

参考１：鹿児島市公共交通ビジョン協議会の開催経過

「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」の改定にあたっては、ビジョン協議会のもとに設置した専門部会「ビジョン策定部会」において具体的な改定内容について検討し、その後、ビジョン協議会において協議・調整を行いました。

協議会・策定部会の開催経過

	開催日	協議等の内容
ビジョン協議会	第１回 令和７年６月６日	・令和７年度の実施について
	第２回 令和７年１１月１０日	・コミュニティ交通部会の協議状況 ・公共交通不便地における持続可能な交通手段見直し方針（案）について
	第４回 令和８年２月４日	・第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版（素案）について ・鹿児島市地域公共交通利便増進実施計画（素案）について
ビジョン策定部会	第１回 令和７年６月６日	・第二次鹿児島市公共交通ビジョンについて ・鹿児島市公共交通の現状、課題 ・令和８年度公共交通ビジョンの改定について
	第２回 令和７年８月６日	・第二次鹿児島市公共交通ビジョン推進事業の実施状況について ・ビジョン改定版の計画体系(案)について
	第３回 令和７年１０月２７日	・鹿児島市交通バリアフリー基本構想との統合と計画の全体的な位置づけについて ・基本理念・基本方針の確認と戦略・推進施策の見直しについて ・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」、第８章「交通バリアフリー重点整備地区」の概要について ・評価指標の達成状況及び見直しについて
	第４回 令和８年１月８日	・第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版の素案について ・今後のスケジュールについて

※第３回ビジョン協議会はビジョン改定に関する協議がなかったため非掲載

鹿児島市公共交通ビジョン協議会委員

(敬称略)

No.	区 分	所 属 等	役 職	氏 名	備 考
1	鹿児島市	企画財政局	局長	馬立 辰志	会長
2		企画財政局企画部	部長	石宮 聡	副会長
3		建設局都市計画部	部長	外薗 正和	
4	関係行政機関	九州運輸局鹿児島運輸支局	支局長	野元 雅幸	
5		鹿児島県	総合政策部参事 (地域政策担当)	伊瀬知 強	
6	公共交通 事業者等	九州旅客鉄道株式会社鹿児島支社	副支社長	宮崎 恵介	
7		公益社団法人鹿児島県バス協会	専務理事	山口 重幸	
8		鹿児島交通株式会社	取締役	西 修平	
9		南国交通株式会社	専務取締役	山田 誠	
10		J R 九州バス株式会社	常務取締役 企画運輸部長	吉住 信哉	
11		鹿児島市交通局	次長	上久保 泰	
12		鹿児島市船舶局	次長	堀田 竜也	
13		鹿児島市タクシー協会	事務局長	中友 潔	
14	道路管理者・ 港湾管理者	九州地方整備局鹿児島国道事務所	所長	瀬戸 祐介	
15		鹿児島県鹿児島地域振興局建設部	部長	喜元 亨	
16		鹿児島市建設局道路部	部長	藤川 真一	
17	公安委員会	鹿児島県警察本部交通部	参事官	美園 竜一	
18	学識経験者	鹿児島大学	名誉教授	井上 佳朗	
19		九州産業大学理工学部情報科学科	教授	稲永 健太郎	
20		熊本大学大学院先端科学研究部	教授	円山 琢也	
21	公共交通 利用者	公益社団法人鹿児島県観光連盟	海外誘致専門員	渡辺 さつき	
22		消費生活アドバイザー	—	有山 まり子	
23		特定非営利活動法人 かごしま市民環境会議	理事長	村山 雅子	
24		特定非営利活動法人まちづくり地 域フォーラム・かごしま探検の会	事務局長	東川 美和	
25		一般社団法人 鹿児島県情報サービス産業協会	理事	松元 まや	
26		公募委員	—	駒走 徹	
27		公募委員	—	花田 明美	

鹿児島市公共交通ビジョン協議会ビジョン策定部会委員

(敬称略)

No.	区 分	所 属 等	役 職	氏 名	備 考
1	学識経験者	鹿児島大学	名誉教授	井上 佳朗	会長
2	鹿児島市	企画財政局企画部	部長	石宮 聡	
3		建設局都市計画部	部長	外薗 正和	
4	関係行政機関	九州運輸局鹿児島運輸支局	支局長	野元 雅幸	
5		鹿児島県	総合政策部参事 (地域政策担当)	伊瀬知 強	
6	公共交通事業者等	九州旅客鉄道株式会社 鹿児島支社	副支社長	宮崎 恵介	
7		公益社団法人 鹿児島県バス協会	専務理事	山口 重幸	
8		鹿児島市交通局	次長	上久保 泰	
9		鹿児島市船舶局	次長	堀田 竜也	
10		鹿児島市タクシー協会	事務局長	中友 潔	
11	道路管理者	鹿児島市建設局道路部	部長	藤川 真一	
12		鹿児島県警察本部交通部	参事官	美園 竜一	
13	公共交通利用者	特定非営利活動法人 かごしま市民環境会議	理事長	村山 雅子	
14		一般社団法人鹿児島県 情報サービス産業協会	理事	松元 まや	
15		公募委員	—	駒走 徹	
16		公募委員	—	花田 明美	

参考 2：評価指標における数値目標の設定に関して

評価指標 1：公共交通利用者数

本市の公共交通利用者数は、人口減少の進行等を背景として長期的に減少傾向にあります。特に令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により前年度比で約 3 割減少するなど、極めて厳しい状況となりました。

