

第6章 交通政策の基本方向

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となっています。

加えて、交通施策の実施にあたっては、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う社会の変化や、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となります。

このことを踏まえ、本市の交通施策の実施に向けた基本理念と基本方針を以下に定めます。

6-1 交通政策の基本理念

基本理念

みんなで支える 未来につながる交通ネットワークづくり

人口減少・少子高齢化の進行など、公共交通を取り巻く社会経済情勢の変化に加え、SDGsの実現といった世界共通の課題への対応として、コンパクトなまちづくりの実現に向け、利便性・効率性の高い持続可能な交通ネットワークを形成するとともに、安心安全で人と環境にやさしい快適な交通環境の整備を図ります。

あわせて、活力あるまちづくりの推進に向け、公共交通の活用を図るなど、市民・交通事業者・行政等が協働し、まちづくりや観光・環境に関する施策・事業と連携しながら、「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」を推進します。

6-2 基本方針

基本方針1：利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成

コンパクトなまちづくりの実現に向け、自家用車に過度に依存せず、高齢者や障害者、外国人等を含むすべての人が、便利で効率よく移動できるよう、各交通手段の適切な役割分担のもと、公共交通のサービスや結節機能等の向上を図るとともに、ICTも活用し、“わかりやすく・使いやすい”公共交通の実現を図ります。

また、人口減少・少子高齢化の進行や、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化などを踏まえながら、利用者である市民、サービスを提供する交通事業者、行政などが、果たすべき役割を十分に理解し、協働して公共交通の維持・活性化に取り組めます。

あわせて、運行費の国庫補助や公共交通以外の地域に存在する輸送資源の活用も検討しつつ、将来にわたり持続可能な交通ネットワークの形成を推進します。

SDGsとの関連性



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

だれもが、安心安全で、歩きやすく快適に移動できるまちづくりを目指し、道路や車両等のバリアフリー化を推進するとともに、心のバリアフリーについても取り組み、人にやさしい交通環境の整備を進めます。

また、ゼロカーボンシティかごしまの実現に向けて、環境に配慮した車両の導入や、交通渋滞対策を進めるとともに、自家用車から環境負荷の少ない公共交通や自転車等への利用転換など、環境に配慮した交通行動の促進を図ります。

SDGsとの関連性



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

まちの魅力を高めるため、都市景観・観光資源と環境面の価値をあわせもつ路面電車やフェリーなど、“かごしま”ならではの特色ある公共交通を積極的に活用するほか、来街しやすく気軽にまち歩きを楽しめる取組なども進めることにより、中心市街地のにぎわいを創出し、活性化を図ります。

