

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。

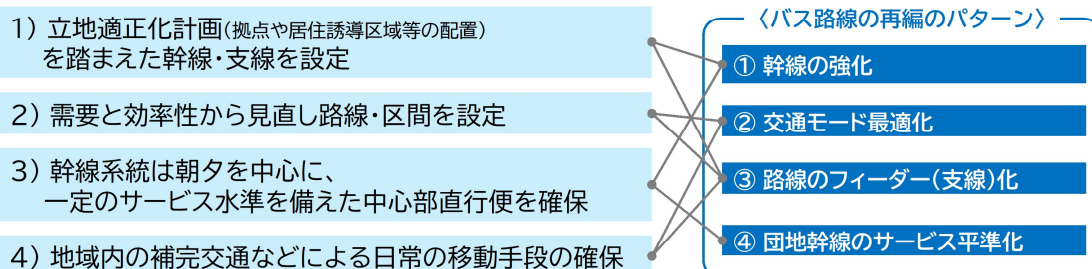
再編にあたっては、地域や路線ごとに異なる内容となりますが、以下の4つの基本パターンを設定し、再編候補に適用します。

○ 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】



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

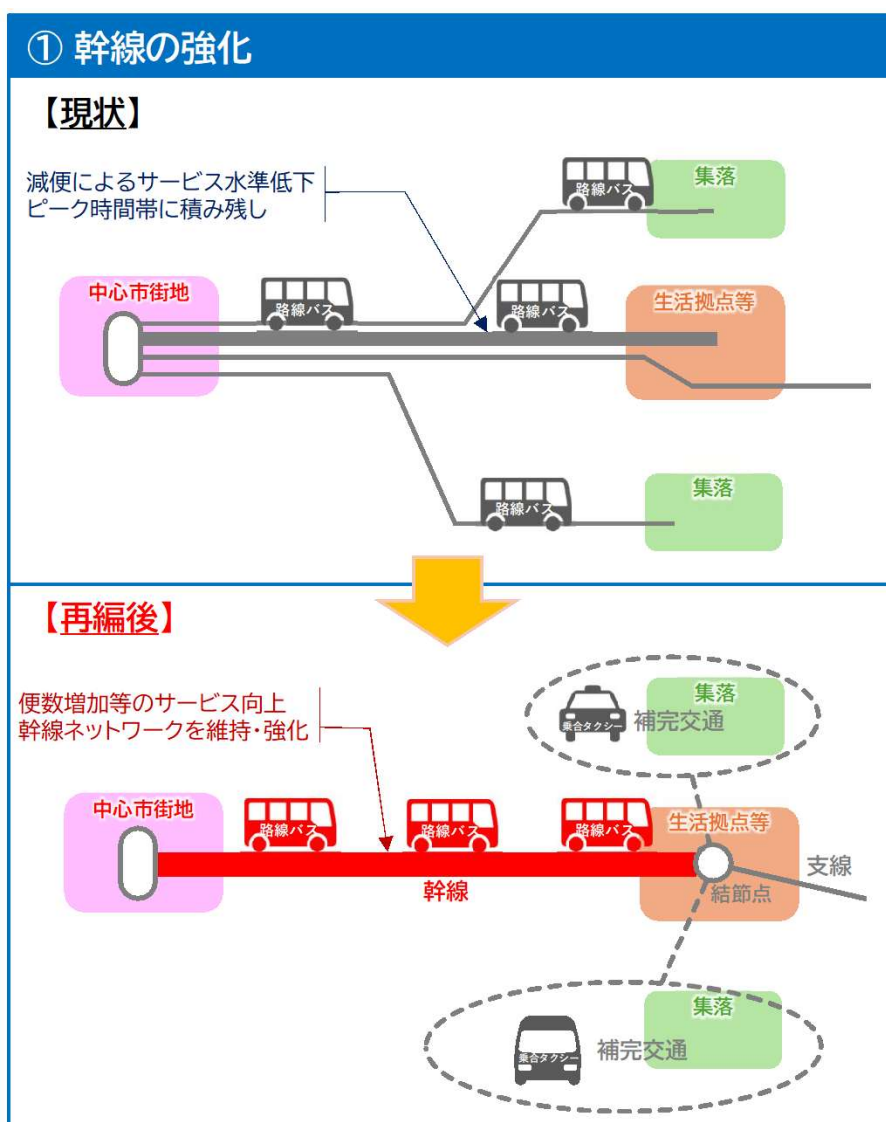
【現状】

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。



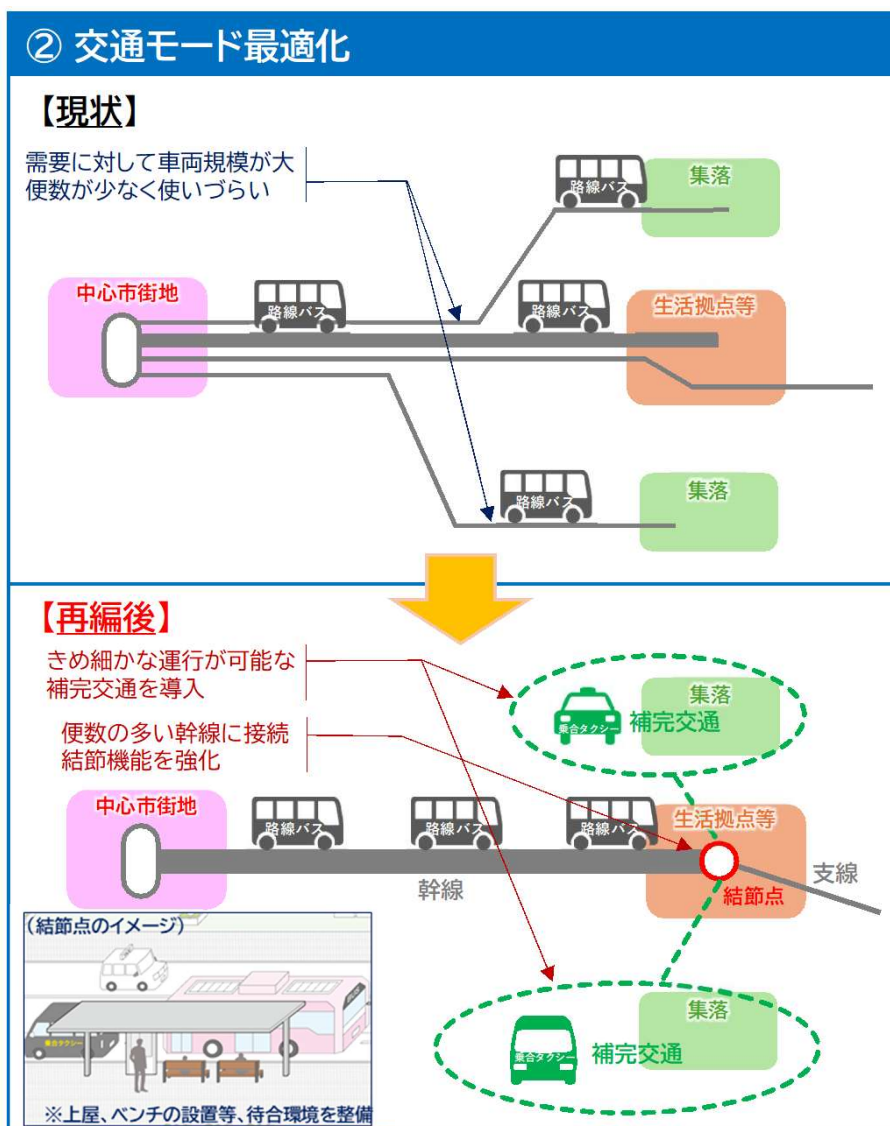
② 交通モード最適化

