

九州 ounyu ジャーナル

2024年 冬号 VOL. 127



Supported by  日本 財団 THE NIPPON 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？



冬九州うんゆジャーナル

左から：日向かぼちゃの蒸し物
宮崎カンパチ
みやざきフレッシュいちご

表紙：高千穂神楽 高千穂町 写真提供：宮崎県観光協会



C O N T E N T S

特集

宮崎県の運輸と観光……………
宮崎県 総合交通課 観光推進課、スポーツランド推進課、港湾課、高速道対策局

2

海と空のコーナー

魅力にあふれる住みよい「みやざき」
東アジアの時代にはばたくみなとづくり……………

九州地方整備局 宮崎港湾・空港整備事務所

10

フォトグラフ

ふおとみやざき……………

14

お知らせ

日本財団チャリティー自販機……………

16

海事振興セミナー

第26回海事振興セミナー
我が国のクルーズ振興における課題……………

国土交通省海事局外航課 課長補佐 楠山賀英

18

海事振興セミナー

第26回海事振興セミナー
アジアにおける日本のクルーズの展望……………

日本国際クルーズ協議会 副会長 糸川雄介

22

海事振興セミナー

第26回海事振興セミナー
クルーズの魅力と発信の重要性……………

一般社団法人クルーズイズム 理事長 CEO 久野健吾

28

企業経営基盤強化等セミナー

九州管内における海運事業者の事業継承の現状について……………
九州産業大学 地域共創学部地域づくり学科 准教授 行平真也

34

企業経営基盤強化等セミナー

円滑に事業承継を進めるため、今から準備を始めませんか？……………
福岡県事業承継・引継ぎ支援センター サブマネージャー 中小企業診断士 廣門和久

38

エッセイ

屋上談義……………

フリーランスライター 藤田崇義

50

センターからのお知らせ

令和7年新春経営セミナー開催……………

56

九州運輸局だより

九州のうんゆ……………

57

宮崎県の運輸と観光

宮崎県

総合交通課、観光推進課
スポーツランド推進課、港湾課、高速道対策局

1 はじめに

本県は、日本列島の南西、九州の南東に位置し、総面積は7,734㎢で、全国では14位、九州では2位の広さを有しています。

太平洋沿いの海岸線は、約400㎢におよび、その沖合いを流れる黒潮の影響などにより、温暖な気候に恵まれており、日照時間、快晴日数は全国トップクラスにあるなど優れた自然条件を有しています。

こうした自然環境に恵まれた本県には、豊かな食、古事記や日本書紀に伝わる日向神話、充実したスポーツ環境、雄大な自然など、国内外に誇る魅力的な観光資源が数多く存在します。

交通・物流面においては、県内はもちろん、九州内の一体的発展に向けた広域的活動の連携を支援するため、東九州自動車道や九州中央自動車道といった広域道路ネットワークの形成が進んでいます。

また、海上輸送を担う細島港、宮崎港、油津港は、九州の中でも首都圏、中部圏に近く、関西圏にもアクセスしやすい立地にあることに加え、成長著しい東アジアを結ぶ航路上に位置するなど、地理的特性を活かした海上輸送航路が備わっています。

本県では、人口減少下にあっても、日常生活に必要なサービス・機能の維持や観光をはじめとする県内産業の成長・発展など、本県の社会や経済を持続可能なものとしていくため、ヒトやモノの流れを支える基盤づくりが重要であると考えます。

このため、高速道路などの高規格道路の整備促進や港湾機能の強化、陸海空における公共交通の利便性向上、持続可能な地域交通網の構築など交通・物流ネットワークの維持・充実に取り組んでいます。

2 宮崎県の運輸について

(1) 旅客・貨物流動の現状

令和4年度旅客地域流動調査によると、本県における旅客流動量（自家用車を除く）の総量は約2,600万人で、このうち約9割が県内での流動となっています。

県内での流動を輸送機関別に見ると、バスやタクシーの利用が約7割、鉄道の利用が約3割であり、全国平均や九州平均と比べてバスやタクシーの占める割合が高く、鉄道の占める割合が低くなっています。

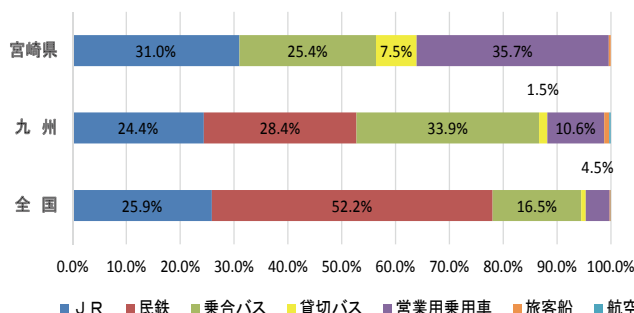
一方、本県における県外への流動は、大都市圏から遠隔地ある地理的な特性もあり、航空機を利用する割合が高くなっています。

地域内外での移動の円滑化を通じた観光産業の活性化を図るため、陸海空それぞれの交通について、利便性の向上を進めています。

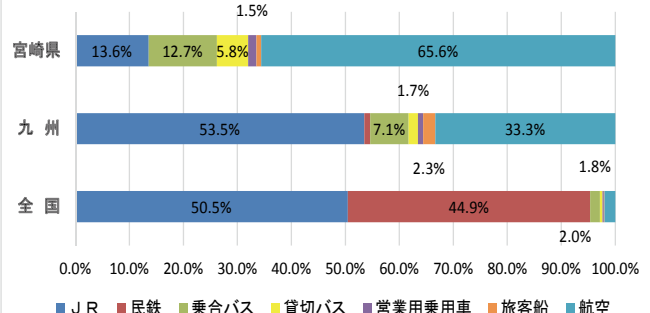
また、令和3年全国貨物純流動調査（物流センサス）によると、本県の国内物流は、本県発の貨物量が約592万トン、本県着の貨物量が663万トンとなっています。

本県発の貨物の輸送先では、九州・沖縄が53%を占め、次に近畿地域が20%、関東地域が13%となっ

輸送機関別 旅客流動割合(自県内)



輸送機関別 旅客流動割合(自県⇒自県外)





(小型機対応旅客搭乗橋)



(神話のステンドグラス)

ています。輸送品類（重量ベース）では、化学工業品が23%、軽工業品が21%、農水産品が20%を占めています。

また、本県着の貨物の発送元では、九州・沖縄が67%を占め、次に近畿地域が12%、中国地域が9%となっています。これは、九州外で生産されたものが一度、福岡県などへまとめて輸送され、その後、本県などの九州各県に輸送されているためだと考えられます。輸送品類（重量ベース）では、化学工業品が39%、軽工業品が17%、農水産品が14%を占めています。

輸送機関別にみると、トラック輸送が本県発の貨物の85%、本県着の貨物の61%と大きな割合を占めており、物流の2024年問題に対応した持続可能な安定輸送体系の構築を進めています。

(2) 航空について

【宮崎空港の概況】

宮崎空港は、宮崎市の市街地から南へ約7km、車で約15分の位置にあり、平成8年にはJ.R.による空港連絡鉄道が開業するなど、利便性の高い空港であり、今年、開港70周年お

よび宮崎ブルーゲンビリア空港の愛称制定10周年を迎えました。

宮崎空港では、近年、特色のある取組が進められており、平成29年12月には、日本初となる小型機対応旅客搭乗橋が整備され、小型機でも直接乗降が可能となりました。

さらに、令和元年5月には、空港ターミナルビル中央のオアシス広場に、影絵作家である藤城清治氏の原画をもとにした神話のステンドグラスが完成し、新たな観光スポットにもなっています。

このほか、英国の航空情報会社の調査で、2022年の定時出発率が小規模空港の中で世界一となるなど、空港利用者の利便性向上の取組も進められています。

【航空路線の概況】

宮崎空港発着の航空路線は、現在、国内路線として、東京（羽田・成田）、大阪（伊丹・関西）、中部、福岡、沖縄を結ぶ7路線と、国際路線として、ソウル、台北を結ぶ2路線が就航しています。

空港の利用者数は、平成9年度の347万人から、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度には91万人まで減少したものの、令和5年度はコロナ禍前（令和元年度）

の約95%の302万人まで回復しています。

国内線では、令和5年度の利用者数は、対前年度比で約119%の300万人となっており、多くの路線において増加していますが、格安航空会社（LCC）が運航する成田線や関西線については、減便の影響から前年度を下回っています。

国際線では、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年以降運休していたソウル線が昨年9月から再開され、本年10月下旬から週5往復に、12月中旬からは週7往復に増便されます。

また、本年11月下旬からは台北線が再開され、コロナ禍前に運航していた2路線が再開されることとなりました。

航空路線は、県民の利便性向上をはじめ、本県経済の活性化や交流拡大を図る上で欠かすことのできない重要な交通基盤であることから、引き続き、国内・国際航空ネットワークの維持・充実のため、国内線のLCC増便や地方間路線の誘致、国際線の安定した運航等に向けた誘致活動や利用促進などに取り組んでいます。

宮崎空港利用者数の推移

年度		H9(参考)	R1	R2	R3	R4	R5
国内線	利用者数	3,465,750	3,116,447	910,438	1,390,325	2,527,743	2,997,031
	対前年度比	100.5%	97.6%	29.2%	152.7%	181.8%	118.6%
	搭乗率	58.9%	69.0%	39.4%	44.9%	59.0%	69.9%
国際線	利用者数	7,489	71,350	0	0	6,480	27,906
	対前年度比	113.1%	50.9%	0%	0%	—	430.7%
	搭乗率	—	59.9%	—	—	94.8%	84.1%
合計	利用者数	3,473,239	3,187,797	910,438	1,390,325	2,534,223	3,024,937
	対前年度比	100.5%	95.6%	28.6%	152.7%	182.3%	119.4%
	搭乗率	—	68.7%	39.4%	44.9%	59.0%	70.0%

*平成9年度は宮崎空港の利用者数が開港以来最も多かった年度
なお、平成9年度の国際線はチャーター便のみ

(3) 海上交通について

【港湾の概況】

本県には、3つの重要港湾と12の地方港湾、1つの56条港湾があり、それぞれの港において地域の要請に対応した港湾整備が進められています。

【港湾の動向】

その中でも、特に重要港湾については、県北、県央、県南の3地区にあり、それぞれの地域の産業や経済を支える港として企業立地や雇用創出に寄与するほか、クルーズ船寄港などの観光面からも重要な役割を担っています。

本県の重要港湾のうち、県北に位置する細島港は、県北の工業地帯で使用される原材料や製品の輸出入をはじめ、原木の輸出など、外国貿易を中心とした「東九州の物流拠点港」としての役割を担っています。

現在、令和5年に着工した19号岸壁の整備促進を図るとともに、原木やチップヤード不足の解消が期待される16号岸壁の今年度中の供用に向けた整備に取り組んでいます。

宮崎港は、宮崎の海の玄関口であり、カーフェリーを中心として、農畜産物や雑貨などの県民生活に



(細島港)

密着した内貿貨物を扱う「南九州の物流拠点港」としての役割を担っています。

現在、民間活力の活用により、集客機能や防災機能、フェリーターミナルとしての機能を持った施設の整備や賑わいを創出するため、「みなと緑地PPP」の導入に向けた調査を行っているところであり、引き続き、宮崎港周辺エリアの魅力向上に取り組んでまいります。

油津港は、日本有数の製紙会社を中心とした「県南地域を支える物流拠点港」であり、大型化する船舶への対応として、令和5年に新規事業化された第10岸壁の整備に取り組んでいます。

また、22万トン級クルーズ船が寄



(宮崎港)



(油津港)

港可能となる施設を整備するとともに、令和6年3月には非検疫港では全国初となるファーストポートとしての受け入れを行ったところであり、本県の「クルーズ拠点」とし



(宮崎カーフェリー)

て、今後のクルーズ船寄港の増加が期待されています。

【長距離フェリー航路】

長距離フェリー航路は、大都市圏から遠隔地にある本県において、大量にヒト・モノを一度に輸送できる特性を生かし、旅客・物流の両面での幹線輸送に大きな役割を果たしています。

特に近年はトラックドライバー不足等によるモーダルシフトの受け皿となるとともに、災害時に他のインフラ機能が停止する際に緊急輸送手段として重要な役割を担っています。

本県の長距離フェリー航路は、平成26年10月から宮崎港～神戸港間を運航しており、今年で10周年を迎えました。

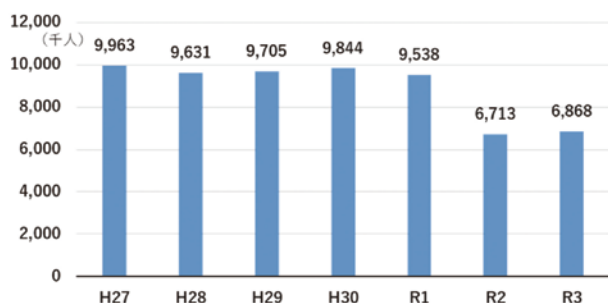
宮崎港、神戸港をそれぞれ夕方に出港し、翌朝には目的地に到着するため、経済性・効率性にも優れた航路であり、令和4年には、旅客の快適性や貨物の搭載能力が向上した2隻の新船が就航しています。

