「交通政策基本計画」に基づく
九州運輸局の取組

九州運輸局

平成30年3月

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の概要

国土交通省
九州運輸局

基本理念等(第2条～第7条)

基本的認識（第2条）

【交通の果たす以下の機能の発揮】
- 国民の自立した生活の確保
- 活発な地域間交流･国際交流
- 物資の円滑な流通

➔ 国民等の交通に対する基本的需要の充足

交通機能の確保・向上（第3条）

- 豊かな国民生活の実現
- 国際競争力の強化
- 地域の活力の向上
- 大規模災害への対応

環境負荷の低減（第4条）

適切な役割分担と連携（第5条・第6条）

交通の安全の確保（第7条）

交通安全対策基本法と相まって、本法案の交通施策と十分に連携の上推進

関係者の責務等（第8条～第11条）

関係者の連携・協力（第12条）

法制上、財政上の措置（第13条）

年次報告等（第14条）

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行（第15条）

＜パブリックコメント、交政審・社整審への諮問、関係省庁との協議＞

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】
○日常生活の交通手段確保（第16条）…離島、山村等の有する諸条件への配慮
○高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）…妊産婦、ベビーカー等にも配慮
○交通の利便性向上､円滑化､効率化（第18条）…定時制確保、乗継ぎ円滑化

【国際競争力の強化】
○国際競争力の強化に必要な施策（第19条）…ハブ港湾・ハブ空港、アクセス強化

【地域の活力の向上】
○地域の活力の向上に必要な施策（第20条）…国内交通ネットワーク

○運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展（第21条）

【大規模災害への対応】
○大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等に必要な施策（第22条）…耐震性向上、代替交通手段の確保、円滑な避難の確保

【環境負荷の低減】
○交通に係る環境負荷の低減に必要な施策（第23条）…エコカー、モーダルシフト

【適切な役割分担と連携】
○総合的な交通体系の整備（第24条）…交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
○連携による施策の推進（第25条～第27条）…まちづくり、観光等との連携

○調査研究（第28条）
○技術の開発及び普及（第29条）…ＩＣＴの活用
○国際的な連携の確保及び国際協力の推進（第30条）…交通インフラの海外展開
○国民等の立場に立った施策の実施（第31条）

地方公共団体の施策(第32条)

交通政策基本計画の概要

国土交通省
九州運輸局

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】
（1）人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生　（2）グローバリゼーションの進展　（3）巨大災害の切迫、インフラの老朽化
（4）地球環境問題　（5）ICTの劇的な進歩など技術革新の進展　（6）東日本大震災からの復興　（7）2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

	A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現	B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築	C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり
基本的方針			
基本法上の国の施策	【日常生活の交通手段確保】（16条） 【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】（17条） 【交通の利便性向上、円滑化、効率化】（18条） 【まちづくりの観点からの施策推進】（25条）	【産業・観光等の国際競争力強化】（19条） 【地域の活力の向上】（20条） 【観光立国の観点からの施策推進】（26条） 【国際連携確保・国際協力】（30条）	【運輸事業等の健全な発展】（21条） 【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】（22条） 【環境負荷の低減】（23条）
施策の目標	①自治体中心に、ｺﾝﾊﾟｸﾄｼﾃｨ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ﾈｯﾄﾜｰｸを再構築する ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする ③バリアフリーをより一層身近なものにする ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる	①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する ③訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める ④我が国の技術とノウハウを活かした交通ｲﾝﾌﾗ・ｻｰﾋﾞｽをグローバルに展開する	①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする ②交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する ③交通を担う人材を確保し、育てる ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

基本法上の国の施策

【関係者の責務・連携】（8～12、27条）
【総合的な交通体系の整備】（24条）
【調査・研究】（28条）
【技術の開発及び普及】（29条）
【国民の立場に立った施策】（31条）

①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

基本的方針A.
豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

基本方針A 目標 ①･②	自治体を中心に、コンパクトシティ等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

九州における現状と課題

人口減少や少子高齢化、モータリゼーションの進展といった地域の実情を踏まえつつ、まちの規模を集約･適正化するコンパクトシティ化とともに、自治体･交通事業者･住民が一体となって、地域公共交通ネットワークを再構築し、持続可能なまちづくりを行うことが求められている。

●地域交通ネットワークの再構築

①地域交通ネットワークを再構築するために策定される地域公共交通網形成計画について、九州運輸局も相談体制を整えており、その策定が順調に進んでいるほか、地域公共交通再編実施計画については、唐津地域、対馬市、五島市、大分県豊肥圏、大分県北部圏、八代市、日向・東臼杵地域が策定。その他の地域においても具体的な交通再編が進んできている。

【網形成計画策定件数：6件（H27.6現在）→64件（H30.1現在）】
【再編実施計画認定件数：0件（H27.6現在）→7件（H30.1現在）】

②各地域でバス事業の経営が厳しい中、計画の策定に当たっては、都市規模に応じて様々な課題が存在している。

【都市部】輻輳・競合するバス路線の再編が課題となっており、熊本市・北九州市・佐世保市等では地域公共交通網形成計画が作成され、具体的なバス路線再編の検討が進んでおり、福岡市では連節バス（都心循環BRT）の計画が進んでいる。また、八代市では、地域公共交通再編実施計画が認定され、エリア全体の運賃・交通空白地解消・乗継利便等の見直しにより今後、一層の利用者増が見込まれている。

北九州市地域公共交通網形成計画

八代市地域公共交通再編実施計画

今後の対応方針

○地域公共交通網形成計画の策定推進と多様な交通手段のベストミックスの実現

①地域公共交通網形成計画の策定件数は順調に増加しているが、今後、計画の質の向上を図るとともに、引き続き計画策定による地域交通ネットワークの再構築の取組が進むよう支援していく。また、策定した計画の目標達成に向け、利用促進策等の実施事業の効果測定をしっかり行い、事業の見直しを含めたＰＤＣＡサイクルの確実な実施を推進する。

②その際、各地域の実情に応じて、鉄道、幹線バス、デマンド交通（乗合タクシー）、徒歩、自転車も含めた多様な交通手段のベストミックスを実現するよう、地域公共交通確保維持改善事業（補助事業）の活用も含めて、地域交通ネットワークの再構築の取組を支援する。また、高齢者運転事故の防止を図るため、免許証返納の促進に合わせて、地域の移動手段の確保に向けた取組を推進する。

【都市部】策定が進む立地適正化計画に基づくコンパクトシティーの形成とともに、BRT・LRTの活用やゾーンバスシステムの導入を含めた地域公共交通の再編を進める。また、鉄道駅や乗継拠点周辺の利用環境の改善も含めて、鉄道・バスとの連携やバス路線の再編等による利便性の向上やモビリティ・マネジメントなどによる地域公共交通の利用促進を図る取組を進める。

LRT

BRT(連節バス)

モビリティマネジメント

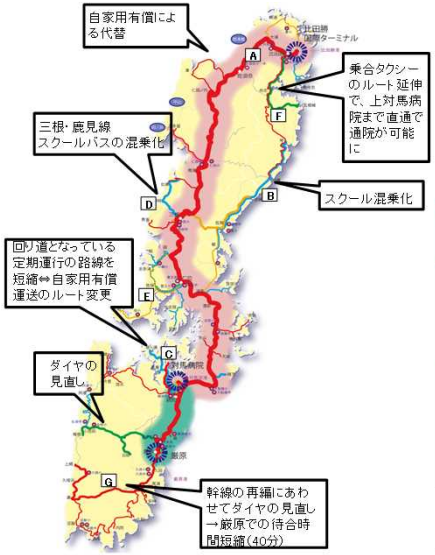
基本方針A 目標 ①･②	自治体を中心に、コンパクトシティ等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

九州における現状と課題

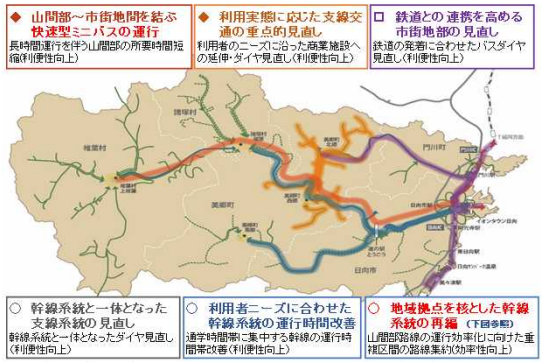
【過疎地域】バス路線の確保維持が課題となっており、福岡県八女市のようにデマンド交通の導入が住民の暮らしを向上させた例はあるが、一方、多くの自治体で利用が伸び悩んでいる状況もある。人吉・球磨地域では複数市町村間で地域公共交通網形成計画を策定し、さらに日向・東臼杵地域では地域公共交通再編実施計画の認定を受け、高齢化が進む過疎地域の公共交通の確保維持に向けた交通再編の取組が進んでいる。

【離島地域】数多くの離島を有する九州においては、離島内交通や離島航路の確保が離島住民にとって重要となっているところ。その中で、寄港地の再編を行い観光振興にも寄与した薩摩川内市甑島のほか、対馬市や五島市では地域公共交通再編実施計画の認定を受け、離島内交通の再編を行っている。

