

運輸振興

発行所
一般 運輸振興協会
一 財団法人
〒102-0083 千代田区麹町 4-5
TEL 03-3221-8431
FAX 03-3221-8433
ホームページ
https://www.transport-pl.or.jp
Eメールアドレス
transport@hi-ho.ne.jp
☆毎月20日発行
購読料 1部210円(税込)
年 間 1,260円(税込)
郵便振替 東京 1-24344

令和6年版「国土交通白書」の概要

国土交通省総合政策局政策課

本年6月28日に令和6年版国土交通白書が公表された。本白書は、第1部・第2部に加えて「令和6年能登半島地震への対応」について記述した特集で構成されている。第1部は特定のテーマについて調査分析、記述を行い、第2部は主に令和5年度の国土交通行政の各分野の動向を政策課題ごとに報告している。

第1部のテーマは「持続可能な暮らしと社会の実現に向けた国土交通省の挑戦」とした。我が国は、少子化の進行が危機的な状況にある。少子化の進行は、将来にわたって、人口（特に生産年齢人口）の減少、高齢化の進行を通じ、経済規模の縮小、産業や社会の担い手不足、地域の衰退等、我が国の経済や社会に深刻な影響を及ぼすことから、少子化に歯止めをかけ、出生率を向上させることが何よりも重要である。このような中、こども家庭庁が発足し（2023年4月）、こどももまんなか社会

や次元の異なる少子化対策の実現に向け、「こども大綱」や「こども未来戦略」が策定された（同年12月閣議決定）。また、第三次国土形成計画（全国計画）（同年7月閣議決定）においても、人口減少等の加速による地方の危機など直面する課題に対応するため、地域の活性化の将来ビジョンとして「地域生活圏の形成」を打ち出すなど、「新時代後も「挑戦」し続けること

に地域力をつなぐ国土」をが肝要である。こうした背景等を踏まえ、「持続可能な暮らしと社会の実現に向けた国土交通省の挑戦」をテーマとし、本格化する少子高齢化・人口減少の課題に対して国土交通分野で期待される取組みについて分析し、現状を俯瞰するとともに、我が国の将来像を展望している。ここでは、その概要について説明する。

【第1章 人口減少と

国土交通行政】

第1節 本格化する少子高齢化・人口減少における課題

我が国の人口は、2008年の1億2,808万人をピークに、2011年以降13年連続で減少しており、2023年10月時点の総人口は1億2,435万人と、前年に比べて約60万人減少している。

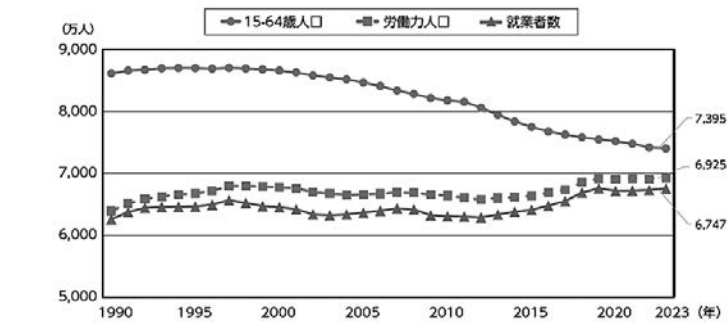
国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口で

かな未来につながる社会を実現していくために、深刻化する少子高齢化・人口減少において直面する課題をとりあげながら、国土交通分野を中心に期待される取組みについて記述する。

1. 我が国の経済社会と人口減少

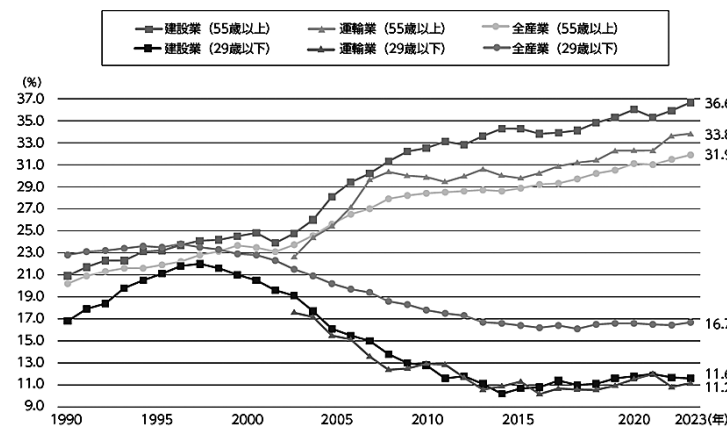
(1) 生産年齢人口の減少における課題

図表1 労働力人口・就業者数の推移



(注) 2022年3月4日に公表されたベンチマーク人口の新基準に基づいて遡及集計した数値を用いている。
資料) 総務省統計局「労働力調査（基本集計）」より国土交通省において作成

図表2 産業別就業者の年齢構成の推移



資料) 総務省統計局「労働力調査（基本集計）」より国土交通省において作成

注4 女性における2023年平均の正規職員・従業員数は1,268万人（前年比18万人）、非正規職員・従業員数は1,441万人（前年比19万人）である（出典：総務省「労働力調査（基本集計）」）。

2. 将来の生産年齢人口の減少
我が国の2023年の出生数は約73万人と8年連続で減少し、過去最少を更新したほか、同年の合計特殊出生率（出生率）も1.20と過去最低の水準にまで低下している。

(1) 出生率・出生数の向上における課題

(労働力の減少)
我が国の生産年齢人口（OECD）では、15歳から64歳までの人々を生産年齢人口としている。

注1 経済協力開発機構（OECD）では、15歳から64歳までの人々を生産年齢人口としている。

注2 総務省「人口推計（2023年（令和5年）10月1日現在）」より。

一方で、我が国の就業者数を見ると、2023年の就業者数は6,747万人と、1990年代後半の水準を上回っており、15歳から64歳の女性就業者数は2,671万人（1995年比+225万人）、65歳以上の高齢就業者数914万人（同比+476万人）が就業者数の増加に寄与している。（図表1）

また、我が国の就業者数は、ここ20年で急速に高齢化が進んでいる。2023年の産業別就業者の年齢構成を見ると、全産業の就業者のうち、55歳以上の高齢就業者の占める割合が31.9%であるのに対し、29歳以下の就業者の占める割合は16.7%にとどまっている。

建設業及び運輸業について

注3 多様な人材（ダイバーシティ）とは、性別や国籍、雇用形態等の統計等で表されるものであり、広義の多様性には、個々人の価値観など統計では表されない深層的なものも含まれる（出典：内閣府「令和元年度年次経済財政報告」）。

注4 女性における2023年平均の正規職員・従業員数は1,268万人（前年比18万人）、非正規職員・従業員数は1,441万人（前年比19万人）である（出典：総務省「労働力調査（基本集計）」）。

注5 女性の育児休業取得率を見ると、女性の取得率は、2007年以降、8割以上と高い水準で推移している。一方、男性の取得率（次頁へつづく）

(1) 女性の育児負担（共働き世帯の増加）
女性の就業が増加する中、結婚後も就業を継続する女性が増加している。共働き等世帯数の推移を見ると、1992年に専業主婦世帯（男性雇用者と無業の妻からなる世帯）を上回り、その後も増加を続け、2022年時点では専業主婦世帯の2.3倍程度となっている。（図表3・次頁）

(家事等の分担動向)
育児を含む、男性の家事関連時間は増加傾向にある。6歳未満の子どもの持つ共働き世帯における男性の家事関連時間（週平均）は、2006年の57分から2021年には114分と2倍に増加している。男性の家事関連時間の増加に伴い、女性の家事関連の分担割合は低くなっているが、2021年時点の分担割合を見ると、専業主婦の場合は84.0%、共働きの場合は77.4%と、女性の家事関連に対する負担が依然として大きいことがうかがえる。（図表4・次頁）

(2) 期待される取組み
①ダイバーシティの推進
女性の就業者数は年々増加しており、正規雇用も非正規雇用も増加傾向にあることから、更なる労働参加を拡大させるためには、ライフスタイルに合わせた多様な働き方の推進や、キャリア形成のサポート体制の構築等が重要である。女性と同様に、高齢者の就業者数も増加傾向にあり、定年延長や継続雇用制度の導入を含め、高齢者の雇用継続を促進するために

は、時代に合わせたスキルの習得が可能なリカレント教育や、高齢者の知識や経験等を生かした職種への配置等が重要である。

また、人口減少による労働力不足が懸念される中で、外国人材の受入れを強化することも重要である。人手不足とされる分野において、一定の専門性・技能を有し、即戦力となる外国人材を受け入れるため、特定技能制度を創設し、そのうち「特定技能2号」については、2023年6月の閣議で対象分野を2分野から11分野まで拡大する決定をするなど、外国人材の受入れを強化しており、更なる雇用促進が期待される。

(イノベーションの創出)
生産性を飛躍的に向上させるためには、従来の枠組みにとられないイノベーションの創出も重要である。例えば、水循環システム、空飛ぶクルマやドローン等の次世代モビリティの開発・実装を通じた新たなサービス等、生産性の向上に結びつくイノベーションの創出が求められる。

注5 女性の育児休業取得率を見ると、女性の取得率は、2007年以降、8割以上と高い水準で推移している。一方、男性の取得率（次頁へつづく）

(1) 女性の育児負担（共働き世帯の増加）
女性の就業が増加する中、結婚後も就業を継続する女性が増加している。共働き等世帯数の推移を見ると、1992年に専業主婦世帯（男性雇用者と無業の妻からなる世帯）を上回り、その後も増加を続け、2022年時点では専業主婦世帯の2.3倍程度となっている。（図表3・次頁）

(家事等の分担動向)
育児を含む、男性の家事関連時間は増加傾向にある。6歳未満の子どもの持つ共働き世帯における男性の家事関連時間（週平均）は、2006年の57分から2021年には114分と2倍に増加している。男性の家事関連時間の増加に伴い、女性の家事関連の分担割合は低くなっているが、2021年時点の分担割合を見ると、専業主婦の場合は84.0%、共働きの場合は77.4%と、女性の家事関連に対する負担が依然として大きいことがうかがえる。（図表4・次頁）

注5 女性の育児休業取得率を見ると、女性の取得率は、2007年以降、8割以上と高い水準で推移している。一方、男性の取得率（次頁へつづく）

(1) 女性の育児負担（共働き世帯の増加）
女性の就業が増加する中、結婚後も就業を継続する女性が増加している。共働き等世帯数の推移を見ると、1992年に専業主婦世帯（男性雇用者と無業の妻からなる世帯）を上回り、その後も増加を続け、2022年時点では専業主婦世帯の2.3倍程度となっている。（図表3・次頁）