本県では、当該航路を「本県経済の生命線」と位置づけ、航路を長期的かつ安定的に維持するため、官民で構成された協議会により長距離フェリーの利用を促進しています。

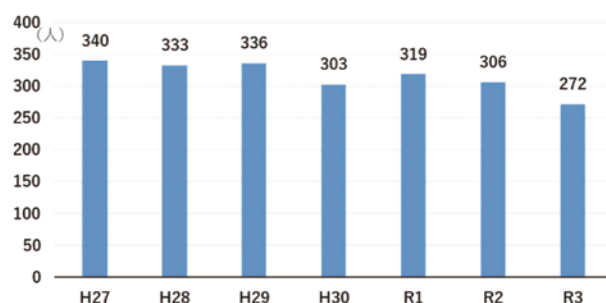
(4) バスについて

バスは、通勤や通学、買い物といった県民の日常生活を支える重要な基盤ですが、人口減少や自家用車の普及による利用者数の減少、燃料価格の高止まり等によってバス事業者の経営状況は悪化するとともに、近年では運転士不足も深刻化し、路線の維持が厳しい状況にあります。

そのようななか、県民の生活に必要な路線を維持していくため、交通事業者と連携して、65歳以上の高齢者が1回200円で県内全ての路線バスに乗りできる企画乗車券「みや



(乗合バスの年間輸送人員の推移)
【出典：九州運輸要覧】



(乗合バス運転士数の推移)
【出典：九州運輸局】



(みやざきシニアパス)



(路線バスの AI デマンド化)

「ざきシニアパス」の造成といった利用促進策や、事前の予約状況に応じて最適な経路をAIが判断し運行する路線バスの「AIデマンド化」といったデジタル技術を活用した運行の効率化、大型二種免許の取得支援等による運転士確保などに取り組んでいます。

今後、さらなるバスの利用促進や運行の最適化・効率化等に向けた取組・支援を行うことで、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

(5) 鉄道について

鉄道は、大量性・速達性・定時性に優れ、二酸化炭素排出量が極めて少ない交通機関であるとともに、地

域的な生活交通路線として、また、広域的な移動手段としても重要な役割を担っています。

本県の鉄道網は、福岡県から大分県、本県を経由し、鹿児島県までを結ぶ日豊本線のほか、空港アクセス路線として平成8年に開業した宮崎空港線、隣県である熊本県、鹿児島県との間を結ぶ吉都線、日南線、肥薩線で構成されています。

このうち宮崎空港線は、空の玄関口である宮崎空港から、県内最大の繁華街の最寄り駅である宮崎駅まで約10分でないでおり、県中心部へのアクセスが良く、特にスポーツキャンプの時期などは、非常に多くの観光客が鉄道を利用しています。

平成21年から運行を開始した観光特急列車「海幸山幸」は、今年で運行開始15周年を迎えました。内装のみならず、外装にも本県名産の飴肥杉が使用されており、宮崎の豊かな自然を感じることができる観光列車として、多くの観光客に利用されています。

また、吉都線、日南線においては利用

者が低迷しており、沿線市町で構成する各利用促進協議会において、地域住民と一体となった駅の美化活動や沿線で開催されるイベントと連携した特典の配布などを実施し、利用促進に努めています。

(6) 高速道路等について

東九州自動車道については、平成28年4月に北九州市から宮崎市までが、令和5年3月に日南市までがつながり、本県を含む沿線地域において、観光や産業、物流のほか、大規模災害時の代替道路など多岐にわたる効果が現れています。

また、今年4月には、唯一の未事業化区間であった「南郷～奈留」間が新規事業化され、工事が進められている日南・志布志道路、油津・夏井道路と合わせて全線開通に向けて大きく前進したところです。

さらに、暫定2車線区間の4車線化等については、橋梁工事などの整備が進む「宮崎西～清武」間や、昨年12月に着工が行われた「高鍋～西都」間及び新富スマートインターチェンジなど、着実に整備が進められています。

九州中央自動車道についても、昨年11月に着工が行われた蘇陽五ヶ

瀬道路やトンネル工事などが進められている五ヶ瀬高千穂道路、調査設計や用地取得が進められている高千穂雲海橋道路など、着実に整備が進められています。

また、県内で唯一の未事業化区間である「平底～蔵田」間が今年4月に計画段階評価を進めるための調査区間に選定されたところです。

今後は、事業中区間の早期完成と未事業化区間の早期事業化、更に暫定2車線区間の4車線化等に向け、官民挙げて整備促進に取り組めます。



(観光特急「海幸山幸」)



(東九州自動車道「清武南～日南北郷」間 開通式典 R5.3.25)



(東九州自動車道「南郷～奈留」間 新規事業化式典 R6.4.9)

3 宮崎県の観光について

(1) 概況

宮崎県は、美しい自然景観に加え、高千穂峽や青島をはじめとする神話や伝説の残る観光地、プロ野球キャンプやサーフィンなどに代表される快適なスポーツ環境、連続日本一に輝いた宮崎牛や完熟マンゴーなどに代表される食の魅力など、豊かな観光資源を有しています。

特にスポーツ環境については、日本一の環境を目指し、世界レベルのスポーツキャンプや大会の受入れに取り組み、国際水準のスポーツの聖地としてのブランド力の向上を図ってきたところです。

(2) 観光客の動向

令和5年の本県の観光入込客数は1,357万人回で、県外客（訪日外国人を含む）は595万人回、県内客は763万人回となっています。

新型コロナウイルスの5類感染症移行による人流の活発化や旅行支援の効果などにより昨年と比べ約7%増加しているところですが、コロナ禍前の令和元年と比べると約85%の

回復に留まっているところです。

(3) 観光振興の取組

本県では、行政や観光事業者・団体・県民が一体となって取り組む指針である「宮崎県観光振興計画」を昨年6月に見直し、

・地域住民や観光関連事業者等による持続可能な観光地づくりが推進され、地域社会が活性化するみやざき

・観光資源の掘り起こし・磨き上げと効果的な情報発信により本県の魅力が向上し、認知され、国内外から多くの観光客が訪れるみやざき

・「スポーツランドみやざき」でスポーツの魅力を体感し、感動してもらおうことで、心も体も再生し、訪れる人々に、明日への希望と活力を与えるみやざき

の3つの目指す姿を思い描きながら観光地づくりに取り組むこととしています。

また、この目指す姿を実現するため、計画期間中（令和5～8年度）、「国内外から選ばれる観光地づくり」、「みやざきの強みを生かした誘客の推進」、「外国人観光客の誘致の強化・推進」及び「スポーツランド

みやざきの推進」の4つのプロジェクトに取り組み、観光みやざきの更なる発展を目指しています。

(4) 今年のトピックス

今年は、アイドルグループ日向坂46による「ひなたフェス2024」が開催され、全国から多くのファンが本県を訪れました。

また、スポーツでは、エディ・ジョーンズ新ヘッドコーチ率いる新生ラグビー日本代表や「第3回WBS Cプレミア12」に参加する侍ジャパンが合宿を実施するなど、多くのスポーツキャンプ・合宿を受け入れたほか、3年連続（史上初）の「全日本サーフィン選手権」の開催や2週連続の国際プロサーフィン大会の開催など「スポーツ」という本県の強みを活かした観光誘客に取り組みました。

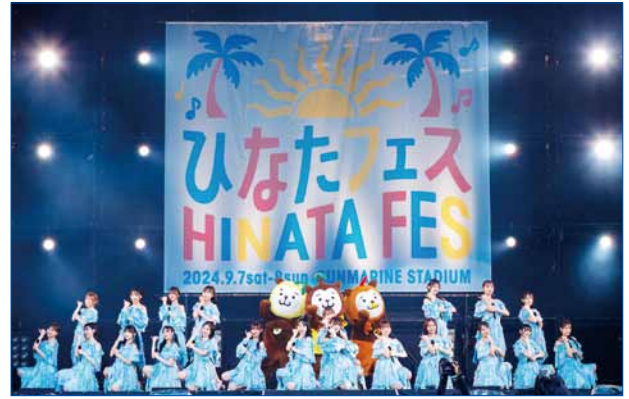
① 日向坂46「ひなたフェス2024」の開催

アイドルグループ日向坂46による「ひなたフェス2024」が、9月7日・8日に「ひなた宮崎県総合運動公園」、「ひなたサンマリノスタジアム宮崎」で開催され、2日間で約4万人の動員がありました。

【© Seed & FlowerLLC 撮影：上山陽介】



ひなたフェス スペシャル・パレード



宮崎県シンボルキャラクター「みやざき犬」も一緒にダンス♪



県・26市町村と日向坂46メンバー27名が
タイアップしたポスター、のぼりを制作



「日本のひなた宮崎県」のロゴマークの色を
イメージした衣装

「日本のひなた宮崎県」と「日向坂46」は、グループが2019年2月に改名したときから、「ひなた」のフレーズつながりでご縁が始まり、「ひなたフェス2024」の開催へと発展しました。ライブが行われた「ひなたサンマリンスタジアム宮崎」は、侍ジャパンの強化合宿や読売ジャイアンツのキャンプが行われるなど、プロ野球キャンプの聖地ともいえるべき場所ですが、天然芝の保護の観点から、これまで野球以外のイベントが行われたことはありませんでした。今回、ぜひスタジアムでライブを開催したいという熱い要望にお応えし、最新の芝管理技術を導入するなど多くのご協力により、初めて野球以外のイベントが実現し、まさに歴史的なイベントとなりました。

また、特に今回の「ひなたフェス2024」は、8月の日向灘地震や台風第10号により県内各地で被害が発生した中で、安全対策を徹底しながら開催され、全国各地から多くの「おひさま」をお迎えできたことは、復旧・復興に取り組む宮崎県民にとって、勇気と元気をいただける明るいニュースとなりました。

「ひなたフェス2024」をきっかけに「おひさまの聖地」となった



ラグビー日本代表宮崎合宿

宮崎県に、どうぞお越しください！

② ラグビー日本代表の宮崎合宿受入
6月6日から10月23日にかけて、途中、国内外での国際試合をはさみながら、断続的に計75日間、宮崎市にある県有施設「アミノバイタル®トレーニングセンター宮崎」でラグビー日本代表の合宿が行われました。合宿期間中、6月と10月に公開練習を実施し、選手のパワフルかつ華麗なプレイに訪れたラグビーファンが魅了されました。



全日本サーフィン選手権 (写真提供：NSA)

③ 全日本サーフィン選手権や国際プロサーフィン大会

9月23日から9月30日にかけて、アマチュアサーファーの日本チャンピオンを決定する「全日本サーフィン選手権」が3年連続で宮崎市木崎浜海岸において開催され、約1,400人の選手が本県を訪れました。

さらに、宮崎市木崎浜と日向市お倉ヶ浜において、WSL（ワールドサーフリーグ）公認の「The Open Surfing Miyazaki Series」が同月に2週連続で開催され、国内外から集結した若い世代を含む多くのプロ

サーファーが、宮崎の海を舞台に熱い戦いを展開し、改めて本県のサーフィン環境の素晴らしさを国内外に強く発信できました。

(5) 来年のトピックス

令和9年度に開催される「国スポ・障スポ大会」に向け、現在、県総合運動公園庭球場の改修が進められており、改修後は、テニスの男女の国際大会やナショナルチームの合宿などの誘致に取り組んでいきたいと考えています。

また、9月には「東京2025世

界陸上」が、翌年の3月には「第6回ワールドベースボールクラシック」が開催されることから、これらの大会に参加する国内外代表合宿の誘致にも積極的に取り組んでいきたいと考えています。

さらに、来年の10月10日（金）～13日（月）に「ツール・ド・九州2025（第3回大会）」が、長崎県、福岡県、熊本県、大分県、そして、宮崎県で開催され、本県では、10月13日（月）に、大分県との共同開催にて初開催となります。

本大会は、「ジャパンカップサイクルードレース」の次に高いラン

クに位置づけられている大会であり、国際自転車競技連合（UCI）に登録された国内外の有力チームのみが参加するハイレベルなレースとなっています。

「ツール・ド・九州」を通して、引き続き地域経済の活性化や本県のサイクルツーリズムの推進に繋げていきたいと考えています。



侍ジャパン宮崎キャンプ 2023



ツール・ド・九州 2024

魅力にあふれる住みよい「みやざき」 東アジアの時代にはばたくみなとづくり

九州地方整備局 宮崎港湾・空港整備事務所

■はじめに

昭和48年、宮崎港が重要港湾に指定され、旧「運輸省第四港湾建設局宮崎港工事事務所」が開設されました。平成13年には省庁再編により現在の「国土交通省九州地方整備局宮崎港湾・空港整備事務所」に名称変更しています。

宮崎県内には、重要港湾が3港、地方港湾が12港、56条港湾が1港、宮崎空港があります。当事務所はこのうち、重要港湾である宮崎港、細島港及び宮崎空港において、地域経済の発展に貢献し、また巨大地震発生時にも機能を発揮できる施設整備をすすめています。

