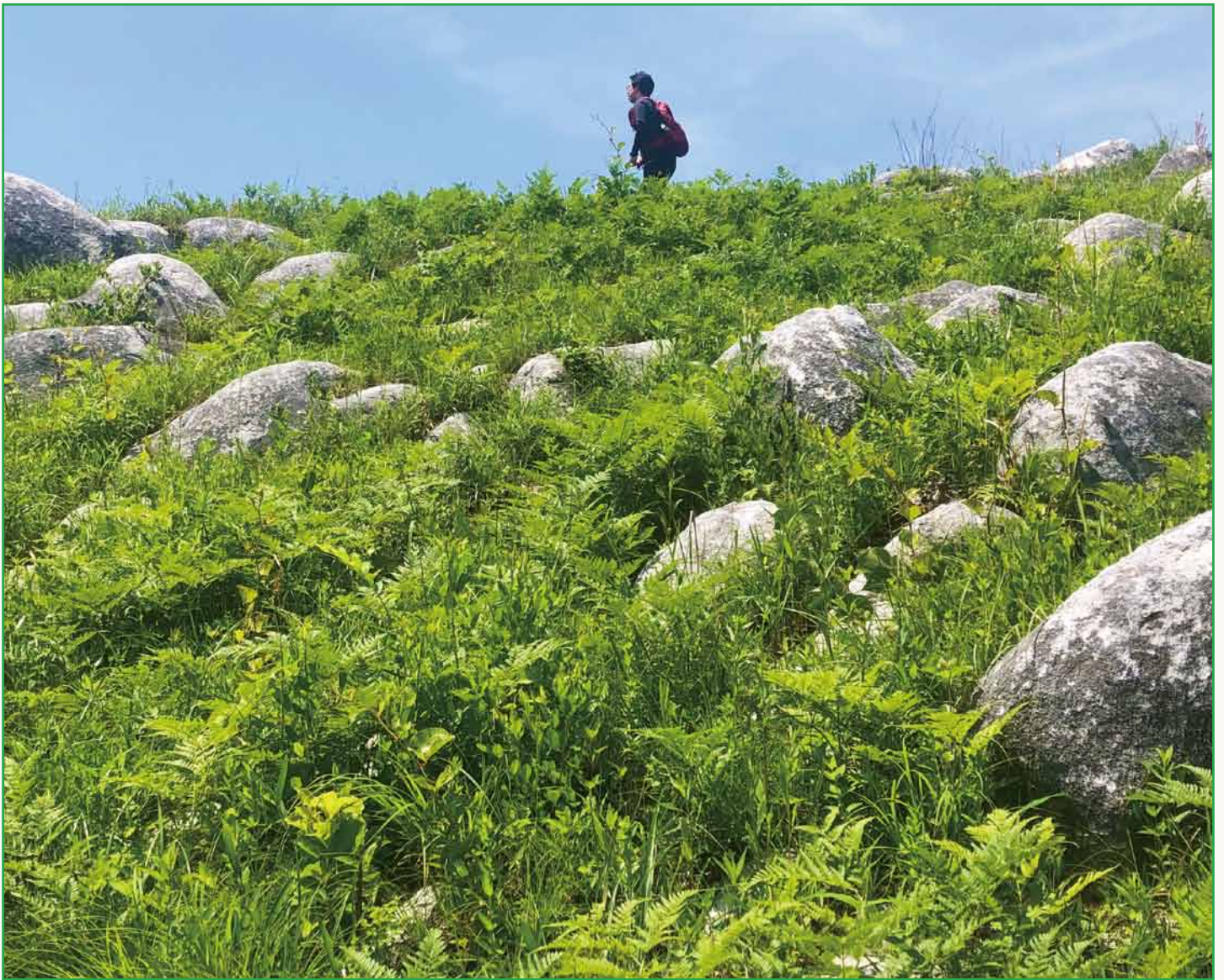


九州 ounyu ジャーナル

2025年 夏号 VOL. 128



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？



夏 九州うんゆジャーナル

左から：ぬか 焚き（©北九州観光コンベンション協会）
 焼きカレー（"）
 平尾台 カルスト饅頭（©平尾台探検隊）

表紙：平尾台（©平尾台探検隊）



C O N T E N T S

九州ファンコーナー	九州とゴルフ	2
特集	北九州市の運輸と観光 産業経済局、港湾空港局、都市戦略局、都市ブランド創造局	4
海と空のコーナー	物流・生産・再生可能エネルギーを支える北東アジアの拠点 北九州港・北九州空港 九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所	16
フォトグラフ	平尾台トレッキング	22
お知らせ	日本財団チャリティー自販機 労務費の適切な転嫁 公正取引委員会事務局 九州事務所 下請課 下請取引調査官 梅木俊明	24
新春講演会	脱炭素化へ向けた取り組みについて 株式会社商船三井さんらわあ 特別顧問 赤坂光次郎	26
ココキアム報告	第65回九州運輸ココキアム カーボンニュートラルに向けた九州の港湾対応 中村学園大学 流通科学研究科 特任教授 星野裕志	33
ココキアム報告	第65回九州運輸ココキアム 海の高速度道路とモーダルシフトの受け皿に 東京九州フェリー株式会社 取締役営業部長兼新門司支店長 寺田光徳	42
ココキアム報告	第65回九州運輸ココキアム 2024年を「物流革新元年」に 復興庁統括官付参事官（調査・調整班） 紺野博行	49
企業経営基盤強化等セミナー	九州の物流の現状 九州運輸局 総務部 安全防災・危機管理調整官 東祐樹	56
企業経営基盤強化等セミナー	バス予約・受付システムの開発・導入による物流効率化 福岡運輸局 業務推進部次長兼システム課長 生津瑠美	66
企業経営基盤強化等セミナー	物流効率化の取組 （株）マキタ運輸 取締役 東良二	70
企業経営基盤強化等セミナー	集荷＆モーダルシフトの取組事例 日本通運（株）福岡海運支店 博多港支店 内田紘史	76
エッセイ	屋上談義 フリーランスライター 藤田崇義	80
第12回懸賞論文結果報告	第13回懸賞論文募集	85
センターからのお知らせ	九州のうんゆ	92
九州運輸局だより	九州のうんゆ	97
報告	理事会及び評議員会	104

九州とゴルフ

前気象庁 次長 吉永 隆博
(元九州運輸局長)



1. 九州とゴルフ

ゴルフを始めてから、かれこれ35年が過ぎた。歳月の流れの早さに、時折、我ながら唖然とする。それにしても随分と長いことやっているんだなあ……。あつという間だ。もはや言い訳ができない年数だ。一向に思い通りにならない。先週できたことが、今週できないのは何故だ？世間で言う横好きだ。

九州運輸局長に就いた1年半（2022年12月～2024年6月）、福岡在住の機会を得た。転勤なら、福岡がベストと、思っていた。ゴルフ環境としてもだ。願ってもいなかったチャンス。ゴルフを中断する選択肢はない。迷わず、東京からマイカーも持って来た。

赴任後間もなく、職員からの説明の中に、「九州1割」と、あった。意味するところは、九州7県の県勢の合計が日本全体に占める比率は、人口、GDPなどの各指標毎に見てみると、軒並みそれぞれ大体10%を示すという。説明を聞いて、まず早速、九州7県のゴルフ場の数を数え

てみた。221だった。日本全国のゴルフ場の数を改めて数えてみた。2210だった。なんと！「九州1割」とはよく言ったものだ。これほど説得的な言い回しが他にあるだろうか。さつき自分に説明をしてくれた職員は、ゴルフ場の数まで知った上で説明してくれたのか？（そんな

訳はなさそうだ（笑）「九州1割」。すつと、腹に落ちた。以来、特に、九州以外からの客人に、九州を説明するときに、ゴルフ場の数も例の一つに挙げて、「九州1割」を使うことになった。東京に戻って、ゴルフ場でラウンド中に、九州勤務を話題にするときにも、常套句だ。

話を本題に戻そう。福岡に赴任前は、九州のゴルフ場はプロトナーメントのTV中継などで何度も見てきたが、自分自身が九州でゴルフをする機会には恵まれなかった。福岡に赴任後は、ゴルフ場めぐりが、予定通り、福岡生活での最大の楽しみとなった。俗に、「東の井上、西の上田」とか、「剛の上田、柔の井上」と、言う。ゴルフ場設計家として日

本人2大巨匠である井上誠一氏と、上田治氏のことである。前者の意

味は、井上誠一氏設計のゴルフ場は主に東日本にあり、上田治氏設計のゴルフ場は主に西日本にあるという意味。後者は、両巨匠の作風の違いを表す評だ。全国56を数える上田治氏設計のゴルフ場は、九州と山口で12箇所だ。東京在住では、なかなか機会に恵まれない上田治をまとめてラウンドするチャンスも到来した。

また、九州各地を訪ねた際は、各地のゴルフ場の地元評をゴルフ愛好家に求めるのが約束動作となった。実に興味深い楽しみとなった。仕事の中に、観光の推進、ゴルフツーリズムもある。仕事として、当然、知らなければPRもできないではないか。

果たして、福岡在住の1年半の間のラウンド数は、結局30を超えたであろうか。うち、上田治は5箇所。全体として、当初の意気込みからすると、何とも少ない数だ。大誤算は、まず天気。九州全体が南国と期待して来たが、日本海側気候を改め

て思い知った。冬場は勿論寒いし、

突風も不規則に吹く。一年を通じて

風が強いとも感じた。土日休日

は、仕事も結構入った。また、たま

には帰京もしないと、愛犬に忘れら

れてしまう。さらに、あろうこと

か、ラウンド中に、不覚にも右肩、

右肘を痛めた。ゴルフクラブを振れ

ない時期もあった。

九州のゴルフ場の印象は、東京周

辺のゴルフ場と比べて、要すれば難

しい。距離が長いスタフだ。最も多

くラウンドしたのはパサージュ琴

海。スコアは、雷山^{らいざん}で出た80がベス

ト。ついで、70台は出なかった。

ハーフ30台も片手で収まる回数だっ

た。それでも、傍^{はた}から見ても、九州

ゴルフを十分に楽しんだということ

だろう。ラウンドして、家に着く

のは15時前後、ゴルフが半日で終

わり、半日残るのも、有り難かつ

た。東京拠点のゴルフとは違う。

総じて感謝だ。

九州で、ラウンドが実現しなかつ

たゴルフ場がいくつも残った。宿題

だ。時間を作って、また、九州のゴ

ルフ場を探访したい。

2. ゴルフの魅力

ゴルフ自体の魅力が後回しになっ

た。念の為に、確認してみよう。5

つだろう。

(1) スケールが球技中で最大。大

谷のホームランの2倍の飛距離を自

分でも飛ばせるのは、なんと愉快な

ことではないか。

(2) 自然を愛^めでながら楽しむ。空、

風、山、樹々、草、芝、花、鳥、

砂、池、時に雨……。自然に苦し

むのも楽しみだろう。

(3) 誤審が無い。グリーン上の

カップにゴルフボールが入るか入ら

ないかだ。美技を競わない。判定を

巡り審判と争うこともない。納得い

かないにしても、ルールや審判に対

してではなく、あくまで自分自身に

対してだ。

(4) 自己責任の徹底。団体競技で

はない。チームメイトのせいで負け

たり勝ったりもしない。偶然は準備

の無い者に微笑まない。道具を多様

に選べるスポーツだが、道具選びも

自己責任だ。

(5) 年齢の制限が無い。老若男女

が、歩ける限り、年齢、体力なりに

楽しめる。しかも、一緒にラウンド

もできる。

アルコールを楽しみながらできる

スポーツだ、と言う人もいるが、自

分は飲むのは帰宅してからだ。格別

に旨いと感じる日もたまにはある。

ゴルフには、難点も勿論ある。3

つだろう。しかし、結局、それらは

全て、魅力に他ならない。

(6) 静止したボールを打つのは、

一見極めて簡単そうなのに、めちゃ

めちゃ難しい。主観と客観の乖離が

大き過ぎる。

(7) たまにナイスショットが出て

しまうのが厄介だ。手応え、爽快感

を覚えると、もうやめられない。

(8) ゴルフ友が無限に広がり過ぎて

約束し切れない。

と、整理してみたものの、ゴルフか

らは、様々な人生訓も学べると、ラ

ウンドしながらいつも気付かされ

る。アゲンストの風が吹いている時

は肩の力をむしろ抜く、ティー

ショットが飛ばなくても諦めずに頑
張ればパーであがれる時もある、林
に入り窮地に陥ったら無理せず出
だけにする、調子に乗っているとO
Bが出る……。人生訓を噛み締め
るその面白さが、ゴルフが続いてい
る最大の理由なのかも知れない。

3. おわりに

大した意味もないかも知れない努
力が今日も続く。箸も、PCのマウ
スも、左手で持つことにして30年以
上経った。元来右利きだが、左手強
化のためである。ゴルフのために、
スポーツジムにもかれこれ30年間、
毎月10回以上通っている。ランニン
グの日は10km、筋トレの日は120
分。終わりのない無限天国。ゴルフ
との縁はもうしばらく続きそうだ。



北九州市の運輸と観光

北九州市

産業経済局
港湾空港局
都市戦略局
都市ブランド
創造局

産業政策課、企業誘致課
物流振興課、空港企画課
都市交通政策課
観光課、インバウンド課、すしの都課、
MICE・メディア芸術課、門司港レトロ課

1 はじめに

北九州市は、昭和38年（1963年）、門司、小倉、若松、八幡、戸畑、それぞれ色合いが違う五市が対

等合併し、九州初の「百万都市」「政令指定都市」として、誕生しました。関門海峡に面した九州地方最北端の都市で、九州の玄関口として栄え、交通の要衝としての役割を



皿倉山から見た北九州市



鉄道輸送の拠点「北九州貨物ターミナル駅」

担ってきました。

官営八幡製鐵所の創業により、「ものづくりのまち」として幕を開け、重化学工業を中心とする国内有数の工業地帯、また、日本の高度経済成長をけん引する地として、急速に発展してきました。

こうした「ものづくり」を支えるため、本市の物流基盤は発達し、現在では、「陸・海・空」の各輸送モードにおいて、充実したインフラが整っています。

① 国際拠点港湾としてアジアへの輸出入の拠点になっている「北九州港」

② 24時間利用可能な「北九州空港」

③ 九州と本州を結ぶ鉄道輸送の拠点「北九州貨物ターミナル駅」

④ 九州自動車道、東九州自動車道、中国自動車道といった九州・中国地方における道路網の結節点など、物流拠点として高いポテンシャルを有しています。

さらに、北九州市では、近年、企業の進出が進んでおり、こうした背景には、先述した陸・海・空のあらゆるアクセスが充実していることに加え、

・ 中小企業を含めた幅広い企業が集積し技術力があること、

・ 年間約3,000人もの理工系人材の輩出力を有すること、

・ 地震等の災害発生が少ないエリアであること、

・ 人情に溢れ豊かで暮らしやすい生活環境が整備されていることなどが挙げられます。

今後こうした動きをさらに加速させ、北九州市が目指す「稼げるまち」の実現に向け、企業の定着、拡大を図っていきます。

この特集においては、昨年3月に策定した「北九州市産業振興未来戦略」に触れながら、北九州市の物流に関する取組みと概況を説明したのち、本市の観光について紹介します。

2 北九州市産業振興未来戦略

(1) 戦略の策定

北九州市は、経済成長率、地価上昇率、雇用者報酬などが、政令指定都市の中でワーストレベルにあり、新たな政策展開が喫緊の課題です。

このような北九州市の経済を「再起動」させ「稼げるまち」を実現させるためには、時代の流れや世界の動きに合わせた新たな産業振興戦略を策定し、これまでの延長線上ではない未来の成長を見据えた施策の方向性を示すことが重要です。北九州市が目指す姿やその実現に向けた方向性を明確にし、民間と行政がベクトルを合わせて一体となって、「稼げるまち」の実現を目指すためのプロジェクトを迅速かつ的確に実行していくために、令和6年3月に「北九州市産業振興未来戦略」（計画期間：令和6（10年度）を策定しました。

（2）戦略の概要

産業振興未来戦略では、公害を克服して環境先進都市として新たな魅力を創出してきた「グリーン」の力と、ものづくり企業が集積して産業都市として発展してきた「テクノロジー」の力を掛け合わせて、世界を先導していくことが目指すべき方向性と考え、『世界を先導する「グリーン×テックシティ Kitakyushu」』課題解決先進都市への挑戦をスローガンに掲げています。

また、市内総生産4兆円（R15年度）の達成を最上位目標に位置付け、企業誘致件数、労働生産性、就業率など12項目の検証指標群（ダッシュボード）を設定するとともに、「稼げるまち」実現のための3つの戦略と、戦略を支える6つの方策を定めています。

「稼げるまち」実現のための3つの戦略

① 地域企業の成長・発展と高付加価値化戦略

② 産業の裾野を広げる成長産業創出戦略

③ 「民」が主役の資源活用戦略

【戦略を支える6つの方策】

① 産業基盤のポテンシャル開花

北九州市が持つ自然災害リスクの低さ、陸・海・空の充実した物流インフラ、豊富な理工系人材など強固な産業基盤のポテンシャルを開花させることで、半導体、次世代自動車、物流など未来を担う重点産業の誘致を推進しています。また、日本

のマーケット進出を狙うアジアのスタートアップの誘致など対日投資の促進につなげるとともに、北九州空港及び北九州港の国際物流拠点化、陸・海・空の結節点周辺エリアを中心とした物流関連施設の集積などを進めています。

② 学術研究都市の知の活用とGX・グリーン産業の推進

北九州学術研究都市の「知的資源」、高度・専門的な「人的資源」、ものづくりの「技術力」を活かしながら、半導体、次世代自動車・蓄電池、宇宙などの未来産業の創出・集積に取り組んでいます。また、カーボンニュートラルの実現に向けて、再生可能エネルギーやリサイクルなどグリーン産業のさらなる集積を図るとともに、産学官金（北九州GX推進コンソーシアム）が一体となってGXを推進しています。

③ 生産性向上と新しい価値創造に向けたDX推進等

IoT導入からビジネスモデルの変革までをワンストップで支援する「ロボット・DX推進センター」を

通じたロボットの導入、DXの推進などにより、市内企業の生産性向上や高付加価値化を促進しています。また、市内経済を活性化させていくために、M&AやIPOなどを活用した地域中核企業の事業変革、デザインやブランド化による製品の高付加価値化などを進めるとともに、スタートアップと培われてきたものづくり技術等の多様な掛け合わせなどにも取り組んでいます。

④ DE&I推進による誰もが活躍できる環境の整備

学生の地元定着やU・イターン就職促進の取組に加え、DE&I（ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン）推進による多様な人材が活躍できる環境づくりなど、様々な角度から人材確保に向けた取組を進めています。また、中小企業が合同で、企業の魅力を発信し、人材採用、育成、定着までを一気通貫で支援する事業を展開するとともに、人材不足が顕著であるIT、建設、製造、介護などの分野への就職を促すため、市内教育機関、企業、就業支援施設等が緊密に連携し、学び直し

による労働者の能力開花につながる取組を推進しています。

⑤アテンションを集めるブランディング

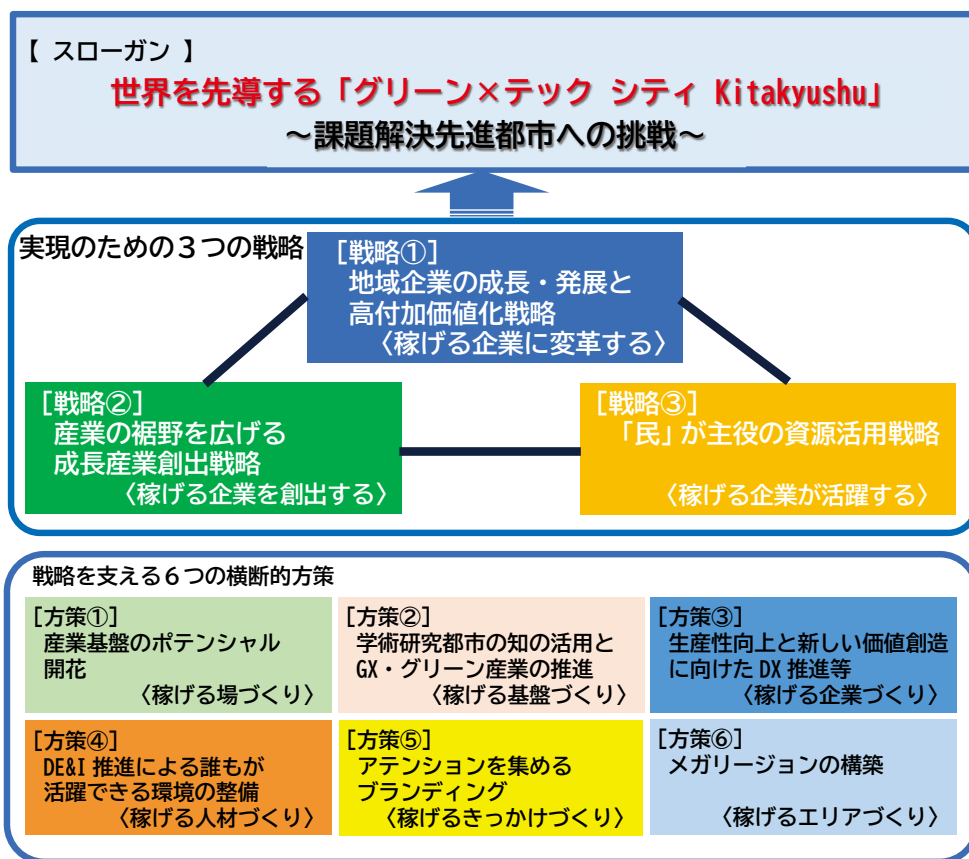
歴史・文化・自然・産業・食などバラエティ豊かな観光資源、多様な文化芸術施設・スポーツ施設、漫画やアニメなどのサブカルチャー、映画の街など多様な尖ったコンテンツを効率的・効果的に発信し、アテンションを集め、北九州市を「知ってもらう」、北九州市に「来てもらう」機会を数多く創出しています。併せて、インバウンドの促進に向け、北九州市の観光都市としての魅力を外国人に届けるとともに、訪れた外国人に市内の様々なコンテンツを楽しんでもらうための回遊性向上に取り組んでいます。

