

# 近畿圏の交通に関する アンケートについて

# 交通政策基本計画策定に係る アンケート結果

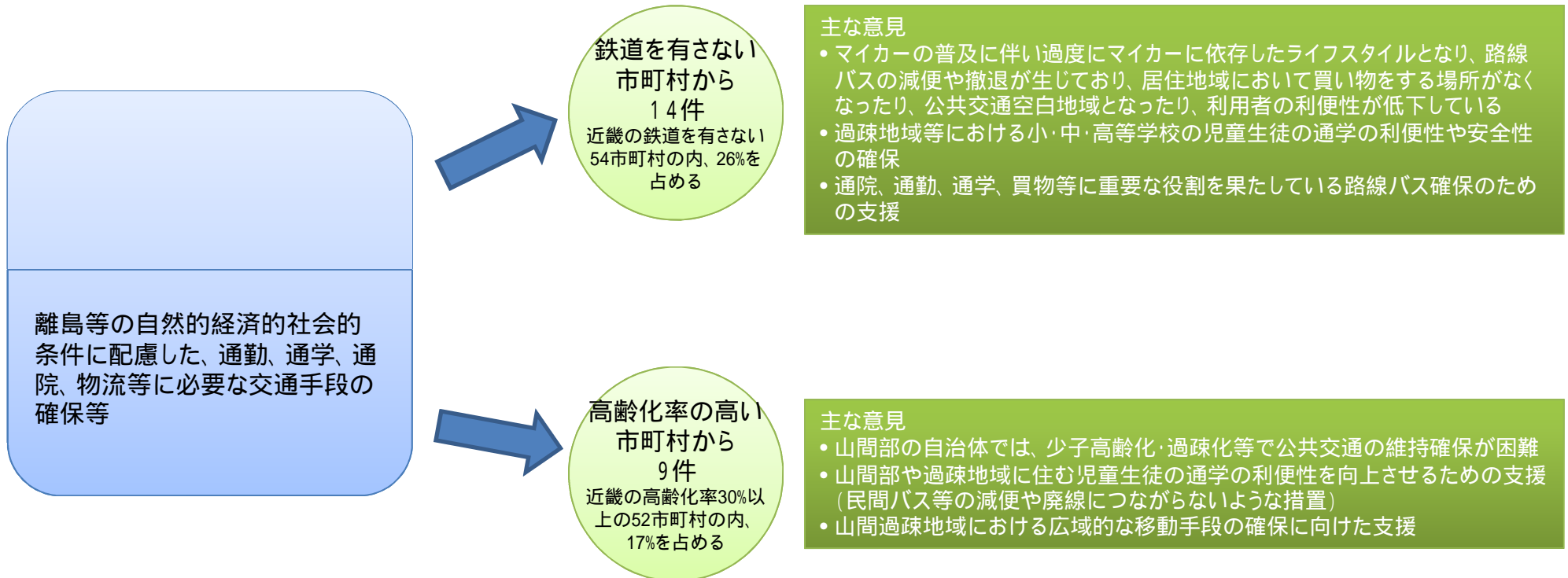
# 交通政策基本計画策定に係るアンケート結果の整理

- 近畿2府4県の地方公共団体204団体のうち、84団体から回答あり(6府県、78市町村)。
- テーマ別の回答内訳をみると、「テーマ1:日常生活の交通手段確保(回答数43件)」や「テーマ10:まちづくりの観点からの施策の促進(回答数32件)」、「テーマ2:高齢者、障害者等の円滑な移動(回答数25件)」と、都市全体を視野に入れた、生活・暮らしの質を向上させるテーマへの回答が多かった。

テーマ番号	名称	具体的な内容	回答数
1	日常生活の交通手段確保	離島等の自然的経済的社会的条件に配慮した、通勤、通学、通院、物流等に必要な交通手段の確保等	43
2	高齢者、障害者等の円滑な移動	高齢者・障害者・妊産婦・乳幼児を同伴する者等の円滑な移動の促進のための自動車・鉄道・船・航空機・旅客施設・道路・駐車場のバリアフリー化等	25
3	交通の利便性向上、円滑化、効率化	定時性確保、速達性向上、快適性確保、乗継ぎ円滑化、交通結節機能高度化、輸送の合理化等	23
4	我が国産業・観光等の国際競争力の強化	国際海上・航空輸送網の形成、輸送拠点となる港湾・空港の整備、国内・国際の結節強化等	3
5	地域の活力の向上	地域経済の活性化等のための企業立地促進、地域内・地域間交流・物流の促進に資する国内交通網・輸送拠点の形成等	12
6	運輸事業等の健全な発展	交通に関する事業の安定運営・健全な発展のための事業基盤強化、人材育成等	7
7	大規模災害時の機能低下の抑制及び迅速な回復	大規模災害による交通機能低下の抑制・迅速な交通機能の回復のための耐震性向上、代替交通手段の確保、関係者の連携、円滑な避難の確保等	17
8	環境負荷の低減	温室効果ガス等の排出抑制に資する車両・船舶等の開発・普及の促進、交通の円滑化、モーダルシフト、移動効率化、公共交通の利便増進、大気・海洋汚染・騒音防止等	8
9	総合的な交通体系の整備	徒歩、自転車、自動車、鉄道、船、航空機等の交通手段間の役割分担と連携強化、需要動向や施設の老朽化等に配慮した重点的・効率的な整備等	23
10	まちづくりの観点からの施策の促進	まちづくりの観点から、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下で交通に関する施策を推進	32
11	観光立国の実現の観点からの施策の推進	観光旅客の円滑な往来に必要な交通手段の提供の推進、外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進等	8
12	関係者の連携の促進	国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者における協議の促進、関係者相互間の連携と協働を促進するための施策	9
13	調査研究	交通に関する調査研究	13
14	技術の開発及び普及	情報通信技術その他の技術の活用、研究開発目標の明確化、研究機関の連携、新技術の導入促進等	4
15	国際連携確保・国際協力	日本の知識・技術の海外展開、国際規格の標準化、国際連携確保、開発途上国等への協力等	0

