

資料 2

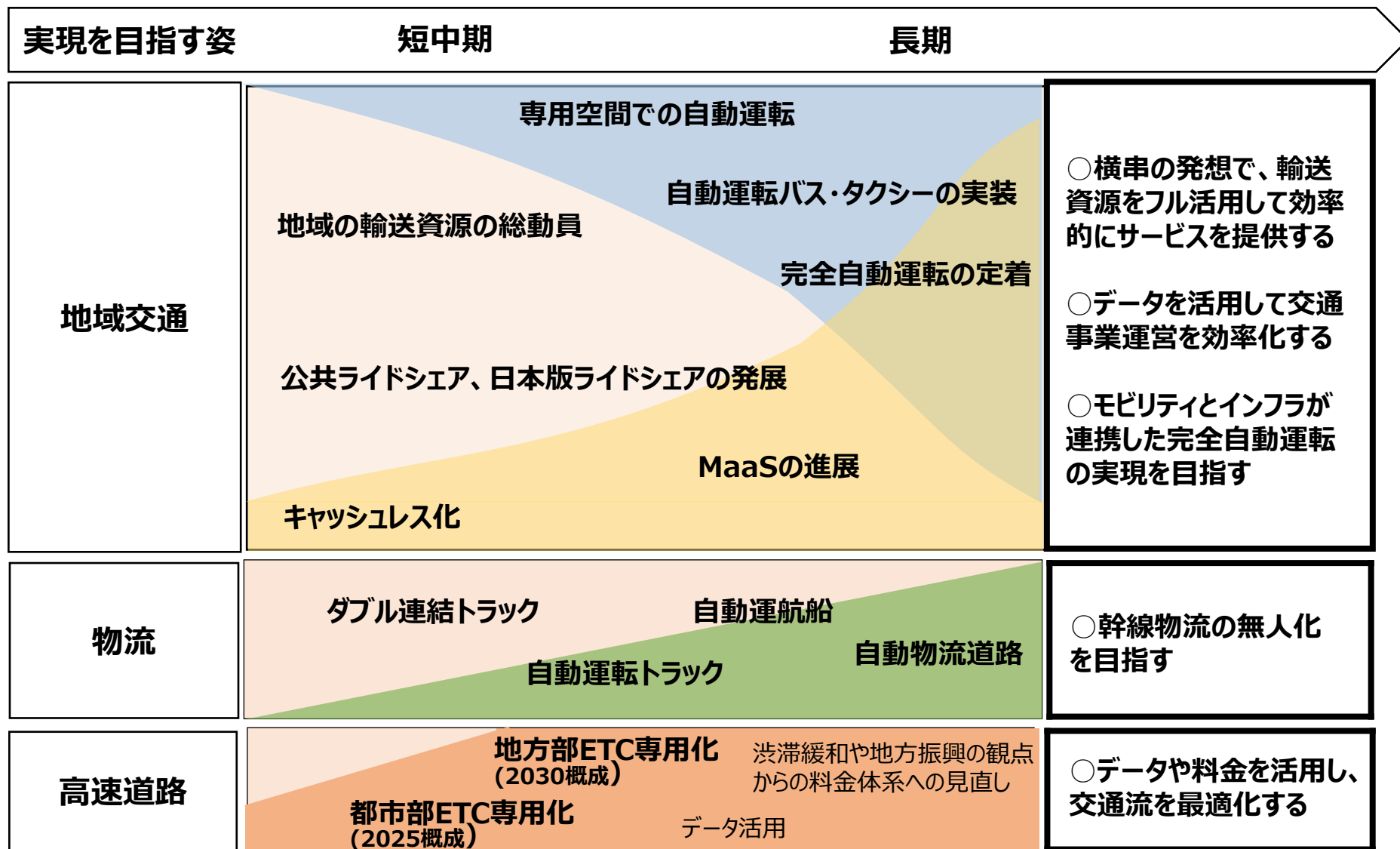
国土交通大臣提出資料

国土交通省におけるデジタル行財政改革の取組

令和6年6月6日
国土交通省

交通・物流DXによって目指す将来像

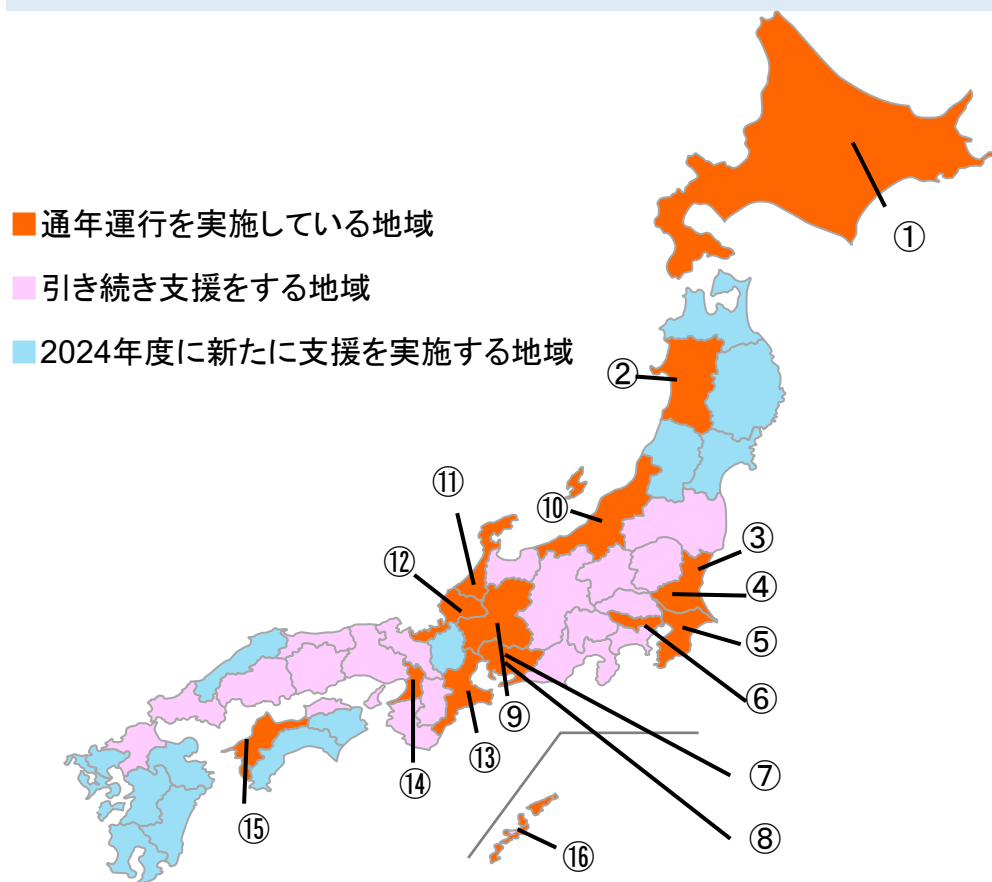
デジタル・データをフル活用して、地域交通の担い手・移動の足の不足、物流2024問題、地方の活力の低下などの深刻な社会課題を解決し、交通・物流を革新する「交通・物流DX」を実現する。



自動運転の取組

自動運転に係る全都道府県での初期投資支援に係る取組

- 補助事業等を通じて、5月1日時点で、16カ所で一般道での通年運行事業を実施。
- **今年度**は、これまでの継続事業を含め、**全都道府県で計99件の事業を採択**。（内26件は通年運行を予定。）
- **一般道の自動運転**について、2024年度に約100カ所で計画・運行を行い、**2025年度には全都道府県での通年運行の計画策定または実施を目指す**。
- この事業を通じて、**全国での自動運転の社会実装・事業化を推進**する。



小型EVバスを用いた自動運転

- 特徴・・・混在空間、40km/h以下
- 通年運行実施自治体
 - ⑤千葉県横芝光町
 - ⑪石川県小松市
- 2024年度採択件数
33件



小型カートを用いた自動運転

- 特徴・・・交通量の少ない又限定空間を走行、12km/h以下
- 通年運行実施自治体
 - ②秋田県上小阿仁村
 - ⑦愛知県春日井市
 - ⑫福井県永平寺町
 - ⑭大阪府河内長野市
 - ⑯沖縄県北谷町
- 2024年度採択件数
7件