【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。



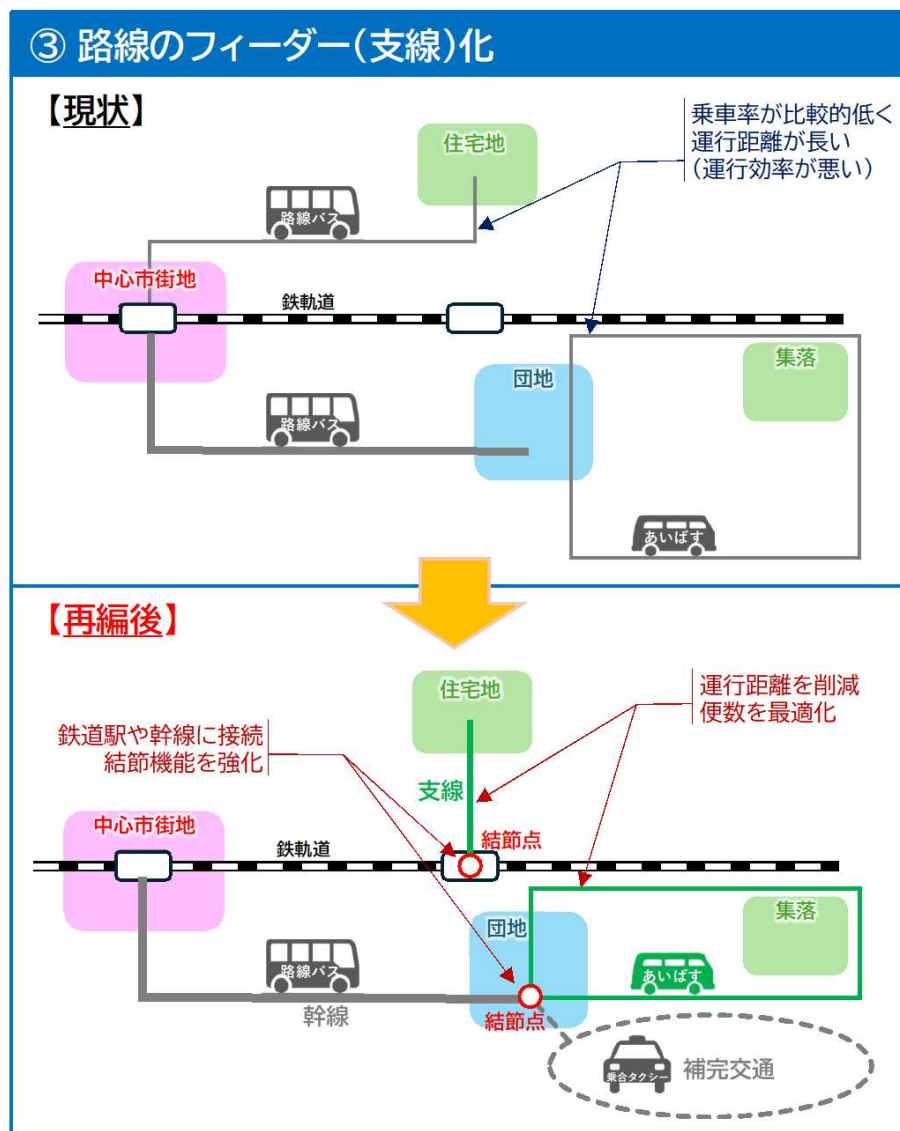
③ 路線のフィーダー（支線）化

【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。



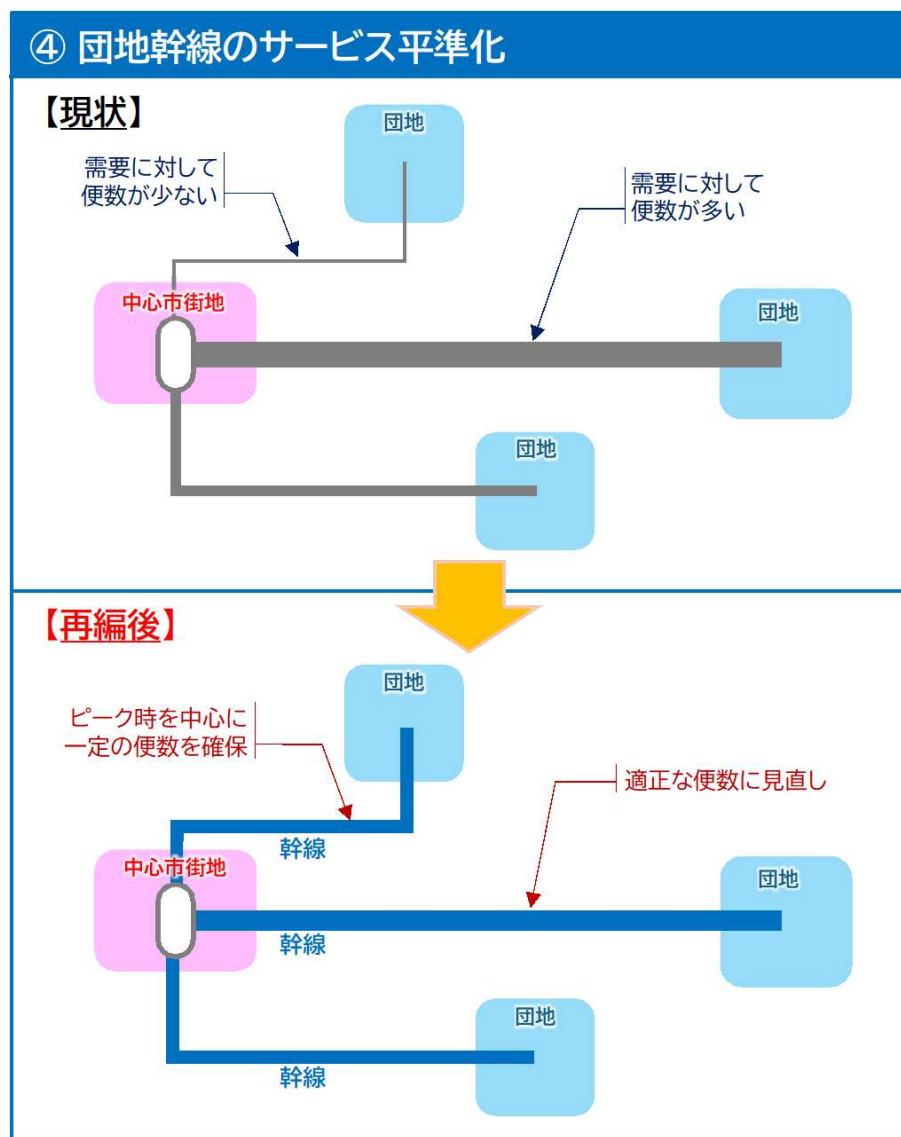
④ 団地幹線のサービス平準化

