

九州運輸局メールマガジン 平成24年2月9日 第156号
～九州の明日を拓く運輸と観光～
九州運輸局HPアドレス <http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/>

いつも九州運輸局メールマガジンをご覧いただき誠にありがとうございます。

目次

- 1 九州運輸局ホームページアップ情報（2月2日～2月8日掲載分）
各種情報
各種手続
分野別情報
報道発表
- 2 現場レポート
- 3 九州運輸局・公共交通通信～みんなで守ろう・考えよう、公共交通～

- 1 九州運輸局ホームページアップ情報（2月2日～2月8日掲載分）

各種情報

《入札・契約情報》

- ・入札結果の公表（平成24年1月分）

http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/nyusatsu/pdf/nyusatsu_kekka/1201.pdf

- ・物品・役務入札公示（2/3付け1件）

http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/nyusatsu/list.html#BUPPIN_CHOTATSU

- ・物品・役務入札公示（2/7付け1件）

http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/nyusatsu/list.html#BUPPIN_CHOTATSU

各種手続

《海技試験制度・合格発表》

- ・筆記試験の科目合格発表（六級海技士（航海））ほか

<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/kaigisiken/body.htm>

分野別情報

《物流》

- ・新規倉庫業登録一覧（平成23年12月分）

http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/ji_bu_ka/souko/2312.pdf

報道発表

- ・平成24年度観光地域づくりプラットフォーム支援事業及び観光圏整備実施計画の公募を開始します

<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/press/pdf/2012-0203-kantika.pdf>

- ・長崎電気軌道(株)に対し警告文書発出

<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/press/pdf/2012-0206-ansika.pdf>

・博多駅地区・天神地区の公共交通マップの作成検討について（事前情報提供）
～九州新幹線鹿児島ルート全線開業に伴う、来訪者の利便増進に向けて取り組みを継続～

<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/press/pdf/2012-0207-koutuukikaku.pdf>

2 現場レポート

中学生が船員の仕事を体験しました
～海事産業の次世代人材育成に向けて～

福岡運輸支局は、若松海事事務所と協働して、2月1日（水）～2（木）の2日間、北九州市門司区内の中学校2校の総合学習の時間を活用した「海の職場体験」を実施しました。

これは、顕在化する船員不足の問題に対し、進路選択を控えた中学生の意識啓発に効果的な手段として、北九州発着の大型フェリー船内で実際に船員の仕事を模擬体験してもらおうという取り組みで、昨年度から当支局が取り組んでいます。

今回は、初日に門司中学校1年生8名、2日目に戸ノ上中学校2年生15名が、この「海の職場体験」を希望して参加してくれました。

ところで、折しも実施日の両日は、北九州地方にこの冬一番の寒波が襲来し、強風と雪が舞う生憎の天候の中での実施となりました。

このため生徒達が楽しみにしていた北九州市港湾空港局広報艇「みらい」での体験

航海は中止となるなどの影響はありましたが、午前中の座学は予定どおり関門コンテナターミナル展望室をお借りして、海運や船員の仕事、コンテナターミナルなどについての基礎知識を勉強しました。

午後からは、新門司フェリーターミナルに場所を移して、大型フェリー2隻の船内において、甲板部・機関部の仕事を、実際に乗組員に付いて各1時間ほど体験しました。

甲板部では、船橋で実際にレーダーを操作して位置確認や見張りの仕方、操舵装置やコンパス使用方法などを教えてもらったり、船内の巡視やロープワークなどを体験しました。

機関部では、ディーゼルエンジンの仕組みや燃料油の種類などを教えてもらったり、機関室内で実際にエンジンや発電機などを見学しました。

生徒から乗組員に、「なぜこの職業を選んだのか」や「給料はいくら」などの質問が出され、答えにくい質問などもありましたが、乗組員の皆さんは真摯に受け答えしていました。