また、鉄道など広域交通ネットワークの形成にも取り組み、人とまちがつながり、活力あるまちづくりを推進します。

SDGsとの関連性



6-3 地域公共交通網の将来像

今後の地域公共交通網の考え方

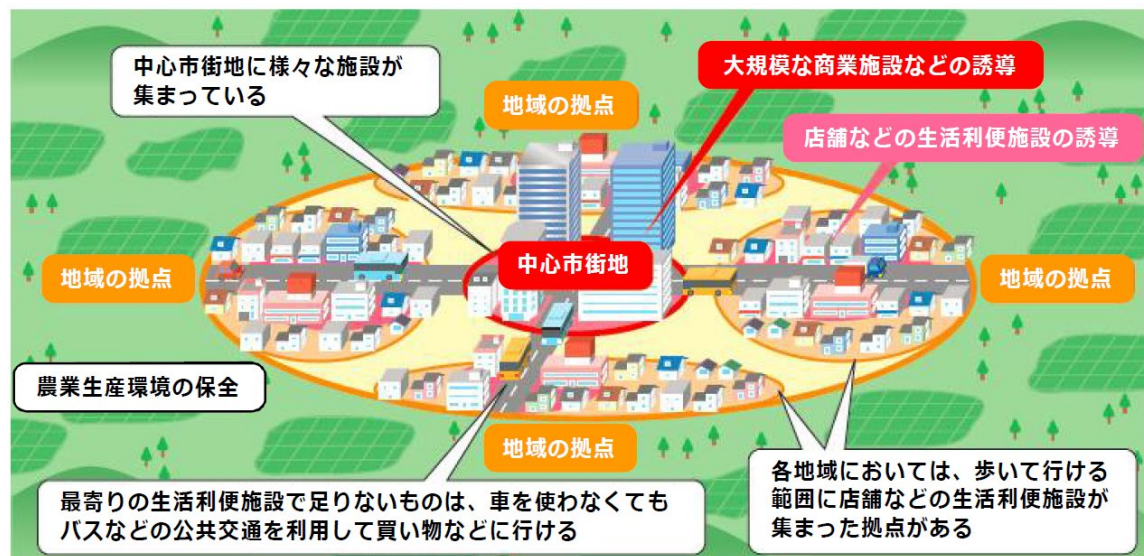
本市では、人口減少・超高齢社会に対応したコンパクトなまちづくりの実現に向け、平成24年3月に「鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン（副題：歩いて暮らせるまちづくりを目指して）」（以下「土地利用ガイドプラン」という。）を策定しました。「土地利用ガイドプラン」では、本市が目指す都市構造として、「中心市街地」、「副都心」、「地域生活拠点」、「団地核」、「集落核」の5つの拠点を設定し、各拠点間を公共交通機関で結ぶとともに、「中心市街地」及び「副都心」では大規模集客施設等の誘導、「地域生活拠点」、「団地核」及び「集落核」では生活利便施設の集約を行うことにより、高齢者をはじめ多くの人々が、徒歩・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としており、各種施策に取り組んでおります。

その後、「土地利用ガイドプラン」に基づく取組を加速させ、さらなるコンパクトなまちづくりを進めるため、平成29年3月に「かごしまコンパクトなまちづくりプラン」（以下「立地適正化計画」という。）を策定しました。「立地適正化計画」では、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考えのもと、「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」を設定し、居住や都市機能の誘導に関する施策に取り組んでおります。

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、緊密に連携しながら取組を進めていく必要があります。

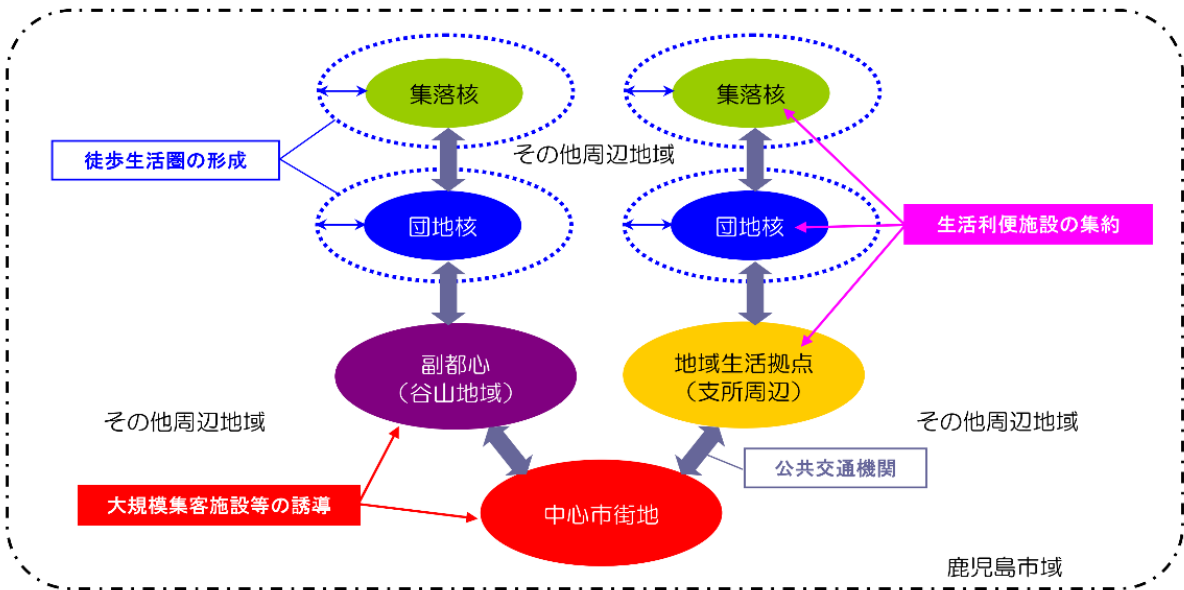
「公共交通ビジョン」では、上記の拠点間や区域間を公共交通で結び、持続可能な交通ネットワークを形成するという考えに立ち、本市の地域公共交通網の将来像を描いており、50ページに示しております。

