

関東地方交通審議会

平成28年度 第2回政策推進部会 議事録

日時：平成29年3月16日（木） 14：00～16：00

場所：横浜第二合同庁舎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・	議事		
	(1) 関東交通観光戦略2016の概要等について	.....	3
	(2) 戦略2016年度の進捗状況等について	.....	7
	(3) 戦略2017年度行動計画等について	.....	28
4・	閉会	.....

【1. 開会】

○鎌田次長 それでは、お時間は少し早いのですが、委員の先生の皆さんお集まりになりましたので、ただいまから関東地方交通審議会平成28年度第2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、ご多忙の中ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私、事務局を務めます関東運輸局交通政策部の鎌田でございます。後ほど部会長に議事の運営をお願いいたしますが、その間、進行役を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

初めに、本日お配りしておりますお手元の資料の確認をさせていただきたいと思えます。上から関東地方交通審議会平成28年度第2回政策推進部会議事次第、続いて政策推進部会委員名簿、関東運輸局出席者名簿、第2回政策推進部会席次表。続いて資料1として関東交通観光戦略2016の概要、資料2、関東交通観光戦略2016（本文）、資料3、2017年度行動計画、資料4、年度施策の進捗状況等、資料5、2016年度施策に関する参考資料、資料6、今後のスケジュール。続いて参考資料として参考資料1、関東交通観光戦略2016－資料編－（改訂版）、参考資料2、2017年度行動計画－参考資料、参考資料3、オリパラ等関連参考資料、以上の資料をお配りしておりますが、資料の不足等がございましたら事務局へお申し出いただきたいと思います。よろしいでしょうか。

次に、本日出席いただいております委員の皆様のご紹介でございます。本来なら委員の皆様一人ずつご紹介させていただくところではございますが、時間も限られておりますので、大変恐縮ですが、お配りしております委員名簿でかえさせていただきたいと思えます。

なお、河野委員、沖田委員におかれましては、ご都合により本日欠席との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も45分程度おくれるという連絡をいただいております。よろしくお願いしたいと思います。

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

【2. 関東運輸局長挨拶】

○持永局長 改めまして関東運輸局長の持永でございます。昨年の6月の終わりに本省の自動車局の審議官からこちらに異動してまいりました。

余談になりますが、霞が関の常なのかもしれませんが、こちらにいる次長の河村も、こちらにおります交通政策部長の小幡も私の後に転任してきておりまして、そういった意味では9カ月ぐらい前にやらせていただいたこの前回の部会とはかなりメンバーがチェンジしておりますが、ご容赦いただきたいと思っております。

済みません、余談になりましたが、まずは本日、年度末のお忙しいところ、ありがとうございます。おかげさまで昨年6月に戦略を公表させていただいて、その後、当然のことではあります、関東運輸局各セクションで、かついろいろな行政機関等々と連携しながら今年度の取り組みを進めてまいりました。

一方で6月以降のことをいろいろ振り返ってみますと、例えば訪日外国人はもう既に2400万人を突破いたしましたし、東京ではタクシーの初乗りを410円にさせていただきました。また、貸切バスについて言えば、安全対策のための道路運送法の改正もありましたし、鉄道について言えば、ホームからの転落事故が相次いで、やはり鉄道の安全問題がすぐクローズアップしたり、等々いろいろあったかと思っております。

本日でございますが、まずは昨年6月以降の我々の取り組みをご紹介した上で、今申し上げたようないろいろな新しい事態も踏まえながら、来年度取り組むべき内容について、行動計画という形で整理してみましたので、まずは委員の皆様方の忌憚のないご意見をいただいて、よいものに仕上げていきたいと考えております。

本日、時間は限られておりますが、ご指導のほどを何とぞよろしくお願いいたします。

○鎌田次長 ありがとうございます。それでは、ここから議事次第に沿って進行させていただきます。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、よろしくをお願いいたします。

【3. 議事 (1) 関東交通観光戦略2016の概要等について】

○屋井部会長 どうもありがとうございました。委員の皆様は、この年度末の大変お忙しい中、この部会にお集まりいただきまして、どうもありがとうございました。今、年に1回の開催になりましたので、せっかくの機会、皆さんかわられたということだから、一言だけご挨拶を勝手に申し上げて始めたいと思います。

要は、この審議会がこういう形で始まってから、もう十数年になって、そのときからのメンバーと、若干その後にお加わりいただいたメンバーと、我々側もいるのですね。ただ、10年ぐらいやってきたというスタートは、やはり、交通というのはもともと非常に長い時間をかけながら、それが実現されていったり、あるいは物によっては、インフラを伴えば、当然その後何十年も使っていくということですから、長期のビジョンと言うよりも長期の計画に基づいて進めていく、これは世界共通なのですが、ただ、日本の場合、最近に至るまでは、結構そこら辺が弱かったものだから、ぜひそういった皆さん、少なくとも行政の中では、共有できるようなビジョンを持とうではないか、そのもとで毎年の施策、あるいは中期的な施策、重点にすべき施策を進めていこうではないかと。

そして、このあたりの共有が行えて、この10年ぐらいというか、それ以降やってきたということだったのですが、それも10年たちましたから、もう新しく改定するというタイミングなのだけれども、また同じような10年とやるにすれば、結構世の中のスピード感というか変化も大きいし、そういうこともあって、今回は5年というタームの中でやりましょうということですが、やはり長期の方向性、余り揺るがないようなところもいっぱいありますよね。そして、我々がまだ実現できていないこともいっぱいあるから、その揺るがないところについては、比較的安定的に、すなわち毎年ころころ変えるのではなくて、やはりしっかりと進めていくという姿勢を共有しましょうねということ、それがこの会議体の一番大きな役割だと思っていますので、そのもとできょうの議論もしていただければ、余りぶれないのではないかと思います。よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、早速ですが(1)、関東交通観光戦略2016、これは昨年つくったものですね。その概要等についてということで、よろしくお願ひします。

○小幡部長 それでは、議事の(1)2016の戦略についてでございます。昨年6月にこちらの資料2ですが、関東交通観光戦略ということで35ページ物の戦略をまとめたということでございます。その振り返り、概要ですが、本当のこれをつくった背景の趣旨については、この資料1で概略、時代背景とか問題意識をまとめてございますが、今、屋井先生か

らその趣旨は、まさにご説明がありましたので、資料1のほうは割愛して、資料2の本文も、既にここにおられる方は、昨年策定したものですので、おおむねご承知かと思えます。全体の認識を述べた上で、第2章、大きく観光、交通、物流、安全の4つの節について、5年間の中期的な目標と、そのために毎年度の単年度の施策を列挙しているということで、最後に、その毎年度の施策については、進捗状況を踏まえて毎年ブラッシュアップをしていくという整理のものになっております。

そこで、今回も実はこの交通観光戦略2016、本文を少し見え消しのような形でリバイスをかけて、9カ月、そんなに大きく変わったわけではない、一方で、結構時代の流れでいろいろなこともありましたということで、そういったことを盛り込もうということで改定を考えておりましたが、ちょっと本体自体をいじってしまいますと、先ほど先生のご指摘もありましたが、中期的なビジョンが少しまた動いてしまうということもございますし、若干どこが変わったのかわかりづらいということもございますので、事務局で議論いたしまして、本体、2016についてはいじらずに、資料3でございます、この2016にぶら下がる形で単年度計画の部分だけを抜き出して、何で単年度計画をそのように味つけしたのかという若干のその趣旨を書いているということで、行動計画ということで、1年物の部分だけちょっと薄っぺらく、そうは言っても13枚ございますが、こちらのほうにリバイスかけたという見直しの仕方をしているということで、入り口のところをご理解いただければと思います。

それで本日は、まずはこの2016で単年度施策、今年度はもう残り2週間ですが、2016年度にやらなければいけないことが列挙されてございましたので、そちらの進捗を次の資料4という3段表と言いますか、よくある点検表のような形でまとめておりますので、そちらで主に議論をして、最後に、今申し上げた、その点検をした上で、では、2016をどうするかについては資料3の行動計画、1年物、2017のほうでご説明させていただくという構造でお願いしたいと思っております。

以上、この議事の(1)、2016の位置づけ、それから今回の見直しの趣旨についてのご説明でございます。

○屋井部会長 そうしますと、今ご説明いただいたのは、資料2を、これは去年つくったもので、先ほどおっしゃったように、これ自体をいじってはいないのだけれども、一応きょうはこの確認が要るということですね、これをベースにしましょうねと。

一方で、これのもとに単年度計画というものがあるのですが、ちょっとこれは見ていた

だくとわかるように、去年つくったときには、そうですかという感じもあって、まあ、こういうたてつけで、はい、わかりました、進みましょうねと皆さんで合意をしているところですが、この4年か5年の計画の中に今年度の施策ということで2016年度の施策が入り込んでいるのですね。ですから、5年間のレポートの中に初年度の単年度の施策が入り込んでいて、そうすると、2年目になればその部分だけは当然変えなければいけないということもあって、そこら辺があるので、それを今、資料3のほうで案としてご説明をですね。

○小幡部長 はい、その部分だけを変えたということです。

○屋井部会長 そして、今このご説明もいただいたということですか。

○小幡部長 いや、中身はこの後、これからです。それから、ちょっと申しおくれましたが、この絡みで資料4－参考資料がございます。2枚物の縦の表です。2016の進捗状況というか、大きな数値目標の部分だけちょっと抜き出しておりますので、この後個別個別の施策のご説明をしますが、そこだけまず冒頭、確認させていただければと思います。

こちらで、この2016の本文の中に幾つかKPIと言いますか、デジタルで各節ごとに大きなものだけちょっと5年間の目標値設定しているものがございますので、その状況をちょっと確認した資料でございます。

中身もちょっとご紹介いたします。観光については、数値目標ということで、東京にどうしても集中しているものを、その比率を是正していこうということで、将来的には、2020年には東京とその周辺部の比率、外国人の宿泊者数の比率が3対1になるようにしていこうと。スタート時点では8対1であったということがございます。それが、では、最新の数字はどこまで来ているかですが、若干是正傾向がございますして、7対1ぐらいの比率になってきたということがございます。

これは、つまり、東京も伸びているけれども、東京以外、東京周辺部のほうが伸び率がやや高かったということで、比率が少し追いついてきているということですが、目標の3対1までにはまだ大分距離があるという状況でございます。

それから、めくって交通のほうでも数値目標を立てていて、こちらはいわゆる活性化再生法に基づく網計画の計画作成数、それから北関東3県に代表させて公共交通の苦しいところを取り上げて、そこの利用者数を維持しようという目標を立ててございます。

それから、主要な観光地に対して公共交通で行ける確率を上げていこうという数値目標を立ててございまして、これも矢印の下でございまして、網計画は104を目標に

しておりますが、昨年、今年度でプラス5件、30が35になりましたと。近づいてはおりますが、まだ大分あるということで、まだまだもっともっとやっていかなければいけないということでございます。

それから、北関東の交通利用者数、これは目標に掲げておりますが、データが出てくるのには若干タイム差がございますので、これの始まる、今年度取り組みでどうのこうのという数字ではないのですが、最新の数字では2013年の数字になりますが、若干微増ぎみであるということでございます。

それから「TOKYO & AROUND TOKYO」ということで周辺の観光地を70カ所ほど選んでおりますが、そこに対して公共交通のアクセシビリティを点検したところ、若干新規に運行が始まったという、そんなことで数ポイント上がっているという状況になってございます。

それから次のページ、物流のほうですが、こちらの目標は付加価値額の向上、それから物効法の活用による施設数、あるいは共配の件数、それから国際航路の便数の増加を掲げていますが、物効法についてはまだまだ数が不足していますが、施設について1件、共配について2件の計画申請、認定を受けて前に進めているということでございます。航路についてはやや、ちょっと大きな動きはないところですが、欧州基幹航路数は現在2便、それから北米のほうは若干下がって22便となっておりますが、参考ですが、4月からまた新たな就航があるという状況になってございます。