令和6年8月8日、日向灘においてマグニチュード7・1の地震が発生し、日南市震度6弱、宮崎市震度5強、日向市震度3を記録しました。この地震を巡り、気象庁は同日、「南海トラフ巨大地震の発生可能性が平常時に比べて相対的に高まっている」とし、南海トラフ地震臨時情報「巨大地震注意」を発表しました。臨時情報の発表は2017年11月の運用開始以降初めての事でした。

宮崎県の港はこの日向灘に面しており、常に防災を意識した経済活動を展開しております。当事務所にお

いても有事の際にはこれに対応できるように常日頃から危機管理を意識して業務を行っています。

■宮崎港湾・空港整備事務所の整備事業について

(1) 細島港の整備事業

細島港は現在、韓国、中国、台湾及び神戸との間にコンテナ船が合計週6便、大阪との間にRORO船が週3便就航しています。細島港は海上物流拠点としての役割を担い、近年の木材需要の増加を背景に昨年の原木輸出量は全国5位でした。

細島港工業港地区の全ての公共係留施設は、建設後50年経過し耐震性も確保されていない状況です。また、近年のトラックドライバー2024年問題等に伴う、モーダルシフトを背景に海上輸送の需要が高まる中、ふ頭用地が狭隘です。

これらの課題に対応するため、令和5年度より「細島港工業港地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」に着手しています。RORO船の喫水調整の解消や、大型新造船の就航を可能とする新たな岸壁の整備を行うものです。現在は水深9m、延長240mの耐震強化岸壁を整備しています。

令和5年5月27日、「細島港（工業港地区）複合一貫輸送ターミナル整備事業着工式」を開催し、出席した地元関係者からは「2024年問題に伴うモーダルシフトへの対応や耐震性向上による防災機能の強化」等、本事業に対する喜びや期待の発言がありました。

本事業の完成により、細島港背後の化学工業品製造企業の競争力強化はもとより、リチウムイオン電池部品をはじめとする化学工業品の安定的な国内供給が可能となり、それら製品を利用する自動車産業等の生産基盤の強化や国際競争力の向上が図られます。

また、化学工業品の他、林産品、金属機械工業品等の安定した取り扱いが可能となり、地域産業の振興が図られます。



【細島港航空写真（令和2年12月）】



【細島港複合一貫輸送ターミナル整備事業概要】



【大型化した RORO 船「HAKKO ひなた」】



【高波浪時の白浜地区】

沖合においては、「細島港外港地区防波堤整備事業」として、うねりに対する港内の静穏度確保や荷役作業の安全性・効率性の向上を図るため、防波堤600mの整備を実施しているほか、津波対策として「粘り強い化」の整備も実施しています。



【5.5.27 着工式の様子】

(2) 宮崎港の整備事業

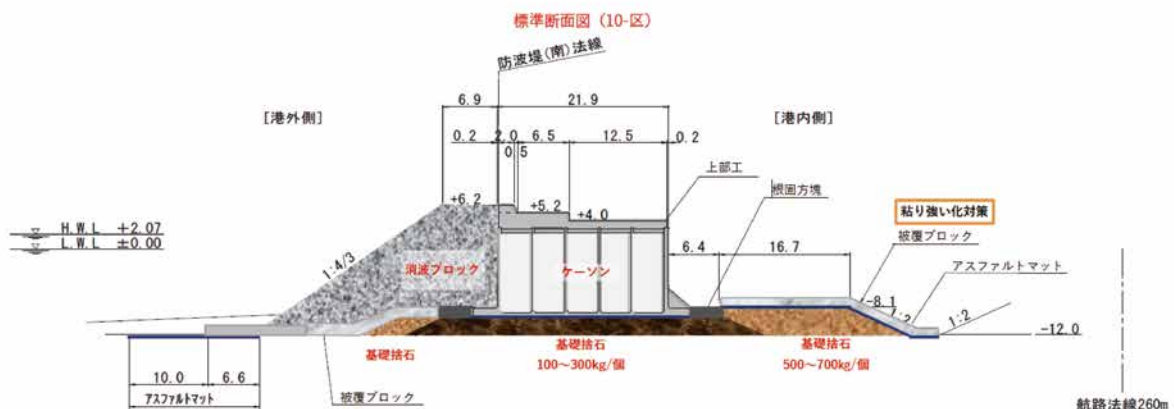
宮崎港は現在、神戸との間にフェリーが週7便、大阪との間にRORO船が週3便就航しており、南九州の農畜産物をはじめとする生産物を関西から関東まで輸送する海上物流拠点として重要な役割を担っています。

宮崎港は、太平洋に面しているため、波浪の影響により港内の静穏度が不足し、船舶の安全な入出港が困難な港であるため「宮崎港東地区防波堤整備事業」に着手しています。

その中で、船舶の大型化に伴い、安全に減速するための「ストップディスタンス」確保に向けた防波堤の延伸を行うべく、現在は関係先と調整を行っています。

また、津波対策として「粘り強い化」の整備も実施しています。

粘り強い化については、南防波堤において、東日本大震災を踏まえ、津波の越流による被害が懸念されることから、耐津波対策として防波堤背後に被覆工を設置し粘り強い構造に改良しています。また、防波堤外側の消波ブロックを設置していない区間については、消波ブロックを据え付けることにより、消波ブロック被覆堤に改良します。



【宮崎港（外港地区）南防波堤粘り強い化の断面図】



【宮崎港の航空写真（令和2年12月）】

また、近年国土交通省では、「命を育むみなどのブルーインフラ拡大プロジェクト」を進めており、宮崎港（東地区）の防波堤における藻場とそれらを取り巻く海域環境を把握するための環境調査を令和5年度の冬に実施しました。

具体的には、防波堤周辺において、水質・プランクトン、卵稚仔、底質・底生生物、藻場・付着生物調査（潜水目視、ROV）等の海域環境調査を実施しました。その中でも卵稚仔調査においては、カサゴ、ウルメイワシ等が多く確認されました。防波堤が魚の住みかとしての重要な役割を担っていることを証明することができました。



【ウルメイワシ（1目盛1mm）】



【カサゴ（1目盛1mm）】

また、藻場付着生物調査においては、小型海藻は確認できましたが、ワカメなどの大型海藻を確認することができませんでした。これを踏まえ、令和6年度には冬に続いて春、夏、秋の調査を実施しました。

宮崎港においては、大淀川河口部における河川水と外海水の混合した海域、防波堤北側の内湾性海域及び防波堤南側の外湾性海域の各水塊が混合した海域では、フロント（潮目）が形成されています。フロント形成域では、ウルメイワシの稚仔魚が優占して出現しており、生産性が高い海域であると考えられます。

今回のブルーインフラ整備に係る検討は初めての取組でした。これらの検討を通して、防波堤が生物生態環境創出に貢献していることを証明していきます。



【油津港の航空写真（令和2年12月）】

（3）油津港の整備事業

油津港は、神戸との間にコンテナ船が週1便、東京との間にRORO船が週3便就航しており、主に原木、木材チップ、紙・パルプ、砂利・砂等を取り扱う県南部の海上物流拠点です。また、令和6年3月には外国クルーズ船が国内で最初に寄港する「ファーストポート」として、検疫港以外では国内で初めて外国クルーズ船を受け入れました。このように物流と人流で大きな役割を担っていますが、港湾施設が狭隘なため、利便性、安全性の向上及び貨物船の大型化や大規模地震に対応した整備が求められ、宮崎県の事業として、水深12m岸壁の耐震化及び拡張、防波堤の延伸を行っています。

令和6年8月8日の日向灘地震においては、日南市で震度6弱を観測し、油津港においてはエプロンのクラックや岸壁背後の液状化などの被害が発生しました。港湾管理者である宮崎県において早期復旧を目指してお盆を返上して作業がなされており、今後は南海トラフ地震が発生する可能性が高まっていることから危機管理体制の強化と有事の際の対応が求められています。当事務所も一緒になって港湾BCPの再確認と常日頃の防災への備えと意識の向上に努めています。



【油津港第9岸壁背後の液状化】



【第5・6岸壁のクラック】

(4) 宮崎空港の整備事業

宮崎空港は、宮崎の空の玄関口として、羽田・成田・伊丹・関西国際・中部・福岡・那覇の7路線に1日47便、ソウルとの間に週3便が就航しています。令和5年では、国内線約303万人、国際線約2万人、貨物量約4100tを取り扱っており、コロナ禍前の利用実績に回復してきています。大規模災害発生時には、緊急物資や救助要員輸送等の役割を担いますが、災害発生時の活動エリアとなるエプロン（駐機場）が地震の際に液状化する恐れがあるため、現在は液状化対策工事を進めています。また、航空機の安全確保のための滑走路端安全区域の拡張や、利用客の利便性向上のための歩道・バスルーフの設置も行っています。

今後、国際便においては、ソウル便（冬季ダイヤ）において、12月18日～翌年3月29日の間、国際定期便初となる毎日運航（週7便）が計画されているほか、台北便（週1便）においても、11月26日より約4年9カ月ぶりに運航再開される見込みとなっています。また、2027年には、宮崎県において国民スポーツ大会・障害者スポーツ大会が開催されます。現在、宮崎空港の駐車場は満車が常態化しており、さらなる利



【宮崎空港（令和2年12月）】

用者の増加に対応できないことから、駐車場の拡張についても検討を進めてまいります。

■おわりに

これまでお伝えした各整備事業を着実に進めると共に、今後予想される南海トラフ巨大地震や日向灘地震に向けた防災対策にも取り組みます。また、背後圏では高速道路の整備が進み、県内の港湾と空港の利用は今後ますます増加していくと見込まれます。

当事務所としては、中長期的なビジョンを踏まえてより便利で使いやすい、安全安心な港・空港づくりを目指し、職員一丸となって取り組んでまいります。



【大型バスルーフ（令和6年7月完成）】



ふ お と



高千穂峡 高千穂町



坂元棚田 日南市



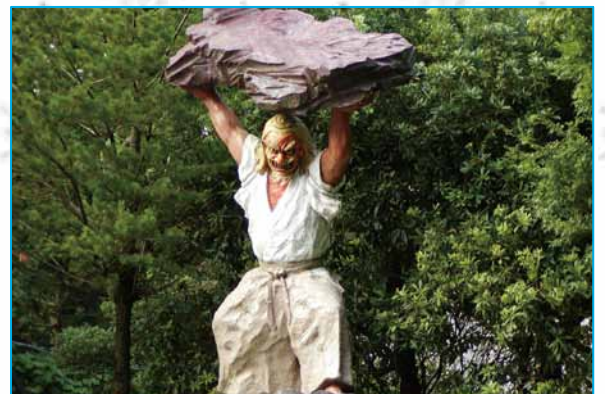
お倉ヶ浜 日向市



五ヶ瀬川第三橋梁 日之影町



大久保のヒノキ 椎葉村



天岩戸神社 高千穂町

みやざき

写真提供…宮崎県観光協会



恋人の丘 美郷町



川原自然公園 木城町



師走まつり 美郷町



関之尾滝 都城市



英国式庭園 宮崎市



杣木池 国富町

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。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りました。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。は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。

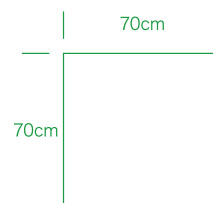
¥



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。





我が国のクルーズ振興における課題

国土交通省海事局外航課

課長補佐 楠山 賀英

日時 令和6年7月31日（水）
場所 オリエンタルホテル福岡 博多ステーション

主催 九州クルーズ振興協議会
（公財）九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 J R九州

国土交通省海事局外航課にこの4月から着任いたしました。クルーズ振興をどのように進めてゆくかのミッションを持ち、情報の整理等を行っているところです。

本日は行政の立場でクルーズ振興における課題と方向性についてお話しをさせていただきます。

クルーズ関連産業の発展に向けた取り組み、市場におけるクルーズへの理解を促進し、さらにその裾野の拡大を図るために今できることを提案して行きたいと考えております。

また、旅行市場におけるクルーズの立ち位置等についても触れたいと思います。

まず人流動向ということと近年における日本の出入国者の推移を見てみたいと思います。（資料1）

2015年から2023年の8年間で出入国者数はいずれもコロナ禍前の2019年にピークを迎えています。規模感としては訪日外国人が3,188万人、日本人出国者数は2,008万人でした。

コロナ禍でこれらは一旦、完全に途絶えましたが、旅行業界が海外旅行の再開準備を進め始めたのが2022年頃からでしょうか。私の前職

は旅行会社勤務ですが、個人向けの旅行市場では、同年のゴールデンウィークシーズンに、ハワイの商品でスタートを切り、海外旅行市場を伸ばすための下地作りを模索しました。この頃を契機に海外旅行は様々な方面の再開準備が進みましたが、出国者数の伸びとパッケージ旅行による日本の海外旅行者数の伸びはバラレルに進みませんでした。

