

観光事業検討の進捗状況について

1 今後の観光施策に関する検討について

(仮称) 産業観光マスタープランの観光分野における検討

(1) 観光施策の方向性

東京スカイツリー開業を契機に、観光需要による消費拡大、地域経済の活性化を図ってきたところから、改めて区民の視点を中心に据えた観光施策を展開する。

	【現状】	【これから】
観光の基軸	➢ 東京スカイツリー	➢ 「本物」を活かしたローカルコンテンツ
観光協会	➢ 主に地域商社的な役割	➢ 観光まちづくりのための組織
観光案内所	➢ 区内製品の展示・販売中心	➢ コト中心の観光コンテンツを興す地域拠点
循環バス	➢ 観光と区民利便性の両立	➢ 区民利便性を中心に、観光でも活用

「本物」 作られたものではない、地域に根付いている当たり前の日常

(2) 産業と観光の融合 2.0

観光施策と産業振興をより密接に連携させ、ビジネスの動きを活性化することで、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society5.0）を実現する。

産業と観光の融合 : 観光消費拡大をめざした B to C 支援が中心

アップデート

産業と観光の融合 2.0 : ビジネスを通じた「関係人口」の拡大をめざす

企業間交流の拡大・活性化をめざす MICE の実施

< 将来的に目指す姿 > : 多文化共生の「国際文化観光都市」

(3) 観光協会と区の役割分担

□ 観光協会の役割

- ビジネスの観点から、関係者が win-win の関係となれるように支援する。
- 地域や事業者をつなぎ、地域全体での観光の機運を醸成する。
- 観光の視点から、地域の日常のブランディングを行う。
- 区と連携し、プロモーションを促進する。

□ 区の役割

- 公共性の観点から、地域の活性化につながる施策を展開する。
- 関係者と調整し、ルールの整理を行うことで公共空間の利活用を促進する。
- 「コト」を興そうとしている人のスタートアップ支援
- 観光協会と連携し、プロモーションを促進する。

観光案内所及びすみだ まち処に関する分科会

(1) 分科会における意見

- 場所・動線が重要であり、特に路面に面していることが望ましい。
誘客する場所ではなく、人が多く通る場所にある施設
- スマートフォン等の情報機器の普及に伴い、観光情報の取得方法が変化している。
変化に応じた、ソフト面におけるサービスの充実
- 地域の「宝物」をどう感じていただくかが重要である。
今までは「モノ」のPRの場、これからは「コト」を興していく場
- ただの道案内ではなく、まちのコンシェルジュでなければならない。
観光客のニーズに応じた、地域のことを知り尽くしているからできる情報提供
- インバウンド回復を見据えた準備をしておく必要がある。
外国人観光客が期待するホスピタリティ

(2) 案内機能のソフト面からの充実に向けた考え方

web等による案内機能を充実させ、観光情報取得方法の変化へ対応することが必要
観光客個人の情報収集環境の充実、情報を提供する宿泊事業者等へのサポート

(3) 観光案内所のあり方(案)

これまでの考え方 (平成30年第1回定例会議会報告)

墨田区を訪れる観光客の区内回遊の起点、まち歩き観光の拠点となる施設

ものづくりの技術や伝統工芸の技を展示(即売)・PRする施設

周辺区の観光案内所と連携した広域的な観光案内の実現

対面での案内のメリットを活かした外国人観光客等の動向調査

日本政府観光局(JNTO)認定の外国人観光案内所としての訪日外国人対応

検討中の今後のあり方(案)

地域の日常(=すみだならではの魅力)を発信する地域拠点

ニーズに適した提案を行う、ホスピタリティの高い案内機能を有する施設

観光客と地域住民の接点となる場

(4) 観光案内所のこれまで

- 平成18年 7月 吾妻橋観光案内所 開設
- 平成22年 5月 両国観光案内所 開設
- 平成24年 5月 すみだ まち処 開設
- 平成26年10月 業平橋観光案内所 開設
- 平成28年11月 両国観光案内所 江戸 NOREN へ移設
- 平成29年 6月 吾妻橋観光案内所 区役所庁舎2階へ移転
- 令和 元年 6月 業平橋観光案内所 廃止

(5) 吾妻橋観光案内所の廃止

- 現在地（庁舎2階）への移転整備の考え方
 - 浅草からの誘客の拠点
 - 将来的な北十間川観光回遊路整備後の玄関口
 - 吾妻橋船着場、うるおい広場におけるマルシェ、リバーサイドカフェと一体となった水辺の賑わい創出の取組の一環
- 状況の変化
 - リバーウォークの整備による観光客の動線の変化
 - 庁舎リニューアル工事に伴ううるおい広場におけるマルシェの見直し
 - 両国リバーセンター整備に合わせた両国船着場の整備完了・再開
 - 新型コロナウイルス感染症による観光需要の減少に伴う利用客数の低迷

