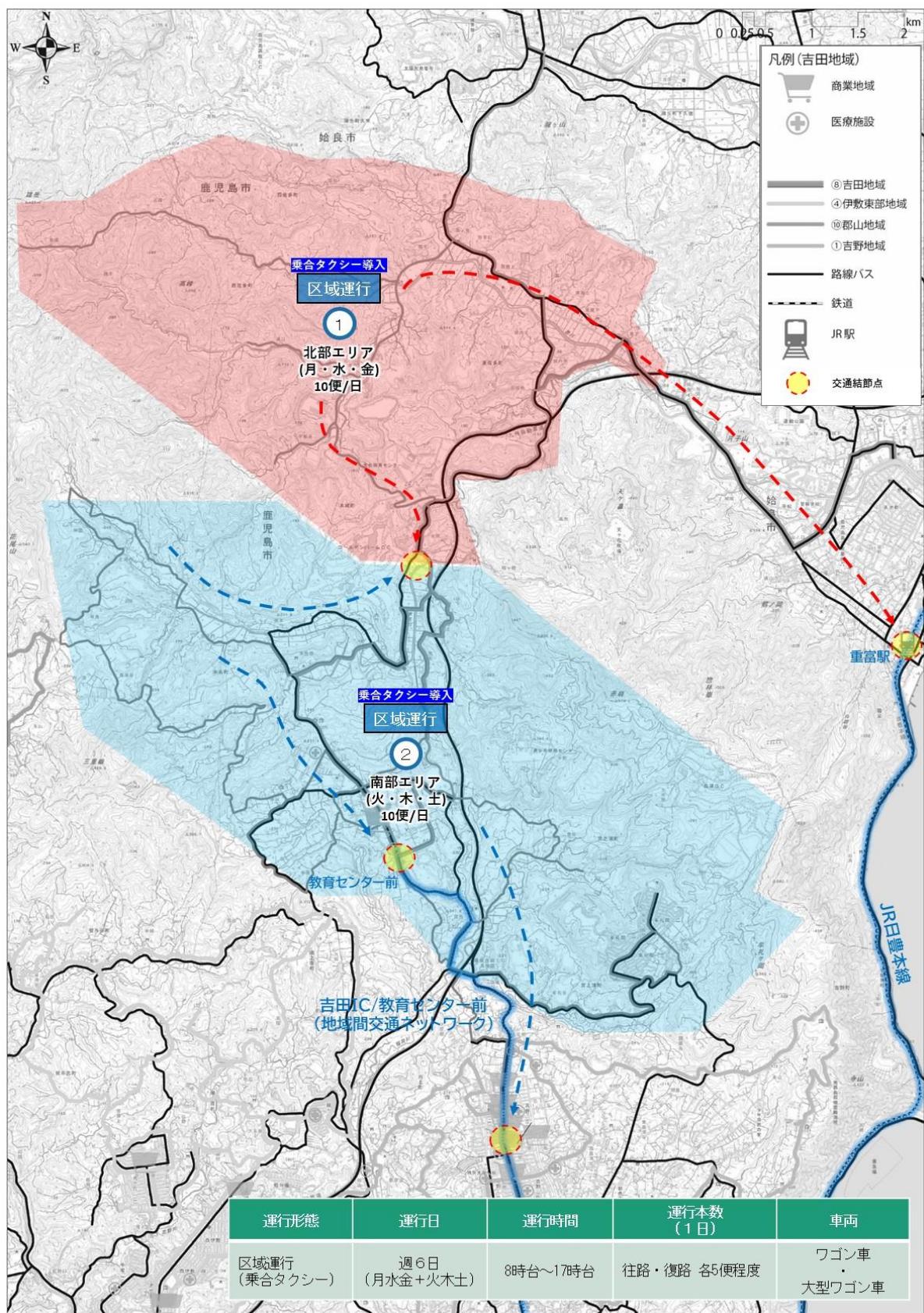
2) 対象路線等

吉田地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 吉田地域における見直し対象路線（現況）



▼ 吉田地域における見直し対象路線（再編後）



事業2-5 郡山地域

1) 見直し内容

郡山地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

③路線のフィーダー（支線）化

- ・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。

▼ 郡山地域における見直し内容

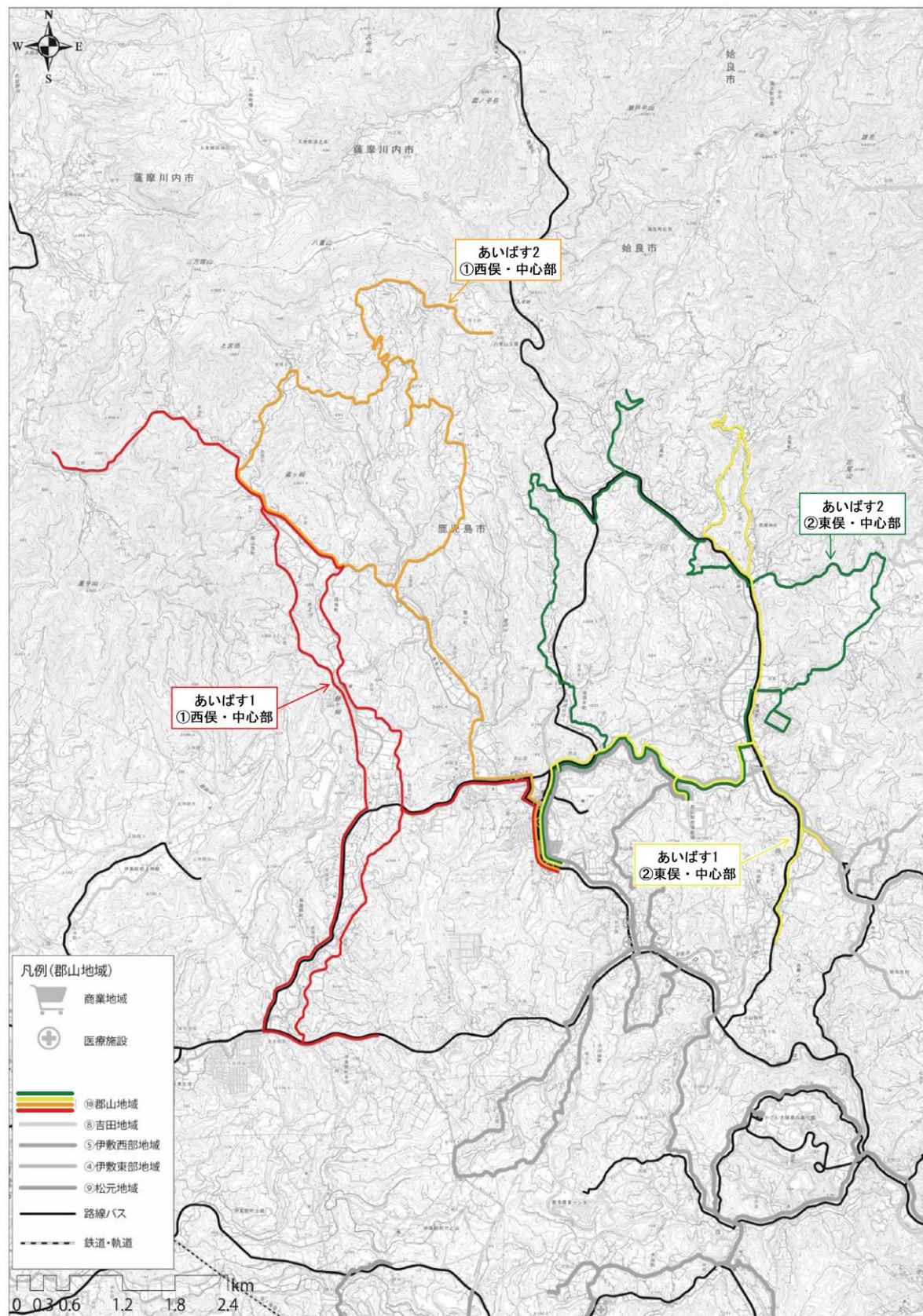
路線名等	項目	現況	再編後
郡山地域あいばす1 (月・水・金曜日運行) ①西俣・中心部 ②東俣・中心部	運行事業者	あづま交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	30.0～30.9km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	①:3便/日、②:3便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
郡山地域あいばす2 (火・木・土曜日運行) ①西俣・中心部 ②東俣・中心部	運行事業者	あづま交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	29.6～31.8km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
	運行便数	①:3便/日、②:3便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
郡山地域あいばす ・ルートA (※) ・ルートB (※)	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	13.0～21.7km
	運行日	—	月・水・木・金・土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	12便/日 程度 (ルートA,B:6便/日 程度)
	使用車両	—	大型ワゴン車
郡山地域乗合タクシー ①花尾・油須木・郡山エリア (※)	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	ワゴン車

(※)「【事業1】バス路線の再編」で実施(再掲)

