

第2章 公共交通をとりまく状況

2-1 社会経済情勢の変化

(1) 新型コロナウイルス感染症拡大による社会の変化

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う影響は、市民生活や地域経済、さらには人々の行動や価値観などあらゆる面に波及しています。

このような時代の大きな転換点に直面する中、感染拡大の防止と社会経済活動の両立を進めながら、社会経済システムの変化とアフターコロナ時代を見据えた対応が求められています。

(2) 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的に進むとされており、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。

本市の人口推移をみると、平成25年までは増加を続け、60.8万人となりましたが、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ます。

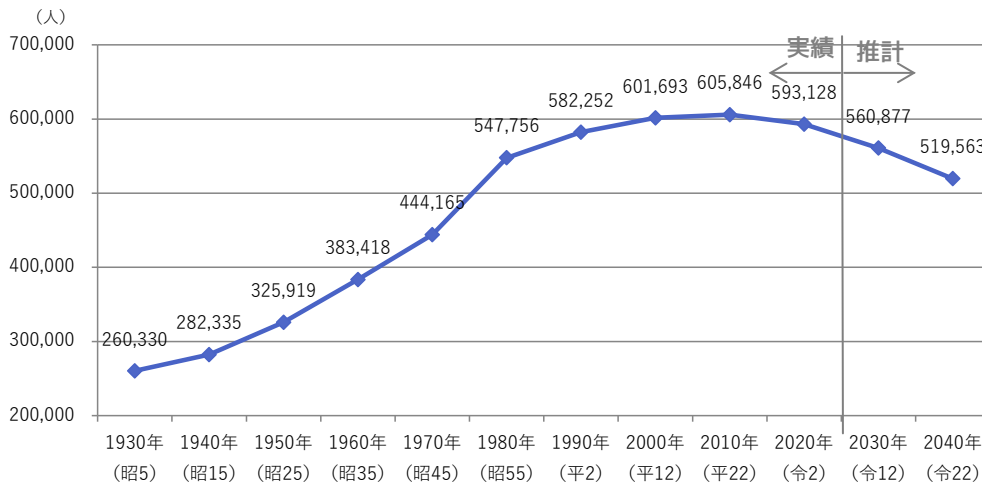
年齢3区分別人口の推移をみると、年少人口（0～14歳）は、昭和60年の13.1万人をピークに令和2年には7.8万人まで減少しています。一方、老年人口（65歳以上）は、昭和45年の3.1万人から増加し続け、令和2年には16.8万人まで増加しており、少子高齢化が進行していることが分かります。また、生産年齢人口（15～64歳）は、平成12年の40.8万人をピークに減少傾向が続いています。

また、鹿児島市の老年人口比率は、社人研の推計によると、2040(令和22)年には35.4%以上になると見込まれています。

なお、平成27年に策定した「鹿児島市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」においては、平成25年をピークに人口減少局面へ移行した可能性が高くなったと示されています。

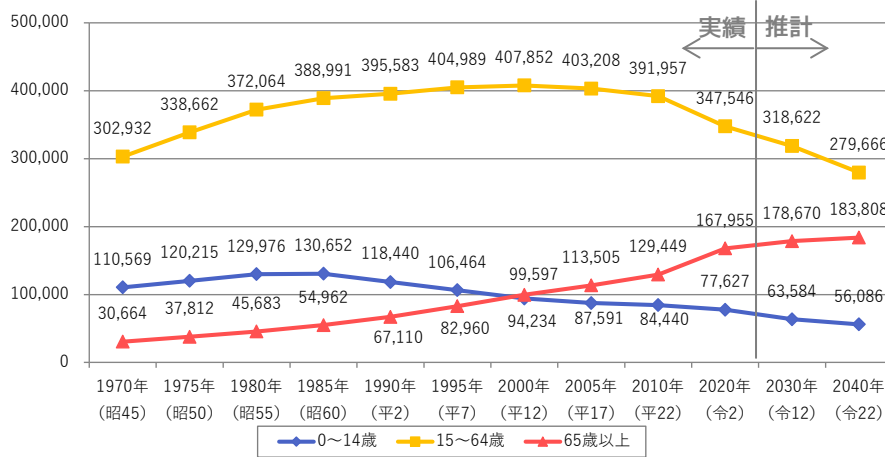
同ビジョンでは、今後、人口流出の抑制や交流人口の拡大などを通して、2060(令和42)年までの長期的な目標として、人口規模51.5万人程度を維持するとともに、人口構造の若返りを目指すことが示されています。

