みんなで支える 未来につながる
交通ネットワークづくり

第二次 鹿児島市
公共交通ビジョン

改定版

令和8年7月
鹿児島市

あなたとわくわく
マグマシティ
鹿児島市

はじめに

本市では、令和４年３月に「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」を策定し、公共交通の維持・活性化を図るとともに、公共交通を軸とした持続可能なまちづくりの実現に向けて取り組んでまいりました。

しかしながら、計画策定後も公共交通を取り巻く環境は厳しさを増し、人口減少や少子高齢化の進行に加え、深刻な運転者不足や物価高騰などを背景に路線バスの減便・廃止が進むなか、地域の移動手段の維持・確保が喫緊の課題となっております。

このような状況を踏まえ、交通事業者と行政等が連携し、地域公共交通ネットワークの再構築を進めるため、より実効性の高い計画となるよう公共交通ビジョンの見直しを行いました。

本ビジョンにおいては、引き続き「みんなで支える 未来につながる交通ネットワークづくり」を基本理念とし、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交通環境の整備、さらには公共交通を活かした活力あるまちづくりの推進を柱として、バス路線の再編や公共交通不便地における交通手段の見直しなど、重点的な取組を新たに位置付けております。

また、本市における交通施策を包括するビジョンとするため、「交通バリアフリー基本構想」を統合した計画としております。

ビジョンの推進にあたっては、交通事業者はもとより、利用者である市民の皆様と一体となって取り組んでまいりたいと考えておりますので、より一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本ビジョンの見直しにあたり、熱心に議論を重ねていただきました鹿児島市公共交通ビジョン協議会の皆様をはじめ、様々な機会を通じてご意見やご助言をいただきました方々に心より感謝申し上げます。

令和８年７月

鹿児島市長　下鶴 隆央

目次

第１章 「第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版」策定の趣旨等 1
1 - 1 策定の趣旨 1
(1) 改定の背景と目的 1
(2) これまでの経過 2
(3) SDGs との関連性 3
1 - 2 「公共交通ビジョン」の位置づけ 4
1 - 3 「公共交通ビジョン」の構成等 5
(1) 構成 5
(2) 計画期間 5
(3) 計画区域 5
(4) 対象とする交通手段 6

第２章 鹿児島市の公共交通の現状と課題 8
2 - 1 鹿児島市の各交通手段の現状 8
(1) 公共交通 8
(2) その他の交通手段 16
2 - 2 社会経済情勢の変化 18
(1) 人口減少・少子高齢化の進行 18
(2) 運転者不足の深刻化 20
(3) ICT の進展 20
(4) 環境問題の一層の深刻化 21
2 - 3 鹿児島市内の公共交通が直面する喫緊の課題 22
(1) 公共交通の維持・確保 22
(2) 公共交通の利便性向上 26
(3) 社会的要請への対応 32
(4) まちづくりとの連携 33

第３章 「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」の中間評価 34
3 - 1 施策の実施状況 34
(1) 推進事業の実施状況 34
(2) これまでに実施した新たな主要事業 35
3 - 2 中間評価 41
(1) 評価指標の目標達成状況 41
(2) 重点戦略別の中間評価 44
(3) 中間評価のまとめ 46

第４章 上位計画等における公共交通に関するまちづくりの方向性 47
第六次鹿児島市総合計画 47
鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・第２期総合戦略（改訂版） 47
第二次かごしま都市マスタープラン 48
かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画） 48

第５章 交通政策の基本理念と基本方針 49
5 - 1 交通政策の基本理念 49

5 - 2　基本方針 50
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 50
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 51
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 52
5 - 3　地域公共交通網の将来像 53
(1)　まちづくりにおける地域公共交通網の考え方 53
(2)　地域公共交通網の将来像 56
5 - 4　評価指標 59

第６章 基本方針に基づく戦略及び推進施策 63
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 64
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 64
戦略２：ICT も活用した公共交通の利便性向上 66
戦略３：公共交通の利用促進 68
戦略４：持続可能な事業環境の確保 69
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 70
戦略１：安心安全な交通環境整備の推進 70
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 71
戦略３：脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進 72
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 74
戦略１：都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用 74
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 76
戦略３：広域交通ネットワークの形成 78

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 80
7 - 1　バス路線の再編 80
(1)　取組の背景 80
(2)　地域公共交通（幹線）の目指すサービス水準 82
(3)　再構築の考え方 83
(4)　再編内容 89
7 - 2　公共交通不便地における交通手段の見直し 90
(1)　公共交通不便地の現状と課題 90
(2)　あいばすの見直し方針 93
(3)　見直し後の運行形態 94
(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 95
(5)　地域住民も参加した移動手段の確保 96
7 - 3　公共交通の利用環境の改善 97
(1)　交通結節点・乗継ポイントの乗継環境の整備 97
(2)　鹿児島中央駅周辺の情報提供・案内の改善 98
(3)　キャッシュレス決済導入促進・運賃体系の検討 98
7 - 4　その他の重点的な取組 99
(1)　交通事業者の経営環境の改善支援 99
(2)　幹線の輸送力確保に向けた調査・研究 99
(3)　公共交通の利用促進 99

第８章 交通バリアフリー重点整備地区 100
8 - 1　これまでの鹿児島市の取組 100

8-2　第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想における特定事業等の実施状況 100
(1)　公共交通特定事業・公共交通関係事業 101
(2)　道路特定事業・道路関係事業 102
(3)　交通安全特定事業 102
(4)　教育啓発特定事業・その他の取組 103
8-3　重点整備地区 106
(1)　中央地区 106
(2)　鴨池地区 108
(3)　谷山地区 110
8-4　「心のバリアフリー」を推進するための取組 112

第９章　「公共交通ビジョン」の推進体制 113
9-1　「公共交通ビジョン」の実現に向けて 113
9-2　「公共交通ビジョン」の推進組織 114
9-3　評価指標の達成状況の評価手法等 115

参考１：鹿児島市公共交通ビジョン協議会の開催経過 116
協議会・策定部会の開催経過 116
鹿児島市公共交通ビジョン協議会委員 117
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 118

参考２：評価指標における数値目標の設定に関して 119
評価指標１：公共交通利用者数 119
評価指標２：公共交通公的資金投入額 120
評価指標３：公共交通分担率 121
評価指標４：公共交通に従事する運転者数 122
評価指標５：運輸部門からの CO_2 排出量の削減率 123
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 124
推進施策と評価指標の対応 125

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 126
バス路線見直し優先度評価 126
公共交通不便地における交通手段の見直し 129

資料編：各種関連データ 134
将来の都市構造 134
全国主要都市の自動車利用割合（平日） 138
路線バスの運行状況 139
公共交通サービス人口 141
バス路線網（区間別運行事業者数） 142
鉄道駅の乗客数の推移 143
タクシー運転者数の推移 143
路線バス運転者数の将来推計算出方法 144
重点整備地区の選定について 145

資料編：市民アンケート調査結果 146
調査概要 146
個人属性 147
日常的な外出状況について 148
公共交通の利用実態について 151
乗り継ぎをする場合に求めること 158
公共交通における心のバリアフリーについて 160

資料編：公共交通以外の地域の輸送資源の調査 161
調査概要 161
調査フロー 161

用語解説 162

第１章 「第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版」策定の趣旨等

1-1 策定の趣旨

(1) 改定の背景と目的

公共交通は、日常生活に不可欠な移動手段であることから、持続可能な地域社会の実現に向けて、その維持・確保は極めて重要です。本市では、公共交通を軸とした交通体系の構築を目指し、平成 22 年 3 月に「鹿児島市公共交通ビジョン」（以下「前ビジョン」）を策定し、令和 4 年 3 月には現行版となる「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」を策定しました。

策定から 5 年が経過する令和 8 年度を目途に中間見直しを行うこととしていましたが、この間、コロナ禍の離職や時間外労働の上限規制等による運転者不足の深刻化、物価高騰など、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しました。また、令和 5 年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」）が改正され、地域の実情に応じた持続可能な交通体系の構築に向けて、地方公共団体の役割や関係者間の連携体制の強化がこれまで以上に求められるようになりました。

こうした社会情勢の変化を踏まえ、本市では公共交通ビジョンを見直し、令和 8 年 7 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。なお、見直しにあたっては、本市における交通施策を包括するビジョンとするため、「交通バリアフリー基本構想」を統合した計画としています。

〇公共交通ビジョンと交通バリアフリー基本構想の統合

（2）　これまでの経過

これまでに策定したビジョンの主な内容と特徴及び前ビジョンにおける主な取組で完了した事業は以下の通りです。

○これまで策定したビジョンの主な内容と特徴

策定時期	表題	主な内容・特徴
平成 22 年 3 月	鹿児島市公共交通ビジョン	クルマに過度に依存しない、公共交通を軸とした交通体系を構築するために策定
平成 29 年 3 月	鹿児島市公共交通ビジョン（改定版）	地域交通法の改正を受け、「地域公共交通網形成計画」を兼ねた戦略として見直し
令和 4 年 3 月	第二次鹿児島市公共交通ビジョン	バスや鉄道等の従来の公共交通サービスに加え、多様な輸送資源の活用を計画に位置づけるとともに、「ICT を活用した利用しやすい公共交通の推進」を戦略として新たに追加

○前ビジョンにおける主な取組【完了事業】

基本方針		事業
1	利便性・効率性の高い、 持続可能な交通体系の構築	・谷山地区連続立体交差事業 ・谷山地区アクセス環境整備事業 ・鹿児島中央ターミナルビルの整備 ・バスロケーションシステムの導入 ・公共交通総合案内システム整備事業 ・電停案内表示等リニューアル事業 ・鹿児島中央駅東口駅前広場観光案内所設置事業
2	安全・快適で、 人と環境にやさしい 交通環境の整備	・鹿児島市新交通バリアフリー基本構想推進事業 ・桜島港フェリー施設整備事業 ・電気自動車充電インフラ整備事業 ・電動アシスト自転車普及促進事業 ・コミュニティサイクル導入事業
3	特色ある公共交通を活かしたまちづくりの推進	・サクラジマアイランドビュー車両購入事業 ・観光レトロ電車製作事業 ・イベント電車リニューアル事業 ・鹿児島港新港区の再整備

（3）　SDGs との関連性

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）は、2015（平成 27）年 9 月の国連サミットで採択された、2030（令和 12）年までの国際目標であり、持続可能な世界の実現を目指す 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。

○ SDGs の 17 のゴール

ゴールの 1 つである「11 住み続けられるまちづくりを」には、ターゲットの 1 つに「女性や子ども、障害のある人、お年寄りなど、弱い立場にある人々が必要としていることを特によく考え、公共交通の交通手段を広げるなどして、すべての人が、安い値段で、安全に、持続可能な交通手段を使えるようにする。」と定められています。そのほか気候変動への対応など、公共交通と関連性の高いゴールの達成に向け、公共交通ビジョンにおいても持続可能な交通ネットワークづくりを推進していきます。

○ 公共交通ビジョンと特に関連性の高いゴール

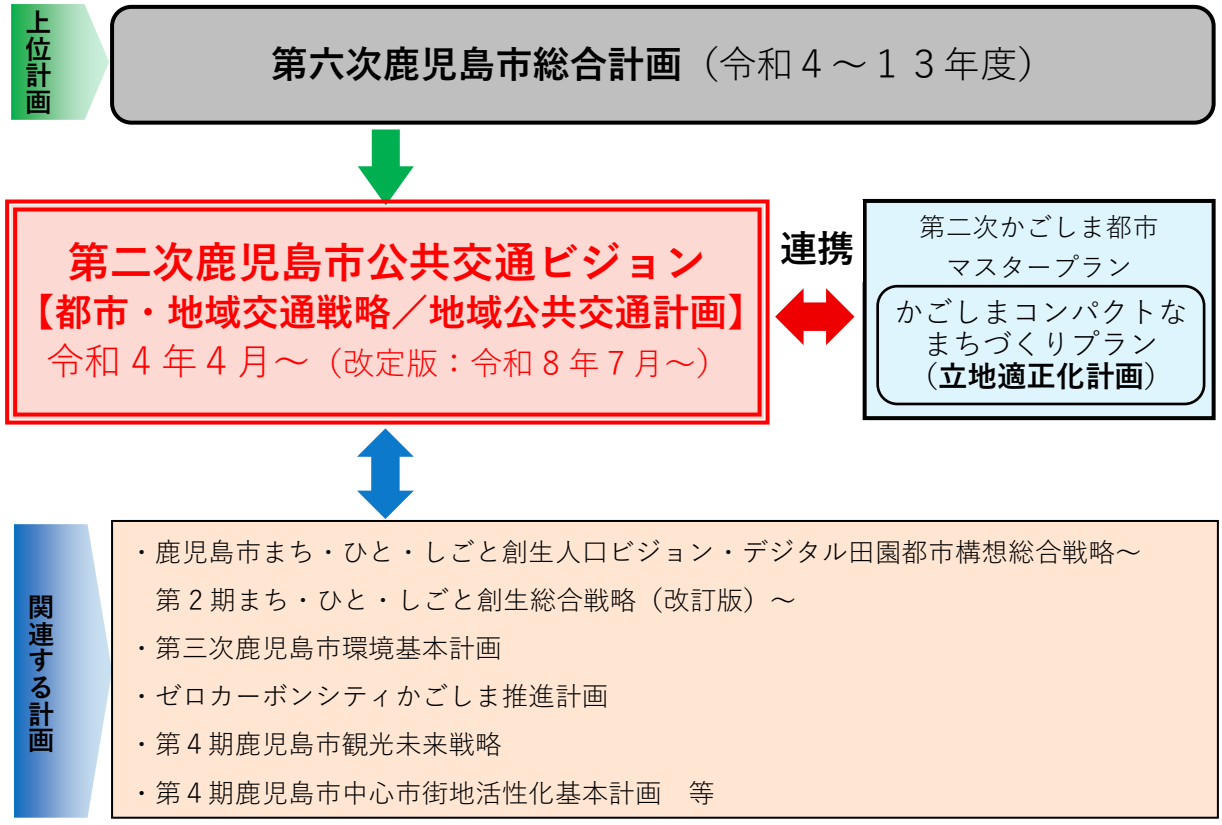
	9　産業と技術革新の基盤をつくろう 強靭（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る		10　人や国の不平等をなくそう 各国内及び各国間の不平等を是正する
	11　住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靭（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する		13　気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
	17　パートナーシップで目標を達成しよう 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する		

1-2　「公共交通ビジョン」の位置づけ

「公共交通ビジョン」は、上位計画である第六次鹿児島市総合計画における基本目標「質の高い暮らしを支える快適なまち【都市・交通　政策】」の実現に向け、他の関連計画と連携しながら、人口減少・少子高齢化の進行、環境問題の深刻化といった社会経済情勢の変化、さらには魅力あるまちづくりの推進等に交通政策の面から対応するしていく必要があります。

本ビジョンは、都市全体の総合的な交通政策の推進を図る計画（都市・地域交通戦略）と地域の公共交通の目指すべき姿を示すマスタープラン（地域公共交通計画）、公共交通や道路空間を対象としたハード・ソフト両面の交通バリアフリーを重点的に推進する計画（バリアフリー基本構想）の３つを兼ねた、市民・交通事業者・行政等が一体となって取り組む包括的な計画となっています。

○ 公共交通ビジョンと関連する計画



○ 公共交通ビジョン改定版の関連法律等との対応

・都市・地域交通戦略（都市・地域総合交通戦略要綱）
・地域公共交通計画（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）
・バリアフリー基本構想（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）

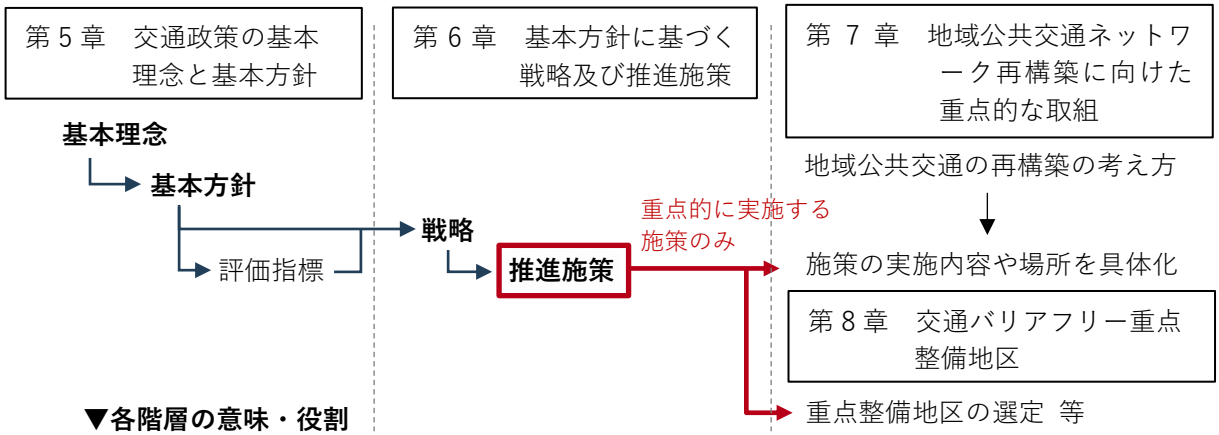
1-3　「公共交通ビジョン」の構成等

(1)　構成

「公共交通ビジョン」は、本市の公共交通の現状と課題や本ビジョンの中間評価、まちづくりの方向性などを踏まえた基本理念とその理念に基づく３つの基本方針、地域公共交通網の将来像、10 の戦略及び推進施策、重点的な取組等で構成されています。

○各章に記載している内容と関係

第２章　鹿児島市の公共交通の現状と課題
第３章　第二次鹿児島市公共交通ビジョンの中間評価
第４章　上位計画等における公共交通に関するまちづくりの方向性



▼各階層の意味・役割

階層	意味・役割	
基本理念	計画全体の根幹となる**価値観や理想像**	**抽象的**
基本方針	基本理念を実現するための**方向性**	
戦略	基本方針を具体化するための**考え方や手段の選択**	
推進施策	戦略を実行に移すための**具体的な事業・活動**	**具体的**

(2)　計画期間

計画期間は、第六次鹿児島市総合計画と合わせ、令和４年度から令和 13 年度までの 10 年間とします。

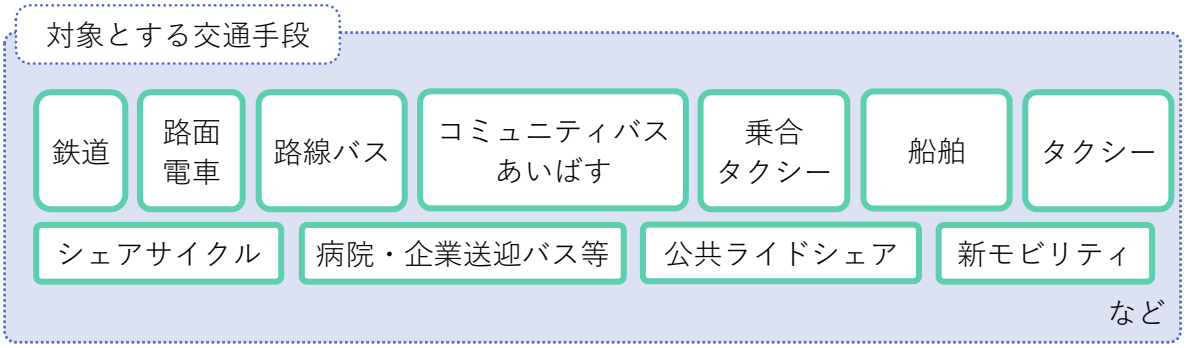
ただし、社会経済情勢の変化や推進施策の達成状況などを鑑み、必要に応じて見直しを行います。

(3)　計画区域

「公共交通ビジョン」の対象区域は、鹿児島市全域とします。

（4）　対象とする交通手段

「公共交通ビジョン」では、「鉄道」、「路面電車」、「路線バス」、「コミュニティバス※1」、「乗合タクシー※2」、「船舶」、「タクシー」、「シェアサイクル※3」、「病院・企業送迎バス等」のほか、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※4」や自動運転バスなどの「新モビリティ」を対象とします。



※1 コミュニティバス：地域住民の利便性向上等のために一定地域内を運行するバスで、主に自治体が主体となって導入するもの

※2 乗合タクシー：タクシー車両を使用した乗合交通。路線バスやコミュニティバスほどの利用が見込めない地域で運行

※3 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、どのポートでも貸出・返却が可能なシステム

※4 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。

○「公共交通ビジョン」の計画区域及び鹿児島市の公共交通網

※バス路線等については P13 を参照

第２章 鹿児島市の公共交通の現状と課題

２-１　鹿児島市の各交通手段の現状

（1）　公共交通

①　鉄道

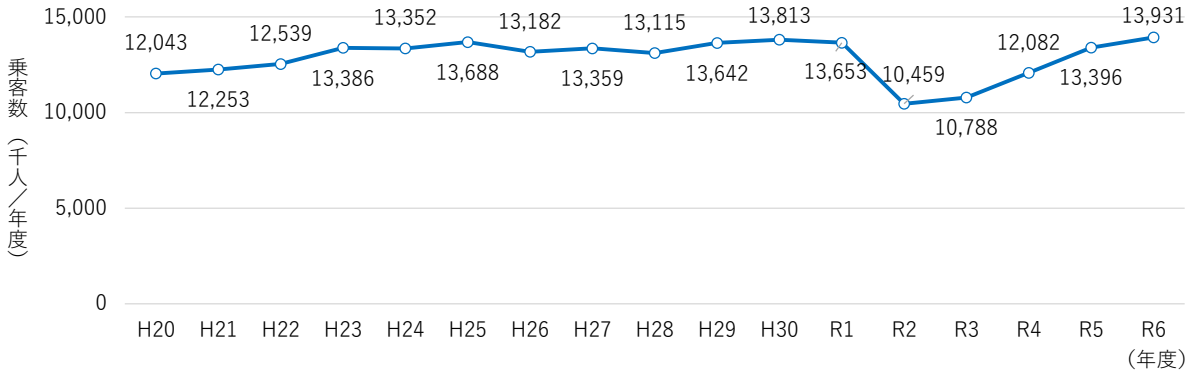
本市の鉄道は、九州新幹線のほか、在来線である鹿児島本線、日豊本線、指宿枕崎線により、鹿児島中央駅を中心とした放射状のネットワークを形成しています。郊外部から中心市街地への高い輸送力と速達性・定時性を確保し、本市の広域公共交通の役割を担っています。本市内の鉄道 15 駅（九州の利用者数上位 300 位に入る駅）では年間 1,393 万人が利用しており、令和 7 年 3 月には JR 日豊本線に仙巌園駅が新設されました。

○ 鹿児島市における鉄道の運行概要

	九州新幹線	JR 鹿児島本線	JR 日豊本線	JR 指宿枕崎線
起終点	博多 ～鹿児島中央	門司港～八代 川内～鹿児島	小倉～鹿児島	鹿児島中央 ～枕崎
主な運転系統	博多 ～鹿児島中央 熊本 ～鹿児島中央 川内 ～鹿児島中央	川内 ～鹿児島中央 串木野 ～鹿児島中央 伊集院 ～鹿児島中央	宮崎 ～鹿児島中央 都城 ～鹿児島中央 国分 ～鹿児島中央	鹿児島中央 ～喜入 鹿児島中央 ～指宿 鹿児島中央 ～山川 鹿児島中央 ～枕崎
上り運行本数	39 本/日	40 本/日	47 本/日	43 本/日
下り運行本数	37 本/日	40 本/日	46 本/日	49 本/日

※令和 7 年 4 月時点　平日運行本数

○ 鹿児島市内の JR（15 駅）の乗客数の推移



資料：鹿児島市統計書、九州旅客鉄道株式会社
※ 鹿児島市内の鉄道 15 駅は、鹿児島中央駅、谷山駅、坂之上駅、上伊集院駅、鹿児島駅、慈眼寺駅、南鹿児島駅、宇宿駅、五位野駅、平川駅、郡元駅、広木駅、薩摩松元駅、喜入駅、仙巌園駅
※ H28 は五位野駅、仙巌園駅を除く 13 駅の値。H20～27、H29～R5 は仙巌園駅を除く 14 駅の値

②　路面電車（市電）

環境にやさしく、都市景観や観光資源としての魅力も高い路面電車は、1 系統（鹿児島駅前～騎射場～谷山）と 2 系統（鹿児島駅前～鹿児島中央駅前～郡元）が運行されています。両系統が重なる区間ではピーク時に 1 時間あたり約 20 本の高頻度運行を実現しており、年間利用者数は約 1,141 万人です。

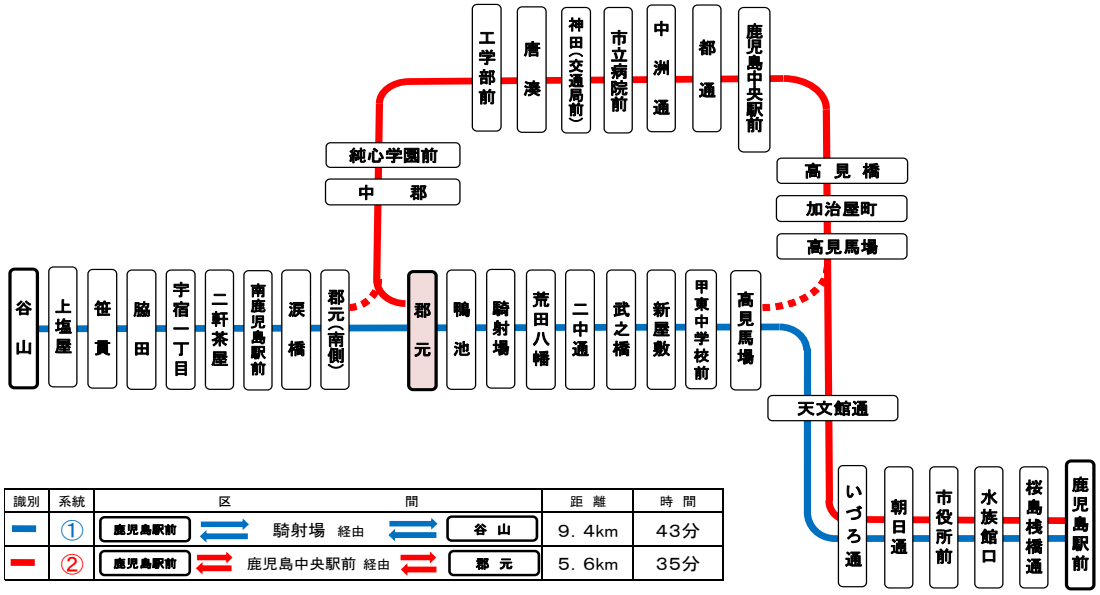
○ 鹿児島市電の運行概要

	1 系統	2 系統	中央駅方面行直通便
起終点	鹿児島駅前～谷山	鹿児島駅前～郡元(中央駅前経由)	鹿児島駅前～谷山(中央駅前経由)
上り運行本数	143 本/日	146 本/日	5 本/日
下り運行本数	140 本/日	133 本/日	4 本/日
備考	鹿児島駅前電停本数	鹿児島中央駅前電停本数	鹿児島中央駅前電停本数

※令和 7 年 4 月時点　平日運行本数

○ 鹿児島市電

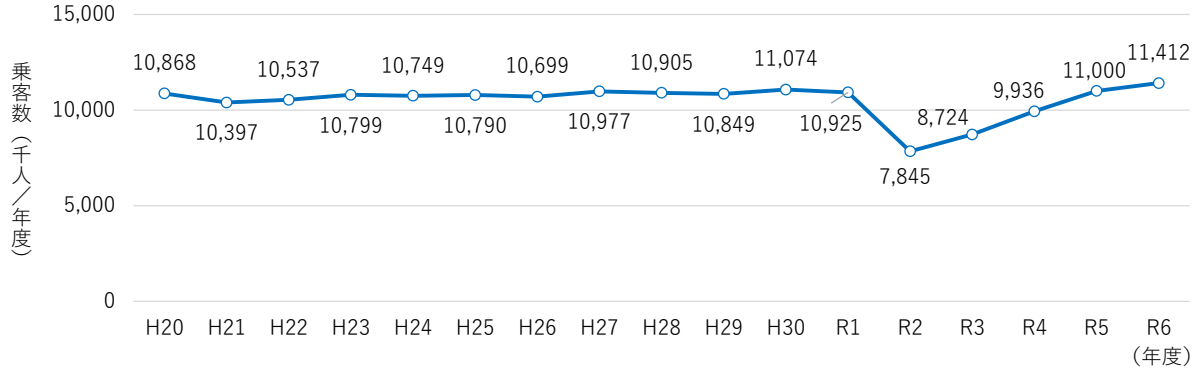
○ 路面電車（市電）のネットワーク



※　郡元と高見馬場で　1系統⇔2系統　の乗換ができます。（ただし、鹿児島駅前～天文館通で乗車した場合を除く）

資料：鹿児島市交通局

○ 市電の乗客数の推移



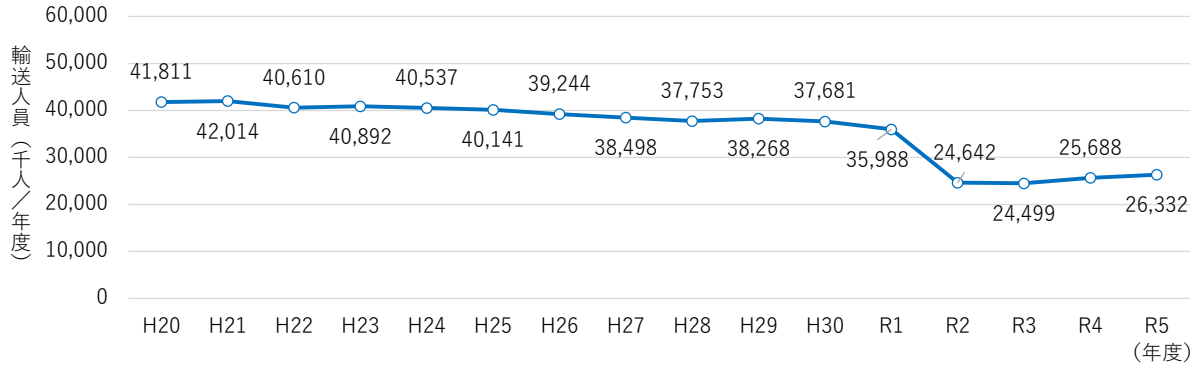
資料：鹿児島市統計書

③　路線バス

市交通局を含む 4 事業者が路線バスを市内各方面へ運行しています。中心市街地と住宅地を結ぶ路線は高頻度で運行されていますが、一部地域では、事業者間の競合により団子運行が発生し、定時性が低下するケースもあったため、令和 2 年に、市交通局が運行する路線の一部を民間事業者へ移譲し、その後ダイヤ調整等が行われましたが、コロナ禍の影響で乗客数が減少し、運転者不足も深刻化しています。

なお、本市内外との交通を確保・維持する観点から、一部の路線においては、運行費の国庫補助（地域間幹線系統補助）を受けて、本市外との往来を可能とする幹線交通に位置付ける路線バスが運行されています。

○ 鹿児島県内路線バスの輸送人員の推移



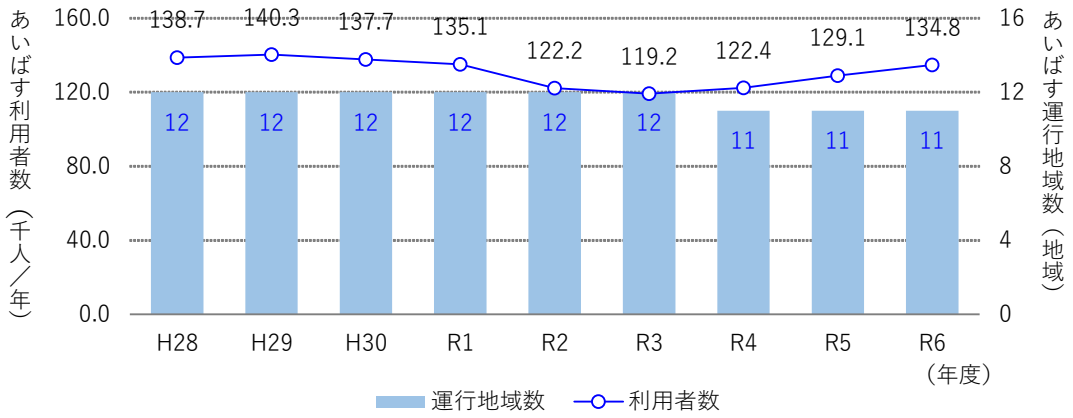
資料：国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局

④　コミュニティバス・乗合タクシー

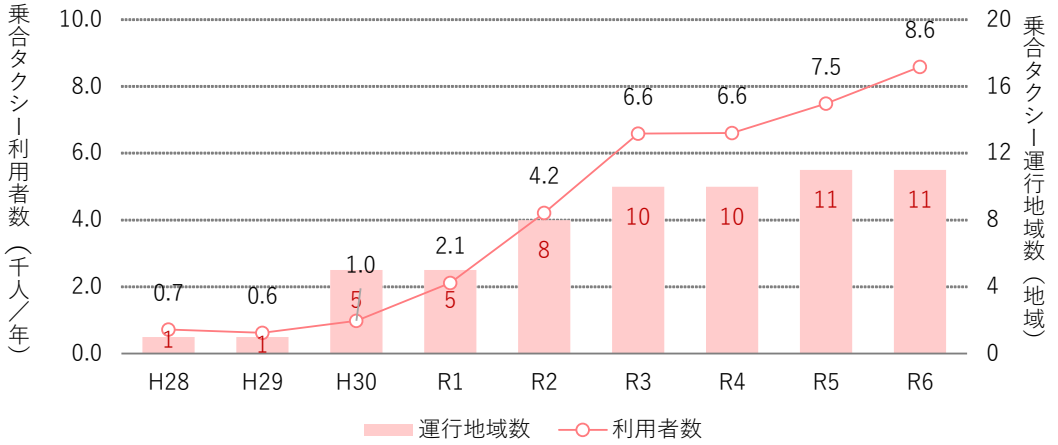
本市は、平成 16 年の近隣５町との合併に伴い、より広域かつ分散化した都市構造となり、それらの周辺部、あるいは旧市域内においても、公共交通サービスが十分に行き届いていない公共交通不便地が存在します。このようなことから、令和７年 12 月現在、バス停等からの距離や運行本数等の基準に基づき選定した公共交通不便地 17 エリアにおいて、コミュニティバスあいばす（11 地域）及び乗合タクシー（６地域）等を運行しており、また、路線バスが廃止された地域においては、廃止されたバス停跡地等から近隣のバス停や最寄りの交通結節点等までを運行する乗合タクシー（５地域）を運行しています。

利用者数について、あいばすは概ね一定で推移している一方、乗合タクシーは運行地域の拡大に伴い増加傾向にあります。

○ あいばすの利用者数と運行地域数



○ 乗合タクシーの利用者数と運行地域数



○ あいばす等の運行状況

地域・地区	運行状況
①吉野地域	月～土：16 便/日
②谷山地域	月～土：10 便/日
③喜入地域	月水金：7 便/日、火木土：12 便/日
④伊敷東部地域	月水金：7 便/日、火木土：12 便/日
⑤伊敷西部地域	月水金：12 便/日、火木土：12 便/日
⑥谷山北部地域	月水金：11 便/日、火木土：10 便/日
⑦谷山南部地域	月～土：13 便/日
⑧吉田地域	月水金：8 便/日、火木土：6 便/日
⑨松元地域	月水金：14 便/日、火木土：8 便/日
⑩郡山地域	月水金：6 便/日、火木土：6 便/日
⑪小原地域	火木土：8 便/日
吉野循環バス（磯山コース）	月～土：3 便/日

※令和 7 年 12 月時点（12 月 31 日～1 月 3 日は運休）。

○ あいばす

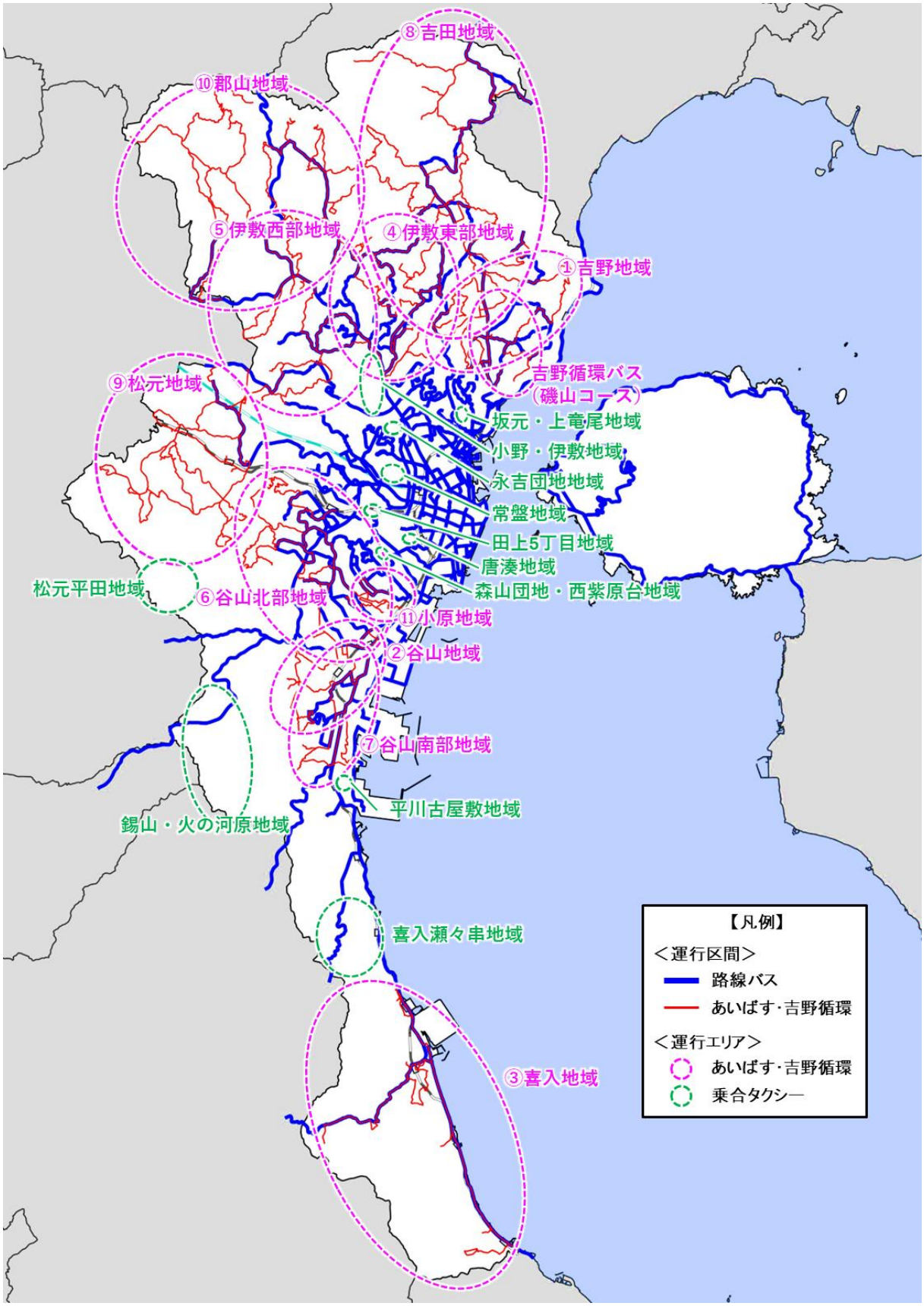
○ 乗合タクシー

○ 乗合タクシーの運行状況

	地域・地区	運行状況
公共交通不便地	錫山地区・火の河原地区	月～土：10 便/日（往復）
	常盤地域	月～土：10 便/日（往復）
	喜入瀬々串地域	月水金：10 便/日（往復）
	松元平田地域	月水金：6 便/日（往復）
	平川古屋敷地域	月水金：10 便/日（往復）
	小野・伊敷地域	月水金：10 便/日（往復）
路線バス廃止地域	坂元・上竜尾地域	月～金：12 便/日（往復）
	田上 5 丁目地域	月～金：8 便/日（往復）
	森山団地・西紫原台地域	月～金：10 便/日（往復）
	永吉団地地域	月～金：12 便/日（往復）
	唐湊地域	月～土：10 便/日（往復）

※令和 7 年 12 月時点（12 月 31 日～1 月 3 日は運休）、運行形態は全地域で区域運行（予約型）

○ 鹿児島市の路線バス及びあいばす・乗合タクシー運行区域



資料：令和 7 年 12 月時点

⑤　船舶

■　桜島フェリー（鹿児島～桜島航路）

桜島フェリーは生活航路としての役割に加え、本市の中心市街地から桜島へのアクセス手段として、多くの観光客が利用するなど、本市の観光振興にも重要な役割を果たしています。

利用者数は、東九州自動車道延伸や大隅縦貫道開通の影響等により平成 27 年度に落ち込みました。その後、インバウンドの増加や大河ドラマ「西郷どん」放映の効果などにより、やや増加傾向にありましたが、コロナ禍で大きく落ち込みました。令和 4 年度以降は、回復傾向にありますが、安定的な運航を維持するため令和 5 年 4 月には 5 便体制から 4 便体制へ減便し、令和 7 年 10 月には深夜 0 時から 3 時台の便の運航を停止しています。

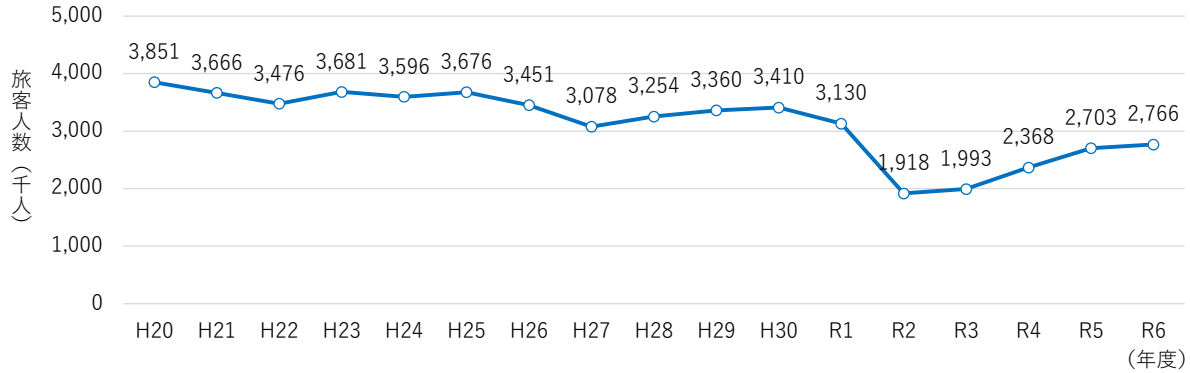
○ 桜島フェリーの運航状況

	鹿児島港発	桜島港発
平日	47 便/日	47 便/日
土日祝日	52 便/日	52 便/日

資料：鹿児島市船舶局（令和 7 年 10 月時点）

○ 桜島フェリー

○ 桜島フェリーの旅客人数の推移



資料：鹿児島市統計書

■　鴨池・垂水フェリー、離島航路

桜島フェリー以外にも、本市では鴨池港と垂水港を結ぶ垂水フェリーのほか、屋久島や奄美大島などへの離島各地に向けた航路が多数運航されています。これらの航路は、物流や広域交流を促進する海上交通ネットワークとして重要な役割を果たしており、本市はその拠点となっています。

