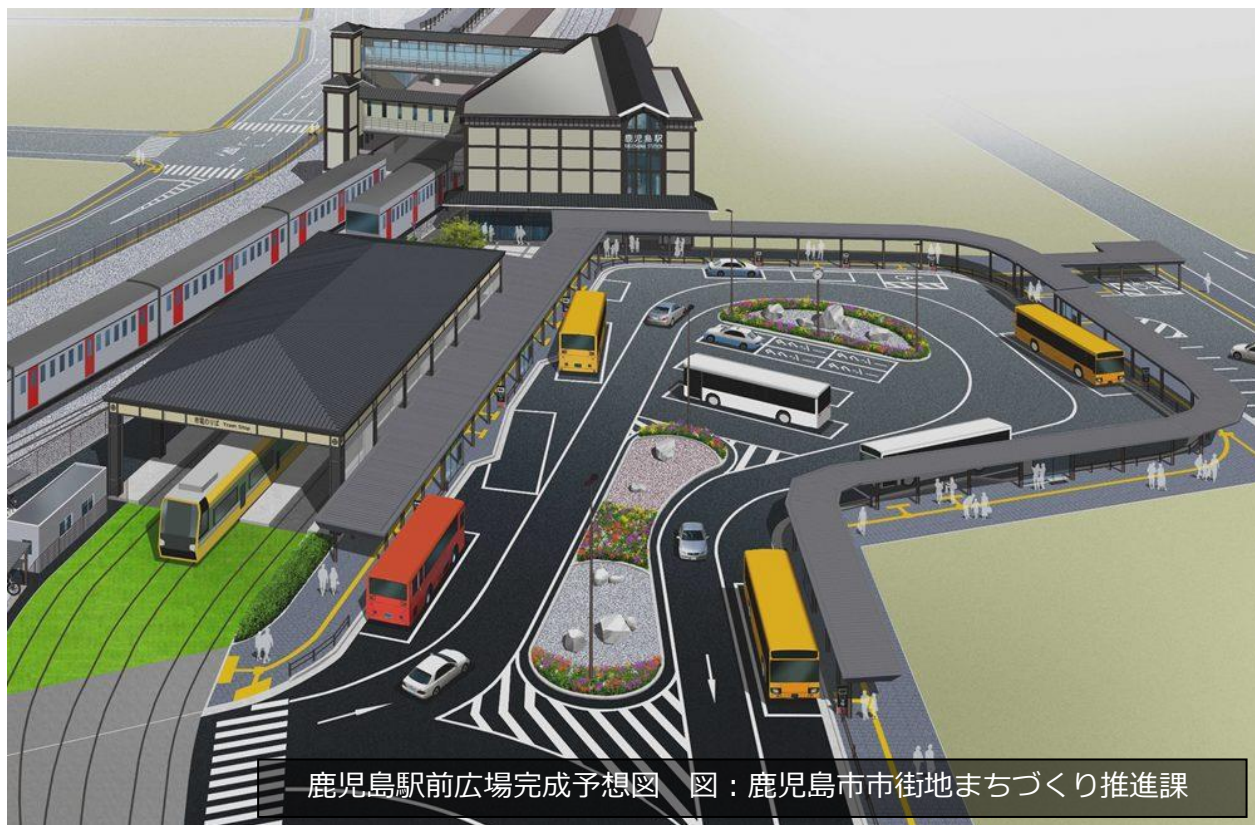


鹿児島島のバス 2022年4月報

■ 鹿児島駅前とバス

発行者:バスフォーラム鹿児島 執印友之



JR鹿児島駅前の整備が完了し、3月26日に記念式典が開催されました。駅前広場は再整備され、市電鹿児島駅前電停、JR鹿児島駅、そして、6つの方面別バス停をもつ、新駅前バスターミナルが屋根付きの通路で結ばれ、交通結節拠点としての機能が強化されました。

一方で、既存の発着便数で最多と思われる鹿児島交通は、早くも駅前バスターミナルへの乗り入れは行わず、これまでのバス停を引き続き使用することを表明し、整備側とユーザーとがかみ合わない事態となっています。

