



一般社団法人 日本地下鉄協会

地下鉄短信 (第526号) 令和4年8月26日(金)発行

編集 (一社)日本地下鉄協会 責任者 川村 廣栄

電話 03-5577-5182(代) FAX 03-5577-5187



記事

○令和5年度国土交通省鉄道局関係予算概算要求の概要・・・別紙のとおり

○令和5年度国土交通省観光庁関係予算概算要求の概要(抜粋)・・・別紙のとおり

(注) 必要に応じ、社内へ転送、回覧などをお願いします。

配信先を変更又は追加を希望される場合は、新しい配信先の職名、氏名及びメールアドレスをお知らせ下さい。

本短信について、是非ご意見をお寄せ下さい。

連絡先: kawamura@jametro.or.jp

令和5年度

鉄 道 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

令和4年8月

国土交通省鉄道局

令和5年度鉄道局関係予算概算要求について

<鉄道局関係予算>

一般公共	1,245億円（対前年度比 1.20倍）
災害復旧	10億円（対前年度比 1.00倍）
非公共事業	29億円（対前年度比 1.27倍）
合計	1,284億円（対前年度比 1.19倍）

（関連事項）地域公共交通確保維持改善事業（総合政策局）	263億円の内数
ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業（観光庁）	31億円の内数
鉄道脱炭素施設等の整備促進（環境省）	22億円の内数

<主な施策>

●豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進（P.3）

- 整備新幹線の整備の推進 【804億円】
【整備新幹線の整備に追加的に要する経費について事項要求】
- 都市鉄道ネットワークの充実
【67億円、145億円の内数、4億円の内数】

●デジタル田園都市国家構想の実現に向けた持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークの再構築の推進（P.9）

- 鉄道事業者と地域の共創に対する支援（危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新） 【総合政策局予算とあわせて事項要求】
- 地域の鉄道の安全性・利便性向上の促進
【181億円の内数、4億円の内数、294億円の内数（総合政策局、観光庁予算）】
- 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進
【145億円の内数、24億円、181億円の内数、294億円の内数（総合政策局、観光庁予算）】

●防災・減災、国土強靱化への投資の加速化（P.17）

- 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進
【145億円の内数、20億円、181億円の内数】
- 鉄道の災害復旧の支援 【10億円】

●鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化（P.24）

- 鉄道資産を活用したGXの投資加速化
【4億円の内数、0.1億円、22億円の内数（環境省予算）】
- 貨物鉄道ネットワークの充実 【4億円の内数、4億円の内数】
- 鉄道のスマート化を促進するためのDXの促進 【1億円の内数】
- 鉄道の技術開発・普及促進 【1億円の内数、4億円の内数】

●鉄道システム・技術の海外展開（P.29） 【23億円の内数】

目 次

第一. 令和5年度鉄道局関係予算概算要求総括表	1
第二. 令和5年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要	
I. 豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進	
1. 整備新幹線の整備の推進	
(1) 整備新幹線の着実な整備	3
(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化等	
①設計施工法等調査等	4
②青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発	4
(3) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査	4
2. 都市鉄道ネットワークの充実	
(1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等	5
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実	
①なにわ筋線の整備	6
②東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）の延伸整備	7
③東京メトロ南北線（品川～白金高輪）の延伸整備	7
(3) 列車遅延対策の推進	7
(4) 東京圏における今後の都市鉄道等のあり方に関する調査	7
【東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について】	8
【空港アクセス鉄道の整備】	8
II. デジタル田園都市国家構想の実現に向けた持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークの再構築の推進	
1. 鉄道事業者と地域の共創に対する支援（危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新）	9
2. 地域の鉄道の安全性・利便性の向上の促進	
(1) 地域の鉄道の安全性の向上	11
(2) 地域の鉄道の利便性の向上	
①地域の鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）	12
②移動の利便性向上・利用環境の改善	12
(3) JR北海道、JR四国及びJR貨物の経営支援	13
3. 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進	
(1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進	14
(2) ホームドアの更なる整備促進	15
(3) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）	16
III. 防災・減災、国土強靱化への投資の加速化	
1. 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進	
(1) 耐震対策の推進	17
(2) 豪雨対策の推進	18
(3) 地下駅等の浸水対策の推進	18
【防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策】	19

(4) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策の推進	
① 鉄道施設の戦略的な維持管理・更新	20
② 青函トンネルの機能保全	21
(5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進	22
(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進	22
2. 鉄道の災害復旧の支援	
(1) 鉄道軌道整備法等による鉄道の災害復旧支援	23
(2) 災害発生時における復旧支援活動の強化	23
IV. 鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化	
1. 鉄道資産を活用したGXの投資加速化	
(1) 鉄道分野のCN加速化に関する調査	24
(2) 鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援	24
(3) 鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入に向けた調査	25
(4) 鉄道脱炭素施設等の整備促進	25
2. 貨物鉄道ネットワークの充実	
(1) 自然災害の発生時等に代行輸送の拠点となる駅機能強化への支援	26
(2) 我が国のカーボンニュートラル実現等への一層の貢献を促すための調査	26
3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進（デジタル技術を活用した省力化システムの調査）	27
4. 鉄道の技術開発・普及促進	
(1) 鉄道技術開発（一般鉄道）	28
(2) 鉄道技術開発・普及促進制度	28
V. 鉄道システム・技術の海外展開	
1. 鉄道システム・技術の海外展開	29

第一. 令和5年度鉄道局関係予算概算要求総括表

1. 鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表

区 分	事 業 費		
	令和5年度 要求・要望額 (A)	前年度 予算額 (B)	倍率 (A/B)
【公共事業関係費】			
[整備新幹線]			
1. 整備新幹線整備事業費補助	194,000	240,000	0.81
[都市・幹線鉄道]	130,306	69,584	1.87
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	7,971	29,958	0.27
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	57,463	17,752	3.24
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	1,336	510	2.62
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	6,419	6,300	1.02
6. 鉄道防災事業費補助	3,151	1,466	2.15
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	53,966	13,598	3.97
小 計	324,306	309,584	1.05
[災害復旧]			
8. 鉄道施設災害復旧事業費補助	3,896	3,896	1.00
小 計	3,896	3,896	1.00
【その他事項経費】			
1. 鉄道技術開発費補助金	245	205	1.20
・超電導技術高度化等	0	0.6	皆減
・一般鉄道	245	205	1.20
2. 技術研究開発委託費	-	-	-
3. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	1,718	1,432	1.20
・設計施工法等調査等	1,618	1,332	1.21
・青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発	100	100	1.00
4. 鉄道整備等基礎調査委託費等	-	-	-
5. 経済協力調査委託費	-	-	-
6. その他	20	-	-
小 計	1,984	1,637	1.21
合 計	330,186	315,117	1.05
〈 関連事項 〉			
地域公共交通確保維持改善事業			
ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業			
鉄道脱炭素施設等の整備促進			

2. 鉄道局関係財政投融资計画要求総括表

区 分	令和5年度 要求額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
【機関名】鉄道建設・運輸施設整備支援機構	16,590	215,290	0.08

(単位：百万円)

国 費					備 考
令和5年度 要求・要望額 (C)	うち 通常要求枠	うち 重要政策推進枠	前年度 予算額 (D)	倍率 (C/D)	
80,372	80,372	0	80,372	1.00	※1
44,141	13,093	31,048	23,822	1.85	
6,736	6,736	0	11,568	0.58	
14,480	1,513	12,967	4,473	3.24	
444	444	0	170	2.61	※2
2,354	2,354	0	2,100	1.12	
2,046	2,046	0	923	2.22	
18,081	0	18,081	4,588	3.94	
124,513	93,465	31,048	104,194	1.20	
974	974	0	974	1.00	
974	974	0	974	1.00	
123	0	123	102	1.20	
0	0	0	0.2	皆減	
123	0	123	102	1.20	
375	0	375	111	3.37	
1,718	1,618	100	1,432	1.20	
1,618	1,618	0	1,332	1.21	
100	0	100	100	1.00	
392	370	22	338	1.16	
255	0	255	255	1.00	
53	43	10	58	0.91	
2,915	2,031	885	2,297	1.27	
128,402	96,470	31,933	107,465	1.19	
26,324の内数	19,417の内数	6,907の内数	20,733の内数	-	※2
3,064の内数	3,064の内数	0	2,706の内数	-	
2,188の内数	2,188の内数	0	5,500の内数	-	

(※1) 整備新幹線の整備に追加的に要する経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(※2) 新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保に向けた支援や官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークへの再構築等に向けた支援については、公共交通のグリーン化の要請や、今後の感染状況及び経済情勢や輸送需要、政府全体の動向等も踏まえつつ、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。(総合政策局予算とあわせて事項要求)

(注) 「重要政策推進枠」は、「経済財政運営と改革の基本方針2022」及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」等を踏まえた重要な政策に関連する要望額である。

(注) 【その他事項経費】の小計は、旅費、庁費類の一般事務費等を含んでいない。

(注) 端数処理により、計は一致しない場合がある。

(注) 財政投融资計画要求は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鉄道整備に係る業務分である。

第二. 令和5年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要

I. 豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進

1. 整備新幹線の整備の推進

(1) 整備新幹線の着実な整備

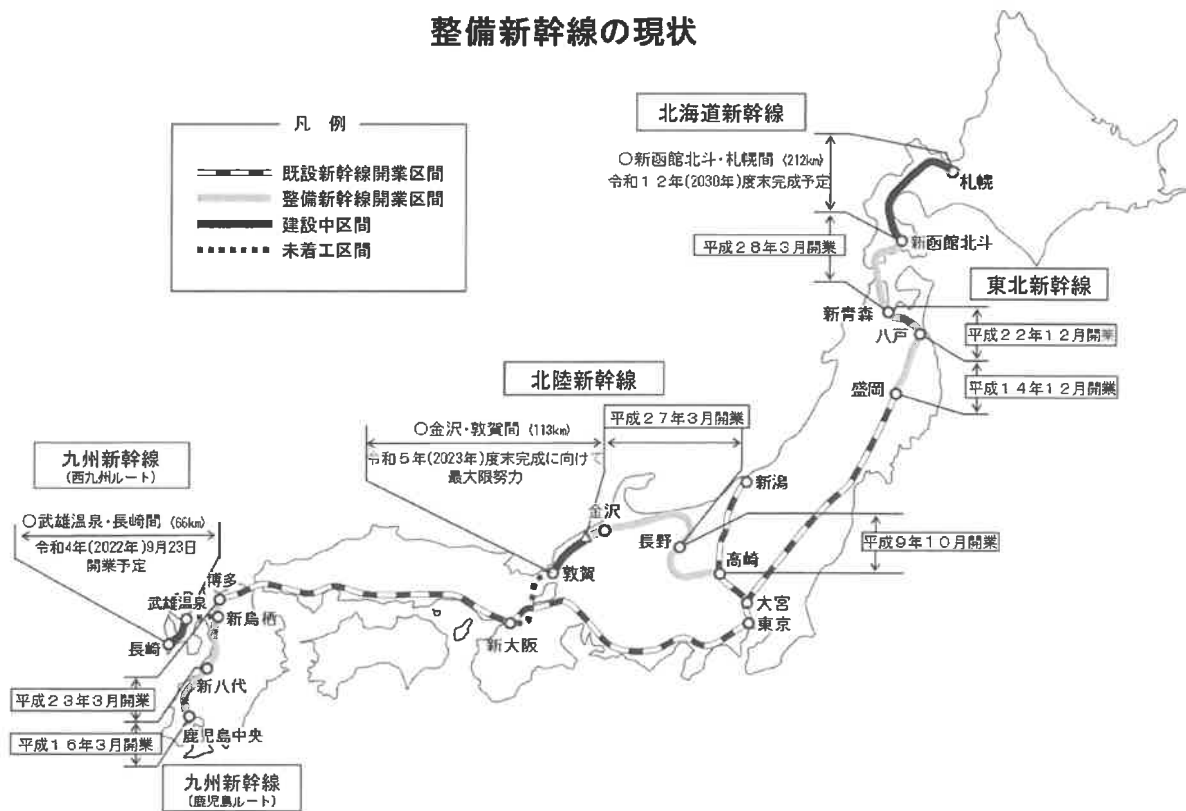
[事業費：194,000百万円、国費：80,372百万円]

(整備新幹線整備事業費補助)

[整備新幹線の整備に追加的に要する経費について事項要求]

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進める。

整備新幹線の現状



(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化等

①設計施工法等調査等

[事業費：1,618百万円、国費：1,618百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

整備新幹線に関する地質調査及び概略設計等の設計施工方法調査等、工事の円滑な実施又は整備方策の検討に必要な調査を行う。

②青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発

[事業費：100百万円、国費：100百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

新幹線列車と貨物列車とが共用走行する青函共用走行区間において、安全性を確保しつつ新幹線列車を高速走行させるため、時間帯区分方式の段階的拡大の可能性に係る調査・開発等を行う。

