

関東地方交通審議会

平成28年度 第1回政策推進部会 議事録

日 時：平成28年6月6日（月） 14：30 ～ 16：30

場 所：横浜第2合同庁舎1階 共用第1会議室

目 次

|                      |    |
|----------------------|----|
| 1. 開会                | 1  |
| 2. 関東運輸局長挨拶          | 2  |
| 3. 兵藤委員挨拶            | 4  |
| 4. 議 事               |    |
| (1) 関東交通観光戦略2016について | 5  |
| (2) その他              | 38 |
| 5. 閉 会               | 38 |

## 【 1. 開会】

○鈴木次長 それでは定刻となりましたので、ただいまから関東地方交通審議会平成28年度第1回政策推進部会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては大変お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。

私、関東運輸局の交通政策部の鈴木と申します。後ほど屋井部会長に議事の運営をお願いいたしますまで進行役を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。では、着座でご案内させていただきます。

それでは、まず本日お配りの資料を確認させていただきたいと思います。まず1枚目、A4縦の本日の議事次第でございます。次にA4縦で委員の名簿、1枚紙でございます。A4縦1枚紙で本日の出席者名簿、本日の席次表、2枚紙でございます。A4横カラー刷りで右肩に資料1で、本日の戦略の概要ということでお配りしてございます。A4縦左とじで、右肩に資料2とある「関東交通観光戦略2016（案）」の冊子でございます。次にA4横カラー刷りで、右肩に資料3とある「資料編」をお配りしております。次にA4縦、資料4とある今後のスケジュール、同じくA4縦、資料5とある、本日欠席の委員からのご意見、参考資料1としてA4縦、左上ホチキスどめの「重要課題とその対応」、最後に参考資料2として年度目標をお配りしてございます。

加えて、委員の皆様方には別途その後ろにA4横のカラー刷りで、右上に議事終了後回収資料とある、「東京回廊 TOKYO & AROUND TOKYO」形成計画概要、A4判1枚紙でございます。続いて同じくA4横カラー刷りで関東広域観光の推進作戦、続いてA4縦のカラー刷り、左上にイメージということでお配りしております。説明は後ほどになります。

それからパンフレット、「TOKYO & AROUND TOKYO」ガイドブックということで印刷したA4縦の小冊子をおつけしてございます。

最後にA4横カラー刷りの軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の概要ということでお配りしてございます。

不足がありましたら事務局へ合図をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

本来ですと、次に本日ご出席いただいております委員の皆様のご紹介をさせていただくところですが、議事の進行上、お配りしてございます委員名簿をごらんいただければと思います。どうぞよろしくお願いたします。なお、沖田委員、岩倉委員におかれましては

ご都合により本日欠席というご連絡をいただいております。また、中村委員におかれましては30分ほど到着がおくれる旨の連絡をいただいております。

それでは、議事に入ります前に関東運輸局長の濱よりご挨拶を申し上げます。濱局長、よろしく願いいたします。

## 【2. 関東運輸局長挨拶】

○濱局長 関東運輸局長の濱でございます。平成28年度第1回政策推進部会の開会に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

屋井部会長様初め委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本部会にご出席を賜りましてまことにありがとうございます。また、平素より関東運輸局の交通・観光行政各般にわたりましてさまざまなご指導、ご鞭撻いただいております。まずこの場をおかりいたしまして厚く御礼申し上げたいと存じます。

さて、本日ですが、前回の部会でご了承をいただいた関東交通観光戦略2016についてご審議をいただきたいと思っております。内容は後ほどご説明いたしますが、簡単に前回ご説明したことのおさらいになりますが、関東交通プランにかわって、関東運輸局の新たな施策指針を示していくということで、観光、そして地域公共交通、物流、安全・安心という4項目に重点化して2020年に向けて中期戦略を立てて、毎年度、具体的施策をローリングしていくという中身でございます。戦略を立てる上で、関係行政機関との連携も含めて進めていきたいと思っております。

簡単に私から4点について現状をご説明させていただきたいと思えます。

まず観光の関係ですが、2020年に新たな目標として訪日外国人旅行者数4000万人を目指す。さらには地方部を重点的にやるということで、地方部の宿泊者数を7000万人とするという目標が出てきているわけでございます。まさに2020年と言えば東京オリンピック・パラリンピック、前年にはラグビーワールドカップが関東で開かれるわけですので、これに対応した具体的な施策を定めていかないといけないと、今我々が直面している一番大きな課題でございます。「TOKYO & AROUND TOKYO」プロジェクトということで、現在、広域観光連携を進めておりますが、先ほど司会からもお話がありましたように、回収とか書いていますが、先日、広域観光周遊ルートの申請をさせていただいております。既に有識者会議のヒアリングは受けておりまして、我々としては一日も早く認定していただきたいと思っております。

ルートができましたら、あとは受け入れ環境をきっちりと整えていかないといけないというところですが、当然、貸切バスの違法駐車問題とか、宿泊施設不足問題にきちっと対応しますが、交通政策との連携で言えば、やはり2次交通の整備、公共交通で関東の主な観光地に全てアクセスができるようにするといったことを目指していきたいと考えております。

それから地域公共交通の関係ですが、がんばる地域応援プロジェクトということで自治体の中に入って一緒に考えていくという形で進めさせていただいております。公共交通活性化法に基づく地域公共交通網形成計画の整備を進めておりまして、今30計画できているわけですが、さらにこれを進めていくということでございます。

やはりキーワードとして、人口がどんどん減っていく周辺部ですので、定住人口だけで交通を維持することはなかなか厳しいというところが現状だと思います。観光政策と連携をとった交流人口をきっちりを捉えていくということがポイントになってくるのではないかと考えてございます。

それから物流の関係ですが、物流総合効率化法、要するに拠点を整備して物流ネットワークを集約・合理化していこうという法律ですが、10年たって今回改正がなされたわけでございます。連携を図りながら労働力を少なくして済むようにしていこうという中身で、トラックの待ち時間などを少なくするような取り組みをあわせてやっていきたいという中身でございます。

こういう労働問題にもきっちり対応しながら、関東の場合、横浜港のまさに国際戦略コンテナ港湾としての整備がどんどん進んでいく、圏央道が整備されるといった中で、物流の効率化をきちんと、労働力問題にも配慮しながら進めていくというところがポイントだと思っております。

こういった攻めの行政はどんどんやっていくのですが、やはり我々の一番根本となる一丁目一番地は安全・安心の確保だと思います。これが確保されないまま観光とか交通を進めていっても瓦解してしまうということで、先般、ことしの1月に軽井沢のスキーバスの事故がございましたが、先週の金曜日にバスの有識者会議の総合対策が取りまとめられたわけでございます。きょうはそのご報告も若干させていただくことになっておりますが、そういった施策を踏まえながら安全・安心には全力で取り組むという形で進めていきたいと思っております。

こういった施策を進めていくに当たって、やはり運輸局として組織の体制もきっちりと

整えてやっていきたいと思っております。ぜひ委員の皆様におかれましては、今回の戦略案について集中的なご議論をいただき、忌憚のないご意見を頂戴できればと思っておりますので、よろしくご審議をお願いいたします。

○鈴木次長 ありがとうございます。

次に、今回の政策推進部会から新たに専門委員としてご就任いただいた東京海洋大学流通情報工学科教授の兵藤委員から一言ご挨拶をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

### 【3. 兵藤委員挨拶】

○兵藤委員 それでは一言ということで、今ご紹介いただきました東京海洋大学の兵藤でございます。実は私、10年ちょっと前ですか、関東交通プラン2005-2015の議論のときには参加させていただいて、それ以来ですから、多分この建物に来るのも10年ちょっとぶりだったと思います。

今回、今、局長からもお話があった物流の話にはちょっと重きを置きたいのだということで声をかけていただいたと理解しています。

というのも、この3月に10年に1回行っている東京都市圏の物資流動調査第5回ですが、その取りまとめを私が担当させていただきました。実は10年前の第4回も私、幹事として担当していたのですが、さっきお話があったとおり、圏央道周辺への物流施設の大変な進出ぶりなどが今大きく話題になっています。そういう意味では第4回、10年前から第5回の今回、現在は比較的予想しやすかったのですが、実はここから先の10年は、もう3環状は概成する、そんな時代を迎えて、さて、その後で物流施設は一体どうなるのだろうか、実はその第5回を終わるときも、これから10年先は結構難しいなど、そんな課題を感じていたこともございます。

そんなことも踏まえて、物流だけではないのですが、さまざまな観点からこちらの審議会の議論にいろいろ加わることができればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○鈴木次長 ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これからの議事の進行を屋井部会長にお願いしたいと思います。屋井部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

#### 【4. 議事 (1) 観光交通観光戦略2016について】

○屋井部会長 兵藤先生、帰ってきていただいたということではありますが、これで本部会の物流、ロジスティックス分野は大いに充実して議論が行えることになると思います。どうもありがとうございます。

それでは早速ですが、きょうの議事次第(1)、(2)とあるわけですが、この中の(1)関東交通観光戦略2016についてに入らせていただきます。

それでは、まずは資料の説明からよろしくをお願いします。

○澤井部長 では、資料のご説明をさせていただきます。私、交通政策部長の澤井でございます。どうかよろしくをお願いします。

先生方には一度ごらんいただいているかと思しますので、要点だけ20分程度でご説明させていただきますと思います。その後修正したところもございますので、そこもご紹介させていただきます。

まず、このA4横、資料1とある概要紙をごらんいただきたいのですが、今、局長からもお話があったように関東交通プランを引き継ぐもので、中身としては、この①から④まで特色としてまとめていますが、まず①としては計画が総花的にならないように重点的に取り組むものをピックアップして、今回、つくらせていただいています。そのピックアップした4つがこの下半分にある「戦略の概要」の「～4つの主要施策～」でございます。

ただ、ここに載っていないものはやらないということではございませんで、例えば環境といったような問題も重要な課題としてございます。そういったものについては交通基本計画等々政府の計画に従ってやっていくと。この旨は関東交通観光戦略の本文で、2ページの最後に明記しているところでございます。

②としては、今回、2016年の施策を定めるのですが、単年度で考えるのではなく5年ぐらいの中期的なスパンの中でどう進めていくかを立案した上で、今年度の施策を立てたいという形になってございます。