○ 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*

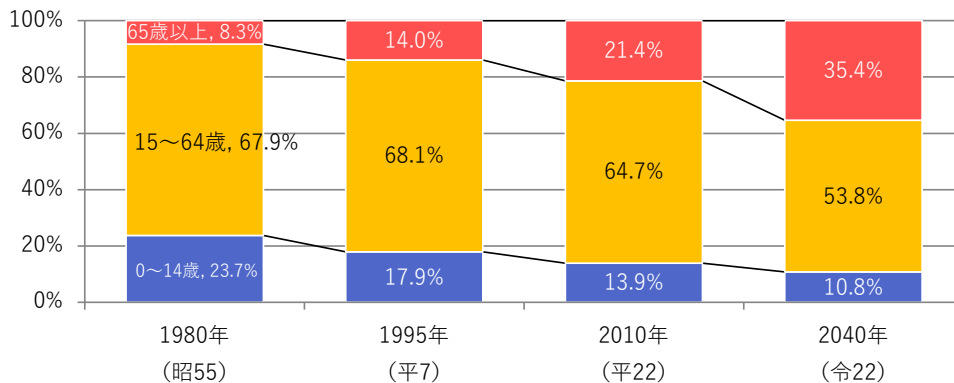
○ 鹿児島市の年齢3区分別人口の推移と将来推計



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*

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。

○ 鹿児島市の年齢3区分別人口割合の推移



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*

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(2013.3.27公表)による。

(3) グローバル化・ICTの進展

ICT^{※1}の飛躍的な発展や交通手段の発達などにより、グローバル化が一層進展し、世界規模で社会的・経済的な結びつきが深まっています。

また、IoT^{※2}、AI^{※3}、ビッグデータ^{※4}など“第4次産業革命^{※5}”ともいわれる技術革新が進む中、新しい生活様式の実践も相まって、経済活動や日常生活におけるデジタル技術の活用が、今後さらに社会全体へ広がることが予想されています。

特に、交通分野においては、ITS^{※6}の推進がはじまっており、自動運転に代表されるように道路交通における安全性や利便性の更なる向上が期待されています。

また、高速大容量通信技術の発達とスマートフォンの進化により、公共交通を含めたあらゆる移動サービスを統合し、乗継や決済の利便性を高める取組が世界中で行われています。

特に、複数の交通手段を一つのサービスとして見立て、移動者の利便性向上や効率的な移動を支援する“MaaS^{※7}”の導入や実証実験が国内外で進んでいます。

このような中、人・モノ・情報の国や地域を越えた多面的な交流や、新たな技術の幅広い分野での活用により、地域経済の活性化や豊かな地域社会の形成を図っていくことが求められています。

※1 ICT：Information and Communication Technology の略で、「情報通信技術」を意味する。

※2 IoT：Internet of Things の略で、「モノのインターネット」と呼ばれる。自動車、家電、ロボットなどあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやりとりをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す。

※3 AI：Artificial Intelligence の略で、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。人工知能ともいう。

※4 ビッグデータ：スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータのこと。

※5 第4次産業革命：デジタルな世界と物理的な世界と人間が融合する環境。具体的には、あらゆるモノがインターネットにつながり、そこで蓄積されるさまざまなデータを人工知能などを使って解析し、新たな製品・サービスの開発につなげる等とされている。

※6 ITS：Intelligent Transport Systems の略で、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でつなぐことにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムを指す。

