

九州 ounyu Journal

2024年 夏号 VOL. 126



Supported by  日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION

公益財団法人九州運輸振興センター

1本10円の社会貢献

日本財団チャリティー自販機

飲料1本につき10円を社会貢献プロジェクトにご寄付いただく、
自動販売機です。オフィスや施設の自販機を「チャリティー自販機」に変えて
みんなで社会貢献に参加しませんか？



夏九州うんゆジャーナル

左から:桜島小みかん(鹿児島市・桜島エリア) © 鹿児島市

黄熊(鹿児島市・桜島エリア) © 鹿児島市

さつまいも(パフェ) © 鹿児島県

表紙:宮之浦岳山頂(種子島・屋久島エリア) © Soramido-Yakushima



C O N T E N T S

九州ファンコーナー 九州運輸局発↓長崎市役所着……………長崎市長 鈴木史朗 2

特集 鹿児島県の運輸と観光……………鹿児島県 交通政策課、PR観光課、スポーツ振興課、道路建設課、港湾空港課 6

海と空のコーナー 南九州の地域経済と暮らしを支える……………鹿児島県 川内港・指宿港海岸・鹿児島空港における取り組み……………九州地方整備局 鹿児島港湾・空港整備事務所 18

フォトグラフ かごしまふおとぎやらりー……………22

お知らせ 日本財団チャリティー自販機……………24

海事振興セミナー 第25回海事振興セミナー……………内航海運業界のミライを考える……………一般社団法人内航ミライ研究会 代表理事 浦山秀大 専務理事 曾我部公太 26

海事振興セミナー 第25回海事振興セミナー……………一般社団法人海洋共生センターの活動について……………一般社団法人海洋共生センター 副理事長 村中克範 36

新春講演会 九州・沖縄の経済情勢……………日本銀行福岡支店 前支店長 大山慎介 45

新春講演会 我が国の物流の革新に向けた取り組みの動向……………国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課 トラック事業適正化対策室長 齋藤永能 51

エッセイ 屋上談義……………フリーランスライター 藤田崇義 60

第11回懸賞論文結果報告……………67

センターからのお知らせ 第12回懸賞論文募集……………69

九州運輸局だより 九州のうんゆ……………70

報告 理事会及び評議員会……………76

九州運輸局発→長崎市役所着



長崎市長 鈴木史朗
(元九州運輸局長)

【はじめに】

九州運輸局をはじめ、九州地方の運輸・観光関係の皆様、「九州うんゆジャーナル」読者の皆様には、一昨年（2022年）の12月、九州運輸局長就任からわずか半年という短期間で、まさかの突然の退職となり、多大なるご迷惑をおかけしたことに對しまして、深くお詫び申し上げます。

私の退職について、当時の局長、総務部長を含め、局内関係者に初めてお伝えしたのは、2022年12月9日（金）。翌営業日の12月12日（月）が私にとって九州運輸局最終出勤日となり、13日（火）に上京し、退職しました。14日（水）には長崎へ飛び、長崎市役所で長崎市長選挙への出馬表明の記者会見。後は、怒涛の日々…。約4ヶ月間、ガムシヤラに突き進んだ出馬準備及び選挙戦を経て、2023年4月23日（日）に長崎市長選挙で当選させて頂きました。多くの方々にお世話になり、心より感謝申し上げます。誠

にありがとうございました。

当選後は、中2日を置いて4月26日（水）に第36代長崎市長へ就任。以来、市長として目まぐるしい毎日を過ごしております。プライベートな時間がほとんど持てない日々の連続ですが、24時間365日、故郷・長崎市のために働いていることに大きなやりがいを感じています。

【運輸省入省までの歩み】

私は、1967年に長崎市出島町で生まれました。高校までの18年間を長崎市で過ごし、大学進学に伴って上京。1991年に運輸省へ入省し、以来31年間、主に運輸・観光行政に取り組んでまいりました。国家公務員を志望した動機は、公のために尽くす仕事に就きたいという強い思いがあったからです。このような

思いを抱くに至った背景としては、弁護士であり、元長崎市長であった祖父が滅私奉公の精神のもと公に尽くす姿を幼心にも見ていた影響が少なからずあったと思います。

そして、省庁の中でも運輸省を志

望した理由は、故郷・長崎の発展に直結する役所だと思ったからです。大学時代、東京から長崎への帰省には寝台列車「さくら」をよく使っていました。東京駅を16時台に出発して、長崎に到着するのは翌日のお昼近く。朝、目が覚めても未だ本州を抜けていませんでした。「長崎は東京から何と遠いことか。この東京からの距離という地理的ハンディキャップが長崎の発展を阻害している。だから、故郷・長崎の発展のためには交通網の発展が最も大切だ」と考え、運輸省を志望するに至り、平成3年に運輸省へ入省しました。

【九州運輸局長就任から市長選挙出馬へ】

私が九州運輸局長に着任したのは2022年6月28日。前職（第五管区海上保安本部長（神戸市））から引き続きの地方勤務で、しかも故郷・九州への赴任ということで望外

の喜びでした。私はそれまで一貫して、「日本全体が良くなれば長崎も良くなる」と信じて国の運輸・観光行政に邁進してきましたので、この時点では長崎市長選挙への出馬は頭の片隅にもありませんでした。

しかしながら、九州運輸局長就任の約3ヶ月後に西九州新幹線（長崎（武雄温泉）開業を迎え、高頻度で長崎出張が入り、長崎の現地を視察し、地元の皆様と意見交換する中で、長崎市が全国ワーストレベルの人口減少危機を克服することができるとか否かの瀬戸際に立たされていることを思い知らされました。

「西九州新幹線開業を契機として進行している『100年に一度のまちづくり』を上手に活かせば、この人口減少危機を克服できるのではないか」。

「そのために、私がこれまでの運輸省・国土交通省勤務で積み上げてきた経験と人的ネットワークを活用すれば故郷・長崎市に貢献できるのではないか」。

そういった思いが込み上げてきて、これまで自ら思いもよらなかった長崎市長選挙への出馬を決意するに至ったのです。

【九州運輸局での思い出】

約半年という短い在任期間ではありましたが、JR肥薩線復旧問題、物流2024年問題、Maasをはじめ九州各県の観光連携、桜島噴火をはじめ災害対応等々、多岐にわたる案件を経験し、とても密度の濃い時間を過ごさせて頂きました。

その中でも最も強く印象に残っている思い出は、西九州新幹線（長崎（武雄温泉）開業です。1973年に整備計画が決定されて以来、半世紀の間、地元長崎で、そして、運輸省・国土交通省で、多くの関係者が血の滲むような努力を続ける姿を私自身間近で見

てきただけに感慨無量でした。

開業日（2022年9月23日）には、国土交通省から、斉藤大臣（長崎駅）、豊田副大臣（大村駅）、古川政務官（武雄温泉駅）、藤井事務次官（嬉野温泉駅）、上原鉄道局長（諫早駅）と政務三役・次官・局長が手分けして5駅の開業記念式典に臨みました。九州運輸局からは、局長以下幹部が手分けして本省幹部アテンド等の対応にあたりました。

なお、2011年3月12日の九州新幹線鹿児島ルート全線開業（博多（新八代）の際には、その前日に東日本大震災が発災し甚大な被害が生じたことから開業記念式典が全てキャンセルになり、JR九州、鉄道・運輸機構等の関係者の皆様は残念な思いをされましたが、今回の西九州新幹線では無事に開業記念式典を開催することができ、皆様、晴れやかな顔をされていました。



西福岡マリーナ「マリノア」における次世代バイオ燃料継続利用表明式（2022年7月31日）



西九州新幹線開業記念式典（右から2番目。2022年9月23日）



西九州新幹線に対する年末年始輸送安全総点検（2022年12月10日）

嬉野温泉駅から武雄温泉駅まで乗って、折り返して長崎駅へ

③ 長崎市内のホテルで開催された開業記念式典へ出席

その日の午後、斉藤大臣は当初、軍艦島視察の予定でしたが、その直前に発生した台風14号被害への対応等から午後

の予定がキャンセルになり、午後イチで東京への帰路につかれました。

西九州新幹線開業当日午前中の斉藤大臣のスケジュールは以下のとおりハードでした。

① 早朝の長崎駅始発列車出発式へ出席

← 長崎駅から始発の次の列車に乗って嬉野温泉駅へ

② 嬉野温泉駅前で開催された開業記念式典へ出席

とします。

【長崎市長就任1年を経て】

長崎市長就任から1年以上経過しましたが、振り返ってみれば、あっという間の1年でした。しかし、これまでの出来事、自分が経験したことを思い返せば、あまりにもたくさんの方があり、密度の濃い1年という印象です。とにかく1年間無我夢中で全力疾走してきました。

上述のとおり、長崎市は今、人口減少というピンチである一方、新たなまちの基盤を活かすチャンスでもあるという極めて重要な節目にあります。

長崎のまちは非常に高いポテンシャルを秘めた、とても魅力的なまちです。世界との交流の中で発展してきた歴史・伝統・文化。海にも山にも近い、豊かな自然。そのよ

育まれてきた食の魅力。長崎は様々な魅力に溢れていますが、何と云っても、最大の魅力は「人」。特に、古来、出島などを通じて外の人や文化と交流してきたDNAもあって、外の人に対して「優しい」「あたたかい」「寛容」「思いやり」のある長崎人気があります。

これらの魅力に加えて、西九州新幹線開業を契機に整備された出島メッセ長崎や長崎駅周辺の再開発、



長崎市の姉妹都市サントス市（ブラジル）との交流（2023年9月）

今年10月14日開業予定の長崎スタジアムシティなど、新たなまちの基盤を上手に活用すれば、内外の人、企業、投資を長崎市へ呼び込むことができますと考えています。

しかし、このような新たなまちの

基盤やそれに伴うまちの賑わいは現時点では長崎駅周辺をはじめとする市内中心部に限定されていると考えています。地域活性化効果を「点」に終わらせるのではなく、「線」へ、さらには「面」へと広がっていくためには、交通ネットワークの拡充が極めて重要です。また、観光・交流による地域活性化も大切になってきますが、単に観光客数を増やすといった「量」の拡大にとどまることなく、高付加価値化やナイトタイムエコノミー活性化等により「稼げる観光・交流」への体質改善を図ることが喫緊の課題となっています。これらの課題に対応するためには、九州運輸局や九州各地の運輸・観光関係者の皆様との連携が必要不可欠です。

「九州は一つ」です。

市長就任後の1年間で既に九州各地の皆様には様々な案件で大変お世話になっておりますが、今後とも引き続き長崎市のことをどうぞよろしくお願い申し上げます。



長崎市長室にて

鹿児島県の運輸と観光

鹿児島県

交通政策課、PR観光課、スポーツ振興課
道路建設課、港湾空港課

1 はじめに

鹿児島県は、我が国本土の西南部に位置し、総面積は約9,187㎡で全国第10位、2,643kmの長い海岸線を持ち、太平洋と東シナ海に囲まれた南北約600kmにわたる広大な県土を有しています。

この県土の広がりの中に、紺碧の錦江湾に雄大に浮かぶ活火山「桜島」など美しい自然環境が織りなす四季折々の景観、特色ある島々、変化に富んだ長い海岸線、奥深い歴史を感じさせる名所、源泉数全国第2位を誇る良質な温泉など、魅力ある観光資源が存在します。

また、世界的に価値を認められた資源も豊富であり、国内で最多の3つの世界遺産（世界自然遺産：「屋久島」、「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」、世界文化遺産：「明治日本の産業革命遺産」）を有しています。

そして、本県は、我が国本土の最南端に位置し、世界の経済成長の6割を占めるアジアに近接しています。こうした地理的優位性を生かした交通・物流ネットワークも構築されており、ソウル、上海、台北、香港といった各主要都市と定期航空路線で結ばれているとともに、鹿児島港、川内港、志布志港の3つのCIQ機能を有する国際物流港湾があり、中国、台湾、韓国への国際定期コンテナ航路が開設されています。

本県では、「誰もが安心して暮らし、活躍できる鹿児島」を目指す姿勢とし、時代の潮流にも的確に対応し、将来にわたって全ての県民が生き生きと活躍し、安心して心豊かに暮らし続けられる鹿児島の実現に向けて、主要な幹線道路等の整備や港湾・空港の機能向上、国内外の航路・航空路、地域の実情に合わせた公共交通機関の維持・拡充など、県内外・国内外に繋がるアジアの中核

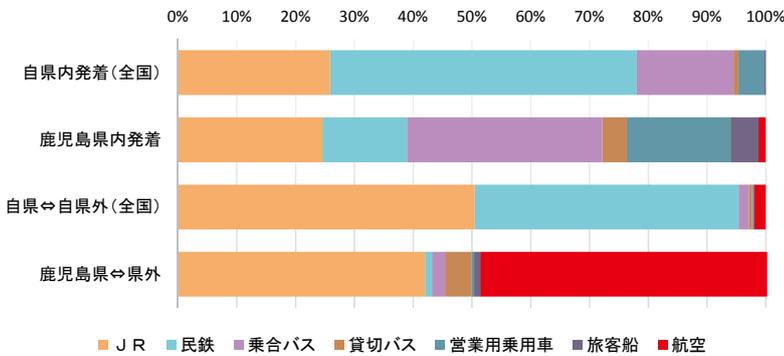
都市にふさわしい陸・海・空の交通ネットワークに取り組んでいます。

2 鹿児島県の運輸について

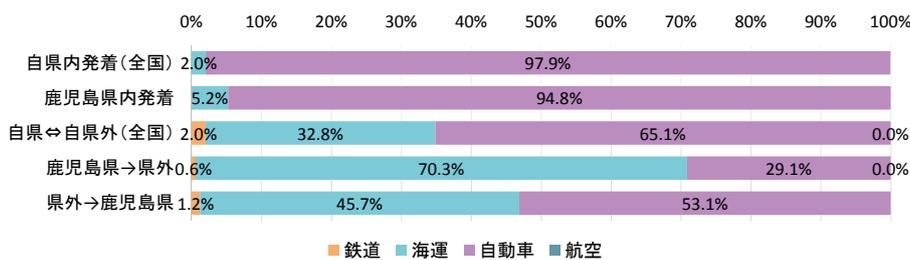
(1) 旅客・貨物流動の現状

本県の旅客流動量（除く自家用車）は、令和4年度で約8千万人となつていますが、9割が県内の流動となっています。県内の輸送機関別

輸送機関別旅客流動動向



輸送機関別貨物流動割合（輸送トンベース）



で見るとバスやタクシーの利用が6割程度とバス・タクシーへの依存度が高くなつています。また、多くの有人離島を持つため旅客船の利用が5%程度あります。全国的には県内・県外とも主な移動手段が鉄道であることと比べると、本県における県外への流動は、地理的な条件が

ら、都市圏への移動に航空機を利用する割合が高く、九州圏内ではJRやバスを利用する割合が高くなるなどの特徴があります。

貨物流動については、令和4年度で約7千5百万トンで、うち63%が県内発着、26%が本県発、11%が本県着の貨物となっています。輸送機関別では、県内発着では、自動車が必要な比重を占めていますが、本県発では、(原油の輸送が9割以上を占める)海運の割合が非常に大きくなっています。また、本県着の貨物についても、石油製品を輸送する海運の割合が高めとなっているなど、貨物流動においても、本県の地理的条件などが影響した特徴が現れています。

(2) 航空について

① 鹿児島空港の概況

鹿児島空港は、昭和47年4月に鹿児島市内から現在地(霧島市溝辺(みぞべ)町)に移転し、令和6年4月で開港から52年となっています。県本土のほぼ中央部に位置し、東に国立公園である霧島連峰、南に鹿児島のシンボル桜島が眺望できる台地(標高272m)に総面積18

2haで形成されています。九州自動車道溝辺鹿児島空港インターチェンジに隣接し、南九州地域の各都市からのアクセスも容易(鹿児島市内からバスで最短38分、熊本県人吉市…同52分)となっています。令和5年の国内・国際路線を合わせた利用者は、約5,516千人(速報値)であり、国内の空港の中でも9番目の利用者数を誇る拠点空港です。

鹿児島空港の機能強化については、国際線の便数増加に伴う利用者数の急増による出入国審査場や出国待合所等の狭隘化に対応するため、令和2年7月に国際線ターミナルビルが増改築されました。また、令和3年10月にはビジネスジェット専用施設「桜島」の供用が開始されました。

② 離島空港の概況

本県には、鹿児島空港の他に、種子島、屋久島、奄美大島、喜界島、徳之島、沖永良部島、与論島の7つの離島に空港が整備されています。

令和5年の各空港国内線を合わせた利用者数は、約1,648千人(速報値)であり、地域住民の生活路線として、また、観光・産業振興など離島の活性化を図る上からも極めて

重要な役割を果たしています。

航空機の安全運航の確保及び旅客の利便性向上を図るため、施設の機能保持・充実に努めており、各空港において、滑走路端安全区域(RESA)の整備や、航空灯火のLED化等を進めています。また、屋久島空港では、関東方面からのジェット機による直行便就航に必要な滑走路延長に対する地元自治体等の要望を受け、交流人口の更なる拡大や農水産物等の迅速な輸送による地域経済の発展を目的として、令和6年度に滑走路延長事業が新規事業として採択されたところであり、今後、早期完成に向けた取組を進めていきます。

③ 国内路線の概況

鹿児島空港発の国内路線としては、東京、大阪など国内主要都市とを結ぶ10路線と、奄美大島や屋久島等の県内の離島とを結ぶ7路線の計17路線(80往復/日)が運航されています。(令和6年7月現在)

県内の国内航空路線を取り巻く環境は、九州新幹線の全線開業、日本航空の経営再建に伴う路線見直しに加え、東日本大震災による航空需要の減少、燃油価格の高騰など利用者

数は減少傾向にありましたが、格安航空会社(LCC)の就航により、増加。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響による航空需要の減少により再び減少がみられ、現在はほぼコロナ禍前までに戻っている状況です。

離島航空路線は、離島住民の生活や産業活動にとって極めて重要な交通手段となっていますが、採算性の面などで大きな課題を抱えており、県では、その維持・確保を図るために、運航費補助をはじめ、航空機購入費の補助や着陸料の軽減措置などの支援策を講じてきています。

多彩な魅力にあふれたこれらの離島は、県内だけでなく、県外とも結びついており、独特の生態系を持ち、世界自然遺産に登録された奄美大島の玄関口である奄美空港は、東京(羽田・成田)、大阪(伊丹・関西)、福岡、沖縄にそれぞれ1往復/日が就航しています。

④ 国際路線の概況

鹿児島空港には、現在(2024年夏ダイヤ7月現在)、平成2年5月に開設されたソウル線(大韓航空・3往復/週)、平成14年8月に開設された上海線(中国東方航空…

「鹿児島県の航空ネットワーク」

鹿児島県からもっと海外へ



鹿児島県の全路線数：35路線（R6.7月末現在）

鹿児島空港利用者数（R5年速報値）	
国内線	5,463千人
国際線	53千人
計	5,516千人

【内 訳】

●鹿児島空港発着路線

国内線：17路線（80往復/日）

国際線：4路線（10便/週）

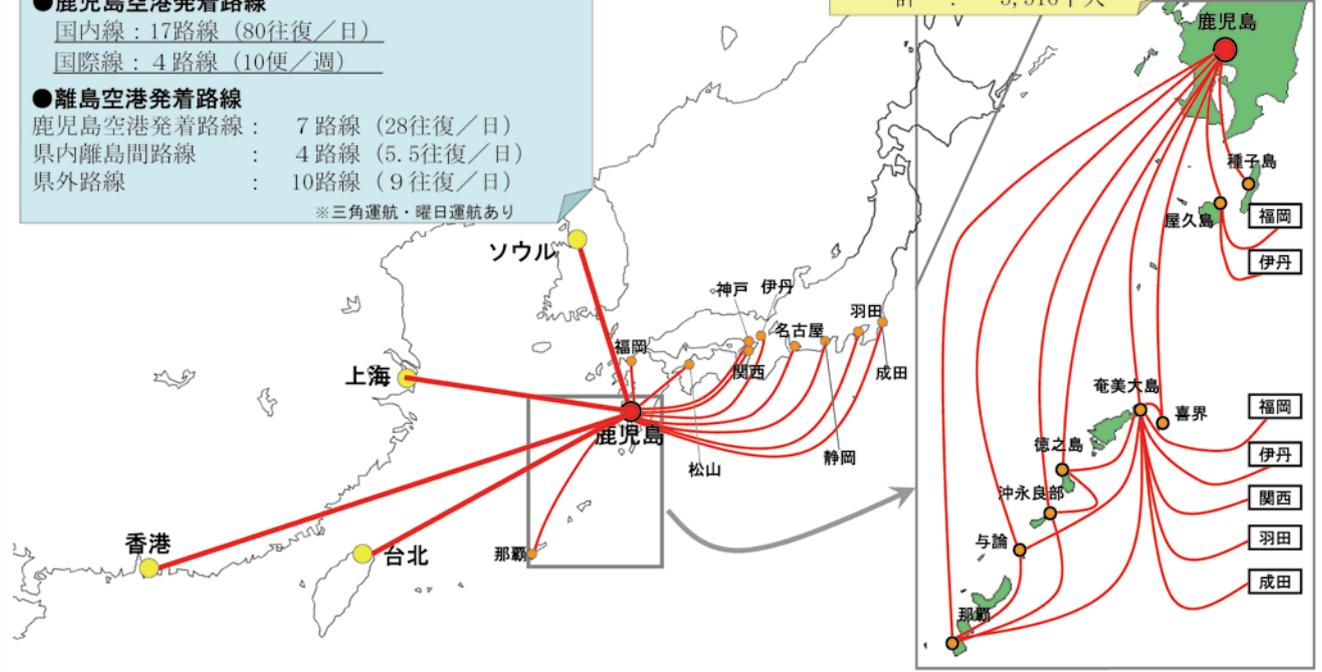
●離島空港発着路線

鹿児島空港発着路線：7路線（28往復/日）

県内離島間路線：4路線（5.5往復/日）

県外路線：10路線（9往復/日）

※三角運航・曜日運航あり



2往復/週）、平成24年3月に開設された台北線（チャイナエアライン・2往復/週）、平成26年3月に開設された香港線（香港航空・3往復/週、香港エクスプレス3往復/週※7月現在運休中）の4つの国際定期路線が就航していますが、コロナ禍の影響等により、依然として減便や運休が続いています。