⑥メガリージョンの構築

福岡市や下関市、18市町で構成する連携中枢都市圏である「北九州都市圏域」をはじめ、北部九州エリア全体で大規模都市圏（Greater 北部九州圏）を形成することで、アジアを見据えた産業や人材の集

積、観光誘客を推進しています。また、九州で唯一24時間利用が可能で、今後滑走路3,000m化が予定されている北九州空港のポテンシャルを最大限活用し、物流拠点化に加え、福岡空港では受入れが困難

な需要（旅客便における早期・深夜便やLCCの誘致など）の取り込みに向けた施策を通じて、福岡空港との連携・補完を推進しています。



産業振興未来戦略の体系図

3 北九州市の物流

（1）物流拠点構想の策定

北九州市では、これまで平成11年

（1999年）4月に策定した「北九州市物流拠点都市構想」と、その基本方針に則り、物流施策を推進してきました。その一方、近年、EC市場の拡大による輸送需要の増加や、2024年問題を背景としたドライバースト不足等が深刻化し、物流業界を取り巻く環境は目まぐるしく変化しています。さらに、脱炭素や災害時等のサプライチェーン寸断リスクに対応したBCPの策定など新たな時代の要請に対応する必要性が生じています。

こうした変化に対応しつつ、北九州市の持つ陸・海・空の充実した物流基盤のポテンシャルをより一層活かしていくため、令和4年3月、新たに「北九州市物流拠点構想」を策定しました。

構想では、本市の持つ物流のポテンシャルを活かし、北九州市ならではの先導的な取組みを「市の物流リーディングプロジェクト」として

5項目を定めました。

「5つの物流リーディングプロジェクト」

①北九州港と北九州空港における国際物流拠点化

北九州港への国際コンテナ航路の寄港と北九州空港への国際貨物便の就航を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、本市経済の国際競争力を強化します。また、航路・路線誘致、集荷、創貨、機能強化を推進することで、貨物の増加を図り、こうした取組みの好循環につなげていきます。

②九州エリアの物流集約拠点の形成

九州と本州の結節点である本市に、九州発貨物（ECや食品、農産品等）の集約拠点を整備し、荷物を大ロット化することで、効率的に首都圏や関西圏、海外への輸送を行うことができ、こうした取組みを通じ、コスト・リードタイム等に応じた適切でかつ効率的な輸送につなげます。

令和5年10月には、北九州市中央卸売市場内に青果物の民間集約



2023年10月に供用開始した「Marukita Logistics Base」

拠点施設が供用を開始し、九州各地の青果物を集約する中継基地（ストックポイント）として機能しています。

③九州・西中国エリアへの配送拠点の形成

九州管内、西中国エリアとのアクセス性に優れている本市における各方面への配送拠点の整備を支援しています。令和6年10月には、市内最大級のマルチテナント型物流施設が小倉北区西港エリアに完成し、本市の物流インフラを最大限活用した多

様な物流ニーズに対応できる新たな集配送拠点として期待されています。

④物流基盤を活かした成長産業の拠点形成

本市の物流基盤やその機能強化を背景に、半導体関連産業や、次世代自動車関連産業等の成長産業の立地を推進することで創貨を促進し、新たなモノの流れの形成に取り組んでいます。成長産業の拠点化による新たなモノの流れを創出し、それに対応した物流機能の強化につなげることで物流の好循環を形成していきます。

⑤産学官連携による物流施策推進体制の構築

物流が抱える諸課題の解決や、解決に向けた方策を深化するため、産（物流関連事業者や荷主企業）、学（学識経験者）、官（市・国・県・関係団体）で構成する「北九州市物流懇話会」を運用しています。

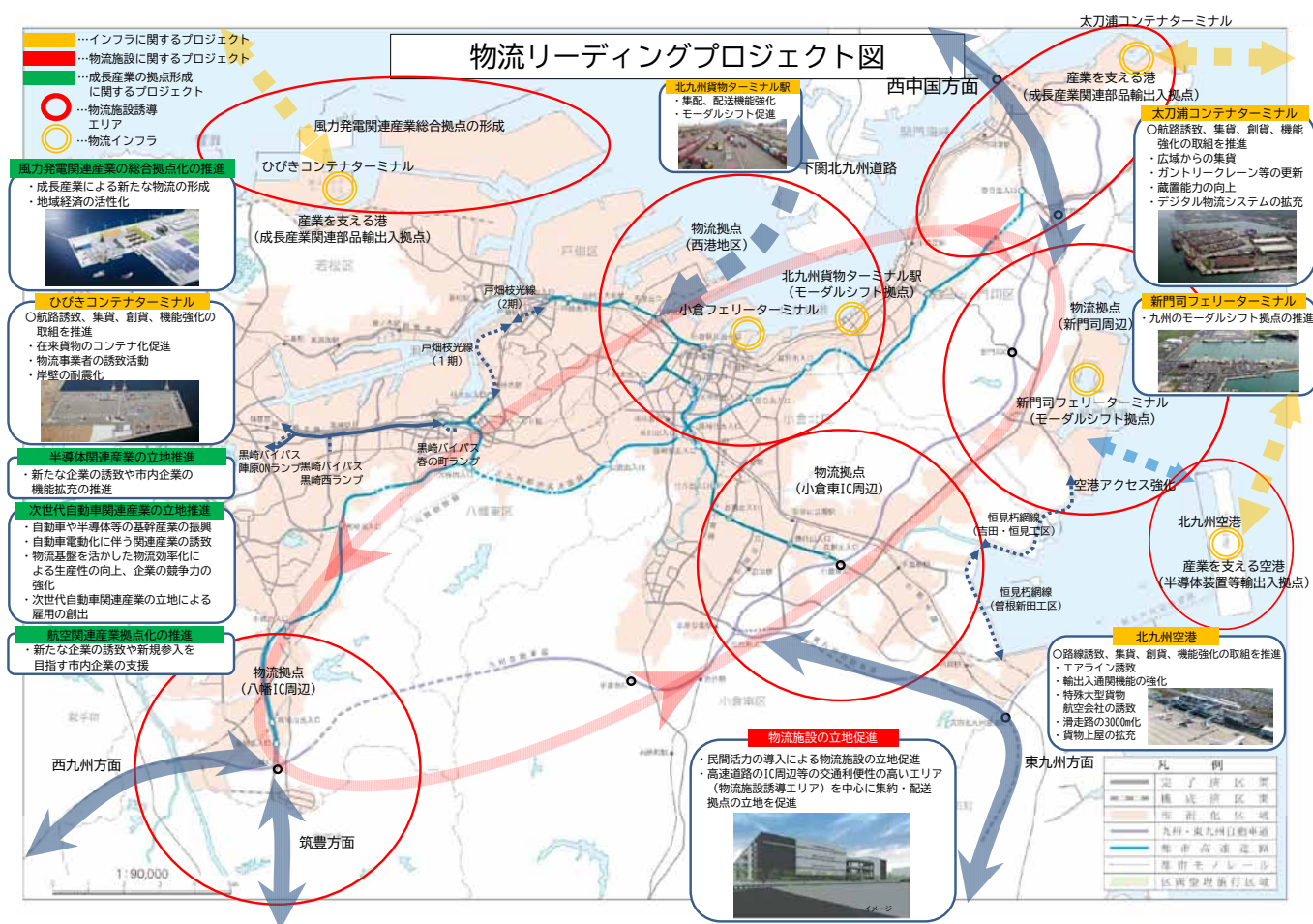
今年1月には、北九州国際会議場にて「物流の2024年問題の現状と今後」をテーマに、北九州市物流シンポジウムを開催しました。北九州市の物流のポテンシャルを活かし



地元大学生が物流施設を見学



物流シンポジウムを開催



た新たな物流のあり方について考える機会として、多くの事業者の方にご参加いただきました。

また、令和6年10月には、物流業界の新たな担い手創出の機会とするため、地元大学と連携し、物流倉庫やフェリーターミナル等、普段足を踏み入れることのない物流施設現場の見学や、物流事業者による特別講義を実施しました。こうした取り組みを通じて、学生に物流業界へ関心をもってもらい、将来の物流人材の確保につなげていきたいと考えています。

(2) 北九州港の概況

1 地域産業を支える港

北九州港は、明治22年（1889年）に門司港が特別輸出港に指定されて以来、昨年で開港135周年を迎えた歴史ある貿易港です。

北九州市には、鉄鋼業をはじめ化学工業、自動車産業など数多くの製造業の拠点が立地しており、産業とともに港も発展してきました。長い海岸線とともに広大な港湾区域があり、門司（太刀浦）と若松（ひびき）



ひびきコンテナターミナル



太刀浦コンテナターミナル

の2つコンテナターミナル、新門司フェリーターミナル、田野浦RORターミナル、各地区にある在来埠頭などさまざまな用途の港湾施設が、地域の基幹産業を支えています。

令和6年の海上出入貨物取扱量は、前年比2%増の10,063万トンであり、国内第4位の規模です。

2 コンテナ航路

市内東部（門司）に位置する太刀浦コンテナターミナルは、いち早くコンテナリゼーションに対応した西日本有数のターミナルです。市内西部（若松）にあるひびきコンテナターミナルは西日本初の大水深岸壁を擁しています。これら2つのコンテナターミナルには、アジアを中心に33航路月間148便（令和7年5月現在）の国際定期コンテナ航路が就航しています。

国内航路では、東北や北陸の日本海側と北九州港を結ぶ日本海航路が、令和4年11月にはひびきに、令和5年12月には門司に相次いで開設（各1便／週）されました。京浜・阪神向けの国際フェリーター航路も週7便あり、北九州港の利便性はさら

に向上しています。

令和6年のコンテナ貨物取扱量は、前年比2%増の52万2千TEU、全国第8位です。

3 フェリー・RORO航路

西日本最大のフェリーターミナルを擁する新門司地区には関東、関西、四国とを結ぶフェリーが5航路（6便／日）、名古屋方面向けのRORO航路（7便／週）が就航しています。また、ひびきコンテナターミナルには沖縄向けRORO航路（3便／週）が就航するなど多くの地

域との海上ネットワークで繋がっています。

海上輸送へのモーダルシフトが加速しており、令和6年のフェリー貨物量は、前年比5%増の5,292万トン、全国第2位となり、3年連続で過去最高を更新しました。

4 風力発電関連産業の集積

「カーボンニュートラルポート（CNP）」の取組みの一つとして、響灘地区において「風力発電関連産業の総合拠点化」を進めています。総合拠点とは、「積出・建設拠点」、「物流拠点」、「O&M拠点」、「製造産業拠点」の4つの機能を集積したものです。

令和6年10月、西日本唯一の風車の積み出し・建設拠点である基地港湾が供用開始されました。令和7年度中の運転開始に向け、25基の洋上風車による国内最大級の「響灘洋上ウインドファーム」を整備中です。

北九州港では、港のマスタープランである港湾計画を、令和5年12月に改訂しました。地域経済と物流・産業を支え、「グリーン」で「スマート」な未来を創造する北九州港



風力発電関連産業の総合拠点（イメージ）

となるため、引き続き機能強化と利用促進に取り組みます。

（3）北九州空港の概況

北九州空港は、九州で唯一の24時間空港として、深夜早朝を含む貨物輸送を通じて地域の荷主企業の生産性向上に貢献しています。24時間運用可能なことで、航空会社は運航計画が立てやすく、荷主にとっては工場の生産体制に合わせた効率的な輸送が実現する利便性の高



新門司フェリーターミナル

大韓航空(国際線)
ロサンゼルス→北九州→仁川・週2便(水・木)
北九州⇄仁川・週1便(土)
世界40か国117都市と接続



B747F (大型貨物機)



UPS (国際線)
北九州⇄関西⇄深圳・週5便(月～金)
世界200以上の国・地域へ就航

B767-300F (中型貨物機)

ヤマトグループ・JALグループ(国内線)
北九州⇄東京・北九州⇄新千歳・那覇→北九州
1日8便



A320-200P2F (小型貨物機)
提供: ヤマトホールディングス㈱

北九州空港の貨物定期便



北九州空港の全景

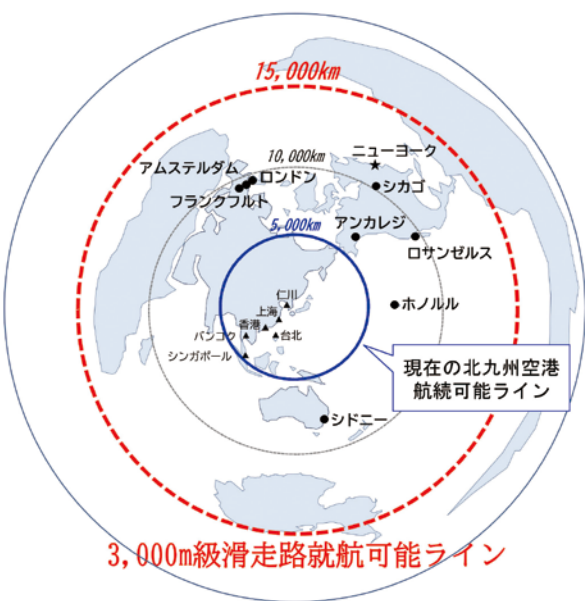
空港です。
北九州空港では、2006年の開港以来、九州・西中国の物流拠点空港を目指して貨物便の誘致に取り組んできました。現在は、大韓航空やUPSの国際貨物定期便が就航し、多種多様な国際輸送ニーズに対応しています。昨年から、ヤマトグループとJALグループによる国内貨物定期便も就航し、地方と首都圏を多頻度に結ぶ新たな空の輸送拠点となっています。

さらに、北九州空港は海上空港のポテンシャルを活かし、海上輸送と航空輸送を組み合わせた「シーアンドエア輸送」が可能で、一般道で輸送困難な特殊大型貨物の効率的な輸送ができます。日本国内でシーアンドエア輸送ができる空港は限られており、北九州空港を利活用することで、特に九州・西中国地方への輸送効率を高めることができます。

こうした航空輸送ニーズを支える空港機能の強化の取り組みとして、貨物取扱量の増加に対応するための貨物上屋の拡張整備も進められてきました。さらに、国による滑走路延長工事が進められており、令和9年8月末には3,000m滑走路が供用開始予定です。これにより大型貨物機による北米・欧州への直行便が運航可能となります。

九州の主要産業である半導体や自動車関連産業の成長が見込まれる中、物流を取り巻く環境が変化し、より効率的な輸送が求められています。北九州空港では貨物便のネットワーク拡充や利用促進のソフト事業に加え、貨物機や航空貨物の受入体制強化、機能強化のハード事業の両面に総合的に取り組み、地域経済の発展に寄与することを目指します。

北九州空港が国内外への物流拠点空港として機能することで、荷主企業の国際競争力が高まり、業績の向



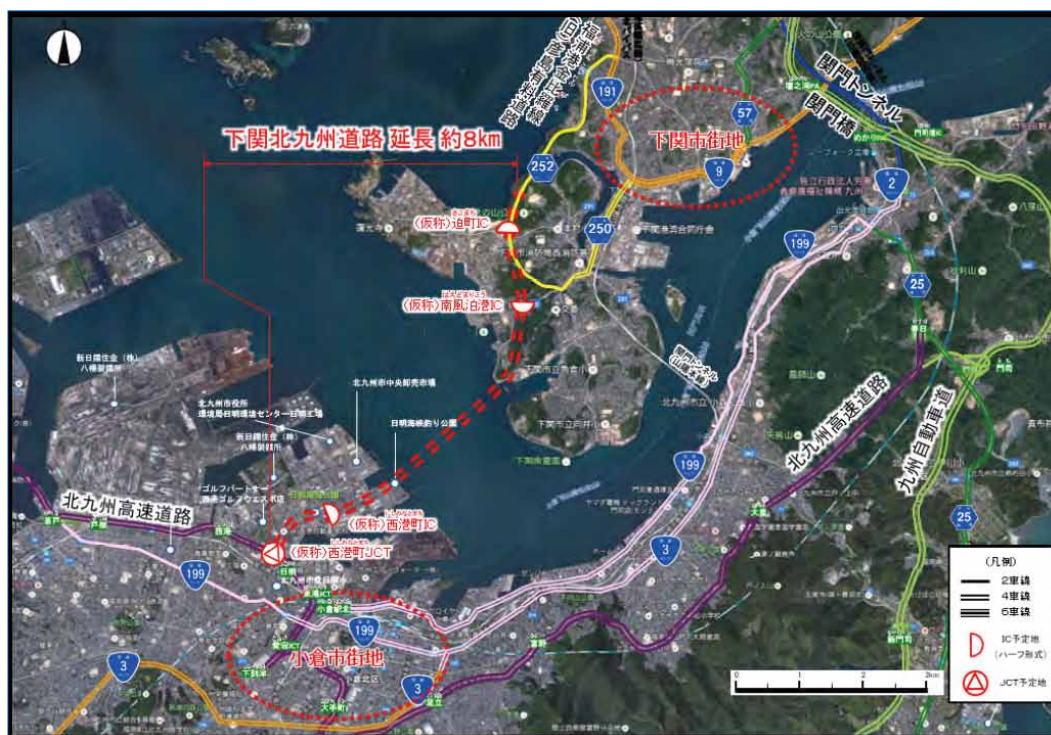
3,000m級滑走路就航可能ライン

滑走路 3,000m 化の効果 (イメージ)

(4) 下関北九州道路の早期実現に向けた取組みの現況について

下関北九州道路は、北九州市と下関市の都心部を結び、循環型ネットワーク

ワークの形成により、くらし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の一体的発展に寄与するとともに、本州と九州の広域的な人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動



北九州市と下関市の都心部を結ぶ「下関北九州道路」

脈、災害時の代替路としての機能・役割を担う極めて重要な道路です。

この道路の整備により、①両市中心部の移動距離の短縮により、交流人口が増加し、海峡を越えた生活圏の拡大が図られる、②産業・物流拠点間の輸送時間が短縮されることで、運搬効率が向上し、円滑で安定した物流が実現できる、③関門海峡周辺の観光施設を有機的に繋げ、循環型周遊ルートを形成すること、地域観光の魅力が向上、移動時間が短縮され、滞在時間の増加も期待できる、④関門橋や関門トンネルが災害や事故、補修工事で通行止めとなる際に代替路となるなど、社会経済全般において、大きな効果が期待出来ます。

この道路の早期実現に向けては、令和3年度に都市計画及び環境影響評価の調査に着手し、昨年5月に都市計画手続きに着手する等、大きな一歩を踏み出したところです。

今後も、一日も早い事業化に向けて、国・県・経済界などと協力し、しっかりと取り組んでまいります。

4 北九州市の観光

(1) 観光地・観光施設

① 皿倉山

皿倉山は、自然豊かで四季折々の情景が楽しめる北九州市を代表する人気の観光スポットです。夜景で有名な皿倉山ですが、一日中絶景や食事を楽しむことができます。

西日本最大級のケーブルカーは、山麓駅から山上駅まで全長1,100m、標高差440mあまりの緑の中を約6分間で結んでおり、全面ガ



皿倉山ケーブルカー

ラス張りの車窓からは刻々と変わる見事なパノラマ景観が楽しめます。

また、山上駅から、季節ごとに変化を楽しめる四季彩ロードを歩いていくと、その先には皿倉山ビジターセンターが見えてきます。ここでは、皿倉山の木々で作ったクラフトや草木染等の展示物を見て楽しんだり、絶景を見ながら木製ベンチで休みながら会話を楽しんだり、ゆったりとした時間が流れています。

山上駅でスロープカーに乗り換え、約3分間で到着する標高622メートルの山頂にある展望台には、



皿倉山ビジターセンター

北九州でいちばん高い場所にある絶景レストラン「天宮・TEN・KYU」があります。ここでは、皿倉山に見立てた「皿倉山カレー」や「夕陽の煮込みハンバーグ」、テイクアウトできる「雲のソフト」や「ピクニックセット」等、多数のメニューを提供しています。令和6年春にできた「市内一お日様に近い展望休憩所」で、帆布越しの日差しの下でくつろぎながらお弁当やテイクアウトメニューを味わってみてはいかがでしょうか。

令和7年春には、市内有数の長さ



門司港レトロ地区

を誇るロングスライダーや、大空に飛び出すような大型ブランコが完成しました。昼も夜も魅力満載の皿倉山をぜひ体感してみてください。

② 門司港レトロ地区

門司港は1889年に開港し、明治から大正にかけて石炭の積出港として発展した、九州最北端に位置する国際貿易港です。交通の要衝として栄え、周辺には海運会社や商社などの西洋建築物が次々と建てられました。これらの歴史的建造物を保存・活用した観光地が「門司港レト



旧門司三井倶楽部

ロ」であり、2025年3月にはグランドオープンしてから30周年を迎えました。

門司港レトロのシンボルの存在であり、鉄道駅舎として全国で初めて国の重要文化財に指定された「門司港駅」をはじめ、アインシュタイン博士夫妻が宿泊した「旧門司三井倶楽部」、国の登録有形文化財に指定されている「旧大阪商船」など、門司港レトロは歴史的建造物が立ち並ぶ、異国情緒あふれる場所となっています。