ここでは、鹿児島駅前における路線バスの歴史を振り返りながら、様々な「なぜ」を考えてみたいと思います。

・ 草創期

鹿児島駅が開設されたのは1901(明治34)年。

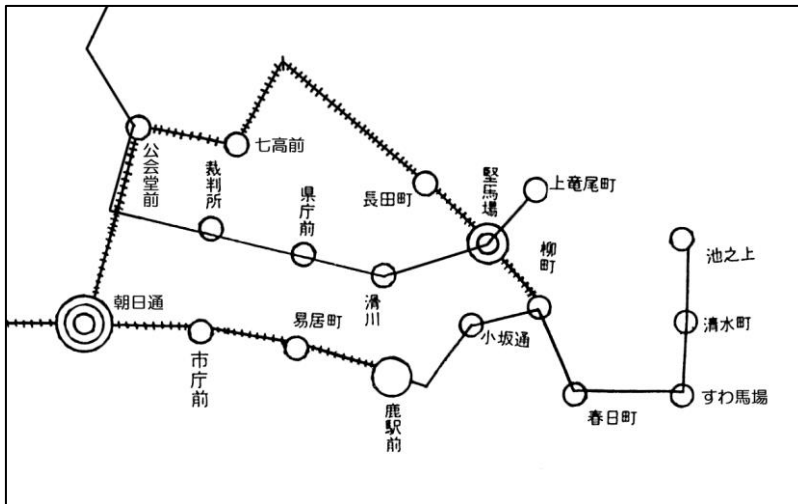
路線バスが本格的に営業を始めるのは大正時代になってからで、駅開業時の写真には、バスの姿はみられない。

1913(大正2)年に鉄道は現在の鹿児島中央駅である武蔵まで延伸。翌1914(大正3)年に、鹿児島市電が駅前に乗り入れた。

1927(昭和2)年に川内・阿久根回りの川内本線が全線開通したことにより鹿児島本線に変更。

鹿児島駅に関連する鉄道線路の整備はこの時点まででほぼ完了しており、ここまで、バスに関する情報は、歴史の記録には全くといっていいほど登場しない。

1928(昭和3)年に、市電が鹿児島市に買収された後、激しく競合することになる鹿児島乗合自動車(通称「青バス」)も、同年に運行開始するが、路線バスの話題が文献に登場するのはこの時点が初めてと思われる。



昭和4年市営バス開業時の鹿兒島駅前路線図

・戦後まもなく

鹿兒島駅は、1945(昭和20)年に大規模な空襲を受け、清水町に設けられた仮駅での営業になっていた。駅前広場には爆弾により大きな穴が開いていたと伝えられており、バスの発着に関する記録は見当たらない。

そもそも、市営バスでは、戦災により焼け残ったバスがわずか3台。

市電が10日間の運休に止まったのに対し、1947(昭和22)年までの1年半にわたって、運休を余儀なくされていた。

1929(昭和4)年、青バスに対抗するべく、鹿兒島市営バスが運行開始した時、鹿兒島駅前を発着するバス路線が開設される(市営バス路線の歴史は2016年11月報に詳細を掲載)。運行されたのは、鹿兒島駅前～柳町～池之上町間で、市電を補完する目的での免許であった。

青バスとの激しい競争の末、1931(昭和6)年、市による青バスの買収という決着をみる。この時点で、鹿兒島駅前を発着していたのは、鼓川、磯、冷水の各線で、やはり、市電の補完目的。

戦後、運行再開した市営バスの運行拠点は、朝日通に設けられた。磯(旧1番線)、鼓川(旧2番線)へのバス路線も再開されているが、鹿兒島駅前は途中停留所に過ぎず、やはり、鉄道との乗り継ぎを考慮したものとは言えない。1960(昭和35)年には、朝日通から市役所前へと発着が移っても、やはり状況は変わっていない。