(家事等の分担動向)
育児を含む、男性の家事関連時間は増加傾向にある。6歳未満の子どもの持つ共働き世帯における男性の家事関連時間（週平均）は、2006年の57分から2021年には114分と2倍に増加している。男性の家事関連時間の増加に伴い、女性の家事関連の分担割合は低くなっているが、2021年時点の分担割合を見ると、専業主婦の場合は84.0%、共働きの場合は77.4%と、女性の家事関連に対する負担が依然として大きいことがうかがえる。（図表4・次頁）

主な記事	
人事異動	5
令和7年度国土交通省予算概算要求等	6
海事レポート2024	7
バスの日、最新たび情報	8
鉄道の日	9
公共輸送モニター提言	10

は、時代に合わせたスキルの習得が可能なリカレント教育や、高齢者の知識や経験等を生かした職種への配置等が重要である。

また、人口減少による労働力不足が懸念される中で、外国人材の受入れを強化することも重要である。人手不足とされる分野において、一定の専門性・技能を有し、即戦力となる外国人材を受け入れるため、特定技能制度を創設し、そのうち「特定技能2号」については、2023年6月の閣議で対象分野を2分野から11分野まで拡大する決定をするなど、外国人材の受入れを強化しており、更なる雇用促進が期待される。

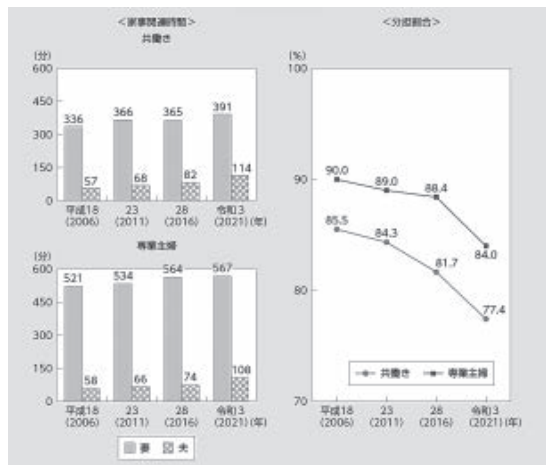
(イノベーションの創出)
生産性を飛躍的に向上させるためには、従来の枠組みにとられないイノベーションの創出も重要である。例えば、水循環システム、空飛ぶクルマやドローン等の次世代モビリティの開発・実装を通じた新たなサービス等、生産性の向上に結びつくイノベーションの創出が求められる。

注5 女性の育児休業取得率を見ると、女性の取得率は、2007年以降、8割以上と高い水準で推移している。一方、男性の取得率（次頁へつづく）

(1) 女性の育児負担（共働き世帯の増加）
女性の就業が増加する中、結婚後も就業を継続する女性が増加している。共働き等世帯数の推移を見ると、1992年に専業主婦世帯（男性雇用者と無業の妻からなる世帯）を上回り、その後も増加を続け、2022年時点では専業主婦世帯の2.3倍程度となっている。（図表3・次頁）

(家事等の分担動向)
育児を含む、男性の家事関連時間は増加傾向にある。6歳未満の子どもの持つ共働き世帯における男性の家事関連時間（週平均）は、2006年の57分から2021年には114分と2倍に増加している。男性の家事関連時間の増加に伴い、女性の家事関連の分担割合は低くなっているが、2021年時点の分担割合を見ると、専業主婦の場合は84.0%、共働きの場合は77.4%と、女性の家事関連に対する負担が依然として大きいことがうかがえる。（図表4・次頁）

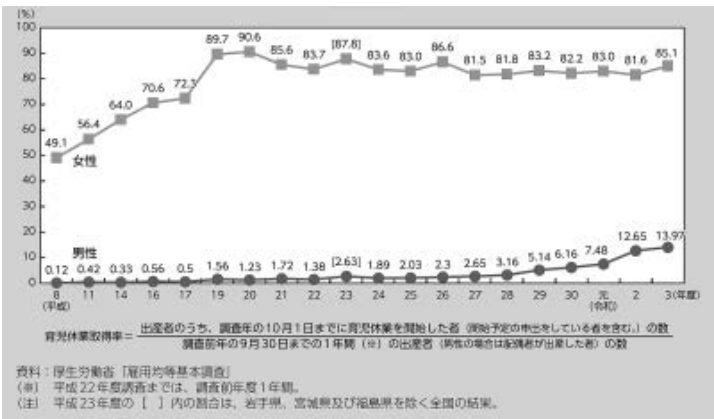
図表4 6歳未満の子どもを持つ妻・夫の家事関連時間及び妻の分担割合の推移（週全体平均）



(備考) 1. 総務省「社会生活基本調査」より作成。
2. 「専業主婦」は「専業主婦」が有職で妻が無職の世帯。「共稼ぎ」は、夫が有職で妻も有職(共稼ぎ)の世帯。
3. 「家事関連時間」は「家事」、「介護・看護」、「育児」及び「買い物」の合計。
4. 分担割合は、(妻の家事関連時間) / (妻と夫の家事関連時間の合計) × 100で算出。

資料) 総務省「社会生活基本調査」

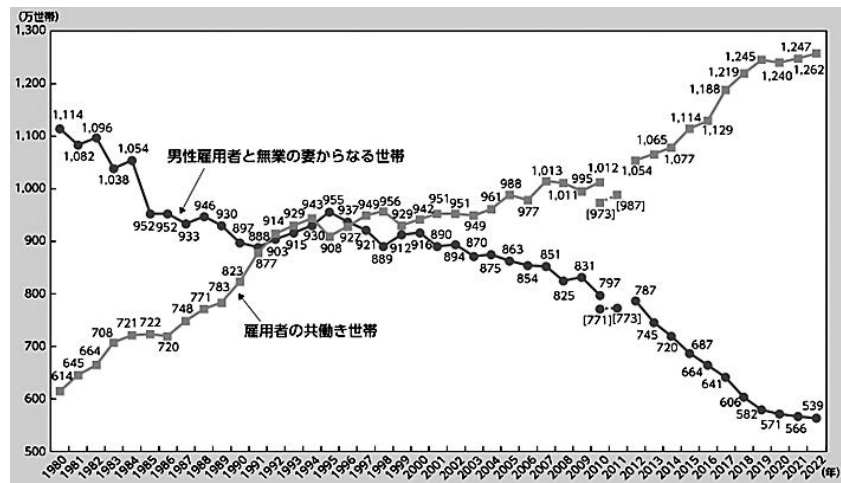
図表5 育児休業取得率の推移



資料) 厚生労働省「雇用均等基本調査」
(注) 平成22年度調査までは、調査前年度1年前、平成23年度の「」内の割合は、若手県、宮城県及び福島県を除く全国の結果。

資料) 厚生労働省「令和5年版厚生労働白書」

図表3 共働き等世帯数の年次推移



資料) 厚生労働省「令和5年版厚生労働白書」

2022年には育児・介護休業法の改正により、1歳までの育児休業とは別に出生時育児休業(産後パ

共働き世帯の育児時間の確保・創出が課題となる中、就業中に子どもを預けられる保育所等は重要な施設であり、就労を支援する保育環境の整備が求められる。延長保育や夜間保育等の保護者の勤務時間に

時間が増える中、育児・介護休業法の改正により、1歳までの育児休業とは別に出生時育児休業(産後パ

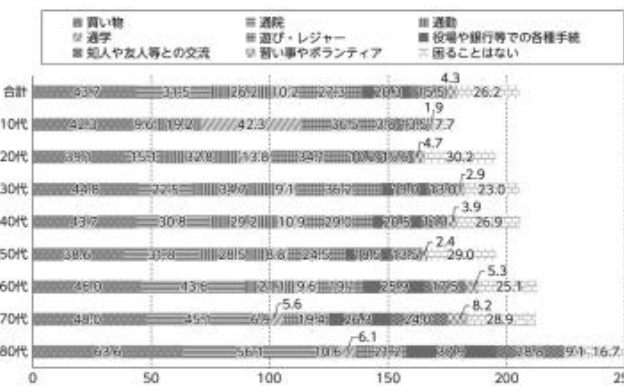
共働き世帯の育児時間の確保・創出が課題であり、習い事等への送迎が負担となる中では、子どもの移動手段を確保することが必要である。習い事の送迎を取り入れている家事代行サ

図表7 市区町村の人口規模別人口減少率の推計(2020年~2050年)



(注) 福島県浜通り地域(13市町村)は人口規模別の人口減少率の計算から除いている。
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」より国土交通省において作成

図表8 公共交通の減便・廃線等により移動手段が減少して困ること(年代別クロス集計)



(注) 回答者総数3,000人(10代~30代、40代~50代、60代~80代の3区分で均等割り付け)。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料) 国土交通省「令和5年版国土交通白書」

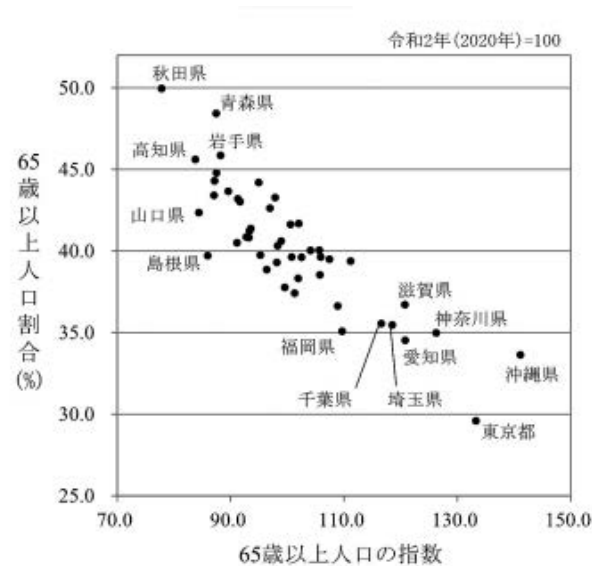
(前頁からのつづき)
は、近年は上昇傾向にあるものの、2021年時点の取得率は13・97%と、女性に比べて低い水準であり、男性の取得率向上に向けた取り組みが必要である。(図表5)

(2) 期待される取組み
①男女共に子育てしやすい就業環境の整備
(女性の柔軟な働き方の推進)
女性の産前産後休業・育児休業の取得を推進するだけでなく、復職後の希望に

応じた部署や事業所への異動、時間単位での年次有給休暇取得の推進等も重要である。また、短時間勤務制度やフレックスタイム制度等、子どもの年齢に合わせた勤務時間が設定できる柔軟な働き方を導入することにより、女性の育児時間の確保が可能となり、仕事と育児の両立に資することが期待される。

