

# 関東交通観光戦略 2016

(案)

平成28年6月  
関東運輸局

## 目次

### ○はじめに

1. 「関東交通観光戦略」の位置付け
2. 本戦略の基本姿勢

### 第1章 関東地方における交通・観光の現状と2020年に向けた課題

#### 第1節 関東地方の社会経済特性

- (1) 激化する国際競争の中で日本経済を牽引
- (2) 東京圏と東京圏外の二重構造
- (3) 首都直下地震等の巨大災害の可能性

#### 第2節 交通・観光に関する関東地方の課題と運輸局の責務

- (1) 交通・観光に関する関東地方の重要な課題
  - ①日本経済を牽引する国際都市としての機能向上
  - ②人口減少・超高齢社会への対応
  - ③防災減災対策と事故防止対策の推進
- (2) 関東運輸局の責務

### 第2章 重要課題に対応するための中期的戦略と今年度の施策

#### 第1節 広域関東全体で訪日外国人旅行者を受け入れるための環境整備

- (1) 2020年（平成32年）に実現する将来像
- (2) 将来像を実現するための中期的戦略
- (3) 2016年度（平成28年度）施策

#### 第2節 超高齢社会に対応した地域公共交通の再編

- (1) 2020年（平成32年）に実現する将来像
- (2) 将来像を実現するための中期的戦略
- (3) 2016年度（平成28年度）施策

#### 第3節 労働力不足に対応し国際競争力を強化するための物流効率化・高度化

- (1) 2020年（平成32年）に実現する将来像
- (2) 将来像を実現するための中期的戦略
- (3) 2016年度（平成28年度）施策

#### 第4節 防災減災対策と事故防止対策の推進による安全安心の確保

- (1) 施策の進め方
- (2) 2016年度（平成28年度）に優先的に実施すべき施策

### 第3章 本戦略を効果的に実行するために必要な事項

#### (1) 本戦略の推進状況の点検と見直し

①PDCA サイクルに基づく本戦略の推進状況の点検と見直し

②点検と見直しを適切に行うための体制

#### (2) 本戦略以外の関東運輸局の施策について

## はじめに

### 1. 「関東交通観光戦略」の位置付け

- ・ 関東運輸局においては、2005年（平成17年）に関東地方交通審議会より答申された「関東交通プラン2005-2015～安全・安心・便利で環境にやさしい交通の実現と観光による地域の活性化のための行動計画～」(概ねの対象年次：2015年（平成27年）までの期間)について、「政策推進部会」を設置し、2015年度（平成27年度）まで、同部会において具体的な施策の進捗状況をフォローアップしてきたところである。
- ・ しかしながら、この間に、交通政策基本法、観光立国推進基本法といった基本法が制定されるとともに、これらに基づく中期的な基本計画が策定され、各府省庁が連携して交通・観光政策を推進していく枠組みが構築された。中でも、観光政策については、「日本再興戦略2016-第4次産業革命に向けて-」（平成28年（2016年）6月2日閣議決定）において、「観光立国」が鍵となる施策として位置付けられるとともに、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年（2016年）3月30日「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」（議長：内閣総理大臣）策定）においても、2020年（平成32年）の政府目標として、訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円、地方部での外国人延べ宿泊者数7,000万人泊等が掲げられるなど、その実現が極めて重要となっている。
- ・ こうした状況を踏まえ、関東運輸局においても、交通・観光に関する関東地方<sup>1</sup>の特性を踏まえつつ、上記基本計画の具体化を戦略的に進めていくため、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年（平成32年）を見据えた5年程度の中期戦略と平成28年度の施策をまとめた、「関東交通観光戦略」（以下「本戦略」という。）を策定することとした。
- ・ 具体的には、関東地方の特性を踏まえて優先的に取り組むべき課題を設定するとともに、当該課題解決のために実施すべき施策を上記基本計画から抽出し、それらの施策について、「首都圏広域地方計画」（2016年（平成28年）3月29日国土交通大臣決定）や「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」（2016年（平成28年）3月29日国土交通大臣決定）とも連携・整合を図りつつ、2020年（平成32年）までにどのように進めていくかの「戦略」を立てた上で、単年度の施策を具体化することとする。
- ・ また、本戦略の策定を通じて、関東運輸局行政に対する市民や関係者の理

---

<sup>1</sup> 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県及び山梨県の1都7県をいう。

解促進を図ることも目的の一つである。

## 2. 本戦略の基本姿勢

### ○地域目線で政策を推進

- ・ 政策が地域社会や住民の安心・安全、利便の向上に真に資するものとなることが重要であることから、「関東交通プラン」の基本姿勢である「市民・地域社会の重視」を踏襲して、地域目線で取り組むべき政策を推進していく。具体的には、多くの地域（具体的には基礎自治体、都県、事業者）が直面し、解決に向けて取り組んでいる共通課題を抽出し、本戦略における政策課題として設定し、その解決に当たっても、地域のニーズに応じたオーダーメイドの対応策を講じていく。ただし、観光政策や物流政策については、国際的・広域的視点も重要であることから、国の経済政策とも連携した施策を講じていく必要がある。

### ○「中期的視点」「集中化」「連携強化」

- ・ 本戦略は、関東地方における交通・観光に関して、特に重要であるが従来の手法では解決が困難な政策課題について、中期的に戦略性をもって取り組むために作成するものであることから、以下の3つの方針に基づいて策定し、関係者が連携した多面的で骨太な施策を展開することにより、困難性を克服する。

「中期的視点」：5年程度の中期的視点で課題解決に向けた工程を明らかにした上で、単年度の具体策を実施する。

「集中化」：優先的に取り組むべき施策を明確にして、関東運輸局の政策資源を集中させる。

「連携強化」：運輸局内外における縦割りを排して、関係者との連携を強化することで、これまで得られてこなかった成果を獲得する。

- ・ このように、本戦略は、特に重要であるが従来の手法では解決が困難な政策課題に絞って策定することとし、環境、バリアフリーなどそれ以外の政策課題については、交通政策基本計画等の基本計画に従って取り組んでいくこととする。

# 第1章 関東地方における交通・観光の現状と2020年に向けた課題

## 第1節 関東地方の社会経済特性

### (1) 激化する国際競争の中で日本経済を牽引

- ・ 関東地方は、我が国の政治・経済の中核である首都東京を中心とした東京圏<sup>2</sup>を有しており、総人口については、約4,400万人と全国の約34%を占めており、関東地方のシェアは増加傾向にある【資料編 p4】。また、域内総生産についても、約192兆円（名目、2012年度（平成24年度）；平成17年度基準）と全国の約38%を占める巨大地方ブロックであり、激化する国際競争の中で日本経済を牽引する役割を担っている【資料編 p7】。
- ・ これを支える交通インフラについても着実に整備が進んできている。東京圏の都市鉄道については、総延長2,705km、駅数1,510（2015年（平成27年））と世界的に見ても稠密なものとなっており、相当程度充実してきている【資料編 p33、p34】。羽田空港については、2010年（平成22年）に4本目となるD滑走路や国際線旅客ターミナルが供用開始され、国際定期便が再就航しており、2014年（平成26年）には国際線旅客ターミナルビル拡張等が実施された。成田空港については、2010年（平成22年）に年間発着枠の拡大に関し、地元との合意がなされ、2015年（平成27年）にはLCCターミナルの供用が開始された。また、首都圏三環状道路が2025年（平成37年）に概ね完成予定であるなど、高速道路網の整備も進んでいる。港湾についても、2015年（平成27年）に横浜港において世界最大級の大型コンテナ船が接岸可能な水深18mの耐震強化岸壁を備えたコンテナターミナルが完成するなど整備が進んでいる。加えて、2027年（平成39年）にはリニア中央新幹線の品川駅～名古屋駅間の開業が予定されている。
- ・ その結果、旅客輸送人員については、関東地方は約175億人（2012年度（平成24年度））と全国の約6割を占めており、その中でも東京圏が約170億人と圧倒的なシェアを占めている【資料編 p24】。
- ・ コンテナ取扱量についても、国際コンテナ戦略港湾である京浜港が約785万TEU（2014年（平成26年））と我が国の全取扱量の約36%を占めている【資料編 p51】。
- ・ 更に関東地方には多くの外国人旅行者が来訪している。外国人延べ宿泊者数についてみると、約2,550万人泊（2015年（平成27年））と全国の約38%を占めており、その中でも東京圏が約2,360万人泊と圧倒的なシェアと

<sup>2</sup> 東京都、神奈川県、千葉県及び埼玉県の1都3県をいう。

なっている。一方で、2014年（平成26年）から2015年（平成27年）にかけては、茨城県や埼玉県において外国人宿泊者数が急増するといった動きもみられるところである【資料編 p11】。今後、2020年のオリンピック・パラリンピックの開催に向けて、訪日外国人旅行者の増加が見込まれている。