国際定期路線の充実に当たっては、グランドハンドリングなどの空港受入体制の確保が引き続き課題となっていることから、職員の採用支援や航空会社に対する応援職員の派遣要請などに引き続き取り組むとともに、今後の増便等も見据え、既存事業者との連携に加え、新規事業者の誘致及び事業開始に伴う支援を行い、受入体制の確保・強化を図ります。

また、併せて、イン・アウト双方向からのより一層の利用促進策を講じるなどの対策を行います。

(3) 海上交通について

① 港湾の概況

本県は、九州本土地域から与論島まで広大な地域に、海岸線延長2,643km（全国第3位）、有人離島

28島を有し、港湾数は131港で日本一多い県となっています。

このうち重要港湾は、南に開かれた鹿児島港、東の太平洋に開かれた志布志港、西の東シナ海に面する川内港、離島には種子島の西之表港、奄美大島の名瀬港の計5港があります。このほか、県管理地方港湾41港、市町村管理地方港湾85港があります。

また、本県は、我が国本土の最南端に位置し、地理的に南に開かれており、発展の著しい中国や東南アジア諸国に近接していることから、県政の大きな目標である「快適な生活環境の向上と世界につながる県土の創造」の実現に向け、主要施策に「人やモノの交流を支える交通ネットワークの形成」を位置付け、交通拠点となる港湾の整備を進めています。

(a) 鹿児島港の整備概況

鹿児島港は、県内外を結ぶ人流・物流の拠点として、また、クルーズ船が寄港する交流拠点などとして重要な役割を担っています。

鹿児島港のマリンポートかごしまでは、官民連携による国際クルーズ拠点の形成に向け、取り組んでいる

ところでは、これまで、C I Q機能
を有するターミナルや、22万トン級
のクルーズ船が接岸できる新たな岸
壁の整備が完了しました。

また、鹿児島港本港区北ふ頭に
は、6万トン級のクルーズ船が接岸
できる施設があり、令和6年3月30
日に、マリンポートかごしまと本港
区北ふ頭と合わせて3隻のクルーズ
船が同時に寄港しました。令和5年
には寄港数82回及びクルーズ船観光
客約12・3万人を記録し、今後、更
なる観光客の増加が期待されます。

港湾物流の円滑化とともに、この
ような観光客の増加に対応するた
め、臨海部やクルーズ船寄港時の渋
滞緩和に寄与する臨港道路鴨池中央
港区線の整備を進めています。

**(b) 輸出入拠点港の整備（志布志
港・川内港）**

志布志港は、南九州地域の国際物
流拠点港として、平成23年5月には
国際バルク戦略港湾に選定されるな
ど、南九州畜産地帯などへの飼料の
輸入基地としての役割を果たすほ
か、外貿定期コンテナ航路や国内航
路として、東京・阪神・沖縄等への
フェリーやRORO船が就航してい
ます。特に、外貿コンテナについて

は、現在、台湾航路や中国航路、韓
国航路、国際フェイダー航路の4航
路週10便が就航しており、令和4年
の外貿コンテナ取扱量は、約10万9
千TEU（実入り約6万9千TEU
U）となっています。

同港は、新若浜地区の国際コンテ
ナターミナルにおいて、沖待ちの解
消による荷役の向上を図るため、コ
ンテナ船2隻同時接岸が可能となる
80メートルの岸壁延伸を行い、令和
4年1月に供用開始したところで
す。現在、飼料穀物の効率的な輸入
に向けた大型バルク船に対応する新
たな岸壁等の整備を進めています。

川内港は、本県北西部地域におけ
る拠点港湾として、背後地域に紙・
パルプ関連企業が立地するととも
に、韓国とを結ぶ外貿定期コンテナ
航路（1航路週4便）及び神戸港と
接続する国際フェイダー航路が就航
しており、主要品目は木材チップや
紙・パルプで、令和4年の外貿コン
テナ取扱量は、約2万4千TEUと
なっています。

同港は、唐浜地区において、林産
品の輸出货量増加等に伴う船舶の大型
化に対応するため、耐震強化岸壁や
航路・泊地など、国際物流ターミナ
ルの整備を進めています。

**(c) 離島生活航路における就航率
及び輸送の安定性向上**

離島や奄美地域における定期船舶
路は、「海上の国道」として重要な
役割を担っています。特に奄美地域
では、定期船の対応を1島2港で
行っていますが、現在、さらなる輸
送効率の向上やコスト削減、及び定
期船の就航率向上のため、防波堤等
の整備を進めています。

重要港湾の西之表港および名瀬港
については、大規模自然災害時に
ける海上からの緊急物資等の輸送に
対応するため、防波堤の改良、耐震
強化岸壁および航路・泊地等の整備
を進めています。このうち、名瀬港
では定期フェリーが発着する耐震
強化岸壁2バースのうち、1バー
スの供用を令和6年4月に開始し
ました。

本県は外海に面する離島を有し台
風常襲地帯であることから、必要な
生活環境基盤、交通基盤、産業基盤
である離島港湾の整備を着実に進め
てまいります。

② 旅客輸送

本県は、薩摩・大隅両半島と、28
の有人離島を有していることから、

多くのフェリーや旅客船が、錦江湾
内や、本土と奄美群島をはじめ、種
子島、屋久島、三島、十島等との間
で運航しているほか、関西と志布志
を結ぶ航路なども運航しています。

イルカの泳ぐ姿も間近に見られる
錦江湾内には、鹿児島港と桜島港の
間を24時間運航している桜島フェ
リーや薩摩半島と大隅半島の南端を
結ぶ山川・根占フェリーなど、薩
摩、大隅両半島間を結ぶ定期航路が
運航しています。

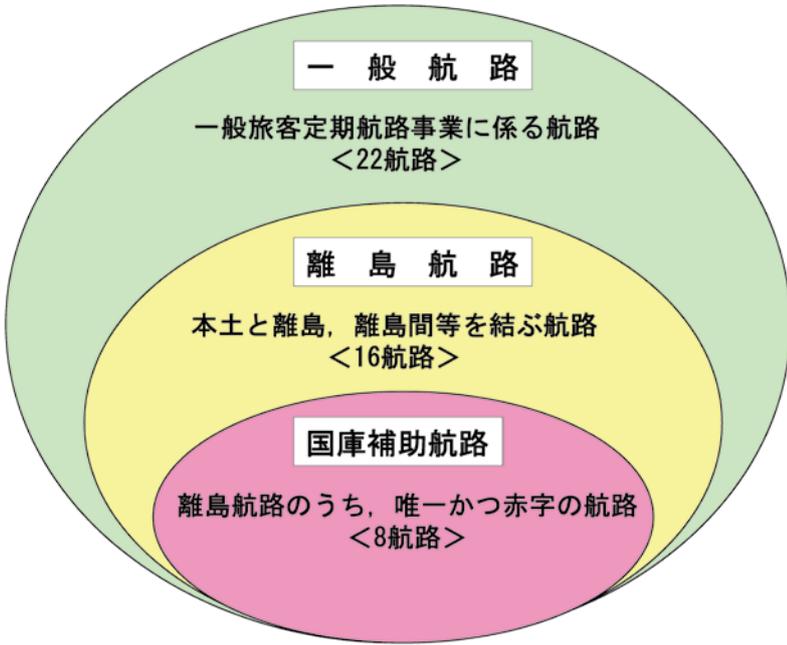
東洋のガラパゴスと呼ばれ、世界
自然遺産の登録地である奄美群島に
は、鹿児島から奄美群島、沖縄を結
ぶ約730kmの長大航路が毎日1便
運航しており、鹿児島から喜界島な
ど奄美群島を結ぶ約660kmの長大
航路も運航しています。

世界自然遺産の登録地である屋
久島やロケットの発射基地がある
種子島では、本土との間にフェ
リーやジェットフォイルが運航し
ています。

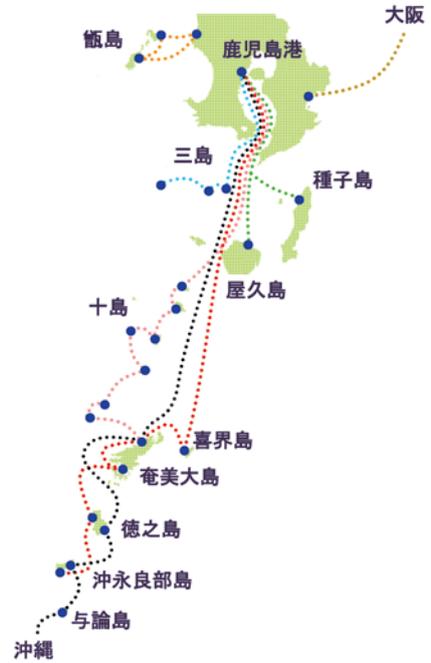
このほか、三島村や十島村には、
本土との間に、島民にとって唯一
の交通手段として、全国でも珍し
い村営のフェリーがそれぞれ運航
しています。

また、釣りファンの間で人気の甌

鹿児島県内の旅客航路の概況（航路図）



主な航路



島では、フェリーと高速船が運航しています。

これら離島航路のうち10航路については、住民の日常生活に必要不可欠な航路として、国や県が補助を行い、その維持に努めています。

また、国の「地域公共交通確保維持改善事業」に基づき、国庫補助航路において地域協議会を開催しており、国や運航事業者、地元自治体や地域住民と一体となって、航路の維持・改善策の他、代替船建造等についても検討を行い、持続可能な運航体制の確立に努めています。

(4) 国の交付金を活用した航空・航路運賃軽減等について

鹿児島ー奄美群島間の航空路線・航路において、平成26年7月から、鹿児島ー奄美群島間等の航路・航空路の運賃軽減事業を実施し、令和元年7月からは、奄美群島外の学校等に在学する者で、奄美群島の住民に扶養されている者等を新たに対象者に加え、令和6年4月から、航路・航空路の運賃軽減事業の対象路線に沖縄ー奄美群島間を拡充（航路は7月から）したほか、鹿児島ー奄美群島間等の対象者に介護帰

省者を加えるなど、制度の拡充を図っています。

なお、沖縄県と連携し、平成28年7月から奄美大島ー那覇間及び与論ー那覇間の航空運賃及び奄美群島各島・沖縄間の航路運賃の軽減事業を実施し、沖縄との交流促進に寄与しています。

令和3年度からは、航空・航路事業者と連携したプロモーションへの支援を行うことで、奄美群島への誘客及び群島内周遊促進に寄与しています。

さらに、甑島、三島、十島、種子島、屋久島など、特定有人国境離島地域の航空路・航路においては、平成29年度から、特定有人国境離島地域社会維持推進交付金を活用し、住民のほか、島外の高校や大学に通う学生や介護のために来島する親族等を対象として、離島住民等の負担を軽減する航路・航空路の離島住民割引を行っています。

(5) 高速道路等について

① 広域的交流ネットワーク

薩摩・大隅半島や多くの離島を有する本県においては、公共交通機関が不十分で道路交通に対する依存度

が非常に高く、高速道路をはじめとする道路網の早期整備が必要不可欠です。しかしながら、本県における高規格道路の整備率は、全国と比較しても、依然として遅れている状況です。

本県が全国に誇る農林水産業のさらなる振興や、自然・食・文化・人・歴史など鹿児島県の特色ある地域資源を生かした魅力ある観光鹿児島づくりを進めるためには、高規格道路である薩摩半島の南九州西回り自動車道や大隅半島の東九州自動車道などの高速交通ネットワークの早期整備が極めて重要であると考えており、早期完成に向けて全力で取り組んでいるところです。

② 高規格道路

九州縦貫自動車道は、北九州市から佐賀・熊本県を経由し、宮崎県えびの市から宮崎市に至る宮崎線と、えびの市から鹿児島市に至る鹿児島線からなる延長428kmの道路で、宮崎、長崎及び大分の各自動車道と広域的な高速交通ネットワークを形成し、経済・産業等の発展に貢献する重要な役割を果たしており、平成16年12月の人吉ICからえびのIC間の4車線化により全線が4車線以

上で供用されています。

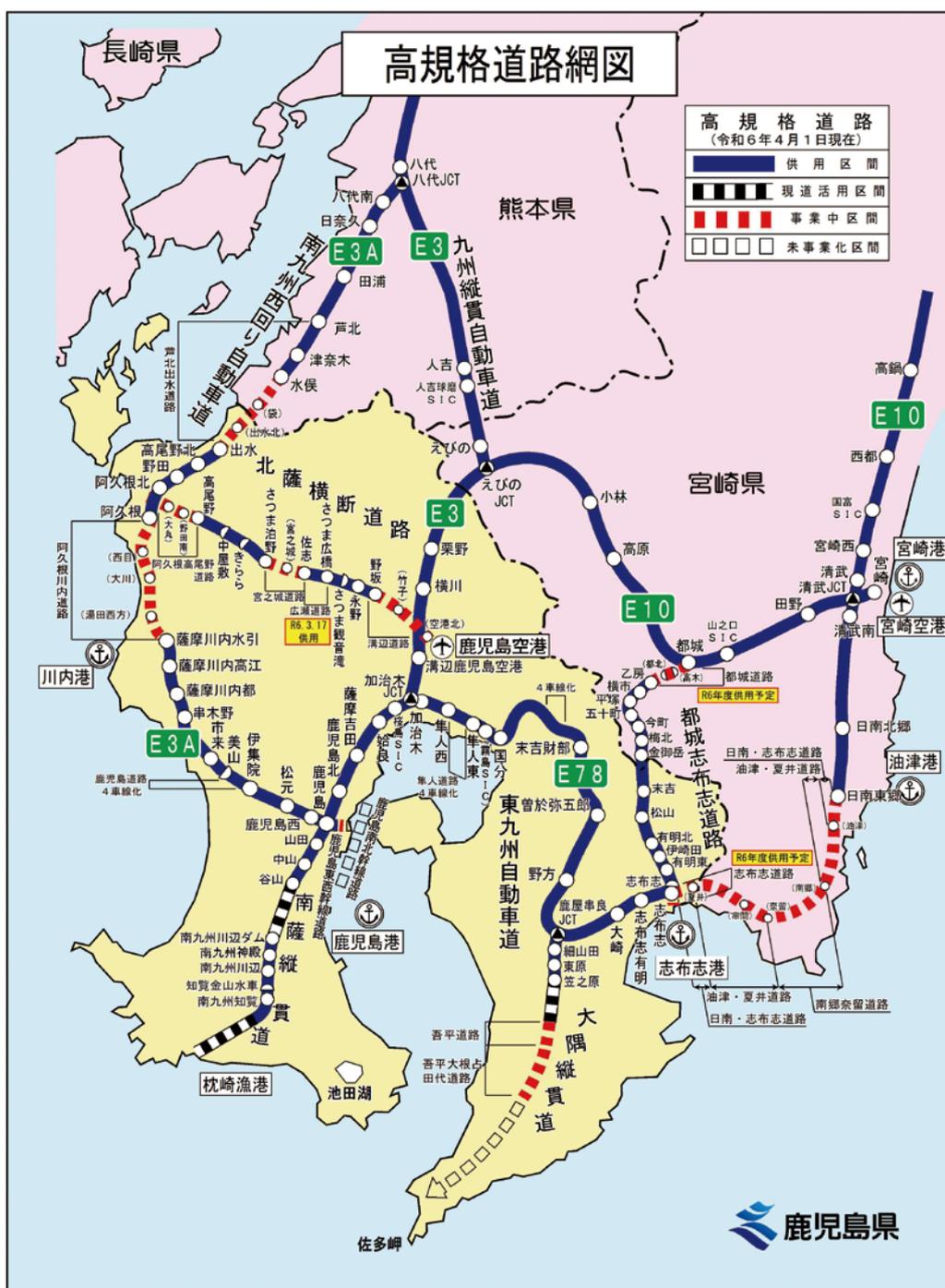
東九州自動車道は、北九州市から九州東岸域の大分県・宮崎県を経由して本県に至る延長約436kmの道路で、我が国有数の「食料供給基

地」である大隅地域の拠点機能を高

め、南九州地域の国際物流拠点港の「志布志港」や鹿児島空港への連結を強化するなど、大隅地域の浮揚発展を図る上で必要不可欠な

道路です。

本自動車道のうち県域内の約91kmについては、加治木JCTから志布志IC間の約83kmが供用され、残る志布志ICから宮崎県境の約8km



は、現在、用地買収や改良工事等が進められています。

南九州西回り自動車道は、熊本県八代市と鹿児島市を結ぶ延長約140kmの一般国道の自動車専用道路で、南九州西部地域間の交流連携の強化やツルをはじめとする恵まれた資源を生かした観光産業の振興、災害時における緊急輸送道路や代替道路の確保など、沿線の今後の地域づくりを進める上で必要不可欠な道路です。

本自動車道のうち県域内の約90kmについては、これまで、鹿児島ICから薩摩川内水引IC間および阿久根ICから出水IC間の合計約61kmが供用され、「芦北出水道路」の出水ICから県境間および「阿久根川内道路」の薩摩川内水引ICから阿久根IC間について、現在、用地買収や改良工事等が進められています。

このほか、現在、国において鹿児島東西幹線道路、県において北薩横断道路など3路線6区間の整備を進めておられます。

鹿児島東西幹線道路は、九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道及び指宿スカイラインの結節点となる鹿児島ICと中心市街地とのアクセ

ス機能を強化するとともに、重要港湾鹿児島港と連結することで効率的な物流ネットワークを形成し、鹿児島市街地部の円滑化と交通渋滞の緩和を目的とした道路であり、現在、田上ICから甲南IC間の市街地向けのトンネルについて整備が進められており、令和5年11月にはシールドマシンによる掘削が開始されたところです。

北薩横断道路は、北薩地域と鹿児島空港を連結するとともに九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道などと一体となって広域交通ネットワークを形成する道路であり、令和6年3月に供用したさつま広橋ICから佐志IC間の5・8kmと合わせて、これまで野坂ICから佐志IC間およびさつま泊野ICから高尾野IC間を供用しており、現在、溝辺道路、宮之城道路及び阿久根高尾野道路の整備を進めています。

都城志布志道路は、九州縦貫自動車道の都城ICと南九州地域の国際物流拠点港である志布志港を結ぶ道路であり、これまで本県域のうち、宮崎県境から志布志IC間を供用しており、残る志布志道路において令和6年度中の供用に向けて整備を進めており、同年度中には、都城志

布志道路の全線が開通することとなります。

大隅縦貫道は、東九州自動車道と一体となって大隅地域の骨格をなし、農業や観光の振興を図る上で重要な道路であり、これまで、鹿屋申良JCTから笠之原IC間を供用しており、現在、吾平道路および吾平大根占田代道路の整備を進めています。

また、南薩地域を縦貫し、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道と一体となって、薩摩半島地域の広域交通ネットワークを形成する南薩縦貫道については、平成29年3月に全線開通しています。

③ 路線バスについて

本県は、高齢化率の高い県であると同時に、多くの離島や過疎地域があります。そのため、路線バスは、地域の方々にとって、通学・通勤・買物などの日常生活に欠かせない交通手段となっています。

路線バスを取り巻く環境については、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の低下や、燃料油高騰による収益の悪化、加えて運転手不足により、バス事業者は運行業務の縮小を迫られ、路線の維持が難し

くなってきました。

このような状況の下、県では、燃料価格高騰に対するバス事業者への支援や、国や市町村、バス事業者等の関係者と密接に連携しながら、国の「地域公共交通確保維持改善事業」や県単独事業の「地方公共交通特別対策事業」を活用して、広域的・幹線的路線（地域間幹線系統）や廃止路線代替バス等への運行費補助等を行っています。

このほか、バス事業者が行う採用活動や免許・資格の取得に係る費用等に対する支援、業界PR動画を活用した人材確保に向けた取組を進めるなど、地域の公共交通機関であるバスの維持・確保に努めているところです。

また、県内の各市町村においても、コミュニティバスやデマンド型交通、自家用有償旅客運送などの取組が行われており、県では、地域公共交通会議等へ参画して、地域が抱える個々の課題解決に向けて一体となつて取り組んでいます。

鹿児島県内の乗合バス輸送人員の推移

資料：鹿児島運輸支局業務概況(R5年度版)



(6) 鉄道について

① 鉄道の概況

本県の鉄道は、平成23年3月12日に博多～鹿児島中央間で全線開業した九州新幹線鹿児島ルート、全国への幹線鉄道網の一翼を担う鹿児島本線・日豊本線と県内の鹿児島地域と南薩地域間を結ぶ指宿枕崎線、さらには隣接する熊本県、宮崎県との間



指宿のたまて箱

を結ぶ肥薩線、吉都線、日南線のJR九州7路線と、同新幹線の開業に伴い、並行在来線としてJR九州から経営分離され、熊本県、鹿児島県及び沿線市町等が出資して設立した第三セクターである肥薩おれんじ鉄道株式会社に運営が引き継がれた肥薩おれんじ鉄道線の8路線で構成されています。

また、新幹線から県内観光地への二次アクセスの向上も図られています。

九州新幹線鹿児島ルートの全線開業に合わせて運行を開始した指宿枕崎線の観光特急列車「指宿のたまて箱」は、天然砂むし温泉や開聞岳な

どで有名な指宿・山川方面へのアクセスとして多くの観光客を運んでいます。この観光特急列車「指宿のたまて箱」は、この地域に伝わる竜宮伝説が列車名の由来で、愛称は「いぶたま」。車両の海側が白、山側が黒の大胆な配色の外観や、停車時にドアが開くと煙に見立てた霧を出す演出などが人気を博しています。

② 九州新幹線鹿児島ルート(幹線交通係)

九州新幹線鹿児島ルートは、九州の大動脈として、国土の背骨を形成し、本県の産業経済の発展や県民生活の利便性の向上はもとより、九州の一体的浮揚・発展を図る上で不可欠な基幹的高速交通基盤として整備され、平成16年3月13日に鹿児島中央・新八代間が部分開業、そして平成23年3月12日に新八代・博多間が全線開業しました。