ハンドルがない車両を用いた自動運転

- 特徴・・・混在空間、12km/h以下
- 通年運行実施自治体
 - ①北海道上士幌町
 - ③茨城県常陸太田市
 - ④茨城県境町
 - ⑥東京都大田区
 - ⑧愛知県日進市
 - ⑨岐阜県岐阜市
 - ⑩新潟県弥彦村
 - ⑬三重県多気町
 - ⑮愛媛県伊予市
- 2024年度採択件数
28件



※⑫はレベル4、それ以外はレベル2からレベル4へ順次移行を予定している案件

自動運転の審査に必要な手続きの迅速化を踏まえた全国展開

- **無人自動運転サービスの実装地域の拡大**については、地域の受容性醸成、審査手続の迅速化、事業採算性の確保といった課題に対し、**先行事例の他地域への展開**、**審査手続の迅速化によるサービス提供者の拡大**、**車両の導入コスト低減**などを図ることが必要。
- 地域限定型の無人自動運転移動サービスの全国展開を促進するため、2ヶ月での審査手続完了を目指すとともに、先行実装地域で使用した認可済自動運転車両を同一実施者が別地域でも活用しやすくするなど、事業採算性向上に資する取組を支援する。

無人自動運転サービス拡大に向けた課題

1 地域の受容性醸成

無人自動運転移動サービスが実現した地域における成功事例を他地域に展開し、全国的に受容性を高めることが必要。

2 審査手続の迅速化

審査・行政手続きが、専門的で長期化しており、車両導入コストの増大や新規サービス提供者が増え難いため、審査手続きの迅速化が必要。

3 事業採算性の向上

サービスを実装する地域ごとに仕様や運用が違ふことにより、開発・導入コストやランニングコストが高いため、認可済自動運転車両を利用する等によりコスト低減をすることが必要

無人自動運転移動サービス 全国展開

- **地域限定型の無人自動運転移動サービスの全国展開を促進**するため、

- ✓ 伴走型できめ細やかな支援体制の構築
- ✓ ガイドライン策定を通じた審査の明確化やデジタル化を徹底

により、**2ヶ月での審査完了を目指し、**

- ✓ **先行実装地域で認可済みの自動運転車両の審査内容をDX化し、その後の他地域での審査をより迅速化**

により、**無人自動運転移動サービスの事業採算性を向上し、全国に展開**する。

自動運転タクシーの実装に向けたロードマップ

2026 年と見込まれる自動運転タクシー実装に向けて、ビジネスモデルに対応した規制緩和等に取り組むとともに、認証基準等の具体化による安全性の確保、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査体制の確保を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、自動運転タクシー実装のための制度を構築する。

ビジネスモデルに対応した規制緩和等

1 管理の受委託の運用の明確化

自動運転の専門性を有すると認められる者については、タクシー事業の許可を有していなくても、その管理を受託し、タクシー事業者と供に自動運転タクシーが運行できるよう、運用を明確化（年以内に結論）

2 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方

特定自動運行の場合、特定自動運行保安員の管理が主となるため、当該業務に即した運行管理者の要件を明確化（1年以内に結論）

3 タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方

旅行業の登録を得てタクシー手配に係る費用を徴収しているプラットフォームに対する、道路運送法の観点からの新たな規律（1年以内に結論）

自動運転SWG※とりまとめを踏まえた3つの観点

1 認証基準等の具体化による安全性の確保

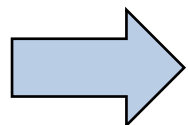
自動運行装置に係る認証基準等の具体化による、自動運転車の製造者が満たすべき安全性能の明確化（1年以内に結論）

2 事故原因究明を通じた再発防止

責任追及から分離された事故原因究明を通じて再発防止を図るべく、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査の体制の確保（1年以内に結論）

3 被害が生じた場合における補償

運行供用者責任の考え方、被害者補償の在り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任の明確化（2025年中に結論）

