

「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
令和3年3月

○交通政策基本法の概要

○交通基本計画の概要

- ・ **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)

【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)グローバル化の進展 (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

基本的方針 基本法上の国の施策 施策の目標	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
	【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)
			
	①自治体中心に、コンパ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ビ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

基本の方針A.

豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現



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。

●地域旅客サービスの持続可能な提供の確保

・地域旅客サービスの提供を確保するために策定される地域公共交通計画について、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、地域旅客運送サービス継続実施計画や利便増進実施計画の策定についても検討が進められている。

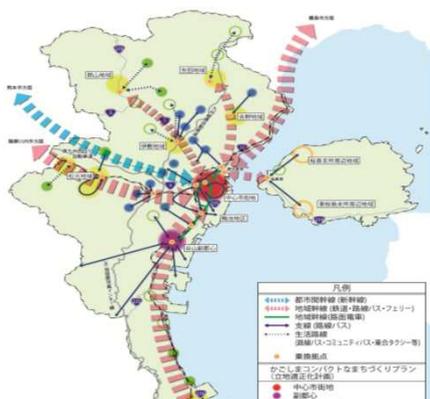
【地域公共交通計画策定件数：117件（R2.12現在）】

【地域公共利便増進実施計画認定件数：11件（R2.12現在）】

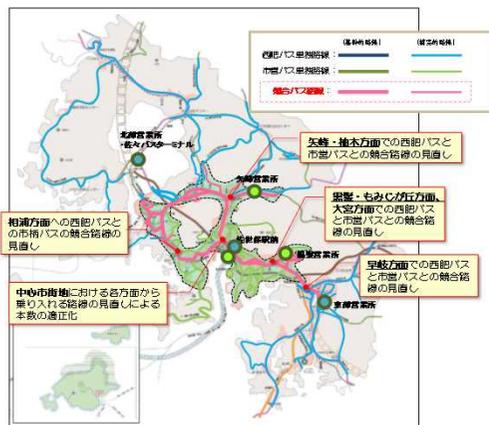
・各地域でバス事業の経営が厳しい中、計画の策定に当たっては、都市規模に応じて様々な課題が存在している。

【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・鹿児島市等では地域公共交通網形成計画（現地域公共交通計画）が作成され、具体的なバス路線再編の検討が進んでいる。

また、佐世保市では、地域公共交通再編実施計画（現地域公共利便増進実施計画）が認定され、公営事業者と民営事業者の合併により効率的な路線再編が実施された。



鹿児島市地域公共交通網形成計画



佐世保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

- ・地域公共交通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旅客サービスの提供を確保がなされていくよう支援していく。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と行い、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。
- ・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）などのほか、既存の交通では対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送など地域の輸送資源を総動員しながら、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保がなされるよう、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、免許証返納者の増加に合わせて、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。



モビリティマネジメント



LRT



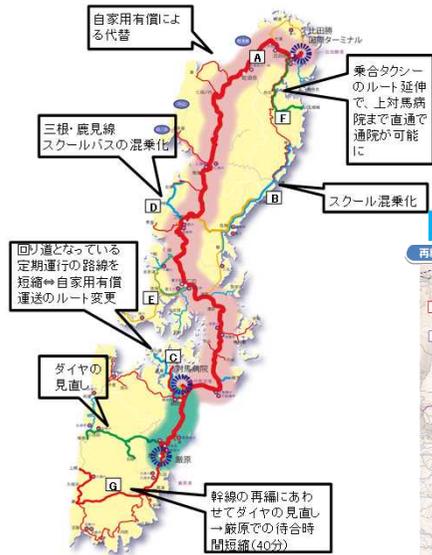
BRT(連節バス)

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、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、さらに九重町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。

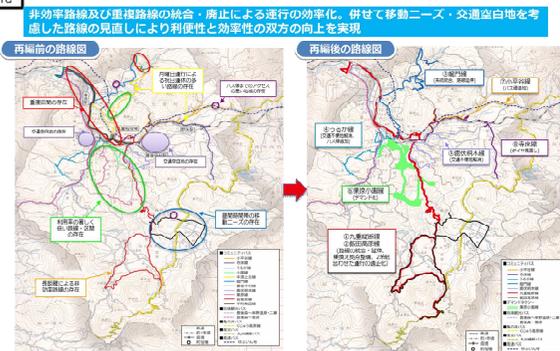
【離島地域】 数多くの離島を有する九州においては、離島内交通や離島航路の確保が離島住民にとって重要となっているところ。その中で、寄港地の再編を行い観光振興にも寄与した薩摩川内市甑島のほか、対馬市や五島市では地域公共交通再編実施計画の認定を受け、離島内交通の再編を行っている。



対馬市地域公共交通再編実施計画



デマンド交通(乗合タクシー)(八女市)

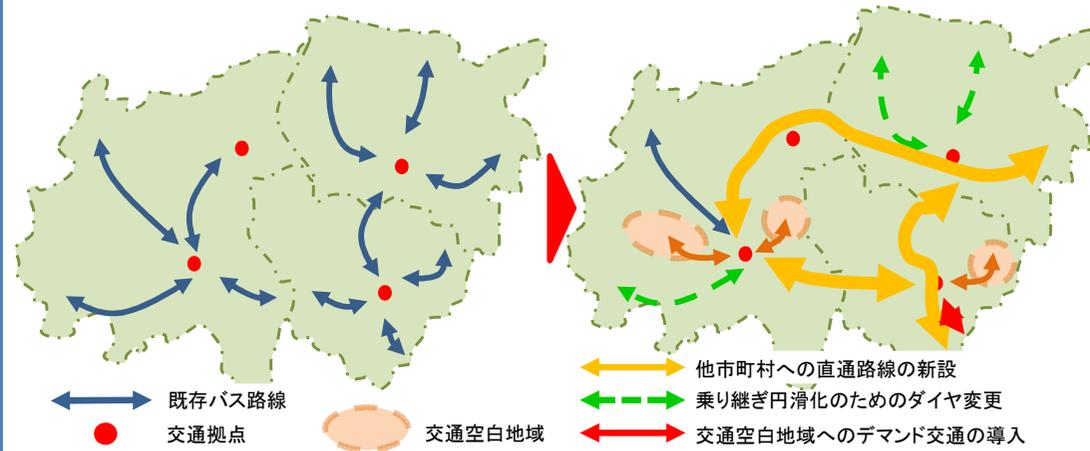


九重町地域公共交通再編実施計画

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。

【離島地域】 地域公共交通網形成計画の策定を推進する中で、更に住民参画型で地域に適した交通のあり方への取組の浸透をしっかりと図り、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。

●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「一人交通局」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市町村が1人以上の専任職員を配置）。

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な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、その維持・確保が困難になる恐れがあることから、生産性向上への取組みを推進する必要がある。また、サービスを将来にわたって維持することにより、一般消費者の利益の確保、国民経済の健全な発展を目的として、路線、運行間隔、運賃等の共同経営等独占禁止法の適用除外が令和2年11月に施行された。

路線バスの輸送人員の推移



● トラック事業

トラック運送事業は、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、国民のライフラインとして大変重要な産業。昨今のコロナ禍においても物流の根幹を担い続けている。

