

関東交通観光戦略 2016-2020

—2019 年度行動計画—

～戦略に掲げる目標の実現に向けて～

【目次】

○ 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	1
○ 2. 超高齢社会に対応した地域公共交通の再編	4
○ 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
○ 巻末付録 交通観光戦略に関連する主な指標の状況	14

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 関係)

(1) 広域関東観光周遊に資する取組

①DMO を中心とした地域関係者の連携による訪日外国人旅行の促進

- ・ 広域連携 DMO や都県、関係事業者等と連携し、インバウンド推進のため国際観光振興法に基づく関東ブロックの外客来訪促進計画策定に向けた取組を進める。
- ・ 地域観光戦略推進の核となる DMO の人材の登用や育成について支援を行い、マネジメント体制の強化を図る。
- ・ 広域関東圏における周遊観光を促進するため、広域連携 DMO 等との連携により滞在コンテンツ充実や情報発信等を実施し、誘客促進を図る。
- ・ 豊かな自然や伝統文化、アウトドアアクティビティなど、訪日外国人旅行者の滞在を促進するため、DMO が実施する新たな滞在型のコンテンツ造成事業を支援する。

②訪日プロモーションの推進

- ・ 認知度の高い「TOKYO」をフックとして広域関東圏の魅力ある観光資源を生かした「TOKYO&AROUND TOKYO」を核としたプロモーションを、広域連携 DMO である一般社団法人関東観光広域連携事業推進協議会や都県、自治体等と連携して実施する。
- ・ 2020 年に群馬県を対象に行われるデスティネーションキャンペーンをはじめ企業や地域関係者が実施する観光プロモーションとの連携を図り、訪日外国人旅行者に対して魅力的なプロモーションを実施する。

③日本滞在時の快適性の確保・公共交通を利用して主要な観光地にアクセスできる環境の整備

- ・ 訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備し、地方での消費拡大を図るための施設等のインバウンド対応支援を実施する。
- ・ 訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等において、まちなかにおける面的な取組や、これらと一体的に行う観光地のゲートウェイとしての外国人観光案内所等を支援し、「まちあるき」の満足度の向上を図る。
- ・ 「観光ビジョン実現プログラム 2018」において観光拠点としての機能強化が求められた新幹線駅（関東管内 14 駅）について、地方自治体、観光協会、施設運営事業者等に対し、JNT0 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、観光案内所の機能強化を働きかける。
- ・ 羽田空港アクセスについて、航空局主体の会議体等の各種会議体に参画し、必要な助言を実施する。特に、「深夜早朝アクセスバス運行協議会」では空港会社等からの出資金を活用したアクセスバスの運行について、過去の利用実態を踏まえた有効な広報対策等の取組等を推進する。

- ・ 成田空港アクセスについて、空港会社が主体となって立ち上げた「成田空港アクセス利便性向上等に関する連絡協議会」に参画し、空港アクセスバスの充実に係る課題等について、関係者への働きかけ及び必要な助言等により適切に対応する。
- ・ 今後の訪日外国人の更なる増加を見据え、引き続き、交通結節点におけるバス・タクシー乗り場の改善等を推進する。
- ・ 初乗り短縮運賃が導入されている東京特別区、武三地区における利用客の動向や事業者の運送収入の状況等を踏まえ、未導入地域での検討について適切に指導・助言を行う。
- ・ 東京タクシーセンターにおいて実施している「外国人旅客接客英語検定」について、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに検定合格者を500人とする。
- ・ 観光バスの運転手等に対して、観光バス駐停車時のマナー向上に向けたチラシや観光バス駐車場マップを配布しながら、路上駐停車について注意喚起するなど、関係者と連携を図り多客期におけるマナーアップキャンペーンを実施する。
- ・ 観光地における二次交通対策について、引き続き、地域の関係者と意見交換を進め、各地域の問題意識等についての的確に把握する。