(3) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査

[国費：392百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

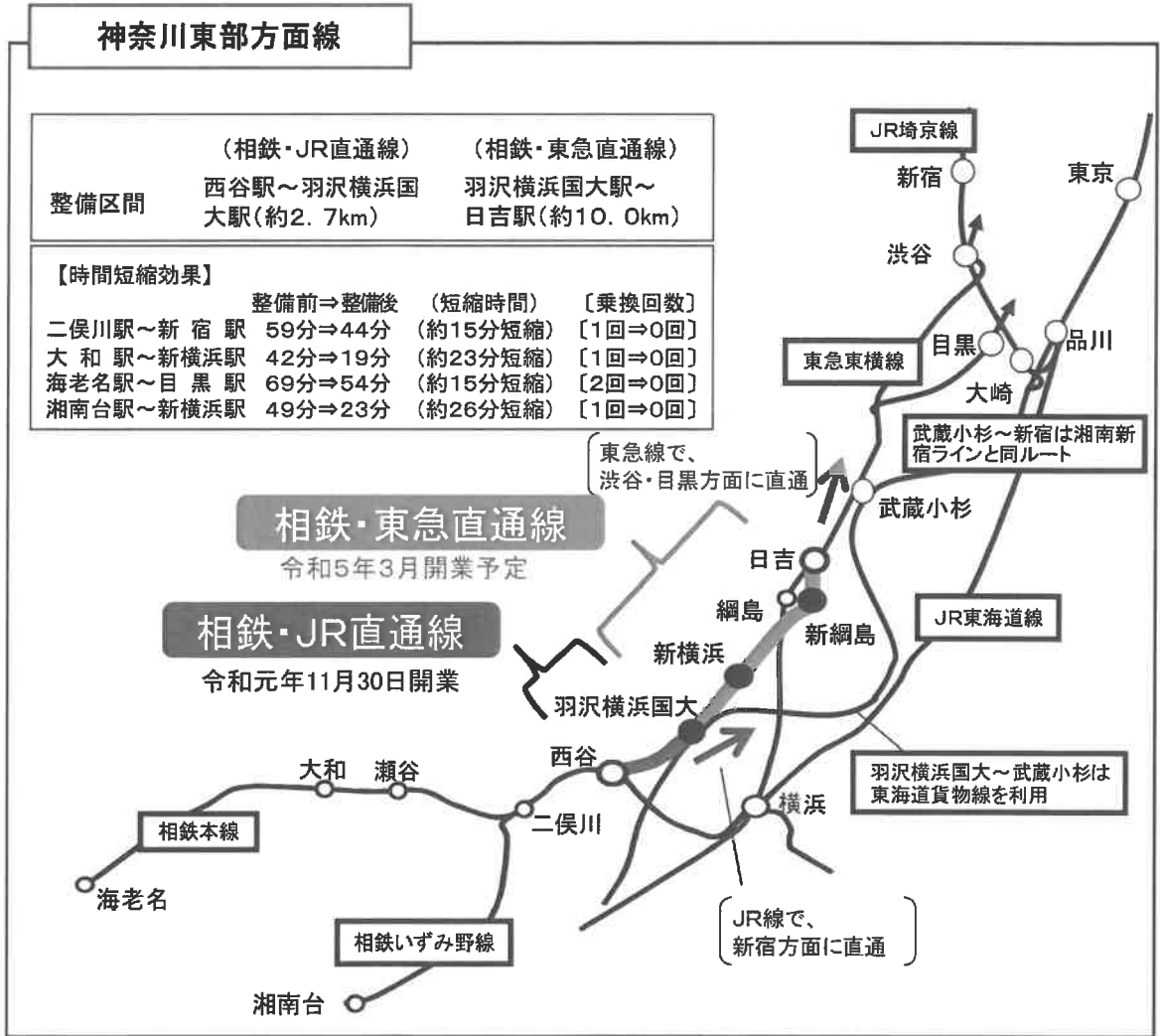
幹線鉄道等の鉄道は、地域間の移動時間を大幅に短縮し、駅その他周辺地域の開発を促進することにより、我が国の経済活動や国民生活の向上に極めて大きな効果をもたらしてきた。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方を検討するため、効果的・効率的な整備・運行手法等に係る具体的な調査を行う。

2. 都市鉄道ネットワークの充実

都市鉄道は、大都市における社会経済活動を根幹で支える主要なインフラであることから、路線間の連絡線の整備や相互直通化、地下鉄の整備等を推進し、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性向上を図ることにより、大都市の活性化や競争力の強化を進める。

(1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等
 [事業費：7,971百万円、国費：6,736百万円]
 (都市鉄道利便増進事業費補助(速達性向上事業))

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



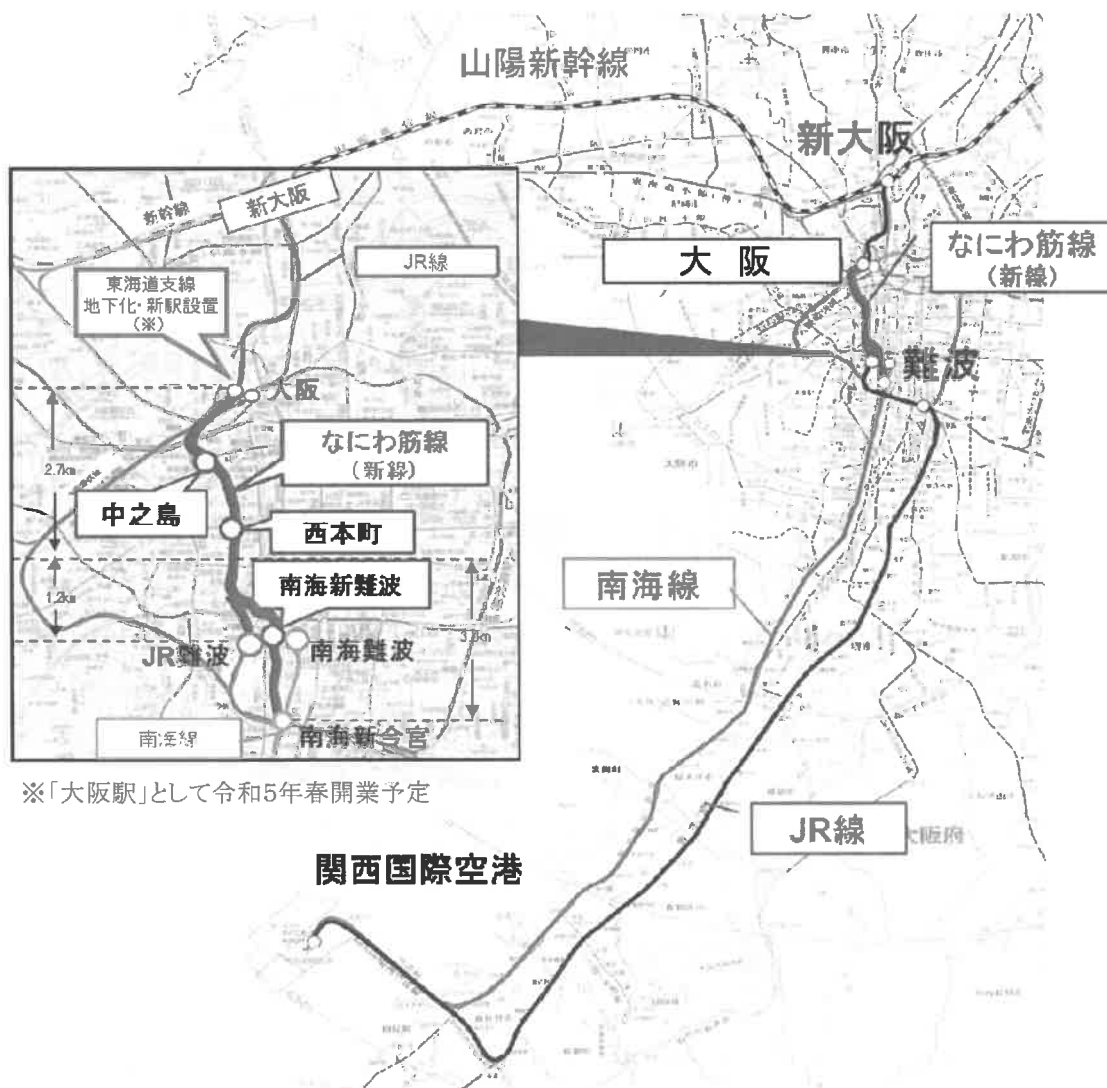
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：57,463 百万円の内数、国費：14,480 百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

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

① なにわ筋線の整備

大阪都心部を南北に縦貫する新線を整備し、既存の鉄道路線と接続させることにより、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス性の向上、大阪の南北都市軸の強化など、都市機能の一層の充実を図る。

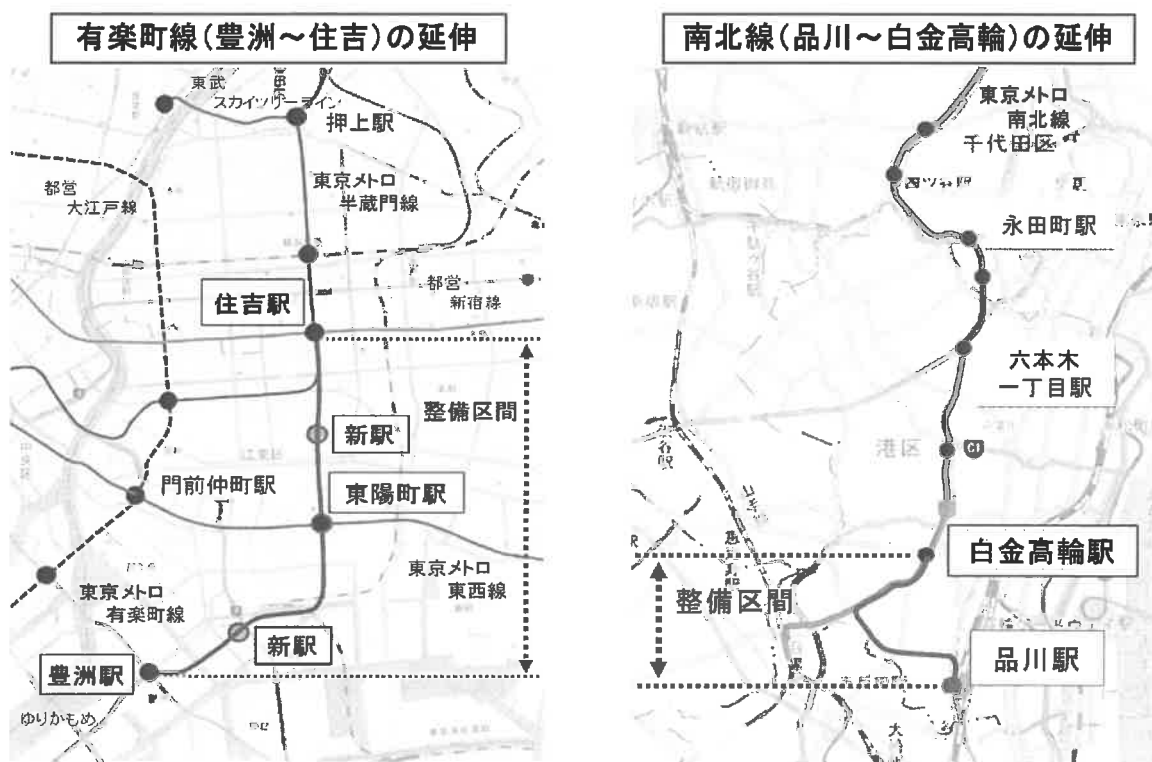


② 東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）の延伸整備

令和3年7月交通政策審議会答申第371号に基づき、国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部を結ぶ新線を整備することにより、臨海副都心と都区部東部等とのアクセス利便性の向上や東西線の混雑緩和など都市機能の一層の充実を図る。

③ 東京メトロ南北線（品川～白金高輪）の延伸整備

同答申に基づき、六本木等都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅を結ぶ新線を整備することにより、都市中心部の移動の円滑化や国際競争力強化の拠点である品川駅周辺地区と都心部とのアクセス利便性の向上など都市機能の一層の充実を図る。



(3) 列車遅延対策の推進

[事業費：57,463百万円の内数、国費：14,480百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

高密度ダイヤの運行や相互直通運転化に伴う慢性的な列車遅延の増加等に対処するため、ホーム拡幅、折返施設等の整備を推進する。

(4) 東京圏における今後の都市鉄道等のあり方に関する調査

[国費：392百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成28年4月20日)において示された、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向け、諸般の社会情勢を踏まえた調査及び検討を行う。また、今後の国際拠点空港等の需要増に対応するため、空港アクセス鉄道構想の事業性等について調査を行う。

○東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について

(令和3年7月交通政策審議会答申第371号) (抜粋)

1. 今後の地下鉄ネットワークのあり方について

- i) 東京8号線の延伸について ii) 都心部・品川地下鉄構想について
(略) 早期の事業化を図るべきである。

2. 東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割について

(略) 東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想については、(略) 東京メトロに対して事業主体としての役割を求めることが適切である。一方で、東京メトロは、これまでの累次の閣議決定や東京地下鉄株式会社法において完全民営化の方針が規定されていることを踏まえ、株式上場を目指した経営方針を堅持しており、(略) 新線整備に対して協力を求めるに当たっては、東京メトロの経営に悪影響を及ぼさないことが大前提となる。この点、(略) 社会的・経済的見地からの必要性により整備が行われるものであり、受益と負担の関係も踏まえ、十分な公的支援が必要である。

(略) 東京メトロが(略) 事業主体になることが完全民営化の方針に影響を与えないよう、事業主体となることと一体不可分のものとして東京メトロ株式の確実な売却が必要である。

3. 東京メトロの役割を踏まえた株式売却のあり方について

(略) 復興財源を確保し、将来世代に負担を先送りしないためにも、株式売却を早期に進めていく必要がある。(略) 株式の売却に当たっては、(略) 東京メトロの役割を踏まえて段階的に進めていくことが適切である。具体的には、東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想の整備期間中には両路線の整備を確実なものとする観点から、国と東京都が当面株式の1/2を保有することが適切である。その後の東京メトロ株式の売却について国と東京都は、これまでの閣議決定や法律において完全民営化の方針が規定されていることを堅持しつつ、その中で、首都の中核エリアを支える地下鉄の公共性や地下鉄ネットワーク整備の進展を踏まえながら対応することが求められる。

【空港アクセス鉄道の整備】

羽田空港の鉄道アクセスについては、JR東日本が羽田空港アクセス線の新線区間において、令和3年1月の鉄道事業許可を受け、工事着手に向けた関係者との調整を進めているとともに、京急電鉄が令和4年3月の鉄道施設の変更認可を受け、京急空港線引上線の工事に着手したところ。今後、両プロジェクトの特性を活かしながら、空港アクセス鉄道の利便性が全体として向上するよう取り組んでいく。また、新千歳空港の鉄道アクセスについても関係者が連携して必要な検討を行う。

<羽田空港アクセス線東山手ルート>



<効果>

東海道線を経由して羽田空港と多方面とのアクセス利便性が向上。

(参考) 東京駅～羽田空港

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

<京急空港線引上線>



<効果>

京急品川駅～羽田空港間の運行本数増発を通じて、アクセス利便性が向上。

京急品川駅～羽田空港の運行本数
現 6本/時 ⇒ 9本/時

※引上線は車両入換え等を行う専用線。

Ⅱ. デジタル田園都市国家構想の実現に向けた持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークの再構築の推進

1. 鉄道事業者と地域の共創に対する支援

(危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新)

〔新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保に向けた支援や官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークへの再構築等に向けた支援については、公共交通のグリーン化の要請や、今後の感染状況及び経済情勢や輸送需要、政府全体の動向等も踏まえつつ、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。(総合政策局予算とあわせて事項要求)〕

