

令和8年 年頭の辞

関東運輸局長

藤田 礼子

新年おめでとうございます。

年頭に当たり新春の御挨拶を申し上げます。

交通・運輸・観光等の事業者の皆様におかれましては、平素より、安全・安心なサービスを提供するため日々ご尽力されておりますことに、心から敬意を表します。

去年は、訪日外国人旅行者数が11月末の時点で既に暦年で過去最多となることが確定しており、初めて4,000万人を超える勢いで伸びている一方で、物価の高騰、生産年齢人口の減少やいわゆる「2024年問題」による労働力不足など、交通・運輸・観光等の産業は、様々な課題に直面してまいりました。

関東運輸局としましては、国土交通省をはじめ政府として講じている支援策を活用し、安全・安心をしっかりと確保した上で、利用者利便向上、経営環境や労働環境の改善、地域活性化などの取り組みを引き続き行ってまいります。

以下、関東運輸局が取り組む具体的な施策について、4点申し上げます。

第一に、地域の足の確保と都市交通の利便性の向上です。

地方の生活と産業を支える地域公共交通は、人口減少・少子高齢化による中長期的な輸送需要の減少に加え、コロナ禍の影響やいわゆる「2024年問題」によって顕在化した運転者などの担い手不足により、地方部のみならず、大都市圏においても乗合バスの路線廃止・減便や、一時的なタクシー不足が生じており、「担い手」不足による「移動の足」の不足が大きな課題となっております。このような中、国土交通省としては、令和6年7月に国土交通大臣を本部長として立ち上げた「国土交通省「交通空白」解消本部」において、令和7年度からの3年間を「交通空白解消・集中対策期間」と位置付け、首長訪問をはじめとする市町村への伴走支援などを通じ、交通空白の解消に取り組んでおります。昨年4月以降も知事等を改めて直接訪問したほか、管内39自治体へ首長訪問等を行うなど、様々な取組の成果もあり、「日本版ライドシェア」（自家用車活用事業）については、関東管内1都7県全てで事業が開始されており、交通圏単位で見れば43交通圏中24交通圏と2市で事業が開始・準備中となっております。また、昨年12月には第5回解消本部が開催され、金子大臣から、令和7年度補正予算も活用し地域の輸送資源のフル活用事例の創出など「交通空白」解消の取組を一層加速させること、「交通空白」解消の進捗および新たな「交通空白」を把握するため改めて自治体調査を行った上で次期施策の指針となる「取組方針2026」の策定の準備を着実に進めること、現在策定中の「第3次交通政策基本計画（案）」に「取組方針2025」の内容が反映されており国としてもその実現に全力を尽くすことなどの指示がありました。関東運輸局としましても、本年も引き続き、「交通空白」の解消に向けて、デマンド交通や公共ライ

ドシェア等の移動手段の導入、事業主体間の共同化・協業化も通じた地域の輸送資源のフル活用を総合的に後押ししてまいります。

鉄道事業については、令和6年4月に運賃水準の算定根拠となる総括原価の算定方法が見直され、設備投資計画や人件費の上昇をより考慮した運賃改定が可能となり、安定的・持続的な経営確保の観点から地域公共交通の維持に取り組んでおります。JR東日本 久留里線（千葉県：久留里～上総亀山間）は大量輸送機関としての鉄道の特性を生かせず、経営努力だけでは維持困難であるため、より利便性の高い地域公共交通のあり方の議論が行われています。引き続き、関係自治体や鉄道事業者等と連携しながら、より良い地域交通の姿に向けた地域の取組を支援してまいります。また、いすみ鉄道（千葉県）が令和6年10月の脱線事故以降運休していますが、早期運転再開に向けた支援を引き続き行ってまいります。他の路線におきましても、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支援を行うほか、少子高齢化の影響等により技術の継承が課題となっていることを踏まえ、複数の事業者で共同して技術の継承が推進できるよう情報交換会を開催する等の支援を行ってまいります。