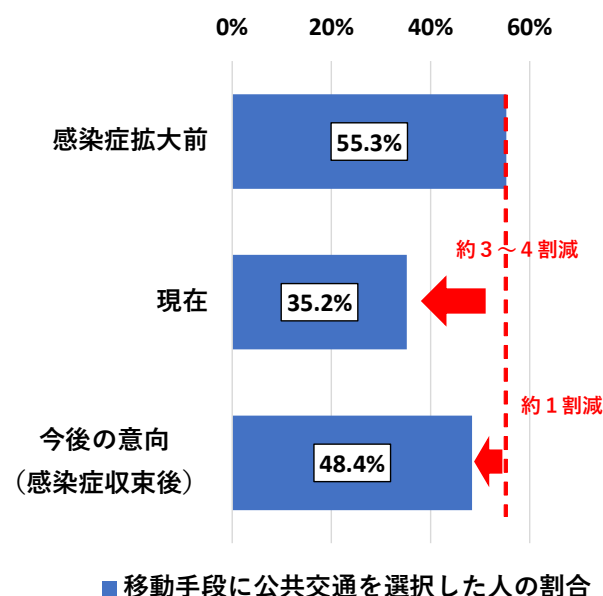
このような状況を踏まえ、令和 3 年度に本計画を策定する際は、前ビジョンと同様に「現状水準を維持する」ことを基本的な考え方としました。ただし、令和 2 年度に実施した市民アンケート調査において、公共交通利用者数がコロナ禍前と比べて約 1 割程度減少する可能性が示されたことから、目標値については現況（元年度実績）の 9 割の水準を維持するものとして設定しました。

中間評価（令和 5 年度時点）では、鉄道および路面電車の利用者数はコロナ禍前の水準まで回復している一方、路線バスおよびタクシーは約 7 割程度にとどまっており、交通手段ごとに回復状況に差が生じていることが確認されています。

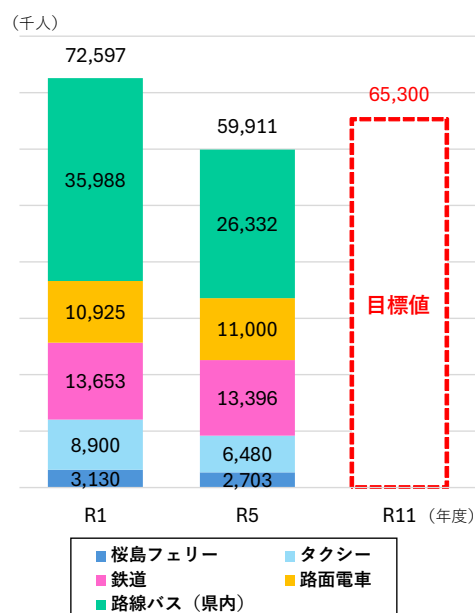
また、タクシーは、近年、地域住民や観光客の足として重要性を増しており、本市では令和 6 年度から、タクシー運転者の確保を目的として就職奨励金を給付するなどの取組を開始したことも踏まえ、タクシーの利用者数も本指標に加えることとしました。

$$72,597 \text{ 千人/年度（令和元年度実績）} \times 0.9 \div \underline{65,300 \text{ 千人/年度}} \quad \text{目標値（データ年次：令和 11 年度）}$$

○ 移動手段に公共交通を選択した人の割合



○ 公共交通利用者数の推移と目標値



※ 小数点以下の数字を四捨五入して整数表示しているため、合計値が合わない場合があります。

資料：令和 2 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

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投入額の中間評価値（令和 6 年度決算）は、物価高騰等の影響で増加傾向となり、当初の目標値であった「令和 2 年度決算額以下」を上回りました。

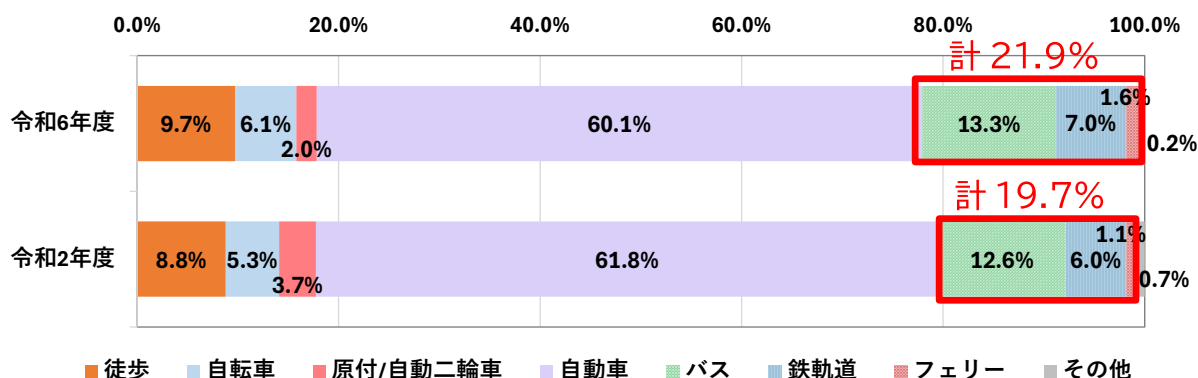
第 7 章で示したとおり、今後は路線再編に伴い、本市が運行する補完交通の導入地域が拡大する見込みです。このため、ビジョン改定を機に本指標の考え方を見直し、必要な予算（目標値以上）を確保できるよう、これまでの「公的資金投入額の上限を目標値とする指標」から、「投入額の下限を目標値とする指標」へと変更しました。