全線開業によって、鹿児島中央・博多間の所要時間は、約3時間40分から最速で1時間16分へと、従来に比べて約2時間24分の大縮短を実現し、鹿児島・福岡が日帰り行動圏となるなど、地域間交流が確実に増大し、定着しています。

九州新幹線鹿児島ルートの全線開



N700系車両

業12年目の利用状況は、鹿児島中央～熊本間において、437万人の人々が利用し、観光・ビジネス客だけではなく、県民の日常的な利用も進んでいます。

また、全線開業と同時に運用を始めた、鹿児島中央～新大阪間の直通運行も、1日当たり47本(23往復)運転され、関西圏まで含めたビジネス交流や人的交流が飛躍的に拡大し、九州全体の地域振興や経済の発展に今後ますます寄与するものと期待されています。

平成16年の部分開業を契機に、利便性向上に向けて様々な取組が行われています。

まず、陸の玄関口となる鹿児島中央駅の東口にある南九州最大級の駅ビル「アミュプラザ鹿児島」（複合商業施設）の屋上には直径約60メートルの観覧車が設置されており、観覧車からは桜島や鹿児島市街地を一望することができ、鹿児島の玄関口のランドマークとなっています。

さらに、鹿児島中央駅周辺においては、平成24年4月には地上14階、地下1階の商業複合ビル「鹿児島中央ターミナルビル」が、時を同じくして鹿児島の新名所として「かごつまふるさと屋台村」もオープンし、連日多くの観光客などで賑わっています。昨今ではスーパー、カフェ、クリニックを有した鹿児島最大級のビル「JR鹿児島中央ビル」が駅周辺の新たな施設として完成しました。

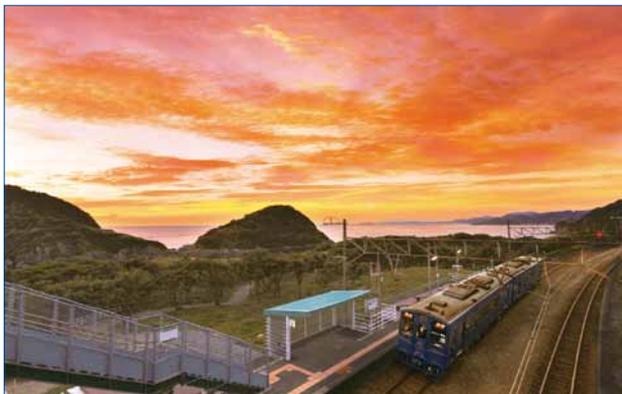
このように、九州新幹線鹿児島ルートの開業を契機に、様々な取組が行われておりますが、この開業効果をますます広げ、持続させていくために、関係者が一体となって、さらなる利便性向上に向けた取組を進めているところです。

③ 肥薩おれんじ鉄道

肥薩おれんじ鉄道は、熊本の本八代

市と鹿児島の薩摩川内市の延長11.6・9 kmを28駅で結ぶ第三セクター鉄道で、地域住民の通勤、通学など日常生活に欠かせない交通機関として、平成16年3月13日、九州新幹線鹿児島中央・新八代間と同日開業し、全国の貨物鉄道ネットワークの一部としても重要な役割を担っています。

同鉄道は、東シナ海の海岸沿いを走る鉄道であり、鉄道の名前の由来にもなった柑橘系のオレンジと緑、鮮やかな海の青が映える車窓、特に大海原に沈む雄大な夕日は絶景です。



薩摩高城駅夕景

また沿線には、1万羽ものツルの飛来で世界的にも有名な出水、マリニゾート地の阿久根大島、ラムサール条約に登録された蘭牟田池をはじめ、自然、歴史、温泉、グルメなど個性豊かな観光スポットが数多く揃っています。

このような観光資源を活かして、東シナ海の絶景を堪能しながら、ゆったりとした空間で地元の旬な食材を使用した食事を楽しめる観光列車「おれんじ食堂」や一般車両の貸切列車も運行しており、国内外からの観光客に好評を博しています。



おれんじ食堂

1 お得なきっぷ

(1) JR・おれんじぐるりんきっぷ

新幹線往復に比較して、おれんじ鉄道を片道利用すると約30% off

- ① 鹿児島中央～出水 6,520円 → 4,620円(約29%引)
- ② 鹿児島中央～熊本 12,840円 → 8,380円(約34%引)

(2) JR・おれんじトコトコ2枚きっぷ (JR在来線利用、2枚回数券タイプ)

鹿児島中央～阿久根 3,680円 → 2,520円(約31%引)

(3) おれんじ1日フリー切符

肥薩おれんじ鉄道区間(川内駅～八代駅)が1日2,800円で乗り放題(小人・65歳以上:1,400円)

2 おれんじ食堂3便のリニューアルについて

肥薩おれんじ鉄道の観光列車「おれんじ食堂」は、令和6年3月のダイヤ改正でプランを一新しました！1便は八代海の景色を見ながらお膳を堪能できる贅沢な和食のスペシャルランチを提供。2便では東シナ海に沈む夕日を眺めながら本格フレンチに舌鼓を打つ、サンセットが走ります。夏と冬でダイヤが大きく変わることも今回のプランの特徴です。皆様の大切な思い出作りを客室乗務員がお手伝いします。非日常の贅沢な時間をお過ごしください。



ディーゼルガールズ

3 鹿児島県の観光について

(1) 観光の概況

本県は、温帯から亜熱帯までの温暖な気候が広がる南北600kmに及ぶ広大な県土の中に、世界的にも有名な活火山の桜島、神話の舞台の霧島連山、世界自然遺産に登録された屋久島、奄美大島・徳之島など美しい自然、我が国唯一の天然砂むし温泉で有名な指宿をはじめとする良質で豊富な温泉、世界文化遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産」など個性ある歴史、大島紬や薩摩焼などの文化・伝統工芸など、多様で特色のある優れた観光資源を数多く有しています。

また、和牛日本一に輝いた鹿児島黒牛をはじめ、黒豚やブリ・カンパチ、ウナギ、かつおぶし、お茶、本格焼酎といった世界に誇れる食などの魅力的な資源、すなわち「宝物」を多く有しており、本県では「南の宝箱 鹿児島」というキャッチコピーを積極的に活用しながら、本県の多彩な魅力を広くPRしています。

鹿児島県PRポスター



メイン

自然・温泉

食

(2) 本県観光客の動向

観光庁の「宿泊旅行統計調査」(速報値)によると、令和5年(1月から12月まで)の本県延べ宿泊者数は合計で約777万人泊で対前年比約28%増、そのうち外国人延べ宿泊者数は約34万人泊で対前年比約78.7%増となっています。

令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、本県の観光関連産業においては、これまでに経験したことがない非常に厳しい状況となりました。

県では、観光需要喚起や消費意欲喚起に取り組んだほか、事業継続や経営安定化に向けた支援などを行い、令和5年の延べ宿泊者数は、コロナ禍前の令和元年と比較し9割程度まで回復し、また、外国人延べ宿泊者数については、香港、韓国及び台湾からの定期便の再開などの効果などもあり、回復傾向にあります。

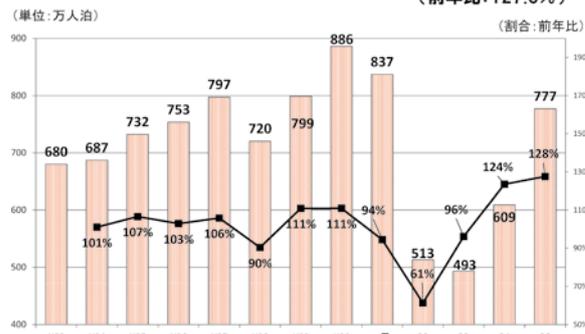
また、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年3月以降運航を停止していた国際クルーズ船は、令和5年3月から再開され、県内各港へ寄港するクルーズ船は、令和5年に125回の入港実績があり、クルーズ船観光客は、県全体で

約13万人となりました。

その他、教育旅行について、コロナ禍の令和3年において、多くの県内の学校が県内で教育旅行を実施したのに対して、令和4年は、それらの学校が県外に行き先を戻したことからにより、対前年比約9.9%の減少となる906校、延べ宿泊者数約9.7万人を本県で受け入れたほか、スポーツ合宿として令和4年度は860団体、延べ約11.6万人の参加者が本県で合宿を行い、延べ人数は過去最高の令和元年度の約7割まで回復しました。

鹿児島県の観光の動向について

○ R5(速報値) 延べ宿泊者数 776万7,580人 (前年比:127.6%)



出典：観光庁「宿泊旅行統計」

(3) 本県観光の振興方策

本県観光の振興に当たっては、九州新幹線や香港、韓国、台湾、中国との直行便など交通ネットワークを最大限に活用し、国内はもとより、アジアや欧米豪といった海外からの誘客を通じて、交流人口の拡大を図り、本県の観光消費額の増加につなげるのが当面の大きな課題です。

このため、県内各地への周遊性や誘客効果を高めるため、県単公共事業による街並み景観など観光ルート整備や着地型観光の推進など、県内各地において、魅力ある観光地づく



重富まち歩き拠点整備 (布引の滝)

くりを進めてきているほか、官民一体となったキャンペーンやターゲットを明確にした効果的なプロモーションなどの誘客対策や、教育旅行の誘致などに取り組んでいます。

本県は、温暖な気候や豊富な温泉、豊かな食を求め、スポーツキャンプ・合宿が盛んに行われています。特に春季キャンプの時期には、サッカーJリーグなどのプロチーム、都市対抗野球や大学リーグに参戦する野球チーム、ニューイヤースタッフに出場する実業団チームなど、プロ・アマチュアの多くのトップチームが訪れています。

県は、これらのキャンプ情報を周知するため、キャンプ情報が掲載された電子ガイドブックやポスターを作成し、県内各所で情報提供を行うほか、空港にはキャンプ情報に加え、ユニフォームやチームグッズ、本県ゆかりの選手を紹介するパネル等の展示、プロチーム等へは日本一の鹿児島黒牛などの激励品を贈呈するなど、受入体制の整備に取り組んでいます。

また、令和5年から県内や九州地区で春季キャンプを行うチームを中心に大学、社会人、プロのカテゴリを超えた大規模な野球の交流戦



薩摩おいどんカップ

「薩摩おいどんカップ」が開催されており、約40チームが参加し、約2,000人の観客が訪れました(令和5年)。社会人日本一V.S.大学日本一や強豪大学V.S.プロなど、薩摩おいどんカップで見られる高いレベルな試合が満載で、九州各県以外からも多くの野球ファンが来県し、野球観戦だけでなく、本県の観光へ展開できるよう取り組んでいます。

新型コロナウイルス感染症の影響で大きく落ち込んだ旅行需要が、昨年5月に同感染症が5類に変更さ

れ、経済社会活動が活発化する中で徐々に回復してきている状況を踏まえ、当該回復を軌道に乗せるため、本県の多彩な魅力を生かしたプロモーションを国内外で展開し、本県への誘客を促進することとしています。

国内からの誘客に当たっては、「南の宝箱 鹿児島」をテーマとした本県の魅力を発信するPR動画の作成やSNSによるターゲットインゲンダ広告に取り組みとともに、交通キャリア等と連携して「南の宝箱 鹿児島」キャンペーンを、期間を限定して集中的に実施することで、本県の認知度の向上を図り、首都圏や関西圏からの誘客を促進することとしています。

また、近年、個人が「推し」を応援することに支出を惜しまない、いわゆる「推し活」に着目し、本県を舞台とした作品や本県にゆかりのある人物など、「推し」となりうる観光素材・コンテンツを掘り起こし、情報発信を行う新たな取組を実施することとしています。

また、「個人向け」、「体験型」、「滞在型」など、近年の旅行ニーズに対応した魅力ある観光地づくりにも取り組むこととしています。

海外からの誘客に当たっては、国や九州観光機構等と連携しながら、韓国、中国、台湾及び香港の直行便市場や、シンガポール、タイ、ベトナム等の戦略的市場に対する、SNS等による情報発信や、現地での旅行会社へのセールス等のほか、クルーズ会社等へのセールス活動など、クルーズ船の誘致にも取り組んでいます。

また、外国語ガイドの育成、多言語コールセンターの運営など受入体制の充実のほか、国の事業を活用しながら、観光客の回遊性を高めるとともに、長期滞在や観光消費額の増加につながるようなコンテンツを造成するなど、富裕層を惹きつける観光地の高付加価値化にも取り組んでいるところ です。

今後も、国際航空路線の就航状況や、本県にとつての市場の有望性などに応じて、戦略的な取組を進めることとしており、ベトナムとの将来的な定期便就航や令和7年度に開催される大阪・関西万博を見据えたプロモーションなどに取り組むこととしています。

クルーズ船については、本県の魅力である地理的優位性や、豊かな自然や食、歴史・文化など、世界に誇れる豊富な観光資源、離島の存在を生かしながら、誘致を推進するとともに、クルーズ船観光客の満足度向上を目指し、市町村や関係団体等と連携して受入体制の強化を図ることとしています。



「007は二度死ぬ」ロケ地



タイ旅行博への出展

また、観光関連産業の「稼ぐ力」の向上を図るため、「観光地経営」の視点を持って観光振興施策を推進する体制が必要であり、各観光地域の司令塔である観光地域づくり団体（DMO等）が中心となり観光地経営を行うことが必要です。

このため、県内観光地域づくり団体の組織体制の強化を進めているほか、地域一体となり、自立的かつ持続的な観光地経営のできる観光地域づくりを推進するため、ハード・ソフト両面にわたる観光地の高付加価値化に向けた取組への支援を行っています。

このように、戦略的な取組を展開することにより、本県の基幹産業である観光産業の振興を図ることとしています。

南九州の地域経済と暮らしを支える 鹿児島港・川内港・指宿港海岸・鹿児島空港における取り組み

九州地方整備局 鹿児島港湾・空港整備事務所

はじめに

近年、我が国の物流業界においては、生産年齢人口減少や2024年問題等によるドライバー不足、SDGS対応への社会的気運の高まり、技術革新の進展、災害の激甚化・頻発化など対応すべき課題が多く存在しています。新型コロナウイルスの感染拡大により、EC市場の急成長や新しい生活様式等の新たな課題も発生しています。



【鹿児島港航空写真（令和5年3月）】

数多くの離島を抱える鹿児島県では港湾・空港といった輸送網は特に生活に欠かせないものとなっています。また、南九州の産業・生活の拠点、さらにはアジアとの国際物流拠

点としての重要性も高まっていることから港湾・空港施設の整備が必要とされています。

また、海岸の整備においては、地域住民の暮らしだけでなく、観光都市としての景観・観光施設を守り、地域の発展に貢献することが求められています。

鹿児島港における取り組み

(1) 鹿児島港の概要



資料：鹿児島県ホームページを基に作成

【鹿児島港の港湾区域】

鹿児島港は、薩摩藩時代に琉球貿易などが盛んになり、現在の本港区の波止場が利用されたことにより発展しました。現在においても奄美大島・沖縄航路や種子島・屋久島航路をはじめとした多くの県内離島や沖縄への定期航路が就航しており、県内離島や沖縄地方の生活を支える人流・物流の拠点となっています。また、鹿児島島のシンボルである桜

島と鹿児島市街地を結ぶ桜島フェリーや薩摩半島と大隅半島を結ぶ鴨池・垂水フェリーの鹿児島島湾（錦江湾）湾内航路が日々の通勤・通学や観光客に利用されており、鹿児島島の旅客数は、桜島航路と垂水航路が約85%を占めています。さらには国内外のクルーズ船が多数寄港する南九州の海の玄関口、穀物やLNGなどの輸入を支える物流拠点、石油製品・重油などの南九州のエネルギー供給基地、県内の自動車集積・配送拠点にもなっています。

(2) 離島の暮らしを支えるみなと



【定期航路の就航状況】

鹿児島県は、離島人口が約15万人であり、有人離島数が28という、全国でも有数の離島県であり、県内の港湾設置数は131港と全国1位を誇ります。鹿児島港には定期航路が11航路就航しており、桜島航路と垂水航路を除いた9航路が離島へ向かう航路となっています。その中でも種子島・屋久島航路では、旅客輸送人員数の約7割、貨物輸送量のほぼ全数が鹿児島港からの海上輸送（フェリー・高速船）によって担わ

れており、このことから鹿児島港の存在が離島の暮らしを支えていることがわかります。

当事務所では、鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミナル整備事業として、平成23年度から30年度まで新港区にある奄美・沖縄航路のフェリーが着岸する岸壁を整備しました。この事業によって施設の老朽化や狭隘化に対応し、さらに耐震強化岸壁を整備することで災害時における離島への生活航路を維持することが可能となりました。



【奄美・沖縄フェリーターミナル】

(3) 南九州の産業・暮らしを支えるみなと

鹿児島港谷山一区では、穀物の輸入拠点として、とうもろこし(約73

万トン)や麦(約19万トン)が輸入されており、これらの穀物・飼料関係貨物が輸入貨物全体の約8割を占めています(令和4年)。背後には飼料工場が複数立地しており、輸入された穀物から飼料を製造し、南九州各地や離島地域へと出荷することで全国2位(令和4年)の農業産出額をもつ鹿児島県をはじめとした南九州の畜産業を支えています。

また、谷山二区の背後には、主にオセアニア方面から輸入したLNGを基に都市ガスの製造がおこなわれており、鹿児島市や霧島市へガス導管にて供給されているほか、南九州のLNG供給基地として、ローリー車でLNGの出荷が行われています。国内各地の製油所から石油製品の移入も行っており、油槽所に運び込まれた石油製品は主に陸上輸送で背後圏の工場やガソリンスタンド等の消費者へ輸送されています。そのほか鹿児島港では完成自動車の移出入が行われています。主に名古屋港から完成自動車を移入し、県内への陸上輸送・離島への海上輸送を行っており、谷山二区周囲にはモータープールが立地するなど、県内の自動車集積・配送拠点となっています。現在、当事務所では予防保全事業として、この完成自動車の移出入に使用されている岸壁の老朽化対

策を行っています。南九州だけでなく、県内離島及び沖縄地方の自動車需要に応えるため、整備を進めています。

(4) 鹿児島港の事業



【臨港道路の整備状況】

鹿児島港の延長は、南北20kmに及び、フェリーやRORO船、高速船といった離島への発着拠点である本港区・新港区と、産業が集積している飼料や石油等の物流拠点である谷山一区・二区との間で、貨物車両に

よる相互輸送が行われています。鹿児島港の背後交通ネットワークは、その地理的特性から輸送ルートが限定され、貨物車両については県道(産業道路)や国道225号等を利用しなければならず、渋滞等の影響により定時性の確保に支障をきたしかねない状況にあります。鴨池港区と中央港区の周辺道路は、臨港道路の未整備区間であり、円滑な物流動線の確保が課題となっています。



【臨港道路の施工状況(令和6年1月)】

このため、当事務所では平成29年度から鹿児島港臨港道路鴨池中央港区線(延長2.4km)の整備を進めています。これにより、物流ネットワークの機能強化がなされ、輸送時間短縮や貨物車両の輸送時の安全性の向上に併せて、市内幹線道路の負担軽減による交通渋滞緩和に寄与します。

また、事業の実施にあたっては、地域のコミュニティと連携し、ホームページや広報誌への掲載、説明会を行うなど、広く地域住民に周知し、県内の小中学生を対象とした現場見学会等も行っていきます。

(5) 南九州の海の玄関口



【クルーズ船寄港状況】

鹿児島港中央港区には、県民や観光客が憩い、海と触れ合える空間の整備、離島等の急患搬送用ヘリポート等の整備を目的としてマリンプールがごしまが整備され、平成28年に全面供用されました。

平成30年には、国際旅客船拠点形成港湾に指定され、当事務所においてクルーズ船の寄港増加及び大型ク

ルーズ船の寄港に対応するため、22万トン級対応の2号岸壁の整備を令和3年度に完了しました。新型コロナウイルスの影響で、クルーズ船の入港回数は一時的に減少しましたが、令和5年には2号岸壁完成後初となる、クルーズ船2隻の同時接岸をはじめ、82隻のクルーズ船が寄港しており、今後もクルーズ船による新たな観光需要が見込まれています。



【クルーズ船寄港状況】

■川内港における取り組み

(1) 川内港の概要・事業

川内港は、鹿児島県薩摩川内市に位置し、東シナ海に面しているため、中国・韓国・台湾や東南アジア



【川内港航空写真（令和5年3月）】

諸国等に近い優位性を活かした重要な物流拠点です。背後には、原子力発電等のエネルギー基地や紙・パルプ関連の企業が立地し、南九州西海岸地域における拠点港湾となっています。また、韓国との定期航路及び神戸との国際フェリー航路が就航しています。主な輸取出取扱貨物は紙・パルプが約5割、原木が約4割を占めています（令和4年）。近年川内港においては、原木の取扱貨物量が平成29年から令和4年の直近5年間で8倍以上と大きく増加しています。

当事務所では、林産品の輸出货量増加等に伴う船舶の大型化に対応するため、川内港唐浜地区国際物流ター

ミナル整備事業として、令和3年度より水深12mの岸壁を整備しています。本事業の整備により、農林水産物・食品の輸出促進や地域における林業の振興、背後企業の新規立地・投資、耐震強化岸壁の整備による災害時における社会・経済活動の維持に寄与します。

(2) 川内港周辺の近況

川内港周辺では、港の整備だけでなく、南九州西回り自動車道の整備も進められており、川内港から鹿児島県や熊本県への円滑な物流ネットワークの形成が期待されています。令和5年8月には、川内宮之城道路の決起大会が開催され、更なるネットワークの形成、地域の発展が期待されます。港や道路の整備に併せて、薩摩川内市やさつま町に工場を立地している大手メーカー等が川内港からの輸出を開始しています。また、新たな産業用地として川内港久見崎みらいゾーンの開発が進められており、ますます川内港への期待が高まっています。

