

第7章 基本方針に基づく重点戦略及び推進施策

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

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

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快適に移動できる交通環境を実現するためには、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、中心市街地から南北及び西方向に伸びる鉄道、中心市街地と副都心とを結ぶ路面電車、中心市街地と周辺団地等とを結ぶ路線バスが基幹交通としての役割を担っています。これらの基幹交通を効率的に運行するとともに、主に、地域生活拠点と団地核、集落核とを結ぶ支線交通の運行を維持します。また、公共交通不便地等において、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を運行し、基幹交通や支線交通との連携を進めます。

また、主要な交通結節点の機能の充実やパークアンドライド※（P&R）、サイクルアンドライド（C&R）の推進などにより、連携する交通手段との結節機能を強化し、移動の連続性の確保に取り組みます。

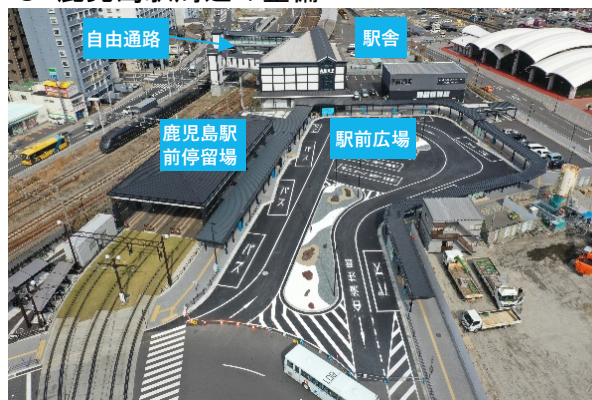
○ JR 谷山駅



○ コミュニティバス「あいばす」



○ 鹿児島駅周辺の整備



※ パークアンドライド：自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、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

① 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	基幹交通の効率的な運行	中心市街地から南北及び西方向に延びる鉄道、中心市街地と副都心あるいは周辺団地等とを結ぶ路面電車、路線バスなどの基幹交通の効率的な運行を行う。	行政 交通事業者	検討・実施			
2	生活路線の維持確保 ^{※1}	主に、地域生活拠点と団地核、集落核とを結ぶ支線交通の維持及び効率的な運行を行う。 また、廃止路線代替バス、公共交通不便地におけるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行により生活路線を維持・確保する。	行政 交通事業者	実施			
3	交通結節点の機能の充実	移動の連続性を確保するため、各交通手段の結節機能の充実を図る。	行政 交通事業者	検討・実施			
4	パークアンドライドの推進	郊外部の鉄道駅周辺又は市街地外縁部等において、パークアンドライドを推進する。	市民 行政 交通事業者	検討・実施			
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、サイクルアンドライドを推進する。	市民 行政 交通事業者	検討・実施			

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

※1 生活路線の維持・確保にあたっては、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用する。

重点戦略2：公共交通のサービス水準の向上

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しない社会への誘導を図るためには、公共交通による移動が、自家用車による移動と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、需要と供給のバランスを考慮しつつ、利用者のニーズに応じた交通サービスの提供に引き続き取り組みます。また、中心市街地等における路線バスや路面電車の定時性・速達性の向上にも継続的に取り組みます。

直通便だけでは賅えない移動ニーズに対し、乗り継ぎ利用を促進するために、可能な限り抵抗感なく乗り継ぎができる環境が必要です。乗り継ぎ割引制度を継続して実施するほか、交通系 IC カードの利便性向上に向けて、交通事業者と連携して検討します。

加えて、市民だけでなく来訪者も含めて公共交通をより気軽に利用できるよう、観光案内所等における公共交通案内など、わかりやすく・使いやすい情報の提供などに取り組みます。