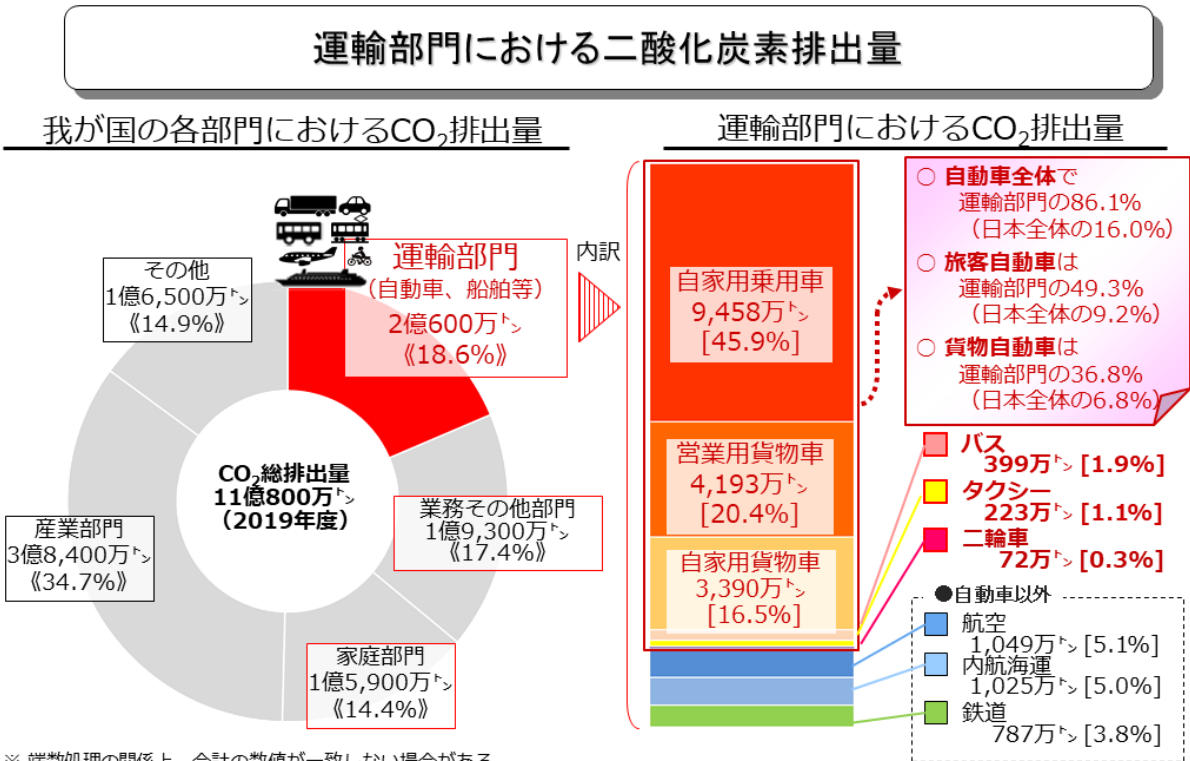
※7 MaaS：Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

(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 CO₂排出量が多い運輸部門においては、次世代のエネルギーの導入や電気自動車等の開発など、脱炭素社会に向け、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。

○ 二酸化炭素排出量



資料：国土交通省ホームページ

(5) 厳しさを増す財政環境

人口減少、少子・高齢化が進行する中で、自治体の財源となる税収は今後減少していくことが予想されます。一方、高齢者等の増加に伴い、介護・医療部門への財政負担が大きくなることや、老朽化した社会基盤の維持管理の増大等、将来的に財政環境がより厳しくなることが懸念されることから、本市においても効果的で健全な行財政運営に取り組んでいるところです。

公共交通分野においても、利用者の減少や新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により自治体財政の抛出が大きくなりつつあり、持続可能な社会を目指した効率的な運営が求められています。

2-2 前ビジョンの総括

平成29年3月に改定した前ビジョンにおいては、以下の評価指標を設定し、令和3年度の数値目標達成に向け事業を推進してきました。直近における達成状況は以下のとおりです。

(1) 評価指標の達成状況

評価指標1 公共交通利用者数

鉄道や路面電車、桜島フェリーはおおむね堅調に推移しましたが、路線バス利用者数の落ち込みが大きく、目標に達しませんでした。

数値目標	現況数値	達成率
80,079千人 (平成26年度水準を維持)	77,692千人 (令和元年度)	97%
鉄道(※) 26,685千人 路面電車 10,699千人 路線バス(県内) 39,244千人 桜島フェリー 3,451千人	鉄道(※) 27,649千人 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	

評価指標2 運輸部門からの温室効果ガス排出量

自動車登録台数の増加などの要因により、平成25年度排出量(1,712千トン)との比較で、0.3%増となり、目標に達しませんでした。

数値目標	現況数値	達成率
1,607千トン 基準年度(平成25年度)比6%減	1,717千トン (平成30年度)	△4.9% 基準年度(平成25年度)比0.3%増