(3) 脱炭素化の取り組み

川内港では、港湾の脱炭素化を促進するカーボンニュートラルポート経営に向け、港湾管理者である鹿児島県が川内港港湾脱炭素化推進協議

会を設置し、令和6年3月に川内港港湾脱炭素化推進計画を策定しました。薩摩川内市における薩摩川内市未来創生SDGSカーボンニュートラル宣言、川内港背後を拠点とする資源循環企業の設立など、地域を挙げて循環経済・脱炭素化による持続可能な社会の構築に取り組んでいます。

■指宿港海岸における取り組み

(1) 指宿港海岸の概要

鹿児島県指宿市は、年間約370万人の観光客数を有する日本有数の観光都市です。特に指宿港海岸の背後地域は、温泉観光の中心地であり、天然砂むし温泉等の観光施設や宿泊施設が立地し、多数の観光客が来訪・滞在しています。また、住宅も集積している地域となっています。

(2) 指宿港海岸の事業

指宿港海岸はかつて、消波機能を持つ砂浜を有していましたが、過去の台風により砂が大量に流出し、その後も河川等からの砂の供給源がなくなることや高波等により浸食が進行しました。砂浜の浸食により消波機能が失われ、台風等の高波時の越波による観光・宿泊施設や住宅等への浸

水被害が度々発生しました。また、護岸は築50年以上となり、老朽化や度重なる台風等により機能劣化が進行し、地元住民の日常生活にも影響が及んでいました。当事務所では、平成26年度より指宿港海岸直轄海岸保全施設整備事業を行っています。本事業は、高波による防護機能の改善を図り、高潮・高波から護岸背後への越波・浸水被害を軽減するため、保全施設を整備するものです。



【完成イメージ】

(3) 整備手法の検討体制

指宿港海岸の整備を進めるにあたり、海岸の防護、環境の保全及び最適な利用を図るため、地元主催のワークショップを開催しています。市民の要望や景観への配慮等の意

見を聞き取るとともに、整備検討委員会で専門家の技術的助言を受けながら、整備手法の検討を進めています。

■鹿児島空港における取り組み

(1) 鹿児島空港の概要



【鹿児島空港航空写真（令和5年3月）】

京、大阪をはじめとする国内の主要空港及び沖縄・県内離島と直結する南九州の拠点空港として、さらに国際線においては、上海、ソウル、台北、香港との路線が開設されており、アジアの交流拠点としての役割も果たしています。旅客数・取扱貨物量ともに、九州地方では福岡空港に次ぐ第2位となっています。令和4年には開港50周年を迎えました。

(2) 鹿児島空港の事業

鹿児島空港では、令和5年度に誘導路の新設を行いました。これにより、運航の効率化を図り、航空機の定時性を確保しました。また、老朽化による航空機の安全運行上のトラブルの回避や空港の浸水対策の強化、大型化した航空機への対応のために誘導路・排水施設・地下埋設物の改良を行っています。

■おわりに

これからも南九州の地域経済・暮らしを支えるため、円滑な事業実施に取り組んで参ります。

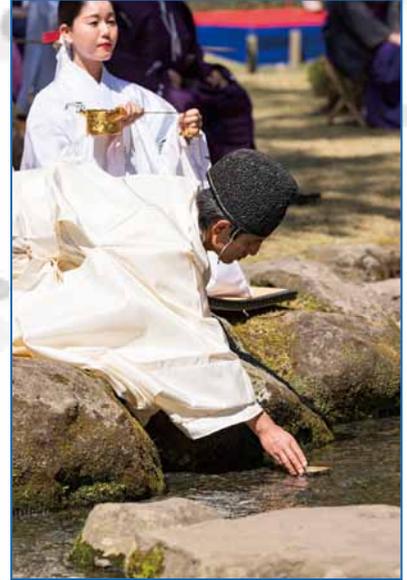
今後とも国土交通行政へのご理解とご協力をお願いいたします。

鹿児島空港は、昭和47年に鹿児島市内の旧鴨池空港から現在の霧島市へと移転しました。南には桜島が眺望できる自然景観に恵まれた場所に総面積194万㎡、3000mの滑走路を備えた空港です。現在は、東

ふおとぎゃらいー



枕三尺玉の大花火 (きばらん海) 枕崎市・日置市・いちき串木野市エリア © P. K. N



曲水の宴 (鹿児島市・桜島エリア) © K. P. V. B



郡山八幡神社 (伊佐市・さつま町エリア) © Kagoshimayokamon



垂水千本いちょう (大隅地区エリア) © K. P. V. B



出水麓武家屋敷庭園 (阿久根市・出水市・長島町エリア) © K. P. V. B



お伊勢講 (南さつま市エリア) © P. K. N

かごしま



狐の嫁入り(鹿児島市・桜島エリア)
© Kouki morishita



枕崎港まつり(枕崎市・日置市・いちき串木野市エリア) © K. P. V. B



国頭小学校の日本一のガジュマル(奄美群島エリア)
© Okinoerabu Island



霧島神宮(霧島市・湧水町エリア) © K. P. V. B



指宿温泉祭りのみこし(指宿市エリア) © P. K. N



田中一村記念美術館(奄美群島エリア) © K. P. V. B

自販機についてのお願い

れています。

「子供の貧困対策支援」「難病児と家族の支援」「給付型奨学金制度への活用」「被災地支援」「アスリートたちによる社会貢献活動の支援」の基金

ており、また、これによる寄付金は100%全額を支援に活用され、活動報告、会計報告は全て透明性を持って情報の公開が行われています。

す。(本掲載部分は日本財団作成のリーフレットの一部分ですので、内容説明に不十分なところがございますので、不明な点などは当センター又

社会課題の解決に、みんなで参加できるプロジェクトです。

3 日本財団 子どもサポートプロジェクト 夢の奨学金への寄付



生まれ育った環境で夢を諦めない。社会的擁護出身の子どもたちへの進学を支援として、給付型奨学金制度として活用いたします。

4 災害復興支援特別基金



今後予想される大災害が発生した際、現場で活動するNPOやボランティアの活動費に迅速に対応できる支援をおこなっています。

5 日本財団 HEROs FUND



社会を変えるには、熱い統率力をもったリーダーが必要です。世界で活躍するアスリートたちによる社会貢献活動を支援します。

お金の流れ

売上代金は飲料メーカーが回収し、設置者の皆さまに設置手数料が振り込まれます。売上代金から1本10円が日本財団へ寄付されます。



飲料メーカーが
売上代金を回収します。



設置者様と日本財団へ
振り込まれます

寄付金の透明性

寄付金の使途やプロジェクトの進捗状況のほか、決算報告などの情報を公開しています。



チャリティー自販機のPRスペース、活動報告書、ホームページで活動状況を報告します。



日本財団公式
ホームページ
にて情報公開中

日本財団 チャリティー自販機設置パートナー募集



0120-892-139

日本財団チャリティー

当センターへ支援・助成を頂いている日本財団では、「みんながみんなを支える社会」を目指し社会貢献自動販売機の設置を積極的に推進さ2008年からスタートし「夢の貯金箱」の名称で親しまれてきた取り組みですが、よりわかりやすく、すばやいサポートを届けるため、寄付金は、から寄付先を選んでいただく仕組みの「チャリティー自販機」に変更されました。

「チャリティー自販機」の概要が、以下のリーフレットに記載されていますが、新規設置や既存自動販売機からの変更の費用は全て無料になっつきましては、「チャリティー自販機」の設置・既存の自動販売機のまま「チャリティー自販機」への切り替えについてご検討をお願い申し上げます（掲載文中の日本財団のWEB又は電話でお尋ね下さい。）

設置
無料

日本財団チャリティー自販機

5つの

支援事業の中から
寄付先をお選び
いただけます

お預かりする寄付金は、
間接費をかけずに100%支援活動に
使用させていただきます

1 日本財団 子どもサポートプロジェクト
子どもの貧困対策支援



貧困のために教育や体験の機会を失い、地域や
社会から孤立する子どもたちの、安全な居場所
づくりや地域交流を通じた成長支援を行います。

2 日本財団 子どもサポートプロジェクト
難病児と家族支援



医療の発達と共に増加する小児難病や障害
と闘う子どもたちとその家族。孤立しがちな
闘病生活を、支えます。

チャリティー自販機設置メリット



1本につき10円の社会
貢献が気軽に出来ます。



看板にもなる
オリジナルデザインを
無料で作成します。



CSR活動に、
スタッフ全員が
直接参加出来ます。



省エネ機を採用。電気代
とCO2が削減できます。



災害
救援型
自販機

災害救援型の自販機の
設置も可能です。*



税制優遇(損益算入)
を受けることができます。

*設置先によっては、ご要望に添えない場合があります。

初期コストゼロ!

お電話一本で設置できます。

チャリティー自販機の設置に費用はかかりません。
新規の設置はもちろん既存の自動販売機でも
変更いただけます。

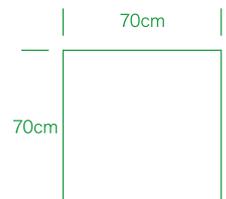
¥



小規模オフィスも!

賃貸オフィスにも置けます!

およそ20名規模のオフィスであれば設置が
可能です。スペースも70x70cmで設置可能。
新聞を広げたサイズより少し大きい程度です。



内航海運業界のミライを考える

一般社団法人内航ミライ研究会

代表理事 浦山 秀大

専務理事 曾我部 公太



日時 令和5年11月10日(金)
場所 リファレンス駅東ビル2階 T会場

主催 (公財)九州運輸振興センター
後援 日本財団
九州運輸局 JR九州

内航ミライ研究会の代表理事を務めている浦山と申します。

始めに内航ミライ研究会の説明を簡単にさせていただきます。

内航ミライ研究会は2020年に設立された法人です。元々は個人船主や船用機器メーカーが内航の未来について様々な議論を行っていた小さな集まりでした。

そんな中、個人船主では船を建造する機会や技術的な部分に関わる機会も少なく、またメーカーの最新開発技術の検証や、開発されたものが本当にこの業界に求められているものなのか、疑問を抱えていました。製品や技術の基礎研究、さらにそれらの実証実験を行う場所があれば、内航の抱える問題の解決に向けて貢献できるのではという思いから、この研究会はスタート致しました。

2022年にはSIM事業(Ship Integration Manager)を開始し、2023年には弊会のコンセプトシップであるSIM-SHIP1、499t型の貨物船を「バリシップ2023年」に展示しました。

この内航業界には船員不足、働き方改革、環境への取り組み等、様々

な課題があります。

特に船員不足については、内航だけではなく、海運業界全体の大きな問題となっています。これらの問題解決につながるものや、小型船主でも取り入れやすく普及しやすいものを開発し、内航業界、ひいては海運業界の未来を見据えて貢献していきたいと考えています。

では、専務理事の曾我部から研究会の活動等について発表させていただきます。

最後までどうぞよろしくお願ひ致します。

専務理事の曾我部と申します。本日は内航海運業界の未来を考えると、いうテーマで講演しますが、もう少し詳しく弊会の概要をお話します。

内航ミライ研究会は様々な活動をしていきますが、大きく分けて1. 環境と安全性、2. 業界の問題・課題、3. コンセプト提唱、4. 一体的な取組みとなっています。

特に労働環境の改善・簡素化・合理化、安全性向上の両立、そして地球環境に向けた新技術というところ



に力を入れています。また、活動の中で生まれたコンセプトを共有し、発信しています。

現在約70社の会員から構成されていて、船主やメーカー等の一体的な取組みも支援しています。

2020年10月に任意団体から法人へ変わりました。法人化をしてより広く世の中に浸透し広めていくという目的で立ち上げた組織です。

(資料1)

2021年6月に199のケミカルタンカー「りゅうと」が竣工し、弊会はデジタル化のための甲板機械



一般社団法人海洋共育センターの活動について

一般社団法人海洋共育センター

副理事長 村中 克範

日時 令和5年11月10日(金)
場所 リファレンス駅東ビル2階 T会場

主催 (公財)九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 九州運輸局 JR九州

海洋共育センターの村中と申します。
本日の講演が海洋共育センターを知っていただけるきっかけになれば幸いです。

当センターの設立は2013年9月3日で、当時広島市内に本部を構えていましたが、その後尾道海技学院の一室に本部を移設、現在は広島県尾道市土堂の海岸通りが活動拠点となっております。会員数は個人、法人、団体を含め293社です。

センターの形態としては会員からの年会費、助成金などにより活動を行っている一般社団法人です。

団体名の海洋共育センターの「共育」というところですが、共に学ぶ育つという思いで付けられています。船員不足問題の解消に内航海運業界全体で取り組み、船員確保と船員の資質向上を通じて、安定的な内航輸送サービスの提供と日本の産業維持・活性化に貢献する。内航事業者が共同で船員を育成するだけでなく関連するすべての海事事業者が共同することで「共に学び育つ」とい

うことを示しています。

中小企業、個人事業主が多い内航海運業界において業界の諸問題に対し共に取り組み、問題を解決していくという思いが込められています。とりわけ船員不足問題、さらに経営者、船員共に質の向上をはかるというテーマを掲げ活動をしています。

設立当時は、船員の高齢化や若年層の船員離れなどで人手不足となり、船が止まるXデーが来るということが言われ始めた時期です。

昨今の船員不足に至った要因は様々な時代背景によるものがあります。大きな要因となったのは、2005年4月船員法改正時に航海当直基準が改正されました。これに伴い最低安全定員の制度が設定され、有資格者の需要が高まり、船員不足に拍車がかかりました。

航海当直基準の改正前は一定の要件に基づいて、航海当直部員資格認定を受けた者ならば海技免状無しでも1人で航海当直を行うことができました。

しかし改正後は航海当直中者の

内、少なくとも1人は6級海技士航海又はこれより上級の海技免状を有する者であることと定められました。このため小型船については実質、航海当直を行う者全てに海技免状が必要になってくるということになりました。

これを受けて国は一定の乗船履歴がある者は短期の講習で、6級海技士の航海を取得させる制度を導入しました。2007年から海技大学校で6級海技士航海の短期養成課程を開講し、有資格者の増員を目



九州・沖縄の経済情勢



日本銀行福岡支店 前支店長
大山 慎介

日時 令和6年2月1日(木)
場所 オリエンタルホテル福岡

主催 公益財団法人九州運輸振興センター
公益社団法人福岡県トラック協会
助成 日本財団
後援 国土交通省九州運輸局
JR九州

日本銀行の大山と申します。
九州・沖縄の景気の現状について
お話を致します。

短観、企業の売上高のデータでは、製造業、非製造業とも九州・沖縄、全国でも調子が良くなっています。2023年度の事業計画でも、製造業、非製造業とも売上高は全国を上回る伸びを示しています。

経常利益で製造業については製造子会社が多いため、全国ほど伸びてはいません。非製造も規模の格差があることと商社が少ないということもあって、全国を下回っています。利益は伸びています。これらを見ても、九州・沖縄の景気は良好だということが言えます。この景気の良さは運が良かったという一面もあるのではと考えます。それは熊本へのTSMC進出にしても馬毛島の公共関連の投資や個人消費の底堅さを支える人の往来にしても、それぞれ全く違うコンテクストで出てきた話がたまたま今集中しているということかと思っています。

ただ、その運の良さを引き寄せた要素が3つあります。
まず一つは、独立独歩の気風があ

ることです。私が福岡に来て半年経ちますが、国や政府が、という話は業界による差はあれ、あまり聞かない土地柄だと思っています。特に福岡はタモリさん、MISIAさんなど、それぞれ独特の芸域を広げられた人が多く、独立独歩の感があります。

もう一つは、地の利の良さです。東京と大阪から離れているから九州にデータセンターを作ろうとか、あるいは台湾と近いからTSMCを誘致したり、場所をうまく利用しています。

最後はソトモノの使い方がうまいということ。福岡にも佐賀にも唐人町という町があり、かつて渡来人の知恵を換骨奪胎するのが上手でした。

そして、この景気の良さを支えているのはやはり設備投資です。

企業の設備投資は、製造業、非製造業とも高い伸びを示していて、2023年度は非常に活発、旺盛な計画となっています。これを支えているのは半導体関係もありますが、天神ビッグバン、博多コネクテッド、長崎の駅前開発などの都市再開発、物流施設の再構築あるいは

テーマパーク建造と多岐に渡った投資案件です。

この設備投資案件を支えるのが成長期待の高さで、先行き5年間の業界の需要が伸びると予想しています。

業種別に見ても、ほとんどの業界で2015年より2022年の成長率見通しが高いという形になっています。

成長率見通しの高さだけではなく独立投資も景気を押し上げています。

一つは脱炭素の動きです。外部アンケートによると、調査先企業の半分ぐらいが脱炭素対応で投資額が押し上げられたと答えています。また半導体関係の大型案件が日本中で予定されており、かなりのボリュームになっています。

設備投資を押し上げたもう一つの要素が人手不足です。

有形固定資産の投資もソフトウェアの投資も、人手が足りない企業で特に大きく伸びています。厳しい人手不足が続いている宿泊・飲食、小売、建設といった業種のソフトウェア投資が非常に伸びており、人手不足が設備投資を押し上げているのが

我が国の物流の革新に向けた取組みの動向



国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課 トラック事業適正化対策室長

齋藤 永能

日時 令和6年2月1日(木)
場所 オリエンタルホテル福岡

主催 公益財団法人 九州運輸振興センター
公益社団法人 福岡県トラック協会
助成 日本財団
後援 国土交通省 九州運輸局
JR九州

1. 令和6年能登半島地震における対応

皆さんこんにちは。国土交通省の貨物流通事業課の齋藤でございます。本日はよろしくお願ひします。

本日のテーマではありませんが、まず最初に、貨物流通事業課で行っている能登への地震対応、災害対応についてお話しします。(資料1)

1次輸送、2次輸送、3次輸送とあり、1次輸送は全国から石川県の広域物資拠点に物資を移送するという、プッシュ型支援を行っています。国ももちろんですが、全日本トラック協会にも協力要請をし、物資が滞ることのないようにこの1次輸送を担っています。

2次輸送についてはこの広域物資拠点から市町の拠点に輸送するので、大手トラック事業者が協力してもらいハンドフォークリフトやパレットの大量導入等により効率化を図っています。

3次輸送は市町の物資拠点から避難所に輸送するということで、ここでもトラック業者に協力をお願いし、物流のプロという観点から現場を仕切ってもらっています。物流の掘きにも非常に長けていますので、

届けられた物資も整然と仕訳られています。今現在も多くのの方々の方々の協力のもと、緊急物資輸送を日々行っているところと、

それでは本日の課題に入りたいと思います。

2. トラック運送事業等の現状と課題

国内貨物輸送量の推移を見ると、トンベースからトンキロベースでもやはり日本の物流を支えているのが、トラックであるということが一目瞭然となっていて、トンベースでは自動車は9割超、トンキロベースでは自動車は5割、内航船が4割、鉄道が5%程度となっていて、まさに日本の物

流を支えているのはトラックであるということと、トラック運送事業の働き方をめぐると全職業平均、全産業平均では労働時間が約2割長く、賃金が平均より5%から15%ぐらい低くなっています。その結果として、有効求人

令和6年能登半島地震における緊急物資輸送

- 1次輸送 (全国→県の広域物資拠点)
 - 国は、支援物資を調達し、被災自治体からの要請を待たずに、被災者の命と生活環境に不可欠な物資を広域物資拠点へ緊急輸送する「プッシュ型支援」を実施中。物資供給事業者が輸送手段を確保できない場合、全日本トラック協会に協力要請し、トラックの手配を確実に実施。
- 2次輸送 (県の広域物資拠点→市町の物資拠点)
 - 自衛隊による輸送や石川県からの要請に応じた県トラック協会による輸送で対応。県の物資拠点の荷捌きや物資管理の効率化に向け、県に大手トラック事業者(ヤマト運輸、日本通運)が協力。ハンドフォークリフトやパレットの大量導入等により効率化。
- 3次輸送 (市町の物資拠点→避難所等)
 - 主として市町の職員や自衛隊が車や徒歩などで輸送。市町の物資拠点の荷捌きや物資管理の効率化、及びラストマイルの着実な配送のため、引き続きトラック事業者(西濃運輸(珠洲市)、日本通運(輪島市)、ヤマト運輸(輪島市)、佐川急便(能登町、穴水町、七尾市)、トナリ運輸(輪島市、志賀町)、石川県トラック協会(志賀町、七尾市)、トヨタ自動車(志賀町)、ダイハツ工業(志賀町))が協力。



資料 1

屋上談義

その23



フリーランスライター
藤田 崇義

1. スマホを覗けば

これを執筆中の4月29日、為替相場は一時的に1米ドル=160円を越えた。テレビではゴールデンウィークを海外で過ごすという人々からの悲鳴が伝られる傍ら、喜々として買い物を楽しむインバウンド客の姿も映し出されている。平素は相変わらず都内での観光案内に勤しむ私の立場でも、様々な言語で記されたスマホの画面を手に行き先を尋ねられる場面が増え、円安が進んでいるのを実感する。言語人口に比して多く見かけるのがイタリア語とポーランド語で、かの地では日本旅行ブームでも起きているのかと思う。

スマホ画面からどこの人か判断がつくのも、コロナ中に始めた「多言語でのニュース視聴」を続けているからで、わからないなりにも見続けた効果が多少は出始めてきたのだろう。しかし、英・中・韓を除けば、挨拶以外の言葉をわずかでも紡げるのはフランス語とロシア語ぐらいで、ドイツ語やスペイン語でも4年間見ていながらこのザマか…と我ながら情けなくなる。ただ、旺盛なインバウンド需要を反映し、以前にも増して多くの人と接するようになったので、現場で気になった表現や訊き返された内容については、次は淀みなく答えられるよう、部屋に持ち帰って調べるようになった。こうして様々な言語への抵抗がなくなり、語彙を増やして行けるのだから、ニュース視聴を続けていてよかったと思うようにしたい。

