



九州運輸局メールマガジン
平成23年1月4日 号外
～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/>



新年あけましておめでとうございます。
本日と明日5日に、九州運輸局長をはじめとする幹部の年頭の辞を、「号外」としまして配信します。



- ◆目次◆
【年頭の辞】
・九州運輸局長 玉木良知
・九州運輸局次長 澤山健一
・九州運輸局企画観光部長 加藤 進
・九州運輸局交通環境部長 小宮 範幸



【年頭の辞】
九州運輸局長 玉木 良知

新年明けましておめでとうございます。
平成23年の年頭に当たり、謹んで新年のお慶びを申し上げますとともに、九州の観光・運輸行政に関する抱負を述べさせていただきます。

地域活性化に立脚した観光立国の実現や総合的な交通ビジョンの実現は、政府の重要課題の一つであり、九州運輸局では、観光振興による地域活性化、地域の実情に応じた交通体系の整備や人々の移動手段の確保などの地域公共交通の維持・確保・活性化、効率的で環境に優しい物流システムの形成など、九州における観光・交通に関する様々な施策を総合的に推進しております。

以下、観光・運輸行政について、それぞれ述べさせていただきます。

観光につきまして、昨年の訪日外国人の旅行者は、韓国市場の景気回復や中国からのクルーズ船の爆発的寄港増加により、世界同時不況や新型インフルエンザの影響を受けた一昨年に比べ大きく回復しました。本年は昨年に引き続き外航クルーズ船の多数の寄港が予定され、また、九州新幹線の全線開業など人的交流の拡大が期待されるところです。これらの機会を逸することの無きように、「訪日外国人3000万人プログラム」の第1期目標値である2013年・1500万人

の達成に向け、九州観光推進機構や関係自治体等と協力して、ビジット・ジャパン地方連携事業を展開してまいります。また、国内旅行は昨年来依然として厳しい状況が続いておりますが、自然、歴史、文化、近代化遺産など九州の豊かな観光資源を最大限に活用しながら、関係者の皆様と連携して、地域が主体となって行う滞在型観光の推進に向けた観光圏整備事業やプラットフォーム支援事業等を積極的に推進し、観光地としての九州の魅力アップを図ってまいります。

特に昨年は、九州がインバウンド誘致のターゲットとしている韓国、中国、台湾、香港、タイ、シンガポールの6カ国・地域から旅行業関係者等約100名の参加を得、九州においては初開催となるインバウンドビジネスフォーラムを開催し好評を頂きました。また、外国人旅行者の移動、滞在、観光等の利便性や快適性を向上させリピーター化を進めるため、外国語表記や案内情報の充実等、九州の玄関口である福岡地区における受入環境の整備を進めるべく「地域関係者会議」を設置、更には外航クルーズ船の寄港増加に対応し、受け入れ環境改善や海外船社への情報発信を行うことを目的として「九州クルーズ振興協議会」の中に「インバウンド部会」を立ち上げるなど諸施策を展開してまいりました。本年も、その効果を検証しながら、時代のニーズに即した新しい事業に積極的に取り組んでまいります。

運輸行政に関しまして、最初に、各分野共通の課題について述べさせていただきます。

第一に、運輸事業において最も基本にすべきは安全であるという認識のもと、各運輸事業者の経営トップから現場まで一体となって安全風土の構築を図るべく運輸安全マネジメントを強力に推進するとともに、その評価を行うほか、事業監査などを通じた事後チェックを的確に実施し、運輸事業の安全・安心を確保します。

また、地域住民や来訪者の移動手段である地域公共交通の維持・確保・活性化も、重要な課題です。九州運輸局では、各種支援制度の活用その他、「地域公共交通活性化・再生シンポジウム in 九州」開催など地域におけるノウハウ・情報の提供に取り組んで来たところです。現在、国土交通省では、交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた検討が行われているところであり、引き続き、本検討を踏まえながら、地域公共交通の維持・確保・活性化に取り組んでまいります。

さらに、本年3月の九州新幹線鹿児島ルート全線開業を見据えた交通体系を構築していくことも重要な課題です。

九州運輸局では、九州経済界、地方公共団体、交通・観光事業者団体等の方々からなる「九州における今後の交通のあり方に関する検討会」を立ち上げ、九州新幹線鹿児島ルート全線開業後の交通のあり方、及び地域公共交通のあり方をテーマに検討を進め、昨年12月にとりまとめを行ったところであり、本とりまとめの方向性を踏まえ、取り組んでまいります。

