

第1回 交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会・交通体系分科会物流部会 合同会議
議事概要

日 時：令和7年4月24日（水）10:00～12:00

場 所：オンライン開催

出席者：（自動車部会）池之谷委員、大井委員、塩路部会長、清水委員、須田委員、武内委員、野澤委員、山内委員、林臨時委員、菊間臨時委員、笹倉臨時委員、竹岡臨時委員、中川臨時委員、波多野臨時委員、廣瀬臨時委員
（物流部会）大串委員、根本部会長、大島臨時委員、岡田臨時委員、木下臨時委員

概要：

事務局より「自動車運送業を取り巻く現状と課題について」、「交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会 自動運転ワーキンググループの審議状況について」及び「今後の検討の進め方について」について説明後、委員より以下の発言があった。

＜自動運転車両の導入促進に関するご意見＞

- 自動運転車両の協業化等について、中長期的にどのような地域特性（大都市部、郊外部、中山間地域など）を持った地域で優先的に進めるか、あるいは地域特性に応じた戦略やロードマップを練るべき。
- 今後の本格的な社会実装（2027年以降）においては、国内で一定の安全水準が維持されることが期待されるが、実施地域ごとの個別具体的な状況への対応や、インフラ・社会環境との連携・協調、データ利活用の面で具体的な検討が必要な部分が残っている。官民で丁寧な議論を継続する必要がある。
- 各地域で進行中の地域交通の再構築の取組から得られる最新情報やアイデアは重要。担い手や自動運転について、現場の現状を把握し、具体的なイメージが想定できる形での今後の議論を期待する。
- 物流や自動運転の技術的なことは分かってきており、どう社会実装するかのプロセスイノベーションが重要。インセンティブをどうつけるか。DXや自動化において、社会実装は国交省だけの話ではなく、デジタル庁や運行管理に係る省庁など、他省庁といかに協調・連携するかが重要。国交省が主導しつつ連携すべき。
- モーダルシフトや他の交通媒体も考慮して、物流部門における全体的な効率化における自動運転・自動車分野の交通DXの位置づけも重要。
- 自動運転はいきなり最上位を狙うのか、既存技術をしっかりやりながら最終的にレベル4に上げる流れを作るのかが見えづらい。レベル2や3でもまだ普及しておらず、まずはそれらがどの程度問題解消に繋がるかを議論してほしい。
- ドライバーの担い手不足の解決策として自動運転はあるが、全国に瞬時に広がるわけではないため、担い手を増やす対策は引き続き必要。二種免許取得のための教習時間短縮は、ドライバー増加やタクシー利用者の安全意識醸成の観点から疑問。賃金や労働時間など、ドライバーが増えない根本原因を議論し、対策を立てるべき。
- 自動運転においても会社の料金規制など議論が必要と認識。

- レベル4の自動運転サービスに関する許認可手続が複雑であり、見直しが必要。現行制度では道路運送車両法及び道路交通法に加え、道路運送法又は貨物自動車運送事業法に基づく手続が必要だが、自動運転サービスでは判断項目が重複したり相互の関連性が強くなったりしてくるため、関係法令間の連携を強化し、合理化を図るべき。
- 車両が道路交通法を遵守できるかの確認は、道路運送車両法の自動運行装置の保安基準適合性の確認の際にも、道路交通法の特定自動運行の許可の際にも確認する必要がある、これらの確認を別々に行う事業者の負担は大きい。遠隔装置の性能確認は、車両の保安基準適合性と連動して行う必要があるのではないかと。
- 合同小委員会では、物流と旅客と一緒に議論し、ウィン・ウィンになるような検討を進めるべき。自動運転技術や安全性は物流・旅客で基本的には共通。自動運転に関しては物流の方が先行する可能性もあり、合同小委員会で様々な方策が検討されることを期待。
- 安全、仕組みづくり、物流拠点整備と同時に、事業者が自動運転車両を購入しやすいような導入促進や、自動車メーカーが開発しやすいようなやり取りも考えるべき。タクシーの自動運転導入やトラックのドライバー不足対応のため、車両開発や事業者導入の仕組みのスピードアップ化も図るべき。
- 赤字経営の事業者が多いため、持続可能性に課題を感じた。今回の改革は産業の再構築に近い形になるのでは。既存の事業者がうまくスライドできるような基盤づくりが重要。
- ドライバー不足解決には自動運転しかないと思っていたが、若い人にとって将来がないと思われないう、自動運転移行後もドライバー＋安全確保・AI運用・監視システム等、トータルで交通に関わる新しい期待が持てる職場・職種というイメージ転換と実質が重要。工業高校や高専での科目設定や説明会による人材確保、転職組へのアピールなど、ドライバー募集の工夫を提案。
- トラックのドライバー不足に危機感を持っている。自動運転は有用な手段だが、長距離輸送の両端ではドライバーが必要な点や、長距離輸送はトラック輸送全体の2割以下である点を踏まえ、どの部分でどう使えるのかしっかり見据えて検討する必要がある。
- トラックの自動運転のビジネスモデルにおいて、トラック会社が自ら特定自動運行実施者になるのは困難であり、専門の事業者へ委託する形になるだろう。
- マニュアル運転と自動運転を切り替える中継エリアの整備と、その発着枠を管理する主体が必要。大規模な公共ターミナルが必要になる可能性もある。
- NEXCOの管制センターとの役割分担も検討課題となる。これらの主体の責任分担関係を明確にし、それを前提としたビジネスモデルを考える必要がある。
- 人と物流拠点、自動運転テクノロジーをどう融合させるか、過疎地でこそ深刻な問題であり、過疎・高齢地域でも対応できる制度構築をお願いしたい。先進事例の収集と同時に、先進地域でないところがどうコミットし地域を回していけるか、国や行政が間に入って支援すべき。
- 小型モビリティのシェアリングサービスにおける無人回送や隊列走行など、自動運転技術を活用した新たなサービスについても検討すべき。これは宅配ロボットにも通じる技術。

