

鹿 児 島 市

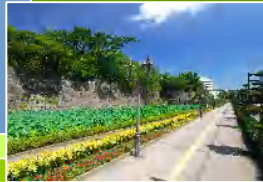
公 共 交 通

ビ ジ ョ ン

公共交通を活かした

歩いて楽しむ緑のまち

かごしま



鹿 児 島 市

はじめに

鹿児島市は、陸の玄関である鹿児島中央駅や離島航路の発着拠点である鹿児島港を有し、鹿児島空港とも高速道路により短時間で結ばれています。また、国内でも数少ない路面電車や、フェリーなど多様な公共交通を備えており、このような陸・海・空の交通の要衝としての機能を背景に、本市は南の交流拠点都市として着実な発展を遂げてきました。



さらに、目前に迫った九州新幹線全線開業に伴う交流圏の拡大、交流人口の増加を本市飛躍の絶好の機会と捉え、都市の機能と魅力にさらなる磨きをかけるため、現在、様々な取り組みを進めているところです。

一方で、他都市と同様に本市においても、モータリゼーションの進展や都市機能の拡散、ライフスタイルの多様化などを背景に、公共交通の利用者は年々減少しており、加えて、近年の規制緩和の影響など、改めて公共交通のあり方を見直す重要な時期にきていると思います。

このようなことから、必要不可欠な都市機能の一つである公共交通の維持・活性化を図ることはもとより、交通政策の視点から、急速な少子高齢化、環境問題の深刻化、都市間競争の激化への対応といった社会的要請に応えるべく、市民・交通事業者・行政等が一体となった取り組みを進めるため、このたび、「鹿児島市公共交通ビジョン」を策定いたしました。

今後、このビジョンの着実な推進を図り、個性と魅力あふれるコンパクトな市街地を形成する集約型都市構造の実現に向け、クルマに過度に依存しない、公共交通を軸とした交通体系を構築してまいりたいと考えております。

どうぞ、行政、交通事業者はもとより、利用者である市民の皆様にもそれぞれの役割を十分ご理解いただき、一層のご協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成22年3月

鹿児島市長 森 博幸

目 次

序章 公共交通ビジョン策定の趣旨等	1
1 策定の趣旨	1
2 公共交通ビジョンの位置付け	1
3 公共交通ビジョンの構成等	1
(1) 構成	1
(2) 目標年度	1
第1章 交通の現状と課題	3
1-1 鹿児島市の交通の現状	3
(1) モータリゼーションの進展等に伴う公共交通利用者の減少	3
(2) 鉄道・路面電車により形成された基幹交通軸	5
(3) 天文館に一極集中するバス路線	7
(4) 公共交通空白地・不便地の存在、不採算路線の廃止・縮小	9
(5) 道路交通渋滞の影響による公共交通の走行性低下	10
(6) 中心市街地の相対的な地位低下（歩行者の減少）	11
(7) 九州新幹線の開業に伴う交流人口の増加	12
(8) 観光振興に寄与する路面電車とフェリー	13
1-2 社会経済情勢の変化	15
(1) 少子超高齢社会・人口減少社会の到来	15
(2) 環境問題の顕在化・深刻化	16
(3) 社会経済システムの変革、地方分権の進展に伴う地域間競争の激化	16
(4) 価値観、ライフスタイルの多様化、余暇の重視	17
(5) 国際化、高度情報化の進展	17
(6) 厳しさを増す財政環境	17
1-3 鹿児島市の公共交通の課題	18
(1) 公共交通の利便性（サービス水準）の向上	18
(2) 公共交通機関の役割分担の明確化と結節機能の強化	18
(3) 公共交通空白地・不便地の解消、拡大抑制	19
(4) 社会的要請への対応	19
(5) まちづくりとの連携	20
1-4 まちづくりの方向	21
1-5 公共交通のあり方（公共交通に関する課題のまとめ）	22
① 集約型都市構造の実現に向けた公共交通の利便性向上と 持続可能な交通体系の構築	22
② 少子高齢社会の進展、環境問題等への対応といった社会的要請への取組	22
③ 潜在的なポテンシャルが高く、特色ある公共交通のまちづくりへの活用	22

第2章 交通施策の基本方向	23
2-1 交通施策の基本理念	23
2-2 交通施策の基本方針	24
2-3 評価指標	25
第3章 基本方針に基づく重点戦略及び推進施策	26
3-1 基本方針1：利便性・効率性の高い、持続可能な交通体系の構築.....	27
(1) 重点戦略1 各交通手段の適切な役割分担と結節機能の向上.....	27
(2) 重点戦略2 公共交通のサービス水準の向上.....	29
(3) 重点戦略3 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.....	31
3-2 基本方針2：安全・快適で、人と環境にやさしい交通環境の整備	33
(1) 重点戦略1 安全・快適な交通施設の整備.....	33
(2) 重点戦略2 歩行者・自転車を優先した通行環境の整備.....	35
(3) 重点戦略3 環境にやさしい交通環境の整備・交通行動の促進.....	37
3-3 基本方針3：特色ある公共交通を活かしたまちづくりの推進	39
(1) 重点戦略1 都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用.....	39
(2) 重点戦略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.....	41
(3) 重点戦略3 広域交流を促進する交通環境の整備.....	43
第4章 公共交通ビジョンの推進体制	45
4-1 公共交通ビジョンの実現に向けて	45
4-2 公共交通ビジョンの推進組織	45
(1) 鹿児島市公共交通ビジョン推進会議（仮称）の設置.....	45
(2) 鹿児島市公共交通ビジョン推進会議幹事会（仮称）の設置.....	45
参考1：鹿児島市公共交通ビジョン策定委員会の開催経過	47
参考2：評価指標における数値目標の設定に関して	49
① 公共交通利用者数.....	49
② 運輸部門からの温室効果ガス排出量.....	51
③ 中心市街地の入込観光客数，歩行者通行量.....	53
資料編	54
用語解説.....	70

序章 公共交通ビジョン策定の趣旨等

1 策定の趣旨

近年衰退が懸念される公共交通の維持・活性化を図ることはもとより、交通政策の視点から、急速な少子高齢化、環境問題の深刻化、都市間競争の激化への対応といった社会的要請に応えるためには、市民・交通事業者・行政等が、共通の目標のもと一体となった取組を進める必要があります。

こうしたことから、この度、個性と魅力あふれるコンパクトな市街地を形成する集約型都市構造の実現に向け、クルマに過度に依存しない、公共交通を軸とした交通体系を構築するため「鹿児島市公共交通ビジョン」を策定するものです。

2 公共交通ビジョンの位置付け

公共交通ビジョンは、都市づくりの方向について基本的な方針を定めた「かごしま都市マスタープラン」の交通体系部門の目標の実現、さらには、少子高齢社会の進展や環境問題への対応といった社会的要請に交通政策の面から応えるための同部門の推進計画であり、今後、市民・交通事業者・行政等が一体となって取り組む交通政策の指針となるものです。

3 公共交通ビジョンの構成等

(1) 構成

公共交通ビジョンは、本市の交通の現状と課題、社会経済情勢の変化、まちづくりの方向性などを踏まえて、基本理念に基づく3つの基本方針と9つの重点戦略、さらには戦略の推進施策等で構成されます。

(2) 目標年度

公共交通ビジョンは、将来の都市像と都市づくりの方向について基本的な方針を定めた「かごしま都市マスタープラン」を推進するものであることから、目標年度は、同プランと同じ、平成33年度とします。

<鹿児島市の公共交通網>



第1章 交通の現状と課題

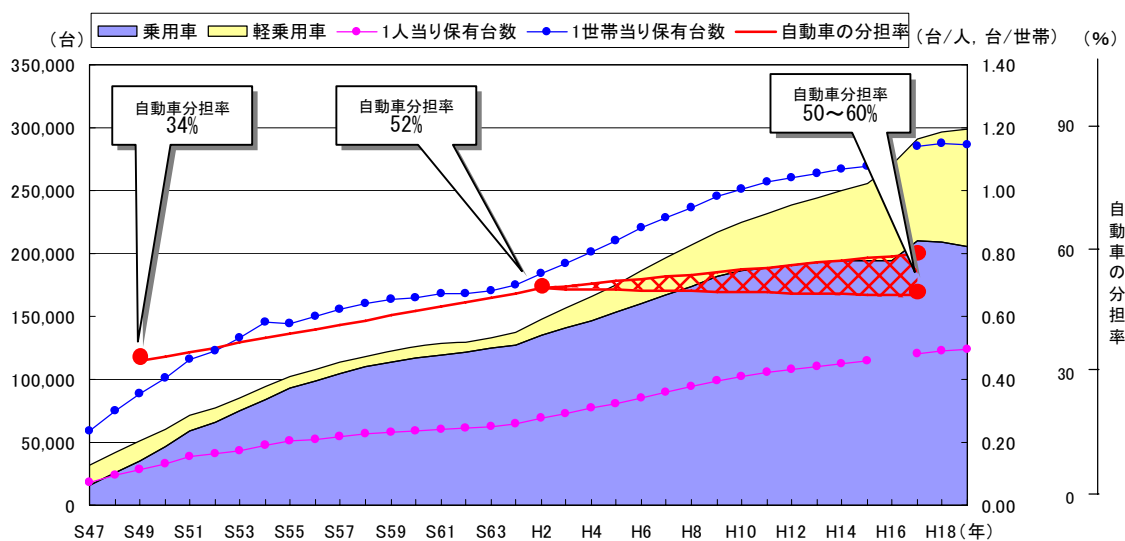
1-1 鹿児島市の交通の現状

(1) モータリゼーションの進展等に伴う公共交通利用者の減少

本市においても他都市と同様に、自動車保有台数の増加に伴い、移動手段における自動車の分担率が上昇するなど、モータリゼーションが進展するとともに、市街地の外延化が進むなど、都市が肥大化・拡散化する傾向もみられることから、今後ますます自動車への依存が高まることが懸念されています。

一方、本市における公共交通としては、鉄道、路面電車、路線バス、フェリーがあり、それぞれが、市民等の移動手段として重要な役割を担っていますが、モータリゼーションの進展などを背景に、その利用者数は、近年横ばいあるいは減少傾向にあり、今後予測される人口減少社会の到来を踏まえると、長期的には減少傾向で推移するものと予想されます。

＜鹿児島市における自動車保有台数と自動車分担率の推移＞

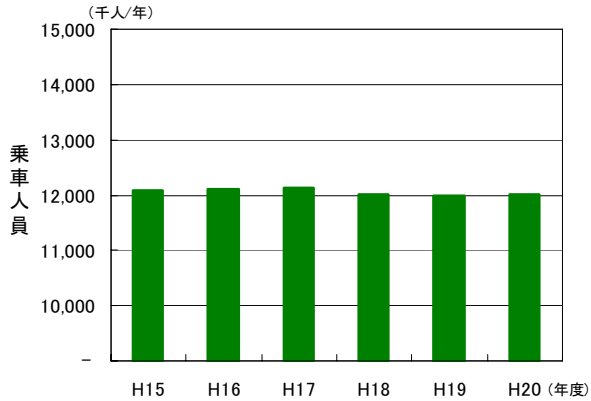


資料：乗用車台数は九州運輸局資料、軽乗用車台数は鹿児島市資料

なお、平成16年の分担率が欠損しているのは、市町村合併に伴うデータ年次の齟齬のため
自動車分担率の昭和49年、平成2年は鹿児島都市圏パーソントリップ調査による鹿児島都市圏の分担率、
平成17年は全国パーソントリップ調査による鹿児島市の分担率

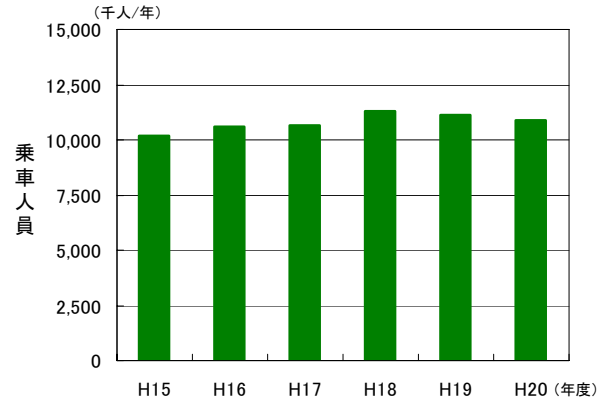
＜公共交通利用者数の推移＞

鉄道の利用者数



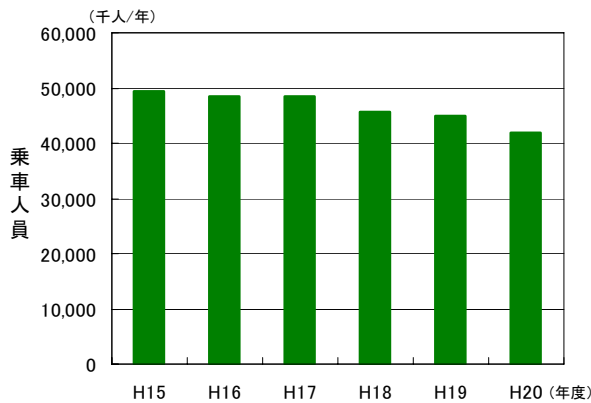
※ 鹿児島中央駅の乗降客数を除く。
資料：JR九州鹿児島支社

路面電車の利用者数



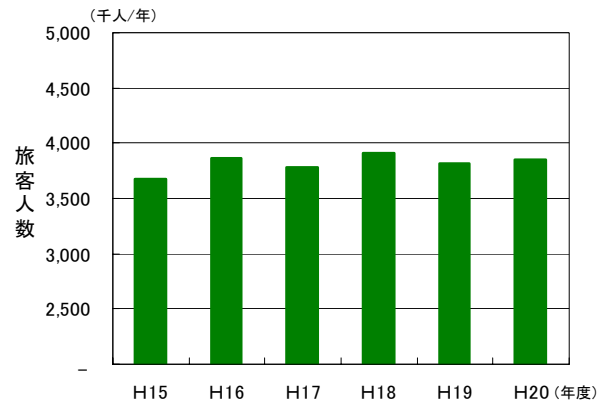
※平成18年3月分からは、敬老パスの利用者数を含む。
資料：市交通局

路線バス(県内)の利用者数



※平成18年3月分からは、敬老パスの利用者数を含む。
資料：鹿児島運輸支局

桜島フェリーの利用者数



資料：市船舶部




(2) 鉄道・路面電車により形成された基幹交通軸

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、郊外部から都心部への高い速達性と定時性を確保しています。

路面電車は、市交通局により1系統（鹿児島駅前～交通局前～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、日中は1時間当たり10本程度といった高い運行頻度を確保しています。

このように、鉄道と路面電車は、路線のわかりやすさや各々の特性を活かした輸送サービスにより、本市の基幹交通の役割を担うとともに、都心部と副都心を結ぶ基幹的な公共交通軸を形成しています。

<鹿児島市における鉄道の運行概要>

	J R九州新幹線 	J R鹿児島本線 	J R日豊本線 	J R指宿枕崎線 
起点/終点	新八代～ 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
準拠法	鉄道事業法	鉄道事業法	鉄道事業法	鉄道事業法
軌道構造	専用軌道	専用軌道	専用軌道	専用軌道
複線・単線	複線	複線（市内）	単線	単線
軌間	1,435mm	1,067mm	1,067mm	1,067mm
電気方式	交流 25,000V・60Hz	交流 20,000V	交流 20,000V	非電化
運行本数	35 往復/日	42 往復/日	46 往復/日 (内特急 16 往復)	49 往復/日 (内快速 7 往復)
備考	・2011年(H23)に、博多～鹿児島中央間全線開業予定	・貨物列車の運行あり。 ・八代～川内は、肥薩おれんじ鉄道	・鹿児島本線の鹿児島中央駅まで乗り入れている（うち、8往復は川内駅まで乗り入れ）。	・鹿児島本線の鹿児島中央駅までの乗り入れがある（4往復）。

<路面電車のネットワーク>



資料：市交通局

<路面電車の運行状況>

	1系統	2系統
起点/終点	鹿児島駅前 ~ 谷山 (交通局前経由)	鹿児島駅前~郡元 (鹿児島中央駅前経由)
運行本数	161.5 往復/日	126.5 往復/日

(単位:本)

	1系統			2系統			合計		
	平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日
5時台	1	1	1	0	0	0	1	1	1
6時台	12	10	10	3	3	3	15	13	13
7時台	17	11	8	9	7	7	26	18	15
8時台	16	10	11	8	9	8	24	19	19
9時台	12	11	11	9	10	8	21	21	19
10時台	10	10	10	8	10	10	18	20	20
11時台	10	10	10	9	10	10	19	20	20
12時台	10	10	10	9	10	10	19	20	20
13時台	10	10	10	8	10	10	18	20	20
14時台	10	10	10	9	10	10	19	20	20
15時台	11	10	10	8	10	10	19	20	20
16時台	11	10	10	9	10	10	20	20	20
17時台	13	10	10	8	10	10	21	20	20
18時台	11	10	10	9	10	9	20	20	19
19時台	7	7	7	7	6	7	14	13	14
20時台	6	6	6	5	4	6	11	10	12
21時台	6	6	6	5	4	5	11	10	11
22時台	3	3	3	2	2	2	5	5	5
合計	176	155	153	125	135	135	301	290	288

資料：市交通局

(3) 天文館に一極集中するバス路線

本市の路線バスは、市交通局を含め6事業者により運行されていますが、バス路線については、いずれの事業者の系統もその多くが天文館地区を経由するルートとなっており、都心部一極集中の交通体系をなしています。

都心部内や都心部と周辺の主要な住宅地を結ぶ路線は、基幹交通として、高い輸送サービスを提供している反面、そのようなドル箱路線では、事業者間の競合もあり、運行頻度が非常に高く、場所・時間帯によってはだんご運行も発生するなど、定時性・速達性の低下を招いています。

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もあります。

＜国内のバス交通量上位10の路線＞

順位	路線名	観測地点	平日24時間自動車類交通量(台/日)					バス混入率
			乗用車類	バス	小型貨物車	普通貨物車	合計	
1位	長崎県 一般国道202号	長崎市大黒町長崎駅前	58,195	6,856	8,641	2,654	76,346	9.0%
2位	長崎県 一般国道202号	長崎市八千代町44	44,052	5,327	8,702	2,141	60,222	8.8%
3位	福岡市 (主)博多停車場線	福岡市博多区博多駅前2丁目	36,626	4,151	6,085	1,676	48,538	8.6%
4位	鹿児島県 (主)鹿児島中央停車場線	鹿児島市東千石町	20,300	4,081	1,664	674	26,719	15.3%
5位	福岡市 (県)後野福岡線	福岡市中央区天神1丁目	31,000	3,791	5,685	1,766	42,242	9.0%
6位	宮崎県 一般国道10号	宮崎市清水3丁目	25,036	3,687	874	1,425	31,022	11.9%
7位	仙台市 一般国道4号	仙台市青葉区一番町四丁目	48,542	3,358	5,882	1,967	59,749	5.6%
8位	福岡市 (市)博多姪浜線	福岡市博多区中洲5丁目	35,781	3,157	7,791	1,895	48,624	6.5%
9位	熊本県 (主)熊本高森線	熊本市手取本町	24,976	3,068	3,763	656	32,463	9.5%
10位	新潟県 一般国道7号	新潟市東大通2丁目	33,326	3,026	4,183	717	41,252	7.3%

※ バスには観光バス、回送等も含む。

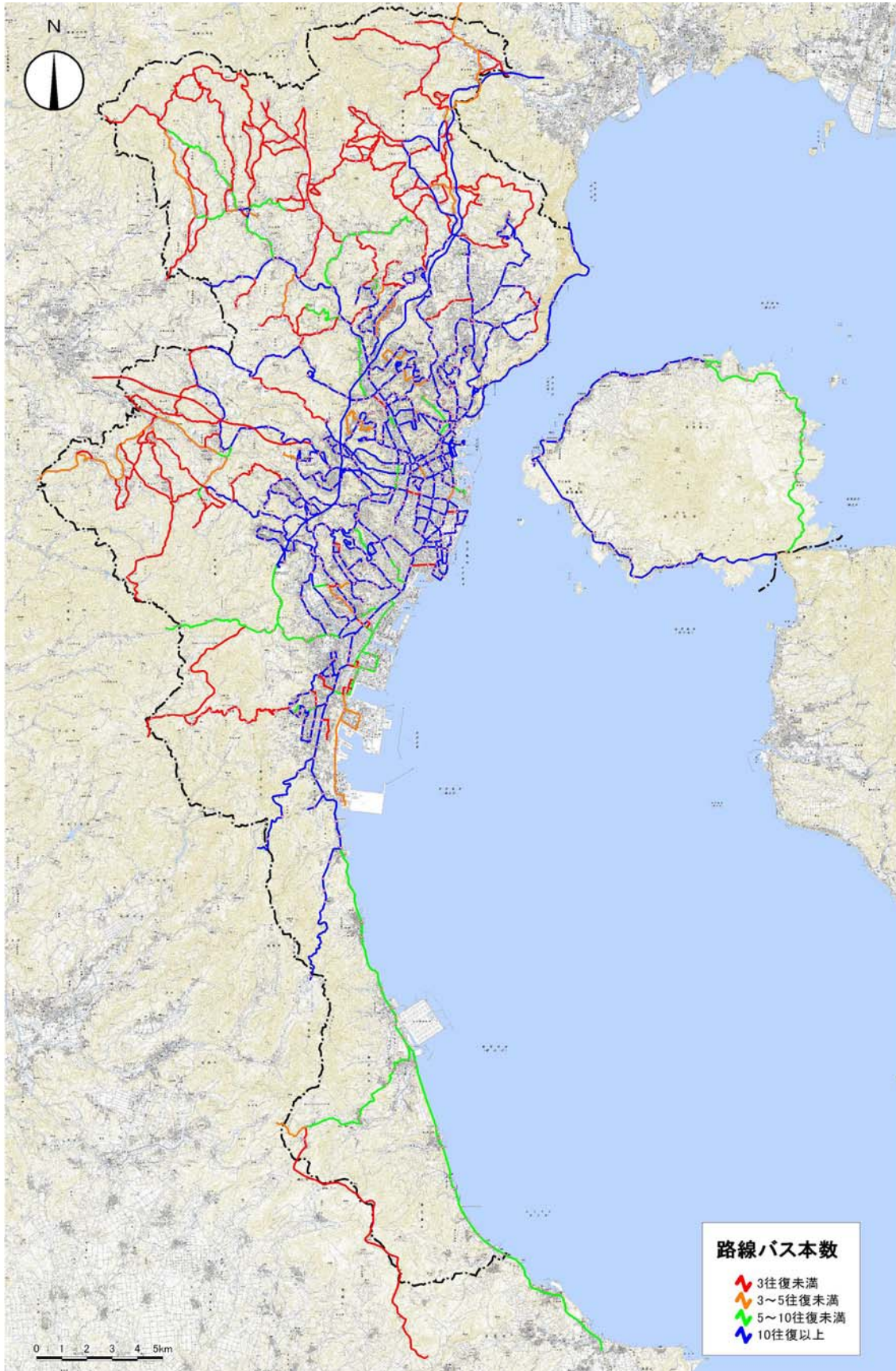
資料：道路交通センサス (H17)