## （2）東京圏と東京圏外の二重構造

- ・ 東京圏においては未だ明確な人口減少局面に入っておらず、2010年（平成22年）の高齢化率は20.3%と全国平均23.0%よりも低くなっている。また、東京圏については、今後も全国平均と比較すると人口減少幅は小さく、高齢化率についても全国平均を下回る見込みであるが、2025年度（平成37年度）以降は、高齢者が加速度的に増加すると推計されている【資料編 p5】。
- ・ 一方、東京圏外<sup>3</sup>では全国平均を上回る速度で人口減少と高齢化が進行すると予測されており、2030年（平成42年）には高齢化率が32.5%（全国平均31.6%）に達する見込みとなっている【資料編 p6】。
- ・ このため、東京圏外では、生産年齢人口が大きく減少しており、交通事業における労働力不足の一因となっているが、今後も生産年齢人口の増加は期待できない。（なお、東京圏についても、生産年齢人口の増加は期待できず、同様の問題を抱えている。）
- ・ 人々のライフスタイルを見ると、東京圏においては、高度に発達した公共交通ネットワークを背景に、公共交通を利用するライフスタイルが定着しており、世帯当たりの自動車保有率が0.720台と全国平均（世帯当たり1.069台）と比べて低くなっている。
- ・ 一方、東京圏外は、平坦な地形などからの市街地の拡散が進み、世帯当たりの自動車保有率が1.615台と全国的にも最も高い車社会であり、東京圏とは反対に、公共交通を利用する割合が低くなっている【資料編 p32】。

## （3）首都直下地震等の巨大災害の可能性

- ・ 首都直下地震、南海トラフ地震が今後30年以内に発生する確率は70%程度であり、また、近年の地球規模の気候変動に伴い大規模水災害等のリスクも高まりつつある。関東地方には人口が集積するだけでなく、企業の本社機能、生産機能などあらゆる機能が集積しており、首都直下地震等の経済社会に与える影響は甚大である。

---

<sup>3</sup> 茨城県、栃木県、群馬県及び山梨県の4県をいう。

## 第2節 交通観光に関わる関東地方の課題と運輸局の責務

### (1) 交通・観光に関する関東地方の重要な課題

関東地方の社会経済特性を踏まえると、交通・観光に関する関東地方の主な課題は以下のとおりである。

#### ①日本経済を牽引する国際都市としての機能向上

##### ア. 鉄道を中心とする公共交通ネットワークの高度化

- ・ 鉄道を中心とする公共交通ネットワークが通勤通学等の足を担っていることから、混雑の緩和、速達性の向上、シームレス化など従来からの課題に引き続き取り組むとともに、東京の国際競争力を強化するための国際空港、新幹線駅への公共交通機関によるアクセスの向上、更には、都市鉄道について、駅空間の質の向上や慢性的に発生している短時間の遅延への対策にも取り組んでいく必要がある。

##### イ. 訪日外国人旅行者の受入環境整備

- ・ 訪日外国人旅行者が急激に増加し、それが東京に集中したことに伴い、都心部等での宿泊施設不足、一部繁華街における貸切バスによる道路混雑などは社会問題に発展している【資料編 p15】。また、駅や観光地で外国語による情報提供が十分に整備されていないといった受入体制の不備も指摘されている。このように訪日外国人旅行者の来訪が集中している都心やいわゆるゴールデンルートで発生している問題に即効性のある対策を講じる必要がある。
- ・ 同時に、根本的対策として、関東地方各地で受入環境を整備して、東京に集中している訪日外国人旅行者を関東地方全域で受け入れることが必要である。これは、都心など東京圏の一部が担っている役割を関東地方全体で担おうとするもの（”Tokyo & Around Tokyo”）であるが、単に東京の役割を代行するだけでなく関東地方各地の自然、歴史文化などを付加することで、東京の魅力を増進させる効果が期待される。
- ・ また、2020年（平成32年）東京オリンピック・パラリンピックを見据えて、関東地方全域で、多言語による案内、バリアフリー化などの対策を進めていく必要がある。

##### ウ. インフラ整備を活用した物流の国際競争力強化

- ・ 関東地方では、圏央道等の整備により、従来の放射状道路に加えて環状道路が整備され、利便性の高い高速道路ネットワークが形成されている。また、我が国随一の国際港湾である京浜港では世界最大級の



大型コンテナ船が接岸可能な水深 18m の耐震強化岸壁を備えたコンテナターミナルが供用を開始するなど、近年、交通インフラの整備が進んでいる。

- ・ こうしたインフラ整備は、環状道路沿線における物流施設の整備を促し、港湾の集荷地域の広範囲への拡大を促すなど、関東地方の物流に大きな変化をもたらしている。そうした変化を好機と捉え、国際競争力強化策を積極的に推進すべきである。

## ②人口減少・超高齢社会への対応

### ア. 高齢者にとってより使いやすい公共交通の確保

- ・ 関東地方では、特に東京圏外の地域において既に超高齢社会が到来しており、自動車を利用しなくなった高齢者の生活の足を確保するため、公共交通の整備が急務となっている。この地域は、市街地の郊外化が進み、自動車社会が国内で最も進展しており、広い市街地を公共交通ネットワークでカバーしなければならないという難しさを抱えている。また、公共交通でカバーされているというだけでなく、ドアツードアサービスのように、高齢者の外出機会を増加させる効果のある利便性の高いサービスの提供が求められている。

### イ. 交流人口による地域の活性化

- ・ 関東地方でも、人口が減少しつつある東京圏外の地域では、交流人口の取り込みによる地域の活性化が重要な課題となっており、特に、近年急増している訪日外国人旅行者を地域に誘客することがカギになっている。
- ・ そのためには、観光地・観光資源の磨き上げ、地域の魅力の発信（プロモーション）だけでなく、来訪者への外国語での情報提供、観光地に到達するための公共交通の整備といった受入環境の整備を同時に推進していくことが必要である。特に、関東地方は公共交通が多数の事業者によって担われているため複雑でわかりにくいというマイナスポイントがあるため、情報提供も含めた公共交通の整備が重要となる。

### ウ. 労働力不足への対応

- ・ 生産人口の減少、従業者の高齢化、厳しい労働環境、価値観の変化等から、運輸業への若年労働力の参入が乏しく、労働力不足が深刻化している【資料編 p48、p49】。
- ・ このため、労働負荷の軽減、職場環境の改善、女性の活用、リクルートの強化等の労働者サイドの環境改善に取り組む必要があるが、それと同時に、物流の効率化・省力化に取り組むことが必要である。

### ③防災減災対策と事故防止対策の推進

#### ア. 首都直下地震等への対応

- ・ 想定される首都直下地震、南海トラフ地震に備えて、交通分野の課題である施設の耐震化、緊急物資輸送対策、帰宅困難者対策等を早急に進める必要がある。

#### イ. 交通事業における事故防止

- ・ 軽井沢スキーバス事故等の重大事故の発生を防止するため、交通事業における安全対策を推進する必要がある。

## (2) 関東運輸局の責務

上記(1)で交通・観光に関する関東地方の主な課題を整理した。これらの課題は、関東運輸局のみならず、国土交通省本省、関東地方整備局、他府省庁、更には自治体など多数の行政機関によって取組がなされており、関東運輸局以外の行政機関が主導して進められているものもある。本戦略は重要な課題に対して、関東運輸局として中期的な戦略を立てて取り組むことに主眼があることから、運輸局の役割や他の行政組織における取組状況を踏まえ、関東運輸局が主体的に取り組むべき重要課題を以下のとおり整理し、これに対応するための中期的戦略をまとめることとする。

### ■関東運輸局が主体的に取り組むべき重要課題

#### ①日本経済を牽引する国際都市としての機能向上

- イ. 訪日外国人旅行者の受入環境整備
- ウ. インフラ整備を活用した物流の国際競争力強化

#### ②人口減少・超高齢社会への対応

- ア. 高齢者にとってより使いやすい公共交通の確保
- イ. 交流人口による地域の活性化
- ウ. 労働力不足への対応

#### ③防災減災対策と事故防止対策の推進

- ア. 首都直下地震等への対応
- イ. 交通事業における事故防止

## 第2章 重要課題に対応するための中期的戦略

本戦略においては、本年度に取り組むべき施策を定めるが、前章で示した重要課題は単年度で解決できるものではなく、中期的に戦略性をもって対応する必要がある。そこで、本戦略では、重要課題について5年程度の中期的なタイムスパンの中で解決に至る工程を明らかにした上で、2016年度（平成28年度）に取り組むべき施策を定めることとする。

### 第1節 関東地方全体で訪日外国人旅行者を受け入れるための環境整備（重要課題①イ）

（1）2020年（平成32年）に実現する将来像

○2020年（平成32年）までに

- ① 貸切バスによる道路混雑や宿泊施設不足など東京が直面している社会的問題をできるだけ早期に解決する。
- ② 訪日外国人旅行者を東京だけで受け止める一極集中の現状から、関東地方とその周辺地域をあわせた広域関東<sup>4</sup>(Around Tokyo)で受け入れるための広域的な観光空間を実現する。
- ③ これらにより東京が訪日外国人旅行者の受け皿として機能し続けるだけでなく、広域関東の魅力が”Tokyo“の魅力の一部になり、その訴求力（ブランド価値）が一層高まることを目指す。

