

関東交通観光戦略2016 —2017年度行動計画—

参考資料

目 次

○関東交通観光戦略第2章第1節

—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—

- ・2017年度施策を検討する上で考慮すべき背景・・・・・・・・・・ 1
- ・取組の方向性①：広域関東観光周遊ルートの普及・促進等・・・・・・・・ 2
- ・取組の方向性②：ストレスフリーなFITの移動・滞在の実現・・・・・・ 5

○関東交通観光戦略第2章第2節—超高齢社会に対応した地域公共交通の再編—

- ・2017年度施策を検討する上で考慮すべき背景・・・・・・・・・・ 9
- ・取組の方向性①：質の高い地域公共交通網形成計画の策定・・・・・・・・ 10
- ・取組の方向性②：総合的なバリアフリー化の推進・・・・・・・・・・ 13

○関東交通観光戦略第2章第3節

—労働力不足に対応し国際競争力を強化するための物流の効率化・高度化—

- ・2017年度施策を検討する上で考慮すべき背景・・・・・・・・・・ 16
- ・取組の方向性①：関係機関と連携した物流効率化の推進・・・・・・・・ 17
- ・取組の方向性②：取引環境・長時間労働の改善と物流事業の労働力確保・・・・ 19

○関東交通観光戦略第2章第4節

—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—

- ・2017年度施策を検討する上で考慮すべき背景 1・・・・・・・・・・ 22
- ・取組の方向性①：貸切バス事業に係る許可の更新制度の適切な実施・・・・ 23
- ・取組の方向性②：貸切バス事業者に対する監査・処分の適切な実施・・・・ 25
- ・2017年度施策を検討する上で考慮すべき背景 2・・・・・・・・・・ 27
- ・取組の方向性①：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・・・・ 28
- ・取組の方向性②：踏切道における安全性向上に向けた対策の推進・・・・ 31

◇関東交通観光戦略第2章第1節

－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－

<p>2017年度の 施策の進め 方を検討す る上で考慮 すべき背景</p>	<p>○ 2016年の訪日外客数の推計値(※)は、2,403万9千人となっており、前年に比べて伸び率は鈍化したものの、2020年の目標達成に向けて順調に数値は伸びている。</p> <p>他方、訪日外国人旅行者による日本国内での消費額は前年比7.8%増の3兆7,476億円となっているものの、1人当たりの旅行支出の推移は前年同期比12.2%減の14万7,175円となっており、訪日外国人旅行者の観光需要は、いわゆる爆買いに代表されるモノの消費から、個人旅行（以下「FIT」という。）による体験型の観光需要（“コト消費”需要）への移行が見られる状況となっている。</p> <p>また、ゴールデンルートを往訪する旅行が一般化し、今後は他の地域における観光需要が大きくなっている点も注目する必要がある。</p> <p>○ 加えて、本戦略の計画期限である2020年（平成32年）には東京オリンピック・パラリンピック、また2019年（平成31年）のラグビーワールドカップの開催が予定されており、特に東京を有する関東地方は全世界が注目する地域となる。</p> <p>○ これらの大会を機に訪日する外国人を含めて全ての外国人がストレスなく滞在できるための環境作りが、観光振興の観点からは極めて重要であり、例えば空港から都心部へのアクセス改善、公共交通機関や交通結節点における多言語化の促進といったハード・ソフト両面からの整備について、観光分野の重点項目として位置づける必要がある。</p> <p>○ 今後の観光戦略に求められる視点としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ FITがストレスなく移動・滞在が可能な環境の整備 ・ FITの広域関東の観光地への誘導 <p>であり、運輸局においてもこの点を踏まえた取組の推進が必要となる。</p> <p>(※)日本政府観光局（JNTO）において、平成29年1月17日に公表された数値。</p>
<p>取組の 方向性</p>	<p>① 広域関東観光周遊ルートの普及・促進等を図る。</p> <p>② ストレスフリーなFITの移動・滞の実現を図る。</p>

① 広域関東観光周遊ルートの普及・促進等

<p>施策実施の 必要性</p>	<p>○ 東京圏以外の観光地への訪日外国人旅行者の誘導と、これらの観光地のコンテンツの魅力向上について、本戦略2016では、広域観光周遊ルートの整備及び地域ブランドの充実の2つの項目を2016年度の個別施策として位置づけ、実施してきたところである。</p> <p>○ このうち、広域観光周遊ルートの整備については、関東観光広域連携事業推進協議会(※)（以下「協議会」という。）が、「東京圏大回廊」ルートを観光庁の広域観光周遊ルート形成促進事業に係るルート形成計画を申請し、2016年6月に認定を受けており、関東運輸局としては協議会と観光庁との調整に尽力したところである。</p> <p>これらの経緯を踏まえ、平成29年度以降、「東京圏大回廊」ルート上の観光地等がFITをはじめとした訪日外国人旅行者の観光需要を満たし、同ルートの普及を通じた東京圏以外の観光地へ誘導することが重要であり、そのためには</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「東京圏大回廊」ルート自体のプロモーション ・各観光地の地域ブランドの魅力向上 <p>という2つの観点からの取組が必要となる。</p> <p>○ この点、「東京圏大回廊」ルートに関する事業の実施主体は協議会であるものの、例えば産業観光や文化財等他省庁との連携を求められているといった点で担うべき役割があることから、これらについて関東運輸局として主体性をもって取り組む必要がある。</p> <p>(※)関東（新潟県及び長野県並びに福島県を含む）における外国人旅行者の受入環境整備の推進及び関東の国際的な観光認知度の向上を図ることを目的として設置された組織。</p>
<p>関東運輸局 として実施 する取組</p>	<p><u>1. 「東京圏大回廊」ルートのプロモーション</u></p> <p>○ 「東京圏大回廊」ルートについては、まずは具体的なモデルルートを策定し、広く認知される必要がある。上記のとおり、「東京大回廊」ルート事業の実施主体は協議会であるため、関東運輸局としての取組は協議会による活動の支援となる。</p> <p>具体的には、「東京圏大回廊」ルート事業への観光庁からのパッケージ支援に係る調整を行うことが必要となるが、その際には、特に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・欧米豪富裕層への重点配分等プロモーション戦略的高度化 ・インターネットの活用等による多様な魅力の対外発信強化 <p>といった視点からの取組が必要であることを意識しつつ、調整を行う。</p> <p>○ また、今後、「東京圏大回廊」ルート事業の普及・促進を図る点では実施主体である協議会の組織面での強化も必要であり、特に事務局機能</p>