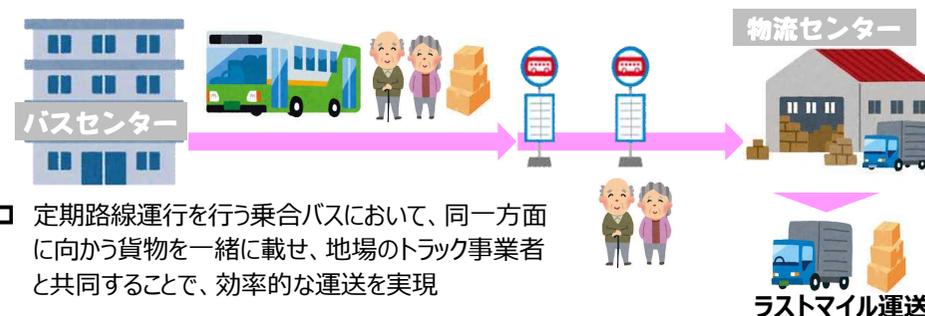
しかしながら、賃金水準は全産業平均に比べて2割程度低い水準である一方で、ドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して2割程度長時間となっており、トラック運送業の労働条件・労働環境の悪化によりドライバーの人材不足が深刻化している。

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組が必要であり、課題の改善に向けた取組が求められている。その一環として、令和2年4月24日に告示された「標準的な運賃」の業界内への浸透に向けた周知に取り組んでいる。

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、生産性の向上を目的とする共同経営等については、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・指導を行うなど積極的に支援する。



○ 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」では、平成28～29年度のパイロット事業、平成30年度のコンサルティング事業による荷待ち時間や荷役作業の削減等の取組、その結果から新たに把握された課題などを情報共有し、平成31年度(令和元年度)のアドバンス事業では特に荷待ち時間が長い輸送品目の課題についても中央の情報共有し、検討を行った。また、令和2年度は重点取組事項が効果的な取組となるよう、PDCAサイクルによる継続的な改善を行うこととなった。

ホワイト物流推進運動の周知活動として、令和元年5月に各県での説明会の開催や、自治体や関係団体のセミナー等での講演を行ったほか、本年度に創設された「働きやすい職場認証制度」により、職場環境改善に向けた取組を見える化し、運転者への求職を促すことにより安定的な人材確保を図っている。

今後も農政局、経産局と連携し、トラック運送事業者が法違反とならないように荷主に対して取引環境の適正化を働きかけていく。



九州における現状と課題

今後の対応方針

タクシー事業

【輸送人員】

- 昭和47年度には、5億6,482万人であった輸送人員は、取り巻く環境の変化から利用者の減少に歯止めがかからないまま、令和元年度には、1億4,939万人まで減少。

【運送収入】

- 平成3年度の2,907億円をピークに輸送人員の減少とともに、令和元年度には1,328億円まで減少。

【概況】

- 輸送需要の低迷による収益基盤の悪化やドライバー不足などにより公共交通機関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3地域、準特定地域16地域を指定し、事業の適正化及び活性化に取り組んでいる。

【課題】

- 輸送需要の回復、経営基盤の安定のため、事業の活性化策の推進
- ドライバー不足の解消に向けた労働環境の改善
- 地域公共交通機関としての取組み。



多言語対応タブレット



UDタクシー

(自治体による導入補助制度創設)
福岡県、福岡市、北九州市、佐賀県、
大分県別府市、鹿児島県

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

【事業の活性化策】

- 「初乗り距離短縮」による“ちょいのり需要”の創出。
- 「事前確定運賃」「相乗り運賃」「変動迎車料金」「定期運賃」などの導入
- AIを活用した効率的配車
- 国、自治体、MaaSプラットフォームが連携したMaaSへの積極的参画。
- 訪日外国人旅行者向けタクシーサービスの向上
(多言語対応の強化、キャッシュレス決済導入推進、Wi-Fi対応など)
- 子育てを応援するタクシーの普及 (妊婦・育児サービスの推進)
- ユニバーサルデザインタクシーの普及促進、配車体制の構築。
- 運転者のスキル向上 (観光、介護、外国語など)

【ドライバー不足の解消に向けた労働環境の改善】

- 「運転者職場環境良好度認証制度」の普及・促進
- ドライバーの労働条件の改善
- 新卒・女性等、多様な人材の採用拡大

【地域公共交通としての取組】

タクシー協会では、協会役員等が自治体を訪問して乗合タクシー導入についての提案等を行う「自治体訪問活動」に積極的に取り組んでいる。その取組みを更に強化するため、タクシー協会の自治体訪問活動等の支援を行い、それを通じて把握した地域が抱える課題を集約・整理するとともに地域交通サポート計画を策定し、課題の解決に向けたタクシー事業者として貢献できる取組みを計画的に進めている。

【乗合タクシーの導入】

各市町村の地域公共交通会議においては、公共交通空白・不便地域における生活交通確保のための協議がされ、該当地域においては乗合タクシーが導入されている。

○導入事例

- ・予約型乗合いタクシー (福岡県八女市)
- ・コミュニティタクシー (佐賀県白石町)
- ・デマンド型乗合タクシー (熊本県山鹿市) 等



九州における現状と課題

今後の対応方針

過疎化や高齢化が進んでいる地域においては、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重要性を増しており、以下の3点を実現する必要があります。

●物流ネットワークの効率化

過疎地等における物流ネットワークの持続可能性向上のため、新たな共同配送スキームの構築、旅客鉄道や路線バス等、公共交通機関の空きスペースを活用した貨客混載の導入により、物流の生産性向上や効率化・省力化を図る。

●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

都市部からの物流により地域産品を取扱う地元商店の利用機会が増加。また、地域産の農産物の出荷促進により都市部への物流も増加。片荷の解消を図り、地域経済の循環促進を図ることで、地域の雇用拡大にも貢献。

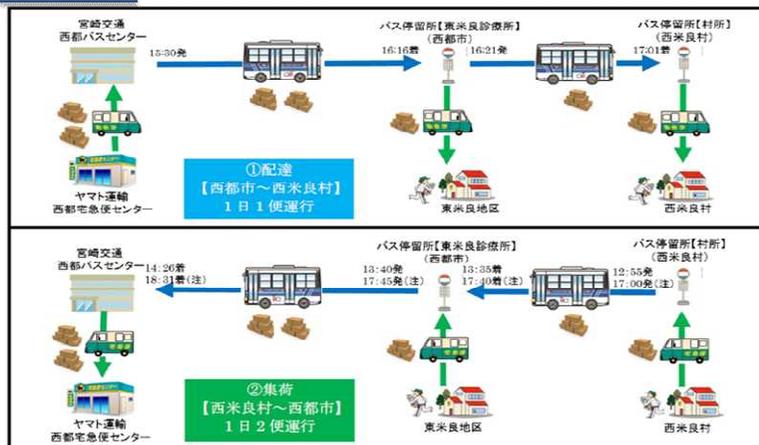
西都市～西米良村間の内容



【バス全体写真】



【荷台スペース写真】



宮崎県で開始された複数事業者による貨客混載の共同輸送の取組について、物流総合効率化法に基づき総合効率化計画として認定（平成30年2月）。

その後、共同輸送物資の増加に伴い、少量貨物（350kg）としての取扱が困難になったことから、全国で初めて生活路線の乗合バス事業に加えて貨物運送事業の許可を取得（平成30年6月）。

○地域を支える持続可能な物流ネットワークの構築

- ・過疎地等では、人流を支える公共交通機関の路線維持に加え、持続可能な物流サービス確保の問題を抱えていることから、旅客鉄道、路線バス、市町村運営有償運送バス等も含め、各地域の実情に応じた多様な交通手段を活用した物流ネットワークを構築することにより課題解決の糸口とする。
- ・旅客鉄道や路線バスを活用した貨客混載の実施により、鉄道やバスの運行事業者にとっては、空きスペース提供による新たな収入源確保や路線の生産性向上に繋がるとともに、物流事業者にとっては、輸送の効率化・省力化が図られ、トラックドライバーの人材不足解消や労働環境の改善が期待できる。
- ・新たな物流ネットワークの構築にあたっては、物流総合効率化法やモデルシフト等推進事業の活用も念頭に置き、関係者の取組を支援する。