【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。



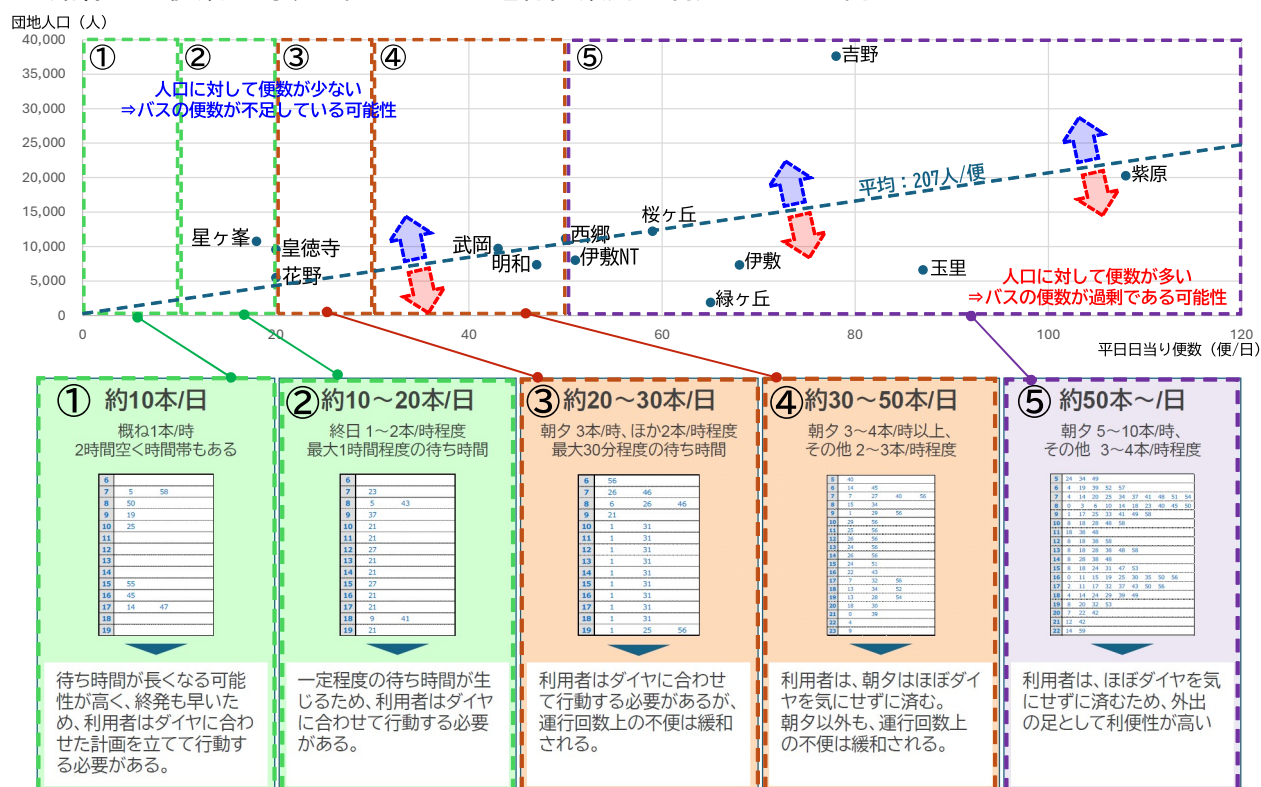
【補足：団地幹線のサービス平準化の考え方】

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



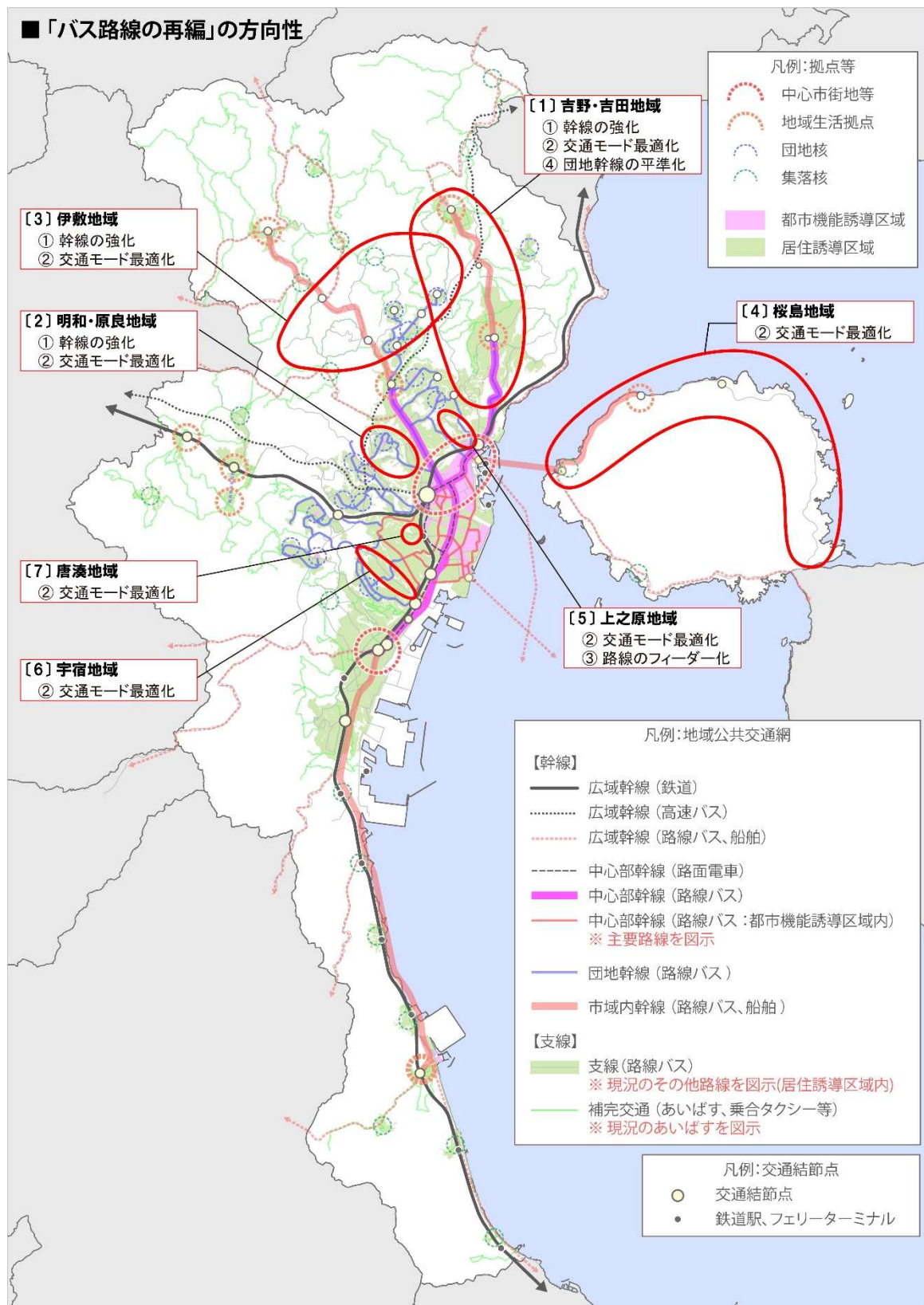
資料：人口は、鹿児島市推計人口の町丁目別人口を団地別に集計（R7.4 時点）

