

# 「地方部の鉄道の維持・活性化」

---

令和5年11月時点案  
国土交通省

| テ ー マ 名       | 地方部の鉄道の維持・活性化                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 担当課<br>(担当課長名) | 鉄道局鉄道事業課<br>(山崎 雅生) |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------------|
| 評価の目的、<br>必要性 | <p>利用者の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道特性が十分発揮できていない地方部の鉄道が、引き続き本来の期待された役割を発揮するためには、鉄道事業者と沿線自治体が連携・協働し、役割分担しながらその活性化を図っていくことが不可欠である。</p> <p>国においては、こうした連携・協働を促すため、これまで、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）（以下「地域交通法」という。）に基づき鉄道事業再構築事業を創設するなどの施策を講じてきているが、そのような事例が広がっているとは言い難い状況となっている。</p> <p>前国会において、地域交通法を改正し、国が主体的に関与しつつ関係者の協議を促す新たな枠組みを設けるとともに、自治体の再構築の取り組みに対して、社会資本整備総合交付金の活用を可能とするなどの対策を講じたところであるが、この新たな制度を活用してどのように、鉄道事業者と沿線自治体との連携・協働事例を増やしていくかが課題となっている。</p> <p>今回は、これまでの地方部の鉄道の維持・活性化のための政策について検証・評価することによって、新しい鉄道事業再構築事業等をより効果的に実施運用していくための施策へ反映させることを目的とする。</p> |                |                     |
| 評 価 対 象       | 改正前の地域交通法に基づく鉄道事業再構築事業をはじめとした、これまでの地方部の鉄道の維持・活性化のための取組                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                |                     |
| 政 策 の 目 的     | 地方部の鉄道の維持・活性化に係る取組を推進することで、活力ある地域社会の実現に寄与することを目的とする                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                |                     |
| 評 価 の 視 点     | <p>以下の3つの視点から評価を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国の積極的な関与による、鉄道事業再構築事業に向けた関係者間の議論の進捗</li> <li>・自治体の創意工夫による利便性及び持続可能性の変化</li> <li>・まちづくりと連携した地域公共交通の活性化</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                |                     |
| 評 価 手 法       | <p>JR各社や地域鉄道事業者などの鉄道事業者、沿線自治体へのアンケート調査により得られたデータを整理、分析しこれまでの取り組みの評価を行う。</p> <p>（アンケート内容）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでに再構築事業の認定を受けた事例をはじめ、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働が図られた事例</li> <li>・鉄道事業再構築事業の活用意向及び活用が難しい場合の理由 等</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                |                     |
| 評 価 結 果       | 評価実施中                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                |                     |

|               |                                                                                                                         |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 政策への<br>反映の方向 | 今般の法改正による新制度の運用に、地方部の鉄道に関するこれまでの取組についての評価結果の方向性を反映させることで、JR各社や大手民鉄線区も含め、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働による地方部の鉄道の利便性と持続可能性の向上に活かしていく。 |
| 第三者の<br>知見の活用 | 本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。                                                                      |
| 実 施 時 期       | 令和5年度                                                                                                                   |

- 第1章 評価方法の概要
- 第2章 地方鉄道の概要
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- 第4章 今回の評価施策対象の概要
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と  
効果
- 第6章 今後の取り組みに向けて



- **第1章 評価方法の概要**
- 第2章 地方鉄道の概要
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- 第4章 今回の評価施策対象の概要
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と  
効果
- 第6章 今後の取り組みに向けて

1. 評価の目的、必要性
2. 対象政策
3. 評価の視点
4. 評価手法
5. 第三者の知見の活用

## 1-1. 評価の目的、必要性

利用者の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道特性が十分発揮できていない地方部の鉄道が、引き続き本来の期待された役割を発揮するためには、鉄道事業者と沿線自治体が連携・協働し、役割分担しながらその活性化を図っていくことが不可欠である。

国においては、こうした連携・協働を促すため、これまで、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）（以下「地域交通法」という。）に基づき鉄道事業再構築事業を創設するなどの施策を講じてきているが、そのような事例が広がっているとはいえない状況となっている。

前国会において、地域交通法を改正し、国が主体的に関与しつつ関係者の協議を促す新たな枠組みを設けるとともに、自治体の再構築の取り組みに対して、社会資本整備総合交付金の活用を可能とするなどの対策を講じたところであるが、この新たな制度を活用してどのように、鉄道事業者と沿線自治体との連携・協働事例を増やしていくかが課題となっている。

今回は、これまでの地方部の鉄道の維持・活性化のための政策について検証・評価することによって、新しい鉄道事業再構築事業等をより効果的に実施運用していくための施策へ反映させることを目的とする。

## 1-2. 対象政策

「鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働事例」の取り組みに関して分析・評価を行い、法改正後の「鉄道事業再構築事業」を活用していくための方策を今回の政策レビューでとりまとめる。

## 1-3. 評価の視点

以下の3つの視点から評価を実施する。

- ・ 国の積極的な関与による、鉄道事業再構築事業に向けた関係者間の議論の進捗
- ・ 自治体の創意工夫による利便性及び持続可能性の変化
- ・ まちづくりと連携した地域公共交通の活性化

## 1-4. 評価手法

JR各社や地域鉄道事業者などの鉄道事業者、沿線自治体へのアンケート調査により得られたデータを整理、分析しこれまでの取り組みの評価を行う。

(アンケート内容)

- ・ これまでに再構築事業の認定を受けた事例をはじめ、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働が図られた事例
- ・ 鉄道事業再構築事業の活用意向及び活用が難しい場合の理由      等

## 1-5. 第三者の知見の活用

○本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。

### 【国土交通省政策評価会委員】

|       |                       |
|-------|-----------------------|
| 上山 信一 | 慶應義塾大学名誉教授(座長)        |
| 大串 葉子 | 同志社大学大学院ビジネス研究科教授     |
| 加藤 浩徳 | 東京大学大学院工学系研究科教授       |
| 工藤 裕子 | 中央大学法学部教授             |
| 佐藤 主光 | 一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授 |
| 白山 真一 | 上武大学ビジネス情報学部教授、公認会計士  |
| 田辺 国昭 | 国立社会保障・人口問題研究所所長      |
| 松田千恵子 | 東京都立大学 経済経営学部 教授      |

- 第1章 評価方法の概要
- **第2章 地方鉄道の概要**
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- 第4章 今回の評価施策対象の概要
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と  
効果
- 第6章 今後の取り組みに向けて

## 地方鉄道

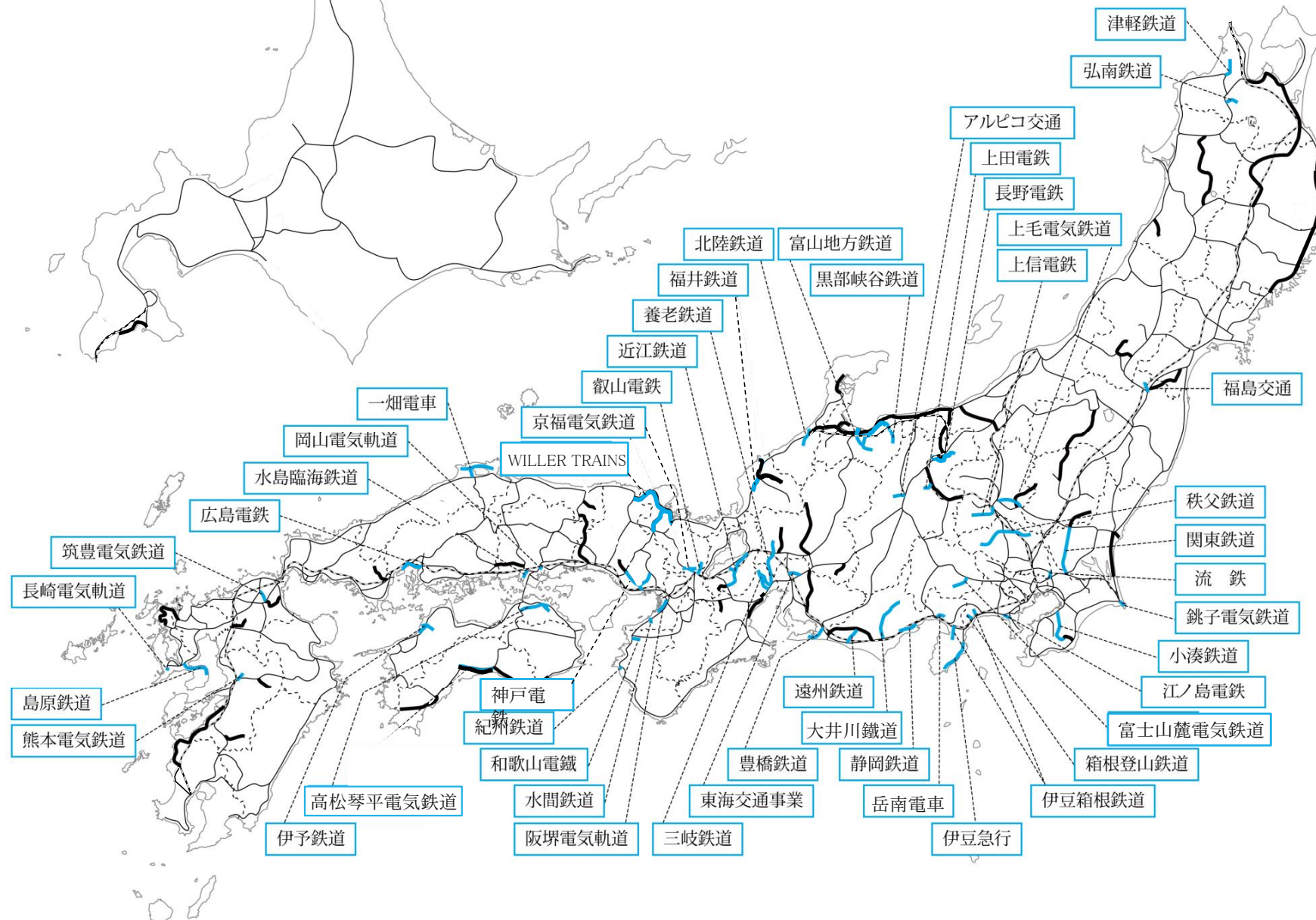
- 地方部の鉄道は、以下の通り、民間事業として運営されてきているが、通勤や通学の足として沿線住民の暮らしを支えるとともに、観光等地域間の交流を支える基幹的な公共交通としての役割を果たしてきている。
- これらが安全運行を前提として、利便性と持続可能性の高い輸送サービスを提供し、本来期待されている役割を十分に発揮できる環境を整備することが重要。

### 【該当路線】

| 種別                               | 路線数                                                                                   |                |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| ① 中小民鉄                           | 49社 61路線                                                                              | 地域鉄道<br>95社    |
| ② 旧国鉄の特定地方交通線等を<br>引き継いだ第三セクター鉄道 | <div>旧特定地方交通線 32社 33路線</div> <div>並行在来線 8社 9路線</div> <div>その他 6社 6路線</div>            |                |
| ③ JR・大手民鉄のローカル線区                 | <div>輸送密度4,000人未満(旧国鉄再建特措法に基づく「特定地方交通線」の基準の一つ)のものは、</div> <div>9社 87路線 ※令和元年度実績</div> | JR・大手<br>ローカル線 |

## 2. 地方鉄道の概要(地域鉄道)

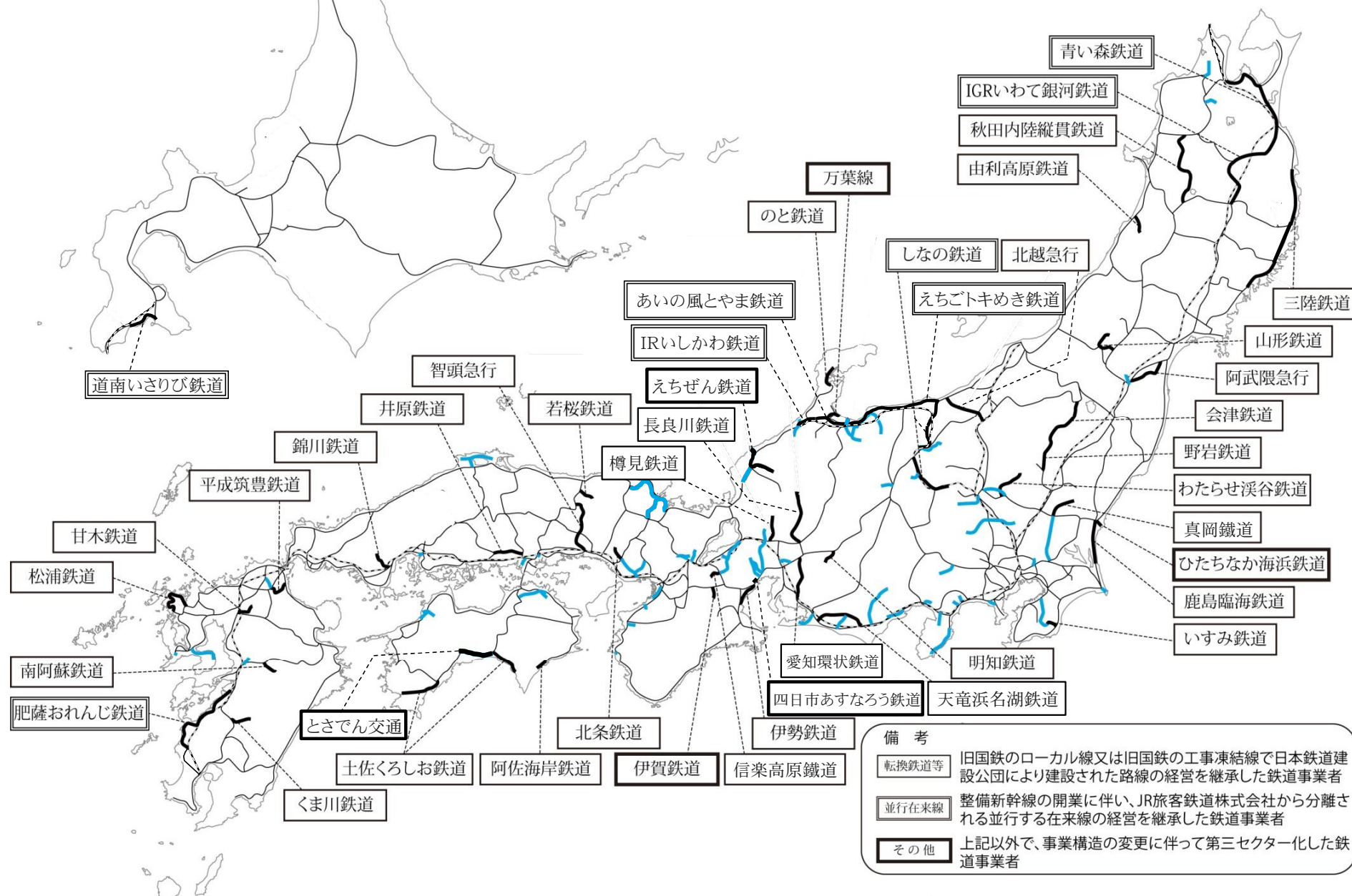
### 【地域鉄道】①中小民鉄49社 位置図【R5.4.1現在】





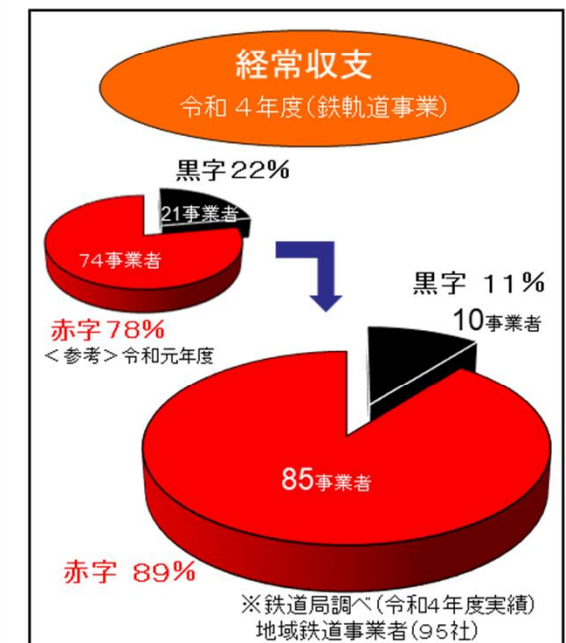
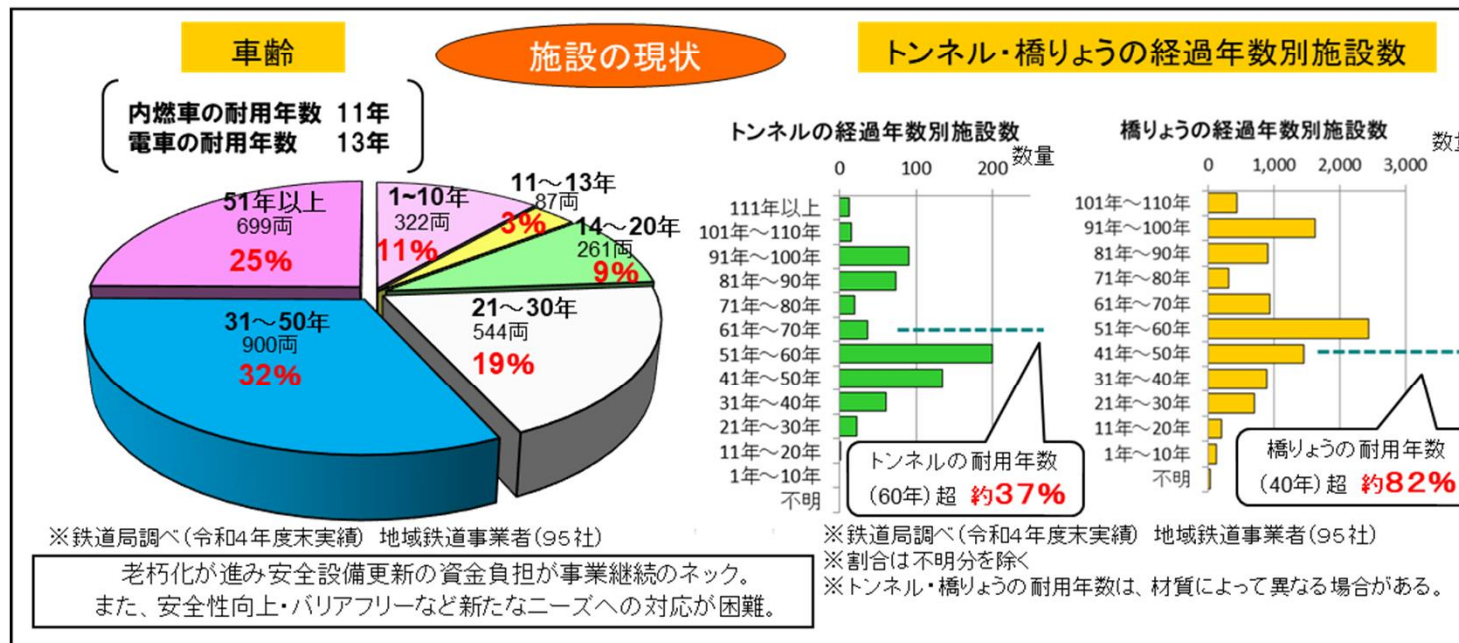
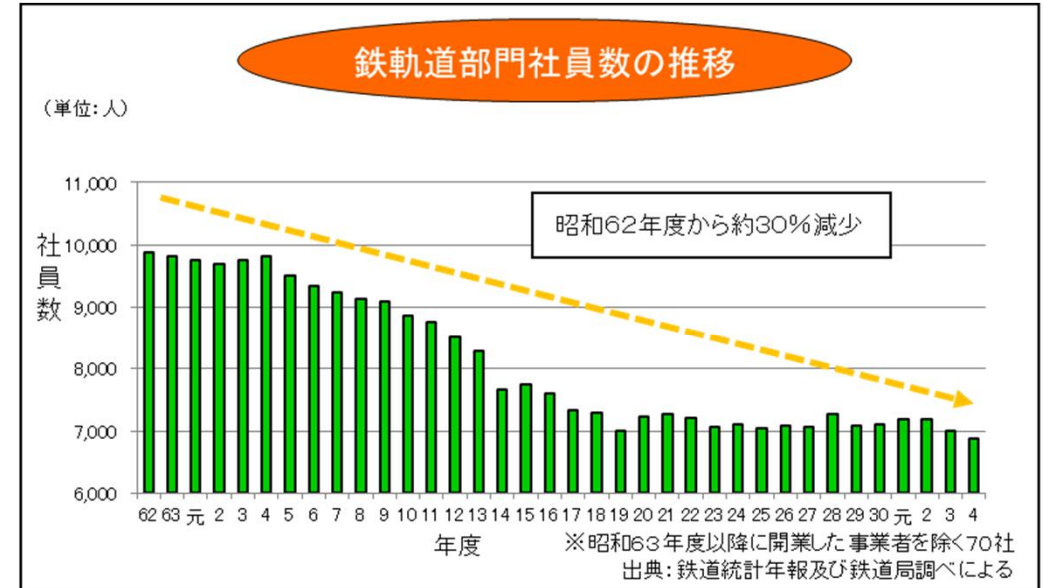
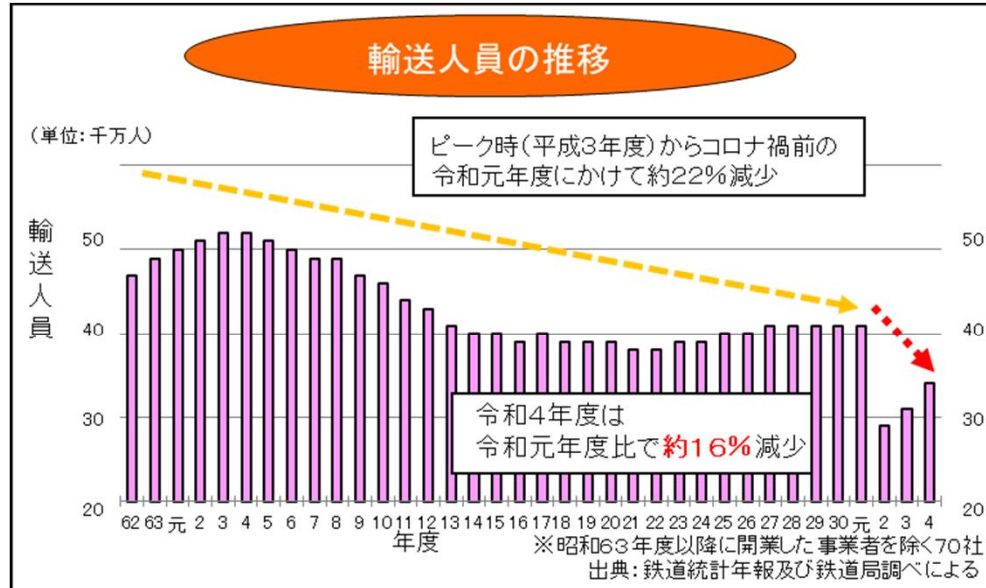
## 2. 地方鉄道の概要(地域鉄道)

### 【地域鉄道】②第三セクター鉄道46社 位置図【R5.4.1現在】



# 2. 地方鉄道の概要(地域鉄道)

## 地域鉄道の現状



## 2. 地方鉄道の概要（JRローカル線）

### 「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」について

平成13年にJR本州三社、平成28年にJR九州が、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の対象から除外。

国鉄改革の趣旨を踏まえた事業経営の確保のため、

**国土交通大臣は、法附則第2条に基づき、JR本州三社・JR九州が踏まえるべき事業経営の指針を策定、公表**

（本州三社）国土交通省告示第1622号（平成13年11月）

（JR九州）国土交通省告示第1272号（平成27年12月）

#### 【指針〔配慮すべき事項〕の主な内容】

##### 1. JR会社間における連携及び協力の確保に関する事項

- 他の会社の営業路線をまたがって乗車する旅客の運賃及び料金を定める場合の配慮（通算制、遠距離通減）
- 鉄道線路を貨物会社に使用させる場合、追加的に発生する経費相当額を基礎とする（アポイントメントルール）
- 他の会社との駅、鉄道線路その他の鉄道施設の使用その他の鉄道事業に関する協定は、他の会社の鉄道事業の健全かつ円滑な経営及び利用者の利便に配慮した内容とする

##### 2. 路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項

- 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて、現に営業する路線の適切な維持に努める
- 路線を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明
- 駅等の整備にあたっては、バリアフリー法の移動円滑化のため必要な措置を講ずるなど、利用者の利便の確保に配慮

##### 3. 中小企業者への配慮に関する事項

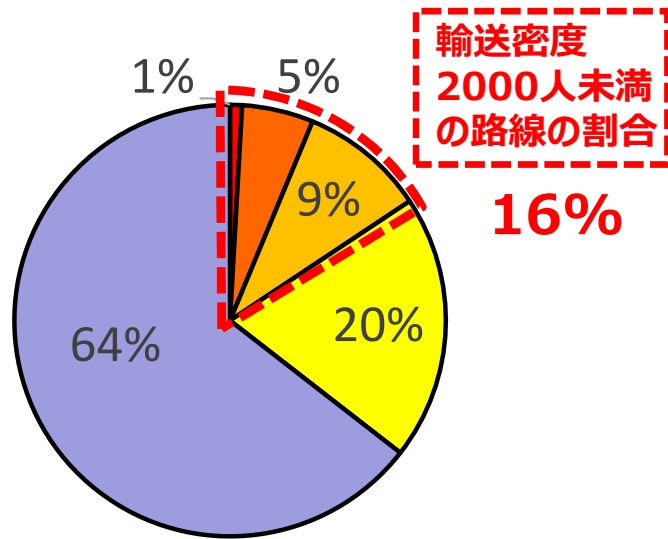
- 地域において当該新会社が営む事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動を不当に妨げ、又はその利益を不当に侵害することのないよう特に配慮

- ・国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保する必要があるときは、会社に対し**指導及び助言**（法附則第3条）
- ・国土交通大臣は、正当な理由がなくて指針に反する事業経営等を行ったときは、会社に対し**勧告及び命令**（法附則第4条）
- ・命令に違反した場合は、違反行為をした会社の取締役又は執行役に対し**罰則（過料）**（法附則第5条）

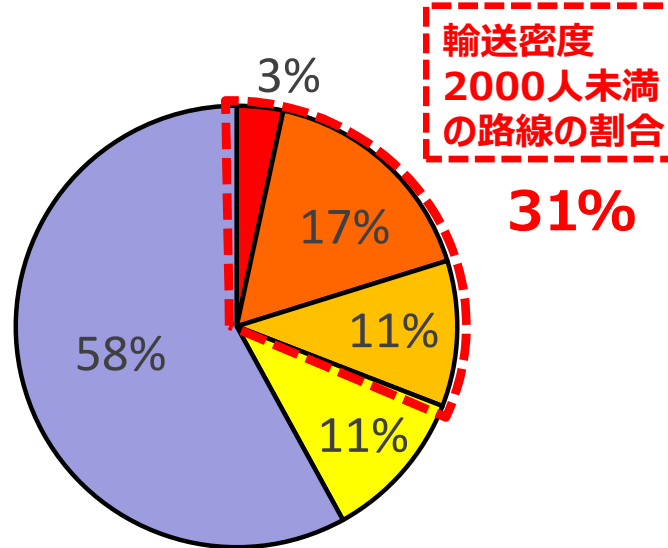


## 2. 地方鉄道の概要(JRローカル線)

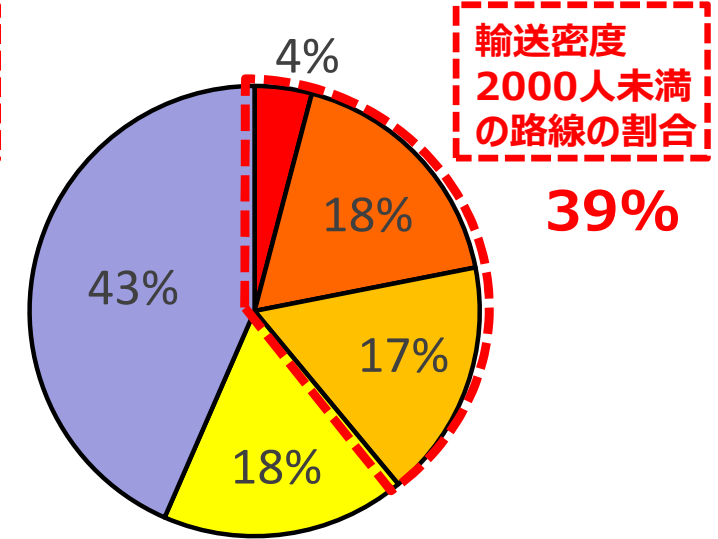
### JR旅客6社における各輸送密度ごとの路線の割合



昭和62年度  
(特定地方交通線を除く)



令和元年度



令和2年度

※営業キロベース（路線単位での計算）

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

※新幹線を除く

※輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員

| 凡例 | 輸送密度          | 昭和62年度<br>(特定地方交通線を除く) | 令和元年度  | 令和2年度  |
|----|---------------|------------------------|--------|--------|
| ■  | 200人未満        | 1%                     | 3%     | 4%     |
| ■  | 200人～1,000人   | 5%                     | 17%    | 18%    |
| ■  | 1,000人～2,000人 | 9%                     | 11%    | 17%    |
| ■  | 2,000人～4,000人 | 20%                    | 11%    | 18%    |
| ■  | 4,000人以上      | 64%                    | 58%    | 43%    |
|    |               | (100%)                 | (100%) | (100%) |

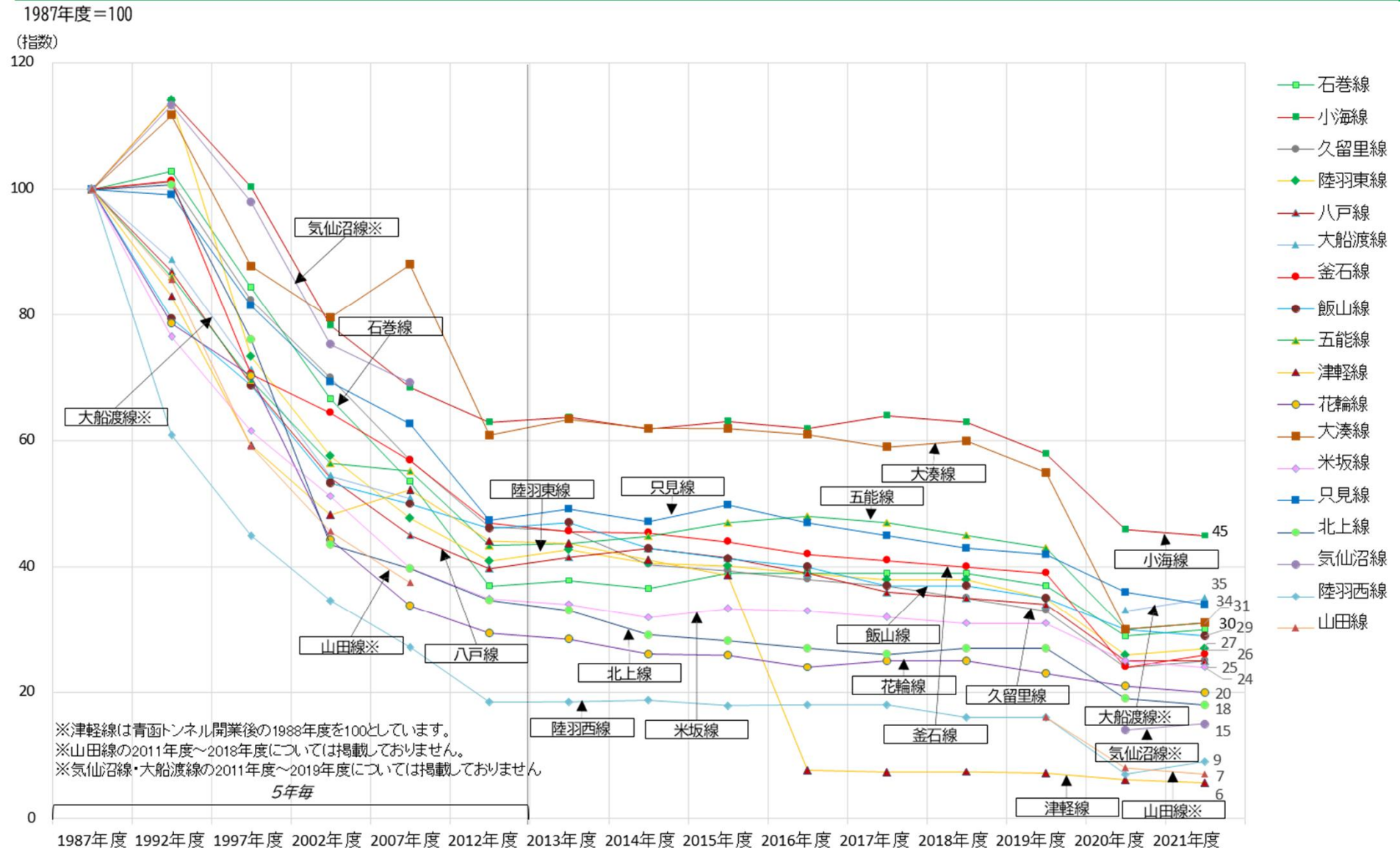
1,000人未満

1,000人以上2,000人未満

# 2. 地方鉄道の概要(JRローカル線)

## JR東日本 路線別平均通過人員推移グラフ

路線別平均通過人員の推移



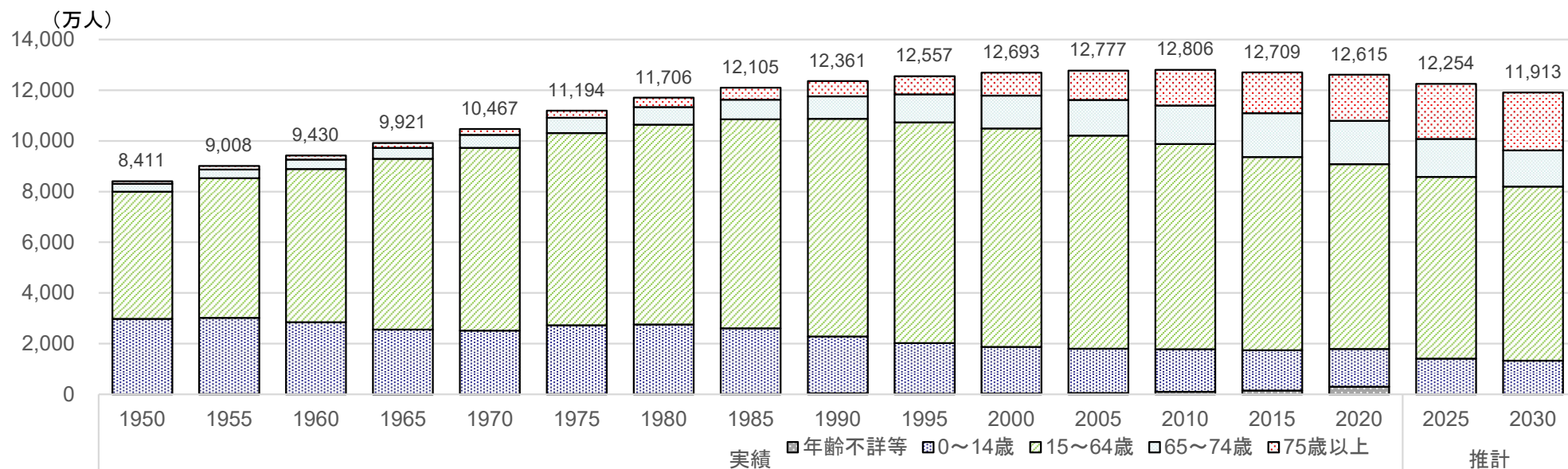
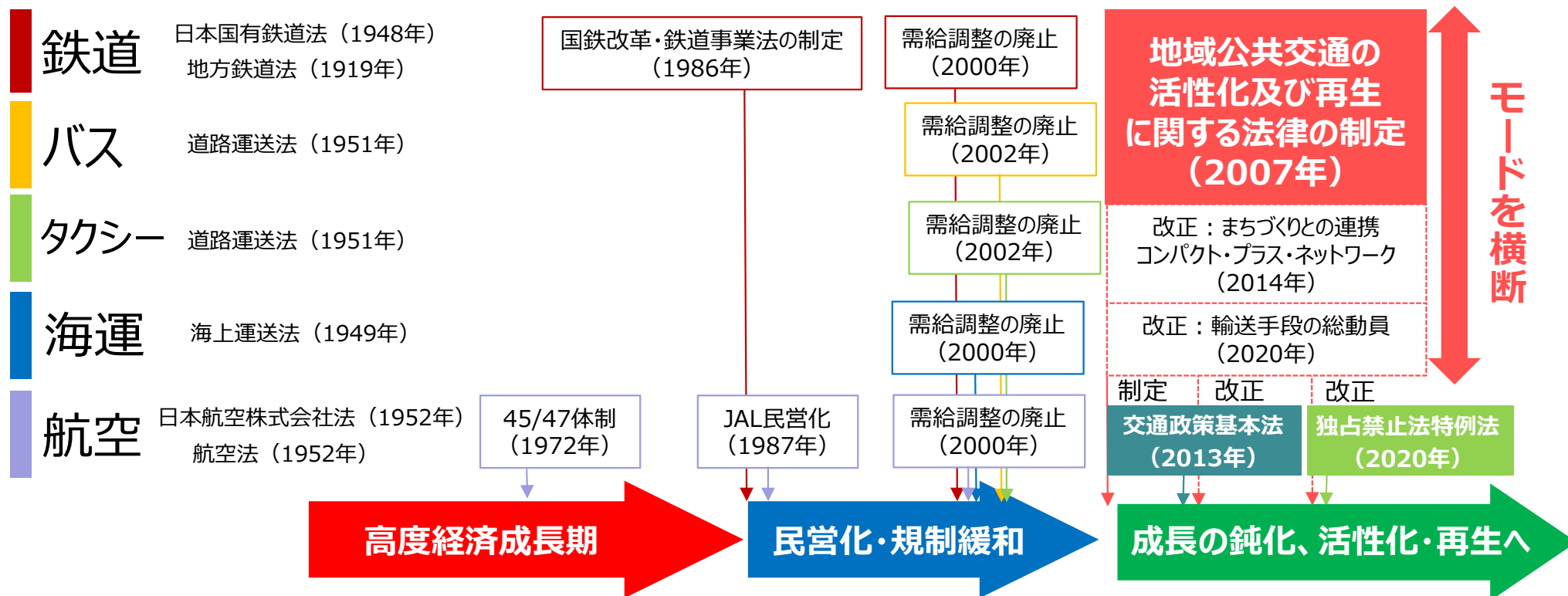
※ JR東日本HP 公表資料より抜粋  
 (https://www.jreast.co.jp/rosen\_avr/)

※1987年度、1992年度、1997年度、2002年度、2007年度(5年毎)と2012～2021年度(直近10年度分)を掲載しています。

- 第1章 評価方法の概要
- 第2章 地方鉄道の概要
- **第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み**
- 第4章 今回の評価施策対象の概要
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と  
効果
- 第6章 今後の取り組みに向けて



# 高度経済成長期以来の公共交通政策の変遷





## 【鉄道事業法（昭和61年法律第92号）】

→ 鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。（第1条）

### 体系

#### ◇ 参入（許可）

種別・路線ごとに許可  
事業基本計画の提出

#### ◇ 工事の施行（認可）

工事計画の提出  
事業基本計画・技術基準への適合性を確認  
工事の完成検査

#### ◇ 車両（確認）

技術基準への適合性を確認

#### ◇ 運賃・料金（上限認可・届出）

能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないか  
実施運賃の届出

#### ◇ 運行計画（届出）

#### ◇ 事業の譲渡及び譲受、合併及び分割（認可）

#### ◇ 事業の休止／廃止（届出） 等

### 参考：他モードの規制内容

鉄道のみならず、他の交通モードにおいても需給調整規制の廃止に伴い参入・退出規制が緩和された。

#### ● 乗合バス事業（道路運送法）

参入（許可）

退出（届出）

#### ● 国内航空運送（航空法）

参入（許可）

退出（届出）

#### ● 国内旅客船事業（海上運送法）

参入（許可）

退出（届出）

平成11年に成立した鉄道事業法の一部を改正する法律により、参入に際して需給調整規制を行わない許可制としたほか、退出について許可制から事前届出制とするなど規制緩和を実施

# 交通政策基本法における関係者の役割

## ○交通政策基本法における関係者の役割

### 【国の責務（第8条）】

- ・ 交通に関する施策についての基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。
- ・ 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

### 【地方公共団体の責務（第9条）】

- ・ 基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- ・ 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

### 【交通関連事業者及び交通施設管理者の責務（第10条）】

- ・ 基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。
- ・ 基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

### 【国民等の役割（第11条）】

- ・ 基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

### 【関係者の連携及び協力（第12条）】

- ・ 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は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

## ○地域交通法における関係者の役割（第4条）

### 【国の努力義務】

- ・ 地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

### 【都道府県の努力義務】

- ・ 市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

### 【市町村の努力義務】

- ・ 公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

### 【公共交通事業者等の努力義務】

- ・ 自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

| 鉄道法制度                                                                | 補助制度                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| 1987年 国鉄改革<br>鉄道事業法 制定（1986年）<br>〔国鉄改革に伴い、日本国有鉄道法と地方鉄道法に代わって制定された法律〕 | （1969年度 地方鉄道軌道合理化設備整備費補助金創設 以降 適宜改正）<br>1987年度 鉄道軌道近代化設備整備補助金 創設         |
| 1999年 鉄道事業法 改正<br>〔参入許可制、休廃止届出制、運賃上限認可制等の規制緩和に係る改正〕                  | 1997年度 鉄道軌道整備法に基づく、欠損補助制度の終了                                             |
| 2007年 地域交通法 制定                                                       |                                                                          |
| 2008年 地域交通法 改正<br>特定事業に鉄道事業再構築事業を追加                                  | 2008年度 鉄道軌道輸送高度化事業費補助金 創設                                                |
|                                                                      | 2009年度 幹線鉄道等活性化事業費補助に総合連携計画事業を追加                                         |
|                                                                      | 2010年度 鉄道軌道輸送対策事業費補助金 創設                                                 |
|                                                                      | 2011年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金 創設<br>（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）                        |
| 2013年 交通政策基本法 制定                                                     |                                                                          |
|                                                                      | 2016年度 鉄道施設総合安全対策事業費補助に鉄道軌道安全輸送設備等整備事業を追加<br>訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金 創設 |
| 2023年 地域交通法 改正<br>鉄道事業再構築事業 改正                                       | 2023年度 社会資本整備総合交付金に地域公共交通再構築事業を追加                                        |



## 1. 安全輸送の確保

### ■ 鉄道施設総合安全対策事業費補助金【公共】

《 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 》

### ■ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金【非公共】

《 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 》

- 安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新等に対し、支援を行う。

- 補助率 国:1/3、1/2

(例)



軌道改良



ATSの整備



法面固定



車両の更新

## 3. 利便性の向上

### ■ 幹線鉄道等活性化事業費補助【公共】

《 地域公共交通計画事業（コミュニティ・レール） 》

- 潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、利用者の利便性向上を図るための施設の整備に対し、支援を行う。

- 補助率 国:1/3 地方:1/3

(例)



新駅の整備



行き違い設備の新設

## 2. 移動の利便性向上・利用環境の改善

### ■ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金【非公共】 (令和5年度より「ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金」)

- 訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上や利用環境の改善を促進するため、LRTシステムの整備やICカードの導入、鉄軌道車両設備の整備等に対し、支援を行う。
- 補助率 国:1/3、1/2

#### 《 インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業 》

(例)



車両の更新



車内案内表示の多言語化



車体の行先表示の多言語化

#### 《 交通サービス利便向上促進事業 》

(例)



全国共通ICカードの導入



低床式車両(LRV)導入



停留施設の整備

### ■ 公共交通利用環境の革新等【非公共】※ 国際観光旅客税財源

- 空港等から訪日外国人旅行者の特に多い地域への公共交通機関の利用環境を刷新するため、訪日外国人ニーズの高い下記①～⑤のうち3つ以上とセットで整備する場合に、ICカード、LRT整備等に対し、支援を行う。 ※ R4補正予算では、上記の訪日外国人予算で措置

