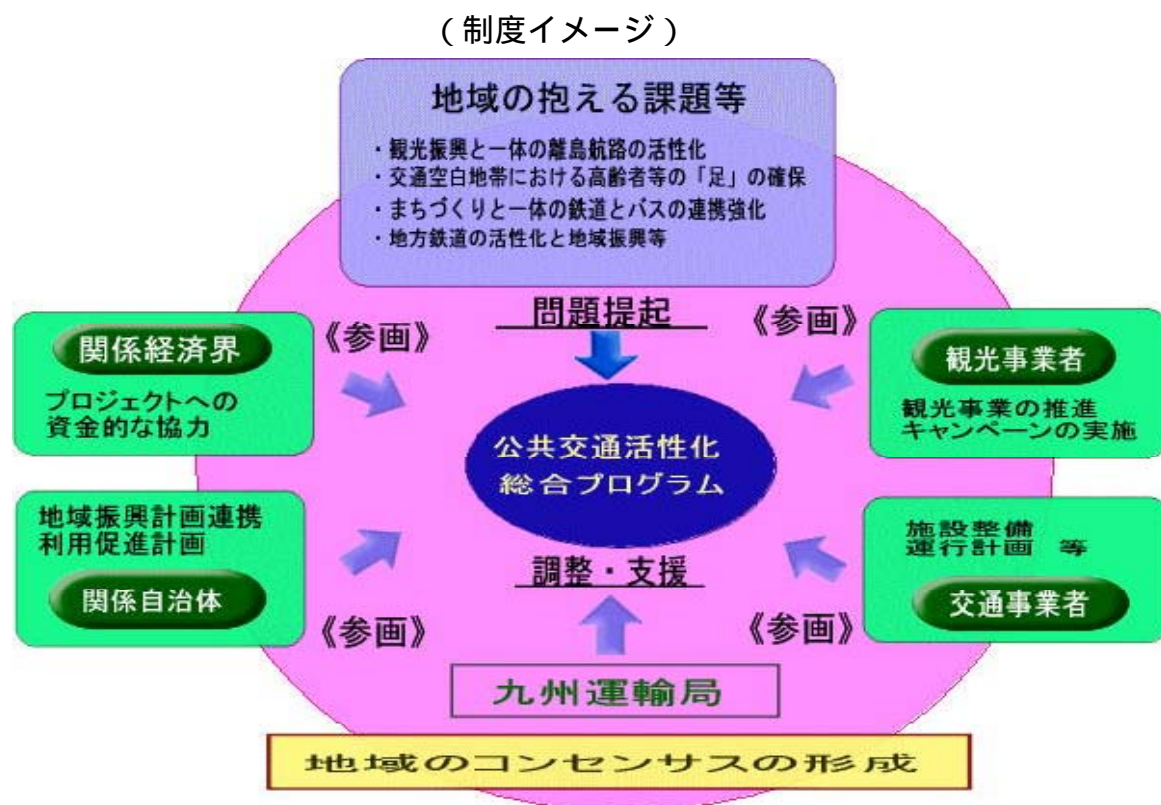


平成20年5月26日

平成20年度公共交通活性化総合プログラムについて
 ~ 今年度は7件実施します ~

「公共交通活性化総合プログラム」は、平成14年度から導入された制度であり、今年度で7年目を迎えます。

九州運輸局では、公共交通の活用及びその維持・活性化並びに改善を図るために、これまでも多くの案件を手がけてまいりましたが、今年度も引き続き、交通事業者、観光事業者、関係自治体、関係経済界等とともに、別紙の7件について取り組んでまいります。
 (地域別：福岡1、長崎1、熊本2、宮崎1、鹿児島2)



< 問い合わせ先 >
 九州運輸局企画観光部交通企画課
 担当 大塚、須藤、久保田
 電話 092-472-2315

平成20年度 公共交通活性化総合プログラム採択案件一覧表

九州運輸局

	案件名	内容
1	福岡市におけるコンパクトシティ形成に資する公共交通の活性化	福岡市では、これまで地下鉄の整備や鉄道駅での交通結節機能強化などにより、公共交通への利便性を高め、自動車から鉄道、バスなどの公共交通への利用転換を図るとともに、都市高速道路をはじめとする放射環状型の整備により、都心部などの通過交通の分散化に取り組んできたところであるが、公共交通への利用は、若干増えているものの、それを上回る勢いで自動車の利用が増大しているところである。そこで、行政及び各交通事業者が、既存のデータ等を整理し、持続可能なコンパクトシティの形成とそれに資するバス、地下鉄、鉄道それぞれの特性を活かした望ましい公共交通の将来像を共有し、その実現に向けた施策等を検討する。
2	モビリティ・マネジメントによる長崎型公共交通利用促進方策	長崎市におけるマイカー通勤から公共交通への転換を図ることを目的に、マイカー通勤の実態を把握した上で、公共交通への転換方策を検討するとともに、公共交通網の利便性向上とマイカー通勤者に対する心理的説得の方策について検討する。
3	JR豊肥本線を活用した阿蘇くまもと空港へのアクセス改善方策	熊本空港と市内中心部を結ぶ空港リムジンバスは、幹線道路の渋滞等により、速達性、定時性の向上が求められている状況にある。平成23年春にも予定されている九州新幹線鹿児島ルート全線開業を契機とした熊本駅周辺地区の開発が進展し、これまで以上の人口集積、ビジネス客を中心とした空港への移動需要の増加が見込まれることから、鉄道アクセスとバスアクセスの連携強化による速達性、定時性に優れた中期的将来の空港アクセス整備の諸課題、あり方を整理・検討する。
4	鉄道を中心とした人吉球磨地域の公共交通活性化	人吉市を核として10の市町村が一つの広域交通圏を構成する人吉・球磨地域において、輸送力に優れる鉄道を中心とした効率的な公共交通体系の確立、さらに将来にわたって公共交通を維持していくために必要な利用促進策等を取りまとめることを目的に、同地域の公共交通の諸課題、あり方を整理・検討する。
5	宮崎市内におけるバスの利用促進と活性化方策	宮崎市内の路線バスの現況は発着拠点がバスセンターと宮崎駅に分化していること等から、市内系統や高速バス・JRとの結節など、乗継ぎの煩雑さや困難性が指摘されており、これらの諸問題解決と公共交通機関の利用促進をはかるため、調査・検討を行うもの。
6	鹿児島空港アクセスバスの活性化	現在、鹿児島空港アクセスバスは、県内各地17方面から443便が運行されているが、今後の人口減少や平成22年度末の九州新幹線全線開業等による利用者の減少が懸念されるところである。そこで、現在の利用状況や空港内の施設・機能の利用実態等を把握するとともに、今後の利用促進策について検討する。
7	奄美大島及び加計呂麻島における公共交通活性化	奄美大島においては、道の島交通(株)及び(合)瀬戸内タクシーにより、また、加計呂麻島においては、加計呂麻バス(有)により、それぞれ路線バスが運行されているが、いずれも人口減少や県の補助制度の見直し等により厳しい経営状況にある。そこで、地域住民やバス利用者等への利用実態調査や意向調査等を行い、潜在的なニーズの把握やバス利用の可能性、バス利用の課題の抽出を行った上で、島内の移動ニーズに対応した持続可能性の高い地域公共交通のあり方について検討する。