



K-style



～関東運輸局施策集2021～

国土交通省 関東運輸局

2021年6月

目次

公共交通における新型コロナウイルス感染症への影響と対応	1
観光分野における新型コロナウイルス感染症への影響と対応	2
1. 生活に必要不可欠な交通の維持・確保	
・地域公共交通の維持可能性の確保	3
・質の高いモビリティの実現（MaaS）	4
・バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進	5
2. 地域活性化のための観光振興	
・国内外の観光客を惹きつける滞在コンテンツの造成・充実	6
・観光地等の受入環境整備	7
3. 高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化	
・交通分野のデジタル化・自動運転の推進	8
・首都圏における都市鉄道ネットワークの充実	9
・物流機能の確保・効率化	10
4. 安全・安心が確保された持続可能でグリーンな交通の実現	
・運輸分野における防災・減災／災害時の対応	11
・運輸の安全確保	12
・運輸部門における地球温暖化対策の加速化	13

公共交通における新型コロナウイルス感染症への影響と対応

○新型コロナウイルス感染症による影響（2019年同月比）

- 外出自粛等により公共交通の運送収入は大幅に減少

(関東運輸局管内)	一般路線バス	高速バス	貸切バス	タクシー	地域鉄道
2020年4月～5月	約50%減	約91%減	約93%減	約63%減	約70%減
2021年1月～4月 (※地域鉄道は1月～3月)	約26%減	約82%減	約77%減	約40%減	約40%減

- テレワークなど新たな生活様式が浸透し、公共交通利用者がコロナ以前の水準に完全に回復することが見通せない。
- エッセンシャルサービスとして輸送サービスの継続が求められる中、感染防止対策に係る追加コストも発生。
- 従来より輸送需要の減少に直面していた地域公共交通事業者が、事態収束後にサービス提供の継続が困難となる事態を回避することが必要。

資金繰り・雇用維持に係る業種横断型支援に加え、国土交通省としても独自に支援

○事業者に対する資金繰り等支援

- 日本政策金融公庫等による「実質無利子・無担保融資」など
- 「一時支援金、月次支援金」など

○雇用維持に対する支援

- 雇用調整助成金（運休・減便等の際に広く活用）
- 在籍型出向への支援（産業雇用安定助成金）

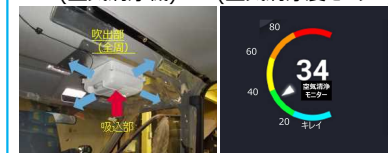
○感染防止対策、「ニューノーマル」に向けた対応

- 感染拡大防止対策
(感染症対策機器の導入、新たな取組の実証運行(航)への支援)
- デジタル技術の導入に係る経費、地域におけるMaaSの構築

○地域公共交通の確保・維持に向けた着実な支援

- コロナの影響を受けた既存補助路線の維持(特例)
- 鉄道車両の更新、ノンステップバス等の導入

(空気清浄機) (空気清浄度モニター)



○地域における着実な支援

【地域公共交通のあり方に関する議論・地域公共交通計画の策定】

- 新型コロナウイルス感染症による交通需要の変化も踏まえつつ、地域における望ましい公共交通のあり方について議論し、地域公共交通計画の策定等を通じ、ポストコロナも見据えた移動手段の確保を図る。

【地方公共団体による地方創生臨時交付金の活用等による事業者支援】

- 厳しい状況に置かれている公共交通事業者に対し、ワクチン接種時のバス・タクシーの活用も含め、地方創生臨時交付金も活用しつつ、地方自治体による様々な支援が実施されている。

観光分野における新型コロナウイルス感染症への影響と対応

○新型コロナウイルス感染症による影響

- 訪日旅行需要が蒸発したことに加え、累次の緊急事態宣言の発令等による移動自粛の影響を受け、国内外からの観光需要に甚大な影響が生じている。
- 関東管内の宿泊者数についても、2020年4～5月の緊急事態宣言発令時には対前年同月比6～9割の減少が見られ、その後、国や自治体独自の需要喚起策もあり、回復基調にあったものの、2021年1月以降は対前年同月比3～7割の減少で推移するなど、大変厳しい状況。

	2020年4月～5月	2021年1月～3月
全国	約83%減	約55%減
茨城	約62%減	約39%減
栃木	約82%減	約43%減
群馬	約83%減	約53%減
埼玉	約68%減	約40%減
千葉	約83%減	約62%減
東京	約86%減	約61%減
神奈川	約73%減	約49%減
山梨	約88%減	約63%減

都県別 延べ宿泊者数
(2019年同月比)

