

関東交通観光戦略 2016-2020

—2018 年度行動計画—

～5ヶ年計画の折り返し地点、着実な前進を～

【目次】

○はじめに	1
○1. 広域関東全体で訪日外国人旅行者を受け入れるための環境整備	3
○2. 超高齢社会に対応した地域公共交通の再編	5
○3. 労働力不足に対応し国際競争力を強化するための物流効率化・高度化	7
○4. 防災減災対策と事故防止対策の推進による安全安心の確保	9
○参考 交通観光戦略に関連する主な指標の状況	13

はじめに

- ・ 関東運輸局では、2016年6月に、交通・観光に関する関東地方の特性を踏まえつつ、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年を見据えた5年程度の中期戦略と2016年度の施策をまとめた「関東交通観光戦略」（以下「戦略2016」という。）を策定した。その後、2017年度においては、年度の施策やその進め方をまとめるものとして、「2017年度行動計画」を策定し、これらに記載した施策を基本として、交通・観光の各分野において取組を行い、一定の進捗を得たところである。
- ・ 例えば、観光分野に関しては、2017年の訪日外国人旅行者数が2,869万人に達したところであるが、関東管内においては、東京を訪れた外国人旅行者に対し、千葉や群馬等、それ以外の地域への旅行を促すべく、地域ブランドも活用しながら各観光地の魅力向上のための取組等を実施してきた。その結果、2017年における都道府県別延べ宿泊者数で比べると、東京が前年比5.3%増の1,900万人泊と微増したのに対して、群馬が前年比33.2%増の29万人泊、埼玉が前年比31.1%増の22万人泊、山梨が前年比12%増の150万人泊と大幅に増えており、訪日外国人旅行者の関東広域への周遊が着実に進んでいるところである。
- ・ 公共交通分野に関しては、「がんばる地域応援プロジェクト」やシンポジウム等を通じて、地方自治体が主体となって地域公共交通の再編を行うことを促進し、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画の関東管内の届出件数は74件となり、再編実施計画の認定件数は4件となった。
- ・ 物流分野においても、物流効率化を推進すべく、シンポジウムやセミナー等を実施し、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定件数は31件となった。
- ・ また、安全・安心に関する分野については、貸切バス事業においては「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に掲げられた項目を推進すべく、事業許可の更新制の導入や適正化事業（民間指定機関による巡回指導）を開始する等の取組を進めており、その他のモードについても、監査や運輸安全マネジメント等を着実に進めているところである。
- ・ 他方、2017年度行動計画に掲げられた施策を推進していく中で、新たな課題も生じているところである。
- ・ 観光分野では、2017年の訪日外国人旅行者数が2,800万人を突破したところだが、2020年に4,000万人という目標を達成するためには、さらなる受入環境整備を進めていくことが最重要課題となっている。
- ・ 労働力不足については、物流分野に限らず、陸運・海運全般において深刻な状況となっており、運転手や整備士、船員等の確保が喫緊の課題となっている。
- ・ 高齢者による自動車運転事故については、2017年度に入ってから引き続き発生しており、社会的な関心は依然として高いが、地方部においては移動の足が確保され

ておらず、運転免許の自主返納に踏み切れないという声も多く聞かれ、移動の足の確保が喫緊の課題となっている。

- ・このような課題がある中、戦略 2016 第 3 章において「毎年度末に、本戦略の推進状況の点検と必要な見直しを行い、戦略と次年度の施策をブラッシュアップ」すると記載しているところ、2017 年度における取組の進捗と現在の状況を踏まえ、戦略 2016 のフレームワークの中で、関東運輸局が 2018 年度に取り組む施策やその進め方をまとめるものとして、2018 年度行動計画を策定する。
- ・計画の推進に当たっては、2017 年度に実施した施策や、戦略 2016 策定後の状況変化を踏まえて、現状の課題を把握し、重要な視点を認識しつつ、メリハリをつけて取組を実施していく必要がある。以下に、現状認識・重要な視点を示しつつ、2018 年度に取り組むべき施策を記す。

1. 広域関東全体で訪日外国人旅行者を受け入れるための環境整備

(戦略 2016 第 2 章 第 1 節 関連)