の支援事項 (補助金等)	総事業費：174,740千円	総事業費：未定 千円
	国 費：51,500千円	総事業費：未定 千円

② ストレスフリーなFITの移動・滞在の実現

<p>施策実施の 必要性</p>	<p>○ 戦略2016では受入環境整備として、新横浜駅における乗換え不便解消事業、羽田空港の早朝深夜時間帯のアクセス強化等を位置づけ、各種調査の実施、協議会等の開催、一部事業の実現など鋭意取り組んできたところである。</p> <p>受入環境整備については、今後も関東運輸局が主体となって取り組むべきものや、積極的に支援するべき取組が存することから、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催も見据え、引き続きストレスフリーなFITの移動・滞在の実現に向けた取組を促進する必要がある。</p> <p>○ ストレスフリーなFITの受入環境整備に関する取組は多岐にわたるものの、大きく以下の2つのカテゴリーに分けることができることから、戦略2016に記載の個別施策は1.に重点を置いたものが多かったことから、2.に関するものも重点事項として位置付けて取り組む必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 観光地までの移動円滑化に関する取組（移動） 2. 日本滞在時の快適性の確保に関する取組（滞在）
<p>関東運輸局 として実施 する取組</p>	<p><u>1. 観光地までの移動円滑化に関する取組</u></p> <p><u>i. 羽田空港からのアクセス強化</u></p> <p>○ 羽田空港の早朝深夜時間帯のアクセス強化のため、「羽田深夜早朝アクセスバス運行協議会」において、平成27年～29年度までの3ヶ年度の計画で、空港会社等からの出資金を活用して、アクセスバスの運行支援を行い、将来的な自主運行に向けた取組を進めている。</p> <p>○ 平成29年度においては、運行開始以降、利用者数の伸び幅が小さい路線に関して、経路変更等の改善を図る。またアクセスバスの運行支援に関して、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据え、運行の効率化等、利便性の向上を図りながら、平成30年度以降の方策を検討する。</p> <p><u>ii. 東京のタクシー初乗り短縮運賃の事後検証</u></p> <p>○ 東京都特別区、武蔵野市、三鷹市において、平成29年1月30日より、タクシーの初乗り短縮運賃が導入された。原価計算対象事業者（27者）に対して、四半期毎に運行データの提出を求めており、今後、事業者の運送収入の状況について、丁寧な事後検証を行っていくこととする。</p> <p><u>iii. 一括した経路情報の提供</u></p> <p>○ 平成28年度において、高度に発達した関東における公共交通を訪日外国人旅行者が有効活用できるよう、都内主要駅（出発地）から観光</p>

地を經由して帰着地（＝出発地）に至るまでの公共交通機関を利用した移動情報を提供するための情報提供フォーマットを作成した。

平成29年度においては、本フォーマットの横展開を図るため、地方自治体や観光地への働きかけを行う。

2. 日本滞在時の快適性の確保に関する取組

i. 滞在時の快適性の確保に資する財政支援

○ 訪日外国人旅行者の滞在時の快適性の確保に当たっては、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、トイレの様式化といった取組の推進が必要となる。

○ これらの取組は、原則として各観光案内所等の施設運営者や旅館・ホテルの事業者の自主的取組によるべきものであるが、国が財政的支援を通じて新たな課題の抽出・対策検討に資するものもある。

このため、平成29年度においては、国としても「ストレスフリーで快適な旅行環境の実現」を支援するための財政的措置を準備しており、関東運輸局には、これに関する適切な予算執行が求められる。

○ その際、財政的支援の必要性の判断については、

- ・ 訪日外国人旅行者が安心して快適に、滞在、ショッピング、交流・体験を楽しめる環境整備に取り組み、
 - ・ 地方での消費拡大を図る
- といった観点から行い、適切な事業となるよう努めることとする。

ii. 観光案内所の機能強化

○ 今後の観光戦略に求められる点として、FITの観光需要を観光地に誘導することがあげられる。このためには、外国人観光案内所の機能充実と質の向上を図る必要がある。（JNTO認定外国人観光案内所は、立地、機能等により3つのカテゴリー及びパートナー施設に分け、認定を行っており、その内のカテゴリー2については英語で対応可能な常駐スタッフを置くことを定めている。）

○ また、「観光ビジョン実現プログラム2016」において、新幹線駅（うち関東管内は14駅）で観光拠点としての機能強化が図られるよう、地方自治体、観光協会、関係鉄道事業者等との調整を進めることとされた。

○ これらを進めるには、日本政府観光局（JNTO）により、カテゴリーのより上位の取得（カテゴリー2以上）など訪日外国人旅行者の利便性向上に資する取り組みを推進する。

	<p>iii. <u>手ぶら観光の推進</u></p> <p>○ 手ぶら観光の実現は訪日外国人旅行者の利便性向上に直結するものであり、国としても i. に基づく財政支援のほか、『手ぶら観光』共通ロゴマークの掲出制度を構築する等の取組を実施しているところである。</p> <p>○ 関東管内においても、平成28年度に実施した国際手ぶら観光サービス利用促進に関する実証事業について、平成29年度においては、当該事業のフォローアップを行うとともに、引き続き手ぶらカウンターの設置について、鉄道事業者、物流事業者、旅行業者など幅広く関係者に働きかけを行う。</p>
スケジュール	<p>1. <u>観光地までの移動円滑化に関する取組</u></p> <p>i. <u>羽田空港からのアクセス強化</u></p> <p>○ 「羽田深夜早朝アクセスバス運行協議会」の事務局として、以下のスケジュールで協議会等の開催を予定。</p> <p>平成29年6月 28年度決算等のため協議会を開催 11月 30年度以降の運行方策の検討のため協議会を開催 平成30年2月 30年度以降の運行方策に関して協議会を開催</p> <p>ii. <u>東京のタクシー初乗り短縮運賃の事後検証</u></p> <p>○ 原価計算対象事業者から組替後の運行データについて、各四半期毎に報告を求めている。</p> <p>報告月：7月、10月、1月、4月</p> <p>○ 運行データの報告をもとに事後検証を実施。</p> <p>iii. <u>一括した経路情報の提供</u></p> <p>○ 協議会と連携し普及を図るほか、がんばる地域応援プロジェクトの機をとらえ、地方自治体等に対して本フォーマットの利用をPRしていく。</p> <p>2. <u>日本滞在時の快適性の確保に関する取組</u></p> <p>i. <u>滞在時の快適性の確保に資する財政的支援</u></p> <p>○ 平成29年度予算（地方での消費拡大に向けたインバウンド対応支援事業）応募要領の事業スキームにより、進めていく。</p> <p>ii. <u>観光案内所の機能強化</u></p> <p>○ 日本政府観光局（JNTO）により、カテゴリ2以上の認定を受けた外国人観光案内所の設置を促すために、自治体等関係機関に働きかけを実施する。</p>

