

九州 ounyu ジャーナル

2025年 冬号 VOL. 129



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、かんざらし（島原市）
大島トマト（西海市）
吉岐うに丼（吉岐市）

表紙：大島トマト（西海市）
紙：大三東駅（車両あり）島原市

©長崎県観光連盟



C O N T E N T S

特集

長崎県の運輸と観光……長崎県 交通政策課、新幹線対策課、観光振興課、インバウンド推進課、道路建設課、港湾課

海と空のコーナー

地域を支える長崎の港と空港……九州地方整備局 長崎港湾・空港整備事務所

フォトグラフ

ふおとながさき……

お知らせ

日本財団チャリティー自販機……

コロキアム報告

第66回九州運輸コロキアム
特定技能制度について……

出入国在留管理庁 福岡出入国在留管理局 就労・永住審査部門統括審査官 佐藤聖樹

コロキアム報告

第66回九州運輸コロキアム
特定技能外国人ドライバーについて……

（公社）全日本トラック協会 常務理事 山崎 寛

コロキアム報告

第66回九州運輸コロキアム
外国人材と共に働く……

（株）西鉄ホテルズ ソリューション本部 人財マネジメント部 部長 河原政志

コロキアム報告

第66回九州運輸コロキアム
航空分野における外国人材活用事例について……

西鉄エアサービス（株） 代表取締役社長 木津勇治

海事振興セミナー

第27回海事振興セミナー（九州クルーズセミナー）
日本のクルーズ市場の持続的発展に向けた有識者検討会の
検討結果と将来に向けた取組みについて……

国土交通省海事局外航課 課長補佐 楠山賀英

海事振興セミナー

第27回海事振興セミナー（九州クルーズセミナー）
①関係者が喜ぶ寄港地観光
②クルーズ誘致に繋がるアウトバウンド対応……

クルーズトラベラーカンパニー（株）観光コンサルティング事業部 チーフコンサルタント 本郷芳人

特別寄稿

海のない港町エフェソス……

九州運輸局OB 三宅 徹

エッセイ

屋上談義……

フリーランスライター 藤田崇義

センターからのお知らせ

令和8年新春講演会開催……

九州運輸局だより

九州のうんゆ……

長崎県の運輸と観光

長崎県

交通政策課、新幹線対策課、観光振興課、
インバウンド推進課、道路建設課、港湾課

1 はじめに

長崎県は、朝鮮半島までわずか50 kmにある「対馬」を北端に、「島原半島」を東端、そして五島列島から更に南に位置する「男女群島」を南端、「肥前島」を西端として、その拡がりは、ほぼ九州本土に匹敵します。また、多くの離島と半島があり、「しま」の面積は県土の約4割を占めています。

青く澄み切った深い入り江、そして緑濃き島々と約4千2百kmに及ぶ海岸線が織りなす美しい自然景観も加わり、県全体が自然の宝庫となっています。

東は島原半島が突出し、有明海を隔てて熊本県、福岡県と相接し、南は長崎半島が天草灘に望み、西海上には五島列島が、西北海上には壱岐、対馬があり、朝鮮海峡のかなた

に韓国を望んでいます。

歴史的に見ると、鎖国時代、わが国で唯一、西欧に開かれていた「出島」に代表されるように、古くから日本の海外交流の窓口であり、先進文化と技術の中継地として大きな役割を果たしながら独自の文化を育み、人々を呼んで栄え、成長してきました。

近年、県内の港には、世界各地の客船が寄港するなど、日本有数のクルーズ客船の寄港地として、世界のクルーズ船社から高い評価を得ております。また、九州新幹線西九州ルート（武雄温泉）長崎間については令和4年に開業してから3年が経過しましたが、利用者数が継続して開業当時の水準を上回るなど順調に推移しております。

このような中、人口減少や少子高齢化に加え、いわゆる「2024年



問題」による運転手不足や人手不足、燃料価格高騰の長期化など、県内の公共交通事業者・観光事業者の経営は大変厳しい状況に置かれております。

県としては、地域住民の生活の移動手段を確保するため、運行（航）費補助などを行っているほか、離島への旅行商品に対する助成の実施など、交通や観光関係事業者に対する様々な施策を講じております。

2 長崎県の運輸について

(1) 航空について

① 空港の概況

◆長崎空港

長崎空港は、昭和50年5月に世界初の本格的海上空港として供用開始

設置者及び管理者		国土交通省
位置		長崎県大村市
標高		+ 2.4 m
空港敷地面積		1,756 千㎡
基設	滑走路	3,000 m × 60 m
	着陸帯	3,120 m × 300 m
	誘導路	3,320 m × 9 m、23 m、28.5 m、34 m
	エプロン	11 バース
	ク (小型機用)	5 バース
保安施設	通信無線装置	計器着陸装置 (ILS)、空港監視レーダー (ASR)、二次監視レーダー (SSR)、無指向性無線標識 (NDB) など
	照明施設	進入灯、進入灯台、連鎖式閃光灯、滑走路灯、滑走路中心線灯など
駐車場		1,051 台

長崎空港の施設概況

され、令和7年5月に開港50周年を迎えました。

大村湾内の大村市箕島と周辺海域を埋め立てて造られ、本土側と



世界初の本格的海上空港「長崎空港」

は970mの箕島大橋で結ばれています。

滑走路は3,000mで大型航空機の離着陸も可能で、騒音問題や気象障害が少なく、信頼性と安全性に優れた海上空港です。

また、長崎空港の運用時間は15時間（7時～22時）となっており、国際定期路線に対応したC I Q機関の体制も整っています。

長崎空港は県の中央部に位置し、高速道路へのアクセスも10分程度であることに加え、令和4年9月に開業した西九州新幹線の新駅である新大村駅にも、バスにより15分程度でアクセスが可能となっており、好条件に恵まれています。

また、陸路に加え、海上空港の特色を活かし、ハウステンボスなどへの連絡船の海上アクセスもあります。

◆離島空港

長崎県の離島は、全国最多の51島が離島振興法に指定されており、県の人口の約1割が住んでいます。このうち、「五島列島」「壱岐」「対馬」の3つの大型離島には、長崎空港や福岡空港との定期路線がある「福岡空港」「壱岐空港」「対馬空港」と、定期便が就航していないものの800mの滑走路を有する「上五島空港」「小値賀空港」の、合わせて5つの県管理空港を整備しています。

②路線の概況

◆国際路線

長崎空港の国際定期路線は、現在、上海線（浦東）とソウル線（仁川）の2路線が運航されており、令和6年度の国際定期便の乗降客数は、3万6千人となっています。

昭和54年9月に地方空港としては日本で最初に開設された上海線は、令和6年9月に開設45周年を迎えま

した。現在は、中国東方航空により週2往復（月・金）で運航されており、近年は個人利用客を中心に利用者数も好調に推移しているところだ。

ソウル線は、令和6年10月に再開し、現在、フルサービスキャリアの大韓航空が週4往復（月・火・木・土）で運航しています。利用者数も好調であり、県内の外国人宿泊者数の増加に貢献していると考えております。

◆国内路線

現在の国内定期路線及び便数は、東京（羽田・成田）、大阪（伊丹・関西）、神戸、名古屋（中部）の国内主要都市を結ぶ路線に加え、五島、壱岐、対馬の県内離島との間に、ANA・JAL・ソラシドエア・スカイマーク・ピーチ・ジェットスター・オリエンタルエアブリッジの9路線38便が運航されています。

令和6年度の国内線の乗降客数（離島路線を含む）は、新型コロナウイルス感染症の影響を乗り越え、5年ぶりの300万人台となる302万4千人となっており、過去最高

であった平成30年度の利用者の約94%まで回復しています。

◆離島路線

離島航空路は、オリエンタルエアブリッジがANA及びJALとそれぞれコードシェアを行い、運航しています。使用機材は、令和4年度及び令和5年度に導入したATR42-600型機2機を主力とし、長崎～福岡線2往復（金・土・日3往復）、長崎～壱岐線2往復、長崎～対馬線3往復、福岡～福岡線3往復、福岡～対馬線3往復の運航を行っているほか、ANAが単独で、福岡～福岡線1往復、福岡～対馬線3往復を運航しています。

令和6年度においては、45万2千人が離島航空路を利用しており、離島住民の移動手段だけでなく交流人口の拡大にも貢献しており、全国で最も多く離島を持つ本県にとって、離島地域の振興のために必要不可欠な交通手段となっています。

③利用促進

長崎県空港活性化推進協議会においては、長崎空港のより一層の利用促進事業に取り組んでいます。

国内線対策として、長崎空港の利用拡大に向け、航空会社と連携した利用促進の取組や、空輸による県産品の販路拡大事業等への助成を行っています。また、離島路線では、路線のPRや利用促進を図るための事業への支援等も実施しています。

国際航空路線の維持・拡大に向けては、インバウンド・アウトバウンド双方の利用促進が重要であると考えております。インバウンドについては、旅行会社に対し、上海線やソウル線の利用促進を行うとともに、海外での旅行会社向け現地説明会などを行っております。また、アウトバウンドについては、長崎県民を対象としたバスポート取得支援などを行っています。

本県としては、中国をはじめ東アジア地域との交流の歴史と豊富な観光資源を活かしながら、現在の国際定期航空路線の維持・拡大を図るとともに、更なる路線やチャーター便の誘致等、長崎空港の航空ネットワーク

ワークの拡大に繋がる取り組みを推進してまいります。

(2) 海上交通について

①港湾の概要

長崎県には、重要港湾が5港、地方港湾が77港あり、このほかに56条港湾（港湾区域の定めがない港湾で、都道府県知事が水域を告示した港湾）が22港あり、重要港湾である佐世保港を佐世保市が、その他のすべての港湾を長崎県が管理しています。

離島・半島を多く有する本県では、重要・地方港湾の約半数で定期航路が就航しており、令和5年度には厳原港、令和6年度には郷ノ浦港において干満差に対応した旅客用の浮桟橋を整備するなど、海上交通の利便性・安全性の向上に取り組んでいます。

また、市街地に近接し、まち全体で上質なおもてなしが可能な長崎港は、昭和33年のカロニア号初寄港以来、70年近くにわたってクルーズ客船が寄港しており、その寄港数は累計2,600隻にのぼります。この

ほか、近年では青方港や郷ノ浦港といった離島港湾においてもクルーズ客船が寄港するなど、クルーズ需要が増加しています。

これらの国内外との交流は地域経済の活性化に大きく寄与しており、人流や物流機能と合わせて、県内の各港湾が海上交通の拠点として重要な役割を担っています。

②旅客輸送

離島・半島の多い本県には数多くの航路があり、海上交通は日常生活やビジネス、産業活動において重要な交通手段となっています。

本土と離島地域（準離島及び過疎地を含む）及び離島間を結ぶ一般旅客定期航路数は、令和7年4月現在で、33航路（うち国庫補助航路は22航路、県単独補助航路は2航路）となっています。

離島航路だけではなく、雲仙を抱える島原半島には熊本・天草・大牟田などを結ぶ航路や、大村湾では長崎空港とハウステンボスなどを結ぶ海上アクセスルートがあります。

また、明治日本の産業革命遺産の「軍艦島クルーズ」など県内各地の

遊覧船は多くの観光客に喜んでいただいています。

令和6年度の輸送人員は458万人であり、うち離島航路は321万人となっています。離島航路の輸送人員は10年前と比較して約2割減少しています。人口減少や高齢化の進展による利用客数の減少により県内定期航路事業者を取り巻く経営環境は厳しい状況にあります。離島住民の大切な公共交通機関である離島航路の維持・確保のため、取組を進めてまいります。

③ジェットフォイルの更新

ジェットフォイルは、離島と本土を結ぶ海上高速機関として、離島に暮らす住民の日常生活だけでなく、ビジネスや観光などの交流人口拡大の観点からも必要不可欠な存在となっています。

県内には「博多―壱岐―対馬航路」に2隻、「長崎―五島航路」に2隻のジェットフォイルが就航していますが、いずれも船齢が30年を超えていることから、これまで更新（建造）に向け、関係者による協議を重ねてきました。



ヴィーナス2

今回、国の補助事業の活用が決定

したことから、国と地元自治体が建設費用の一部を負担する財源スキームを構築し、「博多〜壱岐〜対馬航路」に就航する「ヴィーナス2」の更新（建造）を行うこととなりました。

今後、新船の建造が進められ、令和11年の上期には、新しいジェットフォイルが就航する予定となっています。

(3) 陸上交通について

① 路線バスの概況

長崎県内に本社を置く乗合バス事業者は12社（地域別内訳…離島4

社、本土8社、官民内訳…民営11社、公営1社）あり、離島・半島を多く有する本県において、乗合バスは、地域住民、とりわけ高齢者や学生などの、車を運転できない人にとって最も身近な公共交通機関として重要な役割を果たしています。

しかしながら、過疎化や少子化の進行等により輸送人員は年々減少し、令和5年度は5,808万4千人であり、ここ10年で30%減少しております。

さらに平成14年2月からの乗合バスの規制緩和に伴い、路線廃止が原則自由になったことから、生活交通の維持確保は本県においても重要な課題となっています。

そのため、県は国及び市町と連携して、乗合バスの運行に係る路線維持費の補助を行っています。

また、各交通事業者は利用者のニーズにあったダイヤ・路線の見直し、1日フリー乗車券、高齢者割引など運賃の弾力的な運用や、増加する訪日外国人の受入の環境整備など新規利用者を増やすための取組が行われています。

② 鉄軌道（新幹線除く）の概況

長崎県内にはJR九州の3路線（長崎本線、佐世保線、大村線、約130km、39駅）、旧国鉄の地方交通線から転換した第三セクターの松浦鉄道（93・8km、57駅※佐賀県内も含む）及び民営の島原鉄道43・2km、24駅）が走っています。

JR九州の長崎本線と佐世保線は、本県と福岡・本州方面を結ぶ重要な路線であり、大村線は県都長崎市と県下第二の都市である佐世保市を結び、沿線には全国的にも有名なテーマパーク「ハウステンボス」も位置し、県内観光拠点の相乗的な活性化を図るうえからも極めて重要な路線となっています。令和6年10月には佐世保線、令和7年10月には大村線で交通系ICカードのエリア拡大があり、利便性の向上及び交流人口の拡大につながっています。

一方、島原鉄道は、諫早駅と島原港駅とを結び、途中の多比良駅では、熊本県長洲港へのフェリー、島原港駅では熊本港へのフェリーへ接続し、島原地区から県央地域、県外へ移動する際の重要な交通機関となっています。平成30年度から、運



松浦鉄道 ビール列車

行を開始し、今では定期運行している「しまてつカフェトレイン」は、列車の旅を楽しみながら、島原半島のグルメやスイーツを楽しんでもらえる内容となっています。

また、松浦鉄道は、佐世保駅を起点とし、佐々町・平戸市・松浦市を経由して佐賀県有田駅に至る県北地域の基幹公共交通機関となっています。利用促進の取組として、ビール列車等の企画列車を運行するほか、沿線の名所、旧跡等の見どころや食事どころを紹介する沿線ガイドブック（「松鉄新旅」）を作成するなど、地域と連携した取組も実施しています。

長崎市には大正4年11月に開業した民営の長崎電気軌道（主要4系統延べ21・1km、39停留所）が運行され、1日当たり約4万1千人が利用しています。令和7年には電車開通110周年を迎え、長い間市民の足として、また、長崎を訪れた観光客の観光地めぐりの足として多くの人に親しまれています。

同社では、超低床式路面電車の導入等バリアフリー化を推進するとともに、全国相互利用交通系ICカード（nimoca）及びタッチ決済の導入、車両の行先表示器のLED化（4か国語対応）など、利用者の利便性向上に努めています。

