

# K-style

～関東運輸局施策集2023～

国土交通省 関東運輸局

2023年7月

公共交通における新型コロナ・燃油価格高騰の影響と対応	1
観光分野における新型コロナの影響とポストコロナを見据えた対応	2
関東管内都県の地方創生臨時交付金の主な活用状況について（令和4年度）	3
<u>1. 生活に必要不可欠な交通の維持・確保</u>	
・地域公共交通の持続可能性の確保	4
・ポストコロナ時代の地域公共交通の再構築（リ・デザイン）	5
・質の高いモビリティの実現（MaaS等）	6
・バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進	7
<u>2. 地域活性化のための観光振興</u>	
・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	8
・観光地等の受入環境整備	9
<u>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</u>	
・交通分野のデジタル化・自動運転の推進	10
・首都圏における都市鉄道ネットワークの充実	11
・物流機能の確保・効率化	12
<u>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</u>	
・運輸分野における防災・減災／災害時の対応	13
・運輸の安全確保	14
・運輸部門における地球温暖化対策の加速化	15

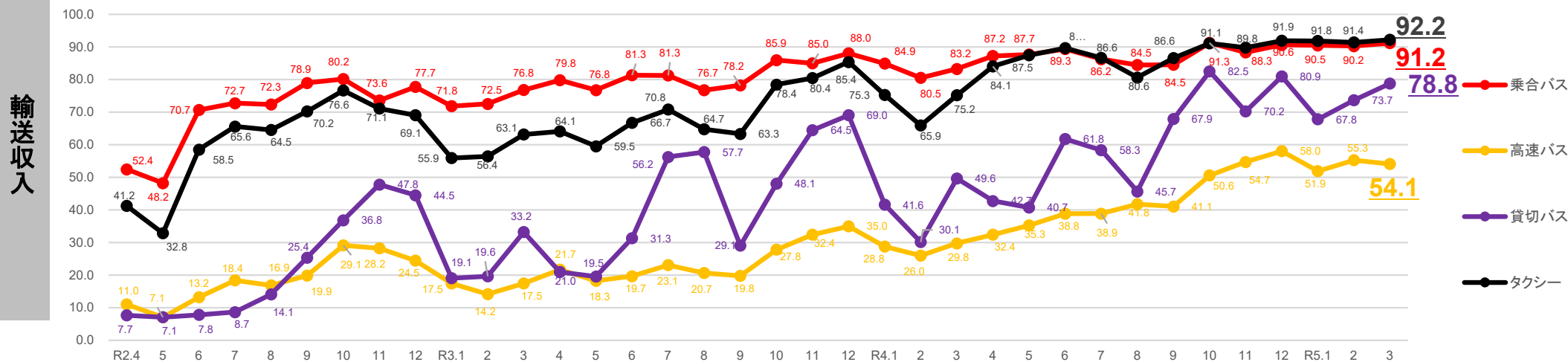
# 公共交通における新型コロナ・燃油価格高騰の影響と対応

## ○新型コロナウイルス感染症・燃油価格高騰による影響（運送収入/2019年同月比）

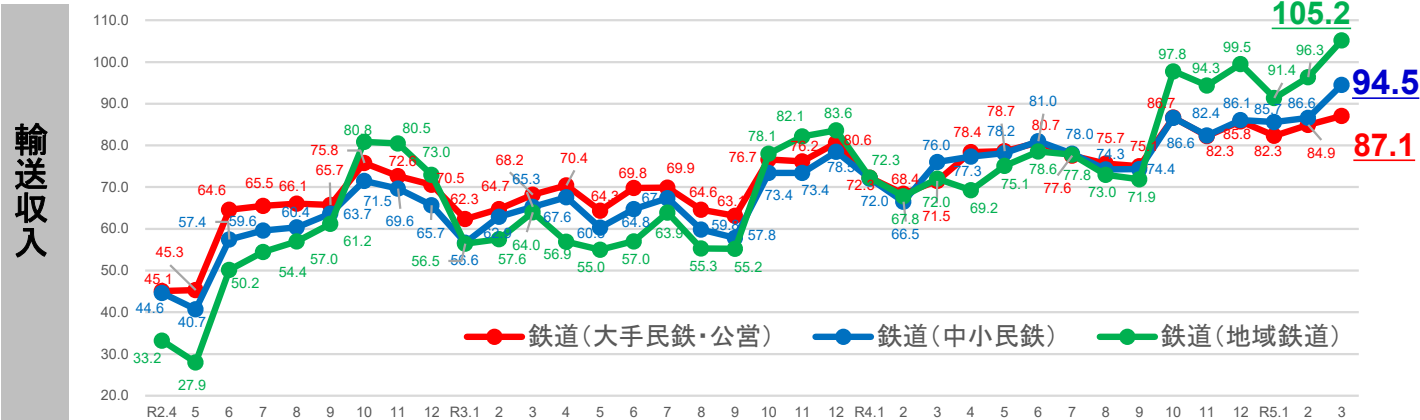
➤ コロナ禍の自粛緩和や旅行支援等の影響で、令和4年後半から**全体的に回復傾向が続いている。**