- 補助率 国:1/3、1/2



観光列車  
サイクルトレイン

※ 一部整備済みの場合も含む



①多言語対応



③洋式トイレ



②無料Wi-Fi

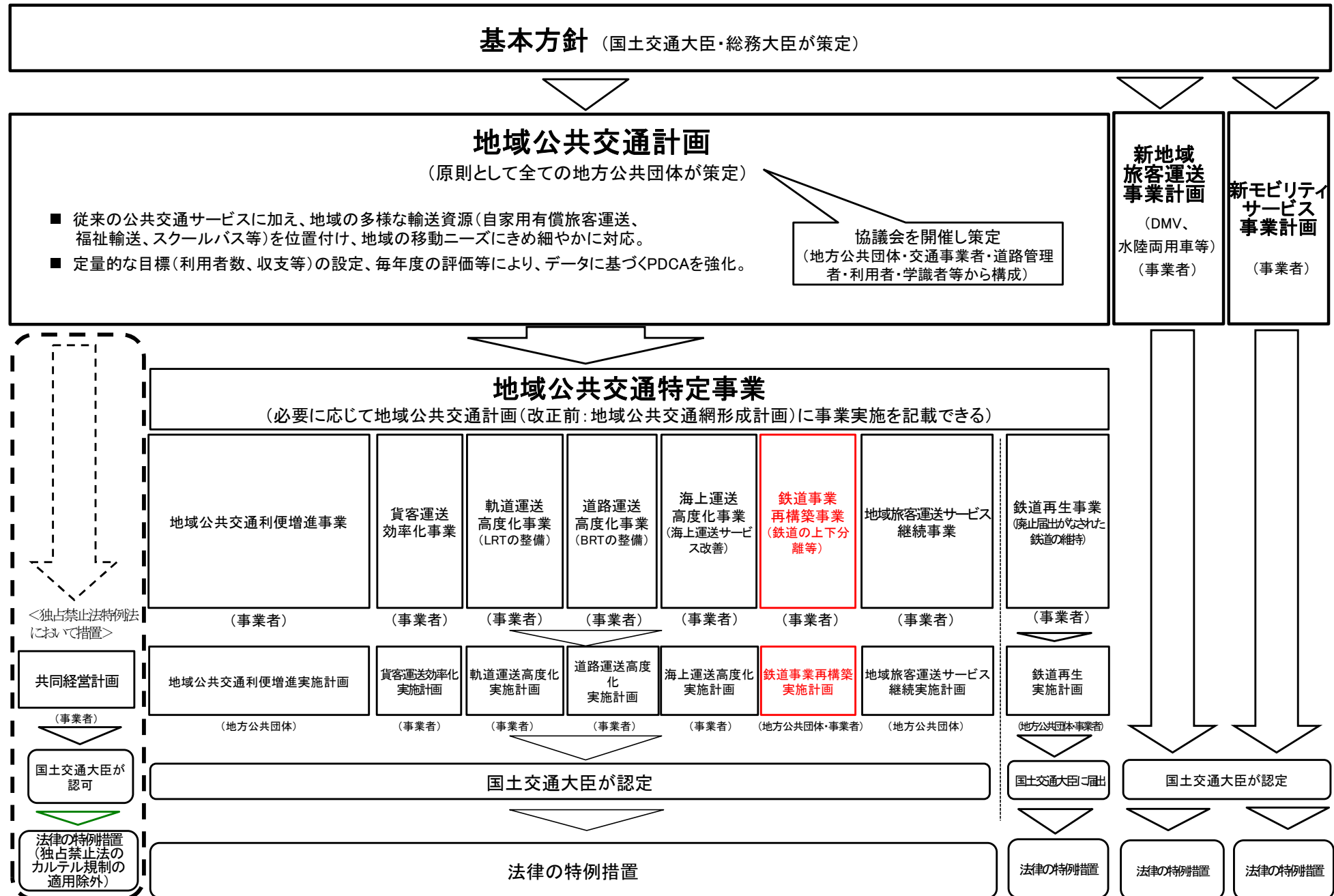


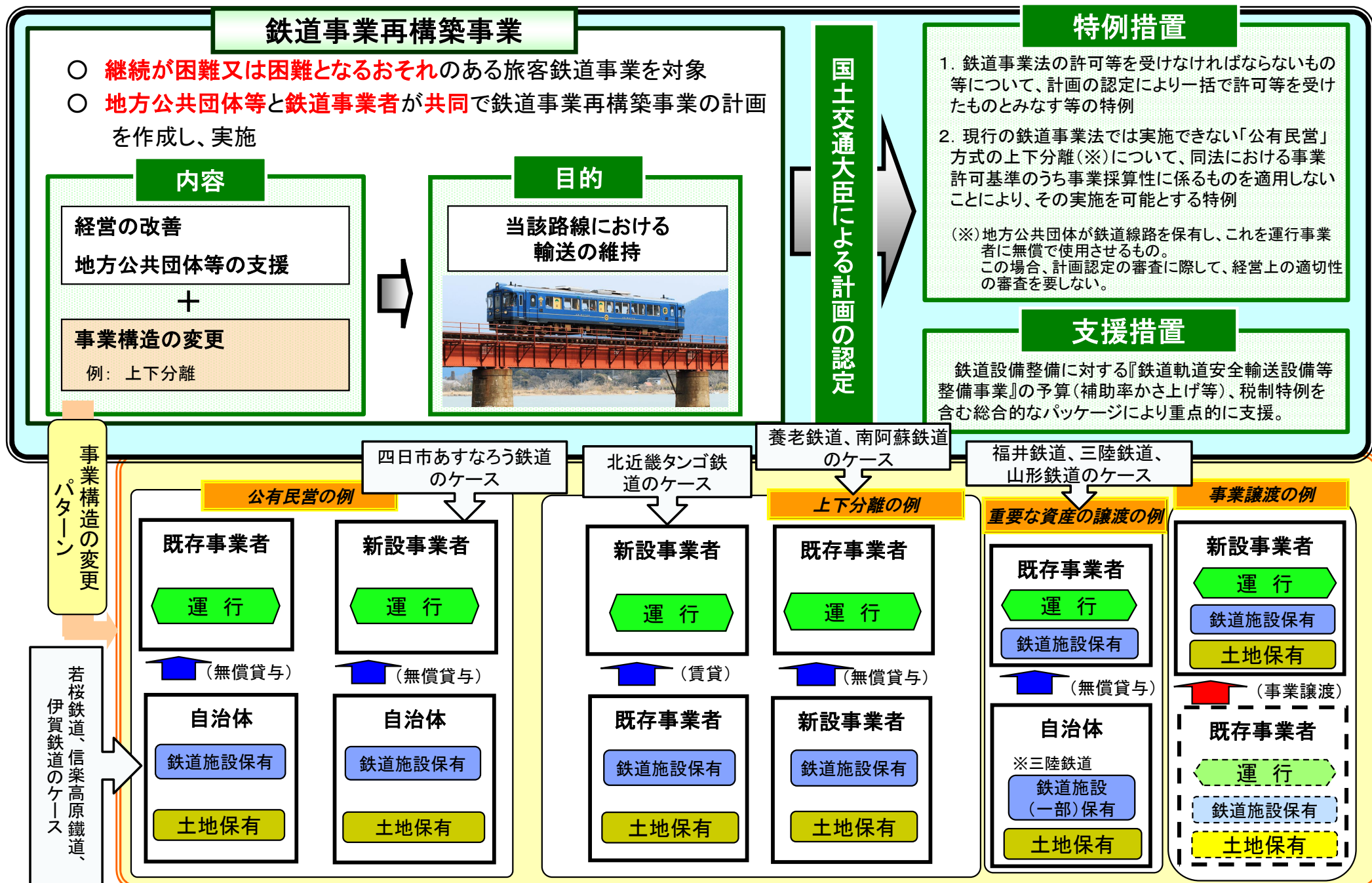
④キャッシュレス



⑤感染症拡大防止対策







| No | 鉄道事業者                      |                                     | 事業構造の変更内容                                                                                                                                              | 実施計画期間                    |                    |
|----|----------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|--------------------|
|    | 実施前                        | 実施後                                 |                                                                                                                                                        |                           |                    |
| 1  | 第一種: 福井鉄道                  | 第一種: 福井鉄道                           | 【重要な資産の譲渡】<br>・福井鉄道が鉄道用地を福井市、鯖江市、越前市に有償譲渡。<br>→ 福井鉄道へ無償貸付。                                                                                             | H21.3～H30.3<br>(10年間)     |                    |
| 2  | 第一種: 若桜鉄道                  | 第二種: 若桜鉄道<br>第三種: 若桜町、八頭町           | 【上下分離(公有民営)】<br>・若桜鉄道が鉄道用地・鉄道施設を若桜町、八頭町へ無償譲渡(H28より車両も含む)。<br>→ 若桜鉄道へ無償貸付。                                                                              | H21.4～H31.3<br>(10年間)     |                    |
| 3  | 第一種: 三陸鉄道                  | 第一種: 三陸鉄道                           | 【重要な資産の譲渡】<br>・三陸鉄道が鉄道用地を沿線8市町村(※)に無償譲渡。<br>→ 三陸鉄道へ無償貸付(変更後は、震災から復旧した施設等も含む)。<br>(※)久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、釜石市、大船渡市                                  | 当初                        | H21.12～H26.3(5年間)  |
|    |                            |                                     |                                                                                                                                                        | 変更                        | H21.12～H31.3(10年間) |
| 4  | 第一種: 信楽高原鐵道                | 第二種: 信楽高原鐵道<br>第三種: 甲賀市             | 【上下分離(公有民営)】<br>・信楽高原鐵道が鉄道用地・鉄道施設・車両を甲賀市へ無償譲渡。<br>→ 信楽高原鐵道へ無償貸付。                                                                                       | H25.4～R5.3<br>(10年間)      |                    |
| 5  | 第一種: 北近畿タンゴ鉄道              | 第二種: WILLER TRAINS<br>第三種: 北近畿タンゴ鉄道 | 【上下分離(民営分離)】<br>・運行主体としてWILLER TRAINSを設立。<br>・北近畿タンゴ鉄道が鉄道用地・鉄道施設・車両を保有。<br>→ WILLER TRAINSへ有償貸付。                                                       | H27.4～R7.3<br>(10年間)      |                    |
| 6  | 第一種: 近鉄<br>(内部・八王子線)       | 第二種: 四日市あすなろう鉄道<br>第三種: 四日市市        | 【上下分離(公有民営)】<br>・運行主体として四日市あすなろう鉄道を設立。<br>・近鉄(内部・八王子線)が四日市市へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸付。<br>→ 四日市あすなろう鉄道へ無償貸付。                                              | H27.4～R7.3<br>(10年間)      |                    |
| 7  | 第一種: 山形鉄道                  | 第一種: 山形鉄道                           | 【重要な資産の譲渡】<br>・山形鉄道が鉄道用地を長井市、南陽市、白鷹町、川西町に無償譲渡。<br>→ 山形鉄道へ無償貸付。                                                                                         | H28.12～R3.3<br>(5年間)      |                    |
| 8  | 第二種: 伊賀鉄道<br>第三種: 近鉄(伊賀線)  | 第二種: 伊賀鉄道<br>第三種: 伊賀市               | 【上下分離(公有民営)】<br>・近鉄(伊賀線)が伊賀市へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸付。<br>→ 伊賀市が伊賀鉄道へ無償貸付。                                                                               | H29.4～R9.3<br>(10年間)      |                    |
| 9  | 第二種: 養老鉄道<br>第三種: 近鉄(養老線)  | 第二種: 養老鉄道<br>第三種: 養老線管理機構           | 【上下分離(公有民営)】<br>・施設保有主体として沿線7市町(大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町)が養老線管理機構を設立。<br>・近鉄(養老線)が養老線管理機構へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を有償(公租公課相当)で貸付。<br>→ 養老線管理機構が養老鉄道へ無償貸付。 | H30.1～R9.3<br>(10年間)      |                    |
| 10 | 第一種: JR東日本<br>(山田線・宮古～釜石間) | 第一種: 三陸鉄道<br>(※移管後はリアス線)            | 【事業の実施主体の変更】<br>・リアス線の運営に必要な鉄道施設・鉄道用地をJR東日本からリアス線沿線4市町(宮古市、山田町、大槌町、釜石市)に無償譲渡。<br>→ 三陸鉄道へ無償で譲渡・貸付。<br>リアス線と一体的に運営がなされる南北リアス線も含めた計画として認定                 | H31.3～R11.3<br>(10年間)     |                    |
| 11 | 第一種: 南阿蘇鉄道                 | 第二種: 南阿蘇鉄道<br>第三種: 南阿蘇鉄道管理機構        | 【上下分離(公有民営)】<br>・施設保有主体として沿線3自治体(熊本県、高森町、南阿蘇村)が 南阿蘇鉄道管理機構を設立。<br>・南阿蘇鉄道が南阿蘇鉄道管理機構へ鉄道施設・鉄道用地を無償譲渡。<br>→ 南阿蘇鉄道管理機構が南阿蘇鉄道へ無償貸付。                           | R5.4.1～R15.3.31<br>(10年間) |                    |

※このほか、ハピラインふくい(計画期間R4.3～R17.3)及びIRいしかわ鉄道(計画期間R5.7～R16.3)も鉄道事業再構築実施計画認定を受けている。



## 新駅の設置と一体的に「交通結節点としての整備」・「アクセス向上のための整備」を実施

### 駅前広場の整備(高松琴平電気鉄道・伏石駅)



駅前広場の整備に伴い、  
バスターミナルとしての活用、  
バス路線再編(ダイヤ改正、  
経路変更等)

### 既存バス路線の再編(高松琴平電気鉄道)

【再編前(現況)】



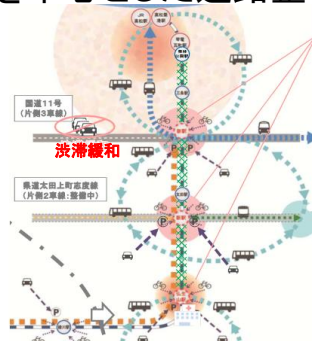
【再編後】



新駅(太田～仏生山駅間)に  
アクセスするバスの  
ピーク時運行本数  
**21本/h**

既存駅(太田駅)には駅前広場を整備する  
スペースがないため、新駅(伏石駅等)を  
整備することでターミナルとして活用できる  
駅前広場を整備。  
これにより、交通結節点として複数バス路線  
の接続や渋滞緩和を実現。

### 駅を中心とした道路整備(高松琴平電気鉄道)



新駅を交通結節点として活用  
することにより、  
・地域内交通の連携強化  
・都市間交通との連携強化  
を図る。

## 新駅の設置と一体的に利便性向上のための施設整備を実施

### パーク&ライド駐車場の整備



JR可部線(可部駅)

駅前広場において、自家用車  
駐車スペースを整備

### スロープの整備



ひたちなか海浜鉄道(美乃浜学園駅)



# 鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働事例(中小民鉄・三セク)②

- 南阿蘇鉄道は、再構築事業(上下分離)を実施の上、令和5年7月15日に全線運転再開
- 沿線自治体が連携し、トロッコ列車の運行等、利用促進のため観光を主とした取り組みを推進

## 路線図



## 経緯

2016(平成28)年 4月  
熊本地震により被災し運行休止

2022(令和4)年 4月  
一般社団法人南阿蘇鉄道管理機構  
設立(熊本県、高森町、南阿蘇村)

2023(令和5)年 3月  
鉄道事業再構築実施計画認定

2023(令和5)年 7月  
全線運転再開

## 上下分離スキーム

南阿蘇鉄道の役割  
(第二種鉄道事業者)

列車の運行

上



保有  
・乗務員  
・駅係員  
・車両等

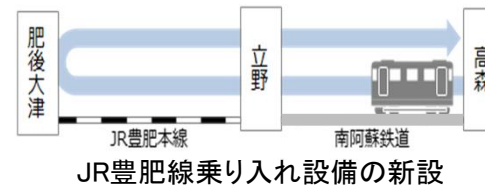
南阿蘇鉄道管理機構の役割  
(第三種鉄道事業者)

鉄道施設保有  
土地保有

下

保有  
・線路や駅舎の  
土地等  
・線路・駅等の施設

## 支援策



新型車両の導入



立野駅周辺整備事業



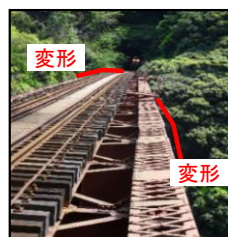
高森駅周辺整備事業

## 被災状況

### 被害状況



犀角山トンネルの移動



第一白川橋りょうの変形

### 復旧状況



犀角山トンネル



第一白川橋りょう

## 地域の取り組み



トロッコ列車ゆうすげ号

熊本県、高森町、南阿蘇村の沿線自治体と連携し、駅舎を活用した賑わいづくりを行うほか、トロッコ列車の運行を軸とした鉄道の観光資源化、熊本型観光Maas導入に向けた検討を行うなど、様々な利用促進の取り組みを実施している。



- 第1章 評価方法の概要
- 第2章 地方鉄道の概要
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- **第4章 今回の評価施策対象の概要**
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と  
効果
- 第6章 今後の取り組みに向けて

1. 今般の制度改革等に至る経緯について
2. 制度改革趣旨について(法律面)
3. 制度改革趣旨について(予算面)

## 【地域交通法制定前】

- 急速な高齢化の進展など今後の経済社会情勢に照らして考えると、良質な公共輸送サービスを確保することが極めて重要な課題。
- 地域公共交通の在り方については、「地域」が主体となって、自らの地域に最適な在り方を、自らの重要課題として検討し、幅広い関係主体が連携しつつ取り組むことが必要不可欠。



## 【平成19年】地域交通法 制定

- 地方自治体が主体となって、交通事業者、住民等幅広い関係者の参加による協議会を設け、地域に最適な生活交通等の在り方について議論・検討し、関係者の合意形成を図りつつ法定計画を作成し、地域公共交通等の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進。



## 【平成20年】地域交通法 改正

### →特定事業に鉄道事業再構築事業を追加

- 地方自治体等と鉄道事業者が共同で、上下分離をはじめとする事業構造の変更により路線の維持を図る。

## 鉄道事業再構築事業の活用状況

- 特定事業に鉄道事業再構築事業が追加されて10年以上経つが、その活用件数は11件にとどまっている。

### 要因

- 対象は赤字事業者の路線。
- JRについては内部補助が基本とされ、多くの沿線自治体にとって主体的に取り組む対象ではないとの認識がある。
- 鉄道は多くの地方自治体をまたがって存在していることが多く、地方自治体間の調整が難しい。
- 国の関与は「必要な助言」にとどまる。
- 鉄道事業者から地方自治体に対する、利用状況や赤字の程度等の積極的な情報開示と密なコミュニケーションの不足。



## 【令和5年】地域交通法 改正

### →ローカル鉄道再構築のための仕組みの強化

- 関係者の合意形成が困難な場合、鉄道事業者又は地方自治体からの要請により、国による再構築協議会の設置が可能。
- 黒字事業者の線区についても事業の対象となるよう鉄道事業再構築事業を改正。



## 期待される効果

- 国の積極的な関与による、再構築に向けた関係者間の議論の進捗。
- JR・大手民鉄のローカル線についても、自治体の創意工夫により利便性及び持続可能性が向上。



まちづくりと連携した地域公共交通の活性化

# 4-1. 今般の制度改革等に至る経緯について 国土交通省

## 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について(R4 2/14設置)

### 検討会の目的

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

### 検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続可能性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

### <委員>

- ◎竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科  
経済学専攻教授
- ・板谷和也 流通経済大学経済学部教授
- ・加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- ・羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
- ・森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）

※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

### <スケジュール>

- ・第1回：事務局より趣旨説明、  
鉄道事業者ヒアリング（2/14）
- ・第2回：自治体ヒアリング（3/3）
- ・第3回：論点整理（4/18）
- ・第4回：とりまとめの方向性の議論（5/13）
- ・第5回：とりまとめ案の議論（7/25）

## 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要①

### 基本原則

- 危機的状況のローカル鉄道については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力。【A】

### J R 各社のローカル線

- J R 各社は、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その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努める」ことが前提。

【参考】新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成13年11月7日 国土交通省告示）（抄）

- ・新会社は、現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
- ・新会社は、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を関係地方公共団体及び利害関係者に対して十分に説明するものとする。

※国土交通大臣は、J R 会社法附則に基づき、会社に対し勧告・命令（違反した場合の罰則（過料）有り）が可能

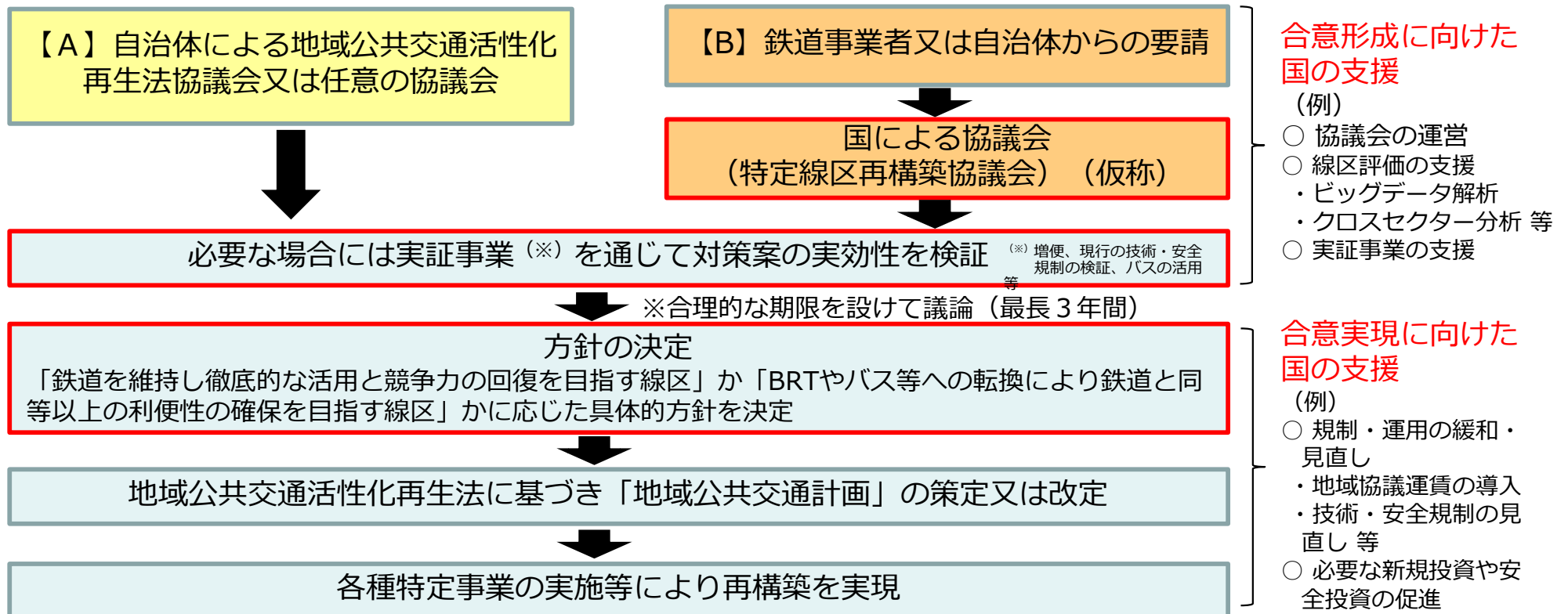
- 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続き J R 各社による維持を強く期待。
- 以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が新たな協議の場（特定線区再構築協議会（仮称））を設置。【B】
  - ① 「再構築の必要性」：利便性及び持続可能性の回復に向けて公共交通の再構築に取り組む対策を講じることが必要。（輸送密度が1,000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けて判断。ただし「基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」は対象外。）
  - ② 「広域的調整の必要性」：上記の基本原則がうまく機能せず、広域的な調整が必要であることを関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて判断。



## 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要②

### 再構築のポイント

- ・国が関係自治体や鉄道事業者の意見を聞かずに、一方的に協議の場を立ち上げることはない。
- ・協議の場は「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、利用者目線で協議。
- ・一定の輸送需要を下回っているという理由だけで鉄道の存廃を画一的に判断すべきではなく、地域ごとに丁寧に見て行く必要。
- ・「実証事業」の実施を通じて、対策の検証と関係者の合意形成を後押し。
- ・鉄道を維持する場合は、運賃・経費の適正化を行いつつ、必要な投資を行って鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、BRTやバスへ転換する場合には、鉄道と同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を確保。
- ・関係者間の合意に基づき、新たな輸送手段への転換を含め、JR各社はその実現に最大限協力。自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を支援。



法律面では、ローカル鉄道を含む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＝「リ・デザイン」するため、地域交通法が改正された。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの改正が行われ、地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請できることとなった。国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し、必要と認める場合、再構築協議会を組織する。

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関係者の協議が調ったときは、再構築方針を作成する。国はこの協議が調うよう積極的に関与する。

# 4-2.制度改正趣旨について(法律面)

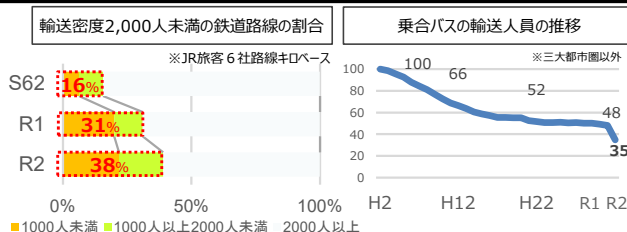
## 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

＜令和5年法律第18号＞

### 背景・必要性

- 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。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

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＝「リ・デザイン」**することが必要。



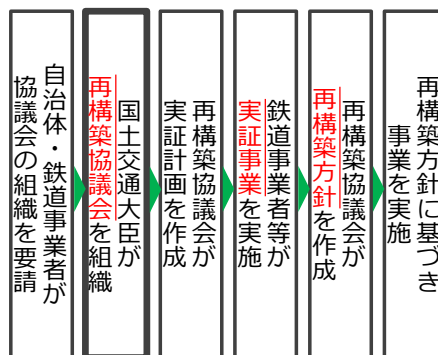
### 法改正の概要

#### 地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

#### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・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。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・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）

※JR各社は、引き続きJR各社に基づき「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

#### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

【地域公共交通活性化再生法】

#### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

#### 「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス**の導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞



#### 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

# 4-2. 制度改正趣旨について(法律面)

## ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域公共交通活性化再生法】

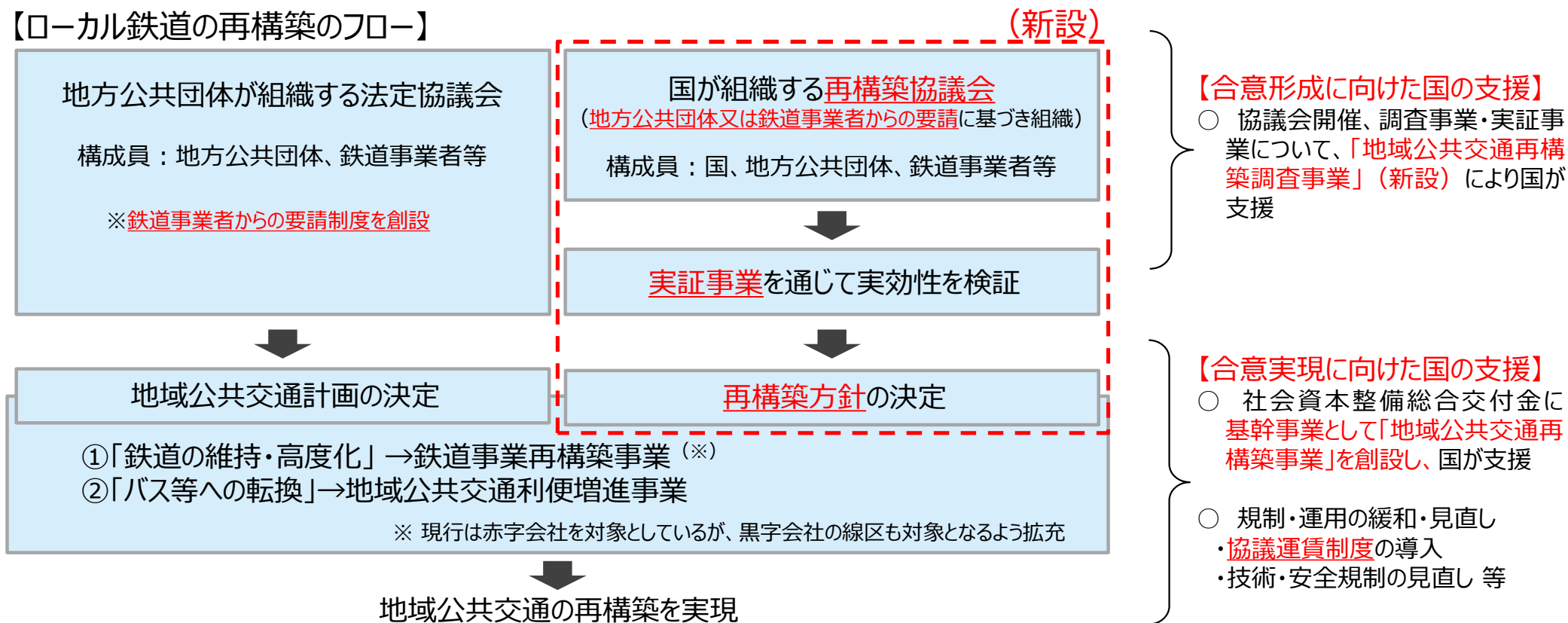
### 背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

### 概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

### 【ローカル鉄道の再構築のフロー】





# 4-2.制度改正趣旨について(法律面)

## 改正地域交通法に関する基本方針

○改正地域交通法の施行に向けて、地域公共交通の活性化及び再生の意義・目的や、地域交通法に関する基本的な事項を定める基本方針を変更

### 変更のポイント

#### 鉄道事業再構築事業の定義変更に伴う留意事項の追加

- ・ 鉄道事業再構築事業(＝社会資本整備総合交付金による支援)の対象となる「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある」区間(大量輸送性の基準)について、輸送密度4,000人未満が目安となることを記載。

#### 再構築方針の作成に関する基本的な事項の追加

- ・ 再構築協議会の対象は、当面、輸送密度1,000人未満の線区を中心に、早急な改善が求められる線区を優先することを記載。
- ・ 協議開始後3年以内を一つの目安として再構築方針を作成すべき旨、また、真摯な協議が行われている場合には協議を打ち切ることなく丁寧な合意形成に努めるべき旨を記載。
- ・ JR各社については、大臣指針の趣旨を踏まえ、対象区間が赤字ということのみによっては再構築協議会を組織する理由とはならない旨、また、特急列車・貨物列車が現に走行する線区等、基幹的鉄道ネットワークを形成する線区については、当面、再構築協議会の対象とはしない旨を記載。
- ・ JR各社はバス転換等の場合にあっても、その持続可能な運行及び利便性の確保や、観光を含めた地域振興等に十分に協力すべき旨を記載。



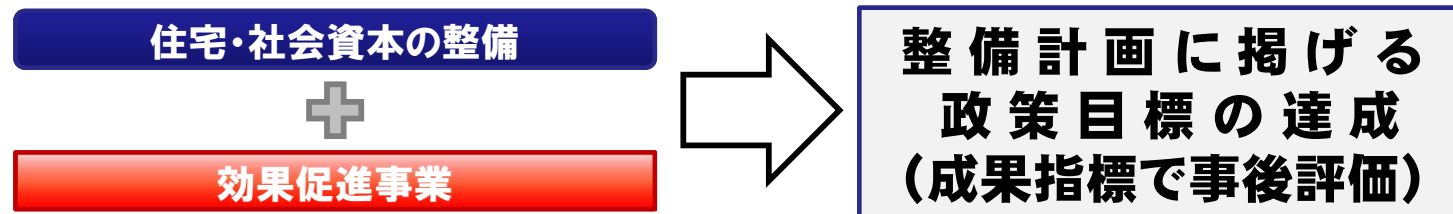
予算面では、従来、鉄道等に対する支援メニューのなかった社会資本整備総合交付金に、令和5年度当初予算から新たな基幹事業となる「地域公共交通再構築事業」を創設した。

これは、地方公共団体が、地域のまちづくり・観光振興の計画の実現に不可欠なものとして、中長期的に必要な公共交通ネットワーク（鉄道・バス路線）を立地適正化計画やその他のまちづくり、または観光の振興に関する計画に位置づけた場合に、当該ネットワークの形成・発展に必要な施設整備等に関する地域の取り組みを支援するものである。

具体的には、国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画等に基づく、地域公共交通の持続可能性・利便性の向上に資する駅の新設・改築や軌道強化等の施設整備が広く対象となる。

# 4-3. 制度改革趣旨について(予算面)

## 社会資本整備総合交付金の対象事業



### 住宅・社会資本の整備

#### 基幹事業

- 道路
  - 港湾
  - 河川
  - 砂防
  - 下水道
  - 海岸
  - 都市公園
  - 市街地
  - 住宅
  - 住環境整備
- (※都市・地域交通戦略推進事業を含む)

#### ○ 地域公共交通再構築

(※基幹事業の追加は創設以来初めて)

#### (社会資本整備総合交付金の例)

- ・ 産業・観光振興等による活力ある地域の形成

例) 都市公園の整備



例) 港湾施設の整備



- ・ 民間投資を誘発する取組

例) PFI等を活用した下水汚泥固形燃料化施設等の導入



### 効果促進事業

- 計画の目標実現のため、基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務

#### ○ 全体事業費の2割目途

#### (社会資本整備総合交付金の例)

- ・ アーケードモールの設置・撤去
- ・ 観光案内情報板の整備
- ・ 社会実験(レンタサイクル、道路の歩行者優先化等)
- ・ 計画検討・策定(景観計画、住生活基本計画等)



例) 観光案内情報板の整備

※このほか、社会資本整備円滑化地籍整備事業(社会資本整備と地籍調査の連携を図り、社会資本のストック効果の最大化等を図る観点から行う地籍整備事業)等がある。

# 4-3. 制度改革趣旨について(予算面)

## 社会資本整備総合交付金-地域公共交通再構築事業の概要

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

### 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合**に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】1/2

【**交付対象事業**】**地域公共交通特定事業**※の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

#### 【補助要件】

##### (1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること  
※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

##### (2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

##### (3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

##### (4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

- 第1章 評価方法の概要
- 第2章 地方鉄道の概要
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- 第4章 今回の評価施策対象の概要
- **第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と効果**
- 第6章 今後の取り組みに向けて

1. アンケート実施の概要
2. アンケート結果のとりまとめ
3. 地域活性化につながっている事例



# 5-1. アンケート実施の概要

## 1. アンケート目的

- 改正前の地域交通法の下実施された鉄道事業再構築事業の事例分析及び今後の鉄道事業再構築事業の実施にかかる課題を整理し、政策レビューとしてまとめることにより、今後の地方部の鉄道維持・活性化に係る施策に反映する。

## 2. アンケート対象者

|                                               |                          | 事業者数       | 自治体数<br>(県・市・町) |
|-----------------------------------------------|--------------------------|------------|-----------------|
| 制度改正前における<br>鉄道事業再構築事業の<br>認定を受けた事業者<br>及び自治体 | ①終了後                     | 4          | 4               |
|                                               | ②実施中                     | 6          | 6               |
| 改正後の<br>鉄道事業再構築事業の<br>活用可能性がある<br>事業者及び自治体    | ③地域鉄道事業者<br>(制度改正前の適用対象) | 9          | 7               |
|                                               | ④JR路線<br>(制度改正前の適用対象外)   | 3<br>(8路線) | 7<br>(②③と重複あり)  |

## 3. アンケート方法

- 対象者によるアンケート記入及び地方運輸局によるヒアリング  
※10月末にアンケートをとりまとめ、現在整理中

## 4. アンケートの主な内容

### 【制度改正前における鉄道事業再構築事業の認定を受けた事業者及び自治体】

- 鉄道事業再構築事業を行うことになったきっかけ
- 鉄道事業再構築事業の実施前・中・後に、沿線自治体と路線の維持・活性化のために取り組んだ内容及び効果
- 鉄道事業再構築事業を実施するにあたり、〈自治体との連携・協働〉〈鉄道事業再構築事業の制度適用〉等に関して直面した問題及び課題
- 収支状況及び輸送人員の推移

### 【改正後の鉄道事業再構築事業の活用可能性がある事業者及び自治体】

- 改正前の鉄道事業再構築事業の検討状況及び理由
- これまで鉄道事業者と自治体で連携・協働して取り組んでいた内容
- 改正後の鉄道事業再構築事業の活用見込み及び理由
- 今後鉄道事業再構築事業で取り組みたい事業及び期待する効果
- 鉄道事業再構築事業を検討するにあたり、〈自治体との連携・協働〉〈鉄道事業再構築事業の制度適用〉等に関して想定している問題及び課題

### 【共通】

- 地域公共交通の活性化に向けて、鉄道事業者（自治体）に期待すること
- 地域公共交通の活性化に向けて、国に期待すること

※以下については、アンケートを整理次第作成

5-2. アンケート結果のとりまとめ

5-3. 地域活性化につながっている事例

- 第1章 評価方法の概要
- 第2章 地方鉄道の概要
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- 第4章 今回の評価施策対象の概要
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と  
効果
- 第6章 今後の取り組みに向けて

1. 評価結果の総括(課題と方向性)
2. 今後の取り組みに向けて(政策への反映)



※以下については、アンケートを整理次第作成

## 6-1. 評価結果の総括(課題と方向性)

- 評価に当たっては、自治体と事業者が連携・協働した取り組みを整理し、今般の改正された鉄道事業再構築事業を積極的に活用していただくための方を整理。

## 6-2. 今後の取り組みに向けて(政策への反映)

- 政策自体ではなく、効果的に運用していくための項目を整理。

# 「内航未来創造プランの進捗状況」

---

令和5年11月時点案  
国土交通省

| テ ー マ 名       | 内航未来創造プランの進捗状況                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 担当課<br>(担当課長名) | 海事局内航課<br>(伊勢 尚史) |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------|
| 評価の目的、<br>必要性 | <p>今後概ね10年を見据えて描かれた「内航未来創造プラン」が、平成29年の策定から5年を経過したタイミングであり、目標達成に向けた中間地点で各種施策の進捗状況を点検・レビューし、今後の計画達成に向けた取り組みの改善を図ることを目的とする。</p> <p>特に、海事政策の観点では、50年以上続いた船舶の供給に関する規制が令和3年8月に終了するとともに、「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)において船舶へのモーダルシフトを強力に推進することとされるなど、内航海運を取り巻く環境が大きく変化しつつあるタイミングであることを踏まえ、内航海運事業者の事業基盤の強化を図るためにこれまで講じてきた各種施策の分析・評価を行い、その結果を今後の施策に反映させる必要がある。</p> |                |                   |
| 評 価 対 象       | 「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)に基づき海事政策として行った内航海運事業者の事業基盤の強化を図るための施策について                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                |                   |
| 政 策 の 目 的     | 内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性を示す。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                |                   |
| 評 価 の 視 点     | <p>内航海運事業者の事業基盤の強化を図るため海事政策として行った下記の施策の達成状況について評価を行うとともに今後の方策を整理するものとする。</p> <p>①船舶管理会社の活用促進について<br/>②荷主と海運事業者等間の連携について<br/>③新たな輸送需要の掘り起こしについて</p>                                                                                                                                                                                                                           |                |                   |
| 評 価 手 法       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主業界団体に対するアンケート調査</li> <li>・内航海運事業者に対するアンケート調査</li> <li>・既存の調査結果等による指標値の推移確認等</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                             |                |                   |
| 評 価 結 果       | 評価実施中                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                |                   |
| 政策への<br>反映の方向 | <p>効果の低い施策については、原因を分析して、各種施策の見直しや新たな施策の必要性を検討する。</p> <p>進捗状況が悪い施策については、進捗の阻害要因を特定し、改善策を講じていく。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                            |                |                   |
| 第三者の知見の活用     | 本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                |                   |
| 実 施 時 期       | 令和5年度                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                |                   |

## 対象施策の概要

### <①内航海運の現状>

- 内航海運は、国内貨物輸送全体の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担い、我が国の国民生活と経済活動を支える必要不可欠なライフラインとなっている。(9P)

### <②これまでの経緯>

- 内航海運業界は、船齢・船員の高齢化や脆弱な市場環境におかれているほか、事業者全体の99.7%を占める中小企業者が景気の変動の影響を受け、同時に経営状況が悪化した場合、国内の安定的な物流輸送が滞る可能性が高く、国による関与が必要とされてきた。(10-12P)
- このような中、安定輸送を確保するため、規制的措置(船腹調整事業等)による船腹需給の適正化等に取り組んできたが、事業規模の拡大や新規参入が制限されるなどの弊害が生じたとの指摘もあり、事業が終了。そのほか、モーダルシフトの受け皿としての役割が期待されるなど、こうした事業環境の変化への対応も必要である。(13-15P)

### <③「内航未来創造プラン」について>

- これらの課題に対応しつつ、国内の安定的な物流輸送を確保するためには、引き続き国の関与が必要。そのため、規制的措置によらない施策も含め、今後の内航海運業界に対する関与のあり方について検討し、「内航未来創造プラン」において必要な施策を整理。
- 今回の政策レビューは、概ね10年間を見据えて描かれた本プランが策定から5年を経過したタイミングであり、目標達成に向けた中間地点で各種施策の進捗状況を点検・レビューし、今後の計画達成に向けた取り組みの改善を図ることを目的としている。(16-17P)
- プランで設定した5つの指標については、現状、目標どおり増加している、もしくは、横ばいである。(18-22P)

### <④関連施策>

- 「内航未来創造プラン」に関連して様々な施策を行うこととしている。(23-37P)

## 対象施策の評価

想定

○ 施策全体については、プランに沿って着実に実施していると評価。(38-43P)

⇒ 「内航未来創造プラン」では各種施策を行うこととしているが、とりわけ、「内航海運事業者の事業基盤の強化」に係る主な3つの施策(下記)については、他の施策に取り組むうえでの前提となり、「目指すべき将来像」の実現において特に重要な要素である。

① 船舶管理会社の活用促進について、

② 荷主と海運事業者等間の連携について、

③ 新たな輸送需要の掘り起こしについて

よって、本レビューでは、主な海事施策として行った内航海運事業者の事業基盤強化に係る3施策について深掘りして達成状況を評価するとともに、今後の方策を整理するものとする。(44P)

## 主な取組の評価

想定

○ 主な取組については、各取組について、

・ 国のみならず、内航海運業者、荷主などの関係者がそれぞれ役割を果たしているか

・ プランに盛り込まれた各種施策が内航海運業界を取り巻く環境変化に対応し、国内の安定的な物流輸送の確保に貢献できているか

について、荷主や内航海運業者に対するアンケートや既存の調査結果等を用いて評価する。(45-46P)

⇒ アンケート調査結果から、国・内航海運業者・荷主それぞれの取組は概ねプランに沿って行われており、安定輸送の確保に一定の役割を果たしていると考えられる。今後もこれらの取組を継続して実施していく必要がある。(47P)

⇒ 他方で、内航海運業界の構造的な課題は依然として解消には至っていない。将来にわたり内航海運の輸送ネットワークを安定的に確保するため、問題意識を関係者間で共有し、一丸となって対応を図る必要がある。(48P)

## 今後の方向性

想定

○ 国としては、荷主や内航海運事業者との連携を強化しつつ、今後も、予算、税制、法令・ガイドラインの改正や的確な運用、関係者間による協議の場の設定など、多様な施策をフル活用し、内航海運事業者の事業基盤強化を加速する必要がある。(49-50P)