共働き世帯の育児時間の確保・創出が課題となる中、就業中に子どもを預けられる保育所等は重要な施設であり、就労を支援する保育環境の整備が求められる。延長保育や夜間保育等の保護者の勤務時間に

図表6 令和32年(2050)年の65歳以上人口の指数と65歳以上人口の割合



資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」

上昇し、高齢化率は40%を超える都道府県は、2020年時点ではゼロであったものの、2050年には25の道県に増加すると推計されている。また、大都市圏に属する都府県で人口が減少している。人口が減少する都道府県は今後も増え続け、2020年から2025年にかけては東京都を除く46道府県で、2040年から2045年以降は、東京都を含むすべての都道府県で人口が減少すると推計されている。

規模都市へも拡大することが見込まれており、人口減少に際しては暮らしや社会を支える取組みが必要である。(図表7)

地域公共交通の衰退
地域鉄道や路線バス等は、地域住民の通勤・通学、買い物等の移動手段として、不可欠な役割を担っており、地域の社会経済活動の基盤である。一方で、人口減少を背景に、地域鉄道、路線バス共に、輸送人員は減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の拡大前水準まで回復しておらず、約9割が赤字事業者となっている。これら経営環境の変化により、廃線や運行回数の減少等が発生している。

(前頁からのつづき)

困ることとして、「買い物」、「通院」を挙げている高齢者は多く、高齢者の暮らしにおける公共交通の重要度は高い。高齢化が進む地域において、生活サービス施設へのアクセスとして、公共交通は欠くことができない移動手段であり、高齢者を含めた交通弱者に対する移動手段の確保が課題である。(図表8・前頁)

②地域維持・存続の困難化(インフラの老朽化)

道路橋やトンネル、河川、上下水道、港湾等のインフラは、防災・減災機能や人々の安全・安心な社会経済活動の基盤であるが、その多くが高度経済成長期以降に集中的に整備されており、今後、建設から50年以上経過するインフラの割合は加速度的に増加していくことが見込まれる。

インフラに不具合が生じてから対策を行う「事後保全」から、不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」へ転換するなどしているが、適切な維持管理が求められる中、多くのインフラを管理する地方公共団体においては、財政面・体制面から老朽化への対応が課題となっている。

(地域コミュニティの機能低下)

地域での高齢化の進行は、経済活動への影響のみならず、地域社会の維持に支障をきたすおそれがある。地域コミュニティの活動は、街の美化・保全、防

犯・防災上の安全の確保、

共同施設・設備の維持・管理の分担等、様々な面で住民の生活を支えている。地域住民の高齢化が進むと、コミュニティ活動への参加や経済的分担が困難となるため、住民のネットワークも疎遠なものとなり、地域コミュニティの機能低下が懸念される。

(2) 期待される取組み

①生活利便性の改善(生活サービスを維持する地域づくり)

生活サービス提供機能の低下・喪失のおそれがある地域においては、生活サービス施設が維持・存続できるように、近隣地域を含む利用者の確保が必要不可欠である。そのためは、場所や時間の制約を解消するデジタル技術の活用により、近隣地域からの買い物や通院等の移動の負担の軽減を図るとともに、その推進に当たっては、社会経済的な結びつきがある近隣地域同士が連携し、自治体や民間事業者、団体、住民等関係者が協働することで、地域全体で生活サービス提供機能を維持していくことが重要である。

(地域における移動手段の確保)

地域鉄道や路線バス等の公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤であり、その維持・存続が求められる中、地域の関係者との連携・協働を通じて、利便性や生産性を高め、持続可能な交通ネットワークの構築を図ることが重要である。バスやタクシー等が運行されていない過疎地域等において、市町村、NPO等が自家用車を使用して有償で運送する自家用有償旅客運送や、自宅や指定場所から目的地まで、途中乗り合入を乗せながら、それぞれの行き先に送迎するデマンド型乗合タクシー等の活用により、高齢者を含めた交通弱者の移動手段の確保につながるものが期待される。

②地域の持続性

(関係人口の創出・拡大)

人口減少による地域活力の低下が懸念される中、地域に住む人々のみならず、地域に必ずしも居住していない地域外の人々にも地域の担い手としての活躍を促し、地域活力を維持・発展させることが必要不可欠である。

そのためには、都市部から地方部への人の流れを促進させ、地域外から地域の祭りやイベントに毎年参加し運営にも携わる、副業・兼業で週末に地域の企業や

NPOで働くなど、特定の

地域に継続的に多様な形で関わる「関係人口」の創出・拡大が重要である。特に、高齢化・人口減少が深刻な地域においては、関係人口が地域住民の共助の取組みに参画していくことで、地域の社会課題解決や地域の活性化につながるほか、将来的な移住者の増加につながるものが期待される。

(インフラ維持管理の効率化)

新技術の活用や官民連携

の促進のほか、地域のニーズに応じてインフラの廃止・除却や機能転換等を行う「集約・再編等」によるインフラストック適正化を進めるとともに、既存の行政区域にこだわらない広域的な視点で、複数・多分野のインフラを群としてとらえ、効率的・効果的にマネジメントする取組み等が重要である。これらの取組みにより、持続可能なインフラメンテナスの実現に向けて、予防保全型への本格転換が図られることが期待される。

第2節 未来につながる変革と持続可能で豊かな社会を目指して

少子高齢化・人口減少が進展する中、未来につながる変革と持続可能で豊かな社会の実現に向けて、担い手不足を補う労働力の確保や生産性の向上、出生率の向上に向けた就業・子育て環境の改善、賑わいの創出や関係人口の創出・拡大による地域の持続性確保が求められる。

1. 国土交通分野における動き

「国土強靱化基本計画」(2023年7月)では、

国土強靱化のための投資は、災害を防ぐだけでなく、新しい生活スタイルや地域の魅力の創出にも貢献するとしており、経済発展の基盤となる交通・通信・

パパの育児と仕事両立サポートBOOK



図表9 父親セミナー



資料) 大成建設(株)

エネルギー等ライフラインの強靱化や、新時代に地域力をつなぐ国土を目指す「第三次国土形成計画(全国計画)」(同年7月)等と一体として取組みを強化することとしている。

(生産性向上に資するイノベーションの創出)

スタートアップの先進的な技術やアイデアによって創出されたイノベーションは、社会課題を解決していくとともに、市場に新たな

両立サポートBOOK」の配布等により男性の育児休業取得率の向上を図っている。(図表9)

(物流の効率化による生活利便性の維持)

サービス産業の撤退により買い物困難が発生する地域では、地域に応じた買い物支援に取り組むことにより、生活利便性の維持が期待される。北海道を中心にコンビニエンスストアチェーン「セイコーマート」を展開しているセコマグループは、北海道に特化した独自のサプライチェーンを構築し、物流の効率化を図っている。同グループは、サ

刺激を与えることで、市場の活性化や既存企業の生産性の向上を促すことが期待される。

(共働き・子育ての推進)

整備が求められる中で、男性の育児休業取得を促進することが重要である。

大成建設(株)では、育児支援に関するセミナーの開催や柔軟な働き方の促進、新たに子どもが生まれる男性社員へ「パパの育児と仕事

プライチェーン全体で収益を確保することで、人口規模が小さい低収益の地域への出店を可能にしている。

(地域の需要に応じた移動手段の確保)

公共交通の衰退等により移動手段が不十分な地域においては、地域公共交通の再構築を進めるとともに、地域の需要に応じて、タクシー、乗合タクシー、自家用有償旅客運送等の移動サービスを提供することにより、地域の移動手段の確保につながるものが期待される。高齢化が進行する地域では、自家用有償旅客運送

によるデマンド交通の導入により、高齢者の移動手段を確保する取組みがみられる。

島根県邑南町では、少子高齢化・人口減少による利用者の減少を受けて、鉄道やバス路線の廃止が続いていた。同地域の生活交通の再構築を進めるとともに、確保のため、「NPO法人はすみ振興会」は、自家用有償旅客運送「はすみデマンド」を導入し、デマンド交通によるドアツードアの移動を可能にした。これにより高齢者の移動の負担が大幅に軽減されている。(図表10)

はすみデマンド利用の様子

図表10



資料) 特定非営利活動法人はすみ振興会

【第2章 国土交通分野における取組みと今後の課題】

第1節 国土交通分野の現状と方向性

1. 技術活用による持続可能な社会に向けた取組み

我が国では、急激な人口

(省人化・省力化の推進)

①i-Construction

建設業は社会資本整備の担い手であると同時に、社会の安全・安心の確保を担っており、労働力不足が進む中でも、その重要な役割を果たすために、生産性の向上が必要不可欠である。国土交通省では、2016年度よりi-Constructionに取り組み

しており、ICTの活用等により、生産性の向上を目指すとともに、インフラ分野について、データとデジタル技術を活用することにより、インフラ関連の業務、組織、プロセス、文化・風土や働き方の変革を行うDX(デジタル・トランスフォーメーション)の実現を目指している。

注6 国土交通省では、2024年4月に「i-Construction2.0」を策定し、オートメーション化等による抜本的な建設現場の省人化対策に取り組むこととした。「i-Construction2.0」を推進していくことで、建設現場の生産性を2040年度までに1.5倍以上向上させることが目標である。

②連節バス

連節バスは、従来の路線バスで使用される形状のバス車両を2連以上つなげて走行することが可能であり、路線バスに比べて、少ない車両台数・ドライバー(次頁へつづく)

図表11 自動運転のレベル

システムが周辺監視	レベル5	いつでも、どこでも、無人運転	
	レベル4	一定の条件下で、自動運転 (条件外でも、車両が安全確保)	実現できること ・ 無人運転 など
	レベル3	一定の条件下で、自動運転 (条件外では、ドライバーが安全確保)	実現できること ・ 画面の注視、 ・ 携帯電話の使用 など
※ 一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など			
運転者が周辺監視	レベル2	縦・横方向に運転支援	実現できること ・ (運転者の監視の下) 自動で車線変更 など
	レベル1	縦または横の一方だけ運転支援	実現できること ・ 自動ブレーキ ・ 自動で車間距離を維持 など

資料) 国土交通省

東広島市は、西日本旅客鉄道(株)と連携し、バス路線維持のため自動運転・隊列

より本格導入されており、今後は、運行状況や物流事業者のニーズを踏まえ、ダブル連結トラックの通行区間の拡充や、ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備、高速道路インターチェンジ近傍に立地した物流拠点施設の整備促進を予定している。

