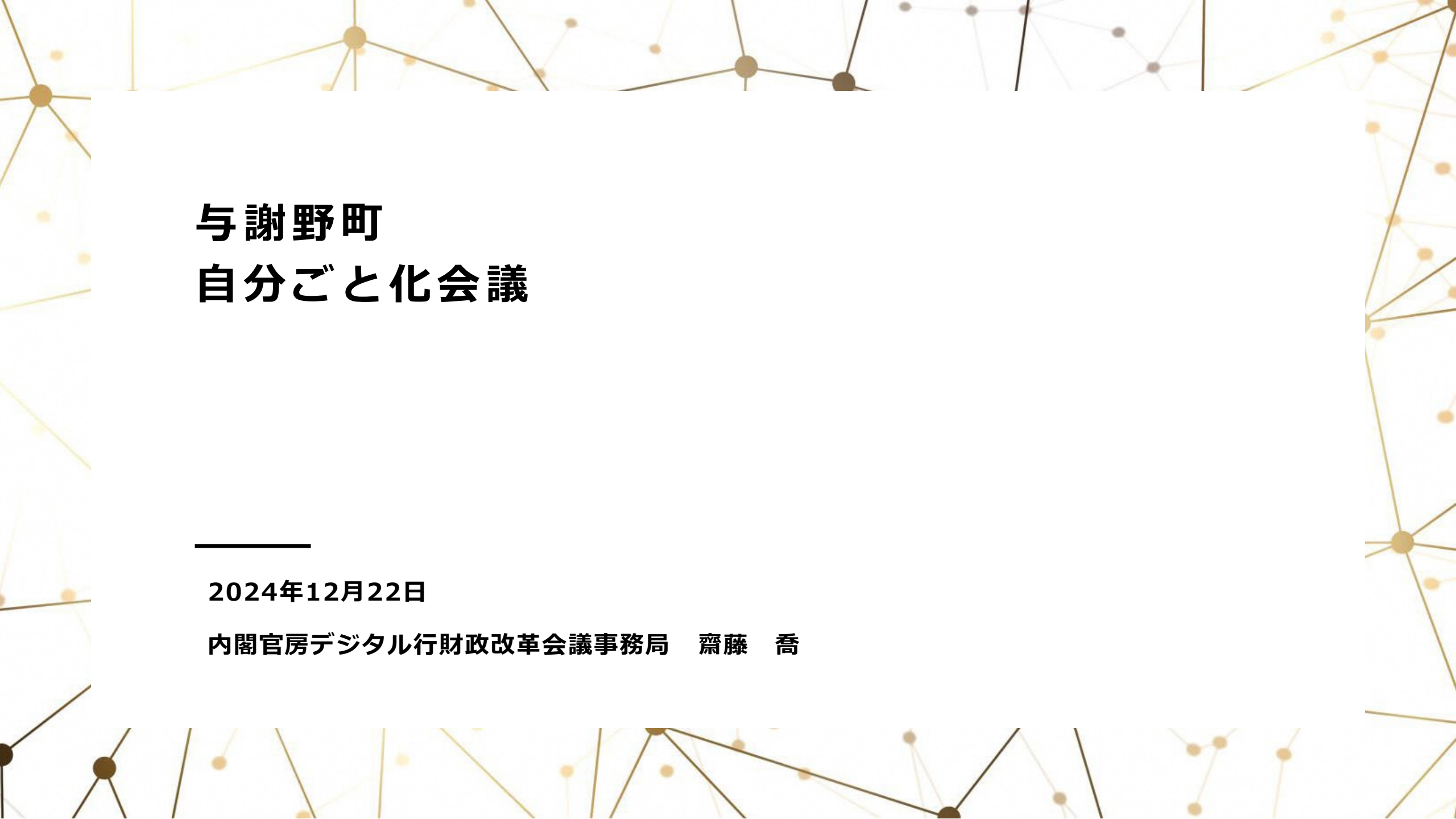




与謝野町 自分ごと化会議

2024年12月22日

内閣官房デジタル行財政改革会議事務局 齋藤 喬

本日お話ししたいこと

① イントロ

① なぜ地域の交通は辛いのか

② 国は何をしているのか

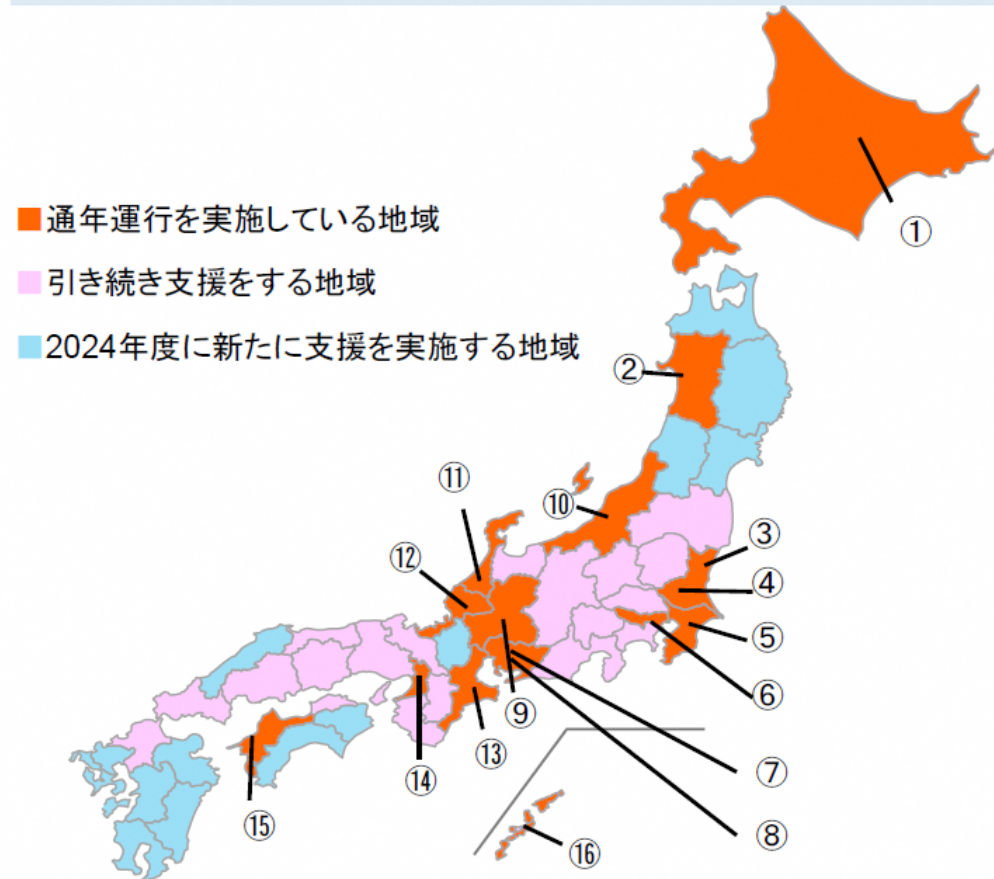
③ 利用者もちょっとだけ協力？

① イントロ

将来は、自動運転の世界

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

GO、Waymo、日本交通
2025年より東京における自動運転技術のテストに向けて協業



GO株式会社（本社：東京都港区、代表取締役社長：中島 宏、以下GO）、米国Alphabet傘下のWaymo社（本社：米国カリフォルニア州マウンテンビュー、共同CEO：テケドラ・マワカナ、ドミトリー・ドルゴフ、以下Waymo）と日本交通株式会社（本社：東京都千代田区、代表取締役社長：若林 泰治、以下日本交通）は、東京において、Waymoの自動運転技術「Waymo Driver」のテストを実施するため、戦略的パートナーシップを締結しました。