関東運輸局管内

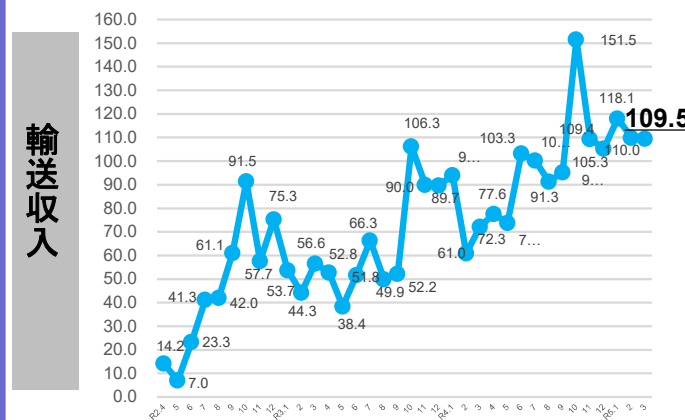
### 旅客自動車運送事業者



### 鉄道事業者



### 旅客船(離島航路)事業者



## これからの地域交通

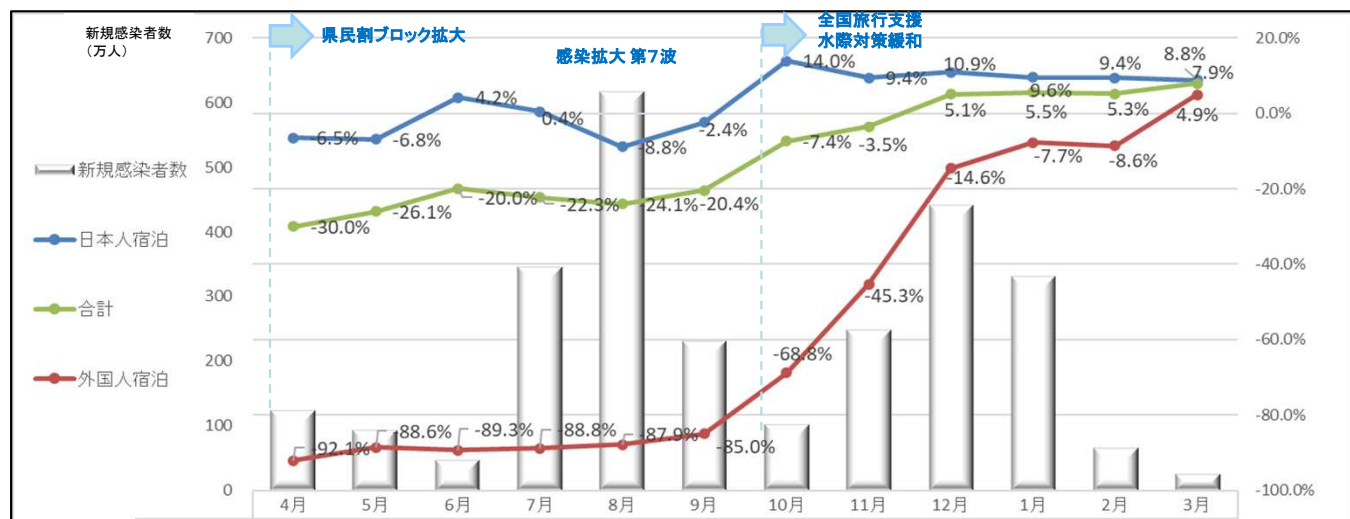
- 今年度、改正地域交通法の施行が予定されるなか、コロナ禍で疲弊した**地域公共交通の再構築**が各地で急がれている。
- これを受けて、ローカル線やバス、タクシーの再構築に関する仕組みが創設・拡充され、関東運輸局としても地方自治体・交通事業者、地域の多様な関係者と「**連携・協働**」した取組みを進めている。

# 観光分野における新型コロナの影響とポストコロナを見据えた対応

## ○新型コロナウイルス感染症による影響（ 都県別 延べ宿泊者数 2019年比増減率 ）

- 関東運輸局管内の延べ宿泊者数は、緊急事態宣言の解除後、需要喚起策もあり、2021年から後半から回復基調にある
- 2022年も、年初のまん延防止等重点措置により回復に遅れも見られたが、総じて改善がみられ始めている。
- 2022年10月からの全国旅行支援および、水際対策緩和策後、順調にインバウムの回復がみられる。

## ●直近(12ヵ月)の推移(対2019年比増減率)



事業継続への支援を継続するとともに、宿泊施設を中心とした観光地の面的な再生への取組や、地域の稼げる看板商品の創出など、旅行需要の回復に向けた地域の観光資源の再生を支援。

## ○地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化

### 【観光地再生・高付加価値化事業の拡充】

- 地域一体となった面的な宿泊施設の改修、廃屋撤去等による観光地の再生・高付加価値化を促進するため、以下の点を拡充
  - 複数年度（2～3年）にわたる支援の実施
  - 観光施設改修の補助上限引き上げ
  - 面的DX化（地域一体でのキャッシュレス化等）を補助メニューに追加



**計画例：栃木県益子町**  
古民家を、非日常と歴史的な文化を体験できる施設へと改修し、益子の雰囲気に沿った、和テイスト（シック）に整備。陶器の町という地域の強みを中心に新しいコンテンツ（カフェ・スイーツ・雑貨）を掛け算することで、回遊性向上による滞在時間延長、消費額の増加を実現するような取組を実施。

## ○インバウムの地方誘客や消費拡大に向けたコンテンツ造成支援事業

- 本格的な再開が見込まれるインバウムの地方への誘客や、地方での観光消費拡大を促進するため、観光事業者が連携して、地域に根差した観光資源の一つ一つを、インバウンド向けに磨き上げる取組を支援する。



# 関東管内都県の地方創生臨時交付金の主な活用状況について(令和4年度)

## 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」等による事業者支援

▶ 新型コロナウイルス感染症に加え、原油価格・物価高騰の影響に対応するため、令和4年5月に「コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分」が創設され、さらに同年9月に「電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金」を創設し、厳しい状況に置かれている運輸・交通事業者等を後押しすべく、関東運輸局からも協力の要請を行う等、地方自治体によるさらなる支援が実施された。この他、山梨県においてもタクシー・運転代行利用券の支援や電気タクシーの購入補助事業に活用されている。

### ■東京都

- 運輸事業者向け燃料費高騰緊急対策事業（3,000,000千円）  
中小の運輸事業者に対し、以下のとおり支給。  
支援額：営業用の貨物車（2.3万円/台）  
          営業用の軽貨物車（8千円/台）  
          路線バス1台当たり3.5万円（大手企業含む）

### ■千葉県

（支援内容）

- 地域公共交通感染防止対策事業（120,000千円）  
感染予防対策の取り組みを引き続き支援。  
支援額：乗合バス（6万円/台）、地域鉄道（5万円/駅）  
          タクシー（保有車両数に応じて8千円～48万円）
- 貨物運送事業者燃料高騰対応支援事業（2,000,000千円）  
厳しい経営状況にある中小貨物事業経営への一時支援。  
支援額：貨物自動車（2.3万円/台）  
          軽貨物自動車（8千円/台）

### ■茨城県

- 交通事業者等原油価格高騰緊急支援事業（90,000千円）  
鉄道、バス、タクシー及び自動車運転代行の各事業者に対して支援。  
支援額：地域鉄道（年間走行距離等をもとに計算した額）  
          乗合バス（3万円/台）、貸切バス（1万円/台）  
          タクシー（1万円/台）※運転代行（5千円）
- 貨物運送事業者燃料価格高騰対策事業（836,000千円）  
中小貨物運送事業者に対して支援。  
支援額：一般・特定貨物自動車（2万円/台）  
          貨物軽自動車（8千円/台）

### ■神奈川県

（支援内容）

- 貨物運送事業者への燃料価格高騰に対する支援（2,466,520千円）  
中小貨物運送事業者に対し、燃料価格高騰分の一部を支援。  
支援額：営業用貨物自動車 2.3万円/車両  
          営業用貨物軽自動車 8千円/車両
- 地域公共交通事業者への燃料価格高騰に対する支援（351,050千円）  
一般乗合バス事業者やタクシー事業者に対して支援。  
支援額：バス 3.5万円/車両 タクシー 1.2万円/車両

