

# 地域公共交通ネットワーク再構築検討事業

---

## 鹿児島市地域公共交通移動実態調査・分析業務 結果報告

## 【目次】

1. 令和6年度 地域公共交通ネットワーク再構築検討事業の概要
2. 調査・分析の流れ
3. 現状把握
4. アンケート調査結果
5. 路線見直し優先度評価
6. まちづくりの観点からの路線分類
7. 今後のスケジュール

# 1. 令和6年度 地域公共交通ネットワーク再構築検討事業の概要

---

# 1. 令和6年度 地域公共交通ネットワーク再構築検討事業の概要

## (1) 事業主体

鹿児島市公共交通ビジョン協議会 (R6.4設置)

## (2) 事業の目的

地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、官民が連携して取り組む利便増進実施計画の策定に向けた移動実態等の基礎調査を行う。

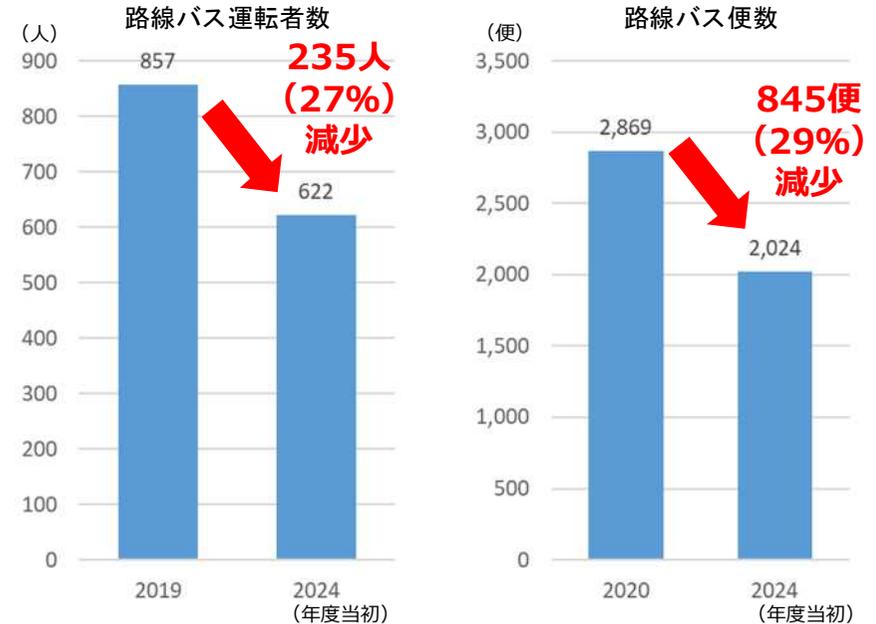
## (3) 取組内容

### ①地域公共交通移動実態調査・分析業務

公共交通の現況や利用実態等について調査・分析を実施

### ②関係者との協議

- ・勉強会 (バス事業者、国、県、市)  
利便増進実施計画の策定に向けた検討を円滑に進めるため、検討の中心的役割を担うバス事業者、行政において先進事例や本市の公共交通の課題認識などを共有することを目的に4回実施 (6月、7月、10月、2月)
- ・バス事業者ヒアリング (バス事業者、市、受注者)  
各社の考えや意向を踏まえながら、地域公共交通網の改善の方向性等を検討することを目的に3回実施 (10月、12月、2月)



## 【取組の具体的なイメージ】

### バス路線再編

- 幹線・支線の明確化
- 幹線の輸送力強化 (連節バス等)
- 支線のモード見直し 等

### 交通結節拠点

- 幹線・支線の乗継強化
- 異なるモード間の乗継強化
- パークアンドライド 等

### 利便性向上

- キャッシュレス決済
- 停留所上屋・ベンチ
- デジタルサイネージ 等

## 2. 調査・分析の流れ

---

## 2. 調査・分析の流れ

### 【現状把握】

- ① 分析の基礎データ（バス路線（経路、運行本数、バス停等）、地域特性（人口分布、人流、立地適正化計画位置付け等））を整理
- ② アンケート調査により、市民の外出移動の実態やニーズ、公共交通の利用状況等を把握

### 【路線見直し検討の優先度評価】

- ・ 需要面（年間利用者数）、効率面（平均乗車密度）から見直し検討の優先度を評価

### 【まちづくりの観点からの路線分類】

- ・ 立地適正化計画での拠点間連絡等を考慮し、幹線・支線を分類

【分析結果等を踏まえ事業者等との協議等】

【バス路線再編等の具体的な施策案の検討】

【利便増進実施計画素案の作成】

R7年度  
実施

# 3. 現状把握

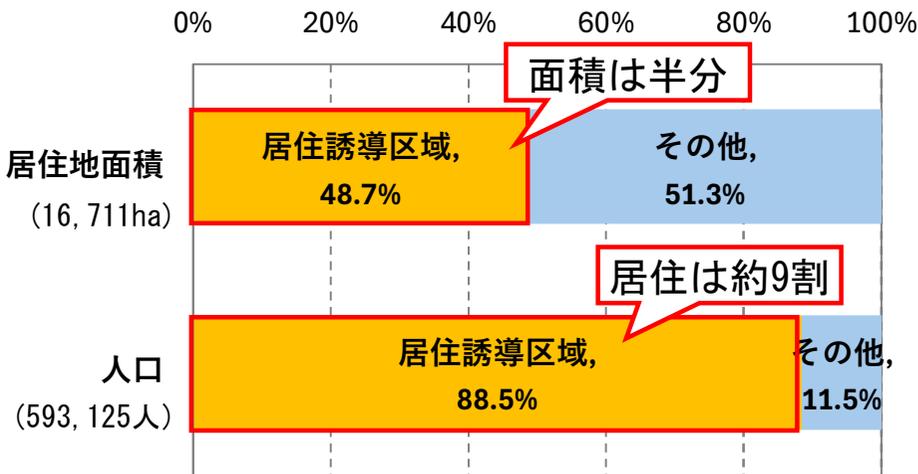
---

### 3. 現状把握

#### (1) 公共交通サービス人口

- 鹿児島市内では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割が居住している。
- 居住誘導区域では、鉄軌道または路線バスが30分に1往復以上の頻度が運行する地域に約8割が居住している。
- その他では、鉄軌道または路線バスが30分に1往復以上の頻度が運行する地域に約2割が居住しており、一方であいばすのみ運行している地域に約2割が居住している。

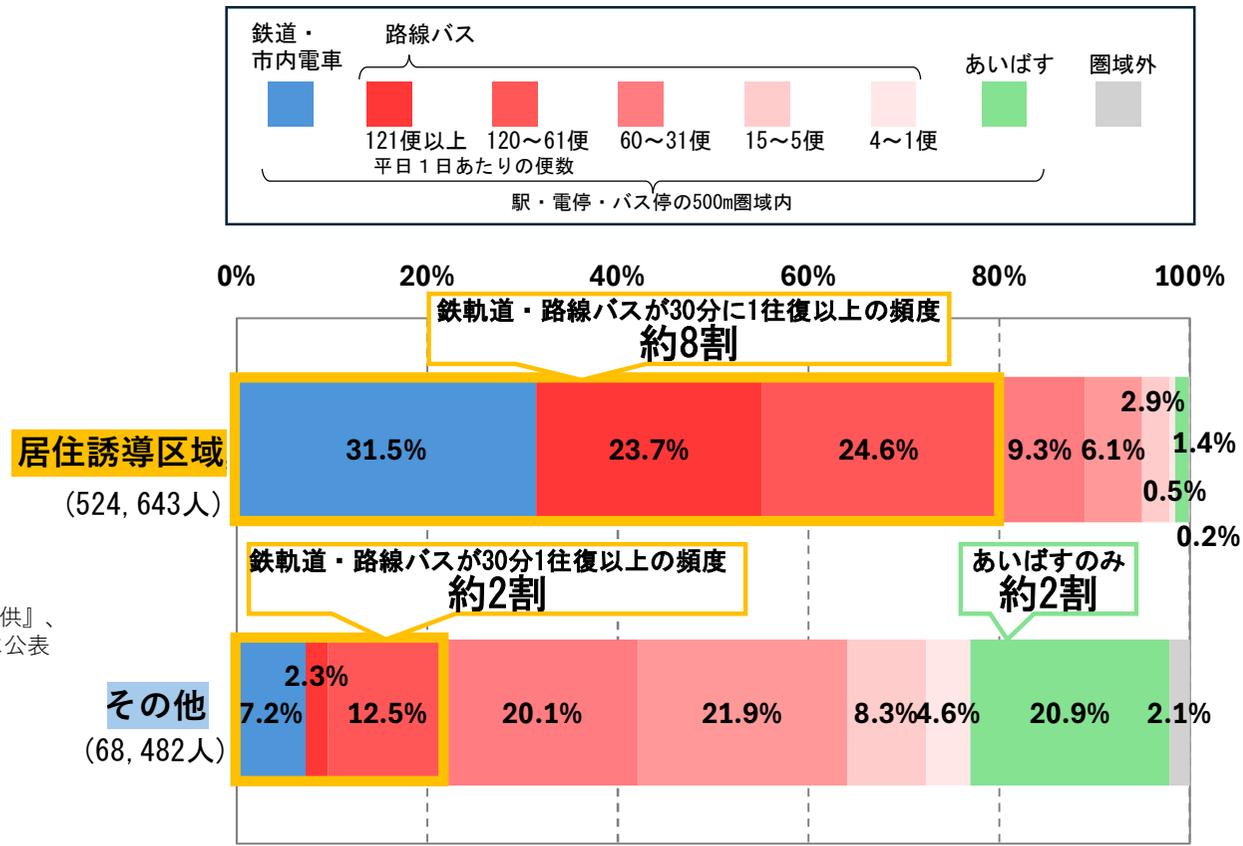
■鹿児島市内の人口・面積



居住地面積：居住者が存在するメッシュの面積

出典：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しており、鹿児島市においてこれまでに公表している面積や人口と値は一致しない。

■公共交通サービス水準別人口比率

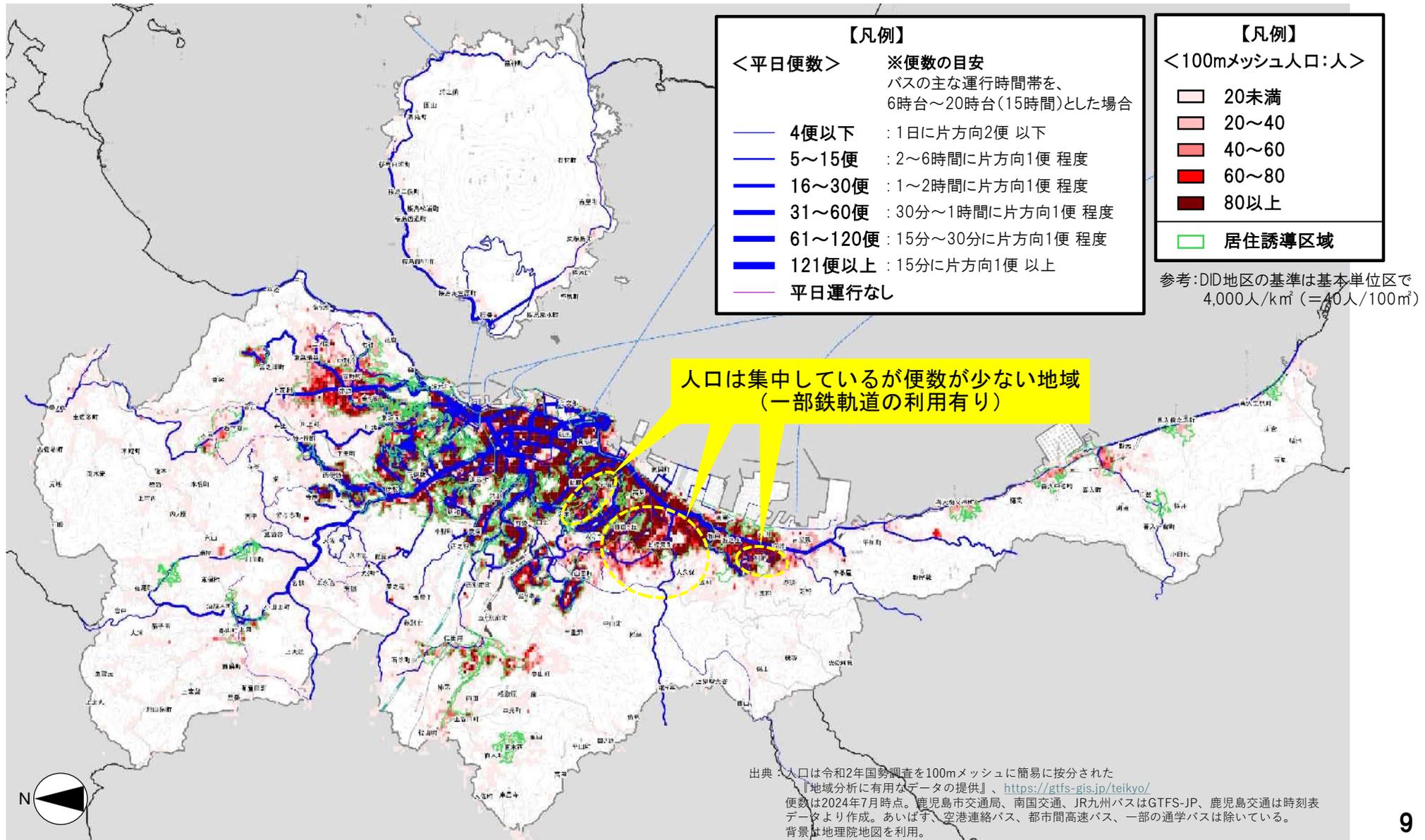


※路線バスの便数は2024年7月時点。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスは除いている。  
出典：鹿児島市交通局、南国交通、JR九州バスはGTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。  
※鉄道・市内電車と路線バスが重複する場合は鉄道・市内電車で計上。

### 3. 現状把握

#### (2) バス路線網（運行便数×人口分布）

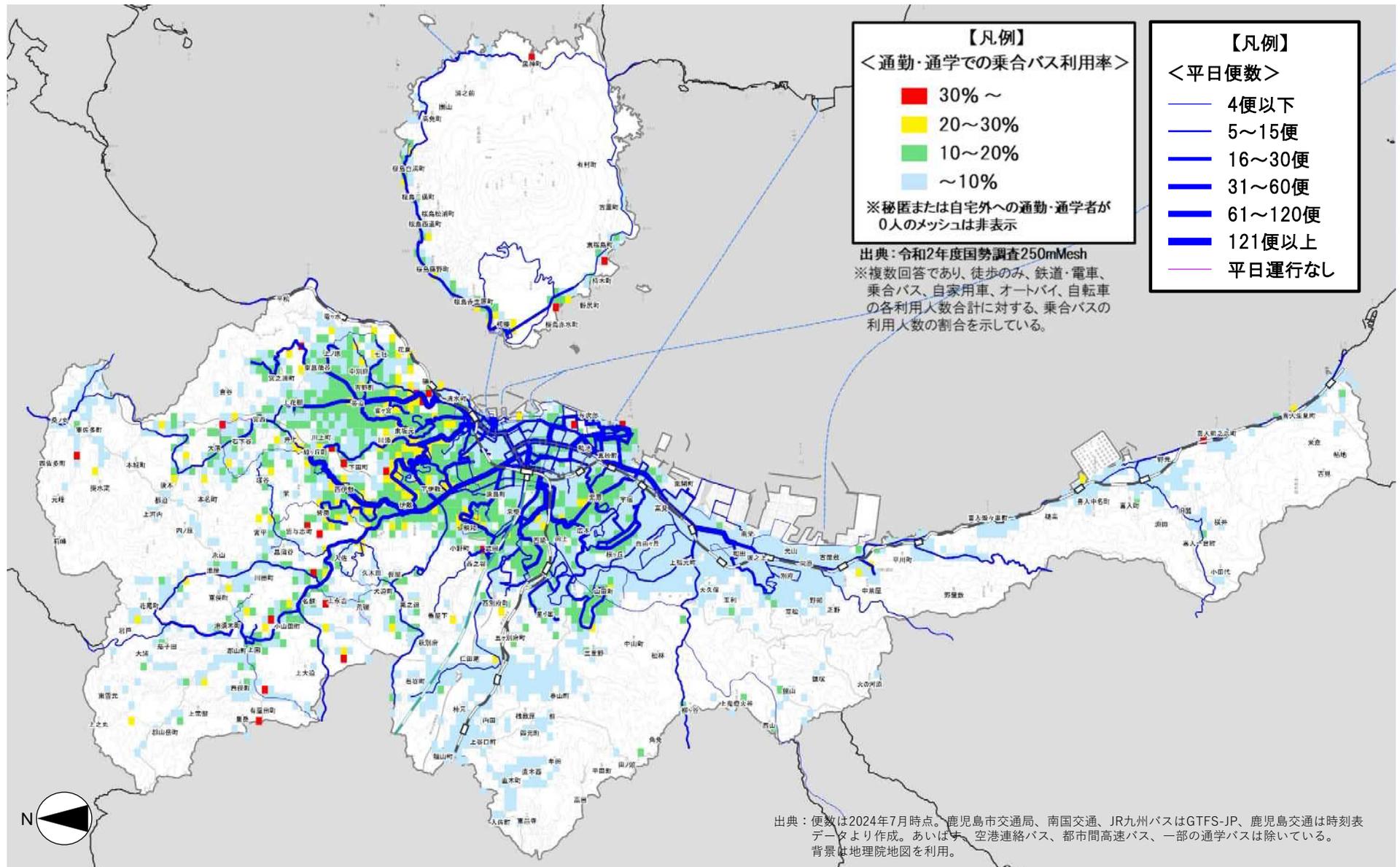
- 人口が集中している居住誘導区域内に便数の多い区間が集中しており一定のサービス水準が確保されているが、一部で便数が少ない地域もある。



### 3. 現状把握

#### (2) バス路線網（運行便数×通勤・通学にバスを利用する割合）

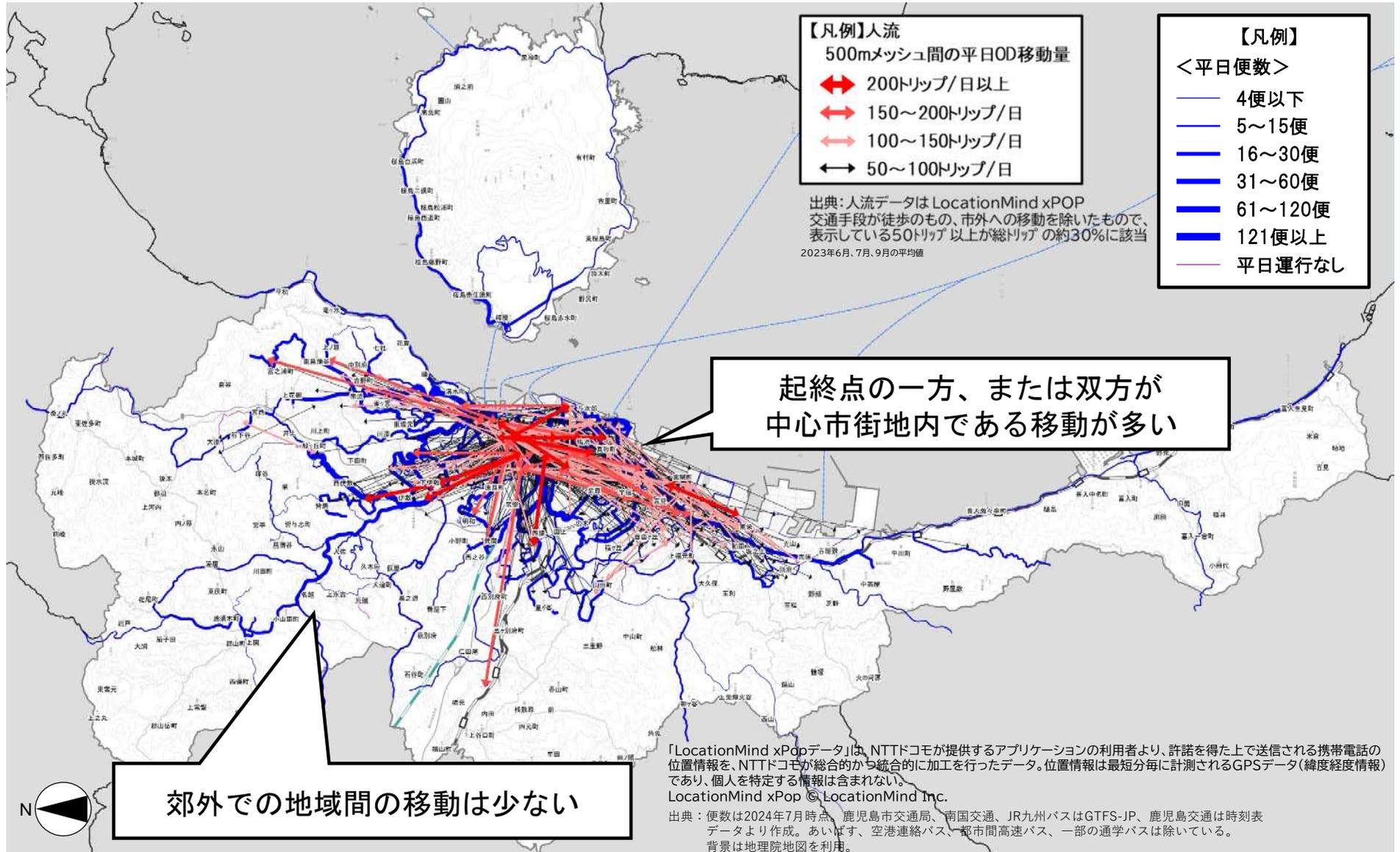
- 一定の便数が維持されている区間の沿線では、通勤・通学にバスを利用する割合が高い傾向がある。



### 3. 現状把握

#### (2) バス路線網 (運行便数×人流)

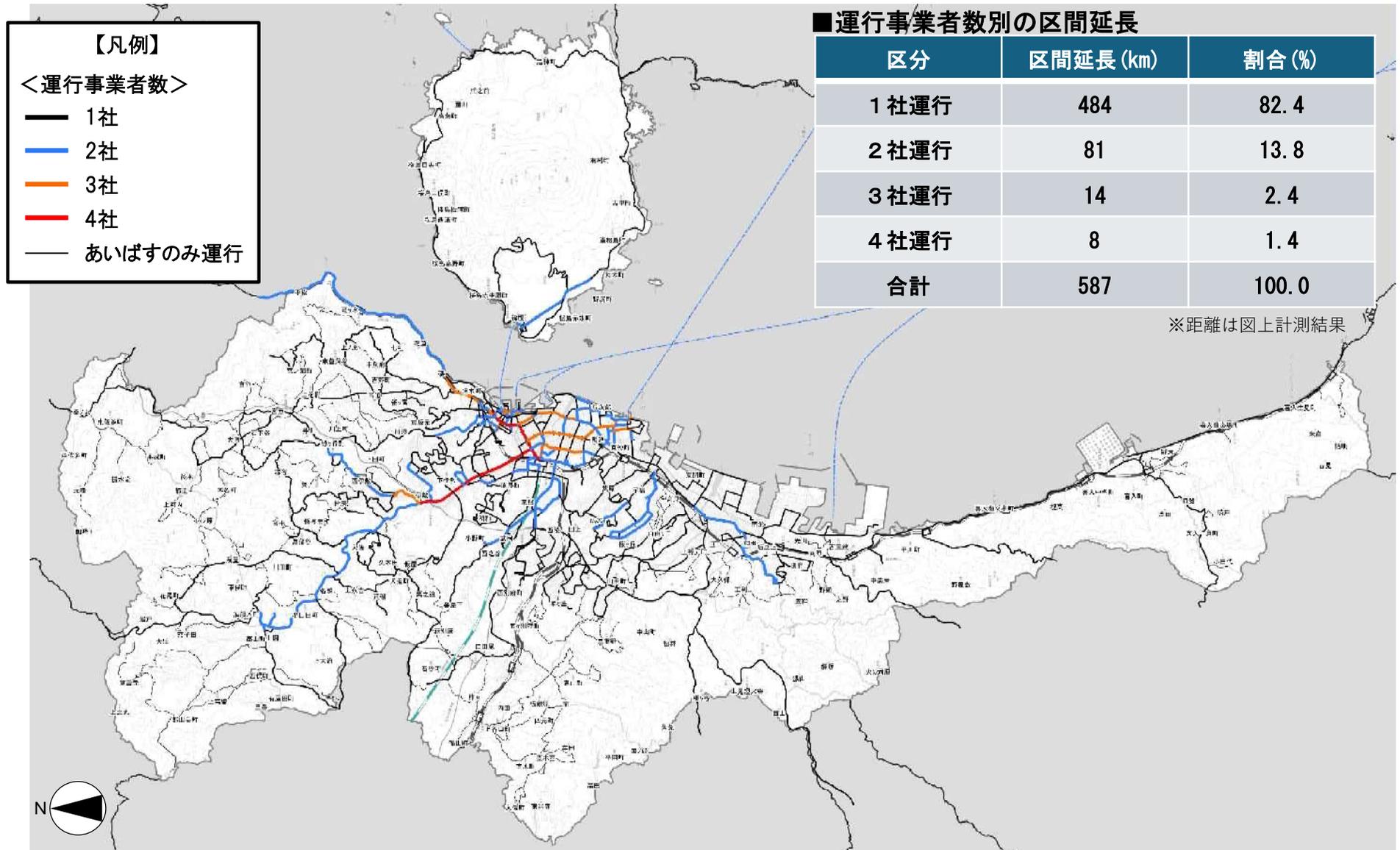
- 人流の特徴としては、起終点の一方、または双方が中心市街地内である移動が多く、郊外での地域間の移動は少ない。
- 市内の路線バス網は、概ね人流特性と整合がとれている。



### 3. 現状把握

#### (2) バス路線網（区間別運行事業者数）

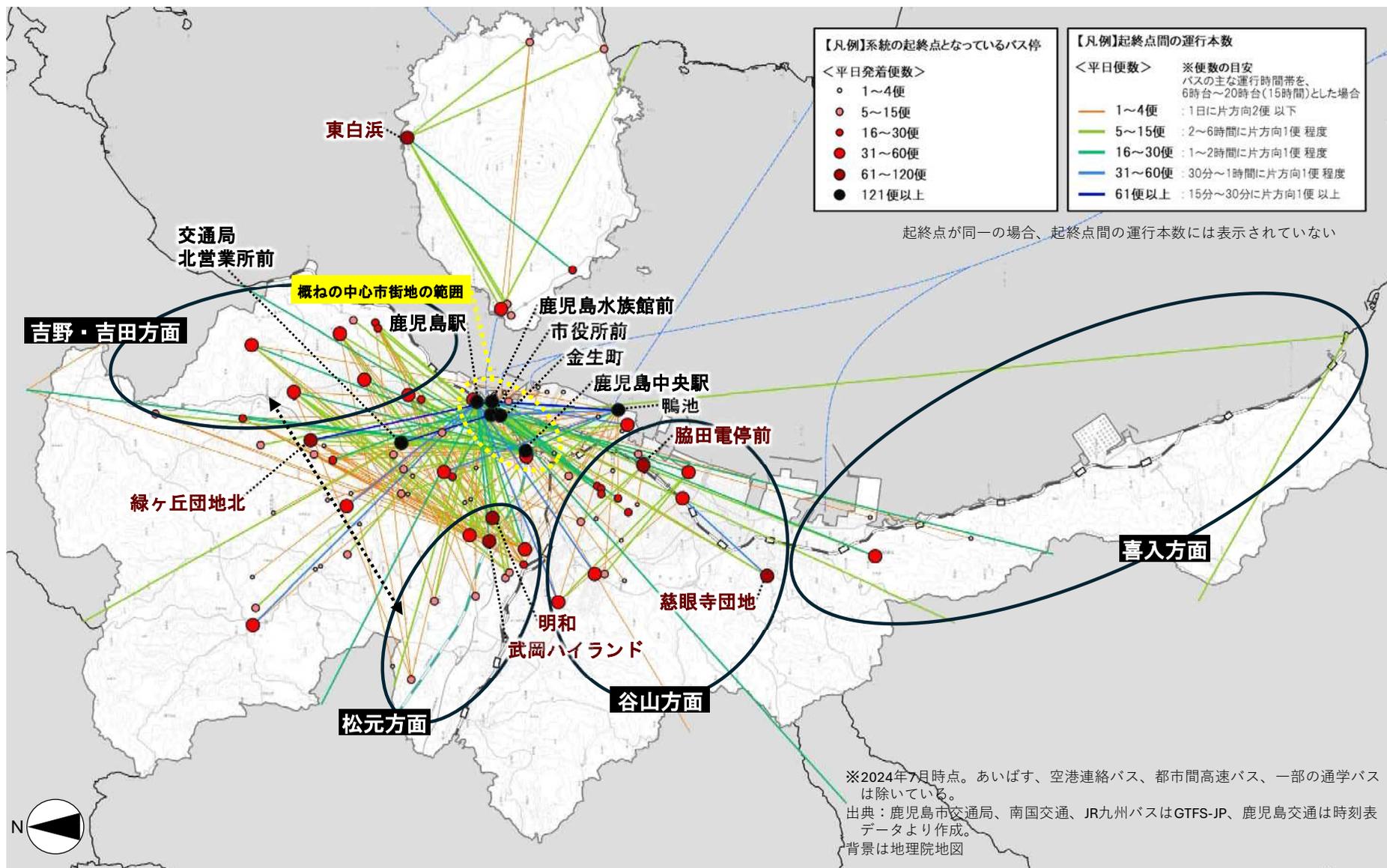
- 本市では4事業者が路線バスを運行しており、概ね運行エリアの棲み分けはなされているが、3号線や中心市街地などで一部競合している区間もある。



### 3. 現状把握

#### (2) バス路線網（起終点バス停間便数）

- 中心市街地を起終点とする系統の便数が多くなっており、吉野・吉田方面と松元方面を連絡する系統も一部運行されている。

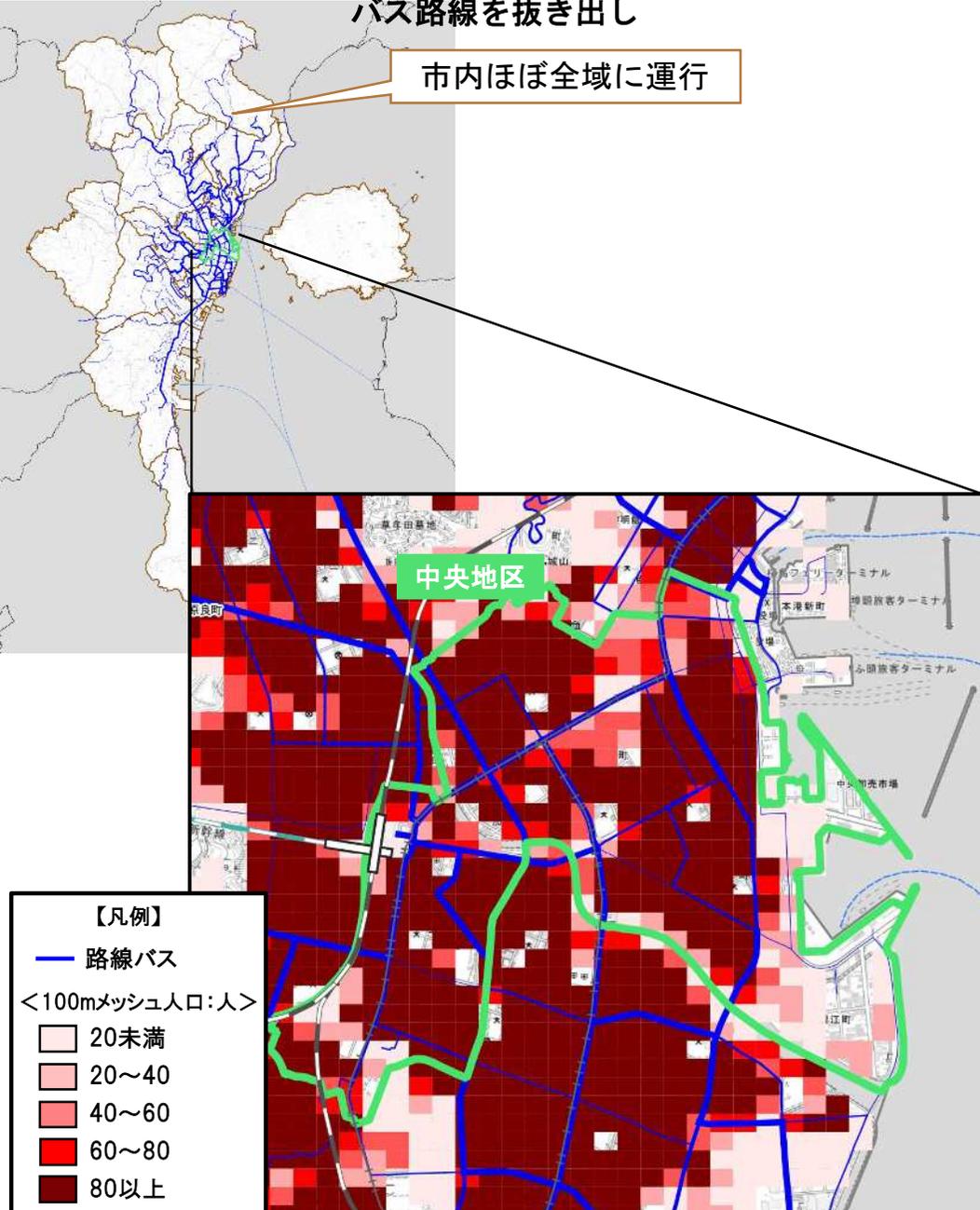


# 3. 現状把握

出典：100mメッシュ人口は令和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.ip/teikyo/>。便数は2024年7月時点。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。背景は地理院地図を利用。

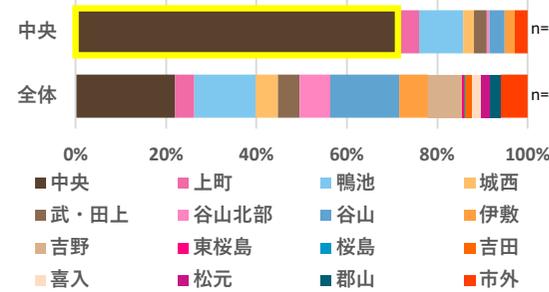
## (3) 地域別現状 (1. 中央地区)

■路線バスの運行状況：中央地域（中央地区）を運行するバス路線を抜き出し

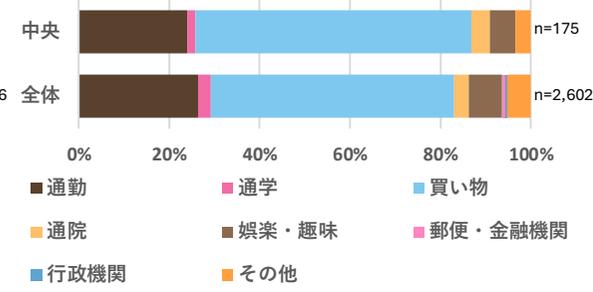


■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）

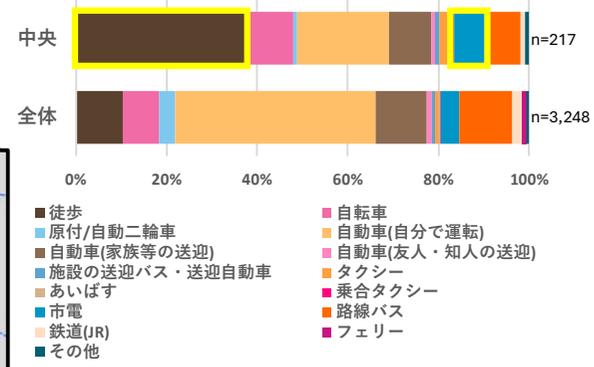
【平日の外出先】



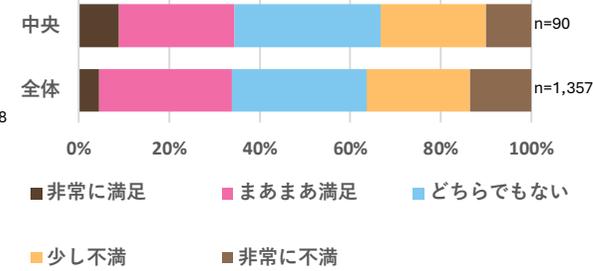
【平日の外出目的】



【平日の移動手段】



【路線バスの満足度】



【地区の人口】 41,769人 (7.0%)

【地区の面積】 4.0km<sup>2</sup> (0.7%)

【地区の現状・課題】

- 鹿児島中央駅やいづろ・天文館地区等が位置しており、バス路線はほぼ市内全域へ運行。
- 港湾部を除き全域に人口が集中しており、路線バスは区域を面的にカバーしている他、市電や鉄道も運行している。
- 中央地区内での移動が多く、移動手段は徒歩や市電の割合が高く自動車や路線バスの割合が低い。