また、同地区にある「旧九州鉄道



旧大阪商船



九州鉄道記念館



北九州市のすし



市内には高級店から回転ずしまで

本社（現九州鉄道記念館）では、気動車として日本で初めて重要文化財に指定された「キハ07型41号気動車」をはじめとした、蒸気機関車や寝台車など貴重な車両が展示されています。さらに、運転シミュレーターやミニ鉄道など体験型の展示も充実しており、鉄道ファンはもちろんのこと、子供から大人まで楽しみながら、九州の鉄道の歴史を深く知ることができる施設となっています。

（2）すしの都

北九州市は、豊かな自然や歴史に育まれた多様な食文化が存在する、食の宝庫です。中でも、三つの異なる特徴をもつ海に囲まれ、新鮮な魚介が身近に溢れる北九州市は一人当たりの「さしみの盛り合わせ」消費額日本一になるなど、市民のあいだには、昔から気軽に四季折々の多種多様な魚種、新鮮な魚を楽しむ文化が根付き、市内には、世界中から美食家を集める高級店から、市民や出張者などが気軽に楽しめる街ずし、

回転ずしまで、バリエーション豊かなすし店が集まっていることが街の魅力になっています。

令和6年8月には、市内すし店や漁業関係者などの発意で、「すしの都 北九州協議会」が立ち上がり、「すし」北九州のイメージの定着や世界中から観光客を呼び込むための活動が始まっています。

今後は、これまで多くの人の手を守り続けられてきた北九州のすし文化を、市内外問わず多くの方に知っていただき、すしの都 北九州を目指して、「すし」をフッ



すしの都北九州協議会

クに、美食のまち 北九州のファンの輪を広げていきたいと考えています。

(3) 日本新三大夜景都市

2024年12月、「夜景サミット2024 in 北九州」が開催されました。サミットでは、3年に1回改選される「日本新三大夜景都市」の投票結果が発表され、北九州市は前回に続き、ランキング1位で再認定されました。

北九州市の夜景は、高台からの眺



北九州市を代表する夜景スポット「皿倉山」



ライトアップされた小倉城



鮮やかな深紅の外観が特徴の「若戸大橋」



関門海峡を一望できる「門司港レトロ展望室」

望だけでなく、工場夜景やライトアップなどバラエティの豊かさや市民力で生み出している夜景が特徴で、これらの総合的な魅力が評価され、「日本新三大夜景都市」の連覇につながりました。

北九州市を代表する夜景スポットである「皿倉山」は、標高622メートルの山頂まで、ケーブルカーとスロープカーで向かいます。展望台からは、市街地の灯りを200度以上の大パノラマで眺めることができます。

また、「小倉城」では、日没にな

るとライトアップされ、白壁や石垣が堀の水面に映りこみ、その凛とした佇まいは、小倉の夜を象徴する存在となっています。春には「小倉城桜まつり」、秋には3万本の竹灯籠に光をともし「小倉城竹あかり」が開催されるなど、年間を通して楽しむことができます。

このほかにも「高塔山公園」「若戸大橋」「門司港レトロ展望室」など夜景を満喫できるスポットが豊富にあり、北九州市を訪れる人を飽きさせません。

5 北九州市のMICE戦略

(1) MICE誘致

北九州市では、2015年に観光庁から「グローバルMICE都市」の選定を受け、地元4大学との連携協定の締結や、市内のMICE関連企業との協議会の設立などにより、官民を挙げてMICE誘致に取り組んでいます。

また、アンケートやエクスカーションなどのアフターコンベンションを楽しんでいただくためのユニー

クベニューにも力を入れており、環境先進都市らしい水素船を利用したエクスカッションや小倉城天守閣最上階でのパーティーと伝統芸能の組み合わせなどは、お客様に大変好評をいただいています。

(2) コンサート誘致

JR小倉駅は、山陽新幹線のぞみが全て停車する駅であり、駅から徒歩圏内に1万人前後の大型コンサートの開催が可能な会場「西日本総合展示場」があり、宿泊施設などの受



MICE 誘致

け入れ環境が整っています。

このコンサートの開催地としてのポテンシャルを最大限に引き出し、地域の活性化を図ることを目的に、2024年5月、観光DMOなどと北九州市が「北九州市コンサート誘致コンソーシアム」を設立し、官民挙げて大型コンサートの誘致に取り組んでいます。

コンサート開催時には、来訪者へのおもてなし企画として、アーティストの看板設置や荷物の一時預かり、また「推し活」を後押しするような店頭POPや歓迎装飾など、まちぐるみで歓迎ムードを演出しています。

2024年度は4件のコンサート開催が実現しており、今後もコンサートの誘致に力を入れ、北九州市がエンターテインメント性のあるまちとしても多くの方に知ってもらえるよう取り組んでいきます。

(3) 北九州ポップカルチャーフェスティバル (KPF)

JR小倉駅新幹線口には、約7万冊の蔵書を有する「北九州市漫画ミュージアム」やマンガ・アニメ・ゲームなど様々なポップカルチャーの専門店が入居する「あるあるCity」があります。現在では年間250万人が訪れる北九州市のポップカルチャーを発信する中心地となっています。

この北九州市のポップカルチャーの魅力で市内外から注目を集め、集客・にぎわいを創出するイベントとして、2014年から「北九州ポップカルチャーフェスティバル (KPF)」を開催し、地域の活性化を図っています。

2024年開催時には、40名を超える声優をはじめとしたゲストを迎えるステージイベントや痛車、コスプレ等も楽しめる九州最大級のポップカルチャーイベントとして成長し、全国各地から8万人(2日間延べ)を超える来場客がありました。



KPF2024

物流・生産・再生可能エネルギーを支える北東アジアの拠点 北九州港・北九州空港

九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所



北九州港全体図

北九州港は、昭和38年の門司、小倉、八幡、若松、戸畑の5市合併による北九州市の誕生を契機に北九州港管理組合が設立され、外国貿易の「門司港」、国内物流の「小倉港」、工業の「洞海港」が一つになって誕生した港で、古くからアジア大陸との交流拠点として、また近代は日本の工業化を支える港としての役割を果たしてきた歴史ある国際貿易港です。

近年の港の整備は、「長距離フェリーの新たな門司地区への集約化」、「門司港（西海岸地区）中心部の再開発による門司港レトロ整備」、「戸畑地区の鉄鋼港湾整備」、さらに「響灘地区の新たな工業団地と物流ターミナル整備」などが進められてきました。響灘地区と戸畑側の円滑なアクセスを確保するための新若戸道路

（若戸トンネル）整備もそのひとつです。また、令和2年度より海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭（基地港湾）の整備を進めており、令和6年9月3日に九州地方整備局と北九州市、ひびきウインドエナジー（株）との間で賃貸借契約を締結する調印式が開催されました。

地区別に見ると、関西・四国・関東とのフェリー・ROROが就航している新門司地区は、北九州空港に近く、高速自動車道と併せ海・陸・空すべての輸送モードが結節する一大物流拠点として発展しています。フェリーは、深刻なトラックドライバー不足や労働環境の改善のための受け皿として、今後ますます需要が増える見込まれます。

はじめに



国土地理院地図(電子国土Web) <http://e-map.gsi.go.jp> をもとに国土交通省作成

【基本情報】	
設置者	北九州市
運営者	みなとオアシス門司港運営協議会
所在港湾	北九州港【国際拠点港湾】
港湾管理者	北九州市
登録日	令和元年11月15日(港湾局長)



【代表施設】



旧大連航路上屋

【主なイベント】



門司みなと祭



門司海峽花火大会



関門港ポート天国

みなとオアシス門司港の概要



北九州港・北九州空港事業箇所図

万人を超える観光客が訪れる西日本有数の観光地「門司港レトロ」として生まれ変わりました。その後も整備が続けられ、平成25年7月には、歴史的建築物を活用した旧大連航路上屋が憩いの場として新たにオープン

ンするとともに、平成31年3月には門司港駅が開業当初の姿への復元・耐震化工事を終えてグラランドオープンしました。さらに、令和元年9月には関門海峽ミュージアムが施設の大規模な改修を行ってリ

ニューアルオープンし、11月には、北九州港開港130周年を迎えると同時に、「みなとオアシス門司港」が旧大連航路上屋を代表施設として誕生しました。

門司港では、日本三大みなと祭の

門司みなと祭や、関門海峽を挟んで下関市側と北九州市側の双方から打ち上げられる関門海峽花火大会、門司港キャンドルナイトから下関へも広がった関門海峽キャンドルナイトなどイベントも多く、これからも門司港レトロが魅力を発信し続けることが期待されています。

響灘地区は、古くは筑豊炭田の積出港として発展し、その後は八幡地区の官営八幡製鉄所操業に始まる工業都市として製鉄、製鋼、金属、建材、産業用ロボット、タイヤなど様々な工場が立地するとともに、ひびきコンテナターミナルも整備され、国内産業を支える重要な拠点として、さらにエコタウン、リサイクルポート、そしてグリーンエネルギーポートと常に新しい取り組みの舞台として発展し続けています。

北九州空港は、24時間運用可能な北部九州の拠点空港として、平成18年3月に新門司沖合の海上に建設された土砂処分場跡地へ移転開港し、国内便はもとより、国際便さらには国際定期貨物便が就航しています。

北九州は官営八幡製鉄所操業以来、工業の街、モノづくりの街として栄え、現在まで一貫して日本経済発展の一翼を担ってきました。さらに今後は再生可能エネルギーの一つとしての洋上風力発電の拠点としての整備が進められることで関連産業の集積も期待されるなど、日本をリードする未来型環境都市へと変貌を遂げているところです。そして、それらを支える物流・交通インフラの要として北九州港・北九州空港が活躍しています。

北九州港湾・空港整備事務所は、門司港レトロの一角で関門海峡を望む場所に本事務所を、北九州空港島内に空港北町出張所を設置して、北九州港と北九州空港の整備を担当しています。また、関門航路、北九州港、荏田港の土砂処分場としての新門司沖土砂処分場（3工区）の管理、新門司沖土砂処分場（Ⅱ期）の整備も行っています。

■洋上風力拠点の整備

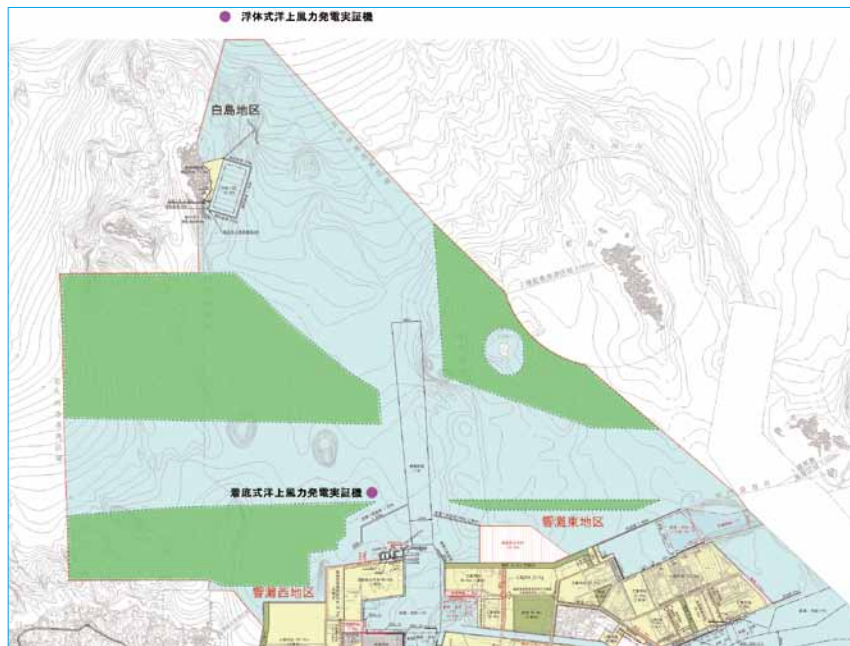
響灘東地区は、古くから洞海湾周辺に様々な工場が立地して工業地帯が形成され、その後の産業集積用地として響灘に造成された広大な埋立地によりさらに産業の進出と集積が進み、日本最大のタイヤメーカーが進出するなど、発展を続けています。

また、隣接する響灘西地区には日本海側最大水深を有するひびきコンテナターミナルや、大水深の多目的公共岸壁もあり、若戸大橋と若戸トンネルで高速交通網とも結節した物流ポテンシャルの高い地域となっています。

一方で、響灘地区は、「グリーンエネルギーポートひびき」として再生可能エネルギー関連産業の拠点化に取り組んでおり、近年は風力発電関連企業が拠点を設置するとともに大型の風力発電試験設備や洋上風力の実証機として着底式・浮体式のそれぞれが沖合に設置されるなど、着実に再生可能エネルギーの拠点化が



グリーンエネルギーポートひびき関連産業



港湾区域内の再エネ区域

進んでいます。また、バイオマス発電所も混焼発電所が2箇所稼働し、うち1箇所は、専焼発電所へ改修工事が行われており、令和8年春の運

転が予定されています。北九州市は、平成28年7月の改正港湾法に基づいた国内初となる公募手続きを行い、港湾区域内における

洋上風力発電施設の占有者として、平成29年2月にひびきウィンドエナジー(株)を選定しました。令和6年には、新たに洋上風力



新門司地区複合一貫輸送ターミナル

発電設備の輸送・建設のための施設として岸壁及び地耐力を強化した用地の整備が完成し、外航船、内航船合わせて20隻により資機材を搬入し、令和7年4月より組み立てた風車部材をSEP船により運搬しています。

また、現在も北九州港を基地港の候補とした洋上風力発電の計画が発表されており、今後も北九州港を利用した洋上風力発電施設の建設が続く、組立、建設だけに止まらず、維持、修繕も含めた関連産業の進出がさらに進むものと期待されています。

■新門司地区の整備

新門司地区は、北九州港の東側で周防灘に面しており、地区内には臨海工業団地、物流センターのほか、阪神及び関東方面へ1日6便のフェリーが運航されており、西日本最大の内航フェリー基地となっています。

また、平成16年より新門司自動車

物流センターが稼働したことにより、自動車工場関連の完成車や自動車部品を主な貨物としたRORO船の拠点形成されています。

新門司地区は、新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業として、これまで主にRORO船が利用する岸壁（マイナス10m）2バース、耐震強化岸壁（マイナス7・5m）（改良）を整備しました。

現在は、暫定水深マイナス8mで供用している航路の水深10mへの増深の整備を進めています。

■北九州空港の整備

北九州空港は、北九州市の東部、周防灘の沖合3kmに位置し、関門航路等の発生土砂を処分するための土砂処分場を利用して2,500mの滑走路を備えた本格的海上空港として、平成18年3月に開港しました。翌年8月には九州の空港で唯一24時間利用が可能となり、早朝・深夜便が就航しています。

また、平成29年3月にはノーズオ

ペレーションが可能な大型貨物専用エプロンの供用を開始し、24時間運用を活かした国際航空貨物拠点としての役割も期待されています。令和7年4月より空港最寄り駅である朽網駅に特急列車が停車するようになり空港へのアクセスが強化されました。

航空路線については、令和7年4月時点では、国内線は東京路線（14往復／日）、国際線は韓国路線（1往復／日）が就航しています。また、国際定期貨物は仁川（3往復／週）、深圳（5往復／週）を結ぶ路線が就航し、チャーター便や臨時便の実績もあります。

令和6年の旅客数は120万人、ヤマトHDが令和6年4月から就航したことで貨物取扱量は30万トンと前年度の9・4倍となりました。

北九州空港の整備は、増加する貨物需要に対応するためのエプロンの新設を行うとともに、RESA規格変更への対応、浸水対策、道路駐車場改良を行っています。

また、令和5年度より長距離国際



北九州空港（滑走路延長事業）

貨物機が運航可能な滑走路延長事業の整備を令和9年8月末供用目指して進めています。

■土砂処分場の整備

北九州空港は、関門航路や周辺の港の土砂を受け入れるための土砂処分場の跡地に建設されたもので、荻田沖土砂処分場の一部と新門司沖土砂処分場（1、2工区）に作られました。

北九州空港の開港後も、残された新門司沖土砂処分場（3工区）では関門航路などの浚渫土砂を受け入れてきましたが、容量確保のための嵩上げや圧密改良などの延命化を続けても、あと数年足らずで限界となることから、新たな土砂処分場の整備が必要となりました。

新門司沖土砂処分場（Ⅱ期）は、関門航路、北九州港、荻田港から発生する浚渫土砂3,200万m³を受け入れるため、現在の北九州空港の東側に幅900m、長さ2,775mの土砂処分場を新たに整備するもので、早期に土砂の受け入れを

可能とするため、中仕切り護岸を計画しています。

新門司沖土砂処分場（Ⅱ期）は供用中の滑走路と近いことから、転移表面などの制約を受けるなど、厳しい施工条件となっています。

現在は護岸工事に着手しており、



新門司沖土砂処分場（Ⅱ期）

が多い）、高速道路の関門橋（昭和48年開通）、新幹線の新関門トンネル（昭和50年開通）と、現在は様々なルート、手段で結ばれています。

これらの輸送ルートのうち、関門国道トンネルは交通量も多く老朽化が進んでいるとともに、片側1車線

早期の土砂受け入れ開始に向けて整備を進めています。

■下関北九州道路

北九州市は関門海峡を挟んで本州側の下関市と接する重要な場所であり、古くは舟運により、その後は鉄道の関門トンネル（昭和17、19年開通）、国道の関門トンネル（昭和33年開通、同名の鉄道トンネルと区別するため「関門国道トンネル」と呼称すること

の対面通行であることから事故等の発生により通行止めとなることが多いなど、代替ルートの整備が地元から強く求められていました。

近年、この気運の高まりに応え、関係自治体で検討を進めてきた下関北九州道路については、令和元年度から国が検討を行うこととなり、橋梁形式での整備が有力との結果が示されたところです。

この道路の施工にあたっては関門海峡の強潮流、航行船舶の安全対策など、港湾の知見を十分活用する必要があるとともに、両岸の下関港と北九州港の機能を結節する臨港道路としての機能も期待されており、今後、当事務所をはじめ、関門地区の事務所が協力して実現に向けた支援を行っていきます。

■あとかぎ

北九州港は、令和元年に開港130周年を迎えた歴史ある港であり、また玄界灘側は東西に、周防灘側は南北に広大な港湾区域と長い海岸線を有しているため、老朽化した港湾施設も大変多くなっています。また、北九州空港は、令和8年3月に開港20周年を迎えます。

今後は、ますます発展する北九州市を、物流面からサポートするため北九州港・北九州空港の整備とともに、老朽化施設を適切に維持・管理し、有効に利用していくことも当事務所の重要な使命であると考えています。

このため、今後も港湾管理者である北九州市と連携して、さらに、対岸の下関市及び関門地区の各事務所とも連携して、業務に積極的に取り組んでいきます。

トレッキング

©平尾台探検隊



初夏 緑の絨毯



三笠台辺りからの初日



野焼きあとの^{もうぐんぼる}羊群原



芽吹きの春



ルリタマアザミ (夏)



おきなぐさ (春)
翁草

北九州国定公園・日本三大カルスト

平尾台



ぬき
貫山頂からの雲海



鬼の唐手岩



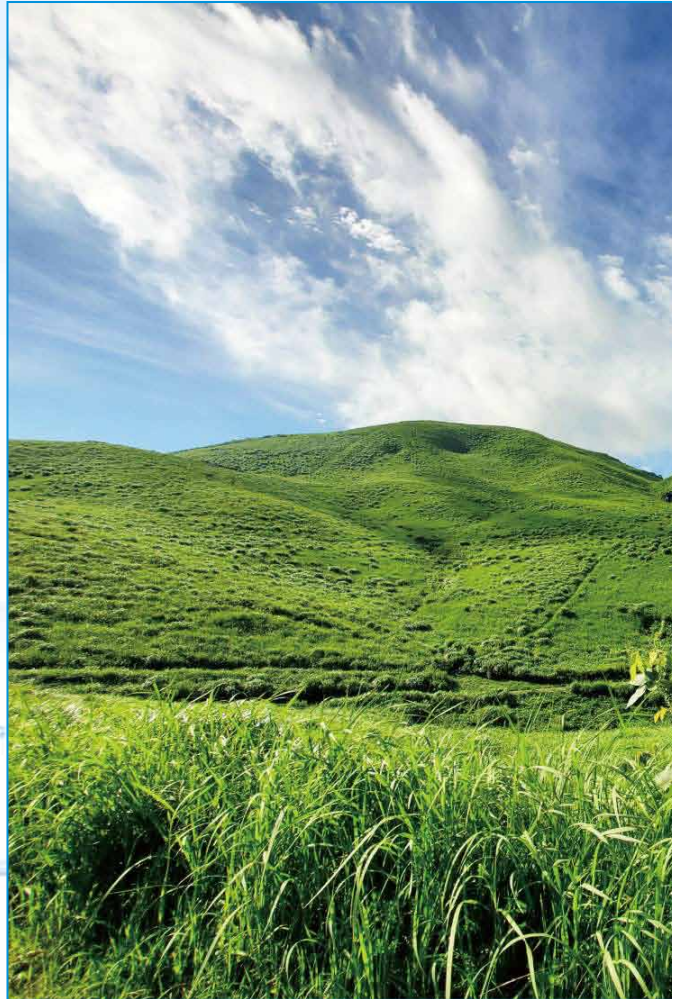
晩秋のすすき草原 四方台から岩山へ



天狗岩から茶ヶ床園地への竹林



周防台からパノラマライターの聖地桶ヶ辻へ



春を告げる野焼き

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。

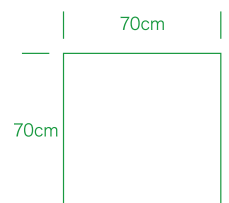
チャリティー自販機の設置に費用はかかりません。
新規の設置はもちろん既存の自動販売機でも
変更いただけます。

