

交通ネットワーク部会の協議状況

◆所掌事項

利便増進実施計画の策定に係る協議に関すること



◆令和7年度開催状況

開催日		協議等内容
第1回	令和7年 5月23日	○地域公共交通ネットワーク再構築検討事業について ・令和6年度の取組（移動実態基礎調査等）の振り返り 「路線見直し優先度評価」、「まちづくりの観点からの路線分類」など
第2回	令和7年 8月27日	○利便増進実施計画策定に向けた基本的な考え方 ・地域公共交通再構築に向けた全体像 ・地域公共交通ネットワーク形成の方向性 ・バス路線再編の考え方
第3回	令和7年10月23日	○利便増進実施計画（骨子案）について ・計画の構成や具体的なバス路線再編の概要等
第4回	令和8年 1月 8日	○利便増進実施計画（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）のとりまとめ

鹿児島市地域公共交通利便増進実施計画（素案） < 概要版 >

項目	主な記載内容
第1章 計画の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画策定の目的 ・ 計画の位置づけ ・ 実施区域 ・ 実施予定期間
第2章 利便増進事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の方向性 ・ 事業の全体像 ・ 路線等の編成の変更に関わる事業 ・ 今後追加に向け検討・調整を進める事業 ・ 事業の実施主体とスケジュール
第3章 鹿児島市の支援の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鹿児島市が行う支援の内容
第4章 事業実施に必要な資金の額・調達方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業別の事業費、資金調達方法 (活用する国等の補助・支援制度等)
第5章 事業の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施により期待される効果 (公共交通ビジョン(地域公共交通計画)で定めた目標の達成に向けた効果等)

『**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です。

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。

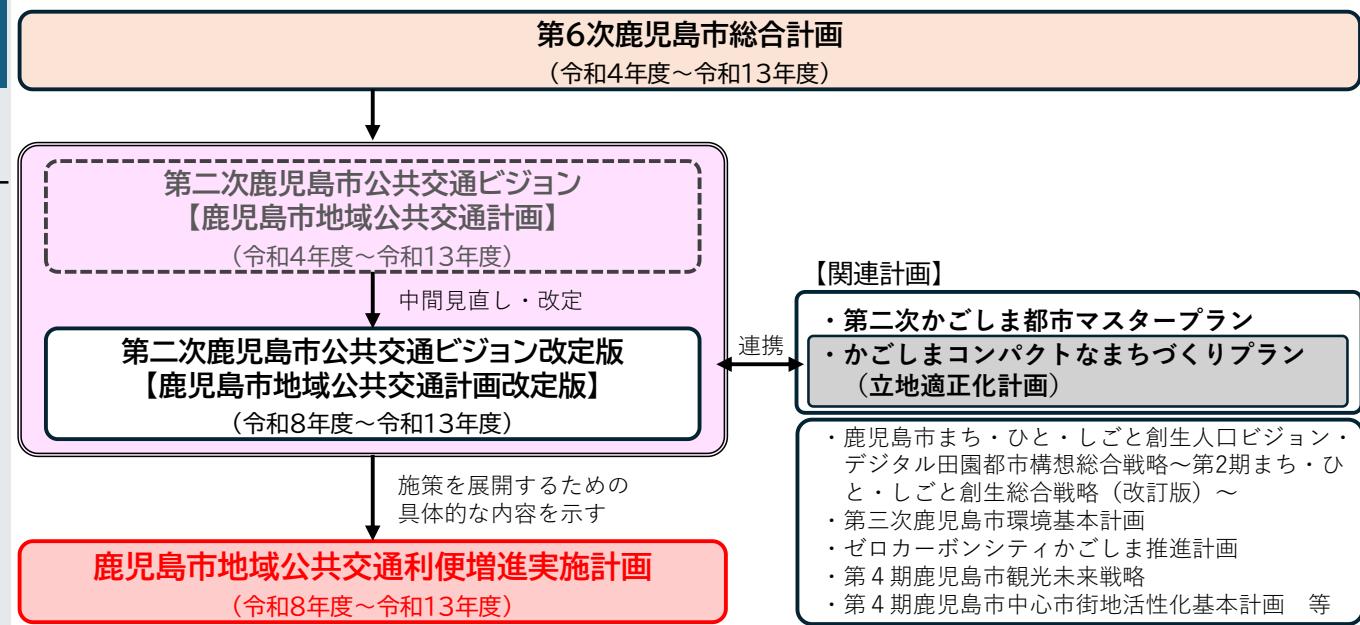
その後、新型コロナウイルス感染症の影響や運転者不足など、公共交通を取り巻く環境はより厳しさを増してきていることから、利便性・効率性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、より実効性のある計画として、令和8年〇月に「第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版」（以下「公共交通ビジョン改定版」）を策定しました。

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。

計画の位置付け

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。

鹿児島市公共交通利便増進実施計画の位置付け ▶



実施区域

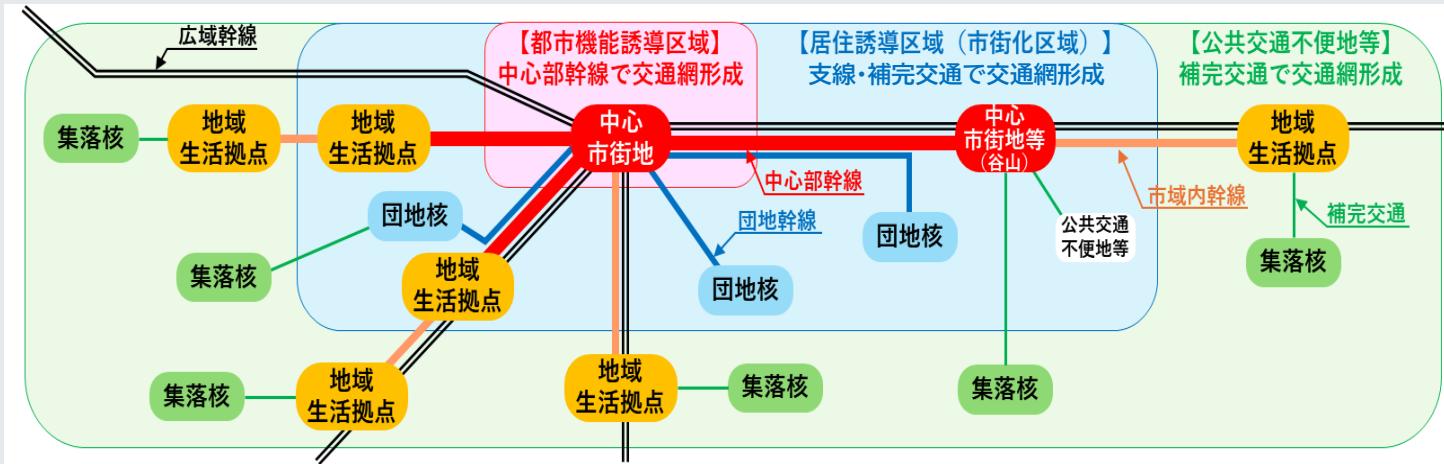
鹿児島市全域 とします。

実施予定期間

公共交通ビジョン改定版の計画期間と整合を図り、令和8～13年度までの6年間 とします。

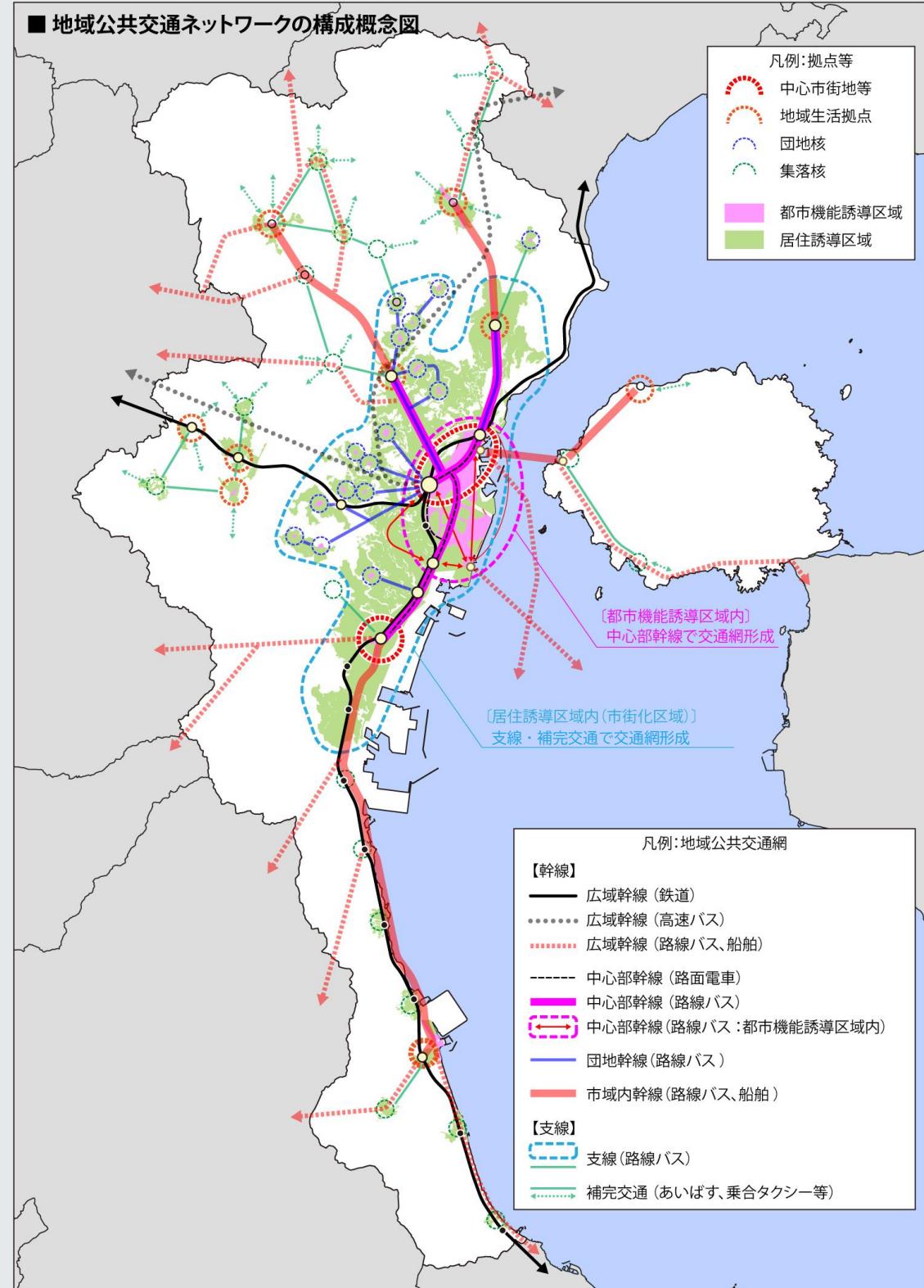
地域公共交通ネットワークの将来像

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、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	
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
	中心部幹線	路面電車、路線バス、（鉄道）	中心市街地⇔中心市街地等（谷山）、地域生活拠点（市街化区域内）を連絡
		路線バス	都市機能誘導区域内（中心市街地周辺）の交通網を形成
	団地幹線	路線バス	中心市街地⇔団地核（市街化区域内）を連絡
	市内幹線	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
支線	支線	路線バス	主に居住誘導区域内の交通網を形成
	補完交通	乗合タクシー	
		あいばす、乗合タクシー等	公共交通不便地等（居住誘導区域外）の交通網を形成

▲ 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



▲ 地域公共交通ネットワークの構成概念図

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。

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

▲ 地域公共交通(幹線)の目指すサービス水準

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

【バス路線の再編の具体的な方針・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

〈バス路線の再編のパターン〉

- ① 幹線の強化
- ② 交通モード最適化
- ③ 路線のフィーダー(支線)化
- ④ 団地幹線のサービス平準化

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する

バス路線の再編のパターン

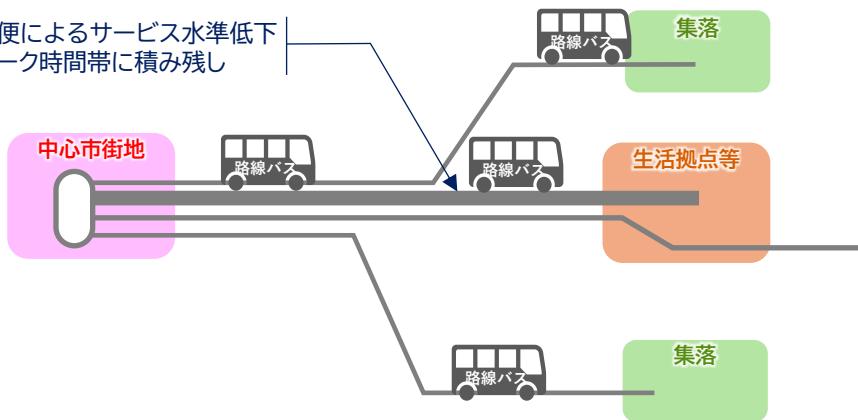
前頁で示した、①～④の「バス路線の再編のパターン」のイメージは以下に示す通りです。

