

今後の交通政策について

< 要約版 >

第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版及び

鹿児島市地域公共交通利便増進実施計画

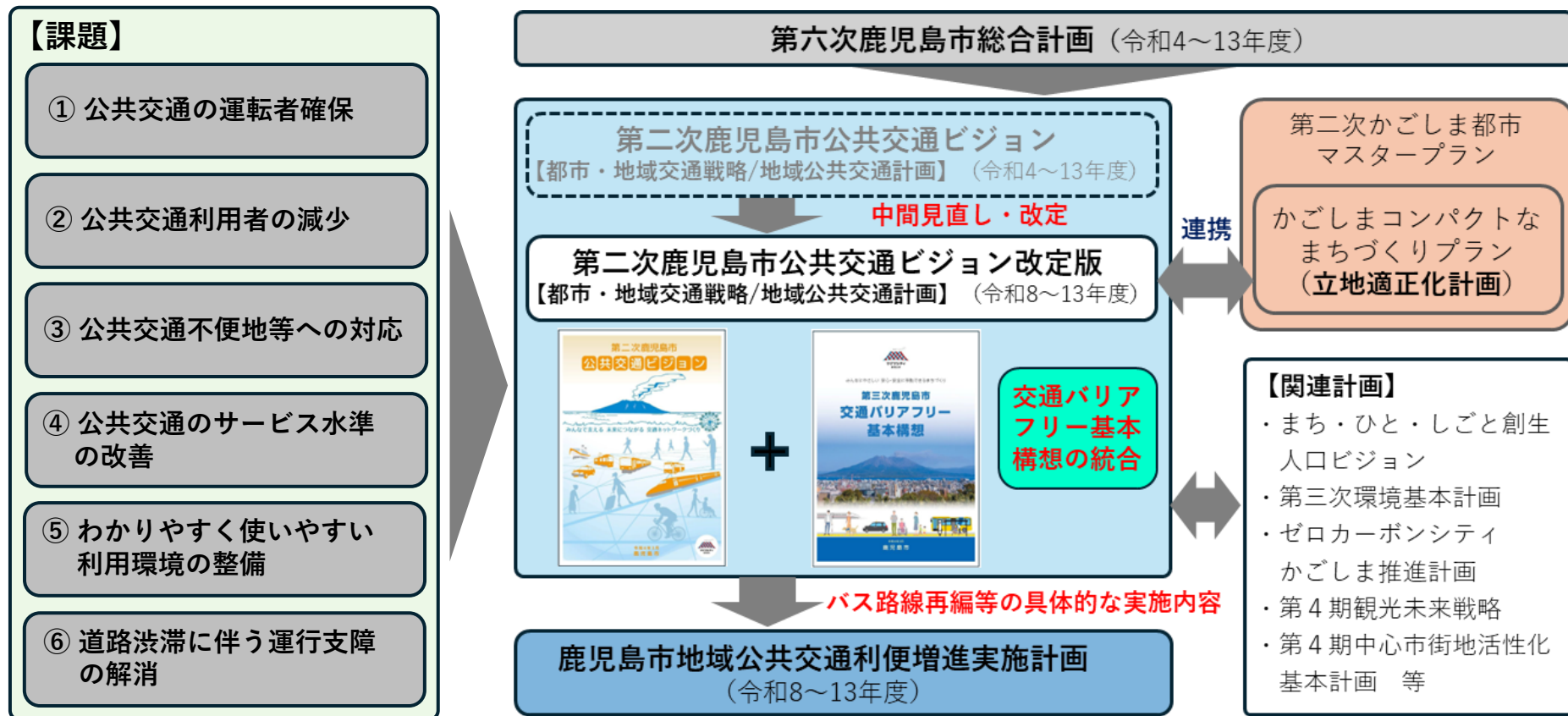
令和 8 年 7 月

鹿児島市

公共交通ビジョン改定及び利便増進実施計画策定の趣旨

【改定の趣旨】

○令和4年3月の第二次公共交通ビジョン策定以降、深刻な運転者不足や利用者数の減少、物価高騰等の影響による交通事業者の経営環境の悪化など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、これら喫緊の課題を踏まえ、交通事業者と行政等が連携し持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくため、より実効性のある計画として公共交通ビジョンを改定するとともに、利便増進実施計画の策定を行うものである。