- ・ 関東地方における訪日外国人旅行者の現状は、東京都が外国人延べ宿泊者数で全国の3割弱を占めるなど東京への集中が進んだ結果、一部繁華街での貸切バスによる道路混雑等の問題が社会問題にまで発展している。
- ・ これら社会問題は、住民等に迷惑を及ぼすだけでなく、このまま放置すれば外国人旅行者誘致の阻害要因ともなるため、早急に対応策を講ずる必要がある。
- ・ このように東京一極集中が進む一方で、東京都以外の各県は、千葉県、神奈川県、山梨県及び長野県を除き、外国人延べ宿泊者数の全国シェアは1%にも満たない。日本人も含めた延べ宿泊者数を見た場合、東京都以外の各県の全国シェアが2割を超えていることと比較すれば、訪日外国人旅行者は、日本人ほどこの地域を評価せず訪問地として選んでいないと言える。
- ・ 2020年（平成32年）の東京オリンピック・パラリンピック開催までに、

<sup>4</sup> 関東地方1都7県に福島県、新潟県及び長野県を加えたものをいう。

訪日外国人旅行者数 4,000 万人、地方部での外国人延べ宿泊者数 7,000 万人泊(三大都市圏と地方圏の比率を 1 : 1)にするという政府の目標を実現しようとするれば、現在東京が果たしている受け皿としての役割を今後も東京だけで担っていくことは困難であり、中期的には 広域関東 (Around Tokyo) 全体で担っていくための観光空間を広域的に構築していくことが必要である。

- ・ このことは、単なる役割分担にとどまらず、東京にはない広域関東の魅力を“Tokyo”に付加することになり、国際都市”Tokyo”の訴求力の向上につながる。すなわち、尾瀬の豊かな自然や川越の小江戸の街並みといった魅力を、東京観光と合わせて発信することにより、東京には近未来都市としての姿だけではなく、自然や歴史文化など多様な魅力があることをアピールし訴求力を更に高めることができる。
- ・ 更に、広域関東の多くの地域では、人口減少・超高齢社会に突入しており、訪日外国人旅行者の受け入れは、地域経済の活性化や生活の足となる公共交通の維持につながるという意義もある。

#### 【数値目標】

外国人延べ宿泊者数について、2020 年 (平成 32 年) に、広域関東における東京圏と東京圏以外の広域関東の比率が 3:1 となるよう、東京圏 3,600 万人泊、東京圏以外の広域関東 1,200 万人泊を目指す。

<現状 (2015 年 (平成 27 年)) >

東京圏 : 東京圏以外の広域関東の比率 = 8:1

東京圏 2,359 万人泊、東京圏以外の広域関東 316 万人泊

## (2) 将来像を実現するための中期的戦略

### ①社会問題の解決

- ・ 貸切バスによる道路混雑等の社会問題化した課題については、関係者が多岐にわたっており、これら関係者による対策を総合的に講じることで解決を図る必要がある。駐車場問題を例に挙げると、貸切バス事業者が法令順守を徹底するだけでなく、駐車環境の確保、違法駐車取締り、繁華街の商店街の協力、貸切バス事業者や観光事業者に対する指導など、講じるべき対策が多岐にわたっており、それらに責任をもつ関係者が連携して強力な推進体制を構築しながら取組を推進することが重要である。
- ・ そのため、関東運輸局が積極的にリーダーシップを発揮し推進体制を構築する。駐車場問題については、既に昨年度「駐車問題対策協議会」を設置したところであり、今後その枠組みを活用し、即応的な対策として駐車

マナーアップキャンペーンを実施するほか、中期的には、貸切バスに自由に乗降させるのではなく一定のコントロール下で乗降させるための実証実験を実施し、解決方法を検討する。それによりマニュアル化された解決策を各地に展開していく。その際、対策の成果について定量的なデータ分析を行い、効果的な対策を確立し、解決までのスピードアップを図る。

## ②関東観光広域連携事業の推進

～Tokyo & Around Tokyo の普及促進～

### I プロデュース戦略

#### ●広域関東のセールスポイント

- ・ 広域関東は、東京近郊にあって、季節の花や山海に恵まれた自然が豊かな地域であり、温泉も豊富である。ここでは祭りなどの伝統行事更には農業や伝統工芸等を体験することができる。また、ダム等のインフラや、一大消費地を背景に工場までも有力な観光資源になっている。
- ・ 広域関東の観光は、東京圏に住む人々が、週末のお出かけ感覚でこれらの多様な観光地、観光資源を訪れる形で成立していることが特徴である。
- ・ このように、東京の人々が週末に楽しむような気軽で手軽な旅行として、東京にはない自然や文化を体験し楽しむという広域関東の観光を、訪日外国人旅行者にも同様に楽しんでいただくことで、リアルな日本の生活を体験し理解を深めていただくことがセールスポイントである。

#### ●ターゲットはリピーターのFIT<sup>5</sup>

- ・ 日本の生活に興味をもつ傾向が高い FIT のリピーター観光客を中心に、東京滞在期間のうちの何泊かを広域関東で過ごしていただくというコンセプトで効果的なプロモーションを行う。
- 公共交通を活用した広域観光周遊ルートを設定し、観光資源をつなぐ (P)
  - ・ 訪日外国人旅行者が複数の観光地を広域的に周遊することができるよう広域観光周遊ルートを設定し、FIT が公共交通を利用して自由に周遊できるように外国語表記などその受入環境を充実する。その際、既存の公共交通ネットワークが、鉄道事業者、バス事業者など多数の事業者によって担われているために、訪日外国人旅行者が使いこなすことが難しいことから、目的地まで行くことができるよう事業者横断的な情報提供を実現する。
  - ・ また、水上交通ネットワーク等を活用し、新たな観光周遊ルートの開発を図る。

---

<sup>5</sup> Foreign Individual Tourist 外国人個人旅行者

### ●滞在型コンテンツの充実

- ・ 広域関東は、交通機関が発達しており日帰りが可能なため、宿泊を促進するためにはその地域での滞留時間を増やすための滞在型コンテンツを充実することが重要であり、次の取り組みを進める。
- ・ 訪日外国人旅行者に訴求する地元産品や酒蔵等の発掘・プロモーション等により地域ブランドを育成して、地域に行って味わい、体験してみたいという魅力を高める。
- ・ 主要な観光地・観光資源と、その近隣にある或いは関係のある観光地、観光資源をセットにしてプロモーションすることで滞在時間の延長を図る。
- ・ ITを活用した観光地・観光資源の歴史的背景についての詳細な情報提供、農業民泊や工場見学など体験型のコンテンツ、ダムなどのインフラの観光資源化、自転車や徒歩での周遊コースの整備等、地域にとどまって楽しむ観光資源の磨き上げを進める。特に自転車は、次の観光地への行程を単なる移動から景色や運動を楽しむレクリエーションに変える有力な観光資源であり、有効に活用すべきである。

### ●プロモーションツールを有効活用する

- ・ 昨年度に決定したロゴ及びキャッチフレーズをあらゆる機会を捉えて露出することで認知度向上を図り、“Tokyo & Around Tokyo”のブランド化につなげる。
- ・ ポータルサイト、観光マップなどのプロモーションツールについて、自治体、事業者の縦割りを越える横断的情報ツールという特徴を活かして、ユーザーの意見を聞きつつ内容の改善・充実を図っていく。また、観光マップは、“Tokyo & Around Tokyo”の有力な宣伝ツールでもあることから、効果的な場所に備え付けを拡大していく。

## II 推進体制の構築

- ・ 上記 I を進めるにあたり、関係省庁の連携による環境整備はもちろんのこと、地方自治体や観光・交通事業者等の幅広い関係者が連携した協議会組織の充実強化が必要である。
- ・ そこで、本年 4 月に、関係省庁と都県、主要事業者等が連携のあり方を協議するための関東観光広域連携推進会議が、また、連携事業の実施組織として都県、事業者等による関東観光広域連携事業推進協議会が設立されており、検討と実施の体制が整ったところであり、運輸局がリーダーシップを発揮してこれらの組織を活用しつつ関係の事業を推進する。
- ・ 滞在コンテンツの充実や、公共交通の整備を進めるにあたり、基礎自治体や地元の観光協会、観光施設など現場の観光関係者の積極的な取組が不可欠となることから、関係者を有機的、戦略的に束ねるための組織として

観光DMOの普及、活用を推進する。また、外国人のニーズや嗜好を把握するため、外国からの留学生や投資を活用することが有効であり、具体的な活用方法を検討していく。

★今後連携を進めていくポイント

項目	連携先	連携内容
交通施策との連携	関東運輸局内部	生活交通に観光交通の機能を、又は観光交通に生活交通の機能を持たせることにより、地域振興と公共交通の活性化を同時に図る。
農業施策との連携	関東農政局	地元の食文化の体験、農家民泊の推進により地域振興と農業振興を同時に図る。
インフラの活用	関東地方整備局等	ダム、長大橋などを観光資源として活用するインフラツーリズムにより地域振興を図る。
産業との連携	関東経済産業局等	工場見学、工場夜景など産業を観光資源として活用し地域振興を図る。

【2020年（平成32年）までの工程】

- 社会問題について、早急に対応を進める。
- 関東観光広域連携推進事業については、DMOも活用しつつ、滞在型コンテンツの充実及び広域観光周遊ルートの整備を進めるとともに、FITのリピーター観光客を中心に効果的なプロモーションを実施する。
- 併せて、昨年度に決定したロゴ（”Tokyo & Around Tokyo”）をあらゆる機会を捉えて露出することで認知度向上を図り、ブランド化を図る。