(2) メガスポーツイベントを契機とした観光施策等の推進

①メガスポーツイベントを契機としたプロモーション等の実施

- ・ ラグビーワールドカップ2019の開催期間に来日するメディア等を対象としたファムトリップを実施し、試合開催地周辺の観光地の魅力の情報発信を行う。
- ・ 東京オリンピック・パラリンピックの関心層を対象に広域関東圏における誘客促進のための訪日プロモーションを実施する。

②東京オリンピック・パラリンピックの大会期間中の円滑な輸送等の実現

- ・ 大会期間中の鉄道の通常運行と観客輸送の両立に向け、次の取組を実施する。
 - 深夜における輸送力の確保・輸送体制の構築に向け、事業者の対応状況を把握し、必要に応じ組織委員会と事業者の調整に協力。
 - 都・組織委員会によるTDM等を重点的に実施する箇所の詳細化や時間帯別の需要特徴を踏まえた時間毎の施策等の検討状況及び左記施策を踏まえた事業者による線区毎の対応策の検討状況を把握し、必要に応じ組織委員会と事業者の調整に協力。
- ・ バスによる選手等関係者や観客の円滑な輸送の実現に向け、次の取組を実施する。
 - 関係者輸送等に係る運行管理体制などの課題解決に向けて、組織委員会及びバス事業者団体、本省と連携して取組を推進。
 - 観客輸送については、必要となるバス車両や運転手の確保、乗合路線の再編等円滑な輸送実現に向けて、関係事業者や組織委員会、本省と連携し調整等を加速。
- ・ 円滑な大会関係者輸送と物流の両立に向け、関係行政機関や関係業界団体等と連携

して、必要な取組を支援する。

③その他の取組

- ・ ラグビーナンバー、オリパラ特別仕様ナンバープレートの普及に向けて引き続き取組を推進する。
- ・ なお、地方版図柄入りナンバープレートについては、2020年の新たな7地域（江東、葛飾、板橋、松戸、市川、船橋、市原）の追加に向けた準備を進め、既存の9地域については、普及促進への取組を支援するとともに、普及促進等のための協議会を立ち上げるための説明会を実施する。
- ・ 東京オリンピック・パラリンピックにおける水上競技の開催を契機として、マリレジャーの普及推進を図る。

【参考：関東交通観光戦略2016に掲げる「2020年に実現する将来像及び数値目標」と現在の状況】

【2020年に実現する将来像】

○2020年（平成32年）までに

- ① 貸切バスによる道路混雑など東京が直面している社会問題をできるだけ早期に解決する。
- ② 訪日外国人旅行者を東京だけで受け止める一極集中の現状から、関東地方とその周辺地域をあわせた広域関東で受け入れるための広域的な観光空間を実現する。
- ③ これらにより東京が訪日外国人旅行者の受け皿として機能し続けるだけでなく、広域関東の魅力が”Tokyo“の魅力の一部になり、その訴求力（ブランド価値）が一層高まることを目指す。

【数値目標】

外国人延べ宿泊者数について、2020年（平成32年）に、東京圏と東京圏以外の広域関東の比率が3:1となるよう、東京圏3,600万人泊、東京圏以外の広域関東1,200万人泊を目指す。

<2015年（平成27年）の状況>

東京圏：東京圏以外の広域関東の比率=8:1

東京圏2,359万人泊、東京圏以外の広域関東316万人泊

<現状（2018年）>

東京圏：東京圏以外の広域関東の比率=6:1

東京圏2,855万人泊、東京圏以外の広域関東496万人泊

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 節関係)