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。

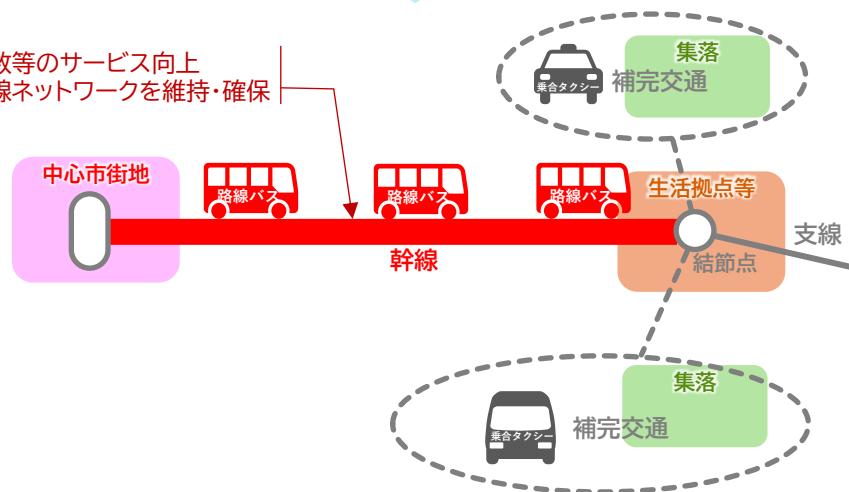
【現状】

減便によるサービス水準低下
ピーク時間帯に積み残し



【再編後】

便数等のサービス向上
幹線ネットワークを維持・確保

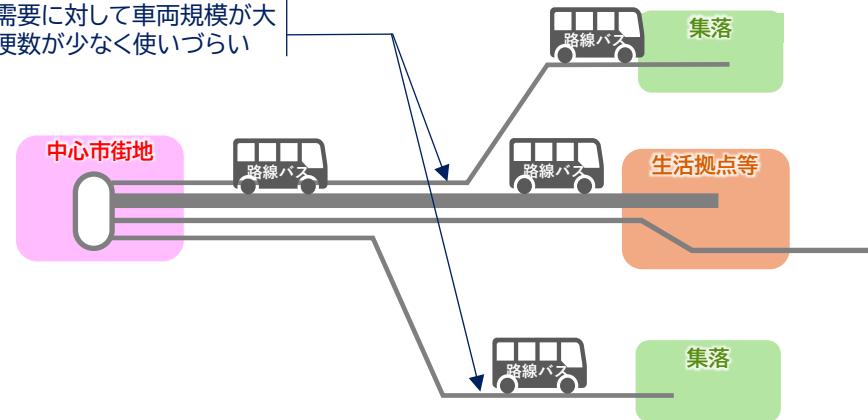


② 交通モード最適化

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、地域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】

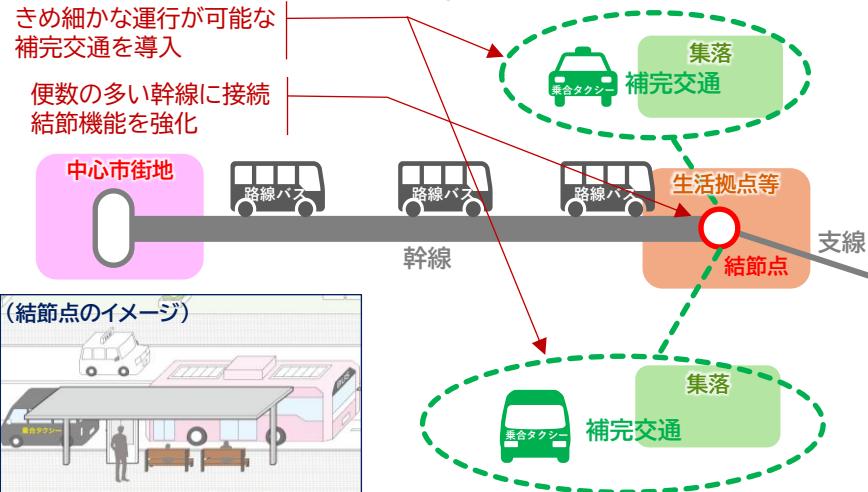
需要に対して車両規模が大
便数が少なく使いづらい



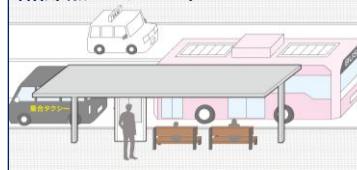
【再編後】

きめ細かな運行が可能な
補完交通を導入

便数の多い幹線に接続
結節機能を強化



(結節点のイメージ)



※上屋、ベンチの設置等、待合環境を整備

▲ バス路線の再編パターン①②

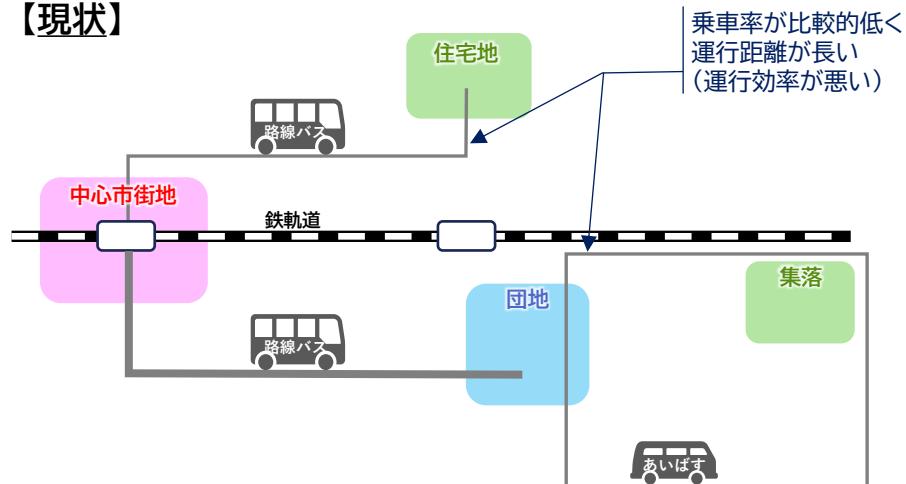
バス路線の再編のパターン

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。

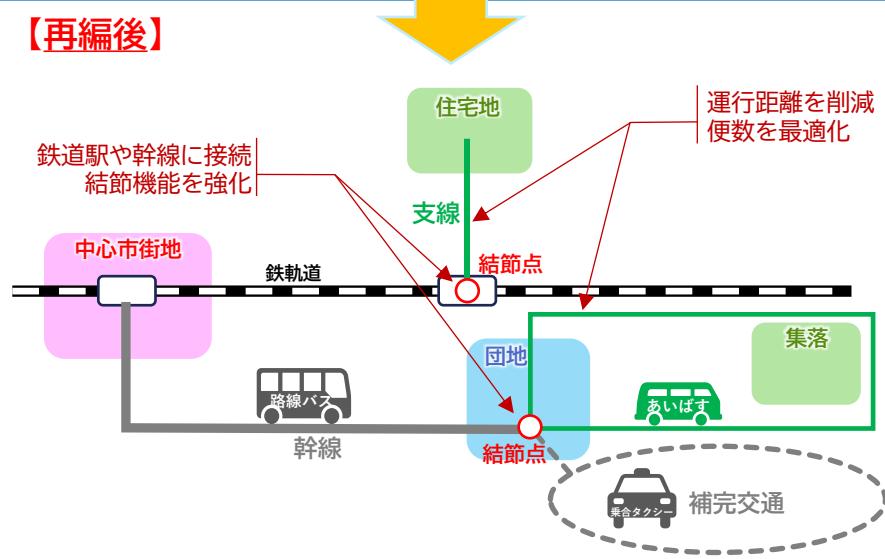
③ 路線のフィーダー(支線)化

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】



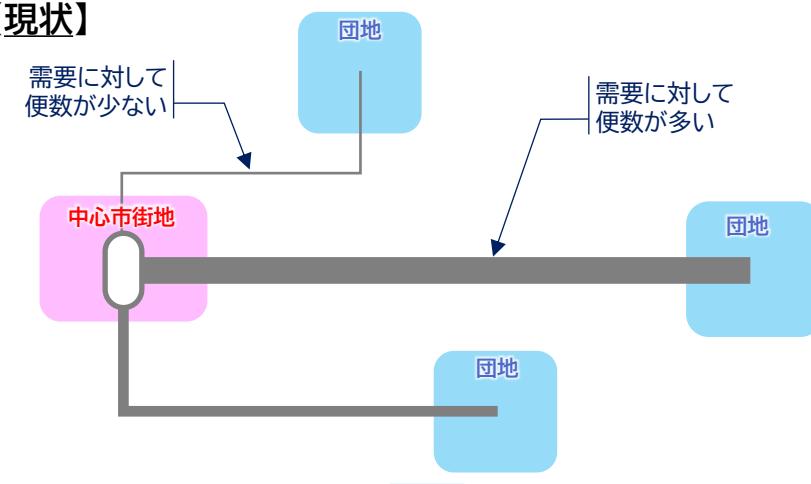
【再編後】



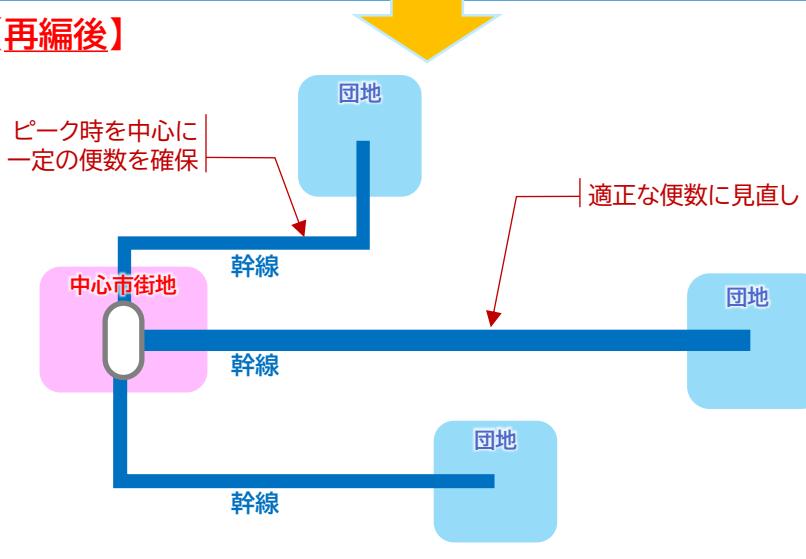
④ 団地幹線のサービス平準化

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】



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と具体の検討・協議を行い、調整が整い次第、順次本計画に位置付けて事業を進めます。