¥ 0

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。



労務費の適切な転嫁



公正取引委員会事務総局 九州事務所 下請課
下請取引調査官 梅 木 俊 明

日 時 令和7年1月24日（金）
場 所 ホテル日航熊本

主 催 公益社団法人 熊本県トラック協会
公益財団法人 九州運輸振興センター
助 成 日本財団

皆様こんにちは、公正取引委員会九州事務所下請課の梅木と申します。

本日は、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」について、ご説明させていただきます。

労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの高止まりが続く中、原材料価格、エネルギーコストの上昇を踏まえた価格転嫁は比較的に進んでいるものと思われませんが、他方で、労務費の価格転嫁はなかなか進まない状況にあります。

中小企業の経営改善や賃上げの実現には、原材料価格やエネルギーコストのみならず、労務費の適切な転嫁による適正な価格設定をサプライチェーン全体に定着させることが極めて重要であります。

このため、内閣官房及び公正取引委員会は令和5年11月29日に連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定しました。

本指針は、労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストのうち、労務費の転嫁に係る価格交渉について、発注者及び受注者それぞれ

が採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめたものであります。

発注者が本指針に記載された12の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において、独占禁止法及び下請法に基づき厳正に対処していくこととしていきます。

他方で、本指針に記載された発注者としての行動を全て適切に行っている場合には、取引条件の設定に当たり取引当事者間で十分に協議が行われたものと考えられ、通常は独占禁止法及び下請法上の問題は生じないと考えられ、また、独占禁止法及び下請法違反行為の未然防止の観点からも、本指針に記載された発注者としての行動に沿った積極的な対応をお願いいたします。

これより本指針である「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」についてご説明いたします。まずは、「発注者として採るべき

行動／求められる行動」についてご説明いたします。（資料1）

「発注者として採るべき行動／求められる行動」の「一つ目」としては、「経営トップの関与」であります。

①労務費の上昇について取引価格への転嫁を受け入れる取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定すること、②経営トップがその取組方針を書面等の形に残る方法で社内、社外に示すこと、③その後の取組状況を定期的に経営トップに報告し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すことであります。

例えば、事業者がサプライチェーン全体の付加価値向上、大企業と中小企業の共存共栄を目指し、「発注者」側の立場から「代表権のあるものの名前」で宣言する「パートナーシップ構築宣言」の中に経営トップの判断として、労務費の転嫁について、本指針に基づく自社の取組方針を盛り込むことが考えられます。

また、その後の自社の取組状況についても、定期的に経営トップに報告することにより自社の労務費の転



カーボンニュートラルに向けた 九州の港湾対応

中村学園大学 流通科学研究科 特任教授
星 野 裕 志

日 時 令和6年10月11日(金)
場 所 オリエンタルホテル福岡 博多ステーション

主 催 (公財)九州運輸振興センター
後 援 九州運輸局 JR九州
助 成 日本財団

ただいまご紹介いただきました星野裕志です。

本日のテーマは、カーボンニュートラルに向けた九州の港湾対応となります。

カーボンニュートラルは、2050年までに対応するということは決まっていますが、どのようにという部分は未定です。その未定の中で実際に九州の港湾がどう対応していくのか。現況、2050年に向けてどういう対応がなされているのかを共有し、今後どのように考えていく必要があるのかというお話をしたいと思います。

私は九州圏の広域地方計画協議会有識者会議の一員ですが、2030年に向けた九州管内の港湾のあり方の委員会、九州総合物流推進会議や博多港の地方港湾審議会などにも参画しており、九州の様々な港の構想に関わっています。

そのような検討を通して、この九州の港を今後どうしていくのかを考えていきます。

最初にカーボンニュートラルへの

問題意識、次に九州の港湾を少し概観し、国際海運のカーボンニュートラルの取り組みの現状ということをお話します。

その後、海運業界が今進めている船舶の新燃料へのシフトの取り組みについてご紹介し、最後にカーボンニュートラルに向けて九州の港湾はどうするべきなのかという構成となっています。

・報告の構成と問題意識

温室効果ガスを船舶も少なからず排出していることから、「2050年の国際海運のカーボンニュートラル」達成に向けて、海運各社が取り組みを始めています。

ところが、この新燃料への転換のあり方が現時点では、非常に不透明です。なぜ不透明なのかというと、各社がそれぞれ独自の動きをしているからです。それらの動きが、今後どのように集約されていくのか、まったくわかりません。

このような曖昧な中、今後のカー

ボンニュートラルの取り組みに向けて、九州の港湾がどのように準備をしておくのかについては大変難しいと言えますが、この問題意識の共有は重要といえます。

・九州の港湾

九州はご存知の通り国際戦略港湾こそないものの、国際拠点港湾は日本全国18港の内3港、下関、北九州、博多にあります。(資料1) それ以外に重要港湾についても、日本全国102ヶ所の内、四分の一の25ヶ所が九州に存在しています。つまり九州の各地の港が国際貿易に非常に深く関わっているわけで、九州域内の輸送や交通の中で、欠くことのできない存在だということがわかります。

九州地方整備局で2020年に策定された「九州管内港湾の中長期構想」(KYUSYUコネクトポート構想)では、港湾は九州管内の経済を支える非常に重要なインフラであ



脱炭素化へ向けた取り組みについて

株式会社商船三井さんふらわあ 特別顧問
赤坂 光次郎

日時 令和6年10月11日（金）
場所 オリエンタルホテル福岡 博多ステーション

主 催 (公財)九州運輸振興センター
後 援 九州運輸局 JR九州
助 成 日本財団

ただいまご紹介に預かりました赤坂です。

本日は弊社と親会社である商船三井、そのグループ会社の取り組みについて紹介するとともに、大型LNG燃料フェリーの導入について説明致します。

1. 航路紹介

2023年10月1日に東の商船三井フェリーと西のフェリーさんふらわあが事業統合し、商船三井さんふらわあが誕生しました。

定期航路は6航路、14隻を運航する国内最大規模のフェリー内航RORO会社となります。(資料1) 統合により多くのリソースが結集され、これにより物流人流の両面で安定したサービスが展開でき、さらなるサービスの向上を目指して取り組んでいます。

2. 2050年カーボンニュートラルの目標

IMOは2018年にIMO GHG

G温室効果ガス削減戦略を策定しました。さらに2050

年までにGHG排出ゼロを掲げた

「2023 IMO GHG削減戦略」を採択いたしました。

GHG排出削減目標では、2030年までに、2008年比でCO₂排出を40%削減。2030年までにゼロ・エミッション燃料等の使用割合を5%から10%とし、2050年までにGHG排出ゼロを目標としています。

3. 商船三井グループ環境ビジョン

商船三井グループでは、経営ビジョンとして2050年までにネットゼロ・エミッションを達成する目

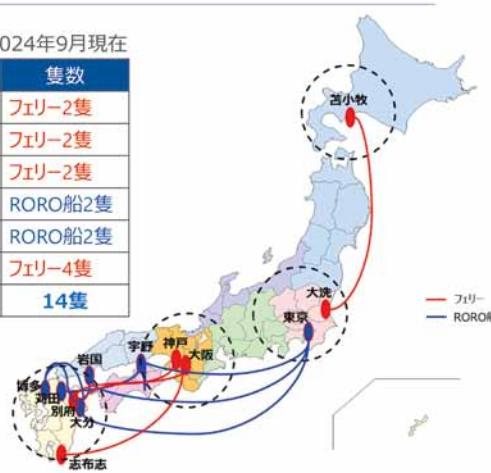
1 航路紹介「商船三井さんふらわあ」

【航路・運航隻数】 2024年9月現在

航路	隻数
①九州～関西	別府～大阪 (LNG燃料フェリー) フェリー2隻
	志布志～大阪 フェリー2隻
	大分～神戸 フェリー2隻
②九州～関東	博多～東京 (大分・岩国経由) RORO船2隻
	荏田～東京 (宇野経由) RORO船2隻
③関東～北海道	大洗～苫小牧 (夕方/深夜便) フェリー4隻
3つのルート	6航路 14隻

「商船三井フェリー」と
「フェリーさんふらわあ」が
2023年10月1日 事業統合

商船三井さんふらわあ



資料 1

標を掲げています。(資料2) 20

23年4月に2050年までのネッ

トゼロ・エミッションの達成と人・

社会・地域のサステナブルな発展を



海の高速道路 ～モーダルシフトの受け皿に～

東京九州フェリー株式会社 取締役営業部長兼新門司支店長
寺田 光徳

日時 令和6年10月11日（金）
場所 オリエンタルホテル福岡 博多ステーション

主催 後援
（公財）九州運輸振興センター
九州運輸局 JR九州
日本財団

東京九州フェリーの寺田でございます。本日はよろしくお願ひします。

・はじめに

2024年問題、長距離フェリーのメリット、モーダルシフト、カーボンニュートラルに関しての話、最後に弊社の就航船舶の紹介を兼ねて説明をしたいと思います。

・2024年問題のポイント

働き方改革関連法案の中、時間外労働の上限規定では年間の時間数では960時間まで、月間の平均では80時間までとなっています。

所定労働時間の関係では月間、60時間超の時間外は割増賃金が25%から50%以上となります。その他有給など様々な改革がありますが、罰則規定になったということも大きなポイントです。違反をすれば6ヶ月以下の懲役、又は30万円以下の罰金となりました。

現況、トラックドライバー不足、輸送力の低下、物流コストの上昇が

懸念されます。

・改善基準告知の概要

拘束時間は1ヶ月で284時間、一日では原則13時間、最大で15時間また、14時間を超えれば1週間に2回以内ということです。休息時間は継続11時間以上（努力義務）、ただし9時間を下回らないこととなっています。

運転時間は長距離輸送のポイントだと思いますが、2日平均で1日あたり9時間以内。2週平均で1週間あたり44時間以内です。連続運転時間は4時間以内です。運転中の中断は1回連続10分以上かつ合計で、30分以上運転を離脱しなければなりません。

・トラックドライバーの現状

これについては労働政策審議会の資料を参考にしています。

大型トラックドライバーの平均年齢は49・4歳、勤続年数11・8年、所定内実労働時間176時間、超過

実労働時間が35時間、月額の給料が27万円となっています。（資料1）

物流を担う大型トラックではドライバーの平均年齢が高く労働時間が長い上、給与も低いということで、近年、人手不足が顕著になってきました。

・2024年問題における懸念事項

ドライバーというと時間外労働の減少に伴って運行数の減少、運行距離の短縮、これら仕事の減少による給料の低下で離職。

運行会社でいえば、時間外の運行減少により、運行の効率化を図らねばならない。この対策としては増車や増員が必須となりドライバー確保が今以上に必要となります。さらに賃金の見直しも必要となれば、会社の経営を圧迫することにもなりかねません。

依頼側（荷主）は、物流コストの上昇とサービスレベルの低下を招き、リードタイムも長くなる可能性があります。それに伴って輸送量の低下、さらには物が運べなくなるの



2024 年を「物流革新元年」に

復興庁統括官付参事官（調査・調整班）

紺 野 博 行

（前国土交通省物流・自動車局 物流政策課長）

日 時 令和 6 年 11 月 20 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 九州運輸局 九州トラック協会
（公財）九州運輸振興センター

後 援 九州地方倉庫業連合会
九州冷蔵倉庫協議会・九州冷凍事業協議会
九州長距離フェリー協議会
JR 九州
助 成 日本財団

国土交通省物流政策課長の紺野と申します。

本日は、2024 年を「物流革新元年」に、というテーマでお話します。

1. 物流業界の現状

物流業界の主要な業種の営業収入は全体で 29 兆円、従業員数は 223 万人となっています。

全産業の営業収入は 1448 兆円で物流は 2 % のシェア、従業員数は全産業の 3 % のシェアとなっています。単純計算で全体の 3 % の人手をかけても 2 % の営業収入しか上げられていないということです。

もう一つの特徴は、中小企業率の高さです。トラック運送業、内航海運業、倉庫業ではいずれも 99 %、一番低い航空利用運送事業でも 67 % となっています。

国内貨物輸送量は 2010 年から横ばいで推移していましたが、2020 年度のコロナ禍で大幅に減少し

た後、2022 年でもあまり回復していません。

モード別の輸送量を見ると自動車は 5 割、内航海運が 4 割、鉄道は 5 % ぐらいを占める構成となっています。

トラックドライバーの働き方をめぐる現状です。

トラックドライバーを全産業と比較すると、年間労働時間は約 2 割長いのですが、年間所得額では約 1 割低くなっています。有効求人倍率については全産業平均の約 2 倍ですが、これは最近の話ではなく、以前からこのような倍率でした。労働時間が長くなる理由として、運転時間が長い、荷待ち時間あるいは荷役作業などがその要因となっています。

自動車運送事業における時間外労働規制の見直しです。

平成 30 年の 6 月に改正された働き方関連法では、労働時間を含めて各業界の働き方改革を促進することとなっています。自動車運転の業務は、平成 31 年 4 月から 5 年間適

用が猶予されていましたが、2024 年 4 月から、年間 960 時間の時間外労働の上限規制が適用されました。この規制により、長距離輸送業者は 1 日で移動できる時間が限られることとなり、これに伴い運べる量も減ってきます。

拘束時間はこれまで 1 日あたり原則 13 時間、最大で 16 時間以内、15 時間超は 1 週間に 2 回以内という制限がありました。これが 4 月からは原則 13 時間以内、最大 15 時間以内、長距離については週 2 回までの 16 時間で、14 時間超は 1 週間に 2 回までの目安となっています。このように、労働時間だけではなく休憩時間も含んだ拘束時間の規制も、より強化されています。

次は、労働時間規制による物流への影響です。

品目別では、最も影響を受けると言われているのは農産・水産品出荷団体で 33 % の輸送能力が不足する可能性があります。その他、紙・パルプから化学製品まで 1 割前後の輸



九州の物流の現状

九州運輸局 総務部 安全防災・危機管理調整官

東 祐 樹

（前九州運輸局 自動車交通部 貨物課長）

日 時 令和6年11月20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 九州運輸局 九州トラック協会
（公財）九州運輸振興センター

後 援 九州地方倉庫業連合会
九州冷蔵倉庫協議会・九州冷凍事業協議会
九州長距離フェリー協議会
助 成 JR九州
日本財団

九州運輸局自動車交通部貨物課の
東と申します。

本日は当局で10月に実施しました
九州における物流の現状、そのアン
ケートの結果と九州運輸局の取組
み、その中でのトラック・物流Gメ
ンなどについて話を致します。

九州の物流の現状にかかるアン
ケート調査の概要です。

アンケート対象者は、九州管内の
物流事業者、関係協会経由あるいは
直接事業者様の協力のもと、117
6件の回答を頂きました。回答の内
訳ですが、トラック事業者が103
6件、倉庫業が118件、海運業が
20件、鉄道事業が2件となっていま
す。アンケートにつきましては主
とする県ごと、または本調査に関
連する部署が複数ある場合は、1
社で複数回答をすることも可とし
ています。

九州各県回答事業者の内訳（主な
営業所）ではトラック事業、倉庫、
海運業と各県概ねバランスよく回答

をしてもらいました。

回答事業者の内訳（事業者の概
要）ですが、トラック事業では保有
車両数30両未満が41・4%で一番多
く、2番目が10両未満そして50両未
満となっています。

倉庫業は5万㎡未満が32・2%、
1万㎡未満が29・7%、5千㎡未満
が16・1%となっています。

海運業では海上旅客運送事業（フェ
リー）が53%、海上貨物運送事業
（RORO船等）が47%となってい
ます。

アンケートの結果です。

「2024年問題により物流に影
響が出ていると感じているか」では
影響を感じているが7割以上。影響
を感じていないと回答した事業者に
ついては、既に運送の形態が改正さ
れて、労働基準法等の影響を受けな
いところもあったようです。202
4年問題に備えて事前に対応してい
た、それによって問題なく事業が遂
行できていると回答した事業者もあ
りました。



「2024年問題により物流に影
響が出ている事項」では営業収入の
減少が565件、荷主との交渉の発
生が553件となっています。（資
料1）また労働者の離職の増加につ
いても367件で、労働時間の規制
強化によりトラックを稼働できる時
間が少なくなつて、労働者の実収入
が減るため離職につながっているよ
うです。またその他の理由でも新し
く雇用ができない等、運転者の採用



バース予約・受付システムの開発・導入による物流効率化

福岡運輸(株) 業務推進部次長 兼 システム課長
生津 瑠美

日 時 令和 6 年 11 月 20 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 九州運輸局 九州トラック協会
(公財) 九州運輸振興センター

後 援 九州地方倉庫業連合会
九州冷蔵倉庫協議会・九州冷凍事業協議会
九州長距離フェリー協議会
助 成 JR 九州
日本財団

福岡運輸株式会社 業務推進部 システム課の生津と申します。

本日は弊社の取り組みの1つである、バース予約・受付システムの開発・導入についてお話をさせていただきます。

・会社概要

福岡運輸は、創業者・富永シヅが、漁業を営む傍ら戦後の行く末を案じ、1956年10月に物流の仕事へ転業して誕生した会社です。

1958年、冷蔵庫すら普及していない時代、米軍基地からミルクやアイスクリーム、パン等の食品輸送の要請を受け、大手運送会社が対応を拒むなか「冷凍輸送は将来も必ず社会に必要なもの」「社会に役立ちたい」という信念で、日本では前例のなかった冷凍輸送車の開発に成功しました。(資料1) これは物流業界の常識が一転した歴史に残る画期的な開発であり「国産第1号機械式冷凍輸送車」の誕生により、今日のコールドチェーンに繋がっています。

現在では、全国23の物流拠点の内

19拠点に定温倉庫を併設しており、全国各地のパートナー企業と連携して、保管から輸送まで一貫した定温物流サービスを提供しています。

1. 福岡運輸の取り組み

弊社が携わっている食品物流は、手荷役が主体の業務であり、荷待ち時間の発生や多頻度・小ロットの配送といった特徴があります。さらに従来からの課題として人手不足が顕著な業界であり、これはドライバーだけでなく、倉庫作業員や事務所の配車や受注入力等の担当者といったあらゆる職種で深刻化しています。

また、募集を行っても入社希望者が少ないため、人手の補充がなかなか進まず、中小の物流企業の中には高齢化も重なって、事業の継続が難しい企業も出始めました。

近年は、働き方改革や環境負荷への対応なども加わり、課題は山積んでいます。

弊社はこれらの課題に対して、『物流』×『テクノロジー』でデジタル時代の新たな物流イノベーション

を創出する」を経営ビジョンに掲げています。(資料2) 業務の最適化やスマート物流の実現、物流を共に担う人々との共創戦略の強化等により、課題解決と企業の成長に取り組んできました。

この取り組みにおいては2つの観点を重視しています。

1つ目は「いつでも・どこでも・誰でも」です。物流は様々な人々のバトンリレーで成り立っていて、そのため業務のデジタル化や標準化が





物流効率化の取組

(株)マキタ運輸 取締役
東 良二

日 時 令和 6 年 11 月 20 日 (水)
所 催 オリエンタルホテル福岡 博多ステーション
九州運輸局 九州トラック協会
(公財) 九州運輸振興センター

後 援 九州地方倉庫業連合会
九州冷蔵倉庫協議会・九州冷凍事業協議会
九州長距離フェリー協議会
JR 九州
助 成 日本財団

みなさんこんにちは、マキタ運輸の東と申します。

本日は物流効率化の取り組みとして弊社が今取り組んでいる事例を発表させていただきます。

講演に入る前に弊社の概要を簡単に説明致します。

設立は1981年7月で、現在従業員数が200名を超えたところで、主にトレーラーで長距離輸送を中心とした形態で物流を担っています。グループ会社はマキタエクスプレス、共同運送株式会社では関西までの長距離輸送並びに宮崎鹿児島内の特に乳製品を中心としたルート配送を行っています。農業生産法人では有有限会社太陽ファームで生産、加工、販売を行っているグループ会社があります。

では本日のテーマについてお話しします。

・各拠点の整備

以前から営業所は各地にありましたが、物流拠点としての冷蔵庫並び

にドライバーの休憩室等はありませんでした。

2017年1月、大阪営業所を皮切りに保管並びにピッキング作業ができる荷捌き室、並びにドライバーの宿泊施設を各拠点に整備しました。(資料1) 2023年12月に鹿児島営業所まで整備が完了し、現況2024年問題に対しての拠点整備は終わりました。

・モーダルシフトの活用

弊社の本拠地は宮崎県の都市にありますが、関西関東に行く場合、カーフェリーやRORO船を積極的に使い、ドライバーの休憩時間を確保するため、無人航送を中心とした運行を行っています。(資料2)

・マキタ運輸2023年運航経路実績

宮崎本社発の実績ですが、21,000台出荷の内、約4割がモーダルシフトを使った輸送を行っています。残り6割、約12,000台が、県内の地場配送や九州管内の幹線、広島・岡山の幹線も含め陸送体制と

なっています。

ただ、有人のヘッド付きの輸送も並行して行っているのが現状です。ヘッドレスで全て送るのが一番効率的だとは思いますが、運送商品の中には農畜産物、牛豚鶏の生鮮品や青果物、乳製品のようなものがあります。こういう商品は賞味期限の問題もあり、日延べできない商品なので、台風や船舶のドッグ入りなどで急な欠航に備え、陸送体制も整えているということです。