＜中心市街地における路線バスの運行本数＞



資料：各社バス時刻表より作成

＜路線バスの運行本数（平日）＞



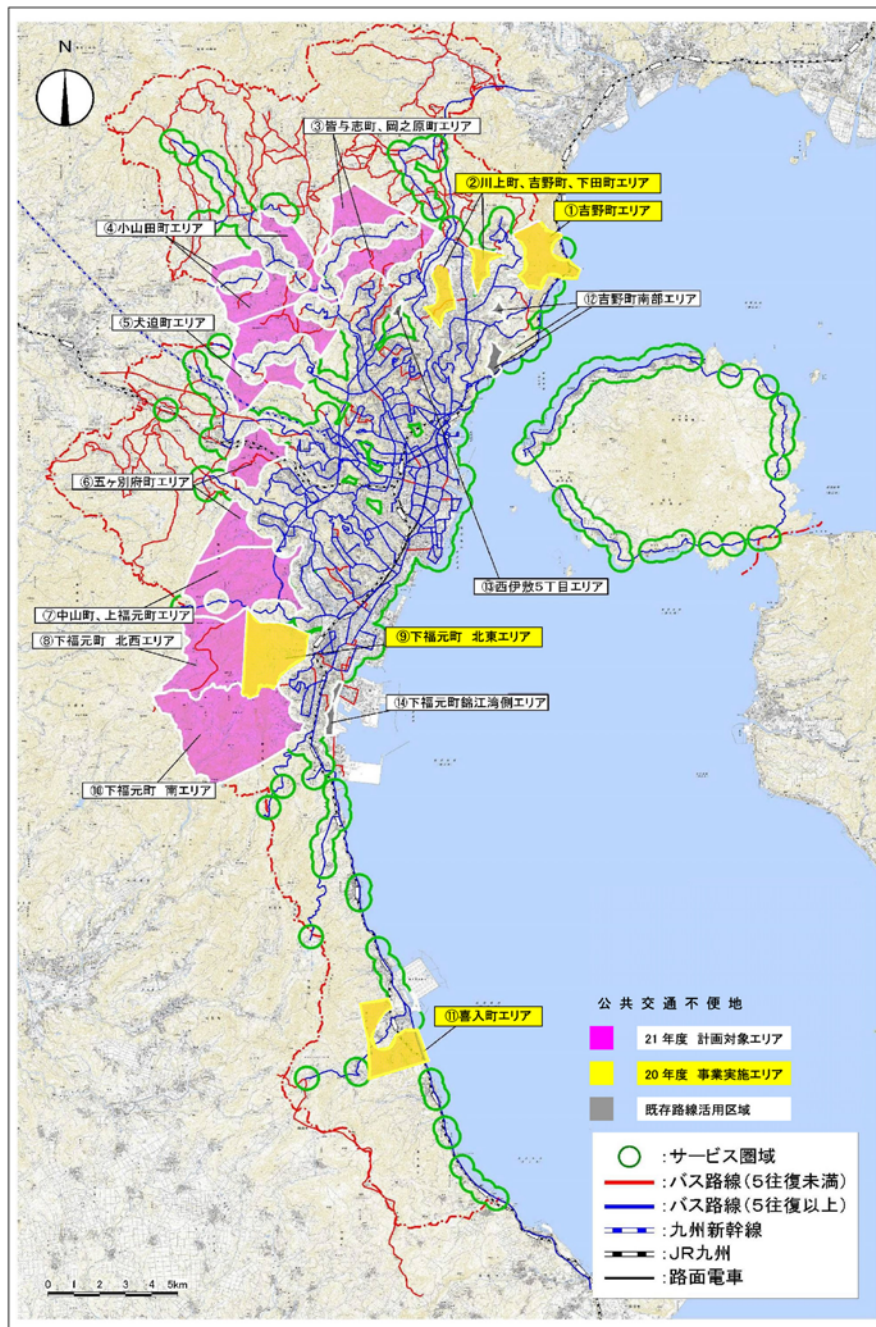
出典：鹿児島市公共交通不便地総合連携計画（H20.6）

(4) 公共交通空白地・不便地の存在、不採算路線の廃止・縮小

本市は、平成16年の隣接5町との合併によりこれまで以上に広域かつ分散化した市街地が形成され、それらの周辺部や、また旧市内においても、公共交通サービスが十分に行き届いていない公共交通の空白地や不便地がみられるところです。

また、モータリゼーションの進展などに伴い、路線バスの需要が減少するとともに、近年の公共交通事業に係る規制緩和の影響もあり、不採算路線の廃止・縮小や運行便数の削減が行われている地域もあります。

<公共交通不便地の分布状況>



(5) 道路交通渋滞の影響による公共交通の走行性低下

本市では、比較的平野部が乏しいといった地形的制約により、丘陵地を中心に住宅団地が開発されてきたことや、市街地の中心部を広域道路網が通過していることなどから、広域通過交通と市内の生活交通が一部経路に集中して、交通混雑・渋滞が発生しています。

交通の混雑度は、国道3号、10号、225号や都心部から放射状に伸びる大規模住宅団地とのアクセス道路などで特に高く、路線バスなど公共交通機関の定時性・速達性の低下の要因にもなっています。

＜主要な道路の混雑度（都心部周辺拡大）＞



資料：道路交通センサス（H17）

渋滞ポイントは、新たな渋滞対策プログラム（鹿児島県版）
（鹿児島県交通渋滞対策協議会 平成17年度策定）

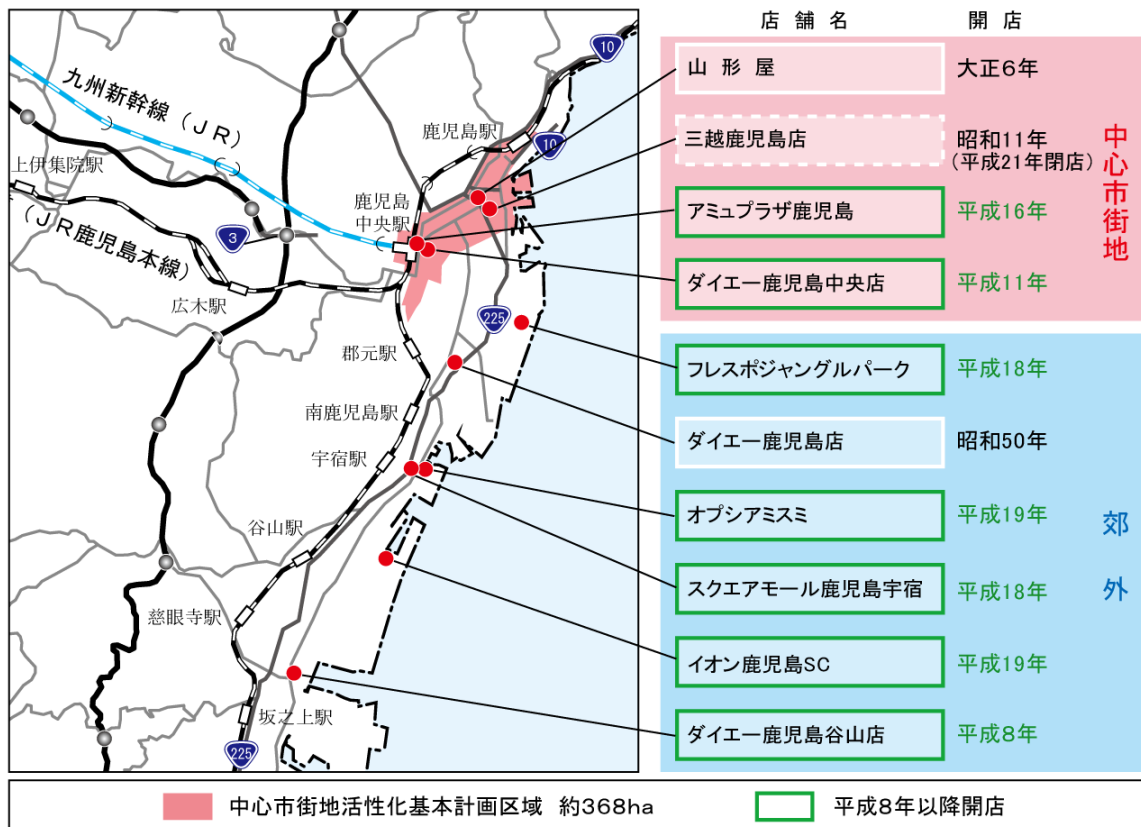
(6) 中心市街地の相対的な地位低下（歩行者の減少）

本市の中心市街地は、様々な高次都市機能が集積し交通結節点として高い利便性を有する本市のまちの顔として発展してきましたが、近年の消費者ニーズの多様化や公共施設等の中心市街地からの移転、大型商業施設の中心市街地外への出店などにより、その相対的な地位の低下が懸念されています。

また、九州新幹線の部分開業に伴う鹿児島中央駅ビル（アミュプラザ鹿児島）のオープンや、ウォーターフロント地区への商業施設（ドルフィンポート）のオープンなどにより、中心市街地の中でも活力が分散されていると考えられ、ここ10年で天文館周辺の歩行者数は約半分に減少しています。

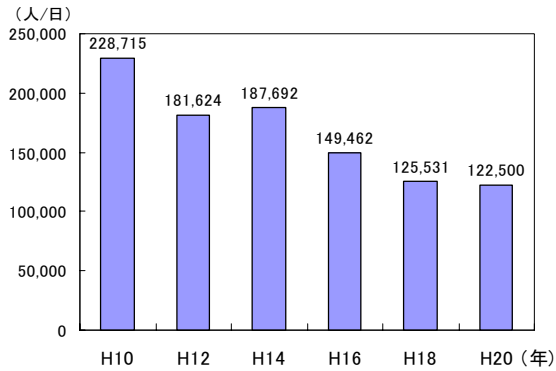
さらに、平成22年2月には、鹿児島中央駅の商業施設（フレスタ鹿児島）がリニューアルされたところです。

<大規模小売店舗（10,000m²以上）の立地状況>



資料：鹿児島市中心市街地活性化基本計画（H19.12）を基に作成

＜中心商店街における歩行者通行量の推移（土・日曜日平均）＞



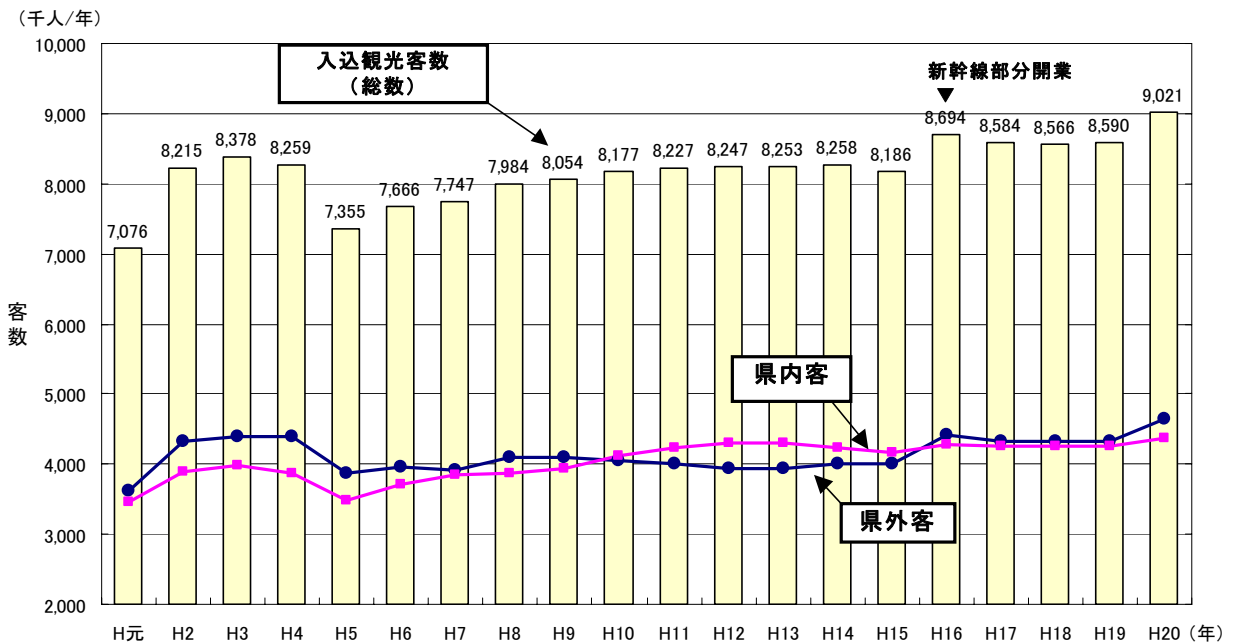
資料：鹿児島市主要商店街歩行者通行量調査報告書

（7）九州新幹線の開業に伴う交流人口の増加

平成 16 年 3 月の九州新幹線の部分開業による移動時間の短縮効果により、本市への入込観光客は年間 50 万人程度増加するとともに、開業 2 年目以降は、通勤・通学定期の利用が大幅に増加するなど、広域的な交流は拡大している状況にあります。

さらに、平成 23 年 3 月に予定されている全線開業にあわせて、鹿児島中央から新大阪間の直通運転(所要時間：概ね 4 時間前後)が行われることになり、観光をはじめとした交流人口の増加や交流圏の拡大など、本市に様々な効果をもたらすことが期待されています。

＜鹿児島市の入込観光客数（宿泊＋日帰客）の推移＞



平成 3 年 大河ドラマ「翔ぶが如く」効果
平成 16 年 九州新幹線部分開業

平成 5 年 8・6 豪雨災害の影響
平成 20 年 大河ドラマ「篤姫」効果等

資料：鹿児島市観光統計

(8) 観光振興に寄与する路面電車とフェリー

本市の特色ある公共交通として、国内でも数少ない路面電車とフェリーがあげられます。

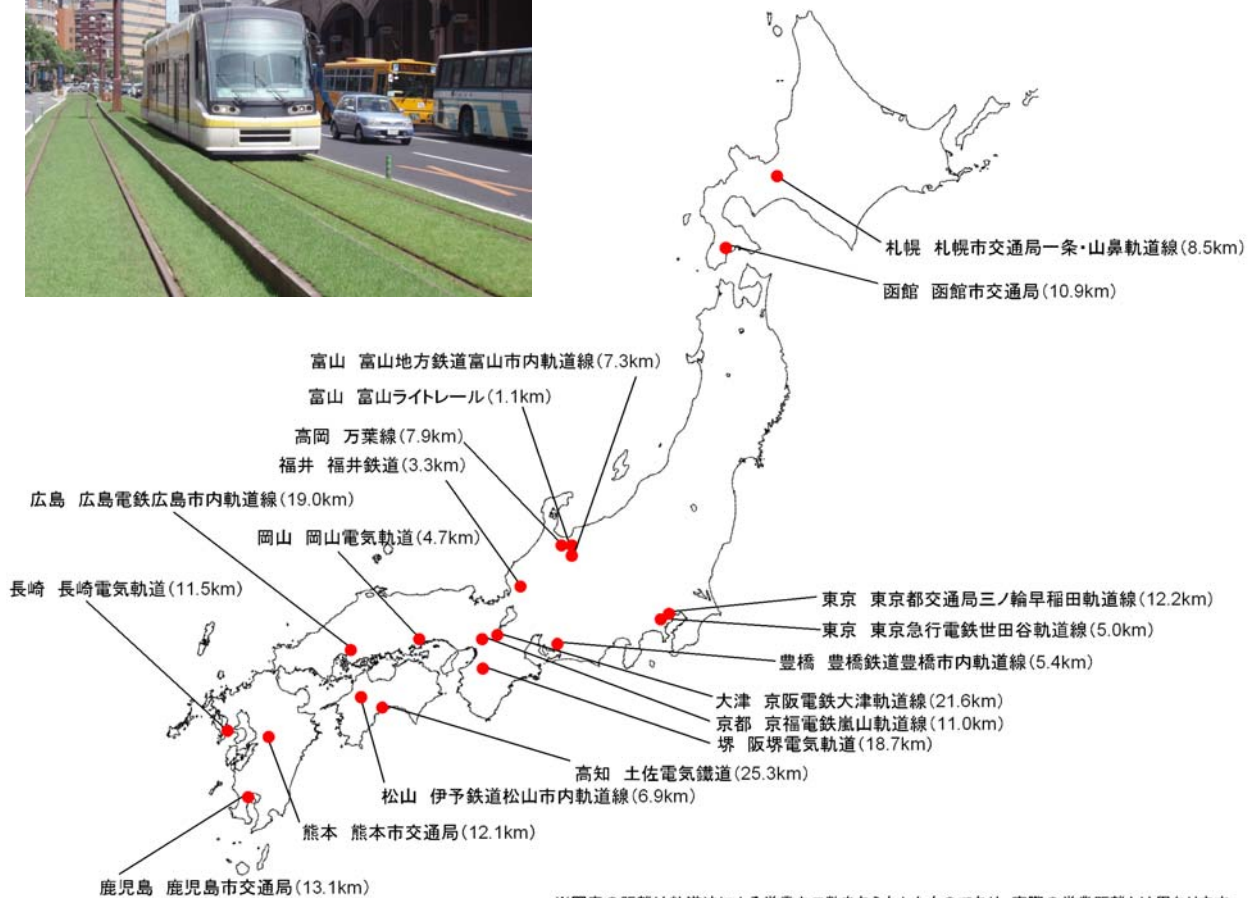
路面電車は、気軽で便利な環境にやさしい交通手段として、市民や観光客に親しまれていますが、近年は、架線柱のセンターポール化や軌道敷の緑化、新型車両の導入などにより、都市景観や観光資源としての魅力も高めています。

また、桜島フェリーは、桜島地域の生活を支える重要な航路として、24時間の運航体制が敷かれ、日中は10分から15分間隔で運航されるなど、高い輸送サービスを提供するとともに、鹿児島が世界に誇る自然の観光資源である桜島へのアクセス手段として、本市の観光振興に重要な役割を果たしています。

<国内の路面電車一覧（平成22年3月現在）>

路面電車

（センターポール・軌道敷緑化・連接式超低床電車）



※図表の距離は軌道法による営業キロ数をあらわしたものであり、実際の営業距離とは異なります。

＜桜島フェリーの運航状況＞

時間	鹿児島港発					桜島港発						
	0	15	30	45	55	0	15	30	45	55		
0	30					0						
1	30					0						
2	30					0						
3	30					0						
4	30					0						
5	30	45				0	30					
6	0	30	45			0	15	30	45			
7	0	15	30	40	50	0	15	25	35	45	55	
8	0	10	20	30	40	50	5	15	25	35	45	55
9	0	10	20	30	40	50	5	15	25	35	45	55
10	0	10	20	30	40	50	5	15	25	35	45	55
11	0	10	20	30	45		5	15	30	45		
12	0	15	30	45			0	15	30	45		
13	0	15	30	45			0	15	30	45		
14	0	15	30	45			0	15	30	45	55	
15	0	10	20	30	40	50	5	15	25	35	45	55
16	0	10	20	30	40	50	5	15	25	35	45	55
17	0	10	20	30	40	50	5	15	25	35	45	55
18	0	10	20	30	40	50	5	15	25	35	45	
19	0	15	30	45			0	15	30	45		
20	0	15	30				0	15	30			
21	0	30					0	30				
22	0	30					0					
23	30						0					

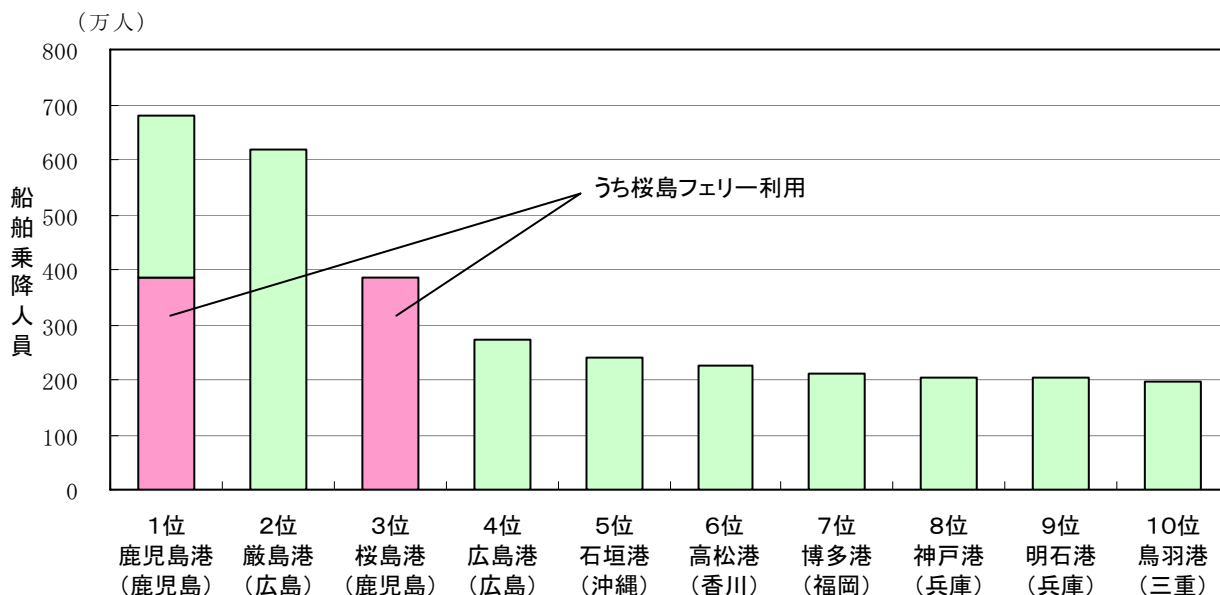


桜島フェリー
(バリアフリー船「プリンセスマリン」と桜島)