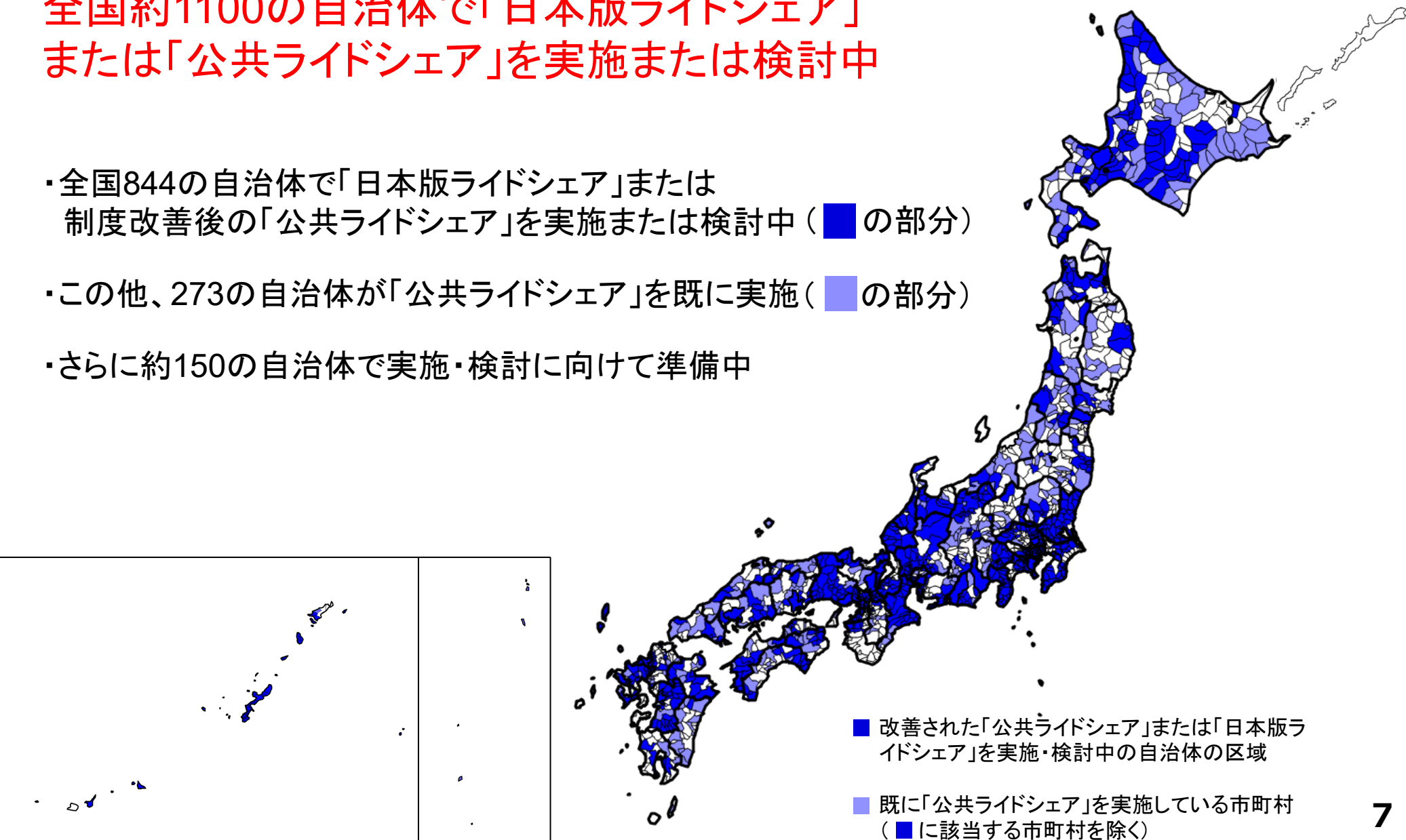


これらの検討を短期集中的に行うため、交通政策審議会自動車部会の下に、新たに「自動運転ワーキンググループ」を設置。結論を得たものから順次制度化を推進。

地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応

全国約1100の自治体で「日本版ライドシェア」 または「公共ライドシェア」を実施または検討中

- ・全国844の自治体で「日本版ライドシェア」または
制度改善後の「公共ライドシェア」を実施または検討中 (■の部分)
- ・この他、273の自治体が「公共ライドシェア」を既に実施(■の部分)
- ・さらに約150の自治体で実施・検討に向けて準備中



マッチング率(特別区・武三交通圏)

【日本版ライドシェア開始前】令和5年10月1日～12月31日

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	98%	89%	98%
1時	98%	98%	98%	97%	97%	67%	98%
2時	98%	98%	98%	98%	93%	66%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	98%
5時	97%	97%	97%	98%	98%	98%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	98%	97%	93%
7時	88%	91%	94%	94%	91%	93%	93%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	93%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	98%	98%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	98%	93%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	98%	93%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	92%	94%	97%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	93%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	98%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	98%	98%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%



