

「交通政策基本計画」に基づく 九州運輸局の取組参考資料

九州運輸局
令和3年3月



国土交通省 九州運輸局

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



国土交通省 九州運輸局

地域公共交通活性化再生法とは

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業。
- ・地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- **地域公共交通利便増進事業**
：ダイヤ、運賃等のサービス改善により交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の下分、貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。

地方公共団体
又は事業者が、
事業ごとに実
施計画を作成

国土交通大臣
が認定、事業
許可のみなし
特例等の特例
措置

その他の事業

- **新地域旅客運送事業**
：DMV等の複数の交通モードにまたがる輸送サービスの実施を円滑化。
- **新モビリティサービス事業**
：MaaS等の新たなモビリティサービスの実施を円滑化。
新モビリティサービス協議会における議論が可能。

<事業スキーム>

- ・事業者が単独で又は共同して、事業についての計画を作成。（地域公共交通計画への記載は不要。）
- ・国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2020年12月末までに、609件の地域公共交通計画(旧地域公共交通網形成計画)が作成され、40件の地域公共交通利便増進実施計画(旧地域公共交通再編実施計画)が国土交通大臣により認定。また、2020年12月末までに、234自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。(参考:立地適正化計画作成都市数・・・347)

表は地域公共交通計画作成済みの団体

- ・ **赤字**は立地適正化計画作成済みの団体
- ・ **オレンジ色**は利便増進実施計画作成済みの団体: 40件

地域公共交通確保維持改善事業の概要

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みの強化(令和2年11月27日施行))

令和3年度予算案 206億円
(前年度比1.01)

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

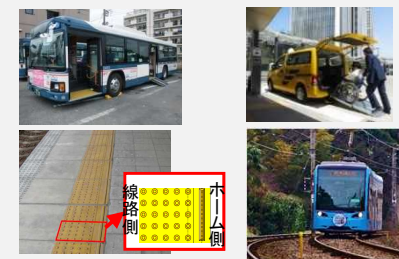
- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための新たな法定計画の策定に資する調査等
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に係る調査

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通利便増進実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、利便性向上・運行効率化等のためのバス路線の再編、旅客運送サービス継続のためのデマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援
※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

令和3年度予算案 4億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

佐伯市・津久見市内のバス路線について、交通結節点の新設と路線の分割を行い利便性を確保しながら効率化。併せて、商業施設への乗入れやコミバスへの移管等を実施し、広域的にバス交通を再編する。

【作成主体】大分県・佐伯市・津久見市 【区域】佐伯市・津久見市

【計画期間】平成30年10月1日～令和3年9月30日

〔・1日あたり運行回数（平均） 再編前268.3回⇒再編後297.4回〕

交通結節点の新設、路線の分割等

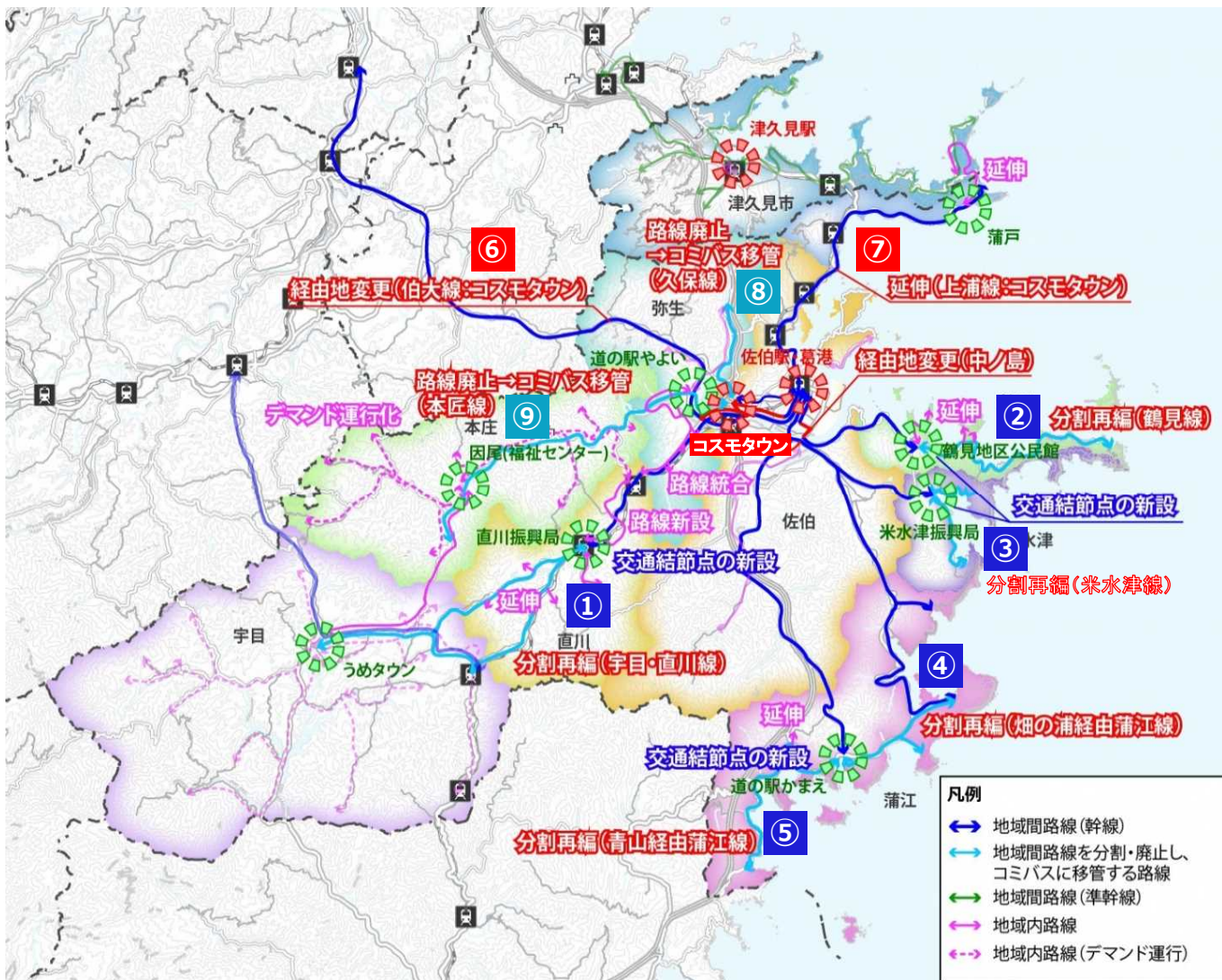
①宇目直川線 【佐伯～宇目】	直川振興局で路線を分割し、直川振興局以西をコミバスに移管
②鶴見線 【佐伯～下梶寄】	鶴見地区公民館前で路線を分割し、鶴見地区公民館前以東をコミバスに移管
③米水津線 【佐伯～米水津】	米水津振興局で路線を分割し、米水津振興局以東をコミバスに移管
④畑の浦経由蒲江線 【佐伯～蒲江】	仲川原で路線を分割し、仲川原以南（～蒲江間）をコミバスに移管
⑤青山経由蒲江線 【佐伯～波当津】	道の駅かまえで路線を分割し、道の駅かまえ以南をコミバスに移管

商業施設への乗入れ

⑥伯大線【大分～佐伯】	日中の便の経路を変更し、コスモタウンを経由
⑦上浦線【佐伯～蒲戸】	商業施設等の集積するコスモタウンに路線を延伸

民間バスをコミバスへ移管

⑧久保線【佐伯～久保】	民間バス路線を廃止し、コミバスに運行を移管。区間をコスモタウン発着に短縮
⑨本匠線 【佐伯～上津川】	民間バス路線を廃止し、コミバスに移管。区間をコスモタウン発着に短縮

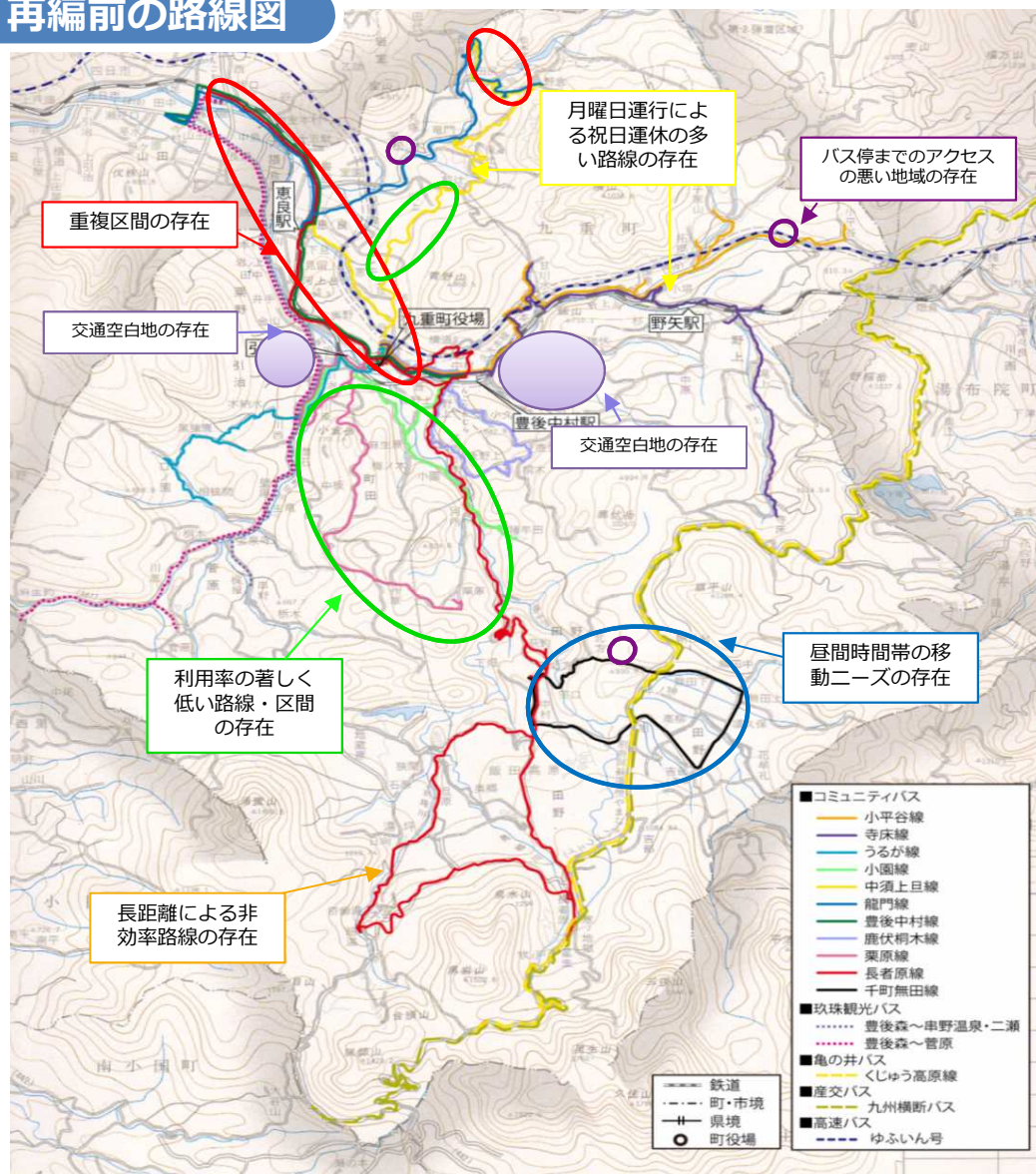


九重町地域公共交通再編実施計画の概要

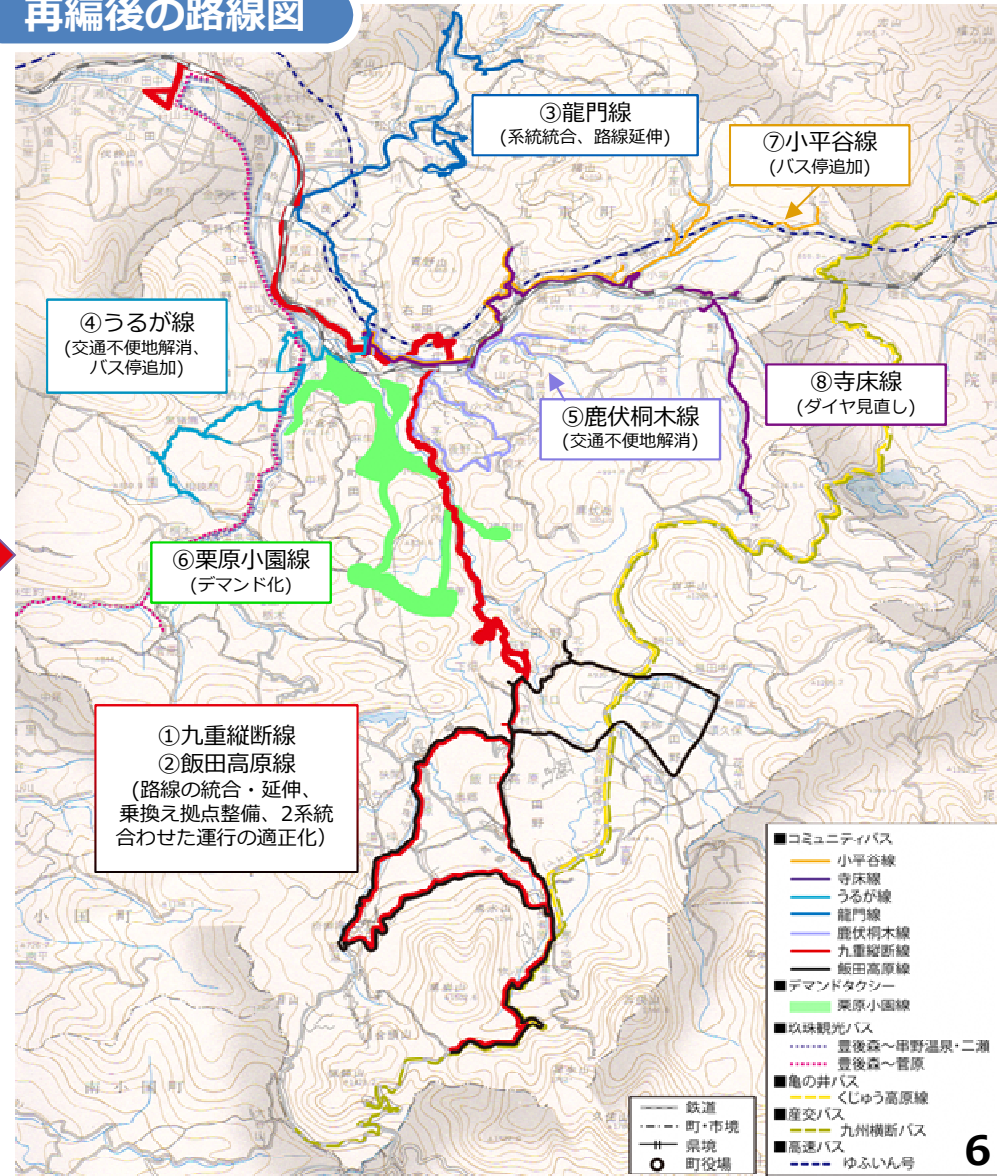
【作成主体】九重町 【区域】九重町・玖珠町の一部
【計画期間】平成30年10月1日～令和3年9月30日

非効率路線及び重複路線の統合・廃止による運行の効率化。併せて移動ニーズ・交通空白地を考慮した路線の見直しにより利便性と効率性の双方の向上を実現

再編前の路線図



再編後の路線図



九重町地域公共交通再編実施計画の概要

【作成主体】九重町 【区域】九重町・玖珠町の一部
【計画期間】平成30年10月1日～令和3年9月30日

非効率路線及び重複路線の統合・廃止による運行の効率化移動二ーズ・交通空白地を考慮した
路線の見直しにより利便性と効率性の双方の向上を実現

主な再編内容

①九重縦断線 【飯田高原～玖珠町】※豊後中村駅・恵良駅経由

・幹線機能を有するバスとして、支線系統との接続及びJR・高速バスとの接続を強化。料金体系の見直し。

②飯田高原線 【飯田高原内循環】

・旧千町無田線の増便（昼間時間帯）及び幹線バスとの接続強化。料金体系の見直し。北方地区へ路線延長。

③龍門線 【野倉～九重町役場】※恵良駅経由

・中須上旦線と統合し、九重町役場方面への利便性を向上。幹線バス及びJRとの接続強化。丸塚地区への路線延長。

④うるが線 【うるが～九重町役場】※引治駅経由

・利用者の少ない路線を減便し運行を効率化。南山田交流センターへの乗り入れを行い利便性を向上。横尾、富迫地区への路線延長。

⑤鹿伏桐木線 【鹿伏～九重町役場】※豊後中村駅経由

・幹線バスとの接続強化。中巢、奥双石、猪伏地区への路線延長。

⑥栗原小園線 【旧栗原線・小園線運行地域】

・予約運行型への運行方法の変更による運行効率化。運行曜日の追加による利便性の向上。

⑦小平谷線 【小平谷～九重町役場】※豊後中村駅経由

・幹線バスとの接続強化及び運行曜日の追加による利便性の向上。湯牟田地区へのバス停追加（国道上であるためフリー乗降区間ではない）。

⑧寺床線 【寺床～九重町役場】※野矢駅・豊後中村駅経由

・幹線バスとの接続強化による利便性の向上。

郊外部からの長大な路線や市街地での利用状況が低迷する区間の見直しを行いつつ、上限運賃の設定、公共交通空白地域の解消、乗継ぎ利便の向上を図り、利用者増加を見込む。

【計画区域】 八代市全域

【計画期間】 平成29年10月～令和2年9月

主な再編内容

○種山線

- ・3系統中2系統が労災病院止まりとなっていたため、**全系統を八代市役所までの運行とし、市街地へのアクセスを向上**
- ・平野・栗林団地、東陽スポーツセンターを経由することで交通空白地域を解消
- ・重複する新八代線を廃止し種山線に統合

○産島線・東町線

- ・路線定期運行をデマンド運行(区域運行)へ変更
- ・産島線:イオン八代を経由
東町線:労災病院、新八代駅を経由

○平和町線

- ・北平和町地区、北原町地区、植柳新町地区、植柳下町地区、ゆめタウン八代、八代市役所を経由する循環型の路線へ

○大門瀬線

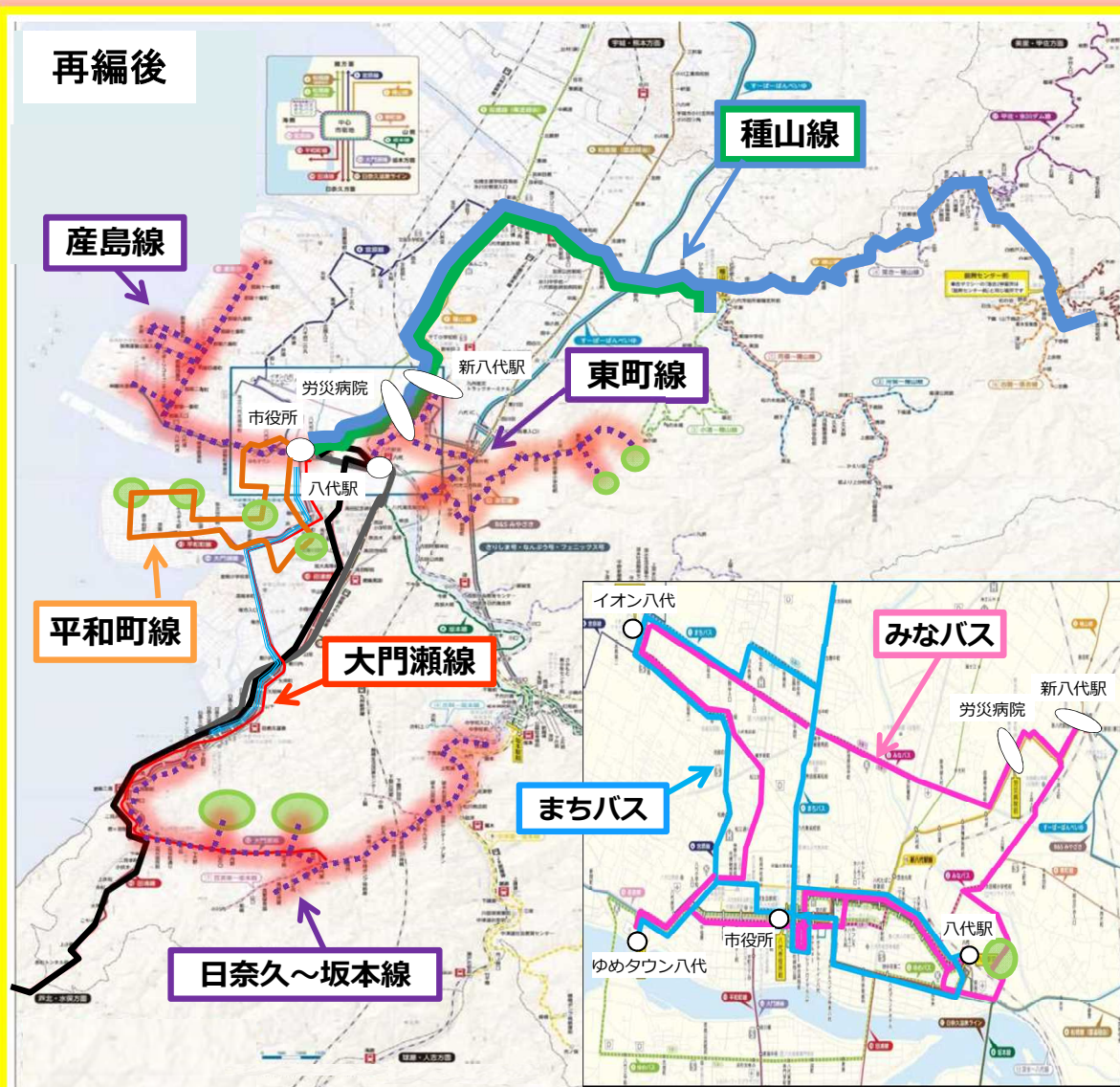
- ・他系統と重複が発生していたため朝・夕のみの運行とし、通勤・通学需要に対応
- ・日中は日奈久下西町までの運行とする日奈久温泉ライン(金剛経由)及び「日奈久温泉駅～坂本駅」を運行する乗合タクシーを新設

○市街地循環バス

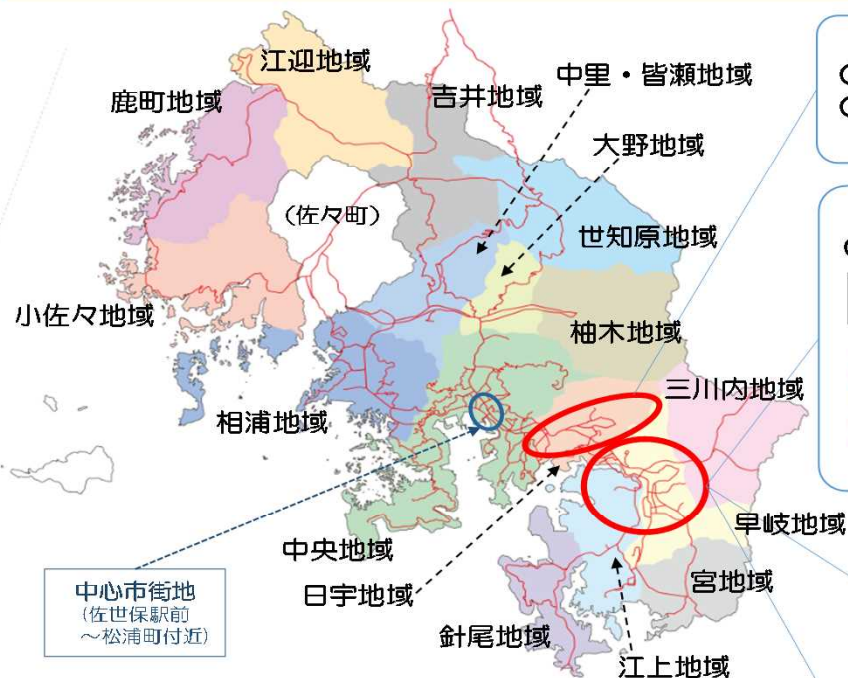
- ・まちバス:八代駅、ゆめタウン八代を経由するルートに変更
- ・みなバス:**福正元町を経由するルートに変更**

○上限運賃、均一運賃化

- ・上限運賃200円、均一運賃150円(循環バス・乗合タクシー)の設定
- ・わかりやすい運賃設定により利用者増加を見込む



○ 佐世保市交通局を廃止のうえ、西肥自動車が運行の中心となりながら一部をさせばバスに運行委託する運行体制の一体化を実施。あわせて、以下の施策を行いバス網の再編を実施することにより、効率化と利便性の向上を達成する。

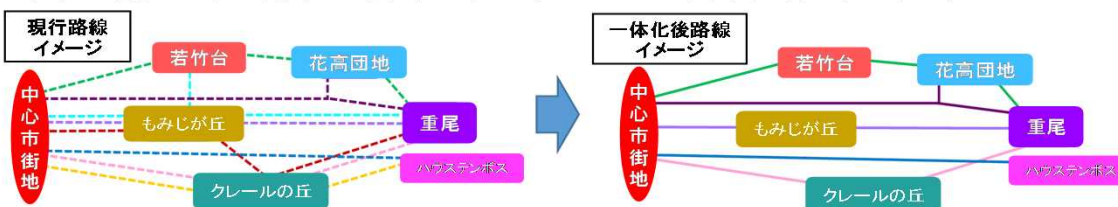


【交通不便地区対策】

- 需要の少ないエリアにおいては、区域運行型のデマンドタクシーへの転換を実施(黒髪地区)
- 比較的需要の多い不便地区対策においては、定時定路線の乗合タクシーを新たに導入(日宇地区)

【路線、経由地の整理】

- 経由地を少なくする、経由地を行先にする等の整理により、利用者にわかりやすく



【区間運行バスの設定(運行系統の短縮)】

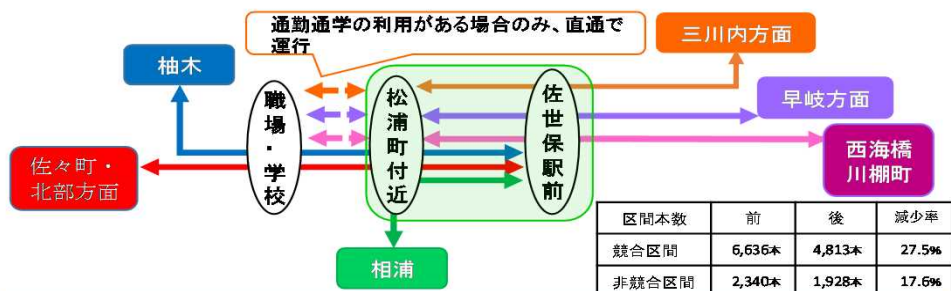
- 朝夕の通勤通学時間帯以外については、行先を地域の主要バス停とし、乗継ぎ

通勤通学の利用がある場合のみ中心市街地まで運行



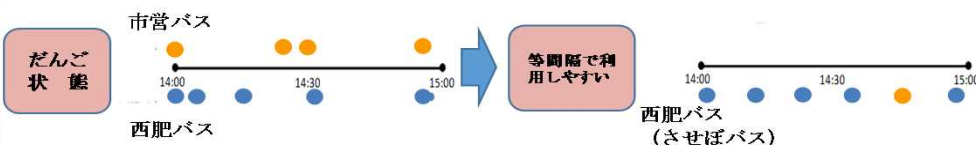
【バス運行本数の適正化】 ※佐世保市全体

- 需給バランスを踏まえ運行本数・ダイヤを設定。中心市街地付近の起終点を佐世保駅・松浦町にまとめ、重複を排除。



【昼間の時刻表の等間隔化】

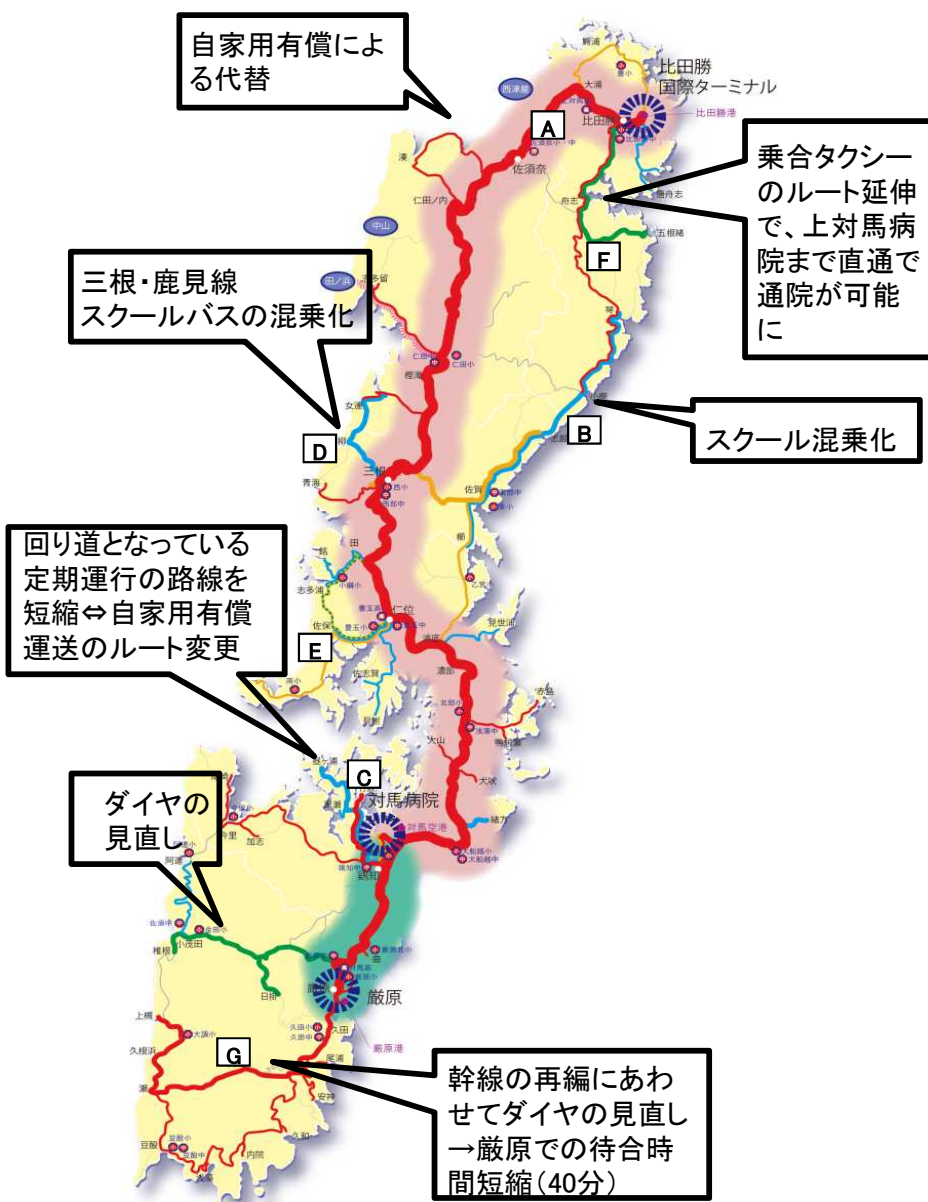
- 昼間帯のダイヤ設定を一定間隔とする「等間隔化」を行い利便性を確保・向上



その他の利便性向上策

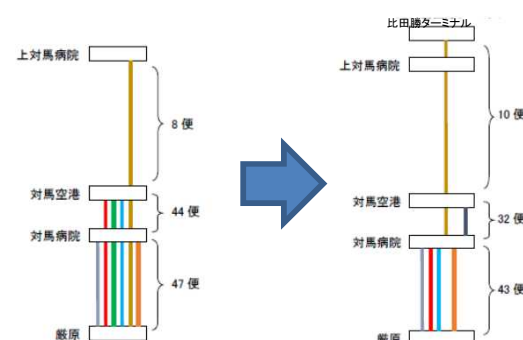
- ① 事業者共通の定期券の設定
- ② 低床バスの導入促進
- ③ 全国共通ICカードの導入
- ④ 佐世保駅前のバス停の整理(事業者別であったものを方面別に)

○南北に長大に走る幹線路線の各系統について、対馬市の新たなまち拠点と連携しながら効率的に見直すとともに、支線路線についてもあわせて効率的に再編することで、持続的な公共交通ネットワークを再構築する。