その理由のひとつとしてはコロナ禍が一定の落ち着きをみせても海外への渡航は観光旅行、即ち私的なことよりもビジネス渡航が先行しており、一般の海外旅行はレジャーによる渡航を取り巻く環境及び、旅行価格の面で本格回復へ向かうには、ほど遠い状態だった為と考えています。環境面で言えばコロナの感染リスクがまだ払拭できない状態の中、小さい子供を連れて海外への家族旅行には到底出かけられないといった心理は必然であったと考えています。2022年の市場再開を受けても海外旅行の動きは長らくの間、鈍化した状態から抜け出す機会を得られずに時間が経過して行きました。

2023年5月のゴールデンウィーク明けにコロナウイルス感染

症が感染法上の2類から5類に位置付けられ、いよいよ海外旅行が本格的なスタートを切れるという期待がありました。その後の状況は皆様もご承知の通り長引く円安の影響等もあり、今も伸び悩んでいます。ちなみにアメリカドルに関して言えば、今朝の為替は1ドルあたり152円でした。一時の160円を考えると落ち着きはじめているのかなという印象があります。

次に、私が海外旅行を提供する立場で実感したこの状態を前提に、クルーズの人流動向について見て





アジアにおける日本のクルーズの展望

日本国際クルーズ協議会

副会長 糸川 雄介

日時 令和6年7月31日（水）
場所 オリエンタルホテル福岡 博多ステーション

主催 九州クルーズ振興協議会
（公財）九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 J R九州

日本国際クルーズ協議会の糸川と申します。

本日はアジアにおける日本のクルーズの展望ということで現在日本船、外国船を取り巻く状況から今後の日本市場の展望を考察します。

その前に日本国際クルーズ協議会について少し話を致します。

2021年まさにコロナ禍、世界中が国を閉ざしている状況が続いている中、日本にオフィスを置いている外国クルーズ船社、現在の正会員である8社9ライン9ブランドのクルーズ会社で立ち上げました。

また準会員は4業種から構成されていて、現在、27社となっています。

1つ目の業種として、日本にオフィスのない外国のクルーズ船社で、業界内ではジェネラルセールスエージェント（GSA）といわれ、日本において販売総代理店にあたるもの。

2つ目としては日本で日本人向けにクルーズを販売する旅行会社。

3つ目、例えばクルーズ船が入る港の岸壁手配などを行う船舶代理店。

4つ目、外国のクルーズ船が日本に寄港する時の寄港地観光を扱っているランドオペレーターです。

このようなメンバーで活動を行っています。

では、本題に入ります。

1. ラグジュアリークラス2023年日本発着（シルバーシーの例）

日本ではラグジュアリークラス、エクスペディション、このあたりの寄港が増えています。

私が2023年12月まで所属していましたシルバーシークルーズの乗客アンケートなどを元に、ラグジュアリークラスについてのお客様の傾向です。

シルバーシークルーズは2019年から日本発着クルーズをスタートさせました。

それまで日本への寄港はありませんでしたが、日本発で日本を周遊するクルーズを初めて行ったのが2019年ですが、2020年からコロナ禍となり、3年間の空白後、23年から再開をしました。

2023年は2隻日本に配船をしました。シルバー・ウィスパールとミューズという船において年間9回の日本発着クルーズを行いました。なぜこのような日本発着が増え

ているかというと、オリンピック開催地では1、2年ぐらい前から観光的地にもその国が注目されるということが1つ。

日本政府が観光立国ということを進めたことで、2020年ぐらいから今まで来てなかったようなクルーズ会社が一気に増えました。

日本発着クルーズの乗客の国籍をみると、残念ながら日本人はほとんど乗っていません。一番多いのは米国で30%、英国23%、豪・Z A 14%となっています。（資料1）

この外国人を中心とした乗船客のアンケートで評価されたポイントは、特に春先の桜のシーズンで、これは日本らしい風景ということでしょうか。

また地方都市、要は寄港した際の地元の人たちとの交流やあるいは前述の日本らしい風景などが高得点評価となりました。

一方で圧倒的な不評なポイントは英語ガイドのレベルでした。船が東京港に入る度に船に行きましたが、船の責任者であるホテルダイレクターからなんとかならないのかというクレームが非常に多く聞かれました。

高評価の日本らしい風景について



クルーズの魅力と発信の重要性

一般社団法人クルーズイズム

理事長 CEO 久野 健吾

日時 令和6年7月31日（水）
場所 オリエンタルホテル福岡 博多ステーション

主催 九州クルーズ振興協議会
（公財）九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 J R九州

皆様こんにちは。

一般社団法人クルーズイズムの理事長をしております久野と申します。

本業としてノルウェーのクルーズ会社、今年131年目を迎えるフツティールテンという船会社に勤務しています。

最初に、クルーズの魅力について12点ご紹介します。

1. 圧倒的な非日常

例えば非日常を求めてホテルに宿泊する方もいらっしゃると思いますが、クルーズでは桁違いの非日常空間と様々な寄港地があります。

2. 高いコストパフォーマンス

洋上のホテルとも呼ばれています。泊りが、宿泊、移動、飲食、そしてエンターテインメントまでが含まれる、オールインクルーシブ制を取り入れています。

3. 食事

朝昼晩の食事、それもビュッフェやコース料理、特にコース料理でもオーダー制の食べ放題といった形のスタンスをとっているクルーズ会社がほとんどです。

それ以外にも特別スペシャリティ

レストランもあり追加料金を払いワンランク上のサービス、そしてワンランク上のお料理を楽しめます。

またアフタヌーンティや軽食、そして夜中のミッドナイトビュッフェなどを提供しているクルーズ会社もあります。

4. エンターテインメント

船上にシアターがある船会社が多くなりましたが、夜のショーではブロードウェイスタイルだったり、ラスベガススタイルのような地上で鑑賞すれば1万前後ぐらいたるようなショーが見られます。本場に今自分たちは船の中にいるのだろかと思わせるようなダイナミックなショーも多くあります。

それ以外にもイベント、アクティビティやプールやカジノなどの施設も有しています。

5. 身軽さ

これもよく取り上げられますが、旅行の大荷物も乗船後に荷解きをし、下船前に荷造りするだけです。

そのため手荷物だけで身軽に寄港地観光が楽しめます。

6. 交流

クルーズ旅の魅力、醍醐味の一つと言われています。

長い航海をするうちお客様同士が

交流を深め「船友」と呼べるような仲間が出来たり、クルーズ旅が新しい出会いの場となることもあります。

実際に多くのお客様同士が仲良くなっています。

7. 絶景

船旅ならではのいうか、船上からでは見られない景色。これが本場に素晴らしい。陸路で行ったことがある場所でも海路から眺める景色は全く違うので新しい発見がたくさんあります。

8. 効率的な移動

これもよく言われることです。複数の国を跨ぐので、通常その度にホテルでチェックイン・チェックアウトをし、移動することとなります。しかしクルーズ旅では、寝ている間に次の寄港地、次の国へと効率的な移動ができます。朝起きたら新しい国、新しい景色、新しい街が待っています。

9. 家族旅行

2世代3世代などで楽しめます。ちなみに私自身も3歳の娘と何度もクルーズ旅をしています。幅広い年齢層が同じ船という空間の中でそれぞれ個々の楽しみ方ができるようになっています。



九州管内における海運事業者の 事業承継の現状について

九州産業大学 地域共創学部地域づくり学科

准教授 行 平 真 也

日
場
主
後

時
所
催
援
令和6年8月28日（水）
オリエンタルホテル福岡 博多ステーション
（公財）九州運輸振興センター
JR九州

協
力
団
体
助
成
九州地方海運組合連合会
九州旅客船協会連合会
全国内航タンカー海運組合西部支部
日本財団

九州産業大学地域共創学部の行平と申します。

本日は、公益財団法人九州運輸振興センターの受託研究「九州管内における海運事業者の事業承継の現状について」に関する調査報告をいたします。

まず調査の目的についてです。

中小企業、経営の厳しい中で事業承継の問題が今取り沙汰されています。離島を多く抱える九州にとって、海事海運事業は生活物資や人の移動、輸送に関して非常に重要な役割を担っています

少子高齢化が急速に進む中で、労働力不足や後継者不足など厳しい現状があり、大きな課題になっています。

そこで現状を把握するために調査を行いました。調査の対象につきましては、九州地方海運組合連合会・九州旅客船協会連合会・全国内航タンカー海運組合西部支部にご協力を頂きました。ただし九州旅客船協会連合会に加盟されている自治体については対象外としました。

477社にアンケートを依頼したところ、回収率48・8%で、このような調査としてはかなり高い回収率となっています。

対象事業所の規模についてです

すが、資本金5,000万円以下の会社がほとんどで、やはり小規模な会社が多く、従業員が5名〜10名以下の会社が4割強となっています。

その中で何代目かという質問において、創業者という方が約1割、9割弱の方が事業承継されていて2代、3代という状況です。

分析をする上で年代を、50歳未満、50代、60代、70歳以上と分けました。

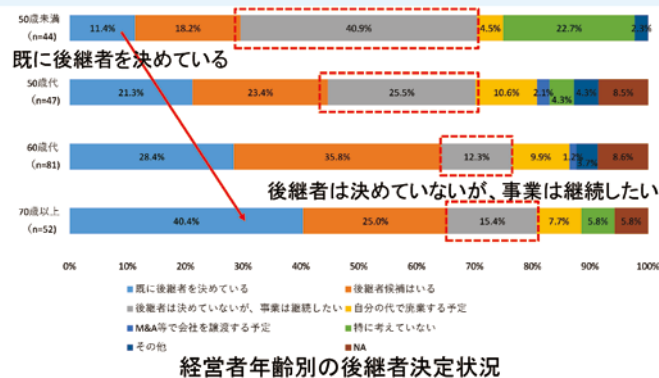
調査結果

経営者の方の年齢・年代によって、事業承継に関する思いや考え、状況が異なっています。

・回答者の属性…主な業種
内航海運業（船舶を所有する貸渡

経営者年齢別の後継者決定状況

- 経営者年齢別の後継者決定状況は、経営者の年齢が上がるほど後継者を決めている割合が高くなっていった。
- 60歳代の12.3%、70歳以上の15.4%が「後継者は決めていないが、事業は継続したい」と回答していた。



経営者年齢別の後継者決定状況

資料 1

業）が最も多く、次いで旅客航路事業となっています。

・経営者年齢別の後継者決定状況
経営者の年齢が経るごとに後継者を決定している割合が上がっています。

後継者は決めていないが事業は継続したい方については、60代12・3%、70代15・4%となっています。後継者は決めていないが事業継



円滑に事業承継を進めるため、 今から準備を始めませんか？

福岡県事業承継・引継ぎ支援センター サブマネージャー

中小企業診断士 廣 門 和 久

日
場
主
後

時
所
催
援

令和6年8月28日（水）
オリエンタルホテル福岡 博多ステーション
（公財）九州運輸振興センター
JR九州

協力団体
助 成

九州旅客船協会連合会
九州地方海運組合連合会
全国内航タンカー海運組合西部支部
日本財団

福岡県事業承継・引継ぎ支援センター、サブマネージャー、廣門と申します。親族承継を担当しております。

本日はよろしくお願い致します。

・事業承継とは

1点目、事業承継とは、現経営者から後継者へ事業のバトンタッチを行うことであり、企業がこれまで培ってきた様々な経営資源を円滑に引き継ぐこと。

2点目、事業を渡す者、現経営者は引き継ぐ者ができるだけ順調に事業運営が行えるように多面的に事業を磨き上げるとともに支援を行う必要がある。

3点目、事業を引き継ぐ者、後継者は良い伝統を守りつつも新たな知識技術を用いて事業の成長を成し遂げなければならない。

この3点を念頭に置きながら事業承継を進めていきたいと考えています。

現経営者から後継者へ引き継ぐものは様々あります。よく言われている

るのがヒト（経営）、モノ・カネ（資産）、そして目に見にくい経営資源（知的財産）です。

ヒトの部分は経営権の部分となります。一番関心があると思われるのがモノ・カネで自社の株や事業用資産（設備、不動産）、資金ですが、運転資金だけではなく借入金も資金となります。他にも経営者保証などがあります。日本の99%以上が中小企業となっていて、会社の株の一部は経営者保有、個人資産が含まれると思っています。そこには必ず贈与や相続の問題が発生してきますので、会計士や税理士に相談されているのではないのでしょうか。

目に見えにくい経営資源ですが、事業を進めていく上で重要なこと、例えば経営理念、経営者の信用、取引先との人脈等々。ここが一番大切だと考えています。企業ブランドや従業員のチームワークなど、目に見えにくいこれらが、会社の強みであり稼ぐ力になっていると思います。そして一度失くしてしまうと取り戻すことは非常に難しい。これは事業継承にとって重要なポイントで、時

間を要する部分となります。

事業承継成功のカギは現経営者が、バトンタッチをする日を決めることです。成功に導くためにはゴールをまず決めること、着地点を決めることで必要な条件がわかってきます。条件が揃うとスケジュールが立案でき、スケジュールができるとうやく人は行動に移せると言われています。そしてその行動を実行に移すと成果が出るということです。

今日を例えとするなら、1時半からこの講演が始まるので、1時には博多駅に着きたい、そこまで何を使ってくるのか、では何時に会社を出るのかということを決めて、今こうして講演を聞いているわけです。事業承継も同様でまずゴールをしっかりと見据えてやっていく。現代表者のバトンタッチの日を決めるといふことを重視していきたいと思っています。