鉄道は、大量輸送・定時性・安全性といった特性に加え、エネルギー消費やCO₂排出面など、環境にやさしい交通機関でもあります。

一方で、地域鉄道を取り巻く環境が、モータリゼーションの進展や少子高齢化の進行等によって、極めて厳しい状況にあるため、安全な鉄道輸送確保に必要な鉄道施設の整備に對し、国とともに県や沿線自治体で支援を行っています。

今後も、高速化やバリアフリー

化等の利便性・快適性の向上に取り組みとともに、地域鉄道の維持・存続のための支援を継続して行っています。

③人材確保対策・デジタル化への支援

バス、タクシー等の交通事業者やトラック運送を行う物流事業者においては、運転士不足が年々深刻化する中、令和6年4月からは、時間外労働等の上限規制が自動車運転業務にも適用されたことから、県内では、特にバスの減便や路線廃止が加速するなど、地域公共交通への影響が生じています。

このため、県では、令和6年度から国や関係業界団体等と連携した合同企業説明会を開催しており、今年度からの取組として、大阪及び東京で開催されたバス運転士就職イベントに長崎県ブースを出展し、交通事業者等と連携しながら人材確保に努めています。

また、人手不足など厳しい環境に置かれる交通事業者を支援するため、デジタル技術（DX）による業務効率化や、訪日外国人の受け入れ環境整備に資する取組に対して、補

助を行っています。

（4）九州新幹線西九州ルートについて

令和4年9月、九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎）は、「西九州新幹線」という路線名で開業し、本年度開業3年目を迎えました。JR九州の発表によると、開業後3年間における利用者数は約758万人となり、通勤・通学定期券を活用した日常的な利用も浸透するなど、順調に推移しています。

まちの佇まいも大きく変化しており、長崎市では、新しい駅ビルを始めヒルトンやマリオットといった外資系ブランドのホテルの開業が相次ぎました。さらに、サッカースタジアム・アリーナ・ホテル・商業施設・オフィスからなる大型複合施設「長崎スタジアムシティ」が民間資本で整備されました。

諫早市では、商業施設やホテルなどを併設する駅として諫早駅がリニューアルされ、大手企業の半導体関連拠点や大型商業施設の立地が相次いでおります。大村市では、新た

に新大村駅が整備されたほか、駅周辺には、商業施設やマンションが建設されるなど、県内で唯一人口が増加している自治体となっています。

また、西九州新幹線開業に合わせて運行を開始した、有明海沿岸地域や大村湾沿岸地域を巡るD&S列車「ふたつ星4047」は人気を博しており、西九州地域に新たな賑わいをもたらしています。

開業後、長崎県では、新幹線効果を県内各地に波及させるため、新幹線の利用と離島地域などの県内周遊を組み入れた旅行商品の造成や、島原鉄道などのフリー切符の広報に対する支援のほか、民間事業者や各市町と連携した沿線以外の地域での周年イベントや県内の小学生以下の子供たちを対象とした子ども向け無料乗車会などを行いました。

一方、新鳥栖～武雄温泉間の整備については、令和元年8月に、与党において、「フル規格による整備が適当」との基本方針が示され、現在、国土交通省と佐賀県との間で協議が継続されていますが、未だ整備方式が決定していません。



現在は、武雄温泉駅で同一ホームの両側で新幹線と在来線特急を平面的な移動で乗換が可能だが、対面乗換方式で運行していますが、あくまで暫定的なものであり、関西直通運行に

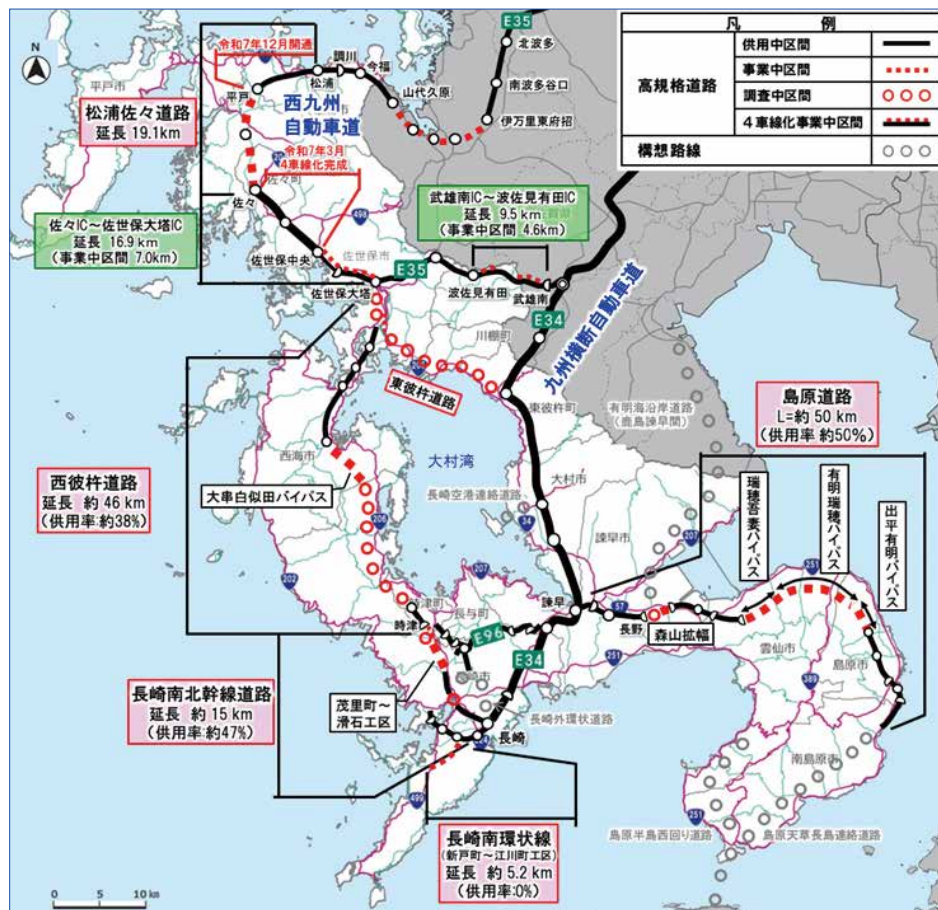
長崎県の道路は、「九州横断自動車道」、「西九州自動車道」、「島原道路」、「西彼杵道路」、「長崎南北幹線道路」、「長崎南環状線」など10路線の高規格道路、17路線の一般国道でその骨格を形成しています。

(5) 道路の現状について

引き続き市町や関係団体と連携しながら、新幹線効果の拡大に取り組みとともに、政府・与党をはじめ関係者に対して議論の進展や課題の解決について働きかけるなど、西九州地域全体の発展に資する全線フル規格での整備を目指し、取り組んでいます。

より全国の新幹線ネットワークにつながるものが西九州ルートの本来的な姿です。

長崎県としては、西九州地域のみならず、九州全体の一体的浮揚を図るため、関西直通運行を実現し、インバウンドをはじめとした交流人口を拡大させることが非常に重要であり、その実現を図る手法として、全線をフル規格で整備することが必要であると考えているところです。



長崎県内の高規格道路（令和7年12月時点）

さらに、一般国道と各地域とを53路線の主要地方道と120路線の一般県道で補完しています。（令和7年4月1日現在）

また、長崎県の国・県道の道路延長は、2,668kmであり、改良率は74・4%と全国平均の78・0%を

下回っている状況です。（道路統計年報2024）

「九州横断自動車道」は、長崎インターから大分米良インターまでの全線が4車線で整備されています。

「西九州自動車道」の全体延長は約140kmで、このうち県内延長は



西彼杵道路 時津工区
(令和5年2月18日開通)



島原道路 長野～栗面工区
(令和4年5月21日開通)

60・2 kmです。現在、国において松浦佐々道路の整備が進められており、令和7年12月に松浦インターから平戸インターまでの7・5 kmが開通することで、県内の供用延長は

48・6 kmとなります。また、令和7年3月に佐々インターから佐世保中央インターまでの4車線化工事が完成し、現在、佐世保中央インターから佐世保大塔インター、武雄南インターから波佐見有田インターにおいて、4車線化工事が進められています。

「島原道路」においては、これまでに延長約50 kmのうち、25・1 kmが供用し、現在、国において、森山拡幅の整備が進められており、県では、出平有明バイパス、有明瑞穂バイパス、瑞穂吾妻バイパスの整備を進めているところです。

「西彼杵道路」においては、これまでに延長約46 kmのうち17・6 kmが供用し、現在、県において大串白似田バイパスの整備を進めているところです。

県では、このほか、「長崎南北幹線道路」の茂里町～滑石工区、「長崎南環状線」の新戸町～江川町工区の整備を進めております。

今後も高規格道路の重点的な整備を推進するとともに、県民生活に密着した道路の整備・維持管理を計画的に推進していきます。



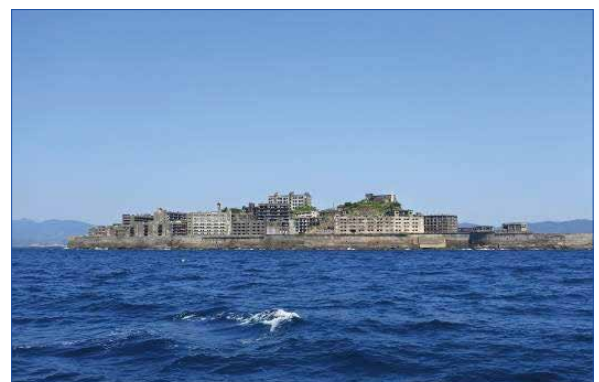
「世界新三大夜景」に認定された長崎の夜景

3 長崎県の観光について

① 概況

長崎県は日本本土の最西端に位置し、変化に富んだ美しい自然、古くから海外との交流の窓口として栄えた独自の歴史文化、県の総面積の45・1%（無人島を含む）をも占める個性的な離島の数々、全国2位の長さを誇る海岸線に面した広大な海域からの豊かな海洋資源など魅力的な観光資源にあふれています。

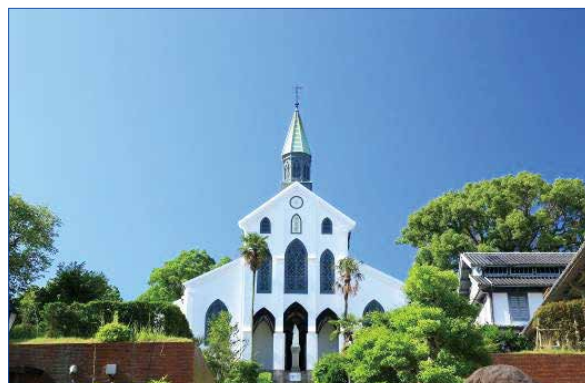
また、平成27年7月には「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」が、平成30年7月に



明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業の構成資産のひとつ「端島炭鉱」

船、石炭産業」が、平成30年7月には「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」が世界文化遺産に登録され、複数の世界遺産を有する全国的にも稀な県として注目されています。

長崎県の観光客の動向については、令和2年は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、延べ宿泊客数は大幅に減少に転じ非常に厳しい状況にありました。令和3年、4年は新型コロナウイルス感染症の影響はあったものの前年に比べ増加し、令和5年は、新型コロナウイルス感



長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産の構成資産のひとつ「大浦天主堂」

感染症の5類感染症移行や、全国旅行支援の効果、各地区で中止となっていたイベントの再開などにより延べ宿泊客数はさらに増加しました。

令和6年は新規ホテルや大型複合施設「長崎スタジアムシティ」の開業、北部九州総体や日本スポーツマスターズの開催、国際航空路線や国際航路の再開による外国人観光客の増加などにより、延べ宿泊客数は令和3年から4年連続で増加し、748万人となりました。

② 観光振興の取組状況と課題

長崎県では、令和3年度から7年度までの5年間で計画期間とする観光振興基本計画を策定し、「感動あふれる長崎県」を目指して、「滞在型観光コンテンツの充実等による観光まちづくりの推進」「訪れる人に期待以上の満足を感じさせる「おもてなし」力の向上」「安全・安心対策や観光産業の高付加価値化の推進」「観光客のニーズやターゲットに応じた訴求力のある情報発信と周遊観光の促進」「環境変化や市場動向を踏まえたインバウンド観光の推進」という5つの柱のもと、多様な施策に取り組んできました。

こうした取組により、映画やドラマのロケ地誘致の進展や国際航空路線の再開、クルーズ船の入港拡大など各分野で成果が見られ、令和6年の観光消費額は4,587億円と過去最高を記録しました。

一方で、観光コンテンツの「点」から「面」への転換やF・I・T（個人旅行）向けのインバウンド誘客に加え、観光産業では人材の確保・育成が重要な課題となっており、外国人やシニア層など多様な人材の参画、

長く働ける職場環境づくり、業務効率化、稼ぐ力を高める観光振興体制の構築など、次期計画に向けて解決すべき課題も残っています。

③ これからの取組

現在、令和8年度から12年度までの5年間で計画期間とする次期観光振興基本計画の策定を進めており、本県観光の将来像を「観光客の心をつかみ、選ばれる観光立県NAGASAKI」歴史と文化を未来へつなぎ、世界と心を結ぶ、笑顔あふれる地域へ」とし、観光客に期待を上回る体験を提供することで地域経済を活性化し、選ばれ続ける観光地づくりを目指しています。

今回の計画では、住む人・働く人・訪れる人の「三方よし」の理念を軸に、観光産業の稼ぐ力を強化しながら持続可能な観光を推進し、あわせて「量」だけでなく「質」にも重点を置き、観光客・従業員・県民の満足度の向上を図ってまいります。

観光振興の5つの柱として、「国内外から選ばれるこだわりの旅の創出」「ターゲットにささる戦略的プロモーションの展開」「長期滞在に

つながる広域周遊の推進」「稼げる観光につながる産業基盤の強化」「持続可能な観光を推進していく体制の確立」を掲げ、重点誘客戦略では首都圏・関西・福岡エリアからの誘客や東アジアを中心にターゲットを明確化し、広域周遊では「歴史文化」「食」「自然」などの共通テーマを軸に、観光拠点と周辺地域の連携や交通アクセスを組み合わせ、広域的な観光コンテンツ造成と周遊ルートの開発を進めます。

こうした取組を通じて、観光消費額と地域経済の活性化のさらなる向上を実現し、選ばれる観光立県長崎の確立を推進してまいります。

◆インバウンドの受入拡大

国内人口の急速な減少と少子高齢化が見込まれる中、国の観光立国推進基本計画において地方誘客促進が謳われるなど、インバウンドの受入拡大はますます重要な施策となっております。

長崎県では、様々なインバウンド事業を推進しておりますが、インバウンドの受入環境整備として、飲食店におけるメニューの多言語化や

キャッシュレス決済の導入促進、多言語コールセンターの運営や通訳ガイドのスキルアップセミナーを開催しているほか、本県の観光資源の中で、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」をはじめとした、本県ならではの観光コンテンツや食の魅力などインバウンドに訴求する素材のプロモーションについて、市町や関係団体と連携して取り組んでいます。

また、古くから交流の歴史を有する東アジアをはじめ、訪日旅行市場が拡大している東南アジアや高付加価値市場である欧米豪をターゲットに、現地でのプロモーションやSNS等を活用した情報発信を行い、本県の観光地としての認知度向上に取り組んでいます。

これらの取組を行うことで、コロナ禍を経て、令和6年の観光庁「宿泊旅行統計調査」における外国人延べ宿泊者数は、約64万人泊と、前年令和5年比で約139%と順調に回復しておりますが、全国の都市部や九州平均がコロナ禍前の実績を超える中、コロナ禍前の令和元年比では、約85%の回復に留まっています。