○ 鹿児島中央駅東口駅前広場観光案内所外観



○ 内部の様子

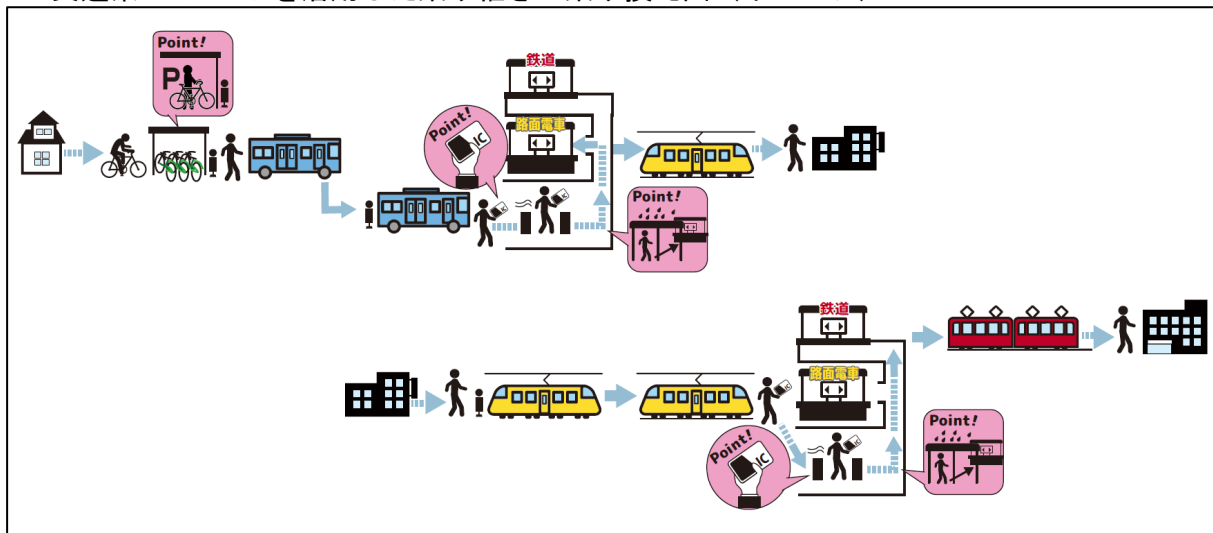


② 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	需要に応じた交通サービスの提供	利用者ニーズや利用実態を踏まえ、公共交通の運行時間帯や運行水準の見直しなどに取り組む。	交通事業者	検討・実施			
2	路線バスや路面電車の定時性、速達性の向上	鹿児島中央駅周辺の信号サイクルの見直し等による公共交通のスムーズな運行に向けた方策を検討する。	行政 交通事業者	検討・実施			
3	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、運行ダイヤの調整や乗継割引の拡充などに取り組むほか、交通系 IC カードの利便性向上を検討する。	行政 交通事業者	検討・実施			
4	公共交通案内所等の運営	観光客や市民が気軽に公共交通を利用しやすい環境を整えるため、公共交通案内所等を運営する。	行政 交通事業者	実施			
5	乗務員の運転技能・接遇の向上	乗務員の運転技能の向上や接遇研修等に取り組むとともに、高齢者等にやさしい安全、快適な運行サービスを提供する。	交通事業者	実施			

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

○ 交通系 IC カードを活用した乗り継ぎ・乗り換え図（イメージ）



重点戦略3：市民・交通事業者・行政等が一体となった公共交通の維持・活性化

日常生活における移動手段を将来にわたり確保するためには、利用者である市民、サービスを提供する交通事業者及び行政が、それぞれの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・活性化に取り組む必要があります。

市民は、利用者の立場から公共交通を支え、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。また、今後においては、それぞれの地域が主体となって自らの移動手段を確保する取組も考えていく必要があります。

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必要があります。

また、行政は、関係機関との協議・調整のもと、公共交通の維持・活性化に向けた取組を、一体的かつ計画的に推進します。加えて、通勤・通学利用者、観光客などに対し、各種SNS等のメディアを通じ、ターゲットに応じた適切な情報提供や公共交通の利用促進に取り組むとともに、鉄道や路面電車、路線バスなどを網羅した分かりやすい公共交通マップの作成など、モビリティ・マネジメントの推進に資する取組を検討します。