・事業承継の現状

事業承継は3つの分類に分けています。

屋上談義

その24



フリーランスライター
藤田 崇義

1. 受難の夏

この夏、特に西日本の観光地は大打撃を被ったのではあるまいか。幾度と来襲した台風のもたらした風水害も勿論だが、特に台風7号と10号に備えた鉄道の計画運休で東海道新幹線が止まり東日本からの流動が阻まれたばかりか、8月8日から発令された「巨大地震注意」を受けた列車の徐行・運休で、太平洋沿岸の広い範囲でお盆の帰省・行楽が妨げられてしまった。さらに、地震も台風も予期された程の猛威を振るわなかったため、これらの処置が過剰ではなかったのかとの声も上がっているようだ。

なお、私について言えば、帰省は一足早く7月10～13日に済ませていたため、風水害や計画運休に伴う不便は免れた。この時、乗車券を新宿～松本～糸魚川～敦賀～京都～新横浜という一筆書きで発行し往路は北陸経由、帰路は東海道経由とすることで旅の趣きを変えていたから、台風10号での3日間に及ぶ東海道新幹線の計画運休時、代替経路として俄かに脚光を浴びた北陸新幹線の使い勝手や混乱もそれなりに慮ることができた。あの敦賀駅のただっ広いコンコースなぞ、初めて見た時は何だか中国の駅みたいだなと訝しんだものだが、あの時は関西圏や中部圏から押し寄せる乗り換え客の収容は役立っただろうし、造作に余裕を持たずに越したことはない、と思った。

今回は偶々、難を免れたが、もしも私が東海道新幹線の計画運休に直面し、北陸新幹線を使う羽目になったとして、何を考慮しつつ行動するのだろう、とも考えた。敦賀駅はコンコースに比して売店が貧弱だから、乗り換え時間を利用して近くのショッピングセンターへ出向いて食料を確保しただろうか。また、東京への指定席がとれなければ、とにかく自由席で糸魚川まで行って、大糸線鈍行に乗り継ぎ南小谷発着の「あずさ」を掴まえたのかな、等と想像を巡らす。中部圏～関東圏の移動では、他にも中央本線の特急「しなの」・「あずさ」を使う経路も着目されたが、6両編成の「しなの」に対し9～12両の「あずさ」は満席になりにくいのも分かったので、大糸線が動いてくれさえすればこれは狙い目の穴馬になる。まあ、こんなことをあれこれ考えられるのも過去に



広々とした敦賀駅コンコース

南小谷「あずさ」を使った経験があるからで、暇に任せた寄り道もなかなか馬鹿にはできない。

あと南海トラフ地震対応については、今回こそ空振りに終わったが、東日本大震災の際は地震の数日前に生じた小さな地震を余震と見抜けなかったのが被害を大きくした一因とも言われており、「地震の予知は困難」という知見に即してみても、曖昧なものは悪い方に捉えて備えるという姿勢は間違っていないと思う。しかし、某鉄道事業者がコロナの時の如く「不要不急の旅行は中止してほしい」と発表したことがやり玉に挙がったように、医療崩壊のような差し迫った危機と「地震の起こる確率がほんの少し上がった」程度の事象は分けて考えられるべきであり、「巨大地震警戒」であればともかく、「巨大地震注意」なら防災施設の点検や避難要領の周知に止め、連休や徐行には踏み込まぬという具合に対応を分ける機会としてもよいのではなかろうか。

2. 旅の記録

①バルカン半島（2024年6月）

海外好きとしては身の切られるような「超」円安基調にあって、さらなる下落を示してくれるのがトルコリラで、最近だと1リラ＝約5円と10年前の10分の1以下をつけている。貧者の懐にも優しい中国国際航空なら東京発北京経由イスタンブールを7万円弱で飛べたし、まだ中東の戦火もトルコ付近には及んでいないのを見て、夏の渡航先はバルカン半島周辺に決めた。

6月5日8時、イスタンブールに降り立ち、その足で駅へ出向き高速列車でコンヤへ。この町では街歩きの折、道に迷っているのを見かねた店の若者がバイクを出して駅まで送り届けてくれ、



シヴァス駅で発車待つ高速鉄道



アンカラで食べたキョフテサンド

お礼に都市対抗野球で貰っていた HONDA 熊本のタオルを渡す。また翌日、アンカラを経て座席夜行でシヴァスへ向かい、今年開業したシヴァス～アンカラの高速線に試乗したが、シヴァスでも街歩きの前に駅員が甘いトルコ菓子を包んで持たせてくれ、さらに街中で親父にトイレの在りかを尋ねたらついでにチャイを振る舞われる等、トルコの人々の人情は依然健在だと感心した。アンカラからは座席夜行でイスタンブールへ戻り、駆け足で一巡りを終えた次第で、我ながら慌ただしい行程とは思うけれど、トルコリラが下がったとはいえインフレ率も前年同月比で71%と上がっており安宿でも3000円するし、食事もキョフテサンドで約400円と、期待していたほどには物価も安くないから止むを得まい。その中であって鉄道の運賃がコンヤ～アンカラの高速列車で200リラ、アンカラ～イスタンブールの夜行座席で350リラと、まだ比較的安くついたのが救いといえた。

8日はイスタンブールを11時に国際バスで発ちブルガリアのプロブディフ泊(26ユーロ)。

翌9日は昼の列車で首都ソフィアへ出て、さらに国際バスでセルビアのニシュに至り投宿。この辺は毎度似たような行程だが、今回はニシュからベオグラードへ電車で移動して(962ディナール、約1350円)翌朝、2019年に開業していた鉄道に乗ってズボルニクへ至り(764ディナール)、徒歩でボスニアヘルツェゴビナへ入国、そこからバス(22.5兌換マルク、約2000円)でサラエボへ到達し、久しぶりの「新線を用いた国境越え」の愉悦に浸った。また12日も、モスタルへの足として定着し満員御礼のタルゴ列車に乗ってチャプリナへ出た後、14時発の国際バス(18.8ユーロ)を見つけ出してアドリア海岸を走りクロアチアの観光都市スプリトへ抜けたが、あまりいられていない割には安くて早くて眺めのよいルートで、また通りたいな、と思う。

13日は8時25分発の車体傾斜列車レギオスインガーで6時間かけて一気に首都ザグレブへ到達。14日はクロアチアがクーナからユーロへと通貨を変更したため紙屑同然と化していた手持ちの旧40クーナを手中央銀行へ出向いて、無事7.5ユーロと交換する。その日の夕方の列車でハンガリーに入るが、深夜、首都ブダペストに着いたのがデリ駅という町外れのターミナルで、同じく到着駅を誤解していた同室のバックパッカーのスマホの力を借りつつ地下鉄で都心へ向かったのである。

15日はブダペスト13時10分発の列車で(7900フォリント、約3200円)ルーマニアのアラド宿。この国はいつも素通りするばかりであり印象に残っていないから、16日は294km先のシビウ(64レウ、約2050円)へ、さらに17日は149km先のブラショフ(30レウ、約950円)を経て165km先のブカレスト(34.5レウ)へと途中で宿泊しながら移動した。依然として物価が安いには違いないけれど、ジワジワ懐に響くようになってきたな…という印象は拭えない。

18日はブカレストを昼前に発つ国際列車でイスタンブールへ向かおうとしたものの、なぜか窓口でVISAもJCBも決済にエラーが生じたため、やむなく20時半の国際バスに乗ることとして、昼間は地下鉄やトラムを使って市内をぶらぶらして時間を潰した。翌日は14時45分発の飛行機で発つため、バ



ズボルニク駅と列車



アドリア海岸をスプリトへ走る



7.5ユーロ分の交換のために中央銀行へ

スの渋滞や国境越えに伴う遅延は命取りになりかねないので気が気でなかったが、夜道を遠慮なくすっ飛ばしてくれたおかげで8時過ぎにはイスタンブールへ着き、再び北京経由で帰国したのであった。

②東南アジア（2024年9月）

インドシナ半島に様々な国があれど、ラオスは鉄道好きにとっては影の薄い国であった。線路があるのはタイのノンカイから国境を越えた先のタナレーンまで。首都ビエンチャンすら列車ではいけないし、さらにその奥のルアンパバーンやウドムサイとなると「今日は客が少ないから運休だよ」程度のサービス意識のバスに乗って山道に行く他なかった。然るに、この7月にタイ〜ラオス鉄道がビエンチャンまで開業し、バンコクから直通列車が走り出したと聞くと俄然行きたくなったのだから、人間なんて単純なものだ。

9月2日、成田からLCCのZIPエアでシンガポールへ飛ぶ。23時過ぎに着いて、空港のソファで仮眠をとり夜が明けるのを待ってから市内へ繰り出す。当地は元々、地下鉄網の発達した都市であったが、近年はさらに充実さを増しており、空港から市内へは新線のダウントウン線で向かい、マーラインを見物したりチキンライスを食してつかの間の滞在を楽しんだ後、ウッドランズ国境へはやはり新線のトムソン南海岸線を使うことで楽に移動できた。ところがここからマレーシアに入る段になって、事前入国申請がウェブ化されており、それは別によいのだが国境にWIFIがなく、係官に相談した所、勝手に自分のスマホをモバイルデータ通信に切替えられそうになって一悶着を起こす。結局、シンガポールとマレーシア

を行き来し何とか作成できたが、幾らかかるかもしれないデータ通信料を旅行者に負担させて入国書類を書かせるような国は評判を落とすだろうし、日本はそうあってほしくないと願う。

その日のうちに列車でゲマスへ出て宿泊、翌朝の東海岸線で北上するが、ジャングルトレインも2回目ともなると飽きがくるので、途中のクアラリピスで降りてバスに乗り換え、半島を横切りクアラ Lumpur へと抜けた。5日は看板特急 ETS でさらに北へ向かうが、ペナン島とて去年も泊ったからと、中間のタイピンという町に宿をとる等、私にしては若干ゆっくり目に行程を進めていく。7日は鈍行でアロースターを経てタイ国境を越えた先のハジャイで宿泊。この辺りは山田長政が治めた旧リゴール国の都ナコンシタマラートが近いのでできれば立ち寄りたかったが、両日共に北行の寝台列車は全て満席とのことではやむなく鈍行でスラタニーへ向かい、高規格化された路線をディーゼル特急で快走



シンガポールチキンライスで旅は始まる



夕餉に集うタイピンの人々

し翌 3 時 45 分、バンコク入りした。

8 日はホアランブーン駅から特急に乗りパタヤの先の終点チュクサメットで下車。海を眺めて昼飯を食った後、腹ごなしに近くを散歩してたら軽空母を公開中だったのでタイ人観光客に加わって並んでみたが、外国人は不可と言われて見学は諦め鈍行でバンコクへ戻り、その晩の寝台列車でノンカイへ向かった(2 等寝台 894 バーツ、約 4000 円)。翌朝、待合室にいた日本人学生と連れだって鈍行で友好橋を渡りラオス入りし(2 等 60 バーツ、約 270 円)、ドライポート駅の脇をかすめて走ってピエンチャンへ至る。2021 年に開通していたもう一方の国際鉄道、ラオス～中国鉄道の切符入手方法は日本では今一つ掴めなかったのだが、幸い、市内のショッピングセンターに発売窓口を見つけ、11 日 8 時 42 分発の快速硬座をポーテンまで購入でき(396,000 キープ、約 2800 円)、翌朝、郊外のピエンチャン駅まで行く市内バスの車内で知り合った別の日本人学生と連れだって乗り込んだ。ラオスの鉄道とはいうものの駅舎



半ば観光地と化したタイの軽空母



まるで中国鉄道のようなラオスのポーテン駅

も中国式の造りなら車両も乗務員の作法も全て中国式が準用され、途中駅にはコンテナヤードが設けられており貨物にも対応しているのが見て取れたが、これとて積まれたコンテナは全て中国鉄道のそのもので、その影響の大きさをひしひしとを感じる。観光地のバンビエンやルアンパバーンを経て国境のポーテンへはわずか 5 時間半の 13 時 47 分に着き、急ぎ近くのトラックターミナルで昼飯用の中国製カップ麺だけ購入して、14 時 44 分発の快速で折り返す。線路の規格はよいし列車本数は少ないし、一見、遅れる要素はあまり見当たらないのだが、トンネル内で工事箇所があったり大雨で徐行したりで、ピエンチャンに着いたのは 30 分遅れ、何と市内への連絡バスの発車時刻と同じ 19 時 50 分になってしまった。これを逃しては高いタクシーで宿へ戻る他ないからと息を切らしてバス乗り場へ駆け込むと、そこは心得て我々を待っていており、朝と同じ車掌から切符を求め、宿へ戻ったのである。

12 日は宿でゆっくり朝食をとり、12 時 20 分発の国際バスでタイへ戻りウドムサイで一泊。13 日は朝のディーゼル特急でバンコクへ急ぎ、その晩のエアジャパンで帰国したのであった。

