

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

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

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。

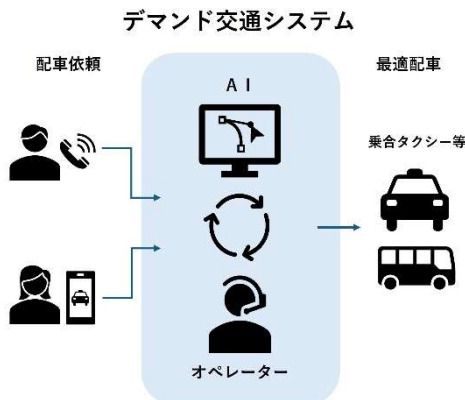
戦略2：ICTも活用した公共交通の利便性向上

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
 The screenshot shows the Mokuik app interface with Japanese and English language options. It displays a list of bus routes from 'Miyazaki Station (Miyazaki City)' to 'Miyazaki Cultural Hall' and 'Miyazaki Port'. The routes are color-coded (yellow and blue) and include scheduled times (e.g., 11:37, 12:07, 12:37, 13:07) and a 'Non-stop' (ノンストップ) label.	 The diagram illustrates a 'Demand Traffic System' (デマンド交通システム). It shows a user making a request (配車依頼) via a smartphone or app, which is processed by an AI system (AI) and an operator (オペレーター). The system then dispatches the most suitable vehicle (最適配車), which can be a shared taxi (乗合タクシー) or a bus.
○ デジタルサイネージ	○ キャッシュレス決済
 The image shows a digital bus stop sign (デジタルサイネージ) displaying real-time bus arrival information. The sign is black with yellow and blue text, showing bus numbers, routes, and estimated arrival times. It is located on a sidewalk next to a street.	 The image shows a hand holding a smartphone to make a cashless payment at a bus stop. The phone is held over a payment terminal, and the screen displays a confirmation message.

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や、バスが優先して進行できる仕組みづくりなど、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担い手として、公共交通を積極的に選択してもらえよう、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。

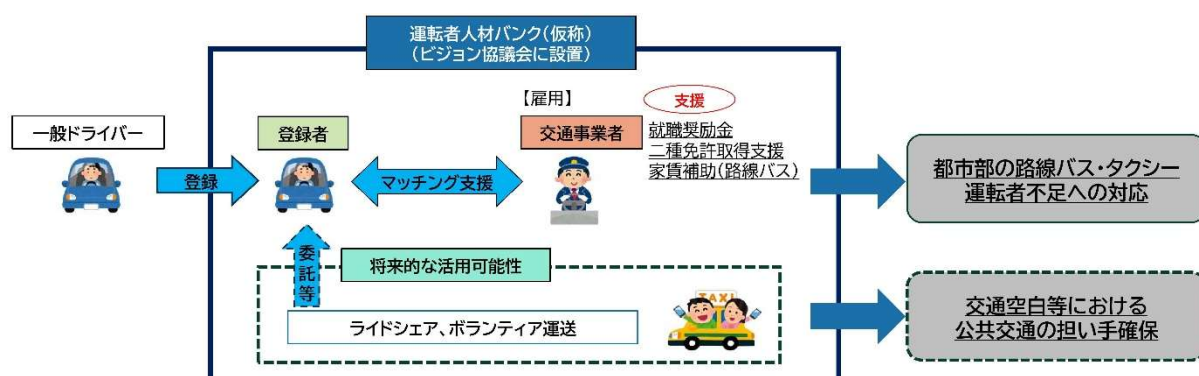
戦略4：持続可能な事業環境の確保

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