現段階では本計画に定め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。

■ 路線等の編成の変更に関わる事業

【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。

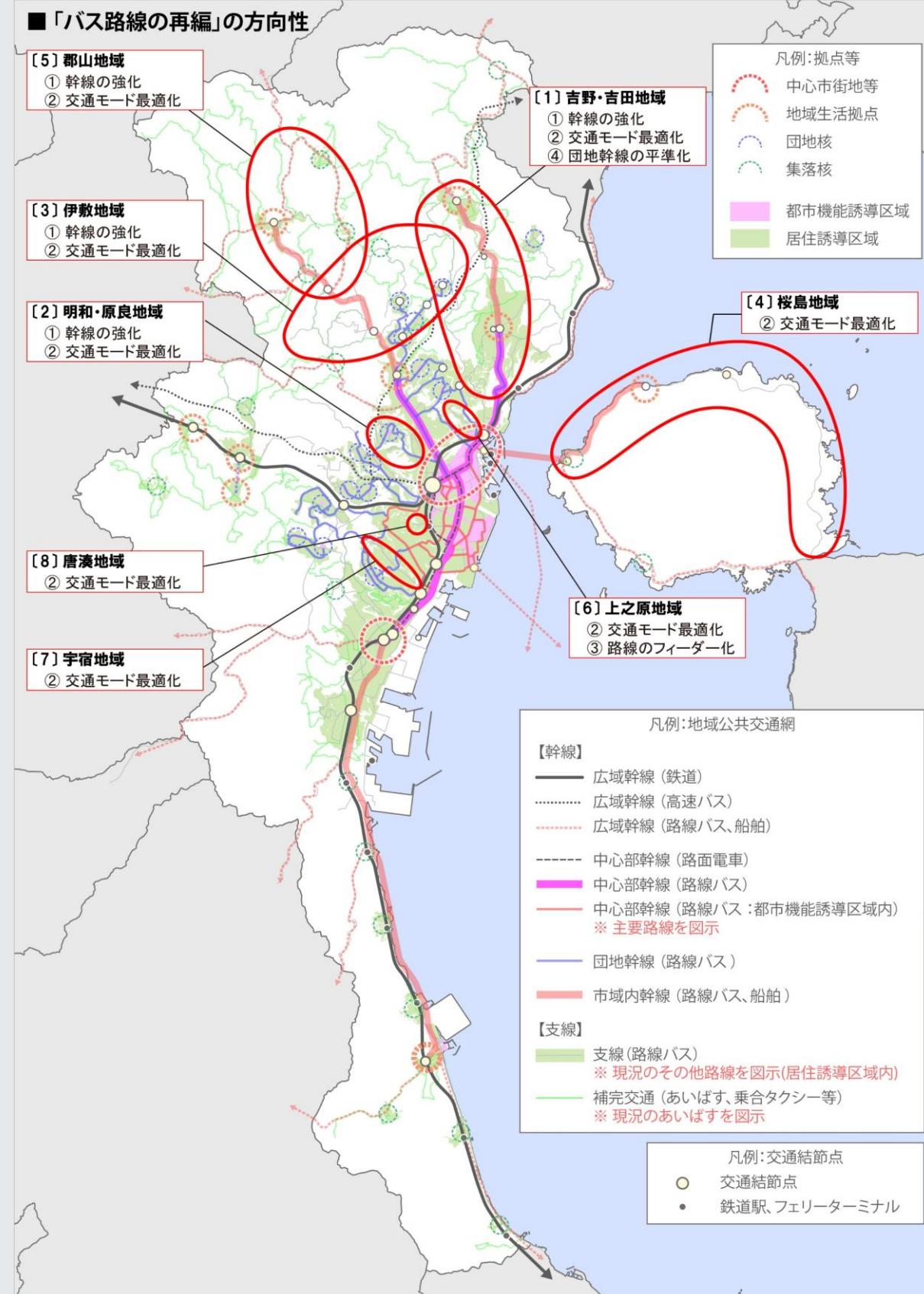
【その他の事業】

- 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。
- 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。

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

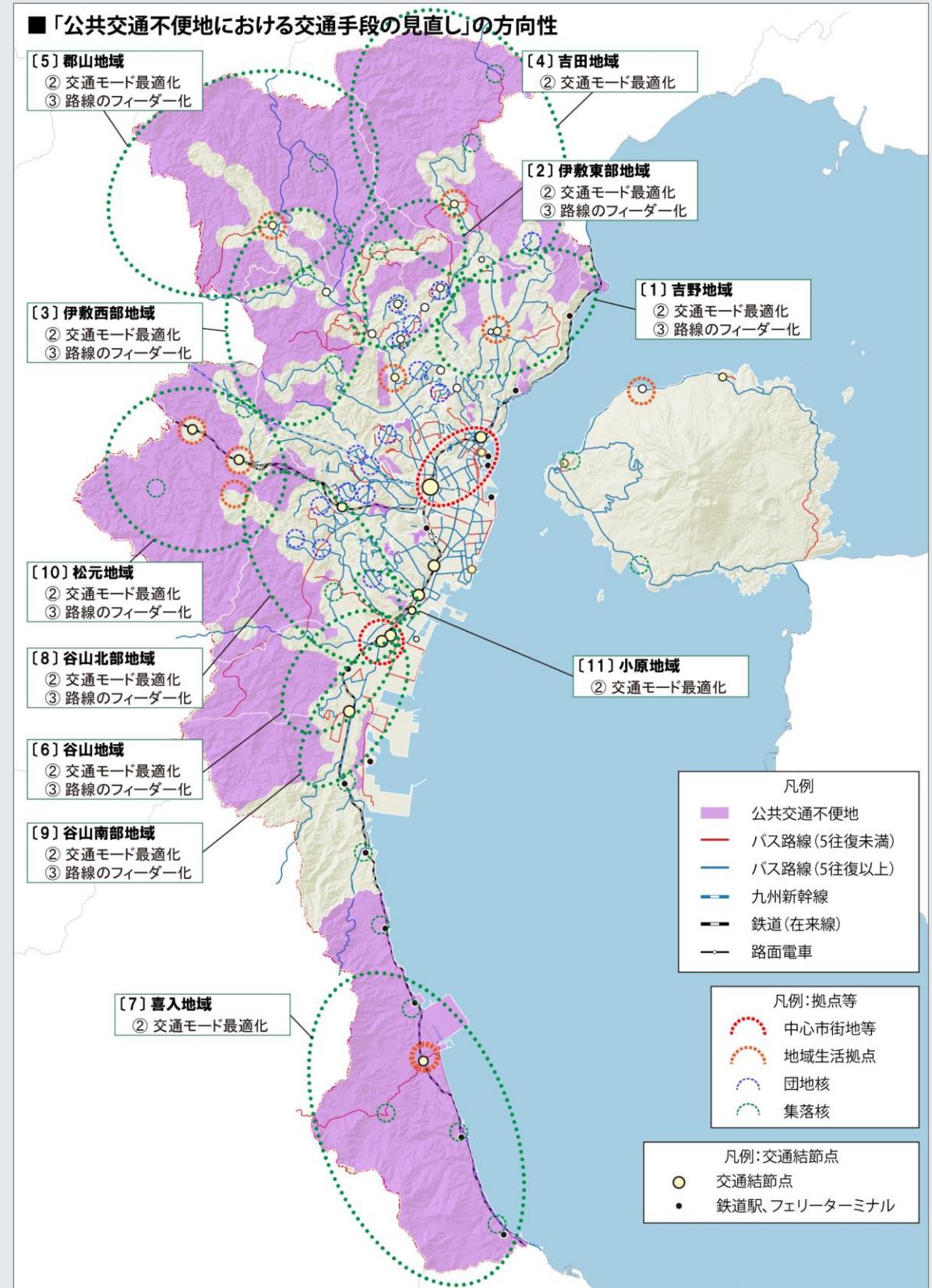
地域	実施主体	事業概要	利便増進事業の位置づけ	事業実施時期
【1】吉野・吉田地域	南国交通	・需要の多い幹線を維持・強化 (需要の少ない路線を再編)	—	R8年4月
	交通事業者【未定】 (市の運行委託)	・需要に応じ、バス路線を補完交通(乗合タクシー)に転換し、効率的に移動手段を確保	R8年7月	R8年10月予定 (一部はR8年4月から実証運行)
【2】明和・原良地域	南国交通	・需要の多い幹線を維持・強化 (需要の少ない路線を再編)	—	R8年4月
	交通事業者【未定】 (市の運行委託)	・需要に応じ、バス路線を補完交通(乗合タクシー)に転換し、効率的に移動手段を確保	R8年7月	R8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	JR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



路線等の編成の変更に関わる事業

【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



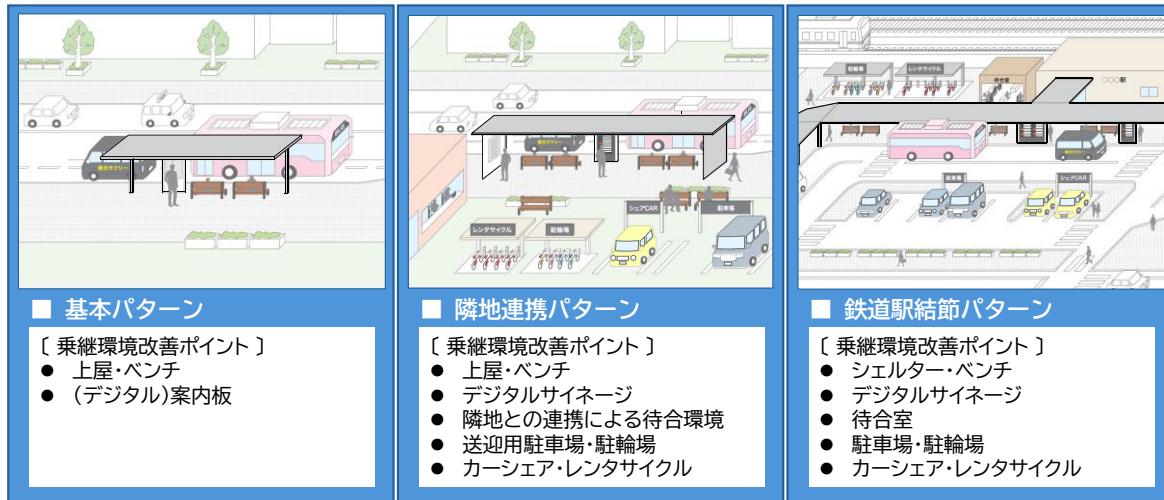
今後追加に向け検討・調整を進める事業

【事業3】公共交通の利用環境の改善 【その他の事業】

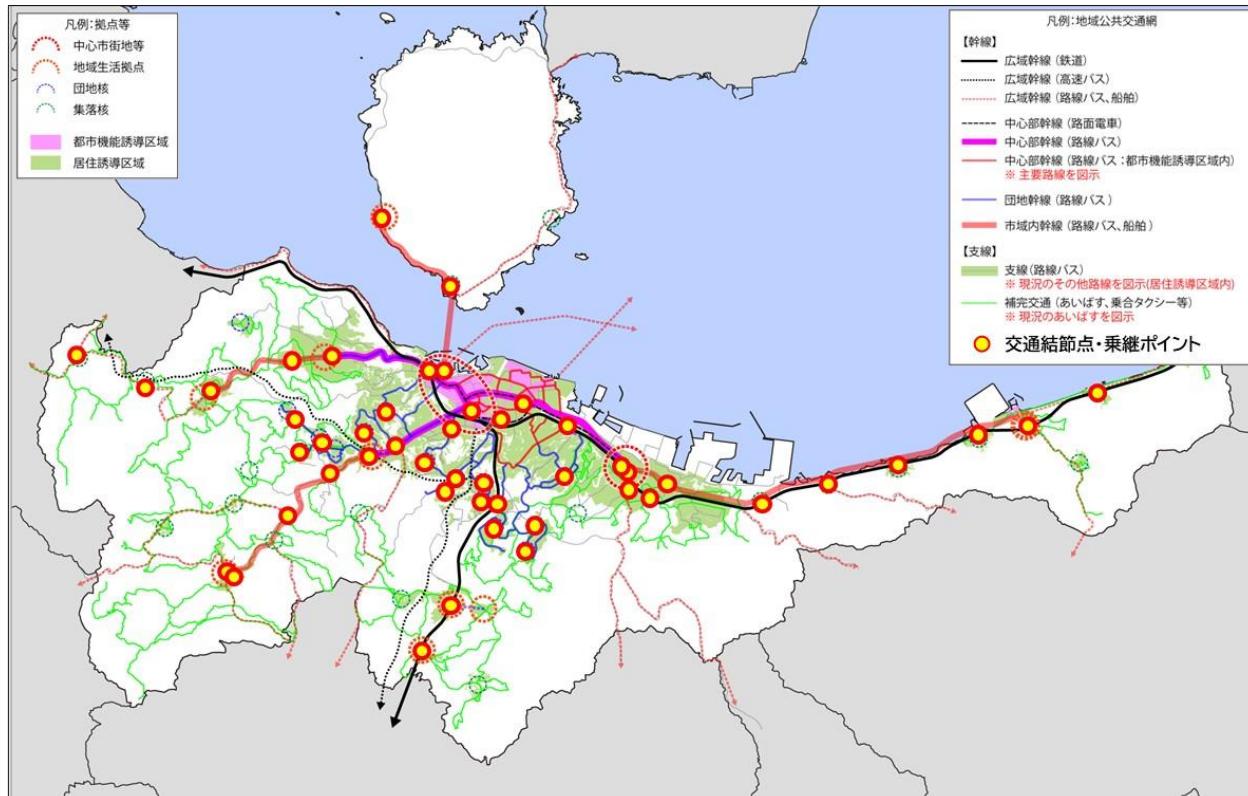
交通結節点・乗継ポイントの乗継環境の整備

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、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。

