

関東地方交通審議会 平成28年度 第1回政策推進部会
(議事概要)

1. 日 時：平成28年6月6日(月) 14:30 ~ 16:30

2. 場 所：横浜第2合同庁舎1階 共用第1会議室

3. 出席者：(敬称略)

<委 員> 河野康子

<臨時委員> 屋井鉄雄

<専門委員> 五十嵐徹、安島博幸、中村文彦、兵藤哲朗

<関東運輸局>

濱局長、石澤次長、澤井交通政策部長、日置観光部長、越智鉄道部長、
山本自動車交通部長、久松自動車監査指導部長、平澤自動車技術安全部長、
近藤海上安全環境部長 ほか

4. 議 事：

(1) 関東交通観光戦略2016について

(2) その他

5. 議事概要

(1) 関東交通観光戦略2016について

資料1、2に基づき澤井交通政策部長より説明を行った。

軽井沢のスキーバス事故を受けた再発防止検討委員会の取りまとめについて

山本自動車交通部長より説明を行った。

【質疑応答】

- ・民泊の取り組みについての盛り込みを検討したらどうか。
- ・広域連携のルートについては、もっと多様性の確保という視点がほしい。
- ・物流の記載について、マクロ的視点も重要だが、ミクロ的な視点の盛り込みもないと関東運輸局としての取り組みの方向性がわかりづらい。

(五十嵐委員)

→民泊については関東運輸局としては制度として直接的には関わっていないものの、その原因の一つに東京の一極集中があると考えており、地方に散らすということを精力的に行っており、周遊ルート認定申請もその1つ。地方へ展開することによって民泊の一極集中緩和を狙うのが運輸局の進めている施策である。

→今般当局が申請しているルートが認定になった際は、魅力的な観光地をめぐる、ニーズに即した形での詳細なルート設定等をこれから進めていく予定である。

(日置観光部長)

→民泊については政府部内でも宿泊の安全性の問題や騒音問題など議論があることから環境整備が必要だと思っているが、現状はまだそこまで入っておらず、局としては政府全体の方針を静観している、という状況。

→広域ルートについては、確かに関東では東京の衛星のように1週間もかけて回るということは想定しにくいですが、1週間ぐらいのルートを作ったうえで、外国人にはそのルートの一部だけ切り取って活用していただくということを考えている。関東のは東京から放射状に伸びる高速道路網によってその活用が可能であり、そこで多様性は確保できるのでは、と考えている。

→物流については、メインとなるのは物流施設の高度化が1つ鍵。

具体的には、現在1運行平均2時間かかっているトラックの手待ち時間を減らすため、荷役の予約システムを備えた物流施設をスタンダード化がある。さらに、長時間労働の改善、共同配送の拡大、宅配便の再配達の解消、旅客鉄道を活用して都市内の物流など、メニューは多くあるがそれをどのように実現していくかがまだ確立されていない。この関東戦略ではそこをどう実現していくかが課題である。

(澤井交通政策部長)

【観光について】

- ・「AROUND TOKYO」という、東京と一体化したものだと思え方をすることはよいが、中身は国際観光客に訴求できるものとそうでないものがあるので、認定された後も第三者から評価を入れていくべき。国際観光客が来ても楽しめるどころと、地域振興的に日本人観光客に対して頑張るといって分けたほうがよい。
- ・広域観光振興協議会がスタートしていることは大変すばらしいと思うが、もう少し官の連携も必要。例えば観光案内所のパンフレットなど、県を越えた場合、東京のパンフレットが成田では余り十分手に入らない。(安島委員)
- ・今回の施策のまとめ方は重点を置いて、とてもわかりやすくなっている。
- ・観光に関して、目標、射程の期間が2020年のオリンピック・パラリンピックとあるが、実質的にはあと3年半ぐらいしかない。ぜひ頑張っていたきたい。
- ・アクセスマップやガイドブックは立派なものできていると思うが、それが本当に必要な人のところに届くのかどうかというのが、一番気になるところ。
- ・マップにQRコードが書いてあるが、行き着く先のホームページは英語版かどうか伺いたい。
- ・ガイドブックの協力サイトにドン・キホーテとあるが、日本を紹介するのに海外のデザイナーズブランドを扱っている日本最大のお店と記載するのは精査が必要ではないか。(河野委員)
- ・東京や横浜に来る外国人は伊豆も頭の中で描く地図に入っているが、どの地図も関東で切れている。ちょっともったいない。
- ・リピーターを増やすには地域の方々とかわる部分やより深い情報にアクセスできることが大事だが、空港から全部、専用の観光バスで移動するというのは、非常にクローズドである。普通の公共交通にアクセスするチャンスを増やす、という大枠があってもいいのではないか。(中村委員)