※ 所要時間 約 15 分

資料：市船舶部

＜国内の船舶乗降人員上位 10 の港湾＞



※ 甲・乙種港湾の上位 10 外国航路含む。
資料：港湾調査 平成 19 年値

1-2 社会経済情勢の変化

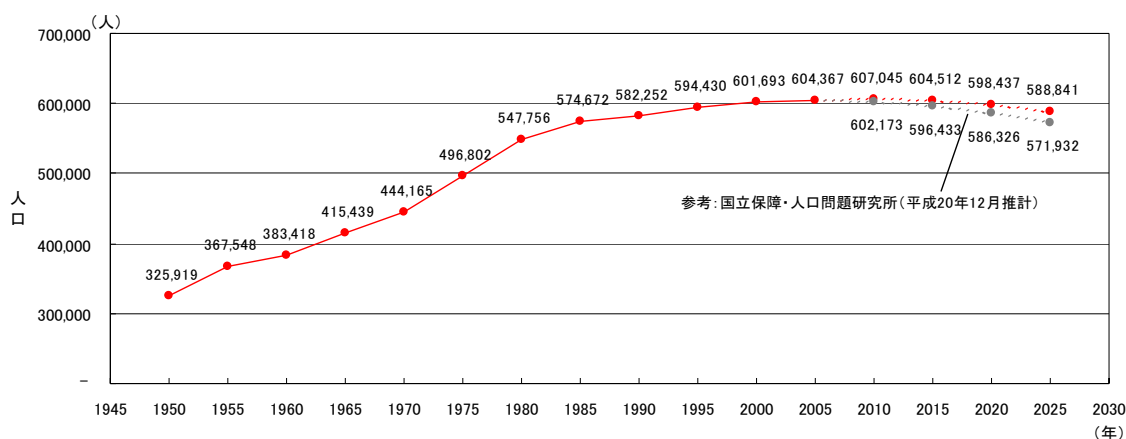
(1) 少子超高齢社会・人口減少社会の到来

国の人口は、出生率の低下等に伴う人口の自然増加の取れんにより、平成 16（2004）年の約 1 億 2780 万人をピークに、世帯数は平成 27（2015）年をピークに減少へと転換し、その後一貫して減少基調となることが見込まれています。

さらに、人口構成では、年少人口及び生産年齢人口が減少し老年人口が増加するという少子化及び超高齢化が顕著となっており、この傾向は長期的に継続するものと予想されています。

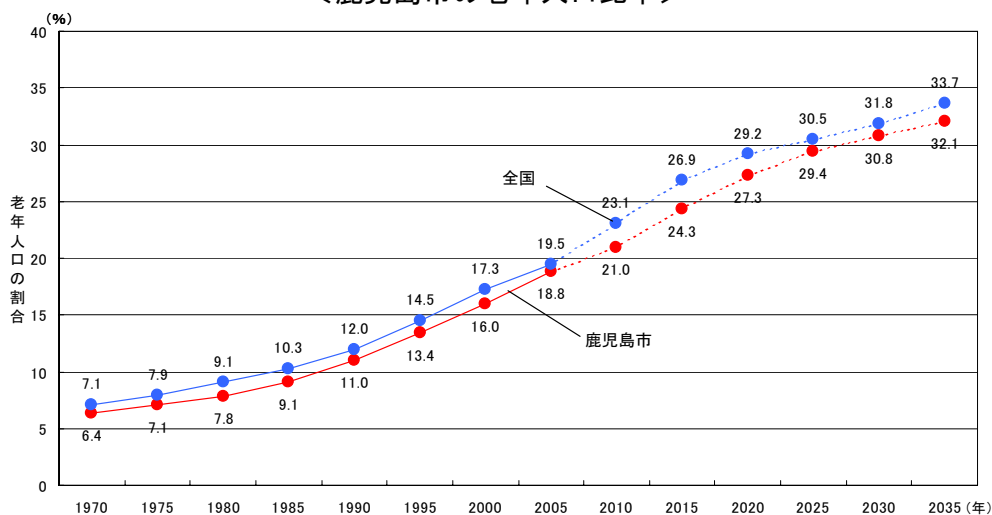
また、本市においても人口のピークは遅れるものの将来的には人口減少に転じるものと思われれます。

＜鹿児島市の人口推移＞



資料：2005 年（平成 17 年）まで国勢調査による実績値
2010 年以降は かがしま都市マスタープラン（2007 年 3 月）における将来予測値

＜鹿児島市の老年人口比率＞



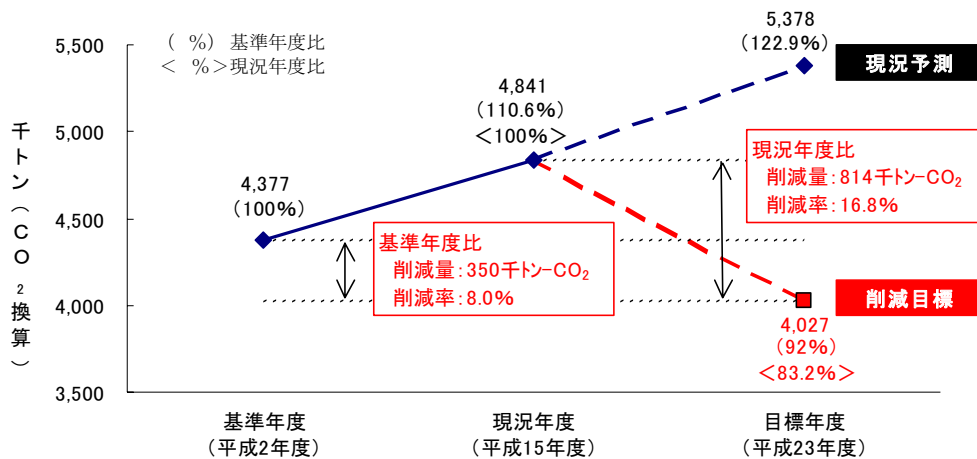
資料：2005 年以前は国勢調査、2010 年以降は国立社会保障・人口問題研究所（平成 20 年 12 月推計）

(2) 環境問題の顕在化・深刻化

地球温暖化をはじめとする地球環境問題の顕在化・深刻化、ヒートアイランド現象や大気汚染、騒音等の都市環境・生活環境の悪化などにより、環境問題に対する人々の意識・関心はますます高まっています。

特に、地球温暖化は、人類の生存基盤に関わる喫緊の課題であることから、本市としても平成18年度に策定した「鹿児島市地球温暖化対策地域推進計画」において、平成23年度における温室効果ガス総排出量を、基準年度比（平成2年度比）で8%削減することとしており、都市交通の分野においても、その達成に向けた積極的な取り組みが求められています。

<温室効果ガス総排出量の将来推計（全体）>



資料：鹿児島市地球温暖化対策地域推進計画（H19.3）

(3) 社会経済システムの変革、地方分権の進展に伴う地域間競争の激化

世界的な規制緩和の流れやバブル経済の崩壊、IT革命の進展等により、これまでの日本的な社会・経済システムは変革を迫られ、厳しい財政状況や地方分権などによる行財政改革、規制緩和、経済構造や金融システムの見直しなどが進められています。

特に、地方分権については、地域の個性と責任ある行政が求められ、今後ますます地域間競争が激しくなることが予想されます。

(4) 価値観、ライフスタイルの多様化、余暇の重視

人々の価値観は、ものの豊かさより心の豊かさ、生活の利便性よりも快適性、さらには自然とのふれあいなど、ゆとりや質を重視する傾向にあります。

また、自由時間の増大等からスポーツ・レジャー等の余暇活動や地域のコミュニティ活動、ボランティア活動など、多様なライフスタイルが選択されるようになってきています。

(5) 国際化、高度情報化の進展

交通・通信基盤の発達などにより、人、物、情報等の地球規模での交流が進展し、社会経済のさまざまな局面においてボーダレス化が進んでいます。

なかでも、情報通信分野の発展は目覚しく、就業形態やライフスタイルの選択肢が増すとともに、年齢や環境を問わずさまざまな人々の社会参加が促進されるなど、この分野の市民生活や都市活動における重要度はますます高まっています。

(6) 厳しさを増す財政環境

今後到来する人口減少社会においては、生産力の低下などにより、国・地方自治体ともに大幅な税収増が望めない状況にあります。また、少子高齢社会の進行により、医療費や社会保障に係る経費の増大などが懸念されています。

他方、これまで整備されてきた社会資本の維持更新コストは着実に増加することから、財政的制約は一層高まると考えられ、大規模な交通基盤の整備に充てることのできる財源は、今後抑制されることが予想されます。

1-3 鹿児島市の公共交通の課題

本市の交通の現状及び交通を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえると、本市における公共交通の課題は次のようになります。

(1) 公共交通の利便性（サービス水準）の向上

本市の公共交通の運行状況を見ると、自動車と走行空間を共有している路面電車・路線バスについては、交通混雑・渋滞や右折車両の軌道敷内進入、バス路線の集中によるだんご運行等により、定時性や速達性が低下する状況も生じています。

また、公共交通に関する市民意識調査等においても、定時性・速達性の確保をはじめ運行頻度・運行時間帯の改善といった、サービス水準の向上を望む意見が多くを占めています。

今後到来する人口減少社会において、近年横ばいあるいは減少傾向にある公共交通の利用状況に歯止めをかけ、増加に転じるためには、利用者ニーズに応じた運行サービスの提供に取り組むなど、利便性の向上を図ることが重要になると考えられます。

(2) 公共交通機関の役割分担の明確化と結節機能の強化

本市の公共交通ネットワークは、サービス水準が比較的近い路面電車と路線バス、あるいは路線バス同士が競合する区間があるなど、必ずしも効率的とはいえないことから、各機関の位置付けや役割分担を明確にした上で、それぞれの特性を活かした、利用者にとってもわかりやすい、効率的な公共交通ネットワークを構築する必要があります。

あわせて、公共交通による円滑な移動の連続性を確保するため、総合交通ターミナル（鹿児島中央駅）、サブターミナル（鴨池地区・鹿児島駅・谷山地区）など主要な交通結節点における交通機関相互の結節機能の強化を図るとともに、環境対策や渋滞緩和の面からも、パークアンドライド、サイクルアンドライド等の推進により公共交通と自動車・自転車等との結節機能を高めていく必要があります。

(3) 公共交通空白地・不便地の解消、拡大抑制

本市では、公共交通の不便な地域においてコミュニティバスを運行するなど、その解消に取り組んでいるところですが、今後も、少子高齢化、モータリゼーションの進展に伴う路線バスの需用減少や規制緩和の影響などにより、不採算路線の廃止・縮小や運行便数の削減が行われ、公共交通の空白地や不便地が拡大することが危惧されています。

そのようなことから、今後とも、公共交通の空白地・不便地の解消に向けた取組を推進するとともに、郊外部等における公共交通の維持・存続に向けた取組を強化することが重要になると考えられます。

(4) 社会的要請への対応

① 超高齢社会に対応した交通施設の整備

本市においてはこれまで、鹿児島市交通バリアフリー基本構想等に基づき、道路の段差・勾配の解消や電線類の地中化、低床車両の導入など、交通施設のバリアフリー化に取り組んできたところですが、今後の超高齢社会の到来を見据えると、高齢者等が円滑に移動できるよう、バリアフリー化の一層の推進はもとより、電停・バス停への上屋、ベンチの設置等による待合施設の改善など、安全・快適な交通施設の整備がますます重要になると考えられます。

② 地球温暖化防止などの環境対策

社会経済活動の拡大等に伴い生活環境、都市環境、さらには地球環境の悪化が進行する中、あらゆる分野において環境負荷の低減が求められています。

とりわけ、喫緊の課題である地球温暖化問題について、本市の温室効果ガスの排出割合は、運輸部門が最も大きく全体の5割弱を占めていることから、この部門での排出量削減が地球温暖化防止に効果的であり、鹿児島市地球温暖化対策地域計画の推進のためにも、交通政策の面から実効性のある具体的な取組が求められています。

(5) まちづくりとの連携

① 中心市街地の活性化に資する交通環境の整備

本市の中心市街地は、近年の消費者ニーズの多様化や大型商業施設の中心市街地外への相次ぐ出店等により、その相対的な地位の低下が懸念されています。

このような中、本市が九州新幹線の全線開業等により今後とも激化が予想される都市間競争を勝ち抜くためには、中心市街地のにぎわい創出と活性化を着実に推進し、実現する必要があります。

そのためには、にぎわいとやすらぎのある都市空間を整備するとともに、中心市街地へのアクセス性及び中心市街地内での回遊性の向上を図るなど、来街しやすく気軽にまち歩きを楽しめる交通環境の整備を図る必要があります。

② 都市景観・観光資源としての公共交通の活用

本市は、公共交通として、国内でも数少ない路面電車やフェリーを有しており、これらは、個性と魅力あふれるかごしまの都市景観を構成する一つの要素として、その役割が再認識されているところです。

余暇重視の傾向や九州新幹線の全線開業により広域的な交流が拡大していく状況を踏まえると、これらの特色ある公共交通を観光資源として積極的に活用していくことが、都市間競争を勝ち抜くための地域の差別化・個性化といった観点からも重要になると考えられます。

1-4 まちづくりの方向

本市のまちづくりを進めていくうえで、公共交通は必要不可欠な都市機能であることから、上位計画である第四次鹿児島市総合計画の目指す都市像やかごしま都市マスタープランの基本理念の実現のためには、まちづくりと一体となった交通政策を推進する必要があります。

【第四次鹿児島市総合計画の目指す都市像】

人とまち 個性が輝く 元気都市・かごしま

〈基本目標〉

機能的で多彩な交流が広がるまち（交流拠点都市）



【かごしま都市マスタープランにおける都市計画の目指す将来像】

21世紀・地球時代に輝きを放つ交流拠点都市

〈基本理念〉

かごしまの魅力を再発見し、活かす都市づくり

多様な都市機能が集約された、すべての人々にとって安心、快適でクルマに過度に依存しない社会への誘導を図り、社会経済の成熟化と人口減少・超高齢化に対応したコンパクトな市街地を形成する集約型都市構造の実現をめざす必要があります。（抜粋）

市民とともに手を携えてつくる都市づくり

1-5 公共交通のあり方（公共交通に関する課題のまとめ）

本市の公共交通が抱える課題への対応を図るとともに、交通政策の面から本市の目指す都市像や基本理念の実現に寄与するためには、次の3つの視点を踏まえた取組を進める必要があります。

① 集約型都市構造の実現に向けた公共交通の利便性向上と

持続可能な交通体系の構築

他都市で多くみられるモータリゼーションの進展による都市の肥大化、拡散型の都市構造は、本市においても同様な傾向がみられることから、集約型都市構造の実現に向け、クルマへの過度な依存からの脱却を目指す必要があります。

そのためには、公共交通が自家用車による移動に比して遜色のない利便性・快適性を確保するとともに、各交通手段の適切な役割分担のもと結節機能の強化を図り、将来的にも持続（存続）可能な効率性の高い交通体系を構築する必要があります。

② 少子高齢社会の進展、環境問題等への対応といった社会的要請への取組

少子高齢化の急速な進展や人口減少社会への移行を踏まえ、高齢者等が安全・快適に移動できるよう、道路や車両等のバリアフリー化、待合施設の改善など交通環境の整備を推進する必要があります。

また、喫緊の課題である地球温暖化対策として、本市の温室効果ガス排出量の最も大きな割合を占める運輸部門での削減が効果的であることから、車両及び船舶の低公害化・低燃費化を推進するとともに、過度なクルマの利用を抑制し、公共交通利用への転換を誘導するなど、有効なハード・ソフト施策を一体的に推進する必要があります。

③ 潜在的なポテンシャルが高く、特色ある公共交通のまちづくりへの活用

本市は国内でも数少ない路面電車やフェリーを有するなど公共交通のバラエティに富み、地形的要因もあいまって他の同規模の都市と比べて極端に公共交通利用が低い状況には至っておらず、公共交通に対する潜在的なポテンシャルは高いものと考えられます。

今後も激化が予想される都市間競争を勝ち抜く、魅力あるまちづくりを進めるためには、かごしまの個性を最大限活用することが重要であり、路面電車やフェリーをはじめとした特色ある公共交通をその資源として活用していく必要があります。

第2章 交通施策の基本方向

集約型都市構造の実現に向けて交通政策の面から取組を進めるためには、本市の必要不可欠な都市機能の一つである公共交通の維持・活性化を図ることはもとより、交通政策の視点から、急速な少子高齢化、環境問題の深刻化、都市間競争の激化などへの対応を進めることが重要であり、そのためには、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必要不可欠となります。

このことを踏まえ、今後は、明確な理念・方針のもと、戦略的な取組を進めてまいります。

2-1 交通施策の基本理念

公共交通を活かした 歩いて楽しむ緑のまち かがしま

少子高齢化、人口減少社会の到来、環境問題の顕在化、都市財政の圧迫といった社会経済情勢への対応として、集約型都市構造の実現に向け、クルマに過度に依存しない社会への誘導を図るため、利便性・効率性の高い持続可能な公共交通体系を構築するとともに、安全・快適で人と環境にやさしい交通環境の整備を図ります。あわせて、路面電車、フェリーなど、“かがしま”ならではの特色ある公共交通の有効利用を図り、個性と魅力あふれる、歩いて楽しむ緑のまちづくりを進めます。



2-2 交通施策の基本方針

基本方針1 利便性・効率性の高い、持続可能な交通体系の構築



集約型都市構造の実現に向け、クルマに過度に依存しない社会への誘導を図るため、利用目的に応じて、だれもが、どこでも、自由に、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り、“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、利用者である市民、サービスを提供する交通事業者、そして行政のそれぞれが、果たすべき役割を十分に理解し、一体となって公共交通の維持・活性化に取り組み、利便性・効率性が高く将来的にも持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

基本方針2 安全・快適で、人と環境にやさしい交通環境の整備



年齢、障害の有無等にかかわらず、だれもが、安全・快適に、移動できる交通環境を目指し、道路や車両等のバリアフリー化、待合施設の改善や歩行者・自転車空間の確保など、人にやさしい交通施設の整備を進めます。

また、環境対策として、車両等の低公害化・低燃費化や交通渋滞対策などを進めるとともに、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。

基本方針3 特色ある公共交通を活かしたまちづくりの推進



交通政策の視点から、個性と魅力あふれるまちづくりを進めるため、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の有効活用を図ります。

また、中心市街地等のにぎわい創出と活性化を図るため、公共交通によるまちなかへのアクセス性を向上させるなど、来街しやすく気軽にまち歩きを楽しめるまちづくりを支援します。

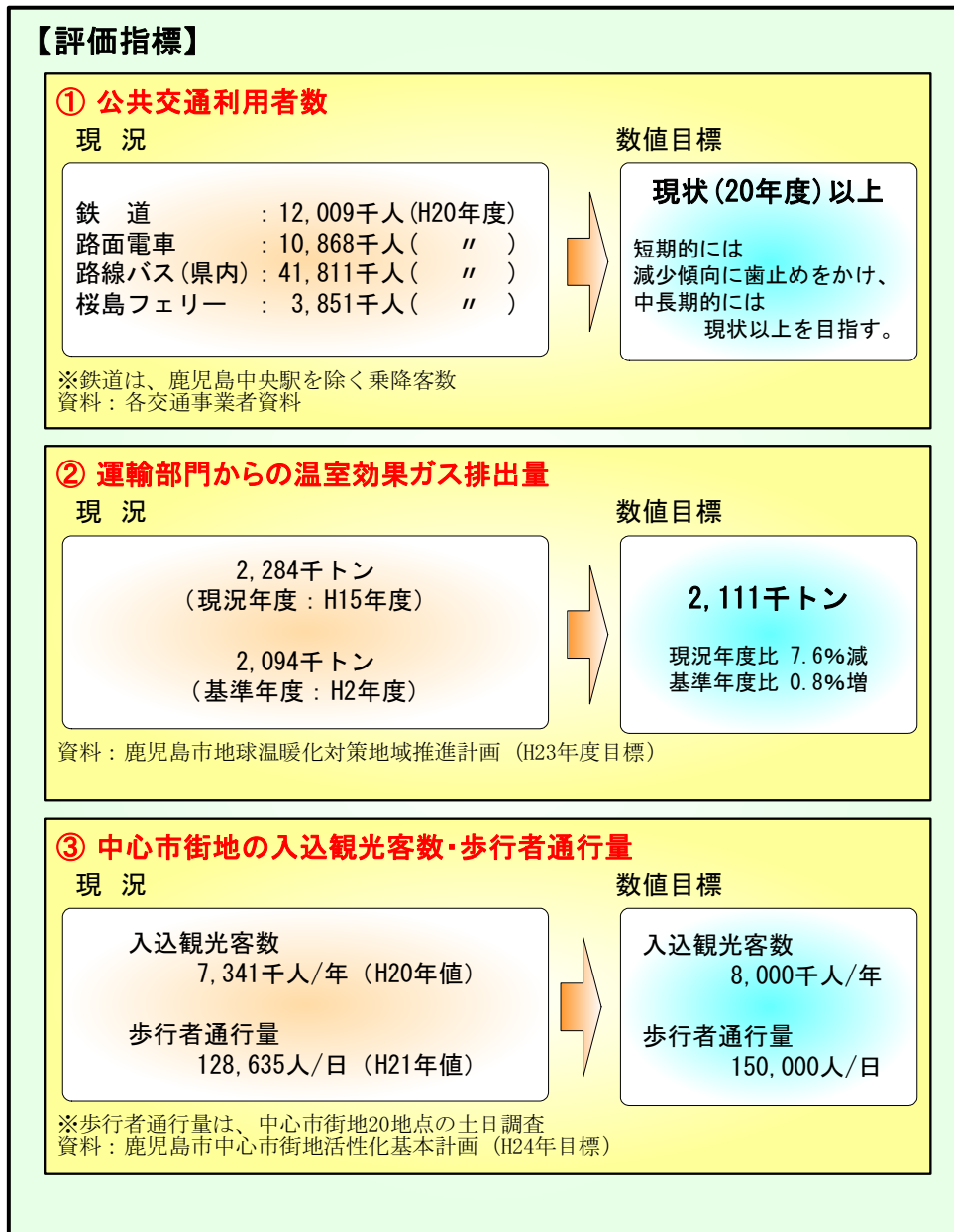
2-3 評価指標

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、概ね10年後の平成33年度とします。

なお、評価指標及びその数値目標は、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。

<公共交通ビジョンの評価指標と数値目標>



※数値目標の設定根拠については、「参考2：評価指標における数値目標の設定に関して」を参照のこと。

第3章 基本方針に基づく重点戦略及び推進施策

公共交通ビジョンの基本理念、基本方針の目標を達成するための重点戦略及び推進施策は、次のとおりとします。

基本理念	基本方針	重点戦略	推進施策
公共交通を活かした 歩いて楽しむ緑のまち かごしま	1 利便性・効率性の 高い、持続可能な 交通体系の構築	1 各交通手段の適切な 役割分担と結節機能の向上	9 施策
		2 公共交通の サービス水準の向上	7 施策
		3 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	3 施策
	2 安全・快適で、 人と環境にやさしい 交通環境の整備	1 安全・快適な交通施設の整備	7 施策
		2 歩行者・自転車を優先した 通行環境の整備	6 施策
		3 環境にやさしい交通環境の 整備・交通行動の促進	8 施策
	3 特色ある公共交通を 活かした まちづくりの推進	1 都市景観・観光資源としての 公共交通の有効活用	8 施策
		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	6 施策
		3 広域交流を促進する 交通環境の整備	5 施策