<現状認識・重要な視点>

- ・ 2017 年の訪日外国人旅行者数は、前年比 19.3%増の 2,869 万人となり、また、訪日外国人旅行消費額は前年比 17.8%増の 4.4 兆円で、ともに過去最高を更新した。ただし、1 人当たり旅行支出は 15 万 3,921 円で前年比 1.3%減となっている。
- ・ いわゆる爆買いに代表される“モノの消費”から、FIT による体験型の観光需要（“コト消費”需要）への移行が引き続き進んでおり、こうした FIT 化の加速により、ゴールデンルート以外の地域への訪日外国人旅行者の誘致への期待が一層高まりをみせている。
- ・ 2020 年に、訪日外国人旅行者数 4,000 万人、訪日外国人旅行消費額 8 兆円、地方部での外国人延べ宿泊者数 7,000 万人泊という政府目標を達成するためには、観光資源の磨き上げや受入れ体制の整備など、さらなる取組が必要となる。
- ・ 特に、訪日外国人旅行者の各地方部における来訪・滞在等を促進するため、各地方ブロックの単位で国と地域の協働により、区域内のコンテンツの充実、二次交通の整備によるアクセス環境の改善に関する基本方針を共有し、それに基づく役割分担に応じた各 DMO（広域連携 DMO、地域連携 DMO、地域 DMO）を中心とする取組が進められることが重要である。
- ・ また、ラグビーワールドカップ 2019 日本大会や 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会は、これまで訪日の機会がなかった外国人に関東の観光の魅力を知ってもらう好機であり、この機会になるべく長く関東地域に滞在してもらい、消費活動を促進する必要がある。

(1) 広域関東観光周遊に資する取組

①広域関東の観光資源に関する情報発信

- ・ 広域関東の観光資源や交通情報を印刷物等に掲載し、その多様性や利便性について海外での旅行博等を通じて引き続き情報発信を行う。

②DMO を中心とした訪日外国人の地方への来訪・滞在を促進する取組

- ・ 「連絡調整会議」において、地域関係者等の連携・調整を図り、各 DMO（広域連携 DMO、地域連携 DMO、地域 DMO）を中心とする取組を支援する。

③ラグビーワールドカップ 2019 や 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等のメガイベントを活用したプロモーション【新規】

- ・ 関東地域で開催されるラグビーワールドカップや東京オリンピック・パラリンピックの際に訪日する外国人に対して、関東地域の観光資源を紹介し、日本滞在中の観光周遊を楽しんでもらうための取組を関係者が一体となって行う。

(2) 観光地までの移動円滑化に関する取組

①羽田空港からのアクセス強化等

- ・ 羽田空港からの深夜早朝時間帯におけるアクセス強化を目的に、空港会社等からの出資金を活用して実施しているアクセスバスについて、「羽田深夜早朝アクセスバス運行協議会」における利用動向調査や広報等の取組を進めつつ、羽田空港の深夜早朝時間帯におけるアクセス強化推進する。
- ・ また、今後の成田空港の更なる機能強化に伴う深夜の空港アクセスの充実に係る課題について、関係者への働きかけを行う等、適切に対応する。

②東京のタクシー初乗り短縮運賃の事後検証

- ・ 東京都特別区、武蔵野市、三鷹市において、2017年1月30日よりタクシーの初乗り短縮運賃が導入されているが、今後も四半期ごとに利用客の動向や事業者の運送収入の状況等について集計・検証を行い、今後の政策遂行に生かしていく。

③タクシー運転手等の訪日外国人に対する接遇向上

- ・ タクシー運転者等を対象に実施している外国人旅客接遇研修について、2018年度においても、引き続き実施する。

(3) 日本滞在時の快適性の確保に関する取組

①滞在時の快適性の確保に資する財政支援

- ・ 観光案内所をはじめとした各種施設におけるデジタルサイネージの設置や多言語による観光案内、公衆無線LANの整備、トイレの洋式化等の取組について財政支援を行う。

②観光案内所の機能強化

- ・ 「観光ビジョン実現プログラム2017」(2017年5月「観光立国推進閣僚会議」(主宰：内閣総理大臣)決定。)において観光拠点化が求められた新幹線駅(関東管内：14駅)の拠点施設について、地方自治体、観光協会、施設運営事業者等に対し、JNTO認定外国人観光案内所の設置や、多言語対応が可能な職員の常駐等、観光案内所の充実に働きかける。