職場体験後に実施したアンケートでは、船員の仕事は「難しそう」という感想が最も多かった一方で、船員の仕事に魅力を感じるかという問いに対して、大多数の生徒が「大いに感じる」「多少は感じる」と答えています。中には自由意見と

して「きつそうだけど、いろんな体験ができるので僕も船員になりたい。」と書いた生徒もいました。

この職場体験の取り組みは、インターンシップのできない中学生にとって、海事産業への就業を動機付けするうえで非常に効果的と思われる一方で、こうした職場体験を受け入れてくれるフェリー会社がないと出来ない取り組みです。

幸いにして、北九州地区にはそうしたフェリー船社がありますので、当支局としては、今後もこの「海の職場体験」を継続していきたいと考えており、現在北九州市の教育委員会を通じて来年度の参加校を募集しているところです。

最後に、今回の職場体験は、(財)九州運輸振興センターの助成により実施したのですが、職場体験にご協力いただきました、阪九フェリー(株)、オーシャントランス(株)、関門コンテナターミナル(株)及び(財)北九州港振興協会の皆様に深く感謝申し上げます。

職場体験の様子は、次のURLからご覧になれます。

http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/mail_magazine/pdf/photo/photo_156_1.pdf

(福岡運輸支局 門司港庁舎・若松海事事務所)

日本サバイバルトレーニングセンター (NSTC) 研修会について
於) 北九州市戸畑区

平成24年1月26日(木)に西日本地区の運輸局海事系職員(技官・事務官)により日本サバイバルトレーニングセンター(以下、NSTCという。)において研修会が行われました。

NSTCは、平成23年4月に日本水産株式会社の100%子会社であるニスイマリン工業株式会社により設立された海洋産業従事者に対する海洋安全教育訓練施設であり、海洋事故の際のサバイバルスキルを高めることにより人的損失の低減を図ることを目的とした、日本初の民間の海洋サバイバル訓練施設として設立されています。

また、NSTCは、平成23年12月6日にOPITOの認証を取得しており、これにより日本の海洋産業従事者は、これまで海外で受講していたOPITO認証の訓練を国内で受けることが可能となっております。

OPITO: Offshore Petroleum Industry Training Organization
海洋作業の安全な作業標準や作業者のサバイバルスキルの普及を図ることを目的に国際的な海洋安全教育機関として1991年に英国に設立されたもので、現在では海洋サバイバル訓練の国際基準とされています。

NSTCには、「洋上サバイバル施設」と「消火訓練施設」があり、「洋上サバイバル施設」には、屋内の訓練プール(14m×14m×5m)、屋外のダビット式救命艇、フリーフォール式救命艇が設備され、ここで洋上サバイバル訓練、ヘリコプター水中脱出訓練及び心肺蘇生訓練等が行われており、また、「消火訓

練施設」には、屋外の施設である消火訓練場及び消火訓練用ヘリデッキ、屋内の施設である消火兼脱出施設及び高所脱出訓練デッキが設備され、ここで消火訓練や脱出訓練等が行われております。

当日は、施設の担当者によりNSTC設立に至るまでの経緯や、ニッスイグループとしての海洋産業の健全な発展についての取り組み、特に海上における人命の安全確保に対し前向きに取り組まれていることについて説明を受け、会社としての安全に対する積極的な姿勢を感じることができました。

その後、デモンストレーナーの実演として「洋上サバイバル施設」においてヘリコプター水中脱出訓練、洋上施設脱出訓練、救命いかだ反転訓練、フリーフォール式救命艇による進水訓練、「消火訓練施設」において消火訓練の模様を見せていただき、また、消火兼脱出訓練施設では、実際に煙を使用した視界不良状況での脱出訓練を体験することができ、普段なかなか体験することのできない貴重な体験をさせていただいたと思っております。

今回、このような大変充実した訓練施設において、状況に応じた救命消防訓練等を確認することができ、参加者は一同に知見を深めることができたと思います。今後の業務遂行に大いに参考になり有意義な研修であったと思います。