交通分野に係る環境問題への対応につきましては、「京都議定書」の第一約束期間がいよいよ終盤となり、一層の対策が求められているところです。運輸部門のCO₂の排出量の推移をみますと、自動車単体対策や交通運輸関係者の努力により、2001年をピークに、以降2008年まで連続して減少しておりますが、引続き京都議定書の目標達成に向けて、低公害車や次世代自動車の普及促進、運輸事業者のグリーン経営、エコ通勤、エコドライブの推奨、環境的に持続可能な交通（EST）の支援など、関係企業・交通事業者・地方自治体等と連携して取り組んでまいります。

物流につきましては、荷主企業、物流事業者、関係自治体等物流に係る多様な関係者の連携により、モーダルシフトの推進を図るために新設される「モーダルシフト等推進事業」を促進し、環境負荷の少ない物流の実現に取り組んでまいります。

国際物流に関しては、昨年5月に開催された第3回日中韓物流大臣会合で改めて目標設定された「シームレスな物流体系の実現」に向けて、東アジアとの地理的優位性を活かした、効率的な国際物流システムの構築に取り組んでまいります。

バリアフリー施策の推進につきましては、バリアフリー法に基づく基本方針として、各種旅客施設等の目標年次を平成22年に掲げて取り組んできたところですが、施策をより一層推進していくため、平成23年以降の整備目標の設定を含めた新たな基本方針に基づき、ユニバーサルデザインの考え方による、すべての方々に利用しやすい施設及び車両等のバリアフリー化に向けた支援をしてまいります。

また、公共交通機関の利便性向上とバリアフリー化を促進し、人にやさしい公共交通を実現に向けて、「九州バリアフリー等連絡会議」を開催するなど、地域の利用者ニーズの把握に努め、施策に反映してまいります。

鉄道につきましては、九州新幹線鹿児島ルート全線開業に伴い、新たな交通基

軸として、九州の観光及び地域経済の発展に大きく寄与するものと期待されています。また、長崎ルートにつきましては、平成20年に工事実施計画の認可を受け、現在、武雄温泉～諫早間において工事が進捗しています。

一方、地域鉄道につきましては、少子化による通学生の減少や、自家用自動車の利用増等の影響もあり、以前に増して経営環境は厳しい状況にあります。しかし鉄道は速達性・定時性に優れ、環境にやさしい公共交通機関としての役割を担っており、沿線自治体や関係団体等の皆様方と連携して、その支援に積極的に取り組んでまいります。

次に、自動車交通でございますが、乗合バスにつきましてはマイカーの普及や少子高齢化等による長期的な需要減となっております。加えて好調でありました高速バスも景気回復が実態として感じられないなか、高速道路料金など他の要因も含め引続き影響を受けていると事業者の方々からは伺っております。バス事業経営全体が厳しい環境下にはありますが、乗合バスは地域住民の生活の足としてなくてはならない一番身近な公共交通機関でありますので、地域公共交通会議の場等を活用するなど、地域と協同・連携して安定した生活交通の確保・維持を図ってまいります。

また、貸切バスにつきましては安全運行が第一であることを認識し、必要なコストが支弁できるような公正な競争の構築ができるよう取り組んでまいります。

タクシー事業につきましては、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づき設置された21の特定地域協議会において地域計画を作成し、また実施主体とされたタクシー事業者から申請の特定事業計画を認定してきたところです。今後とも、協議会において関係者が諸問題の解決に向けて相互に連携協力を図りつつ、それぞれの地域においてタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするための取り組みを推進してまいります。

トラック事業につきましては、依然厳しい経営環境にはありますが、トラック運送適正取引推進パートナーシップ会議を引き続き開催し、現下の課題である荷主・元請・下請の役割・責務を明確化し、適切な関係創出を図り適正取引を推進してまいります。

また、管内の全運輸支局におけるパートナーシップ会議の開催に取り組んでまいりたいと考えております。

自動車の登録・検査につきましては、自動車に係る登録・検査制度の確実な運用を図るとともに、ワンストップサービスの平成25年度本格運用開始に向け、関係機関と連携し取り組んでまいります。

また、「安全で環境と調和のとれた快適な車社会の実現」のためには、ユーザーの自己責任による自動車の適切な維持管理が重要であることから、「点検整備推進運動」、「不正改造車排除運動」並びに深夜を含め街頭検査を積極的に展開し、点検整備励行の推進と不正改造車の排除を図るとともに、コンプライアンスの定着など、自動車整備事業の適正な運営の徹底に努めてまいります。