こんな次第でスマホの地図・路線検索には日々助けられているが、それは外国語を用いた観光・交通案内の仕事がスマホに奪われるということでもあり、喜んでばかりもいられない。前回も取り上げた「見える自動通訳機」、或いは七星未来さんのようなAI駅員の普及を前に、人間だからできる案内というものがあるのか。あまり手の内は見せたくない所だが、現在、私が実践しているのは、まず手書きのメモ用紙の活用。相手の見せる検索画面は、私のような初老男性には字が小さく読みにくい。そこで、例えば福岡市内にいて博多や天神に行く方法を訊かれるぐらいならともかく、さらに西鉄での切符の購入、或いはJRでの乗換を要するような場合は漢字で「大宰府」「直方」とだけメモ用紙に特別大書きし、向こうでわからなければこれを誰かに見せてくれ、と渡すのである。普通の人には外国人でスマホを突きつけられても「ノー、ノー」と拒絶するか、助けなくても案内より英作文のことで頭が一杯になってしまうだろう。その点、地名だけならすぐわかるし、券売機を代わりに叩いたり、乗るべき番線を「スリー、スリー」等と指したりできるのではなかろうか。

もう一つは、経路検索の代替案の提示。例えば映画スラムダンクの聖地巡礼で鎌倉高校前を目指す中国人、韓国人も増えたが、大抵はJRで鎌倉や藤沢、そして江ノ電という検索結果を持ってくる。JRというブランドに安心するのだろうけど、多くのプラットフォームのある品川駅や横浜駅で東海道線や横須賀線に乗り換えるのは正直、勧められない。訊かれる場所にもよるが、私ならそこで「小田急で新宿から藤沢に行かれてはどうです」と、代替案を提示するのである。これなら快速急行で一本だし、新宿始発だから座れるし、また安くつくことが多い。大阪から京都へ向かう場合

だって、広範囲を走るJRよりも阪急や阪神の方がわかりやすいだろう。この辺の機敏に関しては、まだまだAIより人間の方が勝っているように思う。

こうした我流の案内術は、実際に方々を旅する中でヒントを得ている。今回は12月にヨーロッパ、2月に北陸・四国、4月にオーストラリアを巡って感じたあれこれを書き連ねることとしたい。



セルビア～ハンガリーで開業したばかりの国際鈍行

2. 2023年冬～2024年春の旅

2-1. ヨーロッパにて

ロシアによるウクライナ侵攻以降、西側の航空会社がシベリア上空を飛べなくなったことや燃料代が上がったことで航空券がすっかり高くなり、カタル航空やS7航空で6～7万円台でヨーロッパへ飛べたのも昔話となった。そんな中で唯一、昨年末にイスタンブール往復を7万円台で出していたのが中国南方航空。これぞ貧乏人の翼と、一も二もなく飛びついた。

全体の行程を書き連ねてもご興味はあるまいが、所々、目新しいルートも含まれるので、海外事情の助けとして簡単に紹介しよう。12月5日にイスタンブール新空港に着き、その日のうちに国境を越えブルガリアのプロブディフ泊。6日はソフィアからバスでセルビアのニシュへ至り、7日は中国の支援を受けたベオグラード～ノヴィサドの高速鉄道に乗ってスポティカ泊。8日はひと月前に開通したばかりの国際路線でハンガリーへ出て、スロバキアの



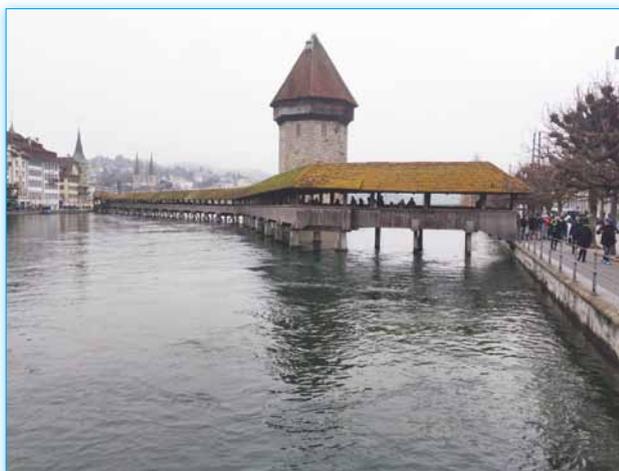
地下鉄ウィーン駅の券売機でも行列



列車運休のため野宿を強いられたイングランドのプリマス駅

ブラチスラバ泊。9日はオーストリアを横断後ドイツの夜行ICEで夜を明かし、11日はブリュッセルを経てフランスのリールから国際バスでロンドンへ。12・13日はイギリス国内をぶらぶらして、14日の国際バスでベルギーのアントワープ泊。15日はパリを抜けてリヨン泊。16日はスイス～イタリア国境で代行バスに乗せられながらもミラノ泊。17日はスイスへ舞い戻りルツェルンのカレル橋を眺めて夜行ICEでフランクフルトへ。18日はイギリスでパスワードを抜かれ不正利用されたクレジットカードの相談のためフランクフルトのJCB窓口に着いてからブダペスト泊。19日は今回も痛風の発作が起き、左足を庇いつつ夜行の簡易寝台車でブカレストへ。20日は同じく夜行の簡易寝台でイスタンブールへ出て、21日の便で帰国したのである。

都市間移動には基本的にユーレイルパスで事足りたものの、都市内では個別に切符を買って電車に乗った。それで、どうしても日本と見比べてしまうが、東京や大阪の地下鉄で外国人旅行者が切符売場で首を傾げているのは複雑な鉄道網を持つ日本特有の光景かと思いきや、同じような群れはウィーンでもパリでもミラノでも見られ、別にゾーン制運賃だからすぐ買えるとか相互直通運転だから難儀するとか、鉄道の運賃・運転体形のみで困惑の原因を求められる訳ではないという点は容易に見てとれた。初めて訪れた都市では誰だって買い方、乗り方で戸惑うのが当然で、そのために現地語と英語ぐらいはできそうな係員が手伝うのである。特にオリンピックを控えたパリでは赤いジャケットを着た係員が多めに配され、私も北駅からベルシー駅への移動では彼等を頼った。勿論、自分のスマホで調べながら買うもよし、券売機の言語選択ボタンを押して思案してもよいのだけど、片道券と一日券のどちらが得か、観光地へ近いのはどの駅かといった事情に明るいのは係員なのだし、日本でも都市の玄関駅の切符売場には内外の旅行者が気軽に訊ける係員を置いてほしいと思う。



外観の印象的なルツェルンのカレル橋

2-2. 北陸・四国

お屠蘇気分の日本を震撼させた1月1日の能登半島地震から約ひと月、遅めの帰省を兼ねて北陸と四国へ出かけた。東京から北陸周りで京都へ戻り、2泊実家で過ごして四国、そしてLCCで成田へ飛んだのである。「被災地へ物見遊山とは不謹慎な」という誹りを受けるかもしれぬが、1月26日に雁木づくりで知られる高田で宿泊後、27日は高速バスで金沢、さらに電車に乗り継いで京都へ抜けており、現地でさしたるお金も落していない代わりに、被災地にも足を踏み入れていないので、どうぞお



雁木づくりの高田の町

目溢しを頂きたい。

今年、北陸の観光を取り巻く環境は、一つは能登半島の地震及び復興、もう一つは北陸新幹線敦賀開業という二つの大きな変化に直面した。前者はのと鉄道、後者はハピラインふくい鉄道という三セクが機能を担うものと期待され、特に円安に活気づくインバウンド客の取り込みは重要になるだろう。それで、海外へ向けてどのような情報発信をしているのか気になり3月に開業したハピ



高知城の前にて



ものべ旅クーポンで贅沢な夕食



高松築港から琴電・バスで空港へ

いたのと鉄道やあいの風とやま鉄道にも英語の案内はなく、IR いしかわ鉄道のみ駅名にローマ字が振られているに過ぎなかった。これでは「新幹線開業を起爆剤に観光客を誘致し地域振興を図る」のを掲げても、JR でなくなった三セクに乗るのは外国人には敷居が高く感じられるだろう。切符はどうやって買えばよいのか、いつ列車がくるのか、観光地へのアクセスはどうか…せめて英語ぐらゐは載せておいてくれぬと、私の立場でも勧めにくい。鉄道に然るべき人材がないのであれば自治体や大学の協力を仰ぎ、英語だけでも電車の乗り方、時刻表や周辺観光地を掲載すべきだと思うが、難しいだろうか。

その後、実家に立ち寄って京都の白味噌雑煮なぞを食べ、30日午後には四国を目指し出発する。難波からはVISAタッチ方式の「とくしま好きっぷ」2500円を使って南海電車、南海フェリーで徳島泊。31日は特急剣山と特急南風を阿波池田で乗り継いで高知、さらに路面電車で御免町へ出て、のいち駅近くの旅館に「ものべ旅クーポン」目当てに宿泊。1日は高知へ出て、特急しまんと、予土線の普通列車、特急宇和海を乗り継いで松山泊。2日は松山～高松は特急いしづちで移動し、高松空港からジェットスターで成田へ飛んだ。いつもは「バースディきっぷ」を使う所だが、2月は誕生日でもないし金欠気味でもあるので、JR四国「スマたび」アプリをインストールし、徳島～高知は「スマえきトク

割きっぷ」3500円、高知～松山は「四万十・宇和海フリーきっぷ(片道タイプ)」5400円、松山～高松は「スマえきトク割きっぷ」3900円と、別々に購入した。これで合計12800円。別々に買っても3日間乗り放題の「四国フリーきっぷ」18000円より安く上るのは意外であった。

ただ、日本人だからあれこれ安い切符の情報を集められたので、外国人には難しいだろう。というのも松山駅へ赴くと、運賃表を前に韓国人夫妻が考え込んでいる。訊けば内子へ行きたい、できれば伊予大洲にも、との希望なので、私も当地の切符事情は不案内だから駅員に通訳すると、松山～内子の特急で往復する3210円のSきっぷのパンフレットを出してきた。韓国には普通運賃と特急料金の違いはないので、まずそこから説明せねばならず、なかなか骨が折れる。続いて内子へ行くという若い韓国人女性も現れたので同じ説明を繰り返したが、彼等には本来なら「内子・大洲町並散策1日パス」3600円を勧めるのが適当だったろう、と今にして思う。しかし、そのパンフレットは、少なくとも私はみどりの窓口では見つけれなかった。かといってみどりの窓口を観光案内所代わりにされても困るので、JR四国や愛媛県も、韓国人旅行者に内子散策を勧めるなら、もっとわかりやすい所にきっぷの案内を出した方がよいし、できればQRコードをつけたパンフレットを用意し、それを券売機にかざせばすぐ発行できるようにしたら手間も省けると思うのだが、今の所は事足りているのだろうか。

2-3. クイーンズランドへ

昨年、オーストラリアを旅行中に痛風を病み、苦痛に絶えながら1週間を過ごした。あの時、とったビザが1年間有効で、使えるうちにもう一度行っておこうと欲を出し4月、再びかの地を訪れた。成田～ケアンズであればジェットスターで往復5万円台で飛べるから、英語の少しできる学生の旅行先として、クイーンズランド州がもっと広く認知されてよいと思う。

それで4月6日、ケアンズに降り立ち予約サイトで宿を探し始めたが、ことごとく満室で、やっと確保できたのは1万円近くするモーターのみ。さらに列車の予約のためクイーンズランド鉄道へ電話をかけるも、あいにく学生の休暇期間と重なり、かつ明日から10日間ほど線路保守のため主要路線は運休とのことで、辛うじて7日のブリスベン行列車をとただけであった。先にもいった急激な円安が進む中、どうやって2週間生き永らえたものか…と頭を抱えた。

ここでも行程のみざっと列挙しておくと、8日昼にブリスベンに着き、ゴールド



ブリスベン近郊線の代行バス案内は簡素



チャールズビルのコスモセンターを見学



ロックハンプトン鉄道博物館で蒸気式トラムを前に



代行バスの夕食は鉄道会社持ち

コースト方面の電車も線路保守のため連休とのことで、代行バスを挟んで移動し宿泊。9日は代行バスでブリスベンへ戻り、夜行のインランダー号でチャールビルへ。10日はチャールビルのコスモセンターや戦争博物館を見学して時間を潰し、夕方のインランダー号でブリスベンへ。11日はやはり代行バスでゴールドコーストへ移動し宿泊。12日は再びブリスベンへ戻り、図書館に入ったり川辺を散策して過ごす。13日から一路ケアンズを目指し北上するが、代行バスとてなかなかとれず、まず6時間かけてブンダバーグへ移動。14日は昼過ぎまで空調の利いたショッピングセンターで涼をとり、さらに代行バスで5時間先のロックハンプトンへ移動し宿泊。15日は鉄道博物館や図書館で時間を潰した後、夜行の代行バスに乗り込み、16日にやっとケアンズ着。17日は静養に充て、18日に成田へ帰国したのであった。ブリスベン滞在中は代行バスの予約をとるため駅の窓口で毎日のように顔を出し、最後の

方は「また来たか」という表情で迎えられたが、私の下手な英語にも耳を傾けてくれ、おかげで列車のない中、ケアンズへ戻るのに最善と思える代行バスを確保でき、窓口の皆さんには感謝している。

この旅ではケアンズやゴールドコーストといった海岸線に恵まれた都市に泊ることが多かったが、暑い日中、水着一枚あれば海に飛び込めるという立地は、金槌の私でも羨ましく思えた。ことケアンズには市街地の裏手に海と簡単に仕切ただけのプールがあり、大勢の親子連れで賑わっていた。東京の海岸線はほとんど埋め立てられ海水浴は難しいが、福岡なら新宮をはじめ、電車で気軽に訪れることのできる海水浴場が幾つもある。今年も暑くなるだろうし、夏の遊び場として海水浴場をもっとインバウンド客達に紹介したら喜ばれると思った。

3. 一匹狼の新人教育

冒頭でも触れたインバウンド客の増加を受けて、私の所属する会社でも係員の増員を行っており、私のような下っ端にも新人研修のお鉢が周ってくる。とはいえ本稿をお読みの方ならお察しの通り、私は世間でいう「一匹狼」で、旅へ出かけるのも一人ならば、こうして執筆するのでも一人。元々、チームプレーは苦手な方だし、後進を育てるのはもっと苦手だ。

本来なら「私が指導なんて…またまたご冗談を」と辞退したい所なれど、町内会と同じで、古株ともなればそんな役も避けられぬ。まあ、一日だけ一緒に立って仕事の要領を教えるだけなので負

担ではないが、一番の問題は、当の私が教育の心得というものに全く通じていないことである。ここは前も引合いに出した山本五十六に再登場願ひ(本当にこんな事をいったのかどうかは知らないけれど)、「やってみせ、いってきかせて、やらせてみ、ほめてやらねば人は動かじ…」と呟きつつ、自身の立ち振る舞いから彼等に要領を掴んで貰うより他なさそうであった。

なお、会社の業務なので指導内容そのものには触れぬが、本稿で繰り返し「多言語学習の意義」を説いてきた身としては、これから現場で多くのインバウンド客と接するであろう若者にも言語の間口は広く持って貰いたいので、初対面の挨拶の後で「君は日本語と英語と…あと何語ができるの？」と訊いている。そしたら、さすがは観光案内志望者というべきか、英語万能論、第二外国語無用論の蔓延るこのご時勢にあっては珍しく、何名かはフランス語ができると伝えてくれたので「では、この現場でも毎日何組かはフランス語圏の旅行者がくるし、折角習った言語を錆びつかせても仕方ないから、どんどん使ってください」といって、私も単語の羅列ながらフランス語を喋って見せている。不規則動詞の活用なんかは使わないと忘れてしまいかねないし、ここで油を指してメンテナンスしておけば、将来、彼等がフランス語を使うような業界へ進んでも、スムーズに馴染んでくれるのではないか。

また、英語についても「会社の想定会話集はアメリカ英語で書いてあったし、実際、アメリカ人も多いけど、例えばロンドンに留学したりシドニーでワーキングホリデーで働いたりして、イギリスやオーストラリアの英語の方が君にとって気安いのなら、そっちで喋ってくれても私は気にしない。実際、ゴミ箱を『トラッシュカン?』と訊かれることもあれば『ラビッシュビン?』と訊かれるもするから、アメリカ英語ばかりにこだわるようだとは却ってしんどいだろう。私にしてもこの前オーストラリアに行ってきた名残か、2階のことをつい『セカンドフロア』ではなく『セカンドレベル』といったりするしね。でも、もし会社の人から『君の英語は会話集と違うぞ』と指摘されたら、その時は指示に従ってくれ』といている。世界に色んな英語があるのは周知の事実で、その些細な違いを気にして萎縮してしまったら勿体ないではないか。

あと、ここまで読んで下さった方は大丈夫と思うが、稀に案内係が喋っている英語を掴まえて「その表現は違うよ」とか「何なら私が代わりにしましょうか」と物言いをつける「英語上級者」が現れる。私なんかは「まだまだ勉強中ですから、すみませんね」と応じているが、この種のクレームは新人さんには結構堪えるものだ。我々、自らの未熟さは日々実感しながら業務にあたっているの、どうか目くじらを立てず温かく見てやって頂ければ幸いです。

第 11 回懸賞論文結果報告



当センターにおける懸賞論文募集は、九州圏における交通・観光事業の発展及び地域社会の活性化に寄与することを目的に、平成 25 年度から開始し本年度で 11 回目となります。本年度も大学の先生等の支援、ご協力を頂き、2 大学から 2 件の応募がありました。

応募のありました論文は、令和 5 年 12 月 19 日に開催しました「第 2 回懸賞論文審査委員会」において審査を行った結果、以下の通り奨励賞 1 編を決定しました。

(本年度は最優秀賞及び優秀賞該当者無し)

奨励賞の「地域 DMO における独自 KPI の設定状況と自治体の KGI の関係性に関する考察」は、地域 DMO を研究対象としており、地域密着の視点についての現状課題を研究の着眼点としている点は高い評価となりました。しかし、先行文献および実態調査の不足が惜しまれる点であり、今後、より深い研究をされることを期待して、奨励賞とさせていただきます。

なお、受賞者に対して、当センターより表彰状と副賞(図書カード 1 万円)を贈呈しました。

奨励賞	受賞者	小松原 早貴
	大学等名	東京大学大学院 工学系研究科 都市工学専攻 都市持続再生学コース (修士課程)
	テーマ	「地域 DMO における独自 KPI の設定状況と自治体の KGI の関係性に関する考察」



懸賞論文審査委員会委員による審議

奨励賞(要旨)

地域 DMO における独自 KPI の設定状況と自治体の KGI の関係性に関する考察

東京大学大学院 工学系研究科 都市工学専攻
都市持続再生学コース（修士課程） 小松原 早貴

本研究においては、基礎自治体の計画との連携や、従来の観光組織などと DMO の役割の差別化を明確にすることが重要であると考え、地域 DMO を研究対象とし、九州の地域 DMO の独自 KPI の設定状況と、自治体の総合計画や観光基本計画 における KGI との関係性を明らかにした。その結果から、独自 KPI 設定についての評価を行うとともに、独自 KPI を設定する上での課題とそれに対する提言を行うことを目的としている。

独自 KPI の設定状況は、24 団体すべてが独自 KPI を設定していた。独自 KPI の設定件数は、3 つもしくは 4 つの独自 KPI を設定している DMO が 7 団体で最も多かった。24 自治体の総合計画および観光基本計画における KGI の設定数は、2 個が最も多く（6 自治体）、3 個（5 自治体）が次いで多かった。本来 KGI は、最終的な数値目標であり、1 つであることが望ましいと考えられるが、KGI が 1 つである自治体は 2 自治体であった。自治体の KGI においては、様々な粒度の KGI が混在していることが見られる。実態としては、マーケティング施策の成果と言える KPI に相当する指標が設定されているケースが見られる。

観光地が全体として目指すべきゴールを明らかにし、DMO の取り組むべき施策を明らかにする観点から、自治体の観光基本計画や総合計画における KGI は 1 つに絞るべきであると提言する。自治体の設定した 1 つの KGI に対して、同じ方向を向いて DMO が取り組むべき指標を独自 KPI として設定し、KGI 達成のための要因である KSF を明確にすることで、DMO の実施するマーケティング施策の高度化を図ることができると考える。同様の観点から、自治体の KGI と DMO の独自 KPI は、ツリー構造で整理されることから、同一の指標を立てるのではなく、共通のゴールである KGI に到達するための施策の KPI である位置づけを認識し、独自 KPI を設定すべきであると提言する。

（キーワード：DMO、地域 DMO、KPI、KGI）

第12回

懸賞論文募集

九州圏における交通運輸、観光ならびに地域経済や社会発展への貢献を目的とした調査研究事業の新たな切り口を発掘し、一層の発展と地域社会の活性化に寄与するために実施いたします。

テーマ

公共交通・物流・観光

公共交通、物流、観光に関する「創造性・独自性・発展性」に富んだ提案、提言

応募資格

学部生および院生 (社会人院生含む)

※応募資格を有する方による共同執筆も可能

表彰

最優秀論文賞 副賞 **10万円** (1編)

優秀論文賞 副賞 **5万円** (若干編)

*奨励賞を決定した場合は副賞として
図書カード1万円分

応募締切

2024(令和6)年
10月31日(木)必着

結果発表

応募締め切り後3ヶ月を目処に
ホームページで発表

1981年設立、公共交通や公益的、社会貢献的な事業活動を行っています。

公益財団法人 九州運輸振興センター

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東3丁目10番17号 TEL: 092-451-0469 FAX: 092-451-0474
E-Mail: info@kyushu-transport.or.jp <https://kyushu-transport.or.jp>