なお、1951(昭和26)年に定期観光バスが運行



鹿兒島駅前を発着していた定期観光バス。観光案内所もあった。写真：鹿兒島市広報課

を再開しており、当初は起終点として、後に途中乗車地として、1985(昭和60)年の見直しまで、鹿児島駅前

島営業所を開設し、バスの発着拠点とした。また、1966(昭和41)年には、西鹿児島駅前

・民間のバス路線

1930(昭和5)年、林田バスが鹿児島～入来峠～宮之城間で運行を開始。1935(昭和10)年から、省営バスに移管、戦後1947(昭和22)年に国鉄バスとなって、現在もJR九州バスが運行している北薩線。林田時代の鹿児島の発着場所が明らかではないが、少なくとも、省営バスとしての運行は、鹿児島駅前が起点と思われ、鹿児島駅において、鉄道連絡を目的としたバス路線の歴史は、ここに始まる

ここまで、県都の陸の玄関口でありながら、鹿児島駅と路線バスの密接なつながりは全く感じられず、駅から市街地への連絡はもっぱら市電に依存していた一方、県境を超えるような長距離の「都市間輸送」には鉄道、県内間の「地域間輸送」にはバスと、役割が明確に分かれていて、それぞれが独立して機能していたと理解するのが自然と思われる。

・鹿児島市郊外の団地路線の発達

1954(昭和29)年、鹿児島交通の前身である南薩鉄道と三州自動車は、山形屋バスセンターを開設。つづいて、1958(昭和33)年、林田産業交通が、天文館に林田センターを開設。

1970年代から80年代にかけて、鹿児島市では、人口集中による大型団地の開発が相次ぎ、それまで市営バスの独壇場だった市街地のバス事情が変わっていく。

いずれも、地方連絡のバスの発着拠点として独自のターミナルを持った。

民間のバスが団地線を走るようになると、市役所や県庁、当時小川町にあった農協などへの通勤需要に応えるため、自社のバスターミナルに発着する郊外向けの路線と、団地線のバスをすみ

南国交通は1958(昭和33)年、照国町に鹿児

林田バス鹿児島発時刻表

(昭和五十七年九月現在)

| 鹿児島駅前 | | | いづろ発 | | | 川内・伊集院・宮之城方面 | | | 鹿児島駅前 | | |
|-------------|-------------|--------|------------------|-----------------|---------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ○ | ○ | 急 | ○ | ○ | 急 | ○ | ○ | 急 | ○ | ○ | 急 |
| 10:00 | 9:50 | 9:40 | 9:20 | 9:15 | 9:10 | 9:00 | 8:55 | 8:50 | 8:45 | 8:35 | 8:30 |
| 10:00 | 9:50 | 9:45 | 9:30 | 9:25 | 9:20 | 9:10 | 9:05 | 9:00 | 8:55 | 8:45 | 8:40 |
| 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 里 岳 | 島 平 千年花野団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 |
| 千年橋 | 千年橋 | 上川内 | 皆房公民館 | 上川内 | 妙国寺団地 | 串木野 | 串木野 | 串木野 | 上川内 | 上川内 | 上川内 |
| | | 急 | 急 | | | 特 | 急 | | | | |
| 17:35 | 17:35 | 17:25 | 17:15 | 17:10 | 17:05 | 17:00 | 16:55 | 16:50 | 16:45 | 16:35 | 16:30 |
| 17:35 | 17:35 | 17:30 | 17:15 | 17:10 | 17:05 | 17:00 | 16:55 | 16:50 | 16:45 | 16:35 | 16:30 |
| 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 千年団地 | 千年団地 | 市比野 山 | 伊集院 千年花野団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 | 伊集院 千年団地 |
| 妙国寺団地 | 大久保 | 千年橋 | 河上川内 | 花野三文字 塚谷(丸岡) | 皆房公民館 | 串木野 | 花野三文字 上川内 | 上川内 | 湯之元 | 皆房公民館 | 皆房公民館 |

◎乗車券、定期券、回数券の購入、コインロッカーのご利用は

鹿児島駅前といづろで発着を分けていた当時の時刻表。



駅近くの臨港線沿いに路上駐車して時間調整中の団地線のバス。写真：えのやん

分ける必要が出てきた。

1971(昭和46)年に、中心駅としての機能が西鹿児島駅に移転していた鹿児島駅は、広い駅前ロータリーに対して鉄道の旅客は限られており、バスの折り返し場所としては、土地に余裕が生まれていた。鹿児島交通では、動物園線、中山線、星ヶ峯団地線をいち早く鹿児島駅前発着とし、山形屋バスセンターは到着便のみの立ち寄り場所とした。