事業継続・感染症対策への支援を迅速に実施するとともに、観光拠点の再生・高付加価値化を支援

GoToトラベル事業は、今後の感染状況等を踏まえて、取扱いを判断。

○事業者に対する資金繰り等支援

- 日本政策金融公庫等による「実質無利子・無担保融資」など
- 「一時支援金、月次支援金」など

○雇用維持に対する支援

- 雇用調整助成金
- 在籍型出向への支援（産業雇用安定助成金）

○宿泊事業者による感染防止対策等への支援

- 宿泊事業者が感染拡大防止策の強化等に取り組む際の費用を財政的に支援（都県実施）（地域観光事業支援の一環）

- (1) 感染症対策に資する物品の購入等
サーモグラフィ等の必需品の導入費用や感染症対策の専門家による検証費用等
- (2) 前向きな投資に要する経費
ワーケーションスペースの設置や非接触チェックインシステムの導入等
(1) 及び (2) に係る事業費の1/2を補助

○地域限定の旅行支援（地域観光事業支援）

- 地域的な感染の広がりを抑制しつつ、都道府県（ステージⅡ相当以下）が同一県内の旅行に関して実施する、旅行商品や宿泊に対する割引、地域クーポン付与のために必要な費用を支援

○既存観光拠点の再生・高付加価値化

【既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業】

- 地域等が作成した「観光拠点再生計画」に基づき、観光拠点を再生し、地域全体で魅力と収益力を高める事業について支援

- (1) 自治体・DMO型
1地域あたり3～5億円
- (2) 事業者連携型
5社以上の事業者が連名で実施する場合に約1億円
- (3) 交通連携型
観光分野と交通事業者との連携による取組を支援

計画例：群馬県渋川市(伊香保温泉)

景観を害する廃ホテル等を撤去し、跡地に伊香保温泉の魅力を活かせる拠点を整備



1. 生活に必要不可欠な交通の維持・確保 地域公共交通の持続可能性の確保

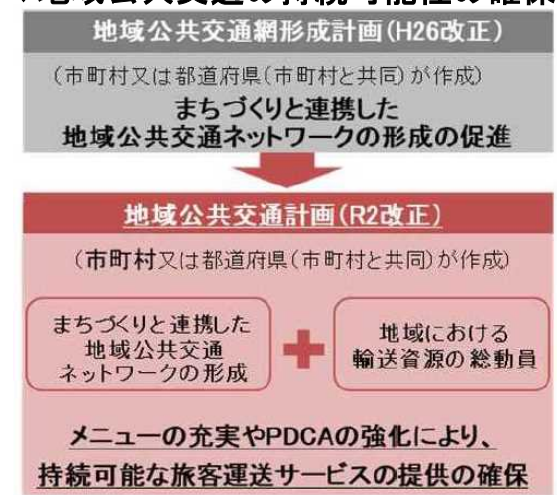
○各地域において、あらゆる輸送資源を総動員して交通サービスの提供を図るため、地方公共団体が策定する地域公共交通計画に基づく取り組みに対して支援を行う。

○自治体による地域公共交通計画策定への支援

➢ 令和2年11月の地域公共交通活性化再生法の改正により、地域公共交通計画（マスタープラン）の作成が努力義務化され、地域の多様な輸送資源（スクールバス、福祉輸送等）も計画に位置付けることとなった。

➢ 地域による地域公共交通計画の策定に対し、予算・ノウハウ面で支援を行う。

◆地域公共交通の持続可能性の確保



予算・ノウハウ面等で必要な支援を行う



【群馬県前橋市】 ※地域公共交通確保維持改善事業（計画策定、計画推進事業）活用

➢ 地域公共交通計画の改定と併せて、ダイヤのわかりやすさと待ち時間の短縮による、市内路線バスの利便性向上を図るため、関係するバス会社と調整の上、共同経営計画（独占禁止法の適用除外）を策定予定。

【共同経営計画の概要】

- ・ 区 間：前橋駅～県庁前
- ・ 時間帯：平日土日祝日 10時～16時の間
- ・ 運行間隔：**最大15分間隔**

このほか、前橋駅バスのりばの効率化や、自動運転、MaaSの導入などを組み合わせ、利便性の高い公共交通を目指す。



○地域公共交通確保維持の取組への支援（乗合バス、乗合タクシー等）

➢ 地域の乗合バスやデマンドタクシーの運行費等を支援し、交通サービスの維持・確保を図る。

【地域公共交通確保維持事業】

- 地域間幹線系統、地域内フィーダー系統の運行経費に係る収支差の1/2を支援
- 地域旅客運送サービス継続のためのタクシー運賃低廉化に係る市町村からの負担額（上限100万円）を支援 等



○地域鉄道への支援

➢ 安全な鉄道輸送の確保のため、地域鉄道事業者が行う安全性向上に資する設備の更新等を支援。

【地域公共交通バリア解消促進等事業】

- 車両設備の更新・改良、レール、マクラギ、落石等防止設備等の費用の1/3を支援



○離島航路への支援

➢ 離島住民や観光客の足となる離島航路について、その維持を図るため支援。

【地域公共交通確保維持事業】

- 離島航路運営費に係る収支差の1/2を支援



1. 生活に必要な不可欠な交通の維持・確保 質の高いモビリティの実現(MaaS等)

○様々な移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うことのできるMaaSなどの普及により、すべての人が移動しやすい環境を整備する。