集荷&モーダルシフトの取組事例

日本通運(株)福岡海運支店 博多港支店

内 田 紘 史

日 時 令和 6 年 11 月 20 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 九州運輸局 九州トラック協会
(公財) 九州運輸振興センター

後 援 九州地方倉庫業連合会
九州冷蔵倉庫協議会・九州冷凍事業協議会
九州長距離フェリー協議会
JR 九州
助 成 日本財団

皆様こんにちは、日本通運福岡海運支店博多港支店の内田と申します。

本日は海上輸送の視点から、モーダルシフト転換によって生み出される強みや魅力をお伝えできればと思います。

1. 当社内航船輸送について

・博多⇌東京

博多⇌東京航路は商船三井さんふらわあとの共同運航で4船、東京⇌苦小牧間3船、計7隻運航となっています。(資料1)

九州⇌東京航路のスケジュールですが、月曜日から土曜日、日週6便運航しています。(資料2) 博多から出港した船舶については、岩国、大分そして松山港に寄港して東京に向かいます。

タイムスケジュールは18時に博多を出港し、翌日朝6時に東京着港します。関東近郊に関しては翌々日の集荷、配達が可能です。全線トラック輸送でも中1日かかるので、リ

ドタイムは陸送同様となっています。陸送と海上輸送でリー

ドタイムが変わらないことが内航船の大きな強みとなっています。

・東京⇌苦小牧

東京⇌苦小牧間のスケジュールですが、金曜日の出港がなく週5便となっています。東京出港後、苦小牧まで直行での運航ですが、週2便、釧路港にも寄港しています。北海道は地域が広大で、苦小牧港からだ配達先が遠いという場合に

に対応するため、週2便釧路港にも寄港しています。博多港から苦小牧港まで一貫で海上輸送を行う場合、東京港で船のシフトを行います。東京有明港から

1. 当社内航船輸送について

当社内航船輸送は、「九州⇌東京航路」に2隻、「東京⇌北海道航路」に3隻の合計5隻で運航
※「九州⇌東京航路」では、(株)商船三井さんふらわあ2隻と合わせ4隻での共同運航をしている



NEX NIPPON EXPRESS
We Build the Way

資料 1

苦小牧向けは中央防波堤港にシフトします。近距離にあり横持ち輸送の料金がかなり抑えられ、北海道輸送の大きな強みとなっています。

屋上談義

その25



フリーランスライター
藤田 崇義

～コロナから5年の旅と暮らし～

1.「今の生活様式」のご紹介

ついこの間のことのように思えるダイヤモンドプリンセス号入港を巡る混乱も2020年2月の出来事だから、もう5年が経つ。その後、「ステイホーム」下での「新しい生活様式」なるものが推奨されたが、コロナ禍が去った今でも律儀に守っている人はいないと思う。しかし、終電を気にせず飲める「オンライン飲み会」の簡便さをして時々催している人もいるだろうし、やむを得ず始めたはずの室内での「体幹トレーニング」をやらないと体調が悪いというような、あれを機に覚えた習慣がそのまま根づいてしまった人も多いのではあるまいか。

私についていえば、海外へ出かけられなくなり、気を紛らわすために始めたはずのインターネットでの海外テレビ・ラジオ視聴を、懲りもせず続けている。8時頃に起きて仕事へ行く平日を例にとると、朝はオーストラリアABCのAM、ニュージーランドRNZの12時ニュース、イギリスBBCの18時ニュースを聴きながら電車に乗る。帰宅後はゲルマン語圏からドイツARDのTagesschau、オーストリアORFのAktuell am abend、オランダNOSのJournaal、スウェーデンSVTのRapportを1時間ほど、続いてロマンス語圏からイタリアRTIのTG1ニュースとスイスRSIのInfonotte、スペインRTVEの10 MinutosとアメリカTelemundoのAholá、さらにフランスFrance2のJT13hとカナダICIのTelejournalを1時間半ほど、そしてスラブ語圏からロシア1TVのノーボスチとウクライナUATVのライブニュース、チェコCT24のZpravyとポーランドTVPの1930を1時間ほど、最後の1時間はアジア圏の韓国KBSの9時ニュース、台湾PBSの公視晩間新聞、香港鳳凰衛視の鳳凰午間専列、シンガポール8worldの晩間新聞、仕上げにアメリカCBSのEvening newsを視てお終い、という具合である。勿論、これは一例に過ぎず、気分次第で他の言語も加えるし、各番組の更新が滞ればよそへ移るし、当日翌日の状況に合わせて視聴時間も減らすし、執筆を優先し視聴そのものを割愛することもある。

なお、これは折に触れて吐露しているが、こうして一日5～6時間外国語に触れてはいるものの、車窓代わりにのんびりだらりと視ているだけでは何の学習効果も得られはしない。帰宅後、テレビ前に陣取ってスポーツやバラエティ、ドラマ、ニュースを存分に楽しみ、風呂上がりにでも気持ちを入れ替えてNHKラジオ講座を30分みっちり勉強する、という人の方が上達は早いはずで

ある。中高生のいるご家庭では、「聴くだけで語学が身につく、なんてうまい話はない。5年聴いたって話せない人だっているらしいぞ」と、彼らを諷める例として活用されたい。

けれども、インターネットを介して世界の放送局とつながっている、ということを確認められたのはコロナ禍での収穫であったし、インバウンド再開後の現場でも「様々な言語への慣れ」という一点において役立っている。上記放送局や番組は登録なし・課金なしで視聴できるはずなので、教室で学んだ言語への関心を繋ぎとめておきたい、という方がいれば、気軽に訪れて頂きたい。一度は習った英語や第二外国語なら聴くうちに心理的な抵抗もほぐれるだろうし、その言語を操る観光客が不意に立ち現れてもドギマギせずに済むのではあるまいか。

2. 旅の記憶から

2.1 台湾・韓国（2024年10月）

コロナ禍で実施された「GOTO キャンペーン」は世間の関心を集め、私もお世話になったが、自治体による旅行支援はその後徐々に先細りになり、能登半島地震の復興割も結局使えないまま終わりそうだ。まあ、クーポンなんぞで誘い出さなくとも人々が訪れたい地域を作り出すのが観光行政のあるべき姿とは思うけれど、人の懐事情というものは様々で、クーポンの有無が選択の決め手になる人がいてもおかしくはない。事実、台湾では外国人旅行者を対象に2023年5月1日～2025年6月30日の間、5000台湾元（1台湾元＝約4.5円）相当の電子マネーもしくは宿泊割引券を配る「ラッキーランド台湾」キャンペーンを実施しており、2023年25万人分、2024年15万人分、2025年10万人分という大盤振る舞いもあって話題を呼んだ。私は毎年訪れているが、今年も行きそびれることのないようしっかり予定に入れた。

10月21日、まず那覇へ飛び、ソーキそばやスパム焼きといった沖縄の味を楽しむ。東京とは異なり汗ばむような陽気で、国際通りはオリオンビールシャツを着た若者で溢れている。テーマパークでもないただの街で様々な国籍の旅人が同じルックスをすることで高揚感や連帯感が得られるのか、カープが優勝した時の広島でもこんな光景は見られまい、と羨ましく思った。

23日、タイガーエアで桃園へ飛び、「ラッキーランド台湾」の抽選に並ぶ。クジ運の悪いのは自覚しているから諦める覚悟はしていたが、珍しく宿泊券が当たって協のカウンターでEメールを登録、すぐさまクーポンが届けられた。以前は安かった台湾も今ではまともな部屋に泊ろうとすると一泊1000台



ラッキーランド台湾ブース



台中メトロ

湾元（約 4500 円）から、週末の台北なら 2000 台湾元から相場となっており、貧乏旅行の身には大変ありがたい。その足で比較的宿代の安い台中へ向かい、駅前ビジネスホテルで朝食付ダブルルームを 3 泊（約 3000 台湾元）確保し、ここを旅の拠点に据えた。

台湾では台鉄乗り放題の「TR-Pass」3 日間用（1800 台湾元）を購入し、初日は台中から台北、そこから 3000 系「新自強号」で台南、さらに高雄から台中と一周する。二日目は無人運転を行う台中メトロに試乗し、タイ語やベトナム語、インドネシア語等にも対応する多言語券売機に



晋州のチャジャン麺



高速地下鉄 GTX



ブカレスト空港鉄道

感心した後、二水駅で散髪をしてから集集線の濁水まで足を延ばす。その先の車程までは災害のため不通になっており、代行バスの接続状況のみ確かめて引き返した。三日目は台南を訪れて街を散策した後、北上して桃園駅前のビジネスホテル泊（約 2000 台湾元）。滞在最後の 27 日は台北近郊の観光路線としてしられる平溪線に乗るべく瑞芳へ赴き、どのようなインバウンド対応をしているのか眺める。そして、線路脇まで露店が張り出すことで有名な十分を経て炭鉱町の終点菁桐を一度り歩いてから桃園へ戻り、深夜のティーウェイ航空で大邱へ飛んだ。

旅の後半は韓国で、KR パス 3 日間用（165000 ウォン、約 16500 円）を手に、28 日は手始めに KTX でソウルを往復し釜山泊、29 日は慶尚道から江原道そして忠清道と、色づき始めた太白山脈を列車で巡って原州泊。この駅が新しい位置に移転しており、予約していたホテルまで市内バスでの移動を強いられ、面食らわされた。30 日は晋州へ南下し慶全線をムグンファ号で順天へ、そして KTX に乗り継いで益山泊。31 日は長頂線で水原へ北上し、市内バスで東灘へ出て 170 km/h ですっ飛ばす高速地下鉄 GTX なぞに試乗してから、仁川から帰国したのであった。

2.2 ヨーロッパ（2024 年 12 月）

ここ最近、渡欧には中国系航空会社のイスタンブール線を覇員にしてきたが、今回は JAL のマイルを消化するため、ドーハ経由のカタール航空で飛んだ。12 月 2 日昼、ブカレストに降り立ち、タッチ決済可能な空港鉄道で中央駅へ向かい、その晩の寝台列車で

ブダペストへ。さらに西へ進み国境町ギョームで時差修正がてら一泊し、満を持して4日からユーレイルパスを使い出す。

まずウィーンへ出て、現地新聞の一面で韓国の戒厳令騒ぎが扱われていることに驚いてから、毎日のようにチェコやスウェーデンのニュースに接している身としては生の会話も耳にしくなっていて、レールジェットでプラハを訪れる。パーツラフ広場にある大衆食堂で食べても1000円以上とられ超円安を実感した後、ミュンヘンを経て夜行ICEでハンブルグ、さらに気動車から客車化されて定員の増した国際特急でコペンハーゲンへ至り、なお現役の車体傾斜列車X2000に乗り継いでヨーテボリで投宿。ここで中山美穂さん死去の一報に接した後、6日はオスロ、ストックホルムそして座席夜行でコペンハーゲンと一巡りする。北欧のゴツゴツした岩肌の山や石造りの街並みは見ていて面白いけれど、いかんせん15時には暗くなるのが残念だ。

7日はデンマークのコディンという駅で途中下車して古城や図書館を冷やかした後、ハンブルグで10ユーロの回転寿司に立ち寄ってからベルリン泊。8日は一挙にドイツ、オランダを

西へ駆け抜けてブリュッセルに泊まった。9日朝、いよいよパリだと意気込んでモバイル式ユーレイルパスを開けようすると、スマホが再起動を繰り返した挙句、使用中のパスが消え失せるという悪夢に見舞われる。慌てて宿へ戻り、事情を話してロビーのWi-Fiを借りて英語でチャットすること2時間、やっとパスが復活したが、徐々に旅先で肝を冷やした。その晩は、昨冬に2度も運休の憂き目を見たブラブラバスのお詫びクーポンの期限が迫っていたので、それを利用してパリからロンドンへ。今回はまともに走って無事イギリス入りを果たす。

ヨーロッパの鉄道の中でも一等のサービスはイギリスが抜きこんでいるので、10、11日はロンドンを拠点にグラスゴーやリーズ、プリマスと一等で周遊し、車内でお茶や軽食を楽しむが、この感覚に慣れた人達が日本のグリーン車に乗ると当惑するだろう、とも思う。11日夜は、これも昨年運休して駅前駐車場で野宿することになったナイトリビエラ号でロンドンへ戻り、12日の昼行バスでドーバー海峡をフェリーで渡って出国した。今年はまあ順調に行程が進んでいるな、と安心した矢先、夜に着いたパリの駅ではどこも窓口が閉じており、あてにしていた寝台列車に乗り損ない、一泊する羽目になったのがケチのつき始めで、13日はパリを歩いた後TER（地域快速）でボルドーで泊り14日、さらにTERを乗り継いでスペインへ向かおうとするとトゥールーズ～ナルボンヌでTERが突如運休になったにも拘わらず、特段の対応はなく後続のIC（特急）の指定券を買わされる等、今度はSNCF（フランス鉄道）の不調に振り回されることになった。ポートボー



デンマークの古城を散策



イギリス一等車のサモサセット

国境でもスペイン側の近郊列車が姿を見せず焦らされたが、何とかバルセロナへ到達。

15日は昼の列車でピレネーを越えてフランスに戻り、マクロン大統領肝いりで導入された夜行列車で一室を独り占めし、機嫌を直す。パリ到着後もシャワーが使える、さっぱりしてからブリュッセル、アーヘン経由でデュッセルドルフへ。そこから夜行 ICE でミュンヘンへ至り、列車でオーストリアの山中を巡ってからウィーンへ出て、さらに寝台列車でブカレストへ戻る。ここでユーレイルパスの期限は切れ、夜行バスを駆って 20 日 12 時前イスタンブール着。軽く街を歩いて 18 時、都心に近いザビバギョクチェン空港からドーハ経由で帰国したのであった。

2.3 カナダ (2025 年 1、2 月)

10 月某日、トロント帰りの若い人と話をしたのがきっかけで何となくカナダの VIA (旅客鉄道公社) のホームページを開いてみると、偶然にもカナディアンブラックフライデーの特売期間にあたり、看板列車カナディアン号のバンクーバー～トロントの開放寝台がオフシーズン価格の 40% 引き、何と 491 加ドルで購入できた (1 加ドル=約 110 円)。帰路はトロント～ジャスパーは開放寝台、ジャスパー～バンクーバーは座席車と分けざるを得なかったが、それでも大体においてシャワー付寝台車で片道 4 泊 5 日 4466km を往復して、一日三食の贅沢な食事にコーヒー・スナックも込みで、ドームカーからのカナディアンロッキーの展望もついて 1 日 1 万円強なら破格といえる。気をよくしてトロントからさらに東の、ケベックシティまで足を延ばすことにした。

1 月 27 日、成田から ZIPAIR でバンクーバーへ飛び、その昼、憧れの銀色に輝く車体のカナ

ディアン号と対面する。15 時の発車後まもなくウェルカムシャンパンが振舞われ、夕食のラムチョップを腹に収めて上段寝台に横になると、LCC で海を渡ってきた疲れも手伝い、たちまち眠りに落ちた。

豪華列車でしられるカナディアン号も車齢 70 年とあって寄る年波は隠せず、Wi-Fi はなくコンセントも少ないから、今時のスマホを駆使する旅には適さない。その代わり、一人で車窓を眺めたり周りとお喋りをして過ごすには十二分な時間があるから、年配向けの列車といえた。そこで頭を痛めたのが食事時で、大抵 4 人相席となり、ご年配と自己紹介なぞ交わしてから談話に臨まねばならぬ。まだテーブルマナーの方は何とかなっても英語での世間話はハードルが高く、初めの頃は疎外感を覚えつつフォークでご馳走をつついてた。とはいえ、あちらも大した内容は喋っていないのを悟ってからは次第に食事も負担にならなかった。

2 月 1 日、定時より 2 時間早くトロントに着いて、久しぶりに揺れないベッドで休



カナディアン号のラムチョップ



雪の中のケベックシティ駅

む。2日はまず特急でオタワへ向かい、待望のLRTで都心を訪れた後、さらに列車を乗り継いでケベックシティで宿泊。ちょうどこの頃、カナダは寒波に見舞われており、昼もマイナス10度は割っていたと思うが、寒さに震えつつも旧市街を観光する等して二晩過ごし、4日昼はパリに次ぐフランス語圏の都市モントリオールへ移動する。ゴムタイヤ式地下鉄も駆使しつつ昔の記憶を頼りに街を歩こうとするが、あまり思い出さぬまま4日午後、トロントへ出立。これが最近導入され



バンクーバーの中華街での散髪風景

たベンチャー編成で、見栄えは頼もしいもののよく遅れるという前評判通り、今回も1時間遅延した。まあ宿へ向かう終電には間に合ったし、遅延保証として支払金額の50%もしくはその8倍のポイントが付与されたので、乗客達も文句はないようであった（私はポイントを選択）。

2月5日、トロントからのカナディアン号は下段寝台が割り当てられ、寝そべりながら車窓を眺める愉悅に浸る。このVIAは貨物鉄道の線路を借りて運行する関係で、運転整理も貨物優先とあって定時運転は期待できず、往路こそ早着だったが、帰路はサスカトゥーン近くで6時間待たされた後、遅延は広がって景勝地ジャスパーに8時間遅れ、15時半に着いた。ここからは食事なんてない座席車のエコノミークラスに移ったが、年配が主体の寝台車から一変して家族連れが増え、子供達が際限なく騒ぎ散らすため落ち着かない。結局、バンクーバー着も7時間半遅れの8日15時半となり、中華街で髪を切って安宿へもぐり込む。都心から空港へはスカイトレインが通じており、翌9時40分のZIPAIRには難なく間に合って帰国したのであった。

3. インバウンド客の悩みどころと掲示板

今回、VIA鉄道を使うにあたり、あちらのポイントプログラムに加入した。日本人がカナダのポイント貯めた所で手間ばかりかかって無駄じゃないか、と思われるかもしれぬが、これがかなりの還元率を誇り、例えば今度の旅では切符代に税抜き1235加ドル支払って、口座には2917ポイント貯まった。これは最も還元率の低いウインザー〜トロント〜ケベックシティ回廊で使えば291加ドルに相当するが、探せばもっとお得な使い道もあるし、さらに上級会員になるに従ってポイントの貯まり方もクーポン枚数も増えてゆく。まあ、これを縁に毎年カナダへ渡ってVIAの列車にポイントで乗り、いずれアメリカへも足を延ばそうと思っている。

私はアメリカへESTA（ビザ免除プログラム）で入れなくなった関係でカナダとも10年近く無沙汰していたから、VIAのポイントプログラムのことも全くの不案内であった。予約の際、その存在をしり、念のため英語圏掲示板Redditを開けて関連スレッドを調べてみると還元率や特典クーポンに関する感想が綴られており、中には「世界を見渡してもこれほどお得な交通のプログラムはない」等という意見まであって、不明な点は9割方解消した上で、納得づくで加入したのである。

ついでにRedditから日本の観光や交通について検索してみると、我々とは異なる、外国人視点での率直な意見や感想が述べられており、興味深い。例えば「東京観光におススメのフリーパスに

ついて教えてください」という質問は何個も見られるが、「まず SUICA を手に入れよ。それさえあればどこでも簡単に行ける」という回答が多勢を占め、東京メトロ・都営地下鉄が乗り放題になる「Tokyo Subway Ticket」については「それが使えるのは東京の鉄道の一部に過ぎない。わずかな額を惜しんで路線図と首っ引きになるのは馬鹿馬鹿しい」と評価が低い。ここから彼等は節約よりも、JR だの私鉄だの考えずに乗れることの方を重視する傾向があるのが見て取れる。東京の交通事業者の方々なら、このやりとりから外国人旅行者が IC カードとフリーきっぷを混合しがちであるのが確かめられるし、彼らにとって JR と地下鉄の区別をつけやすくするにはどうしたらよいのか、対応策を練る上でのヒントも得られるだろう。

福岡であれば、交通機関や観光地に関する質問よりも「福岡は訪れるべきでしょうか」といった雑駁な質問が多くなり、図らずも福岡が九州や日韓を移動する上での要衝を占めていてもここぞという立ち寄りたくなる観光地に乏しい、という弱点が掲示板でも伺える。また、「東京 3 日間の日程をチェックして下さい」や「九州での 3 週間の過ごし方を教えて下さい」といった我々から見ると他人任せな質問も目立ち、日本人が時刻表やガイドブックで予め計画を練るのに対し、まずインフォメーションセンターでお勧めを尋ねる彼らの旅の仕方の違いが現れているようだ。

本稿をお読みの方々は観光や交通に関心のある方が多いと思う。インバウンドの傾向を掴むには、アンケートや利用実績調査も重要であるが、Reddit をはじめとする海外掲示板に関心事を打ち込んで、どのような質問や回答が出ているか眺めるのも参考になるのではないかな。掲示板だから質問者が本当に行くつもりかどうかともわからないし、「鼻についた」「しったかぶり」の回答も目につくが、御高説や珍回答を含めて地域にどんな印象や誤解を持たれているかをしる手掛かりになるだろう。これらは英語で読めればそれに越したことはないが、面倒なら翻訳機能を通せばよい。かくいう私だって Reddit のような掲示板は翻訳でざっと眺めてから、腑に落ちない箇所については原文で見直す、という使い方をしていますよ。



ジャスパー駅に停車中のカナディアン号

第 12 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、平成 25 年度から開始し本年度で 12 回目となります。本年度は九州や関東、関西、四国の大学・大学院から 9 編の応募がありました（昨年度は 2 編）。

論文の募集は、次世代を担う方たちの叡智を通じて、新たな切り口を発掘し、九州圏など（九州 7 県及び山口県）における交通・観光産業の一層の発展と地域社会の活性化に寄与することを目的に日本財団の支援と助成を受けて実施しています。