安全のほうは特にこの数値目標は掲げてございませんので、観光、交通、物流の2016で、箱の中で言えば、特出しした目標についての動きのご報告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す。今、資料4－参考資料までご説明いただきましたが、そうすると、これで今、概要として2016の進捗状況の概要をご説明いただいたわけですね。(2)の戦略2016年度の進捗状況等についてという、もうここに非常にかかわっていますので、ちょっとそういう意味もあるので、(2)に入ってしまったって、それでご説明いただきながら、いろいろご議論していただければと思います。よろしいですかね。

それでは、お願いします。

【3. 議事（2）戦略2016年度の進捗状況等について】

○小幡部長 それでは議事(2)、そのまま本日のメインディッシュですが、2016年度の個別施策の進捗状況、ここは少々お時間をいただいて順番に、まず私から交通と物流、次に観光部長から観光、最後に自動車部長から安全の面もさせていただきたいと思います。

なお、個別施策、例えば安全については非常に幅広く書いてございますので、ちょっと全てを議論する時間はございませんので、代表して自動車、バスの部分を中心にご説明とさせていただきたいと思います。なお、資料としては全ての点検が入って、プレジャーボートの点検から何から入っているということですが、ご承知いただければと思います。

それでは3段表の資料4、それから時々必要に応じてこの資料4の参考資料でポンチ絵をずらっとつけておりますので、場合によっては、こちらを見ながら、まず私からお時間を五、六分程度いただいて、質疑については、できましたら私のパート、交通、物流で一旦、説明の後、ご発言いただければ大変ありがたいかなと思っています。その上で、また観光でワンクールというふうに進めさせていただければと思っております。

それではちょっとお時間をいただいて資料4、3段表を中心にごらんいただきたいと思います。めくって3段表の2枚目の後ろ、超高齢化社会に対応した地域公共交通の再編ということで、単年度施策として、左の箱に、こういったことが昨年の6月にございました。まずその①で「がんばる地域応援プロジェクト」の推進ということで、項目番号11、ページ数では4ページでございます。

こちらの公共交通、網計画、先ほど35までふえてきたということですが、これをぜひつくってくださいということで、各自治体で、ぜひやりたいという方をネットワーク化して、定期的に、昨年度で3回ですが、やるというようなことで、その勉強会の枠組みを「がんばる地域応援プロジェクト」と銘打って進めております。

その進捗状況は真ん中の欄ですが、第1回を8月ごろ、第2回を11月ごろ、第3回を先月行いました。内容としては、しっかりと公共交通のデータ、ニーズを把握してやるのが大事だということで、公共交通のニーズ把握をテーマにしたり、あるいは私どもでマイスターということで、公共交通の先進的な事例に取り組まれている方を講師にお招きしてお話しいただくといったことで、自治体の方のスキルアップ、あるいは網形成計画の作成への機運を高めていただくということでございます。

それから、その勉強会の枠組みに加えて、個別に10月から12月にかけて累計77の自治体を運輸局で手分けして訪問して、網計画の策定に向けた進捗状況、その地域地域の悩みを

聞き出すといったことをしております。

それから2. ですが、ニーズ把握に関する調査ということで、今こうしたマニュアルの作成を、本省から調査費をちょっといただいて、年度末ですが、このまとめに入っているところ、こういうものも出てきましたら、そのマニュアルを共有して、より中身のある網計画、あるいは再編実施計画の作成に向けた支援をしていきたいということでございます。

それから、次の項目12、公共交通を利用した、観光地にアクセスできるような環境を整備するというところで、こちらは運輸局の中に二次交通対策WGというようなものを設置して、本省の観光地のアクセスに資するような、外国人に資するような予算の執行についてチェックをして、実施を行っているということでございます。

また、外国人に対して情報を提供するというのも、これは去年の行動計画に書いてございまして、情報提供フォーマット作成ということも本年度に実施しました。そういったフォーマットをつくり、インターネット上で、例えば30個の観光地を抽出して、実際の行き方を英語で記載したものを作成したということでございます。

まだまだちょっとつくった段階で、どこまで利用いただいているか、このあたりは課題だと思いますので、来年度、利用の増、あるいは30ルートだけではない横展開、こういったことが課題になってくるのかなと認識しております。

13はちょっと飛ばして、点検のほうをさせていただきます。14も新しく入るところですので、飛ばしまして、物流のほうですが、15、6ページの上でございます。

①物流拠点の高度化を昨年度のテーマにしたということで、徹底的に荷主企業等々、あるいはいろいろ意見交換をするというようなことをするという目標に掲げたということで、実際にことしの進捗状況ですが、夏以降、物流事業さん、あるいはメーカーさん、大手小売さん等々を訪問して、物流の改善についての意見交換、12事業者ですが、そういったことを運輸局で行ってございます。

また、京浜港の活用協議会の枠組みがございまして、各県単位で荷主との意見交換会などにも出席しております。

それから、物流効率化法が10月から施行になっていきますので、これの説明会、あるいはアドバイスを実施してございます。結果的に関東運輸局は現在7件の物効法の認定がございまして、こういったものをホームページで発信するという優良事例の共有といったことを行っております。7件の内訳はそこにかぎ括弧で書いてあるとおりでございます。

それから16、京浜港の貨物のことですが、今申し上げた各県単位の意見交換などの活動とあわせて、昨日、親会議が開かれて、来年度からまた5カ年ぐらいの中期で京浜港を高度化していこうと、いろいろな人手不足、あるいはアクセス、道路の問題、クレーンの更新、いろいろなご意見が出ておりましたが、こういったものを整備局等を中心に受けとめて高度化していくといった流れの事業を行っております。

それから17はトラック運輸のパイロット事業で、今年度、ここにございますように、各県単位で、7月から12月にかけて地方協議会を開催するほか、等々第5回地方協議会まで実施してきておまして、例えば「※」印ですが、山梨県のパイロット事業では、手待ち時間、パレットの活用等で荷役時間を5時間短縮といった成果が出てきていると。また来年度もこれは継続していくということでございます。

それから共同配送、18ですが、これも1つの項目立てで、目標にしておりました。候補地として、さいたま、有楽町といろいろ書いておったのですが、若干ここは、率直に申し上げて、少し動きがとれていない部分もございますが、真ん中の進捗については、ヤマト運輸さんが藤沢のほうで面的に、パナソニックさんの工場跡地の割かし広いところを、各物流会社乱立ではなくて、ヤマトに集約して、そこから一元的に運ぶといった内容のことは行うなどの共配の動きが少し出ています。あるいは多摩のニュータウンのほうで宅配大手3社さんがワンストップでやるといった動きがある、そういった協議会のほうに参加しているといったことでございます。

済みません、駆け足で恐縮ですが、19、労働力確保ということで、学校訪問を行うとか、トラガールのことをやるという既存施策ではありますが、それをやるということを掲げていて、内容としては、ことしも学校については合計78校を訪問し、物流業の魅力あるいは準中型免許の魅力といったものを訴えたということでございます。また、関東運輸局のホームページでトラガールのサイトも継続して発信しています。

それから、20の宅配便、今大変、日経新聞で連日、ヤマト運輸さんの報道が続いていますが、再配達削減ということで、約2割が再配達というところについて、現在、本省のほうで予算措置を要求もしていますが、進捗状況ですが、関東管内で、いわゆる公共空間、駅等における宅配ボックスが187あたりまで急速に伸びてきています。あるいは国交省では道の駅に宅配ボックスを置いてみて、そこで受け取るような実験を今年度末にかけて実施しているといったことに、運輸局としても参画して進めているということでございます。

21は、都市内物流における旅客鉄道の活用を掲げておりましたが、昨年秋に、9月、10月にメトロの有楽町線での実験があったということで、こちら、運輸局も立ち会いで実験を確認しておりますが、縦持ち、あるいは車両基地における積み込みになかなか課題があるといったことを確認している、来年度どうするかを検討中だということでございます。

それから建物物流、なかなか物流デザインを意識した建物がまだまだ数が足りないと言いますか、質的にも少し整合性がとれていないという部分があるということで、そういった課題を本省のほうで検討するという状況になってございます。

以上、駆け足ですが、交通、物流のご紹介でございます。なお、資料、ポンチ絵のほうで、今申し上げた事柄について、説明は割愛しますが、22ページから、バスの利用者数が若干下げどまっている、やや持ち直しているといったあたりのデータ、プラス、今の高齢者の事故の新聞記事、あるいは改正道交法の概要、活性化法の概要等々、あるいはがんばるプロジェクトに参加している自治体の一覧等の資料を参考につけておりますので、必要に応じてまたご確認いただければと思います。

大変駆け足で恐縮でございます。説明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。それでは、一旦ここで切らせていただいて、ただいまの公共交通と物流の部分でご質問とかご意見をいただいてまいりたいと思います。きょうは今の資料4と、それから参考資料の、今最後にご紹介いただいた資料5を見ながらご意見をいただければと思います。よろしく申し上げます。

では、最初に公共交通からやりましょうか。はい、よろしく申し上げます。中村先生がいなかったのですが、本当はいてもらったほうがよかったですね。順番がね。

○五十嵐委員 この公共交通の枠組みに入るかどうかわからないのですが、最近、タクシーの初乗りを下げましたが、あの狙いはいろいろ報道でもされていますが、始まったばかりなので、あれでしょうけれども、実際はどの程度の効果があるのでしょうか。ちょっと狙いも含めて。

○屋井部会長 では、よろしく申し上げます。

○小椋部長 自動車交通部の小椋でございます。初乗り短縮の効果ですが、1月30日から始まって、2週間程度の間で、ちょっとサンプル調査を行って、その成果を見ると、現状としては、これまで初乗りが730円だったのですが、これが730円以下の利用回数が対前年比で見ると17%ふえている。そして、初乗りの410円の利用回数が対前年に比べると29%

ふえているというところで、また、運送回数全体も6%増加と。そして、運送収入全体が2%増加となっていて、資料5の8ページにその数字はつけています。

ここから見られることとしては、まさに今回の410円のところは、利用者が高齢者とか、訪日外国人とかを初めとして、利用者の方々に短距離でもタクシーを使っていたかという、そのタクシーの需要の喚起が目的であったのですが、短距離の部分がこれだけふえてきていますので、ここについては一定の効果が、サンプル調査で、まだ2週間ぐらいのものですが、このデータを見る限りでは一定の効果が見られるかと思っております。

○五十嵐委員 ちょっと続けてよろしいですか。利用者側の利便性という意味では、短い距離を乗る人にとっては非常に評判がよいと思いますが、事業者の側からすると、不満も、実際のドライバーの人からはよく聞くことはあるのですが、このあたりの整合性を今後どのようにとっていくかは1つの課題になると思うのですが、一方で、タクシーもそうでしょうし、地方交通もそうだと思いますが、やはり人的集約産業的なところが今後向こう5年とか10年の間にどう変わってくるのかも頭に入れておかないと、産業そのものとして、ニーズもそうですが、いろいろややこしい話になってくるのではないかと、端的に言うところ、例えば今、自動運転の話などが出ているし、そのあたりの組み合わせとかは、テクノロジー面での活用とか、あとはインターネットでの、システムをうまく使って効率的な配車とか、これはかなり前から言われているのですが、そのあたりの手当てというか、これはどのような感じで見えていこうというお考えなのかは、必要だと思うのですが……。

○屋井部会長 いかがでしょうか。

○小椋部長 ありがとうございます。委員のご指摘はごもっともだと思います。まず人的集約の自動運転との関係については、今まさに大臣をヘッドとして、本省でもいろいろとその議論が進められているところでもありますので、今後その議論とか、あとその技術の開発の状況などを見ながら、自動車の分野も含めて、今後盛り込めるものがあれば盛り込んでいく必要があるかと思っております。

それから、ITを活用したものも、まさに委員おっしゃるとおり、タクシーの分野ではこれ以外にも、例えばいろいろなタクシー業界の中で、アプリの問題とか、事前確定運賃の話なども検討が進められていると承知しておりますので、現在、ことしの取り組みとしては盛り込み切れはしなかったのですが、またちょっと新しい動きも見ながら、我々としても取り組んでいくべきものは取り組んでいかなければいけないと思っております。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。きょうは、ちょっと全体を俯瞰しながら