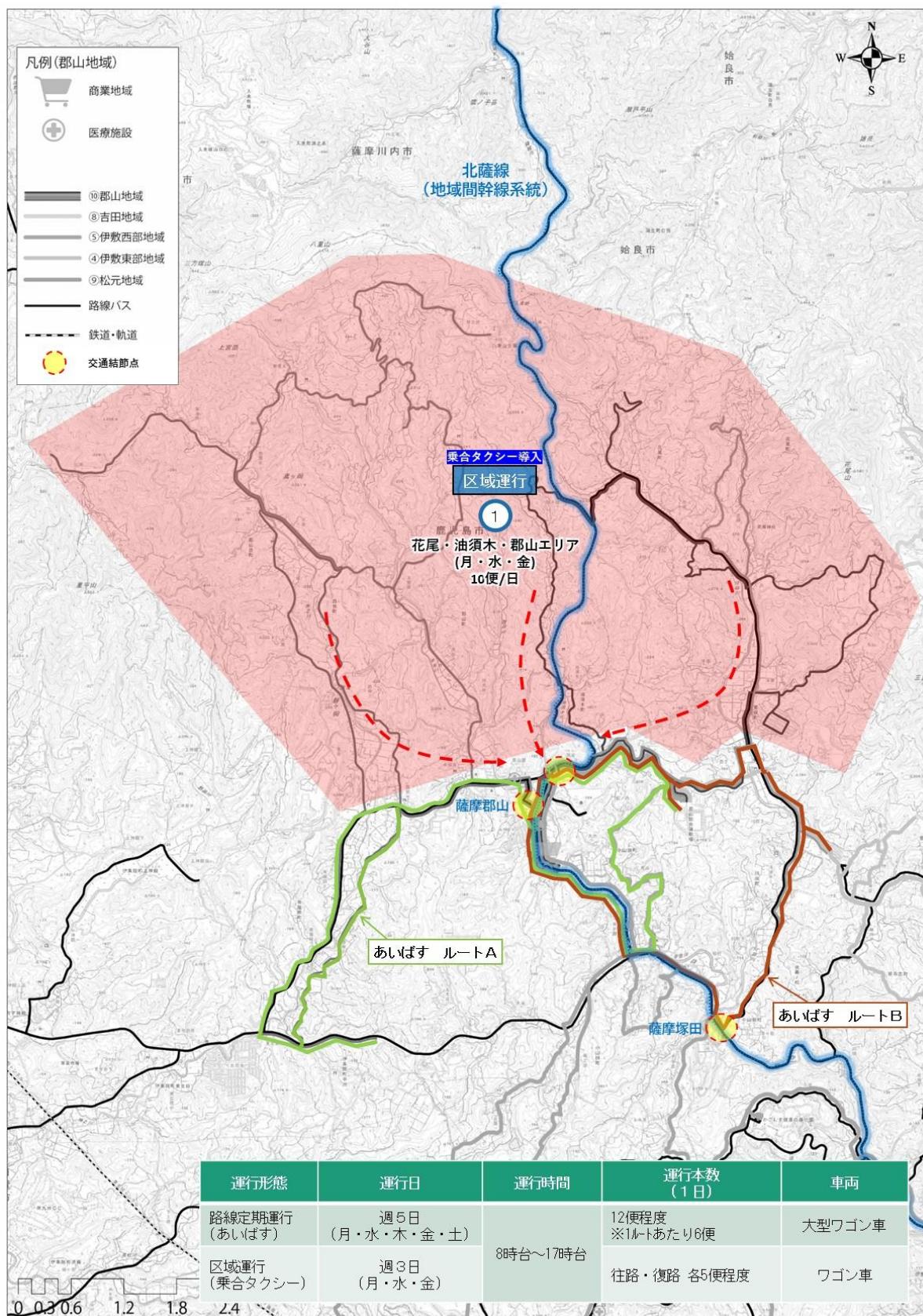
2) 対象路線等

郡山地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 郡山地域における見直し対象路線（現況）



▼ 郡山地域における見直し対象路線（再編後）



事業2-6 谷山地域（順次利便増進事業として位置づけ予定）

1) 見直し内容

谷山地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

③路線のフィーダー（支線）化

- ・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。

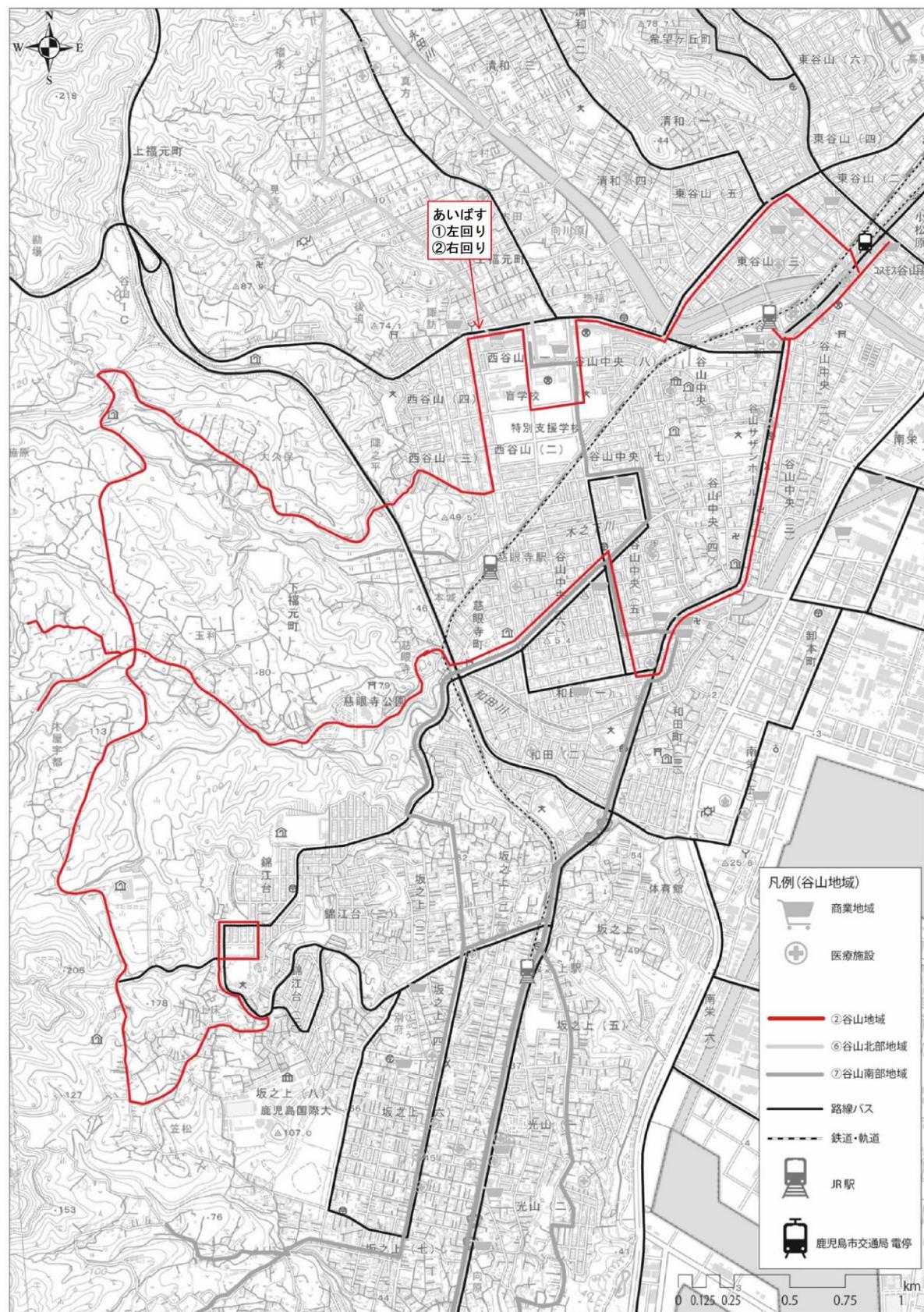
▼ 谷山地域における見直し内容

路線名等	項目	現況	再編後
谷山地域あいばす ①左回り ②右回り	運行事業者	鹿児島第一交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	11.4～21.0km	—
	運行日	月曜日～土曜日	—
	運行便数	10便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
谷山地域あいばす ・ルートA ・ルートB	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	6.8～15.3km
	運行日	—	月曜日～土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	12便/日 程度 (ルートA,B:1～11便/日 程度)
谷山地域乗合タクシー ①大久保・木屋宇都エリア	使用車両	—	大型ワゴン車
	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	月曜日～土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	セダン車等