<自動運転車両等に対応した物流拠点の整備に関するご意見>

- 効率的な物流の観点から、物流拠点の在り方の議論は大切。人口減少・財源減少の未来において、全てが今より便利になる世の中が実現可能か考えるべき。
- 物流拠点整備は重要。物流拠点の今後の在り方については、自治体の判断が大きく関わるため、国、自治体、利用者などで認識を共有し、判断できるかが重要。
- 物流を持続可能なインフラとして維持するため、物流拠点について公共の立場からこれまで以上に関わっていくことが重要。国土交通省各局や関係省庁間の連携も重要。
- 物流拠点の形成や再構築のためには、物流を担う事業者への支援を見直し、効果的なものに改編する必要がある。税制を含めた見直しも必要。
- 物流分野での革新車両等に適した物流拠点の整備促進に資する仕組みについて、都市政策の観点から、自動運転のような革新的な車両を使った場合の物流拠点の立地やハード整備、周辺インフラとして整備していくべき内容やニーズがどのようなものか提示してほしい。
- マニュアル運転と自動運転を切り替える中継エリアの整備と、その発着枠を管理する主体が必要。大規模な公共ターミナルが必要になる可能性もある。※再掲
- 過去の物流拠点形成に係る支援施策（中小流通法、流市法、物効法）を参考に、現代の課題（担い手不足、新技術対応）に対応するため、ステークホルダーの新たな連携や協業化を含めたハード・ソフト両面のプラットフォーム形成、それらに即応した物流拠点の形成と適切な支援がなされるべき。
- 人と物流拠点、自動運転テクノロジーをどう融合させるか、過疎地でこそ深刻な問題であり、過疎・高齢地域でも対応できる制度構築をお願いしたい。先進事例の収集と同時に、先進地域でないところがどうコミットし地域を回していけるか、国や行政が間に入って支援すべき。※再掲

<自動運転車両の安全性に関するご意見>

- 安全は非常に重要であり、自動運転車の事故原因究明を通じた再発防止を進めるべき。
- 自動運転 WG での議論を通じて、制度整備において事業軸・技術軸それぞれで自動運転の役割と責任、安全性の具体化が進み、官民双方の共通理解が深まったことは有意義な成果。
- 自動運転システムの普及に伴い、運行管理やドライバーの業務負担の変化も考慮すべき。例えばトレーラー連結による大量輸送時の荷物の積卸し負担など。自動運転への移行期にはドライバーに頼る部分も残るため、物流輸送の安全な運行管理を見据え、安全性を高めるシステムづくりが重要。
- 自動運転技術が進展する一方、旅客運送における安全・安心の議論はより慎重に行うべき。高齢化に伴う車内人身事故の増加傾向を踏まえ、自動運転車への保安要員の同乗など総合的な対策が必要。
- 自動運転の時代になっても、車内事故防止など日本ならではの安全性への配慮を世界に示せるよう議論を進めてほしい。
- 自動運転 WG での議論を踏まえ、国際的な議論も踏まえた世界的に安全が担保できる仕組みづくりを目指すべき。