	<p>○ また、平成28年度に実施した新幹線駅（14駅）の調査結果を踏まえ、平成31年度末までに以下の目標が達成できるよう、自治体等関係機関に働きかけを実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① カテゴリー1取得済みの観光案内所のカテゴリー2取得 ② カテゴリー未取得の観光案内所のカテゴリー取得 ③ 観光案内所未設置駅の観光案内所（若しくは代替機能）の設置 <p>○ なお、各新幹線駅、自治体等の特性及び地域事情を考慮しつつ、早期に実現可能なものについては、平成31年度末を待たず、できるだけ早期の実現を目指し働きかけを行う。</p> <p>iii. 手ぶら観光の推進</p> <p>○ 平成28年度に実施した国際手ぶら観光サービス利用促進に関する実証事業については、時期を捉えてフォローアップを行う。</p> <p>○ 手ぶら観光センターの設置については、機会を捉え、補助制度の周知と併せ、関係者に対し働きかけを行う。</p>
<p>関連する行政計画</p>	<p>－</p>
<p>関連する国の支援事項（補助金等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」 予算額：平成28年度8,000百万円 ・「訪日外国人旅行者のストレスフリーな移動・滞在の実現」 予算額：平成29年度8,530百万円（予定）

◇関東交通観光戦略第2章第2節

－超高齢社会に対応した地域公共交通の再編－

<p>2017年度の 施策の進め 方を検討す る上で考慮 すべき背景</p>	<p>○ 平成28年10月の横浜市内における小学生男児の交通死亡事故を始めとして、高齢者による自動車運転事故の発生が頻発しており、社会的にも高齢運転者による交通事故に対する関心が高まっている。</p> <p>○ 政府としても平成28年11月15日に「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」を開催し、また、これを受けた関係省庁局長級からなるワーキングチームを設置するなど、政府一丸となって高齢者の自家用自動車の運転事故に関する対応を加速化している。</p> <p>○ 高齢運転者による交通事故を防止するためには、高齢者が自動車に依存することなく移動可能な環境の整備が必要であり、そのためには高齢者のニーズに即した地域公共交通の確保やバリアフリー化の推進が急務となっているところ、これらについては各地域の実情を把握し、地方自治体やバス事業者等の交通事業者と協力できる環境にある関東運輸局として取り組むべき事項が多いことから、平成28年度においては、特に、高齢者の生活の足としての地域公共の構築を目指すための取組を重点的に実施することとする。</p> <p>【参考】 (死亡事故全体に対する75歳以上の運転者による事故割合 H17 : 7.4%→H27 : 12.8%)</p>
<p>取組の 方向性</p>	<p>① 地方自治体と二人三脚となって質の高い地域公共交通網形成計画の策定を目指す。</p> <p>② 地方自治体等と協力しつつ、ハード面の整備を面的・一体的に推進するとともに、ソフト面の対策として心のバリアフリーの更なる促進を図り、総合的なバリアフリー化を推進する。</p>

① 質の高い地域公共交通網形成計画の策定

<p>施策実施の 必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成26年に改正された地域公共交通活性化再生法（以下「改正法」という。）では、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークの再構築を目指すことをポイントとしており、高齢者の生活の足の確保のためには、同法に基づき、地方自治体が地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）を策定することが重要である。 ○ 改正法の施行以降、関東地方においても網形成計画を策定する地方自治体が多くあり、平成28年度末まで累計54の自治体において策定が完了する見込みとなっている。 ○ 他方、各々の網形成計画の内容については、その質について差が見られ、課題が指摘されているにとどまるものや、一般的な方向性が示されるにとどまるものといった再編後の具体的な公共交通網を示していない計画も多くあり、改正法の趣旨にそぐわない計画となっているものが散見される。 ○ 関東運輸局としては、地域住民や交通事業者との調整を実施した上で再編後の具体的な公共交通網のあり方を示した網形成計画の策定することを促すため、例えば、利用者の地域公共交通へのニーズ把握が重要であること等を地方自治体に訴えることを通じて、特に、平成29年度の重点事項である高齢者対策の強化の観点から、自家用車に近いサービス水準を公共交通により如何に実現するかといった視点にたった持続可能性のある地域公共交通網の構築を図る必要がある。
<p>関東運輸局 として実施 する取組</p>	<p>1. <u>がんばる地域応援プロジェクトの実施</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 平成28年度に引き続き、地方自治体と二人三脚で超高齢社会における持続可能な地域公共交通の構築を目指して、がんばる地域応援プロジェクトを実施する。 ○ 特に、重点事項である高齢者対策の強化の観点からは、自動車に依存した生活を送っている高齢者は、地域公共交通に対して、よりドアtoドアに近いサービス水準を求めるため、これに対応した施策の実現が必要となることから、がんばる地域応援プロジェクト2017では、平成28年度の内容に加え、特に以下の点について特に働きかけることとする。 <ul style="list-style-type: none"> i. デマンド交通の活用が高齢者の要請に応えるためのポイントとなり得るが、デマンド交通のみにより全てのニーズに対応することは困難なため、デマンド交通からコミバスへの接続といった各モード間の連携が必要であること。