補助金等名	内 容	金 額
		（上段: R2 年度決算 ▼ 下段: R8 年度予算(目標値)）
バス運行対策費 補助金	輸送人員の減少により、路線維持が困難となっている地域間幹線系統を運行するバス事業者に対して、国・県と協調し、経費の一部を補助するもの	20,729 千円 ▼ 63,252 千円
東白浜～黒神口間 バス運行負担金	高免・黒神地区等の地域住民の日常生活における交通手段を確保するため、代替バスを運行するもの	17,174 千円 ▼ 10,215 千円
廃止バス路線対策 事業	バス路線の廃止に伴い、地域住民の日常生活における代替交通手段を確保するため、廃止路線代替バスを運行するもの	22,129 千円 ▼ 27,473 千円
公共交通不便地対策 事業	本市の公共交通の不便な地域において、地域住民の日常生活における交通手段を確保するため、コミュニティバスあいばす等の運行を行うもの	166,109 千円 ▼ 222,776 千円
市街地内補完交通 運行事業 (R2-R7) 路線バス 廃止地域支援事業	居住誘導区域を中心に、利便増進実施計画等に基づき路線バスが再編される地域等において、地域住民の交通手段を確保するため、地域内及び最寄りの交通結節点や生活利便施設等まで予約に応じて乗合タクシーを運行するもの	473 千円 ▼ 10,076 千円
計	—	226,614 千円 ▼ 333,792 千円

評価指標 3：公共交通分担率

本市の公共交通分担率（平日）は、令和6年度で21.9%となっており、コロナ禍にあった2年度の19.7%から上昇しています。

関連評価指標である公共交通利用者数は、令和6年度の現況値を上回る水準を目標値として設定していることや、今後の取組による効果を踏まえ、公共交通分担率（平日）の目標値は、現況より高い23%とします。



市民アンケートでは、主な外出先への交通手段を複数選択できる形で回答を求めました。

交通手段分担率の算定にあたっては、複数の交通手段が回答された場合でも、移動の中で最も主要な役割を果たした交通手段を「代表交通手段」として1つ選定し、これを基に分担率を算出しています。

なお、分担率算出根拠となる市民アンケートは、ビジョン策定等の前年度に行う基礎調査として実施することとしており、次回調査は令和12年度を予定しています。

○交通手段分担率設定のための代表交通手段の選定方法

アンケートでの選択肢	交通手段の集約
徒歩	徒歩
自転車	自転車
原付/自動二輪車	原付/自動二輪車
自動車(自分で運転)	自動車
自動車(家族等の送迎)	自動車
自動車(友人・知人の送迎)	自動車
施設の送迎バス・送迎自動車	バス
タクシー	自動車
あいばす(市コミュニティバス)	バス
乗合タクシー	バス
市電(路面電車)	鉄軌道
路線バス	バス
鉄道(JR)	鉄軌道
フェリー	フェリー
その他	その他


 複数の交通手段を使っている場合は、優先順から代表交通手段として1つを選定

優先度	交通手段
高い ↑	フェリー
	鉄軌道
	バス
	自動車
	原付/自動二輪車
	自転車
↓ 低い	徒歩
	その他

評価指標 4：公共交通に従事する運転者数

本市の公共交通に従事する運転者数は、令和 7 年 4 月 1 日時点で 1,938 人となっています※。今後は路線バスの再編に伴う交通モードの最適化により、補完交通（乗合タクシー）への転換が進むほか、支え合いの交通としてライドシェアの取組を推進するなど、多様な交通モードが連携しながら公共交通を維持していくこととなります。このため、特定の交通モードごとの運転者数ではなく、公共交通に従事する運転者数の総数を維持することを目標としました。

※ タクシーのみ令和 7 年 3 月 31 日時点

○鹿児島市で公共交通に従事する運転者数

交通機関	運転者数 (令和 7 年度)
路線バス	505 人
市内電車	86 人
タクシー	1,347 人
ライドシェア	0 人
合計	1,938 人

資料：鹿児島市交通局、南国交通(株)、JR 九州バス(株)、鹿児島交通(株)、九州運輸局要覧

評価指標 5：運輸部門からの CO₂排出量の削減率

公共交通ビジョンにおける CO₂排出量の削減に関する目標は「ゼロカーボンシティかごしま推進計画」において掲げる目標値に準じています。

本市では、令和 4 年度の CO₂排出量のうち、運輸部門が最も多く 29.2%を占めています。

同部門における CO₂排出量の削減目標は、基準年度（平成 25 年度）比で、令和 8 年度に 16.0%削減、令和 13 年度には 22.1%削減することとしています。

令和 3 年度の策定時においては CO₂の”排出量”を目標値としていましたが、計画改定を機に「ゼロカーボンシティかごしま推進計画」に合わせ、CO₂排出量の”削減率”を目標値とするよう改めました。

なお、公共交通ビジョン改定版の評価においては、令和 13 年度時点で算出されている最新値（令和 10 年度）のデータを用いて評価を行います。

○ 部門・分野別 CO₂排出量

単位：千トン CO₂換算

部門・分野		平成 25 年度 (基準年度)排出量	令和 4 年度		増減比 (令和 4 年度/ 平成 25 年度)
			排出量	構成比	
エネルギー 起源 CO ₂	産業部門	457	342	9.5%	-25.2%
	業務その他部門	1,403	953	26.4%	-32.1%
	家庭部門	1,058	838	23.2%	-20.8%
	運輸部門	1,238	1,054	29.2%	-14.8%
エネルギー 起源 CO ₂ 以外	燃料燃焼分野	32	27	0.8%	-15.4%
	工業プロセス分野	66	51	1.4%	-22.7%
	農業分野	32	28	0.8%	-13.1%
	廃棄物分野	140	157	4.4%	12.0%
	代替フロン等 4 ガス分野	108	160	4.4%	48.3%
総排出量		4,534	3,610	100%	-20.4%

※ 小数点以下の数字を四捨五入して整数表示しているため、合計値が合わない場合があります。

資料：2024（令和 6）年度ゼロカーボンシティかごしま推進計画実施状況報告

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

令和 3 年度に公共交通ビジョンを策定した際は、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」に対応する評価指標として「中心市街地の宿泊観光客数」を採用しました。しかし、公共交通が中心市街地の活性化に果たす役割をより直接的に示す指標が望ましいとの意見を踏まえ、計画改定を機に、評価指標を「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」へと見直しました。