南国交通では、西郷団地線や武岡ハイランド線が鹿児島駅前発着となり、日生ビルを立ち寄り場所とした。

林田産業交通では、天文館林田ホテルの建設にあたり、いろいろの鹿児島営業所前を発着場所に変更したが、千年団地、花野団地線、郡山線を鹿児島駅前発着とし、いろいろ発着

の郊外線とすみ分けた。

これにより、鹿児島駅前発着の路線バスが大幅に増加する結果となり、鹿児島交通では、上本町に車庫を設けて折り返し対応を行った。また、林田、南国の待機車両は、臨港線沿いに路上駐車する様子が当たり前になった。短時間で折り返すバスは、そのまま駅前で待機するものも多く、バス停付近で二重に並んで発車を待ち、アイドリ



鹿児島交通は上本町に車庫を設置。写真：えのやん



ング中の排気ガスが駅前の商店を困らせる事態になった。

記載された施策の主なもの

- ・ 市電伊敷線、上町線の廃止とバス専用レーンの設置
- ・ 各社ごとに分かれているバス停の方面別整理

・ 駅前バスターミナル構想の出現

1984(昭和59)年、行政主体でまとめられた「鹿児島都市圏バス路線再編調査報告書」には、団地開発がピークを迎え、道路渋滞が慢性化する中、天文館に集中するバス路線の整理や、各社それぞれで運行している路線バスを、「従来の路線の経緯にとらわれず」に見直すべきことが記載されている。

この報告書は、交通流動調査を各バス停ごとに行い、統計データをもとに客観的に分析した結果をまとめたものであるが、人口が右肩上がり、交通量も増え続ける前提のもと、歴史的な背景の分析には踏み込んでおらず、実施された施策には、疑問を覚えるものもある。

① 上町地区

鹿児島都市圏バス路線再編調査報告書（抜粋）

イ. 現況と問題点

- ・ 市営バスの系統の大部分が市役所前に集まっているが、バス相互及びバスと軌道系輸送機関の結節が十分であるとはいえない。
- ・ 港湾機能の整備と背後地再開発等の計画があり、これに十分対応できるような路線網の形成が必要である。

ロ. 基本的方向

港湾機能の整備と背後地再開発等の計画に十分対応できる路線網の形成を行い、市役所前のバス停については、基本的には鹿駅前へ移すこととする。

将来の構想としては、鹿駅地区に、国鉄、路面電車、バス等を有機的に結節するターミナルを整備することとし、用地問題その他についても具体的な検討を進める。同ターミナルには、国道10号、吉野、坂元方面のバス系統を集約するものとする。

- ・ 天文館に集中するバス路線のパス通り、県道25号への分散
- ・ 西鹿児島駅前、鹿児島駅前、鴨池、谷山へのバスターミナル整備

ここで、鹿児島駅前のターミナルに、鉄道とバスの結節機能が初めて出てくるが、歴史的な経緯からは疑問を感じるものであり、バス側の事情から最も必要なのは、各社共用できる、トラックターミナルのような広い待機休憩場所だったのではないだろうか。

・ 鹿児島駅周辺再開発

1984(昭和59)年から1986(昭和61)年にかけて、鹿児島駅にあった鹿児島機関区が廃止され、駅での荷物扱いも廃止。広大な遊休地が生まれることとなり、1990年代初めには、鹿児島県による再開発の構想が明らかになった。

その構想の基本となるのは、線路の高架化による踏切の解消であり、これにより、周辺の渋滞や地域の分断も解決できるはずであった。

しかし、高架化のためには、鹿児島駅に残った貨物駅機能の移転が前提で、離島航路との結節点としての立地が解決を困難なものとしていた。

高架化構想は、2009(平成21)年に、県が困難

との見解を示すまで継続し、その結果、約20年間周辺整備は停止してしまう。

空き地のままとなってしまった鉄道施設跡地は、様々なイベントやバス車庫の整備期間中の臨時駐車場、手狭だったJR九州バス鹿児島支店のバス駐車場としてかつての荷物ホーム上屋が使われることはあっても、抜本的な施設が設けられることはないまま、九州新幹線開業に合わせた鹿児島中央駅、広木新駅、高架化に合わせた谷山駅、慈眼寺駅の整備を横目に、「そのまま」の姿が残り続けた。