○ 垂水フェリーの運航状況

	鴨池港発	垂水港発
平日	19 便/日	19 便/日
休日	26 便/日	26 便/日

資料：垂水フェリーホームページ（令和 7 年 4 月時点）

○ 垂水フェリー

○ 鹿児島市からの離島航路

出発地	行先	便数	船名
鹿児島本港 南埠頭	種子島（西之表）	6～7 便/週	プリンセスわかさ
	屋久島（宮之浦）	6～7 便/週	フェリー屋久島 2
	黒島（大里、片泊）・竹島・硫黄島	4 便/週	フェリーみしま
	口之島・中之島・諏訪之瀬島・ 平島・悪石島・小宝島・宝島・ 奄美大島（名瀬）	2 便/週	フェリーとしま 2
谷山港二区	種子島（西之表）・屋久島（宮之浦）	6 便/週	フェリーはいびすかす
種子屋久高速船 旅客ターミナル	指宿・種子島（西之表）・ 屋久島（宮之浦）	1 便/日	トッピー＆ロケット
	種子島（西之表）・屋久島（宮之浦）	3 便/日	
	種子島（西之表）・屋久島（安房）	2 便/日	
	屋久島（宮之浦）	1 便/日	
鹿児島本港 北埠頭	喜界島（喜界）・奄美大島（名瀬、 古仁屋）・徳之島（平土野）・ 沖永良部（知名）	4 便/週	フェリーあまみ フェリーきかい
鹿児島新港	奄美大島（名瀬）・徳之島（亀徳）・ 沖永良部（和泊）・与論島・ 沖縄（本部 那覇）	1 便/日	クイーンコーラルプラス・ クイーンコーラルクロス フェリー波之上 フェリーあけぼの

資料：各社ホームページ（令和 7 年 8 月時点）

（2）　その他の交通手段

①　シェアサイクル

シェアサイクルは公共交通を補完するサービスとして、複数の貸出・返却用のサイクルポートが設置され、CO_2排出量の削減、市内中心部の回遊性向上などに寄与しています。

また、公共交通と自転車を組み合わせたサイクルアンドライド※の促進により、市民や来訪者等の移動手段として活用されています。

○ シェアサイクルかごりん

○ シェアサイクル　利用イメージ

※ 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

②　地域における輸送資源

令和２年の地域交通法の改正により、既存の地域公共交通では対応困難な場合は、その補完として「地域における輸送資源」を総動員して、地域交通を確保・維持することが可能になっています。今後は運転者不足や交通事業者の撤退等により、従来の交通手段の確保が難しくなる可能性があります。

そこで、地域の輸送資源の実態を把握するため、本市内の福祉有償運送※やスクールバス、病院・宿泊施設・企業等による送迎サービスの現状と課題を調査し、下記の通り整理しています。

○ 地域の輸送資源の現状と課題（令和 2～4 年調査）

輸送手段	種別	現状と課題
福祉有償運送	福祉有償運送	・ 運行形態は、定時定路線ではなく予約制であり、施設利用者を自宅から直接施設に送迎しているため、一般利用者との混乗は難しい。 ・ 混乗する場合にも、支援を必要とする施設利用者の安全面の確保が必要である。
スクールバス	小、中、高校	・ 朝夕の定期運行であるが、防犯面での制約があるため、一般利用は難しい。
企業等の送迎サービス	病院	・ 市街地部の病院は市電やバス路線など公共交通の沿線に立地していることが多いため、自施設で送迎を実施しているところが少ないが、一部で定時定路線の運行をしている。 ・ 郊外部の病院は予約制による運行形態で、施設利用者の需要に合わせて運行しているため、一般利用者の需要に対応することは難しい。
	宿泊施設	・ 宿泊施設は鹿児島中央駅～天文館に集中しており、公共交通でのアクセスがよいため、自施設で送迎を実施しているところが少ない。
	自動車学校	・ 自動車学校の送迎サービスは、生徒のニーズをもとに適宜路線を見直している。 ・ 運行が予約制であること、交通事故のリスクや事故が起きた際の対応への懸念があり、一般利用は難しい。

※ 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

③　ボランティア運送

地域の交通利便性を確保するため、桜島地域においては、令和６年度から地元の地域コミュニティ協議会が運営主体となり、市の支援を受けながら、地域が自主的に取り組むボランティア運送に取り組んでいます。運転者と同乗を希望する利用者の時間・目的地が一致し、運行が成立した場合に相乗りする運送サービスで、地元住民の移動手段として活用されています。

2 - 2　社会経済情勢の変化

（1）　人口減少・少子高齢化の進行

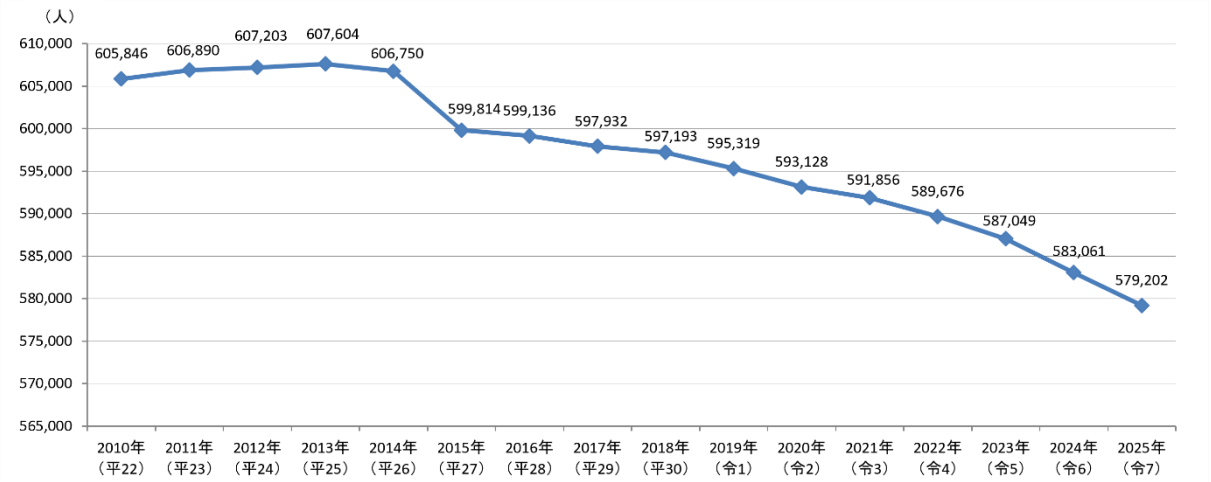
我が国の人口減少は、今後、少子高齢化の進行に加え、65 歳以上の老年人口さえも減少していく人口構造の変化を伴いながら、加速度的に進むとされています。これにより、労働力人口や消費市場の縮小など、地域社会に深刻な影響を与えることが懸念されています。

本市の人口推移を見ると、平成 25 年までは増加を続けており、60.8 万人に達しましたが、それ以降減少に転じています。国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」）によると、令和 12 年には 56.9 万人、令和 22 年には 53.7 万人まで減少する予測となっています。

年齢 3 区分別人口の推移を見ると、年少人口（0～14 歳）は、昭和 60 年の 13.1 万人をピークに令和 2 年には 7.8 万人まで減少しています。一方、老年人口（65 歳以上）は、昭和 45 年の 3.1 万人から増加し続け、令和 2 年には 16.8 万人まで増加しており、少子高齢化が進行していることがわかります。また、生産年齢人口（15～64 歳）は、平成 12 年の 40.8 万人をピークに減少傾向が続いています。

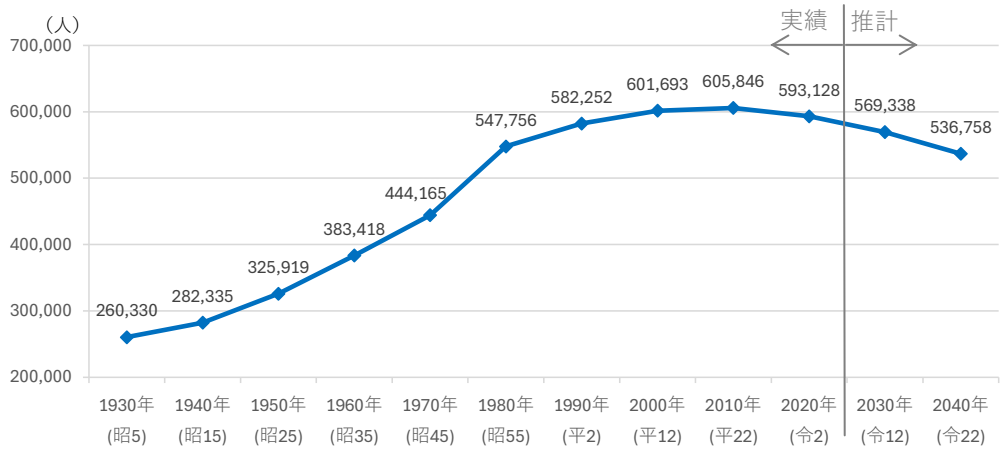
さらに、社人研の推計によると、本市の老年人口比率は 2040（令和 22）年には 35.8%になると見込まれており、今後の交通政策においても高齢者の移動支援が重要な課題となります。

○ 鹿児島市の推計人口（各年 10 月 1 日時点）



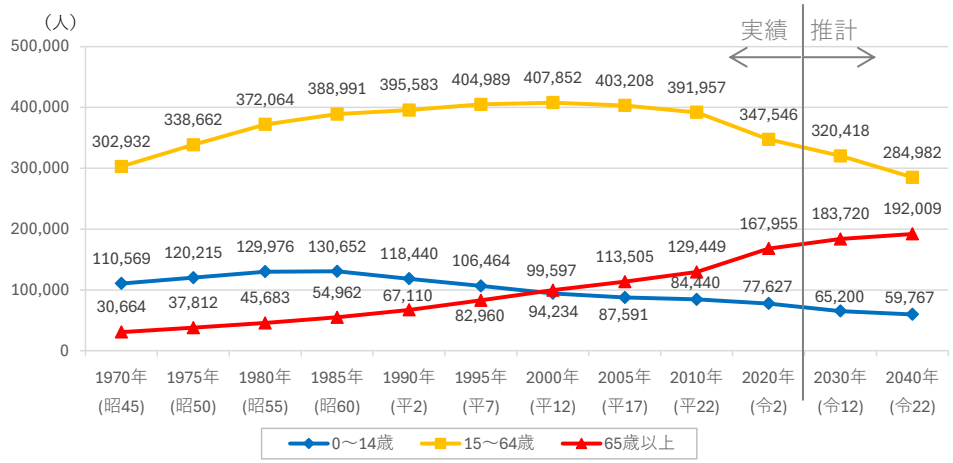
資料：鹿児島市市民課　※平成22年、平成27年及び令和2年については、国勢調査による

○ 鹿児島市の人口の推移と将来推計



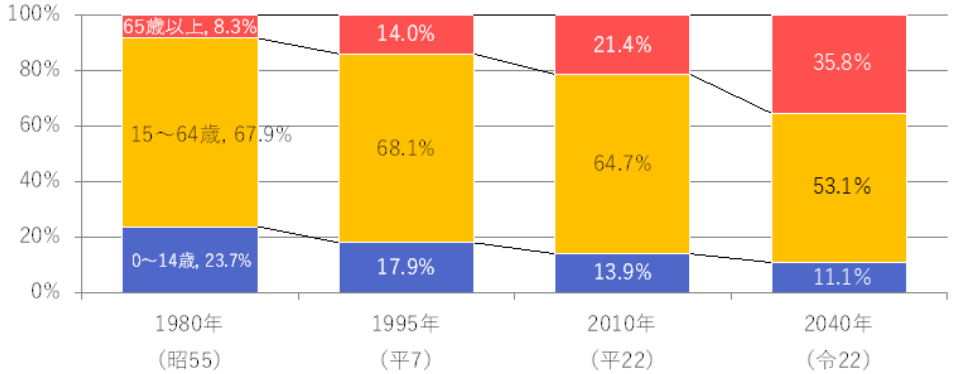
資料：2020（令和 2）年までは国勢調査人口（2004（平成 16）年 11 月に合併した吉田町など 5 町の人口を含む。）
2030（令和 12）年以降は社人研の推計値（2023（令和 5）年公表）による。

○ 鹿児島市の年齢 3 区分別人口の推移と将来推計



資料：2020（令和 2）年までは国勢調査人口（2004（平成 16）年 11 月に合併した吉田町など 5 町の人口を含む。）
なお、令和 2 年の年齢 3 区分別人口は、国において「不詳」を案分等により補完したものである。
2030（令和 12）年以降は社人研の推計値（2023（令和 5）年公表）による。

○ 鹿児島市の年齢 3 区分別人口割合の推移



資料：国立社会保障・人口問題研究所の公表資料を基に作成※
なお、構成比は小数点第 2 位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。
※ 2020（令和 2）年までは国勢調査（2004（平成 16）年 11 月に合併した吉田町など 5 町の人口を含む。）、
2030（令和 12）年以降は社人研の推計値（2023（令和 5）年公表）による。

（2）　運転者不足の深刻化

我が国では、バスやタクシーなど公共交通を担う運転者不足が大きな課題となっています。コロナの影響により、利用者数が一時的に大幅に減少し、多くの事業者において運転者の離職が進みました。その結果、需要が回復しつつある現在においても、人材確保が追いつかず、運転者不足は一層深刻化しています。

さらに、2024（令和６）年から働き方改革関連法に基づく時間外労働の上限規制が適用され、労働時間の削減や労働環境の改善が進む一方で、従来の運転者数では輸送力の確保が難しく、必要な便数の維持が困難となっています。

こうした背景から、運転者確保に向けた対策が急務となっていますが、全国では路線バスや乗合タクシー等の公共交通サービスが十分に確保できないことから、地域住民が交通の担い手となる公共ライドシェアやボランティア運送に取り組む動きも一部で本格化しており、本市においても今後の対応が求められます。

（3）　ICT の進展

近年、情報通信技術（ICT※1）の急速な進展は、公共交通のあり方に大きな変革をもたらしています。特に、自動運転技術と MaaS（Mobility as a Service）の導入は注目を集め、地域交通の課題解決に向けた実証事業が全国各地で進められています。

自動運転は、過疎化や運転者不足が深刻化する中、地方部での移動手段確保を目的に、特定条件下で完全自動運転が可能となるレベル 4 の自動運転バスの実証が進行中です。国の規制緩和や技術開発の後押しにより、政府は 2030（令和 12）年度における自動運転サービス車両数１万台※2 を目指しています。

MaaS は、複数の交通手段を統合し、スマートフォン等を通じて検索・予約・決済を一体的に提供する仕組みであり、観光地や都市部のみならず地方都市でも導入が広がっています。これにより、利用者の利便性向上と公共交通の利用促進が図られています。

今後、自動運転は安全性確保や運行管理の高度化、地域特性に応じたサービスモデルの構築が課題となり、MaaS は事業者間の連携によるサービスの充実や地域に根差したサービスの定着が課題となっています。

※1　ICT：Information and Communication Technology の略

※2　全国のバス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両の数。令和８年１月 16 日に閣議決定された「第３次交通政策基本計画」の自動運転に関する KPI。

レベル	自動運転レベルの概要
レベル１	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。
レベル２	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。
レベル３	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に応答しなければならない。
レベル４	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。
レベル５	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。

資料：国土交通省ホームページ：「自動運転車両の呼称」を基に作成

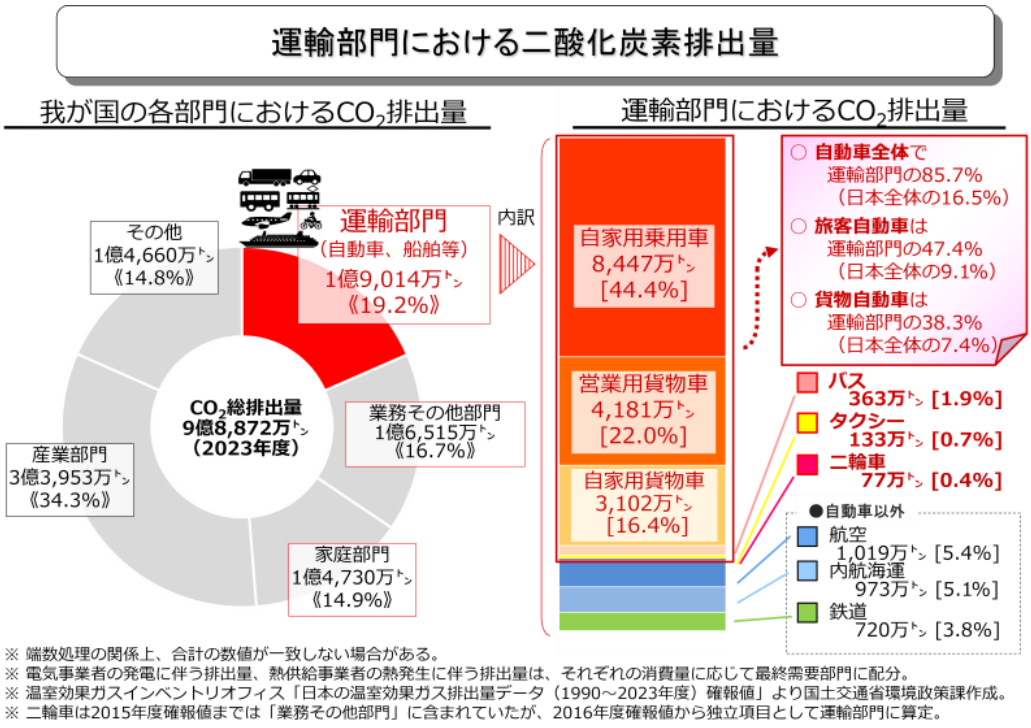
（4）　環境問題の一層の深刻化

地球温暖化による世界的な気候変動や生物多様性の損失など、環境問題は人類のみならず地球上の生物すべてに危機的な状況を生じさせています。

特に CO_2排出量が多い運輸部門においては、次世代のエネルギーや電気自動車など、脱炭素社会に向けた環境負荷の低減に資する技術開発が進められています。また、暮らしの中で自家用車の利用を抑制し、移動における脱炭素を加速させる取組などを行うことにより、将来の世代に豊かで住みよい環境を継承していくことが求められています。

本市においても、ゼロカーボンシティの実現に向けて、公共交通の利用促進や環境に配慮した交通手段の導入が重要な課題となっています。

○ 二酸化炭素排出量（令和５年度）



資料：国土交通省ホームページ

2-3　鹿児島市内の公共交通が直面する喫緊の課題

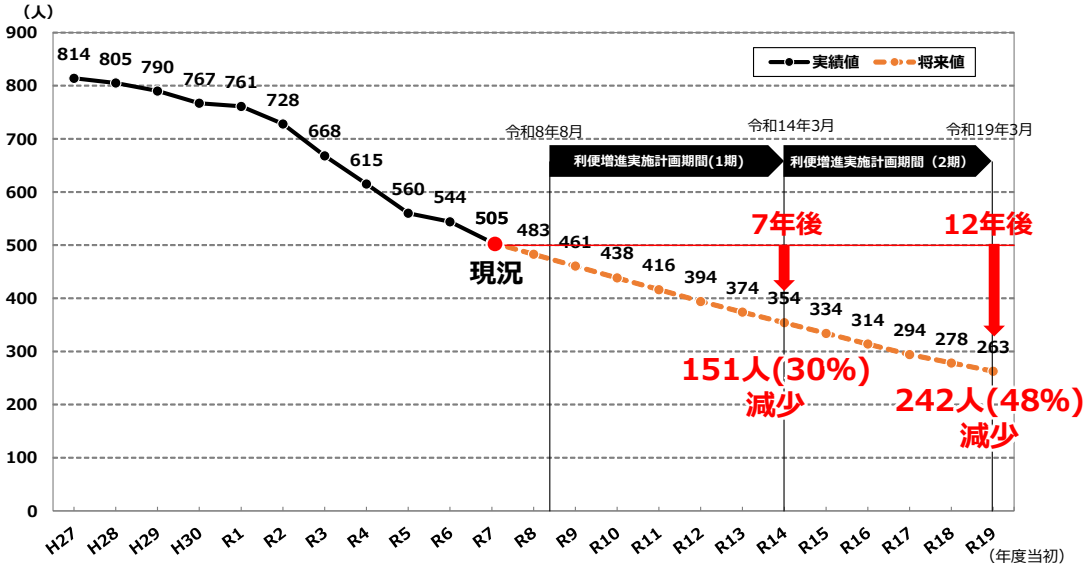
（1）　公共交通の維持・確保

①　公共交通の運転者確保

市内の路線バスを担う運転者数は、コロナ禍を含む直近５年間で 223 名（約３割）減少し、また、年齢構成を見ると４人に１人が 65 歳以上の高齢者で、60 歳～64 歳が約２割、50 歳代が約３割を占めており、全国のバス運転者よりも年齢層が高く高齢化が進んでいます。更なる対策を講じない場合、令和 14 年度にはさらに３割、19 年度には約５割減少する見込みで、現状の運転者数を前提とした公共交通網の維持は困難な状況にあります。

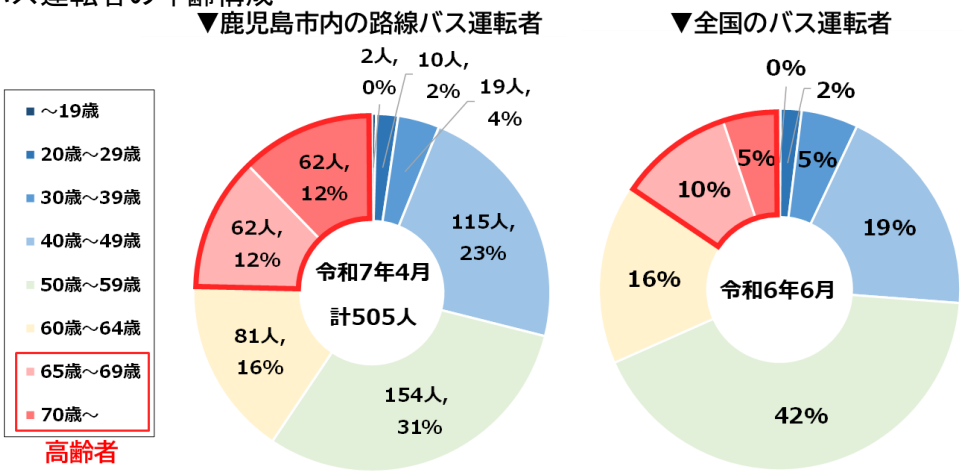
こうした状況を踏まえ、路線バスの安定的な運行を確保するためには、関係者が連携して運転者の確保・育成に取り組むことが不可欠です。

○ 鹿児島市内の路線バス運転者数の減少と将来推計



資料：現況は、鹿児島市交通局、南国交通㈱、JR 九州バス㈱、鹿児島交通㈱へのヒアリング結果より作成
　　将来値は現況運転者の年齢階層を踏まえ定年退職人数を設定、また近年の入退社の人数も加味し算出

○　バス運転者の年齢構成



資料：鹿児島市内は、鹿児島市交通局、南国交通㈱、JR 九州バス㈱、鹿児島交通㈱のヒアリング結果より作成
　　全国は、令和６年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

②　自動車利用者の増加と公共交通利用者の減少への対応

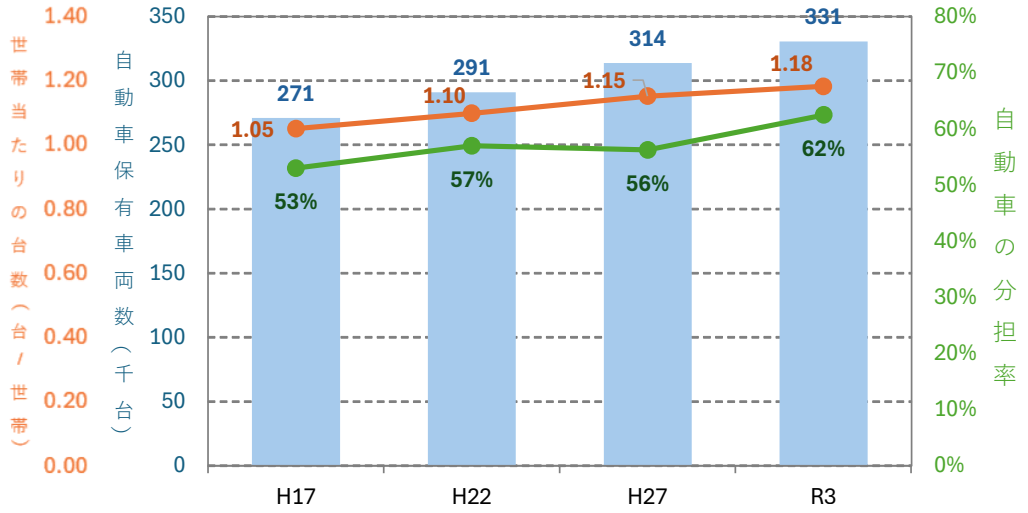
本市の自動車保有台数は年々増加しており、世帯当たりの保有台数も上昇傾向にあります。すでに 1 世帯に 1 台以上が普及しており、自動車は主要な移動手段となっています。全移動に占める自動車分担率も緩やかに上昇しており、自家用車依存の傾向は強まっています。

一方、公共交通利用者数は、コロナ禍を経て大幅に減少しました。鉄道や路面電車は概ね回復したものの、路線バスは依然として利用者が大きく減少したままです。

市民アンケートの結果では、「運転免許を持っているが運転しない方」や「運転免許を所有していない・返納した方」は各年代で一定割合存在しており、20 代で約 4 割、30 代で約 2 割、40 代でも約 1 割程度と、高齢世代だけでなく若年層にも多く見られます。こうした方々の移動を支えるためにも、公共交通の維持は重要です。

公共交通利用の促進には、単なる移動手段の確保にとどまらず、利便性や効率性を高め、市民が選択したくなる公共交通を実現するとともに、その利用を促す意識啓発も進めることが求められます。

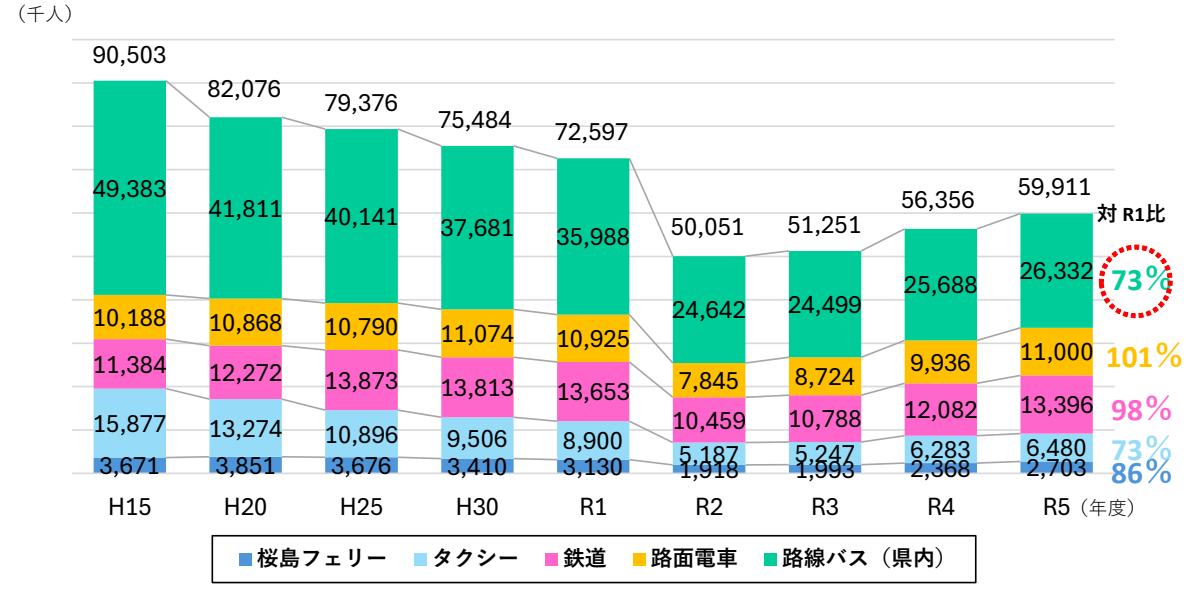
○　鹿児島市の自動車の保有・利用に関する数字の推移



資料：自動車保有車両数は、鹿児島市内の自家用かつ乗用を対象に集計。（一財）自動車検査登録情報協会及び（一社）全国軽自動車協会連合会

世帯数は、鹿児島市推計人口。自動車の分担率は、全国都市交通特性調査の鹿児島市（平日）の値。

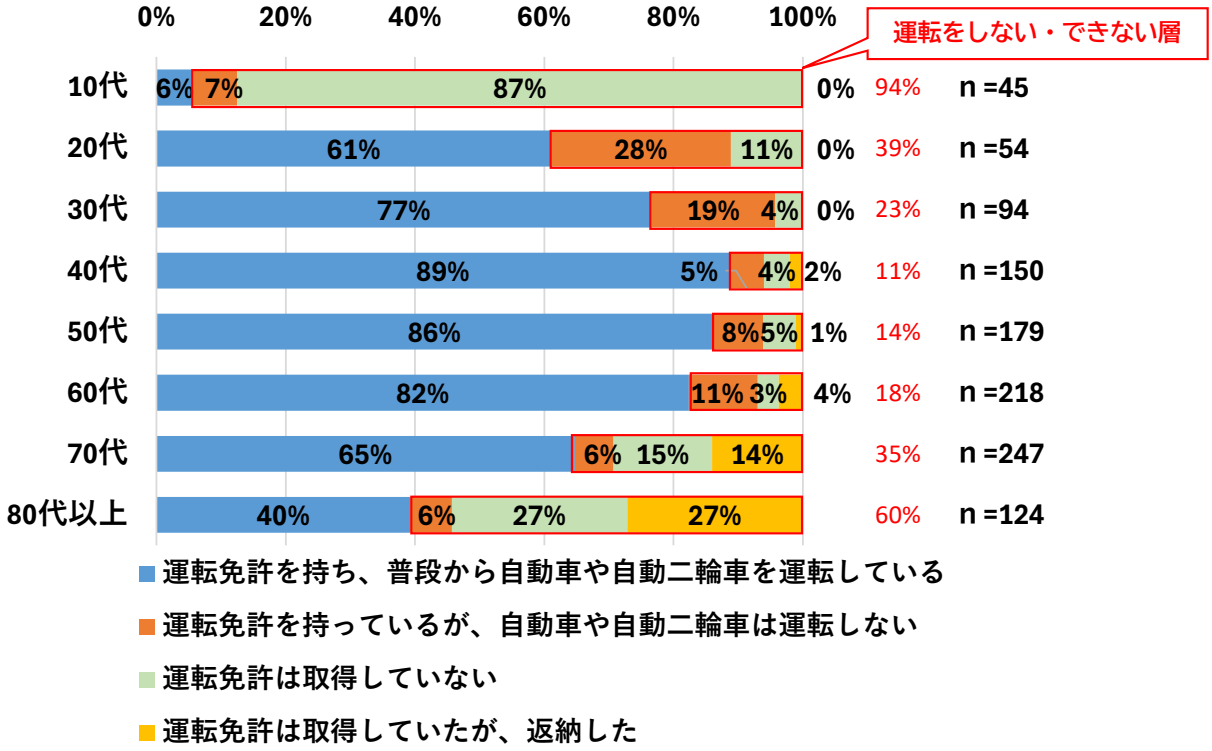
○　鹿児島市内の公共交通利用者数の推移



※鉄道は、九州内の乗車人員が上位 300 以内の駅(鹿児島市内を抽出)の乗車人員を採用。タクシーの H15 は旧鹿児島市のみの値。

資料：鹿児島市統計書、九州旅客鉄道株式会社、九州運輸局鹿児島運輸支局業務概況

○ 運転免許証の所有状況



資料：令和 6 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

③　公共交通不便地や路線バス廃止地域への対応

公共交通不便地への対応として、本市ではコミュニティバス「あいばす」や乗合タクシーの運行を行っており、路線バスが廃止された地域の住民の移動手段を確保するため、「路線バス廃止地域支援事業」も令和３年１月から実施しています。

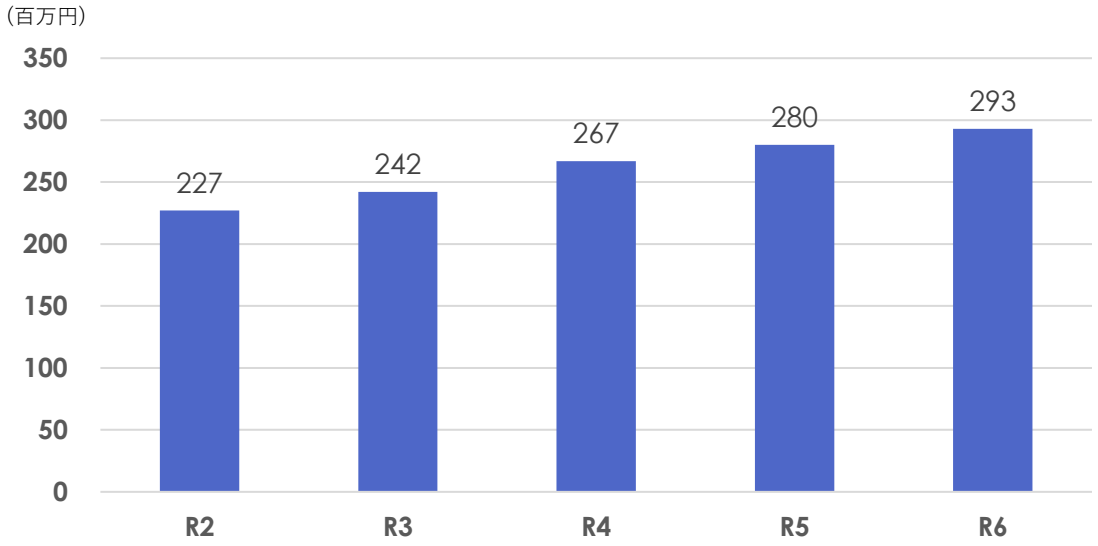
その結果、公共交通の人口カバー率（駅・バス停・港から 500m 範囲内の居住者の割合）は 99.6%※と高い水準にあります。しかし、バス路線の収益性低下や運転者不足等を背景に、路線廃止による新たな不便地の発生が懸念されています。

また、近年、公共交通不便地や路線バス廃止地域への対策に必要な財政負担は、物価高騰や運行地域の拡大等の影響で増加傾向にあります。

今後さらに重要度が高まると想定される公共交通不便地等の対策においては、地域の移動ニーズに応じた運行形態の選択と効率的な運行により、利便性と持続性の双方を重視した施策展開が求められます。

※ 令和７年４月の公共交通の運行状況で算出した結果

○　公共交通公的資金投入額※の推移



※ 路線バスやあいばす、乗合タクシー等の運行経費など、公共交通を維持・確保するために本市が支出している補助金等

（2）　公共交通の利便性向上

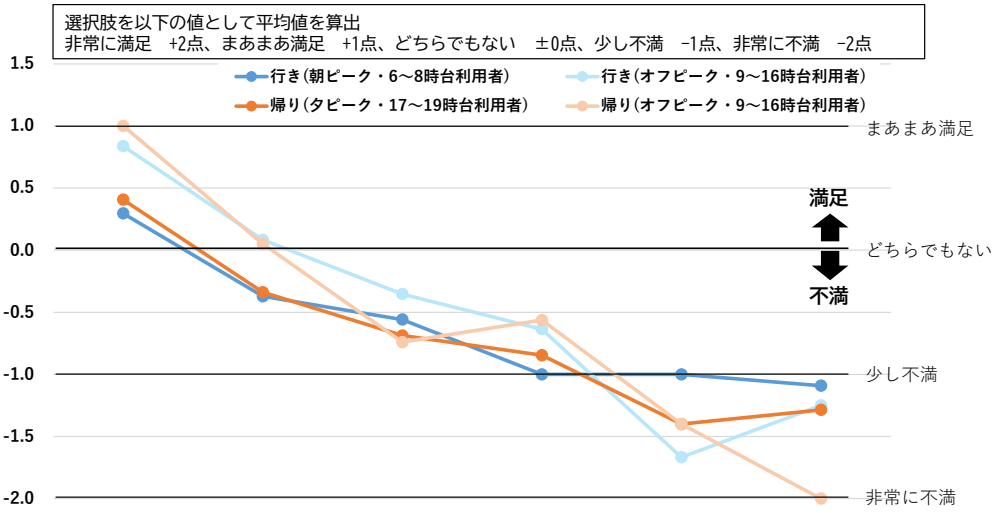
①　公共交通のサービス水準の改善

市民の公共交通に対するサービス水準の満足度は、利用する時間帯によって異なります。路線バスでは、ピーク時間帯に運行頻度が高くても満足度は低い傾向があり、満足と不満の境界は、ピーク時間帯でおおむね 15 分～30 分に 1 便程度、オフピーク時間帯では 30 分に 1 便程度となっています。

令和 2 年度のアンケート調査と比較すると、路線バスに対する「まあまあ満足」との回答割合は減少し、「少し不満」との回答が増加しており、他の交通手段と比較しても満足度の低下幅が最も大きいことがわかります。具体的な不満や利用しない理由としては、「運行本数が少ない」「乗りたい時間帯に運行されていない」「最終便の時間が早い」といった項目が上位に挙げられています。

このように、コロナ禍を経た減便等の影響により、特に路線バスの市民満足度は低下しています。今後は、優先度の高い路線や時間帯を対象に、運行間隔や最終便の時間など、サービス水準の改善を図ることが求められます。

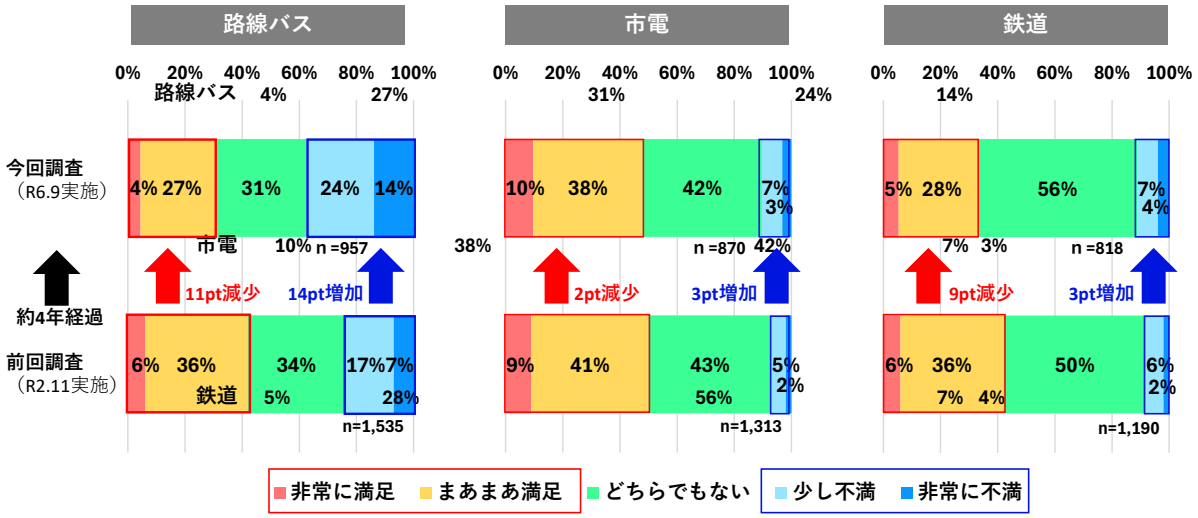
○　路線バスの運行頻度についての満足度



	15分に1便程度	30分に1便程度	1時間に1便程度	1時間半に1便程度	2時間に1便程度	1日に2～3便
行き(朝ピーク・6～8時台利用者)	n=44	n=62	n=34	n=8	n=6	n=11
行き(オフピーク・9～16時台利用者)	n=37	n=96	n=68	n=11	n=12	n=4
帰り(夕ピーク・17～19時台利用者)	n=32	n=62	n=48	n=13	n=5	n=7
帰り(オフピーク・9～16時台利用者)	n=22	n=78	n=50	n=16	n=10	n=3

資料：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（市民・路線バス利用者）

○　公共交通の満足度の変化



資料：令和 2 年度及び令和 6 年度鹿児島市の公共交通に関するアンケート調査（市民）

○　各公共交通を利用しない理由・不満点（上位 5 位）

	路線バス		市電		鉄道	
1位	運行本数が少ない	24%	駅やバス停(乗り場)が遠い	20%	駅やバス停(乗り場)が遠い	22%
2位	乗りたい時間帯に運行されていない	16%	行きたい方向に路線がない	16%	運行本数が少ない	16%
3位	最終便の時間が早い	8%	車内環境が良くない（混雑、衛生面）	11%	行きたい方向に路線がない	11%
4位	行きたい方向に路線がない	6%	目的地への移動に時間がかかる	9%	運賃が高い	7%
5位	時間通りに来ない	6%	目的地への直行便がない	6%	目的地への移動に時間がかかる	7%

※表中の％は、「利用しない／不満」と答えた人のうち、各理由を選んだ割合

資料：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（市民）

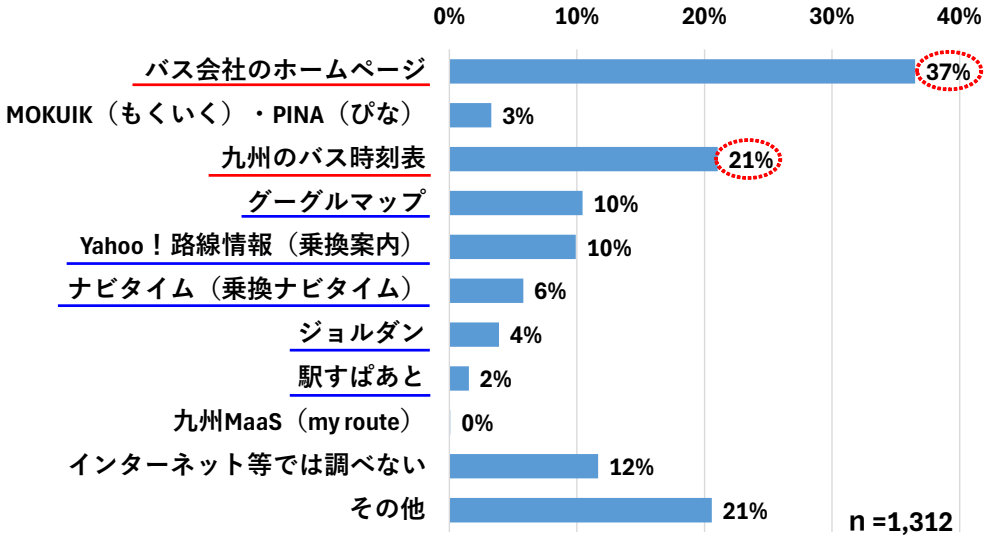
②　わかりやすく使いやすい利用環境の整備

本市では複数の交通事業者が運行していますが、路線バスの運行情報の入手では、最も利用されているのは「バス会社のホームページ」、次いで「九州のバス時刻表」となっています。一方、乗り継ぎも含めて各事業者を横断的に検索できるサービス（「Google マップ」や「Yahoo！路線情報」など）の利用は１割程度にとどまります。また、国内ではキャッシュレス化が急速に進んでいるものの、運賃支払いについては、「ラピカ（またはいわさき IC カード）」が約半数を占める一方、「現金払い」も約４割と依然として多く、利便性向上の余地があります。