## 評価書の要旨

### 1. 評価の概要

1-1. 評価の目的、必要性

1-2. 対象政策

1-3. 評価の視点

1-4. 評価手法

1-5. 第三者の知見の活用

### 2. 対象施策の概要

2-1. 内航海運の現状

2-2. これまでの経緯

2-3. 「内航未来創造プラン」について

2-4. 「内航未来創造プラン」の進捗状況

2-5. 関連する施策

### 3. 対象施策の評価

### 4. 主な取組の評価

4-1. 評価手法

4-2. 取組の評価

### 5. 今後の方向性

5-1. 課題・要因分析

5-2. 今後の方向性

# 1. 評価の概要

---

- 1-1. 評価の目的、必要性
- 1-2. 対象政策
- 1-3. 評価の視点
- 1-4. 評価手法
- 1-5. 第三者の知見の活用

# 1. 評価の概要①

## 1-1. 評価の目的、必要性

- 今後概ね10年を見据えて描かれた「内航未来創造プラン」が、平成29年の策定から5年を経過したタイミングであり、目標達成に向けた中間地点で各種施策の進捗状況を点検・レビューし、今後の計画達成に向けた取り組みの改善を図ることを目的とする。
- 特に、海事政策の観点では、50年以上続いた船舶の供給に関する規制が令和3年8月に終了するとともに、「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)において船舶へのモーダルシフトを強力に推進することとされるなど、内航海運を取り巻く環境が大きく変化しつつあるタイミングであることを踏まえ、内航海運事業者の事業基盤の強化を図るためにこれまで講じてきた各種施策の分析・評価を行い、その結果を今後の施策に反映させる必要がある。

## 1-2. 対象政策

- 「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)に基づき海事政策として行った内航海運事業者の事業基盤の強化を図るための施策について

## 1-3. 評価の視点

- 内航海運事業者の事業基盤の強化を図るため海事政策として行った下記の施策の達成状況について評価を行うとともに今後の方策を整理するものとする。
  - ①船舶管理会社の活用促進について
  - ②荷主と海運事業者等間の連携について
  - ③新たな輸送需要の掘り起こしについて

## 1-4. 評価手法

- ・ 荷主業界団体に対するアンケート調査
- ・ 内航海運事業者に対するアンケート調査
- ・ 既存の調査結果等による指標値の推移確認等

## 1-5. 第三者の知見の活用

- 本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。

### 【国土交通省政策評価会委員】

|       |                       |
|-------|-----------------------|
| 上山 信一 | 慶應義塾大学名誉教授(座長)        |
| 大串 葉子 | 同志社大学大学院ビジネス研究科教授     |
| 加藤 浩徳 | 東京大学大学院工学系研究科教授       |
| 工藤 裕子 | 中央大学法学部教授             |
| 佐藤 主光 | 一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授 |
| 白山 真一 | 上武大学ビジネス情報学部教授、公認会計士  |
| 田辺 国昭 | 国立社会保障・人口問題研究所所長      |
| 松田千恵子 | 東京都立大学 経済経営学部 教授      |

## 2. 対象施策の概要

---

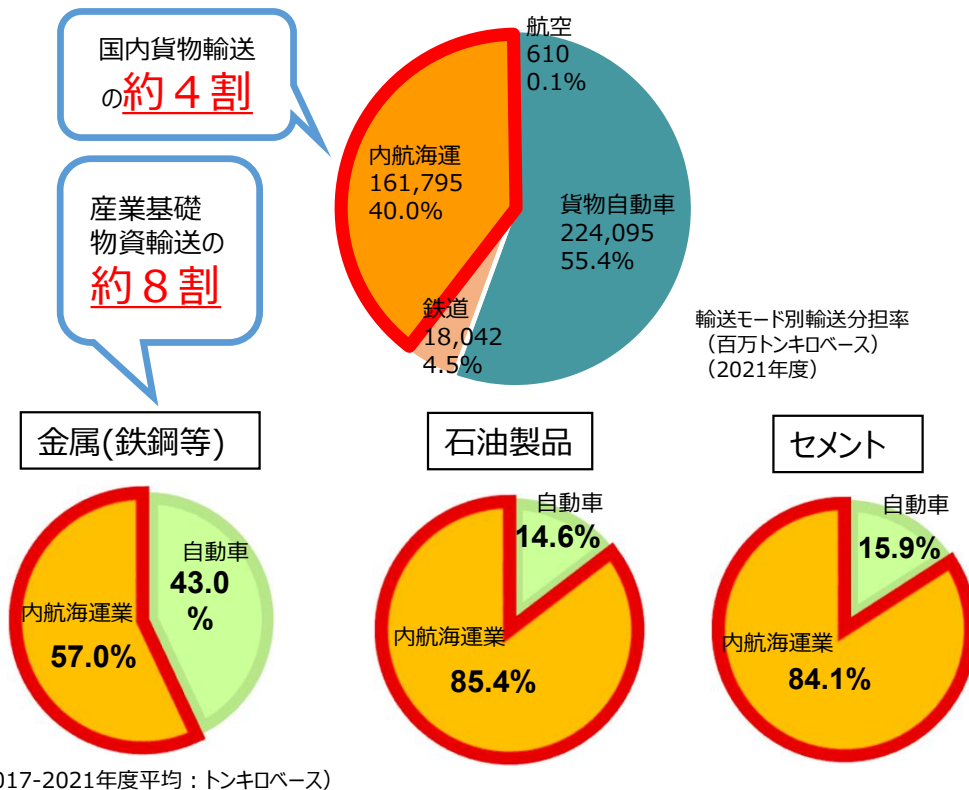
- 2-1. 内航海運の現状
- 2-2. これまでの経緯
- 2-3. 「内航未来創造プラン」について
- 2-4. 「内航未来創造プラン」の進捗状況
- 2-5. 関連する施策



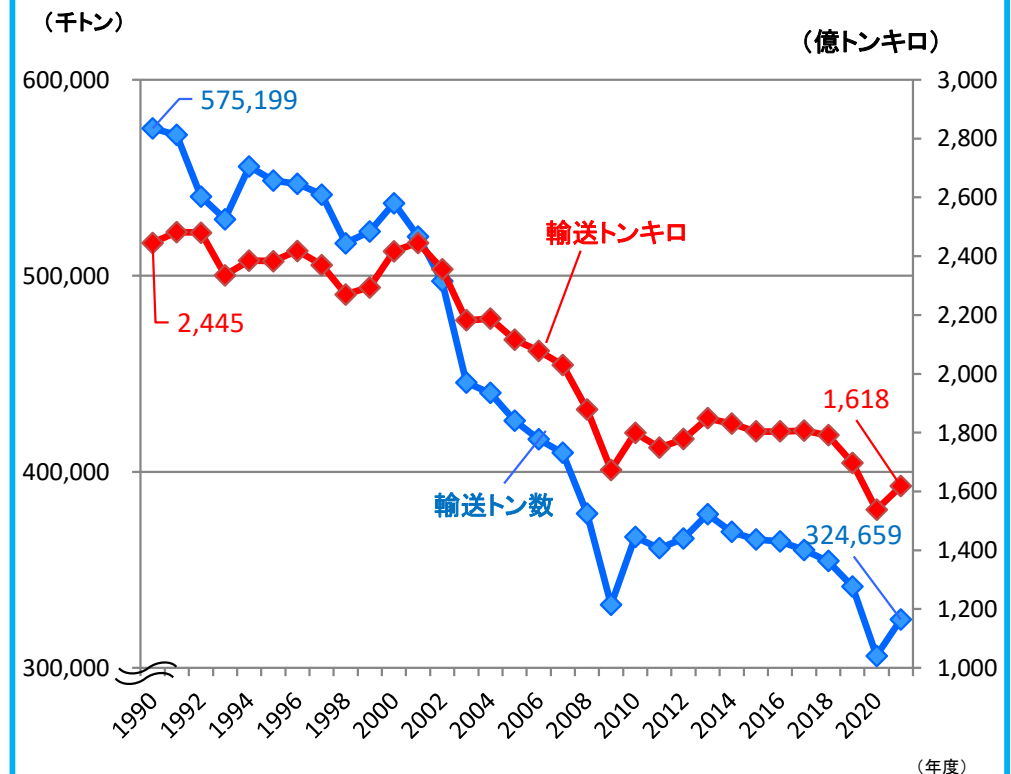
## 2-1. 内航海運の現状

- 内航海運は、**国内貨物輸送全体の約4割**、**産業基礎物資輸送の約8割**を担い、我が国の国民生活と経済活動を支える**必要不可欠なライフライン**。
- 内航貨物輸送量は、2009年度にリーマンショックの影響で急激に減少した以降はほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、その後は少しずつ回復傾向が見られるものの、取扱貨物量はコロナ前の9割程度に留まっている。

内航貨物輸送割合の現状



内航貨物輸送量の推移

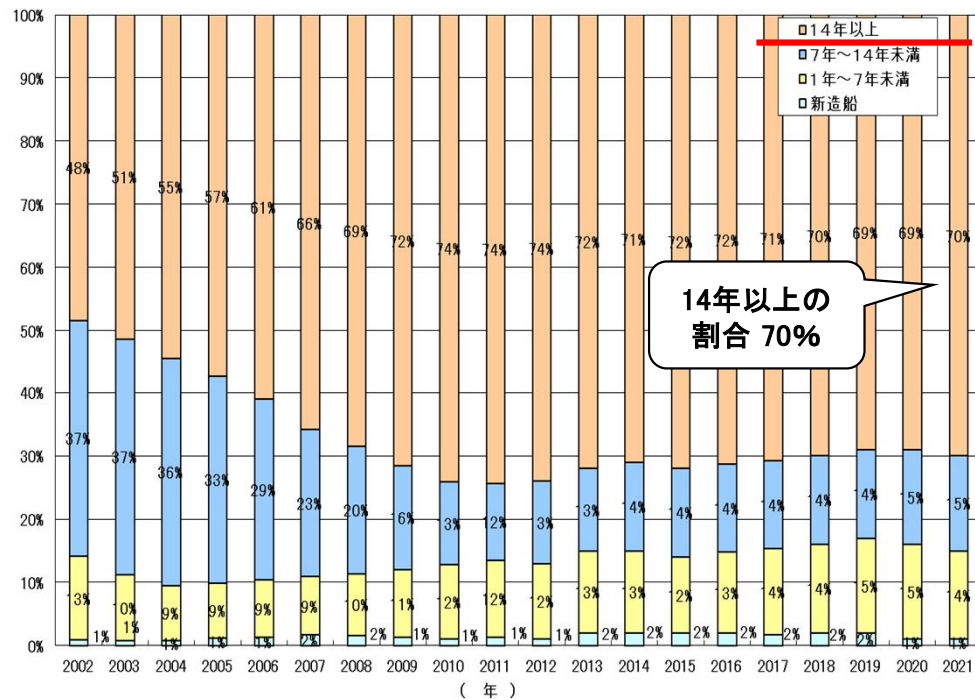


## 2. 対象施策の概要

### 2-2. これまでの経緯①(船舶・船員の「2つの高齢化」)

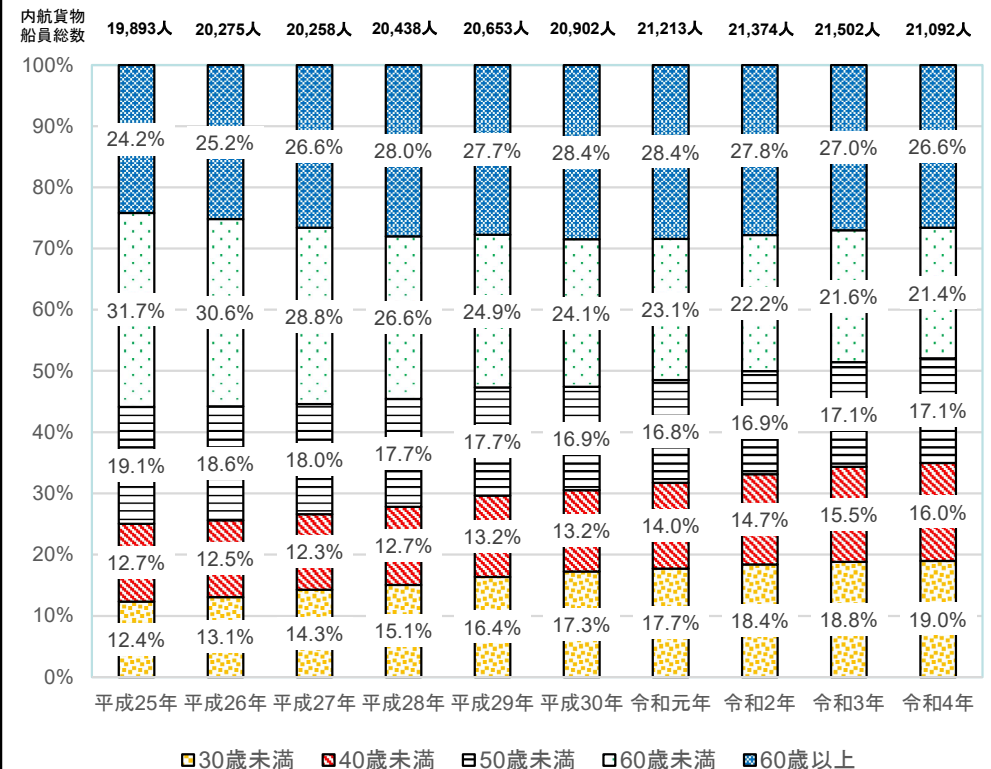
内航海運は、船齢14年以上の船舶が全体の7割を占め、また、年齢50歳以上の船員が全体の約5割を超えるなど、「2つの高齢化」の改善が課題となっており、この対応が急務。

#### 船齢構成の推移



平成元年～8年前後まで、年間建造隻数が100隻を大幅に上回る水準で推移していたため、平成15年以降、急速に老齢化率(船齢14年以上船舶の全体に占める割合)が上昇。近年は船舶の代替建造により改善傾向にあるものの、依然として老朽化率は7割を超えており、燃費性能の良い船舶による質の高い輸送サービスの期待に応えられていない。

#### 内航貨物船船員の年齢構成の推移

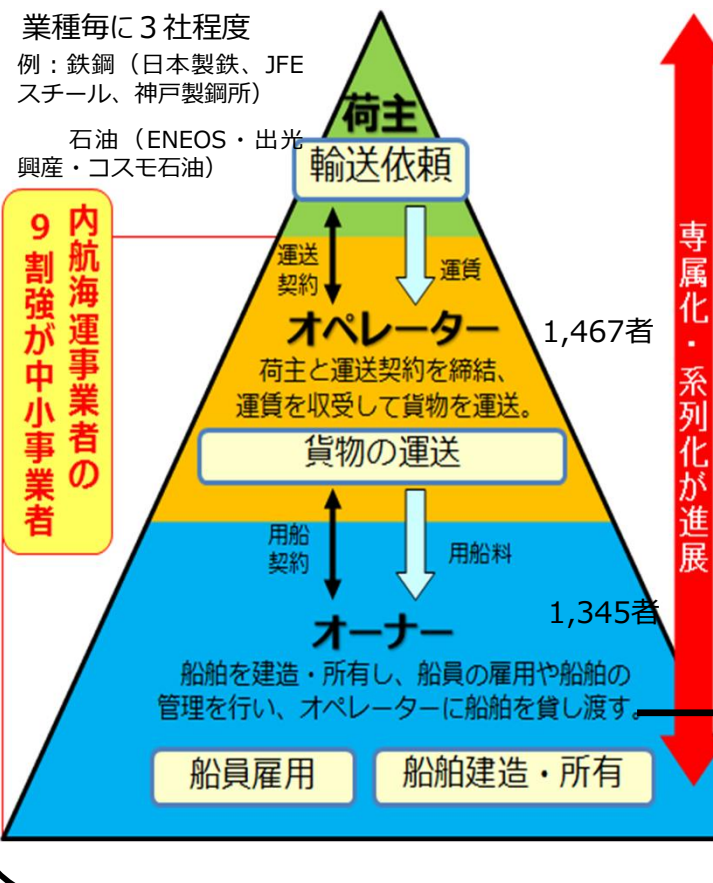


内航貨物船船員の年齢構成は30歳未満の割合は増加傾向にあるものの、50歳以上の割合が約半数を占めている状況。

## 2-2. これまでの経緯②(脆弱な市場構造・事業環境)

- 内航海運業は少数かつ大規模な荷主企業の下で、少数の元請けオペレーターが当該荷主企業の輸送を一括して担う傾向となっている。さらに、これらの元請けオペレーターの下に、2次請け以下のオペレーターが専属化・系列化するとともに、各オペレーターの下にオーナーも専属化・系列化する構造となっている。
- 事業者全体の99.7%が中小企業者であり、船舶という高額な生産設備への投資が必要であるが、「低い収益性」ながら「巨額な投資」が求められる事業環境に置かれている。
- これらの中小企業者が景気の変動の影響を受け、同時に経営状況が悪化した場合、国内の安定的な物流輸送が滞る可能性が高く、国による関与が必要。

内航海運業界の構造



- 国**
- ・法令（安全規制、労働規制）による規制
  - ・税制による支援
  - ・船腹調整（令和3年度まで）等

### 船舶管理会社（次頁参照）

オーナーが所有する船舶に、船員を乗組みせ、船舶の保守管理並びに運航実施管理を行う。

船舶管理業務を委託  
(船員雇用・配乗管理、運航実施管理、船舶保守管理)

内航海運業の経営状況

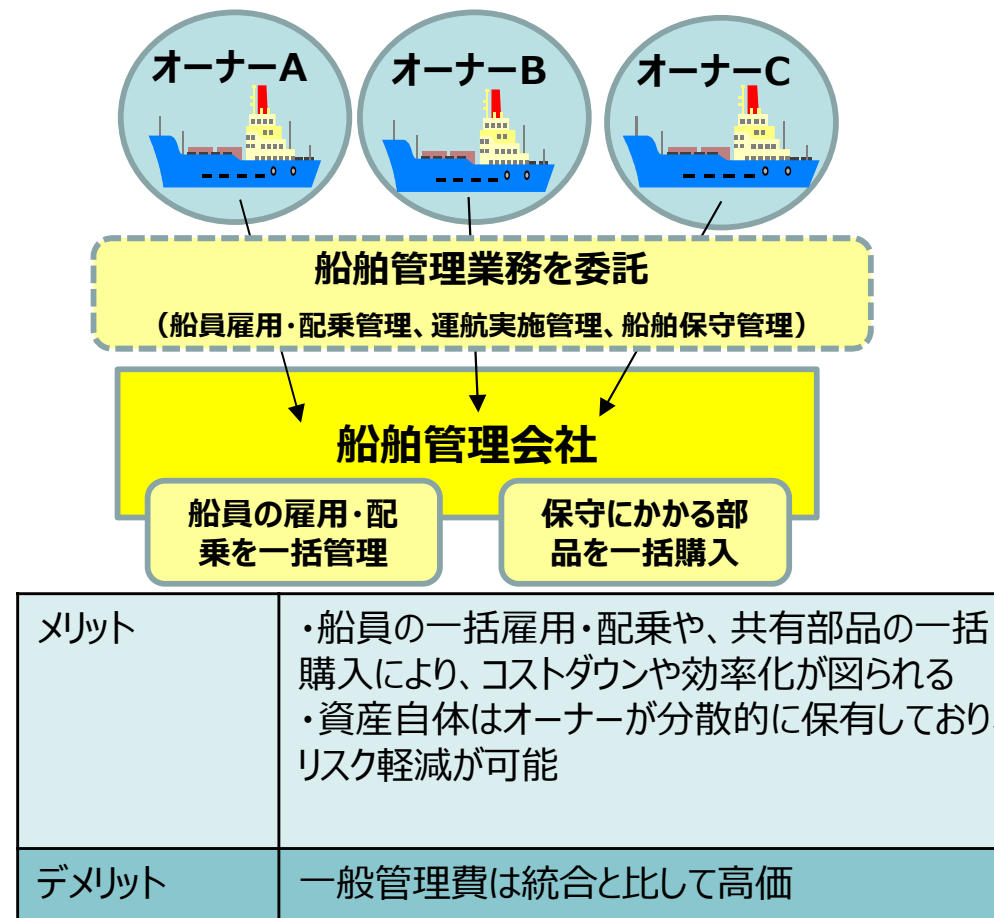
| 経営状況<br>(1社当たり平均)   | 内航海運業   | 全産業     |
|---------------------|---------|---------|
| 売上高（千円）             | 415,974 | 500.990 |
| 営業利益（千円）            | 9,131   | 18,759  |
| 営業利益率<br>(営業利益/売上高) | 2.19%   | 3.7%    |

(出典) 法人企業統計調査（令和3年度）、  
内航海運業報告規則に基づく内航課調査（令和3年度）

## 2. 対象施策の概要

### (参考)船舶管理会社を活用するメリット

- 船舶管理会社の活用による所有と管理の分離により、船員の一括雇用・配乗等による効率化と資産をオーナーが分散的に保有することによるリスク軽減(＝安定輸送の実現)が可能。

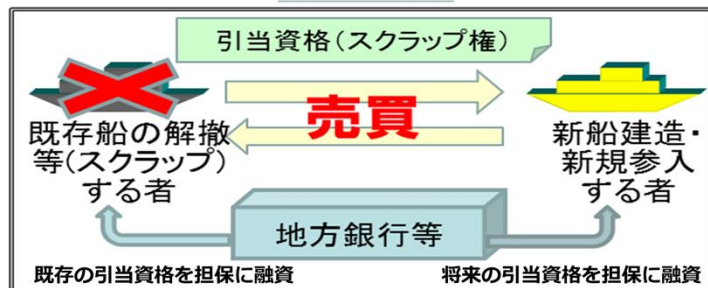
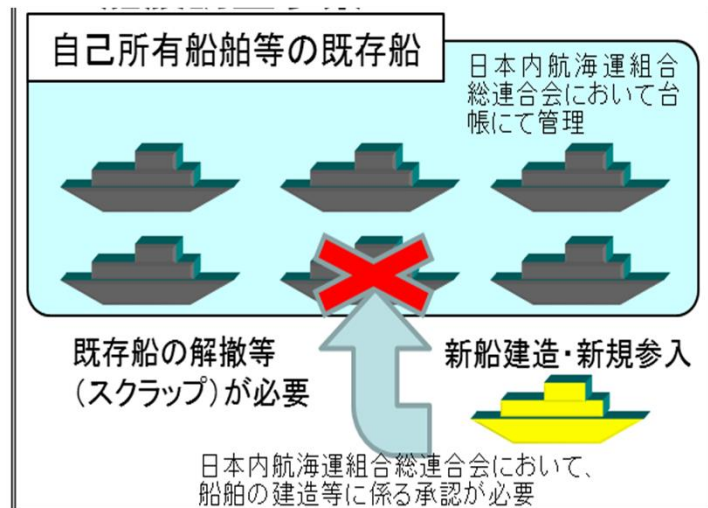




### 2-2. これまでの経緯③(内航海運における船腹需給対策～船腹調整事業の開始)

- 戦後の内航海運は、石炭が主要な輸送貨物だった。
- 昭和30年代半ば以降、石油へのエネルギー転換に伴い石炭の輸送需要が低下。船腹は過剰状態に陥り、内航海運事業者の経営環境が悪化。
- こうした状況を背景に、昭和41年より船腹の需給調整を目的としたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を開始。（内航海運組合法第8条第1項第5項により内航総連が実施、同法第12条により運輸大臣が調整規程を認可。）

### 船 腹 調 整 事 業 の 概 要



- ◆ 内航海運事業者は、船舶の建造にあたり、自己所有船舶等の既存船の解撤等（スクラップ）が必要。
- ◆ 日本内航海運組合総連合会（内航総連）が、既存船の台帳を管理するとともに、船舶の建造等を承認。
- ◆ 解撤等する船舶の重量トン数以内の新造船の建造を承認することにより需給を調整。
- ◆ 船腹調整事業実施下においては、既存船を解撤等（スクラップ）して新船を建造できる権利が、「**引当資格**」として一種の営業権の価値を持ち、船舶そのものとは別に単体で売買されたり、金融機関の融資の担保にもされた。

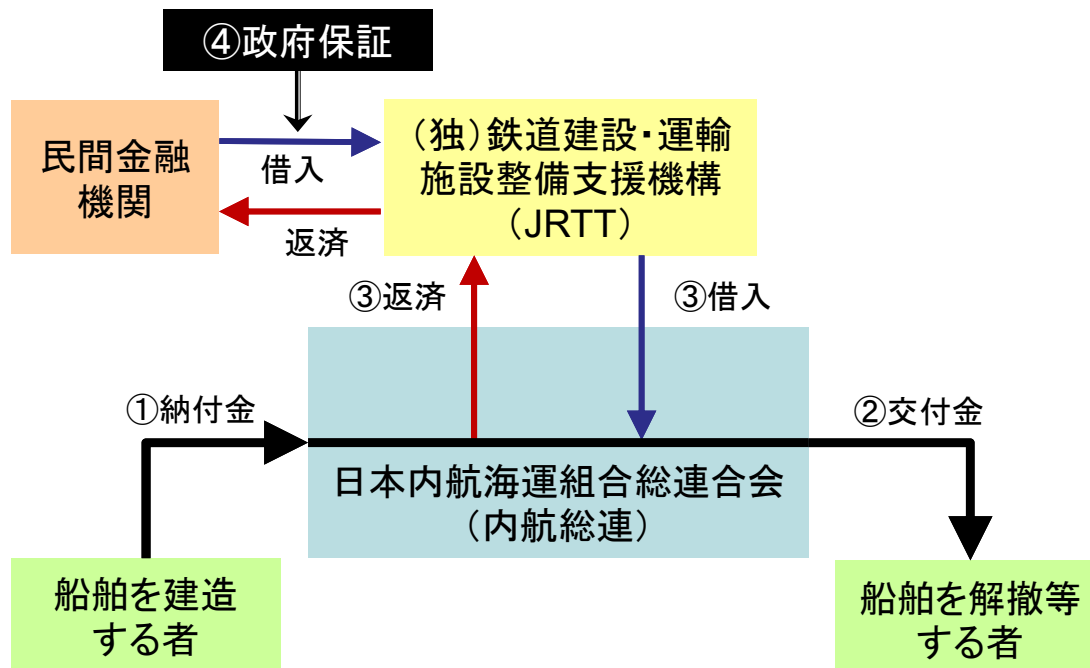


### 2-2. これまでの経緯④(船腹調整事業の解消～内航海運暫定措置事業の導入)

- 船腹調整事業について、意欲的な事業者による事業規模の拡大や新規参入が制限されるなどの弊害が生じたとの指摘もあり、「規制緩和推進3カ年計画」(平成10年3月閣議決定)を受け、船腹調整事業を解消。
- 同事業の解消により、船舶の建造の際に既存船の解撤等が不要になったことで「引当資格」が無価値化。
- このため、「引当資格」の無価値化による経済的影響を最小限に抑えるためのソフトランディング策として、平成10年4月に「内航海運暫定措置事業」を導入。

### 内航海運暫定措置事業の概要

(内航海運組合法第8条第1項第5項に基づき内航総連が実施、同法第12条により国土交通大臣が規程を認可。)



- ① 船舶を建造する者は、内航総連に納付金を納付。
- ② 内航総連は、船舶を解撤等する者に対して交付金を交付。  
※対象船舶は、平成11年9月末までに内航総連の船舶原簿に登録された引当資格を有する船舶。
- ③ 内航総連は、事業費の不足分をJRTTから借入れ。
- ④ 国は、③に係るJRTTによる民間金融機関からの借入れに対し政府保証を実施。
- ⑤ 令和3年8月に収支相償ったため本事業は終了。

## 2-2. これまでの経緯⑤(「物流革新に向けた政策パッケージ」の策定)

- 効率性が高く環境にやさしい物流の実現や「2024年問題」への対応のため、モーダルシフトの推進が重要。
- 「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)や「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)のほか、直近では「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)において、船舶へのモーダルシフトを強力に推進することとされ、内航海運を取り巻く環境は大きく変化しつつある。

## 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日  
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラであるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。
- 何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。
- 荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化(\*)も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

## (1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負担の軽減(荷待ち、荷役時間の削減等)に向けた規制措置等の導入(\*)
- ② 納品期限(3分の1ルール、短いリードタイム)、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制措置等の導入(\*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化(トラックGメン(仮称))
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み(\*)
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

## (2) 物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進(バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
- ② 「物流GX」の推進(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③ 「物流DX」の推進(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等)
- ④ 「物流標準化」の推進(パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤ 道路・港湾等の物流拠点(中継輸送含む)に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制(80km/h)の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸送の促進(\*)
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(\*)
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

## (3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入(\*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み(再配達率「半減」に向けた対策含む)
- ⑤ 物流に係る広報の推進

## 2. 施策の効果(2024年度分)

|             | (施策なし) | (施策あり)        | (効果)         |
|-------------|--------|---------------|--------------|
| ・ 荷待ち・荷役の削減 | 3時間    | → 2時間 × 達成率3割 | : 4.5ポイント    |
| ・ 積載効率の向上   | 38%    | → 50% × 達成率2割 | : 6.3ポイント    |
| ・ モーダルシフト   | 3.5億トン | → 3.6億トン      | : 0.5ポイント    |
| ・ 再配達削減     | 12%    | → 6%          | : 3.0ポイント    |
|             |        |               | 合計: 14.3ポイント |

2030年度分についても、2023年内に中長期計画を策定

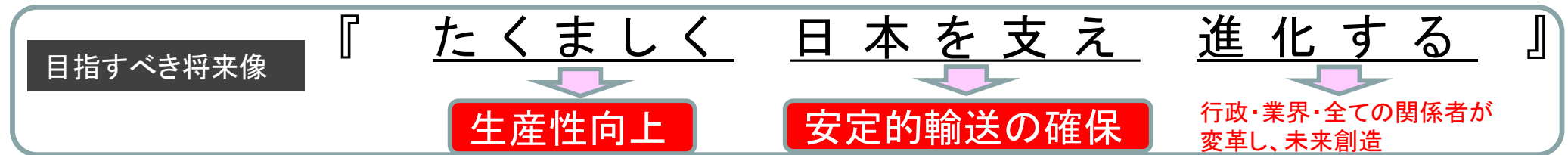
## 3. 当面の進め方

- |          |                                                                                                                                                                                                      |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2024年初   | ・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化                                                                                                                                                                              |
| 2023年末まで | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正等</li> <li>・ 再配達率「半減」に向けた対策</li> <li>・ 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表</li> <li>・ 2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表</li> </ul> |
| 速やかに実施   | ・ 2024年における規制措置の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表等                                                                                                                                                               |

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

## 2-3. 「内航未来創造プラン」について①(概要)

- 内航海運業界が抱える諸課題について、関係者間で議論すべきとの提言(※H27.7 交通政策審議会海事分科会基本政策部会)・生産性向上の要請等を踏まえ、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性について「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」(座長：竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部教授)を設置し、幅広い関係者で議論。平成29年6月に「内航未来創造プラン」をとりまとめた。
- 今回の政策レビューは、概ね10年間を見据えて描かれた本プランが策定から5年を経過したタイミングであり、目標達成に向けた中間地点で各種施策の進捗状況を点検・レビューし、今後の計画達成に向けた取り組みの改善を図ることを目的としている。



### <将来像の実現のための具体的施策>

#### 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

- 船舶管理会社の活用促進
  - ・「国土交通大臣登録船舶管理事業者」登録制度の創設(2018~)
- 荷主・海運事業者等間の連携による取組強化
  - ・「安定・効率輸送協議会」の設置(2017~)
- 新たな輸送需要の掘り起こし
  - ・「海運モーダルシフト推進協議会」の設置(2017~)
  - ・モーダルシフト船の運航情報等の一括検索システムの構築(2017~)
- 港湾インフラの改善・港湾における物流ネットワーク機能の強化等

#### 2. 先進的な船舶等の開発・普及

- IoT技術を活用した船舶の開発・普及～内航分野のi-Shippingの具体化～
  - ・自動運航船の実用化(2025年目途)
- 円滑な代替建造の支援
  - ・(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による優遇措置の拡充(2018~)
- 船舶の省エネ化・省CO2化の推進
  - ・内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及(2017~暫定試行、2019~本格導入)
  - ・代替燃料の普及促進に向けた取組(「先進船舶」としてのLNG燃料船の普及促進)
- 造船業の生産性向上

#### 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

- 高等海技教育の実現に向けた船員の教育体制の抜本的改革
  - ・(独)海技教育機構における教育改革(質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成)
- 船員のための魅力ある職場づくり
  - ・499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための検討、安全基準の緩和
  - ・船内で調理できる者の人材の確保
  - ・船員派遣業の許可基準の見直し(2017~)等
- 働き方改革による生産性向上
  - ・船員配乗のあり方の検討(2017~) 等

#### 4. その他の課題への対応

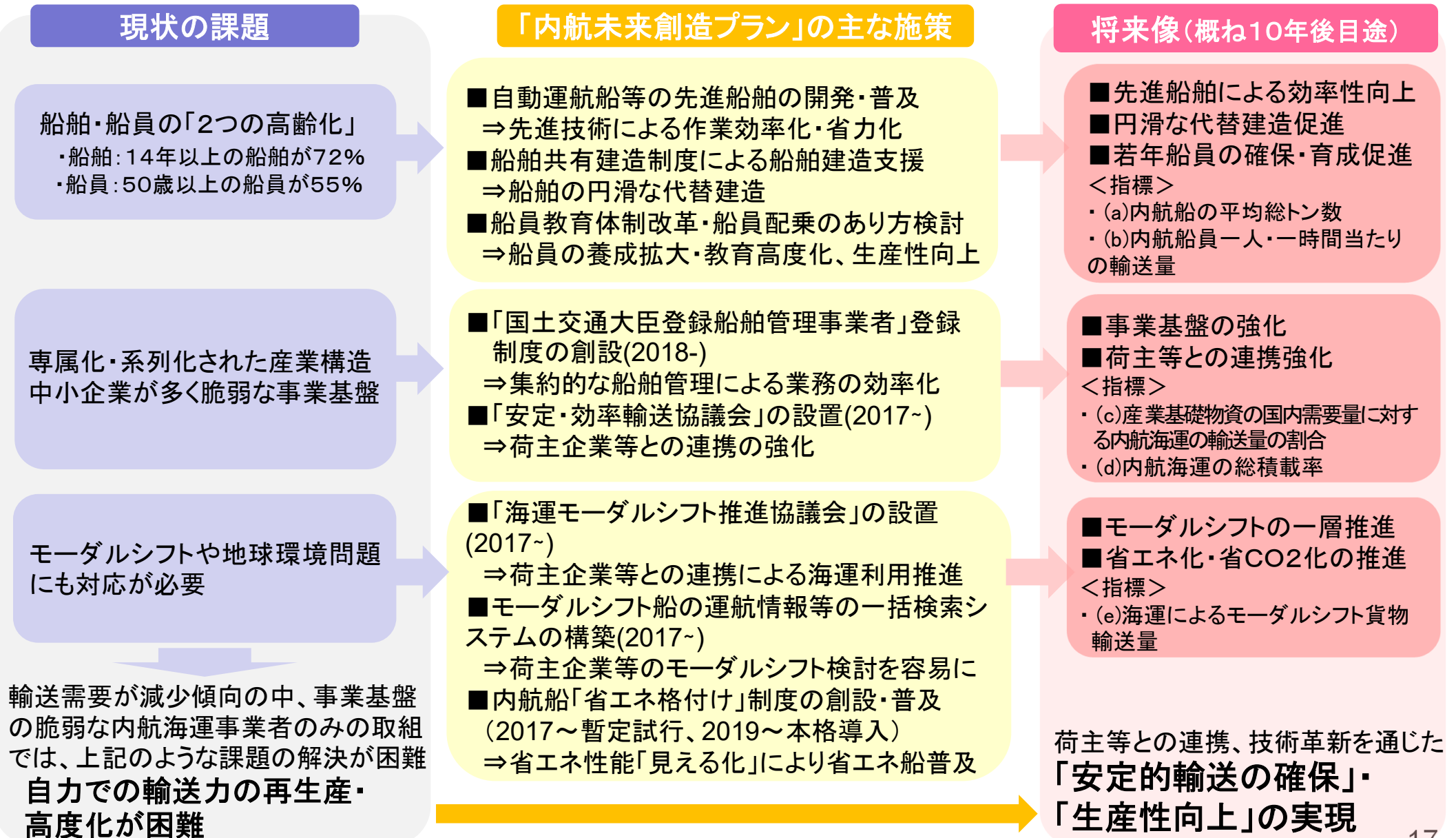
- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- 海事思想の普及



## 2. 対象施策の概要

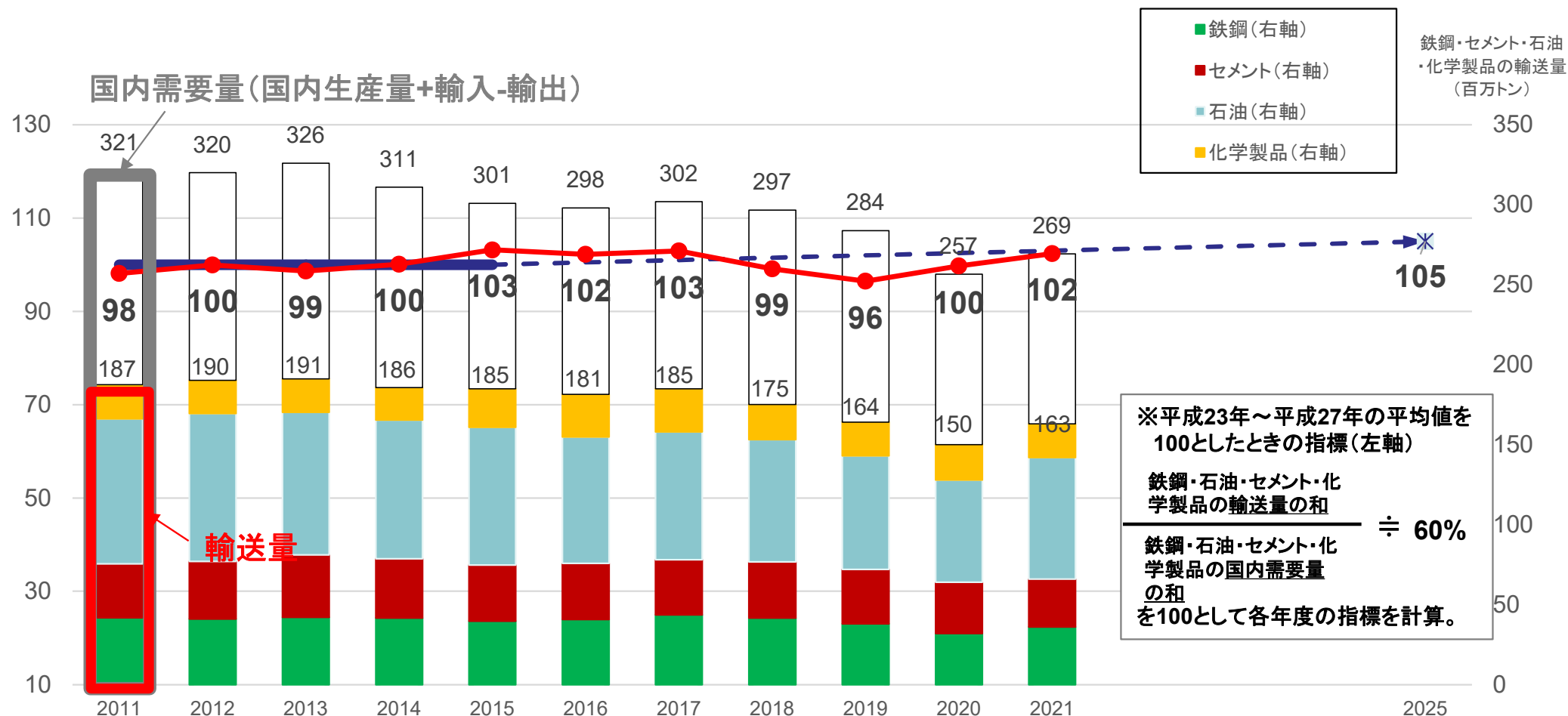
### 2-3. 「内航未来創造プラン」について②(指標の設定)

○ 「内航未来創造プラン」では、具体的施策を着実に実施するため、指標も設定することとされた。  
5つの指標(「a」~「e」)は、現状、目標どおり増加している、もしくは、横ばいとなっている。



## 2. 対象施策の概要

### 2-4. 「内航未来創造プラン」の進捗状況(指標a:産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合)



(出典)内航船舶輸送統計年報及び(一社)日本鉄鋼連盟、石油連盟、石油化学工業協会、(一社)セメント協会統計資料より国土交通省作成

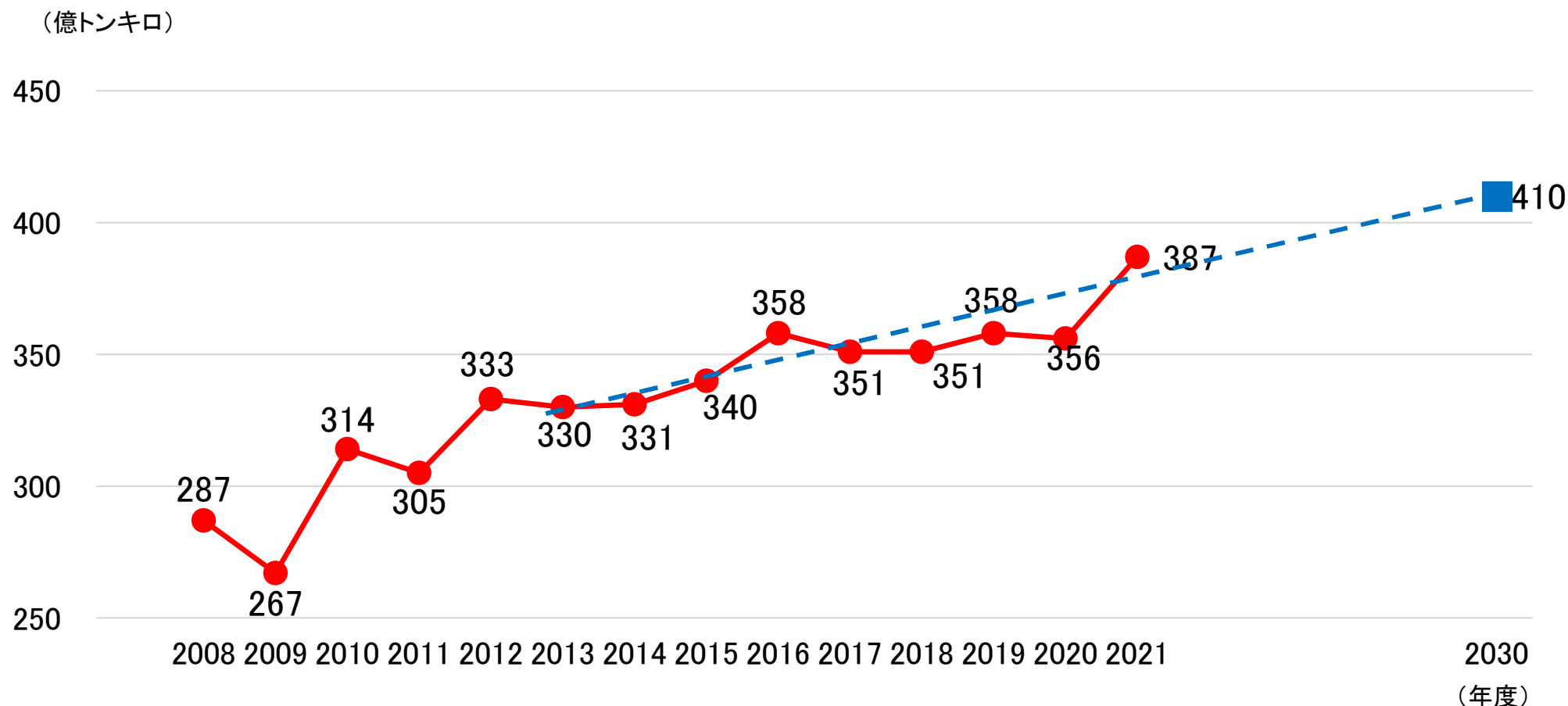
#### <目標値の考え方>

- 輸送量(トン)を産業基礎物資の国内需要量(トン)で除した数値について平成23年度から平成27年度までの5年間の平均値を基準値(100)として、目標をその5%増と設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。
- 平成18年から平成27年においては上下4%の変動が見られるため、平成23年から平成27年の水準を確実に超える目標値を達成するため5%増と設定する。