さらには、新型コロナウイルス感染症に伴う新たな生活様式に対応した、安心安全な公共交通サービスを推進し、利用者の呼び戻しに取り組みます。

○ 市電乗車体験の様子



○ 地域等の自主的な取組事例

地域における自家用有償旅客運送の取組：
宮崎県都城市の事例



(自家用有償旅客運送事例集国土交通省
令和2年3月より)

③ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	ターゲットに応じた公共交通の利用促進	通勤・通学利用者、観光客などターゲットに応じた情報提供や公共交通の利用を促進する取組を行う。 また、広報誌やホームページのほか、SNS など身近な広報媒体の活用や、公共交通を活用したイベントの開催など、公共交通の利用に関する市民の意識啓発を行う。	市民 行政 交通事業者		検討・実施		
2	モビリティ・マネジメント ^{※1} の推進	公共交通の利用を促すため、公共交通のメリットや使い方などを示した、分かりやすい公共交通マップの作成などモビリティ・マネジメントの推進に資する取組を検討する。	市民 行政 交通事業者		検討・実施		
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		
4	地域等の自主的な取組に対する支援	地域の特性や公共交通の運行状況等を勘案し、地域等が自主的に交通手段を確保する取組への支援を検討する。	市民 行政 交通事業者		検討・実施		
5	新たな生活様式に対応した公共交通サービスの推進	新型コロナウイルス感染症による新たな生活様式に対応した、安心安全な公共交通サービスを提供するとともに、公共交通の利用喚起を図り、利用者の呼び戻しに取り組む。	市民 行政 交通事業者	検討・実施			

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

※1 モビリティ・マネジメント：1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等の移手段を適切に利用する状態）に変化することを促すこと。

重点戦略4：ICTを活用した利用しやすい公共交通の推進

近年のICTの進化は著しく、「スマートシティ」とよばれるデジタル技術をまちづくりに取り入れ、市民生活の質、都市活動の効率性等の向上を図る取組が全国で広がっています。

交通分野においては、複数の交通機関及び目的地側（商業施設や観光施設等）との連携によって、住民や来訪者等が移動しやすい環境の実現に向け、ICTの活用が進んでいます。特に、MaaS（様々な公共交通やその他の移動サービス、目的地となる施設等が連携し、一括で検索・予約・決済等を行うサービス）については、地域の課題解決を目指し全国各地でモデル事業が行われています。

本市では、ICTの進展に伴い市民ニーズが多様化する状況下において、市民生活の利便性向上と地域の活性化をより一層図っており、交通分野においては、交通事業者や地域の事業者等と協働して、MaaS等の新たな技術について調査研究を行うほか、技術革新が進む様々なキャッシュレス運賃決済の導入や自動運転、AIオンデマンド交通などについても調査研究を行います。

また、バスロケーションシステムの運用を継続するとともに、バス停等におけるデジタルサイネージにより、公共交通の運行状況等のリアルタイムな情報提供に努めます。

○ バスロケーションシステム



○ MaaSのイメージ(国土交通省 HP より)



○ デジタルサイネージの例



④ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	ICTを活用した公共交通を利用しやすい環境整備	ICTの活用により市民や来訪者等が円滑に移動できる環境の整備に向け、MaaS等の新たな技術について調査研究を行う。	行政 交通事業者		検討・実施		
2	リアルタイム情報などの提供の充実	バスロケーションシステム ^{※1} やバス停等におけるデジタルサイネージ ^{※2} により、公共交通の運行状況を市民や来訪者等にリアルタイムに提供する。	行政 交通事業者		検討・実施		
3	交通分野におけるDX(デジタル・トランスフォーメーション ^{※3})の研究	キャッシュレス運賃決済や路線バス等の自動運転、AIオンデマンド交通 ^{※4} 等の調査研究を行う。	行政 交通事業者		検討・実施		

