

資料編：各種関連データ

将来の都市構造

○ 快適で移動しやすい都市の方針図

道路網

- 高規格幹線道路
- 地域高規格道路等 (○:計画)
- 主要幹線道路
- 幹線道路等
- 主要幹線道路・幹線道路等 (計画構想)
- 主要幹線道路(外環状道路)

公共交通網

- 都市間幹線(新幹線)
- 都市間・地域幹線(鉄道)
- 都市間・地域幹線 (路線バス・路面電車・フェリー)
- 支線・生活路線 (路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー等)
- 交通結節点
- 乗換拠点
- バリアフリー基本構想重点整備地区
- 地域の拠点

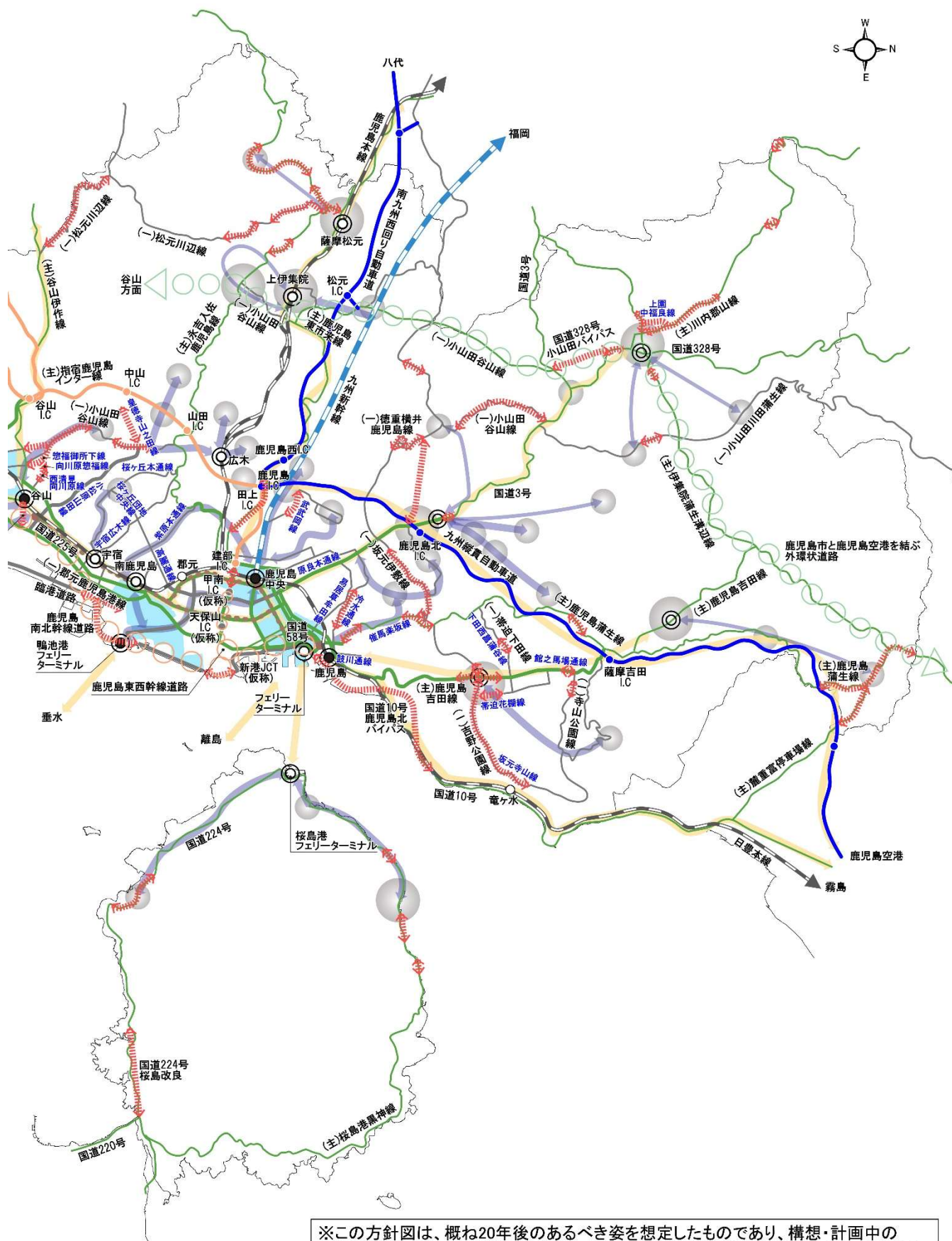


整備計画路線一覧

高規格幹線道路	地域高規格道路等	主要幹線道路	幹線道路等
高速走行ができ、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路 九州縦貫自動車道 南九州西回り自動車道 等	自動車専用道路と同程度の機能を有する広域道路 鹿児島東西幹線道路 鹿児島南北幹線道路 南薩縦貫道 (主)指宿鹿児島インター線 等	周辺他市町や都市内主要地等を連絡する道路 国道 3 号 国道 10 号 国道 10 号鹿児島北バイパス 国道 220 号バイパス 国道 224 号桜島改良 国道 225 号 国道 226 号 国道 328 号 国道 328 号小山田バイパス (主)鹿児島蒲生線 (主)龍重富停車場線 (主)鹿児島東市来線 (主)永吉入佐鹿児島線 (主)谷山伊作線 (主)鹿児島川辺線 (主)鹿児島吉田線 (主)鹿児島加世田線 (主)伊集院蒲生溝辺線 (主)桜島黒神線 (主)川内郡山線 (一)玉取迫鹿児島港線 (一)小山田谷山線 鹿児島市と鹿児島空港を結ぶ外環状道路 等	主要幹線道路を補完し、交通拠点を連絡する道路等 (一)坂元伊敷線 (一)帯迫下田線(下田西菖蒲谷線) (一)寺山公園線 (一)飯山喜入線 (一)松元川辺線 (一)小山田川田蒲生線 (一)徳重横井鹿児島線 坂元寺山線 帯迫花棚線 鼓川通線 冷水通線 武武岡線 高麗通線 宇宿広木線 皇徳寺山之田線 (仮)南清見諏訪線(延伸) 谷山支所前通線 惣福森山線 惣福御所下線 向川原惣福線 西清見向川原線 御所下和田名線 上園中福良線 臨港道路 等