○MaaS(Mobility as a Service)の推進

➢ MaaSの実現に必要なとなる基盤整備の費用等を支援していく。



地域が抱える課題の解決

新しい生活様式への対応 (3密の回避等)	地域や観光地における移動の利便性向上	既存公共交通の有効活用	外出機会の創出と地域活性化	スーパーシティ・スマートシティの実現
-------------------------	--------------------	-------------	---------------	--------------------

○タクシーにおける多様な運賃制度の導入

➢ タクシーの潜在需要を掘り起こす事前確定運賃やサブスクリプション(一括定額運賃等)の取組を進める。

【事前確定運賃：令和元年10月開始】 【新たなタクシー運賃制度】

配車アプリ等で入力された乗降車地の地図上の走行距離と推計所要時間等を踏まえて算出するタクシー運賃



一括定額運賃：タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う制度。

【サービス例：一括定額運賃】



- 2点間で利用可能な回数券を設定
- 運賃も明確で、事前に販売することでタクシーの利用促進を図る。

○超小型モビリティ

➢ コンパクトで小回りが利き、環境性能に優れた超小型モビリティを一部の基準を緩和している。また、自治体、自動車メーカー等をメンバーとした超小型モビリティ関東連絡会議において、その普及促進策を検討。

【モニター調査事例】 東京大学柏キャンパス



【実証事例】 茨城県日立市

➢ 自家用車に依存した生活の地方におけるMaaSモデルの確立を目指し、既存の交通モードとデマンドサービスや自動運転をシームレスにつなぐアプリの提供、およびサービスを支える情報技術基盤の実証。



ひたちBRT



ラストワンマイルデマンド

【新モビリティサービス推進事業】

- ・MaaSの実現に必要なとなる基盤整備費用 (補助率 1 / 2)
- ・キャッシュレス決済の導入に要する費用 (補助率 1 / 3)
- ・混雑情報システムの導入に要する費用 (補助率 1 / 2) 等

1. 生活に必要不可欠な交通の維持・確保

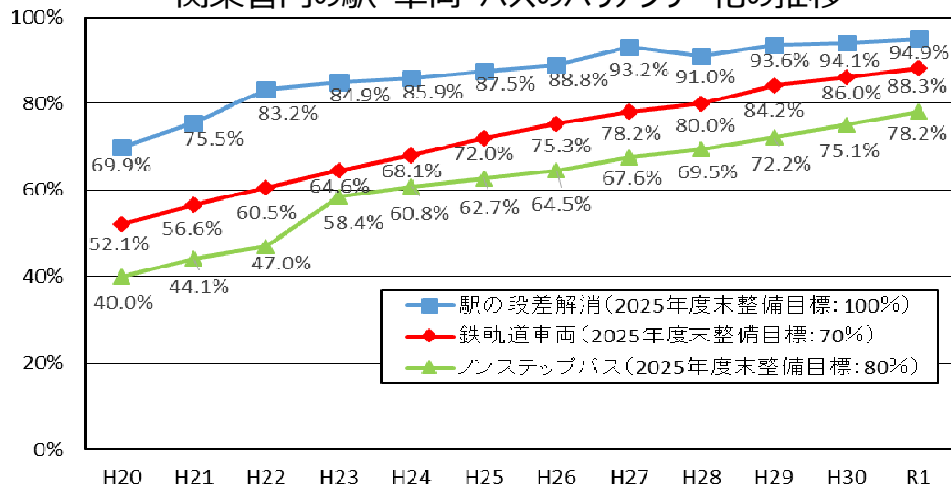
バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

○高齢者、障害者等、誰もが、いつでもどこへでも、安全・安心かつ円滑に移動することができる社会を実現するため、公共交通機関等の一層のバリアフリー化を推進するとともに、自治体による「バリアフリー法」に基づく基本構想及びマスタープラン（移動等円滑化促進方針）の策定を促進する。

○整備目標の達成に向けたバリアフリー化の推進

➤ 次期目標については、**ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進**していく観点から、鉄軌道駅等の各施設等について**地方部を含めたバリアフリー化**の一層の推進（平均利用者数が2,000人以上3,000人未満/日であって基本構想に位置付けられた旅客施設等に関する目標を追加）を図ることとされている。