ただ③としては、他の行政機関との連携を強化する必要があるということで、その中身についても位置づけています。

その大もとになる広域地方計画等々との連携についても、1ページの「はじめに」で記載しています。

というところが特色で、その上で中身に入っていきたいのですが、「関東の特性」で、まず現状認識をまとめております。これは中身については既にご説明したとおりで、この

3つ、(1)激化する国際競争の中で日本経済を牽引するという関東の役割という視点、それから(2)東京圏と東京圏外の二重構造という視点、これは人口構造とライフスタイルの2つについて東京圏内外で大分違うという話でございます。それから(3)の巨大災害の可能性ということで関東の特性をまとめた上で、戦略の重要な課題として4つ挙げているということでございます。

ここからは本文をちょっと見ながらご説明したいと思います。まず本文の8ページで、最初の重要課題として、関東全体で訪日外国人を受け入れるための環境整備ということで挙げております。まず2020年までに実現する将来像として3点挙げていますが、1つは東京の都心部で直面している貸切バスの道路混雑問題とか宿泊施設不足問題などの社会問題化しているものについては、これはできるだけ早期に、2020年を待たず解決するというところでございます。

それから、現在、外国人が東京に一極集中しているために、先ほど申し上げたような集中による問題が生じているものですから、より根本的な対策として、今東京が果たしている機能を関東全体で果たしていくということで、そのための広域的な観光空間を実現するというところでございます。

これは単に機能分担だけではないということが③で指摘しているところですが、関東全体の魅力を“Tokyo”の魅力として、それによって“Tokyo”のブランド価値が一層高まることを目指すということでございます。単に都心部の魅力だけではなくて、ちょっと郊外へ足を延ばせば、自然もあれば歴史文化もある、これが“Tokyo”全体の魅力なのですよというところまで目指したいということでございます。

次のページに、その具体的な数値目標を掲げておまして、2020年までに東京圏と東京圏以外の外国人の宿泊者数の比率が3対1ということでございます。この数字の意味するところですが、政府目標として、3大都市圏と地方圏で宿泊者数を4対6にするという目標があつて、これを達成するために関東としてやらなければならない数字でございます。関東は都市圏が広いので、4対6はなかなか難しいものですから、3対1ぐらいまでやっっていけば日本全体としては4対6まで行けるというところでございます。今の比率が8対1ですので、かなり高い目標ということにはなっております。

そのために何をやるかが10ページ以下ですが、戦略としては「TOKYO & AROUND TOKYO」の普及促進ということで進めたいということでございます。10ページに「I プロデュース戦略」と掲げていますが、この中で特にご説明の必要があるものは

3つ目の観光周遊ルートでございます。

先ほど別にお配りした資料の中で、議事終了後回収というものがありませんでしたが、これをごらんいただきたいと思えます。これは本来、中身として隠すものではないのですが、今、観光庁の広域ルートの認定申請というものを申請して、今そのご裁可を待っている状況でございます。このご裁可が出れば、これはオープンにできるのですが、まだそこまで行っていないものですから、回収するというものでございます。

ここにあるように、東京からちょっと足を延ばして、関東の、あるいは関東からもうちょっと周辺のいろいろな魅力に触れていただきたいというもので、これは今10ページに簡単に記載していますが、認定が近いうち、多分今週末から来週中ぐらいに認定が出るという話ですので、それを踏まえて、ここは改めて書き直したいと。そういう意味で(P)としているところでございます。これは周遊ルートが認定されれば、その中での観光資源の磨き上げとか、あるいは周遊ルートに基づくプロモーションなどもしていくということですので、そのあたりのことを追記したいと思っております。

それから、今回ちょっと追記したものは、水上交通ネットワークの話は10ページの最後に書いています。関東には東京湾あるいは伊豆七島とか海を通じた観光資源があつて、それはまだまだ開拓できていないところですので、こういうところも特に新しいものとして開拓していきたいということを書いてあります。

11ページの真ん中ぐらいにプロモーションツールの有効活用とございます。これについては我々のつくっている宣伝ツールが幾つかございます。例えばきょうお配りした中にもガイドブックやマップをつくっています。例えばこのマップをごらんいただくとおわかりのように、これはオール鉄道会社を書いてあるもので、かなり一覧性が高い。各事業者がつくると、JRはJRだけ、私鉄は私鉄だけになってしまうものを、これは全部載せてるので一覧性が高いと。

それから、QRコードで簡単にそれぞれの会社のページにアクセスできるということで、このような工夫を凝らしたマップですが、つくったはよいけれども、まだこの辺をうまく使えていないというところがありますので、これをうまく使うようなことも考えていかなければいけないと書いてございます。

そのようなことを観光の中期的な戦略として書いているところでございます。

次に15ページをごらんいただきたいのですが、「第2節 超高齢化社会に対応した地域公共交通の再編」で、ここで念頭に置いているものは、どちらかというと東京圏外の話で



ございます。「(1)2020年（平成32年）までに実現する将来像」で「①超高齢社会に対応した公共交通ネットワークに再構築」する必要があるということでございます。もう1つは先ほど局長からも申し上げた、交流人口を取り込んで公共交通を活性化し、さらに地域を活性化するという事で「②公共交通を利用して主要な観光地にアクセスできる環境を整備」していきたいというような目標を持っておりまして、次のページに【数値目標】とございますが、公共交通の再構築をするための計画制度として地域公共交通網形成計画の制度が平成26年にできましたので、この作成町村数を、これは北関東3県の総数なのですが、104を目指していきたい。現在は30ということでございます。

それから、公共交通の利用者数については、人口が減少する中でも現在のサービスレベルを維持するという意味で、利用者数も現状維持という目標を立ててございます。

②の観光の関係ですが、主要な観光地における公共交通の整備率ということで、整備率と書いているのですが、要するに主要な観光地に公共交通で行けるかどうかで、これは100%の観光地へ行けるようにしようということでございます。

これは我々が調べてみると、今でも大体9割は行けるので、あと10%を整備するという事と、後から出ますが、これは情報提供が非常に重要なので、情報提供を進めていくということでございます。

以下、具体的な中期戦力が16ページ中ほどから書いてございます。

まず公共交通ネットワークの再編ということで、がんばる地域応援プロジェクトを引き続き強化していくということで、これは地域公共交通網形成計画の策定を自治体に促し、かつお手伝いをするということでございます。

その際、どういうネットワークのあり方にするかは、以下に書いてございます。この中でまず最初に取り組みのポイントの1つ目として、16ページの一番下ですが、1)利用者のニーズの的確な把握を掲げています。

これについて中村先生から、どんなニーズがあるのかを具体的に把握するという事の中には、単に把握するだけではなくて、地域としてどれぐらいのサービスレベルが必要かまで把握する必要があるとのご指摘をいただいています。

基本的にはそういうつもりで書いたのですが、先ほど見直したところ、やはりちょっと書き切れていないところもあるので、きょうは修正し切れていませんが、もうちょっと文面を考えたいと思ってございます。そういうご指摘をいただいています。

2)以降には効率性、それから3)住民主体の参画というところを書いております。住民参

加についても中村先生から、これは18ページの冒頭ですが、もともとの案では住民参画には非常に時間がかかるというようなことが書いてあったのですが、逆に先生からご指摘があったことは、時間がかかることが直ちに悪いことではないのではないかと。要はここに書いてございますが、住民の理解を求めたり、あるいは信頼関係をつくるためには、やはり時間はかかるので、これを余りネガティブに書き過ぎるのもどうかというご指摘をいただきましたので、そのような書きぶりに修正しております。

ただ、結論としては、やはり効率化は進めなければいけないということは書いているということです。

それから4)まちづくりとの連携、5)交流人口の取込、それから多様な交通手段の活用も書いてございます。

それから、19ページに多様な交通手段のところの続きがあるのですが、これについても中村先生から1点ご指摘があったことは、自転車の利用可能性について触れているところがあるのですが、この活用方策の中には、逆に今後、規制のようなことも考えていく必要があるのではないかと。つまり、自動車と同じように保険への加入なども、逆にこれだけ自転車が使われるようになる、あるいは使うようにしていこうとするのであれば、そのための環境整備も必要ではないかというご指摘はいただいております。これについては、この活用方策の中に含まれるものと理解して、そういうことについても留意していこうと考えてございます。

以上が地域の公共交通の話で、21ページからは主要な観光地に公共交通をアクセスさせていくという話でございます。

ここにいろいろ書いていますが、要は、やりたいことは、これもまた別添につけていますが、このイメージという紙でございます。先ほど申し上げたように、主要な観光地を調べると、9割方は公共交通で行けるのですが、実際に行こうと思うと、外国人がその情報をネットなどから取り出して、それをつなぎ合わせていくということは非常に難しくそうで、恐らくなかなか無理ではないかということでございます。

その意味で我々がしなければいけないことは情報の提示、特に主要な駅からその目的地までちゃんと着けるように、複数事業者にまたがっても一貫して見られるような情報提供が必要ではないかということで、こういうものを整備していこうと考えてございます。

この絵自体は、牛久大仏に寄って、JAXAに寄って、また東京まで帰ってくるというもので、安島先生から、そもそもこんなところへ行くやつがいるのかという根本的なご指

摘をいただきましたが、それはさておき、このように実際に公共交通を使って行けるのか、どのように行ったらよいかの具体的なわかる、一覧できるような情報提供の仕組みをつくっていきたくと考えているというのが、この21ページでございます。

以上が公共交通のところでございます。

24ページからは物流でございます。物流については今までとちょっと毛色が違うかなと思っていることは、やはり人流と比べて物流は行政の手が届かないフィールドが非常に広くて、我々もどのように物流の現場にアプローチできるかということに常々悩んでいるところでございます。

そういう意味では、いかに物流の事業者、あるいは物流に携わる人たちにメッセージを送れるかは重要だと考えているということがこのところでございます。

まず「(1)2020年（平成32年）までに実現する将来像」としては「①労働力不足に対応した効率的な物流システムを構築」で、特に関東ですので「②京浜港の国際競争力強化のための広域集荷体制を構築」という目標を挙げております。

【数値目標】は次のページで、まず物流全般に関しては効率化ということで、物流事業の就業者1人・1時間当たりの付加価値額を、わかりやすく言うと労働生産性ということになるかと思いますが、2割程度向上すると。これは国交省全体でこういう目標を立ててございます。そのために例えば渋滞を減らすとかいうところまで含めて、いろいろなことを総合してこういう数字を達成していこうということになってございます。

物流面でも「このため以下を実現する」として2つほど目標を、これも国交省全体で定めているところですが、物流効率化法に基づく認定物流施設数を全国で150カ所、関東ではその3分の1の50カ所を実現していこうと。地域内配送共同化についても、全国で100件のうち3分の1、33件を関東で実現していこうということでございます。