※赤字: 整備計画路線





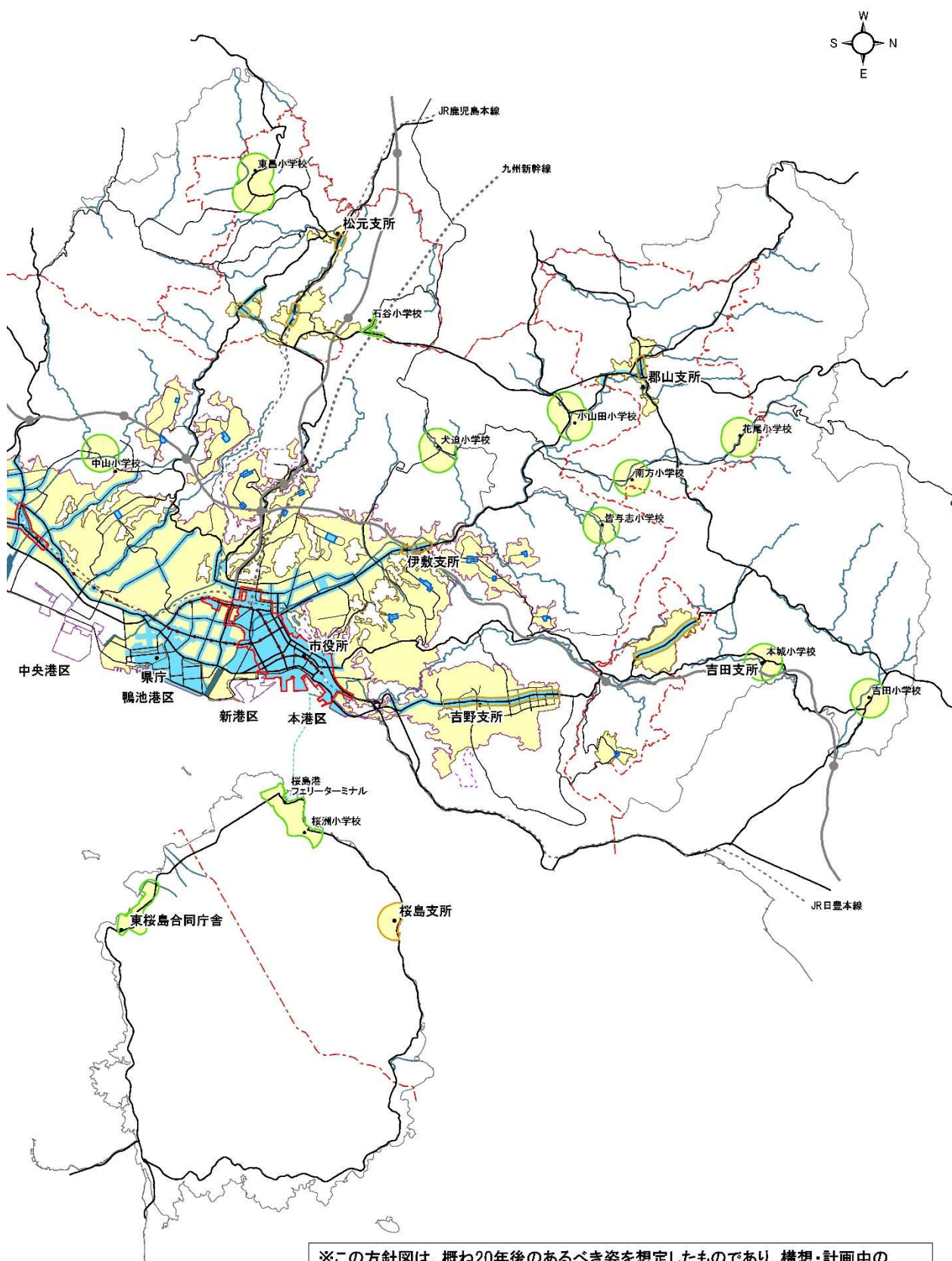
資料：第二次かごしま都市マスタープラン

○ コンパクトで暮らしやすい都市の方針図



※急傾斜地崩壊危険区域や農用地区域、保安林、土砂災害特別警戒区域等は、都市機能誘導エリア及び居住誘導エリアに含まれません。

0 1 2 4 6 8 10 km



資料：第二次かごしま都市マスタープラン

全国主要都市の自動車利用割合（平日）

○ 人口密度と自動車利用の割合（平日）

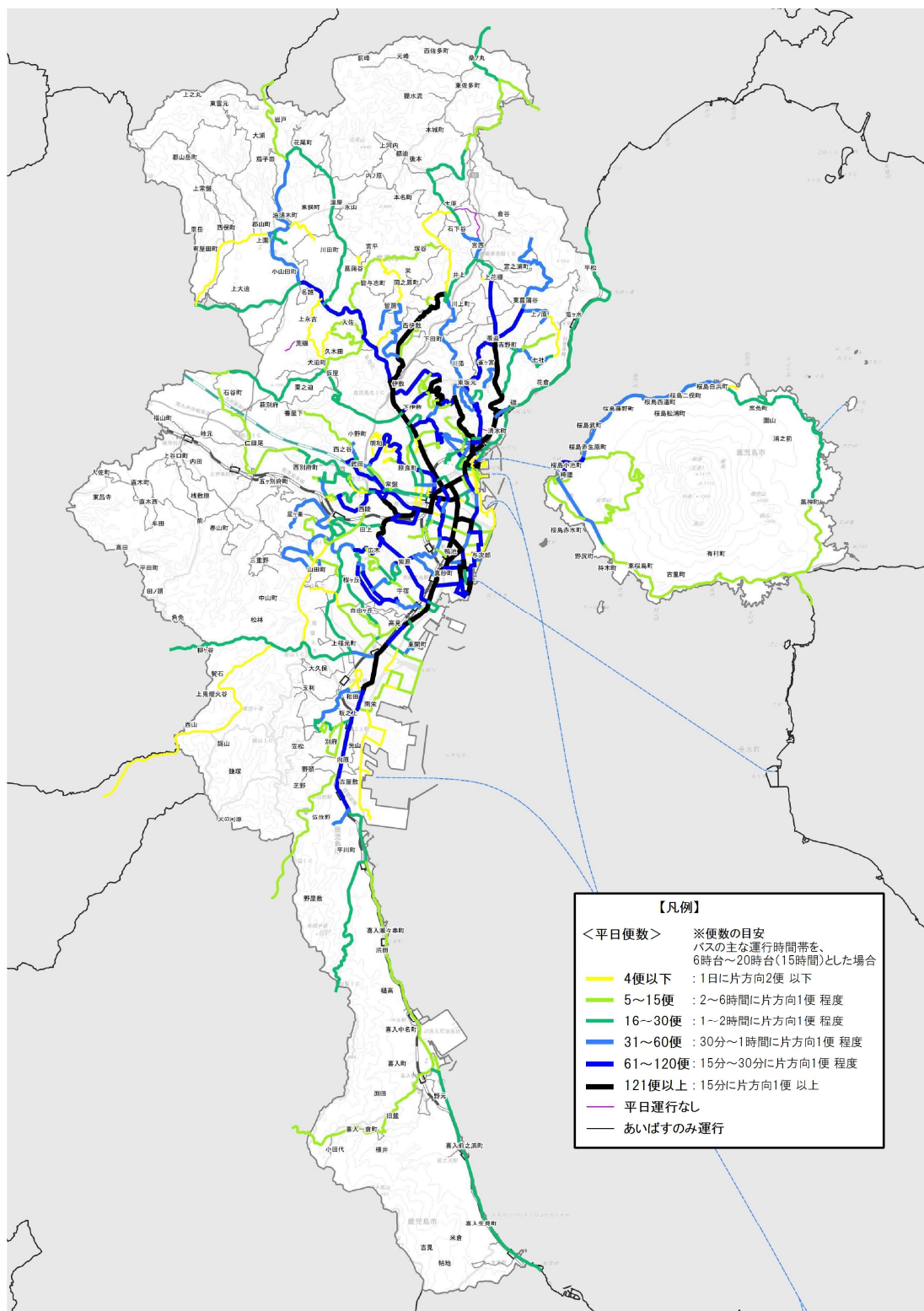
都市	都市類型	人口密度 (人/ha)	自動車 利用割合(%)
東京 2 3 区	三大都市圏・中心都市	155.1	12.0
川崎市	三大都市圏・中心都市	107.6	12.7
横浜市	三大都市圏・中心都市	86.3	17.3
大阪市	三大都市圏・中心都市	122.2	21.8
松戸市	三大都市圏・周辺都市	81.2	21.9
神戸市	三大都市圏・中心都市	27.4	26.1
奈良市	三大都市圏・周辺都市	12.8	30.5
千葉市	三大都市圏・中心都市	35.9	31.0
京都市	三大都市圏・中心都市	17.7	33.1
所沢市	三大都市圏・周辺都市	47.5	34.1
名古屋市	三大都市圏・中心都市	71.4	35.9
札幌市	地方中枢都市圏	17.6	37.5
福岡市	地方中枢都市圏	46.9	40.0
宇治市	三大都市圏・周辺都市	26.6	41.1
堺市	三大都市圏・周辺都市	55.1	42.8
春日井市	三大都市圏・周辺都市	33.3	43.8
仙台市	地方中枢都市圏	13.9	50.2
北九州市	地方中枢都市圏	19.1	52.5
広島市	地方中枢都市圏	13.2	53.4
塩竈市	地方中枢都市圏	30.1	56.4
呉市	地方中枢都市圏	6.1	57.5
静岡市	地方中核都市圏（40 万人以上）	4.9	59.6
金沢市	地方中核都市圏（40 万人以上）	9.9	60.2
鹿児島市	地方中核都市圏（40 万人以上）	10.8	61.2
山梨市	地方中核都市圏（40 万人未満）	1.2	62.5
盛岡市	地方中核都市圏（40 万人未満）	3.3	63.6
海南市	地方中核都市圏（40 万人未満）	4.8	65.4
岐阜市	三大都市圏・周辺都市	19.8	66.9
熊本市	地方中核都市圏（40 万人以上）	18.9	67.5
宇都宮市	地方中核都市圏（40 万人以上）	12.4	67.6
弘前市	地方中核都市圏（40 万人未満）	3.2	68.8
郡山市	地方中核都市圏（40 万人未満）	4.3	69.3
南国市	地方中核都市圏（40 万人未満）	3.7	69.3
安来市	地方中核都市圏（40 万人未満）	0.9	70.3
松江市	地方中核都市圏（40 万人未満）	3.6	71.3
上越市	地方都市圏	1.9	72.1
徳島市	地方中核都市圏（40 万人未満）	13.2	74.5
高知市	地方中核都市圏（40 万人未満）	10.6	76.7
湯沢市	地方都市圏	0.5	76.8
今治市	地方都市圏	3.6	76.8
人吉市	地方都市圏	1.5	82.6

資料：令和 3 年度全国都市交通特性調査集計結果

路線バスの運行状況

① 路線バスの運行本数マップ

○ 路線バスの運行本数（平日）



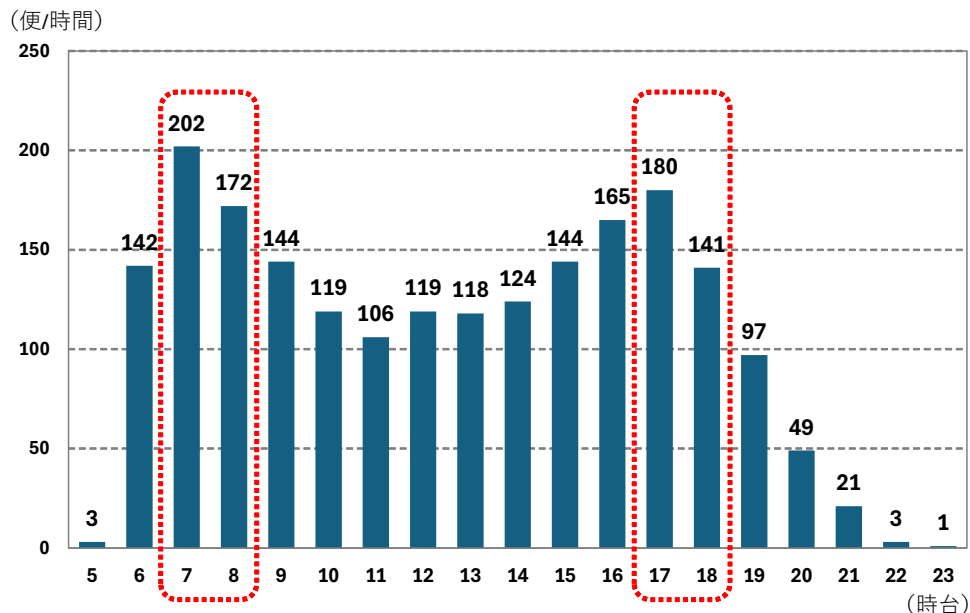
※路線バスの便数は令和6年7月時点。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスは除く。

資料：鹿児島市交通局、南国交通、JR九州バスはGTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。

② 運行本数

朝夕に集中する需要に合わせて本数が多くなっています。

○ 時間帯別の便数（平日・あいばす等除く）



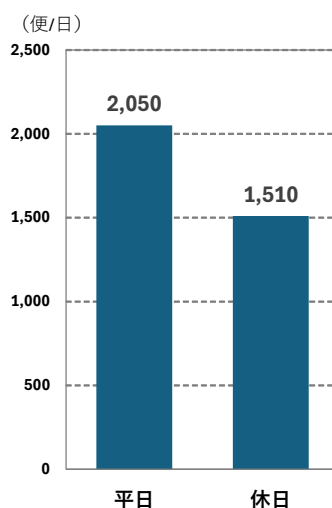
※令和6年7月時点。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスは除いている。

※時間帯は各便の始発バス停の出発時刻を用いている。

資料：鹿児島市交通局、南国交通㈱、JR九州バス㈱は GTFS-JP、鹿児島交通㈱は時刻表データより作成。

また、休日は平日の 3/4 程度の運行本数となっています。

○ 1日あたりの便数（あいばす等除く）



※令和6年7月時点。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスを除く。

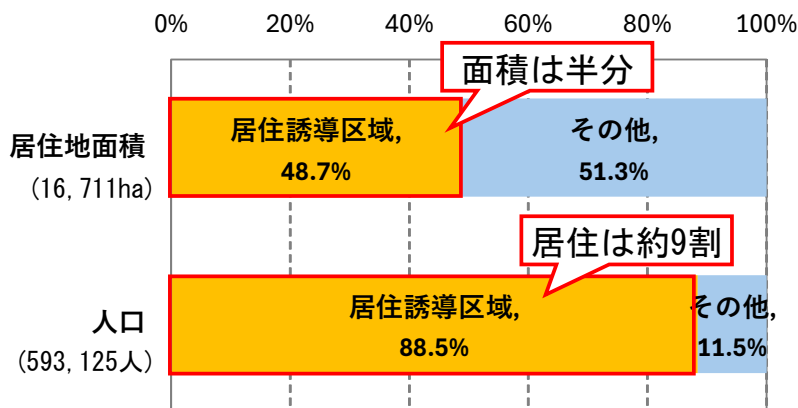
※休日は、日曜・祝日の便数。

資料：鹿児島市交通局、南国交通㈱、JR九州バス㈱は GTFS-JP、鹿児島交通㈱は時刻表データより作成。

公共交通サービス人口

居住地面積の概ね半分を占める居住誘導区域に、人口の約 9 割が居住しています。

○ 鹿児島市内の人口・面積

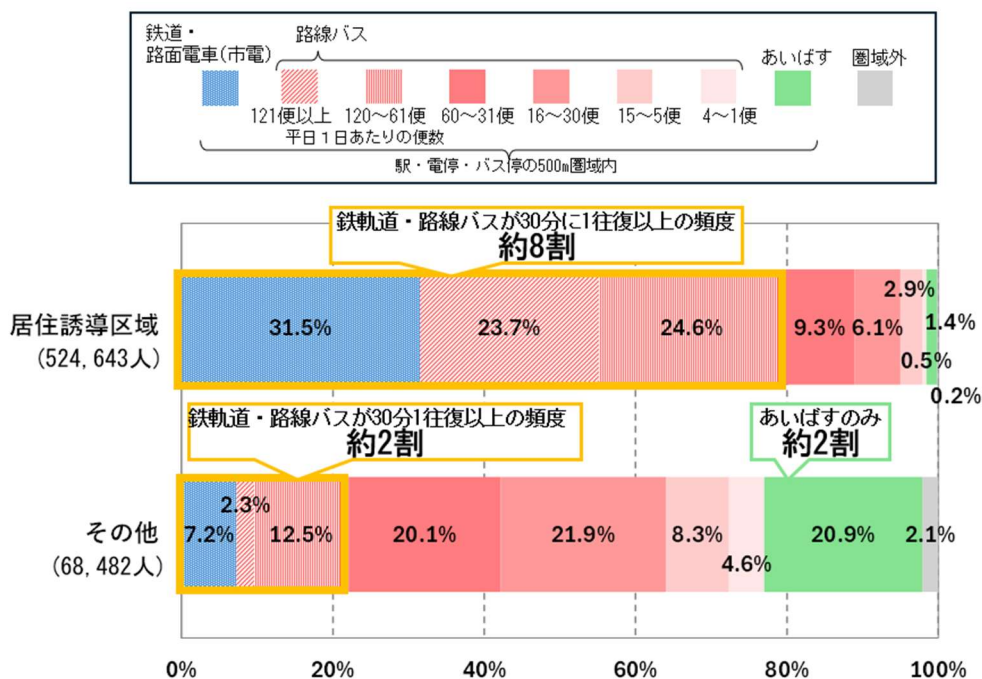


※居住地面積：居住者が存在するメッシュの面積

資料：令和 2 年国勢調査を 100m メッシュに簡易に按分された『地域分析に有用なデータの提供』、
<https://gtfs-gis.jp/teikyo/> のデータを基に分析。本市が公表する面積や人口と値は必ずしも一致しない。

居住誘導区域では、鉄軌道または路線バスが 30 分に 1 往復以上の頻度で運行する地域に約 8 割が居住しています。その他では、鉄軌道または路線バスが 30 分に 1 往復以上の頻度で運行する地域に約 2 割が居住しており、あいばすのみが運行する地域に約 2 割が居住しています。