関東管内の駅・車両・バスのバリアフリー化の推移



➤ 公共交通機関等のバリアフリー化を推進するため、駅やバスターミナル等のバリアフリー化、ノンステップバスや福祉タクシー車両の導入等の経費を支援している。

【地域公共交通バリア解消促進等事業】

□ 補助率：1 / 3、通常車両価格との差額の1 / 2 等



ホームドアの整備



視覚障害者用誘導ブロックの整備



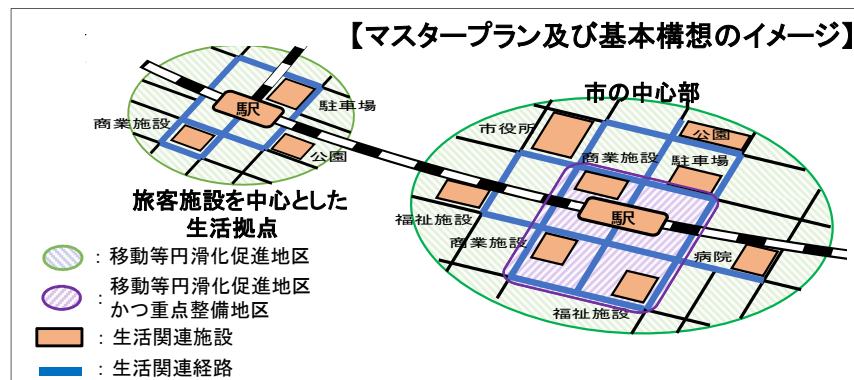
ノンステップバスの導入



UDタクシーの導入

○マスタープラン・基本構想の策定促進

➤ 市町村が策定するマスタープラン・基本構想により、施設単体ではなく、施設間を結ぶ経路を含めた面的なバリアフリー化を推進する。



【地域公共交通バリアフリー化調査事業】

(移動等円滑化促進方針 (マスタープラン) 策定事業、基本構想策定事業)

- マスタープラン又は基本構想の策定に必要な経費を支援
- 補助率：1 / 2

○心のバリアフリーの推進

➤ 移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー」を推進するため、関東運輸局・管内支局において、児童・生徒等を対象に、バリアフリー教室を実施している。



駅での車いす体験

高齢者疑似体験

視覚障害者疑似体験

福祉タクシーでの車いす体験

2. 地域活性化のための観光振興

国内外の観光客を惹きつける滞在コンテンツの造成・充実

○インバウンドのみならず国内観光客にとってもより一層魅力ある観光地域づくりの促進のため、地域に眠る自然・食・文化などの観光資源を磨き上げ、その価値を深く体感・体験できる滞在型コンテンツを造成する。

○地域に眠る観光資源の磨き上げのための環境整備

- 地域で抱える課題の共有、優良事例の横展開及び事業計画の共有等を図るため、DMO相互の連携確保を目的とした意見交換会を開催するなど、連携体制強化を図る。
- 共通テーマに沿ったブロック単位でのDMO意見交換会等を開催し、支援制度の案内や各地域間における多様な関係者との連携により、魅力ある観光資源の磨き上げ等の促進を図る。



○各種補助事業等を活用した地域と連携した観光コンテンツの造成やプロモーション

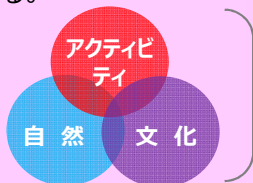
- 新型コロナウイルス感染症を踏まえ、「新たな旅のスタイル」に対応したコンテンツやアドベンチャーツーリズム等の高付加価値・滞在型コンテンツを造成し、旅行者が安心・安全に旅行できる機運の醸成を図り、観光需要の回復、拡大を目指す。

【アドベンチャーツーリズムのモデルツアー造成等事業】

- 日本の本質を体感できるアドベンチャーツーリズムを推進し、新たなインバウンド層の消費機会の拡大に繋げる。



アドベンチャーツーリズム
→ 3つの要素を組み合わせ
わせた旅行形態



【広域周遊観光促進のための観光地域支援事業】

- 「新たな旅のスタイル」に対応するため、観光地域づくり法人（DMO）が中心となり、地域が一体となっていく、調査・戦略策定、滞在コンテンツの充実、受入環境整備、旅行商品流通環境整備、情報発信といった取組に対して総合的に支援。



【訪日グローバルキャンペーン等に対応したコンテンツ造成事業】

- 訪日外国人旅行者の更なる消費拡大を図るため、高付加価値な滞在コンテンツを、地方運輸局とDMOが連携して創出。



【地域の観光資源を活用したプロモーション事業】

- 地方運輸局・自治体・民間事業者等が連携し、デジタルマーケティングの分析結果やプロモーションのノウハウを活用して、地域の観光資源を訴求。



2. 地域活性化のための観光振興 観光地等の受入環境整備

○新型コロナウイルス感染症の影響により、インバウンドの受け入れが困難な中、インバウンド回復までの期間を活用し、観光地等における受入環境整備を進め、ストレスフリーで快適な旅行環境を実現する。

○観光地等における多言語対応等の促進

➢ 観光地や公共交通機関等における多言語対応、無料Wi-Fiの整備等、快適に旅行できる受け入れ環境を整備する。

無料Wi-Fiの整備



トイレの洋式化及び機能向上



多言語表記



全国共通ICカード、QRコード決済等の導入



多言語翻訳システム機器の整備



多言語案内用タブレット端末等の整備



【訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業】

➢ まちなかにおける面的な「まるごとインバウンド対応」や、これらと一体的に行う外国人観光案内所やの機能強化等を集中的に支援する。

○トイレの洋式便器の整備及び清潔等機能向上

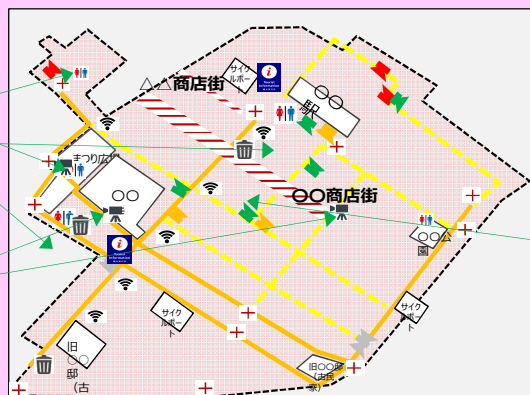
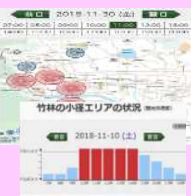