評価指標3 中心市街地の入込観光客数

九州新幹線の全線開業後、上昇傾向にあり、平成30年には8,587千人まで増えましたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響で観光客が減少したことなどにより、目標に達しませんでした。

数値目標	現況数値	達成率
8,400千人	4,192千人 (令和2年)	49.9%

評価指標4 中心市街地の歩行者通行量

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛の影響や、観光客数の減少により、中心市街地の歩行者通行量は大幅に減少し、目標に達しませんでした。

数値目標	現況数値	達成率
171,000人/日	123,529人/日 (令和2年度)	72.2%

※ 鹿児島市内の駅の乗降客数となっており、P52の鉄道の利用者数とは異なる。

(2) 推進事業の実施状況

前ビジョンにおける推進事業の実施状況は以下の通りです。

○ 前ビジョンの推進事業の実施状況

基本方針		重点戦略	実施事業数
1	利便性・効率性の高い、 持続可能な交通体系の構築	各交通手段の適切な役割分担と 結節機能の向上	24
		公共交通のサービス水準の向上	36
		市民・交通事業者・行政が一体となった 公共交通の維持・活性化	20
2	安全・快適で、 人と環境にやさしい 交通環境の整備	安全・快適な交通施設の整備	21
		歩行者・自転車を優先した 通行環境の整備	12
		環境にやさしい交通環境の 整備・交通行動の促進	20
3	特色ある公共交通を活かした まちづくりの推進	都市景観・観光資源としての 公共交通の有効活用	25
		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
		広域交流を促進する交通環境の整備	11
合計			174

○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

2-3 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おり、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。

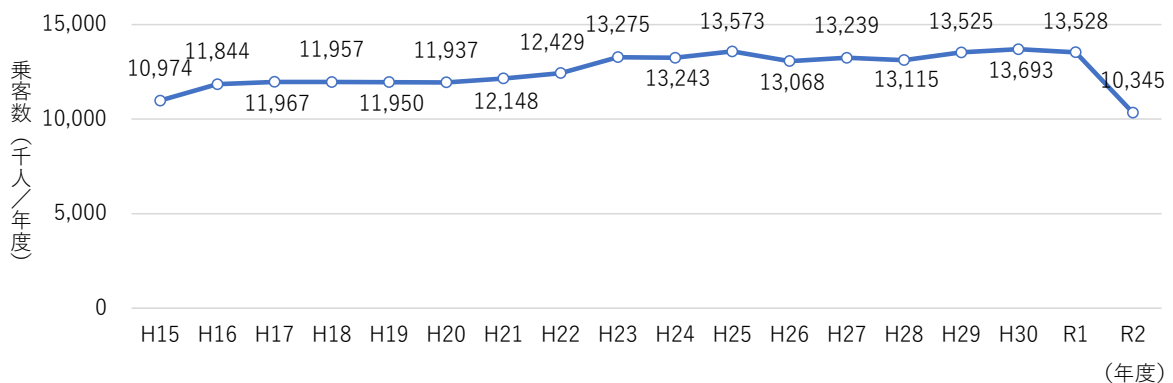
また、鹿児島市内の鉄道13駅※（九州の利用者数上位300駅に入る駅）の利用者数は増加傾向にあり、九州新幹線全線開業（H23.3）後の平成23年度以降は1,300万人台で推移していましたが、コロナ禍の影響により令和2年度は大きく落ち込んでおります。

○ 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	42本/日	47本/日	47本/日
下り運行本数	38本/日	42本/日	46本/日	49本/日

※令和3年10月時点 平日運行本数

○ 鹿児島市内のJR（13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13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、平川駅、郡元駅、広木駅、薩摩松元駅、喜入駅

② 路面電車

国内でも数少ない路面電車は、環境にやさしく気軽に便利な交通手段です。また、架線柱のセンターポール[※]化や軌道敷の緑化、新型車両の導入など、都市景観や観光資源としての魅力も高めています。路面電車は、市交通局により主に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）が運行されており、両系統が合わさる鹿児島駅前～天文館通電停間において、ピーク時間帯は1時間に20本程度の高い運行頻度を確保しています。