おります。

コロナ禍を経て、インバウンドの個人旅行（FIT）化が一層進展するとともに、旅行手配のデジタル化がますます進展する中、これまでの取組に加え、海外OTA等を活用した戦略的なプロモーションに積極的に取り組み、本県のさらなる観光地としての認知度向上とインバウンド誘客拡大を図ってまいります。

◆クルーズ振興の取組

長崎県では、昭和33年に長崎港で初めてのクルーズ客船を受け入れて以来、寄港拡大を目指した取組を進めてきました。

平成21年4月には、県・関係市・商工関係者等で構成する「長崎県クルーズ振興協議会」（クルーズながさき）を設立し、現在では、長崎港や佐世保港のほか、離島港など、県内8つの市町の港への誘致と各港の受入体制の充実に取り組んでいます。

本県のクルーズ客船の寄港数は、令和5年3月の国際クルーズ受入再開以降、順調に回復しており、令和6年には247回、令和7年も3

00回を超える寄港が見込まれております。

長崎港については、令和6年の寄港数は160回であり、コロナ禍前の平成29年の267回と比較すると約6割の回復に留まっております。

また、佐世保港については、令和6年6月に18万トン級のクルーズ客船が着岸可能な浦頭地区の埠頭・ターミナルにクルーズ客船が初寄港するなど、寄港数は着実に増加しており、令和7年の佐世保港の寄港数は過去最多となっております。

離島港については、コロナ後の日本国内での小型クルーズ客船の寄港の増加を背景に、令和7年は、過去最多となる寄港数が見込まれるなど、着実に増加しており、今後も誘致活動等により、安定的な寄港数を確保していくことを目指してまいります。

さらに、半島地域についても、離島港同様に小型クルーズ客船の需要を取り込むことを目指し、令和7年に、クルーズ振興セミナーを開催するなど、クルーズ客船の受入に向けた機運醸成に取り組んでいます。今後も寄港拡大に向けた誘致活動



長崎港に寄港するクルーズ客船
「ダイヤモンド・プリンセス」

や、寄港地からの広域周遊や県産品の販売促進、県内に宿泊を伴うクルーズ商品の造成を働きかけるなど、経済的な効果を高める取組を推進し、クルーズ客船寄港の効果の最大化を目指してまいります。

地域を支える長崎の港と空港

九州地方整備局 長崎港湾・空港整備事務所

■当事務所の紹介

当事務所が管轄する長崎県は、全国第2位となる82の港湾数（56条港湾除く）及び海岸線延長、全国最多の離島を有し、港と空港は、地域の暮らしや経済を支える重要な役割を担っています。

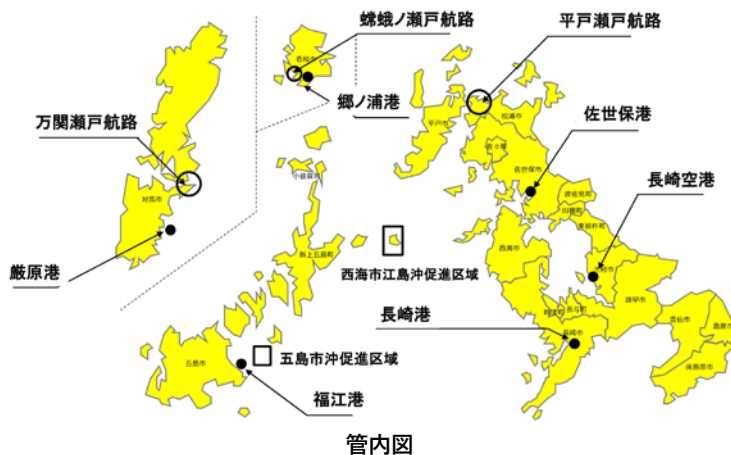
当事務所は、管轄区域内に国境離島（壱岐、対馬、五島）を有し、長崎港、佐世保港、厳原（いづはら）港、長崎空港のインフラ整備をはじめ、平戸瀬戸航路、嵯峨ノ瀬戸（じょうがのせと）航路、万関瀬戸航路の保全や管理など幅広く担当しており、港湾や空港のインフラ整備を通して、インバウンドの享受、地域の活性化、国土強靱化、老朽化対策、気候変動対策など、長崎の更なる発展に貢献できるよう真摯に取り組んでいます。また、時代とともに変化する国境離島の港湾が担うべき役割についても、地域の方々と連携しながら検討を進めています。

■管内の特徴

長崎県は九州の西北部に位置し、国内外の海上輸送網の拠点となる重要港湾（長崎港、佐世保港、郷ノ浦港、厳原港、福江港）や地域の海上輸送を担う地方港湾などを有し、長崎県内に点在する港は、まちの核

となっています。

特に、長崎港や佐世保港は、東アジアの各都市に近く、国際クルーズの行程上、地理的な優位性（ファーストポート、ラストポート）があり、背後に豊富な観光資源を有しています。このため、当事務所では、近年、旺盛なアジアや欧米のクルーズ需要（インバウンドの果実）を確実に取り込むため、長崎港や佐世保港において、大型クルーズ船に対応した岸壁等の整備を行うことで、地域の活性化につなげています。それ



管内図

では、現在、当事務所が直轄事業を展開する主要な港と空港についてご紹介します。

■長崎港

長崎港は、鎖国時代、日本で唯一の海外の玄関口として、産業や文化の受け入れに重要な役割を果たしてきました。明治時代には基幹産業である造船業の礎が築かれ、近年では国内有数のクルーズ船の寄港地として着実に実績を積み重ねています。令和3年には開港450周年を迎え、今後も地理的優位性を活かした東アジアへのゲートウェイとして期待されています。また、長崎県内唯一の国際コンテナターミナルをはじめ、物流効率化と渋滞緩和を目的とした女神大橋や離島の生活や経済を支えるターミナルを有するなど、重要な役割を担っています。当事務所では、今後も更なる発展を目指して港湾整備に取り組むこととしています。

現在、長崎港では、長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業を進めています。本事業は、クルーズ船の受け入れ「お断りゼロ」を目指し、16万トン級的大型クルーズ船が2隻同時接岸できるよう、岸壁を2バース化するものであり、2020



長崎港 松が枝地区 旅客船ターミナル整備

年度から事業に着手しています。直轄では延長410m水深12mを有する岸壁などの主要な港湾施設を整備しています。

■佐世保港

佐世保港は、明治22年に鎮守府(ちんじゅふ)が開庁され、軍港として発展しました。戦後は、米軍基地が置かれ、港内の利用が制限される中、造船業や重工業を中心とした生産拠点として、また、穀物や石炭などの輸入貨物を受け入れる物流拠点として重要な役割を担ってきました。



佐世保港 浦頭地区 国際クルーズ拠点

近年は佐世保駅に隣接し離島航路が発着する三浦地区で国際ターミナルや緑地が整備されるなど、賑わい拠点としても重要な役割を担っています。平成29年7月には国際旅客船拠点形成港湾に指定され、浦頭及び三浦地区において、更なる港の賑わいと国際交流の拡大が期待されています。当事務所では、これまでに、国内物流ターミナルや、令和2年に完成しコロナ禍を経て令和6年に供用開始した浦頭地区の国際クルーズ拠点など、主要な港湾施設を整備してきました。今後も港湾施設の老朽化対策などに取り組むこととしています。

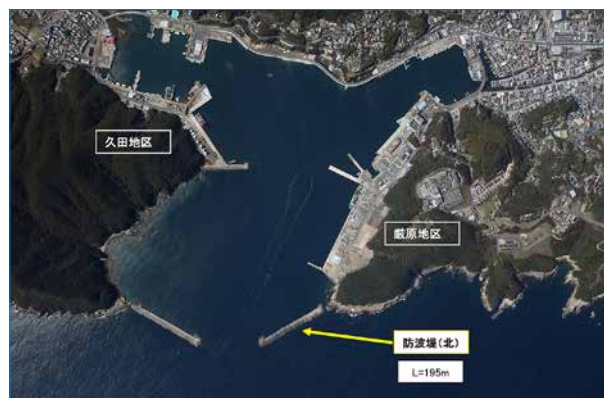


佐世保港 前畑地区 岸壁改良

現在、佐世保港では、畜産飼料や石炭などを取り扱っている前畑地区において、港湾施設の老朽化による利用制限や非効率作業を解消するため、既設岸壁の改良を進めています。

■厳原港

厳原港は、九州の北西、博多港から約140km、九州と朝鮮半島の間にある対馬の南東部に位置し、古



厳原港 厳原地区 防波堤(北)改良

来より中国や朝鮮との交易港として栄えてきました。令和2年にはこれまで混雑していた物流・人流機能を分離させ、対馬の暮らしを支える人流・物流の拠点として、国際定期航路(対韓国)の基地として重要な役割を担っています。当事務所では、これまでに、離島ターミナルなどの主要な港湾施設を整備してきました。今後も港湾施設の老朽化対策などに取り組むこととしています。

現在、厳原港では、近年の激甚化・頻発化する台風や高波、更に港湾施設の老朽化への対策のため、既設防波堤の改良を進めています。

■長崎空港

長崎空港は、世界初の本格的な海上空港として昭和50年5月に供用開始され、令和7年には開港50周年を迎えました。現在、東京や大阪、県内離島を中心とした国内9路線に加え、上海、香港（現在、運休中）、ソウルの海外3路線も就航しています。当事務所では、これまでに、滑走路やエプロンなどの空港内の主要な土木施設を整備してきました。今後も空港施設の安全対策などに取り組むこととしています。



長崎空港 滑走路端安全区域（RESA） 用地造成

現在、長崎空港では、航空機のオーバーランやアンダーシュートから人命を守り機体の損傷を軽減させるため、滑走路端安全区域（RESA）に係る用地造成を進めています。

■開発保全航路

当事務所は、全国15の開発保全航路のうち、平戸瀬戸航路、嵯峨ノ瀬戸（じょうがのせと）航路、万関瀬戸航路の3箇所を所管しています。

平戸瀬戸航路は、平戸市にあり、九州本土北西端と平戸島の間に位置し、九州西部を結ぶ最短ルートとして古くから海上交通の要路として重要な役割を果たしてきました。通航する船舶の大型化・多様化に対応するため、平成元年度から航路整備に着手、平成25年度に水深マイナス10・5m、幅員320mの航路として完成しました。

万関瀬戸航路は、対馬市のほぼ中央に位置し、対馬東西岸を往来する漁船や小型貨物船等の航路として重要な役割を果たしています。万関瀬戸航路は旧海軍が明治33年に開削してきたもので、昭和45年から拡幅整備に着手し、昭和50年に水深マイナス4・5m、幅員40mの航路として完成しました。

嵯峨ノ瀬戸航路は、壱岐市の郷ノ



嵯峨ノ瀬戸航路 法面保護対策

浦港西方に位置し、博多方面より対馬方面等へ至る近道として、フェリー等の主要な航路となっていました。昭和51年から航路整備に着手し、嵯峨島の半分を取り除き、平成元年に水深マイナス6m、幅員200mの航路として完成しました。近年、嵯峨島法面の老朽化が著しかったため、令和元年度から法面保護対策に着手し、令和5年度に完了しました。

現在、これらの開発保全航路では、定期的にパトロールや深浅測量を行っており、引き続き保全や管理などに取り組むこととしています。

■洋上風力発電

長崎県の「五島市沖」と「西海市



五島市沖 促進区域巡視

江島沖」は、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律に基づき、洋上風力発電施設を優先的に整備する「促進区域」に指定されています。

当事務所では、この「促進区域」を管理しており、同海域が適正に利用、保全され、持続可能なエネルギーサービスに寄与できるよう、定期的に海域の巡視業務を実施しています。

■おわりに

今後も、港湾や空港の整備、開発保全航路や洋上風力発電事業促進区域の管理、保全を通じて、地域の発展に貢献できるよう事務所一丸となって取り組んでまいります。

ながさき



対馬国境花火大会 対馬市 ©長崎県観光連盟



長崎くんち もとしつくいまち 本石灰町御朱印船 長崎市 ©長崎県観光連盟



黒丸踊り 大村市 ©長崎県観光連盟



上五島神楽（山賀）新上五島町 ©KAMIGOTO



オーモンデー 五島市 ©長崎県観光連盟

ふ お と



女神大橋とクルーズ船 長崎市 ©長崎県観光連盟



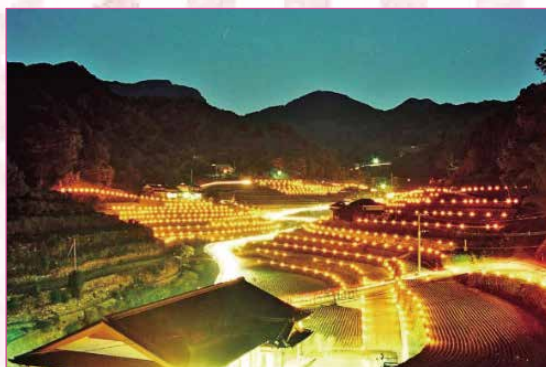
平和公園 長崎市 ©NAGASAKI CITY



そのぎちや
彼杵茶畑 東彼杵町 ©長崎県観光連盟



島原復興アリーナ サムライブルー龍馬像
島原市 ©長崎県観光連盟



こばたなだ
木場棚田だんだんまつり 川棚町 ©長崎県観光連盟



幻（五蔵大池） 佐世保市 ©SASEBO

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。

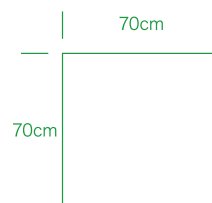
¥



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。



特定技能制度について

出入国在留管理庁 福岡出入国在留管理局
就労・永住審査部門統括審査官
佐藤 聖 樹

日時 令和7年8月29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 J R九州 西日本鉄道株
助 成 日本財団

皆さまこんにちは。

福岡出入国在留管理局の佐藤と申します。

私が就職する20数年前は就職難で、今の人手不足が想像もつかないような時代でした。

本日は、特定技能制度の概要及び運用状況などのお話を致します。

1. 在留外国人数・在留資格

日本で生活している外国人は年々増加傾向にあります。コロナ禍では減少しましたが、コロナが落ち着いてきた令和4年末時点で約307万人、そこからは増加の一途となり令和6年末時点で約376万人となっています。近年街中でも多くの外国人を見かけますが、この増加率を見ると納得できるのではないのでしょうか。

この中で外国人労働者は約230万人います。

通常外国人が日本に入国したり生活する際には、その目的に応じた在留資格というものが許可されます。

例えば観光のために日本に入国する外国人は短期滞在、大学、専門学校などに通う学生は留学という在留

資格となります。この短期滞在や留学などでは就労は認められていませんが、資格外活動許可を受けた場合は一定範囲内での就労が認められます。

外国人が日本で生活し、就労するためには在留資格が必要となります。これは就労ビザと呼ばれているものです。働くための在留資格といっても、単に働きたいということで、具体的な話がないのであれば、当てはまる在留資格はありません。外国人が日本で働くためには職業や職種により、それぞれ異なる在留資格があります。

例えば大学の講師であれば教授という在留資格、医師や看護師であれば医療という在留資格、プロスポーツ選手であれば興行という在留資格等々。日本で就労している外国人は、これらの在留資格を許可され働いているということです。

また、身分・地位に基づく在留資格があります。永住許可を受けた方、日本人の配偶者など、入管では居住資格と呼んでいるもので、就労を含め活動制限はありませんが、当然様々な法律等を遵守した上でのこ

ととなります。

この居住資格以外の在留資格を活動資格と呼んでいます。

この中に特定活動という在留資格があります。この在留資格の活動内容は、法務大臣が個々の外国人の方に指定する活動となります。例として、外交官等の家事使用人、ワーキングホリデーや特定自動車運送業準備などがあります。