		2016年度 (平成28年度)	2017年度 (平成29年度)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (平成31年度)	2020年度 (平成32年度)
社会問題の解決		キャンペーン	実証実験・マニュアル化	各地へ展開		
関東観光広域連携事業	滞在型コンテンツの充実	地域ブランドの育成（商品等の認定、プロモーション）				
		地域にとどまって楽しむ観光資源の磨き上げ				
	広域観光周遊ルートの整備	設定				
		受入環境の整備				
	プロモーション	改善・充実を図りつつ実施				
	ロゴブランド化	認知度向上策の実施				
	推進体制整備	自治体等の参加	優良事例の形成と横展開			
自治体等の参加		優良事例の形成と横展開（以降同じ）				

関東全体で訪日外国人旅行者を受け止めるための環境を整備

(3) 2016年度（平成28年度）施策

- ①貸切バス混雑問題の解消（シャトルバス、舟運活用など）
  - ・ マナー向上など直ちに取り組むことができる施策を早期に実施。
  - ・ 関東地方整備局、東京都、警視庁、事業者、地元自治体等と連携して、銀座、秋葉原、新宿、浅草の各地区で実証実験を実施し、対策を検討・確立する。
- ②広域観光周遊ルートの整備 (P)
  - ・ 広域観光周遊ルートの整備事業に参加する意欲のある基礎自治体や観光関係事業者を上記広域連携組織に取り込む。
  - ・ 関東広域連携推進事業推進協議会と連携して以下の取組を実施する。
    - 各広域観光拠点地区でのビッグデータを活用したマーケティング調査



- 公共交通が整備されていない観光地におけるレンタカーを活用した移動環境向上のための実証実験
- 宿泊施設従業員向けの研修の実施
  - ・ ” Tokyo and around Tokyo” ブランドによる海外発信などを通じて知名度向上を図る。
- ③地域ブランドの充実
  - ・ 3月に認定した“Tokyo & around Tokyo”ブランド商品の販路拡大を図る。
  - ・ ブランドの対象範囲を施設、サービス等にも拡大する。
- ④受入環境整備（主要ターミナル駅における乗換不便解消）
  - ・ 新横浜駅において、乗換不便の解消に向けた取組を先行的に実施。
- ⑤受入環境整備（国際空港における深夜早朝時間帯のアクセス強化）
  - ・ 羽田空港の深夜早朝時間帯の利用促進やトラブル発生時の空港での滞留を回避するため、深夜早朝時間帯のアクセス強化・改善を進める。
- ⑥受入環境整備（タクシーの運賃引き下げ）
  - ・ タクシーの初乗距離の短縮化による運賃引き下げを促進する。
- ⑦受入環境整備（「手ぶら観光」カウンターの設置）
  - ・ 主要交通結節点への「手ぶら観光」カウンターの設置を促進する。

## 第2節 超高齢社会に対応した地域公共交通の再編（重要課題②アイ）

### （1）2020年（平成32年）までに実現する将来像

○2020年（平成32年）までに

- 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
- 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

- ・ 関東地方は、平坦な地形で可住地面積が大きいという地理的要因もあり、特に北関東において市街地の郊外化が進み、モータリゼーションが最も進んだ地域となっている。その一方で、この地域は既に超高齢社会に突入しており、マイカーを利用できなくなった高齢者等のために公共交通が必要になっている。また、CO2削減など環境の面からもマイカー依存からの脱却が求められている。
- ・ こうした中、多くの自治体で、廃止したバス路線や交通空白地域にコミュニティバスやデマンド交通を導入するなど、住民の生活の足を確保するための取組が行われている。しかしながら、現実には、コミュニティバスが利用者のニーズに十分対応できず利用されず、或いは路線バスとコミュニティバスが競合して非効率な状況に陥るといったように、多くの課題を抱えている。また、広く拡散した市街地を公共交通ネットワークでカバーしなければならず、利便性と効率性の両方を同時に実現していかなければならないという難しさもある。
- ・ これらの課題を解決して持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、現行の公共交通ネットワークを見直し、効率的で利便性の高いものに再編することが喫緊の課題となっている。特に、北関東をはじめとする東京圏外の地域は、全国的に見ても最も車社会が進展しているが、その高齢化率は全国平均を上回って推移すると予測されているところであり、再構築の必要性が高い。
- ・ もう一つの重要な点として、地域の公共交通は、住民の生活の足であると同時に、外部からの交流人口を呼び込む経済基盤でもあるということがある。関東地方においても、東京圏を除き人口減少が進む中で、訪日外国人旅行者を地域に誘客し、地域の活性化を図ることが必要になっている。しかしながら、訪日外国人旅行者や自動車を利用しない高齢の旅行者が、公共交通を利用して自由に観光できる観光地は限られている。特に、路線バスは利用が難しく、日本人でさえ、地元外の利用者にはわかりにくい。
- ・ そのため、2020年（平成32年）までに主要な観光地に訪日外国人旅行者

が実際に行くことができ、更には近隣の観光地を周遊できるよう、広域的なバス路線の整備やわかりやすい情報提供などの環境整備を図る。

**【数値目標】**

①関係

- ・地域公共交通網形成計画の作成市町村数：104（北関東3県の市町村の総数）

<現状（2016年（平成28年）5月末現在）：30件>

- ・北関東3県の公共交通利用者数：現状維持

<現状（2012年（平成24年））：352,592千人>

②関係

- ・主要な観光地における公共交通の整備率：100%

<現状（2016年（平成28年）5月末現在）

：”Tokyo & Around Tokyo” Guidebookに掲載されている観光地の公共交通の整備率：88.9%>

(2) 将来像を実現するための中期戦略

① 超高齢化社会に対応した公共交通ネットワークに再構築

～「がんばる地域応援プロジェクト」の実施～

●地域公共交通網形成計画の策定促進

- ・自治体の主導による公共交通ネットワークの再編を促進するため、平成26年に地域公共交通活性化再生法が改正され、地域公共交通網形成計画の制度が創設されたところである。必ずこれに依らなければならないということではないが、地域公共交通網形成計画の策定・実施を通じて、超高齢化社会に対応した利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークへの再編を自治体に促していくことが基本戦略である。

●公共交通ネットワーク再編のあり方

- ・再編の具体的なあり方は、その地域の地理的条件（平地、山間地）、人口分布（集中、拡散）や高齢化の状況、目的地の分布、財政力等の様々な要素により決まってくるものであり、多種多様である。しかしながら、公共交通が、住民の生活の足として、更には観光や商業の振興を図る上でも重要なインフラであることから、以下に掲げる一定のポイントを備えているべきであり、それを自治体に促していく。

[取組のポイント]

- 1) 利用者（特に高齢者と高校生）ニーズの的確な把握及びニーズに即し

### た柔軟なサービス提供

利用してもらえ公共交通を実現するためには、利用者ニーズに合った交通ネットワークに再編していく必要があることから、ニーズ調査が極めて重要である。例えば、通勤・通学においては速達性・大量性が求められる一方、高齢者の買い物・通院においてはドアツードアが求められるなど、移動目的によりニーズは異なっている。このため、誰が、いつ、どこに、どれくらいの頻度で、どのような手段で移動しているのか、更には、誰が、いつ、どこに移動する際に困っているのかについて具体的かつ定量的に把握しなければならない。

その上でターゲットを絞り込み、当該ターゲットに適したサービスを柔軟に提供していくことが必要である。例えば、朝夕は通勤・通学対応、昼間は通院・買物対応というように、時間帯によって運行経路や運行形態を変えることも考えられる。

### 2) 効率性の確保

国、自治体ともに財政が逼迫する中で、公共交通の持続性を高めていくためには、効率的な交通ネットワークへと再編していく必要がある。そのため、路線バスとコミュニティバスの路線が重複するなど複数のモードが競合している場合には、重複を整理し、連携のとれたネットワークの構築を図っていく。病院の送迎バス、スクールバス、企業従業員の送迎バスなどと統合整理できれば、効率化するだけでなく、公共交通の利用者の増加にもつながる。更に、「ハブ&スポーク方式(幹線支線方式)」は、効率性とサービスレベル(主に運行本数)を同時に向上させる有力な施策の一つであり、地域の状況から見て効果的とみられる場合には、その導入を促していく。

### 3) 住民の主体的参画の実現

公共交通ネットワークを維持する上で、主たる利用者となる住民は極めて重要な役割を担っており、その主体的参画を実現することが重要である。

第一に、住民が積極的に利用することで収支が改善し持続性が向上する。

第二に、住民が公共交通のニーズを最もよく知っており、どういう交通ネットワークが利用しやすいかを考えてもらうことで真に利便性の高いサービスを提供することが可能となる。

第三に、財政等の様々な制約の中で、住民に状況を理解してもらうことで、その制約下で過大にならずに必要な十分なサービスの提供が可能となる。

このように、住民の主体的参画を進める必要があるが、一方で、住

民の合意形成に多大な時間を要することがあり、自治体が住民参画に慎重になる一因になっている。時間をかけて住民の理解を深め、自治体等との信頼関係を構築することは必要な過程ではあるが、住民と自治体のパートナーシップ協定の締結等、できるだけ合意形成を円滑・効率的に進めていく方法の検討も進める必要がある。