さらに、コロナ禍で減少していた観光客は回復傾向にあり、訪日外国人も増加していることから、一般市民だけでなく観光需要への対応や旅行者の満足度向上も求められています。

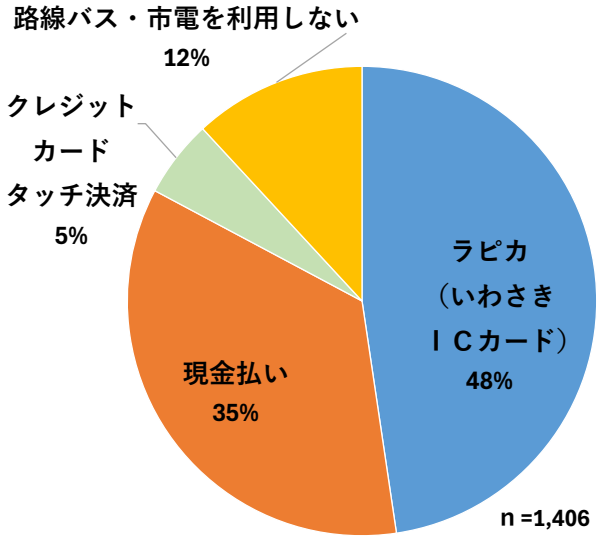
今後は、ICT 等を活用したサービスの充実や交通事業者間の連携を図ることで、わかりやすく円滑な公共交通の利用環境を整備することが求められます。

○　路線バスの時刻や路線を調べる際に利用するサービス



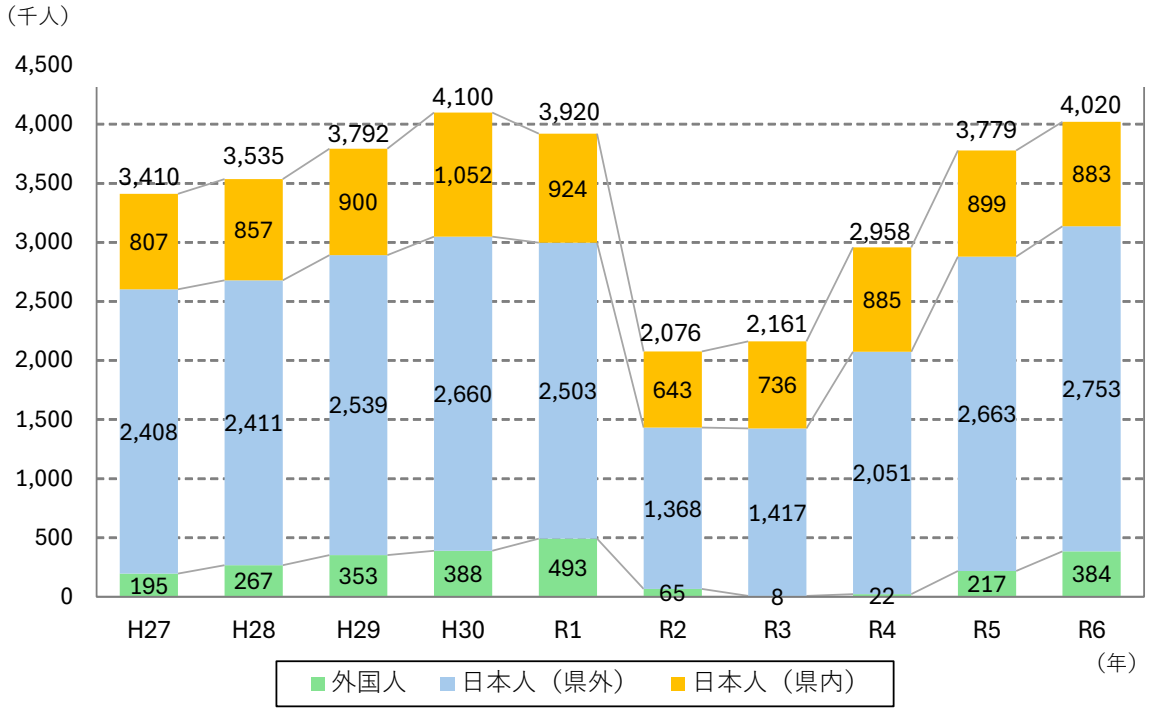
資料：令和 6 年度鹿児島市の公共交通に関するアンケート調査（市民・路線バス利用者）

○　路線バス又は市電乗車時の主な運賃支払い方法



資料：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（市民・路線バス利用者）

○　鹿児島市内の宿泊観光客数



資料：鹿児島市観光統計

③　道路渋滞に伴う運行支障の解消

本市中心部への公共交通による来訪者は約 5 割で、特にバス利用者は約 3 割を占めており、中心市街地等の地域経済の活性化に重要な役割を果たしています。

路線バスの多くは天文館や鹿児島中央駅を経由して運行されていますが、幹線道路の一部区間や時間帯では渋滞が発生し、定時性や速達性が阻害される状況が見られます。

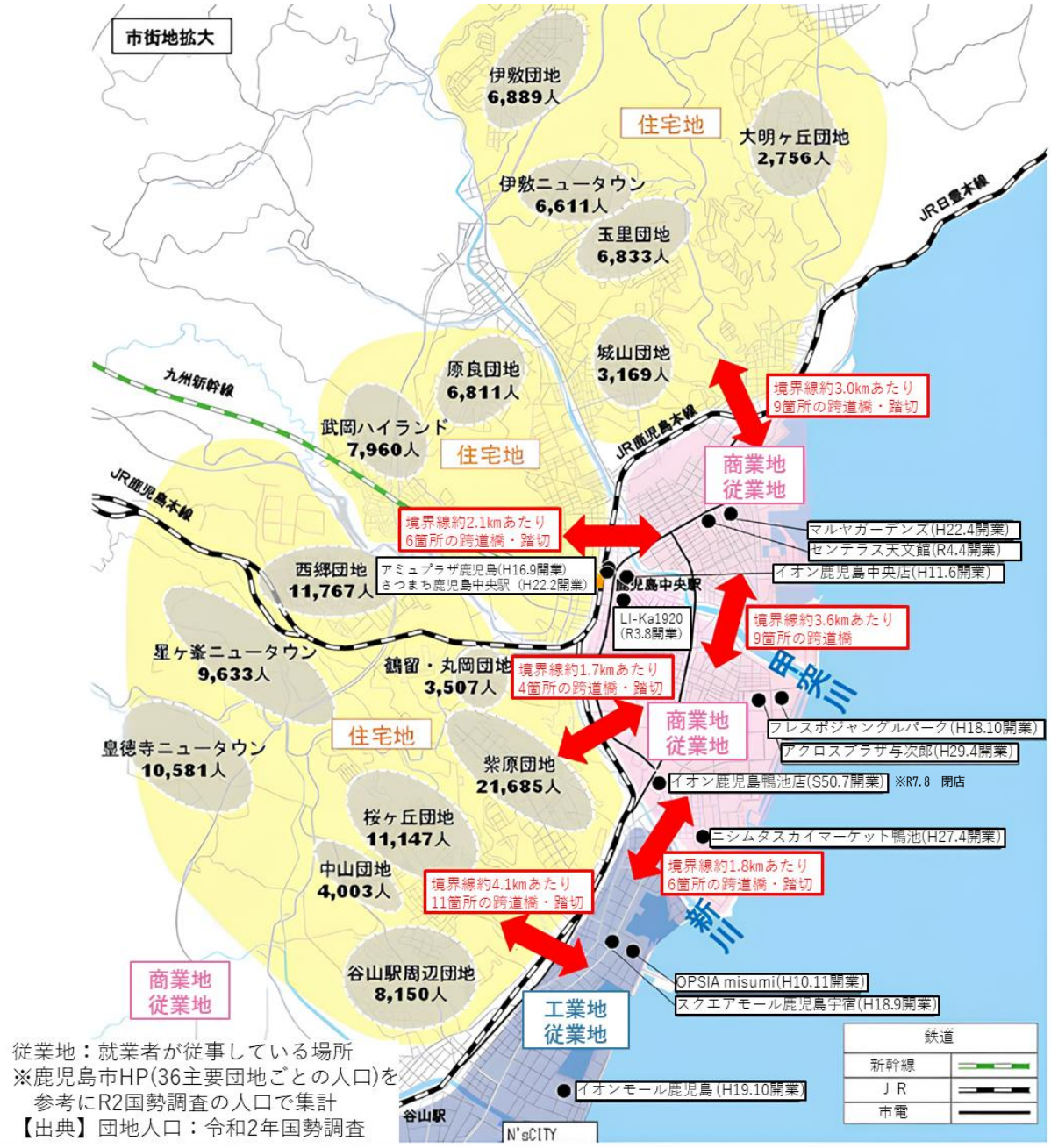
この渋滞の背景には、本市の地形と都市構造による制約があります。鹿児島都市圏はシラス台地に囲まれ平地が少なく、市街地への入口となる道路が限られ、交通が幹線道路に集中します。さらに、南北に JR、東西に甲突川や新川が走り、市街地内でもエリアが分断されています。北部・西部は住宅地、東部は市街地や従業地、南部は工業地や従業地であるため、通勤交通が多く発生し、JR や河川を渡る幹線道路で渋滞が顕著となっています。

このため、道路改良等のハード整備や自動車交通の需要を分散・抑制する施策、公共交通利用促進等のソフト施策の両面から対策することで路線バスの運行支障を解消し、公共交通の定時性・速達性を確保する取組が求められます。

○　渋滞の起こる要因①（地形）

資料：令和 7 年度第 1 回鹿児島県交通渋滞対策協議会資料に一部追記

○　渋滞の起こる要因②（都市構造）



資料：令和 7 年度第 1 回鹿児島県交通渋滞対策協議会資料に一部追記

（3）　社会的要請への対応

①　バリアフリーへの対応

本市では、これまで「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想」等に基づき、中央・鴨池・谷山の３つの重点整備地区において、交通施設（道路、鉄道駅、駅前広場等）のハード面のバリアフリー化と、「心のバリアフリー※1」の推進といったソフト施策に取り組んできました。

今後、本市においても人口減少・少子高齢化が進行すると見込まれる中、高齢者や障害者を含む、市民一人ひとりが自立した日常生活及び社会生活を営むことのできる社会の実現のため、バリアフリー化を引き続き推進していく必要があります。

令和２年の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の改正により、「心のバリアフリー」に関する事業が追加され、また、令和 6 年の「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」の改正では、事業者による障害のある人への合理的配慮の提供が義務化されており、より一層ソフト施策の取組強化が求められます。

②　ゼロカーボンシティかごしまの推進

本市は令和元年 12 月に「ゼロカーボンシティ※2かごしま」への挑戦を宣言し、2050（令和 32）年までに CO_2排出実質ゼロの実現を目指しています。これに向けて、CO_2排出量の削減、再生可能エネルギーの地産地消や資源循環などを推進しています。

2022（令和４）年度の本市の CO_2排出量は、運輸部門が 29.2％を占め、部門別で最大の排出源となっています。

ゼロカーボンシティの実現には、運輸部門の CO_2排出量削減が不可欠であり、環境に配慮した車両等の導入、交通渋滞対策、自家用車から公共交通への転換など、交通政策の面からの取組が求められます。

※1 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。

※2 ゼロカーボンシティ：2050 年までに CO_2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。

(4)　まちづくりとの連携

①　中心市街地活性化と回遊性の更なる向上

「令和５ 年度鹿児島市中心市街地来街者の新型コロナウイルス感染拡大による影響に関する街頭ヒアリング調査」によると、中心市街地への来街者の５割が公共交通を利用しており、中心市街地の活性化と公共交通は密接な関係を有していることがわかります。

本市の中心市街地は、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、商業機能の集積度合い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。

今後は、都市機能の更なる充実等を図るとともに、市電や路線バスなど様々な交通手段が相互に連携しながら、移動ニーズにあった路線への見直しや、その他運賃や運行ダイヤ等のソフト的な施策を組合せ、中心市街地へのアクセス性及び中心市街地内での回遊性を高める取組を行っていくことが重要です。

②　歩いて暮らせるまちづくりへの対応

人口減少・少子高齢化の進行する中でも、時代の変化に対応し、将来にわたって健全な暮らしが可能となるよう、コンパクトで暮らしやすい都市づくりが求められています。

「かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）」に示された方向性に基づき、「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」の実現に向けて、生活利便施設の集約による歩いて暮らせる生活圏の形成と、公共交通による施設へのアクセス性向上が必要です。

そのためには、中心市街地などへの移動手段の確保や、多様な交通サービス間の連携強化を図ることが重要です。

※ EC（電子商取引）：「Electronic Commerce」の略称。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。

第３章 「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」の中間評価

3-1 施策の実施状況

(1) 推進事業の実施状況

「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」に基づく推進事業の実施状況は以下の通りです。これまでに 143 の推進事業に取り組んでおり、14 の事業が完了しています。

○ 推進事業の実施状況（令和７年８月時点）

基本方針		重点戦略	実施事業数	
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と結節機能の向上	19	71
		2 公共交通のサービス水準の向上	17	
		3 市民・交通事業者・行政等が一体となった公共交通の維持・活性化	22	
		4 ICT を活用した利用しやすい公共交通の推進	13	
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 安全・快適な交通施設の整備	11	36
		2 歩きやすいまちづくりの推進	9	
		3 脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進	16	
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	20	36
		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	5	
		3 広域交通ネットワークの形成	11	
合計				143

○ 終了・統合した事業［14 事業］（令和７年８月時点）

基本方針		事業名
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	・谷山地区連続立体交差事業（関連事業） ・鹿児島駅周辺都市拠点総合整備事業 ・パークアンドライド事業の検討・実施 ・桜島フェリー体験パスポート事業 ・地域交通活用サポート事業 ・公共交通利用喚起支援事業 ［6 事業］
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	・コミュニティサイクル運営事業 ・コンパクトな市街地形成促進事業 ［2 事業］
3	活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用	・観光特急列車の魅力向上 ・よりみちクルーズ船運航事業 ・よりみちクルーズ船上セミナー事業 ・錦江湾クルージング実証実験事業 ・いづろ･天文館地区回遊空間づくり推進事業 ・照国表参道歩行者天国社会実験事業 ［6 事業］

（2）　これまでに実施した新たな主要事業

「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」の策定後（令和 4 年度以降）に以下のような新たな事業に取り組んでいます。

①　地域公共交通ネットワーク再構築検討事業　【R6 年度～7 年度】

○ 事業概要

地域公共交通ネットワークの再構築を図るため「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」を改定するとともに、官民が連携して取り組む地域公共交通利便増進実施計画の策定等を行いました。

○ 事業主体：鹿児島市交通政策課、公共交通事業者等

［鹿児島市公共交通ビジョン］

［鹿児島市公共交通ビジョン協議会］

②　公共交通不便地における持続可能な交通手段の調査検討　【R5 年度～7 年度】

○ 事業概要

公共交通不便地における持続可能な交通手段を検討するため、ＡＩオンデマンド交通の実証実験や地域住民の意向調査等を実施し、見直し方針の作成等を行いました。

○ 事業主体：鹿児島市交通政策課

［実証実験ポスター］

［地域懇話会］

③　地域主体型コミュニティ交通運行支援モデル事業　【R6 年度～】

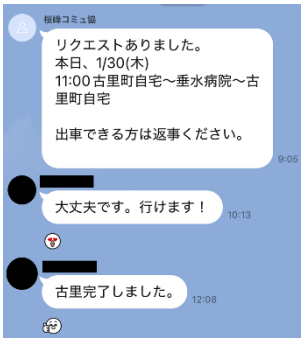
○ 事業概要

地域交通の利便性を確保するため、地域が自主的に取り組むコミュニティ交通の運行を支援するモデル事業を実施しています。

○ 事業主体：地域住民、鹿児島市交通政策課

［ロゴマーク］

［送迎の様子］



［マッチングの様子］

④　相乗りタクシー実証実験事業　【R6 年度】

○ 事業概要

夜間の交通手段を確保するため、タクシー事業者等と連携し、配車アプリを活用した相乗りタクシー（シェアタク）の実証実験を行いました。

○ 事業主体：鹿児島市交通政策課、市タクシー協会、タクシー事業者

［実証実験のポスター］

［活用した車両（山元交通）］

⑤　公共交通の利便性向上（MaaS 等）　【R6 年度～】

○ 事業概要

MaaS アプリ等によるデジタルチケットを造成することで、利用者の利便性向上及び利用促進を図っています。

○ 事業主体：南国交通㈱、鹿児島市交通局、鹿児島市船舶局等

［ロゴマーク］

［デジタルチケット（南国交通）］

資料：一社）九州 MaaS 協議会 HP、南国交通㈱HP

⑥　バス停デジタルサイネージの導入　【R4 年度～】

○ 事業概要

訪日外国人旅行者の移動等を踏まえ、天文館（上り）側に「バス利用者施設整備事業」として、デジタルサイネージを 2 基設置し、運用しています。

○ 事業主体：鹿児島県バス協会

［デジタルサイネージ］

⑦　バス運賃等へのクレジットカードタッチ決済の導入　【R4 年度～】

○ 事業概要

観光需要の取り込みや乗務員の負担軽減を目的に、空港連絡バスや一部路線バス、市電、桜島フェリー等の運賃へクレジットカードタッチ決済の導入を進めています。

○ 事業主体：南国交通㈱、鹿児島交通㈱、鹿児島市交通局、鹿児島市船舶局

［**決済端末（市バス）**］

資料：鹿児島市交通局 HP

⑧　路線バス・タクシー運転者への就職奨励金等の給付　【R6 年度～】

○ 事業概要

路線バスやタクシーの運転者不足への対応を図るため、新たに市内のバス・タクシー事業に従事した運転者に対し、奨励金を給付するとともに、事業者に対し、二種免許取得経費の一部について支援しています。

○ 事業主体：鹿児島市交通政策課

［**移住者向け運転者募集パンフレット**］

⑨　運転者確保広報支援事業　【R6 年度～7 年度】

○ 事業概要

物価高騰の影響を受ける公共交通機関である民間路線バス及びタクシーの運転者不足への対応を図るため、運転者確保に向けた広報を行いました。

○ 事業主体：鹿児島市公共交通ビジョン協議会

［運転者募集のポスター］

［SNS を活用したターゲティング広告の配信］

⑩　EV バス車両の導入　【R４年度～】

○ 事業概要

環境に配慮した EV バス車両を購入し運行しています。

○ 事業主体：鹿児島市交通局

［EV バス（市交通局）］

⑪　歩いて楽しめるまちづくり推進事業　【R5 年度～】

○ 事業概要

鹿児島中央駅から天文館、本港区、さらに鹿児島駅までのエリアにおいて、公共空間などを活用した新たなにぎわいや憩いの空間を創出することで、歩いて楽しめるまちづくりを推進しています。

○ 事業主体：地域住民、鹿児島市市街地まちづくり推進課

［マイアミフェスタ］

［天文館通電停前アーケード整備］

3-2　中間評価

（1）　評価指標の目標達成状況

令和４年３月に策定した本計画では、交通政策の３つの基本方針ごとに評価指標並びに目標値を設定し、目標達成に向けた事業を推進しています。現段階での目標達成状況は以下のとおりです。

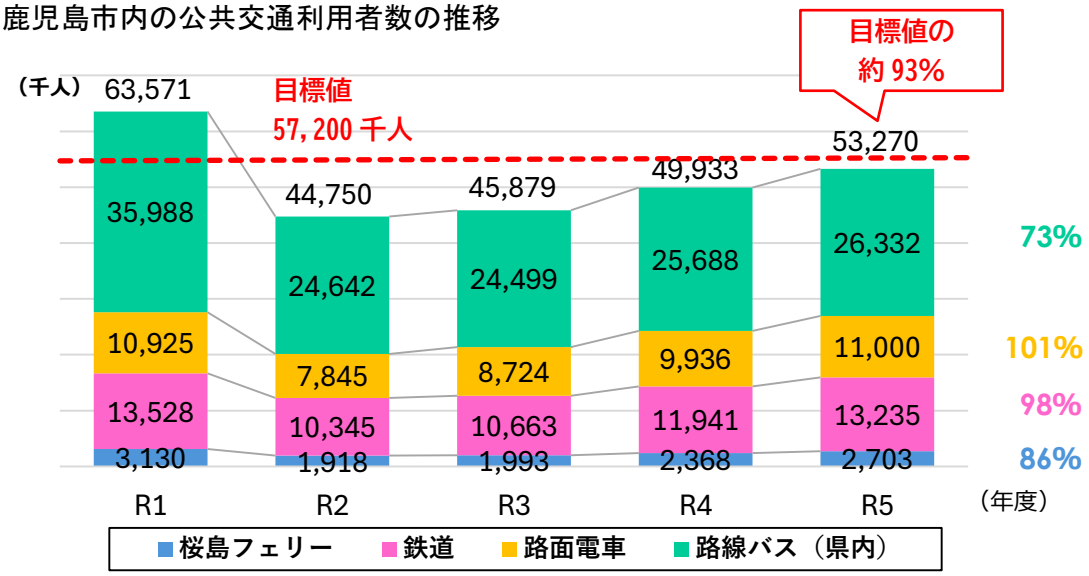
○ 評価指標の目標達成状況

基本方針		評価指標		現況値	中間評価値	目標値（令和８年度）	目標値（令和 13 年度）	現段階の状況
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	公共交通利用者数	63,571 千人（令和元年度）	53,270 千人（令和５年度）	57,200 千人	57,200 千人	△
		2	公共交通公的資金投入額	2 億 2,662 万円（令和２年度）	2 億 9,297 万円（令和６年度）	現状値以下	現状値以下	△
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	3	運輸部門からの CO_2 排出量	1,178 千トン（平成 30 年度）基準年度（平成 25 年度）比 4.8%減	1,054 千トン（令和４年度）基準年度（平成 25 年度）比 14.8%減	1,040 千トン 基準年度（平成 25 年度）比 16.0%減	964 千トン 基準年度（平成 25 年度）比 22.1%減	○
3	活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用	4	中心市街地の宿泊観光客数	1,702 千人（令和２年）	3,289 千人（令和６年）	3,320 千人（令和８年）	3,490 千人（令和 13 年）	○

①　評価指標１　公共交通利用者数

鉄道・路面電車の利用者数はコロナ禍前の水準に回復しています。一方で、路線バスの利用者数は令和元年比で約 73%と回復が遅れています。目標達成に向けては、路線バスに対する重点的な対策が重要になるといえます。

○ 鹿児島市内の公共交通利用者数の推移

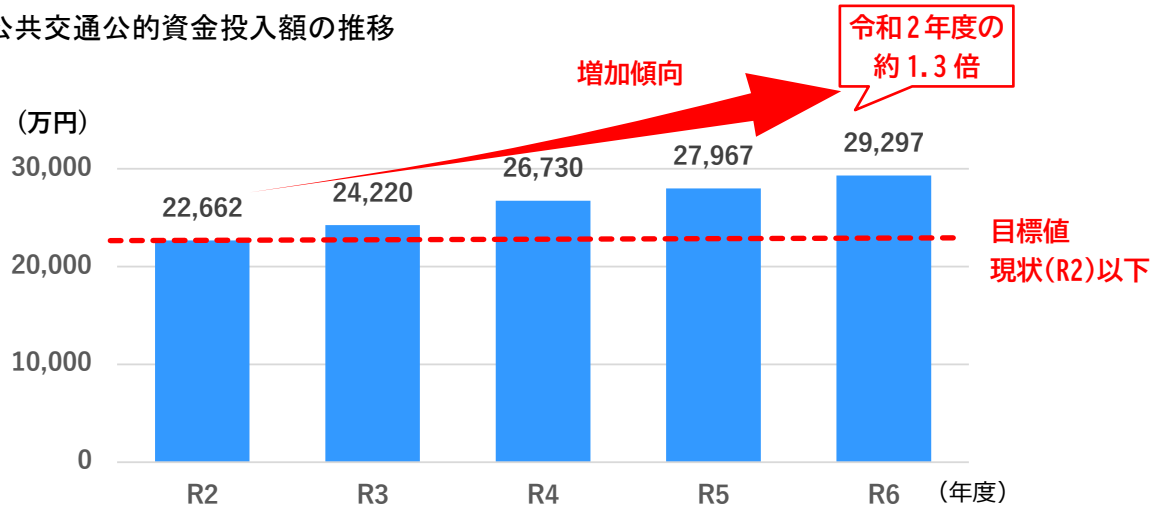


※ 鉄道は、九州内の乗車人員が上位 300 以内の駅(鹿児島市内を抽出)の乗車人員を採用

②　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の投入額は増加傾向にあり、令和 6 年度は令和 2 年度に対し約 1.3 倍に増加しています。この期間は、物価高騰等による収支率の悪化や路線バス廃止に伴い導入した乗合タクシーの運行地域拡大が主な要因となっていると考えられます。

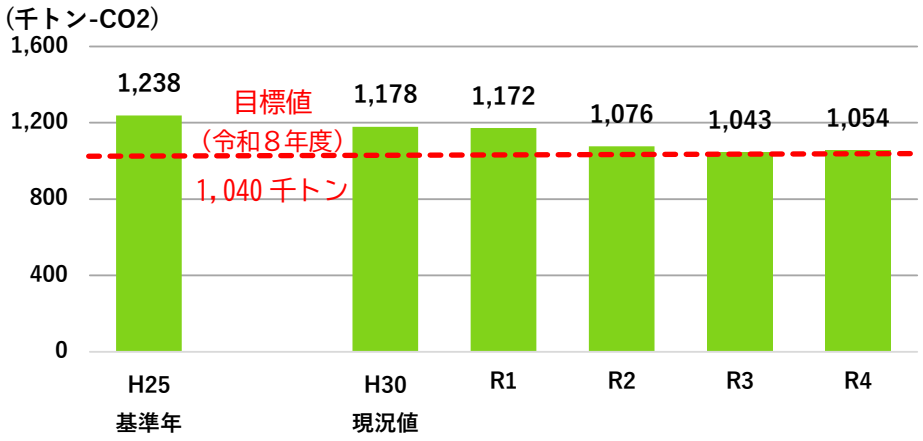
○ 公共交通公的資金投入額の推移



③　評価指標３　運輸部門からの CO_2排出量

運輸部門の CO_2排出量は削減が進んでいます。燃費性能の高い自動車の普及や、自動車由来のエネルギー消費量の減少、観光客の減少などが主な要因と考えられます。一方、コロナ禍からの回復に伴い前年度と比較した場合、排出量が増加していることから、自動車から公共交通機関等利用への転換をより一層促すことが重要です。（令和４年度時点の状況）

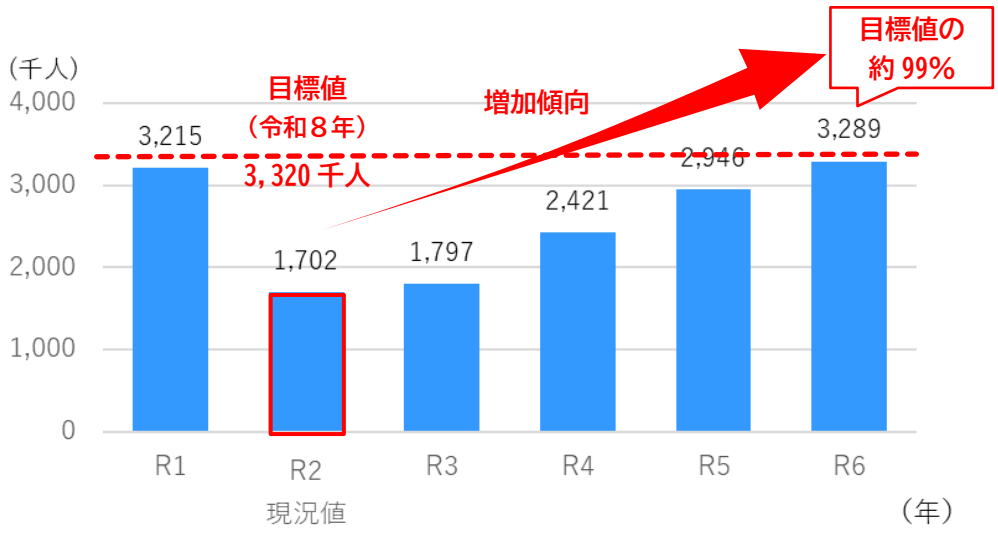
○ 鹿児島市における運輸部門からの CO_2排出量



④　評価指標４　中心市街地の宿泊観光客数

中心市街地の宿泊観光客数は、コロナ禍前の水準まで回復し、目標値の 99％に達しています。令和 6 年は、訪日外国人旅行者数が過去最高（日本政府観光局（JNTO）／「訪日外客数」より）となり、本市内においても外国人宿泊観光客数が大幅に増加しています。

○ 中心市街地の宿泊観光客数の推移



（2） 重点戦略別の中間評価

「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」で設定した重点戦略ごとに、これまでの成果等をもとに、現段階での状況を評価し、今後の方向性を検討した結果を以下に整理します。

○ 「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」の重点戦略に関する中間評価

重点戦略		成果と課題	今後の方向性
1	各交通手段の適切な役割分担と結節機能の向上	・市民の日常生活に必要なバス路線の運行維持に向け、交通事業者の協力のもと基幹交通や生活路線の維持確保に努めた。 ・重要な交通結節拠点となる主要駅の整備を完了。 ・深刻な運転者不足など厳しい事業環境の中、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、バス路線の再編や、「あいばす」等の見直し、多様な交通手段の連携強化が必要。	・バスによる運行が望ましい路線の維持に引き続き努める。 ・地域公共交通利便増進実施計画に基づき、バス路線の再編や「あいばす」の見直し、乗合タクシーの導入等を検討する。 ・幹線との結節機能の向上を目指し、ネットワーク再構築に合わせて、「あいばす」や乗合タクシーとの連携強化を図る。
2	公共交通のサービス水準の向上	・一部事業者において、乗継割引率の向上が図られた。 ・乗合タクシー導入エリアの拡大に伴い、事業者間乗継割引の適用（IC カードの機能性向上）は、今後の課題。 ・運転者不足による積み残しや最終便の繰上げが発生し、運行便数や時間帯に関する利便性低下が喫緊の課題。	・サービス水準の維持・向上に向け、運転者確保策の検討、ダイヤ・運賃制度・共通決済手段に関する研究を進める。
3	市民・交通事業者・行政等が一体となった公共交通の維持・活性化	・桜島地域での地域主体型コミュニティ交通モデル事業では安定した利用が見られたが、他地域への展開が課題。 ・市内の路線バス運転者数は令和元年度比で約３割減少しており、運転者確保が急務 ・就職奨励金の給付や、免許取得支援など、運転者確保に向けた施策を実施。 ・モビリティ・マネジメントの推進は未実施であり、今後の新たな取組として検討が必要。	・地域主体型コミュニティ交通に取り組む新たな団体の募集・支援を行う。 ・行政と交通事業者が一体となり、運転者確保や就労環境の改善に取り組む。 ・利便増進事業に合わせた利用促進策（モビリティ・マネジメント）を検討する。
4	ICT を活用した利用しやすい公共交通の推進	・天文館にデジタルサイネージを設置し、リアルタイム情報の提供を充実。 ・クレジットカードタッチ決済は、観光客だけでなく県内居住者にも広がっている。 ・九州 MaaS が設立され、本市内の一部交通事業者が加盟し、デジタルチケットの販売を開始。	・天文館以外の主要な交通結節拠点でもデジタルサイネージの導入を検討。 ・九州 MaaS の動向を注視し、調査研究を進める。 ・ICT を活用した公共交通の利便性向上について研究を行う。

○ 「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」の重点戦略に関する中間評価

重点戦略		成果と課題	今後の方向性
1	安全・快適な交通施設の整備	・「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区や旅客施設、車両等のハード面のバリアフリー化を推進。 ・心のバリアフリーの推進として、交通バリアフリー講習会を実施。 ・「心のバリアフリー」の認知度は 56%と微減しており、ソフト面における施策強化が必要。	・ハード面の整備と合わせて、ソフト面のバリアフリー化も推進。
2	歩きやすいまちづくりの推進	・「市道バリアフリー推進計画」に基づき、段差解消やベンチの設置を実施。	・「第３期市道バリアフリー推進計画」においては、休憩施設（ベンチ等）の設置を基本に引き続き整備を進め、歩きやすいまちづくりを推進。
3	脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進	・中心市街地や周辺部において、自転車走行空間の整備を実施。 ・渋滞対策は、県交通渋滞対策協議会で検討・実施されているが、幹線道路の一部区間・時間帯では依然として渋滞が解消されていない。	・概ね計画どおりに実施されたが、渋滞対策についてはさらなる施策の充実が必要。

○ 「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」の重点戦略に関する中間評価（1/2）

重点戦略		成果と課題	今後の方向性
1	都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用	・カゴシマシティビューやサクラジマアイランドビューの利用がコロナ禍前より増加。 ・軌道敷の制振軌道構造への改良や舗装補修など、走行環境の改善を実施。 ・老朽化による脱線事故等が発生しており、安全対策が必要。 ・令和７年３月に仙巌園駅が開設され、観光振興と交通アクセス改善に寄与。経済効果は約 15.6 億円。 ・本港区への路面電車観光路線の検討は、情勢変化により中断。今後は、施設整備の内容を見極めた上で費用対効果の検証が必要。	・二次交通の充実に向けて運行継続。 ・安全運行を第一に、乗務員負担軽減や老朽施設の改善に取り組む。 ・本港区エリアの施設整備が一定程度進んだ段階で費用対効果等の検証を実施。

○ 「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」の重点戦略に関する中間評価（2/2）

重点戦略		成果と課題	今後の方向性
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	・令和 5 年度に市が実施した「マイアミフェスタ」は、令和 6 年度以降、まちづくり協議会が主体となり開催。 ・いづろ・天文館地区において、商店街の共同施設整備を支援し、歩行者空間の回遊性向上を図った。	・中心市街地のさらなるにぎわい創出と回遊性向上を図る。 ・商店街からの要望に基づき、支援を行う。
3	広域交通ネットワークの形成	・関係機関を通じて、高規格幹線道路等の整備促進等を行った。	・引き続き、関係機関を通じて整備促進等の要望を行う。

(3)　中間評価のまとめ

- 本計画策定時（令和４年３月）に整理した本市の交通を取り巻く課題について、傾向に大きな変化はなく、公共交通を取り巻く環境は一層厳しい状況にあります。
- その中でも特に運転者不足は深刻で、公共交通サービスの維持に必要な輸送力が十分に確保できない状況となっており、市民の移動手段の確保が困難となる危機的な状況にあります。
- 本市では、交通事業者等と協働し、本計画に位置づけた各種施策を推進しており、多くの事業が概ね計画どおりに進捗しています。
- 成果指標の達成状況をみると、「運輸部門からの CO_2 排出量」及び「中心市街地の宿泊観光客数」については、概ね R8 年度の目標値を達成する見込みですが、「公共交通利用者数」及び「公共交通公的資金投入額」については、社会経済情勢の変化を背景に目標達成が困難な状況です。
- 今後は、こうした状況に対応すべく、重点戦略や推進施策等の一部を見直し、「地域公共交通利便増進実施計画」を策定のうえ、限られた輸送力の適正配分や維持・確保に向けた取組を推進していきます。
- また、市民生活や経済活動に欠かせない公共交通を維持するため、輸送力低下への対応を図りつつ、各種施策の推進に引き続き注力していきます。

第４章　上位計画等における公共交通に関するまちづくりの方向性

本市のまちづくりを進めていく上で、公共交通はコンパクトシティの実現や、にぎわい創出、交流人口の増加に欠かせない機能であることから、上位計画である「第六次鹿児島市総合計画」の目指す都市像や「第二次かごしま都市マスタープラン」における都市計画の目指す将来像、「かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）」のまちづくりの方向性などを踏まえ、まちづくりと一体となった交通政策を推進します。

第六次鹿児島市総合計画

＜都市像＞　つながる人・まち　彩りあふれる　躍動都市・かごしま

＜基本目標＞　質の高い暮らしを支える快適なまち【都市・交通 政策】

コンパクトなまちの実現を目指すとともに、住宅団地の活性化や街なかの整備、良好な景観づくりを進め、機能性の高い都市空間を形成します。

生活道路や上下水道など、市民の暮らしを支える生活基盤について、既にあるインフラなども有効に活用しながら効果的な整備を進め、誰もが暮らしやすいまちをつくります。

広域交通ネットワークの形成や、効率的で持続可能な公共交通体系の構築により、すべての人が使いやすい、快適・便利な交通環境を整えます。

鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・第２期総合戦略（改訂版）

＜基本目標＞　ひと・まちを多彩に「つなぐ」

＜基本的方向＞

デジタル実装を視野に、都市のコンパクト化と交通ネットワークの形成や、ストックマネジメント※の強化などにより、人口減少・少子高齢化を見据えた持続可能なまちづくりを進めます。

また、デジタル技術も活用しながら、住民主体の地域づくりの促進や市民との協働の推進などに取り組み、市民一人ひとりが力を発揮し、互いに支え合う温もりのある地域社会を形成するとともに、国内外の都市との多彩な連携・交流を推進するほか、移住希望者の多様なニーズに対応した支援に取り組み、本市への移住を促進します。

※既存の施設（ストック）を有効に活用し、長寿命化等を図る体系的な手法のこと。

第二次かごしま都市マスタープラン

＜基本目標２＞　快適で移動しやすい都市

＜基本方針＞

1．市民活動を支える道路交通環境の形成
2．利便性・効率性が高い公共交通環境の形成
3．安全で快適な交通環境の形成
4．車中心から人中心への交通環境の創出

かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）

＜まちづくりの方向性＞　歩いて暮らせるまちづくり

① 利便性の高いまちを維持するために中心市街地等に高次都市機能を集積するとともに、地域生活拠点や団地核を基本として、生活利便施設を集約し、一定の人口密度を維持しながら歩いて暮らせる生活圏の形成を図る。
② 成熟した持続可能な都市づくりに向け、都市経営の観点から、コンパクトで暮らしやすく安全な市街地の形成に向けた土地利用の促進を図る。
③ 中心市街地等の持つ都市機能を誰もが享受できるようにするため、各地域の特性に応じた公共交通を確保し、地域の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの形成を図る。

第５章 交通政策の基本理念と基本方針

第１章から第４章までに整理してきた内容を踏まえ、本市の交通施策の実施に向けた基本理念と基本方針を以下に定めます。

5-1　交通政策の基本理念

基本理念

みんなで支える　未来につながる交通ネットワークづくり

社会経済情勢の変化に対応し、コンパクトなまちづくりの実現に向けて、利便性・効率性の高い持続可能な交通ネットワークを形成するとともに、安心安全で人と環境にやさしい交通環境を整備します。さらに、公共交通の活用を通じて活力あるまちづくりを推進し、市民・交通事業者・行政等が協働しながら、まちづくりや観光・環境などの施策と連携した『みんなで支える未来につながる交通ネットワークづくり』を進めます。

5 - 2　基本方針

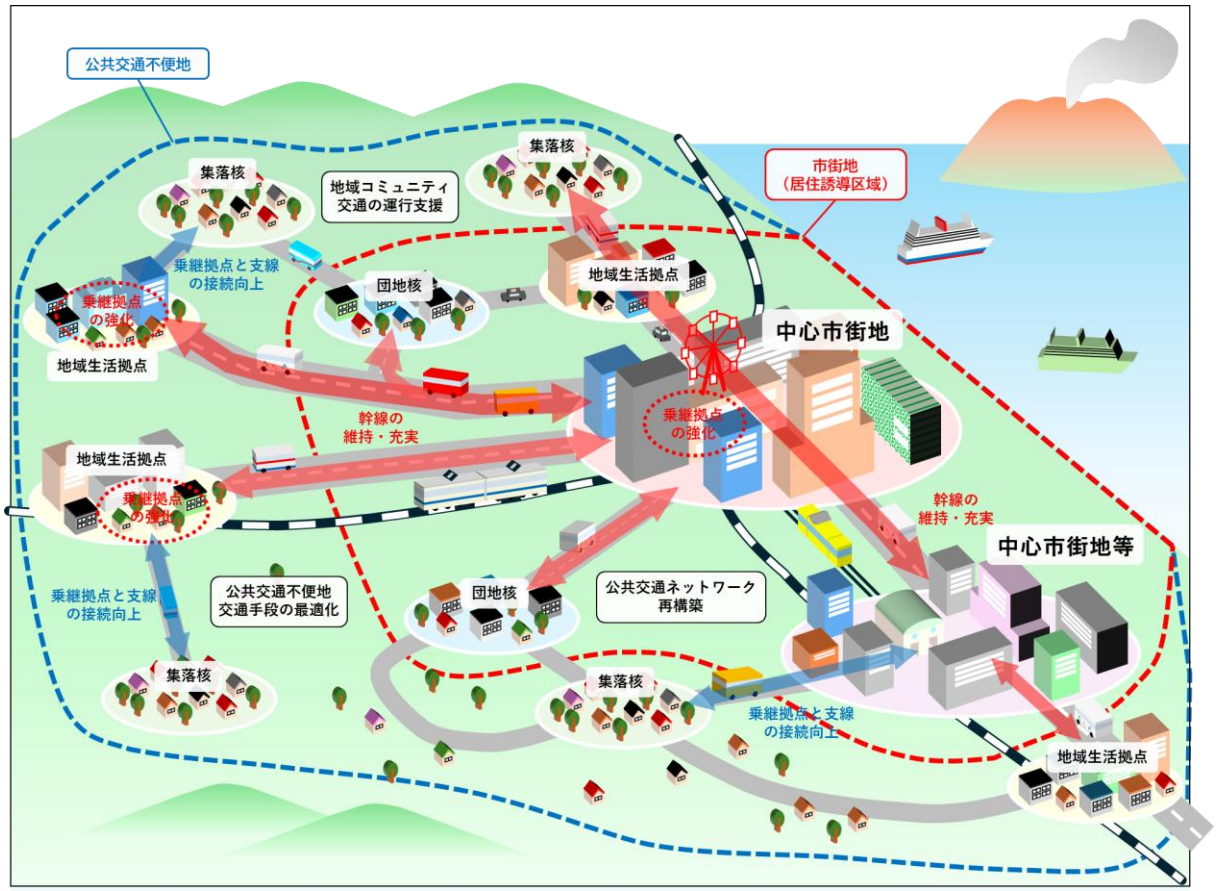
基本方針１：利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成

SDGｓとの関連性

各交通手段の適切な役割分担のもと、すべての利用者が便利で効率よく移動できるよう、特に路線バスの効率的かつ効果的なサービス水準の確保を目指します。また、公共交通不便地における交通手段の見直しを図り、乗り継ぎしやすい結節機能等の向上を図るとともに、ICT の活用により「わかりやすく・使いやすい」公共交通の実現を目指します。