(1) 超高齢社会に対応した公共交通ネットワークへの再構築

①地域公共交通網形成計画の策定促進

- ・ 地域公共交通網形成計画の策定済み自治体数を 94 以上に増加させる（2018 年度末時点で 84 自治体が策定済み。）。
- ・ がんばる地域応援プロジェクト（全 6 回を予定。）について、130 自治体の参加を目標として開催する（2018 年度は 114 自治体が参加。）。
- ・ 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）による支援を受けつつ網形成計画未策定の自治体（2018 年度補助を受けており、2018 年度末時点で未策定又は未送付なのは 44 自治体）を中心として、計画策定等の働きかけを行う。
- ・ あわせて、LRT、BRT、路線バス、コミバス、デマンド交通等のほかスクールバスや企業バスなども含めた多様な交通モードの連携について、先進事例の掘り起しや横展開を実施する。
- ・ 計画策定については、特に、都道府県の積極的な関与のもと、交通圏全体を見据えたものについて、重点的に支援を実施する。
- ・ 地域公共交通網形成計画・再編実施計画を策定中の自治体等に対して、地域公共交通マイスターによる助言等の場を提供する。

②地域公共交通の確保・利用促進に向けた取組の推進

- ・ 輸送動向及び経営状況の的確な把握のためのヒアリングについて、地域の公共交通事業者の経営者層と直接的なやりとりを通じて各事業の発達・改善等を進めていく観点から、引き続き実施する。
- ・ 地域公共交通確保維持改善事業による補助金に係る評価スキームを活用して、地域公共交通事業の改善を推進する。
- ・ 交通事業者及び自治体を含む研修等の場として、ビジネス講座及び公共交通フェスタ（仮称）を概ね 9 回程度開催する。
- ・ バス待ち環境改善に係る先進的な取組について、交通事業者・自治体に対して横展開を実施する。
- ・ あわせて、バス待ち環境を取り巻く諸制度の運用に係る工夫等について関係機関と議論を継続する。
- ・ 新たなモビリティサービスの普及促進に向けて、交通事業者等との意見交換等を通じて、管内における先進事例を収集・横展開を実施する。
- ・ 交通事業者等における IC カードやビッグデータの活用について支援や情報交換等を実施する。

(2) バリアフリー化の推進

①改正バリアフリー法に基づく具体的取組の推進

- ・ 基本構想及び移動等円滑化促進方針（マスタープラン）について、新たに2自治体での策定を実現する（2017年度末時点で92自治体で策定済。）。
- ・ 特に、東京オリンピック・パラリンピックの競技会場を有する自治体で、基本構想未策定の自治体（10自治体）を優先的に訪問して、策定を推進する。
- ・ バリアフリー教室について35回開催する。この際、小学生を対象とした教室に加え、教師や大学生を対象とした教室の開催や、一般のイベントでの開催など、様々な年代を対象とする。
- ・ ハード・ソフト計画について、提出義務が規定されている公共交通事業者等について、12月までに提出を行うよう、周知活動等を展開する。
- ・ 新たにバリアフリー法の適用対象となる貸切バス・遊覧船等について、車両等を新たに事業の用に供するときの基準適合義務等の遵守を徹底するよう周知活動等を実施する。

②バリアフリー化の推進のための財政支援

- ・ 2020年度までのノンステップバス、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）の導入率を次のとおり向上させる。
 - ノンステップバス：約70%（2017年度末現在 約72%）
 - リフト付きバス：約25%（2017年度末現在 約6%）
 - 福祉タクシー車両（UDタクシーを含む）：約44,000台（2017年度末現在 20,113台）
- ・ また、UDタクシーによる車椅子の利用者の乗車拒否が顕在化したこと等を踏まえ、本省と連携し、タクシー運転者等へのUDタクシーに関する研修の実施など、UDタクシーのさらなる利便性向上に資する取組を推進させる。
- ・ 利用者数3,000人以上/日駅についてはエレベーターまたはスロープの設置による「段差の解消」、10万人以上/日駅については「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設備（誘導ブロック等）の整備等、移動等円滑化の促進のための財政支援を行う。