「新たなまちの拠点づくりと需要動向を踏まえた幹線系統の再編」

厳原のバス停留所に観光情報館「ふれあい処つしま」や統合で新たに設立された対馬病院などにあわせて、幹線系統を再編することとした。



- 空港線が大きな不採算路線となっていたため、飛行機の便にあわせて適正化
- それに伴い、対馬病院を拠点に系統を効率的に再構築
- 北部を運行する縦貫線については、韓国人観光客の多い比田勝ターミナルまで延伸するとともに、対馬病院をハブとして路線を短縮

支線系統の再編

幹線ネットワークの再構築にあわせて、支線系統のダイヤの調整等を行うとともに、以下の方針でそれぞれの路線の効率化を図る。

1. スクールバスが豊富に運行していることから、スクールバス混乗化の検討をするとともに、
2. 混乗化が困難な路線については、自家用有償運送の導入を行う。

■長大な路線の見直しと、路線バスと鉄道の接続強化による
広域交通ネットワークの構築

■多様なコミュニティ交通の連携による効率的で利便性の高い支線系統の整備

【主な事業内容】

◆長大な路線を見直し、広域交通ネットワークを形成する新たな幹線系統の整備

- ・収支率の悪い長大な幹線系統を南北に分割し、鉄道駅と繋ぐ新たな幹線系統を整備

◆既存系統の経路変更

- ・春日トンネル開通を活かした最短ルートへの変更

◆低未利用時間帯の区域デマンド運行転換

- ・支線系統の低未利用時間帯における区域デマンド運行の導入
- ・区域デマンド運行による交通空白地区の解消

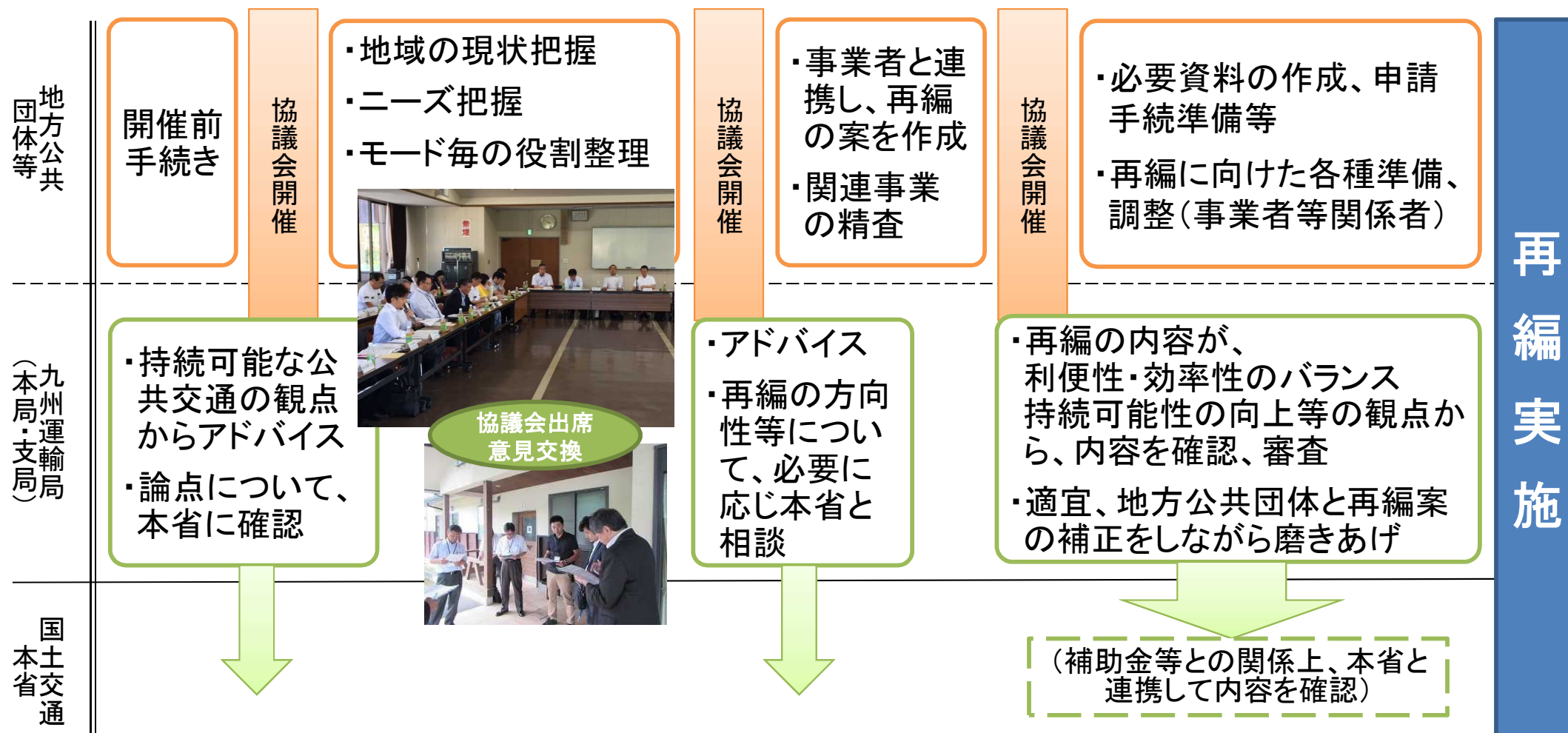
◆離島を結ぶ定期航路の維持・活性化

- ・老朽船舶の省エネ型船舶への代替建造や、需要に応じたダイヤ見直しなどによる経費削減



- 九州運輸局は、地域公共交通網形成計画・再編実施計画の策定の段階から、地域の関係者の間に立ち、地域が持続可能な公共交通網の再構築に向けた取組を行う際のアドバイザーとして地域をしっかりとサポートしています。（協議会への参画、地域関係者との意見交換、計画策定のアドバイス等）

【例：再編実施計画の策定の例（認定を受ける場合）】



○ 九州運輸局においては、公共交通活性化の理解や各種計画策定、補助金申請に資するマニュアルを作成、地域公共交通活性化シンポジウム・セミナー、各種勉強会も開催しています。

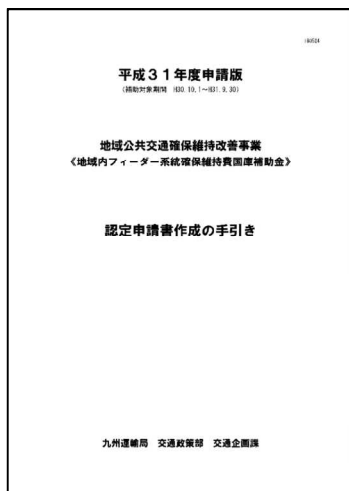
マニュアルの作成等

【各種計画策定：マニュアル、チェックシート整備】



項目	内容	備考
1. 地域公共交通活性化計画の作成	1-1. 活性化計画の目的と意義 1-2. 活性化計画の作成手順 1-3. 活性化計画の公表と周知	
2. 地域公共交通再編実施計画の作成	2-1. 再編実施計画の目的と意義 2-2. 再編実施計画の作成手順 2-3. 再編実施計画の公表と周知	

【補助金申請：マニュアル整備、説明会の実施】



シンポジウム・セミナーの実施

地域公共交通のあり方を考える
シンポジウム
2019 in 九州

令和元年 **11月7日** 日 木 (13:30~17:30)
会場 / 鹿児島大学 稲盛会館 〒890-0065 鹿児島市都元1丁目21-40

公共交通機関でお越しください

【主催】国土交通省 九州運輸局・九州地方整備局
【後援】地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu (Qサポート)



シンポジウムでのパネルディスカッション



有識者による第三者評価委員会



標準的なバス情報フォーマット作成勉強会

このほか、毎年2月に公共交通活性化に向けたセミナーを開催。また、宮崎県や熊本県など九州内各地域において個別に勉強会を開催している。

- ◇ 新しい物流システムとして、**旅客鉄道や路線バスを活用した貨客混載**による貨物輸送の効率化、省力に向けた実証運行、本格運行が実施中。
- ◇ 貨客混載を行うことで、**鉄道やバスの運行事業者にとっては空きスペースを提供することで新たな収入源の確保、路線の生産性向上、物流事業者にとっては、トラック運転手不足の軽減、輸送の効率化や省力化**が期待できる。

取組内容(路線バス)

- 2015年10月、事業者(宮崎交通、ヤマト運輸)と自治体(宮崎県、西都市、西米良村)が相互連携を図り、**バス路線の維持と物流の効率化による地域住民サービス向上**を目的に、乗合バスによる旅客の運送に付随した少量貨物輸送の規定(道路運送法 § 82)に基づく**路線バスによる宅配便の輸送**を開始。バス車両中央部の座席を減らし、荷台スペースを確保したうえで、**西都市～同市東米良地区・西米良村間**で宅配便を輸送。
- 2016年6月、**新たに2路線(延岡市～高千穂町、日向市～諸塚村)**で、路線バスによる宅配便の輸送を開始。
- 2017年1月、西都市～西米良村間の路線バスに**保冷機能のある荷台を追加設置し、クール便サービスを全国で初めて開始**。
- 2018年2月、西都市～西米良村間の貨客混載路線バスに、更に日本郵便が加わった**3者による共同輸送**が開始。
- 2018年6月、既に貨客混載を行っていた宮崎交通の3路線で、繁忙期を中心に輸送貨物が増加し、少量貨物としての取扱が困難になったため、**生活路線として全国で初めて貨物自動車運送事業許可を取得**。



取組内容(鉄道)

- 2019年6月、事業者(松浦鉄道、佐川急便)が相互連携を図り、**鉄道路線の維持と物流の効率化による地域住民サービス向上**を目的に、旅客鉄道車両の空きスペースに専用貨物台車を積付け、**松浦駅～潜竜ヶ滝駅間**での宅配便輸送を計画。
- 2019年11月上旬、**事業の本格実施を決定**。物流総合効率化法に基づく**総合効率化計画認定申請書**を提出し、同法に基づく特例措置を活用。
- 2019年11月下旬、**総合効率化計画の認定を受け、九州初の旅客鉄道による貨客混載事業を開始**。



取組内容(空港連絡バス)

- 令和2年12月、南国交通とANA Cargoは、**空港連絡バスを活用した貨客混載による共同輸送を開始**。
- ・ 空港連絡バス(阿久根市～鹿児島空港)の**荷物スペース(トランク)に、ケースに入れた水産物を鹿児島空港まで輸送**。
空港でANA機に積み替え、羽田空港からは宅配事業者が配送。



- 宮崎県児湯郡西米良村小川地区は、人口：93人、世帯数：63世帯（平成25年3月）、**高齢化率：約65%の集落**。
- 地区内には商店、郵便ポストが1つずつあるが、**諸サービスを利用するには村中心部（村所地区）や近隣都市に行くことが必要**。
- 村営バスが運行しているが、利用者数は頭打ちとなっており、また、出入りする輸送サービスは、人流、福祉系サービス流、物流で計20主体あり、**多様な輸送サービスの混在による効率の低下が課題**。
- このため、西米良村が主体となって、**バスを活用した貨客混載や共同集配等による持続可能な物流ネットワークの構築に向けた実証運行などの取組み**を実施。

持続可能な物流構築に関するモデル事業

- ◇過疎地における事業者とNPO等の協働による**宅配サービスの維持・改善や買物弱者支援等**にも役立つ新たな輸送システムを、自治体と連携しつつ構築。
- ◇国土交通省では、平成27年度に全国5か所で「**持続可能な物流構築に関するモデル事業**」を実施し、そこで得られた実践的なノウハウや既存の優良事例を踏まえ、物流総合効率化法に基づき**地域内配送の共同化を支援**。
- 省力化やサービス水準の向上等、共同輸送の効果を確認。
- 意見集約が困難等の課題がある場合、国や地方自治体等の外部支援を活用しつつ、関係者協議により一定程度解決が可能。
- 輸送能力、サービス品質、役割分担等の検討が必要。

広島県神石高原町来見地区 (NPO地域再生プロジェクト)

- ・道の駅からの弁当・惣菜宅配、農産物出荷支援等の**複合化**

多摩ニュータウン 諏訪・永山・貝取・豊ヶ丘エリア (ヤマト運輸)

- ・団地内物流拠点から、**宅配便の一括配送**

高知県大川村 (村役場)

- ・買物代行・送迎、配食、高齢者の見守りの**複合化**

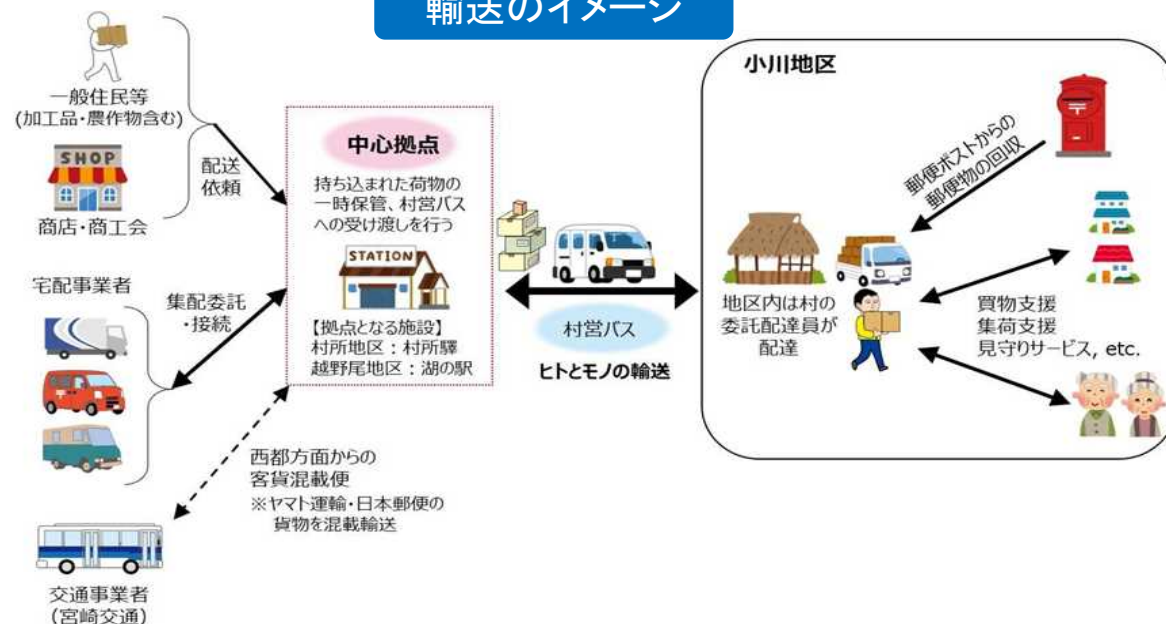
静岡市玉川地区 (静岡鉄道)

- ・路線バスを活用した混載、高齢者の見守りや買物代行的**複合化**

宮崎県西米良村 (村役場)

- ・村営バスを活用した郵便、新聞の配送、買物代行等の**貨客混載、共同配送**

輸送のイメージ



効果

- 小川地区の多様な輸送サービスの複合化を進めることにより、**総走行距離の減少**や、**受取人不在時の再配達ロスも縮減**される。また、小川地区での集配送を地域が担うことで、**新たな雇用の創出**が期待される。
- 飲食・物販サービスを提供している拠点への土産品を自前ではなく、**貨客混載バスでこまめに出荷**できるようになり、欠品等が少なくなった。
- これまでは新聞が午後にしか届かなかったが、午前中に届くようになった**。また、連休中に届かなかったが、届くようになった。

「標準的なバス情報フォーマット」とは、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットです。

「標準的なバス情報フォーマット」制定の目的

- 1 バス情報を利用者ニーズに合わせて提供
 - ・データ化されていないバス事業者によるデータ整備の促進
 - ・バス事業者と情報利用者との情報受渡しの効率化・迅速化
 - ・乗換案内等での他のモードとのシームレス案内の実現
- 2 バス事業者の経営基盤強化
 - ・蓄積されたデータの活用による事業改善
 - ・MaaS※(マース)への戦略的参画

※MaaS:Mobility as a Service

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

Q. なぜ、このフォーマットで？

共通化したフォーマットに沿ってデータを整備することで、バス事業者や自治体には次のようなメリットがあります。

- 1 小規模バス事業者やコミュニティバスも経路検索サービス等に掲載される

これまで経路検索サービスに載りづらかったバスについても、より多くの経路検索サービスに掲載されやすくなります。

- 2 バスロケ情報が経路検索に掲載される

大手事業者を含めても現状ごく限定的な、経路検索サービスを通じたリアルタイムのバスロケ情報を簡易に行えるようになります。

- 3 運行情報が経路検索に掲載される

災害時やイベント開催中の、運休、迂回、増発等の情報を利用者に伝えることができます。

- 4 多様な活用ができる(ワンソース・マルチユース)

経路検索以外の情報提供(デジタルサイネージ等)や交通分析も可能になります。

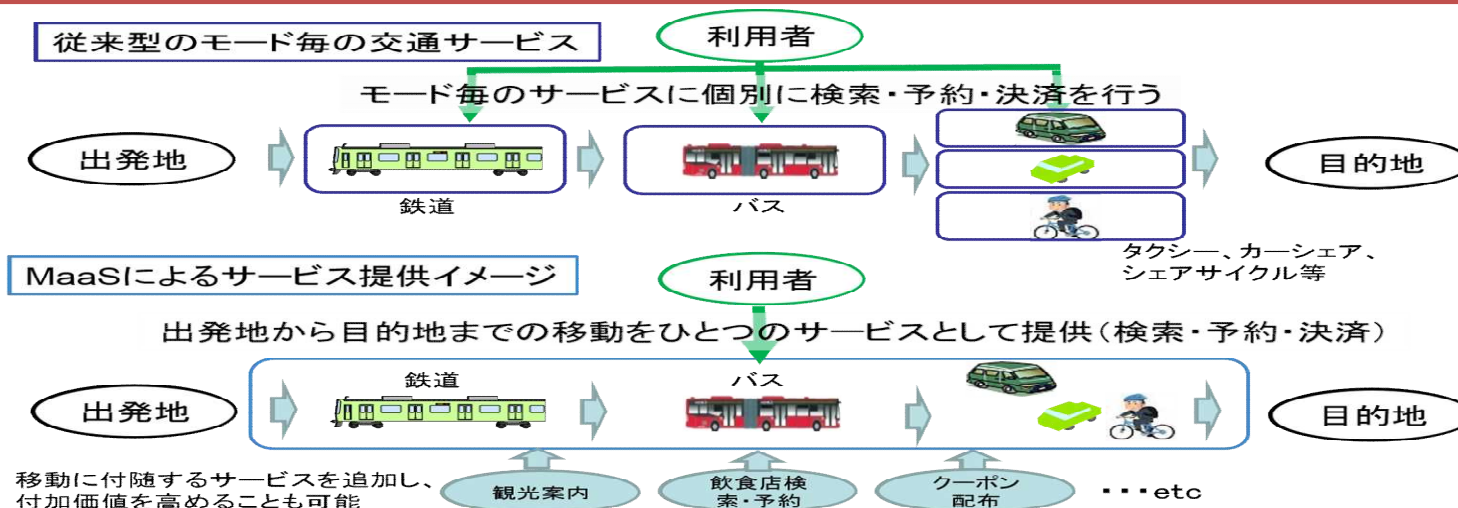
- 5 事業者自身が案内の正確さを向上できる

特別ダイヤや運休を反映し、バス停情報もより正確に多言語で整備できます。

- 6 業務の効率化ができる

経路検索事業者等へのデータ提供の一本化や、業務のIT化に繋がります。

- MaaS: Mobility as a Service
- 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。広くは、移動の付加価値を高めるため、移動以外のサービスとの融合も含む。
- スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型。



想定される効果

- シームレスでストレスフリーな移動実現による利用者利便の向上
- 公共交通機関の利用シェアの増加（ヘルシンキWhimユーザー：48%→74%）
- 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
- 公共交通機関の運行効率化、生産性向上
- 人流データ収集（→路線の再編）

出典：MaaS ALLIANCE “White Paper”
ERTICO “VISION PAPER”

マルチモーダルモビリティサービス「my route」（トヨタ自動車・西日本鉄道・九州旅客鉄道の公表資料を一部修正）

①マルチモーダルルート検索

- 福岡市・北九州及びその周辺地域の公共交通（バス・鉄道・地下鉄・タクシーなど）、自動車（レンタカー・自家用車など）、自転車、徒歩など、様々な移動手段を組み合わせ、移動ルートの選択肢を提示。また、ルート検索において西鉄の路線バスのリアルタイムの位置情報や駐車場の満空状況も表示。

②予約・決済

- タクシーの予約・決済、西鉄バスのデジタルフリー乗車券の購入が可能。移動手段の予約から利用までを1つのアプリの中でシームレスなサービスとして提供。

③店舗・イベント情報の検索

- 地域のイベントや店舗・スポット情報を提供し、外出のきっかけ作りや目的地付近での回遊性を向上。

バリアフリー法の概要

高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、
●旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合を求めるとともに、
●駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定めています。

国土交通省のバリアフリー施策

公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進

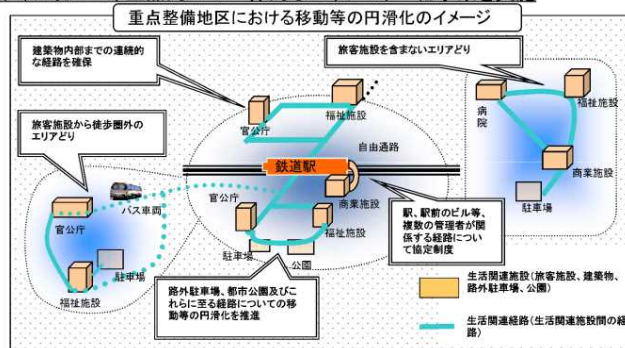
・以下の施設について、新設・改良時のバリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合義務。また、既存の施設について、基準適合の努力義務 など



地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

・市町村が作成する基本構想に基づき、駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置
○基本構想策定時の協議会制度
○住民等からの基本構想の作成提案制度



心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等



移動等円滑化の促進に関する基本方針（令和2年12月改正）の概要

1. 移動等円滑化の意義及び目標

○ハード・ソフト両面の移動等円滑化のための措置が講じられ、関係者の連携により移動の連続性を確保することが重要。
○施設等について、より高い水準の新たなバリアフリー化の目標を設定
○基本構想等作成市町村数を目標に追加。
○国民の理解と協力の下に、心のバリアフリーの認知度を上げ、高齢者、障害者等の立場を理解して行動が出来るようにする。

2. 施設設置管理者が講ずるべき措置

○施設等の整備、適切な役務の提供、並びに高齢者等用施設の適切な利用の推進等について、関係者と連携しながらバリアフリーを進める。
○公共交通事業者等は、ハード・ソフト両面の乗継円滑化を実現するため、関係者との連絡調整を行うことが重要であり、協議を求められた際は、当該協議に誠実に応じる必要がある。
○公共交通事業者等は、利用者支援や職員等に対する教育訓練を積極的に取り組む必要がある。
○高齢者等用施設の適切な利用の推進のため、広報活動及び啓発活動が重要であり、当該施設を識別できるようにする必要がある。

3. 移動等円滑化促進方針及び基本構想の指針

○地域公共交通計画との調和。
○基本構想の特定事業に「教育啓発特定事業」を追加。

4. 移動等円滑化施策に関する基本的事項その他

○高齢者障害者等用施設については、高齢者、障害者等の円滑な利用が確保されるよう適正な配慮をするよう努めなければならない。

法律の概要

※赤字: 令和2年6月19日施行 青字: 令和3年4月1日施行

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対するソフト基準※適合義務の創設（※ スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト（旅客支援、情報提供等）の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設（宿泊施設・飲食店等）の情報提供を促進

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1) 優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携等）（主務大臣に文科大臣を追加）

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「心のバリアフリー」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助（※予算関連）
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を追加

バリアフリーの進捗状況（平成31年3月末現在）

☆ 鉄軌道車両			
都道府県	車両の総数	移動円滑化基準適合車両	割合（％）
福岡県	2,228	1,007	45.2%
佐賀県	0	0	—
長崎県	111	27	24.3%
熊本県	104	42	40.4%
大分県	2	2	100.0%
宮崎県	0	0	—
鹿児島県	56	17	30.4%
九州	2,501	1,095	43.8%
全国	52,673	38,564	73.2%

☆ 旅客船			
都道府県	船舶の総数	移動円滑化基準適合車両	割合（％）
福岡県	33	20	60.6%
佐賀県	7	3	42.9%
長崎県	52	27	51.9%
熊本県	10	3	30.0%
大分県	14	6	42.9%
宮崎県	4	0	0.0%
鹿児島県	20	13	65.0%
山口県	16	4	25.0%
九州	156	76	48.7%
全国	666	308	46.2%

※九州運輸局は山口県の下関海事事務所を管轄に含むため、運輸局データを県別に細分化するという作業においては、山口県を九州の地域として追加している。

☆バス車両

都道府県	車両の総数 (A)	対象車両数 (B)	低床バス		ノンステップバス	
			移動円滑化 基準適合数(D)	割合(%) (D)／(A)	移動円滑化 基準適合数(E)	割合(%) (E)／(B)
福岡県	2,873	2,252	2,155	75.0%	731	32.5%
佐賀県	391	244	213	54.5%	108	44.3%
長崎県	1,563	1,203	691	44.2%	346	28.8%
熊本県	980	640	442	45.1%	324	50.6%
大分県	640	408	234	36.6%	83	20.3%
宮崎県	449	353	186	41.4%	106	30.0%
鹿児島県	1,336	989	332	24.9%	219	22.1%
九州	8,232	6,089	4,253	51.7%	1,917	31.5%
全国	60,402	46,872	40,878	67.7%	27,574	58.8%

※「対象車両数」は、乗合バス総車両数から移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両を除いた数とする。

☆ 福祉タクシー

都道府県	移動円滑化基準適合車両	UDタクシー
福岡県	751	295
佐賀県	88	28
長崎県	269	60
熊本県	324	53
大分県	293	120
宮崎県	193	40
鹿児島県	272	78
九州	2,190	674
全国	29,516	12,533

☆ 鉄軌道駅のバリアフリー化施設整備状況

都道府県	平均的利用者数 3,000人／日以上の施設数	段差の解消 (施設数)	割合 (%)	視覚障害者誘導用ブロック (施設数)	割合 (%)	トイレ設置 (施設数)	障害者用トイレの設置 (施設数)	割合 (%)
福岡県	147	137	93.2%	126	85.7%	140	97	69.3%
佐賀県	7	7	100.0%	5	71.4%	6	5	83.3%
長崎県	21	11	52.4%	13	61.9%	9	8	88.9%
熊本県	19	13	68.4%	14	73.7%	12	8	66.7%
大分県	9	6	66.7%	6	66.7%	8	5	62.5%
宮崎県	2	2	100.0%	2	100.0%	2	1	50.0%
鹿児島県	18	10	55.6%	8	44.4%	11	7	63.6%
九州	223	186	83.4%	174	78.0%	188	131	69.7%
全国	3,588	3,243	90.4%	3,399	94.7%	3,343	2,901	86.8%

☆ バスターミナルのバリアフリー化施設整備状況

都道府県	平均的利用者数 3,000人／日以上の施設数	段差の解消 (施設数)	割合 (%)	視覚障害者誘導用ブロック (施設数)	割合 (%)	トイレ設置 (施設数)	障害者用トイレの設置 (施設数)	割合 (%)
福岡県	8	8	100.0%	8	100.0%	8	7	87.5%
佐賀県	0	—	—	—	—	—	—	—
長崎県	4	3	75.0%	4	100.0%	4	4	100.0%
熊本県	1	1	100.0%	1	100.0%	1	1	100.0%
大分県	0	—	—	—	—	—	—	—
宮崎県	0	—	—	—	—	—	—	—
鹿児島県	1	1	100.0%	1	100.0%	1	1	100.0%
九州	14	13	92.9%	14	100.0%	14	13	92.9%
全国	47	44	93.6%	45	95.7%	40	30	75.0%

☆ 旅客船ターミナルのバリアフリー化施設整備状況

都道府県	平均的利用者数 3,000人／日以上の施設数	段差の解消 (施設数)	割合 (%)	視覚障害者誘導用ブロック (施設数)	割合 (%)	トイレ設置 (施設数)	障害者用トイレの設置 (施設数)	割合 (%)
福岡県	0	—	—	—	—	—	—	—
佐賀県	0	—	—	—	—	—	—	—
長崎県	0	—	—	—	—	—	—	—
熊本県	0	—	—	—	—	—	—	—
大分県	0	—	—	—	—	—	—	—
宮崎県	0	—	—	—	—	—	—	—
鹿児島県	4	4	100.0%	4	100.0%	4	4	100.0%
九州	4	4	100.0%	4	100.0%	4	4	100.0%
全国	14	14	100.0%	11	78.6%	12	11	91.7%

☆ 航空旅客ターミナルのバリアフリー化施設整備状況

都道府県	平均的利用者数 3,000人／日以上の施設数	段差の解消 (施設数)	割合 (%)	視覚障害者誘導用ブロック (施設数)	割合 (%)	トイレ設置 (施設数)	障害者用トイレの設置 (施設数)	割合 (%)
福岡県	3	3	100.0%	3	100.0%	3	3	100.0%
佐賀県	0	—	—	—	—	—	—	—
長崎県	1	1	100.0%	1	100.0%	1	1	100.0%
熊本県	1	1	100.0%	1	100.0%	1	1	100.0%
大分県	1	1	100.0%	1	100.0%	1	1	100.0%
宮崎県	1	1	100.0%	1	100.0%	1	1	100.0%
鹿児島県	1	1	100.0%	1	100.0%	1	1	100.0%
九州	8	8	100.0%	8	100.0%	8	8	100.0%
全国	37	32	86.5%	36	97.3%	37	34	91.9%

国土交通分野におけるバリアフリー化の推進に多大な貢献が認められた個人又は団体を表彰し、バリアフリー化に関する優れた取組を広く普及・奨励することを目的として平成19年度に創設

「小型機対応の旅客搭乗橋(PBB)の開発と日本初の導入」

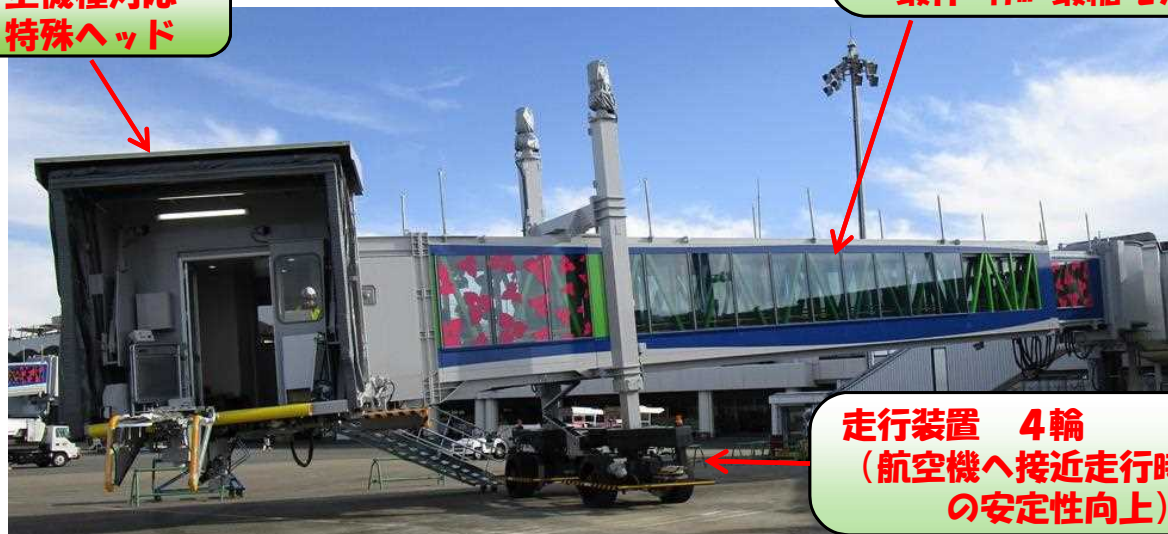
宮崎空港ビル株式会社・三菱重工交通機器エンジニアリング株式会社(第12回受賞)

- ★ 南国リゾート宮崎をイメージした内外装デザイン
- ★ 空港発着航空機 全機種に対応
- ★ 飛行機ドア口とPBBヘッドが水平に接続、車いすが容易に出入り可能

「ひなたらくちんブリッジ」

全機種対応
特殊ヘッド

ガラス製トンネル
・ 2段
・ 最伸 41m 最縮 29m



走行装置 4輪
(航空機へ接近走行時の安定性向上)