令和4年7月の「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」における提言を踏まえ、危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、協議会の開催、実証運行を通じた関係者の合意形成に向けた支援のほか、合意した再構築方策の実現に向けて、関係局予算を総動員して、頑張る地域に対する総合的な支援を行う。

※「経済財政運営と改革の基本方針2022」(令和4年6月7日閣議決定)(抜粋)

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

○ローカル鉄道をめぐる状況の変化

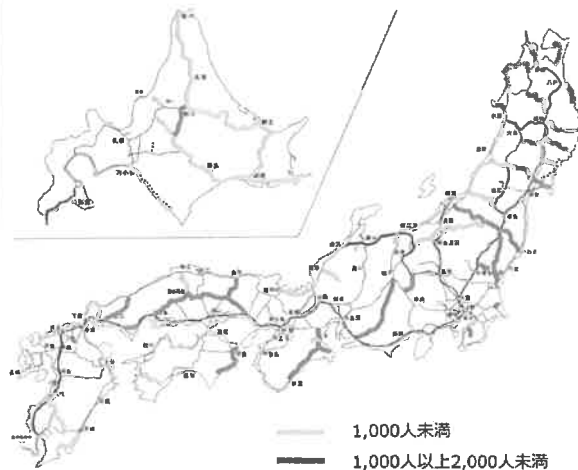
- 昭和62年(1987年)の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から35年が経過 ～

地方部の人口減少・ 少子高齢化の進行	乗用車保有台数の増加	高速自動車国道の整備進展	高速乗合バスの運行系統の拡大
	(約2,960万台(S62)⇒約6,192万台(R2))	(3,910km(S62)⇒9,050km(R2))	(249本(S60)⇒5,132本(H30))

- この間のJR各社による廃線は抑制的(18線、787km(参考:国鉄末期には83線、3,157km))
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

JR旅客6社における路線別の輸送密度
※令和元年度実績(会社別)

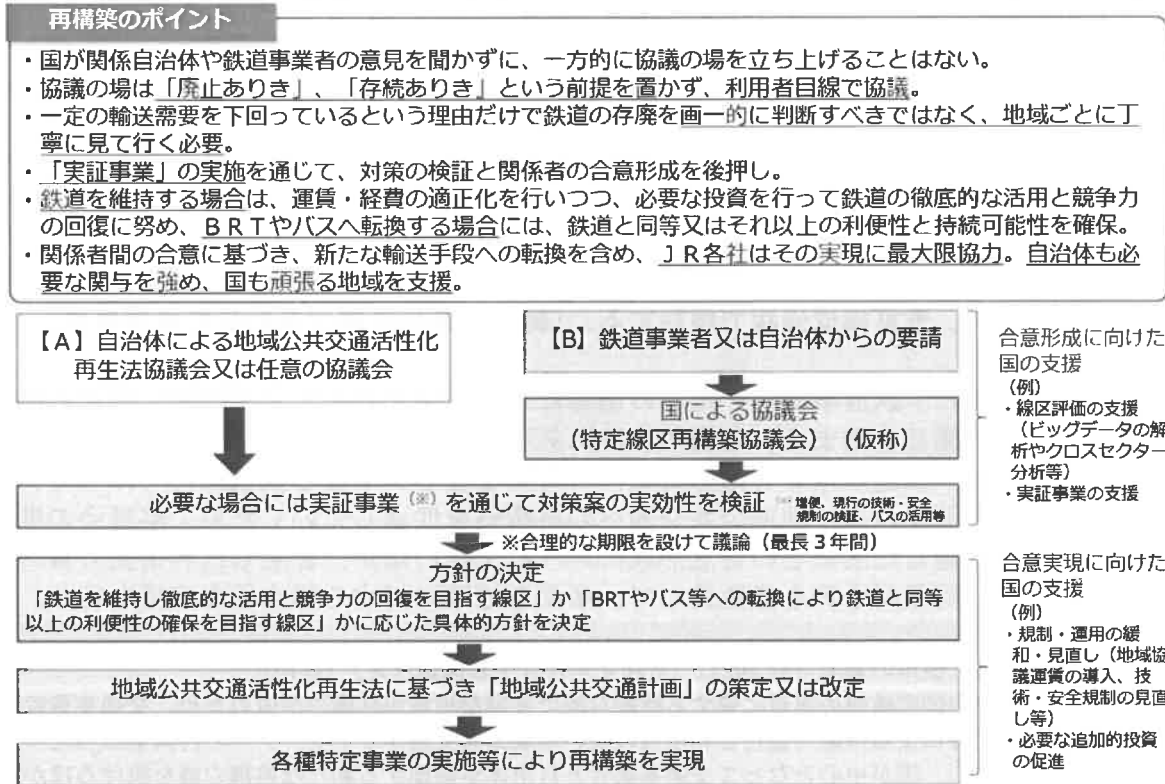


(注) 路線全体の輸送密度を示したものの、今後の協議については、線区(路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの)単位で判断

JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



○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



○より利便性と持続可能性の高い公共交通への再構築の事例

鉄道輸送の高度化を実現した事例

■ 上下分離 (JR東日本 (只見線))

■ MaaS (Mobility as a Service) ・スマート化

■ GX・DX対応車両等への転換

■ 外部資源を活用した駅の活性化

BRTやバスへの転換や連携を実現した事例

■ BRTへの転換 (JR東日本 (気仙沼線・大船渡線))

■ バスへの転換 (JR北海道 (日高線))

■ バスとの共同経営 (JR四国 (牟岐線)・徳島バス)

2. 地域の鉄道安全性・利便性の向上の促進

(1) 地域の鉄道の安全性の向上

[事業費:53,966百万円の内数、国費:18,081百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[総合政策局予算 26,324百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

通勤・通学・通院のための利用など地域にとって欠くことの出来ない公共交通機関である地域の鉄道等において、安全な鉄道輸送を確保するために行うレールやマクラギの更新、信号保安設備の整備など安全性の向上に資する設備の整備等に対して支援を行う。

支援対象例

線路設備 (コンクリートマクラギ化)

[改良前]

[改良後]

木製マクラギ



コンクリート製マクラギ

防護設備 (法面 (のりめん) 固定)

土砂法面



コンクリート法面

車両の更新等



(2) 地域の鉄道の利便性の向上

①地域の鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）

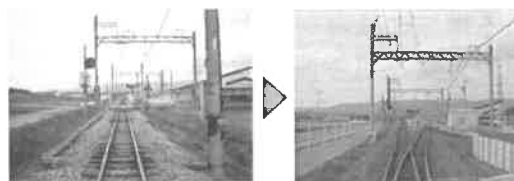
[事業費：1,336百万円の内数、国費：444百万円の内数]
(幹線鉄道等活性化事業費補助)

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、地域公共交通活性化・再生法の枠組みを活用して、地域の鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備（新駅の設置等）に対し支援を行う。

(支援対象例)



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

[観光庁予算：3,064百万円の内数]
(ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業)

訪日外国人旅行者等の利用者の移動に係る利便性向上や利用環境の改善を促進するため、インバウンド対応型鉄軌道車両の整備、低床式車両の導入を始めとするLRTシステムの整備及びICカードシステムの導入等に対して支援を行う。

(支援対象例)

【インバウンド対応型鉄軌道車両の整備】



車両設備の整備等



車内案内表示の多言語化



車体行先表示の多言語化

【LRTシステムの整備】



低床式車両（L R V）の導入



停留施設の整備

【ICカードの導入】



簡易型 IC 改札機

(3) J R北海道、J R四国及びJ R貨物の経営支援

【鉄道建設・運輸施設整備支援機構特例業務勘定】

令和2年度末に可決成立した改正日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等により、J R北海道、J R四国及びJ R貨物について、それぞれの経営自立に向けた取組みを進めるため、厳しい経営環境を踏まえつつ必要な支援を実施する。

<支援の概要>

(1) J R北海道、J R四国等に対する助成金の交付等の支援の期限について、令和12年度まで延長。

(2) J R北海道、J R四国等に対する具体的な支援パッケージは以下の通り。

①経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）

②各社の中期経営計画期間内における支援の実施（総額：2,465億円）

J R北海道（～令和5年度）：1,302億円

※上記とは別に地域と協力して行う「黄線区」への支援も実施

J R四国（～令和7年度）：1,025億円

J R貨物（～令和5年度）：138億円

③支援手法の拡充

新たな支援として、青函トンネル・本四連絡橋更新費用支援、出資、利子補給、DES、不要土地引取りを実施

(3) 令和3年度の主な支援実績は以下の通り。

J R北海道：出資 300億円、DES 230億円、助成金 160億円、
鉄道運輸機構への貸付（経営安定基金運用益下支え）
2,970億円に対する利払（年利5%）

J R四国：出資 560億円、DES 69億円、
鉄道運輸機構への貸付（経営安定基金運用益下支え）
450億円に対する利払（年利5%）

※DESとは、債務（Debt）を株式（Equity）と交換（Swap）すること

J R貨物：無利子貸付 12億円

3. 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進

(1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

[事業費：57,463百万円の内数、国費：14,480百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：6,419百万円の内数、国費：2,354百万円の内数]
(鉄道駅総合改善事業費補助)

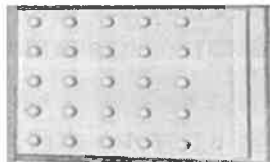
地域住民の日常生活や観光の拠点となっている鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差解消、内方線付き点状ブロックの設置による転落防止、バリアフリートイレの設置等を推進し、ユニバーサル社会の実現や快適な旅行環境の整備を図る。

また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充したところであり、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る(鉄道駅総合改善事業費補助)。

主な整備内容



エレベーター



内方線付き点状ブロック



バリアフリートイレ

○段差解消等に関する令和7年度までの整備目標等

(バリアフリー法に基づく基本方針)

- 1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と2,000人以上3,000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を令和7年度までに原則として全てバリアフリー化。その他、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえて可能な限りバリアフリー化。

(注) 交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)においても、上記「基本方針」の整備目標が位置付けられている。

(参考：駅における段差解消の進捗状況(令和2年度末))

・3,000人以上/日の鉄軌道駅：95.0%

(交通政策基本計画)

- 鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。

※交通政策基本計画の方向性を踏まえ、令和3年12月28日に鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担を頂く制度を創設。

※上記のほか、地域公共交通確保維持改善事業[総合政策局予算：26,324百万円の内数]においても引き続き支援。

※また、訪日外国人旅行者のストレスフリーで快適な旅行環境の整備に資するものについては、ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業[観光庁予算：3,064百万円の内数]により、引き続き支援。

(2) ホームドアの更なる整備促進

[事業費：57,463百万円の内数、国費：14,480百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：6,419百万円の内数、国費：2,354百万円の内数]

(鉄道駅総合改善事業費補助)

[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

ホームにおける転落・接触等は、視覚障害者のみならず一般利用者においても多く発生している。転落・接触等の防止効果の高いホームドアについて、一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設として、更なる整備を促進する。

また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充したところであり、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る(鉄道駅総合改善事業費補助及び鉄道施設総合安全対策事業費補助)。

○ホームドアに関する令和7年度までの整備目標等

(バリアフリー法に基づく基本方針)

- ・転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、令和7年度までに鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備。

(注) 交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)においても、上記「基本方針」の整備目標が位置付けられている。

(参考：ホームドアの整備状況(令和2年度末))

- ・鉄軌道駅全体の総番線数：19,922番線、総駅数：9,411駅
(うち10万人/日以上駅 総番線数：851番線、総駅数：154駅)
- ・鉄軌道駅全体の整備済番線数：2,192番線、整備済駅数：943駅
(うち10万人/日以上駅整備済番線数：334番線、整備済駅数：103駅)

(交通政策基本計画)

- ・鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。



ホームドア

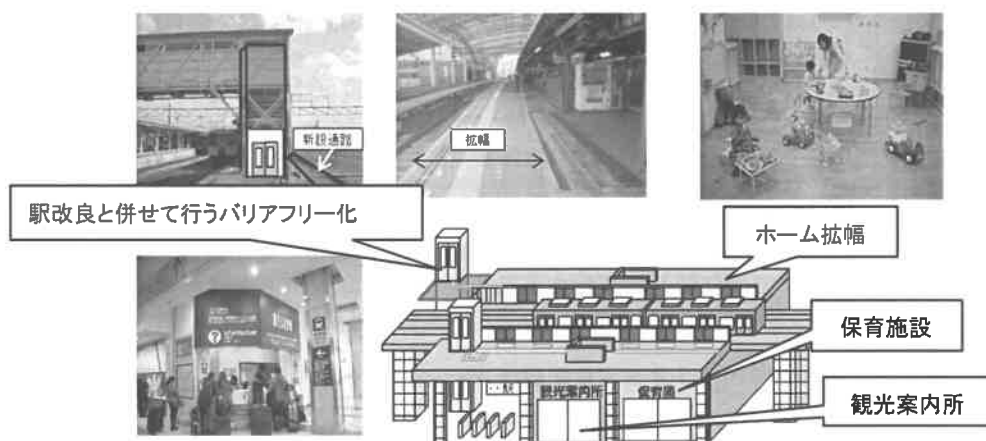
(3) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）

[事業費：6,419百万円の内数、国費：2,354百万円の内数]
 (鉄道駅総合改善事業費補助)

駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るため、駅改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の整備について支援する。

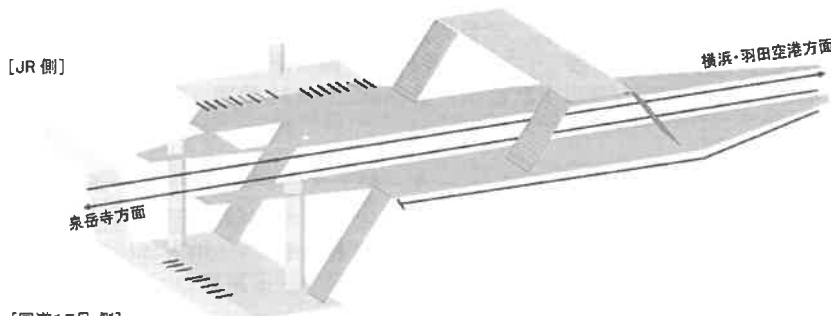
また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充したところであり、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る。