3. 芸は身を助く

東京では昨夏から半導体不足を理由に Suica や PASMO の発売が中止されていた。この 9 月から記名式カードについては発売が再開されたものの、無記名式カードを券売機ですぐに買えるという状況には戻っていない。それにしても世界的な半導体不足というなら世界中の交通事業者の IC カードが枯渇するはずなのにソウルも台北も香港もシンガポールも北京もジャカルタも同様の

事態に陥ってないのは奇妙で、日本特有のサプライチェーンの問題があるのなら、この機に修正して貰いたいと思う。

そういえば、トルコにも「イスタンブールカード」というICカードがあって、普通の乗車券よりも安くなるので数年前に買い求め、今回持参したがなぜか使えない。仕方なく空港駅の券売機でもう一枚、イスタンブールカードを購入し、それで空港地下鉄には乗れたものの、今度は市内の地下鉄でエラーが出るので案内所の窓口で問い質すと「これはイスタンブールカードではない。そっちは確かにイスタンブールカードだが期限切れだ。買い直せ」と撥ねつけられ、泣く泣く3枚目のICカードを買う羽目になった。外国人旅行者の立場としてICカードは便利な代物だが、期限切れとか類似品とか、間違える度にデポジットとチャージ分をまとめてドブに捨てるような目に遭わされて堪らん、と憤る。とはいえ東京の「Welcome Suica」と有効期限があるし、福岡の「SUGOCA」「はやかけん」「nimoca」の払い戻しは東京ではできず、また熊本は全国交通系ICカード規格から離脱する等、我が日本のICカード事情とてヨソ者にわかりやすいとはいえない。さすがにイスタンブールのように空港駅で紛らわしいICカードを売るようなことはないだろうけど、外国人にはICカードの管轄や制度を理解できず、自分達が何か理不尽な目にあわされていると憤慨するような場面もあるかもしれぬ。日本人でも稀に理解できない人がいるのに外国人に理解を求めるのはなかなか大変だろうし、留意して貰うべき事項を書いた紙を発売時に手渡す等、できる範囲での誤解の予防には努めねばならないだろう。

ICカードといえば、東京でも大阪でも券売機や改札口でICカードの処理ができず困っている外国人に時々でくわす。そんな時は駅員の邪魔にならぬよう見計らった上で必要に応じて手を貸しているが、駅員が「Please don't remove your card…」とかモゴモゴ言って処理している先から外国人がICカードを動かしてしまいエラーになる光景はしょっちゅうで、こんな場面では私は脇から「Stay（そのまま）」と言、口を挟んで助けている。この「Stay」が正しい英語の用法なのかなんて私は知らない。人に連れられて行った海外のカジノでブラックジャックなんぞを見て、ディーラーと客の間で「Place」、「Stay」とやりとりしていた記憶を引っ張ってきたまでである。けれども、「ICカードを処理する際の正しい英語」なるものを英語の先生が定めた所で、それが現場で通じなければ意味はない。「芸は身を助く」とはいうが、カードの扱いの第一人者はカジノのディーラーや常連客であり、そこでこなれた言い回しを準用するのは、とりわけ低俗な言葉でなければ問題ないというのが私の考え方で、改札口でIC残高が初乗りに足りず撥ねられて戸惑っている外国人に対してもカジノでの「最小の掛け金に足りません」の「That's below the minimum」を借りて声をかけることもある。

これはカジノに限った話ではなく、海外でビンゴゲームに興じた人ならビンゴのコール、例えば「21、ロイヤルサリュート21」といった数字の表現に覚えはあるはずで、外国人にバスの系統番号を説明してピンとこないようであれば「7系統…ラッキーセブンね」と言い添えてもよいし、洋画好きなら「アルファ、ブラボー、チャーリー」式のフォネティックコードを思い出して「あなたが行くのはルームB。違う違う。Dじゃなくてブラボーよ」と補足することもできるだろう。私にスポーツや音楽図画工作のことは皆目見当がつかないが、外国人対応にあたる皆さんも自分の趣味や芸事の世界から援用できる表現や言い回しがあれば、現場で活用されてみてはどうだろうか。もしもそれが不適切であれば嫌な顔をされるだろうし、その時に改めればよい話ではないか。

センターからのお知らせ

令和7年新春経営セミナー開催

日 時：令和7年1月24日（金）15：00～17：40

会 場：ホテル日航熊本 5F「阿蘇」

熊本市中央区上通2-1 TEL：096-211-1111

講 演

第一部

テーマ：労務費の適切な転嫁

講 師：公正取引委員会事務総局九州事務所担当官

第二部

テーマ：これからの政治のゆくえ

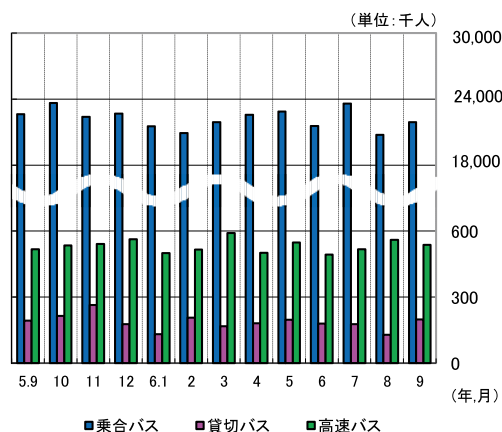
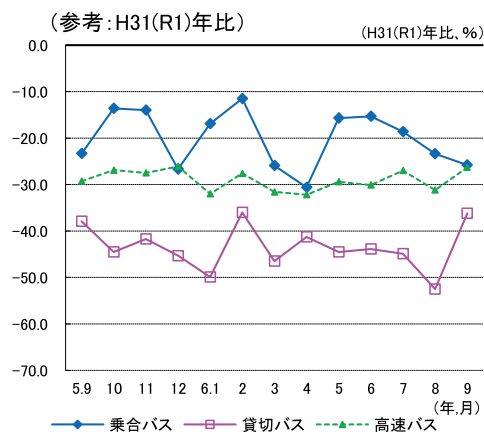
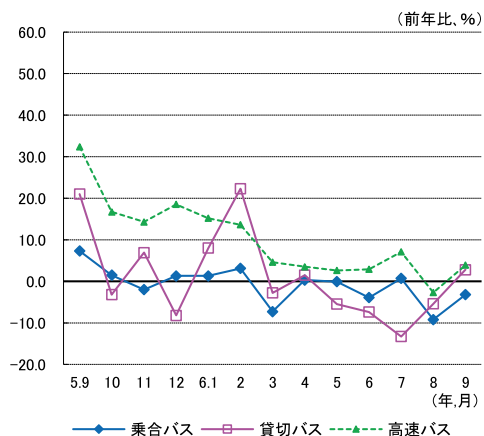
講 師：ジャーナリスト 後藤 謙次 氏



九州のうんゆ（令和6年9月実績） 令和6年11月22日公表

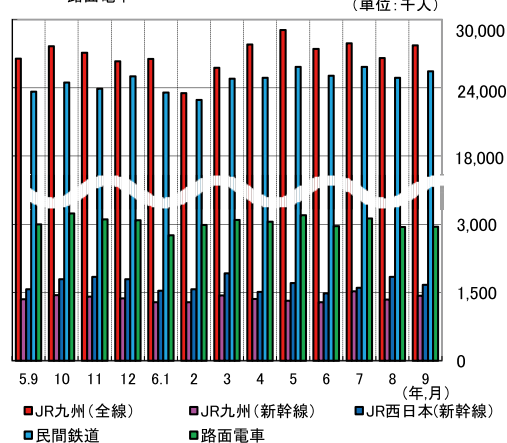
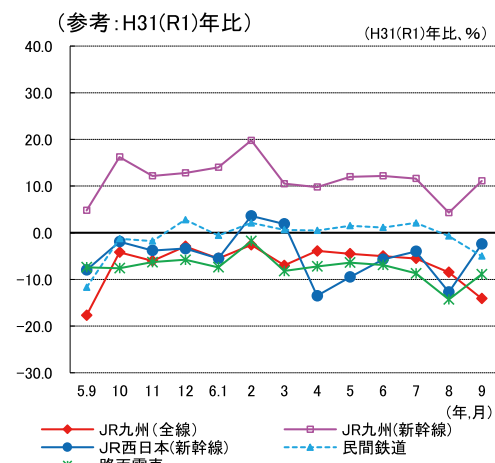
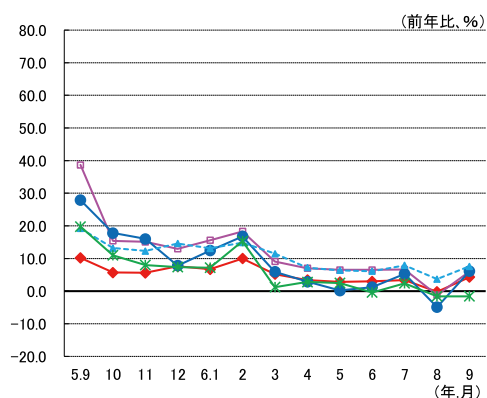
※物流の海上貨物、造船は、令和6年8月実績を掲載。
 ※物流の一般貨物（トラック）は、令和6年7月実績を掲載。
 ※コロナの影響の有無を可視化するため、平成31年/令和元年との比較も参考として掲載。
 ※速報値のため修正する可能性があります。

バス《輸送人員》



輸送動向

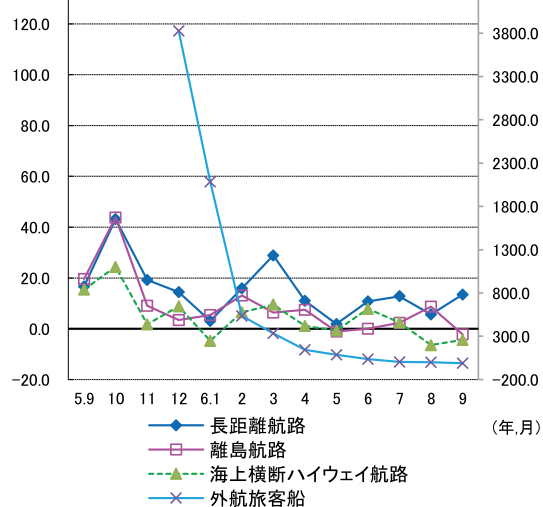
鉄道《輸送人員》



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>

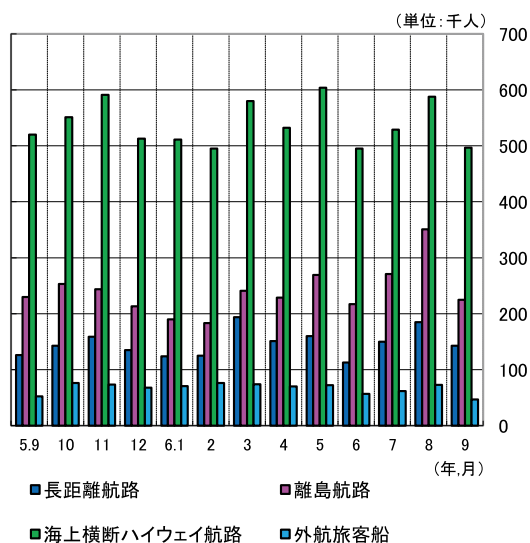
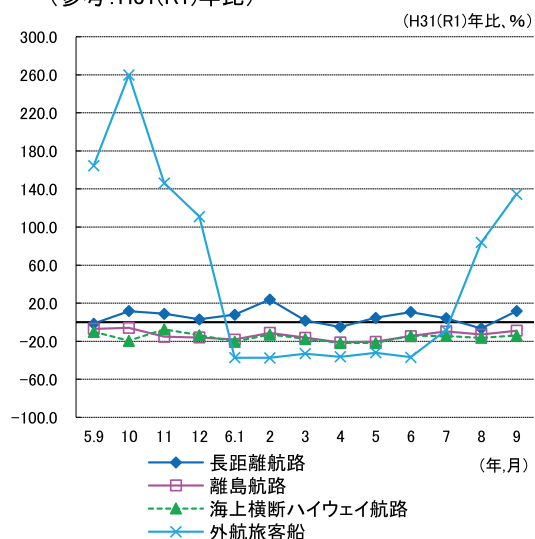
旅客船《輸送人員》

(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、R5.9～R5.11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。

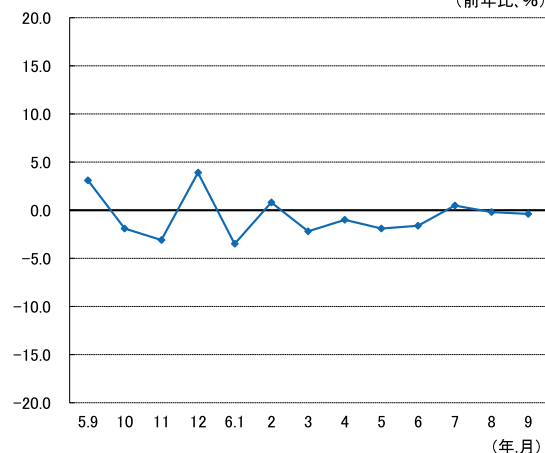
(参考:H31(R1)年比)