経済規模が大体38%ですので、3割というのはそんなに低くもなく、高過ぎもしないという数字でございます。

それから京浜港の話ですが、数値目標は②で、要は、基本的には今の欧州あるいは北米への基幹航路を、現状を維持しつつ、欧州航路についてはもう1便ぐらいふやそうということでございます。ただ、これも船自体がだんだん大型化していくので、今の貨物量を維持するだけでなく、その船に対応して貨物量もふやさなければいけない。そのために広域的な集荷体制を構築しなければいけないという問題の立て付けでございます。

以下、中期的な戦略で、連携・協力による施策の推進、それから、これは関係者でよく

連携しなければいけないという基本姿勢が書いてございます。

26ページからは、高度化した物流施設を整備して物流を効率化しましょうと。それから京浜港の広域集荷体制の整備ということで、2ポツにありますが、インランドデポやオン・ドックレールなどの貨物鉄道や、内陸のトラック物流との連携を強めていこうということが書かれています。

それからトラック輸送の更なる効率化にも取り組んでいくということで、いろいろな方法を使って効率化していかなければいけないということがこの物流の部分でございます。

以上が物流ですが、最後の4つ目は30ページの防災、安全、事故防止でございます。

防災減災対策については、所管事業の防災ということで、耐震化とか災害時の早期立ち上げが当然我々の責務になってくるのですが、それに加えて、30ページの中ほどから下にあるのですが、緊急物資輸送対策と帰宅困難者対策については、特に政府部内でも関東が主体的にしなければいけないという役割分担が当てられているところですので、ここについてはしっかりとしなければいけないということでございます。

緊急物資輸送対策については、鉄道や内航も使ったリダンダンシーのある緊急物資輸送ネットワークをつくっていかねばいけないという話でございます。

帰宅困難者対策については、鉄道の立ち上がりが遅くなったときのバス代替輸送などについても今後やっていかねばいけないという状況にあるということでございます。

それから31ページの事故対策ですが、これもいろいろ書いていますが、実は先週の金曜日、軽井沢のツアーバス事故を踏まえた対策検討会議の報告がまとまって、それが国土交通大臣に手交されたところでございます。その中身については本来反映すべきところですが、金曜日の話ですので、まだここには反映できていません。これはきょうご意見をいただいて、正式決定するまでの間に、その検討結果も反映していきたいと考えてございます。この中身については、この後、簡単に自動車交通部長からご報告したいと思いますので、よろしくをお願いします。

このようなものが事故防止対策ですが、最後の35ページでございます。今回の戦略は単年度の施策ですので、来年度はまたこの関東交通観光戦略2017をつくるということですが、その際にはPDCAサイクルをしっかりと回して、きちっと1年間の評価、反省なりをした上で2017をつくっていきたいと思ってございます。それをローリングして行って2020年を迎えるということでございます。

その体制としても、これは組織内の話ですが、政策推進チームというものを置いて毎月

フォローアップをしていきたいと思っています。先生方へも年に1回ですが、次回は3月ぐらいになると思いますが、このPDCAサイクルを回していただく際にご意見をいただけたらと思っています。

簡単ですが、ご説明は以上のとおりでございます。

○山本部長 それでは、関東運輸局自動車交通部長の山本でございます。先ほど澤井部長から補足で説明申し上げると紹介のあった、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簡単に補足説明をさせていただきたいと思っています。資料はお手元の資料の一番下に差し込んだA4横書きの1枚物でございます。

皆様ご案内のとおり、ことしの1月15日に軽井沢のスキーバス事故が起きました。こういった悲惨な事故を二度と起こしてはいけないということで、再発防止対策の検討をするための委員会が本省において1月末に立ち上げられ、対策検討委員会が約10回開催されて、先週の金曜日、第10回目の検討委員会において総合的な対策が取りまとめられたという状況でございます。

中身ですが、大きな再発防止の基本的な思想として3つの柱が立てられてございます。まず1つは、貸切バスの安全運行に関するルールを強化するとともに、その徹底を図るということで、スキーバスの事故そのものの調査は現在継続しているところですが、私どもは事故が起きてからバス事業者に対する監査を行ったところでございます。その中でいろいろな法令違反が見つかったという状況を踏まえて、安全運行に対するルールの強化と徹底を図るということを基本思想の第1番目に置いているというところでございます。

2つ目の柱は、ルール違反を早期に是正させるとともに、不適格者を排除するというところでございます。今回の事故を起こした事業者は、実は事故を起こすその前の年に、私どもが監査に入っております。そのときに違反事項を見て、実はそれに対する行政処分もかけたところでございます。しかしながら、今回の事故においては処分をしたその違反がまた繰り返されていたということで、これを受けてルール違反は早期に是正させるとともに、不適格者については厳しく、もう市場から出ていただくという環境づくりが必要だということが2つ目の柱でございます。

3つ目の柱ですが、今回事故を起こしたのはバス事業者ですが、乗客は旅行業者が集めて、旅行業者が今回の事故を起こしたバス事業者と運行契約を結んで運行を行っていたという関係がございますので、再発防止には旅行業者とバス事業者との連携が重要であります。そして、今回、監査で貸切バスがその安全コストを担保するために、最低限これだけ

の運賃は取ってくださいというものを決めていたのですが、その安全コストを下回るような運賃で契約していたことが明らかになってございます。こういうことを続けてはいけないということで、バス事業者、旅行業者ともに連携してルール遵守の環境整備を推進していくということが3つ目の柱として立てられてございます。

この3つの柱をもとにいろいろな対策がパッケージとして、先週の金曜日に取りまとめられたところでございます。その中には、本省の中でルールをつくっていくものもありますし、そのルールを受けて私ども地方運輸局が事業者に対して指導や監査をしていくといったものもございます。

この対策の取りまとめを受けて、関東交通観光戦略2016においても文言の修正を考えてございます。ちょっと現時点では口頭でのご説明になって大変恐縮ですが、33ページに「■」印で事故防止対策の推進とございまして、①自動車関係とございます。この最後に、33ページの真ん中に※印で、軽井沢の対策検討委員会において取りまとめられた対策に基づいて必要な対策を実施するとザクっと書いておるわけですが、この対策の中で、特に運輸局が正面として対応することになる、事業者に対する遵守事項の強化や監査の実効性の向上が運輸局にとって重要になってまいりますので、それらのことを具体的に記載した形でもう一度見ていただければと考えております。

私からの説明は以上です。

○澤井部長 では、役所からのご説明は以上のとおりでございます。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。それでは早速ですが、ただいまご説明いただいた資料2、それから資料3も一緒に、資料集がありますので、このあたりについてご質問、あるいはご意見からスタートしていただいても結構ですので、よろしくお願ひしたいと思います。いかがでしょうか。

○五十嵐委員 ちょっとランダムですが、関連が必ずしもないものですが、1つ目は観光に関してですが、今ちょっと話題の民泊の取り組み方針というか、それは国全体が決める方向性が決まらなとなかなかということもあるのでしょうか、多分今後の外国人観光客も含めて、恐らく利用が相当進むというか、ニーズは高まると思うのですが、この取り組みをどのようにこれに盛り込むというか、検討していかれるのかが1点ですね。

あと、20のルートは、要するに東京から地方へ流すためのものを選定されて、それを認定するというお話がさっきあったと思いますが、別にけちをつけるわけではないのですが、こういう決め方がよいのかどうかについても、いろいろお薦めのルートをつくって、

そこを整備して流し込んでいくということだと思っておりますが、もっと多様性の確保という観点、視点というか、これもなかなか難しいのですが、それをちょっと感じました。

また、ついでに言わせていただければ、物流が大きな項目、柱としてあるのですが、多分地域の経済力、国際競争力云々、特に横浜ですから港湾を入れてということもあるのでしょうか、いま一つこの全体のプランの中での落としどころがよくわからないというか、港湾は特にそうですが、マクロの日本の物流という意味では確かに重要な視点だと思いますが、いわゆる、もう少しミクロ的など言うのでしょうか、何かちょっと漠とし過ぎていて、もう少し具体的な落とし方がないと、関東運輸局として取り組みの方向性がよくわからなくなってしまうのではないかとちょっと感じました。

以上、ちょっと簡単な感想ですけれども。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。ただいまのご意見に対して、最初は少し個々にやりながら、余り意見がいろいろ出てきたときに、多少まとめながらみたいな形になるかもしれませんので、最初だけやりましょうか。では、どうぞ、お願いします。

○日置部長 五十嵐委員からございました民泊のお話について、民泊については、関東運輸局としては直接的には、その制度に携わっておりません。とはいえ、東京の一極集中が原因の一つであると思いますので、例えば、貸切バスの駐車問題であるとか、混雑する宿泊施設に関して、いかにその一極集中を緩和して地方に散らすかということは今精力的にやっております。この周遊ルートもその対策の一つです。

北関東、福島、新潟や長野まで、今ある東京のイメージを維持しながら、地方展開することによって、結果として東京の一極集中を緩和していこうということを施策として進めています。

また、先ほど、20ルートというお話がありました。私の理解が違ったかもしれませんが、現在、既に認定を受けている七つのエリアにおける、具体のルート数が20であったかと思えます。

そして、今回、議事終了後回収とさせていただいている資料について、この大まかなルートはここに見せておりますが、これが申請どおり認定になりましたら、もう少し詳細で具体の観光地をめぐるルートを設定します。また、ニーズがアジアと欧米では違いますので、そういったニーズに即した形での個別のルート設定等は今後進めてまいる予定です。

私からは以上です。

○澤井部長 民泊については、今、観光部長から申し上げたとおり、政府部内でもいろいろ

ろ議論しているところで、我々も、これはいろいろな議論があるのですね。宿泊の安全の問題とか、それから、そのニーズは一方ですごくあるという問題とか、逆にちまたでは、どこぞの国の方々がマンションに押し寄せて、大騒ぎしてというような問題もあって、やはり環境整備が必要だとは思っています。

そして、まだそこら辺が見えていないし、その環境整備をどうしたらよいかとかいう議論も、我々が入っていないものですから、今そこを見ているような状態です。そして、ある程度こういう環境整備をしながら進めていきたいと思いますということになれば、我々もその政府全体の方針に従ってやるということになると思うのですが、まだそこは静観しているという状況で、ちょっと動きもとれないというところが現実でございます。

あと、ルートの話ですが、おっしゃるとおり関東の場合は非常に難しいところがあると思っています。もともとこの広域ルートの発想は、ドイツのロマンチック街道とかメルヘン街道のように、やはりどちらかというところよりも、日本で言えば北海道とか九州のように、1週間ぐらいかけて九州の中を回ろうよ、北海道を回ろうよというところを念頭の置いた制度なので、では、関東で東京の衛星のようにぐるぐる1週間もかけて回るというところはほとんど想定しにくいのです。