○ 公共交通サービス水準別人口比率



※路線バスの便数は令和 6 年 7 月時点。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く。

※鉄道・路面電車（市電）と路線バスが重複する場合は鉄道・路面電車（市電）で計上。

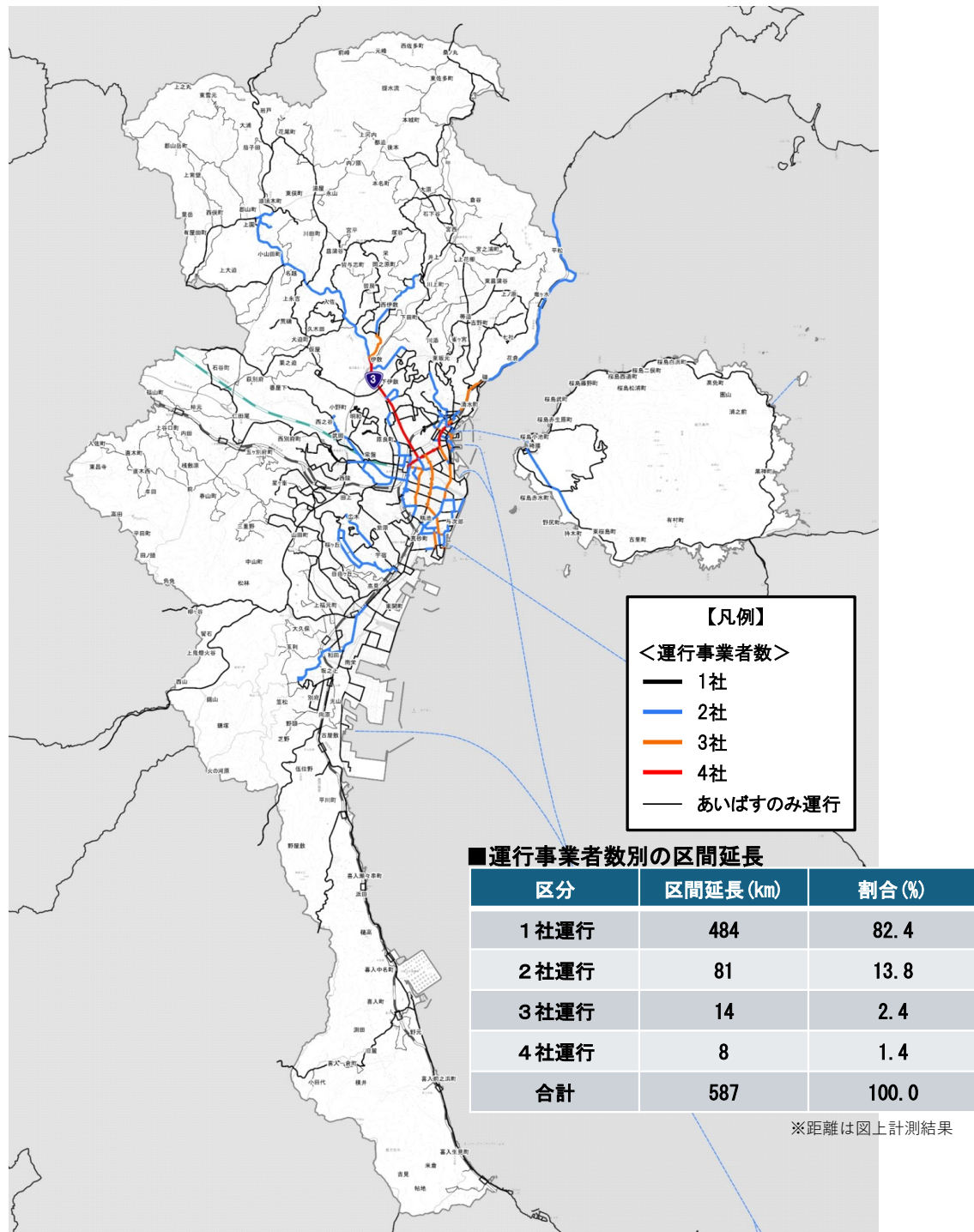
※小数点以下の数字を四捨五入して整数表示しているため、合計値が合わない場合がある。

資料：鹿児島市交通局、南国交通(株)、JR 九州バス(株)は GTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。

バス路線網（区間別運行事業者数）

本市では4事業者が路線バスを運行しており、中心市街地へ連絡する過程で、国道3号などの一部で競合している区間もありますが、概ね運行エリアは棲み分けされています。

○ バス路線網（区間別運行事業者数）



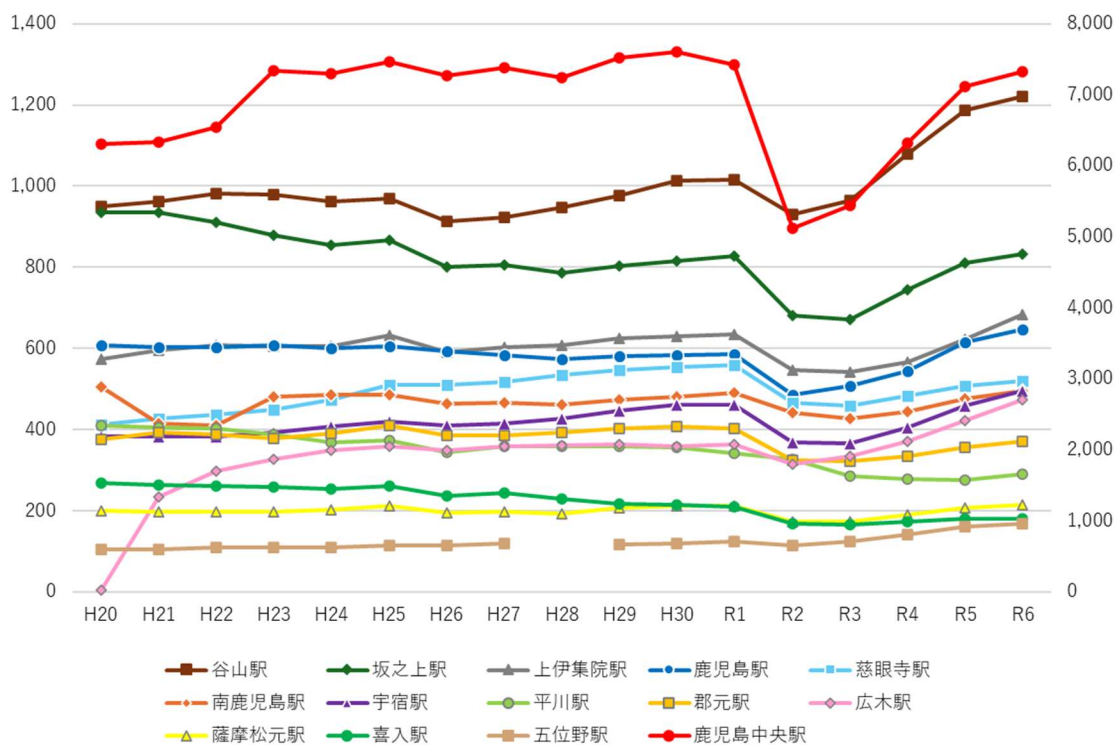
※路線バスの便数は令和6年7月時点。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスを除く。
 資料：鹿児島市交通局、南国交通㈱、JR九州バス㈱はGTFS-JP、鹿児島交通㈱は時刻表データより作成。

鉄道駅の乗客数の推移

○ 鉄道駅（鹿児島市内）の乗客数の推移

鹿児島中央駅除く
乗車人員（千人/年度）

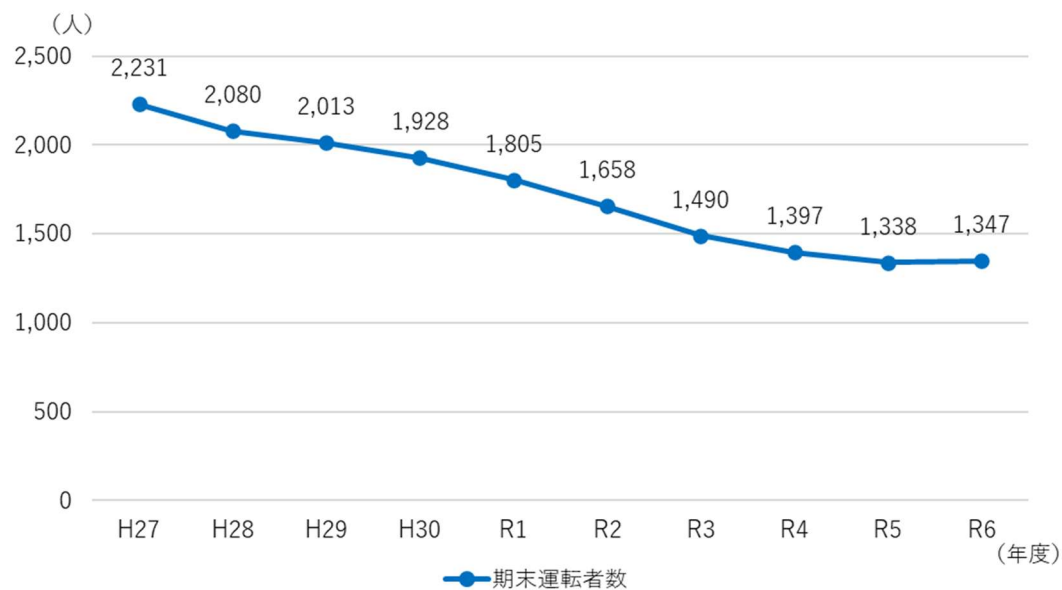
鹿児島中央駅
乗車人員（千人/年度）



※平成 28 年度「九州の利用者数上位 300 位に入る駅」に該当しなかった五位野駅の数値は非公表。
資料：鹿児島市統計書、九州旅客鉄道㈱

タクシー運転者数の推移

○ 鹿児島市内のタクシー運転者数の推移

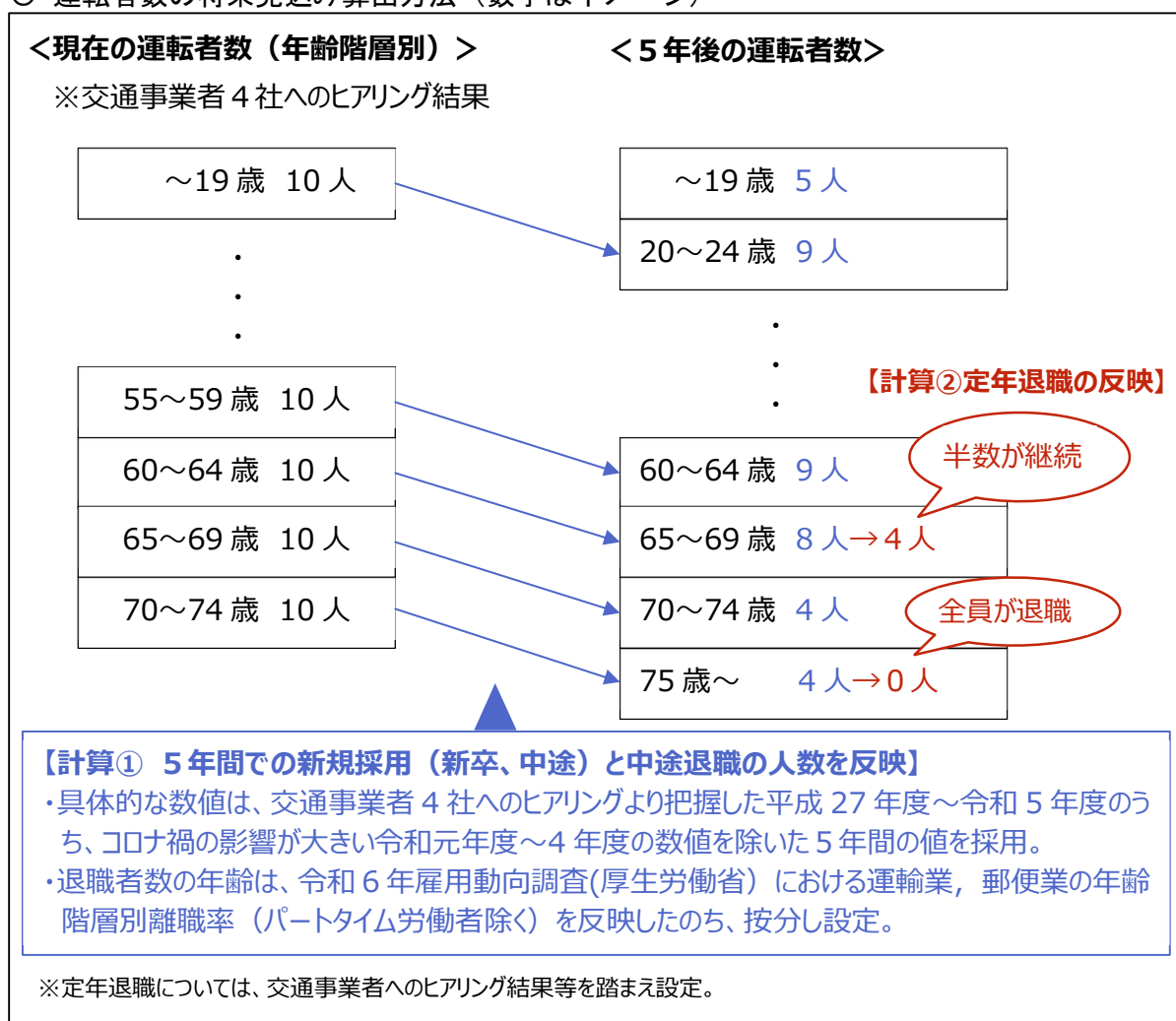


資料：九州運輸局要覧

路線バス運転者数の将来推計算出方法

今後、更なる対策を講じない場合の鹿児島市内における路線バス運転者数の将来推計について、算出の考え方を示します。現在把握している5歳階級別の運転者数を基に、5年後の人数を推計します。推計にあたっては、5年間ににおける新規採用（新卒・中途）および中途退職の人数を反映したうえで、定年退職者数を考慮しています。この計算を繰り返すことで5年後、10年後、15年後の運転者数を推計するとともに、中間年次については線形補間により算出しています。