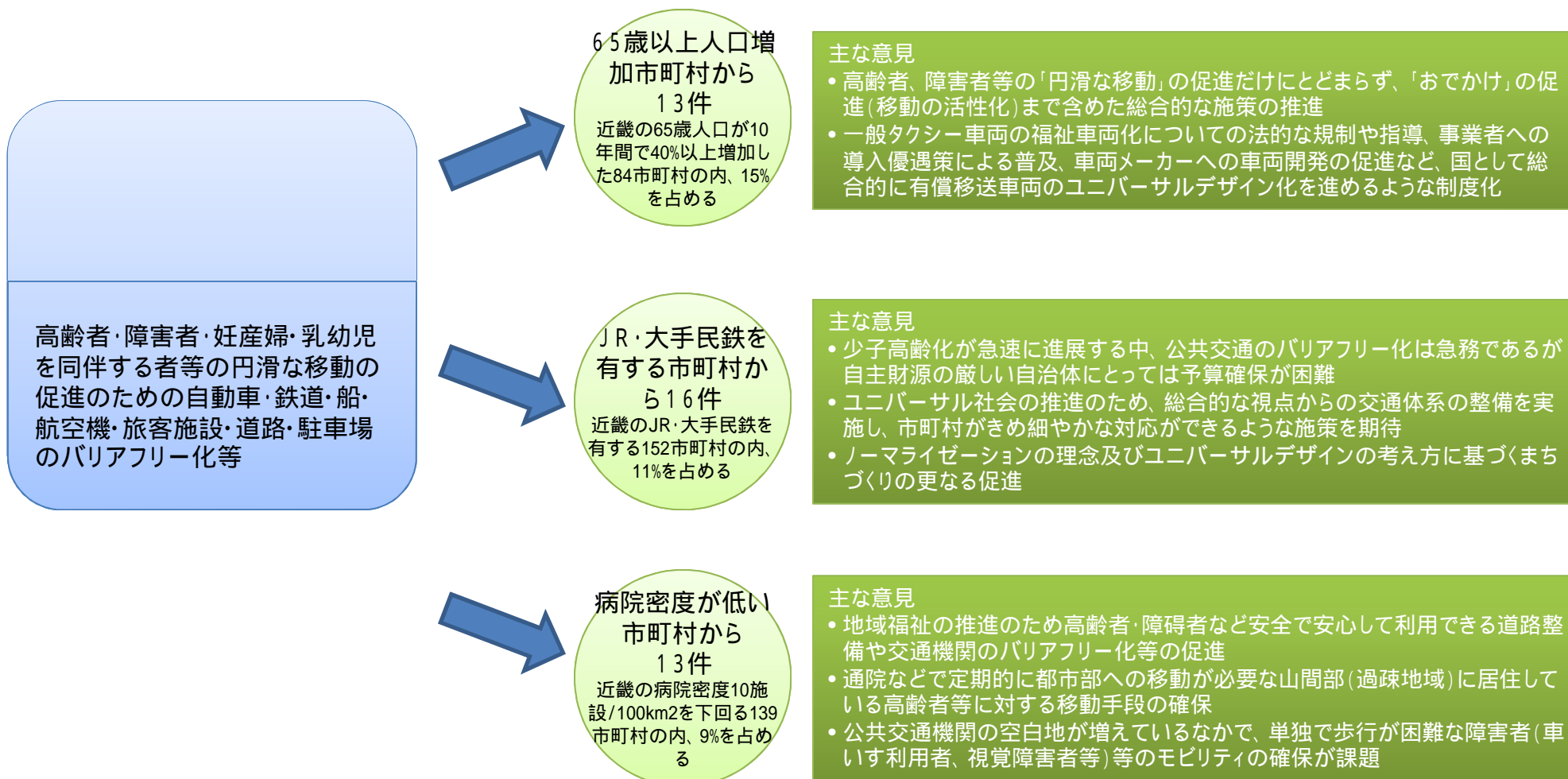
# テーマ1「日常生活の交通手段確保」への意見

- テーマ1の「日常生活の交通手段確保」への意見は43件(43自治体)。
- そのうち、鉄道を有さない市町村から14件。主に、買い物や通学等の交通手段確保のための意見が多かった。
- また、高齢化率の高い市町村から9件。主に、山間部や過疎地域での交通手段確保のための意見が多かった。



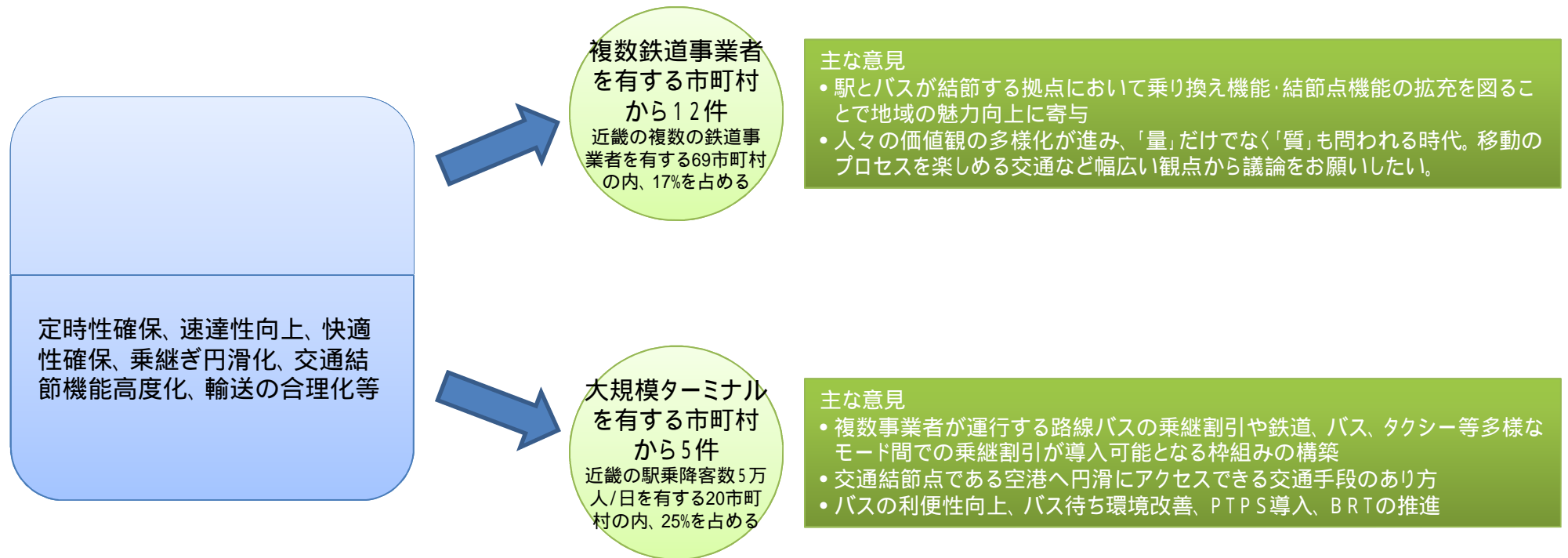
# テーマ2「高齢者、障害者等の円滑な移動」への意見

- テーマ2の「高齢者、障害者等の円滑な移動」への意見は22件。
- そのうち、65歳以上人口の増加が顕著な市町村から13件。主に、高齢者の移動円滑化、福祉対策に関する意見が多かった。
- また、JRや大手民鉄を有する市町村から16件。主に、バリアフリー化・ユニバーサルデザインに関する意見が多かった。
- また、病院密度が低い市町村から13件。主に、高齢者の移動円滑化、通院に関する意見が多かった。



# テーマ3「交通の利便性向上、円滑化、効率化」への意見 近畿運輸局

- テーマ3の「交通の利便性向上、円滑化、効率化」への意見は23件。
- そのうち、複数鉄道事業者を有する市町村から12件。主に、交通結節点の機能強化に関する意見が多かった。
- また、大規模ターミナルを有する市町村から5件。主に、モード間の利便性向上、バスの機能強化に関する意見が多かった。