#### 4) まちづくりとの連携

居住や医療・福祉、商業等の各種機能を立地すべき区域のサービスレベルを上げるなど、コンパクトなまちづくりに資する交通ネットワークを構築し、「コンパクト+ネットワーク」の具体化を図っていく。また、住民の外出機会を増加させ、公共交通利用者数の増加と中心市街地など地域の活性化を同時に実現するため、商店街を利用した場合に運賃を割引するなど、まちづくりとの連携を積極的に図っていく。

#### 5) 交流人口の取込

定住人口が減少する中、地域の公共交通を維持し、更には地域の活性化を実現するため、来訪者も利用しやすい公共交通ネットワークの構築を進める。特に関東地方は、東京圏という巨大な定住人口を抱えるだけでなく、多くの訪日外国人旅行者が東京に来訪するというアドバンテージを有していることから、交流人口の取込を積極的に図っていく。

その際、訪日外国人旅行者をはじめとする観光客が自治体の区域を越えて広域で周遊することから、それに対応できるよう広域連携を図っていく。

#### ●多様な交通手段、サービス形態の活用

- ・ 高齢化の進展に伴い、地域ではドアツードアサービスを求める声が高まっており、デマンド交通を導入する自治体が増えている。今後、運転免許制度の改正に伴い免許返納者が増加することが見込まれていることも踏まえると、デマンド交通の需要はますます増加すると予想され、高齢者等の外出機会を確保する上で、デマンド交通によるドアツードアサービスの提供は有効な方策である。
- ・ その一方、サービスの供給量が比較的小さく、利用者が多数に上り、或いは輸送が長距離になる場合には十分に提供できなくなる場合があること、一人当たりの輸送コストが高くなり利用料だけでなく財政にも影響が生じること、路線バス等と競合する場合があること、といった点にも留意する必要がある。このため、デマンド交通を導入するにあたっては、利用者、利用範囲などに一定の制限を設けるなど、地域の状況に適合したサービスが真に必要とする者に提供されるよう自治体に助言する。
- ・ また、デマンド交通以外にも、タクシー補助等によりタクシーサービ

スを利用するという方法もあることから、需要量など地域の特性に適合した方法を採用するよう助言する。また、比較的利用者が少ない昼間帯におけるタクシーを住民や観光客に有効利用してもらうための具体的な方法を自治体と検討する。

- ・ この他、地形、都市機能の配置状況によっては、自転車も利便性の高い交通手段であり、マイカーから公共交通中心のライフスタイルに変えていく上で重要な交通手段であることから、地域の状況に応じた自転車の活用方策についても検討する。
- ・ さらに、新たな交通手段である「超小型モビリティ」の活用を検討するとともに、自動走行システムなど IT 新技術の開発状況にも注視していく。

#### ●取組の進め方

- ・ 関東運輸局では、自治体担当者のスキルアップ、再編に関する助言、優良事例に関する情報提供等を通じて、上記ポイントの周知及び地域公共交通網形成計画等への反映を徹底して行うとともに、必要に応じて首長や地方議会議員、住民への助言・情報提供を実施する。
- ・ 2020年（平成32年）までに必要な地域の全てにおいてネットワーク再編に向けた取組がなされるよう、最初は、意欲のある自治体を支援する中で成功事例（優良事例）を積み重ね、それを示しながら他の自治体に取組を促していく。そして、2020年（平成32年）までに、ネットワークの見直しを行うことが当然であるという機運を醸成して、これまで公共交通に関心の低かった自治体も取り組むよう施策の普遍化を図る。

【2020年（平成32年）までの工程】

- 各自治体の取組をサポートするため、上記ポイントのうち、これまで各自治体の取組において特に実現できていない利用者ニーズの的確な把握及び住民の主体的な参画の実現についてマニュアルを作成する。
- 実際の取組については、意欲のある自治体から進めていくこととする。  
また、希望する自治体については、「がんばる地域応援プロジェクト」に参画の上、ステップアップ方式（初年度は「勉強会型」、翌年度は「計画作成支援型」に移行）で支援を実施する。
- 併せて、未着手の自治体に対する啓発を行っていく。

		2016年度 (平成28年度)	2017年度 (平成29年度)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (平成31年度)	2020年度 (平成32年度)
マニュアルの作成		作成 →				
自治体への啓発・支援	意欲のある自治体 (現プロジェクト参加65自治体)	計画作成支援型等に基づく支援 →				
	特に取組の必要性が高い自治体	計画作成に向けた下準備 →		計画作成支援型等に基づく支援 →		
	上記以外の自治体	啓発 →				
		計画作成に向けた下準備 →				
		計画作成支援型等に基づく支援 →				

必要な全ての自治体において交通ネットワークを再編

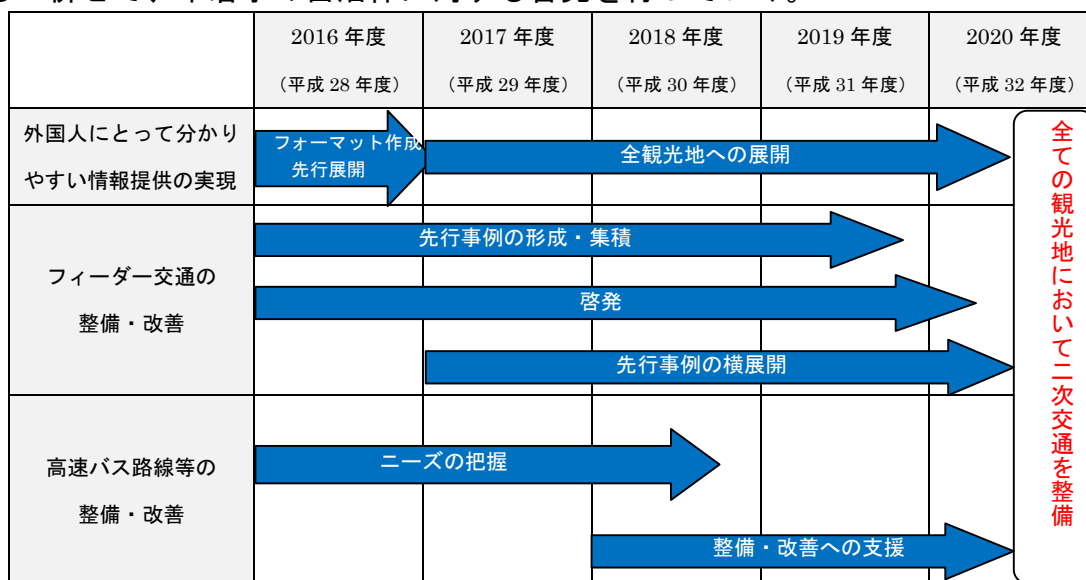
## ② 主要な観光地に公共交通を利用してアクセスできるよう環境を整備

- ・ 関東地方については、新幹線、在来線、民間鉄道、高速バス等の幹線ネットワークが高度に発達しており、これらを利用して多くの観光地にアクセスできるものの、複数の交通機関、事業者を経由するため、出発地（主要ターミナル駅）から観光地まで一貫した情報の入手が難しく、特に、ラストワンマイルを担う路線バスは、来訪者にとって非常に分かりにくく、利用しづらい状況となっている。
- ・ また、各交通事業者が多種多様な企画乗車券を発行しているが、一覧できるものとなっていないため、どの企画乗車券を利用すればいいのか分かりにくくなっている。
- ・ こうした我が国特有の事情を踏まえ、主要ターミナル駅等から観光地までの一気通貫の情報提供、企画乗車券に関する情報提供を、訪日外国人旅行者が理解できるよう丁寧な方法で実現することにより、FITが公共交通を利用して周遊できる環境の整備を図る必要がある。
- ・ また、一部の観光地については、最寄駅から観光地までのフィーダー交通がなく、或いは利便性が低い状況にある。そのような観光地については、最寄駅などから観光地までのフィーダー交通を整備する、又はダイヤ、運行本数、経路等の改善を図る必要がある。
- ・ このうち、情報提供については、比較的容易に実施することができ、かつ、公共交通が高度に発達した関東地方では高い効果が期待されることから先行して実施する。
- ・ フィーダー交通の整備・改善については、地域において自治体と事業者が協力して進めていく必要があることから、まずは意欲のある地域を支援して、先行事例を形成・集積し、横展開を図っていくこととする。



【2020年（平成32年）までの工程】

- 外国人にとって分かりやすい情報提供の実現については、フォーマットを作成し、まずは先行的に一部観光地において当該フォーマットに基づく情報提供を実施する。その後、フォーマットについて必要な改善をした上で、他の観光地にも展開していく。
- フィーダー交通の整備・改善等については、意欲のある自治体を募集した上で、「がんばる地域応援プロジェクト」による支援を実施し、先行事例の形成・集積を図る。
- 併せて、未着手の自治体に対する啓発を行っていく。



★今後連携を図っていくポイント

項目	連携先	連携内容
コンパクト+ネットワーク	関東地方整備局	地域公共交通網形成計画を作成しようとする自治体に対して、立地適正化計画の作成を促し、コンパクト+ネットワークの具体化を図る。
観光施策との連携	関東運輸局内部	定住人口が減少する中、地域の公共交通を維持し、更には地域振興を図っていくため、再編を実施するに当たっては、来訪者、特に訪日外国人旅行者をはじめとする観光客の需要の取込を図っていく。