○飲食店、小売店等も含めた地域における多言語対応等



【観光地の「まちあるき」の満足度向上整備支援事業】

○混雑対策の推進



 外国人観光案内所	 Wi-Fi	 公衆トイレ	 主動線
 各種誘導看板	 観光案内板	 キャッシュレス端末、多言語対応機器の集整備	 集中的整備区域
 スマートごみ箱	 混雑の見える化対象地		

○観光地等におけるバリアフリーの促進

➢ 観光地・宿泊施設や公共交通機関等において、段差の解消、バリアフリー客室の整備やエレベーター、UDタクシーの導入など、バリアフリー化を推進する。

出入り口の改修



バリアフリー客室の整備



移動円滑化



【訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業】

○最先端技術を活用したストレスフリーな旅行の実現

➢ 最先端技術を活用し、ストレスフリーな旅行を実現する。

■ プッシュ型情報配信を活用した渋滞・混雑マネジメントによる観光満足度検証事業（神奈川県箱根町）

【事業実施期間】

令和3年6月～令和4年3月

【事業内容】

- 観光客を対象に、夕方以降に使用可能な観光施設のクーポンをスマートフォンにプッシュ型配信等することで、観光客の満足度の向上、観光消費額の拡大を目指す。
- 効果検証により渋滞解消・分散型旅行等に寄与する新たな周遊ルートを開発する。



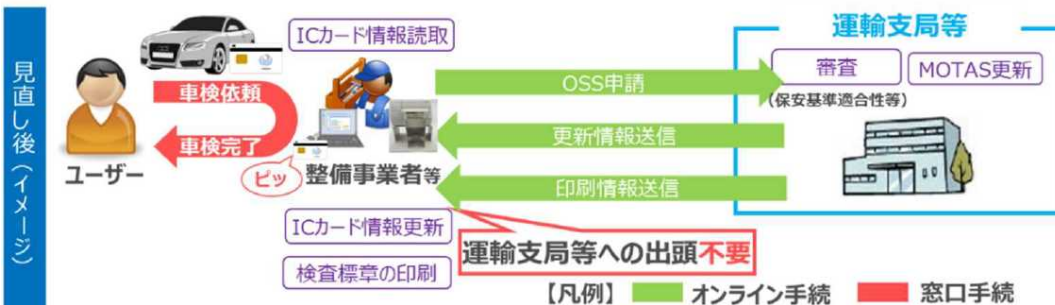
【訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業】

3. 高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化 交通分野のデジタル化・自動運転の推進

- 自動車保有関係手続（登録・検査）のワンストップサービスを更に進めるとともに、車検証の電子化により（令和5年開始）、自動車関連情報の情報連携を進め、関連産業への波及を図る。
- 自動運転について、実用化を目指した実証実験の推進を図る。

○車検証の電子化による自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進

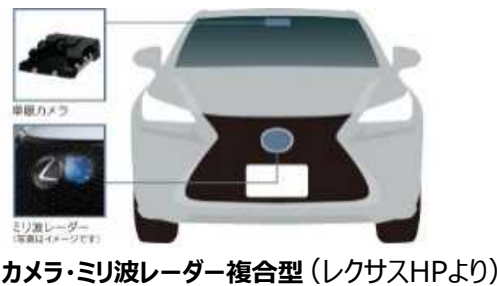
- **車検証の電子化**（令和5年）により、整備事業者等が車検証を受取りのために運輸支局へ出頭することを不要とし、自動車保有関係手続のワンストップサービス化を更に推進するとともに、**電子化された車検証のICタグの空き領域の利活用**を可能とすることで、自動車関連情報の連携を推進する。



○先進技術を活用した自動車の安全性の確保（特定整備）

- 衝突被害軽減ブレーキなどの先進技術を搭載した自動車や、自動運転車の整備を行うに当たって、その確実な実施を担保するため、令和2年4月より特定整備事業の認証を必要とすることとされた。
- 特定整備事業制度の周知とあわせ、必要な整備主任者への講習や、環境整備への支援を実施している。

先進技術の例（衝突被害軽減ブレーキ）



○自動運転車、自動配送ロボットへの対応

- 渋滞の解消、高齢者等の移動手段の確保、運転安全性の向上などが期待される自動運転車について、道路運送車両の保安基準に基づく基準緩和制度の活用を促し、実証実験を可能とする環境整備を進める。