【日本版ライドシェア開始後】令和6年4月8日～5月26日

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	98%	96%	98%
1時	99%	99%	99%	99%	99%	86%	99%
2時	98%	98%	98%	98%	98%	89%	98%
3時	98%	98%	98%	98%	98%	95%	98%
4時	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%
5時	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%
6時	97%	98%	98%	98%	98%	98%	98%
7時	72%	86%	97%	97%	98%	98%	93%
8時	69%	76%	93%	92%	93%	98%	93%
9時	81%	79%	95%	95%	96%	98%	93%
10時	94%	86%	98%	98%	98%	98%	98%
11時	98%	97%	98%	98%	98%	98%	96%
12時	98%	93%	97%	99%	99%	98%	95%
13時	98%	96%	97%	98%	98%	98%	96%
14時	98%	98%	97%	98%	98%	98%	98%
15時	98%	99%	97%	99%	98%	98%	97%
16時	98%	93%	98%	98%	98%	97%	98%
17時	98%	98%	97%	98%	98%	96%	98%
18時	98%	98%	98%	97%	97%	97%	97%
19時	99%	99%	97%	98%	98%	98%	98%
20時	99%	99%	98%	99%	97%	98%	98%
21時	99%	99%	98%	99%	98%	98%	98%
22時	99%	99%	98%	99%	98%	98%	98%
23時	99%	99%	98%	99%	98%	98%	98%

注) ☂は、降水量が多かった時間帯

日本版ライドシェアが稼働している時間帯の平均マッチング率

日本版ライドシェア開始前
令和5年10月1日～12月31日

日本版ライドシェア開始後
令和6年4月8日～5月26日

月～金 : 7時台～10時台

87%

88%

金土 : 16時台～19時台

90%

97%

土 : 0時台～4時台

74%

92%

日 : 10時台～13時台

90%

96%

上記の平均

87%

91%

マッチング率90%以上の時間枠数／稼働時間枠数

17／37

28／37

- 天候、大規模イベント等への対応
- 台数制限の緩和
- 貨客混載の導入
- 協議運賃の導入
- 5%ルール適用時間拡大
- マッチング率の算定方法合理化
- 新たなダイナミックプライシングなど運賃料金の多様化（検討開始）
- タクシー以外の運送事業者(バス、鉄道等)の参入促進（検討開始）

(5月30日)齊藤大臣ぶら下がり会見要旨

○先ほど、河野大臣と共に岸田総理に、今後の規制改革推進会議等における対応について、ご説明をしてきた。

○総理の前で議論した結果、以下のとおりとなった。

- 自家用車活用事業等について、モニタリングと検証を進めていく。
- その検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、法制度を含めて事業のあり方を並行して議論を進める。
- 現時点では、法制度の議論やモニタリングの実施に特定の期限は設けない。

○本日合意した内容に沿って、明日31日、規制改革推進会議において、私と河野大臣の連名で、論点整理の報告を行うことになる。

○引き続き、国土交通省としては、利用者の目線に立った地域交通における「担い手」「移動の足」の確保に向けた取組みを進めてまいりたい。

○詳細は事務方にお尋ねください。

ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理

5月31日規制改革推進会議における内閣府・国土交通省資料から抜粋

※国土交通省において太字・下線

I 「移動の足」不足の解消実態に係る論点

全ての地域について、適切なデータを検証して地域交通の「担い手」不足、「移動の足」不足解消の状況を確認し、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送の制度の効果について、現時点では**期限を定めず**、適切な期間で、定量的に丁寧な評価を行い、適時適切に改善を不断にすることが望ましい。一方で、現時点においては、取得可能なデータの対象地域、内容には限界があることを踏まえ、少なくとも、アプリ等でデータが把握可能な12都市については、適切なデータを検証する。その際、これらの施策は開始して間もなく、天候・季節波動・イベント等による需要の短期的・中期的な増減への対応も含め、制度の運用について柔軟な見直しを行っていくことから、直ちにその評価を行うことは困難であることに留意する。

1. モニタリングによる実態把握（自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送）
2. モニタリングの実効性確保（自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送）