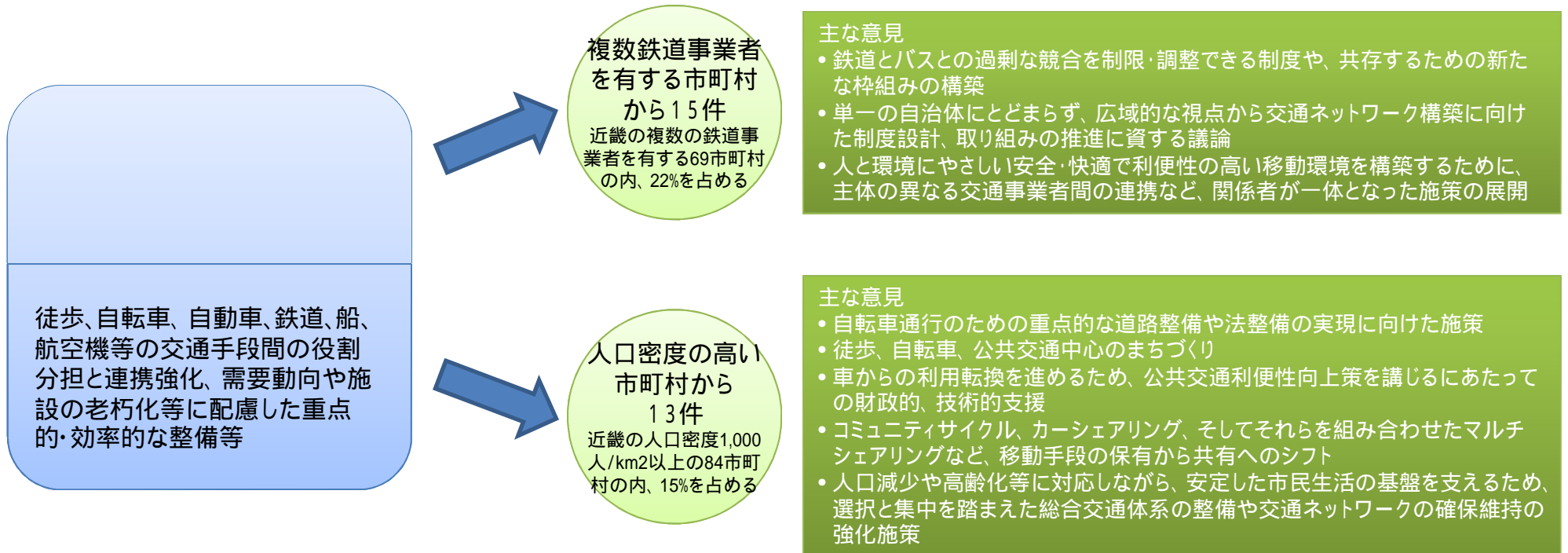
その他、回答のあった自治体の傾向は以下のとおり。

近畿圏の都心部である京阪神都市圏に含まれる市町村から17件

全就業者のうち、第三次産業就業者の割合が60%以上を占める市町村から16件

# テーマ9「総合的な交通体系の整備」への意見

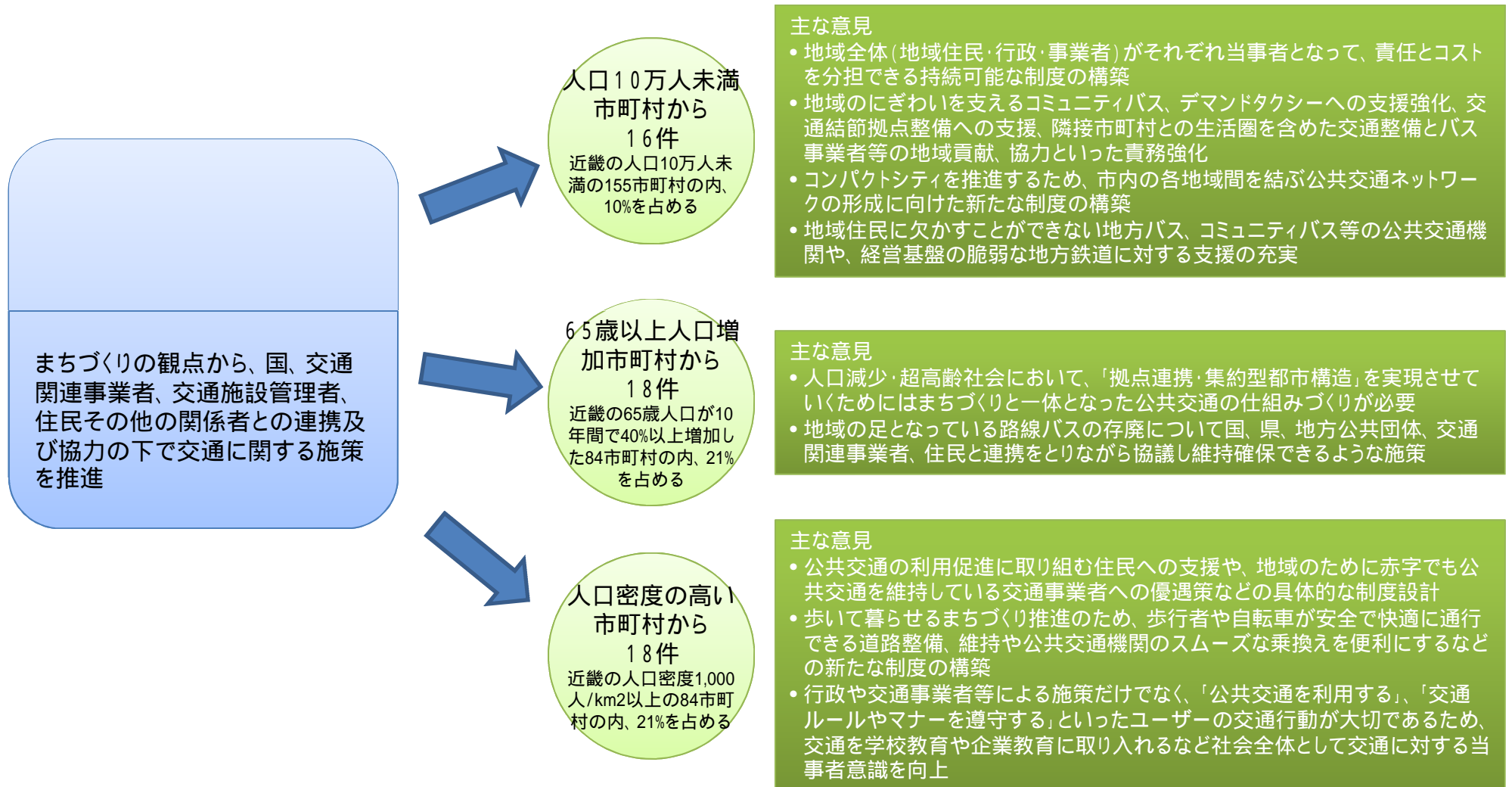
- テーマ9の「総合的な交通体系の整備」への意見は23件。
- そのうち、複数鉄道事業者を有する市町村から15件。主に、事業者間調整や広域的な議論の必要性に関する意見が多かった。
- また、人口密度の高い市町村から13件。主に、公共交通優先のまちづくりに関する意見が多かった。



その他、回答のあった自治体の傾向は以下のとおり。  
 近畿圏の都心部である京阪神都市圏に含まれる市町村から17件  
 高齢者人口が10年前より40%以上増加している市町村から18件  
 JR・大手民鉄を有する市町村から17件