	<p>ii. 病院やスーパーの玄関口までの乗入れといったマイナーチェンジ、乗り方教室の開催や高齢者向けのバスマップの作成といったソフト事業が重要であること。</p> <p>○ また、がんばる地域応援プロジェクトの枠組みについて、勉強会型、計画作成支援型、総合支援型の3つの型を統廃合し、網形成計画の策定を予定する地方自治体については、原則として関東運輸局が主催する勉強会（年3回開催）への参加を促す。</p> <p>計画作成支援型の地方自治体向けに行っていた個別訪問については、第1回勉強会の開催時に、当該年度に網形成計画の策定を予定する地方自治体から個別に状況を聞き取り、必要に応じて個別訪問を実施すること等により対応する。</p> <p>○ 加えて、例年夏季から開催していた勉強会については、一般的に年度当初から網形成計画の策定作業を開始する地方自治体が多いことに合わせ、年度当初に第1回勉強会を開催するなどのスケジュールの変更を行うとともに、地域公共交通マイスターといった他の取組との連携を一層図ることとする。</p> <p><u>2. バス事業者等とのきめ細やかな対話の実施</u></p> <p>○ 自動車に代わる高齢者の生活の足の担い手としては、バス・タクシーが中心的なものとなるため、国としてもこれらの事業者と密に連携を図り、輸送動向や経営状況を的確に把握し、必要に応じて助言等を行うこととする。</p> <p>○ 具体的には、平成29年度においては、バス事業者やタクシー事業者の経営者に対し、関東運輸局から直接ヒアリングを実施して、当該事業者の輸送動向や経営状況を把握する。</p> <p>○ また、関東運輸局内に部横断の調査チームを設置し、各交通事業の所管に限らずに地域公共交通の動向を把握し、例えば地方自治体への支援の一環としても活用することとする。</p>
スケジュール	<p><u>1. がんばる地域応援プロジェクト</u></p> <p>○ 勉強会の開催時期は以下のとおりとし、併せて適宜に個別の自治体への訪問し、地方自治体担当者との打合せや地方自治体の首長や議会議員向けの講演等を行う。</p> <p>〈勉強会スケジュール〉</p> <p>第1回：4月下旬～5月中旬＝ニーズ把握調査のポイント等</p> <p>第2回：7月中旬～8月上旬＝優良事例紹介等</p> <p>第3回：9月下旬～10月中旬＝再編を見据えた網形成計画策定のポイント等</p>

	<p><u>2. バス事業者等とのきめ細やかな対話の実施</u></p> <p>○ バス事業者やタクシー事業者に対するヒアリングを以下のとおり実施する。</p> <p>4月：対象事業者へヒアリングの実施を通知した後、各事業者との面談日に関して日程調整を実施</p> <p>5月～7月：対象事業者へのヒアリングを実施</p> <p>8月～9月：ヒアリング結果を関東運輸局として取りまとめ</p>
関連する行政計画	交通基本法に基づく交通基本計画
関連する国の支援事項（補助金等）	<p>○地域公共交通確保維持改善事業</p> <p>予算額：平成28年度 229億円</p> <p>平成29年度 214億円（予定）</p>

② 総合的なバリアフリー化の推進

<p>施策実施の 必要性</p>	<p>○ 平成18年に制定された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」という。）では、公共交通機関や建築物等の個々のバリアフリー化の推進に加え、地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進（旅客施設、官公庁施設、福祉施設及びその他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区の面的なバリアフリー化）や、心のバリアフリーの推進を柱としており、高齢者による公共交通の利用に当たっては、これらの視点が極めて重要となる。</p> <p>○ この点、バリアフリー化の進捗・課題については、地域により差異があること（1日／5000人以上の旅客施設をもつ市区町村における基本構想策定率：茨城県内44%、栃木県内50%、群馬県内43%、埼玉県内21%、千葉県内45%、東京都内55%、神奈川県内62%、山梨県内50%）や、個々の施設等のバリアフリー化は一定程度進んでいるものの、旅客駅等を中心として、施設や公園へ移動する経路などの面的・一体的なバリアフリー化が進んでいないといった指摘がなされているところである。</p> <p>○ また、ハード面のバリアフリー化が措置されている場合でも、視覚障害者用の誘導用ブロック上に荷物を置くなど視覚障害者の移動を妨げたり、車いす利用者が優先されるべきエレベーターにおいてもすぐに利用できないことなど、社会全体の理解が進んでおらず、ハード面の取組みが有効に機能していないことが見受けられる。</p> <p>○ 関東運輸局としては、平成29年度の重点事項である高齢者対策の強化の観点から、バリアフリー化に関する地域間の差異を是正し、面的・一体的なバリアフリー化を推進することを通じて、高齢者が利用しやすい公共交通等の構築を図る。 また、施設等の整備が有効に機能するように、心のバリアフリーの更なる推進を図ることとする。</p>
<p>関東運輸局 として実施 する取組</p>	<p><u>1. ソフト面におけるバリアフリー化の促進</u></p> <p>○ 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、バリアフリー法に基づく「バリアフリー基本構想」の策定を支援する説明会・相談会、セミナー等を地方自治体に対して実施する。特に、これらを開催するに当たっては、基本構想策定率の低い地方自治体が多く存する地域を中心に行う。</p>

- また、バリアフリーに関する理解を深化させるため、特に以下の観点から「心のバリアフリー化」を推進する。
 - i. 関東運輸局が小学生を中心に、中学生、高校生、大学生、教師及び一般人等を対象としたバリアフリー教室を主催し、同教室において高齢者疑似体験といったプログラムを積極的に加えることや、知的障害者に対する理解を深める内容も追加する。
 - ii. 「こころのバリアフリーガイドブック」（教師用解説書）を平成29年度中に改訂し、学校教育の場でバリアフリーの理解が進むよう、例えば校長会といった場を活用して教育委員会とも連携し、積極的な取組を実施する。
 - iii. 有識者、高齢者・障害者団体、施設設置管理者、地方自治体等の関係者による「バリアフリーネットワーク会議」を開催し、バリアフリー法に基づく取り組みの現状把握、課題の抽出、意見交換等を行い、バリアフリー化の促進を図る。（運輸局本局のほか各支局にても開催。）

2. ハード面におけるバリアフリー化の促進

i. 鉄道駅におけるバリアフリー化

- 1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、エレベーター又はスロープを設置することをはじめとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、障害者対応型便所の設置等などが推進されるよう、必要な財政的支援を行う。

ii. バス車両のバリアフリー化

- 高齢者等がストレスなく快適で安全な移動ができるよう、ノンステップバス、リフト付きバス車両の導入について、必要な財政的支援を行う。

iii. タクシー事業における取組み

- 高齢者等がストレスなく快適で安全な移動ができるよう、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の導入について、必要な財政的支援を行う。