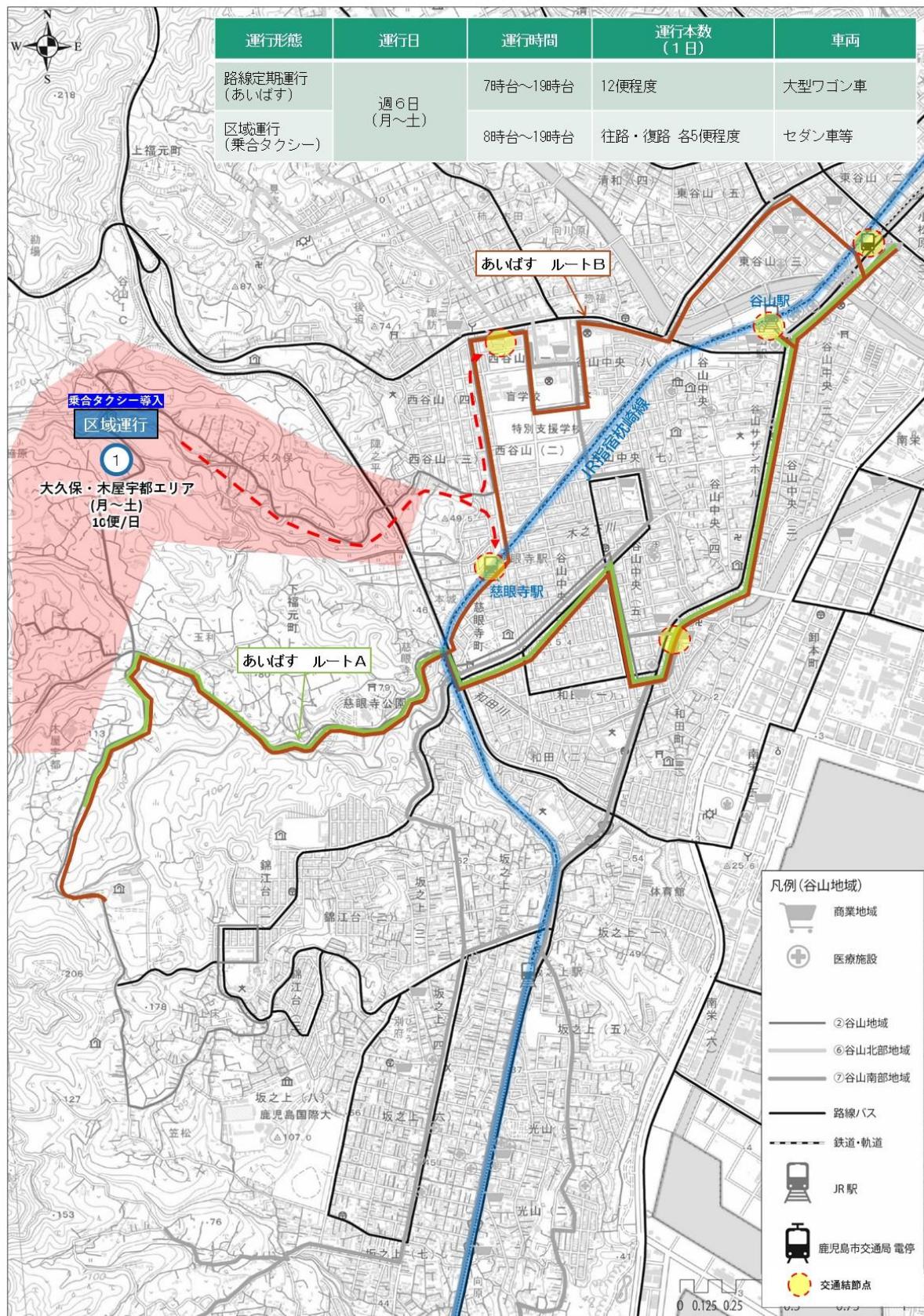
2) 対象路線等

谷山地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 谷山地域における見直し対象路線（現況）



▼ 谷山地域における見直し対象路線（再編後）



事業2-7 喜入地域（順次利便増進事業として位置づけ予定）

1) 見直し内容

喜入地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

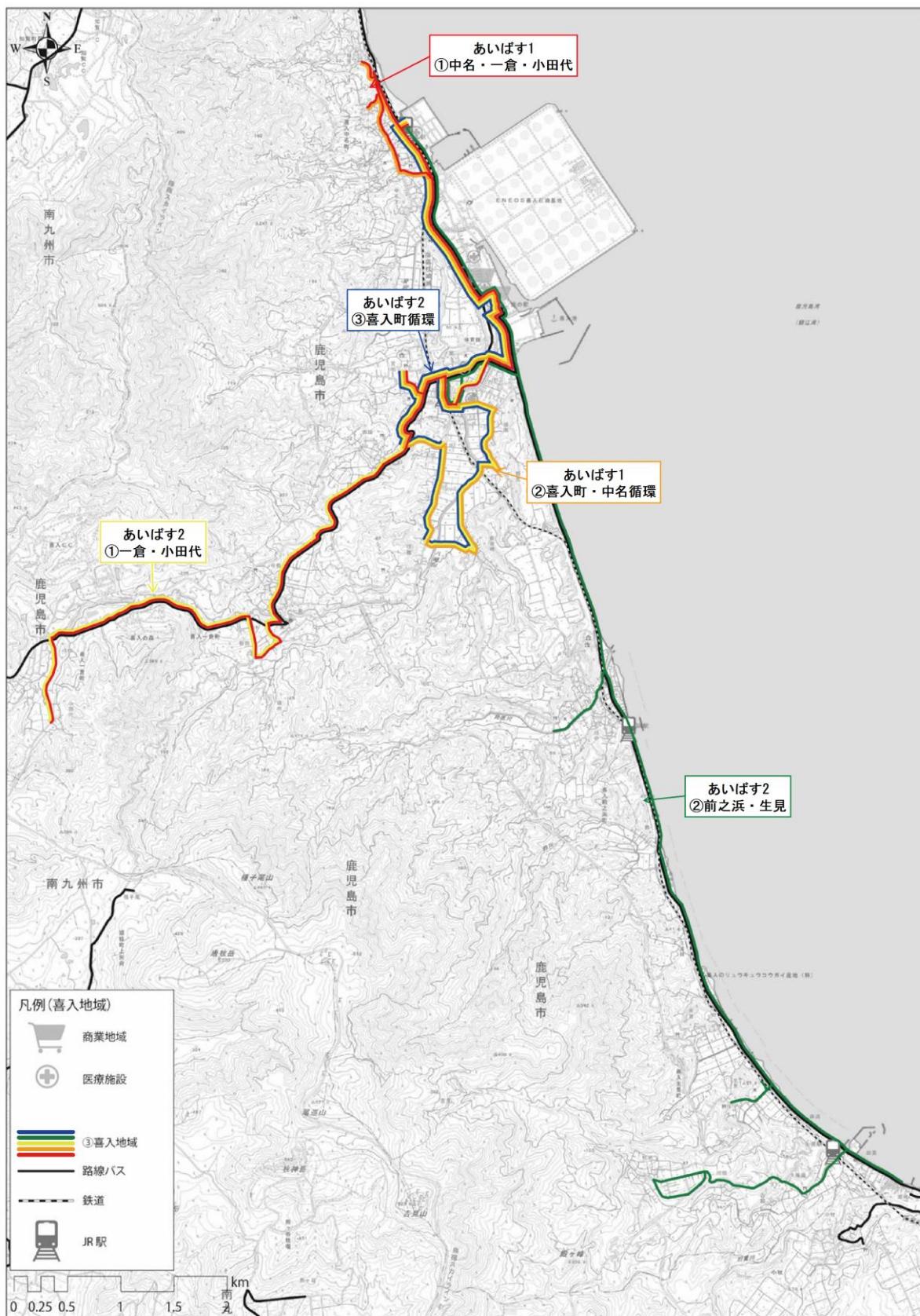
▼ 喜入地域における見直し内容

路線名等	項目	現況	再編後
喜入地域あいばす1 (月・水・金曜日運行) ①中名・一倉・小田代 ②喜入町・中名巡回	運行事業者	鹿児島第一交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	13.3～22.0km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	①:4便/日、②:4便/日	—
喜入地域あいばす2 (火・木・土曜日運行) ①一倉・小田代 ②前之浜・生見 ③喜入町巡回	使用車両	大型ワゴン車	—
	運行事業者	鹿児島第一交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	13.3～20.5km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
喜入瀬々串地域 乗合タクシー	運行便数	①:4便/日、②:1便/日、 ③:8便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
	運行事業者	平川タクシー、鹿児島第一交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	区域運行(事前予約制)	—
	運行日	月・水・金曜日	—
喜入地域 乗合タクシー ①瀬々串・中名・喜入・ 一倉エリア	運行便数	5往復(10便/日) (基本ダイヤ型)	—
	使用車両	セダン車等	—
	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休)
喜入地域 乗合タクシー ②前之浜・生見エリア	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	大型ワゴン車
	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	火・木・土曜日(祝日運休)
喜入地域 乗合タクシー ②前之浜・生見エリア	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	セダン車等

2) 対象路線等

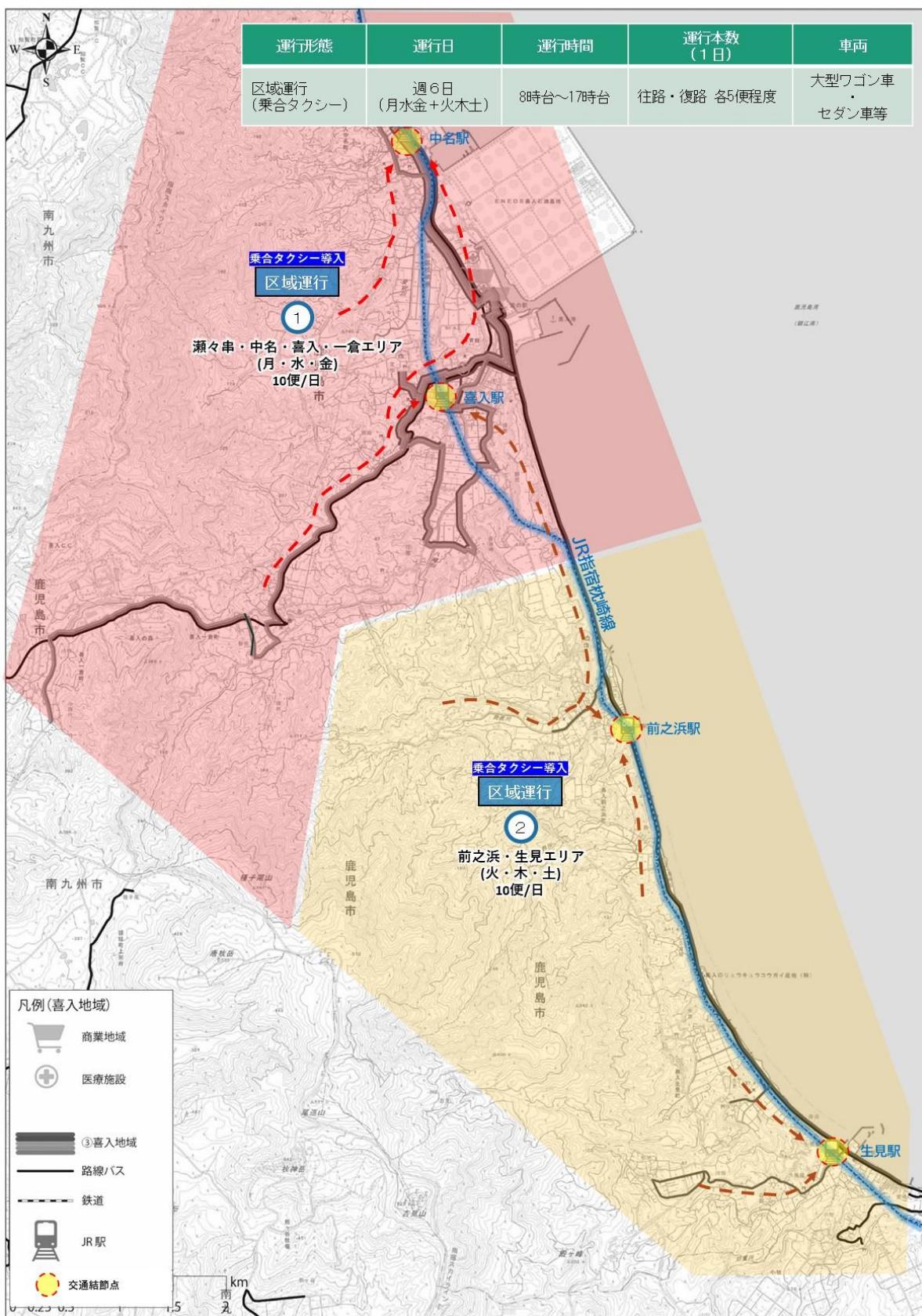
喜入地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 喜入地域における見直し対象路線（現況）



▼ 喜入地域における見直し対象路線（再編後）

運行形態	運行日	運行時間	運行本数 (1日)	車両
区域運行 (乗合タクシー)	週6日 (月水金+火木土)	8時台～17時台	往路・復路 各5便程度	大型ワゴン車 セダン車等