### ■埼玉県

（支援内容）

- 県内地域公共交通事業者への支援（428,800千円）  
県内の乗合バス及びタクシー事業者の運行継続を支援するため、燃料費高騰の影響分を補助。
- 県内観光関連事業者への支援（293,065千円）  
県内の貸切バス事業者に対し、経営支援のための補助（15万円/台）を行うとともに、バス利用の需要喚起を図るため、県内観光関連事業者が行うバスツアーの造成に対し補助。

### ■栃木県

- 地域公共交通等支援事業（予算額 469,000千円）  
交通事業者等の事業継続に支援。  
支援額：乗合バス（40万円/台）  
          貸切バス（20万円/台）  
          タクシー（5万/台）
- 貨物自動車運送事業者緊急支援事業費（482,400千円）  
県内貨物自動車運送事業者に対する支援。  
支援額：2万円/台（一般及び特定貨物自動車運送事業）  
          8千円/台（貨物軽自動車運送事業）

# 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

○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。
- 自治体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



## 【埼玉県飯能市】

※地域公共交通特定事業（地域旅客運送サービス継続事業）

●乗合バス事業者が運行する2路線が人口減少により利用者が極めて少ない状況であったことから、R3年度に市に対し路線維持が困難である旨申し出があった。今後も沿線住民の日常的な移動を叶えていく必要があることから、地域旅客運送サービス継続事業を活用して当該路線の再編を実施。公募により継続事業者を選定し、地域との検討会を経て、R4年度からワゴン車両と大型バスによる実証運行を実施、R5年度から本格運行に移行。

**対象エリア**

埼玉県  
飯能市

①原市場（中藤・中沢）地区  
②南高麗地区

	①原市場（中藤・中沢）地区	②南高麗地区
再編前	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長大路線（駅直通、幹線と並走）</li> <li>・大型バス運行</li> <li>・毎日運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎日運行</li> <li>・大型バス運行</li> <li>・一部幹線と並走区間あり</li> </ul>
再編後	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線短縮（幹線と接続）</li> <li>・大型バスとワゴンの併用</li> <li>・朝夕は毎日、昼は週3日運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・週3日運行（本数増）</li> <li>・ワゴン運行</li> <li>・公共交通が不十分な地域への路線設定</li> </ul>

◇公募期間  
R4.3.7～R4.3.23

◇実証運行  
R4.9.1～

◇本格運行  
R5.9.1～

◇計画期間  
R5.9.1～R9.3.31

\*運行事業者は、従前と同じ国際興業(株)

前

後

幹線と接続（路線短縮）

地域地点に接続（路線短縮）

幹線と並走

1日5便（毎日）

公共交通が不十分な地域

需要の多い朝のみ駅直通（大型バス）

1日7.5便（月・水・金）

路線設定

## ○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）

- 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



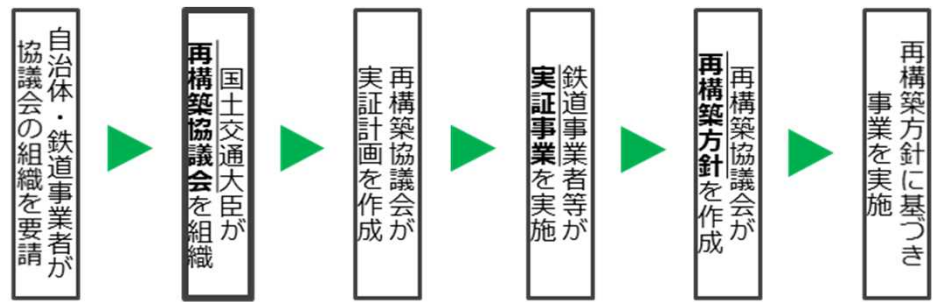
# 1. 生活に必要不可欠な交通の維持・確保 ポストコロナ時代の地域公共交通の再構築(リ・デザイン)

○ 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化し、あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働＝「共創」**を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**することが必要。

## ➡ 令和5年地域交通法の改正（4月21日成立）

### ○ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- 国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。 <予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※ J R各社は、引き続き J R会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

### 【地域公共交通再構築調査事業】

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。（令和4年度創設）

- **補助対象事業者**：協議会又は自治体
- **補助対象経費**：協議会の運営費用、線区評価のための調査費用、鉄道輸送の高度化に向けた検証等の実証費用
- **補助率**：補助対象経費の1/2以内（協議会運営・調査費用：あわせて上限1,000万円、実証事業：上限5,000万円）

### ○共創モデル実証プロジェクト

➤ 地域の多様な関係者の「共創」（連携・協働）により、地域公共交通ネットワークの「リ・デザイン」（再構築）を進め、利便性・持続可能性・生産性を高める取組を支援。（令和4年度創設）

#### 【令和5年度共創モデル実証プロジェクト】

##### 1) 共創モデル実証運行事業

- **補助対象事業者**：交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会等
- **補助対象経費**：データ収集・分析経費、システム構築・車両導入等経費、実証運行に要する経費等
- **補助率・上限額**：補助対象経費の2/3（上限1億円）

##### 2) 人材育成事業

- **補助対象事業者**：地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、交通関係団体、まちづくり団体等の民間事業者、NPO法人等
- **補助対象経費**：地域交通分野におけるプロデュース・コーディネート人材育成に関する取組実施経費
- **補助率・上限額**：定額（上限3,000万円）

プロジェクトイメージ（他分野共創の例）

事業に関与 自治体・金融機関 共創モデル実証プロジェクト

#### 【令和4年度共創モデル実証プロジェクト採択事例】

関東管内では3件（全国で15件）が採択された。

- 前橋市【介護×交通】** タクシー事業者と福祉事業者が連携し、デジタル技術を活用した配車システムを導入しつつ、送迎業務を効率化する。
- さいたま市【買い物等×交通】** 自家用車依存が進む郊外住宅地でAIオンデマンド交通の実証。目的地施設となる商業施設やクリニック等と連携。
- 川崎市【まちづくり×交通】** 交通不便の解消を図るため、デマンド交通を活用した実証。拠点での賑わい創出、地域との連携を通じてスポンサーを募る。