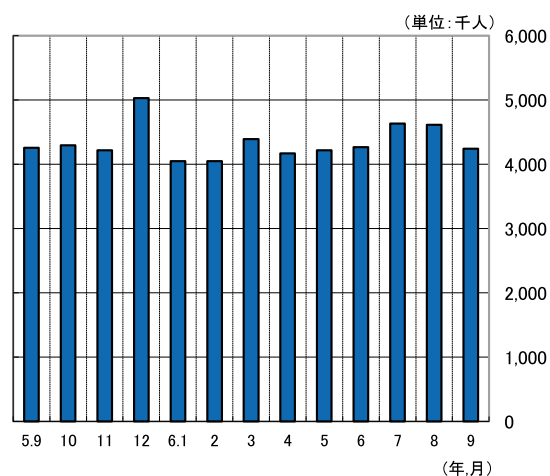
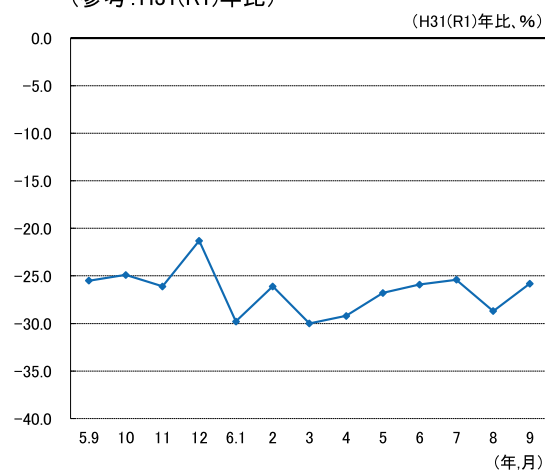
※海上横断ハイウェイ航路とは、有明海、鹿児島湾などの湾内等を横断する航路をいう。
 ※外航旅客船とは、日韓旅客定期航路をいう。

タクシー《輸送人員》

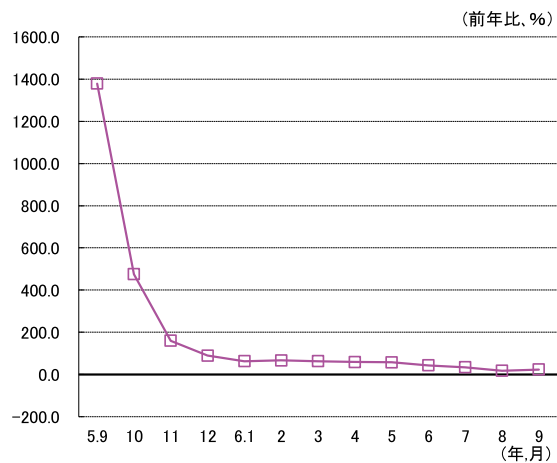
(前年比、%)



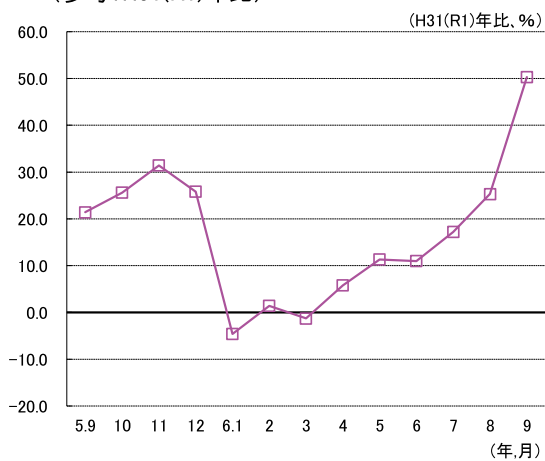
(参考:H31(R1)年比)



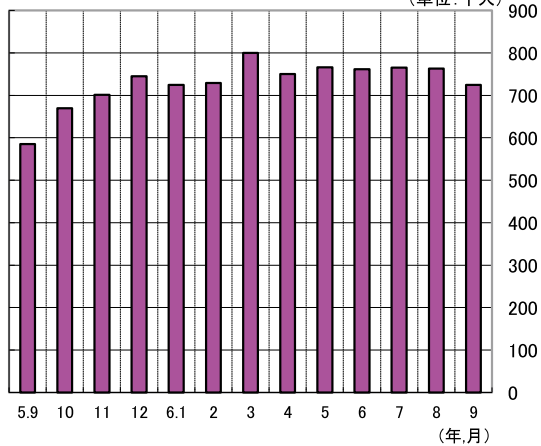
航空（国際線）《乗降客数》



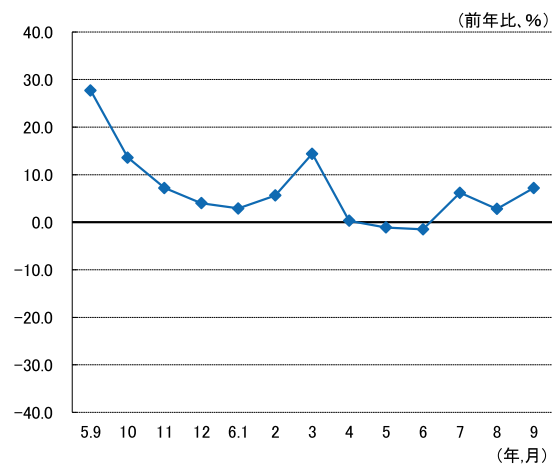
(参考: H31(R1)年比)



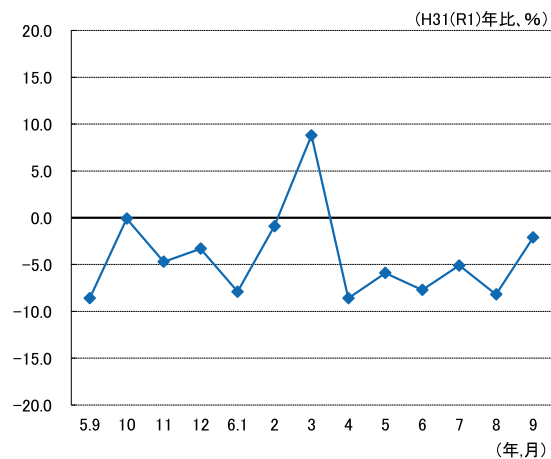
(単位: 千人)



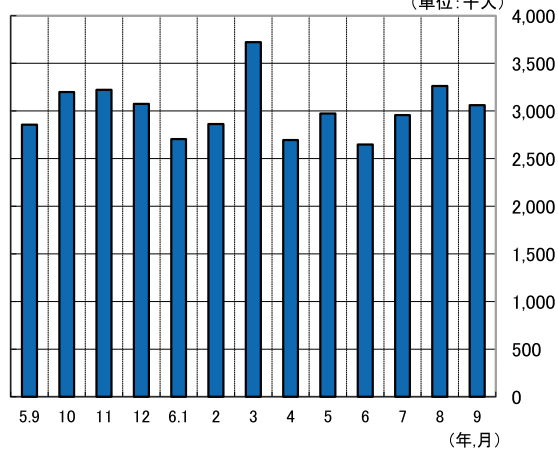
航空（国内線）《乗降客数》



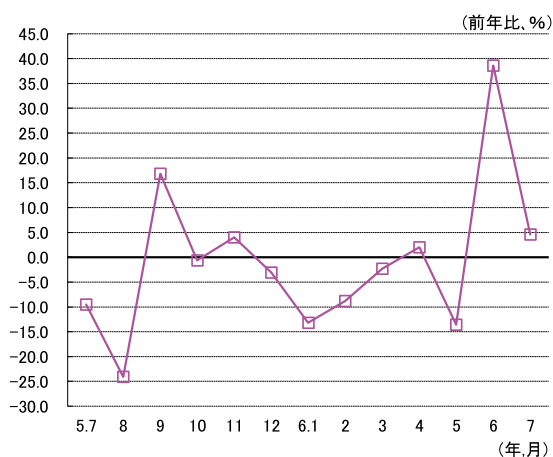
(参考: H31(R1)年比)



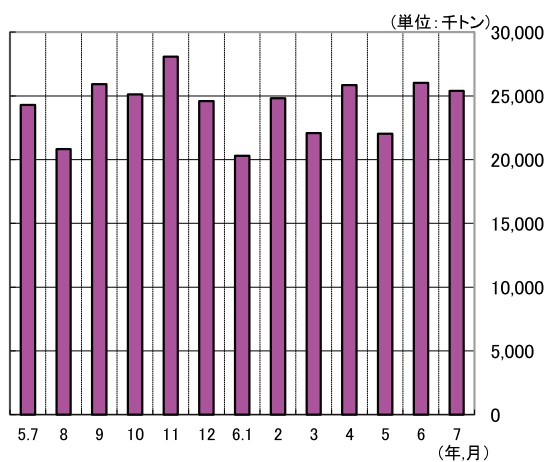
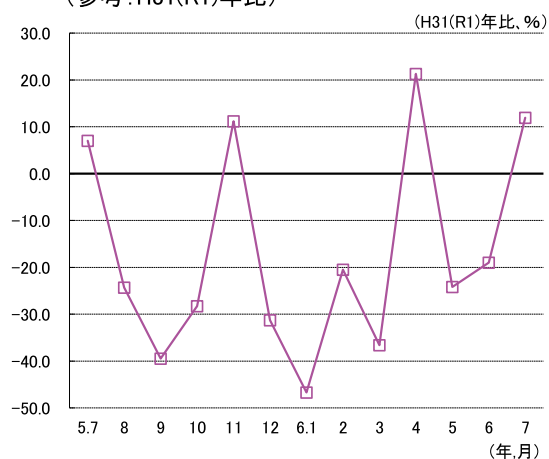
(単位: 千人)



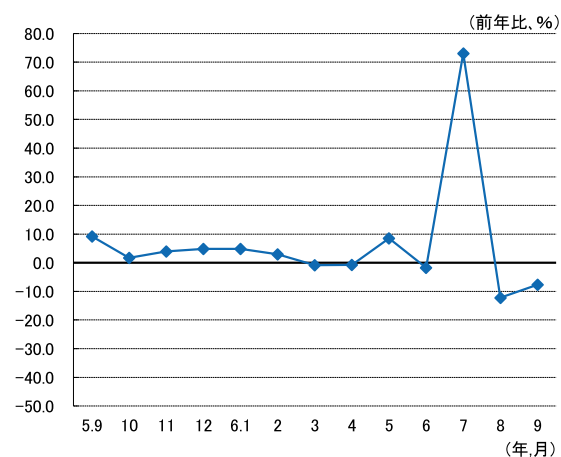
トラック（一般貨物）《物資輸送量》



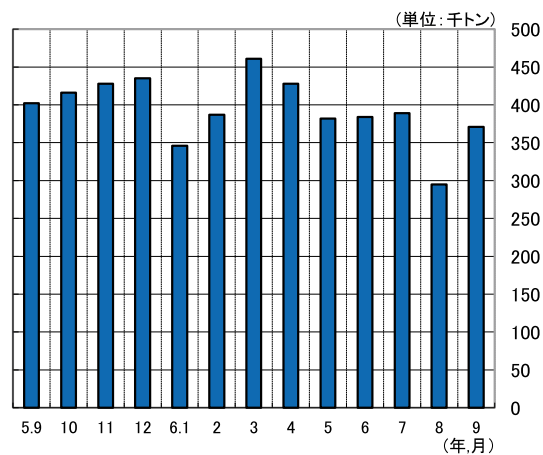
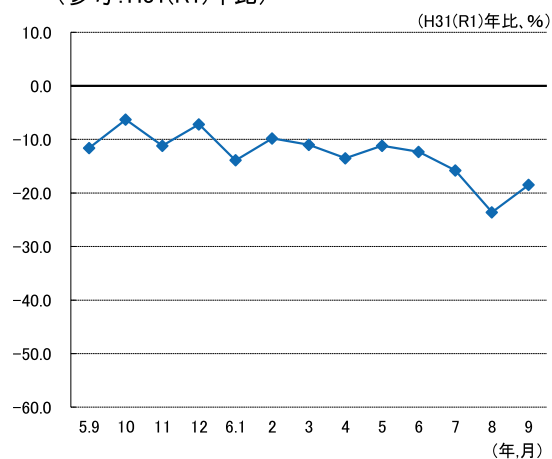
(参考: H31(R1)年比)