スタートしなかったので、タクシーはまた後で観光などのときに出てくるのですね。今回はタクシーをインバウンドに対する取り組みの一部に入れてしまったので、また後で出てきますが、せっかく議論になってしまったので、ほかにタクシーについてご発言があれば、ここで終わらせてしまいますが、もちろん後でもよいですが、済みません、実は私も言いたいことはあるのですが、また後でということ、時間があればと。

では、済みません、ほかの話題、とりあえず今ご説明いただいた範囲の中でやりますか。時間の関係もあるので、物流も含めてお願いします。

はい、どうぞ。

○岩倉委員 公共交通のところ、13、14が、進捗状況はあるけれども、個別施策としては書かれていなくて、この高齢者の問題とかバリアフリーの問題は非常に重要なので、逆に2016のほうにもう一回フィードバックして、向こうに書き足したほうがよいのではないかとということが1点です。

もう1点は、この高齢者の運転の問題であるとか、高齢者の踏切横断の問題とか、高齢者にまつわるような問題が非常にたくさんあるということとか、バリアフリーの問題で、関東運輸局ですと心のバリアフリーをやられてきて、一般の利用者に対する教育とか周知をやられているわけですが、去年、表参道でしたか、最近もJRは蕨、どこだっけ、ちょっと名前を忘れてしまったけれども、何かあれは実は障害者の人たちが、ふだんと違う不規則な動き方をして落ちてしまったのだというような話もちょっと聞いていたりして、逆に利用者だけではなくて障害者の人たちに公共交通機関をどう利用してほしいのかとか、バスも大変だと思うのですね。運転手1人で全部に対応したりとかですね。

だから、全部自分の要求を伝えるだけだと、やはり公共交通の利用もうまくいかないのかなと思っていて、関東運輸局の役割がどこまでかということもあるとは思いますが、利用者以外の、そういう障害者の人とか高齢者の人たちに対する教育、さっきの踏切横断とかにどう対応していけばよいのか、本当に悩みどころなので、まずは教育かなと思っていて、何かちょっとそこら辺はどういう認識かをお話いただけるとありがたいです。

○屋井部会長 今13、14、ご説明は省いたのですが、ご質問がありましたので、いかがでしょうか。これは何で出てきたのだろう。

○小幡部長 済みません、こちらの13、14は新規で追加したものでしたので、議事のこの時間では(2)からは外して、(3)の来年度に向けたところでまた入れ込んでいくということで、後ほどご説明しようとしたのですが、もう同じ資料ですので、ご質問いただきま

した。

○屋井部会長 来年度は来年度でいいですよ。

○小幡部長 2016に入っていなかったけれども、これはやはり大事だねということで、追加しようということで入れたものですから、今は点検の時間だということで、あえてここは触れなかったということでした。

○屋井部会長 はい。ただ、バリフリが入っていないのはもともと変だよ、入っていたはずですよ。

○小幡部長 もともと変でしたが、前はそういう整理をしていたということで……。

○屋井部会長 だって、バリフリ自体が今までずっと10年間もやってきたのだから、入っていないことはおかしいですよ。だから、高齢者の自動車運転事故の発生状況を考えると、この枕言葉に対応して何かやらなければいけないねという趣旨で入れようとしているのですか。

○小幡部長 そうです。

○屋井部会長 だから、そのときには、関東運輸局として、従来はプロドライバーの安全対策に重心を置いてやってきたので、それを一般ドライバーの安全対策という、警察とか、道路管理者もそうですが、取り組んでいるところにどういう形で対応していくかが非常に重要になってきているという認識のもとだということですかね。では、何をやるかということが、この2017年の中で示されると。はい、了解です。

ほかは、いかがでしょうか。

○安島委員 12のところで、一括した公共交通の経路情報提供に関する実証事業というのがございますが、これがこのチラシですね。ちょっとこれの結果、どんな反応があったのでしょうか。ここの例に出ているのは、成田に行くときに佐原にちょっと寄ってという事案が出ていますが、なかなかちょっと、これを見ても、佐原に12時12分に着いて、また13時52分に出ているのですが、佐原駅からこの佐原の町並みとかまで離れているので、そこまで行って、多分これはお昼なので、お昼を食べているのだと思うのですが、そうすると本当に佐原は見たことにならないような時間になっていて、1日で佐原に寄って、成田に行くというプラン自体が難しいのかなという感じがちょっとするのですが、みんなこのようなものを提示して、どんな形で、これに対する反応をもらったのでしょうか。その結果はいかがでしょうか。

○屋井部会長 待てよ、これは、きょうはどこで説明されますか。

○安島委員 これはまだ説明していませんでしたか。

○牧田課長 今のところで大丈夫です。ご説明します、交通企画課長の牧田と申します。この実証事業には2つほど狙いがありました。1つ目は、関東地方はほかの地方に比べて、地域公共交通はかなり発達しているものの、特にバスとかを使った場合に、外国人にとってはかなり使いにくいところがあって、公共交通はあるけれども、実際は使えないというところに1つの問題意識がありました。

もう1つは、関東地方の場合、特に観光の場合には、やはり都心部に来てしまっていて、関東の北3県には外国人がなかなか行っていないという状況がございましたので、1つモデルコースのようなものをうちのほうで示して、公共交通でよい形で1日、まあ、潰すとかいう言葉がよいかどうかはわからないのですが、1日モデル的に回れるというようなことをまず示すところから始めようというところで始めた事業でございます。

委員おっしゃるとおり、このモデルコース自体がよいかどうかは、済みません、旅行みたいなものをプロでやっていないところも正直あって、適切かどうかはご判断があらうかというところですが、まずはやってみようというところで、うちの局として実証事業で始めたものでございます。

今ちょうど1月の終わりから実証事業中ということで、まさに今やっているところで、この事業に対する評価は、詳しくはできていないところですが、こういったものも来年度以降、横展開とか広げて進めていきたいと考えているところでございます。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。これは前回、あるいは前々回、どこか忘れてしまったな、でも、過去のこの会議でもご紹介されて、こういうことをやりますよというような議論をされて、このステッカーは前回も配っていただきましたよね。そして、ウェブサイトを通じて展開していくということがどれだけ効果的かについては、今はいろいろなものがある時代だから、なかなか難しい面もあるでしょうが、この「AROUND TOKYO」という非常に微妙なニュアンスを新たに提案したというところはおもしろくて、ああ、そうですか、やってみましょうということで我々としても見ていましたので、短期的な評価は簡単ではないかもしれないけれども、私としては、ぜひその辺はどこかまた紹介していただけるとありがたいなと思っておりますが……。

○安島委員 試みとしては、こういうものもありなのかなと思うのですが、だから、これは時間とかはもう少し佐原でゆっくりして、もうちょっと遅い電車で成田、新勝寺へ行こうというようなことは、これでは可能ではないのですか、これは1つのプランとして、も

う何時の電車に乗ってみたいなことを提案しているのですよね。

○牧田課長 おっしゃるとおりでございます。なので、このルートを外れたところについて何か示すということではなくて、この電車なりバスに乗れば、1日こういった形で時間を潰すことができるというようなことを示したものになっております。

○安島委員 たまたまこの佐原に寄って成田へ行くというプランを見たら、何となく、もうちょっと佐原でゆっくりしたいなみたいなの、これだと、まちへ行って、もうご飯を食べたらすぐに駅へ戻らないと、何も見られないなみたいな感じなのですが、そのあたりの、まあ、観光客にとってもう少し時間の使い方とかを考えられたほうがよいのかなという感じがちょっとしました。

○牧田課長 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思いますので、場合によってはもう少し観光地の皆さんとか、もうちょっと有効な時間設定とかを、来年度以降、もしそういったご意見を賜れば柔軟に対応していきたいと考えております。

○屋井部会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。こればかりというわけにはいかないのですよね。待てよ、2時に始まったのでしたっけ、もう45分たっていますね、早いですね、済みません、ちょっと強制終了するわけではないのですが、もともと、これは施策がいろいろ関係し合っていますから、後で十分にやりますから、では、先へ行ってから、もうどんどん説明だけしてしまってください、済みませんが、全部説明してしまってもいいです。よろしく願います。

○日置部長 観光部長、日置でございます。行ったり来たりで申しわけございません、資料4の1ページから3ページ目、項目番号では1から7で、今年度の観光関連の取り組みについて進捗状況をご説明申し上げます。

1、急増した訪日外国人旅行者に伴う貸切バスの路上混雑については社会問題とされて、昨年度設置された1.の貸切バス駐車対策会議で、関係行政機関、関係業界、団体等とともに解決に向けた検討を継続的に実施しております。特にホットスポットとされる銀座、秋葉原、浅草、新宿において、添乗員、運転手、それから免税店等を対象に、2.のマナーアップキャンペーンを展開、駐車場の案内やコンプライアンスの遵守について啓蒙活動を図りました。

また、同エリアにおいてそれぞれの地域実情、特性に応じた3.の実証実験に取り組む、バスコントロールの効果測定を現在検証中でございます。特に銀座の銀座シックスと

晴海の間で速やかにバス移動を図るショットガン方式や、秋葉原と靖国神社の駐車場の間にシャトルバスを運行させるといった実験については、一般紙を含め報道で詳細に取り上げていただいております。

今後、各地域の取り組みと相まったルールを策定して、当局管内のみならず、都内へのバス流入の多い他地域への貸切バス事業者や旅行者等に周知し、課題解決に向けた働きかけを行う方向で現在検討を進めております。

続いて2、広域観光周遊ルートの整備のうち、1. の関東観光広域連携事業推進協議会の構成員の拡充については、説明会や個別の働きかけの結果、発足時の41から79とほぼ倍増しております。

協議会と連携した取り組みのうち、2. のビッグデータを活用したマーケティングについては、モバイル端末のデータ活用により、市場ごとに資源特性を分析いたしました。

プロモーションのほうについては、3. モデルコースの周知として、多言語パンフレットをタイや羽田空港等に配布、その間、留学生によるモニターツアーを実施、東京圏大回廊の観光コンテンツの動画を作成して配信しております。

ちなみに、この動画配信は3日ほど前にユーチューブなどでも見られるようになりましたが、現在アクセスで36万件を超える実績が出ておるところでございます。今後も動向を見守りたいと思っています。

4. の海外セールスとしては、台湾など対象市場において旅行博の出展等を実施、5. のレンタカーを活用した実証実験については、関係者に対するレクを実施して、経費や連携先の拡充を行い、引き続き実施へ向けての検討を行ってまいります。

6. 宿泊等観光従事者向け研修として、ムスリムとかインバウンドのセミナーを各地で開催しておるところでございます。

では、次のページ、3の地域ブランドの充実については「TOKYO & AROUND TOKYO」認定地場産品を造成、東京駅のKITTEやメトロ銀座駅において物産展等を開催し、同商品の販売、展示を行いました。また、外国人向けポータルサイトやメトロ銀座駅のディスプレイにおいてブランドの知名度向上を図りました。また、ブランドの施設、それからサービスの拡大については、おもてなしサービス拡充のためのセミナーを当局主催にて開催、今後さらに国際空港等の外国人に直接訴求しやすい場所においてイベントを開催すべく検討中でございます。

先ほど話題になりましたが、ステッカーとピンバッジを委員の皆様のお手元にお配りし

ました。知名度向上にご協力いただけると幸いです。

4、主要ターミナルにおける乗りかえ不便解消のための取り組みについては、新横浜駅を対象としてサインシステム計画の策定のための調査を実施したところです。関係者から成る検討会を設置し、議論を深めていただきました。今後は取り組みの主体を横浜市に移し、具体の取り組みを推進します。また、先行実施の新横浜駅の事例を他のターミナル駅の不便解消に活用していただくこととしております。

続いて5、国際空港における深夜、早朝時間帯のアクセス強化に向けた取り組みとしては、認知度や利用実態等の調査を実施、さらなる利用促進の検討の場であるアクセスバス運行協議会にてもんでいただいたところ、利用者数は着実に増加しているところです。