3-1 基本方針1：利便性・効率性の高い、持続可能な交通体系の構築

(1) 重点戦略1 各交通手段の適切な役割分担と結節機能の向上

利用目的に応じて、だれもが、どこでも、自由に、移動できる、交通環境の実現を図るためには、各交通手段の適切な役割分担のもと、それらの結節機能の向上を図る必要があります。

本市においては、都心部から南北及び西方向に伸びる鉄道、都心部と副都心を結ぶ路面電車及び都心部から周辺団地等を結ぶ路線バスが基幹交通の役割を担っ

ており、これら基幹交通と、連携する交通手段との結節機能を強化し、移動の連続性を確保することにより、効率的でわかりやすい公共交通ネットワークの構築が図られます。

このため、主要な交通結節点における、駅前広場、パークアンドライド（P&R）駐車場の整備や、駐輪場の適正配置などにより、公共交通機関相互、あるいは連携する自動車や自転車等との移動の連続性の確保に取り組むとともに、基幹交通を補完するフィーダーバスの運行などにより、効率的なネットワークの構築を進めます。

また、これらの公共交通ネットワークでカバーされない、公共交通の空白地や不便地においては、地域特性やニーズに応じたコミュニティバスや乗合タクシーなどの運行により、その解消を図るとともに、基幹交通との連携を進めます。

交通結節点の整備例（広木駅）



フィーダーバス



コミュニティバス



推進施策

施策名	実施方針	実施主体	実施目標			
			実施中	短期	中期	長期
1. 谷山地区 サブターミナル の整備	各交通手段の結節機能の強化を図るため、谷山駅周辺地区土地区画整理事業及びJR指宿枕崎線の連続立体交差事業とあわせて、駅前広場等の整備を行う。	行政 交通事業者		<整備>		
2. 鹿児島駅 サブターミナル の整備	各交通手段の結節機能の強化を図るため、鹿児島駅周辺地区の再整備とあわせて、駅前広場等の整備を行う。	行政 交通事業者	<検討>		<整備>	
3. 主要な 交通結節点の整備	各交通手段の結節機能が十分でない、主要な交通結節点について整備検討を行う。	行政 交通事業者	<検討>		<整備>	
4. パーク アンドライド 駐車場の整備	郊外部の鉄道駅周辺又は市街地流入部手前において、パークアンドライド駐車場の整備検討を行う。	行政 交通事業者	<検討>		<実施>……推進	
5. サイクル アンドライド の推進	鉄道駅、電停等の周辺において、駐輪ニーズに応じたサイクルアンドライド駐輪場の確保に取り組む。	行政 交通事業者	<検討>		<実施>……推進	
6. フィーダーバス 路線の拡充	周辺住宅団地等と基幹交通への乗継拠点とを連絡するフィーダーバス路線の拡充に取り組む。	交通事業者	<検討>		<実施>……拡充	
7. 公共交通不便地 の解消	公共交通の空白地や不便地において、地域特性やニーズに応じてコミュニティバスや乗合タクシーなどを運行する。	行政	<検討>		<実施>……拡充	
8. 廃止路線 代替バス等の運行	地域住民の交通手段を確保するため、廃止路線代替バス等の運行を維持するとともに、その存続のため、制度や路線の見直しを検討する。	行政			<実施>……推進	
9. 世界遺産登録 と連動した 交通体系の検討	磯地区近代化産業遺産の世界遺産登録の動きに合わせ、同地区周辺の交通体系の整備検討を行う。	行政 交通事業者	<検討>		<検討結果により 整備・実施>	

※ 短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降 □：調査・検討 □：実施・整備

谷山駅前整備イメージ



(2) 重点戦略2 公共交通のサービス水準の向上

本市の都心部においては、路線バス、路面電車の運行頻度は高いものの、交通渋滞やバス路線の集中により、定時性・速達性が低下している反面、郊外部においては、運行頻度が低いなど十分な交通サービスが提供されていない地域もあります。

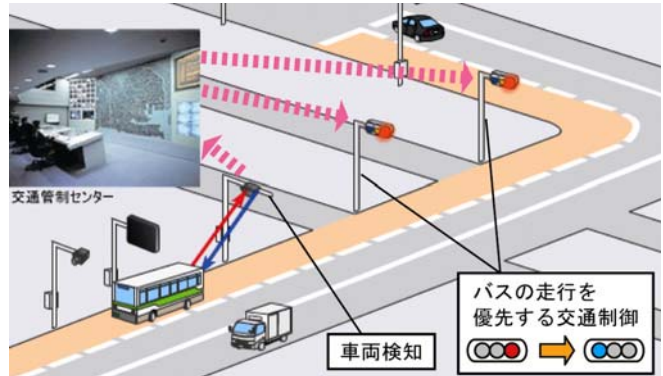
今後、集約型都市構造の実現に向け、クルマに過度に依存しない社会への誘

導を図るためには、公共交通とそれを補完する徒歩、自転車による移動が自家用車による移動に比較して遜色のないサービス水準を確保する必要があります。

その実現に向け、公共交通の運行サービスの向上を図るため、運行頻度、運行時間帯の改善や輸送能力の向上などに引き続き取り組むとともに、都心部においては、路線バス、路面電車の定時性・速達性の向上を図るため、優先信号システム（PTPS等）整備など公共交通優先策に取り組みます。

さらに、運行ダイヤの調整や乗継割引の拡充などにより、乗り継ぎ・乗り換えの円滑化を図るとともに、バスロケーションシステムの検討やわかりやすく・使いやすい案内情報の提供に取り組みます。

バス優先信号（イメージ）



資料：(社)新交通管理システム協会を基に加筆

公共交通総合案内システム（交通ナビかごしま）



タッチパネル式表示装置

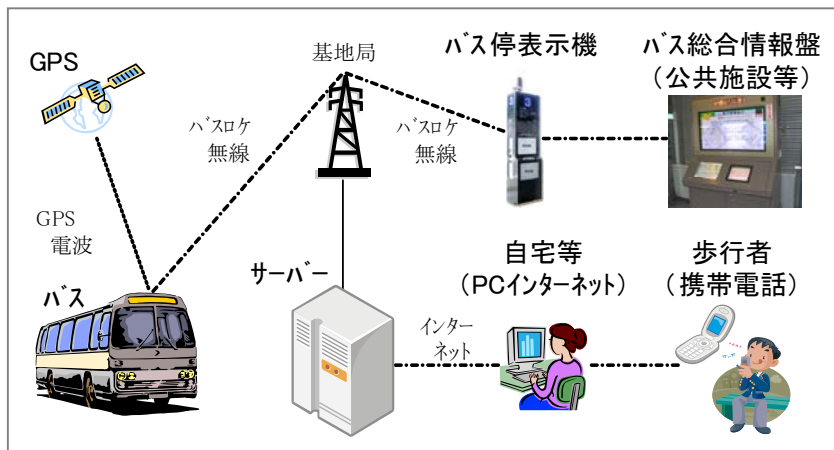
インターネット検索画面（一部拡大）

推進施策

施策名	実施方針	実施主体	実施目標			
			実施中	短期	中期	長期
1. 運行頻度、 運行時間帯の改善	利用者ニーズに応じた運行便数の増加や運行時間帯の延長（始発の繰り上げ、終発の繰り下げ）に取り組む。	交通事業者	＜実施＞……推進			
2. 輸送能力の向上	連接式超低床電車（LRV）など輸送能力の高い車両等の導入検討を行う。	交通事業者	＜実施＞……推進			
3. バスの定時性、 速達性の向上	優先信号システム（PTPS等）の拡充やバス専用・優先レーンの拡大などに取り組む。	行政 交通事業者	＜検討＞ ＜実施＞……推進			
4. 路面電車の定時性、 速達性の向上	電車優先信号の拡充や電車接近表示機等による右折車両の軌道敷外停止の徹底などに取り組む。	行政 交通事業者	＜検討＞ ＜実施＞……推進			
5. 乗り継ぎ・ 乗り換えの円滑化	乗り継ぎ・乗り換えの円滑化を図るため、運行ダイヤの調整、乗継割引の拡充、乗換動線の短縮などに取り組む。	行政 交通事業者	＜実施＞……推進			
6. バスロケーション システムの導入	バス停の表示機や携帯電話等でリアルタイムの運行情報が確認できるバスロケーションシステムの整備検討を行う。	行政 交通事業者	＜検討＞ ＜実施＞			
7. 案内情報の充実等	公共交通総合案内システムのデータ拡充・機能更新を行うなど、案内情報の充実やわかりやすく・使いやすい情報の提供に取り組む。	行政 交通事業者	＜実施＞……推進			

※ 短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降 □：調査・検討 □：実施・整備

バスロケーションシステム（イメージ）



(3) 重点戦略3 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

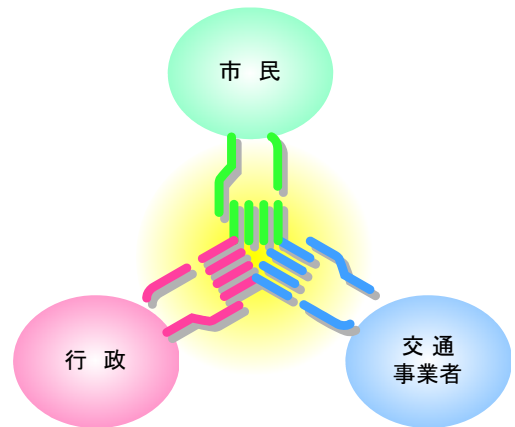
本市における公共交通の利用者は、モータリゼーションの進展等により、近年横ばい又は漸減傾向にあります。また、路線バスについては、規制緩和の影響もあり、不採算路線の廃止・縮小や運行便数の削減が行われている地域もあります。

今後、将来にわたり市民の移動手段が確保されるよう、持続可能な公共交通ネットワークを実現するためには、市民、交通事業者、行政のそれぞれが、果たすべき役割を十分に理解し、一体となって公共交通の維持・活性化を図っていく必要があります。

その実現に向け、交通事業者は、利用者ニーズに応じた安全で快適な運行サービスの提供や、効率的な事業運営に引き続き取り組むとともに、行政は、関係機関との協議・調整のもと、公共交通の維持・活性化に関する事業・施策を、一体的かつ計画的に推進します。

また、市民は、利用者の立場から公共交通を支え、育てるという意識のもと、自らの交通行動を見つめ直し、公共交通を積極的に利用していくことが必要です。このため、交通事業者と行政は、公共交通の利用促進に関する市民への意識啓発や情報提供に引き続き取り組みます。

公共交通ビジョンの推進



公共交通の利用促進

2009
市電・市バスゆーゆーフェスタ

ところ： 交通局敷地内（高麗町43番41号）
とき： 平成21年11月29日(日)
10:00~15:30

遊びに来てね!

※ 入場無料です。
※ イベントは変更になる場合がございます。
※ 会場に駐車場はありませんので、公共交通機関をご利用ください。

市電・市バスゆーゆーフェスタ実行委員会事務局（総合企画課内257-2111）

社団法人 日本バス協会キャラクター
セバスファミリー誕生!

9月20日は「バスの日」
バスに乗って街、元気。

いつでも、どこでも、みんなのバス
社団法人鹿児島県バス協会

推進施策

施策名	実施方針	実施主体	実施目標			
			実施中	短期	中期	長期
1. 広報媒体の活用による公共交通の利用促進	広報誌やホームページなど広報媒体の活用により、公共交通の利用促進に関する市民への意識啓発や情報提供を行う。	行政 交通事業者	<実施>……推進			
2. イベント開催等による公共交通の利用促進	公共交通PRイベントの開催や関連イベントにおけるPRブースの設置等により、公共交通の利用促進に関する市民への意識啓発や情報提供を行う。	行政 交通事業者	<実施>……推進			
3. 公共交通の維持・活性化に向けた連携	公共交通ビジョン推進会議や地域バス対策協議会など、関係者が一体となって、公共交通の維持・活性化に向けた取組を推進する。	行政 交通事業者	<検討> <実施>……推進			

※ 短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降 ：調査・検討 ：実施・整備

公共交通利用促進イベント（市電・市バスゆーゆーフェスタ）



バスと綱引き

手形ペインティングバス

吊革ぶら下がり耐久大会

電車模型走行会

3-2 基本方針2：安全・快適で、人と環境にやさしい交通環境の整備

(1) 重点戦略1 安全・快適な交通施設の整備

少子高齢化社会が進行するなか、高齢者や障害者なども含めたあらゆる人々の自立した日常生活や社会生活を確保するためには、だれもが、安全・快適に、移動できる交通環境を整備する必要があります。

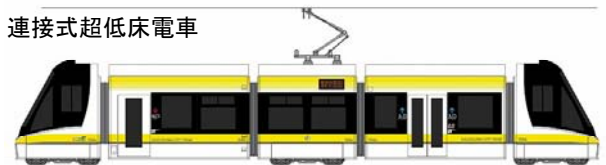
本市では、平成14年度に策定した「鹿児島市交通バリアフリー基本構想」に基づき、国・県・交通事業者と一体となって中央地区を中心とした重点整備地区内の整備を進めているほか、平成17年度に策定した「市道バリアフリー推進計画」に基づき、市内約9,400箇所の整備を進めるなど、みんなが出かけたくなるまちづくりを推進しています。

今後も、だれもが、安全・快適に、移動できる交通環境の実現を目指し、車両等の低床化、歩道の段差・勾配の解消や音響式信号機の設置など交通施設のバリアフリー化を引き続き進めるとともに、電停・バス停への上屋、ベンチの設置等による待合施設の改善など、快適な交通施設の整備に取り組みます。

道路のバリアフリー化・電線類の地中化
(歴史と文化の道)



接続式超低床電車



低公害低床型バス



推進施策

施策名	実施方針	実施主体	実施目標			
			実施中	短期	中期	長期
1. 重点整備地区の バリアフリー化	鹿児島市交通バリアフリー基本構想に基づき、重点整備地区（旅客施設を中心とする地区等）におけるバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する。	行政 交通事業者		<基本構想改訂>	<事業実施>	
2. 旅客施設の バリアフリー化	駅施設へのエレベーターの設置や電停の拡幅など、旅客施設のバリアフリー化を推進する。	行政 交通事業者		<検討> <実施>……推進		
3. 車両等の バリアフリー化	超低床電車、ノンステップバス等の導入など、車両等のバリアフリー化を推進する。	行政 交通事業者		<検討> <実施>……推進		
4. 道路の バリアフリー化	歩道の段差・勾配の解消や点字ブロックの設置など、道路のバリアフリー化を推進する。	行政		<検討> <実施>……推進		
5. 交通安全施設の バリアフリー化	音響式信号機の設置、道路標識等の高輝度化など、交通安全施設のバリアフリー化に取り組む。	行政		<検討> <実施>……推進		
6. 待合施設の改善	電停・バス停への上屋、ベンチの設置など、待合施設の改善を推進する。	行政 交通事業者		<実施>……推進		
7. 桜島港フェリー 施設の整備	桜島港接岸施設の補修工事を年次的に行うとともに、施設の老朽化等の課題に対応するため、施設全体の長期的な整備計画を検討し、段階的に整備を行う。	交通事業者		<検討> <整備>		

※ 短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降 □：調査・検討 □：実施・整備

電停への上屋設置（鹿児島中央駅前）



待合施設の改善例（高規格バス停）



※資料：東京都交通局

(2) 重点戦略2 歩行者・自転車を優先した通行環境の整備

クルマの過度な利用を抑制し、環境にやさしい公共交通等の利用を促進するためには、公共交通を補完する歩行者・自転車の通行環境の向上を図ることも重要です。

本市では、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保を図るため、昭和61年から電線類の地中化に順次取り組むとともに、平成20年には、国から自転車通行環境整備モデル地区の指定を受け、パース通地区について自転車通行部分を分離した歩道整備を進めています。

今後も、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車歩行者道の整備や自転車等の駐車対策など、歩行者・自転車空間の確保に取り組めます。

また、自転車で利用しやすいまちづくりを進めるため、適切な駐輪場の配置に取り組むとともに、自転車による移動の連続性と回遊性を高める、自転車走行空間のネットワーク化について検討を行うなど、その推進に取り組めます。

自転車走行空間の整備例（パース通り）



自転車等の駐車対策（天文館周辺）



駐輪場の整備（市営西千石自転車等駐車場）

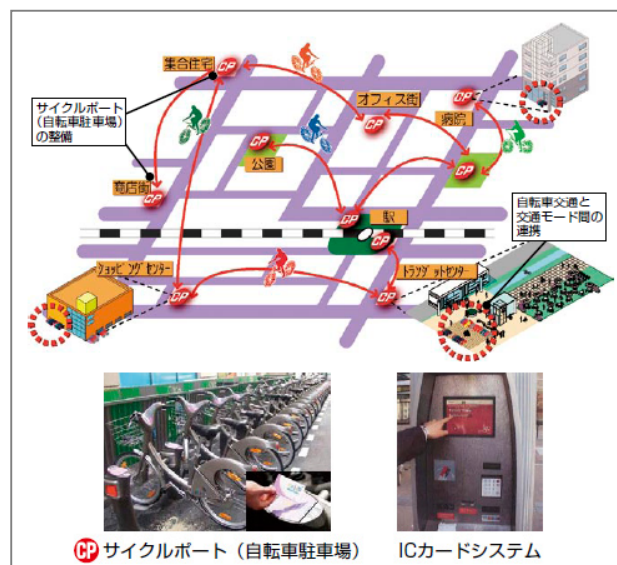


推進施策

施策名	実施方針	実施主体	実施目標			
			実施中	短期	中期	長期
1. 電線類の地中化	安全で快適な通行空間の確保や都市景観の向上等を図るため、電線類の地中化による無電柱化を推進する。	行政	<検討> <実施>……推進			
2. 自転車走行空間の整備	主要拠点間を連絡する路線や自転車の通行量が多い路線において、自転車通行部分を分離した歩道整備などを行う。	行政	<検討> <実施>……推進			
3. 自転車等の放置防止対策の推進	道路等における放置自転車等に対する指導等を強化するとともに、駐輪マナー向上のための啓発活動を推進する。	行政	<実施>……推進			
4. 駐輪場の適正配置	主要な走行線上や目的施設等において、駐輪ニーズに応じた駐輪場の確保に取り組む。	行政	<検討> <実施>……拡充			
5. 自転車走行空間のネットワーク化	自転車による移動の連続性と回遊性を高めるため、既存の自転車走行空間のネットワーク化を図る自転車道等の整備検討を行う。	行政	<検討>	<検討結果により整備・実施>		
6. コミュニティサイクルの導入	複数の自転車貸出拠点(サイクルポート)を配置し、どのポートでも貸出・返却ができるコミュニティサイクルシステムの導入検討を行う。	行政 市民等	<検討>	<検討結果により整備・実施>		

※ 短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降 □：調査・検討 □：実施・整備

コミュニティサイクル（イメージ）



※小規模分散型の自転車駐車場の整備イメージ

(3) 重点戦略3 環境にやさしい交通環境の整備・交通行動の促進

本市では、地球温暖化問題への対策を図るため、平成18年度に「地球環境温暖化対策地域推進計画」を策定し、温室効果ガスの排出削減に向けて、各種施策を推進しています。特に、運輸部門の温室効果ガス排出量は、本市全体の約半分を占めており、温室効果ガス削減に向けた積極的な取組が必要とされています。

今後、地球温暖化をはじめとする環境問題への対策として、運輸部門における環境負荷の低減を図るためには、車両等の環境性能や走行環境の向上を図るとともに、環境に配慮した交通行動の促進を図る必要があります。

その実現に向け、車両等の低公害化・低燃費化を進めるとともに、車両の走行環境を高めるための交通渋滞対策などに取り組みます。

また、望ましい交通行動への自発的な変化を促すモビリティ・マネジメントの推進により、エコ通勤など自家用車から環境負荷の少ない公共交通等への利用転換を促進します。

低公害低床型バス（天然ガスバス）



エコ通勤の推進

The image is a composite graphic. On the left is a colorful illustration titled 「はじむっど! ECO通勤 つづくっど! ECO通勤」 (Start Eco-commuting! Eco-commuting continues!). Below the title is a sun icon and the text 「まずは毎週水曜日を「ノーマイカーデー」に」 (First, let's make every Wednesday a 'No-Car Day'). The illustration depicts various eco-friendly commuting methods: a train, a bus, a person on a bicycle, a person walking with a dog, and a person in a suit. On the right is a form for an 「エコ通勤割引パス」 (Eco Commuting Discount Pass). The form includes fields for 「氏名」 (Name) and 「顔写真 2cm×2cm」 (2cm x 2cm Photo). The validity period is 「有効期限 平成22年9月30日まで」 (Valid until September 30, 2010). The form is signed by 「鹿児島都市圏地球温暖化防止交通対策協議会 印」 (Seal of the Kagoshima Metropolitan Area Global Warming Prevention Traffic Countermeasures Association).