・ 鹿児島駅前広場の再整備

2021(令和3)年に栄町停留所が、道路拡幅の上、新たな広場とともに供用開始。2022(令和4)年に、駅前広場も供用され、駅周辺整備が完了した。今後、JRによる周辺土地の開発が継続し、駅周辺は大きく生まれ変わると思われる。

ただ、駅前広場バスターミナルは、交通結節という目的からは、少し違和感を感じてしまう滑り出しとなった。

バス事業者は、鹿児島駅での、JRからの乗り換え需要をほとんど期待しておらず、実際に一部の通勤需要に限定されてもいる。また、栄町バス停



旧荷物ホーム上屋は、JR九州バスの車庫に活用されていた。

2009年。浜町車庫の全面舗装のため、一時的に車庫となった。



の整備により、吉野や国道10号方面からのバスは、迂回して駅前広場に入るまでもなく、既に結節機能が確保されていると考えられても仕方ない面もありそうである感じていると思われる。

この状況で、JR側に乗入料を払ってまで駅前

広場に乗り入れるメリットを説明するのは難しいといわざるを得ない。鉄道の利用者が大幅に増えて、乗り換え需要が変化するのか、駅そのもの(駐輪場や、パークアンドライド駐車場などのバス需要に寄与するようなもの)に集客の魅力がない限

2011年、全国都市緑化鹿児島フェア開催時、吉野公園行きシャトルバス発着所として、旧荷物受け渡し所を活用。



り、状況は変わらない気がする。

■最近のバス関連の話題か

ら

鹿児島交通都市間高速車両置き換え



都市間高速バスで長年活躍してきた福岡線の日産ディーゼルRA、熊本線のユニバースが、それぞれユニバースで置き換えになりました。RAについては、11月30日がラストランとなり、最終ランナーは「鹿児島200か・119」でした。

指宿・知覧定期観光一部運行再開

新型コロナ感染拡大防止の為、3月31日まで運休としていますが、4月より土・日・祝日のみ運行再開します。5月31日までの運行日について

は下記の通り。6月1日以降については、今後の状況を見極めた上で決定予定。

<運行日>

【4月】 2日(土)・3日(日)・9日(土)・10日(日)・16日(土)・17日(日)・23日(土)・24日(日)・29日(金)・30日(土)

【5月】 1日(日)・3日(火)・4日(水)・5日(木)・7日(土)・8日(日)・14日(土)・15日(日)・21日(土)・22日(日)・28日(土)・29日(日)

霧島周遊観光バス海コース廃止

4月1日より、霧島周遊観光バスの「西郷どん号海コース」は廃止することになりました。「りょうま号山コース」については、一部コース内容と出発時刻の変更をして存続します。

鹿児島中央駅前「ライカ」デッキ架設工事

中央町19. 20番街区市街地再開発事業で、2月26日夜から27日未明にかけてLi-Ka1920から電車通りをまたぐデッキの取付工事が実施され、あわせて実施されたセンターポールの撤去と架線架け替えに伴い、市電が運休になりました。

市電が電車側の工事以外で、運休となるのは





木津志線の終点「北山診療所前」で折返し待機中の始良市ふるさとバス。4月からは、乗合タクシーが運行

初めてのことです。26日は、午後7時から終電まで2系統の電車が全区間運休となり、再開発組合による無料電車代行バスが鹿児島駅前～郡元間で運行されました。

デッキ完成で再開発事業は終了となります。

始良市関連の路線バスの動き

4月1日から

蒲生・山田・帖佐線のバス停追加

始良市ふるさとバス木津志線を廃止し、春花線を2系統化して路線変更となります。

南国交通幸田、木場、市比野線廃止

乗務員不足、昨今のコロナウイルス影響もあり、大幅な収支悪化が数年続いており、運行の効率化が急務となっております。

当該路線については、利用者の減少、需要の見通しも立たない等も考慮し今回の路線の廃止に至りました。

■ 廃止路線

時期 3月31日まで運行)