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

○ AI デマンド交通の例

福岡市東区におけるAI デマンド交通「のーと」



○ 自動運転バスの例

茨城県境町における自動運転車両による定期運行バス（無償運行）



※1 バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停のデジタルサイネージ等の表示板やスマートフォン、パソコンに情報提供するシステムのこと。

※2 デジタルサイネージ：公共空間等に設置される映像表示システム（電子看板）であり、バス停においてリアルタイムの運行情報や見やすい時刻表・路線図などが表示できるもの

※3 DX：Digital Transformationの略で、ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面で良い方向に変化させるという概念のこと。

※4 AIオンデマンド交通：AIを活用した最適なルートによる効率的な配車により、利用者の予約に対し、リアルタイムに最適な配車を行うシステムのこと。

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

重点戦略 1：安全・快適な交通施設の整備

高齢者や障害者をはじめ、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、安心安全で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 23 年度に策定した「鹿児島市新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、中央地区をはじめとする重点整備地区のバリアフリー化を進めるなど、みんなが出かけたくなるまちづくりを推進してきました。令和 3 年度には「第三次鹿児島市バリアフリー基本構想」を策定し、引き続き重点整備地区のバリアフリー化を推進することとしております。

今後も、だれもが、安心安全で快適に移動できる交通環境の実現を目指し、旅客施設のバリアフリー化や、車両等の低床化、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めます。

また、市民一人ひとりが認識を深め、高齢者や障害者などの移動制約者への理解や思いやりを育むための意識啓発など、心のバリアフリーの取組を推進します。

○ 超低床電車「ユートラムⅢ」



○ 鹿児島駅前市電のりば（令和 2 年度バリアフリー化整備完了）



⑤ 推進施策

No	推進施策	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	第三次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	実施			
2	旅客施設の バリアフリー化	道路整備に併せた電停の拡幅など、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			
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、ユニバーサルデザインタクシー等の導入など、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			
4	待合施設の改善	電停・バス停への上屋、ベンチの設置や既存施設の改修など、待合施設の改善を推進する。	行政 交通事業者	検討・実施			
5	心のバリアフリー の推進	第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想に基づき、市民一人ひとりが、高齢者や障害者などの移動制約者への理解や思いやりを育むための意識啓発等に取り組む。	市民 行政 交通事業者	実施			

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

重点戦略2：歩きやすいまちづくりの推進

自家用車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、自宅等から駅や電停、バス停まで歩きやすいまちづくりの推進が必要です。本市では、安全で快適な歩行者通行空間を確保するため、平成27年度に策定した「第2期市道バリアフリー推進計画」に基づき、歩道の段差・勾配の解消や点字ブロックの設置を行うほか、電線類の地中化に取り組むなど、歩きやすいまちづくりを進めています。

また、放置自転車のない歩きやすい道路環境を維持するため、駐輪場の管理・運営や音響式信号機の設定など交通安全施設のバリアフリー化のほか、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、一定区域内（ゾーン）において、最高速度時速30kmの区域規制などを行う「ゾーン30」の整備に引き続き取り組みます。

○ 音響式信号機



○ 道路のバリアフリー化



○ 無電柱化の推進（高麗本通線）

整備前（平成25年）



整備後（令和元年）



○ ゾーン30の例



⑥ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	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			
2	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、電線類の地中化を推進する。	行政	検討・実施			
3	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、放置自転車のない歩きやすい道路環境を維持するため、市営自転車等駐車場の適切な管理運営等を行う。	行政	実施			
4	交通安全施設の バリアフリー化	音響式信号機の設置や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			
5	ゾーン 30 等の整備	対策エリアを対象に、車両の最高速度を時速 30 km に規制するほか、地域の協力を得て、ラバーポールによる狭さく化などを行い、車両を減速させ、生活道路の安全を確保する。	行政	検討・実施			