なお、令和 7 年度時点では、路線バスと路面電車（市電）を合わせて 1 日 2,256 便が「天文館」または「鹿児島中央駅」で発着しており、この運行回数を維持することを目標値としました。

○ 天文館・鹿児島中央駅の運行回数

交通機関	運行回数 (令和 7 年度)
路線バス	1,685 便/日
路面電車(市電)	571 便/日
合計	2,256 便/日

資料：いずれも平日の運行便数。空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バス除く。
令和 7 年 4 月時点。

推進施策と評価指標の対応

評価指標と特に影響すると考えられる推進施策との対応を整理しています。

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					
	5：運輸部門からのCO ₂ 排出量の削減率					
	4：公共交通に従事する運転者数					
	3：公共交通分担率					
	2：公共交通公的資金投入額					
	1：公共交通利用者数					
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					

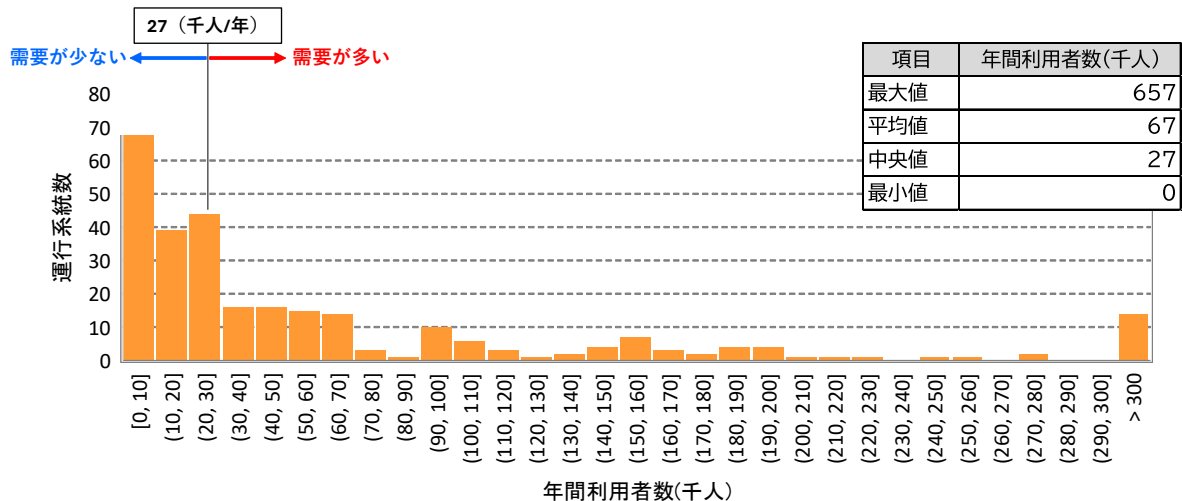
参考3：地域公共交通ネットワーク再構築に向けた検討資料

バス路線見直し優先度評価

バス路線の再編について議論するにあたり、見直し対象とする路線を抽出するため、需要面（年間利用者数）、効率性（平均乗車密度）の観点から優先度を評価しました。

① 需要面からの評価

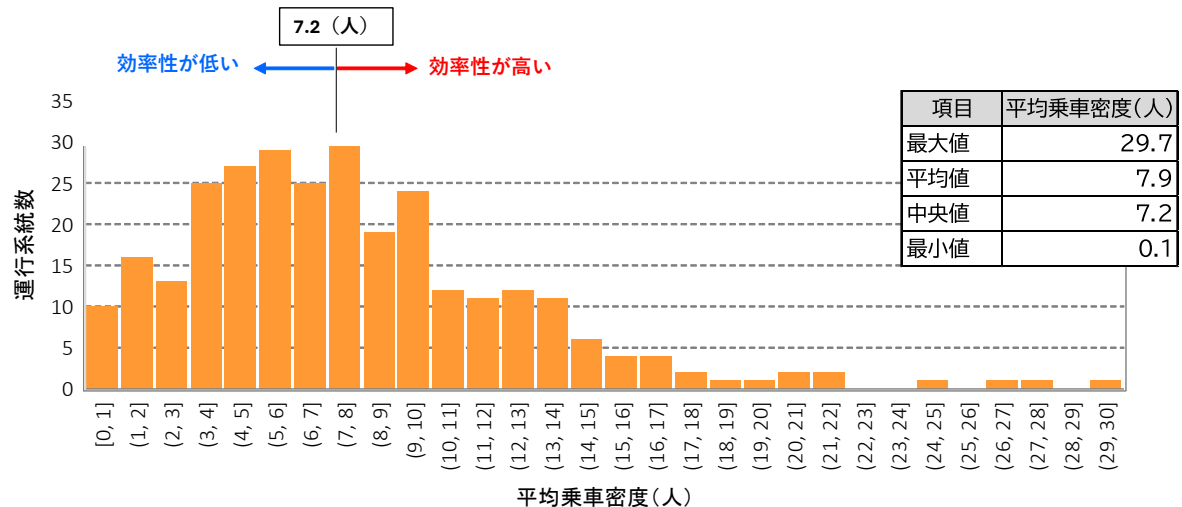
○ 年間利用者数別の運行系統数



※横軸は数値の範囲を表しています。例えば、(10, 20] は「10 千人より大きく 20 千人以下」を示します。
 ※閾値は、1つの目安として全運行系統の中央値：27,000 人を採用。
 ※令和 6 年度に新設・廃止・改変された路線は、評価対象外とした 291 運行系統。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスは除いている。
 資料：令和 5 年度輸送実績報告書