【旅客鉄道を活用した貨客混載事例】

- ①佐川急便平戸営業所から松浦鉄道松浦駅へ自転車宅配便貨物を輸送、同駅で「専用カゴ車」に積み替えた後、松浦鉄道旅客車両内に積付け
- ②同駅から潜竜ヶ滝駅まで旅客鉄道車両で貨客混載（所要時間50分弱）
- ③潜竜ヶ滝駅で佐川急便車両に積替え、周辺エリアへ配送



【空港連絡バスを活用した貨客混載事例】

南国交通の空港連絡バス（阿久根市～鹿児島空港）に、トランクの空きスペースを利用して水産物を貨客混載により鹿児島空港まで輸送。

九州における現状と課題

●新規航路開設による空港アクセスの改善

- ・大分空港の利用者は、平成30年度に200万人を突破。新型コロナウイルスの感染拡大により、一時的に需要は落ち込んでいるが、コロナ収束後にはインバウンドをはじめ多くの利用が見込まれる。
- ・大分県にとって、航空路線は地域発展における重要な交通基盤。航空需要を確実に取り込み、地方創生を加速化させる事が重要との認識も、最大の課題は、他の空港に比べ著しく時間を要する空港までのアクセスの改善。
- ・大分県は、以下の理由から船舶を活用した「海上アクセス」が最も有効かつ効果的と判断。
 - ① 地理的条件から鉄道等の陸路では別府湾の迂回が必要。直線で結べる海上アクセスの方が時間短縮効果を期待できる
 - ② 陸路から離れた位置に海路のアクセスを整備することにより、災害時のリダンダンシーが確保できる
 - ③ 用地取得や大規模構造物整備が必要な鉄道等の陸上交通よりも、海上アクセスの方が事業費が安く、導入期間も短い



今後の対応方針

○航路開設に向けた関係者の動き

- ・大分県は、ビジネス需要に加え、ホバーの希少性を活かした観光需要も取り込み、年間30万人～40万人台の利用を想定。
- ・運航計画
 - ルート：海上運航距離約29km、最速所要時間約25分
 - 時間帯：概ね6時～22時
 - 運航回数：1日18往復
 - 運賃：片道 1500円程度
- ・大分県が船舶等を保有、民間事業者が運航を行う「上下分離方式」
- ・航路の運営は、タクシー業を中心に事業を展開する第一交通産業（本社：北九州市）が担う事とし、大分県と協定を締結済み。
- ・運航開始予定 2023年以降

○航路開設に向けた動きのフォロー

- ・航路開設に向けて、大分県・運航事業者との情報共有を図りつつ、各種支援制度の活用を促す。
- ・必要に応じて法的な手続き等の助言を行う。



九州における現状と課題

九州管内の現状は以下のとおりで、鉄軌道車両及びノンステップバス等は、全国と比べ整備率が低い状況となっている。

なお、改正バリアフリー法施行に伴い令和3年4月から公共交通事業者等に対し役務の提供の方法に関する基準の適合義務が課せられた。

●車両等及び旅客施設等のバリアフリー化

【九州運輸局管内のバリアフリー現状(平成30年度末)】(九州) <全国>

○車両等

- ①鉄軌道車両 (44%) <73%> ②ノンステップバス (32%) <59%>
- ③旅客船 (49%) <46%> ④福祉タクシー車両 (2,190台) <29,516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 (83%) <90%> バスターミナル (93%) <94%>
- 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 (78%) <95%> バスターミナル (100%) <95.7%>
- 旅客船ターミナル (100%) <79%>

③障害者対応トイレの設置率

- 鉄軌道駅 (70%) <87%> バスターミナル (93%) <75%>
- 旅客船ターミナル (100%) <92%>

●「バリアフリー推進功労者国土交通大臣表彰」

・訪日外国人旅行者受入基盤整備事業の補助を受けて、平成29年度に導入された宮崎空港ビルディング(株)が導入した国内初小型機対応旅客搭乗橋に対し、平成30年度に国土交通大臣表彰が授与された。

●共生社会の実現

・毎年、九州各地で小学生や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、障がい者の疑似体験や介助体験を行い、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、共生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。
- ・令和2年度を目標に、JR九州の筑肥線、下山門～筑前前原間の全ての駅において軽量型ホームドアを設置予定。



(点字ブロック)



(障害者対応型トイレ)



(軽量型ホームドア)

○「バリアフリー教室」等の開催

- ・共生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している。
- ・令和2年度は、コロナ感染予防対策を講じながら、小学校、市役所職員並びにバス事業者を対象に5回の教室を開催した。



(バリアフリー設備の体験)



(視覚障がい者疑似体験)

九州における現状と課題

今後の対応方針

●移動等円滑化評価会議九州分科会

・九州内の移動等円滑化を促進するため、施設管理者、当事者団体、有識者行政機関等によるバリアフリーの現状・課題の共有・意見交換及び評価の場として設置。

●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は、平成25年3月23日より開始され、九州管内においても確実に導入が進んでいる。
- ・当該サービスの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（10カード）の「nimoca」を、平成30年3月に昭和自動車(株)が、平成31年3月に祐徳バス(株)が運用を開始している。長崎においても、令和2年3月には3事業者、令和2年6月頃には4事業者において「nagasaki nimoca」の導入が予定されている。
- ・現在九州で導入されているICカードの中には、全国相互利用サービスが片利用のみ可能なものや、地域限定仕様のもの（全国相互利用・片利用とも不可）があり、訪日外国人旅行者を含むエリア外からの来訪者の移動円滑化等の点からも、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

- ・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30年3月末現在、九州内の全バス事業者62事業者、7,288系統のうち27事業者2,527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、26事業者、2,443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。
- ・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、災害発生時には主要駅・バスターミナル等において「九州のりもの info.com」を活用した運行（航）情報のディスプレイによる相互表示を開始した。
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。

○移動等円滑化評価会議九州分科会の定期開催

・九州における移動等円滑化の進展の状況を把握・評価していくため、各委員と情報を共有・意見交換を行いながら、課題等を共有していく。

○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際して多額の経費が必要となることから、地方自治体との共同の検討も重要。観光施策との連携を図り訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業の制度の活用など、円滑な導入に向け支援する。



○補助事業の活用等による交通の情報化の促進

- ・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備緊急対策事業制度等観光施策と連携し、バスロケーションシステムの導入等情報化の促進を支援する。
- ・「九州のりもの info.com」に参加する情報提供事業者の増加を図り、運行（航）情報の相互表示等利用者の利便を図る。
- ・訪日外国人旅行者への多言語等の情報発信のあり方について今後検討していく。



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



九州における現状と課題

●国際航空路線

＜現状＞ 8空港の国際線便数：300便/週(H26年) → 441便/週(R1年)
国際線利用入国者数：105万人(H26年) → 512万人(R1年)

