
鹿児島市公共交通ビジョン協議会 専門部会

令和7年度 第1回 ビジョン策定部会

専門部会の設置について

専門部会の設置について

- ビジョンの推進や評価、利便増進実施計画の作成等について、専門的な調査・検討を行うため、3つの専門部会を設置・開催。
- ビジョン策定部会では、利便増進実施計画や公共交通不便地における持続可能な交通手段の見直し方針の作成に合わせて、ビジョンを改定するための素案を作成

【ビジョン策定部会】

所掌：ビジョン改定に係る具体的な事項
についての協議等

回数：年4回

委員：16名

No	区分	委員構成
1	鹿児島市	企画部
2		都市計画部
3	関係 行政機関	九州運輸局鹿児島運輸支局
4		鹿児島県
5	公共交通 事業者等	JR九州(株)鹿児島支社
6		(公社)県バス協会
7		鹿児島市交通局
8		鹿児島市船舶局
9		鹿児島市タクシー協会
10	道路管理者	鹿児島市道路部
11	公安委員会	県警本部交通部
12	学識経験者	鹿児島大学
13	公共交通 利用者	NPOかごしま市民環境会議
14		(一社)県情報サービス産業協会
15	公募市民	—
16		—

【交通ネットワーク部会】

所掌：利便増進実施計画の策定に係る
協議等

回数：年4回

委員：15名

No	区分	委員構成	
1	鹿児島市	企画部	
2		都市計画部	
3	公共交通 事業者等	JR九州(株)鹿児島支社	
4		(公社)県バス協会	
5		鹿児島交通(株)	
6		南国交通(株)	
7		JR九州バス(株)	
8		鹿児島市交通局	
9		鹿児島市船舶局	
10		鹿児島市タクシー協会	
11		道路管理者	九州地方整備局 鹿児島国道事務所
12		学識経験者	熊本大学
13	公共交通 利用者	(公社)鹿児島県観光連盟	
14		消費生活アドバイザー	
15	公募市民	—	

【コミュニティ交通部会】

所掌：持続可能な交通手段の見直しに
方針に係る協議等

回数：年4回

委員：11名

No	区分	委員構成
1	鹿児島市	企画部
2		都市計画部
3	関係 行政機関	九州運輸局鹿児島運輸支局
4		鹿児島県
5	公共交通 事業者等	南国交通(株)
6		鹿児島市交通局
7		鹿児島市タクシー協会
8	道路管理者	鹿児島地域振興局建設部
9	学識経験者	九州産業大学
10	公共交通 利用者	まちづくり地域フォーラム・ かごしま探検の会
11	公募市民	—

第二次鹿児島市公共交通ビジョンについて

- (1) 公共交通ビジョンとは
- (2) ビジョンの構成
- (3) 公共交通ビジョンの位置づけ
- (4) 基本理念、基本方針等
- (5) 本市地域公共交通網の将来像
- (6) 評価指標
- (7) 重点戦略、推進事業

【第二次鹿児島市公共交通ビジョンとは】

本市における公共交通を軸とした交通体系を構築するため、市民・交通事業者・行政等が一体となって、公共交通の利便性・効率性の向上、人と環境にやさしい交通環境の整備など、公共交通の維持活性化に向け取り組むための計画

【計画期間】

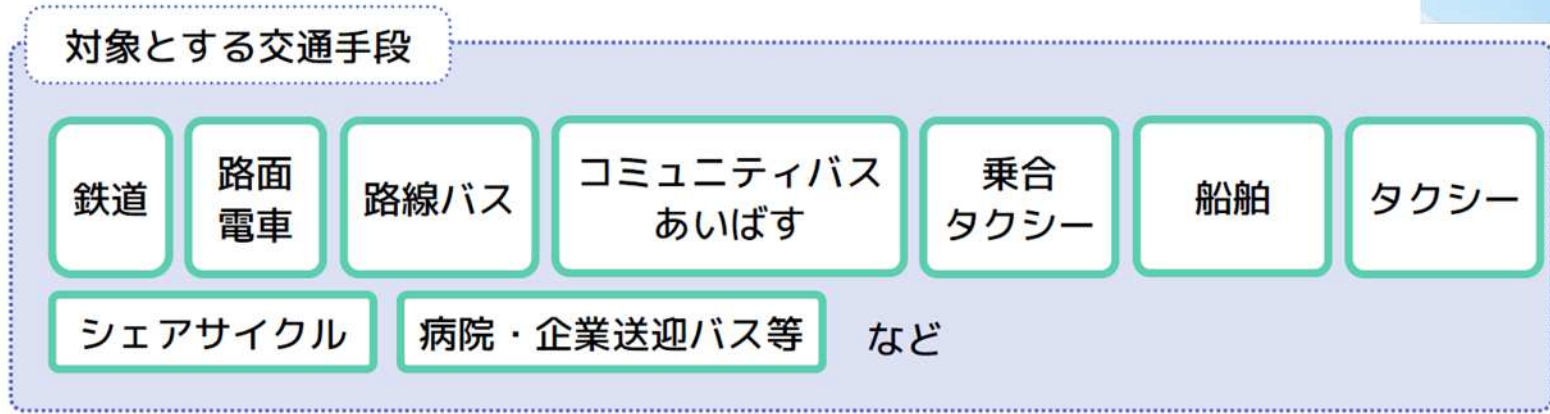
R 4 年度～R 1 3 年度【10年間】

※5年が経過する9年3月を目処に見直しを行う予定だったが、利便増進実施計画の策定等に併せ、**R 8 年 7 月に改定予定**

【計画区域】

鹿児島市全域

【対象とする交通機関】



【公共交通ビジョンの構成】

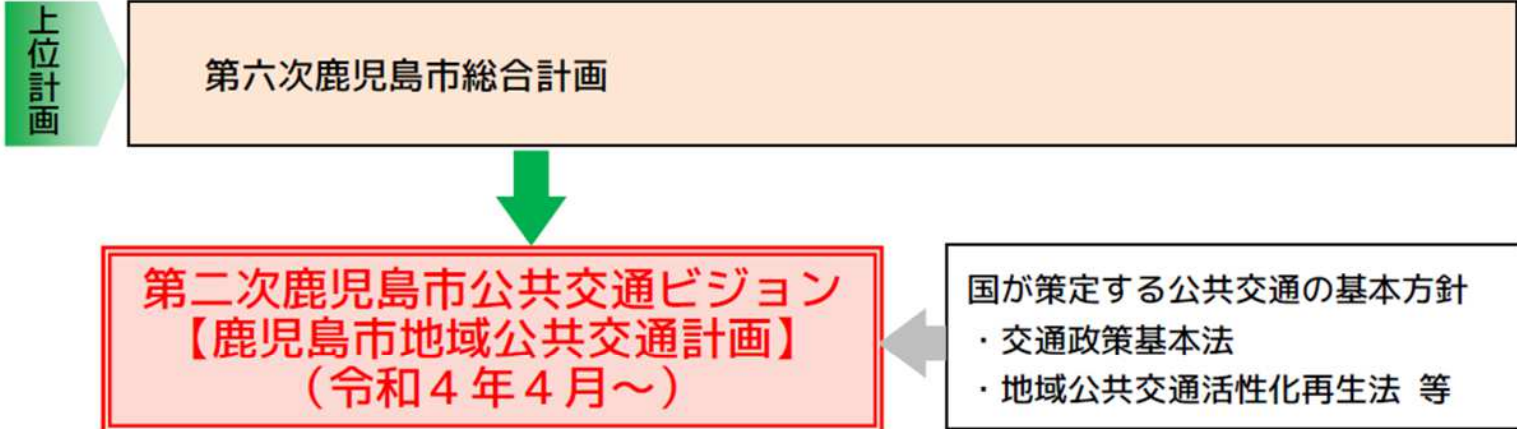
「公共交通ビジョン」は、社会経済情勢の変化や、本市の公共交通の現状と課題、まちづくりの方向性、公共交通のあり方などを踏まえた基本理念とその理念に基づく3つの基本方針、地域公共交通網の将来像、重点戦略及び推進施策等で構成

▼目次

第1章	計画策定の趣旨等
第2章	公共交通をとりまく状況
第3章	鹿児島市の公共交通の現状と課題
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
第5章	公共交通のあり方（現状と課題のまとめ）
第6章	交通政策の基本方向
第7章	重点戦略及び推進施策
第8章	「公共交通ビジョン」の推進体制

【公共交通ビジョンの位置づけ】

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、他の関連する計画と連携しながら、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であり、「地域公共交通計画」を兼ねた戦略となっている。



- 関連する計画
- ・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
 - ・第二次かごしま都市マスタープラン
 - ・かごしまコンパクトなまちづくりプラン
 - ・~~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~~ ※
 - ・第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想
 - ・第三次鹿児島市環境基本計画
 - ・ゼロカーボンシティかごしま推進計画
 - ・第4期鹿児島市観光未来戦略
 - ・第3期鹿児島市中心市街地活性化基本計画 等
- ※R3年度計画策定時の内容

【参考】地域公共交通計画とは

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）となるもの。

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(国土交通省)

※R6年3月に「かごしまコンパクトなまちづくりプラン」と一体化

【基本理念、基本方針等】

- 人口減少・少子高齢化が進行し、環境問題が深刻化する中、持続可能な社会の形成に向けて、**本市が進めるコンパクトなまちづくりの実現とこれに向けた交通施策の実施が必要**
- グローバル化・ICTの進展等の社会環境を踏まえた対応が重要であり、**市民・交通事業者、行政等が共通の目標のもと一体となり、総合的に取り組むことが不可欠**