③手ぶら観光の推進

- ・ 手ぶら観光カウンターの設置について、幅広く関係者に働きかけを行う。
- ・ 主要交通結節点への手ぶら観光カウンター設置について、関係者に働きかけを行う。

(4) その他の取組

①図柄入りナンバープレートの交付

- ・ 地域振興や観光振興に活用する観点から、2017年から交付を開始した東京オリンピック・パラリンピックやラグビーワールドカップ特別仕様ナンバープレートの普及に引き続き取り組むとともに、2018年10月より交付開始となる地方版図

柄入りナンバープレートについても、関係自治体と連携し、普及に取り組む。

②2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会における輸送関係【新規】

- ・ 今後、選手・大会関係者の輸送や観客輸送に係る輸送運営計画の検討が本格化・具体化する中、現場対応を担う地方運輸局として、輸送の安全確保を軸に、大会成功に向け、関係者への働きかけや調整等に積極的に取り組む。

2. 超高齢社会に対応した地域公共交通の再編

(戦略 2016 第 2 章 第 2 節 関連)

<現状認識・重要な視点>

- ・ 2015年時点で関東地方の75歳以上の人口は486万人となり、2020年には592万人、2030年には734万人になると推計される所であり、多くの自治体において、コミュニティバスやデマンド交通の導入、高齢者への補助・割引制度の導入が進んでいるが、今後ますます高齢者が増加し、財政負担も大きくなることが予測される中、公共交通を持続可能な形に再編していくことが必要となる。
- ・ 再編においては、利用者のニーズを的確に把握し、利用者ニーズに即した柔軟なサービス提供を行うこと、また、複数のモードの競合がある場合にはこれを整理し、連携の取れたネットワークを構築していくことが重要である。
- ・ また、2017年度に入ってから、高齢者による自動車運転事故の発生が相次いでおり、社会的にも高齢運転者による交通事故に対する関心は依然として高いところであり、2017年6月には、国土交通省本省において開催された「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」による中間取りまとめが公表され、高齢者が移動できる環境整備のための具体的方策が示されており、そのうちの1つとして、地域における運輸部門と福祉部門の連携強化が求められている所であり、地域公共交通の再編を実施していく際には、この点について重視する必要がある。
- ・ 加えて、2017年7月には、「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」における提言が公表され、本提言において、地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性として、ネットワークの形成に関する視点に加え、情報提供の向上や施設・設備の改善による利便性の向上、運転者不足への対応、高齢者の移動手段の確保といった視点も挙げられている所、地域の拠点施設へのバス停設置や上屋・ベンチの整備による快適な待合環境の実現や、バリアフリー化の推進、地域公共交通を担う労働力確保等、地域公共交通の活性化・再生のために多角的に施策を実施していく必要がある。

(1) 超高齢社会に対応した公共交通ネットワークに再構築

①「がんばる地域応援プロジェクトの実施」

- ・ 戦略 2016 に記載した取組のポイントの内容が地域公共交通網形成計画等に反映されるよう、引き続き、「がんばる地域応援プロジェクト」を実施する。
- ・ 改正活性化再生法の施行から3年が経過し、地方公共団体の関係する法令及び制度の理解も進んできたことから、本年度は、公共交通の具体的な施策の実施に向けて、以下の点を重点事項とする。

○各自治体の課題に個別に対応するため、個別相談や類似課題を抱えた自治体のグループ討議を多く実施。

○コミュニティバスの運行実績データを参加自治体から定期的に報告を求め、集約を行い、参加自治体に還元し、自治体相互間での情報交換を促す。

②地域公共交通マイスター制度の充実【新規】

- ・ 先進的な取組を実施している自治体の職員を中心に、マイスターの追加任命を行う等、地域公共交通マイスター制度の充実を図る。

③輸送動向及び経営状況等の的確な把握

- ・ 持続可能な地域公共交通網の構築には、地方自治体のみならず、交通事業者の協力が不可欠であるため、関東運輸局として交通事業者の経営者層ときめ細やかな対話を行い、必要に応じて助言等を行うとともに、地方自治体への支援の一環として活用する。

(2) バスの待合環境改善に向けた取組

- ・ バス停は大半が公共空間に設置され、人的・資金的な制約も加わり、バス会社単独での現状改善には限界があり、改善に向けては、関係行政機関や、沿線企業等の民間団体、地域住民など、「街」側の幅広い関係者による連携・協力が不可欠となることから、課題や先進事例を関係者で共有・整理し、取組を加速させることを目的として、2018年3月に「バスまちワークショップ」を開催したところ。今後、更なる議論・検討を行い、成果を取りまとめて公表し、利用環境改善に向けた取組を促進する。