## 2. 対象施策の概要

### 2-4. 「内航未来創造プラン」の進捗状況(指標b:海運によるモーダルシフト貨物輸送量)



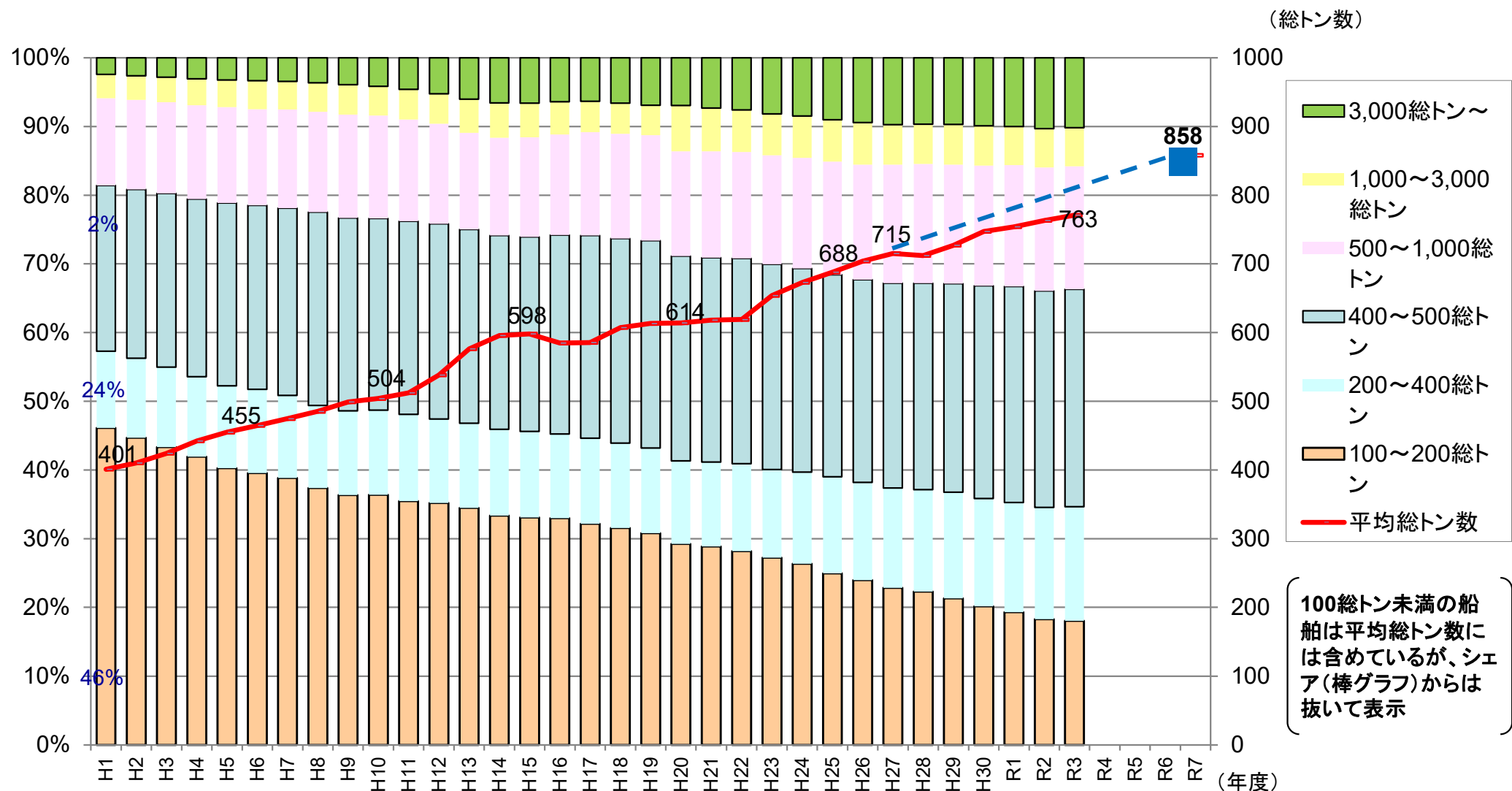
(出典)「内航船舶輸送統計」等より国土交通省海事局作成

#### <目標値の考え方>

- 「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)において、海運を利用した貨物輸送量を平成24年度の実績値である333億トンキロから平成42年度(令和12年度)までに410億トンキロとする目標が設定されており、これと同じ目標値を設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。

## 2. 対象施策の概要

### 2-4. 「内航未来創造プラン」の進捗状況(指標c:内航貨物船の平均総トン数)



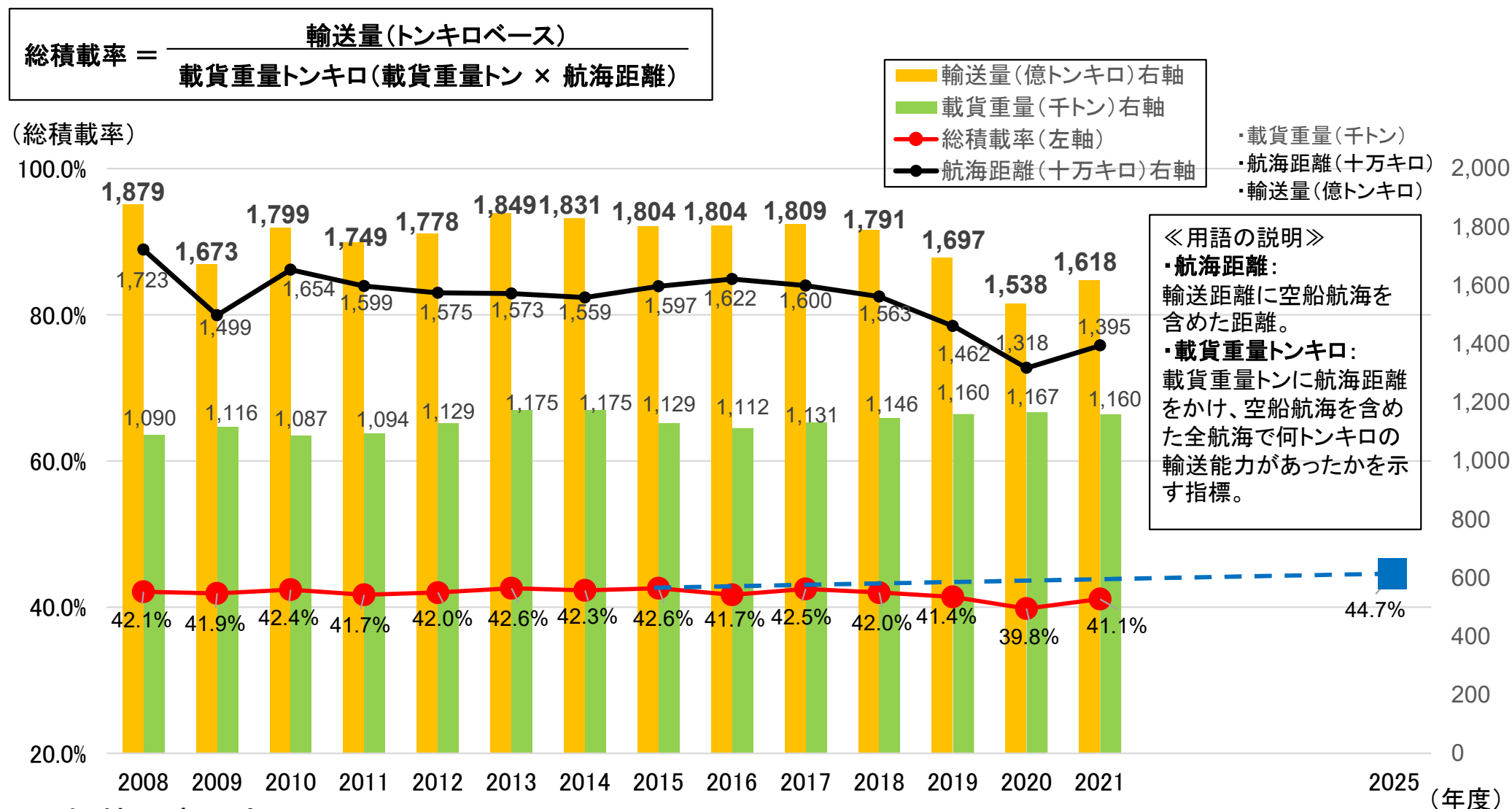
(出典)内航海運業法登録事業者データベースより国土交通省作成

#### <目標値の考え方>

- 平成27年度の平均総トン数の20%増の船舶の大型化を図るという目標値を設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。
- 割合として平成23年から平成27年まで9%以上増加していることを踏まえ、今後10年間でこの伸び率と同程度の目標値を達成するため20%増と設定する。

## 2. 対象施策の概要

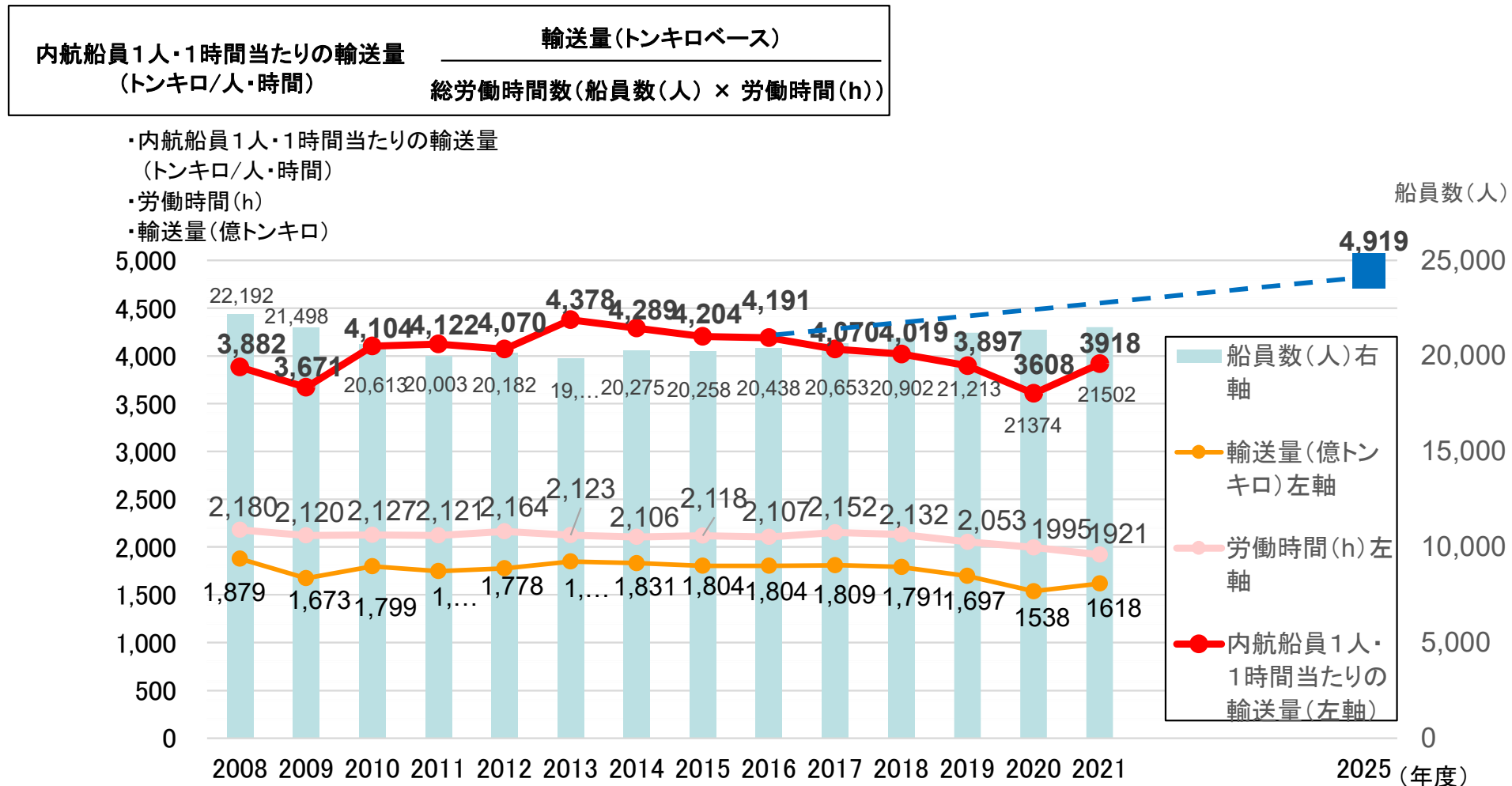
### 2-4. 「内航未来創造プラン」の進捗状況(指標d:内航海運の総積載率)



#### <目標値の考え方>

- 輸送量(トンキロ)を船舶の貨物積載能力に航海距離を乗じた載貨重量トンキロで除した数値(総積載率)について、目標を平成27年度の42.6%の5%増と設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。
- 内航貨物船の平均総トン数が平成23年から平成27年まで9%以上増加しているのに対し、同期間において総積載率が2%以上増加していることを踏まえ、今後10年間でこの伸び率と同程度の目標値を達成するため5%増と設定する。

## 2-4. 「内航未来創造プラン」の進捗状況(指標e:船員の1人・1時間当たりの輸送量)



(出典)内航船舶輸送統計年報及び船員労働統計調査より国土交通省作成

### <目標値の考え方>

- 「日本再興戦略(改訂2015)」(平成27年6月30日閣議決定)において物流事業全般を含む広義のサービス産業の目標として、労働生産性の伸び率を平成32年度(令和2年度)までに2.0%とすることとされていること、全サービス産業の平均伸び率が現状1.3%(平成27年度)であることを考慮し、平成31年度(令和元年度)までは毎年1.3%ずつ、平成37年度(令和7年度)までは毎年2.0%ずつの伸び率として、平成27年度の内航船員1人・1時間あたりの輸送量の17%増である4,542トンキロ/時間との目標値を設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、全サービス産業の労働生産性並みの伸び率の達成を目指す。

※  $17\% \div (1.3\%)^3 \times (2.0\%)^6$   
(H29~H31) (H32~H37)

## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策

- 内航海運業者の事業基盤の強化に向けては、「内航未来創造プラン」の趣旨も踏まえ、交通政策審議会における議論や答申のとりまとめ、これを踏まえた制度改正、予算措置などの施策を実施。

#### (交通政策審議会における議論)

- ① 「令和の時代の内航海運に向けて」(令和2年9月24日 交通政策審議会海事分科会基本政策部会とりまとめ)

#### (制度改正)

- ② 海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律

#### (予算措置)

- ③ 内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組

#### (税制措置)

- ④ 内航海運関係の税制特例措置

#### (行政・内航海運業者・荷主の連携)

- ⑤ 当事者の連携による施策の実現

(参考) 予算措置の一覧

※予算額欄における括弧書きの数値は、執行額

| 事項名<br>(事業開始年度)                                                              | 予算額計(執行額)(百万円) |        |        |        |        |        | 令和5年度<br>当初予算額<br>(百万円) | 予算、事業の概要                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                              | 平成29年度         | 平成30年度 | 平成31年度 | 令和2年度  | 令和3年度  | 令和4年度  |                         |                                                                                                                                  |
| 内航海運業<br>の取引環境<br>改善・生産性<br>向上に向け<br>た取組(※)<br>(平成29年度～)<br>(※)令和5年度<br>の施策名 | 21(19)         | 20(19) | 19(18) | 17(15) | 25(22) | 30(21) | 20(0)                   | (令和5年度)事業基盤が脆弱である内航海運事業者が自由競争の時代を迎え、過当競争に陥ることなく、安定的な海上輸送を確保することができるよう、<br>①先進的な内航海運事業者等の取引環境改善に係る好事例の収集、<br>②内航海運事業者の評価制度の構築を実施。 |



## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策① 交通政策審議会における議論

＜「令和の時代の内航海運に向けて」の全体像＞（令和2年9月24日 交通政策審議会海事分科会基本政策部会とりまとめ）

#### 内航海運を取り巻く現状

内航海運暫定措置  
事業の終了

船員の高齢化と  
船員不足の懸念

荷主との硬直的關係  
脆弱な事業基盤

自動運航技術等の  
新技術の進展

若年船員の定着等による船員の確保に加え、  
荷主等との取引環境の改善や内航海運の生産性向上が必要

荷主のニーズに応え、内航海運の安定的輸送を確保するため、以下の取組を総合的に実施

#### 【船員の労働環境改善・健康確保】

※船員部会等において検討

内航海運を支える船員の確保・育成と  
働き方改革の推進

- 船員の労働環境の改善（労働時間管理の適正化、多様な働き方の実現等）
- 船員の健康確保（陸上に倣った産業医制度等）

→海事産業強化法成立による船員法改正（R4年4月より施行）

#### 【市場環境の整備】

内航海運暫定措置事業終了も踏まえた  
荷主等との取引環境の適正化

- 船員の労働時間管理に対するオペレーターの関与強化（船員の労働時間を考慮した運航スケジュール設定）
- 荷主の協力促進（法令遵守への協力を担保）
- 契約の適正化（書面化）
- 急激な景気変動等への対応（セーフティーネットの存続）

→海事産業強化法成立による内航海運業法改正（R4年4月より施行）

#### 【内航海運の生産性向上】

内航海運の運航・経営効率化、  
新技術の活用

- 多様な事業形態に対応した仕組みづくり（船舶管理業の確立）
- 新技術の活用促進（安全の担保とそれに応じた規制の運用）
- 物流システムの効率化（RORO船の活用）

## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策② 制度改革

#### ＜海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律＞（令和3年5月14日成立、5月21日公布）

##### 背景・目的

- 中韓における主要造船所の経営統合など競争環境が厳しい中、**我が国造船業の事業基盤強化が急務**。
- **燃費性能に優れた船舶等の導入等による外航海運業の競争力強化**も不可欠。そのような船舶の導入は新造船発注喚起にも寄与。
- 内航の**若手船員の定着に向けた働き方改革、経営力・生産性の向上**が不可欠。
- 海事局所管の6本の法律を同時に改正し、**造船、海運及び船員の基盤強化を一体的に措置**。

##### 法律概要

#### ①造船・海運分野の競争力強化等

##### 造船

- **事業基盤強化計画の認定制度**
  - 大臣認定を受けた計画に基づく生産性向上や事業再編等を支援

長期・低利融資、税制の特例 等

##### 海運（外航・内航）

- **特定船舶導入計画の認定制度**
  - 大臣認定を受けた計画に基づく特定船舶（安全・環境・省力化に優れた高品質な船舶）の導入を支援

長期・低利融資、税制の特例 等

- 外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収

##### 事業基盤強化計画

大臣認定

共同での設計・営業・建造



抜本的な生産性向上

（例：デジタル トランスフォーメーション）



大臣認定を受けた造船所が建造

##### 特定船舶導入計画

大臣認定

安全・環境等に優れた船舶の導入



次世代省エネ船



LNG燃料船

#### ②船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等

##### 船員

- **船員の労務管理の適正化**
  - 労務管理責任者の選任
  - 労務管理責任者の下での船員の労働時間等の管理
  - 労働時間等に応じた労務管理

##### 内航海運 等

- **内航海運の取引環境改善、生産性向上**
  - 船員の労働時間に配慮した運航計画作成
  - 荷主への勧告・公表
  - 船舶管理業の登録
- **新技術の導入促進**
  - エンジン等の遠隔監視による検査合理化

##### 事務所(陸上)

労務管理責任者

必要な情報を把握し適切に労務管理

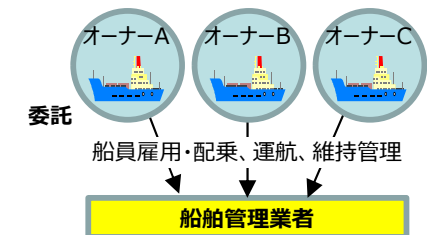
（乗船サイクルの調整等）

##### 船内



船長

船員



## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策③ 予算措置(1)

H29年度予算額 21百万円(執行額19百万円)

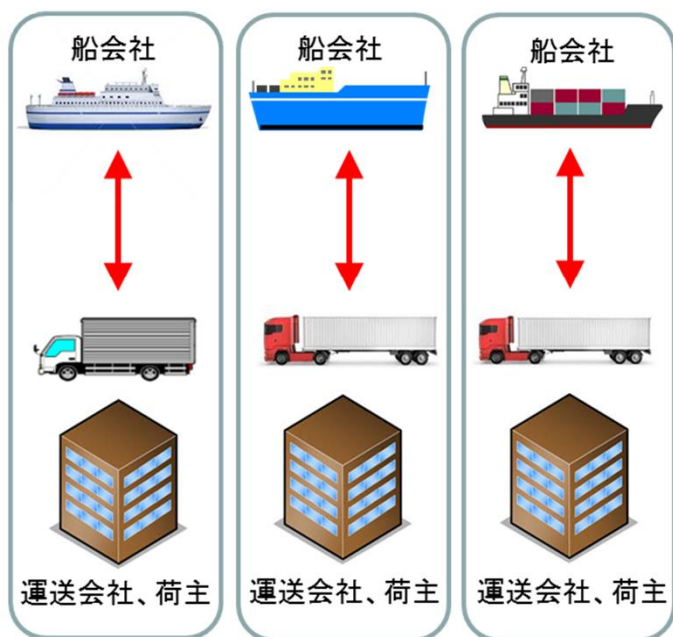
#### <フェリー等の利用情報の一括検索システムの構築>

- 貨物トラックの運転手の不足等に伴い、海上輸送の利用の重要性が高まっているところであり、陸上貨物の取込みを進めるため、荷主が海上貨物を利用しやすい環境を整備する必要がある。
- 荷主が海上輸送を利用しやすいよう、フェリー、RORO船等の船種共通で運航ダイヤ・空きスペース等の利用情報をわかりやすく提供するシステムを構築するための実証実験を行う。

#### イメージ

フェリー、RORO船等の運航航路やダイヤ、空きスペース等の情報は十分提供されておらず、荷主が利用しにくい状態。  
➡ モーダルシフトを進めるため、RORO船・コンテナ船、フェリー等の業界横断の新規需要獲得に係る連携体制や新たな情報提供の仕組みづくりが必要。

特定の少数の荷主等に固定化(1対1)



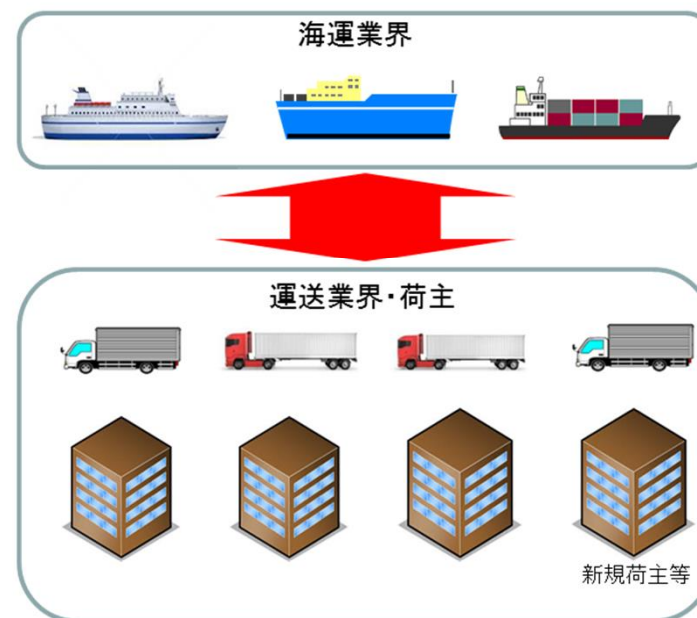
情報の集約化・オープン化



(例)東京から九州方面の航路の検索

| 会社 | 航路        | 運航ダイヤ                | 余席状況 |
|----|-----------|----------------------|------|
| A社 | 東京<br>博多  | 00:21:00<br>06:00    | ○    |
| B社 | 東京<br>大分  | 00:19:30<br>06:19:30 | —    |
| C社 | 東京<br>鹿児島 | 00:18:00<br>06:20:00 | △    |

船会社全体と運送会社・荷主全体での合理的なマッチングへ



【H29・30年度】

システムの構築・運用に係る実証実験の実施

【H31年度～】

実証実験結果を踏まえ、システムの本格運用

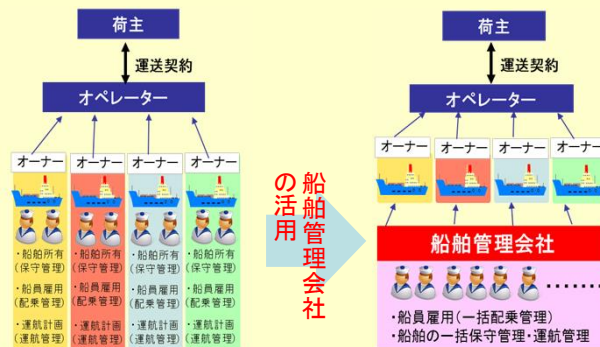


## ＜船舶管理会社の活用促進、モーダルシフトの推進による新たな輸送需要の掘り起こし＞

脆弱な事業基盤や船員と船舶の「2つの高齢化」といった課題の解消を含め、内航海運が将来にわたって「安定的輸送の確保」「生産性の向上」を実現するために必要な施策について「内航未来創造プラン」（平成29年6月）がとりまとめられたところであり、同プラン等に基づき、船舶管理会社の活用による内航海運事業者の事業基盤の強化などを推進するため、必要な調査等を実施する。

### 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

#### ○船舶管理会社の活用促進



⇒「国土交通大臣登録船舶管理事業者」(仮称)の登録制度の創設・評価制度確立に係る検討

#### ○モーダルシフトの推進による新たな輸送需要の掘り起こし

【30要望額:20百万円(29予算額:21百万円)】



### 2. 先進的な船舶等の開発・普及

#### ○内航船省エネ格付け制度の構築



| 省CO2 効果 | 0%超過5%未満 | 5%以上10%未満 | 10%以上15%未満 | 15%以上 |
|---------|----------|-----------|------------|-------|
|         | ★        | ★★        | ★★★        | ★★★★  |

- 暫定運用から得られるデータを分析、より客観的な指標の調査・検討
- 認証スキームの調査・検討
- インセンティブ制度の調査・検討
- 海外や他分野の評価制度の調査

⇒客観性・公平性が確保された格付け制度の構築に向けた調査

### 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

#### ○労働時間の適正管理の実現

海運事業者が労働時間の適正管理に取り組むことができるよう、陸上から船員の労働実態を把握できる環境を整備

ウェアラブル端末等の最新機器により、船員の労働(労働時間・休憩時間・休日等)をリアルタイムで管理できる環境を整備する。



- ・船員個々の労務負担を明確化し、事業者による労働時間の適正管理を促進
- ・船員の労働時間削減により、海上輸送の生産性が向上

⇒船員用労働時間管理システムの開発

### 4. その他

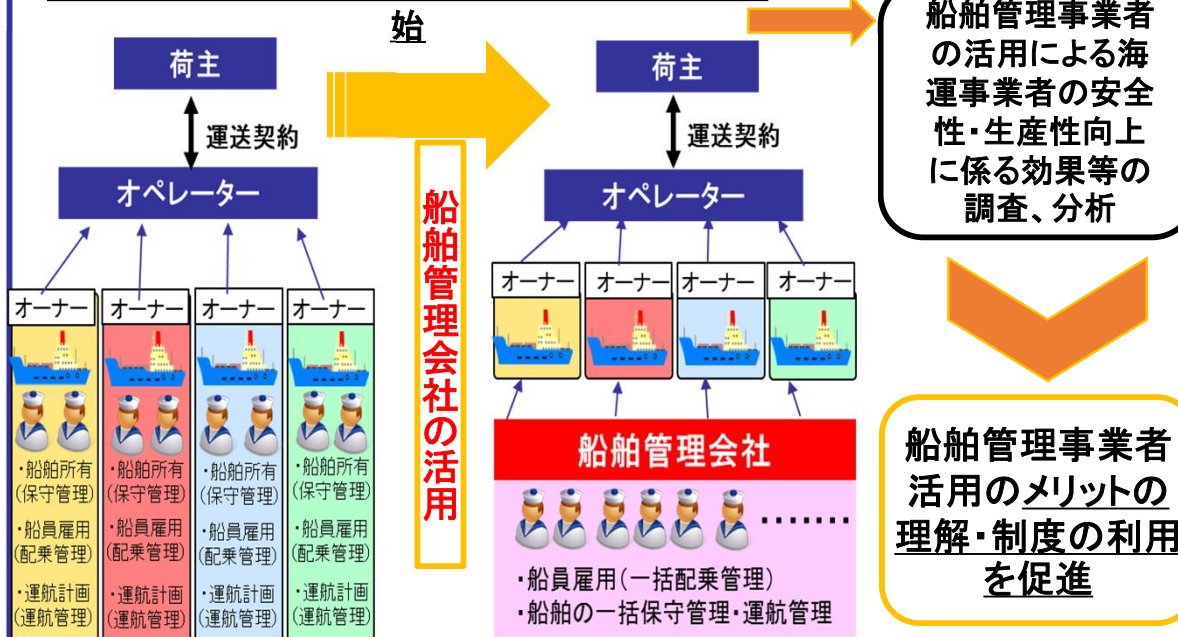
- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- ⇒内航海運暫定措置事業終了に係る内航海運への影響等の調査・検討

### <内航海運活性化の推進>

国内の基幹的輸送インフラである内航海運において安定的輸送の確保及び生産性向上を実現するため、「内航未来創造プラン」(平成29年6月)に基づく施策の推進のため、必要な調査等を行い、内航海運事業者の事業基盤の強化等を進める。

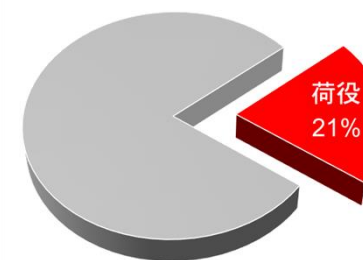
#### 船舶管理会社の活用促進(調査)

2018年4月 国土交通大臣の登録制度を運用開始



#### 船員の荷役作業の負担軽減(調査)

##### 船員災害の発生状況



船員災害疾病発生状況報告  
(平成28年度)

荷役作業の様子



出典 公益財団法人 海技教育財団

荷役に係る運送契約等の実態、船員の荷役作業やその自動化などの現状を調査

調査結果を踏まえ、荷役作業の船員の負担軽減、安全確保に係る取組を促進

労働環境の改善が図られ、若年船員等の海運業への定着促進、船員という職業の魅力向上にも寄与

#### 暫定措置事業の今後のあり方検討(調査)

##### ○内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応

※内航海運暫定措置事業は、保有船舶を解撤等した者に対して交付金を交付するとともに、船舶の建造等する者から納付金を納付する制度。2023年までに収支が相償い、事業終了する見込みになっている。



## ＜SOx規制対応も踏まえた内航海運業の取引環境改善・生産性向上＞

### 事業背景・課題

- 内航海運は、国内貨物輸送全体の約4割を担う国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであるが、寡占化された荷主企業の下にオペレーター-オーナーが専属化・系列化されており、事業者の99.7%が中小企業であるなど事業基盤が脆弱。
- このため、内航海運業者は荷主に対して運賃交渉力が弱く、適正な運賃が収受できていないという声もある。
- 加えて、令和2年1月から導入されるSOx規制に加え、船員の働き方改革の社会的要請も強まっている。
- これらの社会的要請への対応に必要な追加的コストが適正に社会に分担されるための取引環境の改善及び生産性向上等を図り、内航海運の安定的な輸送サービスの提供を確保することが必要。

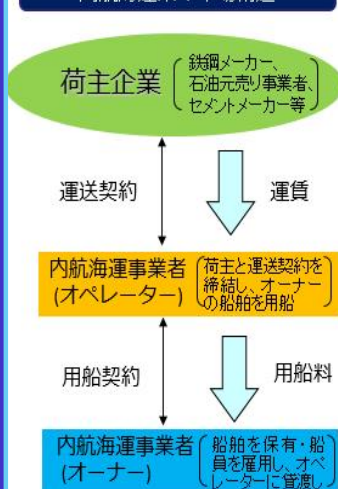
### 事業概要

必要なコスト負担を可能とする取引環境の改善及び生産性向上に向けて、①SOx規制対応に関するフォローアップ調査、②取引環境改善・生産性向上に向けた実態調査、③推進方策の検討、④荷主企業・国民の理解促進に向けた普及・啓発を実施。

### 事業イメージ・全体計画

#### ○事業イメージ

##### 内航海運業の市場構造



#### ① SOx規制対応に関するフォローアップ調査

「内航海運業における燃料サーチャージ等ガイドライン」も踏まえ、令和2年1月より導入されるSOx規制の導入に際してのコスト負担の状況についてフォローアップ調査

#### ② 取引環境改善・生産性向上に向けた実態調査

運賃・用船料の収受、契約のあり方や事業構造に関する実態の把握、ベストプラクティスの収集

#### ③ 推進方策の検討

有識者検討会の開催や弁護士等へのヒアリングによる改善方策の検討

#### ④ 荷主企業・国民の理解促進に向けた普及・啓発

ベストプラクティス集の作成及びセミナー等の開催による普及・啓発

#### ○全体計画(スケジュール)

|                        | R1                                                                                                            | R2          |            |          | R3                                                                                                |               |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
|                        |                                                                                                               | 1月          | 4月～        | 夏頃       | 夏以降                                                                                               |               |
| ①SOx規制対応に関するフォローアップ調査  | <br>ガイドライン作成<br>(R1年度予算) | SOx<br>規制導入 | フォローアップ調査等 | 審議会とりまとめ | <br>精緻な実態把握等 | 必要に応じ制度改正等を実施 |
| ②取引環境改善・生産性向上に向けた実態調査  |                                                                                                               |             |            |          |                                                                                                   |               |
| ③推進方策の検討               |                          |             | 専門的知見からの検討 |          |                                                                                                   |               |
| ④荷主企業・国民の理解促進に向けた普及・啓発 |                          |             |            |          |                                                                                                   |               |
|                        |  交通政策審議会海事分科会基本政策部会      |             |            |          |                                                                                                   |               |

### <内航海運暫定措置事業終了後の内航海運業の変革>

#### ○事業目的・概要等

- 脆弱な事業基盤と荷主との硬直的關係が構造的課題であるところ、コロナ禍による需要急減によるしわ寄せが内航海運業界にも及び、課題がさらに顕在化。また、令和3年8月に内航海運暫定措置事業が終了し、50年以上続いてきた内航船の供給に関する規制が終了する見込み。競争の促進による事業の活性化が期待される一方、規制に頼らず事業収入で運営できる業界構造へ転換していく必要。
- そのためには、船員不足への懸念に対応するための内航船員の働き方改革の実現とあわせ、荷主等との取引環境の改善や内航海運の生産性向上を一体的に推進していくことが必要。このため、労働時間管理の適正化や荷主等の法令遵守への協力を担保する仕組みの創設、船舶管理業の法定化等に向けて、所用の制度改正を実施する予定。
- 一方、制度改正のみでは生産性向上等の取組を効果的に実現することは困難であり、事業者による優良事例を積極的に形成するとともに、その横展開を図ること等により、制度改正と合わせて内航海運業の変革を実現することが必要。

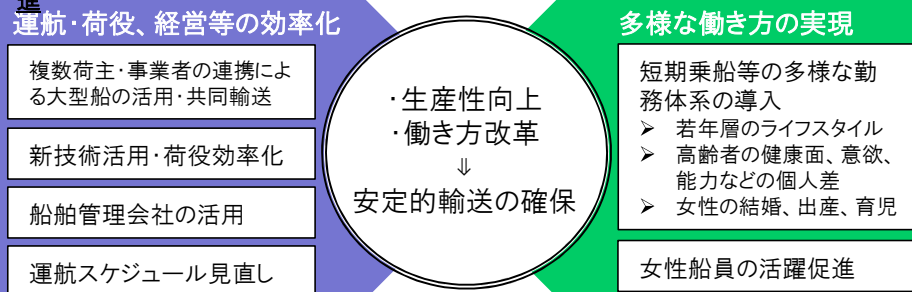
「運航や経営効率化等による生産性向上」、「内航船員の働き方改革」を推進

- 先導的モデル事業の実施と事例集の作成・周知  
…旧来のビジネスモデルにとらわれない業界の近代化・先進化、加えて、内航船員の多様な働き方の実現を図るため、荷主間と物流事業者間といった企業の壁を超えた優良事例の形成及び横展開を図る。
- 事業環境変化等に対応した経営効率化対策の検討  
…市況の急激な変化にも耐えられる経営の効率化や、船員の働き方改革や感染症にも対応した予備船員の確保等による経営の安定化を図るため、船舶管理会社の活用も含む多様な経営形態を整理したマニュアルを作成し、経営効率化に向けた周知を図る。

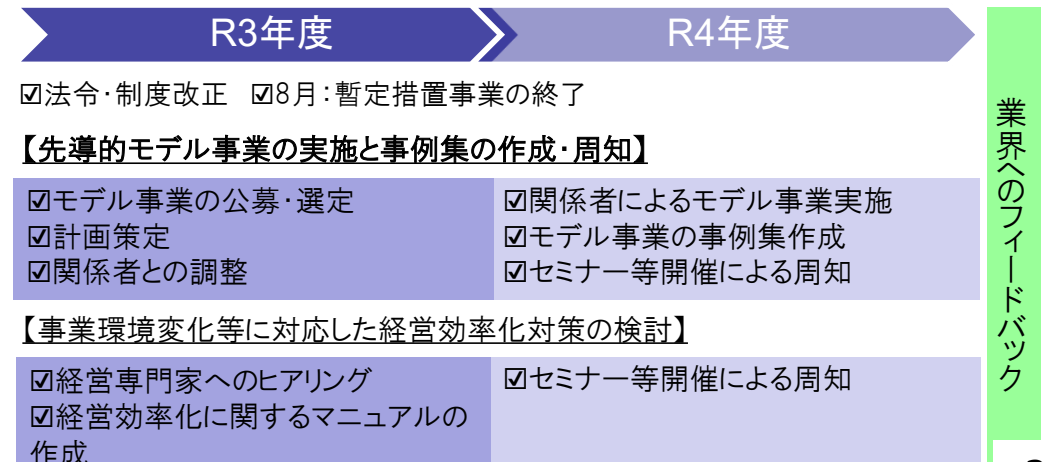
#### ○事業イメージ

- ・内航海運暫定措置事業の終了
- ・専属化・系列化による事業の構造的課題
- ・中小企業が大宗を占める脆弱な経営基盤
- ・船員の高齢化
- ・長期連続乗船など厳しい労働環境
- ・少ない女性比率

✓荷主・運航事業者・船主が一体となって、「生産性向上」、「船員の働き方改革」を推進



#### ○全体計画(スケジュール)



### <内航海運暫定措置事業終了後の内航海運業の変革>

#### ○事業目的・概要等

- 令和3年8月に内航海運暫定措置事業が終了し、50年以上続いた内航船の供給規制が終了。これにより、代替建造や事業者間の競争が促進されることから、国としても所要の法改正を行い、荷主等との取引環境の改善や最適な事業形態を安心して選べる環境整備、新技術導入に向けた環境整備、船員の働き方改革の推進等を行い、内航海運の活性化を図っているところ。
- 他方、事業者の太宗は中小企業者であり、荷主等との下請け的立場に置かれていることから、荷主等との交渉力や新たな事業形態への変革に取り組むノウハウの蓄積がなく、法改正により期待される効果が十分に発揮されないおそれがある。
- さらに、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を強化していく中、内航海運においても、低・脱炭素化の取組を加速化する必要性が高まっている。
- 今後も荷主や社会のニーズに答えながら、「稼げる内航海運」へと変革するには、内航海運業界の生産性向上や船員の働き方改革、低・脱炭素化を図ることが急務。

「生産性向上」、「船員の働き方改革」「低・脱炭素化」を推進

#### ■先導的モデル事業の実施と事例集の作成・周知

- ・令和3年度予算事業において検討した新たな事業モデルを実際に検証して優良事例を作り出し、具体的な効果等を『見える化』
- ・業界全体に成果を共有し、先進的な取組を促す

#### ○事業イメージ

- ・内航海運暫定措置事業の終了
- ・専属化・系列化による事業の構造的課題
- ・中小企業が大宗を占める脆弱な経営基盤
- ・カーボンニュートラル実現に向けた対応
- ・船員の高齢化
- ・長期連続乗船等厳しい労働環境
- ・少ない女性比率

- ✓ 荷主・運航事業者・船主が一体となって、「生産性向上」、「船員の働き方改革」、「低・脱炭素化」を推進

#### 運航・荷役、経営等の効率化

- 複数荷主・事業者の連携による大型船の活用・共同輸送
- 新技術活用・荷役効率化
- 船舶管理会社の活用
- 運航スケジュール見直し
- 省エネ運航

#### 多様な働き方の実現

- 短期乗船等の多様な勤務体系の導入
- 若年層のライフスタイル
- 高齢者の健康面、意欲、能力などの個人差
- 女性の結婚、出産、育児

・生産性向上  
・船員の働き方改革  
・低・脱炭素化  
↓  
「稼げる内航海運」  
↑

#### ○全体計画(スケジュール)

令和3年度

令和4年度

- ☑法令・制度改正
- ☑8月：暫定措置事業の終了

#### 【先導的モデル事業の実施と事例集の作成・周知】

- ☑課題を抽出し、解決のための新たなモデル事業を検討
- ☑事業の実証方法の検討・確立
- ☑実証に係る関係者との事前調整

- ☑関係者によるモデル事業実施
- ☑モデル事業の事例集作成
- ☑セミナー等開催による周知

業界全体へ横展開を図る



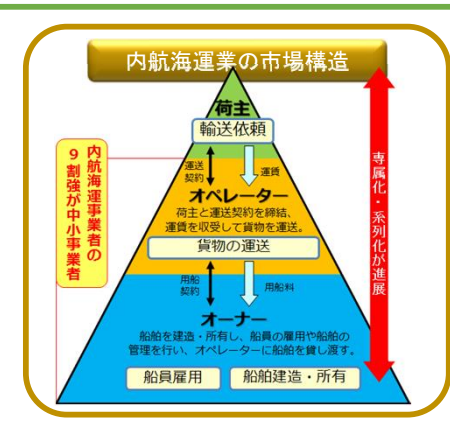
## ＜内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組＞

## 課題・背景

- (1) 内航海運は、大企業であり寡占化が進む荷主企業の下で、貨物の運送を行うオペレーターと船舶を所有し船員を雇用・配乗してオペレーターに貸し渡すオーナーが専属化・系列化。また、内航海運業者の99.7%が中小事業者で事業基盤が脆弱であり、**荷主よりも立場が弱く、対等な交渉で十分な運賃等を収受できず、収益性が低い**という構造的な課題がある。【⇒①取引環境改善に係る好事例の収集】
- (2) 内航海運暫定措置事業(内航船舶の新規建造時等に負担金を求めることにより、船舶の過剰供給を抑制する等の仕組み)の終了により、**事業者間の競争が促進され、内航海運を取り巻く環境が大きく変化する局面**を迎えている。【⇒②評価制度の構築】



**事業基盤が脆弱である内航海運事業者が自由競争の時代を迎え、過当競争に陥ることなく、安定的な海上輸送を確保することができるよう、以下の取組を実施。**



## ①先進的な内航海運事業者等の取引環境改善に係る好事例の収集

本年4月に改正内航海運業法が施行され、内航海運業における**契約の書面化・契約内容の法定化**を行うことで、契約内容を「見える化」し、取引環境の改善を推進しているところ。

一方、実際に荷主より立場の弱い内航海運事業者が取引環境を改善するためには、**具体的なデータや契約等改善事例を示しながら荷主との交渉に当たることが必要不可欠**である。先進的な取組を行い成功した具体的事例やデータを収集し、内航海運業界へ横展開を行い、内航海運事業者の契約改定を後押しする。

## ＜期待される効果＞

改正内航海運業法と当該先進的事例の横展開が相まって、内航海運業者が荷主等と、より優利に交渉に当たり、ひいては、内航海運業界全体としての取引環境の改善をより一層促進する。