デマンド交通（乗合タクシー）（八女市）



対馬市地域公共交通再編実施計画



日向・東臼杵地域 地域公共交通再編実施計画

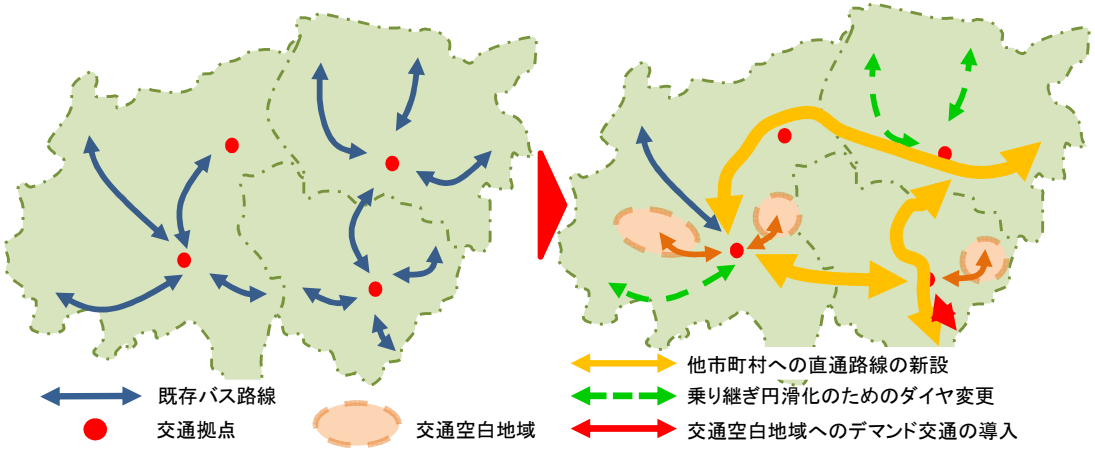
●自治体における地域公共交通担当者の人材育成

・地域公共交通ネットワークの再構築の中心を担う自治体、特に小規模の自治体では地域公共交通の専門職員がいない「独り交通局」となっており、担当者の人材育成が課題となっている（九州運輸局による調査（2017年3月）に回答した管内173市町村のうち、16.8%に当たる29市町村のみ1人以上の専任職員を配置）。

今後の対応方針

【過疎地域】交通空白地域へのデマンド交通導入が、住民の利便性向上の実感につながっている声があるが、地域公共交通網形成計画の策定を推進する中で、更に住民参画型で取組の浸透をしっかり図り、必要に応じてデマンド交通の再編も視野に入れた取組を進める。

【離島地域】離島内交通の確保維持に向けた取組を進めるとともに、離島航路においては、平成２８年に制定された特定国境離島保全振興法を踏まえた上で、航路の確保や観光旅客需要喚起による離島地域の活性化のため、離島と本土のシームレスな輸送サービスの実現に向けた取組を引き続き検討していく。



【変更点】
・路線の編成（他市町村への直通路線の新設、デマンド交通の導入、運行ルート変更）
・乗継円滑化のための運行計画の改善（ダイヤ変更）、乗降場の改善　等

○セミナー等によるきめ細やかな制度紹介と先進事例の横展開

・自治体担当者の人材育成に関しては、九州運輸局によるシンポジウム・セミナーのほか、各県単位で初任者向けセミナーを行うことにより、きめ細やかに制度紹介や先進事例の横展開を不断に実施していくとともに、「公共交通の勘どころ」シリーズのマニュアル化に加え、新たなお悩み解決コンテンツ集の制作を行う。また、取組が進んでいない自治体へは九州運輸局側からの声かけを行い、積極的にサポートしていく体制を構築する。

基本方針A 目標 ①･②	自治体を中心に、コンパクトシティ等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

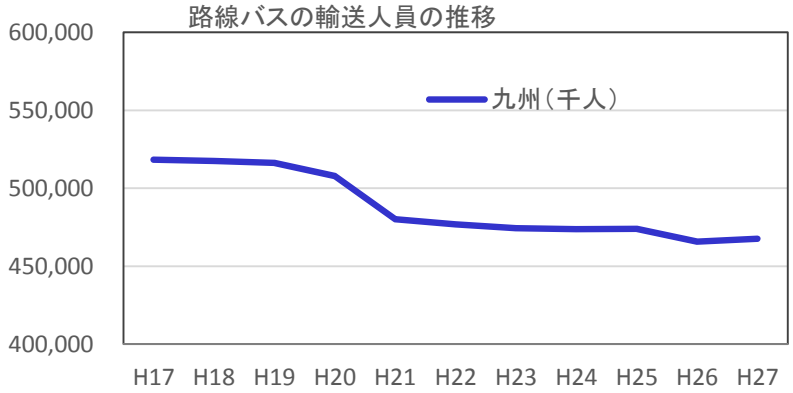
九州における現状と課題

自動車運送事業者において、中長期的にサービス提供を維持できるよう生産性の向上や人材確保を含め基盤強化を図るための取り組みが必要となっている。

● 乗合バス事業

通勤・通学をはじめ、交通移動手段を持たない住民にとって日常生活を営むために欠かせない公共交通機関であり、特に、地域公共交通ネットワークを形成する上で中核をなす地域間幹線系統の確保・維持は重要な課題となっている。

しかしながら、今後、人口減少が見込まれる中、地方部の乗合バスの赤字が拡大し、その確保・維持が困難になる恐れがあることから、生産性向上への取り組みを推進する必要がある。



● トラック事業

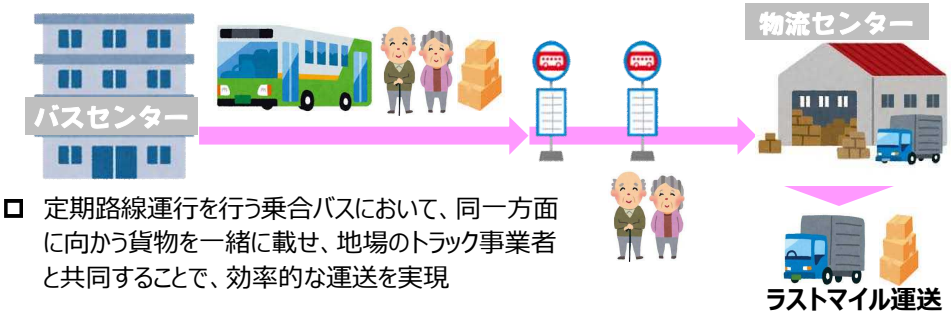
トラック運送業は、我が国の経済や人々の日々の暮らしを支えるとともに、大規模自然災害などの発生時には緊急支援物資輸送も担う、国民にとって欠かすことのできない大変重要な産業。しかしながら、賃金水準は全産業平均に比べて2割程度低い水準である一方で、ドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して2割程度長時間となっており、トラック運送業の労働条件・労働環境の悪化によりドライバーの人材不足が顕在化してきている。

このように、トラック業界が抱える諸課題への対策として、①取引環境の改善、②長時間労働の是正と生産性向上の取り組みが必要であり、課題の改善に向けた取組の普及・啓発が求められている。

今後の対応方針

○ 乗合バス幹線系統の維持・確保にかかる取り組み事例の周知

全国各地で行われている需要に見合った路線の見直し、観光需要の取り込み、客貨混載の検討など生産性の向上に向けた取り組み事例を収集し、各協議会等に周知する。また、生産性の向上には、バス事業者と関係地方公共団体の連携が重要であることから、連携の強化を図るとともに九州運輸局から助言・指導をおこなうなど積極的に支援する。



□ 定期路線運行を行う乗合バスにおいて、同一方面に向かう貨物を一緒に載せ、地場のトラック事業者と共同することで、効率的な運送を実現

○ トラック運送業における取引環境・労働時間改善

荷主、運送事業者、労働組合、また労働局などの関係省庁を交えて構成された「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」において、長時間労働是正に向けた課題の改善の議論を深化・推進する。また、現場レベルでの改善を行うための「パイロット事業」を実施しており、こうした各地域での実証実験の結果を踏まえて、荷待ち時間の削減による労働時間の短縮などの好事例を蓄積して、ガイドラインの策定と普及・啓発を図っていく。また、今年度施行した運送約款改正について、経産局、農政局とも連携を図り、個別の荷主企業を含め幅広く周知を図るとともに、適正運賃・料金を収受できる環境の整備を促進する。

基本方針A 目標 ①･②	自治体を中心に、コンパクトシティ等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

九州における現状と課題

● タクシー事業

□現状

・輸送人員は、平成１８年度の１９億４千万人をピークに減少傾向。平成２８年度には１兆５千億円でピーク時から約２４％減少。

・輸送需要の低迷による収益基盤の悪化やドライバーの労働条件の悪化など公共交通としての機能を十分に発揮できない地域が存在。

・九州においては、特定地域８地域、準特定地域１１地域が指定され、適正化及び活性化に取り組んでいる。これまで「プレミアムタクシー」、「タクシーコンシェルジュ」、「観光や周遊ルートに即した商品の開発」等により活性化を図ってきている。

□課題

・ドライバーの減少・高齢化による人材不足の解消のため、今後、生産性向上、労働条件の改善による女性、若者等の多様な人材の確保・育成の必要がある。また、訪日外国人が増加している中、言葉の不安、決済の不安解消等訪日外国人がタクシーを利用しやすい環境整備が必要。

＜プレミアムタクシー＞

・統一の専用カラーリング

・優良な認定運転手が乗務

・福岡の玄関口となる福岡空港に専用乗り場を設置

＜タクシーコンシェルジュ＞

・海外観光客への「おもてなしの心」でタクシー乗車案内・観光案内サービスを実施するため、多言語対応が可能な人員をタクシー乗り場に配置
（16名：英語8名、韓国語4名、中国語12名）