今後はより一層利用者ニーズに即した経路となるよう改善をまいります。

6です。先ほども既に話題になりましたが、タクシーの運賃引き下げなどについては、東京都の特別区及び武蔵野市、三鷹市において昨年末の実証実験を経て本年1月から初乗り短縮の新運賃が導入、これにより当該特別・武三交通圏のほとんどのタクシー事業者が730円から410円への変更を選択したところでございます。

新運賃導入後の結果については、先ほど小椋部長からお話があったように、1日1車当たりの運送回数及び運送収入で増加が見られております。

また、外国人旅客への接遇研修については、各地で受講者が着実に増加しております。実績例示は1都2県ですが、もちろん他の地域でも実施しております。今後は新運賃導入の事後検証を行うとともに、引き続き外国人旅客接遇研修を実施していきます。

7、「手ぶら観光」カウンターの設置については、補助制度の説明を行って、昨年度末44カ所から本年2月上旬には71カ所まで増設、今年度27カ所の増加です。全国の約半分が東京管内に設置されておるところでございます。

また、国際手ぶら観光の利用促進については、デパートやコンビニの協力を得ながら海外の旅行者の自宅へ土産物等を直送する実証実験を実施いたしました。今後は国際手ぶら観光実証実験のフォローアップを行うとともに、手ぶら観光の増設を働きかけていくこととしております。

観光関係、個別施策の進捗状況については以上でございます。

ちなみにポンチ絵の資料5の3ページから11ページが該当です。

以上でございます。

○小椋部長 あと、安全の項目は2項目だけですので、あわせてご説明してよろしいでしょうか。

○屋井部会長 はい、全部やってください。

○小椋部長 9ページ、27、「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」を踏まえた対策の実施ということで、軽井沢スキーバス事故を受けて事故対策の検討委員会が立ち上がり、そこで総合的な対策が取りまとめられました。これを踏まえて2016年度ですが、局内の取り組みとしては、まずいろいろなことをやっていくためのプロジェクトチームを発足させて、局内の情報共有、意見交換を行いました。

それから、法令違反の早期是正、不適格者の排除、監査などの実効性の向上ということで、実際の監査方針、行政処分基準の改正を行うに当たって、監査方針・行政処分基準等の改正検討会で意見集約を図るとともに、また現場の声をしっかり反映させていただくということで、本省の監査業務改善PTにも参画して、しっかり制度設計の部分に参画してきたところでございます。

それから3. 改正道路運送法の制度周知で、こういった制度についてしっかり事業者にも周知徹底して、安全性を図っていくことが重要でございます。そういったところで昨年11月から12月にかけて、管内1都7県それぞれで事業者向けの説明会を開催しておりまして、また、現在もオンタイムで第2回の説明会を開催しているところでございます。

それから4. 街頭監査の実施でございます。貸切バス事業者を対象にツアーバスの発着地となる新宿などの主要な駅とか、羽田空港を初め主要なところで抜き打ちで街頭監査を実施しております。これまで8回実施しているところでございます。直後、それから年末年始など、スキーバスの時期に合わせていろいろな時期に行っております。

それから5. 「事業用自動車総合安全プラン2009」の目標達成に向けた取り組みということで、ここもプランの目標達成のために、平成28年度に関東地域事業用自動車安全施策実施目標というものを策定しております。

それから28、運輸安全マネジメント評価の実施でございます。戦略2016では中小規模の貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメントを優先的に実施しようということを定めたわけですが、今年度は151の事業者の実施目標を掲げて、2月までの間で中小規模の貸切バス事業者129に対して安全マネジメントを行っているところでございます。

以上でございます。

資料4の関係の事務局からの説明は以上となります。

○屋井部会長 そうすると確認ですが、(2)の議題にかかわる説明は全て終わり、資料の説明も全て終わったということですね。

今回このように説明していただきましたが、さっきの資料5は、従来こういうものも使っていたので、こっちもわかりやすいから、こっちも見ながら議論していただければ、恐らくうまいことできるのではないかと思いますので、最後のさっきの監査のところなども、64ページあたりから詳細が書いてあるのですかね。8回行ったなどとありますが、57ページ、街頭監査、ありましたね。このようにデータが出ているので、こちらのほうが具体的な情報がいろいろと入っていますから、一応資料5も参照していただきたいと思います。

それでは、さて、順番はどうするかというと、では、さっき、資料4の1から始まっていたから、それでいきましょうか。1は余り議論がなかったけれども、ちょっと迫力がなから、あれかな。

迫力ないと言うと怒られちゃうのか。1は貸切バスか、これはいろいろやっているんですよ、はい。

では、ここからの議論だな。では、せっかくですから、第1節の1から行きましょうか、貸切バス、何かありますか。——こうやってしまうと時間がかかるかな。ちょっと待ってください、進め方だけ決めてしまいます。時間のかからない方法にしたいな。

きょうの資料から言うと、でも、仕方がないところがあるな。では、第1節ということで行こうかな。第1節というのがあるから、第1節、第2節、それから第3節、そして第4節ですか。4つの節で終わりですね。では、その節単位で行きますね。

では、改めて第1節、いかがでしょうか。

○五十嵐委員 済みません、何か毎回お伺いしているような気がしてあれですが、いわゆる外国人観光客に対する情報提供の話で、特に若い人はネットを非常に活用してやるあれでよく聞くことは、ちょっと無料Wi-Fiのエリアが非常に少ないと。

○屋井部会長 ちょっと話の腰を折って申しわけないのですが、時間管理をする関係で、今後やるべきことについては、後でもう1個議題が残っているようで、2017年に何をやるかが出てきますので、そこに重ねていただくと議論としてはやりやすくて、2016年、既定路線だけれども、もう取り組んできたことについて、余り事務的になってはいけなただけだけれども、きょうはいろいろやりましたよということをご説明されているので、そこについてある程度のレビューというか評価というか、ご感想も含めていただくと、この

(2)の議題としてはまとめやすいということになるので、申しわけないですが、そこはちょっとだけ整理していただいて、今後やるべきことについてはちょっと我慢していただいて、ここでやったことについての質問あるいは意見ですね。ここについて、こう書いてあるけれども、私はこうやったらよいと思うとか、それだったら一応ここで言ってもよいのですが、ちょっとそこだけレビューしていただきたいです。

それでよろしいですか。

○五十嵐委員 ええ、結構です。

○屋井部会長 話の腰を折ってしまったのですが、済みません。

○安島委員 貸切バス駐車場対策のところですが、ちょっとさっきショットガン方式とお聞きしたのですが、どういうものでしょうか。

もう1つは、その一番右の2017のところに舟運活用等と書いてあるのですが、さっき社会問題が起きているのは銀座、秋葉原、新宿とちょっとお聞きしましたが、多分、浅草が非常に大きな問題になっていると思ってしまして、舟運というのは多分浅草の問題を解決するためにここに書かれているのかなとお聞きしましたが、ちょっとその辺を補足いただければと思います。

○日置部長 ホットスポットの4件の中には浅草も含めておりまして、舟運を活用した、ちょうど隅田川が流れておりますので、その船便を使って浅草から臨海部までお客様を運ぶ、バスのほうは臨海部のほうで待機してもらって、そこでマッチングしてということで、浅草のバスを総量的に減らしていこうという取り組みを、ことしの1月28日から2月5日までの9日間で実証実験を行って、それから台東区のバス予約システムと相まって、地域のルールづくりに今後検討を進めていこうということで、今取り組んでおります。

○五十嵐委員 ショットガン方式というのは。

○日置部長 ショットガン方式に関しては、銀座シックスという、まだ商業施設は開設されていないのですが、6丁目の裏手にバスが4台ぐらいとめられるスペースがございますので、そこで銀座に来たバスは一旦とまってもらい、バス自体は速やかに晴海のほうへ移ってもらって、お客様は買い物が済んだら、晴海のほうからバスが来るという形でバスコントロールを行った実験、これを2月2日と3月1日、5日、外国人旅行者を乗せた貸切バスでの本格運用を前提に、オペレーションの実証実験を実施いたしました。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。

ほかに何かありますか。

○中村委員 今のところに関して、いいですか。おくれて来まして済みません、中村です。ショットガンのところですが、言い方としては、乗降と待機という機能を分けるということですよ。

○日置部長 そのとおりです。

○中村委員 その考え方が文言で、うまくあるほうがいいかなと思いました。

○日置部長 そうですね。

○中村委員 それから、それぞれの地区は駐車場の整備計画、基本計画を、これは都市側でいろいろ策定されていたり、それを運用されているのですが、そこと連動している例があると思うのですが、そこも少し書いてあるとよいのかなとは思いました。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。

それでは、観光関係ということで、ほかの項目も含めて、いかがでしょうか。

羽田の深夜、早朝については、ことしは特に具体的な取り組みを行わなかったようですが、いわゆる問題点とか、新たなニーズとか、そういうものは生まれていないのですか。歴史的に結構頑張って、いろいろふやしてきましたからね。

○小椋部長 ありがとうございます。まず実態調査をして、1つは、やはり未利用者の方々の、やはり61%の方は、アンケートをとるとご存じないというようなことがあることと、羽田発の便と羽田着の便があるのですが、羽田着の便のほうが利用者が少ないということで、こういうところでは周知が必要なのかなと。あとは、羽田着の便を使っていただくために、例えばホテルなどへのPRも必要なかなと思ったところがございます。

それから、改善策としては、こういったことしの状況を踏まえて、来年度から、例えば新たに経路変更を行って、今の実態のニーズを踏まえて、新たな発着地点を検討したいと思っております、例えばちょっとルートを見直して、短絡化して、かわりに新たな発着地点を追加するといったことも来年度はやってみたいと思っております。

○屋井部会長 わかりました。

ほかはいかがでしょう。よろしいですか、では、先ほどの第2節、超高齢社会、地域交通という、これはもう全部終わっているのかな。まあ、一応終わっているんですね。だけど、中村先生が来られたから、特別に発言権をお与えしますので、はい、どうぞ。

○中村委員 ちょっと待ってください、心の準備が、ごめんなさい。

この地域の件は、実際に第三者評価のときにも大分勉強させていただいて、僕としては運輸局と自治体、そして事業者が非常にうまく連携していらっしゃるということは基本的

なところですが、さはさりながら、どんな問題がどこで起きているかという情報の共有とか、どこでどう苦労してブレークスルーしたのかというところがうまく——個別には一応されているのですが、関係者間での情報の共有、経験の共有という部分がどれくらいできているのかは、ちょっとうまくわからなかったのですが、少し言っていたらと思います。

○屋井部会長 では、そこをお願いします。

○小幡部長 まさにそういう問題意識で、勉強会ということで、3回に分けて、3回目は横浜でしかしませんでした、1回目、2回目は複数県で開催して、70名、80名という参加者でしたが、マイスターの方からの発表とか、データ分析の必要性というテーマで、がんばる地域応援プロジェクトということでの勉強会をしています。

それから、個別訪問ということで10月から12月にかけて各地域、自治体を訪問して、網計画作成上の悩み、こういったことを……。

○中村委員 その成果、効果みたいなことが1つと、あとは、情報収集自体は関東圏以外でも参考になる例はリファーできるのかなと思ったけれども、そこと、2点だけお願いします。

○小幡部長 関東以外の事例も紹介していますが、ちょっと課長から。

○牧田課長 このがんばる地域応援プロジェクトは本年で2年目を迎えて、今、部長からご説明したとおり3回やりました。短く説明しますが、1回目は特に網計画をつくるためのニーズ把握をちゃんとしましょうというようなことを目的にやったものになります。第2回目は、今、他事例ということもございましたので、九州の中津とか、あと北海道の千歳市から先行事例ということで呼んで、そういった取り組みが、特にプロセス論を含めて重要なのだということを勉強会で提供してございます。

