

資料 5

国土交通大臣提出資料

「地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応」及び 「自動物流道路・ETC専用化に向けた対応状況」について

令和6年4月22日
国土交通省

地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応

自家用車活用事業(道路運送法78条3号)の進め方

1. 大都市部

○第1弾・・・東京(4/8～)、横浜(4/12～)、名古屋(準備中)、京都(4/8～)



▲出発式



▲自家用車の点検整備



▲一般ドライバーの遠隔点呼(デジタル技術の活用)

○第2弾・・・札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡

5月以降順次実施

2. 大都市部以外の地域

○上記1. 以外の地域において、簡便な方法により不足車両数を算出し、4月以降順次開始。

①「簡便な方法」とは、以下のいずれかをいう。

- 金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす方法。
- 自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす方法。

②当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検証を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す。

③地域によっては、78条2号の自家用有償旅客運送を活用。

自家用車活用事業の実施状況について

	許可事業者数 (確保済ドライバー数)	稼働台数	運行回数	1台1時間 あたりの運行回数 (参考) タクシー：約0.7回
東京 (特別区・武三)	44事業者 (389人)	380台	2308回	約1.5回
神奈川 (京浜)	4事業者 (55人)	31台	98回	約0.9回
愛知 (名古屋)	5事業者	準備中	準備中	-
京都 (京都市域)	13事業者 (77人)	101台	553回	約1.0回

※稼働台数及び運行回数は、いずれも4月8日（神奈川は12日）から4月15日までの累計であり、今後増加見込み

自家用有償旅客運送制度(道路運送法78条2号)の運用改善①

- 令和5年12月、「対価の目安(タクシー運賃の約8割)」、「時間帯交通空白」を明示
- 石川県加賀市や小松市において新たな制度の社会実装
- 全国40地域以上で新たな制度を活用した検討が進んでいる。

石川県加賀市 (2月26日より実証運行・実装開始)
(累計66件、35日間)

※3月31日時点



石川県小松市 (2月29日より実装開始)
(累計65件、16日間)

※4月13日時点
※木金土を中心に運行




すぐに配車できるモビリティ情報が表示されるので確認し選択します。

表示されるモビリティ情報

- 配車元
- おおよその乗車料金
- 目的地への到着時刻
- 乗車場所への到着時刻
- 支払い情報



二次選着者限定 / 無料で乗車 / ダウンロードはこちら

※6/1-アプリ内クレジット決済など予定しております

タクシーが揃わない時にご利用ください!

小松市ライドシェア

「i-Chan」運行再開します!

本格運行開始 運行時間
3.22(FRI) ~ 17:00~24:00

運賃
初乗り1kmまで 400円 以降、300mごとに 100円

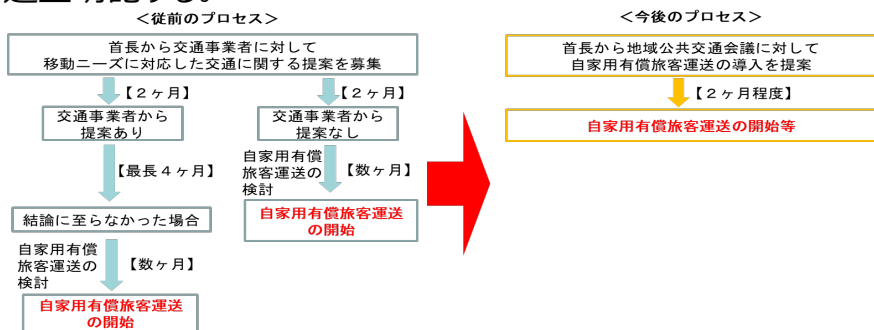
※ドライバーが多い時間帯毎日運行

※木・金・土曜日のみ運行

- 以下の事項について、4月中に通達を发出予定。

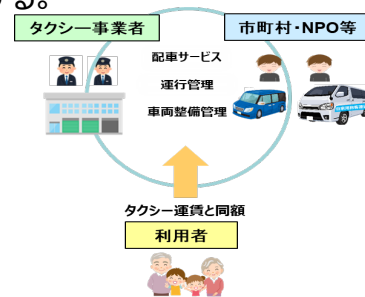
地域公共交通会議の運営手法の見直し

- 地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できることを通達上明記する。



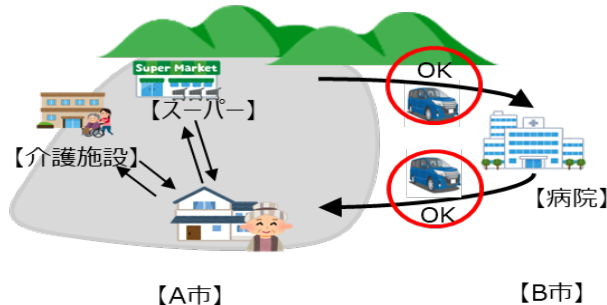
タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営（タクシーサービスと自家用有償旅客運送サービスとの一体的な提供）が可能であることを通達上明記する。