基本理念

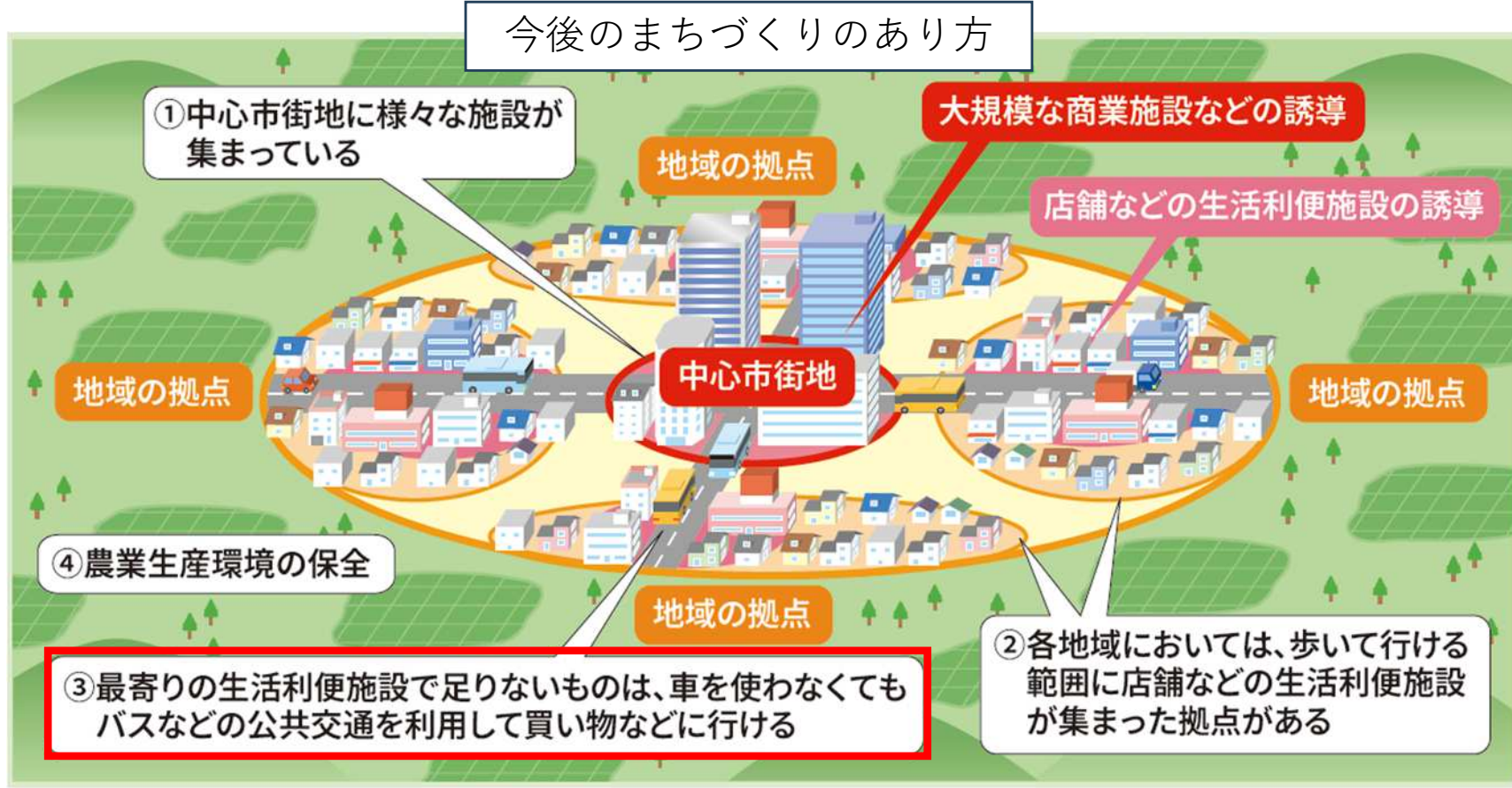
みんなで支える未来につながる交通ネットワークづくり

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
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	活力あるまちづくり推進に向けた公共交通の活用

【コンパクトなまちづくりに向けた取組】

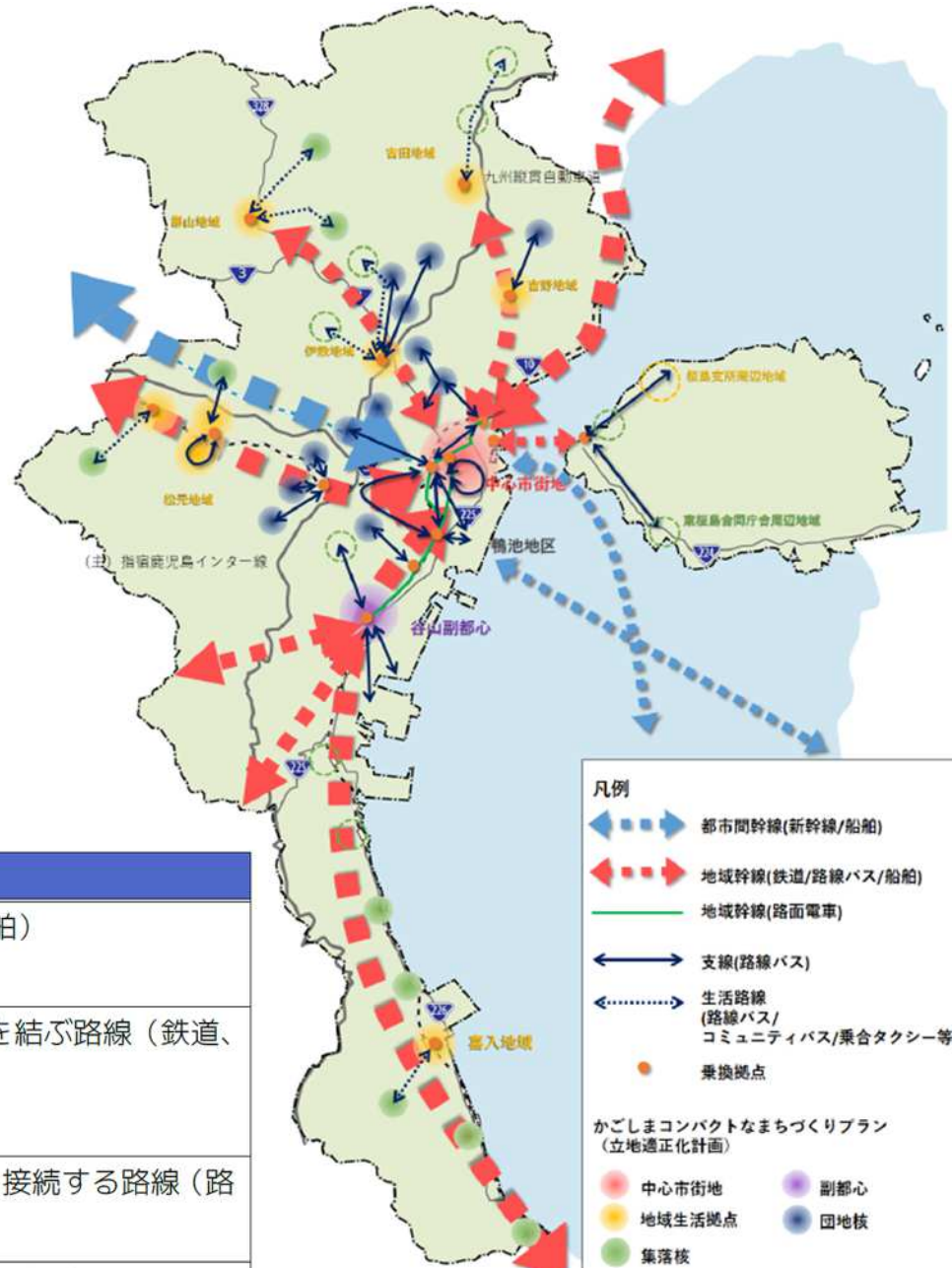
- H24年、本市では、人口減少・超高齢化社会に対応したコンパクトなまちづくりの実現に向け「土地利用ガイドプラン※」を策定。本市が目指す都市構造として「中心市街地」、「地域生活拠点」等の拠点を設定し、多くの人が徒歩・自転車、公共交通機関により日常生活が可能となる集約型都市構造を目指す。
 - H29年、「土地利用ガイドプラン」に基づく取組を加速させるため、「かごしまコンパクトなまちづくりプラン（立地適正化計画）」を策定。居住や都市機能の誘導施策・事業に取り組んでいる。
- ※「土地利用ガイドプラン」は、R6年3月に「かごしまコンパクトなまちづくりプラン」と一体化








出典：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）

【本市地域公共交通網の将来像】

- コンパクトなまちづくりを実現するためには、「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、緊密に連携した取組が必要
- 「公共交通ビジョン」では、各拠点間や区域間を公共交通で結び、持続可能な交通ネットワークを形成するという考えに立ち、本市の地域公共交通網の将来像を右図のとおり作成



■ 幹線及び支線の考え方

項目	考え方
都市間幹線 	主に、市内の中心市街地と他都市を結ぶ路線（新幹線、船舶）
地域幹線  	主に、中心市街地と市内副都心、地域生活拠点及び市外とを結ぶ路線（鉄道、路面電車、路線バス、船舶）
支線 	主に、地域生活拠点と団地核、集落核とを結び、地域幹線に接続する路線（路線バス）
生活路線 	主に、地域生活拠点と集落核とを結び、地域幹線に接続する路線（コミュニティバス、乗合タクシー等）

凡例

- 都市間幹線(新幹線/船舶)
- 地域幹線(鉄道/路線バス/船舶)
- 地域幹線(路面電車)
- 支線(路線バス)
- 生活路線(路線バス/コミュニティバス/乗合タクシー等)
- 乗換拠点

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)

- 中心市街地
- 地域生活拠点
- 集落核
- 副都心
- 団地核

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(一部、第二次かごしま都市マスタープランを踏まえた修正箇所)

- 地域生活拠点
- 集落核

【評価指標】

- 「公共交通ビジョン」の推進の目安とするための評価指標及び数値目標は、次のとおり
- 目標年次は、10年後のR13年度とし、5年後のR8年度に中間目標を設定
- 評価指標や目標値は、社会経済情勢の変化や関連計画の見直し等を踏まえて、適宜見直しを行うもの

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

指標	内容	計画策定時	現況値(R6調査)	目標値(R8)	目標値(R13)
1	公共交通利用者数	63,571千人(R1)	49,933千人(R4)	57,200千人	57,200千人
2	公共交通資金投入額※	2億2,662万円(R2)	2億8,237万円(R5)	R2年度以下	R2年度以下

※目標値は、策定時における公共交通を維持・確保するために本市が支出していた補助金等の額

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

指標	内容	計画策定時	現況値(R6調査)	目標(R8)	目標(R13)
3	運輸部門からのCO2排出量	1,163千トン(H30)	1,074千トン(R2)	1,040千トン	964千トン

基本方針3：活力あるまちづくり推進に向けた公共交通の活用

指標	内容	計画策定時	現況値(R6調査)	目標値(R8)	目標値(R13)
4	中心市街地宿泊観光客数	1,702千人(R2)	2,946千人(R5)	3,320千人	3,490千人

【重点戦略】

「公共交通ビジョン」では、基本方針の実現に向け、10個の重点戦略を設定

基本方針		重点戦略	
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
		2	公共交通のサービス水準の向上
		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
		4	ICTを活用した利用しやすい公共交通の推進
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
		2	歩きやすいまちづくりの推進
		3	脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進
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
		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
		3	広域交通ネットワークの形成