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

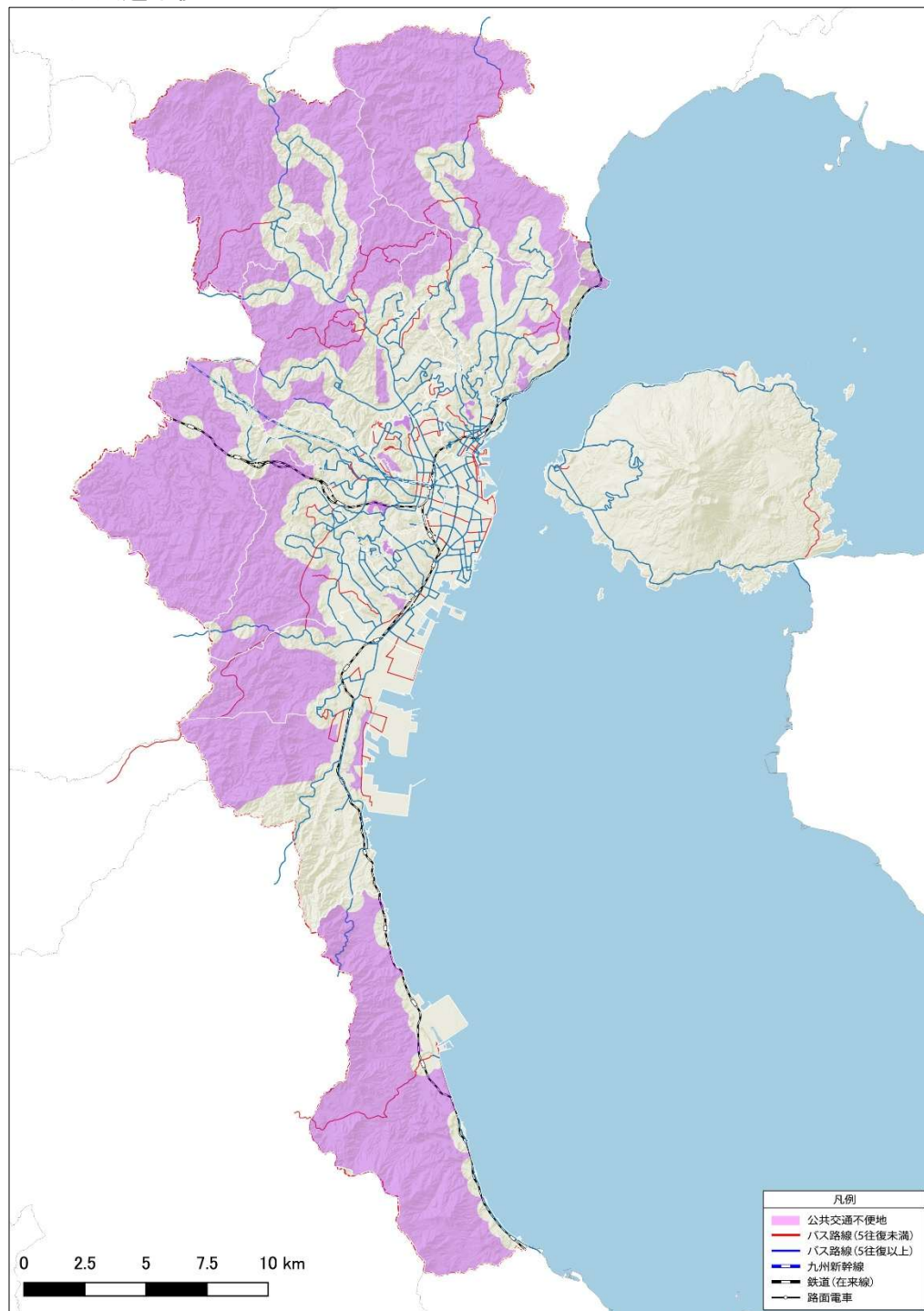
7-2 公共交通不便地における交通手段の見直し

(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

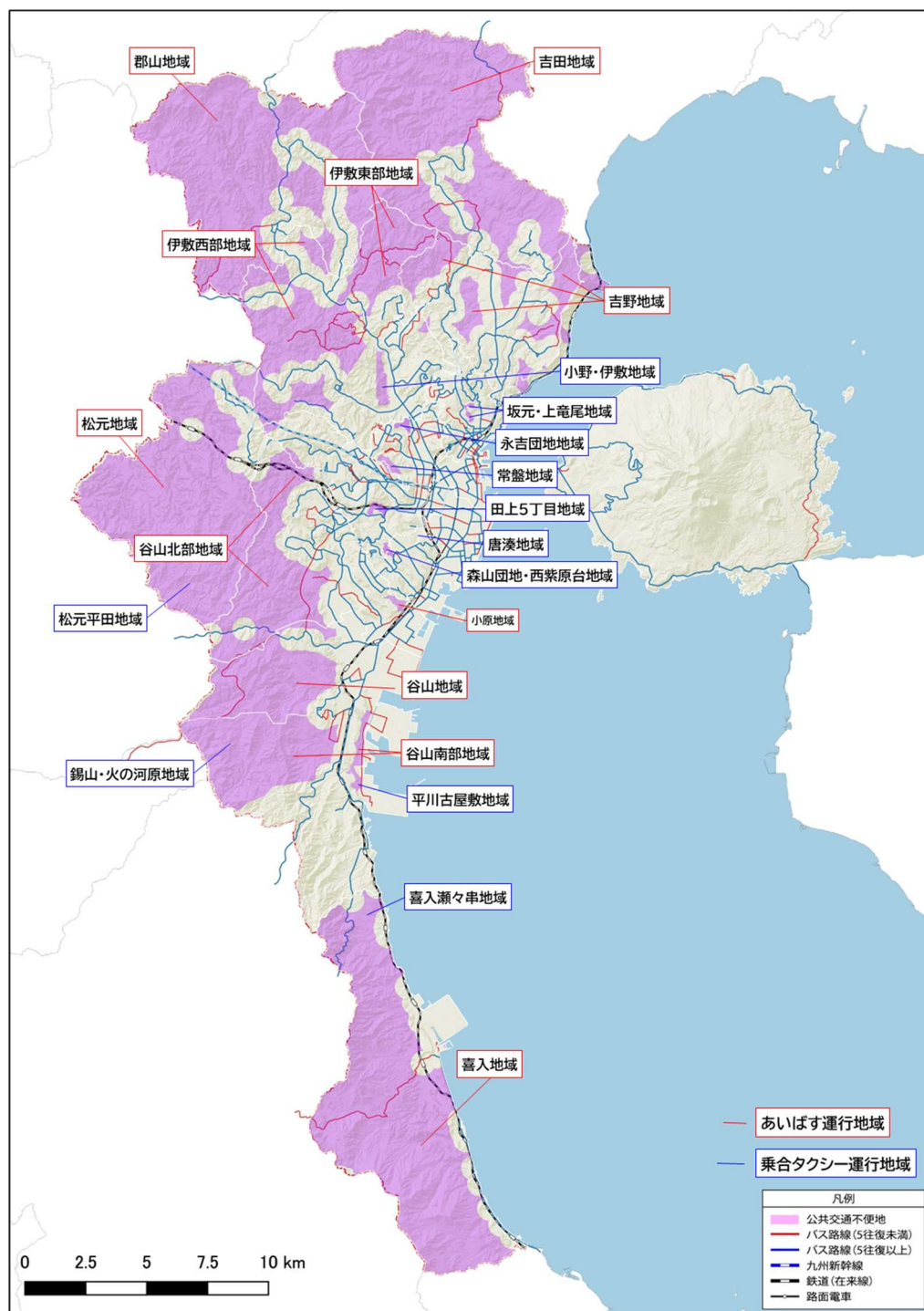