### (3) 2016年度(平成28年度)施策

#### ①超高齢化社会に対応した公共交通ネットワークに再構築

～「がんばる地域応援プロジェクト」の推進～

##### 1) マニュアルの作成

- ・ これまでの各自治体の取組において十分に実現できていないニーズの的確な把握及び住民の主体的参画について、マニュアルを作成する。

##### 2) 勉強会の開催(「勉強会型」)

- ・ 参加自治体が、次年度に「計画作成支援型」に移行し、地域公共交通網形成計画等の作成に進むことを目指して、取組のポイントに沿って適切な準備がなされるよう、各地域で勉強会を開催する。

##### 3) 地域公共交通網形成計画等の作成に対する支援の実施(「計画作成支援型」)

- ・ 取組ポイントの内容が地域公共交通網形成計画等に反映されるよう、計画案等に対する助言・提案、事業者間の調整、住民、議員、市町村幹部等への助言・情報提供など必要な支援を実施する。

##### 4) 交通ネットワークの再編に向けた総合的な支援の実施(「総合支援型」)

- ・ 大規模プロジェクト、広域連携などの実現のために、自治体間、事業者間の調整や住民、議員、市町村幹部への助言・情報提供など必要なあらゆる支援を実施する。

#### ②主要な観光地に公共交通を利用してアクセスできるよう環境を整備

##### 1) 二次交通対策WGの設置

- ・ 関東地方の観光地への二次交通の整備・改善及び情報提供をより機動的に実施するため、「訪日外国人旅行者の受入に向けた関東ブロック連絡会」の下に「二次交通対策WG」を設置する。

##### 2) 情報提供フォーマットの作成及び先行展開

- ・ 主要ターミナル等から観光地まで一貫した情報、企画乗車券、ICカードに関する情報を分かりやすく提供するためのフォーマットを作成し、主要観光地についてそれに基づく情報提供を実施する。

##### 3) 路線バス等フィーダー交通の整備・改善

- ・ 意欲のある地域に「がんばる地域応援プロジェクト」への参画を促し、同プロジェクトに基づく支援を実施する。また、二次交通整備の重要性を自治体や事業者に説明し、その取組を促す。

### 第3節 労働力不足に対応し国際競争力を強化するための物流の 効率化・高度化（重要課題①ウ、②ウ）

（1）2020年（平成32年）までに実現する将来像

○2020年（平成32年）までに

- ①労働力不足に対応した効率的な物流システムを構築
- 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

- ・ 生産人口が減少する一方、物流の現場では、貨物の小口化と配送の多頻度化が進んでいる中で、物流が経済のボトルネックになることなく、将来にわたって必要な輸送サービスを供給し日本経済の基盤であり続けるためには、労働生産性の向上は避けて通れない課題である。
- ・ 昨年12月に社会資本整備審議会、交通政策審議会答申「今後の物流政策の基本的な方向性等について」では、物流生産性革命を実現するための具体的な施策として、モーダルシフトの推進、トラック輸送の更なる効率化、物流ネットワークの拠点高度化、港湾、鉄道、道路等既存インフラのストック効果の一層の発現等を進めていくとされている。さらに、「国土交通省生産性革命本部」において決定された「オールジャパンで取り組む『物流生産性革命』の推進プロジェクト」では、労働者の減少を上回る生産性向上を実現するため、荷主等の幅広い関係者を巻き込みオールジャパンの物流力を結集して大幅な効率化・高度化を図るとされており、関東地方においてもこれらの施策を推進していく。
- ・ 特に、現在、関東地方では圏央道をはじめとして環状道路網の整備が進み、高速道路ネットワークが完成されつつある。それに伴い沿線地域で物流施設の新規整備が進んでいるところであり、これを物流ネットワーク拠点の高度化を進める好機と捉え、その促進に特に重点的に取り組む。
- ・ また、関東地方は国際コンテナ戦略港湾の京浜港を擁し、その国際競争力の強化は、関東地方のみならず我が国経済にとって重要な課題である。今般、横浜港では巨大船の着岸が可能な大深度岸壁が供用を開始したところであり、既存の貨物鉄道や整備が進む道路ネットワークのインフラを活用して京浜港の集荷力を高め、国際競争力の強化を進めることが、関東運輸局のもう一つの重点項目である。
- ・ この2つの課題に特に重点的に取り組みつつ、労働力不足への対応に万全を期すべく、トラック輸送における長時間労働の改善や、都心部、団地、過疎地等での共同配送の拡大、宅配便の再配達の解消、旅客鉄道の活用、物流を考慮した建築物の設計・運用の普及など、物流のあらゆる場面

で効率化を進めていく。

- ・ 物流効率化と並行した労働力確保対策として、若年層や女性といったこれまで重視されてこなかった層へのリクルートを強化して人材供給のすそ野を拡大することにも取り組む。

#### 【数値目標】

##### ①関係

- ・ 物流事業の就業者 1 人・1 時間当たりの付加価値額 2 割程度向上  
このため以下を実現する。
- ・ 物流効率化法に基づく認定物流施設数 50 施設（全国で 150 施設）
- ・ 地域内配送共同化の事業件数 33 件（全国で 100 件）

##### ②関係

- ・ 2018 年度（平成 30 年度）中に、国際戦略コンテナ港湾に寄港する欧州基幹航路を週 3 便（2013 年度（平成 25 年度）：週 2 便）に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港（2013 年度（平成 25 年度）：京浜港週 30 便）を維持・拡大

#### (2) 将来像を実現するための中期戦略

##### ●連携・協力による施策の推進

- ・ 物流は、市場原理に基づく事業者間の競争によって効率化やサービス向上が図られてきており、物流の効率化を進める上でも、この考え方が基本となる。このため、国が物流効率化法に基づき物流効率化を進め、荷主等と物流事業者の連携を進めるにあたっては、規制的手法ではなく、税制等による政策誘導や物流パートナーシップ会議の設置といった環境整備を進めて関係者の連携を促すことを通じて政策を推進してきた。
- ・ このような考え方の下で物流の総合化・効率化を進めてきたところであるが、近年、労働力不足の深刻化を背景として、トラックの荷待ち時間の解消など、これまで以上に効率化を加速することが求められている。そこで、社会資本整備審議会・交通政策審議会答申「今後の物流政策の基本的な方向性等について」では、更なる物流効率化のために物流に関係する多様な主体が更に連携・協力を強化することで、単独事業者ではなしえない効率化まで踏み込むことが必要であると指摘している。
- ・ このように、関係者間の連携・協力を強化することが運輸局の重要な役割であり、協議会のように一同に会する場だけではなく、個別の荷主と物流事業者のマッチングを進めるためのシステムづくりが必要になる。
- ・ また、もう一つの重要課題である京浜港の広域集荷体制構築についても、貨物鉄道、トラック、海運の連携・協力が不可欠であり、既設の「京浜港

物流高度化推進協議会」における検討を活性化させることが重要である。

●高度化した物流施設整備による物流効率化

- ・ 物流効率化を更に進める上で、トラックが物流施設で荷役するまでに待機する時間（手待ち時間）を解消・短縮することが課題とされており、その対策として、物流施設にトラック向けの荷役予約システムを導入することが有効である。
- ・ このため、国では、そうした物流施設の整備を促進するため、税制や補助金で財政支援を行い、立地規制の緩和を行っているところである。今後、高度化された物流施設の整備を加速する上で、従来の支援措置に加えて、更なる支援を行うことが必要である。これまでの支援は、財政支援や規制緩和で誘導するという手法をとってきたが、これらはいわば「アメ」を用意して、事業者の申請を待つという受動的な手法であり、今後整備を加速していくためには、積極的な働きかけを行っていく必要がある。
- ・ そのため、従来から行ってきた事業者向けの説明会の内容の充実を図ることや、物流施設の高度化の優良事例を発掘、紹介して、そのメリット、導入手法をより具体的に提示するといった情報発信力を強化して、事業者の取組を促す。
- ・ 更に、対話を通じた施策の推進策として、倉庫事業者、トラック事業者をはじめとする物流事業者、さらには荷主企業と対話をする機会を設けて、物流施設の高度化を促すための効果的な支援のあり方などについて議論、検討を行い、個別の荷主企業と物流事業者をマッチングするためのシステムづくりを推進する。