<道路運送業における協業化に関するご意見>

- 過去の物流拠点形成に係る支援施策（中小流通法、流市法、物効法）を参考に、現代の課題（担い手不足、新技術対応）に対応するため、ステークホルダーの新たな連携や協業化を含めたハード・ソフト両面のプラットフォーム形成、それらに即応した物流拠点の形成と適切な支援がなされるべき。 ※再掲
- 物流 DX の現状を明確にしてほしい。データ連携を通じた輸送効率化が現在どの程度使われ、どれくらいを目指しているのか次回議論したい。
- 旅客と物流を一緒に考える議論がタクシーに寄っている気がする。バスの貨客混載は実際に行われており、今後は特に長距離輸送をする高速バスを使った貨客混載も議論に加えてほしい。
- ドライバーのシェア（物流と旅客のシェア、バス・タクシーによる荷物輸送、物流車両による一時的な旅客輸送など）の可能性も検討すべき。

<道路運送業における仲介等に関するご意見>

- タクシー配車に係るアプリ料金の設定が富裕層向けとなっている。一般の生活者や急病等で困っている人が利用しにくくならないよう料金面も配慮すべき。
- 仲介の適正化・効率化で規制を取っていくことになると思うが、タクシーアプリの例で旅行業法が必要かなど、不要な規制を取っ払う議論もしていいのではないかな。
- 物流事業者の効率化・適正化の視点からマッチングサービスが必要。マッチング向上と少ない人数での効率的な運用を合わせて議論すべき。

<その他のご意見>

- 自動車・物流は重要な公共交通であり、国民の基盤的なインフラ。公共性に立ち返り、未来づくりに交通が貢献する議論を期待する。
- 便利な日本の物流・交通は当たり前ではないことを消費者が理解し、合理的な社会システム構築に協力できるような分かりやすい政策とメッセージを発信してほしい。
- 海外の先進事例も参考に、国際的な情報収集や標準化をリードもしくはフォローすることを意識し、推進するべき。
- あめとむちの形で、どう進め、罰則や制限をどこに設けるかの議論も大事。具体的に進めていきたい。
- 担い手不足問題は大きな話であり、真剣に議論すると大変。事業法や契約関係など、従来にないことをしないと期待されることができない可能性。1900 年代半ばに運輸省により需給調整規制が廃止、2000 年前後に事業法が改正され許可制になって四半世紀経つ。その間の問題に対応し新しい方向性を打ち出しているが、全面的にやろうとすると事業システムをまた大きく変えることになるかもしれない。内容的に大変であるが、進むように議論すべき。
- 自動車運送事業の担い手確保のため、全産業と比較して低賃金・長時間労働・不規則勤務といった点については是正が必要。運賃改定や標準的運賃の遵守だけでは不十分。日本経済を支える交通・運輸従事者に対して国が支援する必要性も認識すべき。

- 人材確保と同時に労働環境改善が必要。運送業界のブラックな労働環境や雇用の不安定さが家庭にも影響を与えている。
- きめ細かな物流は日本の強み。過疎と高齢化が進み災害が多い日本では、人と物をどう運ぶかが生命線。
- 社会全般で物流に対する理解が十分ではないため、理解を求めることが必要。
- 宅配便の再配達有料化提案への反発もあったが、物流料金維持のためには利用者の協力も必要。ラストワンマイルは自動運転では解決できず人が必要であり、その担い手がドライバーか利用者側かも含め、物流の将来像について国民の理解促進と情報発信が必要。
- 物流事業者の生産性を阻害している要因として、荷主がトータルの対価をまだ支払うに至っていない点がある。荷下ろしや待機時間に対するコストが支払われていない。トラックGメンは有効だが、劇的な改善には至っていない。
- ドライバーへの手当に関して、国からの賃金補助よりも、トラックステーションの老朽化対策など労働環境改善が重要。待遇改善のため、賃金増（荷主による対価支払い）、労働生産性向上（データ連携）、休憩施設整備に目配りすべき。
- 物流の標準化や施設配置は省庁連携の典型。プロセスイノベーションを起こすというよりはマーケットイン。事業者がどうやりたがっているかを見ながら、プロセスのレギュレーションを変えたり自由化したりする。部会で詳細に議論してほしい。

以上