GO、Waymo、日本交通は協力して日本における自動運転タクシーの導入を加速させ、人口減少や労働力不足の中での地域の移動手段改善といった社会的課題の解決を目指していきます。まずは、Waymo Driverが東京の住民にとってどのように役立ち、また都市の公共交通として有益な役割を果たせるか検証するため、私たちは共に協力していきます。

プロジェクトは段階的に進行し、初期フェーズは2025年に東京都心から開始する予定です。初期フェーズにおいては、日本交通の乗務員がWaymoの車両を運転し、Waymoの自動運転技術を東京の公道に導入するためのテストを行います。

GO株式会社 代表取締役社長 中島 宏 のコメント

タクシーアプリ『GO』を提供するGOは、Waymoと日本交通の協力のもと、未来のモビリティ体験の実現にチャレンジできることを大変嬉しく思います。
世界をリードする自動運転技術と東京のタクシーサービスとを戦略的に連携することで、引き続きGOは日本における交通課題および社会課題を解決する革新的なサービスを提供していきます。

Waymo 共同CEO テケドラ・マワカナ のコメント

私たちのより安全な移動手段への取り組みが国境を越え、この度Waymo Driverを日本に導入する運びとなることに胸を躍らせております。日本交通およびGOと協力して、東京の独自の移動ニーズを理解し、この街の移動の明日を形作るための土台作りに取り組んでまいります。

日本交通株式会社 代表取締役社長 若林 泰治 のコメント

Waymo、GOと一緒に「移動の未来」を構築できることを大変光栄に思います。日本交通は96年にわたる運行ノウハウを惜しみなく活かし、東京の皆さまに自動運転タクシーを提供できるよう取り組みを進めてまいります。これは次の世代への貢献であり、自動運転技術の進展が日本におけるタクシー産業を発展させ、より安全で質の高い「移動インフラ」の実現につながると期待しています。