○ コンパクトで暮らしやすい都市のイメージ



資料：第二次かごしま都市マスタープラン

○ 本市が目指す集約型都市構造の概念図等



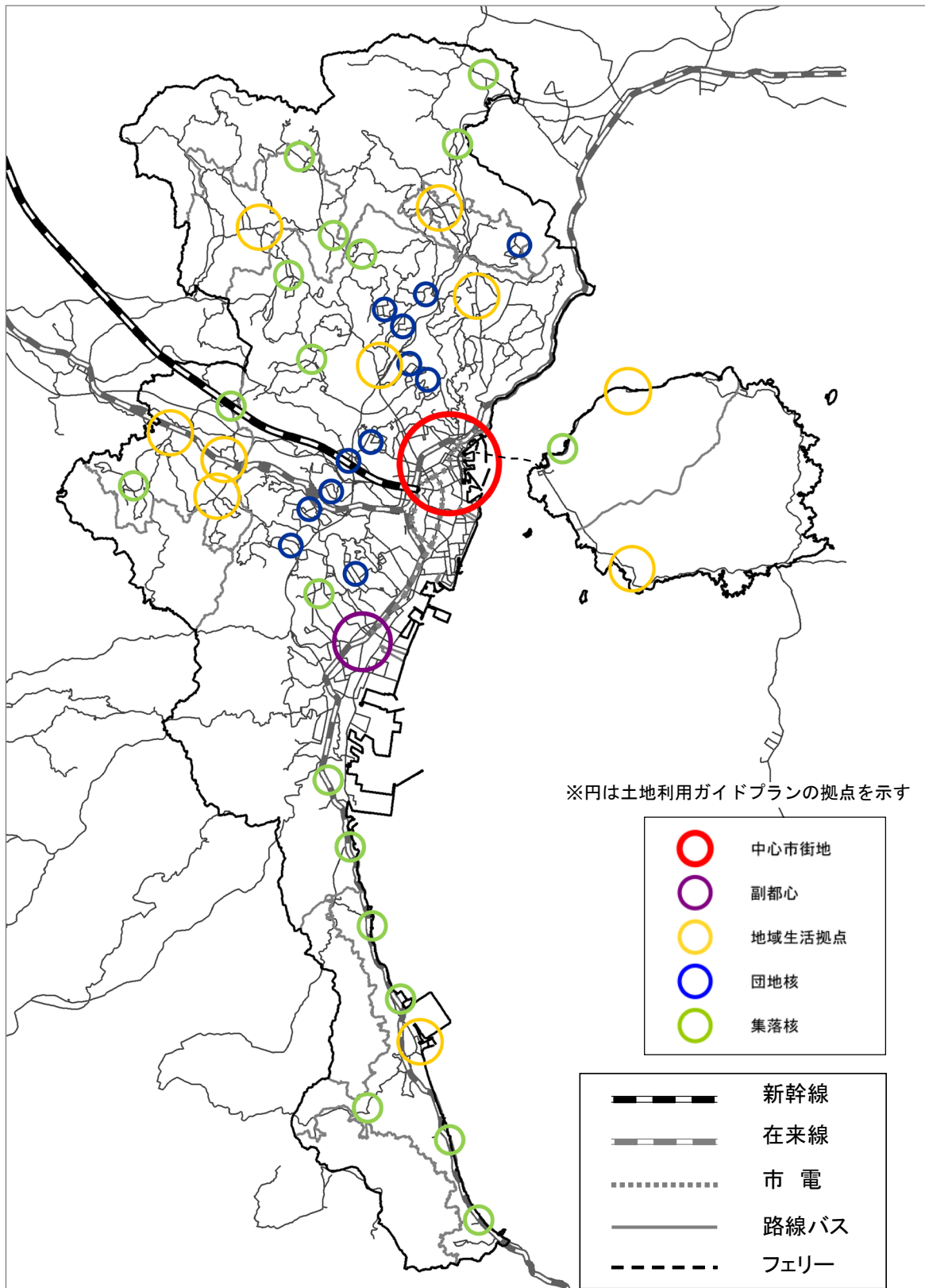
<本市が目指す集約型都市構造の概念図>