② 運行状況

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. 運行ルートの大長化

地域によっては、あいばすの運行ルートが大長化（最長53km）

1 便当たりの所要時間が長い（最長約128分）。

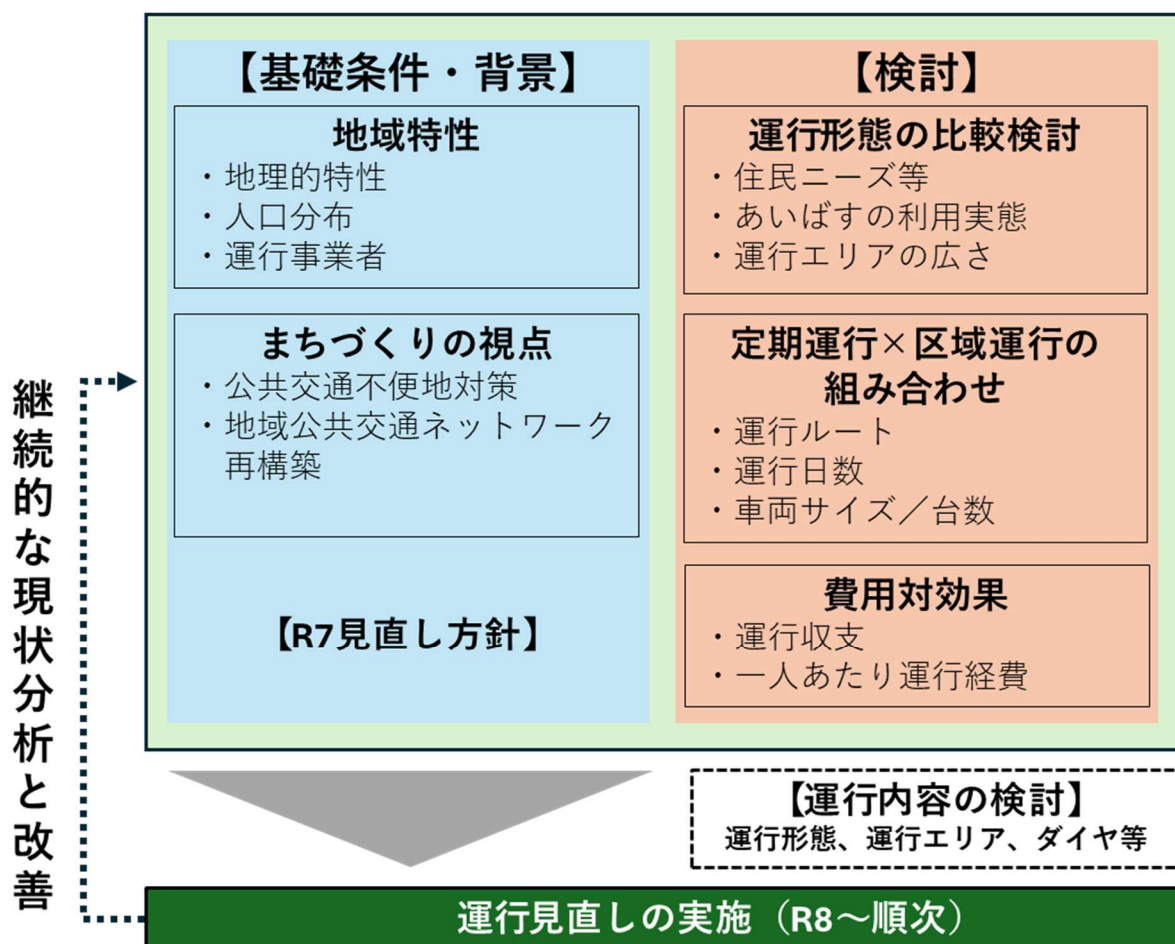
(2) あいばすの見直し方針

「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。