(3) バリアフリー化の推進

①「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」に基づく具体的取組の実施

- ・ 東京オリンピック・パラリンピックを契機として、共生社会の実現に向けたユニバーサルデザイン、心のバリアフリーを推進し、これらを同大会のレガシーとして残すため、「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」に基づき具体的取組を実施するとともに、安全な公共交通機関の利用を望む障害者等のニーズに応じて体験等の場を提供することについて検討を行う。

②バリアフリー化の促進のための財政支援

- ・ ノンステップバス、リフト付バスやユニバーサルデザインタクシー（UDタク

シー)の導入の促進のための財政支援を行う。

- ・ 一日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上である鉄道駅について、段差の解消、ホームドアの設置その他の視覚障害者の転落を防止するための整備等の移動等円滑化の促進のため財政支援を行う。

③バリアフリー基本構想策定の支援

- ・ 施設等の整備を促進し、面的・一体的なバリアフリー化を促進するため、地方自治体や交通事業者を対象としてバリアフリー基本構想策定を促すための説明会等を行う。

(4) 地域公共交通を担う労働力確保等【新規】

- ・ 旅客自動車運送事業(バス、タクシー運転手)、自動車整備事業(自動車整備士)における労働力不足が課題となっていることから、若年層や女性に対して、各事業の役割・魅力等を伝えるため、高等学校等への訪問を引き続き行うとともに、各協会等の関係者と連携し、人材確保に向けた取組の情報発信やPRを行う。
- ・ 地域鉄道における鉄道係員の高齢化による技術継承が課題となっていることから大手事業者や関係協会等の協力を得つつ、技術指導等を行う。

3. 労働力不足に対応し国際競争力を強化するための物流効率化・高度化

(戦略2016第2章第3節関連)

<現状認識・重要な視点>

- ・ 近年、労働人口の減少やインターネットによる通信販売の急速な普及等を背景に、物流業における労働力不足が深刻化しており、持続可能な物流サービスの確保が急務となっている。
- ・ このような中、国土交通省では、2016年を「生産性革命元年」と位置付け、20の「生産性革命プロジェクト」を選定しその1つに「物流生産性革命」を掲げ、物流分野における非効率性の解消を通じたドライバー不足の克服や経済成長への貢献を目指した取組を推進している。
- ・ 物流サービスの持続的発展のためには、物流業の就職先としての魅力を高めることによる人材確保と併せて、労働者の減少を補う「生産性の向上」を図る必要がある。
- ・ 2018年は、生産性革命「深化の年」と位置づけられており、関東運輸局としても、これまで実施してきた取組をさらに強化し、「小さなインプットでも、できるだけ大きなアウトプットを生み出す」という考え方を浸透させていくべく、取引環境・

長時間労働改善に向けた荷主・事業者等の協議会の開催、共同配送による効率化等を推進し、また、貨客混載による過疎地の物流の実現等を目指す取組を推進していく必要がある。

(1) 関係者と連携した物流効率化の推進

- ・ 関係機関との連携を強化し、事業者等に対する物流総合効率化法の周知に加え、これまでに認定された優良事例を紹介するなど、より効率的な情報発信、意見交換により案件形成を促進する。

(2) トラック輸送における取引環境・長時間労働の改善

- ・ これまでに実施したパイロット事業で得た成果を活用して、「長時間労働改善ガイドライン」の普及方法の検討及び周知を図ることにより、トラック輸送における長時間労働改善策の定着を図る
- ・ パイロット事業で得た成果と課題を踏まえて、より詳細な改善提案を行う「コンサルティング事業」を1事例実施する。

(3) 貨客混載の推進

- ・ 2016年度の実証事業を踏まえつつ、鉄道事業者、物流事業者と協力して、旅客鉄道による貨物輸送について、引き続き検討を行う。
- ・ 既存の旅客交通システムを活用した貨物輸送や中山間地における貨客混載の取組について、国の支援制度を活用しつつ貨客混載事業を促進する。

(4) 物流事業の労働力確保

①トラック運転者の人材確保

- ・ 若年層や女性に対して、トラック運送事業の役割等を伝えるため、高等学校等への訪問を引き続き行うとともに、引き続き、トラック協会等の関係者と連携し、人材確保に向けた取組の情報発信や職業としてのトラック運転手についてのPRを行う。