事業2-8 谷山北部地域（順次利便増進事業として位置づけ予定）

1) 見直し内容

谷山北部地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

③路線のフィーダー（支線）化

- ・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。

▼ 谷山北部地域における見直し内容（1/2）

路線名等	項目	現況	再編後
谷山北部地域 あいばす1 (月・水・金曜日運行) ①竹下三文字 ②広木・谷山往復 ③瀧ノ下・見寄循環	運行事業者	鶴丸交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	13.9～19.7km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	①:1便/日、②:5便/日、 ③:5便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
谷山北部地域 あいばす2 (火・木・土曜日運行) ①竹下三文字 ②炭床・三重野 ③広木・谷山往復	運行事業者	鶴丸交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	13.9～29.7km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
	運行便数	①:1便/日、②:5便/日、 ③:4便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
谷山北部地域 あいばす ・ルートA ・ルートB	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	8.9～13.0km
	運行日	—	火・木・土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	16便/日 程度 (ルートA,B:8便/日 程度)
	使用車両	—	大型ワゴン車
谷山北部地域 あいばす ・ルートC ・ルートD	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	6.6～8.6km
	運行日	—	月・水・金曜日(祝日運休)
	運行便数	—	20便/日 程度 (ルートC,D:10便/日 程度)
	使用車両	—	大型ワゴン車

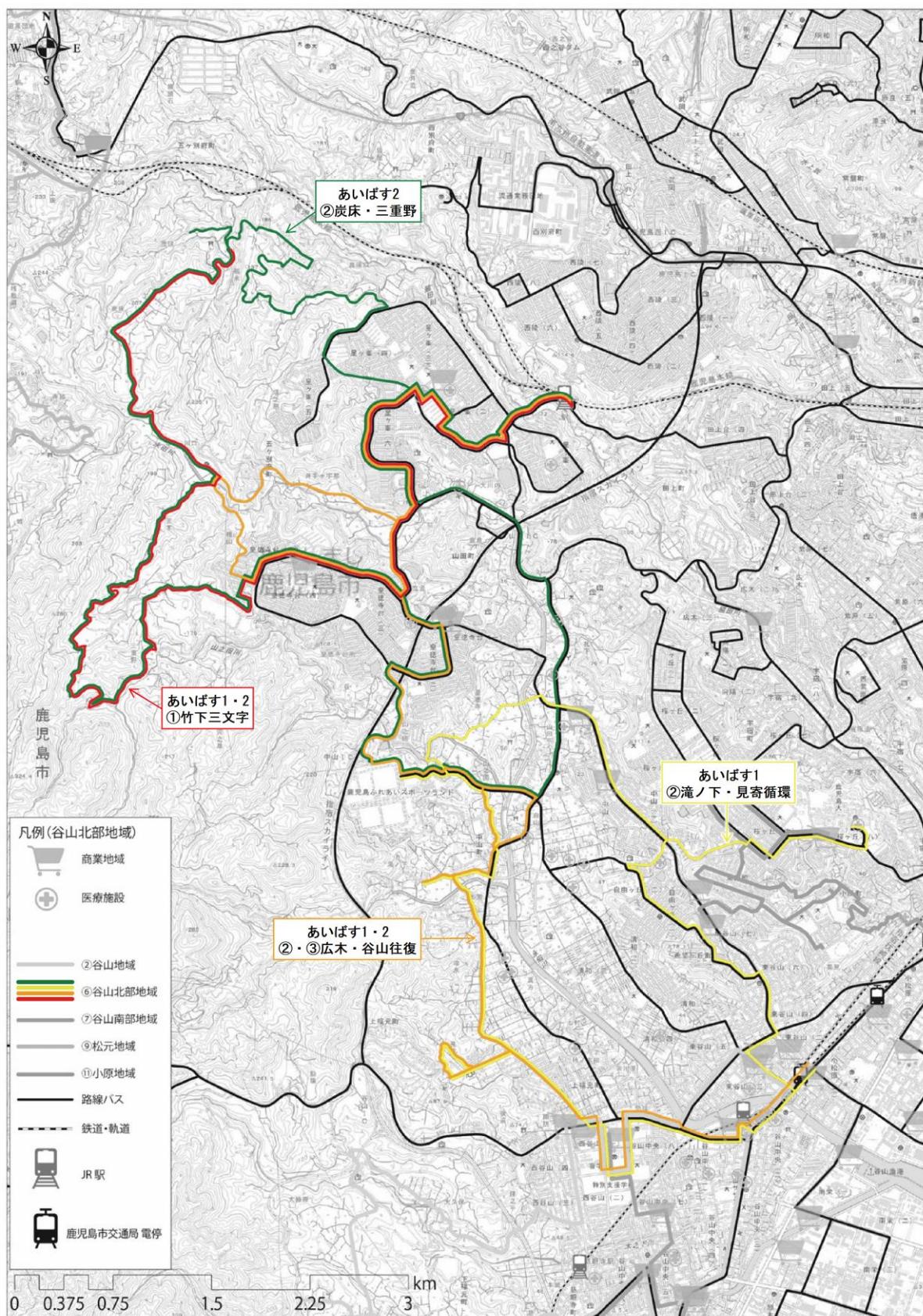
▼ 谷山北部地域における見直し内容（2/2）

路線名等	項目	現況	再編後
谷山北部地域 乗合タクシー ①炭床エリア ②三重野エリア	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	火・木・土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	セダン車等