第1回～12回受賞者一覧(九州)

- ・ 第1回受賞者(H20年3月10日表彰式)
「宮崎市」～民間建築物のバリアフリー促進～
- ・ 第5回受賞者(H24年1月17日表彰式)
「佐賀県」～パーキングパーミット制度導入などによる先導的なまちづくり～
- ・ 第8回受賞者(H27年1月16日表彰式)
「佐賀嬉野バリアフリーツアーセンター」
～ハード・ソフトの両面における温泉地のバリアフリー化～
- ・ 第11回受賞者(H30年1月12日表彰式)
「特定非営利活動法人自立支援センターおおいた」
～障害当事者主導の自立支援サービスの継続的・多面的な実施～
- ・ 第12回受賞者(H31年1月25日表彰式)
「宮崎空港ビル株式会社」
「三菱重工交通機器エンジニアリング株式会社」
～小型機対応の旅客搭乗橋の開発と日本初の導入～

バリアフリー教室開催状況

九州運輸局「バリアフリー教室」開催状況

令和3年2月末現在

	開催年月日	開催場所	参加者等
1	平成14年 1月27日	西鉄福岡（天神）駅	公募による 66名
2	平成14年 11月10日	J R 熊本駅	公募による 56名
3	平成14年 11月15日	J R 小倉駅	富野中1年生 66名
4	平成15年 1月26日	J R 西鹿児島駅	公募による 59名
5	平成15年 6月22日	J R 大分駅	公募による 52名
6	平成15年 7月 3日	西鉄二日市駅	二日市中1年生 70名
7	平成15年 10月22日	J R 佐賀駅	成章中2年生 55名
8	平成15年 10月26日	長崎港旅客船ターミナル	公募による 25名
9	平成15年 11月 9日	J R 佐世保駅	公募による 30名
10	平成16年 2月 5日	J R 宮崎駅	宮崎東小5年生 55名
11～14	平成16年度	J R 鹿児島中央駅他3カ所	甲南中2年生 88名、他242名
15～24	平成17年度	日向学院中学校他9カ所	中学1年生160名 他367名
25～29	平成18年度	厳原港旅客船ターミナル他4カ所	厳原小6年生 63名 他138名
30～38	平成19年度	宮崎空港ターミナル他8カ所	赤江中3年生 51名 他568名
39～46	平成20年度	嬉野温泉和楽園	旅館組合従業員 28名 他272名
47～53	平成21年度	国営吉野ヶ里歴史公園 他6カ所	東脊振小4年生 81名 他304名
54～57	平成22年度	JR九州長崎駅他3カ所	長崎さるくガイド38名 他49名
58～63	平成23年度	九州技術事務所	小学生53名 他242名
64～70	平成24年度	中島小学校（大分市）他6カ所	小学4年生45名 他251名
71～80	平成25年度	千早小学校（福岡市）他9カ所	小学4年生603名 他76名
81～85	平成26年度	鹿児島新港旅客ターミナル（鹿児島市）他3カ所	離島航路事業者船員36名他272名
86～93	平成27年度	熊本県立盲学校（熊本市）他7カ所	熊本県立盲学校生21名 他298名
94～102	平成28年度	千早小学校（福岡市） 他8カ所	小学4年生125名 他351名
103～118	平成29年度	福重小学校（福岡市） 他15カ所	小学4年生72名 他972名
119～126	平成30年度	砂取小学校（熊本市） 他7カ所	小学4年生78名 他413名
127～135	令和元年度	かごしま県民交流センター（鹿児島市） 他8カ所	一般乗合旅客事業者及び従業員12名他552名
136	令和 2年 11月 4・5日	香椎小学校（福岡市）	小学4年生120名
137	令和 2年 11月 9日	内野小学校（飯塚市）	小学4・5年生11名
138	令和 2年 11月 20日	小中一貫校 潁田校（飯塚市）	小学4年生40名
139	令和 2年 11月 27日	小中一貫校 幸袋校（飯塚市）	小学4年生82名
140	令和 3年 2月 10日	島原市役所	市役所職員及び一般乗合旅客事業者21名

地域公共交通バリア解消促進等事業(バリアフリー化設備等整備事業)

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(交通サービス利便向上促進事業)

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援

・補助対象事業者: 交通事業者等 ・補助率: 1/3等

○鉄道駅、旅客ターミナル(バス・旅客船・航空旅客)のバリアフリー化、待合・乗継施設整備
(段差の解消、転落防止設備の整備、誘導ブロックの整備、障害者対応型トイレの設置等)

補助率: 1/3



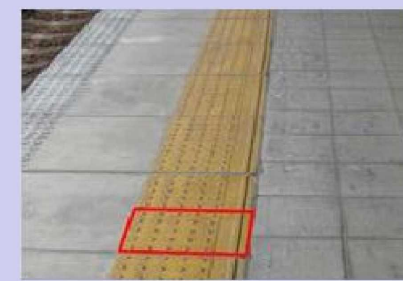
エレベーター



障害者対応型トイレ



ホームドア



内方線付きJIS規格点状ブロック

○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率: 1/4又は補助対象経費と通常車両価格の
差額の1/2のいずれか低い方(上限140万円)



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入

補助率: 1/3



福祉タクシー

○情報提供

(発車案内表示システム等)

補助率: 1/3



発車案内表示システム

共生社会ホストタウンは、パラリンピアンを受入れを契機に、各地における共生社会の実現に向けた取組を加速し、2021年以降につなげていくもの（2017年11月創設）

○ パラリンピアンとの交流

東京大会直後の交流も含め、幅広い形でのパラリンピアンとの交流を通じ、パラリンピックに向けた機運を醸成するとともに、住民がパラアスリートたちと直に接することで、住民の意識を変えていく。

○ 共生社会の実現に向けた取組

障害のある海外の選手たちの受入れを契機に、ユニバーサルデザインの街づくり及び心のバリアフリーに向けた、自治体ならではの特色ある総合的な取組を実施。大会のレガシーにもつなげていく。



台湾パラ陸上選手と小学生との交流(高松市)



カナダ車いすラグビーチームと小学生との交流(三沢市)



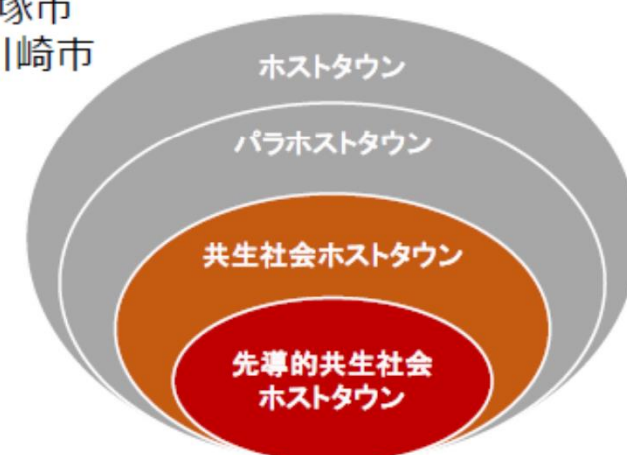
共生社会ホストタウンサミット in 多摩川(2020年度)

【共生社会ホストタウンサミットについて】

- ・共生社会ホストタウンの取組の共有・発信を目的とし、全国の**先導的共生社会ホストタウン（※）**で毎年度開催
- ・2018年度は山口県宇部市、2019年度は福岡県飯塚市で開催し、2020年度は東京都世田谷区・神奈川県川崎市による共催（コロナ禍のためオンライン開催）
- ・2021年度は福島県福島市で開催予定

（※）先導的共生社会ホストタウン（2019年5月創設）

共生社会ホストタウンのうち、ユニバーサルデザインの街づくり及び心のバリアフリーの取組が特に先導的・先進的と認められる自治体を内閣官房が認定し、関係省庁・関係団体の取組を活用して重点的に支援するもの



訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(交通サービス利便向上促進事業)

訪日外国人旅行者の移動の円滑化のため、LRT、BRT、ICカードの導入等、公共交通の利用環境改善を支援

・補助対象事業者: 交通事業者等 ・補助率: 1/3等

支援対象メニュー(例)

○LRTシステムの導入に要する経費



＜低床式車両の導入＞

※ LRT: 低床式路面電車による幹線的な交通システム



＜停留施設の整備＞

○BRTシステムの導入に要する経費



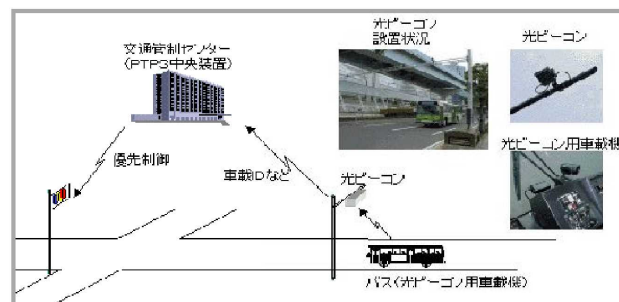
＜連節バスの導入＞

※ BRT: 連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

○ITシステムの高度化に要する経費



＜ICカードシステムの導入＞



＜公共車両優先システム(PTPS)車載機 の導入＞



＜ロケーションシステムの導入＞
(バス等の接近案内)

九州における I Cカード乗車券導入状況

◎：全国相互利用可能

○：片利用

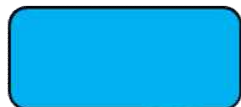
(令和3年2月末現在)

地区	会 社	カード名称	開始日	備 考
福岡	北九州市交通局	ひまわりバスカード	平成13年9月20日	
	北九州高速鉄道(株)	mono SUGOCA ◎	平成27年10月1日	
	筑豊電気鉄道(株)	nimoca ◎	平成27年3月14日	
	福岡市交通局	はやかけん ◎	平成21年3月7日	
	JR九州バス(直方線)	nimoca ◎	平成25年4月1日	
福岡・佐賀	西日本鉄道(株)	nimoca ◎	平成20年5月18日	
	JR九州	SUGOCA ◎	平成21年3月1日	
佐賀	昭和自動車(株)	nimoca ◎	平成22年3月13日	
	佐賀市交通局		平成29年2月16日	
	祐徳バス(株)		平成31年3月1日	
福岡・長崎	九州急行バス(株)	nagasaki nimoca ◎	令和2年3月27日	
長崎	長崎県交通局	nagasaki nimoca ◎	令和2年6月21日	
	長崎県央バス(株)			
	西肥自動車(株)		令和2年6月28日	
	させぼバス(株)			
	長崎電気軌道(株)(路面電車)	エスタスTカード ◎	令和2年3月22日	
	松浦鉄道(株)(鉄道)		令和2年3月1日	
	長崎自動車(株)		令和元年9月16日	
	さいかい交通(株)		令和2年2月16日	
熊本	JR九州	SUGOCA ◎	平成24年12月1日	
	熊本市交通局(路面電車)	でんでんnimoca ◎	平成26年3月28日	
	九州産交バス(株)	熊本地域振興ICカード (くまモンのIC CARD) ○	平成27年4月1日	
	産交バス(株)			
	熊本電気鉄道(株)(バス・電車)			
	熊本バス(株)			
熊本・大分	熊本都市バス(株)			
	JR九州	SUGOCA ◎	平成24年12月1日	
大分	大分交通(株)	めじろんnimoca ◎	平成22年12月26日	
	大分バス(株)			
	亀の井バス(株)			
	日田バス(株)	nimoca ◎	平成25年3月23日	
宮崎	宮崎交通(株)	nimoca ◎	平成27年11月14日	
宮崎	JR九州	SUGOCA ◎	平成27年11月14日	
鹿児島	鹿児島市交通局(バス・路面電車・桜島フェリー)	RapiCa	平成17年4月1日	・RapiCa及びいわさきICカード間においては相互利用が可能。 ・両カードともバス・路面電車・桜島フェリー利用可。 ・いわさきICカードは、鹿児島交通、種子島・屋久島交通、垂水フェリー、種子屋久高速船も利用可。 ※いわさきコーポレーション：鹿児島交通(株)、種子島・屋久島交通(株)
	南国交通(株)			
	JR九州バス(北薩線)			
	いわさきコーポレーション(株)	いわさきICカード	平成17年4月1日	
	JR九州	SUGOCA ◎	平成24年12月1日	

※片利用・・・地域独自カードの導入エリアにおいて全国相互利用可能なカードを利用できる仕組み



○全国相互利用可能
(10カード)



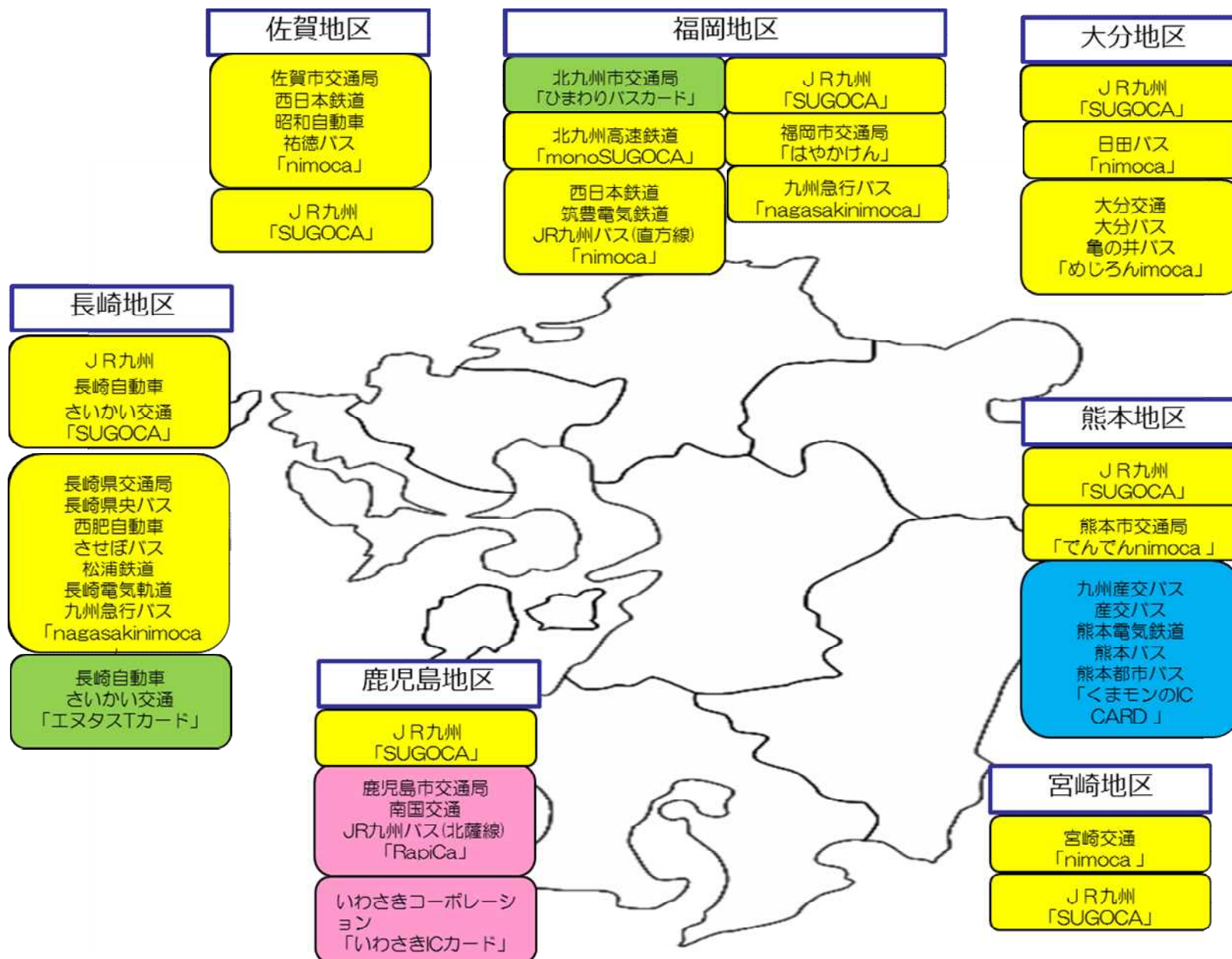
○地域独自カード+片利用
(10カード利用可)



○地域独自カード



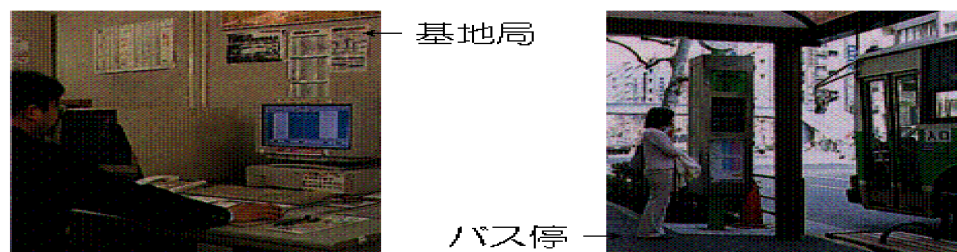
○地域独自カード
(ラピカといわさきICカード
は相互利用可)



バスロケーションシステム

バスロケーションシステムとは、GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、スマートフォン、パソコンに情報提供するシステムです。

これにより、渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラを解消できます。



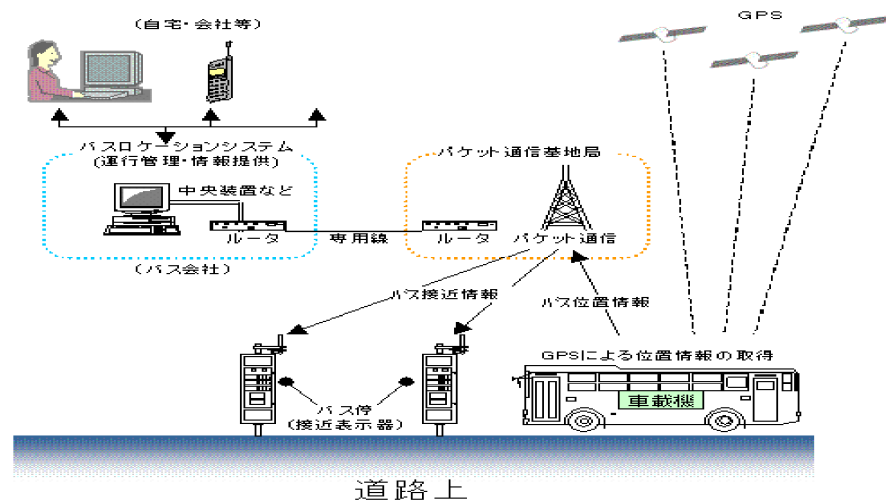
・基地局とバスとの無線通信

<機能>

- ・バス運行状況監視
- ・バス停やパソコン、携帯電話等での接近表示

<効果>

- ・運行管理の効率化
- ・利用者サービスの向上

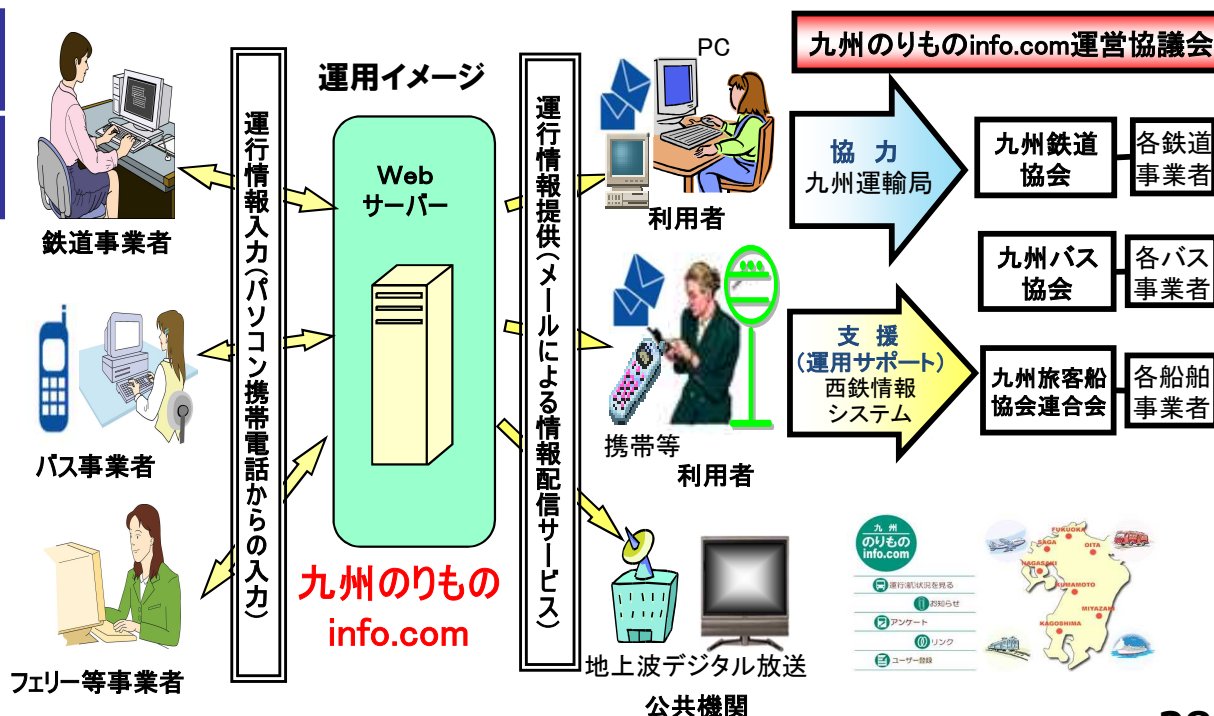


災害時等公共交通機関別運行(航)情報システム (九州のりものinfo.com)

本システムは、平成14年度国土交通省総合政策局の「ITを活用した災害時等における公共交通機関別運行(航)情報提供の高度化実証実験」で構築したシステム。平成15年4月より運用開始。平成17年7月に九州鉄道協会、九州バス協会、九州旅客船協会連合会の3者で「九州のりものinfo.com運営協議会」を設立し、共同で運営を行っている(事務局 九州バス協会)。九州運輸局は現在、渉外などの窓口として協力。システムの保持運営は、サーバ管理も含め西鉄情報システム(株)に委託。

事業者がパソコンや携帯電話から「のりものinfo.com」へ直接登録することで、パソコン・携帯電話・地上波デジタル放送を通じてリアルタイムに利用者へ情報提供。

平成28年の熊本地震の際には、運行(航)再開に関する数多くのアクセス利用があった。



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

厳原、比田勝港(対馬)

- 釜山(週7便) JR九州高速船
- 釜山(週12便) 大亜高速海運、STAR LINE(共同運航)
未来高速 運休、韓日高速海運 運休

下関港(山口県)

- 釜山(週7便) 関釜フェリー、釜関フェリー
- 青島 オリентフェリー 27.12.27～運休

北九州空港

- 仁川(週3便) ジンエアー
- 釜山(週3便) ジンエアー
- 大連(週3便) 中国東方航空 R1.8.17就航
- 襄陽(週3便) コリアエクスプレスエア
- 台北(週7便) スターフライヤー H30.10.28就航

福岡空港

- 仁川(週49便) 大韓航空、アジアナ航空
- 仁川(週21便) ティーウェイ航空
- 仁川(週18便) チェジュ航空
- 仁川(週19便) ジンエアー
- 仁川(週14便) イースター航空
- 釜山(週14便) 大韓航空
- 釜山(週28便) エアプサン
- 釜山(週7便) チェジュ航空
- 大邱(週7便) ティーウェイ航空
- 北京(週14便【大連経由・青島経由】)
中国国際航空、中国東方航空
- 上海(週31便) 中国国際航空、中国東方航空
- 大連(週7便) 中国国際航空
- 青島(週7便) 中国東方航空
- マカオ(週4便) マカオ航空
- 台北(週29便) エバー航空、チャイナエアライン
- 台北(週7便) タイガーエア台湾、
- 台北(週7便) ピーチ・アビエーション R1.11.25就航
- 高雄(週5便) エバー航空
- 高雄(週2便) タイガーエア台湾
- 香港(週12便) キャセイドラゴン航空
- 香港(週19便) 香港エクスプレス
- シンガポール(週7便) シンガポール航空
- バンコク(週7便) タイ国際航空
- バンコク(週7便) タイ・ライオン・エア H31.2.16就航
- バンコク(週3便) タイ・エアアジアX R1.7.4就航
- マニラ(週7便) フィリピン航空
- マニラ(週7便) セブパシフィック航空
- ハノイ(週7便) ベトナム航空
- ホーチミン(週5便) ベトナム航空
- クアラルンプール(週3便) H31.3.1就航
- グアム(週7便) ユナイテッド航空
- グアム(週7便) チェジュ航空 R2.1.8就航
- ホノルル(週4便) ハワイアン航空 R1.11.27就航

博多港

- 釜山(週21便) JR九州高速船
- 釜山(週7便) カメラライン(フェリー)
- 釜山 未来高速(ジェットfoil) H29.10.11～運休

佐賀空港

- 上海(週4便) 春秋航空
- 台北(週2便) タイガーエア台湾

長崎空港

- 上海(週2便) 中国東方航空
- 香港(週3便) 香港エクスプレス H31.1.19就航

熊本空港

- 高雄(週3便) チャイナエアライン
- 香港(週3便) 香港エクスプレス

鹿児島空港

- 仁川(週3便) イースター航空
- 上海(週2便) 中国東方航空
- 台北(週5便) チャイナエアライン
- 香港(週7便) 香港航空
- 香港(週7便) 香港エクスプレス

大分空港

運航なし

宮崎空港

- 仁川(週3便) アシアナ航空
- 仁川(週3便) イースター航空
- 台北(週2便) チャイナエアライン

厳原、比田勝港(対馬)

運航無し

下関港(山口県)

運航無し

博多港

運航無し

北九州空港

運航無し

福岡空港

- ・仁川 (週1便) ジンエアー※
- ・仁川 (週2便) アシアナ航
- ・仁川 (週1便) 大韓航空
- ・仁川 (週1便) ティーウェイ※

- ・台北 (週1便) エバー航空
- ・台北(週1便) チャイナエアライン

- ・マニラ(週3便) フィリピン航空

- ・シンガポール(週1便) シンガポール航空

- ・香港 (1/22日1便) キャセイパシフィック航空

佐賀空港

運航無し

長崎空港

運航無し

大分空港

運航無し

熊本空港

運航無し

鹿児島空港

運航無し

宮崎空港

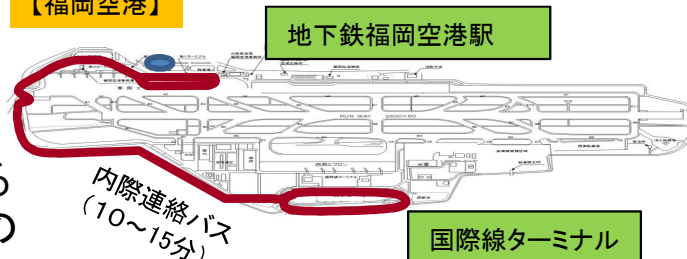
運航無し

福岡空港アクセス改善への取組

概要

LCCの新規就航等により九州内の空港を利用する訪日外国人旅行者が急増。今後予想される更なるFIT増加に対し、よりストレスのない移動のための空港アクセス(2次交通)等の改善が重要。

【福岡空港】



	2017年度	2019年度 (1年目)	2020年度 (2年目)	2023年度 (5年後)	2048年度 (参考：30年後)
旅客数	2,398万人	2,510万人	2,570万人	2,710万人	3,500万人
国内線 (路線数)	1,765万人 (26路線)	1,810万人 (26路線)	1,850万人 (26路線)	1,890万人 (26路線)	1,900万人 (33路線)
国際線 (路線数)	633万人 (18路線)	700万人 (22路線)	720万人 (24路線)	820万人 (26路線)	1,600万人 (67路線)

出所：FIAC中期事業計画資料より抜粋

課題

【福岡空港】

国際線ターミナルからのアクセス強化が課題

平成31年における国際線乗降客は、約641万人となり、平成28年の約494万人から147万人増。

政府が進める「観光ビジョンアクションプログラム」の推進に合わせ、今後も旅客数の増加が期待されている。



取組の方法

福岡空港国際線旅客に関する協議会(幹事会)の場を通じて

・福岡空港国際線ターミナルと各方面へのアクセス改善等に向けた取り組みを強化

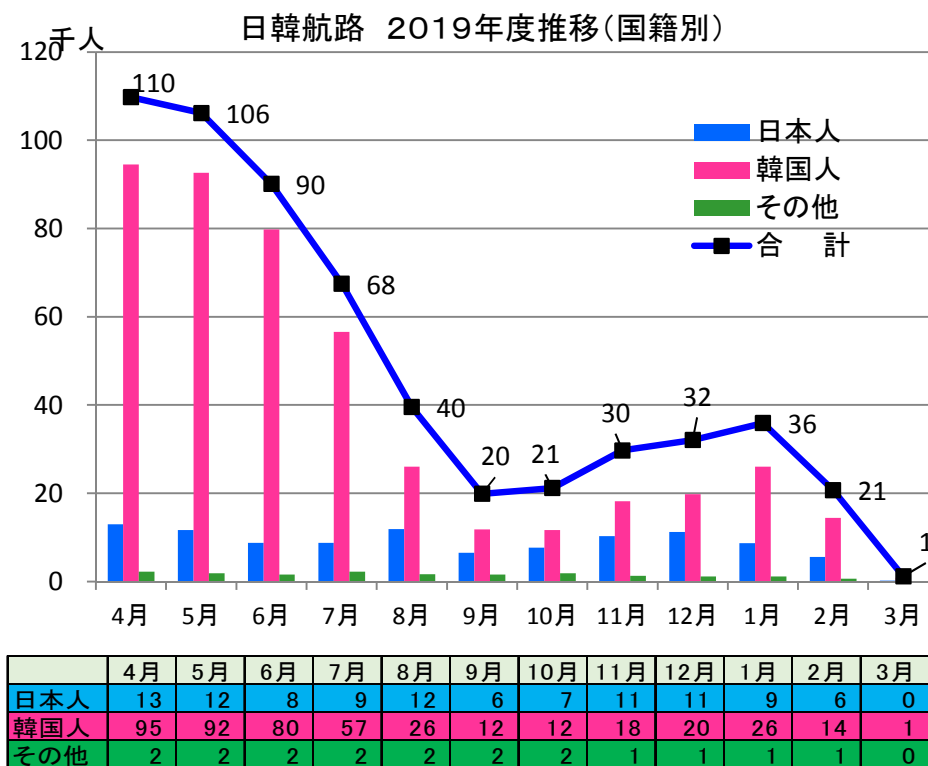
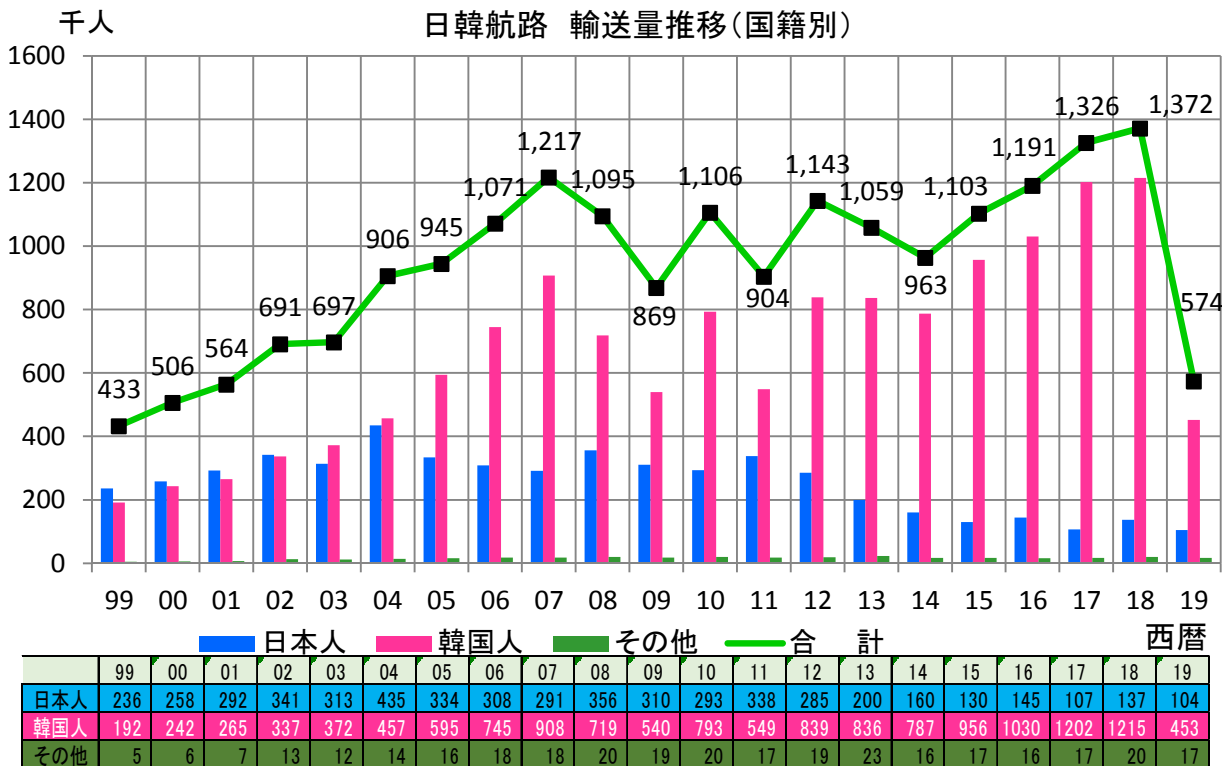