II 現時点で想定される論点

I の考え方を踏まえ、地域の「担い手」不足、「移動の足」不足の解消の観点から、自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送の制度改善等が、地域交通の「担い手」不足や「移動の足」不足への対策として十分でないと合理的に考えられる場合に備え、総合的な交通政策の観点も踏まえ、例えば、以下の事項などについて、法制度等の議論を行う必要がある。

1. 車やドライバーの安全の確保
2. 事故時の責任体制の確保
3. ドライバーの適切な就業条件
4. 個別輸送の充実による利用者利便の確保と外部不経済の発生とのバランス
5. 全国展開のための制度要件、公平な競争条件の確保
6. 諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題
7. 消費者保護の確保

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

検討の背景・必要性

- 人口減少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の十分な提供が困難
- ⇒ **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

- 公共交通と、各分野の送迎との需要の分散がみられ、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

- 内外から多くの来訪者が訪問（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拡充**

D：地域間

- 広域での社会経済活動の活性化が重要
- ⇒ **幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組を検討**

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見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）

● 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）

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

構成員12省庁の連名による**政府としての共通指針**を策定し、全自治体に取り組を働きかけ

各分野の指針・通知の策定

各分野の送迎について、
・**地域住民の混乗**
・**公共交通への委託・集約**
・**空き時間の活用**
等を推進するための事項を明確化

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

多様な関係者の参画等による**司令塔機能の強化**
※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

データの活用等により、**地域全体を面的に捉えて**
取り組む計画へ

施策のアップデート

新たな制度、技術の活用による、**計画施策の充実・強化**

都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

国によるサポート

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、**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枠組み**を検討

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

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)

- ✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 **100**
- ✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 **100**

- ✓ 自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数 **100**
- ✓ AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 **500**
- ✓ 自家用有償旅客運送に取り組む団体数 **1,000**

自動物流道路の取組

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）。
- **本年夏頃までに、想定ルートを選定を含めた基本枠組みをとりまとめられるよう、関係者へのヒアリングを実施するとともに、自動物流道路のコンセプト、物流需要等について議論。**
※2024年5月14日に中間とりまとめ構成案を公表

＜自動物流道路検討のポイント＞

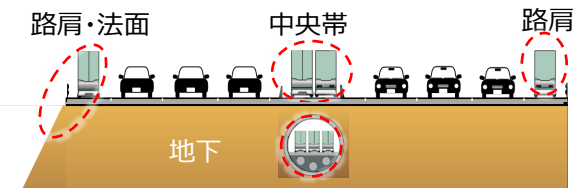
- 海外では、人が荷物を運ぶという概念から人は荷物を管理し、荷物そのものが自動で輸送される仕組みへの転換を検討
- 我が国でも、構造的な物流危機への対応、カーボンニュートラルの実現が喫緊の課題



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、ドライバー不足などのビジネス需要に応え、民間資金を想定しつつ、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。

- スイスでは、主要都市を結ぶ物流専用の地下トンネルを建設し、自動輸送カートを走行させる新技術を活用した物流システムの構築が計画されている。

【概要】

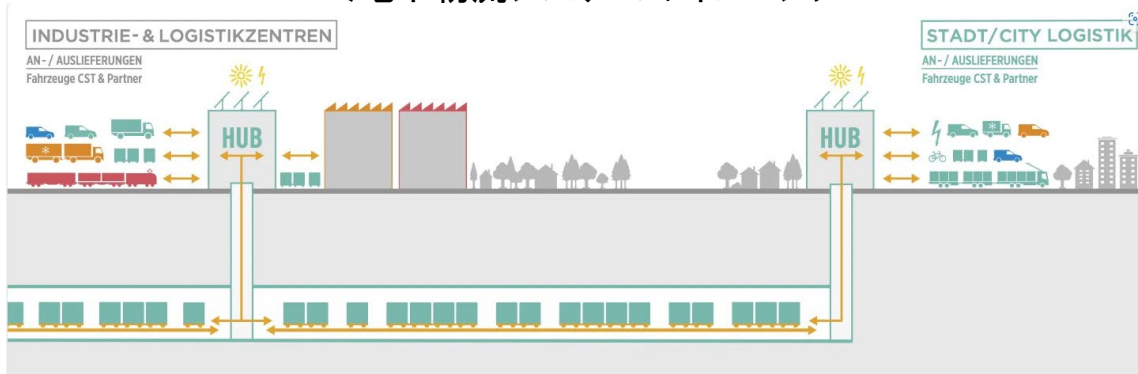
- ・主要都市間を結ぶ総延長500kmの自動輸送カートによる地下物流システム
- ・地下に貨物専用空間を構築し、自動輸送カートを時速30kmで24時間体制で運行
- ・2021年、許認可の手続等を定める地下貨物法を制定
- ・2031年までに一期区間が完成予定(約70km、チューリッヒ～ヘルキンゲン)
- ・2045年までに全線が完成予定(約500km、ジュネーブ～ザンクトガレン)
- ・民間企業において資金調達・建設・運営を実施