○ 運転者数の将来見込み算出方法（数字はイメージ）



重点整備地区の選定について

第8章で示した道路などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に進める「重点整備地区」については、国の基本方針に基づき、次の「1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の鉄軌道駅」の周辺における生活関連施設の立地状況や経路等の整備状況、利用者の特性等を総合的に勘案し選定しています。

○ 1日あたりの平均的な利用者数が2,000人以上の鉄軌道駅

種別	旅客施設名	重点整備地区	利用者数 (乗降客数)	生活関連施設の 設定
鉄道駅※ ¹ (10施設)	鹿児島中央駅	中央	約 40,170 人/日	○
	谷山駅	谷山	約 6,690 人/日	○
	坂之上駅	—	約 4,570 人/日	—
	上伊集院駅	—	約 3,740 人/日	—
	鹿児島駅	中央	約 3,540 人/日	○
	慈眼寺駅	谷山	約 2,850 人/日	○
	南鹿児島駅	鴨池	約 2,720 人/日	○
	宇宿駅	—	約 2,710 人/日	—
	広木駅	—	約 2,590 人/日	—
	郡元駅	—	約 2,030 人/日	—
市電 停留場 (7施設)	郡元電停	鴨池	約 5,600 人/日	○
	谷山電停	谷山	約 5,300 人/日	○
	鹿児島中央駅前電停	中央	約 6,500 人/日	○
	天文館通電停	中央	約 5,400 人/日	○
	いづろ通電停	中央	約 3,500 人/日	○
	高見馬場電停	中央	約 3,000 人/日	○
	脇田電停	—	約 2,400 人/日	—
旅客船 ターミナル※ ² (3施設)	鹿児島港桜島フェリーターミナル	中央	約 5,600 人/日	○
	桜島港フェリーターミナル	中央	約 5,600 人/日	○
	鴨池フェリーターミナル	鴨池	約 2,600 人/日	○
バスターミナル (1施設)	鹿児島中央ターミナルビル	中央	約 2,000 人/日	○

※1 鉄道駅の乗降客数は、JR 九州公表値（駅別乗車人員）を2倍したもの

※2 「鹿児島港桜島フェリーターミナル」及び「桜島港フェリーターミナル」の乗降客数は、車両同乗者数を除いたもの

資料：各公共交通事業者提供（令和6年度実績値）

資料編：市民アンケート調査結果

調査概要

市民ニーズ把握のために実施した、市民アンケート調査の実施概要を示します。

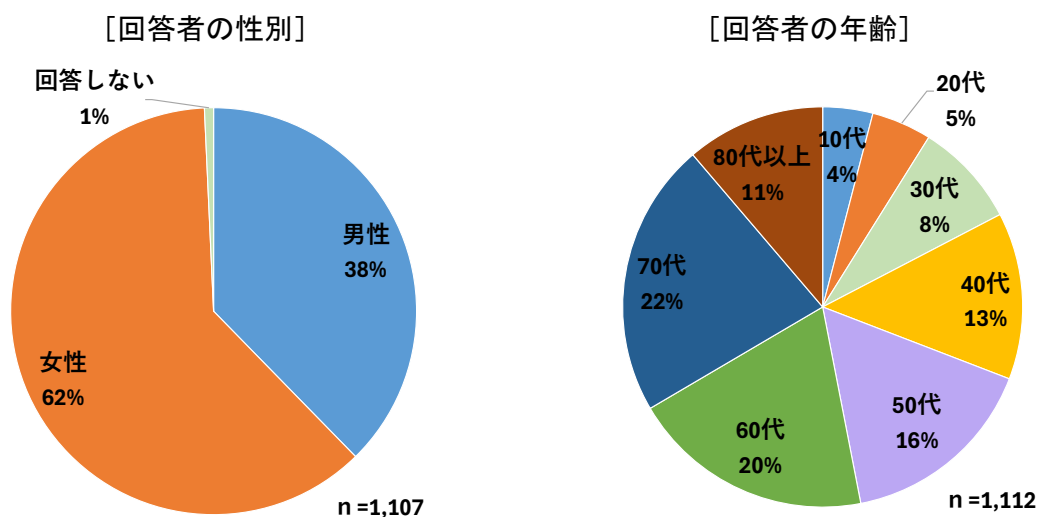
○ 市民アンケート調査実施概要

項目	内容	
	鹿児島市民	路線バス利用者
調査名	令和 6 年度鹿児島市の公共交通に関するアンケート調査	
調査期間	令和 6 年 9 月 30 日（月）～ 10 月 21 日（月）	令和 6 年 10 月 18 日（金）～ 10 月 28 日（月）
対象者	無作為抽出（15～89 歳）	リサーチ会社モニター （15～89 歳の鹿児島市民で、1 年以内に路線バスを利用したことがある人）
調査票配布数	3,000 世帯（6,000 票） ※1 世帯に調査票を 2 票配布	—
回答方法	書面又は Web	Web のみ
調査票回収数	1,116 票（紙 849 票、Web267 票）	400 票
回収率	18.6%（票数ベース）	—
主な設問項目	① 個人属性 ② 日常的な外出状況 ③ 公共交通の満足度、不満 ④ 路線バスの利用実態 ⑤ 路線バス又は市電の運賃支払いについて ⑥ 乗継等の施策について ⑦ その他（心のバリアフリー）等	

個人属性

① 性別・年齢

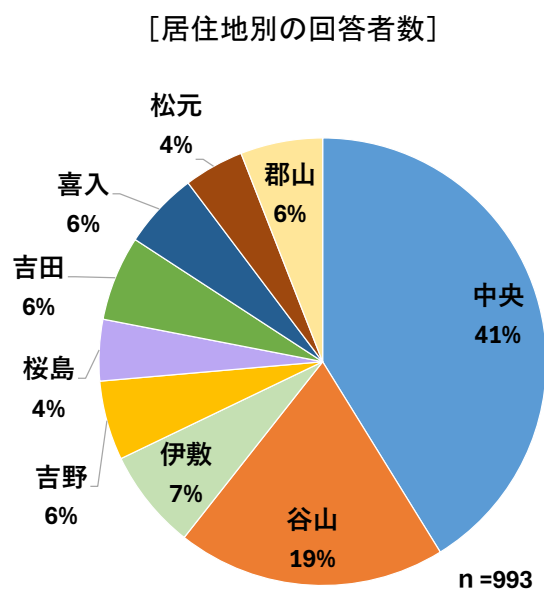
- ・回答者の性別は、女性が62%、男性が38%である。
- ・回答者の年齢は、60代以上が約半数を占める。



※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある（以下同様）。

② 居住地別の回答者数

- ・回答者の居住地は、中央地域が41%、谷山地域が19%を占める。

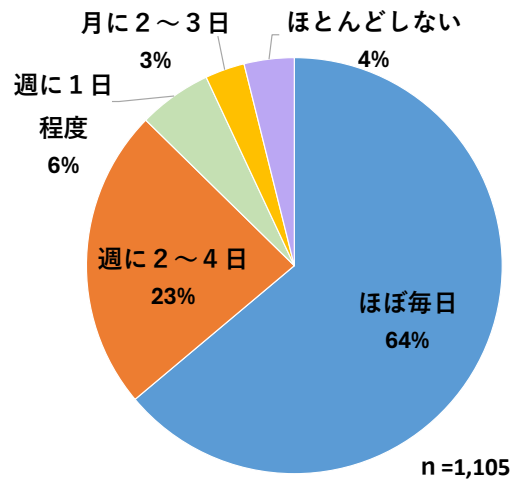


日常的な外出状況について

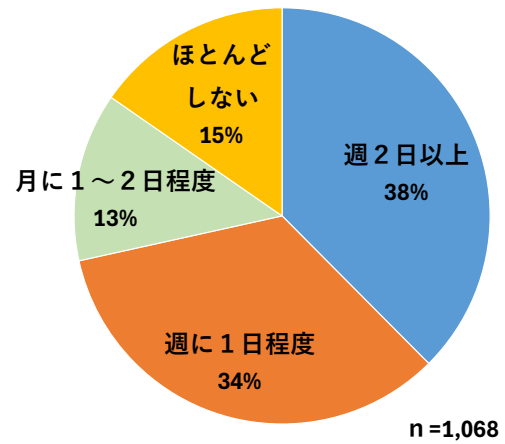
③ 日常的な外出頻度（平日、休日）

- ・ 日常的な外出頻度は、平日にほぼ毎日外出する人が 64%、休日（土日祝）に週 2 日以上外出する人が 38%である。

〔日常的な外出頻度（平日）〕

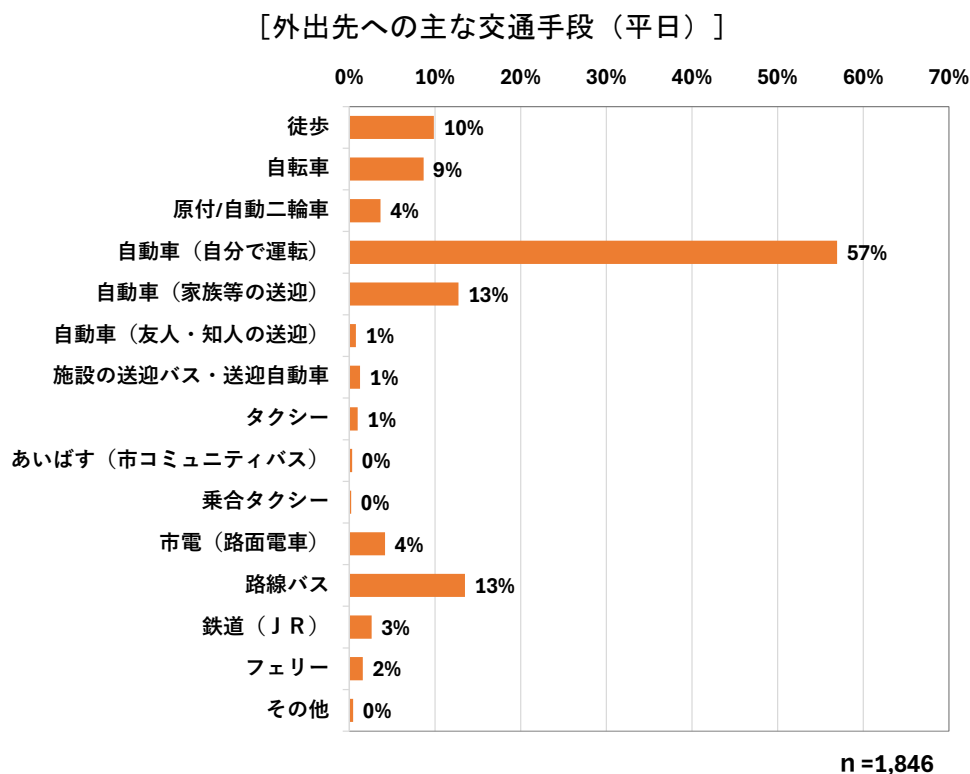
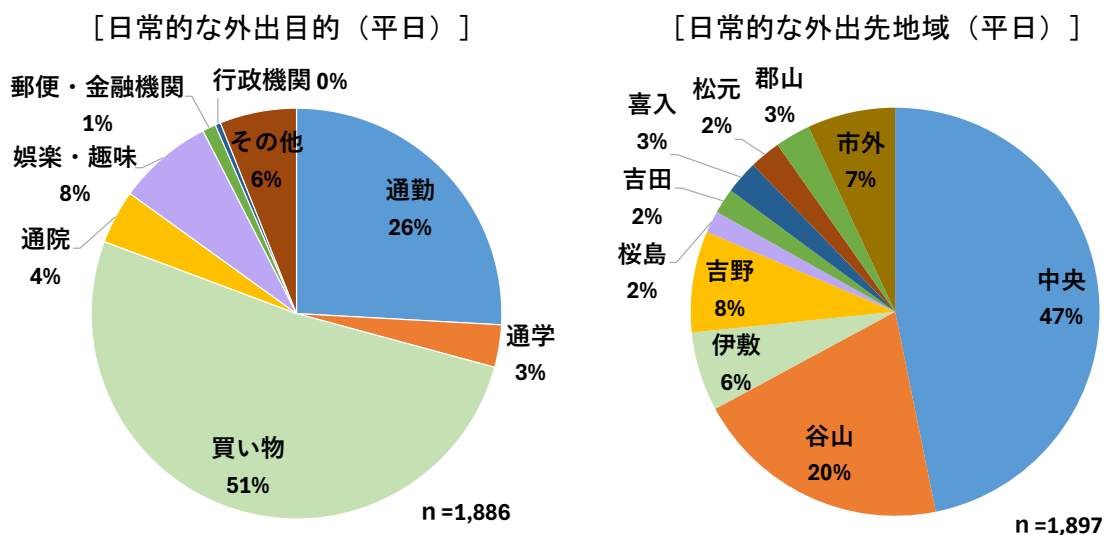