(3) 地域公共交通を担う労働力確保

- ・ 旅客自動車運送事業（バス・タクシーの運転手）の役割・魅力の若年層や女性への啓発等のため、高等学校訪問等を年度累計95校（2018年度末現在92校実施）を目標として実施する。
- ・ 各協会やどらなびEXPO、（一社）女性バス運転手協会などの外部機関が開催する人材確保イベントへ積極的に参画する。また、タクシー協会とハローワークが連携しながら人材確保イベントを実施するなど、取組の好事例を他地域にも積極的に周知（展開）を図る。
- ・ 関東運輸局ホームページにあるバス・タクシー運転手の魅力発信サイトを活用し、

積極的に周知する。

- ・ 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、事業者の要望を踏まえた技術指導等を行う。

【参考：関東交通観光戦略 2016 に掲げる「2020 年に実現する将来像及び数値目標」と現在の状況】

【2020 年に実現する将来像】

○2020 年（平成 32 年）までに

- 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
- ② 公共交通を利用して主要な観光地にアクセスできる環境を整備

【数値目標】

①関係

- ・ 地域公共交通網形成計画の作成市町村数：104（北関東 3 県の市町村の総数）
＜2016 年（平成 28 年）5 月末現在の状況：30 件＞
＜現状（2019 年 3 月末現在）：84 件＞
- ・ 北関東 3 県の公共交通利用者数：現状維持
＜2012 年（平成 24 年）の状況：352,592 千人＞
＜現状（2017 年）：361,682 千人＞

②関係

- ・ 主要な観光地における公共交通の整備率：100%
＜2016 年（平成 28 年）5 月末現在の状況＞
” Tokyo & Around Tokyo” Guidebook に掲載されている観光地の公共交通の整備率：88.9%

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 節関係)

(1) 関係者と連携した物流効率化の推進

- ・ 認定総合効率化事業の活用について、取組の種別ごとに次の目標を達成すべく、推進する。
 - モーダルシフト：15 件、約 1.5 億トンキロ（2018 年度実績：6 件）
 - 共同輸配送：5 件（2018 年度実績：1 件）
 - 輸送網集約：8 件（2018 年度実績：9 件）
- ・ 改正物流総合効率化法の周知、新たな案件発掘、優良事例の紹介等を推進する。
- ・ 物流部門における人手不足の解消、荷主と物流事業者のマッチング等を図るため、関東ブロック物流効率化促進連絡会を開催し先進事例紹介や情報普及を推進する。
- ・ 大規模建築物に係る物流の円滑化の手引きの周知、当該手引きに基づく建築物の普及等を推進する。
- ・ 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事業を促進する。
- ・ コンテナターミナルゲート前混雑の解消等に向け、京浜港物流高度化推進協議会を通じ、行政、港湾管理者、物流事業者など関係者による京浜港物流高度化行動計画を推進する。

(2) トラック輸送における取引環境・長時間労働の改善

- ・ 取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの普及に向けて各都県協議会等を通じて協議を実施する。
- ・ 荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進に向けてノウハウの横展開を実施する。
- ・ トラック運送事業者・荷主のコスト構成等に係る共通理解の形成促進に向けて、トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドラインについて、各都県協議会等を通じて協議を実施する。
- ・ 改正標準運送約款の趣旨を踏まえ、移行手続きを行っていない全事業者に対し書面にて周知等を実施するなど、すべての事業者が新約款への移行手続きを行うよう引き続き周知・啓発を進める（2018 年度末現在 運賃料金届出率 60.5%）。
- ・ 2018 年 12 月に改正貨物自動車運送事業法が議員立法により成立したことを踏まえ、本省と連携し施行に向けた準備を進める。

(3) 物流分野における多様な人材の確保・育成

- ・ 貨物自動車運送事業（トラックの運転手）の役割・魅力の若年層や女性への啓発等のため、高等学校訪問等を年度累計 95 校（2018 年度末現在 92 校実施）を目標とし