最後に、今回、我々の研修を受け入れていただきました「ニッスイマリン工業株式会社」様に心より感謝を申し上げたいと思います。

見学会の様子は、次のURLからご覧になれます。

http://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/mail_magazine/pdf/photo/photo_156_2.pdf

(海上安全環境部 船舶安全環境課)

3 九州運輸局・公共交通通信～みんなで守ろう・考えよう、公共交通～

ご挨拶

国土交通省総合政策局公共交通政策部
交通計画課地域振興室長 野田 勝

公共交通政策部交通計画課地域振興室長の野田 勝と申します。昨年7月に公共交通政策部にまいりました。これまでは、道路の整備や管理を中心に、地域づくり、変わったところでは建設残土や廃棄物のリサイクルの推進などにも携わってきました。公共交通に関わる職場は初めてですが、なるべくいろいろな地域の実情に目を配りながら仕事をしていきたいと思っています。

という訳で昨年の10月にある地方鉄道の状況を拝見させて頂きました。失礼ながらご多分に漏れず経営は苦しく、数年前には存続の危機を迎えたのですが、町役場を中心に地域の方々の努力と支援で、事業を継続しているとのこと。利用者のほとんどは地域の高校生と高齢者ですが、少子化で高校生は減少し、さらに高齢者も減っていくため、様々なイベントを行ったり、鉄道そのものを観光資源として活用するなど地域外の利用者を増やす取り組みを進めていらっしゃいます。その努力に頭の下がる想いがしました。

さてたった今「高齢者も減っていく」と書きましたが、一般的には「少子高齢化」

と称されるように高齢者はこれから増えていくと思われています。実際この1月30日に公表された日本の将来人口推計(1)によると、65歳以上の老年人口割合は、平成22年現在の23.0%から、25年後に33.4%(3人に1人)、50年後には39.9%(2.5人に1人)となるとされています。

しかし、これはあくまで日本全体のことであり、比率の話です。地域の公共交通の議論をするのであれば、各地域の動向を実数で把握する必要があります。さきほど紹介した地方鉄道の地元であるW町では、平成17年の老年人口を100とすると、5年ごとに94、89、83、77、67、57と右肩下がり減少すると推計されています(2 注1)。このように平成17年から32年の15年間で高齢者人口の実数が減少する市町村は全国に238市町村(13.2%)あります(2)。おそらく高度成長期に団塊の世代の大多数が進学や就職などを機に他地域に移住したため、その世代が高齢者の仲間入りをするこの時期にも老年人口増加に至らないでしょう。こういった地域では、既に高齢者のみならず各年代にわたって人口減少が進んでおり、必然的に公共交通機関の存続も容易ではなく、まさに生活交通の危機に直面しているわけです。なお、平成の大合併前の旧市町村単位で考えれば、こういう地域はもっと多いと思われそうです。

さて、それ以外の市町村は、しばらくの間は老年人口が増えていきます。老年人口のピークの時期は地域によって異なりますが、日本全体では平成54年に老年人口のピークを迎えると推計されています(1)。そういう高齢者が増える時代の交通に求められるのはどのようなことでしょうか？

通信の世界では数年前によく「ラストワンマイル問題」という言葉が使われていました。光ファイバなどの通信インフラの整備に当たって、最寄り基地局から加入者の自宅までの区間が最大のネックになるということを示した言葉です。公共交通に置き換えると、「駅やバス停など」と「目的地や利用者の自宅」の間が「ラストワンマイル」あるいは「ファーストワンマイル」ということになります。公共交通ではあまり顧みられなかった問題ですが、これからはどうでしょうか。例えば、徒歩による行動範囲が狭くなりがちの高齢者にとっては、駅やバス停までの距離が従来と同じでも、歳とともに負担感は大きくなってきます。また、バス路線が廃止されると最寄りの公共交通機関までの距離は突然長くなることになります。「ファーストワンマイル問題」「ラストワンマイル問題」の重要性は従来より大きくなっていると思います。