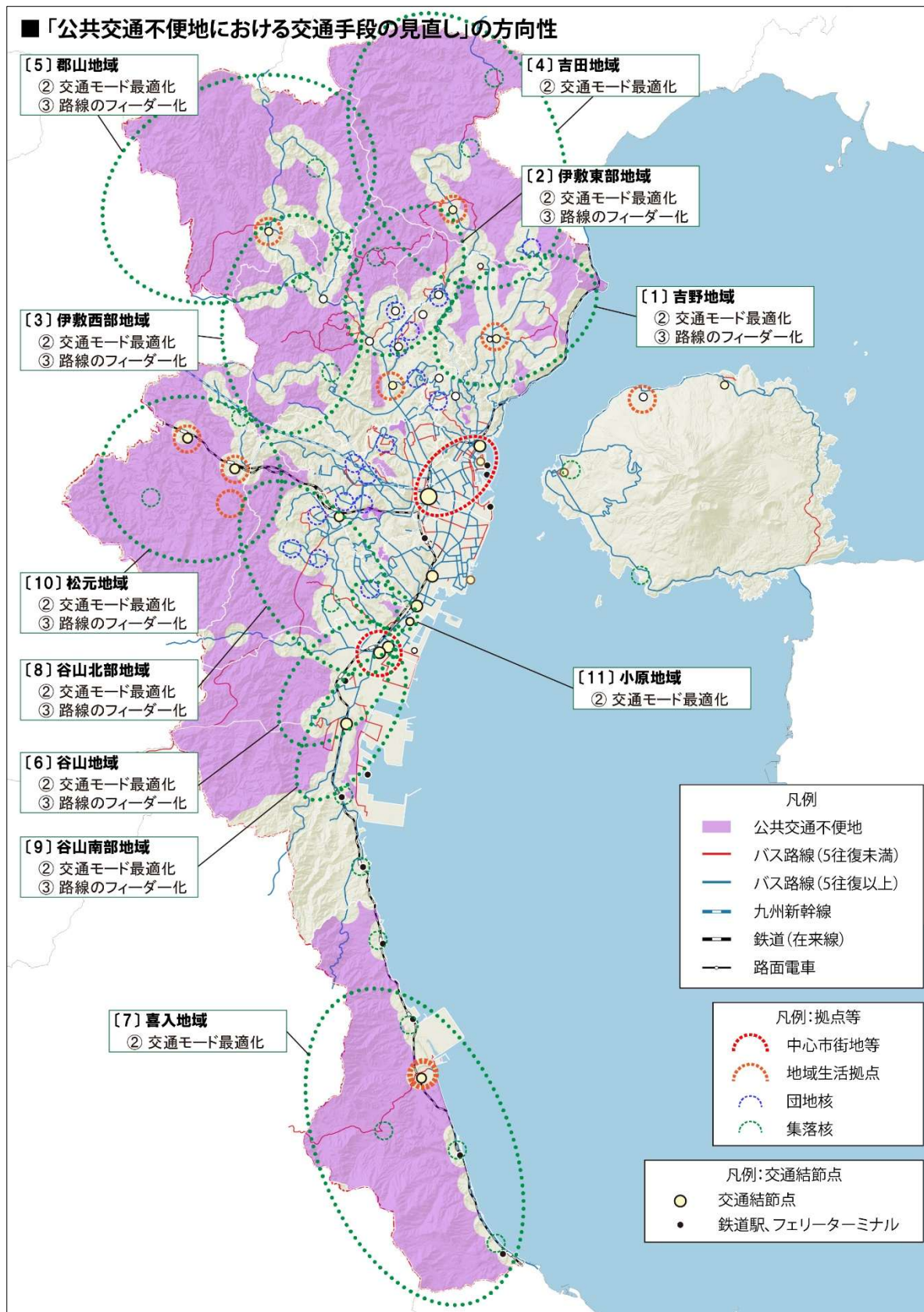
なお、持続可能な交通手段の確保に向けては、これまでの公共交通不便地におけるあいばす等の運行維持に必要な公的資金の現状水準を可能な限り維持しつつ、一人当たりの補助金額の改善を図るとともに、利用実態や住民ニーズを的確に捉えた運行を目指します。見直し後も継続的に利用者数などの現状分析を行い、一定の条件に基づいて運行改善を判断する仕組みを構築します。