## ②内航海運事業者の評価制度の構築

本年4月に改正内航海運業法・改正船員法が施行され、船舶管理会社を活用した**生産性向上**や**船員の働き方改革**の推進等についての施策を盛り込んだところ。

自由競争の時代において、単純な価格競争ではなく、質の高い船舶管理会社の活用や、船員の働き方改革に必要なコスト負担を積極的に行う内航海運事業者が、正当に評価される仕組みが必要。**過当競争に陥らず、適正な生産性向上を促進する環境整備**を行う。

## 【優良な事業者例(評価基準案)】

提供する船舶管理・船員教育や運航サービス内容／法令遵守状況／労働時間・休日の付与状況／心身の健康促進／労働災害等の安心・安定への取組／多様な人材の確保・育成

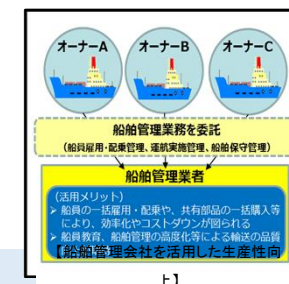


上記評価基準で事業者の取組に見える化し、例えば、

- ✓ 船舶管理会社を活用したいオーナーとしては選択の指標に。
- ✓ 求職者(船員)が就職先を選定する際の指標としてPRが可能に。

## ＜期待される効果＞

優良な事業者を増加させ、業界全体として内航海運業の質の向上と船舶管理会社活用促進による経営効率化・生産性向上を図ることで、自由競争下においても安定的な海上輸送を確保できる事業基盤を構築。



## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策④ 税制措置

#### <内航海運関係の税制特例措置>

##### 船舶の買換特例（圧縮記帳）制度

###### 特例措置の内容

船舶を譲渡し、新たに船舶を取得した場合における譲渡資産譲渡益について、80%を上限に課税繰延が認められる。

###### 対象要件

- 環境負荷低減設備が搭載された新建造船舶及び中古船舶であること
- 譲渡船舶の船齢が23年未満であり、新たに取得する船舶の船齢が法定耐用年数以下であること。

###### <環境負荷低減設備の例>

###### 【主機関】

電気制御型ディーゼル主機

###### 【推進関係機器】

推進効率改良型ラダー

推進効率改良型船形

サイドスラスター（いずれか1つ）

###### 【推進効率改良型プロペラ】

###### 【LED照明器具】

等

環境要件は  
特償の方が  
より厳しい  
【必須要件】

##### 船舶の特別償却制度

###### 特例措置の内容

高度な環境負荷低減設備が搭載した新建造船舶を取得した場合に、船舶の区分に応じて特別償却が認められる。

###### 対象要件

| 環境低負荷船    | 高度環境低負荷船  |
|-----------|-----------|
| 加算償却額:16% | 加算償却額:18% |

※環境低負荷船、高度環境低負荷船のどちらも500トン以上の船舶に限る。

###### <環境負荷低減設備の例>

###### 【主機関】

電気制御型ディーゼル主機

###### 【推進関係機器】

推進効率改良型ラダー

推進効率改良型船形

###### 【推進効率改良型プロペラ】

###### 【サイドスラスター】

###### 【LED照明器具】

###### 【熱効率改良装置】

等

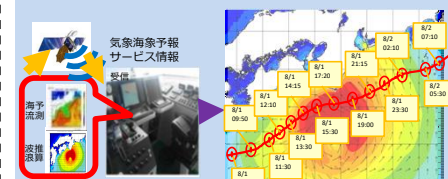
左記設備のうち主機を電気推進装置付にする、又は、左記設備に航海支援システムを追加する

###### 【電気推進装置付主機】

or

###### 【航海支援システム】

気象・海象予測情報を活用し、省エネ運航が可能な航路・船速を提示



##### 地球温暖化対策税の還付措置

（内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油）

石油石炭税に上乗せされている「地球温暖化対策のための税」の還付

※原油・石油製品（1klあたり）

石油石炭税 2,040円に760円を上乗せ

##### 軽油引取税の免税

内航海運、国内旅客船に係る軽油引取税

（1キロリットル当たり32,100円）の免税

##### 中小企業投資促進制度

###### 特例措置の内容

中小企業者等が船舶を取得し、内航海運事業に利用した場合において、その取得価格（船舶は取得価格の75%）の30%の特別償却もしくは7%の税額控除が認められる。

###### 対象要件

資本金1億円以下の企業等  
※税額控除の場合、個人事業主または資本金3千万円以下の企業に限定される

##### 固定資産税の課税標準の特例

###### ○恒久措置

内航貨物船、国内旅客船

：課税標準 1 / 2

離島航路用の船舶

：課税標準 1 / 6



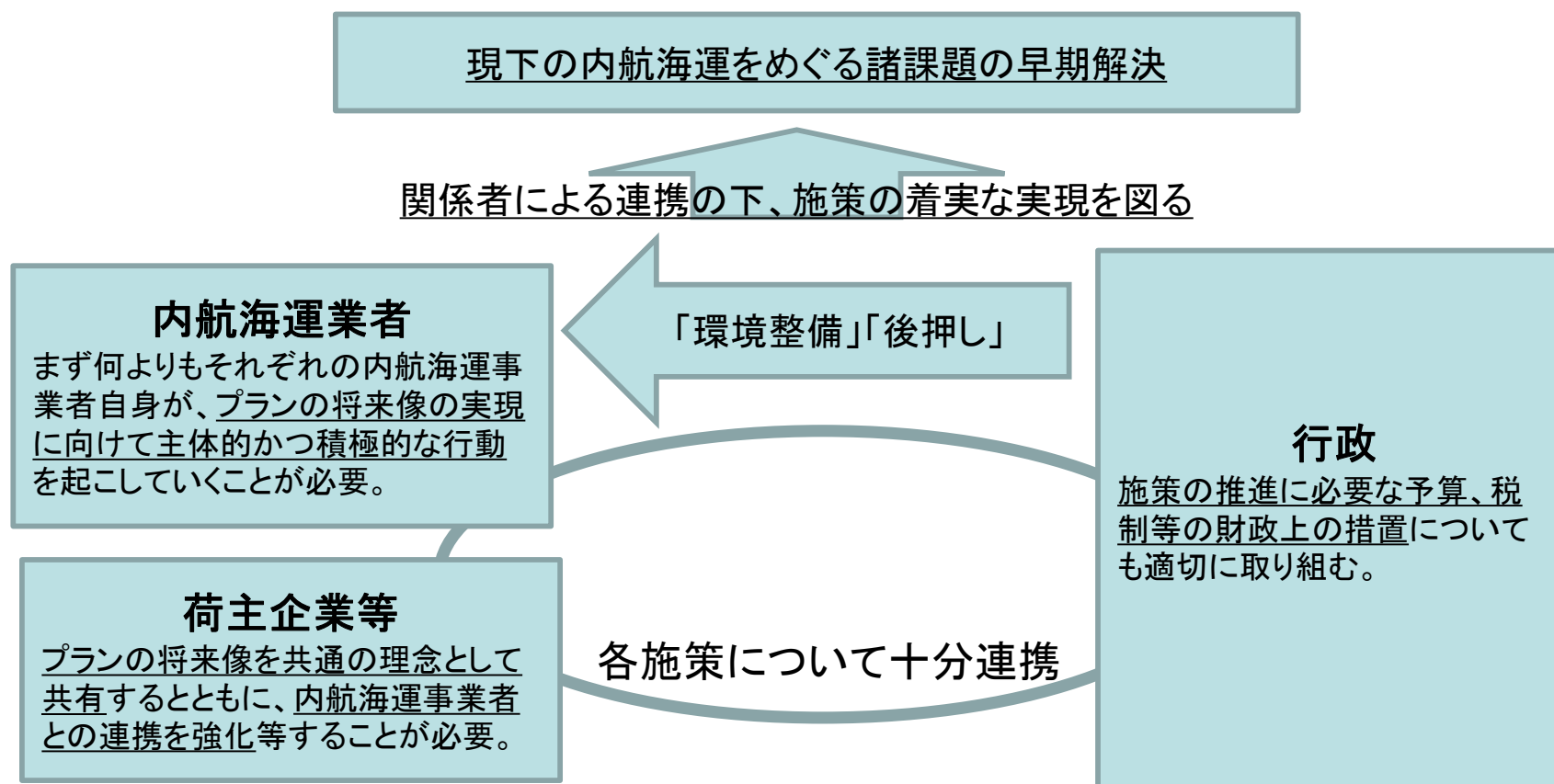
## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策⑤ 行政・内航海運業者・荷主の連携(1)

#### <当事者の連携による施策の実現(全体像)>

- 「内航未来創造プラン」は、「輸送量の減少」、「2つの高齢化」、「脆弱な市場構造・業界構造」、「暫定措置事業の終了」「モーダルシフトへの対応」といった現下の内航海運をめぐる諸課題の早期解決のため、内航海運が目指すべき将来像を明確化した上で、その実現に向けた具体的施策を記載。
- 本プランにおいて、内航海運の抱える現下の課題の困難性・複雑性に鑑みれば、内航海運業界のみの従来の延長上の取組ではこれらの克服は容易ではなく、内航海運業者をはじめとした関係者による連携の下、各施策の着実な実現を図ることが不可欠であるとされた。

#### <「内航未来創造プラン」で示された目的及び各当事者の役割>



## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策⑤ 行政・内航海運業者・荷主の連携(2)

#### <「安定・効率輸送協議会」の設置>

- 内航海運は、荷主-オペレーター-オーナーの専属化・系列化が固定化している業界構造。今後、大宗貨物である産業基礎物資の輸送需要が低下傾向となる中、将来にわたる船員の確保・育成や船舶建造を持続的・安定的に行うためには内航海運事業者単独の取組には限界。
- このため、2017年度に、産業基礎物資の品目(鉄鋼、石油製品、石油化学製品等)毎に、荷主企業、内航海運事業者、行政等からなる「安定・効率輸送協議会」を発足。

#### 取組の内容

- 船員や船舶の高齢化といった構造的課題について、中長期的視野に立って、関係者が問題意識を共有し取り組んでいく体制として、産業基礎物資の品目(鉄鋼、石油製品、石油化学製品等)毎に、荷主企業、内航海運事業者(オペレーター及びオーナー)、行政等から成る「安定・効率輸送協議会」を発足。
- 内航海運に関わる関係者の適切な負担のあり方にも留意した上で、船員の確保・育成、老朽船の代替、労働環境改善、荷役作業軽減等に係る意見交換、課題の共有等を図る。

#### 目的

- ・ 荷主企業側・内航海運業者側双方への要望、共通の課題や情報等を共有し、事業者それぞれの取組や行政の施策に反映
- ・ 生産性向上のための輸送の効率化に係る優良事例の共有・展開

#### メンバー

- ・ 荷主企業(日本鉄鋼連盟、石油連盟、石油化学工業協会)
- ・ 内航海運業者(日本内航海運組合総連合会等)
- ・ 国土交通省(主催)

#### 開催実績等

- ・ 第1回を2017年度に開催以降、7回開催(第7回:2023年6月30日)。

#### 期待する効果

荷主企業と内航海運事業者の連携が図られることにより、持続的・安定的な船員の確保・育成、円滑な船舶建造や安全・効率的輸送の促進に寄与する。

### 2-5. 関連する施策⑤ 行政・内航海運業者・荷主の連携(3)

#### <ガイドラインの策定・「内航海運と荷主の連携強化に関する懇談会」の開催>

##### 「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」(R4.3.18)

今般の船員法と内航海運業法の改正により新たに盛り込まれた「**船員の働き方改革**」や、内航海運における「**取引環境改善**」と「**生産性向上**」のための各種制度を実効性のあるものにする必要

荷主、オペレーター、オーナーが**それぞれ遵守すべき事項とともに、望ましい協力のあり方**等をガイドラインとして取りまとめ。



(取組例)

- ① 契約内容は、取引相手との対話による丁寧な協議により具体的に取決めることが望ましい
- ② 原価計算に基づく見積書等を用いて協議し「見える化」することが望ましい

##### 「内航海運の運航計画作成・運用ガイドライン」(R4.4.1)

船員の過労防止等に配慮した運航計画作成・運用の留意点や荷役作業の改善ポイントなどを取りまとめた。

##### 「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」(R4.3.29)

内航海運業法の改正により荷主に対するオペレーターの法令遵守への配慮義務が創設される等、これまで以上に内航海運と荷主との連携が必要

内航海運業界と荷主業界双方の**経営層（役員クラス）**からなる懇談会を設置し、両業界の理解と協力を醸成。

| 参加団体         |                                                                        |
|--------------|------------------------------------------------------------------------|
| 荷主業界         | 日本鉄鋼連盟、石油連盟、(一社)石油化学工業協会、(一社)セメント協会                                    |
| 内航海運業界       | 日本内航海運組合総連合会、内航大型船輸送海運組合、全国海運組合連合会、全国内航タンカー海運組合、全国内航輸送海運組合、全日本内航船主海運組合 |
| 行政           | 国土交通省海事局                                                               |
| オブザーバー（経済団体） | 日本経済団体連合会、日本商工会議所                                                      |

## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策⑤ 行政・内航海運業者・荷主の連携(4)

#### <荷主(団体)及び内航海運業者(団体)における取組状況>

- 「内航未来創造プラン」のほか、令和4年4月に施行された改正内航海運業法や当該法律の実効性を高めるために策定した「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」等の趣旨を踏まえ、荷主や内航海運業者においても、両者間での課題の共有・意思疎通等の連携を一層強化するための取組を行っているところ。

#### (取組状況)

##### ○「法令で義務付けられている項目」

- ・各団体とも実施している。

##### ○「ガイドラインで推奨されている項目」

- ・各団体とも実施している又は実施予定。

##### ○「生産性向上や業務効率化等に資する独自の取組」

- ・船員労務管理システムや配船計画システムを導入するなど、デジタル技術を活用した取組を行っている。
- ・荷待ちを船員の休息時間に当てられるよう、作業予定情報の共有を進めている。
- ・内航海運業者が効率的な運航を実施するため、荷主と内航海運業者との間で、運航予定の情報を前広に共有している。

※「安定・効率輸送協議会(3部会合同会合)」資料(令和5年6月)より抜粋

### 3. 対象施策の評価

---



○「内航未来創造プラン」で行うこととされた各施策については、プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。

## 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

|   | 項目                             | プラン策定後の取組状況                                                                                                                                                                                                              | 評価結果・今後の方向性                                                                                  |
|---|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① | 船舶管理会社の活用促進                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年4月 登録船舶管理事業者制度の運用開始(告示)</li> <li>・2022年4月 改正内航海運業法の施行</li> </ul>                                                                                                            | <p>プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。</p> <p>本項目については、深掘りして取組状況を評価・分析する(後述)。</p>                        |
| ② | 荷主と海運事業者等間の連携                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年2月～「安定・効率輸送協議会」(3部会合同会合)及び品目ごとの部会を開催</li> <li>・2022年3月 内航海運と荷主との連携強化に向けた懇談会を開催</li> <li>・2022年3月「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」を作成</li> </ul>                                   | <p>プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。</p> <p>本項目については、深掘りして取組状況を評価・分析する(後述)。</p>                        |
| ③ | 新たな輸送需要の掘り起こし                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年11月、2018年5月、2019年3月「海運モーダルシフト推進協議会」の開催</li> <li>・2017年、2018年 モーダルシフト船の運航情報等一括検索システムの構築実現可能性の調査・モーダルシフトに対する課題の抽出を実施</li> <li>・2023年8月 中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率動向を公表</li> </ul> | <p>プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。</p> <p>本項目については、深掘りして取組状況を評価・分析する(後述)。</p>                        |
| ④ | 港湾インフラの改善・港湾における物流ネットワーク機能の強化等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年7月 港湾の中長期政策『PORT2030』を策定</li> <li>・2020年度～ 船社・港運等のニーズについてヒアリング</li> <li>・2021年度～ 先進技術を用いた高規格化施策の実証試験を実施</li> <li>・2023年2月～「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」の設置・開催</li> </ul>          | <p>プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。</p> <p>今後、「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」については、2024年1月～3月に最終とりまとめを予定。</p> |

## 2. 先進的な船舶等の開発・普及

|   | 項目                 | プラン策定後の取組状況                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 評価結果・今後の方向性                                                                                                                                                      |
|---|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① | IoT技術を活用した船舶の開発・普及 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年10月～ IoT活用船に関する先進船舶導入等計画認定制度の運用開始</li> <li>・2018年6月 自動運航船の実用化に向けたロードマップの策定</li> <li>・2018年7月 自動運航船の実証事業を開始</li> <li>・2022年2月 「自動運航船に関する安全ガイドライン」を策定</li> </ul>                                                                                                                                           | <p>プランに沿って着実に取組を行っていると評価。</p> <p>今後は、国内の技術開発・実証、試験運用の動向やIMOでの国際規則の策定に係るスケジュールも踏まえつつ、引き続き民間が取り組む技術開発や実証の後押しとなるような取組や国際規則の関係法令への取入れなど、自動運航船の導入・普及に必要な環境整備を進める。</p> |
| ② | 円滑な代替建造の支援         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶共有建造制度において、以下の船舶を新たに金利低減措置の対象に加えた。 <ul style="list-style-type: none"> <li>—2018年4月 「登録船舶管理事業者の管理契約船」「船員の労働環境改善に資する船舶」</li> <li>— 2019年4月 「LNG燃料船」</li> <li>— 2021年11月 「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」</li> </ul> </li> </ul>                                                                                            | <p>プランに沿って着実に取組を行っていると評価。</p> <p>引き続き、船舶共有建造制度を活用して円滑な代替建造を推進していく。</p>                                                                                           |
| ③ | 船舶の省エネ化・省CO2化の推進   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年3月 LNG燃料船に関する先進船舶導入等計画を認定</li> <li>・2018年3月 水素燃料電池船の安全ガイドラインを策定(2021年8月改訂)</li> <li>・2020年3月 内航船省エネルギー格付制度の本格運用開始</li> <li>・2021年4月 AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金(内航船の革新的運航効率化実証事業)を開始</li> <li>・2023年3月 連携型省エネ船(荷主・オペレーター等と連携し、省エネ設備や運航支援技術等を活用して、当該船舶の使途や運航形態に応じて効率的な運航・省エネを追求する船舶)のコンセプトを策定</li> </ul> | <p>プランに沿って着実に取組を行っていると評価。</p> <p>今後は、連携型省エネ船やゼロエミッション船等の導入を促進することにより、引き続き内航海運の省エネ化・省CO2化を推進していく。</p>                                                             |

## 2. 先進的な船舶等の開発・普及

| 項目                                | プラン策定後の取組状況                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 評価結果・今後の方向性                                                                                     |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div>④</div> <div>造船業の生産性向上</div> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年6月～ 中小企業等経営強化法に基づく経営力向上計画を認定</li> <li>・2017年6月～2021年3月 先進船舶・造船技術研究開発費補助事業により、自動溶接ロボット等の開発等を支援</li> <li>・2018年4月 業界団体や工業高校・教育委員会等と連携し造船教員養成プログラムを作成</li> <li>・2017年7月～2020年3月 船舶のまわりの流れを模擬する数値シミュレーションソフトを開発するための調査研究事業を実施</li> <li>・2021年9月～ 海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画を認定</li> </ul> | <p>プランに沿って着実に取組を行っていると評価。</p> <p>引き続き造船業・船用工業の事業再編や生産性向上等を推進していくとともに、中小造船事業者の支援も引き続き実施していく。</p> |

### 3. 対象施策の評価 ③

想定

#### 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

|   | 項目                        | プラン策定後の取組状況                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 評価結果・今後の方向性                                                                                    |
|---|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① | 高等海技教育の実現に向けた船員教育体制の抜本的改革 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年10月～ 「船員養成の改革に関する検討会」の開催</li> <li>・2021年2月 「船員養成の改革に関する検討会」とりまとめの公表</li> <li>・2021年4月 小樽海上技術短期大学校開校</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。</p> <p>今後についても、関係機関の連携の下、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に取り組むこととする。</p>      |
| ② | 船員のための魅力ある職場づくり           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年3月～ 船員安全・労働環境取組大賞の創設、取組のベストプラクティス集のとりまとめ</li> <li>・2017年6月～ 「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」の開催</li> <li>・2017年9月 船員派遣事業の許可基準の見直し</li> <li>・2018年4月～ 海事産業における女性活躍の取組事例集の発行</li> <li>・2018年4月～ 「船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会」の開催</li> <li>・2018年8月 「船員育成船舶」に係る緩和措置の導入</li> <li>・2018年12月 海上自衛官の乗船履歴の認定拡大</li> <li>・2021年10月 船員職業や船内の調理業務についての若者への積極的な働きかけを実施</li> <li>・2021年12月 「司厨員が乗船しない内航船の船内供食改善ガイドライン」の公表</li> </ul> | <p>プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。</p> <p>引き続き、船員の労働環境の改善等により「船員のための魅力的な職場づくり」に取り組み、船員の確保・育成を促進する。</p> |
| ③ | 働き方改革による生産性向上             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年6月～ 「後継者確保に向けた内航船の乗組みのあり方に関する検討会」の開催</li> <li>・2021年5月 「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」の成立</li> <li>・2022年3月 「船員向け労働時間管理システム」要件定義書の作成・公表</li> <li>・2023年3月 「船員向け労働時間管理システム」の実船検証の実施及び要件定義書の見直し・公表</li> <li>・2022年4月・2023年4月 改正船員法・船員職業安定法の施行</li> </ul>                                                                                                                                                      | <p>プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。</p> <p>引き続き、規制の見直しを含めた「働き方改革による生産性向上」に取り組み、船員の確保・育成を促進する。</p>       |

## 4. その他の課題への対応

|   | 項目                           | プラン策定後の取組状況                                                                                                                                                                                                                        | 評価結果・今後の方向性                                                                                                                                                      |
|---|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① | 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年9月 交通政策審議会海事分科会基本政策部会において「令和の時代の内航海運に向けて(中間とりまとめ)」の公表</li> <li>・2021年8月 暫定措置事業終了</li> </ul>                                                                                           | <p>プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。</p> <p>⇒ 今後は、取引環境の改善を図るなどの各種施策により、内航海運の安定的な維持・確保を推進していく。</p>                                                                          |
| ② | 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2019年4月 「2020年SOx規制適合船用燃料油使用手引書」の公表・周知</li> <li>・2019年4月 「内航海運事業における燃料サーチャージ等ガイドライン」の公表</li> <li>・2019年4月 「海運分野におけるSOx規制を考えるシンポジウム」の開催</li> <li>・2018年度以降 硫黄分の濃度規制への対応に資する支援の実施</li> </ul> | <p>プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。</p> <p>⇒ シンポジウムの開催等を通じた周知活動は概ね終了している。SOx規制開始から3年程度が経過しており、規制に対応した燃料が十分に供給されていることから、本件 の対応は完了していると評価している。今後、新たな課題が発生した場合は、適切に対応する。</p> |
| ③ | 海事思想の普及                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・官民が有機的に連携した、情報発信力の強化や活動内容の向上</li> <li>・全国で海洋教育の取組みを推進</li> <li>・船員教育に対する理解を深めるため、各学校におけるオープンキャンパス／スクール、学校説明会の実施、練習船における一般公開及び体験乗船を実施</li> </ul>                                            | <p>プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。</p> <p>⇒ 今後も教育プログラムの周知を継続するとともに、地方事業における出前講座、体験乗船等により特に若年層の海洋や海事産業への興味・関心を高めていく。</p>                                                  |



### 3. 対象施策の評価 ⑤

- 「内航未来創造プラン」で行うこととされた各施策については、プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。
- プランでは数多くの施策を行うこととしているが、**いずれの施策を行うにも**、内航海運業者の経営体力を確保できている、荷主等の理解を得られている、安定的な需要が見込めているといった、**内航海運業者の事業基盤が確立していることが必要不可欠**である。
- すなわち、**「内航海運事業者の事業基盤の強化」**に位置付けられる施策のうち、「船舶管理会社の活用促進」「荷主・海運事業者等の連携による取組強化」「新たな輸送需要の掘り起こし」については、**その他の施策に取り組むうえでの前提となり、「目指すべき将来像」である、内航海運の生産性向上・安定的輸送の確保の実現において特に重要な要素**といえる。
- よって、本レビューでは、**主な海事施策として行った内航海運事業者の事業基盤強化に係る3施策について深掘りして評価**を行うこととする。

#### <将来像の実現のための具体的施策>

#### 深掘り対象

##### 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

- 船舶管理会社の活用促進
  - ・「国土交通大臣登録船舶管理事業者」登録制度の創設(2018~)
- 荷主・海運事業者等間の連携による取組強化
  - ・「安定・効率輸送協議会」の設置(2017~)
- 新たな輸送需要の掘り起こし
  - ・「海運モーダルシフト推進協議会」の設置(2017~)
  - ・モーダルシフト船の運航情報等の一括検索システムの構築(2017~)
- 港湾インフラの改善・港湾における物流ネットワーク機能の強化等

##### 2. 先進的な船舶等の開発・普及

- IoT技術を活用した船舶の開発・普及～内航分野のi-Shippingの具体化～
  - ・自動運航船の実用化(2025年目途)
- 円滑な代替建造の支援
  - ・(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による優遇措置の拡充(2018~)
- 船舶の省エネ化・省CO2化の推進
  - ・内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及(2017~暫定試行、2019~本格導入)
  - ・代替燃料の普及促進に向けた取組(「先進船舶」としてのLNG燃料船の普及促進)
- 造船業の生産性向上

##### 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

- 高等海技教育の実現に向けた船員の教育体制の抜本的改革
  - ・(独)海技教育機構における教育改革(質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成)
- 船員のための魅力ある職場づくり
  - ・499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための検討、安全基準の緩和
  - ・船内で調理できる者の人材の確保
  - ・船員派遣業の許可基準の見直し(2017~)等
- 働き方改革による生産性向上
  - ・船員配乗のあり方の検討(2017~) 等

##### 4. その他の課題への対応

- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- 海事思想の普及

## 4. 主な取組の評価

---

4-1. 評価手法

4-2. 取組の評価

#### 評価の観点

「内航海運事業者の事業基盤の強化」に係る主な3施策については、

- ・国のみならず、内航海運業者、荷主などの関係者がそれぞれ役割を果たしているか
- ・プランに盛り込まれた各種施策が内航海運業界を取り巻く環境変化に対応し、国内の安定的な物流輸送の確保に貢献できているか

について、荷主や内航海運業者に対するアンケートや既存の調査結果等を用いて評価する。

#### 調査の概要

##### ○アンケート期間

令和5年11月6日(月)～11月15日(水)※回答集計中

##### ○調査方法

主要3品目の荷主業界団体、内航海運業者合計1,000社程度に対し、Google Formsを用いて質問  
(内訳)荷主団体:3団体各15社程度、オーナー・オペ:5団体約900社、船舶管理会社:1団体約50社  
※特定の団体・特定の業種に偏りがないようアンケートを行うこととする。(一部既存の調査結果を用いる)  
※追加で各団体へのヒアリングを行う。

#### 主な質問

##### (1) 船舶管理会社の活用促進について

- ・船舶管理会社を利用する(しない)理由<対象:オーナー・オペレーター>
- ・管理業の利用拡大に向けた取組状況・課題<対象:船舶管理会社>

##### (2) 荷主と海運事業者等間の連携について

- ・荷主やオペレーターとの間で決定する運賃/用船料の状況<対象:オーナー・オペレーター>
- ・連携強化に向けた各当事者の取組状況<対象:荷主・オーナー・オペレーター>

##### (3) 新たな輸送需要の掘り起こしについて

- ・「2024年問題」への対応状況<対象:オーナー・オペレーター>

## 4. 主な取組の評価

### 4-2. 取組の評価①

**想定**

○ アンケートを実施した結果、下記のような回答があった(想定)。

|   | 項目            | 想定される回答                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① | 船舶管理会社の活用促進   | <ul style="list-style-type: none"><li>・内航海運業者においては、オペレーターや荷主との関係で管理業を活用できない、活用のメリットや選択のポイントが分かりにくいといった指摘があった。</li><li>船舶管理業者においては、コスト削減や管理品質の向上など、船舶管理業が一層活用されるよう取組を続けているが、事業者自身の取組だけで課題を解決することは困難であることがわかった。</li></ul>                                                                                                                                                   |
| ② | 荷主と海運事業者等間の連携 | <ul style="list-style-type: none"><li>・特に、契約期間が短い、荷主との資本割合が少ない、保有隻数が1隻((1)設問1)と回答した会社について、船価や船員費などの輸送に係る必要なコストはまかなえない、荷主やオペレーターと立場上の関係があるので強く主張しにくいとの声が多く聞かれる。</li><li>・契約期間が長期、荷主との資本割合が高いと回答した会社については、コストは賄えているものの、荷主やオペレーター側からの契約条件の細目の提示が不十分または不明確といった声があった。</li><li>・荷主と海運事業者間の連携に向けては、多くの事業者においても、主体的に課題解決に向け取り組んでいるほか、国による関与についても一定の評価がなされていることが明らかになった。</li></ul> |
| ③ | 新たな輸送需要の掘り起こし | <ul style="list-style-type: none"><li>・内航海運業者はモーダルシフトの受け皿としての役割を担うべく努力を続けているが、荷主の関心を惹くことにつながっていないか、荷主のニーズを拾い切れていない可能性があることがわかった。また、内航海運の利用を拡大したいと考える荷主も多くおり、そのほとんどが「2024年問題」への対応を理由にあげていた。</li></ul>                                                                                                                                                                      |

## 4. 主な取組の評価

### 4-2. 取組の評価②

想定

|   | 項目            | 達成状況                                                                                                                             | 評価結果                                                                                                                                                                                                                               |
|---|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① | 船舶管理会社の活用促進   | 2018年4月より、「登録船舶管理事業者制度」の運用を開始。本制度への登録は任意であったが、2022年4月の内航海運業法改正によって登録が義務化され、登録者数は〇〇まで増加。                                          | 内航海運業法の改正により、登録を任意から義務としたことで、船舶管理業の環境整備が一定着実に進められたと評価。一方で、多くが特定の事業類型に専従していることが実態であるとともに、活用のメリットや選択のポイントが分かりにくいという指摘があり、今後、事業者の評価軸を明確にすることが求められるのではないかな。                                                                            |
| ② | 荷主と海運事業者等間の連携 | 荷主企業、内航海運業者、行政等から成る「安定・効率輸送協議会」を設置し、2018年2月より継続的に開催。また、2022年3月には、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」を作成したほか、両業界の経営層（役員クラス）が直接対話する懇談会も開催。 | 「安定・効率輸送協議会」を継続して実施しているほか、両業界の理解と協力を醸成する対話の場として経営層が出席する懇談会も新たに設立しており、両業界の連携を着実に進められていると評価。一方で、多様な品目をオーダーメイドの船舶で輸送するという内航海運の特性を踏まえると、依然としてオーナー・オペレーター間の取引をはじめ、慣行等について十分な把握ができておらず、今後、こういった点についての現状を的確に認識したうえで、改善に向けた取組を加速すべきではないかな。 |
| ③ | 新たな輸送需要の掘り起こし | 海運モーダルシフトに貢献する取組や先進的な取組等を行った荷主・物流事業者に対し「海運モーダルシフト大賞」を授与。また、モーダルシフト船の運航情報等一括検索システムの構築実現可能性の調査やモーダルシフトに対する課題の抽出を行った。               | 2030年の目標値に向け、モーダルシフトを着実に推進していると評価。内航海運業者もモーダルシフトの受け皿となるべく経営努力を行っているほか、荷主からのモーダルシフトへのニーズも高い。一方で、2024年問題等への対処を踏まえれば内航海運において自動車貨物需要の取り込みをより加速する必要がある、ボトルネックを的確に把握するとともに、それに対する具体的対処が求められるのではないかな。                                     |

#### 評価結果のまとめ

- アンケート調査結果から、国・内航海運業者・荷主それぞれの取組は概ねプランに沿って行われており、安定輸送の確保に一定の役割を果たしていると考えられる。今後もこれらの取組を継続して実施していく必要がある。
- 他方で、内航海運業界の構造的な課題は依然として解消には至っていない。将来にわたり内航海運の輸送ネットワークの安定的な確保を図るため、問題意識を関係者間で共有し、一丸となって対応を図る必要がある。



# 5. 今後の方向性

---

5-1. 課題・要因分析

5-2. 今後の方向性

# 5. 今後の方向性

## 5-1. 課題・要因分析、5-2. 今後の方向性

### 評価結果のまとめ

- アンケート調査結果から、国・内航海運業者・荷主それぞれの取組は概ねプランに沿って行われており、安定輸送の確保に一定の役割を果たしていると考えられる。今後もこれらの取組を継続して実施していく必要がある。
- 他方で、内航海運業界の構造的な課題は依然として解消には至っていない。将来にわたり内航海運の輸送ネットワークを安定的に確保するため、問題意識を関係者間で共有し、一丸となって対応を図る必要がある。

### 今後の方向性

- 国としては、荷主や内航海運事業者との連携を強化しつつ、今後も、予算、税制、法令・ガイドラインの改正や的確な運用、関係者間による協議の場の設定など、多様な施策をフル活用し、内航海運事業者の事業基盤強化を加速する必要がある。

|   | 項目            | 課題・要因分析                                                                                                                              | 今後の方向性                                                                                                                              |
|---|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① | 船舶管理会社の活用促進   | 多くが特定の事業類型に専従していることが実態であるとともに、活用のメリットや選択のポイントが分かりにくいという指摘があった。今後、事業者の評価軸を明確にすることが求められるのではないかな。                                       | オーナーが船舶管理事業者を選択・活用するために必要な要素を整理するとともに、評価の見える化を図る。<br>【令和5年度当初予算事業結果を踏まえた具体的制度化】                                                     |
| ② | 荷主と海運事業者等間の連携 | 多様な品目をオーダーメイドの船舶で輸送するという内航海運の特性を踏まえると、依然としてオーナー・オペレーター間の取引をはじめ、慣行等について十分な把握ができておらず、今後、こういった点についての現状を的確に認識したうえで、改善に向けた取組を加速すべきではないかな。 | ・商慣行等について広範に実態把握を行った上で、その結果を踏まえ、必要に応じて改善事例集の策定、ガイドラインの発出等を図る。<br>【令和6年度当初予算事業等】<br>・今後も「安定・効率輸送協議会」及び経営層が出席する懇談会を開催し、両業界の連携を着実に進める。 |
| ③ | 新たな輸送需要の掘り起こし | 2024年問題等への対処を踏まえれば内航海運において自動車貨物需要の取り込みをより加速する必要がある、ボトルネックを的確に把握するとともに、それに対する具体的対処が求められるのではないかな。                                      | ・貨物輸送量の増加に備えたハード・ソフト両面からの受入環境整備を推進する。<br>【令和5年度補正予算事業等】<br>・船舶の空き状況の見える化や海運モーダルシフトの優良事例の横展開等を通じて、トラック輸送から船舶輸送への行動変容の促進につなげる。        |

# 「地域防災力強化を支援する気象防災業務」

---

令和5年11月時点案  
国土交通省

| テ ー マ 名       | 地域防災力強化を支援する気象防災業務                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 担当課<br>(担当課長名) | 気象庁参事官(気象・地震火山防災)<br>(尾崎 友亮) |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------------------|
| 評価の目的、<br>必要性 | <p>【目的】<br/>地方公共団体(以下「自治体」という。)における防災気象情報の「理解・活用」を促進するべく、これまで気象庁が講じてきた施策が、自治体が行う防災対応の判断に寄与しているかを検証し、今後のより適切かつ効果的な自治体支援のあり方について検討することを目的とする。</p> <p>【必要性】<br/>平成30年度以降、気象庁では自治体における防災気象情報の「理解・活用」を促進するための様々な施策を講じてきた。<br/>一方で、様々な施策を講じてもなお、毎年のように自然災害による被害は発生し、災害後の振り返りでは、自治体から「防災対応の判断に迷いが生じた」という声も散見される。<br/>平成30年度以降も様々な自然災害が発生していることを踏まえ、気象庁の自治体支援の取組をより適切かつ効果的なものにするためにはどのような方策をとればよいか、実例をもとに掘り下げて調査を行い、評価する必要がある。</p> |                |                              |
| 評 価 対 象       | <p>地域防災に関わる多様なカウンターパートの中でも、特に自治体は避難情報の発令の権限を有するなど、住民の安全に対し大きな役割を担う。<br/>気象庁では、自治体支援の重要性に鑑み、平成30年度以降、市町村(特別区を含む。以下同じ。)への平時からの支援の強化や、災害時のきめ細かい気象解説等に焦点を当て、施策を展開してきた。<br/>本政策レビューでは、自治体における防災気象情報の「理解・活用」を促進するべく気象庁が取り組んできた施策を評価の対象とする。<br/>災害の種別については、近年、風水害が激甚化・頻発化しており、喫緊の課題となっていること、全国どこでも直面する可能性があることなどを勘案し、風水害への対応を取り扱うこととする。</p>                                                                                       |                |                              |
| 政 策 の 目 的     | <p>近年相次いで発生している自然災害を踏まえ、気象庁が地域の目線に立って自治体や住民等における防災気象情報等の「理解・活用」(読み解き)を支援・促進し、自治体等と一体となって地域の気象防災に一層貢献することを目的とする。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                |                              |
| 評 価 の 視 点     | <p>気象庁の取組の評価と市町村が抱える課題についての全体像の把握と、近年の風水害のうち特徴的な災害事例についての掘り下げという2つの視点で評価を行う。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                |                              |

|               |                                                                                                                                                                                   |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 評価手法          | 気象庁の取組の評価と市町村が抱える課題についての全体像を把握するために、全国の市町村を対象としたアンケートを行う。<br>近年の風水害のうち特徴的な災害事例について掘り下げるために、特徴的な災害事例のケーススタディを行う（具体的には、避難情報の発令をはじめとする防災対応を担う市町村及び市町村の支援を担う県庁へのヒアリングに加え、住民アンケートも実施）。 |
| 評価結果          | 評価実施中                                                                                                                                                                             |
| 政策への<br>反映の方向 | 本評価により見出された課題等を踏まえ、気象庁が発表する防災気象情報を、自治体による避難情報の発令、地域住民による避難行動といった防災対応につなげるために必要な方策を検討する。                                                                                           |
| 第三者の<br>知見の活用 | 本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。                                                                                                                                |
| 実施時期          | 令和5年度                                                                                                                                                                             |



## 1. 評価の概要

- 1-1. 評価の目的、必要性
- 1-2. 対象政策
- 1-3. 評価の視点
- 1-4. 評価の手法
- 1-5. 第三者の知見の活用

## 2. 施策の概要

- 2-1. 気象庁における地域防災の位置づけ
- 2-2. 気象庁における地域防災に係る検討の経緯
- 2-3. 現在の地域防災支援の取組
  - 2-3-1. 平時の取組
  - 2-3-2. 災害時の取組
  - 2-3-3. 気象防災アドバイザーの活用促進

## 3. 評価の方針

3-1. 評価の対象とする施策

3-2. 評価の視点

3-3. 調査対象の選定

3-3-1. 令和4年7月14日からの大雨

3-3-2. 令和4年台風第15号

## 4. 評価の手法・結果

4-1. 気象庁の取組の評価と自治体が抱える課題についての調査

4-2. 近年の風水害のうち特徴的な災害事例についての調査

4-2-1. 令和4年7月14日からの大雨

4-2-2. 令和4年台風第15号

4-3. 調査結果の集約と課題の抽出

## 5. 今後の方向性

5-1. 課題に対する改善の方向性

5-2. 改善方策の検討

## 1-1. 評価の目的、必要性

### (1) 目的

- 地方公共団体（以下「自治体」という。）における防災気象情報の「理解・活用」を促進するべく、これまで気象庁が講じてきた施策が、自治体が行う防災対応の判断に寄与しているかを検証し、今後のより適切かつ効果的な自治体支援のあり方について検討することを目的とする。

### (2) 必要性

- 平成30年度以降、気象庁では自治体における防災気象情報の「理解・活用」を促進するための様々な施策を講じてきた。
- 一方で、様々な施策を講じてもなお、毎年のように自然災害による被害は発生し、災害後の振り返りでは、自治体から「防災対応の判断に迷いが生じた」という声も散見される。
- 平成30年度以降も様々な自然災害が発生していることを踏まえ、気象庁の自治体支援の取組をより適切かつ効果的なものにするためにはどのような方策をとればよいか、実例をもとに掘り下げて調査を行い、評価する必要がある。

# 1. 評価の概要

## 1-2. 対象政策

- 地域防災に関わる多様なカウンターパートの中でも、特に自治体は避難情報の発令の権限を有するなど、住民の安全に対し大きな役割を担う。
- 気象庁では、自治体支援の重要性に鑑み、平成30年度以降、市町村（特別区を含む。以下同じ。）への平時からの支援の強化や、災害時のきめ細かい気象解説等に焦点を当て、施策を展開してきた。
- 本政策レビューでは、自治体における防災気象情報の「理解・活用」を促進するべく気象庁が取り組んできた施策を評価の対象とする。
- 災害の種別については、近年、風水害が激甚化・頻発化しており、喫緊の課題となっていること、全国どこでも直面する可能性があることなどを勘案し、風水害への対応を取り扱うこととする。



## 1-3. 評価の視点

### ○ 気象庁の取組の評価と市町村が抱える課題についての全体像の把握

- これまで気象庁が講じてきた平時・災害時の施策は、自治体の防災対応の判断に役立っているか。
- 各自治体は、避難情報をはじめとする防災対応を行うに当たり、どのような課題を抱えているか。

### ○ 近年の風水害のうち特徴的な災害事例についての掘り下げ

- 自治体の早い段階からの対応に貢献できた事例で自治体からはどの点が評価されているのか。
- 想定外の災害の発生・進行により対応が難しかった事例で気象台はどのように自治体を支援をすれば良かったのか。