運送区域の設定の柔軟化

- 運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことを通達上明記する。



ダイナミックプライシングの導入

- 一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記する。

 - ① 通常収受することとなっている対価に対して、5割増を上限、5割引を下限として、柔軟に対価の額を設定することが可能。
 - ② 手法としては、
 - ・対価の額をリアルタイムに変動させる
 - ・対価の額が変動する時間帯や要件をあらかじめ決定するのいずれも可能。
 - ③ 一定期間に収受した対価の総額は、「実費」の総額の範囲内であればならないことから、これを3ヶ月ごとに確認。

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統合・移転、学校の統合等のほか、高齢者の免許返納の増加等により、**日常生活における「移動」の問題が深刻化**
- 交通分野だけでなく、様々な分野における**人手不足等の課題が顕在**
- 地域によっては公共交通事業者のみでは、**旅客運送サービスを維持することが限界**

関係府省庁が連携し、交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域公共交通の状況

<将来の人口増減状況>

・全国の約半数の地域で人口が**5.0%以上減少**（2050年）

<路線廃止の状況>

・一般路線バス：**約2万kmの路線が廃止**（2008年度→2022年度）
 ・鉄軌道：**547km、1.7の路線が廃止**（2008年度→2022年度）

<ドライバー数の状況>

・一般路線バス：**約12%減少**（2019年度→2021年度）
 ・タクシー：**約15%減少**（2019年度→2021年度）

<居住地域に対する不安（地方部）>

・公共交通が減少し自動車がないと生活できない：**約4.0%**
 ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：**約3.0%**
 （※2017年国民意識調査）

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など

- 公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難
- ⇒ **地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化**

B：地方中心都市など

- 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題
- ⇒ **地域の公共交通の再評価・徹底活用**

C：大都市など

- 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）
- ⇒ **利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充**

D：地域間

- 広域的機能の連結強化・災害リスクが課題
- ⇒ **広域的な公共交通としての幹線鉄道ネットワークの機能強化**

連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要

- 自家用有償旅客運送制度の徹底的な見直し（道路運送法78条2号関係）
- デジタル技術等の活用による持続可能性の確保・利便性の向上

- ・自治体が主体となった取組みが各地で進展中
- ・道路運送法に基づく地域公共交通会議について、運営手法の柔軟化を検討

- 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）
- 地域交通を支えるドライバーの確保
- 高齢者等の安全で快適な移動手段の充実

4月1日より取組開始

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成

政府共通指針の策定

政府一体として、「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」（仮称）を策定し、全自治体に取組を働きかけ

各分野の指針・通達の策定

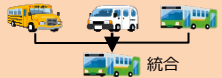
A：交通空白地など

- 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画
- 各施設の送迎輸送への住民利用（混乗）



B：地方中心都市など

- 各施設の送迎輸送の交通事業者への委託
- 各施設の送迎輸送の公共交通への集約・一元化



カタログ化による支援

連携・協働のプロジェクト例について、**データ・支援措置を交えてカタログ化**



取組の実装

法定協議会※のアップデート

多様な関係者が参画し、喫緊の課題へ機動的に対応できる司令塔機能の強化へ

- 多様な関係者の協議会参加
- マネジメントチーム（自治体と事業者等）
- デジタル活用による運営効率化等

※地域交通法に基づいて設置される協議会

地域公共交通計画のアップデート

データを活用し、可視化された課題に先手先手で地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ

- 「モデル・アーキテクチャ（標準構造）」に基づくシンプルで実効的な計画策定
- 移動に関わるデータ（人口・施設動向、交通サービス、潜在需要等）の作成・共有・活用等

連携・協働施策のアップデート

デジタル技術も活用し、他分野との連携・協働や地域の輸送資源の総動員・最適化へ

- 関係者による連携・協働の深化
- デジタル技術等の活用（自動運転、AIオンデマンド、車両IoT化等）
- モビリティ資源の総動員・最適化（人材、車両、拠点等）等

都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

- リ・デザイン（実証運行、新技術等を先導）
- デジタル（データ共有・活用の推進）
- ヒト&プレイス（人材育成、ネットワークの場）

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもとで、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う仕組みを検討
 ⇒ **リ・デザインを主導する地方自治体の取組を促進**