こういった勉強会ですと、地域のどのような苦労があるかというところがなかなかつかめないというところは当局としても認識して、そのために特に網形成計画をつくるという段になっている自治体については、個別に訪問して、具体の今の状況を把握し、アドバイスできるところはアドバイスしていこうということで、本年度、やってきたところでございます。

○小幡部長 手前みそですが、そのポンチ絵の31ページにその概要がございまして、アンケートをとった結果、「非常に参考になった」・「参考になった」は、ちょっとお世辞も入っているかもしれませんが、97%と高い評価を、一応出席者からいただいているという自

己評価でございます。参考でございます。

○屋井部会長 どうもありがとうございます。

そのマニュアルは早晩できるのですか、もうできているのですか。

○牧田課長 年度末までにまとめたいと考えています。今は作業中でございます。

○屋井部会長 今できていたら、もう出してください。

○牧田課長 済みません、ちょっとまだなので。

○屋井部会長 無理か、オーケー、わかりました。

それでは、済みません、次に第3節まで行ってしまいますね。いかがでしょうか、ここは、まだしていなかった物流、大変多くの施策をいろいろと推進されているところで、いろいろ議論がありますね。

○兵藤委員 大変いろいろなことに取り組んでいらっしゃるようで、感心して見ていたのですが、ちょっと2つばかり確認ですが、トラガールとか、高校を回っていて、ここでトラック協会の方が入っていたので、話題としてはあったと思うのですが、最近また注目されていることは、やはりこの間から始まった準中型免許、これは物流業界ではかなり期待していますので、ぜひPRをお願いしたいということが1つです。

あとは、さっき余りポジティブな説明はなかったのですが、去年の今ごろ非常に注目されていたものは、旅客鉄道を活用した物流実証実験、有楽町線ですよね。これは何か効果はあったか、ないかという数字的な裏づけのようなものはあったのでしょうかという、その顛末をもしご存じだったらお伺いしたいと思います。

以上です。

○屋井部会長 はい、お願いします。

○小幡部長 有楽町線で、週末が中心ですが、すいている時間帯を狙って、これもお客さんが乗っている電車とは別に、全部空の電車を用意して、最後尾にだけちょっと荷物を入れてみるということで、JPさん、佐川急便さん、ヤマトさん、それぞれ関心はあったところですが、やはりエレベーターが旅客用ですので、土曜の早朝、あるいは金曜日の昼間といえども、結構お客さんと錯綜するというので、これを日常的にやっていくオペレーションはどうかと。

それから、ガードマンを必ずつけなさいというふうに、メトロ側もそれはやったということで、仮にそういったガードマンをやるとしたら、コストをレギュラーのオペレーションに入れていくとなかなか、もうトラックで持っていったほうが、確かに都市部はとめる

ところもないという問題もございますが、そのバランスということで、都市部の鉄道の町なかおろしについてはちょっと厳しいと。

ただ、車両基地から車両基地までスルーで抜ける部分については、何らかの投資をすれば、これは夜間の走行を、夜に集荷して、朝一番にあちらのハブに持っていくという部分で転換する可能性はあるのですが、ただ、現状はどこの車両基地も、そういう想定のスベックになっていませんので、これまた大規模な投資が必要になるのかもしれないということで、ちょっと都市鉄道については高い壁があるなど。

ただ、そこはもう決断なので、メトロさんなりがやるということであれば、前に進む部分も出てくるのだろうなということで、ちょっとそこはバランスの見きわめです。

それから、全国的には、佐川急便さんが複々線などでされるとか、和歌山の貴志川線などでもちょっとあるとか、規模は少し小さいですが、ニッチなところを探してやるという動きはございますので、関東でも何かそういうニッチなところを探してみたいということで、ちょっと来年度引き続き検討を行うという程度の記載になっておりますが、ちょっとそんなことは具体的には議論しているというところでございます。

○小椋部長 あと、準中型免許の話ですが、おっしゃるとおりで、我々も高校訪問の際にこういったお話をして、先生方にもしつかり、こういったものがあるのですよということのご理解もいただけたと思いますし、また、一部のトラック協会さんとはちょっと共同して、パンフレットを作成して、具体的に教習所などに置いてもらったり、そういう取り組みもして、今後もちよっとこの部分は、ご指摘を踏まえてしっかりPRしていきたいと思っています。

○屋井部会長 ありがとうございます。よろしいですか、ほかは、物流関係はどうでしょうか。

○五十嵐委員 1点だけ質問なのですが、18に共同配送の促進という項目があるのですが、ちょっと私の勉強不足なのかもしれませんが、具体的にどのようなことを指して、どのようなことをやろうということなのでしょう。

○小幡部長 ラストワンマイルという業界用語がございますが、個別のお宅への最後の集配のところを、それぞれの会社がばらばらでやるよりかは、どこか手ごろなデポットに集めて、つまり佐川急便さんの荷物も、セイノーさんの荷物も、日本郵便さんの荷物も、どこか1社が代表して運ぶと。資料5、ポンチ絵集の50ページがそのイメージですが、藤沢のほうでヤマト運輸さんが手がけていらっしゃるというもので、面的なこういう戸建て、

あるいは将来的には集合住宅の延べ1000件ぐらいの新しいニュータウンができるということで、ここをトラックがなるべくうろうろしないようなまちにしていきたいということで、1カ所デポットをつくって、そこにボンと。

現状はそれぞれの会社がそれぞれのデポ、佐川さんは佐川のデポ、ヤマトさんはヤマトのデポ、郵便局は郵便局さんの集配拠点ですが、それをもうまとめてしまおうということですので、そういった取り組みを、多摩でもやっておりますし、藤沢などでも始めたということで、今後、物流業界は大変人手不足ですから、各社ばらばらにえっちらおっちら坂の上まで、あるいは3階、4階まで持って上がっているということも、もう荷物をまとめてやってしまったほうがよいだろうというシンプルな考えでやっているというところでございます。

なお、共配にはいろいろなパターンがございますので、高層ビルの縦持ちの館内共配はほとんどの高層ビルにはもう入っているかなと思いますし、地域間の共配もございまして、積み合わせということになります。キリンビールとアサヒビールさんが積み合わせをすとか、ここではどちらかという、域内の共配をイメージした、昨年度のさいたま新都心、有楽町と書いてあるのは、そういうエリア、エリアの共配をちょっと想定して書いています。

なお、運輸局は直接入ってございせんが、新宿などでも、そういう実験も昨年度にはございましたので、これは引き続きやっていく必要があるだろうと思っています。

もちろん吉祥寺でやったりとか、もう長い歴史はありますので、なかなかということでございますが、長い歴史の中、一層人手不足があるので、改めてやらなければいけないなど、こういう時代認識は持っております。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。

○五十嵐委員 ちょっと追加で、いいですか。非常に理にかなった取り組みだと思っておりますので、どんどん進めるべきだと思います。ただ、そうは言っても、なかなかうまくいかない理由というか、あると思うのですが、課題はどういうところにあるのですか。

○小幡部長 やはり各社のサービス水準、料金引きかえだとか、クールの温度設定ということもないかもしれませんが、若干の窓口でのサービス水準が少しずつ異なるという部分もございまして、そういったサービス目線のすり合わせとか、やはりコストの問題ですね。集約した場合は、幾らの条件で委託するので、これだけの手数料を取るといふときの、その手数料を払うならば、もう自分で持って行ってしまったほうがよいとか、そうい

うビジネス的なところもございます。

あとは、公正取引委員会ということでもございませぬが、原則的にはライバル会社ですので、日々荷物の奪い合いをしているというところもございませぬので、なかなかそういう競争関係と協調関係というところで、現場で、少し難しい面もあるようにも聞いております。

○屋井部会長 ありがとうございます。

○中村委員 この18で行くと、個別施策のところを書いてある地名は、どちらかという都心地区の荷さばきの類いのイメージの地区に見えるのですが、真ん中の進捗状況でおっしゃった話だと、これは住宅地のほうの話で、両方大事だと思うのですが、両方課題は少し、今の五十嵐さんの話は違っているような気がしていて、都心側でいけば、私よりも兵藤先生のご専門なのですが、私が昔少し手伝ったような話で見ても、受ける側の地区に、例えば商店会でやったら、商店会は加入率が低くて、結局あれだとか、みずから荷さばき施設を持っている建物と、ないものとは何かとか、都心側の中の一体感がないところは日本中に幾つもあったみたいなこと、住宅地のほうは、藤沢のS S Tにしても多摩ニュータウンにしても、その組織がしっかりしているという、受け手側はよいのだけれども、今おっしゃったように、今度は配達側の調整、そのあたりの課題がきちんと整理されているとよいなと思いました。

○屋井部会長 はい、どうもありがとうございました。

では、時間のなかで、せつかくの機会、私も1つ、19の労働力確保のために、こういう貢献をされているというか努力をされているということは、聞いていたのだろうけれども、忘れてしまいましたね。これは学校を訪問して、78校も訪問されている。しかし、これは運輸局の方がやっておられるとすると、どういうスタンスで説明して、勧誘しているのかにちょっと興味があります。

物流業界というか、団体、業界が不足しているから、何とか来てくださいよということ、もう本当に重要なことだと思いますが、何となく、なぜかという、例えばブラック企業ではないけれども、いろいろな労働就業環境も、我々として改善していきますから、諸君が入ってくる時にはもっとよくなっていますというようなことで、そちらのほうの取り組みを強化しますということは、もともと非常に重要なことですよ。

それとか、もともとこれだけの高頻度配送が行われているという社会自体が、やはり問題ではないか、見直すべきだよと、そういう問題もいっぱい指摘されていますよね。

だから、そういう大所高所から見て、運輸局さんがいろいろな検討をしているよということ、あわせて、こういう若年層とか女性にアピールを行うということになるはずなのだけれども、この78校をやって、恐らく来年度もやろうとされているのだけれども、そのあたりはどのような説明とかスタンスでやっているのか、ちょっと興味があったものですから、この取り組みは誰が主体でやっているのですか。運輸局さんはくつついて行っているのか、それとも一番先頭でやっているのか、ちょっとそのことだけ1つ、それだけでいいですから、教えてください。

○小椋部長 運輸局、具体的には運輸支局が先頭に立ってやっていただいております。内容としては、先生に、まさに物流業界のことを知っていただくというところがメインかなと思っております、こういったお仕事の内容で、ぜひ興味を持ってくださいというお話の仕方、イメージ改善の部分でご説明をして、アピールをしたということでございます。

○屋井部会長 わかりました。そうすると、生徒さんに対すると言うよりも、この「若年層や女性へのアピール」というのは非常に曖昧な表現ですが、これは、そうか、先生に対するアピールを行ったということですね。

○小椋部長 はい。

○屋井部会長 そうですか。では、趣旨などがちゃんと伝わるような表現にしてもらったほうがよいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、次へ行きましようか。4節、安全の問題ですね、大変大きな問題です。よろしくをお願いします。

○小幡部長 座長、済みません、4節ですが、実はこの次の議題の(3)で、来年度、2017ということですが、鉄道の部分が前回、2016で余り入っていなかったのですが、今回、もともとは踏切ということで、安全の部分は鉄道の部分をやや追加している部分がございますので、若干(3)とも絡むのですが、残り時間少なくなっておりますので、その部分の説明をまずさせていただいてから、また(2)の4節のご議論をいただくということでもよろしければ、鉄道の説明を先に……。

○屋井部会長 はい、はい。鉄道以外というのはいっぱいあるけれども、それは一緒にいいのですか。

○小幡部長 それも一緒ですが、鉄道以外をまずご議論いただいて、それから鉄道でも結構ですし、もし鉄道もということであれば……。

○屋井部会長 議論がもう全部抜けてしまうかもしれないから、一応お聞きして、では、

鉄道以外でご発言いただけるようだったら、聞いてからにしましょう。なかったら、そっちにしますかね。

では、今もご説明がありましたので、いかがでしょうか、鉄道以外とは言われましたが、よろしいですか。

こちらのほうを見ると、いろいろ具体的に書いてあるから、いろいろ実績があるということ。

それでは、まあ、新しく加わる鉄道については次の議題でということだけれども、それ以外について、2016年度の進捗に関して、今はまだ年度の最後になっていないので、中間的ではありますが、これまでの実績をきょうご紹介、ご説明いただきましたので、これまでの取り組みに関してはよろしいでしょうかね、こういうご説明を受けたということで、我々としても了解しましたということになるかと思えます。