◆**鹿児島市公共交通ビジョンとは**…都市全体の総合的な交通施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）、交通バリアフリーを重点的に推進する計画（交通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推進計画

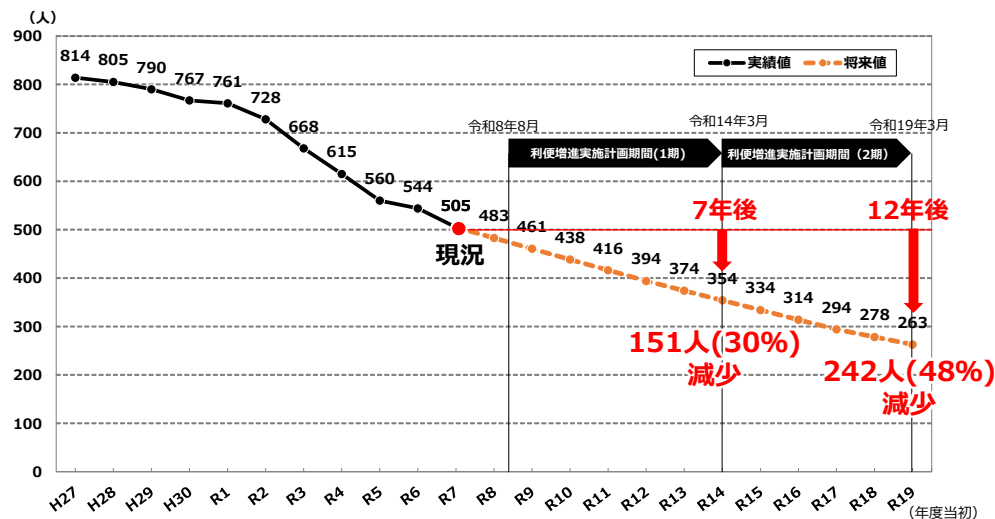
◆**鹿児島市地域交通利便増進実施計画とは**…公共交通ビジョン（地域公共交通計画）に基づき、公共交通ネットワークの再編やダイヤの見直しなど、利用者の利便性向上に資する取組を実施するための計画