推進施策

施策名	実施方針	実施主体	実施目標			
			実施中	短期	中期	長期
1. 車両等の低公害化・低燃費化	ハイブリッドバス、天然ガスバス、電気推進船など、低公害・低燃費型の車両等の導入を推進する。	行政 交通事業者	＜実施＞……推進			
2. 渋滞箇所の解消	国、県、市が連携と役割分担を図りながら、渋滞対策プログラム等に基づく交差点の改良事業などを推進する。	行政	＜検討＞ ＜実施＞……推進			
3. 幹線道路網の整備等	丘陵部住宅団地や周辺部の地域と都心部、副都心を連絡する放射状の主要幹線道路等の計画的な整備や検討を行う。	行政	＜整備＞……推進			
4. 道路交通情報の収集・提供	交通流の分散化を図るため、道路交通情報の収集、提供体制の強化に取り組む。	行政	＜実施＞……推進			
5. 通勤シャトルバスの拡充	自動車交通総量の抑制を図るため、郊外住宅団地から都心部へ向けた通勤シャトルバスの拡充に取り組む。	交通事業者	＜検討＞ ＜実施＞……拡充			
6. 時差出勤・フレックスタイム制の導入	交通需要の時間的平準化を図るため、時差出勤やフレックスタイム制の導入を促進する。	行政 市民等	＜検討＞ ＜実施＞……推進			
7. モビリティマネジメントの推進	バスマップやポケット時刻表の配布やノーマイカーデーの呼び掛けなどにより、自家用車から公共交通等の利用への自発的な転換を促進する。	行政 交通事業者 市民等	＜実施＞……推進			
8. エコ通勤の推進	エコ通勤ガイドの配布やインセンティブの付与などにより、自家用車から公共交通等の利用へ通勤手段の転換を促進する。	行政 交通事業者 市民等	＜実施＞……推進			

※ 短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降 ：調査・検討 ：実施・整備

モビリティ・マネジメント

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策



＜バスマップ・ポケットの時刻表の作成・提供＞

3-3 基本方針3：特色ある公共交通を活かしたまちづくりの推進

(1) 重点戦略1 都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用

交通政策の視点から、個性と魅力あふれるまちづくりを進めるためには、“かごしま”ならではの特色ある公共交通の有効活用を図ることが重要です。

本市ではこれまで、路面電車のセンターポール化や軌道敷の緑化、接続式超低床電車の導入やユニークな車体で人気を博するカゴシマシティビューの運行など、バラエティに富んだ特色ある公共交通を、景観資源・観光資源として有効に活用し、観光都市としての魅力の向上を図ってきました。

今後も、個性と魅力あふれるまちづくりを進めるために、引き続きカゴシマシティビューの魅力アップや路面電車の軌道敷の緑化を進めるとともに、新型路面電車の導入や桜島フェリーの新船建造などに取り組みます。

また、都市景観や観光資源の面から、路面電車や桜島フェリーのさらなる活用策の検討を行うなど、その有効活用に取り組みます。

路面電車

接続式超低床電車と軌道敷緑化



カゴシマシティビュー

レトロ調



桜島フェリー

バリアフリー船「プリンセスマリン」

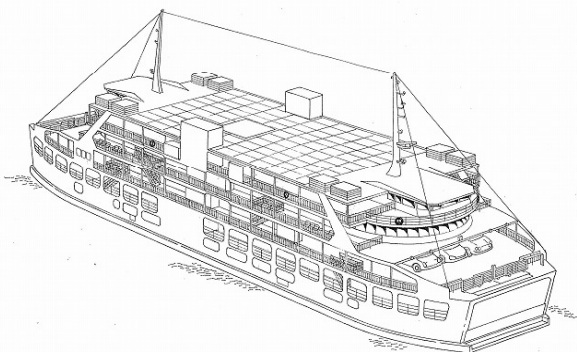


推進施策

施策名	実施方針	実施主体	実施目標			
			実施中	短期	中期	長期
1. 軌道敷緑化の推進	ヒートアイランド現象の緩和や都市景観の向上を図るため、路面電車軌道敷の芝生緑化を推進する。	行政	<整備>			
2. LRT（次世代型路面電車システム）の整備	従来の路面電車の走行環境や車両、施設等をグレードアップさせたLRTをまちづくりと連携して導入・整備する。	交通事業者		<整備>		
3. 交通局施設のリニューアル	LRTの整備等に対応した施設の機能の充実を図るため、移転整備を行う。	交通事業者	<検討>	<整備>		
4. カゴシマシティビューの魅力向上	ユニークな車両自体が観光資源である市内観光周遊バス“カゴシマシティビュー”の魅力アップを図る。	行政	<実施>……推進			
5. 桜島フェリーの 新船建造	環境にやさしく、経済的で、バリアフリーに配慮した、新船を計画的に建造する。	交通事業者		<整備>		
6. 桜島港フェリーターミナルの改修	新船の就航や九州新幹線の全線開業にあわせて、桜島の玄関口としての景観面を考慮し、桜島港フェリーターミナルのリニューアルを行う。	交通事業者	<整備>			
7. 桜島フェリーミニクルーズ船運航	桜島への交通手段としての特性を活用し、錦江湾と桜島が有する多彩な魅力をアピールするため、ミニクルーズ船を運航する。	交通事業者	<検討>		<実施>	
8. 路面電車、桜島フェリーの有効活用	都市景観や観光資源の面から、路面電車や桜島フェリーのさらなる活用策の検討を行う。	行政 交通事業者	<検討>		<検討結果により整備・実施>	

※ 短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降 □：調査・検討 □：実施・整備

桜島フェリー新船（電気推進船）



特色ある公共交通を活かしたまちづくりの整備例



※トランジットモール（景観に配慮した架線レストラム）

(2) 重点戦略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

本市の中心市街地は、様々な都市機能が集積し、交通結節点として高い利便性を有する、まちの顔として発展してきましたが、近年の消費者ニーズの多様化や大型商業施設の中心市街地外への相次ぐ出店等により、小売業年間販売額や歩行者通行量は減少するなど、その相対的な地位や活力の低下が懸念されています。

アーケードの面的整備（中町ジョイントアーケード）



今後、中心市街地のにぎわい創出と活性化を図るためには、交通政策の面からも、来街しやすく気軽にまち歩きを楽しめるまちづくりを支援する必要があります。

その実現に向け、商店街と連携を図りつつ、公共交通の利便性向上や安全で快適な歩行者・自転車空間の確保などに取り組むとともに、公共交通、歩行者、自転車を優先した道路空間の再構築について検討を行うなど、中心市街地のにぎわいの創出等の支援に取り組みます。

商店街との連携（市電1コインの日・無料の日）

We Love 天文館

市電 100 1コインの日

2月14日(土)・15日(日)の期間中、天文館の3電停で降車の方は運賃は100円となります。
※運賃・つりかいはきっぷに付随しています。

2/14(土)・15(日)

対象降車時間 9:00~21:00
対象降車電停 天文館通電停・いづる通電停・朝日通電停

注意事項 ●大人運賃は100円となります。 ●小児運賃は50円となります。
●敬老バスをお持ちの方は運賃が0円となります。

主催 We Love 天文館協議会・中央地区商店街振興協議会
共催 We Love 天文館 四万歩

We Love 天文館

敬老バス市電無料の日

期間中、敬老バスお持ちで、天文館の3電停で降車の方は運賃は無料となります。

2/13(金)・14(土)・15(日)

対象降車時間 13日は終日(始発から終電まで)
14日と15日は9:00~21:00
対象降車電停 天文館通電停・いづる通電停・朝日通電停

主催 We Love 天文館協議会・中央地区商店街振興協議会
共催 We Love 天文館 四万歩

推進施策

施策名	実施方針	実施主体	実施目標			
			実施中	短期	中期	長期
1. 道路空間の再構築	公共交通、歩行者、自転車を優先した道路空間の再構築について検討を行う。	行政 交通事業者 市民等	<検討>	<検討結果により 整備・実施>		
2. 商店街との連携等	商店街の主権イベントとの連携を強化するとともに、商店街が発行する公共交通利用券の周知、活用を図る。	交通事業者 市民等	<実施>……推進			
3. アーケードの 面的整備	いづろ・天文館地区において、歩行者空間の快適性と回遊性の向上を図るため、アーケードの面的整備を促進する。	行政 市民等	<整備>			
4. 回遊空間づくりの 推進	中央公園と天文館公園を結ぶ歩行軸を中心とした回遊空間づくりを推進するなど、中心市街地における回遊性の向上に取り組む。	行政	<検討>	<検討結果により 整備・実施>		
5. 甲突川右岸緑地の 整備	当該地区に不足している観光バス駐車場の整備や観光情報発信等のための新たな拠点施設の設置等を行う。	行政	<整備>			
6. (仮称) 清滝川通りの 整備	安全で快適な歩行者空間の確保等を図るため、清滝川を水辺に親しみ、憩える場として整備する。	行政	<整備>			

※ 短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降 : 調査・検討 : 実施・整備

甲突川右岸緑地整備イメージ



(仮称) 清滝川通り整備イメージ



(3) 重点戦略3 広域交流を促進する交通環境の整備

本市は、九州新幹線や鹿児島本線等の鉄道網、九州縦貫自動車道等の広域高速道路網、鹿児島港における海上交通網、鹿児島空港における航空交通網など、南の交流拠点都市として、県内はもとより国内外との交流を円滑に行うための基盤整備が図られてきています。

今後、人口減少社会が進行するなか、本市が南の交流拠点都市としてさらなる発展をとげるためには、鉄道、都市間高速バス、船舶、航空機といった広域公共交通の利用を促進

する交通環境の整備を進めることにより、交流人口の増加を図っていくことが重要です。

その実現に向け、九州新幹線や在来線の輸送力の増強を促進するとともに、都市間高速バスや交通結節拠点を結ぶシャトルバス等の利便性向上に資するために、広域高速道路網やそれらと連絡する幹線道路等の整備を促進します。

また、利用者の利便性・安全性の向上を図るため、老朽化した鹿児島港新港区の再整備を促進するとともに、鹿児島港における国内外主要港との航路や鹿児島空港における国内外航空路線の拡充を促進します。

鹿児島空港連絡バス



東西幹線道路整備イメージ



推進施策

施策名	実施方針	実施主体	実施目標			
			実施中	短期	中期	長期
1. 鉄道の輸送力の増強	九州新幹線や在来線の増便を促進するなど、輸送力の増強に努める。	行政 交通事業者	<検討>	<検討結果により 整備・実施>		
2. 広域道路網等の整備	都市間高速バス等の利便性向上に資するため、高規格幹線道路とこれらを連絡する地域高規格道路等の整備やインターチェンジとアクセス道路との結節機能の強化を促進する。	行政	<整備>……推進			
3. 海上交通網の整備	広域交流を促進する海上交通ネットワークの形成を図るため、鹿児島港における国内外主要港との航路の拡充を促進する。	行政 交通事業者	<整備>……推進			
4. 鹿児島港新港区の再整備	奄美・沖縄航路の利用者の利便性・安全性の向上を図るため、鹿児島港新港区の再整備を促進する。	行政	<検討>	<整備>		
5. 航空交通網の整備	広域交流を促進する航空交通ネットワークの形成を図るため、鹿児島空港における国内外航空路線の維持・拡充を促進する。	行政 交通事業者	<整備>……推進			

※ 短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降 ：調査・検討 ：実施・整備

九州新幹線（平成23年全線開業）



鹿児島港新港区整備イメージ



第4章 公共交通ビジョンの推進体制

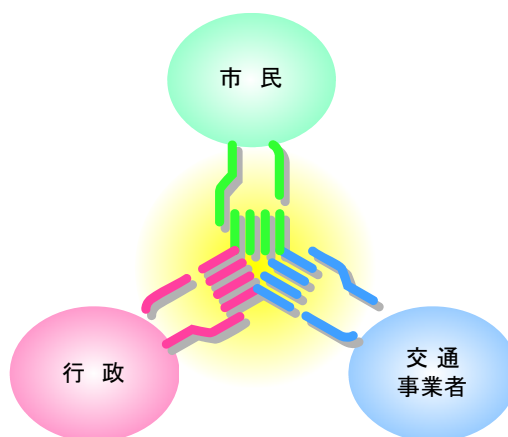
4-1 公共交通ビジョンの実現に向けて

公共交通ビジョンの基本理念（目標）を達成するためには、ビジョンに掲げた施策の進捗状況の把握や評価指標の達成状況の確認などを定期的かつ継続的に実施し、ビジョンの着実な推進を図る必要があります。

また、本ビジョンに掲げた施策を実効性の高いものとするためには、利用者である市民、サービスを提供する交通事業者、そして行政が、パートナーシップのもとそれぞれの果たすべき役割を十分に理解し、一体となって取り組むことが重要です。

さらに、社会経済情勢や市民ニーズの変化、関連計画の見直し等を踏まえ、必要に応じて施策・目標の見直しや新たな提案を行うなど、時勢に即応した弾力的な運用を図る必要もあります。

そのため、本ビジョンの進捗状況の把握などを行う推進組織を設けるとともに、市民への積極的な情報発信や市民ニーズの把握に取り組むこととします。



4-2 公共交通ビジョンの推進組織

(1) 鹿児島市公共交通ビジョン推進会議（仮称）の設置

本ビジョンの着実な推進に向けて、施策の進捗状況や目標の達成状況などを把握し、調整（見直し・提案）を行うために、学識経験者、交通事業者、行政等で構成する「鹿児島市公共交通ビジョン推進会議」を設置します。

(2) 鹿児島市公共交通ビジョン推進会議幹事会（仮称）の設置

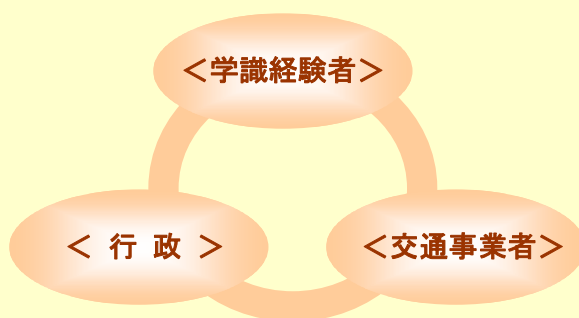
本ビジョンに基づき交通事業者、行政が取り組む施策の一体的かつ計画的な推進に向けて、施策に掲げる具体的な事業について進行管理や連絡調整を行うとともに、相互の連携強化を図るため、推進会議の下に「鹿児島市公共交通ビジョン推進会議幹事会」を設置します。

＜公共交通ビジョンの推進体制＞

鹿児島市公共交通ビジョン推進会議

・施策の進捗状況や目標の達成状況などを把握し、調整（見直し・提案）を行う。

- ① 施策の進捗状況の把握
- ② 評価指標による目標達成状況の把握
- ③ 市民への情報発信・市民ニーズの把握
- ④ 状況変化に応じた施策等の見直し
- ⑤ 新たな施策等の提案



状況報告

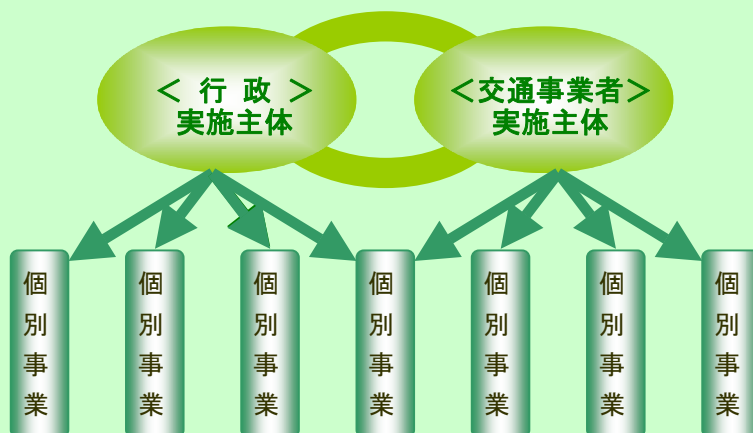


施策（事業）等の見直し
新たな施策（事業）等の提案



鹿児島市公共交通ビジョン推進会議幹事会

・交通事業者や行政が実施主体となる具体的な事業について進行管理や連絡調整を行うとともに、相互の連携強化を図る。



参考1:鹿児島市公共交通ビジョン策定委員会の開催経過

鹿児島市公共交通ビジョンの策定にあたっては、学識経験者、関係事業者、行政機関、市民からなる「鹿児島市公共交通ビジョン策定委員会」を設置し、協議及び検討を行いました。

なお、具体的な事項に関しては、委員会の下に設置した幹事会において調査検討を行いました。

【委員会・幹事会の開催経過】

平成 21 年 8 月 4 日	第 1 回幹事会開催
	<ul style="list-style-type: none">・鹿児島市の交通の現状と課題について・鹿児島市公共交通ビジョンの基本理念及び基本方針(案)について
平成 21 年 8 月 31 日	第 1 回委員会開催
	<ul style="list-style-type: none">・鹿児島市の交通の現状と課題について・鹿児島市公共交通ビジョンの基本理念及び基本方針(案)について
平成 21 年 10 月 19 日	第 2 回幹事会開催
	<ul style="list-style-type: none">・基本理念及び基本方針等(修正案)について・重点戦略(案)について・評価指標(案)について
平成 21 年 10 月 23 日	第 2 回委員会開催
	<ul style="list-style-type: none">・基本理念及び基本方針等(修正案)について・重点戦略(案)について・評価指標(案)について
平成 22 年 1 月 22 日	第 3 回幹事会開催
	<ul style="list-style-type: none">・鹿児島市公共交通ビジョン素案(修正案)について・重点戦略に基づく施策(案)について・マネジメント方法(案)について
平成 22 年 2 月 9 日	第 3 回委員会開催
	<ul style="list-style-type: none">・鹿児島市公共交通ビジョン素案(修正案)について・重点戦略に基づく施策(案)について・マネジメント方法(案)について

【鹿児島市公共交通ビジョン策定委員会委員】

委員氏名	役職名
有馬 順一	(社)鹿児島県バス協会 専務理事
井上 佳朗	鹿児島大学法文学部 教授 ※委員長
岡田 陽一	鹿児島県警察本部交通部 参事官
鈴木 和子	公募市民
田中 俱子	公募市民
長井 敏郎	九州旅客鉄道(株)鹿児島支社 副支社長
中村 修	鹿児島商工会議所企画産業部 部長
西村 昭市	九州運輸局鹿児島運輸支局 次長
野口 誠	公募市民
平田 浩和	鹿児島県企画部 次長
福元 修三郎	鹿児島市企画財政局 局長 ※副委員長
藤田 幸雄	鹿児島市交通局 次長
森 英夫	鹿児島市船舶部 船舶事業管理者

【鹿児島市公共交通ビジョン策定委員会幹事会幹事】

幹事氏名	役職名
宇治野 和幸	鹿児島市企画財政局企画部 部長 ※幹事長
内海 雄介	鹿児島県企画部交通政策課 課長
島田 睦雄	鹿児島市建設局道路部道路建設課 課長
内匠 金利	鹿児島県警察本部交通部交通規制課 課長
徳田 浩一郎	九州地方整備局鹿児島国道事務所調査課 課長
中島 誠	鹿児島県土木部都市計画課 課長
東 勲	九州旅客鉄道(株)鹿児島支社総務企画課 総務・鉄道企画担当課長
松窪 正英	鹿児島市交通局総合企画課 課長
水之浦 孝	鹿児島市船舶部総務課 課長
森 繁	(社)鹿児島県バス協会 事務局長
山田 繁樹	九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官

参考2: 評価指標における数値目標の設定に関して

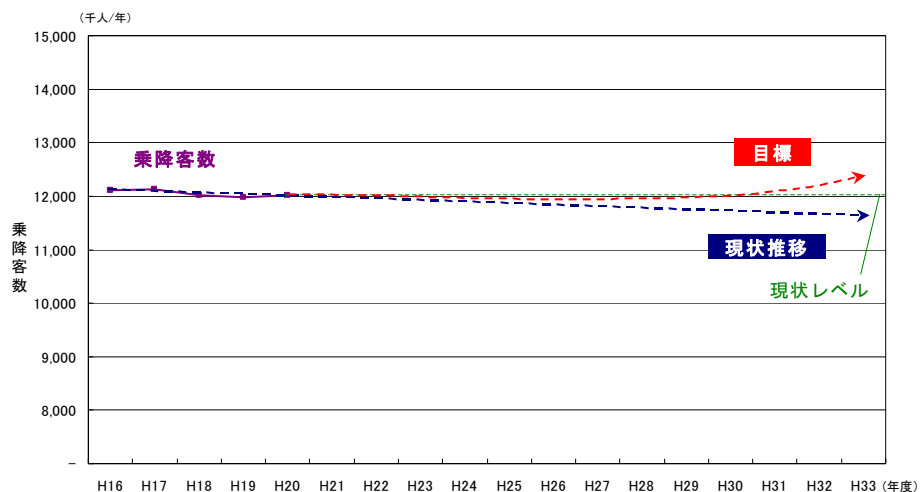
① 公共交通利用者数

公共交通の利用者数は、交通機関によってその状況に若干の差異があるものの、近年は横ばいあるいは減少傾向にあり、今後予測される人口減少社会の到来を踏まえると、長期的には減少傾向で推移するものと予想されます。

このような状況を踏まえ、「公共交通利用者数」の数値目標については、短期的には減少傾向に歯止めをかけて、中長期的には増加に転じ、「現状以上」の利用者数を目指すものとします。