スケジュール

1. ソフト面におけるバリアフリー化の促進

- 基本構想策定支援説明会、バリアフリー教室、こころのバリアフリーガイドブック改訂等について、以下のとおり実施する。

〈基本構想策定関連〉

7月中旬～8月上旬：基本構想策定支援説明会・相談会

10月上旬～10月下旬：基本構想策定支援セミナー

	<p>〈こころのバリアフリー関連〉 通年：バリアフリー教室の実施（合計35回開催予定） 10月下旬まで：こころのバリアフリーガイドブックの改訂</p> <p>〈バリアフリーネットワーク会議関連〉 10月下旬～12月上旬：関東管内の支局にて開催（7か所） 12月：関東運輸局本局にて開催</p> <p><u>2. ハード面におけるバリアフリー化の促進</u></p> <p>○ ハード面におけるバリアフリー化に関する国の財政的支援は、(1) 地域公共交通確保維持改善事業及び(2) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業であるところ、これらについて、適時適切な執行を行う。</p>
<p>関連する行政計画</p>	<p>交通政策基本計画 UD2020関係府省等連絡会議最終とりまとめ ユニバーサルデザイン2020行動計画</p>
<p>関連する国の支援事項（補助金等）</p>	<p>地域公共交通確保維持改善事業 予算額：平成28年度 229億円 平成29年度 214億円（予定） 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業</p>

◇関東交通観光戦略第2章第3節

－労働力不足に対応し国際競争力を強化するための物流の効率化・高度化－

<p>2017年度の 施策の進め 方を検討す る上で考慮 すべき背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 近年、物流分野における労働者不足が顕在化しており、物流サービスが持続的に発展していくためには、各分野で就職先としての魅力を高め、多様な「人材を確保していくこと」と合わせて、労働者の減少を上回る高い付加価値による「生産性を高めていくこと」が不可欠であり、物流に必要な人材確保、物流の省力化・効率化に繋がる施策など、関係者が連携し、必要な対策を講じることが求められている。 ○ この様ななか、国土交通省では、平成28年を「生産性革命元年」と位置付け、石井国土交通大臣を本部長とする国土交通省生産性革命本部を設置し、これまでに20の「生産性革命プロジェクト」を選定、省を挙げて取り組んでいる。 このうち、「物流生産性革命」では、トラックの積載率が41%に低下している等の物流が抱える非効率を解消して、ドライバー不足の克服、経済成長への貢献を果たすため、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設置、共同配送による効率化等により産業の成長を加速し、宅配便の再配達削減、手ぶら観光の環境整備、貨客混載などの過疎地の物流効率化により暮らしの利便性向上を進めていくこととしている。平成29年度は、生産性革命「前進の年」として、物流の生産性向上の取組をさらに推進する必要がある。 ○ また、人材確保については、労働者の高齢化、厳しい労働環境、価値観の変化等から若年労働者の参入が乏しく、深刻な問題となっていることから、労働負荷の軽減、リクルートの強化などの取組を続けて行っていくことが重要である。 ○ 平成29年度はこれら物流の人材の確保と生産性向上に向けた取組を関係者と連携しながら、重点的に実施することとする。
<p>取組の 方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 関係機関と連携した物流効率化の推進 ② 取引環境・長時間労働の改善と物流事業の労働力確保

① 関係機関と連携した物流効率化の推進	
施策実施の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 物流の生産性を上げるためには、業務効率の向上、あるいは付加価値の向上の2方向から取組を進めていくことが求められているが、推進に向けた重要なツールとして、平成28年10月に改正物流総合効率化法が施行された。 ○ 改正物流総合効率化法は、物流分野の労働力不足への対応を強力に推進し、流通業務の省力化を図るため、2以上の者の連携を前提に、共同配送やモーダルシフト、輸送機能と保管機能の連携など多様な取組へと対象を拡大したものである。 ○ 荷主連携による共同配送やモーダルシフト等の推進を図るため、関係機関の有する支援策やネットワークを連携させ、荷主同士や荷主と物流事業者のマッチング、協業を加速化させる必要がある。 ○ また、改正物流総合効率化の制度、優良事例の紹介により、そのメリット、導入手法を具体的に提示するといった情報発信を引き続き行うことにより、事業者の取組を促進することも必要である。
関東運輸局として実施する取組	<p><u>1. 関係機関と連携したマッチング推進の場の設定、セミナー等の開催</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 荷主連携による共同配送や帰り荷確保、モーダルシフト推進を図るため、経済産業局、農政局などの関係機関と連携して、マッチング推進の場の設定やセミナー等を開催する。 <p><u>2. 優良事例等の情報提供</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 事業者等に対する改正物流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。
スケジュール	<p><u>1. 関係機関と連携したマッチング推進の場の設定、セミナー等の開催</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 関係機関による連絡会において、マッチング推進の場の設定等について検討し、平成29年度9月までに開催。 <p><u>2. 優良事例等の情報提供</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 意見交換会や懇談会の機会を捉えて、共同配送などの優良事例等について、情報提供を行う。
関連する行政計画	国土交通省生産性革命プロジェクト（物流生産性革命）

関連する国の支援事項 (補助金等)	・ モーダルシフト等推進事業費補助 予算額：平成28年度〇〇億円 平成29年度〇〇億円（予定） ・ 法人税・固定資産税等の特例（特定流通業務施設） ・ 市街化調整区域の開発許可の配慮
----------------------	---

② 取引環境・長時間労働の改善と物流事業の労働力確保

<p>施策実施の 必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ トラック運送事業においては、総労働時間が長いという実態が見られるところであるが、これには、荷主都合による手待ち時間など、トラック運送事業者のみの努力で改善することが困難であるという要因が背景にある。 ○ 平成28年度から各都県の協議会（学識経験者、荷主、事業者、行政等により構成）において、長時間労働の原因分析、改善方策の検討・実施、実施結果を検証するためのパイロット事業を実施している。 ○ 一方で、労働力を確保するための取組も必要となるところ、トラック運送事業については、平成29年3月12日に施行された改正道路交通法により、準中型免許制度が導入され、新卒者が運転手として即戦力になり得る状況である。引き続き、若年層や女性に対して、トラック事業の役割や運転者の魅力をアピールし、労働力確保につなげていく必要がある。 ○ また、海運業についても、船員を将来にわたって安定的に確保・育成するためには若年層が就職する段階、中高生が進路を選択する段階、小学生の海事への理解を醸成する段階にわたって様々な取組を行うと共に、小中学生等に対する海事教育に関し影響力を有する教育関係者や保護者においても、船員や海事産業に関する認知度を高めてもらうことが重要であり、そのための取組を行う必要がある。
<p>関東運輸局 として実施 する取組</p>	<p>1. <u>取引環境・長時間労働の改善</u></p> <p>i. <u>トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 平成28年度のパイロット事業の結果を検証し、平成28年度に選定した対象集団における更なる課題の整理・分析や、新たな対象集団における課題の整理・分析を行い、実証実験の実施、実施結果の検証を行うためのパイロット事業を実施するとともに、長時間労働改善ガイドラインの策定作業を開始する。 ○ トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の場などを通し、荷主、トラック運送事業者に「トラック輸送における生産性向上方策に関する手引き」の内容を説明し、パイロット事業の実施に役立てるとともに、荷主団体に対しては、各荷主への周知及び活用を働きかける。 <p>ii. <u>「トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」の活用の働きかけ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ トラック運送事業者が多く集まる機会を捉えて、ハンドブックの内容