在留外国人の在留資格、国籍・地域別の内訳です。

令和6年末時点において、在留資格別では永住者が約91万人、技能実





特定技能外国人ドライバーについて

(公社)全日本トラック協会 常務理事
山崎 寛

日 時 令和7年8月29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 助 J R九州 西日本鉄道株
成 日本財団

全日本トラック協会の山崎でございます。

本日はよろしくお願い致します。

1. 導入の背景について

貨物自動車運転手の有効求人倍率が2・37倍となっていて、募集しても半分も応募が集まらないという厳しい状況です。全職業をみると1・14倍で貨物自動車運転手人材確保が2倍以上難しくなっています。

トラック業界の年齢階級別就業者構成比では、令和5年度で半数以上が50代以上という状況で、年々若い世代の構成比は減少し、将来のトラック輸送を支える人材確保が喫緊の課題となっています。

我が国の労働力人口の推移ですが、労働力人口と就業者数ともに若干の増加傾向を示しています。これは定年年齢の引き上げや、女性の社会進出増加が寄与したと思われるのですが、一時的なことではいずれば限界が来ると思っています。

15歳から64歳までの、いわゆる生産年齢人口では確実に減少傾向となっていて、今後少子化が進み、生産年齢人口の改善は難しいのではないのでしょうか。

これらを鑑みても、我が国において労働力確保は厳しい状況となっています。

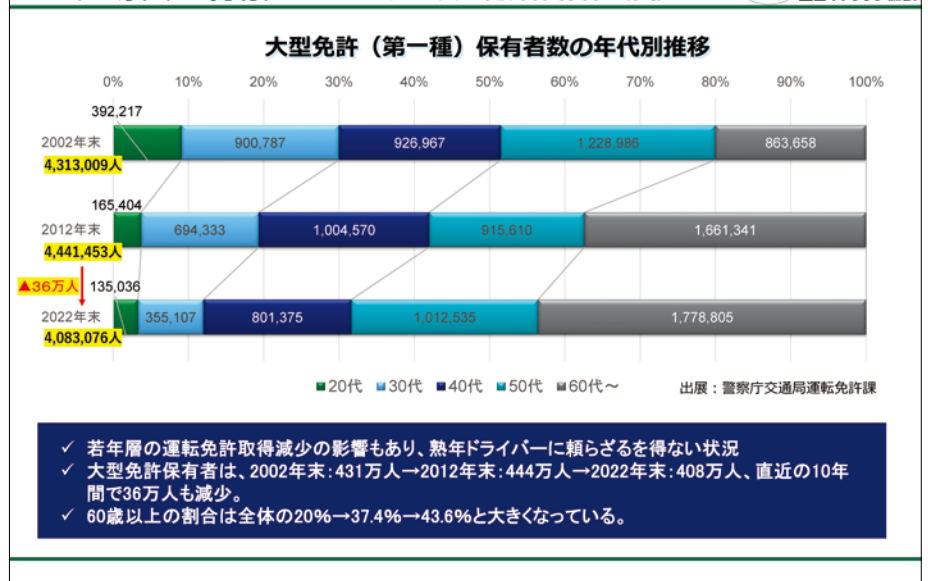
一例として大型自動車の運転免許保有者数の推移をみると、2002年末で431万人だったものが、2022年末では408万人になっていきます。(資料1) 注目すべきは保有者の年代構成で、20代30代の若年層が大きく減って60代の熟年者の割合が増えています。

このようなことから、将来を担う若いトラック運転手の確保が益々厳しくなるということです。

業界の年齢構成や有効求人倍率、我が国の生産年齢人口、大型免許の保有者の推移から若いトラックドライバーを日本人だけに求めるのではなく、外国人材の活用も考え

1. 導入の背景について ~大型免許保有者の推移~

JTA 全日本トラック協会



資料 1

ていかなければならない状況となっています。

2023年7月、人材確保が深刻な状況となる中、全日本トラック協会は特定技能制度の活用を政府に要望しました。

2024年3月に「自動車運送業分野」の追加が閣議決定され、同年



外国人材と共に働く

(株)西鉄ホテルズ ソリューション本部人財マネジメント部 部長
河原 政 志

日 時 令和7年8月29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 JR九州 西日本鉄道株
助 成 日本財団

西鉄ホテルズの河原と申します、
よろしくお願い致します。

弊社は国内18か所海外5か所で、
フルサービスホテル・都心型ホテ
ル・コンセプト型ホテル・宿泊特化
型ホテルの4つのブランドを展開し
ています。

それでは本日のテーマについてお
話します。

・所属外国籍社員

現在の外国籍社員数については8
92人中76名が所属しています。国
籍は13ヶ国、ネパールが一番多く38
名、韓国6名、ベトナム6名、あと
は中国やインドネシアなどです。特
定技能1号については1名在籍し
ていますが、これは後程詳しく説
明します。

・外国籍社員管理の変遷

2015年頃から徐々に増え、20
年21年頃、コロナが発生した頃から
さらに増加、現在76名となりまし
た。26年4月時点で100名に到達
するだろうと予測しています。

2022年海外サポート部を社内
に設置したのですが、その理由の一

つに、コロナ発生
時に外国籍社員や
海外ホテルに勤務
する駐在員に大き
な不安を感じさせ
たことです。(資
料1)

また、今後、お
客様も従業員も海
外からの方達が増
えるのは間違いな
いという判断も
あって、海外サ
ポートの専門チー
ムを創設しまし
た。

・外国籍社員サ ポート体制構築

海外サポートの
体制は大きく4つ
を柱にしています。(資料2)
在留管理、就労管理、危機管理、
生活支援です。

特に力を入れたのは危機管理で、
外国籍社員に発生した事件・事故・
重篤な疾病の際の母国への連絡手段
などについてです。

■外国籍社員管理の変遷

2020年コロナ発生時

外国籍社員に多くの不安を感じさせてしまった。
海外ホテルに勤務する駐在員にも大きな不安を感じさせた。

コロナは収束しても、今後のために、
従業員の不安の受け場所、対応専門部署を持つべきと判断

部署立上げ理由の一つとして

今後、お客様も従業員も「外国人材」が増えるのは間違いないと判断

2022年、海外駐在員管理と外国籍社員管理を専門とした
海外サポート部を設置

・人財の強化(確保・育成・定着)

2023年度に初めて特定技能1
号の人材を採用しましたが、この時
は外部登録支援機構を活用しまし
た。2024年度には、そのノウハ
ウを蓄積して、自社で登録支援機関
を取得しました。(資料3) 202
5年度は登録支援機関業務の受託を

資料1



航空分野における 外国人材活用事例について

西鉄エアサービス(株) 代表取締役社長
木 津 勇 治

日 時 令和7年8月29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 J R九州 西日本鉄道株
助 成 日本財団

西鉄エアサービスの木津といいます、よろしくお願ひします。

西鉄のグループ会社の中で空港ハンドリングという分野の事業を行っています。

日本国内で8空港、福岡県では北九州、福岡空港、関東では成田、北海道の新千歳で旅客のカウンター業務、飛行場で地上の作業、他に人材派遣業なども行っています。

特定技能登録支援機関につきましては、今年の6月に登録を終えています。

・所属社員

2025年8月1日現在、社員が782名、この内、外国籍社員は128名となっています。この内在留資格別では技術・人文知識・国際業務114名で旅客職社員として勤務、ランプ職員の特定技能1号が6名、その他8名となっています。

国別にみると、韓国57名、台湾38名、インドネシア21名(内特定技能1号4名)、その他中国、フィリピン、ネパール、ベトナムからの社員を採用しています。(資料1)

・特定技能1号採用

2024年の10月に、初めてフィリピン籍の2名を採用しています。

(資料2)

この2名は、元々日本での就業経験があり、日本語能力はN3、技能実習実績ということ、非常にスムーズに受入れができました。

2025年8

月、初めてインドネシアから、4名の特定技能1号を採用しています。日本語検定にすると、N4クラスくらいです。また9月には、フィリピンから4名入社する予定となっています。

今後、新たな国として韓国から、特定技能者の入社を予定しています。

この特定技能という分野では、東南アジアを中心にイメージされる方

が多いのですが、今回初めて、韓国をターゲットに採用をする予定となっています。

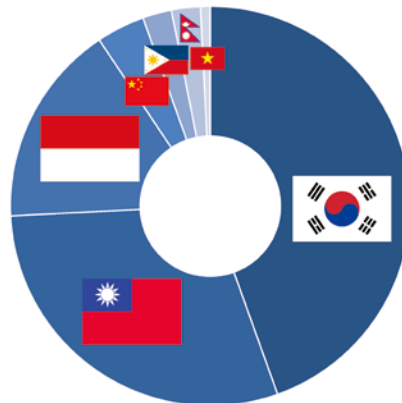
・空港グランドハンドリング協会とは

この協会は、2023年に設立されました。航空会社の協会はありませんが、地上作業を行う会社の協会

所属社員



【国籍別】
韓国 57名
台湾 38名
インドネシア 21名
(内特定技能1号4名)
中国 5名
フィリピン 3名
(内特定技能1号2名)
ネパール 3名
ベトナム 1名



資料 1



日本のクルーズ市場の持続的発展に向けた有識者検討会の 検討結果と将来に向けた取組みについて

国土交通省海事局外航課

課長補佐 楠 山 賀 英

日時 令和7年7月29日（火）
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
後援 J R 九州
成 日本財団

国土交通省 海事局外航課の楠山と申します。

昨年もこの総会で、クルーズ市場の課題についてお話をさせて頂きました。

その後、課題解決に向け、どのような方策があるのか、業界としてどのような方向に進むべきかなど、有識者の方々と今年2025年の2月から6月まで4回に渡り検討会を実施しました。

本日はその議論のプロセスと背景なども含めてお話を致します。

クルーズを取り巻く市場環境

・日本人のクルーズ人口の定義と訪日クルーズ

「日本人のクルーズ人口」の構成要素は、原則としてクルーズ船内に1泊以上した船客をカウントします。それに加え、長距離フェリー会社、定期航路外で1泊以上の（自主）チャーターを行った場合もクルーズとカウントしています。

・世界のクルーズ人口

2010年あたりから右肩上がり

で増加傾向です。コロナ禍で

は一旦沈みましたが、その後は着実に伸びている状況で、20

23年には過去最高を記録しています。（資料1）

各地域の観光人口に占めるクルーズ人口の割合は、アメリカ

が0.59%で、アジア的には圧倒的に高くなっています。日本

や人口の多い中国は0.03%

と観光人口に占めるクルーズの割合は非常に低く、クルーズに対するなじみの差が如実に表れています。

・日本人のクルーズ人口の推移

2000年以降、増加傾向で2019年は過去最高の35万6千人とな

りましたが、コロナ禍で大きく落ち込み、2024年時点ではコロナ禍前の6割程度になっています。世界の推移とのバランスで言うとまだまだ追いついていない状況です。

（資料2）

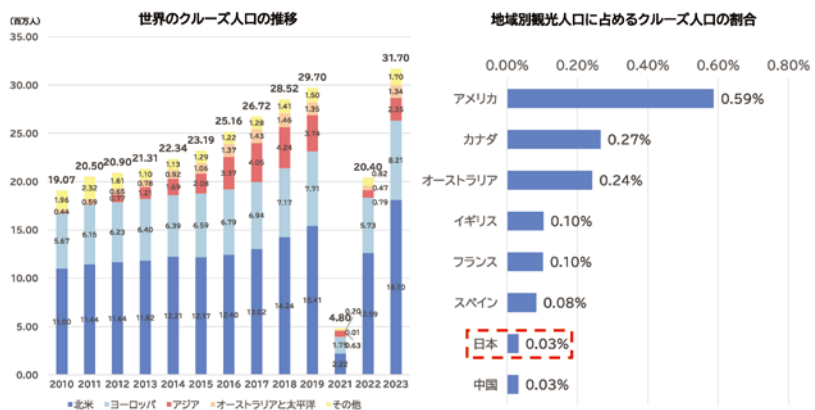
（資料2）

（資料2）

世界のクルーズ人口

国土交通省

- 世界のクルーズ人口は拡大傾向。主要市場は北米及びヨーロッパだが、近年、アジア圏の市場が拡大。
- 日本では、インバウンドを含む観光人口に占めるクルーズ人口の割合はわずか0.03%であり、市場として広く普及していると言えない状況。



資料 1



①関係者が喜ぶ寄港地観光 ②クルーズ誘致に繋がるアウトバウンド対応

クルーズトラベラーカンパニー(株)観光コンサルティング事業部
チーフコンサルタント 本郷 芳人

日時 令和7年7月29日(火)
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
後援 (公財)九州運輸振興センター
JR九州
日本財団

クルーズトラベラーの本郷と申します。

オーバーシーズトラベルという旅行会社でコスタ・アレグラやコスタ・ビクトリアで福岡発着のクルーズを行うため、以前は週一で来福していました。その後、ホーランドアメリカラインという船の代理店の業務をし、今は自治体のクルーズアドバイザーやコンサルタントのような事業をしています。

先日、横浜のホテルの部屋から飛鳥Ⅱとセレブティ・ミレニアムが入ってきたのが見えました。

今年は横浜でもそうですが、九州各地でもクルーズ寄港が増えているようです。

本日の講演が少しでも、クルーズ観光のお役に立てればと思います。

1. 関係者が喜ぶ寄港地観光

・喜ぶ関係者は・・・

まずは船会社です。地元ツアーや良質な観光コンテンツにより、乗船客が増加すれば、船内で飲食や買い物などをしてもらえる。そういう部分で、まず船会社が喜びます。

次にランドオペレーターです。寄港地観光が売ればランドオペレー

ターも売上が増加します。でも、船会社に「良いツアー」だったと言われることが重要ではないでしょうか。コンテンツを提案してもツアーが催行しなければ、船会社からの信用が無くなりかねません。そういう意味で利益が上がることも大切ですが、船会社より評価が上がるという部分が大きいのと思います。

そして、なんといっても乗船客です。寄港地観光は大きな楽しみの一つです。良いツアーに満足すれば、又乗りたくなり、回を重ねてリピーターとなるかもしれません。

そのためにもクルーズ船に乗りたくなるような観光地にしなければなりません。欧米人もそうですが、日本人でも飛行機での旅行に慣れているので、船旅の魅力を発信することが重要かと思っています。

寄港地観光の予約があれば、地元の事業者も潤い、収益が上がります。そのためにも、船会社・ランドオペレーター・乗船客が喜ぶ寄港地を目指してほしいと思います。

・現状はどのような状況か

日本船外船によって違いもありますし、航路によっても変わってきますが、日本船も外国船も寄港地観

光の申し込み率が約50%前後となっています。(資料1)

船社や客層によつてはツアー利用率が10%前後というツアーもあるようで、お客様がツアーをせずにシャトルバスやタクシーなどを利用するという話もあります。

チャータークルーズの場合、JTBや阪急交通社、ジャパネット、エッチアイエスなど大手の旅行会社では寄港地ツアーの利用率が約90%となっています。自社のお客様や自社のツアー利用者に絞られるのでツアーの質も高く、信用もあ



海のない港町エフェソス



三宅 徹
(九州運輸局OB)

古来、街は海に面した地か河に面した地にしか生まれない。カギは運輸である。現代は鉄道や自動車という便利なものがあるが、昔は水運に勝る輸送機関はなかったから、街は海辺か河辺にしか生まれなかったと筆者は思っている。

1年半程前、女房殿に引っ張られて旅行会社の主催するトルコ、ギリシャ、エーゲ海クルーズのツアーに参加した。年齢と体力の衰え、頻尿という難があったため、しぶしぶの参加となったが、決断の理由は以前からトルコには興味が有り、特に海峡都市イスタンブールに興味があったためである。