そこは我々の非常に泣きどころで、実はこう考えています。制度上というか、国の認定を受けるためには、何とか1週間ぐらいのルートをつくらなければいけないので、ルートはつくるのですが、実はそのルートは、現実に外国人は、かなりそのルートの一部だけ切り取って行っていただくのかなと。だから、例えば7泊のルートであれば、実際にはそのうちの2泊ぐらいを切り取って行っていただく。

そして、関東の場合にはなぜそれが可能かというところ、東京から放射状にあちこちに新幹線とか高速道路網が延びているので、我々はミカンと言っているのですが、一見1個の塊のようですが、中をむけばたくさんの房になっていて、実際に食べていただくものは房のほうで、1泊とか2泊ぐらいの房に切り取って行っていただくという形を考えてございまして、そういう形で多様性は確保できるのではないかと考えています。

特に公共交通を使っていくので、何とかツアーのように1週間お仕着せのというか、でき合いのもので回らなければいけないということはないので、そういう形で多様性が確保できるのではないかと考えているところであります。

それから物流については、説明をかなりはしょってしまったところもあるのですが、ミクロ的には、落とし方が難しいということは、おっしゃるとおりのところがあって、我々



はそこについては、物流効率化のほうについては、どちらかというといろいろなことをしなければいけないと思っています。

ただ、一番メインディッシュになるものは、やはり物流施設の高度化という、ちょっと28ページで「(3)2016年度施策」に書いてございますが、今、圏央道の周辺を中心に物流施設がたくさんできていますので、そのできる施設をいかに高度化するかが1つ鍵かと思っています。

では、どういう物流施設の高度化かですが、今考えていますものは、これは26ページにあります、「高度化した物流施設による物流効率化」に書いていますが、トラックの手待ち時間が非常に問題になってございます。これは荷物の搬入、搬出の際に倉庫の前で待つ、あるいは物流施設の前で待つ時間という意味なのですが、これが1運行で平均2時間もかかってしまっているということなので、これを減らすだけでも実は人手不足解消には相当貢献するので、これを減らすための対策として、荷役の予約システムを備えた物流施設をたくさんつくり、これをスタンダード化していきたいと思っています。

ですので、先ほど関東で50施設つくると言いましたのは、そのような予約システムを備えたような物流施設で、それができれば予約システムがこの世界でも、メジャーとまでは行かないにしても、かなり浸透していくのではないかと考えているところでございます。

さらに、これだけではなくて、いろいろなやり方として、いろいろなところへ飛んで申しわけないのですが、24ページの一番下ですが、トラック輸送における長時間労働の改善、これは今の話と似たような話ですが、あと、共同配送の拡大、それから宅配便の再配達の解消、それから旅客鉄道を活用して都市内の物流をしようということで、例えば今考えているものは、東京メトロと、あるいは物流3社、ヤマト、佐川、J Pと組んで、地下鉄を使って都市内の物流をしよう。

あるいはこの最後に書いてある物流を考慮した建築物とは、今の建物では高さが足りなくてトラックがそのまま横づけできないため、実際には荷物を一回地面におろして、また積み上げるという非常な無駄が生じているので、そうした建築物から変えていこうというように、ここに書いてあるとおりですが、ありとあらゆることで効率化をしていかなければいけないというようなことを考えているということでございます。

そういう意味ではメニューはいっぱい考えたのですが、それをどのように実現していくかが、残念ながらまだ確立されていないとか明らかになっていない、詰め切れていないところがございますので、この関東戦略ではそこを、では、実際にどう実現していくか

を、それは先ほど来申し上げたように、関係者の連携が鍵になるというようなことですが、その連携の仕組みをどのようにつくっていくかが課題で、それに取り組んでいきたいということがこの5年間の我々の目標であるということでございます。

○屋井部会長 十分ご丁寧にご説明いただきましたので、進め方を若干変えて、4つの項目があるから、観光、地域交通、それから物流等の関係、そして最後の安全とか防災減災の4つの大きな戦略ということですから、ちょっとこれに分けてやりますかね。

では、申しわけないのですが、最初は1から、やはり観光から行きますか。では、観光に関してご意見を幾つかいただいて、そしてまとめてまた補足していただくとかご説明いただくことにしましょう。どうぞ。

○安島委員 先ほどから、このルートの話が出ておりますが、まずこの「AROUND TOKYO」という、外から見ると東京と関東周辺は、ほとんど同じ地域に見えるので、価値も一体化した捉え方をすることが正解だと思います。実は東京は小笠原まで含んでいて、島嶼部もあるのですが、内陸部にもこれを拡張して、それを取り込んでいくという方向は正しいと思います。

それで、今、観光庁で選定が行われているそうですが、この回収資料のような、ほとんどは観光圏が関わっているものでしょうか。これを中心にいろいろなルートをつくるということですが、それぞれはレベルが異なります。国際観光客に訴求できるものと、何を訴えているのかわからないものとかがあって、選定されてからもう一度、評価を入れていく必要があると思います。

つまり、少し第三者評価で厳しく評価をする必要があるのではないかと。だから、これは世界的に国際観光客が来ても楽しめるかどうかという点と、もう1つは、もっと地域振興的なことで、日本人観光客に対して頑張るといところで分けたほうがよいかと思えます。

私は埼玉県に住んでいますが、SAITAMAプラチナルートという名前がついていて、プラチナルートはゴールデンルートより上だと。ゴールデンルートは京都に行って、京都、大阪、それから富士山へ行って東京に来るのですが、プラチナルートはこれよりも上だと、勇ましいのですが、中身は何だろうなというふうな気がいたします。

中を見ていくと、これは絶対に国際観光客にも受けるというものはいろいろありますね。リニアなどを書いてあって、きっとリニアを見たり試乗したりすることには大変関心があるのではないかと思いますし、このほかにも、日光などは世界遺産ですし、世界に誇

れるものはこの中にたくさんあります。資源のレベルを分けるということ、ちゃんと評価するということが大事だと思います。

今、文化庁のほうで世界遺産に続いて日本遺産を指定をしていますが、それも新たな観光資源になり得ると思っています。観光というのは、同じものを見ても、その背景に歴史とかストーリーがちゃんとあることが大事で、単なる物として見せると、何だかわからなくなってしまうのですね。ストーリーを伝えた上で見てもらうことが必要だと思っています。

もう1点は、関東の広域観光振興協議会でしたか、これがスタートしていて、これは大変好ましいことで、今度ようやく、よい形で動き出したとお聞きしていますので、今後の活動に期待したいと思います。

ただ、もう1つ、これは何か民間の事業者が中心になって動いているようですが、やはりもう少し官とも連携もする必要があると思います。例えば観光案内所などは、やればこれは割に簡単にできると思うのですが、なかなか進まない。つまり、パンフレットなどを、県を越えたりすると、もう全然、東京のパンフレットは成田では余り十分手に入らないというようなことがあって、このあたりはうまく、観光案内所にどういう案内をするか、どういう資料を提供するかというようなことは簡単にできることかと思っていますので、その辺もぜひお考えいただければと思います。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

○河野委員 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と思います。1点目の観光に関してですが、目標として、射程を置いているのが2020年のオリンピック・パラリンピックだと理解しております。そうすると、冷静に考えると、オリンピックの開催は7月ぐらいですから、あと3年半ぐらいで、ここに盛られている施策を実現することになる、中長期的に5年と置いています、実質的には3年半ぐらいしかないのではないかと考えていて、そういう意味で言うと、今回さまざま、このようなルート選定も含めて一生懸命これにやっつけようというところは理解できるし、ぜひ3年半の間に形になるように頑張りたいということが1点目です。

2点目は、私は、このアクセスマップにしても、それからガイドブックにしても、とても立派なものができていると思いますが、それが本当に必要な人のところにちゃんと届くのかどうかという、その活用のところが、やはり利用者とするところ一番気になると思います。

グーグル等さまざまな検索サイトで「TOKYO & AROUND TOKYO」を検索すると、ホームページはなかなか出てきません。英語で入力しても4、5番目にやっとあるぐらいな感じですね。別の「& TOKYO」のサイトへリンクしてしまいます。

それから、日本語で入れても「表彰していただきました」という業者のホームページに飛んでいく状況です。本来、ここで訴求したいと思っている、日本のことを知りたい、関東に行きたいと思っている方に、まだ情報がつながっていないということがあるので、そのあたりはぜひ頑張ってください。

2点確認ですが、先ほどいただいたこのマップで、QRコードが書いてありますが、QRコードを読むと、行き着く先のホームページは英語版かどうかを伺いたいと思います。

2点目は、ここに協力サイトとしてドン・キホーテがありますよね。私はホームページを見たときに、ちょっと異質な感じがしたので、なぜドン・キホーテかと思いました。ほかはJNTOとか、そこそこ名の知れたところがリンク先だったのですが、なぜだろうと思いました。

それで、ここを読んでいただくとよいのですが、この地図のドン・キホーテのところを読みますと、“The biggest and best discount store in Japan. We are selling everything from desiner goods such as Gucci and Louis Vuitton,” とグッチとルイ・ヴィトンの名前が出ているのです。

日本を紹介するのに、グッチとルイ・ヴィトンのようなデザイナーズブランドを扱っている日本最大のお店ですとここに載せるのはどんなものかと思います。これが悪いというわけではないのですが、こういうところを精査していかないと、日本の行政がやる戦略とすると、ちょっとどうなのかなというところがございました。

最後は、先ほど安島先生もおっしゃっていましたが、この関東観光広域連携キャンペーン事業推進協議会で、本当にさまざまな方の知恵をあわせて、3年半にどれだけ有効な施策が打てるかということで、ぜひ連携を強化していただきたいと思っています。以上です。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。ほかはよろしいでしょうか。

○中村委員 今のドン・キホーテのところ、デザイナーのスペリングが違うのは、まあ、よいとして、ついでにこの細かいところで、普通に東京あるいは横浜あたりに来る外国人の頭の中だと、伊豆がエリアに入るのですが、恐らく静岡県は管轄外でいらっやって、どの地図もきれいに切れているのですが、果たしてそんなことでよいのだろうかということがまず正直なところでは。

しようがないのですが、受け手側、外国人、大学でも結構多いので、見ているのですが、やはり彼らの描く地図と合っていないというところに関しては、ちょっともったいないということが第一印象です。