以上を踏まえ、本年12月末をもって吾妻橋観光案内所を廃止する。
- 今後の庁舎2階部分の活用

現在関係部署で協議中であるが、コロナ禍であることから活用を希望する事業者が見つからない可能性が高い。当面、新型コロナ対策のために活用しながら、長期的な視点で活用策の検討を進めていく。

(6) その他の観光案内所に関する検討状況

- すみだ まち処

現在、賃料交渉を行っているところであり、維持コストの削減に努める。一方で、令和4年5月の協定期間満了後については、今後の観光案内所のあり方を踏まえて、引き続き検討を行う。
- 両国観光案内所

すみだならではの「相撲」という地域の日常を有するエリアであり、東京オリンピックにおける競技会場であることを踏まえつつ、地域の宿泊事業者との連携など、より良い運営方法を引き続き検討する。

区内循環バスに関する分科会

(1) 分科会における意見

- 区民の利用が8割（H26 区内循環バス利用実態調査）である現状を踏まえ、事業計画を検証する必要がある。
- 区内循環バス単体ではなく、交通体系全体の中で考えていくべき。
- 基礎自治体が運行するバスは、本来、公共交通の補完的役割である。鉄道＝幹、路線バス＝枝とした場合、葉としてどこを走るべきか。
- 既存交通網との競合は認可されない可能性があり、ルートはもちろん運賃も競合要因となりうる。見直しにより、他の路線バスの撤退を招くこともある。

(2) 【10の方向性】の概要

- まずは現行フレームの予算で改善点等を検討すべき。
- 十分な調査の上、シルバーバスの導入、南北路線、双方向路線等を検討すべき。
- 多言語機器の貸し出しなど、観光振興のためのサービス、取組を検討すべき。

(3) 今後の区内循環バスのコンセプト（案）

現状と今後の方向性を踏まえ、以下のとおりコンセプトを改める。



(4) 現事業計画（平成23年3月）の検証

□ 現事業計画におけるルート設定条件の検証

1周あたりの所要時間

1周 30分から45分程度の短距離片方向循環ルートとする。

- ◆ 現状では45分～60分と所要時間が長くなっており、慢性的な遅延の発生、往復利用がしにくいなど、利便性が低下している。
- ◆ 車両運行の効率性の観点から片方向循環としているが、利用者からは双方向運行を望む声が寄せられている。

運行エリア区分

押上・とうきょうスカイツリー駅周辺地区を中心に南北でエリアを区分する。

- ◆ 当該エリアは鉄道4線が集中する交通結節点であり、都市計画マスタープランにおいて、広域総合拠点と定めている。

アクセスエリア・施設

観光客の回遊性・区民の利便性に資する主要駅、観光エリア、駅圏域外の人口集積地区、病院等医療施設、区役所、大規模な商業施設等を結ぶ。

- ◆ 区民利便性を重視した場合に、定期運行で結ぶべき（＝恒常的に区民が多数訪れる）施設・エリアを改めて検討する必要があるのではないか。

既存運行事業者の運行経路、運行状況への影響

出来る限り、既存の路線バスと重複しないルートを設定する。

- ◆ 現ルートは鉄道駅や既存バス路線の圏域外を網羅するように検討されている。

□ 現行の運行形態を維持した場合の事業収支想定（試算）

現事業計画策定時と同様の試算方法で事業収支を試算すると、現在の運行形態を維持した場合には収支不足額は2億円を超える見込み。

	利用人数 (人/日)	収入 (万円/年)	運行経費 (万円/年)	収支不足額 (万円/年)
現計画策定時の試算	4,500	17,100	27,300	10,200
次期協定期間の試算	2,461	9,558	31,154	21,596