〔日常的な外出頻度（休日）〕



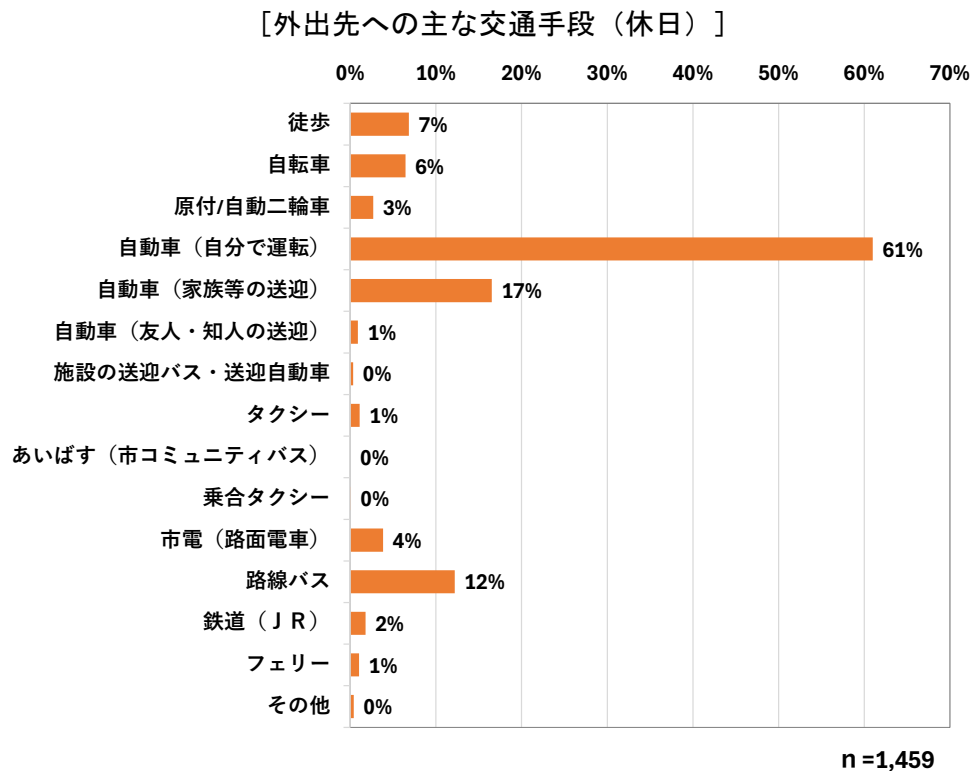
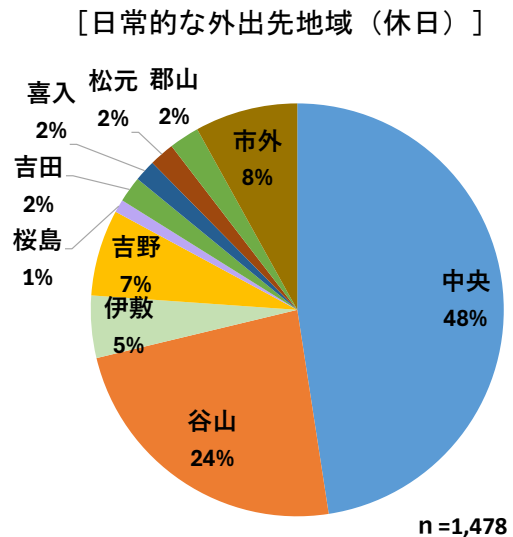
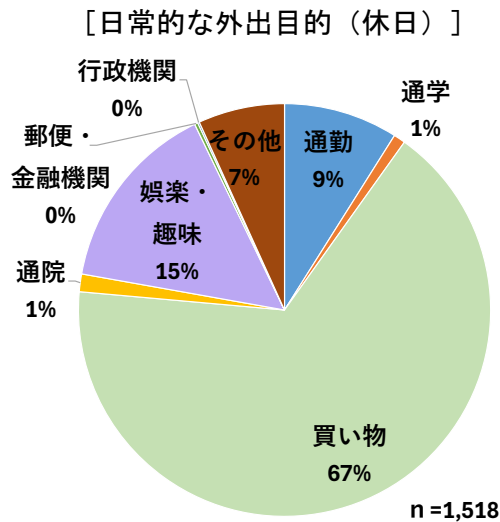
④ 日常的な外出目的・地域・交通手段（平日）

- ・ 平日の外出目的は、買い物が51%と最も多く、次いで通勤が26%を占める。
- ・ 平日の外出先地域は、中央地域が47%、次いで谷山地域が20%である。
- ・ 平日の外出先への主な交通手段は、自動車（自分で運転）が57%と最も多く、次いで自動車（家族等の送迎）及び路線バスが13%である。



⑤ 日常的な外出目的・地域・交通手段（休日）

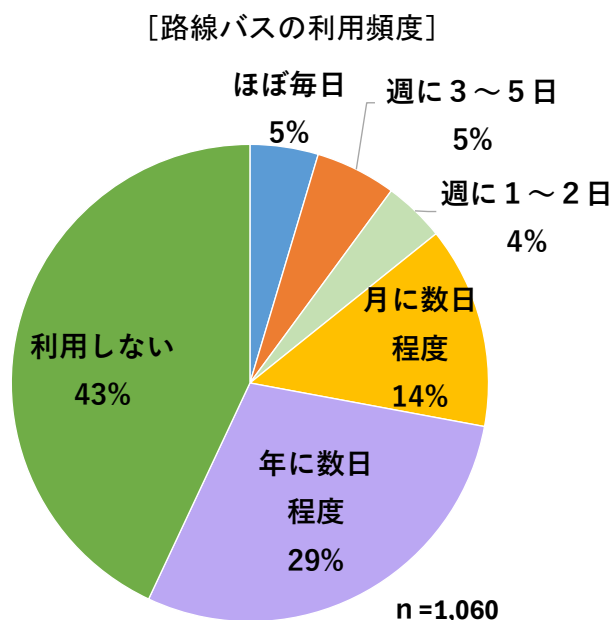
- ・休日（土日祝）の外出目的は、買い物が67%と最も多く、次いで娯楽・趣味が15%である。
- ・休日の外出先地域は、中央地域が48%、次いで谷山地域が24%である。
- ・休日の外出先への主な交通手段は、自動車（自分で運転）が61%と最も多く、次いで自動車（家族等の送迎）が17%である。



公共交通の利用実態について

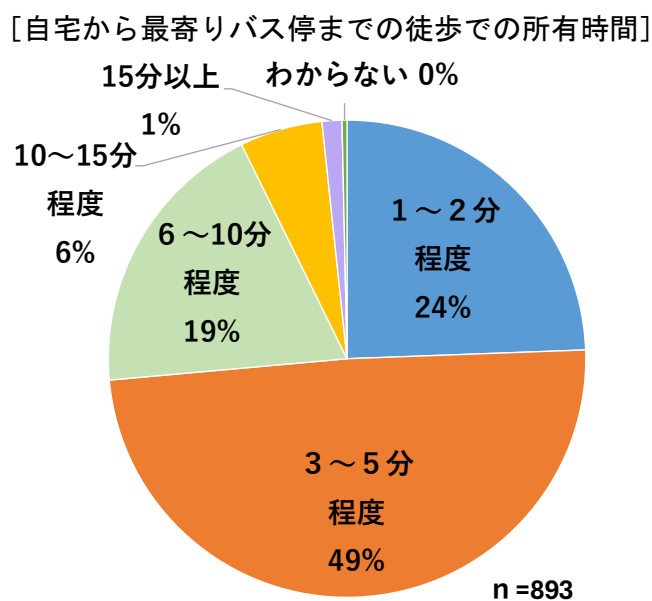
⑥ 路線バスの利用頻度

- ・路線バスの利用頻度は、利用しない人が 43%と最も多く、次いで年に数日程度の人が 29%である。



⑦ 最寄りバス停までの徒歩での所要時間

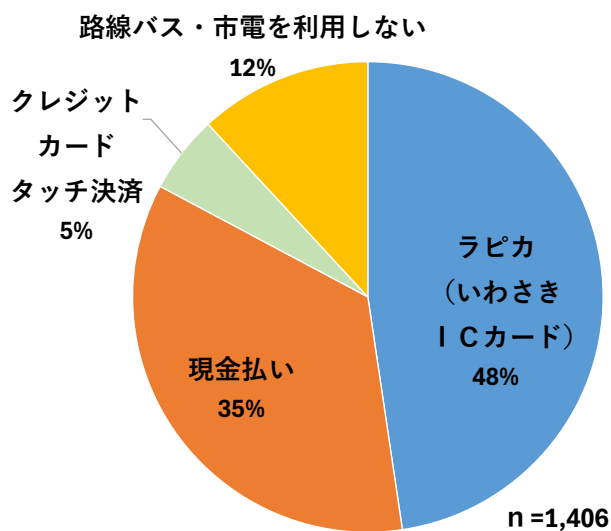
- ・自宅から最寄りのバス停までの徒歩での所要時間は、3～5分程度が 49%と最も多く、92%の人が徒歩 10 分以内にバス停にアクセスできる。



⑧ 路線バス又は市電乗車時の運賃支払い方法

- ・路線バス又は市電乗車時の運賃支払い方法は、「ラピカ（いわさき IC カード）」が48%と最も多く、次いで「現金払い」が35%である。
- ・路線バス・市電を利用しない人は12%である。