鹿児島市の公共交通における喫緊の課題

(1) 公共交通の運転者確保

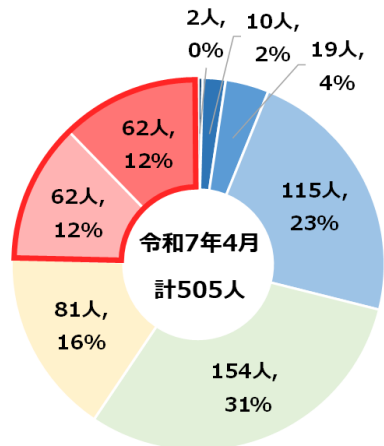
路線バス運転者は令和14年に3割減、令和19年には約5割減の見込み

▼バス運転者の減少と将来推計

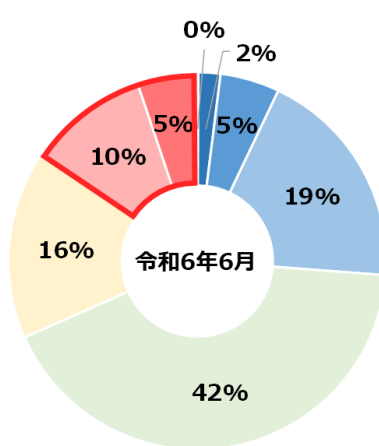


路線バス運転者の高齢化が著しく、本市の路線バス運転者に占める高齢者の割合は4人に1人が高齢者で、全国と比較し7%高い

▼鹿児島市内の路線バス運転者



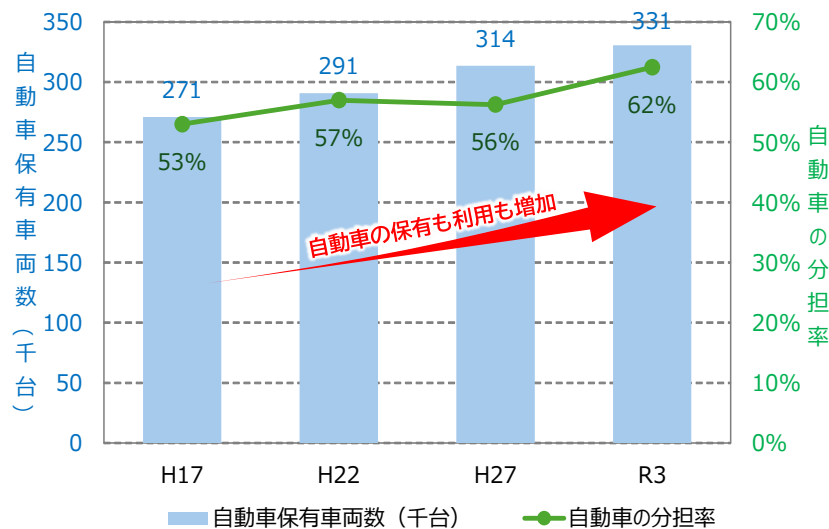
▼全国のバス運転者



(2) 自動車利用の増加と公共交通利用者数の減少

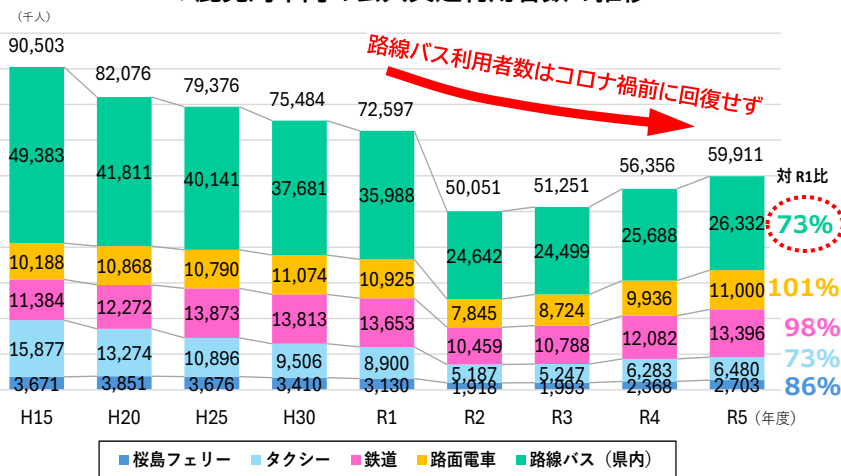
自動車分担率は年々上昇、路線バスはコロナ禍前に回復せず

▼自動車保有台数・分担率



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
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



※鉄道は在来線の値で、H30年度以降、非公表となった上位300位以外の駅を除いた数値。
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