バスについては、更なる完全キャッシュレスバスの実現を推進するため、昨年度に引き続き、実証運行を実施しております。また、訪日外国人の快適で円滑な移動確保に寄与するとの観点から、ICカードや二次元バーコードなどによるキャッシュレス決済システムの導入や、バスロケーションシステム等の導入に当たっての支援を行っており、利便性・生産性の向上にかかる必要な支援の継続に努めてまいります。

タクシーについては、上述の動きに加え、アプリ配車とともに、駅構内からの利用ニーズも高いことから、カメラ導入やサイネージ設置などの支援を行い、引き続き利便性の向上に努めてまいります。

海上交通については、伊豆諸島・小笠原諸島への離島航路は、離島住民の皆様にとって生活に必要不可欠な交通手段であることから、継続的に経営状況を把握していくとともに、引き続き関係自治体、航路事業者、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。

また、これらの取組に加え、自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の3つの「共創」を通じて、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通へのリ・デザインを推進し、地域における取組への支援などを行い、引き続き地域の暮らしや経済活動に不可欠な公共交通の確保に取り組んでまいります。

自動運転（レベル4）については、昨年8月、関東運輸局管内では4例目（柏市）の認可を行いました。引き続き、自動運転の実用化の拡大に向けて、関係者で構成される「レベル4モビリティ・地域コミッティ」などにおいて自動運転移動サービスに向けた地方自治体の取組を支援してまいります。

公共交通機関のバリアフリー化については、令和7年度を目標年度とする「第3次バリアフリー整備目標」のもと、旅客施設や車両のハード面における整備に加え、バリアフリー教室等による啓蒙活動などソフト面での推進にも取り組み、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化を着実に進めてまいりました。本年4月には、新たな目標の新設や

目標値の引き上げを行った第4次整備目標が施行されることから、目標の達成に向けて引き続き、着実に取り組んでまいります。

誰もが暮らしやすいまちづくりに向けては、公共交通機関を含めた面的・一体的なバリアフリー化を進めていくことが重要となります。このため、各自治体に対し、バリアフリーマスタープラン及び基本構想を策定していただくためのセミナー開催や個別の働きかけを行ってまいります。併せて、高齢者や障害のある方などが、外出することに困難や不安を感じることなく公共交通を利用できるよう、事業者の皆様には、日頃から十分な訓練を重ね、迅速かつ確実に対応できる体制づくりをお願いいたします。引き続き、誰もが分け隔てられることなく共生する社会の実現に向けて積極的に取り組んでまいります。

第二に、深刻化する労働力不足への対応です。

いわゆる「2024年問題」について、トラック・物流関係においては、昨年も様々な場で申し上げたとおり、物流危機は2024年で終わりではなく、始まりです。2030年に向け人手不足は今後益々厳しい状況になると見込まれるため、引き続き、対策を強化していく必要があります。

制度面においては、昨年4月に改正物流法が一部施行され、翌5月には改正下請法（取適法・振興法）が成立、さらに翌6月には、2024年問題対応の制度面での総仕上げとして、議員立法により事業許可更新制など盛り込んだトラック適正化二法が成立するなど、取引環境の適正化やドライバーの賃上げの実現に向け、着々と取組が進んでいます。

改正物流法では、昨年4月の一部施行に続き、本年4月より、一定規模以上の事業者について、物流統括管理者の選任、中長期計画の策定や定期報告の義務が課されます。

また、改正下請法（取適法・振興法）では、本年1月から施行され、荷主と運送事業者間の運送委託取引が、新たに同法の適用対象に追加されました。不当な運賃の据置き等の申告をしやすくするため、報復措置の禁止の申告先として、事業所管省庁として国土交通大臣も追加され、トラック・物流Gメンへの情報提供者も保護の対象となりました。改正下請法の運用を通じて、国土交通省と公正取引委員会等との連携を深めることにより、トラック・物流Gメンの是正指導等を強化してまいります。