僕は全然観光の専門でも何でもないところなので、もしかしたら専門的な見地から違うのかもしれませんが、やはり日本を好きになってもらって、また来たいと思ってもらったり、日本のよいところを帰ってから広めてもらったりということが大事だとすると、やはり地域の方々とかかわる部分とか、あるいはより深い情報にアクセスできる場所であるとかが大事で、事前のご説明のときにも申し上げたし、多分書いているのだと思うのですが、空港から全部、専用の観光バスで移動するということは、逆に非常にクローズドな移動になっていて、なるべく普通の公共交通、普通の駅にアクセスするチャンスをふやす、そこでまた発見があるとか、そういう大枠のところもう少しあってよいのかなということが、やはりきょう見えていて、まだもう少し書けるかなと思いました。以上です。

○屋井部会長 どうぞ。

○兵藤委員 さっきの回収資料を見ていて、1つは、やはり日本の特徴は、季節の違いを売り込むような姿勢がもうちょっと欲しいなという気が1つありました。

あとは、きょうの本編の案の資料2ですか、さっきも民泊の話が出ていましたが、その9ページに3対1にすると。東京圏は、数字を見ると現況の5割増しぐらいでよいのですが、東京圏以外は大体4倍にふやさなければいけなくて、それだけのキャパシティーがあるのだろうか。これは既存の観光庁の宿泊旅行統計などを見ると大体見当はつくと思うので、果たしてこの1200万人泊ですか、さて、それを満たすためのキャパシティーとは何なのだろうかといった量的な検討、チェックもぜひお願いしたいと思います。以上です。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。では、ここままでいかがでしょうか。

○日置部長 観光部長の日置でございます。さまざまなご意見を頂戴しましてありがとうございます。初めに、安島先生からお話のあった周遊ルートのテーマ、ストーリーという点について、関東運輸局としては黒子としてこの申請内容を検討したわけですが、濱局長以下、テーマ・ストーリーをいかに設定し、にじみ出すかについては、大変苦勞をしたところです。東京回廊とか、江戸の文化を周遊するとか、当初、案のうちではスポークルートを設定することの検討等があり、いわゆる五街道と言われるような街道沿いがスポークにあたりましたので、そのようなものを表に出したらとかいう検討もありました。最終的に回収予定の資料に落ちついたところです。

本件の申請母体は民間中心の組織ということで、私ども行政機関はこの協議会からは抜けたわけですが、整備局を初めとする他の行政機関が連携し組織する会は別途存在します。新しく組閣した組織はいわば実行部隊で、官側が加わった組織において、観光施策の方向性等を検討していく構成としております。また、参画している都県の方々のグレードを上げていって、もっと大所高所からご意見をいただけるような組織を目指して進めていきたいと考えております。

そして、安島先生、川越出身ということで例えを出されておられましたように、確かに今回のルートは、少しパンチが足りなかったとは思いますが、例えば、川越から日光へ行って長野の地獄谷、スノーモンキーを見てもらうような超鉄板ルートをあえてつくらなかったのは、潜在的に眠っているような観光地をつなぐようなルートもつくっていただきたいと考えたからです。

そして、兵藤先生からお話があったような季節感については、今回この周遊ルートが認められましたら、例えば北関東だけで、茨城のネモフィラ、栃木の藤、群馬のツツジというように、花だけでも結ぶこともできます。やろうと思えば6泊7日ずっと温泉などということもつくることのできるわけですが実際的ではなく、ルート設定については、1都10県という大きなエリアを抱える組織ができたのですから、各自治体の皆さんと相談して検討していきたいと考えております。

今回の周遊ルートの認定の中でも、自然大回廊ルートとして日本海側と太平洋側で2ルートつくったのですが、福島を巻き込み、福島への集客について東京をゲートウエーにするということについては委員の方からよい感触をいただきました。

それからまた、自然大回廊ルート日本海側についても、多彩なルートを考えております。スノーモンキー、佐渡、谷川岳・妙高のいもり池、長野の白糸の滝、草津温泉など、ネームバリューのある観光地を6泊7日でめぐるようなコースも考えております。

回収予定資料ではわかりにくいとは思いますが、実際のルートについては、多彩な可能性を詰めて考えて参ります。

あと、2020年まで、オリ・パラ開催まで3.5年しかありませんねというお話をいただきました。この周遊ルートによる効果がどの程度果たせるのかは、今後の取り組み次第だと思います。

一方、貸切バスの駐車対策等の受入れ環境整備に関しては、都心部の混雑等々がございますので、喫緊に解決しなければならない課題があります。本日お配りした広域観光の推

進作戦というA4横紙のポンチ絵、いろいろな四角が書き込んである資料がございますが……。

○屋井部会長 ちょっと説明はそろそろ手短にしてもらえますかね。まだ4つのテーマの1番目をしているところだから、済みませんけれどもね。

○日置部長 申しわけございません。貸切バスの問題などについても、実際に問題が生じているエリアに、ショットガンシステムとか、舟運の活用であるとか、自治体と連携してやっていきたいと思っております。

あと、ホームページの順位に関しては今後研究させていただきますし、QRコードについても、スペルの間違い等々がないように進めていきたいと思っております。

あと、ドン・キホーテさん等量販店さんとか免税店さんとも、駐車問題の対策等々では連携をとらせていただいております、その中で彼らの言い分も聞きながら、受け入れ体制の整備のほうを進めていく予定でございます。

あと、静岡に関しても、この周遊ルートとは別に、観光圏とかで山梨と組んだ形で進めております。周遊ルートだけが全てではございませんので、そちらへの対応等により静岡と連携していきたいと考えております。

済みません、説明が長くなりましたが、私からは以上でございます。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。ことしから装いをちょっと変えて、この会議が第1回ですが、要は、そちらで今おつくりになっている計画、戦略等についてこちらから意見を申し上げるわけですが、それは来年、今後進めていく中に何らか反映されていくと、それはそれで大変ありがたいなと思いつつ、こちらも申し上げているのです。

その中で、私からも1つだけ申し上げたいことは、国の方針や計画、政策に対して関東運輸局として取り組まなければいけないもの、これをきっちりやっていきますよというスタンスで示されているものは、そういう理解をした上で我々は意見を言いますね。

それから、やはり大きな目標は国にあるのだけれども、関東独自に何かを展開したい、関東の味を出したいとか、色を出したいとか、特色をはっきり出したいと。それで、日本にはないけれども、例えば外国へ行くと州政府などがいろいろあつたりしますね。だから、広域のエリアの中で、やはり観光客にもっと来てもらいたいとかと言えば、そういう単位で一生懸命PRするし、そのときには、そのほかの地域のことは何も書いていないとかいうものが出てきてもおかしくないのです、中村先生がおっしゃったのは、国としてというか、全体から見たらそのようにちゃんとやらなければいけないのだけれども、地方政府

だったら当然「俺のところだけだ」と言ったって、我々は「ほかももっとちゃんとやれよな」と言いますが、でも、逆にそちらの立場で、やはり「俺のところだけに来てもらいたいんだ」とか言えば、そういうことをアピールするわけです。

私は逆に、そういう面で今回の「TOKYO & AROUND」が示されるのかなと思っていたのですが、きょうの周遊ルートは、新潟だとか福島だとか、もっと広域で組まれていて、もともと議論したときの「そんな関東の中だけ見るのはだめだぞ」という意見は十分反映して、対応はしている。ただ、西方面が入っていないねということは確かに意外なんだけれどもね。

だから、申し上げたかったことは、今回の「TOKYO & AROUND」は、恐らくさっき申し上げた両方の面があるので、そこら辺は国として目指していく4000万人とかいう中で担うものと、それから関東として独自に展開したいとか、それを両方うまくバランスをとったら、きょうのこんな形になっているのかなとは理解はしました。

ただ、議論をするときには、その辺はある程度、整理すると言うのも難しいのだけれども、示されてくると、では、こっちの点ではこうだね、あっちの点ではこうだねというような議論ができるような気がしました。

あと、最初に出てきたようなホームページとか、英語の表記とか、英語の表現、あそこはやはりおけているのですね。僕もこの間、たまたま観光庁のほうの会議で見ているら、あっちの英語のホームページは、まだ前の長官が挨拶しているものが英語になっているレベルだから、新しくなってからも随分たつのだけれども、それだって変わっていないという状況です。

だから、どこを意識して許可するかは、まちまちだろうけれども、どこかに信頼の置けるというか、外国の方にとって「ここを見ておけばいいよね」というものを協力的に1つつくってもらえればよくて、「TOKYO & AROUND」は「TOKYO & AROUND」でもよいけれども、では、それが本当にこれからずっとメンテナンスをして、常に新しい情報が出せますかとか、それはどういう制度、体制でやりますかということをちょっと考えてもらって、観光庁と組んだときに、では、関東については我々のほうできっちりやりますからと言って、そこはいつも信頼できるようなソースになっていけば、それはよいと思いますが、ちょっとそのあたりは全体を見渡して、やはりわかりやすいものを提供していただきたいと思うのですね。

あと、いろいろ申し上げたい、インシデント時など、この間の羽田もそうですが、やは



りまだまだ何か起こったときの外国語対応は劣っているのだけれども、あれを2020年までにどこまで上げられるのかは、鉄道のほうもそうだし、まだあると思います。

言い出したら切りがないので、私のほうも言えませんが、先生方も、まだ議論を続けようと思えばまだまだ続けなければいけないところも残っているのですが、ちょっと申しわけないけれども、テーマがあと3つあります。また最後に時間があつたら、先生方からご意見をいただくということで、2番目の地域交通についてはいかがでしょうか。

○五十嵐委員 前回の議論でも出たと思うのですが、地域交通というか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という話があつて、これがなかなか問題山積で、特区的な扱いですという話になっているのですが、基本的な考え方としては、やはり私は、ニーズがあることであるし、積極的に進めたほうがよいと思うのですね。そのための問題点は幾つかあるにせよ、クリアして進めると。恐らく関東運輸局も、まず方向性としてはそういうところだと思ふのですね。東京圏以外の地方交通の1つのあり方のモデルになる可能性があるような気がするので、ぜひやっていただきたいと思います。

これは恐らく、例えば都市圏のタクシーの問題などとも密接にリンクする話だと思うのですが、いつも規制緩和とチェック体制のバランスをどうとるか。つまり、緩和しても野放図な営業が横行して困るということでチェックを強める。だけど、チェックをするためには人手もかかると、なかなかうまくいかない、いつもそういう話になる。

その白タクの話と、これもやや似たような部分もあると思うのですが、基本的には、誰が評価するかという評価の基本を、例えばお役所がすべきなのか、利用者がすべきなのかという基本的な物事の捉え方で、最近は何かITを使った評価システムで、これはいわゆるタクシー事業者についてもそうでしょうし、例えばそういう地域の白タクサービスなどもそうでしょうけれども、なかなか高齢者にはITは使いこなせていない状況があるので、どこまで進むかはわかりませんが、そういう新しい方法を使いながら、いわゆる利用者の評価を落とし込んでいって、そういうサービスの拡大につなげていくというような、やはりいろいろな方法をちょっと検討すべきだと思ふんです。