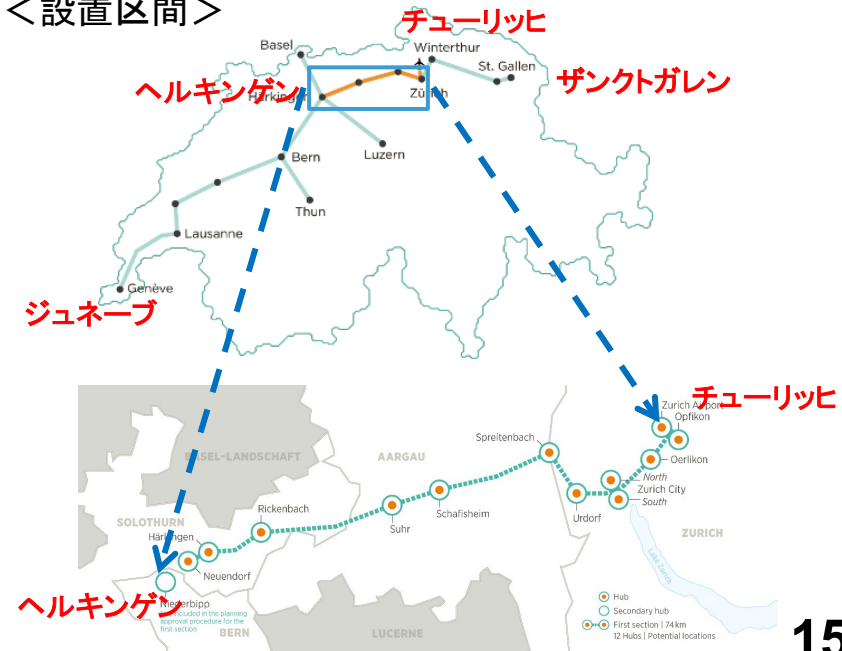
【背景】

- ・スイスは今後も人口の増加が予測されており、貨物輸送量が2040年までに約4割増加。

＜地下物流システムのイメージ＞



＜設置区間＞



ETC専用化を踏まえた料金体系の見直しについて

社会実験概要 (令和5年7月22日から実施中：土日・祝日)

※短期的なデータであるため、引き続き、データを収集・分析して効果検証を行う。
※社会実験前データは、昨年度の同時期のデータ。

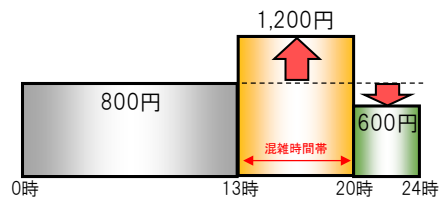
○東京湾アクアラインにおいて休日に激しい混雑が発生していたことから、ETC車を対象に休日の混雑時間帯の料金を引き上げて、その後の時間帯の料金を引き下げ、交通分散を図る。

■位置図



■料金パターン

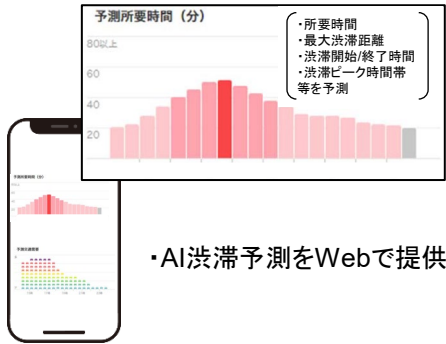
・交通分散を図るため、休日混雑時間帯を上げて、その後の時間帯を下げる



※金額は普通車全線通行料金

■行動変容・滞在時間延長の促進

AI渋滞予測



・AI渋滞予測をWebで提供

観光施設と連携した取組

寄ってこ！そでがうら 第2弾

アクアラインの料金上がる時間、袖ヶ浦で過ごしませんか？
たくさんの優待特典がありますよ！

場所：袖ヶ浦市内の各店舗
実施期間：2023年10月2日（月）～2024年3月31日（日）
対象日時：土日・祝の13:00～20:00の間
対象者：千葉県外または袖ヶ浦市外の方
※優待の詳細は観光協会HPをご覧ください