＜課題＞

- 国際化に向けた確実な拠点整備
アジア地域の著しい成長のなか、当該地域との近接性や豊かな資源を活かし、アジアのゲートウェイとしての役割を担うべく国際化に向けた確実な拠点整備が必要。
- 空港アクセスの改善
FIT旅客が増加するなか、地方空港への誘客をさらに図っていくためには旅客の利便性向上に向けた二次交通の改善・更なる充実等、今後も継続して取り組んでいくことが求められている。
- 旅客増・ネットワーク拡充に向けた取組の強化
福岡空港においては、令和2年1月の平行誘導路二重化工事の完了により同年3月の夏季ダイヤより発着回数枠の拡大(現行35回/時間→38回/時間)が実施されており、混雑緩和や新規路線の就航に期待がかかることから、バスなどによる国際線ターミナルと都心部のアクセス強化や国際線ターミナルと国内線ターミナルの移動の円滑化等利用者のアクセス利便性の更なる向上を図る必要がある。

●日韓旅客定期航路

＜現状＞令和2年4月1日現在、九州(山口県下関市を含む)と釜山を結ぶ日韓間には、3区間に8社が旅客定期航路を開設。平成30年度は過去最高の137.2万人が利用したが、令和元年度の利用者数は前年度比58.2%減の約57.4万人で、平成13年度の56.4万人以来、18年振りに50万人台まで減少した。利用旅客の約9割が韓国人。

＜課題＞

- 令和元年7月以降、日韓関係の悪化に伴い韓国人利用客が大幅減少
- 令和2年3月以降、新型コロナウイルス水際対策のため旅客輸送停止中
- 日韓航路と競合する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) → 36航路 186便/月(R3年2月)

- a) 韓国:12航路 88便/月(H27年) → 8航路 68便/月(R3年2月)
- b) 中国:12航路 52便/月(H27年) → 12航路 56便/月(R3年2月)
- c) 東南アジア:10航路 40便/月(H27年) → 12航路 48便/月(R3年2月)
- d) 台湾:1航路 4便/月(R3年2月) e) 北米:2航路 6便/月(R3年2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

- 福岡空港の滑走路増設など発着容量拡大のための整備事業推進や空港法に基づく法定協議会等の場を活用した利用促進、利便性向上に向けた取組について、関係機関との連携強化を進めていく。
- 「訪日誘客支援空港」として認定を受けた空港に対する新規就航・増便への支援(インバウンド拡大に向けた着陸料軽減に関する届出)や旅客受入施設整備への支援について、航空局と情報共有を図りながら、これら支援メニューの活用をはじめソフト、ハード両面での支援を確実に実施していく。
- 「福岡空港国際線旅客に関する協議会」等の場を活用し、福岡国際空港(株)ほか関係機関とも密接に連携して、福岡空港を拠点として九州を訪れるインバウンドの受入環境の整備(国際線ターミナルからのアクセス強化等利用者がストレスのない移動)を図っていく。



○日韓旅客定期航路の活性化

- 新型コロナウイルス感染拡大の収束や日韓関係の回復等、情勢を注視しつつ、新しく投入された高速船の活用等による新たな船旅の魅力情報を発信し、日韓旅客定期航路の利用促進を図る
- 日韓旅客定期航路の活性化に向けて関係者と議論を進めていく。



○日中韓三国間の円滑な物流の実現に向け、物流のシームレス化を推進

- 日中韓三国の経済相互依存関係が緊密化し、三国間の物流が重要な役割を担うようになる中、地域における円滑な物流の実現等に向け、三国が課題を解決し、協力を推進することを目的に、平成18年から隔年、各国持ち回りで「日中韓物流大臣会合」を開催。
- 第8回の開催となる令和2年は、三重県四日市市で局長級会合及びフォーラム、兵庫県神戸市で大臣会合を開催予定。
- 共同声明に基づく取組事例として、三国でシャーシの相互通行拡大や物流機材の標準化の推進などがあり、物流のシームレス化等を推進。

九州における現状と課題

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している。

●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

【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30年度約14,436万人)
- 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。
- JR九州では、観光列車を「D&S(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っている。民鉄においても、「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」(西鉄)や「ことこと列車」(平成筑豊鉄道)が運行開始されるなど、新たな観光ニーズへの対応が進められている。



【バス】

- 平成29年度輸送機関別旅客輸送人員のうちバス利用の割合は、全国では15%であるが、九州では35%を超えており、全国とのポイント比で2倍越え。
- SUNQパス(九州島内及び下関市の高速・路線バス約2,400路線と一部の船舶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で「全九州4日間」「全九州3日間」と「北部九州3日間」「南部九州3日間」「北部九州2日間」の5種類。
- バス事業者が共同運営するPCサイト「@ (あつと) 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】(令和2年4月1日現在)

- 長距離フェリー(航路距離300km以上)は、5社8航路、20隻が九州に発着。全国(9社12航路)の約7割のシェア。令和元年度は旅客約160万人、車両約120万台を輸送した。令和3年7月には北九州～横須賀間に新たな航路が開設される予定。
- 管内には全国の離島航路294航路の28.9%を占める85の離島航路があり、島民の生活の足や物資の輸送手段として欠かせないものとなっている。令和元年度の主要離島航路(13社18航路)輸送実績は、旅客約330万人、車両約25万台。過疎化や高齢化の進展等により輸送需要が減少していることもあり、経営維持が困難な航路が多く、43社50航路が国庫補助を受けながら運航を確保している。

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】

- 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)を向上。
- 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、外域からの観光・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。

○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、ゆったりとした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。

○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、地プロ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。

○経路検索サービス導入の促進による航路の活性化

- 外国人をはじめ観光客が移動する際、スマートフォンの経路検索サービスは欠かせないツールであるが、旅客航路は経路検索サービスに反映されていないことが多く、移動手段の選択肢として十分に認知されていない。こうした状況から、経路検索サービスへの登録に意欲のある事業者に対し、簡易入力支援ツールを活用したGoogleマップへの登録支援を行い、令和3年2月1日までに管内定期航路94航路中59航路が登録を完了。手続き中の航路を含め、66航路が登録完了となる見込み。引き続き未登録となっている28航路への働きかけと支援を継続し、登録率の更なる向上により管内航路の活性化と地域間交通の利便性向上に繋げる。

九州における現状と課題

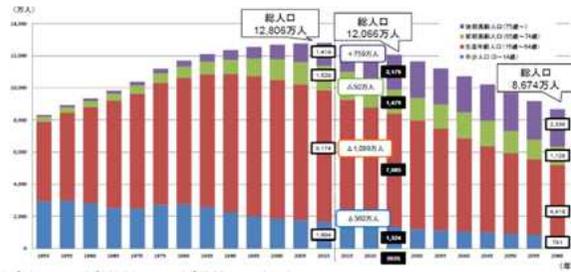
今後の対応方針

●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。(令和2年11月一部改正)
- 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、貨客混載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。
- 物流事業者同士や、荷主や地方公共団体等の多様な関係者との連携による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、JRTTによる貸付け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

- トラック運送事業者の労働力不足やドライバーの労働環境改善、CO2排出量削減等の環境問題に対応するため、幹線輸送を自動車輸送(トラック)から鉄道輸送や海上輸送へ転換(モーダルシフト)し、物流効率化を推進することが重要かつ喫緊の課題。



○モード別課題

【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で輸送。
2020年4月現在、75線区 7,957km、241駅、列車本数424本／日を運行。
- 自然災害による輸送障害発生時の対応が課題。平成30年7月豪雨の際は、土砂流入などの影響により山陽線が約3ヶ月にわたり不通となり、迂回輸送やトラック・船舶による代行輸送の対応を迫られた。