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、**KPIを位置付け**たうえで、定期的に進捗状況のフォローアップを実施

KPI（例）
 目標年次：2027年度
 （デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間）

- ✓他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数
- ✓自家用有償旅客運送に取組む自治体数
- ✓各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数
- ✓デジタル技術等の活用に取り組む自治体数

自動物流道路・ETC専用化に向けた対応状況

自動物流道路の検討状況について

- 物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流形態として、道路空間を活用した「自動物流道路」の構築に向けた検討を進めるため、自動物流道路に関する検討会を設置（2024年2月21日。委員長：羽藤英二東京大学大学院教授）。
- 本年夏頃の間とりまとめに向け、自動物流道路のコンセプト等について議論。

<自動物流道路検討のポイント>

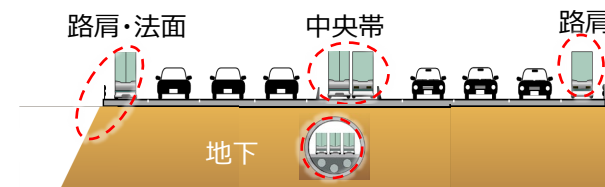
- 海外では、人が荷物を運ぶという概念から人は荷物を管理し、荷物そのものが自動で輸送される仕組みへの転換を検討
- 我が国でも、構造的な物流危機への対応、カーボンニュートラルの実現が喫緊の課題



スイスで検討中の
地下物流システムのイメージ
出典: Cargo Sous Terrain社HP

自動物流道路の構築

- 増える物流、ドライバー不足に対応し、トラック輸送をサポート
- クリーンエネルギーで環境に優しい持続可能な物流を実現
- 既存システムとの調和を図りつつ、ロジスティクス改革に貢献



道路空間の利活用イメージ

<参考>

- 第213回国会岸田内閣総理大臣施政方針演説（抜粋）（令和6年1月30日）
道路空間をフル活用した自動物流システム構想を早期に実現していくなど、物流革新を進めます。
- 物流革新に向けた政策パッケージ（抜粋）（令和5年6月2日）
（自動運転やドローン物流等）
高速道路上の車道以外の用地や地下を活用した物流専用の自動輸送についても、調査を行う。

- 令和2年12月にETC専用化のロードマップを公表し、順次導入を開始
- 引き続き、運用状況等を踏まえながら順次拡大を図り、料金所のキャッシュレス化を計画的に推進

・ETC専用化のロードマップ(R2.12.17公表)

都市部において概成

地方部を含めて概成

	R 3年度 (2021年度)	R 4年度 (2022年度)	R 5年度 (2023年度)	R 6年度 (2024年度)	R 7年度 (2025年度)	R 8年度 (2026年度)	...	R 12年度頃 (2030年度頃)
都市部	導入準備	首都圏等から先行導入開始 ⇒ 順次拡大				順次拡大 ⇒ 全線		
地方部	導入準備		数箇所導入開始 ⇒ 運用状況や各地域の特性等を考慮しつつ順次拡大				全線	

※ 導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議等により、適時変更の可能性

※ 半導体供給不足等により、車両検知器をはじめとしたETC設備等の整備に遅れが発生

・各社毎の導入箇所数(令和6年4月11日現在)

高速道路会社	料金所数 ※1		ETC専用料金所の導入箇所数※2	
		うち都市部	計(箇所)	うち都市部
NEXCO東日本	456	125	5	3
NEXCO中日本	284	102	33	27
NEXCO西日本	436	95	28	6
首都高速	179	179	35	35
阪神高速	143	143	13	13
本四高速	34	—	1	—
高速6社合計	1,532	644	115	84

※1 料金所のうち、スマートICを除く。

※2 令和6年4月11日時点で導入している箇所数を計上。



ETC専用化した首都高速道路都心環状線霞が関(外回り)入口

高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ 概要

<参考>
社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会
中間とりまとめ(令和5年10月31日)

道路ネットワークの課題

- 都市間移動の速達性が低い
- 渋滞による時間ロス
- 拠点アクセシビリティ
- 災害脆弱性
- 物流危機
- 交通安全
- インフラ老朽化
- 持続可能な開発への貢献

経済の長期低迷・国際的地位の低下

時代の岐路(リスク/構造変化)