東広島市は、西日本旅客鉄道(株)と連携し、バス路線維持のため自動運転・隊列

より本格導入されており、今後は、運行状況や物流事業者のニーズを踏まえ、ダブル連結トラックの通行区間の拡充や、ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備、高速道路インターチェンジ近傍に立地した物流拠点施設の整備促進を予定している。

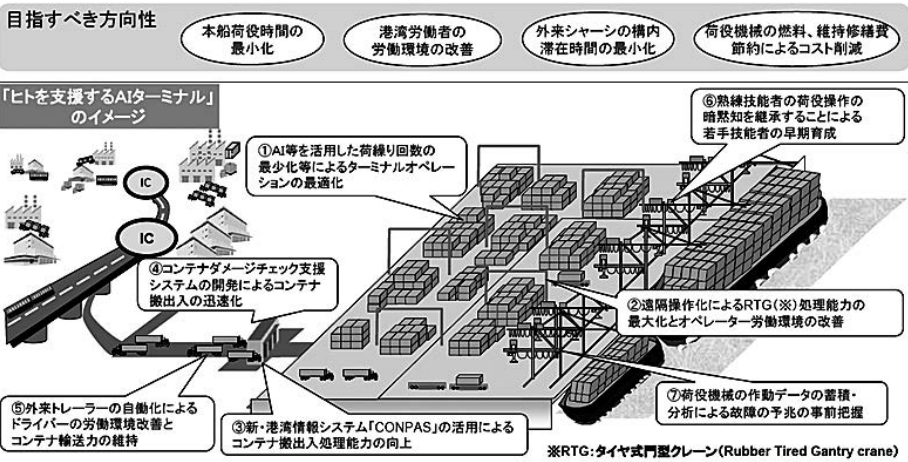
図表12 連節バス・隊列走行



資料) 東広島市

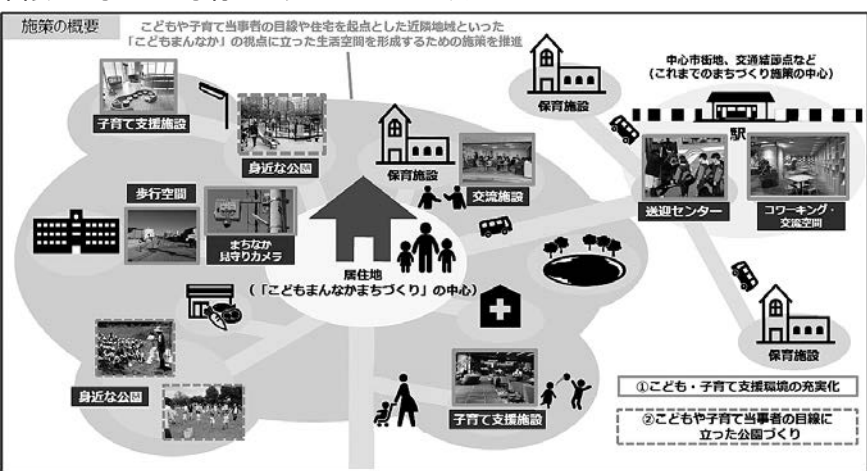
図表13 A Iターミナル

我が国コンテナターミナルにおいて、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化に関する実証等を行うとともに、遠隔操作RTGの導入を促進する。



資料) 国土交通省

図表14 子ども・子育てにやさしいまちづくり



資料) 国土交通省

図表15 習い事への子ども送迎サービス



資料) hab(株)

対する安心感

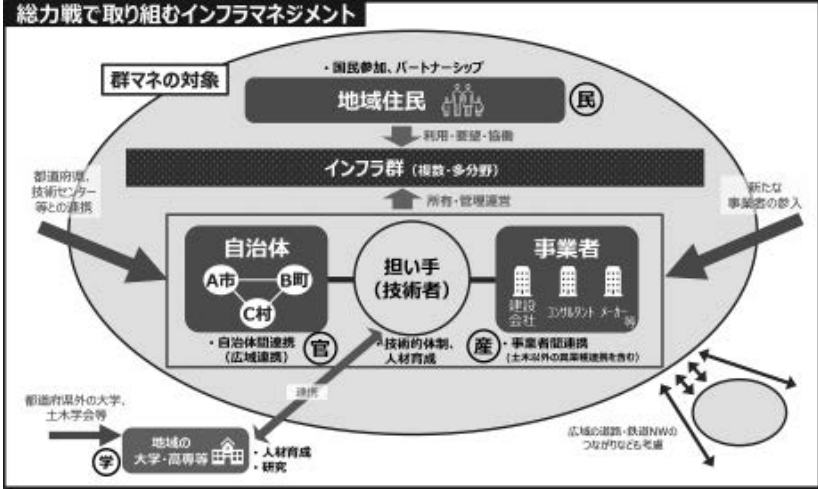
率の低下に歯止めをかけ、反転させることが重要である。子どもを持つかどうかは個人や家族の意思決定に基づくべきことを前提に、

「子育てタクシー」[®]は、一般社団法人全国子育てタクシー協会主催のタクシー

率の低下に歯止めをかけ、反転させることが重要である。子どもを持つかどうかは個人や家族の意思決定に基づくべきことを前提に、

率の低下に歯止めをかけ、反転させることが重要である。子どもを持つかどうかは個人や家族の意思決定に基づくべきことを前提に、

図表16 地域インフラ群再生戦略マネジメントの全体イメージ案



資料）国土交通省

図表17 地域生活圏の形成に資する取組み事例



資料）三豊市等関係者提供資料より国土交通省において作成

インフラの高度化が進展する中、適切な維持管理を進める上で、体制面・予算面に課題を抱えており、予防保全への転換に向けた取組みが不十分な地方公共団体が多く見受けられる。インフラメンテナンスを計画的かつ適切に進めていくためには、新技術の活用や官民連携の促進等、取組みの高度化・効率化を図るとともに、広域・複数・多分野のインフラを群としてとらえ、総合的かつ多角的な視点から、地域のインフラを戦略的にマネジメントする「地域インフラ群再生戦略マ

ネジメント（群マネ）」を推進していくことも重要である。国土交通省では、「群マネ」の取組みを展開していくため、2023年12月、先行的に課題解決に取り組むモデル地域について、11件（40地方公共団体を公募の上、選定した。モデル地域に選定された地方公共団体に対しては、有識者の助言を得ながら、「群マネ」の計画策定や業務・工事実施の支援を行うとともに、モデル地域の検討を通じて得られた知見を踏まえて、「群マネ」検討の手引き等を作成すること等により横展開を図り、地方公共団体の持続可能なインフラメンテナンスの実現を支援していく。（図表16）

（3）地域の活力維持に向けた取組み

人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少に直面している地方では、その進展に伴い、地域経済の縮小といった問題を抱えており、そのまま放置すればヒト・モノ・カネが地域外へ流出し続けるおそれがある。地方が衰退に向かわぬように活力を維持し続けるには、民間の消費、投資を喚起し、産業立地の促進やまちなかの再生を推進するためのまちづくりを進めることが重要である。また、地域経済を牽引する中小企業等の成長促進や地域産業の稼ぐ力の向上を図ることにより、地域における消費行動が生

（前頁からのつづき）

修了したドライバーが専門に乗務する、子育て当事者にやさしいタクシーであり、乳幼児を連れた外出、保育園、塾等の習い事の際、送迎を代行して子育て当事者をサポートしている。

横浜市に本社を置くhab（株）では、子育て世帯向けに、習い事への子ども送迎サービスを提供している。子どもの習い事の送迎が、保護者の働き方や日常生活に大きな影響を与えていることから、hab（株）では、AIによる効率的なルート設定、子どもたちだけで相乗りが可能とする一方、保護者は専用マイページから現在位置や車内画像を確認できるといった利便性や安全性の両立された送迎サービスを展開している。（図表15・前頁）

な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進する交通GX（グリーン・トランスフォーメーション）、交通事業者をはじめとした地域の多様な関係者との連携と協働（①官民の共創、②交通事業者間の共創、③他分野を含めた共創の「3つの共創」）の推進を通じて、利便性・生産性・持続可能性の高い交通へのリ・デザインを進めている。

地域交通の「共創」を産み出す土壌として、地域の移動に関わるすべての関係者が「連携・協働」に取り組む必要があるものの、地域の公共交通が置かれている現状や、地域が抱える社会課題は様々である。

栃木県宇都宮市は、マイカー依存から脱却し、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりに取り組んでいる。2023年8月に開業した芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」は、中心市街地のJR宇都宮駅東口

から東部地域の産業拠点を結んでいる。同路線には、様々な公共交通機関をつなぎ、利用しやすくするための乗換施設であるトランジットセンターが5つあり、LRTからバス、LRTからタクシー等の乗換えがスムーズに行える。また、バス路線の再編等、公共交通の利便性向上にも取り組んでいる。

（2）地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）

まれ、地域経済の好循環が推進していくことも重要である。

国土交通省では、「群マネ」の取組みを展開していくため、2023年12月、先行的に課題解決に取り組むモデル地域について、11件（40地方公共団体を公募の上、選定した。モデル地域に選定された地方公共団体に対しては、有識者の助言を得ながら、「群マネ」の計画策定や業務・工事実施の支援を行うとともに、モデル地域の検討を通じて得られた知見を踏まえて、「群マネ」検討の手引き等を作成すること等により横展開を図り、地方公共団体の持続可能なインフラメンテナンスの実現を支援していく。（図表16）

し、様々なニーズに対応した自動運転車両が開発され、社会に実装されていくことで一人暮らしの高齢者は、一人乗りの小型モビリティで玄関先から病院、スーパーへ行くことが可能となる。また、バス等の公共交通機関についても、自動運転化されることにより、より柔軟に増発等の調整が行えるようになることが期待される。

（ドローン）

ドローン技術がさらに発展し、高速かつ安定して貨物を輸送できるようになれば、災害時の支援物資の輸送や、平時においても新鮮な魚介類を遠隔の需要地に高速で輸送する等、これまでヘリコプターやトラック等で担っていた輸送を効率的かつ低コストで実現できるようになり、空での輸送が、より身近で当たり前の時代になると期待される。