路線のわかりやすさや車両の特性を活かした輸送サービスにより、路面電車は中心市街地と副都心を結ぶ基幹的な公共交通軸を形成しています。

また、乗客数は平成23年度以降横ばいで推移していましたが、コロナ禍の影響により、令和2年度は大きく落ち込んでおります。

○ 鹿児島市電の運行概要

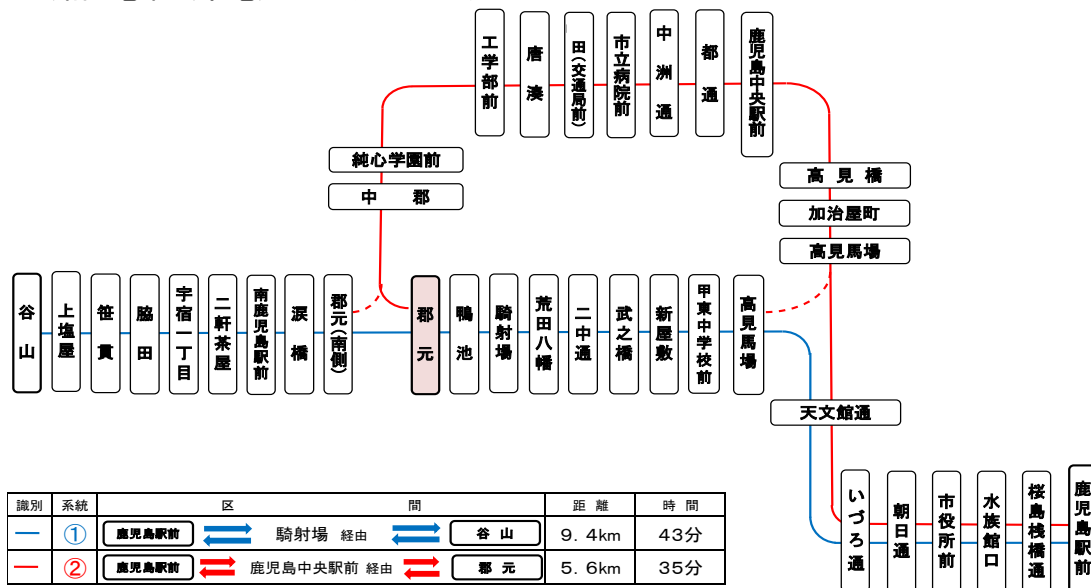
	1系統	2系統	中央駅方面行直通便
起終点	鹿児島駅前～谷山	鹿児島駅前～郡元(中央駅前経由)	鹿児島駅前～谷山(中央駅前経由)
上り運行本数	142本/日	146本/日	5本/日
下り運行本数	140本/日	132本/日	4本/日
備考	鹿児島駅前電停本数	鹿児島中央駅前電停本数	鹿児島中央駅前電停本数

※令和3年10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

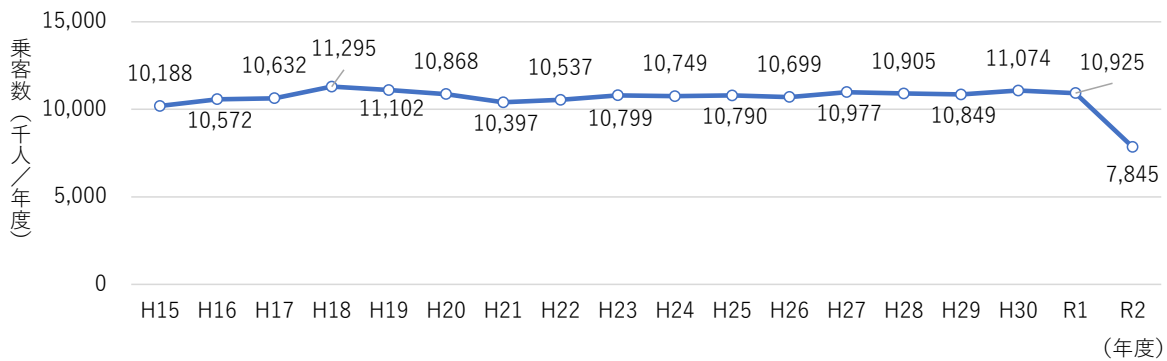


※ 郡元と高見馬場で1系統⇄2系統の乗換ができます。(ただし、鹿児島駅前～天文館通で乗車した場合を除く)