さらに、トラック適正化二法で定められた「委託次数の制限」、「違法な『白トラ』に係る荷主などの取り締まり」は本年4月に施行、「許可の更新制の導入」、「『適正原価』を継続して下回らないことの確保」は3年以内に施行されます。

これらの法改正を通じて、物流事業者だけではなく、荷主側においても物流事業者と協力して物流をよくしていこうという機運が、これまでになく高まっていると感じています。それでもなお、中小企業庁の価格交渉促進月間の調査結果をみると、トラック運送業は、価格交渉・価格転嫁ともに他業種と比較して進んでおらず、引き続き改善が必要な状況となっています。適正運賃の収受のためには、荷主側のみならず、事業者側の取組も大変重要です。元請を中心として、事業者の皆様には、改正法の着実な履行とともに、荷主等に対し、適正原価に係る法施行までは、標準的運賃の活用や実運送のコストを踏まえた価格交渉に取り組んでいただくようお願いいたします。

関東運輸局としても、関係省庁との連携を強化し、様々な取組を進めてまいりました。

荷主向けの取組としては、昨年、改正法説明会を関係省庁と合同で開催して周知に努めるとともに、同年6月には、適正運賃の収受等に関する要請文書を関係省庁連盟で関東管内の荷主約1万社に発出しました。また、トラック・物流Gメンは、昨年10月と11月の集中監視月間には、公正取引委員会のほか、各都県労働局や労働基準監督署と連携し、荷主等への合同パトロールを実施するとともに、悪質な荷主等に対しては厳正に是正指導を行い、取引環境の改善に努めてまいりました。さらに、関東商工会議所連合会に対し、改正物流法を踏まえた適正取引推進・物流効率化等に関する協力について、また、主婦連合会に対し、再配達削減や送料負担に関する意識変容等行動変容に関する協力について、関東経済産業局と連名の文書で要請を行いました。

今年も、関東運輸局としては、国土交通本省や関係省庁との連携を一層強化し、改正法の周知浸透や荷主や消費者等への働きかけに取り組み、持続可能な物流の実現に向け、また、トラック業界が更に魅力的な産業として発展するよう全力で取り組んでまいります。

また、物流拠点については、物流2024年問題に直面する中で、その最適な配置、トラックの中継輸送等への対応、老朽化する拠点の更新等の課題に対応するため、昨年4月に「物流拠点の今後のあり方に関する検討会報告書」がとりまとめられました。このとりまとめに基づき、基幹的な物流拠点の整備等を支援するための措置等について検討が進められているところです。関東運輸局としても、倉庫事業者とトラック事業者が連携して、物流ネットワークを支える取組が進展するよう制度の検討状況を踏まえ、周知等に努めてまいります。

次に、港湾労働者の確保対策です。港湾運送事業の有効求人倍率は5.03倍（国交省作成）で他産業にも増して労働力不足は喫緊の課題となっています。国土交通省では、更なる取組強化のため昨年6月に「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を策定しました。関東運輸局としましては、これまで港湾作業別動画を制作しYouTubeに掲載するなどの労働者不足対策を進めてまいりましたが、港湾運送事業の安定確保に向け、引き続き国土交通省と連携し取組を推進してまいります。また、昨年7月から、横浜港の関係者で、海外港の現状や横浜港の将来像・課題感等についての勉強会を実施しております。国際コンテナ戦略港湾政策の目的である「基幹航路を維持・拡大することによる我が国のサプライチェーンの強靱化」を図るために、勉強会の中で得られた知見を港湾物流施策や労働力不足への対応に活かし、港湾物流の更なる発展に努めてまいります。

自動車運送事業は、我が国の暮らしと経済及び社会生活を支える極めて重要な基幹産業です。しかしながら、生産年齢人口が減少していく中、いわゆる「2024年問題」などにより、自動車運送事業に従事するドライバーの担い手不足はトラック・物流関係のみならず業界全体にとって深刻な問題となっております。