やはり基本的にこの白タクにしても何にしても、規制の側から考えるか、緩和の方向から考えるかはいつも議論になるのですが、できるだけ広くいろいろな参入を認めるという方向では行ってほしいと思います。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。続けていかがでしょうか、どうぞ。

○中村委員 手短に4点ほど申し上げます。順不同で行きますが、今のタクシーのお話で

行けば、いろいろな議論があることはよくわかっていて、ただ、タクシーはどうあるべきかと。ほっておいてきたような気がするのですが、この後タクシーという乗り物は次の時代の中でどうあるべきかという議論は、やはり大枠で要るなと思ったことが1つです。

例えば別なところで、僕は国交省の地域交通グリーン化ということで、この間聞いたら、この何年かで500台ぐらい電気タクシーとか、PHVとかを入れているのだけれども、あれは1個1個の申請書には地域との連携と書いてあって、そうかなと思って丸はするのですが、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大枠の議論とかは、まだ全体に熟度が低いなといつも思っています。

それと関連するところで、19ページにそういうものがあるのですが、公共交通の議論をしなければいけないということが先にアプリアリにあると言うよりは、地域の移動の確保があつて、そのときに状況によってはいろいろな選択肢があり得て、そのときに、バスがなくても済むまちだつてきつとあるかもしれないしという流れで、どこかにあればよいのですが、医療側、例えば在宅ケアであるとか、在宅訪問、その他医療の側で結構動いている。そういうちょっと違う分野での動きを重ねることで何とかならないかと。

ちょっときょうはどなたが出席者かよくわからない中で、言葉を選ぶのですが、とあるかかわった町では、ある病院の送迎バスが市内全てを網羅していて、結果的にコミュニティーバスがなかなか生きないというところがあったのですが、そういうものもどう考えるかですね。その白いバスがまずいと思うのか、それを使ってよいのか。

私は医療側の患者搬送ニーズ、それから看護師等の移動の部分とをうまく組み合わせることで、ちょっと違うメニューがあるということのように、これは農協もそうかもしれませんが、ほかの領域と組むということが1つで、これが2つ目です。

それから、読み直していてちょっと気になったことが17ページで、「2) 効率性の確保」の効率の定義がないような気がします。何をもって効率と言うか。効率というのは比率ですから、何分の何ですが、これがミスリードすると、変なところでけちったり、何か変なほうへ行くのかなということがちょっと心配になったということです。

何かもう1個あったような気がします、それぐらいにしておきます、済みません、ありがとうございます。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。ほかはいかがでしょうか、どうぞ。

○河野委員 地域住民とすると、この課題が非常に関心があるところです。地域の公共交通再編というところで、今回、利用者ニーズ、高齢者と高校生の的確な把握ということ

ここに書いてくださっています。それで、このニーズの把握はもちろん大事なのですが、これがなかなか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ていないからだと思います。

日本社会は右肩上がり成長してきました。住民サービスもあって当たり前、それから自分が困らないと周りを見渡せていない。そして、困ったぞとなったときに、これまでこうだったのだから、当然それは維持してほしいという要望、それからニーズは出てくると思いますが、実はそこに税金の大きな負担があるのだということを、特に地方のバス交通とか、地方鉄道とか、そこは住民との間で、やはり共通理解をした上で考えていかないと、これは進んでいかないのではないかと感じているところです。

先ほどの効率性とは何なのかに通じますが、私の地元でもコミュニティーバスとかは動いていますが、ほとんど空なんですよね。地域住民のニーズに応じて1日何往復も周回で走っていますが、人が乗っているところを見たことがない。同時並行的に民間のバス事業もそこで動いているし、鉄道も動いている。それでタクシーはお客さんがいないと言って、まあ、大変だという話をしていますね。

先ほどもスマホで配車サービスというような形で、利用者評価が間違いなく入っていくからということで、今まで利用者は交通手段をなかなか評価できなかったが、今回そういった情報通信技術の発達によって、そういう双方向の評価制度もあるということですが、実際はなかなか難しいという話でした。

そうすると、17ページに書いてくださっているように「3)住民の主体的参画の実現」のところに、住民の本音を引き出すことと併せて、行政も本音を言わないと、恐らくこれはうまくいかないだろうと思います。住民にも当然知恵を出してもらい、住民から知恵をもらいというところもぜひ大きく考えていただければと思います。

先ほどお話があったように福祉の分野、それから学校、教育の分野でも、さまざまこういった移動の足の確保はされているところで、そういうことも全部織り込んで、費用負担をトータルでどう考えていくかが重要だと思っています。以上です。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。ほかはよろしいでしょうか。

○安島委員 ちょっと観光のところでも申し上げようと思ったのですが、ここのほうがいかんと思って、ここで申し上げたいと思います。地域公共交通のところ、最初のほうにちょっとCO<sub>2</sub>削減とか環境についての言葉も入っているのですが、この環境を少し意識した交通の導入というようなことで、観光地でもエンジンを使わないマイクロ、超小型モ

ビリティーと言うのでしょうか、そのようなものの実験が、ちょっと関西の有馬温泉とかで少し意欲的にやろうとしているんです。

余り大都市で大規模にする前に、ちょっと観光地の特に温泉のようなところで、例えば草津とか熱海とか、坂道があって道が狭いようなところがたくさんあるので、そういうところで少し実験的にそういうことをするとよいのではないかとちょっと思っております。

有馬温泉がちょっと電気自動車で、あそこも道が狭くて、坂道で、本当は自転車の利用が一番よいのかなと思うのですが、いろいろなものを含めて、ちょっとそういう観光地で小規模に実験をするようにすると、観光地としても、なかなかおもしろいことをしているということで魅力が1つ出るのかなと、ちょっと思いました。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。それでは、いかがでしょうか、どうぞ。

それで、きょうは時間はそんなに豊富にないので、答えられないことはまた次回とか継続的に、受けとめていただくということは、また重要なことだから、お願いします。

○濱局長 では、私が簡単に、全部答えませんが、中村先生、それから河野先生、安島先生、それから五十嵐先生からいろいろいただきましたが、まずタクシーを含めた地域交通、特に医療のバスとかコミュニティバスとかがいろいろ錯綜して、どちらにも乗っていないではないかということは、私も最初の説明ではしょってしまったので、あれですが、結局そういうところを、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1つの柱なのですね。もう1本の柱が交流人口の観光を入れると。そこまでやらないと、多分今の地域交通はもたないので、実は「がんばる」は、今おっしゃったような方針で、今やろうとしています。

一例で言うと、実はこの間、澤井君も一緒に行ったのですが、那須塩原市で市長が私と澤井君に講演しろと言うのですね。では、交通の人にだけでやるのかと思ったら、福祉の人たちもみんな入っていて、実は中村先生がおっしゃった医療との関係について、自分たちもこのまま行くと財政破綻してしまうので、非常に危機感を持っているので、「局長、説明してください」と言うので、私と彼が講演をしました。恐らくそういう形で1個1個話を進めていくということになると思います。

あと、河野先生がおっしゃった破綻の話がわかっていないのではないかと。これはそのとおりなのですが、その昔、私が長崎県庁にいたときに、離島航空で同じ話があって、もう文句ばかり言うてくるのですが、補助金の額がどんどん積み上がって、これも破綻する、どうしようかと言ったときに、当時の知事が「では、全部公表しろ」と。これだけ金がか

かります、それでも維持しますか、それとも路線をある程度少なくして、機体を大きくしますか、それとも全部やめて船にしますかという3案を出して、その数字を全部出して、マスコミの人を全部入れて公開討論しろということで、実は最初にやった協議会があります。これは平成12年で、恐らく国交省の中で最初にやった地域協議会だと思います。

実はやってみてすごくよかったことは、文句を言っていた人が、私の部屋に来たときは勝手なことを言っているのですが、公開すると誰もしゃべらない。そのかわり、合理的に、やはりこんなに金がかかるのだったら、飛行機をなくすわけにいかないから、路線を少し集約して大きな飛行機にすると合理的なのだから、それでやろうということで、まとまったのですね。

そういう点では、河野先生に対する答えは情報公開だと思います。やはり金がないのだから、このままだと自治体が潰れるので、こうしようということを行政が公開しないといけない。そういうことをやったほうがいいですよということは、さっきの講演でもないので、「がんばる地域」の中で僕らが自治体の皆さんに働きかけをしてやっていたとということだと思います。

それから最後、安島先生のCO<sub>2</sub>の対策の関係で、温泉地で超小型モビリティの話ですが、実は今あれは、平澤君が一番詳しいのですが、長瀬で既にやっていて、残った超小型モビリティの車両を使って、今、藤野という相模原市の地域があるのですが、そこはアップダウンが非常にありますが、温泉もあれば、外国人を呼ぶための、例えば養蚕をやっているところとか、いろいろなところがあるので、そこに入れてちょっと実験をしようとしています。

そういう形で一步一步進めていこうと思っていますので、何も記述していなくて、説明しなくて申しわけないのですが、そのとおりでと思うので、進めたいと思います。とりあえず、以上です。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。「がんばる地域応援プロジェクト」は関東運輸局さん独自の取り組みですから、今現在も取り組んでおられるわけですが、これの今後に期待して、またご報告等を受けたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは続けて3番目に入りますが、港湾のほう、国際競争力強化のための物流効率化・高度化というあたりです。いかがでしょうか。

○兵藤委員 さっきもコメントで、なかなかわかりづらいという話があったのですが、どうしてかと思ったのですが、やはり物流を考えると一番わかりやすいものは、個々の

企業は何をやっているかで、個々の企業はそれぞれ最適化をして、拠点の高度化をしたり、隣の企業とマッチングしたりということで、そうは言っても、この運輸局の中で、そういう個々の企業を全て潰していくわけにはいかないのです、そういうときにどうしたらよいかという品目なんです。物流は品目によって全然違って、例えば食品工業だとしても冷凍とチルドと常温で施設の配置も全然違うし、サプライチェーンも違うと。

そういう考え方をしていくと、例えば代表的な、とりあえずことしはこういった品目について着目して、共同化でもよいし、それから施設の高度化でもよいし、高度化など必要ない品目もありますが、1つはそういう切り口が大切かなという気がします。そうでないとなかなか具体的なイメージにつながっていかない。