# テーマ10「まちづくりの観点からの施策の促進」への意見 近畿運輸局

- テーマ10の「まちづくりの観点からの施策の促進」への意見は32件。
- そのうち、人口規模が中・小規模の市町村から16件。主に、地域の公共交通ネットワークのあり方に関する意見が多かった。
- また、65歳以上人口の増加が顕著な市町村から18件。主に、高齢化社会でのまちづくりに関する意見が多かった。
- また、人口密度の高い市町村から18件。主に、関係者間での連携、役割分担に関する意見が多かった。

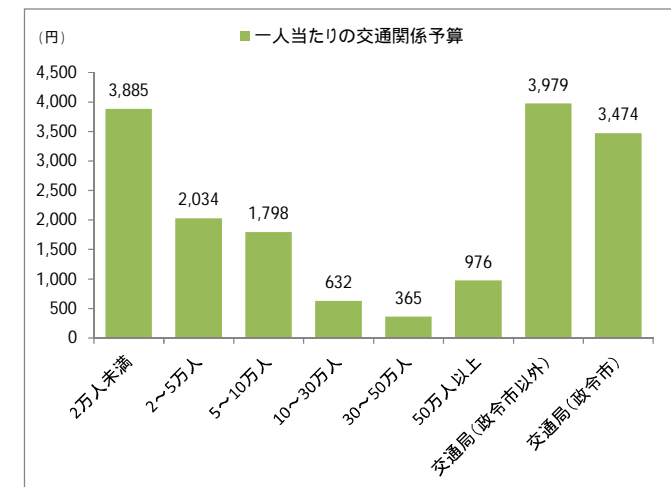
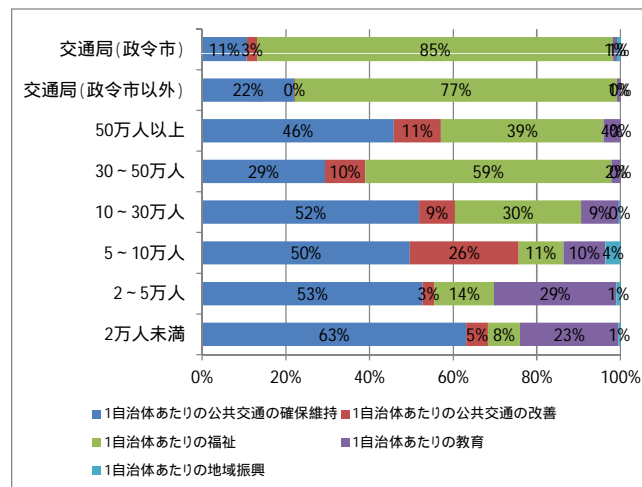
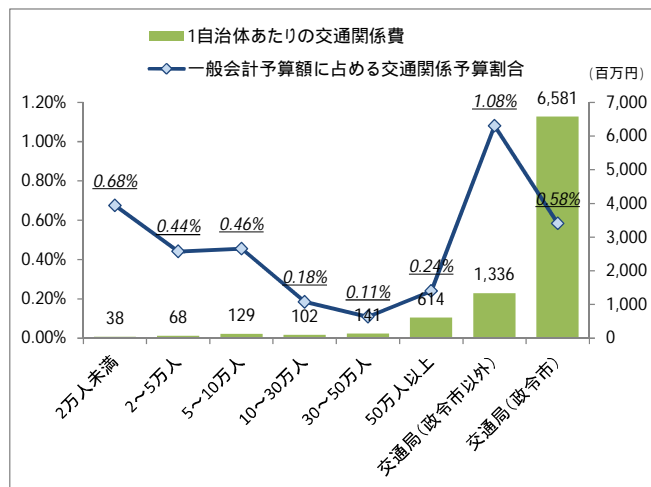




# 地方自治体における地域公共交通支援 状況に関するアンケート結果

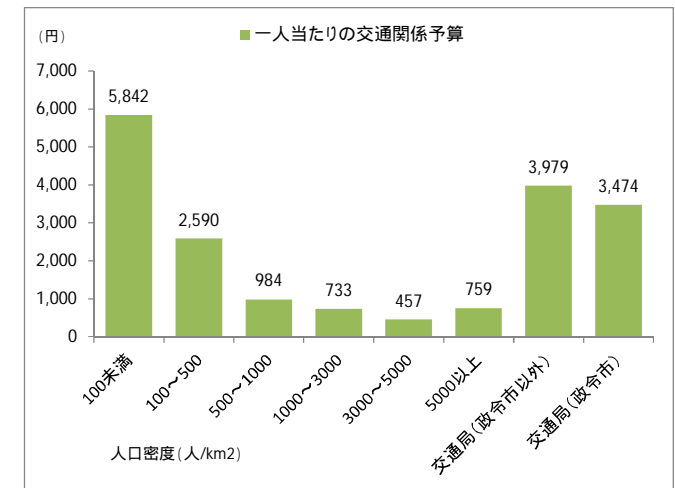
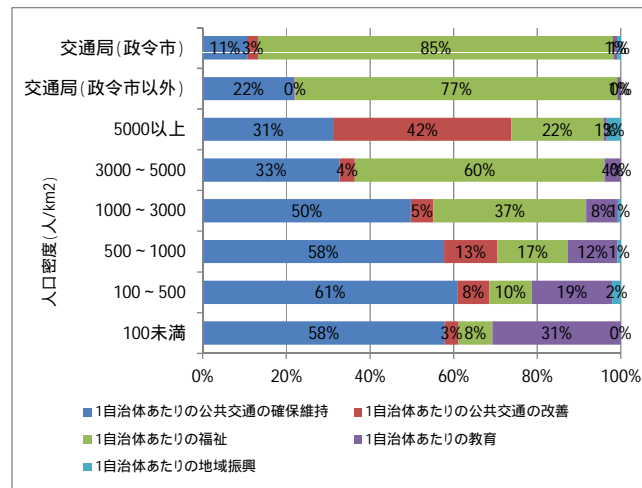
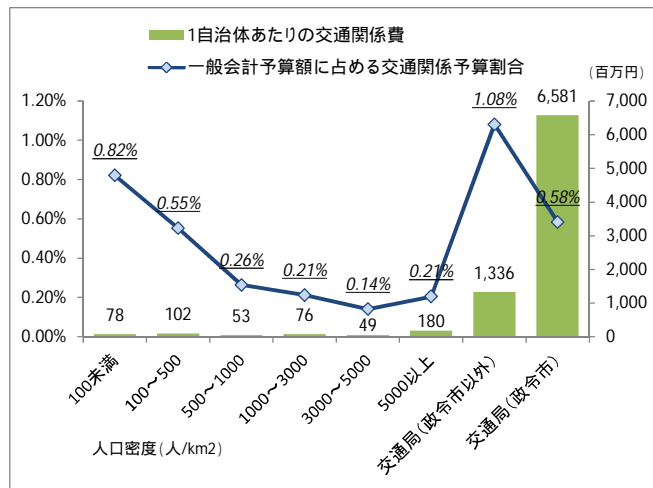
## 人口規模別の交通関係予算の特徴