検討状況

- ・国内線ターミナルと国際線ターミナルの連絡バスの充実等
(全区間の専用道路化、連節バスを令和3年4月から導入予定)
- ・国際線ターミナルと博多駅・天神等を結ぶ路線バスの充実等
- ・国際線ターミナルにおける案内表示(バス乗り場、チケット販売など)の改善
- ・福岡空港発着の高速バスの充実
- ・空港ターミナル空きスペースを活用した情報発信 等

課題解決に向けた取り組みの進め方について、課題認識の共有が出来た。(取り組みの主体、時間軸を記した工程表を取りまとめた。)

今後の方針：福岡空港会社が平成31年4月公表したマスタープランでは、30年後の旅客数を現在の1.5倍となる3,500万人(うち国際旅客1,600万人)を目指すとしており、上述の協議会等の場を活用し、空港アクセス改善に向けた取り組みを強化していく。



《日韓航路事業者(日本船社)の切実な声》

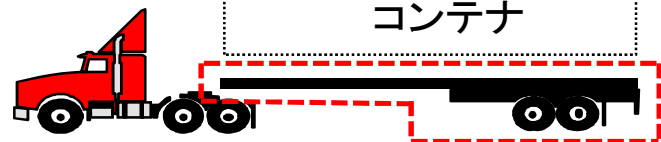
- ◇3月9日以来全便運休で収入ゼロの状態が続き、事業存続と雇用の確保が深刻化。
- ◇入港料・岸壁使用料の減免を申し入れ、支払猶予されたが、減免して欲しい。
- ◇日韓航路は観光路線。早期の観光再開と運航再開を希望。

	航 路	所要時間	運航事業者	船 名	船種	総トン数
①	博多～釜山	5:30	カメラライン(株)	ニューかめりあ	フェリー	19,961
		3:05	JR九州高速船(株)	ビートル	JF	164
				ビートル二世	JF	164
				ビートル三世	JF	162
②	対馬～釜山	1:10	JR九州高速船(株)	*ビートル	JF	164
				*ビートル二世	JF	164
				*ビートル三世	JF	162
③	下関～釜山	12:15	関釜フェリー(株)	はまゆう	フェリー	10,167

海陸一貫輸送による物流効率化(日中韓シャシー相互通行)

シャシーとは

コンテナ



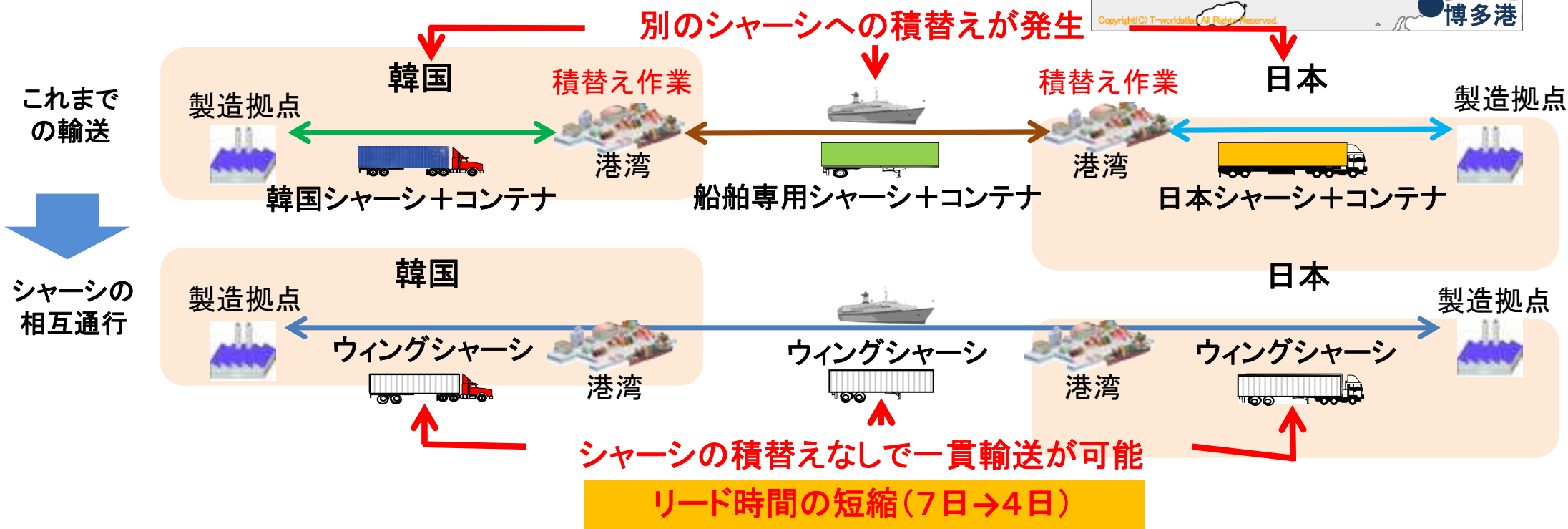
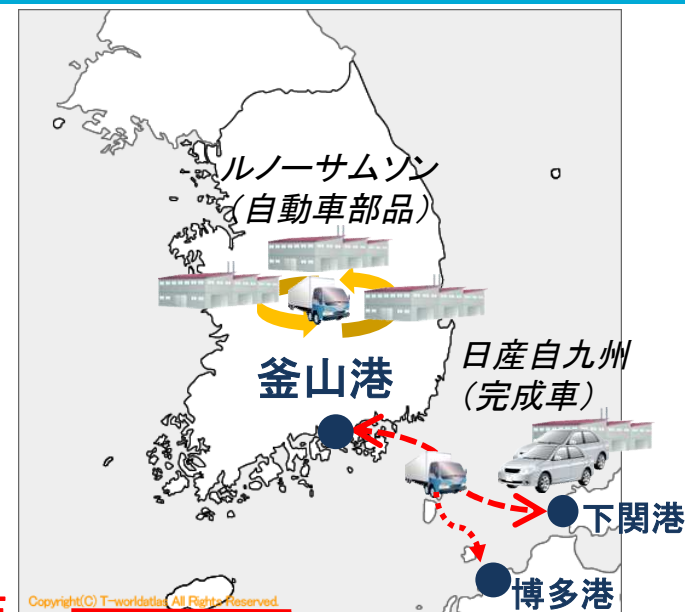
タイプA: コンテナ積載型シャシー

トレーラーの荷台部分



タイプB: コンテナ体型シャシー
(別名: ウイングシャシー)

シャシーの相互通行とは

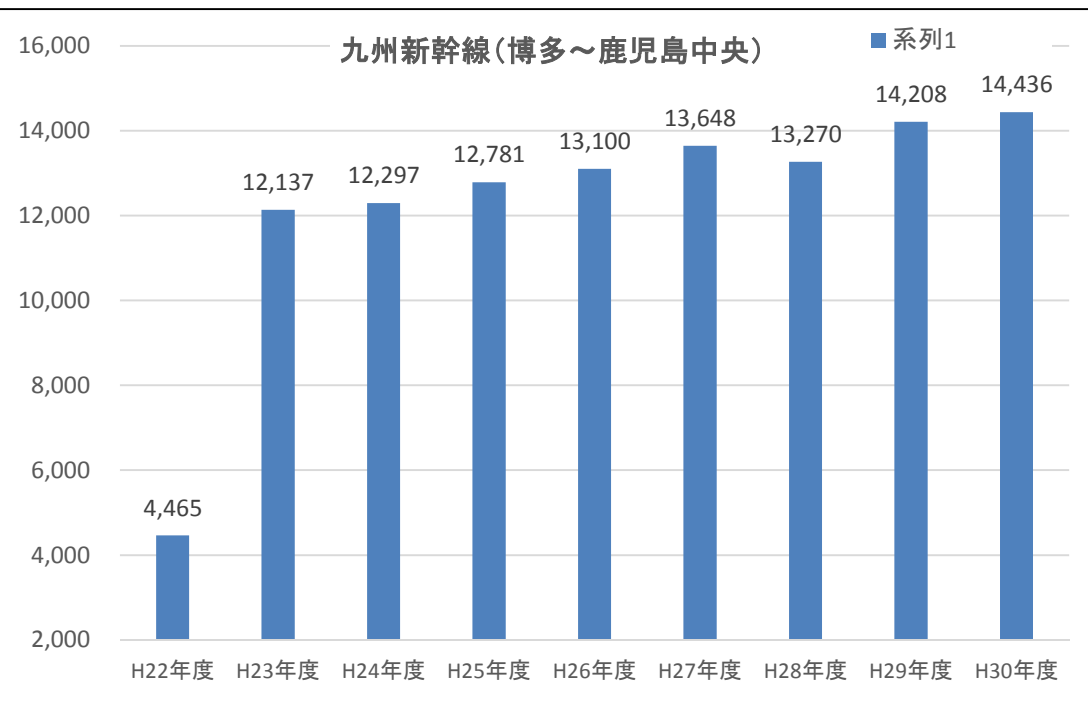


※ 日韓間の相互通行は、釜山～下関航路、釜山～博多航路を利用。韓国のルノーサムソン自動車の工場から北九州市の日産自動車の工場に向け、自動車部品をシャシーを用いて輸送している。なお、日中両国の車両安全基準を満たしたシャシーが1台あるが現在のところ運用されていない。 34

九州新幹線の輸送人員

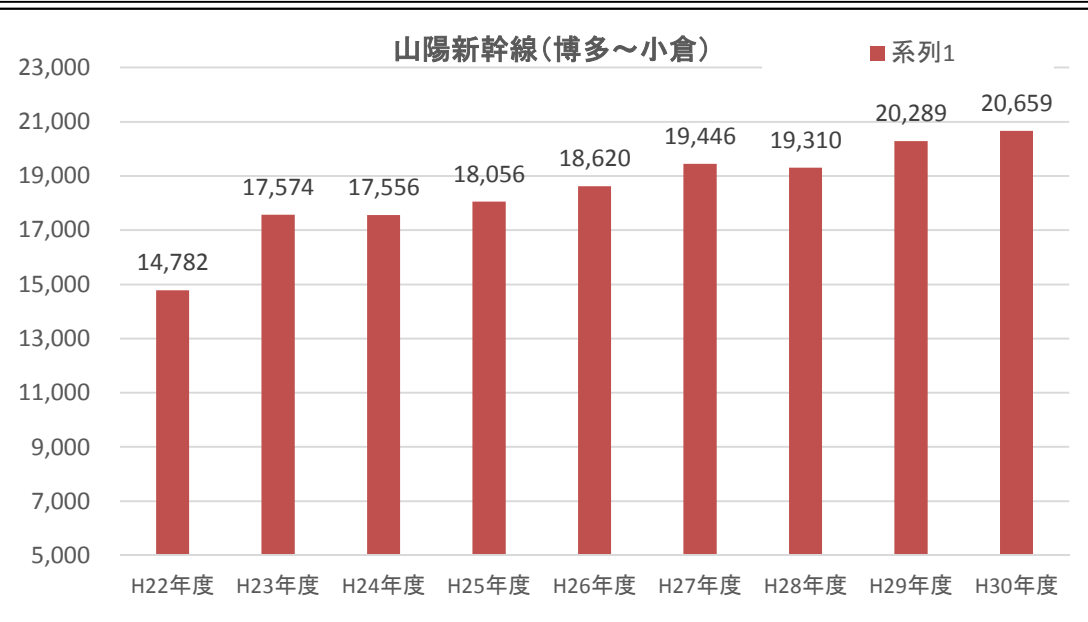
九州新幹線（博多～鹿児島中央間）

- ・ 九州新幹線の輸送人員は、平成23年3月の全線開業を境に約3倍に増加。
- ・ 平成30年度の輸送人員は14,436千人と前年度に比べ228千人増加。全線開業以降、堅調に推移している。
- ・ 訪日外国人旅行者の増加とともに九州新幹線を含むJR九州全線乗り放題の「JR KYUSHU RAIL PASS」の売れ行きも堅調に推移しており、今後も輸送人員の増加が期待される。



山陽新幹線（博多～小倉間）

- ・ 山陽新幹線（博多～小倉発着）の輸送人員については、平成23年3月の九州新幹線との直通運転を機に、約40%増加。
- ・ 平成30年度の輸送人員は、20,659千人と前年度に比べ370千人増加。



外国人旅行者の公共交通機関利用促進（割引共通乗車券）

JR KYUSHU RAIL PASS (Train)

■ JR九州の九州新幹線や特急列車等が乗り放題。

■ 発売実績・・・98,000枚(2013年度)
→245,000枚(2019年度)

北部九州版：3日 9,500円
5日11,000円
南部九州版：3日 8,000円
全九州版：3日16,000円
5日18,500円
7日20,000円

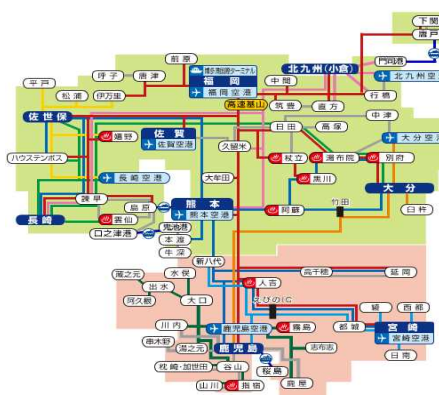


SUNQ PASS (Bus)

■ 九州島内のほぼ全ての路線バス、高速バス等が乗り放題。

■ 発売実績・・・30,000枚(2013年度)
(うち外国人購入数：12,000枚)
→98,187枚(2019年度)
(うち外国人購入数：86,070枚)

北部九州版：2日 4,500円（国内）
3日 9,000円（国内）
7,000円（国外）
南部九州版：3日 8,000円（国内）
6,000円（国外）
全九州版：3日11,000円（国内）
10,000円（国外）
4日14,000円（国内）
14,000円（国外）



FUKUOKA TOURIST CITY PASS (Area Pass)

■ 福岡市内の一定エリア内の公共交通6社(鉄道、地下鉄、バス、旅客船)が1日乗り放題。

■ 発売実績・・・21,300枚(2013年度)
→84,043枚(2019年度)

1,500円券
(福岡市内中心地)
1,820円券
(太宰府までの西鉄電車に乗車可)

VISIT MIYAZAKI BUS PASS (Area Pass)

■ 宮崎交通が運行する宮崎県内の一般路線バス全線が1日乗り放題
(県外にまたがる特急バス・高速バス等を除く)

■ 1枚 1,000円
■ 2015年11月6日より販売開始
■ 発売実績・・・13,555枚(2019年度)

九州のバス輸送ネットワークによる利便性の高い情報提供

「@バスで」システム

『サイト URL』 <http://www.atbus-de.com/> あっとバスで検索
『運用開始』 2013年7月
『コンテンツ』

- ・高速バス予約サイト「ハイウェイドットコム」
- ・高速バス位置情報「Qバスサーチ」
- ・バス運行情報サイト「九州のりものinfo.com」
- ・九州バス乗り放題乗車券「SUNQパス」サイト
- ・九州内のイベント・観光情報 など

新高速バス予約サイト(システム)

サイト名 ハイウェイバスドットコム

京王電鉄バス(株)運営

運用開始 2013年7月

サービス内容

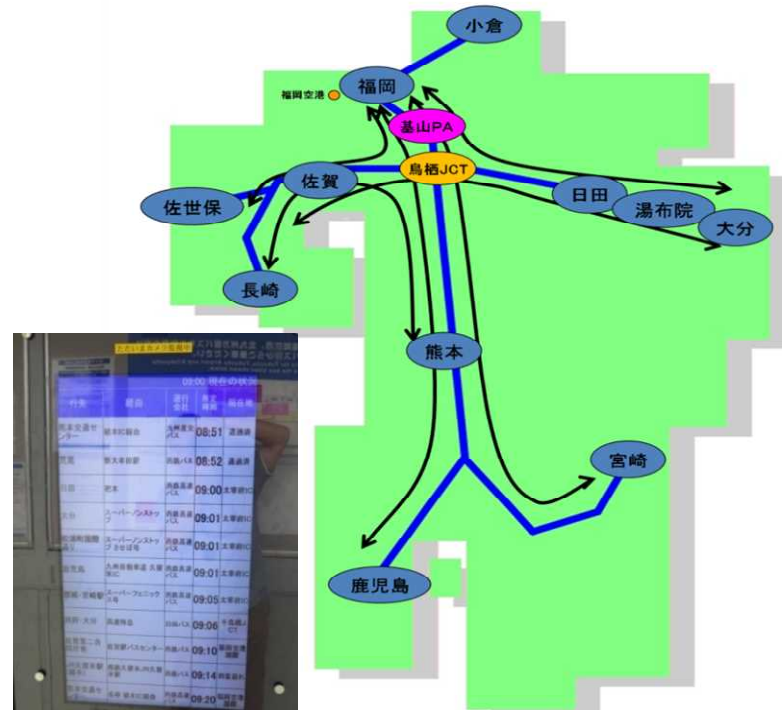
楽バスの機能に加えWEB機能を大幅に拡充

- ・WEB決済限定割引
- ・WEB回数券
- ・WEB上での座席指定(WEB決済限定)
- ・WEB上での便変更・払い戻し
- ・コンビニ予約
- ・スマートフォン専用サイト

高速基山バス停乗り継ぎによる利便性向上

- 平成19年より、九州縦貫自動車道と九州横断自動車道が交差する鳥栖JCTに近接する基山PAにて高速バスの乗り継ぎが可能となった。
- あわせて停車便数を増加させたことにより、直通便がない都市へも移動が容易となった。
- また、停留所において、バスの現在位置や空席情報など、高速バスロケによる利用者への情報提供を充実させ、乗り継ぎに掛かる負担の軽減等利便性の向上を図っている。

※「高速基山」バス停停車便数の九州島内全高速バスに占める割合 8割



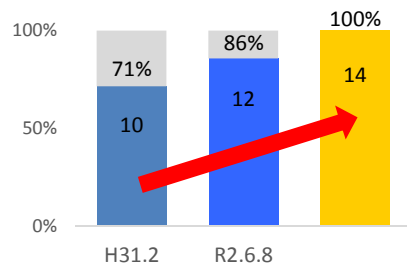
航路情報のGoogleマップへの県別掲載件数

R2.6月旅客課調べ（航路の起点が所在する県で整理）

福岡県

14航路のうち14航路が登録
（登録率：100%）

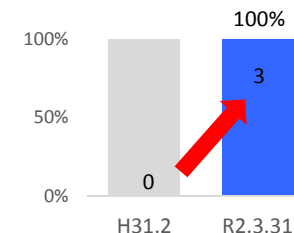
全航路完了



山口県（下関市）

3航路のうち3航路が登録
（登録率：100%）

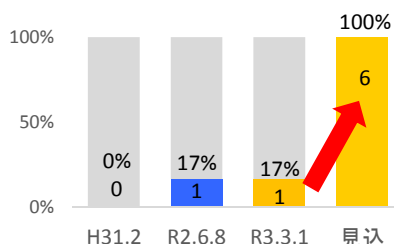
R2.3月までに全航路完了



佐賀県

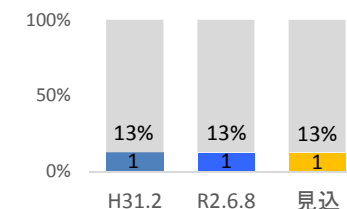
6航路のうち1航路が登録
（登録率：17%）

今後、自治体との連携事業
により全航路登録見込



大分県

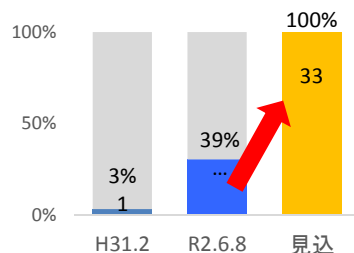
8航路のうち1航路
が登録
（登録率：12.5%）



長崎県

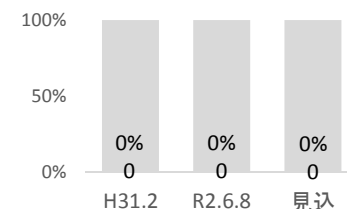
33航路のうち13航路
が登録
（登録率：39%）

今後、自治体との連携事業
により全航路が登録見込



宮崎県

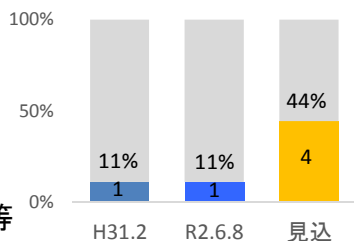
2航路のうち
登録航路なし
（登録率：0%）



熊本県

9航路のうち1航路
が登録
（登録率：11%）

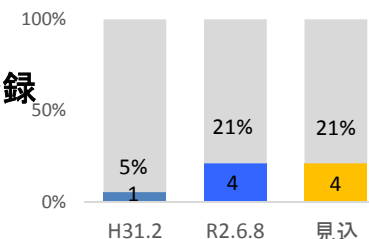
今後、自治体との連携事業等
により3航路登録見込



鹿児島県

19航路のうち4航路が登録
（登録率：21%）

今後、直接支援事業により
登録支援を実施



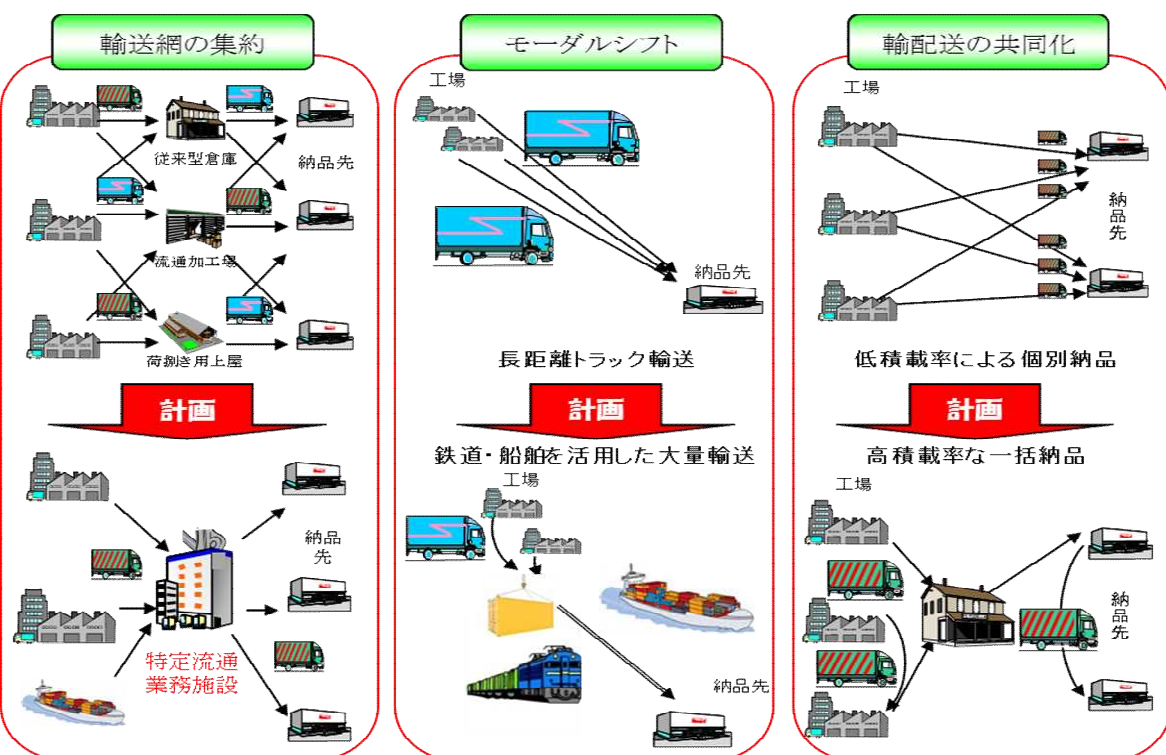
73事業者94航路中35航路が完了。年度内に61航路となる見込。

◆「物流総合効率化法」とは

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(以下、物流総合効率化法)は、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施するとともに、輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化等の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、関連支援措置等を定めた法律

- 物流分野の労働力不足への対応を強力に推進し、流通業務の省力化を図るため、平成28年10月1日に法改正を行い、2以上の者の連携を前提に、多様な取組みへと対象を拡大。令和2年11月に一部改正して、貸付制度の新設及び貨客運送効率化事業に関する認定手続きを規定。

物流総合効率化法に基づく効率化のイメージ



九州運輸局物流効率化政策推進本部

九州運輸局物流効率化政策推進本部では、局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、輸送網の集約を円滑、効果的に推進する。

■ 構成メンバー

- ・局長、局次長
- ・交通政策部長、鉄道部長、自動車交通部長、海事振興部長

※推進本部の下に、実行組織として各部課長クラスによる政策推進チーム(WG)を設置。

■ 取組内容

- ・九州運輸局の各部相互間における情報交換及び共有を図るとともに、運輸関係団体、自治体、荷主等との連携を図る。
- ・業界団体との会合等を機会とした制度の周知やヒアリングを実施するとともに、活用促進に向けた取組み(体験型見学会や説明会、意見交換会、企業訪問等)を実施し、案件形成を行う。
- ・必要に応じて、フェリー、RO-RO船の発着地を管轄する運輸局(関東、中部、近畿等)との連携を図りつつ、物流業界団体、事業者の意向を踏まえた新たな取組みの具体化支援を行う。
- ・地元大学や物流企業と連携し物流業界における良質な人材確保に向けた支援を行う。

○ 省力化された効率的な物流の実現

⇒ 潜在的輸送力を活用し、多様なニーズに応える効率化した物流を実現

○ トラックドライバー不足の解消

⇒ 就業環境の改善等による人材確保と併せ、省力化により物流機能を維持

○ CO₂排出量の大幅な削減

⇒ 社会への貢献度の高い物流の実現

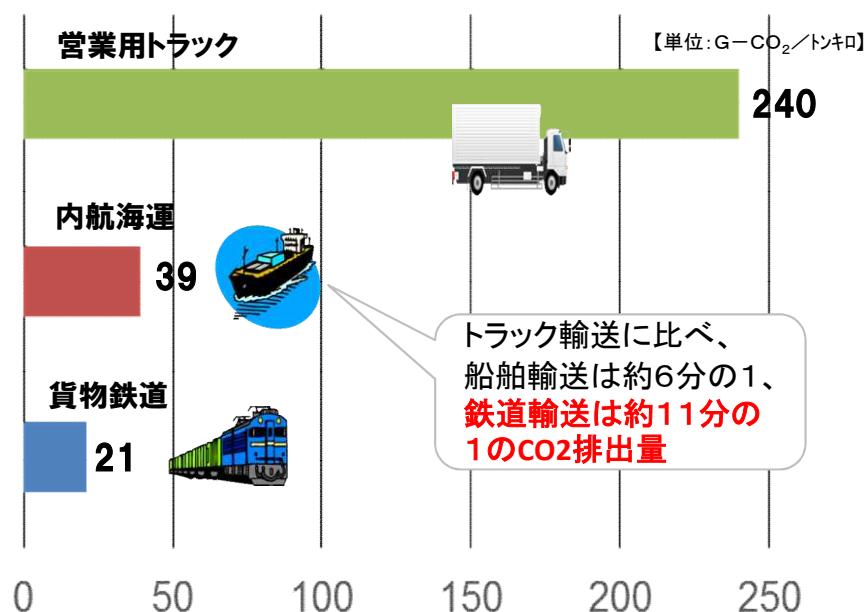
◇物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減するため、改正物流総合効率化法の枠組みの下、**物流事業者と荷主等との連携により、トラック輸送からよりCO2排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)等を推進する。**

○モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、協議会の開催等、改正物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費に対して支援を行う。

○物流総合効率化法の認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化について、初年度の運行経費に対する支援を行う。(令和3年度予算 4, 300万円)

支援対象となる取り組み		計画策定 経費補助	運行経費 補助
大量輸送機関への転換	モーダルシフト	①補助率: 定額 ②上限200万円 *1	①補助率: 1/2以内 ②上限500万円 *2
トラック輸送の効率化	幹線輸送の集約化		対象外
	共同配送		
その他のCO ₂ 排出量の削減に資する取り組み			

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(2018年度)



〔上記に加え非接触・非対面型物流への転換・促進を支援〕

*1の経費補助に該当する計画の策定に当たり、さらに省人化・自動化に資する機器の導入等を計画した場合、その取組に対して、**補助額上限の引き上げ**を行う。

①補助率: 1/2以内 ②上乗せ: 300万円、上限総額: 500万円

*2の経費支援に該当する運行に当たり、さらに省人化・自動化に資する機器を用いて運行した場合、その取組に対して、**補助率の上乗せ、補助額上限の引き上げ**を行う。