# 1. 評価の概要

## 1-4. 評価の手法

### ○ 全国の市町村を対象としたアンケート

- 全国の市町村の防災担当部局を対象としたアンケート

### ○ 特徴的な災害事例のケーススタディ

- 風水害を経験した市町村へのヒアリング
- 風水害を経験した県庁へのヒアリング
- 風水害を経験した地域の住民を対象としたアンケート

## 1-5. 第三者の知見の活用

○ 本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。

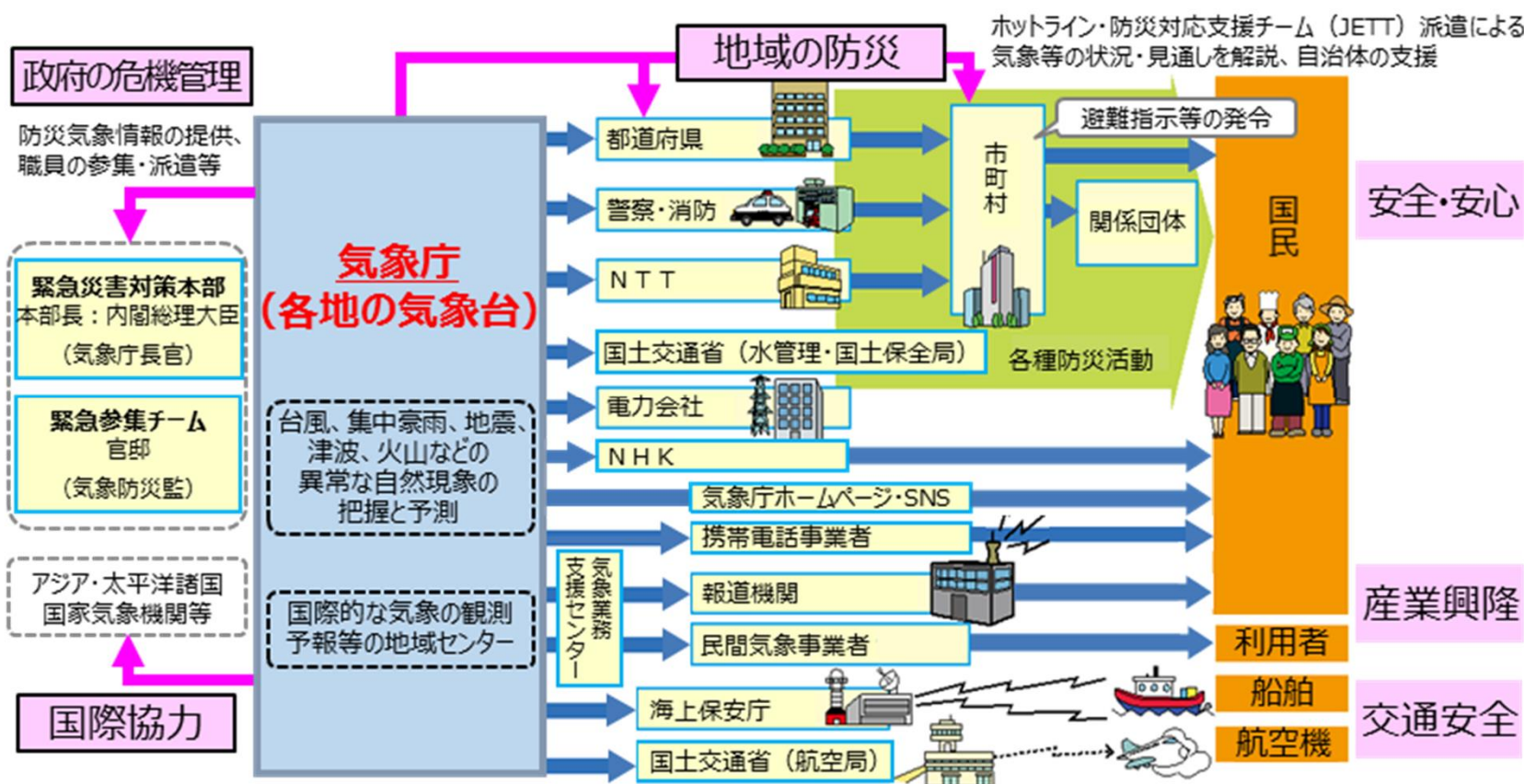
### 【国土交通省政策評価会委員】

|       |                       |
|-------|-----------------------|
| 上山 信一 | 慶應義塾大学名誉教授(座長)        |
| 大串 葉子 | 同志社大学大学院ビジネス研究科教授     |
| 加藤 浩徳 | 東京大学大学院工学系研究科教授       |
| 工藤 裕子 | 中央大学法学部教授             |
| 佐藤 主光 | 一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授 |
| 白山 真一 | 上武大学ビジネス情報学部教授、公認会計士  |
| 田辺 国昭 | 国立社会保障・人口問題研究所所長      |
| 松田千恵子 | 東京都立大学経済経営学部教授        |

## 2-1. 気象庁における地域防災の位置づけ

### (1) 気象庁が発表する防災気象情報の流れ

- 気象庁は、気象・海洋や地震・火山などの**自然現象を常に監視・予測し、防災気象情報を的確に提供**することによって、**自然災害の軽減**、国民生活の向上、交通安全の確保、産業の発展などを実現することを任務としている。
- 防災気象情報は自治体、民間事業者、住民などが**防災対応を行う判断材料**として活用されている。

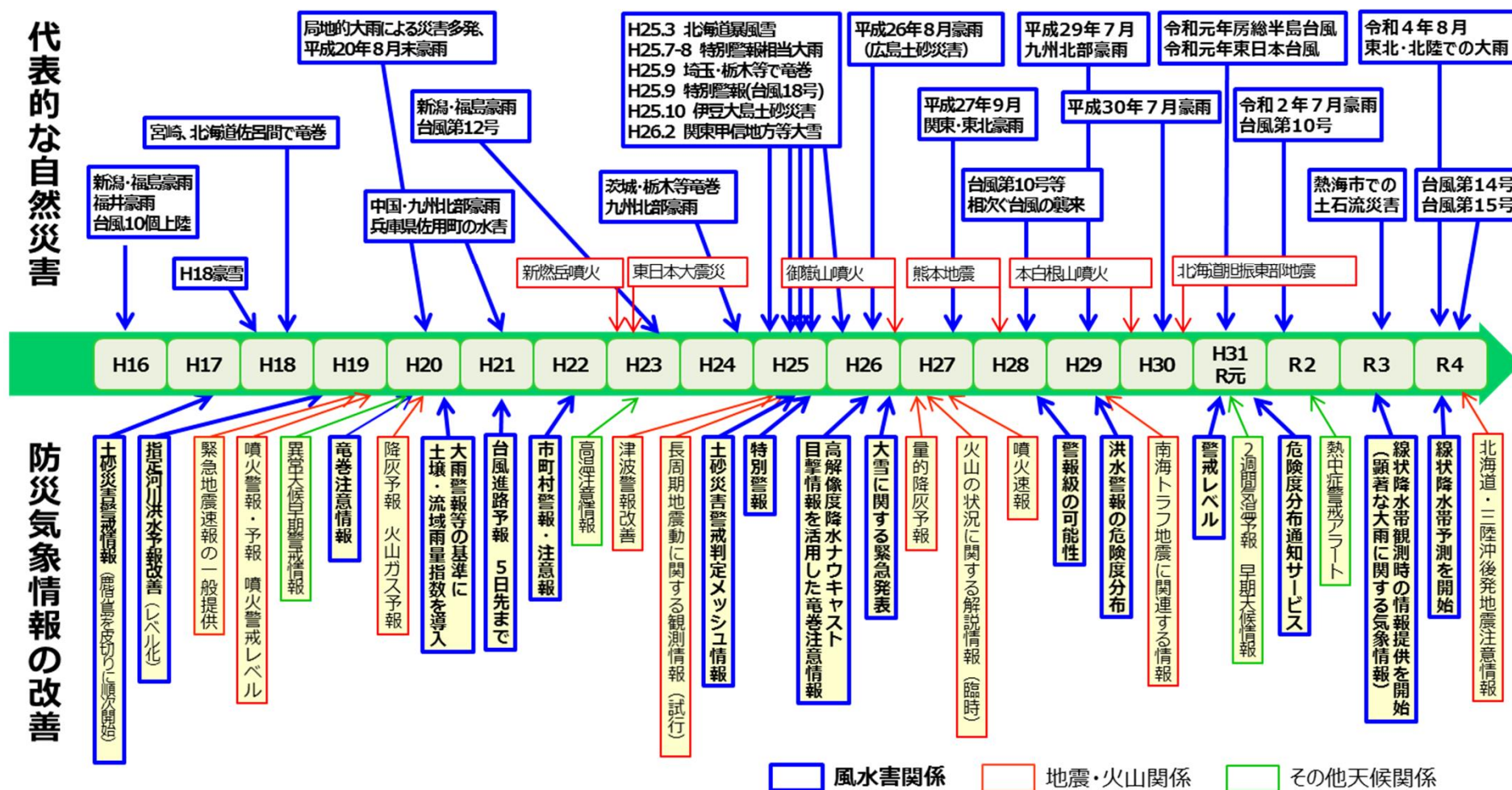




## 2-1. 気象庁における地域防災の位置づけ

### (2) 防災気象情報の改善

- 気象庁では、**毎年のように発生する自然災害、技術の進展に応じた防災気象情報の改善を実施**してきた。
- 災害発生危険度に応じてレベル分けした情報の発表、SNSなど最新の伝達手段への対応など、**情報のわかりやすさ入手しやすさの観点からも着実に改善を実施**している。
- **情報の改善に伴う細分化、多様化とともに、情報の「理解・活用」の支援**の重要性が一層高まっている。





### 2-1. 気象庁における地域防災の位置づけ

#### (3) 気象台による自治体支援の必要性

- 気象庁が防災気象情報を提供する多様なカウンターパートの中でも、特に自治体は住民の安全に対し大きな役割を担っている。
- 災害対策基本法において、**市町村長は住民に避難を指示する権限、気象庁長官はそのために必要な技術的な助言を行う義務**について規定されており、気象庁は災害時に市町村に対し必要な支援を行う法的な義務がある。

### 災害対策基本法（抄）

#### 第60条 第1項

災害が発生し、又は発生するおそれがある場合において、人の生命又は身体を災害から保護し、その他災害の拡大を防止するため特に必要があると認めるときは、**市町村長は、必要と認める地域の必要と認める居住者等に対し、避難のための立退きを指示することができる。**

#### 第61条の2

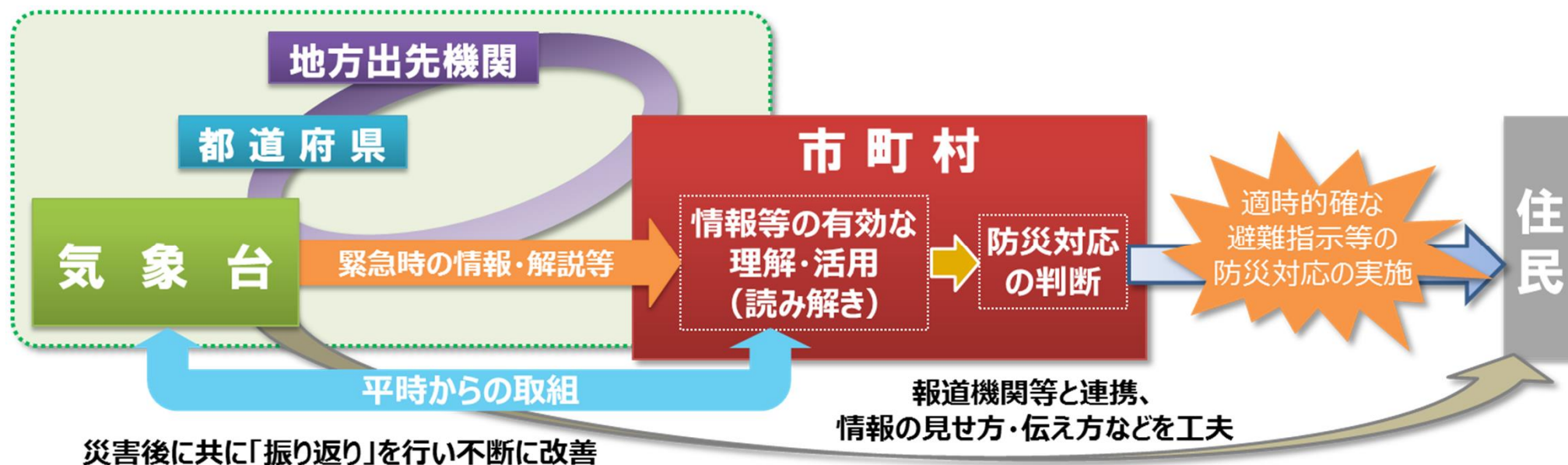
市町村長は、第六十条第一項の規定により避難のための立退きを指示し、又は同条第三項の規定により緊急安全確保措置を指示しようとする場合において、必要があると認めるときは、指定行政機関の長若しくは指定地方行政機関の長又は都道府県知事に対し、当該指示に関する事項について、助言を求めることができる。この場合において、**助言を求められた指定行政機関の長**若しくは指定地方行政機関の長又は都道府県知事**は、その所掌事務に関し、必要な助言をするものとする。**

### 2-2. 気象庁における地域防災に係る検討の経緯

#### (1) 「地域における気象防災業務のあり方検討会」

- 顕著な被害をもたらす自然災害が相次いで発生したことを背景に、地域の気象防災力強化等の重要性を踏まえ、気象庁は平成29年度に「地域における気象防災業務のあり方検討会」を開催した。
- 当該検討会の報告書において、**防災の最前線に立つ市町村に対し、一層「理解・活用」（読み解き）を促進**するという方向性が示された。

#### 「地域における気象防災業務のあり方検討会」報告書（H29.8）において示したイメージ図



### 2-2. 気象庁における地域防災に係る検討の経緯

#### (2) 政策レビュー「台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実」

- 平成30年度の政策レビューでは、「台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実」をテーマに気象庁が平成28年～29年にかけて取り組んだ防災気象情報の改善について評価を行った。
- 同レビューにおいては、防災気象情報の理解・活用の課題への対応方針として、**市町村への平時からの支援の強化**や**災害時のきめ細かい気象解説**等が示された。

#### H30政策レビュー「台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実」報告概要より抜粋

##### H30レビューで見出された課題

- 防災気象情報自体の認知度・活用度が低い。
- 防災気象情報が必ずしも正しく理解されていない。
- 市町村によって理解度・活用度に温度差がある。



##### H30レビューで示した対応方針

- 都道府県等の関係機関とも連携し、気象台による市町村や地域の防災リーダー等への気象解説や研修等の取組を強化。
- 利活用が進んでいない**市町村への平時からの支援を特に強化**することにより、ボトムアップを図る。**災害時においてもホットライン等による地域の実情に応じたきめの細かい気象解説**を実施。

## 2-3. 現在の地域防災支援の取組

○ H29検討会およびH30政策レビューを踏まえ、各気象台に地域ごとの災害特性を踏まえた担当チーム「**あなたの町の予報官**」を編成するとともに、災害時には**JETT（気象防災対応支援チーム）**を自治体に派遣するなど、**平時・災害時にわたり支援**を実施している。

### 平 時

- 首長訪問や「あなたの町の予報官」の編成による自治体との「顔の見える関係」の構築
- 防災気象情報の理解・活用のための訓練（気象防災ワークショップ等）
- 地域防災計画、避難情報発令基準策定等への助言



気象台による首長訪問



自治体向け気象防災ワークショップ

### 災害時

- 自治体防災部局への災害状況等の解説
- 台風説明会、記者会見
- 気象台長から首長へのホットライン
- JETT（気象庁防災対応支援チーム）の派遣



地方整備局との合同記者会見



自治体へのJETT派遣

### 災害後

- 自治体と共同で災害時の対応について「振り返り」

外部専門人材である**気象防災アドバイザー**と連携した自治体支援も推進

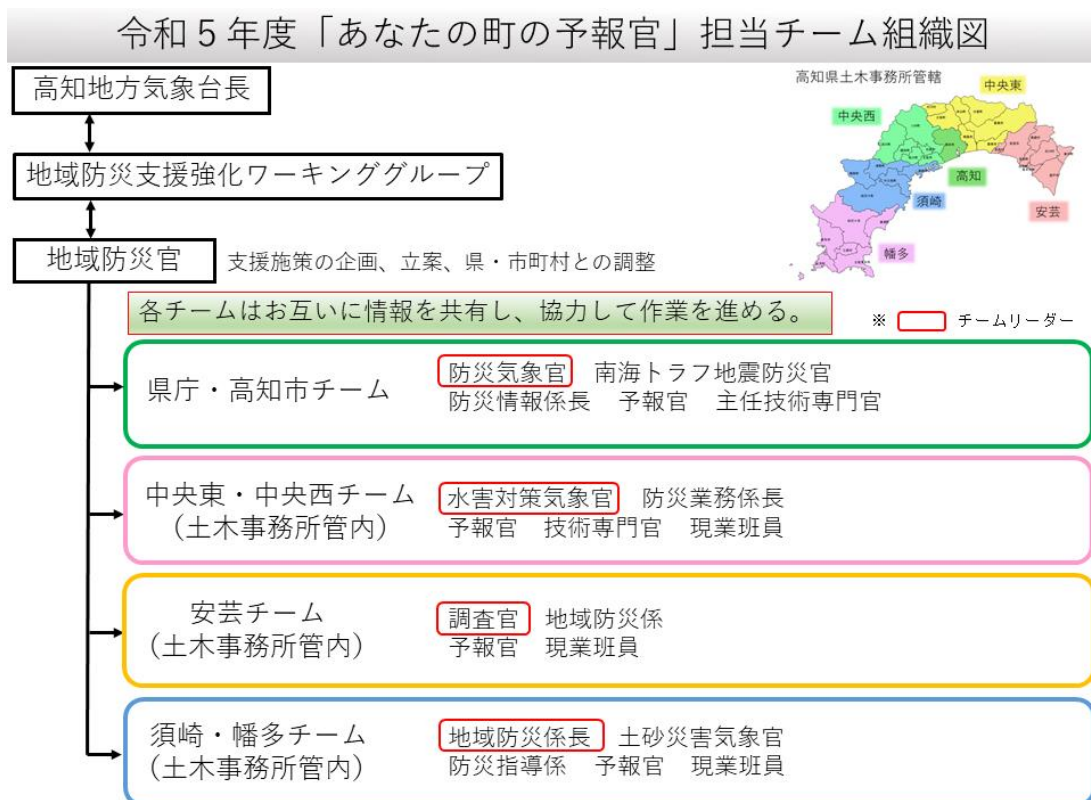


## 2-3-1. 平時の取組

### (1) あなたの町の予報官

- 令和元年度以降、各都道府県を複数の市町村からなる地域に分け、専任チーム「**あなたの町の予報官**」を設置。現在では、全国で「あなたの町の予報官」による支援体制を確立済み。
- 自治体と気象台の担当者同士の**緊密な「顔の見える関係」**を構築・強化する。

### 「あなたの町の予報官」の例 (高知地方気象台における令和5年度の体制)



- 都道府県内を複数の市町村からなる「地域」に分け、その地域ごとに3～5名程度の「担当チーム」を編成。
- チーム制という強みを活かして、自治体や気象台の担当者の一部が交代する際も緊密な関係を途切らせることなく、継続性のある支援が可能。



### 2-3-1. 平時の取組

#### (2) 気象防災ワークショップ

- 防災気象情報に基づく**避難指示発令の判断を疑似体験**することができる、自治体向けの**気象防災ワークショップ**を全国各地の気象台で開催。
- **3年間で全市町村に気象防災ワークショップに参加**していただくことを目標として掲げ、取り組みを進めている。

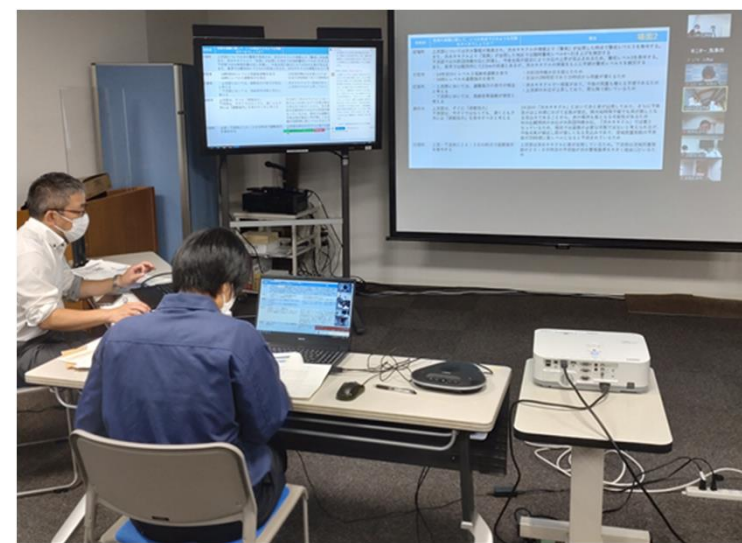
#### 気象防災ワークショップの例

##### 多機関連携した集合形式での開催



- 気象台と市町村だけでなく、**県庁、河川事務所、大学とも連携**し、関係機関が一堂に会したグループワークを実施している地域もある。

##### オンライン会議システムを活用した開催



- 令和元年度～令和3年度の3年間では、新型コロナウイルス感染症の影響もあり一時中止を余儀なくされたものの、**オンライン会議システムの活用**により1,741市区町村中1,542市区町村に参加いただいた。

### 2-3-2. 災害時の取組

#### (1) JETT (気象庁防災対応支援チーム)

- JETT (気象庁防災対応支援チーム JMA Emergency Task Team) は、自然災害等により大規模な被害が発生した又は発生が予想される場合に **地元気象台の職員を自治体へ派遣し、防災対応を支援**する取組。
- 平成30年の創設以来、令和5年3月末までにのべ5,100人を超える職員を自治体に派遣。

#### JETTの活動の例 (令和2年7月豪雨)



熊本県球磨村



熊本県芦北町

- 派遣先市町村では、**救助・捜索活動を支援**するため、ヘリコプターの運航等に資する情報を提供したり、**被災者向け**に熱中症予防を呼びかけたりするなど、きめ細やかな気象解説を実施。

#### (2) ホットライン

- 災害の発生が予想されるような顕著な現象の場合は、気象台が持つ危機感を気象台長から直接市町村長へ電話で伝え、**避難情報に関する助言を行うホットライン**を実施している。
- このほか、気象台と自治体の担当者同士でも随時の電話連絡（担当者ホットライン）を取り合っている。

### 2-3-3. 気象防災アドバイザーの活用促進

- 地域防災力の強化を実現するには、情報発信側（気象台）だけでなく、**受信側（自治体）の機能向上も一層進める必要**がある。
- 自治体内部で防災気象情報の理解、避難情報発令判断の支援を担える人材として、**気象防災アドバイザーの活用を促進**。



気象防災アドバイザーによる  
地域住民への普及啓発

- 所定の研修を修了した気象予報士や気象庁退職者等に**国土交通大臣が委嘱**する気象防災のスペシャリスト。
- **予報の解説から避難の判断までを一貫して扱える人材**で、**自治体に任用**される。
- 気象庁では、気象防災アドバイザー人材の拡充のため、気象庁退職者等への委嘱を推進するとともに、気象予報士を対象とした気象防災アドバイザー育成研修を実施している。

#### 平時の活動内容の例

- 地方公共団体内の研修や訓練の支援
- 地域住民を対象とした普及・啓発
- 避難計画、タイムライン、各種防災マニュアル等の策定・改善支援
- 日々の気象解説 など

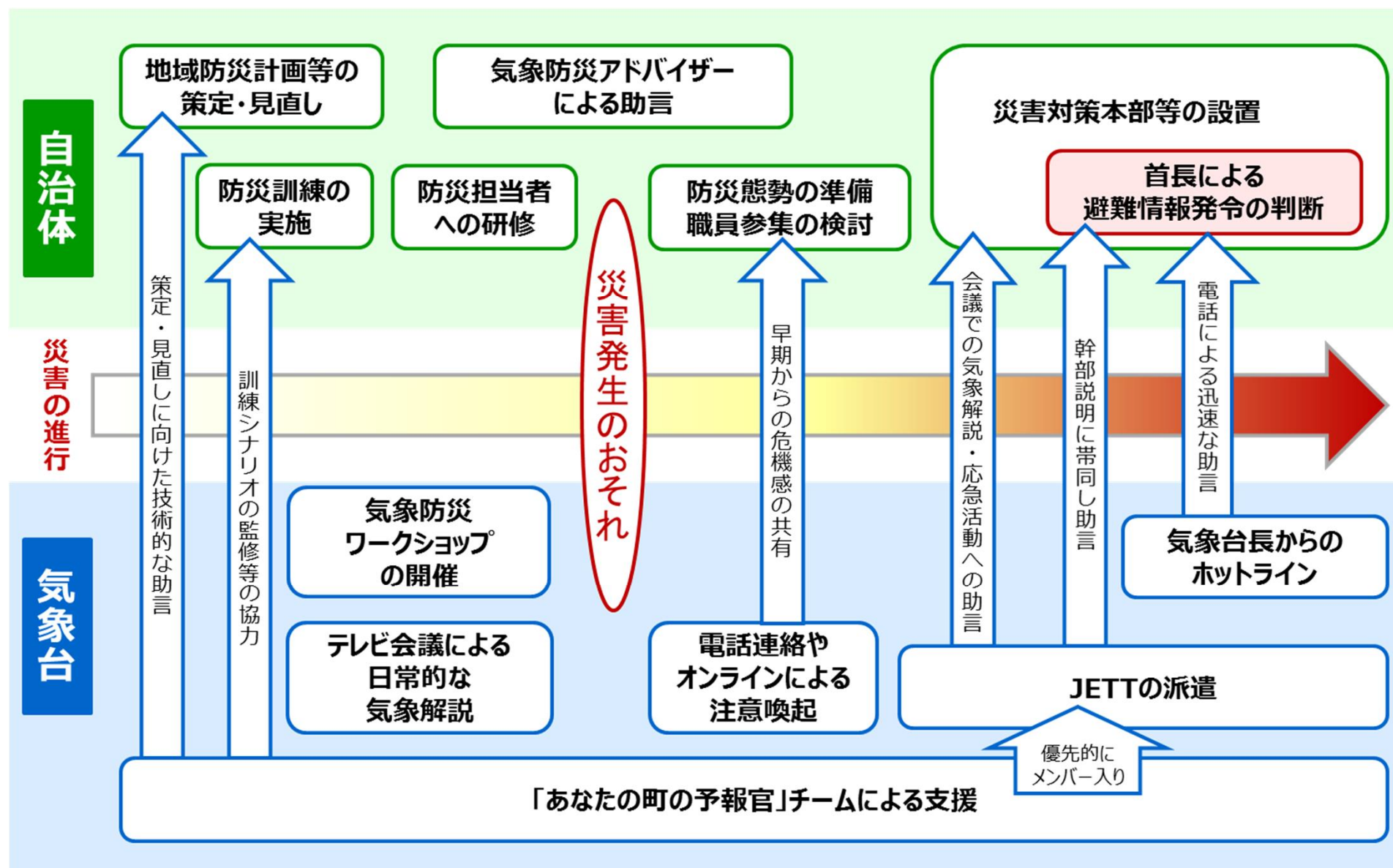
#### 災害時の活動内容の例

- 『避難情報に関するガイドライン』に基づく避難指示等の発令判断に関する助言
- 地方公共団体幹部への気象状況等の説明
- 気象台から発表された情報の解説
- 地域における気象の見通しの詳細な解説
- 河川の水位等についての解説 など



## 2. 施策の概要

○気象台が行う自治体支援の各種取組は、「あなたの町の予報官」をベースに、平時・災害時にわたり、自治体における意思決定を支援している。



## 3-1. 評価の対象とする施策

- 気象庁が平成30年度以降、防災気象情報の理解・活用促進のため、特に重点的に進めてきた**自治体支援に関する取組**を対象とする。
- 近年、風水害が激甚化・頻発化しており、喫緊の課題となっていること、全国どこでも直面する可能性があることなどを勘案し、**風水害への対応**を取り扱う。

### 政策レビューで取り扱う災害の種別の選定

| 風水害                                                                                                                                           | 地震                                                                                              | 火山                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>● 近年、風水害が激甚化・頻発化しており、喫緊の課題となっている。</li><li>● 発災前からの経時的な対応が可能で「防災気象情報を防災対応につなげる」という点で“典型的”と言える。</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>● 災害が経時的に進行せず突発的に発生する性質上、気象台も自治体も発災後からの対応が主となる。</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>● 当事者となる自治体数、対応の事例数が限られている。</li></ul> |



## 3-2. 評価の視点

- 気象庁の取組の評価と市町村が抱える課題についての全体像の把握と、近年の風水害のうち特徴的な災害事例についての掘り下げという2つの視点で評価を行う。
- 特徴的な災害事例のケーススタディでは、避難情報の発令をはじめとする防災対応を担う市町村及び市町村の支援を担う県庁へのヒアリングに加え、住民アンケートも行う。

### 視点①（全体像の把握）

- これまで気象庁が講じてきた平時・災害時の施策は、市町村の防災対応の判断に役立っているか。
- 市町村は、避難情報の発令をはじめとする防災対応を行うに当たり、どのような課題を抱えているか。

### 視点②（個別事例の掘り下げ）

- 自治体の早い段階からの対応に貢献できた事例で自治体からはどの点が評価されているのか。
- 想定外の災害の発生・進行により対応が難しかった事例で気象台はどのように自治体を支援をすれば良かったのか。

### 手法① 全国の市町村を対象としたアンケート

- 全国の市町村の防災担当部局を対象としたアンケート

### 手法② 特徴的な災害事例のケーススタディ

- 風水害を経験した市町村へのヒアリング
- 風水害を経験した県庁へのヒアリング
- 風水害を経験した地域の住民を対象としたアンケート

## 3-3. 調査対象の選定

- 令和4年に発生した風水害2事例から各1地域、計2地域を調査対象として選定。
- 気象庁として、対応に貢献できた事例と、対応が難しかった事例についてケーススタディを通じて掘り下げる。

### 調査対象の選定にあたっての考え方

- 災害事例のケーススタディにおいては、**当事者の声を集めることが有効**である。
- 過去には、より甚大な被害をもたらした風水害もあるが、当事者となった行政担当者や地域住民が既に異動・移転していることを考慮し、令和4年に発生した事例を取り扱う。
- 一方は**自治体の早い段階からの対応に貢献できた事例**、  
もう一方は**想定外の災害の発生・進行により対応が難しかった事例**とする。



### 調査対象とする自治体

- 自治体の早い段階からの対応に貢献できた事例として  
**令和4年7月14日から大雨を経験した鹿児島県 さつま町**
- 想定外の災害の発生・進行により対応が難しかった事例として  
**令和4年台風第15号を経験した静岡県 静岡市**

## 3-3-1. 令和4年7月14日からの大雨

### 当時の気象の状況

- 動きの遅い低気圧や前線に向かって暖かく湿った空気が流れ込む状態が続き、前線の活動が活発となったため、7月15日から16日にかけて九州や東北太平洋側を中心に大雨となった。

### ポイント

- 令和4年7月15日午前、気象庁は**初の線状降水帯発生予測情報**を九州南部に対して発表した。
- 7月15日夜から**大雨に先立ち**、鹿児島地方気象台から**さつま町役場にJETTを派遣**。
- **結果として、線状降水帯は発生しなかった**が、早期の高齢者等避難の発令、排水ポンプの準備など大雨に対し周到な対応をできた。

### 選定の背景・理由

- さつま町は、令和3年7月の豪雨など**過去の災害経験を機に気象台との連携を強化**した経緯がある。
- 毎年のように大雨災害に直面する自治体に**地元気象台が平時から伴走して支援することが、自治体の防災対応にどのように寄与するのか**、水平展開すべき点が数多くある。
- 線状降水帯発生予測情報の発表という緊張感の高まる状況下で、自治体はどのように受け止め、気象台はどのように危機感を伝えるのが適切なのか検討する上で、先進的な事例である。

## 3-3-2. 令和4年台風第15号

### 当時の気象の状況

- 台風第15号周辺の発達した雨雲により、東日本の太平洋側を中心に9月23日から24日にかけて大雨となった。
- 9月23日の夕方に愛知県、夜遅くに愛知県、静岡県、24日明け方に静岡県で、線状降水帯が発生し、大雨が降った。

### ポイント

- 9月22日の段階ではそれほど多くの降水量を見込んでいなかったため、台風説明会の実施を見送るなど、**気象庁・気象台も当初はそれほど高い警戒を呼び掛けていなかった。**
- 結果として、**予想を大幅に上回る降雨**により静岡市内の複数の河川で外水氾濫が発生し、清水区等で大規模な浸水被害をもたらした。

### 選定の理由・背景

- 気象庁の予想を大幅に上回る降雨となり、**十分なリードタイムを設けられない状況下**で、気象台も自治体も対応を求められた事例である。
- **予想を上回る急激な状況の変化**が発生した際に、**市町村はどのような情報を求めているのか、気象台はどのような危機感を伝えれば良いのか**、教訓とすべき点が数多くある。
- 災害発生までに限られた時間で円滑な対応を実現するには、**平時に気象台と自治体はどのようなコミュニケーションを取っておく必要があるのか**を検討する上で示唆に富む事例である。

## 4. 評価の手法・結果

### 各調査の概要

|                                | 調査対象                       | 調査方法             | 調査時期   | 回収数                 |
|--------------------------------|----------------------------|------------------|--------|---------------------|
| 全国の市町村を対象としたアンケート              | 全国の市町村の防災担当部局<br>(1,741機関) | アンケート<br>(WEB形式) | 令和5年1月 | 1,424サンプル<br>(約82%) |
| 令和4年7月14日<br>からの大雨の<br>ケーススタディ | さつま町 総務課                   | ヒアリング            | 令和5年8月 | —                   |
|                                | 鹿児島県 危機管理防災局               | ヒアリング            | 令和5年8月 | —                   |
| 令和4年台風第15号の<br>ケーススタディ         | 静岡市 危機管理総室                 | ヒアリング            | 令和5年9月 | —                   |
|                                | 静岡県 危機管理部                  | ヒアリング            | 令和5年9月 | —                   |
|                                | 静岡市清水区の住民のうち<br>3,796世帯    | アンケート<br>(郵送形式)  | 令和5年8月 | 1,303サンプル<br>(約34%) |



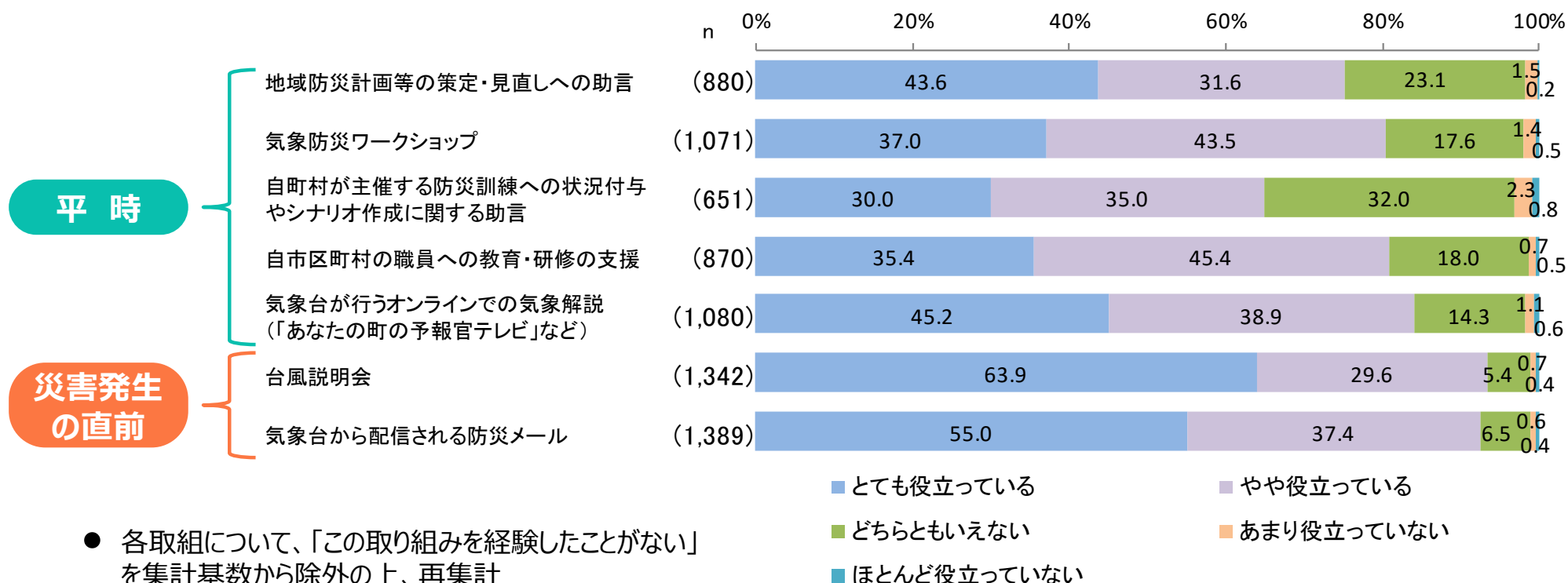
## 4-1. 気象庁の取組の評価と自治体が抱える課題についての調査

### (1) 気象庁の取組の評価

#### (ア) 平時～災害発生の前における取組に対する評価

- ほとんどの取組について、**経験した市町村の7割以上が役に立っていると評価**している。
- 特に台風説明会及び防災メールという**災害発生のおそれが高まってきたタイミング**（災害発生の数日前）**で行われる取組は9割以上の市町村から高評価**を受けており、**早い段階からの情報提供・解説のニーズの高さ**がうかがえる。

気象庁が行っている各種取組に対する評価



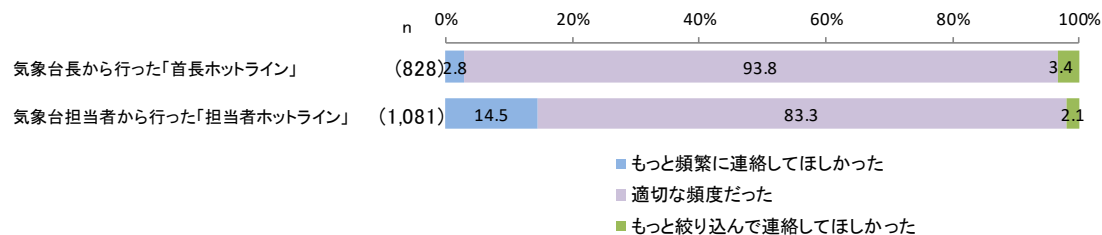
# 4. 評価の手法・結果

## (1) 気象台の取組の評価

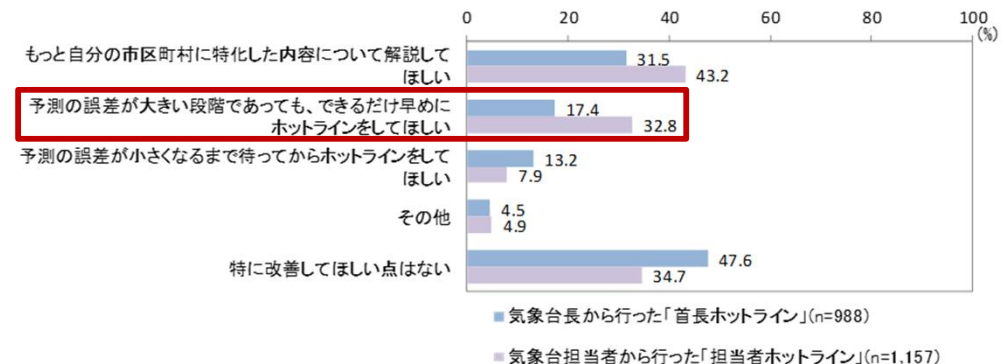
### (イ) ホットラインに対する評価とニーズ

- 気象台長から行う「首長ホットライン」、気象台担当者から行う「担当者ホットライン」のいずれについても、**経験した市町村の8割以上が「適切な頻度だった」と評価している。**
- 要望としては、**よりピンポイント、より早い段階からの情報提供を期待**されている。
- **急激な状況の悪化を伴う災害を経験したことがある市町村ほど、早期のホットラインをより強く求める傾向**が見られた。

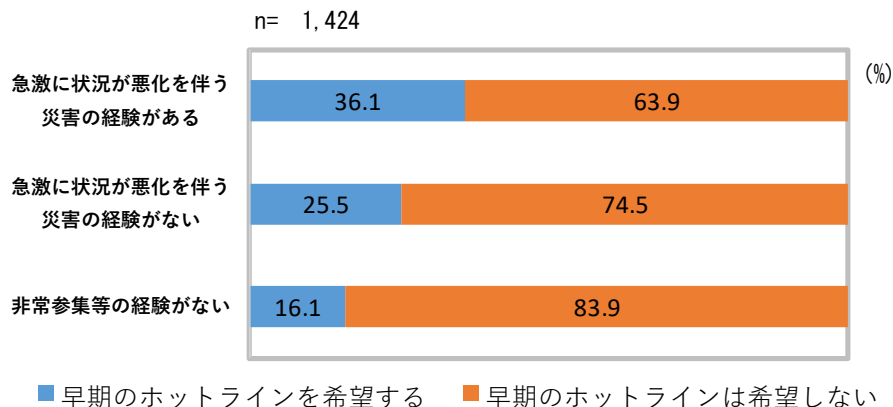
ホットラインの頻度に対する評価



ホットラインに対する改善要望



### 「急激な状況の悪化を伴う災害の経験」×「早期のホットラインの要望」のクロス集計結果



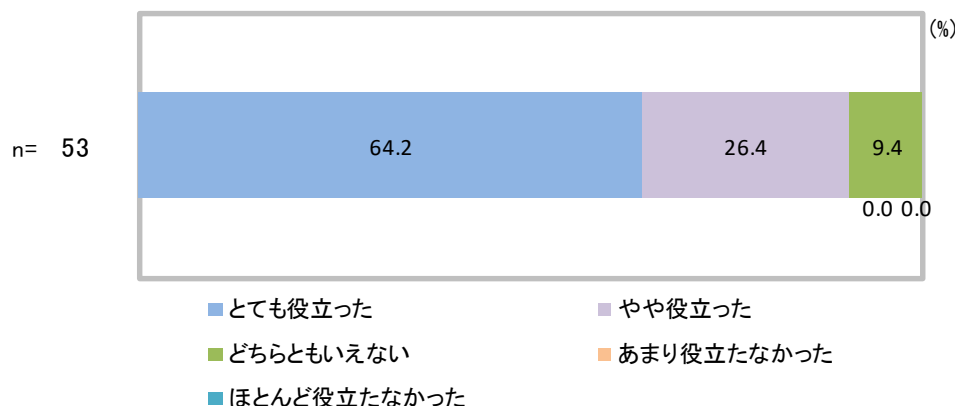
- 「予測の誤差が大きい段階であっても、できるだけ早めにホットラインをしてほしい」という要望の有無を、「短時間のうちに急激に状況が悪化し、避難情報を発令する前に浸水や土砂崩れなどが発生した」という経験の有無別でクロス集計

## (1) 気象台の取組の評価

### (ウ) JETTに対する評価とニーズ

- JETTは県庁に派遣されるケースが多く、受入れの実績がある市町村は限られているものの、**受入れ経験のある市町村からは非常に高く評価**されている。
- 一方で、**受入れ経験のない市町村のうち約4割は今後の受入れについて慎重な意向**を示している。

JETTに対する評価

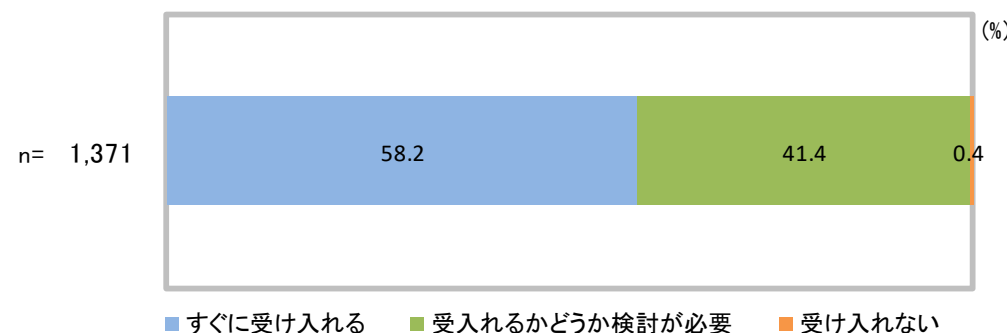


#### 受入れ経験のある市町村が評価したポイント

(数字は「そう思う」と回答した市町村の割合)

- いつでも最新の気象状況や今後の見通しを確認できるため、安心感があつた：**89%**
- 防災担当以外の職員に対し、気象状況や今後の見通しを共有する際に、要点が伝えやすくなった：**83%**
- 首長や幹部に防災対応の必要性を説明する際の説得力が増した：**89%**

今後のJETTの受入れへの対応方針



#### 「受入れるかどうか検討が必要」とした理由

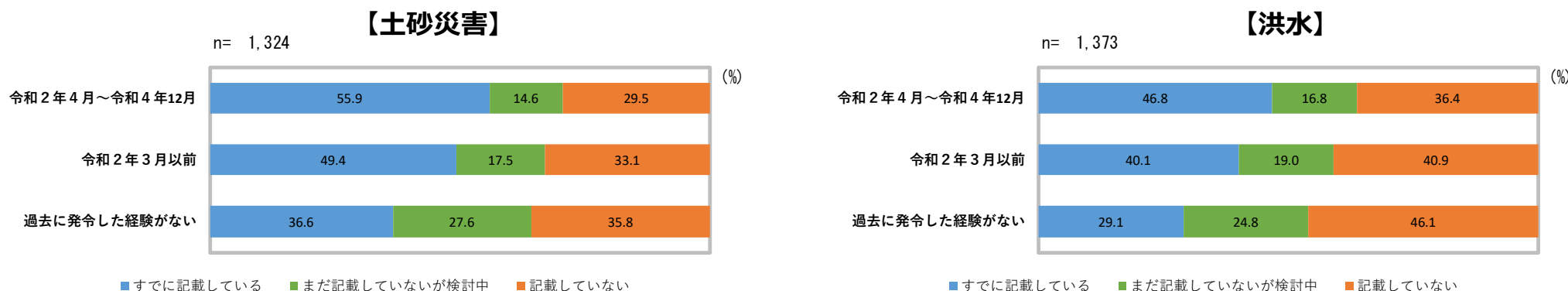
- JETTによる支援内容や有用性があまりわからない
- 受け入れるための計画や環境が整っていない など