デマンド交通の一部には、運行エリア内に極めて密に乗降場所を設定している例があります。これは「ファーストワンマイル問題」「ラストワンマイル問題」の解の一つとして有効だと思います。都市の構造そのものを見直し、コンパクトシティを目指す取り組みはある程度の時間を要しますが、有効性の高い解だと思います。しかし、特に地方部においては、徒歩と公共交通だけで交通を完結させるのはなかなか困難でしょうから、徒歩以外の私的交通を有効に活用することも考える必要があります。

さて、徒歩以外の私的交通に共通する特徴の一つに「利用者が自ら乗り物を用意する必要がある」ということがあります。このため徒歩以外の私的交通と公共交通とを乗り継ぐ場合には、その結節点で「乗り物を始末する」必要が、公共交通から徒歩以外の私的交通に乗り継ぐ場合は「乗り物を用意する」必要が生じます。これが円滑にできないと、公共交通が使いにくいいため、目的地まで私的交通のみで行くことになりがちです。

利用者が「乗り物を始末する」(逆方向の乗り継ぎの場合は「乗り物を用意する」)方法としては、どこかに置いていく(あらかじめ置いておく)、誰かに持ち帰ってもらう(誰かに持って来てもらう)、公共交通に持ち込む(同)、手放す(入手する)の4つの類型が考えられます。は駐車場や駐輪場に駐車するということで、ターミナル駅や空港では旺盛な駐車需要がありますし、都市部の駅周辺では合法、違法問わず多くの自転車が駐輪されている状況が普通に見られます。は結局のところ送迎であり、自宅側では家族、目的地側では訪問先による送迎がよく見られます。の一般的事例にはフェリーがあります(注2)し、は目的地の最寄り駅や空港などでレンタカーを借り帰途で返却するのが典型例です。

これを円滑にしようという取り組みとしては、例えば、については、駅に無料駐車場、駐輪場を整備することで利用者が増加したという事例があります(3)。また、一人乗りの小型モビリティの開発が進められていますが、これには駐車スペースが少なくて済むという利点があり、従来型の自動車より公共交通との相性がよい可能性があります。シニアカーをお使いの方の中には駅やバス停の近所でシニアカーを預かって欲しいとお思いの方がいらっしゃるかもしれません。に
関しては、区間や混雑状況にもよりますが自転車を輪行用の袋に入れて持ち込める場合があるようです。さらに欧米では路面電車に(折りたたんだり、分解せずに)そのまま乗り込める例もあるようです。については、カーシェアリングやレンタサイクルなどが普及しつつあります。

以上、とりとめのない話となってしまいました。利用者を安全に、快適に、速やかに、確実に移動させるというのが交通事業者の使命であるとすれば、ここで述べたような種々の取り組みは必ずしも公共交通の王道ではないかもしれませんが、しかし、少子高齢化という厳しい環境で地域の交通を維持し、少しでも発展させるためには、乗る前、降りた後の利用者がどうしているか、ということも含めてシームレスに考えることも大事だろうと思います。他にも私的交通と公共交通を円滑につなぐような取り組みや工夫があれば、是非ともお知らせ頂きたいとお願いを申し上げて、私からのご挨拶とします。よろしくお願いいたします。

出典：

1 国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(平成24年1月推計)
<http://www.ipss.go.jp/syoushika/tohkei/newest04/sh2401top.html>

2 国立社会保障・人口問題研究所 『日本の市区町村別将来推計人口』
(平成20年12月推計)について
<http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson08/t-page.asp>
(上記urlの「2.推計結果のデータ」の結果表、結果表)