# 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

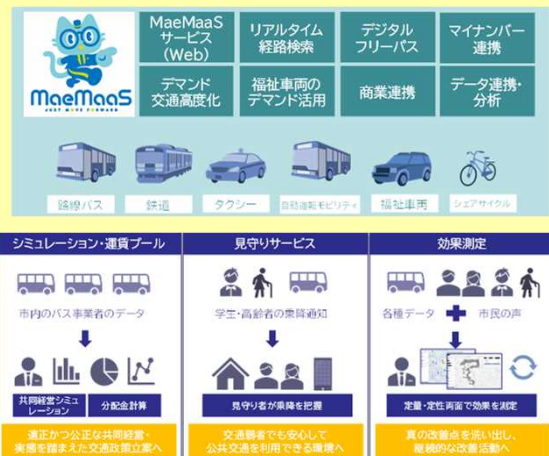
➢ MaaSの実現に必要な基盤整備の費用等を支援する。



### 【導入事例】前橋市

R4年度には、「MaeMaaS」高度化事業として、乗合バス共同経営の導入拡大に向けた各種シミュレーション・運賃プール分配機能の構築・実証、交通弱者（高齢者や学生等）に対する見守り機能の提供、共同経営や見守りサービス等に対する定量・定性両面での効果測定を実施した。

（スマホ向けWEBサービス「MaeMaaS」は2023年3月15日より「GunMaaS（群馬県MaaS）」へとリニューアル）



### 【新モビリティサービス推進事業】

- ・日本版MaaS推進・支援事業（補助率 1 / 2）
- ・新型輸送サービス導入支援事業（補助率 1 / 3）
- ・地域交通キャッシュレス決済導入支援事業（補助率 1 / 3）
- ・地域交通データ化推進事業（補助率 1 / 2）
- ・混雑情報提供システム導入支援事業（補助率 1 / 2）
- ・新モビリティサービス事業計画策定支援事業（補助率 1 / 2）
- ・マイナンバーカード活用型交通サービス導入支援事業（補助率 1 / 2）

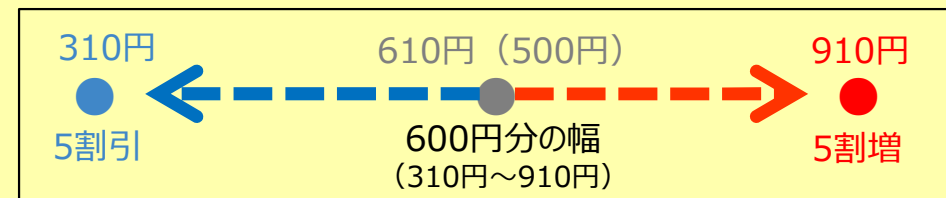
## ○タクシーにおける多様な運賃制度の導入

➢ タクシーの潜在需要を掘り起こすダイナミックプライシング（事前確定型変動運賃）の取組を進める。

### 【事前確定型変動運賃：令和5年7月開始】

配車アプリ等を通じ、需給に応じて柔軟に運賃を変動（5割増から5割引の範囲内）にさせることを可能とする運賃で、かつ変動運賃の平均額が変動前の運賃幅に収まるような方法により算定される運賃制度。

【東京・武三地区で初乗り500円を採用しているタクシー会社の場合】

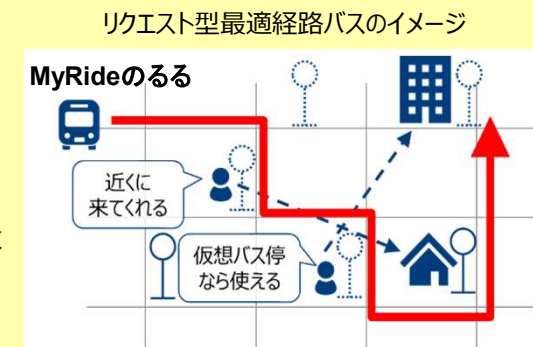


## ○AIデマンドバスなど最新技術を活用した公共交通の高度化

➢ 様々な移動需要を公共交通で取り込むため、公共交通の移動サービスを高度化し、その利便性・効率性の向上を図る。

### 【導入事例】AIデマンド交通（高萩市・茨城交通・みちのりホールディングス）

利用者のリクエスト（出発・目的地、時間等）に応じてAI（人工知能）が最適な経路とダイヤを自動生成。標柱バス停に加えて、標柱がない「仮想バス停」を細かく設定し、出発・目的地に近いバス停まで歩いてもらうことで、ドアtoドアよりも効率的な経路とする。利用者のニーズを満たしつつ、より多くの相乗りを発生させて、生産性の向上を目指している。



出典：株式会社みちのりホールディングス



# 1. 生活に必要な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

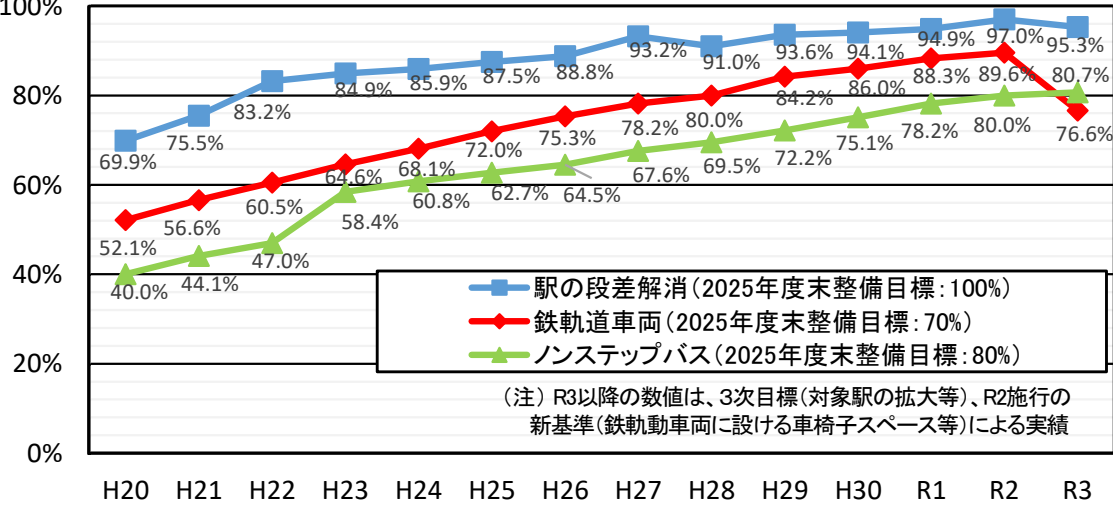
○高齢者、障害者等、誰もが、いつでもどこへでも、安全・安心かつ円滑に移動することができる社会を実現するため、公共交通機関等の一層のバリアフリー化を推進するとともに、自治体による「バリアフリー法」に基づく基本構想及びマスタープラン（移動等円滑化促進方針）の策定を促進する。