資料：鹿児島市交通局

※ センターポール：路面電車の軌道の中央に架線柱を建てること。

○ 市電の乗客数の推移



資料：鹿児島市統計書

③ 路線バス

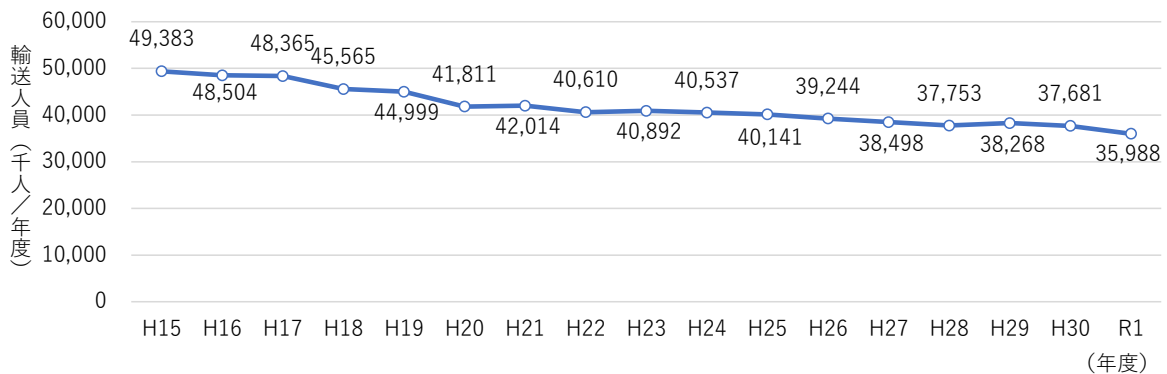
本市の路線バスは、市交通局を含め4事業者により、市内各方面へ運行されています。中心市街地とその周辺の主要な住宅地を結ぶ路線は、運行頻度が高く、基幹交通として高い輸送サービスを提供している反面、事業者間の競合もあり、場所・時間帯によっては団子運行も発生するなど、定時性・速達性が低下している状況にありました。

そのような中、市交通局は令和2年4月より段階的に一部路線を民間事業者に移譲し、民間バス事業者各社はダイヤ調整するなど行った結果、路線バスの運行改善にもつながりました。

一方、郊外部においては、運行頻度が低いなど十分な輸送サービスが提供されていない地域があります。また、県内の路線バス輸送人員は年々減少しています。

なお、本市内外との交通を確保・維持する観点から、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、これまで以上に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、バス停等からの距離や運行本数など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）等を運行しています。

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、路線バス廃止代替の乗合タクシーを運行しています。

なお、あいばすは基幹交通に接続し、市内での円滑な移動を可能とするフィーダー路線として運行しており、一部のあいばすは運行費の国庫補助（地域内フィーダー系統補助）を活用しています。

○ 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：19便/日
②谷山地域	月～土：10便/日
③喜入地域	月水金：8便/日、火木土：13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：13便/日、火木土：13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：9便/日、火木土：7便/日
⑨松元地域	月水金：15便/日、火木土：8便/日
⑩郡山地域	月水金：8便/日、火木土：8便/日
⑪小原地域	火木土：8便/日
吉野南部地域（吉野循環バス）	月～土：5便/日 ^{※1}