【海上輸送】

- 九州は、関西・関東方面への長距離フェリーやRORO船の航路が充実しており、海上輸送を活用したモーダルシフトの環境が整っているが。
- 長距離フェリーやRORO船は、代替船建造による大型化や新規航路開設により輸送力強化。
- 荷主からは、コスト面やリードタイムの長さ、貨物到着時刻の柔軟な対応が困難な事等により、海上輸送へのシフトは困難とする指摘もある。

○物流の効率化・省力化の促進

- あらゆる機会を通じて、改正された物流総合効率化法の活用に向けた周知を行う。
- 物資輸送の合理化により、流通業務を効率化し、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する。
- 令和3年度に策定される次期「総合物流施策大綱」において、具体化された施策に取り組みとともに、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する。

○物流効率化政策推進本部による効率化支援

- 九州運輸局に設置した「物流効率化政策推進本部」を核に、局内連携により各モード事業者の物流効率化の取組を支援していく。

○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ってモーダルシフト等推進事業を実施する場合は、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する。

○モーダルシフトの需要開拓

- トラックドライバーの高齢化等に伴う労働力不足や、労働環境改善に向けた対応を背景として、モーダルシフトの需要は増加しつつあり、今後、更にその傾向は強まると考えられる。
- こうした需要に対し、鉄道輸送・海上輸送の特徴やメリットなどを周知し、モーダルシフトに向けた機運を高める機会として、シンポジウムやセミナーを開催する。



○海上貨物輸送の競争力強化

- 内航海運業は、中小零細企業が大半を占め、かつ、荷主企業、オペレーター、オーナーが固定化する専属化、系列化の構造にあるため、グループ化・集約化によるスケールメリットを活かした効率的な管理運営によって管理コストの削減や人材育成を図ることのできる船舶管理会社の活用を促進し、事業基盤の強化を図る。
- 運輸局は、登録船舶管理事業者制度(平成30年4月施行)及び登録船舶管理会社の情報を機会あるごとに内航海運事業者に周知・提供するとともに、登録船舶管理会社の業務品質の安定的かつ継続的な実施の確保に務める。

九州における現状と課題

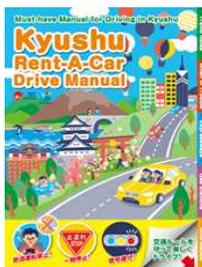
●交通施設等における多言語対応

・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可能なタクシーコンシェルジュを配置しているほか、各県主要都市では事業者団体が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】

・レンタカーでは、大手事業者を中心に4カ国語対応のカーナビ導入や一部窓口での多言語対応などを進めたことから、訪日外国人利用者は大幅に増加している。一方で、利用時の交通事故も増加傾向にあることから、「KYUSHU Drive Manual」を4言語(英・韓・繁体字・タイ)で作成し、レンタカー事業者への配布や九州運輸局HP掲載など、事故防止の啓発を行っている。今後は、多様な国からの訪日外国人の増加が見込まれることから多言語化の充実について検討が必要。



・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。

・ビッグデータを活用した観光サービスの生産性向上に係る実証事業(福岡市)問合せの増加や多様化による多言語対応人材の不足等の課題解決のため、福岡市観光案内所の観光情報、交通情報等のQ&A情報を取り込んだ観光案内AIチャットボットを日本語と英語で実証。



●無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の整備

・訪日外国人旅行者数4,000万人の実現に向けて交通分野においては、多言語対応・Wi-Fi環境の一層の充実、トイレの快適な利用環境整備について、ストレスフリーな受入環境整備に向けてさらにきめ細かな支援が必要。



【九州の主な無料公衆無線LANサービスの例】

・日本滞在中、スマートフォンで旅行情報を入手する個人旅行者が増える中、鉄道やバス等への乗車中にWi-Fiが途切れてしまい経路・乗換検索や目的地の観光情報収集に困っているとの不満の声寄せられており、シームレスなWi-Fi利用環境実現を図る必要がある。



今後の対応方針

○訪日外国人旅行者の地方への来訪促進に向けた取り組み

【地方部への訪日外国人旅行者の誘致の受入環境整備】

・我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関について、外国人旅行者のニーズが高い多言語対応等の取組を進める。

【九州レンタカードライブへの対応】

・九州運輸局や地方自治体、レンタカー事業者等で組織された「九州レンタカードライブ振興協議会」において、訪日外国人レンタカー利用者の利便性向上・事故防止等の観点から検討を行う。

【ストレスフリーな交通利用環境の実現】

・訪日外国人旅行者による鉄道、バス、旅客船等の観光利用を促進するため、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」により、無料公衆無線LAN環境の整備、可変式情報表示装置の設置、案内標識やウェブサイト等の多言語表記、案内放送の多言語化等を引き続き支援する。

・また、平成31年度より創設された国際観光旅客税を財源とした「公共交通利用環境の革新等事業」の新たな補助メニューにより、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾等から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関について、ストレスフリーで快適な移動環境の整備をパッケージ化して集中的に支援する。



交通施設や車両等の無料Wi-Fiの整備



■多言語表記等



■スマートフォンアプリの活用等による案内放送の多言語化



■タブレット端末、携帯型翻訳機、多言語拡声装置等の整備



■多言語「スロケーション」システムの設置

【多言語音声翻訳システムの普及】

・誰もが一人歩きできる環境実現のため、空港、駅、交通事業者、宿泊施設、観光案内所、観光施設、免税点等、多くの観光関連施設の接客現場等において、多言語音声翻訳システム(「VoiceTra」等)の実証と普及促進にむけた取り組みを全国規模で推進。



VoiceTra

九州における現状と課題

今後の対応方針

●外国船社クルーズ船の寄港状況と受入環境整備

- 2020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、29回と前年(2019年:655回)を大きく下回った。これは、新型コロナウイルス感染症拡大によるもので、2020年3月以降外国クルーズ船の入港は無い。
- 2014年以降、北東アジアを周遊する中国発着クルーズが好調であったが、海外クルーズ船社による中国市場への配船が供給過多となり、地中海や東南アジアなどに配船を変更したことが大きな要因と考えられる。
- 「官民連携による国際クルーズ拠点港」として、全国7港のうち九州では佐世保港、八代港、鹿児島港が指定され、クルーズ船社等によるハード・ソフト面の整備が進み、2020年4月には八代港、7月には佐世保港が完成している。
- 博多港においては、22万、16万トン級の超大型クルーズ船2隻同時着岸に対応するCIQ業務(税関、出入国管理、検疫)施設を有したクルーズターミナルを民間活力を生かして新設することとなっている。

順位	2019年		2020年※	
	港湾名	回数	港湾名	回数
1	那覇	251	那覇	17
2	博多	205	博多	14
3	長崎	178	石垣	9
			長崎	
4	石垣	146	—	—
	平良			
5	—	—	横浜	3
			佐世保	
			鹿児島	
6	鹿児島	95	—	—
7	横浜	87	—	—
8	佐世保	77	—	—
9	神戸	63	神戸	2
10	大阪	57	中城湾	1
			鳥羽	
			大阪	

※2020年は速報値

●外国船社クルーズ船が抱える課題

- 中国発のクルーズ船は、ほぼ低廉なカジュアルクルーズで、無料の観光施設や免税店廻りを中心としたツアーとなっているため、地域への経済効果も十分とは言えない状況である。
- 上陸後においては、一部の地域において、貸切バスの集中による交通渋滞といった交通上の面や、観光客のマナーに関する面など様々な問題が生じている。
- 寄港地間での情報共有が不足していることから、各寄港地で同様の問題が順次発生している。