●京浜港の広域集荷体制の整備

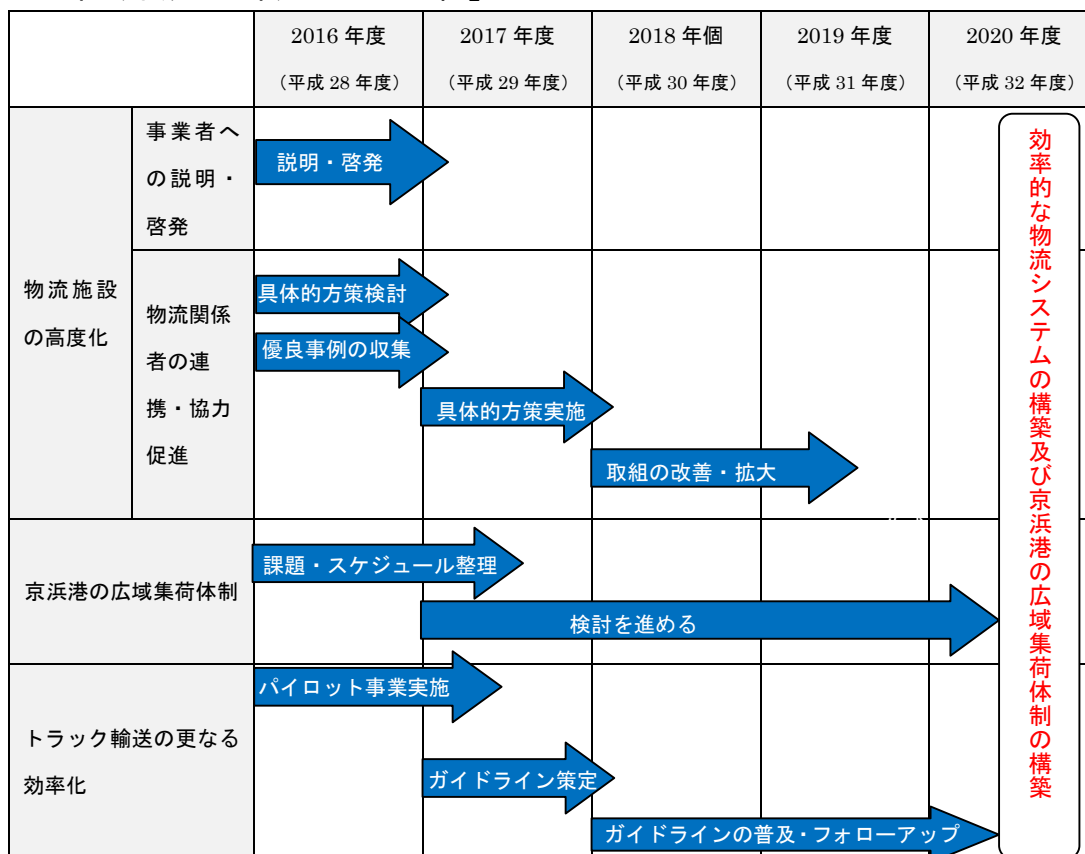
- ・ 京浜港の国際競争力を強化するための広域集荷体制の整備については、京浜港物流高度化推進協議会において、行政、港湾管理者、物流事業者等の関係者によって、検討が行われているところであり、協議会での議論を活性化し連携を強化することを通じて、施策を推進する。
- ・ 協議会における合意が前提となるが、運輸局としては、高速道路網と結節したインランドデポの整備や、オンドックレールの整備等貨物鉄道と港湾の結節強化による集荷地域の拡大など、京浜港の特性を生かした広域集荷体制の構築に向けて、関係者と連携・協力して課題をクリアしつつ、実現のための環境整備を進めていく。

●トラック輸送の更なる効率化

～トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の取組～

- ・トラック運送事業においては、総労働時間が長いという実態が見られるところであるが、これには、荷主都合による手待ち時間など、トラック事業者のみの努力で改善することが困難であるという要因が背景にある。
- ・このため、学識経験者、荷主、事業者、行政（国土交通省、厚生労働省）などにより構成される協議会を各都県に設置したところであり、まずは、これまでに実施した実態調査や議論等を踏まえて、トラック事業者、ドライバー、荷主が連携し、長時間労働の原因分析、改善策の検討・実施、実施結果の検証を行うためのパイロット事業を実施する。
- ・パイロット事業の結果等を踏まえ、長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うことにより、関係者が一体となって、長時間労働の抑制とその定着を図る。

【2020年（平成32年）までの工程】



★今後連携を進めていくポイント

項目	連携先	連携内容
荷主との連携	荷主企業 関東経済産業局 関東農政局	物流事業者と荷主との連携を進めることで、物流の効率化・高度化を図る。
インフラとの連携	関東地方整備局 自治体	港湾、道路などインフラ整備、管理主体と連携して、物流におけるインフラの有効活用を図る。

(3) 2016年度(平成28年度)施策

①物流拠点の高度化

- ・ 圏央道等の高速道路沿線を中心に物流施設の高度化を促進するための具体的方策について、物流事業者(倉庫事業者、トラック事業者)、荷主企業との意見交換を徹底的に実施する。
- ・ 高度化の優良事例を収集し、成功要因を分析・整理する。
- ・ 上記の意見交換、優良事例を踏まえ、交通政策部と自動車交通部が連携して、優良事例を物流施設の設置を予定している物流事業者等に効果的に周知するための情報発信方策、荷主企業と物流事業者のマッチングシステムの具体的なあり方等を検討する。

②京浜港の広域集荷体制の構築

- ・ 京浜港物流高度化推進協議会において、今後の取組を検討しているところであり、オンドックレール等貨物鉄道と港湾の結節強化策に関する課題と必要な環境整備を整理するとともに、インランドデポの有効活用の具体的方策について検討していく。

③トラック輸送における更なる効率化(取引環境・長時間労働の改善)

- ・ 既の実施した実態調査や協議会の議論等を踏まえ、各都県においてパイロット事業を実施する。

④共同配送の促進

- ・ 都市部の複合ビル等における共同輸配送の実施に向けて関係者を支援する。(候補地 さいたま新都心、有楽町・神田地区、川崎地区、渋谷地区他)

⑤物流事業の労働力確保

- ・ 新卒者の参入を促進するため学校訪問・説明会を実施。
- ・ トラガール促進プロジェクトサイトを活用した女性向け情報発信を実施。

⑥宅配便の再配達削減

- ・ 東京圏の駅等における各社共通の宅配ボックス設置を促進。

⑦都市内物流における旅客鉄道の活用

- ・ 鉄道事業者、物流事業者と協力して、都心部において旅客鉄道による貨物輸送を試験的に実施する。

⑧物流を考慮した建築物の設計・運用の普及

- ・ トラック搬入口の高さ等、物流の効率性向上に資する建築物の設計・運用について、本省関係部局と検討を進める。



## 第4節 防災減災対策と事故防止対策の推進による 安全安心の確保（重要課題③アイ）

安全安心の確保については、事故を未然に防止し、災害による被害を最小限にとどめるため、常時対策を講じ、改善していくことが求められる。このため、優先順位の高い対策から順次実施していくことという考え方にに基づき、本節では、2020年（平成32年）という目標時期や将来像を定めず、事故防止対策、防災減災対策の進め方を整理した上で、今年度に優先的に実施すべき施策を具体化することとする。

### （1）施策の進め方

#### ■防災減災対策の推進

今後30年以内の発生確率が70%程度とされている首都直下地震等に備えて、以下の対策を迅速に進めていく必要がある。防災・減災対策については、各省庁の役割分担と連携の下、政府全体で取り組むこととしており、関東運輸局は、管轄する事業に関する耐震化と災害発生時の情報収集・早期回復に加え、緊急物資輸送対策と帰宅困難者対策に特に重点的に取り組むこととされている。

- ・ 首都直下地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率について、2017年度（平成29年度）において概ね100%（2013年度（平成25年度）末時点94%）を目指すとともに、早期復旧が可能となるよう、更なる耐震性能の向上を図る必要がある。また、地下鉄やこれに接続する地下街、ビルの管理者等との連携の下、浸水対策を進めていく必要がある。
- ・ 緊急支援物資物流対策については、被災時にはいずれの交通インフラが寸断されるか分からないことから、各自治体が鉄道、内航海運、トラックといった多様な輸送機関と状況に応じてスムーズに連携し、緊急支援物資輸送を行うことができる体制を整えておく必要がある。しかしながら、各自治体においては、トラック事業者や倉庫業者との協定は締結されているものの、トラック以外の鉄道、内航海運と連携体制を構築するまでには至っておらず、連携体制を早急に構築していく必要がある。また、熊本地震も踏まえつつ、緊急支援物資をできるだけ迅速に避難所に配送するための態勢の整備についても検討する必要がある。
- ・ 帰宅困難者対策については、膨大な数の帰宅困難者に対応するため、「むやみに移動を開始しない」こととされている。そのため、駅滞留者への対応（駅における備蓄品の数量や内容の充実、大規模地震を想定した負傷者

の救護体制の整備等)や避難確保(避難訓練の実施や実施結果を踏まえた避難確保計画の見直し等)を推進する必要がある。また、基幹的な輸送を担う鉄道の運行停止が長期化した場合には、一義的には鉄道事業者がその代替輸送を確保すべきであるが、それができない場合には、代替輸送の確保について支援する必要がある。

- ・ 東日本大震災における大津波により、多くの船舶被害等が発生したことや、南海トラフ地震の今後30年以内の発生確率が70%程度であること等を踏まえ、津波避難体制の強化を図る必要がある。

## ■事故防止対策の推進

関東地方は、旅客輸送人員及び貨物流動が極めて多く、事業者数も多いことから、ハード、ソフト両面から、効率的かつ効果的に事故防止対策を進めていく必要がある。

### ①自動車関係

- ・ 2009年(平成21年)3月に「事業用自動車総合安全プラン2009」が策定され、2018年(平成30年)において、平成20年(2008年)比で①死者数及び人身事故件数の半減、②飲酒運転ゼロという目標が設定された。2014年(平成26年)11月には、2012年(平成24年)4月の関越道高速ツアーバス事故等を踏まえつつ、同プランの中間見直しが行われ、更なる対策強化のため、目標に「危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無」が追加されるなどしたところであり、運輸安全マネジメント評価の実施、事故情報の分析・公表等による安全体質の更なる強化、荷主等の発注者への対策、監査の充実強化、車両の安全対策等によるコンプライアンスの徹底、より先進的なIT・安全技術の活用等を図っていく必要がある。
- ・ 特に関東地方は、貸切バスの事業者数が1,617(平成26年度)と多く、全国の約36%を占めているところであり、本年1月の軽井沢スキーバス事故を受けて設置された「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において、本年6月3日に取り纏められた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を踏まえて、対策を講じていく必要がある。(P)