※令和4年3月現在（12月31日～1月3日は運休）

※1 既存の民間バス路線（3便/日）を2便増便しており、本市は増便分の運行費を補助している。

○ あいばす



○ 乗合タクシーの運行状況

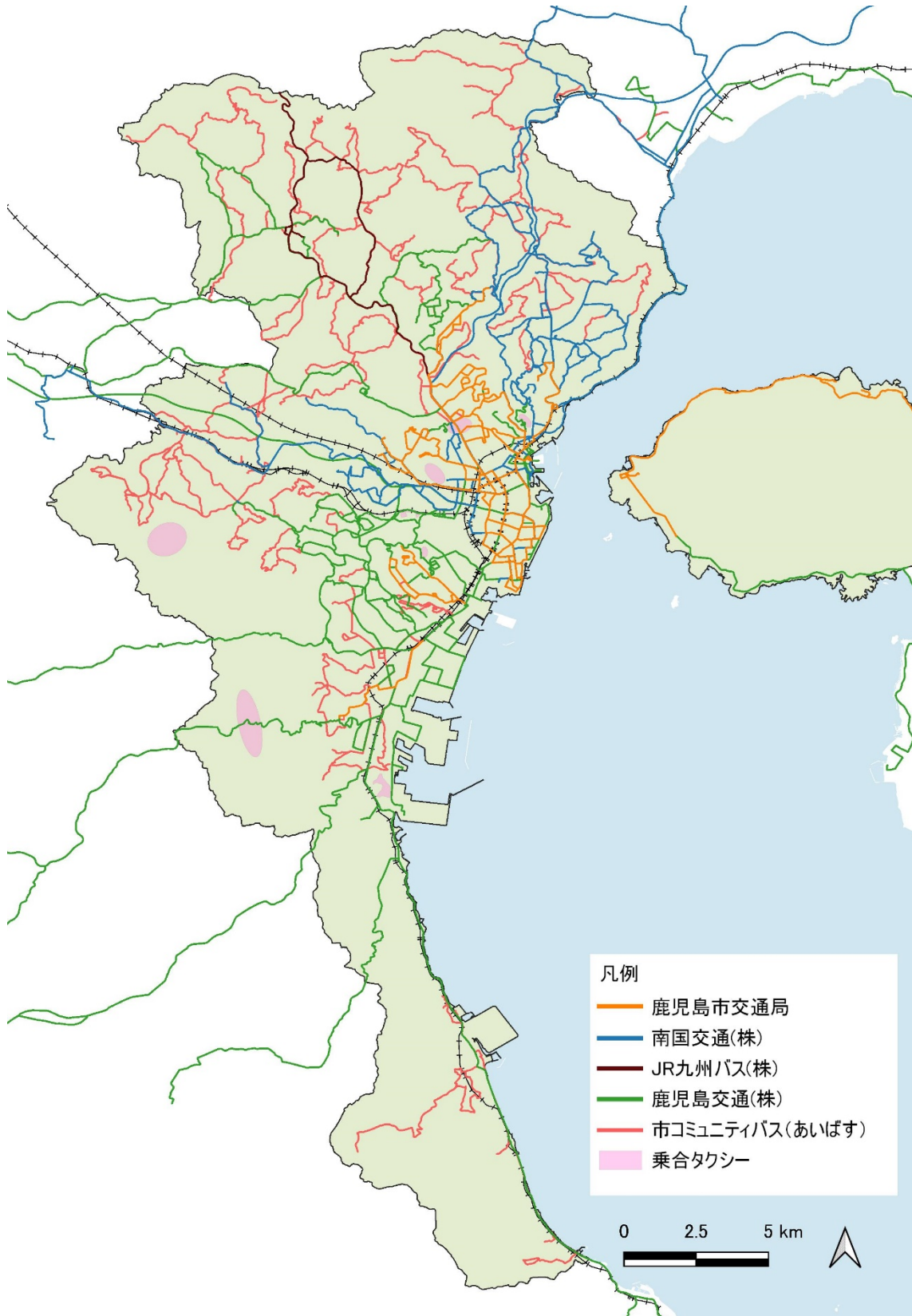
	地域・地区	運行形態	運行状況
公共交通不便地	錫山地区・火の河原地区	区域運行(予約型)	月～土：10便/日(往復)
	常盤地域	区域運行(予約型)	月水金：10便/日(往復)
	喜入瀬々串地域	区域運行(予約型)	月水金：10便/日(往復)
	松元平田地域	区域運行(予約型)	月水金：6便/日(往復)
	平川古屋敷地域	区域運行(予約型)	月水金：10便/日(往復)
	小野・伊敷地域	区域運行(予約型)	月水金：10便/日(往復)
路線バス代替	坂元・上竜尾地域	区域運行(予約型)	月～金：12便/日(往復)
	田上5丁目地域	区域運行(予約型)	月～金：8便/日(往復)
	森山団地・西紫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