海事産業のうち、海上運送分野におきましては、昨今、輸送需要はやや回復基調にあるものの、景気の停滞、離島における過疎化・高齢化の進行、高速道路料金などの要因も含め、依然として低調な推移となっており、内航海運業、旅客船事業とも厳しい経営環境にあります。今後引き続き、内航海運事業における基盤強化の促進、海上交通低炭素化促進事業を始めとした「緊急総合経済対策」による支援、さらには離島航路の経営安定と維持・活性化に向けた諸施策等に、積極的に取り組んでまいります。

一方、造船業につきましては、九州は全国の3割の建造量を誇っており、大手造船所はここ数年、高水準の操業を続けているものの、急激な円高等の影響もあり経営環境には厳しい面もあることから、今後とも、工事の安全を最優先にして持続的な競争優位性のある「造船アイランド」造りに努めてまいります。

また、少子高齢化が急速に進展する中、内航海運では、船員の高齢化が顕著であり後継者不足が深刻な状況となっており、次世代を担う海事産業の人材確保、並びに計画的な船員の育成等が喫緊の課題となっていることから、引き続き海事産業の人材育成に取り組んでまいります。

海上交通の安全確保等につきましては、適切な船舶の運航管理を徹底し航行の安全に向けて努力してまいります。また、昨今の国際情勢に鑑み、外国船舶の監督（ポート・ステート・コントロール）を国際協力のもと、強力に実施するとともに、外国船舶による油濁損害及び放置座礁船問題が発生しないように、関係機関との連携を緊密に行い、保険未加入船舶の我が国への入港の阻止に努めてまいり

ます。

また、海上交通の労働環境につきましては、若年船員の確保をはじめ、将来にわたって安定した労働力を確保するため、労働条件の改善や海技資格制度の充実を図るなど諸施策を積極的に実施してまいります。

昨年は、口蹄疫や景気の悪化等の影響を受け、厳しい年でありましたが、本年3月には九州新幹線鹿児島ルートが全線開業し、九州の交通・観光が大きく変わる契機となることが予想されます。九州運輸局としては、開業効果を最大限に活用し、福岡・佐賀・熊本・鹿児島といったいわゆる縦軸だけでなく、九州全体の活性化につながるよう、努めてまいります。

こうしたことも踏まえ、旧年に増して職員一丸となって、九州地域の活性化に向けて、積極果敢に取り組んでまいり所存でございます。

本年も、引き続き九州運輸局に対しまして、ご理解とご協力を賜りますよう、宜しくお願い申し上げますとともに、皆様方のご健勝とご多幸をお祈り申し上げます。

【年頭の辞】

九州運輸局次長 澤山 健一

新年明けましておめでとうございます。
本年もどうぞよろしく申し上げます。

昨年は大河ドラマ「龍馬伝」がヒットし、九州の龍馬ゆかりの地も観光客でにぎわいました。「龍馬伝」の後に放映された「坂の上の雲」も興味深く毎回欠かさず見ました。龍馬など幕末の志士や明治期の人々の人生に対する「ひたむきさや情熱」は今でも人の心を打ちます。閉塞感が蔓延している現在の日本に欠けているものを思い出させてくれるような気がします。

政権交代が行われて2年目となり、新政権による本格的な予算編成も行われました。政権交代に対する様々な意見があることは承知していますが、古い組織や制度を変えるための好機と肯定的に捉えたいと思います。バブル崩壊後の停滞感や閉塞感を打開するためには従来のやり方を変えた方がよいと考える人は多いのではないのでしょうか。今までのやり方や制度を盲目的に守ろうとするのではなく幕末や明治期の人々のように古い体制を変え新しい日本を造ろうとするエネルギーが今一番求められているように思います。

国の権限や予算を地方に移譲しようとする動きがあります。権限移譲により住民の利便性や行政の効率が向上するのであれば反対する理由はないように思います。ただ、国が行っている業務には国際機関への対応など国が行うべきものがあるのは明らかですので、個々の業務についてどちらが行った方がより効率的か、国民のニーズにより適切に対応できるか、客観的に判断すべきです。受け皿となる地

方にその業務を担当できる組織・人材があるのかも重要な要素だと思います。

また、広域行政機関を地方に設ける考え方もあるようですが現在の国の出先機関とその機能のどこが異なるのかよく分かりません。そもそも国家公務員も地方公務員も住民にとっては「役人」でありその差はあまりないように思います。国から地方に移せばそれで全てが許されるのではなく、あくまでも業務の効率化や利便性の向上で判断すべきだと思います。