バス・タクシー事業については、この喫緊の課題である人材確保に向け、各事業者で、採用活動や労働環境の改善に精力的に取り組まれていますが、関東運輸局としても、ドライバーの労働条件の改善に資するバス・タクシーの運賃改定を進めるとともに、第二種免許の取得等に要する費用の支援や自動車運送事業における特定技能制度を通じた外国人人材の適正な受け入れ環境の整備も行ってまいります。

自動車整備事業については、少子高齢化や働き方の多様化が進む中で、整備技術の高度化にも適切に対応するため、整備士をはじめとする整備要員の定着・育成を進めていくことが重要です。このため、労働環境の改善に向けた具体的な取り組みとして、昨年6月に「自動車整備士等の働きやすい・働きがいのある職場づくりに向けたガイドライン」を改訂し、事業者による適切な実施を支援するとともに、外国人の新たな特定技能在留資格制度の周知を図り、整備士人材の確保に取り組んでまいります。さらに、昨年7月に、指定工場（一部）の最低工員数の緩和や、整備士（一部）実務経験年数の短縮など、制度面での柔軟化を進め、事業継続と若者が整備士を目指しやすい資格環境の整備を図りました。また、退職予定自衛官へのPRや運輸支局長による高等学校等への訪問活動を通じ、運輸業全体の魅力を発信してまいります。

船員、造船・船用工業及び港湾運送業といった海事産業については、我が国の物流を支えることにより社会経済基盤を構築し、国民生活の安定を図る、無くてはならない業種ですが、少子・高齢化の影響はもとより、日常生活で目に触れることが少ないため、国民の認知度が低いことが人材不足の大きな要因となっています。このため、海事産業の重要性を幼少期から理解していただくため、小中学校への「見学会」や「出前講座」を積極的に実施するとともに、新たな取り組みとして、就職を間近に控えた工業高校生に関し、まずは教職員への働きかけに着手しました。関係団体等と協力し、幅広い人材確保の取り組みを行ってまいります。

海事分野を個別にみてみますと、船員については、引き続き、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」や水産系高等学校等の生徒を対象にした「船内見学会」、「インターンシップ」、管内教育機関の就職指導担当教諭及び内航関係団体等による「若年船員就職促進懇話会」等を開催してまいります。

また、昨年6月に国土交通省海事局が取り纏めた「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の報告書を踏まえ、関東運輸局では、船員職業紹介に係るハローワークと地方運輸局等とのモデル連携事業を推進しているほか、水産高校、工業高校や自衛隊援護協会との連携を図っており、引き続き、船員確保対策に取り組んでまいります。

昨年11月に「日本成長戦略本部」において「造船」・「港湾ロジスティクス」が戦略分野に位置付けられました。造船分野においては、今後、同本部の下で策定されることとなっている「官民投資ロードマップ」により、人材確保・育成を含む様々な施策が盛り込まれると見られまた、港湾においては、経済安全保障の観点から「人を支援するAIターミナル」等の取組が掲げられており、関係事業者の皆様にも、これらの動きを捉えて、労働者不足対策に資する対策に取り組んでいただければと思います。

観光分野については、インバウンドをはじめとする観光需要の急速な回復に伴い、特に宿泊業で労働力不足が顕著となっております。このため、人材確保促進のための取組みとして、学生の宿泊業界への理解や宿泊施設で働くイメージが深まるよう、宿泊施設における「インターンシップ」、機械化・DX促進のための設備投資の支援、経営高度化の促進など、あらゆるフェーズでの労働力不足対策を実施してまいります。

さらに、国土交通省では、ジェンダー主流化を一層推進するため、昨年5月、大臣を本部長とするジェンダー主流化推進本部を立ち上げました。10月には鉄道、自動車、海運等の所管分野の企業から女性活躍等の推進に取り組んでいる経営層や実務者を集め、