を説明し、周知及び活用を働きかける。

2. 物流事業の労働力確保

i. トラック運転者の人材確保

- 引き続き、就労者数が少ない若年層や女性に対して、トラック運送事業の役割や運転者の魅力を伝えるため、高等学校等への訪問を実施する。
- トラック協会等の関係者と連携し、トラック運送事業の役割や運転者の魅力を発信する。
- 働きやすい労働環境を作るため、トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の場などを通し、荷主、トラック運送事業者に「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」の内容を説明し、手引きの周知及び活用を働きかけることで、トラック運送事業の労働環境の改善を図る。

また、トラック運送事業者が多く集まる機会を捉えて、「トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」の内容を説明し、周知及び活用の働きかけを行い、適正な取引環境を確保することにより、トラック運送事業の労働環境の改善を図る。

ii. 若年船員の確保・育成、海事教育の推進

- 内航海運業界の現状や魅力について、より深く理解してもらい、内航海運への就職を促進するため、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共に、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参加し、船員職業相談窓口を開設し、船員の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。

スケジュール

1. 取引環境・長時間労働の改善

i. トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

- 平成28年度に引き続き、平成29年度末までパイロット事業を実施するとともに、平成29年度後半より長時間労働改善ガイドラインの策定作業を開始。
- 「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」の周知及び活用の働きかけを機会を捉えて随時行う。

	<p>ii. 「トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」の活用の働きかけ</p> <p>○ 適宜の機会を捉えて随時実施することとする。</p> <p>2. 物流事業の労働力確保</p> <p>i. トラック運転者の人材確保</p> <p>平成29年6～7月：高等学校等への訪問を実施</p> <p>平成29通年：トラック運送事業の役割や運転者の魅力の発信を随時行う。 「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」及び「トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」の周知及び活用の働きかけを機会を捉えて随時行う。</p> <p>ii. 若年船員の確保・育成、海事教育の推進</p> <p>平成29年4～6月：新卒者を対象とした合同企業説明会の実施 春休み・GWの期間に、小中学生や保護者に対する海事思想普及イベントの実施</p> <p>平成29年7～9月：夏休みを利用した小中学生に対する海事思想普及イベントの実施 水産系高校の生徒を対象にインターンシップの実施</p> <p>平成29年10～12月：ハローワーク等主催の合同就職面接会への参加 出前講座、海運事業者と学校との意見交換会の実施</p> <p>平成30年1～3月：水産系高等学校の生徒を対象に安全体感研修の実施 ハローワーク等主催の合同就職面接会への参加</p>
<p>関連する行政計画</p>	<p>—</p>
<p>関連する国の支援事項（補助金等）</p>	<p>—</p>

◇関東交通観光戦略第2章第4節

－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－

<p>2017年度の 施策の進め 方を検討す る上で考慮 すべき背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国土交通省では、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を立ち上げ、同委員会において平成28年6月3日に取り纏めた「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。 ○ 貸切バスによる事故については、平成24年4月の関越自動車道における事故の発生により、貸切バス事業の適切な実施に対する社会的な関心の高まりもあり、関東運輸局としても予断なく取り組んできたところであるが、繰り返された平成28年の軽井沢スキーバス事故の発生を受け、社会の厳しい目が向けられている。 ○ 関東運輸局としては、国土交通省の地方支分部局としての役割を改めて認識するとともに、改正道路運送法の施行（平成28年12月）による制度改正の趣旨も踏まえ、安全・安心の確保に関する重点事項として「貸切バス事故を踏まえた事故防止対策の推進」を位置づけ、事故防止対策を強力に推進していくこととする。
<p>取組の 方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 貸切バス事業に係る許可の更新制度に基づき、法令違反の早期是正及び不適格事業者の排除を推進する。 ② 新たな監査方針・行政処分基準等に基づき、貸切バス事業者に対する監査・処分を適切に実施するとともに、適正化機関との連携を通じた監査の重点化を図り、監査等の実効性の向上を確保する。

① 貸切バス事業に係る許可の更新制度の適切な実施	
施策実施の必要性	<p>○ 平成28年12月の改正道路運送法では、貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有するか否かを5年ごとにチェックするため、平成29年4月から事業許可の更新制が導入される。</p> <p>○ 同制度の趣旨は、法令違反の早期是正及び不適格事業者の排除を通じて、未然に事故を防止するとともに、貸切バス事業の業界全体の適正化を図ることを目的とするものであるため、その制度趣旨を事業者に周知徹底するとともに、事業者数が多いという関東地方の特性も踏まえつつ、迅速かつ適切な事務処理が求められる。</p>
関東運輸局として実施する取組	<p><u>1. 貸切バス事業者に対する周知徹底</u></p> <p>○ 関東運輸局管内においては、全国の総貸切バス事業者（約4,500事業者）のうち、約3分の1にあたる約1,500者が所在している。 <参考：貸切バス事業者数（平成27年度末現在）></p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国合計 4,508事業者 ・関東合計 1,567事業者 <p>※関東管内に全国の約34.8%の事業者が所在</p> <p>○ このような関東地方の特性を踏まえ、関東運輸局では管内の全貸切バス事業者に対し、許可更新制のスタートに合わせて、各々の事業者の許可期限について通知し、同制度の適切な施行を確保する。</p> <p>○ また、関東地方においては、特に更新に関する事務手続きの迅速な処理が求められることから、申請書その他の必要書類に関する事業者側の理解の徹底が不可欠であることから、関東運輸局主催の説明会を開催し、制度趣旨を含めた理解の徹底に努める。</p> <p><u>2. 許可更新手続の適切な実施</u></p> <p>○ 貸切バス事業の許可更新の審査に当たっては、書類上の審査に加えて各々の事業者が必要な法令上の知識を有しているか否かを確認するため、法令試験を実施する。</p> <p>○ 更新申請の審査において、安全に関する投資計画が不適格な場合や、財務の状況、法令試験の結果等を審査することで、不適格事業者の排除を推進する。</p>