② 効率性からの評価

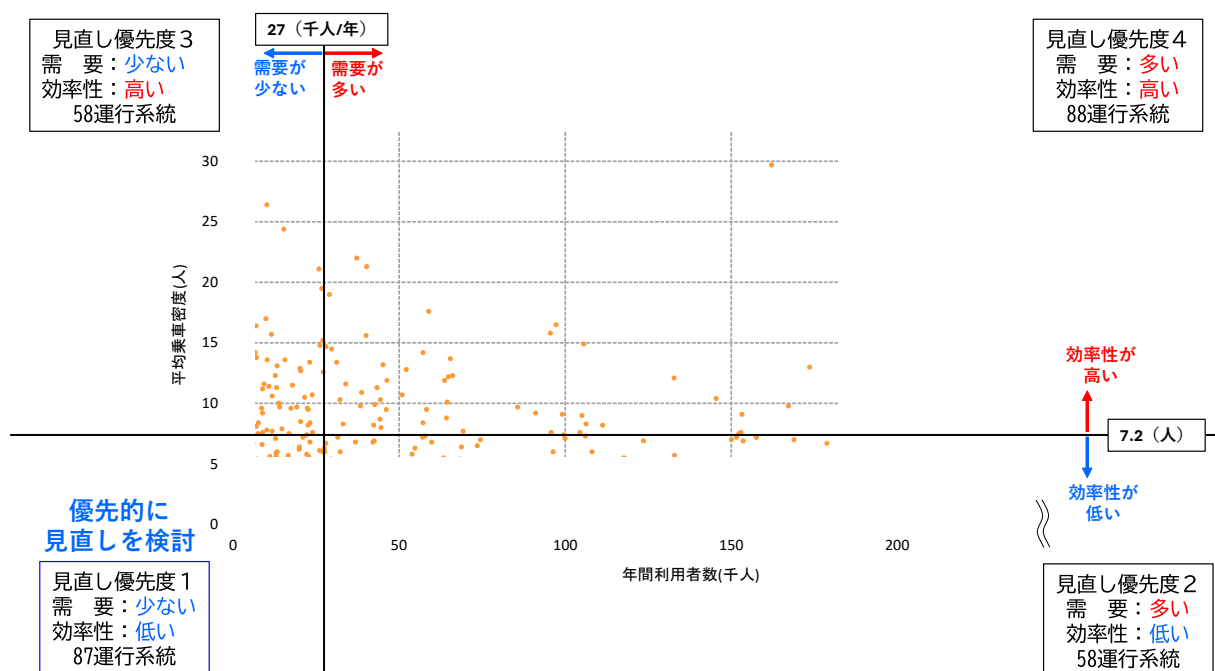
○ 平均乗車密度別の運行系統数



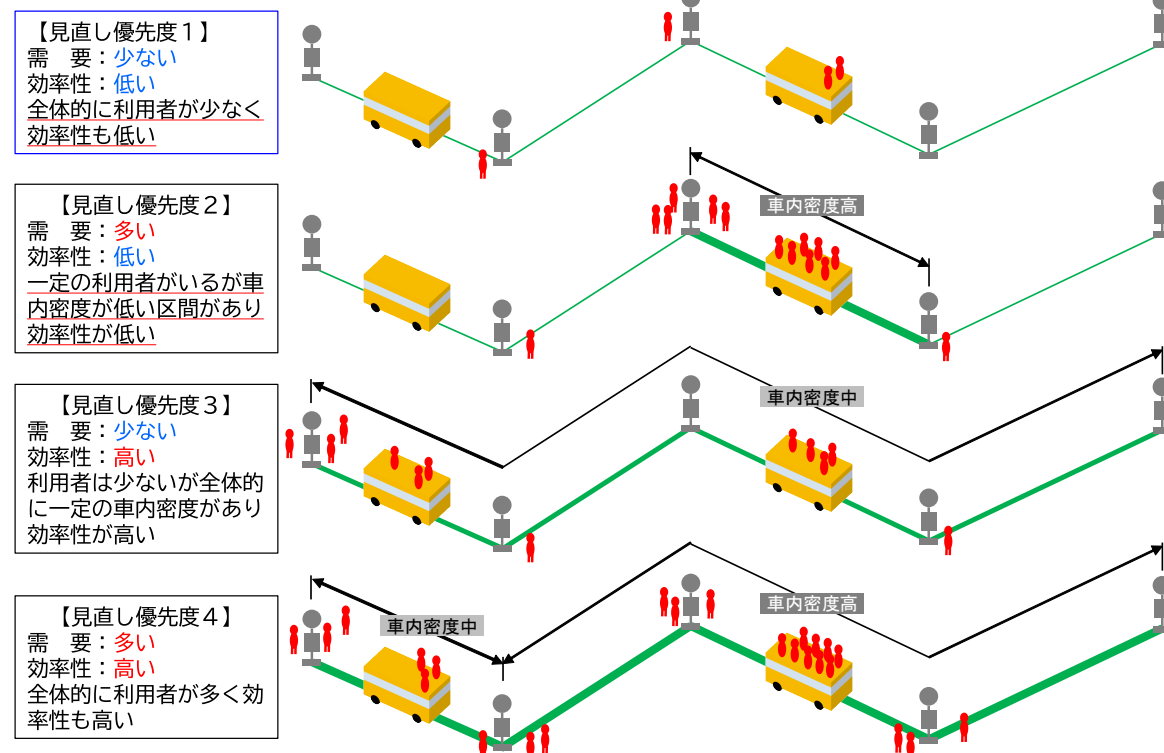
※閾値は、1つの目安として全運行系統の中央値：7.2 人を採用。
 ※令和 6 年度に新設・廃止・改変された路線は、評価対象外とした 291 運行系統。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスは除いている。
 資料：令和 5 年度輸送実績報告書