【推進事業】

重点戦略の下に具体的な推進施策を設定しており、R6年度は128事業を実施

基本方針		重点戦略		推進事業	6年度 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	基幹交通の効率的な運行、生活路線の維持・確保、交通結節点の機能の充実、パークアンドライドの推進、サイクルアンドライドの推進	16
		2	公共交通のサービス水準の向上	需要に応じた交通サービスの提供、路線バスや路面電車の定時性、速達性の向上、乗り継ぎ・乗り換えの円滑化、公共交通案内所等の運営、乗務員の運転技能・接遇の向上	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	ターゲットに応じた公共交通の利用促進、モビリティ・マネジメントの推進、公共交通の維持・活性化に向けた連携、地域等の自主的な取組に対する支援、新たな生活様式に対応した公共交通サービスの推進	17
		4	ICTを活用した利用しやすい公共交通の推進	ICTを活用した公共交通を利用しやすい環境整備、リアルタイム情報などの提供の充実、交通分野におけるDX（デジタル・トランスフォーメーション）の研究	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	重点整備地区のバリアフリー化、旅客施設のバリアフリー化、車両等のバリアフリー化、待合施設の改善、心のバリアフリーの推進	11
		2	歩きやすいまちづくりの推進	道路のバリアフリー化、電線類の地中化、駐輪場の適正配置、交通安全施設のバリアフリー化、ゾーン30等の整備	9
		3	脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進	電気自動車等の環境に配慮した車両の導入、自転車等のマナー向上のための啓発活動の推進、自転車走行空間の整備推進、シェアサイクルの運営・拡充、道路渋滞の解消に向けた施策の充実、環境に配慮した交通行動の促進	14
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	市電軌道敷緑化の推進、LRT（次世代型路面電車システム）の整備、観光列車の魅力向上、二次交通の充実、路面電車観光路線の検討、磯新駅の設置に関する取組促進、多言語案内の充実	17
		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	回遊空間づくりの推進、商店街との連携等、商店街の共同施設整備に対する支援	3
		3	広域交通ネットワークの形成	鉄道の輸送力の充実、広域道路網等の整備、海上交通網の整備、航空交通網の整備	11

鹿児島市の公共交通の現状、課題

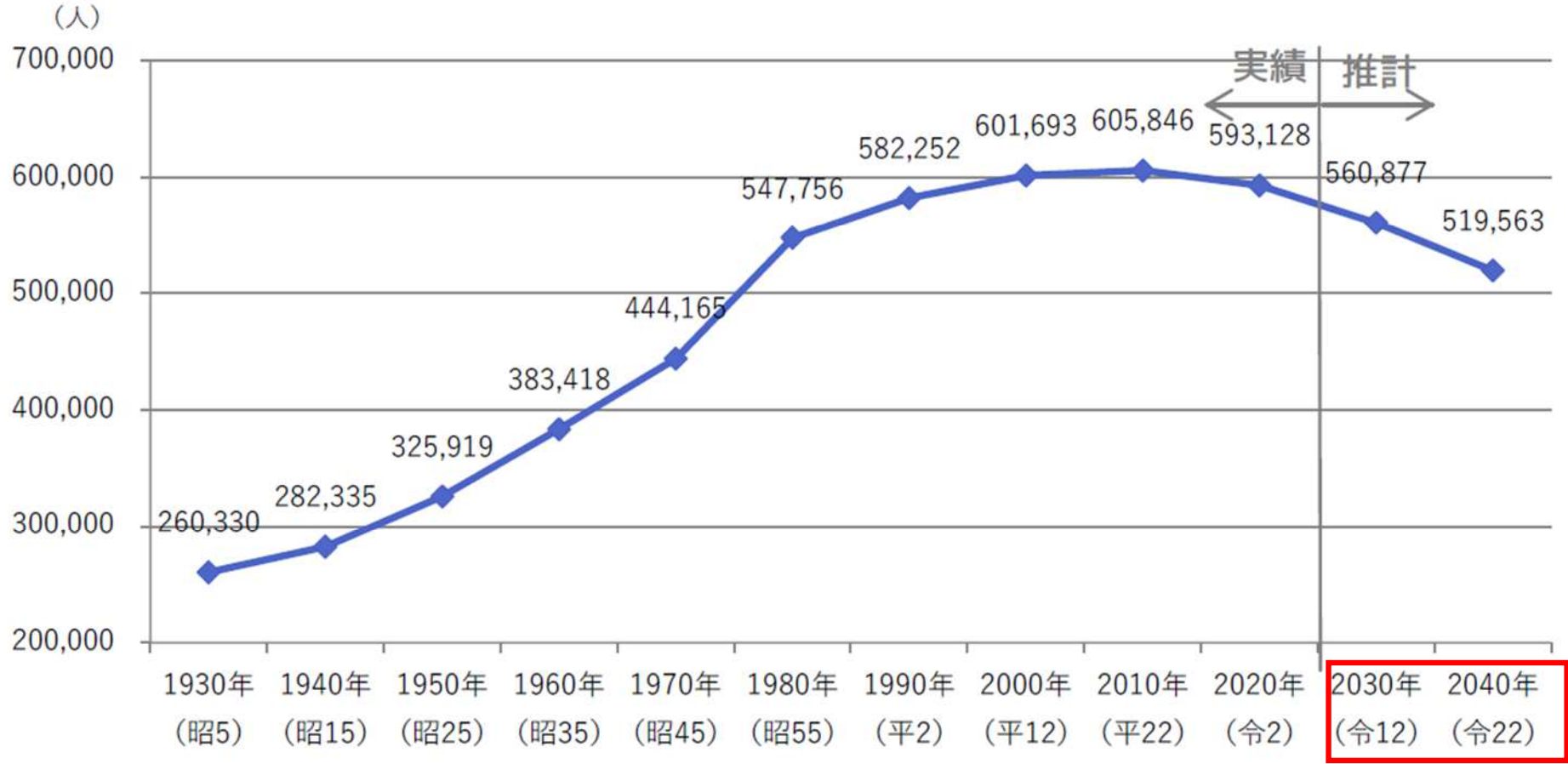
- (1) 本市の人口と財政
- (2) 地域公共交通ネットワークの現状と課題
- (3) 公共交通不便地の現状と課題

【鹿児島市の人口推移と将来推計】

- 本市の人口推移をみると、平成25年までは増加を続け、60.8万人となったが、以降減少に転じており、国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という。）によると、令和12年には56.1万人、令和22年には52.0万人まで減少する予測となっている。

▼ 鹿児島市の人口の推移と将来推計

各年10月1日現在の国勢調査人口

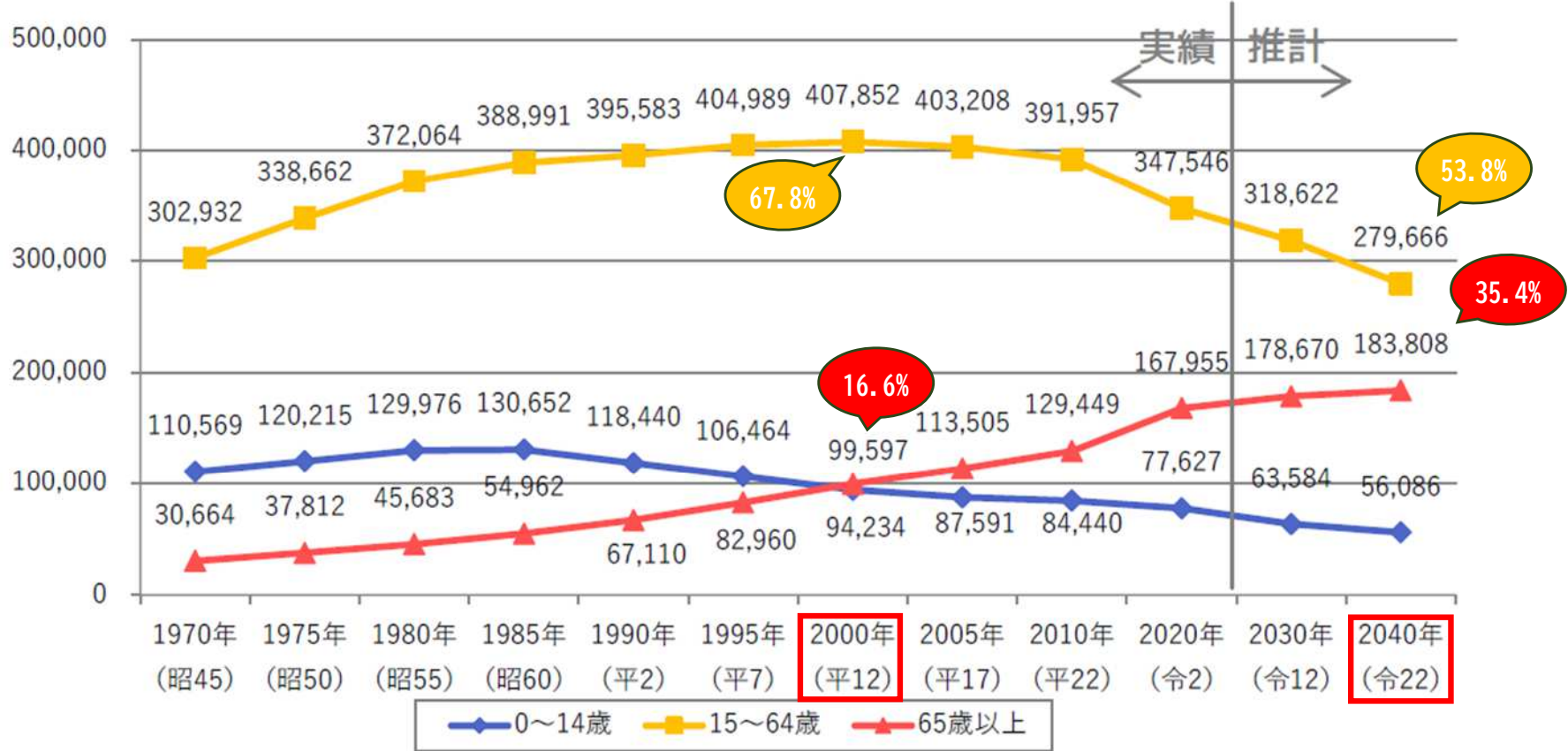


資料：鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンを基に作成※

【鹿児島市の年齢3区分別人口の推移と将来推計】

- 生産年齢人口（15～64歳）は平成12年の407,852人をピークに減少傾向が続いており、また、この年から、老年人口（65歳以上）が年少人口を上回っている。
- 社人研によると、今後も生産年齢人口が減少するとともに、老年人口は増加を続けると予測されており、令和22年には、生産年齢人口の割合が53.8%まで減少し、老年人口は35.4%まで増加する。