Waymoの自動運転技術「Waymo Driver」のテストを実施するため、戦略的パートナーシップを締結

Tel: 03-2465-8682 E-mail: pr@goinc.jp

日本交通株式会社 秘書広報室（広報担当） Tel: 03-6265-6164 E-mail: pr@nihon-kotsu.co.jp

プロジェクトは段階的に進行し、初期フェーズは2025年に東京都心から開始する予定

人が運転する状況は併存

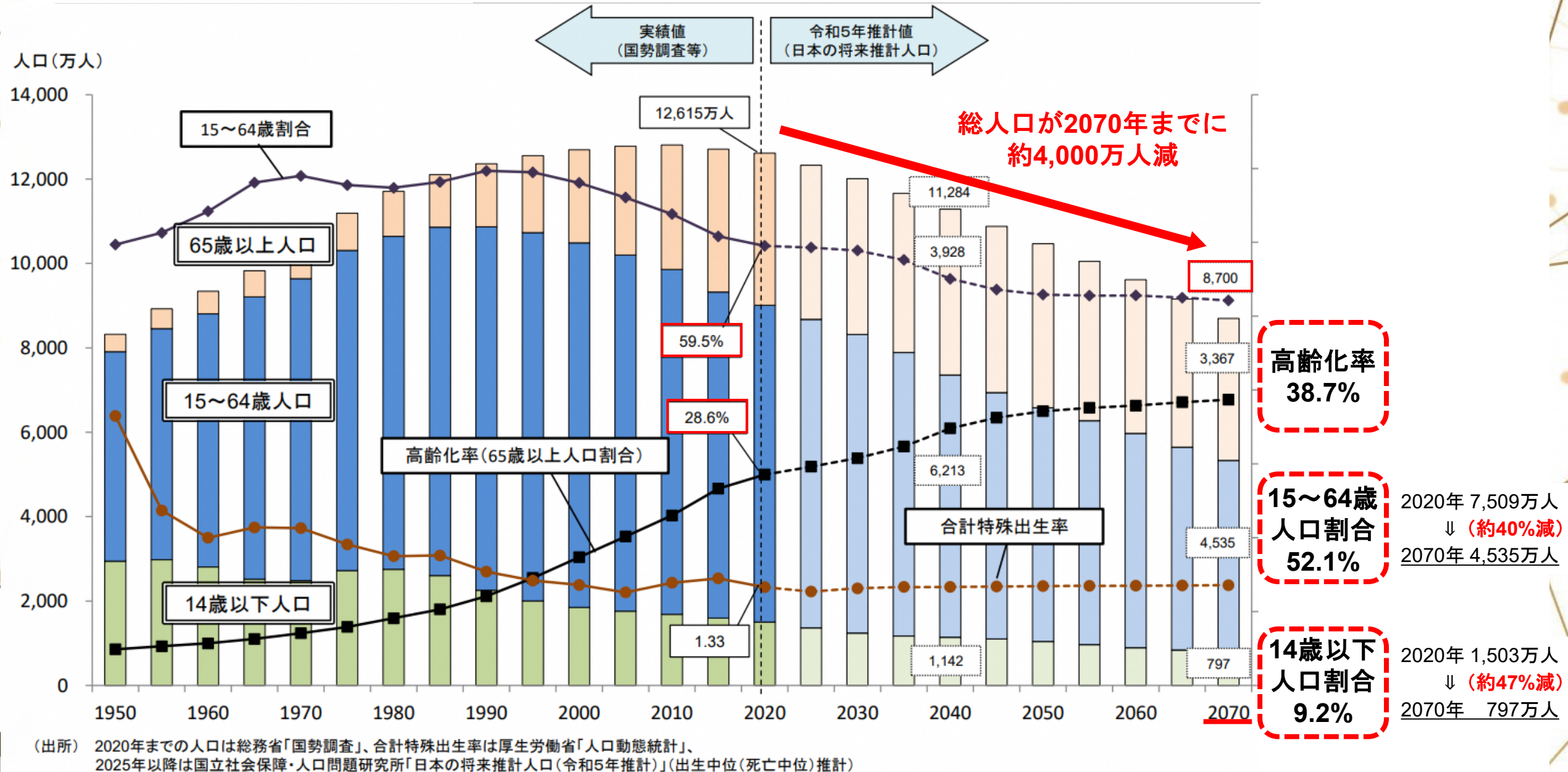
移動したいニーズに対して、ドライバーが足りない

悩んでいるのは、与謝野町だけではない！

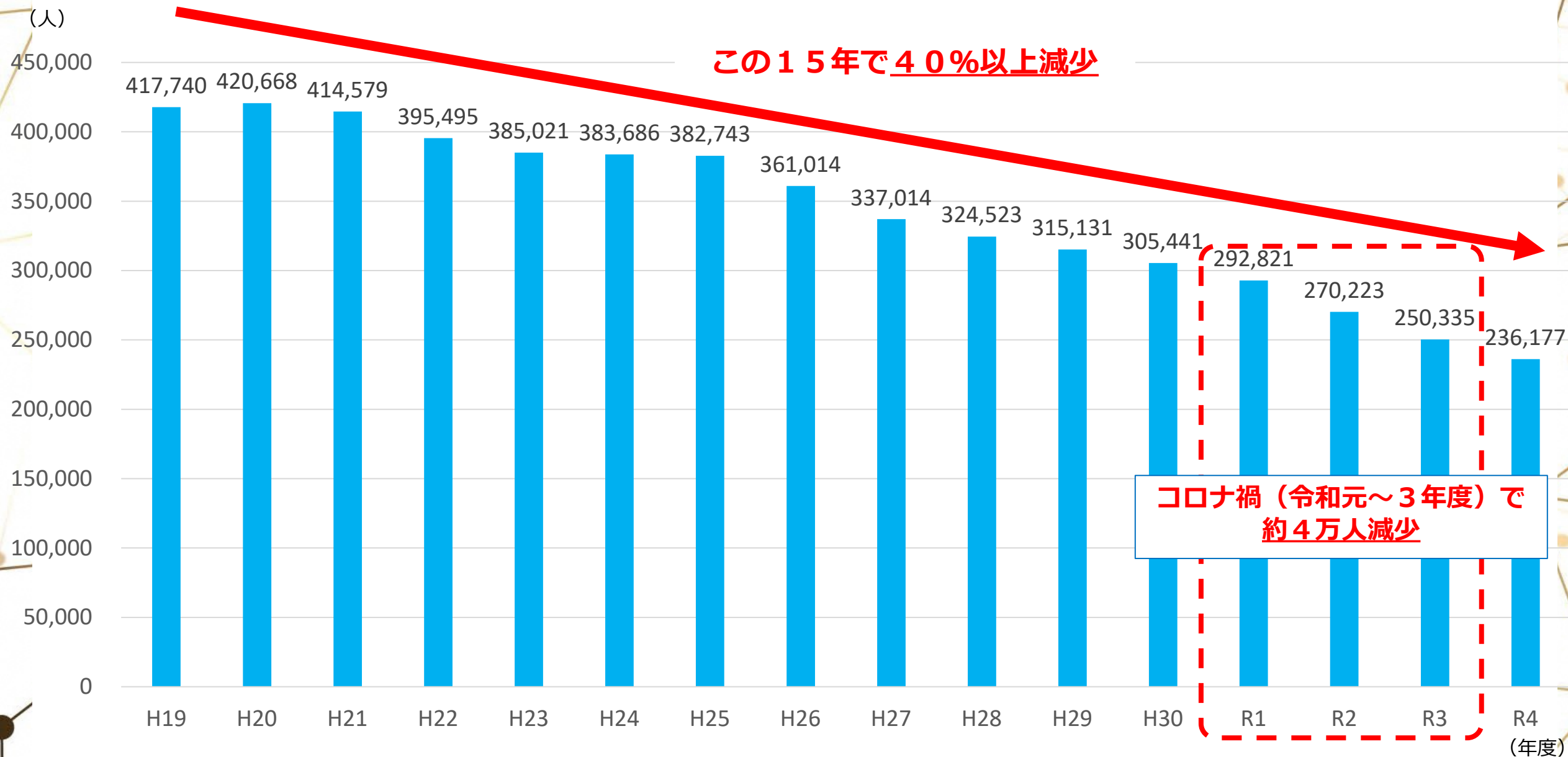
① なぜ地域の交通は辛いのか

- **人口減少**
- **少子化**
- **高齢化**
- **加えてコロナ禍**

日本の人口の推移



タクシー運転者の推移



※R4年度数値は速報値

出所：輸送実績報告書に基づくタクシー事業の運転者数の推移、令和5年度第1回自動車部会（令和6年2月7日）資料1を基に作成

どの業界も人手不足

交通も、以前のように人手を確保することは困難

待っていても、バスやタクシーが来ない時代に

移動することは、買い物にも、通学にも、仕事に行くにも必要であり、生活の質を上げる

移動ニーズを満たすためには、ドライバーが足りない

そのためには、利用者も、ちょっと協力できれば

色々な移動手段

バス？

コミュニティバス？

タクシー？

乗合タクシー？

(AI) オンデマンド交通？

日本版ライドシェア？

公共ライドシェア？

色々あって、よくわからない

まずは、何が使えるのか

より

どういう地域になりたいのか

その上で、どういう交通があるとよいのか

② 国は何をしているのか

従来の交通を提供することは難しく

そこで、新しい担い手

自家用車や一般ドライバーの活躍

公共ライドシェア

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。

省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」を規定。



利用者

(交通空白地) 地域住民・観光客
(福祉) 介護を必要とする者

提供体制

(運送主体) 市町村、NPO法人等
(使用車両) 自家用車（白ナンバー）
(ドライバー) 第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等

運送の対価

法律により、「**実費の範囲内**」の収受が認められている。

登録要件

- ① 安全体制を確保すること。
(運行管理・整備管理の責任者の選任等)
- ② 地域の関係者(※)において協議が調うこと。
(※) 地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等