今回応募のあった論文は、当センターに設置している懸賞論文審査委員会（令和 7 年 1 月 17 日開催）において厳正な審査を行った結果、優秀賞 3 編、奨励賞 1 編が決定されました（本年度は、最優秀賞該当者なし）。

令和 7 年 2 月 17 日に優秀賞に選考された論文 3 編に係る授賞式を福岡市において開催しました。

授賞式には、優秀賞の論文を執筆した学生 3 名と指導された教官 3 名に出席頂きました。

式では、主催者である青柳会長（九州旅客鉄道(株)代表取締役会長）が懸賞論文に応募頂いたことへの感謝と祝意とともに、「実際、現地に行って現状を把握するなど、学校の授業ではなかなか経験できないようなこともされたと承知。今回の論文作成で学んだことや問題意識を今後の学業や研究、これからの仕事に活かしていただくことを期待する」と挨拶しました。

その後、3 者に青柳会長からそれぞれ表彰状及び副賞（5 万円）が授与されました。

今回優秀賞を受賞した皆さんからは、論文執筆のきっかけや受賞の感想として、下記のようなコメントがありました。

○日本文理大学経営経済学部経営経済学科 津田 權臣 氏

論文名：「日田彦山線 BRT の増客と地域振興～ひこぼしラインが沿線地域の星となるためには～」

「初めてこういう賞をいただいたので、正直びっくりしている。今回、BRT を取り上げたのは、授業でフィールドワークがあり、BRT を直接見たのがきっかけ」

○九州産業大学地域共創学部地域づくり学科 案浦 快 氏

論文名：「第三セクター鉄道に未来はあるのか～肥薩おれんじ鉄道を事例に～」

「もともと卒論として書いていたものが、まさか優秀賞を受賞するまでになり、驚いている。旅行が趣味で九州を一周したときに、一か所だけ第三セクターである肥薩

おれんじ鉄道を使わなければいけなくなった。何故、ここに第三セクターの鉄道が走っているのか、疑問を抱いたのがはじまり」

○九州産業大学地域共創学部観光学科 木本 涼平 氏

論文名：「日田彦山線 BRT ひこぼしライン（地方 BRT）の持続可能性について～東峰村の専用道に着目して～」

「本日はこのような賞をいただき嬉しく思う。書き始めた経緯としては、BRT が運行を開始する前に BRT 専用道を歩くというイベントがあり、そこに参加したのがきっかけ。そのとき、たまたま東峰村の元村長と話す機会があり、色々と会話を交わすうちに東峰村に興味や愛着が湧いたことによる」

授 賞 式



左から津田氏、案浦氏、青柳会長、木本氏



所属ゼミの先生と共に



歓談の様子

※当センターホームページ「懸賞論文募集」から優秀賞論文全編と奨励賞要旨をご覧になれます。



日田彦山線 BRT の増客と地域振興 ～ひこぼしラインが沿線地域の星となるためには～

日本文理大学経営経済学部経営経済学科
津田 權臣

2023 年 8 月 28 日、九州で初めての BRT である日田彦山線 BRT が開業した。この BRT は、2017 年 7 月に発生した九州北部豪雨によって被災した添田～夜明間をバス転換して整備された路線である。2024 年 8 月 5 日には利用客数が 10 万人を突破し、同年 8 月 20 日の JR 九州の発表によると、輸送密度は 164 人と、鉄道時代である 2016 年の 131 人よりも良い利用状況となった。しかし、国鉄による赤字ローカル線のバス転換の目安とされた 4000 人や、赤字ローカル線の再構築協議会を設置する目安である 1000 人には程遠く、現状のままではいつ廃線になっても不思議ではない。沿線地域の人口減少も深刻化しており、東峰村では 2050 年には年少人口が 50 人となり、100 人を切る見込みとなっている。

BRT は様々な課題があり、報道のように日常利用の利用客が少ないことや店舗等のお金を使う場所が少ないこと、観光客向けの駐車場の少なさや一般人への知名度が低いことなども挙げられると考える。日常利用を増やすことが理想であるが、当面リピーターも含め観光利用をさらに増やし持続可能な路線としていくために、また地域の振興につなげるために「鉄道駅周辺の駐車場整備」「地域の名産品を販売する自動販売機の整備」「インフラツーリズムを活かした観光政策」「ゲームの MOD・アセット制作を通じた知名度向上」「BRT 版 D&S 列車による観光誘致の提案」の 5 つの案を提案する。

レールが撤去された現在、JR 九州の強みである D&S 列車を活かすことが出来なくなり、BRT は鉄路としての地域振興よりも厳しい道を強いられることになるだろう。しかし、レールがないハンデを乗り越え、今後の地方ローカル線や新たな公共交通機関の姿として成功を収めてほしい。本研究はまだまだ改善の余地があり調査も不十分な点があるので、引き続き日田彦山線 BRT の未来について研究を続けていきたい。

(キーワード：BRT、ローカル線、インフラツーリズム、公共交通機関、地域振興)



第三セクター鉄道に未来はあるのか ～肥薩おれんじ鉄道を事例に～

九州産業大学地域共創学部地域づくり学科
案浦 快

国鉄民営化以降、低い採算性や並行在来線化に伴う経営分離などの背景から、多くの路線が地域密着型の第三セクター鉄道として誕生した。しかし、不採算路線である点や沿線地域の衰退などの課題により、第三セクター鉄道の約9割が経営不振に陥っている。

本論文では、肥薩おれんじ鉄道を事例に第三セクター鉄道の現状や課題を明らかにし、その将来性を検討することを目的とした。同鉄道は、九州新幹線の開業に伴い、並行在来線として誕生した第三セクター鉄道である。同鉄道は観光列車「おれんじ食堂」などの取り組みで、地域振興に努めてきたものの、沿線の少子高齢化や人口減少による利用者減などの境遇から経営は厳しい。営業損益では赤字を計上し続け、補助金への依存が顕著である。ここで、IGR いわて銀河鉄道としなの鉄道の境遇や取り組みを比較し、同鉄道の課題を多角的に分析、解決策を提示した。IGR いわて銀河鉄道は、地域医療との連携により「地域医療ライン」を展開し、高齢者の通院を支援するサービスを提供している。また、しなの鉄道は観光列車「ろくもん」を運行や、沿線の観光資源を活用して観光客を誘致するなど、経営改善に取り組んでいる。これらの事例と比較すると、同鉄道は沿線地域の観光資源や住民との連携が不十分であり、経営面での改善が遅れている。

結論として、同鉄道の経営改善に向けてBRT転換や多角化戦略を検討したが、路線事情や企業体力の問題から、同鉄道単独での経営改善は困難であると結論付けた。今後は、沿線自治体や住民との連携を強化し、地域の潜在的観光資源を再発見・活用する観光プロモーションを沿線地域が主導することが、経営改善に向けた重要なステップとなる。第三セクター鉄道全体の未来についても、地域との連携強化や多角的な経営戦略が不可欠であり、第三セクター鉄道の持続可能性を高めるためには地域社会と相互利益の関係を構築が重要である。

(キーワード：公共交通、並行在来線、観光資源、第三セクター鉄道、地域振興)



日田彦山線 BRT ひこぼしライン（地方 BRT）の持続可能性について ～東峰村の専用道に着目して～

九州産業大学地域共創学部観光学科
木本 涼平

本研究においては、九州で初めて、鉄道路線跡の専用道を活用し、鉄道から BRT 化した日田彦山線 BRT ひこぼしライン（以下：BRT ひこぼしライン）が、開業から 1 年が経過したことを受け、これから地域とどのように結びつき持続させるのか、専用道沿線における発展性とその持続可能性を考察し提案することを目的としている。

調査方法としては、東峰村民、役場、元東峰村村長、勤務している東峰村外の方などを対象としたアンケートと住民へのヒアリングだ。アンケートの質問内容は、利用状況と望んでいた日田彦山線の復旧姿など 14 項目で、まず東峰村について分析し、東峰村の BRT 専用道を活用する形で持続可能性を見出していく。

本研究において明らかになったことは、BRT ひこぼしラインが“無用の長物”になりかけているということだ。車の普及や、BRT 区間から抜けると一般路線バスとなり時間がかかりすぎること、家から駅までの距離があることなど、BRT の根底的な問題と、東峰村における地理的環境が合わさり利用されにくいことがわかった。

BRT ひこぼしラインが持続的に存続するためには、まず利便性を上げ、住民が BRT を利用しやすい環境をつくり、そして、守っていくという機運を醸成することが重要だと考え、次のような提案をしている。

- ①住民・JR 九州・東峰村（自治体）で利便性向上のための協議を行う
- ②沿線住民向けの切符の販売
- ③移動販売バスの運行
- ④東峰村自動運転 Labo（2 次交通の自動運転化の実験）

公共交通機関は公共のものであり、いくら路線が大事だとしても、自治体や企業、住民との連携が取れていないと“無用の長物”として扱われたら意味がない。

持続的に残していく機運を①において醸成した上で、提案した②～④を実践し、常に活用されている BRT としての位置付けを安定させ、その上で利便性向上を実現することで、住民が利用しやすい環境をつくることが重要であると考え。地域の日常に溶け込むこと、沿線住民から愛されることが BRT ひこぼしラインのコンセプトである「ひと、地域、みらいにやさしい」に繋がっていくと提言している。

（キーワード：地方 BRT、無用の長物、日常利用、利用しやすい環境作り）

第13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

2025 (令和7) 年
10月31日(金)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>

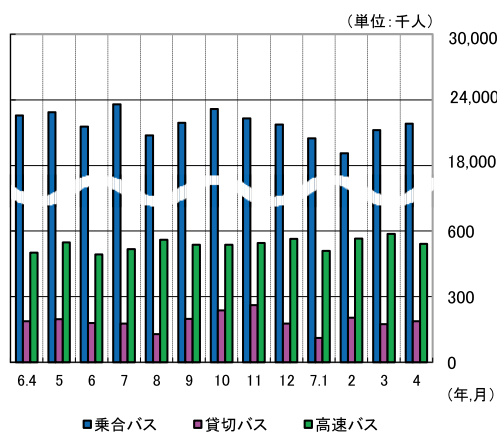
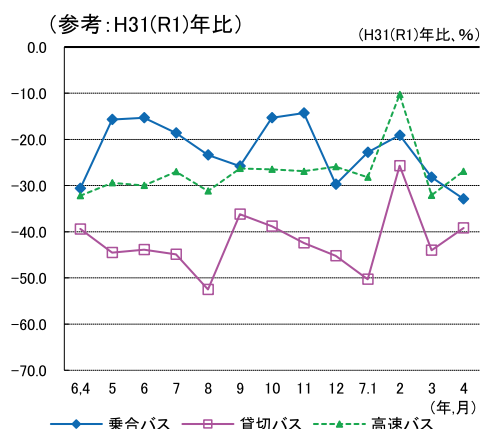
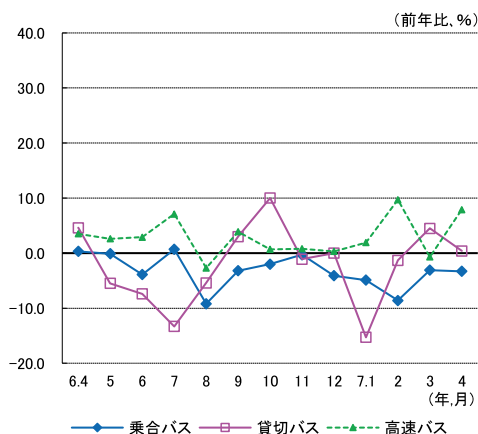


詳しくはホームページで

九州のうんゆ (令和7年4月実績) 令和7年6月27日公表

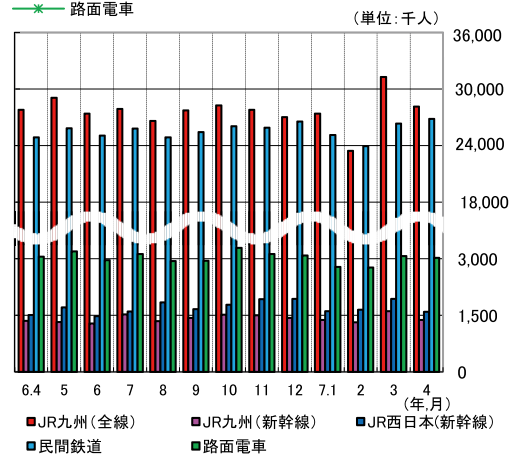
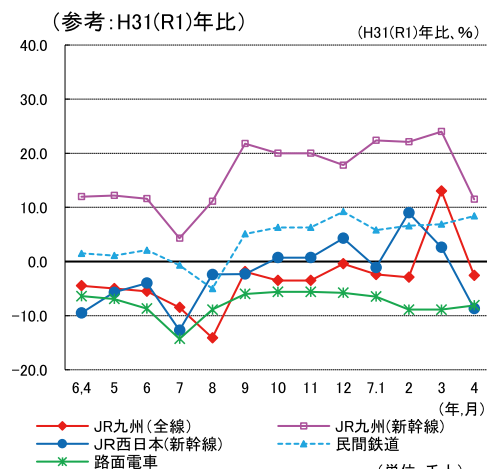
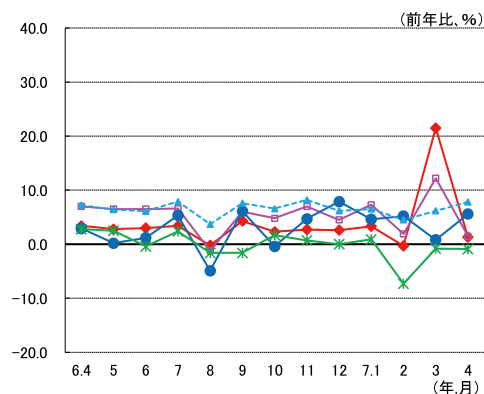
※物流の海上貨物、造船は、令和7年3月実績を掲載。
 ※物流の一般貨物（トラック）は、令和7年2月実績を掲載。
 ※コロナの影響の有無を可視化するため、平成31年/令和元年との比較も参考として掲載。
 ※速報値のため修正する可能性があります。

バス《輸送人員》



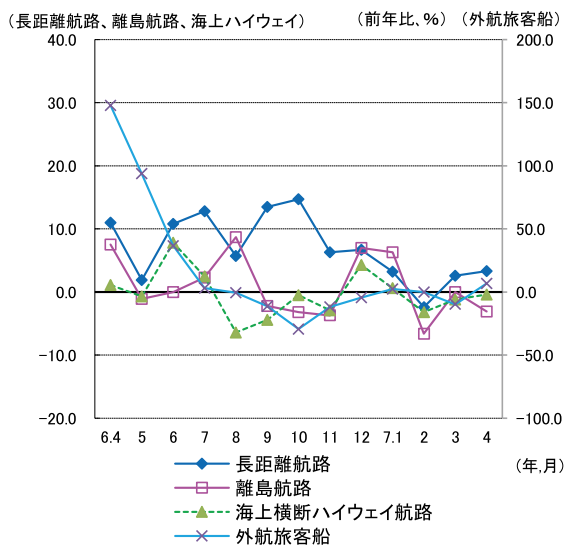
輸送動向

鉄道《輸送人員》

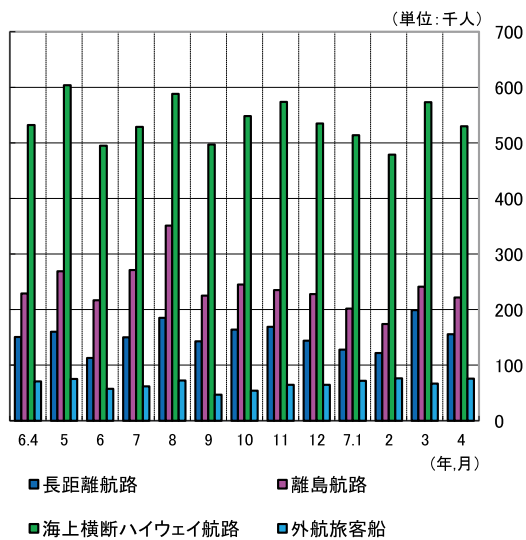
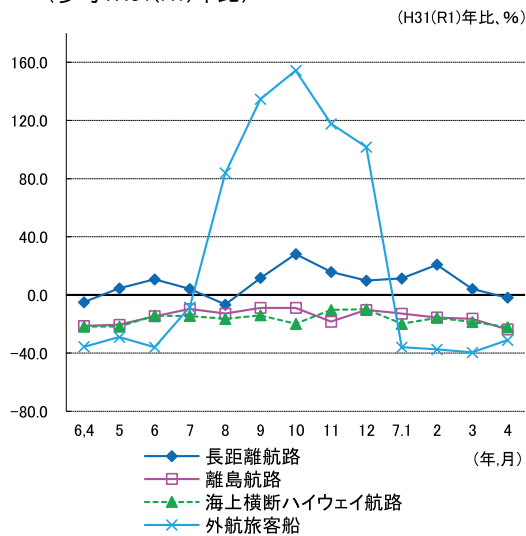


九州運輸局 交通政策部 交通企画課
 〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1
 TEL 092-472-2315 <https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/kyushuunyu/body.htm>

旅客船《輸送人員》

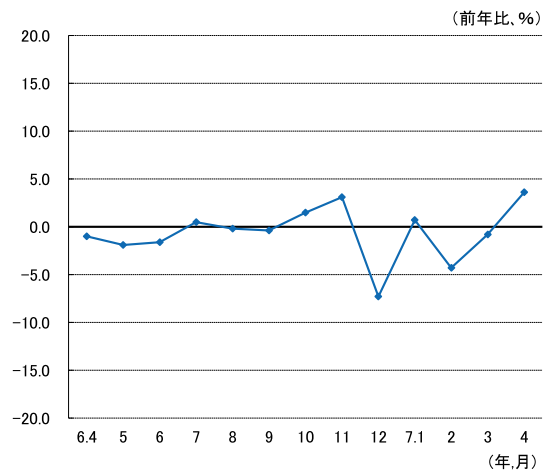


(参考: H31(R1)年比)

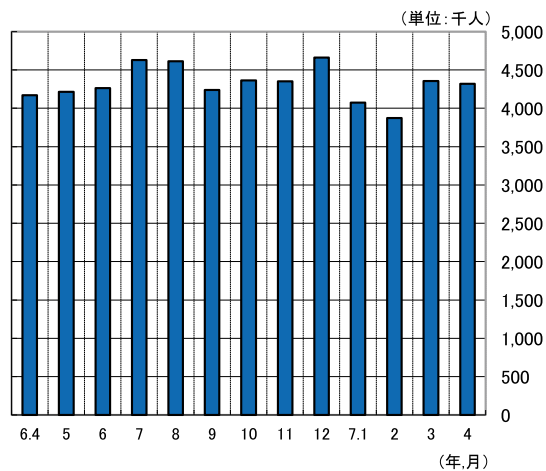
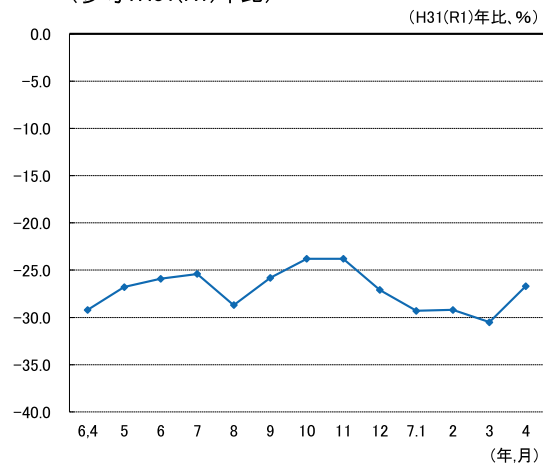


※海上横断ハイウェイ航路とは、有明海、鹿児島湾などの湾内等を横断する航路をいう。
※外航旅客船とは、日韓旅客定期航路をいう。

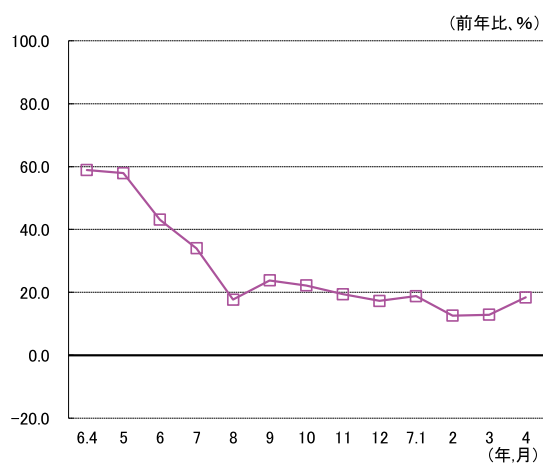
タクシー《輸送人員》



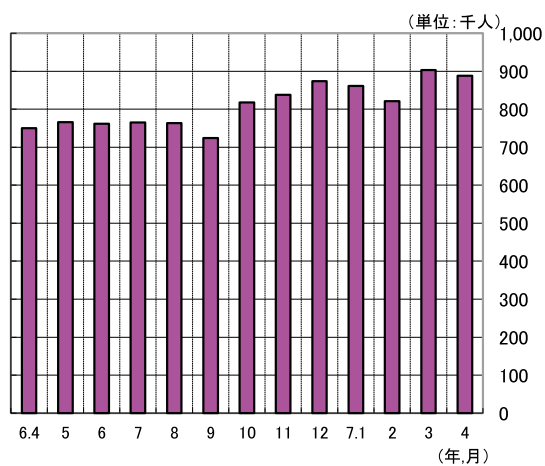
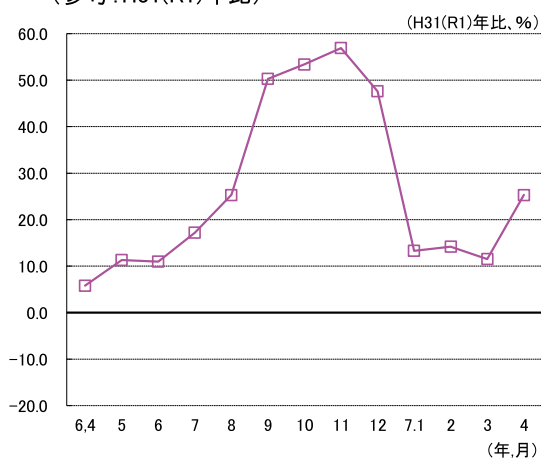
(参考: H31(R1)年比)