●「九州におけるクルーズ観光の魅力向上に関する勉強会」の創設

- 外国船社クルーズ船が抱える課題の解決に向けての取組として、平成30年3月22日に「九州におけるクルーズ観光の魅力向上に関する勉強会」を新たに創設。

○「九州におけるクルーズ観光の魅力向上に関する勉強会」を活用した取組

- 平成30年3月22日に創設した「九州におけるクルーズ観光の魅力向上に関する勉強会」を活用し、以下のテーマについて情報共有と課題の論点整理を行い、解決の糸口を見いだしていく。

《主なテーマ》

- 魅力あるオプションツアーの造成、販売に関する現状。
- 観光客へのマナー啓発等の対策。
- 安全・安心で良質な二次交通の確保対策。
- 観光客への危機管理対策(医療面、災害時等)等。

《勉強会メンバー》

国の機関、自治体、経済界、観光関係団体、旅行業界、交通事業者団体。



写真:福岡市提供

○寄港地観光における交通問題への対策

- 貸切バスの確保については、申請により臨時営業区域を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。
- 貸切バスの路上混雑については、2016年度に実施した博多港及び長崎港におけるショットガン方式による実証事業の効果について、他の寄港地へも情報展開を図る。(博多港においては、「クルーズNAVIシステム」を、2018年7月から本格運用開始し、訪問先の分散化により駐車場の混雑緩和が図られている。八代港は、2018年11月導入。鹿児島港は、2019年9月導入。)
- 個人客に対する二次交通確保のため、西鉄が福岡市と連携して博多港と市内中心部を結ぶ循環系統へ大量輸送可能な連節バスを、2016年8月から導入している。



九州における現状と課題

今後の対応方針

●訪日外国人の「手ぶら観光」

- 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。
- 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。
- 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。
- 手ぶら観光カウンターの設置状況は、全国539カ所、九州30カ所(令和3年1月5日現在)



手ぶら観光カウンターの場所を案内する看板



受付業務を行うカウンター設備



荷物を一時保管するラック

●消費税免税店の拡大

- 消費税免税店の拡大に向けては、これまで九州経済産業局や国税庁等関係機関と連携し、外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充や手続きの電子化、手続委託型免税制度等について、小売業者等へのダイレクトな働きかけや会議等の場を通じ、周知・広報をおこなっているところ。
- 令和2年9月30日現在55,134店、うち九州運輸局管内の免税店は5,285店
令和2年3月31日時点から37店の減小(3月期との比較で0.6%減)
現状、免税店の多くは福岡県に半数以上(51%)が集中しており、外国人消費のより一層の拡大に向けては、関係省庁と協力し制度の活用促進に努め、免税店数の更なる増加を図っていく必要がある。

■免税店シンボルマーク



○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や、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とともに、手ぶら観光カウンターの整備・機能強化等に関する補助制度活用に向けた支援を継続して実施する。

【「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。



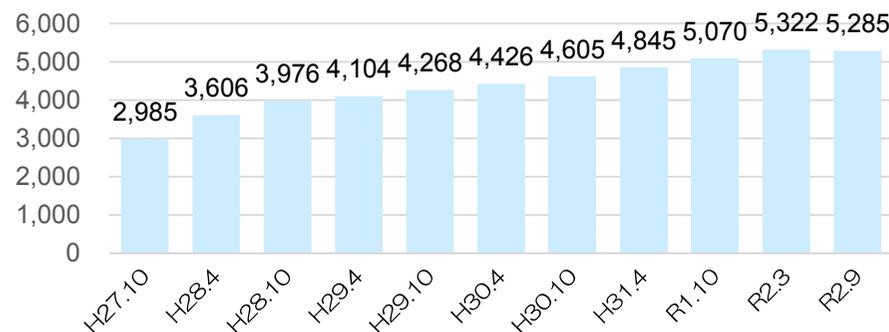
手ぶら観光ロゴマーク

○外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充

- 既に消費税免税店の許可を受けている事業者が、地域の祭りや商店街のイベント等に出店する場合において、簡易な手続きにより免税販売を可能とする「臨時免税店制度」が新たに創設される予定となっていることから、地方公共団体や商店街等が参加する会議の場等において周知し、免税店数の更なる拡大を図る。
- また、インバウンド観光客の消費額拡大のためには、キャッシュレス化の推進等決済環境の整備を図っていくことが重要であることから、平成31年度より導入された支援メニューについて、外国人が訪れる主要な商業施設、宿泊施設、観光スポット等の関係者に周知を図り、外国人旅行者の方々が安心して旅行できるよう利用環境の整備に努める。

(単位:店)

【免税店数の推移(九州7県)】



九州における現状と課題

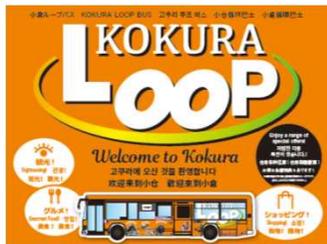
●内外の旅行者が周遊しやすい環境を作るための二次交通の充実

・域内における訪日外国人旅行者の来訪及び滞在の促進を図り、周遊を促進させるためには、関係者が連携して二次交通アクセス環境の改善に取り組む必要があることから、平成30年度訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業のスキームを活用して、小倉都心部におけるインバウンド向けループバス及び霧島連山周辺における二次交通環境改善事業に係る実証事業を実施した。

【訪日外国人旅行者の受入環境整備に向けた実証事業】

・小倉都心部でのインバウンド向けループバス運行事業

小倉都心部に点在している商業施設や観光施設を結ぶループバスを実証運行し、周辺施設との連携と効果的な情報発信を併せて行うことにより、周遊促進と消費拡大を図る。



・霧島連山周辺における二次交通環境改善実証事業

鹿児島空港から霧島地域への周遊バスを実証運行し、二次交通の利便性向上と魅力的な観光資源を組合せた取組により、訪日外国人旅行者の利便性向上と受入促進を図る。



●外国人のレンタカーを活用したドライブ旅行環境

・訪日外国人向け高速道路乗り放題商品「Kyushu Expressway Pass」について、平成29年度よりそれまでの期間限定から通年実施となり、好評を得ているところ。現在、都市高速(福岡・北九州)等では利用できないため、利用対象道路の拡充について検討が必要。

・レンタカーを外国人旅行者が運転していることを周囲に示し、配慮を促すためのステッカーを作成し、レンタカー事業者へ配布。



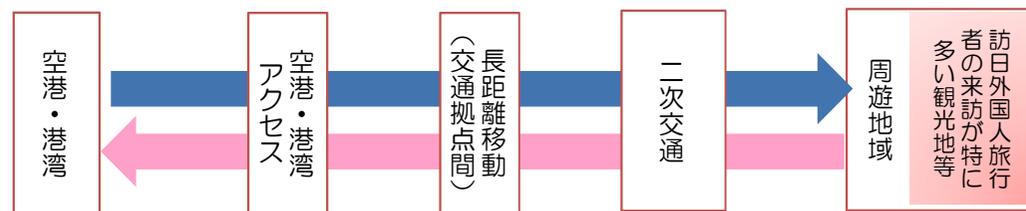
・レンタカーを利用する外国人旅行者にとって、道の駅や高速道路のサービスエリアは、旅の情報収集拠点として重要。JNTOから認定を受けた外国人観光案内所は、道の駅が10箇所サービスエリアが19箇所(平成31年1月末時点)。引き続き、認定外国人観光案内所の設置拡大が必要。