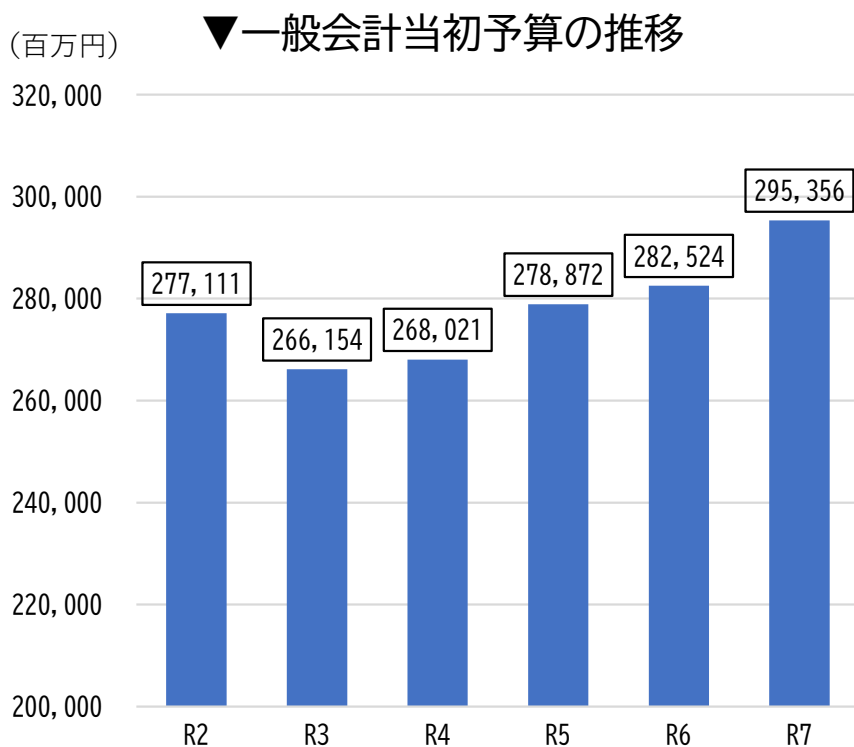
▼ 鹿児島市の年齢3区分別人口の推移と将来推計



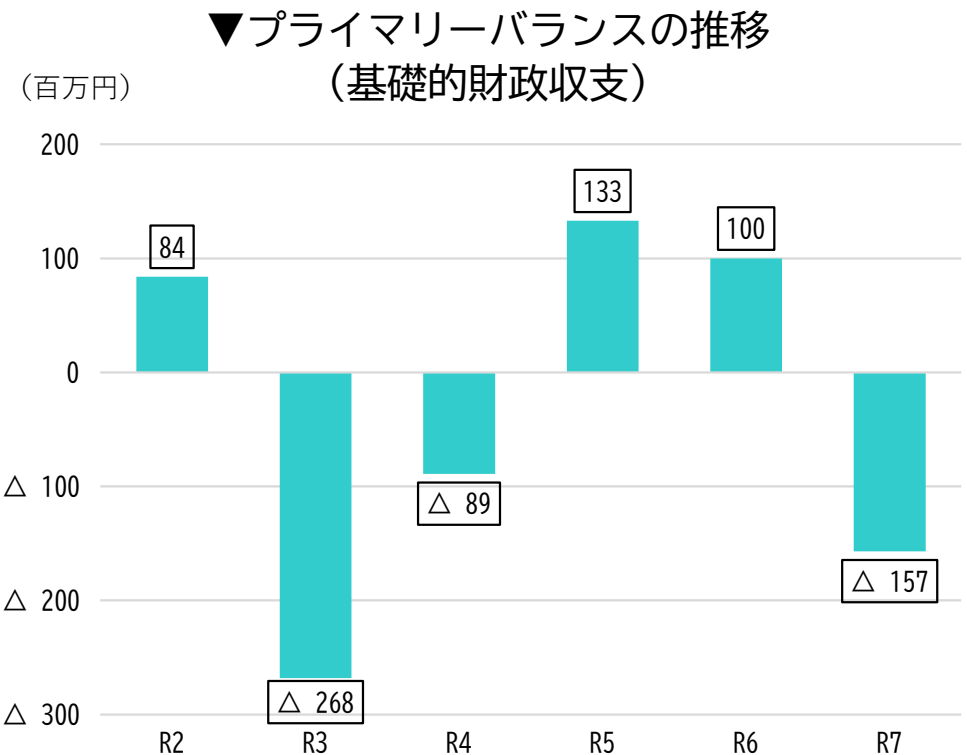
資料：鹿児島市まち・ひと・しごと創出人口ビジョンを基に作成

【本市の財政状況】

- 一般会計当初予算は近年増加傾向にある。
- プライマリーバランスは、厳しい財政状況のなか、可能な限りの公共事業の確保に努めているが、R7年度は赤字となっており、厳しい財政状況にある。



資料：鹿児島市令和7年度当初予算の概要



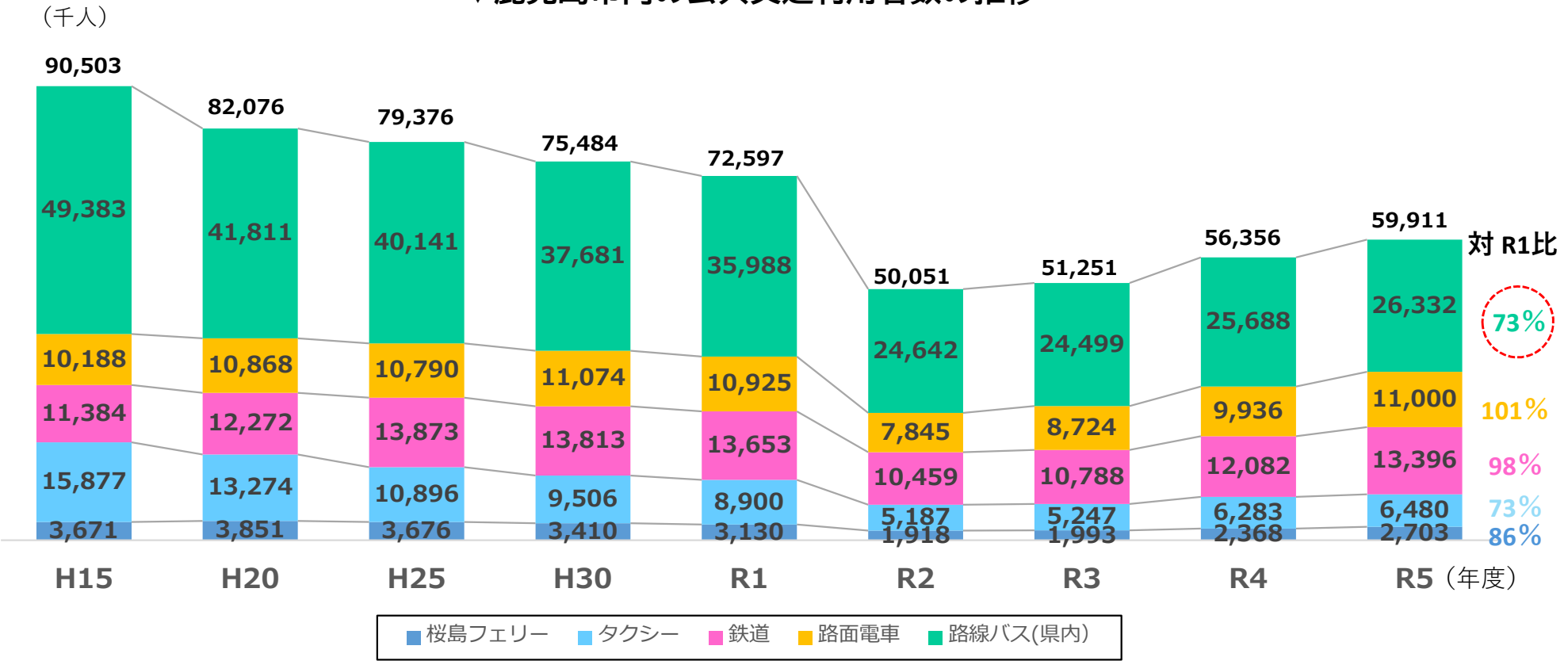
- (1) プライマリーバランスとは、市債を除いた歳入と元金を除いた歳出を比較したもので、税金などの通常の収入だけで行政サービスが賄えているかを測る指標
- (2) 各年度の当初予算時のプライマリーバランス。
(実質的な地方交付税である臨時財政対策債を除いたもの)



【年間利用者数の推移】

路線バスは鉄道や路面電車に比べ、コロナ禍における利用者減からの回復が遅れている。

▼鹿児島市内の公共交通利用者数の推移



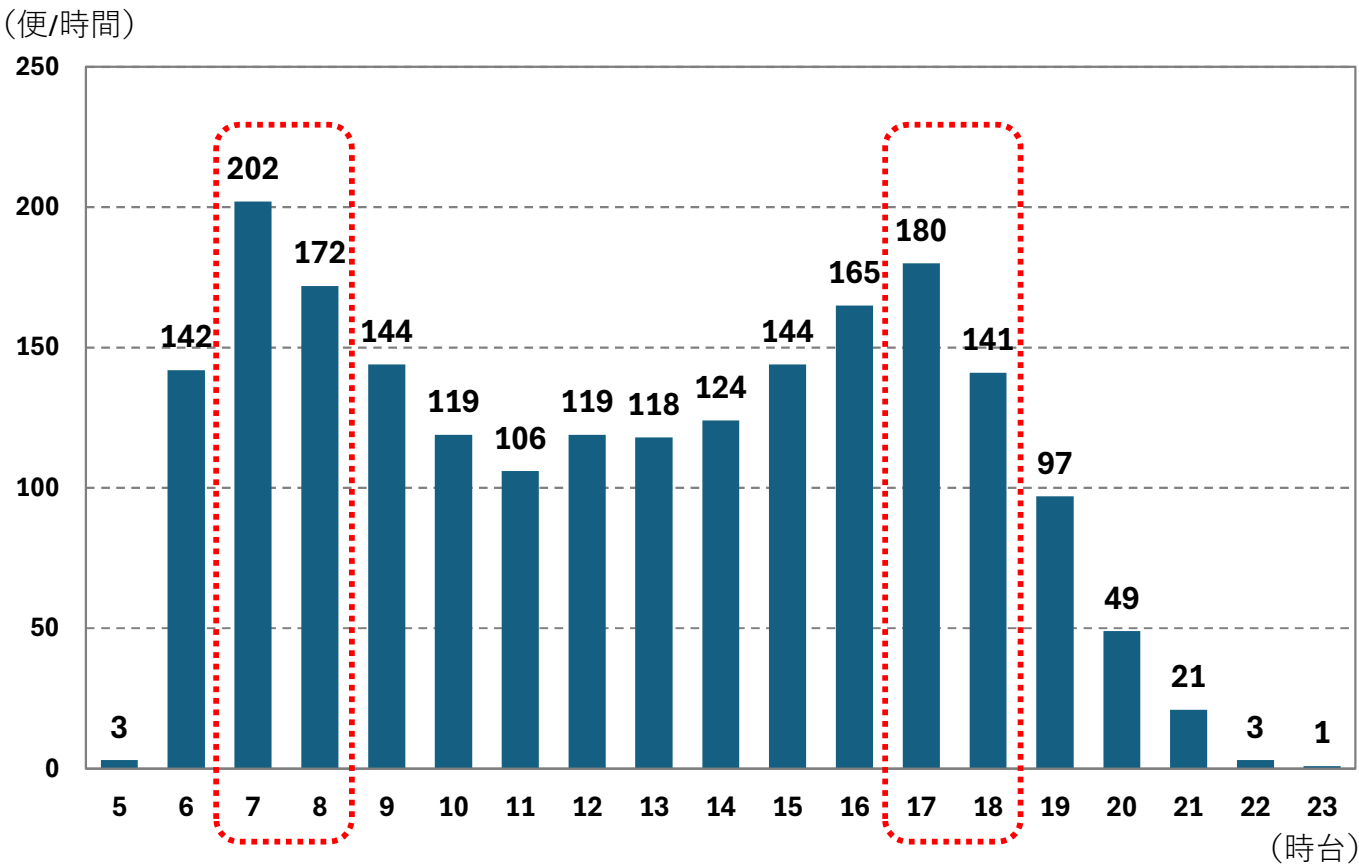
※鉄道は在来線の値で、H30年度以降、非公表となった上位300位以外の駅を除いた数値
 タクシーのH15は旧鹿児島市のみの値