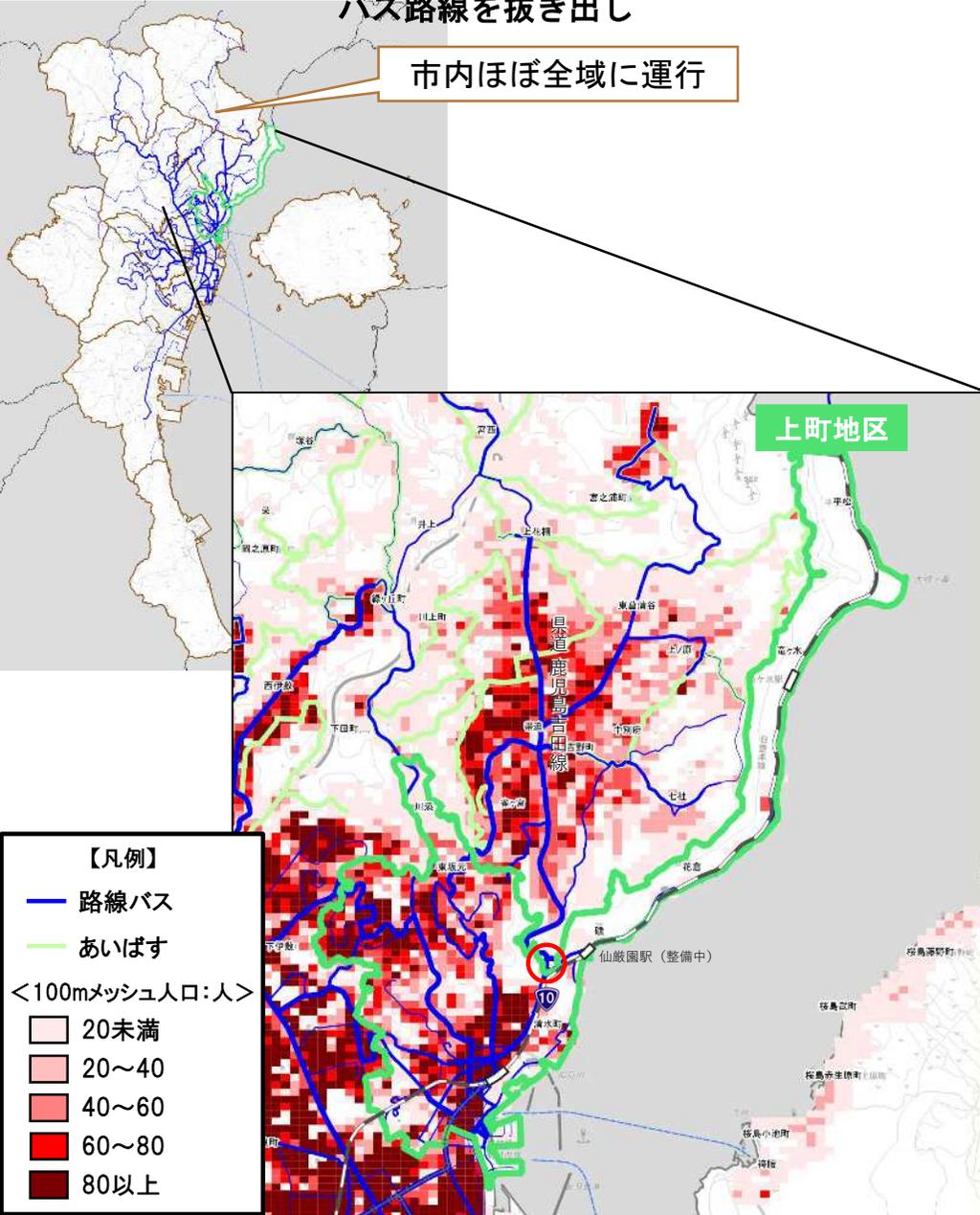
# 3. 現状把握

出典：100mメッシュ人口は令和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/>。便数は2024年7月時点。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。背景は地理院地図を利用。

## (3) 地域別現状 (2. 上町地区)

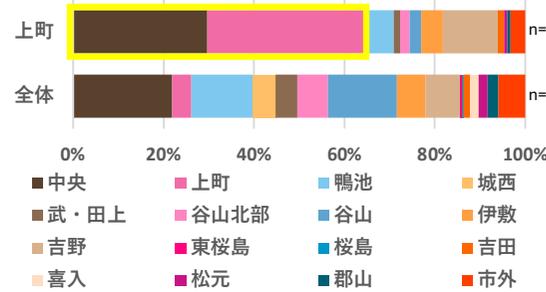
■路線バスの運行状況：中央地域（上町地区）を運行するバス路線を抜き出し

市内ほぼ全域に運行

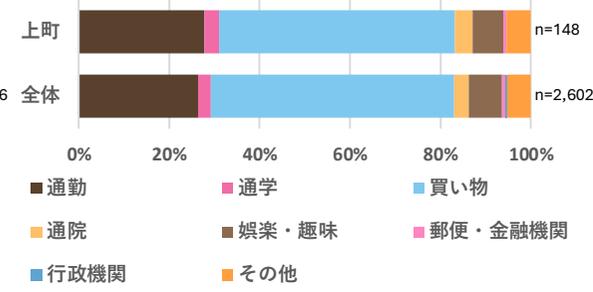


■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）

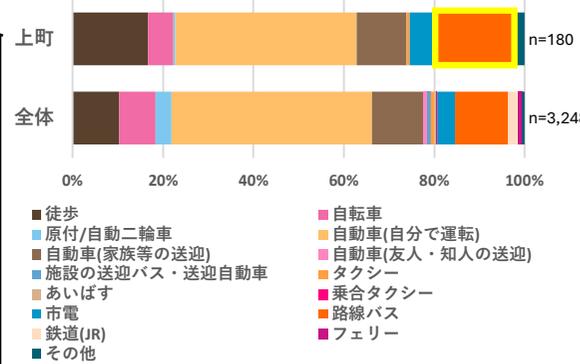
【平日の外出先】



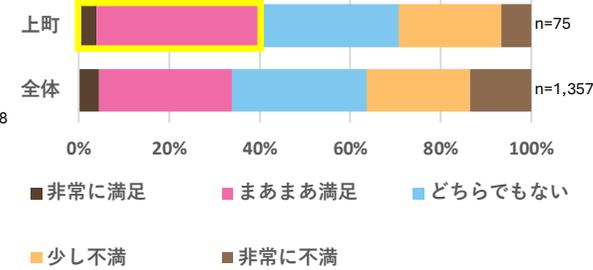
【平日の外出目的】



【平日の移動手段】



【路線バスの満足度】



【地区の人口】 38,433人 (6.5%)

【地区の面積】 8.9km<sup>2</sup> (1.6%)

【地区の現状・課題】

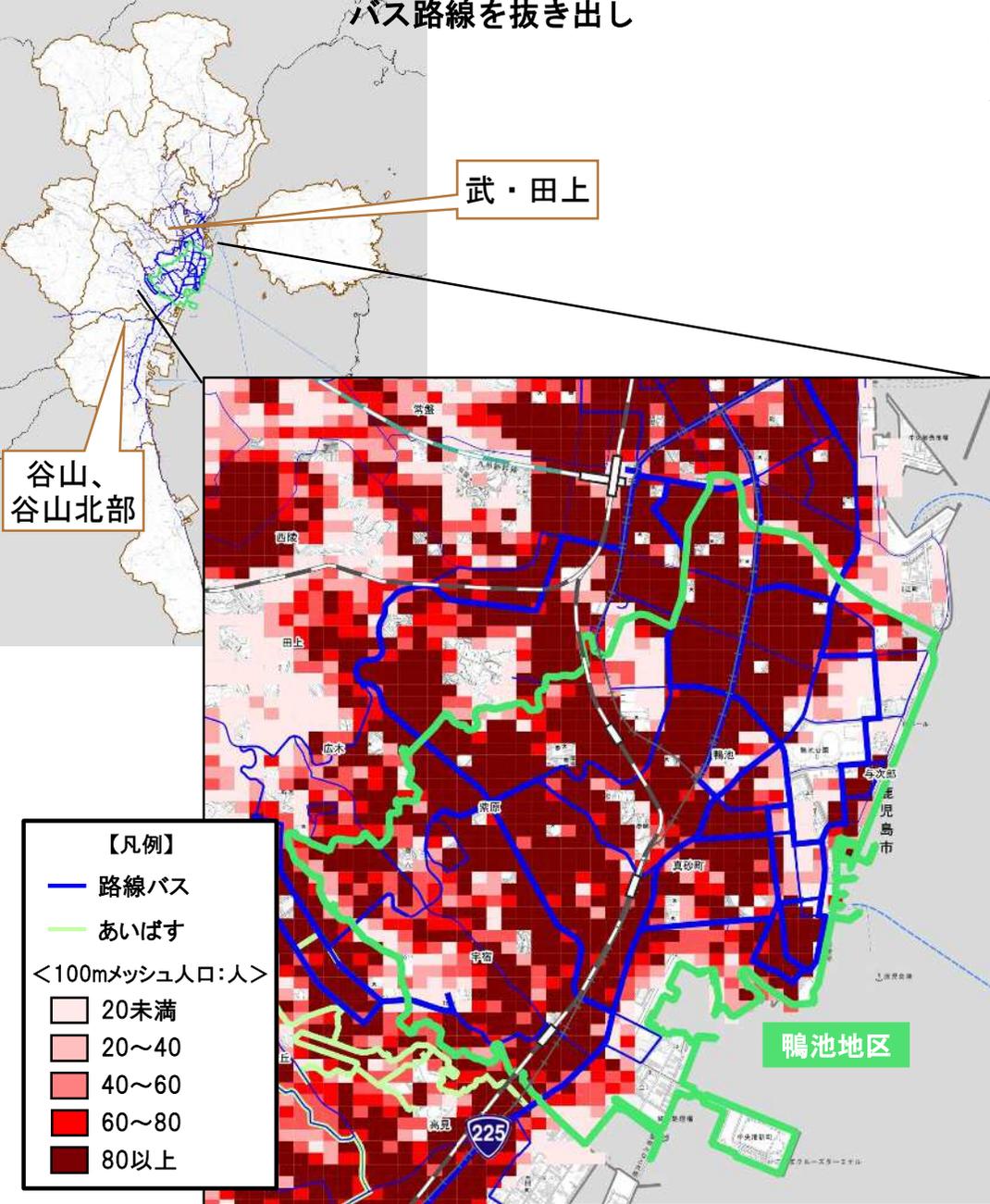
- ・多くの路線バスが経由する鹿児島駅が位置しており、路線バスは、ほぼ市内全域へ運行している。
- ・上町地区内及び中央地区への移動が多く、移動手段は路線バスの利用率が高く、満足度も高い。
- ・国道10号と県道鹿児島吉田線の交差部で渋滞が発生しており、路線バスの定時性に影響が出ている。

# 3. 現状把握

出典：100mメッシュ人口は令和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/>。便数は2024年7月時点。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。背景は地理院地図を利用。

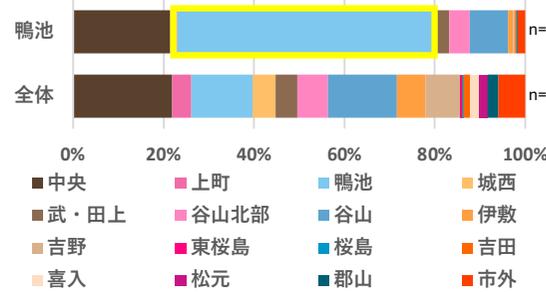
## (3) 地域別現状 (3. 鴨池地区)

■路線バスの運行状況：中央地域（鴨池地区）を運行するバス路線を抜き出し

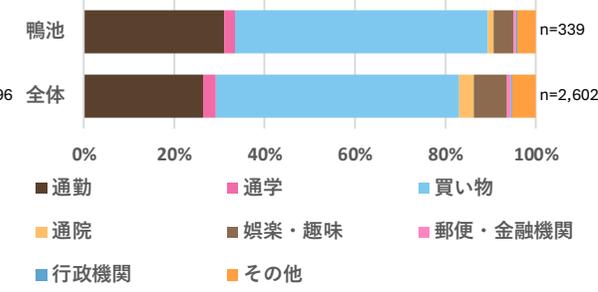


### ■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）

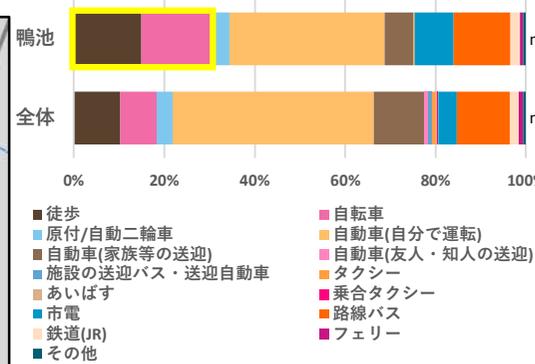
#### 【平日の外出先】



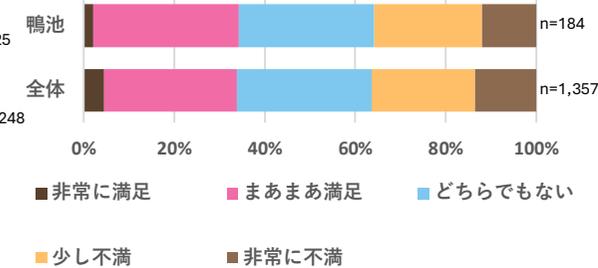
#### 【平日の外出目的】



#### 【平日の移動手段】



#### 【路線バスの満足度】



【地区の人口】 106,121人 (17.9%)

【地区の面積】 13.1km<sup>2</sup> (2.4%)

#### 【地区の現状・課題】

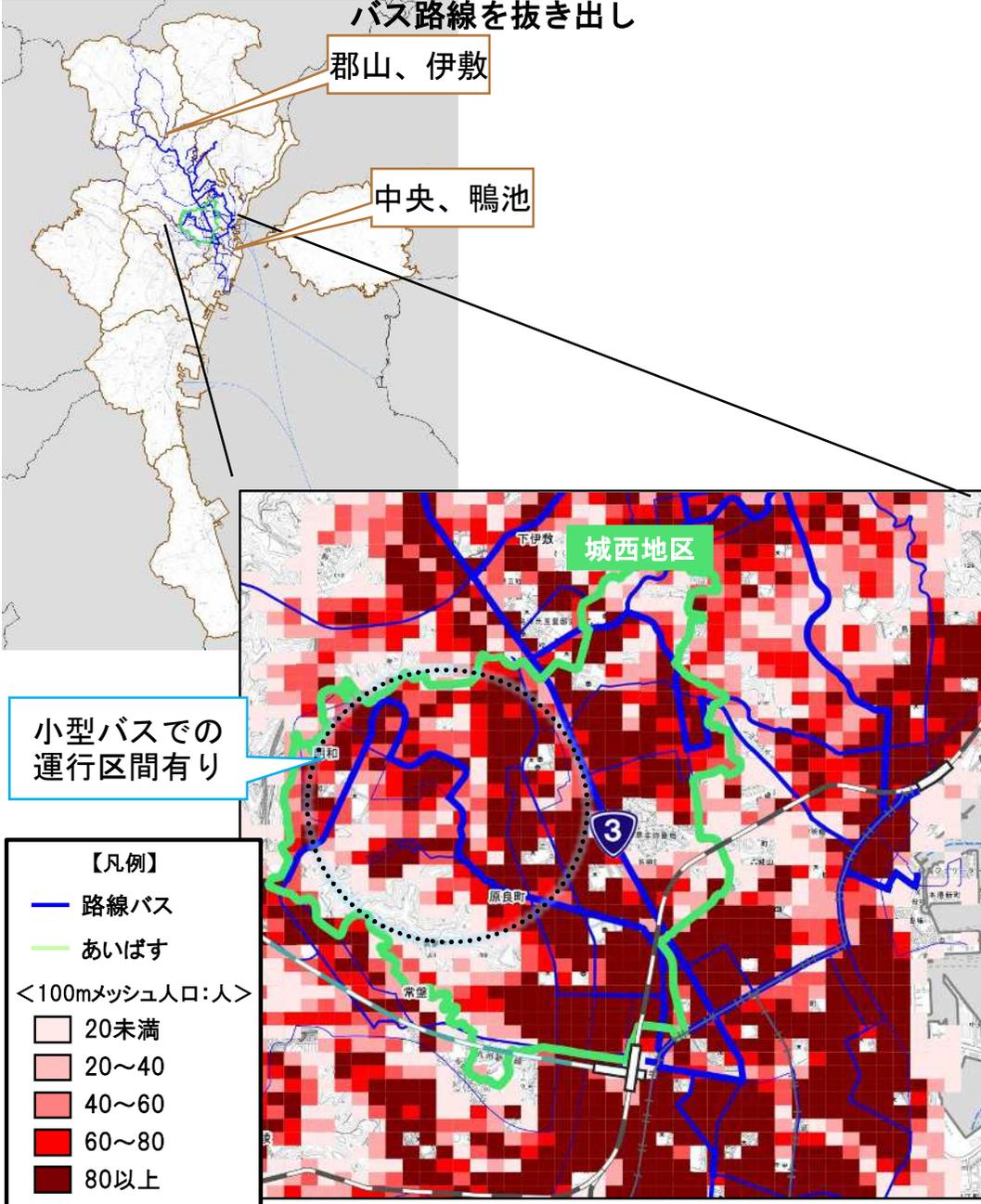
- ・鴨池港は多くの路線の起終点となっており、鴨池地区を經由している路線は、谷山、谷山北部、武・田上地区を運行している。
- ・地区内全体に高密度に人口が集中しており、路線バスが面的に運行している。
- ・鴨池地区内での移動が多く、移動手段は徒歩・自転車の割合が高く、自動車の割合が低い。
- ・産業道路や国道225号で渋滞が発生しており、路線バスの定時性に影響が出ている。

# 3. 現状把握

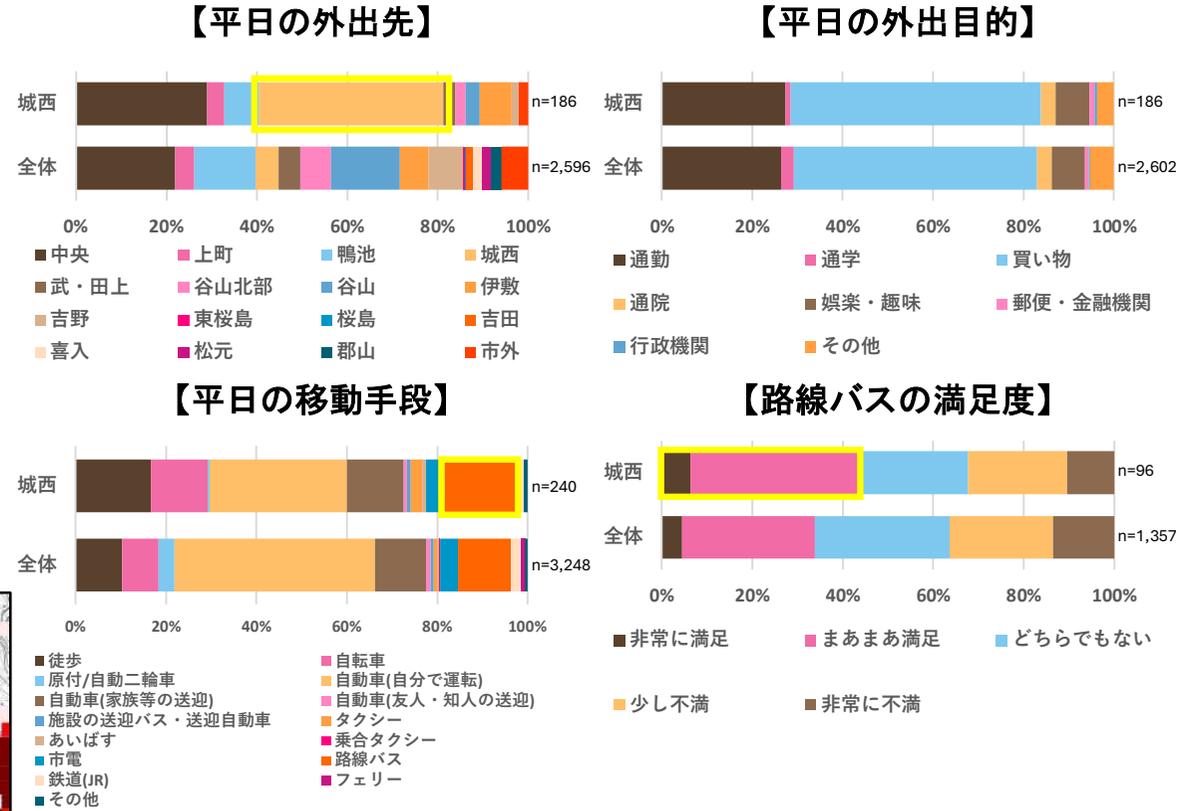
出典：100mメッシュ人口は令和2年国勢調査を100mメッシュに簡易に按分された『地域分析に有用なデータの提供』、<https://gtfs-gis.jp/teikyo/>。便数は2024年7月時点。鹿児島市交通局、南国交通、JR九州バスはGTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。背景は地理院地図を利用。

## (3) 地域別現状 (4. 城西地区)

■路線バスの運行状況：中央地域（城西地区）を運行するバス路線を抜き出し



■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）



【地区の人口】 44,991人 (7.6%)

【地区の面積】 7.7km<sup>2</sup> (1.4%)

【地区の現状・課題】

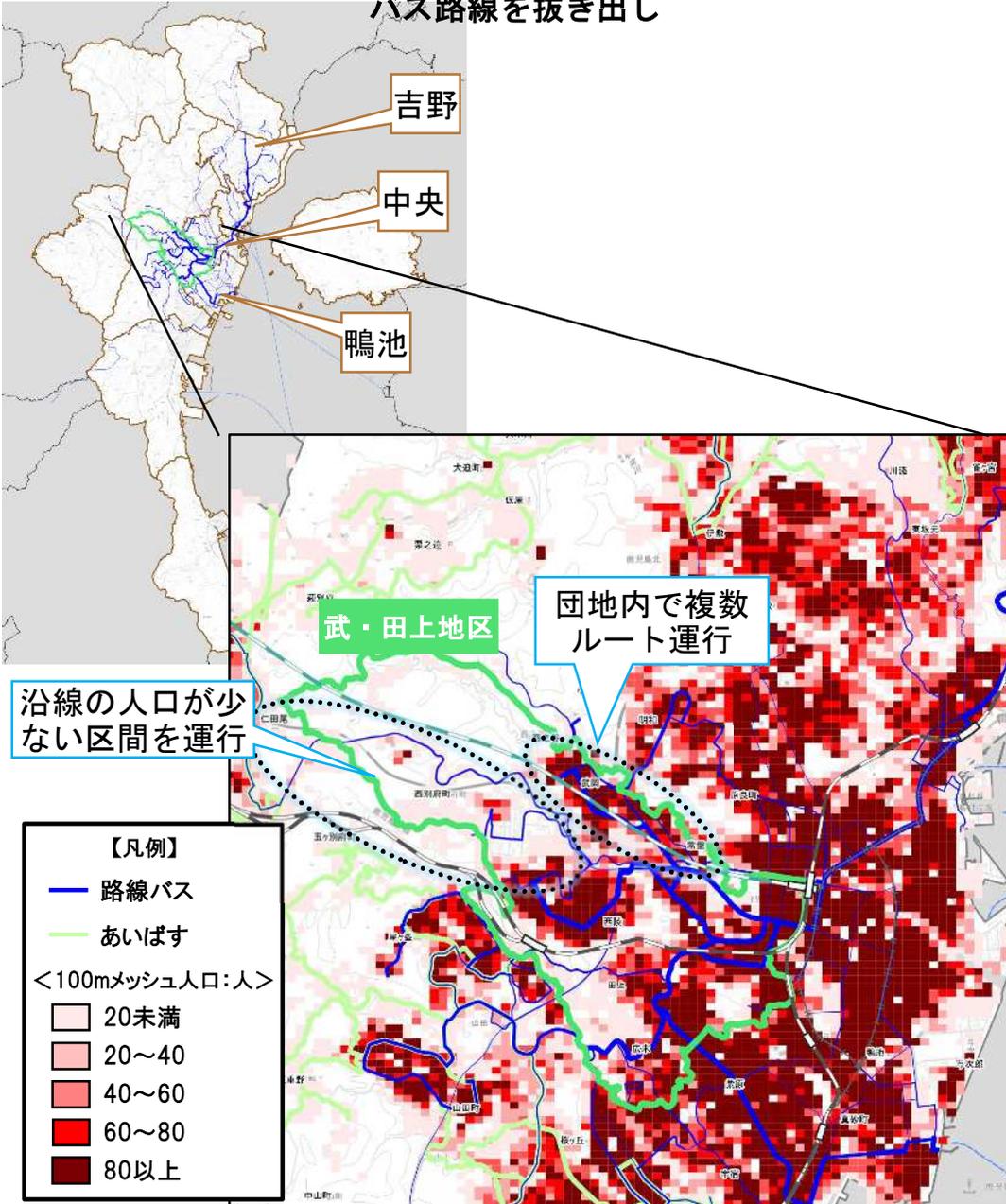
- ・城西地区を經由している路線は、国道3号を通り郡山、伊敷地区と中央、鴨池地区を結ぶ幹線と、中央地区を運行している。
- ・城西地区内での移動が多く、移動手段は、路線バスの割合が高く、満足度も高い。
- ・一部小型バスで運行している区間があり、利用者は少ない。

# 3. 現状把握

出典：100mメッシュ人口は令和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/>。便数は2024年7月時点。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。背景は地理院地図を利用。

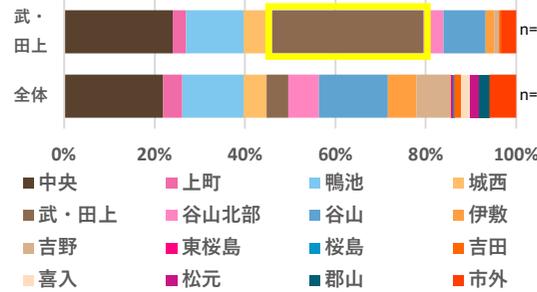
## (3) 地域別現状 (5. 武・田上地区)

■路線バスの運行状況：中央地域（武・田上地区）を運行するバス路線を抜き出し

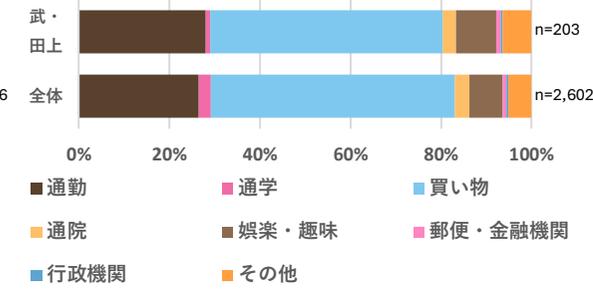


■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）

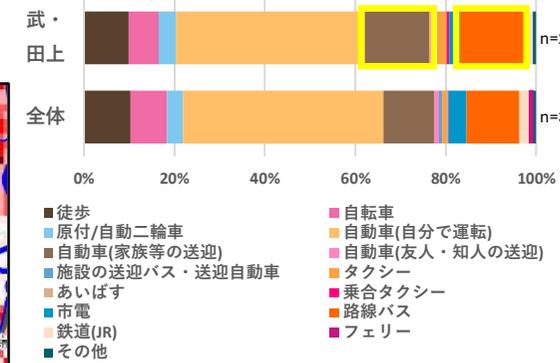
【平日の外出先】



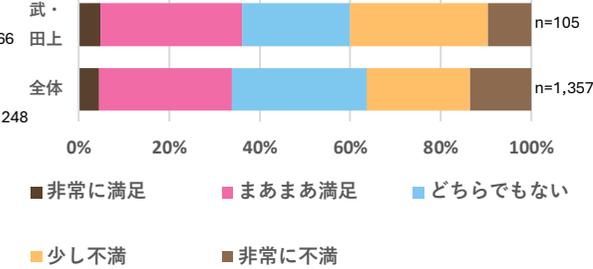
【平日の外出目的】



【平日の移動手段】



【路線バスの満足度】



【地区の人口】 58,165人 (9.8%)

【地区の面積】 15.2km<sup>2</sup> (2.8%)

【地区の現状・課題】

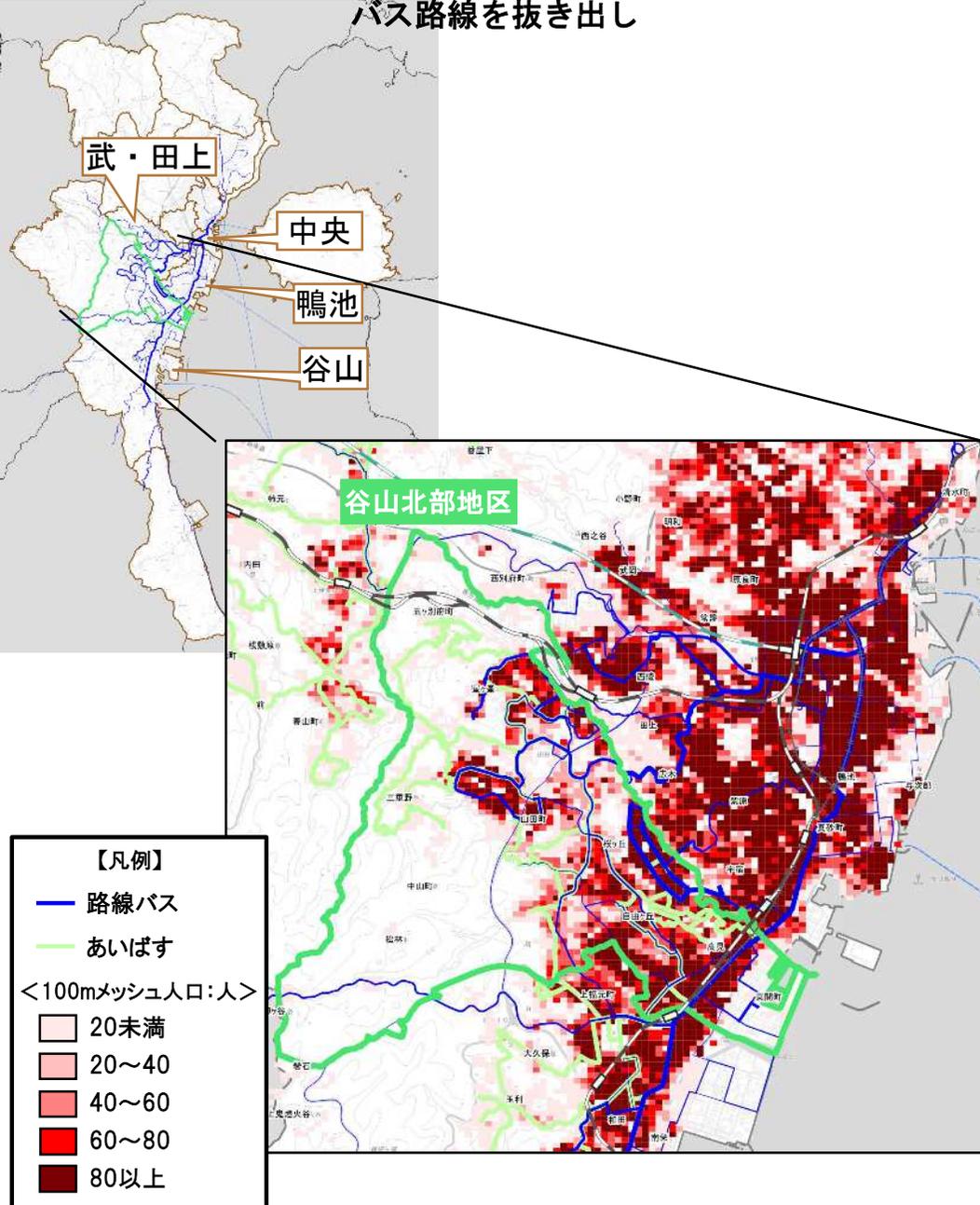
- 武・田上地区を経由する路線は、中央地区、鴨池地区、吉野地域を運行している。
- 武・田上地区内での移動が多く、移動手段は、自家用車（家族等の送迎）、路線バスの割合が高い。
- 団地内で経由地を変えて複数ルートで運行している区間がある。
- 松元方面への路線は、沿線の小学校や専門学校への通学に利用されているが、沿線人口が少ない区間を運行している。

# 3. 現状把握

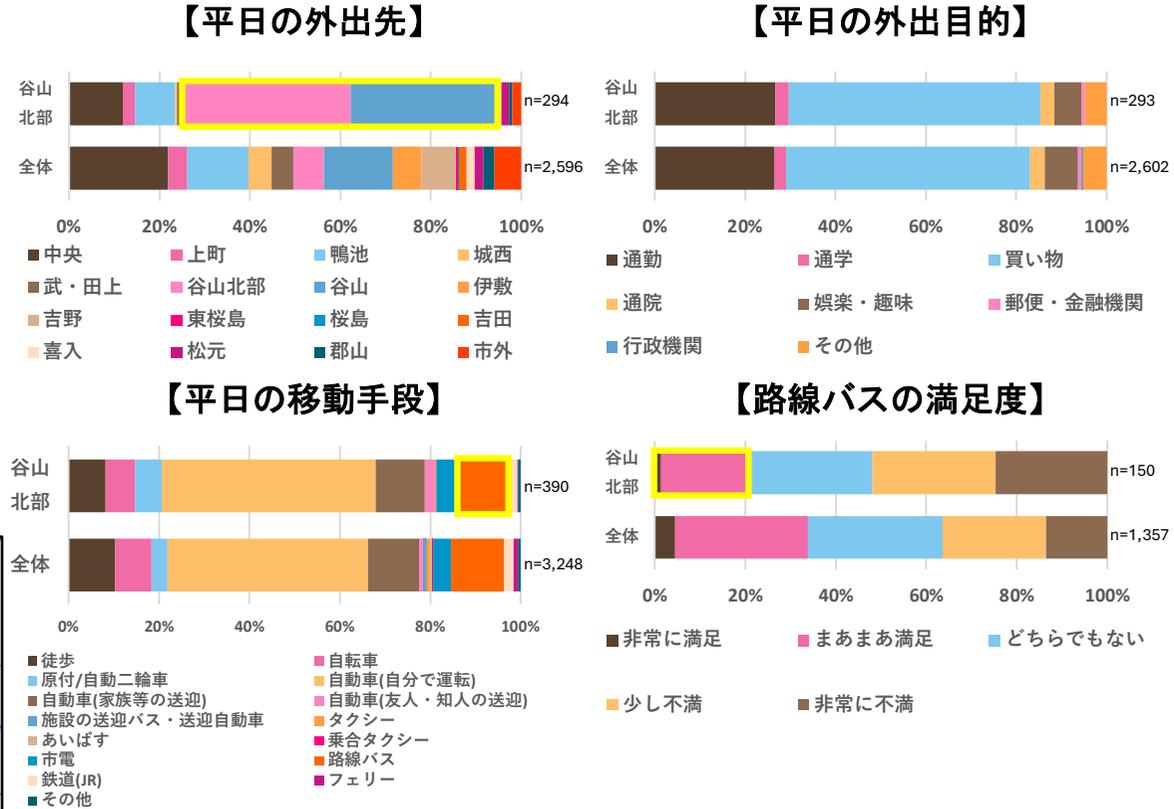
出典：100mメッシュ人口は令和2年国勢調査を100mメッシュに簡易に按分された『地域分析に有用なデータの提供』、<https://gtfs-gis.ip/teikyo/>。便数は2024年7月時点。鹿児島市交通局、南国交通、JR九州バスはGTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。背景は地理院地図を利用。

## (3) 地域別現状 (6. 谷山北部地区)

■路線バスの運行状況：谷山地域（谷山北部地区）を運行するバス路線を抜き出し



■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）



【地区の人口】 82,378人 (13.9%)      【地区の面積】 36.1km<sup>2</sup> (6.6%)

### 【地区の現状・課題】

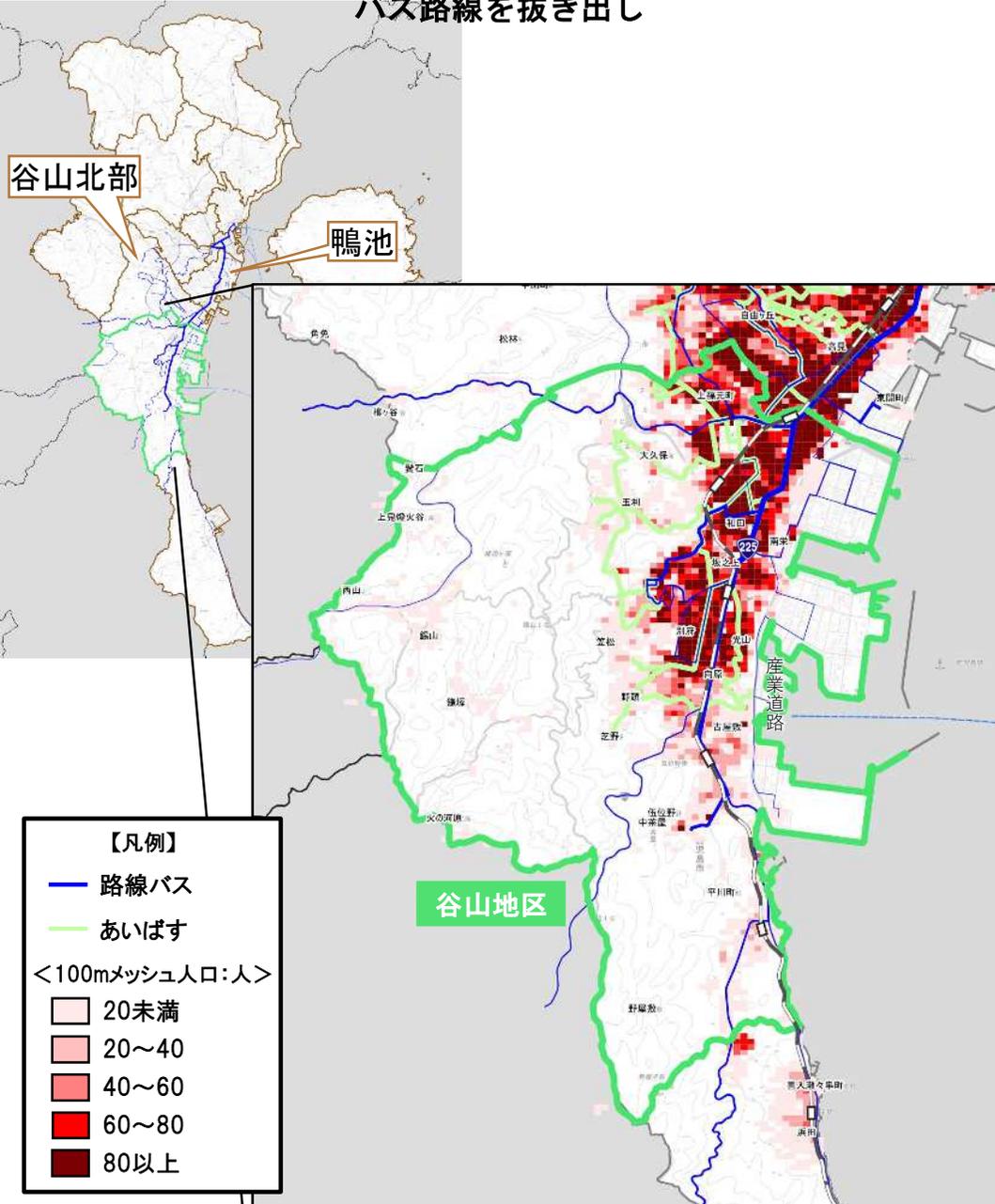
- 谷山北部地区を經由している路線は、谷山地区、武・田上地区、鴨池地区、中央地区を運行している。
- 路線バスは地区内の人口が集中するエリアを運行しており、それ以外のエリアをあいばすが運行している。
- 谷山北部地区内及び谷山地区への移動が多く、移動手段は路線バスの割合がやや低く、満足度も低い。