3 第4回交通の諸問題に関する検討会 資料4-1-2 48頁
<http://www.mlit.go.jp/common/000172443.pdf>

注釈：

注1 1の推計と2の推計とでは予測の時点が異なることにご注意下さい。
1は最新推計ですが、これと同じ予測時点での市区町村別の推計は未発表。

注2 車いすを「乗り物」と解釈すれば多数の事例が存在しますが、車いすはむしろ「靴」と同じ概念の物という想いもあり、道交法の「車両」の定義にも車いすは含まれていないことから、あえて紹介をしていません。もちろん車いすを公

公共交通に持ち込め、そのまま利用できるということが、重要であり望ましいことであるということはいまでもありません。

「地域公共交通のあり方を交通基本法とともに考えるシンポジウム」の開催について

本年4月13日(金)に東京にて、地域における公共交通の維持に関する様々な取り組みについての具体的な事例紹介や、有識者によるパネルディスカッション等を通じて、幅広く地域の公共交通の確保維持に関する課題の共有を図るとともに、解決の方向性を探るため、シンポジウムを開催します。詳細につきましては現在調整中であり、決まり次第、ご案内します。

開催日：平成24年4月13日(金)

時間：14:00～シンポジウム、18:30～懇親会

会場：(独)国立大学財務・経営センター 学術総合センター 一橋記念講堂
(東京都千代田区一ツ橋2丁目1番2 / 東京メトロ 東西線 「竹橋」駅 1b 出口)

参加：【シンポジウム】無料、【懇親会】会費制

多数のご参加よろしくお願い致します。

参加のための事前登録方法等については、後日国土交通省ホームページにおいて掲載予定です。

エコ通勤に取り組むシャープ(株)堺事業所を大臣表彰しました

国土交通省では、平成18年から環境保全活動に顕著な功績のあった事業者、事業所、団体に対して、交通関係環境保全優良事業所等表彰を行っています。

平成23年はシャープ株式会社堺事業所(グリーンフロント堺)が、エコ通勤優良事業所認証制度の認証・登録事業所の中から受賞し、平成23年12月13日、国土交通省において表彰式が執り行われ、前田国土交通大臣から表彰状と副賞が贈られました。

シャープ株式会社堺事業所の取り組みの概要を紹介します。平成19年にシャープ株式会社を含め、液晶パネル生産や太陽電池生産の関連企業が、大阪府堺市の工業用地に集結して工場建設を開始しましたが、最寄り駅から約5km離れている上、路線バスが運行していなかったことから、従業員はマイカー通勤を余儀なくされる状態でした。そこで、以下の取り組みを、グリーンフロント堺に立地する他の企業16社と連携して実施することにより、グリーンフロント堺全体において高いエコ通勤比率(約92%)を達成しています。

グリーンフロント堺共通ルールにより、公共交通機関もしくは自転車による通勤を原則として、マイカー通勤を原則的に禁止

マイカー通勤禁止の代替輸送手段として、通勤シャトルバスをグリーンフロント堺にて独自に借り上げ、現在は、路線バスとして運行し、地域住民も利用

天然ガスステーションを設置し、低公害バスの導入を促進

大規模な駐輪場を整備し、自転車通勤を促進

公共交通機関沿線の物件を寮・社宅として借り上げ、エコ通勤しやすい環境を整備

過去の表彰団体の事例等は「エコ通勤ポータルサイト」をご覧ください。

(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/ecommuters/index.html>)

エコ通勤優良事業所認証制度は平成21年6月に創設され、通勤手段をマイカーから、より環境負荷の少ない公共交通機関や自転車等へ転換する「エコ通勤」の取り組みを積極的に推進している事業所（企業、地方公共団体、各種団体など）を認証・登録し、国民に広く紹介する制度です。

また、各自治体で独自に取り組んでいるノーマイカーデー等の取り組みとの連携を図っておりますので、エコ通勤の取り組みに興味がありましたら、各地方運輸局の環境課または、公共交通政策部交通計画課までお問い合わせください。