※短期：概ね 5 年以内 中期：概ね 10 年以内 長期：中期以降

重点戦略3：脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進

本市では、ゼロカーボンシティの実現に向け、「ゼロカーボンシティかごしま推進計画」を策定し、2050（令和32）年までにCO₂排出実質ゼロの実現を目指し、市民・事業者・市民活動団体・行政のあらゆる主体が一体となって地球温暖化対策に取り組んでいます。

ゼロカーボンシティの実現に向け、運輸部門の脱炭素化を推進するため、環境に配慮した車両の導入を進めます。

また、自家用車等から環境にやさしい自転車への転換・利用をさらに推進し、自転車による移動の連続性と回遊性を高めるため、自転車ネットワーク路線等の検討を行い、効果的、効率的な整備を進めていきます。あわせて、自転車運転・駐輪マナーを向上させるための啓発活動の推進など、安全・快適な歩行者・自転車の通行空間の確保に引き続き取り組みます。さらに、自転車の利用促進を図るため、平成27年3月から供用を開始したシェアサイクルを引き続き運用するとともに、さらなる拡充に向けて取り組みます。

加えて、交通渋滞対策や、交通事業者や市民のアイドリングストップなど燃料消費の少ない環境にやさしいエコドライブの促進、自家用車通勤者を対象としたエコ通勤割引制度の実施など、環境に配慮した交通行動を促進します。

○ かごりん



○ 自転車通行空間整備の事例



⑦ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	電気自動車等の環境に配慮した車両の導入	電気自動車、燃料電池自動車など、環境に配慮した車両の導入を推進する。	行政 交通事業者		検討・実施		
2	自転車等のマナー向上のための啓発活動の推進	道路における放置自転車等に対する指導を強化するとともに、自転車運転・駐輪マナー向上のための啓発活動を推進する。	行政		検討・実施		
3	自転車走行空間の整備推進	自転車による移動の連続性と回遊性を高めるため、自転車ネットワーク路線等の検討を行い、効果的、効率的な整備を進める。	行政		検討・実施		
4	シェアサイクルの運営・拡充	市内中心部に設置した複数のサイクルポートで貸出・返却ができるシェアサイクルの継続的な運営を行うとともに、拡充に向けて検討を行う。	行政		検討・実施		
5	道路渋滞の解消に向けた施策の充実	主要渋滞箇所の解消に向け、国、県、市が連携し、交差点の改良等のハード対策や交通需要の抑制等のソフト対策を行う。また、交通流の分散化を図るため、道路交通情報の収集、提供体制の充実に取り組む。	行政		検討・実施		
6	環境に配慮した交通行動の促進	交通事業者や市民のエコドライブを促進するほか、自家用車通勤者を対象としたエコ通勤割引制度の実施など環境に配慮した交通行動の促進を図る。	市民 行政 交通事業者		検討・実施		

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

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

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

豊かな個性を活かした、活力あるまちづくりを推進するためには、“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必要があります。

本市では、これまで、路面電車の軌道敷緑化、「よりみちクルーズ」など桜島フェリーを活用したクルーズ船の運航など、特色ある公共交通を景観資源・観光資源として積極的に活用し、観光都市としての魅力の向上を図ってきました。また、九州新幹線全線開業に合わせて運行を開始した「指宿のたまて箱」をはじめ、乗ること自体が観光となりうるデザインアンドストーリー列車が利用者に好評を博しています。さらに、観光客等の二次交通を充実させるため、桜島を含む市内の主要な観光スポットを周遊する各種の観光地周遊バスを運行するなど、回遊性の向上にも努めてきました。

今後も、個性と魅力あふれるまちづくりを進めるため、各種観光地周遊バスや観光列車の運行を行うなど、二次交通の充実に取り組みます。

また、新幹線からの二次アクセスの充実や中心市街地活性化等を図るため、かごしま水族館や桜島フェリーターミナルなどが立地する鹿児島港本港区への路面電車観光路線の検討に取り組みます。