路線

◎大口～本城・幸田～鹿児島空港

◎木場～北山・山田～帖佐駅

◎漆～米丸～楠田車庫

◎車庫前・川内駅～山田馬場・五代～市比野

◎車庫前・上手～山田馬場・五代～高来住宅

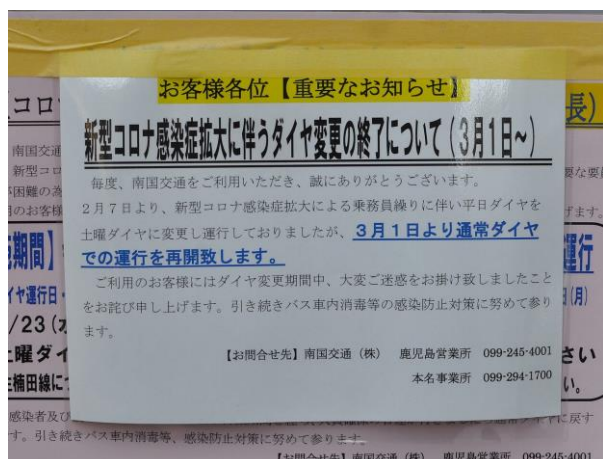
◎車庫前～山田馬場・五代～車庫前・川内駅

あいばす小野伊敷線廃止



鹿児島市交通局が受託運行していた鹿児島市あいばす「小野伊敷線」については、1月31日限りで運行終了し、乗合タクシー化されました。

南国交通新型コロナウイルス感染症拡大に伴うダイヤ変更



2月7日より新型コロナウイルス感染症拡大による乗務員繰りに伴い、平日ダイヤを土曜ダイヤに変更し運行していましたが、3月1日より通常ダイヤでの運行を再開しました。

天文館バス停（高見馬場方面向け） 3月1日から元の位置に

お知らせ 千日町再開発完成のため

“天文館バス停”が移動します

期間 2022.3月1日より

⑤ 鹿児島中央駅 ⑥ 国道3号線 移動します

ご不明な点は各バス会社へお問合せ下さい。鹿児島県バス協会

令和元年12月から、千日町(旧タカプラ跡地)の再開発工事に伴い天文館(高見馬場方面向け)の一部のバス停位置をいづろ方面に移動していましたが、工事の完了に伴い、3月1日に元の位置へ戻されました。

南国交通路線バス一部区間の運賃見直し

3月22日から、路線バスの一部区間の運賃が値上げされました。

今回の運賃見直しは、国の認可を受けている

運賃(上限運賃)の範囲内で変更したものです。

上限認可については消費税増税を除くと平成7年より実施しておらず、28年の消費税8%時に実施運賃の変更を行いました。31年の消費税10%時については、鹿児島市内の系統は変更せず現在に至っています。

新型コロナウイルス感染症の影響による利用者離れで運送収入が減少、燃料の高止まりによる経費の増大、様々な環境の変化で経営状況が大幅に悪化しており企業努力も限界となっていることから、持続的な公共交通サービスを提供するために運賃の見直しを実施したとしています。

4月1日市営バスの運行及びダイヤ改正

一部路線において運行経路の変更及びダイヤ改正を実施します。

今回の改正は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、市営バスの利用者数が大幅に減少していることや、コロナ禍における新たな生活様式が定着してきていることを踏まえ、利用者への影響ができるだけ小さくなるよう配慮したうえで、需要に見合ったダイヤ編成とするものです。

各路線の改正概要

- 4番 城山・玉里線
- 8番 西玉里線(相互運行) 運行ダイヤを変更します。
- 11番 鴨池・冷水線
 - ①「鴨池港～高齢者福祉センター伊敷」 運行便数、ダイヤを変更します。
 - ②「鹿児島中央駅～高齢者福祉センター伊敷」 運行便数・ダイヤを変更します。※②は土日祝のみの運行になります。
- 11-2番 鴨池・冷水線(栄町)
 - ①11番線「鴨池港～市役所前」の系統を、「鴨池港～栄町」に変更(延伸)し、路線番号を「11-2番」とします。
 - ②運行便数・ダイヤを変更します。
- 12番 海岸線
 - 「鹿児島駅前～三和町」の系統を、「栄町～三