- ・日本の特徴である、季節の違いを売り込むような姿勢が欲しい。
- ・9ページに東京圏と東京圏以外の外国人延べ宿泊者数を3対1にするという目標について、東京圏は現況の5割増しぐらいでよいが、東京圏以外は大体4倍ぐらいに増やさなくてはならない。それだけのキャパシティーがあるのか量的なチェックもお願いしたい。(兵藤委員)

→周遊ルートの申請は、民間中心で関東運輸局は表向き関わっていないが、それとは別に官庁と連携した組織はこれからも続けていく。この組織として、参画している都道府県のグレードも上げいきたい。

→今回申請のルートは少しパンチが足りない部分もあるが、定番をあえて外し、潜在的に眠っている観光地のつながりをつくる意味がある。

→季節感の演出についても、今回のこの周遊ルートが認定となった際は、自治体の皆さんと連携して進めていきたい。

→オリ・パラ開催まで実質3.5年しかないが、周遊ルート熟成は今後の取り組み次第。一方、受け入れ環境整備の部分についても自治体と連携してやっていきたい。

→QRコード等、ホームページの確認もしっかりやっていきたい。

→ドン・キホーテ等量販店・免税店さんとも、駐車問題の対策等では連携をとらせていただいている。その中で受け入れ体制の整備のほうを進めていく予定です。

→静岡に関してはこの周遊ルートとは別に、観光圏として山梨と組んだ形で進めており、静岡とも連携してやっていく。(日置観光部長)

- ・今回の「TOKYO & AROUND」は、広域・地域の両面があり、国として4000万人を目指すという中で担うものと、関東として独自に展開するものをバランスをとっている記載とは理解しているが、議論をするときには、もう少し整理された形が良い。

- ・ホームページ当の英語の表記・表現はおくれている。外国の方にとって「ここ」というホームページを1つつくり、それをずっとメンテナンスして常に新しい情報が出せるような制度、体制を整えてもらいたい。インシデント時の外国語対応も現在では不十分であり、2020年までの改善を期待。(屋井部会長)

【公共交通について】

- ・公共交通の活性化の施策の1つとして、いわゆる白タクの導入があるが、ニーズがあることから、問題点をクリアした上、積極的に進めたほうがよい。東京圏以外の地方交通の1つのあり方のモデルようになる可能性もある。ITを使った事業者を評価するシステムなど新しい方法を使いながら、サービスの拡大につなげていくべき。(五十嵐委員)
- ・今後、タクシーが次の時代でどうあるべきかという議論は大枠で必要。本当に地域と連携するタクシーとはどんなものかという議論は、まだ全体に熟度が低い。
- ・移動の確保にあたっては医療の側で結構動いている部分があり、そういう分野での動きを重ねることも必要ではないか。
- ・17ページ「2)効率性の確保」で、「効率」の定義がない。(中村委員)
- ・ニーズの把握がうまくいかないのは、負担の感覚が地域の住民のところにおいていないという点。公共交通の維持には税金の大きな負担があるのだということを、住民との間で共通理解をした上で考えるべき。
- ・福祉の分野、教育の分野等で移動の足の確保はされているところであり、それらを全部織り込んだうえで費用負担をトータルで考えていくかも重要。(河野委員)
- ・CO₂削減とか環境についての言葉も入っている、この環境を意識した交通の導入実験を小規模に行うことで、観光地としても、一つの魅力となるのではないか。(安島委員)

→タクシーを含めた地域交通、医療のバスなどが錯綜している状態を、いかに無駄をなくして一本に統一していくのかということが戦略の1つの柱。もう1本の柱が交流人口の観光を入れることで、そこまでやらないと、今の地域交通はもたないので、そのような方針で「がんばる」は進めていく。