②若年船員の確保・育成、海事教育の推進

- ・ 船員教育機関・水産系高等学校の生徒を対象にインターンシップや出前講座を実施するとともに、学校と内航海運業界との意見交換会を実施する。
- ・ 合同企業説明・面接会の開催やハローワーク等と連携した就職面接会において、船員職業相談窓口を開設し、職業としての船員についてPRを行う。
- ・ 小中学生や教員、保護者を対象に内航海運や船員、海事産業の魅力を発信し、興味を持ってもらうための取組を実施するとともに、小中学校における海洋教育の推進を図るため、教育委員会と連携した取組を実施する。

4. 防災減災対策と事故防止対策の推進による安全安心の確保

(戦略 2016 第 2 章 第 4 節 関連)

<現状認識・重要な視点>

(1) 貸切バス事業等における事故防止対策の推進

- ・ 貸切バスの安全対策については、2016 年 1 月の軽井沢スキーバス事故の発生を受けて、国土交通省がとりまとめた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づき、様々な再発防止策を推進している。
- ・ 事業許可更新制の導入や民間指定機関「関東貸切バス適正化センター」による巡回指導の開始、改正した監査方針及び行政処分基準に基づく監査の実施等を通じて、法令違反の是正、不適格事業者の退出を促進してきた。
- ・ 引き続き、これらの制度を安定的かつ厳格に運用し、関東運輸局として貸切バスの事故防止対策を強力に推進していく必要がある。
- ・ また、その他のモードにおいても、安全安心の確保は最重要課題であることから、各種事故防止対策を強力に推進していく必要がある。

(2) 鉄道駅ホーム及び踏切道における安全性向上対策

- ・ 視覚障害者のホームからの転落事故が相次いだことを受け、国土交通省では、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置し、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策について 2016 年 12 月に中間とりまとめを行ったところであり、これに基づき安全対策を推進してきた。
- ・ 踏切事故については、全国的には減少傾向にあるものの、関東運輸局管内では、近年約 60 件/年度前後で推移しており、下げ止まりの状況にある。また、「開かずの踏切」は約 370 カ所存在（全国では約 500 カ所）する等、未だ対策の必要な踏切道が多数存在している。
- ・ 2016 年 3 月の改正踏切道改良促進法に基づく地方踏切道改良協議会により、地域の実情に応じた対策を検討する等、交通の安全の確保とその円滑化を図ってきた。
- ・ 上記については、いずれも人命に関わるものであり、社会的関心も高い問題であることから、引き続き、着実に対策を進めていく必要がある。

(3) 防災減災対策の推進

- ・ 首都直下地震、南海トラフ地震が発生した場合、甚大かつ広域的な人的・物的被害が発生し、国民生活や経済活動に極めて深刻な影響をもたらすことが懸念されている。
- ・ これらの想定される大規模災害に備えて、交通分野の課題である施設の耐震化、

緊急物資輸送対策、帰宅困難者対策等を早急に進める必要がある。

(1) 事故防止対策の推進

①自動車関係

i) 「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」及び改正道路運送法を踏まえた対策の実施

・ 2016年6月にとりまとめられた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」及び同年12月の改正道路運送法の施行を踏まえて、以下の対策を実施する。

○ 民間指定機関による巡回指導等の適切な実施

a 適正化機関による負担金徴収業務について、初年度の納付率は非常に高かったものの、一部事業者については未納付が発生したことから、引き続き指定機関との連携を図りつつ、適正化事業の適切な実施に向けた取組を推進する。

b 2017年8月から巡回指導業務が実施されたところ、更なる貸切バス事業に対する輸送の安全・安心の確保に向けた取組を推進していく必要がある。このため、適正化機関による巡回指導の実施に当たっては、巡回指導方法の高度化、巡回指導員の育成が重要であり、国による更なる指導員研修を実施する。適正化機関とは引き続き連携を強化し、通報のあった事業者へは優先し国による監査を実施する。

○ 貸切バス事業への監査については、引き続き改正監査方針等に基づき法令違反の是正を図るとともに、厳格な運用により実効性を確保する。また、街頭監査については、引き続き施設管理者や関係行政機関と連携・調整し効果的に実施する。