・福岡の玄関口となる福岡空港（国内線及び国際線ターミナル）と博多駅（博多口及び筑紫口）の計４箇所に配置

今後の対応方針

○ 地域公共交通としてのタクシー機能を安定的に供給していくため、「生産性向上」、「サービス向上」を促進

・ドライバー１人当たりの生産性向上のため「タクシー特措法」に基づく需給バランスの改善をしていく。具体的には、地域・事業者ごとの適正化・活性化の取組に対して、タクシーの安全性・利便性の一層の向上を図るため、各種協議会等と連携を図りつつ助言・指導を行うなど積極的に支援する。

・定額運賃設定等のサービス・ニーズに見合った運賃・料金の設定による健全な競争を促進する。

・タクシーのバリアフリー化（ＵＤタクシー、高齢者・妊産婦・子供を対象とした輸送サービス等）

・訪日外国人向けタクシーサービスの向上

①母国と同じタクシー利用環境づくり
- 日本の配車アプリの多言語化
- 海外のタクシー配車アプリとの連携強化

②言葉の不安・決済の不安解消
- 外国語接遇ができるドライバーの採用促進
- 決済対応（クレジットカード、電子マネー、交通ICカード等）
- 外国語接遇・決済対応車両の見える化

③観光・周遊ルート商品の開発・プロモーション

ＵＤタクシー

基本方針A 目標 ①･②	自治体を中心に、コンパクトシティ等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

九州における現状と課題

過疎化や高齢化が進展していることから、過疎地等における持続可能な物流サービス･生活支援サービスの提供、地域経済の活性化を実現するための取り組みが一層その重要性を増しており、以下の3点を実現する必要がある。

●物流ネットワークの効率化

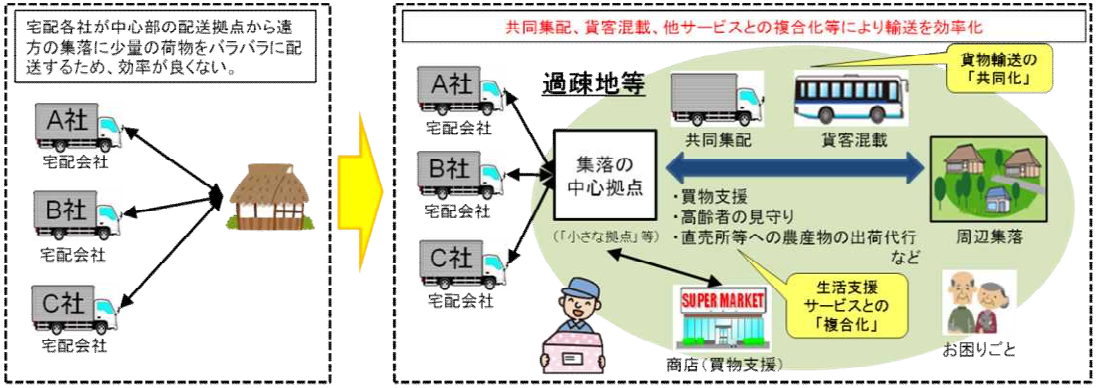
物流ネットワークの持続可能性向上のため、過疎地等において、新たな共同配送スキームの構築、貨客混載の導入、自家用自動車の活用による物流効率化を図る。

●生活支援サービスの維持･向上

地域の戸別訪問を既に行っている物流ネットワークを地域インフラとして最大限活用することで、生活支援サービスの維持・向上を図る、

●地域経済の循環促進

農産物の地域産品の出荷促進、地域産品も取り扱う地元商店の利用機会の増大により、地方部から都市部への物流も促進し、片荷の解消を図り、地域経済の循環促進を図り、これらを通じて、地域の雇用拡大にも貢献する。また、鹿児島県さつま町では、高齢農家の野菜や加工品などの直売所への出荷輸送において乗合タクシーを試験的に活用する取組が行われている。



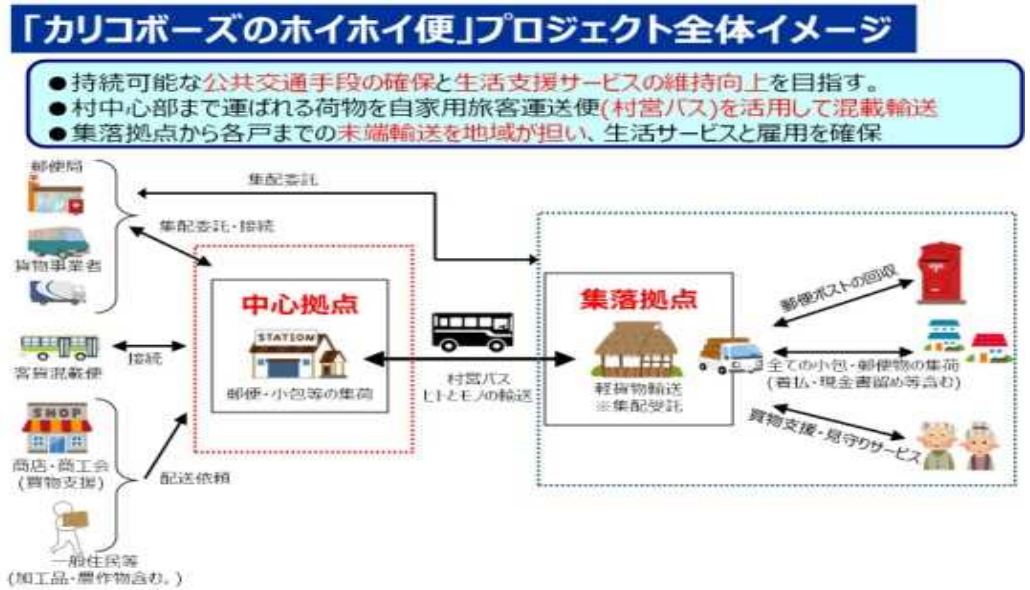
過疎地物流の例

今後の対応方針

○地域を支える持続可能な物流ネットワークの構築の実現

①平成２７年度から、宮崎県児湯郡西米良村において中山間地域のひと・もの輸送システム構築事業として「カリコボーズのホイホイ便プロジェクト」により、「小さな拠点」の整備とともに西米良村運営の有償運送車両（村営バス）を活用した貨客混載便と貨物軽自動車運送事業を接続する形での村内物流ネットワークづくりのための実証運行が行われ、その結果を踏まえて、現在、本格運行に向けた取組みが進められていることから。引続き物流ネットワークの構築に向けて支援していく。

②他の地域においても、過疎地等における持続可能な物流サービス等の問題を抱えており、各地域の実情に応じて、幹線バス、デマンド交通（乗合タクシー）、市町村運営有償運送バスも含めた多様な交通手段を活用した物流ネットワークの構築に向けて、モーダルシフト等推進事業のうち、総合効率化計画策定事業の活用も含めて、持続可能な物流ネットワークシステムの構築の取組を支援する。



宮崎県西米良村「カリコボーズのホイホイ便プロジェクト」

基本方針A 目標 ③	バリアフリーをより一層身近なものにする

九州における現状と課題

●車両等及び旅客施設等のバリアフリー化の推進

・九州管内の現状は以下のとおりである。
「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、順次進められているが、旅客施設のバリアフリー化は進んできている状況である。鉄軌道車両及びノンステップバスは、全国と比べ、現状では整備率が低い状況となっている。
・バリアフリー化を推進するにあたっては、整備経費に関して一部補助はあるものの事業者にとって大きな負担となることが課題である。

【九州運輸局管内のバリアフリー現状（平成28年度末）】（九州）＜全国＞

○ 車両等
①鉄軌道車両　（38%）〈68%〉　②ノンステップバス　（26%）〈53%〉
③リフト付きバス等　（5%）〈6%〉　④旅客船　（42%）〈40%〉
⑤福祉タクシー車両　（1,447台）〈15,128台〉

○ 旅客施設（1日当たりの平均的な利用者数3,000人以上の旅客施設）
①段差解消率
・鉄軌道駅　（79%）　〈87%〉、バスターミナル（93%）〈91%〉、旅客船ターミナル（100%）〈100%〉
②視覚障害者誘導用ブロックの整備率
・鉄軌道駅　（79%）　〈94%〉、バスターミナル（93%）〈89%〉、旅客船ターミナル（100%）〈67%〉
③障害者対応トイレの設置率
・鉄軌道駅　（64%）　〈84%〉、バスターミナル（86%）〈72%〉、旅客船ターミナル（100%）〈85%〉

●「心のバリアフリー」社会の実現

・毎年、九州各地で小学生、交通事業者乗務員等を対象に「バリアフリー教室」を開催し、高齢者、障害者の疑似体験や介助体験を行うことを通じて、バリアフリーへの理解、ボランティアに関する意識を醸成し、「心のバリアフリー」社会の実現に取り組んでいる。

今後の対応方針

○補助事業の活用等によるバリアフリー化の推進

・バリアフリー法に基づく基本方針に基づき、引き続き、事業者に対して地地域公共交通バリア解消促進等事業、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業の制度を紹介し、車両等及び旅客施設のバリアフリー化の整備について支援していく。
・平成29年度においては、鉄道8駅（ＪＲ九州：安部山公園駅，古賀駅，大野城駅，鶴崎駅*，国分駅，加治木駅*，上伊集院駅*，東市来駅）のバリアフリー化を予定（*は設計のみ）

（点字ブロック）

（障害者対応型トイレ）

（軽量型ホームドア）

（車椅子乗車体験）

（盲導犬体験）

○「バリアフリー教室」の開催

・「心のバリアフリー」社会の実現のため小学生、公共交通事業者等を対象として毎年、計画的にバリアフリー教室を実施する。
・平成29年度は、九州各県の小学校及び船舶事業者等を対象に16回の教室を開催。