て実施する。

- ・ 関東運輸局ホームページにあるトラック運転手の魅力発信サイトを活用し、積極的に周知を行う。
- ・ 海事産業の魅力発信のため、教育委員会と連携して、小中学校における海洋教育等を推進する。
- ・ 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し、内航海運業界への就職を促進する。
- ・ 商船系高等専門校生を対象に海技者セミナーを実施し、内航海運業界の人材を確保する。
- ・ 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する。
- ・ 造船業・船用工業に特化した就職相談会（面接会）の開催に向け、業界団体、地方労働局等と連携する。

【参考：関東交通観光戦略 2016 に掲げる「2020 年に実現する将来像及び数値目標」と現在の状況】

【2020 年に実現する将来像】

○2020 年（平成 32 年）までに

- ①労働力不足に対応した効率的な物流システムを構築
- ②京浜港の国際競争力強化のための広域集貨体制を構築

【数値目標】

①関係

- ・ 物流事業の就業者 1 人・1 時間当たりの付加価値額 2 割程度向上
このため以下を実現する。
- ・ 物流効率化法に基づく認定物流施設数 50 施設（全国で 150 施設）
- ・ 地域内配送共同化の事業件数 33 件（全国で 100 件）

<現状（2019 年 3 月末現在）>

- 物流効率化法に基づく認定物流施設数 26 施設（全国で 66 施設）
- 地域内配送共同化の事業件数 3 件（全国で 12 件）

②関係

- ・ 2018 年度（平成 30 年度）中に、国際戦略コンテナ港湾に寄港する欧州基幹航路を週 3 便（2013 年度（平成 25 年度）：週 2 便）に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港（2013 年度（平成 25 年度）：京浜港週 30 便）を維持・拡大

<現状（2018 年 11 月末現在）>

- 国際戦略コンテナ港湾に寄港する欧州基幹航路：週 1 便
- 北米基幹航路のデイリー寄港：京浜港週 23 便

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 節関係)

(1) 事故防止対策の推進

①自動車関係

- ・ 「事業用自動車総合安全プラン 2020」に掲げる目標（2019 年の関東における死者数目標：バス 0 人、ハイタク 11 人、トラック 66 人、事故件数目標：バス 357 件、ハイタク 4,027 件、トラック 4,746 件）の達成に向けて、取組を推進する。
- ・ 具体的には、業界団体の関係者を委員とする「関東地域事業用自動車安全対策会議」を年度当初に開催し、事故報告統計を踏まえて当該年度の安全施策を決定・周知する。
- ・ 業態ごとに事故防止対策検討会を開催し、業態毎の事故の傾向や特徴を踏まえた安全対策について、各協会や事業者と共に検討する。
- ・ 業態毎の事故の傾向や特徴を踏まえ、年 15 件以上を目標に事故調査・分析を実施し、事故要因及び再発防止策を 3 月末に公表するとともに研修会等を通じて周知する。
- ・ 事故防止対策支援事業等に伴う補助制度により、運行管理の高度化を図るためのドライブレコーダー等の IT 機器、ドライバー異常時対応システム等新技術を搭載した自動車、過労運転防止のための運転者の疲労状態を測定する機器等の導入を促進する。
- ・ 警察、自動車整備振興会、自動車販売店協会連合会、日本自動車連盟等の関係団体と連携し、サポカー体験会等を管内で 8 回以上実施する。
- ・ 貸切バス事業の適正化機関による巡回指導方法の高度化及び指導員の育成を図り、2019 年度末までに、全事業者に巡回指導が実施（1 巡目）できるよう、以下の取組を実施する。
 - 毎月、貸切バス適正化センターと連絡会を開催
 - 年 2 回、貸切バス適正化センターが開催する合同会議に参画
 - 年 2 回以上、指導員の研修を実施
- ・ 貸切バス、トラック運送事業等に係る民間指定機関と巡回指導対象事業者の調整を図るなど連携を強化し、巡回指導の評価が悪い事業者には、優先的に監査を実施する。
- ・ 貸切バス事業への監査については、継続的に監視する事業者に対し、確実に監査を実施する。
- ・ 街頭監査及び白タク行為防止啓発活動については、多客期において、空港等旅客が集まる場所にて実施する。
 - 街頭監査：羽田空港・成田空港（各 2 回）、富士山 5 合目駐車場（1 回）、新宿（1 回）
 - 啓発活動：羽田空港・成田空港
- ・ 可搬式ナンバー自動読取装置を活用した街頭検査を管内の各都県において、年間 2 回以上実施する。
- ・ 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を徹底する。