○ 中小規模の貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価を優先的に実施する。

○ ドライブレコーダーの記録を活用した指導監督の実施等の貸切バス事業者、運行管理者の遵守事項の徹底等を図る。

○ 貸切バス事業者による事業遂行が適正になされるよう、旅行業に係る業界構造を踏まえ、旅行の手配等を担う者の適正化を含め、旅行の安全・安心の確保に関する取組を実施する。

ii) 事故情報、優良事例の共有

・ 主に高齢者による乗合バス車内事故、交差点等における死亡事故について、事故要因及び再発防止策を公表するとともに、研修会等を通じて周知する。また、各事業者等が実施している事故防止対策等の優良事例についても共有を図る。

iii) 整備の充実・強化

・ 大型車の車輪脱落事故、車両火災事故等の社会的影響の大きい事故の再発

防止を図るため、特に大型車について、自動車点検整備推進運動、街頭検査、整備管理者研修等を実施する。

iv) 監査の適確な実施

- ・ 貸切バス、トラック運送事業等に係る民間指定機関と連携しつつ、引き続き重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して集中的な監査を実施する。

②鉄道関係

i) 鉄道駅のホームにおける安全性向上に向けた対策の推進

- ・ 鉄道事業者が実施するハード面の整備状況やソフト面の対応状況を把握し、ハード面の整備促進及びソフト面の取組の改善について助言・指導を行う。
- ・ ホームドア、内方線付き点状ブロック等の整備を促進するため、財政支援を行う。

ii) 踏切道における安全性向上に向けた対策の推進

- ・ 関東運輸局、関東地方整備局、鉄道事業者、道路管理者等の関係者から構成する踏切道改良協議会合同会議等を開催して、法指定を受けている踏切道や地域の改良すべき踏切道について、地域の実情に応じた幅広い対策の検討・実施を促進する。
- ・ 踏切遮断機、踏切支障報知装置等の踏切保安設備の整備を促進するため、財政支援を行う。

iii) 運輸安全マネジメント評価の適確な実施

- ・ 運輸安全マネジメント評価を引き続き計画的に実施していく。

iv) 事故情報、優良事例の共有

- ・ 事故及び輸送障害等の要因及び再発防止策のほか、輸送障害等が発生した場合の早期復旧対策について、会議等を通じて共有を図り、必要に応じて早期運転再開できるよう指導を行う。

v) 保安監査の適切な実施

- ・ 事故防止の観点から施設の整備・維持管理状況について、輸送障害防止の観点から再発防止策・早期復旧策について、それぞれ確認・指導を行う。

③船舶関係

i) ヒューマンエラーの防止

- ・ 安全総点検や小型船舶安全対策について、運航労務監理官と船舶検査官が連携して、ハード・ソフト両面からの安全指導を行う。安全総点検において、旅客船を中心に100隻を目標として立入検査を実施する。
- ・ 旅客船事業者による自主的な船員教育等を推進するため、夏季の安全総点検及び年末年始の安全総点検において、自主点検を実施するよう要請し、そのための自主点検票を配布・回収する。

ii) 船舶の運航管理の充実等による安全確保

- ・ 船舶の安全な運航を確保するため、以下の施策を実施する。

- 運航労務監理官による監査、事故の再発防止策の指導・徹底
- 運輸安全マネジメント評価等の推進
- PSCの推進によるサブスタンダード船の排除
- 日本船舶に対する関係法令に基づく確実な検査の実施による船舶の基準適合性の確保
- 船員の資質確保のための、STCW条約に基づく海技免状や締約国資格受有承認証の交付
- 船内の労務管理等の不備等に起因する海難を防止するための、船員災害防止基本計画の確実な実施
- iii) 小型船舶（プレジャーボート、漁船等）の安全対策
 - ・ マリーナ、漁港等において、小型船舶操縦者に対して、発航前点検の実施等遵守事項の徹底等を図るとともに、川下り船及び小型旅客船に対して、ライフジャケットの着用、適切な備付け等について安全指導を実施する。