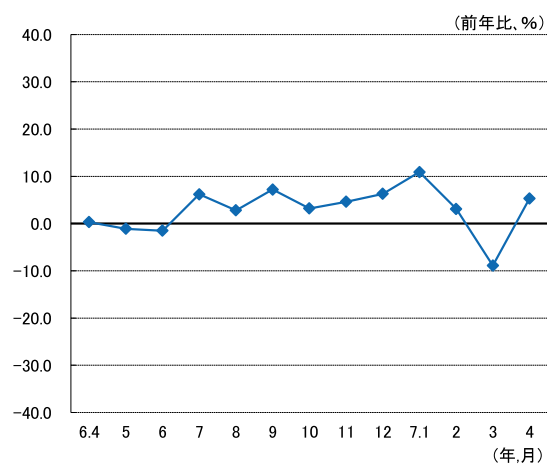
航空（国際線）《乗降客数》



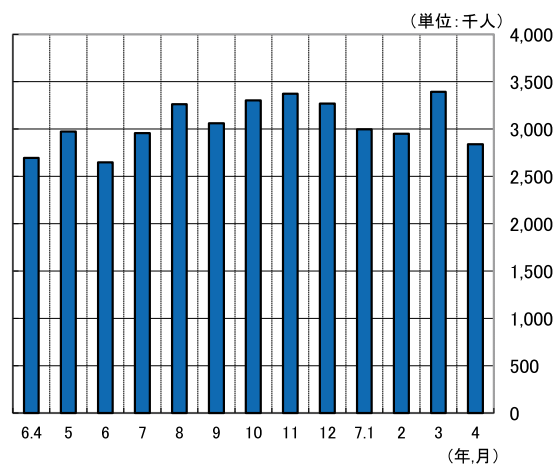
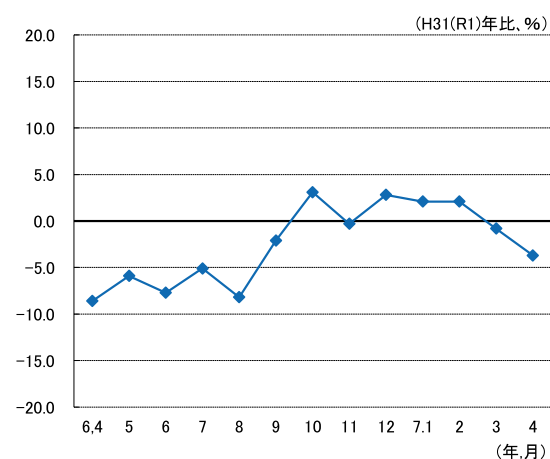
(参考: H31(R1)年比)



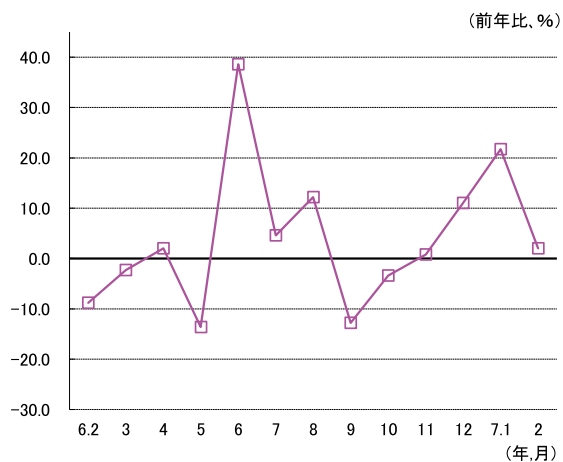
航空（国内線）《乗降客数》



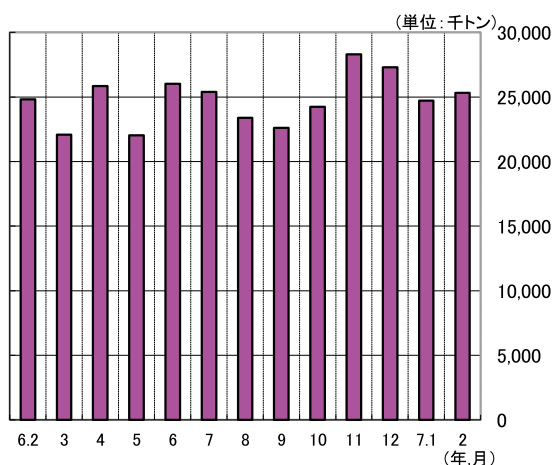
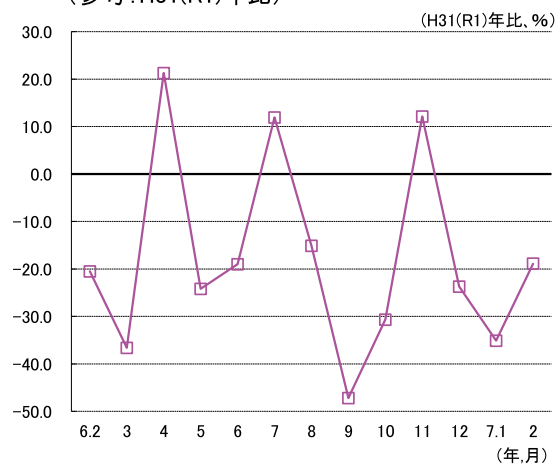
(参考: H31(R1)年比)



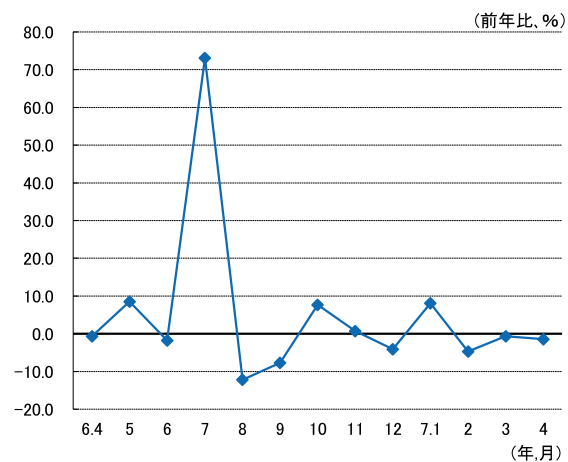
トラック（一般貨物）《物資輸送量》



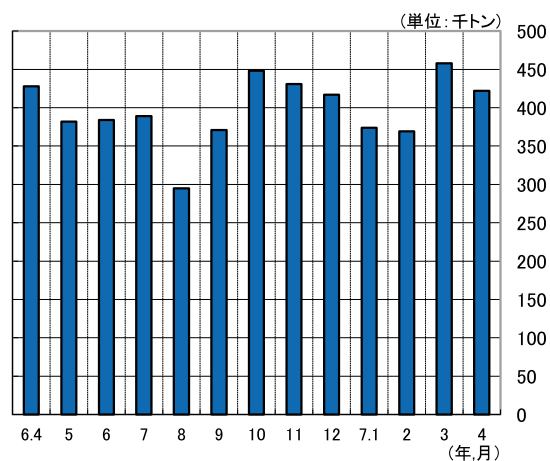
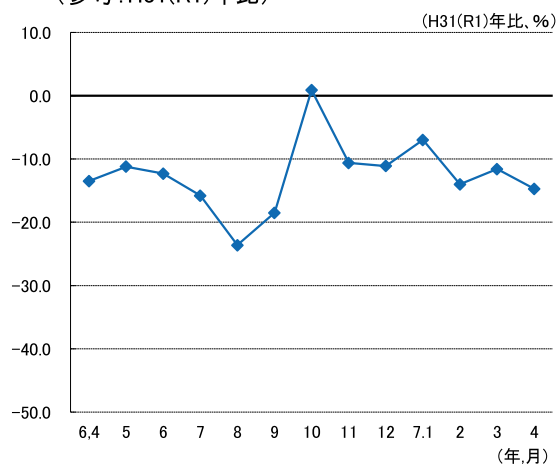
(参考: H31(R1)年比)



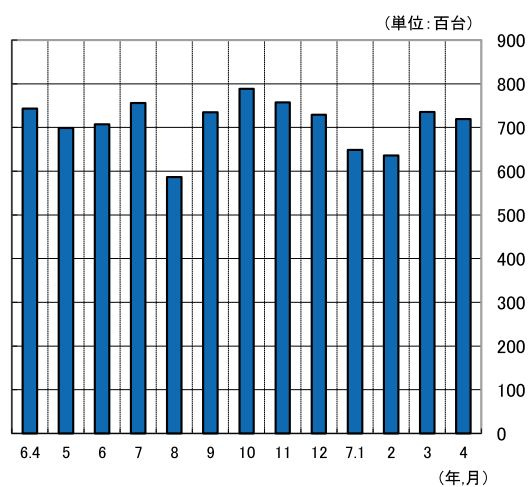
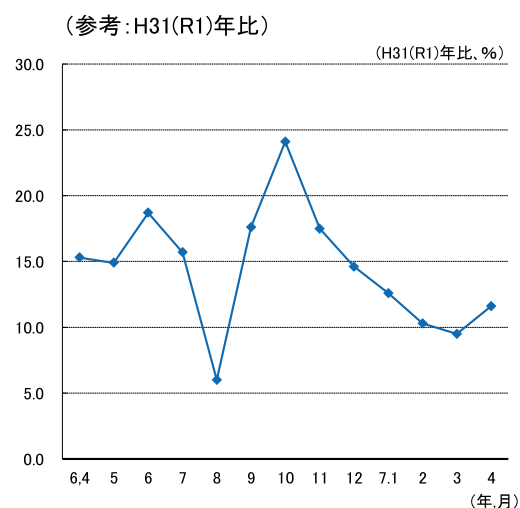
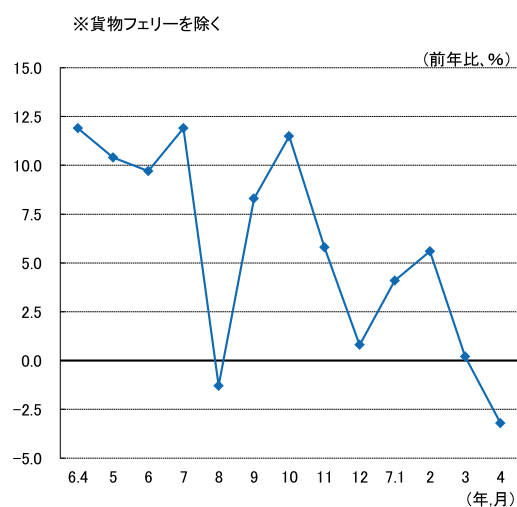
鉄 道（コンテナ）《物資輸送量》



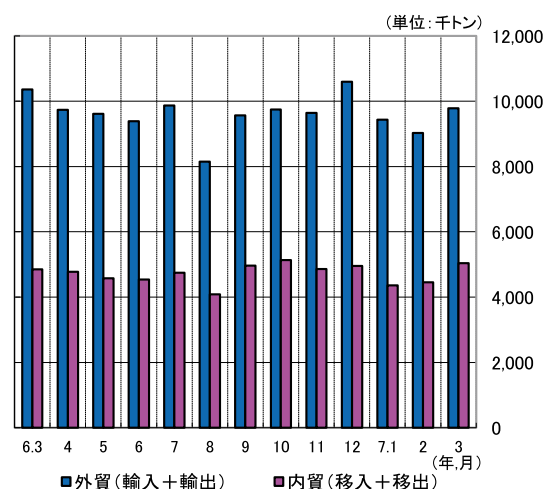
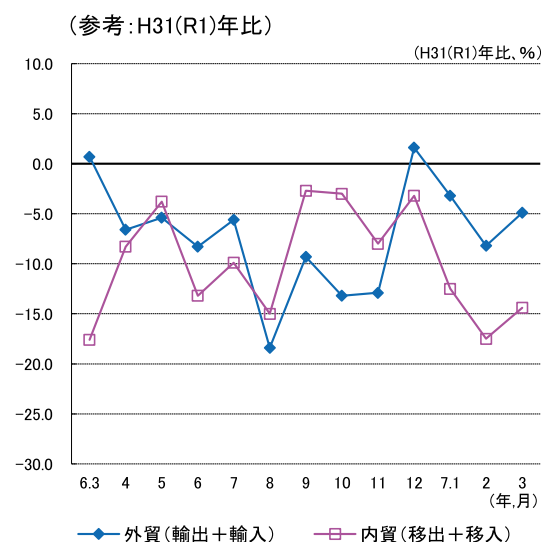
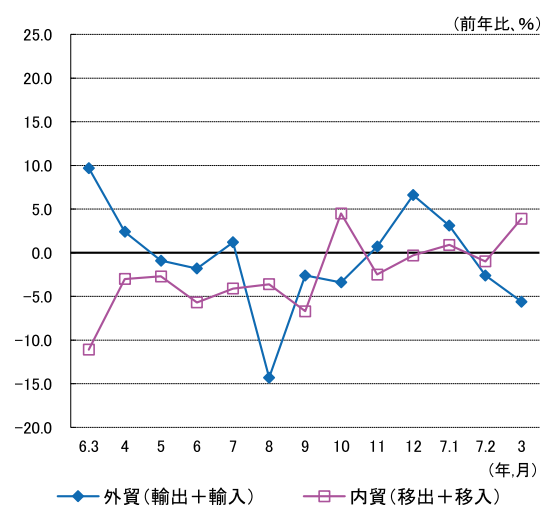
(参考: H31(R1)年比)



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）》

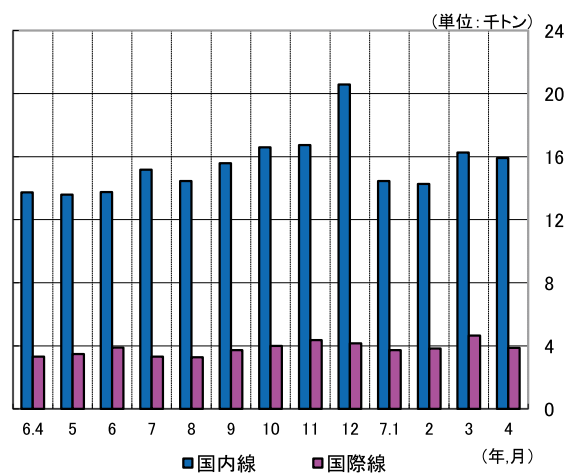
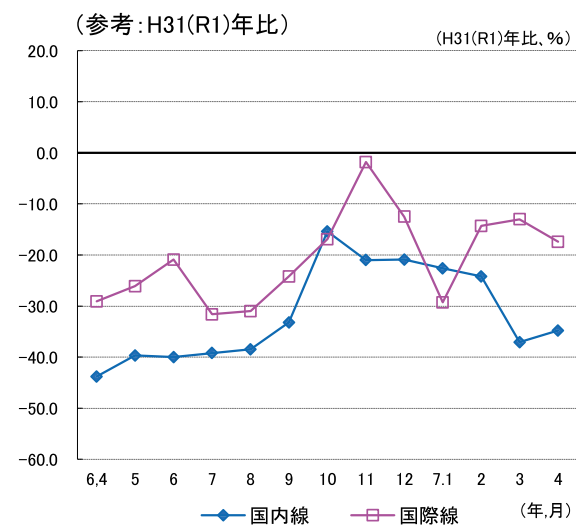
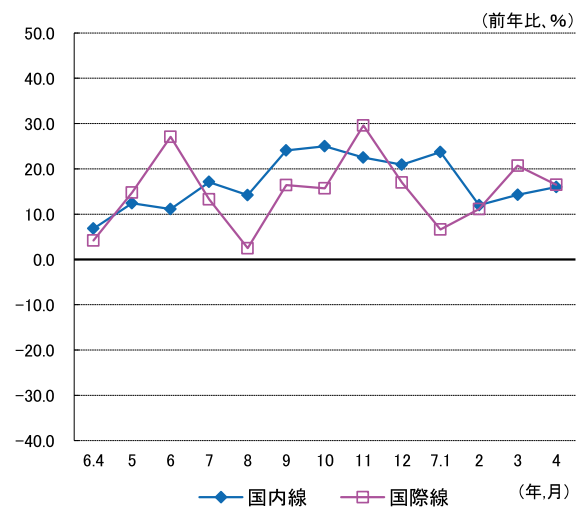


※指定港湾: 港湾運送事業法の適用対象となる港湾。

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・荻田・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6年度第2回理事会及び評議員会、令和7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6年度理事会（みなし決議）】

開催日 令和7年2月21日（金）
議題 第1号議案 評議員会招集について

【令和6年度第2回理事会】

開催日 令和7年3月12日（水）
開催場所 ホテル日航福岡（福岡市）
議題 第1号議案 令和7年度事業計画及び収支予算（案）について

【令和6年度第2回評議員会】

開催日 令和7年3月12日（水）
開催場所 ホテル日航福岡（福岡市）
議題 第1号議案 令和7年度事業計画及び収支予算（案）について

【令和7年度理事会（みなし決議）】

開催日 令和7年5月23日（金）
議題 第1号議案 令和6年度事業報告及び決算報告（案）について
第2号議案 評議員会招集について

【令和7年度第1回評議員会】

開催日 令和7年6月9日（月）
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 評議員会会長の選任について
第3号議案 理事、監事の選任について
第4号議案 令和6年度事業報告及び決算報告（案）について

【令和7年度第1回理事会】

開催日 令和7年6月9日（月）
開催場所 ホテル日航福岡（福岡市）
議題 第1号議案 業務執行理事（副会長、理事長、専務理事）の選任について
第2号議案 令和6年度事業報告及び決算報告について

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。

2024（令和6）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、令和6年5月10日～10月31日の間、懸賞論文を募集したところ、7大学・大学院から9編の応募があり、審査委員会（令和7年1月17日開催）において審査の結果、以下のとおり優秀賞3編、奨励賞1編が決定された。

※今年度は最優秀賞に該当する論文なし。

＜優秀賞を受賞した論文＞（3編）

○受賞者：日本文理大学経営経済学部経営経済学科 津田 權臣 氏

テーマ：日田彦山線BRTの増客と地域振興～ひこぼしラインが沿線地域の星となるためには～

○受賞者：九州産業大学地域共創学部地域づくり学科 案浦 快 氏

テーマ：第三セクター鉄道に未来はあるのか～肥薩おれんじ鉄道を事例に～

○受賞者：九州産業大学地域共創学部観光学科 木本 涼平 氏

テーマ：日田彦山線BRT ひこぼしライン（地方BRT）の持続可能性について～東峰村の専用道に着目して～

＜奨励賞を受賞した論文＞（1編）

○受賞者：久留米大学商学部商学科 多田 愛美 氏

テーマ：持続可能な生活支援交通について考える～久留米市にEVを～

優秀賞受賞者には、福岡市内において授賞式を開催し、青柳会長より賞状及び副賞を授与し、奨励賞受賞者には、賞状及び副賞を郵送した。

優秀賞を受賞した論文については、当センターホームページに論文全文を、機関誌「九州うんゆジャーナル」Vol.128に要旨を掲載した。奨励賞については、当センターホームページに要旨を掲載した。

(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いったような声も仄聞されるところ。

本調査研究では、学識経験者及び九州運輸局、九州旅客船協会連合会からなる委員会を立ち上げ、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、その結果を報告書として取りまとめるとともに、国や地方自治体ほか航路事業者等の関係者へリーフレットを配布し、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んだ。

(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（障害を理由とする差別の解消に関する法律（平成25年法律第65号））において、これまで行政機関や事業者に対して、努力義務とされていた障害者に対する「合理的配慮の提供」が、令和6年4月1日から義務化された。

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と見込まれることから、国内旅客船事業者を対象に、アンケート調査を実施し、その調査結果を踏まえ、旅客航路事業者のほか行政機関や障害者団体等へヒアリングを行い、九州における旅客船事業者の取り組み事例や障害のあるお客様への対応事例、関係行政機関における相談窓口等の情報を事例集として取りまとめ、旅客航路事業者ほか事業者団体等へ情報提供した。

(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とから、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情報収集すべく、アンケート調査を実施した。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。そこで、令和6年度においては、これらの結果をもとに内航海運事業者及び旅客船事業者（合計9社）にヒアリング等を行い事業承継の実態と課題について、報告書を取りまとめ、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、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した。

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
- ・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、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 風雨防止用通路シェルター 2 基

- ・瀬戸内町(古仁屋漁港) 2 基

b 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

c 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

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)

2024 夏号 VoL.126 2024 年 7 月 10 日 890 部

2024 冬号 VoL.127 2024 年 12 月 10 日 820 部

(2) 各種講演会・セミナー等の開催

① 講演会

熊本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 新春経営セミナー(令和7年新春講演会)