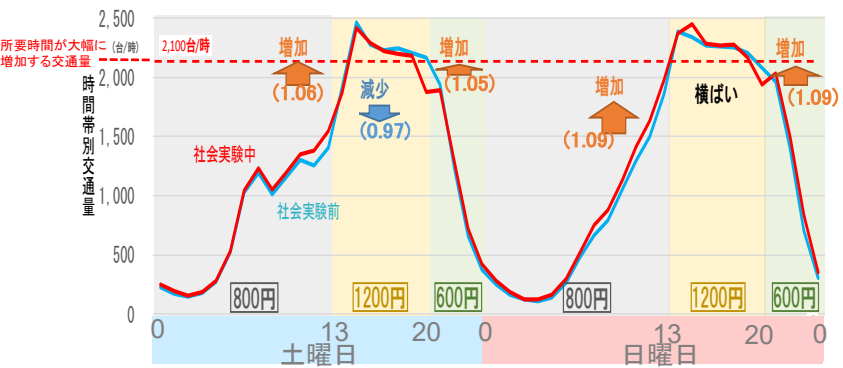
袖ヶ浦市観光協会

実施効果

○料金を引き上げた時間帯の交通量の分散により渋滞緩和が図られ、平均通過所要時間が減少し、また、千葉県来訪者の滞在時間の増加するなど一定の効果を確認。一方、渋滞緩和効果の鈍化が見られ、引き続き分析が必要。

■時間帯別平均交通量

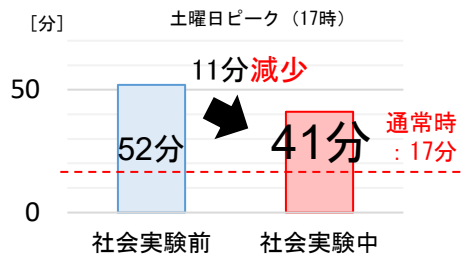
【上り海ほたるPA～川崎浮島JCT間】
※令和5年7月22日～12月3日のデータ



平均日交通量：実験前29,300台⇒実験中30,100台(3%増加)

■最大所要時間

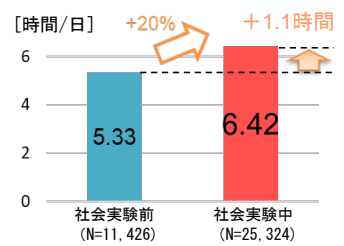
【上り木更津JCT～川崎浮島JCT】
※令和5年7月22日～12月3日のデータ



※最大所要時間は、時間帯別所要時間の平均実績値の日ピーク時間

(参考)7月22日～9月18日のデータによる最大所要時間の差(土曜日ピーク) 15分減少

■千葉県外からの来訪者の県内滞在時間



※データ出典：千葉県観光企画課調べ(令和5年12月)
集計条件：当日に上り方面のアクアライン利用がある日帰り「観光客」の滞在時間
集計対象：千葉県居住者、千葉県通過者は除外
集計期間：7月22日～10月29日のデータ
定義：アクアライン下り線利用～上り線利用の間の時間を滞在時間と定義

ETC専用化を踏まえた料金体系の見直しについて

- 料金収受に関する業務の効率化や渋滞の解消などを図ることを目的として、ETC専用化によるキャッシュレス化を計画的に推進
- ETC専用化を踏まえ、渋滞緩和や地方振興の観点からデジタル技術を活用した高速道路料金体系の見直しについて具体的な検討を推進

・ETC専用化のロードマップ(R2.12.17公表)

	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5月20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	—	2	—
高速6社合計	1,532	644	116	84

※1 料金所のうち、スマートICを除く。

※2 令和6年5月20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