興味があったとはいえ、トルコの観光といえばイスタンブールの海峡風景や回教寺院、それにカッパドキヤくらいしか頭に浮かばない程度の知識しか持ち合わせていなかった。

トルコに着いて、期待に違わずイスタンブールの町から眺めるボスポラス海峡、そして金角湾の風景は素晴らしく、古来、地中海と黒海を結ぶ海の要衝として発展した海峡都市を目の当たりにし感激した。また、建物はトプカプ宮殿、アヤソフィア、ブルーモスク回教寺院等々すばらしい建築物が数多くあって、ここが東西の歴史の接点・文明の十字路といわれる地であることを十二分に感じさせる場所であった。

地名も、紀元前からビザンティウム、紀元330年から1000年続いたコンスタンチノーブル、1453年から今のイスタンブールと変遷する地名も、世界の中心地のひとつであることを感じさせる地だと実感できた。ただ、昨今のオーバーツーリズムによる観光客の多さに辟易したのも正直のところであった。

しかしアナトリア半島の西部、エーゲ海付近のエフェソスに来てオーバーツーリズム



アルテミス神殿跡
神殿の面影はない。右の柱は最近修復したもの



遺跡風景

ムの疲れは吹っ飛ぶことになる。

移動するバスの中でガイドからエフェソスは古代遺跡で、バスを降りて2時間くらい歩かなければならないのであるべくゴム底の運動靴で、との話があった。

そして、まず降り立ったところはアルテミス神殿跡地であった。アルテミス神殿はその名の通り月の女神を祀る神殿で、エフェソスの人達の守り神であったが、今は完全な廃墟となっており、近年部分的に修復された柱が一本立っているのみであった。



道路脇にある公衆トイレ跡



エフェソスのメインストリート
大理石の舗装道路の下には下水道が流れている



エフェソスのケルスス図書館跡
アレクサンドリア図書館、ベルガモン図書館と共に
古代三大図書館といわれている。下段にいるのは筆者

再度バスに乗りすぐにエフェソスについた。

ガイドの話を思い出しながら歩き始めると、炎天下の埃の石ころ交じりの道は、いつの間にか大理石を敷き詰めた歩道となり、周囲には半壊した石の遺跡がびっしりと並び、これはすごいところだとやっと気づいた。緩やかな坂道を下っていく道であったが、大理石の表面は雨だったらさぞかし滑るだろうと思われた。ここが昔栄えた街の中心部であったことは、とぎれとぎれのイヤホンガイドの音声で分かった。具体的な遺跡の内容はよく聞き取れないままに歩き続けると、大理石舗装の下から水の音が聞こえたが、これは下水道だということ。道路の横には公衆トイレが並んでおり、道路の右を見ても左を見ても建造物の部材と思われる石材が所狭しと転がり、昔の都市のインフラが整備された繁華街であったことを十分に感じさせた。

ここで余談ながら、大勢の観光客がいるにもかかわらず公衆トイレはない。遺跡の中なのでトイレがないのは当然だが、頻尿の筆者としては、「ここにあるのは遺跡のトイレ、我慢我慢」。歩き進むと立派な石の建造物が見え、これが由緒ある図書館の跡であることをイヤホンガイドは説明、さらに行くと野外音楽堂があり、ここで一休み。この町の人々はこの劇場で要人の演説を聴いたり、歌や踊りを楽しんだのだと思うと、自分も古代人の一人になった気分浸った。

その先では約2万5千人が収容されたといわれる、巨大な野外劇場の修復作業が進

められているのを見る事ができた。ここでは剣闘士と猛獣、あるいは剣闘士同士の戦いがあったとのこと。

古代からこれほどの都市があったことに驚きを覚え、一体どれくらいの人たちが住んでいたのだろうか、この町はどうしてこんなに栄えたのか、これほどのインフラが整備されていたことに感嘆したが、トイレを我慢しながら歩き続けることとなった。

こうした膨大な石材はどのようにして集められ運ばれたのか、この町の繁栄は何によるものか、疑問と古代人のパワーに圧倒されながら、イヤホンガイドに耳を傾けたが、ここが港町であったことなどの説明は聞き取れなかった。

同行のツアー客の一人は、「ここはミナトマチだったそうですよ。私はここに7、8年ほど前に訪れていますが、ここをもう一度見たいためにこのツアーに参加しました」と話しておられた。えっ「ミナトマチ？海の港町ですか」「そうですよ」「海は見えませんか」と問い返すと、同行の方は「海は後退してしまったようですよ」とのことであった。そこでやっと、「そうか、ここは港町だったのか」と納得した。

以下は帰国後に分かったことだが、エフェソスの港はエーゲ海を臨むクシャダス湾の一番奥にあった。クシャダス湾の北側には半島が突き出ている、その先にはヒオス島があり南側にはサモス島やイカリヤ島が東西に並んでいて、天然の良港であった

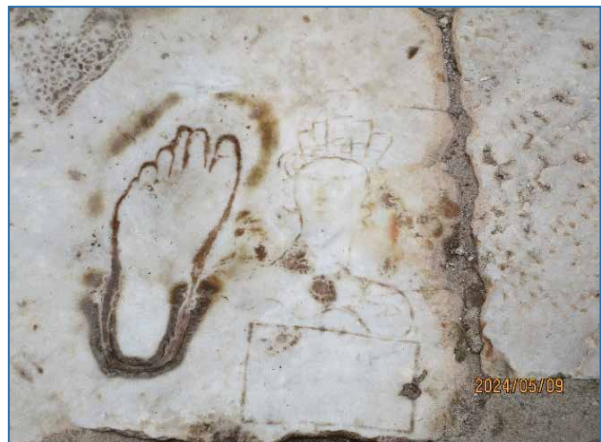
のではないだろうか。良港であったがゆえにエフェソスは東西の地中海交易により繁栄した。

エフェソスはトルコ最大の古代遺跡で、長い歴史を持つ都市であった。紀元前6～7千年前の新石器時代には周辺に人が住んでいたが、エフェソスの最初の住民はギリシャ人ではないと言われている。これは、アナトリア半島中央部で栄えたヒッタイトの文献に登場する王国の首都が、エフェソスと同一の都市ではないかといわれているためである。

その後、紀元前10世紀ごろギリシャ人入植者によってこの町は建設され、紀元前7世紀頃、月の女神アルテミスを祀ったアルテミス神殿が建造され、火災や破壊を経て紀元前550年再建



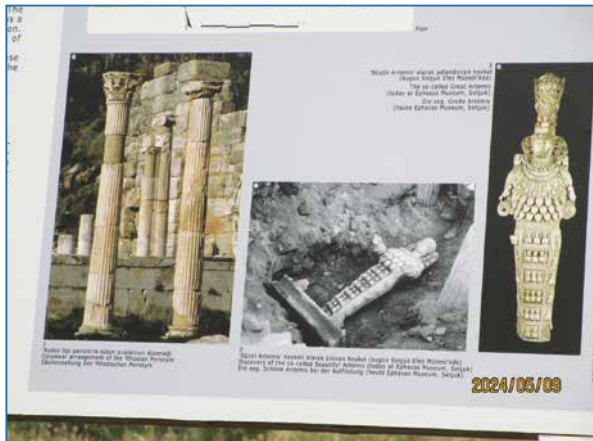
大勢の人たちがのぞき込んでいるのが下の写真



足の向いている方に「娼家があります」という案内図だといわれている。東西を問わず人の興味は同じ



遺跡ツアー風景



エフェソスの街で発掘されたアルテミス神の像を示す案内板

建てられたもので、エフェソスに今も残る巨大な図書館や野外劇場の遺跡もこのころのものと思われる。野外劇場はこの時代に拡張され、当時最大のものだと言われている。エフェソスの繁栄は港湾によるところが大きかったが、土砂の沈降により2世紀頃から港湾の規模は縮小されていった。これは、エフェソスのそばにある2つの山から流れ込む土砂の堆積によるものであった。皇帝の命により、港の改修が行われたようだが、土砂の堆積には抗しきれなかったようだ。

1世紀には聖パウロと聖ヨハネがエフェソスを訪れキリスト教を広めたため、アルテミス信仰は糾弾されるようになった。4世紀以降キリスト教が公認されると、エフェソスはたびたび教会会議の舞台となった。エフェソスは引き続きアジア属州の首都として繁栄した政治と経済の中心であり、教会行政の中心でもあった。多神教が禁止された後、一部アルテミス神殿や劇場は街の建築資材を得る場所とされ、教会建設や住宅に石材が搬出されたといわれる。

エフェソスを舞台にした、歴史上の人物である哲学者ヘラクレイトスはこの町の出身で、紀元前480年頃「万物は流転する」と唱えた。また、紀元前33年にはエジプトのクレオパトラとローマのアントニウスがエフェソスで冬期を過ごしたとされる。

1世紀には聖ペテロと聖母マリアが余生を過ごしたとされ、街から7キロ離れた地に聖マリアの家が現存し、ローマ法王も参拝に訪れている。

7世紀に入るとペルシャやアラブの勢力拡大を受け、7世紀半ばに城壁が設けられた。この頃になると、港の沈降がさらに進み、近郊の港が外港として使われるようになった。

その後も経済活動は活発に行われたが、8世紀に至りアラブ人の攻撃で東ローマ帝国はエフェソスを放棄した。港が完全に埋まったのはその後のことである。

現在、海はエフェソスから5キロ離れている。

※追記

エフェソスについては諸説があり不明なことが多いようです。ここに記したものは、筆者が勝手に解釈したものも含まれています。遺跡のほかに、エフェソス考古学博物館もありますが、残念ながら筆者はそこを訪れていません。結果として、かなりポイントが外れた記述もあるかと思いますが、お許しください。

もう少し若ければ博物館も含めて再訪したい所です。

屋上談義

その26



☆フリーランスライター
藤田 崇義☆

1. 諸人こそりて

「こんにちは～こんにちは～、世界の国から～」というのは前回の万博のテーマソングだが、今年は万博と世界陸上と、それぞれ諸人の集う催しが東西で開かれた。そういえばあの時、東京ではやたら織田裕二のポスターが目についたけれど、今回テーマソングなんてものはあったんだろうか。いや、私が知らないだけで実は乃木坂やもクロあたりが歌っていたのかもしれないが、中年を過ぎると「こんにちは～こんにちは～」や「皆の衆～皆の衆～」のような分かりやすい曲でないと耳に残らなくていけない。

私はどちらも見ていないが、万博会場だけは関空へ降下する飛行機の窓から見下ろせた。確か16時前に着陸後、20時半に香港へ離陸予定だったので、乗り継ぎ時間を利用してコスモスクエア～夢洲の初乗りへも行った。ある程度慣れた大阪の地下鉄なので迷うこともなかったが、改めて東京からきてみると「地下鉄の地上乗り換え」や「メトロと都営の違い」がないのは面倒がなく、都内で「築地と新富町って同じ地下鉄なのに離れてんの？」とか「スカイツリーへ行くのに人形町で浅草線に乗り換えたら運賃が違うっておかしい？」等とぼやく関西弁の人の戸惑いが理解できた次第である。

世界陸上期間中は、ADカードを首からぶら下げた関係者や、各国のユニフォームらしきものをまとった外国人を都内で見かけたに止まった。こと男子100m走の金メダルをとり、またウサイン＝ボルトを輩出したジャマイカの人々など、遠目からもそれとわかる国旗模様のウェアを着て気を吐いており、「体育祭になると俄然張り切る陸上部員」と一脈通じるものがあるのかもしれない、と眺めていた。陸上の強いジャマイカもケニアも電車はない点を考慮し、他の国の人に比べてやや丁寧な浅草への行き方をお伝えした次第である。

今回、観光案内のような仕事に携わる身として、体育会系の外国人から「選手の気分転換によさそうなランニングコースがあったら教えてほしい」等と訊かれたらどうしよう、と案じてはいたが、それは杞憂に終わった。第一、私には走る習慣なんてないから、その時には「柴又なら日本情緒も楽しめますし、江戸川土手はランニングコースになっています。いっそのこと矢切の渡しで対岸へ行って、走って帰ってこられてはどうですか」ぐらいの案内で勘弁してもらおうと考えていたのも併せて告白する。念のためネットで調べてみると皇居外周の他、お台場や代々木公園も適当なコースがあるらしく、こんな機会を利用して自分の不得意分野の知識を蓄え、案内の幅を増やすの

も悪くはない。来年のアジア大会は名古屋開催だが、水泳だけは東京アクアティクスセンターで行われるそうだ。それまでに電車で行ける海水浴場の情報でも増やしておくとするか。

2. 旅の記憶から

2. 1 香港・中国・マカオ・台湾

以前は毎年のように中国を訪れていたが、コロナでノービザ渡航ができなくなって以来、すっかり足が遠のいてしまった。昨年、ノービザ渡航が解禁された後も、中国ではQRコード決済が定着して現金を持っていても相手にされないとか、官憲の目が厳しくなって地下鉄に乗るにも窓口でパスポートを見せねば切符が買えないとの噂が立っており、そんな不便を強いられてまで行く国でもないしな…と踏ん切りがつかないでいた。然るにLCCで安い航空券が見つかったと、どのぐらい不便になりどのぐらい自由に動けるのかこの目で確かめるのも一興だろうと考えが変わるのだから、ダボハゼといわれても仕方がない。

4月16日、関空から香港へ飛び、その晩はターミナルのベンチで仮眠をとってから早朝の市内



窓なしの硬臥上段

バスで東涌へ出向き、ここで地下鉄（MTR）24時間券（65 香港ドル、約 1200 円）を購入し繁華街の尖沙咀へ繰り出す。復帰後、一国兩制の建前とは裏腹に政治的には大陸化が進むとはいえ、旅行者としてそびえ立つ摩天楼を眺め、廟街の喫茶室で一休みし、スターフェリーで香港島へ渡り…と観光を楽しむ分には大きな変化はない。ただ、喫茶室でフレンチトーストとコーヒーを頼んでもチェーン店で追い飯つきカレーを頼んでも勘定が 1000 円を超えてしまい、もう昔のように気軽に飲み食いはできないな、と溜息が出た。

4月18日朝、重慶マンションの宿を発ち、MTRで夢湖境界を越え深圳へ。ここから中国鉄道でちょっと遠出をしたいが、今回はコロナ後の状況視察という



海口の都市高速鉄道

意味合いが強く、何か問題が生じてもすぐに戻れる範囲かつそこそこ面白そうな行き先を…と思索し海南島に白羽の矢を立てた。駅窓口は人民が群がっていた 10 年前とは異なり、ウェブ予約が定着したせいでスムーズに往復の硬臥（こうが、B 寝台）を確保する。上段寝台で 388 元だったか、コロナ前ほどのお得感はないが、トランプ関税の標的にされたせいで重慶マンションの両替所で 2 万円が 1000 人民元少々に化け、懐へのダメージは軽くて済んだ。

深圳を 19 時前に出て、フェリー航送を経て 19 日 11 時前、ヤシの木茂れる海口着。昔はとりたてて見るべきものもなかった島も今では高速鉄道で一周できるようになっている。とはいえ今回はそんな時間もなく、都市高速鉄道で空港のある美蘭を往復するに留める。列車はデッキなし 3 扉、プラスチック製椅子の近郊型で、40km 弱を 30 分余、10 人民元で結ぶのだからバスとは段違いの便利さで、そのため駅前開発も進んでいるようであった。

20 日 4 時半、再び上段寝台に揺られ広州着。市内を少しさまよった後、地下鉄で広州南駅へ赴き、10 時半の列車で珠海へわずか 2 時間。チャーシュー飯で腹ごしらえをして拱北境界からマカオに入る。南蛮情緒を楽しめるのは今日だけなので、きらびやかなカジノリスポアの中を覗いたり、ぶらぶら町を歩いてセナド広場を冷やかしたりして過ごした。