（3）暮らし

最後に、本白書の全文は、国土交通省ホームページで公開しており、本概要とともに、白書を一読いただければ幸いである。

（参考）令和6年版国土交通白書トップページ
<https://www.mlit.go.jp/statistics/file000004.htm>

人事異動

国土交通省

（7月11日付）

辞職・中込淳▼水管理・国土保全局水資源部長・齋藤博之（総合政策局公共事業企画調整課長（不動産・建設経済局併任））

（7月16日付）

辞職・井上伸夫▼大臣官

房審議官（総合政策局担当）・後藤慎一（大臣官房）

大臣官房付・鈴木延明▼大臣官房広報課広報企画官・茶谷晋太郎（大臣官房付）

（8月1日付）

大臣官房付・派遣（公益社団法人2025年日本国際博覧会協会の事務局局長兼会場運営局）

（8月26日付）

大臣官房付・上手研治（内閣官房内閣参事官（内閣官房副長官補付））

（8月26日付）

大臣官房付・住友一仁▼大臣官房審議官（物流・自動車局担当）・大窪雅彦（警察庁長官官房付）

（7月11日付）

辞職・中込淳▼水管理・国土保全局水資源部長・齋藤博之（総合政策局公共事業企画調整課長（不動産・建設経済局併任））

（7月16日付）

辞職・井上伸夫▼大臣官

房審議官（総合政策局担当）・後藤慎一（大臣官房）

大臣官房付・鈴木延明▼大臣官房広報課広報企画官・茶谷晋太郎（大臣官房付）

（8月1日付）

大臣官房付・派遣（公益社団法人2025年日本国際博覧会協会の事務局局長兼会場運営局）

（8月26日付）

大臣官房付・上手研治（内閣官房内閣参事官（内閣官房副長官補付））

（8月26日付）

大臣官房付・住友一仁▼大臣官房審議官（物流・自動車局担当）・大窪雅彦（警察庁長官官房付）

第2節 望ましい将来への展望

ここでは、持続可能で豊かな社会が実現する将来の展望として一部を紹介する。

（1）国土・インフラ整備

（進化する物流システム）

AI・ロボット、ドローン等による自動化等により、在庫管理から梱包、車

（進化する自動運転）

高度な自動運転が実現

（2）交通

（進化する自動運転）

高度な自動運転が実現

（3）暮らし

（多様な働き方を通じた誰

（7月11日付）

辞職・中込淳▼水管理・国土保全局水資源部長・齋藤博之（総合政策局公共事業企画調整課長（不動産・建設経済局併任））

（7月16日付）

辞職・井上伸夫▼大臣官

房審議官（総合政策局担当）・後藤慎一（大臣官房）

大臣官房付・鈴木延明▼大臣官房広報課広報企画官・茶谷晋太郎（大臣官房付）

（8月1日付）

大臣官房付・派遣（公益社団法人2025年日本国際博覧会協会の事務局局長兼会場運営局）

（8月26日付）

大臣官房付・上手研治（内閣官房内閣参事官（内閣官房副長官補付））

（8月26日付）

大臣官房付・住友一仁▼大臣官房審議官（物流・自動車局担当）・大窪雅彦（警察庁長官官房付）



最後に、本白書の全文は、国土交通省ホームページで公開しており、本概要とともに、白書を一読いただければ幸いである。

（参考）令和6年版国土交通白書トップページ
<https://www.mlit.go.jp/statistics/file000004.htm>

令和7年度国土交通省関係予算概算要求総括表

国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表

(単位: 百万円)

事 項	事 業 費			国 費				備 考	
	令和 7 年 度 要 求 ・ 要 望 額	前 予 算 年 度 額	対前年度 増 減 率	令和 7 年 度 要 求 ・ 要 望 額	うち「重要政策 推進特」		前 予 算 年 度 額		対前年度 増 減 率
					(A)	(B)			
治 山 治 水	1,185,357	997,457	1.19	1,050,510	250,491	884,407	1.19	1. 本表は、内閣府計上の沖縄振興予算のうち、国土交通省関係分を含む、国土交通省計上の北海道開発予算、離島振興予算、奄美群島振興開発予算等のうち、他省庁関係分を含まない国土交通省関係予算の概算要求総括表である。	
治 海	1,139,400	958,773	1.19	1,012,006	241,169	852,184	1.19		
水 岸	45,958	38,684	1.19	38,504	9,322	32,223	1.19		
道 路 整 備	4,940,435	4,758,447	1.04	1,992,081	491,596	1,671,492	1.19	2. 本表から内閣府計上の国土交通省関係分を除き、国土交通省計上の他省庁関係分等を加えた国土交通省所管の要求・要望額は、7兆1,971億円である。	
港 湾 空 港 鉄 道 等	951,810	834,501	1.14	467,620	99,859	403,734	1.16		
港 湾	340,647	286,329	1.19	291,435	69,748	244,903	1.19		
空 港	211,595	215,643	0.98	39,503	0	30,925	1.28	3. 推進費等の内訳は、 防災・減災対策等強化事業推進費 16,664百万円 官民連携基盤整備推進調査費 398百万円 北海道特定特別総合開発事業推進費 5,191百万円 社会資本整備円滑化地籍整備事業費 2,433百万円である。	
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	108,934	80,317	1.36	31,476	23,205	22,822	1.38		
新 幹 線	265,800	227,500	1.17	80,372	0	80,372	1.00		
船 舶 交 通 安 全 基 盤	24,834	24,712	1.00	24,834	6,906	24,712	1.00	4. 本表のほか、委託者の負担に基づいて行う附帯・受託工事費65,137百万円がある。	
住 宅 都 市 環 境 整 備	3,766,190	3,964,792	0.95	873,632	205,444	730,304	1.20		
住 宅	2,614,370	2,960,101	0.88	187,258	46,745	156,106	1.20		
都 市 環 境 整 備	1,151,820	1,004,691	1.15	686,374	158,699	574,198	1.20	5. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計（復興・復興）61,672百万円がある。	
道 路 環 境 整 備	457,193	418,971	1.09	123,092	30,843	102,516	1.20		
都 市 水 環 境 整 備	665,032	560,846	1.19	533,687	120,791	446,808	1.19		
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	321,230	265,113	1.21	173,933	43,078	145,161	1.20	6. 本表のほか、国土交通省所管の政府情報システムのデジタル一括計上分として39,769百万円がある。	
上 下 水 道	277,693	227,492	1.22	135,331	33,832	112,775	1.20		
上 下 水 道	14,941	5,600	2.67	8,706	2,177	3,000	2.90		
水 道	52,982	42,733	1.24	19,628	4,907	17,136	1.15	7. 本表のほか、 ・ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 ・ 近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費 ・ 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費 ・ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しに係る大臣間合意を踏まえた更なる増額については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。	
下 水 道	209,770	179,159	1.17	106,997	26,748	92,639	1.15		
国 営 公 園 等	43,537	37,621	1.16	38,602	9,246	32,386	1.19		
社 会 資 本 総 合 整 備	3,405,424	2,840,610	1.20	1,649,421	422,920	1,377,105	1.20	8. 計数は、それぞれ四捨五入しているため端数において合計とは一致しない場合がある。	
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,241,513	1,030,805	1.20	608,930	156,516	506,453	1.20		
防 災 ・ 安 全 交 付 金	2,163,911	1,809,805	1.20	1,040,491	266,404	870,652	1.20		
小 計	14,570,446	13,660,920	1.07	6,207,197	1,513,388	5,212,203	1.19		
推 進 費 等	33,713	27,170	1.24	24,686	6,737	19,942	1.24		
一 般 公 共 事 業 計	14,604,159	13,688,090	1.07	6,231,883	1,520,125	5,232,145	1.19		
災 害 復 旧 等	73,605	72,631	1.01	57,992	0	57,949	1.00		
公 共 事 業 関 係 計	14,677,765	13,760,721	1.07	6,289,875	1,520,125	5,290,094	1.19		
そ の 他 施 設	85,559	65,171	1.31	81,234	32,433	56,947	1.43		
行 政 経 費	—	—	—	661,856	57,433	606,632	1.09		
合 計	—	—	—	7,032,965	1,609,990	5,953,673	1.18		

(前頁からのつづき)

令和7年度税制改正要望(主要項目)

- I. 豊かな暮らしの実現と個性をいかした地域づくり
1. 住まいの質の向上・無理のない負担での住宅の確保
- ①住宅ローン減税等に係る所要の措置(所得税等)
- ②老朽化マンションの再生
- ③長寿命化に資する大規模修繕工事を行ったマンションに対する特例措置の延長(固定資産税)
- ④買取再販で扱われる住宅

- ⑤サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長(不動産取得税)
- ⑥都市の魅力の向上と活力ある地域づくり
- ⑦2027年国際園芸博覧会
- ⑧鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置の延長(固定資産税)
- ⑨脱炭素都市再生整備事業を促進するための民間都市開発推進機構の金融支援業務に係る特例措置の拡充(法人税等)
- ⑩半島及び離島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長(所得税・法人税)
- ⑪鉄道事業再構築事業にお

会の円滑な開催に向けた所要の措置(法人税・所得税・不動産取得税・固定資産税・自動車税等)

II. 持続的な経済成長の実現

1. 観光立国の実現
- ①外国人旅行者の利便性向上、免税店の事務負担軽減等を踏まえた免税制度の見直し(消費税等)
2. 不動産市場の活性化
- ①リート及び特定目的会社取得する不動産に係る特例措置の延長(登録免許税)
- ②不動産特定共同事業において取得される不動産に係る特例措置の延長(登録免許税・不動産取得税)
- ③産業の生産性の向上、国際競争力の強化
- ④トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長(所得税・法人税等)
- ⑤国際戦略港湾等の荷さばき施設等に係る特例措置の延長(固定資産税等)
- ⑥安全で安心な社会の実現
- ⑦災害に強い強靱な国土・地域づくり

①鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置の創設(固定資産税)

②港湾における民有護岸の改良等の促進に係る特例措置の拡充・延長(固定資産税)

③防災上重要な道路の無電柱化のために新設した地下ケーブル等に係る特例措置の延長(固定資産税)

④貯留機能保全区域の指定に係る特例措置の延長(固定資産税等)

2. 安全で安心な交通インフラの実現

①先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の延長(自動車税)

②ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長(自動車税)

③鉄軌道駅のバリアフリー施設に係る特例措置の延長(固定資産税等)

④低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長(固定資産税)

令和7年度組織・定員要求概要

1. 組織(主要事項)

(1) 国民の安全・安心の確保

防災・減災、国土強靱化や経済安全保障の推進に向けた体制強化

主要要求事項

○令和6年能登半島地震等を踏まえた防災・減災に向けた体制の強化

○経済安全保障の推進に向けた体制の強化

「海事レポート 2024」を公表

国土交通省海事局は、海事分野を取り巻く動静や海事局の取組等を毎年「海事レポート」としてまとめており、本年も7月10日に、「海事レポート2024」を公表しました。海事分野における、この1年の主要な取組について、写真やコラムなどを織り交ぜつつ、わかりやすく紹介されています。