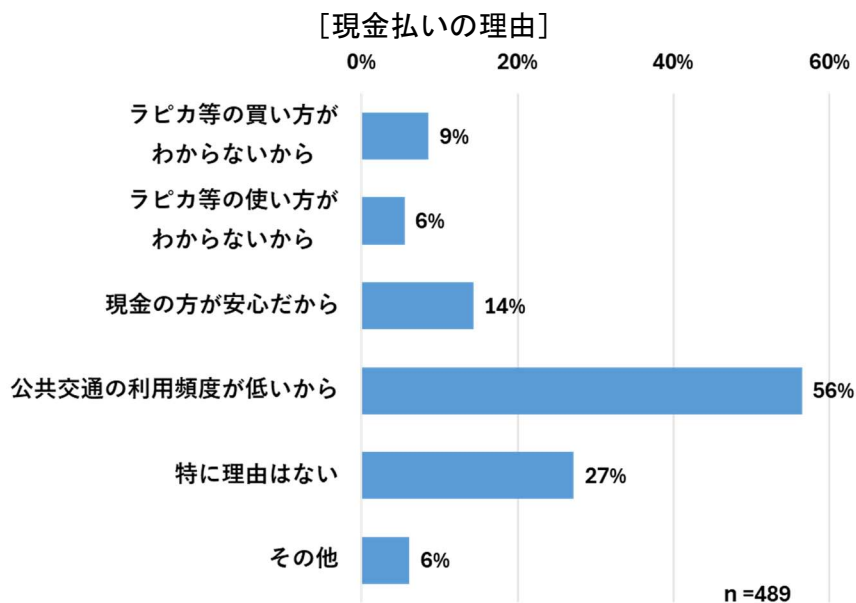
〔路線バス又は市電乗車時の運賃支払い方法〕



※路線バス利用者アンケートを含めた結果

⑨ 現金払いの理由

- ・現金払いの理由は、「公共交通の利用頻度が低いから」が56%と最も多く、次いで「特に理由はない」が27%である。

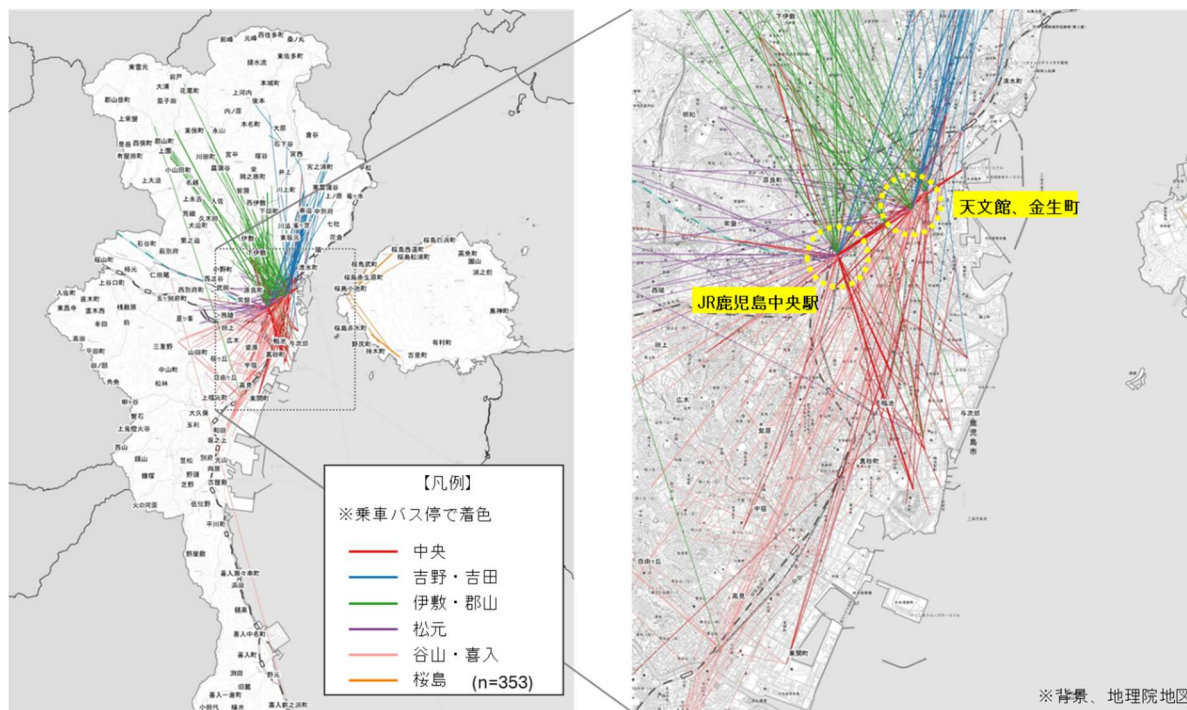


※路線バス利用者アンケートを含めた結果

⑩ 路線バスの利用区間と目的地

- ・ 自宅から目的地へ移動する際の路線バスの利用区間は、郊外部から中心部に向けての移動が多く、特に降車バス停は、JR 鹿児島中央駅や天文館、金生町に集中している。

〔自宅から目的地へ向かう際の、乗車バス停と降車バス停の組み合わせ〕

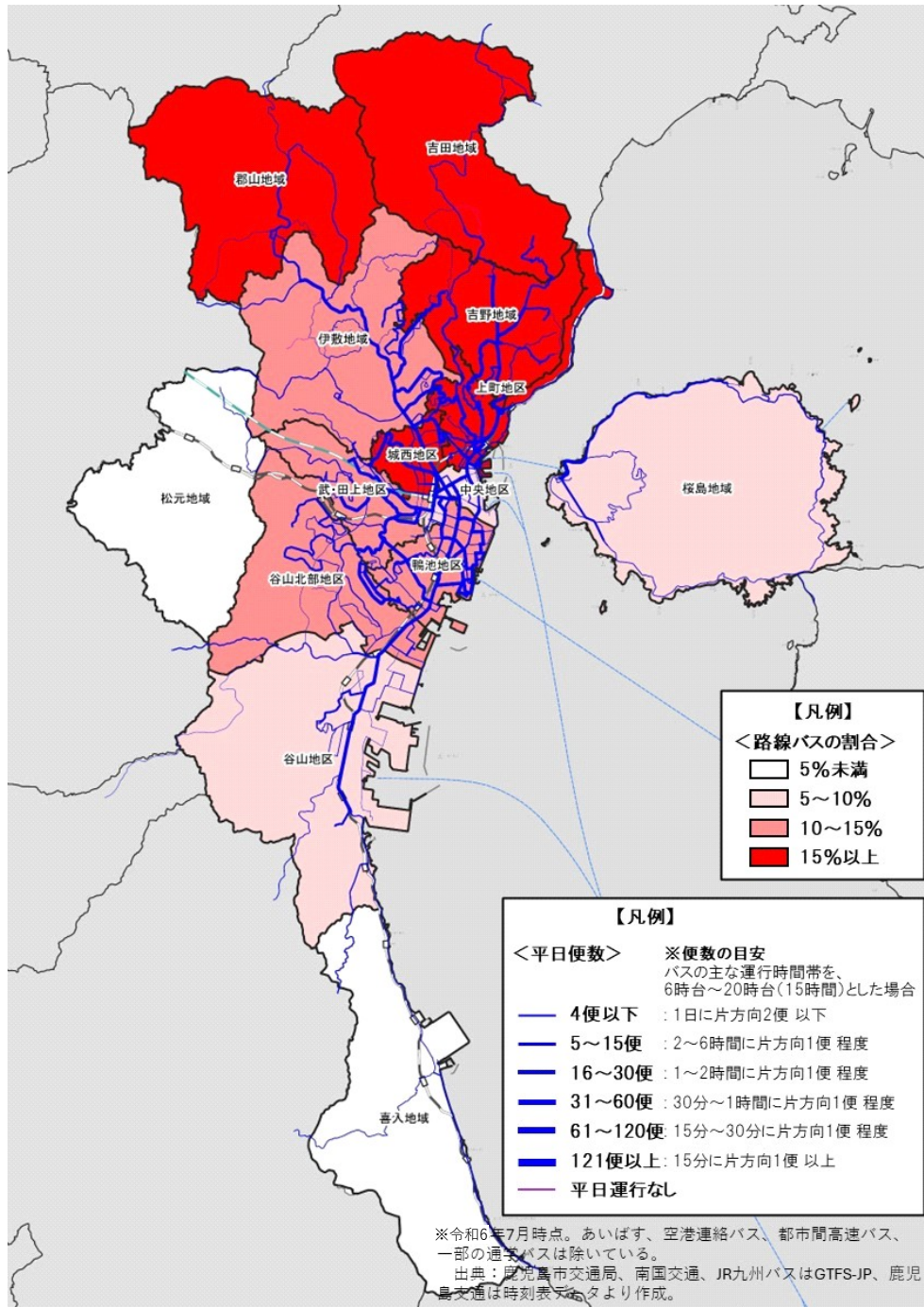


※路線バス利用者アンケートを含めた結果

⑪ 路線バスの運行頻度と路線バス利用率

- ・ 路線バスの利用率は、バスの運行頻度が高い地域で高くなっている。
- ・ ただし、吉田地区、郡山地区は運行頻度が低いものの、鉄道等の代替手段に乏しく、利用率は高くなっている。

[路線バスの運行頻度と路線バス利用率]



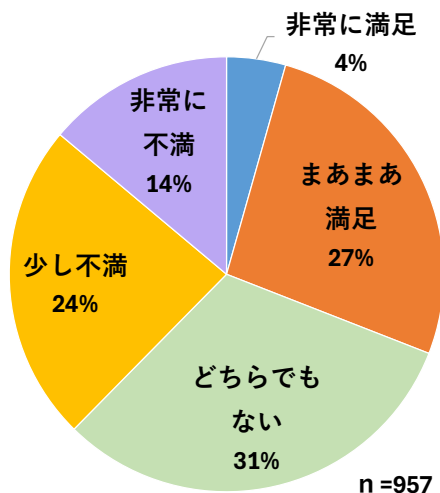
※路線バス利用率は、交通手段全体を 100 とした時のバスの選択率を示している。

※路線バス利用者アンケートを含めた結果

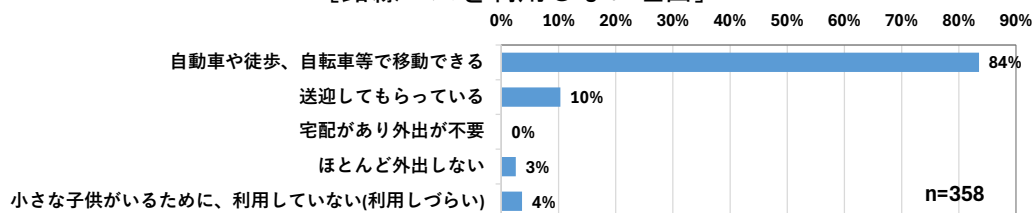
⑫ 路線バスの利用満足度及び利用しない・不満理由

- ・ 路線バスの利用満足度は、満足している人が 31%、不満がある人が 38%である。
- ・ 路線バスの不満理由は、「運行本数が少ない」が 24%と最も多く、次いで「乗りたい時間帯に運行されていない」が 16%である。

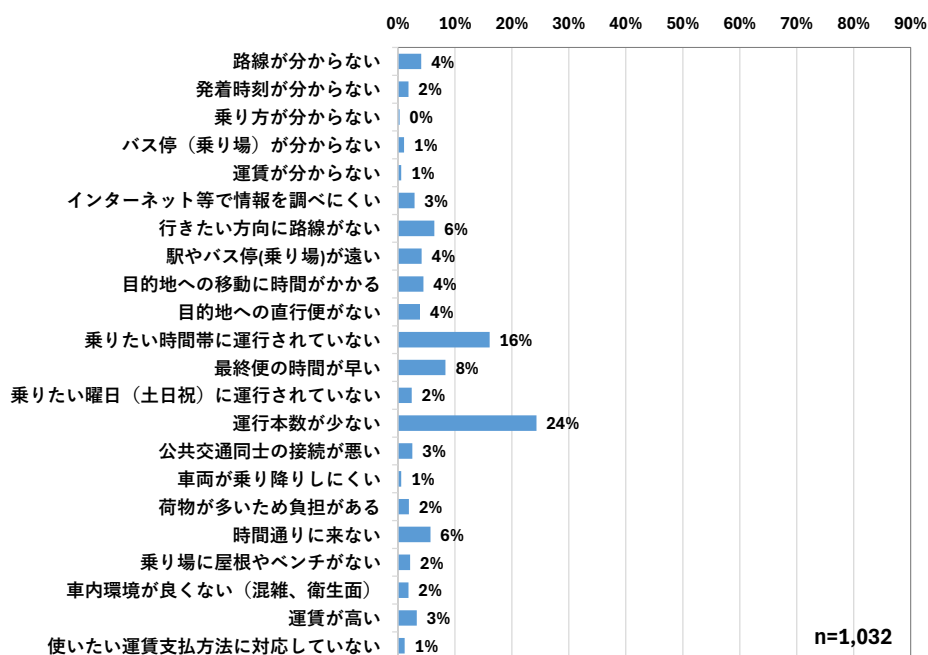
[路線バスの満足度]



[路線バスを利用しない理由]