なお、今後、予測どおり人口が減少すると仮定した場合、将来的に現状と同数の利用者があれば、公共交通の分担率としては、現状以上に高くなるものと想定されます。

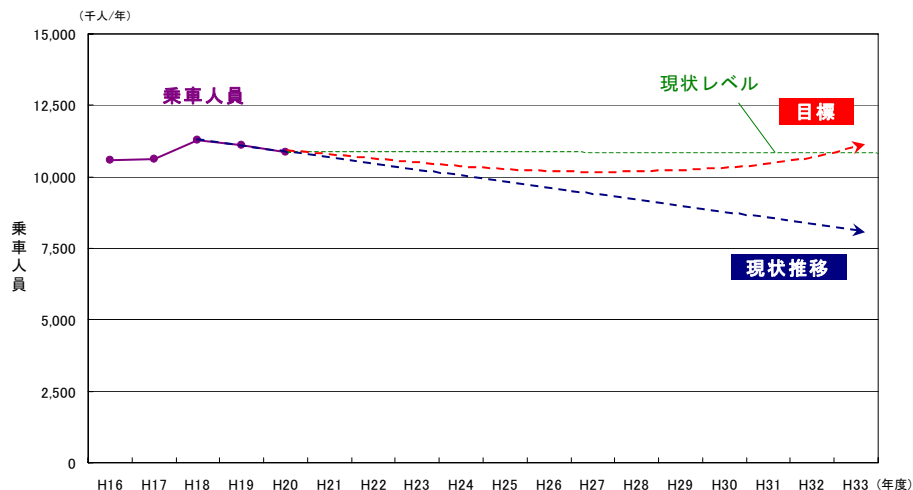
＜「鉄道」の利用者数（乗降客数）の「数値目標」＞



※ 鹿児島中央駅の乗降客数を除く。

資料：JR九州鹿児島支社資料を基に作成

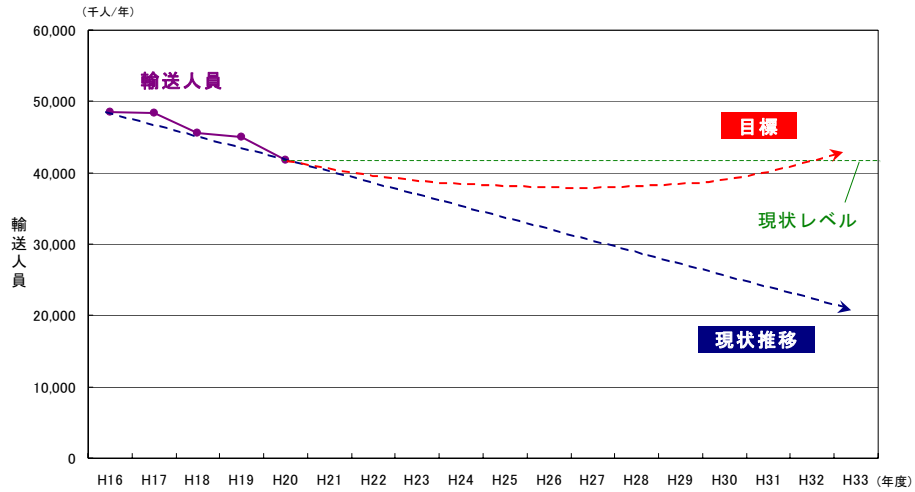
＜「路面電車」の利用者数の「数値目標」＞



※平成18年3月分からは、敬老パスの利用者数を含む。

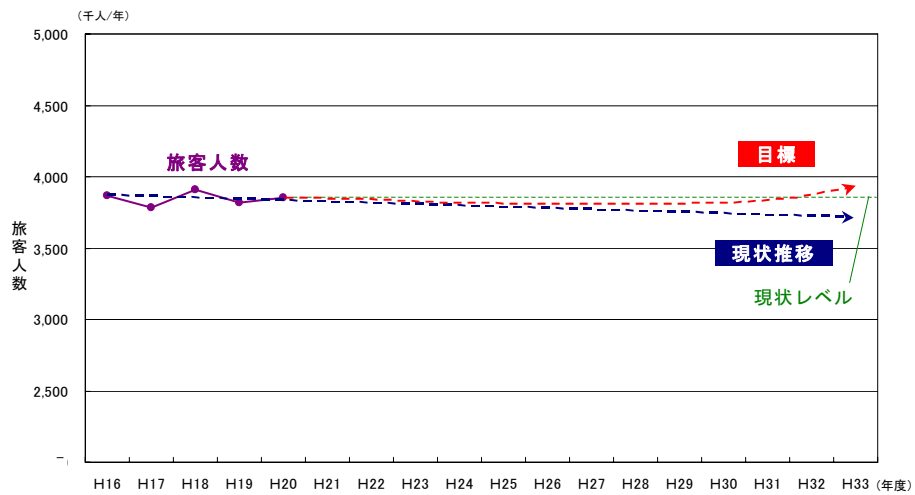
資料：市交通局資料を基に作成

< 「路線バス（県内）」の利用者数の「数値目標」 >



※平成 18 年 3 月分からは、敬老パスの利用者数を含む。
資料：鹿児島運輸支局資料を基に作成

< 「桜島フェリー」の利用者数の「数値目標」 >



資料：市船舶部資料を基に作成

② 運輸部門からの温室効果ガス排出量

運輸部門からの温室効果ガス排出量の削減目標は、「鹿児島市地球温暖化対策地域推進計画」（平成19年3月）で設定されているものです。

a) 温室効果ガス総排出量（全体）

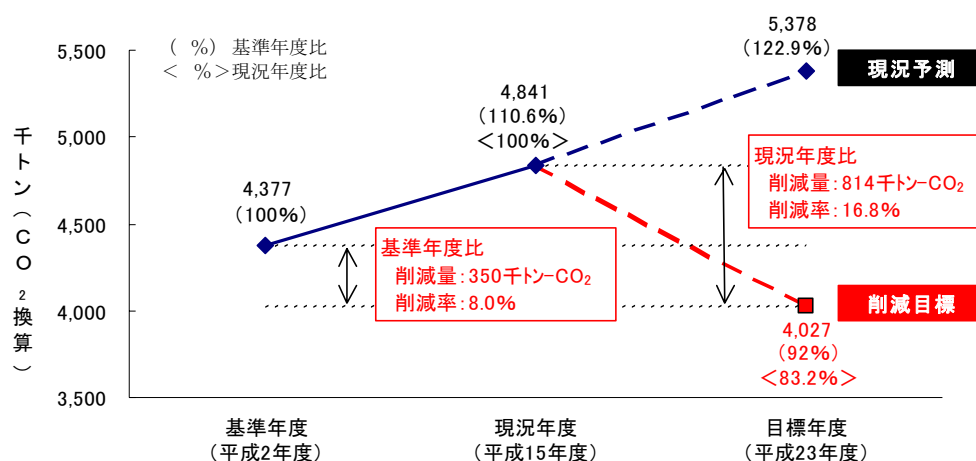
温室効果ガス総排出量の推計の結果では、基準年度（平成2年度）に対し現況年度（平成15年度）で既に10.6%増加している状況です。特に新たな対策をしない場合、基準年度に比べて、目標年度（平成23年度）には22.9%まで増加すると予想されます。

本市の目標は、目標年度の温室効果ガス排出量を基準年度比（平成2年度比）で8%削減を目指すものとしています。これは、基準年度から350千トン（CO₂換算）を削減、現況年度（平成15年度）から814千トン（CO₂換算）を削減することになり、現況年度比で16.8%を削減することになります。

本市の温室効果ガス削減目標

「平成23年度における温室効果ガス総排出量を
基準年度比（平成2年度比）で8%削減します。」
〔現況年度比（平成15年度比）で16.8%の削減が必要〕

<温室効果ガス総排出量の将来推計（全体）>

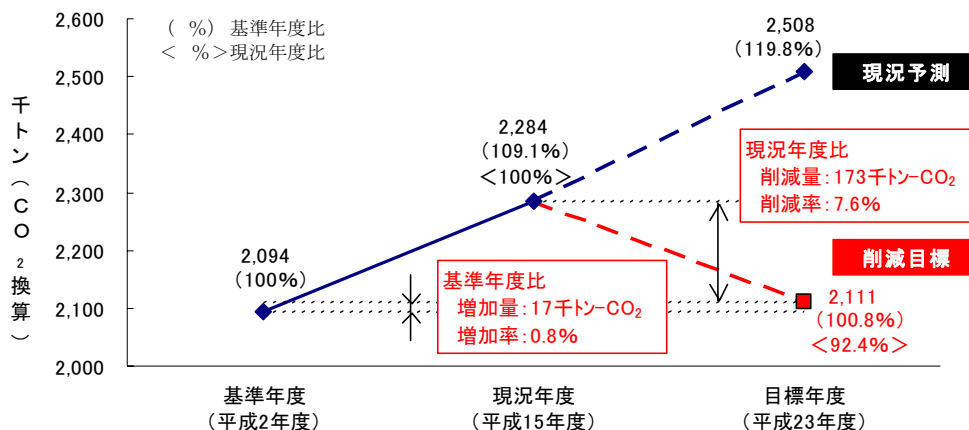


b) 運輸部門からの温室効果ガスの排出量

運輸部門は、現況年度において本市の温室効果ガス排出量の 47.2% を占めており、現況対策のままでは目標年度において温室効果ガス排出量は基準年度比で 19.8% (414 千トン (CO₂ 換算)) 増加することが見込まれています。

本市の目標は、目標年度の運輸部門からの温室効果ガスの排出量を、基準年度比で 0.8% (17 千トン (CO₂ 換算)) の増加に抑制することとしており、これは、現況年度比で 7.6% (173 千トン (CO₂ 換算)) を削減することになります。

< 温室効果ガス排出量の将来推計 (運輸部門) >



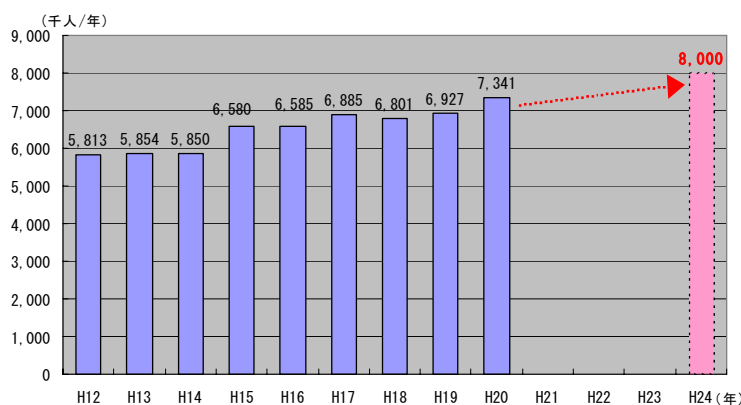
③ 中心市街地の入込観光客数，歩行者通行量

中心市街地の入込観光客数及び歩行者通行量の目標は、「鹿児島市中心市街地活性化基本計画」（平成 19 年 12 月）において設定されているものです。

a) 中心市街地の入込観光客数

「鹿児島市中心市街地活性化基本計画」では、平成 24 年における目標値を 8 百万人/年としており、これは、平成 17 年に策定した「鹿児島市観光未来戦略」で目標としている市全体の年間入込観光客数 1 千万人を達成する上で、中心市街地が担うべき数値として位置づけられるものです。

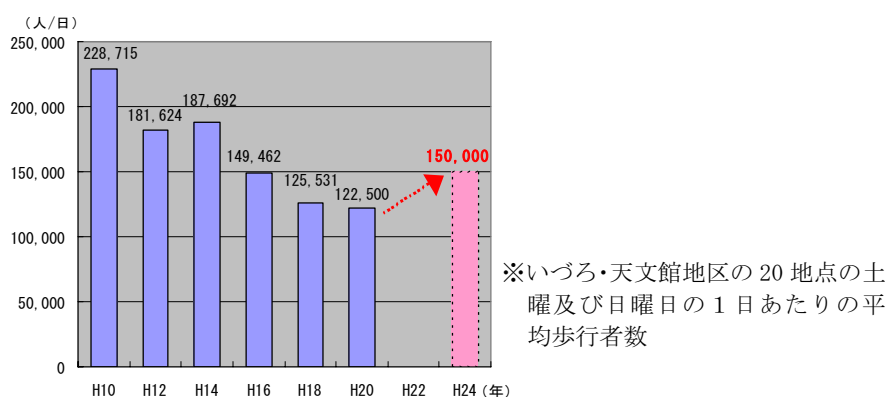
＜中心市街地の入込観光客数の推移と目標値＞



b) 中心市街地の歩行者通行量

「鹿児島市中心市街地活性化基本計画」では、平成 24 年における目標値を 15 万人/日としており、これは、鹿児島中央駅ビルが開業した平成 16 年当時（149,462 人）を上回るものとして設定しています。

＜中心市街地の歩行者通行量の推移と目標値＞

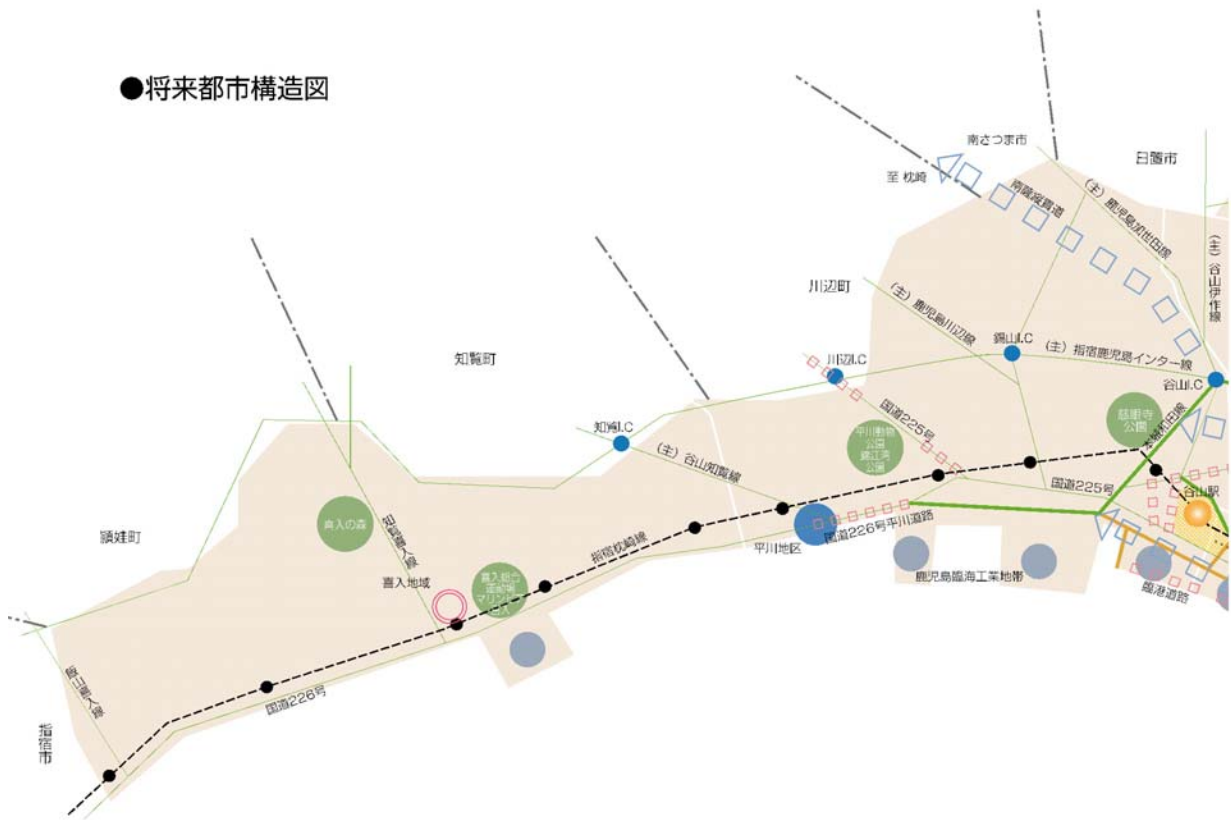


資料編

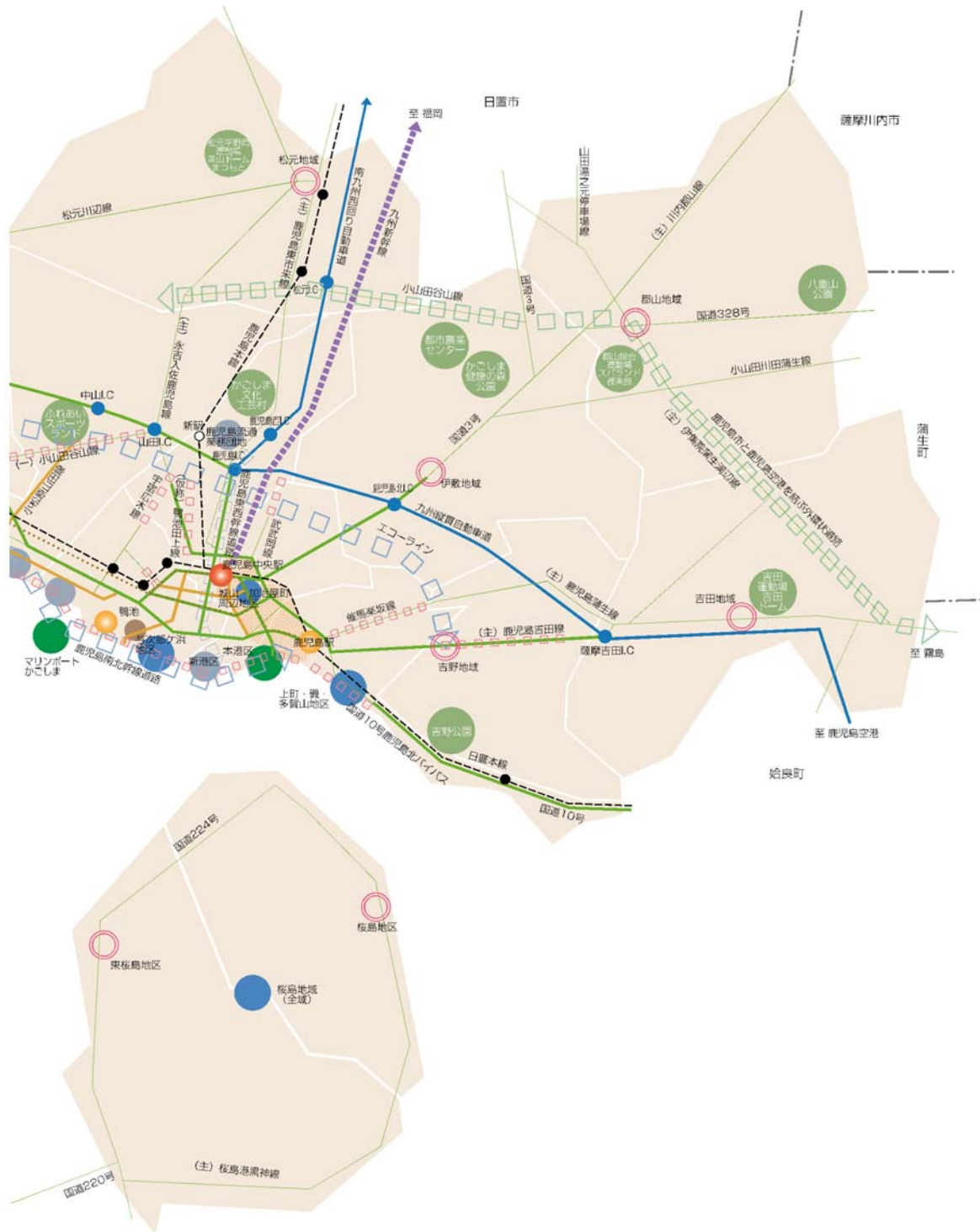
将来の都市構造	55
地域別の人口変化	57
従業人口の推移	58
地区別従業人口の変化	58
市街地の進展状況と大規模住宅団地の分布状況	59
地域間流動の状況	60
全国主要都市の自動車分担率（平日）	61
天文館地区来訪者の利用交通手段	61
中核市の通勤・通学時の利用交通手段	62
主要な道路の混雑度	63
主要な道路の旅行速度	64
鉄道駅（市内）の乗降客数の推移	65
鉄道駅（市内）の交通結節機能の状況	66
電停の交通結節機能の状況	67
公共交通に関する各種アンケート調査結果	67～69

将来の都市構造

●将来都市構造図



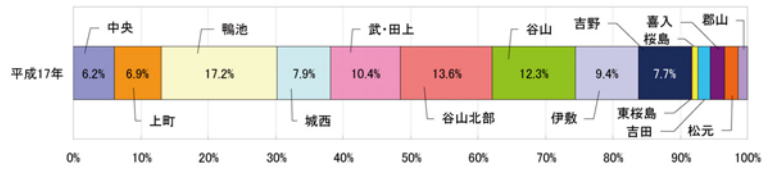
- | | | | |
|---|---------------------|---|-----------------------|
|  | 九州新幹線鹿児島ルート |  | 都心部 |
|  | 鉄道 |  | 副都心 |
|  | 市電 |  | 地域中心 |
|  | 高規格幹線道路 |  | 業務拠点 |
|  | 地域高規格道路 |  | 広域交流拠点 |
|  | 主要幹線道路
(4車線・2車線) |  | 観光レクリエーションゾーン |
|  | 主要幹線道路 (計画・構想) |  | 工業ゾーン
産業物流・港湾業務ゾーン |
|  | 幹線道路 (4車線以上) |  | 緑のレクリエーションゾーン |
|  | 幹線道路 (計画・構想) |  | 総合交通ターミナル |
|  | 地区界 |  | サブターミナル |



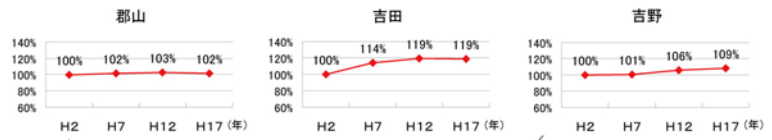
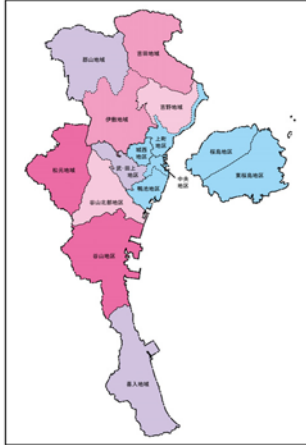
出典：かごしま都市マスタープラン（2007年3月）

地域別の人口変化

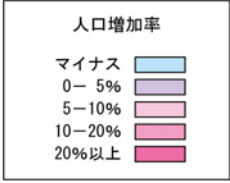
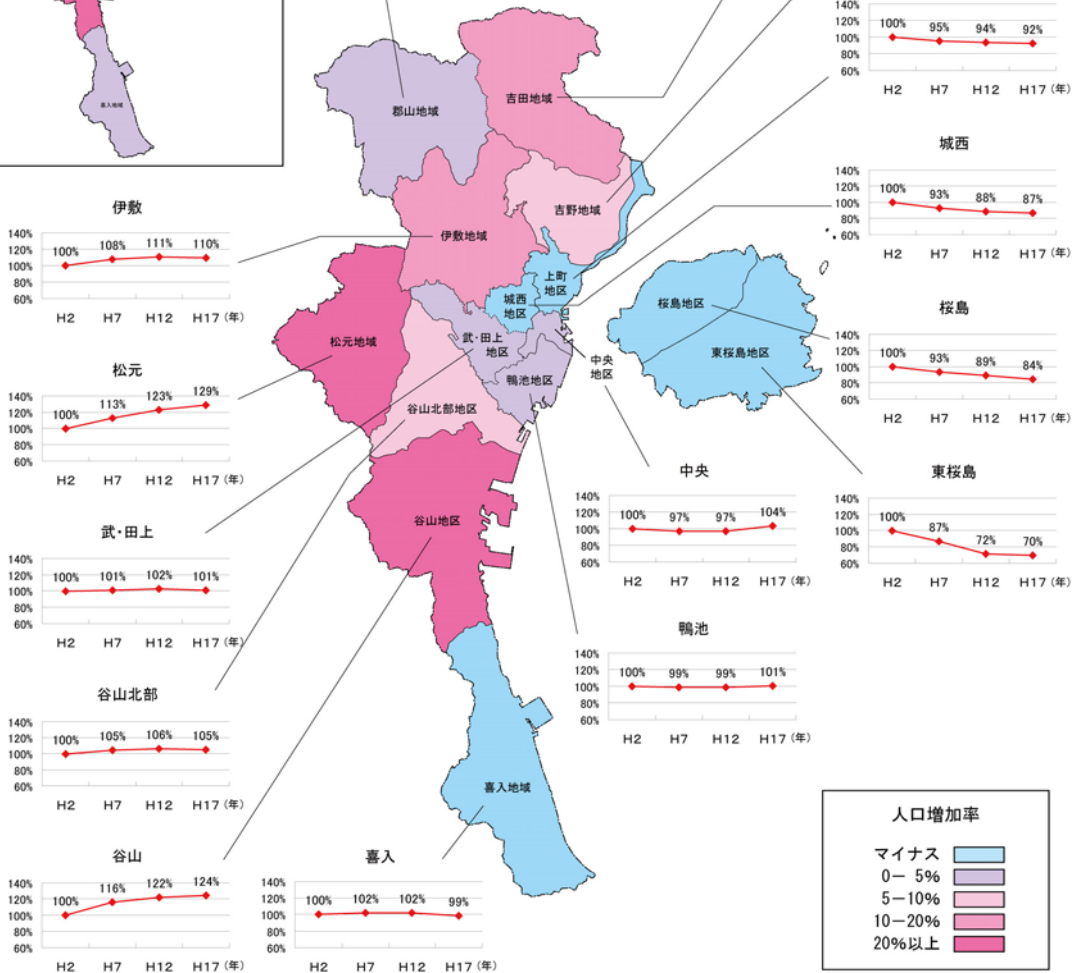
<地域別人口構成比>