次世代ステーション創造事業イメージ

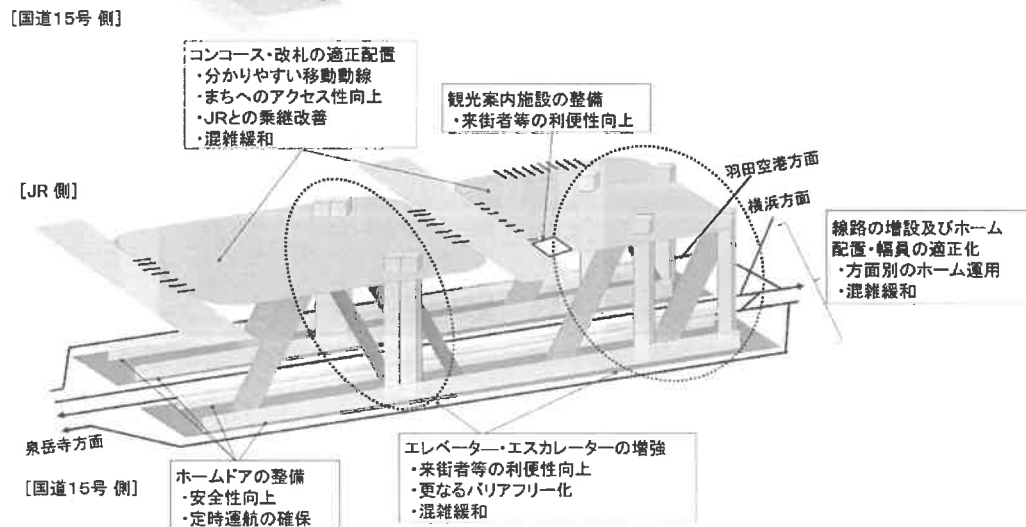


【事業例】京浜急行電鉄 品川駅

整備前



整備後



Ⅲ. 防災・減災、国土強靱化への投資の加速化

1. 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進

(1) 耐震対策の推進

[事業費：57,463百万円の内数、国費：14,480百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時における鉄道利用者の安全確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進するとともに、地下鉄のトンネル等の耐震対策を引き続き推進する。

高架橋の耐震対策の例



鋼板巻きによる高架橋の耐震対策

橋梁の耐震対策の例



落橋防止工による橋梁の耐震対策

また、令和4年3月16日に発生した福島県沖を震源とする地震による東北新幹線の脱線及び施設被害を踏まえて設置した「新幹線の地震対策に関する検証委員会」において検証を行っているところであり、それを踏まえ、新幹線等の耐震対策を加速化する。



令和4年3月の地震による
新幹線の施設(ラーメン橋台)被害



鋼板巻きによるラーメン橋台の耐震対策

※「経済財政運営と改革の基本方針2022」(令和4年6月7日閣議決定)(抜粋)

東北新幹線の脱線事故の検証を踏まえた新幹線等の防災・減災の推進に関する費用負担の在り方等の検討を進める。

(2) 豪雨対策の推進

[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]
 (鉄道施設総合安全対策事業費補助)

激甚化・頻発化する豪雨災害から鉄道施設を防護し、鉄道の安全・安定輸送を確保するため、河川に架かる鉄道橋梁の流失・傾斜対策や、鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進する。

鉄道橋梁の流失・傾斜対策の例



橋脚の補強

土砂流入防止対策の例



斜面の補強

(3) 地下駅等の浸水対策の推進

[事業費：57,463百万円の内数、国費：14,480百万円の内数]
 (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]
 (鉄道施設総合安全対策事業費補助)

三大都市圏をはじめとする大都市圏では、地下駅等の地下空間が数多く存在し、河川の氾濫や津波等が発生した場合、深刻な浸水被害が懸念される。

地下駅等の地下空間は、地上に比べ浸水のスピードが速く、一旦浸水が始まれば、利用客の避難が困難となり、鉄道の運行にも大きな影響が発生することが想定される。

このため、各地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等について、駅の出入口やトンネルの坑口等における浸水対策を推進し、防災・減災機能の強化を図る。

地下駅の浸水被害の例



京都市交通局(御陵駅)
 平成25年9月台風による浸水
 (4日間運休、約45万人に影響)



小田急電鉄(下北沢駅)
 平成25年10月台風による浸水
 (3時間運休、約41万人に影響)



主な対策

地下駅出入口		トンネル坑口・トンネル内	
止水板	防水扉	防水扉(坑口)	防水扉(トンネル内)

【防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策】

平成30年度より実施している「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に引き続き、取組の更なる加速化・深化を図るため、激甚化する風水害や巨大地震等への対策、予防保全に向けた老朽化対策の加速等を柱とする「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が令和2年12月にとりまとめられた。

鉄道分野においては、以下の5項目の対策について、令和3年度から令和7年度までの間に集中的に実施する。

① 鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策

例：洗掘防止工



橋脚の補強

② 鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策

例：法面防護工



コンクリート柵による斜面の補強

③ 地下駅・電源設備等の浸水対策

例：地下駅出入口における浸水対策



止水板・防水扉の整備

④ 地震による落橋・桁ずれ、高架橋等の倒壊・損傷対策

例：耐震補強



鋼板巻きによる高架橋の耐震対策

⑤ 予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策

例：橋梁の防食塗装



橋梁の長寿命化に資する改良

(4) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策の推進

① 鉄道施設の戦略的な維持管理・更新

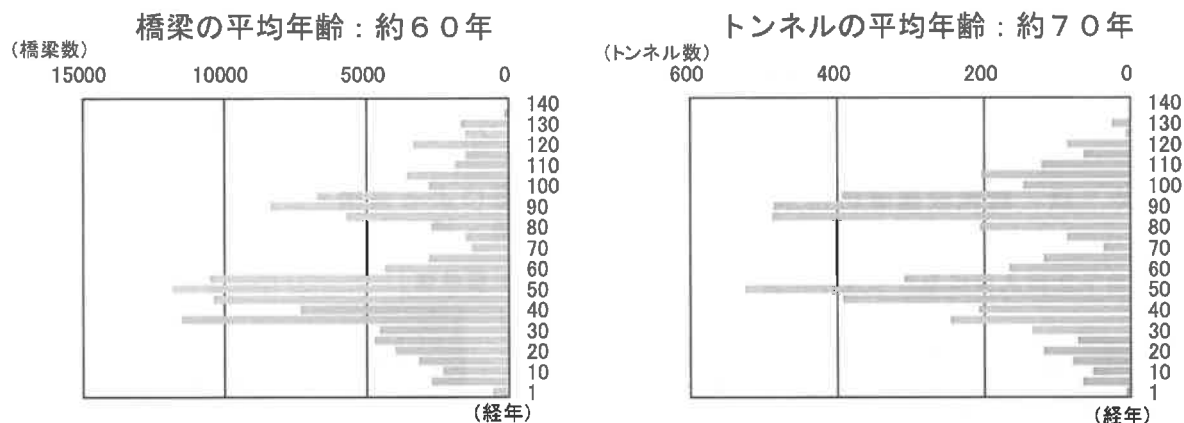
[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

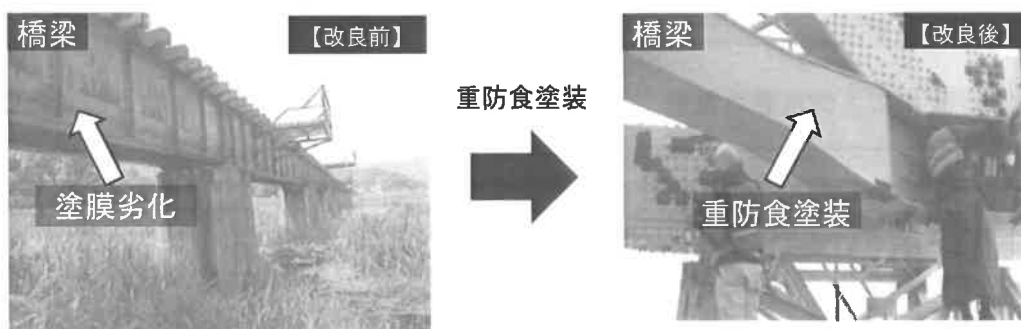
鉄道の橋梁やトンネル等については、老朽化が進んでおり、これらの鉄道施設を適切に維持管理することが課題となっている。このため、地域の人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の改良を支援する。

鉄道施設のストックピラミッド

橋梁、トンネルの平均年齢は60年以上



橋梁の長寿命化に資する改良事例



② 青函トンネルの機能保全

[事業費：3,151百万円の内数、国費：2,046百万円の内数]
(鉄道防災事業費補助)

青函トンネルは、延長約 54 k m の我が国最長の海底トンネルであり、北海道と本州を結ぶ唯一の陸路である。昭和 63 年の開通から 30 年以上が経過しており、湿度が高く、塩水が浸入する海底下という過酷な環境にあるため、青函トンネル特有の設備である火災検知装置や大型排水設備等の著しい劣化に加え、トンネル（先進導坑・作業坑）の変状が発生している。

これらの設備の改修・更新等を計画的に実施することにより、青函トンネルの機能を適切に保全し、北海道と本州間の円滑かつ安定した人流・物流を確保する。

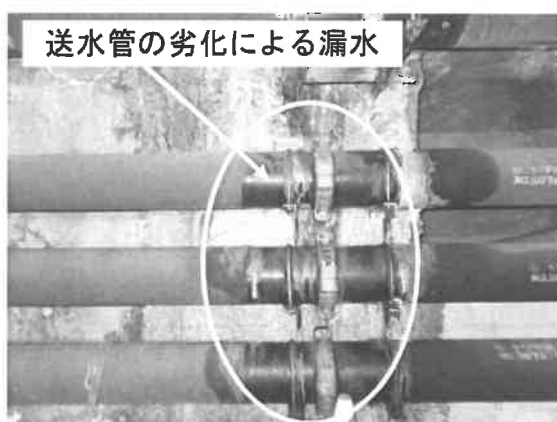
トンネル（先進導坑）の変状



排水設備の劣化



消火施設への送水管の劣化



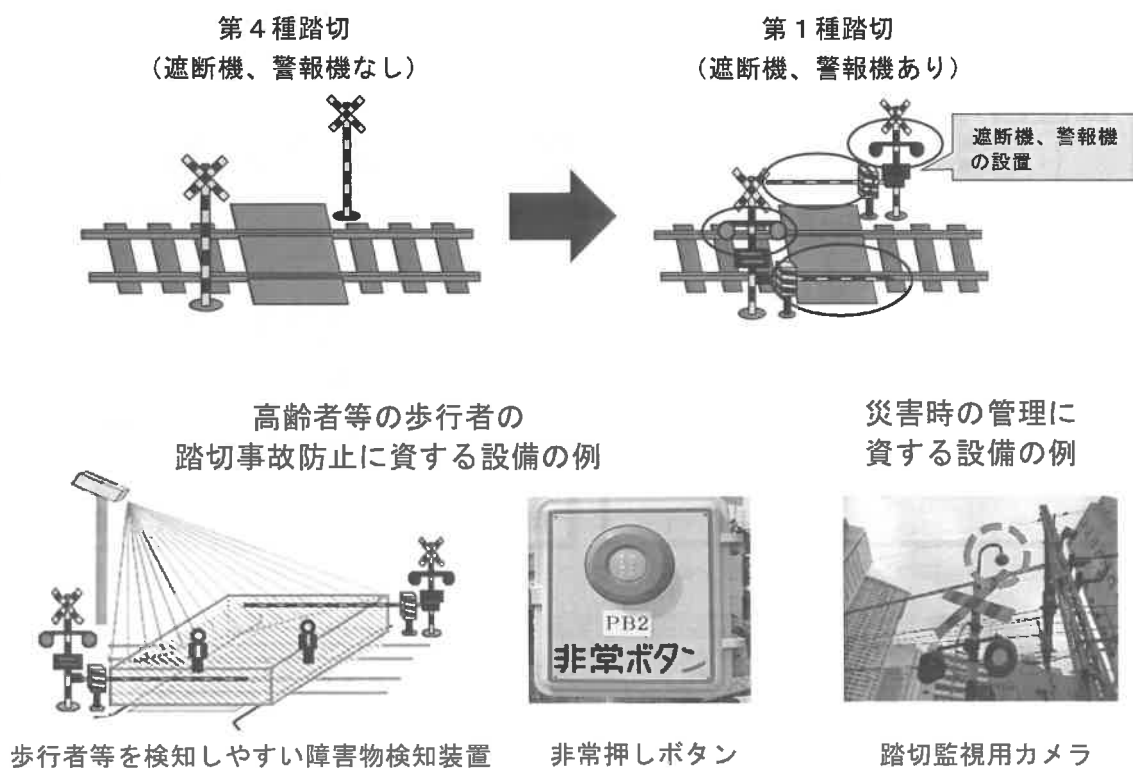
(5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進

[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法に基づき、遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備（第4種踏切の第1種化等）を推進する。

また、高齢者等の歩行者の踏切道事故を防止するための障害物検知装置や非常押しボタン等に加え、災害時に踏切道の状況を確認できるようにするための踏切監視用カメラ等の整備を推進する。

踏切保安設備の整備（イメージ）



(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進

[事業費：3,151百万円の内数、国費：2,046百万円の内数]
(鉄道防災事業費補助)

旅客会社等が行う海岸等保全や落石・なだれ等対策に係る施設整備のうち、鉄道施設だけではなく、家屋、道路、耕地等の保全・保護にも資する事業を推進する。

2. 鉄道の災害復旧の支援

(1) 鉄道軌道整備法等による鉄道の災害復旧支援

[事業費：3,896百万円、国費：974百万円]
(鉄道施設災害復旧事業費補助)

鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助により、地震や豪雨などの災害で被災した鉄道の早期復旧を支援する。

災害復旧の例



JR東日本 只見線

また、特に大規模な災害で甚大な被害を受けた鉄道については、特別な支援制度（事業構造の変更等の要件を満たすことを前提として補助率を嵩上げ）により、復旧を強力に支援する。

災害復旧の例



南阿蘇鉄道

(2) 災害発生時における復旧支援活動の強化

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が有する技術力等を活用し、地方運輸局と連携して、災害により被災した鉄道施設の災害復旧支援活動を強化する。

