

平成31年 年頭の辞

関東運輸局長

掛江 浩一郎

新年おめでとうございます。

昨年を振り返りますと、6月の大阪府北部地震、7月の西日本豪雨、9月の台風21号、北海道胆振東部地震、台風24号など大きな自然災害に見舞われ、交通機関も大きな被害を受けました。関東では大きな被害はありませんでしたが、大型台風や首都直下地震への備えを進めなければならないと思います。

さて、今年は、平成から次の時代へ代わり、大阪でのG20、横浜でのアフリカ開発会議、ラグビーワールドカップ、そして消費税の税率引き上げとこれに伴う自動車税制の改正など、大きな行事の予定が目白押しです。また、先の臨時国会で成立した改正入国管理法により、造船、自動車整備、宿泊等の分野で外国人を受け入れることとなり、また、改正貨物自動車運送事業法によりトラック運送業に係るルールが変わります。さらに、関東運輸局に関しては、長年の懸案であった神奈川運輸支局庁舎の建て替えが完成し、本年7月には新庁舎での業務を開始する予定です。新庁舎はバリアフリー化され、皆様に安心・便利にご利用いただけるものと期待しています。

関東運輸局としては、このような本年の動きを踏まえつつ、2020年を目標年度とする「関東交通観光戦略2016」に基づき、交通の安全・安心と災害対応、オリンピック等国際イベントに向けた準備、地域の足の確保と都市の交通利便の向上、関東広域観光の推進、運輸事業の生産性向上と労働力確保に取り組んでまいります。

以下、主要施策について申し上げます。

第一に、交通の安全・安心の確保と災害対応です。

安全・安心の確保は交通政策の基本であり、また運輸事業の最優先課題です。関東運輸局としては、まず事業者の皆様自ら安全を高めていただくべく、運輸安全マネジメント制度の徹底を図ってまいります。具体的には、鉄道、自動車、海運の評価対象事業者に対する評価の実施やセミナーの開催などを通じ、事業者自らが経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築し、事業者内部における安全文化の構築と定着を図られるよう取り組んでまいります。特に評価対象が拡大された貸切バス事業については、2021年度までに全ての事業者への評価を完了するよう進めてまいります。

運輸安全マネジメントとともに、安全ルールの事前チェックとしての許認可、事後チェックとしての保安監査並びに違反事業者への行政処分、また各種安全装置の普及や安全ノウハウの共有化も大切です。

鉄道及び軌道については、施設、車両の保守管理や運転取扱いに関する監査・指導に加え、管内の全鉄軌道事業者等を参集した「保安連絡会議」の開催、管内事業者への「保安情報」の展開等を通じ、安全意識の高揚と情報の共有化を図ってまいります。また、踏切事故を防止するため、鉄軌道及び道路の立体交差化や踏切道の除却、構造改良、保安設備の整備等を推進してまいります。さらに、視覚障害者等のプラットホームからの転落事故を防止するため、ホームドアや内方線付き点状ブロック等の整備を促進してまいります。

自動車運送事業に関しては、事故件数、死亡事故件数はともに減少傾向にあるものの、「事業用自動車総合安全プラン2020」を踏まえた「関東地域事業用自動車交通事故削減目標」の達成は容易ではありません。今年も、管内で発生した事故の調査・分析を行い、実態に即した安全施策を策定し、バス、タクシー、トラック等の各業界と協力して取組を進めます。特に昨年は、運転者が意識を失うといった健康起因と思われる事故が目立ちました。関東運輸局としては、各講習会を通じ運転者の健康管理の徹底を図るほか、引き続き各種事故防止機器の導入を補助してまいります。

このように安全対策を進めることと併せて、重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対しては集中的な監査を行い、違反者は厳格に処分します。また、街頭監査についても、効果的な実施場所、時間帯を選定し実施してまいります。

自動車の安全性や環境保全を担保する自動車検査については、自動車技術総合機構と協力して、適正な実施に努めます。また、警察等と協力し街頭検査を行い、不正改造車等の排除を図ります。特に、無車検車については、昨年導入されたナンバー自動読取装置を活用してまいります。