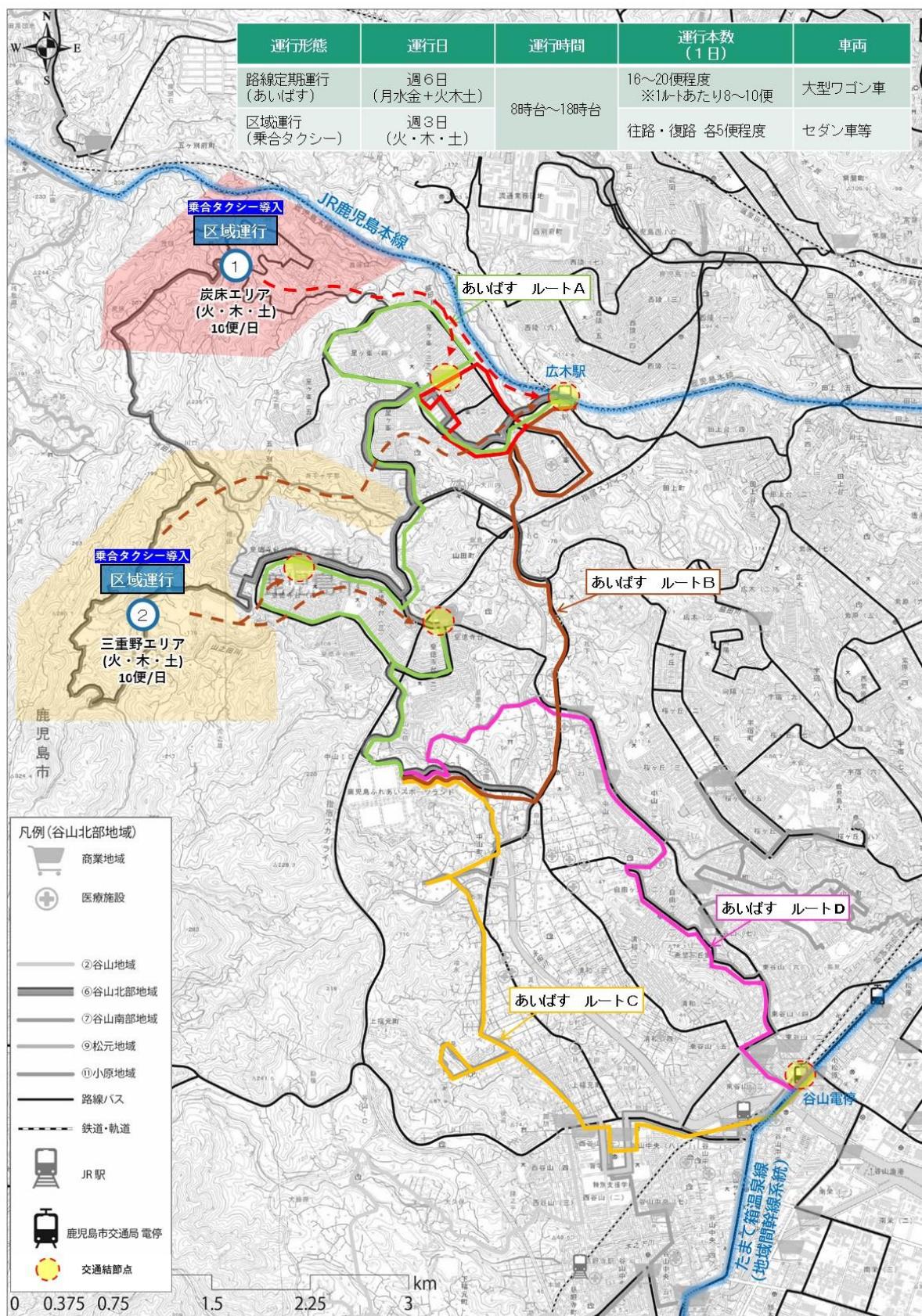
2) 対象路線等

谷山北部地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 谷山北部地域における見直し対象路線（現況）



▼ 谷山北部地域における見直し対象路線（再編後）



事業2-9 谷山南部地域（順次利便増進事業として位置づけ予定）

1) 見直し内容

谷山南部地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

③路線のフィーダー（支線）化

- ・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。

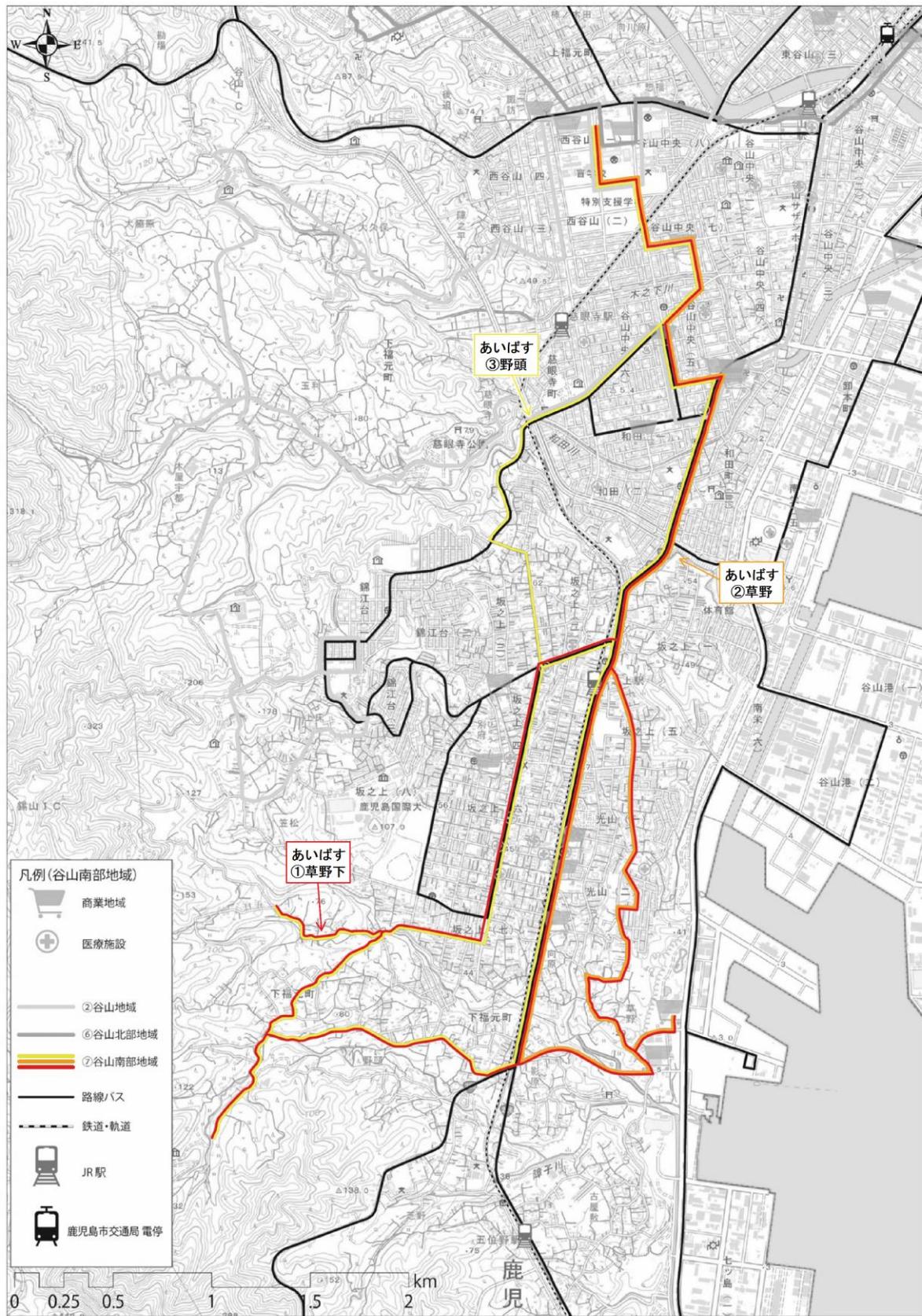
▼ 谷山南部地域における見直し内容

路線名等	項目	現況	再編後
谷山南部地域 あいばす ①草野下 ②草野 ③野頭	運行事業者	鶴丸交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	13.6～26.9km	—
	運行日	月曜日～土曜日	—
	運行便数	①:1便/日、②:6便/日、 ③:6便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
谷山南部地域 あいばす ・ルートA ・ルートB	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	13.1～13.6km
	運行日	—	月曜日～土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	12便/日 程度 (ルートA,B:6便/日 程度)
	使用車両	—	大型ワゴン車
谷山南部地域 乗合タクシー ・笠松・野頭エリア	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	月曜日～土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	セダン車等

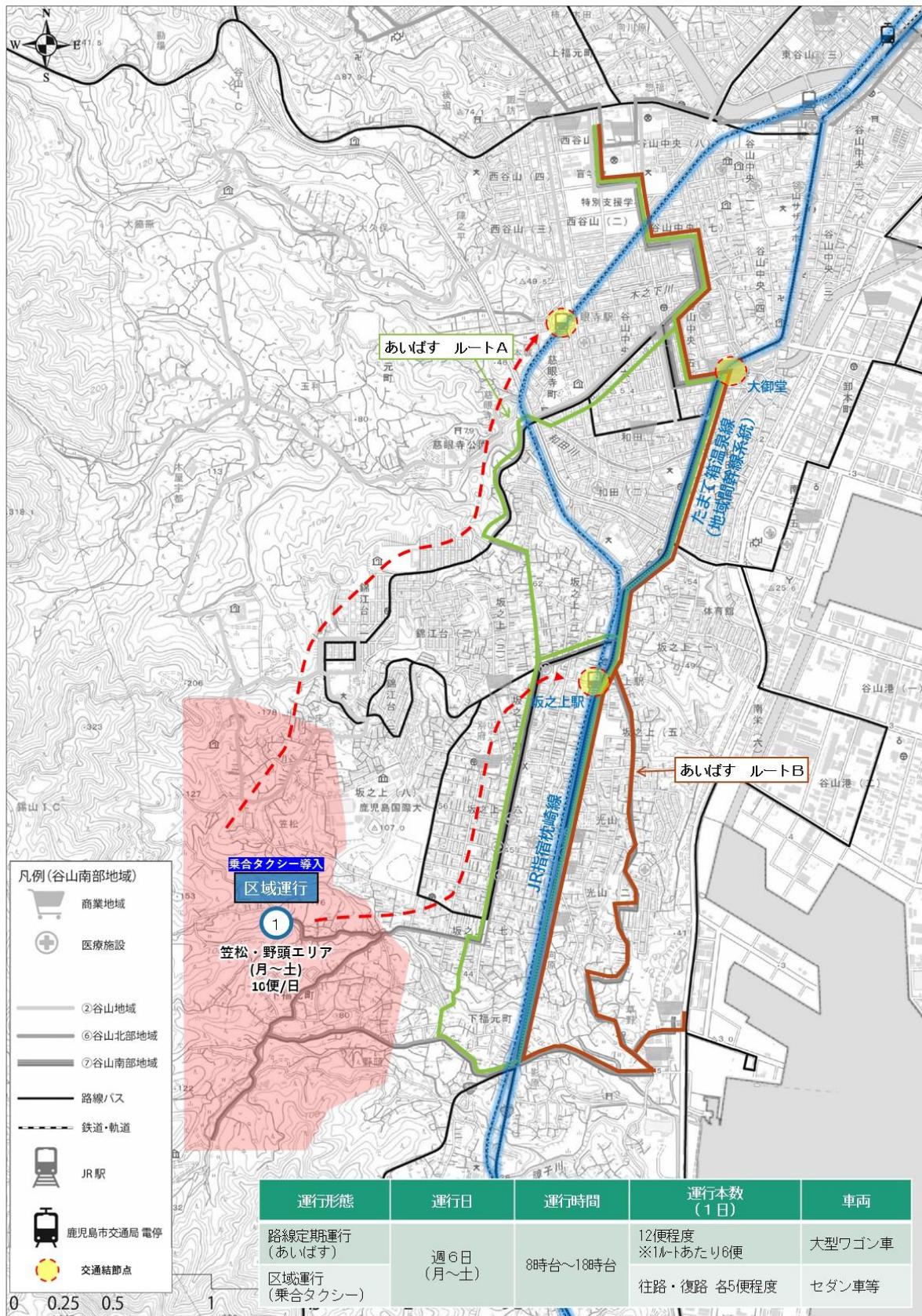
2) 対象路線等

谷山南部地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 谷山南部地域における見直し対象路線（現況）



▼ 谷山南部地域における見直し対象路線（再編後）



事業2-10 松元地域（順次利便増進事業として位置づけ予定）

1) 見直し内容

松元地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

③路線のフィーダー（支線）化

- ・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。

▼ 松元地域における見直し内容（1/2）

路線名等	項目	現況	再編後
松元地域あいばす1 (月・水・金曜日運行) ①入佐方面 ②直木・内田上方面 ③上田口・石谷方面	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	13.1～21.4km	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	①:4便/日、②:4便/日、 ③:7便/日	—
	使用車両	小型マイクロバス	—
松元地域あいばす2 (火・木・土曜日運行) ・松元平野岡体育館・ 松元支所・タイヨー松 元店・お茶の里循環	運行事業者	南国交通	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	34.6～38.0km	—
	運行日	火・木・土曜日	—
	運行便数	8便/日	—
	使用車両	小型マイクロバス	—
松元平田地域 乗合タクシー	運行事業者	松元タクシー	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	区域運行(事前予約制)	—
	運行日	月・水・金曜日	—
	運行便数	3往復(6便/日) (基本ダイヤ型)	—
	使用車両	セダン車等	—