公共ライドシェアの運用改善①

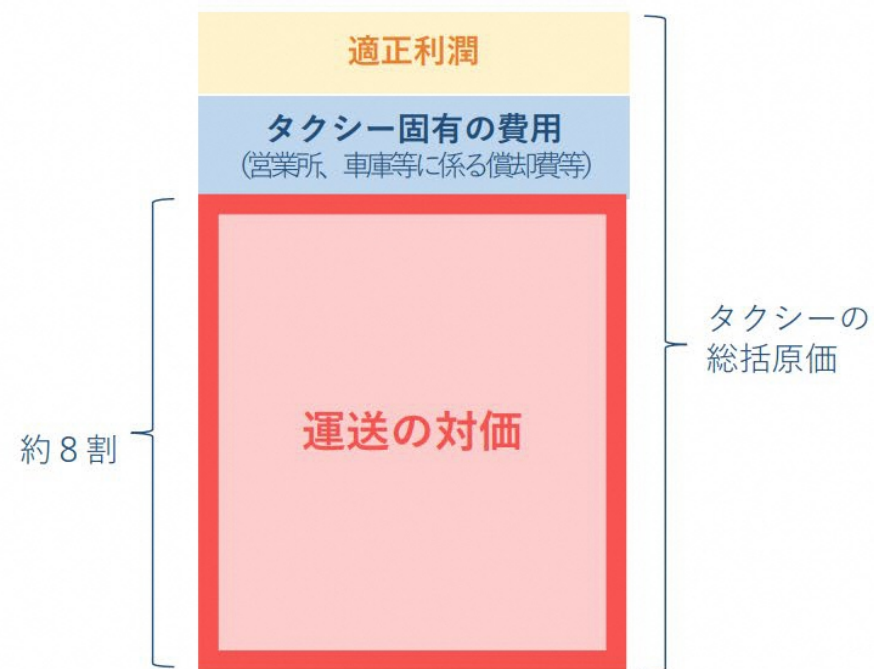
「時間帯による空白」の概念の取込み

「交通空白地」の目安を数値で示すとともに
夜間など「時間帯による空白」の概念を通達
上明記



「対価」の目安の見直し

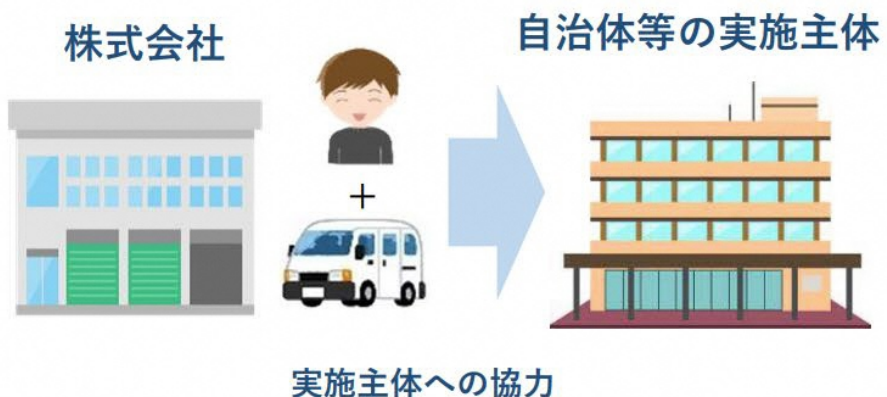
対価の目安を地域のタクシー運賃の「約8割」
とすることを通達上明記



公共ライドシェアの運用改善②

株式会社が参画できることの明確化

交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを通達上明記



観光地における宿泊施設の車両の共同使用の促進

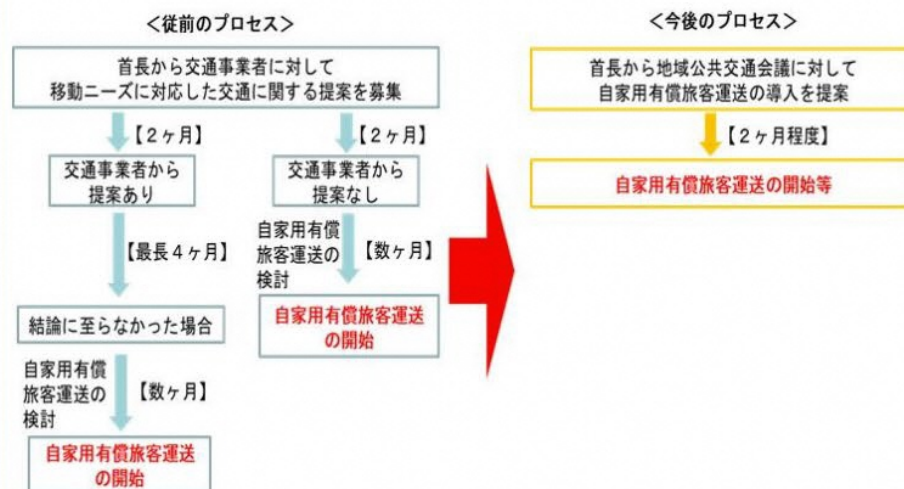
宿泊施設が所有している車両について、使用されていない時間帯に自治体等自家用有償旅客運送の実施主体に提供し、ホテル間の運送や地域住民等の運送に活用することが可能であることを通達上明記



公共ライドシェアの運用改善③

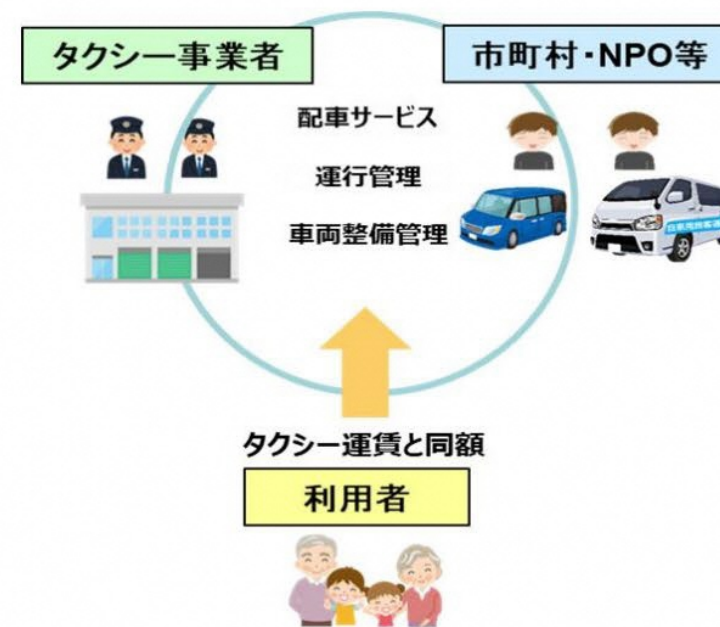
地域公共交通会議の運営手法の見直し

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



タクシーとの共同運営の仕組みの構築

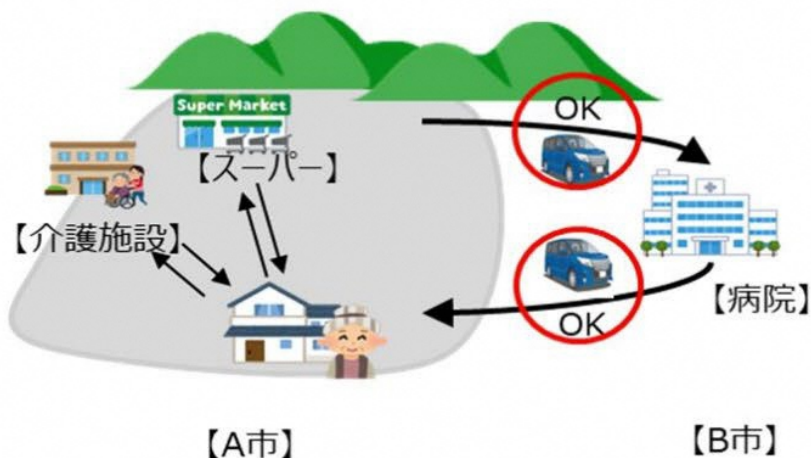
タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営（タクシーサービスと自家用有償旅客運送サービスとの一体的な提供）が可能であることを通達上明記