<各拠点（地域生活拠点・団地核）のイメージ図>

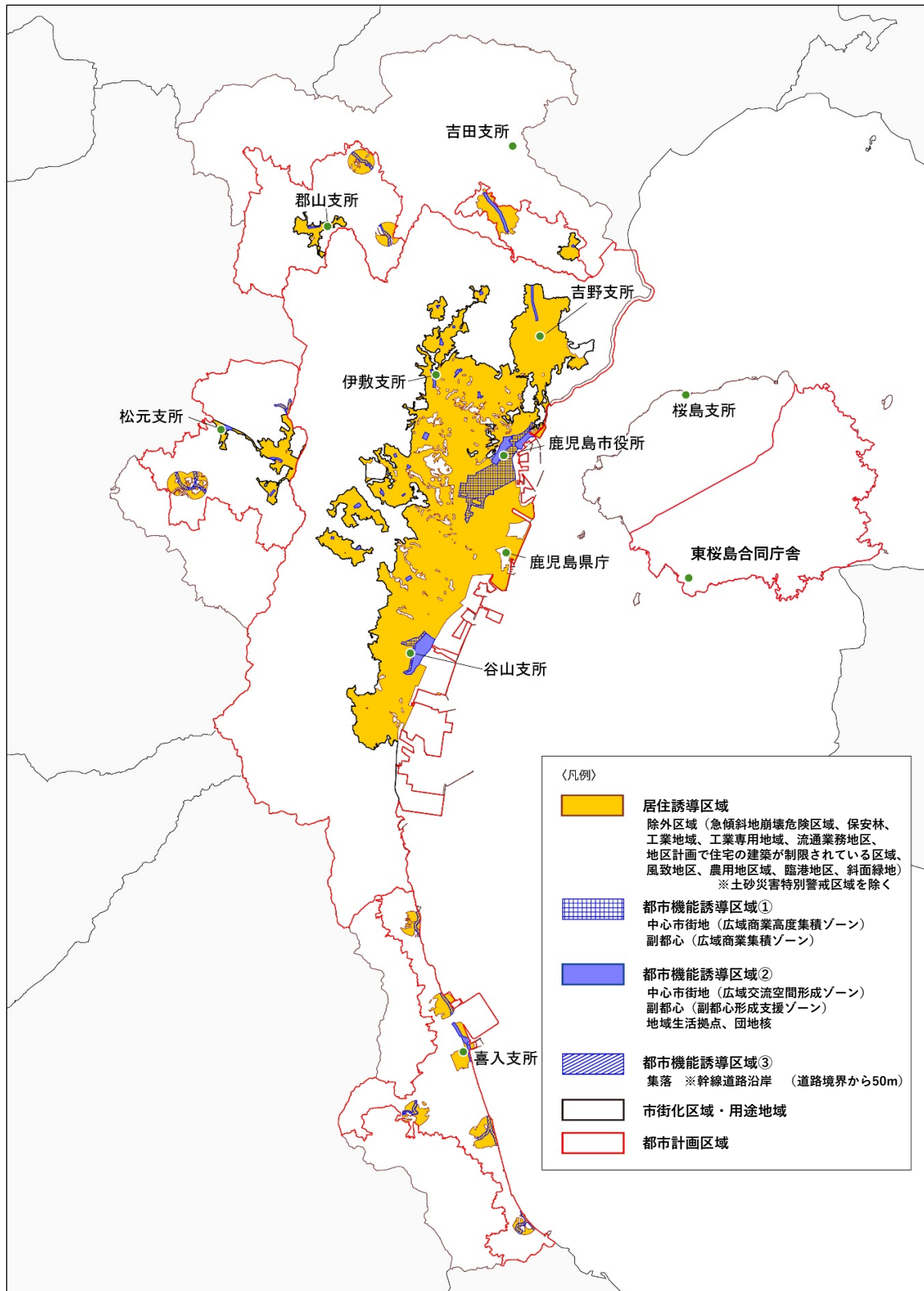
出典：鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン（副題：歩いて暮らせるまちづくりを目指して）