▼ 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状況 (鹿児島市交通局資料より)



▼ デジタルサイネージ設置イメージ (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、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

交通事業者の経営環境改善支援

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

公共交通の利用促進

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。



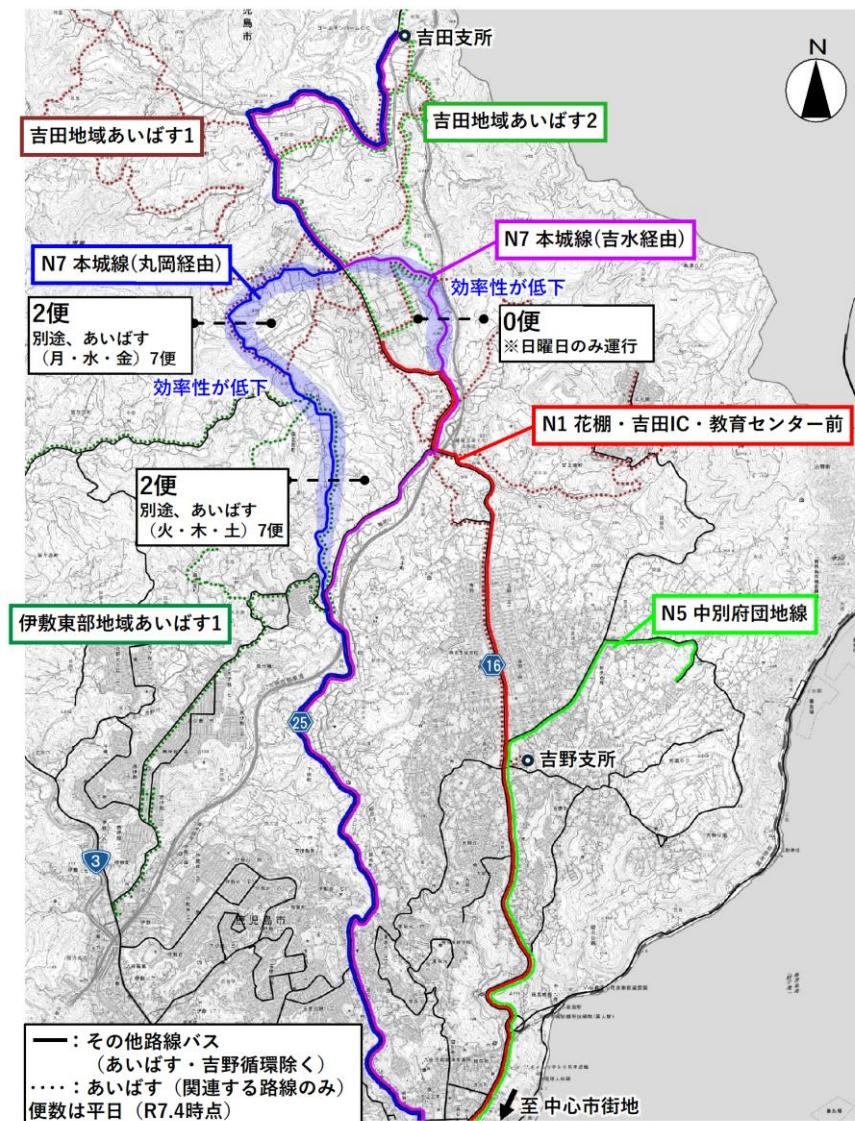
▲ 公共交通利用促進ポスター

【事業1】バス路線の再編

事業1-1 吉野・吉田地域

【地域の状況】

- 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。
- 特に、朝のピーク時には、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。
- 一部路線では、利用者数が限られ運行の効率性が低下。便数が少なく利用者にとっても利便性が低い〔N7本城線（丸岡経由、吉水経由）〕。
- コミュニティバス「あいばす」が運行しているが、利用者数が少ない、運行ルートが長大で1便あたりの所要時間が長いなどが課題。