21 日は澳門轻轨ことマカオ LRT で空港へ向かう。三菱製クリスタルムーバーを用いるため外観も馴染みやすく、沿線もチームラボがある等、お台場に行くゆりかもめに似た印象を受けた。マカオ空港から高雄空港へは 2 時間弱。入国後早々、昨年 2000 台湾元の宿泊クーポンを当てて味を占めた「ラッキー台湾」ブースで二匹目のドジョウ釣りに挑むが、今回は外れ、肩を落として高雄駅へ。6 月から台鉄が 30% もの値上げに踏み切ると聞いていたので、今のうちにと台鉄乗り放題の TR パス 3 日用(1800 台湾元)を購入した。この日は高雄泊。

その後 3 日間は 22 日は新竹、23 日は台南に泊まりつつ、TR パスを駆使して台湾を巡った。台鉄は南東部でアミ語での車内放送を実施しているが、駅名は日本統治時代のものを用いるため、突如「しかの」「かれんこ」との発音が混じって驚かされる。以前、北海道を訪れた際、「民族共生象徴空間ウボイを控えてアイヌ語の放送はないのだろうか」と書いたことがあるが、JR 北海道



珠海のチャーシューご飯



マカオ LRT



台鉄 新自強号

でも 2020 年から導入済だそうで、車内放送を通じて各地で消滅が危惧される言語の存在を知らしめることができるなら、大変好ましいことのように思われた。

2. 2 オーストラリア

オフシーズンで航空券の安くなる時期を狙っては旅に出るという習性故、南半球に位置するオーストラリアを訪れるのは日本の春から夏、現地では秋から冬にかけた肌寒い季節に固定されてしまう。ただ去年も一昨年もケアンズを拠点にクイーンズランド州を堪能したので、今年は久々にシドニーを擁するニューサウスウェールズ（NSW）州を訪れることにした。

6 月 23 日、成田から LCC に乗りブリスベンへ着陸。空港鉄道はあるものの 22.3 豪ドル（約 2200 円）といい値段をとるので、一旦無料バスで近くのショッピングセンターへ出向いてから市内バスと電車を使い継いで都心へ出た。驚くべきことに、現在ブリスベンでは政策的に公共交通は一通行につき 50 セント（約 50 円）という破格で押さえられており、交通費に悩むことなくあちこち出歩けるのはありがたい。この午後は本日開業のゲストハウスにチェックインした後、ブリスベンメトロという名称のバスや近郊鉄道に乗って時間を潰した。

6 月 24 日は都市鉄道でヘレンズバール、さらに LRT を乗り継いでゴールドコーストへ向かうが、2 時間移動しても 50 セントだから自治体の財政は大丈夫かと心配になる。ここから NSW トレインリンク乗り放題のエクスペローラーパスを使い始め、一旦 14 時発のバスでカジノという町

へ行き、そこから 19 時半発の夜行の看板特急 XPT に乗り継いで南を目指した。

25 日朝、シドニー着。まずはシドニーらしいところを…ということでオペラハウスを訪れる。その後はようやく市内へ延伸された無人運転メトロに乗り、さらに郊外路線を使って市内へ戻ってくる。当地の都市鉄道は複数の路線が都心で束ねられ、再び散り散りに別れるという運転系統を有しており、さらに普通も急行も同じプラットフォームにくるので厄介だ。従ってヨソ者にはわかりにくいのだが、それをどう案内しているかというのに、駅の要所要所に次発の停車駅が列挙されるモニターが据えられ、皆で眺めるのである。日本流に時刻表や運転系統図を掲示するよりも時間はかかるが、こちらの方が間違いは少なそうだ。

7 月 13 日は 7 時 40 分発のメルボルン行 XPT に乗車。英インターシティ 125 の系譜に立つ看板列車で、動力集中式だから速度の割に車内は静かで好きな車両なのだが寄る年波は隠せず、既に



シドニーのモニター式行き先案内



引退迫る XPT

新型車両への置き換えが発表されている。平坦なクイーンズランド州とは異なり丘陵地帯を縫うように走って 18 時半、メルボルン着。外に出ると少し肌寒い。駅前のホテルに駆け込むと、中国・韓国人バックパッカーが多勢を占める昨今、珍しく日本語が飛び交っていた。聞き耳を立てればどうもワーホリ組らしく、国内の低賃金の影響かと思う。

14 日は 8 時半の XPT でコタムンドラへ戻り、さらに 15 時前のバスに乗り継いで 18 時前、キャンベラ着。首都に敬意を表すべくやってきたが、安宿がないため約 7 千円の学生向けシングルルームをとり、一晩のびのび寛いだ。市内移動で乗ったトラムに、係員がこちらを見据え「Aggression or violence, it's not part of the job」（攻撃や暴力は仕事の一部ではない）と書いたポスターが貼られており、カスハラに手を焼くのはどこも同じか、と改めて考えさせられる。

15 日は日曜ダイヤですっかり本数の減らされた市内バスで郊外のキャンベラ駅へ赴き、12 時前の特急エクスプローラー号で 17 時前、シドニーへ戻った。今回、シドニーでは駅から徒歩 30 分弱の安宿に 3 泊したが、州内屈指の安値にも拘らず時折パーティーを催してくれる太っ腹な女将さんで、この晩もテラスで大皿の数々を前に皆でバーベキューを楽しんだ。

16 日は早起きし、6 時 19 分のエクスプローラー号で約 1100km 離れたブローケンヒルへ向かう。往年の昼行特急「白鳥」の大阪～青森を凌ぐ長距離をたった 3 両編成でひた走るのだから頑張れと列車に声援を送りたくなるが、途中駅で線路補修のため 2 時間待たされる等、なかなか一筋縄ではいかなかった。空を茜色に染めて荒野に落ちる夕日に嘆息した後はただ暗闇の中をひた走り、終点到 21 時に着いた時にはさすがにくたびれた。

17 日は同じ列車で戻るが、7 時 45 分発の予定が最初から 30 分遅れ、あまり真面目に走る気はないんか、と首を傾げる。それでも 10 時間走るうち定時に戻し、今日は宿で長めに休めるぞと期待した矢先、シドニー郊外のブルーマウンテン国立公園内で大雨のため止まってしまった。やがて「バスを手配しますので乗り換えて下さい」という放送が入り、レンタカー方式なのか車掌がバスのハンドルを握って 23 時半、またしても 2 時間遅れで到着。雨の中やっとの思いで宿へ帰り着き、宿の連中に「いやーえらい目にあったわ」と溢すと「ま、サイクロンだしな」と返され、容易ならざる事態に巻き込まれていたのをしった。

18 日はチェックアウト時刻 10 時にちょうど風雨が収まり、街へ繰り出す。空模様はかなりよくなったが、念のた



ブリスベンの海岸を散策



ブリスベンのシティキャット



山陰線を鈍行で西へ



ノンカイ駅に到着

め中央駅へ赴き今晚の運行状況を探るに、「走るには走りますけど、途中まではバス代行です」と告げられ、旅先でのこまめな情報収集は欠かせないと改めて感じる、往路とは逆にカジノでXPTからバスに乗り換えて翌朝、ブリスベンのローマストリート駅に到着。

19日は一通行50セントの恩恵に預かり都市鉄道の終点キップリングとショーンクリフの間をバスで短絡し、海岸をぶらぶら歩くとか、高速船シティキャットで郊外へ出てドゥーンベン線の電車で戻るなんてことをして過ごし、20日朝、LCCで帰国したのであった。

2. 3 タイ・ラオス・中国

4月に中国もある程度は気ままに旅行できるとの手応えを得られたので、この秋は一旦タイへ飛び、中国から戻る形の周遊ルートをとることにした。とはいえ安い航空券の都合でバンコク～寧波を7泊8日で移動するという、ややタイトな日程を強いられる羽目になる。

8月25日朝、羽田から山口宇部空港へ飛び、宇部線草江から実家のある山陰線亀岡へ18きっぷを使って山陽線をひた走る。途中、広島で下車し、開業したばかりの駅ビル2階広電のりばから路面電車に乗ってみた。相変わらず外国人も多いが、海外主要駅の電停と比べても使い勝手は悪くない。ただ運賃・路線案内がJRの改札を出た辺りにもあれば、もっとコンコースの滞留を軽減できるだろう。

中一日、実家で家族と過ごした後、27日は山陰線を米子へ向かう。翌日はさらに西へと進み美祢線代行バスを挟みつつ博多へ至る。鈍行で山陰線に乗り続けるのは久しぶりで、運行本数も減って難しさもあったが、余部鉄橋に大山や三瓶山、岩に波散る松林の海岸にベンガラ色の石見瓦を戴く集落等、時間をかけてやってくるだけの価値は十分にあった。

29日は賑わいを見せる福岡空港からLCCでバンコクのドンムアン空港へ飛び、入国後直ちに列車でバンスー駅へ向かい、今晚のノンカイ行夜行列車の上段寝台を確保する。ついでJCBプラザへ寄り、新名所としてルンピニ駅のワンバンコクを教えて貰ったので冷やかす。「三越デパ地下」なんて一角もあり、お上りさんよろしくその規模に目を丸くした。

30日朝、ノンカイに着き駅前で朝飯を食べていると、ここに住んでいる日本人の爺様が現れて、大阪の人ということもありしばし身の上話につきあう。その後鈍行に乗り込んでラオス入りし、早速駅窓口へ寄り翌日、翌々日の昆明行の予約状況を訊くに、どちらも満席といわれ、思わず天を仰ぐ。市内の予約センターで仕切り直しても駄目で、これは3日後に発つしかないか、ますます余

裕がなくなるなと嘆きつつ念のためもう一度訊くと一席だけキャンセルが出ており、すぐさま購入した。この晩、泊まったホステルにもハノイに住んでいるという日本人の爺様がいて、超円安下でも意外と海外にいる年金生活者が多いことに気づかされる。

9月1日朝、ピエンチャン駅へ向かうバスに乗ると、今度は大きなバックパックを背負った日本人夫妻が現れ、ここでも日本語で話す機会を得るが、ラオス移住を考えているというので、それは私に訊くより、とノンカイ駅前の爺様を訪ねるよう勧める。8時10分発昆明行は中国製高速列車で、乗務員も中国式に教育されているからラオスにいる感じはない。ほぼ満席のままポーテン国境を越え、シーサンパンナ駅を出た辺りから空席が出始める。終点昆明には18時半着。昆明発着の列車は慢性的に混んでいるのですぐさま窓口へ赴き、運よく翌日の南京行硬臥の最後の一つを確保した。これで何とか帰国の目処がついた。

昆明では、ホステルの晩飯もラーメン、街角で食べた朝飯もラーメン、街歩きのついでに寄った昼食もラーメンで、何だかラーメンばかり食っていたが、いずれも辛口で美味かったから文句もない。昼は西湖という観光地で時間を潰し、30円で散髪を済ませて昆明駅から寝台列車に乗り込む。窓のない上段寝台で2泊するのは覚悟の上だが、近くの親父がスマホから大きな音を出して動画を見続けていて、中国に寝台列車のマナーはないのかと嘆く。

昆明～南京は貨物列車も5分おきにすれ違うような幹線を走る。途中、駅弁を買って食べてみる。コロナ前よりも小綺麗になった分、30元は高くなったな、との感は否めない。

4日は南京着。10時半の高速列車で杭州へ赴き、折角だからと最近営業を始めた都市高速鉄道に乗って酒で有名な紹興を経由し寧波へ出た。安ホテルに寝っ転がってテレビをつけると、北京で



昆明のホステルでのラーメン



南京への車中で食べた駅弁



寧波の鼓樓

中国人民解放軍の記念パレードが催されており、そのためでもなかろうが、どのチャンネルに合わせても抗日もののドラマばかりやっている。あまり面白くないので早寝し、5日はしばし鼓楼の辺りを散策した後、無事、予定のLCCで成田へ戻ったのであった。

3. おわりに

中国ではインターネットは使えてもGoogleやYahooにはつながらない。そこで昆明のユースホテルでは時間潰しに中国の検索エンジン「百度」を開け、適当に地名を打ち込んでいたら、思いもよらぬ情報が出てきてのけぞる。例えば「鎌倉」と入れると、我々が思い浮かべる大仏や鶴岡八幡宮のある辺りではなく、多くのサイトで「鎌倉高校前」が紹介される。これではスラムダンクの踏切目当ての若者達が鎌倉即ち鎌倉高校前と解釈するのも無理はない。結果、まず東京から鎌倉駅へ人が押し寄せ、そこから鎌倉高校前へ向かう唯一の足江ノ電がパンクする。一時期、湘南では比較的空いている藤沢・大船経由の「左回り観光」が提唱されるも低調に終わったと聞くと、こうした認知不足も一因ではないか。

さらに東京から鎌倉への行き方指南を見るに、小田急やJRに加えて「包車」、即ち白タクを紹介しているサイトすらある（さらにレンタカーも）。白タクは中国では「黒車」というから面白いな、等と感心している場合ではない。その頃、鎌倉市職員が現地で「白タクに乗るのはやめましょう」とビラを配っているとのニュースを見たが、もう白タクで来ている人に啓発したところで意味があるのかな、と首を傾げざるを得なかった。

鎌倉高校前への行き方が鎌倉経由の「右回り」となり、また招かれざる「白タク」の利用が絶えないのも、彼らが日本の公的な案内よりも自国の物知り達の意見を優先して受け取るからで、それはともすれば「2025年7月5日に東京を大津波が襲うであろう」といったデマや風評被害をも引き起こす。勿論、日本の自治体や交通事業者もホームページを駆使しているのだろうが、GoogleやYahooさらにはInstagramにもつながらないため、中国国内では百度等の有象無象の検索結果の中に埋没してしまう。インターネットに疎い私に中国内検索エンジンの上位に表示される方法を訊かれても困るが、例えばTikTokなる動画は中国アプリなので彼の地でも視聴できるだろうから短い公式動画を仕立ててこまめにアップするとか、彼らの目に触れる形での広報を行う工夫が必要と感じた。



シドニーの散髪風景

令和 8 年新春講演会開催



日 時：令和 8 年 1 月 28 日（水） 13：30 ～ 15：30

会 場：ホテルニュー長崎 鳳凰閣 東の間
長崎県長崎市大黒町 14 番 5 号
TEL 095-826-8000（代）

【第 1 部】

講 演：株式会社商工組合中央金庫
長崎支店長兼県内統括 丸岡 靖 氏

テーマ：令和 8 年の金融・経済情勢の見通し（予定）

【第 2 部】

講 演：公益社団法人全日本トラック協会
専務理事 松崎 宏則 氏

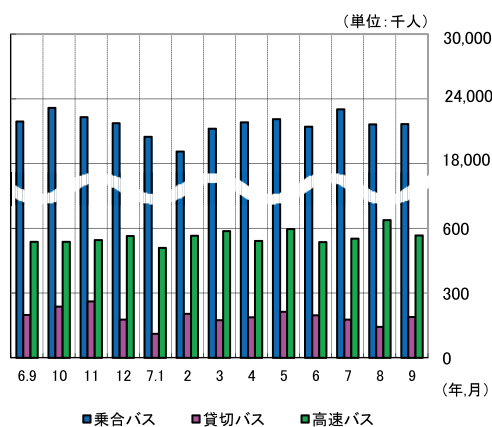
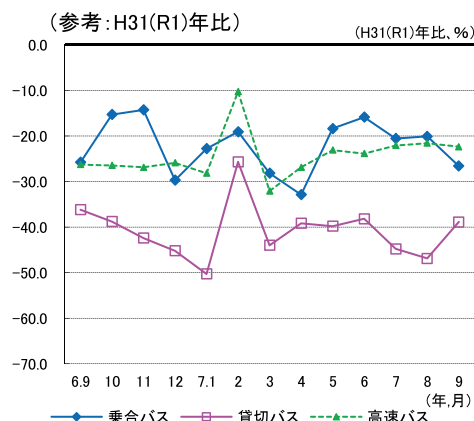
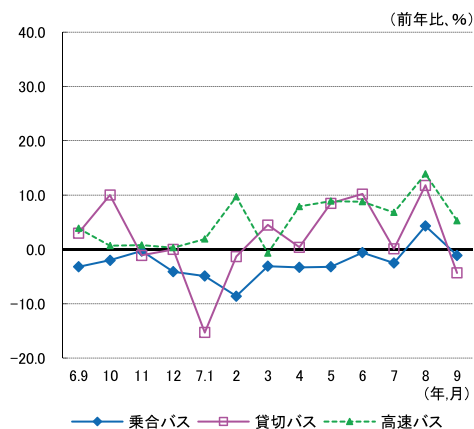
テーマ：トラック運送事業の現状と課題、今後の展望（予定）