○ 公共交通網と土地利用ガイドプランの拠点



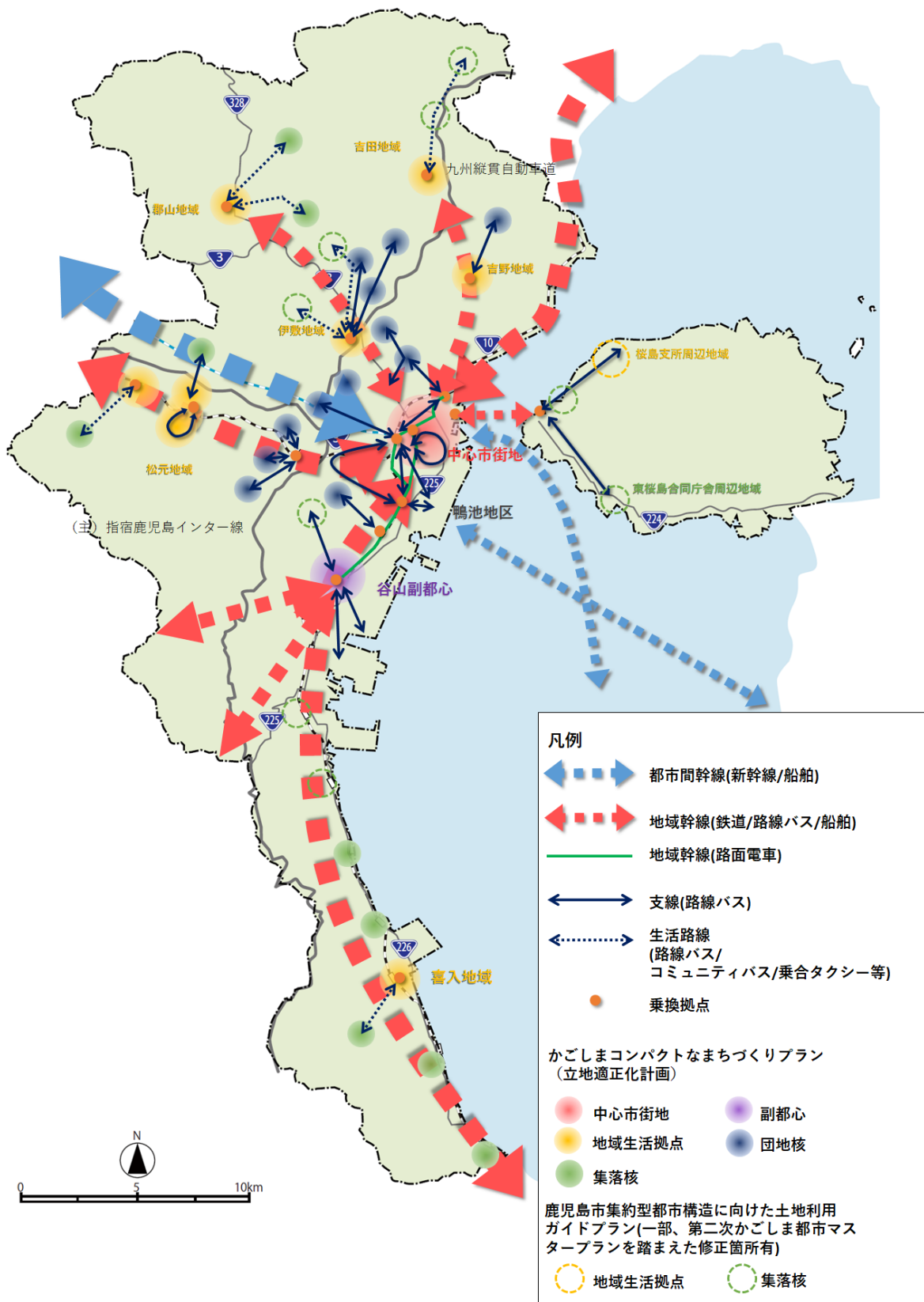
出典：鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン（副題：歩いて暮らせるまちづくりを目指して）