「地域公共交通マイスター制度」について（関東運輸局）

地域の安全・安心な移動手段を確保していくため、地域公共交通の活性化・再生の重要性が高まるなか、地域の果たす役割が増加しています。しかし、公共交通に対して熱心に取り組む地域がある一方で、取組が進まない地域もある状況です。

このような地域間の差は、公共交通に対して熱意・ノウハウを有し、関係者との調整能力のある人材の有無によるところが大きいことから、多くの地域でこうした人材を育成することが重要な課題となっています。

そこで、関東運輸局では、すでに利便性向上等の成果を挙げた取組や先進的な取組を実践する地域において、その取組を中心となって推進し、知識・経験・熱意を有する方を「地域公共交通マイスター」に任命し、あらゆる機会を利用してその知識・経験・熱意を広めていただく「地域公共交通マイスター制度」を創設いたしました。

マイスターを任命するにあたり、有識者、報道機関代表者、各交通事業者団体代表者の計8名からなる選定委員会を設置し、平成23年4月に13名の方々に初代マイスターにご就任いただきました。初代マイスター13名の取組や経歴等は、関東運輸局のホームページに掲載しております。

(http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kikaku_kankou/meister/date/meister_itiran.pdf)

また、関東運輸局としても、「第1回地域公共交通マイスターワークショップ」の開催（平成23年6月）や局主催の自治体職員を対象とした研修へのアドバイザーとしての招聘（同年8月）等、マイスターの知識・経験を多方面に発信していただく機会の提供を行っております。

マイスターの方々からは、各地域の課題等について、ご自身の経験等を踏まえ、ご協力できる部分については、積極的に対応させていただきたいとの意向をうかがっております。

もし、マイスターへのご相談等の希望がありましたら、是非上記ホームページに掲載した13名の一覧で連絡先をご確認いただき、ご希望のマイスターにご連絡をされますようお願いいたします。

「平成23年度交通まちづくり教室」を開催しました（中部運輸局）

中部運輸局では、平成24年2月2日に「平成23年度交通まちづくり教室」を開催しました。当日は、「10年に一度の寒波」による大雪にもかかわらず、自治体や事業者、総勢40名の担当者の方々に参加いただきました。

当初予定していた中部技術事務所での「交通バリアフリー体験会」は、雪のため

残念ながら実施できませんでしたが、車いすを使ったUDタクシーへの乗車実演やUD車両のメーカーの方による車両紹介の説明などを代わりに行いました。

学識者講義(名古屋産業大学 伊豆原浩二教授、中部大学 磯部友彦教授)では、交通政策のみの視点ではなく、福祉やまちづくりを含めた幅広い視点を持つことの重要性について講義して頂きました。

また、世代や地域によって「交通」に関する価値観や習慣が違うこと、利用者がどのようなライフスタイルを持っているかなどを理解することの必要性についてゼミ形式の講義を行って頂きました。

この講習を通じて、高齢者、障がい者はもとより、すべての人々の移動に係るユニバーサルデザイン化の推進の重要性、まちづくりの一環としての公共交通のあり方についての認識を深め、学識者との対話や体験を通じて利用者目線での行政を行うためには何が必要かを考えていただきました。

今後も、受講者の皆様から頂いた意見を参考に、自治体や事業者の担当者の皆様にとって有意義な研修を開催していきたいと考えています。

地域公共交通確保・維持・改善のためのセミナーの開催について(近畿運輸局)近畿運輸局では、1月19日(木)に大阪市内において「地域公共交通確保・維持・改善のためのセミナー」を開催しました。

当セミナーは、本年度から創設された「地域公共交通確保維持改善事業」を有効に活用いただくことを想定して、学識経験者や自治体・事業者の担当者による理論的・実践的な情報提供や議論を通じて、地域公共交通の確保・維持・改善に取り組む意欲・活力やエネルギーに溢れる人材の育成を目的として開催したものです。

今回、自治体の交通政策担当者や交通事業者等を対象に参加者を募集したところ、定員250名に対し、300名近くの申し込みがあり、地域公共交通の確保・維持・改善への関心の高さを窺い知ることができました。