基本方針A 目標④	旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

九州における現状と課題

●交通系ICカードの導入促進

・交通系ICカードの全国相互利用サービスが平成25年3月23日より開始された。九州管内においても確実にICカードの導入が進んでおり、平成28年度に宮崎県内の事業者が全国相互利用ICカードを導入したので、九州における相互利用サービスを受けられない空白県はなくなった。

・地域交通での導入は、ＩＣ利用空白地域が広い佐賀県においては、全国相互利用ICカード「nimoca」を佐賀市交通局が平成29年2月に導入し、続いて昭和自動車(株) が平成30年3月に運用開始する。また、長崎県内の事業者においても全国相互利用ICカードの導入が検討されている。

・現在導入されているＩＣカードの種類の中には、地域限定の仕様カードがあり、利用者にとってはより利便性の高いカードの導入が求められる。

●交通の情報化の推進

①バスの接近や到着予測時刻情報であるバスロケーションシステムが導入された系統数は、平成28年3月末現在、九州内の全バス事業者53事業者、7,480系統のうち28事業者2,230系統。その中で、インターネットからバスの位置情報が閲覧可能な系統は、22事業者、1,836系統となっている。

・バス利用者へのサービスの高度化を図るために、さらに多くの系統、事業者への導入が求められる。

②福岡市交通局、西日本鉄道（株）、九州旅客鉄道（株）が平成27年4月1日（福岡市交通局は3月16日）から、「九州のりもの info.com」を活用し、運行情報の相互表示を駅改札口、バスターミナル等で開始した。
ＰＣ，スマートフォン、地上デジタル放送などのツールによって、利用者の情報の入手機会も増えている。

今後の対応方針

○補助事業の活用等による交通系ICカードの導入促進

・交通機関の利用環境のため、中核市をはじめとして全国相互利用ICカード導入エリアの拡大を促進するとともに導入にあたっては多額の経費が必要であり、地域との連携した検討も重要。交通事業者には訪日外国人旅行者受入環境整緊急対策事業の制度を紹介し、円滑な導入に向け支援する。

○補助事業の活用等による更なる交通の情報化の促進

①バスロケーションシステム

・交通事業者による検討状況を踏まえつつ、訪日外国人旅行者受入環境整緊急対策事業制度を事業者に紹介し、バスロケーションシステムの導入促進を支援する。

②運行情報の相互表示

・「九州のりもの info.com」への情報提供事業者の増加により、利用者の利便を図る。

基本的方針B.
成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

基本方針B 目標 ①	我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

九州における現状と課題

●国際航空路線

<現状>　8空港の国際便便数：300便/週（H26年）　→　376便/週（H28年）
入国者数　：105万人（H26年）　→　187万人(H28年)

①福岡空港の混雑緩和
・旅客数（全国第4位）着陸回数（全国第4位）【国際＋国内 H28年】
・現在「混雑空港」の指定を受け、発着回数の制限。

②空港アクセスの改善
・福岡空港国際線ターミナルのアクセス改善に向け、平成25年度より国交省九州3局や空港ビル、交通事業者・団体等で協議会を発足。
・a)都心への路線バス、b)プレミアムタクシー、c)レンタカーカウンター設置、d)バス乗場案内誘導表示改善、等の施策を実施。
・平成29年4月27日「福岡空港国際線旅客に関する協議会」を開催。
新たな取り組みとして、a)特区を活用した新路線など博多駅・天神等へバス路線の充実、b)ターミナル間連絡バスの充実、c)タクシー利用の改善（カメラ設置による配車ほか）等を実施。

●日韓旅客定期航路

<現状> 九州（山口県下関市を含む）と釜山を結ぶ日韓旅客定期航路には、平成29年4月1日現在、3区間に6社が運航。この航路の利用者は韓国人旅客が約9割。
旅客輸送実績　平成27年度110.3万人→平成28年度119.1万人
（ピークは平成19年度121.7万人）

<課題>・日本人利用客の減少
・日韓関係の回復の遅れによる訪韓意欲の減少
・日韓航路に競合するLCC路線の台頭

●国際海上貨物輸送

<現状>　九州の地理的優位性を活かし、中国・韓国をはじめとするアジアへのゲートウェイとして、コンテナ・自動車・IT産業を中心とした貿易が活発。
博多港の国際コンテナ定期航路：
37航路 190便/月（H27年）→ 37航路 202便/月（H28年）
a) 韓国：12航路　88便/月（H27年）→ 12航路 100便/月（H28年）
b) 中国：12航路　52便/月（H27年）→ 12航路　52便/月（H28年）
c) 東南アジア：10航路 40便/月（H27年）→ 10航路 40便/月（H28年）
d) 台湾：1航路 4便/月　e) 北米：2航路 6便/月

<課題>　国内輸送を含めたリードタイムの短縮・効率的な物流体系構築。
・RORO船を活用した海陸一貫輸送網の構築
・日中韓のシャーシ相互通行による海陸一貫輸送の推進

今後の対応方針

○国際航空便の利用促進

①各県は国の訪日誘客支援空港認定制度の活用するなど、トップセールス等を通じ、LCCを含む新規国際航空路線の誘致、増便に努めるとともに、双方向の観光・ビジネス利用促進に取り組んでいる。
②運輸局は、ビジット・ジャパン事業(VJ事業)の活用、九州観光推進機構や各県との連携により広域観光の魅力発信を実施し、各空港への外国人旅行者数の増加に取り組む。また、更なる受入環境の整備を推進する。
③空港アクセス改善については、既存バス系統の拡充（増便）と新規事業者の参入により空港連絡バスの拡充等改善が図られたが、今後も空港利用者の増加が見込まれることから、必要に応じ追加措置の必要性等の検証を行う。

○日韓定期旅客航路の活性化

日韓旅客定期航路は、韓国人の利用が堅調に伸びており、平成29年度上半期韓国人の利用者数は前年同期と比較して32.3%増の約60万人である。一方、日本人の利用者数は、29.7%減の約5万人に留まっており、日本人の利用者をどのようにして増やしていくかが課題。今後の日韓関係の回復等、情勢を注視しつつ、本航路の活性化に向けて関係者と議論を進めていく。

○海陸一貫輸送による物流効率化(日中韓シャーシ相互通行)

①日中韓3カ国の政府間協議により、RORO船による国際貨物輸送と、貨物積載シャーシの相手国内通行を認める海陸一貫輸送に取り組み中。
②日韓政府間では、釜山～下関に加えて博多を対象とした航路拡大。
両国間の自動車部品輸送の時間短縮を実現。※日中間では共同研究中。
③日中間政府間では、両国の車両安全基準を満たしたシャーシにより博多～上海航路によりトライアル走行を実施したが平成27年12月に同航路が運休となったことで中断している状況。

（※）両国の車両ナンバー取得及び特例措置によりシームレスな物流を実現。
日本製のシャーシの韓国国内通行は2012年10月に開始（H29.9現在20台）
韓国製のシャーシ の日本国内通行は2013年3月に開始（ H29.9現在8台→32台）
航空に準ずるスピードで、比較的安価な輸送を実現
時間短縮：7日から4日に短縮（航空は3日）

基本方針B 目標 ②	地域間のヒト・モノの流動を拡大する　(1) 地域間交通ネットワークの構築(旅客)

九州における現状と課題

●各モードの特性を活かした地域間交通ネットワークの構築

九州各地の定住人口が減少する中で、九州新幹線や高規格幹線道路、港湾など交通インフラを活用し、地域間交通の高速化・ネットワーク化が進展。九州内外の交流や地方への産業立地は堅調に推移。

<鉄道>

・九州新幹線の輸送人数は、平成23年3月の全線開業を境に、約3倍に増加し、その後は概ね微増で推移している。（平成27年度約1365万人）

・JR九州は、観光列車を「D&S列車」(デザイン&ストーリー列車)と位置づけて運行。新幹線と連携し観光地への二次アクセスの役割も担う。

・その他西鉄の「水都」、肥薩おれんじ鉄道の「おれんじ食堂」など観光列車による「移動を楽しむ旅」は、九州の観光ブランドに寄与。

・九州新幹線の西九州（長崎）ルートについて、着実に整備を推進。

<バス>

・輸送機関別の旅客輸送人キロ割合(地域内及び地域間輸送)のうち、バス利用の割合は、全国では1割に満たないが、九州では2割強。

・SUNQパス(九州島内及び下関市の高速・路線バス49社局約2,400路線が乗 り放題の割引共通乗車券)は、九州独自のユニークな商品。4月には、南部九州をエリアとする商品を発売予定。

・バス事業者が共同運営するPCサイト「＠（あっと）バスで」や「九州のりものinfo.com」により、広域での時刻検索や乗車予約、運行状況確認など、利用者に対する分かりやすい情報提供に取り組んでいる。

・九州の高速道路を縦横に繋ぐ基山PAでは高速バスの乗継ぎができ、高速バスによる九州島内の面的な移動が可能。

<旅客船>

・九州発着の長距離フェリー(航路距離300km以上)は、5社8航路、20隻で運航。全国(8社11航路)の約7割のシェア。

・九州運輸局管内発着の外航旅客定期航路は、韓国と6社3区間で運航。（1月31日現在）

・九州運輸局管内の離島航路は88航路であり、全国離島航路数(296航路)の29.7%。過疎化や高齢化の進展により、経営維持が困難な航路が多く、管内49航路が国庫補助により維持整備。

・地域の観光活性化及び航路活性化につなげることを目的に「船旅活性化モデル地区」を指定（運航事業者からの事業実施計画を3件承認（H30.1現在） 博多～平戸、長崎～﨑津、那覇・本部・与論・和泊・亀徳・名瀬～宮之浦航路 ）