公共ライドシェアの運用改善④

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



ダイナミックプライシングの導入

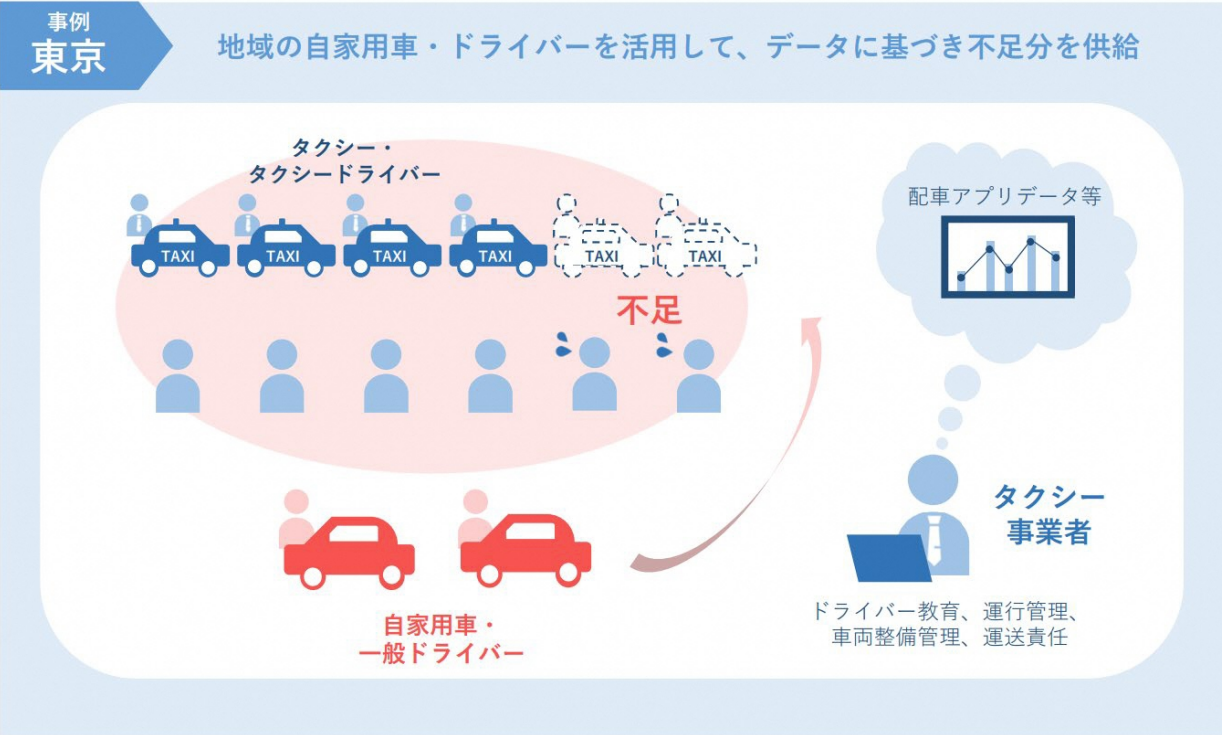
一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記

- 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」の総額の範囲内ではないことから、これを3ヶ月ごとに確認。

日本版ライドシェア

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した 運送サービスの提供を可能とする 日本版ライドシェア を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定 し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。

タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定 ▶



	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%	96%	89%	95%
1時	98%	98%	98%	97%	87%	67%	96%
2時	98%	99%	98%	99%	93%	66%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	96%
5時	97%	97%	97%	98%	96%	95%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	94%	97%	93%
7時	88%	91%	94%	94%	91%	98%	96%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	95%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	96%	95%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	94%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	95%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	93%	94%	92%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	95%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	95%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	96%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%

1. アプリデータに基づき不足車両数を算出し、日本版ライドシェアを行う地域

- 東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡の12地域

2. 大都市部以外の地域

- 1. 以外の地域においては、簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能。
※金曜日・土曜日の16時から翌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
※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
※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
- 軽井沢町、金沢、富山、静岡、埼玉（県南東部）、埼玉（県南西部）、志摩市、水戸、青森、岐阜などは運行開始