さらに、公共交通の利用促進に取り組むとともに、運転者の確保に向けた施策をあらゆる面から推進し、これらを一体的に進めることで、持続可能な交通ネットワークの形成を図ります。

○ 地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ図



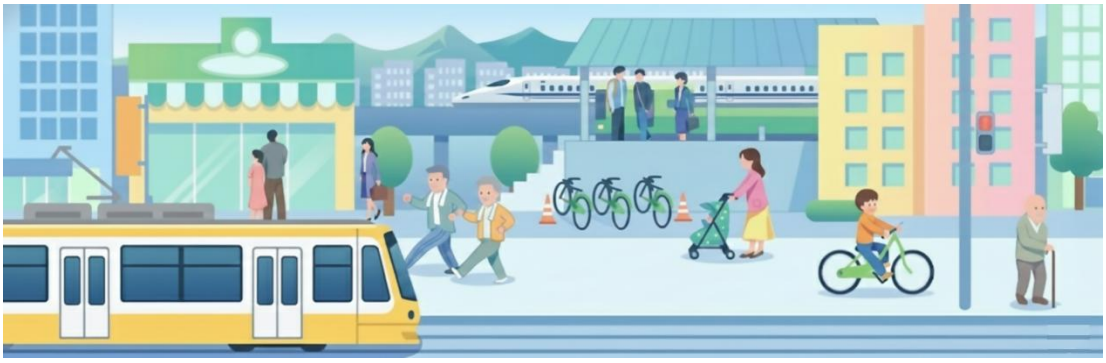
基本方針２：安心安全で、人と環境にやさしい快適な交通環境の整備

子どもから高齢者まで、年齢、障害の有無にかかわらず、すべての人々が安心して、快適に移動できるまちづくりを目指し、道路や車両等のバリアフリー化を推進するとともに、「心のバリアフリー」の取組も進め、人にやさしい交通環境の整備を図ります。

また、ゼロカーボンシティかごしまの実現に向けて、環境に配慮した車両の導入や、交通渋滞対策を進めるとともに、自家用車から公共交通や自転車等への利用転換を促し、環境にやさしい交通行動の促進を図ります。

SDGｓとの関連性

○ 人と環境にやさしい快適な交通環境



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

外出により得られる市民の幸せや豊かさを支えるため、来街しやすい移動手段を確保するとともに、気軽にまち歩きを楽しめる取組を進めます。

また、都市景観・観光資源としての価値をあわせ持つ路面電車やフェリーなど、“かごしま”ならではの特色ある公共交通を積極的に活用するとともに、鉄道などによる広域交通ネットワークの形成に取り組むことで、市民・来訪者双方にとって魅力的な活力あるまちづくりを推進します。

SDGｓとの関連性

○ 中心市街地のにぎわい創出による活性化

5 - 3　地域公共交通網の将来像

(1)　まちづくりにおける地域公共交通網の考え方

本市では、人口減少・超高齢社会に対応したコンパクトなまちづくりの実現に向け、平成 24 年 3 月に「鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン※1（副題：歩いて暮らせるまちづくりを目指して）」を策定しました。このガイドプランでは、本市が目指す都市構造として、「中心市街地」「副都心※2」「地域生活拠点」「団地核」「集落核」の 5 つの拠点を設定し、各拠点間を公共交通機関で結ぶとともに、「中心市街地」及び「副都心」では大規模集客施設等の誘導、「地域生活拠点」「団地核」「集落核」では生活利便施設の集約を図ることで、高齢者をはじめ多くの人が徒歩・自転車、公共交通機関によって日常生活を送ることができる集約型都市構造を目指しています。

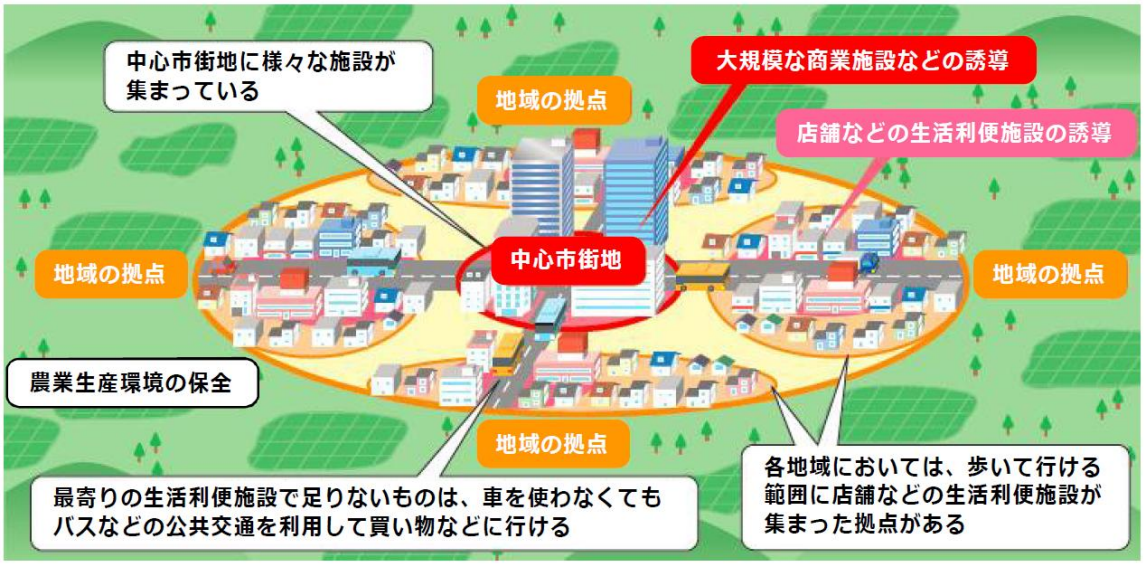
その後、平成 29 年 3 月には「かごしまコンパクトなまちづくりプラン※1」（以下「立地適正化計画」）を策定し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方に基づき、「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」を設定し、居住や都市機能の誘導に関する施策を推進しています。

コンパクトなまちづくりの実現には、「立地適正化計画」と公共交通分野の個別計画である「公共交通ビジョン」が両輪となり、緊密に連携しながら取組を進めていく必要があります。

※1　「かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）」は、令和 4 年 3 月の「第二次かごしま都市マスタープラン」の策定等を踏まえ、令和 6 年 3 月に改定し、合わせて土地利用ガイドプランを統合しました。

※2　「第二次かごしま都市マスタープラン」（令和 4 年 3 月策定）において、「中心市街地」と「副都心」は統合され、「中心市街地等」と呼称されています。

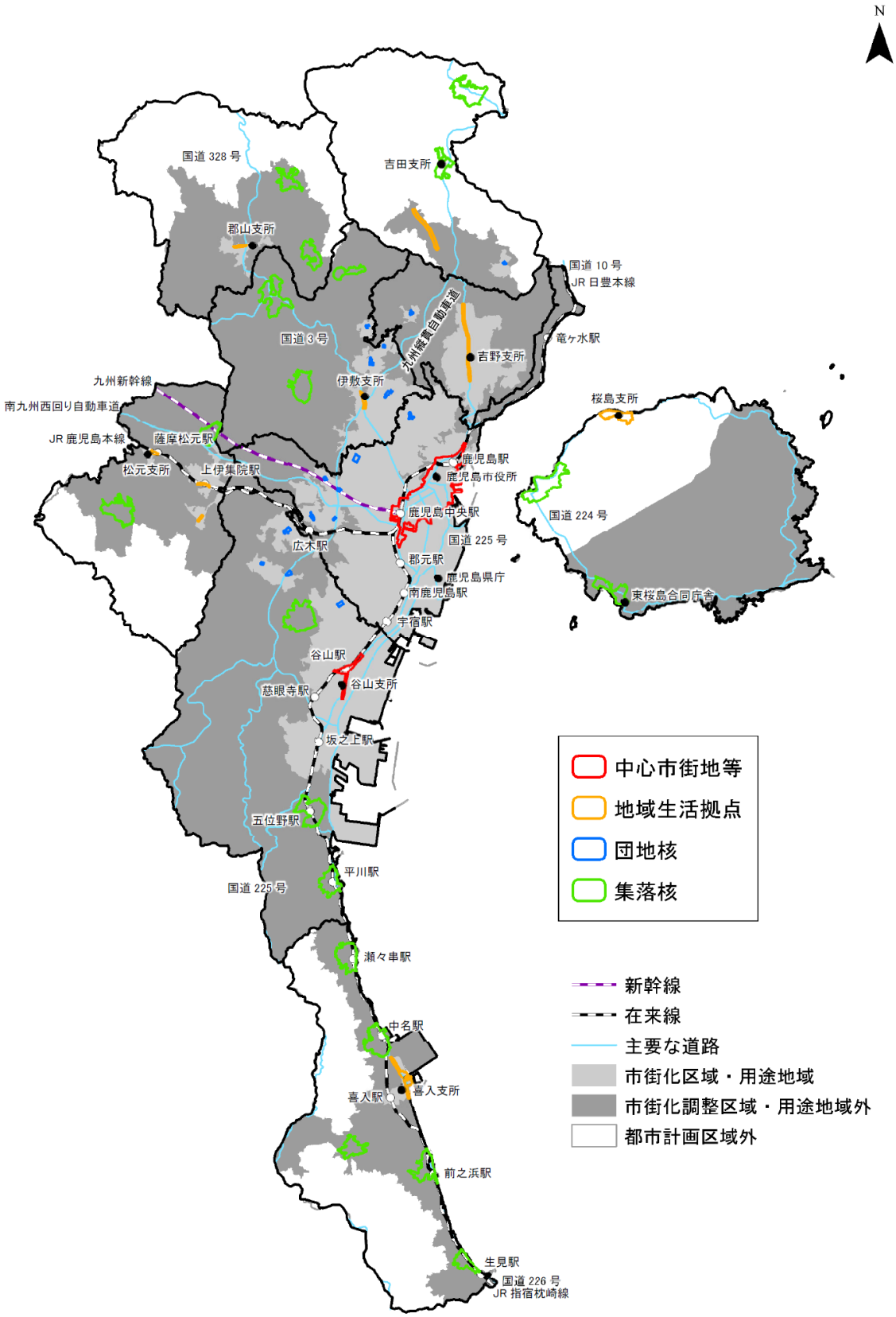
○ 今後のまちづくりのあり方（コンパクトなまちへの転換）



資料：第二次かごしま都市マスタープラン

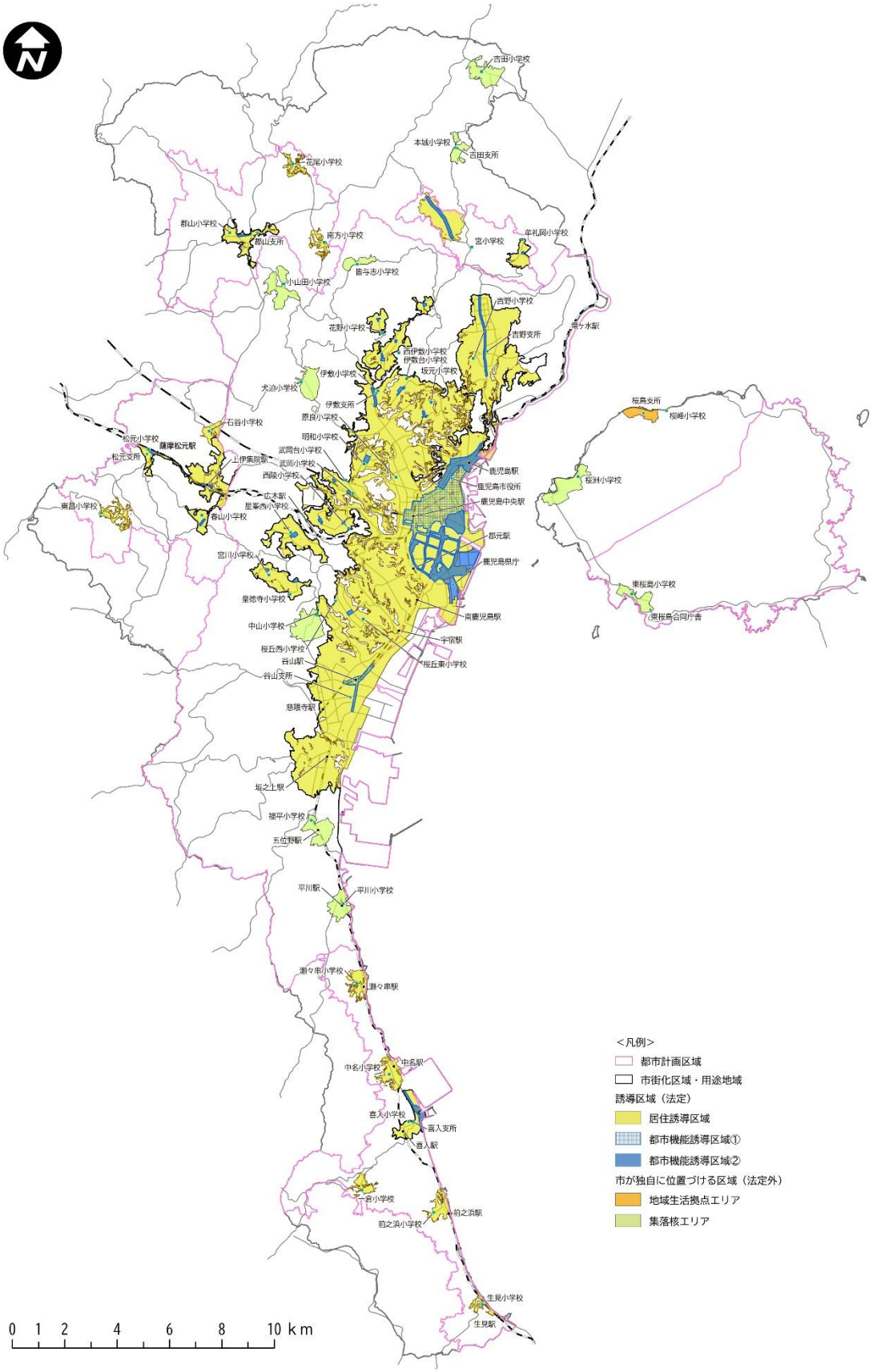
○ 拠点の設定

第二次かごしま都市マスタープランにおいて、本市の拠点を以下のとおり定めています。



資料：かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）

○ かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）で設定した居住誘導区域、都市機能誘導区域



資料：かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）

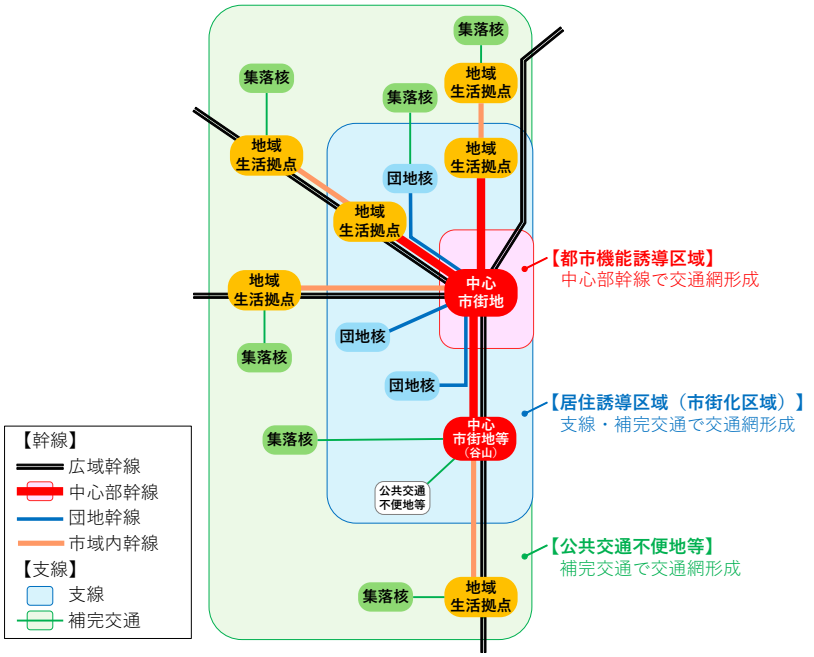
（2）　地域公共交通網の将来像

「立地適正化計画」における都市機能誘導区域、居住誘導区域を踏まえ、拠点間や区域間を結ぶ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とともに、適切なサービス水準の維持を図ります。

①　地域公共交通網の配置

○立地適正化計画（拠点・誘導区域）と連携した公共交通網の配置イメージ

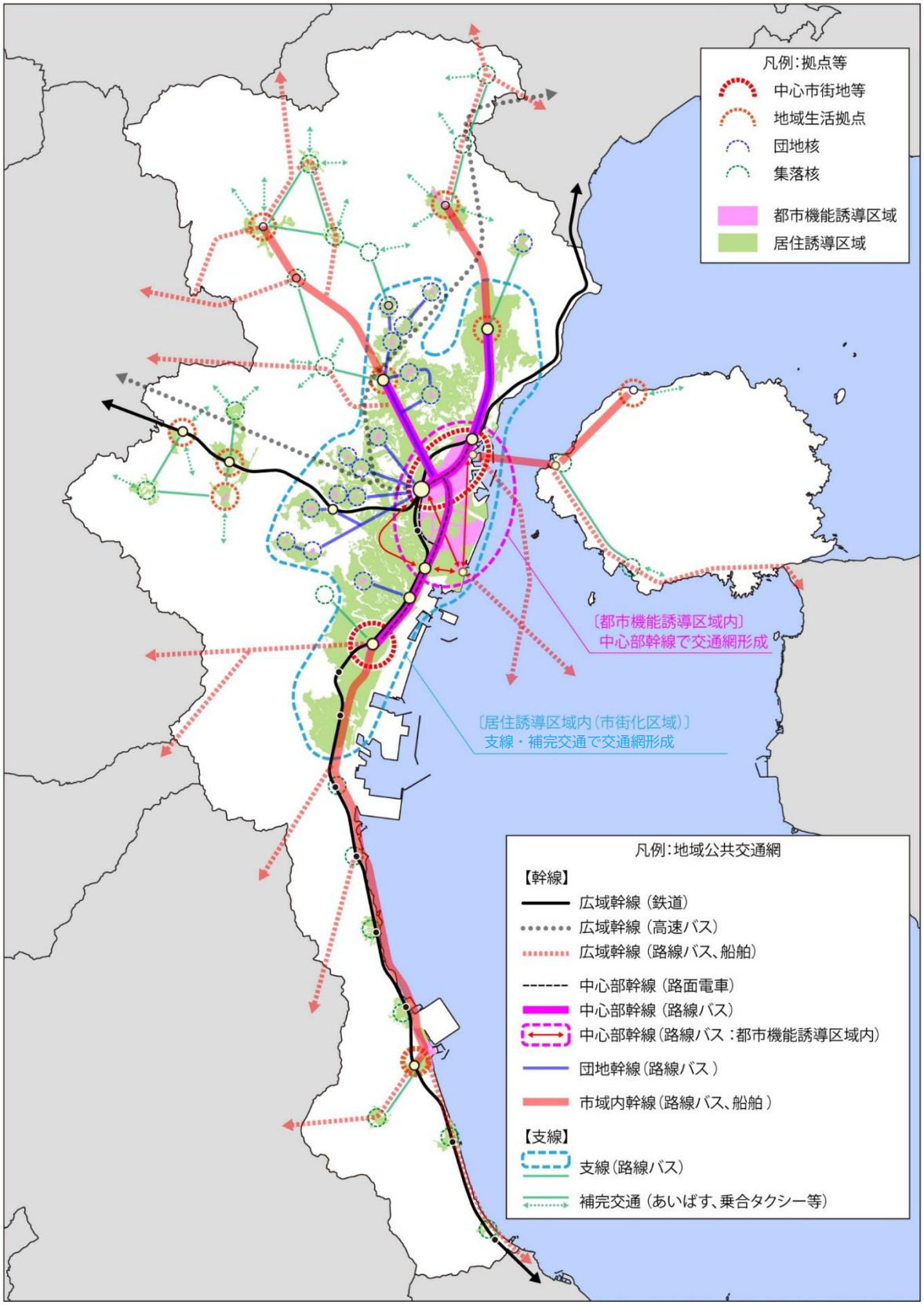
・中心市街地と中心市街地等（谷山）や地域生活拠点、団地核(市街化区域内)は幹線で連絡
・都市機能が集積している地域や人口が集中している地域では路線網を形成
・郊外部は「あいばす」等の補完交通でカバーし、一定のサービス水準を確保



○路線の考え方

路線区分		モード	考え方	需要	頻度
幹線	広域幹線	鉄道、高速バス、船舶	中心市街地⇔県内外他都市を連絡	大	高
		路線バス（地域間幹線系統）		中	中
	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	大	高
		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	中	中
	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	中	中
	市域内幹線	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	中	中
支線	支線	路線バス	主に居住誘導区域内の交通網を形成	中	中
	補完交通	乗合タクシー		小	低
		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	小	低

○ 鹿児島市の地域公共交通網の将来像（構成概念図）



○ 各拠点の考え方

拠点の種類	定義
中心市街地等	概ね鹿児島市中心市街地活性化基本計画区域に含まれる区域及び谷山駅を中心とする区域
地域生活拠点	郡山、吉田、伊敷、吉野、松元、喜入、桜島の 7 地域の支所周辺等において、店舗等の生活利便施設の集約を図る区域
団地核	地形的な要因等により、周辺の市街地から分断され、当該団地外へ徒歩や自転車等で移動することが困難な住宅団地において、店舗等の生活利便施設の集約を図る区域
集落核	一定規模（概ね 200 戸以上）の集落が形成され、地域外の商業集積地から距離があること等により、日常生活に支障があると考えられる地域において、小～中規模な店舗等の生活利便施設の誘導を図る区域

資料：かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）

5 - 4　評価指標

中間見直しに際し、「公共交通ビジョン」の推進状況を把握するための評価指標及び目標値の見直しを行いました。特に、「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」の効果をモニタリングするために、新たな 2 つの指標を追加するとともに、従来から設定していた評価指標についても内容の変更を行っています。

評価指標及び数値目標は、現時点での設定であり、今後、社会経済情勢の変化や関連計画の見直し等を踏まえ、適宜見直しを行うものとします。

なお、数値目標における目標年次は、計画策定時点から 10 年後の令和 13 年度としています。

○評価指標の見直し

基本方針	評価指標		
	中間見直し前	中間見直し後	変更内容
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：公共交通利用者数	1：公共交通利用者数	目標値を変更
	2：公共交通公的資金投入額	2：公共交通公的資金投入額	目標値を変更
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	－	3：公共交通分担率	新規追加
	－	4：公共交通に従事する運転者数	新規追加
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	3：運輸部門からの CO_2排出量	5：運輸部門からの CO_2排出量の削減率	評価指標を変更
3：活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用	4：中心市街地の宿泊観光客数	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	評価指標を変更

※評価指標及び数値目標の設定根拠は、「参考 2：評価指標及び数値目標の設定に関して」を参照のこと

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

評価指標 1　公共交通利用者数

各種施策を推進することで、引き続き、公共交通利用者数の令和元年度実績の 9 割程度までの回復を目指します。

(評価実施年度)	現況 (令和 3 年度)	中間評価値 (令和 7 年度)	目標値 (令和 13 年度)
(データ年次)	72,597 千人 (令和元年度)	59,911 千人 (令和 5 年度)	65,300 千人 (令和 11 年度)

鉄道(※)
13,653 千人
路面電車
10,925 千人
路線バス(県内)
35,988 千人
桜島フェリー
3,130 千人
タクシー
8,900 千人

※鉄道は、九州内の乗車人員が上位 300 以内の駅(鹿児島市内を抽出)の乗車人員を採用。
※データ取得方法：統計資料より、現況値を算出

資料：鹿児島市統計書、九州運輸局鹿児島運輸支局業務概況

評価指標 2　公共交通公的資金投入額

令和 8 年度から取り組む地域公共交通利便増進実施計画を踏まえ、バス路線再編や公共交通不便地における交通手段の見直し等の事業実施に必要な予算（目標値以上）の確保に努めます。

現況 (令和 3 年度)	中間評価値 (令和 7 年度)	目標値 (令和 13 年度)
2 億 2,662 万円 (令和 2 年度)	2 億 9,297 万円 (令和 6 年度)	3 億 3,379 万円 (令和 12 年度)

※対象事業経費は路線バスや乗合タクシー等の運行経費など、公共交通を維持・確保するために本市が支出している補助金等
※データ取得方法：各事業の支出済額より算出

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

評価指標 3　公共交通分担率

公共交通利用数の目標値設定と合わせ、利用率が上昇した値を目標値とします。

見直し時点（令和 7 年度）	目標値（令和 13 年度）
21.9%（令和 6 年度）	23.0%（令和 12 年度）

※データ取得方法：市民へのアンケートにより、現況値を算出

評価指標 4　公共交通に従事する運転者数

多様な交通モードが連携して公共交通を維持していくため、従事する運転者の総数を維持することを目標値とします。

見直し時点（令和 7 年度）	目標値（令和 13 年度）
1,938 人（令和 7 年度）	1,938 人（令和 13 年度）

路面電車	86 人
路線バス	505 人
タクシー	1,347 人
ライドシェア	0 人

※データ取得方法：統計資料、事業者等への聞き取りにより現況値を算出

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

評価指標 5　運輸部門からの CO_2排出量の削減率

電気自動車等の導入や環境に配慮した交通行動の促進により運輸部門からの CO_2排出量の削減率※を高めていきます。

※基準年度(平成 25 年度)比

現況 (令和 3 年度)	中間評価値 (令和 7 年度)	目標値 (令和 13 年度)
4.8%減 (平成 30 年度)	14.8%減 (令和 4 年度)	22.1%減 ※

資料：ゼロカーボンシティかごしま推進計画

※目標値はゼロカーボンシティ鹿児島推進計画に準じ、中期目標（令和 13 年度）の削減率を記載

※データ取得方法：ゼロカーボンシティかごしま推進計画実施状況報告より、現況値を把握

③ 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 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

天文館または鹿児島中央駅を運行する便数について、現況と同程度を維持することを目標とします。

見直し時点 (令和 7 年度)	目標値 (令和 13 年度)
2,256 便/日 (令和 7 年度)	2,256 便/日 (令和 13 年度)

※いずれも平日の運行便数で空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスは除く。
　見直し時点は令和 7 年 4 月時点

※データ取得方法：輸送実績報告書より、現況値を把握

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

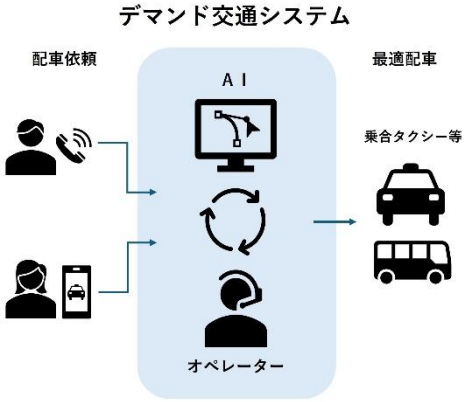
戦略２：ICT も活用した公共交通の利便性向上

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
	
○ デジタルサイネージ	○　キャッシュレス決済

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るよう、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。

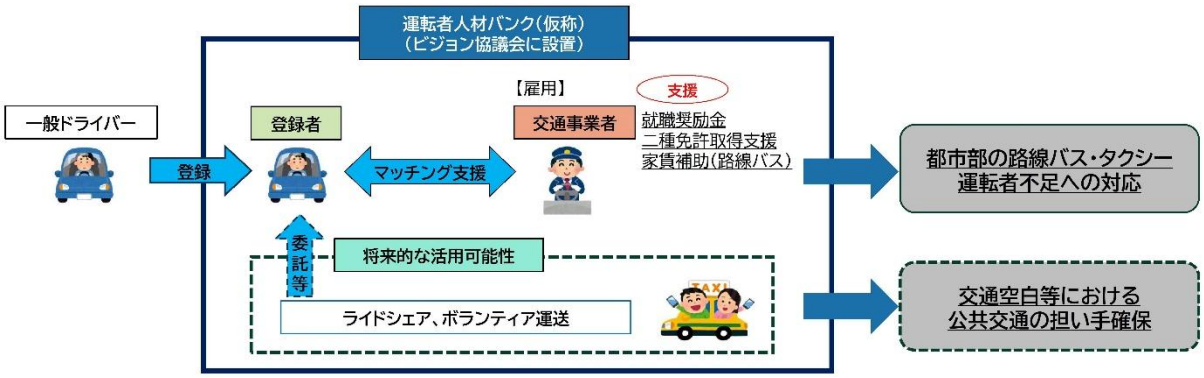
戦略４：持続可能な事業環境の確保

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、運転者の接遇研修等を通じて、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**	運転者の接遇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 CO_2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みます。

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みます。

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みます。

○ 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

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

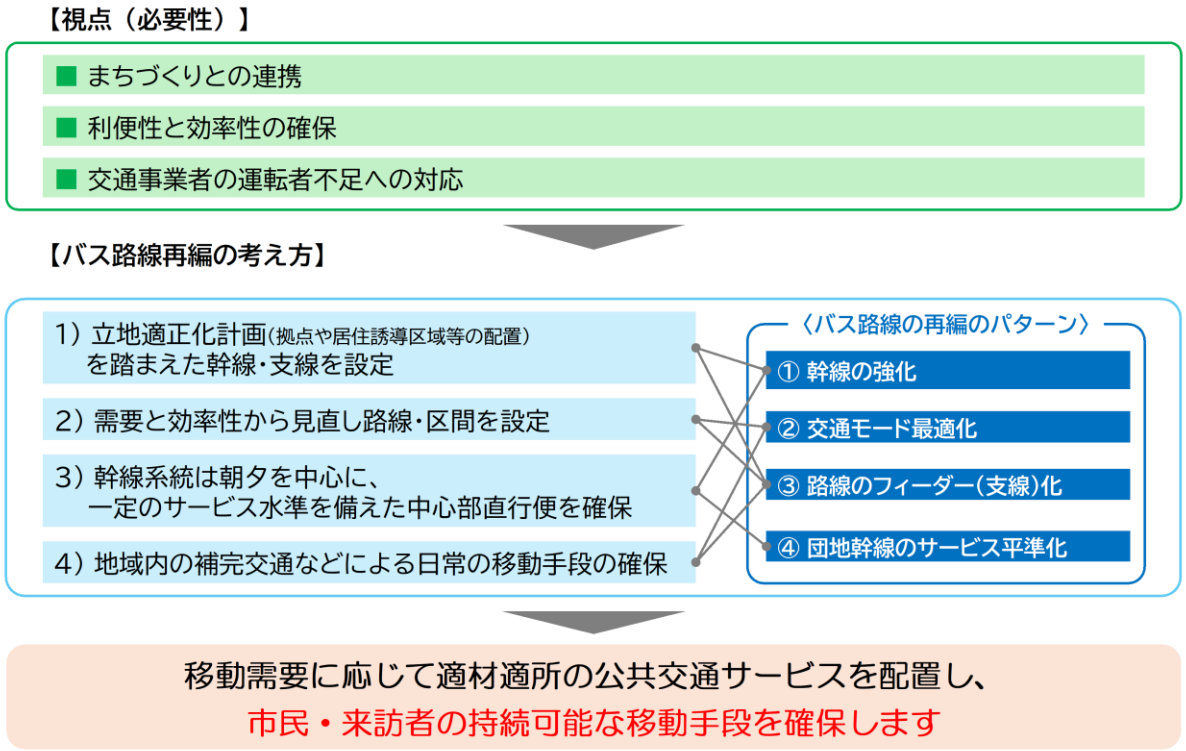
再構築にあたっては、立地適正化計画と連携しつつ、幹線・支線の階層化による適材適所の輸送サービスの配置を目指し、バス路線の再編を進めます。並行して、公共交通不便地における交通手段の見直しを行い、新たな公共交通空白地の発生を防ぐとともに、利便性の向上を図ります。また、幹線と支線の交通結節点・乗継ポイントを設定し、整備を進めます。