今後の対応方針

○地域間交通ネットワークの高度化

<地域間移動の利便性向上に向けた民間・行政の役割>

①大都市交通圏の規模が首都圏等に比して小さく、過疎地の地域交通確保に直面する九州の交通事業者は、地域間交通の収益強化が経営の鍵であり、その利便性は交流拡大にも寄与。

各交通モード間の競争の下、路線間・事業者間の共通乗車船券や共同情報発信、経営面の連携などネットワーク強化により、地域間移動に係る利用者利便(時間短縮や乗換負担の軽減、低廉化等)を増加。

②交通行政においても、公共インフラと民間サービスとの連携による利便性の高いネットワーク構築のため、行政施策間の連携強化を図る。

<地域間交通需要の創造>

・ 広域交通特有の需要として、外部からの観光・ビジネス来訪が多い。国内旅行市場の個人化・多様化、ネット予約普及による個人手配(個札)に対応し、交通事業者と観光関係者が連携した広域移動需要創造を期待。

①各交通モードの魅力ある商品造成

・ 各交通モードの創意工夫と競争により、魅力ある乗車券の企画や、ゆったり移動自体を楽しむ旅の創造など付加価値向上が期待される。

②成長が期待される訪日外国人旅行者の公共交通利用促進

・ 鉄道、バス等の各種割引共通乗車券について、事業者による海外販売チャンネル強化とともに、VJ事業による海外への情報発信を強化する。

・ 公共交通機関の多言語対応など、訪日外国人旅行者の受入環境整備について、国、自治体、交通・観光事業者が連携し検討を深度化する。

③「島旅」など九州特有の観光資源と連携した旅客船活用

・ 九州の離島には、多くの世界遺産の構成資産（候補含む）が点在しており、五島列島や奄美群島などでは、それらの構成資産を活用して交流人口増大に向けた取り組みがなされている。特に、奄美群島では、複数の島を巡るアイランドホッピング事業など、大自然という観光資源を活用した新たな試 みが進んでいる。

・ 離島航路は、生活交通としての維持、改善を中心課題としてきたため、今後、観光需要を取り組む方策の検討を進めることも期待される。

④「船旅活性化モデル地区」の設置・活用を促進。

基本方針B 目標 ②	地域間のヒト・モノの流動を拡大する　(2) 地域間物流の効率化

九州における現状と課題

●物流事業の総合化・効率化

・ 国土交通省では、物流に関する政策を効率的に推進するため「物流総合効率化法」を抜本的に改正し、平成28年10月から施行。

・ これまでの流通業務施設の高度化を中心とした内容から、輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化など輸送の合理化による流通業務の効率化を行う内容へと転換。

・ 物流事業者同士又は荷主や地方公共団体等の多様な関係者と連携により物流ネットワーク全体の省力化・効率化のため、税制特例や開発許可への配慮、補助金の交付等による支援を実施。

・ 平成29年7月に「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」が閣議決定され、今後の我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」を実現に向けた取組みを推進。

●モーダルシフトの推進

① CO2排出量削減等の環境問題、トラック送事業者の労働力不足や長時間労働、物流効率化等の観点から、幹線輸送を自動車(トラック)から鉄道や海上輸送へ転換(モーダルシフト)することが重要かつ喫緊の課題。

②モード別課題

ア) 鉄道輸送

・ 日本の鉄道貨物輸送の大部分は、JR貨物の全国ネットワーク(平成25年度：営業キロ8,340km、1日当たり列車本数490本　→　平成29年度：75　線区、7,962km、1日当たり列車本数456本）により輸送。

・ 鉄道輸送サービス改善(荷スレ、輸送障害時対応等)が課題。JR貨物は中期経営計画に基づき、列車体系効率化等競争力強化を推進中。

イ) 海上輸送

・ 大ロット貨物の輸送力に優れ、大型のISO背高コンテナ輸送や、荷主や物流事業者の労働力不足に対応したフェリー・RORO船での無人シャーシ輸送などの利用ニーズが大きい。

・ 荷主からはリードタイムの長さや貨物到着時間等の柔軟な対応が困難との指摘がある。

・ 船社側は、フェリー航路における代替建造・輸送力の増強を図るとともに、RORO船の新規航路の開設などサービスの拡充を実施。

今後の対応方針

○物流の効率化・省力化の促進

・ 改正された物流総合効率化法の活用に向けた周知をすすめるとともに、輸送の合理化により流通業務を効率化し、物資の流通に伴う環境負荷の低減及び流通業務の省力化を図る事業に対して、その計画の認定を行い、関連支援措置等を実施。

・「総合物流施策大綱」に基づく総合物流施策推進プログラム～「強い物流」の実現に向けた99の施策と工程表～を着実に実行していくとともに、九州地域の特性を活かしつつ、更なる物流の効率・省力化に向けた取組みを支援。

○物流効率化政策推進本部による効率化支援

・ 物流総合効率化法の改正により、輸送の合理化を支援する仕組みが構築されたことから、これらを積極的に活用して、物流の効率化・省力化を円滑、効果的に進めるため、九州運輸局に「物流効率化政策推進本部」を設置。

・ 局内横断的な体制により、物流事業者等が行う輸送の効率化、省力化等に向けた取組みを支援し、モーダルシフト、輸配送の共同化、輸送網の集約を支援。

○モーダルシフト等推進事業（補助事業）

・ 物流総合効率化法の枠組みの下、荷主企業や物流事業者等で構成する協議会が主体となり、モーダルシフト等推進事業を実施。

・ 国(運輸局)は、計画の策定に関する経費や計画に基づく事業に要する経費の一部を補助し、モーダルシフト等を推進。

○鉄道輸送の需要期待分野の開拓

・ 31ftコンテナは、10tトラックのウィングボディと同等の容積・形状のため、荷主は工場の生産や出荷体制に大きな変更なく鉄道へのシフトが可能。

・ 環境省と国交省が連携し、平成24年度より鉄道用31ftコンテナの新規導入支援を実施している。

○海上貨物輸送の競争力強化

・ 零細内航海運事業者の経営基盤の強化を図るため、船舶管理会社等を核とするグループ化・集約化を促進し、スケールメリットを活かした管理コスト削減や効率的な人材育成を図る。

・ 現状、船舶管理会社の情報が少ないことや品質・効果に不安があることから活用のネックとなっている。そのため、国土交通省は、一定水準以上のサービスを提供する船舶管理会社についての国土交通大臣登録制度を創設(H30年度)する。

・ 運輸局は、機会あるごとに同制度及び登録船舶管理会社の情報を内航海運事業者に提供し、促進に努め、全面的なグループ化を目指す。

基本方針B 目標 ③	訪日外客4000万人（2000万人から新たな目標）に向け、観光施策と連携した取組を強める (1) 交通施設における多言語対応、無料公衆無線LAN環境の整備促進

九州における現状と課題

●交通施設における多言語対応

①タクシーでは、福岡市タクシー協会が、福岡空港と博多駅の乗り場に多言語対応が可能なタクシーコンシェルジュを配置しているほか、指さし会話集を運転者に配布する等の対応。

〔タクシーコンシェルジュ〕

②レンタカーでは、大手を中心に4カ国語のカーナビ導入や一部窓口での多言語対応（職員配置・多言語コールサービス加入）などを進めた結果、訪日外国人利用者が大幅に増えているところ。
一方で、利用時の交通事故も増加傾向にあることから、その対策が喫緊の課題である。

③公共交通機関では、利用者の多い鉄道駅、バスターミナルを中心に多言語表示や多言語化対応（ことばによる対応）が進められているが、多言語による情報提供における表記の統一性、連続性の確保について引き続き検討が必要。

●無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の整備

①訪日外国人からは日本国内での情報収集や情報発信に無料公衆無線LANの整備を望む声が多い。都市部や観光地では、自治体の財政措置による地域Wi-Fi整備や、空港ビル、コンビニチェーン等民間主体のアクセスポイント整備が進展。しかし、アクセスポイント毎に登録が必要など、使い勝手が煩雑。

〔九州の主な無料公衆無線LANサービスの例〕

②この不便さを解消するため、接続共通認証アプリケーションJapan Connected Free Wi-FiをNTT-BPが導入。

③認証連携による利用登録手続き一元化の取組みが進められているところ。

〔アイコン〕

今後の対応方針

○情報機器を活用した効率的な多言語対応

<外国人旅行者受入環境としての重要性>

①各省庁の地方支分部局、都道府県、政令市、民間事業者等からなる「観光ビジョン推進九州ブロック戦略会議」において、地域の課題やニーズについて、議論を深度化している。

<九州レンタカードライブへの対応>

②九州運輸局で作成した「KYUSHU Drive Manual」を協議会に参加するレンタカー会社等に配布するなど、事故防止の啓発を行っていく。

③また、レンタカーに国際免許所有者が運転していることを周のドライバーに周知するため地域の特色をデザインしたステッカーについて検討を行う。

ステッカー

<多言語音声翻訳システムの普及>

④多言語音声翻訳システムの認知度向上と更なる普及拡大に向けて、空港、駅、交通事業者、観光案内所、観光施設等での実証事業を実施する。

<公的観光案内所との連携>

⑤ JNTO認定の外国人案内所についての活用・連携を促進するとともに、自治体ほか関係者に対し、外国人案内所に対する補助制度の周知等を通じ案内所の整備を促進する。

<九州におけるJNTO認定外国人案内所の設置状況>

平成29年1月末現在　　平成30年1月末現在
カテゴリーⅠ・Ⅱ・Ⅲ:91ケ所　→　カテゴリーⅠ・Ⅱ・Ⅲ:96ケ所
※認定（カテゴリー）区分は、言語への対応等案内体制により分かれている。