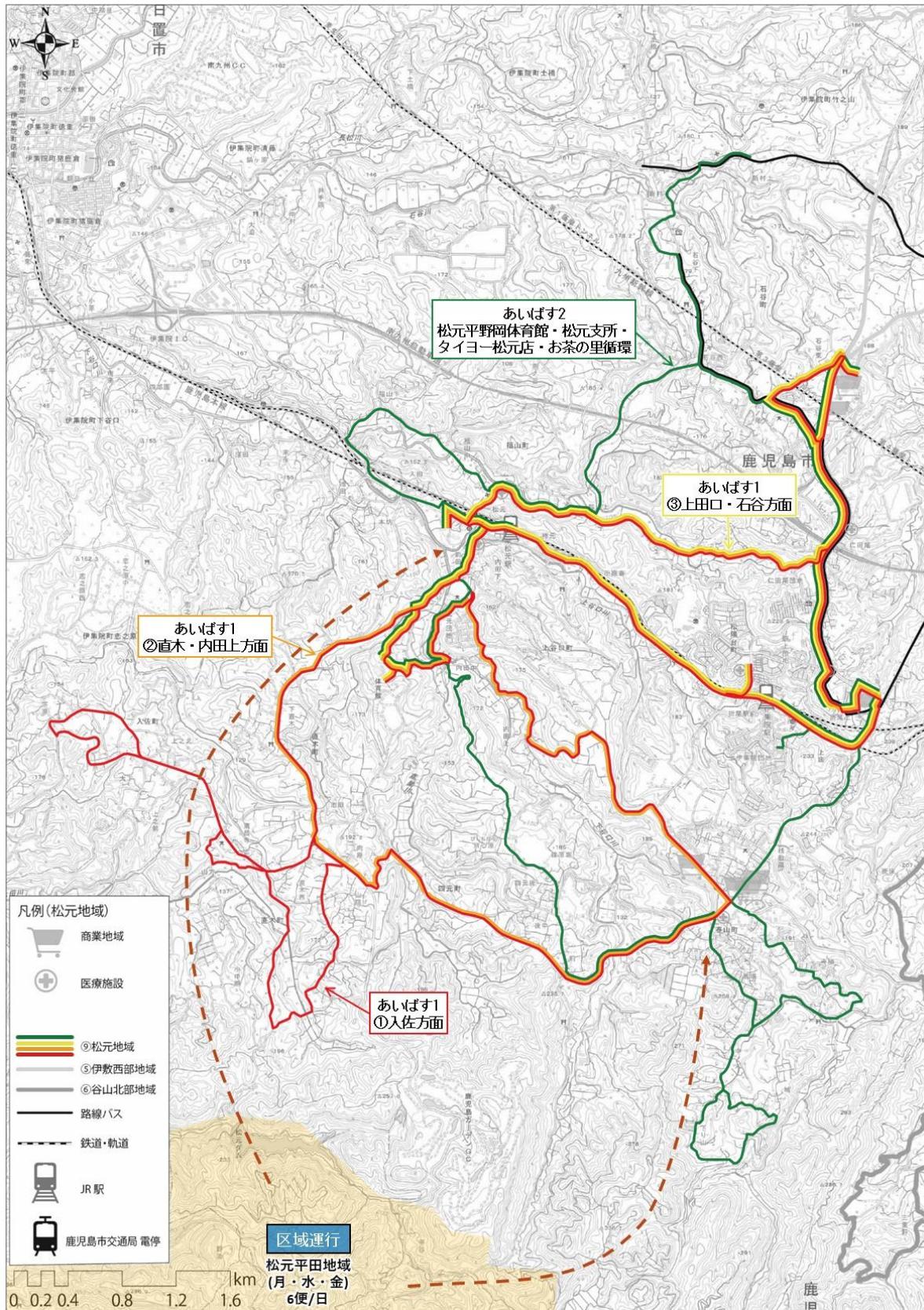
▼ 松元地域における見直し内容（2/2）

路線名等	項目	現況	再編後
松元地域あいばす ・ルートA ・ルートB	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	路線定期運行
	キロ程	—	9.1～11.3km
	運行日	—	火・木・土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	20便/日 程度 (ルートA,B:10便/日 程度)
	使用車両	—	大型ワゴン車
松元地域乗合タクシー ①石谷・福山エリア ②入佐・直木・平田エリア	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	火・木・土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	セダン車等

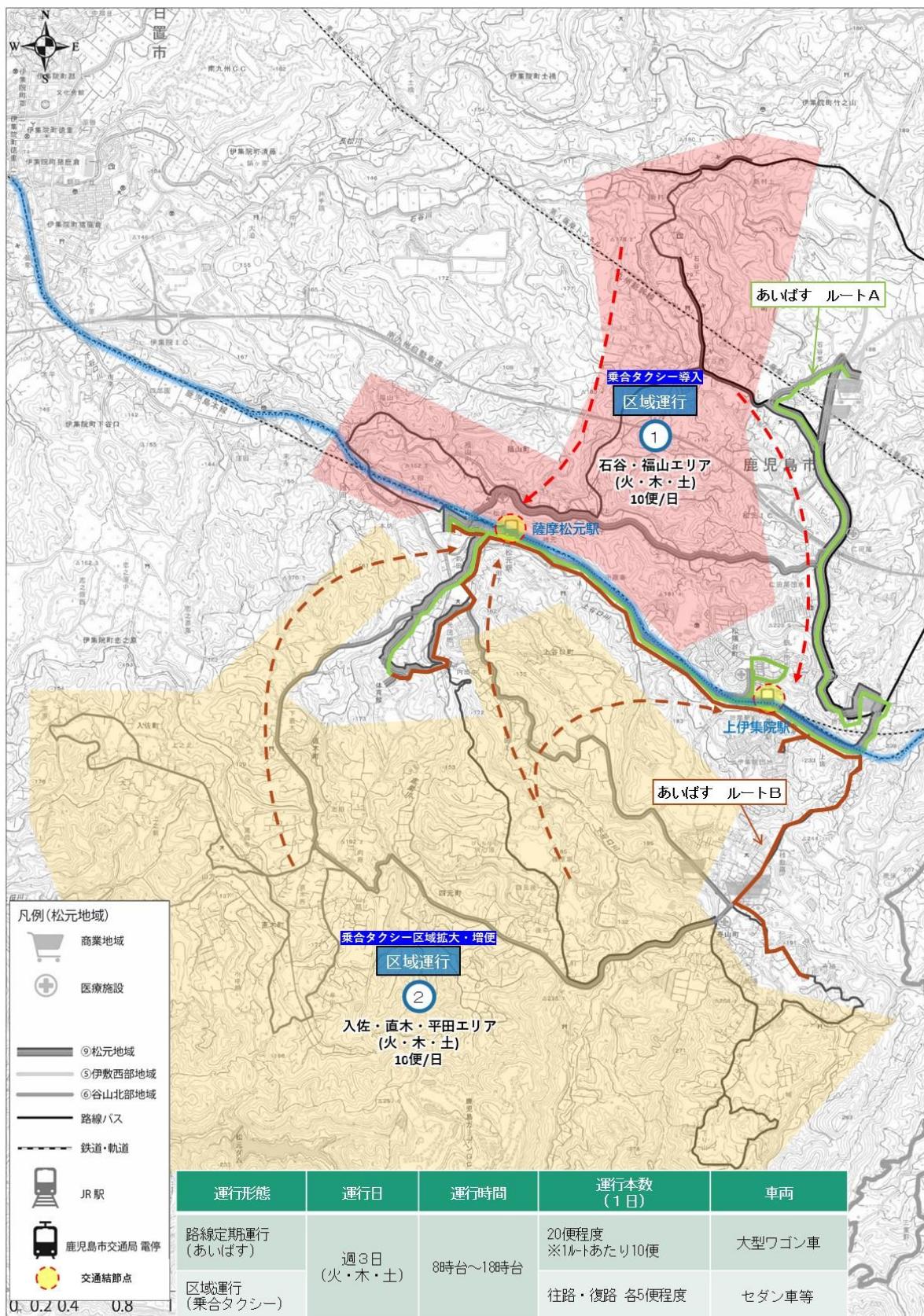
2) 対象路線等

松元地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 松元地域における見直し対象路線（現況）



▼ 松元地域における見直し対象路線（再編後）



事業2-11 小原地域（順次利便増進事業として位置づけ予定）

1) 見直し内容

小原地域における利便増進のポイント及び見直し内容は以下のとおりです。

■利便増進事業のポイント

②交通モード最適化

- ・需要に応じ、利用が少ない地域のバス路線を補完交通（乗合タクシー）に転換し、点在する需要に対し、ドア・ツー・ドアで結節点等まで効率的に移動手段を確保

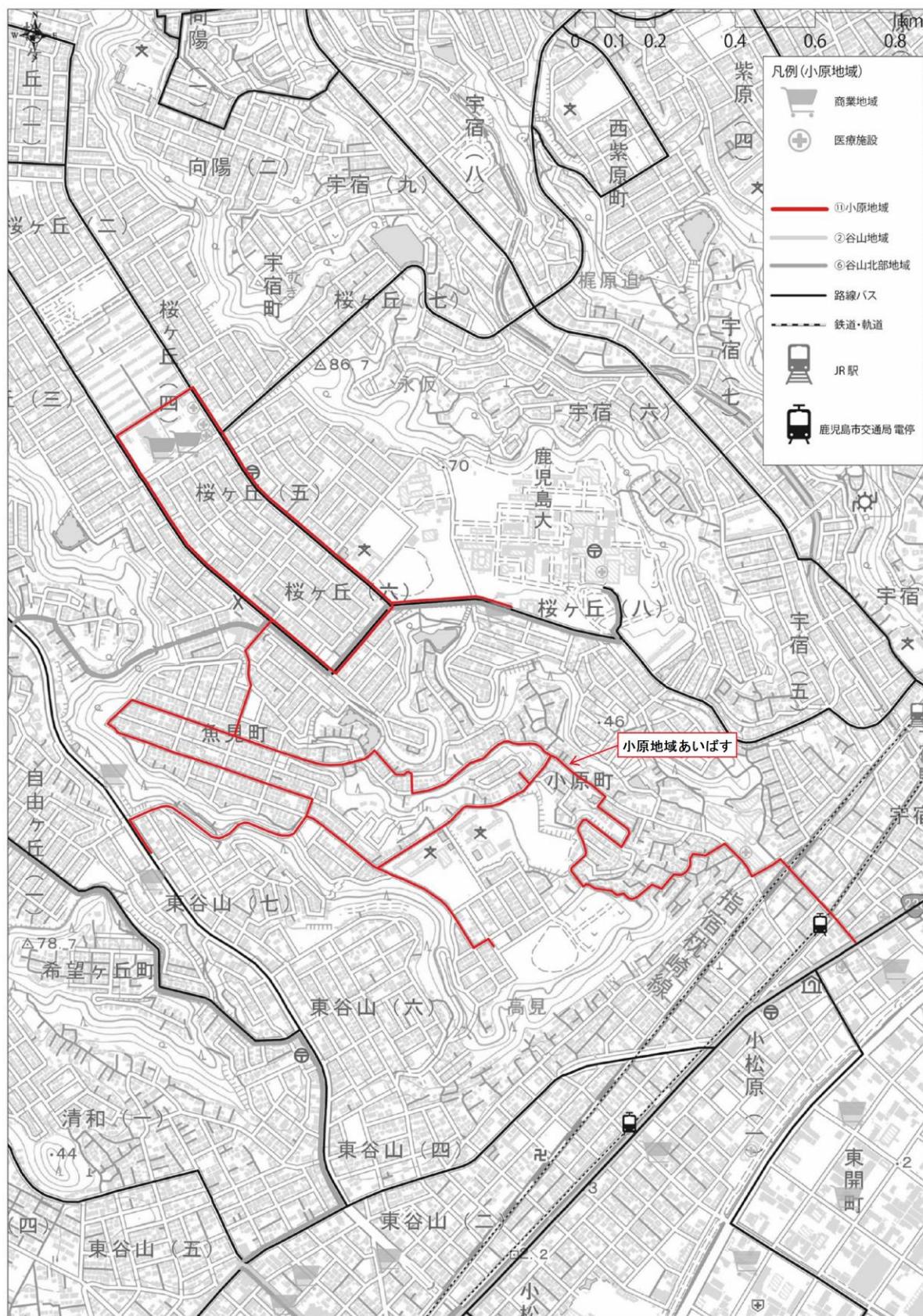
▼ 小原地域における見直し内容

路線名等	項目	現況	再編後
小原地域あいばす	運行事業者	鹿児島市交通局	—
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	—
	運行の態様	路線定期運行	—
	キロ程	12.0km	—
	運行日	火・木・土曜日(祝日運休)	—
	運行便数	8便/日	—
	使用車両	大型ワゴン車	—
小原地域乗合タクシー ①小原・魚見エリア	運行事業者	—	(未定)
	事業の種類	—	一般乗合旅客自動車運送事業
	運行の態様	—	区域運行(事前予約制)
	運行日	—	火・木・土曜日(祝日運休)
	運行便数	—	5往復(10便/日) 程度 (基本ダイヤ型)
	使用車両	—	大型ワゴン車