- 自治体の人口規模別に交通関係予算を整理すると、人口50万人以上の政令市クラスの自治体では、平均約6億円/年の予算が確保されている。一方で、2万人未満の町村クラスの自治体では、平均約4千万円/年の予算規模となっている。また、交通局のある政令市では、平均約66億円/年の予算が確保されている。
- 交通局を有している自治体や人口の多い自治体では、敬老パス発行などの行政サービスにより「福祉」予算の割合が大きい。人口の少ない自治体では、「公共交通の確保維持」予算や「教育」予算の割合が大きい。これは、自主運行バスや市町村営バスの補助、スクールバスの補助などが要因と考えられる。
- 住民一人あたりの交通関係予算費は、人口の少ない自治体と交通局を有している自治体で予算額が大きくなる傾向にある。一方で、中核市レベルの30～50万人規模の自治体が、予算額が最も低くなる傾向にある。人口が10万人以上になると、一人あたりの税負担が軽くなる傾向にあることが分かる。



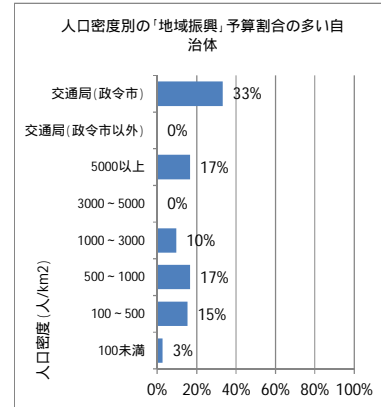
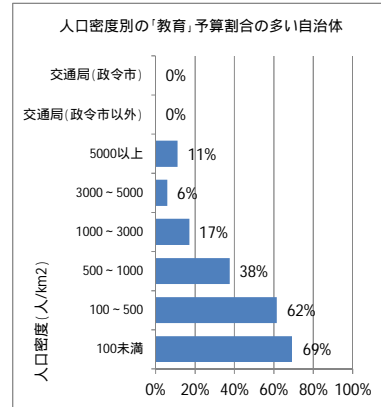
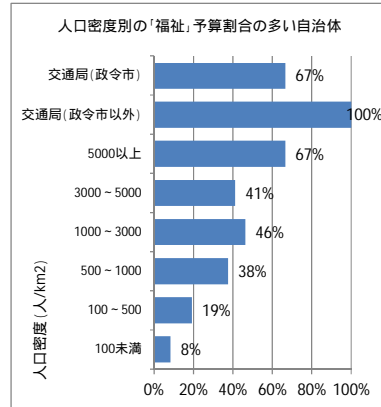
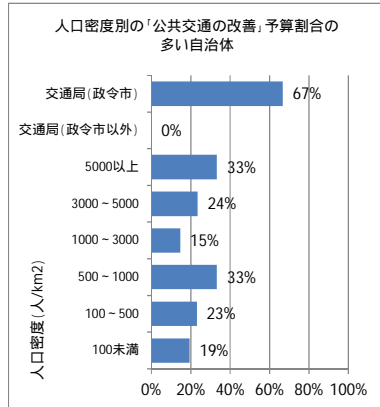
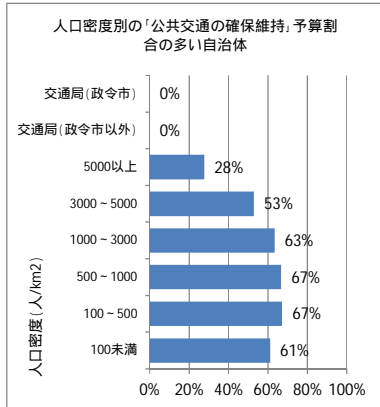
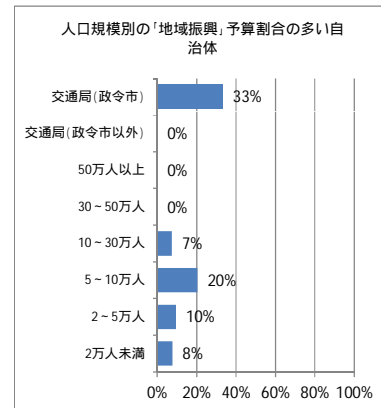
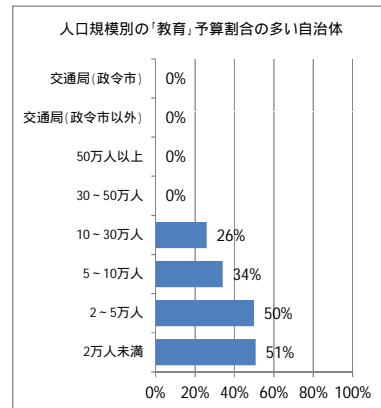
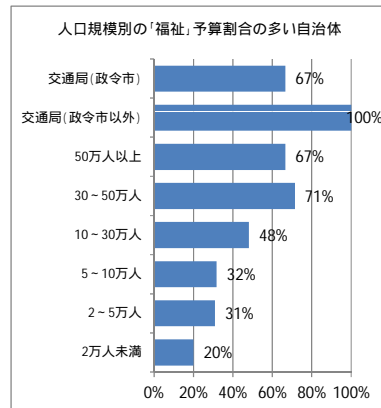
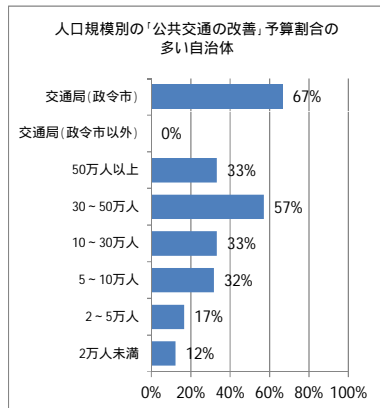
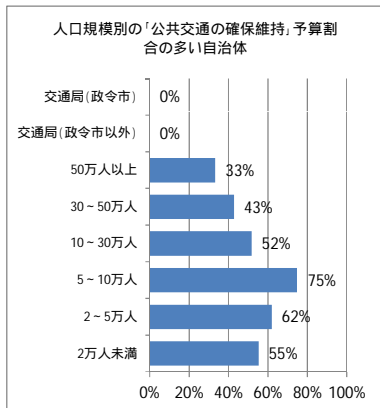
## 人口密度別の交通関係予算の特徴

- 自治体の人口密度別に交通関係予算を整理すると、1自治体あたりの平均予算額は5000人/km<sup>2</sup>以上の自治体で約1.8億円/年の予算が確保されている。それ以外は、1億円を下回る傾向にある。ただし、交通局を有している自治体では、10億円以上の予算が確保されている。
- 交通関係予算の内訳は、人口密度が高くなるほど「福祉」予算の割合が大きくなる傾向にある。敬老パスや福祉パスなどの行政サービスニーズが高いことが推察される。  
一方で、人口密度が低くなるほど「公共交通の確保維持」や「教育」予算の割合が大きくなる傾向にある。これは、人口密度が低いため、民間の公共交通サービスレベルが十分ではなく、自主運行バスやスクールバス等への補助のニーズが大きいことが推察される。
- 住民一人あたりの交通関係予算費は、人口密度の低い自治体と交通局を有している自治体で予算額が大きくなる傾向にある。一方で、人口密度500人/km<sup>2</sup>以上の規模となると、一人あたりの予算額は千円を下回り、税負担が軽くなっていることが分かる。