①補助率: 2/3以内 ②上乗せ: 500万円、上限総額: 1,000万円

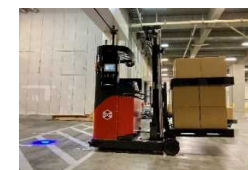
自動化機器の例



ピッキングロボット



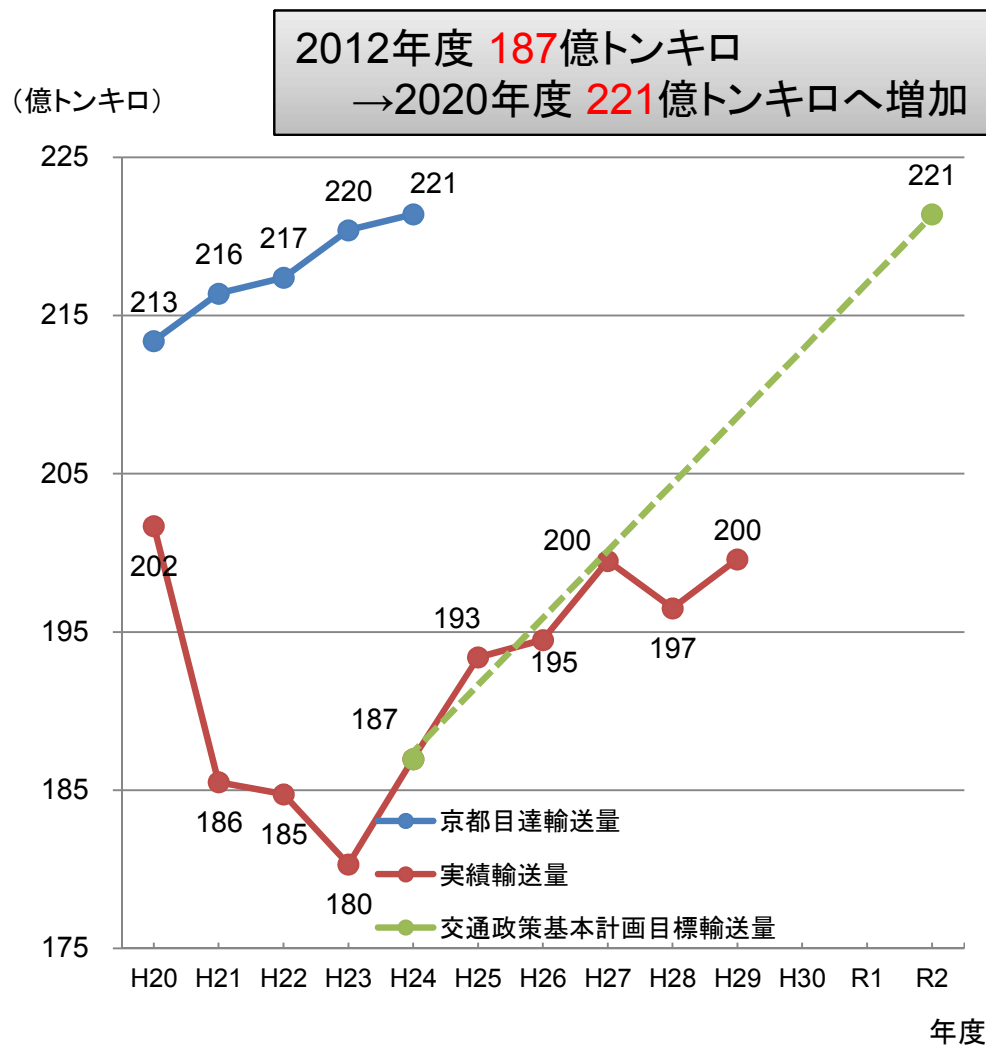
無人搬送車



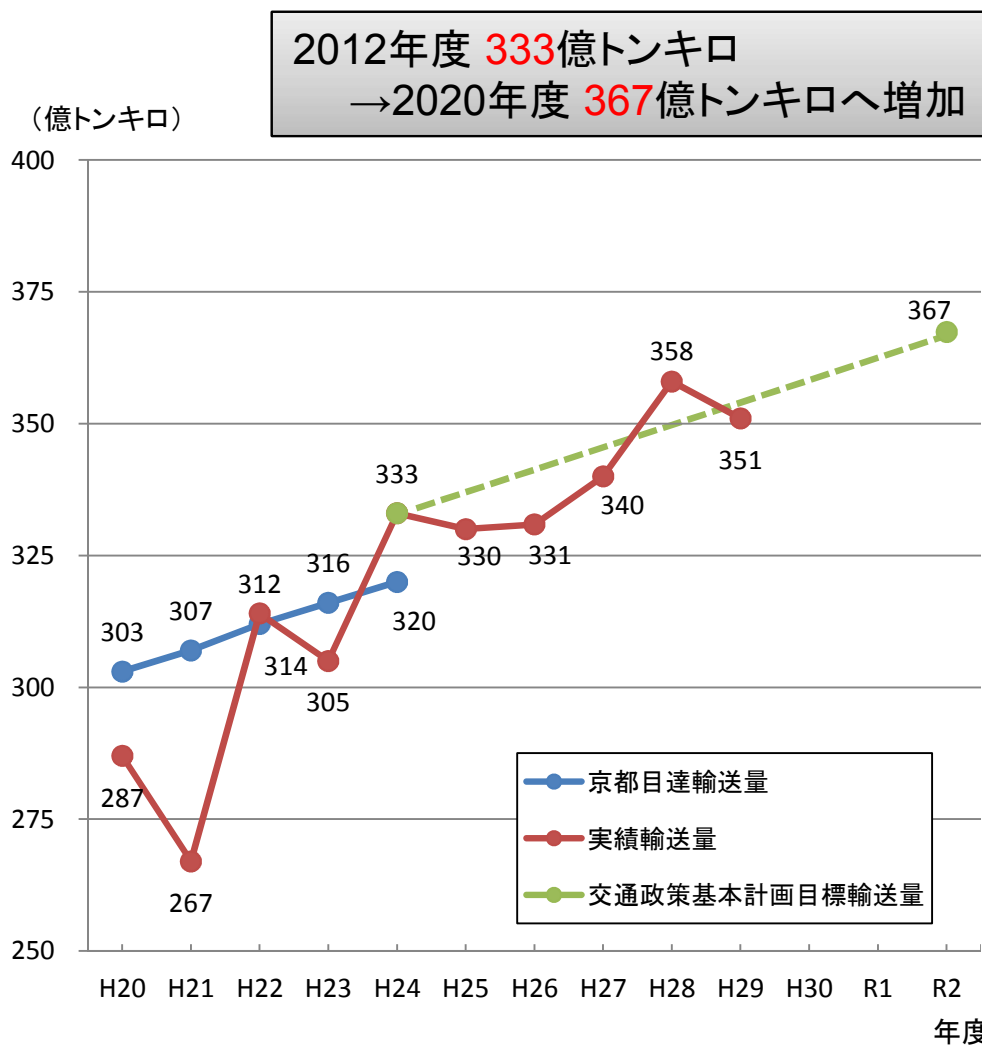
無人フォークリフト

- ◇トラックドライバー不足等を背景として、**鉄道・内航海運の輸送トンキロは増加。**
- ◇交通政策基本法において、鉄道・内航海運への**モーダルシフトに関する指標を設定。**

鉄道の貨物輸送トンキロ



内航海運の貨物輸送トンキロ



総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要

- ◆ 物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
- ◆ 近年、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
- ◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、2017年7月28日に「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」を閣議決定し、物流の生産性向上に向けた6つの視点からの取組を推進。

総合物流施策推進プログラム 構成

<革命的に変化する>

[5]新技術(IoT、BD、AI等)の活用による“物流革命”
+
物流分野での新技術を活用した新規産業の創出

- (1) IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体最適化の促進等
- (2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化
- (3) ドローンの活用
- (4) 物流施設の自動化・機械化
- (5) 船舶のIoT化・自動運航船

<繋がる>

[1]サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革～競争から共創へ～

- (1) 連携・協働による物流の効率化
- (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備
- (3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

<見える>

[2]物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

- (1) サービスと対価との関係の明確化
- (2) 透明性を高めるための環境整備を進める
- (3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

<支える>

[3]ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現 ～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

- (1) モーダルコネクタの強化等による輸送効率向上
- (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化
- (3) 物流施設の機能強化
- (4) 物流を考慮した地域づくり

<備える>

[4]災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

- (1) 災害等のリスクに備える
- (2) 地球環境問題に備える

<育てる>

[6]人材の確保・育成
+
物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

- (1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等
- (2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

物流事業の労働生産性を将来的に**全産業平均並み**に引き上げることを目指して
2020年度までに2割程度向上

九州運輸局物流効率化政策推進本部では、物流の生産性を向上させ、我が国の経済成長を支える「強い物流」の構築を目指し、物流の効率化・省力化等を支援するための各種取り組みを行います

鉄道モーダルシフト利用促進セミナーの開催



モーダルシフトの受け皿の一つである鉄道貨物輸送に対する理解を深めるとともに、幹線輸送における輸送モードの転換を促す体験型イベントとして、平成27年度から令和元年度まで九州各地の貨物ターミナル駅で開催。

令和元年度：

JR貨物と連携し、同社鍋島駅、福岡貨物ターミナル駅、鹿児島貨物ターミナル駅で実施

地域とのタイアップによる物流効率化の推進

九州の特性として、長距離フェリー航路や貨物定期航路（RORO船）が、関東、関西向けに多数発着するなど海上輸送による物流網が充実。

地方自治体など地域が取り組む海上輸送の利用促進のための施策と連携し、物流効率化を推進。

大分県(九州の東の玄関口としての拠点化戦略)との連携

- ・ 関東への海上航路が短い地理的特性と東九州道開通のメリットを活かし、大分港(大在地区)を「九州の物流の拠点」へ。
- ・ 「九州一のRORO船基地」として、航路充実、利用促進、港湾整備等に取り組む。
- ・ 工業製品、農林水産物 等九州各地の貨物の大在地区への集積を推進。
- ・ 平成28年から毎年、九州各県で「RORO船利用促進セミナー」を開催。

物流効率化シンポジウム・セミナーの開催

物流産業の環境が変化し人材の確保が困難になっている現状で、今後も物流機能を維持していくためには、物流の効率化を進め、生産性を向上する必要がある。

こうした状況を荷主企業や物流事業者に対して情報発信し、関係者が物流効率化を検討する契機となることを目的として、2018年3月初めて物流効率化シンポジウムを開催。

2019年1月には「RORO船」をテーマに開催。

2021年度には、荷主と運送事業者の連携による「物流効率化に向けたセミナー」の開催を予定。



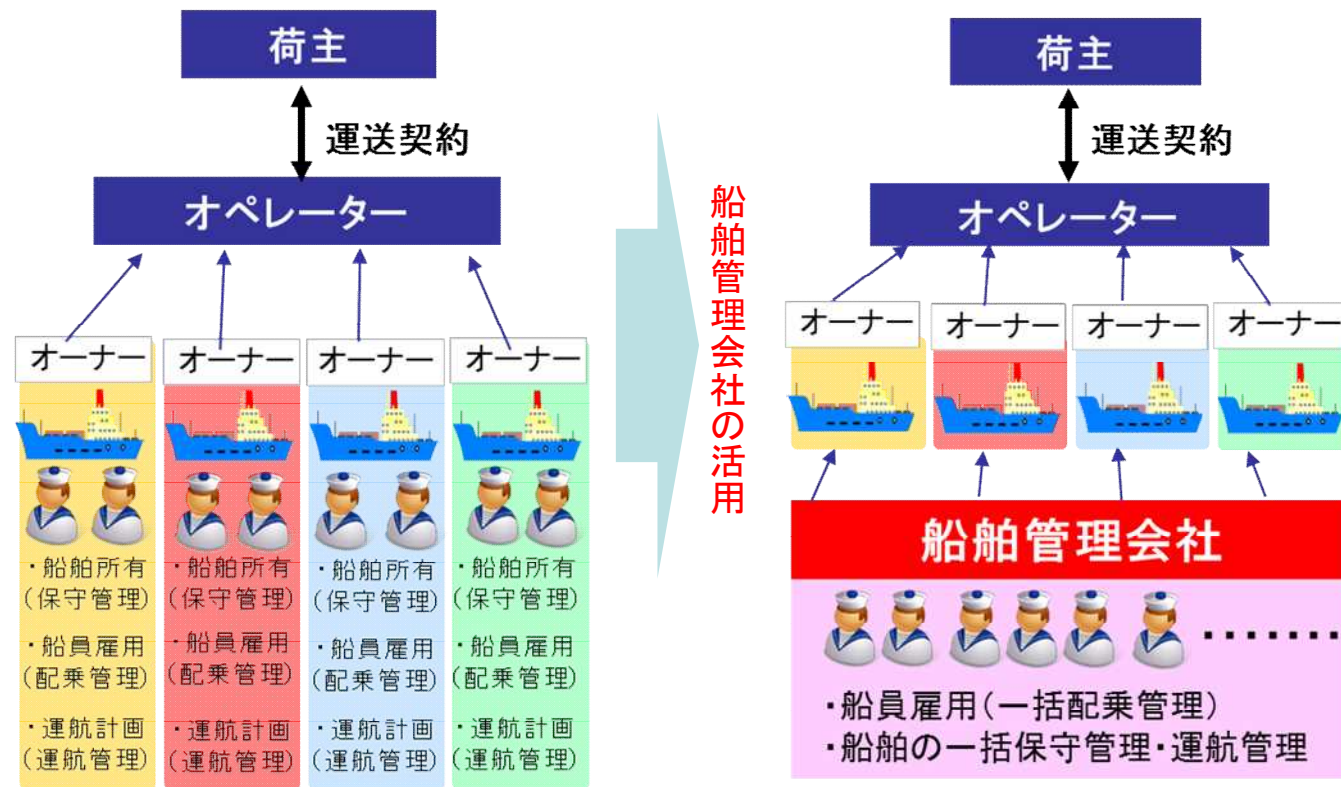
海上貨物輸送の競争力強化：船舶管理会社を活用したグループ化

期待される効果

- 登録船舶管理事業者に係る情報の公表による、内航海運事業者の事業者選択の判断材料の多様化。
- 内航海運事業者による優良事業者の活用による、船舶管理業の適正な業務遂行の普及。
- 船舶管理業に対する社会の認識の高まり、船舶管理業の健全な発展。
- 経営力の強化と輸送サービスの品質向上

制度の課題と当面の方針

- 登録制度の周知に関する継続的な取り組み
- 登録制度の促進及び内航海運事業の活性化に資する事業環境の整備
- 登録船舶管理会社に係る評価制度の具体的検討

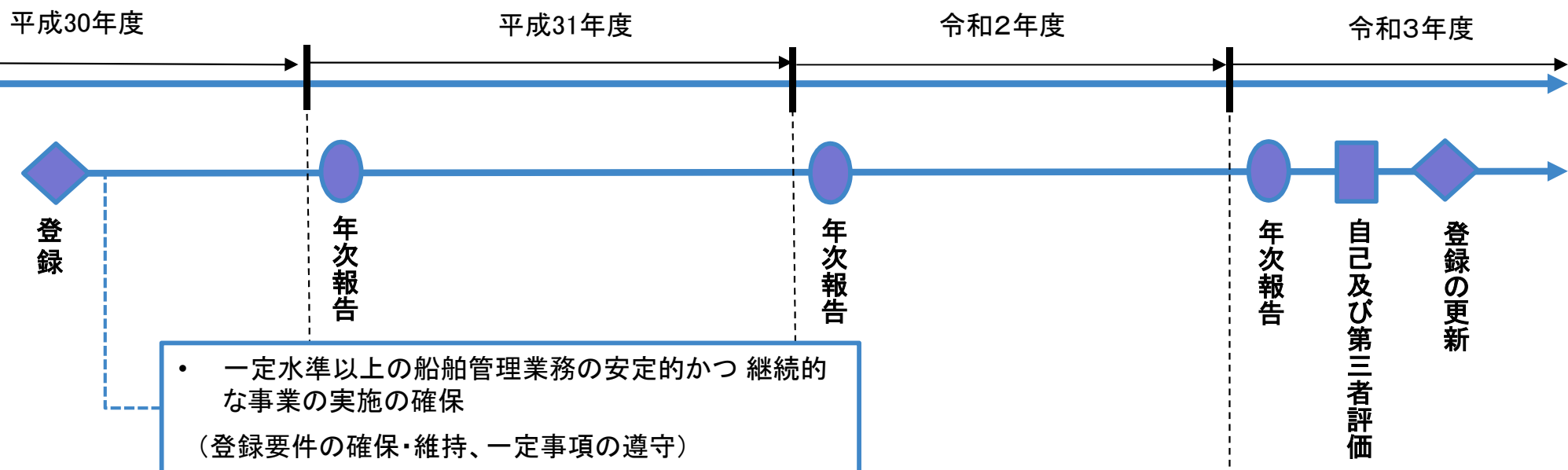
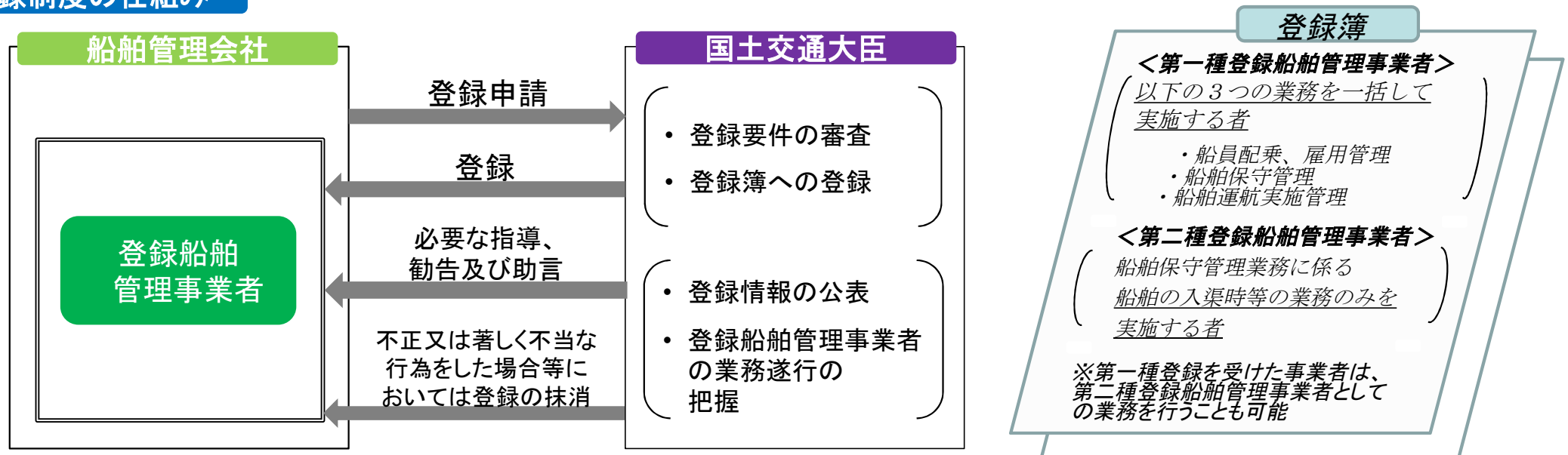


船舶管理会社の活用

活用のメリット

- ・個別の事業者単位での管理に比較し、効率性が向上
- ・船舶管理会社独自のノウハウも活かした管理の実現

登録制度の仕組み



- ・本制度の運用開始は平成30年4月1日であり、同日以降、事業者は何時でも登録申請を任意に行うことができる。
- ・上述の記載は、平成30年度中に登録を受けた事業者が3年後の登録更新までに求められる対応について、記載している。

JR九州では、各地で「D&S(デザイン&ストーリー)列車」を多数運行しており、外国人旅行者の利用も多い。
また、西鉄や第三セクター等でも多くの観光列車を運行しており、「九州ならではの旅」として人気を集めている。



2019年3月23日 西鉄 THE RAIL KITCHEN-CHIKUGO



2011年10月8日 JR A列車で行こう(熊本～三角)



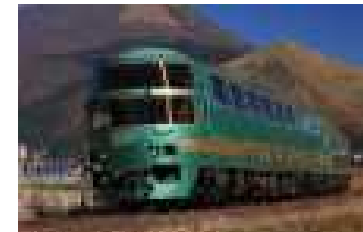
2013年3月24日 肥薩おれんじ鉄道 おれんじ食堂



2011年3月12日 JR 指宿のたまて箱(鹿児島中央～指宿)



2019年3月21日 平成筑豊鉄道 ことこと列車



1989年3月11日 JR ゆふいんの森(博多～湯布院～別府)



2017年3月4日 JR かわせみやませみ(熊本～人吉)



1986年7月26日 南阿蘇鉄道 トロッコ列車「ゆうすげ号」



2012年12月1日
鹿児島市交通局
観光レトロ電車「かごでん」

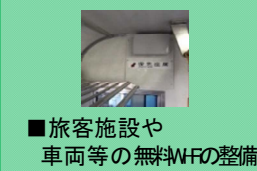
○ 地方部への外国人旅行者の誘致の加速化に向け、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取組を一気呵成に進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現する。

①～④をセットで整備

①多言語対応(事故・災害時等を含む)



②無料Wi-Fiサービス



③トイレの洋式化



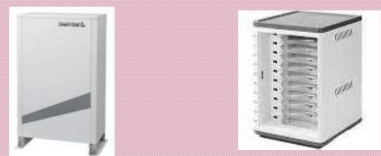
④キャッシュレス決済対応



※通常は整備が想定されない場合(例：②無料Wi-Fiサービス(レンタカー等)、③トイレの洋式化(バス、タクシー、レンタカー等)等)については、適用除外とする。
※①及び④については、少なくともいずれか1つ実施。

✚ (あわせて⑤～⑦を支援可能)

⑤非常時のスマートフォン等の充電環境の確保



⑥大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上



⑦移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応



空港・港湾

空港・港湾
アクセス

長距離移動
(交通拠点間)

二次交通

周遊地域

訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等

補助率

補助対象事業者

1/2
(①～④のうちのいずれかを実施済の場合は、1/3)

公共交通事業者、旅客施設の設置管理者等

○ 訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等において、公共交通機関の駅等から個々の観光スポットに至るまで、ICTも活用して、多言語案内標識や無料エリアWi-Fiの整備、域内の小売・飲食店を挙げたキャッシュレス決済対応等のまちなかにおける面的な「まるごとインバウンド対応」や、これらと一体的に行う外国人観光案内所や「道の駅」等の機能強化、古民家等の歴史的資源や自転車の活用等を集中的に支援し、「まちあるき」の満足度の向上を目指す。あわせて、観光地の災害等の非常時の対応能力の強化を図る。

■ まちなかの周遊機能の強化（まるごとインバウンド対応）

○ 多言語表示の充実・改善



■ 二次元コードも活用した多言語観光案内標識の一体的整備

○ エリア無料Wi-Fiの整備



■ 観光スポットの掲示物・HP等の多言語化

○ 無料公衆無線LAN環境の整備



■ 無料公衆無線LAN環境の整備

○ 飲食店、小売店等も含めた地域における多言語対応、先進的決済環境の整備



■ 多言語翻訳システム機器の整備
■ 多言語翻訳用タブレット端末の整備



■ 先進的な決済環境の整備
■ 免税店電子化対応環境の整備



■ 多様な宗教・生活習慣への対応力の強化

○ トイレの洋式便器の整備及び清潔等機能向上



■ 洋式便器の整備及び清潔等機能向上（光触媒タイルの活用等）

○ 観光スポットの段差の解消



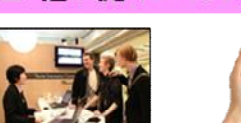
■ 観光スポットの段差の解消

○ 非常時情報発信機能の整備



■ デジタルサイネージを活用した災害時情報発信機能の整備

■ 「道の駅」インバウンド対応拠点化整備事業



■ 外国人観光案内所の整備・改良等



■ 多言語翻訳システム機器等の整備
■ 多言語翻訳用タブレット端末の整備



■ 洋式便器の整備及び清潔等機能向上



■ 先進的な決済環境の整備
■ 免税店電子化対応環境の整備



■ HP・コンテンツ作成
■ 案内放送の多言語化
■ 掲示物等の多言語化



■ 地域におけるコト消費促進のための環境整備等

地域観光スポットに基づいた散策エリアと一体的整備イメージ



地域要件

以下を含む、訪日外国人旅行者の来訪が特に多い、又はその見込みがある観光地として観光庁が指定するもの

- 訪日外国人旅行者の評価が既に高い観光地
- 重要な文化財や国立公園が所在する地域
- 国際的なイベント・会議の開催等により、訪日外国人旅行者の来訪が多く見込まれる観光地

補助率 2分の1、3分の1

事業主体

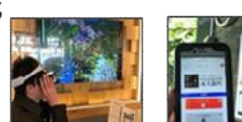
- (1) 地方公共団体（港務局を含む。）
- (2) 民間事業者（公共交通事業者等を含む。）
- (3) 航空旅客ターミナル施設を設置し、又は管理する者
- (4) 協議会等

■ 観光地のゲートウェイとしての外国人観光案内所等の機能強化

○ 情報発信機能の強化



■ デジタルサイネージの整備



■ VR機器の整備



■ 多言語音声ガイドの整備



■ AI・チャットBotの整備 等

○ 訪日外国人旅行者への対応力の強化



■ 無料公衆無線LAN環境の整備



■ 多言語翻訳システム機器の整備
■ 多言語案内用タブレット端末の整備



■ 免税対応端末、手ぶら観光 等

○ 外国人観光案内所等の情報提供基盤の強化



■ 地域におけるコト消費促進のための環境整備等

○ 非常時の対応能力の強化



■ 非常用電源装置の整備
■ 情報端末への電源供給機器等の整備

■ 古民家等の歴史的資源の活用による観光まちづくり

○ 歴史的観光資源の高質化



■ 電線の地中化や軒下・裏配線等の無電柱化

○ 古民家等の観光資源化



■ 古民家等の観光資源化

■ 先進的なサイクリング環境整備事業



■ 多言語での情報発信
■ 多言語ガイドの養成
■ 外国人向けモニターツアーの実施 等



○ シェアサイクルの導入

訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、観光地及び公共交通機関における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、地方自治体や観光地域づくり法人(DMO)、旅館・ホテル、交通事業者その他の民間事業者等が行う、多言語での観光情報提供機能の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。
また、持続可能な観光の実現や災害等の非常時への対応能力の強化等に向けた、地域の先進的な取組をモデル事業として支援する。

○地方での消費拡大に向けた取組を支援



注：補助対象は、観光地の「まちあるき」の満足度向上支援事業の対象となる地域を除き、着地型整備に積極的に取り組んでいる地域において実施されるものに限る

○宿泊施設での滞在時の快適性の向上に向けた取組を支援

■基本的ストレスフリー環境整備



■バリアフリー環境整備



○移動に係る利便性及び快適性の向上に向けた取組を支援



○実証事業の実施

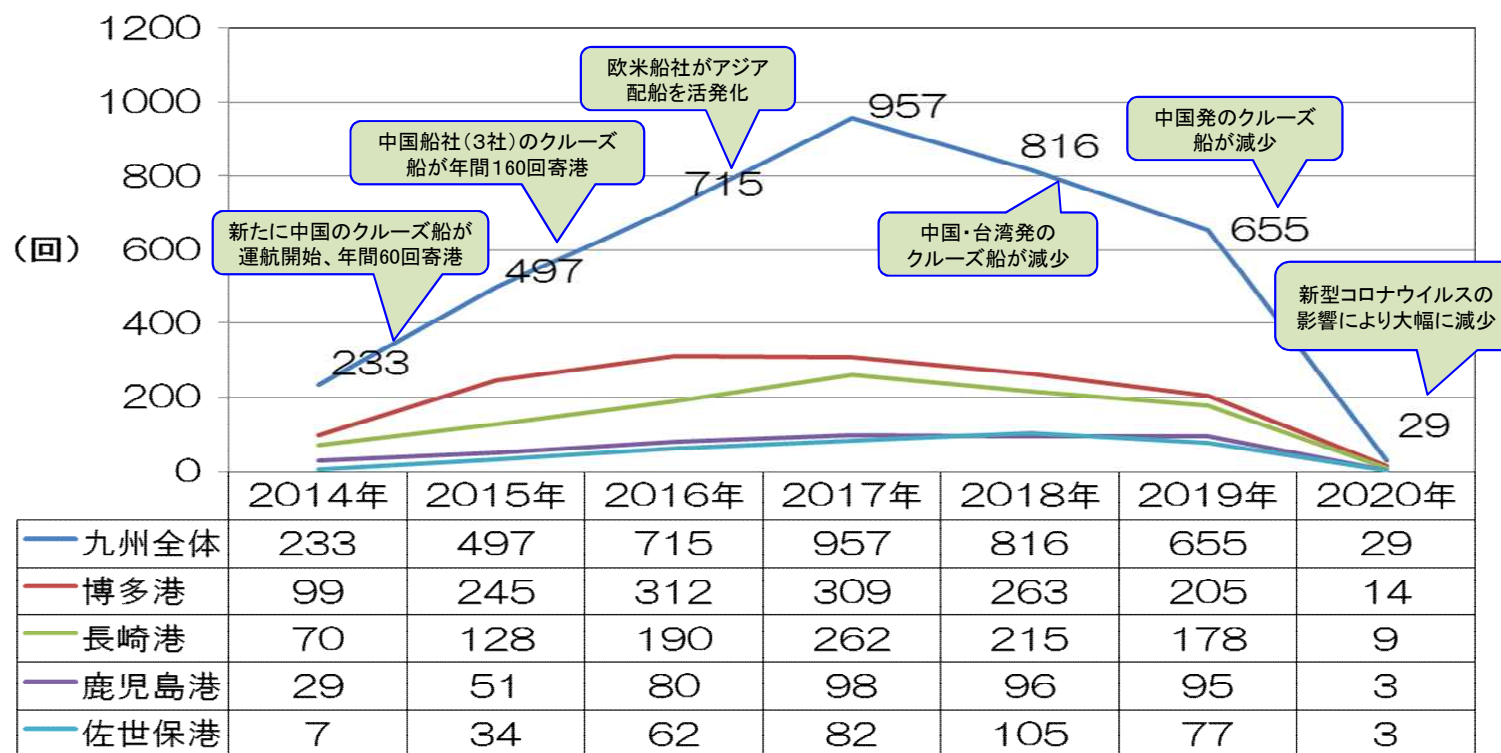
- ・持続可能な観光の推進に関する調査
- ・大規模地震等に備えた訪日外国人旅行者への情報の集約・提供方法に関する調査

等

外国船社クルーズ船の九州への寄港概況

1. 2020年外国船社のクルーズ船の九州(下関港を含む)各港湾への寄港回数は、29回となった。
2. 2020年の外国クルーズ船の寄港回数が大幅に減少した要因は、新型コロナウイルス感染症の流行・拡大によりクルーズ船の運航が休止されたことによるもの。2020年3月以降、日本への外国クルーズ船の寄港は無い。

外国船社クルーズ船の寄港回数の推移

外国船社クルーズ船の寄港回数
(全国上位10港)

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	
			平良	
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

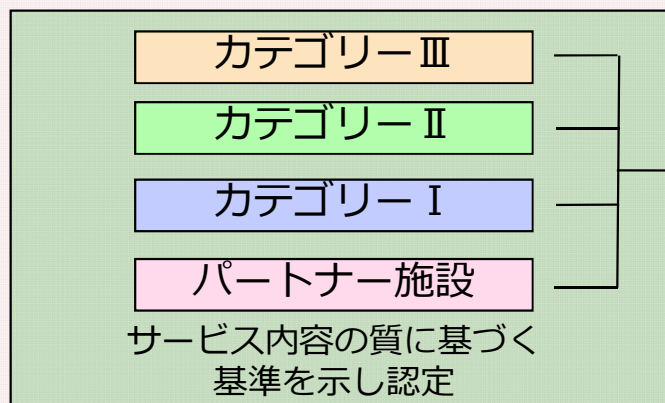
■認定制度の概要

- ・外国人旅行者に対して観光案内所のサービスの充実度の「見える化」を実施すると同時に外国人旅行者にPR
- ・認定によるブランド化と観光案内所のカテゴリ別の分類により、案内所の機能向上を促進し、質を保証



安心して利用

外国人旅行者に
サービスの充実度の
「見える化」を実施しPR



認定案内所シンボルマーク
(商標登録済み)

期待される
効果

認定取得・カテゴリ
アップに向けた、
自主的な機能拡充

観光案内サービスの質の向上と質の担保を
することで、全国レベルで一定水準以上の
サービス提供

日本の魅力の気づき、全国
を訪問するきっかけづくり
の場を提供

分類	運営の考え方	多言語対応等
カテゴリ3	□ 観光案内のゲートウェイ	□ 英語を含む3言語以上での対応(英語はスタッフが常駐)ができ、全国の観光や交通の情報提供ができる。
カテゴリ2	□ 次の目的地への橋渡し	□ 英語で対応できるスタッフが常駐し、広域の観光や交通の情報提供ができる。
カテゴリ1	□ 地域情報の交流拠点	□ パートタイムで英語対応が可能なスタッフがいる、又は、電話通訳サービスや多言語翻訳システム等により英語対応でき、地域内の観光や交通の情報提供ができる。

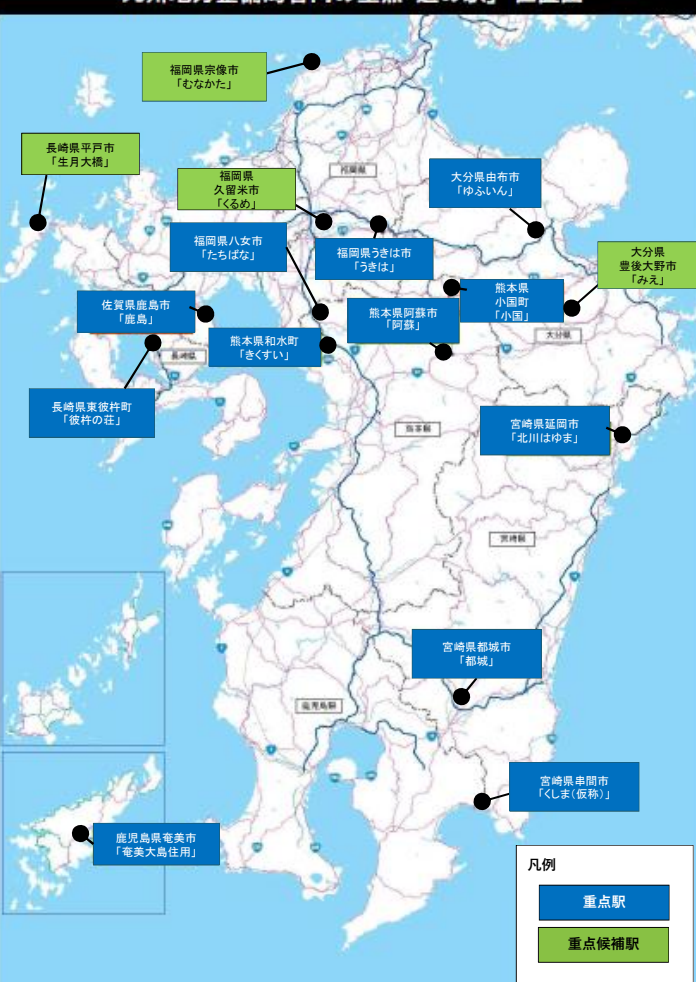
パートナー施設

観光案内を専業としない施設やボランティア団体等により運営され、必要な基準を満たすもの。

「道の駅」を活用した外国人観光案内所の整備

国土交通省は、地域活性化の拠点を形成する「道の駅」の取組を応援するため、全国モデル「道の駅」等の制度を創設。
九州では、令和2年1月末現在、重点「道の駅」として**12駅**、重点「道の駅」候補として**4駅**が選定されている。
これらの「道の駅」は、圏内の情報発信拠点として外国人観光客向け観光情報の案内所機能も期待されている。