和町」に変更(延伸)し、運行便数・ダイヤを変更します。

・17番 宇宿線

運行便数・ダイヤを変更します。

・18番 大学病院線

運行便数・ダイヤを変更します。

・27番 県庁・与次郎線

運行便数・ダイヤを変更します。※ 平日のみの運行へ変更します。

鹿児島市営バス移譲路線のダイヤ改正

令和2年から3年に鹿児島交通(株)と南国交通(株)に移譲したバス路線については、基本協定により移譲から3年は便数等を維持することとしていました。

しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用者は大きく減少し、現在、バス事業者は危機的な経営状況にあります。厳しい経営状況を改善し、バス事業の存続を図るため、移譲路線についても効率的かつ需要に対し適正な便数での運行を行いたい旨の申し出が事業者からあり、4月1日付のダイヤ改正について、鹿児島市交通局は、やむを得ないものと判断しました。

鹿児島市交通局環境（エコ）定期券割引の適用拡大

交通局では、排気ガスによる大気汚染の防止など環境対策の一環として、休日などにおける自家用車利用から市電・市バスへの利用転換の促進を目的として、「環境(エコ)定期券割引制度」を導入しています。

1月1日から、同割引制度の適用範囲が以下のとおり拡大(変更)されました。

変更後の割引対象者(下線は適用範囲の拡大(変更)部分)

通勤定期券等所持者と同乗する親族等(当該所持者の配偶者及び2親等以内の親族(※)、婚姻の届出をしないが事実上婚姻関係と同様の事情にある方及びその子供、鹿児島市長がパート

ナードシップ宣誓書受領証を交付した方及びその子供)合わせて5人以内

(※)両親、兄弟姉妹、子供、孫、祖父母。姻族側を含む。

適用される定期券

・通勤定期券(片道定期券を含む)※市電・市バス

・全線定期券 ※市バス

通勤定期券等所持者と同居の配偶者、二親等以内の親族、事実婚の方及びその子、市長がパートナーシップ宣誓書受領証を交付したものと及びその子が同乗した場合 降車時、通勤定期券等をご提示のうえ、「環境(エコ)定期券利用」の旨お伝えいただき、同乗親族等の人数(大人〇人、小児〇人)を乗務員へお申し出ください。

乗務員の機械操作後、ラピカ定期券を降車口カードリーダに触れて精算します。

鹿児島市交通局定期観光バス及び観光電車を廃止

「定期観光バス」及び「観光電車」については、長年にわたり皆様にご愛顧いただいておりますが、旅行ニーズの変化などにより乗客数が低迷しており、コロナ禍収束後においても収支均衡となる利用が見込めないことから、12月31日をもって、廃止されました。

なお、鹿児島市内の主な観光地を周遊する「カゴシマシティビュー」、「サクラジマアイランドビュー」は引き続き運行します。

鹿屋～福岡間高速バスハートライナー、運行会社が事業停止、破産

森山観光が1月、破産申請の準備に入ったことが報道されました。新型コロナウイルスの感染拡大で需要が大幅に落ち込み、事業を停止していた、バスの予約も中止していました。

「ハートライナー」はコロナ禍で予定より4か月遅れの12月18日、1日2往復で運行を開始しましたが、1か月以内での運休、廃止となってしまいました。

■最近の新規登録車など



鹿児島200あ・547/福永交通



鹿児島200か・2366/さつま交通観光



鹿児島200か・2367/川内観光交通



鹿児島200か・2344/鹿児島交通



鹿児島200か・2373/南国交通



鹿児島200か・2361/南国交通



奄美210あ3331/南陸運



鹿児島200か・2363/鹿児島交通

【参考文献等】

宮之城町史/鹿児島都市圏バス路線再編調査報告書/不毛企画乗り物館/鹿児島駅周辺土地利用施設基本計画/南国交通60周年記念誌/林田熊一伝

各ホームページ/始良市/鹿児島市交通局/南国交通/南日本新聞社/Wikipedia