＜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



＜バス路線の再編パターン＞

①　幹線の強化

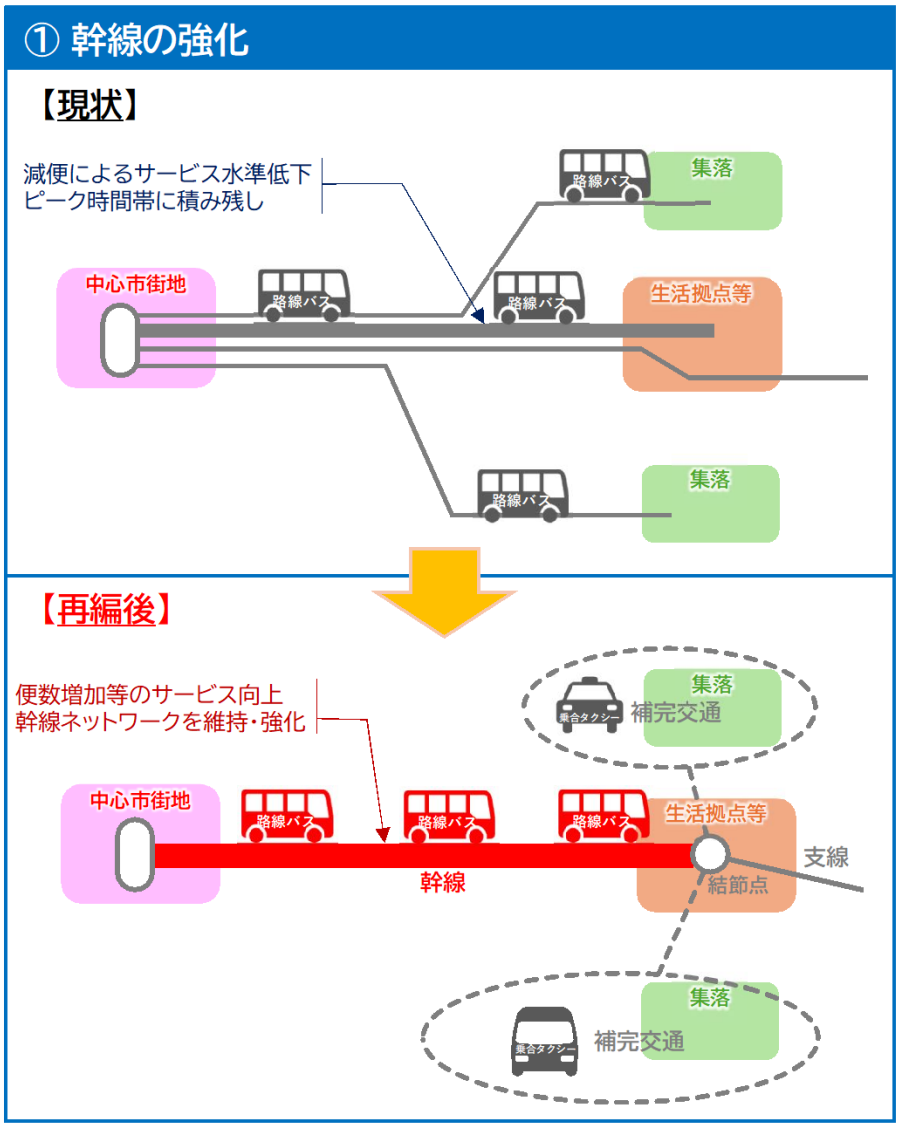
【現状】

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。



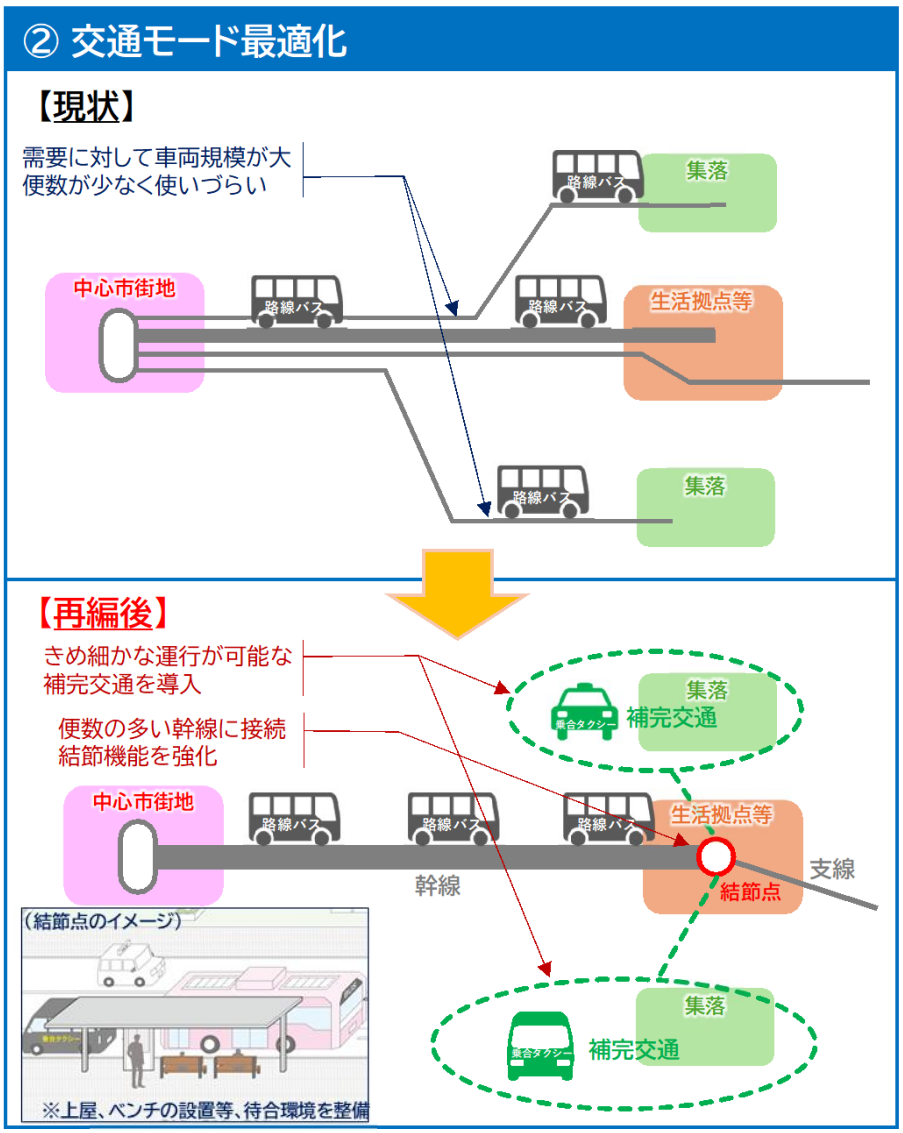
②　交通モード最適化

【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。



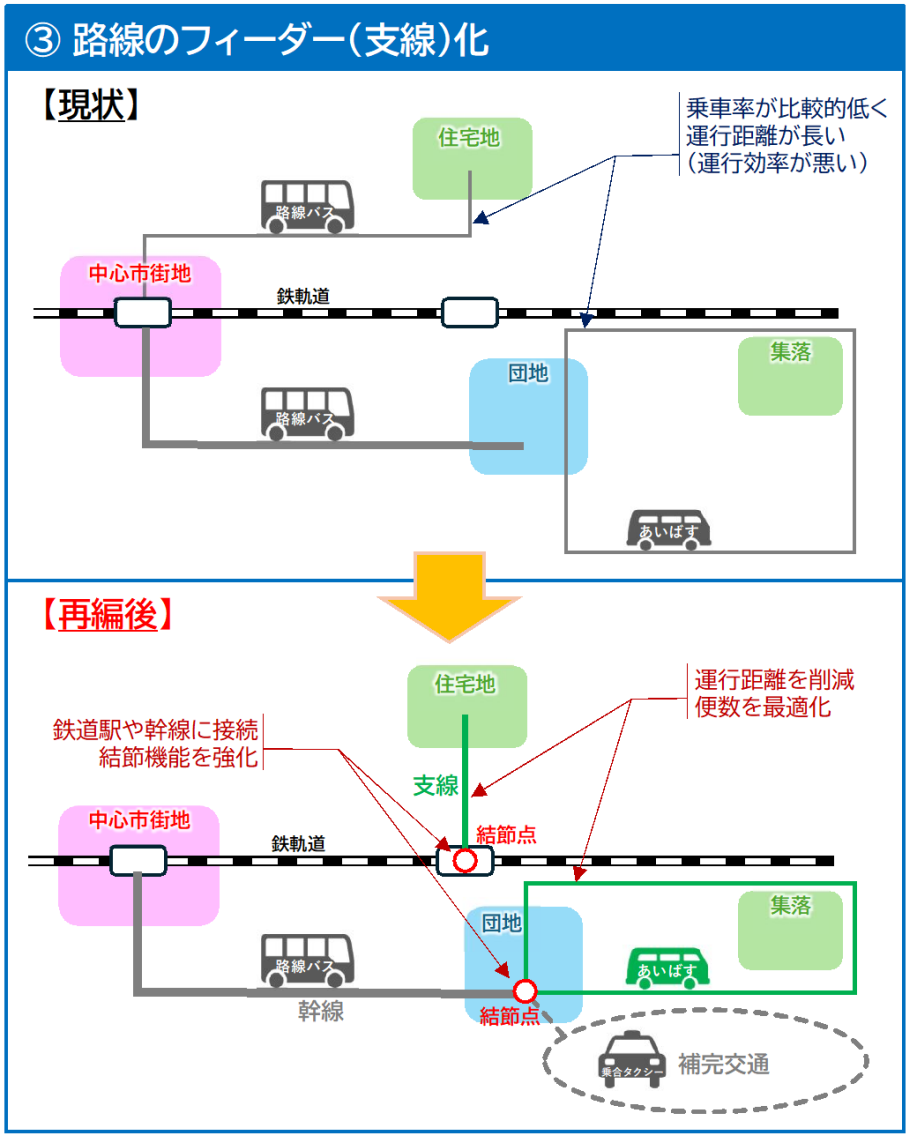
③　路線のフィーダー（支線）化

【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。



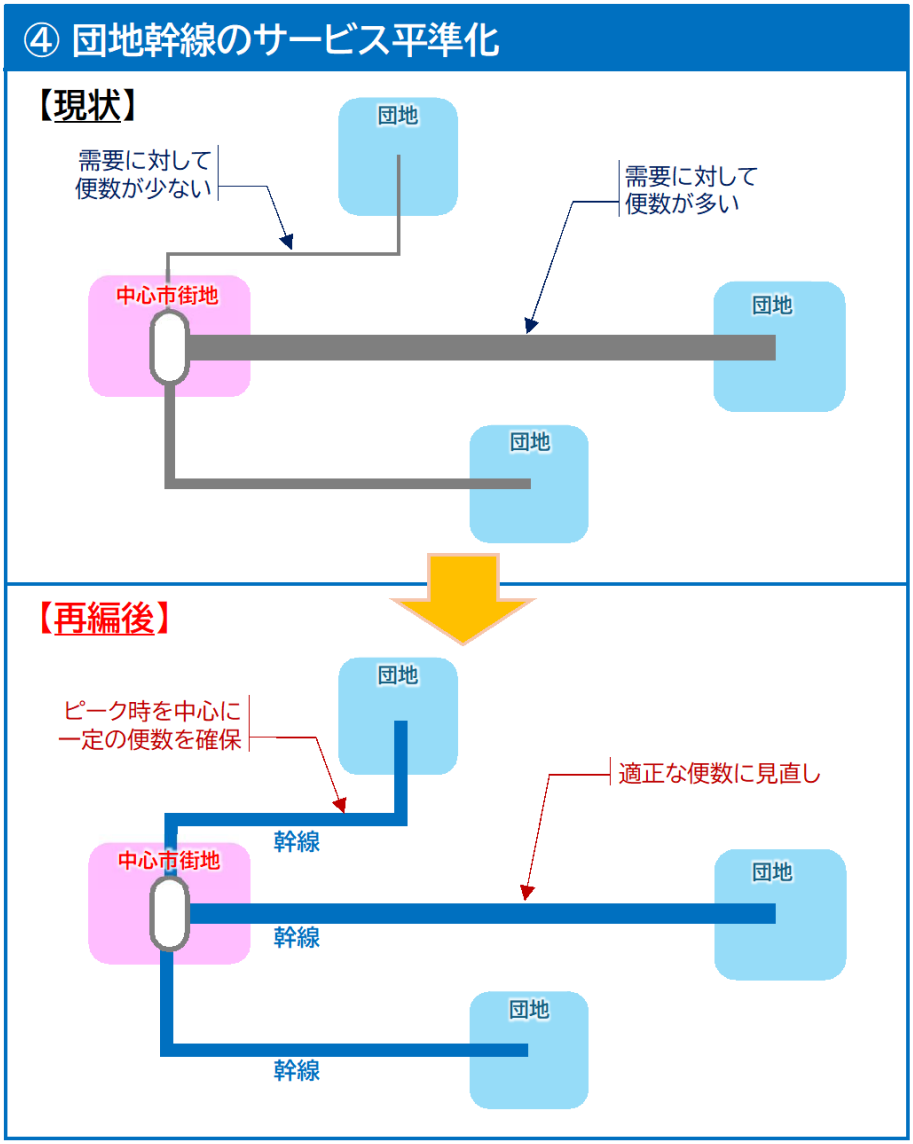
④　団地幹線のサービス平準化

【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。



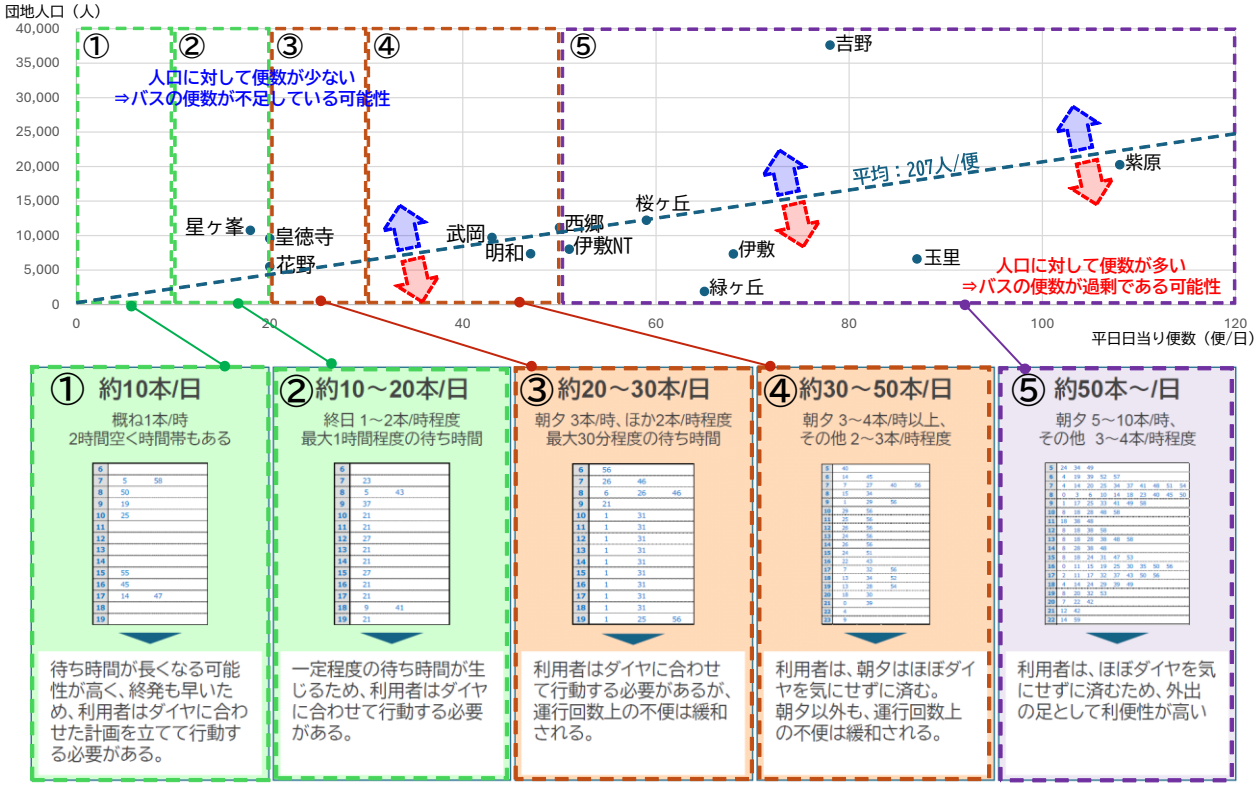
【補足：団地幹線のサービス平準化の考え方】

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



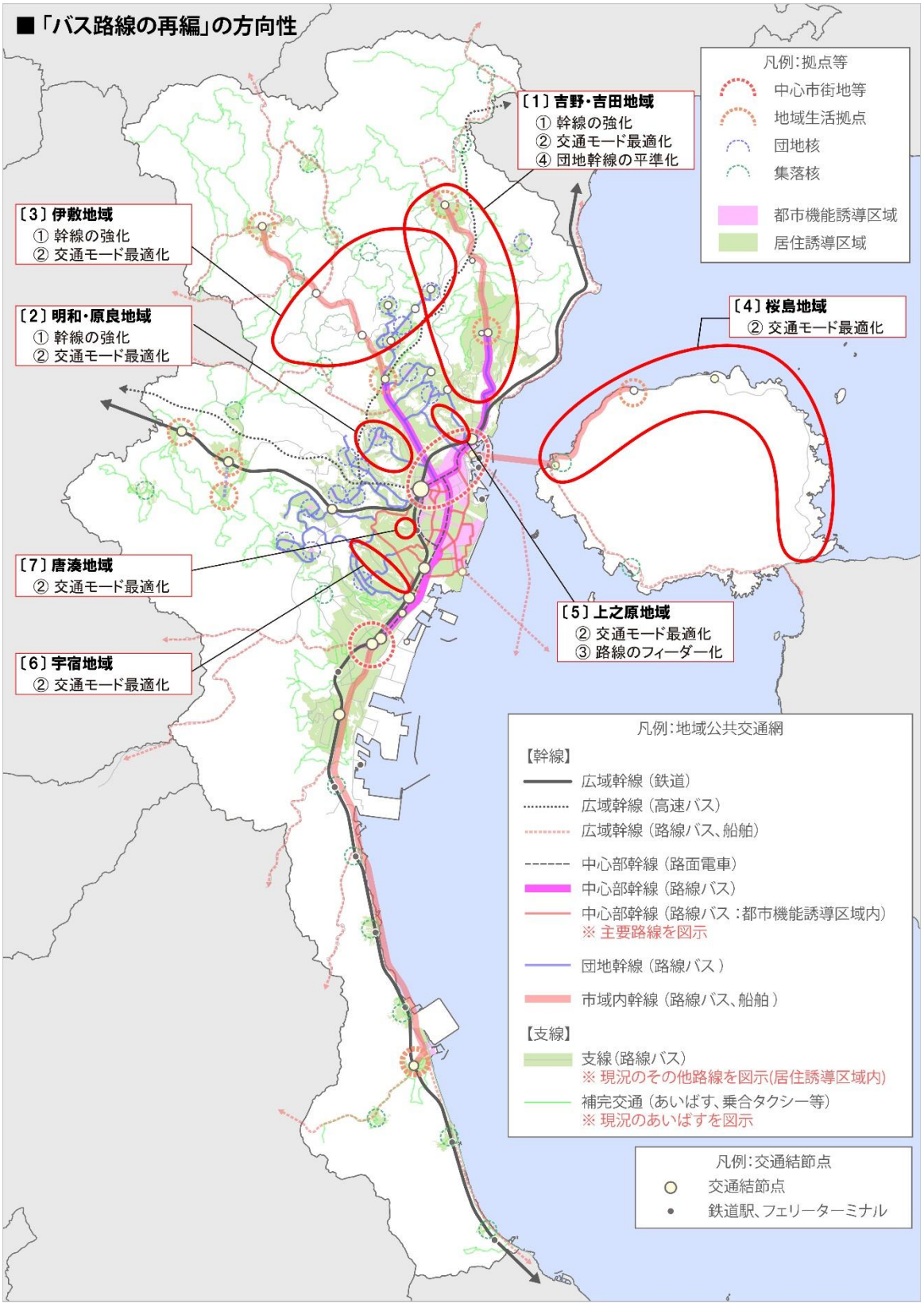
資料：人口は、鹿児島市推計人口の町丁目別人口を団地別に集計（R7.4 時点）

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

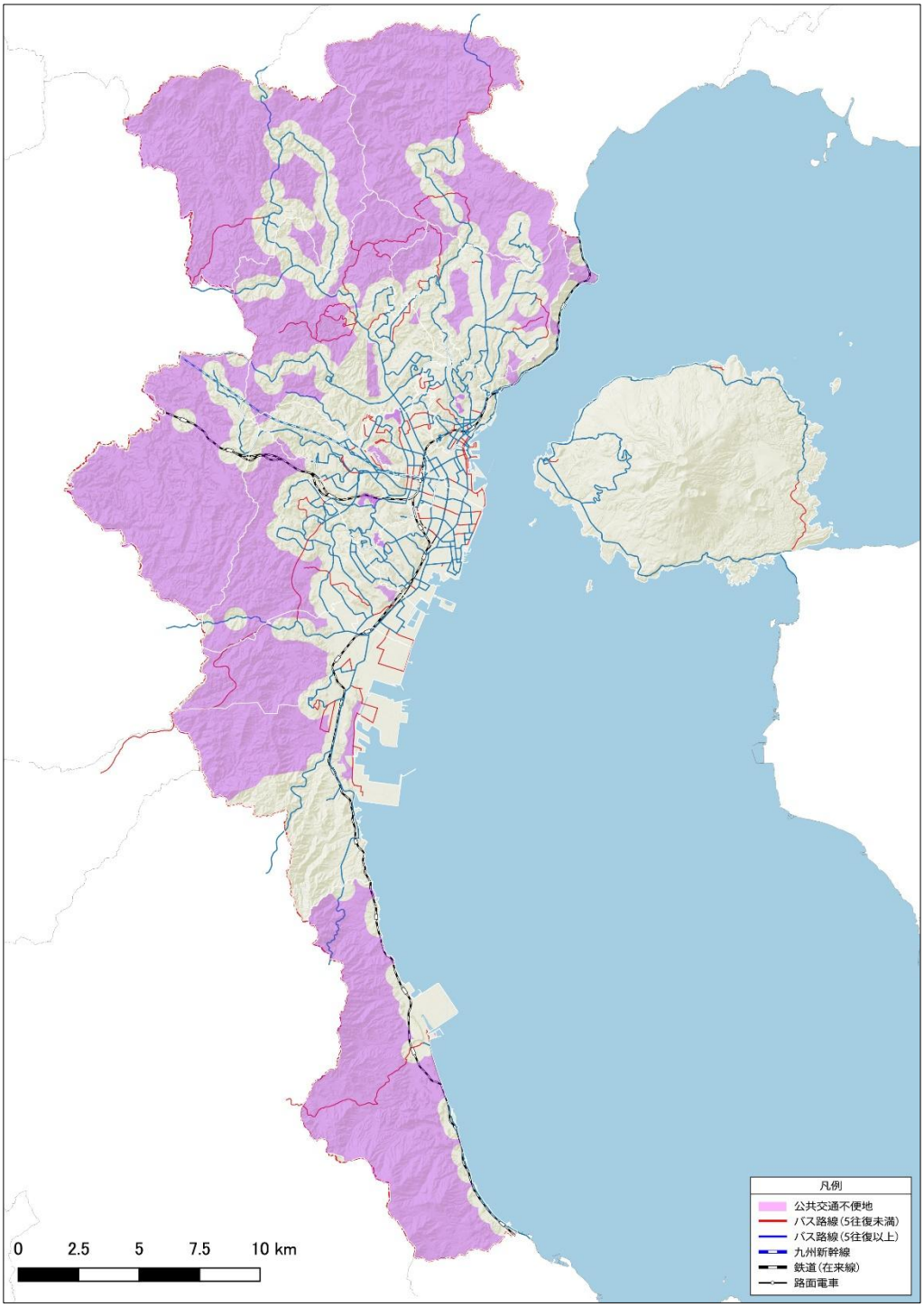
7-2　公共交通不便地における交通手段の見直し

（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

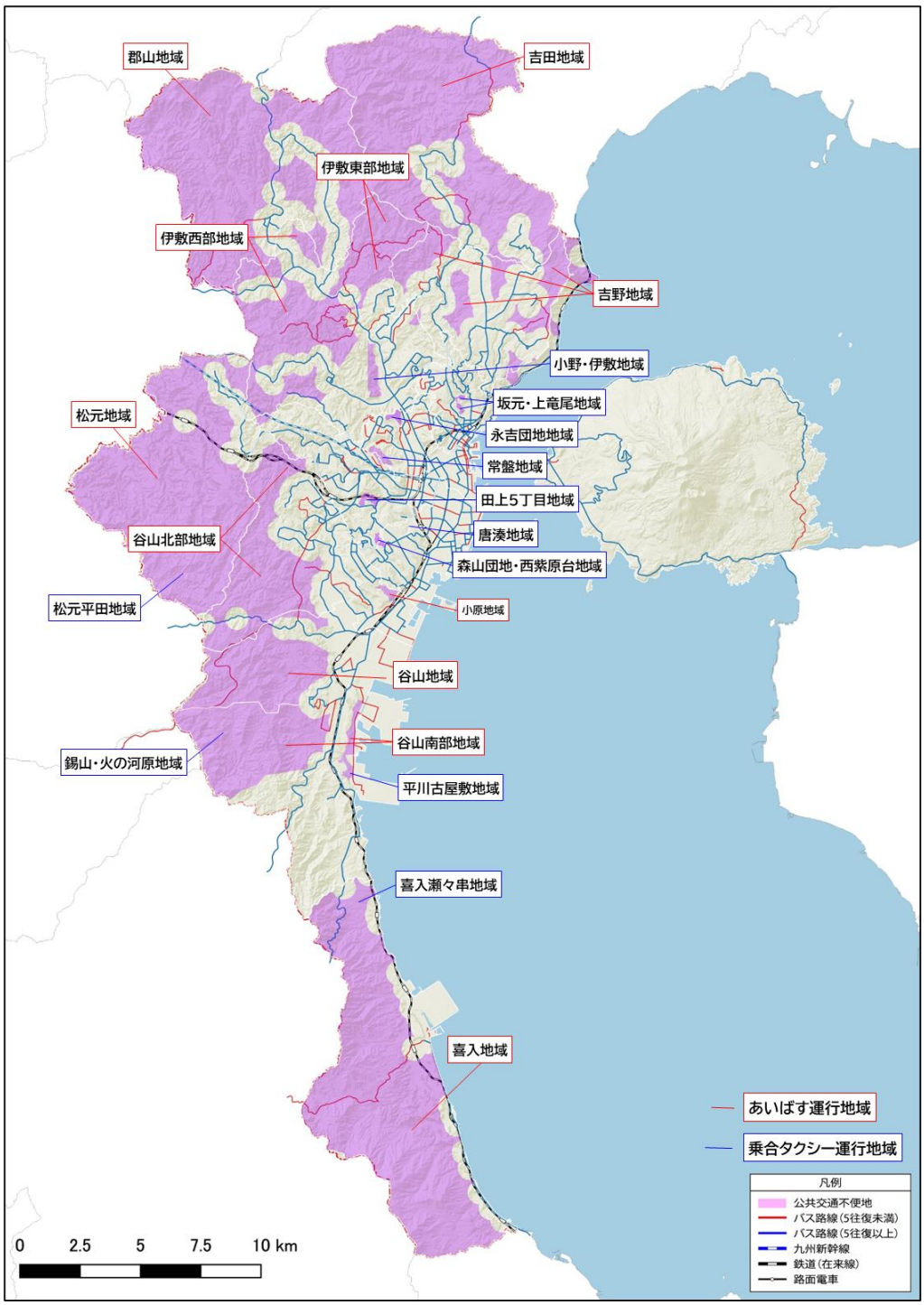


②　運行状況

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) ※追加乗降ﾎﾟｲﾝﾄは、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. **運行ルートの長大化**
   地域によっては、あいばすの運行ルートが長大化（最長53km）
   １便当たりの所要時間が長い（最長約128分）。

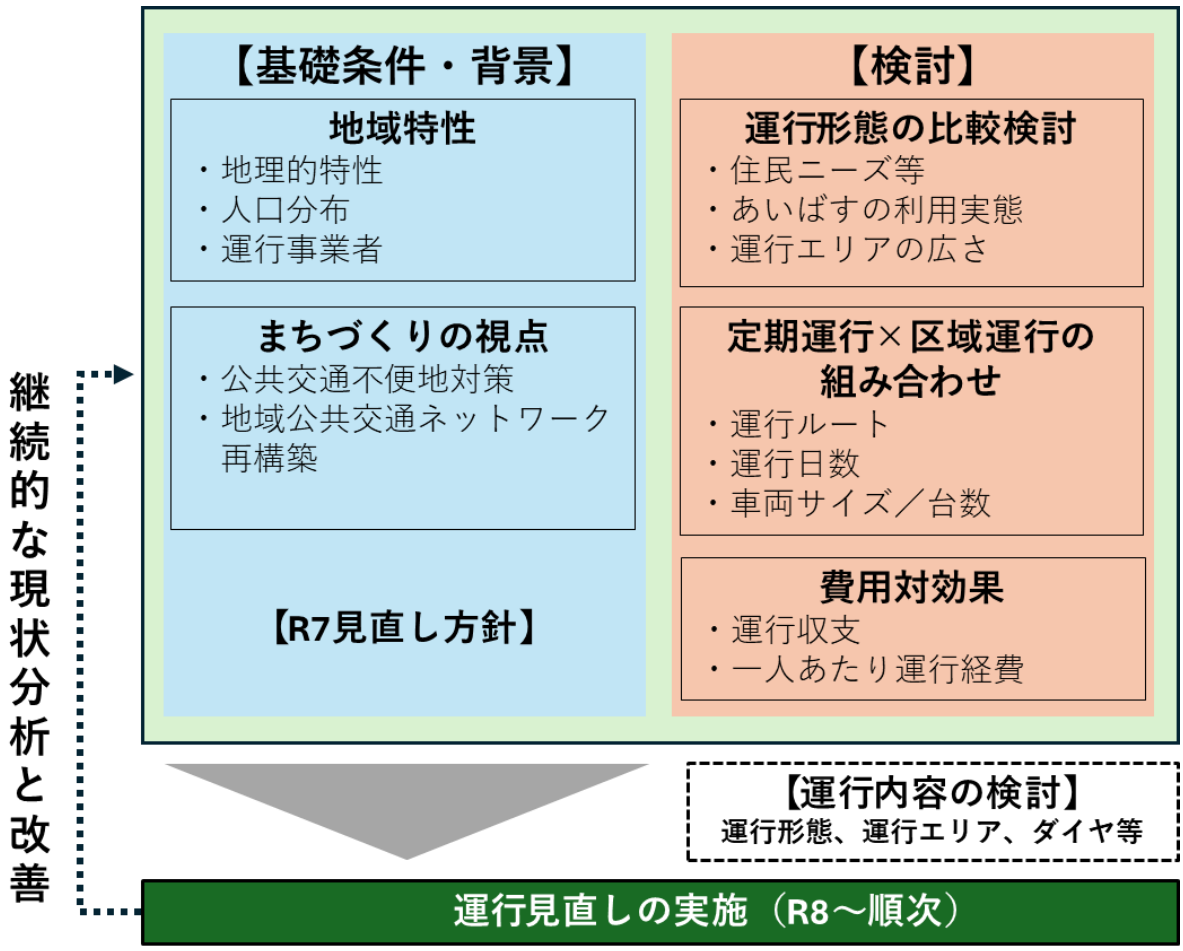
(2)　あいばすの見直し方針

「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。

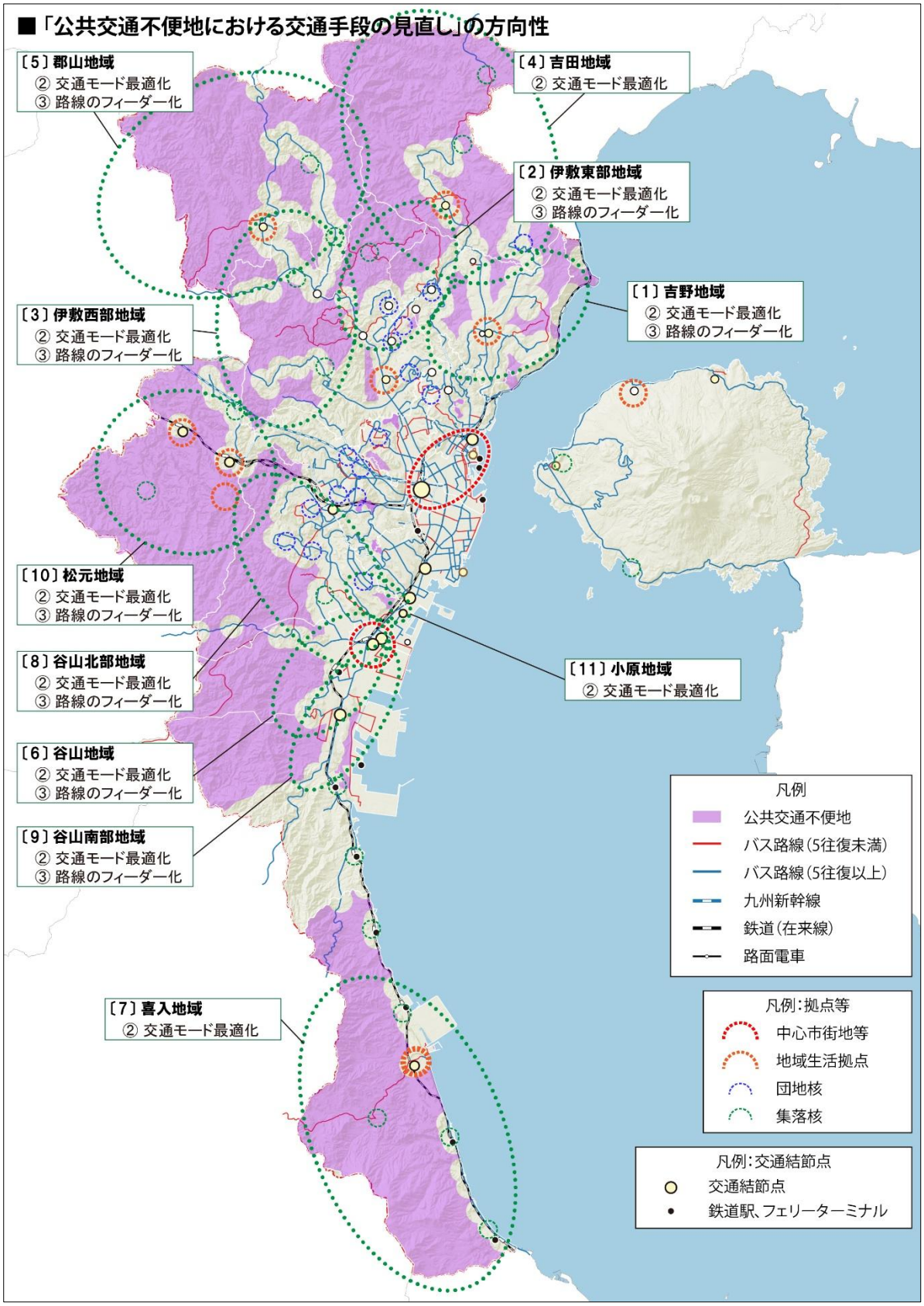
なお、持続可能な交通手段の確保に向けては、これまでの公共交通不便地におけるあいばす等の運行維持に必要な公的資金の現状水準を可能な限り維持しつつ、一人当たりの補助金額の改善を図るとともに、利用実態や住民ニーズを的確に捉えた運行を目指します。見直し後も継続的に利用者数などの現状分析を行い、一定の条件に基づいて運行改善を判断する仕組みを構築します。

○ 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～はっぴー園前	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。

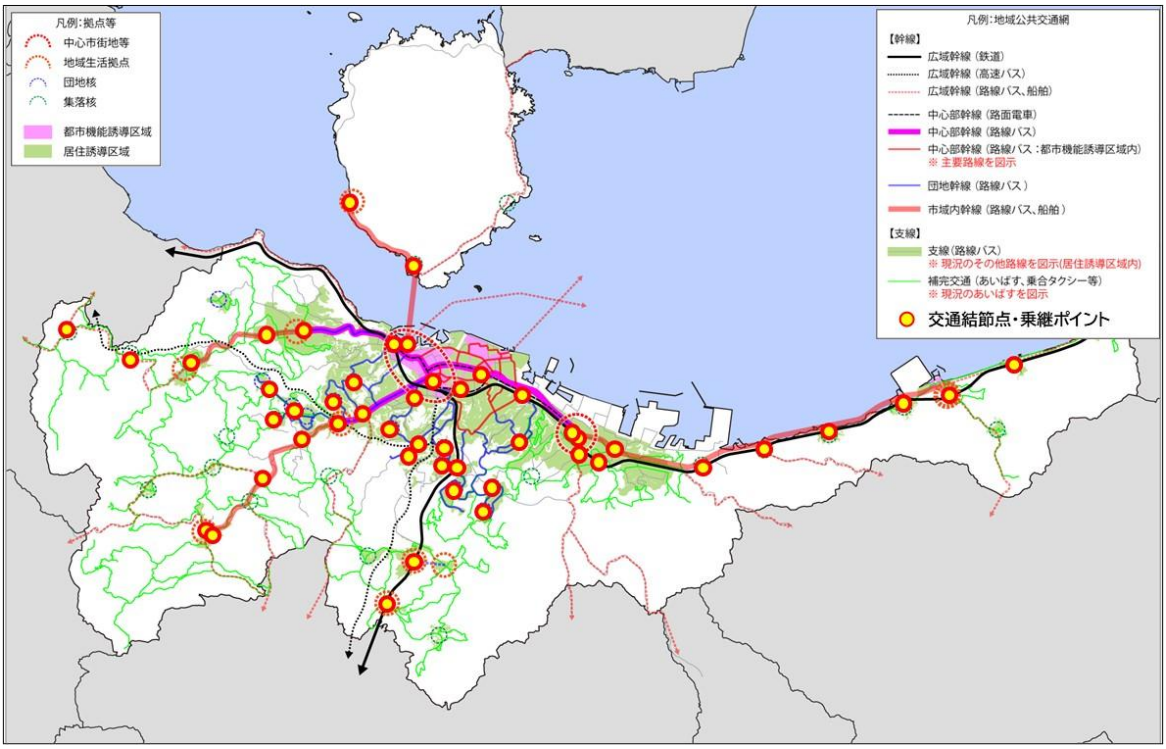
7-3　公共交通の利用環境の改善

（1）　交通結節点・乗継ポイントの乗継環境の整備

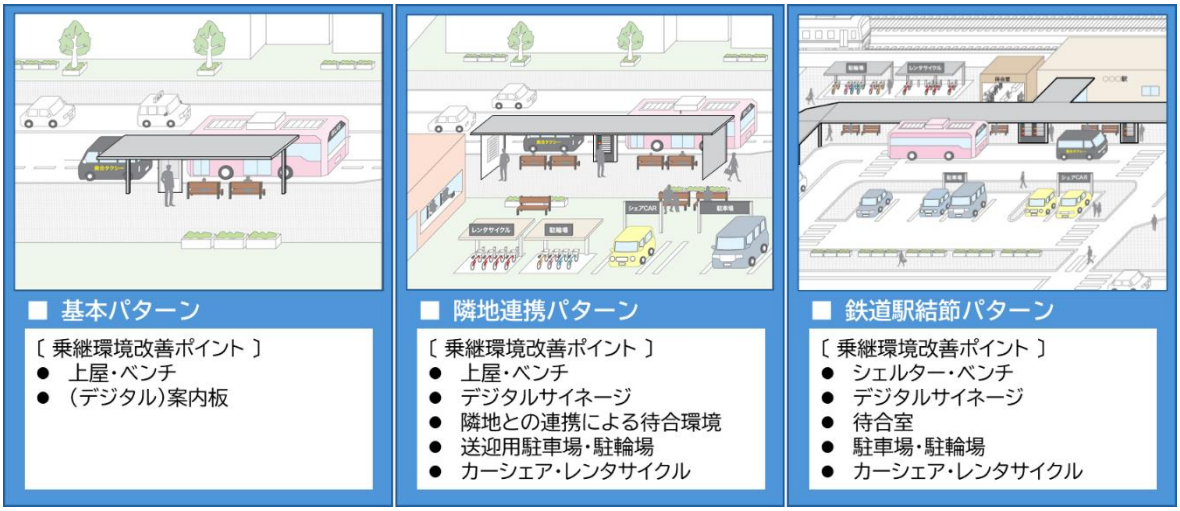
地域公共交通ネットワーク再構築や公共交通不便地における交通手段の見直しで設定した交通結節点・乗継ポイント等について、交通結節点等での需要や他モードとの接続状況、用地上の制約等を考慮して整備箇所を選定し、乗継環境の整備を行います。

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

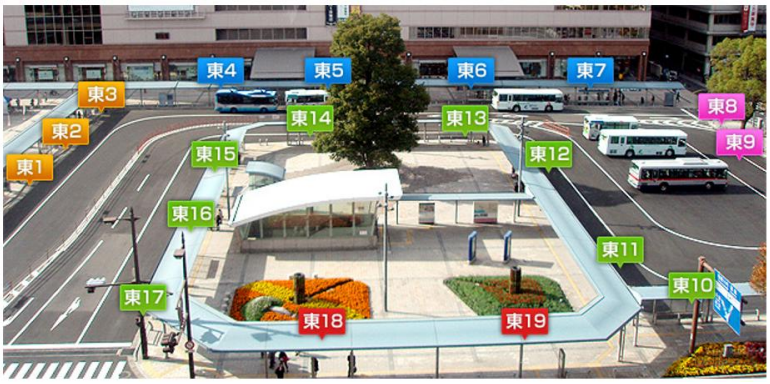
4.分かりやすいダイヤ案内

・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

第８章 交通バリアフリー重点整備地区

８-１　これまでの鹿児島市の取組

これまで本市では、平成 15 年 3 月に「鹿児島市交通バリアフリー基本構想（平成 22 年 12 月）」、平成 24 年 3 月に「鹿児島市新交通バリアフリー基本構想（～令和 3 年 3 月）」、令和 4 年 3 月に「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想（～令和 9 年 3 月）」を策定し、3 つの重点整備地区「中央地区」、「鴨池地区」、「谷山地区」において、駅や停留所等の旅客施設におけるエレベーターの設置や勾配の解消、低床車両の導入、道路への視覚障害者誘導用ブロックの設置や段差の解消、音響式信号機の設置などについて、国・県・市道の道路管理者や公安委員会、公共交通事業者等と一体となって取り組んできました。

また、令和 2 年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が改正され、「心のバリアフリー」にかかる施策などソフト対策の取り組み強化等が定められたことに伴い、市域全体における「心のバリアフリー」を推進するためのソフト施策の取組強化等を行ってきたところです。

８-２　第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想における特定事業等の実施状況

第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想における特定事業※等の実施状況は、全 83 事業のうち、16 事業が令和 7 年度までに完了し、56 事業が継続実施、11 事業が実施検討中となっています。

※特定事業とは、バリアフリー法第 2 条第 25 条に規定する特定事業に該当し、バリアフリー化のために必要な基準に適合するものをいう。また、関係事業とは特定事業以外の事業をいう。

（1）　公共交通特定事業・公共交通関係事業

公共交通特定事業として、待合室等における特定席ベンチの設置や超低床電車の導入に取り組んだほか、低床車両の導入（ノンステップバスは特定事業に該当）やユニバーサルデザインタクシーの導入等に取り組みました（★印は特定事業に該当するもの）。

重点整備地区	事業主体	対象	内容	進捗状況
中央地区	九州旅客鉄道（株）	JR 鹿児島中央駅（★）	待合室等における特定席ベンチの設置	完了
	（一社）天文館みらいマネジメント	天文館バス停	広告付きベンチの設置	完了
	（公社）鹿児島県バス協会	天文館バス停	デジタルサイネージの設置	完了
	鹿児島交通(株) 南国交通(株) JR 九州バス(株) 鹿児島市交通局	低床バス車両（ノンステップバスのみ特定事業に該当）	低床車両の導入	継続実施
	鹿児島市交通局	超低床電車（★）	超低床電車の導入	継続実施
	鹿児島市タクシー協会	ユニバーサルデザインタクシー	ユニバーサルデザインタクシーの導入	継続実施
	鹿児島市船舶局	桜島フェリー	エレベーターやスロープ、障害者用トイレの設置等	継続実施
	鹿児島交通(株) 南国交通(株) JR 九州バス(株) 鹿児島市交通局 鹿児島市船舶局	―	バリアフリー情報等の提供、体制の整備	継続実施
鴨池地区	鹿児島交通(株) 南国交通(株) 鹿児島市交通局	低床バス車両（ノンステップバスのみ特定事業に該当）	低床車両の導入　※再掲	継続実施
	鹿児島市交通局	超低床電車（★）	超低床電車の導入　※再掲	継続実施
	鹿児島市タクシー協会	ユニバーサルデザインタクシー	ユニバーサルデザインタクシーの導入　※再掲	継続実施
	鹿児島交通(株) 南国交通(株) 鹿児島市交通局	―	バリアフリー情報等の提供、体制の整備　※再掲	継続実施
谷山地区	鹿児島交通(株) 鹿児島市交通局	低床バス車両（ノンステップバスのみ特定事業に該当）	低床車両の導入　※再掲	継続実施
	鹿児島市交通局	超低床電車（★）	超低床電車の導入　※再掲	継続実施
	鹿児島市タクシー協会	ユニバーサルデザインタクシー	ユニバーサルデザインタクシーの導入　※再掲	継続実施
	鹿児島交通(株) 鹿児島市交通局	―	バリアフリー情報等の提供、体制の整備　※再掲	継続実施

（2）　道路特定事業・道路関係事業

道路特定事業等では、段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置、休憩施設（ベンチ）の設置などに取り組みました（★印が特定事業に該当するもの）。

重点整備地区	事業主体	道路名	内容	進捗状況
中央地区	国	国道 10 号	視覚障害者誘導用ブロックの設置	完了
	県	県道 20 号鹿児島加世田線	歩道の段差解消 視覚障害者誘導用ブロックの設置	完了
	市	市道唐湊線（★）	休憩施設（ベンチ）の設置	実施検討中
		市道高麗本通線	歩道の段差解消 視覚障害者誘導用ブロックの設置	実施検討中
		市道草牟田城山線	視覚障害者誘導用ブロックの設置	完了
谷山地区	県	県道 20 号鹿児島加世田線	歩道の段差解消	完了
	市	都市計画道路南清見諏訪線	歩道の段差解消 視覚障害者誘導用ブロックの設置 休憩施設（ベンチ）の設置	実施中
		市道諏訪和田線	歩道の新設 視覚障害者誘導用ブロックの設置 休憩施設（ベンチ）の設置	実施検討中
		市道木之下慈眼寺団地線	歩道の拡幅 歩道の段差解消	実施検討中

（3）　交通安全特定事業

交通安全特定事業では、音響式歩行者誘導付加装置（音響式信号機）やエスコートゾーンの設置などに取り組みました。

重点整備地区	事業主体	内容	計画箇所数	進捗状況	
				整備完了箇所	実施検討中
中央地区	県公安委員会	・音響式信号機の設置 ・利用者の状況に応じた、エスコートゾーンの設置	11	11	0
鴨池地区			1	1	0
谷山地区			7	7	0

（4）　教育啓発特定事業・その他の取組

各事業者によるバリアフリーに関する乗務員研修や、心のバリアフリー化を進めるための啓発活動等を行いました。

○ 交通に関連する教育啓発特定事業等

事業主体		取組の名称等	内容	進捗状況
教育啓発特定事業	九州旅客鉄道（株） 鹿児島交通(株) 南国交通(株) JR 九州バス(株) 鹿児島市タクシー協会 鹿児島市交通局 鹿児島市船舶局	乗務員等研修	各事業主体において、バリアフリーに資する乗務員研修等の実施	継続実施
	九州旅客鉄道（株） 鹿児島交通(株) 南国交通(株) JR 九州バス(株) 鹿児島市交通局 鹿児島市船舶局	心のバリアフリー推進	車内アナウンス等による心のバリアフリー推進の意識啓発等	継続実施
	鹿児島運輸支局	バリアフリー教室	子ども等を対象に、座学や疑似体験を通じて障害はどこにあるのかという理解を深めてもらう	継続実施
	鹿児島市	バリアフリー講習会	講演や車いす及び高齢者疑似体験セットを使用しての低床バス乗降体験など、交通分野における心のバリアフリーをテーマとした講習会の開催	継続実施
		交通バリアフリーに関する市政出前トーク	市政出前トークのテーマに「みんなにやさしい安心安全に移動できるまちづくり ～鹿児島市の交通バリアフリー～ 」を設定	継続実施
		HP 等による第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想の進捗状況の公表	優先席やバリアフリートイレ、障害者等用駐車スペースの適正な利用に関する広報啓発	継続実施

○ 交通以外の教育啓発特定事業等（1/2）

事業主体		取組の名称等	内容	進捗状況
教育啓発特定事業	鹿児島市	障害者週間における啓発活動	障害者週間（12/3～9）において、懸垂幕の掲示、啓発広報ポスターの掲示、市民のひろば記事掲載、市役所内放送等を実施	継続実施
		身体障害者補助犬の普及啓発	身体障害者補助犬への普及啓発（ポスター掲示、市民のひろば・HP 掲載、ほじょ犬ステッカーの配布	継続実施
		小中学校におけるバリアフリーに関する指導	各校におけるカリキュラムの中で、バリアフリーに関する指導を実施	継続実施
		多文化共生推進事業	多文化共生に関する職員研修の実施	継続実施
		職員研修事業	人権問題に関する職員研修の実施	継続実施
		人権啓発事業	関係部局との連絡調整を図り、人権問題の啓発	継続実施
		福祉読本作成事業	高齢者及び障害者についての正しい理解と認識を深め、福祉の心を育むため、福祉読本『ふれあい』を電子ブックとして作成し、小学校高学年の児童に配信	継続実施
		精神障害者ふれあい交流事業	精神障害に対する正しい知識の普及啓発を図るとともに、精神障害者の地域のなかでの生活を支援し、社会参加の促進を図る	継続実施
		マタニティマークの配布・周知	妊産婦へのやさしい環境づくりへの取組	継続実施
		人権教育推進事業	地域別人権問題研修会の開催、企業内人権問題研修会の開催、啓発冊子の作成・配布等	継続実施

○ 交通以外の教育啓発特定事業等（2/2）

事業主体		取組の名称等	内容	進捗状況
その他の取組	鹿児島市	鹿児島県福祉のまちづくり条例に関する事務	県の福祉のまちづくり条例に基づき、障害者等が安全かつ快適に利用できるように整備を促進することが特に必要な施設の新築等の内容についての届け出の受理	継続実施
		鹿児島市福祉環境整備指針に関する事務	市の福祉環境整備指針に基づき、県の福祉のまちづくり条例の届け出対象とならない小規模の施設の新築等の内容についての届け出を受理	継続実施
		字幕付き番組の上映	科学館のプラネタリウムにおいて字幕付き番組を上映	継続実施
		バリアフリー映画会の開催	視覚障害者向けの「音声ガイド」と聴覚障害者向けの「日本語字幕」を付けた映画の上映会を行うことで、だれもが利用しやすい図書館サービスの充実を図る	継続実施

8-3　重点整備地区

基本構想統合後においても、市内 3 地区を「重点整備地区」として選定し、道路などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に進めます。

重点整備地区については、第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想に引き続き、「中央地区」、「鴨池地区」、「谷山地区」を選定し、今後の施設設置等の状況に応じて地区の範囲や生活関連施設及び生活関連経路の見直しを行うこととします。

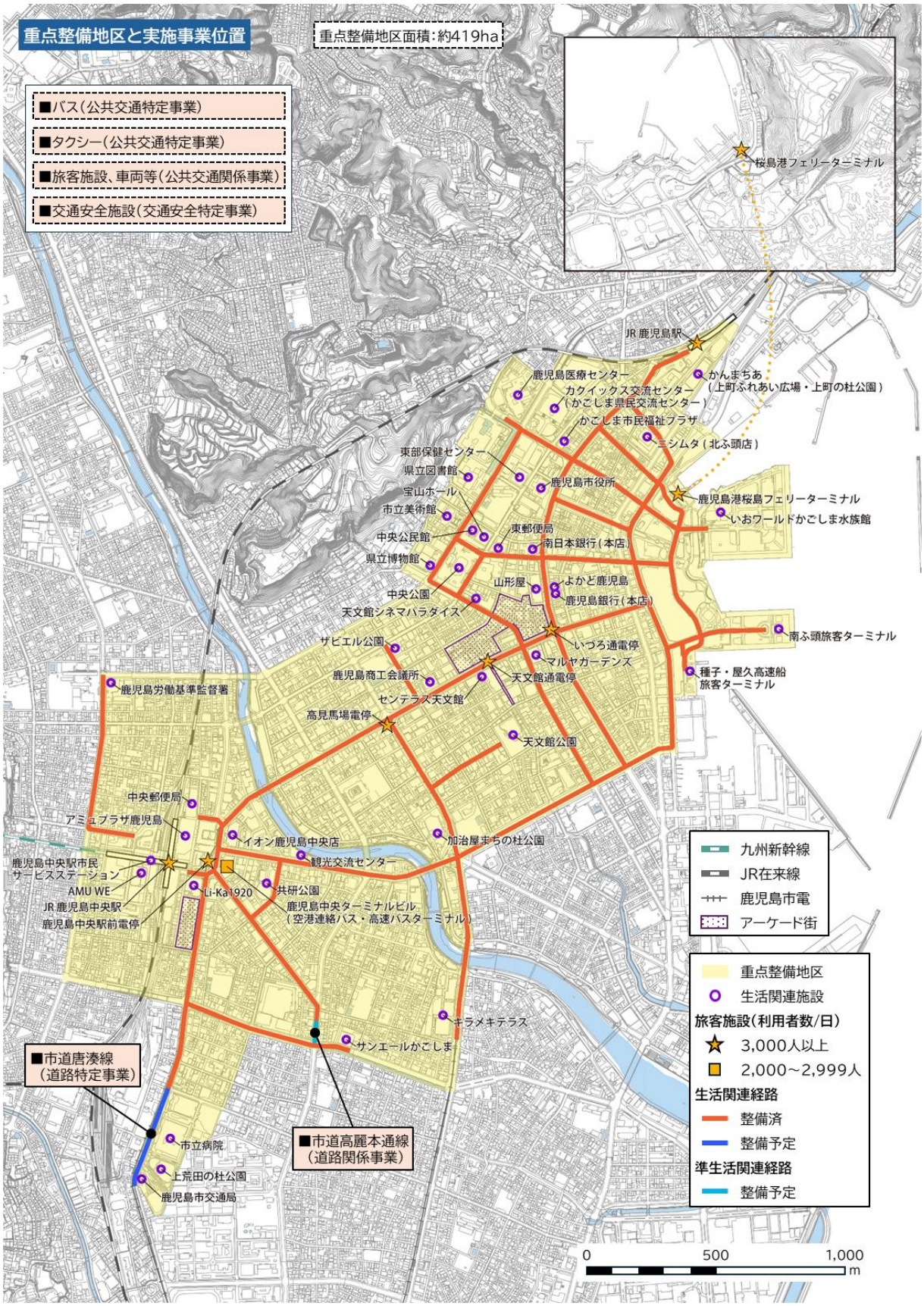
(1)　中央地区

中央地区は本市のほぼ中央に位置し、新幹線の南の玄関口である鹿児島中央駅や鹿児島駅、桜島フェリーターミナルなど主要な旅客施設が集積しています。鹿児島中央駅周辺からいづろ・天文館地区、本港区へとつながる都市軸を中心に、商業・サービス機能などが集まり、にぎわいのある中心市街地を形成しており、市街地再開発事業など施設の更新が進んでいます。そのため、バリアフリーの整備を重点的かつ一体的に進める必要がある地域です。