→河野先生に対する答えは、情報公開、と言える。金がなくてこのままだと潰れるのでこうしましょう、ということを経営が公開しないといけない。「がんばる」の中で自治体に働きかけをしていく。

→温泉地での超小型モビリティの話については、すでに関東で事例がある。今後とも一歩一歩進めていこうと考えている。(濱 関東運輸局長)

【物流について】

- ・物流を考えるときに一番わかりやすいものは、品目である。そういう切り口がないと具体的なイメージにつながっていかない。
- ・共同配送を考える際には、縦持ちの共同配送、横持ちの共同配送があり、それぞれにうまくいく要因といかない要因がある。その2つは分離して取り組んでいただきたい。(兵藤委員)
- ・経産省がサプライチェーンに電子タグを入れるという話を聞いている。物流の効率化のところに、情報通信技術の活用を書き込みがあってもよい。(河野委員)

→今一番欠けているものは、業界の皆さんが、こんなものをこう運ぶのだから、こういうニーズがある、ということを経営が(本省を含め)把握していない現状がある。これから冷蔵倉庫協会や倉庫協会など団体の人たちとの対話を速急に進める。

→電子タグについては、本省を中心に実証実験もやっている。できるものを普及していくことで対応したい。(濱 関東運輸局長)

【安全・安心について】

- ・最近の災害は予期せぬことが次から次に起こる。柔軟に対応できる糊代を今後の方策の立て方として、持っていた方が良い。(五十嵐委員)
- ・最近では防災船着場の利用が行われてきているが、もっとやるべきことがあり、ノウハウを蓄積していくことが大事。
- ・例えば水上タクシーを防災船着場で利用できるようにすれば非常に便利だと思うが、使用にあたっては自治体ごとにルールが違い、それが阻害要因となっている。防災船着場が実際に機能することは何十年に一度あるかないかであり、うまく活用を考えていくべき。(安島委員)
- ・軽井沢のスキーバス事故対策に関して総合的な対策が取りまとめられたところだが、利用者に対する安全情報の見える化は今後とも対応をとっていただきたい。
- ・事業者が余りにも法令を軽視しているように思える。事故後に監査を行っても、違反に対して特段罪悪感を感じていないのではないか。事業者には自覚を持って業に当たっていただきたい。(河野委員)
- ・地震についての記述はあるが、自然災害、集中豪雨その他の際において、公共交通や物流についての議論のための頭出しがあると良い。
- ・セキュリティーに関すること、バスジャックなどの犯罪に対する対応が盛り込まれているとよい。(中村委員)

→災害対応に糊代を持って柔軟に対応すべきという意見については、まず我々の任務をしっかりと認識した上で、臨機応変に対応したい。

→確かに防災船着場の問題はまだ十分に改善されていないところがあるが、渋滞緩和などの受け入れ環境整備の中で議論をすすめていきたい。

→バス事業者に対しては、我々が正すべきはきちっと正すという姿勢を出す一方で、情報提供をしていく形で進めていきたい。

→自然災害は当然大規模地震だけではない。考えられるところは考えたい。

(濱 関東運輸局長)

・従前の交通プランではタクシーは1つの重要なポイントだったが、車両数が多過ぎてしまっている点や、オリンピックなどで多くの外国人が来る中で、今のサービス・クオリティーのままで大丈夫なのかという点を見えるようにしていくと良いのでは。(屋井部会長)

・観光戦略におけるレンタカーというものは、日本においてどのような位置づけになっているのか教えてください。(河野委員)

→国全体としてはレンタカーも有力な移動の手段として位置づけられている。ただ、関東運輸局では、公共交通がこれだけ発達してるのでそれをうまく利用してくださいということである。(澤井 交通政策部長)

・以前の震災のときも、コンビニの使い方がいろいろな意味で注目されたこともあったが、ミクロ的な話の流通の側面で、物を運ぶことやタクシー等の公共機関の使い方を複合的に活用した知恵の出し方もあるのではないか。(五十嵐委員)

→本当に危機的な状況になったときには、そういった視点で現実的に動くようなことで議論を進めていきたい。

(濱 関東運輸局長)

(2) その他

→議事概要については委員の皆様ご確認の上、公表をさせていただく。

(鈴木次長)

以上