【利便増進事業の内容】

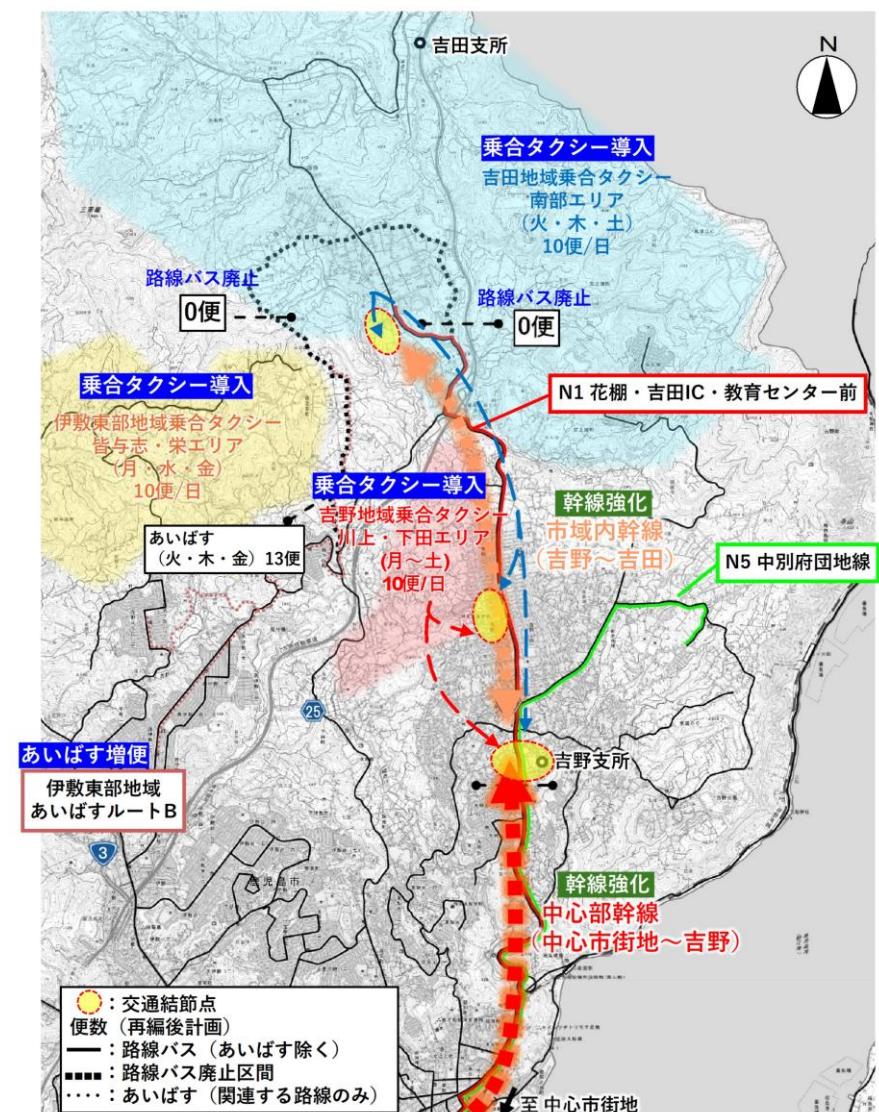
①幹線の強化 ④団地幹線のサービス平準化

- 人口が集積する地域において、需要が多い幹線を増便

②交通モードの最適化

- 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

※ R8年4月に対象の路線バスを廃止し、実証運行として乗合タクシーを導入
実証運行の結果を踏まえ、R8年10月から本格運行を開始



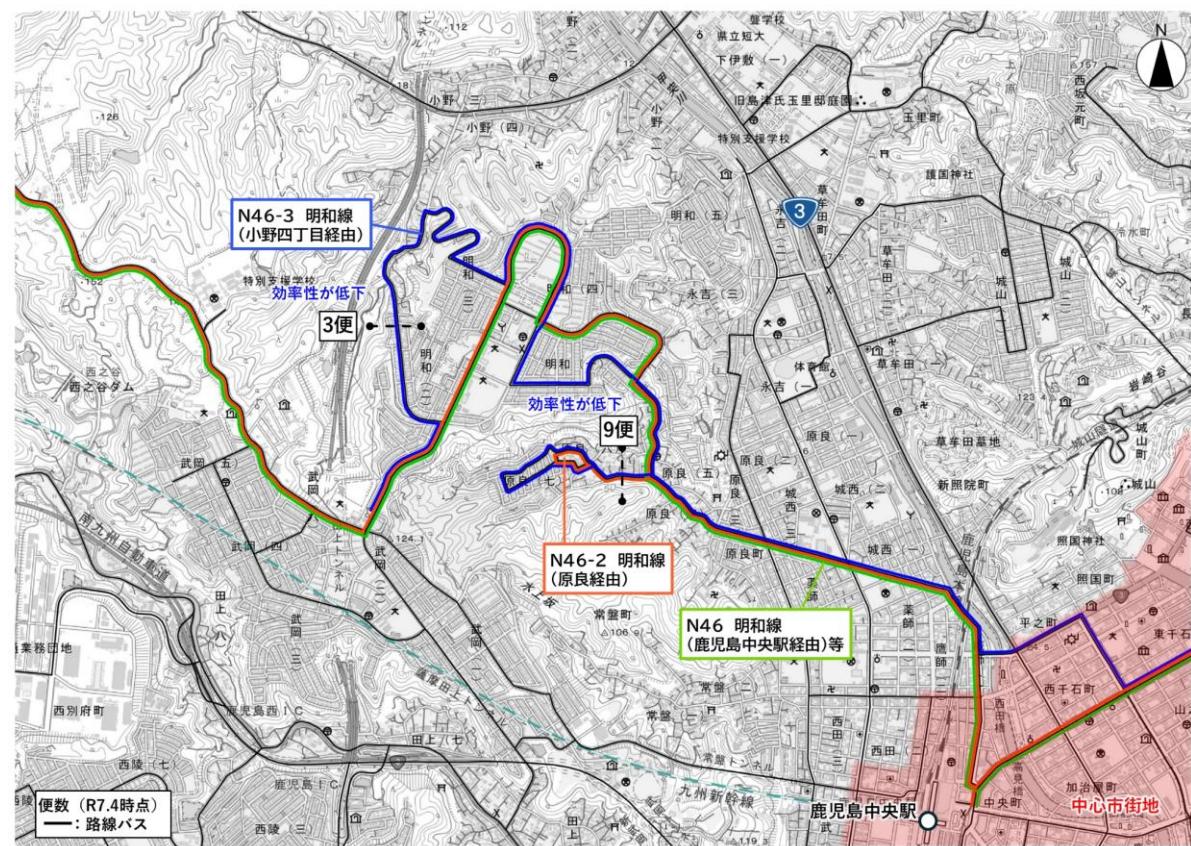
【事業1】バス路線の再編

事業1-2 明和・原良地域

【地域の状況】

- 立地適正化計画での団地核を含む区域であり、運行便数も多い。
- 一部路線では、利用者数が限られ運行の効率性が低下。便数が少なく利用者にとっても利便性が低い。

〔N46-2明和線（原良経由）, N46-3明和線（小野四丁目経由）〕



【利便増進事業の内容】

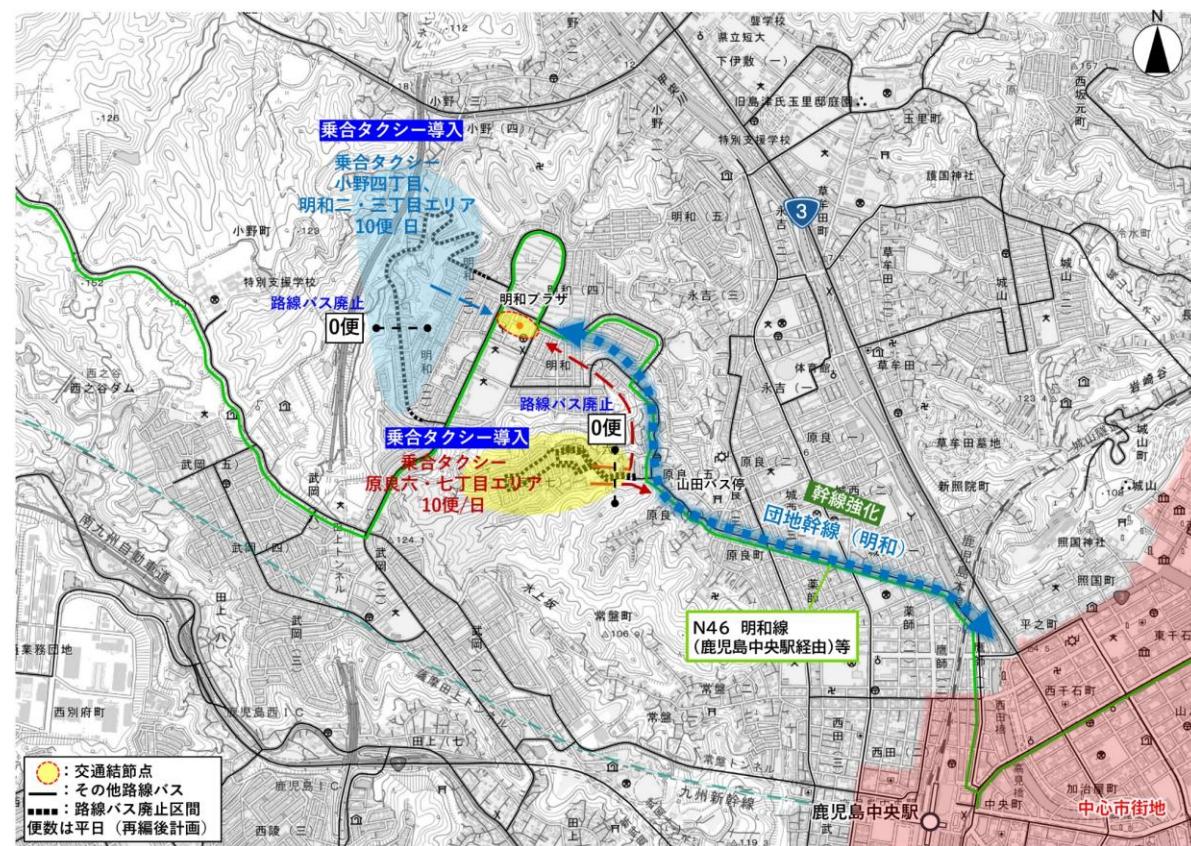
①幹線の強化

- 需要が多い幹線を維持・強化

②交通モードの最適化

- 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

※ R8年4月に対象の路線バスを廃止し、実証運行として乗合タクシーを導入
実証運行の結果を踏まえ、R8年10月から本格運行を開始

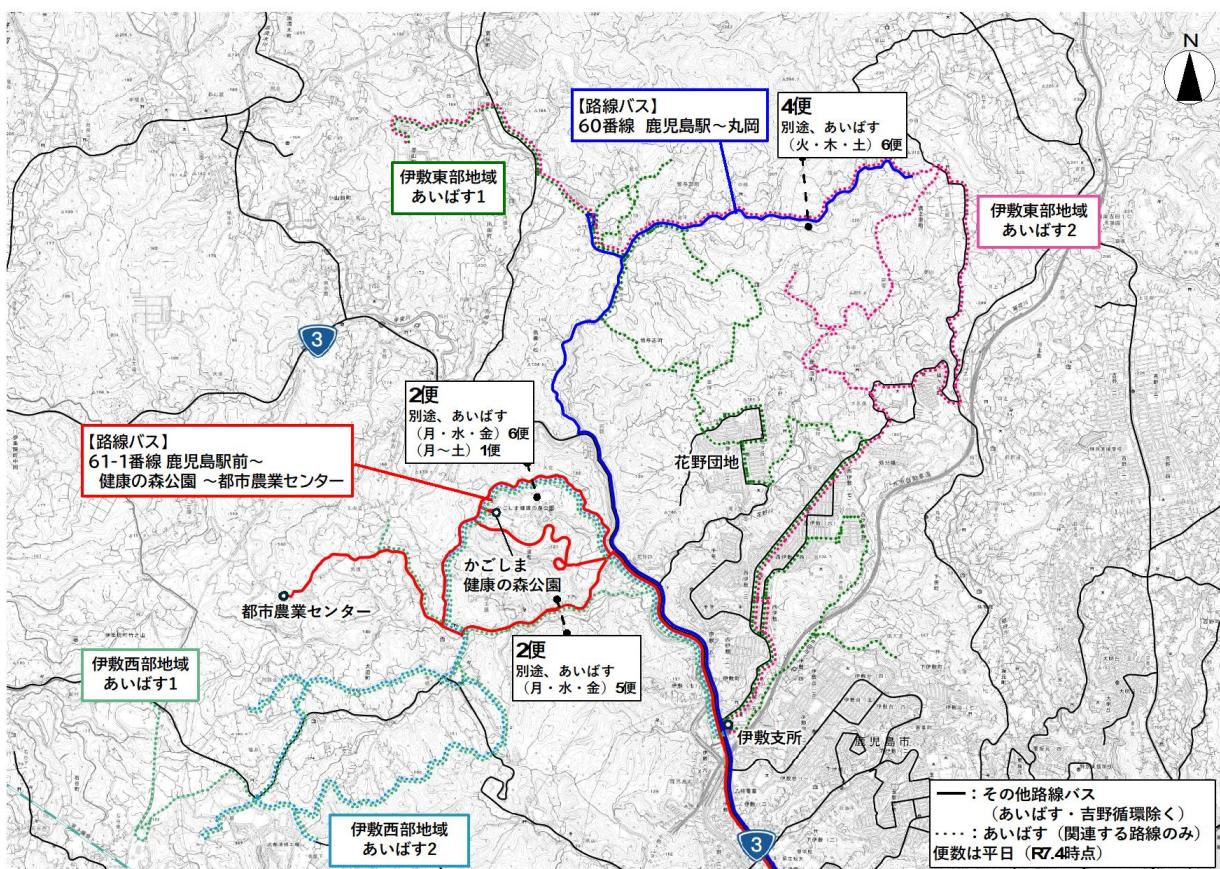


【事業1】 バス路線の再編

事業1-3 伊敷地域

【地域の状況】

- 廃止路線代替バスが運行しているが、利用者数が限られ運行の効率性が低下。便数が少なく利用者にとっても利便性が低い。〔60番線,61-1番線〕
- コミュニティバス「あいばす」が運行しているが、利用者数が少ない、運行ルートが長大で1便あたりの所要時間が長いなどが課題。