中央地区においては、以下の表に示すバリアフリー関係事業に取り組みます（★印が特定事業に該当するもの）。

種別	対象	事業内容	実施主体
公共交通	バス（★）	・低床車両の導入	公共交通事業者
	タクシー（★）	・低床車両の導入 ユニバーサルデザインタクシーの導入	
	旅客施設、車両等	・高齢者、障害者等が利用しやすいバリアフリー情報等の提供	
		・設備の定期点検や要望に応じた介助等、バリアフリー設備の機能が十分に発揮される体制の整備	
道路	市道唐湊線（★）	・歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、休憩施設（ベンチ等）の設置等 ・大規模な改良を行う路線については、歩道の拡幅や勾配解消等の整備 ・適正な維持管理	行政（道路管理者）
	市道高麗本通線		
交通安全	交通安全施設〔信号機等〕（★）	・音響式信号機、高齢者等感応信号機等の設置 ・横断秒数の確保 ・利用者の状況に応じたエスコートゾーンの設置 ・道路標識、道路標示の設置 ・設置済み箇所の維持・管理	行政（公安委員会）

○重点整備地区（中央地区）


重点整備地区と実施事業位置
重点整備地区面積：約419ha
■バス（公共交通特定事業）
■タクシー（公共交通特定事業）
■旅客施設、車両等（公共交通関係事業）
■交通安全施設（交通安全特定事業）
桜島港フェリーターミナル
JR鹿児島駅
鹿児島医療センター
カクイックス交流センター（かごしま県民交流センター）
かんまちあ（上町ふれあい広場・上町の杜公園）
かごしま市民福祉プラザ
ニシムタ（北ふ頭店）
東部保健センター
県立図書館
鹿児島市役所
宝山ホール
市立美術館
鹿児島港桜島フェリーターミナル
いおワールドかごしま水族館
中央公民館
東郵便局
南日本銀行（本店）
県立博物館
山形屋
よかど鹿児島
鹿児島銀行（本店）
中央公園
天文館シネマパラダイス
南ふ頭旅客ターミナル
ザビエル公園
いづろ通電停
マルヤガーデンズ
鹿児島商工会議所
天文館通電停
種子・屋久高速船旅客ターミナル
センテラス天文館
鹿児島労働基準監督署
高見馬場電停
天文館公園
中央郵便局
アミュプラザ鹿児島
イオン鹿児島中央店
加治屋まちの杜公園
観光交流センター
鹿児島中央駅市民サービスステーション
AMU WE
Li-Ka1920
共研公園
JR鹿児島中央駅
鹿児島中央ターミナルビル（空港連絡バス・高速バスターミナル）
鹿児島中央駅前電停
キラメキテラス
サンエールかごしま
■市道唐湊線（道路特定事業）
■市道高麗本通線（道路関係事業）
市立病院
上荒田の杜公園
鹿児島市交通局
九州新幹線
JR在来線
鹿児島市電
アーケード街
重点整備地区
生活関連施設
旅客施設（利用者数/日）
3,000人以上
2,000～2,999人
生活関連経路
整備済
整備予定
準生活関連経路
整備予定
0
500
1,000
m

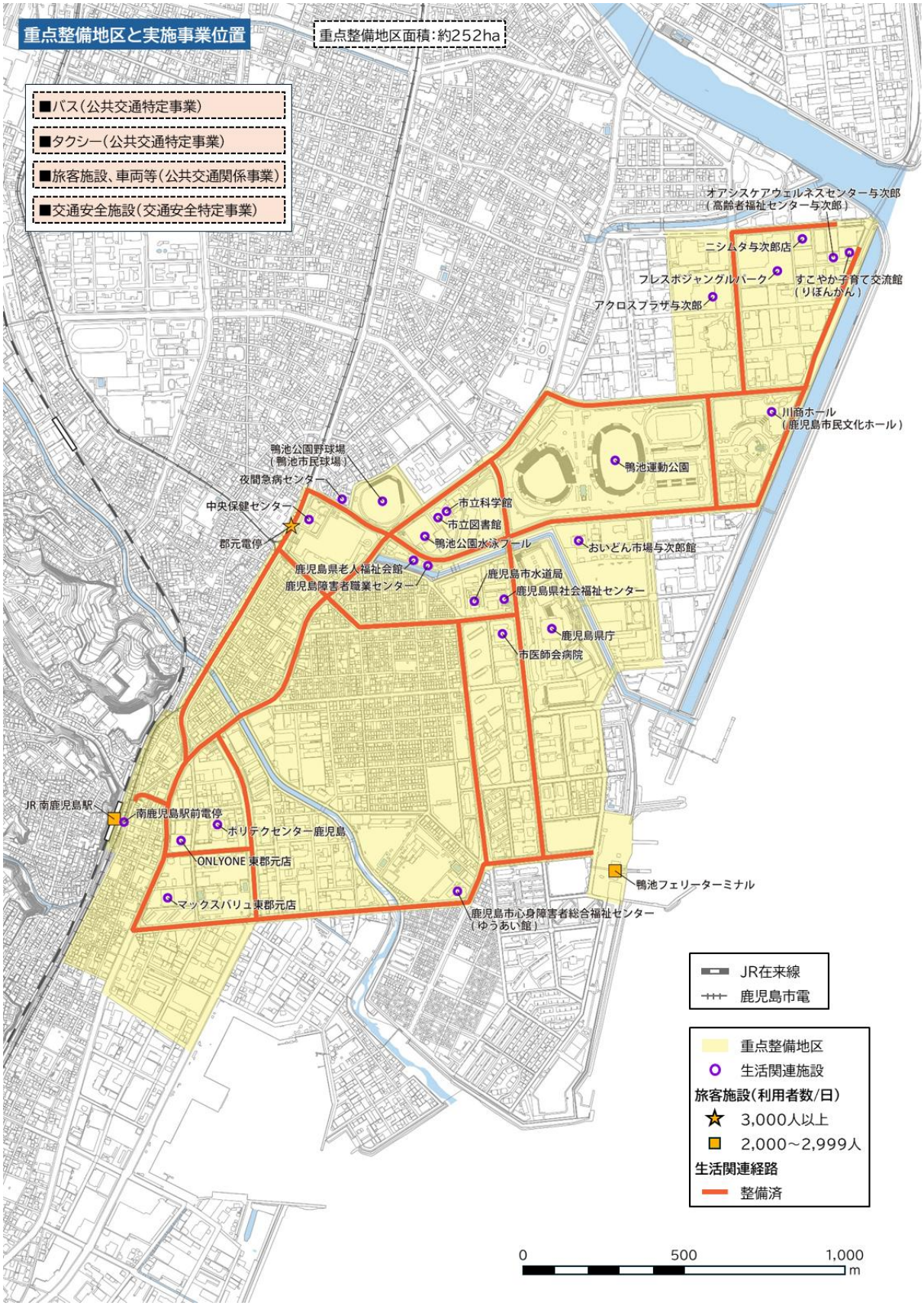
（2）　鴨池地区

鴨池地区は本市の中央部南側に位置し、南鹿児島駅や鴨池フェリーターミナル等の旅客施設があり、鹿児島県庁やその他主要な公共施設等が立地していることから、バリアフリー整備を重点的かつ一体的に進める必要がある地域です。

鴨池地区においては、以下の表に示すバリアフリー関係事業に取り組みます（★印が特定事業に該当するもの）。

種別	対象	事業内容	実施主体
公共交通	バス（★）	・低床車両の導入	公共交通事業者
	タクシー（★）	・低床車両の導入 ユニバーサルデザインタクシーの導入	
	旅客施設、車両等	・高齢者、障害者等が利用しやすいバリアフリー情報等の提供	
		・設備の定期点検や要望に応じた介助など、バリアフリー設備の機能が十分に発揮される体制の整備	
交通安全	交通安全施設〔信号機等〕（★）	・音響式信号機、高齢者等感応信号機等の設置 ・横断秒数の確保 ・利用者の状況に応じたエスコートゾーンの設置 ・道路標識、道路標示の設置 ・設置済み箇所の維持・管理	行政（公安委員会）

○重点整備地区（鴨池地区）


重点整備地区と実施事業位置
重点整備地区面積：約252ha
■バス（公共交通特定事業）
■タクシー（公共交通特定事業）
■旅客施設、車両等（公共交通関係事業）
■交通安全施設（交通安全特定事業）
オアシスケアウェルネスセンター与次郎
（高齢者福祉センター与次郎）
ニシムタ与次郎店
フレスポジャングルパーク
すこやか子育て交流館
（りぼんかん）
アクロスプラザ与次郎
川商ホール
（鹿児島市民文化ホール）
鴨池公園野球場
（鴨池市民球場）
鴨池運動公園
夜間急病センター
中央保健センター
市立科学館
市立図書館
都元電停
鴨池公園水泳プール
おいどん市場与次郎館
鹿児島県老人福祉会館
鹿児島障害者職業センター
鹿児島市水道局
鹿児島県社会福祉センター
鹿児島県庁
市医師会病院
JR南鹿児島駅
南鹿児島駅前電停
ポリテクセンター鹿児島
ONLYONE東郡元店
マックスバリュ東郡元店
鴨池フェリーターミナル
鹿児島市心身障害者総合福祉センター
（ゆうあい館）
JR在来線
鹿児島市電
重点整備地区
生活関連施設
旅客施設（利用者数/日）
3,000人以上
2,000～2,999人
生活関連経路
整備済
0
500
1,000
m

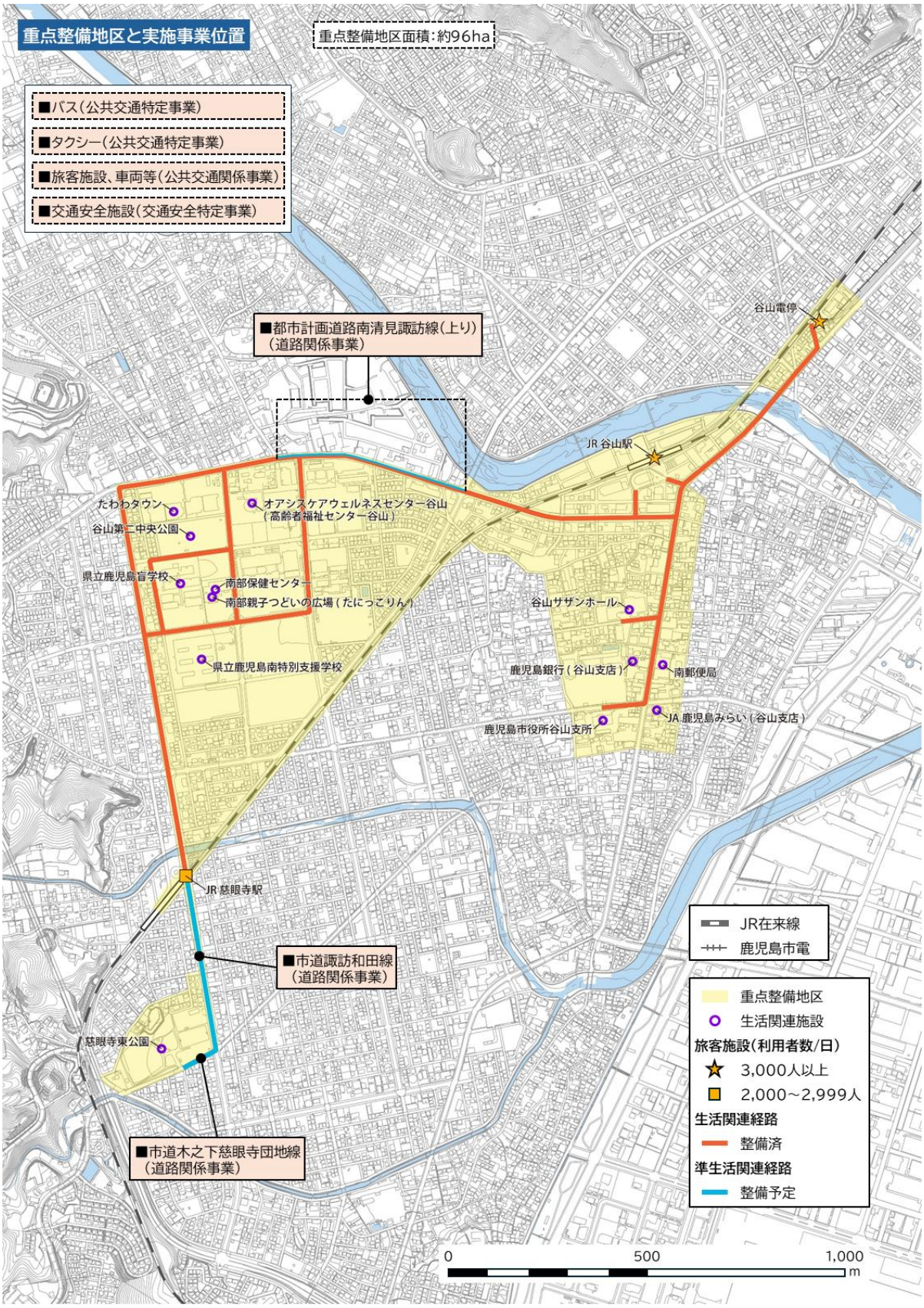
（3）　谷山地区

谷山地区は、谷山駅や谷山電停等の旅客施設があり、土地区画整理事業による市街地整備が進められ、公共施設や教育施設、福祉施設が集積してきていることから、バリアフリー整備を重点的かつ一体的に進める必要がある地域です。

谷山地区においては、以下の表に示すバリアフリー関係事業に取り組みます（★印が特定事業に該当するもの）。

種別	対象	事業内容	実施主体
公共交通	バス（★）	・低床車両の導入	公共交通事業者
	タクシー（★）	・低床車両の導入 ユニバーサルデザインタクシーの導入	
	旅客施設、車両等	・高齢者、障害者等が利用しやすいバリアフリー情報等の提供	
		・設備の定期点検や要望に応じた介助等、バリアフリー設備の機能が十分に発揮される体制の整備	
道路	都市計画道路南清見諏訪線	・歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、休憩施設（ベンチ等）の設置等 ・大規模な改良を行う路線については、歩道の拡幅や勾配解消等の整備 ・適正な維持管理	行政 （道路管理者）
	市道諏訪和田線		
	市道木之下慈眼寺団地線		
交通安全	交通安全施設〔信号機等〕（★）	・音響式信号機、高齢者等感応信号機等の設置 ・横断秒数の確保 ・利用者の状況に応じたエスコートゾーンの設置 ・道路標識、道路標示の設置 ・設置済み箇所の維持・管理	行政 （公安委員会）

○重点整備地区（谷山地区）


重点整備地区と実施事業位置
重点整備地区面積：約96ha
■バス（公共交通特定事業）
■タクシー（公共交通特定事業）
■旅客施設、車両等（公共交通関係事業）
■交通安全施設（交通安全特定事業）
■都市計画道路南清見諏訪線（上り）（道路関係事業）
谷山電停
JR 谷山駅
たわわタウン
谷山第二中央公園
オアシスケアウェルネスセンター谷山（高齢者福祉センター谷山）
県立鹿児島盲学校
南部保健センター
南部親子つどいの広場（たにっこりん）
谷山サザンホール
県立鹿児島南特別支援学校
鹿児島銀行（谷山支店）
南郵便局
JA 鹿児島みらい（谷山支店）
鹿児島市役所谷山支所
JR 慈眼寺駅
■市道諏訪和田線（道路関係事業）
慈眼寺東公園
■市道木之下慈眼寺団地線（道路関係事業）
JR在来線
鹿児島市電
重点整備地区
生活関連施設
旅客施設（利用者数/日）
3,000人以上
2,000～2,999人
生活関連経路
整備済
準生活関連経路
整備予定
0
500
1,000
m

8-4 「心のバリアフリー」を推進するための取組

バリアフリーの推進は、ハード面の整備だけでなく、すべての人が互いに理解を深めようとコミュニケーションをとる「心のバリアフリー」が重要です。第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想に引き続き、以下の取組を「教育啓発特定事業」として位置付け、公共交通事業者と行政が連携しながら推進します。

なお、これらの取組については、重点整備地区に限らず、市内全域を対象とします。

種別	事業内容	実施主体
教育啓発特定事業	適切な利用者支援や接遇の向上に向けた、乗務員や職員等を対象とする研修の実施や資格取得の推進	交通事業者 行政
	各学校の教育課程に基づくバリアフリーに関する指導	行政
	バリアフリー教室や市政出前トーク、講習会を通じた意識啓発	行政
	ポスターや車内アナウンス等による意識啓発	交通事業者 行政
	障害者福祉施策による啓発活動や外出支援の実施	行政
	優先席やバリアフリートイレ、障害者等用駐車スペースの適正な利用に関する広報啓発	交通事業者 行政
	市ホームページ等による特定事業等の進捗状況の公表	行政
その他の取組	障害者等の特定公共的施設等の安全かつ快適な利用促進	行政
	バリアフリーに配慮したイベントの実施	行政

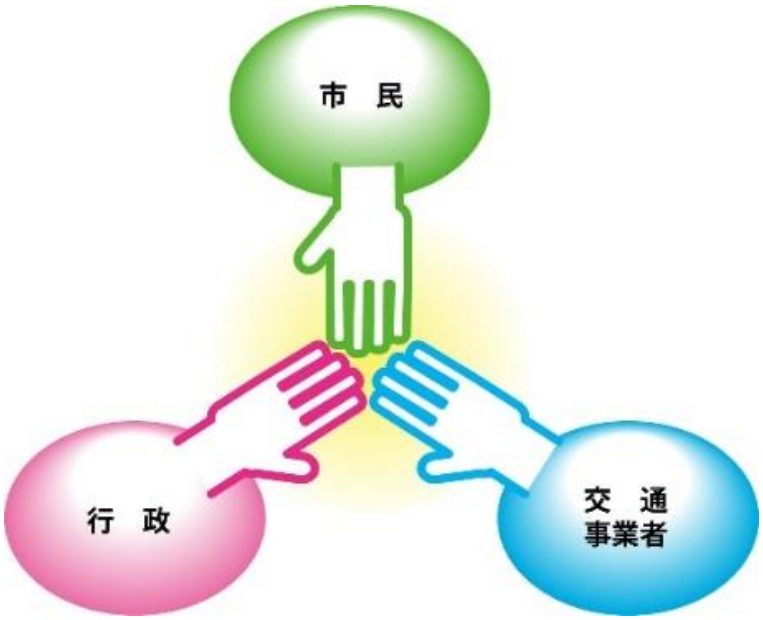
第９章 「公共交通ビジョン」の推進体制

９-１ 「公共交通ビジョン」の実現に向けて

「公共交通ビジョン」の基本理念を実現するためには、掲げた施策の進捗状況や評価指標の達成状況などを、定期的かつ継続的に把握し、着実な推進を図る必要があります。

また、施策の実効性を高めるためには、利用者である市民、サービスを提供する交通事業者、そして行政が、それぞれの役割を十分に理解し、連携して取り組むことが重要です。

さらに、社会経済情勢や市民ニーズの変化、関連計画の見直し等を踏まえ、必要に応じて施策や評価指標の見直し、新たな提案を行うなど、時勢に即した柔軟な運用を図ることも求められます。



○ 各主体の果たすべき役割

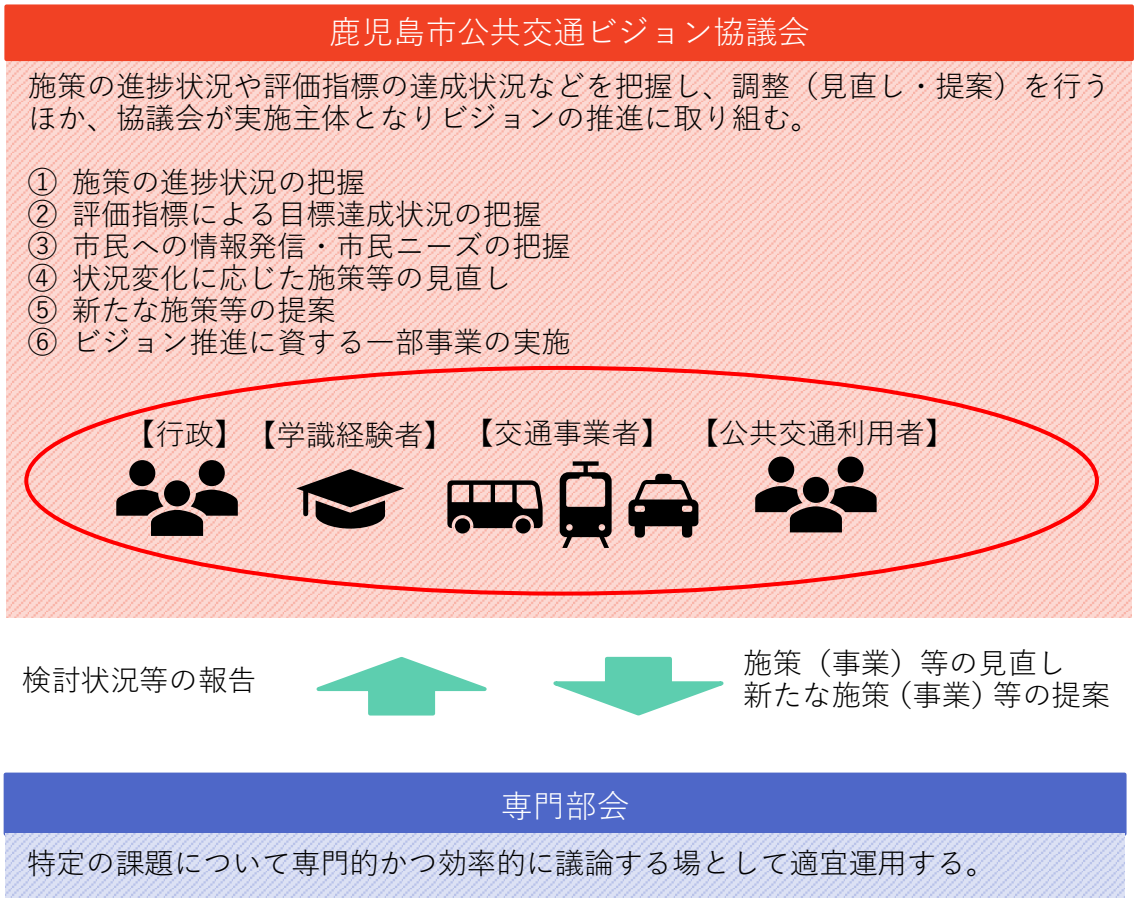
主体	役割
行政	地域の実情に即した交通施策を着実に推進するため、協議会等を通じて関係者との連携・調整を主体的に行います。モニタリングにより課題を把握し、改善を重ねながら公共交通の活性化を図るとともに、地域における移動手段の確保に継続的に取り組みます。
交通事業者	各事業エリアにおいて、鹿児島市全体の公共交通ネットワークの最適化を関係者とともに目指し、持続可能な運行の維持・確保に努めるほか、利便性向上に資する設備投資や運行改善を進め、運送サービスの質の向上に努めます。
市民	公共交通の積極的な利用や住民による支え合いが、地域の移動手段を守ることにつながることを理解し、地域の一員として公共交通の維持・確保に努めます。

9-2　「公共交通ビジョン」の推進組織

「鹿児島市公共交通ビジョン協議会（以下、ビジョン協議会）」は、学識経験者、交通事業者、行政等で構成され、公共交通ビジョンの着実な推進を図るため、施策の進捗状況や評価指標の達成状況などを把握し、必要に応じて施策の見直しや新たな提案を行います。

また、重点的な協議テーマがある場合は、適宜ビジョン協議会の下部組織として専門部会を設置し、特定の課題について専門的かつ効率的な議論の場として運用します。

○　「公共交通ビジョン」の推進体制

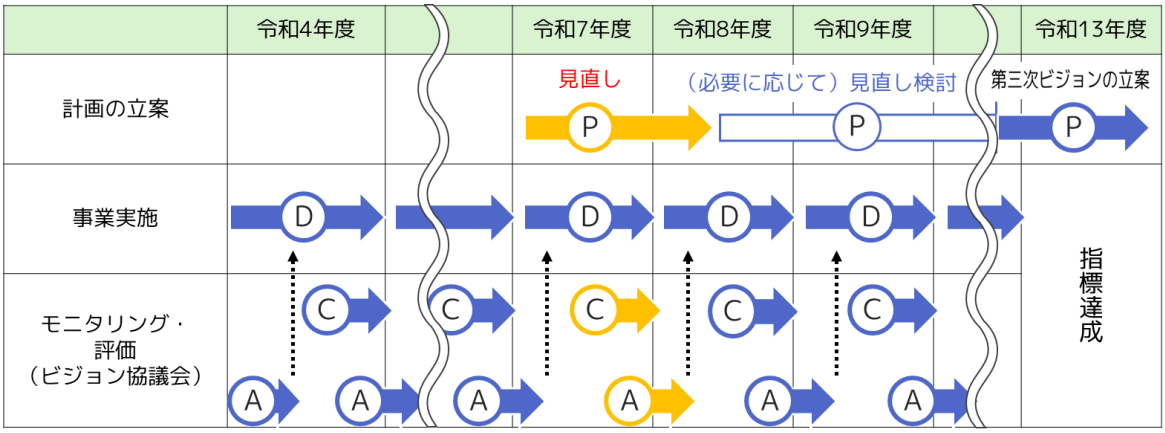


9-3　評価指標の達成状況の評価手法等

目標達成に向けては、計画的な事業の推進が不可欠です。そのため、継続的に取組（Do）を実施するとともに、その取組結果を詳細に把握・評価（Check）し、課題が見つかれば改善策を検討・調整（Action）を行い、新たな取組の計画（Plan）を立案するという「PDCAサイクル」に基づき、評価指標の達成状況を適切に評価していきます。

○ PDCA サイクル

○ 計画期間内における PDCA サイクル



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年度の取組について
	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	宮﨑　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		ＪＲ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	宮﨑　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。

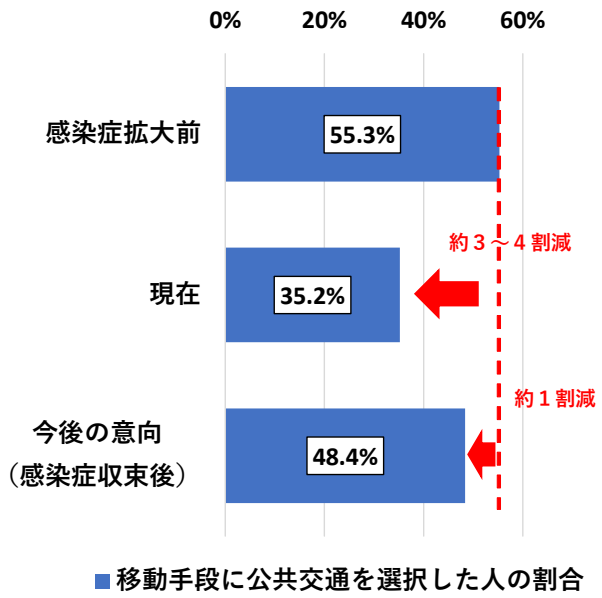
中間評価（令和５年度時点）では、鉄道および路面電車の利用者数はコロナ禍前の水準まで回復している一方、路線バスおよびタクシーは約７割程度にとどまっており、交通手段ごとに回復状況に差が生じていることが確認されています。

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。

目標値（データ年次：令和 11 年度）

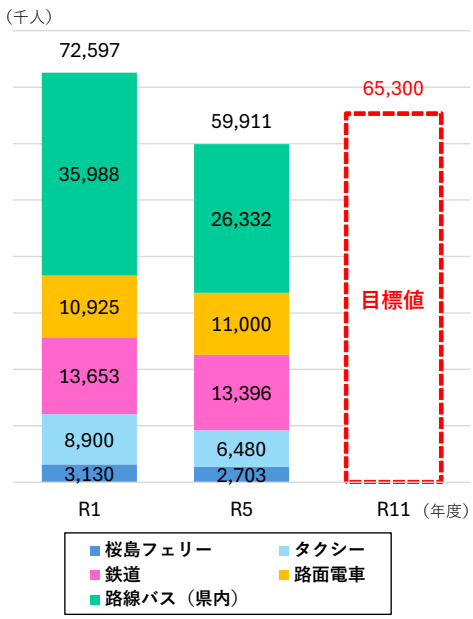
72,597 千人/年度（令和元年度実績）　×　0.9　≒　65,300 千人/年度

○ 移動手段に公共交通を選択した人の割合



■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。

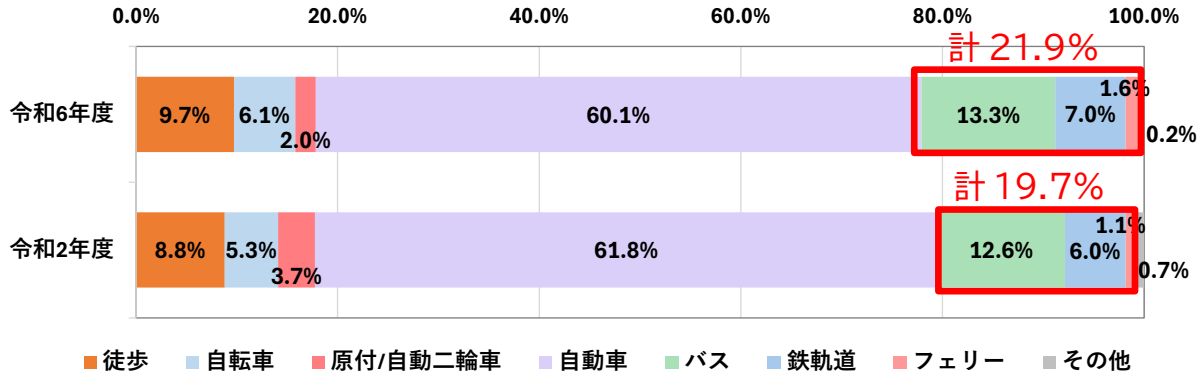
第７章で示したとおり、今後は路線再編に伴い、本市が運行する補完交通の導入地域が拡大する見込みです。このため、ビジョン改定を機に本指標の考え方を見直し、必要な予算（目標値以上）を確保できるよう、これまでの「公的資金投入額の上限を目標値とする指標」から、「投入額の下限を目標値とする指標」へと変更しました。

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

〇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㈱、JR 九州バス㈱、鹿児島交通㈱、九州運輸局要覧

評価指標５：運輸部門からの CO_2排出量の削減率

公共交通ビジョンにおける CO_2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 CO_2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 CO_2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 CO_2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、CO_2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 CO_2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。

戦略	推進施策	1：公共交通利用者数	2：公共交通公的資金投入額	3：公共交通分担率	4：公共交通に従事する運転者数	5：運輸部門からの CO_2 排出量の削減率	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
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						

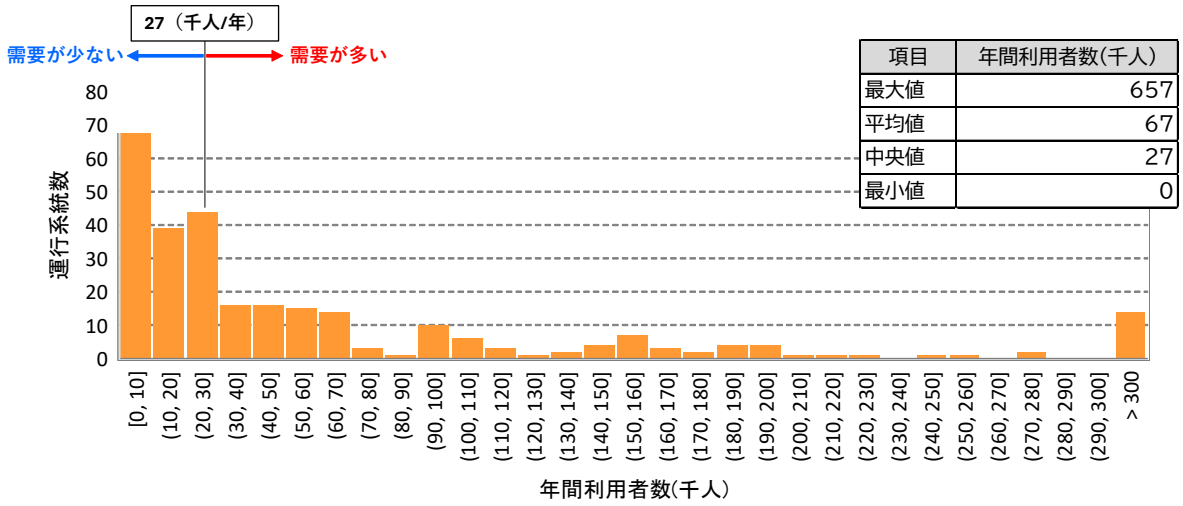
参考３：地域公共交通ネットワーク再構築に向けた検討資料

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

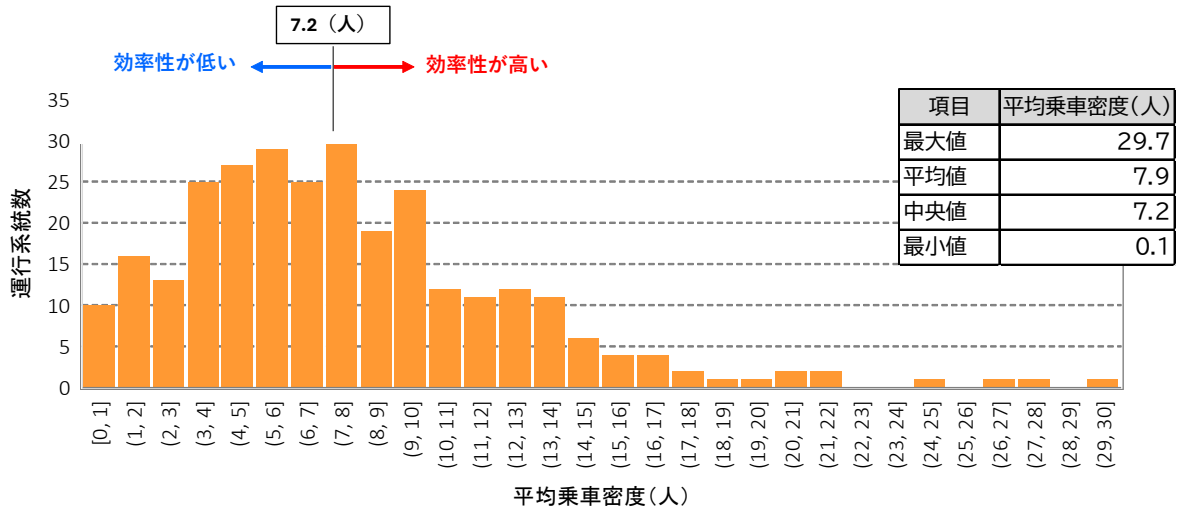


項目	年間利用者数(千人)
最大値	657
平均値	67
中央値	27
最小値	0

※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

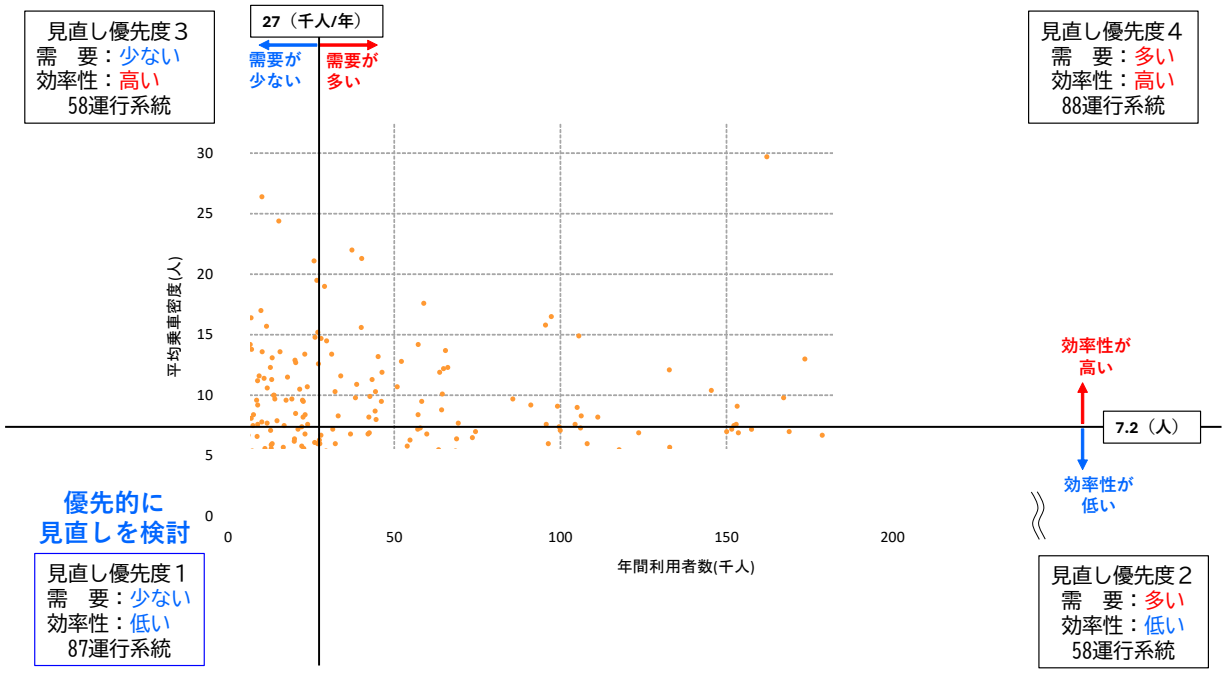


項目	平均乗車密度(人)
最大値	29.7
平均値	7.9
中央値	7.2
最小値	0.1

※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



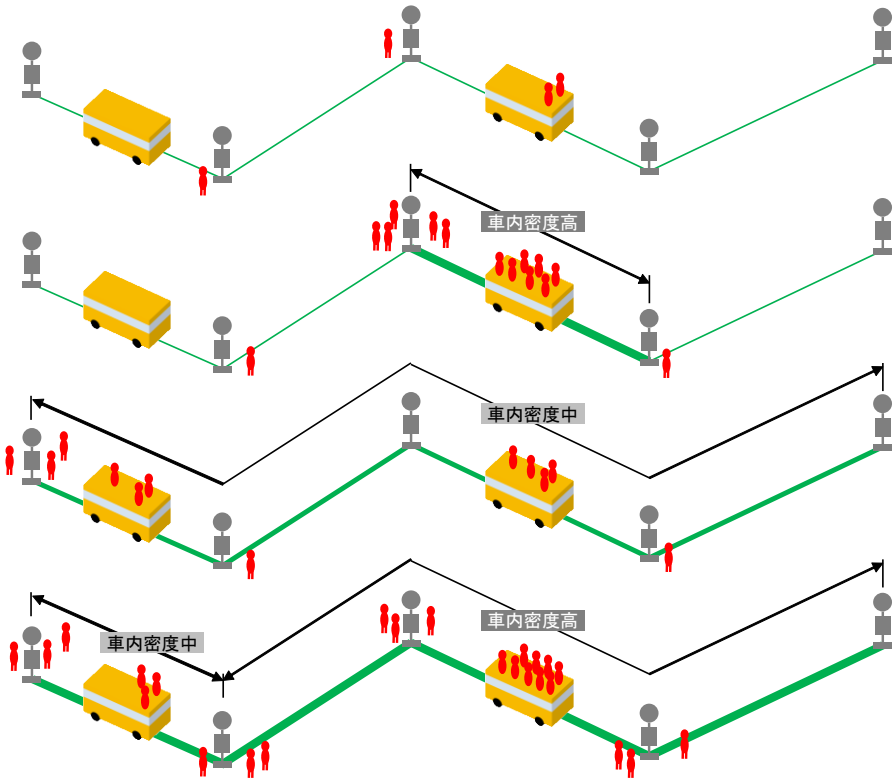
○ 見直し優先度のイメージ

【見直し優先度１】
需　要：少ない
効率性：低い
全体的に利用者が少なく効率性も低い

【見直し優先度２】
需　要：多い
効率性：低い
一定の利用者がいるが車内密度が低い区間があり効率性が低い

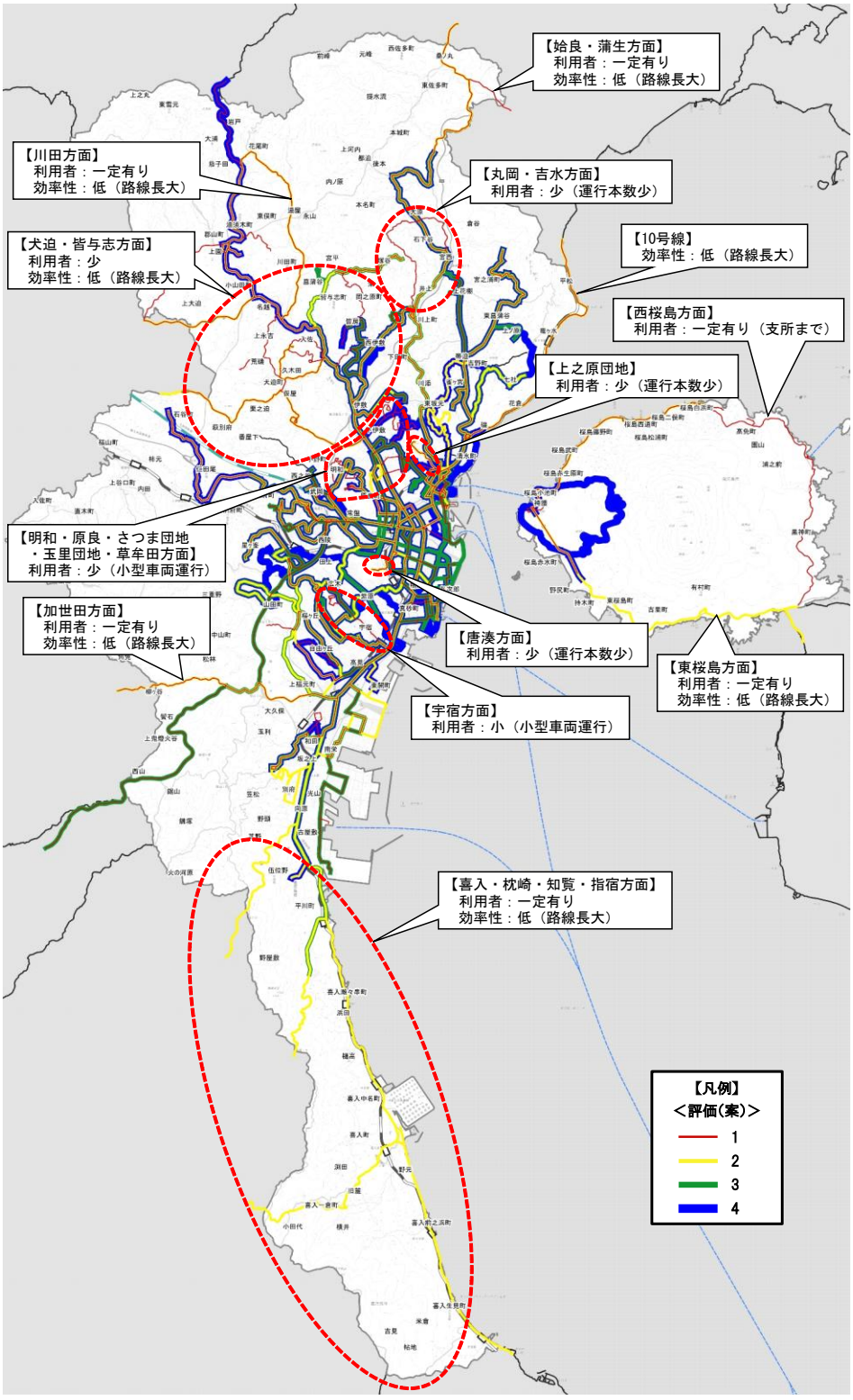
【見直し優先度３】
需　要：少ない
効率性：高い
利用者は少ないが全体的に一定の車内密度があり効率性が高い