# 3. 現状把握

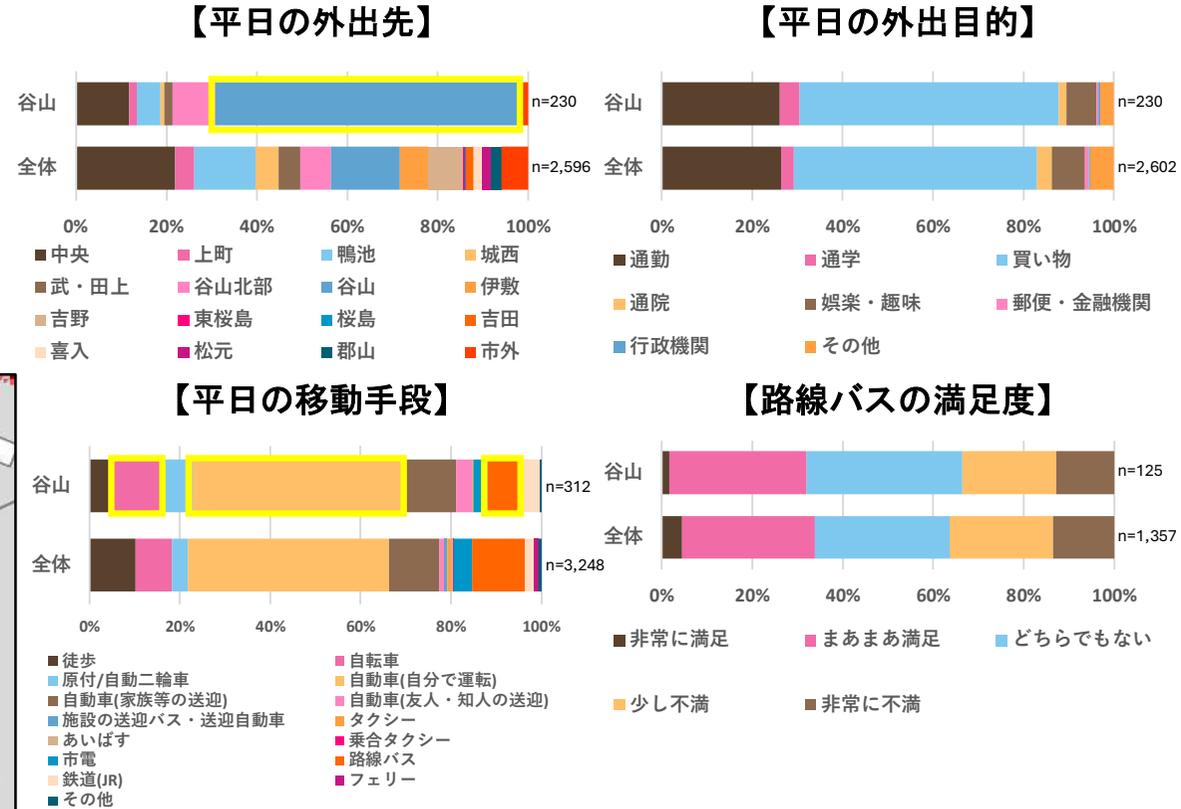
出典：100mメッシュ人口は令和2年国勢調査を100mメッシュに簡易に按分された『地域分析に有用なデータの提供』、<https://gtfs-gis.jp/teikyo/>。便数は2024年7月時点。鹿児島市交通局、南国交通、JR九州バスはGTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。背景は地理院地図を利用。

## (3) 地域別現状 (7. 谷山地区)

■路線バスの運行状況：谷山地域（谷山地区）を運行するバス路線を抜き出し



■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）



【地区の人口】 76,299人 (12.9%)      【地区の面積】 70.7km<sup>2</sup> (12.9%)

### 【地区の現状・課題】

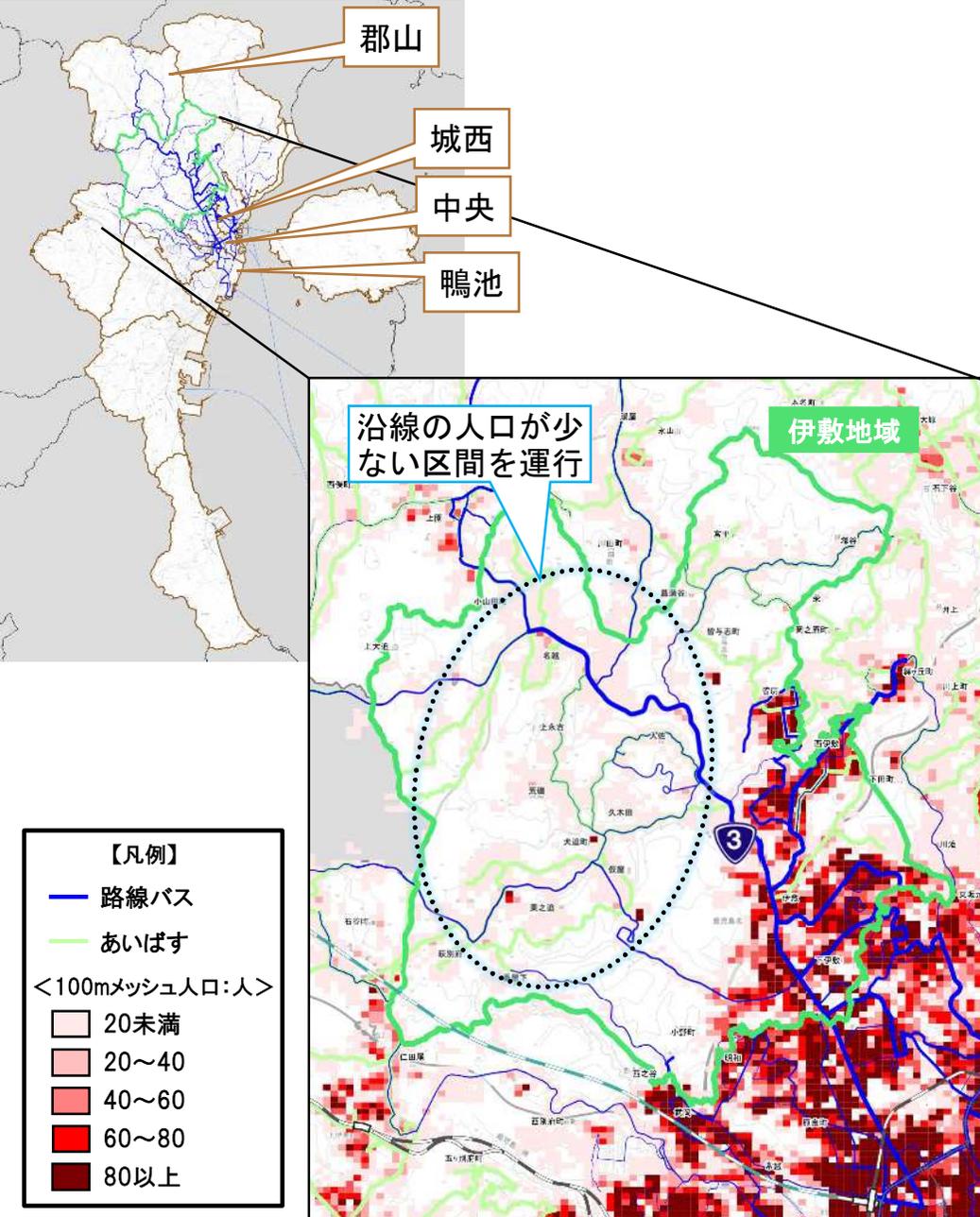
- ・谷山地区を經由している路線は、谷山北部地区、鴨池地区を運行している。
- ・路線バスは地区内の人口が集中するエリアを運行しており、それ以外のエリアをあいばすが運行している。
- ・谷山地区内での移動が多く、移動手段は自転車、自動車の割合が高く、路線バスの割合が低い。
- ・産業道路や国道225号で渋滞が発生しており、路線バスの定時性に影響が出ている。

# 3. 現状把握

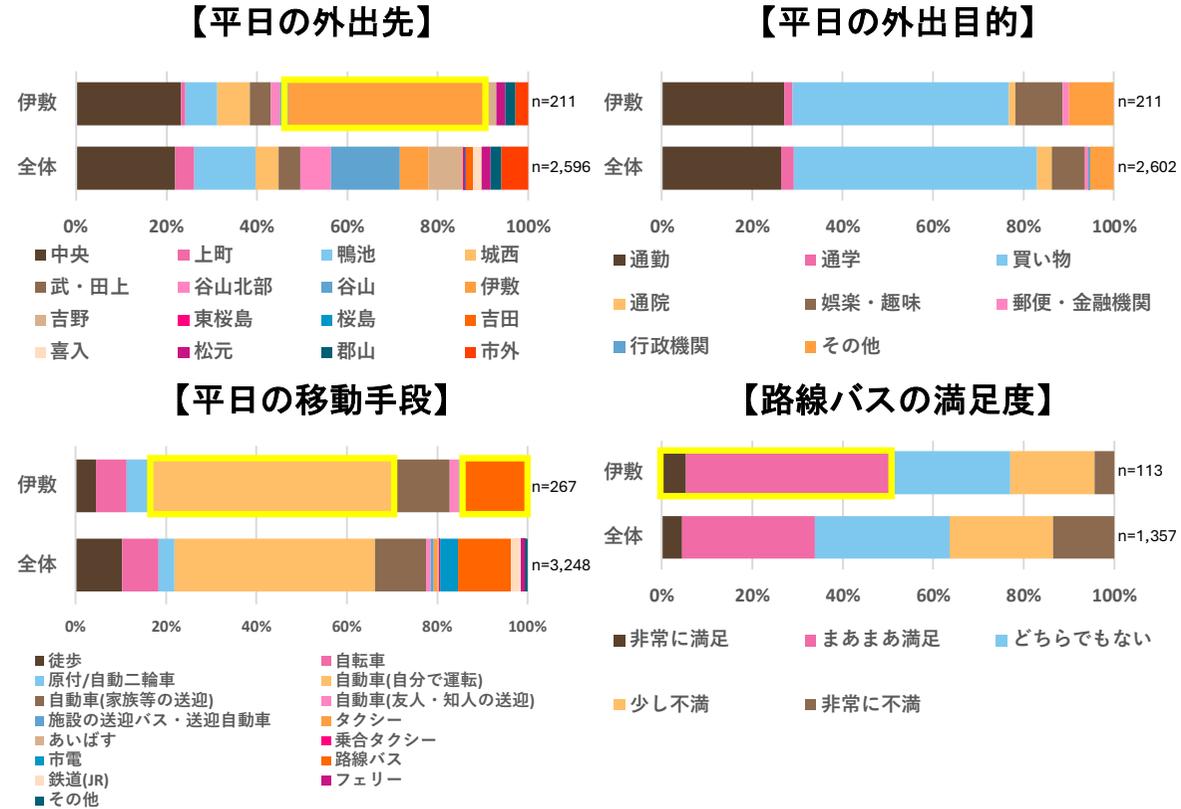
出典：100mメッシュ人口は令和2年国勢調査を100mメッシュに簡易に按分された『地域分析に有用なデータの提供』、<https://gtfs-gis.jp/teikyo/>。便数は2024年7月時点。鹿児島市交通局、南国交通、JR九州バスはGTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。背景は地理院地図を利用。

## (3) 地域別現状 (8. 伊敷地域)

■路線バスの運行状況：伊敷地域を運行するバス路線を抜き出し



■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）



【地区の人口】 48,435人 (8.2%)

【地区の面積】 57.0km<sup>2</sup> (10.4%)

【地区の現状・課題】

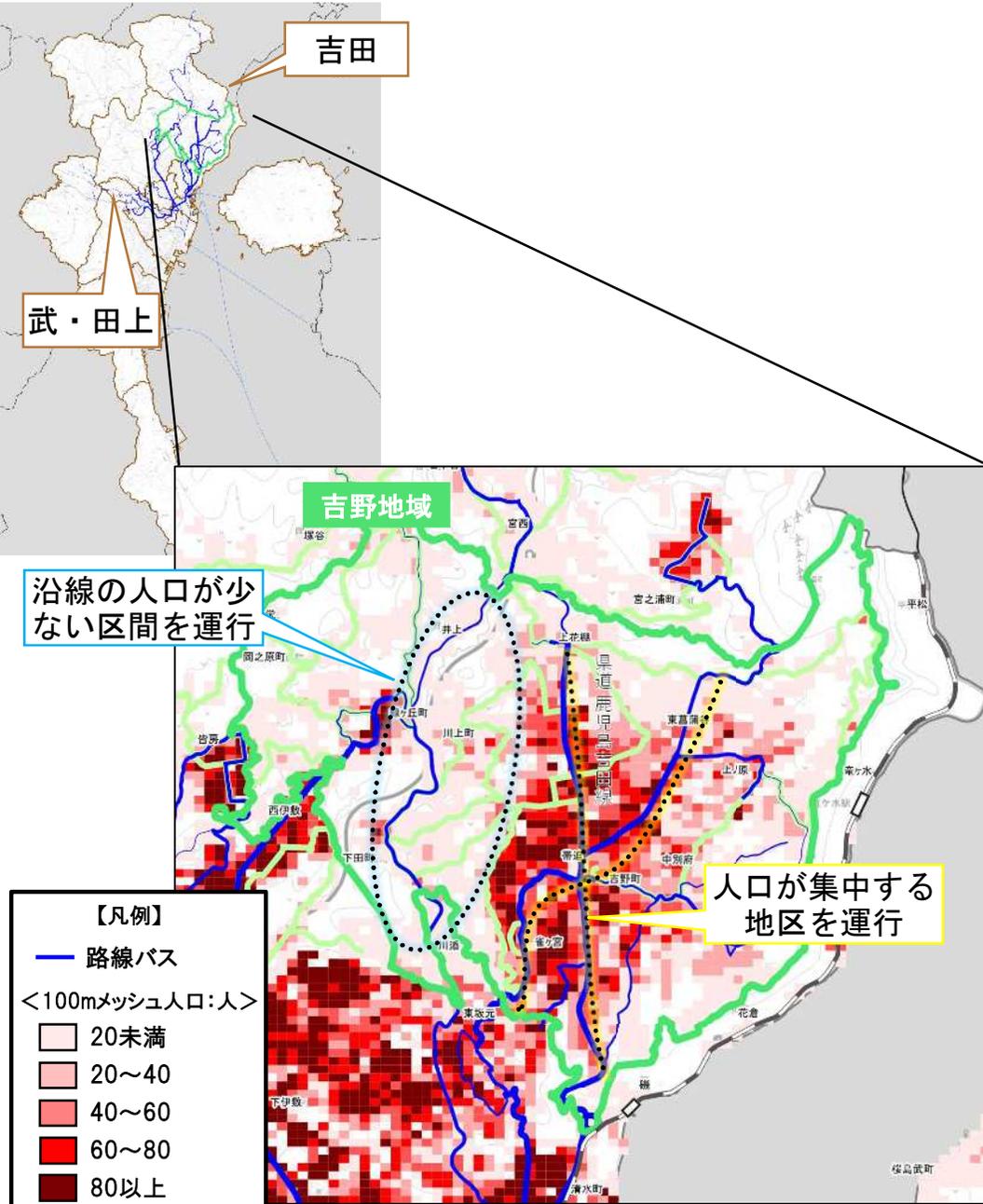
- 伊敷地域を經由している路線は、国道3号を通り郡山地域と城西地区、鴨池地区を結ぶ幹線と、中央地区へ運行するものがある。
- 伊敷地域の南東部は人口が集中する団地が立地しているが、その他のエリアは人口密度が低く廃止路線代替バスが運行されている。
- 伊敷地域内での移動が多く、移動手段は自動車、路線バスの割合が高く、路線バスの満足度も高い。

# 3. 現状把握

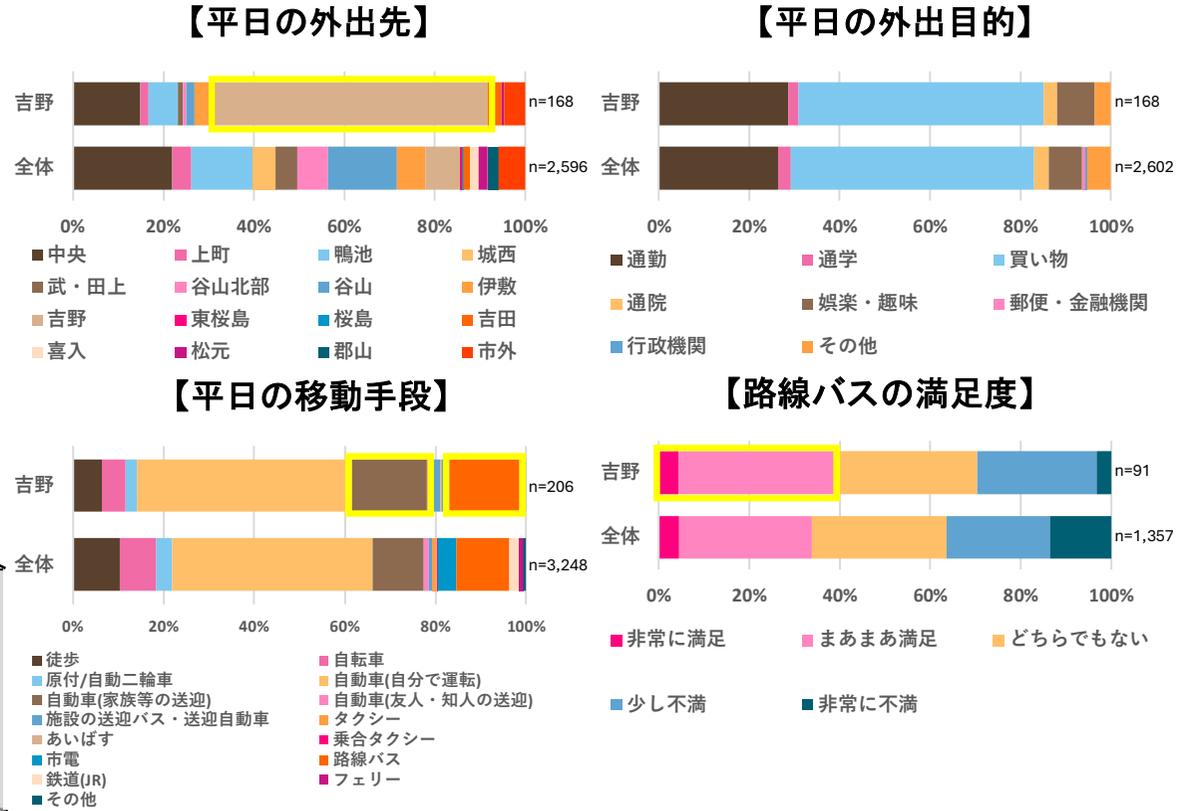
出典：100mメッシュ人口は令和2年国勢調査を100mメッシュに簡易に按分された『地域分析に有用なデータの提供』、<https://gtfs-gis.jp/teikyo/>。便数は2024年7月時点。鹿児島市交通局、南国交通、JR九州バスはGTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。背景は地理院地図を利用。

## (3) 地域別現状 (9. 吉野地域)

### ■路線バスの運行状況：吉野地域を運行するバス路線を抜き出し



### ■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）



**【地区の人口】** 48,935人 (8.3%) **【地区の面積】** 33.2km<sup>2</sup> (6.1%)

#### 【地区の現状・課題】

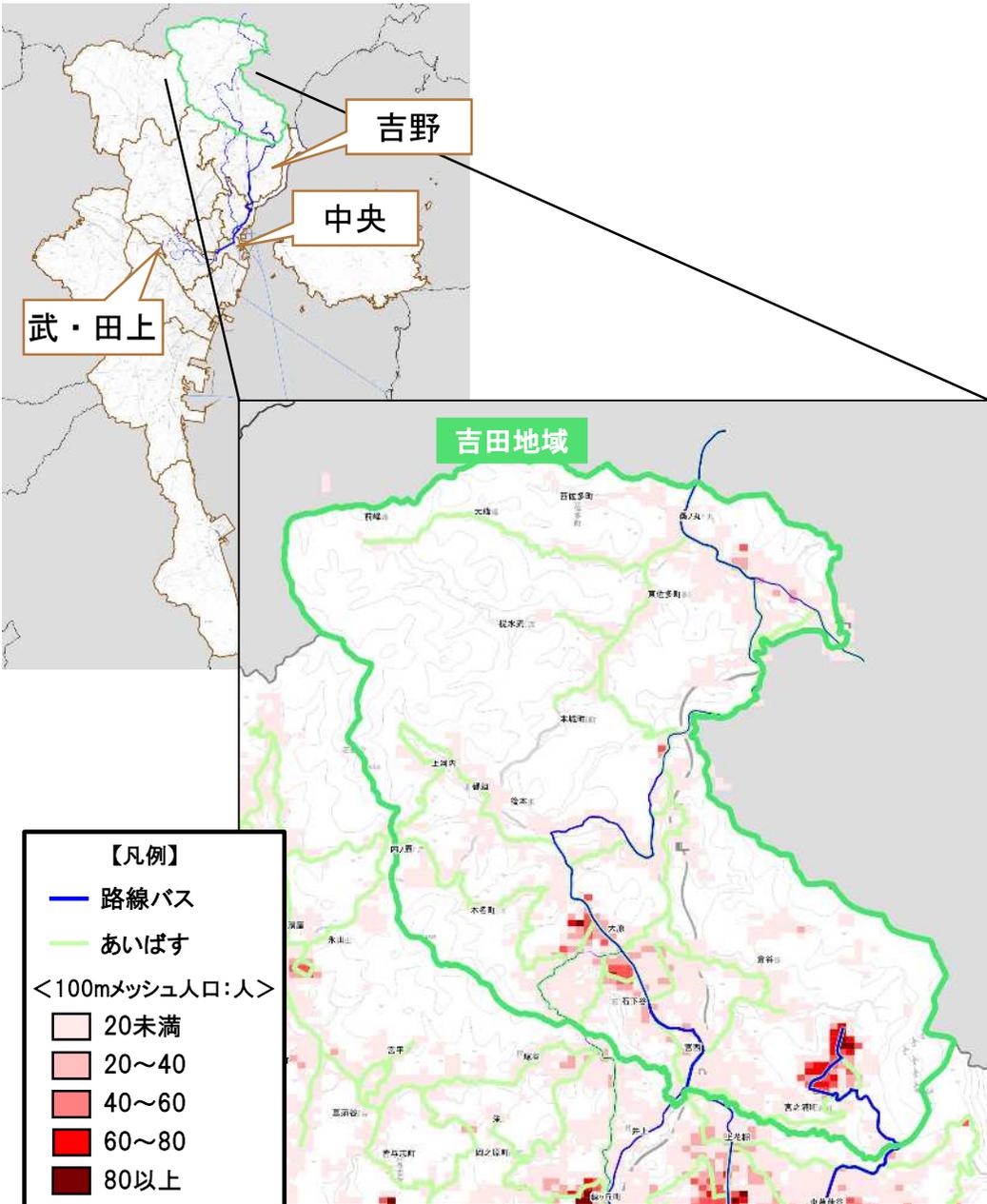
- ・吉野地域を經由している路線は、吉田地域と中央地区を結ぶ路線を中心に、武・田上地区を運行している。
- ・県道鹿児島吉田線沿線に人口が集中しており、路線バスでカバーされている。
- ・吉野地域内での移動が多く、移動手段は自家用車（家族等の送迎）、路線バスの割合が高く、路線バスの満足度も高い。
- ・沿線人口が少ない区間を運行している路線がある。

# 3. 現状把握

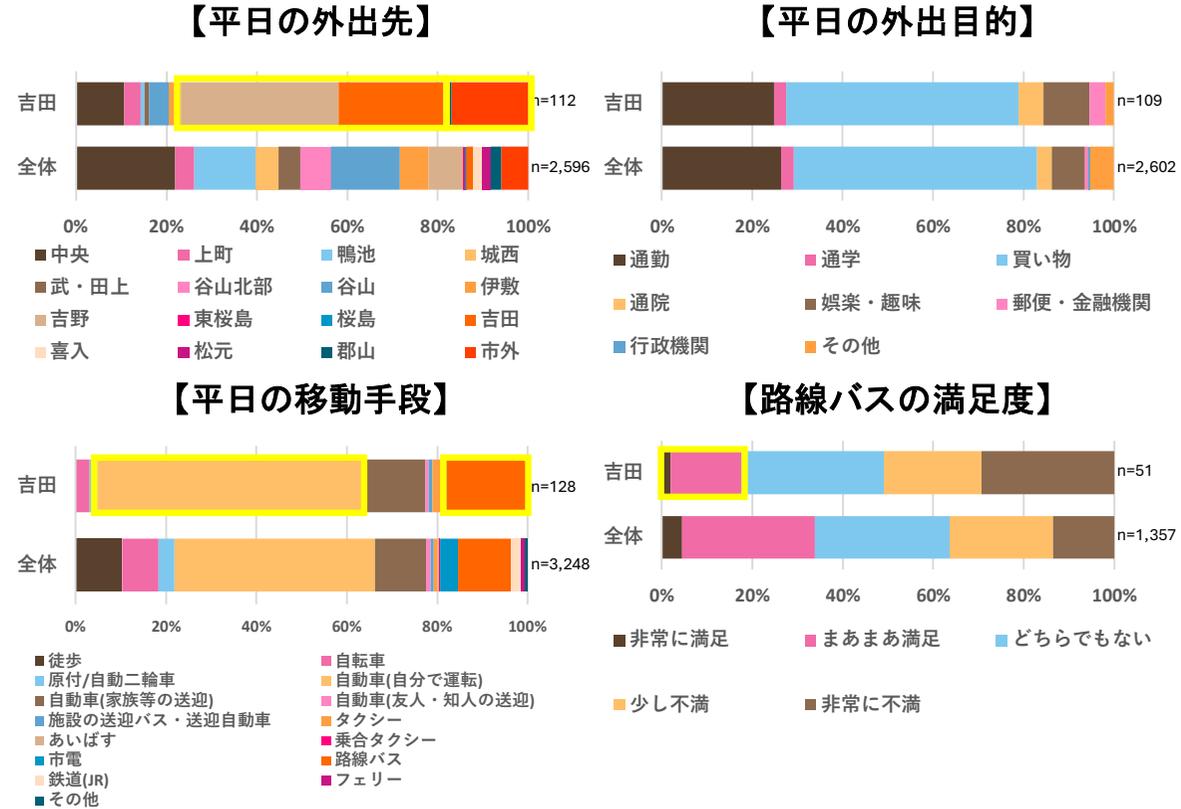
出典：100mメッシュ人口は令和2年国勢調査を100mメッシュに簡易に按分された『地域分析に有用なデータの提供』、<https://gtfs-gis.jp/teikyo/>。便数は2024年7月時点。鹿児島市交通局、南国交通、JR九州バスはGTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。背景は地理院地図を利用。

## (3) 地域別現状 (10. 吉田地域)

### ■路線バスの運行状況：吉田地域を運行するバス路線を抜き出し



### ■路線バスの利用状況：アンケート調査結果 (市民+路線バス利用者)



【地区の人口】 9,868人 (1.7%)

【地区の面積】 54.8km<sup>2</sup> (10.0%)

#### 【地区の現状・課題】

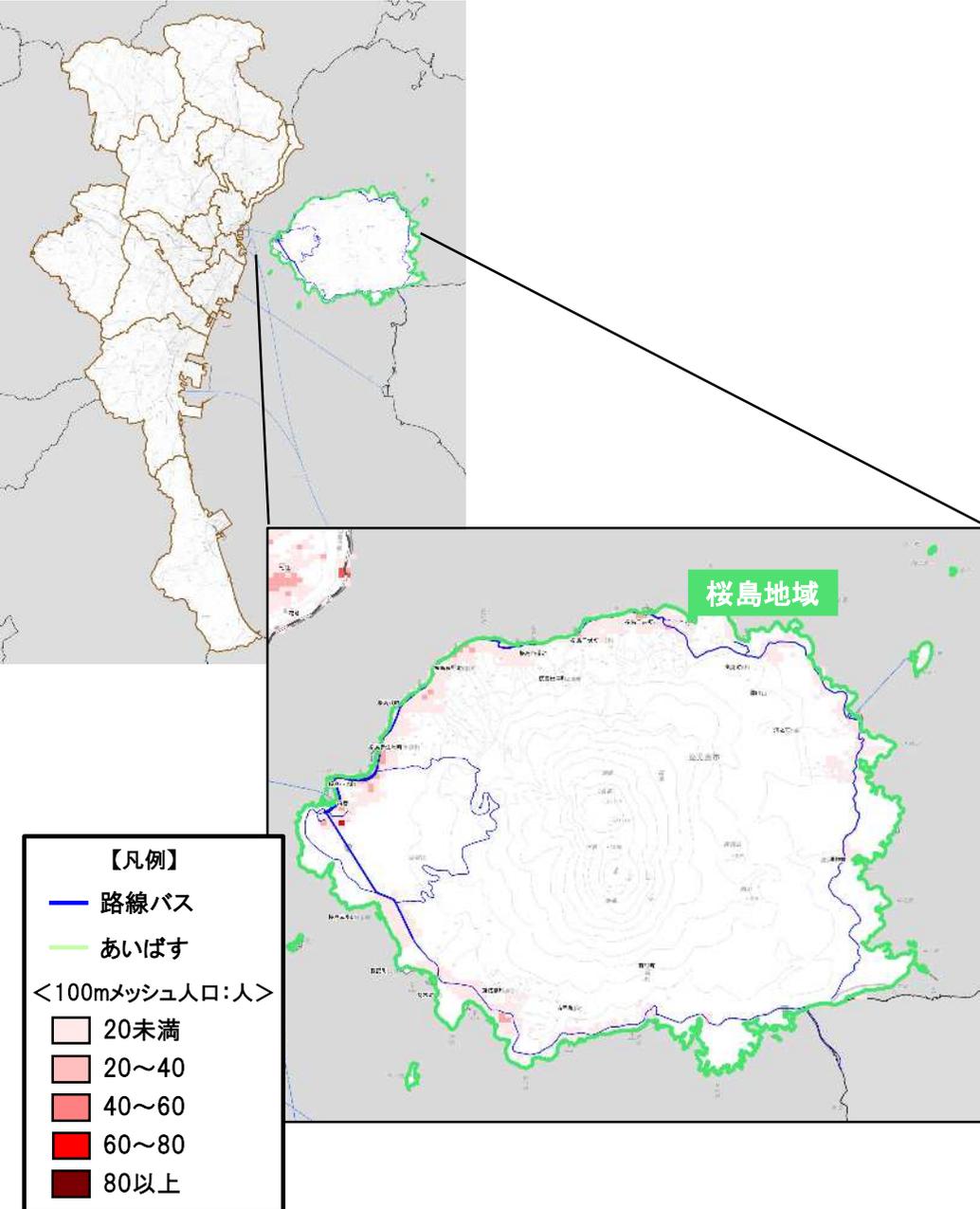
- ・吉田地域を經由している路線は、吉野経由、中央地区を中心に、武・田上地区を運行している。
- ・地区内で人口が集中する地区は路線バスが運行しており、その他はあいばすが運行している。
- ・吉田地域内、吉野地域、市外への移動が多く、移動手段は自家用車、路線バスの割合が高いが、路線バスの満足度は低い。

# 3. 現状把握

出典：100mメッシュ人口は令和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.ip/teikyo/>。便数は2024年7月時点。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。背景は地理院地図を利用。

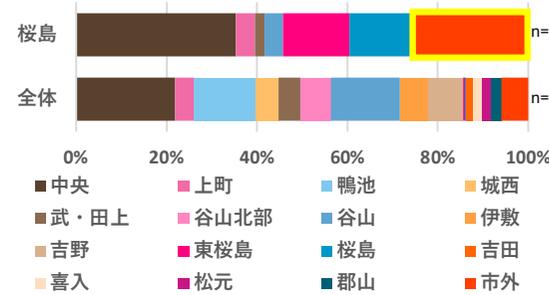
## (3) 地域別現状 (11. 桜島地域)

### ■路線バスの運行状況：桜島地域を運行するバス路線を抜き出し

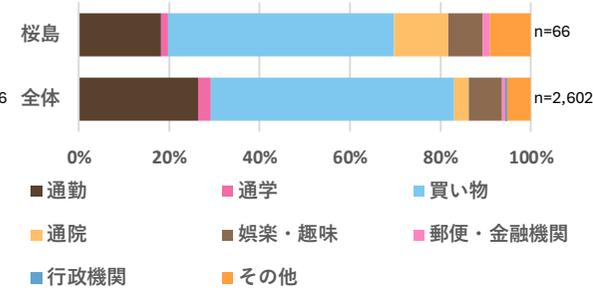


### ■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）

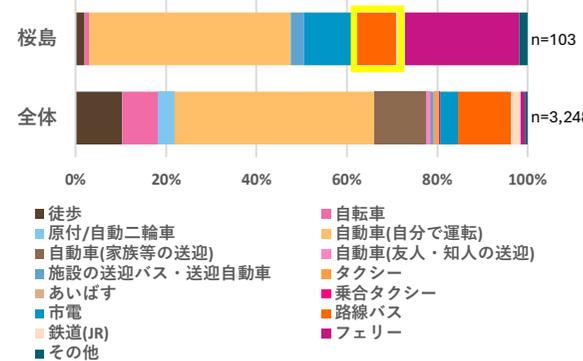
#### 【平日の外出先】



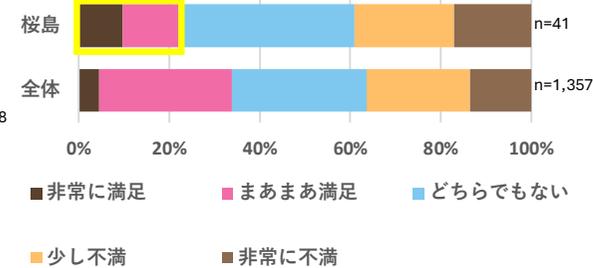
#### 【平日の外出目的】



#### 【平日の移動手段】



#### 【路線バスの満足度】



【地区の人口】 3,643人 (0.6%)

【地区の面積】 76.8km<sup>2</sup> (14.0%)

#### 【地区の現状・課題】

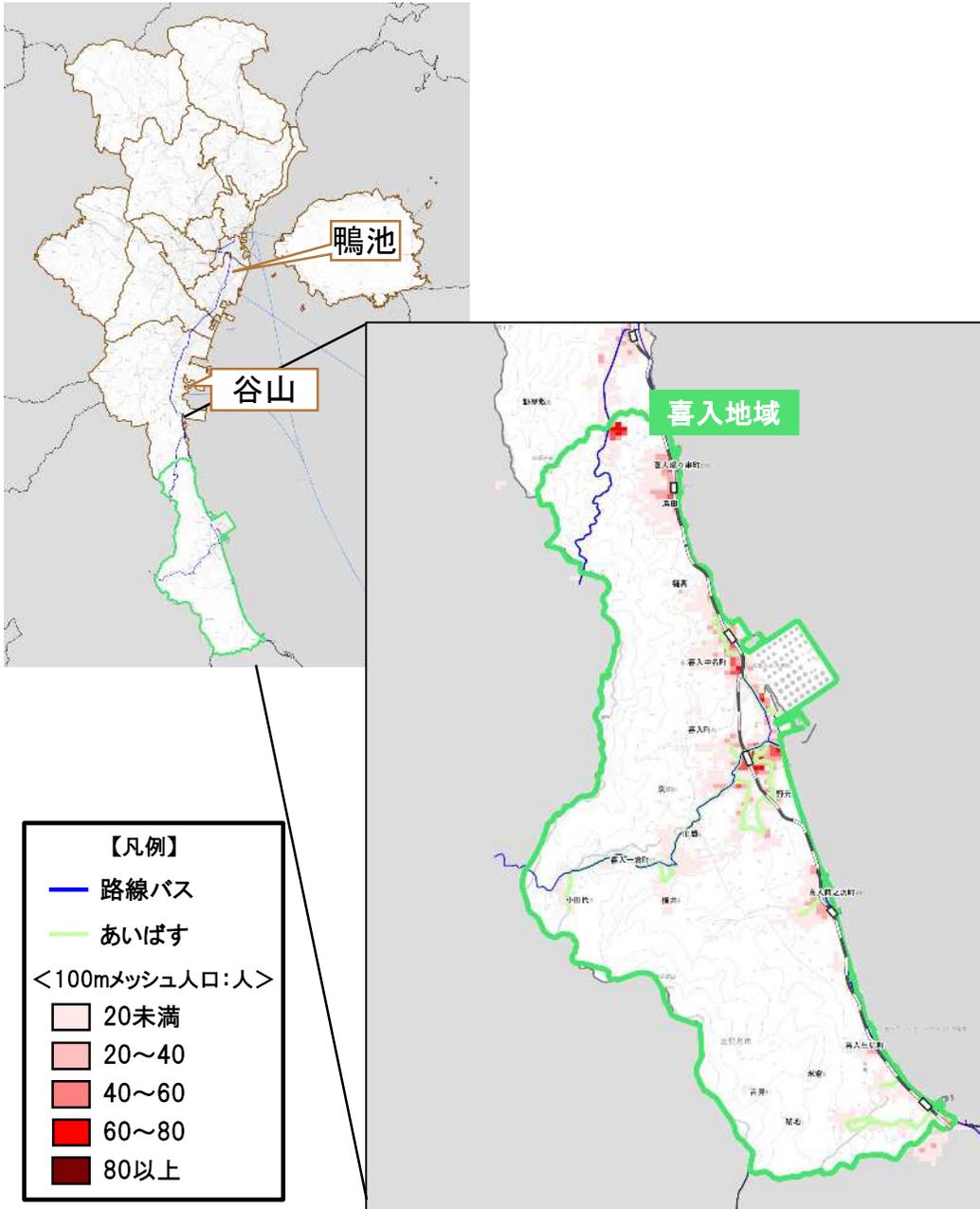
- ・桜島地域は沿岸部が居住エリアとなっており、そこを路線バスが運行している。（一部、居住区域外は観光用の路線が運行。）
- ・桜島フェリーの他、市外（垂水方面）に路線バスが運行している。
- ・外出先として、中央地区と同程度に市外への移動が多く、移動手段はバスの割合が低く、満足度も低い。

# 3. 現状把握

出典：100mメッシュ人口は令和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/>。便数は2024年7月時点。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。背景は地理院地図を利用。