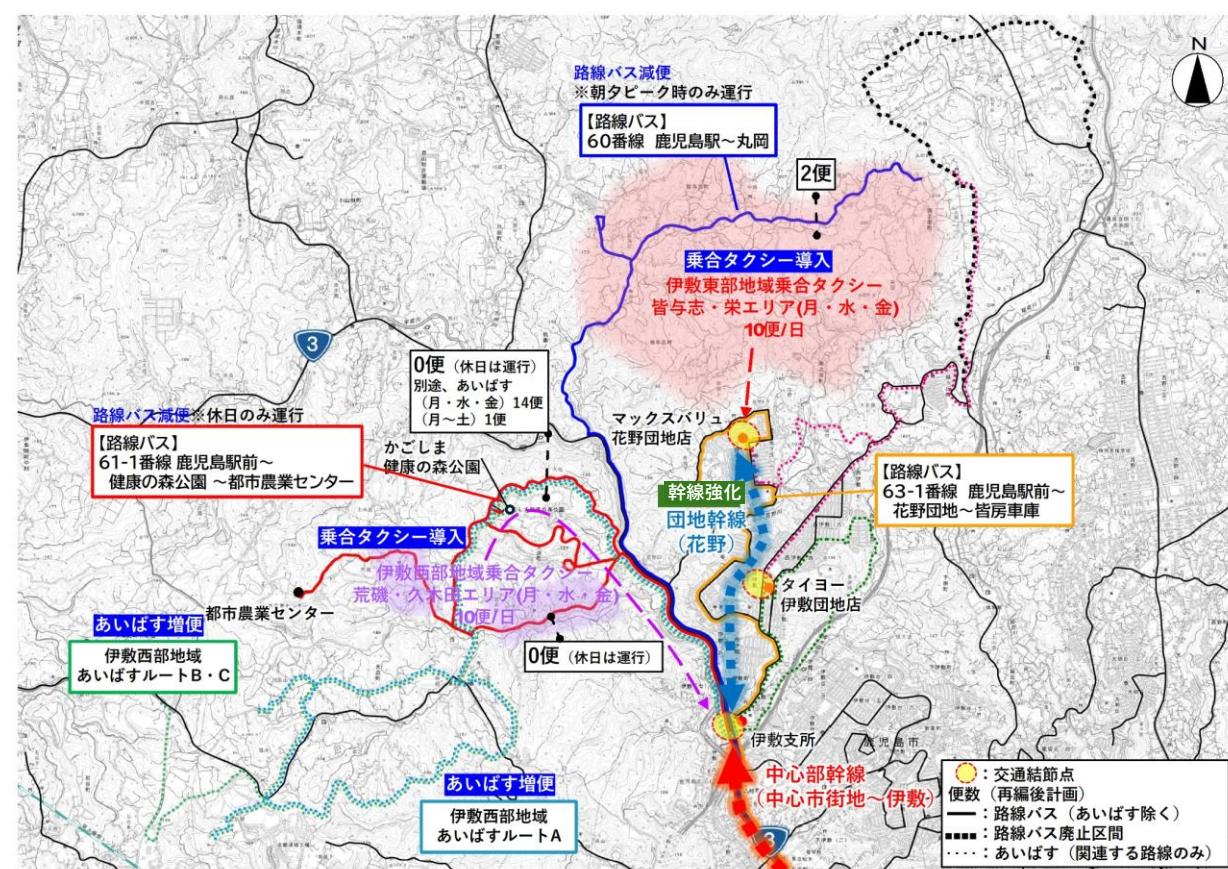
【利便増進事業の内容】

① 幹線の強化

- 需要が多い幹線を維持・強化

② 交通モードの最適化

- 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

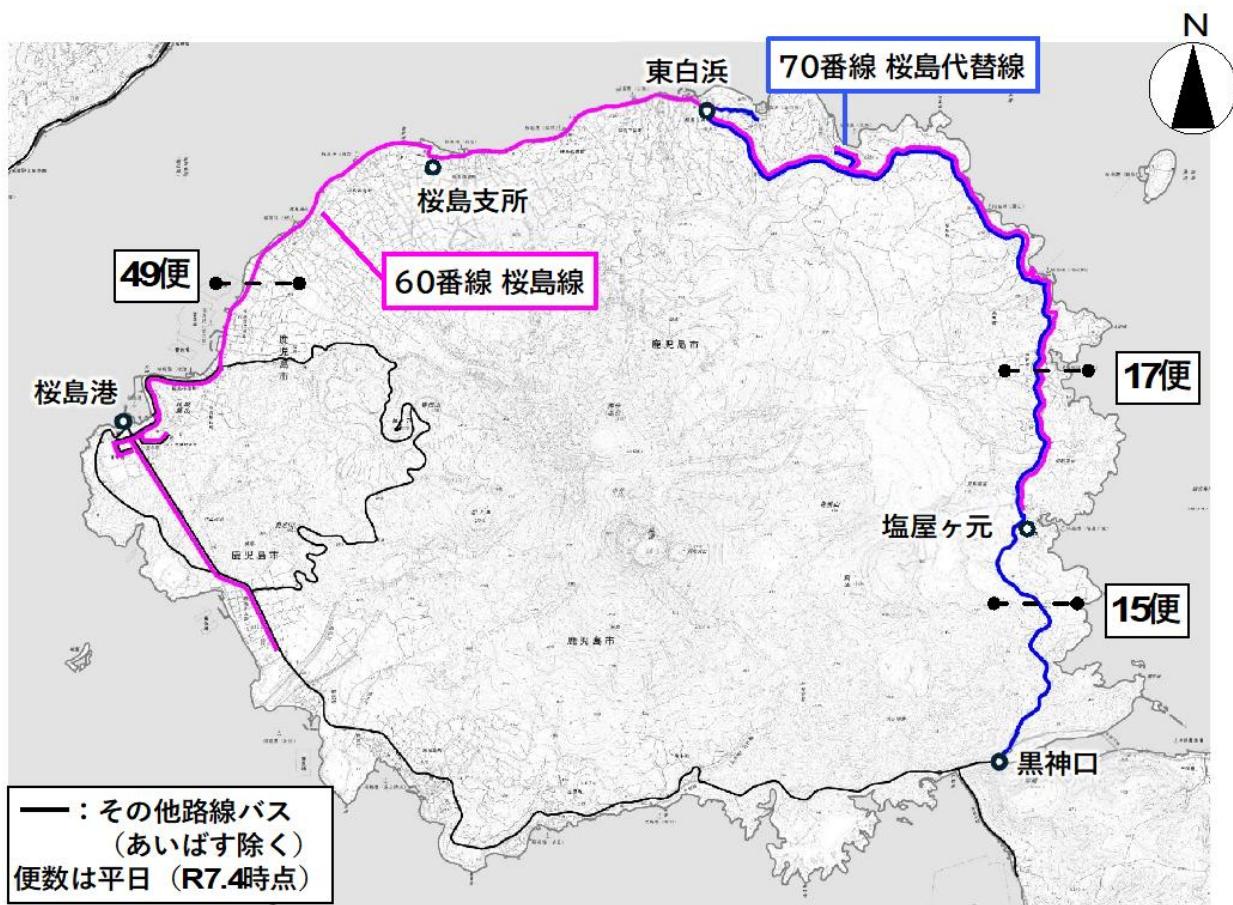


【事業1】バス路線の再編

事業1-4 桜島地域

【地域の状況】

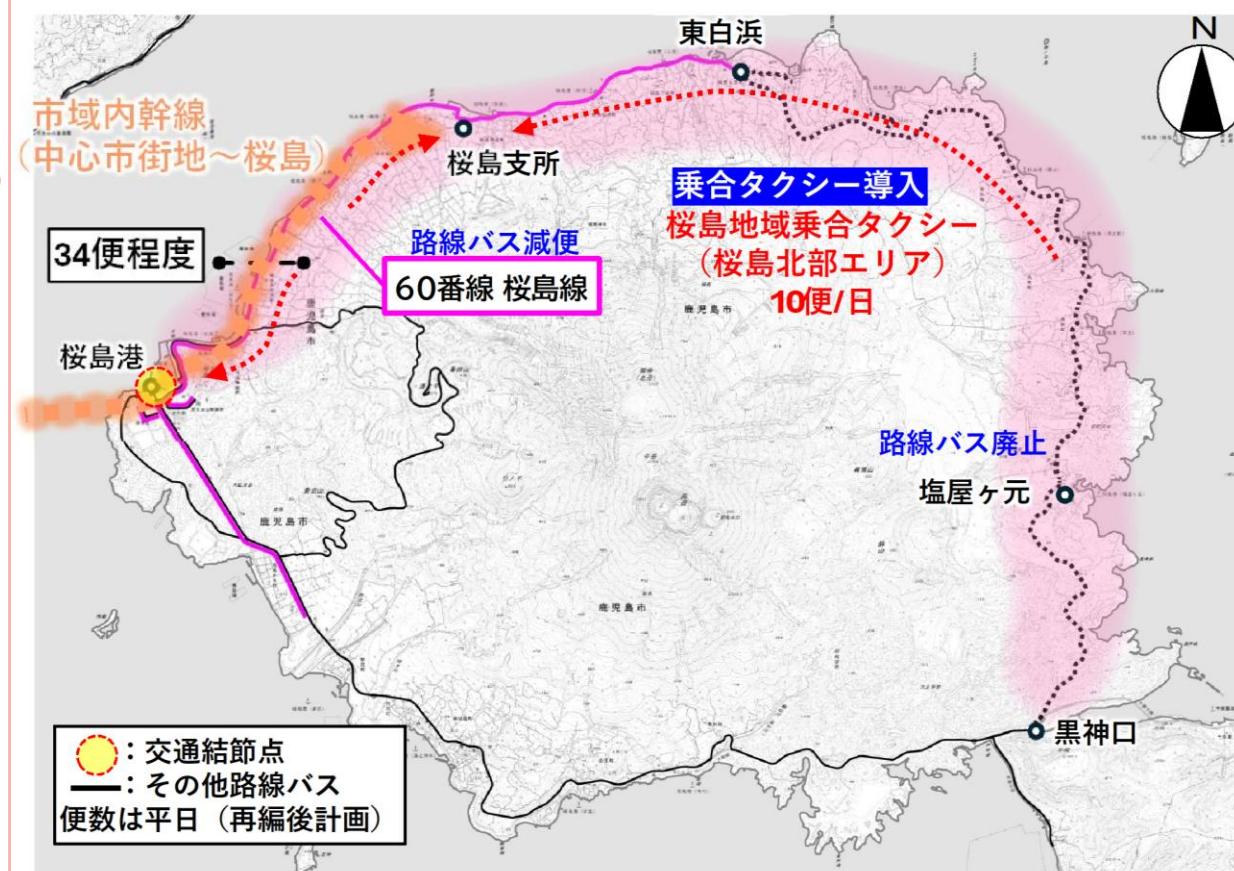
- 路線バスが運行しているが、利用者数が限られ運行の効率性が低下。〔60番線,70番線〕
- 特に70番線は、全てのバス停間で平均乗車人数が1人/便未満。
- 島内では、路線バスが通行可能な道路が限られ、集落とバス停との距離が生じやすいことが利用者の少なさの一因。



【利便増進事業の内容】

②交通モードの最適化

- 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

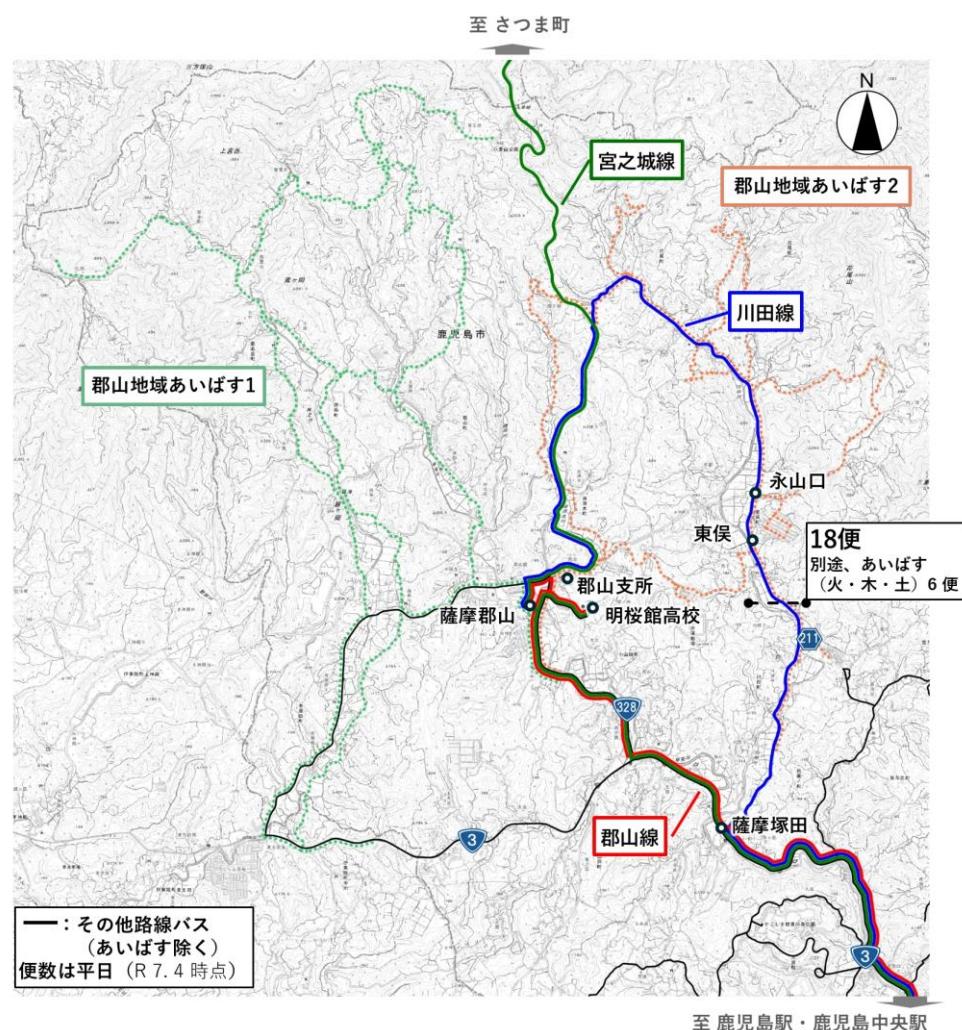


【事業1】バス路線の再編

事業1-5 郡山地域

【地域の状況】

- 立地適正化計画での地域生活拠点を含む区域であり、運行便数も多い。
- 東側の地区を「川田線」が運行しているが、利用者数が限られ運行の効率性が低下。
- コミュニティバス「あいばす」が運行しているが、利用者数が少ない、運行ルートが長大で1便あたりの所要時間が長いなどが課題。