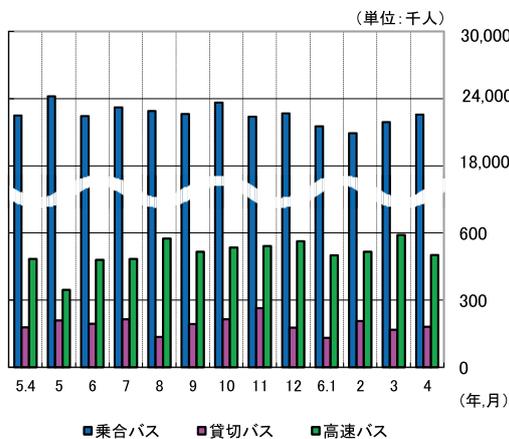
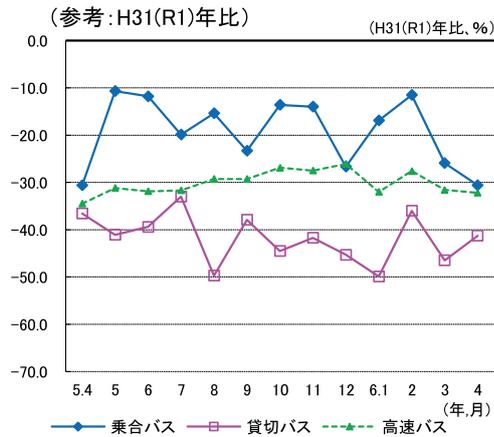
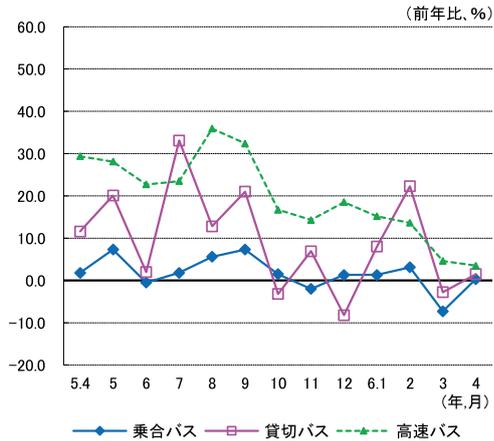


詳しくはホームページで

九州のうんゆ (令和6年4月実績) 令和6年6月21日公表

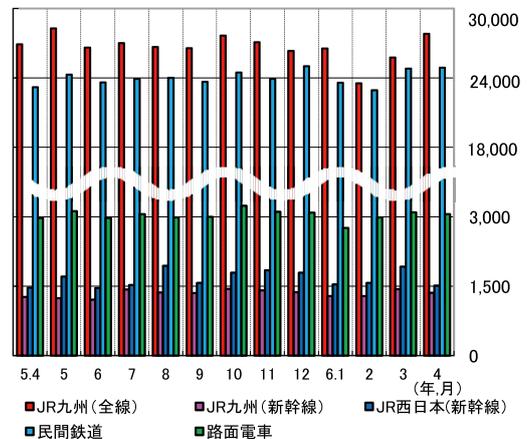
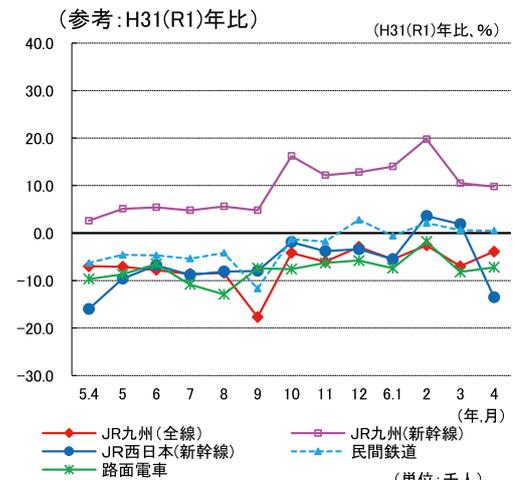
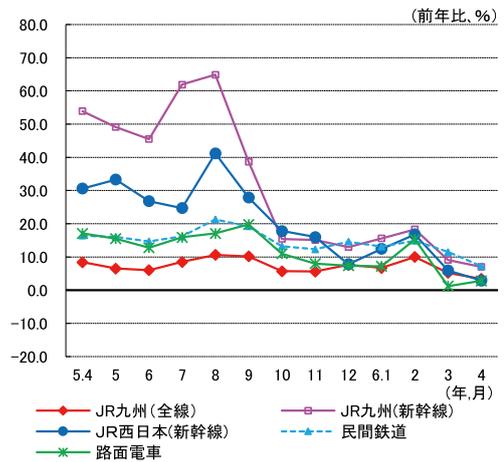
※物流の海上貨物、造船は、令和6年3月実績を掲載。
 ※物流の一般貨物（トラック）は、令和6年2月実績を掲載。
 ※コロナの影響の有無を可視化するため、平成31年/令和元年との比較も参考として掲載。
 ※速報値のため修正する可能性があります。

バス《輸送人員》



輸送動向

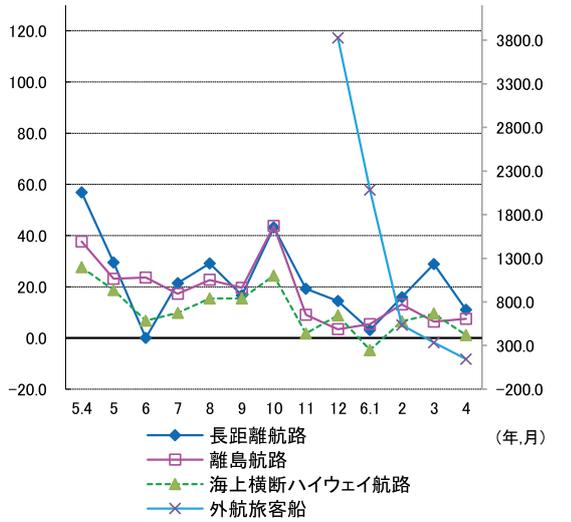
鉄道《輸送人員》



九州運輸局 交通政策部 交通企画課
 〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1
 TEL 092-472-2315 <https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/kyushuunyu/body.htm>

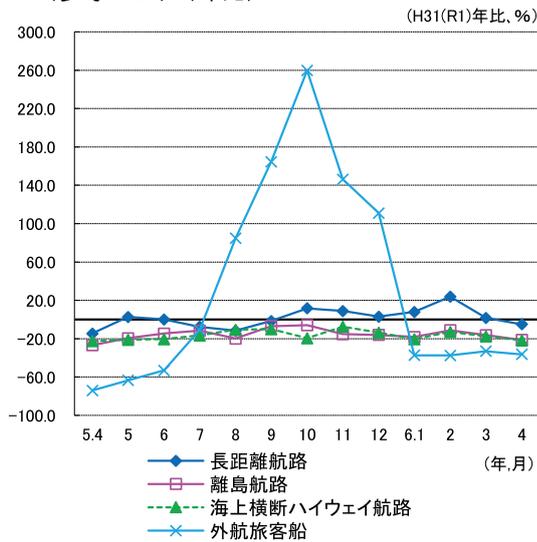
旅客船《輸送人員》

(長距離航路、離島航路、海上ハイウェイ) (前年比、%) (外航旅客船)



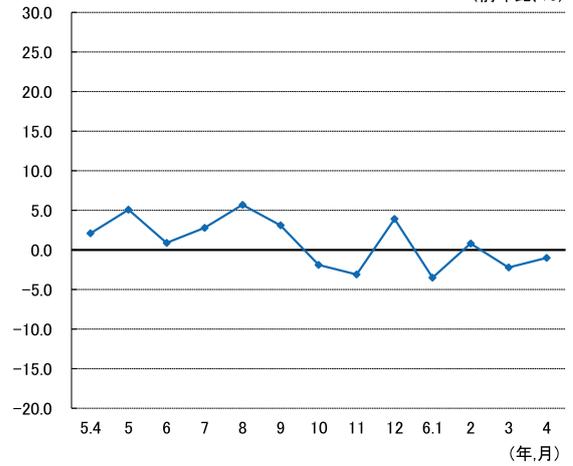
※外航旅客船について、R5.4～R5.10は前年同月の実績がなく、前年比の算出ができないため、グラフに表示しない。

(参考：H31(R1)年比)

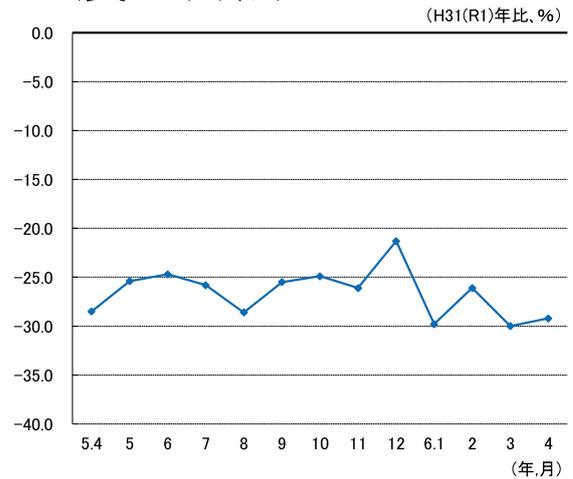


タクシー《輸送人員》

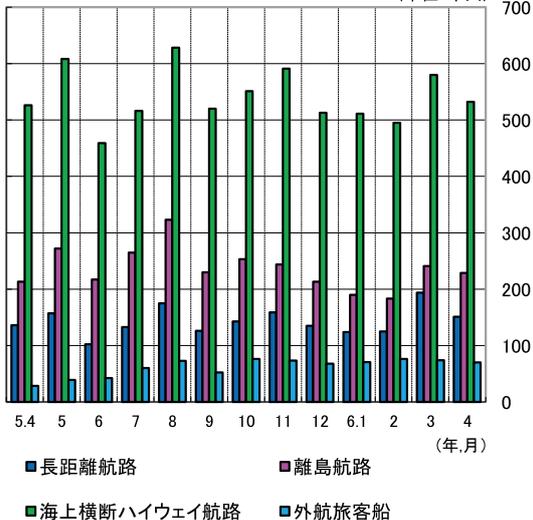
(前年比、%)



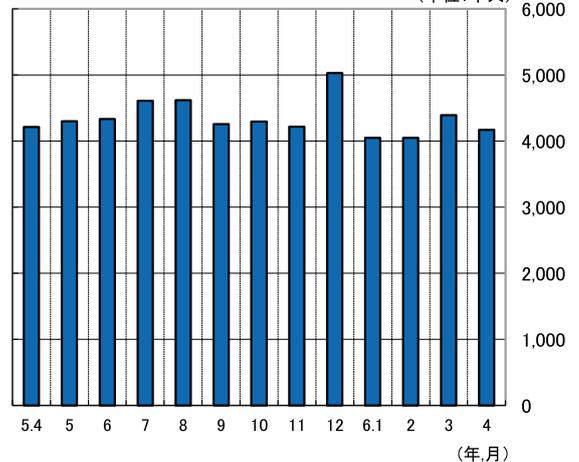
(参考：H31(R1)年比)



(単位：千人)

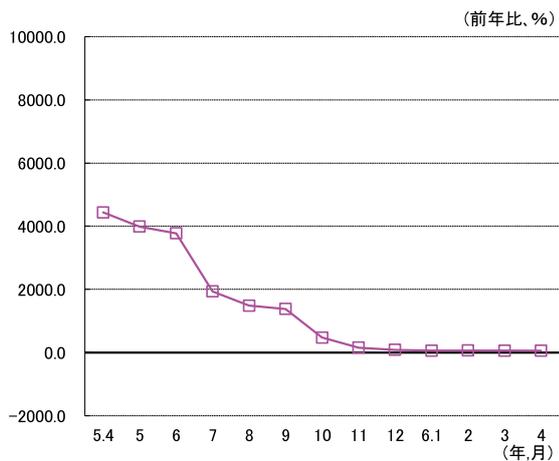


(単位：千人)

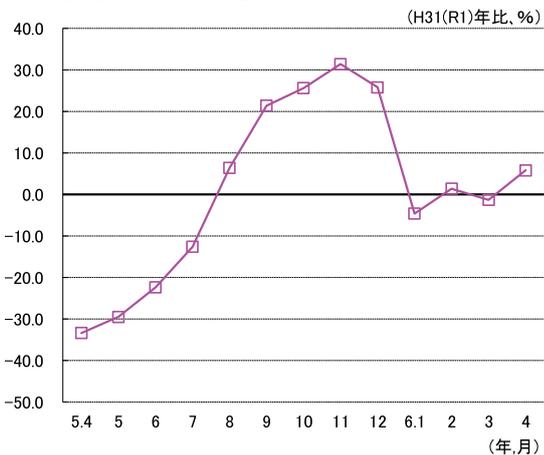


※海上横断ハイウェイ航路とは、有明海、鹿児島湾などの湾内等を横断する航路をいう。
 ※外航旅客船とは、日韓旅客定期航路をいう。

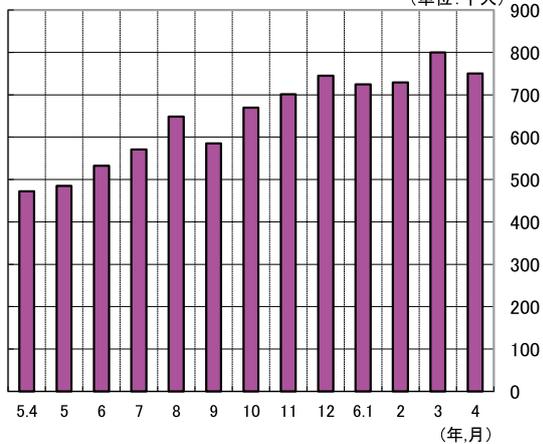
航空（国際線）《乗降客数》



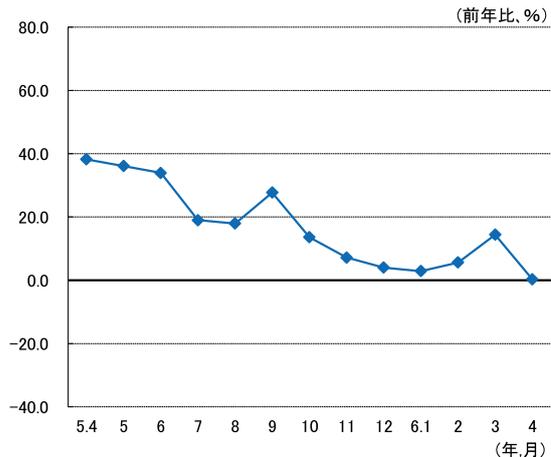
(参考: H31(R1)年比)



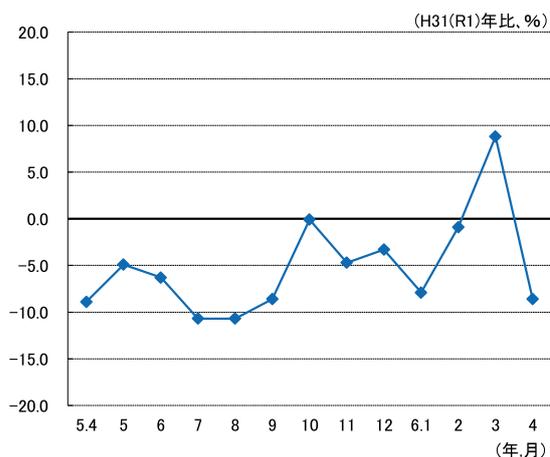
(単位: 千人)



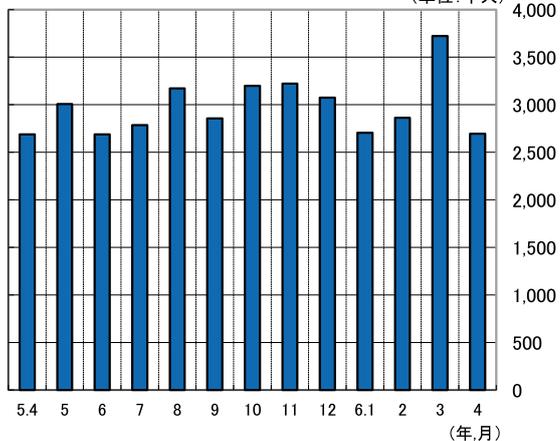
航空（国内線）《乗降客数》



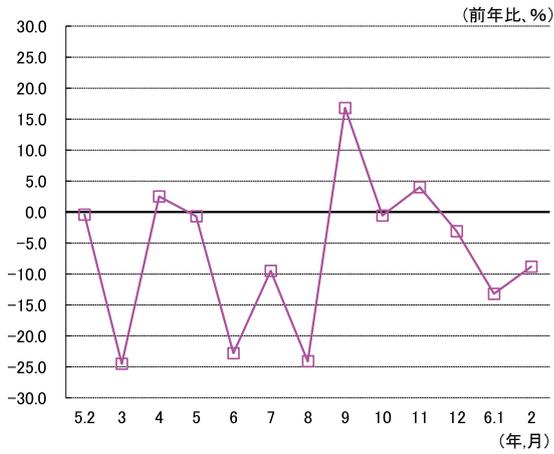
(参考: H31(R1)年比)



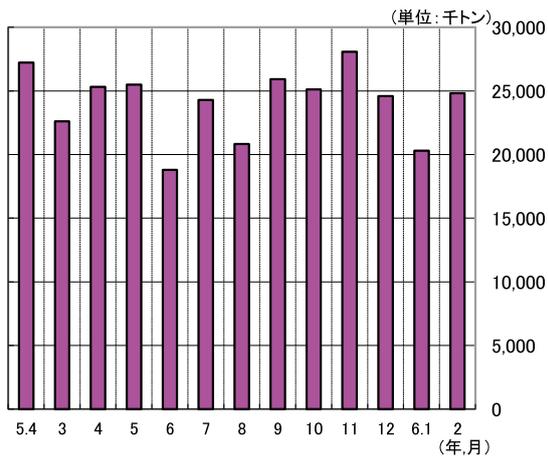
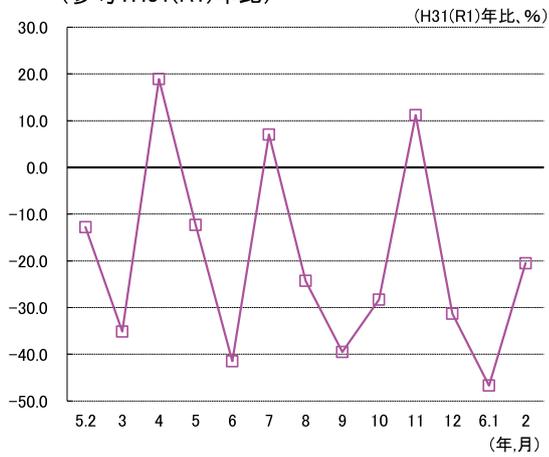
(単位: 千人)



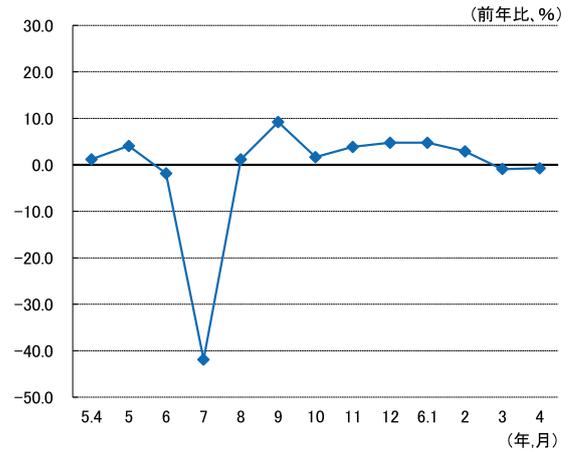
トラック（一般貨物）《物資輸送量》



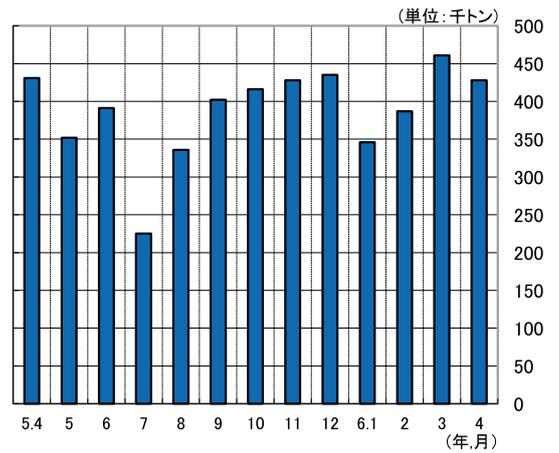
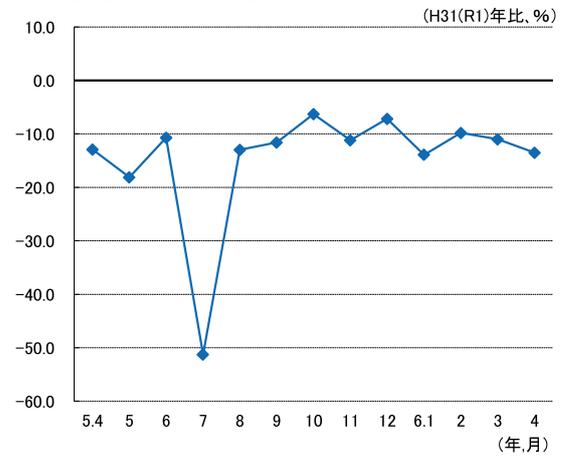
(参考:H31(R1)年比)



鉄道（コンテナ）《物資輸送量》

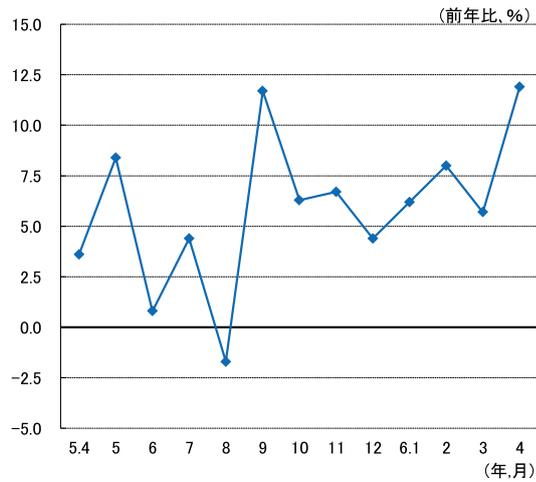


(参考:H31(R1)年比)