なお、自動車検査を含め、自動車の保有関係手続をオンラインで一括して行うワンストップサービス（OSS）については、自動車ユーザーのみならず、整備事業者の皆様にも、申請に当たっての事務負担の軽減が図られるものであることから、その利用を周知し、活用促進を図ってまいります。

自動車ユーザーの皆様には、自動車検査時だけでなく、日常的に自動車の点検整備を行っていただくことも重要です。引き続き、「自動車点検整備推進運動」や「不正改造車を排除する運動」を積極的に実施してまいります。

自動車の点検整備を担う自動車整備事業については、汎用スキャンツールの購入補助や整備士に対する新技術の教育を通じて、自動車の電子化、高度化に対応した整備技術の向上を図ってまいります。また、効果的な監査を実施し、悪質な違反行為の防止を図ってまいります。

海上交通については、船舶検査、運航管理及び船員労務に関する監査を通じ、ハード及びソフトの両面にわたって安全確保を図ります。小型遊覧船やプレジャーボート等の小型船舶については海難事故が多発していることから、安全運航のための小型船舶操縦者の遵守事項の励行についての啓発や関係法令の遵守等、指導に取り組んでまいります。

また、管内の港には年間2万3千隻を超える外国船が入港しておりますが、船舶や船員に関する国際条約の基準に適合していない外国船を排除するため、ポートステートコントロール（PSC）を効果的に実施します。さらに、外国船による油濁被害への備えとして、船主責任保険の保証契約情報の通報を確認します。

観光については、旅行業法及び国際観光ホテル整備法に基づき、第一種旅行業者や国の登録を受けたホテル・旅館に対し、法令遵守の観点から立入検査を実施してまいります。

災害対応については、首都直下地震や南海トラフ地震をはじめ、大型台風、火山の噴火、大雪などの自然災害が発生した場合は、交通に大きな影響が出るのが懸念されます。関東運輸局としては、以下のとおり対策を進めてまいります。

公共交通の利用者の安全の確保に関しては、今年の台風24号の接近時に関東地域で初めて鉄道の計画運休が行われたことを踏まえ、外国人旅行者を含む利用者への情報提供のあり方について、鉄道事業者と共に検証・改善を図ってまいります。

また、駅や列車内の利用者の避難誘導體制、復旧の迅速性と安全性の両立、空港アクセス鉄道に関する空港当局との連携強化などについても関係者と協力して対応を進めてまいります。

次に、支援物資輸送に関しては、各都県に設置されている「支援物資物流システム連絡会」を通じ、地方自治体とトラック事業者、倉庫事業者との間の支援物資輸送の協力体制について検証し、海上輸送の選択肢を含め必要に応じてブラッシュアップを図ってまいります。

津波対策に関しては、近くに避難場所がない場合や高齢者など移動制約者の安全確保のために、浮遊型のシェルターである津波救命艇の普及を図ってまいります。また、旅客船等に対しては津波対応ガイドブックを活用した講習を実施するとともに、外国船に対しては簡易型の津波対応シートを配布して啓発を図ります。

さらに、被災地における風評被害対策等に関しても、地域の関係者と連携しながら復旧復興をアピールするイベントの開催など、迅速に対応してまいります。

第二に、オリンピック等国際イベントに向けた準備です。

オリンピック・パラリンピックの開催がいよいよ来年に迫るとともに、今年はラグビーワールドカップが開催されます。関東運輸局としては、これらの国際イベントの成功に向

け交通対策等に取り組むとともに、この機会を訪日外国人旅行者のさらなる増加につなげるべく準備してまいります。

まず、オリンピック・パラリンピック開催時に国内外から多数来訪する観客の輸送を担う鉄道については、試合時間に合わせた深夜・早朝の運行や混雑時間帯の輸送力確保等について、組織委員会・東京都や鉄道事業者とともに調整を進めてまいります。