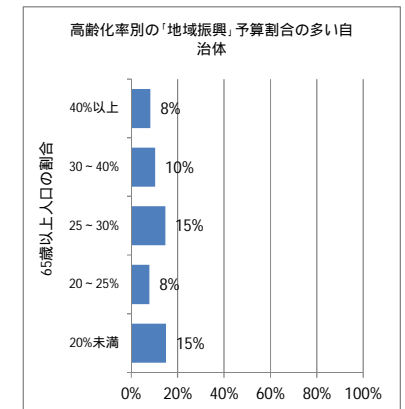
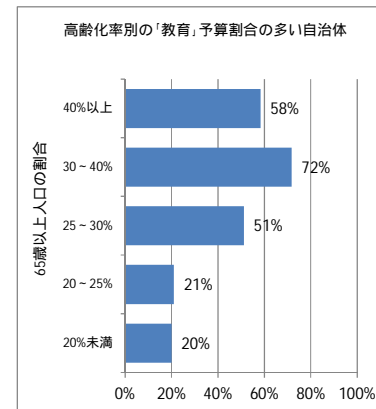
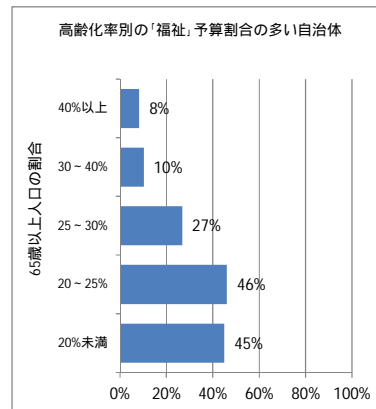
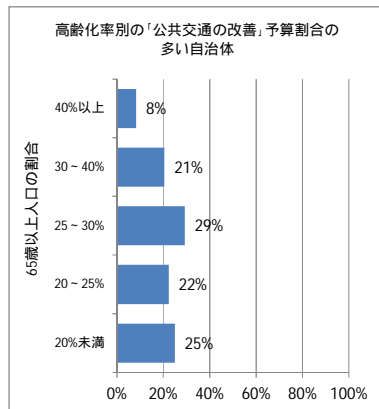
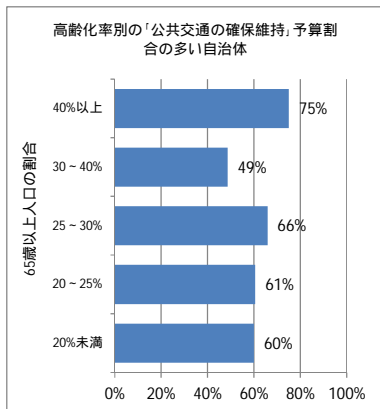
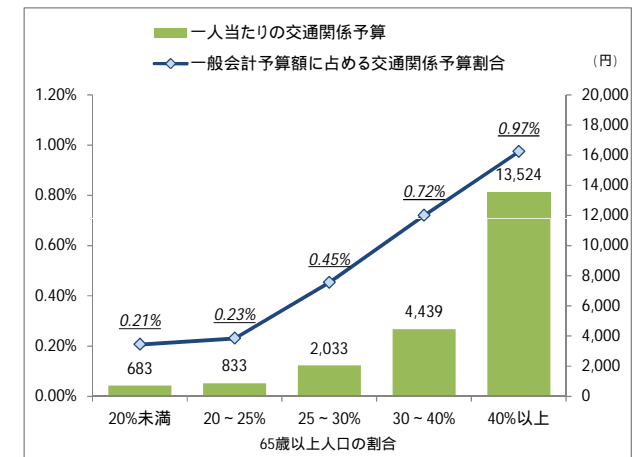
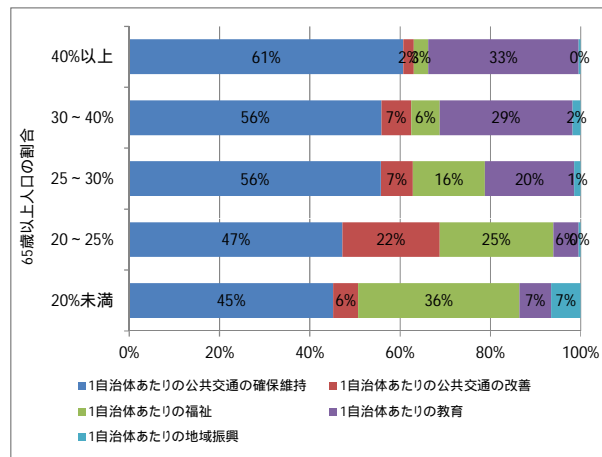
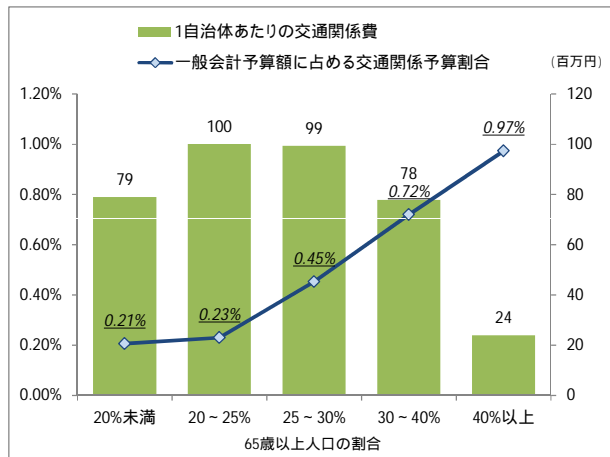
## 人口規模別や人口密度別の交通関係予算の特徴

- 公共交通の確保維持の予算割合が多い自治体は、人口規模や人口密度が低い自治体に集中している。住民の生活の足の確保のために、予算が使われているためだと考えられる。
- 公共交通の改善の予算割合が多い自治体は、人口規模が大きい自治体や交通局を有している自治体に集中している。住民や来訪者の利便性確保に関する事業が進められていることが、要因と考えられる。
- 福祉の予算割合が多い自治体は、人口規模が大きい自治体や交通局を有している自治体に集中している。高齢者等が多いため、敬老パスや福祉パスへの予算割合が大きくなる傾向にあると推察される。
- 教育の予算割合が多い自治体は、人口規模や人口密度が低い自治体に集中している。公共交通網やサービスが十分ではないと推察され、学生の移動の確保のニーズが高いことが想定される。
- 地域振興の予算については、交通局を有する政令市で割合が多くなる傾向にある。



## 高齢者人口割合別の交通関係予算の特徴

- 65歳以上人口割合(以下、高齢者割合)で交通関係予算を整理すると、高齢者割合が高いほど一般会計予算に占める交通関係費用の占める割合が大きくなる傾向にある。
- 高齢者割合が高くなるほど、「公共交通の確保維持」と「教育」の予算割合が大きくなる。また、高齢者割合が低いほど、「福祉」での予算割合が大きくなる。予算の考え方として、高齢者割合が25%以下の場合には「福祉」目的だが、高齢者割合が30%以上になると、高齢者の足の確保はもちろんのこと、地域全体のモビリティの確保の問題が出て来るため、「公共交通の確保維持」としての意味合いが強くなると考えられる。
- 交通関係予算の一人あたりの税負担では、高齢者割合が高いほど、税負担額が大きくなる傾向にある。