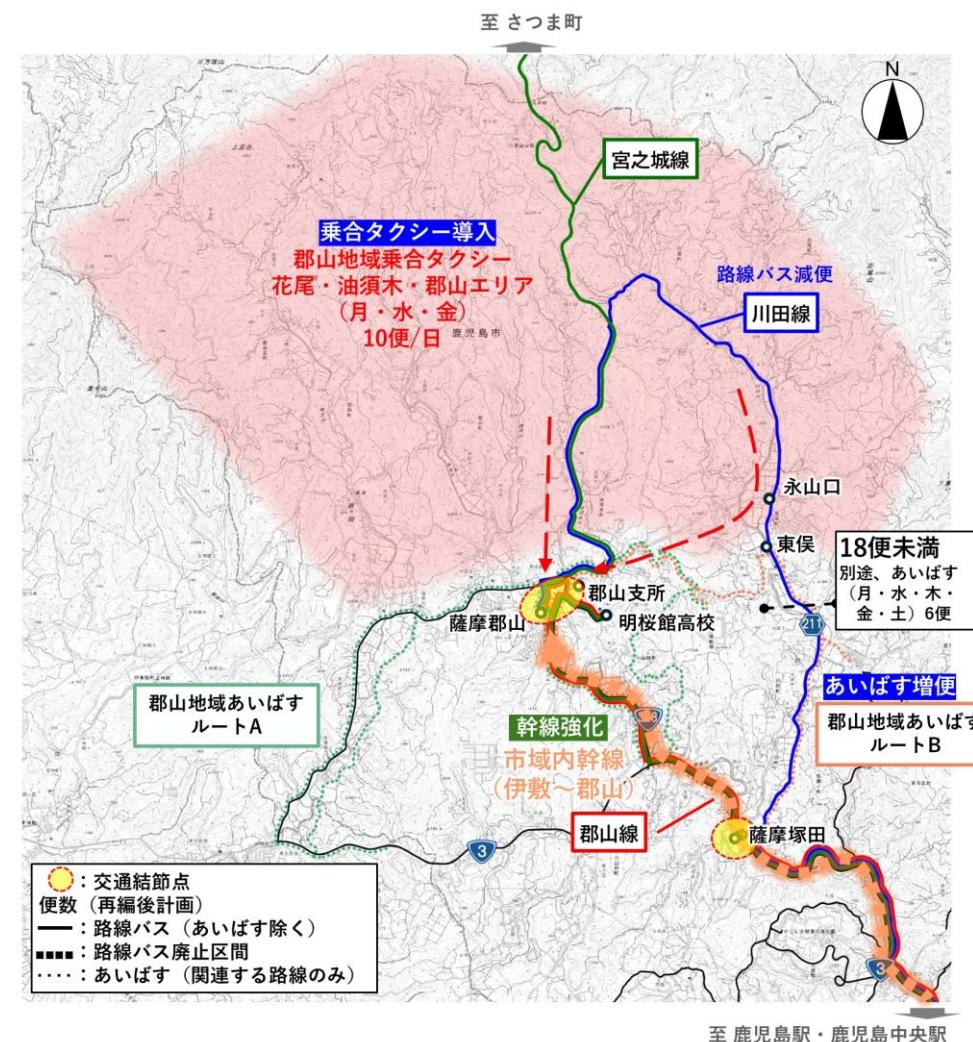
【利便増進事業の内容】

① 幹線の強化

- 需要が多い幹線を増便

② 交通モードの最適化

- 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

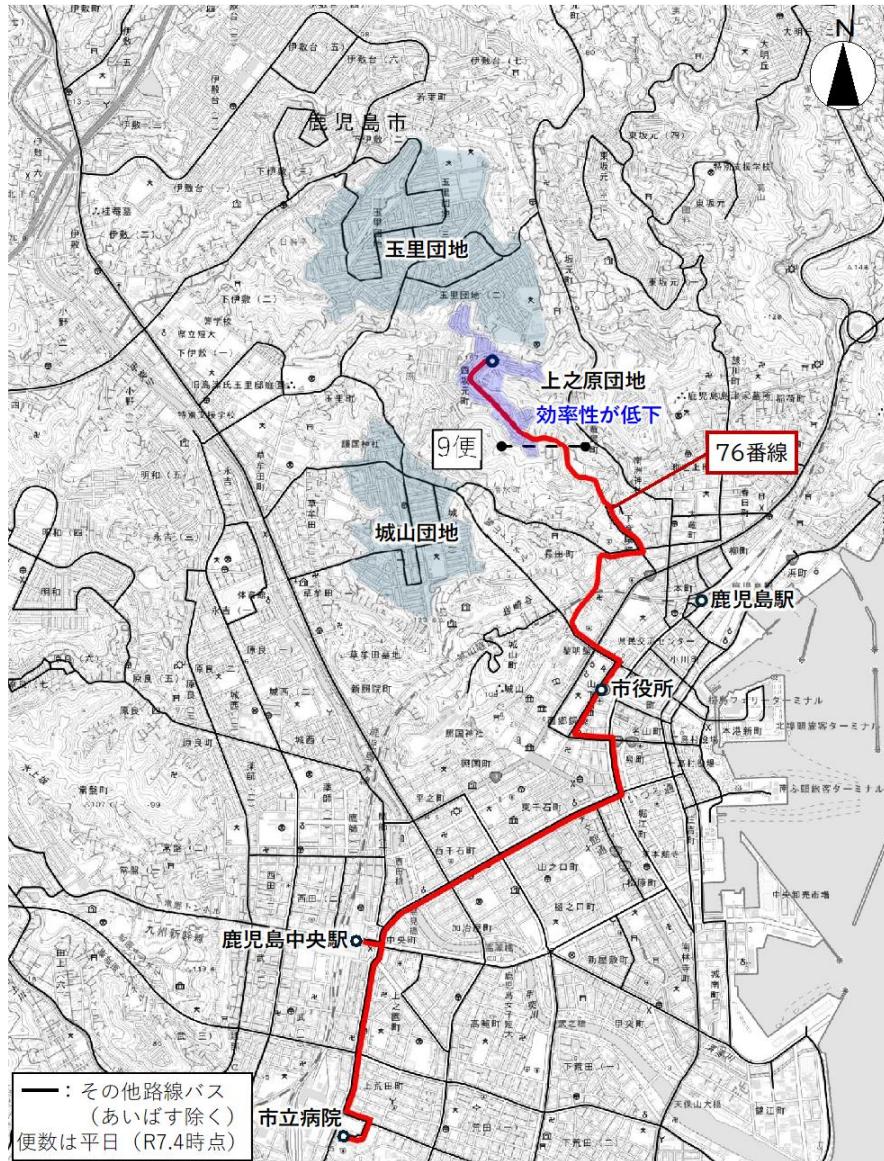


【事業1】バス路線の再編

事業1-6 上之原地域（順次利便増進事業として位置づけ予定）

【地域の状況】

- 地形的な要因から隣接する団地と一体的な運行ができず、運行区域、利用者数が限られ運行の効率性が低下。〔76番線〕

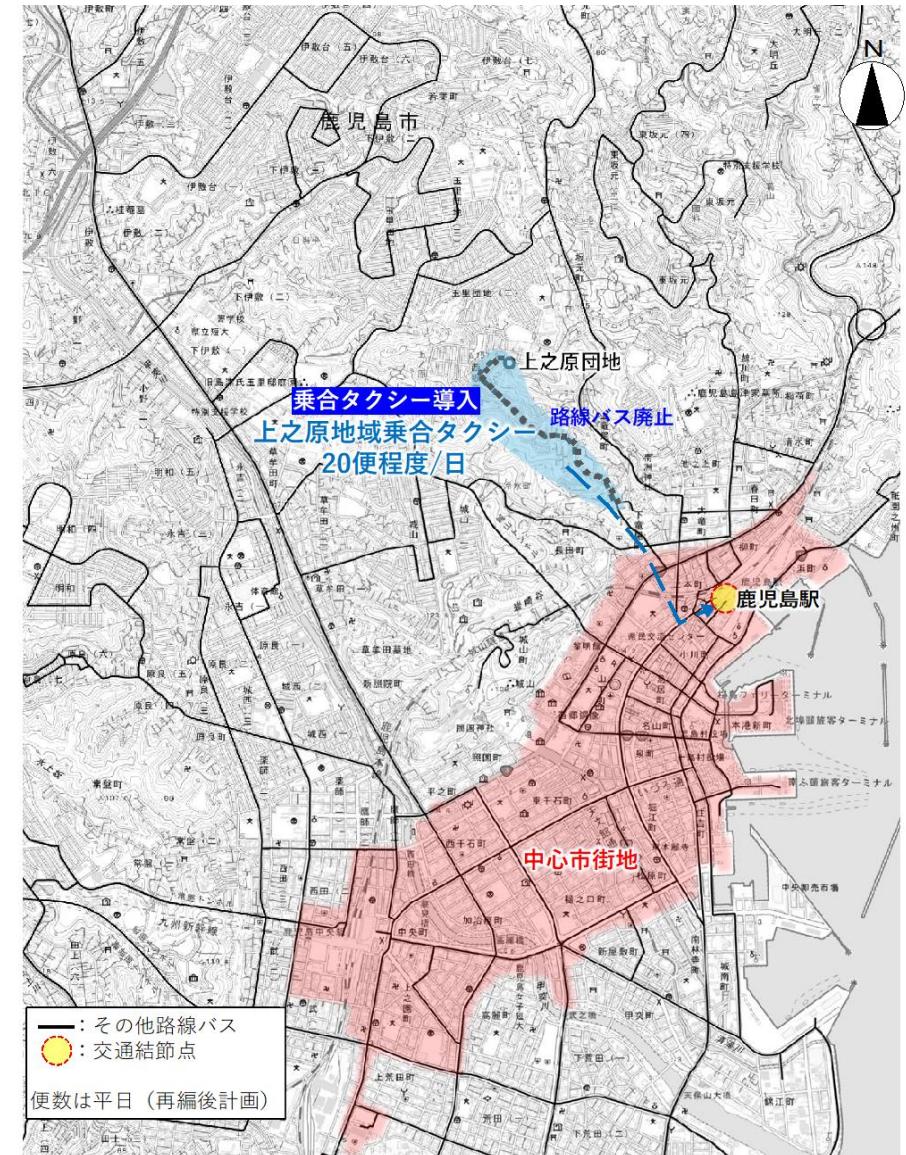


【利便増進事業の内容】

②交通モードの最適化

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

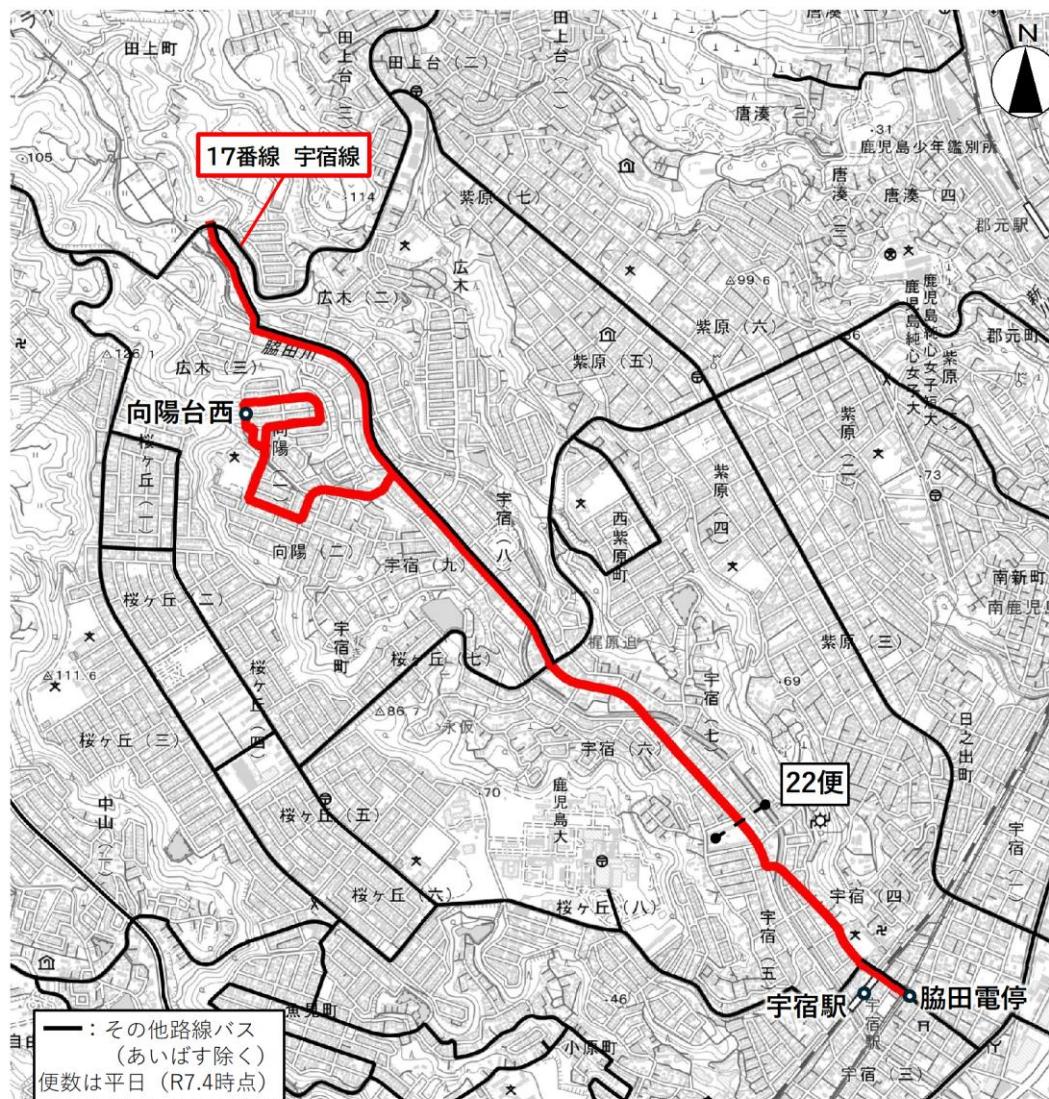


【事業1】バス路線の再編

事業1-7 宇宿地域（順次利便増進事業として位置づけ予定）

【地域の状況】

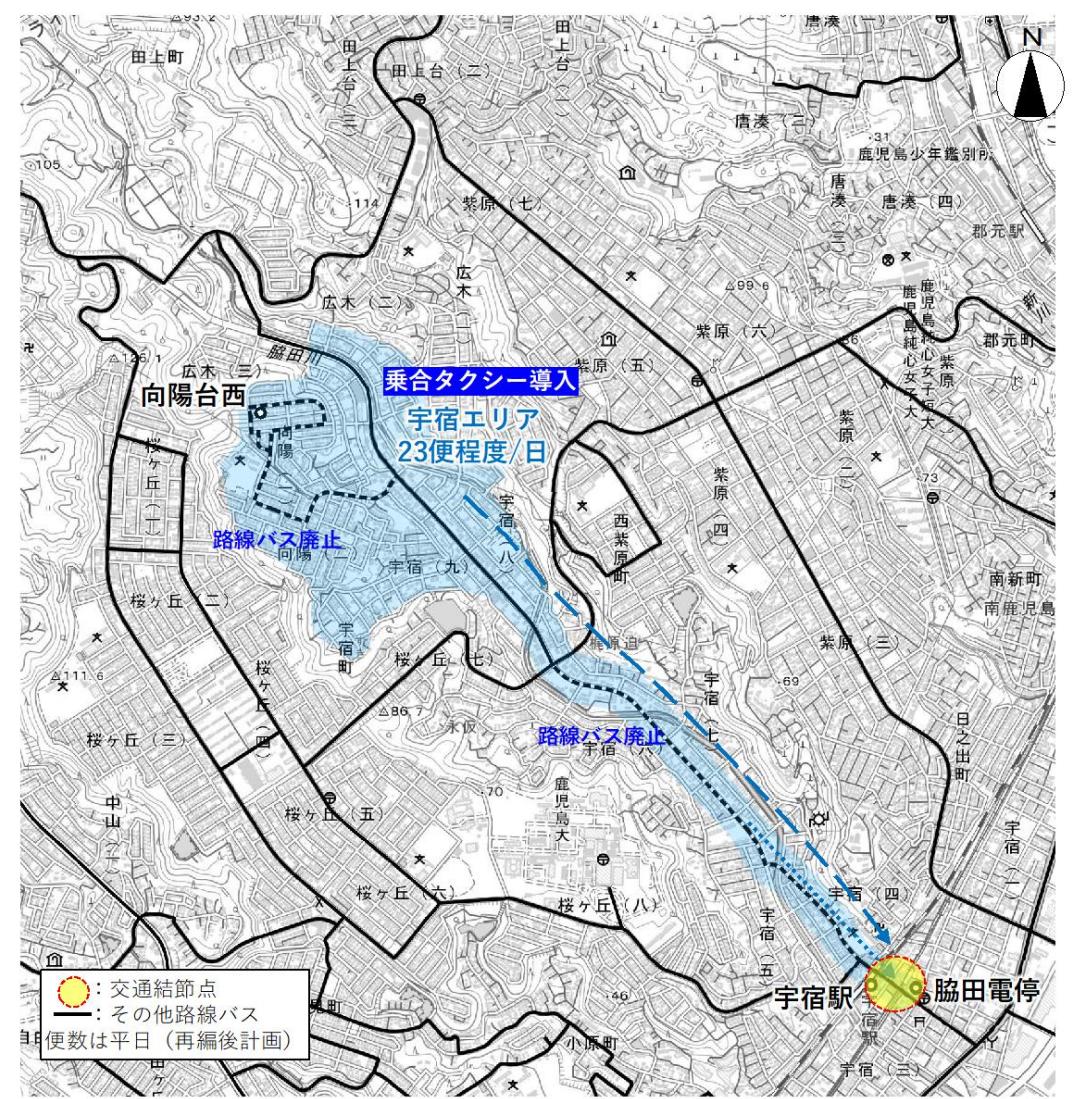
- 大型団地の谷間にある比較的平坦な地域であり、宇宿駅や脇田電停への自転車アクセスが容易なこと等の理由から、利用者数が限られ運行の効率性が低下。〔17番線（宇宿線）〕



【利便増進事業の内容】

②交通モードの最適化

- 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

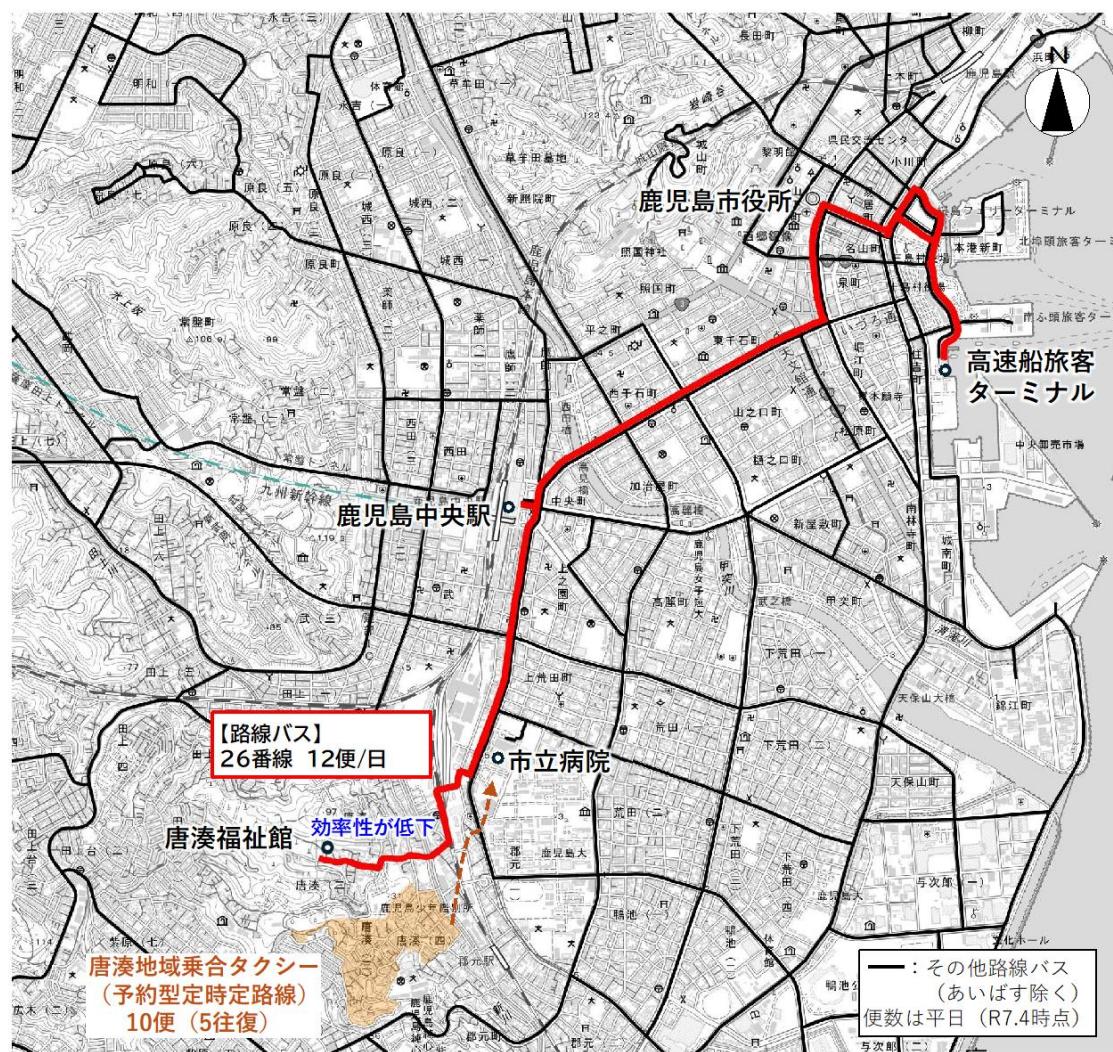


【事業1】バス路線の再編

事業1-8 唐湊地域（順次利便増進事業として位置づけ予定）

【地域の状況】

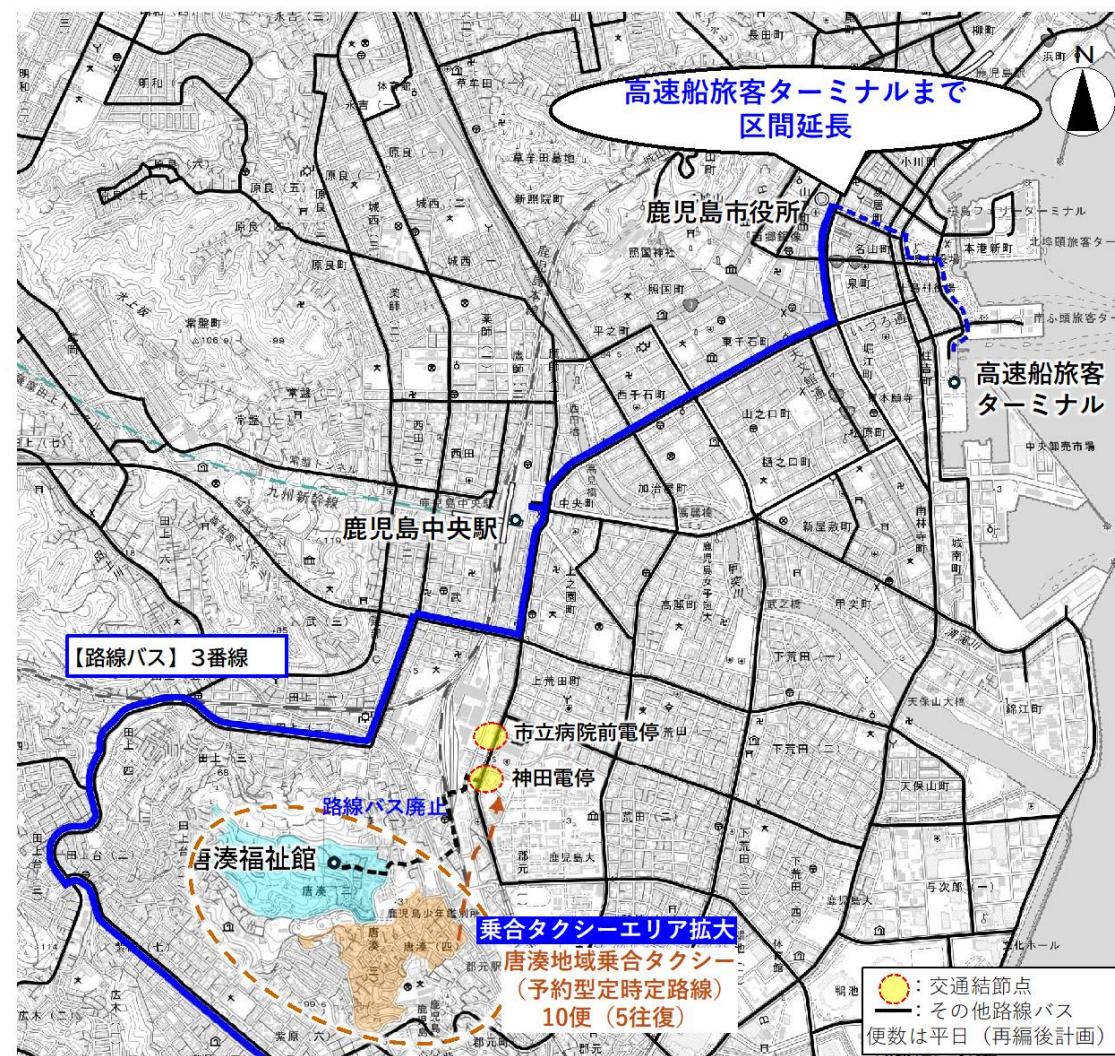
- 丘陵地にあり、バスが運行できる道路に限られること等から、利用者数が少なく運行の効率性が低下。〔26番線（高速船ターミナル～水族館前～市役所前～中央駅～唐湊福祉館）〕
- 隣接する唐湊3、4丁目では、補完交通として乗合タクシーが運行。



【利便増進事業の内容】

②交通モードの最適化

- 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



本計画の実施主体とスケジュールは下表の通りです。

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・調整	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・調整	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・調整	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・調整		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・調整		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・調整		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・調整		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・調整		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・調整	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・調整	