- ・ 適正化機関による負担金徴収業務について、適切に実施されるよう、当該機関から未納事業者に関する報告があった後、速やかに「負担金納付命令」を発出するなどの取組を推進する（2018年度負担金納付命令7社 H30.12.21通知）。
- ・ 貸切バス事業者による事業遂行が適正になされるよう、旅行業界・バス業界における取引環境の適正化の実現に向けた自主的な取組に加え、貸切バス事業者の安全コストが阻害されている疑いがある場合には、バス事業者及び旅行者に対する調査等を実施するなど、旅行業に係る旅行の安全・安心の確保に関する取組を実施する。
- ・ 旅行の安全・安心に関する取組について、旅行業団体と意見交換を実施する。
- ・ 2021年度末までに管内全ての中小規模の貸切バス事業者に対し、運輸安全マネジメント評価を実施する（2019年度の目標：123社）。
- ・ 自動車整備事業（自動車整備士）の役割・魅力を若年層や女性に啓発するため、高等学校等への訪問を年度累計112校を目標として実施するとともに、関係団体と協力して、整備士の人材確保のイベントを管内において1回は開催する。また、新たな外国人材受入れ制度について、正しい理解の下、適切な運用が図られるよう自動車整備事業者向けの説明会を実施する。
- ・ 自動運転の公道等実証実験に係わる地域協議会に出席する等により、地方自治体、関係業界等が行う自動運転に係わる公道等実証実験が安全かつ円滑に実施できるよう、必要な調整を実施する。
- ・ 自動車保有関係手続きに係るワンストップサービス（OSS）について、2021年までに新車新規登録の申請率80%、継続検査の申請率70%とすることを目指し、自動車の検査登録の大量申請者（ディーラーや整備工場等）への利用促進の働きかけ等の取組を推進する。
- ・ 2019年7月に予定されている軽二輪自動車の届出に係る紙原簿の電子化について、円滑に移行が行われるよう準備を推進する。
- ・ 神奈川運輸支局庁舎の老朽化による庁舎建て替え工事が完了することから、2019年7月に新庁舎へ移転し、利用者利便の向上を目指す。

②鉄道関係

- ・ 鉄道事業者が実施する駅員等による誘導案内の強化と接遇能力の向上、旅客による視覚障害のある人に対する配慮の促進等のソフト面の対応状況について、業務監査（2019年度の目標：3社）等から把握し、取組状況について助言・指導を実施する。
- ・ 鉄道事業者が実施するハード面の対応状況を把握し、2020年度までに利用者数10万人以上/日駅にホームドアを設置、1万人以上/日駅に内方線付き点状ブロック等の整備を促進するため、財政支援を実施する。
- ・ 地域鉄道の安全な輸送を確保するため、安全性の向上に資する設備の整備等に必要な経費の一部について、財政支援を実施する。
- ・ 踏切道改良促進法に基づき指定された踏切道について、必要な協議を行うため、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

改良協議会を開催し、2020年度までに指定された踏切道（372箇所）で整備内容が決まっていない約3割の踏切道について協議を推進していく。

- ・ 安全体質の強化を図るため、運輸安全マネジメント評価を引き続き計画的に実施する（2019年度の目標：11社）。
- ・ 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実施する。
- ・ 事故防止の観点から施設の整備・維持管理状況について、また、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、それぞれ保安監査（2019年度の目標：24社）等を通じて確認・指導を実施する。