○Wi-Fiの登録アプリ共通化による利便性向上

①全国的なWi-Fiの接続共通認証アプリケーションの導入については、通信 事業者と総務省、観光庁による協議会を主体として、普及促進が進められている。

②九州においても、認証連携による利用手続きの一元化が進められており、更なる参加施設、店舗の拡大に向け、「観光ビジョン九州ブロック戦略会議」の場を活用し、関係者とともに働きかけて行く必要がある。

出典：九州観光推進機構HPより

基本方針B 目標 ③	訪日外客4000万人（2000万人から新たな目標）に向け、観光施策と連携した取組を強める (2) 外国船社クルーズ客船の誘致

九州における現状と課題

●外国船社クルーズ船の寄港状況と受入環境整備

- 2017年外国船社クルーズ船の九州（下関を含む）への寄港回数は、957回(2016年は715回）と過去最高を記録、4年連続で過去最高を更新した。
- 欧米船社も中国発着クルーズへの配船を増やすなど、中国の旺盛なクーズ需要が過去最高の更新に大きく貢献した。

順位	2016年		2017年（速報値）	
	港湾名	回数	港湾名	回数
1	博多	312	博多	309
2	長崎	190	長崎	262
3	那覇	183	那覇	217
4	石垣	91	石垣	129
			平良	129
5	平良	84	－	－
6	鹿児島	80	鹿児島	98
7	佐世保	62	佐世保	82
8	横浜	40	八代	65
9	広島	34	横浜	57
10	神戸	32	境	56

- 一方、受入港の中には、クルーズ船としては世界最大クラスとなる22万トン級（旅客定員5,000人超）の受入れに向けた岸壁整備や受入の為の調査など対応が進められている。（博多港、八代港、油津港など）
- 「官民連携による国際クルーズ拠点」として、全国6港のうち九州では佐世保港、八代港が選定されたことを受け、港湾管理者、クルーズ船社等による必要なハード・ソフト面の取り組みを進めている。

●クルーズ寄港増加に伴う課題の顕在化

- 寄港地観光に伴う貸切バスの不足。
- 寄港地周辺や観光地における駐車場不足による貸切バスによる路上混雑。
- 個人客に対する二次交通手段の情報提供や、港からの路線バスの利便性。
- カジュアルクルーズ商品は低廉であり、初回訪日旅行者を中心に買物需要が期待され反面、近年、旅行社間の価格競争が激化し、旅行社が指定する特定の免税店以外の買物の時間が不十分、正規ガイドの不在など、地元への経済効果が思ったほど上がらないことや、観光マナーに対するクレーム等、訪日リピーター創造への影響といった指摘も増加。

今後の対応方針

○クルーズ船受入に伴う諸課題の解決

① 貸切バスの確保については、申請により臨時営業区域の拡大するなど柔軟な運用を行っており、引き続き、旅行社に手続き等を周知。

② 二次交通確保のためにクルーズ船が発着する博多港では、西鉄が福岡市 と連携して博多港国際ターミナルと市内中心部を結ぶ循環系統へ大量輸送の可能な連節バスを2016年8月から導入。

③ 運輸局は、海外プロモーション等で二次交通等利便性の認知度を高める。

博多港～市街地への循環バス

○地域への経済効果の創出、クルーズ商品の高品質化

① 近年、外国クルーズ船の寄港が増回してる佐世保港や油津港では港湾における臨時消費税免税店届出制度を活用して、埠頭に臨時の免税店を設置。旅行者の利便向上を図ると共に地域の消費拡大に取り組んでいる。
　長崎市においては、浜町商店街が運営する免税一括手続きカウンターを、九州で初めて設置し、外国人旅行者の商品購入需要の取り込みに対応している。

② 中国発クルーズ船寄港地における着地型観光ツアーの「高品質化」に向け、クルーズ船乗船客向けに九州内観光コンテンツを記載したパンフレットを配布し、自由行動がとれる旅行者やリピータ向けの情報発信を行う。

○寄港地観光における貸切バスによる路上混雑の緩和

2016年度に博多港及び長崎港においてショットガン方式による路上混雑緩和のための実証事業を行ったところ、一定の効果があったことから、引き続き両港においては、自治体主導でショットガン方式による混雑緩和を図っている。他の寄港地に対しても積極的に情報展開を行うことにより、混雑対策への取組推進を進めているところ。

基本方針B 目標 ③	訪日外客4000万人（2000万人から新たな目標）に向け、観光施策と連携した取組を強める (3) 外国人旅行者が安全・安心して旅行できる受入環境の整備

九州における現状と課題

●外国人のレンタカーを活用したドライブ旅行環境

① 九州運輸局やレンタカー事業者、自治体、NEXCO西日本等が参加し、平成29年度はそれまで期間限定の取組であった「Kyushu Expressway Pass」を通年化して取り組んでおり好評を得ている。

> 〈外国人のドライブ旅行ニーズ〉
> キャンペーンのデータ分析によると、年を追う毎に利用件数は増加し、特に韓国、香港の利用者が多い。また、利用日数の平均は4.9日（平成２８年）であることから、九州を周遊しながら風景や観光地を楽しむという旅行スタイルが浮かび上がる。

② レンタカーを利用する外国人旅行者にとって、道の駅や高速道路のサービスエリアは、旅の情報収集拠点として重要。JNTOから認定を受けた外国人観光案内所は、道の駅が9箇所、サービスエリアが19箇所（平成28年12月末時点）。引き続き、認定外国人観光案内所の設置拡大が必要。

●訪日外国人の「手ぶら観光」

① 訪日外国人旅行者の手荷物一時預かりや、ホテル・空港への配送サービスの普及に向け、観光庁が平成25年度より検討会を開催。

② 平成27年7月から「手ぶら観光」共通ロゴマークの認定制度を実施。

③ 平成28年度に「訪日外国人旅行者受入基盤整備加速化事業費補助金」に基づく手荷物集荷場の整備・機能強化（人件費除く）、案内標識やデジタルサイネージ等の多言語化に要する経費の補助支援を実施。

④ 手ぶら観光カウンターの設置状況は、全国203カ所、九州12カ所（平成30年1月9日時点）

●免税店の増加

① 平成26年10月から3回にわたり消費税免税店制度の拡充政策が実施された。平成30年7月からは免税対象要件について、一定の要件を満たせば「一般物品」と「消耗品」の合算が可能となる予定。

② 運輸局は「免税店相談窓口」事務局として、平成26年6月以降、国税局等と合同で各地で観光・商工事業者向け説明会を開催。

③ 平成29年10月現在4,268店、九州の免税店は6.2倍に増加(H26年10月、684店)。しかし、免税店は福岡県に半数以上が集中し、他県の免税店の中には、元来、訪日外国人旅行者の利用が少ない店舗が多く、関心の喚起が課題。

今後の対応方針

○「道の駅」等を活用した外国人観光案内所の整備

①国土交通大臣認定特定テーマ型モデル「道の駅」、国土交通大臣選定重点「道の駅」や九州地方整備局長選定重点「道の駅」候補について、今年度ドライブキャンペーンを活用し、外国人旅行者へ周知。また、九州地方整備局と連携し、これら各種「道の駅」等の増加を促進。

② 「道の駅」及び「高速道路のサービスエリア」内に「JNTO認定外国人観光案内所」を増やすため、九州地方整備局やNEXCO西日本と連携して候補施設の掘り起こしと設置に向けた働きかけを行う。
また、「海の駅」についても同様に情報拠点として活用するため、JNTO認定外国人案内所の設置を働きかける。

○外国人旅行者への安全安心な「手ぶら観光」サービスの検討

訪日外国人旅行者が鉄道等で大きな荷物を持ち運ぶ不便を解消するため、日本の優れた宅配サービスを活用し、空港・駅・商業施設等で荷物の一時預かり、空港・駅・ホテル・海外の自宅等へ荷物を配送する「手ぶら観光」について、ロゴマークの普及促進、手荷物集荷場の整備・機能強化等に関する補助制度活用に向けた支援を継続実施。

＜「手ぶら観光」のメリット＞

・訪日外国人旅行者が大きな荷物を持って移動する負担の軽減
・観光地におけるコインロッカーや移動交通機関における荷物置き場等の不足への 対応
・安全で確実な日本の優れた宅配サービスを世界へアピール

Japan. Hands-Free Travel

○宿泊・交通費用のカード決済等の受入環境整備

① 買物や宿泊代金の支払いなどに際し、外国人旅行者は現金でなく、カード決済(クレジット・デビット)の要望が高い。

② 現在、運輸局や九州の経済・観光関係団体が共同し、外国カード会社と連携し、宿泊施設や中小物販店舗、交通事業者におけるカード決済機器等の普及に向けた協力方策を検討中。
今後、可能な施策を実施し、カード決済環境の向上や消費税免税店の増加を図る。

基本的方針C.
持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

基本方針C 目標 ①	大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

九州における現状と課題

九州運輸局においては、南海トラフ地震や鳥インフルエンザ発生時への対策が喫緊の課題となっている。現在、大規模な災害等が発生した場合には、迅速かつ適確な緊急支援が実施できるよう、緊急災害対策派遣隊としてリエゾンを地方公共団体等に派遣している。
また、円滑な災害対策支援として、以下の取り組みを行っている。