日本版ライドシェアのバージョンアップ①

雨天時への対応

大都市部12地域において、1時間5mm以上の降水量が予報される時間帯及びその前後1時間、供給車両数を拡充



※時間帯が3時間以下となる場合には、前後を含めて、計4時間までの稼働が可能

稼働していない時間帯は
最大車両数までを使用可能。



稼働している時間帯は
最大車両数の2倍までを使用可能。



酷暑時への対応

大都市部12地域において、35℃以上の気温が予報される時間帯及びその前後1時間、供給車両数を拡充



※時間帯が3時間以下となる場合には、前後を含めて、計4時間までの稼働が可能

稼働していない時間帯は
最大車両数までを使用可能。



稼働している時間帯は
最大車両数の2倍までを使用可能。



日本版ライドシェアのバージョンアップ②

イベント時への対応

イベント等一時的な移動需要の増加に対応し、自治体又はイベント主催者からの要請を踏まえ、供給を拡充



※時間帯及び車両数については、他の交通機関との役割分担を踏まえ、合理的に算出・調整

※交通規制が実施される場合、イベント主催者等が管轄の警察署において日本版ライドシェアを活用する旨情報共有



こちら使える

p.25

タクシーの営業区域外旅客運送

大都市部以外の地域での対応

大都市部以外の地域において、タクシー事業者の申し出により、日本版ライドシェアの曜日・時間帯・台数制限を緩和



タクシー事業者は実施状況のモニタリングに必要なデータを提出し、供給過剰が発生するおそれがあると地方運輸局等が認める場合は使用可能車両数を減車する。

日本版ライドシェアのバージョンアップ③

災害時・復旧復興時における活用

地震や台風などの災害発生時や復旧過程において、タクシーを補完し、被災地における輸送サービスを確保するための運送が可能

輸送ニーズを踏まえ
時間制運賃の適用が可能

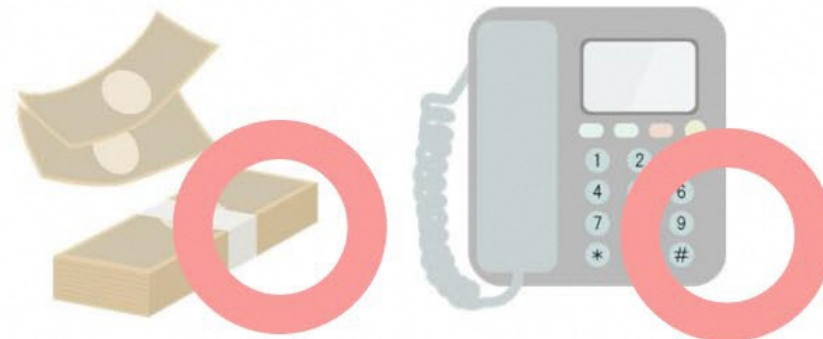
他の営業区域のタクシー会社
による応援も可能



安全が確保できることを前提に、自治体等からの要請を踏まえ、車両数及び実施期間を調整。

配車アプリが普及していない地域での導入

配車アプリが普及していない地域においても、電話予約や現金支払いにより日本版ライドシェアを利用可能



1. 配車依頼への対応

①ルート決定

②運賃額算出

2. 旅客への伝達

3. ドライバーへの伝達

「配車アプリを使わない日本版ライドシェアの導入ガイドライン」

日本版ライドシェアのバージョンアップ④

貨客混載・協議運賃の導入

タクシーと同様、日本版ライドシェアによる貨客混載の実施及び協議運賃の設定が可能



貨客混載

地域の関係者と協議が調った場合に、タクシー事業者が貨物自動車運送事業の許可を得て、日本版ライドシェアにおいても貨物運送が可能。

協議運賃

地域の関係者間による協議を経ることで、日本版ライドシェアにおいても独自の運賃を設定することが可能(協議運賃)。

鉄道等の遅延時における活用

荒天や事故などで鉄道等の公共交通機関に遅延が生じ、運行再開まで概ね3時間以上が見込まれる場合、日本版ライドシェアによる運送が可能



※タクシー等による輸送対応を速やかに実施できるよう、地方運輸局等は、鉄道事業者及びバス・タクシー事業者団体との連絡体制を構築する。

※運輸局等が輸送ニーズを把握し、供給車両数等を適時適切に判断する。



こちら使える

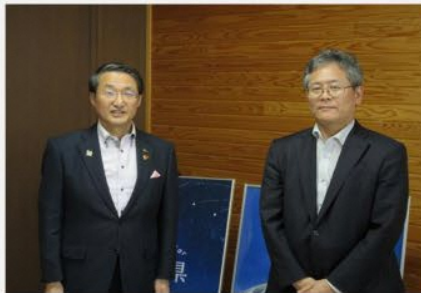
p.25

タクシーの営業区域外旅客運送

○ 本年7月の国土交通省「交通空白」解消本部の設置以降、全国10か所の運輸局・運輸支局により、603の首長等への訪問、1318の自治体での事業者への橋渡し（課題認識の共有の場の設定など）、26の都道府県との連携した取組（運輸局と都道府県共催の説明会の実施等）など、自治体や交通事業者のトップから現場担当レベルまで重層的な伴走支援が行われた。

首長等への訪問

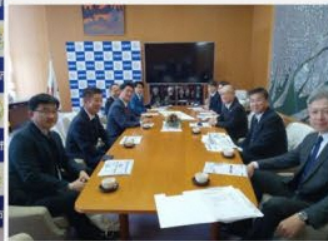
603



▲鳥取県



▲兵庫県尼崎市



事業者への橋渡し

1318



▲町内のタクシー事業者と自治体職員
の橋渡し（安芸太田町）



▲自治体・事業者・観光協会等の橋渡し
（石垣市、竹富町）

都道府県との連携

26



▲公共交通検討会議（奈良県）



▲ライドシェア勉強会（宮崎県）

③利用者もちょっと協力

マイカーは便利（安全な限り）

移動の目的地は共通していることが多いのではないか

スーパー、病院、健康ランド、学校・・・

マイカーを運転する際、ちょっと他人を乗せてあげる

逆に、乗せてもらう

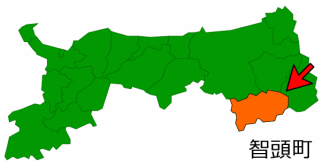
呼びやすい手段で

アプリでも、まずは電話でもいいのでは

呼べば来る、に慣れる

地域で、色々な人々の移動を支えあう

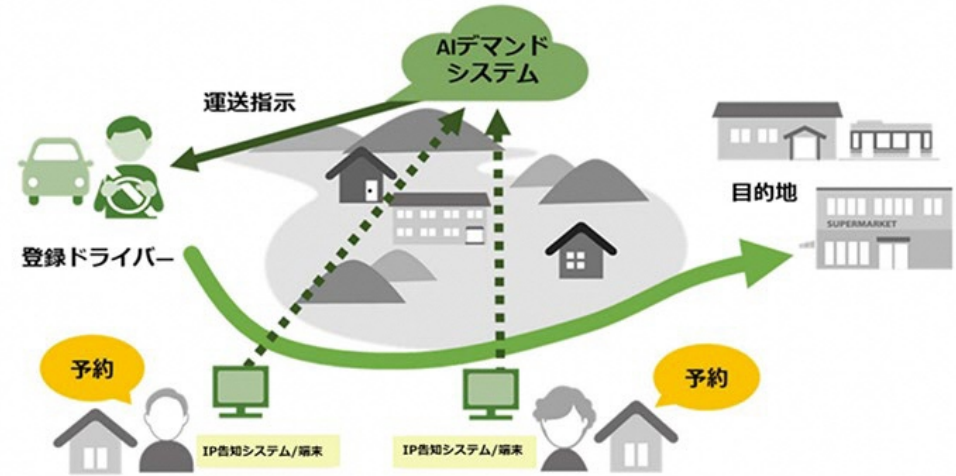
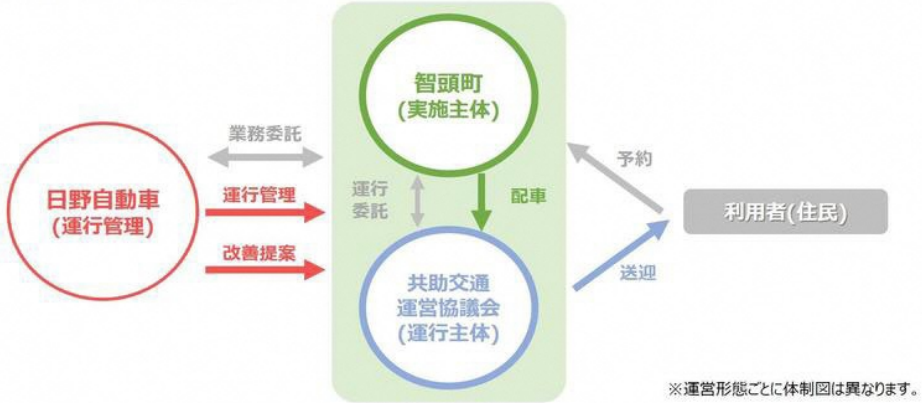
自治体の取組の紹介（鳥取県智頭町）