未曾有の人口減少、少子高齢化
巨大災害の切迫、気候危機の深刻化
生物多様性の損失

場所にとられない暮らし方・働き方
新たな地方・田園回帰

DX・GXなど、激化する国際競争
エネルギー・食料の海外依存

強い危機感と現状打破の必要性

新たな国土形成計画

目指す国土の姿
「新時代に地域力をつなぐ国土」
国土構造の基本構想
「シームレスな拠点連結型国土」

広域的な機能の分散と連結強化
全国的な回廊ネットワーク(日本海側・太平洋側二面活用)
/日本中央回廊

階層ごとに機能を拠点に集約
階層間のネットワーク強化

持続可能な地域生活圏の形成

中国等、アジア諸国のインフラ成長
・急速な高速道路網の拡大
・自動運転対応のスマート高速道路等の進化

認識の変化

三陸沿岸道路開通
・直接効果・間接効果・新たな効果

首都圏三環状開通
・雇用創出、経済効果、機能分化の有効性
・羽田空港強化等、東京湾岸地域の新たな動向

新東名・新名神開通

持続可能な開発目標(SDGs) 誰一人取り残されない社会の実現
道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(2020道路分科会基本政策部会)

高規格道路<基本方針>

- 4つの重点課題
- 世界に伍する経済再興・国際競争力強化
- 国土のリスクに対応する国土安全保障(Homeland Security)の確保
- 「2024年問題」物流危機の中での安定的な物流の維持
- 2050年カーボンニュートラルに向けた低炭素な交通の実現

技術創造による多機能空間への進化で、2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムを実現

<通称> **WISENET**(World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETWORK)

シームレスネットワークの構築 道路種別や管理主体、県境などにとられず、重要拠点を一連のサービスレベルで連結

サービスレベル評価(データ基盤整備) × パフォーマンス・マネジメント

サービスレベル達成型への転換(サービスレベル指標によるパフォーマンス・マネジメント)

DX・GX、技術創造による進化 多機能空間への進化で、自動化、環境など新たな価値を創造

自動物流道路(オートフロー・ロード Autoflow Road)の構築
物流危機の克服、温室効果ガス排出削減の切り札として、自動車に頼らず、道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流システムを構築
スピード感を持ち、10年での実現を目指す

全国から、世界から選ばれる都市・地方を支える基盤ネットワークへ

国際標準の都市間連絡を確保 → 地域生活圏の交流人口確保(2050年人口でも現在の圏域規模を維持)

<機能要件>
① 広域交流
② ネットワーク補完
③ 拠点アクセス
④ 地域連携
⑤ 国土保全

<サービスレベル>
・自動車専用道路相当
・重要都市間サービス速度80km/h
少なくとも60km/h

高規格道路<役割>

経済成長・物流強化
物流、三大都市圏のネットワーク機能強化・産業拠点アクセス
サプライチェーンの強靱化・中継拠点整備

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク
持続可能な地域生活圏の維持
巨大災害に備えるネットワーク整備

交通モード間の連携強化
空港・港湾・鉄道等とのアクセス強化
リニア中央新幹線との連携

観光立国の推進
持続可能な経済社会のための観光立国の実現、
周遊観光促進、オーバーツーリズム渋滞対策

自動運転社会の実現
次世代ITSのデジタルインフラにより
道路を電脳化、インフラから車両を支援

低炭素で持続可能な道路の実現
次世代自動車環境整備、パフォーマンス改善
公共交通利用促進、ロードプライシング、TDM推進等

道路の枠を超えた機能の高度化複合化
休憩・中継機能、電力ハイウェイ、治水機能、自動運転、海峡間アクセス新モダリティシステム 等

技術的要点

- 拠点機能の高度化
中継輸送拠点機能、交通ハブ機能、自動運転切換え拠点等、重要性が増加
- 高規格道路の利便性向上
高規格分担率の向上、ETC専用化推進、フリーフロー式ETCを検討
- 都市内の道路空間の再配分
地方都市の環状道路等と都市内道路の空間再配分をセットで検討すべき
- 暫定2車線区間の解消
データを活用し課題の大きな箇所から優先着手、3車線運用など賢く対策
- 将来にわたるインフラの機能維持
持続可能なメンテナンスサイクルの構築が必要

制度的検討事項

- 計画プロセスの整理
高規格道路の計画手続きを整理
- 多様な価値に対応した評価の確立
交通量の多寡によらない多様な意義を評価
- 整備主体・整備手法
路線の機能や性格を踏まえた整備主体、ネットワークの特性に応じた整備手法を検討
- 財源の確保
積極的な受益者負担・原因者負担の活用等による財源確保が重要
- 新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク
ブロック計画の整合性を確認
リニア開通、国土安全保障関連ネットワークの重要性