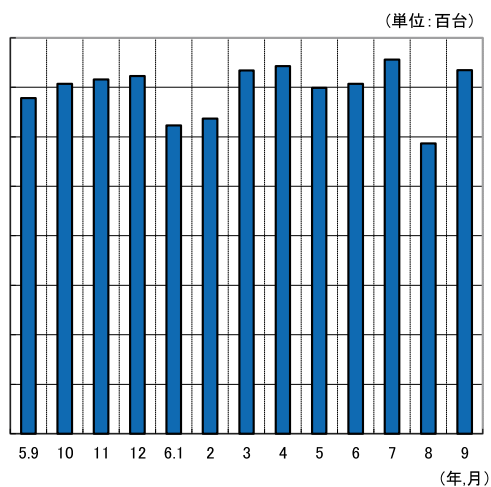
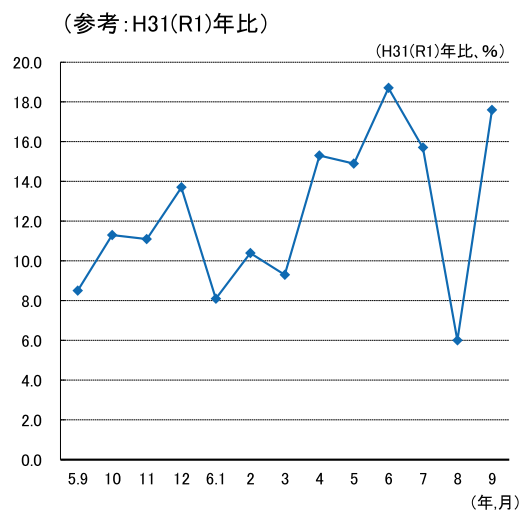
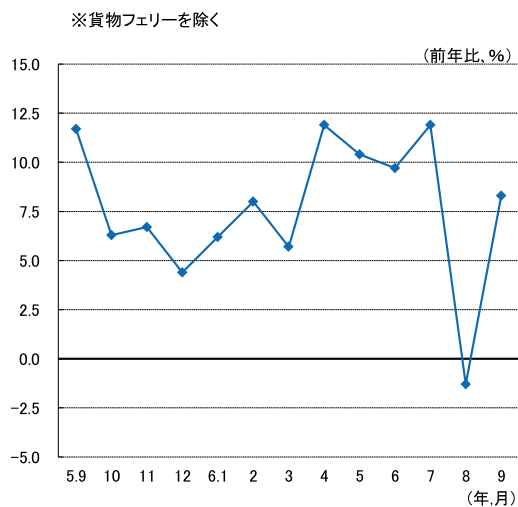
鉄 道（コンテナ）《物資輸送量》



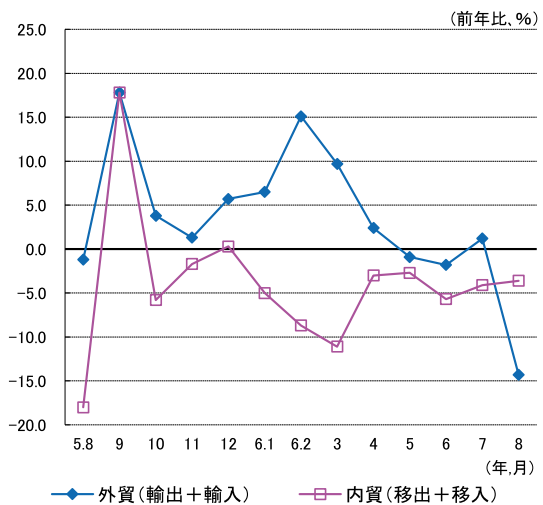
(参考: H31(R1)年比)



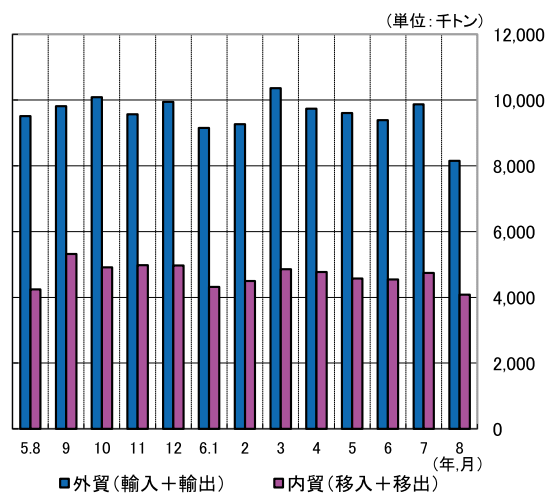
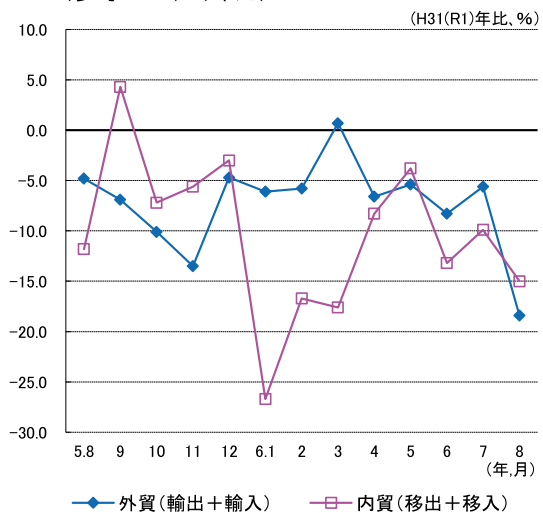
長距離フェリー《トラック航送台数》



海上貨物《船舶積卸し実績（九州の23指定港）》



(参考: H31(R1)年比)

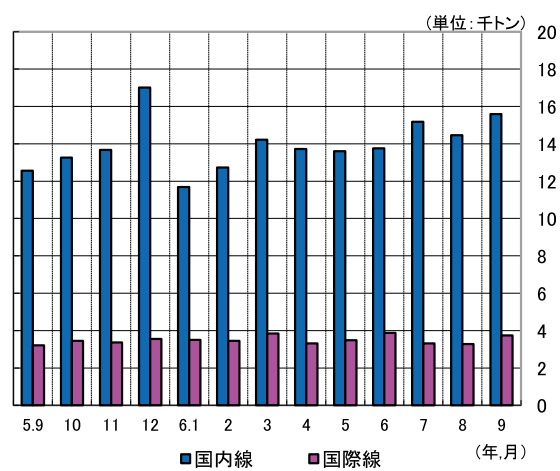
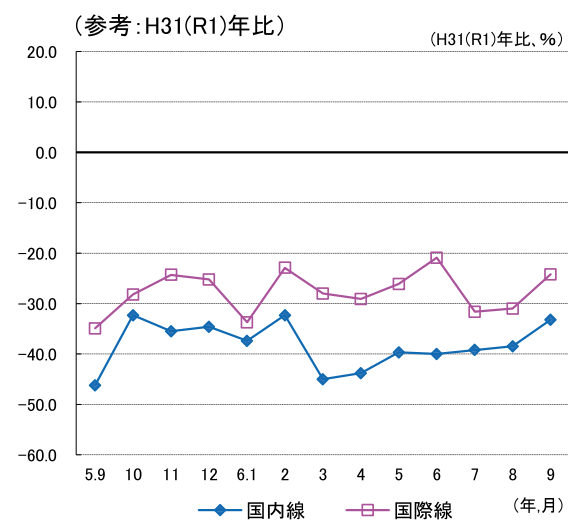
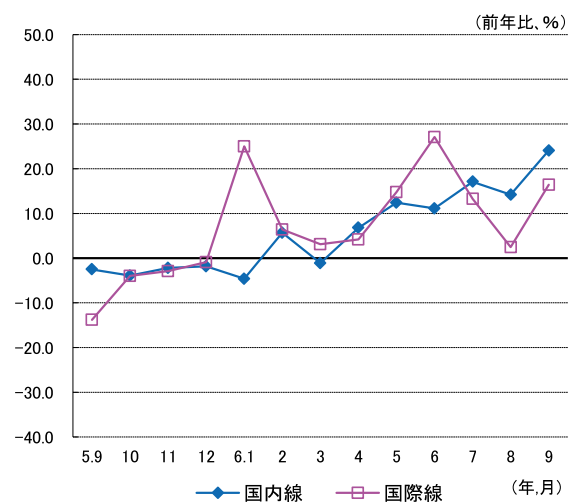


※指定港湾: 港湾運送事業法の適用対象となる港湾。

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
臼杵・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》



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

- 2024 年 8 月 8 日、南海トラフ地震の想定震源域にあたる宮崎県日向灘でマグニチュード (M) 7.1 の地震が発生し、気象庁は同日午後 7 時 15 分に、南海トラフ地震臨時情報「巨大地震注意」を発表しました。この地震により、多くの地域で様々な被害が発生し、さらに対象地域の宿泊施設では予約のキャンセルが多数でたとのことです。また、宮崎県では今年、この地震以外にも大雨や台風 10 号など大規模な自然災害に見舞われました。これら自然災害により、被災された皆様にあらためてお悔やみとお見舞いを申し上げます。さて、今号の「特集」欄ほか「海と空のコーナー」「フォトグラフ」では、宮崎県内の港湾、空港、観光スポット、イベント等に関する情報を提供頂きました。現在、宮崎県では災害からの復旧・復興を含めソフト、ハード面から様々な取り組みが関係機関等において進められているようです。こうした中、宮崎県内の自治体の中には、これらの災害によって深刻な影響が生じた宿泊業界をはじめとする観光業の景気回復を図るため、宮崎県外在住者を対象に 1 人 1 滞在につき、宿泊料金全額金額の 50% (上限額 5,000 円) を補助するといったようなキャンペーンを実施しているところもあるようです。これ以外にも独自のキャンペーン等を実施している自治体や施設等があるかもしれません。今年の冬は旅行情報やグルメ、イベント情報を集めて、「日本のひなた宮崎県」を満喫してみたいはいかがですか。(中原)
- たまたま音楽アプリで彼の歌を知っていた、たまたま近場でコンサートが開催された、たまたま追加のチケット販売を知った。で、そのコンサートに行ってみたく思った。で、次男のパートナーにご同行願ったら快諾してくれた。で、で、行った、彼こと「優里」のコンサートに。あふれる人、人、人、会場デカッ!! スゴッ!! 中央のどでかいパネルがグ〜ンと開いて優里が出てきた時は、危なく黄色い声をあげそうになった。コンサートで盛るため置いていかれないため、通勤時彼の曲を聞き続けた。にわかファンだが生の歌声は心に響き、時に涙した。椅子に座り込んで男性達を横目にとんではねて、歌った。が、後で次男のパートナーに叱られた。泣いても涙ぬぐっちゃダメ、感動で涙しても目は開けたまま少しも見逃さない! そ、そうですね…。由紀さん、今度はウーバー (イーツではなく、ワールド) のコンサート一緒に行きましょう! ウーバーガチ推しの彼女。涙があふれても目見開いて彼らの姿を追い、ともに歌う超ド級のファン。いやいや、曲全く知らないし。大丈夫! 今日から勉強しましょう! はあ、で、ウーバーって何曲ぐらい出してるの? 150 曲くらい。おい、桁違う、むりっ!!! (宮下)
- 海の子プロジェクトの一環で北九州の小学生と海事産業見学会に参加した。通常では見ることでできないフェリーの操舵室では、スゲー、めっちゃ高い! かっこいい! と素直な反応に、こちらも思わずうんうんと頷く。これは何? と質問も飛び交い興味津々、好奇心炸裂。海のこと、船のこと、それらに関する仕事のことを、楽しい記憶と共に君たちの未来にもつなげていってね。
- 今号は宮崎県の特集となっています。寄稿、執筆頂きました皆様ありがとうございました。厚くお礼申し上げます。
- 今後も賛助会員はじめ、関係者の皆様のお役に立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。
- 今年も大変お世話になりました。皆様にとってどんな一年だったでしょうか。「来年も」なのか、「来年こそ」なのか、思いは人それぞれですが、どうぞ良い年をお迎えくださいませ。また、来年も当センターをよろしくお願い申し上げます。

九州うんゆジャーナル 冬号 VOL. 127 令和 6 年 12 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
〒812-0013
福岡市博多区博多駅東 3 丁目 10 番 17 号
陸運会館 3 階
TEL (092) 451-0469
FAX (092) 451-0474
<http://kyushu-transport.or.jp>

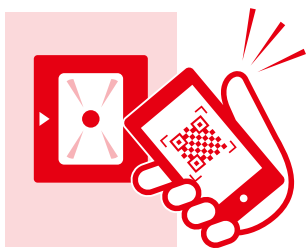
印刷 株式会社 福田印刷
〒800-0037
北九州市門司区原町別院 3 番 5 号
TEL (093) 371-3231
FAX (093) 371-5735



ネット予約で QRチケレス

QRチケットで並ばず乗れる！スマホで乗車！

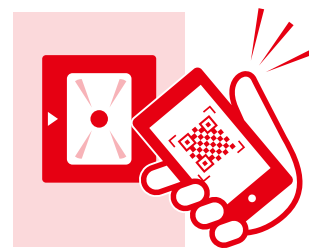
入場時にタッチ



列車にご乗車



出場時にタッチ



※一部区間、ご利用いただけない商品があります

予約から乗車までストレスゼロ！

QRチケレス JR九州



ネット予約でQRチケレスのご利用は JR九州アプリが便利です。

JR九州アプリダウンロード▼



iPhone: iOS 15.0～



Android: AndroidOS 10～

※注意1/iPhone、iPod touch、App Storeは、米国およびその他の国々で登録された Apple Inc.の商標または登録商標です。

※注意2/Android、Google playは、Google Inc.の商標または登録商標です。

※注意3/サービス画面は実際のサービスと異なる場合があります。

※注意4/サイトの内容は、2024年5月現在のものです。サービスの内容は、予告なく変更する場合があります。

※注意5/アプリご利用の際の通信料は、お客さまのご負担となります。