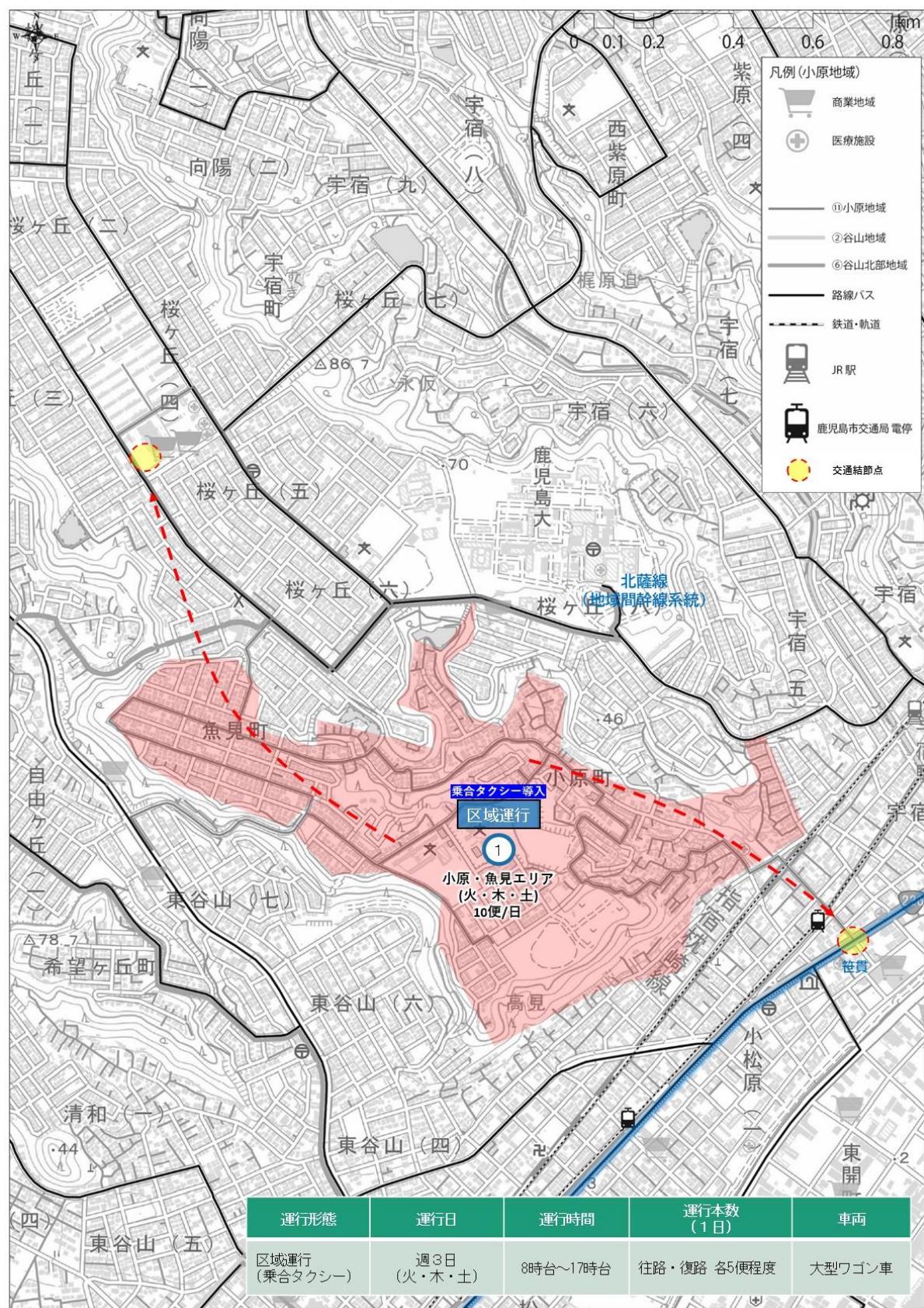
2) 対象路線等

小原地域における補完交通の見直し対象路線は下図のとおりです。

▼ 小原地域における見直し対象路線（現況）



▼ 小原地域における見直し対象路線（再編後）



2.4 今後追加に向け検討・調整を進める事業

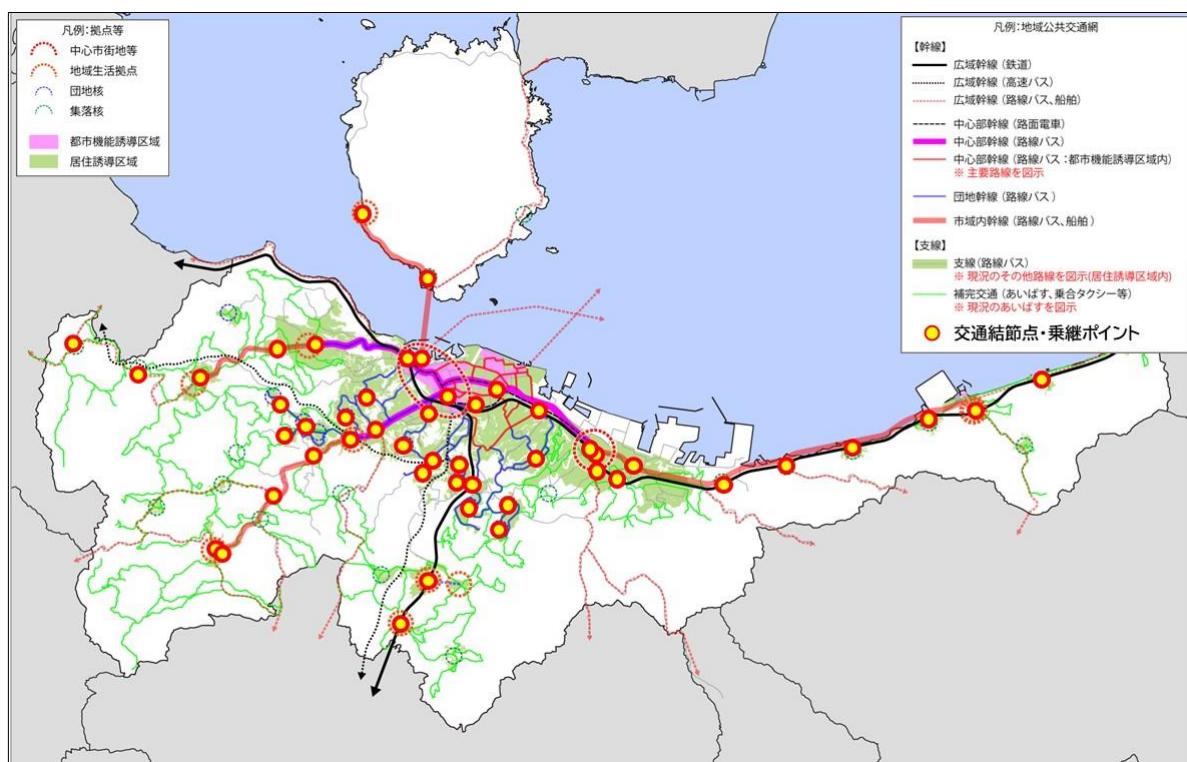
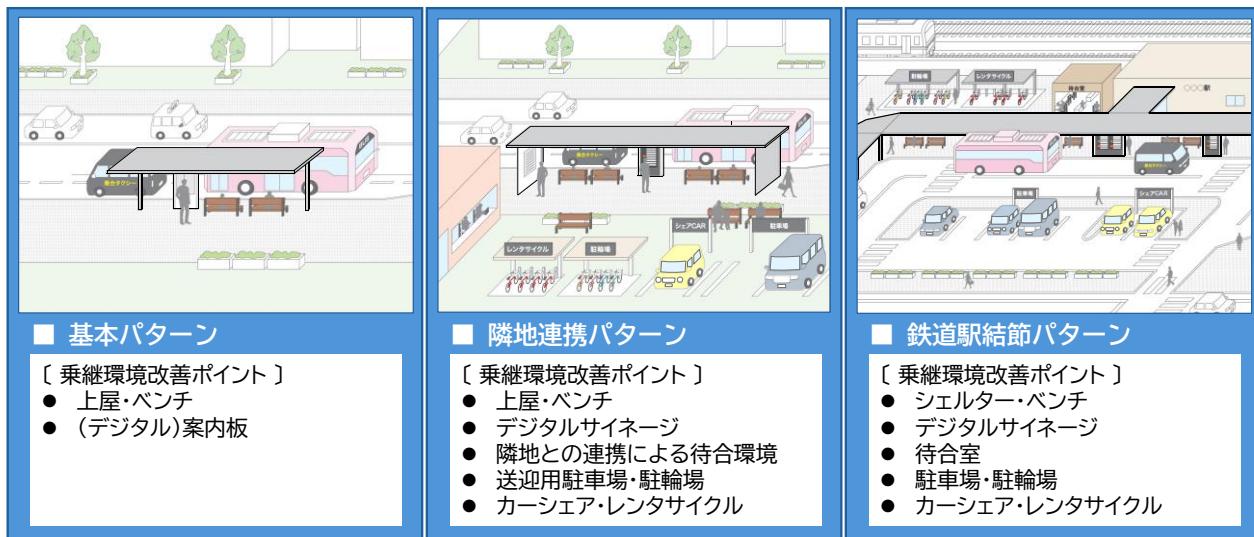
【事業3】公共交通の利用環境の改善