スケジュール	<p><u>1. 貸切バス事業者に対する周知徹底</u></p> <p>○ 貸切バス事業者に対する制度の周知徹底に関する取組は以下のとおり実施する。</p> <p>平成29年3～4月：貸切バス事業者に対する説明会の開催 全貸切バス事業者に対する許可期限の通知</p> <p>※説明会については合計8回の開催を予定</p> <p><u>2. 許可更新手続の適切な実施</u></p> <p>○ 関東運輸局管内には約1,500事業者が存することから、1年間当たり概ね300事業者について更新処理を行うことになる。</p> <p>平成29年度は、特に年度当初の4月から6月に、許可更新の申請時期が重なることから、集中的に申請処理を実施する。</p>
関連する行政計画	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
関連する国の支援事項（補助金等）	—

② 貸切バス事業者に対する監査・処分の適切な実施

<p>施策実施の 必要性</p>	<p>○ 「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」（平成28年6月3日）を踏まえ、関東運輸局では平成28年12月に監査方針及び行政処分基準を改め、これらの厳格な運用に基づいた適正な監査・処分により、許可更新制の導入と相まって、貸切バス事業の業界全体の適正化が求められている。</p> <p>○ また、改正道路運送法では、国から指定を受けた適正化機関が事業者から負担金を徴収した上で、巡回指導を実施する制度が導入され、同機関が適切に機能するとともに、同機関と国との役割分担を意識しつつ、国の監査・処分についてもメリハリをつけた対応が求められる。</p> <p>なお、適正化機関による巡回指導については、概ね5年後には、関東運輸局管内の約1,900営業所に対して、毎年1回、巡回指導を実施する体制を確立する。</p>
<p>関東運輸局 として実施 する取組</p>	<p><u>1. 監査・処分の適切な実施</u></p> <p>○ 平成28年12月に施行した監査方針、行政処分基準は、「許可取消し範囲の拡大」、「早期是正」、「行政処分の厳格化」が大きな柱となっており、一般監査や街頭監査において、輸送の安全に関わる重大な法令違反が確認された場合は、直ちに運行を中止させるとともに、速やかに是正措置を講じさせ、是正措置が講じられない場合には許可の取消しを行う。</p> <p>○ また、輸送の安全に関わる重大な法令違反以外の違反が確認された場合にも、行政処分量定を上げたほか、これまで行政処分後に行っていたフォローアップ監査を、行政処分前の違反を確認した日から30日以内に実施することにより早期の是正を図る。</p> <p>○ 以下の2. に記載する指定適正化機関による巡回指導の開始に伴い、同指導の結果について、関東運輸局に法令違反等の通報がなされることとなるため、通報のあった問題のある事業者は、運輸局における重点的な監査対象とする。</p> <p><u>2. 指定適正化機関の機能確保</u></p> <p><u>i. 指定適正化機関に係る事務手続の遂行</u></p> <p>○ 改正道路運送法に基づく、適正化機関による巡回指導が確実に実施されるよう、国として適当であると判断した者を指定する。</p> <p>また、適正化機関が巡回指導を行う上では、事業計画・事業規程に加え、役員や諮問委員に係る人事上の認可といった事務手続が必要となるため、これらについても滞りなく対応する。</p>

	<p>ii. <u>指定適正化機関の巡回指導に関する説明会</u></p> <p>○ 適正化機関による巡回指導を意味あるものにするためには、適正化機関のみならず貸切バス事業者の理解も必要になることから、負担金の徴収や巡回指導が開始される前に、制度周知を図るため事業者向けの説明会を実施する。</p> <p>iii. <u>指定適正化機関の指導員の研修</u></p> <p>○ 適正化機関の巡回指導は、平成29年夏の開始を目指すこととし、巡回指導を行う指導員向けのマニュアルを策定するほか、指導員に対する研修を実施するなど、適正化機関が適切に巡回指導を開始できるよう支援する。</p>
スケジュール	<p>1. <u>監査・処分の適切な実施</u></p> <p>○ 時宜や場所を考慮して街頭監査を効果的に実施するほか、街頭監査の結果や、夏に開始される適正化機関の巡回指導結果を踏まえ、安全上問題のある事業者に対して重点的に監査・処分を実施する。</p> <p>2. <u>指定適正化機関の機能確保</u></p> <p>○ 平成29年4月：巡回指導マニュアルの策定 7月：事業者説明会の開催 8月目処：負担金の徴収と巡回指導の開始</p>
関連する行政計画	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
関連する国の支援事項（補助金等）	—

◇関東交通観光戦略第2章第4節

－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－

<p>2017年度の 施策の進め 方を検討す る上で考慮 すべき背景</p>	<p>○ 平成28年8月15日に東京地下鉄銀座線青山一丁目駅において、盲導犬を連れた視覚障害者がホーム上を歩行中に線路内に転落する事故が発生したのに続き、同年10月16日に近畿日本鉄道大阪線河内国分駅で、また平成29年1月14日に東日本旅客鉄道京浜東北線蕨駅において、視覚障害者の線路内に転落する事故が相次いだところである。</p> <p>一連の事故の発生を受け、社会的関心も高まり、国土交通省としても不断なく鉄道駅のホーム上の安全性の確保に関する取組を実施する必要があると再認識し、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」（平成28年8月26日）を設置、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中間とりまとめを平成28年末に整理したところである。</p> <p>○ 他方、踏切における事故については、これまでの安全対策の効果もあって長期的には減少傾向にあるものの、依然として約1日に1件の踏切事故が発生し、約4日に1人が死亡している状況である。また、「開かずの踏切」は全国に約600カ所（管内約370カ所）存する等、未だ対策の必要な踏切道が多数存在している。</p> <p>この様な状況を踏まえ、平成28年3月には踏切道改良促進法が改正され、同法に基づく改良すべき踏切道の指定期限の5年間延長、地域の実情に応じた対策を検討するための協議会制度の創設等の措置が講じられたところである。</p> <p>○ 上記2項目の安全性に係る対策については、いずれも人命に関わるものであり、社会的関心も極めて高い問題であることから、関東運輸局が取り組む平成29年度の安全・安心に関する事項のうち、重点項目として位置づけ、主体性を持って確実に取組を進める必要がある。</p>
<p>取組の 方向性</p>	<p>①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 ②踏切道における安全性向上に向けた対策の推進</p>