IV. 鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化

1. 鉄道資産を活用したGXの投資加速化

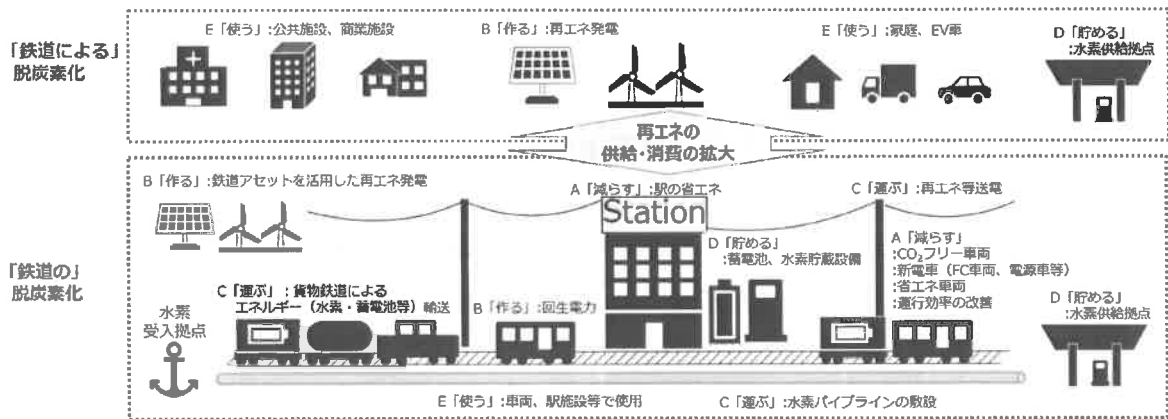
2050年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道分野においてもカーボンニュートラルに関する取組を加速化させる必要がある。令和4年8月の「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」における中間とりまとめを踏まえ、鉄道資産を活用した再生可能エネルギーの生産（太陽光パネルの設置等）等の取組について、CO2削減効果や事業性等を明らかにする調査を行うとともに、鉄道事業者等が行う鉄道脱炭素に向けた取組を支援する。

(1) 鉄道分野のCN加速化に関する調査

[国費：392百万円の内数]
 (鉄道整備等基礎調査委託費等)

「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」における中間とりまとめを踏まえ、鉄道資産を活用した再エネ導入や沿線地域と連携したグリーン電力の地産地消、鉄道車両の脱炭素化等、鉄道脱炭素に資する取組に係るモデルケースについて、調査・検討を行う。

鉄道脱炭素に向けた取組の概要



(2) 鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援

[事業費：20百万円、国費：10百万円]

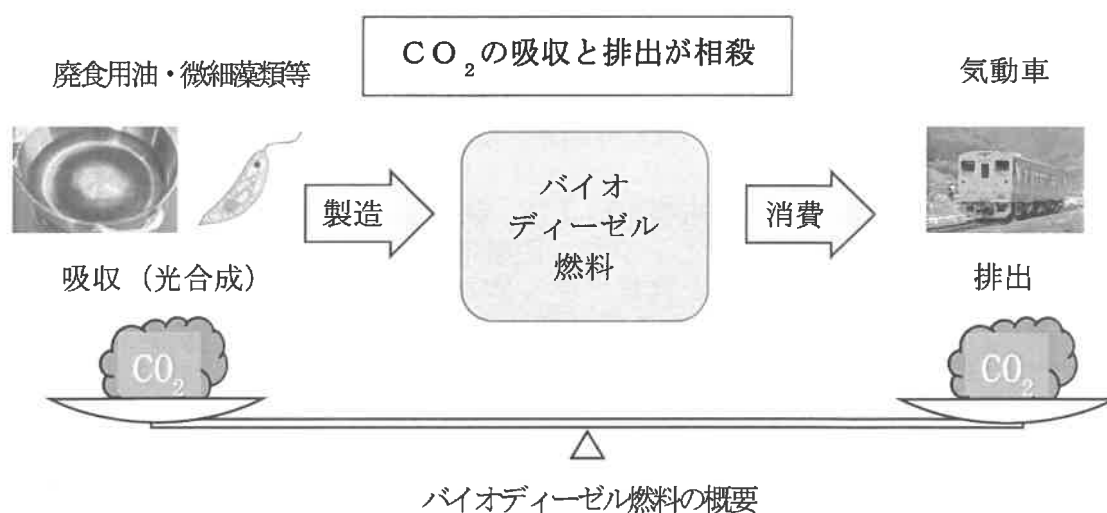
鉄軌道事業者によるカーボンニュートラル実現に向けた取組を推進するため、鉄軌道事業者に対して、鉄道脱炭素に資する施設等の整備等に関する調査・検討に必要な経費の一部を補助する。

(3) 鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入に向けた調査

[国費：375百万円の内数]
(技術研究開発委託費)

電化区間においては、再生可能エネルギーの導入など電力の脱炭素化が進められているところであるが、非電化区間においては、ディーゼル燃料を動力源とする気動車が走行している。

非電化区間の脱炭素化に向け、鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入を可能とするための調査を行う。



(4) 鉄道脱炭素施設等の整備促進【環境省連携施策】

[国費：2,188百万円の内数]
(エネルギー特別会計)

2050年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道脱炭素に資する施設等の整備等を支援する。

鉄軌道事業者に対して、電力消費を大幅に抑える設備・機器の整備に係る経費の一部を補助する。



鉄道施設内に設置した電力貯蔵装置



省エネルギー車両

2. 貨物鉄道ネットワークの充実

貨物鉄道は、全国ネットワークを有する大量輸送機関としての特性と優れた環境性能を兼ね備えており、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、物流分野における地球温暖化対策の中で大きな役割が期待される。

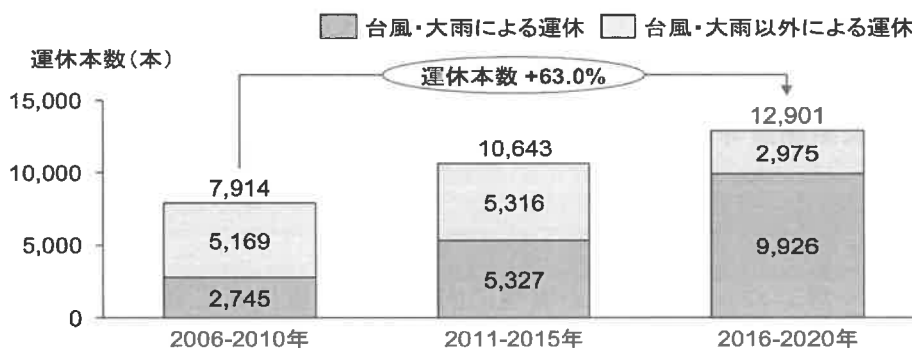
令和4年7月の「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」における中間とりまとめを踏まえ、貨物鉄道がその特性を活かした役割を十分に発揮できるようにするため、自然災害の激甚化・頻発化に対応して輸送障害発生時の対応力を強化するとともに、カーボンニュートラル実現等への一層の貢献を促すための諸課題の解決を図る。

(1) 自然災害の発生時等に代行輸送の拠点となる駅機能強化への支援

[事業費：1,336百万円の内数、国費：444百万円の内数]
(幹線鉄道等活性化事業費補助)

近年、自然災害の激甚化・頻発化による、鉄道貨物輸送の長期不通が頻繁に発生し、荷主離れを招いていることから、長期不通が発生した場合においても、迅速かつ、安定的に代行輸送を実施できる体制を確立するため、特に脆弱な区間を対象に、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積み替えを可能とするための施設整備を計画的に推進する。

【災害による近年の大規模な輸送障害】



(2) 我が国のカーボンニュートラル実現等への一層の貢献を促すための調査

[国費：392百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

貨物鉄道の取扱量の拡大を通じ、カーボンニュートラル実現等に一層の貢献を促すにあたっての諸課題の解決を図るべく、以下の調査に着手する。

- ① 国際海上コンテナの鉄道輸送拡大に関する調査
- ② 貨物鉄道におけるCO₂排出量算定の精度向上に関する調査
- ③ 新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査

3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進 (デジタル技術を活用した省力化システムの調査)

[事業費：245百万円の内数、国費：123百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金)

鉄道事業は、運転士、駅係員、保守係員など多くの現場職員によって支えられており、今回のコロナ禍の経験を踏まえ、感染症拡大時にも運行を維持し、さらには将来の労働力不足時代でも鉄道事業を継続できるよう、デジタル技術等を活用した現場業務の省力化・効率化に資する技術開発を推進する。

例：VR軌道検査・工事・作業計画支援システムの開発

線路設備の維持管理では、検査や工事・作業準備のために現地へ出向く必要があり、多くの労力・時間を費やしている。そのため、線路設備の環境をVR（Virtual Reality）空間上に再現し、VR空間上で検査や工事に向けた事前調査を行うことで、維持管理業務の省力化・効率化を図る。

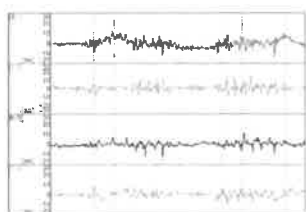


軌道変位計測の様子

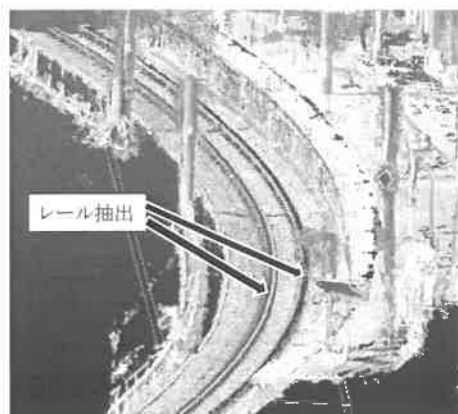
技術開発のイメージ



営業列車等の運転台に
VRカメラを搭載



軌道の変位を算出



VR空間上で線路を再現

4. 鉄道の技術開発・普及促進

(1) 鉄道技術開発（一般鉄道）

[事業費：245百万円の内数、国費：123百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金)

鉄道技術開発を促進し技術水準の向上を図ることを目的として、①新技術の鉄道への応用に係る基礎的、基盤的技術開発、②安全対策に係る技術開発、③環境性能向上に資する技術開発、への支援を行う。

例：FEM（有限要素法）※によるコンクリート構造物の設計手法の開発

鉄道橋梁等のコンクリート構造物の新設や補強を行う際の設計において、鉄筋量の最適化や補強の要否を正確に判断できるよう、FEMの導入が期待されている。一方で、FEMを扱う設計者によって解析結果が大きく異なることから、FEMによる標準的な設計手法を確立することにより、コンクリート構造物の設計におけるFEMの活用を促進する。

※ FEM（有限要素法）：複雑な形状・性質を持つ物体を細かく分割して解析する手法。

構造物が均一であるとの仮定のもと、全面的に補強



技術開発のイメージ



FEMにより、構造や部材の不均一性を考慮することができ、補強が必要な範囲の特定が可能となることから、不要な補強がなくなる等、維持管理の省力化・効率化を図ることができる。

(2) 鉄道技術開発・普及促進制度

[国費：375百万円の内数]
(技術研究開発委託費)

今後我が国では、人口減や高齢化により鉄道利用者や働き手が減少し、また鉄道施設の経年劣化も進行する。このため、既存施設の有効活用を図りながら、鉄道の運営や施設の維持管理の効率化・省力化を可能とし、利用者の利便性の向上にも資する鉄道分野での生産性向上を進める必要がある。具体的には、以下のように国が主体的に関与すべきものについての技術開発及びその技術の普及を進める。

- 鉄道事業者のニーズはあるが、民間主導では開発が進まない技術
- 社会的要請が高く、鉄道業界に広く展開することが望まれる技術
- 特に経営の厳しい地方鉄道での導入が求められている技術 など

V. 鉄道システム・技術の海外展開

1. 鉄道システム・技術の海外展開

○鉄道システム・技術の海外展開

[国費：2,259百万円の内数]

現在、多くの国が国家プロジェクトとして鉄道整備を積極的に検討、推進しており、鉄道関連産業については、海外市場において大きな成長が見込まれている。

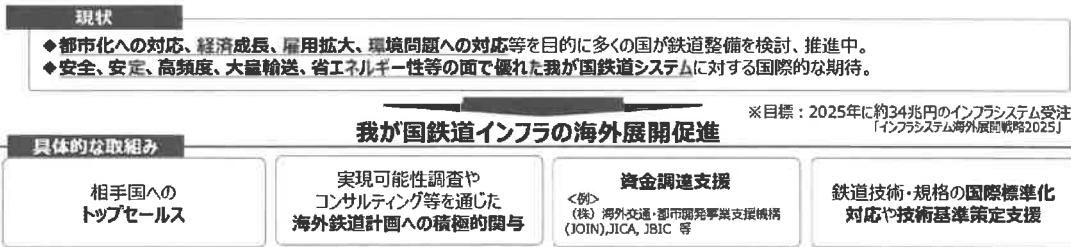
鉄道分野をはじめとするインフラシステム輸出は、「経済財政運営と改革の基本方針2022」（令和4年6月7日閣議決定）、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ」（令和4年6月7日閣議決定）等に掲げる重要な施策の1つとして位置付けられており、我が国鉄道技術の継承・発展及び鉄道関連産業の国際競争力向上・拡大を図り、我が国の経済成長を促進するために極めて重要である。

これまで、相手国政府への働きかけ等に取り組み、その結果として、高速鉄道については、2021年12月にイギリスの高速鉄道計画（HS2）において車両（432両）を保守（12年）とセットで我が国企業が受注したほか、インドのムンバイ～アーメダバード間高速鉄道への新幹線システムの整備に向けた取組を着実に進めている。また、都市鉄道についても、2021年9月にアラブ首長国連邦ドバイメトロ事業について我が国企業が受注した運行・保守事業が開始されたほか、同年11月には、エジプトカイロ地下鉄4号線第一期整備計画において我が国企業が車両（184両）を受注するとともに、我が国企業が車両・システムを受注したタイ・バンコク都市鉄道レッドラインが正式開業するなどの成果を上げているところである。

今後も、川上の段階から案件発掘・形成をさらに進めるとともに、官民連携によるトップセールス、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構等を通じたファイナンス面での支援、我が国鉄道技術・規格の国際標準化対応や技術基準策定支援等に一層強力に取り組む。



※ミャンマーについては、現下の情勢を踏まえ、今後の事態の推移を注視し検討



(この冊子は、再生紙を使用しています。)