それで終わらせてしまっていていいですか、ここでご質問はまだ何かありますか、大丈夫ですか。

はい、それではどうもありがとうございました。それでは次は(3)の議題に入って、そこでまた来年度ということですので、説明をいただいて議論をしたいと思えます。ずっと一括で説明してしまってください。

【議題3 (3) 戦略2017年度行動計画等について】

○小幡部長 そうしましたら(3)戦略2017年度行動計画等についてということで、資料3でございます。ここまでの時間帯でご議論いただいた昨年掲げたこと、それでこんなことをやりましたということ踏まえて、基本的には来年度も大半の項目は継続して取り組むべきものばかりかなということで、2016年度の個別施策を踏襲する形になっていますが、一部やはり時代的な変化も踏まえて少し直すということで、ちょっとこの資料3をおめくりいただきたいと思えます。

趣旨は、1ページは「はじめに」ということで、今申し上げた経緯を少し書いてございます。やったことも主なことを、ざっと前文を書いていますので割愛して、2ページのI. 本計画策定・実施に当たっての重要な視点で、2016年からの次に2017を考えるに当たって、こういったことは意識して考えなければいけないねということ少し整理しております。1. が観光絡みですが、2400万人、順調に来てはいるけれども、消費金額が少し下

げきみとかいった状況のことを書きつつ、真ん中に少し大事なことを書いてございます。つい先月ですが、ユニバーサルデザイン2020行動計画が関係閣僚会議で決定されて、これからオリンピック・パラリンピックに向けて、より一層交通機関、あるいはまちの歩きやすさ、こういったバリアフリーを一步前へ進めていこうというプランが決定されてございます。具体的には、どういう規制を引き上げるかは、これから個別の検討委員会がたくさんできておりますので、そちらで議論されていくということですが、こういった動きが出てきているということです。

それから、観光については毎年度ですが、観光ビジョンに基づいた、毎年の観光立国推進基本計画がまたこの3月にも改定されるということですので、そういったものは見据えて、踏まえて我々も取り組まなければいけないということでございます。

それから3ページ、交通のほうは、もうこれまでさんざん出ておりますが、昨年10月の横浜でも、高齢者による大きな事故、高齢者による逆走等々が相次いでおりますので、政府全体でも関係閣僚会議ということで、高齢者運転対策ということで会議ができております。当然、国交省も重要な部分を担うということでやらなければいけない、運輸局にとっても、現場で足の確保等々をやっていかなければいけないという大きな状況の変化があるということでございます。

あわせて、改正道路交通法がつい先日ですか、施行されたばかりということで、この影響も今後大きく出てくるだろうということでございます。

3. は物流ですが、この9カ月間でそれほど大きな変化があるわけではありませんが、ここへ来て急速にまた人手不足のサービスの見直しということが随分、小口、宅配のほうですが、出ておりますので、そういった人手不足のところを受けとめた対策強化をしていく必要があるかということでございます。

4 ページは、安全については、1つはバスということで新しい制度ができたので、法律改正になったので、この法律が動いていくということで、それに基づく対策を運輸局、現場でやっていく必要があると。

それから(2)は鉄道で、銀座線青山一丁目、蕨駅の社会的影響の大きい事故もございました。また、立て続けに踏切で渡り切れないということで高齢者がお亡くなりになるということも発生しておりますので、こういうことを踏まえての運輸局としての取り組みが求められているという認識でございます。

以上を踏まえて5ページ以降、Ⅱ. 2017年度の施策ということで書いてございます。基

本的には観光は(1)、やはり広域ルートが今、先ほどの柱ですので、これを立てます。ただ、済みません、観光の考え方ですが、個人客を少しターゲットにしていきたいということも中でやっていきたいということで、(2)、移動の円滑化、これも、ここに並んでいる、2016年度に書いているメニューを引き続き踏襲しているということで、深夜アクセスであり、タクシーでありということでございます。

それから、6ページへ参りまして一括した経路情報、あるいは接遇のことも継続ですが、(3)に少し【新規】と書いていますのは、少し個人客——団体もございしますが、より個人客が自由に田舎のほうまで行くという中で受け入れ環境をつくっていかうということで、トイレとかサインなどの支援策がございしますので、観光庁のほうでも毎年少しずつ拡充したメニューになっているということですので、それを受けて来年度、執行機関である関東運輸局のほうでやっていくということを【新規】、観光案内所の機能強化をしていくということを少し、ここは昨年に追加して書かせていただいて、点検していこうということでございます。

手ぶら観光は引き続き、ふえているという説明がありましたが、継続して行います。

(4)、貸切バスの問題の、ことしやった実験を踏まえて、来年度もそのノウハウを踏まえて、引き続き対策を進めていくということ。

それから、②は【新規】で、お手元にお配りもしているかと思いますが、ワールドカップ、2019が近づいてきたということで、ナンバープレートは4月3日から始まるということで、この普及を運輸局も当然やらなければいけない立場だということでございます。ワールドカップ、ラグビーだけではなくて、オリンピックも間もなく始まると、こういったことを2017年度中の新しく取り組まなければいけないテーマとして【新規】で入れております。

7ページは交通で、(1)、がんばるプロジェクトはもう引き続きの継続ということでございます。3年目に入ってまいります、より網計画100の目標に、まだ35ですので、ただ、今つくりたいという声も相当出てきております。まだ群馬県は、1つも網計画がないとかいう県のばらつきはございますが、やりたいということでいろいろな動きはもう始まっていますので、そこをネットワーク化して応援していくと。

中段に書いてございますが、地域公共交通マイスター等の連携なども入れながら、引き続き取り組んでいきます。

もう1つ、(1)の最後のポチで、交通事業者の経営者ときめ細やかな対話をするという

ことも、ちょっと本省のほうの指示も来ておりますので、こういったことも来年度は意識して、自治体だけではなくて、事業者の方も、公共交通の維持形成に向けた細かい対話を続けていきたいと思っております。

それから(2)は少し【新規】ということで、高齢者ということで、今コミュニティーバスとか、かなりふえておりますが、もう1つその利用状況の把握がデータで、運輸局、ちょっとなかったりもするとか、あるいはバス停も、高齢者の方がふえてきて、屋根とかベンチがないとなかなかという部分、これも従前からそうですが、なおますますもってそうかなということで、そういったこと、あるいはまちづくりとの連携、モビリティーマネジメントみたいなことも改めてやっていくということを少し来年度のポイントにさせていただきます。

それからバリアフリー、先ほどの2020もございましたということで、高齢者ということで、障害者の方のみならず、高齢者のための、事故が相次いでいるための公共交通の整備ということで、従来施策ではございますが、去年入っていなかったところですが、2017は少し項目出しして取り組んでいくということで、【新規】ということで入れて、来年度から点検の俎上にのせていきたいということでございます。

8ページへ参りまして、物流のほうは、基本的には【新規】と書いたものはございません。引き続きの継続、表現を若干、物流施設の高度化といった表現から物流効率化と手直ししておりますが、やっていくということでございます。

ちょっと済みません、それぞれの項目に大きな変更はございませんが、(5)、9ページの右側で労働力確保、先ほど議論いただきました学校訪問等の部分を引き続きやっていくと書いていますが、船員の部分の記述が、前はなかったのですが、これも従来ずっとやってきて、こちらも人手不足が厳しい部分だということで、運輸局の業務の1つの柱ですので、これをちょっと項目出しして取り組んでいくことを掲げております。

なお、戻ったり行ったりで恐縮ですが、(1)の宅配ボックスについては、本省のほうで新しく予算が制度化されていますので、宅配ボックスを入れる方に2分の1補助ということがありますので、そういったものを活用して、今関東のほうで170ということですが、そのペースアップを応援していきたいというようなことを書いてございます。

9ページ以降は安全になりまして、こちらも基本的には従前の施策の継続記述ですが、防災減災、鉄道施設の耐震、浸水、それから災害支援物資の物流システムの連絡会の体制構築、代替輸送の問題、津波の避難の問題を書いてございます。

それから10ページは事故ですが、繰り返し出てきておりますが、貸切バスの対応の①、それから11ページ、ここはちょっとご説明を交代しますが、鉄道から、12ページは船舶ということで、継続のヒューマンエラー、運航管理、小型船舶ということで、こちらは継続して取り組む。一部、2018年2月からのライフジャケットの拡大も、小さな追加はございますが、こういうことでございます。

それでは、11ページの【新規】で入った(2)事故防止対策の推進、②鉄道関係について、鉄道部長からお願いしたいと思えます。

○越智部長 鉄道関係では、今回、ホーム転落対策、それと踏切事故防止対策の2点を重点項目として掲げております。どちらも従来からの取り組みではありますが、昨今の社会的関心の大きさに鑑みて、従来にも増して、より一層対策を推進させるという観点で取り上げたところでございます。

資料は4ページで背景等を書いてございます。また、具体的なところは11ページに書いてありますが、文章的にはそういうことですが、参考資料のポンチ絵のほうがより具体的になっていますので、資料5の67ページ以降でございます。

まず、鉄道駅ホーム転落事故の対策の関係では、ご承知のとおり昨年の東京メトロの銀座線青山一丁目での視覚障害者のホームからの転落事故等々、それ以降いろいろなところで全国的に事故が発生したところでございます。

それを受けて国土交通本省では検討会を設けて、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策を、昨年末、中間取りまとめという形で取りまとめているところでございます。

その取りまとめは、資料でいくと69ページで、右側にダイジェストで掲げてございます。ちょっと中身を見ますと、まずハード面ではホームドアの整備、それから内方線付き点状ブロックの整備でございます。

ホームドアが整備されるまではまだいろいろ時間が大分かかりますので、ソフト面の対策が必要であるということで、駅員等による対応の強化、それから旅客による声かけ、誘導案内の促進、心のバリアフリーの理解促進、駅における盲導犬訓練等への鉄道業者側の協力も求められてございます。

首都圏を抱える関東運輸局としては、管内鉄道事業者に対して、取りまとめられた施策の実施に向けて取り組みを働きかけて、その進捗管理を図るため状況把握を行って、それらを取りまとめて本省へ報告して、今後の検討会の施策検討に反映していくという役割を

担おうと思っております。

ハード面の整備については、鉄道事業者において、国及び自治体の補助金による支援措置を活用しつつ、計画を策定していくこととなりますので、当方、関東運輸局からの働きかけにおいても、補助予算の確保、執行を有効に活用して事業進捗を図っていきたいと考えてございます。

そして、ソフト面の取り組みについても、鉄道事業者の取り組みを促すとともに、取り組み状況を把握して本省へ報告し、同様に検討会の施策検討に反映していくという流れになろうかと思っています。

ホームドアについては、資料の70ページですが、現状で、これは全国で、下のほうに小さい字ですが、665駅の整備、そのうち関東管内336駅というのが現状で、交通基本計画上、平成32年までに全国で800駅を目標としてございます。

それで私ども関東運輸局管内の10万人以上の駅について優先的に整備するというのも過去の取りまとめの中でも、今回の中間取りまとめの中でも目標としておりますので、それらが、資料67ページの整備状況の最初に、関東運輸局管内には10万人以上の駅が205駅あると書いておまして、そのうち63駅が既に整備済みでございます。したがって残っている10万人以上の駅は140駅余りなわけですが、これらを全て整備するという目標が望ましいところで、それを達成できれば、全国ベースの800駅に届くことになるのかなと、私どもではぜひその10万人以上の駅をできるだけ完璧に整備していくことに向けて取り組みを進めていきたいと思っております。

また、71ページを見ると、現状で首都圏各社が取り組もうとしている計画もちょっと整理しました。既設駅数が336、そのうち括弧内の63が10万人以上の駅で、その右側に計画値……。