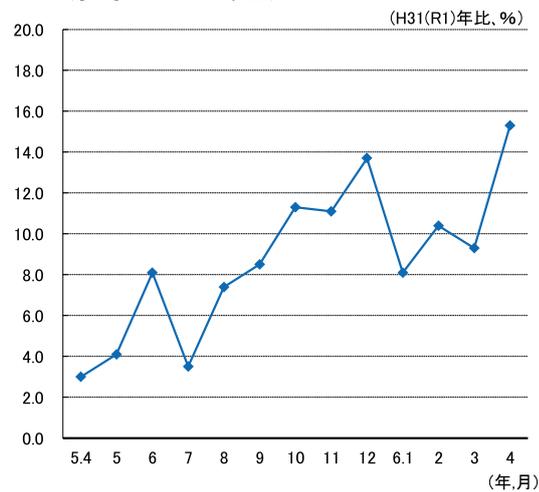


長距離フェリー《トラック航送台数》

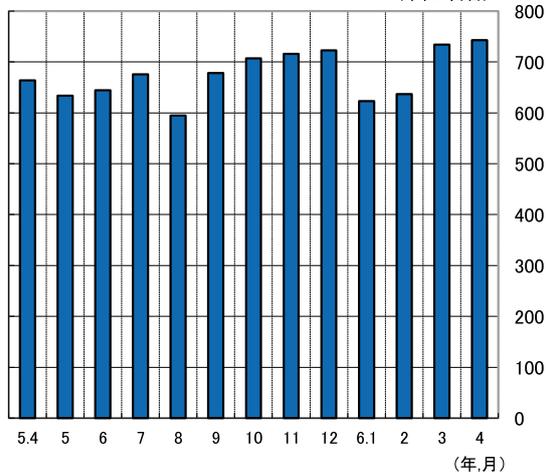
※貨物フェリーを除く



(参考: H31(R1)年比)

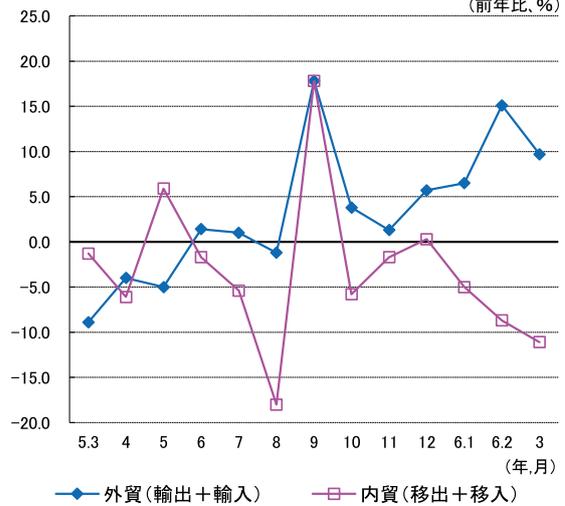


(単位: 百台)



海上貨物《船舶積卸し実績 (九州の23指定港)》

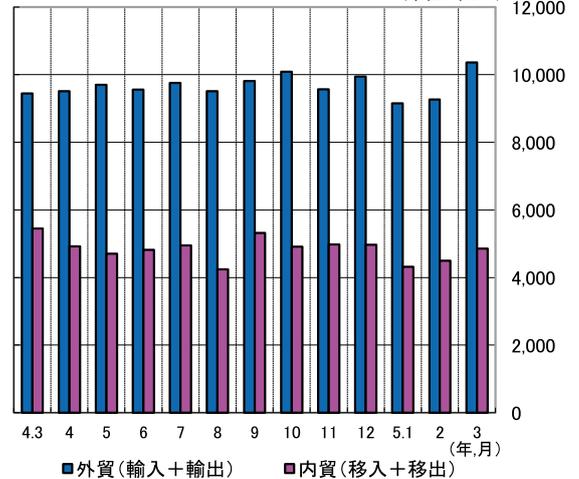
(前年比, %)



(参考: H31(R1)年比)



(単位: 千トン)

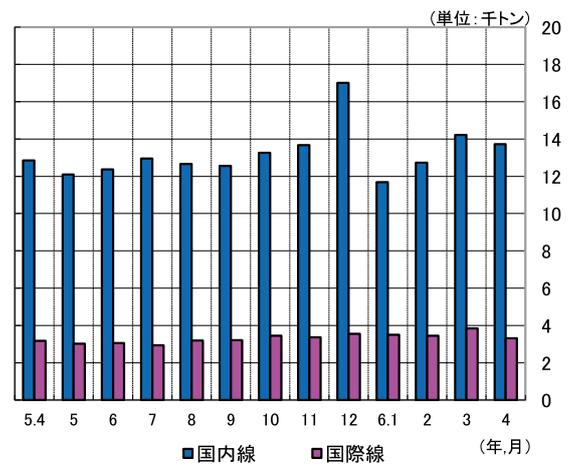
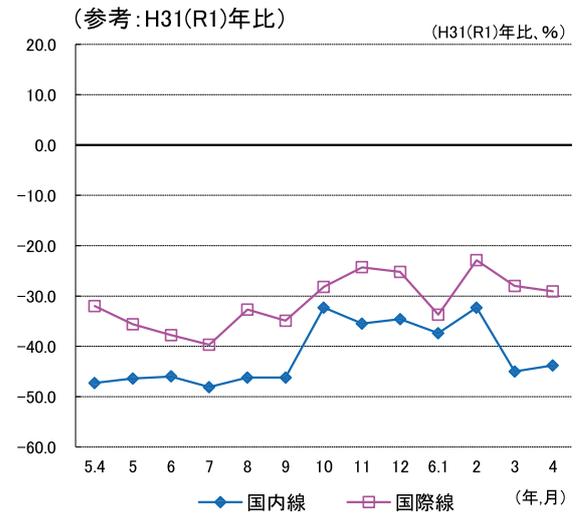
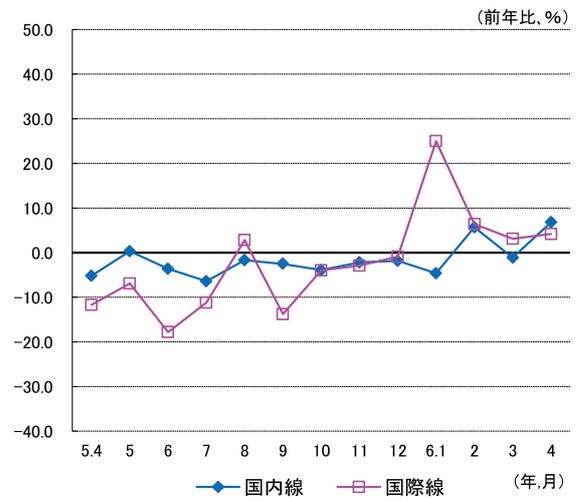


※指定港湾: 港湾運送事業法の適用対象となる港湾。

九州運輸局管内では、以下の23港湾。

関門・博多・三池・水俣・鹿児島・宇部・小野田・苅田・大牟田・唐津・伊万里
臼浦・相浦・佐世保・長崎・三角・八代・大分・津久見・佐伯・細島・油津・名瀬

航空貨物《輸送量》



理事会及び評議員会

理事会及び評議員会開催報告

令和5年度第2回理事会及び評議員会、令和6年度第1回理事会及び評議員会を開催しました。開催概要は以下のとおりとなっています。

【令和5年度理事会（みなし決議）】

開催日 令和6年2月21日（水）
議題 第1号議案 評議員会招集について

【令和5年度第2回理事会】

開催日 令和6年3月14日（木）
開催場所 ホテル日航福岡（福岡市）
議題 第1号議案 令和6年度事業計画及び収支予算について

【令和5年度第2回評議員会】

開催日 令和6年3月14日（木）
開催場所 ホテル日航福岡（福岡市）
議題 第1号議案 令和6年度事業計画及び収支予算について

【令和6年度理事会（みなし決議）】

開催日 令和6年5月31日（金）
議題 第1号議案 令和5年度事業報告及び決算報告について
第2号議案 評議員会招集について

【令和6年度第1回評議員会】

開催日 令和6年6月18日（火）
開催場所 ホテル日航福岡（福岡市）
議題 第1号議案 評議員の選任について
第2号議案 理事の選任について
第3号議案 令和5年度事業報告及び決算報告について

【令和6年度第1回理事会】

開催日 令和6年6月18日（火）
開催場所 ホテル日航福岡（福岡市）
議題 第1号議案 会長（代表理事）、副会長（業務執行理事）の選任について
第2号議案 令和5年度事業報告及び決算報告について
第3号議案 その他

これらの決議された事業報告、決算報告、事業計画、予算等は以下のとおりです。

2023（令和5）年度 事業報告

1 調査研究事業

(1) 懸賞論文の募集

大学等における交通運輸・観光に関する研究を促進するとともに、その研究論文を交通運輸産業に活用することにより、九州圏内の交通運輸・観光事業の発展及び地域社会の活性化に寄与することを目的として、令和5年5月11日～10月31日の間、懸賞論文を募集したところ、2大学から2編の応募があり、審査の結果、奨励賞1編を決定した。

○ 奨励賞 1編

・東京大学大学院工学系研究科 小松原早貴

テーマ：地域 DMO における独自 KPI の設定状況と自治体の KGI の関係性に関する考察

理事会及び評議員会

※ 賞状・副賞は、受賞者あて郵送した。また、受賞論文は要旨をホームページにて公開し、機関誌九州うんゆジャーナル VOL.126 に要旨を掲載する。

(2) 離島航路共通予備船の導入効果等に関する調査研究 ＜日本財団助成事業＞

離島航路は島民にとって欠かすことのできない生活基盤である。当該船舶が毎年検査を受けるためドック入りする際には、複数隻使用している他航路の就航船舶を用船すること等により当該住民の移動手段の確保と生活物資の安定輸送を行い、島民生活の維持・安定を図っている。しかし、複数隻所有の事業者は極めて少なく、景気の動向や社会情勢の影響を受けやすいこと等から、用船確保は年々困難な状況。そのため北部九州のうち、福岡県北部（北九州市）から福岡県西部（糸島市）の国庫補助航路を対象に、自治体が共通予備船を保有・維持管理を行っていくために必要となる航路状況や具体的な保有方法、保有場所、共通船型等について、「離島航路における共通予備船の導入効果等に関する調査委員会」で審議・検討を行い、関係者意識の醸成と導入への道筋を立てるとともに、調査結果を報告書として取りまとめた。

(3) 海運振興関連施設利用調査

離島では台風等の影響で毎年、長期欠航が起こることによる食料不安、生活不安を解消することが長年の課題になっており、課題解決の第一歩として、令和4年度において、停電時にも対応できる自家発電機を搭載した冷凍冷蔵コンテナを製作したところ。今年度においては、当該コンテナを導入した事業者等から利用方策等について、情報収集、整理・分析を行い、利用促進や航路事業者ほか自治体関係者が導入に向けた検討を行う際の基礎資料として、他の海運関連施設も含めたリーフレットを作成した。

(4) 海運事業者の事業継続実態調査

生活物資の運搬や人の移動を担う海運産業は、離島を多く抱える九州地域では特に重要な役割を担っているが、労働力不足や後継者不足が大きな課題となっていることから、事業継承に関する現状や課題を把握するため、旅客航路及び内航海運事業者（約480者：九州旅客船協会連合会、九州地方海運組合、内タン西部支部傘下の会員事業者）を対象にアンケート調査を実施。アンケート調査結果については、概要を取りまとめ、海運事業者団体及び九州運輸局あて情報提供を行った。

2 施設整備事業

(1) 九州圏における海運振興関連施設整備 ＜日本財団助成事業＞

① 離島住民の民生の安定と福祉の向上に資するため、冷凍コンテナを製作して旅客定期航路事業者に管理委託した。

a 冷凍コンテナ 13個

- ・ マルエーフエリー(株) (鹿児島～奄美～那覇航路) 3個
- ・ マリックスライン(株) (鹿児島～奄美～那覇航路) 3個
- ・ 奄美海運(株) (鹿児島～喜界～知名航路) 2個
- ・ 岩崎産業(株) (鹿児島～西之表～宮之浦航路) 1個
- ・ 十島村 (鹿児島～十島～名瀬航路) 2個
- ・ 野母商船(株) (福江～青方～博多航路) 2個

b 保冷コンテナ 2個

- ・ 三島村 (鹿児島～三島～枕崎航路) 2個

② 離島住民の福祉の向上のため、簡易待合所、バリアフリー対応型タラップを製作し、離島航路の岸壁に整備し、旅客定期航路事業者に管理委託した。

a 簡易待合所

- ・ 瀬戸内町 (瀬相～古仁屋～生間／古仁屋漁港) 1基

b バリアフリー対応型タラップ 1基

- ・ 九州郵船(株) (博多～壱岐～対馬航路／芦辺港、巖原港設置) 2基

理事会及び評議員会

c 浮栈橋 1基（製作中・事業継続）

・下関市（竹崎～六連航路／竹崎岸壁設置） 1基

3 広報啓発等事業

(1) 機関誌「九州うんゆジャーナル」の発行

賛助会員その他関係者への交通運輸・観光等に関する情報提供・サービス向上を図るため、九州うんゆジャーナルを発行、配布した。（年2回）

2023 夏号 VoL.124 2023 年 7 月 10 日 発行 1,000 部

2023 冬号 VoL.125 2023 年 12 月 10 日 発行 1,000 部

(2) 各種講演会・セミナー等の開催

① 講演会

福岡県トラック協会と共催して交通運輸及び観光の振興と近代化に関する講演会を開催した。

a 令和6年新春講演会

開催日時：2024年2月1日（木） 13：30～15：30

場 所：オリエンタルホテル福岡（福岡市）

参加者：150名

<第一部>

テーマ：九州・沖縄の経済情勢

講 師：日本銀行 福岡支店 支店長 大山 慎介 氏

<第二部>

テーマ：我が国の物流の革新に向けた取組みの動向

講 師：国土交通省・自動車局貨物流通事業課トラック事業適正化対策室長 斎藤 永能 氏

② 九州運輸コロキアム

講師を招き交通運輸・観光全般について情報提供を行い、テーマに沿って参加者が自由、活発に討議、対話を行う場として九州運輸局交通政策部環境・物流課と連携して環境関連の話題をテーマに開催すべく準備を進めていたが、諸事情により開催できなかった。

③ 海事振興セミナー

海事振興を目的として、特に海事に関する最新の情報提供や課題解決等のためのセミナーを開催した。

a 第24回海事振興セミナー

*九州クルーズ振興協議会との共催

開催日：2023年7月25日（火）14：20～16：00

場 所：福岡合同庁舎新館7階 九州運輸局海技試験場

参加者：61名

<基調講演>

講 師：中村学園大学流通科学部流通学科 准教授 前嶋 了二 氏

テーマ：新気候体制下のクルーズ観光と観光戦略

<パネルディスカッション>

テーマ：持続可能で地域活性化につながるクルーズ船の受け入れとは

コーディネーター：大阪大学大学院国際公共政策研究科長 教授 赤井 伸郎 氏

パネリスト：中村学園大学流通科学部流通科学科 准教授 前嶋 了二 氏

福岡市観光コンベンション部 クルーズ課長 富永 誠治 氏

長崎県クルーズ振興協議会 事務局長 太田 勝也 氏

（長崎県国際観光振興室インバウンド・クルーズ班課長補佐）

鹿児島県観光・文化スポーツ部PR観光課 参事 長友 洋子 氏

理事会及び評議員会

b 第25回海事振興セミナー

開催日：2023年11月10日（金）13：30～15：30

場 所：リファレンス駅東ビル2階（福岡市）

参加者：69名

<講演>

講 師：一般社団法人内航ミライ研究会 代表理事 浦山 秀大 氏、専務理事 曾我部 公太 氏

テーマ：内航海運業界のミライを考える

講 師：一般社団法人海洋共育センター 専務理事 村中 克範 氏

テーマ：一般社団法人海洋共育センターの活動について

④ 企業経営基盤強化等セミナー

関係業界団体と連携し、企業の経営基盤の強化等につながる最新の情報等を提供するため、情報セキュリティや物流2024年問題、モーダルシフトをテーマ・内容とするセミナーを関係団体等と連携の上、開催した。

a 情報セキュリティセミナー

開催日：2023年4月26日（水）13：30～15：00

場 所：オリエンタルホテル福岡（福岡市）

参加者：51名（オンライン含む）

テーマ：サイバーセキュリティの実情と今やるべきこと

講 師：株式会社BCC クラウドサービス事業本部 部長 奥 新一郎 氏

b 物流2024年問題関連セミナー

* JILS ほかと連携

開催日：2023年9月7日（木）12：50～16：00

場 所：TKP ガーデンシティ博多新幹線口プレミアムホール（福岡市）

参加者：564名（会場80名、オンライン484名）

テーマ：物流2024年問題研究会 in KYUSHU

～差し迫る2024年、今やるべきことは～

<講演>

テーマ：「物流2024年問題への対応に向けて」

講 師：(株)湯浅コンサルティング コンサルタント 芝田 稔子 氏

<企業事例①>

テーマ：「2024年問題に向けたTOTOの取り組み」

講 師：TOTO(株)物流本部物流推進部部长 河村 孝史 氏

<企業事例②>

テーマ：小売事業者としての2024年問題対応

講 師：イオン九州(株)取締役 常務執行役員 管理本部長 赤木 正彦 氏

<行政①>

テーマ：経済産業省における物流の2024年問題等に向けた対応について

講 師：九州経済産業局産業部 流通・サービス推進課長 田代 信二 氏

<行政②>

テーマ：トラック運送事業に関する九州運輸局の取組について

講 師：九州運輸局自動車交通部貨物課長 東 祐樹 氏

理事会及び評議員会

c 海上モーダルシフト利用促進セミナー

*九州運輸局、九州長距離フェリー協議会、九州トラック協会と連携

開催日時：2023年11月15日（水）13：30～16：30

場所：福岡市 オリエンタルホテル福岡（福岡市）

参加者数：150名

プログラム

- ・2024年問題の概要と九州運輸局の取組（九州運輸局）
- ・海上輸送の紹介（港湾管理者ほか）
- ・鉄道コンテナ輸送の紹介（JR貨物）

(3) 次世代の海事産業を担うことになる小中学生等への啓発活動

次世代社会を担うこととなる小・中学生等を対象に、海事産業現場の見学会を実施することなどにより、海事産業の重要性等の認識や理解促進を図った。

【海の子育成 海事施設見学会】

○実施日：2023年8月8日（火）9：30～12：30

参加者：佐世保市立小学校教育研究会 社会研究部教員23名

内容：佐世保港内をクルージングし、西海沿岸商船(株)の使用船舶にて海上から海事産業施設を見学、西九州倉庫(株)の定温倉庫、サイロ倉庫を見学

○実施日：2023年8月21日（月）8：20～12：20

参加者：佐世保市立中学校教育研究会社会研究部 教員19名

内容：佐世保造船所見学、西海沿岸商船(株)の使用船舶にて佐世保港内をクルージングし、海上から海事産業施設を見学、西九州倉庫(株)の定温倉庫、サイロ倉庫を見学

【就業体験】

○実施日：2023年7月24日～8月10日（2日間～5日間）

参加者：鹿児島県立鹿児島水産高等学校海洋科3年生 甲板7名、機関2名、合計9名

乗船受け入れ事業者：6社 鹿児島荷役海陸運輸(株)、甕島商船(株)、十島村、マリックスライン(株)、マルエーフェリー(株)、三島村

○実施日：2024年2月7日～2月9日（3日間）

参加者：宮崎県立宮崎海洋高等学校2年生：海洋科学科3名

乗船受け入れ事業者：(株)商船三井さんふらわあ

【輝け！フネージョ in 九州（第2弾）】

*九州海事産業次世代人材育成推進協議会と連携した取組み

令和4年度において、九州の海事産業の現場で働く女性の姿や声を盛り込んだ動画「輝け！フネージョ in 九州」を作成し、当センターのホームページにもアップし、各事業者が行っている取り組みや工夫を広く発信しているところ。令和5年度においては、旅客船、港湾運送、船用工業、倉庫業などで働くフネージョの動画（10～15分程度）を1本ずつ作成するとともに、それを集約したダイジェスト版を作成し、海事産業の職場の魅力を発信した。

(4) バリアフリー啓発促進

旅客航路事業に従事する船員及び運航担当者等が、高齢者・障害者等の疑似・介助体験を通じてバリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、国民一人ひとりが高齢者・障害者等に対し自然に快く手助けできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指すことを目的に実施した。

【令和5年度バリアフリー講習会 in 別府国際観光港】

開催日：2023年12月1日（金）9：30～12：30

場所：別府国際観光港「さんふらわあターミナル」「さんふらあむらさき」船内

実技：ターミナル、船内・車椅子疑似体験及びサポート体験

理事会及び評議員会

座 学：さんふらわあターミナル

テーマ：旅客事業者に求められること

講 師：①(公財)交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部 高橋 徹 氏
② NPO 法人自立支援センターおおいた 理事長 後藤 秀和 氏

参加者：旅客航路事業に従事する船員及び運航担当者 30 名

【令和5年度バリアフリー講習会 in 宮崎港】

開催日：2023年12月6日(水)9:30～12:30

場 所：「宮崎港フェリーターミナル」「フェリーたかちほ」船内

実 技：ターミナル、船内・車椅子疑似体験及びサポート体験

座 学：フェリーたかちほ

テーマ：旅客事業者に求められること

講 師：①(公財)交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部 高橋 徹 氏
② NPO 法人障害者自立支援センター YAH! DO みやざき理事 永山 昌彦 氏

参加者：旅客航路事業に従事する船員及び運航担当者 22 名

(5) 九州の交通・運輸に関する統計の整備

九州圏における交通、運輸に関する統計資料である「九州運輸要覧」を当センターホームページ上で公開した。(監修：九州運輸局)

2024 (令和6) 年度 事業計画

1 調査研究事業

(1) 懸賞論文の募集

大学等における交通運輸・観光に関する研究を促進するとともにその研究論文を活用することにより、九州圏における交通運輸・観光事業の発展及び地域社会の活性化に寄与することを目的として、懸賞論文を募集する。(継続事業)