業種を超えての取組の相互共有や国土交通省とのネットワーク形成と相互の連携強化を図るため、「国土交通分野ジェンダーネットワーク会議」を開催し、その成果を本年6月の行動方針に反映する予定です。関東運輸局においても、所管分野の企業のネットワーク化の機会として、課題や取組事例等の相互共有を図るとともに、整備局、自治体及び労働局等の取組や事例の紹介によって、活用できる助成などの情報発信等を行うため、「ジェンダー主流化の推進を目指して～誰もが働きやすい職場づくり～」をテーマに、本年2月にジェンダーネットワーク会議を開催いたします。引き続き、ジェンダー主流化の取組を促進し、社会機運の醸成を図ってまいります。

第三に、関東圏における観光振興です。

関東エリアは、国内外を代表するゲートウェイである成田空港と羽田空港にあわせ、鉄道や港湾・高速道路等の交通インフラも十分に整備されており、他の地域と比べても、優位な条件を兼ね備えているポテンシャルの高い地域です。しかしながら、管内の外国人延べ宿泊者数が過去最高の見込みとなる一方で、約8割が東京に集中して宿泊するなど、観光客はインバウンドを中心に都市部に偏在する傾向にあり、観光による経済効果を地方にも波及するためには、特に地方部の魅力を高め、地方誘客を強力に進める必要があります。

関東運輸局では、日本橋を起点とした五街道やその枝道である脇往還（水戸街道、成田街道など）を「江戸街道」と総称し、広域関東エリアにおける官民の観光関係者と連携して、街道沿いに豊富に点在している魅力的な観光資源を広域連携により国内外へ効果的に発信し、誘客を促進させる取組として、令和4年度から「江戸街道プロジェクト」に取り組んでおります。このプロジェクトを通して、各街道沿いの観光資源を発掘し、磨き上げてきましたが、本年3月から、「Edo Shogun Roads (ESR)」と銘打って海外向けのプロモーションを開始します。

現在、この主体となる（一社）関東広域観光機構の体制強化を進めており、自治体、地域DMO、交通・観光団体・事業者など幅広い関係者の参画を得つつ、Greater Tokyoへの誘客に取り組んでまいります。具体的には、街道ごとのモデルルート設定、体験型コンテンツの収集等を行いつつ、ESR ホームページ・動画の作成・発信、SNS 発信、ファムツアーの実施、海外旅行博への出展など積極的に情報発信・プロモーションを実施します。来年横浜で開催される「GREEN×EXPO 2027」との連携も行います。

また、DMO（観光地域づくり法人）に関しては、潜在している地域の観光資源を掘り起こし、多様な観光コンテンツを造成するとともに、効果的な誘客につながる販路開拓や情報発信などを行う取組に対して、「地方部での滞在促進のための地域周遊観光促進事業」など、観光庁の各事業を通して支援してまいります。

受入環境整備については、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度低下への懸念が生じています。関東運輸局では、これらの課題に対処するため、観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立しつつ、持続可能な観光地域づくりを実現するため、地域が、当該地域の実情に応じた具体策を講じる取組に対して、「地域における受入環境整備促進事業」や「オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業」な

ど、観光庁の各事業を通してオーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた取組に対し総合的な支援を行ってまいります。

海事分野における観光や港の振興については、船を活用した地域の魅力の掘り起こしや、船旅の魅力が向上し、身近な観光・交通手段として定着するよう、旅客船事業者・協会団体・地方自治体等と連携した取組を進めてまいります。更に海・陸どちらからも気軽に行け、管内で24駅ある「海の駅」とも連携した舟艇利用振興を図るなど「海に親しむ機会の創出」に向けた取組を進めてまいります。

第四に、交通の安全・安心の確保及び大規模災害時の対応です。

交通の安全・安心の確保は、交通政策の大前提であり最優先課題です。まず事業者の皆様が自ら安全管理体制の確保に取り組んでいただけるよう、運輸安全マネジメント制度の一層の普及・徹底を図ってまいります。

鉄道及び軌道については、昨年10月に東急田園都市線梶が谷駅構内において発生した列車衝突事故を受け、同月、国土交通省は全国の鉄道事業者に対し、信号装置の条件設定が不十分な箇所の有無について緊急点検の指示を行い、点検結果をとりまとめました。その結果、複数の事業者で不十分な箇所が確認されましたが、既に設備改修等により安全が確保されました。今回の点検結果等を踏まえ、当局からは必要な指導等を行うとともに、管内事業者への「保安情報」の展開等を通じ、引き続き鉄道輸送の安全確保に取り組んでまいります。