① 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	
<p>施策実施の 必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成28年12月22日の「駅ホームにおける安全性向上のための検討会－中間とりまとめ」（以下「中間とりまとめ」という。）では、平成28年度に発生した視覚障害のある人の一連の転落事故を契機として、駅ホームにおける更なる安全性向上に向け、引き続き、ハード・ソフト両面から以下の取組を進め、国土交通省において、その進捗管理を実施し、その取組状況を公表するとともに、好事例を水平展開するなど事業者の積極的な取組を促進していくこととされている。 ○ 国としては、中間とりまとめに基づく取組を速やかに講じる必要があるところ、関東運輸局は、国土交通省の地方支分部局として、鉄道事業者が実施するハード面の整備の進捗状況の把握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について鉄道事業者を指導する役割を担う必要がある。
<p>関東運輸局 として実施 する取組</p>	<p><u>1. ハード面での対策の実施</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 中間とりまとめでは、ハード面の対策として、ホームドアの設置と内方線付き点状ブロックの整備の2点について促進するよう報告されており、関東運輸局としても平成29年度においては主にこれらについて取り組むこととする。 <p><u>i. 鉄道事業者の取組の進捗把握</u></p> <p>(1) ホームドアの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ハード面の整備のうち、ホームドアについては10万人以上の利用者がある駅について優先的に整備を進めていく必要があり、事業者の積極的な取組を促進する観点から、本省に設置された「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を活用して、進捗管理を実施するため鉄道事業者の具体的な取組について把握し、報告する。 ○ 10万人以下の駅についても、駅の状況を勘案した上で、10万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備を進める。 <p>(2) 内方線付き点状ブロックの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 1万人以上の駅について、内方線付き点状ブロックの整備等の転落防止対策を可能な限り速やかに実施するよう努める必要があり、事業者の積極的な取組を促進する観点から、本省に設置された「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を活用して、進捗管理を実施するため鉄道事業者の具体的な取組について把握し、報告する。

	<p>ii. <u>財政的支援の実施</u></p> <p>○ ホームドアの設置や内方線付き点状ブロックの整備については、国の地域公共交通確保維持改善事業及び訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業、訪日外国人旅行者受入基盤整備事業の活用が可能であることから、これらの適切な執行により、ホームドアの設置等の促進を図る。</p> <p><u>2. ソフト面での対策の実施</u></p> <p>○ 中間とりまとめでは、ソフト面の取組として、駅員等による対応の強化、旅客による声かけ・誘導案内の促進等、心のバリアフリーの理解促進等、駅における盲導犬訓練等への協力といったソフト面の対応も求められているところである。</p> <p>○ 「声かけ」や「見守り」による駅員等の対応について、中間とりまとめの現業部門への周知徹底をはかる必要があるため、関東運輸局としては、鉄道事業者における取組の状況把握を行うとともに、必要に応じて働きかけを行う。</p>
スケジュール	<p><u>1. ハード面での対策の実施</u></p> <p>○ 鉄道局と綿密に連携し、上記検討会の開催に合わせて、鉄道事業者が実施した取組状況を把握し、公表予定。 公表時期：検討会において決定</p> <p>【参考】 平成27年度末時点の鉄軌道駅のバリアフリー化施設整備状況 6月～8月：とりまとめ ～12月：公表</p> <p>○ ハード面の対応に関する国の財政的支援は、地域公共交通確保維持改善事業及び訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業、訪日外国人旅行者受入基盤整備事業を活用しており、適時に執行する。</p> <p><u>2. ソフト面での対策の実施</u></p> <p>○ 鉄道局と綿密に連携し、上記検討会の開催に合わせて、鉄道事業者が実施した取組状況を把握し、公表予定。 公表時期：検討会において決定</p>
関連する行政計画	<p>○「ホームドアの整備促進等に関する検討会」－中間とりまとめ（平成23年8月）</p> <p>○「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」－中間とりまとめ（平成28年12月）</p>

<p>関連する国の支援事項 (補助金等)</p>	<p>○都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道） 予算額：平成28年度 22億円 平成29年度 41億円（予定）</p> <p>○地域公共交通確保維持改善事業 予算額：平成28年度 229億円 平成29年度 214億円（予定）</p> <p>○訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 予算額：平成28年度 80億円 平成29年度 85億円（予定）</p>
------------------------------	--

② 踏切道における安全性向上に向けた対策の推進	
施策実施の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成28年3月に改正された踏切道改良促進法では、これまで以上に踏切道の改良を促進するため、同法に基づき指定された改良すべき踏切道について、同法に基づく地方踏切道改良協議会において、地域の実情に応じた幅広い対策を検討することとしている。 ○ 関東運輸局としても、同法に基づき、開かずの踏切等の課題のある踏切道の改良を促進し、踏切交通の安全確保と円滑化を図るため、地方踏切道改良協議会における合意形成の促進等を担う必要がある。
関東運輸局として実施する取組	<p><u>1. 地方踏切道改良協議会への参画</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 踏切道改良促進法の改正により、地域の実情を踏まえた踏切道の改良を実施するための協議会制度が創設されたことから、関東地域においても同制度により、鉄道事業者、道路管理者、都県知事、関東地方整備局長等の地域の関係者と連携して、踏切道の改良を促進する必要がある。 ○ このため、関東運輸局としては、同法に基づく地方踏切道改良協議会において、鉄道の安全確保の観点から高齢者等を含む歩行者の安全対策、改良方法の提案等を行う役割、並びに関係者間の合意形成の促進を担う。 <p><u>2. 踏切保安設備整備への支援</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 踏切遮断機、踏切支障報知装置等の踏切保安設備の整備については、国の鉄道施設総合安全対策事業費補助事業の活用が可能であることから、同事業を適切に執行することにより踏切保安設備の整備を支援する。
スケジュール	<p><u>1. 地方踏切道改良協議会への参画</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 年度内随時：管内1都7県の地方踏切道改良協議会に参画する。 <p><u>2. 踏切保安設備整備への支援</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道施設総合安全対策事業費補助事業について、適時に適切な執行を行う。
関連する行政計画	<ul style="list-style-type: none"> ○交通安全基本計画（平成28年3月） ○高齢者等の踏切事故防止対策について（平成27年10月）
関連する国の支援事項（補助金等）	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道施設総合安全対策事業費補助 予算額：平成28年度 36億円 平成29年度 42億円（予定）