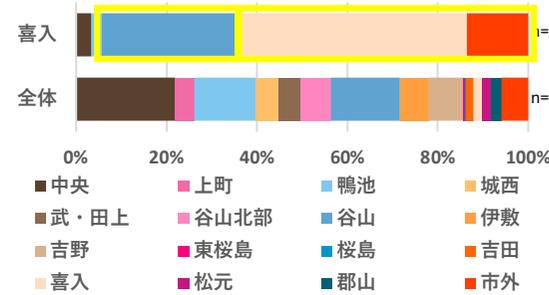
## (3) 地域別現状 (12. 喜入地域)

■路線バスの運行状況：喜入地域を運行するバス路線を抜き出し

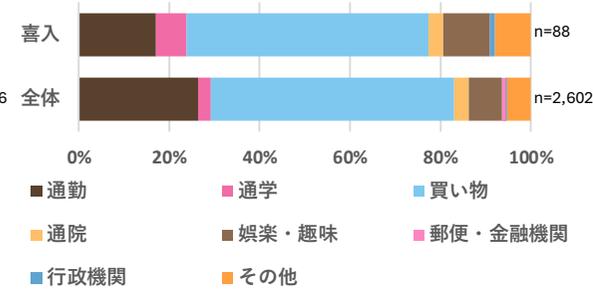


■路線バスの利用状況：アンケート調査結果 (市民+路線バス利用者)

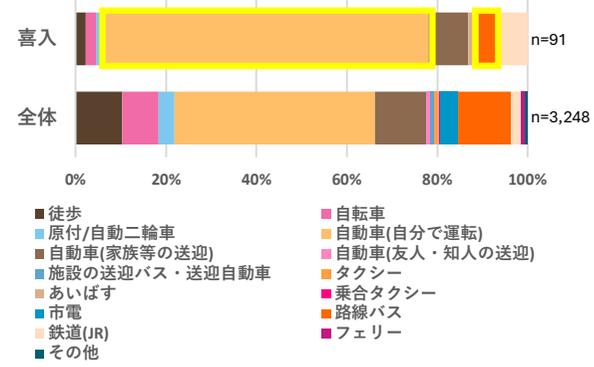
【平日の外出先】



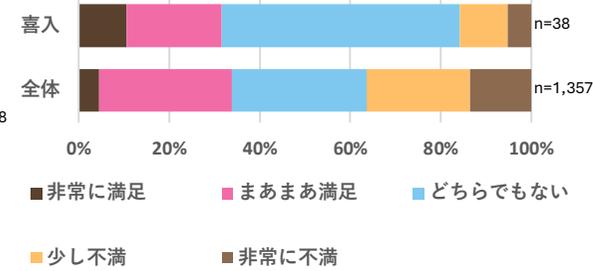
【平日の外出目的】



【平日の移動手段】



【路線バスの満足度】



【地区の人口】 10,706人 (1.8%)

【地区の面積】 61.2km<sup>2</sup> (11.2%)

【地区の現状・課題】

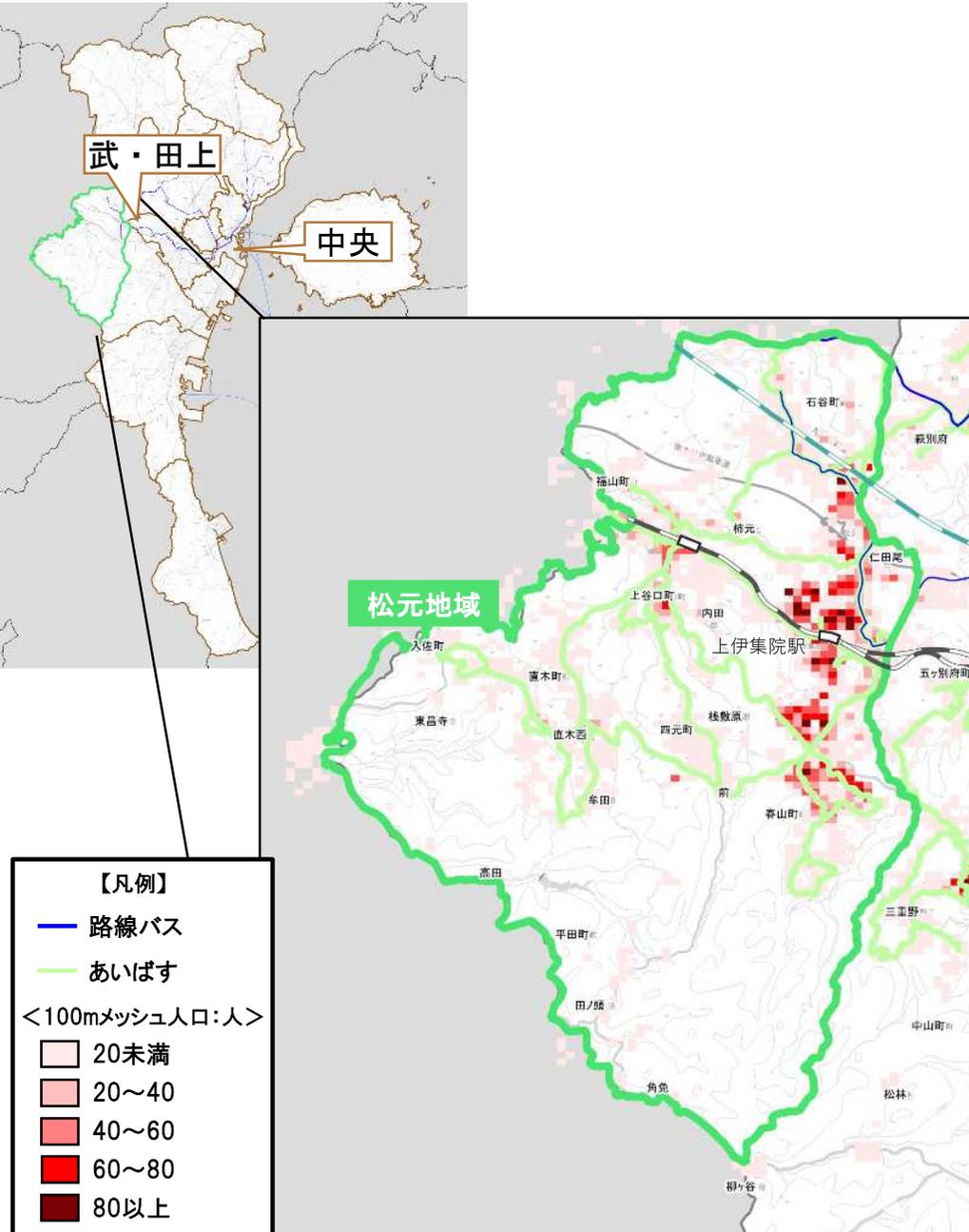
- ・喜入地域を経由している路線は、北上して谷山、鴨池地区を運行している。
- ・沿岸部を中心に居住エリアが広がり、JR指宿枕崎線と路線バスが並行して運行している。
- ・喜入地域内、谷山地区、市外への移動が多く、移動手段は自家用車の割合が高く、路線バスの割合が低い

# 3. 現状把握

出典：100mメッシュ人口は令和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/>。便数は2024年7月時点。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。背景は地理院地図を利用。

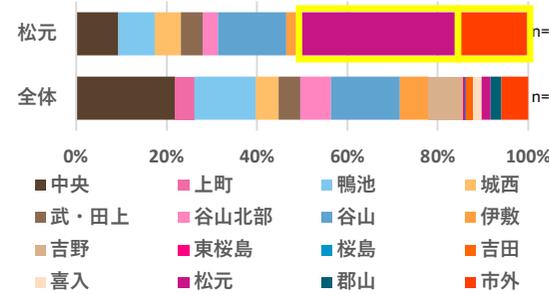
## (3) 地域別現状 (13. 松元地域)

■路線バスの運行状況：松元地域を運行するバス路線を抜き出し

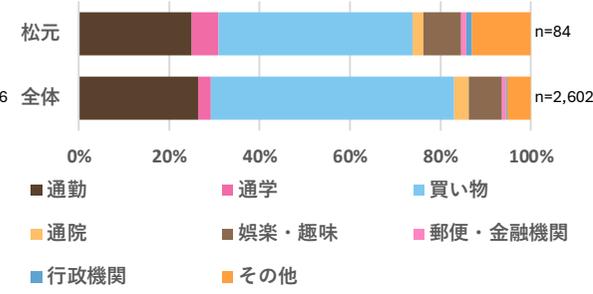


### ■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）

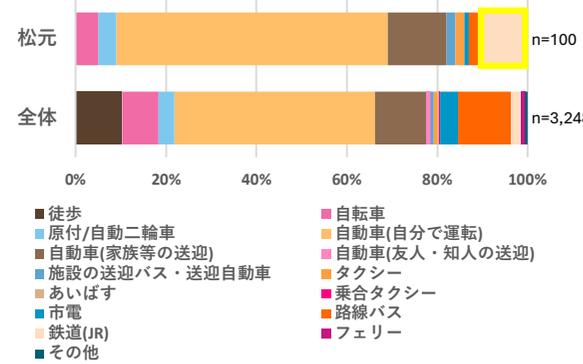
【平日の外出先】



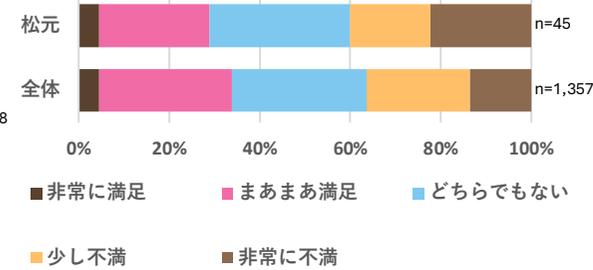
【平日の外出目的】



【平日の移動手段】



【路線バスの満足度】



【地区の人口】 16,563人 (2.8%)

【地区の面積】 51.1km<sup>2</sup> (9.3%)

#### 【地区の現状・課題】

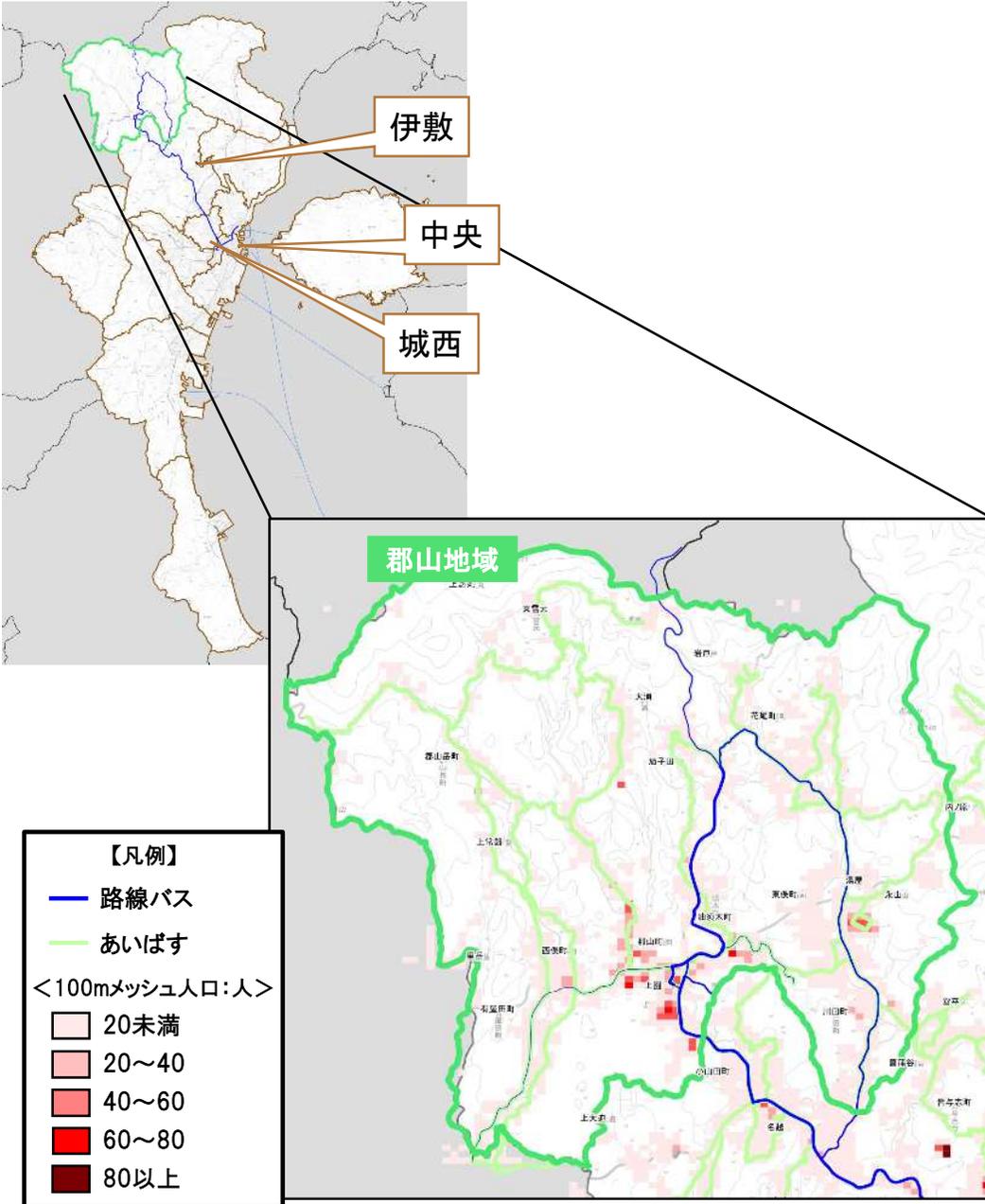
- ・松元地域を經由している路線は、武・田上地区、中央地区を運行している。
- ・上伊集院駅の南北に人口が集中しており、地区内の大半をあいばすが運行している。
- ・松元地域内、市外への移動が多く、移動手段は路線バスの割合が著しく低い一方で、鉄道が高い。

# 3. 現状把握

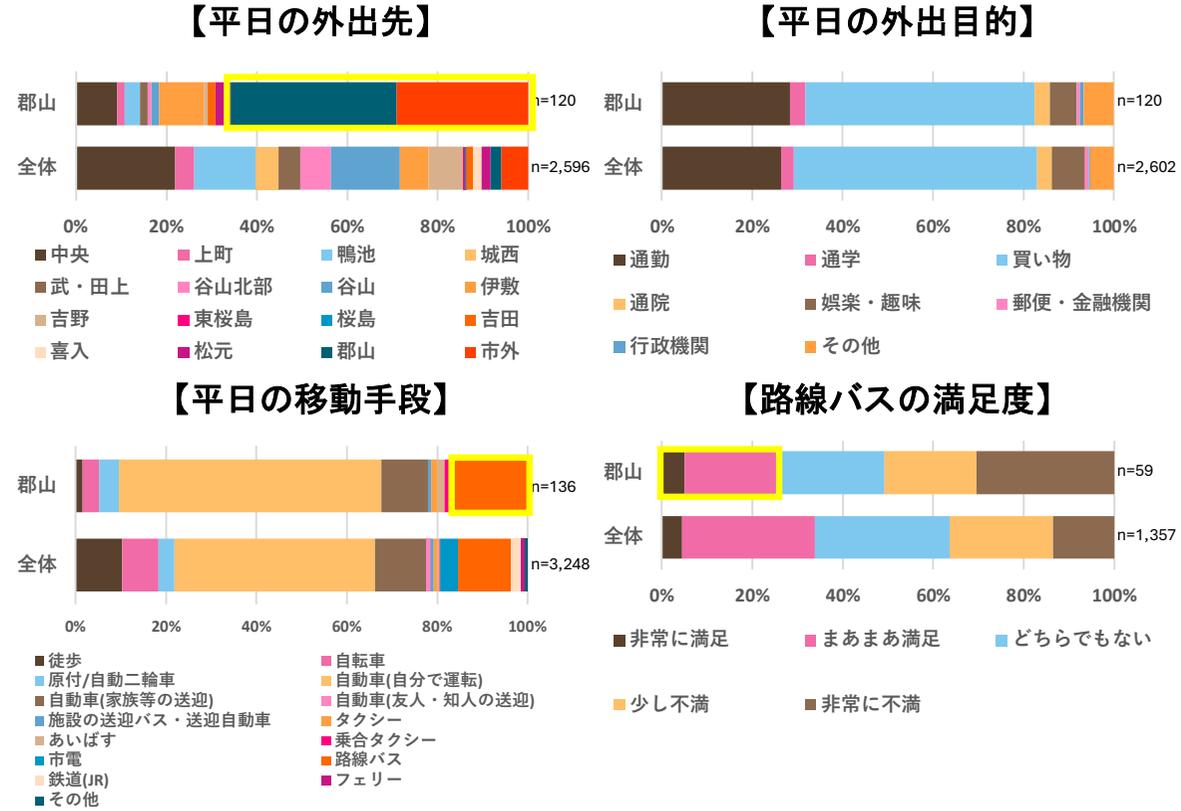
出典：100mメッシュ人口は令和2年国勢調査を100mメッシュに簡易に按分された『地域分析に有用なデータの提供』、<https://gtfs-gis.ip/teikyo/>。便数は2024年7月時点。鹿児島市交通局、南国交通、JR九州バスはGTFS-JP、鹿児島交通は時刻表データより作成。背景は地理院地図を利用。

## (3) 地域別現状 (14. 郡山地域)

### ■路線バスの運行状況：郡山地域を運行するバス路線を抜き出し



### ■路線バスの利用状況：アンケート調査結果（市民+路線バス利用者）



【地区の人口】 6,822人 (1.2%)

【地区の面積】 57.8km<sup>2</sup> (10.6%)

#### 【地区の現状】

- 郡山地域を經由している路線は、国道3号を南下し、伊敷地域、城西地区、中央地区を運行している。
- 地区全体の人口密度は低く、多くのエリアをあいばすが運行している。
- 郡山地域内、市外への移動が多く、移動手段は路線バスの割合が高いが、満足度は低い。

## 4. アンケート調査結果

---

## 4. アンケート調査結果

### (1) 調査概要

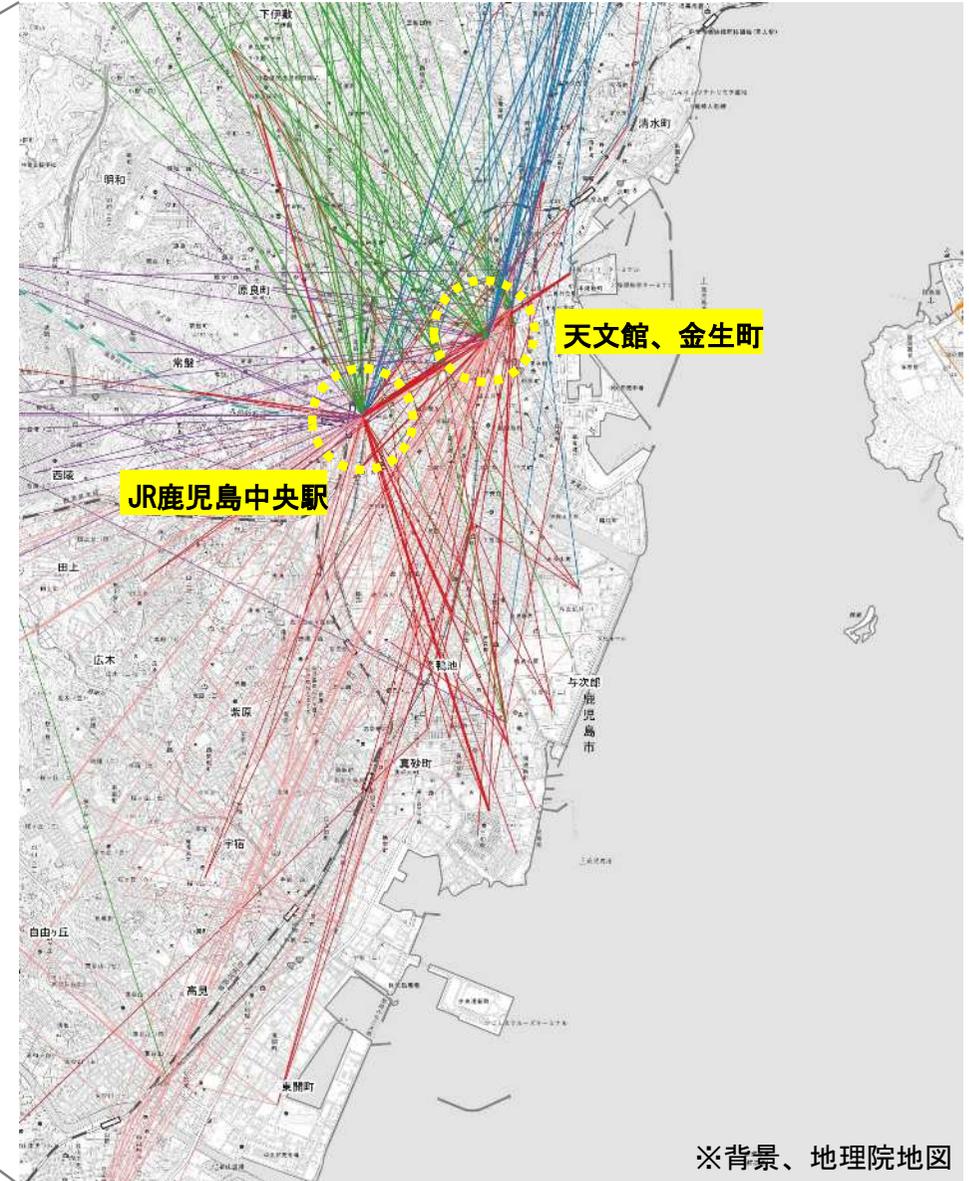
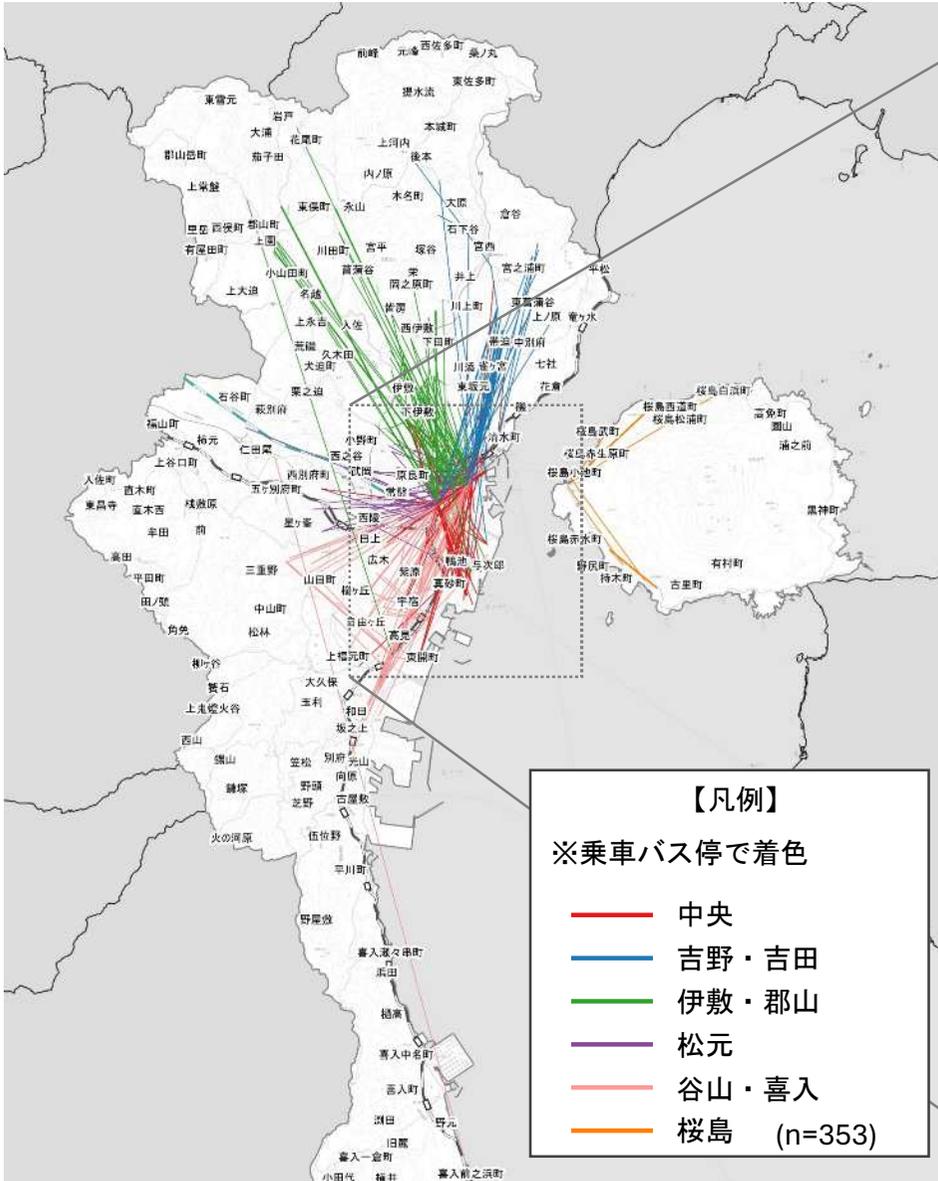
項目	実施方法・内容等	
	①鹿児島市民	②路線バス利用者
調査対象	配布世帯数:3,000世帯 (1世帯に調査票を2票 計6,000票)  ※調査対象は、鹿児島市にて無作為抽出。 ※配布対象者は、15～89歳	リサーチ会社モニター  ※調査対象は、鹿児島市民・1年以内に路線バスを利用したことがある人 ※対象者は15～89歳
回収数	1,116票(郵送 849票、WEB267票) 回収率 18.6%※票数ベース	400票
配布方法	郵送による配布	WEB配信
回収方法	郵送による回収またはWEB回答の併用	WEB回答
実施時期	発送:9月30日(月)、 回収投函期限:10月21日(月)	10/18(金)～10/28(月)
調査内容 (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	同左

# 4. アンケート調査結果

## (1) 移動の目的地

- 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



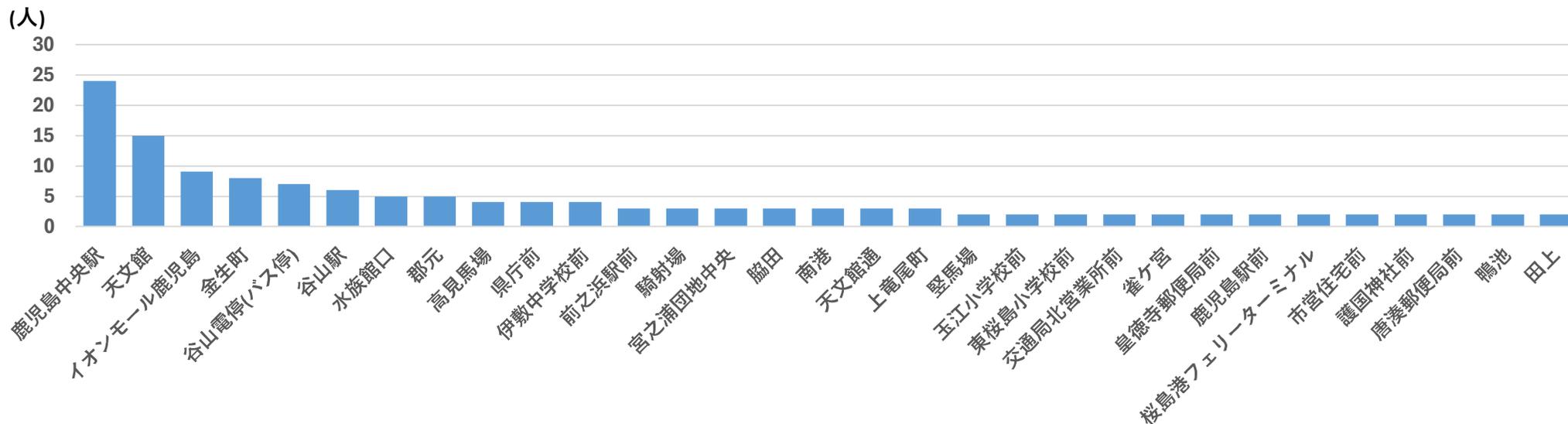
※背景、地理院地図

# 4. アンケート調査結果

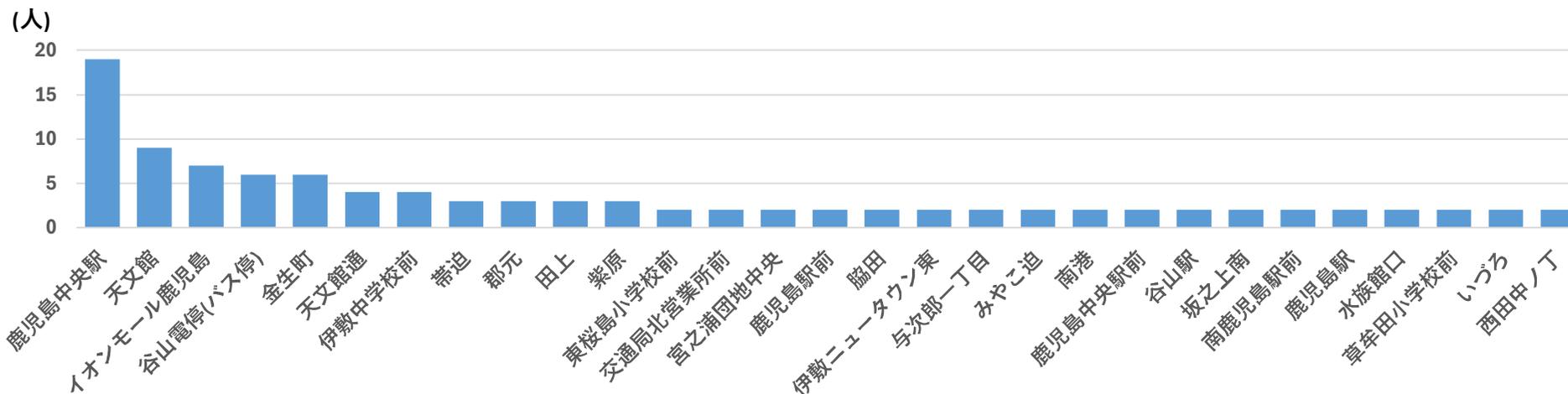
## (2) 乗継場所

- バスやあいばすと他の公共交通機関の乗継場所は、平日、休日ともに鹿児島中央駅、天文館、イオンモール鹿児島が多くなっている

【質問7】 平日の外出についてお伺いします。(6) 乗継場所の駅・バス停名などをお書きください。



【質問8】 土日祝の外出についてお伺いします。(6) 乗継場所の駅・バス停名などをお書きください。



## 4. アンケート調査結果

### (3) 公共交通の満足度

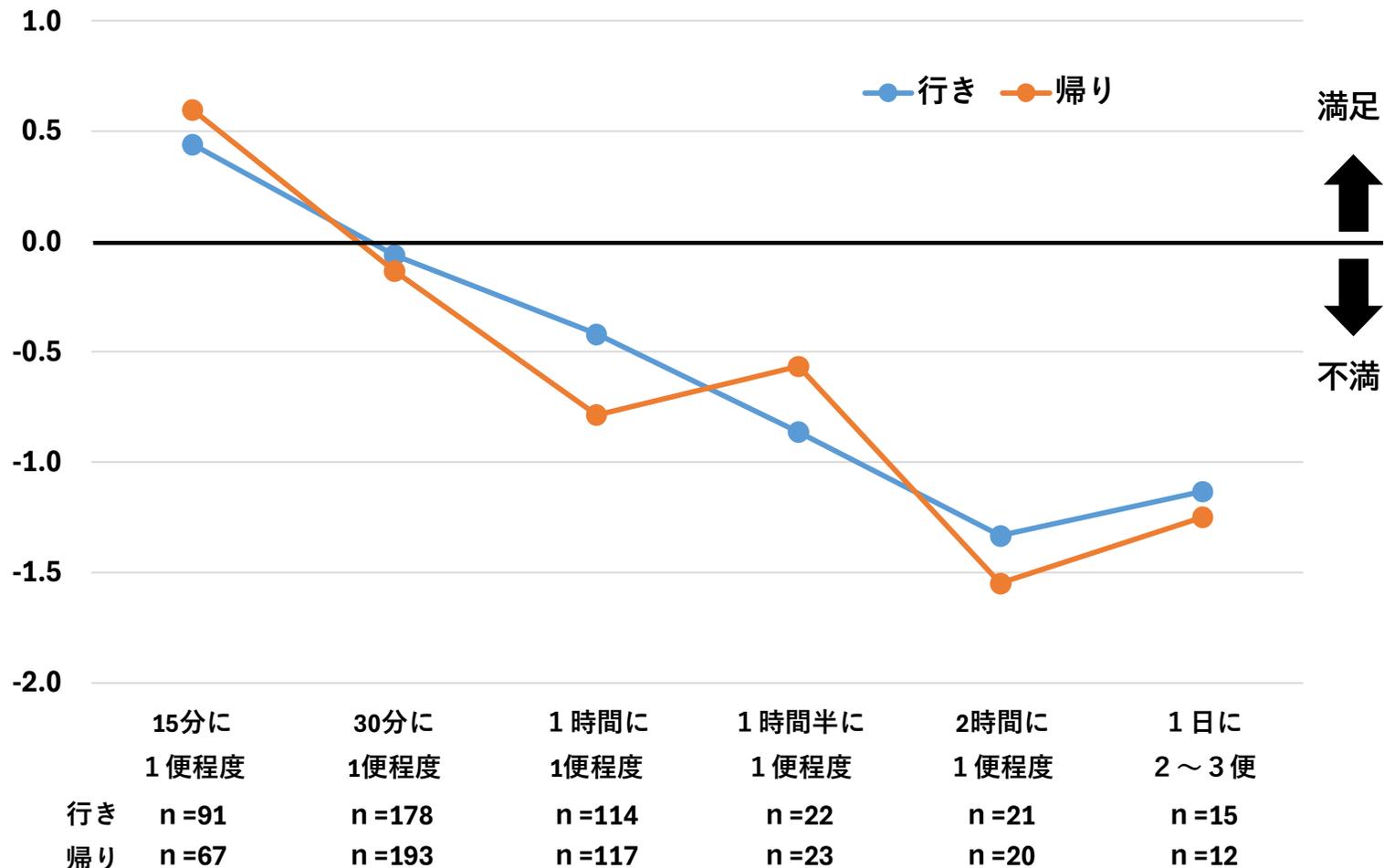
- 満足される運行頻度は、「15分に1便程度」であり、「30分に1便程度では」評価が拮抗し平均値はほぼ0。
- 「1時間に1便程度」及びそれ以下の便数は、不満の割合が高くなっている。