人口：6,191人（令和5年8月1日時点）
面積：224.70km²



<智頭町におけるサービス提供の流れ・役割>



運行管理システムにAIを使用
⇒ 運行ルートや車両の最適化による効率的な運行

遠隔による運行管理業務を民間企業に委託
⇒ 業務負荷軽減による持続可能性の向上

（導入経緯）

- ・ 少子高齢化や社会情勢の変化に伴い、利用者の減少・維持費の増加により、財政を圧迫
- ・ また、運行本数の少ない定時定路線型の運行は非効率で、移動ニーズにマッチせず
- ・ 「すべての人に寄り添える持続可能な交通体系の構築」の実現を目指す事業として、地域住民参加型の「共助交通」を導入

（開始日）

- ・ 令和5年4月1日～（本格運用開始）

（運行区域等）

- ・ 智頭町内の予め設定されたポイント間の輸送

（運賃）

- ・ 500円（乗合時は400円に割引、回数券・定期券もあり）

（運行管理）

- ・ 日野自動車（遠隔管理）

（配車手配）

- ・ IP告知端末及び電話

（その他特徴）

- ・ 運行管理システムにAIを使用

自治体の取組の紹介（富山県朝日町）



人口：10,916人（令和5年4月1日時点）
面積：227.41km²



ノッカル

あさひまち

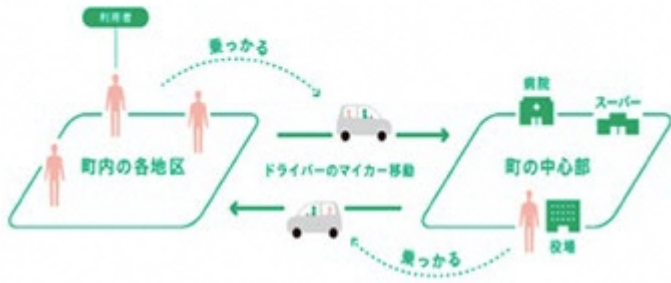
地域のモビリティ資産を活用

町にバス3台／タクシー10台のみに対し、
マイカーは8,000台
全国トップレベルの自家用車依存度を逆手に
取ったマイカー乗り合いを導入



サービスコンセプト

住民ドライバーの普段のマイカーでのおでかけに、予約をして「のっかる」ことで目的地まで移動できる、
住民同士の助け合いの気持ちを形にした公共交通



サービスにおける役割

移動の課題を持続的に解決するために、行政が一方向的に提供するのではなく、住民も参加し、地域内外の企業と連携して行う、**共助・共創型の公共サービス**



使用システム

ドライバーと利用者をマッチングさせるための運行管理システムを使用。ドライバーは専用アプリで運行情報を把握し、**利用者はLINEで予約が可能。**



日本初の
『事業者協力型自家用有償旅客運送』

（導入経緯）

- 高齢化の進展とそれに伴う運転免許返納者数の増加により、公共交通ニーズは一層高まる中、民間バス路線は深刻な人口減少と運転手不足によって相次いで廃止
- 全国トップレベルの自家用車依存度を逆手に取る

（開始日）

- 令和3年10月1日～（本格運行開始）

（運行区域等）

- 朝日町内の予め設定されたポイント間の輸送
- 登録ドライバーの予定に合わせた時刻表で運行

（運賃）

- 600円

（運行管理）

- 黒東タクシー

（配車手配）

- LINEアプリ及び電話

（その他特徴）

- 「事業者協力型自家用有償旅客運送」の全国第1号
- マイナンバーカードを活用した移動需要増加の取組とも連動

自治体の取組の紹介（石川県小松市）

小松市



人口：106,206人（令和5年12月1日時点）
面積：371.05km²



二次避難者限定

無料で乗車
ダウンロードはこちら

タクシーが減らないように
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**

木・金・土曜日のみ運行
※ドライバーが無い次第毎日運行

能登半島地震の二次避難者の
移動の足を確保

タクシーが減少する夜間の移動需要
（居酒屋からの帰り等）に対応

支払い方法

PayPay

クレジットカード

運行エリア

小松市・能美市・加賀市

※発着地がどちらか小松市内に限ります

タクシー運賃の8割

行政区域を跨いだ運行



（導入経緯）

- 日常的に移動に不便を感じている住民や観光客、新しく開通する北陸新幹線で小松市を訪れた方々の移動に関する利便性向上
- 能登半島地震で被災された二次避難者の方々の移動を確保