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・調整		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・調整		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・調整		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・調整		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・調整		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・調整		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・調整		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・調整		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・調整		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

▲ 利便増進事業の実施主体とスケジュール

鹿児島市の支援の内容

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。

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。



乗合タクシー

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。



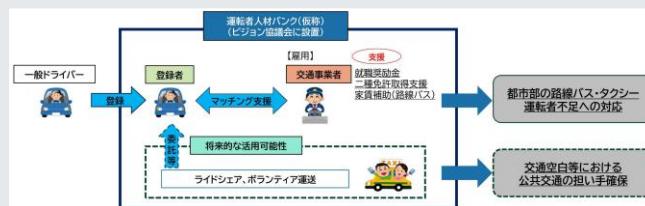
あいばす

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。

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。



事業に必要な資金の額・調達方法

事業実施に必要な資金の・調達方法は以下のとおりです。

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	R9 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	R8
	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	R9 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	

▲ 事業に必要な資金の額・調達方法

※ 現時点の見込みであり、記載のとおり調達されない場合がある。

事業の効果

利便増進事業の実施により、公共交通利用者数や公共交通公的資金投入額、公共交通分担率等の公共交通ビジョン改定版で定める評価指標への効果の発現が期待されます。

【利便増進事業】	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
	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
●:効果が期待される事業 ○:間接的な効果が期待される事業						
【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	●	●	●	○	○	-

▲ 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