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

【時間帯別の便数】

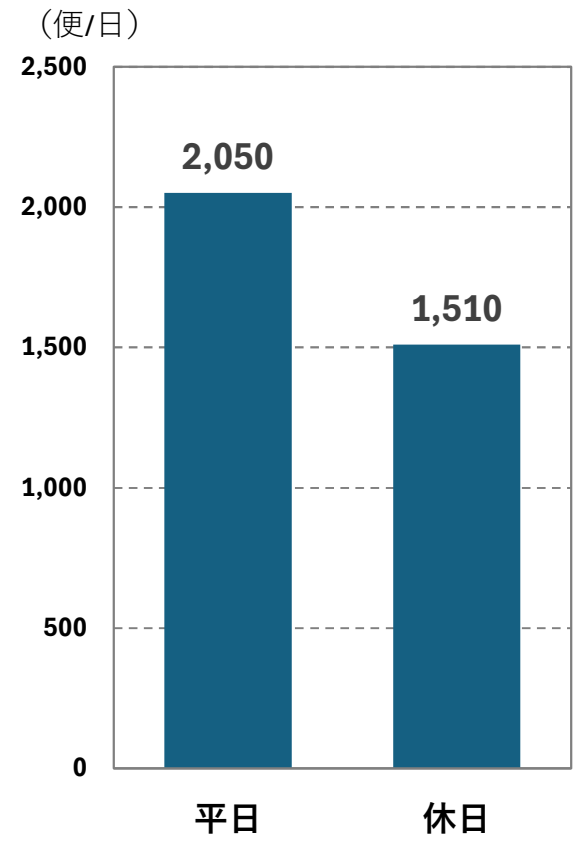
- 朝夕の時間帯は集中する需要に合わせて、日中に比べて便数を増加させている。
- 休日は平日の約3/4程度の利用である。

▼【平日】時間帯別の便数（あいばす除く）



※2024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。
時刻は各便の始発バス停の出発時刻を用いている。
出典：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。

▼1日あたりの便数（あいばす除く）

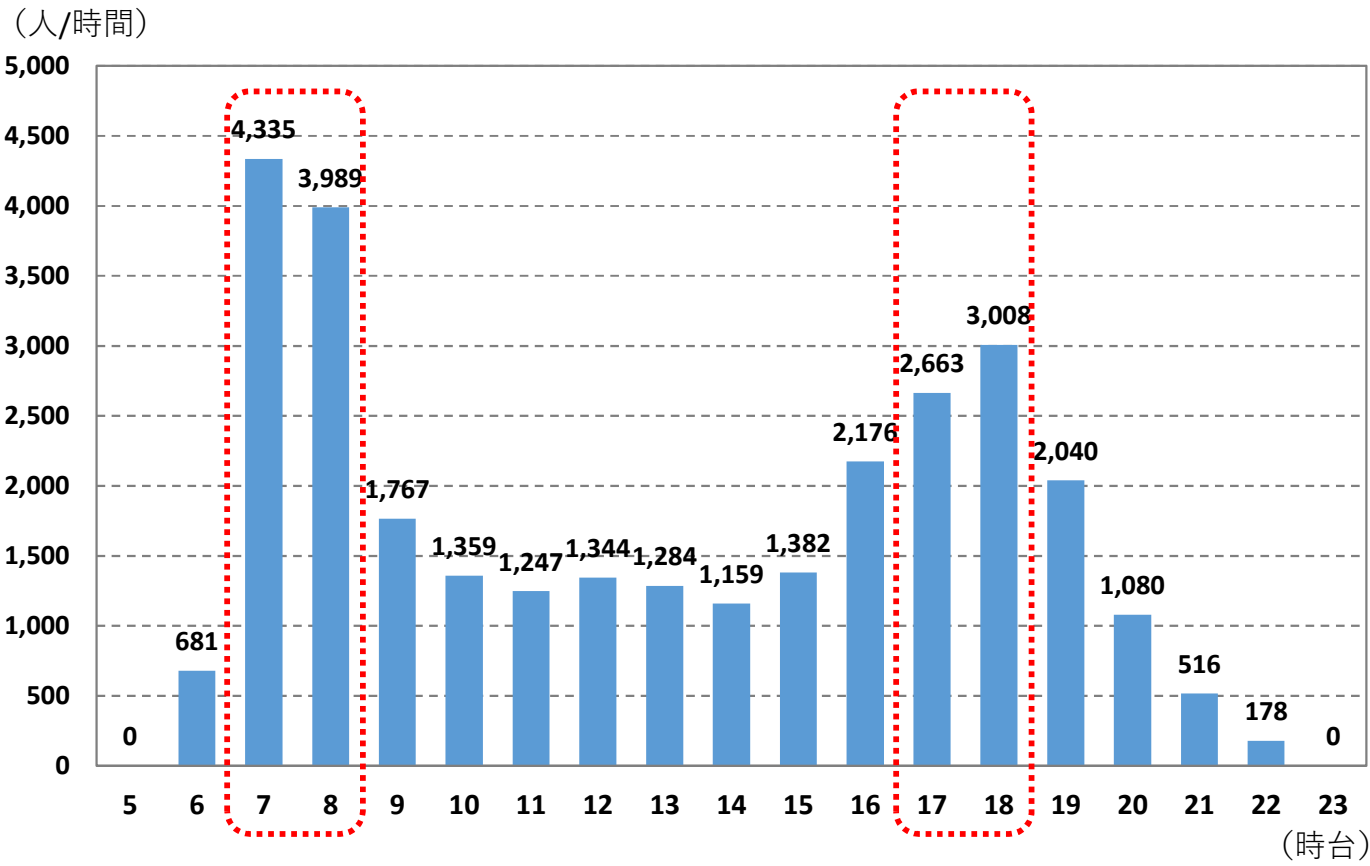


※休日は、日曜・祝日の便数

【時間帯別の利用者数】

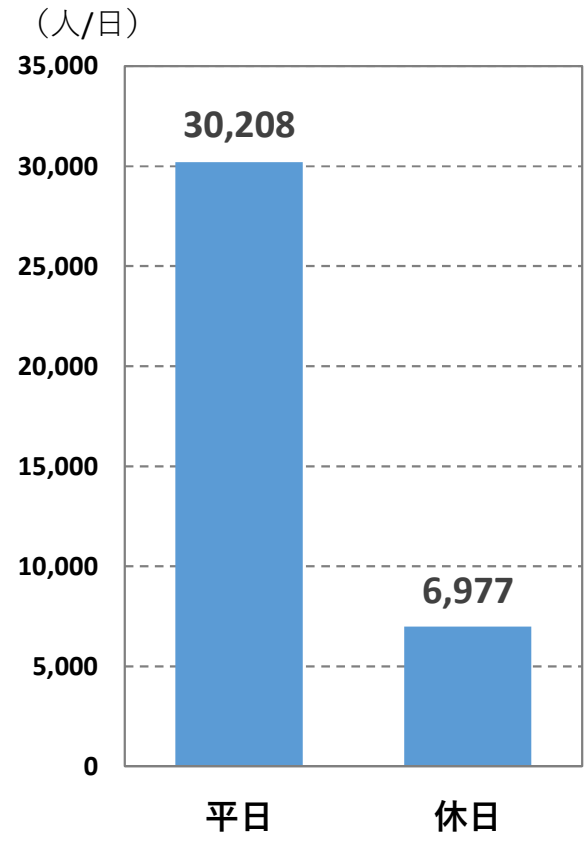
- 平日は7・8時台の通勤・通学時間帯の利用者が最も多く、次いで17・18時台の帰宅時間帯の利用者が多い。
- 休日の利用者数は平日の1/4程度である。

▼【平日】時間帯別の利用者数（鹿児島交通、あいばす除く）



※記録されている降車時刻を用いている。
鹿児島交通、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。
出典：2024年5月～6月交通系ICカードデータを拡大処理して算出