## (2) 市町村が抱える課題

### (ア) 避難情報の発令対象区域の絞り込みに係る記載状況

- 直近で避難情報を発令した経験がある市町村ほど、避難指示の発令対象区域の絞り込みについて、地域防災計画等に具体的に記載している傾向が見られた。
- 避難情報の発令を経験していない市町村では、**避難指示の発令に気象庁が発表している危険度分布（キキクル）の情報を反映・活用できていない可能性がある。**

#### 「避難指示の発令対象区域の絞り込みに係る記載の状況」×「直近で避難情報発令をした時期」のクロス集計



- 「キキクルの紫メッシュ（警戒レベル4相当）が出現した場合に、避難指示（警戒レベル4）を発令する区域について、地域防災計画等に記載しているか」という記載の有無を、「大雨・台風等の風水害により、警戒レベル4以上の避難情報を最後に発令した」時期別でクロス集計

#### 【参考】絞り込みの必要性（内閣府（防災担当）「避難情報に関するガイドライン」より引用）

以下の理由から避難情報の発令対象区域は可能な限り絞り込むことが重要である。

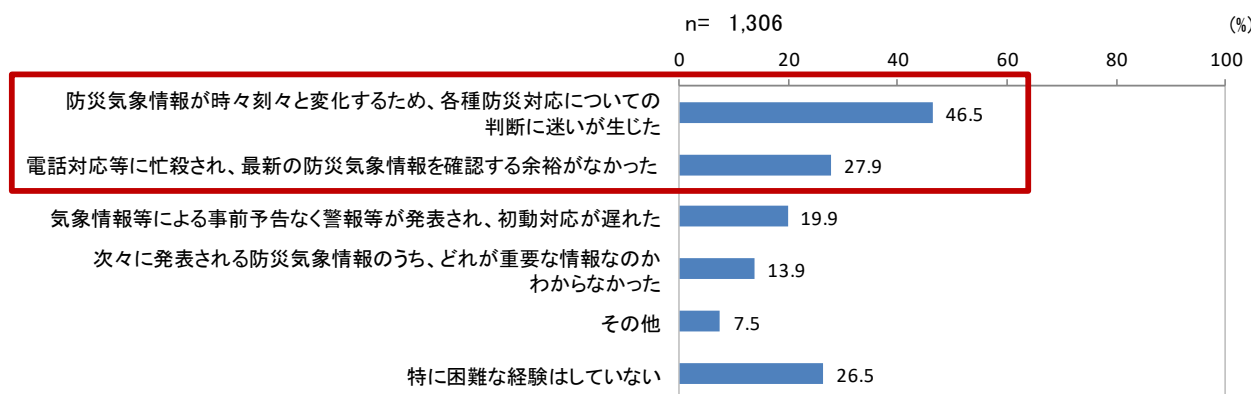
- 発令対象区域を絞らず、洪水等、土砂災害、高潮のいずれの災害リスクも想定されていない安全な地域の居住者等にまで避難情報を発令することにより、
  - ・ 安全な地域の居住者等までもが指定緊急避難場所に避難した場合、混雑や交通渋滞が発生したり、避難のための移動中に災害に見舞われるおそれ
  - ・ 立退き避難自体が身体的な負担になる高齢者等が不必要に避難した場合、身体的な負担となってしまうおそれ
  - ・ 安全な地域の居住者等から避難の必要性に関する問合せが市町村に相次ぐおそれ
  - ・ 「市内全域」といった漠然とした発令がなされた場合、危険性が低いところまで対象地域としていると受け止められ、避難情報に対する信頼性を損ねるおそれ等、様々な支障が生じると考えられるため。
- 災害リスクのある区域等に発令対象区域を絞り込むことにより、
  - ・ 自らの居住地が避難情報の対象となっていることを知ること、災害の危険が自らに迫っているとの危機感を持ち、自分は災害に遭わないという思い込み（正常性バイアス）が少なからず取り除かれることが期待されるため。

## (2) 市町村が抱える課題

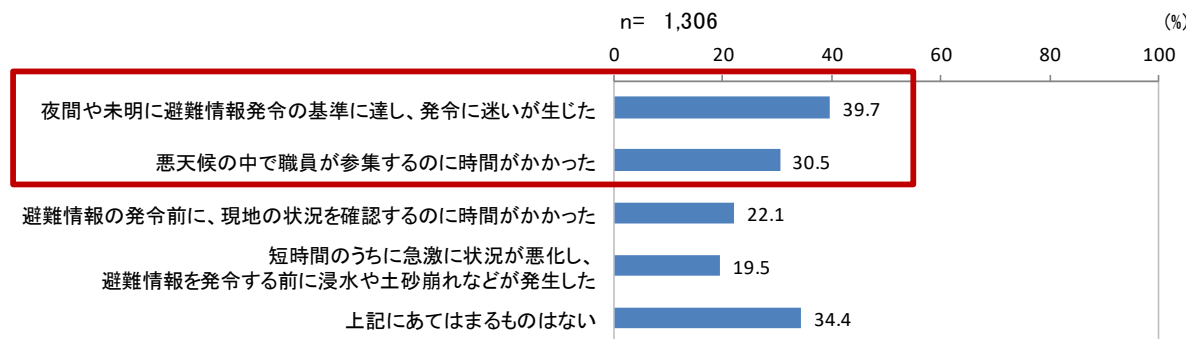
### (イ) 市町村が風水害の対応の際に直面した困難な経験

- 直近5年間で風水害を経験した1,306市町村のうち、**7割以上の市町村が、防災気象情報の収集・分析に関して、何らかの困難を経験**している。
- 日没前の避難情報の発令、大雨が本格化する前の職員の非常参集といった**短時間で判断を求められる状況への対応に苦慮**している実態がうかがえる。

#### 防災気象情報の収集・分析に関する困難な経験



#### 地域防災計画等に基づく防災対応に関する困難な経験



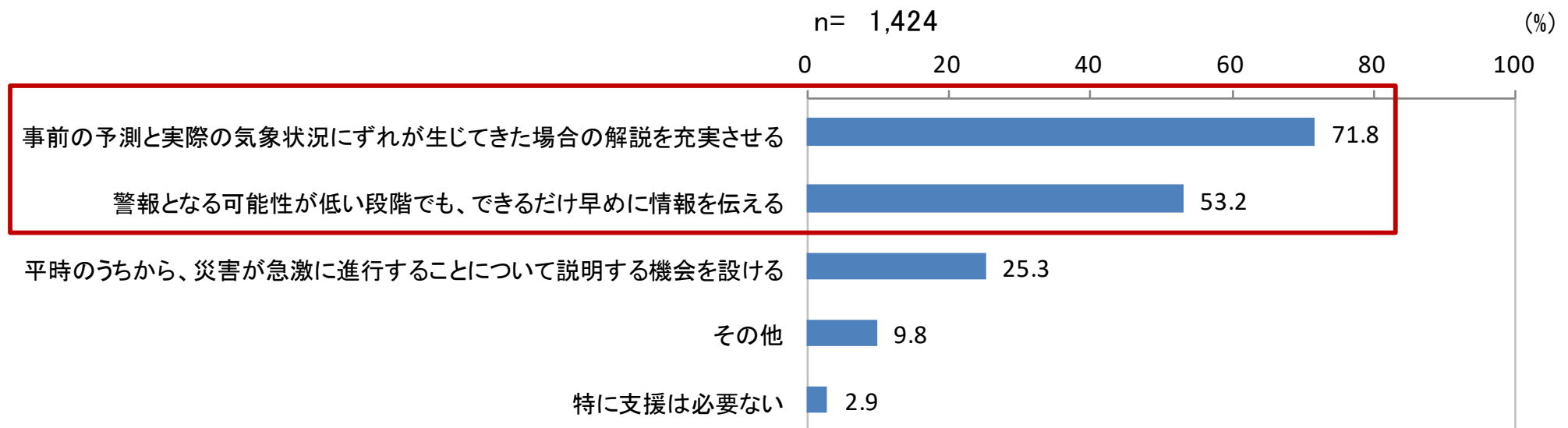


## (2) 市町村が抱える課題

### (ウ) 気象台による支援のニーズ

- 過半数の市町村が、気象台に対し、**早い段階での情報提供、当初の予測とずれが生じた場合の逐次の解説**を充実させることを求めている。

#### 気象台からあれば役立つと思う支援



## 4-2. 近年の風水害のうち特徴的な災害事例についての調査

### 4-2-1. 令和4年7月14日からの大雨

#### (1) さつま町へのヒアリング

##### (ア) 前年（令和3年）の大雨災害を踏まえた課題認識と事前対策

- 令和3年7月9日からの大雨では、**夜間に避難情報を発令するという状況に苦慮**した。
- この災害を受け、さつま町は、**鹿児島地方気象台にも課題を共有し、対策を講じた**。

#### 当時の状況

- 令和3年7月9日夜から10日にかけて九州南部を中心に線状降水帯が発生し、さつま町では記録的な大雨となった。
- 10日5時30分に鹿児島地方気象台は、鹿児島県に大雨特別警報を発表し、さつま町は同時刻に緊急安全確保を発令した。
- 人的被害は出なかったものの、河川の氾濫、浸水害、土砂災害が発生し、住家被害が発生した。

#### さつま町としての課題認識

- この災害を受け、さつま町は、災害対策本部の枠組みを用いて当該事例の検証を行うとともに、**鹿児島地方気象台にも課題意識を共有し、共同で振り返りを実施**した。

#### 課題の改善のために講じた事前対策

- 当該事例では**夜間に大雨となり、避難情報発令の判断に苦慮**したことを踏まえ、さつま町では、住民の夜間の避難行動を極力避けるため、**夜間に災害が発生する可能性がある際には明るいうちに避難情報を発令する「予防的避難」を導入**した。
- 「予防的避難」の判断に当たっては、気象状況の悪化が見込まれる際、気象台が14時に実施するオンラインの気象解説を参考にしている。
- このほか、**住民への防災気象情報の普及啓発の必要性も痛感**し、気象台を講師とする公民会長（自治会長・自主防災組織リーダー）への研修を実施した。

## (1) さつま町へのヒアリング

### (イ) 令和4年7月14日からの大雨への対応状況と受け止め

- 気象台からの助言を踏まえ、夜間に災害が発生する可能性を考慮し、**明るいうちに高齢者等避難を発令**することができた。
- さつま町は、管内にダムを有していることもあり、鹿児島地方気象台と平時から頻繁に情報共有を行ってきた。そうした**平時からの「顔の見える関係づくり」**が功を奏し、**大雨が本格化する前のJETT派遣が実現**したと考えている。

#### 当時の主な動き

|      |       |                                                                                           |
|------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7/15 | 06:18 | さつま町に洪水警報（警戒レベル3相当）を発表 ➡ さつま町は情報連絡体制を立ち上げ（同06:33には大雨警報も発表）                                |
|      | 14:00 | 気象庁は15日夜から16日午前中にかけて、さつま町を含む九州南部に線状降水帯が発生する可能性がある旨を発表<br>➡ さつま町は、線状降水帯の発生を考慮した対応について検討を開始 |
|      | 15:00 | 鹿児島地方気象台は、さつま町へのJETT派遣を決定                                                                 |
|      | 17:00 | 町長の指示に基づき、排水ポンプ車を設置                                                                       |
|      | 18:00 | さつま町は、高齢者等避難（警戒レベル3）を発令                                                                   |
| 7/16 | 05:00 | JETTから線状降水帯の可能性が解除になった旨を伝達                                                                |
|      | 07:00 | さつま町は、高齢者等避難を解除                                                                           |

## (1) さつま町へのヒアリング

### (ウ) 気象台による支援に対する評価・要望

- 「今後どうなるかわからない」という情報であっても、早い段階で提供してもらうことにより、自治体としては最悪の事態に備えて対応できる。
- 「JETTを派遣する」という行為自体が、自治体にとっては危機感を高める一種のメッセージとなっている。

#### 災害時の気象解説・情報提供について

- 急激な状況の悪化に直面した際、気象台としても新たなシナリオの分析作業に時間を要すると思うが、「今後どうなるかわからない」「まだ気象台として判断しかねている」という情報であっても、自治体はその情報をきっかけに最悪の事態に備えて身構えることができるので、早期からの情報提供を希望する。
- 気象解説は、明るいうちに避難情報を発令する必要性を判断するための重要な情報である。現在、気象状況の悪化が見込まれる際には、11時予報を踏まえ、14時にオンラインで気象解説を行ってもらっているが、明るいうちに避難情報の発令の判断を行う上で、有効なタイミングである。
- 首長ホットラインを行った際は、その旨を防災担当者にも共有してほしい。首長がどのような情報を基に判断を下しているのか、防災担当者も理解しておくことで、組織として円滑に対応できる。

#### JETT派遣について

- 気象台からJETT派遣について打診があると、気象台として相応の警戒感を有していることが伝わり、受援する自治体としても危機感が高まる。
- JETTが、町の幹部に対し直接解説を行ってくれることにより、町として迅速な意思決定に寄与した。
- JETTが、気象状況のモニタリングや、気象台との連絡調整の窓口といった業務を担ってくれるおかげで、町役場の限られた人的リソースを他の業務に割り当てることができるため、小規模自治体としては有り難く感じている。

## (2) 鹿児島県庁へのヒアリング

### (ア) 今後の市町村支援に向けた課題認識

- 市町村が避難情報を発令するに当たり、特に判断に苦慮しているのが、**発令対象区域の絞り込みと夜間の発令**である。
- 最近では「**線状降水帯**」というワードの印象が強いため、他の防災気象情報の注目度が相対的に低くならないよう、**受け止め方に留意が必要**だと感じている。
- 県庁と市町村で共催している「**鹿児島県総合防災訓練**」をより実践的な内容にできるよう**訓練シナリオの見直しを検討**していきたい。

#### 鹿児島県庁としての市町村支援に関する課題認識

- **市町村からは「避難指示や高齢者等避難の発令対象区域の絞り込みに苦慮する」という意見**を聞いている。キキクルで危険度が高まっている箇所を細かく確認はできるようになったが、それでもエリア絞り込みは市町村にとって大きな課題になっている。
- 市町村は、災害のピークが夜間に来るかどうかをかなり意識しており、**夜間の避難情報の発令の判断も大きな課題**である。
- **最近では「線状降水帯」というワードの印象が強く**、土砂災害警戒情報といった真に危険な状況が切迫していることを伝える**他の情報の注目度が相対的に低くなっていることを危惧**している。
- 鹿児島県では、毎年、県内市町村と共催で「鹿児島県総合防災訓練」を実施しているが、展示訓練の要素が強いので、**今後は气象台とともに、より実践的な内容にできるよう訓練シナリオの見直しを検討**していきたい。



## (2) 鹿児島県庁へのヒアリング

### (イ) 気象台による支援に対する評価・要望

- 防災体制の立ち上げ・拡充を判断するに当たり、県庁としては、**大雨が本格化する前の段階で気象解説を実施してほしい。**
- **「JETTを派遣する」という行為自体が、自治体にとっては危機感を高める一種のメッセージとなっている。**
- 県庁も**JETTの受入れの経験を重ねることにより、有効な活用方法をつかんできた。**
- 市町村が抱える大きな課題である、**適切な避難情報の発令について、県庁としても気象台と連携しながら市町村を支援し、解決を図っていききたい。**

#### 災害時の気象解説・情報提供について

- **気象台から提供される情報は、防災体制の立ち上げ・拡充の重要な判断材料**となっているので、大雨が本格化する前の段階で気象解説を実施してほしい。

#### JETT派遣について

- **JETTからの助言は、**知事への報告事項の判断材料となっており、**県として非常に重要視**している。
- **気象台からJETT派遣の打診があると、危機感が高まっていることを県庁としても認識**できる。何をトリガーに派遣が決定されたのかという情報も併せて教えてほしい。
- **JETTを受け入れる経験するを重ねることにより、JETTにどのような情報を聞けばよいのかが分かってきた**とともに、気軽に質問ができる関係性を気づくことができた。

#### 今後に向けた要望について

- **特に市町村が苦慮している、避難情報の発令対象区域の絞り込みと夜間の発令**について、気象台と連携しながら解決できるよう、市町村支援に取り組んでいきたい。

## 4-2-2. 令和4年台風第15号

### (1) 静岡市へのヒアリング

#### (ア) 令和4年台風第15号への対応状況

- 静岡市は、静岡地方気象台から発表される防災気象情報をもとに、当時の計画に基づいて避難情報の発令や職員の災害配備体制の強化に対応した。
- **災害対策本部の設置の判断に時間を要し、早期に全庁的な体制に移行することに苦慮した。**

#### 当時の主な動き

|      |         |                                                                                            |
|------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9/22 |         | 静岡市は、静岡地方気象台に連絡し、台風説明会を開催するほどの雨は予想していないことを確認                                               |
| 9/23 | 19:00   | 静岡地方気象台は、静岡市南部に大雨警報（警戒レベル3相当）を発表（以降、基準に達した地域に大雨警報等の警戒レベル3相当情報を発表）<br>➡ 静岡市は、災害配備体制を立ち上げ    |
|      | 19:52   | 静岡地方気象台は、静岡市南部に土砂災害警戒情報（警戒レベル4相当）を発表（以降、基準に達した地域に土砂災害警戒情報等の警戒レベル4相当情報を発表）<br>➡ 静岡市は配備体制を強化 |
|      | 20:15   | 静岡市は、静岡市南部の土砂災害警戒区域などを対象に避難指示（警戒レベル4）を発令（以降、24日01:50までに土砂災害や浸水害を対象として5回発表）                 |
|      | 22:30ごろ | 静岡地方気象台長からホットラインで最大限の警戒を呼びかけ                                                               |
| 9/24 | 13:00   | 静岡市は、災害対策本部を設置                                                                             |
|      | 14:45   | 静岡市内に発表していた土砂災害警戒情報を解除 ➡ 静岡市は、避難指示を解除                                                      |

## (1) 静岡市へのヒアリング

### (イ) 令和4年台風第15号を踏まえた課題認識と対策

- 静岡市は、令和4年台風第15号への対応状況について、市として外部有識者も交えた検証を行い、検証報告をまとめている。さらに、令和5年台風第2号による大雨などの対応も踏まえ、各局において検証結果の点検を行い、検証の見直しも実施している。
- 検証報告の中で、災害対策本部の設置の判断に時間を要した要因の一つとして、**気象情報等の収集に相当なリソースを取られたこと**を挙げている。
- 静岡市は、今後も気象災害リスクなどの更なる高まりに適切に備えるため、令和4年台風第15号の教訓等を踏まえ、災害対応力を飛躍的に向上させていく様々な取組をとりまとめた「災害対応力強化実施計画」を令和5年8月に策定し、諸課題の解決に着手している。

### 静岡市「台風第15号に係る災害対応検証【改定版】」より抜粋

- 職員が9月23日(金)の夕方から、**気象・水位情報の収集**、避難情報の発表や避難場所開設の準備、また9月24日(土)未明以降は、関係機関・市民からの問合せなどの電話対応に**忙殺**されている状況を踏まえ、この時点で、危機管理統括監は、市長に対し災害対策本部の設置を進言すべきであった。
- 台風接近時には、地域防災計画に基づく災害配備体制とし、必要人数を配置するなど、対応準備はできてた。しかし、**限られた情報下において最悪の事態を想定し、初動全力で災害対応**を行うことができていなかった。

## (1) 静岡市へのヒアリング

### (ウ) 気象台による支援に対する評価・要望

- 災害発生前、気象台から提供される情報が、自治体にとっては唯一の判断材料となる。
- 気象台、自治体がそれぞれ災害時にどのような対応を行っているのか、相互に理解を深めることが、災害対応の円滑化につながる。

#### 災害時の気象解説・情報提供について

- 市として気象観測をしているわけではないので、いつ、どこで、どのくらいの危険が見込まれるのかについては、気象台からの情報提供に頼るほかなく、唯一の判断材料となる
- ひとたび大雨が本格化すると、避難情報の発令や被害情報の集約に忙殺され、気象情報等を事細かに確認することは難しくなる。
- 急激な状況の悪化が見込まれる場合には、首長ホットラインが有効だと考える。外部の専門機関から首長に危機感の高まりを直接伝えてもらうことにより、市としての意思決定の迅速化につながる。

#### JETT派遣について

- 特に、大雨の直前と最中のフェーズにおいて、JETTがリアルタイムで気象解説をしてくれるのは心強く、効果的である。
- JETTの受け入れに関して、受援者側（自治体）に負担が発生しないことを事前から申し合わせしておく、自治体としては受援しやすい。

#### 今後に向けた要望について

- 令和4年台風第15号のように、予測に反して急激に状況が悪化する災害が起こり得るということを、自治体の防災担当職員が理解しておくことは有益だと考える。予測はある程度のタイムラグや不確実性を孕むものであると認識できるよう、自治体の防災担当職員が気象情報の生成過程等を理解することも効果的ではないか。
- 逆に、気象台職員が、気象台の発表した情報は自治体でどう使われているのか、自治体はどんな情報をもとに判断を下しているのか、自治体の防災対応の内情を知ることにより、より実効性のある助言ができるようになるのではないか。
- 全国では毎年どこかで大規模な災害が発生しているが、基礎自治体単位では、大規模な災害を経験する機会は限られている。気象庁が有する全国の様々な災害事例の知見を展開してもらうことにより、災害対応経験の少ない自治体のレベルアップにつながるのではないか。

## (2) 静岡県庁へのヒアリング

### (ア) 今後の市町支援に向けた課題認識

- 市町は、**防災担当職員数が十分ではないことや、災害対応の経験が不足している等の課題**を抱えている。
- 災害に際して住民に確実に避難してもらうためには、**市町による適切な避難情報の発令と併せて、住民がとるべき行動を普及啓発することも必要**だと考える。
- 静岡県は、大きな被害が発生した市町に必要な人員を派遣し、応急対策の支援や被害情報を収集することを目的として、令和5年1月に「市町支援機動班」を設置した。

#### 静岡県庁としての市町支援に関する課題認識

- 市町は、防災対応の最前線を担っているが、防災担当職員数が十分ではなく、**災害時には限られた人員で多くの業務を並行して処理せざるをえない状況になりやすい**ことや、災害対応の経験不足から、**適時適切な避難情報が発令されないことがある**等の課題を抱えている。
- 現状では、気象台によるJETT制度の周知が十分とは言えず、市町の理解が進んでいない状況にあると思われる。**気象台においてJETTの業務内容や、有効な活用方法について、市町に理解してもらうための取組が必要**だと考える。
- **避難情報をどのエリアに発令するか**の判断が市町の抱える大きな課題の1つだと感じている。各市町が、自分の地域が有する災害リスクと気象庁が発表する防災気象情報等から、適切な避難情報を発令できるよう、気象台や県による研修等の実施や、災害時の県からの助言等により支援していく必要がある。
- **避難情報を発令しても、必ずしも住民が当事者意識をもって受け止め、避難行動に移してくれていないことも大きな課題**だと認識している。**市町による適切な避難情報の発令と併せて、住民がとるべき行動を普及啓発することも必要**だと考える。

#### 課題の改善に向けた対策

- 静岡県は、台風第15号の対応に当たり災害情報の収集に時間を要したことを踏まえて、大きな被害が発生した市町に派遣して災害対策本部の災害対応を支援し、県本部との調整役を担うとともに、孤立集落や災害現場の現地調査を行うことにより、情報集約、市町支援の体制を強化するため、令和5年1月に「市町支援機動班」を設置した。
- 令和5年台風第2号においては、磐田市に「市町支援機動班」を派遣し、被害情報の収集などを支援した。



## (2) 静岡県庁へのヒアリング

### (イ) 気象台による支援に対する評価・要望

- 気象台からの事前の情報提供について、県としては、**情報発表を検討している段階から積極的な情報の共有を希望**する。
- JETTは、**県の災害対応を生で見ってもらうことで、より実効的な助言が可能**になる。
- 今後、**市町の実態に即した最適な支援のあり方**を検討していくことが重要になると考える。

#### 災害時の気象解説・情報提供について

- **気象台からの気象解説は、事前配備体制を検討する上で重要な判断材料**となっている。
- 「**情報発表を検討している**」という情報であっても、県としては**有益な情報**であるので、**情報発表を検討している段階から積極的に情報を共有**してほしい。

#### JETT派遣について

- JETTは、単に気象解説をしてもらうだけでなく、リエゾン等により**県の災害対応を生で見ってもらうことに大きな意義がある**と感じている。
- **実地で対応してもらってこそ、一方通行の情報提供ではなく、県側の関心事項や緊迫感を考慮した双方向のコミュニケーションが実現**すると考えている。
- また、今後の気象の見通しやレーダーエコーの解説など、踏み込んだ情報提供にも期待したい。

#### 今後に向けた要望について

- 静岡県内でも**市町ごとに地域防災力の差が生じている**実態がある。今後、その実態に即した、**市町ごとに最適な支援のあり方**を検討していくことが重要になると考える。
- 気象庁と静岡県とは、これまでも人事交流を行っており、互いの組織の実情を把握する上で非常に有意義な取組であると捉えている。
- 座学の研修、講義だけでなく、実戦的なケーススタディや自由な意見交換の充実を図りたい。
- 県と市町との間の連絡調整は、基本的には県内各地域に置いている地域局が担っている。気象台から市町への支援を充実させるに当たっては、県の本庁だけでなく地域局とも“顔の見える関係”を構築しておくことが有意義だと考える。

## (3) 静岡市清水区の住民へのアンケート

○ 令和4年台風第15号により顕著な被害が発生した静岡市清水区の住民を対象に、アンケート調査を実施した。

### アンケート配布対象地域の選定

- 静岡市のうち、令和4年台風第15号の**大雨による被害が最も大きかった清水区**を選定。  
(土砂や浸水による被害のうち約8割が清水区で発生)
- 清水区のうち、内水氾濫に加え、越水・溢水等の外水氾濫が発生し、**浸水の被害が顕著だった巴川の流域**の地区を選定。
- 巴川流域のうち、**支川である大沢川との合流点という、急激な外水氾濫のリスクを孕む地理的特性を有する地域**を選定。

### アンケート配布対象地域付近の浸水の状況

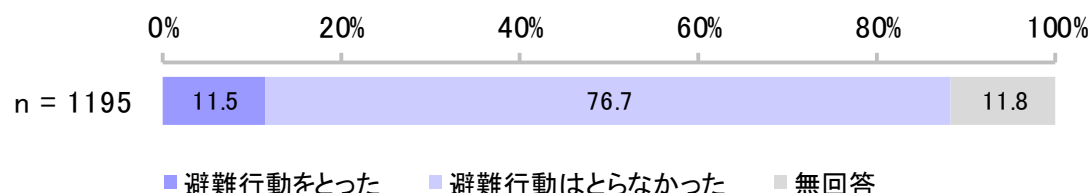
(静岡市「令和4年台風15号に関する浸水実績図」を一部加工して掲載)



## (3) 静岡市清水区の住民へのアンケート (ア) 住民の避難の状況

- 台風第15号により静岡市で大雨となった当時、静岡市内で過ごしていた1,195人のうち、**避難行動をとったのは1割程度**だった。
- 避難行動をとった住民の約8割は、いわゆる「屋内安全確保」を行っていた。

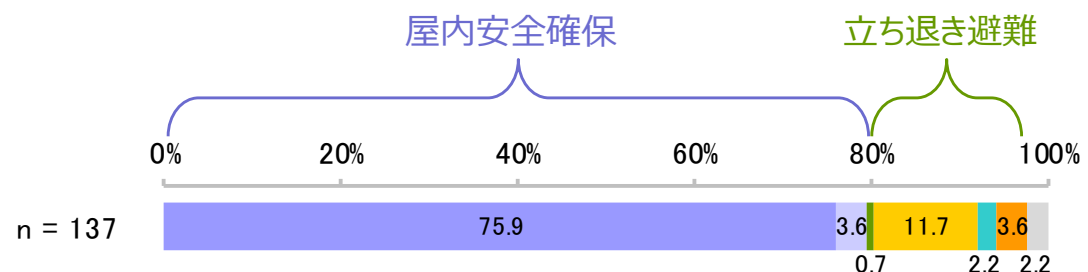
避難行動の有無



アンケート回答者の主な被災状況

|                           |       |
|---------------------------|-------|
| 自宅や事務所など人のいる場所が床下浸水した     | 16.2% |
| 自宅や事務所など人のいる場所が床上浸水した     | 12.8% |
| 自宅や事務所など人のいる場所に土砂が流れ込んできた | 1.4%  |

避難行動の種別



- 2階以上や山の斜面から離れた部屋など、自宅や事務所内の安全な場所に避難した
- 近隣の安全な場所(近隣のマンションの上層階など)に避難した
- 静岡市が指定する近くの避難場所(公民館、学校など)に避難した
- 親戚や知人の家などに避難した
- ホテルや旅館などに避難した
- その他
- 無回答

### 【参考】屋内安全確保と立ち退き避難

#### ● 屋内安全確保

災害リスクのある区域等に存する自宅・施設等であっても、ハザードマップ等で自ら自宅・施設等の浸水想定等を確認し、上階への移動や高層階に留まること(待避)等により、計画的に身の安全を確保すること。

#### ● 立ち退き避難

ハザードマップ等に掲載されている洪水浸水想定区域など災害リスクがあると考えられる地域の居住者等が、自宅・施設等においては命が脅かされるおそれがあることからその場を離れ、災害リスクのある区域等の外側等、対象とする災害に対し安全な場所に移動すること。

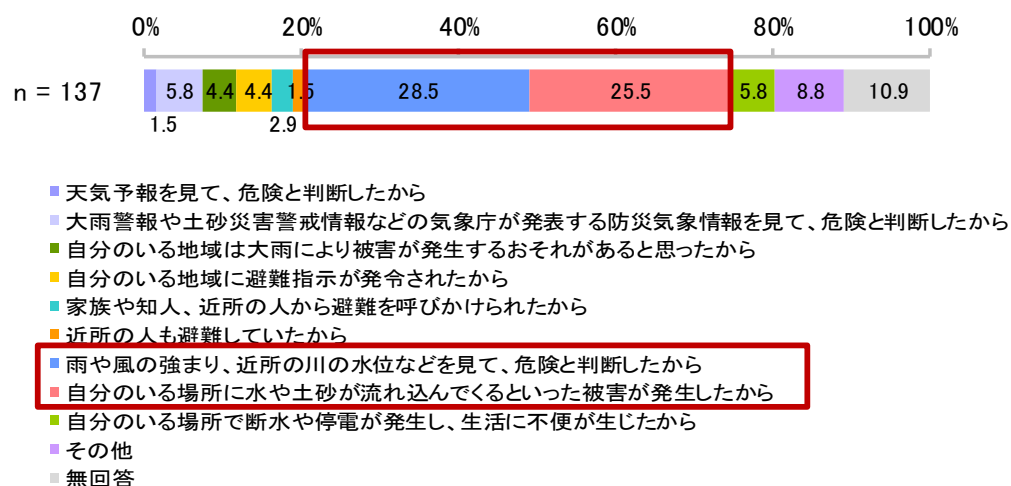
# 4. 評価の手法・結果

## (3) 静岡県清水区の住民へのアンケート

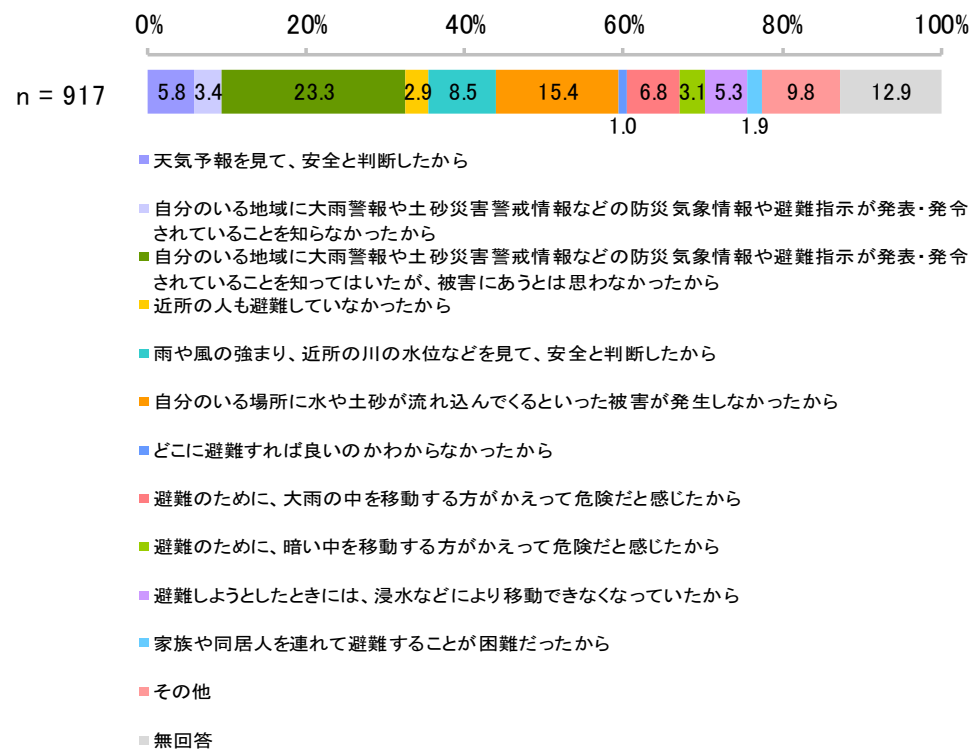
### (イ) 避難行動をとった理由／とらなかった理由

- 避難行動をとった住民の多くは、「**雨風**」や「**水位**」などの目の前の状況の変化をきっかけに**避難**したと回答している。
- 避難行動を取らなかった住民の多くは、「被害にあうとは思わなかったから」「被害が発生しなかったから」と回答している。
- いずれの場合も、**防災気象情報や避難情報という事前の「情報」よりも、眼前の「状況」を判断材料として重視する傾向**が見られた。

避難行動をとった理由



避難行動をとらなかった理由

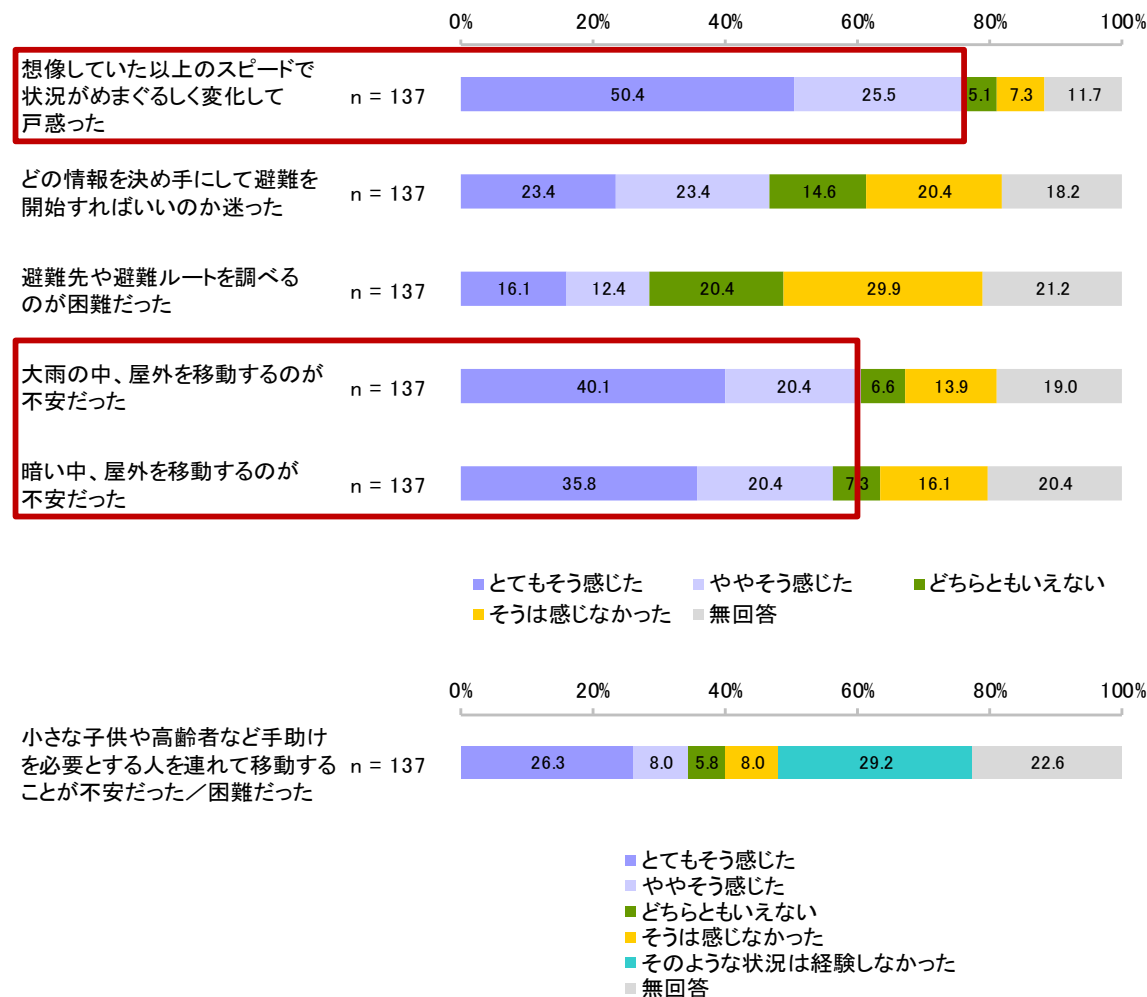


- 避難行動をとる／とならないという判断に最も影響を与えたものを一つ選択してもらった結果

# 4. 評価の手法・結果

## (3) 静岡市清水区の住民へのアンケート (ウ) 避難時の不安や困りごと

- 避難行動をとった住民が、避難の際に感じた不安として、最も多く挙げられたのは、**急激な状況の悪化に対する戸惑い**であった。
- 次いで、**大雨の中あるいは暗い中を立ち退き避難することへの不安**が多く挙げられた。





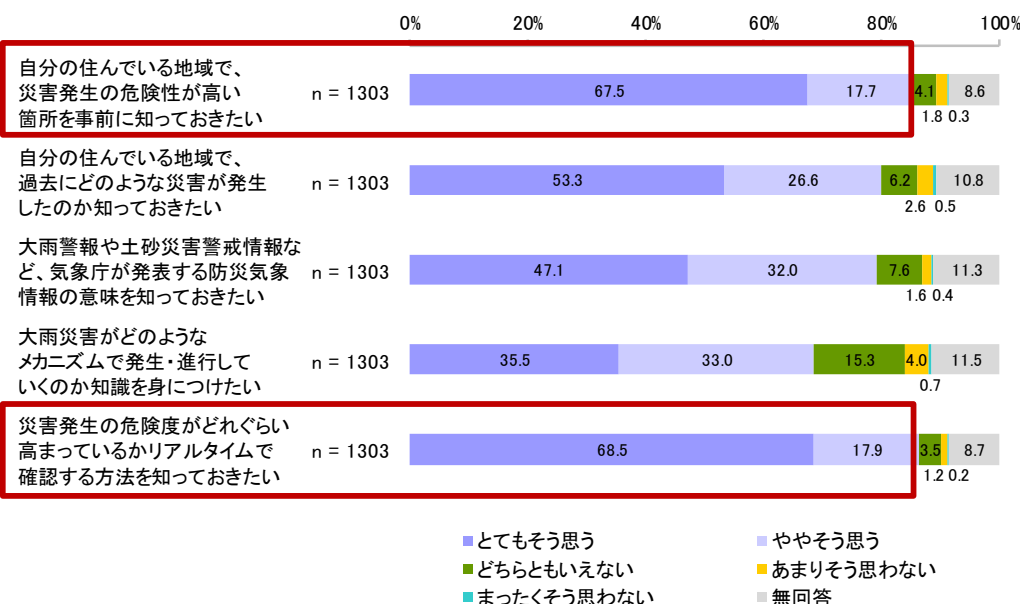
# 4. 評価の手法・結果

## (3) 静岡市清水区の住民へのアンケート

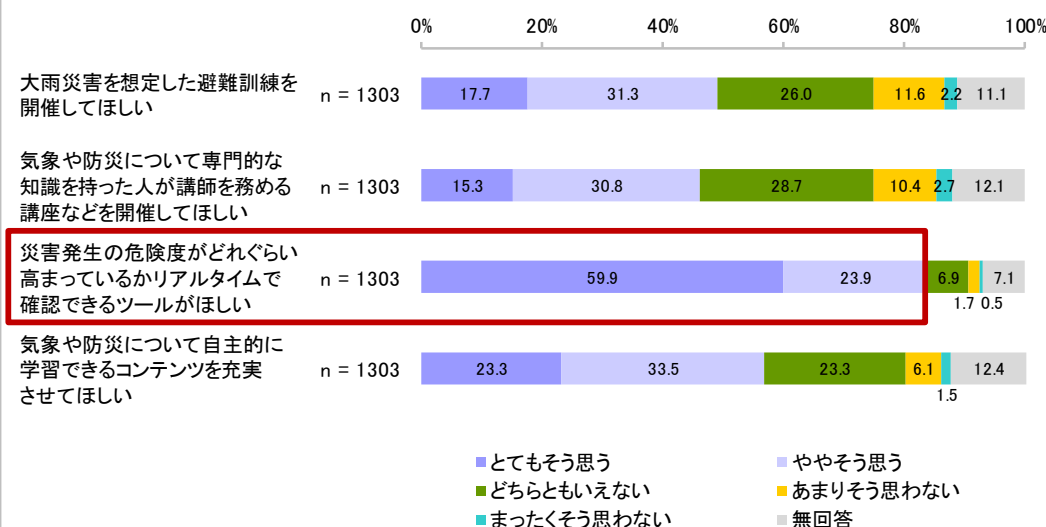
### (エ) 今後の大雨災害に備えたニーズと期待

- 住民が今後身につけたい知識としては、**地形の有する「危険性」や、時々刻々と変化する「危険度」を知ることへのニーズが高い**ことがうかがえる。
- 気象庁や自治体に期待する取組としては、**災害発生時の「危険度」をリアルタイムで確認できるツールへの期待が最も高かった。**

#### 大雨災害から命や財産を守るために 今後身につけたい知識



#### 今後の大雨災害に備え 気象庁や自治体に期待する取り組み



## 4-3. 調査結果の集約と課題の抽出

- 各種調査結果から、防災気象情報は自治体の防災対応の判断に不可欠な情報であること、気象台による支援は自治体から概ね好意的に評価されていることがわかった。  
すなわち、**これまで気象庁が講じてきた施策は、自治体の防災対応に寄与している**と評価できる。
- その上で、気象庁の施策の改善につながる調査結果を整理・集約し、共通する課題を抽出した。

### 集約した調査結果

JETTの受入れ経験のない市町村は、今後の受入れについて慎重な姿勢を示している。

直近の避難情報の発令経験により、避難情報に係る計画の記載状況に差が生じている。

市町村は、避難情報の発令対象区域の絞り込みに苦慮している。

自治体は、実災害の対応に資する、実践的な訓練を求めている。

平時から密接なやり取りがないと、災害時に円滑なJETTの派遣・受入れは実現しない。

自治体は、JETTに実地で解説・助言することを求めている。

市町村は、防災気象情報の収集・分析に充てるリソースを確保することに苦慮している。

自治体は、当初の予測とずれが生じた場合の逐次の解説を充実させることを求めている。

災害を経験した自治体は、不確実性が高くとも、早めの情報共有を求めている。

自治体は、限られた時間と情報の中で、職員に参集をかけるという判断に苦慮している。

市町村は、夜間の避難情報発令の判断に苦慮している。

避難情報を発令しても、住民が当事者意識をもって避難行動に移してくれていない。

住民は、事前の情報よりも、眼前の状況をきっかけに避難行動を判断している。

### 抽出した課題

(1) 気象台から提供する情報の意味や支援の有用性が十分に認知されていない

(2) 自治体の実情や地域の特性を平時からの備えに加味する余地がある

(3) 防災気象情報と自治体の実情に精通した人材を求めている

(4) 不確実性の高い段階での災害対応の判断に苦慮している

(5) 住民も避難行動やそれに関わる情報について理解を深める必要がある

## 5-1. 課題に対する改善の方向性

### 課題

#### (1) 気象台から提供する情報の意味や支援の有用性が十分に認知されていない

- 防災気象情報は多岐にわたり、自治体が網羅的に理解することは難しい。
- 経験したことがない支援については、その内容や有用性がわからないことに加え、自治体側も受け入れる準備が整っていない。