③船舶関係

- ・ 最近の我が国の船舶事故隻数は、2017年が1,977隻、2018年が2,189隻であり、一方、第10次交通安全基本計画（2016年3月）では、海上交通の安全目標として、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を2020年までに少なくとも2,000隻未満とすることとされていることから、その達成に向けて、運輸局としての取組を推進する。
- ・ 夏季及び年末年始に事業者自主点検による安全点検を促進させるとともに、旅客船を中心に100隻を目標として運航労務監理官と船舶検査官が連携した安全総点検を実施し、ソフト・ハード両面からの安全指導を推進する。
- ・ 運航労務監理官により、船員労務監査を551件、運航管理監査を276件実施し、船員法、船舶職員、小型船舶操縦者法及び海上運送法等の遵守状況を確認することにより、事故発生を未然に防止する。
- ・ 海難・事故等が発生した際には、再発防止策について、指導・徹底していく。
- ・ 安全統括管理者・運航管理者等研修会においては、海難の発生状況を踏まえた指導及び荒天時走錨等による事故防止に関する講習を実施する。
- ・ 事業者の自主的な安全管理システムの構築を促進するため、運輸安全マネジメント評価を実施する（2019年度目標：28社）。
- ・ 東京オリンピック・パラリンピックに向けたクルーズ客船の安全確保等を目的とし、980隻を目標にポートステートコントロールを実施する。
- ・ 日本船舶に対して船舶検査を的確に実施し、基準適合性を確保する。
- ・ 漁船や作業時を中心とした死傷災害の防止、海中転落・海難防止による死亡災害防止等を目的とした船員災害防止実施計画を6月に策定し、関係者とともに確実に実施する。
- ・ マリーナ、漁港等において小型船安全パトロール等を実施することにより小型船舶操縦者に対してライフジャケットの着用及び発航前点検の実施等遵守事項を徹底する。
- ・ 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及び適切な備付け等を徹底する。

- ・ 2020年から施行される船舶からのSOx排出規制に事業者が円滑に対応できるよう、規制強化後の燃料油価格の動向及び経過措置等の必要な最新情報を提供するとともに、燃料油の特性や適切な対処方法等の技術的支援を実施する。

(2) 防災減災対策の推進

①局内の災害対応の強化

- ・ 2019年3月に見直した関東運輸局業務継続計画を踏まえ、関東運輸局防災業務計画をより実効性の高い計画とするために見直しを行い、局内の災害対応の強化を図る。

②鉄道施設整備に対する財政支援の実施等

- ・ 2022年度までに実施するものとした耐震対策(2017年度末時点での耐震化率は97%)については、引き続き、財政支援を行い整備促進を図る。また、河川氾濫、津波等による地下駅等の浸水や豪雨による斜面の崩壊等、被害の未然防止を行うため、財政支援を行い整備促進を図る。
- ・ 台風等の災害により輸送に関するトラブルが発生した場合等の早期かつ安全な復旧について、過去の教訓を踏まえ、会議等を通じて共有を図り、早期運転再開できるよう指導を実施する。
- ・ また、平常時において、引き続き、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。

③「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、見直し

- ・ 関係者と現状の課題・問題点等を協議し、広域物資拠点として民間物資拠点の活用等を図るため、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」を開催し官民が一体となったシステムを推進する。

④バス等による代替輸送を確保するための体制の構築

- ・ 地方公共団体等から鉄道不通区間のバスによる代替輸送の要請があった場合、速やかな検討体制を構築するための訓練を鉄道事業者、バス事業者等の関係機関と実施する。
- ・ また、空港や空港アクセスの災害を想定した訓練を実施し関係機関との連携体制を充実させていく。

⑤津波避難体制の強化

- ・ 船舶運航事業者に対して津波避難マニュアルの作成を促進する。
- ・ 特に津波対策が負担となっている中小事業者については、津波ガイドブックの説明会を開催する等により、容易に津波対策を実施できる津波対応シートの作成を促進する。また、既に津波避難マニュアルを作成した船舶運航事業者に対しては、これに基づく津波避難訓練の実施を促し、訓練結果を踏まえたマニュアルを充実化させる。