## ○旅客施設・車両等のバリアフリー化の推進

➢ 鉄道駅のエレベーター、エスカレーター、ホームドアの整備は全ての利用者が受益するとの観点から、鉄道駅バリアフリー料金制度（一部の鉄道事業者が届出済）も活用し、バリアフリー化を加速化する。あわせて、地方部の旅客施設等についても、バリアフリー化を一層推進する。



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する。

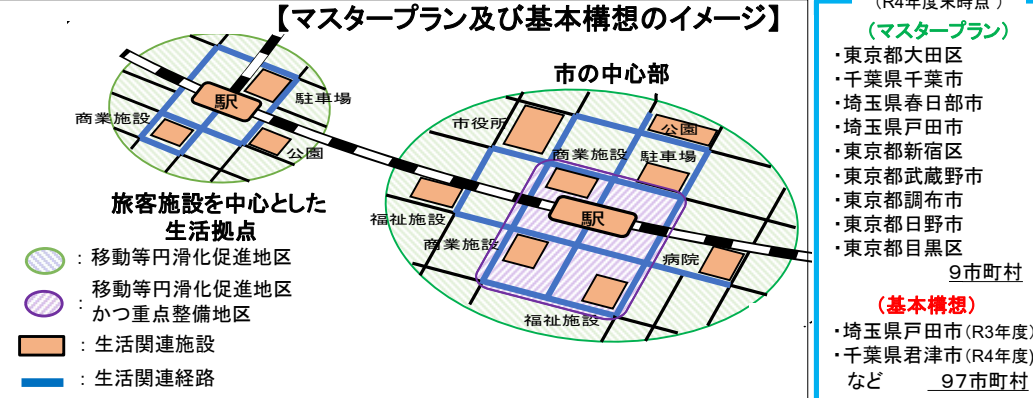
### 【地域公共交通バリア解消促進等事業】

□ 補助率：1 / 3、通常車両価格との差額の 1 / 2 等



## ○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 (上限500万円)

## ○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。



## 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

### ○ポストコロナを見据えた新たなコンテンツ形成

ポストコロナを見据えた新たなコンテンツ形成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を促進するため、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・体験できるコンテンツを造成する。

**【江戸街道プロジェクト】** ▶ 日本橋を起点とする五街道周辺にある魅力的なコンテンツを「江戸街道」という統一テーマで、新たにブランディングすることで効果的に国内外へ発信し、広域観光へ誘客促進を図る取組。

#### 「江戸街道プロジェクト」ロゴマーク

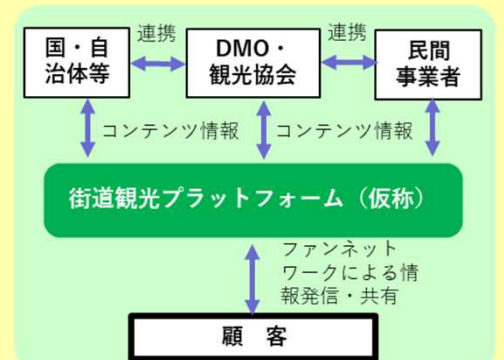
▶ 『江戸街道プロジェクト』のロゴマークのデザインは、世界を表す円環と街道を5色のラインで表すことにより、地域それぞれが歴史から未来に向けて発展していく姿をイメージしている。



#### 「江戸街道プロジェクト」の推進で目指すべき姿

▶ 地域の観光コンテンツや街道プロモーションツールを集約し、広域関東における街道観光の情報発信を一元化するプラットフォームを構築し、関係者が容易に情報発信、共有できる体制を作る。

- ◆ BtoC：一方向な情報発信にとどめず、双方向ファンネットワークの仕掛けづくり
- ◆ BtoB：地域の関係者が繋がる場としての機能構築



「江戸街道プロジェクト推進ビジョン2023」一部抜粋

### 【地域観光資源のサステナブルな活用促進】

▶ 観光による地域の持続性への貢献を体感でき、魅力ある滞在・体験の地域拠点づくりと地域資源の保全を両立する好循環の仕組みづくりを支援。

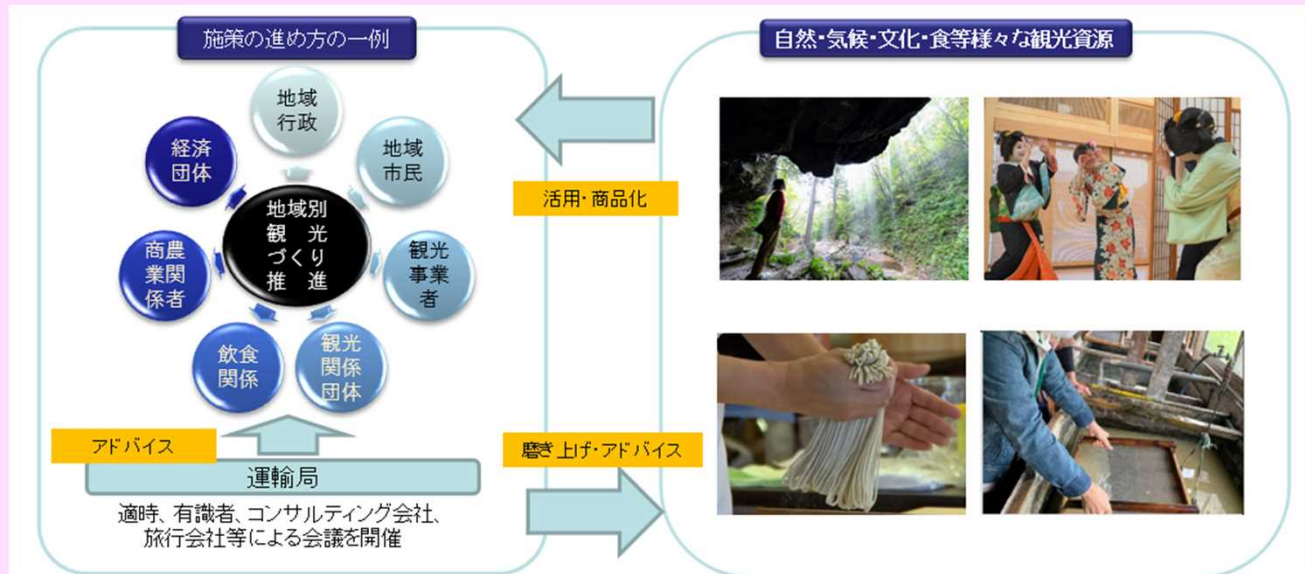
### 【広域周遊観光のための観光地域支援事業】

▶ 地方部への誘客を図りつつ、国内外の旅行者の各地域への周遊を促進を目的とした、取組に対して総合的な支援を行う。

### 【レガシー形成事業】

▶ 将来にわたって国内外から旅行者を惹きつけ、継続的な来訪や消費額向上につながるように、地域と連携しながら、レガシーとなる観光資源形成に関する調査や結果を踏まえた計画・作成などを行う。