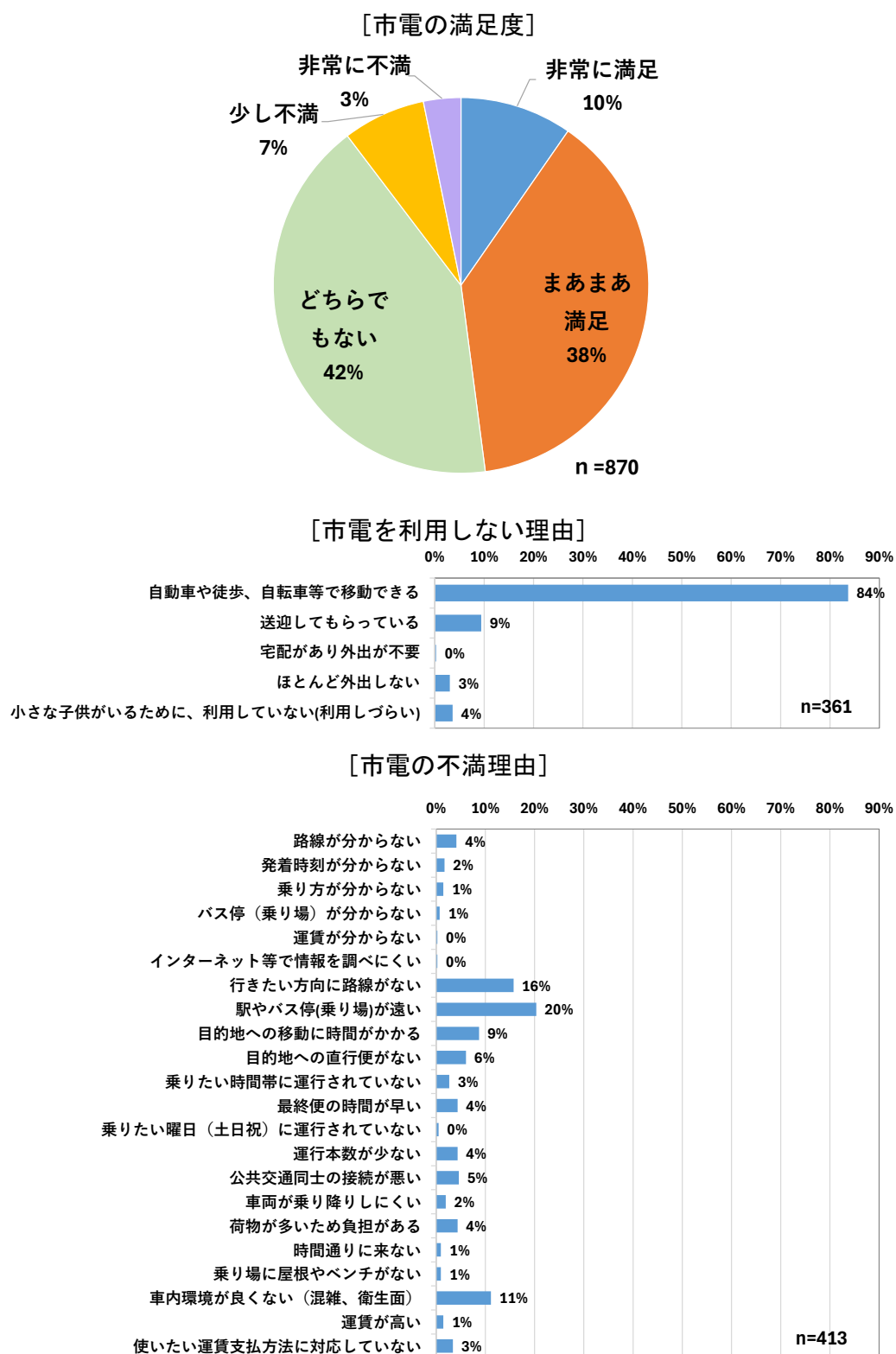


[路線バスの不満理由]



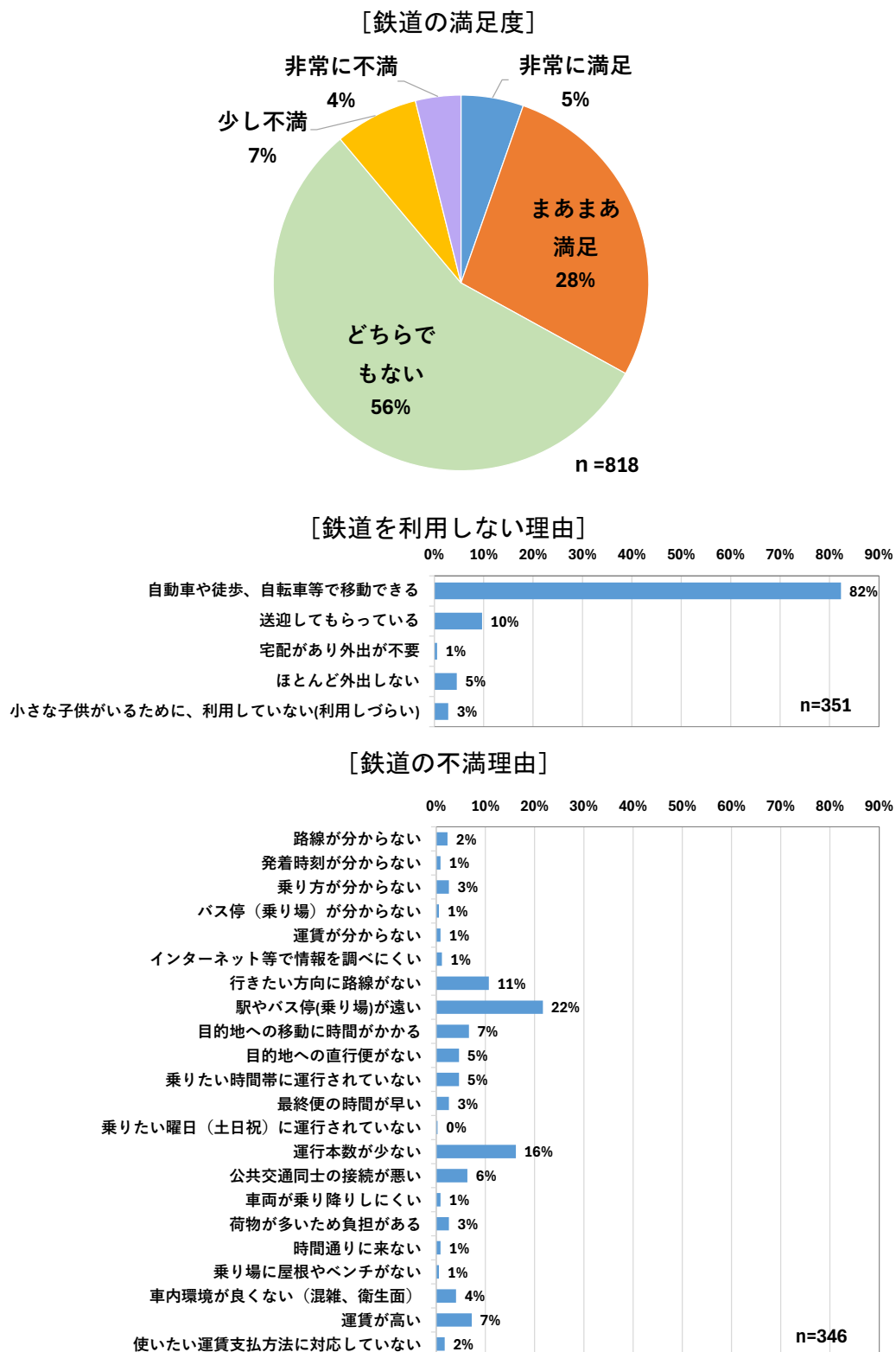
⑬ 市電の利用満足度及び利用しない・不満理由

- ・市電の利用満足度は、満足している人が48%、不満がある人が10%である。
- ・市電の不満理由は、「駅やバス停(乗り場)が遠い」という地理的条件が20%と最も多く、次いで「行きたい方向に路線がない」が16%である。



⑭ 鉄道の利用満足度及び利用しない・不満理由

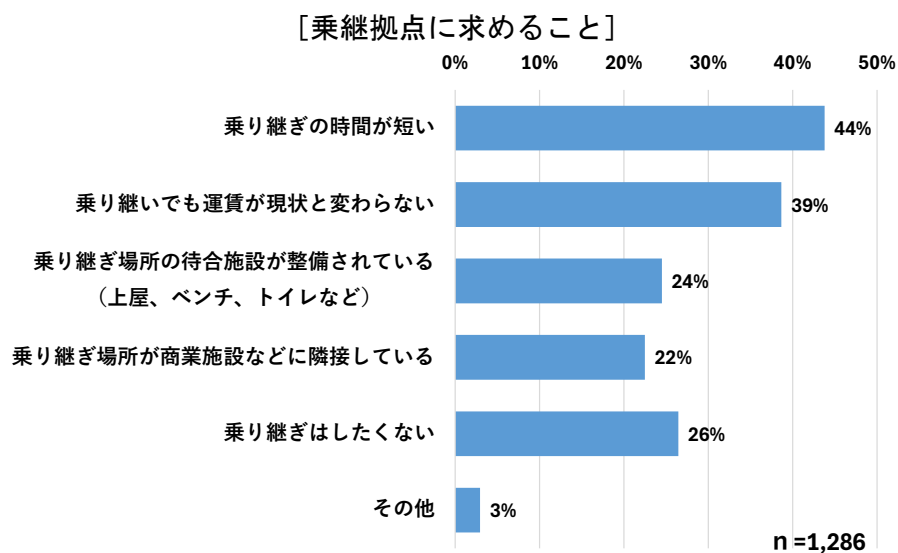
- ・鉄道の利用満足度は、満足している人が33%、不満がある人が11%である。
- ・鉄道の不満理由は、「駅やバス停(乗り場)が遠い」という地理的条件が22%と最も多く、次いで「運行本数が少ない」が16%である。



乗り継ぎをする場合に求めること

⑮ 乗継拠点に求めること

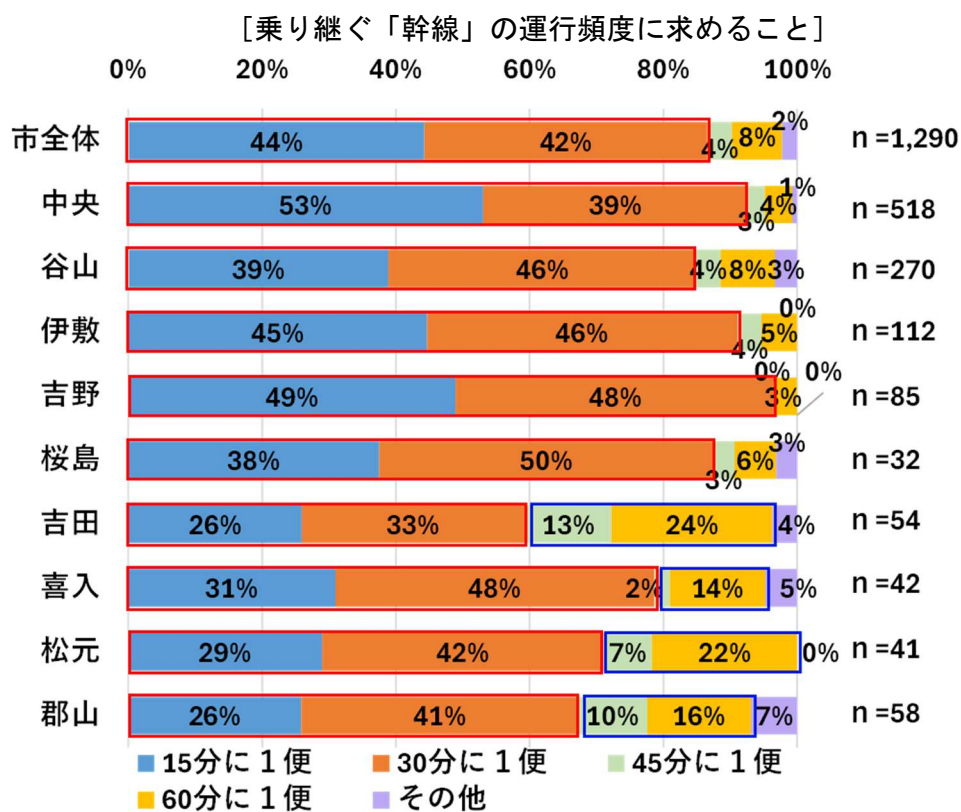
- ・乗継拠点に求めることは、「乗り継ぎの時間が短い」が44%と最も多く、次いで「乗り継いでも運賃が現状と変わらない」が39%である。



※路線バス利用者アンケートを含めた結果

⑩ 乗り継ぐ「幹線」の運行頻度に求めること

- ・全ての地域で「15分に1便」、「30分に1便」の割合が高い。
- ・なお、吉田、喜入、松元、郡山は、他の地域より「45分に1便〜60分に1便」の割合が高い。



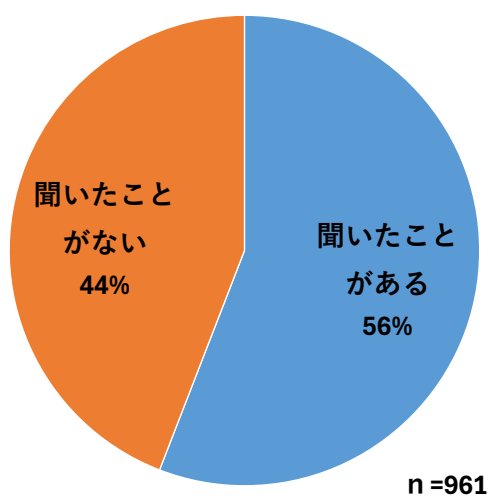
※路線バス利用者アンケートを含めた結果
※市全体の中には、居住地（地域）未回答分も含む