九州地方整備局管内の重点「道の駅」位置図



重点「道の駅」 国土交通大臣選定

地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるもの

- 令和2年1月選定
 - 宮崎県串間市 道の駅「くしま」（仮称）【次世代観光拠点の形成】【風景街道・道守との連携】【高速道路との連携】【子育て応援】【防災機能の充実】
 - 宮崎県都城市 道の駅「都城」【次世代観光拠点の形成】【風景街道・道守との連携】【高速道路との連携】【子育て応援】
- 平成31年1月選定
 - 熊本県和水町 道の駅「きくすい」【新たな観光拠点の形成】【風景街道・道守との連携】【高速道路との連携】【子育て応援】
 - 大分県由布市 道の駅「ゆふいん」【新たな観光拠点の形成】【風景街道・道守との連携】【子育て応援】（JNTO認定観光案内所、カテⅠ）
 - 鹿児島県奄美市 道の駅「奄美大島住用」【新たな観光拠点の形成】
- 平成28年1月選定
 - 熊本県阿蘇市 道の駅「阿蘇」【地方移住等促進】（JNTO認定観光案内所、カテⅡ）
 - 福岡県八女市 道の駅「たちばな」【地域福祉】（JNTO認定観光案内所 パートナー施設）
 - 長崎県東彼杵町 道の駅「彼杵の荘」【地域福祉】
 - 宮崎県延岡市 道の駅「北川はゆま」【交通結節点】
- 平成27年1月選定
 - 福岡県うきは市 道の駅「うきは」【地域福祉】（JNTO認定観光案内所、カテⅠ）
 - 佐賀県鹿島市 道の駅「鹿島」【観光総合案内】（JNTO認定観光案内所、カテⅠ）
 - 熊本県小国町 道の駅「小国」【地域移住等促進】

重点「道の駅」候補 九州地方整備局長選定

地域活性化の拠点となる企画の具体化に向け、地域での意欲的な取組が期待できるもの

- 平成31年1月選定
 - 長崎県平戸市 道の駅「生月大橋」（JNTO認定観光案内所、カテⅠ）
- 令和2年1月選定
 - 福岡県宗像市 道の駅「むなかた」（JNTO認定観光案内所、カテⅠ）※地域交通拠点部門の模範道の駅モデルとして大臣認定（平成29年11月）
 - 福岡県久留米市 道の駅「くるめ」（JNTO認定観光案内所 パートナー施設）
 - 大分県 豊後大野市 道の駅「みえ」

※上記以外に、以下10箇所の道の駅及び19箇所の高速SA、PAがJNTO観光案内所に認定されている（令和2年1月末現在）

- 道の駅「豊前おこしかけ」（福岡県豊前市 カテⅠ）
- 道の駅「長崎街道鈴田峠」（長崎県大村市 カテⅠ）
- 道の駅「天草市イルカセンター」（熊本県天草市 パートナー施設）
- 道の駅「人吉」（熊本県人吉市 カテⅠ）
- 道の駅「慈恩の滝くす」（大分県玖珠町 パートナー施設）
- 道の駅「くにさき」（大分県国東市 カテⅡ）
- 道の駅「なかつ」（大分県中津市：パートナー施設）
- 道の駅「阿久根」（鹿児島県阿久根市 パートナー施設）
- 道の駅「樋脇」（鹿児島県薩摩川内市 カテⅠ）
- 道の駅「川辺やすらぎの」（長崎県大村市 パートナー施設）

- ◇ 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**」の普及を促進中。
- ◇ 平成27年3月に手ぶら観光拠点を分かりやすく明示するため、手ぶら観光サービスを行っている施設やカウンターを特定できるの**共通ロゴマーク**を決定し、平成27年7月より使用開始。
- ◇ 手ぶら観光カウンターを平成28年度末までに80カウンター(27年度末)から倍増し、**令和2年までに全主要交通結節点に設置**するとともに、国際手ぶら観光サービスの本格実施を図る。

手ぶら観光のイメージ

現状



活用後



手ぶら観光サービスの概要

宅配サービス等を活用し、スーツケースや免税店等で購入したお土産品等を

- ・空港・駅・商業施設等の宅配カウンターで一時預かり
- ・次の目的地の空港・駅・ホテル・海外の自宅等へ配送

手ぶら観光共通ロゴマーク



Japan.
Hands-Free
Travel



手ぶら観光の効果

- 世界最高水準の宅配サービスでのおもてなし
- コインロッカーや列車内荷物置き場不足の解消
- 国内旅行の快適性・利便性向上
- 訪日リピーターの増加
- 消費拡大

九州管内の手ぶら観光カウンター設置状況 (令和3年1月5日現在)

九州管内30ヶ所



県	設置地域	事業者名	カウンター名	一時預	配送	件数
福岡県	福岡市	佐川急便 株式会社	博多デイトス宅配サービスカウンター		○	9
		佐川急便 株式会社	福岡空港国際線ターミナル1階 サービスセンター	○	○	
		佐川急便 株式会社	福岡空港国際線ターミナル3階 サービスセンター	○	○	
		株式会社イースト	キャナルツーリストラウンジ	○	○	
		株式会社 ジャスマック	ホテル イルパラッツォ フロントカウンター		○	
		株式会社 ジャスマック	5th HOTEL フロントカウンター		○	
		株式会社 和心	福岡天神PARCOかんざし屋wargo	○		
	太宰府市	株式会社 和心	きものレンタルwargo 太宰府天満宮前店	○		
		株式会社 和心	太宰府天満宮北斎グラフィック	○		
佐賀県	西松浦郡有田町	株式会社有田まちづくり公社	有田駅前観光案内所キルンカフェ	○		3
	唐津市	有限会社 洋々閣 有限会社 魚半	旅館 洋々閣 フロントカウンター 魚半 フロントカウンター		○ ○	
長崎県	島原市	株式会社 島原観光ビューロー	島原市観光案内所手ぶら観光カウンター	○		1
熊本県	熊本市	株式会社くまもとDMC	ツアープラザKAMITORI	○		4
		佐川急便 株式会社	佐川宅配カウンター(熊本桜町バスターミナル)	○	○	
		株式会社 和心	SAKURAMACHI KUMAMOTO箸や万作	○		
大分県	別府市	NPO法人ASO田園空間博物館	道の駅阿蘇手ぶら観光カウンター	○	○	4
		(一社)別府市産業連携・協働プラットフォーム B-biz LINK	鉄輪観光案内所	○	○	
		ヤマト運輸株式会社	JR別府駅内えきマチ1丁目	○	○	
宮崎県	宮崎市	株式会社サラヴィオ化粧品	別府タワー		○	3
		大分航空ターミナル株式会社	大分空港総合案内所		○	
		宮崎空港ビル株式会社	宮崎空港1階到着ロビー	○	○	
鹿児島県	指宿市	公益社団法人 宮崎市観光協会	スポーツプラザ宮崎JERSEY		○	6
		一般社団法人 高千穂町観光協会	まちなか案内所	○	○	
		株式会社ホテル中原別荘	温泉ホテル 中原別荘 フロントカウンター		○	
鹿児島県	霧島市	(株)指宿フェニックスホテル	指宿フェニックスホテル フロントカウンター		○	
		指宿海上ホテル株式会社	指宿海上ホテル フロントカウンター		○	
		岩崎産業株式会社	指宿いわさきホテル フロントカウンター		○	
鹿児島県	霧島市	大和紡観光(株)	霧島国際ホテル フロントカウンター		○	
		株式会社 ホテル京セラ	ホテル京セラ フロントカウンター		○	

※赤字は「補助金」を活用して整備されたカウンター。

外国人旅行者の利便性の向上及び免税店事業者の免税販売手続きの効率化を図り、外国人旅行消費のより一層の活性化と地方も含めた免税店数の更なる増加を図る観点から、免税手続き（購入記録票の提出等）の電子化を措置する。

施策の背景

○現行では、外国人旅行者は免税店において旅券に購入記録票の貼り付け、割印を受けることが免税販売の要件

○他方、外国人旅行者からは、「購入記録票が貼られた結果、パスポートが分厚くなった」等の声が多数

（参考）「訪日外国人旅行者への実態調査」によれば、免税店を利用した外国人旅行者のうち、約7割が「購入記録票が貼られた結果、パスポートが分厚くなった」または「パスポートに貼付していた購入記録票が破れた、または剥がれた」と回答

○また、免税店からも、「購入記録票をパスポートに貼付、割印する手続きに時間がかかる」との声も多数

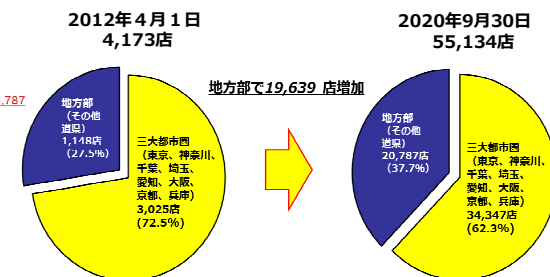


大量の免税購入により、購入記録票がパスポートに収まりきらないケース

免税店数の推移



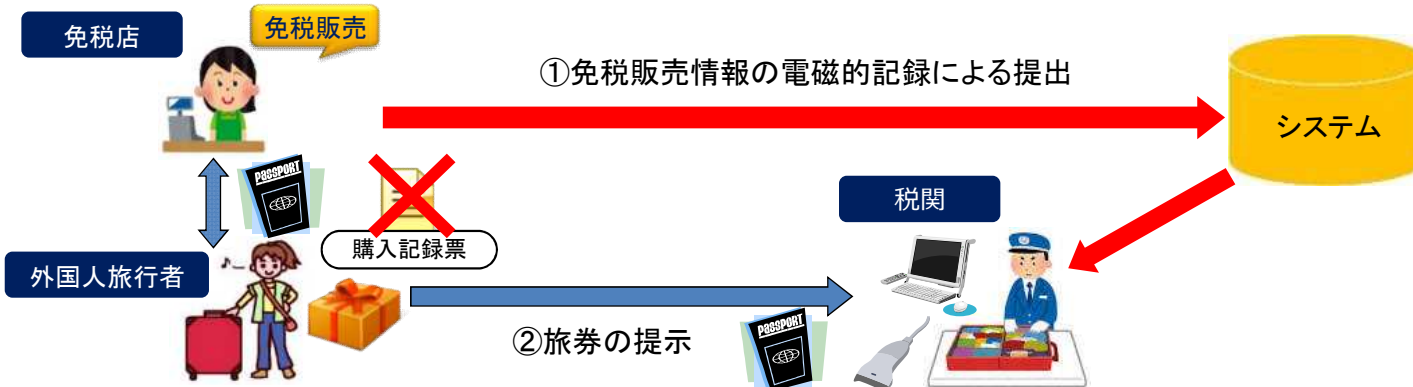
三大都市圏と地方部の免税店数



要望の結果

- ①現行の「購入記録票の旅券への貼付け、割印」に代え、「免税販売情報の電磁的記録による提出」を免税販売の要件とする。
- ②現行の「購入記録票の税関への提出義務」を「税関での旅券の提示義務」に代える。

<手続き電子化イメージ>



これまでの消費税免税制度の拡充

- 〈第一弾〉（平成26年10月運用開始）
 - ・一般物品に加え、消耗品も消費税の免税対象に追加
- 〈第二弾〉（平成27年4月運用開始）
 - ・免税手続きの第三者への委託を可能とし、免税手続き一括カウンターの設置等
- 〈第三弾〉（平成28年5月運用開始）
 - ・一般物品の購入下限額引下げ
 - ・購入者誓約書の電磁的記録による保存等
- 〈第四弾〉（合算：平成30年7月運用開始
電子化：令和2年4月運用開始予定）
 - ・一般物品と消耗品の合算
 - ・免税販売手続きの電子化
- 〈第五弾〉（令和元年7月運用開始予定）
 - ・「臨時免税店」制度の創設

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

- ・首都直下地震や南海トラフ地震等今後発生が予想される大規模地震について、平成25年に「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」等を制定し、平成29年度を目標年度とし、耐震補強を努力義務化した。
- ・その後、復旧性の向上に資する対策を追加するとともに、目標年度を令和4年度まで延長し、対策を継続することとしている。

◆主な対策内容

◎「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」(平成25年4月施行)等に基づき鉄道施設の耐震補強を努力義務化

目的	対象地域	対象線区・駅	対象施設
大規模地震に対して構造物が崩壊(せん断破壊先行型)しないこと等を目的とする補強	首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上想定地域等	①片道断面輸送量1日1万人以上の線区	・高架橋 ・橋りょう (ロッキング橋脚を有するものを含む) ・開削トンネル
		②緊急輸送道路等と交差・並走する線区	
		③乗降客1日1万人以上の駅	・跨線橋等
早期に復旧を図る観点から、変状を最小限にとどめること(曲げ破壊先行型)を目的とする補強	首都直下地震で震度6強以上想定地域等	④片道断面輸送量1日5万人以上の線区	・高架橋

※下線は、平成30年の耐震省令等の改正において新たに対策の対象としたもの

◆税制特例措置

固定資産税の減免:平成30年度以降は、上記②の緊急輸送道路と交差・並走する線区における高架橋等が対象

- ・課税標準を5年間2/3に軽減

【高架橋の補強】



【橋りょうの補強】



【橋上駅の補強】



地下駅を有する鉄道の浸水対策

大都市圏では地下駅等の地下空間が数多く存在し、豪雨等による河川の氾濫や大地震に伴う津波等が発生すれば深刻な浸水被害が懸念されるため、各自治体の定めるハザードマップ等により、浸水被害が想定される地下駅等（出入口、トンネル等）の中で、早期に対策が必要な箇所の防水扉や止水板等の浸水対策を推進し、防災・減災対策の強化を図る。

地下駅等の浸水被害



H12.9 へいあんどおり
名古屋市交通局（平安通駅他）
台風14号（東海豪雨）による新川の氾濫
（2日間運休、約47万人に影響）



H15.7
福岡市交通局（博多駅）
大雨による御笠川の氾濫
（1日間運休、約10万人に影響）



H25.9
京都市交通局
（御陵駅及びトンネル）
台風18号による安祥寺川の氾濫
（4日間運休、約45万人に影響）

所在する都道府県及び市町村

洪水ハザードマップ

津波ハザードマップ

内水ハザードマップ

高潮ハザードマップ



洪水ハザードマップ（荒川区）

各種ハザードマップ等において浸水被害が想定される箇所への浸水対策設備設置に対し支援を実施

○主な浸水対策設備

地下駅出入口



止水板



防水扉

トンネル坑口・トンネル内



防水ゲート整備



トンネル内防水ゲート

船舶被害の状況

地震による津波が短時間で到達。大船渡港においては、地震発生後30分強で津波高さ8.0m以上の津波を観測。出典：平成23年3月地震・火山月報(防災編)気象庁

実際に避難に要した時間は、60分程度要した船舶が多くを占めている。海事局アンケート結果より

被災船舶	船 種	被災隻数(隻)
大型船(20GT～)	旅客船	9
	貨物船	22
	作業船	27
	合計	58
小型船(～20GT)	旅客船	36
	作業船	53
	合計	89
外航船		18
プレジャーボート等		約15,500
漁船		約20,000

今後想定される大規模地震に対し、どのような対策が必要か？

【津波避難マニュアルの作成状況】(海事局調べ(平成29年3月時点))

- ・旅客船事業における津波避難マニュアル作成率 100%
- ・内航危険物輸送船(500トン以上のLNG船、ケミカル船、原油タンカー等)における津波避難マニュアル作成率 100%

【今後想定される大規模地震】

大津波を引き起こす南海トラフ巨大地震等が30年以内に発生する確率は70～80%程度

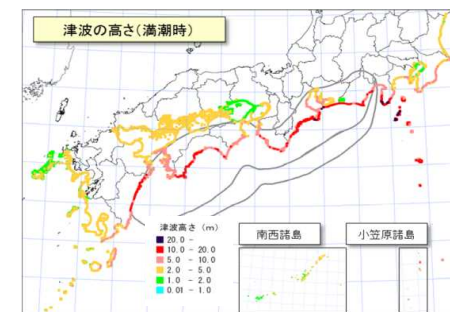
(地震調査研究推進本部 平成25年5月発表)

南海トラフ巨大地震発生時の予測津波高

出典：内閣府中央防災会議

南海トラフ巨大地震被害想定について
(第二次報告)

短時間で大きな津波が来襲する地域あり



【ケース①「駿河湾～紀伊半島沖」に大すべり域を設定】



船舶の流出

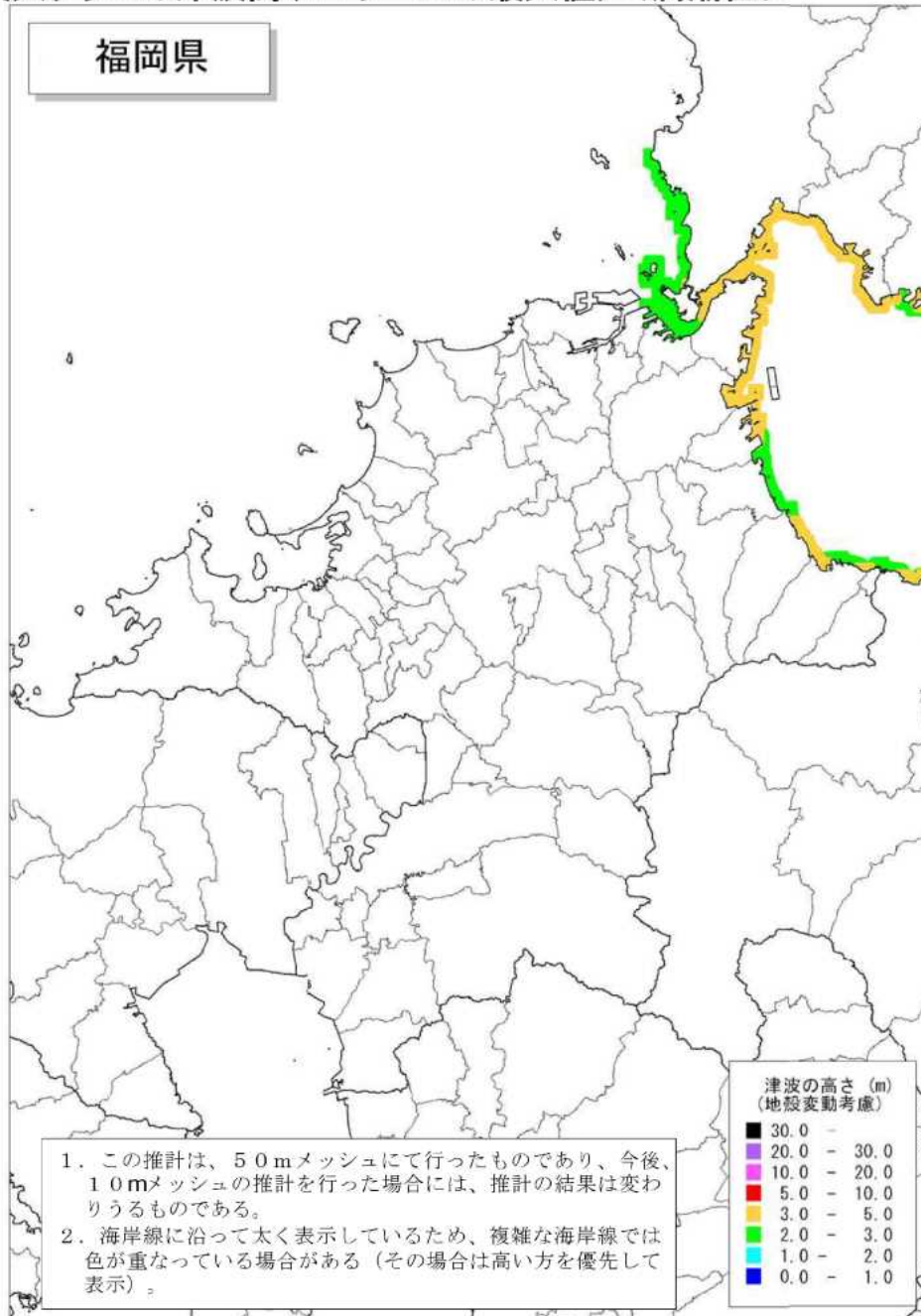


船舶の陸上乗り上げ

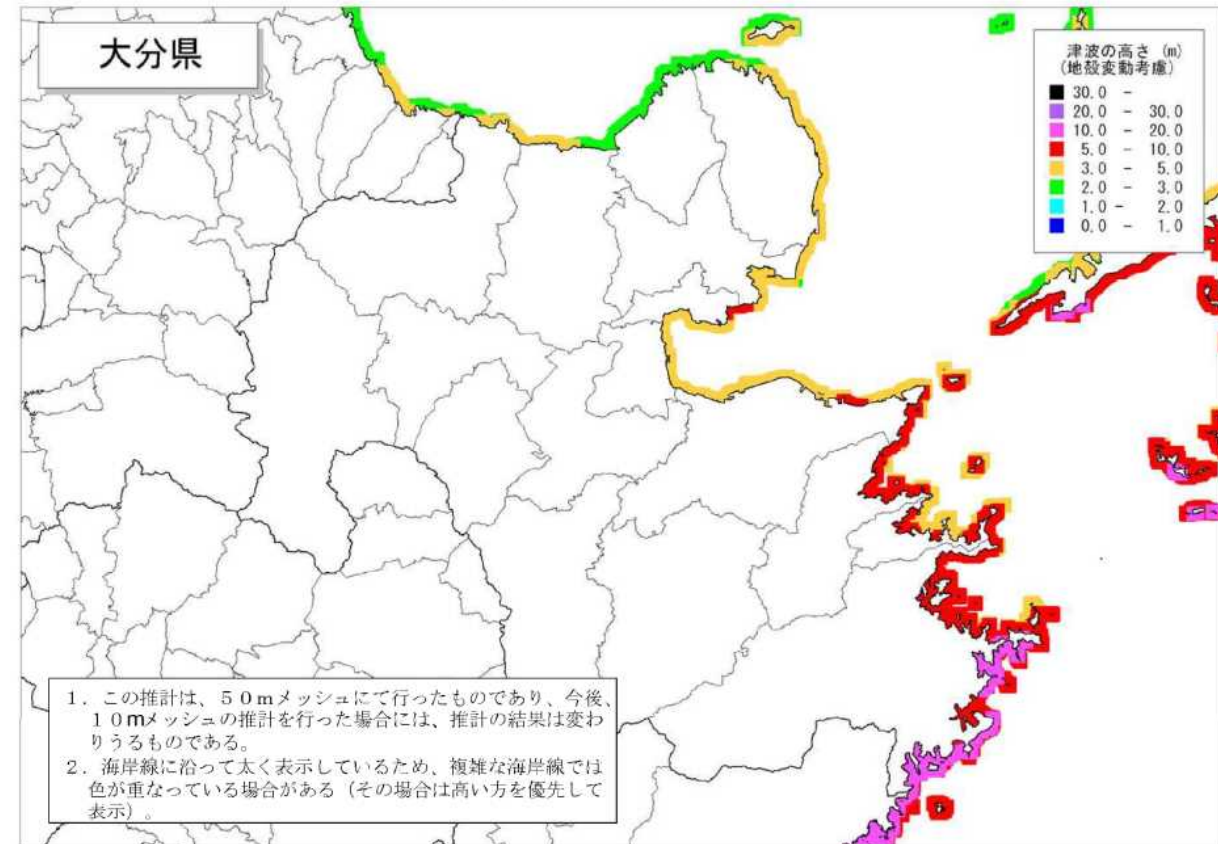


外国籍貨物船の岸壁乗り上げ

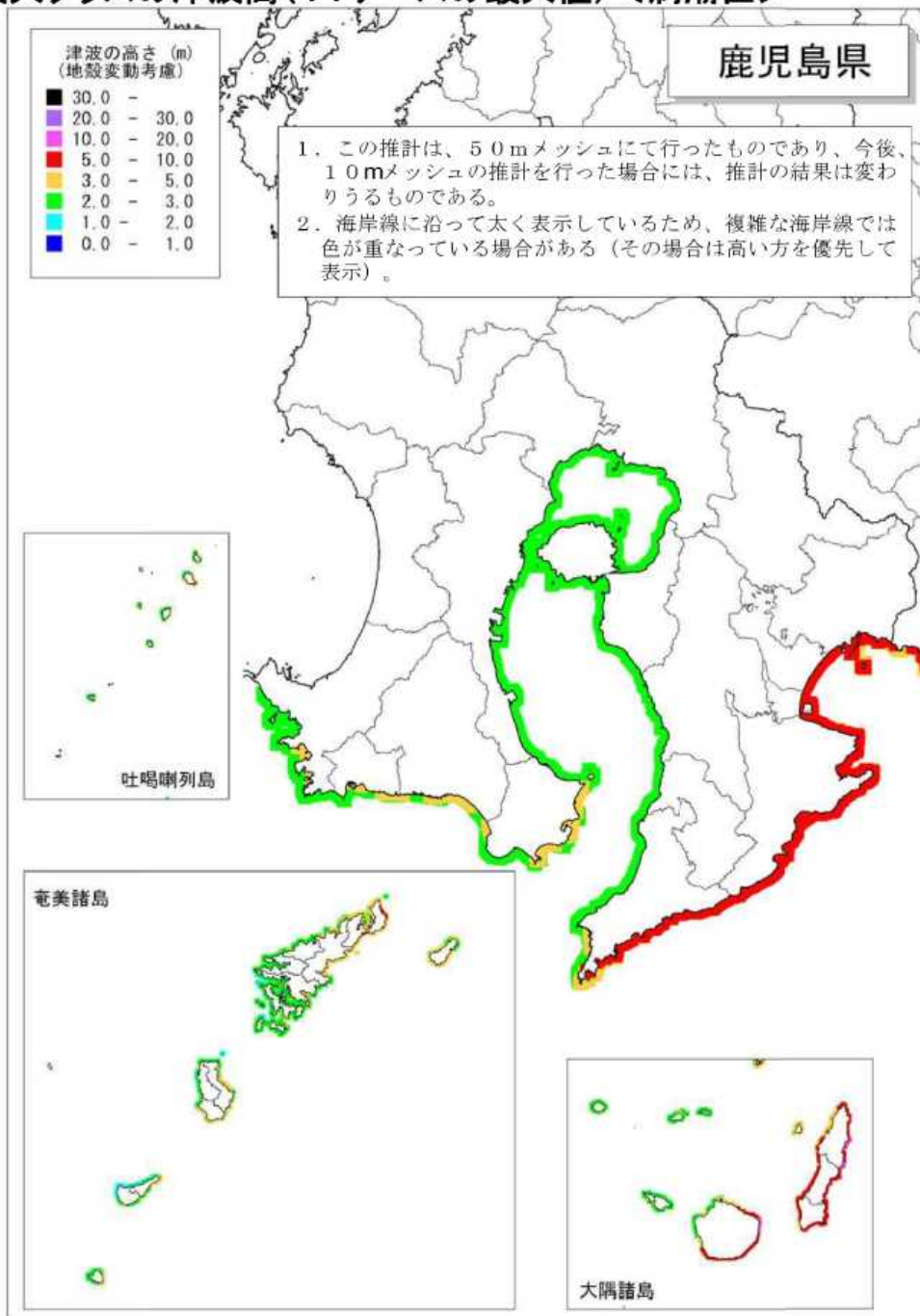
最大クラスの津波高(11ケースの最大値)＜満潮位＞



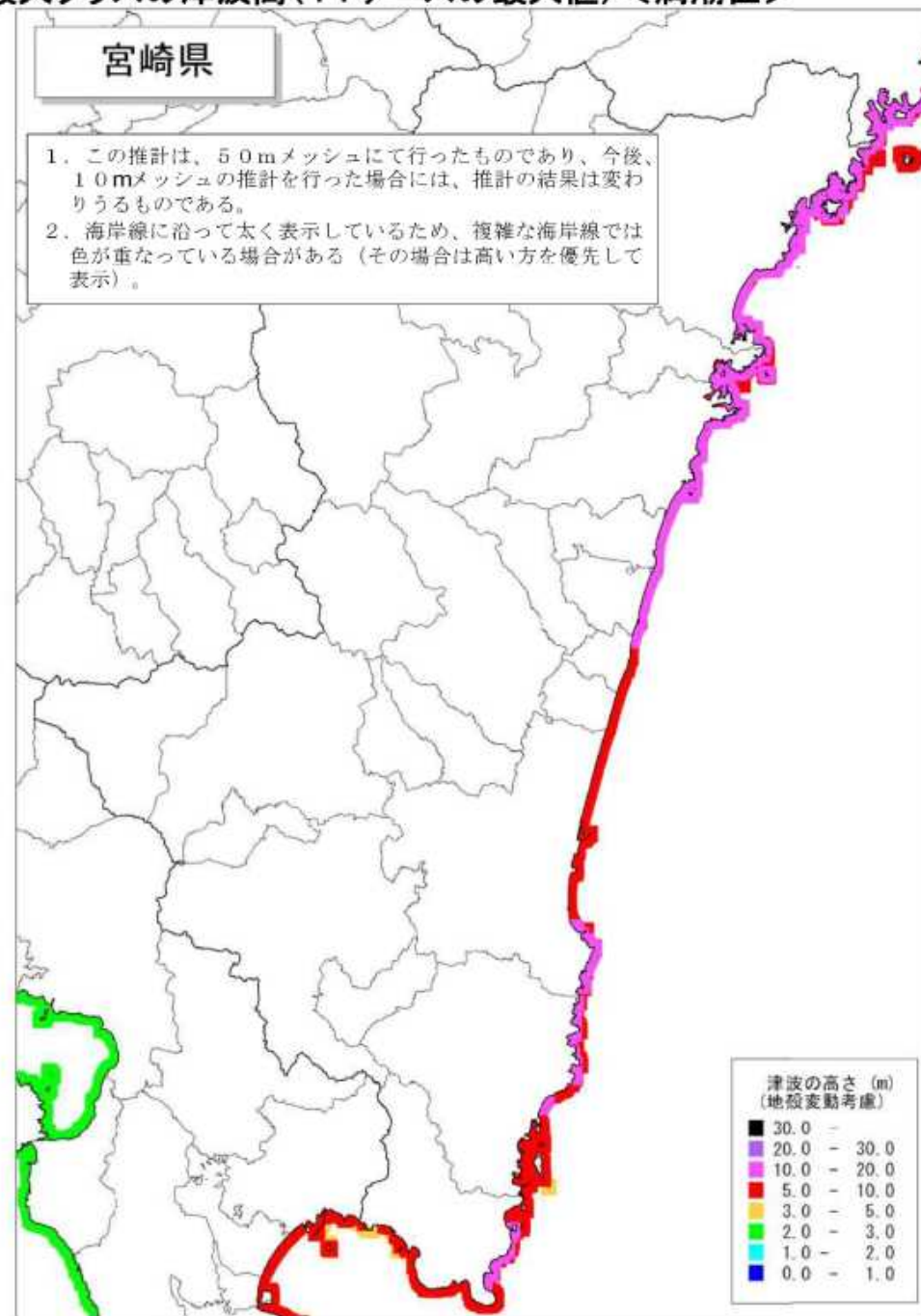
最大クラスの津波高(11ケースの最大値)＜満潮位＞



最大クラスの津波高(11ケースの最大値)＜満潮位＞



最大クラスの津波高(11ケースの最大値)＜満潮位＞



円滑な支援物資輸送のためには迅速・的確な保管・輸送体制の確保が最重要

自治体は、物資拠点における保管・仕分け業務や在庫管理のマネジメント、一次的な物資拠点から二次的・三次的な物資拠点あるいは避難所までの効率的な輸送を、計画的に手際よく行うことが不可欠

物流団体との協定の締結による連携・協力体制の確立が必要不可欠

そのためには、物流のプロであり、豊富な経験とノウハウを有する物流団体(県倉庫協会、県トラック協会)と、あらかじめ保管や輸送等に関する協定を締結し、連携・協力体制を確立しておくことが最も効果的