九州のうんゆ（令和7年9月実績） 令和7年11月28日公表

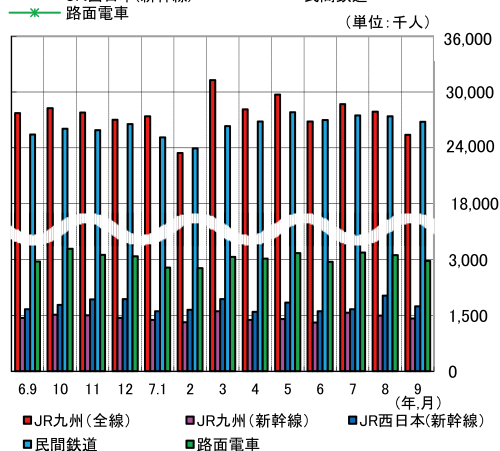
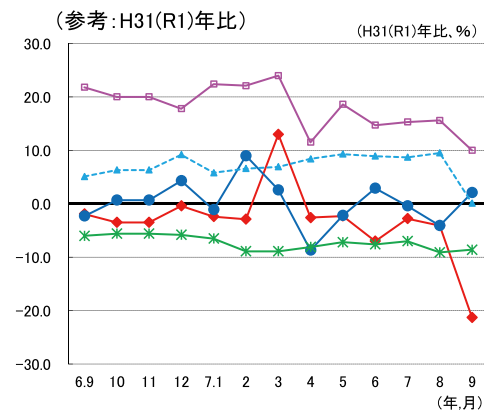
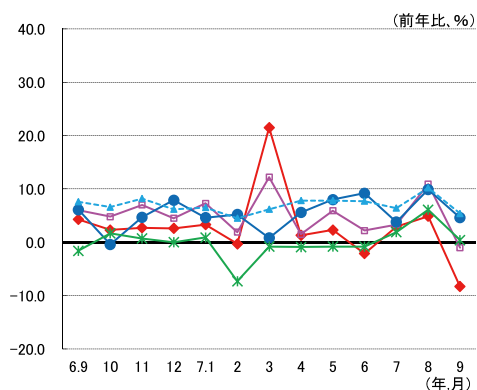
※物流の海上貨物、造船は、令和7年8月実績を掲載。
 ※物流の一般貨物（トラック）は、令和7年7月実績を掲載。
 ※コロナの影響の有無を可視化するため、平成31年/令和元年との比較も参考として掲載。
 ※速報値のため修正する可能性があります。

バス《輸送人員》



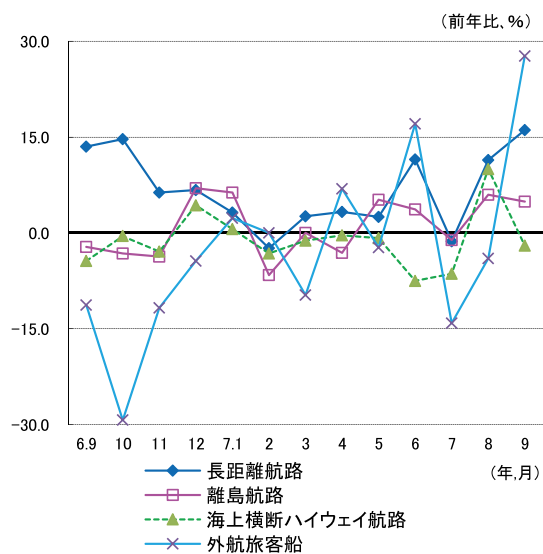
輸送動向

鉄道《輸送人員》

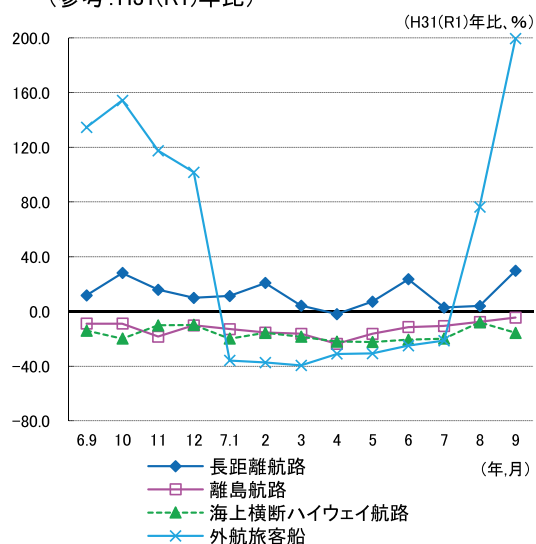


九州運輸局 交通政策部 交通企画課
 〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1
 TEL 092-472-2315 <https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/kyushuunyu/body.htm>

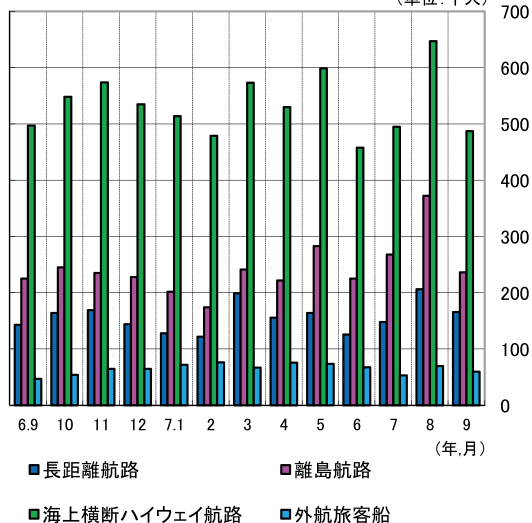
旅客船《輸送人員》



(参考: H31(R1)年比)

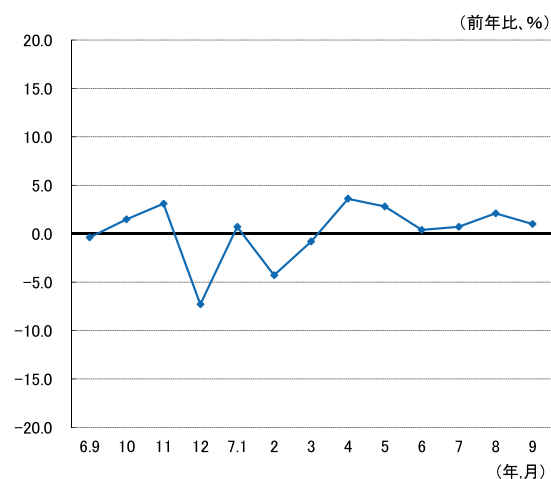


(単位:千人)

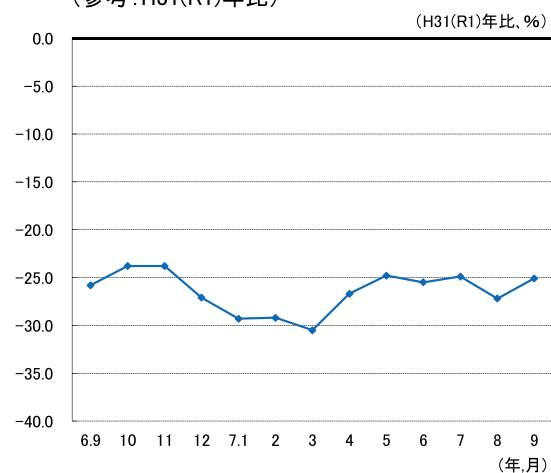


※海上横断ハイウェイ航路とは、有明海、鹿児島湾などの湾内等を横断する航路をいう。
※外航旅客船とは、日韓旅客定期航路をいう。

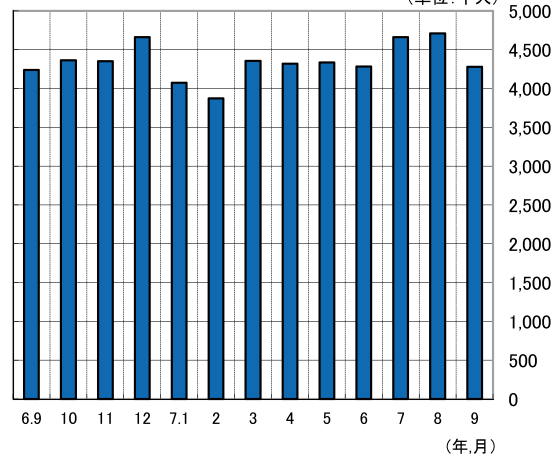
タクシー《輸送人員》



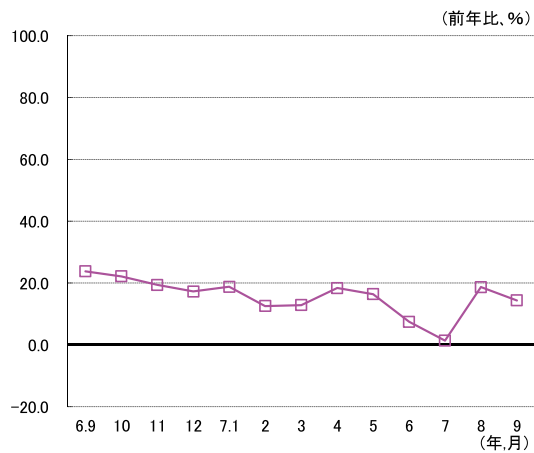
(参考: H31(R1)年比)



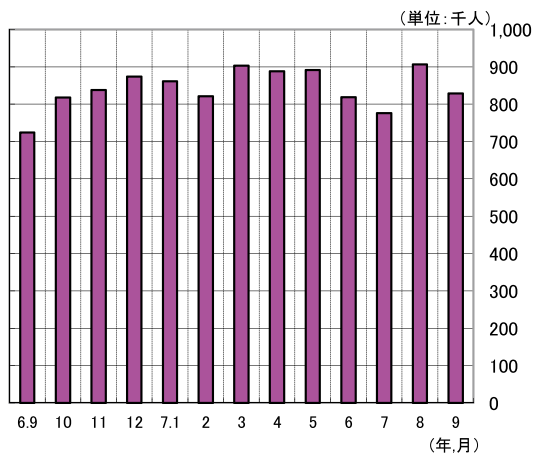
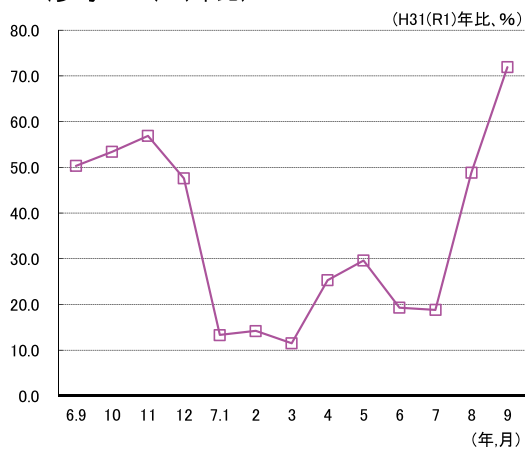
(単位:千人)



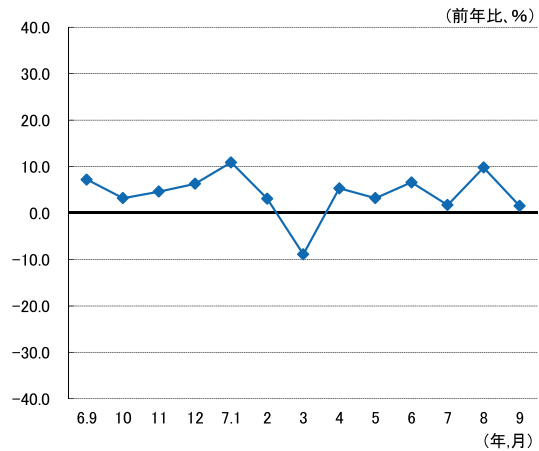
航空（国際線）《乗降客数》



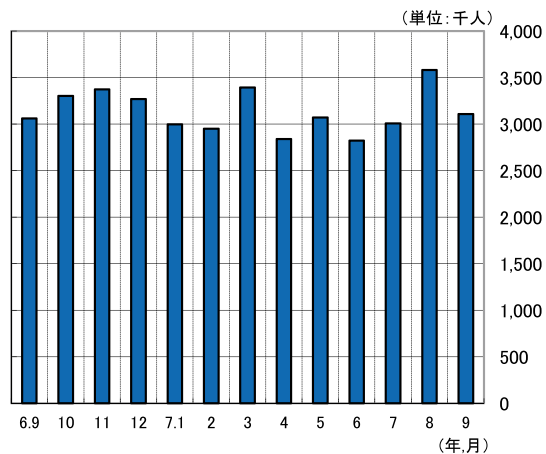
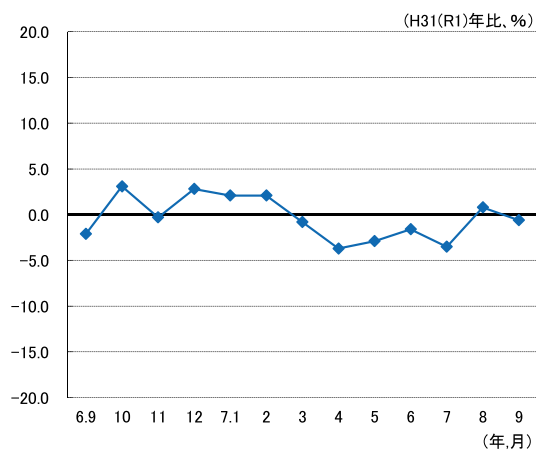
(参考: H31(R1)年比)