▼1日あたりの利用者数（鹿児島交通、あいばす除く）

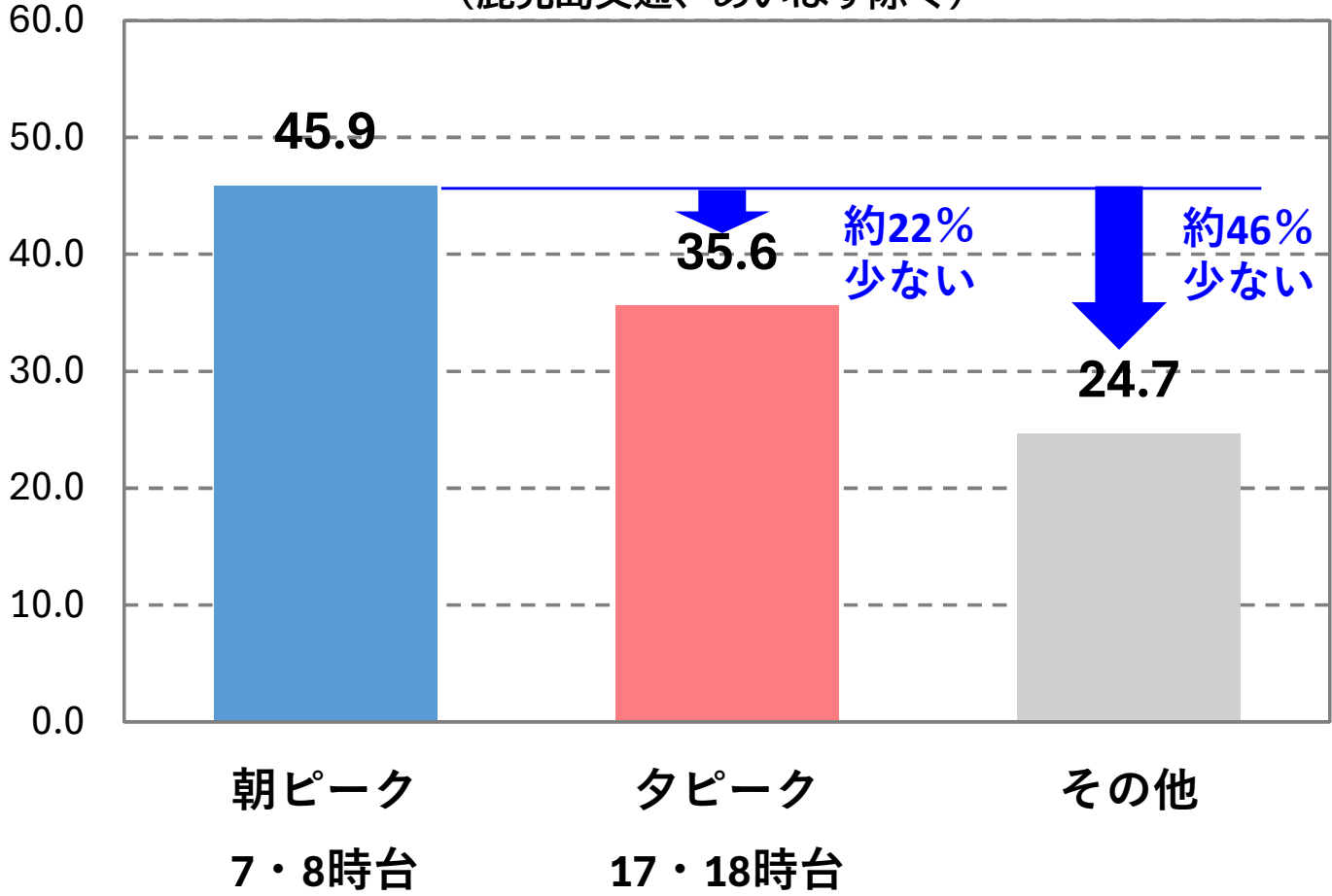


※休日は、土曜・日曜・祝日

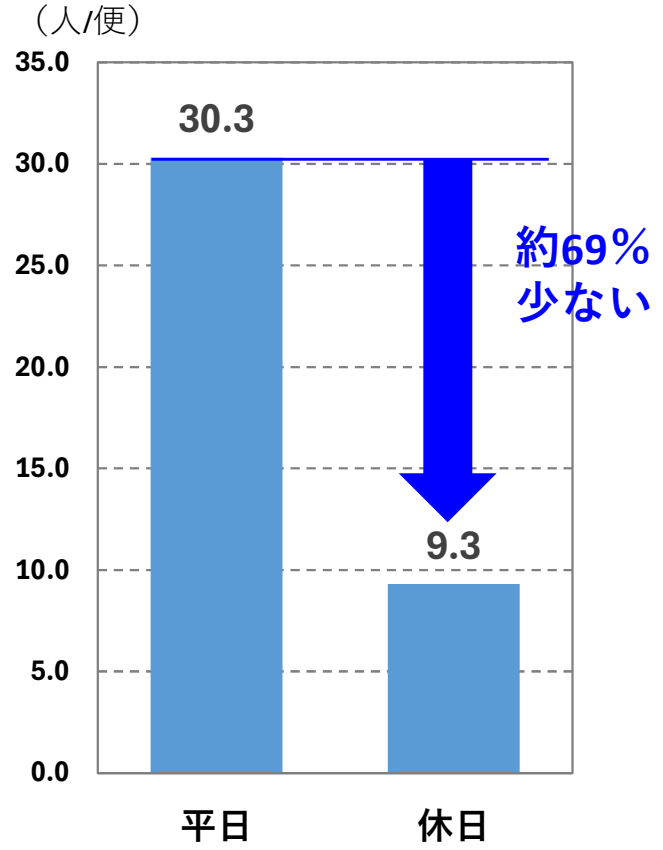
【1便あたりの利用者数】

- 1便当たりの利用者数は朝ピークで約46人/便と多く、その他の時間帯は朝ピークの約4割少ない約25人/便。
- 休日の1便当たりの利用者数は、平日より約7割少ない。

▼【平日】1便あたりの利用者数 (鹿児島交通、あいばす除く)



▼1便あたりの利用者数 平休比較 (鹿児島交通、あいばす除く)



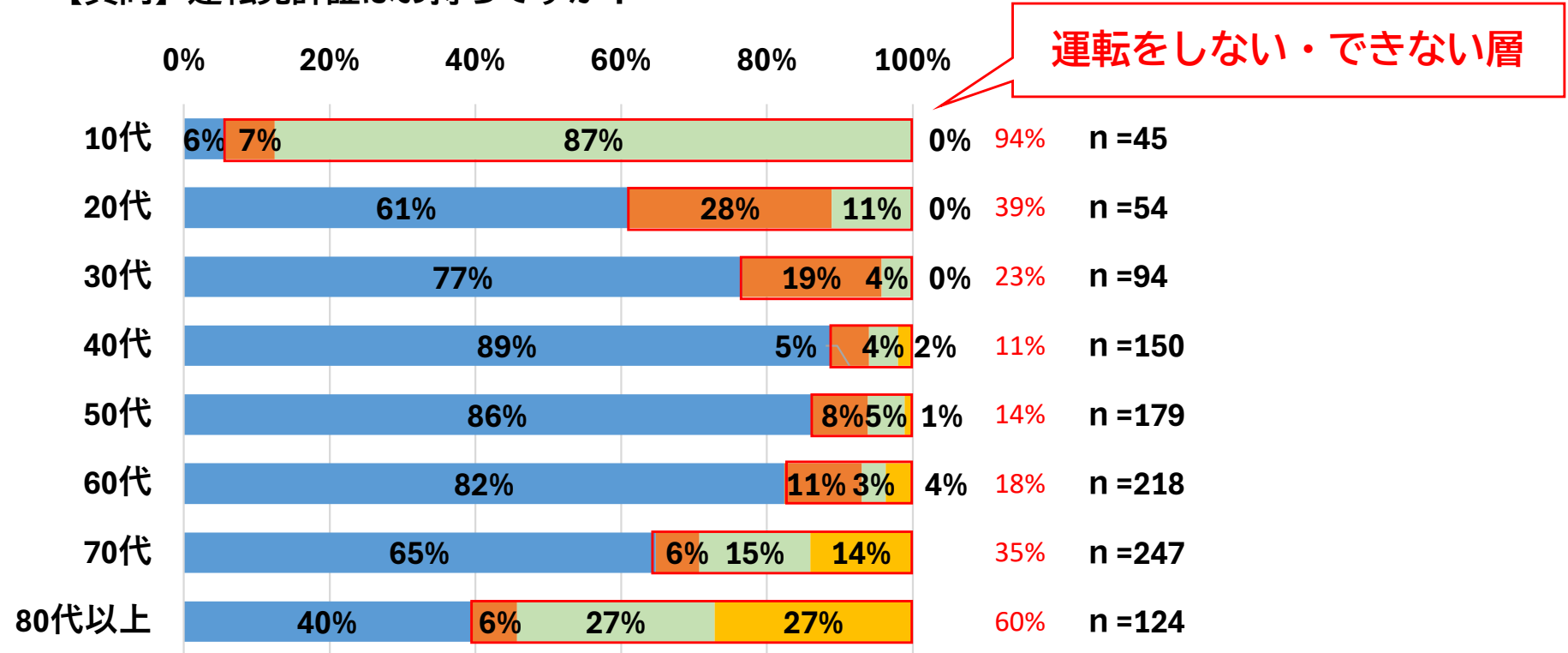
※休日は、便数は日曜・祝日
利用者数は土曜・日曜・祝日の平均

アンケート調査

【普段の自動車等の運転】

- 運転免許を持っているが運転しない方、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、40代でも約1割程度が該当。
- 免許取得ができない年齢を含む10代では約9割と最も多く、次で80歳代で約6割、次いで20代で約4割、30代で約2割と高齢の世代だけでなく、若い世代でも自動車等を運転しない層が多い。

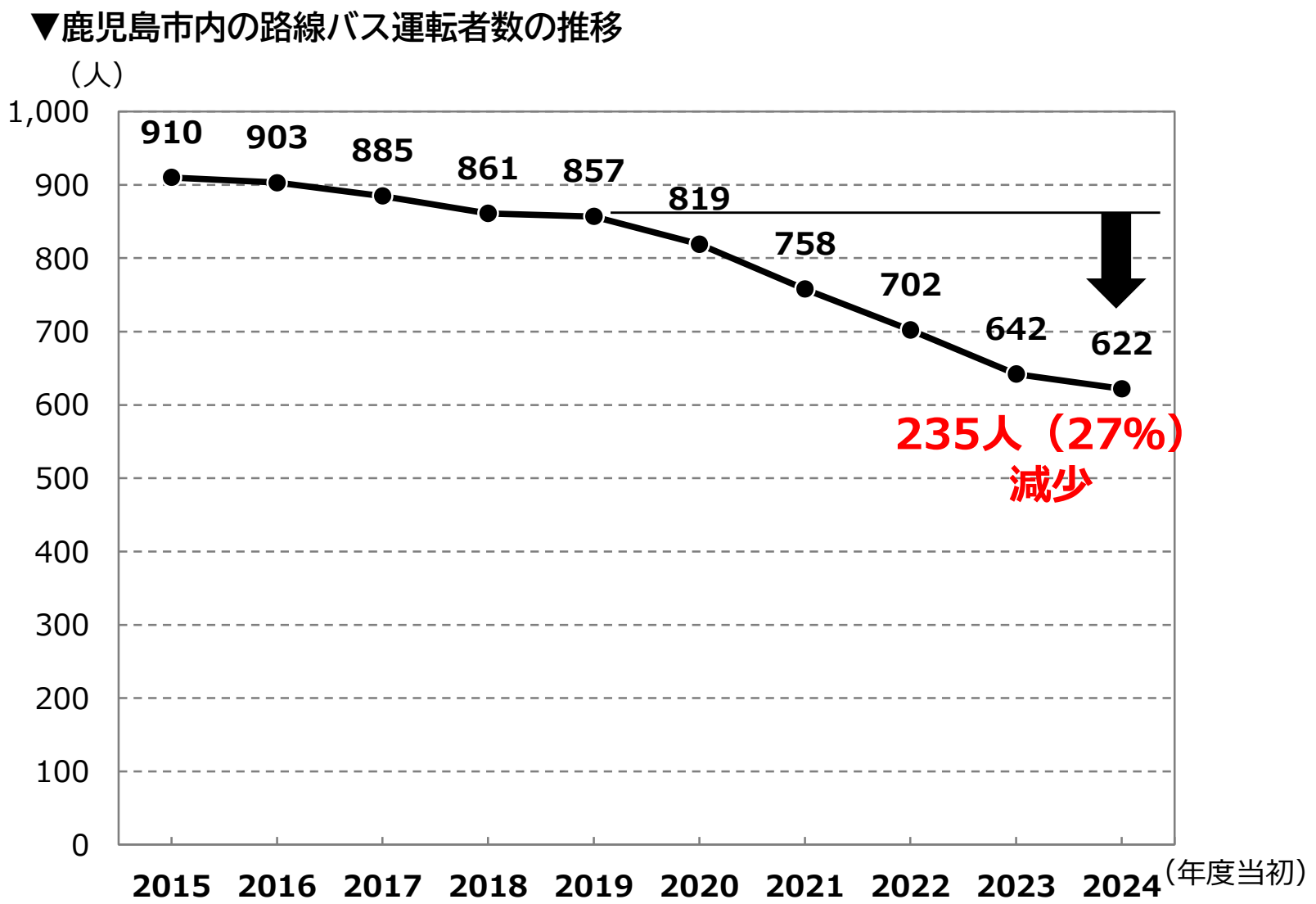
【質問】 運転免許証はお持ちですか？



- 運転免許を持ち、普段から自動車や自動二輪車を運転している
- 運転免許を持っているが、自動車や自動二輪車は運転しない
- 運転免許は取得していない
- 運転免許は取得していたが、返納した