- 導入が期待される自動配送ロボットについても、基準緩和制度の活用を促し、実証実験のための環境整備を進める。



（横須賀市報道発表資料より）

➢ 実証実験の実例

- 【茨城県】 境町
- 【埼玉県】 飯能市
さいたま市
深谷市
- 【東京都】 新宿区
丸の内
羽田空港
- 【神奈川県】 藤沢市
横浜市
- 【群馬県】 前橋市
渋川市

3. 高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化 首都圏における都市交通ネットワークの充実

○都市鉄道は、大都市における社会経済活動を根幹で支える主要なインフラであることから、路線間の連絡線の整備や相互直通化等を推進し、都市鉄道ネットワークの充実や利便性向上を図り、大都市の活性化や競争力の強化を進める。

○神奈川東部方面線の整備

- 都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化を進め、既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ、都市鉄道ネットワークの一層の充実を図る。

事業概要

【神奈川東部方面線】

	(相鉄・JR直通線)	(相鉄・東急直通線)
整備区間	西谷駅～羽沢横浜国大駅(約2.7km)	羽沢横浜国大駅～日吉駅(約10.0km)

【時間短縮効果】	整備前⇒整備後	(短縮時間)	(乗換回数)
二俣川駅～新宿駅	59分⇒44分	(約15分短縮)	[1回⇒0回]
大和駅～新横浜駅	42分⇒19分	(約23分短縮)	[1回⇒0回]
海老名駅～目黒駅	69分⇒54分	(約15分短縮)	[2回⇒0回]
湘南台駅～新横浜駅	49分⇒23分	(約26分短縮)	[1回⇒0回]



空港アクセス鉄道の整備

- 羽田空港の鉄道アクセスについては、JR東日本が羽田空港アクセス線東山手ルート・環境影響評価手続を実施し、京急電鉄が京急空港線引上線の設計に着手するとともに、関係者との調整を進めている。今後、両プロジェクトの特性を活かしながら、空港アクセス鉄道の利便性が全体として向上するよう取り組んでいく。

〈羽田空港アクセス線東山手ルート〉



【効果】
東海道線を経由して羽田空港と多方面とのアクセス利便性が向上。

【参考】
東京駅～羽田空港

東京～羽田空港	所要時間	乗換
東京丸の内線	約28分	1回(浜松町)
京浜東北線	約33分	1回(品川)
東山手ルート	約18分	なし

〈京急空港線引上線〉



【効果】
京急品川駅～羽田空港間の運行本数増発を通じて、アクセス利便性が向上。

京急品川駅～羽田空港の運行本数
現6本/時 ⇒ 9本/時

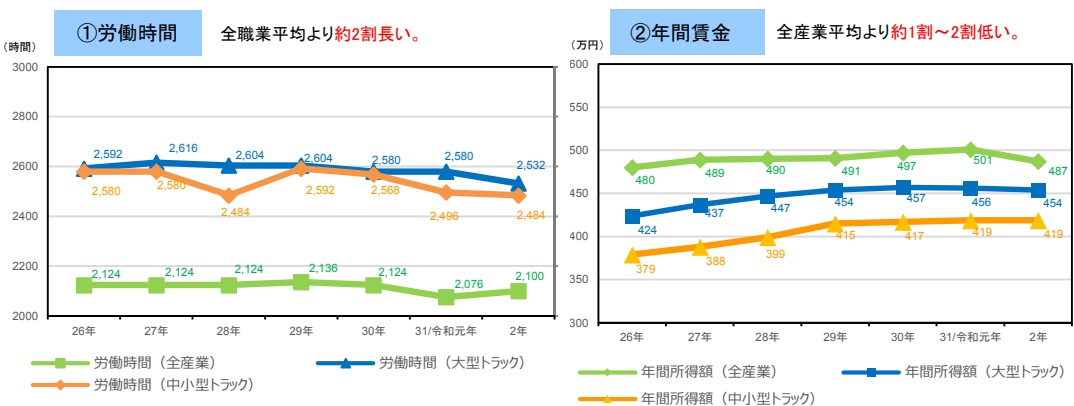
※引上線は車両入換え等を行う専用線。

3. 高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化 物流機能の確保・効率化

○トラックドライバー不足が深刻化するなか、輸送の効率化や取引環境の改善に、荷主・トラック事業者が協力して取り組むための環境整備を行う。また、内航船員の確保・定着のための取組も行う。

○トラック運送業の取引の適正化

➢ トラック運送業は他産業に比べ長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻であり、働き方改革による労働条件を改善する必要がある。



○荷主とトラック事業者による取引環境の改善

- 荷主・トラック事業者の双方が、荷待ちの発生やドライバーの長時間労働についての問題意識を共有し、業務内容の見直しに取り組むため、ガイドラインを作成し、協議会等を通じて認識の共有を図っている。
- また、輸送品目別のガイドラインを作成し、関係する荷主・トラック事業者の協力強化を更に進めている (例：加工食品・建設資材・紙パルプ)