(2) 防災減災対策の推進

- ① 鉄道施設整備に対する財政支援の実施等
 - ・ 耐震化、浸水対策等の促進のため、財政支援を行う。
 - ・ 関係機関等から防災・減災に資する情報を収集し、関東運輸局管内の鉄道事業者に対して必要な情報提供、指導等を行う。
- ② 「支援物資物流システム連絡会」を活用した連携体制の構築
 - ・ 都県単位で設置されている「支援物資物流システム連絡会」について、地方自治体、トラック運送事業者、倉庫業者に加えて、新たに鉄道事業者や内航海運事業者の参画を得て、多様な輸送機関の関係者による連携体制を構築する。
- ③ バス等による代替輸送を確保するための体制の構築
 - ・ 地方公共団体から鉄道不通区間のバスによる代替輸送の実施要請があった場合、又は鉄道事業者からバスによる代替輸送を行うための環境整備に関する要請（一例：代替輸送用のバスを自社で確保できない場合等）があった場合に（いずれも発災後1週間から10日以降を想定）、関東運輸局がバス事業者等の関係者との調整を行う体制を構築するため、「関東運輸局旅客代替輸送実施要綱」について、机上訓練により代替輸送に関する情報伝達訓練を行い、必要に応じて要綱の見直しを行う。
- ④ 津波避難態勢の改善
 - ・ 関東運輸局管内の船舶運航事業者に対して旅客及び船舶の津波避難マニュアルの作成を促す。特にマニュアル作成が負担となっている中小規模事業者に対しては、2016年7月に国土交通省が公表した「津波対応シート」（容易に津波対策を実施できるよう津波避難に必要な主要ポイントだけを選定した新たなマニュアル様式）の活用によりマニュアルの作成を促す。
 - ・ 既にマニュアルを作成した船舶運航事業者に対しては、これに基づいた津波避

難訓練を実施し、それを踏まえて内容を充実するよう促す。

- ・ 近隣に避難場所がない地域における津波対策として「津波救命艇」の普及に向けた周知を行った関係地方公共団体等に対して、適宜、ガイドライン改正等の情報提供を図る。

参考 交通観光戦略に関連する主な指標の状況

○関東地方の人口

- ・各都県の人口推移については、東京都は 2030 年頃から減少傾向に転じる。一方、北関東や山梨はすでに減少局面に入っている。
- ・関東地方の 75 歳以上の人口は、2015 年に 486 万人、2020 年には 592 万人、2030 年には 734 万人になると推計され、ますます高齢化が進展していく状況。

○訪日外国人旅行者数

- ・全国ベースでは、2017 年に 2,869 万人（前年比+19%）となり、過去最高を記録。国別の増加率では、韓国、インドネシア、ベトナム、ロシアの伸びが大きい。

○延べ宿泊者数（外国人・日本人）

- ・2017 年に、首都圏（1 都 3 県）で 2,500 万人泊、首都圏以外の広域関東で 400 万人泊となり、その比率は 6 : 1 となっており、広域関東への周遊が進んでいる。
- ・国籍別に見ると、千葉、神奈川、山梨、茨城では、中国籍が多く、長野、群馬、新潟では台湾籍が目立っている。
- ・日本人の延べ宿泊者数は、2017 年に、広域関東で 8,000 万人泊弱となっており、ここ数年はやや減少傾向にある。

○空港利用者数

- ・成田空港の旅客数は、2016 年に、国際線 3,000 万人、国内線 700 万人となり、いずれも増加傾向。
- ・羽田空港の旅客数は、2016 年に、国際線 1,500 万人、国内線 6,500 万人となり、いずれも増加傾向。
- ・茨城空港の旅客数は、2016 年に、国際線 16.5 万人、国内線 44.1 万人となり、いずれも増加傾向。

○図柄入りナンバープレートの申込状況

- ・全国ベースでの 2018 年 3 月末時点の申込状況は、ラグビーナンバーについては 232,130 件、オリパラナンバーについては 305,607 件となっている。

○鉄道利用状況

- ・輸送人員は、2016 年に関東全体で、JR61 億人、民鉄 98 億人となった。JR、民鉄ともに、首都圏では増加傾向、北関東+山梨ではほぼ横ばいという状況になっている。

○バス利用状況

- ・輸送人員は、2016年度に関東全体で、20億人となった。首都圏では2005年に下げ止まり、その後は増加傾向が続いている。北関東+山梨では、2010年頃に下げ止まり、その後は微増の傾向にある。

○タクシー・ハイヤー利用状況

- ・輸送人員は、2016年度に5億7000万人となり、引き続き減少傾向が続いている。

○公共交通の利用者数（鉄道、乗合バス、タクシーの利用者数）

- ・鉄道、乗合バス、タクシーの3モードを合わせた（陸上）公共交通利用者数は、2016年度に関東全体で、185億人となっており、2011年以降増加傾向にある。鉄道の利用者が85%と大半を占める。
- ・北関東3県では、2016年に3.6億人となっており、2012年の3.5億人からやや増加している。