幸い最初にお話をした物資流動調査などは、サプライチェーンが品目別に非常に細かくわかるような形になっていますから、そういうものを参考にいただければと思います。

あとは、28ページの共同配送の話があって、これもやはり2つの、主に共同配送と言うと、うまくいくのは高層ビルとかの縦持ちの共同配送であって、それからなかなかうまくいかない、そうは言ってもこの辺で割と有名な元町の共同配送、横持ちの共同配送だとか、それぞれにうまくいく要因、いかない要因とさまざまありますが、少なくともその2つは分離して考えて取り組んでいただきたいという気がいたします。

とりあえずはそんなところでしょうか。

○屋井部会長 はい、どうぞ。

○河野委員 この物流の効率化に関して、私は、経産省さんがサプライチェーンに電子タグを入れるという話を伺っています。そうすることによって、例えば私たちのふだんの暮らしで言えば、リコールがあったときに、簡単にトレースができて、今のように「これ、リコールしていますよ」というような状況の改善になるということですが、ありとあらゆるところで電子タグを利用して、事業の効率化を図るということではできているので、この物流の効率化のところに、情報通信技術を取り入れていくというような書き込みがあっても、今後に向けてはよいのかというような感想を持ちました。以上です。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。そのほか、よろしいですか。

私はこれは結構だなと思うのですが、というのは、国際競争力を強化するということは、もうずっとそういうことで、空港も港湾も、日本が外国と結びつく場所は、恐らく港湾と空港ぐらいしかないわけだから、そこをどうするかは非常に大きなポイントなわけですが、今回はその部分と、それから京浜港の集荷力を高めていくという、アクセシビリティ

イーというものがここにどう——企業の国際競争力、あるいは地域の競争力を高めるために、コストをいかに下げていくか、効率を上げていくかという、このあたりが1つのポイントになっているので。

もちろん言うまでもなく、運輸局さんだけではなくて、かなり広範の協力体制でやっていくということは前提ですよね。そのときに、足を引っ張ってしまうような要素として、実は安全問題とか、いろいろな問題とかがいろいろ絡んでいるわけで、運輸局さんとして、では、具体的に何をするかというときには、プラス思考で国際競争力をどんどん高めるためのプラスの施策をやりますよということもあるのだけれども、一方でマイナスを起ささないということは引き続き重要だから、そのあたりもどこかにあると、それはかなりベースになるような議論ではありますが、しっかりとしたそういう取り組みもあるということもいいのかなど、ちらっと思いましたね。

たまたまきょうスリランカから帰ってきたものだから、もう東京も横浜も、コンテナ量はコロンボ港、スリランカに負けているんですね。日本はそのぐらい頑張って、トランジットとか、トランシップをどんどん進めていくような国・地域の中にあるわけだから、もちろん国際競争力の低下をどこまで阻止するかは重要な課題ではあるけれどもね。

ちょっと余計な話をしましたが、たまたま帰ってきたばかりだから、あんな小さな国でも頑張っているなということはあるので、申し上げましたが、多面的に支えていくとか、その役割が非常に強いなと思いました。

余計なことを言ったかもしれませんが、どうぞ。

○濱局長 では、済みません、時間の関係もあるので私から。

まず兵藤先生がおっしゃった、物流については品目によってもいろいろ違うのだから、そういうものをよく細かく分析して対応すべきだと。これはそのとおりであります。今一番欠けているものは、まさに業界の皆さんが、例えばこんなものをこう運ぶのだから、こういうニーズがあるよということを、実は我々として把握していないのです。本省も多分できていないのだと思うのです。

したがって、とりあえず今やろうとしていることは、例えば冷蔵倉庫協会、あるいは倉庫協会、幾つか協会があるので、その団体の人たちと対話を即始めようということで、今すぐやれと言ってありまして、そういう中で、もちろん東京もあるのですが、彼らが何をどうしたいかということ把握した上で、ツールは物効法とか、いろいろあるので、何に当てはめていくのか、こういうやり方で対応したいと思っています。

それから、河野先生のおっしゃった電子タグですが、これはもう大分前から本省を中心に、実証実験もいろいろやっていますので、できるものをどんどん普及していくということで対応したいと思っています。

それから、国際競争力の話ですが、何でもこういうことを書いているのかを最初にちょっとご説明すればよかったです。実は国際コンテナ戦略港湾ということで、横浜港について言うと、まず国が出資する法人を横浜川崎でつくったわけですね。そして、横浜港は何が強いかというと、コンテナの水深なのですが、18m岸壁は全国でここにしかないのです。そこに世界でも一番大きな船をどんどん呼ぶのだということで、港運の集約とかも含めてさまざまなことを考えたいと言っていて、多分横浜港のオペレーションは国際競争力が出るのです。

では、港がよければ荷物、船が来るのかと言ったら、そうはならないのです。やはりここで実際に荷物を積んでもらわないといけないのですが、今なぜ伸びていないのか。これは多分横浜は輸出中心にやらざるを得ないのですが、それが多分関東一円の荷物は来ているのですが、それでは足りないので、まず1つは横浜港の中で集約する。もう1つは全国各地の荷物を持ってくる。多分これを両輪でやらない限りうまく進まないのです。

それで僕らは何をしたいかというところで、このオンドックレールとか、いろいろ言っていますが、今物流の人材がないので、トレーラーで全国から全部引っ張ってくることは多分現実には難しいのです。

そうすると、ロングの分はJR貨物をもっと使わないといけない。だけど、大井にしても横浜にしても、結局レールがつながっていないので、これをいかにうまくつなげていくのか、そのためには貨物の商品をいかに売っていくのかということをやらないといけないのですが、実はそういう所掌をしていないから、これは港湾サイドではできないのです。

そして、横浜港でそういうものを所掌しているところは我々なので、JR貨物などと組んで、今言ったようなところをどう直していくのかということをご数年でせざるを得ないので、これは本省もできないし、港湾局もできないので、僕らが先頭に立ってせざるを得ないので、これを書いたということが真相であります。

そういう意味では、もう我々がやろうとしていることは明確で、それをやりたいということです。そして、多分それが両輪になればできるということが言いたかったということでございます。説明不足で済みません。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。私も言葉足らずで、横浜と東京を加えれ



ば、まだまだコロomboのほうが小さいですね。でも、ばらばらでやっているのと比べたら抜いているという意味なんですね。

ここから先をさらに言うといけないけれども、日本だってもっと集約して、横浜だけでやるぞと言えば、もう少し立派なのですが、両方で頑張る、3つで頑張るなんてやってきているから、なかなか競争力が出ないなという感じもしますが、これ以上はやめます。

まあ、いろいろありますが、3番目でしたが、それでは、いいですかね。

では、最後の4番目へ行って、いかがでしょうか、今度は安全とか防災とか、そのあたりでありました。いかがでしょうか。

○五十嵐委員 事前にご説明いただいたときにもちょっとお話ししましたが、災害対応というものは、もちろんいろいろ事前にあれこれ想定して考えなければいけないものですが、実はこの前の熊本のときも、いろいろ考えさせられましたが、余りにも想定外のことが大き過ぎて、最近の災害はそうで、予期せぬことが次から次に起こる。だから、事前に幾らこういう関東震災とか、東海沖地震など、もう何十年も前から、いかに地震予知がいかにげんな学問かは思い知らされたりなどもして、まあ、それは余談ですが、いろいろな想定で対策を立てておくということは、それはそれで極めて重要なことであるのですが、意外なところというか、みそは、実は余り考えていないというか、これはなかなか難しいオペレーションだと思うのですが、一言で言えば、いかに柔軟対応できるのり代のようなものをどうやって持っておくかということなのかもしれません、やはり最近の災害を見ていると、余りががちに考えてしまうと、逆にこの手の問題は全くバンザイ状態に置かれてしまうと思うので、今後のいろいろなことを考えるときに、1つの物の考え方、方策の立て方として、どこか頭の片隅にそういうことも置いておいたほうがよいのではないかとちょっと思いました。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。ほかはいかがでしょう、どうぞ。

○安島委員 減災等なのですが、またちょっと観光に絡めて申し上げたいと思うのですが、船の利用ということで、今やはり東京あるいは神奈川では、観光資源はもうかなり発掘されていると思いますが、やはり最後のフロンティアは水上交通とか水の都を復活させるということが大きな価値を生むと思っています。そのときに活躍するものが、やはり水上交通ですね。

今防災船着場の利用とかがいろいろなところで行われてきて、幾つかの新しいルートも生まれてきました。ただ、もっといろいろやるべきことがあると思っています。もうそろ

そろ始まるのでしょうか、実験的に万世橋と天王洲と羽田、さらに今度は何か横浜のほうまで来るそうですが、このようなことはいろいろやってノウハウを蓄積していくことがとても大事だと思います。

もう1つ、いろいろ考える中で、例えば水上タクシーのようなものがあると非常に便利だと思うのですね。でも、水上タクシーが着く場所がなかなかなくて、防災船着場とかは非常に便利で、使いたいと思うのですが、例えば東京都ですと、区が管理していて、区ごとにルールが違うと。

ある区では3日前に連絡して、鍵をあけてもらって、1回当たり2000円払うというようなルールになっている。区によっていろいろ違うそうですが、そういうルールですと、まず水上タクシーでは利用できないですね。3日前に連絡するとか2000円とかいうことで、もうそれだけで全然利用できなくなってしまいますね。

例えば、水上タクシーを実現するためには、どのようなルールづくりをしていったらよいかを、ぜひちょっと検討をしていただきたいと思います。

それから、例えば鍵がかかっている。これはやはり鍵をかけておかないといけないものなのですか。やはり不法係留とかそのようなことなのでしょうかね。

水上タクシーなどは、着く場所がないと実現することが難しいので、防災船着場のようなものを活用していくのは一つの方法だと思います。防災の機能が実際に機能することは何十年に一度あるかないかのようなことだと思うのですが、せっかくこんなに使い勝手のよいものなので、これも先ほどの地域交通をいろいろ多目的の利用で使っていくのと同じように、やはりうまく活用を考えていかれたらよいと思います。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。どうぞ。

○河野委員 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ました。私は委員として検討会に加わりました。ここに書いてあるようにしっかりとやっていただきたいということですが、こういう事故で消費者にできることは本当に限られていて、冷静に考えたら、シートベルトをしっかりと締めることと、旅行を選ぶときに、少しでも安全に配慮してある情報が載っている旅行企画を選ぶ。さらには、そのような配慮がされている企画に対して適正な料金をしっかりと払うことくらいです。私たちには、その3つ以外になすすべがないと思っています。

ですから、ここに書かれている、利用者に対する安全情報の見える化ということで、これは今後ともしっかりと対応をとっていただきたいと思います。

それからもう1つは、私が一番感じたことは、燃費のデータ偽装でもそうでしたが、国でこのようにしなさいと一定決まっていることに対して、恐らく事業者さんが余りにも法令を軽視しているというところだと思います。