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







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）






○ 本市の地域公共交通網の将来像



■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）

■各拠点の考え方

拠点の種類	定義
中心市街地 	概ね鹿児島市中心市街地活性化基本計画区域に含まれる地域
副都心 	谷山駅を中心とする地域（鹿児島市谷山地区中心市街地活性化基本計画区域（旧法）を参考に設定）
地域生活拠点 	鹿児島市総合計画に生活圏として定めている郡山、吉田、伊敷、吉野、松元、喜入、桜島の7地域の支所周辺等
団地核 	地形的な要因等により、周辺の市街地から分断され、当該団地外へ徒歩や自転車等で移動することが困難な住宅団地
集落核 	一定規模（概ね200戸）以上の集落が形成され、地域外の商業集積地から距離があること等により、日常生活を送る上で支障があると考えられる地域

出典：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（副題：歩いて暮らせるまちづくりを目指して）

■乗換拠点の考え方

項目	考え方
乗換拠点 	幹線や支線相互及び幹線と支線等の乗り換えの拠点となり、結節機能の強化が求められる地点

6-4 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、次のとおりとします。

また、数値目標における目標年次は、10年後の令和13年度とし、5年後の令和8年度に中間目標を設定します。

なお、評価指標及び数値目標は、現時点で設定したものであり、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とします。

①利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成

評価指標1 公共交通利用者数

公共交通ビジョンに基づき、各種施策を推進することで、公共交通利用者数を維持します。

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

現況	目標値 (令和8年度)	目標値 (令和13年度)
63,571 千人 (令和元年度)	57,200 千人	57,200 千人
↑		
鉄道(※1) 13,528 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 公共交通公的資金投入額

公共交通の運行の効率化及び収入を増やす取組を実施することで、本市の公共交通への公的資金投入額を現状値以下とします。

現況	目標値 (令和8年度)	目標値 (令和13年度)
2億2,662万円 (※2) (令和2年度)	現状値以下	現状値以下

※1 九州内の乗車人員が上位300以内の駅(鹿児島市内を抽出)の乗車人員となっており、P11の鉄道の利用者数とは異なる。

※2 公共交通を維持・確保するために本市が支出している補助金等の額

②安心安全で、人と環境にやさしい快適な交通環境の整備

評価指標3 運輸部門からのCO₂排出量

電気自動車等の導入や環境に配慮した交通行動の促進により運輸部門からのCO₂排出量を削減します。

資料：ゼロカーボンシティかごしま推進計画

現況	目標値 (令和8年度)	目標値 (令和13年度)
1,163千トン (平成30年度)	1,041千トン 基準年度(平成25年度)比16.0%減	965千トン 基準年度(平成25年度)比22.1%減

③活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用

評価指標4 中心市街地の宿泊観光客数

公共交通施策と連携した、中心市街地の魅力向上や回遊性向上の取組を推進することで、中心市街地の宿泊観光客数の増加を目指します。

資料：第六次鹿児島市総合計画前期基本計画

現況	目標値 (令和8年)	目標値 (令和13年)
1,702千人 (令和2年度)	3,320千人	3,490千人