本年の海事レポートでは、巻頭特集において「海事産業を支える人材の確保に向けて」が記載されています。

(2) 持続的な経済成長の実現

グリーン・トランスフォーメーション(GX)の推進、道路交通の円滑化に資する体制強化

主要要求事項

○上下水道における脱炭素化の推進に向けた体制の強化

○道路に関する交通連携に向けた体制の強化

(3) 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり

「交通空白」の解消、共生社会の実現、土地政策の推進に向けた体制強化

主要要求事項

○「交通空白」の解消に向けた体制の強化

○ジェンダー平等の観点も踏まえた共生社会の実現に向けた体制の強化

○適正な土地利用の促進に向けた体制の強化

2. 定員

強化

(2) 定員合理化等

1,456人

▲798人

(※)上記のほか、定年引上げに伴う新規採用への影響を緩和するための特例的な定員の時限到来減(▲395人)がある。

○新安保戦略を踏まえた海上保安能力の強化

○持続的な地域社会の形成及び経済成長を支える基盤

「海事レポート2024」の概要

- 特集 海事産業を支える人材の確保に向けて
- 本編
- 第1章 次世代を担う海事人材の確保・育成
- 第2章 総合的な安全対策・環境対策の推進
- 第3章 内航海運、内航フェリー・旅客船の活性化
- 第4章 安定的な国際海上輸送の確保
- 第5章 地域経済を支え、世界と戦う造船業・船用工業の振興
- 第6章 海事振興・海洋教育等の推進
- なお、「海事レポート2024」の内容(詳細)については、国土交通省ホームページをご覧ください。
- https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr1_000087.html



海コッコ 検索



私たちは「Go to Seaプロジェクト」を推進しています



海コッコちゃんねる

9月20日は「バスの日」

「バスの日」は、明治36年9月20日に京都市にて二井商会がバス事業を開始した日です。当時は、写真のように幌無しの蒸気自動車の車体を改良し、6人乗りバスとして営業運行しました。このことを受け、日本バス協会は、昭和62年11月10日に9月20日を「バスの日」と決めました。

PRポスターを全国の乗合バス車内へ掲示／各地でイベント開催

日本バス協会では、安全安心なバス、人にやさしいバス、便利で快適なバスをご利用いただくために、様々なPRを行っております。「バスの日」の前後一か月間には、日本中の乗合バス車内にて下記ポスターを掲出いたします。また、「バスの日」にちなみ、全国各地で様々なイベントが開催されますので、ぜひ足を運んでみてください。

(日本バス協会HPにて、全国の「バスの日」のイベント情報や過去のポスターをご覧ください。 <https://www.bus.or.jp/busday/>)



9月20日は、バスの日

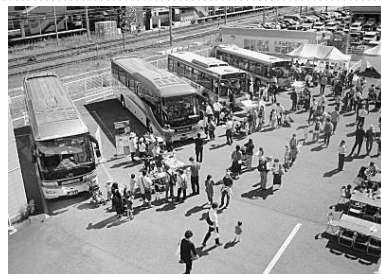
バスのある風景を
夢とともに
走りつづけます



日本バス協会

令和6年度「バスの日」ポスター

各地区の「バスの日」イベントの様子



岩手県：おもしろバスの展示



新潟県：バスと綱引き大会

(令和5年度)

～最新たび情報～

1年に1度開帳の聖徳太子像鑑賞
美食も味わう秋の京都ツアー販売中
(株)阪急交通社【京都】



六波羅蜜寺

(株)阪急交通社は、伝統と文化をテーマにした新商品「2つの特別拝観と美食探求 紅葉の京都こだわりの旅2日間」(大阪発)を販売している。1年に1度開扉する広隆寺の秘仏・聖徳太子像や、12年に1度、辰年にだけ開帳される六波羅蜜寺の十一面観音を参拝するツアー。

同商品では、2カ所の特別拝観や、老舗の京懐石の美食を味わえる。また、「阪急たびコト塾」の講師として、京都の四季折々の習わしや、神社・寺院の伝統的な祭り・行事などを解説している山村純也氏がツアーに同行し、見どころをレクチャーする。

出発日は11月22日(金)。代金は2～3人で1室利用した場合1人22万

円。宿泊先は、ホテルオークラ京都 岡崎別邸(京都府京都市)。

11月で終了の黒部湖遊覧船プラン
ダムカレーやご当地のお土産も付く
ANAホリデイ・イン信濃大町【長野県】



遊覧船「ガルベ」

ANAホリデイ・インリゾート信濃大町くろよん(長野県大町市)は、黒部湖クルーズを満喫する宿泊プランを発売している。11月9日(土)で営業を終了する黒部湖の遊覧船「ガルベ」の乗船チケットなどが付く。

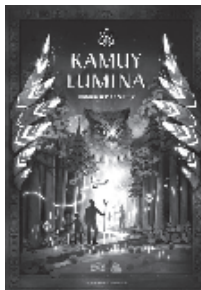
1969年に「くろべ丸」として営業を開始した現・ガルベは55年の歴史に幕を閉じる。

黒部ダム担当者は「黒部湖は立山連峰と後立山連峰を両岸に見ることができる絶景ポイント。湖上で見られる最後の機会を逃さないで!」とアピールしている。

プランには乗船チケットのほか、黒部ダム往復電気バスチケットや黒部ダムカレー、ご当地土産の引換券が盛り込まれている。

ANAホリデイ・インリゾート信濃大町くろよんのホームページにおける同プランの宿泊料金は、1人2万3,303円から(詳細はホテルにお問合せを)。期間は同船の運行最終日の11月9日(土)まで。

阿寒湖の森ナイトウォーク
アイヌの世界観や自然を五感で体感
阿寒アドベンチャーツーリズム(株)【北海道】



コンテンツのイメージ

阿寒アドベンチャーツーリズム(株)は11月9日(土)まで毎夜、自然体験コンテンツ「阿寒湖の森ナイトウォークKAMUY LUMINA」の2024年シーズンを開催している。

阿寒摩周国立公園内の阿寒湖の森を歩きながら、プロジェクションマッピングやシノグラフィー(光と音の舞台装置)など、デジタル技術で再現されたアイヌの神々「カムイ」の物語を冒険する企画。参加者が登場人物の一員となることで、物語に没入しながら「自然との共生」など、アイヌ文化の世界観や阿寒湖の自然美を五感で体感できるという。

阿寒湖の森は、阿寒湖温泉街に隣接した場所にありながら、明治から続く自然保護活動で、今なお手つかずの美しい自然に囲まれている。カムイルミナは「この地が誇る貴重な自然とアイヌ文化の魅力をより多くの人々に知ってもらいたい」という思いから企画されている。

開催時間は日没30分後から午後9時、または午後9時半まで。雨天決行。歩行距離は約1.2キロで、所要時間は50分ほど。チケット料金は大人(中学生以上)前売3,000円、当日3,500円、子供(小学生)前売1,500円、当日1,700円、未就学児は無料。

ゴッホのヒマワリルーム提供
芸術とグルメの秋を感じるプラン
アオアヲナルトリゾート【徳島県】



客室「ゴッホのヒマワリルーム」

アオアヲナルトリゾート(徳島県鳴門市)は11月30日(土)まで、ゴッホのヒマワリルームと食の展覧会ひまわりディナーを提供する。泊まれるアートギャラリーとして今年7月に誕生した「ゴッホのヒマワリ」をテーマにした客室で、芸術とグルメの秋におすすめの宿泊プランとして発売している。

夕食は、アルルのヒマワリ畑やサントマリーの海など、ゴッホの作品を彷彿とさせるスペシャルフレンチコースを用意した。プランは、2人1室で2万5,500円、3人1室で2万4,000円、4人1室で2万3,000円から。いずれも1泊2食付き1人当たり。朝食はテイクアウトして客室のバルコニーで食べることも可能。

公共輸送モニター提言 は活かされています

(5年度その3)

全国各地の約二百人の公共輸送モニターから寄せられた「提言」は、関係機関に伝えられ、それぞれ真剣に検討され、活かされています。令和5年度の「提言」の各機関での検討の経過や活かされている例を紹介します。

鉄 道 関 係

鉄道運行等の情報提供について

然乗り残しが発生、途中の停留所では全く客扱いが不可能となる。

〈提言〉通年、JR信越線某駅(橋上駅)AM7:18発の下り電車で通勤する。台風、大雨や大雪等の時は運休・遅延を想定しAM5:00までには起床しAM5:44(始発)から6時台の電車(2本)の運行(可否)情報を「ドットレ」や「新津駅の発車案内時刻版ライブカメラ」で確認し続ける。しかし、突然「運休」との掲載や、AM6時を過ぎても計画運休の場合があるとの掲載のままであったり、情報更新の最終が昨夜又はAM4時とか、「あてに」はできない情報たるものが頻繁にある。一方、当該気象時は、代替交通として、駅直下からの乗合バス(AM6:24発又は6:54発)への乗り換えが可能であり、当該駅まで来て運休や大幅遅延を確認してからの方行動であろう、100人を超える長蛇のバス待ちの列が形成される。当

安全確保の必要から運休は止むなしとしても、通勤・通学客のために、適切な情報提供については大いに考えるべきである。前日夜において「明日は(計画)運休する場合がある」との情報では全く役に立たない。せめて、その統報として、運休する列車の情報「明日朝〇時に「ドットレ」に掲載」程度のことは可能と考える。当該気象時、利用者としては、多くの時間を要することを想定して、一本早い電車への乗り換えや代替交通によることも考え、いつもより早く起床し、JRの運行状況の確認をはじめることから、当該利用者の行動に見合うタイムリーかつ正確な情報を必要とするのだ。帰宅時と同様である。当駅着は大幅な遅れが見込まれます」「運行状況は現在確認中です」ではない。遅延であれば〇分遅れとか、途中駅の

自然災害は頻発、危機管理の一貫として適切な情報提供を

ス待ちの当初より「折り返し運行、途中の〇〇地内の悪路・渋滞により、〇〇分の遅延」、「〇〇地内通過に〇分所要、このため〇分程度の遅延を見込む」等の情報を職員数名でバス待ちの列を頻繁に往復し大きな声で伝えていた。納得感の得られる情報であり、利用

者へ寄り添う姿勢にも感謝であった。JRは、情報の提供方法について、利用者の視点に立つて再点検し改善すべきはないか。適当な方法に苦慮するのであれば、利用者の意見を聞きとるか、利用者を交えて検討する、とのことも一考である。自然災害は頻発化する、危機管理の一貫としても適切な情報提供方を考えるべきと指摘する。さらに、JRの運休・遅延情報は駅改札に掲示されるが、その階下には代替のバス運行がある。運休等した側の「責務」として代替バスへの乗り換えを円滑にするため階下においても情報を提供することは必要と考えるが如何か。