【質問】よく利用する路線バスの運行頻度について、満足度をそれぞれお答えください。

選択肢を以下の値として平均値を算出

非常に満足 +2点、まあまあ満足 +1点、どちらでもない ±0点、少し不満 -1点、非常に不満 -2点

<よく利用する路線の運行頻度と満足度（平均値）>



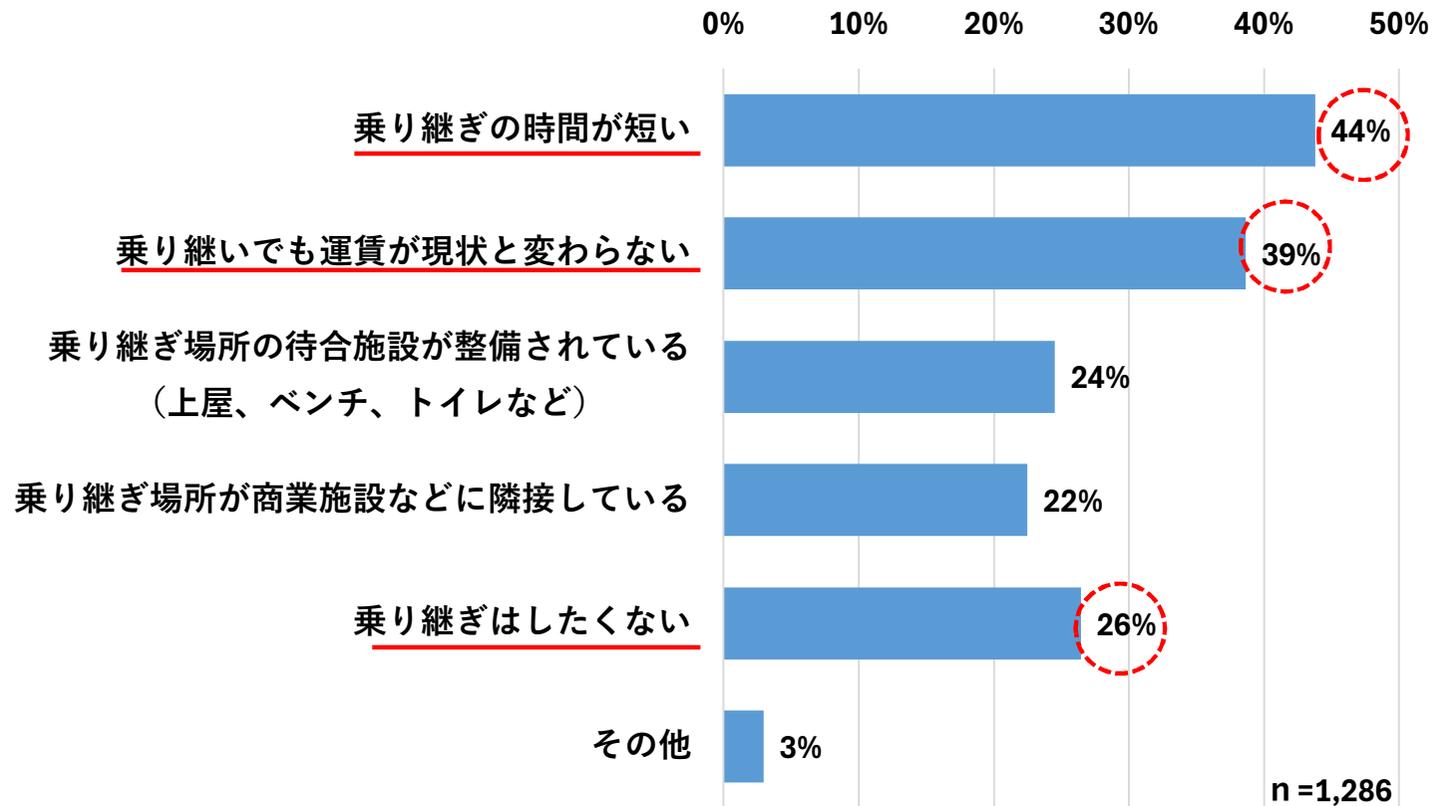
## 4. アンケート調査結果

### (4) 今後の取り組みの可能性について

- 「乗り継ぎの時間が短い」こと、「乗り継いでも運賃が現状と変わらない」が約4割と多い。
- 「乗り継ぎはしたくない」も3割弱と一定数いる。

【質問】 乗継拠点について、どのようなことを求めますか？（複数選択／最大2つ）

<回答者数に占める各選択肢の選択割合>

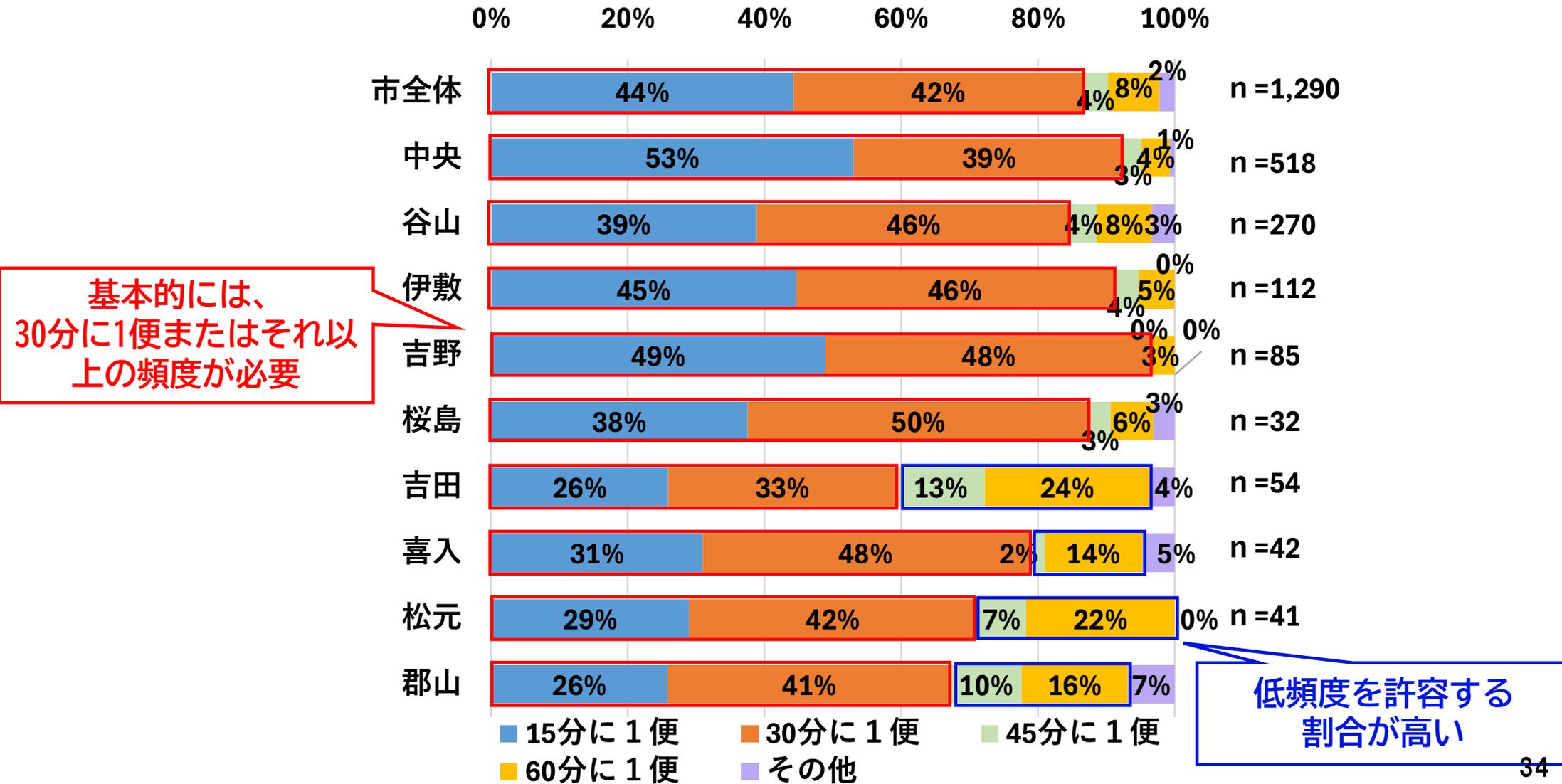


# 4. アンケート調査結果

## (5) 幹線の運行頻度

- 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。

【質問】乗継拠点と市街地を結ぶ「幹線」について、日常的に利用する際に、最低これだけは必要と思う運行頻度をお答えください。



基本的には、30分に1便またはそれ以上の頻度が必要

低頻度を許容する割合が高い

## 5. 路線見直し優先度評価

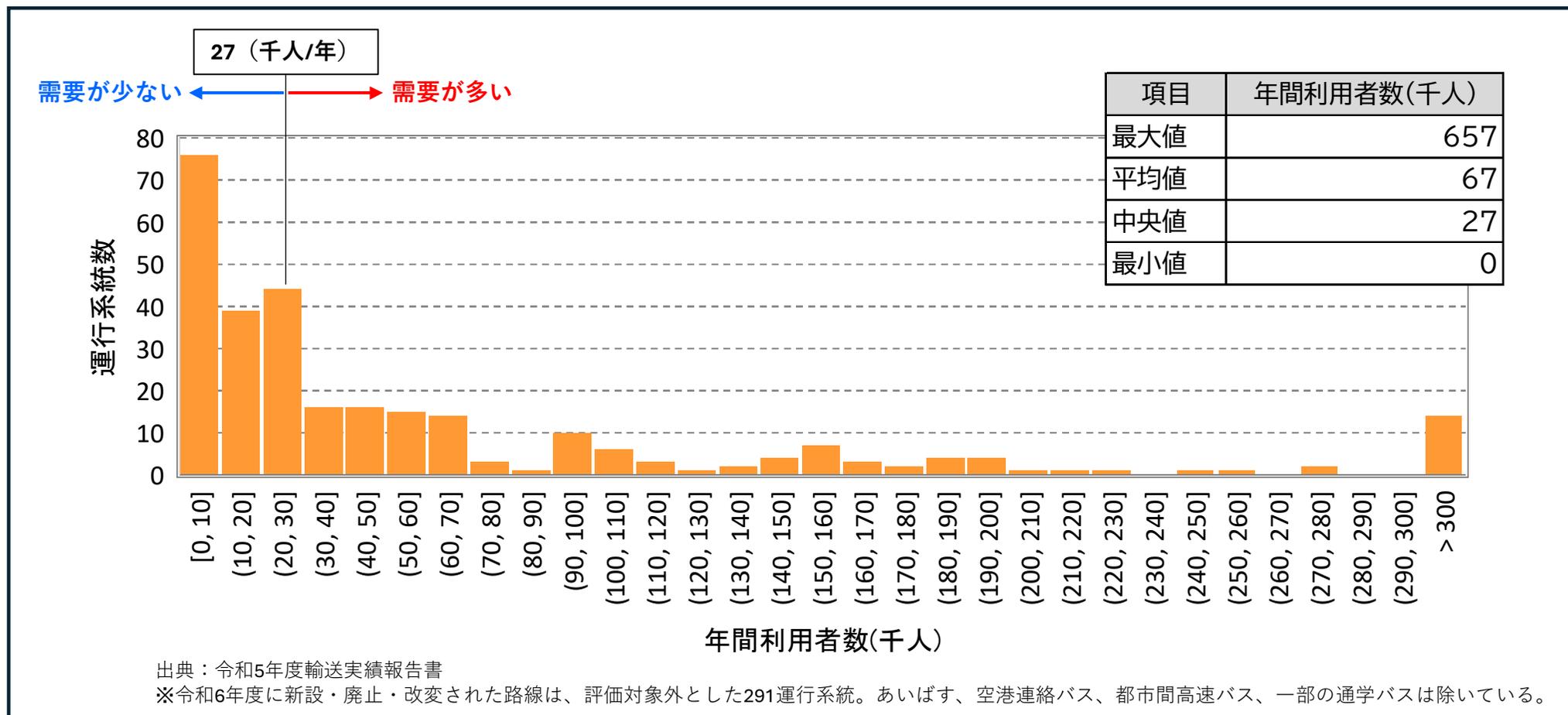
---

## 5. 路線見直し優先度評価

### (1) 需要面からの評価

- 年間利用者数でニーズがある路線かを評価。
- 全運行系統の中央値27,000人を閾値として需要の多少を評価。

▼ 年間利用者数別の運行系統数

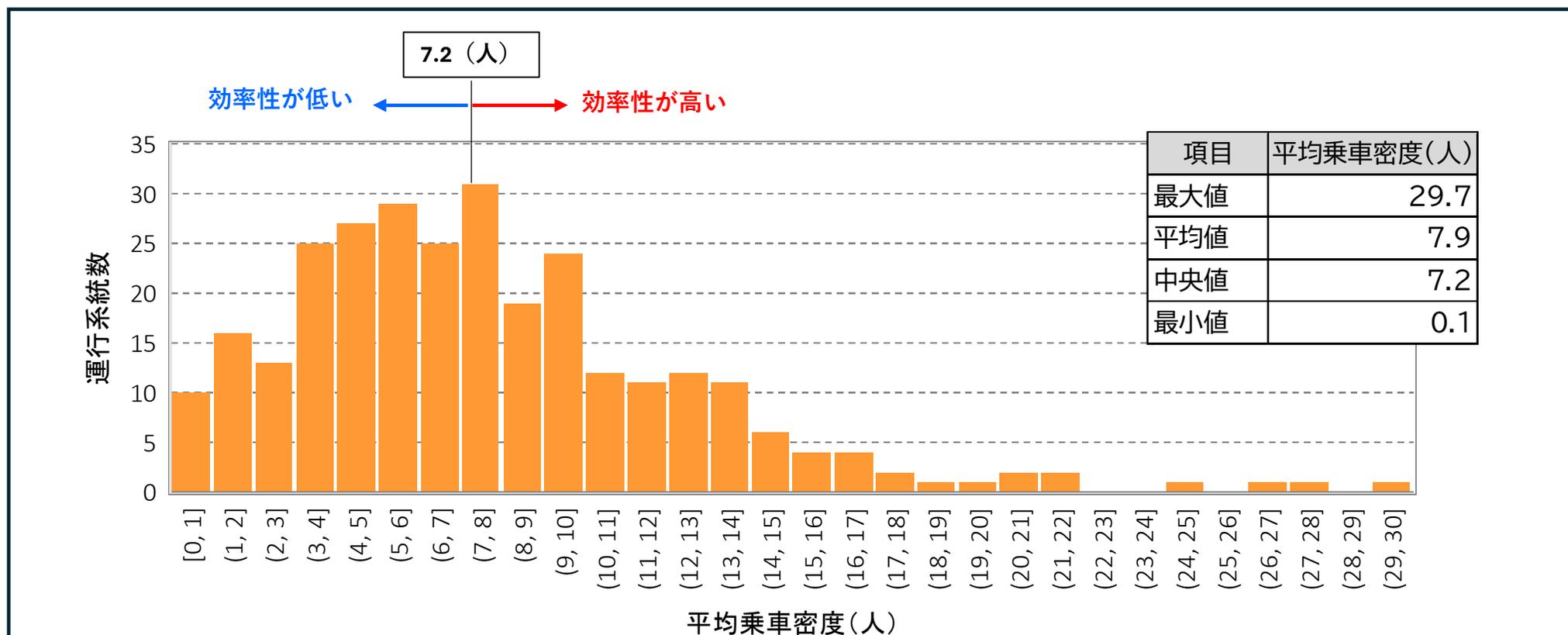


## 5. 路線見直し優先度評価

### (2) 効率性からの評価

- 平均乗車密度で効率的に輸送できている路線かを評価。
- 全運行系統の中央値7.2人を閾値として効率性の高低を評価。

▼平均乗車密度別の運行系統数

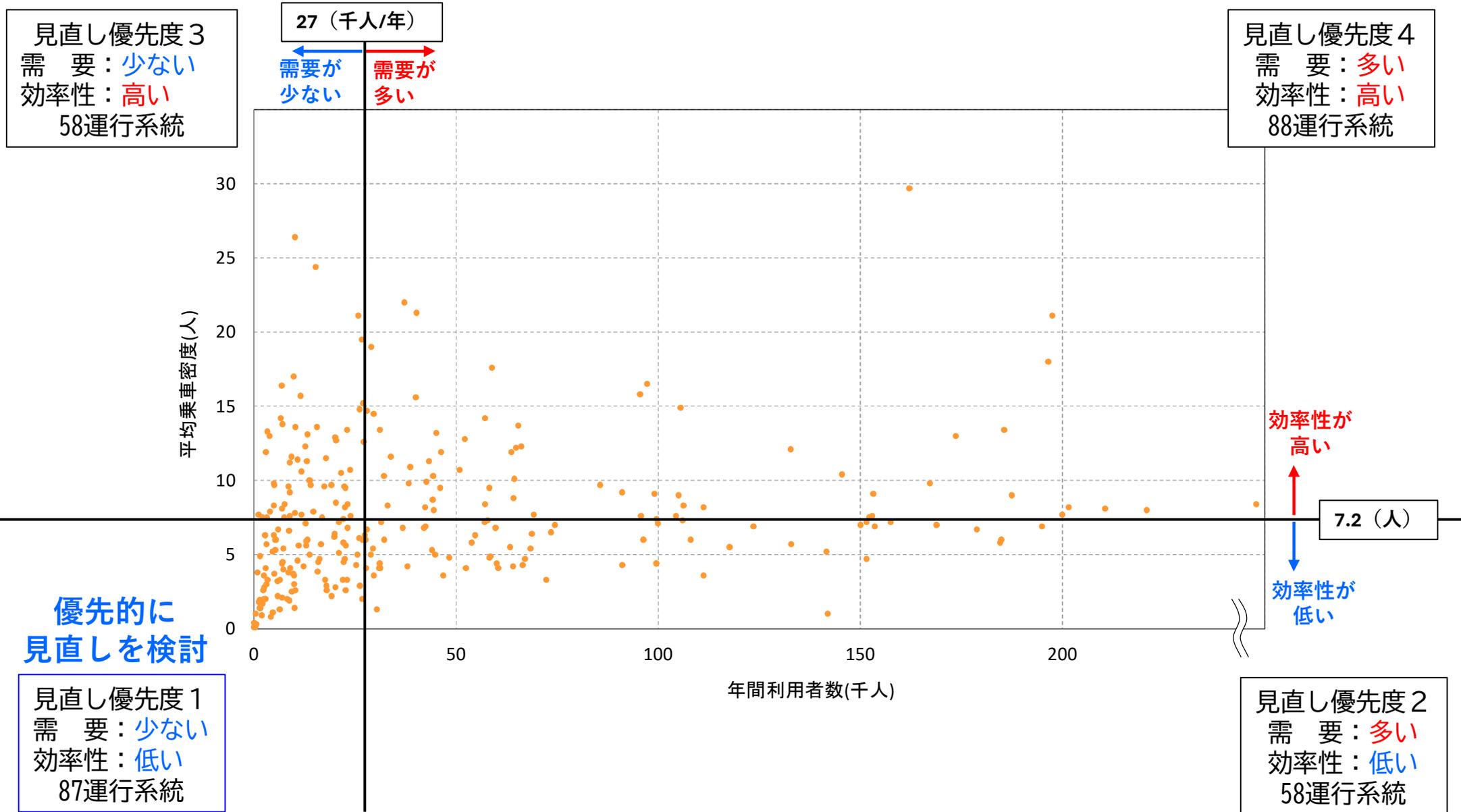


出典：令和5年度輸送実績報告書

※令和6年度に新設・廃止・変更された路線は、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。

# 5. 路線見直し優先度評価

## (3) 評価結果



出典：令和5年度輸送実績報告書

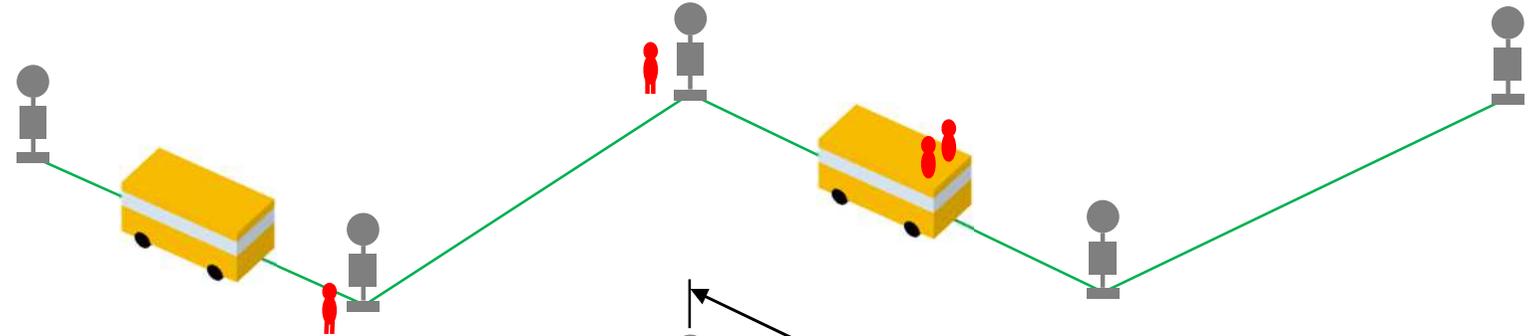
※令和6年度に新設・廃止・変更された路線は、評価対象外とした291運行系統。あいばす、空港連絡バス、都市間高速バス、一部の通学バスは除いている。

## 5. 路線見直し優先度評価

### (3) 評価結果 (見直し優先度のイメージ)

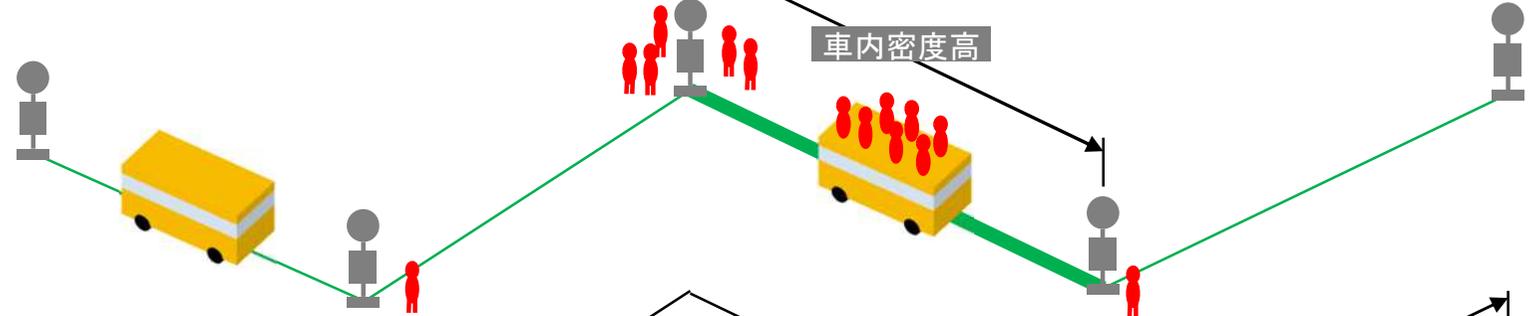
#### 【見直し優先度1】

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



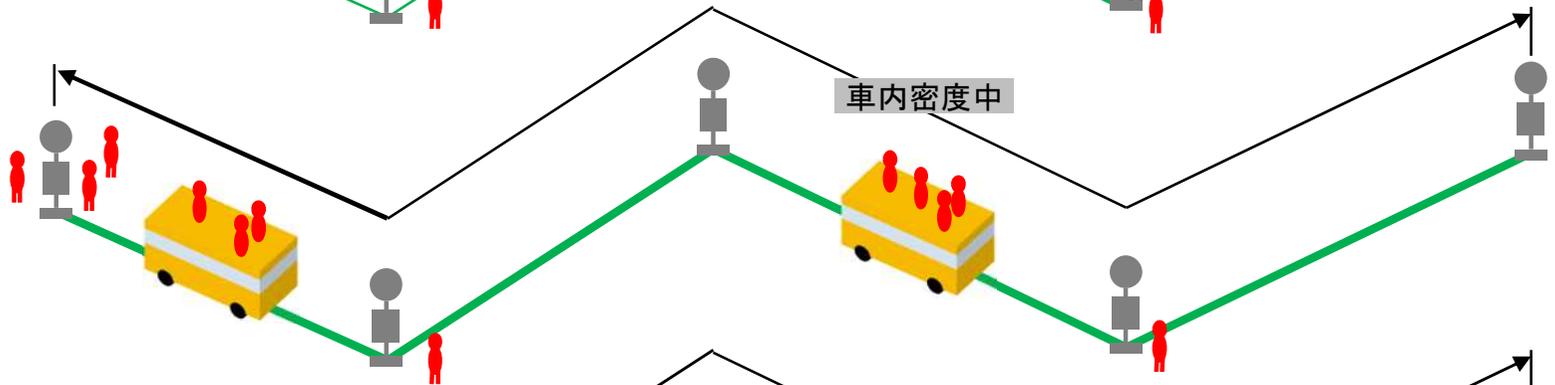
#### 【見直し優先度2】

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



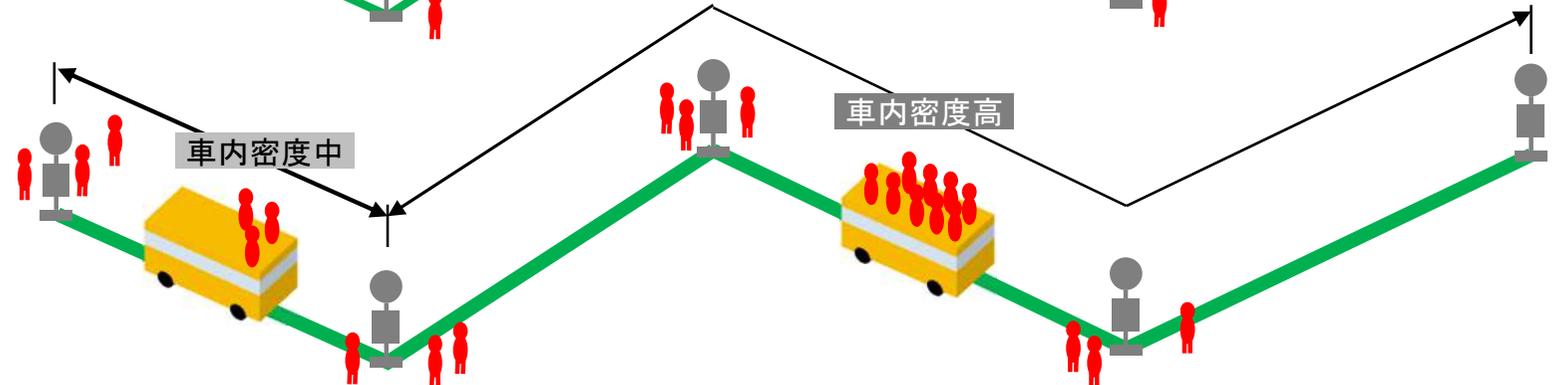
#### 【見直し優先度3】

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



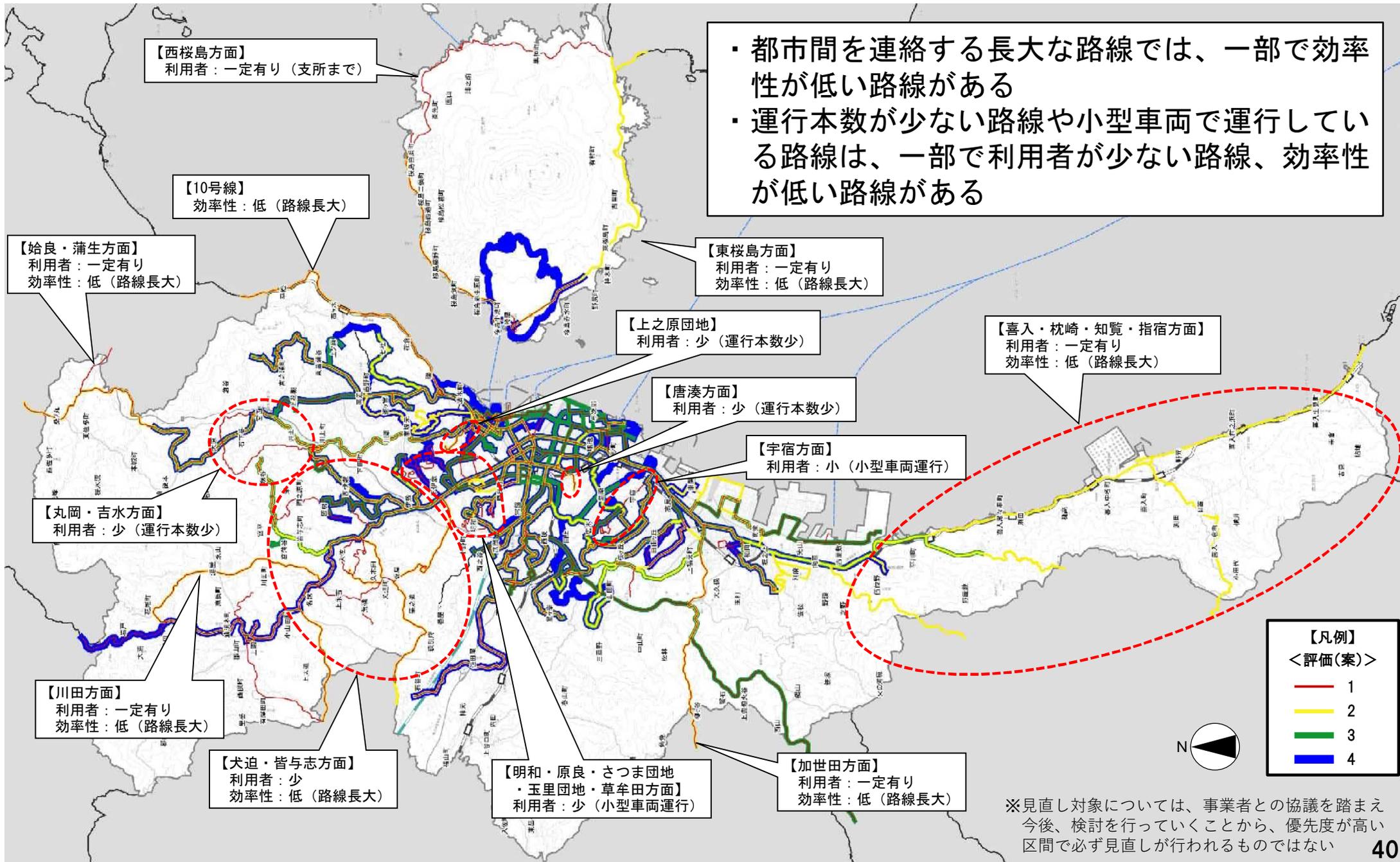
#### 【見直し優先度4】

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



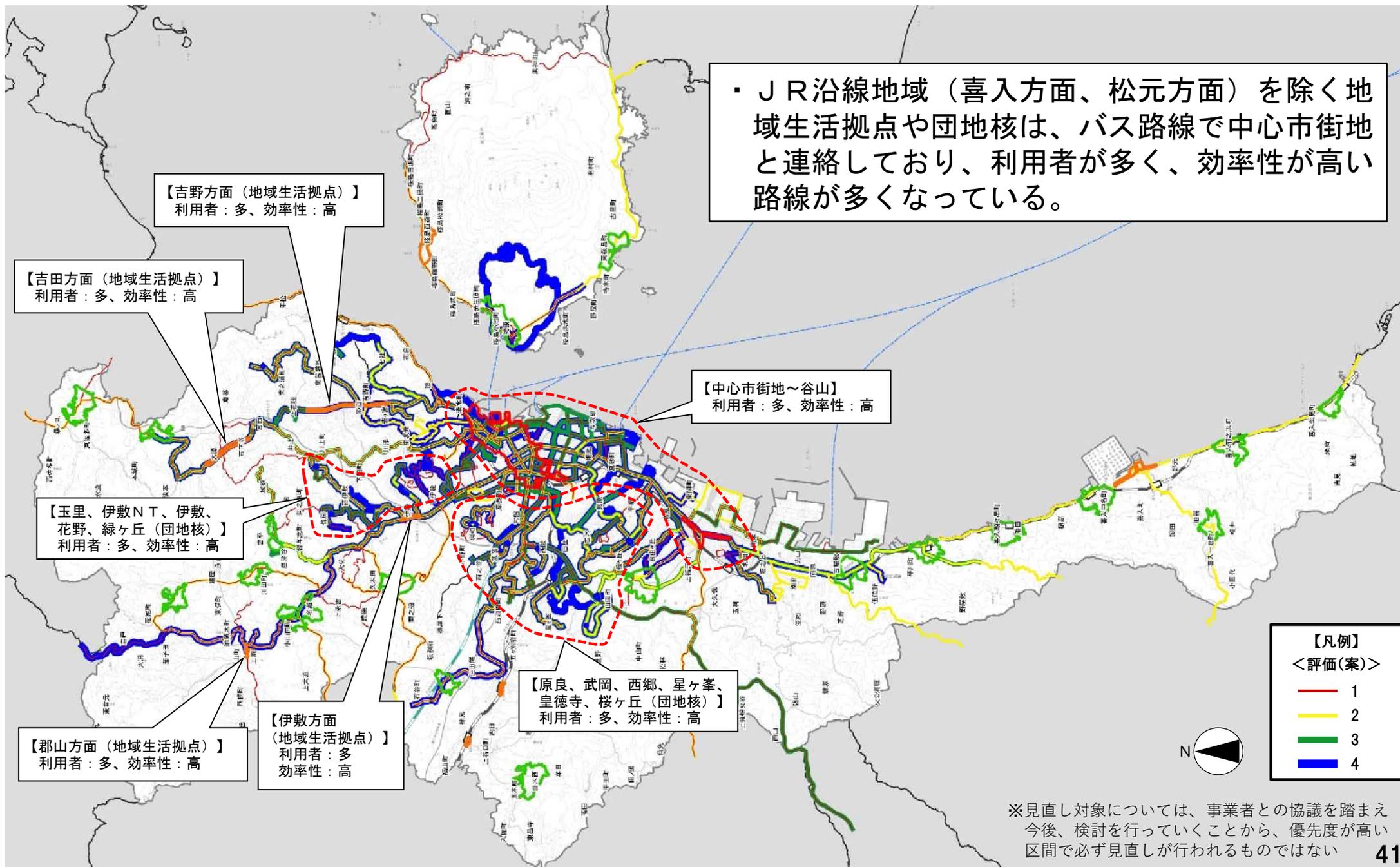
# 5. 路線見直し優先度評価

## (3) 評価結果 (優先度1・2の特徴)



# 5. 路線見直し優先度評価

## (3) 評価結果 (優先度3・4の特徴)



※見直し対象については、事業者との協議を踏まえ、今後、検討を行っていくことから、優先度が高い区間で必ず見直しが行われるものではない

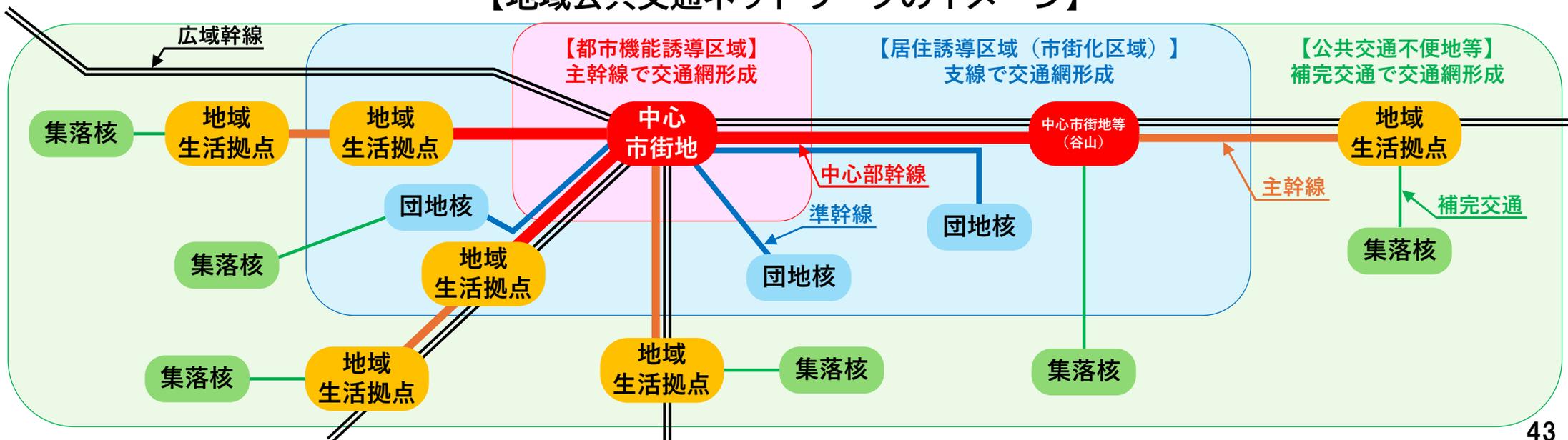
## 6. まちづくりの観点からの路線分類

---

## 6. まちづくりの観点からの路線分類

路線区分		モード	考え方	路線需要
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 (鉄道は中心部幹線、主幹線として機能する区間有り)	大
		路線バス (地域間幹線系統)	・ 中心市街地⇔県内他都市を連絡 (主幹線として機能する区間有り)	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
	主幹線	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 ・ 都市機能誘導区域内 (中心市街地周辺) の交通網を形成	大
	準幹線	路線バス	・ 中心市街地⇔団地核を連絡	中
支線	支線	路線バス	・ 居住誘導区域内 (市街化区域) の交通網を形成	中
	補完交通	あいばす、乗合タクシー等	・ 公共交通不便地等の交通網を形成	小

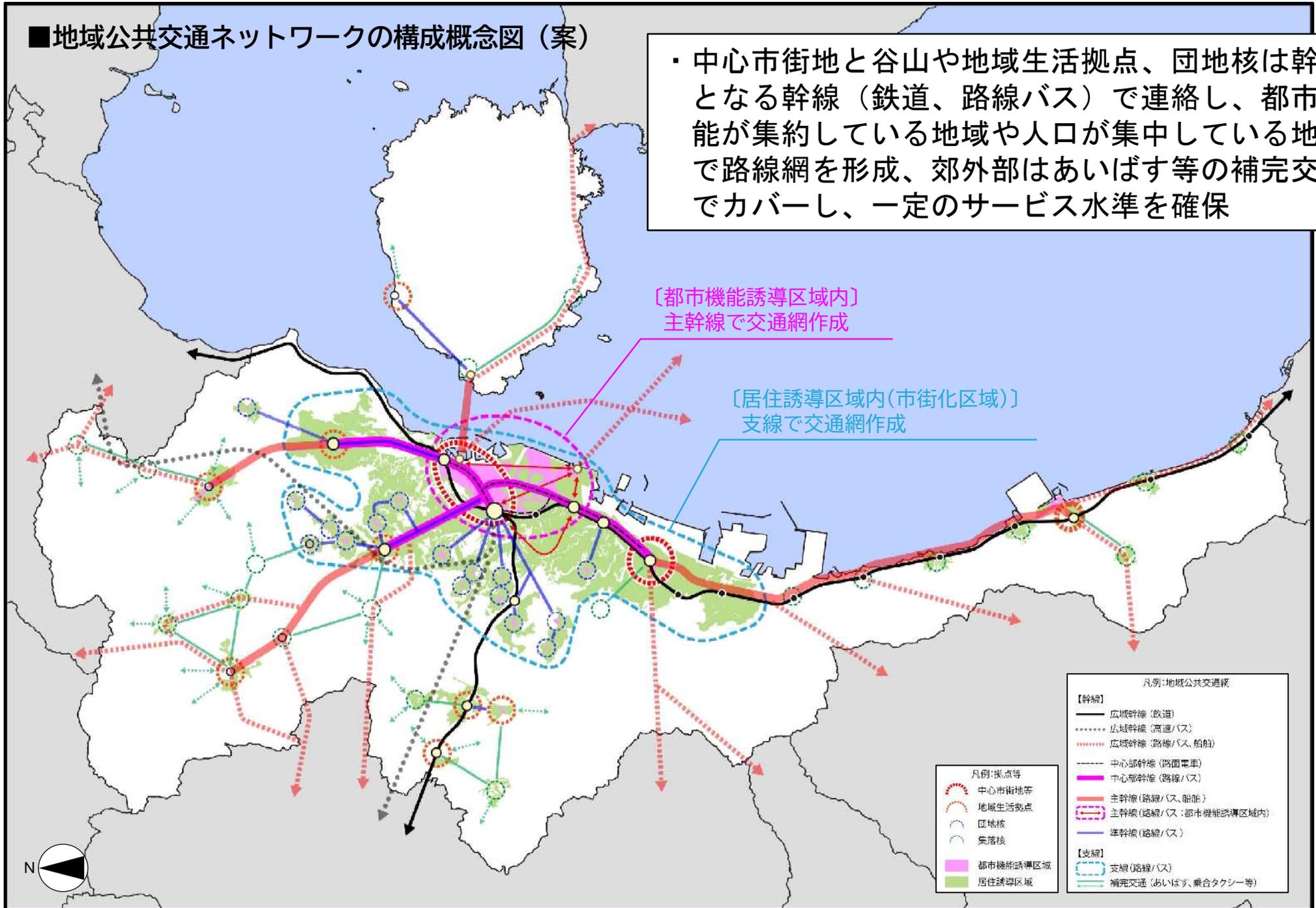
【地域公共交通ネットワークのイメージ】



# 6. まちづくりの観点からの路線分類

■地域公共交通ネットワークの構成概念図（案）

・ 中心市街地と谷山や地域生活拠点、団地核は幹となる幹線（鉄道、路線バス）で連絡し、都市機能が集約している地域や人口が集中している地域で路線網を形成、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