<平成2年~12年の増加率>

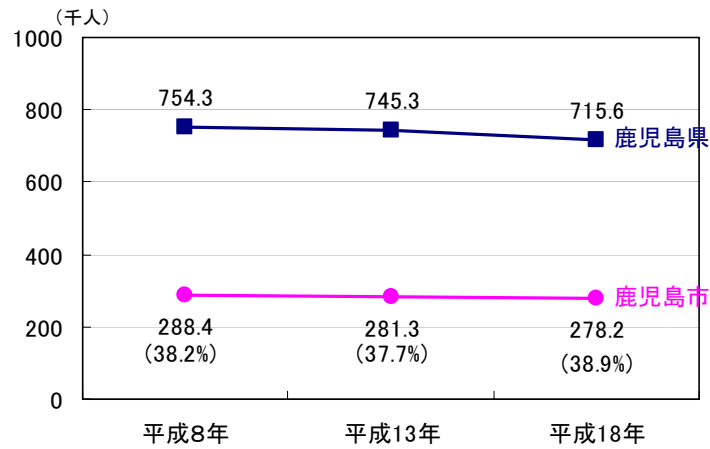


<平成2年~17年の増加率>



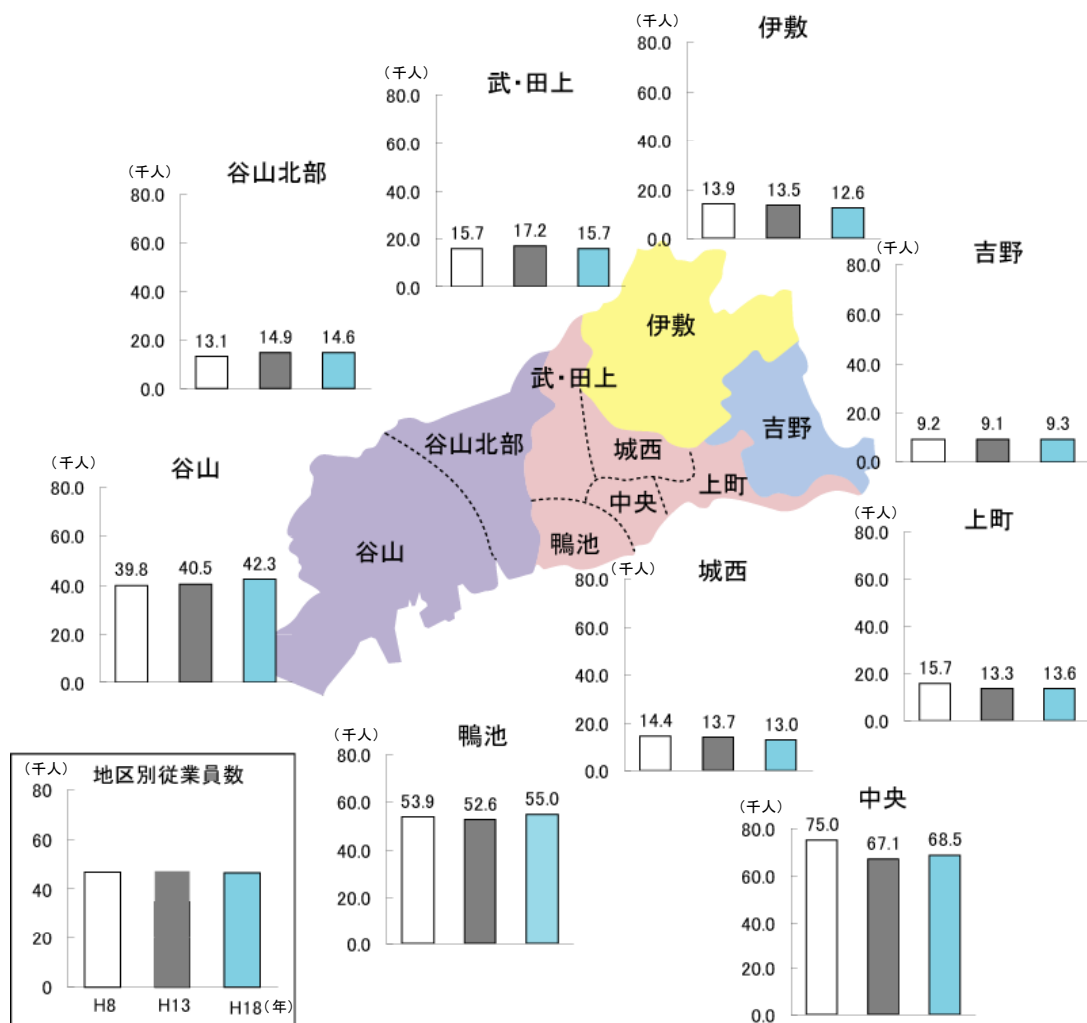
資料：国勢調査

従業員数の推移



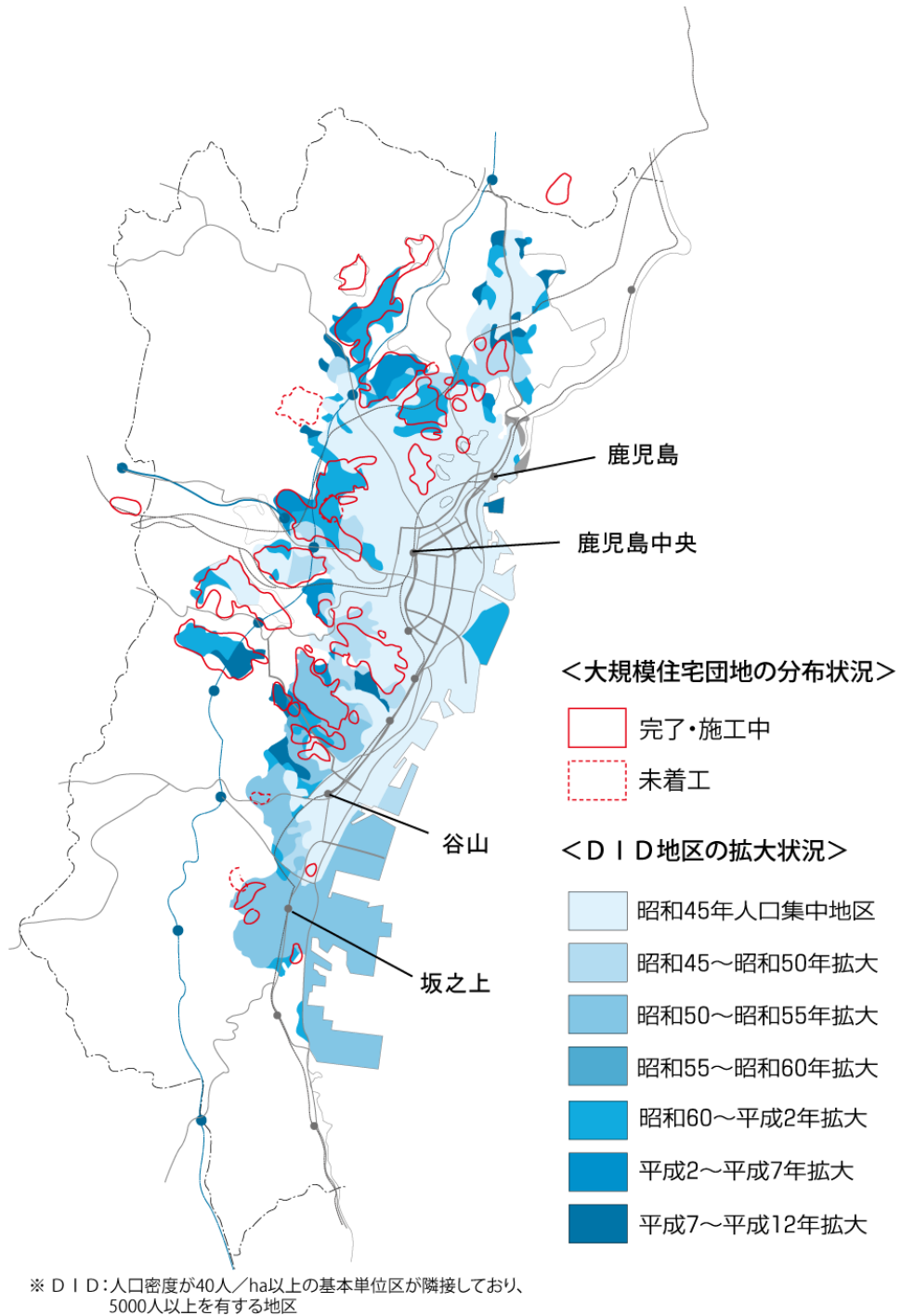
※ () 内は対県シェア。平成8年、平成13年は合併前の1市5町を合算
資料：事業所統計調査