国土交通省では現在「交通基本法」の制定に向けて検討を行っています。併せてその関連予算として従来の地域公共交通に関する各種補助制度を一本化して、地域の実情に合わせてより柔軟に対応できる制度へと改めました。これからも従来の制度にとらわれることなく、社会の変化や地域の実情により適格に対応できるよう、幕末や明治期の人々の「ひたむきさと情熱」を持って、国土交通行政の推進に取り組んでいきたいと思っています。

今後とも皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

【年頭の辞】

九州運輸局企画観光部長 加藤 進

新年明けましておめでとうございます

平成23年の新春を迎え、謹んで新年のお慶びを申し上げます。

今年は、いよいよ九州新幹線鹿児島ルートの中線開業を控える年であり、博多～鹿児島間が約1時間20分で結ばれるとともに、関西をはじめ九州以外の各地との結びつきも強くなる等、九州を巡る交通・観光が大きく変わることが予想されます。各地でも開業気運が高まっており、九州をPRする絶好の機会です。これらの機会も活かしながら、九州の交通・観光分野の活性化に向けて取り組んでまいります。

まず、観光ですが、九州運輸局では、平成25年までに訪日外国人旅行者数を1500万人にするという「訪日外国人旅行者3000万人プログラム」の第一期目標に向け、韓国、中国、台湾、香港をはじめアジアを主なターゲットとして、九州の観光の魅力を発信するとともに、九州への魅力的な旅行商品の造成等を支援する訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）を九州観光推進機構、地方公共団体等と連携し、官民一体で展開してまいりました。特に昨年は、官民の幅広い関係者が一体となり、九州全体として観光立国に向けた取組を推進するため、九州経済団体連合会などの経済界や国の各地方支分部局の長の参加を得て「観光立国の実現に向けた九州官民協議会」を開催しました。また、爆発的に増加した外航クルーズ船の九州寄港に対しては、その受け入れ環境改善やクルーズ船社に対する情報発信等を目的として九州の経済界、各自治体、観光関係者などの参加を得て「九州クルーズ振興協議会」内に「インバウンド部会」を設置したところです。

本年はさらに、これまでの事業で成果を上げてきた施策については一層の強化を図りながら、新たに生じたニーズには積極的かつ効果的な対応を図ってまいります。また合わせて、外国人旅行者の移動、滞在、観光等の利便性や快適性を向上させリピーター化を進めるため、昨年、福岡県・福岡市・交通事業者・観光関係者・まちづくり関係者など、官民が一体となった「地域関係者会議」を立ち上げました。今後はさらに、九州全域における外国語標記や案内情報の充実等、受入環境の整備も鋭意進めてまいります。

一方、地域において複数の地域や関係者が連携して2泊3日以上滞りが可能となる魅力ある地域づくりを目指して「観光圏」整備の支援を行っていますが、さらに、滞在型観光の取り組みの推進や市場との窓口機能を担う「観光地域づくりプラットフォーム」の支援を推進するとともに、社会資本整備や農業・商業等の異業種との連携強化を目指します。このほか、長期滞在型観光などニューツーリズムの普及促進、九州遺産、九州物語をはじめとした観光資源の発掘・育成、情報発信にも鋭意取り組んでまいります。

交通分野では、①九州新幹線鹿児島ルート全線開業により九州をめぐる交通体系が大きく変わることが予想されること、②現在、国土交通省では交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた検討が行われていること、という大きな2つの要素を踏まえ、九州の今後の交通のあり方について関係者間の情報共有・検討を進めるため、九州経済界、九州全県・政令市、交通・観光事業者団体等の方々からなる「九州における今後の交通のあり方に関する検討会を設置し、昨年12月にとりまとめたところです。

検討会のとりまとめの方向性を踏まえ、また、国土交通省の交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた検討状況を踏まえ、公共交通の維持・確保・活性化に取り組んでまいります。

併せて、昨年も「地域公共交通活性化・再生シンポジウム in 九州」の開催や「なるほど！！公共交通の勘どころ」の発行等を行ってきたところであり、各種支援制度の活用の他、引き続き、地域の人材育成やノウハウ・情報の提供を含め、地域公共交通に対する総合的な支援を行ってまいります。