### 【観光資源の磨き上げによる持続可能な観光地域づくり】



## 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

### ○ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業

観光地・宿泊施設・公共交通機関の各場面において、ストレスフリーで快適な旅行を満喫できる環境および、災害など非常時においても安全・安心な旅行環境の整備を行うとともに、オーバーツーリズムの防止等により、地域・旅行者の双方がメリットを享受できる持続可能な観光地域づくり整備の促進を図る。

### ○持続可能な観光の促進に向けた受入環境整備

- 自然環境、文化等の地域自然の保全・活用の入域料の徴収システムの整備や、オーバーツーリズムの未然防止のための、パークアイランド促進のための駐車場整備などの取組を支援する。  
※補助率1/2



混雑平準化のためのシステム  
(混雑状況の可視化等)の整備



有料トイレの整備

【ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業】

- 訪日外国人旅行者の周遊の促進・消費の拡大を図るため、ICT等を活用した観光地の受入環境整備を支援する。  
※補助率1/2 または、1/3

**■インバウンド受入環境整備の高度化**

**消費の拡大**

- 滞在時間の延長・消費の拡大を図るため、観光施設等における利便性向上やその地域ならではのイベント開催等に資する環境の整備を支援
- 賑わい拠点となる屋外広場の整備
- 近距離移動支援モビリティの整備

**周遊の促進**

- 環境に配慮しながら、点在する観光スポットへの周遊を促すため、電動キックボードや電動アシスト自転車等の設置等を支援
- 多様な移動手段の整備

**■観光振興のための無電柱化**

- 観光スポットの多言語化
- 無料Wi-Fiの整備
- AIチャットボットの導入
- トイレの高機能化及び洋式便器の整備
- 観光案内所の整備・改良
- キャッシュレス化
- ICTを活用したゴミ箱の整備
- ワーケーション環境の整備
- グランピング環境の整備
- 段差の解消

**■先進的なサイクリング環境整備**

- 走行環境整備
- 受入環境整備
- 魅力づくり
- 情報発信

**■歴史的観光資源の高質化**

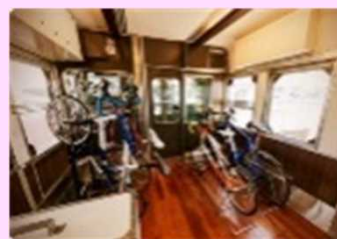
- 建屋等・空地等の美装化・緑化、除却等

補助率	1/2等
対象地域	訪日外国人旅行者の来訪が特に多い、又はその見込みがある市区町村として観光庁が指定するもの

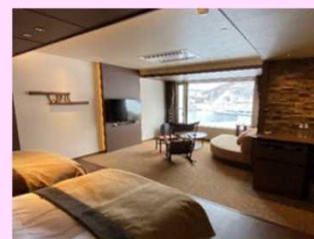
【ICT等を活用した観光地のインバウンド受入環境整備の高度化事業】

### ○滞在・移動空間の快適性や利便性等の向上に向けた取組

- 観光地・宿泊施設や公共交通機関等において、サステナビリティの向上に関する取組等を支援する。  
※補助率1/2 または、1/3



観光に資する車両 (サイクルトレイン等)



バリアフリー客室の整備



移動円滑化

【ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業】

### ○観光施設等における危機管理対応能力強化・訪日外国人患者の受入機能強化に向けた取組

- 災害などの非常時においても安全・安心な旅行環境の整備を図り、観光施設等における避難所機能の強化、災害時・急病時の多言語対応強化、そして、観光危機管理計画の策定および訓練の実施を支援する。  
※補助率1/2 (ただし、観光危機管理計画の策定・訓練の実施は、補助率1/2かつ上限500万円)



避難所機能強化



“発熱”→“fever”

翻訳機器等の整備



キャッシュレス決済環境の整備

【ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業】

### 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

- 車検証や、船舶に交付する証書等を電子化することにより、申請者をはじめとした関係者の利便性の向上を図る。
- 開発・普及が期待される自動運転車について、実用化を目指した実証実験を推進する。

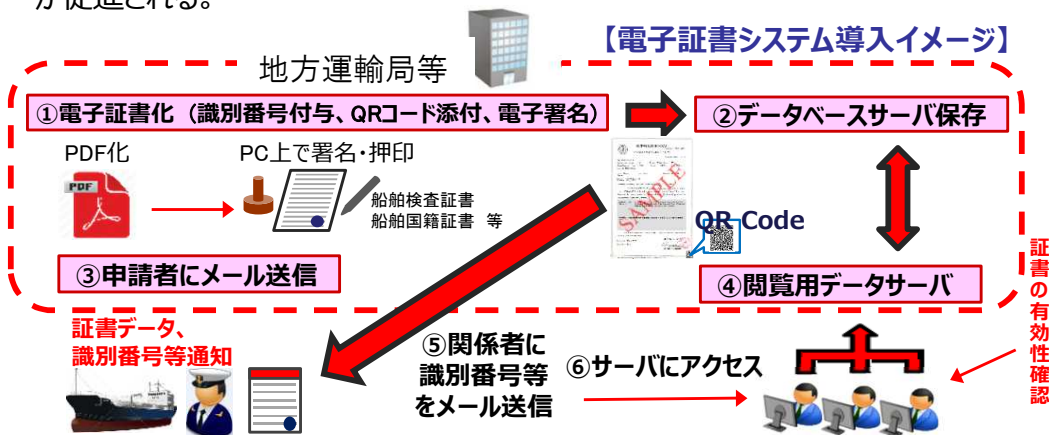
#### ○車検証の電子化による自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進

- **車検証の電子化**（令和5年）により、整備事業者等が車検証の受取のために運輸支局へ出頭することを不要（OSS申請の場合）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。



#### ○船舶に交付する証書等の電子化による海運事業者等の利便性の向上

- **船舶検査証書などの「船舶に交付する証書等」の電子化**（令和5年開始。116種類対象）により、紛失・汚損・改ざんトラブルを予防。またネット上で証書の閲覧・有効性の確認が可能となることで、船上と管理会社などの情報共有が促進される。



#### ○自動運転車、自動配送ロボットへの対応

- 自動運転車は、「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」などの効果が期待されることから、その開発・普及に向けた技術的な実証を着実に進めていくことが必要。
- 特に地域づくりの一環として行うバスサービス等の自動運転について、持続可能性（経営面、技術面、社会的受容性等）に関する実証事業を重点的に支援。