< 計算方法 > 運行経費：運送原価 × 走行距離

収入：利用人数 × 100 円 × 365 日 + 運賃外収入

利用人数：令和元年度利用人数（3,077 人/日）の 80%

利用人数は障害者運賃対象者を除く。

(5) 事業見直しの視点

□ 公共交通の補完的役割としてのバスのあり方

交通不便地域の定義

鉄道駅から 500m 圏域外かつ路線バス停留所から 250m 圏域外

□ ルート及び停留所の設定

定期運行で結ぶべき施設やエリア

区施設（区役所、出張所、高齢者福祉施設、児童福祉施設等）、商店街、商業施設交通結節点となる駅（錦糸町駅、両国駅、押上駅）、人口密集エリア 等

□ 利便性とコストのバランス

区民利便性の視点に立った場合の財政負担の許容範囲

区民 1 人当たりの年間利用回数や財政状況等を踏まえ、総合的に検討

(6) 事業見直し案

□ 検討の類型別メリット・デメリットと想定コスト

現在の運行内容の一部を見直し、利便性や事業継続コストの改善を図る。			
(1) 運行間隔の適正化（減便）により運行車両数を減らし、運行経費の削減を図る。			
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行車両数の減少による運行経費削減 ▶ 運行間隔の適正化による遅延の緩和 	事業継続コスト	収支不足額 約2億円 運行車両数を1台減らした場合 (減便による利用者減を考慮済み)
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行本数の減少による利便性の低下 	変更コスト	利用実態調査 650万円
(2) ルートの一部ショートカットにより周回時間を短縮する。			
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 周回時間の短縮による利便性の向上 ▶ 走行距離の減少による運行経費削減 	事業継続コスト	短縮する区間の距離と当該区間の利用者数による。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 一部停留所の廃止による利便性の低下 ▶ 利用者の減少による収入減少 ▶ 停留所の廃止、ルートの変更に伴う経費発生 	変更コスト	停留所の撤去 1か所60万円～ 車内設備等の変更費用 50万円～ 利用実態調査 650万円
ルートの大幅な見直しを行う。			
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 利用実態を踏まえた見直しによる利用率の向上 	事業継続コスト	ルートや運行本数、利用見込みによる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 現在の利用者の利便性を損なうおそれ ▶ 停留所新設、ルートの変更に伴う経費発生 ▶ 他バス路線が撤退する可能性 	変更コスト	停留所の新設 1か所110万円～ 撤去 1か所60万円～ 車内設備等の変更費用 100万円～ 利用実態調査 650万円 事業計画策定経費 1,000万円
廃止			
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 経常的なコストの削減 	事業継続コスト	-
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 区民の生活利便性の低下 	変更コスト	-

□ 運行本数削減（減便）、運賃増額を行った場合の影響（参考）

現事業計画策定時における、運行間隔、運賃を変更した場合の推定減少率

運賃	150円	200円	300円	500円
許容率	24.0%	32.8%	80.2%	91.5%
運行間隔	20分	30分	60分	120分
許容率	49.6%	73.3%	95.3%	99.4%

令和元年度に北西部ルートに約20分間隔に変更した際の減少率は8.6%だった。

□ ロードマップ案

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
現状ベース	利用実態調査 ■	■ プロポーザル 事業計画確定	協定締結 新協定による運行	新協定による運行	
ルート見直し	利用実態調査 ■	次期協定における事業計画検討 ■	協定延長（2年）	■ プロポーザル 事業計画確定	新協定による運行 協定締結
廃止		運行終了に係る周知・調整 ■ 関東運輸局への届出	× 運行終了		

（7）年度末に向けた検討

□ 確定させる項目

- 区内循環バスのコンセプト再定義
- 予算設定の考え方
- ルート見直しの是非（既存利用者への影響評価）

□ その他

- 利用実態調査の実施 今年度中の実施を予定
現在バスに設置しているセンサーでは分からない項目を調査する。
利用者の属性、利用区間、利用目的 等
- 社会実験の実施検討
今後の交通環境の変化を見据え、民間事業者との連携による社会実験を検討する。

2 小梅橋船着場における舟運社会実験の実施について

(1) 北十間川・隅田公園観光回遊路の賑わい創出に向けた民間事業者との連携

「北十間川周辺公共空間の活用方針」に基づき、北十間川・隅田公園観光回遊路において「水と緑のサードプレイス ～人が集い つながり 文化を育む場」を実現するため、区と東武鉄道株式会社で連携し、小梅橋船着場を含めたエリア全体の一体的な賑わいの創出と、効果的かつ効率的な管理・運営手法の検討を進めていく。

また、墨田区観光協会と連携し、当該エリアの賑わいを面的に波及させていく。

(2) 社会実験の概要

□ 目的

- 河川敷地占用許可準則を活用した新たな管理・運営方法の試行、確立
- 舟運事業者の需要調査（小梅橋船着場を発着する舟運航路の可能性）
- 利用者の需要調査

□ 事業スキーム

新型コロナウイルス感染症による事業者への影響に鑑み、取組内容を変更する。

変更前の取組内容（令和元年度2月議会報告）

- 条例を適用せず、公募により選定した民間団体に管理を委託する。
- 船着場使用料を徴収しない。
- ランニングコストは、船着場の活用に伴う事業収入から捻出する。

変更後の取組内容

- 条例を適用せず、区が管理を行う。
- 就航する舟運事業者に乗船客数等の報告を求め、需要を調査する。
- 船着場使用料を徴収しない。

□ 社会実験後の展望

就航する舟運事業者による共同事業体の構築を促し、民間事業者が主体となった管理・運営を目指していく。

□ 今後のスケジュール

令和2年12月7日	船着場使用舟運事業者募集開始
令和3年1月上旬	審査結果通知
1月下旬	船着場竣工（予定）
2月上旬	区・舟運事業者間の船着場使用契約締結
3月1日	社会実験開始【検証・意見交換・共同事業体構築検討】
令和4年3月末日	社会実験終了
4月以降	社会実験の結果を踏まえたスキームによる運営