※令和4年3月現在（12月31日～1月3日は運休）

○ 乗合タクシー



○ 本市のバス路線及び乗合タクシー実施地域



資料：国土数値情報、各交通事業者の公表する令和3年10月時点の路線図等をもとに鹿児島市作成

⑤ 船舶

■ 桜島フェリー（鹿児島～桜島航路）

薩摩・大隅両半島を結ぶ桜島フェリーは、24 時間運航を行い、生活航路としての役割を果たしています。また、本市の中心市街地から世界に誇る観光資源である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。

そのほか、桜島と錦江湾の魅力を海上から身近に楽しめる「よりみちクルーズ」やバリアフリーに配慮した環境にやさしい電気推進船[※]が就航しているなど、特色ある公共交通としての有効活用を図っています。

利用者は、東九州自動車道延伸や大隅縦貫道開通の影響等により 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、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響等を受け、大幅な減少に転じています。

○ 桜島フェリーの運航状況

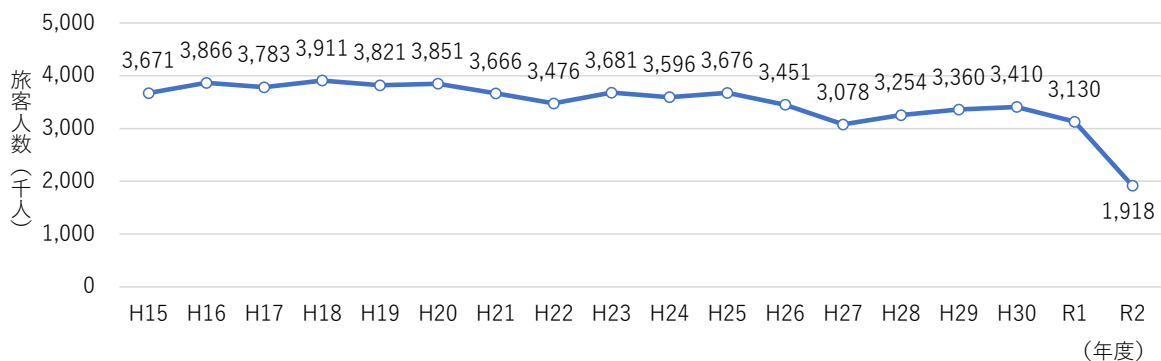
	鹿児島港発	桜島港発
平日	60 便/日	60 便/日
土日祝日	65 便/日	65 便/日
備考	11:10 発はよりみちクルーズ	

資料：鹿児島市船舶局（令和 3 年 4 月改正ダイヤ）

○ 桜島フェリー



○ 桜島フェリー（鹿児島市船舶局）の旅客人数の推移



資料：鹿児島市統計書

※ 電気推進船：エンジンで発電した電気を利用することで、エンジンで直接スクリューを駆動するものと比較して効率化や環境負荷軽減が図られている船舶

■ 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
23 便/日	23 便/日

資料：垂水フェリーホームページ（令和3年10月臨時ダイヤ）

○ 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）	1 便/日	プリンセスわかさ
	屋久島（宮之浦）	1 便/日	フェリー屋久島 2
	黒島（大里）・黒島（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）	8 便～12 便/月	フェリーとしま 2
谷山港二区	種子島（西之表）	1 便/日	フェリーはいびすかず
	屋久島（宮之浦）	1 便/日	
種子屋久高速船 旅客ターミナル	種子島（西之表）	5～6 便/日	トッピー&ロケット
	屋久島（宮之浦）	3 便/日	
	屋久島（安房）	2 便/日	
鹿児島本港 北埠頭	喜界島（湾）・奄美大島（名瀬）・奄美大島（古仁屋）・徳之島（平土野）・沖永良部島（知名）	5 便/週 （沖永良部島は2 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	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4年1月現在）

(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、CO₂排出量の削減、市内中心部の回遊性向上、観光振興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。

○ かごりん



○ シェアサイクル 利用イメージ



資料：かごりんホームページ

※ 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 公共交通以外の地域の輸送資源

令和2年の活性化再生法の改正により、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おります。今後は乗務員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、下記の通り整理しました。

○ 地域の輸送資源の現状と課題（令和2年11月調査）

輸送手段	種別	現状と課題
福祉有償運送	福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 自動車学校の送迎サービスと交通不便地域等における一般利用者の移動ニーズが合致する場合は、連携可能性がある。

※ 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