【導入事例】茨城県境町

#### 【自動運転実証調査事業】

- 自動運転システムの開発、車両改造、協議会開催経費を支援 等
- 自動運転車や自動配送ロボットについては、道路運送車両の保安基準に基づく基準緩和制度の活用により、実証実験を可能とする環境整備を確保。

#### ○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等の先進技術を搭載した自動車の整備に当たっては、その確実な実施を担保すべく、特定整備事業の認証が必要となった（R2）。これに必要な整備主任者への講習や、環境整備を支援する。

先進技術の例（衝突被害軽減ブレーキ）



#### ○自動車運送事業の運行管理の高度化

- ICTを活用した点呼の実施、営業所を跨いだ運行管理業務の一元化等により、運行管理の高度化を実現する。

##### 遠隔点呼

##### 遠隔点呼のイメージ

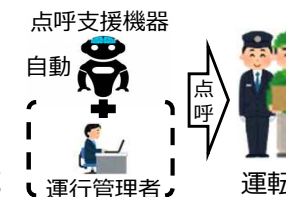
カメラ、モニター等の映像・音声  
を中継する機器  
を介して、遠隔で  
点呼を実施



##### 自動点呼

##### 自動点呼のイメージ

点呼支援機器（ロボット等）に  
点呼時の確認、  
指示項目の一部  
又は全部を代替  
させて点呼を実施



### 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鉄道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。

#### ○羽田空港アクセス鉄道の整備

- 羽田空港アクセス線の新設については、JR東日本が新線区間において、令和3年1月に鉄道事業許可取得を受けた。また、JR東日本は、「東山手ルート」における鉄道施設変更認可を令和5年1月、「アクセス新線」における工事施工認可を同年3月に受けており、同年6月から工事に着手している。
- 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設については、令和4年8月から工事に着手している。
- 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。



#### ○新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）

- 東急東横線、東京メトロ副都心線等との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上。
- 矢口渡から京急蒲田までの区間について、令和4年10月に整備主体となる第三セクターが設立され、事業化に向けた取り組みを進めている。

#### ○7号線（南北線）及び8号線（有楽町線）の分岐線（延伸）整備

- 大都市圏中心部における移動の円滑化、通勤・通学混雑の緩和等を図るため、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進する。

##### 7号線（南北線）の分岐線（延伸）



##### 8号線（有楽町線）の分岐線（延伸）



##### 〈効果〉

- 六本木・赤坂エリアなどの都心部と品川エリアのアクセス利便性の向上
- 周辺鉄道路線の混雑緩和

##### 〈効果〉

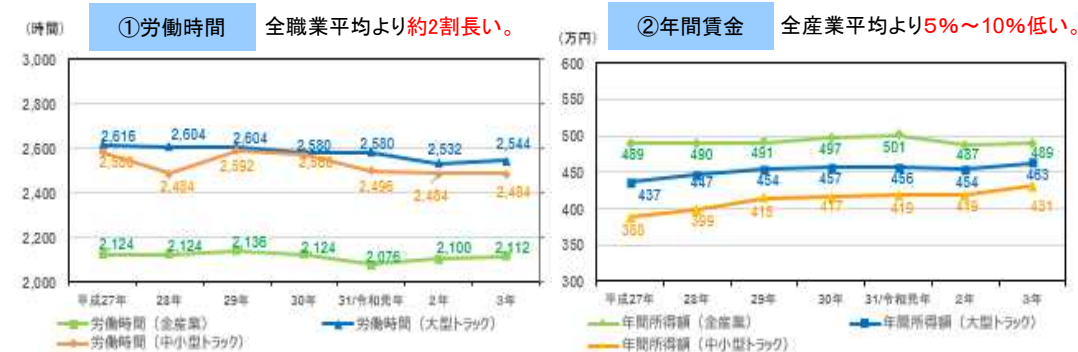
- 国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部等とのアクセス利便性の向上
- 東西線の混雑緩和

# 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。

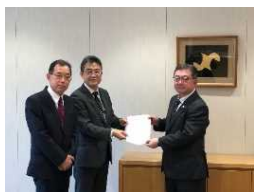


## ○荷主とトラック事業者による取引環境の改善

- 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、作成したガイドラインを協議会等を通じて認識の共有を図る。
- また、輸送品目別で作成したガイドラインを活用し、関係する荷主・トラック事業者の協力強化を更に進める。(例：加工食品・建設資材・紙パルプ)

## ○トラック法に基づく標準的な運賃の浸透

- トラック運送業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。



※令和4年11月  
関東商工会議所連  
合会へ運賃交渉の申  
出があった場合積極  
に応じて頂くよう傘下  
会員等へ周知依頼



※令和4年12月  
関東トラック協会へ荷  
主との運賃交渉に臨  
むよう傘下会員等へ  
依頼

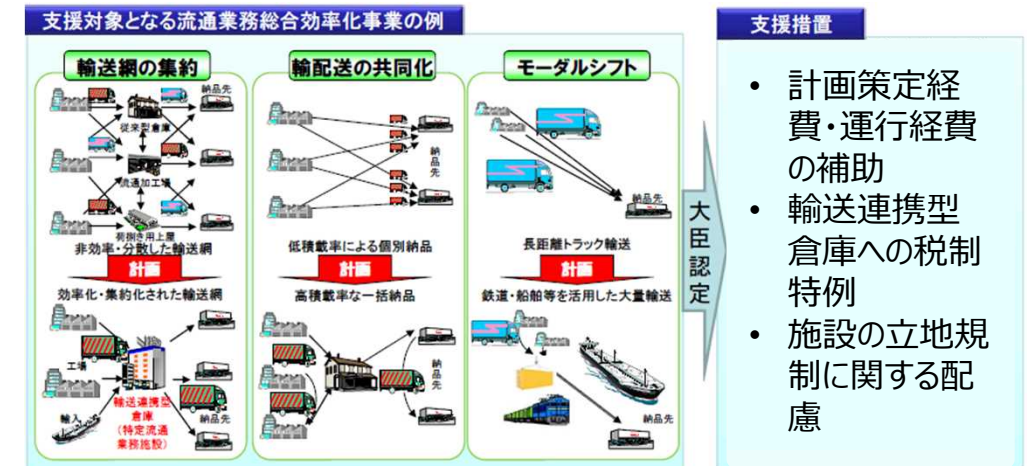
## ○ホワイト物流推進運動

- 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、荷主企業等が自主行動宣言し、よりよい労働環境の実現を目指す運動を進めている。



## ○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。



- 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、幹線輸送の集約化及び過疎地域のラストワンマイル配送効率化の、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