また、選手や役員の輸送を担う貸切バスについては、約2,000台必要と言われていた車両・運転手の確保、運行管理体制、運賃・料金など課題が山積しているため、組織委員会・バス事業者とともに解決に向け取り組んでまいります。

あわせて、大会輸送の円滑化と物流など経済活動の両立を図る必要もあります。東京都では、平日の15%程度の交通量削減を目指しTDM等を行うこととしていますが、大会会場は東京港や豊洲市場といった物流拠点と重なるため、物流事業者の皆様と緊密に連携し対応を進めてまいります。

特にパラリンピックに関しては、公共交通機関のバリアフリー化も重要です。昨年改正されたバリアフリー法では、貸切バスや遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準への適合が義務化されたほか、新たにマスタープラン制度が導入されて市区町村によるバリアフリーの取組へのハードルが下がりました。関東運輸局としては、より多くの市区町村にマスタープランや基本構想の策定を働きかけてまいります。さらに改正法では、これまでのハード対策に加え、ソフト対策が追加されました。関東運輸局としては、改正法を適切に施行するとともに、バリアフリー教室等の開催を通じ、「心のバリアフリー」社会の実現を目指します。

また、鉄道については、駅のエレベータ増設やホームドア整備等、バスについてはリフト付きバスの導入等、タクシーについてはユニバーサルデザインタクシー車両の導入等のバリアフリー化支援を積極的に行ってまいります。一方で、新型ユニバーサルデザインタクシーについては、「車椅子の乗降に時間がかかる」、「スロープ等の操作が分からない乗務員がいる」などの指摘があることから、関係者と連携し、ハード面の改善や運転手への教育訓練体制の強化を進めてまいります。

ラグビーワールドカップについても、会場周辺におけるバスや鉄道輸送の確保に取り組んでまいります。

また、オリンピック・パラリンピックやラグビーワールドカップを訪日外国人旅行者のさらなる増加の機会として最大限活用することも大切です。関東運輸局としては、大会のために訪日する外国人や外国メディアに、観光地の魅力、特に東京だけでなく広域関東エリア全体の魅力を伝え、広域関東への再訪を促すような戦略的プロモーションを検討してまいります。同時に、地域固有の魅力ある観光資源の磨き上げを支援してまいります。

さらに「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレート」や「ラグビーワールドカップ特別仕様ナンバープレート」については、より多くの自動車ユーザーに取り付けていただき、大会を盛り上げていきたいと思っております。

第三に、地域の足の確保と都市の交通利便の向上です。

まず、地域の足の確保については、関東地方においても高齢化がさらに進む中で、運転免許証の返納件数がここ5年ほどで大幅に増加しており、特に高齢者の足を確保する観点から、公共交通の必要性がますます増大しています。関東運輸局としては、持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークを実現していくため、地方自治体と二人三脚で地域公共交通を再編していく「がんばる地域応援プロジェクト」を実施してノウハウの共有を進め、現在80件の地域公共交通網形成計画が策定されるに至っております。本年も、こうした計画の策定など地域公共交通を持続可能なものに再構築していく取組について地域公共交通確保維持改善事業等により支援してまいります。

地域鉄道については、安全性の維持のために必要な設備の整備等に対する支援を行うほか、利便性を高めるための新駅設置の整備等への補助を行ってまいります。

バスについては、地方を中心に厳しい経営環境が続いていますが、他方で旺盛なインバウンド需要を背景に、訪日外国人旅行者を含む全ての方がストレスなく移動できる環境の整備が急務となっています。関東運輸局としては、幹線バス交通の補助等ととともに、BRT（Bus Rapid Transit）やバリアフリー化支援を通じて利便の向上と経営の改善を図ってまいります。

タクシーについても、各タクシー協会が自治体と連携して行う乗合タクシーの導入など地域交通の課題の解決に向けた取組を関東運輸局としても支援してまいります。

伊豆諸島・小笠原諸島の離島航路につきましては、住民の生活の足として不可欠であることから、引き続き、地方自治体、運航事業者、利用者代表等により構成する東京都離島航路地域協議会において策定された離島航路確保維持計画に基づき支援してまいります。