地区別従業員数の変化



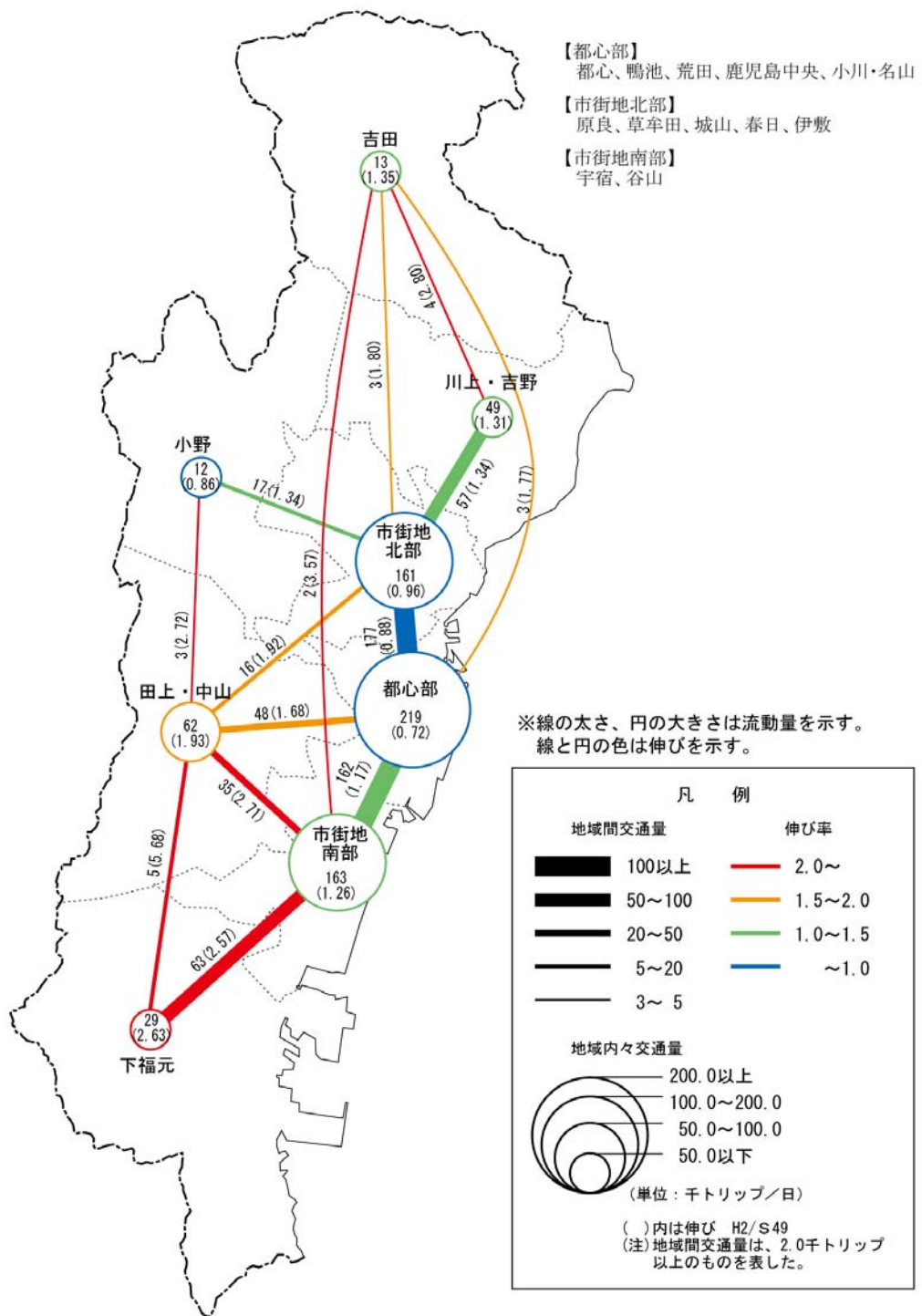
資料：事業所統計調査

市街地の進展状況と大規模住宅団地の分布状況



資料：かごしま都市マスタープラン（2007年3月）

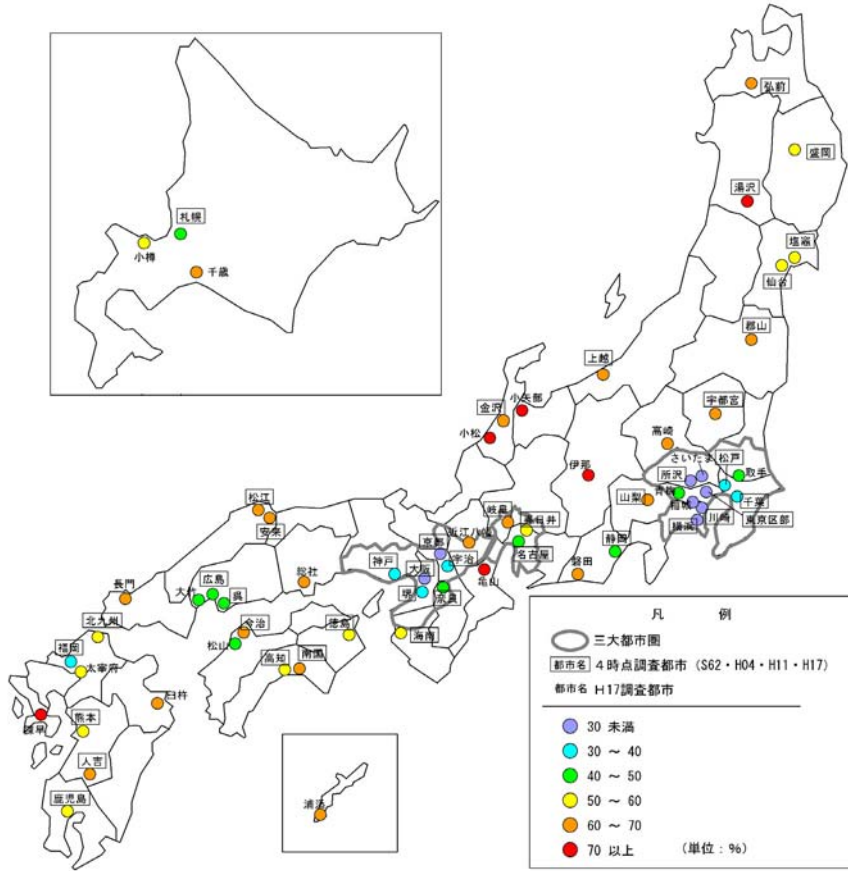
地域間流動の状況



資料：鹿児島都市圏パーソントリップ調査（H2）

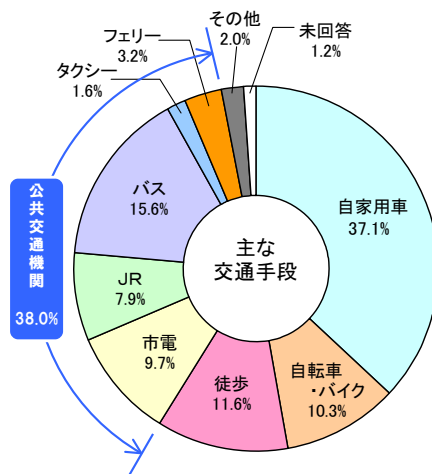
全国主要都市の自動車分担率（平日）

自動車利用率（平日）



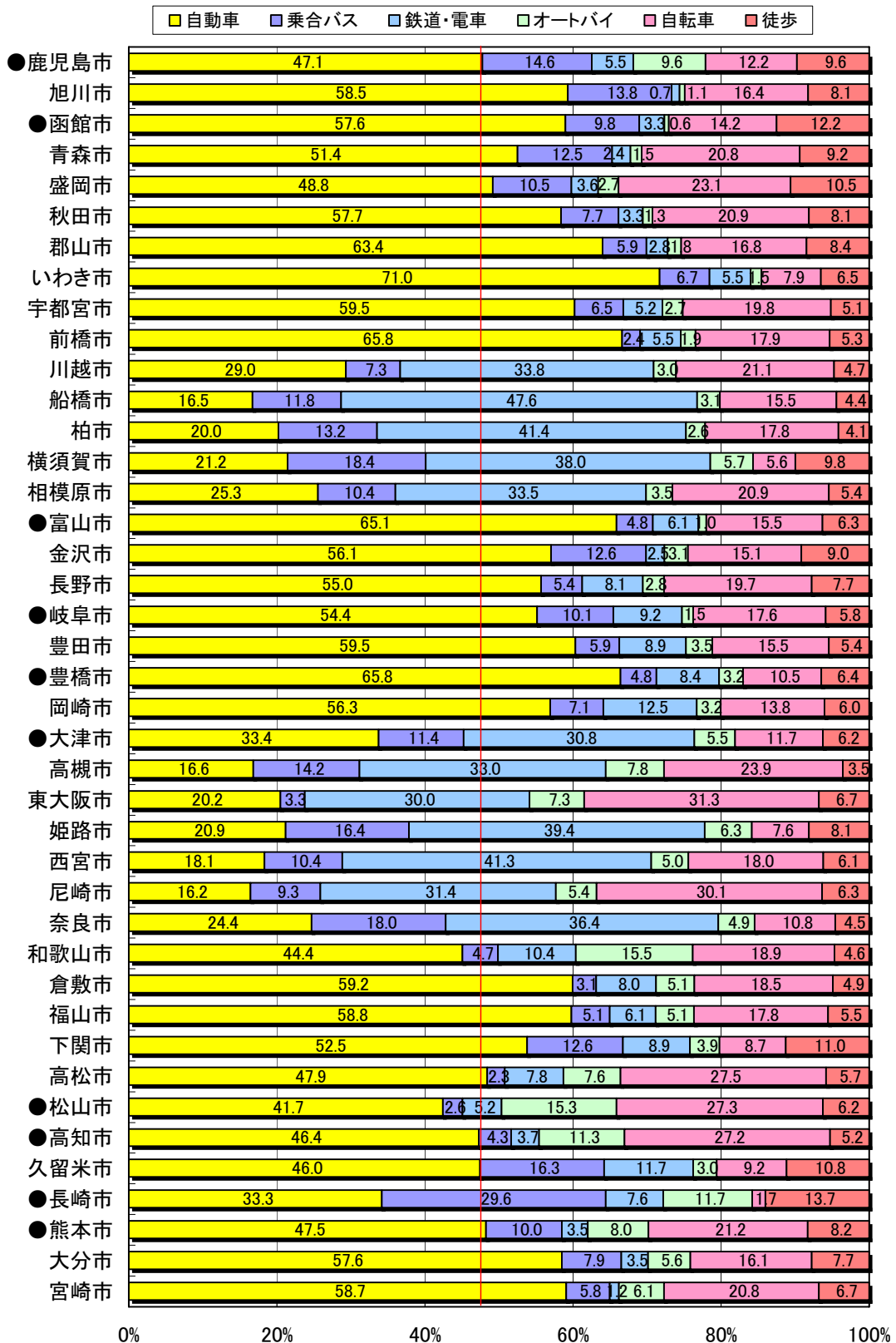
資料：全国PT調査（H17）

天文館地区来訪者の利用交通手段



資料：鹿児島市中心市街地活性化基本計画（H19.12）

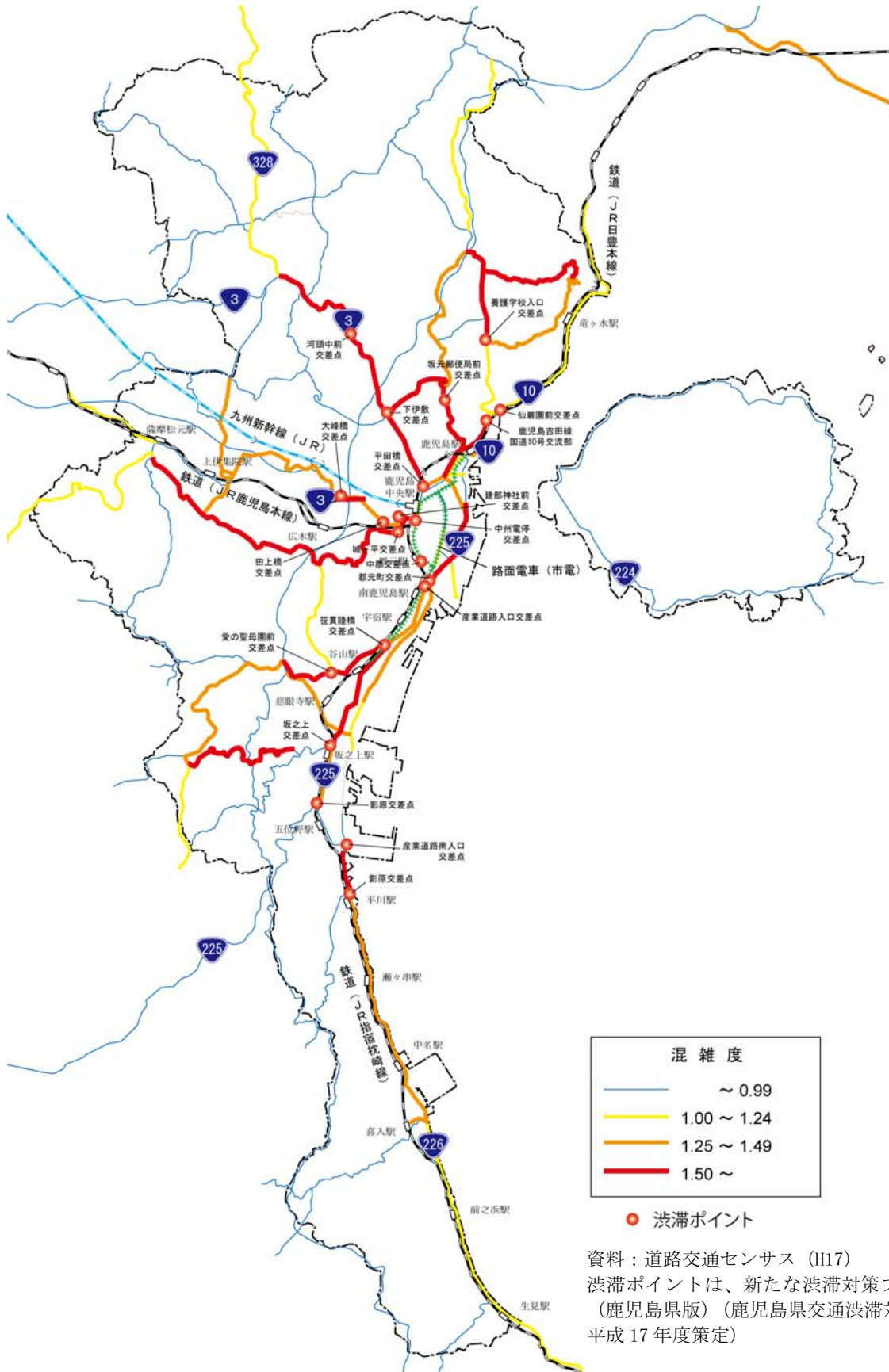
中核市の通勤・通学時の利用交通手段



※ ●印は、路面電車が運行されている都市であることを示す。
岐阜市は平成17年に廃止

資料：国勢調査（H12）

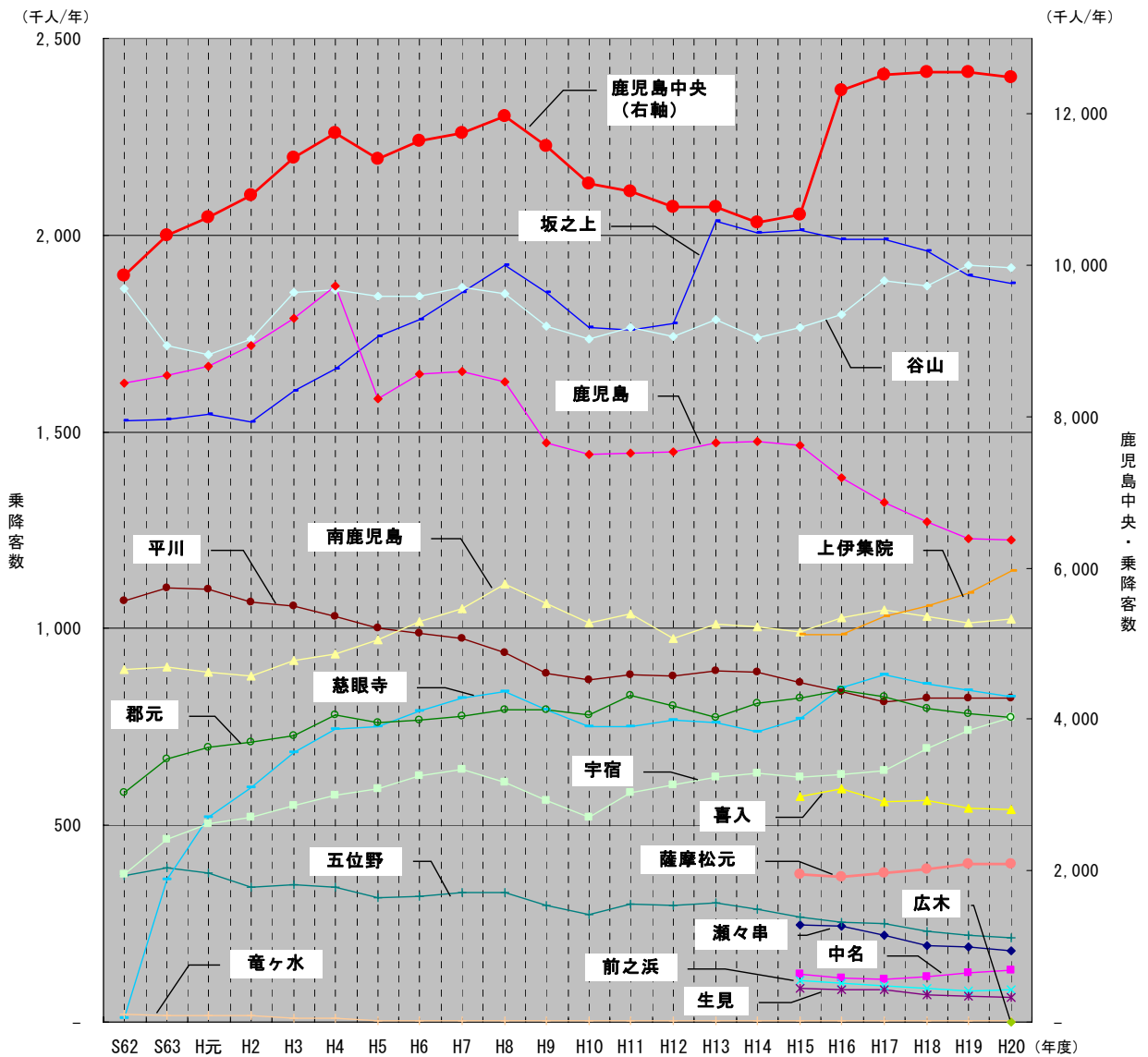
主要な道路の混雑度



主要な道路の旅行速度



鉄道駅（市内）の乗降客数の推移



資料：J R九州鹿児島支社

鉄道駅（市内）の交通結節機能の状況

交通結節点	路線	乗降客数 (千人/年)	駐車場	駐輪場	備考
鹿児島中央駅	鹿児島本線 指宿枕崎線	12,486	約1,800台	約3,160台	駐車場：東約1,400台、西約400台 駐輪場：東約2,060台、西約1,100台
谷山駅	指宿枕崎線	1,917	数台 (キス&ライド)	約1,350台	
坂之上駅	指宿枕崎線	1,877	なし	約200台	駐輪場は市営
鹿児島駅	鹿児島本線 日豊本線	1,225	約326台	約300台	駐車場：一般月極約270台 時間貸6台、その他隣地約50台
上伊集院駅	鹿児島本線	1,145	なし	約180台	駐輪場は市営
南鹿児島駅	指宿枕崎線	1,024	なし	約270台	駐輪場は市営 陸橋下のスペース
慈眼寺駅	指宿枕崎線	827	約20台	約330台	駐輪場は市営
平川駅	指宿枕崎線	822	約6台	なし	
宇宿駅	指宿枕崎線	775	なし	約300台	駐輪場は市営
郡元駅	指宿枕崎線	773	なし	約130台	沿道沿いのスペース
喜入駅	指宿枕崎線	541	なし	約200台	駐輪場は市営
薩摩松元駅	鹿児島本線	403	-	-	
五位野駅	指宿枕崎線	213	-	-	
瀬々串駅	指宿枕崎線	181	-	-	
中名駅	指宿枕崎線	132	-	-	
前之浜駅	指宿枕崎線	82	-	-	
生見駅	指宿枕崎線	62	-	-	
広木駅	鹿児島本線	8	39台	約200台	駐車場、駐輪場は市営 H21.3開業
竜ヶ水駅	日豊本線	2	-	-	

“-”：未調査

※ 乗降客数は、JR九州鹿児島支社資料（平成20年度）

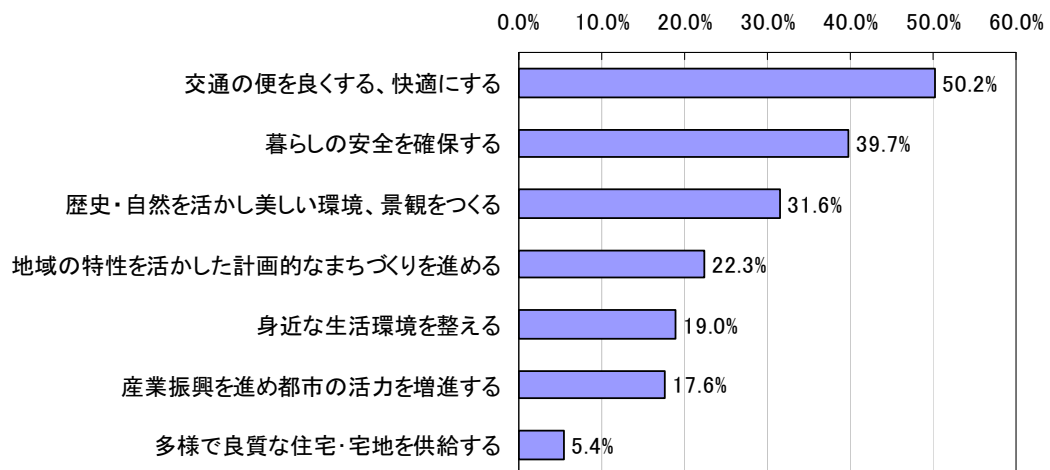
駐車場、駐輪場台数は、鹿児島県鉄道整備促進協議会HP及び現地調査結果（年間50万人以上駅を対象に調査）

電停の交通結節機能の状況

交通結節点	駐車場	駐輪場
谷山電停	なし	約 330 台 (市営) 約 170 台 (交通局)
脇田電停	なし	約 80 台 (交通局)
笹貫電停	なし	約 100 台 (交通局)
南鹿児島電停	なし	約 270 台 (市営) ※JR南鹿児島駅と共通
上塩屋電停	なし	約 60 台 (交通局)
二軒茶屋電停	なし	入口道路付近に 約 10 台のスペース
宇宿一丁目電停	なし	陸橋下に 約 50 台のスペース

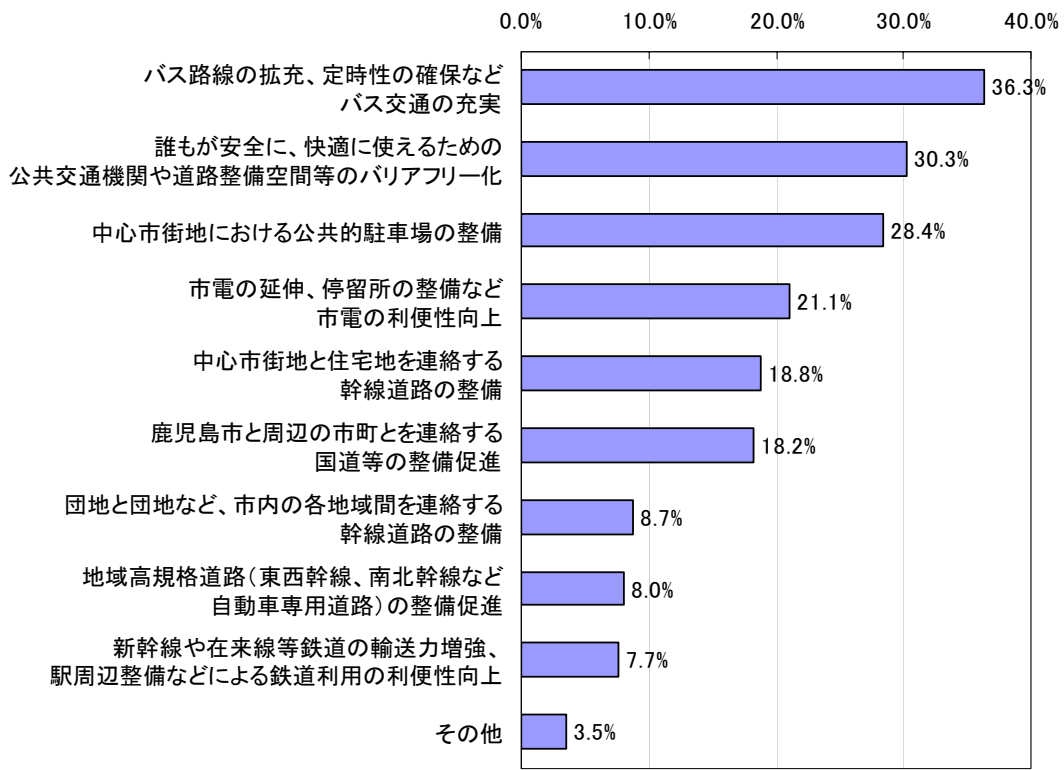
※調査対象は専用軌道上の電停

鹿児島市のまちづくりの重点要望事項（全市）



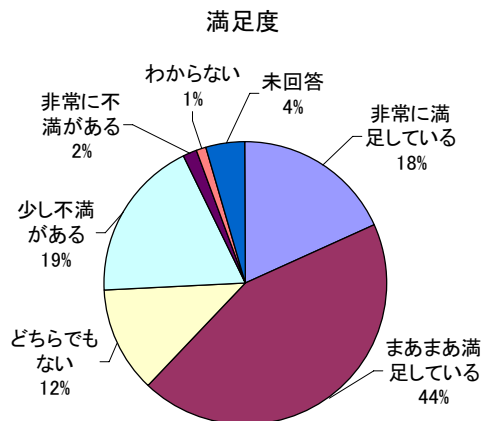
資料：かごしま都市マスタープラン（2007年3月）における市民意識調査 ※回答数 1,743 サンプル

交通利便性向上、交通体系整備の優先取り組み事項（全市）



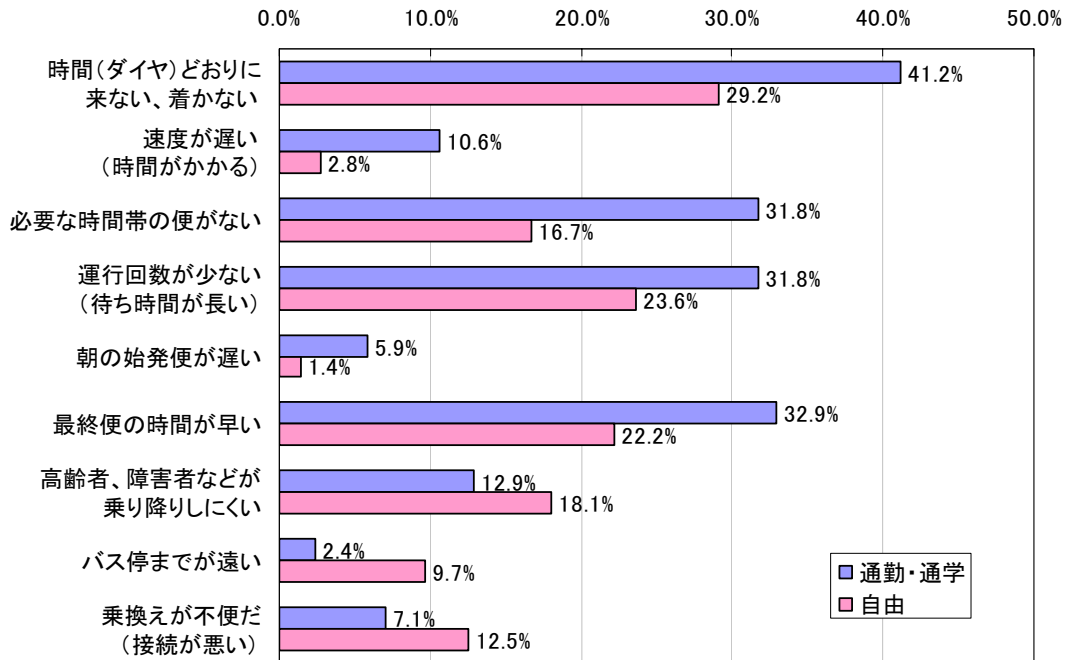
資料：かごしま都市マスタープラン（2007年3月）における市民意識調査 ※回答数 1,743 サンプル

公共交通機関に関する満足度



資料：公共交通機関利用者アンケート調査（平成20年12月実施）※回答数 1,033 サンプル

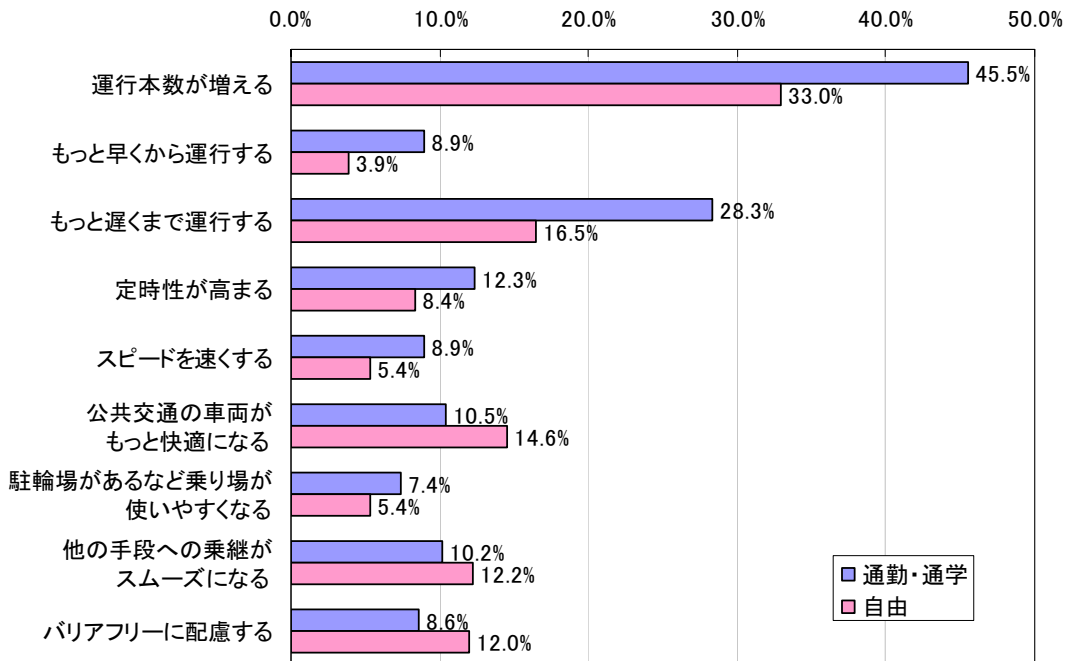
公共交通機関に関する不満点



資料：公共交通機関利用者アンケート調査（平成20年12月実施）

※回答数 通勤・通学目的 85 サンプル、自由目的 72 サンプル（公共交通に対する満足度が「少し不満がある」、「非常に不満がある」とした人）

公共交通機関に対する改善点



資料：公共交通機関利用者アンケート調査（平成20年12月実施）

※回答数 通勤・通学目的 325 サンプル、自由目的 467 サンプル

用語解説

温室効果ガス

地球から宇宙への赤外線放射エネルギーを大気中で吸収して熱に変え、地球の気温を上昇（地球温暖化）させる効果を有する気体の総称です。代表的なものに二酸化炭素（CO₂）、メタン（CH₄）、一酸化二窒素（N₂O）等があります。

架線レストラム

動力源となる電気を得るための架線を必要としない路面電車のことで、バッテリー方式と地下に電力線を埋め込み給電する方式があります。架線をなくすることにより、都市景観の向上が図られます。

公共交通総合案内システム

公共交通機関の路線、ダイヤ、運賃等に係る総合的なデータベース及び情報検索機能並びに主要交通結節点における情報表示装置から構成されるシステムです。

交通結節点

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のことです。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などが挙げられます。

コミュニティサイクル

レンタサイクルのように共用の自転車を借りた場所に返すのではなく、複数の自転車貸出拠点（サイクルポート）を置いて、どのサイクルポートでも貸出・返却ができるようにしたシステムです。

コミュニティバス

自治体や自治会等が、地域住民の移動手段を確保するために、一定地域内を運行するバスのことです。公共交通が不便な地域において運行するもののほか、市街地内の主要施設や観光拠点等を循環するものなど様々なタイプがあり、従来の乗合バスを補う公共交通サービスとして、全国的に急速に導入されています。

サイクルアンドライド（C&R）

自宅から最寄の鉄道駅やバス停まで自転車を利用し、周辺の駐輪場に駐車して、そこから鉄道やバスを利用する移動形態のことです。

集約型都市構造

都市圏内の中心市街地及び主要な交通結節点周辺等を都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携することで、都市圏内の多くの人にとっての暮らしやすさと当該都市圏全体の持続的な発展を確保するものです。

センターポール

路面電車の架線を支える電柱を中央分離帯に立てることです。歩道側から架線をくもの巣状に吊っていた支持鉄線をなくすることにより、都市景観の向上が図られます。

電気推進船

一般的なディーゼルエンジン等で直接プロペラを回転させる方式と違い、エンジンで駆動する発電機で発電し電動機でプロペラを回転させて船の推進力を得る船のことです。船内スペースが有効利用できる、船体の形状の設計自由度が上がる、エネルギー効率が高等の利点があります。

トランジットモール

中心市街地の商店街などにおいて、一般車両の通行を制限することによって歩行者や自転車専用の空間とし、バスや路面電車などの公共交通機関だけが通行できるようにした街路のことです。

パークアンドライド（P & R）

自宅から最寄の鉄道駅やバス停まで自家用車を利用し、周辺の駐車場に駐車して、そこから鉄道やバスを利用することです。都心部等の交通渋滞の緩和につながる、環境にもやさしい移動形態です。

なお、鉄道と乗り継ぐ場合をパークアンドライド、バスと乗り継ぐ場合をパークアンドバスライドと言います。

バスロケーションシステム

G P S等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに遅延状況や待ち時間などの運行情報を提供するシステムです。

バリアフリー

もともとは建築用語で「バリア（障壁）」を「フリー（除く）」、つまり障壁となるものを取り除き、生活しやすくすることを意味します。建物内や道路等の段差など、物理的な障壁の除去と言う意味合いから、最近ではより広い意味で用いられてきており、高齢者、障害者などに限らず、あらゆる人の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なバリアを除去することも意味します。

フィーダーバス路線

地域間や拠点間を結ぶ幹線的な公共交通機関に対して、その幹線の鉄道駅やバス停からさらに延びる支線的なバス路線のことです。具体的には、住宅街や、団地から最寄り鉄道駅までのバス路線などが挙げられます。

フレックスタイム

労働者自身が一定の定められた時間帯の中で、始業及び終業の時刻を決定することができる変形労働時間制の一つです。1日の労働時間帯を、必ず勤務しなければならない時間（コアタイム）と、その時間帯の中であればいつ出退勤してもよい時間帯（フレキシブルタイム）とに分けて実施するのが一般的です。

モータリゼーション

自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化することです。主に自家用車の普及という意味で使われます。

モビリティ・マネジメント

自家用車の過度な利用の抑制や公共交通の利用を促進するため、公共交通の便利な利用方法や公共交通の利用が環境や健康などに好影響をもたらすことなどを、わかりやすく効果的に情報提供することにより、一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策のことです。

優先信号システム

バスや路面電車の信号待ち時間を短縮するため、公共車両の接近を感知して青時間を延長したり、赤時間を短くしたりする方法や、公共車両の通行にあわせて信号の変わるタイミングを設定する方法などにより、公共車両の利便性向上を図る信号システムです。

お問合せ先 鹿児島市 企画財政局 企画部 交通政策課
〒892-8677 鹿児島市山下町11-1
電話：099-216-1113 FAX：099-216-1108
E-Mail：ko-sei6@city.kagoshima.lg.jp

平成22年3月作成