(北陸信越)

〈対応〉この度は、情報配信や案内放送につきまして、配慮が足りずご不便をお掛けしましたこととお詫び申し上げます。運行情報の配信につきましては、弊社ホームページ、駅の掲示、駅構内や車内での放送により様々な情報媒体を活用し、幅広く実施しております。また、気象予報により具体的な運転取り止めの判断が難しい場合につきましては「運休や遅延が予想されます」といった可能性の案内をお客さまにご提

供しております。タイムリーな情報配信に努めているところではございますが、至らない点があるのも実情でございます。この度頂戴いたしましたご指摘を真摯に受け止め、より細やかな情報提供を行えるよう一層努めてまいります。

(次頁へつづく)

ゆるやかメンタルヘルス術

幸せホルモン・セロトニンで元気な秋に♪ メンタルに効く「リズム運動」のススメ

自律神経が弱りやすい秋は、やる気の低下や不眠が気になる季節です。心がぐったりしがちなこの時期こそ、メンタルアップに効果的な「リズム運動」を試してみませんか？今回は、運動が苦手な人も簡単にできるオススメの「リズム運動」と、効果的に行うコツを解説します。



秋の憂うつ……それ、セロトニン不足かも？

昔から、秋はメランコリックな気分になる季節として、数多の歌や物語に登場してきました。詩的な気分になるのはよいとしても、本格的に気分が落ち込んでしまったり、仕事に集中できなかったり……、心身ともに調子が上がらないのは困りものですね。

こうした秋の憂うつは、セロトニン不足が原因かもしれません。セロトニンとは、トリプトファン(たんぱく質)を原料にヒトの脳内で生成され、

気分や意欲に深く関わる神経伝達物質です。ストレスを緩和して気持ちを安定させてくれる働きを持ち、別名「幸せホルモン」とも呼ばれています。セロトニンの分泌は、太陽の光を浴びる(網膜で捉える)ことで促進されますが、日光を浴びる機会が少ないと分泌も減ってしまいます。日照時間が日に日に短くなっていく秋は、幸せホルモン・セロトニンが減少しやすい季節なのです。

「リズム運動」でセロトニン分泌を活性化

セロトニンの分泌を増やすためにオススメなのが、「リズム運動」です。セロトニンの分泌は、日光を浴びることのほか、咀嚼や歩行など一定のリズムで身体を動かす「リズム運動」を行うことで活性化されます。

仕事中にガムを噛むだけでも分泌が活性化されるのですが、最もオススメなのは身体を動かすことです。適度な運動は、それ自身が自律神経を整えることに繋がります。また、朝～日中にかけて軽く身体を動かすことで、夜に寝付きをよくしてぐっすり眠る効果も期待できます。

「スポーツの秋」という言葉があるとおり、秋は1年のうちで最も運動を始めやすい季節です。デスクワークやテレワークで運動不足を感じている方は、この機会に気持ちよく身体を動かしてみませんか？4ページでは、運動が苦手な方でも始めやすく続けやすい、簡単なリズム運動を3つご紹介していますので、気軽にチャレンジしてみてくださいね。

こんな人にはとくにオススメ

- ☐ なんとなく気分が落ち込む
- ☐ やる気がわかない
- ☐ 元気が出ない
- ☐ 集中力が落ちている
- ☐ 頭や身体が重い・だるい

- ☐ 夜、よく眠れない
- ☐ 朝、なかなか起きられない
- ☐ 食欲がない、または過食ぎみ
- ☐ 生活が夜型になっている
- ☐ 太陽を浴びる機会が少ない

今日からできる♪オススメのリズム運動・3選

■ウォーキング

とくに朝、日光を浴びながらのウォーキングは、セロトニン分泌をダブルで活性化！朝食前に15分ほど家の周りを散歩するだけでも大きな効果が見込めます。通勤中の1駅ウォーキングもよいですね。心の中で「いち、に、いち、に」とカウントしながらリズムカルに足を運びましょう。

■踏み台昇降

雨の日や外を歩く元気がない日には、室内でできる踏み台昇降がオススメです。身長に合わせて

無理のない高さの踏み台(目安は10～15センチ程度)を用意して、やはり「いち、に、いち、に」とカウントしながらテンポよく昇り降りを繰り返しましょう。

■サイクリング

自転車をこぐ動作も、立派なリズム運動です。秋の心地よい風を吸い込みながら、新鮮な景色を目にすることは、心のリフレッシュにもなりそうですね。無理に遠くまで行く必要はありませんので、疲れすぎない範囲で楽しみましょう。

効果的に実践するポイント

(1) 頑張りすぎず、楽しめる運動を

セロトニンは、ストレスを緩和するときに消費されるホルモンです。くたくたに疲れてしまうほど頑張ったり、苦手なことをイヤイヤしたりすると、かえって減少してしまいます。頑張りすぎず、「楽しいな」「気持ちいいな」と思える運動を行うのがセロトニン活性化のコツです。

(2) 1回5分～30分程度がベスト

セロトニンの分泌は、リズム運動をスタートしてから5分後くらいに活性化し始め、20～30分後

くらいにピークを迎えるといわれています。セロトニン分泌が目的のリズム運動は、5分～30分程度に収めるとよいでしょう。

(3) 3か月継続で効果アップ

1回のリズム運動による分泌促進効果は数時間程度で消えてしまいますが、運動を継続していくと身体がセロトニンを作りやすい構造に変わっていきます。筋トレと同じで、継続が大切です。まずは3か月を目標に続けてみましょう。

（前頁からのつづき）

各駅電車への乗り換えにつ

《提言》京浜急行の京急蒲田駅上りホームですが、快特や特急から各駅電車に乗り換える場合、ホームの川崎寄りの一番端までいかに乗り換えができない場合があります。特急等の先頭車両から乗り換える場合、各駅電車の発車時間間に合わない場合があります。

また、普段京急をあまり利用しない人はこのシステムがわからないので各駅電車にどこで乗ればよいかわからない人も見受けられます。

高齢化社会になっており、高齢者にやさしい乗り換えができるためにも、特急等が発車した後、各駅電車をホームの中央に移動し乗車するようにしていただくことはできないでしょうか。（関東 I）

《対応》いただいたご意見を京浜急行電鉄株式会社にお伝えし、以下の回答があります。

平素は、京急電鉄をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

京急蒲田駅をご利用の際、ご不便をおかけしておりますこと、お詫び申し上げます。この度いただきました、貴重なご意見につきまして、下記の通り回答申し上げます。

京急蒲田駅は、高架化完成後、横浜方面から空港線

方面の電車を増発するため、朝ラッシュ時間帯においては、京急蒲田駅にて各駅電車（普通）が優等列車を待ち合わせするダイヤ編成とさせていただきます。

ご要望をいただきました。待ち合わせしている普通を優等列車発車後にホーム中央に移動させてから乗車いただくには、停車時間を長く確保する必要があります。停車時間の増加は、ラッシュ時間帯上り方面の運行本数減少につながり、必要な輸送力が確保できなくなることから現在のダイヤ編成とさせていただきます。

また、優先座席の利用については、多くの皆さまから様々なご意見を頂戴しております。しかしながら、すべてのお客さまにご満足いただけるダイヤ作成は、難しいのが実情でございます。当社といたしまして、今後も引き続き、お客さまからの声に耳を傾け、お客さま全体の動向を踏まえ、総合的に検討を重ねてまいりますので、なにとぞご理解賜りますよう、お願い申し上げます。

この度は、お声をお寄せいただき、ありがとうございます。なお、乗り換え等につきましては、引き続きわかりやすい案内に努めてまいります。

今後とも、京急電鉄をご利用くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。（関東運輸局）

鉄道利用者のマナーについて

《提言》最近、朝夕の駅でよく見かけるのですが、健康者の方が我先にとエレベーターを利用しています。

利用するなどは言いませんが、障害のある方、ベビーカーを利用する方等、エレベーターを利用しないと移動できない方を優先するよう意識改革を図ることには出来ないのでしょうか。

（今まで受けてきた、学校教育にも問題があるとは思いますが…）

優先座席の利用についても同じで、元気な高校生（本当は疲れているのかもしれないのを見ると考えさせられる毎日です。

急いでいる、時間がないという方もいらっしゃるでしょうが、利用者のマナーを向上させる、意識を変えさせる取り組みは出来ないものでしょうか。

《対応》高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー法）に基づき、国は、

教育活動、広報活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとともに、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる支援、これらの者の高齢者障害者等用施設等の円滑な利用を確保する上で必要となる適正な配慮その他の移動等円滑化の実施に関する国民の協力を求めるよ

う努めなければならないとされています。

具体的には、国等の責務として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」や、各公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画において「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用」等を記載する必要があります。

国土交通省では、国民有志に対し高齢者・障害者の置かれた状況を模擬体験する等の啓発活動を行う内容とする「バリアフリー教室」を通して、様々な心身の特性

（本当は疲れているのかもしれないのを見ると考えさせられる毎日です。

急いでいる、時間がないという方もいらっしゃるでしょうが、利用者のマナーを向上させる、意識を変えさせる取り組みは出来ないものでしょうか。

《対応》高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー法）に基づき、国は、

教育活動、広報活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとともに、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる支援、これらの者の高齢者障害者等用施設等の円滑な利用を確保する上で必要となる適正な配慮その他の移動等円滑化の実施に関する国民の協力を求めるよ

利用者マナーを向上させる取り組みを

ご意見いただきました乗車マナーの向上につきまして、引き続き関係部局等と連携し、地道に普及啓発活動に努めてまいります。

《提言》静岡鉄道の狐ヶ崎と桜橋の駅間は約1・7kmで他の駅間距離の約2倍あり、旧清水市時代から新駅設置の要望があった。

新駅の候補地付近は、南北方向の交通が鉄道により分断されていたが、平成24年に鉄道の下に立体交差する道路（地下道）が開通したことから、新駅設置やバス路線網の再編などの公共交通の環境改善の検討を進める必要性が叫ばれてきたが10年経っても新駅の目途が立っていないように見受けられる。

今後の見通しについてお

《提言》新千歳空港連絡バスの降車停留所の車内案内表示について、次のバス停留所をモニター画面に表示していますが、既に通過しているにもかかわらず前の椅子使用者が駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等）の適正な利用を呼び掛けるためのポスターの掲示、チラシの配布等を実施しています。