今回のバス事故が起こった後も、街頭監査を行っても、半数以上が、軽微とはいえ、違反をしていて、その違反に対して特段罪悪感と言いましょうか、対価を取って人を運送する事業者として、私はほとんど痛みを感じていないのではないかと考えています。今後、行政の方が、現場で、監査も含めて一生懸命やっていただくことも当然ですが、ぜひ事業者の皆さんは本当に自覚を持って業に当たっていただきたいと思っています。今後の対応ですから、二度とないという、この言葉が本当に現実のものになるように頑張ってくださいと思います。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。ほかは、どうぞ。

○中村委員 バスの件はやめておきます。というのは、もうおっしゃるとおりだと思うし、自分は関越の直後でやって、そのときはそのときで頑張ったつもりだったのに、なかなかできなかったのも、とても悔しい思いをしているということだけ言っておきます。

それ以外のところで、この資料を改めて見直してちょっと気になったことを2つだけ。1つが、地震は書いてあるのだけれども、自然災害、集中豪雨その他、茨城でもあったと思いますが、その直後はしようがないけれども、その事後しばらくの間で、やはり公共交通、交通の役割は多いと思うのですが、それでそのときに、物流は、被災されたところへの運搬とともに、ごみの処理も物流だと思うのですが、そのあたりのところまでの議論があって、どこかに頭出しがあるといいなと思いました。

もう1つがセキュリティーで、ハイジャックではないけれども、バスジャックは一時期よく言いましたが、何か忘れてくると何となくだんだんこうなってきますが、常に犯罪に対する対応が、もしどこかにあればよいのですが、ちょっと気になったので、そこら辺があるとよいと思いました。以上です。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

それでは、どうでしょうか。

○濱局長 では、順番にお答えしたいと思います。

五十嵐先生がおっしゃったように、事前に想定外のことが多いので、やりようがない場合もあるわけだから、少しがちがちにやることはやめて、のり代を持って柔軟に対応すべきではないかと。これはそのとおりだと思います。

ただ、一方で我々は、少なくともこれはうちの役割なのだという部分があります。例えば今おっしゃった緊急物資の輸送などはそうだと思いますが、その辺をきっちり、我々の任務を認識した上で、臨機応変に対応せざるを得ないときは、それに対応するということが進めたいと思っています。

それから、安島先生の水上新タクシーの話ですが、これはおっしゃるように、実は確かに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ります。

ただ一方で、実は水上新タクシーをやりたいと言って動き始めた業者もいらっちゃって、実は東京の港運協会の鶴岡会長の会社がやると言って、実験ではありますが、スタートしてくれています。

今後は、まさに観光振興の観点もそうですが、渋滞対策ですね。例えば万世橋に着いたり浅草に着いたりするときに、全部バスで回らないで、少し船便を入れることによって、そういう渋滞が緩和できるということもあるので、実はそれについては、さっきの受け入れ環境整備のところでも既に議論を始めるということでスタートしています。そういうものを中心にきちっと議論を進めていきたいと思っています。

それから、河野先生のおっしゃった話ですが、やはり事業者がちょっと甘く見ているのではないかという点について、もっと厳しく対応すべきという話だと思いますが、1つ朗報があるのは、事故が起こった後に我々は独自に各支局に講習会をしてもらったのです。「もうこんなことをしていたらあなたたちは捕まりますよ」という話を、実は労働基準局と一緒にやったのですが、何と出席率が9割でした。バス協以外の人も含めて9割が出席していました。

ということは、我々がきちっとやるのだと言うと、やばいと思って来るので、やはり姿勢として正すべきはきちっと正すという姿勢を出しながら、一方では、このようにやるのだよという情報提供はきちっとやるという形での対応をしていこうかと思っています。

それから自然災害のお話はそのとおりだと思いますので、当然大規模地震だけではありませんので、少し考えられるところは考えてみたいと思います。以上です。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。

では、一応ここまでで1番目から順番にやってきたわけですが、全体を通してとか、あるいは抜けている観点とか、そんなところを追加的にお話しいただければ結構だと思います。いかがでしょうか。

さっき、確かに中村先生からもお話が出ましたが、従前の交通プランだと、タクシーな

どは結構1つの重要なポイントでありましたが、今回はそこら辺が地域交通という観点の中には含まれるのだけれども、都心も含めて比較的数が多過ぎてしまっているところとか、今後オリンピックもあって、外国人がいっぱい来る中で、今のサービスのままで大丈夫かとか、クオリティーの面はどうだとか、そのような類いのところは、ちょっとないのかもしれないので、そこら辺も、この中に入っていないとしても、当然やっていくことでしょうけれども、ぜひ加えていただくというか見えるようにしていただけるとよいような気がしますね。

たまたま私の最近の例で言うと、虎ノ門から東名高速で川崎のあたりに行くのに、運転士が乗り口を知らないで、霞が関から入らないで、どこか違う、芝の逆に入って、2号線を行って、目黒のほうをずっと行って、どこへ行くのだという感じで、僕が乗っていたらそんなことをさせないですから、「ここに入っちゃだめだ」と言うのですが、たまたま違う人だったものだから、乗って行って、とんでもないところに回っていったというようなことが東京の中のタクシーに起こっているという、一例ですが、そんな例があると。

だから、これからふえていくと、クオリティーの管理は今までも増して必要な気がしますね。特に外国人だったら、もうどこへ行くかわからない、お互いにわからないみたいなことになったときにね。余計な話をしました。

ですから、幾つか抜けていることもまだありましたので、ほかに何かあるでしょうか。

○河野委員 1つ伺っていいですか。私が全く知識がないので、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。

○屋井部会長 ご質問ですので、はい。

○澤井部長 もちろん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まして、例えば九州などは、やはり公共交通が余りないので、レンタカーで回ってくださいというキャンペーンもしています。ただ、我々はどっちかという、公共交通がこれだけ発達していますから、それをうまく利用してくださいねという、そこはまさに方針の違いですが、国全体としてはレンタカーも有力な手段として位置づけています。

○河野委員 わかりました。

○安島委員 最近、貸すレンタカーには外国語で案内をするような、多分英語かと思うのですが、ちゃんとそういうナビがついています。

○屋井部会長 はい、どうぞ。

○五十嵐委員 済みません、ちょっとテーマがまたがってしまうので、あれだと思ったの

ですが、いわゆる防災減災の話と地域公共交通の両方にまたがる話だと思うのですが、まあ、流通もそうですね。よく、この前の震災のときも、いわゆるコンビニの使い方が非常にいろいろな意味で注目されたこともありました。物流という大きな、さっきの港湾とかという枠組みの中で、あれですが、そういうちょっと細かいミクロ的な話の流通の側面で、物を運ぶということは、確かに初期対応でも極めて重要な話ですが、あとタクシー等々の公共機関の使い方とか、何か複合的にいろいろ、つまり緊急事態への対応の仕方が、何かそういう仕掛けを活用した知恵の出し方も、ひょっとしたらあるのかなということ考えたのですが、まあ、個別のあれというか、大きくまたがる話なので、ちょっとよくわかりませんが、ちょっとそういうことを思いました。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。どうぞ。

○濱局長 おっしゃるとおりだと思います。多分、何でそういう印象を与えるかということ、我々は例えば自動車行政とか鉄道行政とか観光行政という目で見ると、そうならないように書いたつもりではあるのですが、どうしてもそれが出るのですが、実際にそういう災害が起こったときとか何かがあったときは、では、どうするのだというほうからスタートするので、そのときの手段として、あれも使えそう、これも何とかできないかなという感じになるので、でも、実際は五十嵐先生がおっしゃるように、本当に危機的な状況になったときに、何とか行政の話ではなくて、どう使うのだという話ですから、今後議論を進めていく中で、ぜひそっちのほうの視点で現実的に動くようなことを考えていくということで対応したいと思います。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。

では、ちょっと時間が過ぎてしまったのかもしれませんが、このあたりで、それでは1の(1)の議題については終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございます。きょうはさまざまなご意見をいただきましたので、この点も踏まえながら、加えたり書き直したりすることができれば、それはもちろんやっていただければありがたいと思いますし、今後に生かしていくことはまた生かしていく、ちょっと中長期的な課題としてまで受けとめていただければ、私、それで非常にありがたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○澤井部長 いただいたご意見については吟味した上で、書けるものはなるべく書いていくということで対応させていただきたいと思います。

#### 【4. 議 事 (2) その他】

○屋井部会長 どうもありがとうございました。

(2)その他がありますが、いかがでしょうか。

○鈴木次長 それでは、事務局から1点ご案内を差し上げます。本日ご審議いただきました議事概要について取りまとめをし、公表をさせていただく予定でございます。つきましては、後日委員の皆様様に議事録の確認ということで発言内容等を照会させていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。以上でございます。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。それでは、ここまでよろしいでしょうか。それでは、これで議事は終わりますので、あとはマイクをそちらにお返しすればよろしいですか。お願いします。

#### 【5. 閉 会】

○鈴木次長 それでは、長時間にわたり貴重なご意見をありがとうございました。

それでは、閉会に当たりまして関東運輸局次長の石澤よりお礼を申し上げます。よろしくお願いたします。

○石澤局次長 局次長の石澤でございます。済みません、冒頭ちょっとおくれて参加になりましたが、委員の皆様、大変長時間にわたりご議論いただき、また貴重なご意見、アドバイスを賜りましてまことにありがとうございます。いただいたご意見は、この観光戦略の最終取りまとめに向けてできるだけ反映させていただきたいと思っておりますし、今後の施策運営に当たってもぜひ参考にして取り組んでいきたいと思っております。

来年3月にまたフォローアップということになりますが、ぜひ関係者と連携を強化しながら、できるだけ関東運輸局独自の取り組みに力を入れながら具体的な成果を出して、よいご報告ができるように頑張っていきたいと思っておりますので、引き続きご指導、ご鞭撻を賜ればと思います。

本日はどうもありがとうございました。

○鈴木次長 それでは、事務局から最後に1つだけ毎度のご案内をさせていただきます。本日委員の皆様方には多くの資料をお配りしております。後ほど事務局より郵送させていただきますので、そのままお席に残していただいて結構でございます。

なお、先ほどの右肩に議事終了後回収とある資料については、そのまま置いていただいて、私どもで回収させていただきたいと存じます。

それでは、以上をもちまして関東地方交通審議会平成28年度第1回政策推進部会を閉会とさせていただきます。本日は大変お忙しいところありがとうございました。