- ・ 大規模な津波被害が想定される東京都（島嶼部：伊豆諸島、小笠原諸島）、神奈川県（三浦半島、相模湾沿い等）、千葉県（太平洋側の外房等）の各自治体等に対し、津波対策のツールとして「津波救命艇」の周知活動を実施する。

⑥テロ対策の強化・徹底

- ・ 交通機関や重要施設等の安全確保を図るため、G20、TICAD、ラグビーワールドカップ開催時や大型連休期間において、テロ対策の強化・徹底を図るべく、関係団体等へ周知する。

【巻末付録】 関東交通観光戦略 2016 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、2018 年に 3,119 万人（前年比＋9%）となり、過去最高を記録。国別の増加率では、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）

- ・2018 年に、首都圏（1 都 3 県）で 2,855 万人泊、首都圏以外の広域関東で 496 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、東京、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、2018 年に、首都圏で 8,000 万人泊超となっており、ここ数年は横ばい状態となっている。

○空港利用者数

- ・成田空港の旅客数は、2017 年に、国際線 3,109 万人、国内線 754 万人となり、いずれも増加傾向。
- ・羽田空港の旅客数は、2017 年に、国際線 1,690 万人、国内線 6,841 万人となり、いずれも増加傾向。
- ・茨城空港の旅客数は、2017 年に、国際線 10.5 万人、国内線 55.1 万人となり、国際線は前年（16.5 万人）の 6 割強に減少し、国内線は増加傾向。

○図柄入りナンバープレートの申込状況

- ・全国ベースでの 2019 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 270,660 件、オリパラナンバーについては 946,437 件となっている。

○鉄道利用状況

- ・輸送人員は、2017 年に関東全体で、JR62 億人、民鉄 100 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、2017年度に関東全体で、21億人となった。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、2017年度に5億7300万人となり、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、2017年に関東全体で、188億人となっており、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、2017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

- ・2018年に、南関東及び山梨では、返納件数が前年より減少した。北関東においては、引き続き増加傾向となっている。

○交通事故発生状況

- ・交通事故死者数は、全国的には減少傾向だが、関東管内で2018年に978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者数は、茨城、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、2017年は1,859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、2017年は186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、2018年3月末時点で、首都圏では0.696台、北関東+山梨では1.603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、2018年に290万台で、長期的に減少傾向。乗用車（軽四輪）は、2018年には150万台で、長期的に増加傾向。
- ・トラック（登録車）は、2018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、84件となっている（2019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、5件となっている（2019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48件となっており、内訳は、モーダルシフト20件、輸送網集約事業24件（うち特定流通業務施設は9件）、共同輸配送3件、その他1件となっている（2019年3月末時点）。

○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92（31.9%）となっている。

○バリアフリー教室の開催状況

- ・2018年度のバリアフリー教室の開催件数は36回、参加者数は2,733人。2001年度の開始以来の累計は、開催件数402回、参加者数は27,979名となっている。

○欧米基幹航路寄港便数

- ・2017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

- ・2017年においては、京浜港全体では810万TEUで微増傾向、東京港は505万TEUで微増傾向、横浜港は293万TEUで横ばいの状況。
- ・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、2017年度に39億5千万個で、10年前と比較して1.22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、2017年度に全国で725駅、関東運輸局管内で375駅となった。

○運輸安全マネジメントの実施状況

- ・2018年度は、全モード合計で186件、鉄道で10件、自動車モードで145件、海事で31件となっている。2016年度以降は、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

- ・2017年度の監査実施件数は、乗合、貸切、貨物の各モードで増加し、貸切においては対前年比+124%と大幅に増加している。行政処分件数については、乗合、乗用、貨物で増加している。