公共交通ビジョン改定及び利便増進実施計画の主な内容

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

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

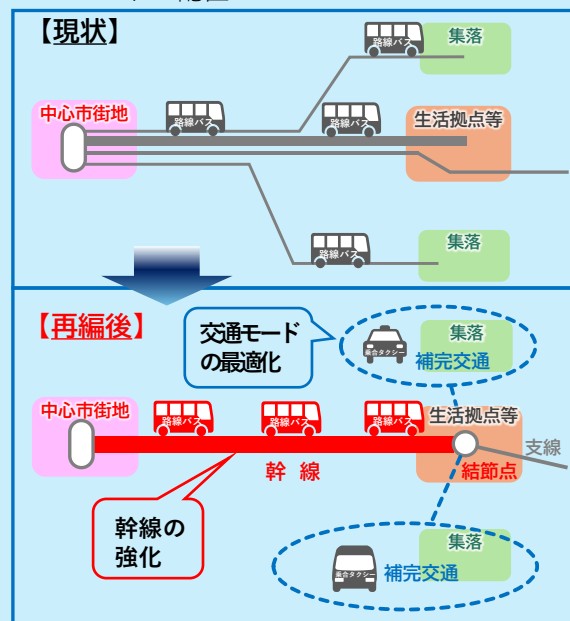
基本方針2：安心安全で、人と環境にやさしい快適な交通環境の整備

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

【ポイント3】 重点的な取組の追加（利便増進実施計画関連）

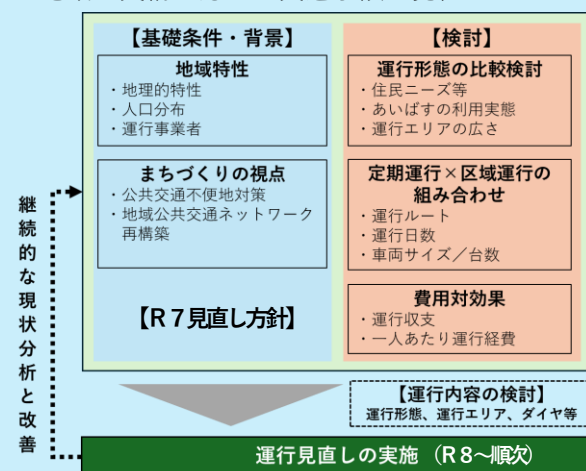
【重点①】 バス路線の再編

- ・再編例：幹線の強化、需要に応じた交通モードの配置



【重点②】 公共交通不便地における交通手段見直し

- ・地域の実情に応じた交通手段に見直し



地域住民も参加した移動手段の確保

- ・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**
- ・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**