令和5年度

観光庁関係
予算概算要求概要

令和4年8月

観光庁

目 次

1. 令和5年度観光庁関係予算概算要求総括表	1
2. 観光立国の復活に向けた施策の推進（事項要求）	3
3. 具体的施策	
(1) 観光立国復活に向けた基盤の強化	
・ 新たな交流市場の創出事業	5
・ ユニバーサルツーリズム促進事業	6
・ 広域周遊観光促進のための観光地域支援事業	7
・ 地域の資源を生かした宿泊業等の食の価値向上事業	8
・ ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業	9
・ 持続可能な観光推進モデル事業	10
・ DXや事業者間連携等を通じた観光地や観光産業の付加価値向上支援	11
・ 観光地・観光産業再生のための人材育成・確保等事業	12
・ 通訳ガイド制度の充実・強化	13
・ 健全な民泊サービスの普及	14
・ 観光統計の整備	15
(2) インバウンド回復に向けた戦略的取組	
・ 戦略的な訪日プロモーションの実施	17
・ MICE誘致の促進	18
・ 地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり支援事業	19
・ 海外教育旅行プログラムの付加価値向上支援	20
4. 東日本大震災からの復興（復興枠）	
・ 福島県における観光関連復興支援事業	22
・ ブルーツーリズム推進支援事業	23
5. 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開	24
6. 参考資料	26

1. 令和5年度観光庁関係予算概算要求総括表

予算概算要求総括表

(単位:百万円)

	令和5年度 要求額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
(1) 観光立国復活に向けた基盤の強化	7,221	6,724	1.07
① 新たな交流市場の開拓			
新たな交流市場の創出事業	650	-	新規
[ポストコロナを見据えた新たなコンテンツ形成支援事業]	-	448	-
[「新たな旅のスタイル」促進事業]	-	325	-
ユニバーサルツーリズム促進事業	30	18	1.69
② 地域の魅力向上と持続可能な観光地域づくり			
広域周遊観光促進のための観光地域支援事業	763	763	1.00
地域の資源を生かした宿泊業等の食の価値向上事業	57	-	新規
ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業	3,064	2,706	1.13
持続可能な観光推進モデル事業	150	150	1.00
③ 観光産業の高付加価値化			
D X や事業者間連携等を通じた観光地や観光産業の付加価値向上支援	1,500	-	新規
[新たなビジネス手法の導入による宿泊業を核とした観光産業の付加価値向上支援]	-	550	-
[D X の推進による観光サービスの変革と観光需要の創出]	-	781	-
観光地・観光産業再生のための人材育成・確保等事業	150	126	1.19
通訳ガイド制度の充実・強化	66	66	1.00
④ その他			
健全な民泊サービスの普及	117	117	1.00
観光統計の整備	673	673	1.00
(2) インバウンド回復に向けた戦略的取組	9,879	6,811	1.45
戦略的な訪日プロモーションの実施	9,300	6,540	1.42
M I C E 誘致の促進	159	251	0.63
地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり支援事業	400	-	新規
海外教育旅行プログラムの付加価値向上支援	20	20	1.00
(3) その他(経常事務費等)	588	624	0.94
合 計	17,688	14,158	1.25

※ 本表における計数は、端数処理の関係で、合計した額と一致しない場合がある。

※ 本表における計数は、政府情報システムに係る経費(デジタル庁一括計上分)を含む。

観光立国の復活に向けた施策の推進(事項要求)

ポストコロナを見据え、地方経済・雇用を支える観光立国の復活を図り、地方創生を進めるため、今後の感染状況や観光需要の動向等を踏まえつつ、予算編成過程で検討する。

東日本大震災からの復興(復興枠)

(単位:百万円)

	令和5年度 要求額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
福島県における観光関連復興支援事業	500	500	1.00
ブルーツーリズム推進支援事業	270	270	1.00
合 計	770	770	1.00

国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開

(単位:百万円)

	令和5年度 要求額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開	27,000	8,095	3.34

※ 前年度予算額においては、上記のほか、三の丸尚蔵館の整備 9億円(宮内庁)についても、国際観光旅客税財源を充当。

2. 観光立国の復活に向けた施策の推進（事項要求）

- ポストコロナを見据え、地方経済・雇用を支える観光立国の復活を図り、地方創生を進めるため、以下のような取組を強力に推進することが必要。
 - ・ 宿泊施設のリニューアル、廃屋撤去等による観光地の再生・高付加価値化の取組
 - ・ 旅行者の継続的な獲得、地域社会・経済・環境に好循環をもたらすコンテンツの造成・旅行需要喚起 等

観光地再生・高付加価値化事業

地域一体となった面的な観光地再生・高付加価値化を強力に推進するため、宿泊施設、観光施設、公的施設等の改修や観光地の魅力向上のための廃屋撤去などの取組の促進に向け、基金化などの計画的・継続的な支援策が可能となるよう制度を拡充。

施策イメージ



観光地の面的再生に資する
宿泊施設の大規模改修支援



観光地の景観改善等に資する
廃屋の撤去支援



土産物店や飲食
店等の改修支援



公共施設への
民間施設の併設
等の改修支援

宿泊情報の一元化による
マーケティング



データの分析、共有、マーケティング等

観光客による手ぶら観光



・ホテル予約
・ツアー予約
・チケット
・ツアー解説 等

面的DX化支援

地域のブランド化に繋がるような観光資源の磨き上げ

旅行者が継続的に地域を訪問する好循環を構築するため、再訪意欲を掻き立て、地域のブランド化に繋がりを、地域に収益をもたらすような観光コンテンツの造成等を支援。

施策イメージ



地域の観光資源の磨き上げ



- ・ 来訪目的の多様化
- ・ 地域社会等への還元

- ・ 観光客の増加、満足度向上
- ・ リピーター獲得

3. 具体的施策

(1) 観光立国復活に向けた基盤の強化

ユニバーサルツーリズム促進事業

要求額(観光産業課)：30百万円

ユニバーサルツーリズムとは

- ユニバーサルツーリズムとは、すべての人が楽しめるよう創られた旅行のこと。
- 高齢や障がい等の有無にかかわらず、誰もが気兼ねなく参加できる旅行の普及を目指す。

事業目的

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく基本方針における5年間の目標である「心のバリアフリー」の用語の認知度：50%、高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合：原則100%の達成に寄与するため、「観光施設における心のバリアフリー認定制度」認定数の増加と制度の周知促進を図り、以てユニバーサルツーリズムの普及促進を図る。

事業概要

・認定件数増加方策の検討・展開

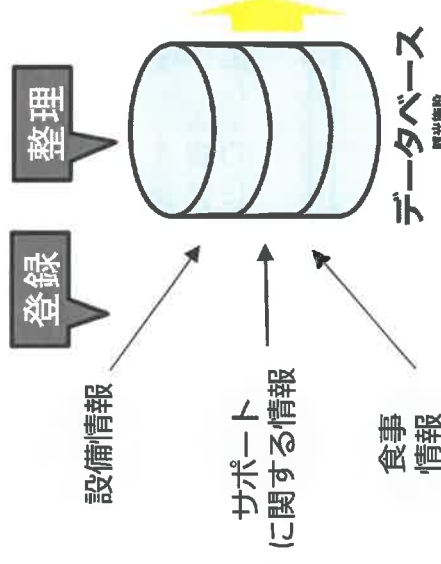
令和4年度に検討する対象施設追加の結論も踏まえ、認定施設のプロモーションやモニターツアーを実施、各施設の対応を評価し、モニターツアー等を通じて得た成果の情報発信

・バリアフリー施設の情報整備

利用者の利便性の向上や認定施設のPRに資するため、認定施設のハード・ソフト両面のバリアフリー情報のDB等を作成

・ユニバーサルツーリズムの推進に向けた環境整備

障がい者種別等に応じた旅行商品造成に資するモデルツアーを実施することで、上記DBも活用した商品組成手法を確立し、ノウハウを共有



データベース
観光施設
心のバリアフリー認定



DBを活用したツアー造成



広域周遊観光促進のための観光地域支援事業

要求額（観光地域振興課）：763百万円

事業概要

※DMO (Destination Management/Marketing Organization) の呼称

地方部への誘客を図りつつ、国内外の旅行者の各地域への周遊を促進するため、観光地域づくり法人（DMO※）が中心となり、地域が一体となって行う、調査・戦略策定、戦略策定、滞在コンテンツの充実、受入環境整備、旅行商品流通環境整備、情報発信といった取組に対して総合的な支援を行う。

支援制度

・補助対象事業：

登録DMOが定めた事業計画に位置づけられた、地方部への誘客を図りつつ、国内外の旅行者の各地域への周遊促進を目的とした以下の取組

- ① 調査・戦略策定
- ② 滞在コンテンツの充実
- ③ 受入環境整備
- ④ 旅行商品流通環境整備
- ⑤ 情報発信・プロモーション

具体的な支援イメージ

① 調査・戦略策定

データに基づき、旅行者に対し訴求力のある取組を実施するための調査・戦略策定を支援。



マーケティング調査

② 滞在コンテンツの充実

地方部への誘客につながる地域独自の観光資源を活用した滞在コンテンツの造成を支援。



集落の散策

③ 受入環境整備

HP等で混雑状況の情報を提供するシステムや、観光地の案内アプリの整備等を支援。



混雑状況の情報提供

④ 旅行商品流通環境整備

旅行商品の国内外OTAへの掲載、旅行会社との商談会などを支援。



商談会への参加

⑤ 情報発信・プロモーション

WEB・SNSを活用したエリア内のコンテンツの魅力等に関する効果的な情報発信を支援。



WEBを活用したエリア内の魅力発信

連絡調整会議

補助対象事業は、地方ブロック毎に開催される連絡調整会議における調整を行ったものに限る。



・補助対象者：

登録DMOが定めた事業計画に位置づけられた事業の実施主体（登録DMO、地方公共団体）

・補助率：

- ①：定額（上限1,000万円）
- ②～⑤：事業費の1/2等

※重点支援DMOが実施主体となるなど一定の要件を満たす事業について支援を強化

地域の資源を生かした宿泊業等の食の価値向上事業

要求額（観光産業課）：57百万円

背景・課題

- 地域の観光産業・旅行消費の核となる宿泊業において、地域の食材の積極活用等により食の価値を高めることは、地域独自の資源を楽しみたい旅行者への訴求力を強化し宿泊業の付加価値の向上につながるが、地域経済への裨益効果を増大させることにつながる。
- 一方で、宿泊業における食の提供については、以下のような課題を抱えている。
 - ・ ガストロノミー等、食をウリとして滞在価値を高め、付加価値向上を実現している宿泊事業者が少ない。
 - ・ 山間部の旅館でマグロの刺身が出されるなど、地域の食材を有効活用できていない宿泊事業者が多数存在。



山間部の旅館で刺身が出る

事業概要

地域の食材の積極活用等により食の価値を高め、宿泊業の付加価値の向上を進めると同時に、地域経済への裨益効果を増大させる取組について、調査・検証する。

- 食をウリにできていない宿泊施設に対して、一流シェフのマッチング支援等を行い、地域の食材を有効活用しつつ、地域独自の資源や「食」を楽しみたい旅行者のニーズに対し訴求力のある食の提供に繋げる。
- 食をウリとして滞在価値を高め、付加価値向上を実現する取組を行うトップランナーの宿泊施設の事例収集・周知を行い、他の宿泊施設における同様の取組を促進。



地域食材を使った料理

ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業

要求額(参事官(外客受入担当))：3,064百万円

○ポストコロナを見据え、観光地・宿泊施設・公共交通機関の各場面において、ストレスフリーで快適な旅行を満喫できる環境及び災害など非常時においても安全・安心な旅行環境の整備を行うとともに、オーバーツーリズムの防止等により、地域・旅行者の双方がメリットを享受できる環境づくりも念頭に、持続可能な観光地域づくりに資する環境整備の促進を図る。

● 持続可能な観光の促進に向けた受入環境整備の取組を支援

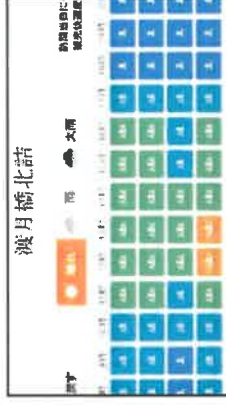
■ 自然環境、文化等の地域資源の保全・活用



- ・有料トイレの整備
- ・入域料の徴収のためのシステム整備

等

■ オーバーツーリズムの未然防止



- ・混雑平準化のためのシステム(混雑状況の可視化等)の整備
- ・マナー啓発に必要な備品、施設等の整備

等

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

■ 感染症対策等の危機管理対応能力強化



- ・感染症対策強化
- ・避難所機能強化
- ・災害時の多言語対応強化

■ 訪日外国人患者受入機能強化



- ・翻訳機器の整備

等

- 災害時等における観光危機管理計画の策定及び訓練の実施を支援

● 滞在・移動空間の快適性や利便性等の向上に向けた取組を支援

■ ストレスフリー・バリアフリーな宿泊環境整備



- ・非接触チェックイン
- ・キールレスシステムの導入
- ・客室・浴室のバリアフリー化

等

■ 交通サービスの受入環境整備



- ・段差解消(エレベーター)
- ・UDタクシー
- ・携帯型翻訳機
- ・観光列車

等

持続可能な観光推進モデル事業

要求額(参事官(外客受入担当)): 150百万円

- オーバーツーリズムの未然防止や、地域の自然・文化や生業等の保全・活用にかかる「持続可能な観光の推進」は世界的な関心が高まる中、インバウンドの本格的な再開に向けて観光関係者が一体となって取り組むべき喫緊の課題。
- 人材育成支援等を通じた地域におけるマネジメント体制の構築を促進し、「持続可能な観光」を推進する上での裾野拡大を図るとともに、地域の課題解決の支援を通じて優良モデルの構築を行う。

(※) 国際観光機関 (UNWTO) における「持続可能な観光」の定義:

訪問客、業界、環境及び訪問客を受け入れるコミュニティニーズに対応しつつ、現在及び将来の経済、社会、環境への影響を十分に考慮する観光

持続可能な観光地域づくりに向けた課題

- ✓ 一過性の対応に終始するのではなく、長期的な視野に立った観光マネジメントの一環として、地域社会における経済利益・コミュニティ・旅行者・文化資源・環境等に対する利益の最大化等の様々な側面への影響を考慮し、地域の観光関係者等が共通の目的や役割を共有しながら、計画の策定・推進に取り組むことが必要。

【主な事業】

① 持続可能な観光の推進における優良モデルの構築

観光を活用して持続的な地域マネジメントが期待できる自治体等において、実証事業を通じてオーバーツーリズムの未然防止等の地域の課題解決に取り組み、より強固な観光地マネジメントを確立する優良モデルの構築を行う。