次に、都市の交通利便の向上です。東京を中心に人口の集中が進み、またインバウンド旅行者も増加を続ける中、都市部の交通需要の増加に対応することも大きな課題です。

鉄道については、相模鉄道とJR東日本・東急電鉄との相互直通化やJR東日本の高輪ゲートウェイ駅、その他多くのプロジェクトが進んでいます。また、2030年頃の東京圏の都市鉄道のあり方を示した交通政策審議会198号答申に基づき、各地で多くの鉄道プロジェクトの検討が進んでいます。関東運輸局としては、こうしたプロジェクトを積極的に支援してまいります。

また、バスについても、特に空港アクセスに関し、羽田空港と都心ターミナル駅等を結ぶ深夜早朝アクセスバスの運行など利便性を高める努力が続けられていますが、関係者からなる協議会で広報・周知活動を継続してまいります。

タクシーについては、東京において410円タクシーの導入の効果が出てきていますが、さらに事前確定運賃、相乗りタクシー、変動迎車料金、定額タクシーなど様々な実証実験に取り組んできました。関東運輸局としては、実験の結果を踏まえつつ引き続き活性化を支援してまいります。また、羽田空港や東京駅などのタクシー乗り場の改善も進めてまいります。

第四に、関東広域観光の推進です。

日本を訪れる外国人旅行者は着実に増加を続けており、昨年訪日外国人旅行者数は3000万人を超え、過去最多を記録しました。さらに、ラグビーワールドカップ、オリンピック・パラリンピックとビッグイベントが二年続けて開催されるほか、2025年国際博覧会の大阪開催が決定するなど、2020年に訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額を8兆円とする目標達成に向けて好材料です。

関東エリアには成田空港や羽田空港、横浜港等のゲートウェイがあり、世界的に認知度の高い東京を有しております。関東運輸局としては、昨年2月に法人化された関東エリアの広域DMOである一般社団法人関東観光広域連携事業推進協議会と協力し、東京周辺エリアを含む広域関東で訪日外国人旅行者を受け入れることを目指して「TOKYO & AROUND TOKYO」の取組を推進してまいります。さらに、昨年10月に改正された国際観光振興法により、本年1月7日から国際観光旅客税が創設され、より高次元の観光施策のための財源が確保されます。関東運輸局では、こうした財源も活用し、外国人旅行者に選好される魅力的なコンテンツの開発・強化等に取り組む世界水準のDMOの形成・育成を支援してまいります。

また、観光を通じたまちづくりによる地域の活性化を目指す地方自治体への支援を目的として専門家の派遣を実施してまいります。さらに、関東運輸局としての地域戦略方針や重点対象市場を定めた上で、地方自治体・民間事業者・JNTO（日本政府観光局）等と連携し、海外の訪日旅行関係者の招請やメディアを通じた情報発信等のプロモーションを実施します。

訪日外国人旅行者の受入環境整備では、全国共通ICカードの導入や鉄道駅・バスターミナル等における移動円滑化等の補助を通じ、ストレスフリーで快適な受入環境整備を促進してまいります。

また、観光地における貸切バスの駐車問題などにも関係自治体と協力して取り組んでまいります。

なお、パラリンピックや今後の日本の高齢化の進展を見据え、誰もが安心して旅行を楽しむことができる環境を整備するため、ユニバーサルツーリズムの振興についても検討してまいります。

さらに関東運輸局としては、海事行政の観点から、船旅や「海の駅」を通じた舟艇利用振興を図るとともに、自動車行政の観点から、“走る広告塔”としてのナンバープレートの機能に着目し、昨年10月から管内9つの地域で導入された地方版図柄入りナンバーブ