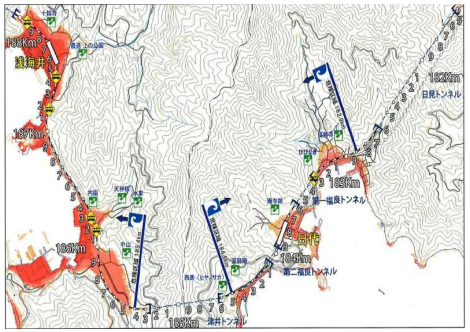
●鉄道施設の耐震化対策

・ＪＲ九州の橋梁の耐震化については、緊急輸送道路等と交差または隣接して併走する線区で、管内で31橋梁が対象であったが、平成28年度末に全ての橋梁が対策済みである。
鉄道施設の耐震化については、鉄道施設総合安全対策事業費補助金により、国・地方公共団体・鉄道事業者が費用負担し、対策を行っているが、三者の足並みが揃わなければ、進展しない状況にある。
・主要な交通施設である駅の耐震化については、管内で46駅が対象となっており、平成28年度末で35駅の76%が耐震化されている。

●避難・緊急輸送対策

・九州運輸局では交通事業者に対して、災害発生時に利用者を混乱なく誘導するための対応策を講じるよう指導している。

【鉄道】ＪＲ九州では、南海トラフ地震による津波の対象となる区間を全てを網羅した52枚の津波ハザードマップを全車両に備置している。
また、津波対策の避難誘導訓練を平成28年度は日豊本線の狩生～海崎駅間、日代～浅海井駅間、川南～高鍋駅間の3カ所で実施した。



津波ハザードマップ例
日豊本線 №14 日代～浅海井駅間

【鉄道】鉄道事業者では、自然災害等の発生に伴い鉄道の運行が不能となった場合、運休区間を代替輸送で対応しているところであるが、その代行バス等の事業者が不足している状況が発生している。

【旅客船】九州運輸局では、旅客船における津波対策の必要性や津波が到来した場合の選択が検討できる「津波対策ガイドブック」を作成し、九州旅客船協会連合会を通じて旅客船事業者へ周知した。

今後の対応方針

○鉄道施設の耐震化対策

・鉄道施設の耐震化対策については、九州運輸局も地方自治体に対して、協力要請を行う。
駅の耐震化について、平成29年度はＪＲ九州で行橋・別府・佐賀の3駅、西日本鉄道で薬院・大橋の2駅が補助金対象の事業として実施。
また、ＪＲ九州の折尾・熊本・諫早の3駅、西日本鉄道の春日原1駅では、連続立体交差事業が進んでおり、併せて耐震化も完了する予定である。

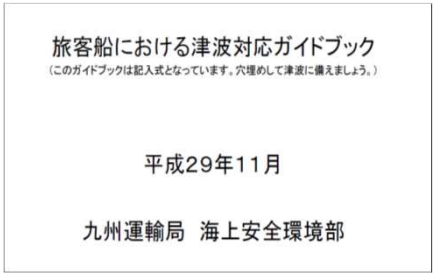
○避難・緊急輸送対策

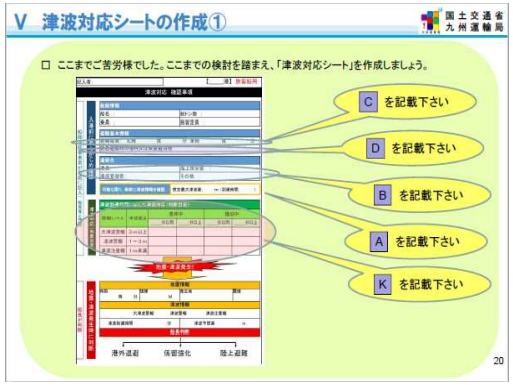
・災害発生時に交通事業者と避難先自治体との連携が保てるよう引き続き調整を行うとともに、諸会議を通じて相互の意識の醸成を図っていく。

【鉄道】ＪＲ九州では、平成29年度に南海トラフ地震を想定した津波対策の避難誘導訓練を日豊線の大分県亀川駅構内及び上臼杵～臼杵駅間で２回、宮崎県高鍋駅構内及び南延岡～旭ヶ丘駅間で２回、延べ４回実施することとしており、平成30年度においても引き続き実施する予定である。

【鉄道】鉄道事業者において代替輸送用バスの手配・確保に苦慮している状況であることから、九州運輸局関係部署、支局等と運休区間等の問題を臨機応変に対応するとともに、さらに九州各県関係団体とも協力していく。

【旅客船】九州運輸局が作成した「津波対策ガイドブック」により旅客運航事業者に津波対策の必要性を継続して周知啓発し、津波対策を支援していく。





「津波対策ガイドブック」

基本方針C 目標 ①	大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

九州における現状と課題

東日本大震災、熊本地震の教訓を基に南海トラフ地震に備え、九州運輸局より関係団体へ緊急輸送の協定締結を指導している。

●災害時における緊急輸送の協力協定

①緊急・救援輸送

・各自治体とバス協会・タクシー協会による避難所への移送に係る輸送協定が九州管内で10件締結。

・原子力災害時の住民避難として鹿児島県と県バス協会（原発から半径30キロ圏内の協会に加盟するバス事業者33社）が協定を締結している。

・旅客船による災害時輸送支援協定は、離島を抱えている長崎県警察本部が長崎旅客船協会及び佐世保旅客船協会と、鹿児島県及び鹿児島県警察本部が鹿児島県旅客船協会と、唐津市が佐賀県旅客船協会と協定を締結するなど、14件締結されている。

・貨物船による災害時輸送支援協定として、佐賀県と全国内航海運組合総連合会が協定を締結している。

②物資輸送

・各県トラック協会では九州全県において輸送協定を締結している。

・旅客船事業者と起終点の自治体が締結するなど、船舶による輸送協定を九州管内で12件締結している。

③物資保管

・平成29年度に各県倉庫協会と各県との協定締結が九州全県で完了した。

・長崎県は長崎県冷蔵倉庫協会と緊急・救援輸送に係る物資の保管に関して協定を締結している。

●災害時の機能維持

①被災地や避難所への支援物資物流システムの構築

・平成24年度に「南海トラフ巨大地震に対応した支援物資物流システムの構築に関する九州ブロック協議会」を開催、支援物流システムの基本的な考え方や現状を整理し、民間物資拠点（137カ所）をリストアップ

・平成28年度に「大規模災害時の多様な輸送手段を活用した支援物資物流システムの構築に関する協議会」を開催し、広域エリアにおける支援物資物流システムの構築に向けたとりまとめを実施。

・宮崎県トラック協会及び福岡県トラック協会が「緊急物資輸送センター」を整備。（現在、宮崎、筑後、筑豊、北九州の4カ所）

②民間物資拠点に対して非常用発電設備、非常用通信設備の導入に向けた働きかけを実施。

今後の対応方針

○災害時における緊急輸送の協力協定

①緊急・救援輸送

・バス協会・タクシー協会を通じて、協議を行っている自治体及び協定締結先に対し、協定締結へ向けて引き続き支援する。
　特に、福岡県、佐賀県、長崎県の「原子力災害を含む災害時におけるバスによる緊急輸送等に関する協定」締結について支援を行う。

・自治体や県警に対し、旅客船協会等との輸送支援の協定締結に向けて、引き続き支援する。

②物資輸送・保管

・平成29年度に県倉庫協会と九州全県との保管協定の締結が完了したことから、引き続き協力・連携体制の確立を支援する。

・トラック協会との輸送協定において「物流専門家」派遣条項がない自治体について、早期の追加・拡充に向けて引き続き働きかける。

・自治体や県警に対し、船舶の海上輸送に関する関係協会との協定締結に向けて、引き続き支援する。

○災害時の機能維持

①災害に強い物流システムの構築を推進する。

・熊本地震では被災した広域物資拠点の補完施設として民間物資拠点が大きな役割を果たしたことを教訓に、民間物資拠点のリスト更新を実施するとともに、地方自治体、物流事業者団体との情報共有体制の確立に向けて支援を行う。

・災害発生初動時の物資拠点の迅速・的確な確保について、物流事業者団体と締結している協定に基づく「物流専門家」の派遣体制の確立に向けて支援を行う。

・各自治体が実施する支援物資輸送に関する訓練に積極的に参加し、支援物資システムの検証を行う。

②広域的な支援物資物流システムの構築に向けた体制の整備を推進する。

・南海トラフ巨大地震等の大規模災害時に備えた支援物資物流の対応として、ブロックを超えた広域エリアにおいて、鉄道、内航海運、トラックなど多様な輸送機関が、状況に応じて円滑に連携・連結し、支援物資輸送を迅速かつ円滑に行うための体制確立に向けた支援を行う。

基本方針C 目標 ②	交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

九州における現状と課題

運輸事業の安全性を向上させるために導入された運輸安全マネジメント制度による評価を実施すること及び保安監査を通じて悪質事業者の排除や厳格な監査・処分を実施することで、いわば「車の両輪」として、より一層の安全性の向上を図っている。

●監査の充実・強化

・事業者に対する監査を実施し、監査内容の充実・強化に努めている。
　輸送の安全の確保が最も重要であるという基本的認識の下、適切に監査を実施している。（平成28年度の監査実施件数）

	鉄道	自動車	海事	合計
九州	9	710	673	1,392
全国	144	5,390	4,721	10,255

　自動車モードでは、関越道高速ツアーバス事故を受け、悪質な事業者に対し、集中的な監査を実施し、悪質・重大な法令違反に対する行政処分の厳格化を行っている。また、海事モードでは、危険物の不適切な輸送等の安全管理規程違反を起因とする監査を実施している。
・貸切バス事業については、事業許可の更新制度の導入、九州貸切バス適正化センターによる巡回指導が開始されるなど、安全対策が強化された。
・クルーズ船の寄港増により、貸切バス需要が増大している一方で、運賃料金の適正収受に向けた取り組みが必要となっている。