今後の対応方針

○二次交通アクセス環境改善の取組の促進

全国各地の観光地において、訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、引き続き訪日外国人旅行者受入環境整備事業の活用や、平成31年度において創設された「公共交通利用環境の革新等」に係る支援メニューの活用を公共交通事業者等に対し、働きかけを行い、我が国のゲートウエイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が多い観光地等に至るまでの公共交通機関の利用環境改善に向けた取り組みを進める。



○「道の駅」等を活用した外国人観光案内所の整備

・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、外国人旅行者へ周知を検討。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。

・「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」として国内初の「JNTO認定外国人案内所」となった「ふくおか・おど海の駅 福岡市ヨットハーバー」に続き、情報拠点として「海の駅」の活用を推進するため、案内所の設置を働きかける。

○九州におけるJNTO認定外国人案内所の設置状況

令和2年1月末現在 令和3年1月末現在
 カテゴリーⅠ・Ⅱ・Ⅲ:139ヶ所 → カテゴリーⅠ・Ⅱ・Ⅲ:119ヶ所
 ※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。



認定案内所シンボルマーク

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



九州における現状と課題

九州運輸局においては、甚大化する豪雨、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

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。

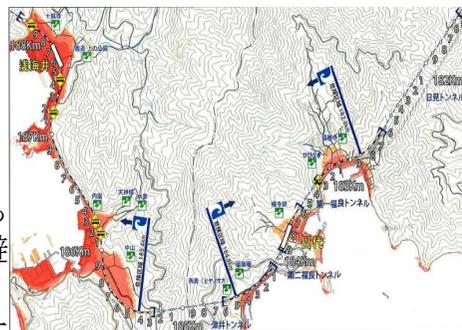
- ・主要な交通施設である駅の耐震化については、令和元年度末では管内で15駅が対象となっているが、令和元年度末で9駅（60%）が耐震化されている。

●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、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定を基に浸水想定箇所を知らせる「津波警標」等の設置や関係駅から避難場所までの経路を示した「経路マップ」を駅に掲示、避難方法等を記載した「リーフレット」を車両に搭載している。

また、津波（大分・宮崎地区）や地震災害のほか、列車脱線事故等を想定した復旧訓練が各地で実施されている。



津波ハザードマップ例
日豊本線 No.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おり、予め沿線のバス、タクシー事業者との間で協力体制を整備している事業者も多い。

【旅客船】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」（九州運輸局作成）を九州運輸局ホームページに掲載している。

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、令和元年度はJR九州で行橋・別府の2駅、西日本鉄道で久留米・薬院・大橋の3駅が補助金対象の事業として実施。

また、JR九州の折尾駅、西日本鉄道の春日原駅では、連続立体交差事業が進んでおり、併せて耐震化も令和4年度に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】鉄道事業者に対する監査等を通じて、利用者を混乱なく避難誘導できるように、避難訓練や適切な情報提供の対応状況を確認し、引き続き取組の継続、拡充が図られるよう求めていく。

【鉄道】観光シーズンなど代替輸送用バスの手配・確保に苦慮している状況にあることから、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。

【航空】本省航空局の呼びかけにより各空港運営会社において、災害発時における外国人旅行者等の誘導、情報提供のあり方の改善等を検討する。また、福岡空港では主要アクセスである福岡市営地下鉄の運休等に対応するため、西日本鉄道（株）と「緊急時のバス輸送業務」協定を結んでいる。また、航空局主催の各空港のBCP策定協議会において、空港関係者と連携して、個々大規模自然災害に対応した対策を強化していく。

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

【緊急・救援輸送】（令和3年2月22日現在）

- ・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。
- ・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。

【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、宮崎県が宮崎カーフェリーと協定を締結するなど、15件締結されている。
- ・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。

【物資保管】

- ・各県倉庫協会と各県との間で、物流専門家の派遣規程を含む保管協定を締結している。

●災害時の機能維持

【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、民間物資拠点をリストアップ。以降、令和3年1月末には169施設が登録され、必要に応じ物流団体・各県災害対応部署へ情報提供。
- ・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。
- ・令和2年度に「民間物資拠点の機能強化」が施策の一つとして位置付けられ、より災害耐性に優れた「特定流通業務施設」のリスト化等を推進。

今後の対応方針

○災害時における緊急輸送の協力協定

【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。

【物資輸送・保管】

- ・各県倉庫協会と県との保管協定は、全ての県が「物流専門家」派遣規程を含む内容で締結しているが、引き続き協力・連携体制の確立を支援する。
- ・各県トラック協会と県との輸送協定は、一部の県で「物流専門家」派遣規程が含まれない協定であり、早期の追加・拡充に向けて働きかける。
- ・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

【災害に強い物流】

- ・災害発生時に支援物資の輸送拠点として活用が想定される「民間物資拠点」のリストを更新。関係者へ情報提供するとともに、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た支援を行う。
- ・災害時に地方公共団体が開設する物資輸送拠点の候補となる「民間物資拠点」のリストを拡充。関係者へ情報提供するとともに、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た支援を行う。
- ・災害発生時において支援物資拠点の迅速かつ円滑な運用に向け、災害発生地を中心とした地域における「民間物資拠点」の運用可否を迅速に確認・調整し、被災した自治体へ情報提供する。

【広域的な支援体制の構築】

- ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、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、状況に応じて連携し、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。

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（船舶）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。（令元年度の監査実施件数）

	鉄道	自動車	海事	合計
九州	7	478	690	1,175

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。

●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 令和元年度の評価実施件数

	九州	1	51	33	85
全国	39	601	117	757	



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	3	204	476	683

（令和2年度の監査実施件数（令和2年12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、九州貸切バス適正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 令和2年度の評価実施件数（令和2年12月末時点）

	鉄道	自動車	海事	合計
九州	1	6	10	17

自動車モードでは、平成29年度からの5年間で全ての所有車両数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を行っている。

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を重点に安全総点検、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他、鹿児島市において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。

③ 運輸防災マネジメント

令和2年7月に「運輸防災マネジメント指針」が公表されたため、防災の視点を加えた運輸安全マネジメント評価を実施する。

九州における現状と課題

●事業用自動車総合安全プラン2020

- ・軽井沢スキーバス事故を受けた新たな安全対策が策定されたこと、自動車の先進安全技術の普及が進みつつあること等の自動車事故をめぐる状況変化、人口減少や高齢化の進展、2020年東京オリンピック開催等の動向を踏まえ、また、第10次交通安全基本計画の期間終了である平成32年(2020年)までに計画的に削減するべく取り組むため、平成29年6月に「事業用自動車総合安全プラン2009」が「同プラン2020」と計画が改訂された。
- ・九州運輸局においても、同年6月に「九州地域事業用自動車安全対策会議」を開催し、新たな事故削減目標を策定し、関係協会と一丸となって同目標達成に向け取り組んでいる。

●平成31年事故発生状況

(事業用自動車の各モード毎の発生件数)

	死者数	人身事故件数	飲酒運転
バス	2	206	0
タクシー	7	1,441	2
トラック	29	1,208	9
合計	38	2,855	11

九州地域事業用自動車安全対策会議にて決定した事故削減目標(計画期間:H29~H32)

- ①平成32年までに死者数23人以下 ②平成32年までに人身事故件数2900件以下 ③飲酒運転ゼロ
- | | | | | |
|-------------|------------------------------------|-------------|---|------------------|
| モード別
目標値 | バス 0人以下
タクシー 3人以下
トラック 20人以下 | モード別
目標値 | バス 200件以下
タクシー 1400件以下
トラック 1300件以下 | (バス、タクシー、トラック共通) |
|-------------|------------------------------------|-------------|---|------------------|