③ 見直し優先度の評価結果

○ 評価結果

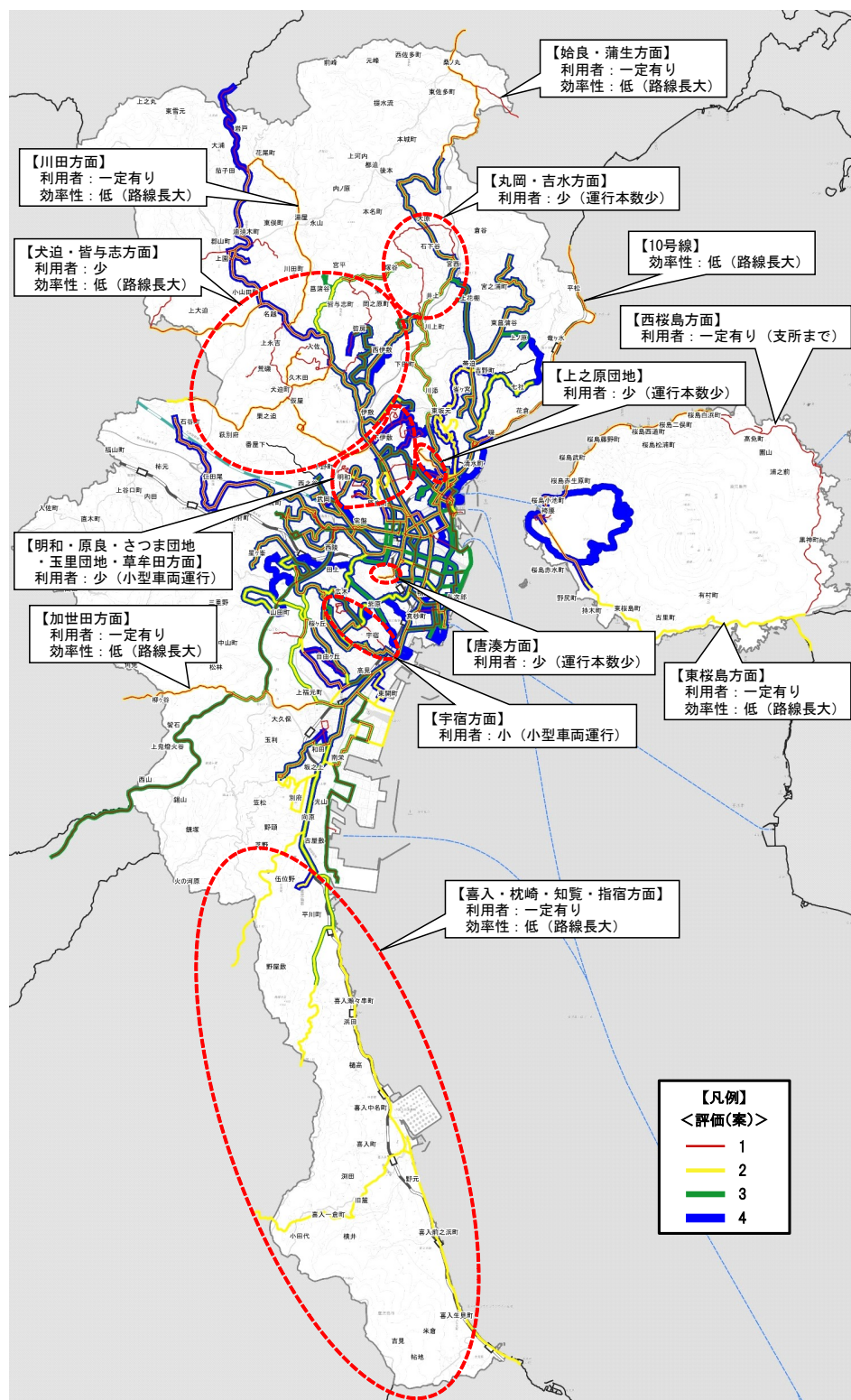


○ 見直し優先度のイメージ



○ 優先度 1・2 の特徴

都市間を連絡する長大な路線では、一部で効率性の低い路線があるほか、運行本数が少ない路線や小型車両で運行している路線は、一部で利用者が少ない路線、効率性の低い路線があります。



※見直し対象とする路線については、周辺の運行状況や車庫の位置など、その他の視点も踏まえた総合的な協議・検討を交通事業者と行っており、優先度が高い路線を必ず見直すものではない。

公共交通不便地における交通手段の見直し

見直しの経過

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」に記載している公共交通不便地における交通手段の見直しの検討は、以下のとおり実施しました。

○ 調査・検討の経過

年度	内容
R4	・ あいばす利用者アンケート（～R6）の実施
R5	・ AI オンデマンド交通の実証実験を谷山地域で実施（無償） ・ 利用状況等調査の実施 ・ 公共交通不便地における持続可能な交通手段調査検討会の開催（～R6） 
R6	・ AI オンデマンド交通の実証実験を谷山地域で実施（有償） ・ 交通手段に関するアンケートの実施 ・ 第1回地域懇話会の開催（あいばす運行全11地域で、延べ163名が参加）   ⇒見直し手法・方針の検討
R7	・ 公共交通ビジョン協議会（コミュニティ交通部会）の開催 ・ 第2回地域懇話会の開催（あいばす運行全11地域で、延べ176名が参加）   ⇒「公共交通不便地における持続可能な交通手段見直し方針」の策定