## 7. 今後のスケジュール

---

## 7. 今後のスケジュール

	R 7 年度				R 8 年度			
<p>公共交通ビジョン 推進事業</p> <p>【公共交通ビジョン改定】</p>	推進施策の検討 評価指標目標値の検討等		改訂素案 作成		パブリック コメント		ビジョン 改訂 ★	
<p>地域公共交通 ネットワーク 再構築検討事業</p> <p>【利便増進実施計画策定】</p>	利便増進事業の詳細検討 概算事業費、事業効果、 B/C算定		計画素案 作成		パブリック コメント		計画 策定 ★	
<p>公共交通不便地における 持続可能な交通手段 調査検討事業</p> <p>【見直し方針策定】</p>	見直し方針 事業計画等（先行地域） 作成		方針 策定 ★	周知 広報	先行地域 運行開始 ★			その他地域 運行開始 ★
	事業計画等（その他地域）作成							

# 市民アンケート調査結果 【詳細版】

# 市民へのアンケート調査結果

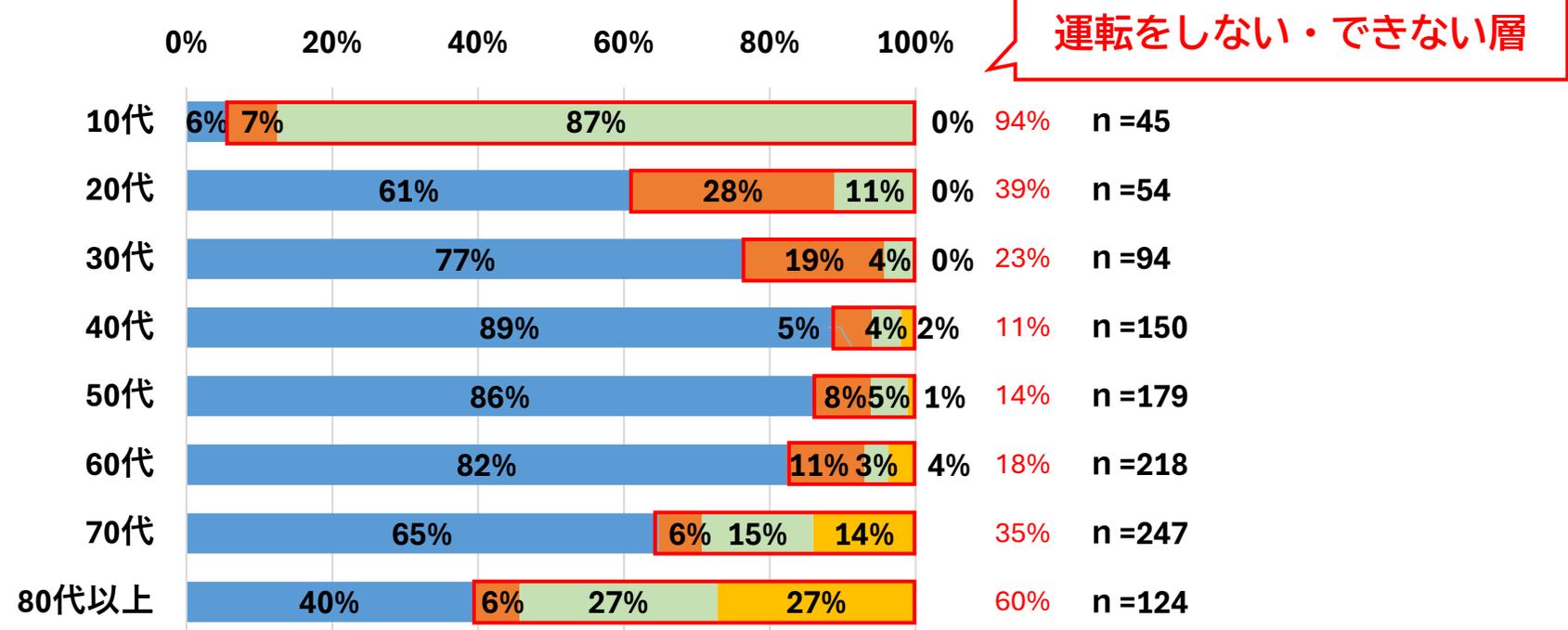
## ▼調査の概要

項目	実施方法・内容等	
	①鹿児島市民	②路線バス利用者
調査対象	配布世帯数:3,000世帯 (1世帯に調査票を2票 計6,000票)  ※調査対象は、鹿児島市にて無作為抽出。 ※配布対象者は、15～89歳	リサーチ会社モニター  ※調査対象は、鹿児島市民・1年以内に路線バスを利用したことがある人 ※対象者は15～89歳
回収数	1,116票(郵送 849票、WEB267票) 回収率 18.6%※票数ベース	400票
配布方法	郵送による配布	WEB配信
回収方法	郵送による回収またはWEB回答の併用	WEB回答
実施時期	発送:9月30日(月)、 回収投函期限:10月21日(月)	10/18(金)～10/28(月)
調査内容 (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	同左

# 1. 公共交通の利用状況

- 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

- 地域により違いはあるが、外出時に利用する交通手段のうち最も利用されるのが自動車（自分で運転）で、路線バスは2番目利用されている交通手段である。

【質問】 平日（月～金）の外出で、よく行く目的地（2箇所まで回答）の主な移動手段は？（複数回答）

▼居住地域別の回答結果

	市全体	中央	谷山	伊敷	吉野	桜島	吉田	喜入	松元	郡山
徒歩	14%	26%	11%	4%	12%	3%	0%	5%	0%	2%
自転車	11%	16%	11%	9%	10%	3%	4%	2%	8%	5%
原付/自動二輪車	4%	4%	6%	6%	2%	0%	4%	2%	5%	7%
自動車（自分で運転）	60%	51%	67%	64%	60%	73%	67%	77%	71%	64%
自動車（家族等の送迎）	16%	15%	17%	16%	17%	0%	19%	11%	18%	14%
自動車（友人・知人の送迎）	1%	1%	3%	3%	2%	0%	2%	0%	0%	0%
施設の送迎バス・送迎自動車	2%	1%	0%	1%	6%	9%	2%	0%	5%	2%
タクシー	2%	2%	1%	1%	0%	0%	6%	0%	3%	4%
あいばす（市コミュニティバス）	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	2%
乗合タクシー	0.3%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
市電（路面電車）	7%	9%	9%	0%	2%	21%	2%	0%	3%	2%
路線バス	17%	21%	13%	24%	21%	21%	26%	5%	3%	20%
鉄道（JR）	4%	3%	5%	0%	2%	3%	0%	9%	16%	0%
フェリー	2%	0.5%	0.0%	0%	0%	52%	0%	0%	0%	0%
その他	1%	1%	1%	0%	2%	6%	0%	0%	3%	0%
回答者数	994	377	173	67	52	33	54	44	38	56

「路線バス」は、多くの地域で「自動車（自分で運転）」の次に利用されている交通手段

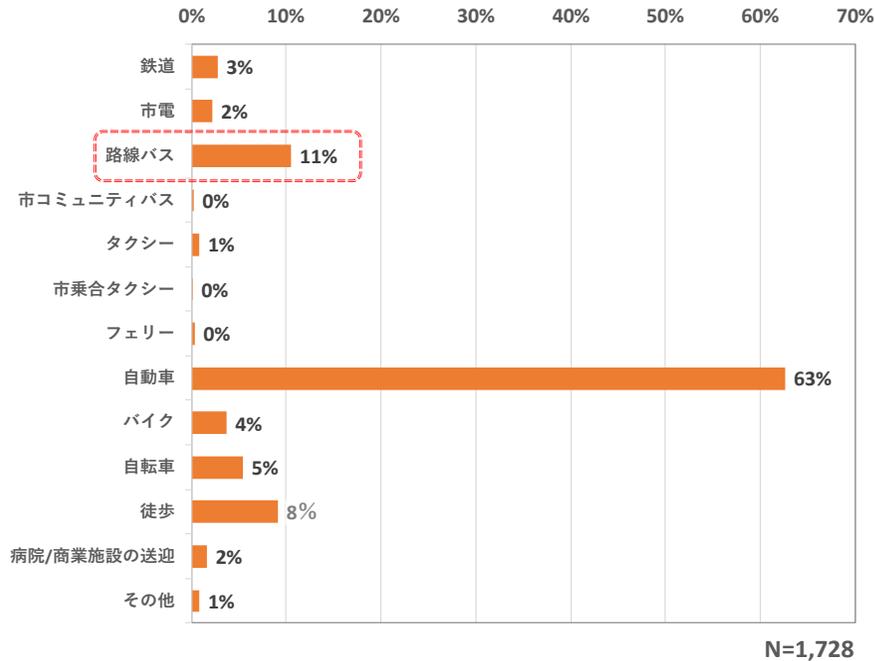
よく行く目的地への移動において、各交通手段を利用している回答者の割合を示している

# 日常的な外出時における移動手段（前回調査との比較）

- 前回の調査と比較し、路線バスの利用割合は、ほぼ変化がない。

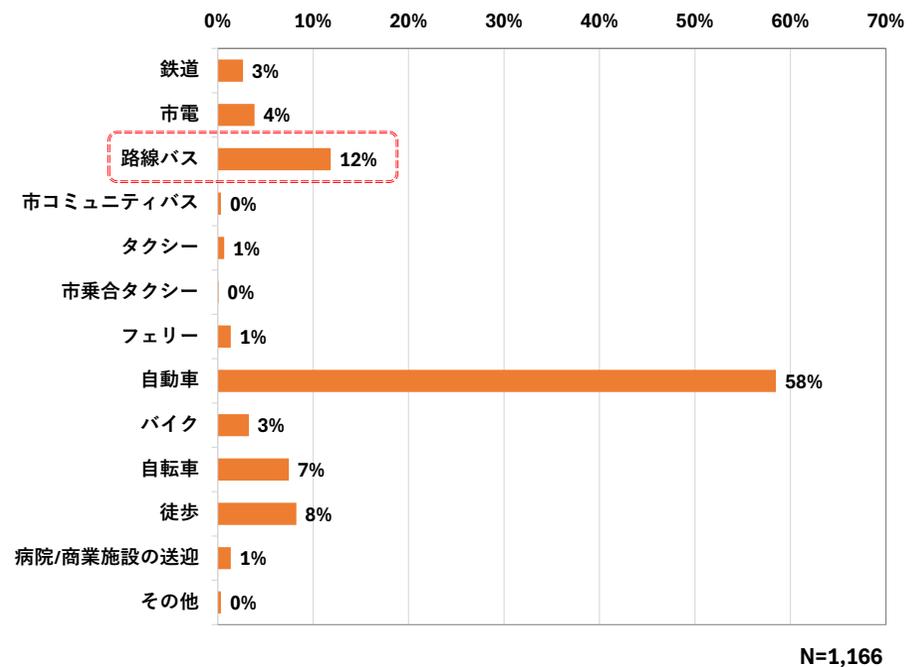
前回調査（R2.11実施）

[外出先への主な交通手段（平日1）]



今回調査（R6.9実施）

[外出先への主な交通手段（平日1）]



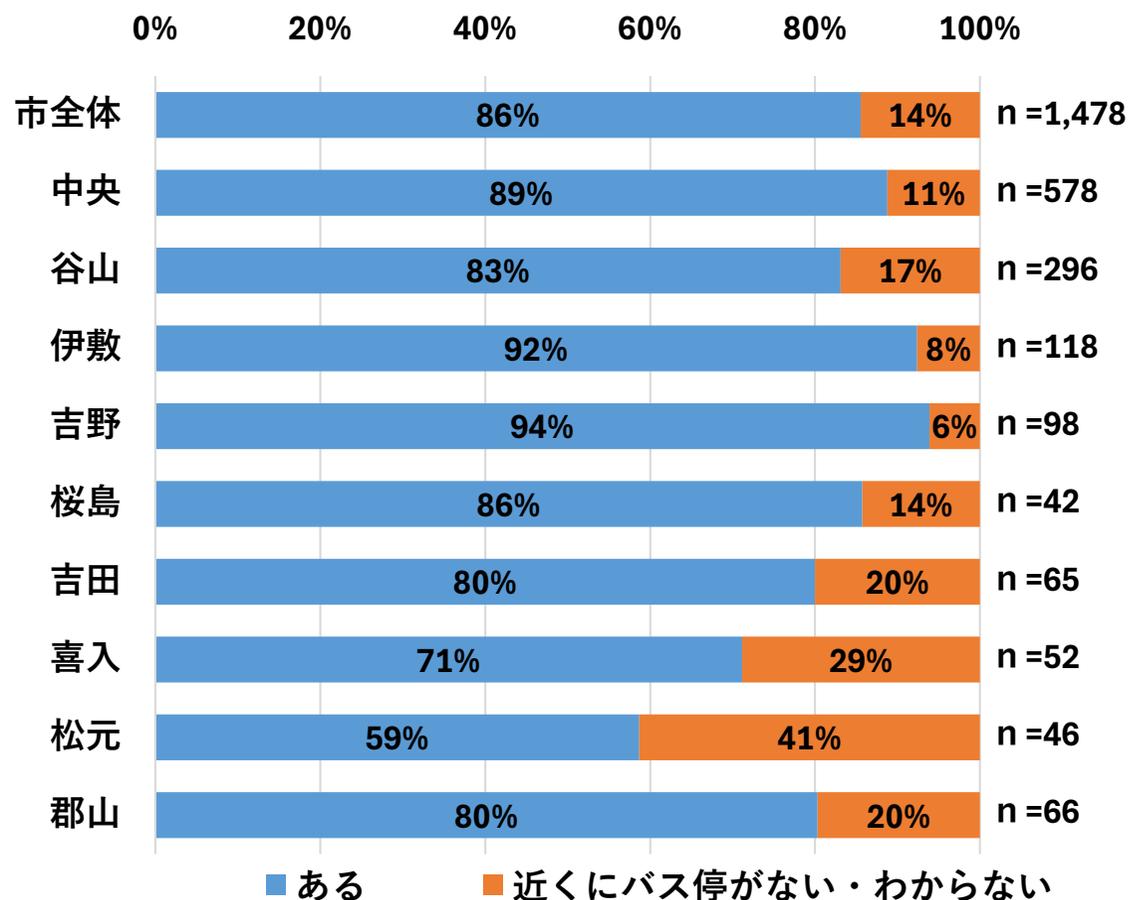
※前回調査は主な交通手段を1つ、今回調査では交通手段を全部聞いたうえ交通手段全体を100とした時の各交通手段の利用割合を示している。

# 自宅近くのバス停の有無・バス停までの距離

市民＋路線バス利用者

- 近くにバス停が「ある」と回答者が多いのは中央、伊敷、桜島、吉野で高く約9割。
- 中央から距離のある、吉田、喜入、松元、郡山は2割以上が近くにバス停が「ない・分からない」と回答。

【質問】 自宅の近くにバス停はありますか？



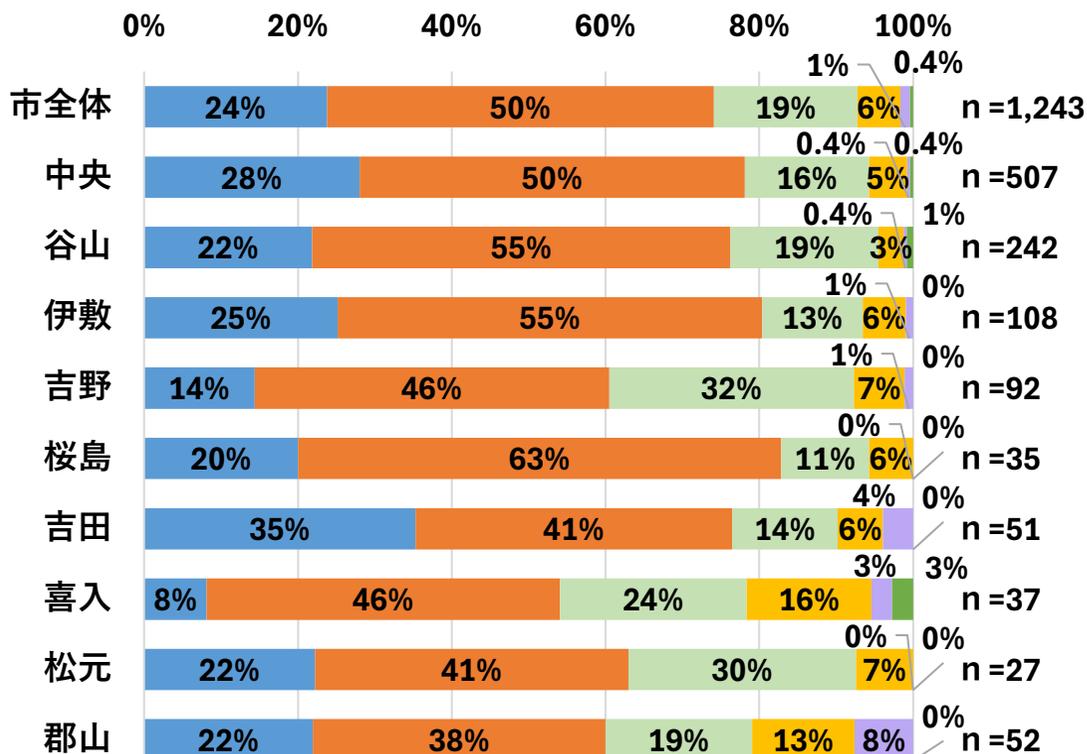
# 自宅近くのバス停までの徒歩時間（地域別、利用頻度別）

市民 + 路線バス利用者

<自宅近くにバス停があると回答した方のみ>

- 自宅から最寄りバス停まで距離は、5分（距離換算 約400m）未満が多い。
- 路線バスの利用頻度別に、バス停までの時間の平均値は、いずれも5分程度である。

【質問】自宅から1番近いバス停まで歩いて何分ですか？  
（自宅の近くにバス停はありと回答者のみ）



■ 1～2分程度  
※距離換算 ー約160m

■ 3～5分程度  
ー約400m

■ 6～10分程度  
ー約800m

■ 10～15分程度  
ー約900m

■ 15分以上  
約900m～

■ わからない

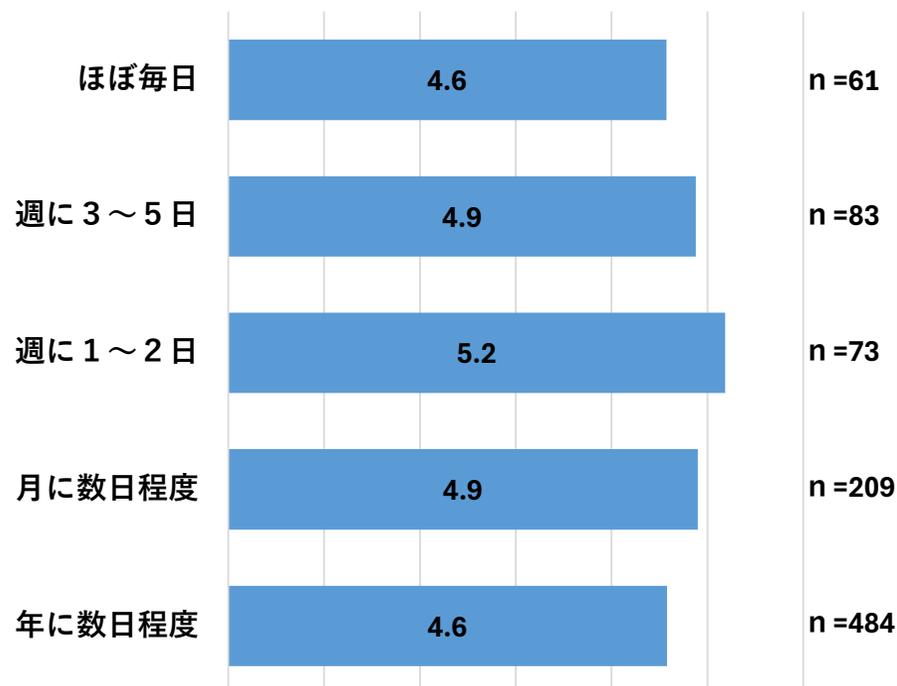
※徒歩速度80m/分とした場合

【質問】自宅から1番近いバス停まで歩いて何分ですか？

× 路線バスの利用頻度

<自宅から最寄りバス停までの平均徒歩時間>

(分) 0.0 1.0 2.0 3.0 4.0 5.0 6.0 7.0

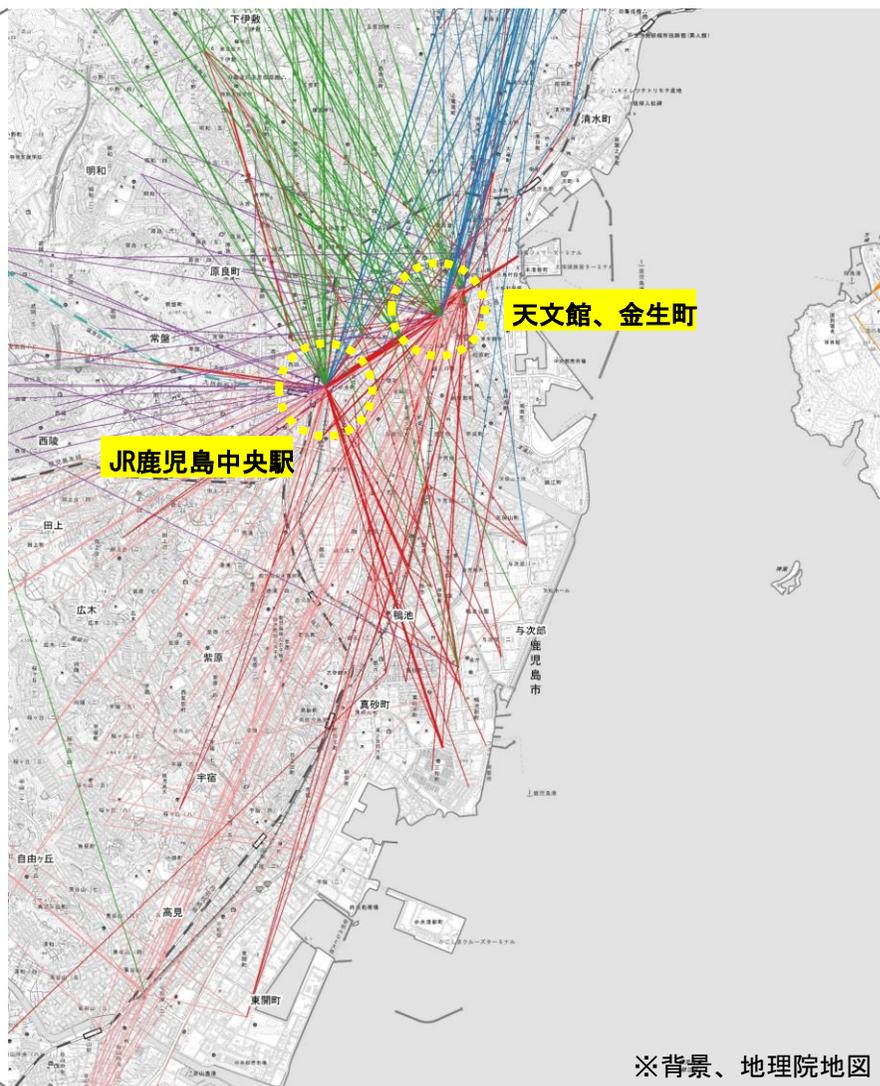
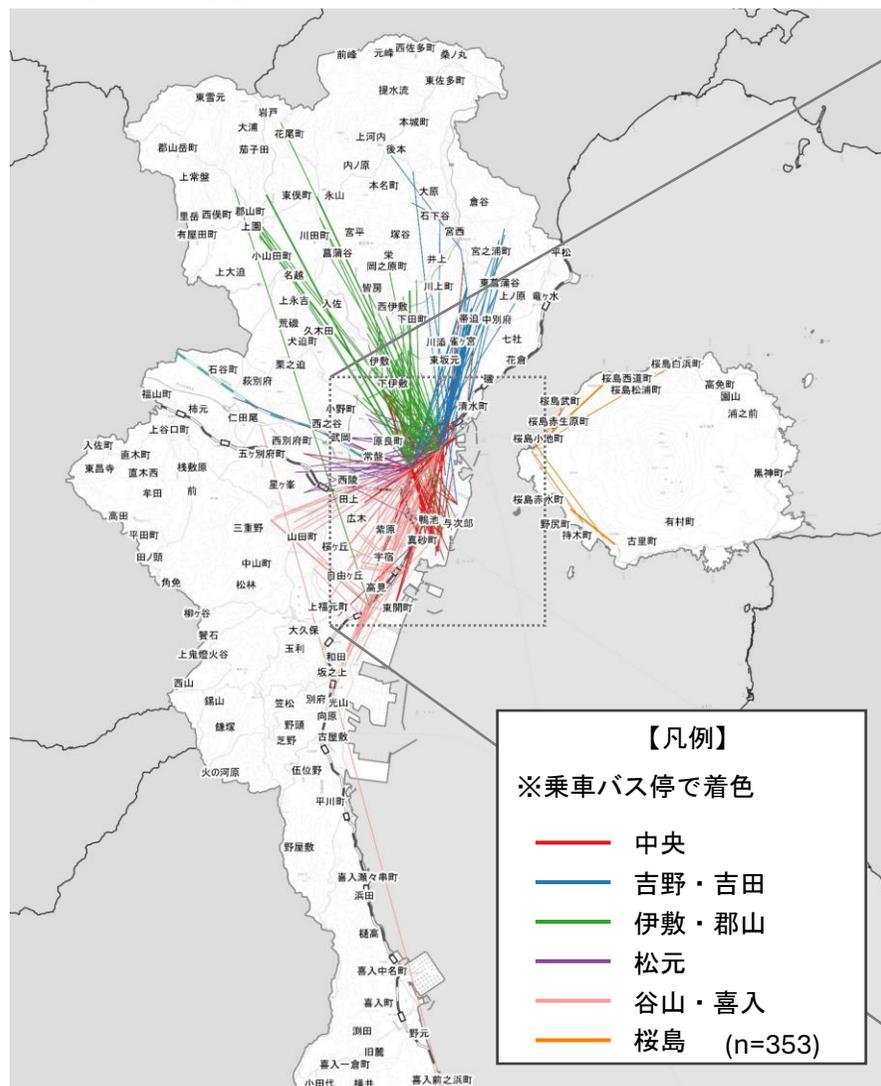


※選択肢を以下に値として平均値を算出

1～2分程度 ⇒ 1.5分  
 3～5分程度 ⇒ 4分  
 6～10分程度 ⇒ 7.5分  
 10～15分程度 ⇒ 12.5分  
 15分以上 ⇒ 20分

● 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

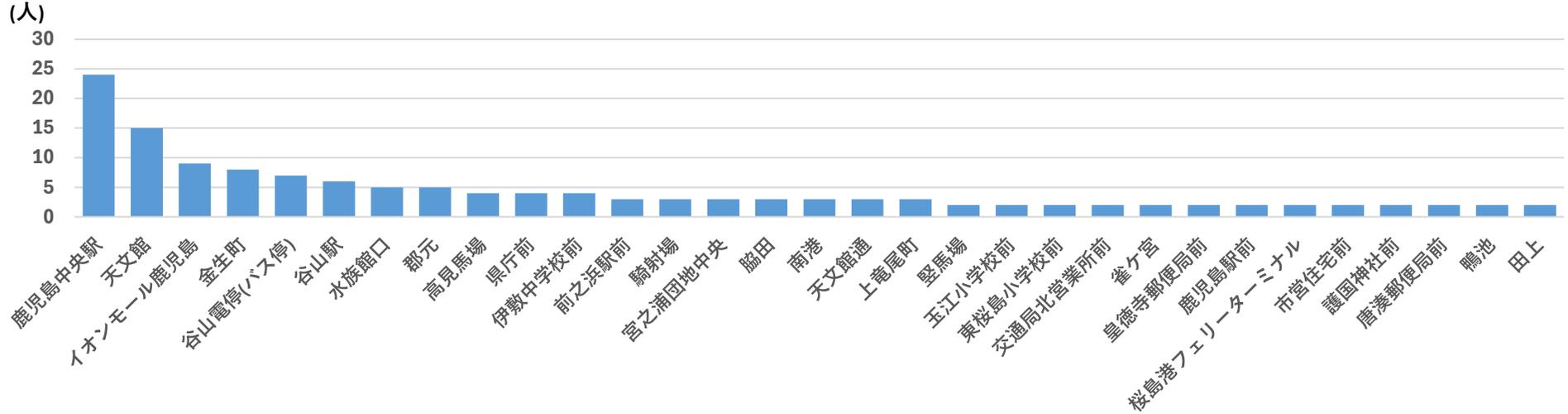


※背景、地理院地図

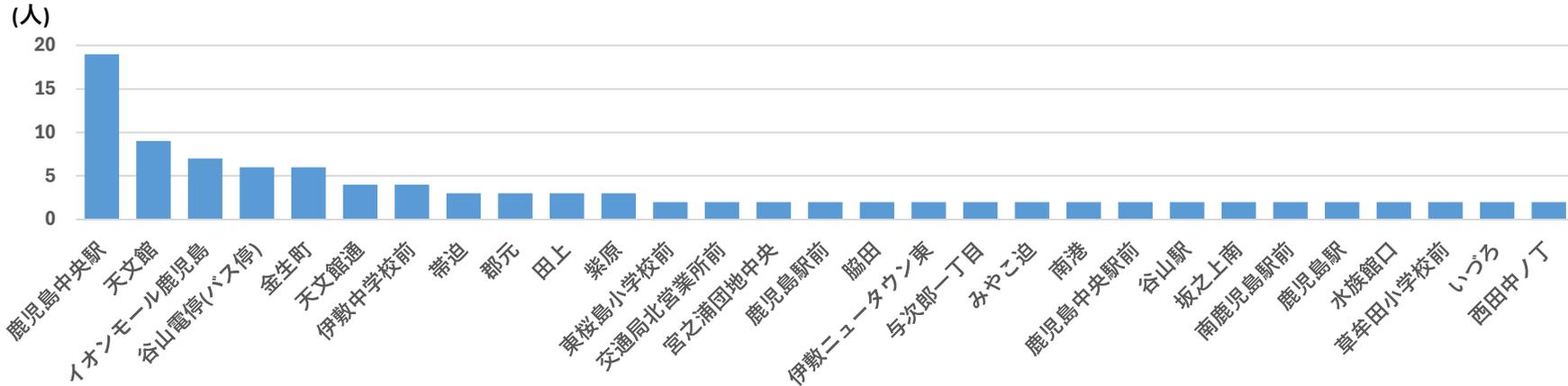
# バスやあいばすと他の公共交通機関の乗継場所

● バスやあいばすと他の公共交通機関の乗継場所は、平日、休日ともに鹿児島中央駅、天文館、イオンモール鹿児島が多くなっている

【質問7】 平日の外出についてお伺いします。(6) 乗継場所の駅・バス停名などをお書きください。



【質問8】 土日祝の外出についてお伺いします。(6) 乗継場所の駅・バス停名などをお書きください。

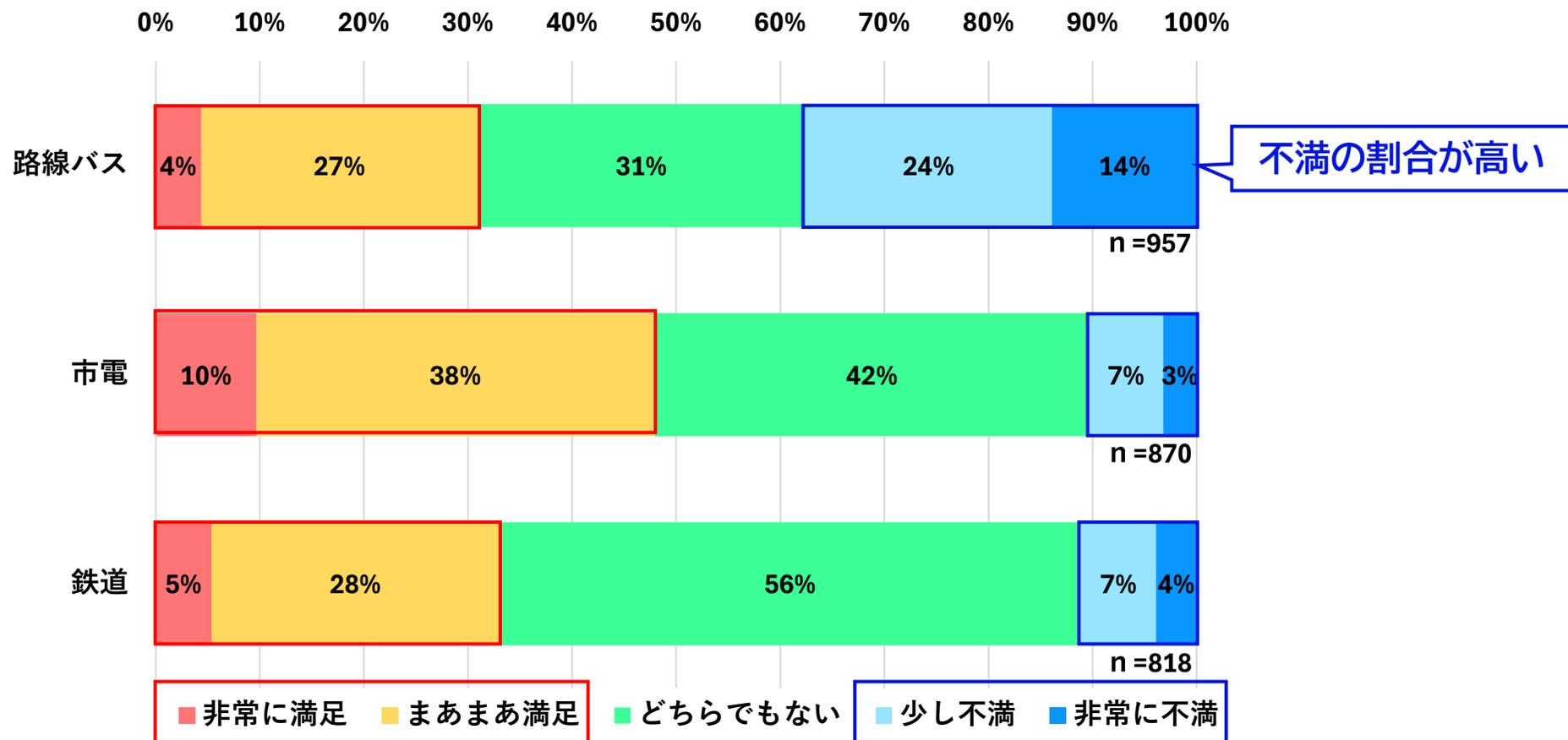


## 2. 公共交通の満足度

# 各公共交通機関の満足度

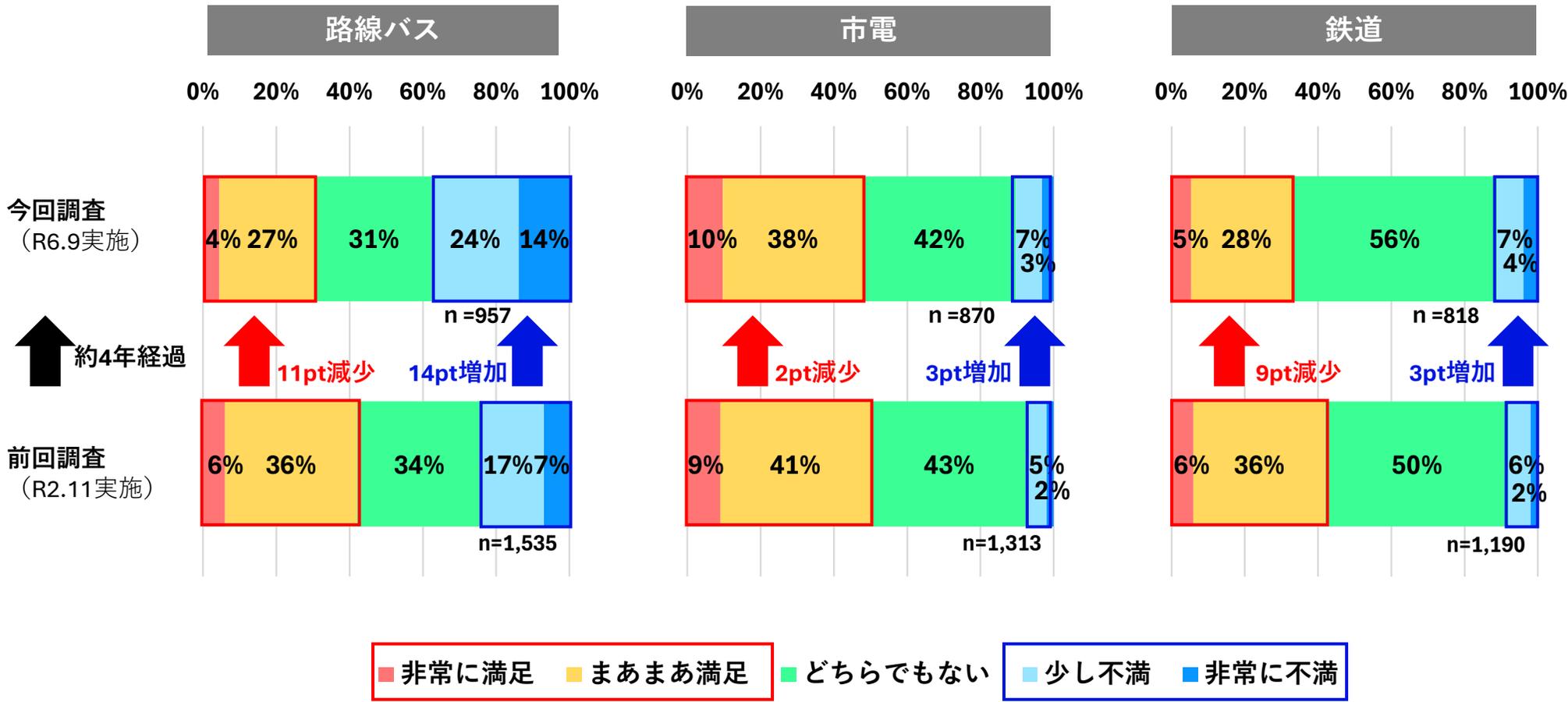
- 路線バスは、市電・鉄道と比較して満足している方は少なく、不満を持つ方が多い。

【質問】 路線バス、市電、鉄道の満足度をお答えください。



# 満足度の変化

- 前回調査と比較し、路線バスは「まあまあ満足」が減少し「少し不満」が増加。
- 市電は変化が無く、鉄道は「まあまあ満足」が減少し「どちらでもない」が増加。
- 路線バスは、他の交通手段と比較し、前回調査から満足度の低下が最も大きい。