加えて、磯新駅の設置に向けた取組を促進していきます。

さらに、本市を訪れる外国人への対応として、多言語表記による公共交通案内の充実に取り組みます。

○ 特急「指宿のたまて箱」



○ カゴシマシティビュー



○ サクラジマアイランドビュー



⑧ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	市電軌道敷緑化の推進	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等の適切な維持管理を行う。	行政	実施			
2	LRT ^{※1} （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	検討・実施			
3	観光列車の魅力向上	「指宿のたまたま箱」をはじめ、乗ること自体が観光となりうるデザインアンドストーリー列車を引き続き運行するとともに、さらなる魅力向上について検討する。	行政 交通事業者	検討・実施			
4	二次交通の充実	各種観光地周遊バスのさらなる魅力アップについて検討するとともに、都市景観や観光資源の面から、路面電車や桜島フェリーを積極的に活用する。	行政 交通事業者	検討・実施			
5	路面電車観光路線の検討	新幹線からの二次アクセスの充実や中心市街地の活性化等を図るため、鹿児島港本港区への路面電車観光路線の検討に取り組む。	行政 交通事業者	検討・実施			
6	磯新駅の設置に関する取組促進	磯地区への駅設置に向けた取組を促進する。	市民 経済団体 行政 交通事業者	実施			
7	多言語案内の充実	公共交通を利用する割合が比較的高い外国人観光客の利便性を向上させるため、多言語表記による公共交通案内の充実を図る。	行政 交通事業者	検討・実施			

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

※1 LRT：Light Rail Transitの略で、低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。

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。近年は区域外の大型商業施設の増加やEC（電子商取引）市場規模の拡大などにより、商業機能の集積度合いが相対的に低下し、市民の中心市街地への来街機会が減少しているものの、区域内の大型商業施設等の再開発により、中心市街地への消費行動の回帰が期待されます。

今後、中心市街地の活性化を図るために、商店街と連携を図りつつ、公共交通の利便性向上や、居心地が良く歩きたくなる回遊空間づくりを推進するなど、中心市街地のにぎわい創出等の支援に取り組めます。

○ 居心地が良く歩きたくなる回遊空間のイメージ



⑨ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	回遊空間づくりの推進	鹿児島中央駅地区、いづろ・天文館地区及びウォーターフロント地区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・実施		
2	商店街との連携等	商店街の主催イベントとの連携により、公共交通の利用を促進するとともに、中心市街地のにぎわい創出と活性化を図る。	市民 行政 商店街		検討・実施		
3	商店街の共同施設整備に対する支援	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、商店街の共同施設整備に対する支援を行う。	行政 商店街		検討・実施		

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

○ いづろアーケード



○ カナフアーケード



重点戦略3：広域交通ネットワークの形成

本市では、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、国内外とつながる広域の交通ネットワークの整備が行われてきています。

人口減少が進む中、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、交流人口の拡大が重要です。そのためには、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を整えることが必要です。

九州新幹線や在来線の利用促進に向けて、交通事業者や沿線自治体等と連携して取り組むとともに、都市間高速バス等の利便性向上に資するため、高規格幹線道路及び地域高規格道路等の整備を促進します。

また、広域交流を促進するため、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に引き続き取り組みます。

○ 九州新幹線



○ 東西道路イメージ図



国土交通省 鹿児島国道事務所提供

⑩ 推進施策

No	推進施策	実施方針	実施主体	実施目標			
				実施中	短期	中期	長期
1	鉄道の輸送力の充実	九州新幹線や在来線の輸送力の充実に向け、事業者や沿線自治体と連携して、利用促進などに取り組む。	行政 交通事業者		検討・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、高規格幹線道路及び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		検討・実施		
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		検討・実施		
4	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拡充を促進する。	行政 交通事業者		検討・実施		

※短期：概ね5年以内 中期：概ね10年以内 長期：中期以降

○ 空港連絡バス