【見直し優先度４】
需　要：多い
効率性：高い
全体的に利用者が多く効率性も高い



○ 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

地域懇話会における（全体に関する）主な意見

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。
⇒〇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。
〇特に、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。

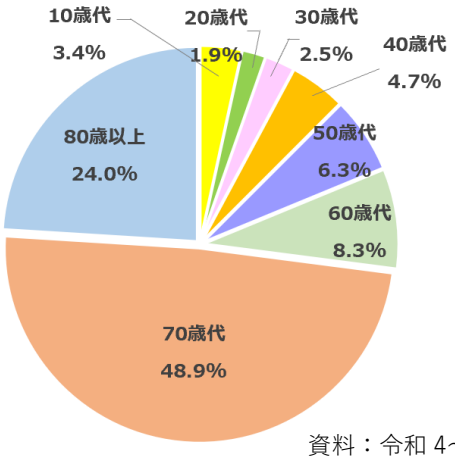
（現行のあいばす運行への意見及び見直しに関する意見）
・見直し案では運行ルートが短縮されており便利
・区域運行の導入は効率的で良い案である。自宅まで迎えが来るため、利便性が上がる。
・区域運行は金融機関や病院等を目的地に追加してほしい。

（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ってほしい。
・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）

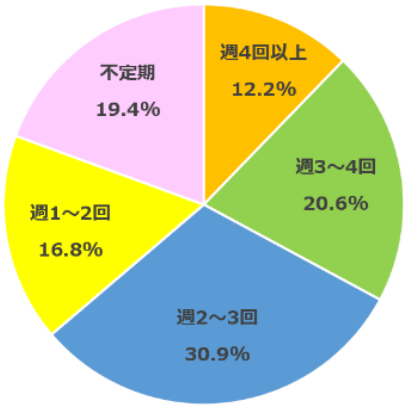
利用者は 70 歳代の利用が約 5 割と最も多く、次いで 80 歳代以上となっており、あわせて約 7 割を占めています。また、利用頻度は週 2～3 回以上の利用が約 3 割と最も多く、次いで週 3～4 回以上となっています。

○ あいばす利用年代



n＝1545

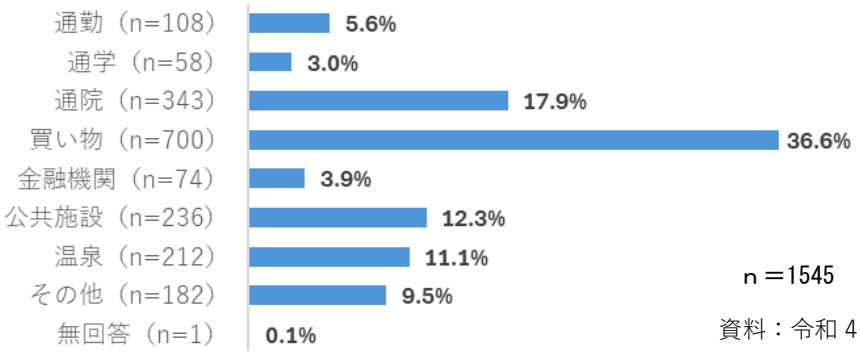
○ あいばす利用頻度



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。

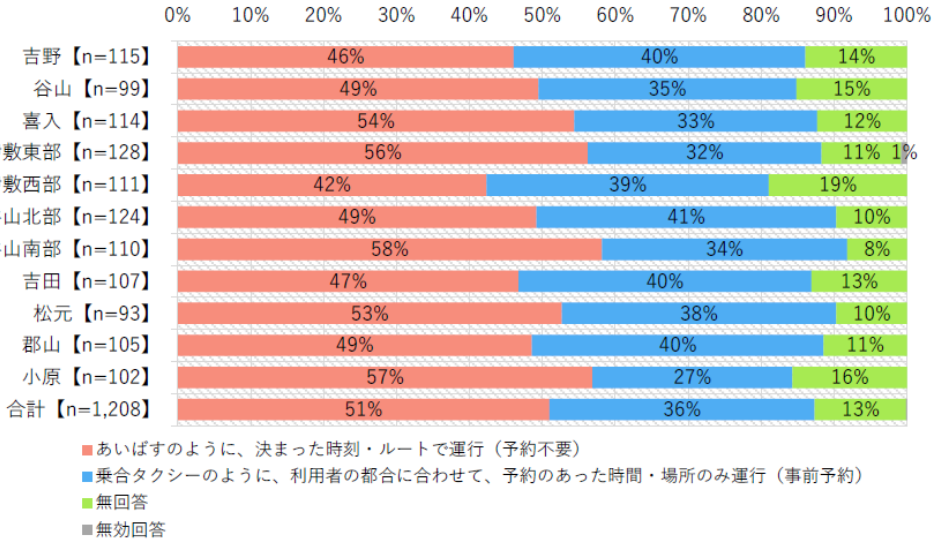
○ あいばす利用目的



n＝1545

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１１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・姶良市
		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
	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
路線バス廃止地域支援事業		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	川上・下田、菖蒲谷、磯山
		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。

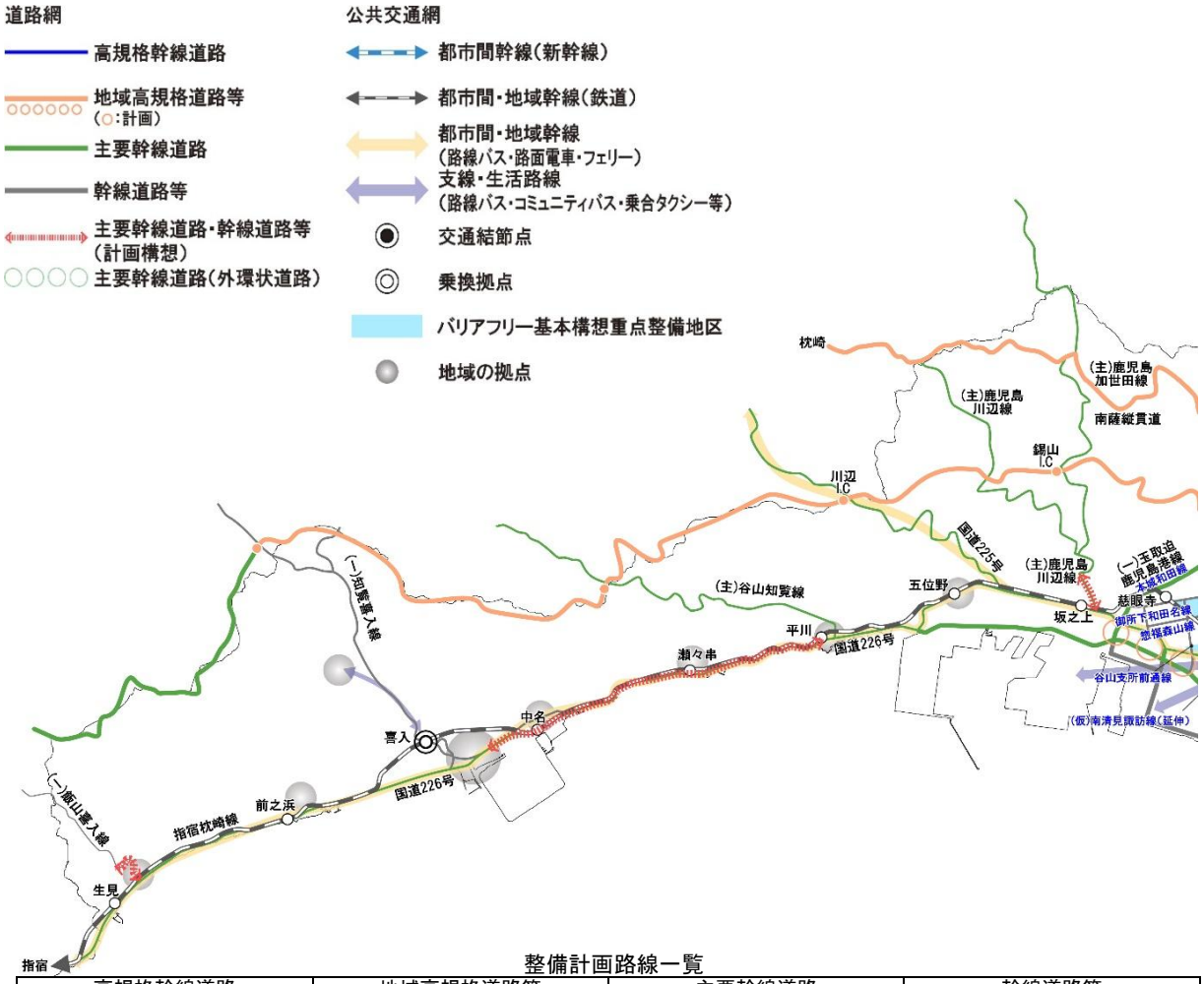
※　民間バス路線の廃止に伴い乗合タクシーを導入する「路線バス廃止地域支援事業」は、令和８年度に見直しが行われ、居住誘導区域を中心として、利便増進実施計画に基づくバス路線再編地域等に乗合タクシー等を導入する「市街地内補完交通運行事業」に移行している。

※　上記は令和８年７月時点の計画。

資料編：各種関連データ

将来の都市構造

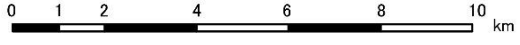
○ 快適で移動しやすい都市の方針図

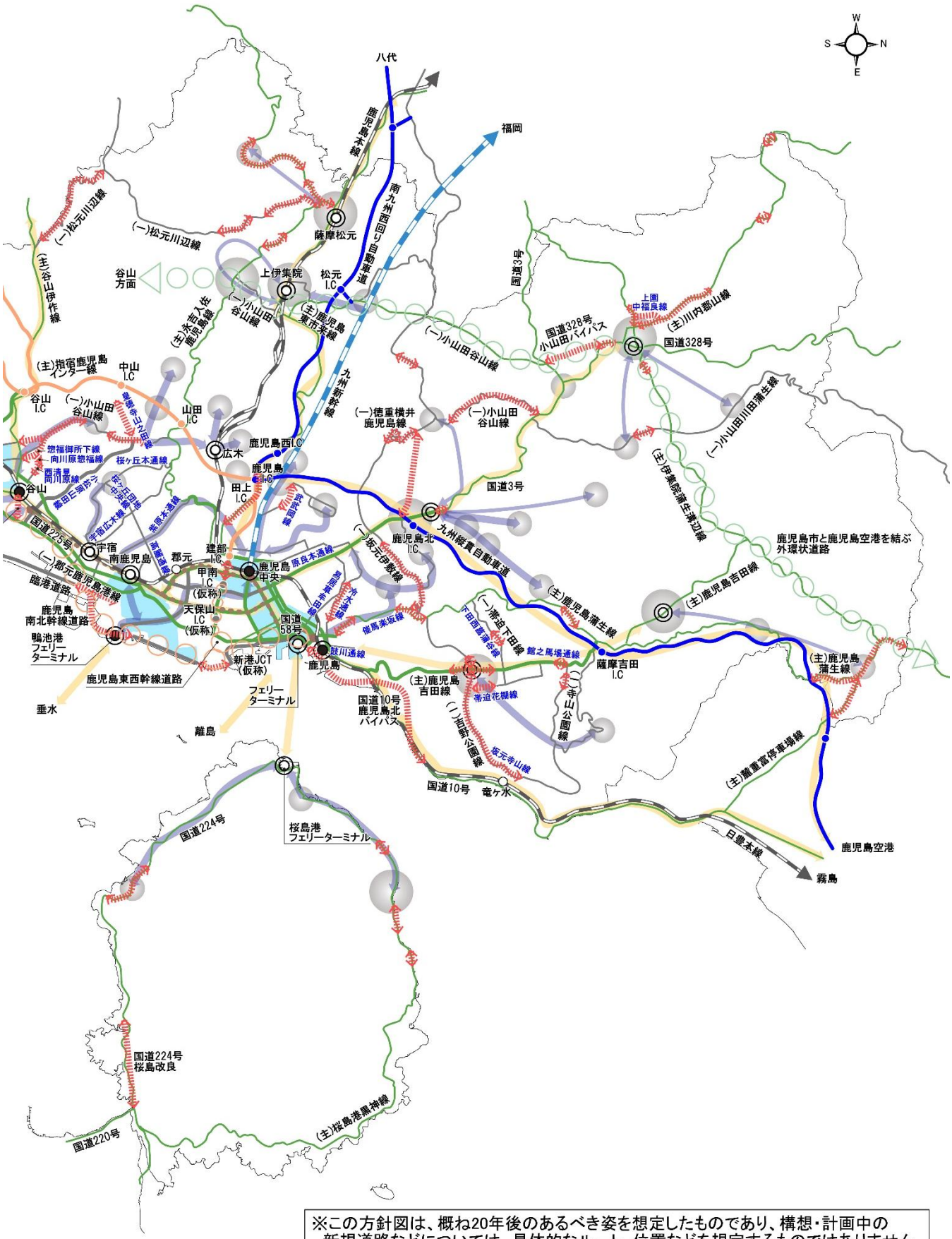


整備計画路線一覧

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	自動車専用道路と同程度の機能を有する広域道路	周辺他市町や都市内主要地等を連絡する道路	主要幹線道路を補完し、交通拠点を連絡する道路等
九州縦貫自動車道 南九州西回り自動車道　等	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	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)麓重富停車場線 (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)桜島港黒神線 (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	(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

※赤文字：整備計画路線





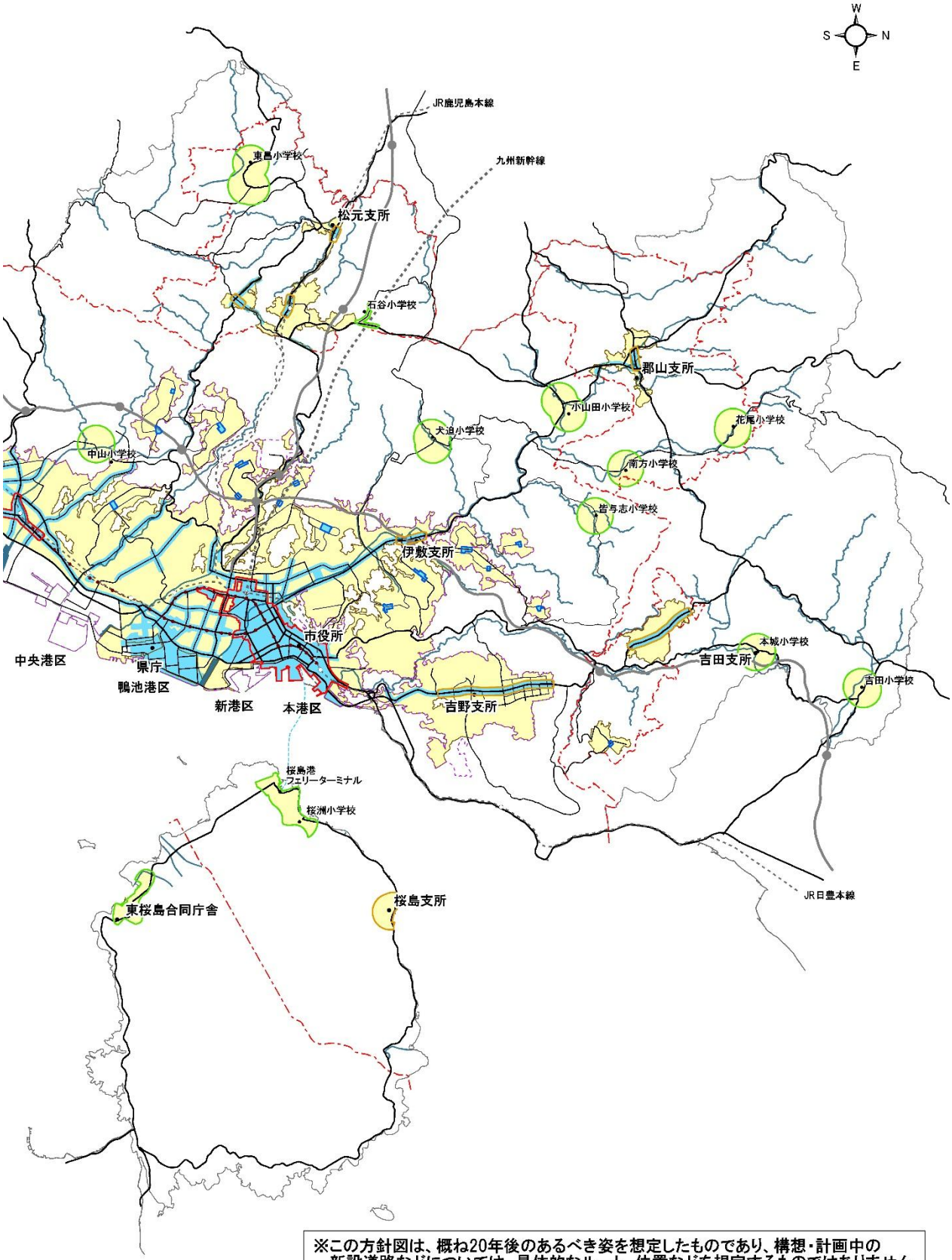
※この方針図は、概ね20年後のあるべき姿を想定したものであり、構想・計画中の新規道路などについては、具体的なルート、位置などを規定するものではありません。

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



※この方針図は、概ね20年後のあるべき姿を想定したものであり、構想・計画中の新設道路などについては、具体的なルート、位置などを規定するものではありません。

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）

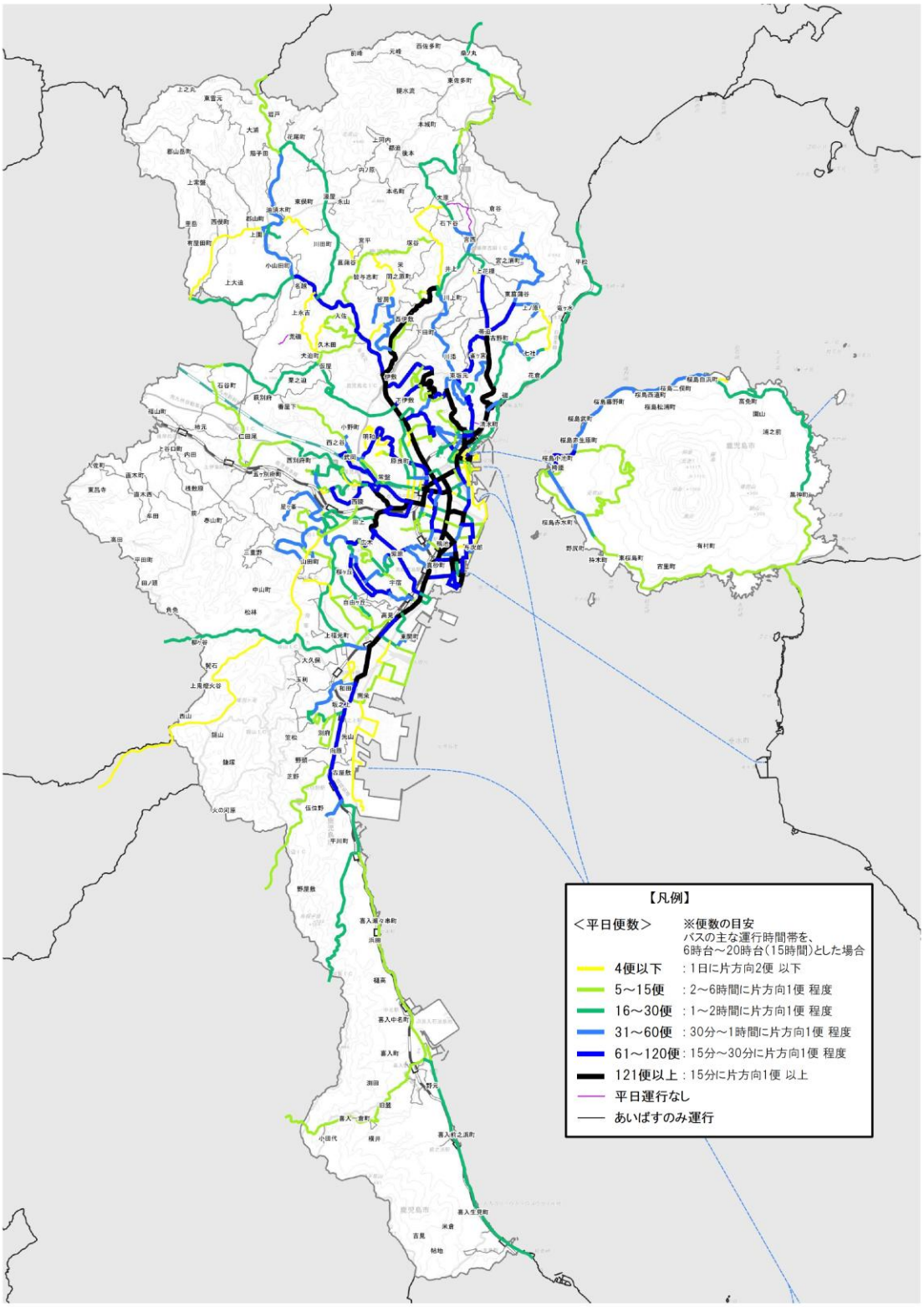
都市	都市類型	人口密度 (人/ha)	自動車 利用割合(%)
東京２３区	三大都市圏・中心都市	155.1	12.0
川崎市	三大都市圏・中心都市	107.6	12.7
横浜市	三大都市圏・中心都市	86.3	17.3
大阪市	三大都市圏・中心都市	122.2	21.8
松戸市	三大都市圏・周辺都市	81.2	21.9
神戸市	三大都市圏・中心都市	27.4	26.1
奈良市	三大都市圏・周辺都市	12.8	30.5
千葉市	三大都市圏・中心都市	35.9	31.0
京都市	三大都市圏・中心都市	17.7	33.1
所沢市	三大都市圏・周辺都市	47.5	34.1
名古屋市	三大都市圏・中心都市	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）

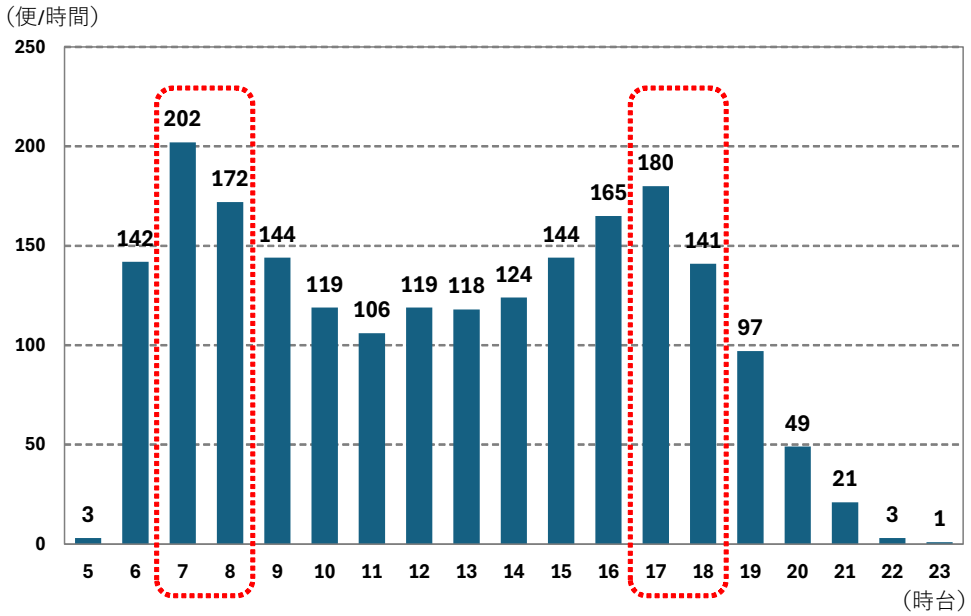


※路線バスの便数は令和６年７月時点。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスは除く。
資料：鹿児島市交通局、南国交通、JR 九州バスは GTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。

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。

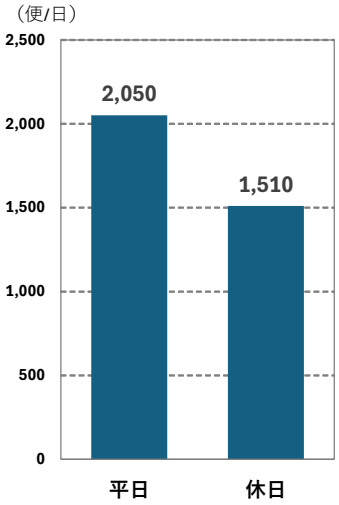
○ 時間帯別の便数（平日・あいばす等除く）



※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）

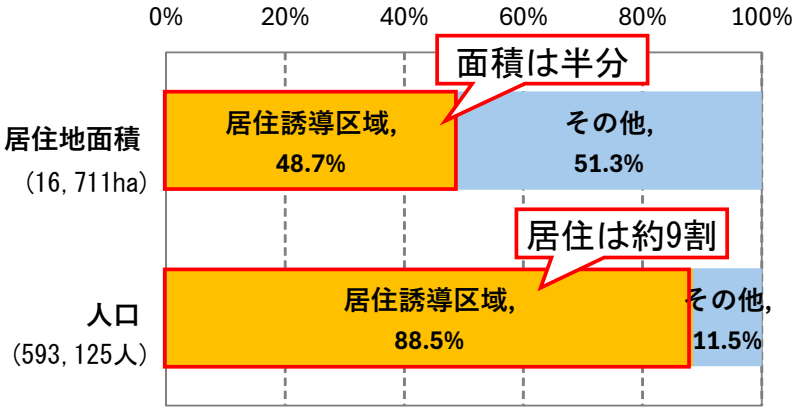


※令和 6 年 7 月時点。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスを除く。
※休日は、日曜・祝日の便数。
資料：鹿児島市交通局、南国交通㈱、JR 九州バス㈱は GTFS-JP、鹿児島交通㈱は時刻表データより作成。

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。

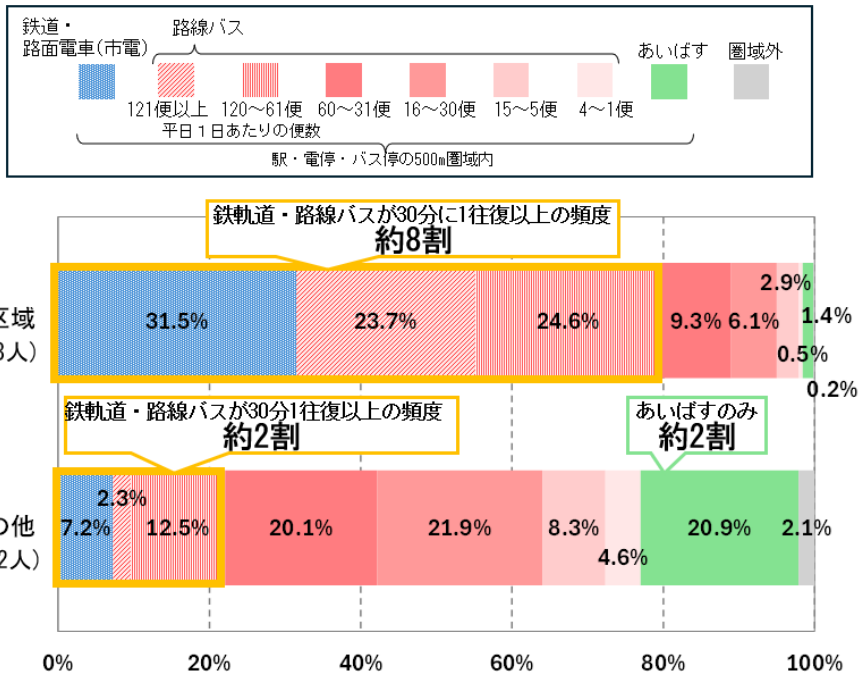
○ 鹿児島市内の人口・面積



※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

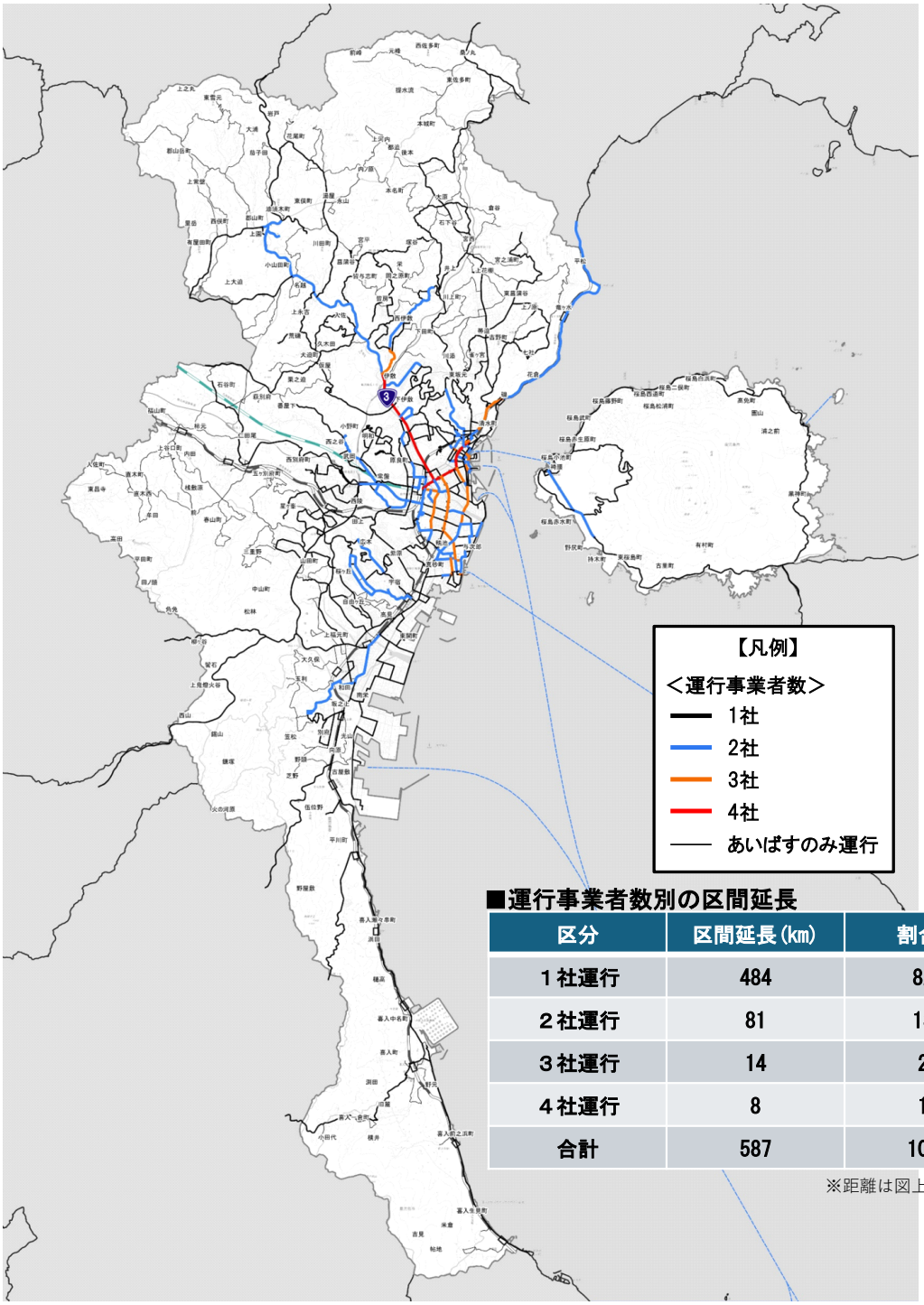


※路線バスの便数は令和 6 年 7 月時点。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスは除く。
※鉄道・路面電車（市電）と路線バスが重複する場合は鉄道・路面電車（市電）で計上。
※小数点以下の数字を四捨五入して整数表示しているため、合計値が合わない場合がある。
資料：鹿児島市交通局、南国交通㈱、JR 九州バス㈱は GTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。

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）



■運行事業者数別の区間延長

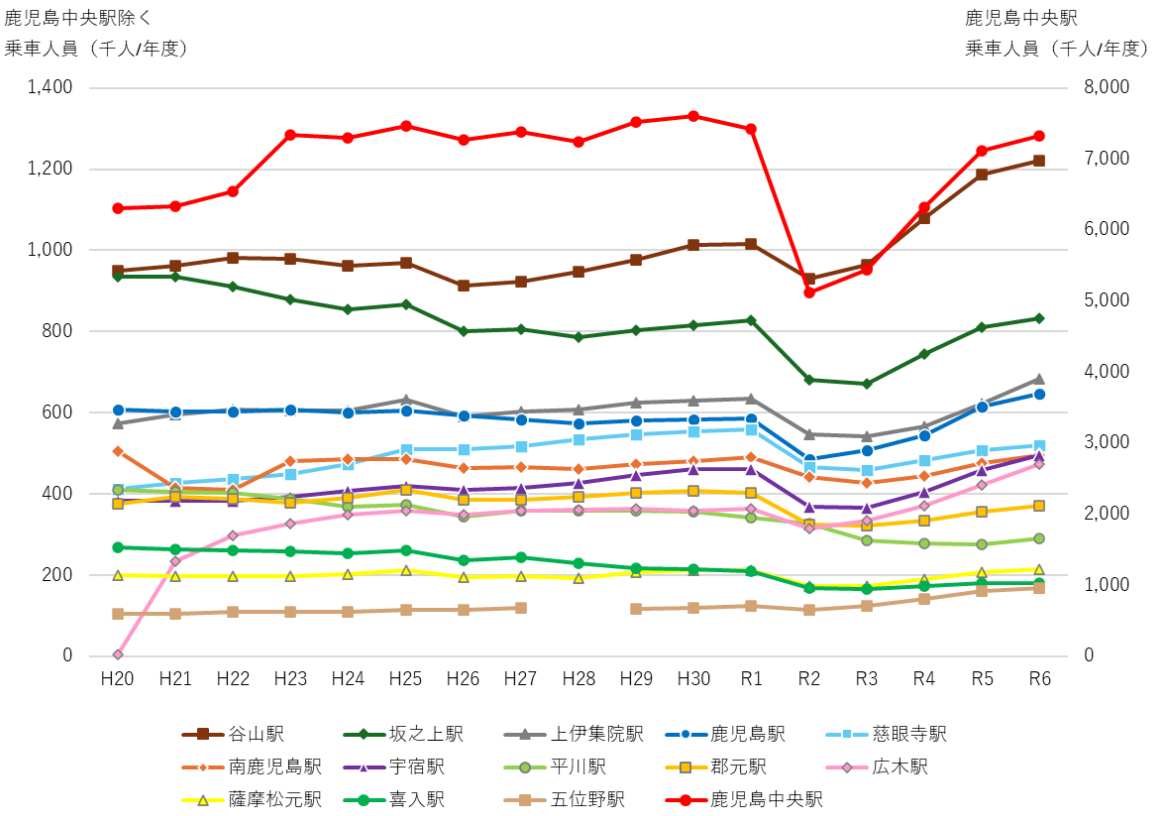
区分	区間延長(km)	割合(%)
１社運行	484	82.4
２社運行	81	13.8
３社運行	14	2.4
４社運行	8	1.4
合計	587	100.0

※距離は図上計測結果

※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

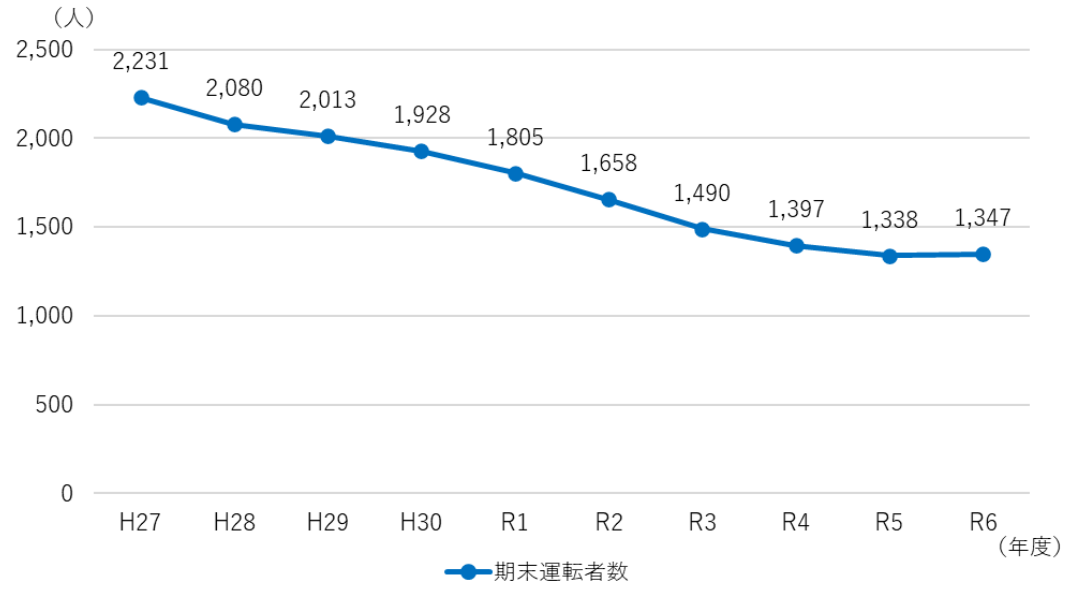
○ 鉄道駅（鹿児島市内）の乗客数の推移



※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

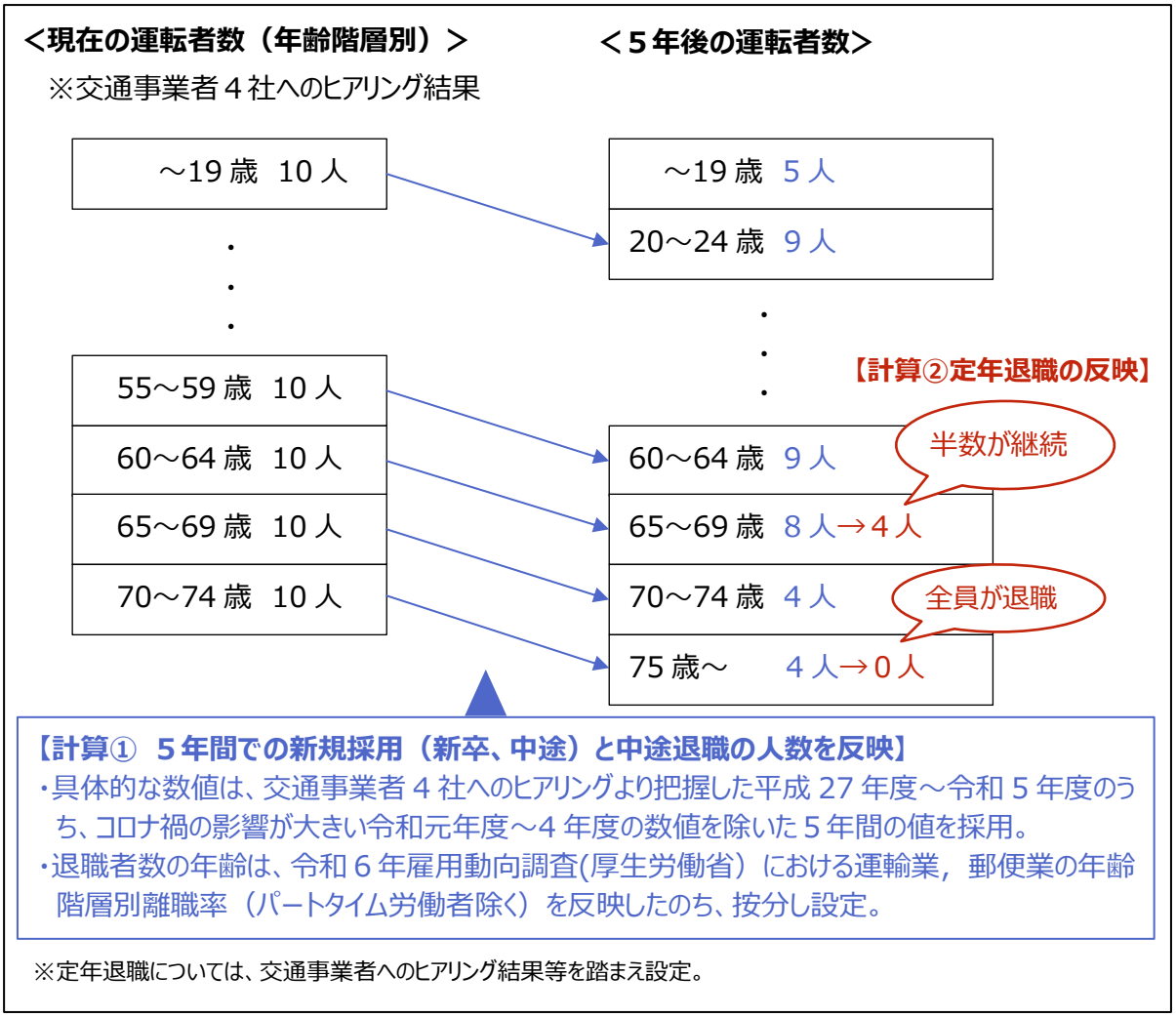


資料：九州運輸局要覧

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	○
ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙ（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