(2) 離島航路の現状を踏まえた小型船舶への移行・転換の効果や課題に関する調査研究<日本財団助成事業>

新船建造にあたり国庫補助航路においては、航路改善協議会での協議を経て新船のスペックを含めた航路改善計画が検討・策定されているが、それ以外の離島航路においては、船員費や燃料費、修繕費などコスト削減を図ることが優先され、島民他関係者との合意形成や、就航率、快適性等に係る検討が必ずしも十分になされないまま小型船舶への移行・転換が行われているのではないかとといったような声も仄聞されるところ。

本調査研究では、今後航路改善に向けた取り組みをさらに進めていく上での課題や取り組むべき内容、その効果や実際に取り組む上での課題についての分析と考察を行い、その結果について、小型船舶への転換を検討するにあたっての留意点をリーフレットのような形で取りまとめ、国や地方自治体ほか航路事業者等の関係者へ提供し、円滑な船舶建造に向けた環境整備が図られるよう取り組む。(新規事業)

(3) 改正障害者差別解消法の施行に伴うケーススタディの検証

障害者差別解消法は、交通事業者に対し障害を理由とする不当な差別的取扱いを行うこと及び合理的配慮の不提供により障害者への権利利益の侵害をもたらすことは「差別」にあたるとして、これを禁止するとともに、合理的な配慮の提供を努力義務として課していた。しかし令和3年5月に同法が改正され、合理的な配慮の提供について、現行の「努力義務」から「義務」へと改められた(改正法の施行期日は令和6年4月)。

改正法の施行に向けて、令和5年3月に、内閣府が「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本

理事会及び評議員会

方針」を決定したことから、国土交通省では、同年11月に「国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応方針」を公表。同基本方針では、旅客船事業について「対外旅客定期航路事業」及び「国内旅客船事業」それぞれに、不当な差別的取扱いや合理的配慮に「該当する事例」「該当しない事例」を具体的に示したものとなっている。今後、事業者や各相談機関が参考にできる事例の重要性が一層高まることを見込まれることから、そのための一助として、九州経済圏における旅客航路事業者や行政機関、障害者団体等を対象に、これまでに発生した事例や今後想定される事例等を調査し、収集・整理する。(新規事業)

(4) 海運事業者の事業継続実態調査

少子化、高齢化が急速に進む中、海運業界においても労働力不足や後継者不足が大きな課題となっている。このため、令和5年度、九州地域の海運産業の現状の把握や経営環境で抱える課題等を調査すべく、アンケート調査を実施。その結果、事業承継や船員不足が海運事業者にとって重要な課題となっていることが確認できた。今年度においては、これらの結果をもとに事業者や関係団体等に対するヒアリング等を行い調査の深度化を図る。(継続事業)

2 施設整備事業

(1) 九州圏における海運振興関連施設整備

＜日本財団助成事業＞

① 離島住民の民生の安定と福祉の向上に資するため、冷凍コンテナ、保冷コンテナを製作して旅客定期航路事業者に管理委託する。

a 冷凍コンテナ 12個

- ・マルエーフェリー(株) (鹿児島～奄美～那覇航路) 2個
- ・マリックスライン(株) (鹿児島～奄美～那覇航路) 2個
- ・奄美海運(株) (鹿児島～喜界～知名航路) 2個
- ・コスモライン(株) (鹿児島～種子島(西之表)) 2個
- ・野母商船(株) (福江～青方～博多航路) 2個
- ・十島村(鹿児島～十島～名瀬航路) 2個

b 保冷コンテナ 2個

- ・三島村(鹿児島～三島～枕崎航路) 2個

② 離島住民の福祉の向上のため、風雨防止用通路シェルター、簡易待合所、バリアフリー対応型タップ、浮棧橋を製作し、離島航路の岸壁に整備し、旅客定期航路事業者に管理委託する。

a 風雨防止用通路シェルター 2基

- ・瀬戸内町(古仁屋漁港設置) 2基

a 簡易待合所 2基

- ・屋久島町(口永良部港) 1基
- ・壱岐市(郷ノ浦港) 1基

b バリアフリー対応型タラップ 1基

- ・九州郵船(株)(郷ノ浦港) 1基

c 浮棧橋 1基

- ・下関市(竹崎港設置) 1基 ※令和4年度事業継続

理事会及び評議員会

3 広報啓発等事業

(1) 機関誌「九州うんゆジャーナル」の発行

賛助会員その他関係者への交通運輸・観光等に関する情報提供・サービス向上を図るため、九州うんゆジャーナルを発行、配布する。(年2回)

2024 夏号 VoL.126 2024 年 7 月 10 日頃 1,000 部発行予定

2024 冬号 VoL.127 2024 年 12 月 10 日頃 1,000 部発行予定

(2) 各種講演会・セミナー等の開催

交通運輸・観光に関する情報提供、普及啓発等を図るため各種講演会・セミナー等を開催する。

① 講演会

交通運輸・観光関係業界団体等と連携・共催して交通運輸及び観光の振興と近代化に関する講演会を企画・開催する。

② 九州運輸コロキウム

九州内外から講師を招き、交通運輸・観光全般について情報提供等を行うとともに意見交換・討議の場として開催する。

③ 海事振興セミナー

海事振興を目的として、特に海事に関する最新の情報提供や課題解決等のためのセミナーを開催する。

④ 企業経営基盤強化等セミナー

関係業界団体と連携し、企業の経営基盤の強化等につながる最新の情報等を提供するため、時宜に応じたテーマ・内容によるセミナーを企画・開催する。

(3) 次世代の海事産業を担うことになる小中学生等への啓発活動（海の子育成）

九州の海事関係産業は、「一割経済」といわれる九州にあって、「造船アイランド」、「海事王国九州」、「海道九州」と称されるように、特に重要な産業であるにも拘わらず、市民の間では若年層にいたるほど、その重要性の理解が薄れつつある。九州においては、地理的な条件等から海事関係産業は引き続き地域経済維持・発展等のためにも重要な産業であり、これに見合った市民の認識や評価、さらには将来当該産業を支える優秀な人が集まるような活動を積極的に行っていくことが必要と考える。このため、現在、九州運輸局に設置されている「九州海事産業次世代人材育成推進協議会」と連携して、次世代社会を担うこととなる小・中学生を対象に、海事産業現場の見学会を実施することなどにより、海事産業の重要性等の認識や理解促進を図る。

(4) 九州の交通・運輸に関する統計の整備

九州圏における交通、運輸に関する統計資料を当センターホームページ上で公開する。(監修：九州運輸局)

(5) バリアフリー啓発促進

高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活が出来るようにするためには、施設整備（ハード面）だけでなく、高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」が重要。このため、ハード面においては、行政の手の届かない、また、事業者で十分に対応できない部分のバリアフリー化の推進について、当センターが日本財団の助成によるバリアフリー対応型タラップ等を整備するなど、その一助となる活動を展開している。また、ソフト面においてもより一層のバリアフリー化を進めるため、船員や事務職員などの運航関係者を対象に、フェリー船内やターミナルを活用した、車椅子・視覚障害・高齢者などの疑似体験及びサポート体験を実施する。(継続事業)

理事会及び評議員会

理事・評議員交代等について事務局からの報告

令和6年度理事会及び評議員会において、当センター理事長の再任、一部の理事及び評議員の再任・新任について、以下のとおり承認されましたので報告いたします。

なお、理事、評議員の一覧表は86ページに掲載しております。

【会長・副会長の再任】

会長再任 青柳 俊彦氏（九州旅客鉄道(株)代表取締役会長）

副会長再任 城野 隆行氏（九州地方倉庫業連合会会長（(株)キョーワ代表取締役社長））

【理事の再任、新任】

（順不同）

再任・新任者所属会社等名称	再任・新任者氏名
再任 日本通運(株)執行役員九州ブロック地域総括兼福岡支店長	坂田 道治氏
再任 (株)ジェネック代表取締役社長	伊東 純一氏
再任 (一財)国際観光ビジネス協会理事	大黒 伊勢夫氏
新任 奄美海運(株)代表取締役社長	本坊 隆幸氏

【評議員の再任、新任】

（順不同）

再任・新任者所属会社等名称	再任・新任者氏名
再任 野母商船(株)代表取締役社長（長崎旅客船協会会長）	村木 昭一郎氏
再任 阪九フェリー(株)代表取締役社長	小笠原 朗氏
再任 (一財)日本モーターボート競走会 常務理事 九州地区担当	森 永 洋氏
新任 小倉地区港運協会会長（山九(株)北九州支店長）	中本 竜彦氏

理事会及び評議員会

2023（令和5）年度 収支決算

（単位：円）

科 目	金 額	科 目	金 額
I 事業活動収支の部		海の子育成事業費支出	775,657
1 事業活動収入		交通運輸統計整備費支出	4,402
①基本財産利息収入	503	バリアフリー啓発促進事業支出	424,276
②賛助会員会費収入	10,084,500	事業管理費支出	20,670,404
③助成金等収入	95,674,000	給与費支出	14,124,494
日本財団助成金収入	95,674,000	福利厚生費支出	2,634,457
調査研究助成金収入	5,600,000	事務費支出	3,911,453
施設整備事業助成金収入	66,894,000	②管理費支出	7,288,859
基盤整備助成金収入	23,180,000	給与費支出	3,992,916
④負担金収入	8,200,288	福利厚生費支出	617,959
施設整備事業負担金収入	8,200,288	旅費交通費支出	938,519
⑤広報啓発等事業収入	60,000	事務費支出	1,739,465
機関誌広告収入	60,000		
⑥雑収入	623	事業活動支出計	116,611,121
受取利息収入	623	事業活動収支差額（A）	△ 2,591,207
事業活動収入計	114,019,914		
		II 投資活動収支の部	
		1 投資活動収入	
		投資活動収入計	0
2 事業活動支出		2 投資活動支出	
①事業費支出	109,322,262	①特定資産取得支出	642,864
調査研究事業費支出	8,405,224	退職給付引当資産取得支出	642,864
懸賞論文募集費支出	644,929	投資活動支出計	642,864
離島航路共通予備船調査費	7,021,057		
海運振興関連施設利用調査費	238,416	投資活動収支差額（B）	△ 642,864
海運事業者事業継続実態調査費	500,822		
施設整備事業費支出	75,094,288		
広報啓発等事業費支出	5,152,346		
機関誌作成費支出	1,954,876		
講演会・セミナー等事業費支出	1,993,135	III 財務活動収支の部（C）	0
講演会事業費支出	(459,104)	IV 予備費支出（D）	0
九州運輸コロキアム事業費支出	(55)	当期収支差額（A + B + C - D）（E）	△ 3,234,071
海事振興セミナー費支出	(535,889)	前期繰越収支差額（F）	26,146,014
企業経営基盤強化等セミナー費支出	(998,087)	次期繰越収支差額（E + F）	22,911,943

2024（令和6）年度 収支予算

（単位：円）

科 目	金 額	科 目	金 額
I 事業活動収支の部		海の子育成事業費支出	1,000,000
1 事業活動収入		交通運輸統計整備費支出	10,000
①基本財産利息収入	3,000	バリアフリー啓発促進事業費支出	250,000
②賛助会員会費収入	10,200,000	事業管理費支出	22,669,320
③助成金等収入	92,170,000	給与費支出	14,656,800
日本財団助成金収入	92,170,000	福利厚生費支出	2,691,630
調査事業助成金収入	4,200,000	事務費支出	5,320,890
施設整備事業助成金収入	65,060,000	②管理費支出	7,843,680
基盤整備助成金収入	22,910,000	給与費支出	3,664,200
④負担金収入	6,990,000	福利厚生費支出	631,370
施設整備事業負担金収入	6,990,000	旅費交通費支出	1,500,000
⑤広報啓発等事業収入	60,000	事務費支出	2,048,110
機関誌広告収入	60,000		
⑥雑収入	2,000	事業活動支出計	133,923,000
受取利息収入	2,000	事業活動収支差額（A）	△ 24,498,000
事業活動収入計	109,425,000		
		II 投資活動収支の部	
2 事業活動支出		1 投資活動収入	
①事業費支出	126,079,320	投資活動収入計	0
調査研究事業費支出	11,000,000	2 投資活動支出	
懸賞論文募集費支出	950,000	①特定資産取得支出	671,100
小型船舶移行等の効果や課題に関する調査事業支出	5,250,000	退職給付引当資産取得支出	671,100
改正障害者差別解消法に係る調査事業支出	2,800,000	投資活動支出計	671,100
海運関連事業継続実態調査費支出（継続）	2,000,000	投資活動収支差額（B）	△ 671,100
施設整備事業費支出	86,050,000		
広報啓発等事業費支出	6,360,000		
機関誌作成費支出	2,100,000	III 財務活動収支の部（C）	0
講演会・セミナー等事業費支出	3,000,000	IV 予備費支出（D）	5,087,713
講演会事業費支出			
九州運輸コロキアム事業費支出		当期収支差額（A + B + C - D）（E）	△ 30,256,813
海事振興セミナー費支出		前期繰越収支差額（F）	30,256,813
企業経営基盤強化等セミナー費支出		次期繰越収支差額（E + F）	0

理事会及び評議員会

2024（令和6）年度 役員名簿

(敬称略・順不同)

R6.7.1 現在

職名	氏名	役員
(理事)		
九州旅客鉄道(株)代表取締役会長	青柳俊彦	代表理事 (会長)
九州地方倉庫業連合会会長 (株)キョーワ代表取締役社長	城野隆行	執行理事 (副会長)
九州旅客船協会連合会理事 (九州郵船(株)代表取締役社長)	竹永健二郎	執行理事 (理事長)
日本通運(株)執行役員 九州ブロック地域総括兼福岡支店長	坂田道治	理事
(株)ジェネック代表取締役社長	伊東純一	〃
九州地方港運協会副会長 (鹿児島海陸運送(株)代表取締役社長)	大西英二郎	〃
九州地方海運組合連合会会長 (旭海運(有)代表取締役社長)	宗田銀也	〃
(一財)国際観光ビジネス協会理事	大黒伊勢夫	〃
奄美海運(株)代表取締役社長	本坊隆幸	〃
(公財)九州運輸振興センター	中原禎弘	執行理事 (専務理事)
	計10名	
(監事)		
九州トラック協会専務理事	西正博	監事
	計1名	

2024（令和6）年度 評議員名簿

(敬称略・順不同)

R6.7.1 現在

職名	氏名
三池港物流(株)代表取締役社長	安藤寿英
西部ガステクノソリューション(株)代表取締役社長	今給黎督
小倉地区港運協会会長 (山九(株)北九州支店長)	中本竜彦
野母商船(株)代表取締役社長 (長崎旅客船協会会長)	村木昭一郎
阪九フェリー(株)代表取締役社長	小笠原朗
佐賀地区港運協会会長 (株)奈雅井 代表取締役社長	今泉清美
佐賀県倉庫協会副会長 (鳥栖倉庫(株)代表取締役社長)	山下幹夫
鹿児島県倉庫協会会長 (株)大津倉庫 代表取締役社長	大津学 (評議員会会長)
九州冷蔵倉庫協議会会長 (芳雄製氷冷蔵(株)代表取締役社長)	小金丸滋勝
(一財)日本モーターボート競走会常務理事 九州地区担当	森永洋
(一財)関門海技協会理事	田中清二
	計11名

2024（令和6）年度 特別会員名簿

(敬称略・順不同)

R6.7.1 現在

R6.7.1 現在

職名	氏名
長崎県副知事	馬場裕子
鹿児島県副知事	藤本徳昭
福岡市長	高島宗一郎
北九州市産業経済局理事	山口博由
日本製鉄(株)九州製鉄所工程業務部八幡物流室室長	堺浩一
九州商船(株)代表取締役社長	美根晴幸
鹿児島県旅客船協会会長	有村和晃
九州地方港運協会会長	野畑昭彦
大分県港運協会会長	疋田智昭
宇部港運協会会長	椎木耕造
西久大運輸倉庫(株)代表取締役社長	伊東健太郎
山田港運倉庫(株)代表取締役社長	山田康一郎
下関市港湾局長	大庭靖貴
唐津市長	峰達郎
日向市長	西村賢
種子島屋久島振興協議会会長	八板俊輔
鹿児島県十島村長	久保源一郎
日本貨物鉄道(株)九州支社長	但野新二

職名	氏名
太平洋セメント(株)九州支店長	的場哲司
日本郵船(株)九州支店長	藤田恵仁
日本サルヴェージ(株)取締役門司支店長	荒木亘
全国内航タンカー海運組合西部支部長	阿部和久
大分県海運組合理事長	木許直樹
津久見港振興協議会会長	佐藤公一
宮崎カーフェリー(株)代表取締役社長	郡司行敏
マリックスライン(株)代表取締役社長	岩男直哉
洞海港運協会会長	徳光昌己
博多港運協会会長	柴田智典
下関港運協会会長	米田亘宏
長崎県倉庫協会会長	平田純一郎
熊本県倉庫協会会長	倉岡俊弘
九州産交運輸(株)代表取締役社長	堀好顕
臼杵運送(株)代表取締役社長	足立哲
熊本県冷蔵倉庫協会会長	牛島弘一
大分県冷蔵倉庫協会会長	奥村元一
福岡県港湾建設協会会長	小倉征巳
	計36名

賛助会員入会のご案内

(公財)九州運輸振興センターでは、その使命とする事業活動にご理解、ご協力を賜わり、また、当センターを有効にご利用いただくために「賛助会員制度」を設けて、下記のとおり、広く賛助会員を募集いたしております。趣旨にご賛同のうえ、是非ご加入下さいませようお願い申し上げます。

なお、当センターでは、受託事業として会員の必要とする交通及び観光の振興と近代化に関する調査、研究を実施いたしておりますので、ご用命くださいませ。

記

- 1. 加入資格** 当センター設立の趣旨に賛同される方ならどなたでも加入できます。
- 2. 賛助会費** 年間一口 10,000 円で、何口でも加入できます。
この賛助会費は、当センターの事業活動を通じて、広く地域経済の発展と民生の安定のために生かされます。
- 3. 特典** 賛助会員には次のような特典があります。
 - (1)当センター作成の資料、文献及び定期刊行物が原則として無償で配布されます。
 - (2)当センター主催の講演会、研究会、研修旅行セミナー等へ特別な便宜のもとに参加できます。
 - (3)当センターの行なう交通及び観光の近代化に関するコンサルタント業務を利用できます。
 - (4)当センターの備付資料、文献等を閲覧し、借り出すことができます。

編集後記

- 鹿児島と言えば、桜島・西郷さん、焼酎、黒豚、さつま揚げ、温泉などを思い浮かべますが、皆さんはいかがでしょうか。では、そうした中から焼酎に関する話題を一つ。お酒を湯煎で温める容器に「徳利（とっくり）」がありますが、皆さんは、「ちろり」をご存じですか。「ちろり」は日本酒のお燗に用いられる酒器の一種で、取手と注ぎ口がついていて、日本酒を注いで鍋などで沸かしたお湯に浸けるだけで、手軽に燗酒を作ることができます。そうした手軽さもあり、鹿児島勤務時代、お世話になった居酒屋さんでは、自分専用の「ちろり」を持ち込んで焼酎の前割りを楽しんでいらっしゃる方がおり、何回か一緒させていただきました。「ちろり」の容量は、1合から5合程度まで様々なようで、その素材も銅製のほか、アルミ製やステンレス製、錫（すず）製の金属製のものや、耐熱ガラス製のものまで、販売されているようです。その方が使っていた「ちろり」は4号くらいのアルミ製のものでしたが、あらかじめ前割りしておくことで、焼酎の割合をその都度、気にすることなく飲み進められ、好みに応じて燗をすればお湯割りにもなります。また、ソフトドリンクサーバーとしても使えて、気の置けない仲間と飲む度に便利なものだなと感心していました。そうしたご縁もあって、「ちろり会」の特別会員となり、離任の際には記念品として「ちろり」を頂き、今でも晩酌用として愛用しています。鹿児島にはおいしい焼酎や食材はもとより、豊かな自然、歴史、文化があります。皆さんもぜひ、この夏訪れてみてはいかがでしょうか。（中原）
- 左隣りの同僚が減量に励んでいる。買った体重計から軽肥満と言われ、買ってやったのにその態度は何だ！とぶちぎれたらしい。が、そこから彼女は立ち上がり、減量への道を今突き進んでいる。3時のおやつにと持参した芋のポテチを鼻先にぶら下げても、もとい差しだしても、頑として受け取らない。私と言えば、運動しているからという言い訳で、鼻先であろうが、100 m先であろうが美味しいものにダイブする。体重計？そげなものとうに私の辞書からは削除、大昔ほこりにまみれた体重計を捨ててから、我が家にはその片鱗さえない。とは言っても年一回の健康診断でいやでも自分の体重と向き合うこととなる。その度に顎が落ち、膝から崩れ、心の中で私のバカ～～と叫んでいる。ただただ叫んでいるだけで、一步も進まないが。今年度の踏み絵は3月末。そこに至るまでに食欲の秋があり、飽食の正月が控えている。どーする私？そして隣の減量宣言に伴いお菓子の割当量が確実に増えている。どーしてくれるお隣さん！（宮下）
- 今号は鹿児島県の特集となっております。寄稿、執筆を頂きました皆様ありがとうございました。厚くお礼を申し上げます。
- 今後も賛助会員を始め、関係者の皆様のお役にたつ活動を積極的に行って参りますので、ご意見、ご提案等を頂ければ幸いに存じます。暑い暑い夏が到来、年ごとに日差しの強さが増しているような気がします。皆々様体調を崩されませぬよう、どうぞご自愛ください。

九州うんゆジャーナル 夏号 VOL. 126 令和6年7月10日 発行

編集発行	公益財団法人 九州運輸振興センター	印刷	株式会社 福田印刷
	〒812-0013		〒800-0037
	福岡市博多区博多駅東3丁目10番17号		北九州市門司区原町別院3番5号
	陸運会館3階		TEL (093) 371-3231
	TEL (092) 451-0469		FAX (093) 371-5735
	FAX (092) 451-0474		
	http://kyushu-transport.or.jp		

キップをスキップ

スマートEX

新幹線で鹿児島中央～東京間を利用するなら

窓口 に 並 ば ず 乗 れ る!



ネットで
買う



タッチで
乗る



EXを使ってポイントアップ
キャンペーン

抽選でJRキューポ
「最大15,000ポイント」
プレゼント!