利用しない理由や不満点を以下の28個の選択肢で設問。

これらを、「1.利用する必要が無い理由」と「2.サービスへの不満点」に分けて、次ページより整理。

## 【質問】 路線バス、市電、鉄道について、不満な点や利用しない理由があれば、お答えください。

		路線バス	市電	鉄道
1:利用する必要が無い理由	使わない・不要	n=358	n=361	n=351
	①自動車や徒歩、自転車等で移動できる ②送迎してもらっている ③宅配があり外出が不要 ④ほとんど外出しない ⑤小さな子供がいるために、利用していない（利用しづらい）			
2:サービスの不満点	使い方が分からない	n=1,032	n=413	n=346
	路線が移動に合っていない			
	運行ダイヤが移動に合っていない			
	その他の理由			

- 利用する必要が無い理由は、各公共交通機関で違いはなく、最も多いのが「自動車や徒歩、自転車等で移動できる」が約9割を占める。

1:利用する必要が無い理由

		路線バス	市電	鉄道
使 わ な い ・ 不 要	①自動車や徒歩、自転車等で移動できる	84%	84%	82%
	②送迎してもらっている	10%	9%	10%
	③宅配があり外出が不要	0%	0%	1%
	④ほとんど外出しない	3%	3%	5%
	⑤小さな子供がいるために、利用していない（利用しづらい）	4%	4%	3%
		n=358	n=361	n=351

# 公共交通を利用しない理由や不満について

- 路線バスへの不満は、「⑱運行本数が少ない」が最も多く、次いで「⑰乗りたい時間帯に運行されていない」、「⑰最終便が少ない」が多い。

## 2：サービスへの不満点

		路線バス	市電	鉄道
使 い 方 が 分 か ら な い	⑥路線が分からない	4%	4%	2%
	⑦発着時刻が分からない	2%	2%	1%
	⑧乗り方が分からない	0%	1%	3%
	⑨バス停（乗り場）が分からない	1%	1%	1%
	⑩運賃が分からない	1%	0%	1%
	⑪インターネット等で情報を調べにくい	3%	0%	1%
合 路 線 が い 移 動 に	⑫行きたい方向に路線がない	6%	16%	11%
	⑬駅やバス停(乗り場)が遠い	4%	20%	22%
	⑭目的地への移動に時間がかかる	4%	9%	7%
	⑮目的地への直行便がない	4%	6%	5%

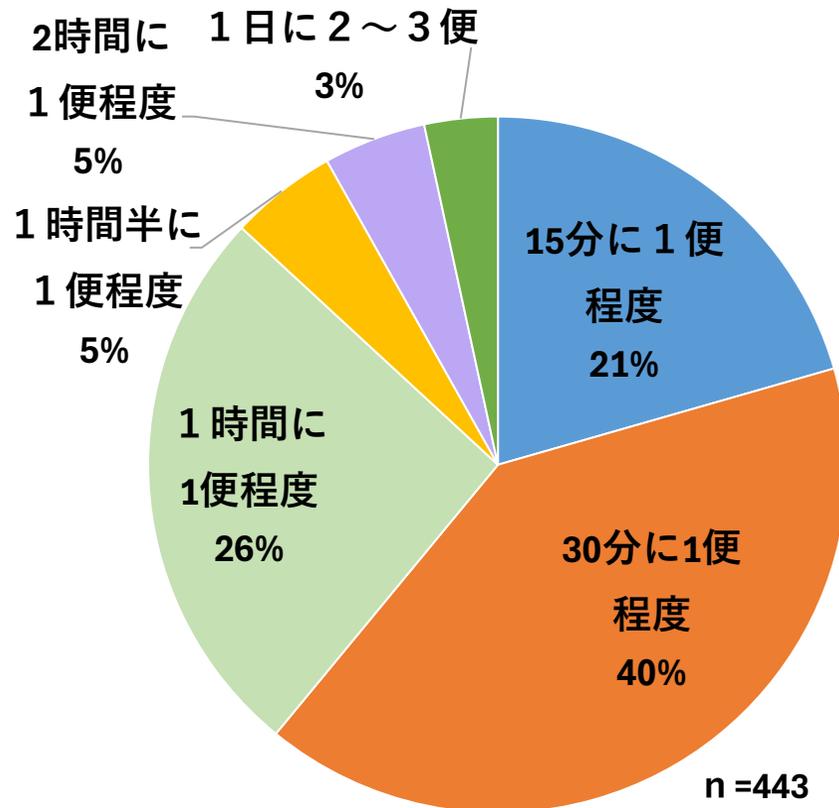
		路線バス	市電	鉄道
運 行 ダ イ ヤ が 移 動 に 合 っ て い な い	⑰乗りたい時間帯に運行されていない	16%	3%	5%
	⑰最終便の時間が早い	8%	4%	3%
	⑱乗りたい曜日（土日祝）に運行されていない	2%	0%	0%
	⑱運行本数が少ない	24%	4%	16%
	⑳公共交通同士の接続が悪い	3%	5%	6%
	そ の 他 の 理 由	㉑車両が乗り降りしにくい	1%	2%
㉒荷物が多いため負担がある		2%	4%	3%
㉓時間通りに来ない		6%	1%	1%
㉔乗り場に屋根やベンチがない		2%	1%	1%
㉕車内環境が良くない（混雑、衛生面）		2%	11%	4%
㉖運賃が高い		3%	1%	7%
㉗使いたい運賃支払方法に対応していない		1%	3%	2%

# 利用する路線バスの運行頻度

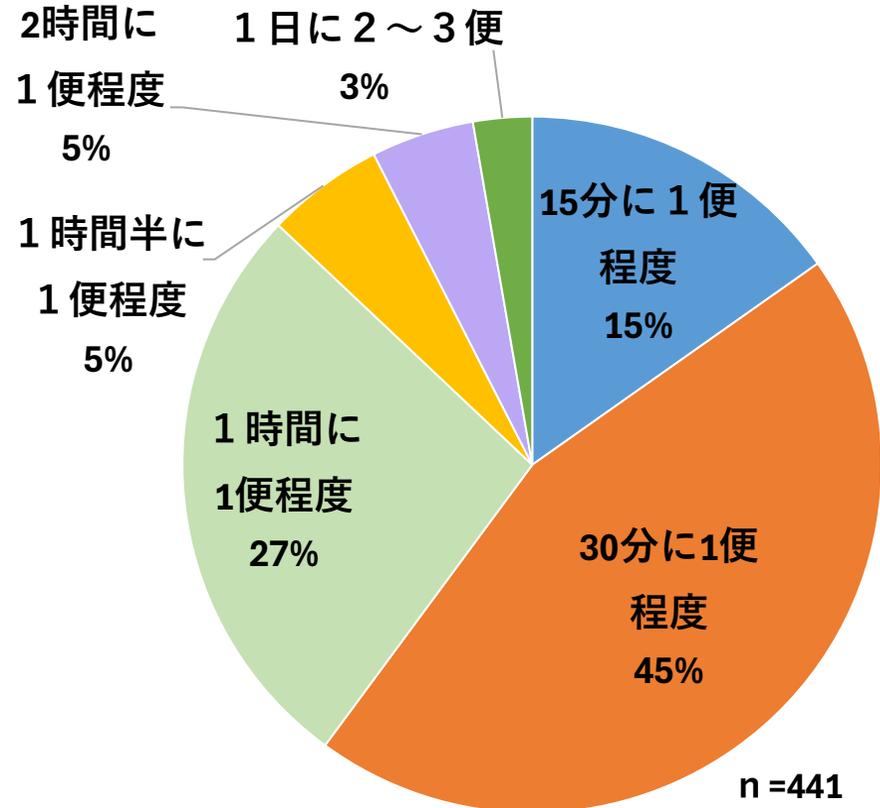
- 最も利用が多いのは「30分に1便程度」の頻度であり、次に「1時間に1便程度」、「15分に1便程度」が多い。
- 行きと比較し、帰りは、「15分に1便程度」の割合が下がる。

【質問】 利用する路線バスの運行頻度をお答えください。

行き：自宅 → 目的地



帰り：目的地 → 自宅



# 運行頻度に関する満足度（利用する路線バスの運行頻度）

市民 + 路線バス利用者

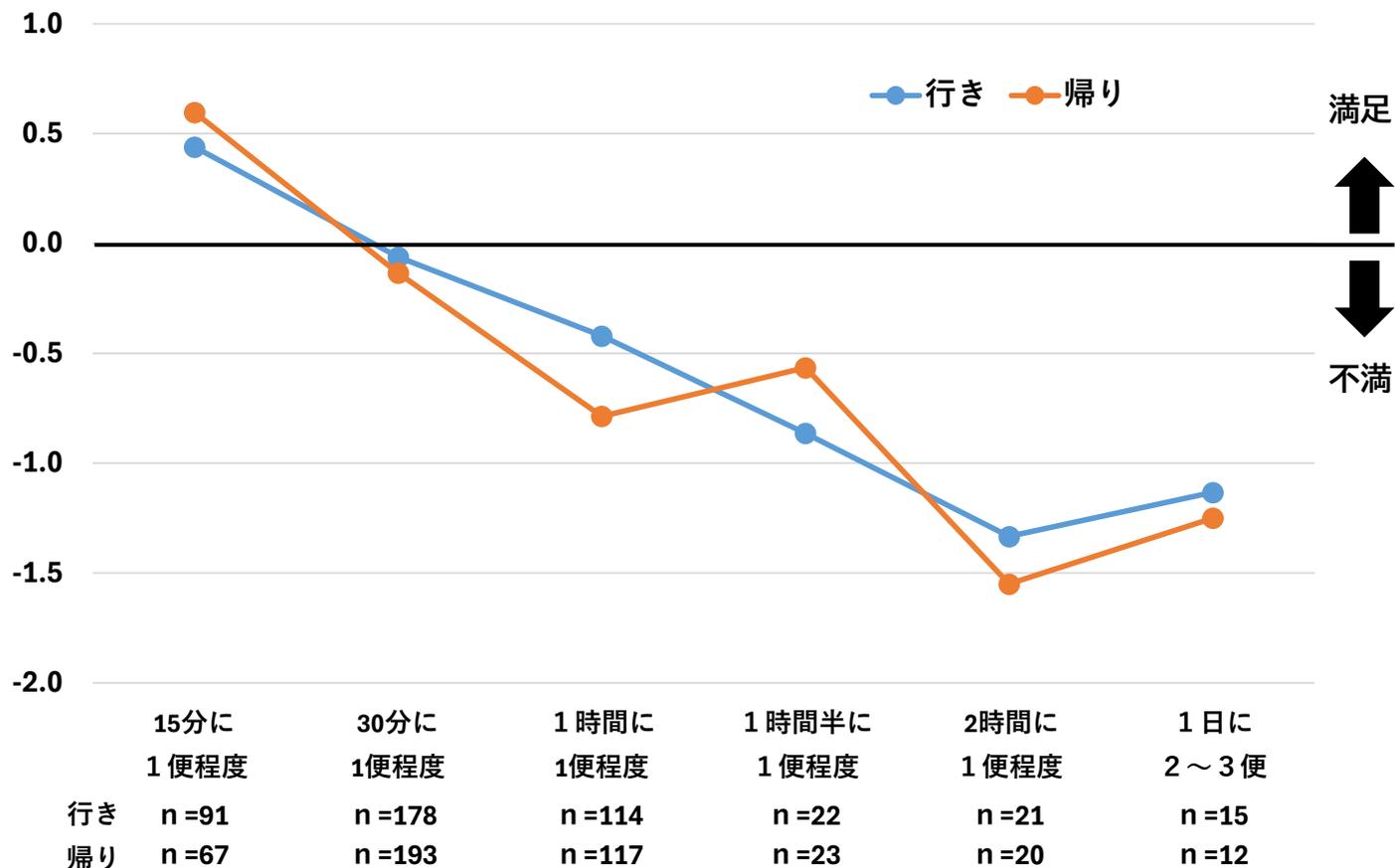
- 満足される運行頻度は、「15分に1便程度」であり、「30分に1便程度では」評価が拮抗し平均値はほぼ0。
- 「1時間に1便程度」及びそれ以下の便数は、明らかに不満の方が高くなる。

【質問】 よく利用する路線バスの運行頻度について、満足度をそれぞれお答えください。

選択肢を以下の値として平均値を算出

非常に満足 +2点、まあまあ満足 +1点、どちらでもない ±0点、少し不満 -1点、非常に不満 -2点

<よく利用する路線の運行頻度と満足度（平均値）>



# 3. 今後の取組の可能性について

以下の説明を行った上で、意見を聴取。

**【背景】** 深刻な運転者不足や利用者数減少等に伴い、全国的に路線バスの減便や廃止が相次いでおり、公共交通を維持存続させるためにより効率的な運行が求められている。

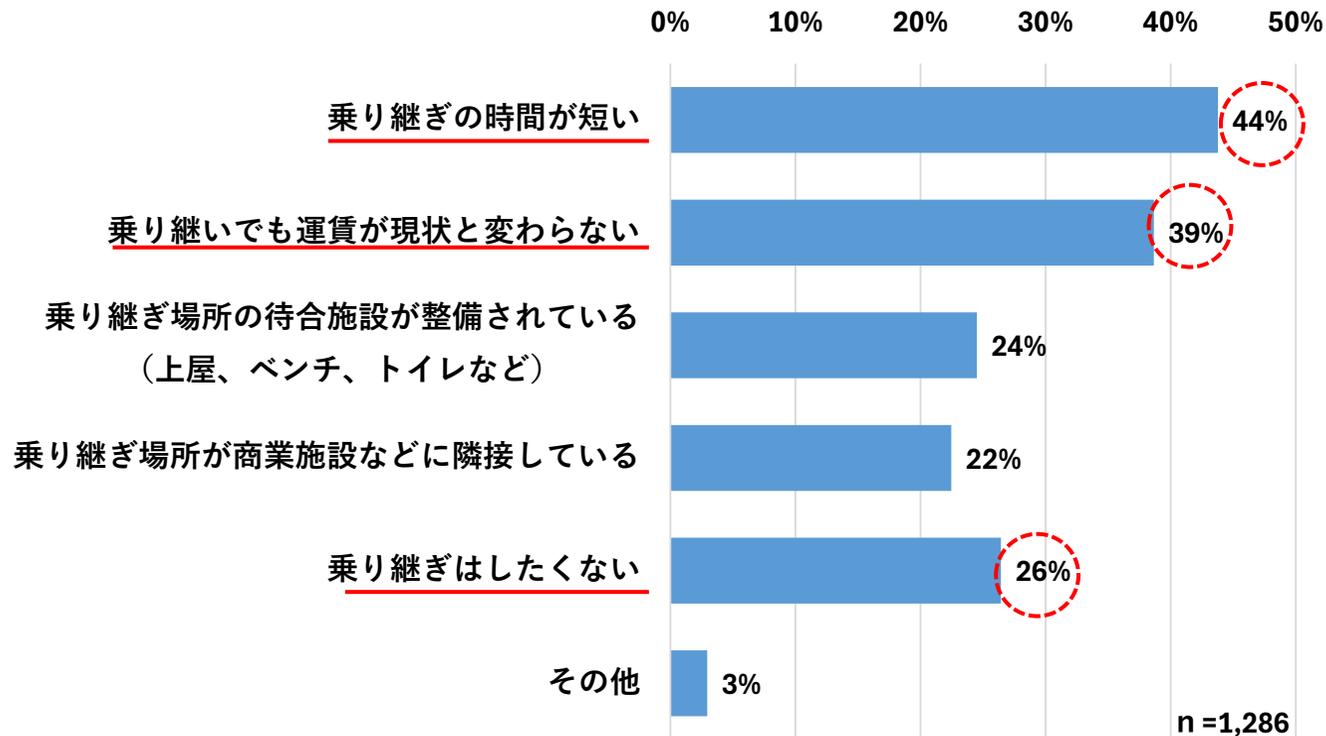
**【取組の概要】** 従来のように郊外や団地を走る路線バスが直接市街地へ向かわず、バス⇔鉄道・電車や、バス⇔バス等を円滑に接続する乗継拠点を設け、郊外や団地と乗継拠点を結ぶ『支線』と、乗継拠点と市街地を結ぶ『幹線』に分けて効率的に運行するもの。

	イメージ図	メリット・デメリット
市街地まで直通する運行	<p><b>【現在】</b></p>	<p><b>【メリット】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 郊外から市街地に乗り換えずに行ける</li> </ul> <p><b>【デメリット】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線が長くバスの遅れが拡大しやすい</li> <li>・ 郊外の運行本数が少ない</li> </ul>
幹線と支線に分ける取組		<p><b>【メリット】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線と支線で一定の運行便数を確保できる</li> <li>・ 時間通りにバスが来やすい</li> </ul> <p><b>【デメリット】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地に行く場合は乗り継ぎが必要</li> <li>・ 乗継拠点での待ち時間が発生する</li> </ul>

- 「乗り継ぎの時間が短い」こと、「乗り継いでも運賃が現状と変わらない」が約4割と多い。
- 「乗り継ぎはしたくない」も3割弱と一定数いる。

【質問】 乗継拠点について、どのようなことを求めますか？（複数選択／最大2つ）

<回答者数に占める各選択肢の選択割合>

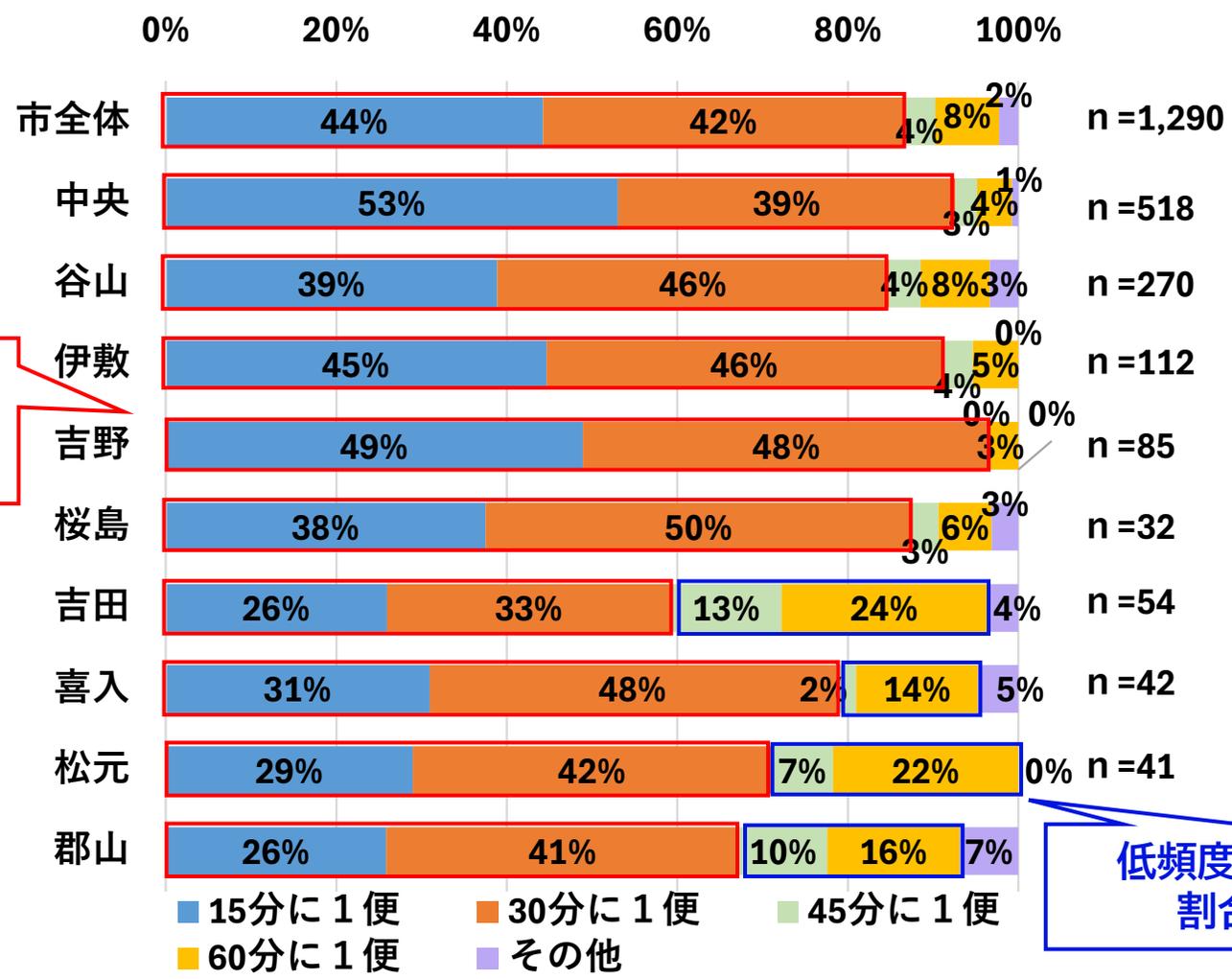


# 幹線に求める運行頻度（地域別）

- 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。

【質問】乗継拠点と市街地を結ぶ「幹線」について、日常的に利用する際に、最低これだけは必要と思う運行頻度をお答えください。

基本的には、30分に1便またはそれ以上の頻度が必要

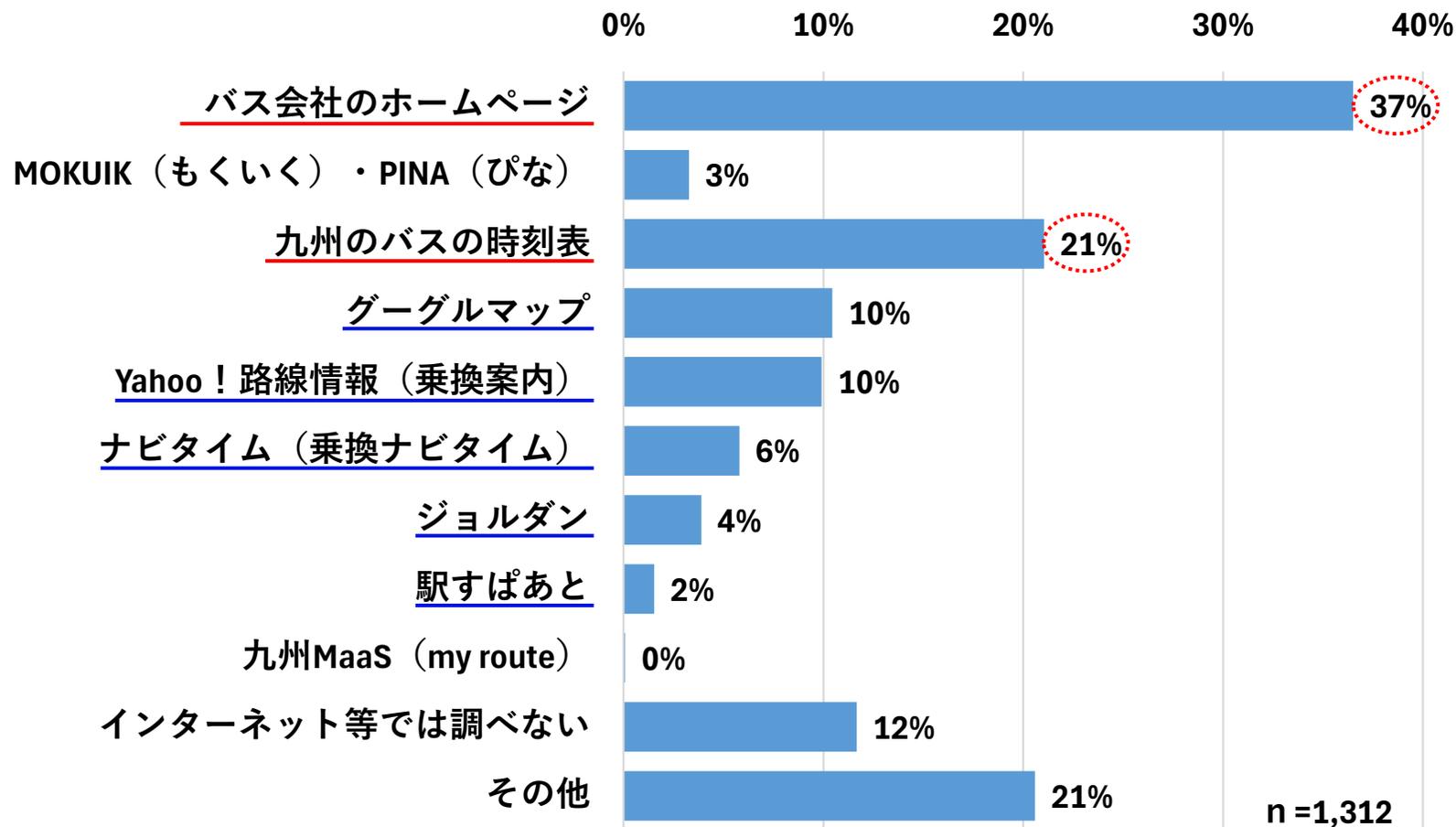


低頻度を許容する割合が高い

## 4. 路線・時刻表等の情報提供

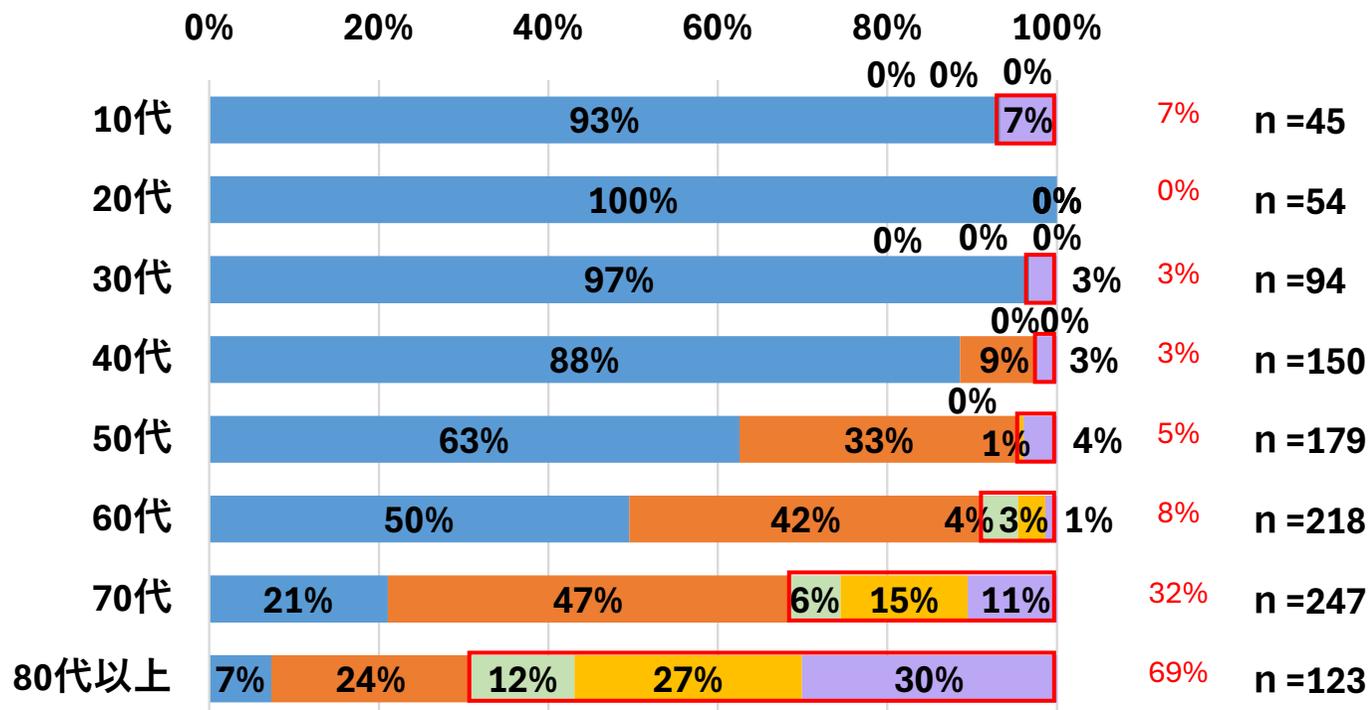
- 最もよく利用されているのは「バス会社のホームページ」で、次に「九州のバス時刻表」が多い。
- 乗継ぎも含め各事業者を横断的に検索できるサービス（「グーグルマップ」や「Yahoo! 路線情報」）の利用は1割程度に留まる。

【質問】 路線バスについて、インターネットやアプリなど、どのサービスを用いて時刻や路線を調べていますか？



- スマートフォンについて、問題なく操作できる・簡単な操作なら問題なくできるの、60代では約9割、70代で7割、80代では約3割である。

【質問】 スマートフォンの所持や操作についてお答えください。

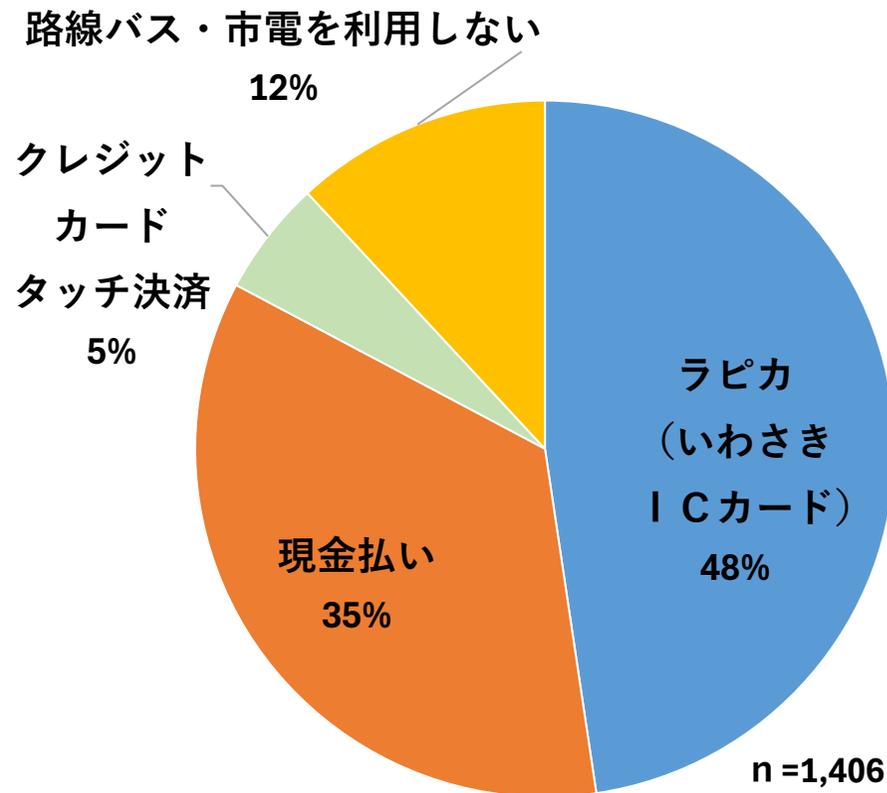


- 概ね問題なく操作できる
- 簡単な操作（メール、LINE等）なら問題なくできる
- 簡単な操作も家族等の協力を得ながら操作（メール、LINE等）している
- 電話（通話）しか使っていない
- スマートフォンを持っていない

# 5. 運賃の支払いについて

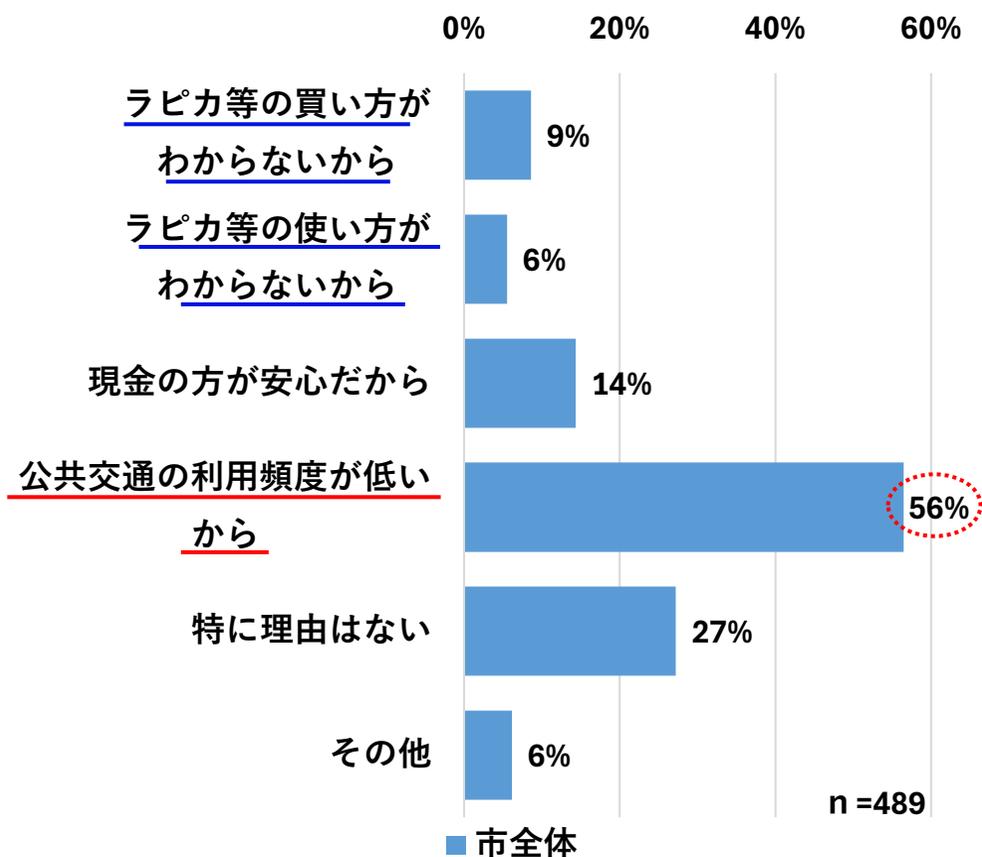
- 運賃の支払いは、「ラピカ（又は いわさきICカード）」が約半数を占めるが、「現金払い」も約4割程度いる。
- 「クレジットカードタッチ決済」は、1割弱の利用がある。

【質問】 路線バス又は市電乗車時の主な運賃支払い方法をお答えください。

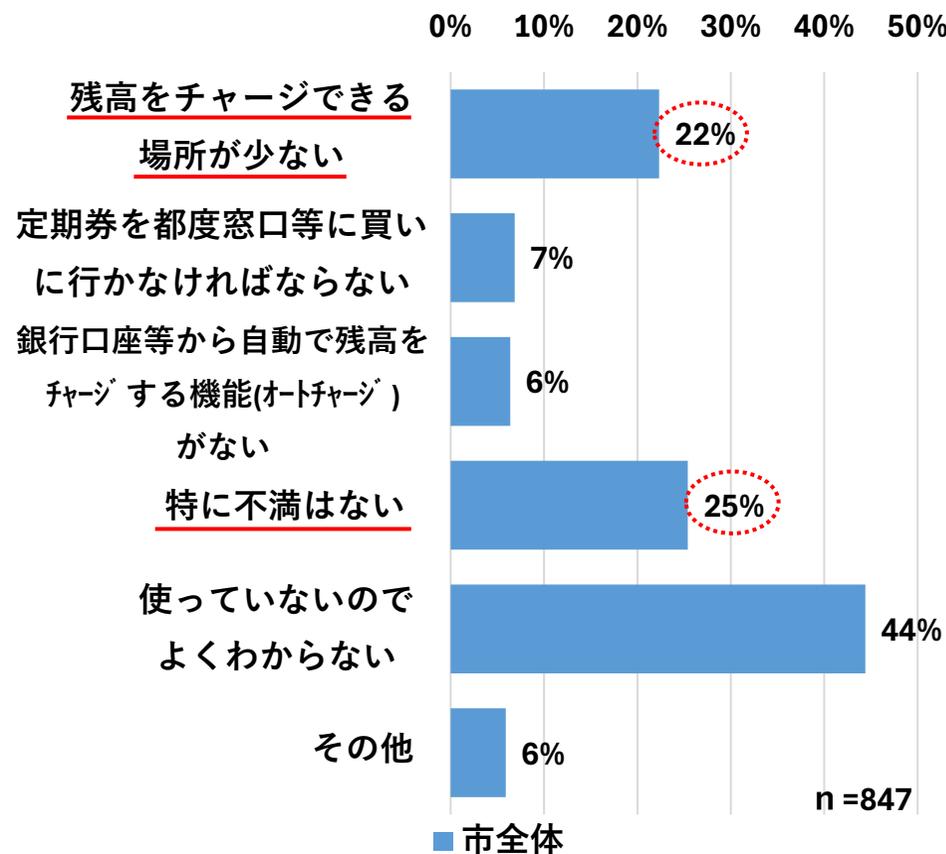


- 現金支払いの理由は「公共交通の利用頻度が低いから」が最も多い。1割弱は「買い方がわからない・使い方がわからない」方もいる。
- ラピカ等について、「特に不満はない」が多いが、同程度「残高をチャージできる場所が少ない」が不満点とされている。

【質問】現金を使う理由をお答えください。



【質問】ラピカ等について、不満な点があればお答えください。



# 市民アンケート調査結果のまとめ

<p>1.公共交通の利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・高齢者だけでなく、若い年代にも「自動車を運転をしない・できない」層が一定数存在している。</li><li>・「路線バス」は日常の交通手段として、「自動車（自分で運転）」に次いで利用が多く、市民生活に欠かせない交通手段。</li><li>・バス停までの時間距離は、利用頻度に関わらず徒歩で平均5分程度。</li></ul>
<p>2.公共交通の満足度</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・「路線バス」は他の公共交通手段と比較し、不満の割合が高く、前回調査から満足度の低下が最も大きい。</li><li>・「路線バス」への不満は、「運行本数が少ない」、「乗りたい時間帯に運行されていない」、「最終便が少ない」が多い。</li><li>・「路線バス」の運行頻度は、「15分に1便程度」は満足度が高く、「30分に1便程度」でどちらでもない、それより運行頻度が下がると不満と感じられる。</li></ul>
<p>3.今後の取組の可能性について</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・乗継拠点を設ける際に求めることは、乗り継ぎの時間と、運賃が重視されている。</li><li>・「乗り継ぎはしたくない」も3割弱と一定数いる。</li><li>・「幹線」について、日常的に利用する際に希望する運行頻度は、30分に1便またはそれ以上の頻度であるが、郊外の地域ではそれより低頻度を許容する割合が高い。</li></ul>