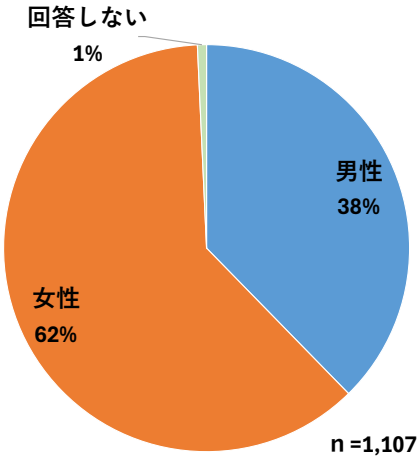
項目	内容	
	鹿児島市民	路線バス利用者
調査名	令和 6 年度鹿児島市の公共交通に関するアンケート調査	
調査期間	令和 6 年 9 月 30 日（月）～ 10 月 21 日（月）	令和 6 年 10 月 18 日（金）～ 10 月 28 日（月）
対象者	無作為抽出（15～89 歳）	リサーチ会社モニター （15～89 歳の鹿児島市民で、1 年以内に路線バスを利用したことがある人）
調査票配布数	3,000 世帯（6,000 票） ※1 世帯に調査票を 2 票配布	―
回答方法	書面又は Web	Web のみ
調査票回収数	1,116 票（紙 849 票、Web267 票）	400 票
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

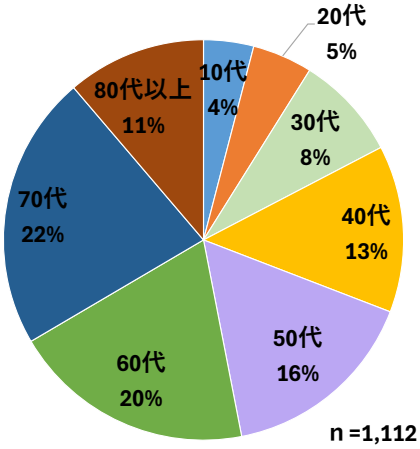
① 性別・年齢

・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。

［回答者の性別］



［回答者の年齢］

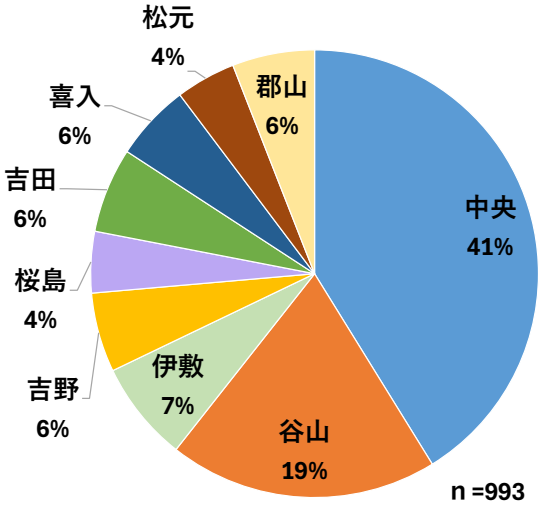


※小数点以下を四捨五入しているため、合計が 100%にならない場合がある（以下同様）。

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。

［居住地別の回答者数］

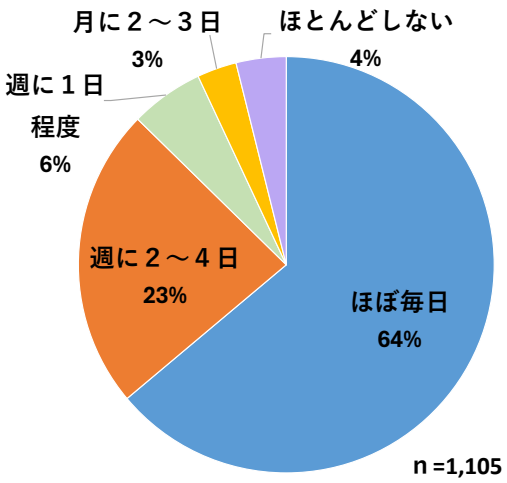


日常的な外出状況について

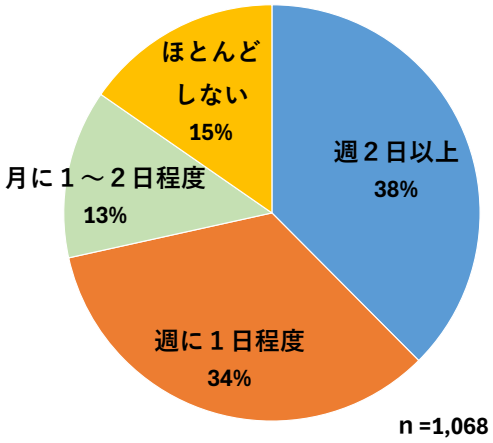
③ 日常的な外出頻度（平日、休日）

・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）］



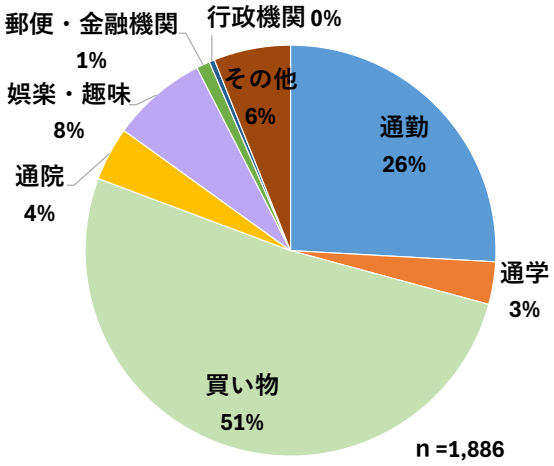
［日常的な外出頻度（休日）］



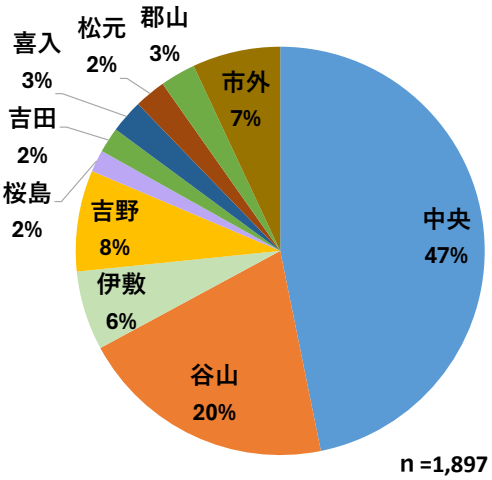
④ 日常的な外出目的・地域・交通手段（平日）

・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。

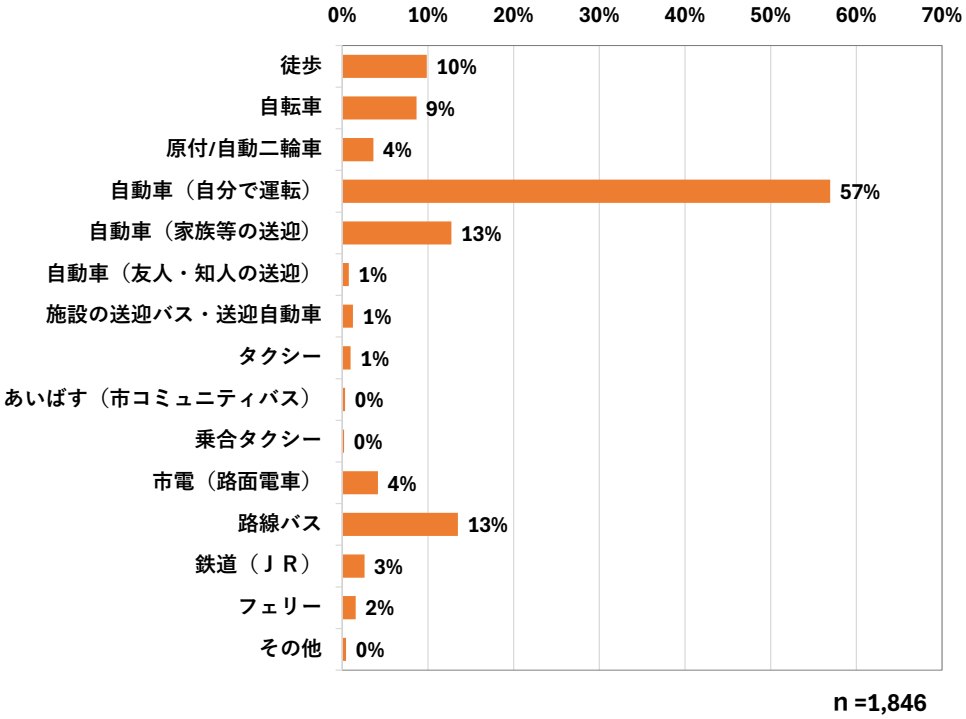
［日常的な外出目的（平日）］



［日常的な外出先地域（平日）］



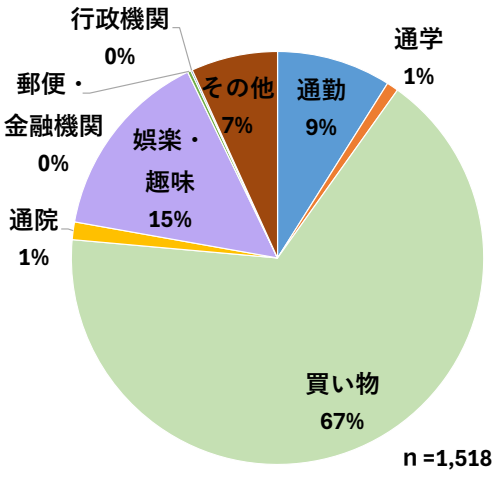
［外出先への主な交通手段（平日）］



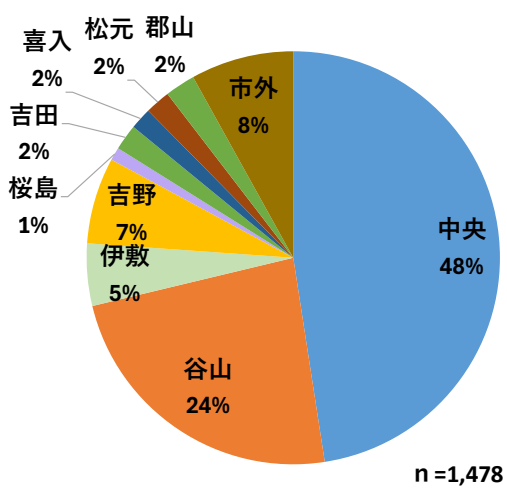
⑤ 日常的な外出目的・地域・交通手段（休日）

・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。

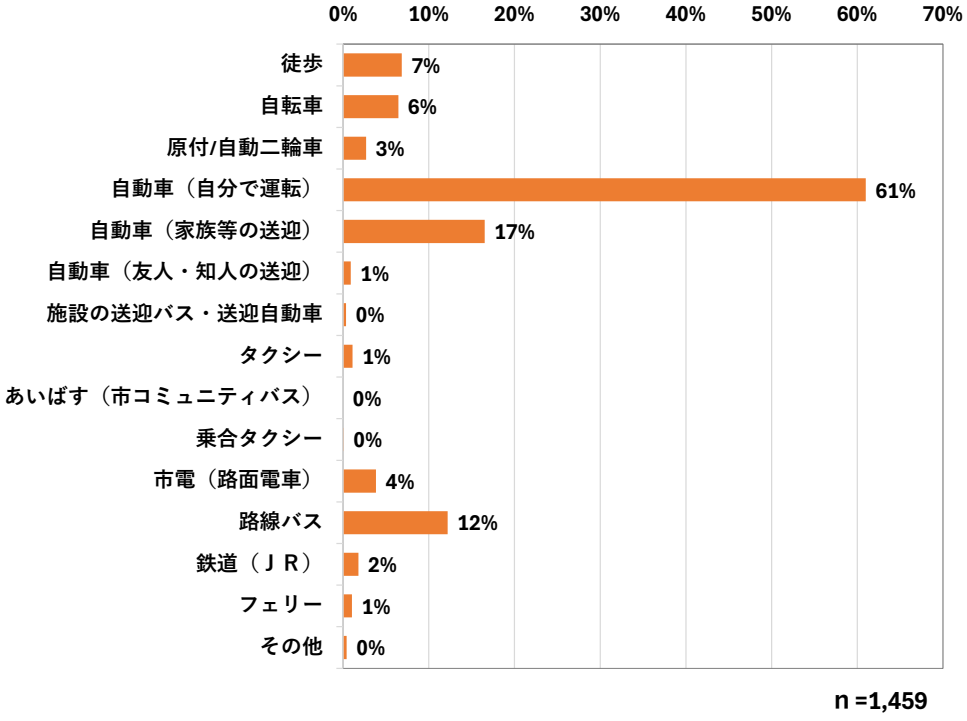
［日常的な外出目的（休日）］



［日常的な外出先地域（休日）］



［外出先への主な交通手段（休日）］

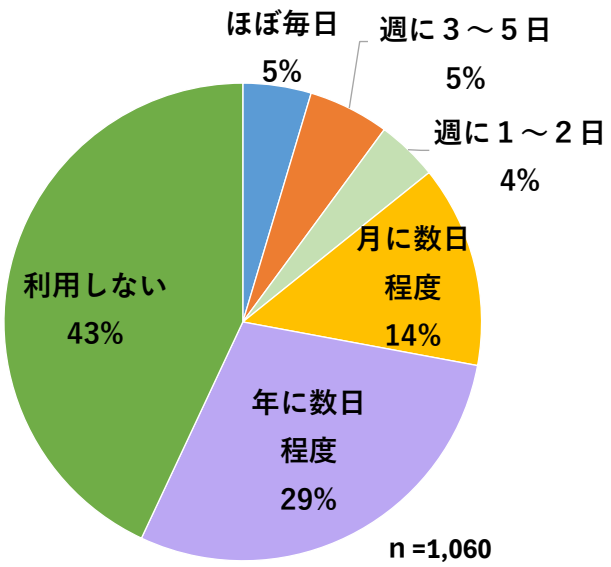


公共交通の利用実態について

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。

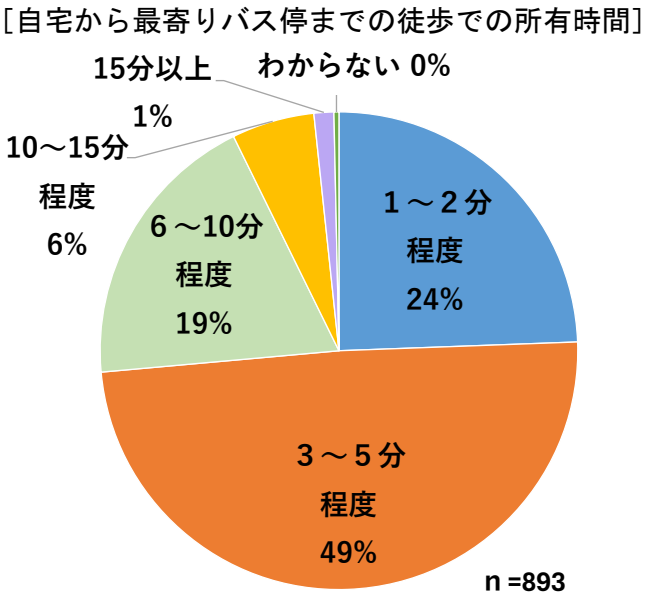
［路線バスの利用頻度］



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。

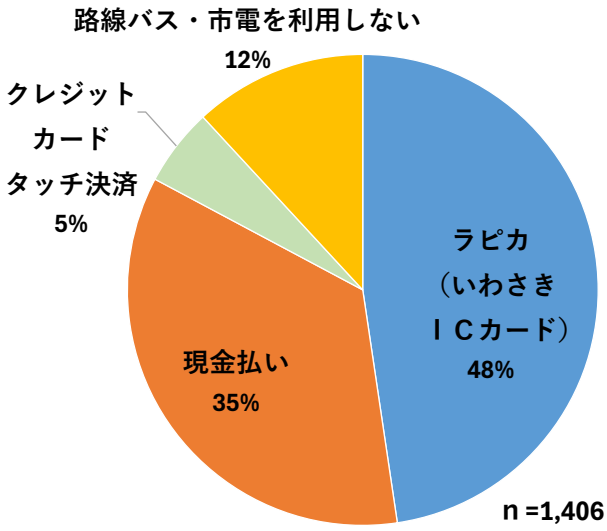
［自宅から最寄りバス停までの徒歩での所有時間］



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］

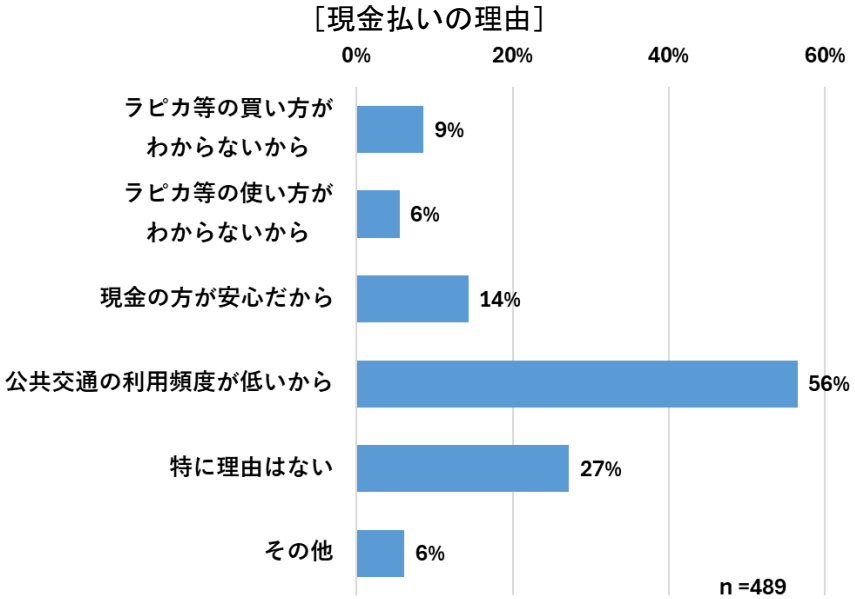


※路線バス利用者アンケートを含めた結果

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。

［現金払いの理由］

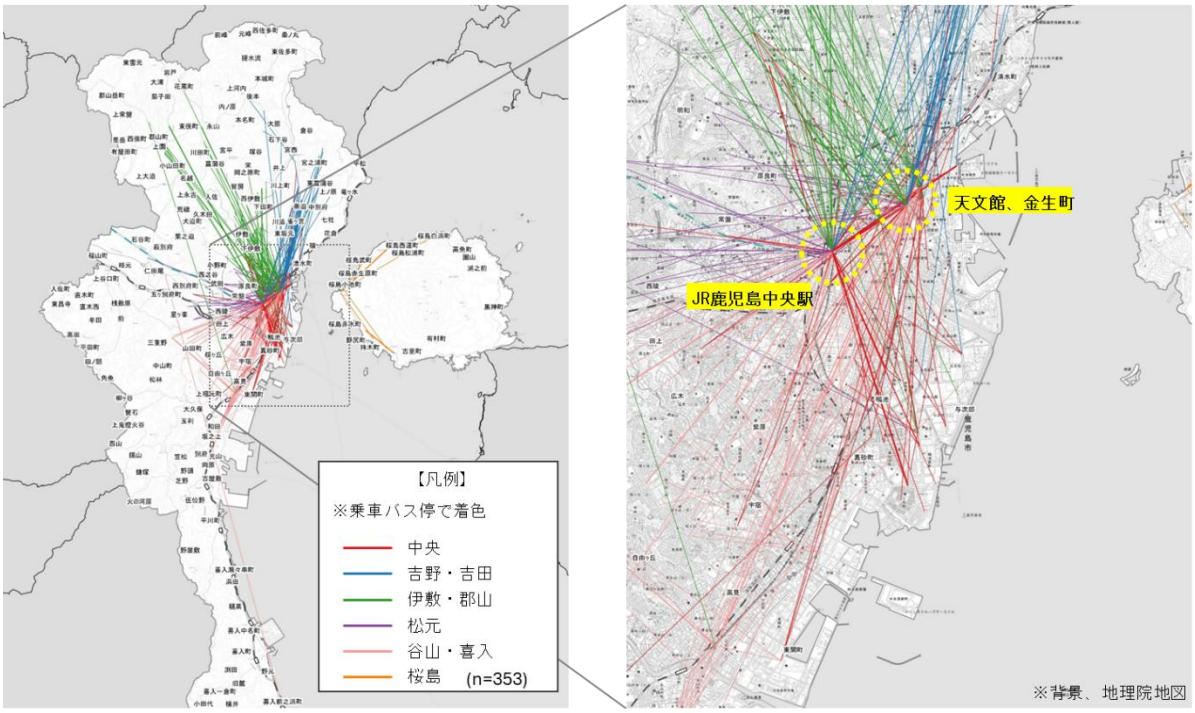


※路線バス利用者アンケートを含めた結果

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］

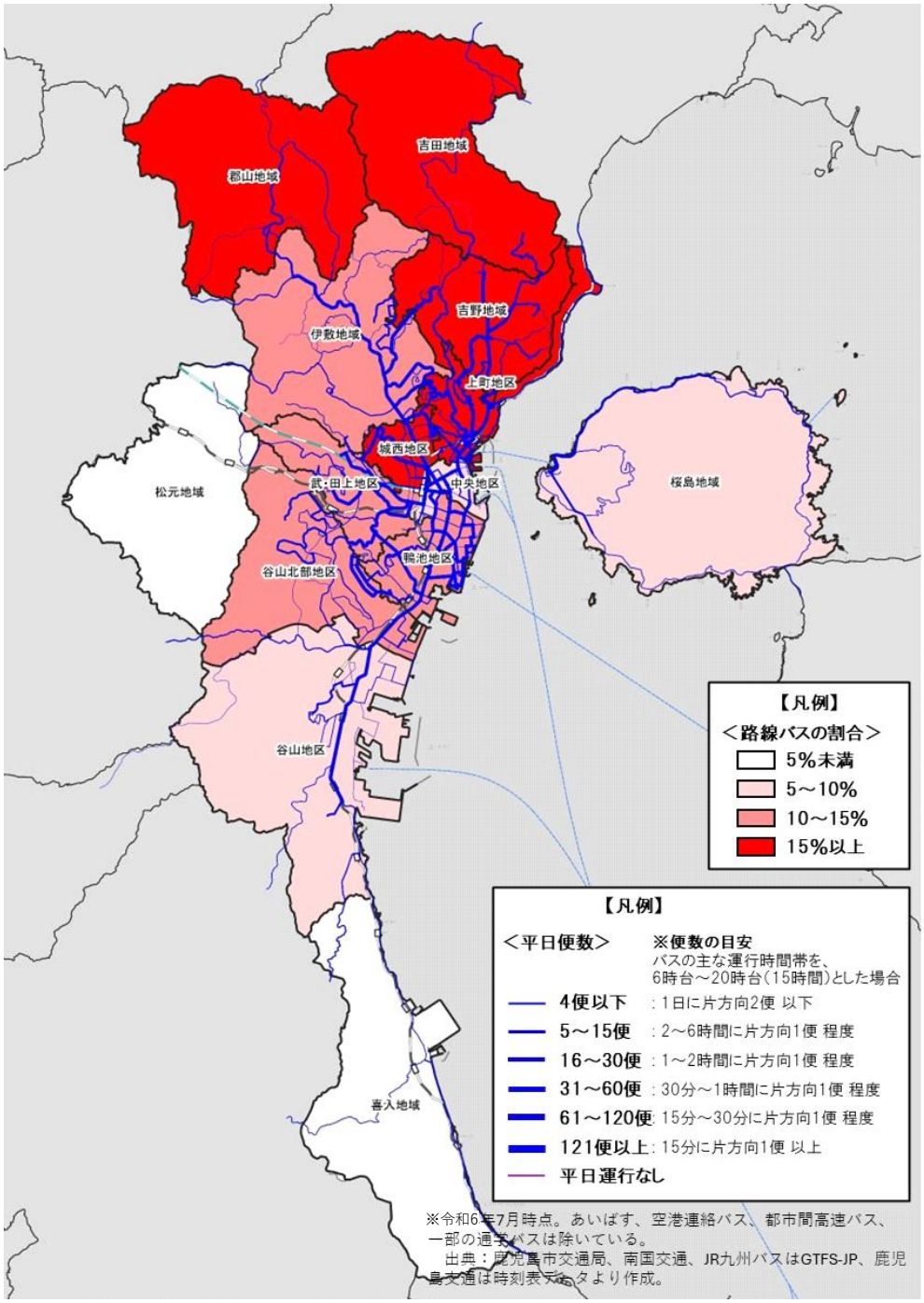


※路線バス利用者アンケートを含めた結果

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高くないものの、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］

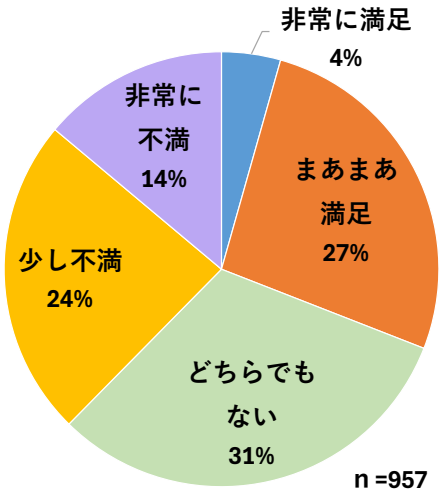


※路線バス利用率は、交通手段全体を 100 とした時のバスの選択率を示している。
※路線バス利用者アンケートを含めた結果

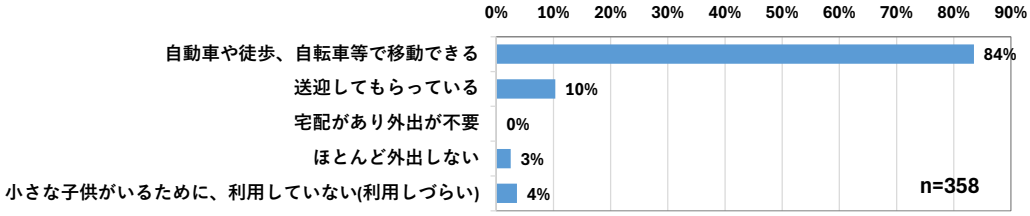
⑫ 路線バスの利用満足度及び利用しない・不満理由

・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。

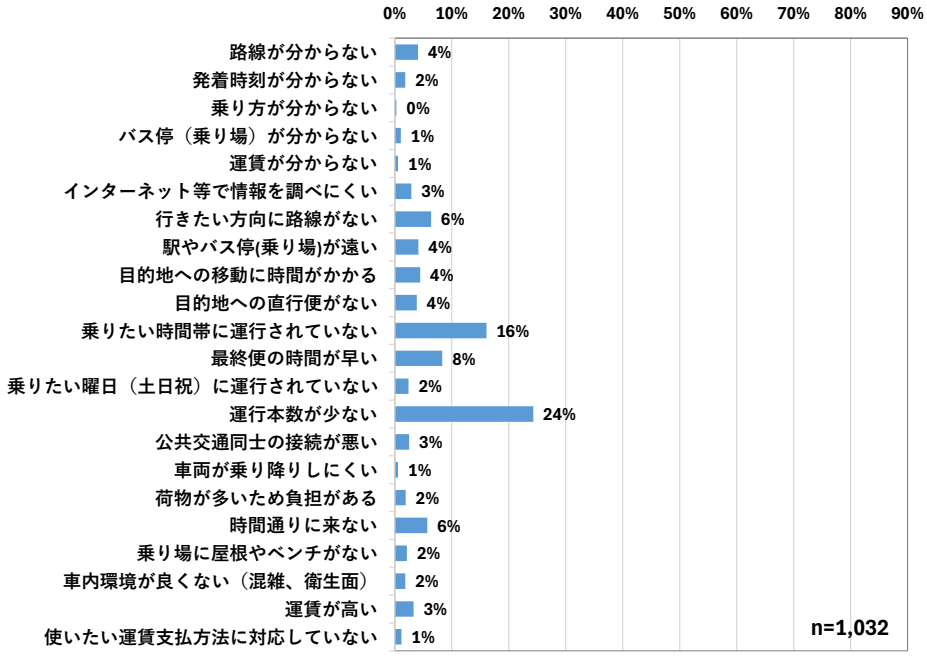
［路線バスの満足度］



［路線バスを利用しない理由］



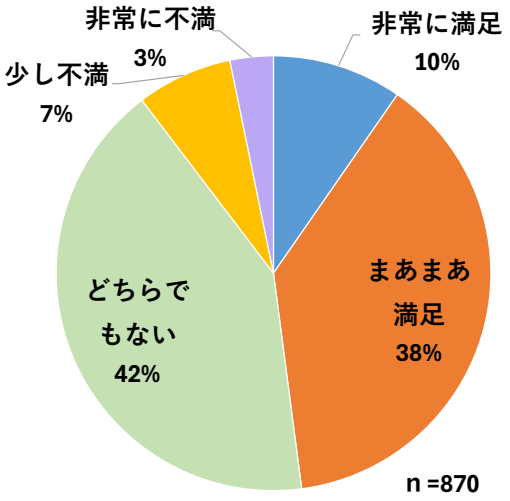
［路線バスの不満理由］



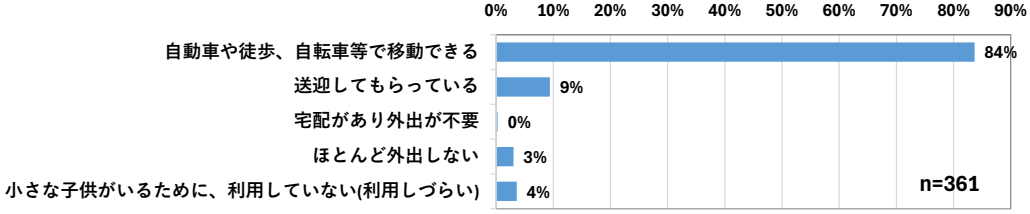
⑬ 市電の利用満足度及び利用しない・不満理由

・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。

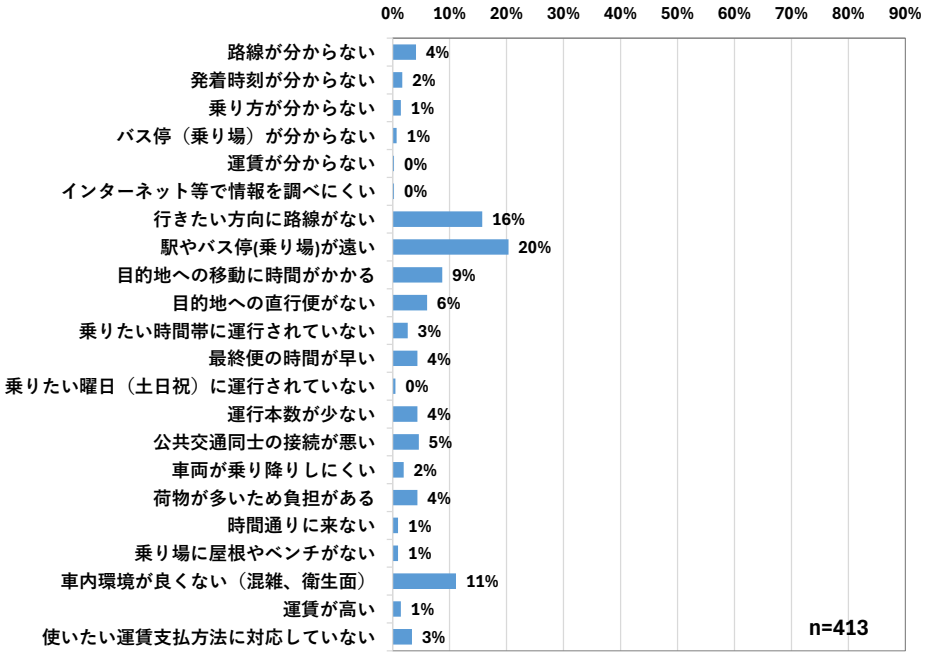
［市電の満足度］



［市電を利用しない理由］



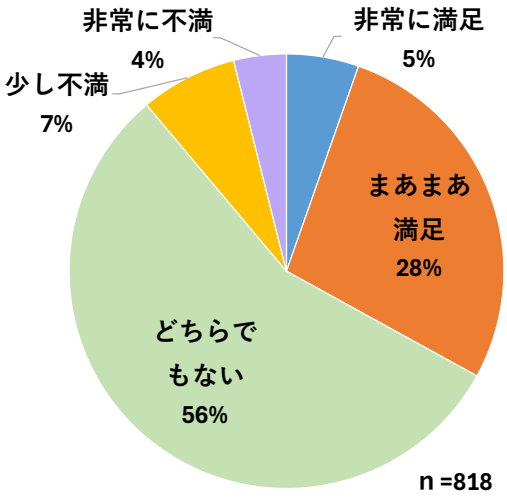
［市電の不満理由］



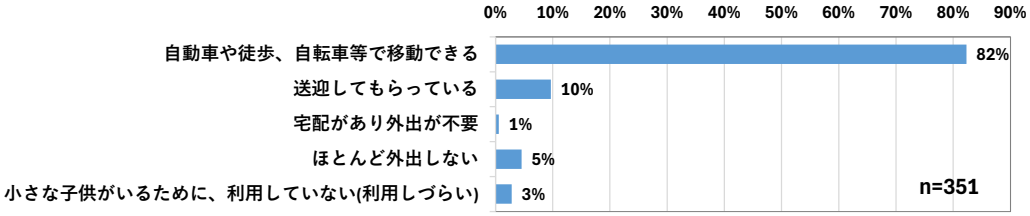
⑭ 鉄道の利用満足度及び利用しない・不満理由

・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。

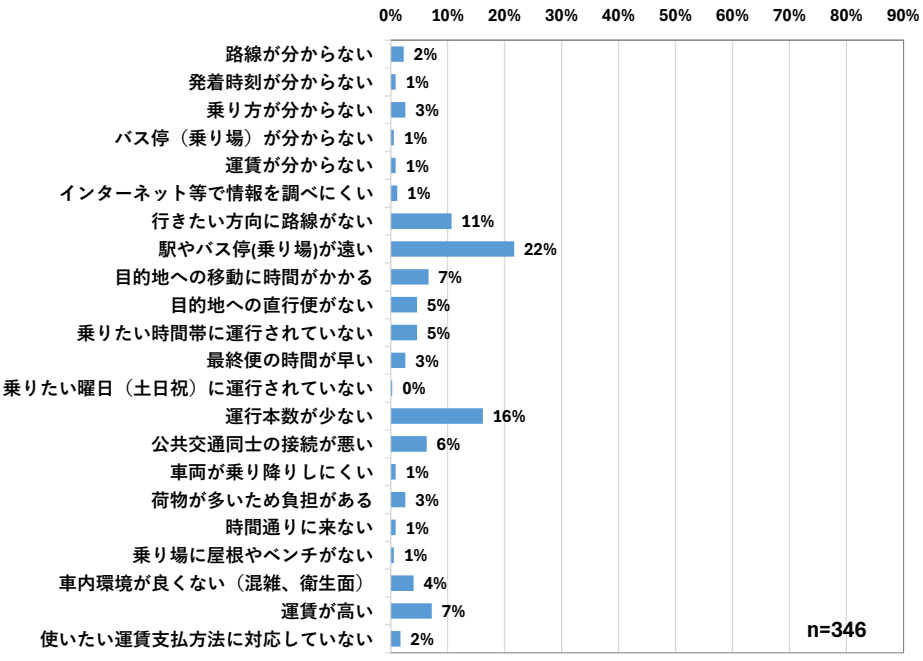
［鉄道の満足度］



［鉄道を利用しない理由］



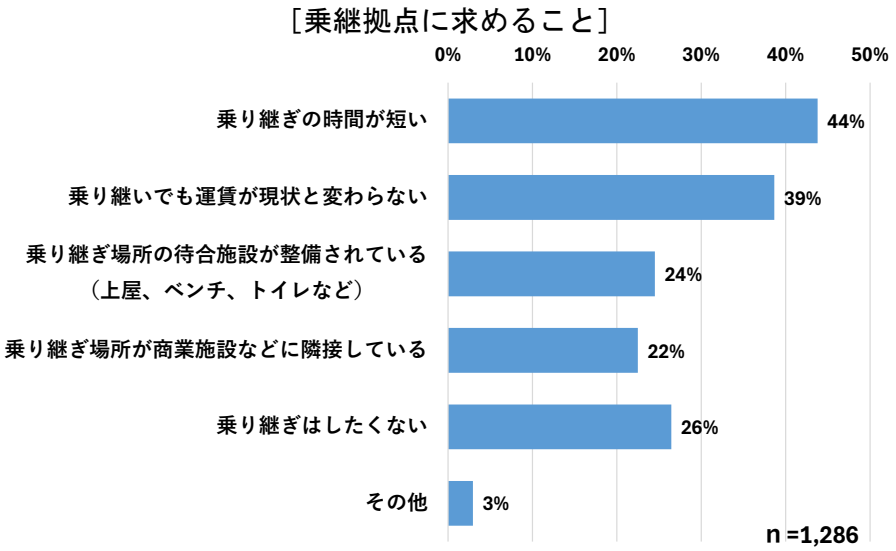
［鉄道の不満理由］



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

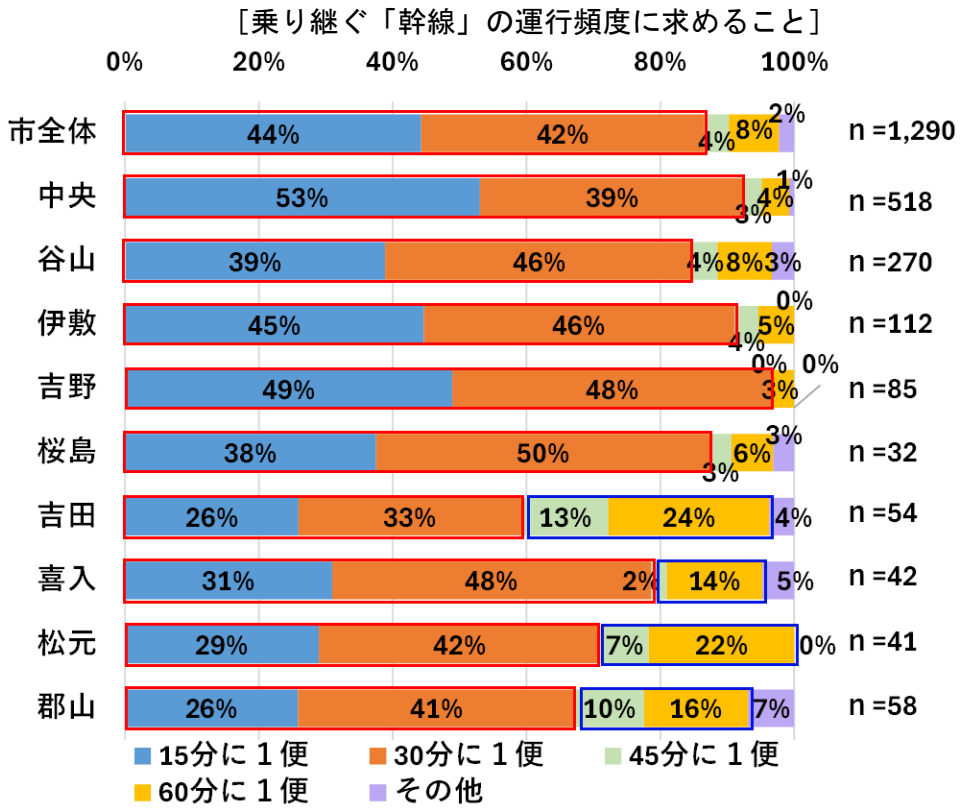
・乗継拠点に求めることは、「乗り継ぎの時間が短い」が 44%と最も多く、次いで「乗り継いでも運賃が現状と変わらない」が 39%である。



※路線バス利用者アンケートを含めた結果

⑯ 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。



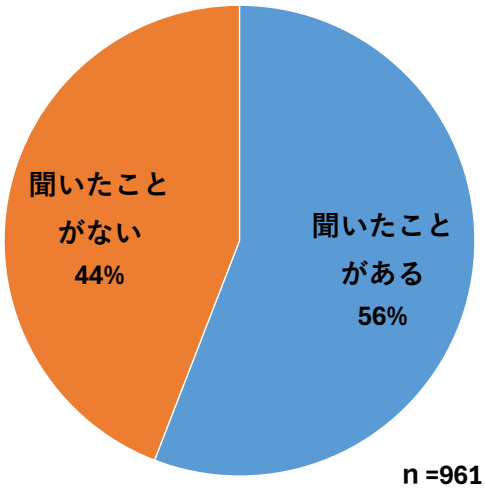
※路線バス利用者アンケートを含めた結果
※市全体の中には、居住地（地域）未回答分も含む

公共交通における心のバリアフリーについて

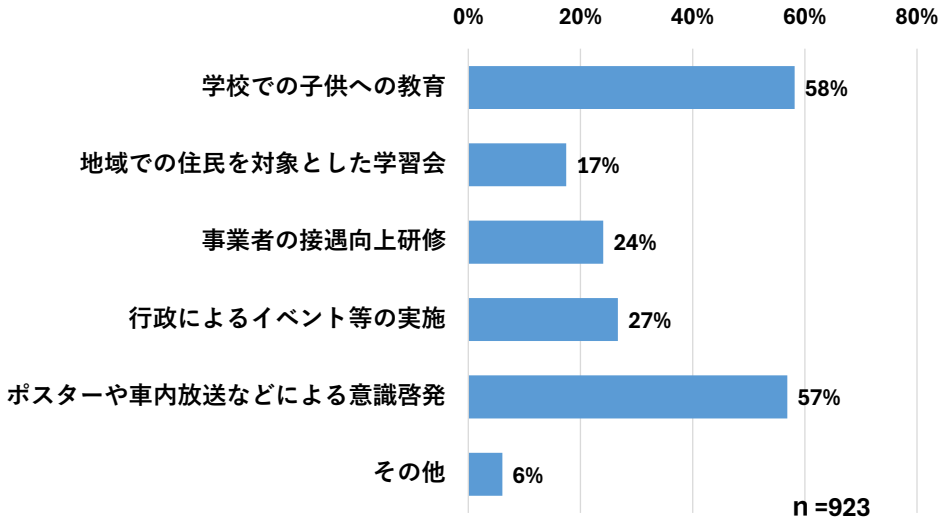
⑰ 「心のバリアフリー」について

・「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

STEP 1　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 CO_2 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 CO_2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。

㉚ 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。

㉛ 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。

㉜ 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。

㉝ 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。

㉞ 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。

㊵ 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取組で、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

あなたとわくわく
マグマシティ
鹿児島市