### ②鉄道関係

- ・ JR福知山線脱線事故等を踏まえ、速度制限装置、列車停止装置、ホームドア設置等による安全に係る環境の整備を進めるとともに、保安監査や運輸安全マネジメント評価の実施等による事業者の安全体質の強化を図る必要がある。また、長時間にわたる輸送障害については、再発防止策と併せて、できる限り影響を小さくするための対策も講じていく必要がある。そのため、原因の究明や再発防止の指導を行うとともに、事故防止や早期復旧に有効と考えられる事例に関する情報を各事業者と共有する必要がある。

### ③船舶関係

- ・ 2011年（平成23年）から2015年（平成27年）までの船舶事故隻数（年平均2,256隻）は、それ以前の5年間と比べると約9%減少しているが、依然として多くの船舶事故が発生している。
- ・ 事故船舶の種類別の割合をみると、小型船舶（プレジャーボート、漁船及び遊漁船）が全体の約7割を占めている。また、船舶事故の原因は、見張り不十分、機関取扱不良等のヒューマンエラーが約8割を占めている。
- ・ 海上では、一度事故が発生すれば多数の死傷者を生じるおそれがあることから、2020年（平成32年）までに全国における船舶事故隻数を2,000隻未満とするという第10次交通安全基本計画の目標の実現に向けて、より一層安全な海上交通の実現を目指し、関係機関と連携して取り組んでいく必要がある。

#### （2）2016年度（平成28年度）に優先的に実施すべき施策

##### ■防災減災対策の推進

- ・ 鉄道施設整備に対する財政支援の実施等

耐震化、浸水対策、ホームドア設置等に対して財政支援を実施する。浸水対策については、地下街、接続ビルなど関係者が多岐に亘ることから、協議が円滑に行われるよう必要な調整を行う。

- ・ 「支援物資物流システム連絡会」を活用した連携体制の構築

都県単位で設置されている「支援物資物流システム連絡会」に、既存メンバーの自治体、トラック事業者、倉庫業者に加えて、新たに鉄道事業者や内航海運事業者の参画を得て、多様な輸送機関の関係者による連携体制を構築する。

- ・ バス等による代替輸送を確保するための体制の構築

鉄道事業者が代替輸送を確保できない場合に、関東運輸局が自治体の要請を受けて、バス事業者等との調整を行う体制を構築するため、「関東運輸局旅客代替輸送実施要綱」について、机上訓練を実施し、必要に応じて見直しを行う。

- ・ 津波避難体制の強化

管内の船舶運行事業者に対して旅客及び船舶の津波避難マニュアルの作成を促すとともに、既に作成した船舶運行事業者に対しては、マニュアルに基づいた津波避難訓練を実施し、それを踏まえて内容を充実するよう促す。

また、近隣に避難場所がない地域における津波対策として、地方自治体等へ周知を行い、「津波救命艇」の普及を図る。

## ■事故防止対策の推進

### ①自動車関係

- ・運輸安全マネジメント評価の適確な実施

中小規模の貸切バス事業者に対する輸送安全マネジメントを優先的に実施する。

- ・事故情報、優良事例の共有

主に高齢者による乗合バス車内事故、交差点等における死亡事故について、事故要因及び再発防止策を公表するとともに、研修会等を通じて周知する。また、各事業者等が実施している事故防止対策等の優良事例についても共有を図る。

- ・整備の充実・強化

大型車の車輪脱落事故、車両火災事故等社会的影響の大きい事故の再発防止を図るため、特に大型車について、自動車点検整備推進運動、街頭検査、整備管理者研修等を実施する。

- ・監査の適確な実施

重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して集中的な監査を実施する。街頭監査については、効果的な実施場所、時間帯等を選定し、実施する。

※ この他、6月3日に「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において取り纏められた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づき、必要な対策を実施する。(P)

### ②鉄道関係

- ・運輸安全マネジメント評価の適確な実施

運輸安全マネジメント評価を引き続き計画的に実施していく。

- ・事故情報、優良事例の共有

事故及び輸送障害の要因及び再発防止策の他、輸送障害が発生した場合の早期復旧策について、会議等を通じて共有を図る。

- ・保安監査の適確な実施

事故防止の観点から施設の整備・維持管理状況について、輸送障害防止の観点から再発防止策・早期復旧策について、それぞれ確認・指導を行う。

### ③船舶関係

- ・ヒューマンエラーの防止

安全総点検や小型船舶安全対策を運航労務監理官と船舶検査官が連携して、ハード・ソフト両面からの安全指導を行う。安全総点検において、旅客船を中心に100隻を目標として立入検査を実施する。また、事業者による自主的な船員教育等を推進するため、安全総点検において、729事業者に

対して自主点検を実施するよう要請し、そのための自主点検票を配布・回収する。

・船舶の運航管理の充実等による安全確保

船舶の安全な運航を確保するため、以下の施策を実施する。

○運航労務監理官による監査、事故の再発防止策の指導・徹底

○運輸安全マネジメント評価等の推進

○PSC<sup>6</sup>の推進によるサブスタンダード船<sup>7</sup>の排除

○日本船舶に対する関係法令に基づく確実な検査の実施による船舶の基準適合性の確保  
○船員の資質確保のための、STCW条約<sup>8</sup>に基づく海技免状や締約国資格受有

承認証の交付

○船内の労務管理等の不備等に起因する海難を防止するための、船員災害防止基本計画の確実な実施

・小型船舶（プレジャーボート、漁船等）の安全対策

マリーナ、漁港等において、小型船舶操縦者に対して、発航前点検の実施など遵守事項の徹底等を図るとともに、川下り船、小型旅客船に対して、ライフジャケットの着用、適切な備付け等について安全指導を実施する。

---

<sup>6</sup> Port State Control 日本に寄港する外国船に対する立入検査

<sup>7</sup> 条約が定める基準に適合していない船

<sup>8</sup> 船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約

### 第3章 本戦略を効果的に実行するために必要な事項

#### (1) 本戦略の推進状況の点検と見直し

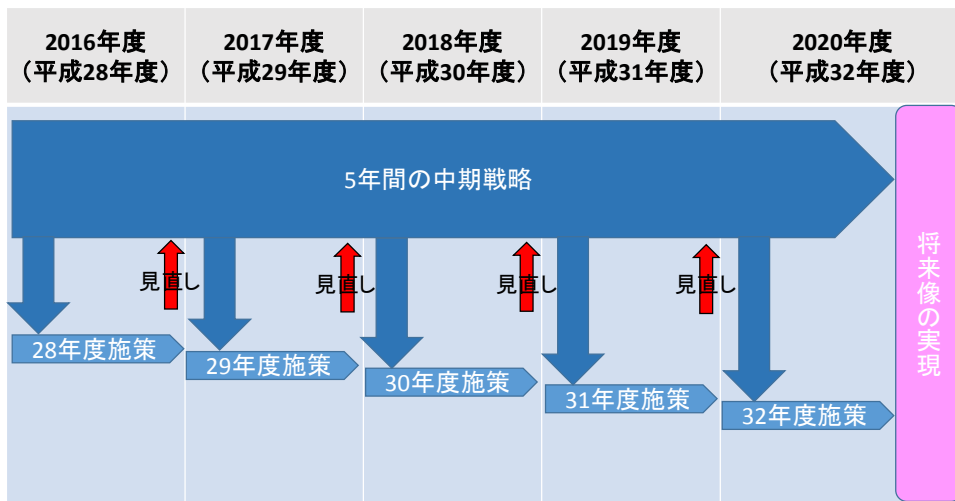
##### ① PDCA サイクルによる戦略の進化

本戦略に記載されている「中期戦略」は、2020年（平成32年）までの中期的な工程の中で本年度の施策を決めるために、現時点での認識に基づき策定したもので、5年間の施策を拘束する趣旨ではない。むしろ、今後、事情の変化や検討の結果を踏まえて、合理的な判断により、修正・変更することを予定しているものである。そのため、PDCA サイクルに基づき、毎年度末に、本戦略の推進状況の点検と必要な見直しを行い、戦略と次年度の施策をブラッシュアップしていく。

##### ② 点検と見直しを適切に行うための体制

関東運輸局長のリーダーシップの下、「政策推進チーム」において、毎月進捗管理を行うとともに、毎年度末の本戦略の推進状況の点検と見直しに当たっては、「政策推進部会」において、第三者的・専門的見地からの助言を受けることとする。

#### 【イメージ】



#### (2) 本戦略以外の関東運輸局の施策について

本戦略においては、関東運輸局が主体的に取り組むべき重要課題に対応するための中期的戦略と今年度の施策をまとめた。本戦略に記載されていない関東運輸局の施策については、参考資料1,2のとおりであり、これら施策とも整合を図っていく必要がある。