注: 当該ページのグラフは、交通局を有する自治体を除いて集計している

# 近畿圏の交通に関する課題についての 事業者アンケート結果

# 事業者アンケート結果の整理

## 調査対象(回答のあった事業者・団体)

- バス関係: 8事業者
- タクシー関係: 4事業者・団体
- フェリー・旅客船関係: 6事業者
- 物流関係: 3事業者
- 観光関係: 2事業者・団体

## 調査項目

地域公共交通の確保・維持・改善に向けた意向に関して、次の項目についての意見・回答等を依頼した。

**情報通信技術の活用**に関する課題や今後必要と思われる取組

**安全・防災**に関する課題や今後必要と思われる取組

**バリアフリー化**に関する課題や今後必要と思われる取組

**環境負荷の軽減**に関する課題や今後必要と思われる取組

**観光**に関する事業の課題や今後必要と思われる取組

上記(項目 ~ )以外で、**サービスの高度化**に関する課題や今後必要と思われる取組

**健全な経営の確保**に関する課題や今後必要と思われる取組

**地域の生活交通の確保について、事業者の役割のあり方、自治体等との役割分担のあり方**に関する考えやそれを実現するにあたっての課題

**国や自治体の法制度・補助制度、支援体制**に関する意見

# 事業者アンケート結果の整理【バス事業者】

質問項目	回答結果 - 大項目	今後必要と思われる取組
情報通信技術	バスロケ導入とコスト見直し ICカードの普及と管理コスト 車内での情報提供	システム導入・更新時の行政からの支援拡充 地域の様々な施設との連携 バス車内でのデジタルサイネージの導入
安全・防災	災害時における情報提供・通信体制の整備 災害時の早期復旧の対応	バス車内で情報提供できるシステムの確立、二次災害を防ぐためのマニュアル作成 自治体との災害時における輸送協定(被災者輸送)の締結
バリアフリー化	車道・歩道のバリアフリー化 低床型車両の導入推進と改善	車いす旅客が安全に降車できる歩道幅の確保 バリアフリー車両の通行可能な道路への改良(急勾配の解消)
環境負荷軽減	環境対応車の普及 公共交通機関の利用促進 走行環境の改善	維持管理費に対する補助の拡充、スタンド設置などの環境整備 学校・企業MMの実施、ノーマイカーデーの設定など補助メニューの拡大・創設 都市部のマイカー流入規制
観光	観光地との連携  自家用車の流入規制 外国人観光客への対応	自治体が有料駐車場の確保、事業者が観光地までの輸送を分担 観光施設や他の交通事業者と連携した企画乗車券
サービス高度化	輸送効率の向上 利便性向上 快適性向上	連節バスの導入 実写で案内できるアプリ 歩道幅員が狭い場所でのベンチ・上屋の設置基準の緩和
健全な経営確保	少子高齢化・需要減への対応  乗務員の確保 補助制度等の拡充  燃料費の増加への対応 利用者の確保(ICカードの活用)	需要に応じた、効率的な路線・ダイヤへの見直し 社会福祉としての補助等、事業存続の補助スキームの構築 2種免許取得に対する補助 地域との「協働」の度合いで補助を実行するなどの基準の見直し 会計制度の見直し(バス事業の赤字分を他事業で補填)
役割分担	不採算路線の維持のあり方  ニーズの把握・サービス改善 地域特性に応じた交通施策の検討	住民主体のバス路線を開設する場合、計画段階から行政が支援し、公営事業者の場合は、運行等のノウハウも提供 需要の少ない地域で、青ナンバーも導入できる仕組みづくり  国や大学との連携等による人材の配置や養成・組織強化
法制度・支援体制	補助制度等の充実  低床型車両に対する補助の充実 人材の確保 税制の緩和	ブロック単価が実情にあっていない ハイブリッドバス導入時の補助制度の拡充



# 事業者アンケート結果の整理 【タクシー事業者】

質問項目	回答結果 - 大項目	今後必要と思われる取組
情報通信技術	配車システムの改善 利便性の向上	デジタル無線より不感地帯がない携帯電波網を使った配車システム、無人配車システムの導入、モバイル配車サービスの導入 キャッシュレスに対応した決済端末機器の導入、iPadなどのタブレット型端末による到着時刻案内や飛行機等の乗継情報の提供 目的地までの運賃を、利用前に確定するシステムの導入(+新運賃制度の確立)
安全・防災	緊急・救急時の対応  運転技術の低下防止 防犯・安全対策	夜間・災害時等の救急代替車両を担っているため、警察・消防との連携実現の具体化 救命講習受講による資格取得、AED設置場所の把握、デジタコ・車内カメラの設置 こども110番に協力するタクシーの拡大 二種免許取得時の技能・法規試験の厳格化 前席後席の仕切りの標準化、ドラレコのクラウド化によるリアルタイムでの警察との連携 問題のある乗務員に乗務員証の発行及び更新を行わない
バリアフリー化	バリアフリー車両の改良  障害者専用乗降場所の整備	業界の声を反映した、バリアフリー対応車両の開発(現在は、メーカー主導) シートや内装改造の自由化、高齢者対応に向けた車両の乗降口位置の改良 福祉車両、介護タクシー、お手伝いタクシーなどの活用拡大
環境負荷軽減	エコ車両の導入  需給バランスの適正化	ハード整備だけではなく、環境配慮に関する社員教育の実施や、社員教育の方法を伝授するセミナー等の開催
観光	観光需要の創出 人材育成	観光料金運賃設定の柔軟化 観光に詳しい人材育成の制度化、外国語や観光案内の研修の充実
サービス高度化	ニーズの把握 乗務員の高齢化等への対応	タクシー利用者の声・意見を聞く場を持つ、国内外の先進事例を参考にした取組実現 基本的な接客の徹底、クレームの多い乗務員の乗務停止処分等の厳格化
健全な経営確保	経営意識の改革  適正な経営の確保 交通事故への車両の対応(安全装置等)	経営者の公共交通機関経営という意識を高める、法令遵守の意識を高める 二種免許のハードルを高くする、違反点数の累計により二種免許の剥奪 タクシー業界の社会的地位向上に向けた取組、就職したいと思われる業種に 適切な運賃の改定、需要に応じた適正な車両数の確保及び労働力の確保
役割分担	バスの代替交通手段ではない	タクシーそのものを活用いただくという観点から、府県市町村公共交通会議等への参画 乗合タクシーとして、バスに代わって運行する
法制度・支援体制	高齢乗務員の雇用  行政との連携	タクシー乗務員や自分で賃金調整できるため、高齢雇用継続給付制度及び最低賃金法から除外 警察との夜間監視活動、消防との夜間救急活動、福祉行政との独居老人救護活動