【路線バス運転者】

鹿児島市内の路線バスを担うバス運転者数は、コロナ禍を含む直近の5年間で235名（約3割）の減少

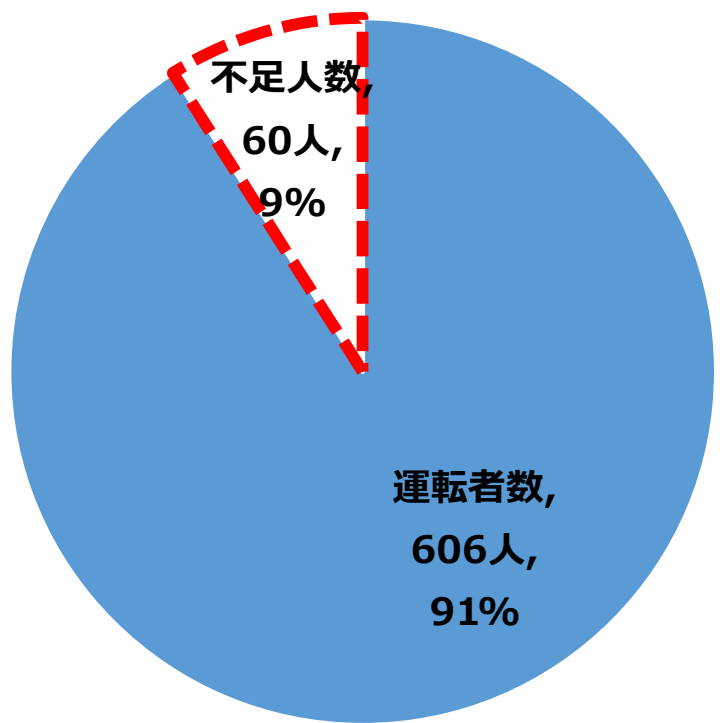


出典：鹿児島市交通局、南国交通（株）、JR九州バス（株）、鹿児島交通（株）へヒアリング結果を鹿児島市が整理

【路線バス運転者】

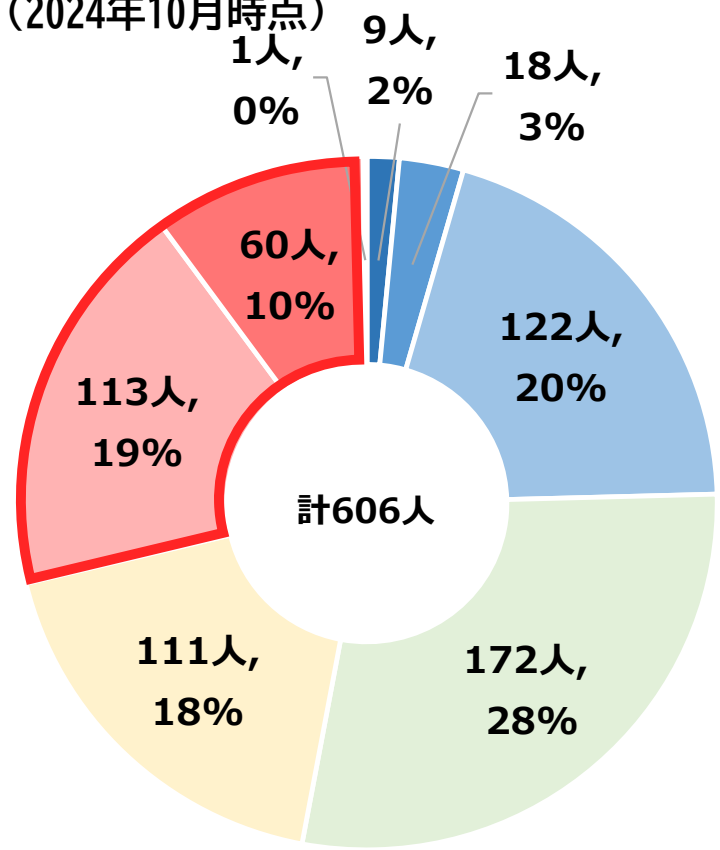
- 現在の路線を維持するのに必要な運転者数は約1割不足。不足する労働力は既存のバス運転者の時間外勤務で賄われている。
- 鹿児島市内の路線バス運転者の年齢構成は高齢者が約30%を占めるほか、60歳～64歳が18%、50歳代が28%となるなど年齢層が高い。

▼鹿児島市内の路線バス運転者数の過不足 (2024年10月時点)



必要な運転者数：計666人

▼鹿児島市内の路線バス運転者の年齢構成 (2024年10月時点)



■ ～19歳	■ 20歳～29歳	■ 30歳～39歳	■ 40歳～49歳
■ 50歳～59歳	■ 60歳～64歳	■ 65歳～69歳	■ 70歳～74歳

高齢者

出典：鹿児島市交通局、南国交通（株）、JR九州バス（株）、鹿児島交通（株）へヒアリング結果を鹿児島市が整理

【地域公共交通ネットワークの課題】

<現状の整理>

- 路線バスの現況
 - ① 利用者の減少にコロナ禍で拍車
 - ② 日中や休日に低下する運行効率（1便あたりの利用者数）
 - ③ 路線バスの乗車定員と、実際の利用者数の乖離
 - ④ 既存の公共交通不便地対策と路線バスの運行区間の重複
 - ⑤ 複雑な運行系統
- まちづくりの観点
 - ⑥ 立地適正化計画との連動（拠点、都市機能誘導区域、居住誘導区域）
- 市民意見
（アンケート結果）
 - ⑦ 運転しない層の増加で重要性が増す公共交通
 - ⑧ 路線バスの運行時間帯や運行本数に対する不満
 - ⑨ 利用しようと思える運行頻度（少なくとも30分に1便※地域による違いあり）
 - ⑩ 乗り継ぎを行う場合、乗り継ぎ時間や運賃を重視
- バス事業者意見
 - ⑪ 路線バスの運転者の減少（既に不足が発生し、高い年齢層の方の従事で維持）
 - ⑫ 乗り継ぎを前提としたしくみづくりと乗継抵抗に対する市民理解の必要性
 - ⑬ 限られた運転者による幹線を中心とした路線の維持
 - ⑭ 公共交通の利用啓発

交通ネットワーク
部会で協議

課題1：運転者数の減少を見据えた公共交通網の最適化（①、⑥、⑦、⑧、⑪、⑬）

課題2：公共交通の利便性や連絡性を担保するための路線の再編・見直し（②、⑤、⑥、⑦、⑧、⑨、⑩、⑪、⑫）

課題3：各地域の実情に応じた交通手段・運行方法への転換（③、④、⑥、⑬）

課題4：分かりやすい情報提供等での利用促進（①、⑤、⑫、⑭）

【本市の公共交通不便地及び「あいばす」等の運行概要】

- 市では、駅やバス停からの距離や地形、交通弱者人口など、一定の基準に基づき「公共交通不便地」として16地域を選定
- 公共交通不便地における日常生活の交通手段を確保するため、平成20年度から順次、コミュニティバス「あいばす」等（12地域）や乗合タクシー（6地域）を運行