厳しい経済情勢の中、観光・交通に係る取り組みを積極的に展開することにより、九州運輸局が、少しでも九州の発展・活性化のお役に立てるよう尽力してまいります。

皆様方の本年のご健勝、ご多幸を心より祈念いたしまして、新年のご挨拶とさせていただきます。

【年頭の辞】

交通環境部長 小宮 範幸

平成23年の新しい年を迎え、謹んで新春のお慶びを申し上げます。

年頭にあたり、九州運輸局交通環境部における諸課題への取り組みについて所感を述べさせていただきます。

交通環境部は21世紀の国民的課題であります交通環境、物流対策、交通バリアフリー化、交通情報化等多方面にわたる業務を所管しています。

まず、交通環境につきましてですが、政府は昨年、すべての主要国の参加による意欲的な目標の合意を前提に、我国の温室効果ガスの排出を2020年までに基準年比25%削減する。また、2050年までに基準年比80%削減することを中期目標とする「地球温暖化対策基本法案」を閣議決定しました。我が国における二酸化炭素排出量の約2割を占めている運輸部門につきましては、自動車単体対策や交通運輸事業者の努力により2001年以降減少してきているところですが、これまで以上の削減努力が求められることになるかと思えます。現状においては「京都議定書」の6%削減約束を確実に達成することが重要であり、他部門とも協調しながら持続可能な低炭素社会、循環型社会、自然共生社会実現に向けた取組みを強化することが必要だと考えています。

九州運輸局としましては、毎年策定しております「交通環境アクションプラン」を基本に、自家用自動車依存から公共交通利用への転換を図るモビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の推奨や、低公害車や次世代自動車の普及促進、グリーン経営の推進、エコドライブの普及等の諸施策を一層強力に進めてまいります。

また、省エネ法に基づく特定輸送事業者の皆様には、エネルギー使用の合理化の実施状況について、直接現場で意見交換をさせていただき、合理化目標及び達成計画が実効あるものにしていただきたいと考えています。

物流につきましては、物流が経済活動を支える重要な社会的基盤である一方で、二酸化炭素をはじめ各種の環境負荷を社会にもたらしていることから、荷主と物

流事業者による二酸化炭素排出量削減のための先進的な取り組みや、モーダルシフトを含めた輸送効率化について「グリーン物流パートナーシップ会議」による取り組みを支援して参りました。今年度は、新たに設けられる「モーダルシフト等推進事業」を促進し、環境負荷の少ない物流の実現に取り組んでまいります。

一方、昨年5月に開催された第3回日中韓物流大臣会合では改めて3つの項目（○シームレスな物流システムの実現、○環境にやさしい物流の構築、○安全かつ効率的な物流の両立）について合意がなされましたが、中でも「シームレスな物流体系の実現」については、アジア地域の急速な発展により、急増する中国を中心とした東アジアへの物流に関し、九州の地理的優位性を活かした迅速かつ低廉な物流体系を構築する必要があり、産学官が一体となった「北部九州国際物流戦略チーム」において国際複合一貫輸送の実現に向け取り組んでまいります。

また、物流のシステムや輸送効率の向上、環境問題への取り組みについて実態を紹介しながら物流の重要性や役割を説明し、正しい理解・認識を促すため、平成19年から福岡県内の大学を中心に「物流人材発掘事業」を実施して参りましたが、本事業を発展させ、独自に単位が取得出来る講義を開設する大学もあり、一定の成果を上げています。

物流人材発掘事業は大学生に、物流について興味・関心を強く持ってもらうことにより、将来の物流業界を担う優秀な人材を発掘することを目的としており、今後とも引き続き物流業界の紹介・人材の発掘に努めてまいります。

交通バリアフリー化の推進につきましては、平成18年12月に制定された「高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律」における基本方針として、各種旅客施設の目標年次を平成22年として掲げ、ハード・ソフト両面に亘って一体的、総合的に取り組んできたところです。

これまでの取り組みにより、鉄道駅をはじめとする旅客施設等のバリアフリー化は目に見える進展をしているところですが、更に促進していくため、平成23年以降の整備目標の設定を含めた新たな基本方針に基づき、「誰でも、どこでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方による、すべての利用者に使いやすい施設及び車両等のバリアフリー化に向けた支援をしてまいります。

また、公共交通機関の利便性向上とバリアフリー化を促進し、人にやさしい公共交通を実現に向けて、「バリアフリー教室」や「九州バリアフリー等連絡会議」を開催するなど、地域の利用者ニーズの把握に努め、施策に反映してまいります。