② 持続可能な観光の推進に意欲的な地域を対象とした人材育成

地域の観光関係者に対し、日本版持続可能な観光ガイドライン (JSTS-D) に基づく持続可能な観光を実施する研修プログラムの実施等を行う。



<混雑>



<マナー違反>



日本版持続可能な観光
ガイドライン (JSTS-D)

DXや事業者間連携等を通じた観光地や観光産業の付加価値向上支援

要求額（観光産業課、観光資源課）
：1,500百万円

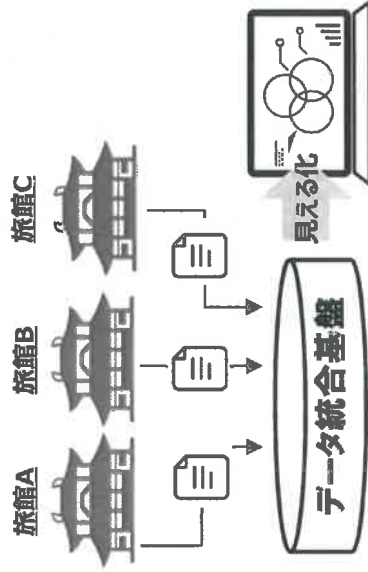
- 観光産業の生産性向上等を図るため、地域内の宿泊施設における予約・在庫等に関するデータの共有と活用を促進するとともに、地域の参考となるような、観光産業と他業種との連携における先駆モデル創出を目指す。

施策イメージ

宿泊施設のデータを活用した 地域全体の生産性・収益力向上

宿泊施設におけるPMS等のシステムを地域共通の基盤に接続し、予約・在庫等のデータを地域の関係事業者と共有することで、需要予測に基づき最適な在庫管理や価格調整を可能にし、地域が一体となった生産性・収益力向上を実現する。

（対象：宿泊事業者、温泉街等）



地域内・地域外における異業種連携の促進

観光産業だけでなく、福祉産業、イベント・スポーツ産業など異なる業種との連携を促進することで、観光産業の生産性向上に加え、旅行者の利便性向上、観光地経営の改善を実現する。

観光産業の生産性向上

宿泊施設を最大限に有効活用し、異業種間で連携することにより売上安定化、販路拡大、地域を巻き込んだマーケティングの活性化等を図る。

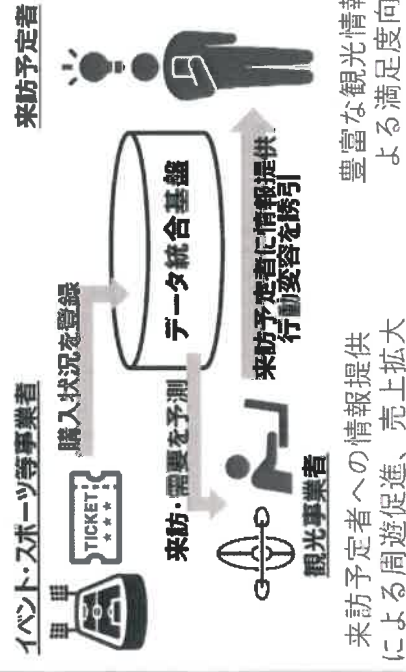
※単独の取組ではなく、地域における多様な連携、地域への裨益効果を高められるような取組等を重点的に支援。



旅行者の利便性向上、観光地経営の高度化

イベント、スポーツの興行主等が来場者の顧客データ、行動データ等を周辺の自治体、DMOに共有することで、自治体・DMOではデータに基づいたマーケティングが可能となり、より旅行者のニーズに即した情報提供が可能となる。

また、同様のデータをイベント、スポーツの興行主等の間で連携することで、相互送客が可能となり、旅行者数の増加、消費額の向上を実現。



来訪予定者への情報提供
による周遊促進、売上拡大

観光地・観光産業再生のための人材育成・確保等事業

要求額(参事官(観光人材政策担当)、
観光産業課): 150百万円

課題

- 他産業と比較して、低い収益性や生産性、賃金水準の改善に向けて、稼げる地域・産業を担う人材の育成・確保が必要。
- 観光産業の現場の担い手が不足。
- 将来の観光産業人材の確保とともに、地域人材の中から潜在的な「観光人材」を掘り起こし、多面的に育成することが必要。

必要な取組

- 稼げる地域・産業の実現を担う人材育成に向けてリカレント教育の強化や産学官連携の促進を通じ、IT、マーケティング、会計、ファイナンス、マネジメント、地域振興の知見・スキルを習得する環境の整備を図る。
 - 担い手の裾野の拡大のため、外国人を含めた多様な人材の確保を図る。
 - 地域活性化の観点から「観光教育」を捉え直し、各地域に根ざした人材育成の取組(*学校教育に限定されない)を推進する。
-
- 教育未来創造会議 第一次提言 (R4.5.10)** (「我が国の未来をけん引する大学等と社会の在り方について」(抄))
 - ④地域におけるデジタル・グリーン分野等の人材育成(抄)
 - 大学等におけるリカレント教育の強化や産学官連携の促進等を通じた、ITやマーケティング、地域振興の知見・スキル等を有する観光人材の育成を推進する。**

(事業概要)

地域づくり人材・産業人材育成

○ポストコロナ時代に求められる観光人材育成プログラムの広域展開

- 産学連携協議会(※)において指針準拠の教育プログラムを検討
- 上記プログラムの周知、活用の働きかけ(教材開発、HP掲載、業界団体への周知等)

(※)産学が連携した協議(産学連携協議会)の場の設置(R4~)

- DMO、大学、専門学校、民間事業者が参加
- 「施策の効果検証に関する調査」「産業界や地域のニーズに対応した教育プログラムに関する調査」を踏まえた人材像・スキルの明確化
- 産業界のニーズを反映した教育プログラムの指針を作成

○優れた観光産業人材の育成支援

- 現場受入型研修(OJT)の実施等

参考:「アフターコロナ時代における地域活性化と観光産業に関する検討会(最終とりまとめ)」、「新しい資本主義のブランドデザイン・フォローアップ」

人材確保

○外国人材の確保

- 外国人材と宿泊施設のマッチング支援(国内、海外)
- 宿泊事業者等への制度周知セミナー
- 外国人材受入れに意欲的な地域への専門家派遣
- 情報管理システム等の保守・運用

地域活性化のための観光教育

○地域活性化のための観光教育の展開

- 従来型の「観光教育」の枠組みにとられない「観光人材」の育成に取り組みの優良事例を広く収集
- 地域のDMO・自治体・学校・業界、関係団体等の連携による、地域活性化に資する「観光教育」の取組を支援(持続可能な観光の観点も留意。既存の小中高の観光教育プログラムも改良)

通訳ガイド制度の充実・強化

要求額（国際観光課）：66百万円

背景・課題

○訪日外国人旅行者の増加や興味関心の多様化を背景に、通訳ガイドの量的拡大と多様化するガイドニーズに的確に対応するため、改正通訳案内士法の施行（平成30年1月）により、資格を持たない者も有償でガイド行為が可能（外国語ガイド）となった。そのため、通訳ガイドの質の維持・向上、資格取得を促す活動の推進、有資格者の多方面での活用に取り組んでいるところ。

○ポストコロナを見据えてはインバウンドの回復や、多様化・深度化する訪日外国人旅行者のニーズに対応していくため通訳ガイドの更なる質の向上、魅力の向上及び通訳ガイド活用の場の拡大を促進する。

事業概要

- ◆訪日外国人旅行者からの需要が見込まれる分野の研修等により、旅行商品の付加価値向上に資する通訳ガイドを育成、活用促進する。
- ◆旅行会社等が一括して全国の通訳案内士を検索できるデータベース（通訳案内士登録情報検索サービス）を運営することにより、有資格者の就業機会確保を図る。



通訳案内業に従事するガイド人材

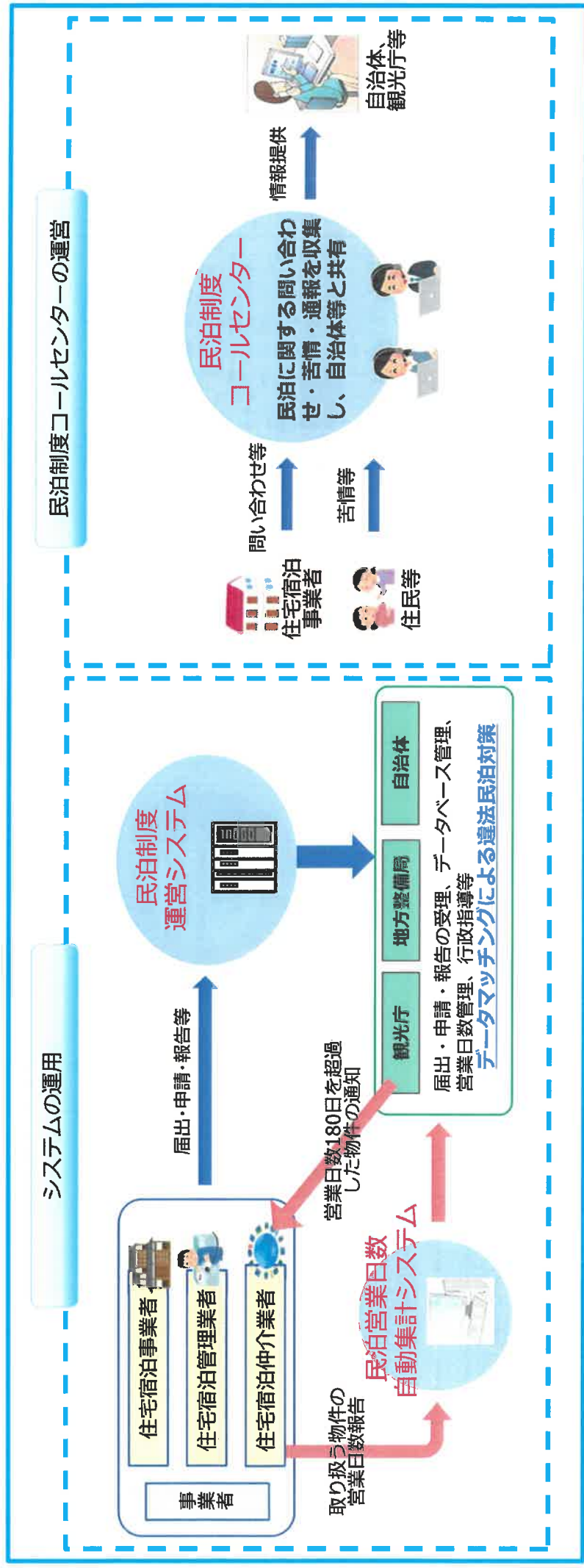


健全な民泊サービスの普及

要求額（観光産業課）：117百万円

○ 住宅宿泊事業について、違法民泊を排除し、公正な市場を確保することにより、健全な民泊サービスを普及させるため、住宅宿泊事業の届出情報や民泊仲介業者からの届出住宅ごとの宿泊日数等を管理するシステムの運用と民泊サービスに係る問合せ、苦情等を収集する民泊制度コールセンターの運営を行い、違法民泊対策に活用する。

システムの運用とコールセンターの運営



観光統計の整備

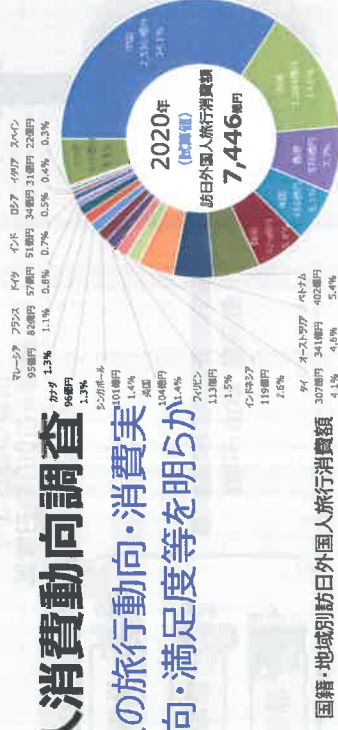
要求額(観光戦略課)：673百万円

観光統計の整備は、観光施策の企画・立案等のために必要であり、全国・都道府県レベルやさらに詳細な地域レベルの旅行者数等を把握することにより、地方への誘客や消費の拡大等、地方創生に資する観光施策への展開を行い、観光地域づくりを支援する。

<外国人>

訪日外国人消費動向調査

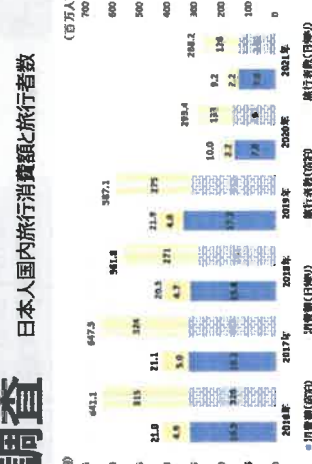
- 訪日外国人の旅行動向・消費実態、再訪意向・満足度等を明らかにする。



<日本人>

旅行・観光消費動向調査

- 国民の旅行の実態を把握するとともに、観光消費の経済波及効果を明らかにする。

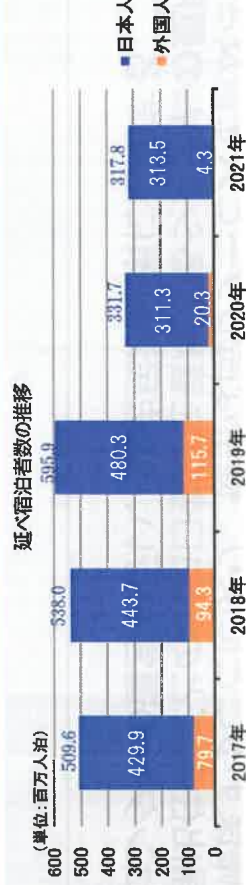


地域の観光統計

- 都道府県別の入込客数や宿泊費・飲食費等の費目別の消費実態を明らかにする。

宿泊旅行統計調査

- 我が国における日本人・外国人の宿泊旅行の実態を明らかにする。



高付加価値旅行者消費額推計に係る業務

- 訪日外国人消費動向調査において捕捉が難しい高付加価値旅行者についての消費額推計方法の検討。
- ※ 高付加価値旅行者 = 着地消費額100万円以上/人・回

(2)インバウンド回復に向けた戦略的取組

戦略的な訪日プロモーションの実施

要求額（国際観光課）：9,300百万円

- ポストコロナを見据え、入国緩和の状況等に応じ、市場ごとに、段階的にプロモーション事業を拡大してきたところ、短期的には**インバウンドの回復**に向けた取組を積み重ねるとともに、中長期的には**旅行消費額増加**や**ポストコロナの旅行ニーズへの対応**等に取り組みむことで、本格的なインバウンド回復を実現するため、**プロモーションを実施**する。