・交通結節点・乗継ポイントの乗継環境の整備

事業1、2で設定した交通結節点・乗継ポイント等について、需要や他モードとの接続状況、用地の制約等を踏まえて整備箇所を選定し、乗継環境を整備します。

利用状況や周辺環境に応じ、快適に待てるよう、上屋・ベンチや待合室、リアルタイムの運行情報を確認できるデジタルサイネージ、パークアンドライド・サイクルアンドライドやカーシェア・レンタサイクルの施設の設置等を検討します。

▼ 交通結節点・乗継ポイントの乗継環境の整備イメージ



▲ 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
(鹿児島市交通局資料より)



▲ デジタルサイネージの設置イメージ
(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に、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導入のイメージ

【その他の事業】

・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。

・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

・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と合わせて、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

2.5 事業の実施主体とスケジュール

本計画の実施予定期間は令和8年度から令和13年度の6年間であり、各事業の実施スケジュールは次の通りです。

なお、今後追加に向け検討・調整を進める事業については、検討・調整の状況を見定め、適宜、本計画の見直しを行い、新たに利便増進事業や関連事業として計画に位置づけ、実施することを予定しています。

計画期間		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	備考
鹿児島市公共交通ビジョン			●	計画期間					必要に応じて適宜見直し
鹿児島市地域公共交通利便増進実施計画			●	計画期間					必要に応じて適宜見直し
利便増進事業	実施主体	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	利便増進事業の位置付け
【事業1】 バス路線の再編	[1]吉野・吉田地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R8.10.1 運行開始(予定)						R8年7月
	[2]明和・原良地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R8.10.1 運行開始(予定)						R8年7月
	[3]伊敷地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R8.10.1 運行開始(予定)						R8年7月
	[4]桜島地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R8.10.1 運行開始(予定)						R8年7月
	[5]郡山地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R8.10.1 運行開始(予定)						R8年7月
	[6]上之原地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R9.4.1 運行開始(予定)						順次
	[7]宇宿地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R9.4.1 運行開始(予定)						順次
	[8]唐湊地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R9.4.1 運行開始(予定)						順次
【事業2】 交通不便地における交通手段の見直し	[1]吉野地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R8.10.1 運行開始(予定)						R8年7月
	[2]伊敷東部地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R8.10.1 運行開始(予定)						R8年7月
	[3]伊敷西部地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R8.10.1 運行開始(予定)						R8年7月
	[4]吉田地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R8.10.1 運行開始(予定)						R8年7月
	[5]郡山地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R8.10.1 運行開始(予定)						R8年7月
	[6]谷山地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R9.4.1 運行開始(予定)						順次
	[7]喜入地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R9.4.1 運行開始(予定)						順次
	[8]谷山北部地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R9.4.1 運行開始(予定)						順次
	[9]谷山南部地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R9.4.1 運行開始(予定)						順次
	[10]松元地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R9.4.1 運行開始(予定)						順次
	[11]小原地域 交通事業者【未定】 (市の運行委託)	検討・調査 実証運行	R9.4.1 運行開始(予定)						順次
今後追加に向け検討・調整を進める事業			実施に向けた検討・調整・計画改定					熟度が高まった施策から実施	順次

第3章 鹿児島市の支援の内容

1) 地域公共交通の維持・確保

公共交通ビジョン改定版に基づく事業を計画的に進め、市民の日常生活や観光客等の来訪者の移動を支える地域公共交通の維持・確保を図ります。

また、公的負担による維持・確保が必要な路線に対して、国の地域公共交通確保維持改善事業費や県の支援事業等も活用しながら、財政的な支援を行います。

2) 補完交通の導入

バス路線の再編に合わせて、立地適正化計画の居住誘導区域には、乗合タクシー等の補完交通を優先的に導入し、地域の交通手段を維持・確保します。

また、交通不便地におけるコミュニティバス「あいばす」も含めた補完交通について、地域の持続可能な交通手段となるよう、利用実態等のモニタリングを行い、運行態様や運行地域、サービス内容等の見直しを行います。

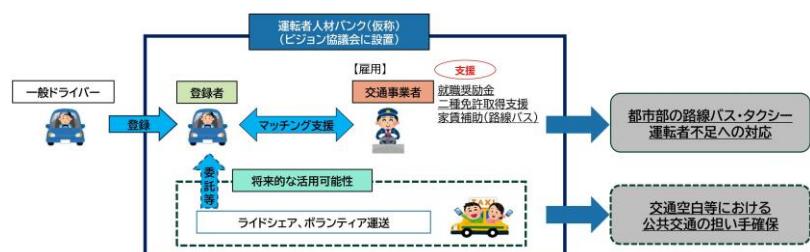


3) 公共交通の利用促進

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、路線バス、補完交通（あいばす、乗合タクシー等）の運行内容や利用方法等の十分な周知も含めて、自家用車から公共交通への利用転換を促進する取組を検討、実施します。

4) 運転者確保対策

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、事業者の受入れ体制整備に向けた支援を検討します。



第4章 事業実施に必要な資金の額・調達方法

利便増進事業の実施に必要な資金の額・調達方法は以下のとおりです。

▼ 利便増進事業の実施に必要な資金の額・調達方法

事業	事業費 (千円)	調達方法		実施 年度
		調達主体	(補助金等)	
【事業1】 バス路線の再編	19,965	国	地域内フィーダー系統補助	R 8
	34,780	市	地域内フィーダー系統補助：19,965 運行経費補助：14,815	
【事業2】 公共交通不便地における 交通手段の見直し	3,9931	国	地域内フィーダー系統補助	R 9 以降
	69,561	市	地域内フィーダー系統補助：39,931 運行経費補助：29,630	

※ 本表記載の補助金等の額は、現時点の見込みであり、記載のとおり調達がされない場合がある。

※ R 9 以降の事業費は単年度の額。

【参考】路線等の編成の変更に関する事業に必要な資金の額及び調達方法

項目	事業費 (千円)	調達方法		実施 年度
		調達主体	(補助金等)	
路線バスの運行	33,922	国・県	地域間幹線系統補助	R8
	49,238	市	地域間幹線系統補助：27,651 運行経費補助：21,587	
	33,056	国・県	地域間幹線系統補助	R 9 以降
	32,764	市	地域間幹線系統補助：26,118 運行経費補助：6,646	
補完交通の運行 (利便増進事業を含む)	26,735	国	地域内フィーダー系統補助	R 8
	198,895	市	地域内フィーダー系統補助：26,735 運行経費補助：172,160	
	92,477	国	地域内フィーダー系統補助	R 9 以降
	137,826	市	地域内フィーダー系統補助：92,477 運行経費補助：45,349	

※ 本表記載の補助金等の額は、現時点の見込みであり、記載のとおり調達がされない場合がある。

※ R 9 以降の事業費は単年度の額。

第5章 事業の効果

5.1 公共交通ビジョン改定版の基本方針・評価指標と利便増進事業の関連

公共交通ビジョン改定版で定める基本方針・評価指標と本計画に基づく利便増進事業との関連を以下に示します。

いずれの事業も、公共交通ビジョン改定版で定める地域公共交通網の将来像の実現に向け、直接または間接的な効果が期待されます。

▼ 公共交通ビジョン改定版の基本方針・評価指標と利便増進事業の関連

【利便増進事業】 ●:効果が期待される事業 ○:間接的な効果が期待される事業	公共交通ビジョン改定版の基本方針と評価指標					
	基本方針 1				基本方針 2	基本方針 3
	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				安心安全で、人と環境にやさしい快適な交通環境の整備	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 1	評価指標 2	評価指標 3	評価指標 4	評価指標 5	評価指標 6	
公共交通利用者数	公共交通公的資金投入額	公共交通分担率	公共交通に従事する運転者数	運輸部門からのCO ₂ 排出量の削減率	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	
【事業1】 バス路線の再編	●	●	●	○	○	●
【事業2】 公共交通不便地における交通手段の見直し	●	●	●	○	○	-

【参考】公共交通ビジョン改定版で定める基本方針・評価指標と目標値

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

(評価実施年度)		現況値 (令和3年度)	中間評価値 (令和7年度)	目標値 (令和13年度)
評価指標1	公共交通利用者数 (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)
評価指標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)	3億3,379万円 (令和12年度)
評価指標3	公共交通分担率	—	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	—	1,938人 (令和7年度)	1,938人 (令和13年度)

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

		現況値 (令和3年度)	中間評価値 (令和7年度)	目標値 (令和13年度)
評価指標5	運輸部門からの CO ₂ 排出量の削減率	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

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

		現況値 (令和3年度)	中間評価値 (令和7年度)	目標値 (令和13年度)
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	—	2,256便/日 (令和7年度)	2,256便/日 (令和13年度)

※ 各表の1行目（列見出し）の（○年度）は評価実施年度を、各指標値の（○年度）は数値の対象年度を示す。

5.2 事業の効果

公共交通ビジョン改定版で定める基本方針及び評価指標に対して、今回計画で位置づけた利便増進事業の実施により、以下の効果が期待されます。

▼ 公共交通ビジョン改定版の基本方針・評価指標に対する利便増進事業の効果

公共交通ビジョン改定版		利便増進事業の効果
基本方針	評価指標	
《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	〈評価指標1〉 公共交通利用者数 〈評価指標2〉 公共交通公的資金投入額 〈評価指標3〉 公共交通分担率 〈評価指標4〉 公共交通に従事する運転者数	<ul style="list-style-type: none"> 利便増進事業や関連する取組により、公共交通の利便性を確保・向上させることで、公共交通利用者数の維持・増加や公共交通分担率の向上が期待されます。 利便増進事業等の実施により、効果的・効率的な公的資金の投入を図ります。 補完交通の導入による交通モードの最適化を進めることで、普通二種免許保有者による対応が可能となり、運転者数の維持・増加が期待されます。さらに、利便増進事業等の実施により、交通事業の経営改善や就労環境の改善が進むことで、運転者数の維持・増加に寄与します。
《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	〈評価指標5〉 運輸部門からのCO ₂ 排出量の削減率	<ul style="list-style-type: none"> 交通モードの最適化により、路線バスから乗合タクシーなど、需要に応じた車両サイズに転換することで、CO₂排出量の抑制につながります。 利便増進事業等の実施により、公共交通利用者数の維持・増加や交通分担率の向上が期待され、結果として、マイカー利用の抑制が進み、CO₂排出量の削減に寄与します。
《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	〈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	<ul style="list-style-type: none"> 利便増進事業等により幹線を強化し、中心市街地(天文館・鹿児島中央駅)へのアクセス性の向上や運行回数の維持・増強を図ります。