◆あいばす ※路線定期運行

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

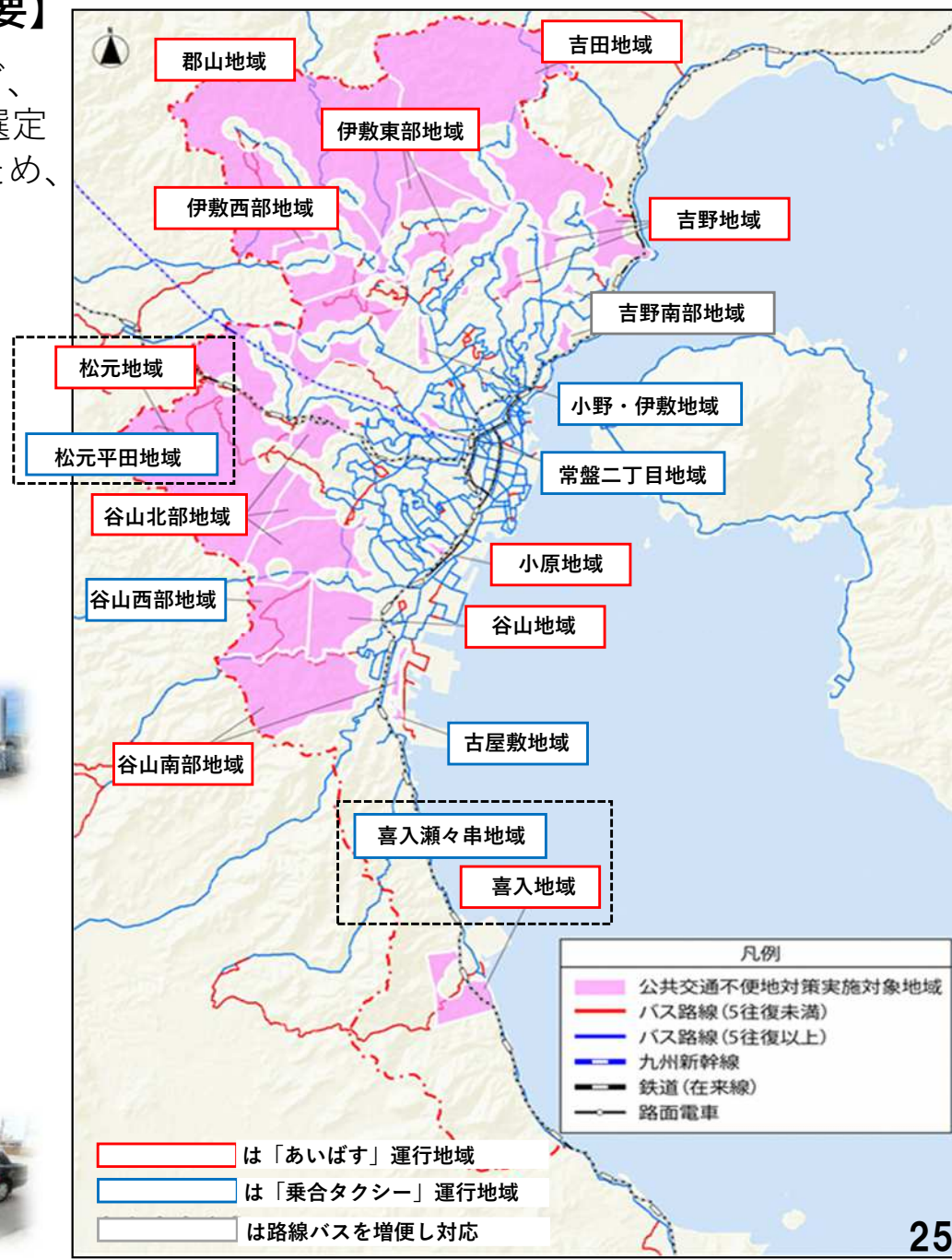


◆乗合タクシー ※区域運行

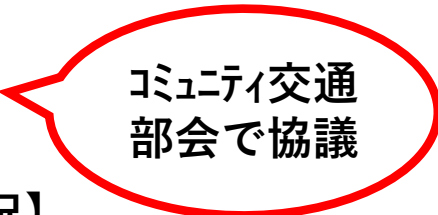
運行経路	運行経路は決められていない。
乗降場所	自宅又は指定の乗降ポイント
運行ダイヤ	概ねの出発時刻は指定（基本ダイヤ型） ※2時間前までに予約
予約必要性	必要（利用対象範囲居住者限定）
運賃	150円（未就学児：保護者1名につき1名無料） ※追加降車ポイントは、380円～650円
車両	タクシー車両（乗客定員4人）



▼公共交通不便地



- 「あいばす」は、利用者数が少ないなど課題があることから、R5年度からAIオンデマンド交通の実証実験を実施するなど、地域の実情に応じた交通手段となるよう調査検討を実施中
- R7年度に見直し方針を作成する予定



【あいばすの課題】

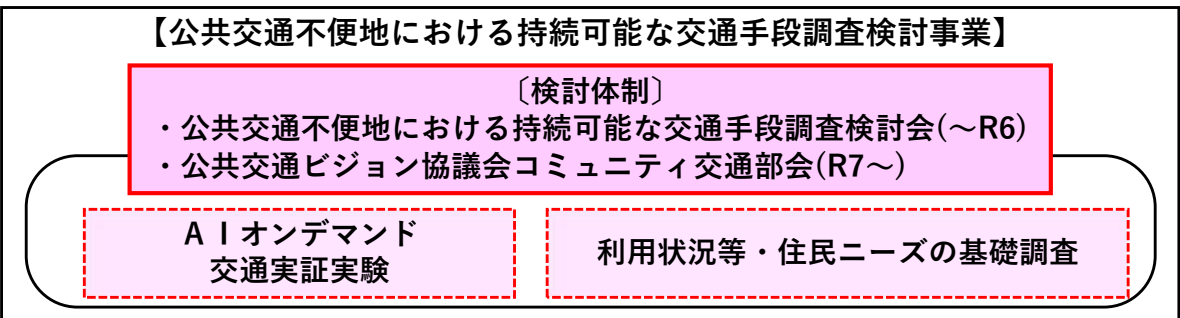
1. 利用者数が少ない
R5年度あいばすの利用者は **1 便当たり全地域平均3.6人**、各地域2.0人～5.6人
2. 1人当たりの補助金額が高い
R5年度あいばすの1人当たり補助金額は**全地域平均1,382円**、各地域726円～3,218円
3. 運転者不足・運行事業者の確保
高齢化による退職者の増加や新規採用者の減少で年々運転者不足が深刻化
運転者不足等を理由に、一部地域においては、運行事業者がバス事業者からタクシー事業者に変更
4. 車両の老朽化
適宜修繕等を行いながら走行しているが、一部地域の車両は、購入から10年以上が経過
5. 運行ルートの大長化
地域によっては、あいばすの運行ルートが大長化（最長53km）
1便当たりの所要時間が長い（最長約128分）

【これまでの調査・検討状況】

年度	内容
R4	・あいばす利用者アンケート（～R6）
R5	・AI オンデマンド交通の実証実験（無償） ・利用状況等調査 ・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（有償） ・交通手段に関するアンケート ・第1回地域懇話会の開催 ⇒見直し手法・方針の検討

◆AIオンデマンド交通（R5・6年度 谷山地域で実証実験）

特徴	公共交通不便地における新たな交通手段として AIによる効率的な運行 を実証する目的で運行
運行経路	運行経路は決められていない。
乗降場所	指定の乗降ポイント
運行ダイヤ	ダイヤ無し（非固定ダイヤ型） ※30分前までに予約
予約必要性	必要（利用対象範囲居住者限定）
運賃 ※R6のみ有償	大人：200円 小人：100円 （公共交通不便地⇄公共交通不便地・まちなか） 大人：500円 小人：250円 （まちなか⇄まちなか）
車両	ワンボックスカー：乗客定員 8人



地域の実情に合わせた持続可能な交通手段の調査検討
（住民ニーズ・費用対効果・公共交通への影響等を踏まえ検討）

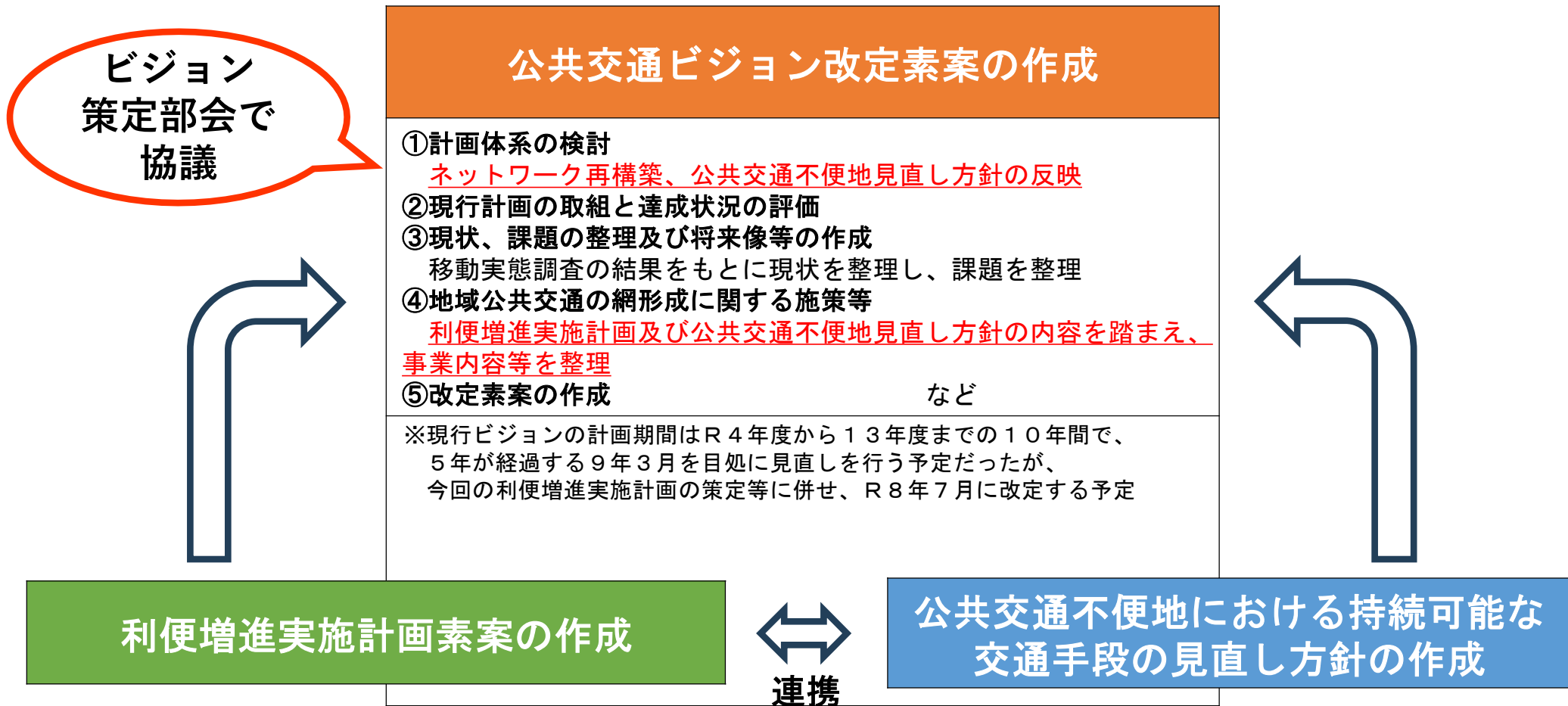
地域の実情に合わせた持続可能な交通手段への見直し

R 8 年度公共交通ビジョンの改定について

- (1) 改定の趣旨とポイント
- (2) 今後の予定

【改定の趣旨とポイント】

利便増進実施計画や公共交通不便地における持続可能な交通手段の見直し方針の作成に合わせて、現行ビジョンを改定し、**持続可能な交通ネットワーク形成に向けて、より実効性のある計画として作成**



【今後の予定】

R7年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
ビジョン改定業務		← ビジョン改定素案作成業務 →										
			<ul style="list-style-type: none"> ・計画体系の見直し ・記載内容に関する時点修正 ・推進施策の取組状況等の確認 ・基本理念、基本方針、評価指標等に関する確認 						<ul style="list-style-type: none"> ・最終調整 			
ビジョン策定部会			<ul style="list-style-type: none"> ●第1回(6/6) ・第二次鹿児島市公共交通ビジョンについて ・鹿児島市の公共交通の現状、課題 		<ul style="list-style-type: none"> ●第2回(8月頃) ・計画体系の確認 ・推進施策取組状況の確認 			<ul style="list-style-type: none"> ●第3回(11月頃) ・基本理念、基本方針、重点戦略等の確認 ・推進施策見直し内容の確認 ・評価指標の目標設定等 		<ul style="list-style-type: none"> ●第4回(1月頃) ・ビジョン改定素案について ・パブリックコメントの実施について 		
ビジョン協議会			<ul style="list-style-type: none"> ●第1回 (6/6) 					<ul style="list-style-type: none"> ●第2回 (11月頃) 	<ul style="list-style-type: none"> ●第3回 (1月頃) 	<ul style="list-style-type: none"> ●第4回 (2月頃) 		