公共交通における心のバリアフリーについて

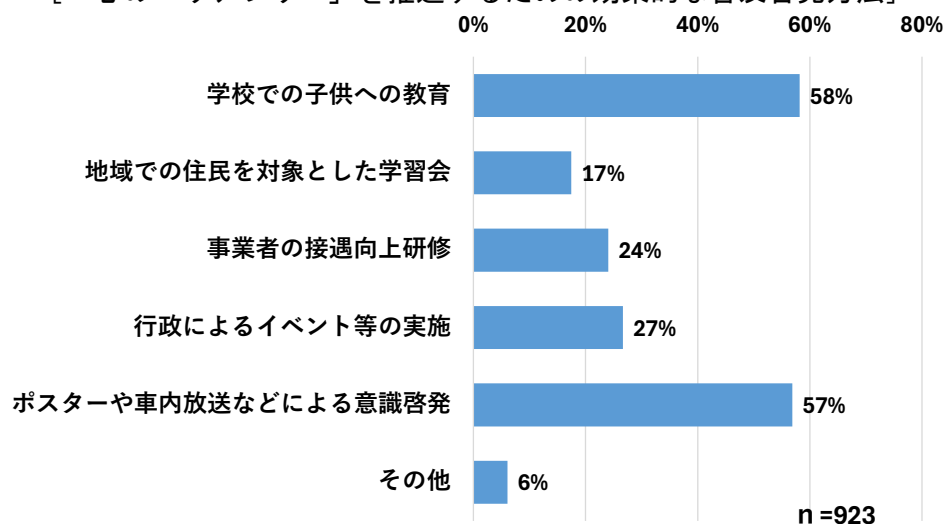
⑰ 「心のバリアフリー」について

- ・「心のバリアフリー」という言葉を聞いたことがある人は 56%である。
- ・「心のバリアフリー」を推進するための効果的な普及啓発方法は、「学校での子供への教育」が 58%と最も多く、次いで「ポスターや車内放送などによる意識啓発」が 57%である。

〔「心のバリアフリー」についての認知〕



〔「心のバリアフリー」を推進するための効果的な普及啓発方法〕



資料編：公共交通以外の地域の輸送資源の調査

調査概要

令和2年の地域交通法の改正では、「地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保」が新たに掲げられました。

そこで、地域の輸送資源の実態を把握するため、本市内の自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・宿泊施設等の既存の民間事業者による送迎サービスの現状等を下記の通り調査しました（調査結果については、P17を参照）。

①対象施設及び実施期間

調査対象とした施設、事業者及び実施期間を以下に示します。

○ 対象事業者及び実施期間

	対象事業者	件数	電話ヒアリング実施期間	FAX 調査実施期間
1	福祉有償運送事業者	13 件	令和2年11月上旬 ～11月下旬	令和2年11月下旬 ～12月中旬
2	市立小・中学校	2 件		
3	市内私立・県立高校	23 件		
4	病院	525 件		
5	宿泊施設	129 件		
6	自動車学校	6 件		

②調査項目概要

主な調査項目は以下の4つです。

- ① 送迎の実施の有無
- ② 使用車両、利用者数、運行ルート、運行頻度、運行ダイヤ
- ③ 送迎サービスの今後の継続の意向
- ④ 送迎サービスの公共での活用が可能かどうか

調査フロー

STEP1 輸送手段毎に、市の関係課、業界の組合・団体等への確認調査

- 業界毎の送迎手段、送迎サービスの実施状況、問題点等の把握
- 新たな輸送資源としての活用可能性、公共交通との統合可能性の確認
- 業界・組合を通じた調査実施の意向確認

STEP2 業界の組合・団体等を通じた送迎サービスの把握・整理

- 送迎サービスの有無の確認のため、電話ヒアリング調査を実施

STEP3 送迎サービスの公共での活用可能性のある団体へヒアリング

- 電話ヒアリング調査を実施

用語解説

① AI (Artificial Intelligence)

人工知能のことで、学習や推論など人間の知能が持つ役割をコンピュータで実現する技術のこと。

② AI オンデマンド交通

AI を活用した最適なルートによる効率的な配車により、利用者の予約に対し、リアルタイムに最適な配車を行うシステムのこと。

③ EC (Electronic Commerce)

電子商取引のことで、インターネットを利用して、受発注がコンピュータネットワークシステム上で行われること。

④ EV バス

電気（バッテリー）を動力として走行するバスのこと。走行時に排出ガスを出さず、騒音の低減や CO₂ 排出量の削減に資する車両として導入が進んでいる。

⑤ ICT (Information and Communication Technology)

パソコンやインターネットを使った情報処理や通信等の情報通信技術を意味する。従来は、IT (Information Technology) が使われてきたが、最近では情報通信技術を利用した情報や知識の共有・伝達といったコミュニケーションの重要性を伝えるために、ICT の方が一般的に使われるようになっている。

⑥ LRT (Light Rail Transit)

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。

⑦ MaaS (Mobility as a Service)

地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもののこと。

⑧ SDGs

「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称で、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された2016年から2030年までの国際目標。鹿児島市は、令和2年7月に「SDGs未来都市」に選定されている。

⑨ 相乗りタクシー

配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスのこと（運送開始後に不特定の旅客が乗車できるバスとは異なるタクシー独自の運送形態）。

⑩ エスコートゾーン

視覚障害者の歩行を支援するため、横断歩道の中央に敷設された点字ブロックのような突起の列のこと。白杖や足の感触で方向を確認でき、安全な道路横断を促す。

⑪ 幹線（公共交通）

立地適正化計画（拠点・誘導区域）と連携した公共交通網を検討する際に整理した路線の分類の1つで、地域の拠点間や主要な交通結節点等を結び、比較的利用者の多い区間を担う公共交通の骨格となる路線のこと。

⑫ キャッシュレス決済

現金を使用せず、ICカード、クレジットカード、スマートフォン決済等により運賃や料金の支払いを行うこと。

⑬ 居住誘導区域

立地適正化計画において定める、一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域のこと。

⑭ 高規格幹線道路、地域高規格道路

高規格幹線道路は自動車が高速で走れる構造で造られた自動車専用道路のこと。地域高規格道路は、高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路のこと。

⑮ 公共交通不便地

鉄道駅やバス停からの距離が遠いなど、公共交通の利用が困難な地域のこと。

⑯ 公共交通分担率

人の移動全体のうち、鉄道やバス等の公共交通機関利用が占める割合のこと。

⑰ 公共ライドシェア

路線バス事業等が成り立たない地域で輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。

⑱ 交通結節点

鉄道、路面電車、路線バス、あいばす、乗合タクシー等の交通手段を乗り継ぐ拠点となる場所のこと。

⑲ 交流人口

市内居住者とは異なり、通勤・通学、観光、買い物等で地域を訪れて交流する人々のこと。

⑳ 心のバリアフリー

様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。

②① コミュニティ交通

自治体や自治会等が地域住民の移動手段を確保するために、一定地域内を運行するバスや乗合タクシーのこと。公共交通が不便な地域において運行するもののほか、市街地内の公共施設や医療施設、商業施設などの主要施設を循環するものなど、様々なタイプがあり、従来の乗合バスを補う公共交通サービスとして、全国的に導入が進んでいる。

②② サイクルアンドライド

自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自転車で行って駐輪し、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のこと。

②③ シェアサイクル

複数のサイクルポート（自転車貸出拠点）を配置し、どのサイクルポートでも貸出・返却ができるようにしたシステムのこと。

②④ 支線（公共交通）

立地適正化計画（拠点・誘導区域）と連携した公共交通網を検討する際に整理した路線の分類の1つで、幹線となる路線や交通結節点等に接続し、住宅地等の地域内から拠点までの移動を担う路線のことで、フィーダーとも呼ばれる。本市では幹線以外の公共交通を支線として位置づけている。

②⑤ 自動運転

AI やセンサー技術を活用し、自動車や鉄道等の運転を運転者の代わりにシステムが自律的に行う技術のこと。

②⑥ 集約型都市構造

都市圏内の中心市街地及び主要な交通結節点周辺等を都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）として位置づけるもので、本市では、「中心市街地」、「中心市街地等」、「地域生活拠点」、「団地核」、「集落核」の5つの拠点を設定し、各拠点を公共交通機関で結ぶとともに、「中心市街地」及び「中心市街地等」では大規模集客施設等の誘導、「地域生活拠点」、「団地核」及び「集落核」では生活利便施設の集約を行うことにより、高齢者をはじめ多くの人が、徒歩・自転車、公共交通機関により日常生活が可能となる集約型都市構造を目指している。

②⑦ 人材マッチングプラットフォーム

企業等の求人ニーズと、就業希望者のスキルや希望条件を結び付ける仕組み（基盤）のこと。

②⑧ 新モビリティ

自動運転車両や電動キックボード等の新たな移動手段や、シェアリング等の新しい移動サービスの総称のこと。

②⑨ ゼロカーボンシティ

2050 年までに CO₂の排出量を実質ゼロにすることを目指す地方自治体のこと。

③⑩ センターポール

路面電車の架線を支える電柱を中央分離帯に立てること。歩道側から架線をくもの巣状に吊っていた支持鉄線をなくすことにより都市景観の向上が図られる。

③⑪ デジタルサイネージ

公共空間等に設置される映像表示システム（電子看板）であり、バス停等においてリアルタイムの運行情報や見やすい時刻表・路線図などが表示できるもの。

③⑫ デマンド交通システム

利用者の予約に応じて、運行ルートや時刻等を柔軟に設定して運行する交通システムのこと。

③⑬ 都市機能誘導区域

立地適正化計画において定める、医療、福祉、商業等の都市機能を、都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらのサービスの効率的な提供を図る区域のこと。

③⑭ 二次交通

鉄道駅やフェリー等の主要な交通機関（一次交通）から、目的地までを結ぶ交通手段のこと。

③⑤ 乗合タクシー

定員 10 人以下の乗合自動車で運行されているものを乗合タクシーと呼ぶ。近年は、公共交通不便地の対策として、多くの需要が見込めない場合に自治体等が運行する場合もある。また、利用者から事前予約があった場合のみ運行するデマンド型として運行される場合もある。

③⑥ パークアンドライド

自宅から最寄りの鉄道駅やバス停まで自家用車を利用し、周辺の駐車場に駐車して、そこから鉄道やバスを利用すること。都心部等の交通渋滞の緩和につながる、環境にもやさしい移動形態。

また、家族などが車で駅まで送迎し、停車中に乗り降りしてすぐに発車する（駐車場を利用しない）形態をキスアンドライドと言う。

③⑦ 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。

③⑧ 福祉有償運送

身体障害者や要介護者など、一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを行うもの。

③⑨ 補完交通

立地適正化計画（拠点・誘導区域）と連携した公共交通網を検討する際に整理した路線の分類の 1 つで、主に居住誘導区域内の交通網を形成する乗合タクシーや公共交通不便地等（居住誘導区域外）の交通網を形成するあいばすや乗合タクシーのこと。

④⑩ ボランティア運送

地域の住民等がボランティアとして、自家用車等を用いて移動が困難な方の支援を行う組で、運送の対価を収受しない道路運送法上の許可又は登録を要しない運送形態のこと。

④① モビリティ・マネジメント

一人一人のモビリティ（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）へ変化することを促す取組。

④② ユニバーサルデザイン（UD）タクシー

運賃や乗車方法は一般のタクシーと変わらないが、足腰の弱い高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”のこと。

④③ 立地適正化計画

都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加え、居住や都市機能の誘導により、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりの形成に向けた取組を推進するための計画のこと。

④④ 連節バス

大量輸送のために 2 つの車体を「連節器」でつないだバスのこと。一般的な路線バスに比べ、運転者 1 人で多くの乗客を運べる車両。

④⑤ 路線バス廃止地域

路線バスが廃止され、従来の路線バスによる移動手段が確保されていない地域のこと。

お問合せ先

鹿児島市 企画財政局 企画部 交通政策課

〒892-8677 鹿児島市山下町 11-1

TEL: 099-216-1113 FAX: 099-216-1108

E-Mail : ko-seisaku@city.kagoshima.lg.jp

令和 8 年 7 月策定

第二次 鹿児島市
公共交通ビジョン
改定版