導入支援

- ・地域への情報発信
- ・導入・運営・運行に係る各種支援

【重点③】 公共交通の利用環境の改善

- ・交通結節点における乗継環境の整備
- ・中央駅周辺の情報提供・案内の改善



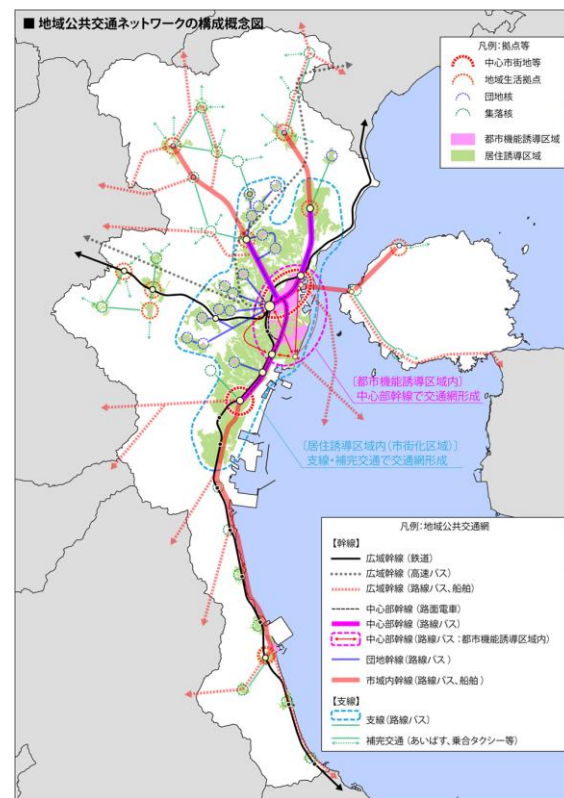
【ポイント1】

喫緊の課題を踏まえ、基本方針1に関連する内容を重点的に見直し

【ポイント2】

将来の地域公共交通網を具体化（幹線・支線の明確化）

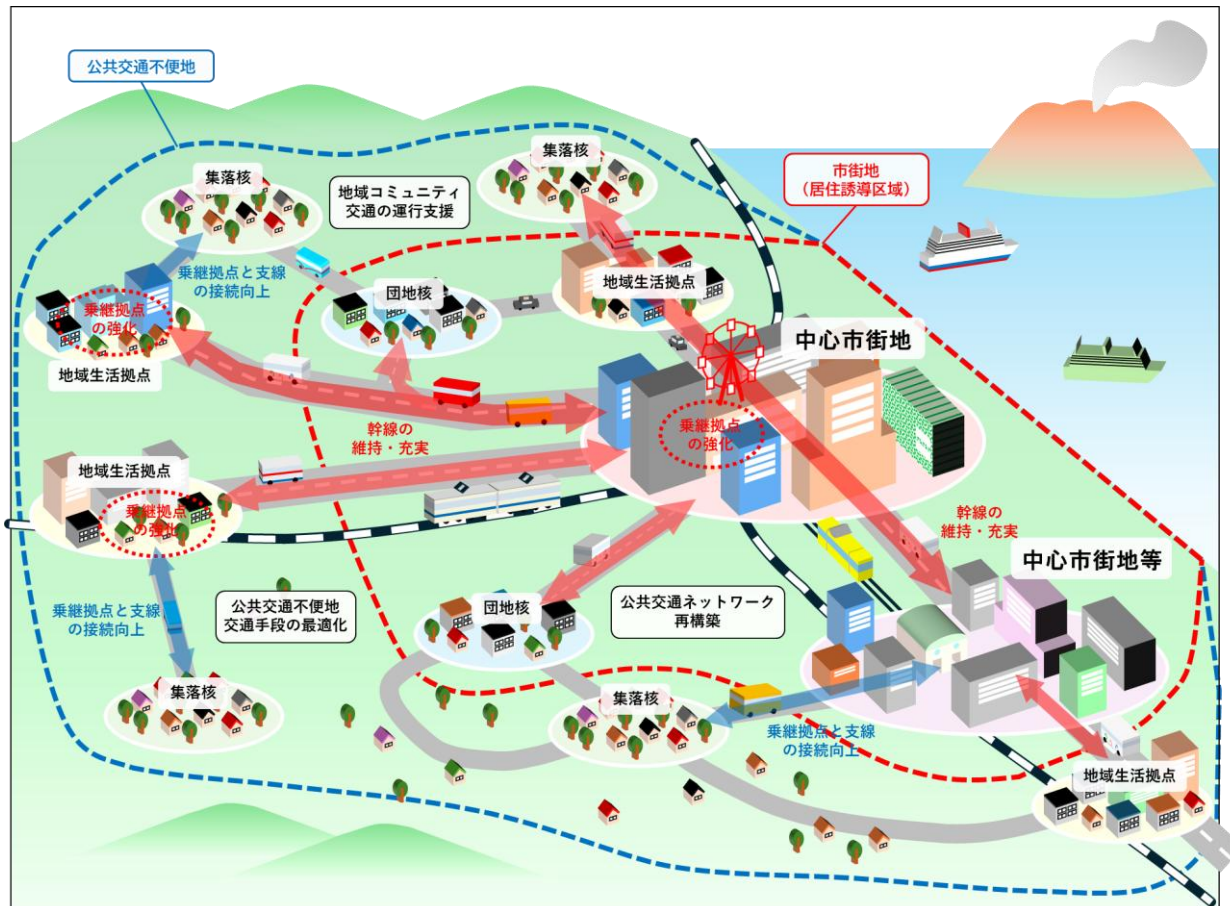
▼地域公共交通網の将来像



鹿児島市が目指す公共交通の姿

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、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、『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。

▼地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ図



【重点的な取組】

①バス路線の再編

- 幹線の強化
- 幹線の輸送力確保に向けた調査研究（自動運転バス・連節バス等）
- 支線の交通モード最適化 等

②公共交通不便地における交通手段見直し

- あいばすルートの最適化
- 乗合タクシーの導入
- 地域主体型コミュニティ交通支援 等

③公共交通の利用環境の改善

- 交通結節点の乗継環境の整備
- 中央駅の情報提供・案内改善
- キャッシュレス決済支援
- デマンド交通システム導入 等

④運転者確保対策

- 人材マッチングプラットフォームの設置
- 路線バス運転者の待遇改善支援 等

⑤公共交通の利用促進

- 路線バス運賃半額実証実験 等