#### (2) 自治体の実情や地域の特性を平時からの備えに加味する余地がある

- 直近の災害対応経験をはじめ、自治体の規模、地理的特性など、自治体の防災対応の実情は千差万別である。
- 現状の防災対応力が異なると、必要な支援のあり方も異なってくる。

#### (3) 防災気象情報と自治体の実情に精通した人材を求めている

- 自治体、特に市町村は、災害発生直後、限られたリソースで膨大な業務を並行して処理することを強いられる。
- 実効性のある支援を行うには、単に気象の知識を有するだけでなく、それを基にした自治体内のオペレーションにも精通しておくことが求められる。

#### (4) 不確実性の高い段階での災害対応の判断に苦慮している

- 災害の恐れが高まった際、いかにリードタイムを確保できるかは、自治体にとって死活問題である。
- しかし、急激な状況の悪化を伴う災害においては、そもそもリードタイムが設けられないケースもある。

#### (5) 住民も避難行動やそれに関わる情報について理解を深める必要がある

- 適切な避難は、自治体による避難情報発令だけでなく、住民が危機感を高め行動に移さなければ、実現しない。

### 改善の方向性

#### (1) 防災気象情報の再構築と支援の認知拡大

#### (2) 自治体の実情に即したメリハリのある支援

#### (3) 自治体を伴走支援できる人材の確保

#### (4) 予測の不確実性を考慮した早期の情報提供

#### (5) 自治体と連携した住民への普及啓発

## 5-2. 改善方策の検討

### (1) 防災気象情報の再構築と支援の認知拡大

#### (ア) 改善の方向性

- “受け手”である自治体に、情報の意味が明瞭に伝わるよう、**シンプルでわかりやすい防災気象情報の再構築**に取り組んでいく。
- 最新の防災気象情報を自治体の防災対応に活用してもらえるよう、**今後も情報の理解促進を不断に継続**していく。
- 気象台から提供できる支援内容について、単に周知するだけでなく、**自治体の課題解決にどのように寄与するのか訴求**していく。

#### (イ) 改善方策 — 情報の再構築に向けた検討と周知の継続・強化

- 情報そのものの再構築については、**防災気象情報全体の体系整理や個々の情報の見直し、受け手側の立場に立った情報への改善などについて検討**を行う。
- 情報の理解促進、気象台による支援の認知拡大については、気象台長による首長への訪問、自治体の防災担当との意見交換など、**既存の機会を最大限に生かして周知を継続・強化**していくとともに、気象台による支援が**他の自治体で効果を発揮した事例を紹介すること**も有効であると考えられる。
- 特に、一定数の市町村から、受入れに対し慎重な姿勢が示されたJETT派遣については、その業務内容と併せ、費用負担等が発生しないことを明示的に説明した上で、**平時のうちに受入れの手順等を整理しておくことが有効**であると考えられる。

## (2) 自治体の実情に即したメリハリのある支援

### (ア) 改善の方向性

- 管内の自治体の実情についての理解を一層深める。
- その上で、気象台のリソースを考慮しつつ、各自治体にとって最適な支援のあり方を見出していく。

### (イ) 改善方策 — 市町村に対する重点支援の試行

- 平時に一定期間、特定の市町村に密着し、重点的に支援を行う取組を試行し、気象台職員が自治体の実情を勉強する機会を設ける。
- 重点的に支援を行う市町村の選定に当たっては、市町村の意向や課題認識を踏まえるとともに、県庁とも相談・調整する。
- 支援の内容は、対象市町村の課題認識に沿ったものとし、具体的には
  - 気象防災ワークショップのシナリオを対象市町村に特化したバージョンで試作する
  - 過去の災害事例を加味した避難情報の発令基準の見直しを支援するといった取組が考えられる。



## (3) 自治体を伴走支援できる人材の確保

### (ア) 改善の方向性

- 気象災害に関する知見に基づき、自治体の防災対応を臨機応変に支援できる人材を気象庁の内外に確保する。
- 災害時の支援の効果を最大化するには、平時から自治体に密着した支援をする。

### (イ) 改善方策 — JETTの積極的な派遣と気象防災アドバイザーの拡充

- 自治体を伴走支援できる人材としては、気象庁の内部ではJETT、外部では気象防災アドバイザーが考えられる。
- JETTについては、改善方策(1)を通じて受入れのスキームを整理し、改善方策(2)を通じて気象台職員の自治体への理解を深めておくことで、災害時の逼迫した状況下での円滑な派遣に資すると考えられる。
- JETTが防災気象情報の“発信側”として自治体の要望に沿った情報を逐次提供するのに対し気象防災アドバイザーが“受信側”として収集した情報を、当該自治体の実情に即した形で防災対応に落とし込むことにより、相乗効果が期待できる。
- JETTの要員の確保と、気象防災アドバイザーの全国的な拡充を引き続き進める。

## (4) 予測の不確実性を考慮した早期の情報提供

### (ア) 改善の方向性

- タイミングが早いほど不確実性は高まるという予測情報の特性を自治体にも理解していただいた上で、可能な限り早期に情報提供できるよう努める。
- 一方で、予測精度の限界により、予期せぬ急激な状況の悪化は起こり得るという前提を、気象台と自治体の間で共有し、備える。

### (イ) 改善方策 — 特徴的な災害事例の検証と水平展開

- 予測情報の特性や、急激な状況の悪化が発生する可能性について、自治体に理解していただくには、まずは説明する立場である気象台職員が、そういった災害事例について知見を深めておく必要がある。
- 一方で、災害は全ての地域で万遍なく発生するわけではないため、各地で発生した特徴的な災害や気象台の対応につき、得られた教訓を水平展開することが有効であると考えられる。
- 具体的には、防災気象情報の取扱いだけでなく、過去の災害事例を題材にして自治体に助言を行う方法を実践的に学習するカリキュラムを盛り込んだ、気象防災アドバイザー育成研修のプログラムを気象庁の部内研修に移植することにより、気象台職員が災害についての知見を深める機会を設ける。

## (5) 自治体と連携した住民への普及啓発

### (ア) 改善の方向性

- “受け手”である住民に、情報の意味が明瞭に伝わるよう、**シンプルでわかりやすい防災気象情報の再構築**に取り組んでいく。
- 住民に防災気象情報と避難情報をトリガーに危機感を高めてもらえるよう、**気象台と自治体で連携して、住民への普及啓発を強化**していく。

### (イ) 改善方策 — 従前の自治体説明の継続と強化

- 情報そのものの再構築については、**防災気象情報全体の体系整理や個々の情報の見直し、受け手側の立場に立った情報への改善などについて検討**を行う。（5－3（1）の再掲）
- 住民に対し避難に関する普及啓発を行うに当たり、**主に自治会の単位で結成されている自主防災組織の枠組みを用いて働きかける**。
- 一方で、市町村より更に細かいメッシュである自主防災組織に、気象台のリソースだけで働きかけるのは困難であるため、**自治体に気象防災アドバイザーを活用してもらうことにより、きめ細やかな普及啓発が可能になると考えられる**。
- 住民が今後身につけたい知識としては、地形の有する「危険性」や、時々刻々と変化する「危険度」を知ることへのニーズが高いことを踏まえ、ハザードマップを用いた地域の災害リスクの確認、「キキクル」を用いたリアルタイムの状況把握について取り扱う。

## 資料2-1

|                           | 令和5年度スケジュール(予定) |    |                     |              |            |    |                     |              |             |    |    |          |
|---------------------------|-----------------|----|---------------------|--------------|------------|----|---------------------|--------------|-------------|----|----|----------|
|                           | 4月              | 5月 | 6月                  | 7月           | 8月         | 9月 | 10月                 | 11月          | 12月         | 1月 | 2月 | 3月       |
| 第7次国土調査事業十箇年計画に基づく地籍整備の推進 |                 |    | 6月5日                | 7月27日        | 8月1日       |    |                     | 11月16日       | 11月下旬～12月   |    |    |          |
| 河川空間を活かした賑わい創出の推進         |                 |    | 【第55回政策評価会】<br>取組方針 | 【担当委員との意見交換】 | 評価書構成・内容検討 |    | 【第57回政策評価会】<br>中間報告 | 【担当委員との意見交換】 | 評価書案の委員意見照会 |    |    | 評価書決定・公表 |
| 地方部の鉄道の維持・活性化             |                 |    |                     |              |            |    |                     |              |             |    |    |          |
| 内航未来創造プランの進捗状況            |                 |    |                     |              |            |    |                     |              |             |    |    |          |
| 地域防災力強化を支援する<br>気象防災業務    |                 |    |                     |              |            |    |                     |              |             |    |    |          |
|                           |                 |    |                     |              |            |    |                     |              |             |    |    |          |

| 対象テーマ案                     | 担当局     |
|----------------------------|---------|
| 半島地域の活性化に資する施策の推進          | 国土政策局   |
| 自動車事故被害者支援・救済の周知促進         | 物流・自動車局 |
| 「みなとオアシス」を活用した<br>賑わい創出の推進 | 港湾局     |



○令和元年度に実施した政策レビューにより取りまとめた改善方策について、その後の担当局等の取組の実施状況を整理した。

## ＜令和元年度 政策レビューテーマ＞

| テーマ                          | 担当局等          |
|------------------------------|---------------|
| 国土形成計画（全国計画）の中間点検            | 国土政策局         |
| 既存住宅流通市場の活性化                 | 不動産・建設経済局、住宅局 |
| 港湾における大規模地震・津波対策             | 港湾局           |
| 地震津波災害時における水路に関する<br>情報提供の充実 | 海上保安庁         |

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

|                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |       |     |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----|----------------|
| テーマ名                                                                                  | 国土形成計画(全国計画)の中間点検                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 実施時期                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 令和元年度 | 担当課 | 国土政策局<br>総合計画課 |
| 対象政策                                                                                  | 国土形成計画法に基づき策定された国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |       |     |                |
| 政策の目的                                                                                 | 国土の自然条件を考慮して、経済、社会、文化等に関する施策の総合的見地から国土の利用、整備及び保全を推進するため、総合的な国土の形成に関する施策の指針となるべきものとして策定される計画であり、現在及び将来の国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の実現に寄与することを目指すとしている。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |       |     |                |
| 評価結果の概要                                                                               | <p>(1)計画の進捗状況<br/>本計画において国土の基本構想として位置づけている「対流促進型国土の形成」の進捗については、従来の住民票の移動を伴う人口移動の観点からは、都会から地方へのごく一部の移動の事例を除き、明確な対流は認められなかったものの、人口移動に関わる国民の意識の変化や、新しい働き方、住まい方や関係人口といった、人口移動では捉えきれない新たな動きが出現していることを定性的に確認した。これらの現象と本計画との関連は不明ではあるものの、以上から、人口移動の観点では東京圏への人口移動が引き続き進行しており、双方向の動きである全国的な対流は、データ上は必ずしも明確に現れていないが、一方で「対流促進型国土の形成」に資する新しい動きも出現しつつある。また「対流促進型国土の形成」を実現するための国土構造・地域構造である「コンパクト＋ネットワーク」について、コンパクトの観点としての DID 人口割合・DID 人口密度の動向、ネットワークの観点として広域的な交通ネットワーク整備による移動時間短縮の変化について検討したところ、いずれも一定の進捗を確認することができた、と言える。さらに、国土の基本構想を実現するための「具体的方向性」については、これらの方向性の各項目が進捗することにより現れる状態(アウトカム)を整理し、この達成状況を表すモニタリング指標を設定し、本計画の策定前後における指標の変化を確認したところ、指標は概ね上昇傾向にあり、概ね順調に進捗している状況にある、と言える。</p> <p>(2)認知・活用状況<br/>自治体向けアンケートの結果としては、自治体の施策により近い「コンパクト＋ネットワーク」の認知度は高かったものの、その他の本計画に係る認知は、いずれも低い水準であった。<br/>また、一般国民向けアンケートの結果としては、「対流」の実感として特に外国人に関するヒトの対流について実感している割合が比較的高い傾向にあった。一方「コンパクト」及び「ネットワーク」の実感については、いずれも低い水準であった。</p> <p>(3)計画策定時からの状況の変化<br/>本計画の前提条件としている国土に係る状況認識について、企画・モニタリング専門委員会における議論の結果、本計画については、状況の変化により、ただちに計画の見直しが必要であるとの意見・結論はなく、本計画の前提条件は、現在においても一定程度有効であることが確認できた。</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |       |     |                |
| レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定)<br>(「取りまとめ後の対応方針」等)                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況<br>(「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |       |     |                |
| 計画の内容や計画を支えるデータ等が幅広い層に利活用してもらえるよう、情報発信の見直しを行っていく。                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>国土形成計画に関する認知度の向上を図るため、国や地方自治体などの職員を対象とした研修の実施(令和5年度に1回)や、一般財団法人国土計画協会とのシンポジウムの共催(令和2年度以降3回)、各シンポジウムでの講演、業界関係誌への執筆などを定期的に行った。</p> <p>また、令和5年7月28日に閣議決定した第三次国土形成計画(全国計画)の検討段階においても、国土交通省HPだけではなく、X(旧Twitter)を活用して、国土審議会及び国土審議会計画部会の開催状況や会議資料・議事録の公開などを周知した。</p> <p>さらに、第三次国土形成計画(全国計画)の公表においては、人口減少等の直面する課題や暮らし方・働き方等の変化に関連するデータや関連施策の一覧をあわせて国交省HPに公表し、より幅広い層に届くように情報発信を行った。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |       |     |                |
| 現時点においては具体的に次期計画を検討する段階ではないが、「国土の長期展望専門委員会」における議論も含め、今後の国土形成計画のあり方について、引き続き検討してまいりたい。 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>「国土の長期展望専門委員会」においては、令和3年6月に最終とりまとめを行い、国土づくりの目標などが示されるとともに、今後の方向性として「速やかに新たな国土計画の検討を開始すべき」とされた。これを受けて、同年7月の第23 回国土審議会において、新たな国土形成計画等の調査審議を行うための計画部会を設置することが決定された。計画部会において、令和5年5月までにかけて計19回新たな国土計画の策定に向けた議論が行われ、令和5年7月28日に第三次国土形成計画(全国計画)を閣議決定した。</p> <p>第三次国土形成計画(全国計画)では、人口減少等による地方の危機など、直面する難局を乗り越えるため、目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、その実現に向けた国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図ることとしている。</p> <p>また、計画においては、国土計画のマネジメントサイクルを行うため、地理空間情報を最大限活用して、計画のモニタリングを実施することとしており、今後の国土審議会推進部会にて効率的かつ効果的な進行管理について議論する予定である。また、国土をめぐる社会経済は絶えず急激に変化することを踏まえ、不断に社会経済の実態を把握し、様々な変化の実態に応じて臨機応変な対応を図ることの必要性をうたい、計画の内容を硬直的に考えることなく、時代の変化に対応し適宜見直しを行うこととしている。なお、上記については、国土審議会における留意事項としても提言されている。</p> |       |     |                |

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

|                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |       |     |                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----|-----------------------------------------|
| テーマ名                                                                                                                                                                     | 既存住宅流通市場の活性化                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 実施時期                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 令和元年度 | 担当課 | 不動産・建設<br>経済局不動産<br>業課<br>住宅局住宅企<br>画官付 |
| 対象政策                                                                                                                                                                     | 国土交通行政分野における住宅市場及び不動産市場のさらなる発展に資する政策として、既存住宅流通市場の活性化に係る政策を評価対象とする。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |       |     |                                         |
| 政策の目的                                                                                                                                                                    | 我が国が本格的な人口減少・少子高齢化を迎えるなか、住宅ストックの有効活用、市場拡大による経済効果の発現、ライフステージに応じた住替えの円滑化による豊かな住生活の実現等の観点から、既存住宅流通市場の活性化は重要な政策課題である。既存住宅流通市場における情報の非対称性等による売手、買手の不安等の課題を解消し、既存住宅市場の活性化を図る。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |       |     |                                         |
| 評価結果の概要                                                                                                                                                                  | 【仲介の円滑化・適正化】<br>○ 建物評価方法の指針の策定<br>⇒指針に基づき「価格査定マニュアル」が改定され、宅建業者は合理的な査定が可能に。流通促進に一定の効果が見られたが、金融機関の評価に課題あり。<br>○ 全国版空き家・空き地バンクの構築<br>⇒空き家物件をワンストップで検索可能となり、一定の普及・利用が図られているものの、参加自治体数は微増状態。<br>○ 低廉物件の媒介報酬額の見直し<br>⇒特に地方部において活用頻度が高い。さらなる報酬額の見直しの声がある。<br>○ IT 重説に係る社会実験の実施<br>⇒本格運用を開始した賃貸取引の IT 重説はメリットが報告されている。社会実験実施中の売買取引の IT 重説については現時点で十分な実績が得られていない。<br>【既存住宅の売手及び買手への支援】<br>○ 宅地建物取引業法の改正によるインスペクション（既存住宅状況調査）業者のあっせん<br>⇒インスペクションの一定の利用は図られているが、認知度の低さ等が課題。<br>○ 消費者への不安払拭<br>⇒「安心R住宅」や住宅リフォーム事業者団体登録制度等を創設。制度の普及のために一層の周知等が必要。<br>【住宅ストックの「質」の向上】<br>○ 住宅の質の向上に寄与する建て替えやリフォームに対する支援<br>⇒長期優良住宅の認定や買取再販に対して、税制や補助による支援を実施。一定の実績がみられるも、制度のさらなる利用の促進が必要。 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |       |     |                                         |
| レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向（予定）<br>（「取りまとめ後の対応方針」等）                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況<br>（「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |       |     |                                         |
| ○ 既存住宅の評価等の一体的な仕組みに対する支援<br>⇒新たにリリースしたRC版の周知・普及活動に合わせて、引き続き、制度の周知・普及活動を行う必要がある。<br>⇒宅建業者や金融機関等が連携し、適切な維持管理が資産価値評価や金融機関の審査等に反映されるような仕組みを一体的に開発・普及等する取組に対して支援する。           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ・令和元年8月に「RC造戸建建物版」（鉄筋コンクリート造戸建住宅の価格査定マニュアル）をリリースし、新聞広告や不動産関係団体へのリーフレット配布、説明会等を実施した他、令和4年4月に地価公示等データを活用できるよう「住宅地版」（住宅地の価格査定マニュアル）を改訂した。<br><br>・令和2年度から令和4年度までに、住宅ストックの維持向上・評価・流通・金融等の一体的な仕組みを開発・普及等する取組について、住宅ストック維持・向上促進事業により39事業者に対して支援を行った。<br>（性能向上リフォーム及び適切な維持管理等が行われる住宅について、流通時に良質性を価値として評価する仕組みの開発・普及の支援等）。<br><br>・令和5年度より、地域の課題解決に資する住宅金融の市場を整備・拡大するため、地域の課題に精通した金融機関等による、住宅政策の推進に資する先進的な取組を新たに支援している（既存住宅及びリフォームに対するデータに基づいた担保評価手法の構築と、構築された評価手法を利用した融資等商品の開発の支援等）。                                                                                                                |       |     |                                         |
| ○ 空き家等のさらなる取引円滑化<br>⇒全国版バンクの物件入力負担軽減に向けた方策及び機能拡充案について検討し、参加自治体数及び公開件数の増加に伴うマッチング数の向上を図る。<br>⇒空き家等の流通促進のモデル的な取組を行う団体等への支援の取組事例から成功要因を分析・整理し、全国の自治体や空き家利活用事業団体等に対して横展開を図る。 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ・全国版空き家・空き地バンクについて、令和5年3月末時点で、参加956自治体、公開物件11,510件（令和元年度政策レビュー評価時の令和元年12月末時点（参加683自治体、公開物件数約11,000件）と比較して増加）、累積成約数は約13,600件となっている。<br><br>・入力の負担軽減に向けた方策については、令和4年度においては、自治体版と全国版のデータ連携モデル構築へ向けた検証を行い、課題を整理した。<br><br>・機能拡充については、令和2年度に動画ポータルページを、令和5年度に「離島」等の特集ページを開設。<br><br>・平成29～令和2年度に実施した空き家・空き地等の利活用に取り組む地方公共団体と宅地建物取引業者が連携した団体を募集・選定し、事例の分析や周知等を通じて、空き家・空き地等の流通促進を図ることを目的とする「地域の空き家等の流通・利活用等に関するモデル事業」の事例を全国版空き家・空き地バンクサイト内で紹介、横展開を図っている。<br>※モデル事業について、令和3年度以降は住宅局実施の「住宅市場を活用した空き家対策モデル事業」に集約し、こちらも全国版空き家・空き地バンクサイト内で掲載。<br><br>・令和4年度に「空き家・空き地バンク導入のポイント集」を策定・公表のうえ、オンライン説明会を開催した。 |       |     |                                         |
| ○ 取引の非対面化に向けて<br>⇒売買取引時における IT 重説の社会実験を継続して実施し、アンケート調査結果等を踏まえて、非対面化に向けた検証・検討を進める。<br>⇒重要事項説明に際して対面原則の見直しとともに、書面の電子化の可否等についても検討を進める必要がある。                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ・新型コロナウイルス感染症拡大による非対面・電子書面での取引ニーズの拡大も踏まえ、不動産取引のオンライン化の取り組みを推進している。<br><br>・IT重説（ITを活用して行う重要事項説明）について、賃貸取引は平成29年10月、売買取引は令和3年3月より本格運用を開始した。<br><br>・書面電子化については、重要事項説明書等の電磁的方法による提供を可能とするよう、宅地建物取引業法の関連規定を改正、令和4年5月18日に施行され、実施可能となった。<br><br>・宅地建物取引業者が書面電子化やIT重説を実施するにあたり、遵守すべき事項や留意すべき事項をまとめたマニュアルを策定の上、令和4年5月に公表した。                                                                                                                                                                                                                                                                         |       |     |                                         |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>○ インスペクション制度の普及促進の検討<br/>⇒現行制度の課題を分析し、認知度向上や理解を深めるための方策を検討する。<br/>⇒買主によるインスペクションの利用を促進するため、インスペクションの結果を活用し、既存住宅売買瑕疵保険に加入することで、住宅ローン減税の適用が出来ること等の周知を行う。<br/>⇒宅建業者が簡易に既存住宅状況調査技術者を検索できるサイトの構築によりマッチングを図る。</p>                                                                  | <p>・宅建業者及び消費者等を対象とした調査によりインスペクションの効果として売買前の住宅の状態の明確化や売買後のトラブル回避等が期待されている一方、制度の普及にはさらなる認知度向上が必要であることが明らかになったことを受け、都道府県によるインスペクション等の普及・啓発の優良事例の横展開を図るとともに、関係団体と連携してインスペクションの実施メリットを訴求するセミナー等を実施した。</p> <p>・インスペクションのさらなる普及に向け、既存住宅状況調査方法基準について、技術的・実務的観点から調査内容の合理化や調査手法の多様化を内容とする所要の改正を行った。</p> <p>・複数の検査法人に所属する検査技術者を一括して検索できるよう、既存住宅状況調査技術者検索サイトを構築し、令和3年度から運用を開始している。既存住宅状況調査技術者の登録講習団体を通じた技術者への周知により技術者の登録数増加を図るとともに、既存住宅売買瑕疵保険の現場検査やフラット35物件検査といった各種の調査・検査について依頼者等が理解しやすい解説等を令和3年度に追加するなど利便性向上のためのHP改修を行った。</p> <p>・令和4年度の不動産部会における改正宅地建物取引業法の今後の見直しを踏まえて、建物状況調査等の理解度向上のためのリーフレット作成等の取組みを予定している。</p> |
| <p>○ 消費者への不安払拭<br/>⇒「安心R住宅」の認知度を高めるために、様々な機会や各種媒体を通じた周知を行うとともに、事業者の業務の円滑化等に対する登録団体の取組に対して支援することを検討する。<br/>⇒住宅リフォーム事業者団体登録制度の認知度を高めるために、制度の内容等を紹介したリーフレットの配布等、様々な機会や各種媒体を通じた周知を行う。<br/>⇒住宅購入後の保証制度を求める消費者の声が多いことを宅建業者に集中的に啓発する等により、買主及び売主に瑕疵保険の存在を周知し、瑕疵保険付保への関心を高める取組を検討する。</p> | <p>・「安心R住宅」制度について、令和2年度から令和5年度の4年間にわたり、総合不動産情報サイト(不動産ジャパン)及び地方公共団体が作成する住宅ガイドブック等において制度概要や実施状況を紹介することで制度の認知度向上を図った。</p> <p>・既存住宅の取得・改修等への補助制度等により、「安心R住宅」の性能向上リフォーム等に対する支援を行うことで、「安心R住宅」制度の普及促進を図った。また、令和5年度に登録団体及び事業者における制度運用上の実務的な課題を踏まえ、調査報告様式の取扱いの合理化等の運用改善(ホームページに掲載する「安心R住宅」制度に関するQ&amp;Aの一部追加・修正)を行うこと等により登録団体及び事業者の取組を支援した。</p> <p>・住宅リフォーム事業者団体登録制度の認知度を高めるために、制度の内容等を紹介したリーフレットの配布等、様々な機会や各種媒体を通じた周知を行った。</p> <p>・瑕疵保険付保への関心を高める取組として、消費者向けに既存住宅状況調査や既存住宅売買瑕疵保険等の紹介動画を作成・公開等し、瑕疵保険の制度や意義についての普及啓発を行った。</p>                                                                                     |
| <p>○ 住宅ストックの「質」の向上<br/>⇒長期優良住宅(増改築)の認定の取得促進を図るため、引き続き税制や補助による支援を通じて、その取得促進を図る。<br/>⇒さらなる利用の促進に向けて、事業内容の充実のほか、様々な機会や各種媒体を通じた周知を行うとともに、省エネ性能に関する要件の見直しなどを図る。<br/>⇒エンドユーザーである買取再販住宅の買主への周知が必要であるため、今後は、買取再販住宅の販売者である宅建業者を通じて、買主への周知を行い、認知度向上を図る方針である。</p>                          | <p>・長期優良住宅(増改築)の認定の取得促進を図るため、長期優良住宅化リフォーム推進事業により所有者等への補助を実施している。税制面では、増改築による長期優良住宅の認定を受けた場合、長期優良住宅化リフォームを行った者に対し、所得税の控除及び固定資産税の減額措置を行っている。これらの支援を、パンフレットの作成・配布や施工業者等への説明会の実施を通じて、周知している。</p> <p>・長期優良住宅の普及の促進に関する法律を改正し、令和4年10月より建築行為を伴わない既存住宅認定制度を創設した。また、認定基準(新築)における省エネ性能に関する要件をZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)相当の水準とする見直しを行った。これらの制度についてのパンフレットや説明動画を作成し、ホームページへの公開を通じて、周知している。</p> <p>・買取再販住宅の取得に対する税制面での支援については、事業者に制度周知用のフライヤーを配布して買主に向けた周知を依頼したほか、事業者団体に対し会員企業への制度周知を目的とした講習会の実施を依頼することで認知度向上を図っている。</p>                                                                                                  |

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |       |     |               |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----|---------------|
| テーマ名                                                                          | 港湾における大規模地震・津波対策                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 実施時期                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 令和元年度 | 担当課 | 港湾局<br>海岸・防災課 |
| 対象政策                                                                          | 港湾における大規模地震・津波対策に係る政策                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |       |     |               |
| 政策の目的                                                                         | 南海トラフ地震や首都直下地震等が切迫する中、東日本大震災等や昨今頻発する災害を教訓として、港湾における大規模地震・津波対策を推進し、国民生活の安全・安心の確保及び我が国経済活動の維持を図る。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |       |     |               |
| 評価結果の概要                                                                       | <p>①政策全体を見たときに、体系的に施策が実施されているか。</p> <p>港湾における地震・津波対策については、「人命を守る」、「財産を守る」、「経済活動を機能不全に陥らせない」の3つの政策目標の実現に向けて、多様な実施主体による様々な施策を実施しており、それらをフェーズ別の観点及びハード・ソフト対策の観点で分類することで、地震対策の全体構造を確認した。</p> <p>全体としては、事前対策、初動対応、応急復旧のそれぞれのフェーズにおいて想定される被害に対応するための施策が体系的に実施されており、また、一般的に見ても、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策がなされており、一定の評価ができるものと認識できる。</p> <p>②現状実施されている個別の施策に関して、適切に進捗しているか。</p> <p>「港湾における大規模地震・津波対策のあり方」(平成24年6月13日交通政策審議会答申)に示された3つの方針に沿って実施された地震・津波対策の個別施策を評価した。第4次社会資本整備重点計画や国土強靱化基本計画等に位置づけられている令和2年度の目標値に対して現状値(平成30年度時点)が達していないものも一部あるものの、一般的に一定の進捗が確認できる。特に我が国の経済活動において極めて重要な位置づけにある国際戦略港湾において進捗率は高い。主な個別施策の評価結果の概要は以下の通り。</p> <p>方針1：港湾の津波からの防護</p> <p>主な個別施策：防護水準の確保</p> <p>○進捗が認められる事項</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・首都直下地震緊急対策地域では施設の計画高及び耐震化について概ね5割を確保。</li></ul> <p>○改善が必要な事項</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・津波リスクの高い南海トラフ地震防災対策推進地域で計画高の達成率が低く、耐震化率も低い。</li></ul> <p>⇒ 首都直下地震緊急対策地域に加え、南海トラフ地震防災対策推進地域等においても計画的に計画高の確保や耐震化を推進。条件によっては多重防護も検討。</p> <p>方針2：港湾の災害対応力の強化</p> <p>主な個別施策：耐震強化岸壁の整備</p> <p>○進捗が認められる事項</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・耐震強化岸壁は重要港湾以上の港湾を有する全ての都道府県において1港以上で確保。</li></ul> <p>○改善が必要な事項</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・供用されている耐震強化岸壁は港湾計画に位置づけられた施設数の半分程度(特に幹線貨物輸送対応の施設数は4割弱程度)。</li></ul> <p>⇒ 災害時の物流ネットワーク維持の観点から、計画的に整備率を高めるための工夫を検討する必要。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・近年、災害派遣等に使用される船舶が大型化しており、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁の延長不足が顕在化。また、初期に整備された耐震強化岸壁の老朽化の進行や島嶼部や災害時に船が唯一の交通手段となる半島において、耐震強化岸壁の空白地帯の存在。</li></ul> <p>⇒ 緊急物資輸送の耐震強化岸壁の延伸や老朽化対策等を推進。</p> <p>方針3：災害に強い海上輸送ネットワークの構築に向けた対策の推進</p> <p>主な個別施策：港湾の事業継続計画(港湾BCP)の策定</p> <p>○進捗が認められる事項</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・重要港湾以上の全ての港湾125港で、港湾BCPを策定済みであり、本年度末までに訓練を実施予定。</li></ul> <p>○改善が必要な事項</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・港湾を災害発生後のガレキ処理に活用した事例もあるが、関係者間の調整に時間を要した。</li></ul> <p>⇒ 災害対応拠点として活用する場合のルール等を事前に関係者と協議し、港湾BCPに規定。基幹的防災拠点の利活用を促進させるため、運用の改善が必要。<ul style="list-style-type: none"><li>・各地方ブロックにおいて、複数港で連携した港湾BCPを策定済みだが、巨大災害には対応困難。</li></ul><p>⇒ 訓練の実施等により陸側との連携も含め各地方ブロック間の更なる連携強化が必要。</p></p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |       |     |               |
| レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定)<br>(「取りまとめ後の対応方針」等)                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況<br>(「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |       |     |               |
| ●首都直下地震緊急対策地域に加え、南海トラフ地震防災対策推進地域等においても計画的に計画高の確保や耐震化を推進。条件によっては多重防護も検討。       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>・首都直下地震緊急対策地域および南海トラフ地震防災対策推進地域等において、計画的な海岸堤防等の計画高の確保及び耐震化を進めるとともに、条件によっては防波堤の粘り強い化等を併せて行うことによる多重防護を推進するため、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策やその他港湾整備事業及び港湾海岸事業の予算措置を講じた。</li><li>・これらの取組により、海岸堤防等の整備率が、令和7年度目標は64%であるところ、53%(令和2年度)から58%(令和4年度)に増加し、南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の耐震化率が、令和7年度目標は59%であるところ、57%(令和2年度)から65%(令和4年度)に増加している。</li><li>また、津波対策を緊急的に行う必要のある港湾(約50港)において、防波堤の整備や津波避難対策等のハード・ソフトを組み合わせた津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性が確保された割合が、令和7年度目標は50%であるところ、26%(令和2年度)から35%(令和4年度)に増加している。</li></ul> |       |     |               |
| ●災害時の物流ネットワーク維持の観点から、計画的に整備率を高めるための工夫を検討する必要。<br>●緊急物資輸送の耐震強化岸壁の延伸や老朽化対策等を推進。 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>・災害時においても海上物流機能が停止しないように、既存ストックを活用したふ頭再編事業等に合わせて耐震強化岸壁の整備を行っている。</li><li>※ふ頭再編事業：非効率な荷役形態の改善や船舶の大型化、貨物需要の増加等に対応するため、施設利用の再編に合わせて耐震強化岸壁等の整備を行う事業。</li><li>・また、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」の柱に基づく、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策により、耐震強化岸壁等の重点的かつ集中的な対策を講じている。</li><li>・これらの取組により、大規模地震時に確保すべき海上輸送ネットワーク(約400ネットワーク)のうち、発災時に使用可能なネットワークの割合が、令和7年度目標は47%であるところ、33%(令和2年度)から39%(令和4年度)に増加している。</li><li>・引き続き、国土強靱化基本計画に基づく、耐震強化岸壁等の整備進捗の管理とともに、船舶の大型化対応や施設の老朽化状況を踏まえ、効率的に政策を推進していく。</li></ul>                                                        |       |     |               |



- 災害対応拠点として活用する場合のルール等を事前に関係者と協議し、港湾BCPIに規定。
- 基幹的防災拠点の利活用を促進させるため、運用の改善が必要。
- 訓練の実施等により陸側との連携も含め各地方ブロック間の更なる連携強化が必要。

- ・港湾BCPの策定支援を目的とした「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」について、令和2年5月に、令和元年房総半島台風等に伴う高潮・高波・暴風による港湾への被害を踏まえた直前予防対応の概念等を追加した。また、令和3年3月には、南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝等による巨大地震の切迫性を踏まえ、津波来襲時に想定される船舶・船員・乗客への被害、漂流船舶が陸上施設に及ぼす被害の軽減等のため、沖合退避の迅速化などの対応を加える改訂を行った。これらの改訂を踏まえ、事業継続計画を策定済みの港湾において、港湾BCPの改訂を進めており、令和2年から4年の間で、重要港湾以上のうち90%の港湾が改訂を行っている。（令和7年度に100%と目標としている。）
- ・国土強靱化基本計画に基づき、「国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、港湾BCPに基づく関係機関と連携した訓練の実施割合」の指標を設定して進捗を管理し、PDCAサイクルにより施策の着実な推進を図っており、令和2年から4年の間で、重要港湾以上のうち87%の港湾が訓練を実施している。
- ・東京湾臨海部基幹的広域防災拠点及び堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点において、実働による被災状況調査、緊急確保航路啓開、緊急支援物資の海上輸送等の訓練を実施することにより、災害時の円滑な調整のための関係を構築している。
- ・東京湾等において、大規模災害発生時に複数港と連携した緊急物資輸送の体制構築を目的とした広域的な港湾BCPを策定している。また、広域港湾BCPに基づいた訓練として陸側の機関を含めた広域な代替輸送訓練を実施している。

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

| テーマ名                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 実施時期                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 令和元年度 | 担当課 | 海上保安庁<br>海洋情報部企<br>画課 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----|-----------------------|
| 対象政策                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 1. 緊急海上輸送ルートの早期確保及び迅速な海図整備に係る取組<br>（1）調査作業マニュアルの整備<br>（2）GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備<br>2. 地震津波災害時における船舶交通安全のための情報提供の充実<br>航行警報等のビジュアル（視覚化）情報を提供するシステムの構築                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |       |     |                       |
| 政策の目的                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 中央防災会議「南海トラフ地震防災対策基本計画」及び国土強靱化推進本部「国土強靱化アクションプラン」（2016～）を踏まえた地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実を図る。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |       |     |                       |
| 評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 1. 緊急海上輸送ルートの早期確保及び迅速な海図整備に係る取組<br>（1）調査作業マニュアルの整備<br>調査作業マニュアル等整備に係る施策は、時間短縮効果が非常に大きく、調査実施者からの評判も高く、緊急物資輸送に必要な港湾への暫定的な海上輸送ルートの確保に大きく貢献するものであり、諸外国からの評価も高い。<br>一方、調査作業マニュアルの測量業者等の調査実施者への普及については、鋭意進めている最中であり、今後とも地方で実施される航路啓開訓練等の機会を用いて、調査作業マニュアルに対する認知度向上・理解深化等に務める必要がある。<br>（2）GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備<br>海上保安庁で実施しているGPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備の施策は、海図刊行までの期間を最大1ヶ月短縮でき、調査作業量も低減できる。当該基礎情報整備も予定どおり進捗しており、緊急物資輸送に必要な港湾への本格的な海上輸送ルートの確保に大きく貢献するものであり、我が国の取組の重要性は国際機関にも認知されている。<br>一方、関係者への説明会の実施や利用指針の公表等、更なる普及に取り組む必要がある。<br>2. 地震津波災害時における船舶交通安全のための情報提供の充実<br>航行警報等のビジュアル（視覚）化は、航行警報をより確実に利用してもらうための施策であるが、利用者へのヒアリング調査の結果、利便性は高いものの認知度が低いとの結果であった。<br>航行警報の内容が全ての船舶に届き、かつその内容が確実に利用されることにより、海上交通の安全が確保され、緊急物資輸送船が緊急輸送ルートを安全に航行することができるように認知度を高めるために更なる普及に取り組む必要がある。 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |       |     |                       |
| レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向（予定）<br>（「取りまとめ後の対応方針」等）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況<br>（「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |       |     |                       |
| 1. 緊急輸送ルートの早期確保及び迅速な海図整備に係る取組<br>（1）調査作業マニュアルの整備<br>海上保安庁にて実施する調査作業マニュアルの整備を緊急輸送ルートの早期確保及び迅速な海図整備に係る取組に役立てていくためには、国土交通省港湾局、地方整備局、港湾管理者、民間測量会社等との協力体制構築、相互理解の促進が重要である。そのためには、航路啓開訓練をはじめとした様々な機会を捉え、これら関係者間の連携体制の構築を進める必要がある。<br>地震・津波災害発生後は、海水の透明度が低く、船舶航行の障害となる浮遊物が多い等、通常と異なる状況にあることから、今後も港湾管理者や調査事業者からの意見や情勢の変化、新技術の活用を盛り込み、調査作業マニュアルを随時更新し、港湾管理者や調査事業者がより使いやすいものにしていく必要がある。<br>調査技術や情報通信技術の発展に伴い、各国水路機関では無人調査船やドローンを用いた調査についてのテスト研究が進んでいる。<br>また、調査データの解析作業においても、技術革新が大きく進んでいる。<br>こういった新技術の動向を踏まえつつ、調査マニュアルの改善・追記等を実施していく。<br>これに加え、国際水路機関関連会合等の場において、当該取組が国際基準となるよう働き掛けていく。 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <u>（マニュアルの普及・浸透）</u><br>調査作業マニュアルを基に令和2年に各管区海上保安本部は、地方整備局、港湾管理者、民間測量会社等との航路啓開に関する申し合わせ等を締結し、当該申し合わせ等に基づく航路啓開訓練を各地で年1回程度実施し、連携協力体制の構築を図った。<br>災害に備える体制について確保するとともに、第四管区海上保安本部では連携を踏まえて暫定水深調査の報告様式を改訂するなど、マニュアルの記載内容を精査し改訂を行った。<br>地震・津波発災時以外であっても、洪水による港湾への土砂流入など自然災害に伴い緊急測量が必要とされる場合があることから、防災担当関係者に対し、地震・津波発災時以外の測量等に関する取り組みの周知を行った。<br><u>（新技術を踏まえたマニュアルの改善等）</u><br>近年の新技術の動向を踏まえて、より効率的な調査を実施できるよう測量関連企業等から情報収集を実施し、令和4年度にレーザースキャナーの精度検証を実施した。<br>当該検証結果をもとに水路測量の基準改正の検討作業を進め、これを踏まえて順次調査作業マニュアルの改善等を推進していく。<br><u>（国際会合等での働きかけ）</u><br>災害対応の国際標準化については、地域毎の災害特性についての情報収集や、国際的な理解の促進が不可欠であり、日米の海洋調査に関する技術専門者会合や国際水路機関の地域会合などの場において、情報収集を行うと共に我が国の取り組みを説明し理解を求めている。                                                                    |       |     |                       |
| （2）GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備<br>GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備を計画通り進めるとともに、国土交通省港湾局、地方整備局、港湾管理者、民間測量会社等への説明会の実施等、更なる普及に取り組む必要がある。<br>また、今後も新技術の活用や港湾管理者や調査事業者からの意見を踏まえ、利用指針を更新していくこととしている。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <u>（更なる普及）</u><br>GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備については、令和3年度までに、当初計画していた全国240箇所の主要港湾において整備を終え、令和4年度以降は、各箇所の維持管理を進めている。<br>また、国土交通省港湾局や民間測量会社等に対し説明会を実施し、災害発生時にGPS衛星を用いた測量によって被災港湾の基礎情報を整備する方法の更なる普及を図っている。<br>さらに、基礎情報を基準とした新たな測量手法を令和7年度に実用化するため、国土交通省港湾局や民間測量会社等からの意見等を踏まえ、利用指針の更新を進めている。<br><u>（利用者の拡大）</u><br>国際会議をはじめとした各種機会を活用し、各国水路機関や海事関係団体等に対し、ビジュアル航行警報について周知活動を実施することで更なる利用者の拡大を図っている。<br><u>（様々な情報提供手段の活用）</u><br>航行安全のための情報について、海洋状況表示システム（海しる）による情報提供を推進するとともに、スマートフォン向けのビジュアル情報ページの運用を充実させ、利用者への効果的な情報提供を行った。<br>台風や豪雨による災害及び地震・津波災害が発生し、大量の漂流物の流出が海上に及び、船舶交通に重大な危険を及ぼす蓋然性が高いと判断される場合にも、注意喚起を目的とした航行警報の積極的な情報提供を実施することで、船舶交通の安全のための情報提供の充実を図った。<br>また、国際的な取り決めにに基づき、令和5年3月よりイリジウム衛星を用いた情報提供を開始したことで、船舶側の情報収集手法の選択肢が増え、ユーザーの利便性が向上した。 |       |     |                       |
| 2. 地震津波災害時における船舶交通安全のための情報提供の充実<br>今後も積極的にビジュアル航行警報の周知活動を行っていく必要があり、その際、関係団体からの協力を得ながら、更なる利用者の拡大を図っていくこととする。<br>航行警報の情報を「海の安全情報」等、他の提供手段でも周知することについては、我が国の海洋状況把握（MDA）の能力強化に向けた取組の一環として、海上保安庁が運用する、海洋情報を集約・共有するための海洋状況表示システム（愛称「海しる」）において、航行警報の情報を提供しており、更なる効果的な提供を推進する。<br>また、航行警報により発信する情報を充実させるとの観点から、近年は、台風や豪雨による災害が頻繁に発生していることを踏まえ、大雨特別警報等が発表された場合等、漂流物等による船舶交通への安全に影響を及ぼす蓋然性が高い時には、航行警報により積極的に情報提供を行っているところである。<br>地震・津波災害が発生した場合においても、ユーザー目線による積極的な情報提供を心掛け、船舶交通の安全のための情報提供の充実に寄与していくこととする。                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |       |     |                       |