インバウンドの回復に向けたスタートダッシュ

- 航空会社・OTA等との共同広告を通じて、**訪日旅行を促進**するとともに、**地方路線の復便等**を後押し。
- コロナ禍で高まったリピーターの訪日意欲を、**訪日予約につなげる**ための大規模なアジアキャンペーンを実施。



デジタル技術を活用したマーケティング基盤の強化

- デジタルマーケティング技術の活用により効果的な発信を行い、国内外の旅行・メディア関係者とのネットワーク強化により、**マーケティング基盤の強化**等を図る。



ポストコロナの旅行ニーズへの対応

- ポストコロナにおいて訴求力が高い、**アウトドアスポーツ**や**サステナブル**等の観光コンテンツの発信を強化。

消費額の増加

- 高付加価値旅行者の誘致強化や、消費単価が高い欧米豪市場を中心に**情報発信**を実施。



地方誘客の促進

- コロナ後を見据えて地方で磨き上げた**観光資源の新たな魅力**を発信することで、**地方誘客**を促進。
- 地方の認知度・興味関心向上のため、**広域連携DMO**と連携した**情報発信**や、**2025年大阪・関西万博の機会**を捉えた**プロモーション**を実施。



MICE誘致の促進

要求額(参事官(MICE担当)) : 159百万円

ポストコロナを見据えたMICEの安全な再開と更なる国際競争力強化に向け、JNTOによる情報発信・マーケティング展開とあわせて、コンベンションビュロー等に対するオンラインと対面を組み合わせたハイブリッド会議開催等に係るノウハウ支援、今後需要回復が期待されるインセンティブ旅行の誘致支援等を実施する。また、国際機関との連携等を通じて、ポストコロナの国際観光の潮流に即した取組の共有を図るとともに、アジア太平洋地域への展開を図る。

MICE誘致の国際競争力の強化・開催地の魅力向上と基盤の整備

- ◆ 国際会議誘致に関する国際競争力の強化
ハイブリッド化やSDGs対応等、コンベンションビュロー等に対するMICEの誘致開催支援
- ◆ インセンティブ旅行の誘致力の向上
インセンティブ誘致に必要な体制整備、魅力的なコンテンツの開発
- ◆ MICE施設の確かな運営
コンセッション導入に向けた実現可能性等を調査 等

- ・ MICE開催件数、外国人参加者、外国人滞在消費額の早期回復

JNTOのマーケティング展開

- ◆ 日本の安全性に加え、ポストコロナに対応する新しいコンテンツの情報発信
- ◆ 国際PCO協会とのデステイネーションパートナーシップやMICEアンバサダープログラム等を活用した国際会議誘致支援の強化
- ◆ 今後需要回復が期待されるインセンティブ旅行の誘致と開催支援
- ◆ データを活用したマーケティングによるMICE誘致力強化
- ◆ SDGs等新たなニーズも踏まえた、MICEの専門人材の育成

- ・ 日本のMICE開催地としての認知度向上
- ・ 具体的な誘致案件の発掘
- ・ 地方への誘客

国連世界観光機関 (UNWTO) ・ 関係諸外国との連携による国際観光シンポジウム等の開催

- ◆ UNWTOの有する知見も活用し、諸外国の観光地における持続可能な観光の実現に取り組む先進事例等を分析する。
- ◆ 国際機関との連携等を通じて、持続可能な観光の実現に関し、国際レベルで推奨される取組を共有し、その認知度向上を図るとともに、アジア太平洋地域への展開を図る。

- ・ 国際レベルで求められる持続可能な観光に係る関係者の取組促進
- ・ ポストコロナの国際的な観光交流の復活の契機
- ・ アジア太平洋地域における日本のプレゼンス強化

地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり支援事業

要求額（国際観光課）：400百万円

- ◆高付加価値旅行者層（着地消費100万円/人以上）は、訪日旅行者全体の約1%（29万人）に過ぎないが、消費額の約11.5%を占める*。ただし、獲得シェアや地方への訪問率は大きいとは言えず、地方訪問を促すことによる地方創生への貢献が期待される。
- ◆地方における高付加価値なインバウンド観光地づくりを推進するため、今年度中にモデル観光地を10カ所程度選定することとしており、これらの地域に対して総合的な施策を集中的に講じる。
- ◆本事業では、必要な体制構築及び中長期のビジョン設計のため、モデル観光地における地域のマスタープランの策定等の支援を行う。
 - ▶ 経済財政運営と改革の基本方針2022（骨太の方針）（令和4年6月7日閣議決定）：「高付加価値旅行者の誘客（中略）を強力に推進する。」
 - ▶ 新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画フォローアップ（成長戦略）（同日）：
「訪日旅行における消費単価が高い高付加価値旅行者の誘客促進のため、2022年度中に、高付加価値旅行者を誘客できる可能性のある地域をモデル観光地として全国10カ所程度選定し、高付加価値な宿泊施設整備、観光資源の発掘・磨き上げ、ガイド等の人材育成、海外セールスを集中的に支援する。」

※数値は日本政府観光局調査（令和元年）による。

取組内容

モデル観光地が高付加価値インバウンド観光地づくりに取り組む体制を確立するため、地域のマスタープランの策定等を支援する。

支援内容（例）

- 専門人材（ファイナンス、観光コンテンツ、デベロップメント、ブランディング等）の派遣による戦略・計画策定
- マーケティング調査、戦略の策定
→ 市場調査の実施、マーケティング戦略策定（ターゲット設定、ニーズの把握等）

等



希少で高度な体験価値の提供（ウリ）



上質な滞在施設や宿泊施設整備の整備（ヤド）



ガイドやホスピタリティ人材等（ヒト）



海外の高付加価値層とのネットワーク強化・情報発信力強化（コネ）



シームレスな移動環境の整備（アシ）

海外教育旅行プログラムの付加価値向上支援

要求額(参事官(旅行振興担当))：20百万円

事業目的・概要等

背景・目的

- アウトバウンドの増加により国際航空路線の拡充、日本人の国際感覚の向上、国民の国際相互理解の増進等が期待される。
- 特に、教育的効果の高い海外教育旅行は、若者の海外への関心を高め、将来的な海外志向、ひいては中長期的なアウトバウンドの増加にも寄与。そのためには、旅行事業者と教育関係者の連携が重要。特に、多様化する国際意識の変化(SDGs等)を取り込んだ付加価値の高い教育旅行プログラムへの期待が高まっており、より一層の連携が求められる。
- 他方、旅行業界では新型コロナウイルスの影響で人材流出・事業縮小等が生じている状況。観光産業を支える旅行事業者の復活・活性化のために企画力の向上やコンテンツの充実を促進していく必要。

事業概要

- 学校関係者等と旅行事業者が連携し、翌年度以降の商品化を前提としたSDGs等の国際的な潮流を盛り込んだ海外教育旅行プログラムを企画し、国が優良な企画を採択。
- 提案のあった企画に対し、業界団体、観光関連機関、関係する府省庁等からのアドバイスを求め、高付加価値なプログラムの開発をサポート。
- これまでの海外修学旅行再開に向けた情報発信に係る取り組みを踏まえて、質の高い海外教育旅行プログラムの普及・啓発活動を関係省庁・観光業界等と連携しながら実施する。

事業イメージ

質の高い海外教育旅行 コンテンツの開発支援

○プログラムの企画提案

学校関係者等×旅行業者

企画開発に係る助言等のサポート

業界団体・観光関連機関・
関係府省庁等

国内での普及・啓発活動 情報発信ツールのコンテンツ充実

○国内での普及・啓発活動

- ・セミナーの実施
- ・関係団体等と連携強化

○情報発信ツールのコンテンツ充実

- ・セミナー動画のアーカイブ配信
- ・啓発パンフレットの更新

内容を
反映

参考事例

ケンブリッジ大学での体験型プログラム (イギリス)

- ・海外からの高校生等を受け入れ、「サイエンスとグローバルリーダーシップ」を軸に様々なテーマに関するディスカッションや、体験型プログラムを実施。
- ・ソーラーカー製作見学を通して再生可能エネルギーについて学習。
- ・フィールドワークで街に出て脱プラスチック化の現状を学習。

4. 東日本大震災からの復興(復興枠)

福島県における観光関連復興支援事業

要求額（観光地域振興課）：500百万円

福島県における観光復興を促進するため、同県が福島県観光関連復興事業実施計画に基づいて実施する
 ①滞在コンテンツの充実・強化、②受入環境の整備、③プロモーションの強化、④観光復興促進のための調査を支援し、国内外から福島県への誘客を図る。

事業概要

- ・補助対象事業：福島県の観光復興を促進することを目的とする以下の取組
- ①滞在コンテンツの充実・強化、②受入環境の整備、③プロモーションの強化、④観光復興促進のための調査
- ・交付対象事業者：福島県
- ・補助率：浜通りのみを対象とする取組は8/10、浜通り及び浜通り以外の区域を対象とする取組は7/10

滞在コンテンツの充実・強化

- (取組例)
- ・個人旅行者向けホープツーリズム(※)として、サイクリングやワーケーションと掛け合わせたプログラムの造成
※震災・原発事故の被災地域をフィールドとした、新しい教育旅行プログラム。
 - ・SDGsの視点を取り入れた探究型の教育旅行プログラムの造成
 - ・福島空港発着の旅行商品の造成



ホープツーリズムのプログラム造成のためモニターツアーを実施

受入環境の整備

- (取組例)
- ・個人旅行者向けホープツーリズムのための対応環境の整備
 - ・ホープツーリズムのツアーをマネジメントする人材育成研修の実施
 - ・ホープツーリズムの教材制作



ホープツーリズムのツアー中や事前事後学習時に理解を深めるための教材を制作

プロモーションの強化

- (取組例)
- ・台湾・ベトナム・タイ・欧米豪での現地窓口設置を通じた現地旅行会社への商品造成の働きかけ
 - ・WEBサイトやSNS、旅行博における福島の魅力のPR
 - ・メディアやインフルエンサー招聘を通じた情報発信



台湾で開催の旅行博に出展し、福島の魅力をPR

観光復興促進のための調査

- (取組例)
- ・浜通りにおける受入環境の整備の状況に関する調査の実施
 - ・浜通りを含む主要観光地点におけるアンケート調査の実施



風評の実態把握や課題抽出のため調査を実施（写真：道の駅なみえでの調査の様子）

ブルーーツーリズム推進支援事業

要求額（観光地域振興課）：270百万円

ALPS処理水の海洋放出による風評への対策として、海の魅力を高め、国内外からの誘客と観光客の定着を図るために行う、①海水浴場等の受入環境整備、②海の魅力を体験できるコンテンツの充実、③海にフォーカスしたプロモーション、④ビーチ等の国際認証の取得に向けた取組等を総合的に支援する。

事業概要

- ・補助対象事業：海の魅力を高めるブルーーツーリズム（※1）の推進を目的とする以下の取組
- ①海水浴場等の受入環境整備、②コンテンツの充実、③プロモーションの実施、④ブルーーツーリズム認証取得に向けた取組
- ・補助対象者：岩手県、宮城県、福島県及び茨城県における市町村、観光協会、登録DMO ・補助率：8/10

※1：海の魅力を体験する海洋レジャー等を目的とする旅行をいう。

海水浴場等の受入環境整備支援



老朽化した海の家のシャワー・更衣室の改修等、海に関係するレジャーに必要な海岸の施設の整備・改修等を支援。

プロモーションの実施支援



旅行博等イベントへの出展、WEB・SNSを活用した広告等、プロモーションの実施を支援。

コンテンツの充実支援



SUP（※2）やヨガ等、海の魅力を体験できるコンテンツの造成・磨き上げ等を支援。

※2：「Stand Up Paddleboard（スタンドアップパドルボード）」の略称。ボードの上に立ち、パドルを漕いで水面を進むアクティビティ。

ブルーーツーリズム認証取得支援



ビーチ等の国際環境認証である「ブルーーツーリズム認証」の取得に必要な取組を支援。

5. 国際観光旅客税を活用した より高次元な観光施策の展開

国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開

要求額：27,000百万円

- 国際観光旅客税の税収（以下「観光財源」という。）を充当する予算は、「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」（「国際観光振興法」）第12条に規定する国際観光振興施策に必要な経費に充てるものとされている。
- また、観光財源を充当する予算は、「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について」（令和3年12月24日観光立国推進閣僚会議決定）に基づいて対応するものとされており、観光庁に一括計上して予算要求する。
- 令和5年度に観光財源を充当する施策については、上記基本方針に基づき、既存施策の財源の単なる穴埋めをするのではなく、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、②先進性が高く費用対効果が高い取り組みであること、③地方創生をはじめとする我が国が直面する重要な政策課題に合致することを基本的な考え方とし、特に新規性・緊急性の高い施策に充てる。
- なお、具体的な施策・事業については、硬直的な予算配分とならず、常に上記の考え方を満たすものとなるべく、毎年度洗い替えが行えるよう、観光戦略実行推進会議において、民間有識者の意見も踏まえつつ検討を行い、予算を編成する。

（以下は前年度事業の例示）

1. ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備
 - ・最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現等
 - ・公共交通利用環境の革新等
 - ・ICT等を活用した多言語対応等
 - ・旅行安全情報共有プラットフォームを通じた旅行者の安全の確保 等

2. 我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化
 - ・戦略的な訪日プロモーションの実施 等

歴史的資源を活用した
観光まちづくり



史実に基づいた入城体験
（イメージ）

地域観光資源の
サステナブルな活用推進



散居村を後世に残す観光の取組
（イメージ）

3. 地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上

- ・世界に誇る観光地を形成するための観光地域づくり法人（DMO）の体制整備
- ・新たなインバウンド層の誘致のためのコンテンツ強化等
- ・文化財や国立公園等に関する多言語解説の整備
- ・文化財や国立公園等を活用したインバウンドのための環境整備 等

高付加価値な
インバウンド観光地づくり



訴求力のある魅力的コンテンツ
（イメージ）



上質なインバウンド宿泊施設
（イメージ）