# 市民アンケート調査結果のまとめ

4. 路線・時刻表等の情報提供	<ul style="list-style-type: none"><li>・最もよく利用されているのは、「バス会社のホームページ」で次いで「九州のバス時刻表が多い」。</li><li>・乗り継ぎも含め、各事業者を横断的に検索できるサービス（「グーグルマップ」や「Yahoo! 路線情報」等）の利用は1割程度に留まる。</li><li>・スマートフォンについて、「問題なく操作できる」または「簡単な操作なら問題なくできる」は、70代でも約7割程度と多い。</li></ul>
5. 運賃の支払いについて	<ul style="list-style-type: none"><li>・「ラピカ（又はいわさきICカード）」が約半数を占めるが、「現金払い」も約4割程度。</li><li>・「ラピカ（又はいわさきICカード）」を利用しない理由で、1割弱は「買い方がわからない・使い方がわからない」。</li><li>・「ラピカ（又はいわさきICカード）」について、「特に不満はない」が多いが、同程度「残高をチャージできる場所が少ない」が不満点とされている。</li></ul>

# 令和7年度事業計画（案）について

## 1 事業概要

### (1) 地域公共交通ネットワーク再構築検討事業

地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、官民が連携して取り組む**利便増進実施計画**を作成する。

#### 【7年度事業内容】

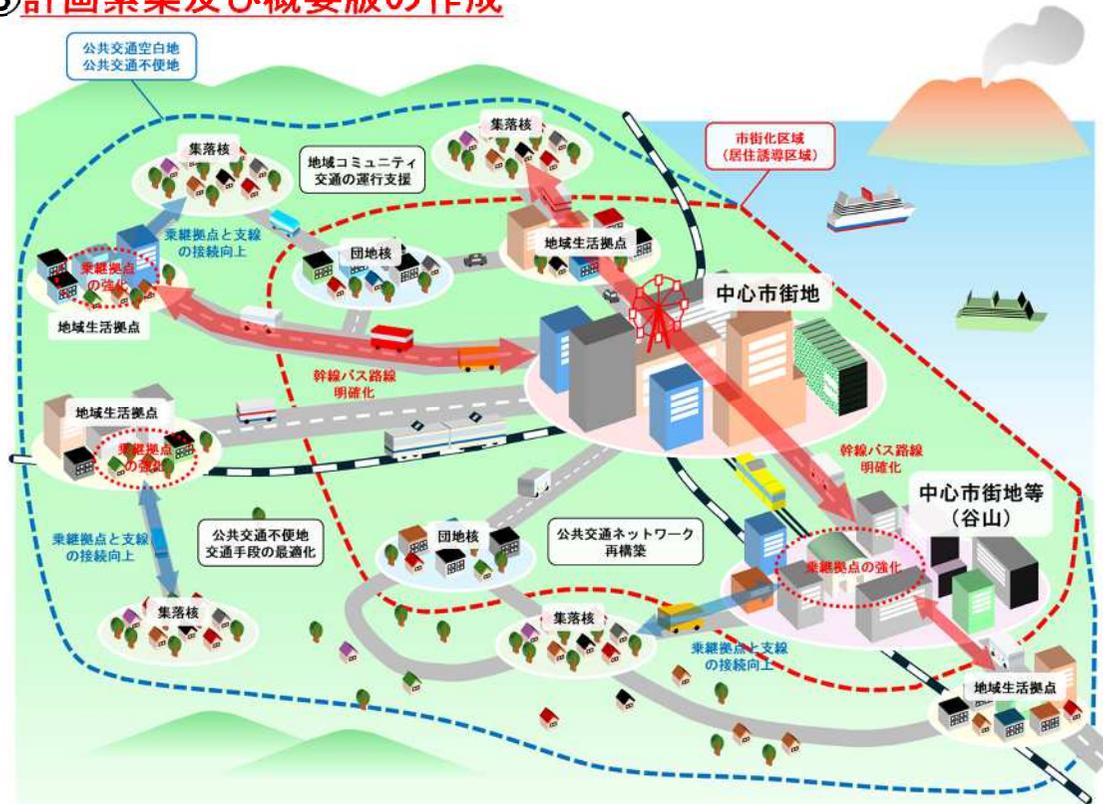
##### ① 利便増進事業の検討

移動実態調査の結果を踏まえ、利便増進事業の具体的な内容、実施主体、スケジュール等を検討

##### ② 費用対効果の検証

利便増進事業の概算事業費や事業効果を整理

##### ③ 計画素案及び概要版の作成



#### 【取組の具体的なイメージ】

##### バス路線再編

- 幹線・支線の明確化
- 幹線の輸送力強化（連節バス等）
- 支線のモード見直し 等

##### 交通結節拠点

- 幹線・支線の乗継強化
- 異なるモード間の乗継強化
- パークアンドライド 等

##### 利便性向上

- キャッシュレス決済
- 停留所上屋・ベンチ
- デジタルサイネージ 等

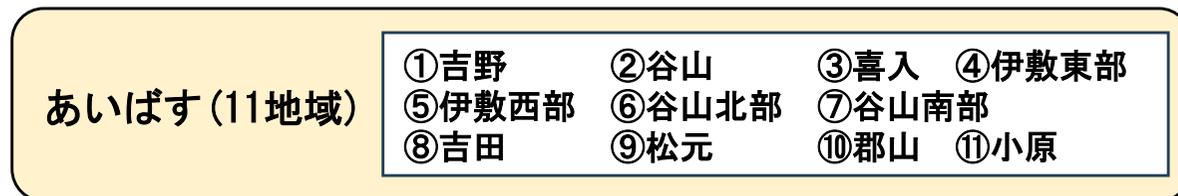
## (2) 公共交通不便地における持続可能な交通手段の見直し

公共交通不便地における日常生活の交通手段を確保するため運行しているコミュニティバス「あいばす」等について、利用者数の少ない便があるなど課題等があることから、地域の持続可能な交通手段となるよう調査検討を行い、見直し方針の作成等を行う。**(今後は、公共交通ネットワーク再構築検討事業との連携が必要)**

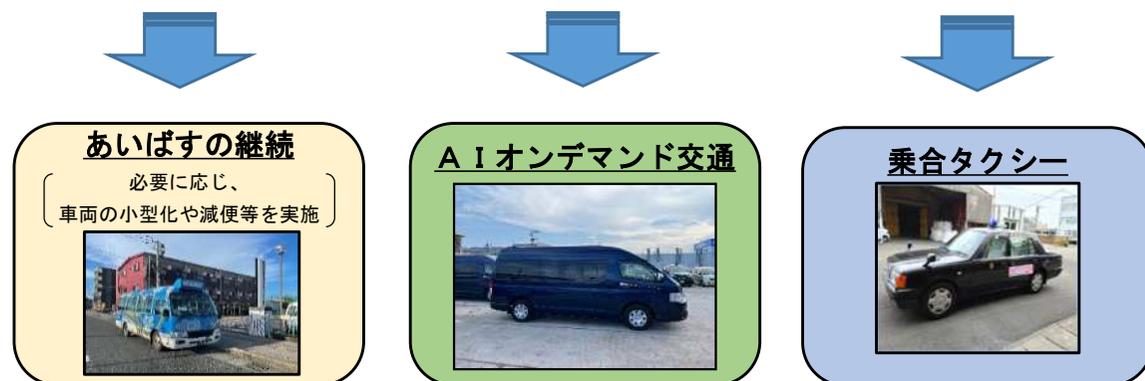
### 【経過】

年度	取組内容
R 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ AIオンデマンド交通実証実験（無償）</li> <li>・ 利用者の移動特性等の分析</li> <li>・ 利用者アンケート調査</li> <li>・ 学識経験者等による調査検討会：3回 など</li> </ul>
R 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ AIオンデマンド交通実証実験（有償）</li> <li>・ 利用者の移動特性等の分析、アンケート調査</li> <li>・ 公共交通不便地の住民のニーズ把握（地域懇話会・11地域）</li> <li>・ 調査結果等を踏まえた交通手段の見直し方針（素案）の作成</li> <li>・ 学識経験者等による調査検討会：4回 など</li> </ul>

### 【見直し（イメージ）】



### 地域の实情に合わせた持続可能な交通手段への見直し



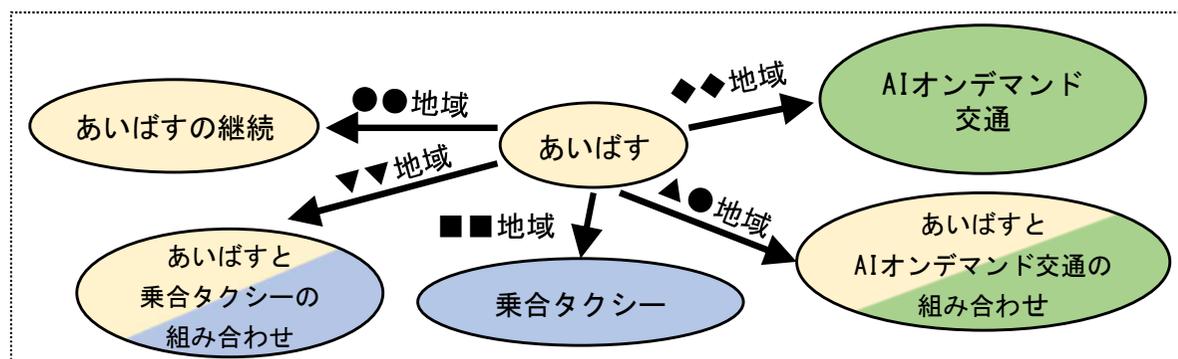
### 【7年度事業内容】

#### ①見直し方針の作成

AIオンデマンド交通の実証実験や地域住民の意見等を踏まえ、地域の实情に応じた交通手段の見直し方針を作成

#### ②事業計画等の作成

各地域の見直し方針を踏まえ、**先行して見直しを行う地域において、交通手段の事業計画等を作成**



### (3) 第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定素案の作成

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する。

#### 公共交通ビジョン改定素案の作成

①計画体系の検討

ネットワーク再構築、公共交通不便地見直し方針の反映

②現行計画の取組と達成状況の評価

③現状、課題の整理及び将来像等の作成

移動実態調査の結果をもとに現状を整理し、課題を整理

④地域公共交通の網形成に関する施策等

利便増進実施計画及び公共交通不便地見直し方針の内容を踏まえ、事業内容等を整理

⑤改定素案及び概要版の作成

など

※現行ビジョンの計画期間は令和4年度から13年度までの10年間で、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、今回の利便増進実施計画の策定等に併せ、令和8年7月に改定する予定

利便増進実施計画素案の作成



連携

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

## (4) 専門部会の設置・開催

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・検討を行うため専門部会を設置

### 【計画策定部会】

目的：ビジョンの改定に係る具体的な事項の協議等

回数：年4回（5月、7月、9月、1月）

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	J R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】

目的：利便増進実施計画の協議等

回数：年4回（5月、8月、10月、1月）

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	J R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		J R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	—	

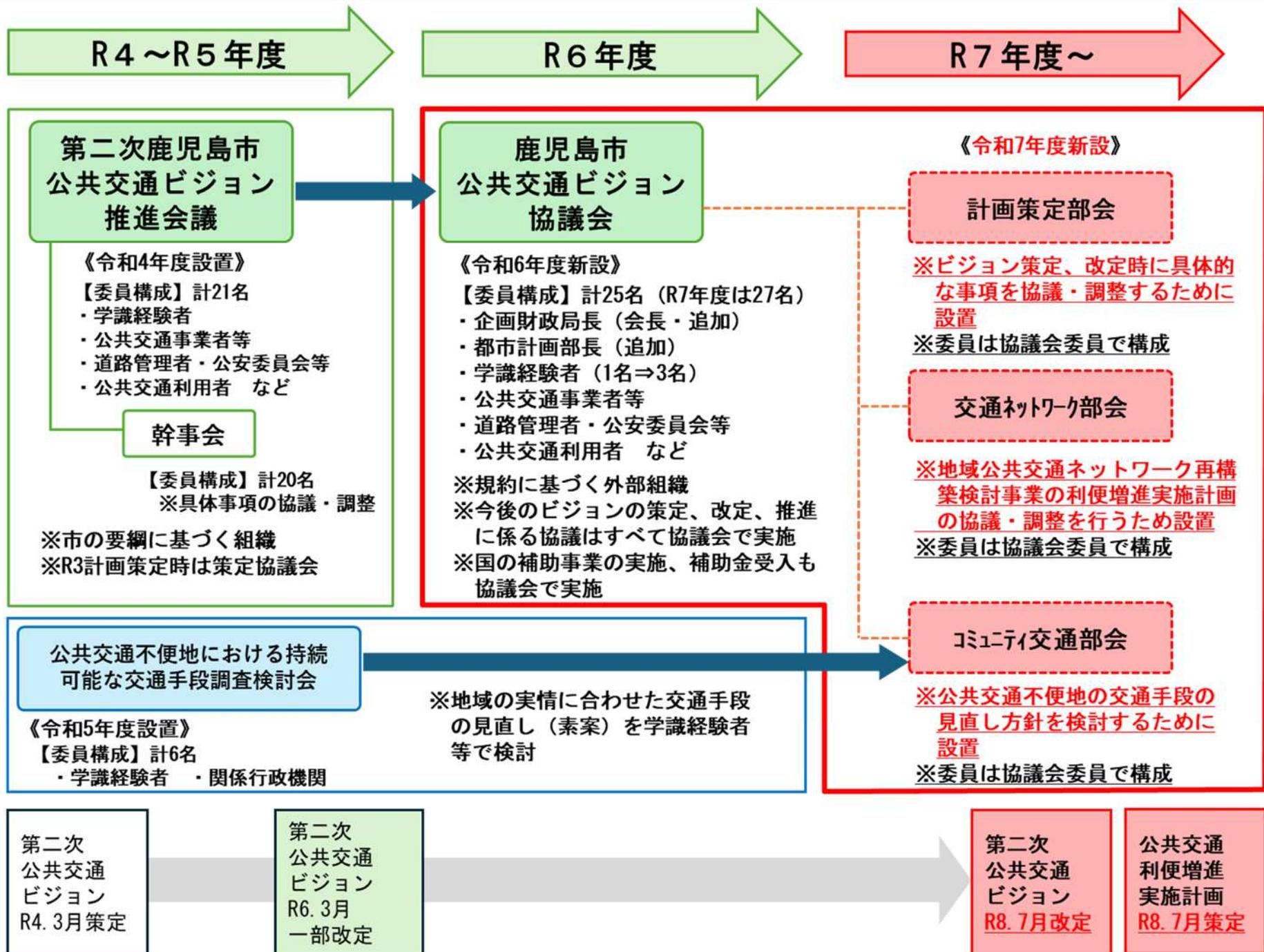
### 【コミュニティ交通部会】

目的：持続可能な交通手段に必要な事項の協議等

回数：年4回（5月、6月、8月、11月）

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	—



## (5) 運転者確保広報支援事業

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う経費について支援する。

【実施主体】 鹿児島市公共交通ビジョン協議会

【予算額】 8, 000千円

【業務内容】 運転者確保に繋がるPR動画の作成及び広報等

【スケジュール】 3月 関係機関連絡・調整

4月 業者選定

7月 広報開始（予定）

## (6) 地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

谷山・喜入地域あいばすで活用している国庫補助金の令和8年事業年度分の認定申請を行う。

（令和7年6月末に認定申請書提出）

※あいばす運行事業者（谷山・喜入地域）：鹿児島第一交通(株)

※令和8年事業年度：令和7年10月1日～令和8年9月30日

## 2 協議会のスケジュール

令和7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
ビジョン協議会			○第1回（対面）									
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R6決算の承認</li> <li>・ 公募市民に関する報告</li> <li>・ 維持改善事業（フイダー）の事業計画（案）の協議</li> </ul>									
									○第2回（対面）			
									<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 従来の評価指標の達成状況と新たな評価指標の目標値について</li> <li>・ 専門部会検討状況の報告</li> </ul>			
									○第3回（書面）			
									<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 維持改善事業（フイダー）の事業計画（案）の事業評価</li> </ul>			
											○第4回（対面）	
											<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ビジョン改定素案の報告</li> <li>・ 利便増進実施計画素案の報告</li> <li>・ パブコメの実施について</li> </ul>	
計画策定部会	5 / 中旬～ 1 / 下旬にかけて各部会を年4回程度実施											
交通ネットワーク部会	← →											
コミュニティ交通部会	← →											

※関係事業者等と随時、連絡調整を行う。

## 令和7年度収支予算（案）について

### 令和7年度 鹿児島市公共交通ビジョン協議会 収支予算（案）

収 入 (単位：円)

項目	予算額	備考
<b>1 負担金</b>	<b>33,993,140</b>	
1 負担金	33,993,140	
1 負担金	33,993,140	鹿児島市負担金
<b>2 補助金</b>	<b>10,000,000</b>	
1 補助金	10,000,000	
1 補助金	10,000,000	国庫補助金
合 計	43,993,140	

支 出 (単位：円)

項目	予算額	備考
<b>1 運営費</b>	<b>906,140</b>	
1 運営費	906,140	
1 会議費	876,800	謝金他
2 事務費	29,340	郵送料他
<b>2 事業費</b>	<b>33,087,000</b>	
1 事業費	33,087,000	
1 事業費①	25,087,000	ビジョン改定・利便増進実施計画策定業務委託
2 事務費②	8,000,000	運転者確保広報支援事業
<b>3 諸支出金</b>	<b>10,000,000</b>	
1 諸支出金	10,000,000	
1 諸支出金	10,000,000	国庫補助金相当額を鹿児島市に支払
<b>4 返還金</b>	<b>0</b>	
1 返還金	0	
1 返還金	0	
合 計	43,993,140	

※協議会予算に不用額が生じる場合は、毎会計年度ごとに必要な返還を行うこととする。

## ■ その他の取組（7年度）

### ①路線バス等運行維持支援補助事業（令和7年2月補正）

- ・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事業者に対し、路線バス等の運行維持を図るため、必要な経費を支援する。（4月申請受付開始）

- 路線バス事業用車両1台につき： 5万円（対象車両数 418台）
- タクシー車両1台につき： 1.5万円（対象車両数1,698台）

### ②バス・タクシー運転者就職支援補助金（令和7年2月補正）

- ・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、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する。

- 就職奨励金
 

：バス運転者	30万円
：タクシー運転者	15万円
- 二種免許取得費補助：大型二種免許 10万円／人（上限）  
普通二種免許 5万円／人（上限）

### ③路線バス・タクシー運転者確保対策事業（R6年～）

- ・路線バスやタクシーの運転者不足への対応のため、県外からの移住者に対し就職奨励金を給付する。
- 給付金額：採用時 10万円  
採用1年後 10万円

### ④地域主体型コミュニティ交通運行支援モデル事業（R6年～）

- ・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する。（桜島地域で継続実施予定）

# ■ 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の変更届出について

## 1 事業概要

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

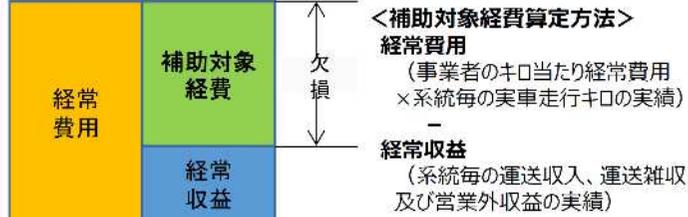
### 補助内容

#### ○ 補助対象事業者

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者（R6年度まで）

#### ○ 補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



#### ○ 補助率

1 / 2 以内

#### ○ 主な補助要件

- ・市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載された系統であり、
- ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人 / 1回以上であること（定時定路線型の場合に限る）
- ・経常収益が経常費用に達していないこと

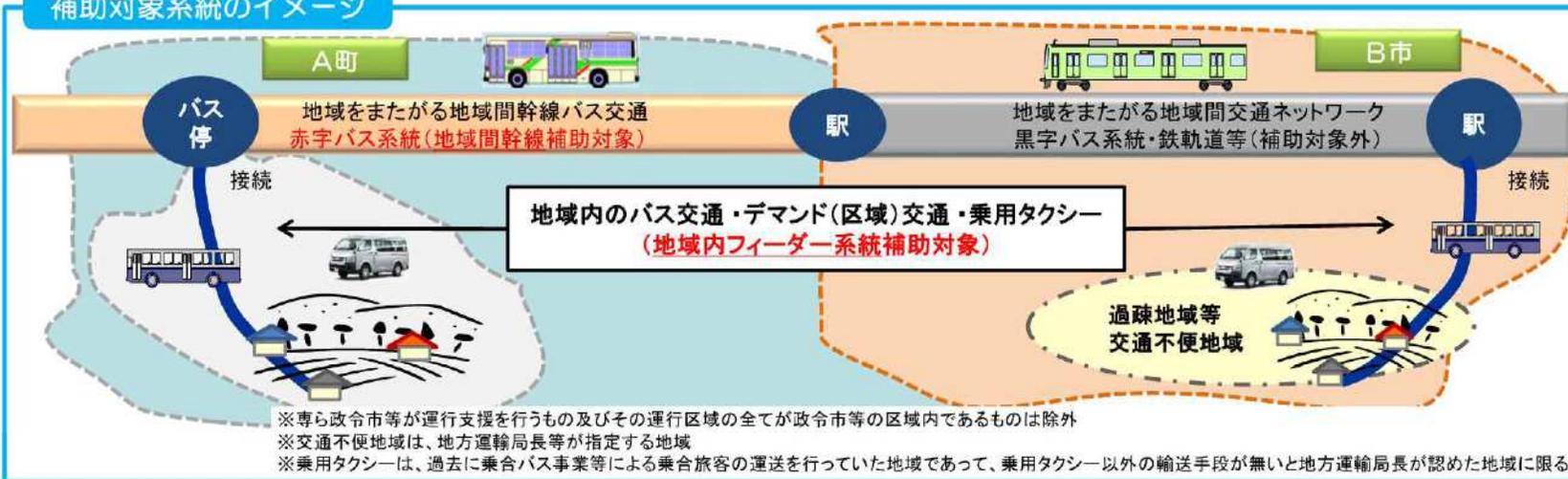
### 補助対象系統

喜入・谷山地域  
あいばす

### 事業期間

R6年10月1日  
|  
R7年9月30日

### 補助対象システムのイメージ



R7年度より  
事業計画変更

↓  
国へ変更届出提出

## 2 変更概要

### ○ 変更理由

当初計画については、第2回ビジョン協議会（書面）にて承認されているが、現在、コミュニティバス「あいばす」を運行する鹿児島交通(株)との契約が令和7年3月31日をもって満了となることに伴い、喜入・谷山地域においては、令和7年4月1日より鹿児島第一交通(株)が運行を行うため

### ○ 変更日

令和7年4月1日（鹿児島交通(株)）

令和7年9月1日（鹿児島第一交通(株)による運行）

（令和7年4月1日～8月31日の間、鹿児島第一交通(株)は道路運送法第21条許可による運行を行う予定で、この間に、同法第4条許可手続きを行う予定）

### ○ 事業計画の主な変更箇所

- ・ 運行予定者  
： 鹿児島交通(株) 【令和6年10月1日～令和7年3月31日】  
鹿児島第一交通(株) 【令和7年4月1日～令和7年9月30日】

#### 【参考】道路運送法（抜粋）

第4条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

第21条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

- 1 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 2 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

※九州運輸局との協議等により、変更届出書について軽微な修正を行う場合があります。

## 令和7年度地域公共交通計画（地域内フィーダー系統補助）

令和7年 月 日

（名称）鹿児島市公共交通ビジョン協議会

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

鹿児島市における公共交通について、鉄道は鹿児島中央駅を中心に、西方向に鹿児島本線、北方向に日豊本線、南方向に指宿枕崎線が運行されており、路面電車は市中心部で2系統運行されている。また、路線バスは、鹿児島市交通局、鹿児島交通、南国交通、JR九州バスの4事業者が市中心部と団地を結ぶ区間を中心に運行しているほか、桜島フェリーが24時間運航を行っており、これらについては、運行本数も多く、本市の基幹交通を担っているところである。

しかしながら、これらの基幹交通沿線地域とそれ以外の地域では、公共交通のサービス水準が大きく異なっており、高齢化の進行により、車を運転できない高齢者等を中心に日常生活に支障をきたすようになっていたことから、平成20年6月に「鹿児島市公共交通不便地総合連携計画」を策定し、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用し、基幹交通とつなぐフィーダ一路線であるコミュニティバス「あいばす」の運行を順次開始し、買い物や通院など、日常生活を営むために必要不可欠な移動手段の確保に取り組んでいるところである。

こうした地域においては、高齢化が他の地域より進んでいることなどもあり、今後も「あいばす」の運行を維持し、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

このため、鹿児島市公共交通ビジョン協議会規約第2条第4号に基づく事業として、国の地域公共交通確保維持事業を活用し、「あいばす」運行の確保・維持を図るものである。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

## (1) 事業の目標

下記のとおり、各地域の一本当たりの利用者数を目標として設定する。

## 「あいばす」の一本当たり利用者数の目標

	9年度 (R8.10～ R9.9)	8年度 (R7.10～ R8.9)	7年度 (R6.10～ R7.9)	6年度前期 実績 (R5.10～ R6.3)	5年度 実績 (R4.10～ R5.9)	4年度 実績 (R3.10～ R4.9)
谷山地域	6.2人	6.2人	6.2人	5.6人	5.1人	5.2人
喜入地域	4.2人	4.2人	4.2人	3.9人	3.8人	4.0人

※ 一本当たりの利用者数は年間輸送人員を年間運行回数で除した数で算出

※ 運行事業者の変更に伴い、7年度から車両が9人乗りに変更となるが、分散利用の促進等により、目標値は当初のまま据え置くこととする。

## 【目標値設定の考え方】

## (谷山地域)

5年度実績(5.1人/便)及び6年度前期実績(5.6人/便)が、6年度事業計画の目標(6.2人/便)を下回っていることから、7年度目標については、引き続き、6年度事業計画の目標である6.2人/便の達成を目指すこととし、7・8年度目標についても同様とする。ただし、8・9年度目標については、次年度以降の計画策定の際に、6年度実績を踏まえて上方修正等の見直しを検討することとする。

## (喜入地域)

5年度実績(3.8人/便)及び6年度前期実績(3.9人/便)が、6年度事業計画の目標(4.2人/便)を下回っていることから、7年度目標については、引き続き、6年度事業計画の目標である4.2人/便の達成を目指すこととし、8・9年度についても同様とする。ただし、8・9年度目標については、次年度以降の計画策定の際に、6年度実績を踏まえて上方修正等の見直しを検討することとする。

## (2) 事業の効果

谷山地域及び喜入地域の「あいばす」は、地域内にあるスーパーなどの店舗や病院、高齢者福祉センター等の温泉施設を結ぶとともに、本市の中心市街地への交通結節点となる谷山電停やJR指宿枕崎線の谷山駅や喜入駅等との接続も図っているところである。また、児童・生徒の通学の利用にも対応できるように運行計画を作成しているところである。

同地域の「あいばす」の運行を維持することにより、地域住民の方々の通学、通院、買い物、温泉施設利用といった日常生活を営むのに必要不可欠な移動手段が確保されるとともに、市中心部へのネットワークとの連携も図られ、高齢者等の外出促進・地域活性化にもつながるものである。

## 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・「あいばす」の路線図及び時刻表をホームページに掲載する。(鹿児島市)
- ・沿線に住む市民に対し、町内会等を通じて「あいばす」の利用促進について周知広報を行う。(鹿児島市)
- ・地域からの要望や利用状況等を踏まえ、運行ルートの見直しなどの検討を行う。(鹿児島市)
- ・令和4年12月に「あいばす」に導入したバスロケーションシステムのさらなる周知広報に取り組む。(鹿児島市)

## 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

〈地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付〉  
(谷山地域)

番号	運行系統の概要	運送予定者
(1) 谷山1	笠松上～慈眼寺団地～木屋宇都公民館前～ふるさと考古歴史館前～谷山電停	鹿児島交通株式会社 (R6.4.1～R7.3.31)
(2) 谷山2	谷山電停～南部親子つどいの広場～高齢者福祉センター谷山～笠松公民館前～慈眼寺団地～木屋宇都公民館前～谷山電停	鹿児島第一交通株式会社 (R7.9.1～R7.9.30)
(3) 谷山3	谷山電停～玉利西～大脇原～高齢者福祉センター谷山～南部親子つどいの広場～谷山電停	鹿児島第一交通株式会社 (R7.9.1～R7.9.30)
(4) 谷山4	谷山電停～南部親子つどいの広場～高齢者福祉センター谷山～笠松公民館前～慈眼寺団地～高尾西～谷山電停	鹿児島第一交通株式会社 (R7.9.1～R7.9.30)

※時刻表等については、別紙のとおり

(喜入地域)

番号	運行系統の概要	運送予定者
(5) 喜入1	老人憩の家前～シーメンスクラブ前～幸福団地前～中名駅前～喜入支所～野元公民館前～喜入支所～中名駅前～幸福団地前～シーメンスクラブ前～老人憩の家前	鹿児島交通株式会社 (R6.4.1～R7.3.31)
(6) 喜入2	老人憩の家前～シーメンスクラブ前～幸福団地前～中名駅前～喜入支所～湊田～一倉小前～新田～小田代前村	鹿児島第一交通株式会社 (R7.9.1～R7.9.30)
(7) 喜入3	老人憩の家前～喜入支所～野元公民館前～喜入支所～老人憩の家前	鹿児島第一交通株式会社 (R7.9.1～R7.9.30)
(8) 喜入4	老人憩の家前～喜入支所～喜入駅～前之浜駅前～生見駅～瀬崎～帖地公民館前	鹿児島交通株式会社 (R6.4.1～R7.3.31)
(9) 喜入5	老人憩の家前～喜入支所～野元公民館前～湊田～一倉小前～新田～小田代前村	鹿児島第一交通株式会社 (R7.9.1～R7.9.30)
(10) 喜入6	老人憩の家前～喜入支所～湊田～一倉小前～新田～小田代前村	鹿児島第一交通株式会社 (R7.9.1～R7.9.30)

※時刻表等については、別紙のとおり

<b>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者及びその負担額</b>
<p>地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る谷山・喜入地域のコミュニティバス「あいばす」において、鹿児島市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
<b>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数について、数値指標によるモニタリング・評価を実施</li> <li>・利用者アンケート（調査員による聞き取りやポイントラリー実施によるアンケート）</li> </ul>
<b>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要</b> <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
<p>該当なし</p>
<b>8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧</b> <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
<p>該当なし</p>
<b>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項</b> <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
<p>該当なし</p>
<b>10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要</b> <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b>
<p>&lt;地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要「表5」を添付&gt;</p> <p>（谷山地域）      谷山地域「あいばす」は、玉利町内会、木屋宇都町内会といった、山間部に近く、市内の幹線道路からも遠い場所に位置し、半径1km以内にバス停等が存在しない交通空白地域を運行することとしている。</p> <p>（喜入地域）      喜入地域「あいばす」は、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域である喜入地域のうち瀬々串地域を除く地域を運行することとしている。</p>
<b>11. 車両の取得に係る目的・必要性</b> <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
<p>該当なし</p>

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <b>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし

## 18. 協議会の開催状況と主な議論

(第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会)

- ・令和3年 9月13日(第1回・書面協議)
- ・令和3年11月25日(第2回)
- ・令和4年 3月16日(第3回)※計画(案)の承認

(第二次鹿児島市公共交通ビジョン推進会議)

- ・令和6年 3月15日(令和5年度第2回・書面協議)
- ※計画の一部改訂について承認
- ・地域内フィーダー補助系統等の位置付けを追加

(鹿児島市公共交通ビジョン協議会)

- ・令和6年 6月20日(第2回・書面会議) ※計画認定申請の承認
- ・令和6年 9月27日(第3回) ※推進事業の実施状況の報告
- ・令和7年 1月17日(第4回・書面会議) ※国庫補助の活用に係る事業評価の実施
- ・令和7年 3月18日(第5回) ※計画変更届出書の承認

## 19. 利用者等の意見の反映状況

(第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会)

- ① 第二次鹿児島市公共交通ビジョン策定協議会に、以下の団体のメンバー及び市の公募による市民5人が参画し、第六次総合計画の内容等を踏まえながら、重点戦略等の検討を行い、市民・交通事業者・行政等が一体となって取り組む新たな推進計画として、3回にわたって議論を行った。
  - ・公益社団法人鹿児島県観光連盟
- ② パブリックコメントを令和3年12月15日から令和4年1月19日まで行い、52件の意見が寄せされた。

(第二次鹿児島市公共交通ビジョン推進会議)

- ① 第二次鹿児島市公共交通ビジョン推進会議に、以下の団体等の市民が参画し、計画の一部改訂(地域内フィーダー補助系統等の位置付け)の議論を行った。
  - ・公益社団法人鹿児島県観光連盟
  - ・消費生活アドバイザー
  - ・特定非営利活動法人かごしま市民環境会議
  - ・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
  - ・一般社団法人鹿児島県情報サービス産業協会

(鹿児島市公共交通ビジョン協議会)

- ① 鹿児島市公共交通ビジョン協議会に、以下の団体等の市民が参画し、令和7年度地域公共交通計画(地域内フィーダー系統補助)について、協議した。
  - ・公益社団法人鹿児島県観光連盟
  - ・消費生活アドバイザー
  - ・特定非営利活動法人かごしま市民環境会議
  - ・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
  - ・一般社団法人鹿児島県情報サービス産業協会

## 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 鹿児島市山下町11-1

(所 属) 鹿児島市企画財政局企画部交通政策課

(氏 名) 宮城 誠也

(電 話) 099-216-1113

(e-mail) ko-seisaku@city.kagoshima.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画運 行回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別表 7・9)	補助対象地域間幹線系統等 と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
鹿児島市	鹿児島交通(株) (R6.10.1～R7.3.31)	(1) 谷山1	笠松上	考古歴史館	谷山電停	往 11.4 km	152日	760回			路線定期	②(2)	JR九州の指宿枕崎線と谷山駅にて接続	③
	鹿児島交通(株) (R6.10.1～R7.3.31)	(2) 谷山2	谷山電停	親子つどいの広場～福祉センター～木屋宇都公民館前	谷山電停	(循環) 20.9 km	152日	760回			路線定期	②(2)	JR九州の指宿枕崎線と谷山駅にて接続	③
	鹿児島交通(株) (R6.10.1～R7.3.31)	(3) 谷山3	谷山電停	玉利西～大脇原～福祉センター～親子つどいの広場	谷山電停	(循環) 12.8 km	152日	1520回			路線定期	②(2)	JR九州の指宿枕崎線と谷山駅にて接続	③
	鹿児島交通(株) (R6.10.1～R7.3.31)	(4) 谷山4	谷山電停	親子つどいの広場～福祉センター～高尾西	谷山電停	(循環) 21 km	152日	4560回			路線定期	②(2)	JR九州の指宿枕崎線と谷山駅にて接続	③
	鹿児島交通(株) (R6.10.1～R7.3.31)	(5) 喜入1	憩いの家	幸福団地前～野元公民館前～淵田下～幸福団地前	憩いの家	(循環) 22 km	76日	3040回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅にて接続	③
	鹿児島交通(株) (R6.10.1～R7.3.31)	(6) 喜入2	憩いの家	幸福団地前～宮地	小田代前村	往 17.2 km 復 17.2 km	76日	760回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅にて接続	③
	鹿児島交通(株) (R6.10.1～R7.3.31)	(7) 喜入3	憩いの家	野元公民館前	憩いの家	(循環) 14 km	76日	760回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅にて接続	③
	鹿児島交通(株) (R6.10.1～R7.3.31)	(8) 喜入4	憩いの家	喜入駅～生見駅	帖地公民館	往 20.5 km 復 20.5 km	76日	3040回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅・生見駅にて接続	③
	鹿児島交通(株) (R6.10.1～R7.3.31)	(9) 喜入5	憩いの家	野元公民館前～淵田	小田代前村	往 15.5 km	76日	380回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅にて接続	③
	鹿児島交通(株) (R6.10.1～R7.3.31)	(10) 喜入6	憩いの家	淵田	小田代前村	往 13.3 km 復 13.3 km	152日	1900回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅にて接続	③
	鹿児島第一交通(株) (R7.9.1～R7.9.30)	(1) 谷山1	笠松上	考古歴史館	谷山電停	往 11.4 km	26日	130回			路線定期	②(2)	JR九州の指宿枕崎線と谷山駅にて接続	③
	鹿児島第一交通(株) (R7.9.1～R7.9.30)	(2) 谷山2	谷山電停	親子つどいの広場～福祉センター～木屋宇都公民館前	谷山電停	(循環) 20.9 km	26日	1300回			路線定期	②(2)	JR九州の指宿枕崎線と谷山駅にて接続	③
	鹿児島第一交通(株) (R7.9.1～R7.9.30)	(3) 谷山3	谷山電停	玉利西～大脇原～福祉センター～親子つどいの広場	谷山電停	(循環) 12.8 km	26日	260回			路線定期	②(2)	JR九州の指宿枕崎線と谷山駅にて接続	③
	鹿児島第一交通(株) (R7.9.1～R7.9.30)	(4) 谷山4	谷山電停	親子つどいの広場～福祉センター～高尾西	谷山電停	(循環) 21 km	26日	780回			路線定期	②(2)	JR九州の指宿枕崎線と谷山駅にて接続	③
	鹿児島第一交通(株) (R7.9.1～R7.9.30)	(5) 喜入1	憩いの家	幸福団地前～野元公民館前～淵田下～幸福団地前	憩いの家	(循環) 22 km	13日	520回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅にて接続	③
	鹿児島第一交通(株) (R7.9.1～R7.9.30)	(6) 喜入2	憩いの家	幸福団地前～宮地	小田代前村	往 17.2 km 復 17.2 km	13日	130回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅にて接続	③
	鹿児島第一交通(株) (R7.9.1～R7.9.30)	(7) 喜入3	憩いの家	野元公民館前	憩いの家	(循環) 14 km	13日	130回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅にて接続	③
	鹿児島第一交通(株) (R7.9.1～R7.9.30)	(8) 喜入4	憩いの家	喜入駅～生見駅	帖地公民館	往 20.5 km 復 20.5 km	13日	520回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅・生見駅にて接続	③
	鹿児島第一交通(株) (R7.9.1～R7.9.30)	(9) 喜入5	憩いの家	野元公民館前～淵田	小田代前村	往 15.5 km	13日	65回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅にて接続	③
	鹿児島第一交通(株) (R7.9.1～R7.9.30)	(10) 喜入6	憩いの家	淵田	小田代前村	往 13.3 km 復 13.3 km	26日	325回			路線定期	②(1)	JR九州の指宿枕崎線と中名駅・喜入駅にて接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。