令和6年度地域懇話会（第1回）

（現行のあいばす運行への意見及び見直しに関する意見）

- ・利用者が少ない（ほとんど利用がない）。
- ・遠回りで目的地まで時間がかかる。
- ・自宅から「あいばす」バス停が遠い。
 - ⇒○利用状況等を踏まえると、車両の小型化やルートの短縮化、予約型（乗合タクシー等）などを検討すべきでは。
 - 特に、乗合タクシーのような予約制の導入に関する意見が多い。
（アンケートでは路線定期運行希望の割合が半数以上であるが、懇話会では、事前予約制（区域運行）を希望する意見が多い傾向あり）

（その他意見）

- ・免許返納後の交通手段に不安がある。
- ・「あいばす」は高齢者向けのイメージが強いため、誰でも利用できるという周知広報が必要
- ・市電やJR、路線バスとの接続が良いと便利（時刻、便数等）

令和7年度地域懇話会（第2回）

（全体的な傾向）

- ・ルートの短縮化や区域運行を導入した見直し案については、概ね肯定的な意見が多い。
- ・区域運行では敬老パスが利用できなくなるため、料金の増額を懸念する意見がみられた。

（現行のあいばす運行への意見及び見直しに関する意見）

- ・見直し案では運行ルートが短縮されており便利
- ・区域運行の導入は効率的で良い案である。自宅まで迎えが来るため、利便性が上がる。
- ・区域運行は金融機関や病院等を目的地に追加してほしい。

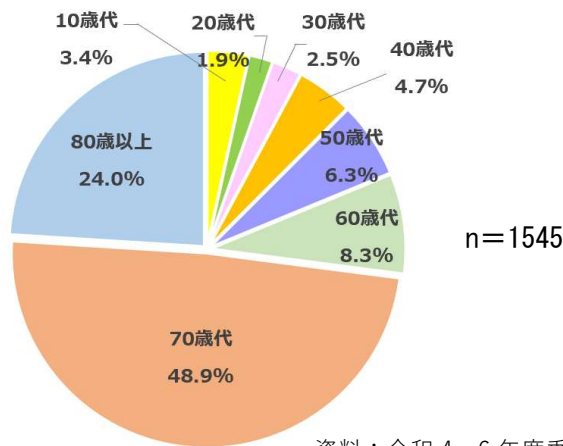
（その他意見）

- ・現状の運行ルートを知らない人が多いため、広報の強化が必要
- ・デマンド交通の利用の定着のため、体験会をぜひ実施してほしい。
- ・ダイヤがわかりづらい。地域ごとの見やすい時刻表を作してほしい。
- ・料金形態について、回数券を導入してほしい。
- ・帰りの便も利用しやすくなるよう運行時間帯、ダイヤを検討してほしい。

あいばす利用状況や地域概況（全体傾向）

利用者は70歳代の利用が約5割と最も多く、次いで80歳代以上となっており、あわせて約7割を占めています。また、利用頻度は週2～3回以上の利用が約3割と最も多く、次いで週3～4回以上となっています。

○ あいばす利用年代



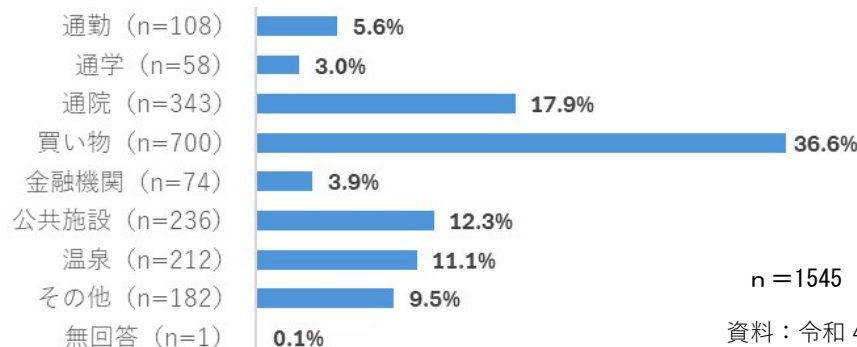
○ あいばす利用頻度



資料：令和4～6年度乗り込み調査結果

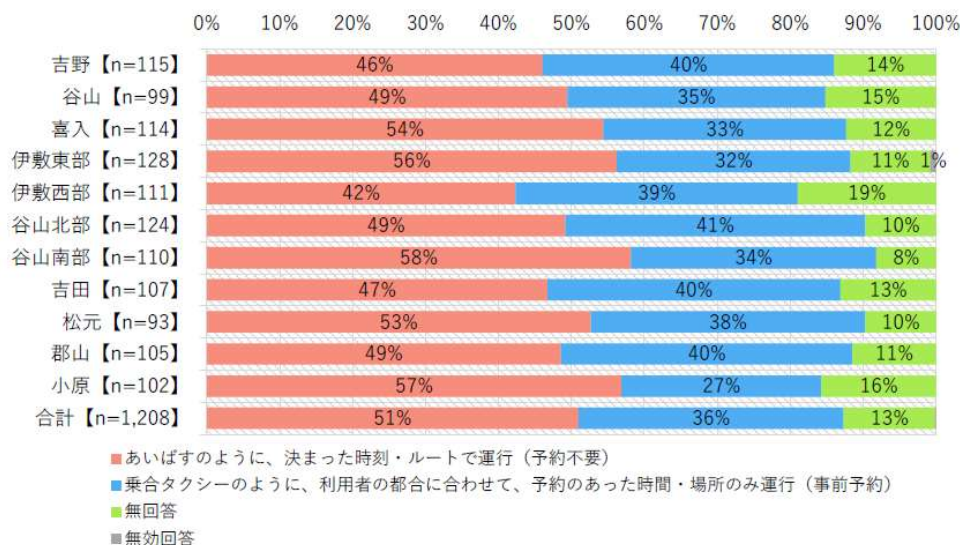
利用目的は買い物利用が約4割と最も多く、次いで通院となっており、あわせて半数以上を占めています。また、全ての地域で路線定期運行の希望が多い傾向にあります。