当日は、3人の講師の先生方から生活交通の確保維持をテーマとした講義をいただくとともに、事例報告として、自治体交通政策担当者によるバス情報ネット検索への取組やNPO法人による実務者育成に向けた取組について報告いただきました。

【当日行われた講演・報告】

「地域最適な生活交通の確保維持に向けて」

国土交通省 総合政策局 公共交通政策部 交通支援課
企画調整官 廣田 健久 氏

「地域公共交通においてバスが担うべき役割とその実現方策」

鳥取大学大学院 工学研究科
教授 谷本 圭志 氏

「バス情報"見える化"への取組 ~バスが見えれば、地域が活きる~」

兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課 地域交通係
主任 荻 裕之 氏

「まちづくりと交通政策に携わる実務者育成の重要性 - 再生塾の実践を通じて」
《第4期アドバンスドコースの発表 長岡京市及び北近畿タンゴ鉄道の課題及び
解決策の提案》

特定非営利活動法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾

理事長 土井 勉 氏

再生塾 第4期アドバンスドコース塾生

「地域鉄道の確保維持改善に向けて」

交通ジャーナリスト 鈴木 文彦 氏

冬の京都観光をお得で便利なカードで！（近畿運輸局）

「歩くまち・京都」を目指す京都市において、京都市内に路線を持つ鉄道事業者
7社、バス事業者8社及び京都市が連携し、京都市内ほぼすべての電車・バスが
自由に乗り降りできる企画乗車券「電車・バスでまわる『歩くまち・京都』京都
フリーパス」(1日券2,000円、2日券(出発地から京都までのJR往復乗車券・
特急券とセット。例えば、福岡市内発28,500円))が、好評につき昨年度より
も利用範囲を広げて発売中(～3月22日)です。

今年度から、1日券においてもJR西日本の路線が利用可能、特典施設が増
加、首都圏でも発売開始(東京・新宿・品川・新横浜等のJR東海ツアーズで
2日券(3,500円)販売中)、ホテルグランヴィア京都やホテル京阪京都のコ
ンシェルジュ(フロント)で発売開始、とますます便利で購入しやすくなってお
ります。

1日券は既に昨年度を上回る約1,100枚、2日券も昨年度同時期より2割多い約
1,000枚(1月30日現在)が発売されております。

観光庁及び近畿運輸局においては、官民一体となった観光振興・公共交通の利用
促進につながる本取組を応援しています。

京都市歩くまち京都推進室HP(京都フリーパス)

<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/soshiki/9-5-0-0-0.html>

京都ミニフリーパス(2日券:3,500円、JR東海ツアーズ各支店で発売)

<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kikaku/kikakuka/freepass.pdf>

近畿運輸局プレス(京都フリーパス)

<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/press/files/1321850450.pdf>

《九州運輸局からのお知らせ》

公共交通に係る意見募集について

・公共交通全般について、幅広くご意見を募集いたします。

(対象はメールマガジンの内容に限りません)

・頂いたご意見のうち、当運輸局において政策提言に当たると考えられたもの
は、国土交通省総合政策局公共交通政策部に報告いたします。

送付先

以下のメールアドレスまで電子メールにてお寄せ下さい。

(添付ファイルは、なるべく避けて頂きますと幸いです。)

九州運輸局交通企画課 [qst-kikaku@qst.mlit.go.jp]

【編集部より】

編集部では、運輸と観光行政に関する取組や話題、イベントの案内、地域の情報

等、本メールマガジンへの掲載記事を広く募集しています。お気軽にご投稿ください。

九州運輸局メールマガジン編集部（九州運輸局総務部内）

mail : mm-kyushu@qst.mlit.go.jp

Tel : 092-472-2312 Fax : 092-471-7192

九州運輸局メールマガジンのバックナンバー閲覧はこちらから
http://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/mail_magazine/top.html