○屋井部会長 ちょっとコンパクトにやってください。

○越智部長 はい。計画値155と書いていますので、こういった数字から見ても、これらの取り組みを進めていけば確実に目標に向けて達成できていくのかなと考えております。

それから踏切の対策ですが、これについても昨年、法律改正がされて、これも法律の施行に伴って協議会制度ができましたので、これを活用しながら関係者の調整を図っていきたい、関東運輸局もその中に入って役割を果たしていこうと思っているところでございます。

私のほうの説明は以上でございます。

○小幡部長 済みません、1点だけ補足で、説明漏れをして恐縮です。この行動計画の中に時々「※」印が出てきて、何だろうなということでしたが、5ページの冒頭に書いてございますが、先ほど申し上げたこの9カ月間の大きな時代の変化の、高齢化とか個人旅行とか人手不足、その部分、重要なテーマに絡むものに「※」印をつけて整理をさせていただきました。「※」印が多数出てきますので、ちょっとわかりづらかったと思いますが、補足でございます。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。では、ただいまご説明いただいた資料3ですが、いかがでしょうか。時間が余りないので、どこからでもと言ったらあれですが、結局どこからでもになってしまいますね。時間切れになって意見が出なかったところは、よしということかどうかはちょっと微妙なニュアンスで残るといようなことになりませんが、済みません、よろしくお願いします。

○安島委員 広域関東観光周遊ルート是件ですが、これについては運輸局が音頭をとって、関東広域観光推進協議会、ちょっと名前が違うかもしれませんが、活動が順調に、たくさんいろいろなメンバーが入って進んでいるということで、大変よい方向に来ているかなと思っております。

ことはいろいろなモデルコースをつくって、来年は東京圏大回廊ルート、これは同じでしょうか、いろいろことしのモデルコースとかをちょっと拝見すると、なかなかやはりいろいろな各県が入っているので、どうしても各県の資源を含めたルートをつくるということで、なかなか日本人も余り行かないようなルートになっていたり、ルートに実際に行ってみた方は、なかなか回り切れなかったというような、ちょっと無理なものがあるように見受けられます。ぜひ見直しとかも図っていただきたいと思っています。

それから、ルートだけをつくって、ここをプロモーションするというやり方だけでよいのかな、もう少し違う、いろいろな、外国人に行ってもらうものはあるのかなと思います。ゴールデンルートということがよく言われますが、そのほかに次のセカンド的な、金沢とか、昇龍道とか、いろいろなところが出てきているのですが、それに続くようなものということで、今のこの提案されているものに行くには、ちょっともう一段階必要なのかなという感じがしています。

例えば東京の川越とか、池袋のホテルに泊まっている人は川越とか、あるいは秩父に行くとか、それから新宿だったら高尾山とか、ワンデイトリップのようなものの、もう少し具体的な提案とか、あるいは、各県にはなかなか魅力的な温泉地もあるので、温泉を含ん

だ滞在プログラムを考えたプランとか、ちょっと今のルートに無理やりプロモーションして乗せようというものではない、違うこともぜひお考えいただけたらとちょっと思っております。

以上です。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。ここからは、何人かの委員の方にご発言いただいてから、関連する部署にお答えいただくようにしますので、どんどん発言いただきたいと思います。よろしくお願いします。

○五十嵐委員 さっきちょっと質問が途中になってしまったのですが、観光ルートのいろいろな開発は、提供するというスタンスもあると思うのですが、要するに観光客自体が探しやすい環境を整備するという必要だと思うのです。だから、そういう意味で先ほど無料Wi-Fiのエリアが、日本ではサービスが極めて悪いのと、そのあたりの不満をよく聞くのですが、これをもう少し幅広に取り組むことが必要ではないかと思います。特に2020年のオリンピックに向けて、要するに外国人でも簡潔に情報にアクセスできるというか、自分が好きな形で情報を入手するという仕掛けを、やはり早く整備することは必要ではないかと思います。そのあたりの取り組みを少し具体的に進めるように、行動計画に書き込むべきではないかと思います。

もう一つ、オリンピックに関連して言えば、私がちょっと気になっていることは、招致が決まった2年前からは、ちょっとモチベーションというか、国民的な関心がどんどん下がってきているような気がして、施設の問題ばかりがクローズアップされて、肝心の日本をPRするとか、観光客を受け入れるマインドの盛り上がりとか、そっちのほうがかちょっと何かお留守になってきて、むしろ逆に何か気持ちが沈んでしまっているような方向に行っているような気がして、これは非常に気になるのですが、このあたりの盛り上げのようなものを何か考える必要があるのではないかという気がしています。その2点です。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。観光のご意見が続いています。ほかもよろしいですか、いかがでしょうか。

○中村委員 気づいたことを幾つか申し上げます。5ページ以降ですが、まず羽田空港アクセスで、昨日は6時15分の国内線に乗ろうと思ったのですが、それにちょうどよいバスが1つもないということが判明して、前の日に行けとナビタイムは言ってくれるのですが、それは無理で、やはりバスのダイヤの中で、まだちょっと課題は幾つかあるということも含めて、国際線が割と注目されていますが、見直しは幾つか課題があるなと思ったこ

とが1つです。

それからタクシーについて、これは神奈川県だけかもしれませんが、いまだにたくさんお客さんの行列ができる場所は幾つかあって、タクシーの配車と住宅地のアクセスとバスの終わり方とを見きわめたときに、必ずしもタクシーは、まだまだ、ああいうのはバブルのころだけかなと思ったけれども、指摘を受けて見てみたら、結構課題のあるところもあるので、ちょっとそれを少し意識してほしいということです。

書いてあることで言うと、7ページで(2)地域公共交通の利用状況の可視化等はすごく大事で、今の時代ですから、どんどんデータを出してくればよいのですが、平均値だけで見ると間違えることがあって、実際に自分が間違ったことは、乗合タクシーで利用状況がすごくよいと思ったら、実は3人ぐらいヘビーユーザーがいて、1人入院するとガクンと下がるのです。地域には高齢者が8000人ぐらいいるのだけれども、そのうち会員登録がある程度いるのだけれども、本当に使っている人はすごく少ない。ところが、その何人かがすごく使っているので平均値が上がっている。これはやはり実態が見えていないと言わざるを得ないので、データのとり方は工夫してほしいというところまでご指導いただきたいということがあります。

それからもう1つだけ、貸切バスの事故の件は、本当にすごくご尽力されて、うまく回りつつあると思うのですが、幾つかのバス会社は、やはり契約する旅行側とで立場が弱くて、すごく圧力を受けて、力なくやっているというところに、どっちがよい、悪いとはいにくいのですが、全体としてツアーバスのサービスがどのように企画されるかという流れの中での課題は、ほっておくとまた出てきそうな気がします。

それで、一番末端のバス会社だけ見ていけばよいという話ではきっとないような気もするので、スキー旅行はどんどんしたほうがよいと思うし、安いツアーはあったほうがよいと思うのですが、その全体のメカニズムには常に目を向けていただきたいという、これはお願いです。以上です。

○屋井部会長 ありがとうございます。時間の関係なので、全部言っていたからにします。どうぞ。

○岩倉委員 5ページで、さっきから東京圏大回廊、これは前にお聞きしたときは、鉄道とかバスとか公共交通で動けるということがこの関東圏のすごく大きなメリットであるというお話で推進していきたいというお話だったのですが、東京圏大回廊と書かれてしまうと、そのイメージはほとんどなくて、車でも何でも動けるというような感じのタイトルな

ので、これでちょっとイメージが違うかなと。さっきのこの英語のものも、スポットの紹介が中心で、パブリックトランスポーションで動けるみたいなものは、ちょっと右横に書いているだけという感じもあるので、打ち出し方をどうするのかというところはちょっと気になりました。

あと、やはりバリアフリーの問題なのですが、先ほど越智さんをご説明いただいて、国交省で議論しているものは、やはり国交省は一生懸命、バリアフリーを進めていきます、ホームドアを進めていきます、鉄道会社はしっかり見回れよという感じで、あと、利用者には心のバリアフリーで助けろよということですが、やはり身障者自身がどう気をつけなければいけないかについて踏み出す必要があるのだろうなと。さっきと同じことだけれども、鉄道部会に高柳友子先生がいらして、介助犬協会のお医者さんで、越智さんはよくご存じだと思いますが、彼女が言っていることは、そういう教育とか、あと鉄道会社にぜひ協力してほしいことは、そういう身障者の人たちが鉄道の乗りおりについて訓練をするような場所を考えてほしいと言っていて、それは、例えば、ほら、鉄道会社のいろいろな博物館とかがあるではないですか。ああいうところで普通の一般の子供たちも勉強できるし、親も勉強できるし、何かそういうことをちょっと、今は抜けてしまっているので、周りの人間が、あなたたちが安全なように何とかしますということしかないということが、ちょっと視点としては1個抜けているかなという感じがするので、それはちょっとご検討いただければ非常にありがたいということです。

あと1点だけ、オリンピックで、私は全然よくわかっていないのですが、築地の移転の問題と、環二の整備の問題と、BRTの問題と、オリンピックに来たときの観光客の問題、さっきからショットガンの話とか、すごくたくさんされていて、浅草の問題とか銀座の問題とかに対処されようとしているけれども、あれができないときに何が起きるのかということ、東京都にだけ任せておくと、後でワアッみたいなことが起きないのかがちょっと心配で、まあ、コメントみたいなものですが、以上です。

○屋井部会長 ありがとうございます。

では、続けてお願いします。

○兵藤委員 タクシーの初乗り短縮運賃の話で、ちょっとこれは短い話ですが、この間タクシーの運転手に教えてもらったのは、加算運賃の秒数が、105秒が90秒になったので、要は信号待ちで料金が非常に上がってしまうことがあって、それだったら首都高を通ったほうが安くなりますよと言われたことがあって、えっと思ったのですが、確かにそういっ

た区間はあるのですね。そういった事後検証で、そういう区間があるのかどうかは、わかれば、そういう情報提供は、わずかですが、一般道のタクシーの台キロは減るわけですから、渋滞の解消効果はなくはないのだろうなという気がしました。

それはよいのですが、あとは、物流の中でよく言われていることは、これは部署が違うのですかね、コンテナのラウンドユースというのは出てこないのですが、あれは自治体任せでよろしいのでしょうかという気がしましたので、以上です。

○屋井部会長 どうもありがとうございました。

それでは、私からも何点か申し上げたいと思いますが、まず1点目は、何点かといって2点か3点です。7ページの、先ほど言われた地域公共交通の利用状況の可視化等を新規にわざわざ入れたということは、説明されていたのでわかりましたが、でも、その趣旨が、もともと高齢ドライバー、一般ドライバーの事故、非常に悲しい事故がいろいろ起こっていますから、そのような背景があって、公共交通を利用しやすい環境をつくろうということと推察いたしました。関係がないとは言えないし、取り組みを一層頑張らなければいけないことはそうなのですが、でも、ちょっと遠過ぎますよね。そんなに効果があるかと言っても、ないですね。

だけど、もし本当に高齢ドライバーの問題に運輸局さんとして取り組みたいのだったら、少なくとも車検とか整備とか、陸運局とのかかわりで車に乗っていくときだってあるのだし、保有者、所有者はそのタイミングで「あなた、大丈夫ですか」とか、「この試験を受けなさい」とはその場では言えないけれども、少なくとも最低限、運輸局さんの立場でも、ドライバーに対して何らかの注意喚起を行うとか、「あなたは大丈夫なんですかね」ということを伝えるような機会はあるわけだから、何かそれらしい、運輸局さんらしい取り組みをして、高齢ドライバーによる事故の問題をできるだけ下げていくのだということをやっていますよということをもっとアピールすればよいと思うんです。

公共交通の利用促進はもちろん重要ですが、しかし、ここに書いてある内容は、促進と言うよりは可視化という程度だから、それに対してそれだけ効果は発揮しないという気がしますので、ちょっとそこはお考えいただきたいという気がします。