《対応》頂きましたご意見につきましては静岡鉄道株式会社に伝えさせていただき、事業者からは以下の回答がありました。

静岡清水線狐ヶ崎・桜橋駅間の新駅設置については、静岡市と該当地域の連合自治会が協議を継続しております。

静岡鉄道としては、静岡市を通じて伝えられる地域からの要望は理解しつつ、新駅設置により発生するコスト等の課題について静岡市へ対応方針を確認するなど協議を継続している状況です。

上記の回答を頂きましたが、新駅設置にあたっては自治体が行う街づくりと一体となっていく必要があるため、沿線での利用見込み、需要の動向などを勘案したうえで判断していくことが必要であると考えております。

（中部運輸局）

聞きしたい。（中部 A）

《対応》頂きましたご意見につきましては静岡鉄道株式会社に伝えさせていただき、事業者からは以下の回答がありました。

静岡清水線狐ヶ崎・桜橋駅間の新駅設置については、静岡市と該当地域の連合自治会が協議を継続しております。

静岡鉄道としては、静岡市を通じて伝えられる地域からの要望は理解しつつ、新駅設置により発生するコスト等の課題について静岡市へ対応方針を確認するなど協議を継続している状況です。

上記の回答を頂きましたが、新駅設置にあたっては自治体が行う街づくりと一体となっていく必要があるため、沿線での利用見込み、需要の動向などを勘案したうえで判断していくことが必要であると考えております。

（中部運輸局）

バス関係

《提言》新千歳空港連絡バスの降車停留所の車内案内表示について、次のバス停留所をモニター画面に表示していますが、既に通過しているにもかかわらず前の椅子使用者が駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等）の適正な利用を呼び掛けるためのポスターの掲示、チラシの配布等を実施しています。

《対応》頂きましたご意見につきましては静岡鉄道株式会社に伝えさせていただき、事業者からは以下の回答がありました。

静岡清水線狐ヶ崎・桜橋駅間の新駅設置については、静岡市と該当地域の連合自治会が協議を継続しております。

静岡鉄道としては、静岡市を通じて伝えられる地域からの要望は理解しつつ、新駅設置により発生するコスト等の課題について静岡市へ対応方針を確認するなど協議を継続している状況です。

いでしょか。

《対応》・北都交通株式会社に確認したところ、新千歳空港連絡バスの車内案内表示について、操作ミス（ボタンの押し忘れ）によるものであります。改めて乗務員に注意喚起を図ってまいりますとのことでした。

北海道運輸局は、利用者の皆さまに丁寧に周知しながら適切な対応を行うよう指導を続けてまいりますと考えております。

・ご指摘のとおりANA側の券売機については、新千歳空港・札幌駅の都心線と新千歳空港・大谷地バスターミナルの大谷地線と両社共通して使用することが可能です。

・北都交通では、券売機の表示について、より利用しやすい環境づくりのためにしっかりと検討してまいりますと考えているとのことでしたので、ご理解いただけますようお願いいたします。（北海道運輸局）

バス運転士の運転姿勢について

《提言》昨年も提案させて頂きましたが、運転時の運転士の運転姿勢について

令和5年11月27日に通院のため子平町・寿徳寺前発8・56分仙台東駅行きに乗車しました。運転士の方は川内営業所所属の方で、車号は1608号です。

運転士の車内のアナウンスは非常に丁寧で分かりやすく好感が持てるもので

が、運転姿勢は寝そべっているような姿なのです。本人はリラックスするのかもしれないですが、緊急時に適切に対応できるの不安です。

仙台市交通局として半年に1回とか抜き打ちで運転時の車内案内、乗客対応、安全確認等の添乗監査を実施されては如何でしょうか。（東北）

《対応》乗務員の運転姿勢については、事故防止の観点からも引き続き調査、確認を行い、個人の身体的な問題等がない場合には指導してまいります。（仙台市交通局）

運輸振興協会からのお知らせ

当協会では、国土交通省職員（運輸部門）及び退職者に対する福利厚生事業として、『ENEOS ASSOC（エネオス アソック）カード ガソリン会員』入会募集を行っています。

ENEOS ASSOC カードのガソリン会員になりますと、全国の ENEOS サービスステーションにおいて、ガソリン（レギュラー・ハイオク）・軽油が契約価格（全国一律価格）でご購入頂けます。（令和6年9月1日現在、〈税込・10%〉レギュラー166.1円/ℓ、ハイオク181.5円/ℓ、軽油141.99円/ℓ、価格は変動いたします。）

ガソリンなどが高い地域にお住まいの方や旅行など外出した際に、全国一律価格でご購入いただけます。

詳細は、ホームページ「みんなののりもの」「賛助会員」から『ENEOS ASSOC カード ガソリン会員』をクリックして、ご利用案内をご覧ください。

入会希望者は、電話（03-3221-8431）又は e-mail : transport@hi-ho.ne.jp で、所属名（OBの方は退職時）、住所、氏名、電話番号をお知らせください。協会賛助会員以外の方でも申し込みが可能です。皆様のご入会をお待ちしております。

詰め碁・詰め将棋

（解答は12面に）

詰め将棋新題

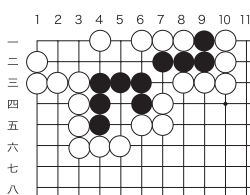
七段 大野八一雄



持ち駒 香

詰め碁新題

八段 小長井 克



一三段程度

【ヒント】馬と、と金が邪魔駒です
10分で初段

ほのぼの一瞥

— 358 — あかほし

【詰め碁の解答】

（出題は11面）

【詰め碁の解答】

（現職賛助会員から移行した方を含む。）

【詰め碁の解答】

（現職賛助会員から移行した方を含む。）

第374号以降の新入会員

敬称略

カッコ内は所属支部

【現職賛助会員】

朝野 純一（本省）

北条 敬（本省）

布川 英孝（本省）

矢萩 均（本省）

柏木 隆久（本省）

久保田 雅晴（本省）

辻村 邦康（本省）

中島 洋（本省）

稲沢 文啓（近運局）

立石 正徳（九運局陸運）

平城 誠一郎（九運局陸運）

前原 修（九運局陸運）

新天寺 勉（九地整局）

田中 幸治（九地整局）

村田 潔（海保）

元運輸振興協会会長 中村徹氏が逝去

敬 弔

第374号でお知らせした後ご逝去の通知がありました。謹んで弔意を表し、すとともに規程により弔慰金をご霊前に捧げました。

①支部名②氏名年齢③ご逝去の日④ご遺族氏名

①中部運局陸運②浅井義明殿86③令和5年12月18日④浅井美奈様

①本省②増田一樹殿90③令和6年7月14日④増田操様

①近運局②宮川正祐殿98③令和6年8月5日④宮川京子様

①連安委②伊藤喜市殿93③令和6年8月5日④伊藤三子様

①本省②竹内鶴雄殿94③令和6年8月7日④竹内正男様

①本省②中村徹殿89③令和6年8月20日④中村幸子様

運輸振興協会支部長の交代

支部長の交代がありました。

令和6年9月1日付け

四国運輸局海運支部（新任） 竹田 規央（退任） 植田 省二（以上1支部）

編集室 一から

▼パリオリンピック・パラリンピックが終了しました。今回も各競技の日本代表から、多くのメダリストが誕生し、また、メダルに届かなくとも精一杯戦う選手達の姿に喜びと感動を与えて頂きました。その一方で、誤審や腑に落ちない判定によりスッキリしない結果がいくつかが散見されたことは少し残念であったというのが個人の感想です。

▼線状降水帯、ゲリラ豪雨、台風等により、各地で水害が発生しました。一度、お住まいの自治体ホームページ等でハザードマップを見等、自身の住む地域の置かれている状況を確認しておく、いざという時に役立つかもしれません。

主なマーケット指標 「フコク経済情報」より

	2023年3月末 (前年度末)	2023年12月末 (前年末)	2024年6月末 (前月末)	2024年7月末 (直近月末)
長期金利				
日本10年国債 (%)	0.320	0.620	1.050	1.045
米国10年国債 (%)	3.47	3.88	4.40	4.03
ドイツ10年国債 (%)	2.29	2.02	2.50	2.30
豪州10年国債 (%)	3.30	3.96	4.31	4.12
為替				
ドル/円 (円)	133.13	141.40	160.93	150.91
ユーロ/円 (円)	144.93	156.47	172.15	163.25
豪ドル/円 (円)	88.77	96.06	107.30	97.83
株価				
日経平均株価 (円)	28,041.48	33,464.17	39,583.08	39,101.82
NYダウ平均株価 (ドル)	33,274.15	37,689.54	39,118.86	40,842.79

(資料) Bloomberg

国土交通省職員・退職者の皆様へ

国土交通省団体保険制度 募集開始します

国土交通省の職員・退職者の皆様向けの団体保険募集が開始いたします。年に一度のご案内となります。ぜひこの機会にご加入をおすすめいたします！

◆スケールメリットをいかした大変お得な 最大 40.15%割引

の保険料でご加入いただけます。

（自転車保険・団体疾病保険・本人介護／親介護保険※は各 33.5%割引、長期給与補償保険は 30%割引の適用。 ※本人介護／親介護保険の傷害死亡・後遺障害保険料には割引 40.15%が適用されます。）

◆本人介護保険が新設されました！

今年度より新たに本人介護保険を新設しました。詳細はパンフレットをご参照ください。

突然のケガや病気・日常のトラブルへの備えは十分ですか？

◎保険期間◎ 2024 年 12 月 1 日午後4時から 2025 年 12 月 1 日午後4時まで

国土交通省団体保険制度 ご加入のご案内

保険期間：2024年12月1日(午後4時)～2025年12月1日(午後4時)1年間

団体賠償率 40.15%

自転車保険 33.5%

ゴルフ保険 40.15%

団体疾病保険 33.5%

本人介護保険 33.5%

親介護保険 33.5%

長期給与補償保険 30.0%

10/21(月)申込締切

お申込みはお早めに！ 10月21日(月)まで！！

(注) この広告は団体傷害保険の概要を説明したものです。詳しくはパンフレット・普通保険約款・特約等をご覧ください。

また、ご不明な点については取扱代理店または幹事保険会社までお問い合わせください。

契約者 一般財団法人 運輸振興協会

取扱代理店 株式会社 運輸福泉会

TEL：03-3221-8434 平日：9:30～17:00（土日祝休）

幹事保険会社 三井住友海上火災保険株式会社 公務第一部 営業第二課

TEL：03-3259-6681 平日：9:00～17:00（土日祝休）

運輸福泉会ホームページをご活用ください！

団体扱自動車保険のお見積り、海外旅行保険や1 DAY 保険のお申込みができます！

さらに、団体保険の加入申込票の請求もホームページから可能です！

こちらの QR コードからアクセスいただけます！