（開始日）

- 令和6年3月22日～（本格運行開始）

（運行区域等）

- 小松市内の任意のポイントで乗降可能
- 発着地が小松市であれば、隣接の能美市・加賀市の任意のポイントでの乗降も可能

（運賃）

- タクシー運賃の8割（初乗り1km 400円、以降300mごとに100円）

（運行管理）

- 小松タクシー

（配車手配）

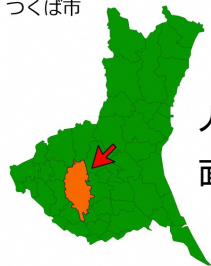
- 配車アプリ及び電話

（その他特徴）

- 発着地が小松市内であれば、隣接の能美市・加賀市での乗降も可能
- タクシーが減少する夜間の移動需要（駅周辺の居酒屋からの帰り等）に対応

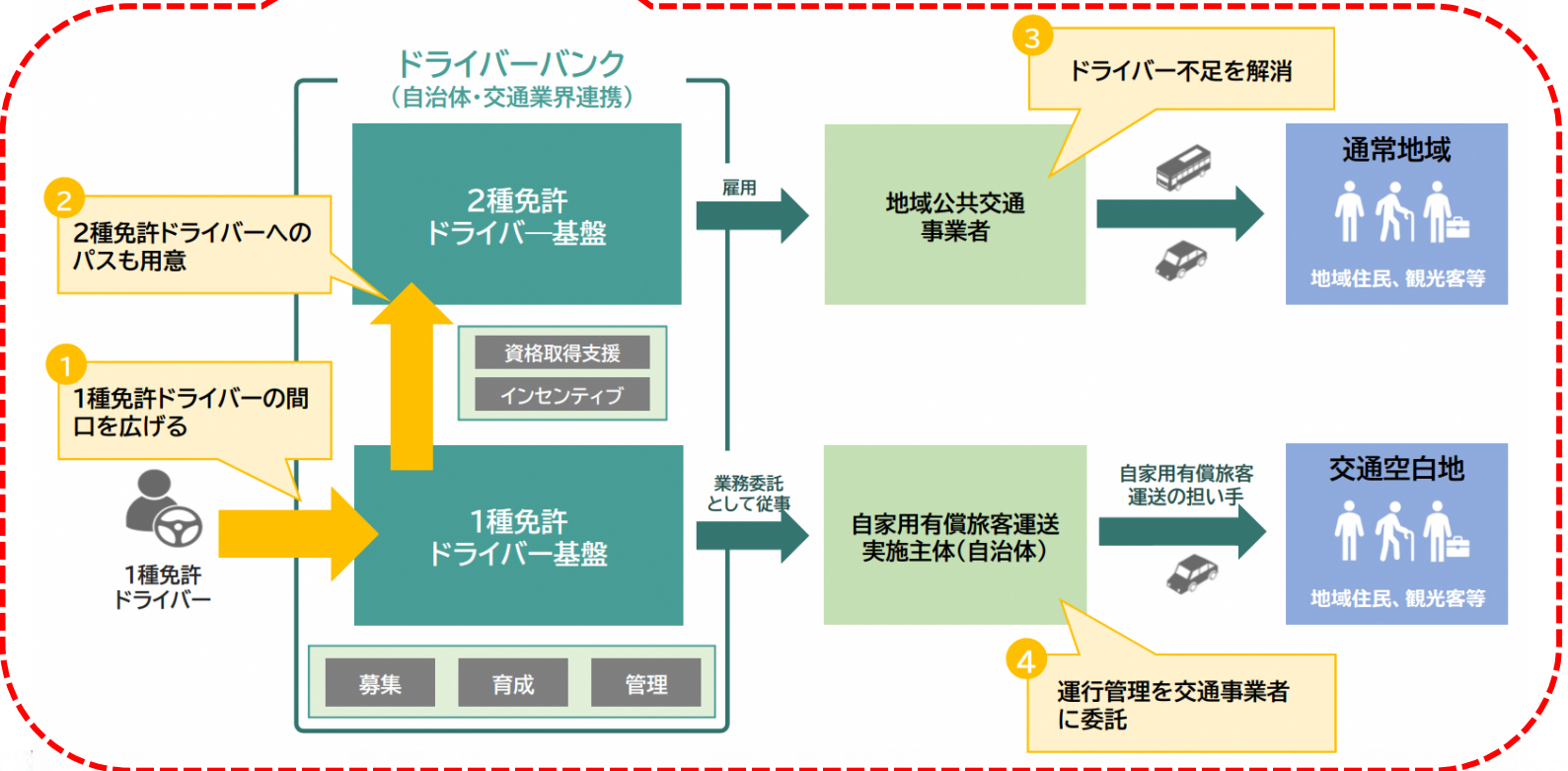
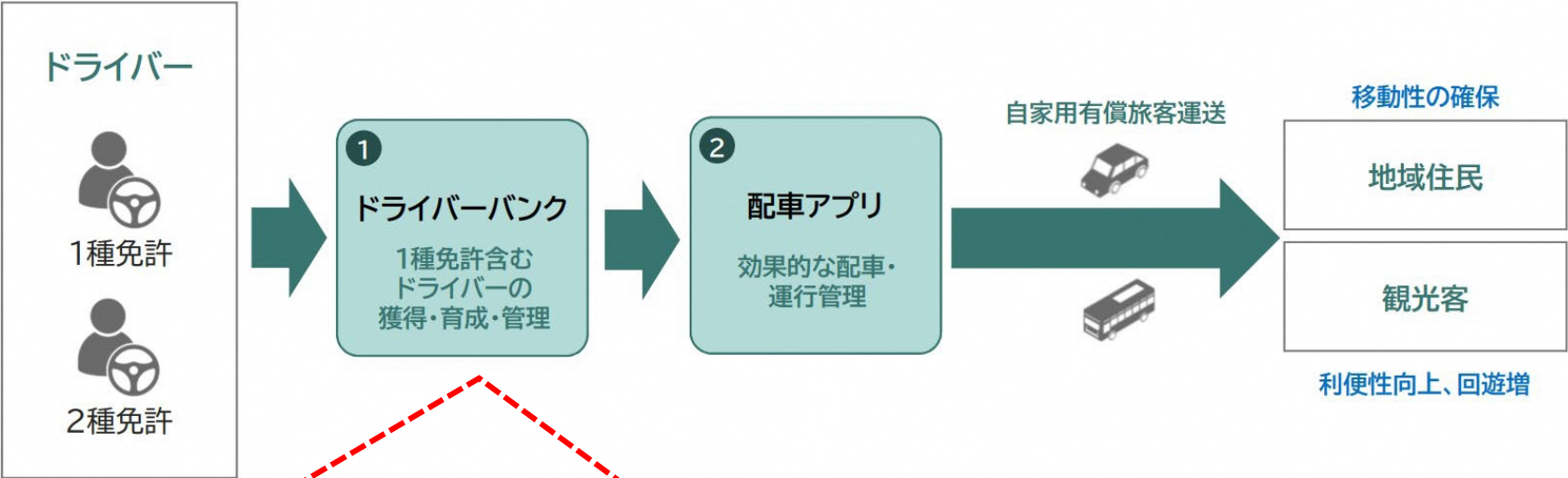
自治体の取組の紹介（茨城県つくば市ほか）

つくば市



人口：258,840人（令和5年12月1日時点）

面積：283.72km²



複数自治体共同による
公共ライドシェアのドライバー
（1種免許）の確保と合わせ、
公共交通事業者のドライバー
（2種免許）も育成

（導入経緯）

- ・ 路線バス・タクシーを含むあらゆる交通モードでドライバー不足が喫緊の共通課題

（開始日）

- ・ 令和7年1月～（予定）

（運行区域等）

- ・ つくば市内の一部（桜ニュータウン周辺）及び土浦市内の一部（天川団地周辺）の任意のポイント等で乗降可能 ※つくば市・土浦市の越境交通サービスの場合（ほかに3つのエリアでサービス導入予定）

（運賃）

- ・ 600円（事前予約）、800円（直前予約） ※つくば市・土浦市の越境交通サービスの場合（同上）

（運行管理）

- ・ 関東鉄道

（配車手配）

- ・ 配車アプリ及び電話

（その他特徴）

- ・ デジ田交付金TYPESを活用
- ・ 複数自治体が共同で、ドライバーを獲得・育成・管理するプラットフォーム「ドライバーバンク」を構築、配車アプリプラットフォームを導入

**受け身では、交通はだんだんと来ない時代に
マイカーをいつまでも運転することも難しく
交通を利用するだけでなく、少しだけ提供もする**

交通を、自分ごと、として考えたい

ご清聴ありがとうございました