それから、鉄道関係で新しく入ってきたところで、踏切、ホームドアは、もう岩倉先生からもご指摘あったし、全体的に進めている中で、関東運輸局としても一体となって進めているよという姿を改めて見せることの必要性は一応理解はしますからよいのですが、踏切なども、いろいろ従前から何度も何度も議論になってきたのだけれども、例えば駅の直

近の踏切で、鉄道利用客が大半を利用しているケースなどもあるんですよね。見てもらったらいろいろな駅がありますよ。

だから、これは自動車の利用者とか、それから商店街の利用者が使っているという踏切もあるし、だけど、駅が近くにあるから、やはりこれは乗客ですよ。おりた後の乗客、乗る前の乗客。そういうケースなどは、やはり一定程度の割合であるのだったら、運輸局さんとしては、鉄道会社と道路管理者に対して、こういうところについては歩道ぐらいつくれよとか、もう少しその部分だけでもちゃんとやってくれよとかいうぐらいのことは、プライオリティーを持って、やはり重点的に進めていく対象ではないかなと。一般論としての踏切道に対しての改善するよということはわかるけれども、そんなことはずっと前からやっているし、これからもやらなければいけないし、改めてここで書くようなテーマとは思えないのですが、そのめり張りがつけられるかどうか、そういう検討をするかどうかというところはあるのではないかなという気がします。

それからもう1点、これは抜けていて、ぜひ入れていただいたほうが本当はありがたいと思うことは、最近の法律だと議員立法で、自転車活用推進法と無電柱化の推奨というものができていますね。そして自転車関係などは結構全省庁的に取り組むよということもあるのだけれども、その中で、恐らく従前に増して、これは環境面とかレクリエーション、観光面とか、いろいろあるのだけれども、例の自転車をそのまま鉄道に持ち込めるかどうか。これはもちろん都心部分は無理ですが、関東圏域と言ったって、結構ローカル鉄道があるので、ローカル鉄道で困っている鉄道だってあるわけだし、廃線になってしまふところだってあるのだから、そういうところなどは特に観光と、それから地元の利用で、私などが知っているのは、外国へ行くと、田舎は、子供たちが小学校へ行くのに自転車に乗ってきて、そのまま列車の中へ入れて、目的地の駅でそのままおりて、ホームから自転車に乗っていきますよ。そのぐらいの感じでおおらかに使えるようなサービス、そういう状況の鉄道もなきにしもあらずで、日本の中には、関東にだってそういうところはあるわけです。

だから、その場所場所に依じて、今の約款のようなものだって、一定程度見直してもらって、こういうところだったらこうしたらいいですよということ提案できる程度は検討してもよいと思うのですが、そういう全部折りたたまなければいけないねという今の、それで何かかけて、輸送しなければいけないということではない利用も、やってよい場所だってあるはずだから、全部一概にだめだという今のようやり方ではない、そのための

検討は、鉄道関係の中に入れてもらえたらいいなと思います。

まだ幾つかありますが、ちょっと時間の関係がありますので、以上で終わりたいと思います。

では、今いろいろ意見がありました、時間は余りないので、短い時間でお答えいただければと思います。よろしくお願いします。

○日置部長 では、済みません、観光関係で幾つかご意見をいただいたので、答えになるかどうかわかりませんが、私からお話しさせていただきます。

ちょっと順番は前後しますが、五十嵐委員からご意見をいただいたWi-Fiの環境等についてですが、ちょっと資料5の12ページをごらんになるとわかるのですが、財政支援・補助制度ということで、①は観光拠点でございます。下の②は交通のほうの拠点ですが、いずれもWi-Fi整備等という形で、いずれも補助率原則3分の1という書きぶりで、そういった形でのほかのデジタル化とか、あと多言語化、トイレの洋式化等と同じように、そういったWi-Fi環境についても対象とするような形で進めております。

それから、東京圏大回廊について安島先生と岩倉先生からお話をいただきました。同じ資料の4ページが関東の広域観光周遊ルート形成促進事業ということで、昇龍道の例もありましたが、関東の東京圏大回廊はちょっと1年おくれですので、取り組みも1年おくれであるということで大目に見ていただきたいのですが、昨年6月に大臣から認定を受けたルートですが、現在、実は具体の外国人が6泊7日程度で宿泊できるようなコースを、今、策定で、観光庁でもんでいただいているところで、それが認められれば、対象市場を絞って、海外へJNTOを通じて発信していただけるということで、それをつくるに当たっては、1都10県と、あと旅行業の方々、有識者等から意見をいただいた形で、よりよいものができるということで今進めております。

あと、協議会も独自で、この3ルートとは別に、例えば鉄板のルートのようなものをつくろうということで、独自事業として、今検討を進めておるところで、東京圏ということで、ちょっとイメージがあれですが、ここで言う東京というのは、実は関東という意味で、知名度抜群の東京の名前で関東を売り出していこうということが真の狙いでして、実際は東京と称して、北関東を初め、その外側、福島とか長野、新潟までを含めたコースに対して、公共交通機関等を使いながら周遊していただくということが、要するに東京の一極集中をそれによって緩和するという狙いも含めて、今進めておるところでございます。

それから、2020年のオリンピック・パラリンピック、機運ということですが、観光の業界に関して言えば、期待感が大きくて、これからさまざまな取り組みを4000万人に向けて進めておるといところが実情でございます。

観光関係は以上でお話を終了させていただきます。

○小幡部長 ちょっとお時間も限られていますので、全部についてはあれですが、本当に簡潔に幾つかのコメントに対してこの段階でということですが、中村先生からオンデマンド交通、ヘビーユーザーでちょっとバイアスがかかるという部分をご指摘いただいておりますので、来年度は何かそういった、よい事例もありますが、失敗しやすい事例とか、何かわかりやすい形で気をつけるポイントをまとめていく、こんなことはできるのかなと、今感想めいて思っておりますので、ご指導のほどを。

それから岩倉先生から、身障者みずからの方が訓練できるようなことというご指摘がありました。私も県単位でバリアフリーネットワーク会議に関係者が集まって連絡会議のようなことをやっていますので、そういう中でそのようなことはできないかというように、何を議題にしていくとか、そんなことで呼びかけるということは、本省のほうで検討することもあるでしょうけれども、現場の運輸局でやることもあるのかなと思っておりますので、取り込んでいければと思います。

それから、コンテナのラウンドユースについてご指摘がありました。私も埼玉県コンテナラウンドユースの会議に出てみたりもしておるのですが、なかなか個々のビジネスの世界になっている部分もあって、ちょっと運輸局でというところも難しいかなという感想もあるのですが、ちょっと何ができるかを検討していきたいと思っております。

それから、屋井先生から高齢者のあれで見える化、大した話ではないので余りということでしたが、もう少し利用促進をしなければいけないということですので、確かに2.の中でバリアフリーと超高齢化社会の、がんばるプロジェクトの間にぽこっと両括弧で入るほどの話かなという気もします。ちょっと小さいポツにするとか、タイトルを工夫するとか、地道なこともやっていく必要はあるのかなとは思っておりますが、そんなふうに関全体のレイアウトの中で工夫させていただければと思っております。

それから自転車については、先ほど荷物を田舎のほうで電車で積んだらどうかという話もしましたので、新しい鉄道の使い方ということで、荷物を積んでもいいし、自転車を積んでもよい部分はこれからもう少し広がってもよいということはまさにそのとおりだと思いますので、ちょっとまた鉄道会社とコミュニケーションをとって行く中で、そんなこと

も少しやれたらなと考えております。

○越智部長 鉄道関係で、屋井先生から鉄道利用者が多いところの踏切について負担の問題、いろいろ調整のしようがあるのではないかというお話は、今後、協議会を活用してこういう調整をしていきますので、そういった中でちょっと考えていきたいと思えます。

それからサイクルトレインの話は、関東圏でも地方ローカルではやっていて、大分あります。ただ、やはり込み合ったところではなかなか難しいということですが、まだまだ普及できる場所もあるかもしれませんので、この辺はいろいろまた取り組みを進めていきたいと思えます。

○小椋部長 兵藤先生からいただいた加算運賃、410円の話については、我々も大どころでは承知しておるのですが、ちょっと事後のデータまでは持ち合わせていないような状況がありまして、引き続きちょっとウオッチをしていきたいと思えます。

それから、中村先生からいただいたバス・タクシー関係のご指摘は大変重要だと思えます。どういったことが我々にできるのかも含めて、今後また勉強していきたいと思えます。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。まだまだいろいろとご意見とかご指摘等あるかと思えますが、時間の関係もありますので、というか、もう六、七分は過ぎましたね。それでは、一旦これでこの議題(3)は終わらせていただきたいと思います。きょういろいろいただいたご質問に対して、とりあえずお答えというかりプライをいただきましたが、必ずしもそれで全てが語り尽くされているわけでもないの、我々としてもそういうリプライを今お聞きしましたが、ぜひ我々の思いというのか、いろいろなアイデアなり考えなりをそちらとしても受けとめていただいて、それで2017年、あるいは場合によっては2018年、今後の施策の中に生かせるものは生かしていく。

特に冒頭に申し上げたように、やはり行政として進めるときに、一定程度の長いビジョンでの方向性を持っていて、その中で毎年なり、ローリングをしていくわけですが、そういう場合でも、やはり目標があって、その中でやっていくということですから、「今現状がこうですから、これでよいのです」ではなく、やはりそういうものに1つ1つの目標を持って、どのくらいのサービスを提供することがこの地域、将来にとってよいのだろうか、ベターなのかということ常々セットしていただくと。そして、そのセットする機会がこういう取り組みであれば、それはマッチングできますので、そういうつもりで、ぜひきょうのご意見などもお聞きいただければありがたいかなと思えます。

では、これで(3)の議題は終わらせていただきます。どうもありがとうございました。それでは、そちらにマイクをもうお返ししてしまいますので、あとはよろしくお願ひします。

○小幡部長 長時間のご審議ありがとうございました。今後の進め方でございます。資料6ということで1枚だけお配りしておりますが、要はきょういただいて議論で反映できるところはちょっと引き取って反映させていただいて、今後はまたお集まりいただく機会はちょっと難しゅうございますので、必要に応じてメール等で、ここはちょっと入れましたというような形で少し情報提供させていただいて、ただ、先生方も大変お忙しいと思いますので、逐一ご反応は難しいかもしれませんが、最後は一任いただいて、アドバイスを最大限踏まえてということで、4月頭ぐらいには、2017年度の始まりに際しては、ことしはこんなふうにやっていきますということで公表にこぎ着けていきたいと思っております。そしてまた来年の今ごろ、今回改定したものを、またどうだったかということをご報告して、またアドバイスを賜われればありがたいと思います。

○鎌田次長 本日ご審議いただきました議事内容については、今スケジュールについては部長からご説明がりましたが、後日委員の皆様には議事録概要の確認をしていただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、閉会に当たって関東運輸局次長の河村よりお礼を申し上げたいと思ひます。河村次長、よろしくお願ひします。

【4. 閉会】

○河村局次長 それでは、時間も過ぎておりますので、委員の皆様方には大変長時間にわたりましてご議論いただきましてありがとうございました。我々も限られた時間で、どうやって効率的にやっていけるかということで資料をいろいろ工夫したつもりだったのでありますが、屋井会長からありましたように、2000年までの中期目標があつて、中期戦略があつて、その中で2016年を振り返って、2017年をどのようにするかということ、なかなか要領よくご議論いただけたかどうか、心もとないところもありますが、足らざるところはまた改善してまいりたいと思っております。

いずれにせよ、ご意見については、取り込めるところは取り込み、また、それ以外にさまざまなお意見をいただきましたので、我々の行政の中で生かしていければと思っております。

ます。引き続きご指導、ご鞭撻をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

本日はまことにありがとうございました。

○鎌田次長 ありがとうございました。

本日の部会におきましては多くの資料をお配りしております。委員の皆様方には、資料は後ほど事務局より郵送させていただきますので、そのまま席に残していただいても結構でございます。

以上をもちまして関東地方交通審議会平成28年度の第2回政策推進部会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。