○ 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9年4月時点見込

(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。

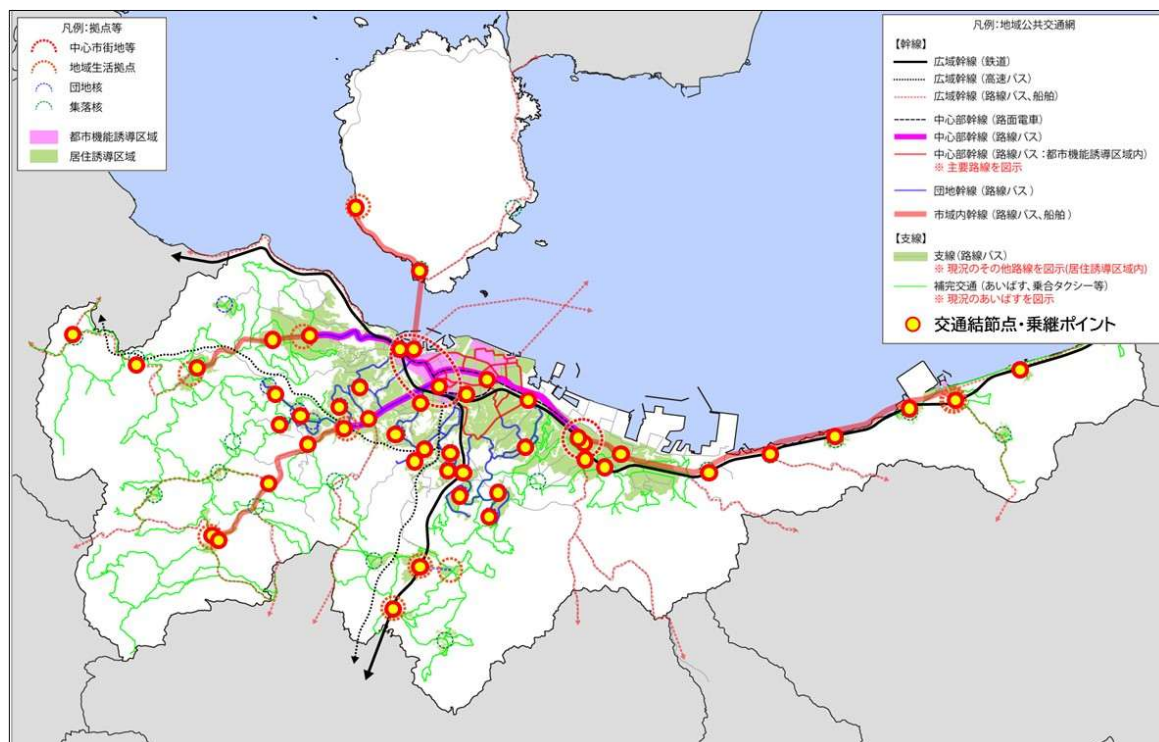
7-3 公共交通の利用環境の改善

(1) 交通結節点・乗継ポイントの乗継環境の整備

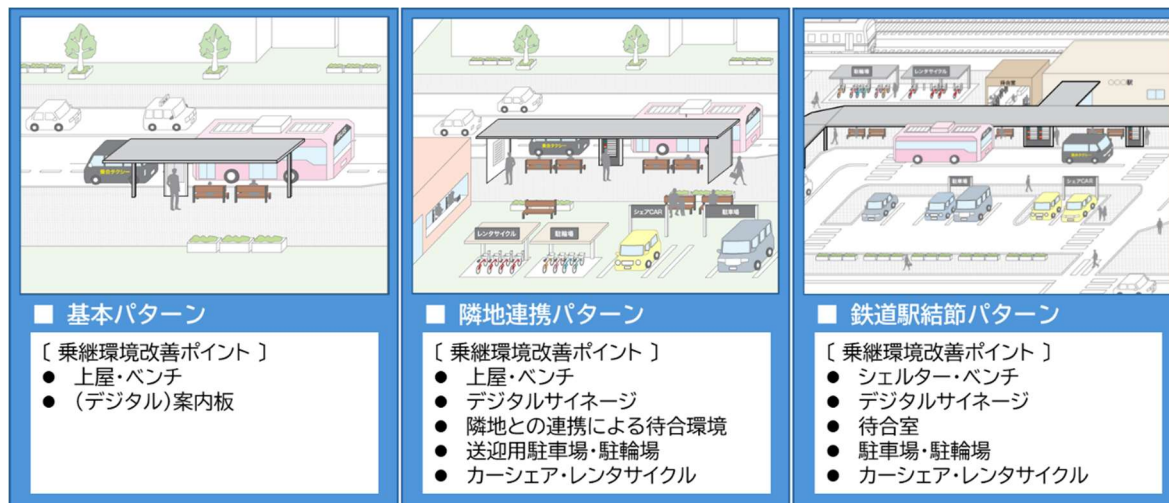
地域公共交通ネットワーク再構築や公共交通不便地における交通手段の見直しで設定した交通結節点・乗継ポイント等について、交通結節点等での需要や他モードとの接続状況、用地上の制約等を考慮して整備箇所を選定し、乗継環境の整備を行います。

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