- 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



適正な労働条件の維持確保等のための監視

# 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。

高架橋の耐震補強（鋼板巻き）



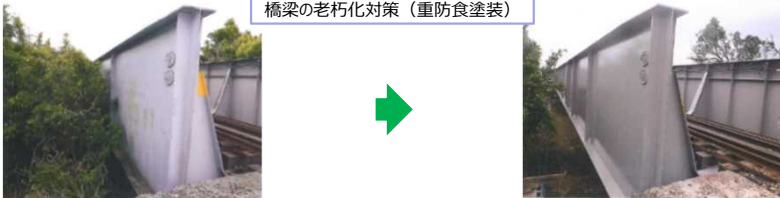
- 頻発化・激甚化する豪雨による橋梁の被害、鉄道に隣接する斜面からの土砂流入対策を推進する。
- 駅の出入口等の浸水対策を推進する。

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。

## ○関係機関と連携した一元的な情報発信（地方整備局等との合同記者会見の実施）

- 大型台風や大雪（特別警報発表の可能性のあるもの）など、大規模な災害の発生が想定される場合に、本省のみならず地方機関においても、地方整備局や気象台等と連携し、住民の躊躇のない適切な避難情報に結びつくよう、災害による生活への影響が実感できるような一元的な情報発信を目的とした、合同記者会見等を実施。



大雪予報に際し、令和4年2月9日に関東地方整備局で合同会見を実施

## ○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。
- ・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、国土交通省の最前線の機関として、法令の遵守状況を監査等を通じて厳格に確認することにより、事業者の安全意識の向上を図り、事故防止を図る。

### ○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へ赴き、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。（令和4年度：鉄道10者、自動車17者、海事30者）



### ○バス・タクシー・トラック事業者への監査

- 「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき、関東管内においても、事故削減目標や関連する施策を策定し、取組を実施。
- バス・タクシー・トラック事業者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4年度監査件数】

- 乗合バス 41件
- 貸切バス 279件
- タクシー 224件
- トラック 447件



### ○街頭検査による違法車両、無車検車対策

- 街頭検査の実施や可搬式のナンバー自動読取装置を活用し、不正改造車や無車検車のドライバーに対して、警察と連携して、直接指導・警告を実施。



街頭検査風景

### ○運航管理監査・船員労務監査、船舶検査、外国船舶監督の実施

- 旅客船・内航船の運航管理や船員労務管理の監査（運航管理監査・船員労務監査）
- 日本船舶の構造・設備の検査、船会社の安全管理審査（船舶検査）
- 外国船舶の安全・環境に関する国際基準への適合状況の監査（外国船舶監督）

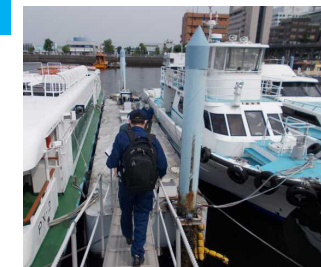
#### 【令和4年度監査等件数】

- 運航管理監査 259件
- 船員労務監査 306件
- 船舶検査 815件
- 安全管理審査 34件
- 外国船舶監督 425件



### ○小型船舶を使用する旅客輸送における安全対策

- 知床遊覧船事故に関する運輸安全委員会の経過報告を踏まえた対応として、小型船舶を使用して旅客輸送を行う事業者に対し、ハッチカバー等の閉鎖装置の作動状況・避難港の活用状況等について自主点検の実施を指導し、是正確認を実施。
- 知床遊覧船事故対策検討委員会において取りまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」に沿って、事業者への安全指導等を厳格に実施。





# 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、運輸部門におけるCO2排出量の86%（我が国全体の16%）を占める自動車からの排出量削減に資する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。
- ▶ 運送事業者における次世代自動車（電気自動車、燃料電池自動車等）の導入を促進するため、地域の計画と連携し、事業用の電動車（HV、EV、FCV）について普及段階と車両価格に応じ、購入補助を行うことにより導入を集中的に支援する。

概要	対象車種
<b>【第1段階】</b> 市場導入の初期段階で価格が高く積極的な支援が必要な車種	EVバス(路線)                      EVバス(小型)                      FCVトラック
<b>【第2段階】</b> 車種ラインナップが充実し通常車両との価格差が低減している車種	EV軽トラック                      EV小型トラック                      EVタクシー
<b>【第3段階】</b> 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ある車種	HVトラック                      HVバス(路線)

補助率:HV(ハイブリッド車)は、通常車両との差額の1/3  
 EV(電気自動車)は、車両価格の1/3（バス）、1/4(トラック・タクシー)  
 急速充電器は1/2(充電装置のみの場合1/4)  
 FCV(燃料電池車)は、車両価格の2/3

## 【導入事例】

- ▶ 電気バス（関東鉄道株式会社）
  - ・ 守谷市や取手市を運行する路線に、大型電気バス2台を導入。災害時には非常用電源としても活用できる。
  - ・ ハイブリッドバス、小型電気バスも導入しており、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて取り組んでいる。



## ○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観光モビリティへの展開など、地域の交通課題の解決と、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」の普及を図る。
- ▶ グリーンスローモビリティの地域での活用に向け、システムの導入費用等の支援を行う。

### 【本格運行の事例】

- ▶ 栃木県日光市  
 運行主体：東武バス日光株式会社  
 運行地域：日光世界遺産地域～西町地域  
 運賃：西町ルートは200円、日光駅～大猷院・二荒山神社間は路線バスと同じキロ程運賃（150円～350円）  
 車両：eCOM10（日光市で無償貸与）  
 運行体系：定時定路線運行  
 運行開始：令和4年4月27日（冬期は運休）



## ○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する。

### 【エコカー減税(自動車重量税)】

適用期間※1	令和12年度燃費基準					電気自動車等※2
	60%	70%	75%	80%	90%	
乗用車(自家用車・タクシー)	①	▲25%	▲50%	▲50%	▲50%	免税※3
	②	対象外	▲25%	▲50%	▲50%	免税※3
	③	対象外	本則税率	▲25%	▲50%	免税※3

適用期間※1	平成27年度燃費基準		電気自動車等※2		
	105%	110%			
重量車(トラック・バス)	①	▲50%	▲75%	免税	免税※3
	②	▲25%	▲50%	免税	免税※3

適用期間※1	令和7年度燃費基準		電気自動車等※2	
	95%	100%		
重量車(トラック・バス)	③	▲50%	免税	免税※3

※1	自動車重量税
① 据置期間	令和5年5月～12月
② 据置終了後～2年目	令和6年1月～令和7年4月
③ 3年目	令和7年5月～令和8年4月

①について、クリーンディーゼル乗用車の令和4年度における取扱いも令和5年末まで据え置き。

(エコカー減税(令和2年度燃費基準達成:免税))

※2 電気自動車等とは、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。

※3 初回継続検査についても免税。