○ あいばす利用目的



資料：令和4～6年度乗り込み調査結果

○ 路線定期運行と区域運行の意向



資料：令和6年度公共交通不便地における交通手段に関するアンケート

調査・検討結果を踏まえた見直し方針

令和 7 年 1 1 月に策定した「公共交通不便地における持続可能な交通手段見直し方針」を踏まえ、公共交通不便地対策事業および関連する路線バス廃止地域支援事業を令和 8 年度以降、順次以下のとおり見直します。なお、運行事業者や運行頻度など、より詳細な内容については各運行計画に別途定め実施することとします。

○ 公共交通不便地対策事業・路線バス廃止地域支援事業（令和 7 年度時点[見直し前]）

		地域名	運行日	路線定期ルート、区域運行エリア
公共交通不便地対策事業	あいばす (路線定期運行)	①吉野	月～土	寺山、川上・下田、実方・菖蒲谷
		②谷山	月～土	高尾・玉利・笠松・上床
		③喜入	月水金	中名・喜入、中名・一倉・小田代
			火木土	前之浜・生見、喜入、一倉・小田代
		④伊敷東部	月水金	皆与志町・西伊敷五丁目
			火木土	高塚・栄、春山・大久保
		⑤伊敷西部	月水金	入佐・川路山、久木田・栗之迫
			火木土	古園、永吉・塚田・名越
		⑥谷山北部	月水金	広木・谷山、滝ノ下・見寄
			火木土	広木・谷山、炭床・三重野
		⑦谷山南部	月～土	野頭・源田、草野
		⑧吉田	月水金	本城・宮之浦団地・吉野
			火木土	本城・佐多・始良市
		⑨松元	月水金	入佐、直木・内田上、上谷口・石谷
			火木土	春山、上谷口・石谷
		⑩郡山	月水金	仕明・有屋田、大平・東俣・川田
			火木土	雪元・大浦、油須木・岩戸・東俣
		⑪小原	火木土	笹貫・入来
		吉野南部	月～土	川上・大明ヶ丘、磯山
地域支援事業	乗合タクシー (区域運行)	錫山	月～土	錫山・火の河原
		常盤	月～土	常盤 1,2 丁目
		喜入瀬々串	月水金	瀬々串町
		松元平田	月水金	平田町、春山町
		平川古屋敷	月水金	平川町
		小野・伊敷	月水金	伊敷 6,7 丁目・伊敷町・小野 2,3 丁目
		坂元・上竜尾	月～金	坂元町・上竜尾町
		田上 5 丁目	月～金	田上 5 丁目
		森山団地・西紫原台	月～金	広木 1,2 丁目・紫原 5 丁目
		永吉団地	月～金	明和 5 丁目・永吉 2,3 丁目
		唐湊	月～土	唐湊 3,4 丁目

※ 路線定期ルート及び区域運行エリアには、掲載している地域の一部のみを運行対象とするものを含む。

○ 公共交通不便地対策事業・市街地内補完交通運行事業（令和9年度時点見込[見直し後]）

		地域名	運行日	路線定期ルート、区域運行エリア
公共交通不便地対策事業	あいばす (路線定期運行)	①吉野	月～土	寺山・中別府、帯迫・下田、実方・大明ヶ丘
		②谷山	月～土	玉利・西谷山
		④伊敷東部	月水金	丸岡・緑ヶ丘・花野、西伊敷五丁目
		⑤伊敷西部	月水金 ※登下校利用便は 月～土	犬迫、入佐、栗之迫、川路山
		⑥谷山北部	月水金	滝ノ下・見寄、山田・中山
			火木土	星ヶ峯西・皇徳寺、山田・星ヶ峯東
		⑦谷山南部	月～土	坂之上・下福元・慈眼寺、光山・草野
		⑨松元	火木土	石谷、春山
		⑩郡山	月水木金土	東俣・川田、西俣・有屋田
		乗合タクシー (区域運行)	吉野	月～土
	谷山		月～土	大久保・木屋宇都
	喜入		月水金	瀬々串・中名・喜入・一倉
			火木土	前之浜・生見
	伊敷東部		月水金	皆与志・栄
	伊敷西部		月水金	荒磯・久木田
			火木土	永吉・古園
	谷山北部		火木土	炭床、三重野
	谷山南部		月～土	笠松・野頭
	吉田		月水金	本城・本名・佐多
			火木土	本城・本名・宮之浦・牟礼岡
	松元		火木土	石谷・福山、入佐・直木・平田
	郡山		月水金	花尾・油須木・郡山
	錫山		月～土	錫山・火の河原
	平川古屋敷	月水金	平川町	
市街地内補完交通 運行事業	小野・伊敷	月水金	伊敷 6,7 丁目・伊敷町・小野 2,3 丁目	
	小原	火木土	小原町・魚見町	
	常盤	月～土	常盤 1,2 丁目	
	坂元・上竜尾	月～金	坂元町・上竜尾町	
	田上 5 丁目	月～金	田上 5 丁目	
	森山団地・西紫原台	月～金	広木 1,2 丁目・紫原 5 丁目	
	永吉団地	月～金	明和 5 丁目・永吉 2,3 丁目	

※ 路線定期ルート及び区域運行エリアには、掲載している地域の一部のみを運行対象とするものを含む。

※ 民間バス路線の廃止に伴い乗合タクシーを導入する「路線バス廃止地域支援事業」は、令和8年度に見直しが行われ、居住誘導区域を中心として、利便増進実施計画に基づくバス路線再編地域等に乗合タクシー等を導入する「市街地内補完交通運行事業」に移行している。

※ 上記は令和8年7月時点の計画。