●運輸安全マネジメントの普及

・運輸安全マネジメントの普及に努めている。
　① 平成28年度の評価実施件数

	鉄道	自動車	海事	合計
九州	4	46	45	95
地方局計	54	633	223	910

　② 運輸安全マネジメントセミナーの開催
　運輸安全マネジメント制度の普及・啓発、浸透・定着に向けた取組みとして、セミナーを原則として本省で毎月、地方運輸局で不定期に開催している。

今後の対応方針

○事業者に対する監査の充実強化

・輸送の安全の確保のためには、今後とも悪質事業者の排除及び事故の再発防止、未然防止の目的で計画的な監査を行う。

	鉄道	自動車	海事	合計
九州	9	509	943	1,461

（平成29年度の監査実施件数（平成30年1月末時点））

・貸切バス事業については、事業許可の更新審査により、安全な運行を継続的に行える能力を確認するとともに、九州貸切バス適性化センターが実施する巡回指導と連携し、事業者への監査の重点化を図り、適正取引の推進、輸送の安全確保の観点から法令違反の早期是正、不適正事業者の排除に努める。

○運輸安全マネジメントの実施

①平成29年度の評価実施件数（平成30年1月末時点）

	鉄道	自動車	海事	合計
九州	2	28	35	65

　自動車モードでは、平成29年度からの5年間で全ての50両未満の貸切バス事業者に評価を実施する方針が決定したため、同方針に基づき、重点的に貸切バス事業者に対する評価の推進を図る。
　海事モードの事故の7割が小型船によるものであることから、小型船を運航する小規模事業者に対して安全総点検、訪船指導等の機会を捉えて運輸安全マネジメント制度の周知啓発を行う。

②運輸安全マネジメントセミナー
　例年福岡市で開催しているセミナーのアンケート結果により、他地域での開催を希望する声が多いため、平成27年度からは鹿児島市においても当該セミナーの内容に準じた講義（講習会）を開催している。
　参加者からは継続開催を望む声が挙がっており、今後も地域での継続的な開催を推進する。

基本方針C 目標 ③	交通を担う人材を確保し、育てる

九州における現状と課題

●交通事業で働く労働者の高齢化や人材不足

【バス・タクシー・トラック運転者、自動車整備士】

・自動車運送事業等においては他産業と比較して労働者不足や高齢化が懸念され、国土交通省において26年7月に自動車運送事業等の人材確保・育成対策をとりまとめた。

・運送事業分野においても女性の活躍を促進するため、トッラク事業においてはトラガール（女性のトラックドライバー）の促進プロジェクト、タクシー事業においては「女性ドライバー応援企業」としての認定制度を導入している。

・また、若年層の活用を図るため、運輸支局長等による高等学校等への訪問を実施し、進路担当者に対し運送事業従事者及び自動車整備士への関心を高めている。

・長時間労働が課題とされるトラック運送事業の働き方改革を 進めるため、取引環境の適正化や生産性の向上に向けた取組みを強力に推進する必要。九州経済産業局と九州農政局の協力を得て、事業者と荷主企業が連携した取組が一層促進されるよう九州各県で「生産性向上セミナー」 を開催。

【海事産業従事者】

・関係業界と連携し、船や造船所等の職場見学会や海事教室などにより海運・造船等海事産業の次世代を担う青少年への広報活動を実施している。

・船員就業フェアー、出前講座、学校訪問等により船員未経験者の就職支援や造船技能センターで新人造船技能労働者への教育訓練を支援している。

・船舶操縦士資格の「6級海技士免許」の短期養成制度を創設し、社会人船員未経験者が船員になる道筋を広げている。

【物流人材発掘事業】

学生に物流に関する正しい知識の習得、物流の重要性や将来性、仕事の魅力などの理解を促すことにより、優秀な学生が物流業界へ就職を希望するよう、地元大学、物流企業と連携して開催。

将来の物流業界を担う優秀な人材を開拓・発掘し、物流業界への良質な労働力の確保による物流効率化の促進及び物流業の発展に寄与することを目的として開催。（平成２９年度は、４大学と連携）

物流事業者による講義

今後の対応方針

○交通事業で働く労働者の人材確保

【バス・タクシー・トラック運転者、自動車整備士】

・本省自動車局において「自動車運送事業等の人材確保及び育成に向けたプロジェクトチーム」でとりまとめた施策を確実に実施していく。

【海事産業従事者】

・青少年、小中学生、教師等の体験乗船、海事産業見学会等の実施を通じて次世代の海運・造船を担う人材の確保を継続的に図っていく。

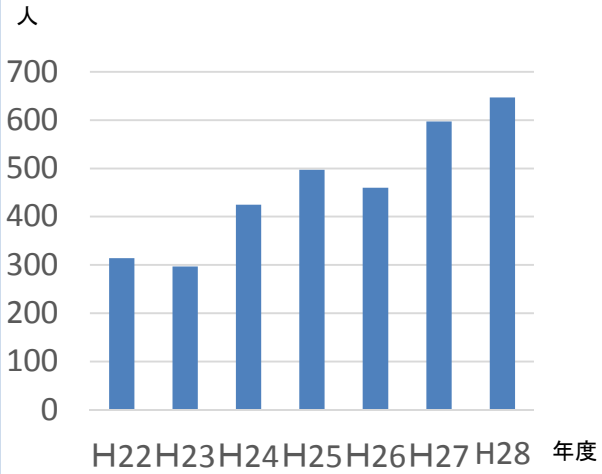
・小・中学校において海洋教育推進モデル実証事業を実施し、学校教育現場における海洋教育の実践を推進する。

・九州海技学院・尾道海技学院の社会人を対象とした「６級海技士免許」短期養成制度の活用を図っていく。

・職業選択肢としての「船員」の啓発を進めると共に、船員未経験者を新規に採用する事業主への補助金（日本船舶・船員確保計画）の交付を継続する等、就業を支援。

・長崎、大分の地域造船技能センターにおいて、新人技能研修を実施する取組を今後も継続する。

日本船舶・船員確保計画に基づく船員未経験者の採用数



就業フェアー（企業説明）

基本方針C 目標 ④	さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

九州における現状と課題

●運輸部門におけるCO2排出量

・日本のＣＯ2排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.4%、自動車全体では運輸部門の86.1%を排出している。（平成27年度）
また、九州においては、全国排出量の約１割を占めている。平成13年度以降の運輸部門におけるＣＯ2の排出量は減少傾向となっているが、今後もさらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進め、エネルギー消費量削減に向けた着実な取り組みを行っていく必要がある

【自動車】

・平成28年度の環境対応車の導入割合は15.3%（全国14.2%）で、毎年着実に導入が進んでいるが、引き続き導入促進に向けた施策を講じていく必要がある。
・バス事業では、ＢＲＴ整備が環境負荷の低減に有効であることから、福岡市において導入が進んでおり、他地域においても検討が進んでいる。
・タクシー事業では、平成26年度に福岡県において全国初となる燃料電池自動車（ＦＣＶ）のタクシーが5両導入された。
・今後は、究極のエコカーである燃料電池自動車の普及促進と市場投入を踏まえた水素ステーションの整備が課題となっている。

【船舶】

・電気推進システムを採用した環境に優しいスーパーエコシップ（ＳＥＳ）等の省エネ効率化船舶の導入を図っているが、更なる促進のため、船舶の省エネルギー性能を「見える化」する内航船「省エネ格付け制度」を創設し、内航船事業者の積極的な省エネ投資を促すこととしている。

【鉄道】

・JR九州が架線式蓄電池電車を開発、折尾駅～若松駅間の非電化区間で運行開始。ディーゼル車に比べて、二酸化炭素の排出削減が見込まれる。

●「省エネ促進フォーラム2017in 福岡」の開催

・地球温暖化問題への理解を深めてもらうとともに、地球環境にやさしい運輸を目指すための情報を共有し、今後の省エネ対策の参考に資することを目的とし、平成１９年度から「省エネ促進フォーラム」を開催している。
・フォーラムの中では、環境保全の活動に著しい功績のあった事業者等を対象とした表彰も行っている。

今後の対応方針

○あらゆる機会を通した CO2の 削減に向けた広報啓発活動

【CO2 の削減に向けた取組】

・公共交通の利用促進　（交通エコロジー教室開催　年５回程度）
・グリーン経営の推進　（グリーン経営推進講習会開催　年６回程度）
・エコドライブの啓発　（省エネ促進フォーラム開催　年１回程度）
・環境対応車の普及促進　（補助事業の広報啓発）
・モーダルシフトの推進　（補助事業の広報啓発）
・水素ステーションの整備促進　（補助事業の広報啓発）
・ＢＲＴの導入促進
（導入促進に向けた協議会への参加、補助事業の広報啓発）
・省エネ効率化船舶の導入促進
（旅客船などのリプレース等を契機とした広報啓発）
・内航船「省エネ格付け制度（29年度暫定、31年度本格運用）」の普及促進
（制度の広報啓発、格付けされた事業者等の公表）

☆九州に導入された環境対応車（船）

架線のない区間では蓄電池のみの電力で走行し、ブレーキ時に発生する回生エネルギーを蓄電池に充電することで高効率を実現
JR九州㈱
架線式蓄電池電車
（DENCHA）→

CO2を16%以上削減する
先進二酸化炭素低減化船
← オーシャントランス㈱
「フェリーびざん」