「物流専門家」による直接支援が最も効果的

さらに、協定の中に「物流専門家」の派遣を要請できる規定を設けることにより、災害発生初動時から、直接的な支援や協力が可能に

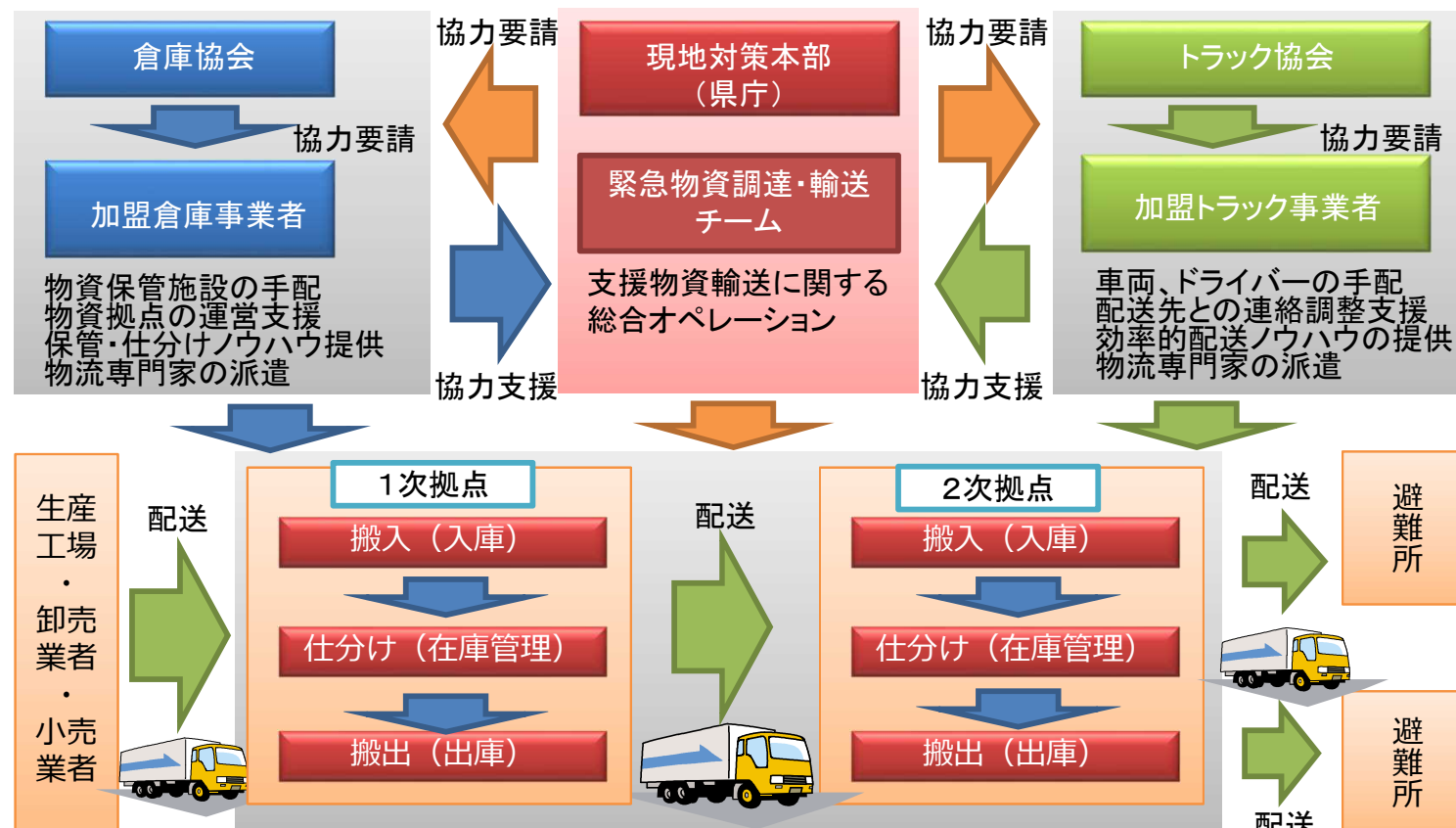
体制強化に向けた九州運輸局の取組み

九州各県に対して、物流団体(県倉庫協会、県トラック協会)との協定締結を踏まえた連携の強化や拡充(物流専門家の派遣規定の追加等)の働きかけを実施中

■九州各県における輸送・保管に関する協定の締結状況

	倉庫協会との協定	トラック協会との協定
福岡県	締結済(※)	締結済
佐賀県	締結済(※)	締結済
長崎県	締結済(※)	締結済
熊本県	締結済(※)	締結済(※)
大分県	締結済(※)	締結済(※)
宮崎県	締結済(※)	締結済(※)
鹿児島県	締結済(※)	締結済

(※)は、「物流専門家」の派遣規定あり



民間物資拠点の活用

災害発生時に実施される支援物資輸送の広域的な受入拠点(広域物資拠点)としての活用を想定する**民間物流施設(民間物資拠点)**を、九州管内で**169施設**リストアップ
(令和3年1月末現在)

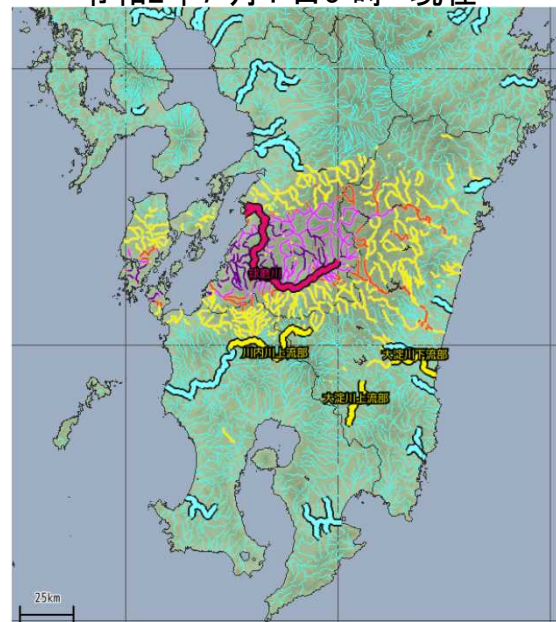
リストアップした名簿は、**各県危機管理防災担当、及び、管内の物流団体へ提供**し、支援物資の受け入れ拠点として同施設の活用検討を要請

実際に災害が発生した場合には、災害発生地の被災状況等の情報を踏まえ、**近隣の民間物資拠点のうち、使用に適していると考えられる施設**をリストアップし、関係自治体へ情報提供

当局が提供した施設リストに対し、**自治体が使用を希望する施設**があった場合、当該施設に対し、使用の可否に関する照会を行うなどの調整を行う

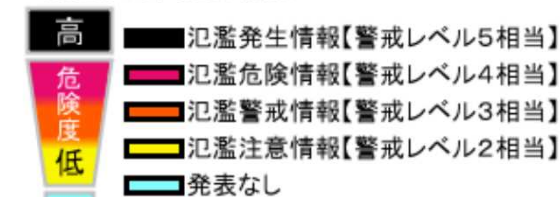
令和2年7月豪雨による被害の際の対応

令和2年7月4日5時 現在



指定河川洪水予報

国や都道府県が管理する河川のうち、流域面積が大きく、洪水により大きな被害を生ずる河川について、洪水のおそれがあると認められるときに発表。



洪水警戒の危険度分布



〈民間物資拠点リストの情報提供〉

月 日	概 要
7月6日	被害状況から民間物資拠点の必要な地域を検討
7月7日	「民間物資拠点リスト」から熊本県及び宮崎県の施設に使用可否を調査
7月8日	熊本県へ受入可能な「民間物資拠点」リスト(18施設)を提出
7月9日	「民間物資拠点リスト」から福岡県、佐賀県、大分県の施設に使用可否を調査
7月14日	福岡県へ受入可能な「民間物資拠点」リスト(26施設)を提出
	大分県へ受入可能な「民間物資拠点」リスト(34施設)を提出

- 災害時に速やかな対応を行うためには平常時から地方公共団体との緊密な連携関係の構築が重要である。運輸局の災害時に行う支援内容等をまとめた資料「災害対応・復興支援に対する取組」を作成、地方公共団体を訪問し運輸局の役割を周知することで連携関係を築いている。

災害対応・復興支援に対する取組

1. 災害対応の流れ
2. リエゾン派遣
3. 民間物資拠点リストの提供
4. 人や物資等の輸送への協力
5. 訪日外国人観光客向け情報発信
6. 申請書類等の弾力的な運用
7. 復旧、復興に関する支援
8. 運輸支局からのお願いと情報発信

地方公共団体訪問(説明)計画及び実績表

令和2年2月28日現在

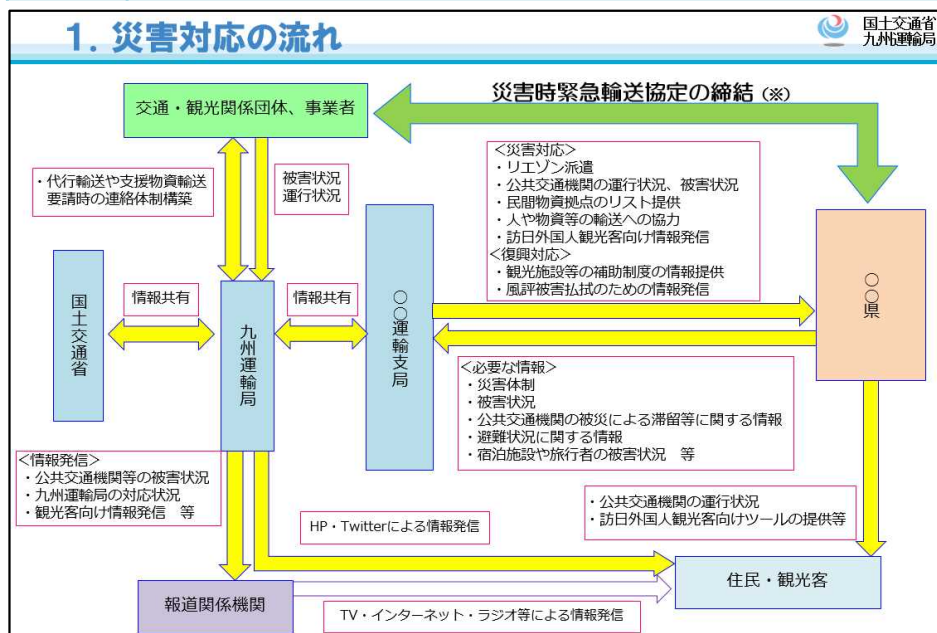
地方公共団体名	訪問部署	訪問日
福岡県	福岡県 防災危機管理局	令和元年12月26日
福岡市	福岡市 市民局	令和2年1月29日
北九州市	北九州市 危機管理室	令和2年2月17日
佐賀県	政策部 危機管理・報道局	令和2年2月3日
長崎県	長崎県 危機管理課	令和2年2月27日
長崎市	長崎市 防災危機管理室	令和2年3月予定
熊本県	知事公室	令和2年3月中旬予定
熊本市	熊本市 政策局	令和2年3月中旬予定
大分県	生活環境部防災局	令和2年2月17日
大分市	大分市長 他	令和2年2月20日
宮崎県	宮崎県危機管理局	令和2年3月予定
鹿児島県	鹿児島県危機管理防災局	令和2年3月予定
鹿児島市	鹿児島市 危機管理局	令和2年3月予定

基山町、小城市、鹿島市、嬉野市、薩摩川内市も訪問済み
他の地方公共団体も次年度訪問予定

1. 災害対応の流れ



災害発生時の九州運輸局各支局と
地方公共団体の連携体制
(資料「災害対応・復興支援に対する取組」)



名称等

名称：（一社）九州貸切バス適正化センター
所在地：福岡県福岡市博多区博多駅東3丁目10-17
代表者：代表理事 原 重則

指定日等

法人設立日：H29.4.28
指 定 日：H29.5.30
巡回指導の開始日：H29.8.23

事業概要

管轄区域：九州運輸局管内
概要・目的：貸切バス事業者の営業所に対し、原則年一回の巡回指導を行う。

【管内の事業者】(R3.2.1時点)

事業者数： 4 1 2 者

営業所数： 5 6 8 所

運輸局・支局

悪質事業者等に対する監査を重点的に実施

- 適正化機関からの通報事業者
 - ・ 法令違反の疑い、改善の未実施 等
- 下記の事項に該当する事業者
 - ・ 死亡事故、社会的影響の大きい事故
 - ・ 悪質違反（酒気帯び、過労運転等）
 - ・ 公安委員会、労働局等からの通報
 - ・ 新規事業者
- 重大事故に結びつく違反により、継続的に監視すべき事業者
 - ・ 過労運転に係る違反
 - ・ 運転者の指導・監督の未実施
 - ・ 下限割れ運賃による運行
 - ・ 法令違反を繰り返す事業者 等

悪質事業者の 通報

適正化機関

国の監査の補完等のため巡回指導を実施

○ 貸切バス事業者に対する 巡回指導の実施

- ・ 九州管内の全営業所を対象に原則年に1回巡回指導を実施（ただし一定の要件を満たす安全優良事業者及び国が監査を実施する事業者については運輸局と調整）。
- ・ 貸切バス事業者への巡回指導を行うことにより、国の監査機能を補完するとともに、自主的改善を促進。
- ・ 適正化事業の実施に必要な経費に充てるため、貸切バス事業者から負担金を徴収。

改善状況の確認（監視対象事業者）

許可取消を含む行政処分等の実施

改善状況の継続的な確認
（監視対象事業者を除く）

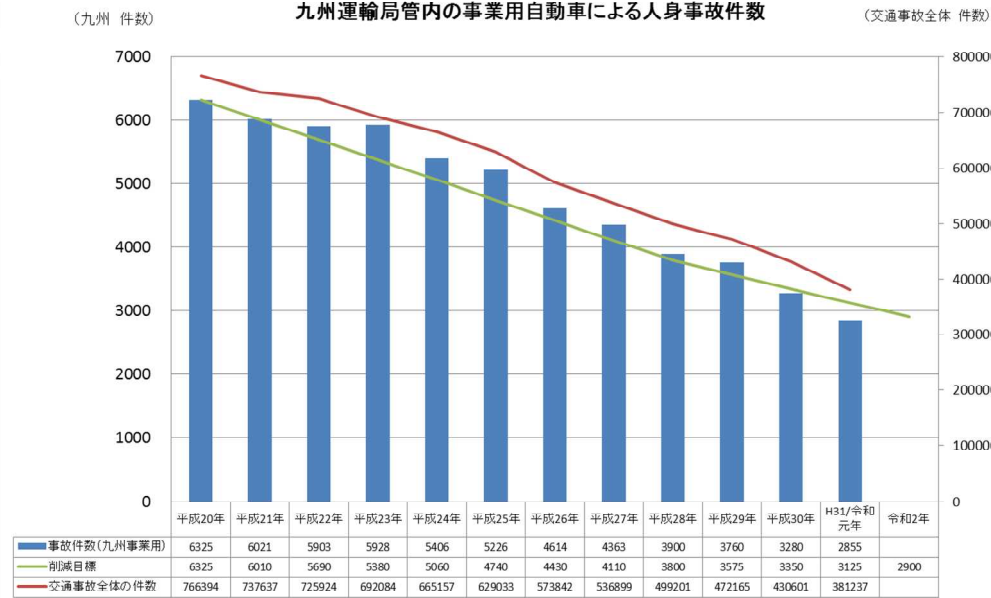
九州運輸局管内の事業用自動車の交通事故死者数

(交通事故全体 人数)



九州運輸局管内の事業用自動車による人身事故件数

(交通事故全体 件数)

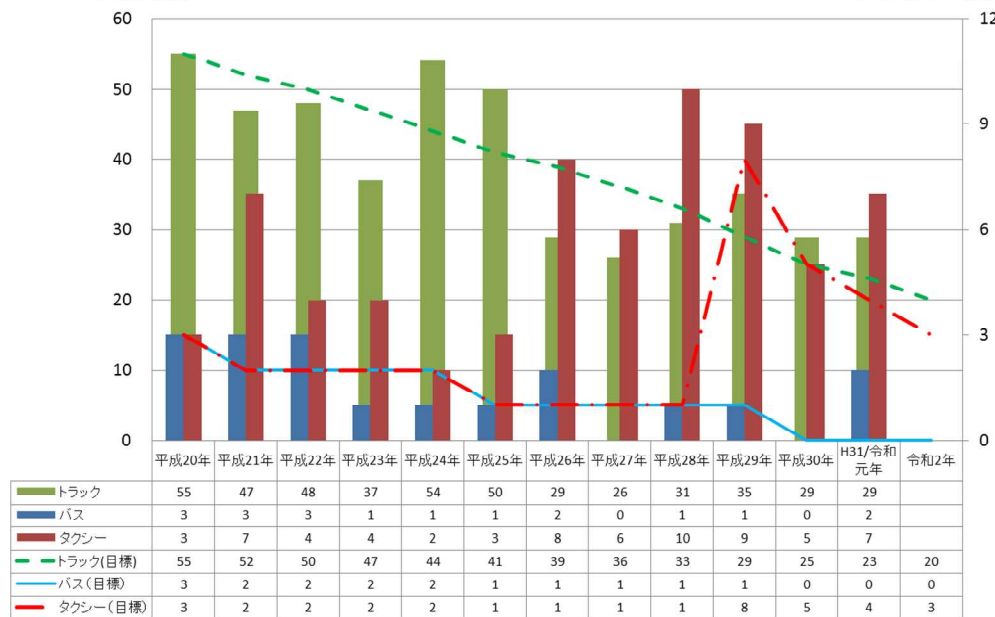


平成29年6月に「事業用自動車総合安全プラン2009」から「事業用自動車総合安全プラン2020」に改訂され、目標値を再設定している。

業態別死者数削減目標

(トラック 人数)

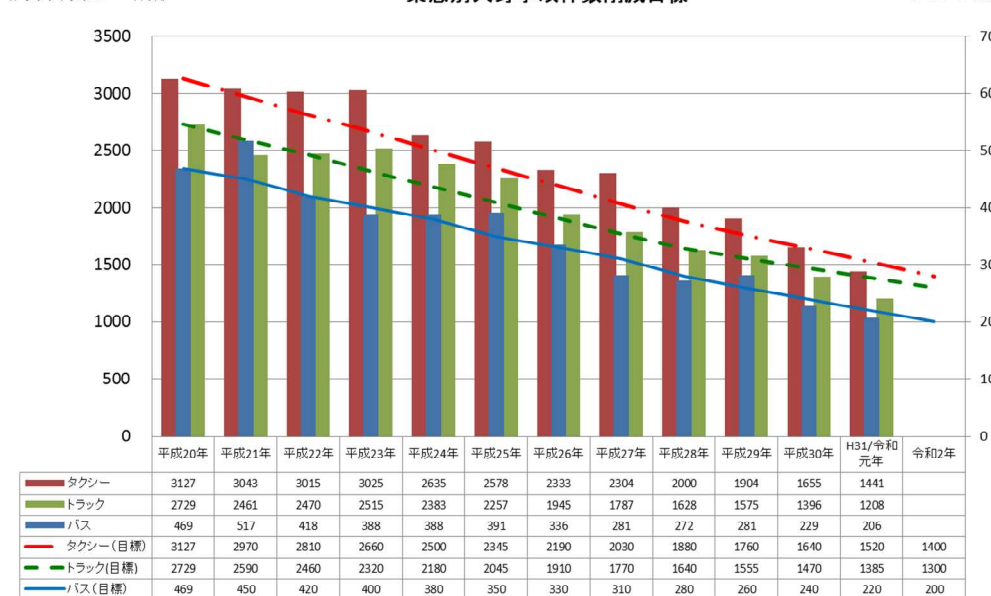
(バス・タクシー 人数)



業態別人身事故件数削減目標

(トラック、タクシー 件数)

(バス 件数)



平成29年度

シートベルト着用促進活動調査事項						
台数	①着用声かけ	②着用点検	③チラシ等設置	④映像(DVD等)機器設置	⑤シートベルト着用装着状況 (軽井沢スキーバス事故以降)	
141	140	125	71	40	向上した	116
					向上していない	7
					分からない	18
	99.2%	88.6%	50.3%	28.3%	向上率	82.2%

軽井沢スキーバス事故では15名が死亡し26名が重軽傷を負う大惨事となった。
乗客がシートベルト着用することで車外放出など被害を最小限にすることが出来るため、シートベルト着用促進活動を28年度～令和元年度に実施しました。
インバウンドの増加が予想される来年以降、再開を予定しています。

平成30年度

シートベルト着用促進活動調査事項						
台数	①着用声かけ	②着用点検	③チラシ等設置	④映像(DVD等)機器設置	⑤シートベルト着用装着状況 (軽井沢スキーバス事故以降)	
123	123	106	100	50	向上した	107
					向上していない	8
					分からない	8
	100.0%	86.2%	81.3%	40.7%	向上率	87.0%

Please fasten your seat belt

上车后请您系好安全带
안전벨트를매어주세요



All passengers are required to fasten seat belts by the law.
Please follow the rule for your safety.
依法律规定，所有的乘客都必须使用安全带。
为了您自身的安全，请务必系好安全带。
법률에 따라 모든 좌석에 안전벨트 착용 의무가 있습니다.
고객 여러분의 안전을 위해 안전벨트를 착용하시기 바랍니다.

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

警察庁
National Police Agency

令和元年度

シートベルト着用促進活動調査事項						
台数	①着用声かけ	②着用点検	③チラシ等設置	④映像(DVD等)機器設置	⑤シートベルト着用装着状況 (軽井沢スキーバス事故以降)	
72	72	66	51	49	向上した	65
					向上していない	3
					分からない	4
	100.0%	91.7%	70.8%	68.1%	向上率	90.3%

- 過去の運輸事業における重大事故の教訓から、各運輸事業者が経営トップのリーダーシップの下、会社全体が一体となった安全管理体制の構築や安全に関する取組について、PDCAサイクルを意識したスパイラルアップを図っていくことが重要。
- このため、陸・海・空の各事業法を改正し、平成18年10月に運輸安全マネジメント制度がスタート。
- これまでに運輸事業者に対して、10,915回(令和元年3月末時点)の評価を実施し、運輸事業者の安全性向上に大きく寄与。

運輸安全マネジメント制度

運輸事業者

- ◆各事業法に基づき、①安全統括管理者(役員以上)の選任、
②安全管理規程の作成等の義務付け
 - ◆経営トップのリーダーシップの下、自主的な安全管理体制を構築・運営
- | | |
|-----------------|----------------------|
| ① 安全方針の策定・周知 | ④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用 |
| ② 安全重点施策の策定、見直し | ⑤ 教育・訓練の実施 |
| ③ コミュニケーションの確保 | ⑥ 内部監査の実施 等 (全14項目) |

国土交通省

- ◆運輸安全マネジメント評価
本省・地方運輸局の評価チームが事業者赶赴き、輸送の安全に関する取組状況を確認し、継続的改善に向けて評価を実施。
- ◆セミナー・シンポジウムの実施
全国各地で中小事業者を中心に普及・啓発を実施。

評価
啓発

運輸安全マネジメント評価

事業者の経営トップ等経営部門に対するインタビュー等を通じた自主的な安全管理体制の構築に対する支援制度

【主な特徴】

- 事業者の安全管理体制をガイドラインに沿って評価・助言
- 経営トップの主体的関与の下での自律的な安全管理体制の構築・改善(スパイラルアップ)を期待
- 自主的な取組の促進
- 中長期的に効果が発現

相互補完的に密接に作用

保安監査

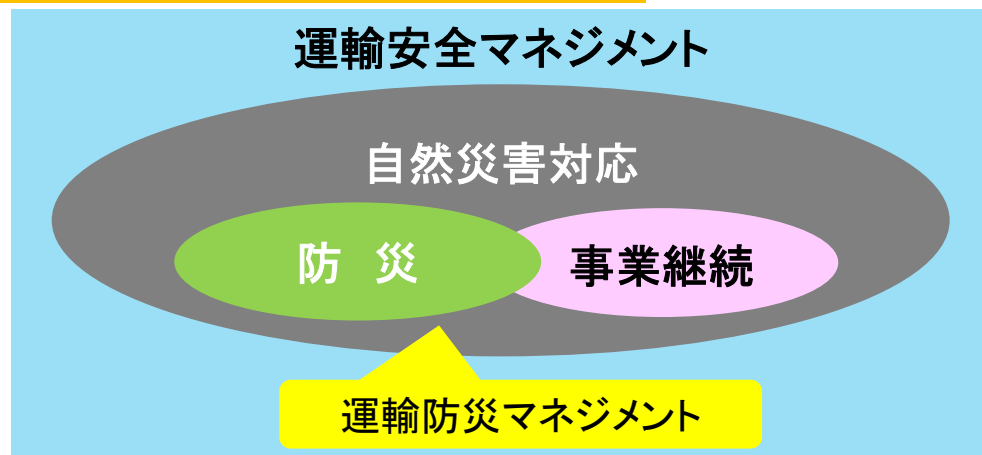
事業者の現場における業務実施状況のチェックを通じた事後監督制度

【主な特徴】

- 事業者の法令、命令事項等に対する遵守状況等を確認、改善命令
- 現場における施設や取組内容等の法令等への適合を意図
- 改善命令等による改善
- 短期的に効果が発現

- 近年、自然災害が頻発化・激甚化しており、国民生活や社会経済活動の維持するために、運輸事業者には発災時においてもできるだけ被害を軽減し、被害の拡大防止を図るとともに、業務活動の維持や早期回復を図ることが重要であり、自然災害への対応力が求められる。
- このため、国土交通省では、令和2年7月6日に「運輸防災マネジメント指針」を策定・公表しました。
- 今後、運輸安全マネジメントに防災の視点を組み込んだ評価を実施し、運輸事業者の防災意識の向上を図る。

○運輸防災マネジメントの位置付け



1. 運輸防災マネジメントは、運輸安全マネジメントの一部であり、頻発化・激甚化する自然災害対応に備え、更なる対応力の向上を図るための取組。
2. 防災は、人的・物的被害の最小化を目的とし、事業継続は、安全を最優先で確保したうえで、業務活動の維持や早期回復を図ることが目的。
3. 運輸安全マネジメント評価に防災の視点を組み込むことで、運輸事業者に安全に加え、防災に関する取組のPDCAを支援。

○今後の取組

1. 令和3年度より運輸安全マネジメント評価に、備蓄品や非常電源の配備、BCPの策定状況、災害発生を想定した訓練の実施状況など防災の視点を組み込んだ評価を実施し、事業者のPDCAを支援するとともに防災意識の向上を促す。
2. 運輸安全マネジメントセミナーの開催時などの機会を捉えて、運輸防災マネジメントの普及・促進を図る。



大雨によるバスの水没

背景

- 管内で福岡県が訪日外国人客が最も多い。
- 白タク風評(報道含む)があった。
- 県警が取組に積極的。
- 福岡を起終点に管内を周遊しているとの情報も。

取組

- 以上のことから、先行的に福岡県において取り組みを実施。
 - ・ 平成30年4月の管内調査に続き、5月に福岡空港国際線で福岡県警と合同で1週間の実態調査を実施。
 - ・ 結果、福岡空港において相当の白タクを疑われる車両を確認。
- H30.8「福岡県における白タク行為に関する対策会議」開催・・・R1.12まで4回開催。(県警・関係団体との連携強化)

他県への展開

- 白タク風評・情報(報道含む)。県警の協力体制の確保。業界要望。ほか、必要に応じて「対策会議」立ち上げを検討。
- R2.2長崎運輸支局にて、「対策会議」立ち上げ。



春節期間対策

平成30年度(啓発リーフレット配布及び検問による実態調査)
【福岡県】福岡空港国際線、博多港中央埠頭クルーズセンター
【佐賀県】九州佐賀国際空港
【鹿児島県】鹿児島港

令和元年度
【福岡県】福岡空港国際線、博多港中央埠頭クルーズセンター
【佐賀県】九州佐賀国際空港
【長崎県】長崎空港国際線、長崎港
【大分県】由布院駅前バスターミナル
【宮崎県】宮崎空港ビルディング
【鹿児島県】鹿児島空港国際線

検挙・行政処分

- インバウンド事案
逮捕日 平成30年11月12日 久留米市居住の日本国籍男性 訪日外国人を福岡市内から九州一円の観光地や宿泊先へ有償運送
行政処分日 令和元年7月26日 法4条第1項違反 自家用自動車の使用禁止 60日車
- インバウンド以外事案
逮捕日 令和元年5月15日 飯塚市居住の男性 飯塚市内で無許可でタクシー営業
行政処分日 令和元年11月27日 法4条第1項違反 自家用自動車の使用禁止 60日車

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会及びコンサルティング事業の実行

- トラック運送事業は、国内の物流を支える動脈の役割を担っている。他方、その労働実態は、働き方改革行動計画に見られるとおり、長時間労働の存在が顕在化し、早急に対策を講じる必要がある。
- 総合物流施策大綱の「強い物流」に向けた「総合物流施策推進プログラム」に基づき、物流の効率化や労働生産性向上を着実に実施することが求められている。
- 九州運輸局においては、令和2年度も各県毎の「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」を開催する予定であり、荷主代表等、関係機関との協議や新たな方策の検討などに取り組むこととしている。

《九州運輸局管内の協議会開催状況》

地区	県別	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	第6回	第7回	第8回	第9回	第10回	第11回	第12回
九州	福岡	H27.8.4	H27.12.11	H28.3.9	H28.9.12	H29.3.7	H29.7.31	H29.12.14	H30.6.13	H31.2.5	R1.12.12	R3.3.18 (予定)	
	佐賀	H27.8.11	H27.11.27	H28.3.22	H28.9.20	H29.3.14	H29.8.8	H29.12.20	H30.3.12	H30.9.10	H31.2.22	R1.10.10	R3.3.23 (予定)
	長崎	H27.8.10	H27.11.26	H28.3.15	H28.9.16	H29.3.8	H29.7.28	H29.11.30	H30.3.7	H30.7.20	H31.3.5	R1.10.18	R3.3.19 (予定)
	熊本	H27.8.6	H27.12.3	H28.3.14	H28.10.24	H29.3.16	H29.8.9	H29.12.18	H30.3.23	H30.8.27	H31.2.21	R1.10.28	未定
	大分	H27.7.23	H27.12.4	H28.3.18	H28.9.23	H29.3.21	H29.7.29	H29.12.19	H30.3.20	H30.9.14	H31.3.5	R1.12.9	R3.3.5 (予定)
	宮崎	H27.8.6	H27.12.17	H28.3.14	H28.8.4	H29.2.28	H29.8.28	H30.2.2	H30.3.22	H30.8.20	H31.3.11	R1.10.31	未定
	鹿児島	H27.8.5	H27.12.10	H28.3.15	H28.9.13	H29.3.13	H29.8.1	H29.12.15	H30.6.14	H31.2.6	R1.12.13	未定	



「ホワイト物流」推進運動

トラック運転者不足の深刻化による物流危機などへの対策が必要となっている。

運転者の長時間労働是正の環境整備の一環として「ホワイト物流」推進運動の協力要請を荷主企業を含めサプライチェーン関係者へ継続して行う。

R1. 5、九州各県において説明会を実施した。今後も経産局、農政局とも連携を図り広く周知を行っていく。

《九州運輸局管内でのコンサルティング事業の概要(平成31年度(令和元年度)実施)》

実施県	現状の課題	実施内容	実証結果・評価
熊本	・荷卸し時の待ち時間が長い ・拘束時間の遵守	・パレット化における積込方法や荷役時間等の検証 ・青果物品質の劣化状況及び検品プロセスの検証	・拘束時間及び荷役時間の減少を確認 ・積込現場でのパレタイズ作業に人的・物的労力と追加費用が発生 ・市場によって運用上の制限があることを確認 ・荷主側での仕分作業において追加労力が発生(パレット積付での工夫が必要)

- ・全国6ヶ所の地域研修センターにおいて、溶接・ぎょう鉄などの新卒・中途採用者の即戦力化及び造船・舶用業界に就職を希望する就職氷河期世代といわれる方々のための座学・実技研修や中堅技能者への専門技能研修など、技能習得の各ステップにおいて効率的な訓練を実施
- ・（一財）日本中小型造船工業会が教育カリキュラム、教材作成と設備の整備支援等を行い、研修センターへの運営を支援
- ・国は、技能者育成スキームの円滑な立ち上げ、教材開発や教育設備の整備の支援や運営協力、広報などを実施