○運転免許保有状況

- ・普通1種免許は、全体的に増加傾向が続いている。普通2種免許は、各都県で減少傾向となっており、特に東京都での減少数が大きい。大型1種免許は、各都県で微減の傾向。大型2種免許は各都県で減少傾向となっており、特に東京都での減少数が大きい。

○運転免許返納件数

- ・2017年に、東京都で46,000件と過去最高を記録。南関東では、返納件数も多く伸びも大きい。北関東においては、茨城県で7,300件となっているが、伸び率は大きい。特に、2013年頃から急増している。

○交通事故発生状況

- ・交通事故死亡者数は、全国的には減少傾向だが、関東管内で2017年に986人でほぼ横ばいの状況。関東各都県について見ると、増減を繰り返している状況。人口10万人当たりの交通事故死亡者数は、千葉、栃木、山梨で高くなっている。
- ・事業用自動車の重大事故については、事故件数は増減を繰り返しており、2016年は1,893件で、横ばい傾向にあるが、死者数は関東全体では中長期的にみれば減少傾向で、2016年は229人となっている。

○自動車保有台数

- ・世帯当たりの自家用乗用車保有台数は、2017年3月末時点で、首都圏では0.702台、北関東+山梨では1.611台となっている。長期的には微減の傾向にあり、首都圏の減少率は、首都圏以外の減少率より大きくなっている。
- ・営業用の乗用は減少傾向であるが、営業用の乗合・貨物は増加傾向にある。

○自動車販売台数

- ・乗用車（登録車）は、2017年に294万台で、長期的には減少傾向だが、直近2年は増加傾向。乗用車（軽四輪）は、乗用車（軽四輪）2017年には144万台で、長期的に増加傾向。
- ・トラック（登録車）は、2017年に43万台で、長期的には減少傾向。

○地域公共交通網形成計画等の策定状況

- ・関東運輸局管内において、地域公共交通網形成計画の件数は、74件となっている（2018年3月末時点までに送付されたもの）。また、地域公共交通再編実施計画の認定件数は、4件となっている（2018年3月末時点）。

○物流総合効率化法に基づく計画認定件数

- ・物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定件数は31件となっており、内訳は、モーダルシフト14件、輸送網集約事業15件（うち特定流通業務施設は13件）、共同輸配送2件となっている（2018年3月末時点）。

○バス停のベンチ・上屋・風よけ等の整備状況

- ・関東管内のバス事業者へのアンケートで回答のあったバス停数約62,600のうち、上屋設置は7,096（11%）、ベンチ設置は3,157（5%）、風よけ設置は430（1%）、バスロケ設置は1,935（3%）となっている。

○バリアフリー基本構想の策定状況

- ・関東管内で、策定の対象となる旅客施設が存在する市区町村数288のうち、策定済みの市区町村は90（31.3%）となっている。

○バリアフリー教室の開催状況

- ・2017年度のバリアフリー教室の開催件数は32回、参加者数は2,565人。2001年度の開始以来の累計は、開催件数366回、参加者数は25,246名となっている。

○欧米基幹航路寄港便数

- ・2016年の京浜港における北米航路は22便、欧州航路は2便となっており、京浜港をはじめとして、日本の主要港湾に寄港する欧米基幹航路の便数は減少傾向。

○京浜港のコンテナ取扱個数

- ・2016年においては、京浜港全体では、2016年に763万TEUで、横ばいの状況。東京港は473万TEUで微増傾向、横浜港は278万TEUで微減傾向。
- ・茨城港（常陸那珂港区）では、全体量は少ないものの、2014年に3.1万TEUとなる

まで大きく伸びており、その後若干減少傾向。

○宅配便取扱個数

- ・全国ベースで、2016年度に40億個で、10年前と比較して1.37倍となっており、増加傾向が続いている。

○ホームドア設置状況

- ・ホームドア設置駅数は、着実に増加しており、2016年に全国で686駅、関東運輸局管内で345駅となった。

○運輸安全マネジメントの実施状況

- ・2017年度は、全モード合計で181件、鉄道で10件、自動車モードで140件、海事で31件となっている。2016年度、2017年度は、貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメントを優先的に実施しており、大きく件数が伸びている。

○監査実施件数・行政処分件数

- ・2016年度の監査実施件数は、乗合、貸切、乗用、貨物の各モードで減少。一方で、行政処分件数については、貸切において対前年比+67%と増加している。