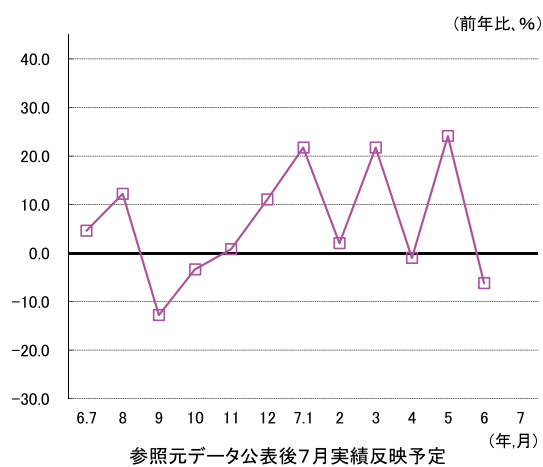
航空（国内線）《乗降客数》



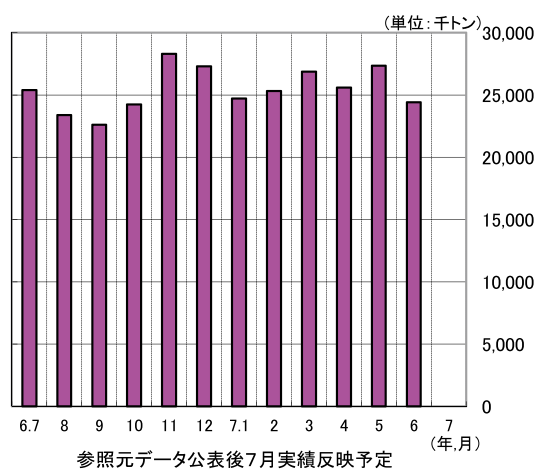
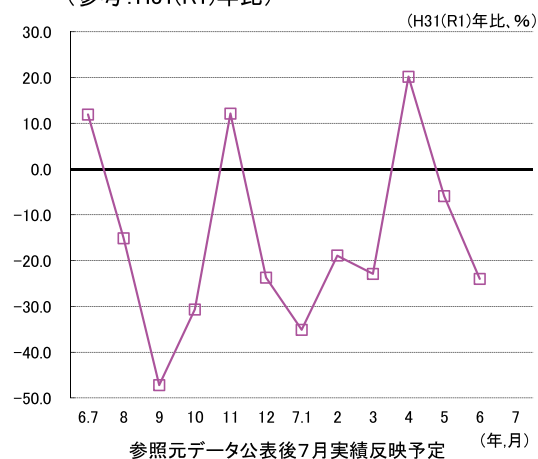
(参考: H31(R1)年比)



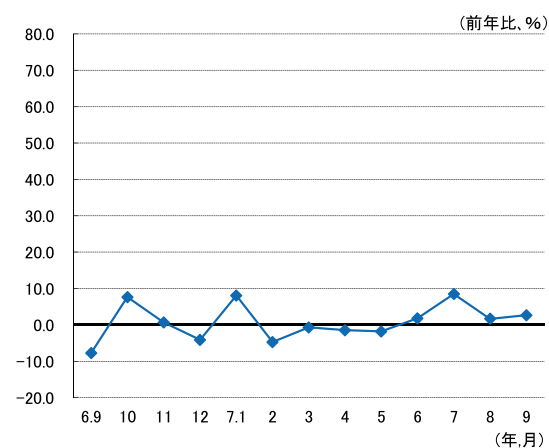
トラック（一般貨物）《物資輸送量》



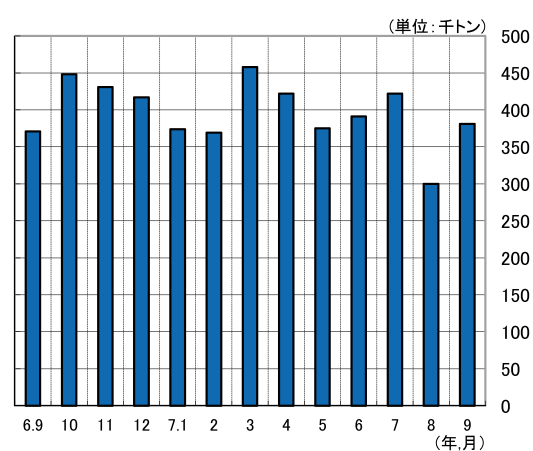
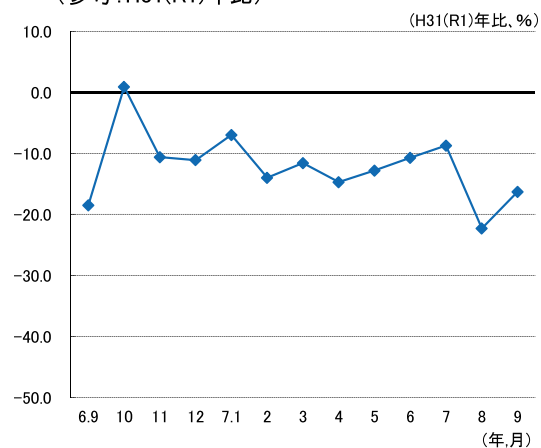
(参考：H31(R1)年比)



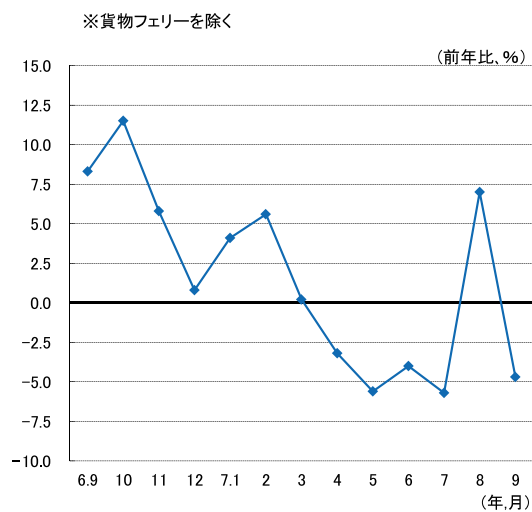
鉄 道（コンテナ）《物資輸送量》



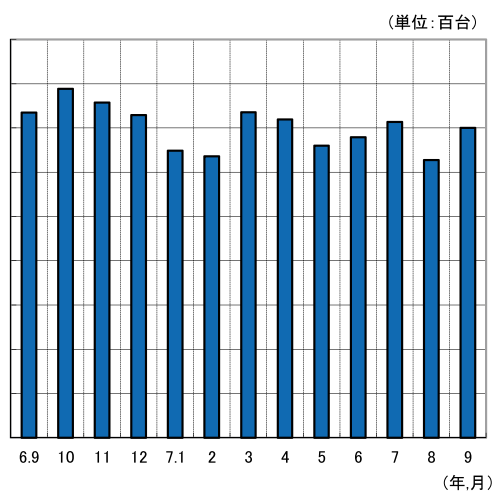
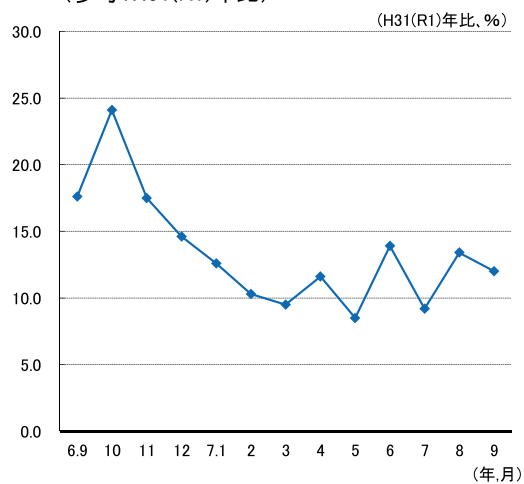
(参考：H31(R1)年比)



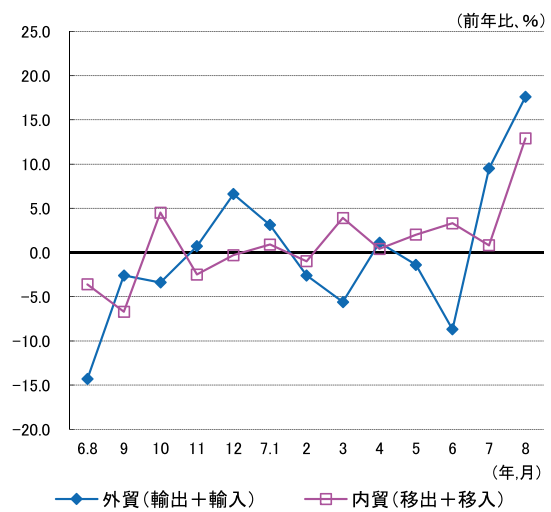
長距離フェリー《トラック航送台数》



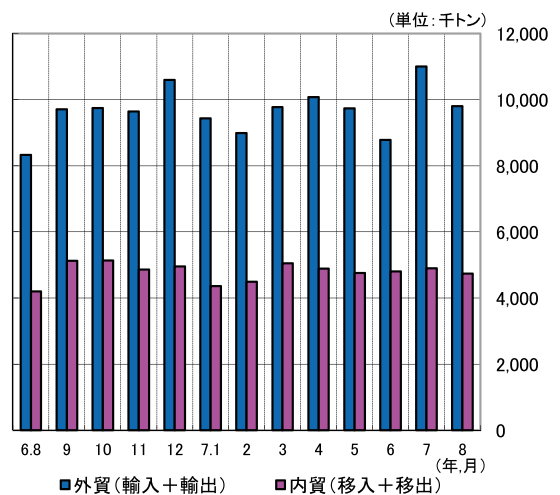
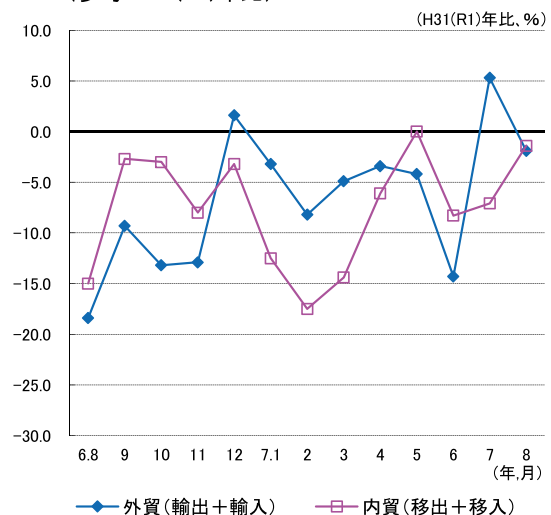
(参考: H31(R1)年比)



海上貨物《船舶積卸し実績（九州の23指定港）》



(参考: H31(R1)年比)

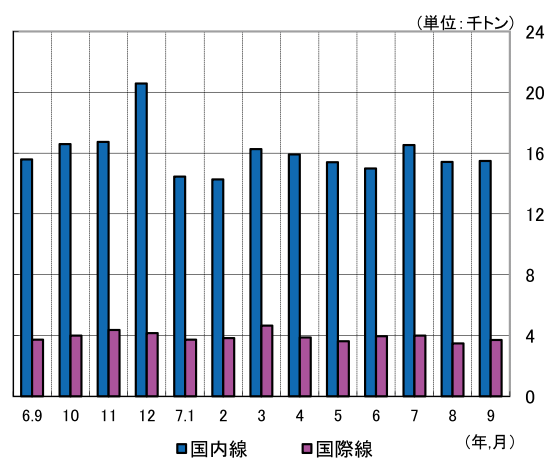
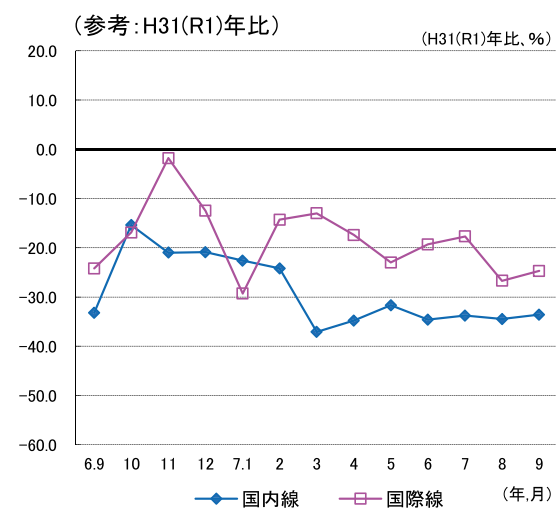
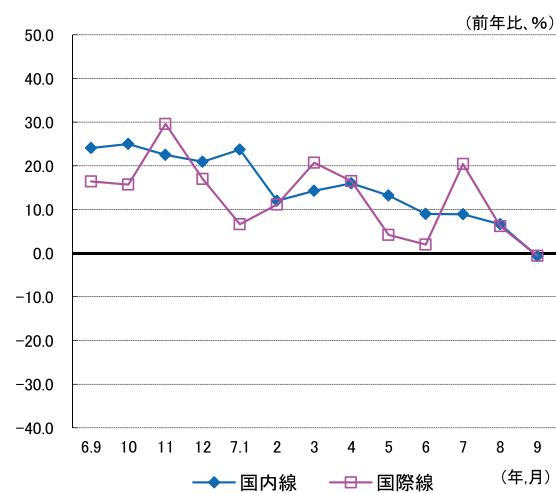


※指定港湾: 港湾運送事業法の適用対象となる港湾。

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》



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

- 今号では、長崎県の交通と観光を特集いたしました。西九州新幹線が開通して、新しい駅ビルやホテルも次々とオープンし、街の景色は少しずつ変わっています。歩いていると、観光と交通が一体となって長崎の賑わいをつくっていることを実感します。そして、私自身にとって思い出深い佐世保のこともやはり気になります。佐世保パーガーに並ぶ人の列、九十九島の美しい景色、国際色豊かな米軍基地の街並み…。どれも佐世保ならではの魅力です。そんな佐世保で、先日、九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所の企画による、市内小学生を対象とした海事産業施設見学会が開催され、当センターも協力させて頂きました。歴史ある佐世保造船所では、巨大なクレーンや広大なドックを間近に見学し、艦艇や商船の修理・改造を通じて港湾都市を支える姿に触れることができました。その後、佐世保港から旅客船に乗って港を遊覧しながら、軍港としての歴史を今に伝える艦艇群や、街並みを包み込む天然の良港を眺めました。産業と観光が共存する佐世保港ならではの魅力を体感する機会となり、参加した子供達にとって忘れられない経験になったと思います。この場を借りて、見学会にご協力いただいた皆様に改めて感謝申し上げます。今回の特集や「海の子育成」による見学会を通じて、長崎の多彩な魅力を改めて感じることができました。これからも九州各地の交通と観光の魅力を、誌面を通してわかりやすくお届けしていきたいと思っています。(中原)
- この夏家族で外食したおり、次男にレジ係の女性が、そのTシャツユーチューバーの「らっだぁ」のですね、と遠慮がちに話しかけてきた。そうですという、やっぱり！らっだぁのTシャツ着てる人初めて見ました、私も大好きなんです、と短い時間だったが二人で盛上っていた。最後に、声をかけようかすごく迷ったんですが、話ができて嬉しかったです、と言いとびきりの笑顔で頭を下げた。そういえばいつだったか、好きなちゃんこ絵柄のタオルを首にかけてレジに並んだ時に、やはりレジ係の若い人からあっちゃんこ先生だぁ、かわいい！と声をかけられた。場所も年齢も選ばず、好きなモノでつながるってなんかいいよな。その時は門司港から糸島まで2時間かけてファミリーバドミントンの試合に行き、こてんこてんに負けたのだが、そのことでガックリがホックリに変わった。う〜ん、つらい時でも元気になれる私の推して何かなあ？あれにこれにと指を折り、三度の飯より好きなモノ…、いや待て待て、三度の飯よりではなく、三度の飯が好きだった!!座右の銘は、おかわり!だった、よ〜し今夜の飯気合入れるぞっ!推し活推し活!!(宮下)
- 今号は長崎県の特集となっております。寄稿、執筆を頂きました皆様ありがとうございました。厚くお礼を申し上げます。
- 今後も賛助会員を始め、関係者の皆様のお役にたつ活動を積極的に行って参りますので、ご意見、ご提案等を頂ければ幸いに存じます。
- 2025年も幕を閉じようとしています。楽しいことも、閉じてそこから出てこないでということもありましたが、2026年が皆様にとって幸せな一年となりますよう、また、当センターをこれからも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. 129 令和7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	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		

QRコードで乗れる JR九州のサービス!!

在来線特急列車・D&S列車・西九州新幹線に
QRチケットでご乗車できます!

※一部、ご利用いただけない列車があります。



ネット予約で QRチケット

入場時にタッチ



列車に乗車



出場時にタッチ



QRチケット JR九州

検索



※QRコードは(株)デンソーウェーブの登録商標です。