○ホワイト物流推進運動

➢ 荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減など、トラック輸送に係る効率化や取引環境の改善に資する取組を実施することを自主行動宣言し、よりよい労働環境の実現を目指す運動を進めている。



○トラック法に基づく標準運賃の浸透

➢ トラック輸送の標準的な運賃が告示 (R 2. 4) されたことを受け、説明会等を通じてトラック事業者・荷主に対して周知活動を実施している。

○物流効率化

➢ 省力化及び環境負荷低減を推進するため、物流総合効率化法に基づき、「2以上の者の連携」による物流効率化の取組を支援。

支援対象となる流通業務総合効率化事業の例

輸送網の集約

非効率・分散した輸送網 → 効率化された輸送網

輸配送の共同化

低稼働率による個別納品 → 高稼働率な一括納品

モーダルシフト

長距離トラック輸送 → 鉄道・船舶等を活用した大量輸送

大臣認定

支援措置

- ・ 計画策定経費・運行経費の補助
- ・ 輸送連携型倉庫への税制特例
- ・ 施設の立地規制に関する配慮

(主に中小企業向け) 等

□ 総合効率化計画の策定のための調査や、認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化の、初年度の運行経費に対する支援を実施。

○内航船員の確保に向けた取組

➢ 関東運輸局においては、内航船員の高齢化が顕著な状況の中、若手船員の教育・育成・就職の機会の確保や、船員の定着を図るため労働環境の整備を行い、安定的な海上輸送の確保に取り組んでいる。



めざせ!海技者セミナー

船員のハローワーク窓口

船員の仕事の魅力を発信 (出前授業)

4. 安全・安心が確保された持続可能でグリーンな交通の実現 運輸分野における防災・減災/災害時の対応

- 頻発化、激甚化する災害に備え、鉄道分野をはじめ、防災・減災に向けた備えを着実に実施する。
- 災害発生時には、被災地方公共団体等と連携して、被災状況の迅速な把握に加え、災害物資の円滑輸送や代替交通手段の確保に迅速に対応する。

○鉄道の防災対策（防災・減災、国土強靱化）

- 大規模地震に備え、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。
- 頻発化・激甚化する豪雨による橋梁の被害、鉄道に隣接する斜面からの土砂流入対策を推進する。
- 駅の出入口等の浸水対策を推進する。

高架橋の耐震補強（鋼板巻き）



落石等防止設備（法面固定）



- 地域鉄道等において、予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策を行う。

橋梁の老朽化対策（重防食塗装）



○運輸防災マネジメント

- 運輸事業者において経営トップ自らが安全管理体制に積極的に関与しリーダーシップを求めるために実施する「運輸安全マネジメント制度」に、「防災体制の構築と実践」を求める、「運輸防災マネジメント」を推進（R2～）
- この指針となる「運輸防災マネジメント指針」が策定されたことから、整備局、気象台と連携して、セミナー等を開催し、運輸事業者の防災力向上を図る。

○被災状況把握のための体制整備、災害応急対策への技術的支援

- 災害発生時には、プッシュ型で緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）を自治体災害対策本部に派遣し、被災自治体の要請に迅速に対応する。

【TEC-FORCEの活動概要】



地域ニーズの把握（都県へのリエゾン派遣）



被災状況の迅速な把握

○災害物資の迅速・円滑な輸送/代替交通手段の的確な確保

- 緊急支援物資拠点の強化を図るため、民間物資施設の活用を図るほか、各都県における災害物資物流の準備状況の把握などを目的に、各都県で「支援物資物流システム連絡会」（都県、物流関係者、運輸局）を開催している。
- ・管内8都県は、倉庫協会及びトラック協会との間で、災害時の物資の保管、輸送に係る協定を既に締結済。
- 鉄道が長期に運休した場合において、都県単位で確立した関係者間の連絡・協力体制を活用しつつ、バスによる円滑な代行輸送の確保を図る。



緊急物資輸送支援（支援物資拠点の確保）



代替輸送バスの確保

4. 安全・安心が確保された持続可能でグリーンな交通の実現 運輸の安全確保

○運輸事業において、安全な輸送を確保することは最大の使命であることから、事業者の安全意識を向上させ、事故防止を図るとともに、最前線の機関として、法令の遵守状況を、監査等を通じて確認する。

○自動車運送事業の安全確保

➢ 「事業用自動車総合安全プラン2025」に掲げられた削減目標や講ずべき施策を踏まえ、関東地域事業用自動車安全対策会議において、関東地域における「事業用自動車交通事故削減目標」や「事業用自動車安全施策」を策定し、主に以下の取組を推進する。

- ・ 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等の悪質な法令違反の根絶
- ・ ICT、自動運転等新技術の開発・普及促進
- ・ 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化 等

○バス・タクシー・トラック事業者への監査

- バス・タクシー・トラック事業における輸送の安全を確保するため、法令遵守の状況について、事業者に対する監査（立入検査）を実施。違反が確認された場合には、法令に基づく処分を実施。
- 貸切バスについては、軽井沢スキーバス事故を受け、貸切バスの安全対策を総合的に強化しており、これらの監査等に加え、街頭監査を実施するなどにより、輸送の安全確保を担保。