※全国目標値235人以下

※全国目標値23,100件以下

【参考:事業用自動車総合安全プラン2009での削減目標】※九州地域事業等自動車安全対策中期計画にて

- ①平成20年の死者数を平成30年に半減(平成20年61人を平成30年に30人)
- ②平成20年の人身事故件数を平成30年に半減(平成20年6,325件を平成30年に3,200件)
- ③飲酒運転ゼロ
- ④危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無

今後の対応方針

○あらゆる機会を通じた 事故防止に向けた広報啓発活動

- ・九州地域事業用自動車安全対策会議の開催(年1回)
- ・先進安全自動車、デジタコ等の導入支援(令和3年度も補助金予算計画あり)
- ・各協会開催の事故防止対策委員会等へ出席、事故防止に向けた取組等を依頼
- ・各業態の事故を分析し、対策の検討及び周知(九州運輸局HPにて公開)
- ・シートベルト着用促進街頭指導(各県にて実施予定)
- ・九州運輸局自動車事故防止セミナーの開催(年1回、2月頃)
(令和2年度は、開催予定であったが中止)

なくそう! バス車内での転倒

「こけんで」ありがとうございます
 転んで手足が不自由になったり、運たまりの生活になると、ご自分も辛く家族にも介護の負担がかかります。
 ①座席にすわる。 ②手すりや窓際をしっかりつかまる。
 ③音が聞いて席を立つ。 ことで転倒を防ぐことは、みなさんへの悪いやりになります。

転車する方はバスの座としてからお立ちください

「お声かけ」ありがとうございます

お年寄りやお体の不自由な方、妊娠されている方、小さなお子様連れの方は不安定な姿勢となりがちです。お声がけ、簡単なお手伝い、席を譲ることで転倒事故は予防出来ます。

優先席 Priority seat

九州運輸局・九州バス協会

なくそう! 気づかず飲酒運転
 アルコールの処理時間を知っていますか?

「酒めた!」と思っても、体には残っています

飲酒量によるアルコール処理時間を十分に取らしましょう!

ビール500mlと同等量のアルコールの処理時間は**約4時間***

(例) ビールを飲んだ場合の処理時間(1杯500ml)

ビール1杯の場合	4時間×1(杯)=4時間
2杯の場合	4時間×2(杯)=8時間
3杯の場合	4時間×3(杯)=12時間

(参考) ビール1杯500mlと同等4時間の処理時間がかかる飲酒量

アルコール濃度	ビール	日本酒	ウヰスキー	ワイン	焼酎	酎ハイ
5%	500ml	150ml	60ml	200ml	200ml	350ml
15%	180ml	150ml	60ml	200ml	200ml	350ml
45%	60ml	200ml	200ml	200ml	200ml	350ml
12%	200ml	200ml	200ml	200ml	200ml	350ml
25%	200ml	200ml	200ml	200ml	200ml	350ml
7%	350ml	350ml	350ml	350ml	350ml	350ml

九州運輸局、九州バス協会、福岡県バス協会、九州トラック協会、九州乗合自動車協会、(一社)福岡県タクシー協会、(一社)福岡県タクシー協会九州支所

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ていたところから、平成30年5月「働き方改革関連法案」が可決成立し、「自動車運送事業者の働き方改革」について施策の実現に向けて取組みを進めている。
- ・運送事業分野においては、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材確保のため、「働きやすい職場認証制度」を導入している。また、女性の活躍を促進するため、トラッ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訪問を実施し、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している。また、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取引環境・労働時間改善協議会を開催している。

【海事産業従事者】

- ・関係業界と連携し、海運や造船等の職場見学会、海事教室等の開催を通じて、海事産業の次世代を担う従事者育成の取組みを実施。
- ・出前講座、船員就業フェア等による船員未経験者に対する就業支援の実施。
- ・長崎・大分の造船技能センターが行う新人造船技能労働者に対する教育訓練等の支援。
- ・若年船員確保に向けた国の助成制度（船員計画雇用促進事業助成金）の活用促進に取り組んでいる。
- ・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】

- ・将来の物流業界を担う優秀な人材となり得る学生に対し、物流の重要性・将来性・仕事の魅力など、物流に関する正しい知識の習得や理解を促し、物流業界を就職先の一つとして意識づける機会として、地元大学や物流企業と連携して平成19年度から毎年度開催している。

【運輸観光人材確保・育成促進プロジェクトチーム】

- ・局内に横断的な「プロジェクトチーム」を設置し、業界における優良事例の水平展開、女性活躍を推進するセミナーの企画等、業界の人材確保に向けた取組みを進めている。

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」で取り纏めた施策により、就活者と交通事業者のマッチングに貢献できる取組みを展開する。

【海事産業従事者】

- ・小中学生、教員等を対象とした「海事産業見学会」等の取組を継続し、海事産業の魅力を着実に普及啓発する。
- ・就職段階を迎えた船員志望の学生・生徒、退職予定自衛官等を対象にした就職支援の取組みを引き続き実施する。
- ・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みを今後も継続する。
- ・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。

【運輸観光人材確保・育成促進プロジェクトチーム】

- ・関係団体、関係機関等との連携を深め、多様な人材の確保に向けて、業界等の好事例や各種支援制度を紹介している「人材確保・育成対策応援サイト」の情報の充実を図ることにより、サイトのバージョンアップを行う。

人材確保・育成一
対策応援サイト



海事産業見学会



物流講座



九州における現状と課題

●運輸部門におけるCO2排出量

- ・2018年度における日本のCO2排出量のうち、運輸部門からの排出量は18.5%、そのうち86.2%が、自家用車を含む自動車からの排出。
- ・2001年度をピークに運輸部門におけるCO2排出量は減少傾向を示しているが、パリ協定及び2050カーボンニュートラル宣言等を踏まえ、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30年度の九州における環境対応車の導入割合は21.8%（全国19.7%）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、福岡市や北九州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、電気自動車の導入も補助利用により進んでいる

【船舶】

- ・内航海運におけるCO2排出削減目標として2030年度までに2013年度比157万tが掲げられており、省エネ・省CO2性能に優れた船舶への代替建造等の促進が必要であるが、大半が中小零細事業者であることから新規投資に極めて慎重である。このため、船舶の企画・設計段階で省エネ性能にかかるハード・ソフト対策の効果を「見える化する」内航船「省エネ格付け」制度を創設し、環境対策に対する荷主や消費者へのPRが可能になるなどのインセンティブの付与により、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し、2016年10月に筑豊線折尾駅～若松駅間の非電化区間で運行開始。2019年3月には香椎線西戸崎駅～宇美駅間でも運行を開始した。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。
- ・また、YC1系蓄電池搭載型ディーゼルエレクトリック車両（ハイブリッド車両）を開発し、2020年3月に大村線早岐駅～諫早駅、長崎線諫早駅～長崎駅間等で運行開始。ディーゼル車に比べ燃料消費量が約20%低減。

今後の対応方針

○あらゆる機会を通じた 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5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）
- ・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）



(株)ランテックでは、メーカー各社と共同で「ハイブリット電動式冷凍機」を開発し、特許を取得。トラックのエンジンで発電、バッテリーに蓄電し、バッテリーから冷凍機を作動させる仕組み。燃料とアイドリング時間を削減し、CO2排出の抑制に寄与している。

←ハイブリット電動式冷凍機を搭載した大型冷凍冷蔵トラック

ディーゼルエンジンで発電した電気を基にモーター駆動で走行。また、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九州株 →
蓄電池搭載型ディーゼルエレクトリック車両（YC1系列車）