レートの普及を図ってまいります。

第五に、運輸事業の生産性向上と労働力確保です。

人口減少が進む中で経済を成長させるには、生産性の向上が不可欠です。政府全体として生産性革命が進められていますが、特に運輸事業をはじめとするサービス業は生産性が低く、労働者不足も深刻であり、また、働き方改革も求められているところ、生産性の向上は急務です。

物流の分野では、関係者と協力して昨年策定された総合物流施策推進プログラムを実施してまいります。特に、物流総合効率化法を活用し、物流分野における省力化・効率化・環境負荷低減を推進するため、モーダルシフト、輸配送共同化、輸送網集約などの取組を進めます。さらに、業務の平準化や館内物流など新たな案件発掘にも取り組んでまいります。

関東の物流の拠点である京浜港については、海上コンテナ輸送トラックの混雑等の課題があることを踏まえ、「京浜港物流高度化推進協議会」を通じ、京浜港物流高度化行動計画に基づき、物流の効率化・高度化を図ってまいります。

トラック、バス、タクシーの自動車運送事業においてはドライバー不足が深刻です。自動車運送事業においては、働き方改革により、2024年から罰則付きの時間外労働の上限規制が適用されることを踏まえ、昨年決定した政府行動計画を着実に実施してまいります。特にトラックに関しては、改正された標準運送約款の普及やパイロット事業に基づく取引環境・労働時間改善のガイドラインを周知するとともに、改正貨物自動車運送事業法を適切に運用してまいります。また、就労者数の少ない若年層や女性に対して、各事業の役割や魅力を伝えるため、高等学校等への訪問を通じたアピールや、当局ホームページに開設した運転者雇用促進のためのポータルサイトにより若年層や女性の活躍している姿を発信してまいりましたが、引き続き業界やハローワークと連携して人材確保を図ります。

一方、今後実現が期待される自動運転については、実証実験が安全かつ円滑に行われるよう、実験に用いる車両の認定手続等を通じて協力してまいります。

自動車整備事業における自動車整備士も不足しています。高校訪問などを継続するとともに、改正入国管理法に適切に対応してまいります。

海上労働については、船員の約半数が50歳以上であるように高齢化が著しく、船員不足も深刻なため、若年船員の雇用確保に取り組んでまいりましたが、30歳未満の若年船員の割合が増加するなど、徐々に効果が表れ始めております。関東運輸局としては、引き続き関東地方船員対策協議会等と協力しながら、船員の雇用のマッチングを図るための「めざせ！海技者セミナー」や「内航船インターンシップ」などを実施するとともに、若い人に船員という職業を理解してもらうため、ハローワーク等と連携し、就職相談会などに積

極的に参加してまいります。さらに、「内航未来創造プラン」に基づき「499総トン船の居住区拡大に伴う船員配乗の緩和措置」を実施するほか、「登録船舶管理事業者制度」についても取り組んでまいります。

そして、造船・船用工業についても、船舶の開発・建造から運航に至る全てのフェーズにICTを取り入れて競争力を向上させるため、i-Shippingとして海事の分野での生産性革命が進められています。関東運輸局としては、管内の中小事業者に対し、こうした情報を提供してまいります。また、造船技術者・技能者の人材不足・技術・技能の継承も喫緊の課題です。中小の造船・船用工業の新人社員に対し、造船・船用工業の基礎知識の講義と船内見学を組み込んだ研修会を開催してまいります。さらに、高校関係者と意見交換を行うとともに、造船・船用工業事業者へインターンシップや教員への現場研修の受入れ協力を要請してまいります。また、4月から施行される改正入国管理法や来年から厳格化される排出ガス中のSOx規制にも対応してまいります。

以上、新しい年を迎えるにあたり、関東運輸局における施策、所信の一端を申し上げましたが、これらの実効性を高めるためには、地方自治体、交通運輸事業者をはじめとする関係者と連携した一体的な取組を進めることが必要不可欠であります。

今後とも、関東運輸局の行政の推進に関し、皆様のご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。私の新年の挨拶とさせていただきます。

平成31年 元旦