【令和2年度監査件数】

- 乗合バス . . . 50 件
- 貸切バス . . . 53 件
- タクシー . . . 133件
- トラック . . . 398件

○街頭検査による違法車両、無車検車対策

- 警察と連携して、街頭検査を実施し、不正改造車両や無車検車のドライバーに対して、直接指導・警告を実施。



○運輸安全マネジメント

- 運輸事業者が経営トップ等のリーダーシップの下、会社全体が一体となった自主的な安全管理体制の構築・運営がなされるよう、安全統括管理者（役員クラス）の選任及び安全管理規程の作成を義務付け。
- 運輸局の評価チームが事業者に赴き、経営トップに対するインタビューを通じて、輸送の安全に関する取組状況を確認・評価し、継続的改善に向けて助言を実施。（R2年度：鉄道4者、自動車106者、海事11者）



○危険なバス停への対策

- 各運輸支局では、危険なバス停（※）を抽出し、バス事業者、警察、道路管理者、地方自治体等の協力を得て安全上の優先度の判定を実施。
- 定期的に合同検討会を開催し、各バス停に係る安全対策の検討状況や対策実行の進捗状況等について、関係者間で情報共有を行っている。

○危険なバス停（抽出）

- バスがバス停に停車した際、「交差点又は横断歩道」や「それらの前後5メートルの範囲」に、その車体がかかるバス停
- 安全上の優先度判定件数（関東管内：令和3年3月末）
2,516件 ※全バス停101,869件

○外国船舶への寄港国検査(PSC)、運航管理監査・船員労務監査の実施

- 外国船舶の寄港時に、安全上、環境上の国際基準への適合状況を確認する寄港国検査（PSC）を実施。
- 内航船（旅客船・貨物船）の運航管理や船員労務上の監査を実施。

【令和2年度監査件数】

- PSC . . . 283件
- 旅客船 . . . 50件
- 貨物船 . . . 26件
- 労務監査 . . . 164件



4. 安全・安心が確保された持続可能でグリーンな交通の実現 運輸部門における地球温暖化対策の加速化

○2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、運輸部門におけるCO2排出量の8.6%（我が国全体の1.6%）を占める自動車からの排出量削減に向け、自動車の電動化を加速するため、次世代自動車の普及促進に向けた支援を行う。

○環境対応車の普及促進

- ▶ 我が国のCO2排出量の20%弱を占める自動車分野において、自動車の環境性能の向上は、CO2削減のための主要な対策であるとともに、大気汚染対策としても重要である。
- ▶ 電気自動車や燃料電池自動車などの次世代自動車の、運送事業者における導入を促進するため、地域の計画と連携し、環境に優しい自動車の集中的導入・買い換え促進を支援している。

【地域交通グリーン化事業】

概要	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達
補助上限	車両・充電設備等価格の1/3	車両・充電設備等価格の1/4~1/5	通常車両との差額の1/3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス等 	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー 	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック 

【導入事例】



▶ 電気バス



▶ 充電設備



▶ 電気タクシー

○エコカー減税

- ▶ 世界最先端の我が国の燃費基準への達成度合いに応じて、自動車重量税等の税額を減免することにより、環境性能に優れた自動車の普及を促進している。

【エコカー減税(自動車重量税)】

乗用車 (家用・タクシー)	令和3・4 年度	令和12年度燃費基準					電気自動車等 ※1
		60%	70%	75%	85%	90%	
自動車重量税		▲25%		▲50%		免税	免税※2

重量車 (トラック・バス)	令和3・4 年度	平成27年度燃費基準					電気自動車等 ※1
		未達成	達成	105%	110%	115%	
自動車重量税		対象外	▲50%	▲75%	免税	免税※2	

※1 電気自動車等とは、乗用車においては、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、グリーンディーゼル乗用車（一部要件見直し）を指し、重量車においては、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す。
※2 初回継続検査についても免税。

○グリーンスローモビリティの活用促進

- ▶ 高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの普及を同時に進められる「グリーンスローモビリティ」の推進を行っている。
- ▶ グリーンスローモビリティの活用に向けた実証調査を希望する地方公共団体へ車両を無償貸与や外部専門機関による助言支援を行っている。

【導入事例】

東京都豊島区（バス事業）

運行主体: WILLER EXPRESS (株)
※豊島区より委託
運行地域: 池袋駅周辺
運賃: 一回券(大人) 200円
車両: eCOM-10
運行体系: 路線定期運行
運行開始: 2019年11月27日



東京都町田市（自家用有償旅客運送事業）

運行主体: 社会福祉法人悠々会
運行地域: 鶴川2・5・6丁目団地と
鶴川団地センター名店街との間
利用対象: 団地に居住する高齢者
(登録制)
登録料: 年間 500円
車両: ゴルフカート
運行開始: 2019年12月3日