# 事業者アンケート結果の整理【フェリー・旅客船事業者】 近畿運輸局

質問項目	回答結果 - 大項目	今後必要と思われる取組
情報通信技術	船舶通信環境の改善 顧客対応の充実 民間気象会社からの気象情報入手	洋上(特に通信基地局から離れた海域)における高速通信サービスの提供拡大 チケットのインターネット申し込み等のEC化 異常気象多発により、民間から気象情報入手し、安全性向上に努める
安全・防災	災害への対応	BCPの策定、災害時を想定した対策訓練の実施 河川、港湾など状況に応じた細かい対応方法の整備、国や自治体との協議・連携促進
バリアフリー化	船舶のバリアフリー化 交通結節部のバリアフリー化	小型船や特殊な形状をした船舶、水域の地形などの特殊性に応じた対応が必要 乗降口スロープ整備の推進等
環境負荷軽減	地球温暖化対策  モーダルシフト	エンジン換装による船舶版のアイドリングストップの普及 運航時間延長による省エネ運航の実施 積載効率の良いシャーシの開発及び購入費補助
観光	利用者の拡大  PR活動の拡充 サービス改善	インバウンド向けに、地方局同士の広域連携による集客活動 港、主要駅、観光施設を結ぶ循環バスの導入 観光誘致とあわせた航路PR活動、自治体に対するファミツアー サービスクルーに限り、人件費の安い外国人クルーの容認(船員法改正等)
サービス高度化	地域への貢献活動 サービス内容の拡充 情報提供の充実	事業者としてのマナー向上、地域関係者と共同によるターミナル美化活動の実施 サービスが船舶のみになっているため、交通機関全般・産業全般としてのサービス向上 多様な情報をお客様に提供できるよう、社員のスキルアップ
健全な経営確保	モーダルシフトの推進 航路の確保・維持に向けた実態調査、経営分析 コストの見直し  運賃設定	エコシップマークの認知度向上  現行法律では過大な整備費用が必要になるため、制度などの見直し 船舶省エネ機器導入補助制度の導入、船舶の公有民営等の提案 高速道路や本四連絡橋の料金と船舶の料金との適正化
役割分担	事業者	補助航路事業者は島と共同であるため島の財政健全化にも協力、 その分の国の補助増額
法制度・支援体制	生活航路としての位置付け  災害時における自治体からの支援  河川法の改正	島に在住する意思是、島民が自由に決める権利を有することを擁護するのが、生活航路の事業者としての責務 災害時における船舶活用に備えた公による船舶持分購入、使用料減免、検査費用負担の枠組みについて、新造船だけでなく現役船についても適用を拡大 災害時の救援・緊急輸送に資する災害用設備・機器の設置についての補助 浮棧橋に雨除け・風除けの屋根の設置が可能になるよう河川法の改正

# 事業者アンケート結果の整理 【物流事業者】

質問項目	回答結果 - 大項目	今後必要と思われる取組
情報通信技術	<p>自動認識技術の活用</p> <p>スマートフォン等の車載端末機としての活用</p> <p>RFIDの活用</p> <p>物流全体の最適化</p> <p>道路情報の把握</p>	<p>音声認識技術の活用による物流センター内作業、トラック運転者端末操作の省力化</p> <p>画像認識技術の実用化による物流センター業務の自動化、運転業務の安全性強化</p> <p>メーカー、卸、小売といったサプライチェーン全体での標準化</p> <p>在庫量のマネジメントを含めた物流全体の最適化の必要性</p> <p>ATIS等の交通情報サービスを活用し、運送事業者毎の配車効率を改善</p>
安全・防災	<p>安全対策</p> <p>災害時の燃料確保</p> <p>人材確保</p> <p>災害時の事業継続</p>	<p>路上駐車対策として、納車時間帯に停車できるスペースの確保対策</p> <p>高齢者ドライバーの健康診断の補助</p> <p>ドラレコのKY活用について、協会等でも自由に活用できる仕組みづくり</p> <p>災害時復興において、トラックへの優先的な燃料確保の仕組みづくり</p> <p>トラックのAT車両の導入や運転免許制度の改正(MT中型車に乗れない人が増加)</p> <p>クラウド型ネットワークの構築により、災害時の在庫の分散によるリスクコントロール</p>
環境負荷軽減	<p>燃費管理</p> <p>集配送での工夫</p> <p>省エネへの取組</p>	<p>環境負荷低減車両の汎用化</p> <p>都市部での自転車や台車による集配、自動車を使用する際は、バス停方式集配を採用</p> <p>アイドリングストップ対策、エコドライブコンテスト、太陽光発電の推進</p>
サービス高度化	<p>ネット通販需要への対応</p> <p>顧客ニーズへの対応</p> <p>人材確保、人材育成、職種に応じた多様な雇用</p>	<p>当日配達地域の拡大や、再配達コストの消化、安価な配送料金への対応等</p> <p>受注・発送・配達のリードタイム短縮によるお客様ストレスの解消</p> <p>コンビニなどでの荷物受取サービスの展開</p>
健全な経営確保	<p>人材確保、人材育成</p> <p>適正料金</p> <p>コンプライアンス意識の浸透</p>	<p>高齢者、主婦、外国人労働者など、短時間勤務ができるよう、連続した運送業務の切り分け等の柔軟な雇用環境の確保</p> <p>人材育成を目的とした社内スクールの設置</p> <p>長距離輸送のモーダルシフト化について、荷主への理解を深めながら推進</p> <p>サービスの高度化により顧客満足度をあげ適正料金の収受を図る</p>
法制度・支援体制	<p>ドライバー不足への対応</p> <p>コスト増大への対応</p> <p>駐車スペースの確保</p>	<p>中型免許制度の見直し等による運転免許所持者の増加施策、行政支援</p> <p>燃料高騰、車両調達費増大(環境対応等)等のコスト増について、税制優遇や補助支援</p> <p>公的機関による駐車スペースの確保、駐車違反取り締まりの条件付き緩和</p>

# 事業者アンケート結果の整理 【観光関連事業者】

質問項目	回答結果 - 大項目	今後必要と思われる取組
情報通信技術	セキュリティ対策(脆弱性、サイバー攻撃等) データ活用 事故時の情報伝達	会員情報やICカード利用情報などのビッグデータの活用(DB化、統計分析技術習得) 事故対策連絡網のマニュアル作成、周知徹底 各府県支部の支援体制の構築
安全・防災	バス運転手の高齢化への対応 バス事故への対応 災害時における事業継続	添乗員の防災意識とスキル向上の研修  ICカードの大規模障害時におけるBCPの策定
バリアフリー化	バス車両のバリアフリー化の推進(車いす対応) 交通弱者への対応	交通弱者に対するシームレスな利用促進として、自治体との連携による福祉ICカードの導入
観光	バス発着場の確保 乗務員の安全確保 インバウンドへの対応 需要の創出	バスガイドのソートベルト義務化 海外発行クレジットカード(PayPass、payWave等)での乗車 企画乗車券の利用実態に基づく商品性の見直し(有効範囲、有効期間、価格等) 近畿圏の観光需要に対する、全国的・継続的な市場調査による施策立案 紙媒体およびWebサイトの連動PRによる相乗効果を活かしたイベントプロモーター、エンターテイナーとのアライアンス
サービス高度化	企画乗車券 データ活用	ローコストで実現可能な企画乗車券のIC化 オープンデータの積極利用による利用者の要望に沿ったサービス・商品の開発
健全な経営確保	コンプライアンスの遵守 ICカードシステムのローコスト化	
法制度・支援体制	法制度 支援体制	社会インフラ化したICカードシステムの維持・更新に対する税制上の優遇措置等 インバウンド拡大に関する海外プロモーションの支援