踏切事故の防止につきましては、本来、踏切ゼロが望ましいことを念頭に置きつつ、引き続き、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。

自動車運送事業の監査については、昨年6月、全国規模の貨物運送事業者である日本郵便において、点呼の未実施や不実記載が多数の営業所で確認されたことから、一般貨物自動車運送事業の許可取消処分を行いました。今後も、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、集中的な監査を実施するとともに、厳格な処分を講じてまいります。また、訪日外国人旅行者の増加に伴い、空港や観光地等において問題となっている白タク行為や都市型ハイヤーによる客引きについては、引き続き、警察等の関係機関と連携し、啓発活動や実態調査を実施するとともに、監査等を通じて違反行為が確認された場合には、厳正に対処してまいります。

自動車運送事業の安全対策については、「事業用自動車総合安全プラン 2025」に基づき、毎年度「関東地域事業用自動車安全施策」により継続的なフォローアップを行っています。令和8年度からは、昨年4月に規制強化された軽トラック運送事業の安全施策を含め、新たなプランを策定し、より一層の事故防止に取り組んでまいります。

自動車整備事業については、進化を続ける運転支援技術を搭載した自動車への対応を目的に、特定整備制度が施行され、電子制御装置の作動に影響を及ぼす作業には認証が必須となりました。また、一昨年の国産車に続き、昨年10月からは輸入車を対象に、

衝突被害軽減ブレーキ等の電子制御装置の不具合を確認できる、OBD検査が開始されました。関係機関と連携し、整備事業者が円滑かつ確実に検査を実施できるよう支援してまいります。さらに、大型車のタイヤ交換に伴う車輪脱落事故防止に向け、正しい作業手順や交換後の保守管理に関する啓発活動にも注力するとともに、各種講習会の開催や街頭での運転者への注意喚起などを積極的に行ってまいります。

自動車検査・登録手続きについては、昨年4月より、二輪の小型自動車の新車新規検査・継続検査がワンストップサービス（OSS）の手続きの対象になりました。令和10年1月の次期システムの更改に向けて、OSSの更なる利便性向上とともに、支局窓口の混雑緩和、継続検査の受検条件を事前確認できる環境の整備を図り、登録・検査手続きのDX化に努めてまいります。

図柄入りナンバープレートに関しては、新たに「GREEN×EXPO2027 ナンバー」の交付が開始されました。今年の夏頃には、新たな図柄入りナンバーの募集開始も予定されており、地域振興や観光振興のますますの活性化に繋がることを期待しています。

海上交通の安全対策については、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り安全確保を図ってまいります。特に旅客輸送については、令和4年12月に「知床遊覧船事故対策検討委員会」にて取りまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」にある66項目を着実に実施してまいります。本年4月から、旅客船運航事業について安全統括管理者・運航管理者の有資格者からの選任義務制度等を新たに実施します。

また、世界のクルーズ市場の拡大を踏まえ、二隻の日本籍外航クルーズ船が海外造船所において建造中であり、現地に職員を派遣するなど、船舶の構造・設備にかかる検査・測度を適切に実施してまいります。

旅行業の安全対策については、第一種旅行業者に対する立入検査時に実施する貸切バス契約状況の確認を通じて、安全確保を図ってまいります。

大規模災害時への対応については、運輸事業者における運輸防災マネジメントの取組を支援するなど、大規模災害の発生に備え、適切に対処してまいります。

災害時の支援物資物流において必要となる物資拠点については、関係業界団体や物流事業者の協力を得てリスト化しているところであり、引き続き、より多くの多様な民間物資拠点の協力を得てリストの拡充に努めてまいります。

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・観光事業者をはじめとする関係者と連携した一体的な取り組みを進めることが必要不可欠です。

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。

令和8年 元旦