平成20年度～
運営協力、広報支援など

国土交通省

平成16～19年度
補助総額1.8億円

造船技能開発センター

《（一社）日本中小型造船工業会内》

- ・新人等教育支援
- ・専門技能研修支援
- ・設備、機材及びコンテンツ（教材）の提供
- ・運営協力

実施内容

- ・新人等教育研修
（基礎的造船技能研修、溶接・玉掛等の資格取得、一般安全教育、安全体感教育他）
- ・専門技能研修（中級研修）
（溶接、切断、塗装、組立、ぎょう鉄、配管臓装他）

地域研修センター

因島 技術センター

平成6年4月設立 研修定員45名

今治地域 造船技術センター

平成17年3月設立 研修定員50名

大分地域 造船技術センター

平成18年1月設立 研修定員40名

東日本 造船技能研修センター

平成18年2月設立 研修定員40名

長崎地域 造船造機技術センター

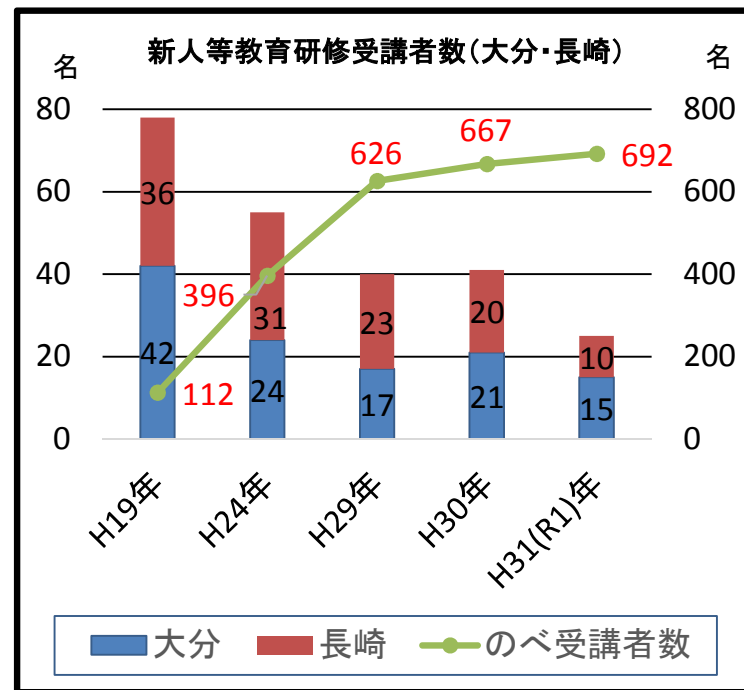
平成18年12月設立 研修定員25名

相生 技術研修センター

平成20年3月設立 専門研修10名程度

地方自治体・厚生労働省・業界団体

- ・地域研修センター運営費補助
- ・受講中技能者の賃金補助



※受講者数は各事業者の毎年の採用状況により変動する



写真：研修のようす

(内容) 平成28年度から、海事局と九州運輸局(海事2部)の連携による九州大学工学部地球環境工学科船舶海洋システム工学コース在学学生を対象とした造船・船用工業に関する特別講義を開催。

(背景) 九州大学では、造船分野を希望する学生が年々減少している状況を鑑み、造船業等における人材の確保・育成を目的として、造船・船用関連工業界の魅力、海事産業の状況、海事技術の動向及び国際社会との関わり等をテーマとした講義を行い、これら業界の魅力について周知アピールすることにより、学生数の増加及びモチベーションの向上を図っている。

(実績) 令和元年度 : 参加者 4年生30名
平成30年度 : 参加者 4年生28名
平成29年度 : 参加者 4年生40名
平成28年度 : 参加者 3年生及び4年生50名



講義風景



講師、先生方と学生

- 平成30年12月8日、臨時国会において「出入国管理及び難民認定法及び法務省設置法の一部を改正する法律」が成立し、一定の専門性・技能を有し、即戦力となる外国人材を受け入れるため、新たな外国人材の受入れ制度「特定技能制度」が平成31年4月1日に創設。
- 造船・船用工業分野において、上記制度を活用して外国人の受入れを開始。

業務内容

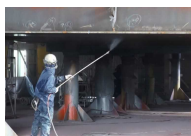
溶接

- ・船舶の主要な構造材料である厚板を下向きで溶接(特定技能1号)
- ・船舶の主要な構造材料である厚板を上向きや横向き等高度な溶接及び現場における監督(特定技能2号)



塗装

貝類の付着防止、防食、水との摩擦軽減のため、船体に対して塗装



鉄工

鉄板を切断・加工し、船体を構成するブロックを作るためのパーツの製造



仕上げ

船用エンジンの部品のはめ合わせやプロペラの部品の表面粗さ、表面性状等の向上

機械加工

船舶エンジンの部品等の切削加工

電気機器組立て

船舶用配電制御システム(配電盤や制御盤等)の組立・配線や試験の実施

技能水準の評価方法

<造船・船用工業分野特定技能1号試験>

- 実施主体: (一財)日本海事協会
- 実施回数: 随時(国外及び国内で実施)
- 実施日程(国外): 令和2年度未実施
(国内): 令和2年度4回実施

※溶接以外(塗装、鉄工、仕上げ、機械加工、電気機器組立て)は技能検定3級も可。

<造船・船用工業分野特定技能2号試験(溶接)>

- 実施主体: (一財)日本海事協会
- 実施回数: 随時(国内で実施)
- 開始時期: 令和3年度内予定

※試験合格に加えて、監督者としての実務経験を2年以上有することを要件。

受入れ人数・雇用形態

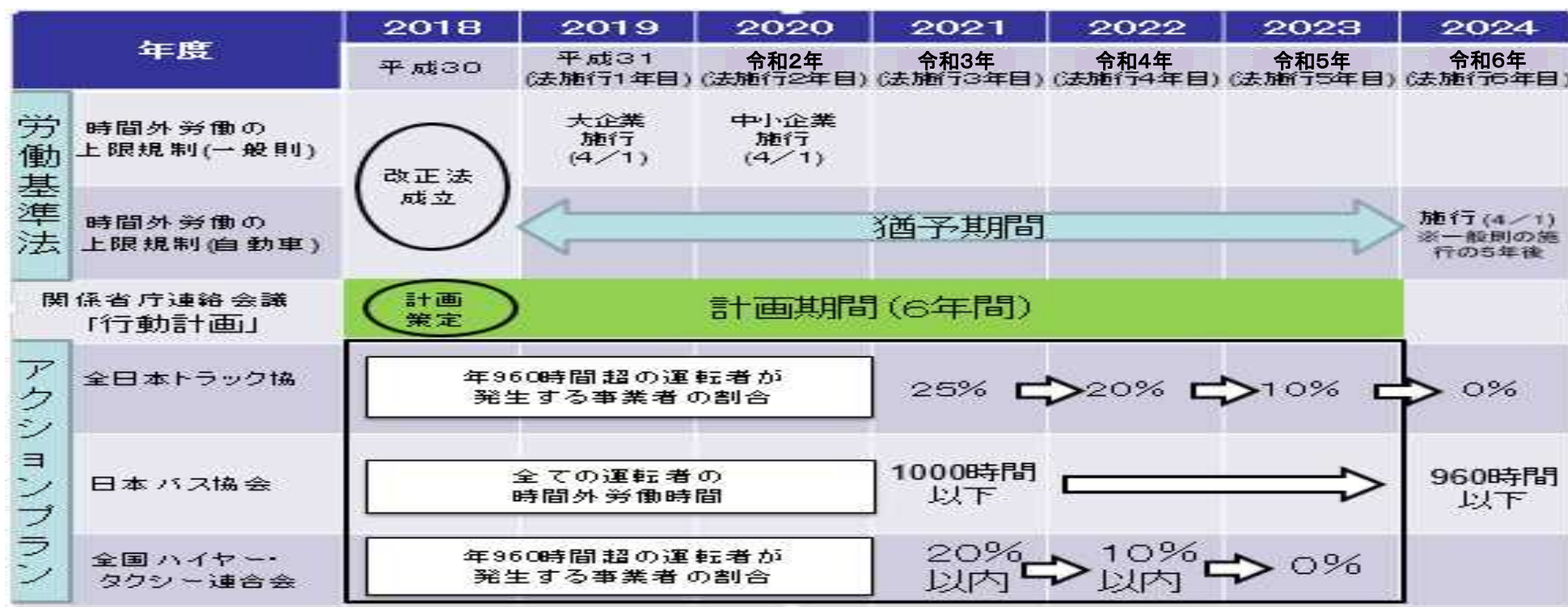
受入れ人数: 13,000人を上限
雇用形態: 直接雇用

造船・船用工業分野特定技能協議会

- 設置趣旨: 特定技能外国人の適正な受入れを図るとともに、各地域における必要な特定技能外国人の受入れの確保に関する協議等を行う。
- 設置時期: 平成31年3月29日第1回協議会開催
- 構成員: 国土交通省(事務局)、業界団体、試験実施機関、特定技能所属機関、登録支援機関、関係省庁(法、警、外、厚)、有識者
- 開催頻度: 原則として3月に1回(持ち回りによる開催含む)

■2019年4月より「働き方改革法」の施行に伴い、運輸・観光業種においても上限残業規制等が実施された。なお、自動車運送事業の運転者に対する上限残業規制は5年間の実施猶予されている。

●自動車運送事業の働き方改革の中長期スケジュール



○ポイント ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。) ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

今度の取組等

- 平成29年3月28日働き方改革実現会議において「働き方改革実行計画」がとりまとめられたのを受けて、平成30年3月30日にトラック・バス・タクシー各事業者団体で「アクションプラン」を策定。
- 旅客・貨物運送事業者に対して、自主的な取組の促進と、その他の支援を関係行政機関と共同して行う。
- 各運輸支局においては、各県労働基準局と情報を共有するとともに可能な限り説明会等に参加する。

九州に発着する内航RORO船はモーダルシフトの動きを背景としてサービスの拡充を進めている。これは「安定的な貨物輸送の確保」だけでなく、「トラックドライバー不足、環境問題の改善」や「複数の海上物流ルート確保による国土の強靱化」につながっている。

新規航路の開設によるサービス拡充

近海郵船「なのつ」

(8,348トン 12mシャーシ128台積み)

【航路】

博多～敦賀(福井県) 平成31年4月1日就航

令和元年7月から2隻目「とかち」(9,858トン シャーシ128台積み)が投入され、週6便のデイリー運航となった
博多 22:00発 翌日18:00着(20時間)

【航路の特徴】

九州と近畿・中部・北陸と太平洋側に最も近い日本海側港湾を繋ぐRORO船によるサービス



増隻・増便によるサービス拡充

商船三井フェリー「ぶぜん」

(11,674トン 13mシャーシ160台積み)

【航路】

苅田～東京 平成31年2月28日就航

令和元年5月17日より同型船「すおう」が同航路に就航
既に就航している「むさし」を加えた3隻体制で、デイリー運航(苅田発火～土の週6便)となった

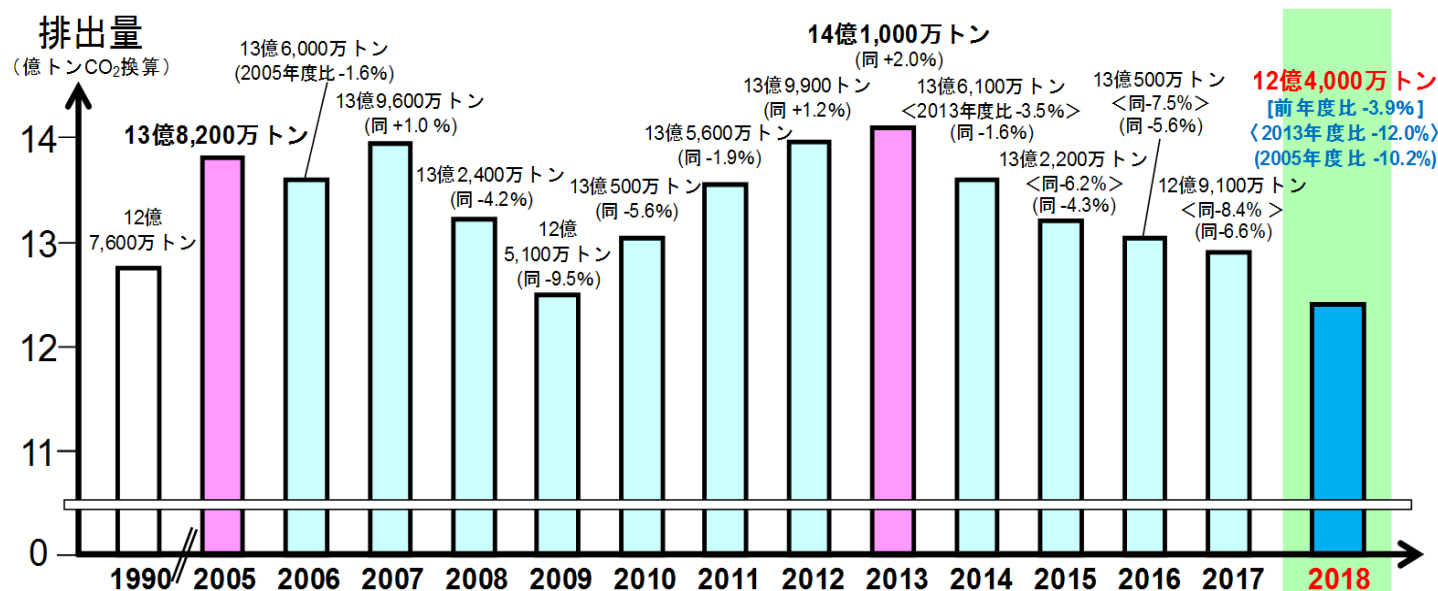
直行便(火～金) : 苅田4:30発 翌日6:00着(25時間30分)
非直行便(土) : 苅田4:30発 翌日15:30着(35時間)

【航路の特徴】

九州と首都圏を繋ぐRORO船による週6便のデイリーサービス



温室効果ガス総排出量の状況



注1 「確報値」とは、我が国の温室効果ガスの排出・吸収目録として気候変動に関する国際連合枠組条約事務局に正式に提出する値という意味である。今後、各種統計データの年報値の修正、算定方法の見直し等により、確報値が再計算される場合がある。

注2 この排出量は、2018年度速報値(2019年11月29日公表)の算定以降に利用可能となった各種統計等の年報値に基づき排出量の再計算を行ったこと、算定方法について更に見直しを行ったことにより、2018年度速報値との間で差異が生じている。

注3 各年度の排出量及び過年度からの増減割合(「2013年度比」)等には、京都議定書に基づく吸収源活動による吸収量は加味していない。

- 2018年度の我が国の温室効果ガス※の総排出量(確報値)は、二酸化炭素換算で

12億4,000万トン

(前年度比-3.9%)
2013年度比-12.0%
2005年度-10.2%)

※温室効果ガス：二酸化炭素、一酸化二窒素、メタン、ハイドロフルオロカーボン等

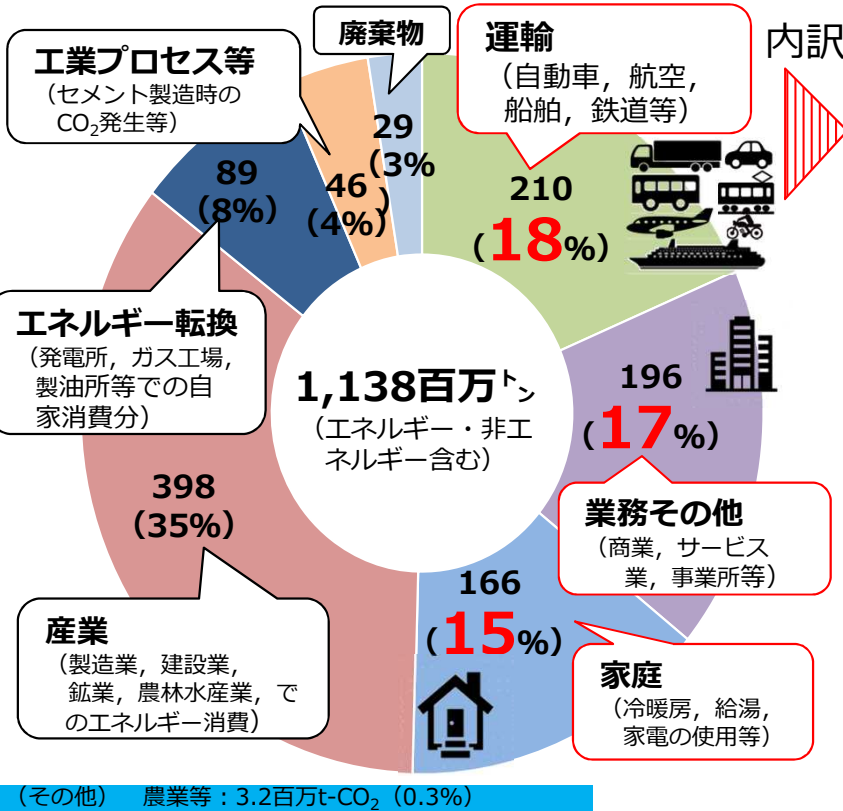
- 温室効果ガスの総排出量は、2014年度以降5年連続で減少しており、排出量を算定している1990年以降で、最少、また、実質GDP当たりの温室効果ガスの総排出量は、2013年以降6年連続で減少。

- 前年度、2013年度と比べて排出量が減少した要因としては、電力の低炭素化に伴う電力由来のCO₂排出量の減少や、エネルギー消費量の減少(省エネ、暖冬等)により、エネルギー起源のCO₂排出量が減少したこと等が挙げられる。

- 国交省関連主要部門は、
運輸(CO₂シェア18%)
業務その他(17%)
家庭(15%) 合計約5割

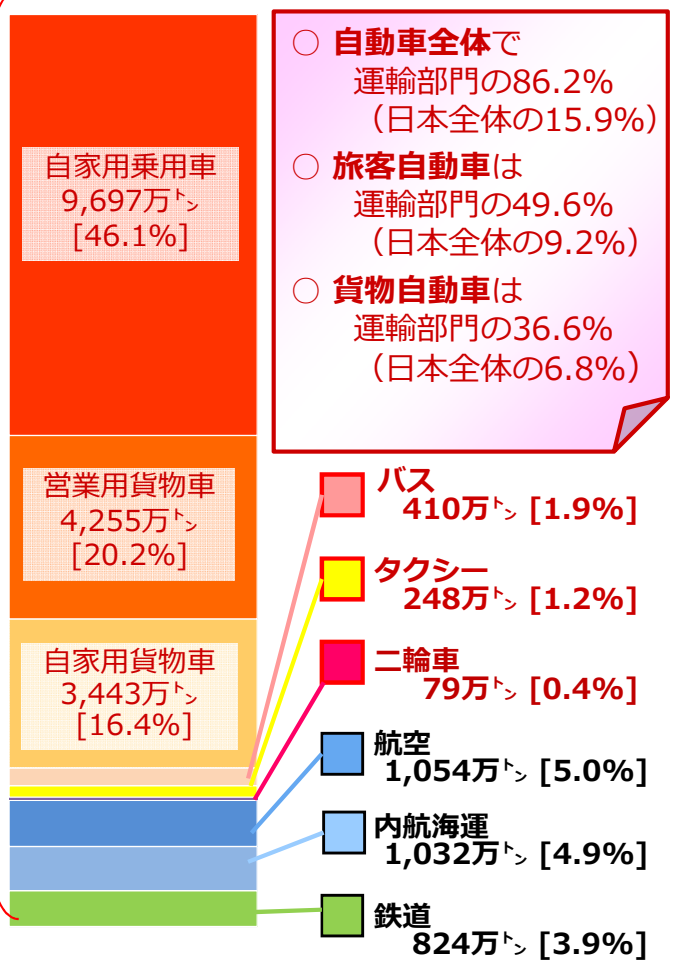
- ◇ 日本のCO2排出量のうち、**運輸部門からの排出量は18.5%**。
- ◇ 自動車全体では**運輸部門の86.2%**（日本全体の15.9%）、
貨物自動車に限ると運輸部門の36.6%（日本全体の6.8%）を排出。
- ◇ 平成27年12月の気候変動枠組条約締約国会議（COP21）で採択されたパリ協定や平成27年7月に国連に提出した「日本の約束草案」を踏まえ、**平成28年5月に「地球温暖化対策計画」を閣議決定**。

温室効果ガス総排出量の状況



※発電及び熱発生に伴うエネルギー起源のCO₂排出量を、電力及び熱の消費量に応じて各最終消費部門及びエネルギー転換部門の消費者に配分した値。

運輸部門におけるCO₂排出量



- **自動車全体で**
運輸部門の86.2%
（日本全体の15.9%）
- **旅客自動車は**
運輸部門の49.6%
（日本全体の9.2%）
- **貨物自動車は**
運輸部門の36.6%
（日本全体の6.8%）

地球温暖化対策計画（平成28年5月閣議決定）
における
温室効果ガスの排出抑制の目標
（エネルギー起源二酸化炭素の目安）

	2005 年度 実績	2013 年度 実績	2030年 度の 各部門 の 排出量 の目安
エネルギー 起源CO ₂	1,219	1,235	927
産業部門	457	429	401
業務 その他部門	239	279	168
家庭部門	180	201	122
運輸部門	240	225	163
エネルギー 転換部門	104	101	73

物流の効率化等により、運輸部門の省エネルギー化を促進することが重要

BRT(Bus Rapid Transit)は、連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムである。

BRTの特色

車両・設備の高度化

車両・設備の高度化を図り、利便性・快適性を向上する。

連節ノンステップバス（大容量、バリアフリー、快適性）

バス停のハイグレード化（雨天時の快適性、円滑な乗降）

バスロケーションシステム（バス待ち時のイライラ解消）等

運行の効率化

運行の効率化を図り、最適な交通ネットワークを構築する。

急行運行

バス路線の再編（幹線・支線）等

定時性・速達性の確保

走行環境の改善を図り、定時性・速達性を確保する。

専用走行路（廃線敷の活用等）

専用レーン、優先レーン（バスレーンのカラー塗装）

PTPS等による信号制御
(Public Transportation Priority Systems: 公共車両優先システム)

BRTのメリット

効率的な人員輸送

大容量の連節バスの導入により、通勤・通学時間帯の大量の旅客の効率的な運送を実現。

魅力あるネットワークを形成

幹線にBRTを導入して魅力あるネットワークを形成することにより、都市部のバスネットワークを改善。

大規模な新規需要への対応

大規模な団地やビジネス地区等の新規輸送需要にも対応。

鉄軌道の廃線敷の有効活用

鉄軌道の廃線敷を有効に活用することにより、バス専用道によるBRTを実現。

低廉な導入コスト

鉄軌道と比較して、低廉なコストで導入可能。



地域の実態に応じた交通システムの整備により、
地域公共交通の利便性の向上、利用環境の改善が実現。

政府は省エネルギー、温室効果ガス(CO₂)排出削減等政府方針実現のため、次世代自動車の普及を促進

成長戦略フォローアップ（令和2年7月17日閣議決定）

運輸部門における省エネの推進 → 2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指す。

地球温暖化対策計画（平成28年5月13日閣議決定）

運輸部門におけるエネルギー起源CO2削減 → 2030年度に2013年度比約28%減。

交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）

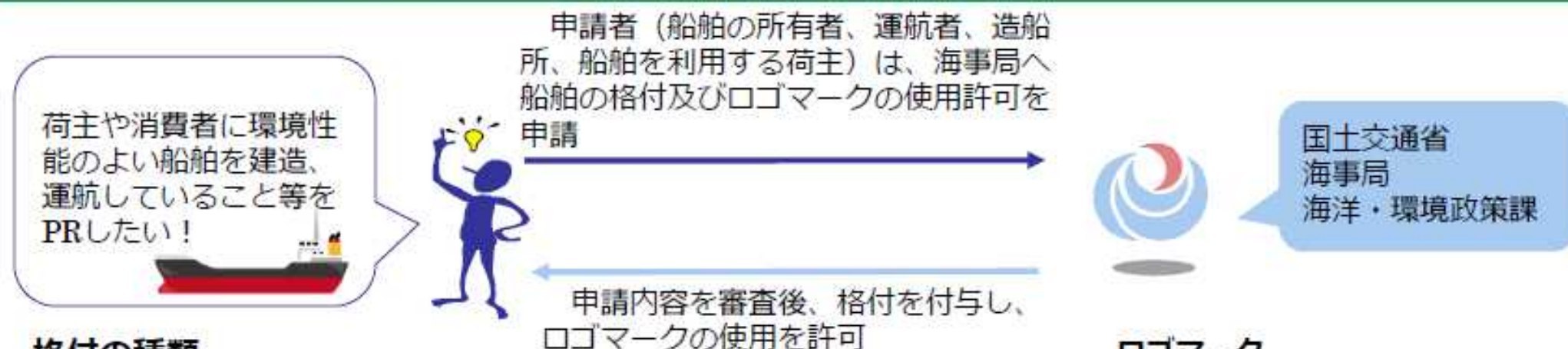
持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり → さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

地域の計画と連携して、環境に優しい自動車の集中的導入や、買い替えの促進を図る事業を対象として支援を実施。車両価格低減及び普及率向上の実現により、段階的に補助額を低減。

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業			
概要	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達
補助上限	車両・充電設備等価格の1／3	車両・充電設備等価格の1／4～1／5	通常車両との差額の1／3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ 	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー 	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック 

地域の計画と連携した取組みを支援するとともに、段階的に次世代自動車の本格的普及を実現

- 申請者（船舶の所有者、運航者、造船所、船舶を利用する荷主等）の希望に応じ、国交省が内航船の環境性能を「見える化」（評価）する制度。
- 申請事業者は、格付によって客観的に船舶の環境性能が評価されることで、環境対策に関心のある荷主や消費者等へ、環境性能のよい船舶を建造、運航していること等PRが可能。
- 本制度の普及等を通じて、地球温暖化対策計画における内航海運のCO₂排出量削減目標（2030年度において、2013年度比157万トン削減）の達成を目指す。



格付の種類

申請船の環境性能を、基準値より何%改善しているかに応じて、星1つ～5つで評価を行います。なお、計算方法に応じて星の色が異なります。

改善率 計算方法※	0%以下	0%～ 5%未満	5%以上 10%未満	10%以上 15%未満	15%以上 20%未満	20%以上
EEDI	評価無し	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★
代替手法	評価無し	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★
暫定運用手法	評価無し	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★

※EEDI：1トンの貨物を1マイル運ぶのに必要なCO₂排出量を用いる計算方法

代替手法：水槽試験を実施しない等のためEEDIを算出できない場合に行う計算方法

暫定運用手法：代替手法で基準値の設定がない船舶に用いることのできる計算方法

※本制度の詳細や申請方法等は右記URLをご覧ください。https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk7_000021.html

ロゴマーク

船体や名刺、ホームページ等で、右図のようなロゴマークを使用することができます。



また、ロゴマークの下部に☆等を表示することができます。

公共交通機関の利用促進 - 交通エコロジー教室の開催

交通エコロジー教室の開催

各個人の意識の積み重ねが交通分野全体における環境の保全につながる
→交通に係る環境対策を推進するための**環境保全の必要性**

国民生活に身近な問題である
交通と環境の問題を
広く国民に情報提供し
環境負荷の小さい交通体系を
考える**国民意識を醸成する**

地球温暖化対策計画(抄)

(平成28年5月13日閣議決定)
「地球温暖化問題の解決に向けた行動を喚起させるためには、単に知識を伝えるだけでは
ならず、学習者自身に、地球温暖化の仕組み
を科学的に理解させ、その上で、**自分として、
地域として何が出来るのかの具体的な解決策
を考えさせるという環境教育の専門的な視点
が重要となる。**」

九州運輸局における「交通エコロジー教室」の開催

対象： 小学校高学年(5・6年生)

内容： ①地球温暖化の現状を知ってもらう
②交通分野の視点からも環境を学んでもらう
③福岡大学浅野名誉教授もしくは運輸局職員の講話など

効果：子どもたち自身が、自分に出来ることを考える。
子どもたちが、家庭に帰り、教室で習ったことを家族に
話すことにより、各家庭でも環境面の問題意識が持てる。

これまでの開催状況

開催年度	開催校数	参加児童数
平成20～24年度	24校	2,059名
平成25～29年度	32校	2,360名
平成30年度	5校	215名
令和元年度	5校	194名
令和2年度	1校	11名

計 67校 4,839名 受講

浅野 福岡大学名誉教授による授業

運輸局職員による授業



交通エコロジー教室の様子

浅野 福岡大学名誉教授による授業



自治体職員による燃料電池自動車や電気自動車の紹介



運輸局職員による授業



営利性の追求と同時に環境問題への取組が社会的に求められる事業者（トラック運送事業、バス事業、タクシー事業等）のため、事業実態に合い、かつ事業活動における環境保全の実効性を高めるグリーン経営認証制度を創設。事業者の環境保全の努力を客観的に証明することにより、取組意欲の向上を図り環境負荷の低減につなげていく。



主な成果

■ 全国の対象事業者のうち6,523事業所が認証取得済み(2020年12月末現在)

トラック運送事業におけるグリーン経営認証取得による効果(2018年12月末時点)

○ 燃費の向上(認証取得後2年間)

車両総重量8トン以上のトラックの場合

新規取得時比 3.2%改善

○ 交通事故の減少

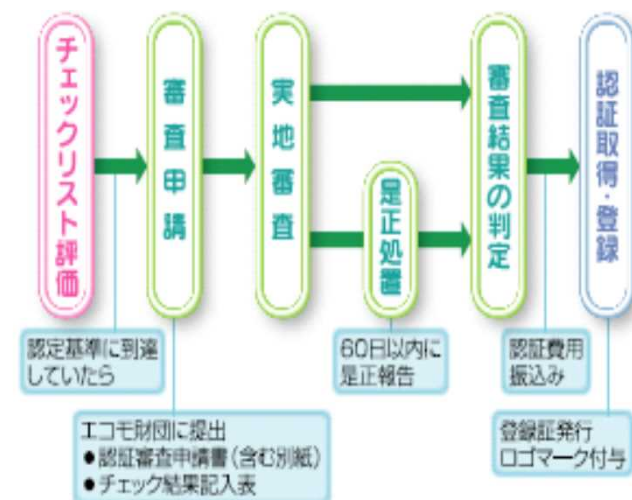
認証取得後1年目の前年比 24.7%減少

○ 車両故障の減少

認証取得後1年目の前年比 18.9%減少

認証登録事業所が保有する車両台数の全国の車両台数に対する割合
(2021年1月末現在)

	割合
営業用トラック	10.9%
営業用バス	12.6%
法人タクシー	15.1%



認証取得までの流れ

課題

- 荷主に対する同制度の認知が低い(取得事業者が荷主から優先的に選定されない)
- 未取得事業者への同制度の推奨(取得に対するメリットの説明)が不十分
- 同制度取得によるインセンティブが不十分

今後の方向性

- グリーン経営認証制度活用の拡大(国土交通省環境行動計画 2014年3月策定)
トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の各事業者の環境改善の努力を客観的に証明し、取組み意欲の向上等を図り、運輸部門における環境負荷の低減につなげていくための制度である「グリーン経営認証」について、当該制度の普及拡大を図り、運輸部門における環境負荷の更なる低減を目指す。

「地球温暖化対策計画」
(2016年5月13日閣議決定)(抜粋)

環境に配慮した自動車使用等の促進による自動車運送事業のグリーン化

- 燃費の向上などの一定の優れた環境取組を実施している運輸事業者を認定する「グリーン経営認証制度」の普及を促進する。

現在の課題

【運輸観光分野における人材確保への対応】

- 人口減少や少子高齢化の中、人材確保が全産業的に困難となっている現状において、九州の運輸及び観光分野においても人材確保・育成が喫緊の課題
- バス路線については人材不足に伴い路線の縮小を余儀なくされ、また、物流でも受注を控える動きが拡大

【外国人材の活用】

- 改正入管法による在留資格の新設などの動きも踏まえ、今後は特定分野で外国人材を積極的に取り入れていく取組みへの支援も必要

【働き方改革への対応】

- 働き方改革による上限残業規制等の導入に伴い、ますます人材不足が各業界の事業展開に影響を及ぼすおそれ

今後の取組み

- 九州運輸局において、**「運輸観光人材確保・育成促進プロジェクトチーム」**を設置し、

- ・業界での優良と思われる取組みの収集と水平展開による業界全体での人材獲得の支援
- ・学校訪問やインターンシップの活発化など業界と連携した取組みの促進（支局長による高校訪問の活発化、職場の魅力の体験の場の拡大等）
- ・働く女性と就活学生が一堂に会した女性の就労に繋がりうるシンポジウムの開催
- ・人材確保・育成に向けた各種支援制度の紹介（他省庁分を含む）

等を積極的に実施していく。