開催日時: 2025 年 1 月 24 日(金) 15:00 ~ 17:40

場 所: ホテル日航熊本 5 階「阿蘇」

参 加 者: 150 名

＜講演Ⅰ＞ 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 下請課 下請取引調査官 梅木 俊明 氏

＜講演Ⅱ＞ 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

理事会及び評議員会

② 九州運輸コロキアム

内航海運のカーボンニュートラルに関する講師を招き、情報提供等を行うとともに会場参加者との意見交換を行った。

開催日：令和6年10月11日（金）13：30～15：30

場 所：オリエンタルホテル福岡 博多ステーション3階 YAMAKASA

参加者：51名

＜基調講演＞ テーマ：「カーボンニュートラルに向けた九州の港湾対応」

講 師：中村学園大学大学院流通科学研究科 特任教授 星野 裕志 氏

＜事例発表1＞ テーマ：「脱炭素化へ向けた取り組みについて」

講 師：株式会社商船三井さんふらわあ 特別顧問 赤坂 光次郎 氏

＜事例発表2＞ テーマ：「海的高速道路～モーダルシフトの受け皿に～」

講 師：東京九州フェリー株式会社 取締役営業部長兼新門司支店長 寺田 光徳 氏

③ 海事振興セミナー（クルーズセミナー）

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。

開催日：令和6年7月31日（水）14：20～16：00

場 所：オリエンタルホテル福岡 博多ステーション3階 YAMAKASA

参加者：73名

＜講演1＞ テーマ：我が国のクルーズ振興における課題と方向性

講 師：国土交通省海事局外航課 課長補佐 楠山 賀英 氏

＜講演2＞ テーマ：アジアにおける日本のクルーズの展望

講 師：日本国際クルーズ協議会 副会長 糸川 雄介 氏

＜講演3＞ テーマ：クルーズの魅力と発信の重要性

講 師：（一社）クルーズイズム 代表理事 久野 健吾 氏

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・開催した。

a 事業承継セミナー

開催日：令和6年8月28日（水）13：30～15：30

場 所：オリエンタルホテル福岡 博多ステーション3階 YAMAKASA

参加者：会場23名、オンライン参加31名 合計54名

＜第1部＞ テーマ：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

講 師：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 氏

＜第2部＞ テーマ：～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？～

講 師：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 和久 氏

b 物流効率化促進セミナー

開催日：令和6年11月20日（水）13：30～16：00

場 所：オリエンタル福岡 博多ステーションホテル3階 YAMAKASA

参加者：約150名

＜第1部：物流を取り巻く現状について＞

講 師：国土交通省 物流・自動車局 物流政策課長 紺野 博行 氏

テーマ：2024年を「物流革新元年」に

講 師：九州運輸局 自動車交通部 貨物課長 東 祐樹 氏

テーマ：九州の物流の現状

理事会及び評議員会

<第2部：事例紹介>

講師：福岡運輸(株) 業務推進部 システム課長 生津 瑠美 氏

テーマ：バース予約・受付システムの開発・導入による物流効率化

講師：(株)マキタ運輸 取締役 東 良二 氏

テーマ：物流効率化の取組

講師：日本通運(株)福岡海運支店 博多港支店 内田 紘史 氏

テーマ：集荷&モーダルシフトの取組事例

c 物流関連セミナー

* JILS と連携

開催日：令和7年3月4日(火) 13:00～16:00

場所：リファレンス駅東ビル3階 ※オンライン参加選択形式

参加者：約300名(会場50名、オンライン250名)

テーマ：「物流2024年問題を振り返る」～九州・山口地域における物流の現状と課題～

<オープニングセッション>

テーマ：「物流2024年問題を振り返る」

講師：神戸大学大学院国際海事研究センター リサーチフェロー

元) サンスターグループ ロジスティクス研究室 室長 荒木 協和 氏

<企業事例①>

テーマ：「荷主企業における2024年問題対応と九州・山口地域の物流の現状と課題」

講師：エレコム株式会社 物流部 スーパーバイザー 原田 航 氏(オンライン)

<企業事例②>

テーマ：「物流事業者における2024年問題対応と九州・山口地域の物流の現状と課題」

講師：SBS東芝ロジスティクス株式会社 業務部 合理化推進担当 参事 須永 理 氏

(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したり、水産高校生を対象に乗船体験(就業体験)を行うことにより、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：2024年10月30日(水) 8:30～12:30

参加者：佐世保市立江迎中学校 2年生40名、教員2名

内 容：佐世保港内岸壁にて佐世保港湾運輸(株)の港湾運送事業及び西九州倉庫(株)の定温倉庫、サイロ倉庫を見学後、西海沿岸商船(株)の旅客船にて海上から海事産業施設を見学した。

○実施日：2024年11月18日(月) 8:50～15:50

参加者：北九州市立若園小学校 特別支援学級4～6年生 児童19名、教員4名

内 容：阪九フェリー(株)の大型フェリーの船内見学後、太刀浦コンテナターミナル管理棟及び三菱重工業(株)下関造船所の構内を見学した。

○実施日：2024年11月22日(金) 9:40～15:40

参加者：北九州市立東郷中学校 1年生 生徒23名、教員4名

内 容：オーシャントランス(株)の大型フェリーの船内見学後、太刀浦コンテナターミナル管理棟及び旭洋造船(株)の構内を見学した。

○実施日：2024年12月20日(金) 8:30～15:50

参加者：熊本市立本荘小学校 5年生 児童13名、教員2名

内 容：熊本フェリー(株)の旅客船の乗船体験後、ジャパンマリンユナイテッド有明事業所(造船所)の構内を見学した。

理事会及び評議員会

【就業体験】

○実施日：2024年7月22日～8月4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2名、機関4名、合計6名
専攻科2年生：甲板1名、機関3名 合計4名

乗船受け入れ事業者：5社（奄美海運(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)

【次世代人材育成のための海事産業紹介動画の作成】

*九州海事産業次世代人材育成推進協議会と連携した取り組み

九州海事産業次世代人材育成推進協議会においては、これまで、海事産業に関する案内パンフレットや資料、映像等を作成し、海事産業見学会や出前講座において使用してきたところであるが、事業実施後のアンケートにより、「個別の事業説明の前に、海事産業全体の説明があるとより理解しやすい」等の声が多く寄せられたことから、当該協議会と連携して、海事産業を包括的に、わかりやすく説明する動画（15～20分程度）「船や港のしごと～九州と世界をつなげる海事産業～」を作成した。

(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6年度バリアフリー講習会 in 別府国際観光港】

開催日：2024年12月11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」及び「さんふらわあむらさき」船内

実 技：車椅子疑似体験及びサポート体験

座 学：旅客事業者に求められること

講師：（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

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 31 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）

2025（令和7）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経済に関する研究を促進するとともに、その研究成果を交通運輸産業に活かすことにより、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、懸賞論文を募集する。（継続事業）

(2) 小規模離島の航路事業継続に向けた調査研究

<日本財団助成事業>

本土と島々を結ぶ離島航路は、人や生活物資の輸送など重要な役割を担い、人々の暮らしを支えているが、深刻な少子高齢化に伴う人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響、近年の燃料油価格の高騰、人手不足等も相まって、厳しい経営環境に置かれており、将来に亘って航路を確保・維持することは極めて重要な課題となっている。

理事会及び評議員会

とりわけ小規模な離島向けの航路を運営する事業者においては、経営努力で採算ベースに乗せるには無理があり、国の支援を受けたとしても、船員の確保が難しいなど航路の維持や、サービスの供給に支障を来すような事態を惹起するのではないかと危惧される。行政においても財源等の問題もあって、具体的な支援が出来ず、悩んでいる自治体も見られる。

本調査研究においては、調査対象となるエリアを3カ所程度抽出し、既往資料や航路事業者ほか関係者へのアンケートやヒアリングにより経営状況や航路運営上の課題等の把握を行い、航路事業継続に向けた課題を整理する。

その結果をもとにモデルとなる地域を1箇所選定し、航路事業者ほか旅客船協会や国、自治体、学識経験者などからなる委員会を設置し、課題解決に向けた事業者の取り組み、国や自治体の財政支援や情報提供のあり方等についての検討のほか、航路事業者自身の情報開示や公設民営といった経営主体の変更、さらには、一般旅客定期航路事業から人の運送をする事業（海上タクシー等）への転換、航路の廃止なども含め幅広い可能性の検討を行い、その結果を報告書として取りまとめ、将来にわたって航路を維持・確保するための具体的な取組が進んでいくよう関係者へ配布・公開する。（新規事業）

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 11 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) 1 個
- ・岩崎産業(株)(鹿児島～種子島～屋久島航路) 2 個
- ・コスモライン(株)(鹿児島～種子島～屋久島航路) 2 個
- ・十島村(鹿児島～十島～名瀬航路) 1 個
- ・九州郵船(株)(博多～比田勝航路) 1 個

b 保冷コンテナ 3 個

- ・野母商船(株)(福江～青方～博多航路) 1 個
- ・三島村(鹿児島～三島～枕崎航路) 1 個
- ・屋久島町(宮之浦～口永良部～島間航路) 1 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、バリアフリー対応型タラップ等を製作し、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

- ・九州郵船(株)(比田勝港設置) 2 基

b バリアフリー対応型タラップ 1 基

- ・甕島商船(株)(串木野新港) 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、配布する。(年2回)

2025 夏号 VoL.128 2025 年 7 月 10 日頃 900 部発行予定

2025 冬号 VoL.129 2025 年 12 月 10 日頃 900 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、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。

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7年度理事会及び評議員会において、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114ページに掲載しております。

【副会長の新任、理事長、専務理事の再任】

副会長新任 富永 太郎 氏（九州地方倉庫業連合会会長（福岡倉庫(株)代表取締役社長））

理事長再任 竹永健二郎 氏（九州旅客船協会連合会理事（九州郵船(株)代表取締役社長））

専務理事再任 中原 禎弘 氏（（公財）九州運輸振興センター専務理事）

【評議員会 会長の再任】

評議員会会長再任 大津 学 氏（鹿児島県倉庫協会会長（（株）大津倉庫代表取締役社長））

【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 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 氏
新任 九州地方海運組合連合会会長（南光汽船(株)代表取締役社長）	木 許 直 樹 氏
新任 九州トラック協会専務理事	西 正 博 氏
新任 西日本鉄道(株)取締役常勤監査等委員	河原畑 徹 氏

【監事の新任】

新任者所属会社等名称	新任者氏名
新任 九州船用工業会専務理事	川 上 知 大 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 三池港物流(株)代表取締役社長	安 藤 寿 英 氏
再任 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 氏
新任 西部ガステクノソリューション(株)代表取締役社長	豊 田 康 弘 氏
新任 九州冷蔵倉庫協議会副会長（九州製氷(株)代表取締役社長）	藤 林 秀 基 氏

理事会及び評議員会

2024（令和6）年度 収支決算書（正味財産増減計算書）

（単位：円）

科 目	区 分	2024(R6)年度 決 算 額	科 目	区 分	2024(R6)年度 決 算 額
I 一般正味財産増減の部			什器備品減価償却額		48,879
1. 経常増減の部			施設整備減価償却額		83,455,248
(1) 経常収益			事業費計		118,886,087
① 基本財産運用益			② 管理費		
基本財産受取利息		3,511	給与費		3,668,015
② 受取会費			福利厚生費		584,649
賛助会員受取会費		9,964,500	旅費交通費		784,054
③ 受取助成金等			事務費		1,905,594
受取日本財団調査研究助成金		4,002,000	退職給付費用		134,220
受取日本財団事業助成金			什器備品減価償却額		11,465
(施設整備) 振替額		78,385,512	管理費計		7,087,997
受取日本財団基盤整備助成金		22,910,000	経常費用計		125,974,084
④ 受取負担金			当期経常増減額		△ 5,195,671
受取施設整備事業負担金振替額		5,421,456			
⑤ 事業収益			2. 経常外増減の部		
機関誌広告収益		60,000	(1) 経常外収益		
⑥ 雑収益			① 受取日本財団事業助成金振替額		11
受取利息		31,434	② 受取施設整備事業負担金振替額		1
経常収益計		120,778,413	経常外収益計		12
(2) 経常費用			(2) 経常外費用		
① 事業費			① 固定資産除去損		
調査研究事業費		8,781,682	冷凍・保冷コンテナ除去損		8
懸賞論文募集費		895,902	通路シェルター等除去損		4
小型船舶移行・転換調査費		5,003,363	経常外費用計		12
海運事業者事業継続実態調査費		447,562	当期経常外増減額		0
改正障害者差別解消法関連調査費		2,434,855	当期一般正味財産増減額		△ 5,195,671
施設整備事業費（旅費）		351,720	一般正味財産期首残高		14,412,223
広報啓発等事業費		5,518,563	一般正味財産期末残高		9,216,552
機関誌作成費		2,146,313			
講演会・セミナー等事業費※		2,364,872	II 指定正味財産増減の部		
海の子育成事業費		780,657	① 受取日本財団事業助成金		64,781,000
交通運輸統計整備費		4,529	② 受取日本財団施設整備負担金		6,971,520
バリアフリー啓発促進事業費		222,192	③ 一般正味財産への振替額		△ 83,806,980
事業管理費		20,193,115	当期指定正味財産増減額		△ 12,054,460
給与費		13,445,885	指定正味財産期首残高		236,102,277
福利厚生費		2,492,446	指定正味財産期末残高		224,047,817
事務費		4,254,784			
退職給付費用		536,880	III 正味財産期末残高		233,264,369

※：講演会、九州運輸コロキアム、海事振興セミナー、企業経営、基盤強化等セミナー

2025（令和7）年度 収支予算書（正味財産増減予算書）

（単位：円）

科 目	区 分	2025(R7)年度 予 算 額	科 目	区 分	2025(R7)年度 予 算 額
I 一般正味財産増減の部			什器備品減価償却額		48,879
1. 経常増減の部			施設整備減価償却額		70,856,696
(1) 経常収益			事業費計		104,882,725
① 基本財産運用益			② 管理費		
基本財産受取利息		3,000	給与費		3,690,800
② 受取会費			福利厚生費		594,700
賛助会員受取会費		10,100,000	旅費交通費		1,000,000
③ 受取助成金等			事務費		1,898,800
受取日本財団調査研究助成金		3,910,000	退職給付費用		182,800
受取日本財団事業助成金			什器備品減価償却額		11,465
(施設整備) 振替額		65,772,783	管理費計		7,378,565
受取日本財団基盤整備助成金		23,290,000	経常費用計		112,261,290
④ 受取負担金			当期経常増減額		△ 3,612,844
受取施設整備事業負担金振替額		5,510,163			
⑤ 事業収益			2. 経常外増減の部		
機関誌広告収益		60,000	(1) 経常外収益		
⑥ 雑収益			① 受取日本財団事業助成金振替額		13
受取利息		2,500	② 受取施設整備事業負担金振替額		2
経常収益計		108,648,446	経常外収益計		15
(2) 経常費用			(2) 経常外費用		
① 事業費			① 固定資産除去損		
調査研究事業費		5,840,000	冷凍・保冷コンテナ除去損		6
懸賞論文募集費		950,000	通路シェルター等除去損		9
小規模離島航路事業継続調査		4,890,000	経常外費用計		15
施設整備事業費（旅費）		426,250	当期経常外増減額		0
広報啓発等事業費		5,210,000	当期一般正味財産増減額		△ 3,612,844
機関誌作成費		2,200,000	一般正味財産期首残高		10,125,020
講演会・セミナー等事業費※		2,300,000	一般正味財産期末残高		6,512,176
海の子育成事業費		450,000	II 指定正味財産増減の部		
交通運輸統計整備費		10,000	① 受取日本財団事業助成金		71,700,000
バリアフリー啓発促進事業費		250,000	② 受取日本財団施設整備負担金		7,198,400
事業管理費		21,769,700	③ 一般正味財産への振替額		△ 71,282,961
給与費		14,763,200	当期指定正味財産増減額		7,615,439
福利厚生費		2,535,300	指定正味財産期首残高		223,770,780
事務費		4,471,200	指定正味財産期末残高		231,386,219
退職給付費用		731,200	III 正味財産期末残高		237,898,395

※：講演会、九州運輸コロキアム、海事振興セミナー、企業経営、基盤強化等セミナー

理事会及び評議員会

2025（令和7）年度 役員名簿

（敬称略・順不同）

R7.6.9 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 (福岡倉庫(株)代表取締役社長)	富 永 太 郎	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) Westカンパニー 常務執行役員プレジデント	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 (南光汽船(株)代表取締役社長)	木 許 直 樹	〃
（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	〃
九州トラック協会専務理事	西 正 博	〃
西日本鉄道(株)取締役常勤監査等委員	河原畑 徹	〃
（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 12 名	
（監 事）		
九州船用工業会専務理事	川 上 知 大	監 事
	計 1 名	

2025（令和7）年度 評議員名簿

（敬称略・順不同）

R7.6.9 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	豊 田 康 弘
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副会長（九州製氷(株)代表取締役社長）	藤 林 秀 基
（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

2025（令和7）年度 特別会員名簿

（敬称略・順不同）

R7.7.1 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 功 道
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	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	松 尾 正 博

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
全国内航タンカー海運組合西部支部長	阿 部 和 久
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	八 尋 由 紀
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	宮 原 淳 一
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	矢ヶ部 恭 弘
	計 34 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

- 今号の「特集」では北九州市様より北九州市における運輸と交通に関する情報のほか観光スポット、イベント等について、寄稿頂きました。また、「海と空のコーナー」では、九州地方整備局北九州港湾・空港整備事務所様から北九州港や北九州空港に関する盛りだくさんの情報をご提供頂きました。さて、先日、北九州市様が旅行ガイド本の出版社「地球の歩き方」と協力し、観光施設や飲食店を紹介する冊子「北九州市出張の歩き方」を作成したとの新聞記事を拝見いたしました。その記事によりますと、市内の宿泊客の大半を出張者が占めており、仕事の合間に市の魅力を知ってもらい、観光も楽しんでもらう狙いとのこと。早速、HPを検索したところ、2024年2月1日に出版された観光ガイドブック「地球の歩き方 北九州市」の特別版とのことで、時間の限られた出張者向けに、北九州市ならではの美味しいグルメや角打ちなど「北九州らしさ」を満喫できる内容に厳選!!との紹介がありました。この観光パンフレット(冊子)は、全16ページで、約3万部あり、北九州市内の主要ホテルほか北九州総合観光案内所、福岡市観光案内所(天神及び博多駅総合案内所)、北九州市東京事務所で無料配布されており、PDF版であれば、インターネットを使ってダウンロードもできます。近々、小倉駅と門司港駅の周辺へ出張する計画がありますので、泊まりではありませんが、スキマ時間を使って、このパンフレットで紹介されている観光スポットや飲食店などを訪ねてみたいと思います。(中原)
- 同級生からケータイがあった。ちょっとちょっと聞いて。どうしたの?車の窓から手を振る人がいて、誰かなと思ってよく見たら○○君で、めちゃくちゃじいやになってた!おっとお、言い方言い方。そんなに?もうホントにびっくりしたよ!自分のことはたか〜い、たか〜い棚の上に置いての発言だが、そういうことあるよな。何十年も会ってなかったあこがれの人に再会した時、誰だかわからなくてマジかっ!と叫びそうになったことがある。もちろん私は棚の上。女友達はその後のお手入れでかなり違う。太陽の下、野ざらしの私と相反して美しいままの人もいる。化粧上手の人もいるのだが、そこはいろいろと、ある。美人で有名だった友達と久々の再会をはたした。塗り、厚くない?マスカラ、アイシャドウ、チーク・・・、まつ毛バサバサ、風おこりそう、笑ったらファンデバリバリ落ちそう・・・失礼、もとい、きれいにお化粧して若いよね。ありがと、ニッコリ。いや笑っちゃダメダメ!数年前、投薬で眉毛が消えたとき、鏡の中の私にそれこそ、マジか!とのけぞった。とにもかくにも眉毛描かねばとアイブローを握って、握りしめて・・・かたまった。ど〜〜やって眉毛描くの?ほぼ化粧と関わってこなかったつけが、ドカンときた。眉毛の元の位置すらわからん!どこからどう描けばいいの!備え無くば、憂いだらけ、トホホ。ちなみに、ファンデなんぞ使ったことがないと言ったら、左隣から原始人かっ!!ときびしい突っ込みが、トホホ。(宮下)
- 今号は北九州市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。

九州うんゆジャーナル 夏号 VOL. 128 令和7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		

スマートEX

年会費
無料



1、ネットで買う

2、タッチで乗る

- 年会費無料ですぐに利用可能
- 発車時刻4分前まで予約可能
- 予約変更は何度でも手数料無料
- 好きな席が選べる ※一部商品には制限がございます。



チケットレスだけじゃない!

3日前までの
予約で**おトク**な

EX早特3

3日前までの予約で、「みずほ」「さくら」「つばめ」の普通車指定席とグリーン車をおトクにご利用いただける商品です。

主な区間の 片道運賃・料金 (おとな1名)	区 間	普通車指定席	グリーン車
	博多～熊本 (最速32分)	4,950円 890円 おトク!	7,450円 660円 おトク!
	博多～鹿児島中央 (最速1時間16分)	11,200円 750円 おトク!	15,090円 520円 おトク!

※おトク額は、普通車指定席用は通常期の「普通運賃」と「指定席特急料金」、グリーン車用は通常期の「普通運賃」と「グリーン料金・特急料金」との差額です。

チケットレスはそのまま運賃がもっと安くなる「EX予約」(年会費1,100円)もあります。詳しくはホームページへ。

スマートEX JR九州

登録は
コチラ



○チケットレス対応区間：鹿児島中央～東京 ※西九州新幹線は対応していません。○携帯電話のご利用マナーにご協力ください。また、歩きスマホはご遠慮ください。○優先席付近では混雑時には携帯電話・スマートフォンの電源をお切りください。

あとは、乗るだけ。

チケットレスで
新幹線 ♪

