

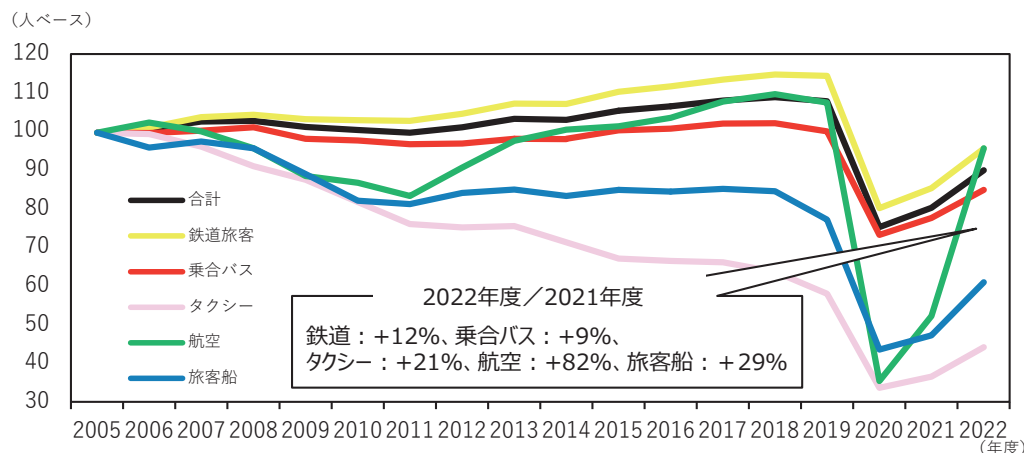
令和6年版交通政策白書の概要

第Ⅰ部 交通の動向

○旅客輸送

- <国内> コロナ禍によって大幅に減少した旅客輸送量は、各交通モードにおいて、2021年度比で増加。特に航空の輸送量が大きく増加。
- <国際> コロナ禍で落ち込んでいた航空旅客は2022年度は前年比で大きく増加するものの、減少した旅客輸送量は依然として低い水準。

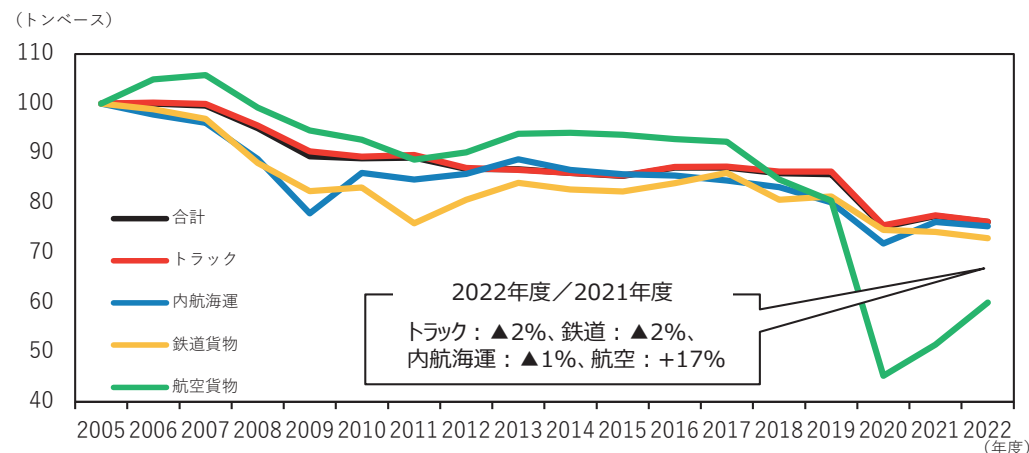
国内旅客輸送量の推移（2005年度を100とした場合の動き）



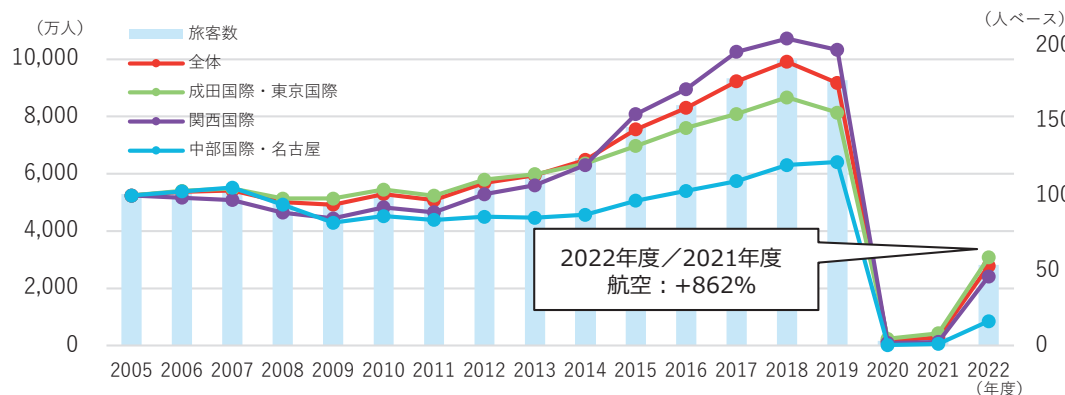
○貨物輸送

- <国内> 2022年度は航空貨物以外は2021年度比で減少。航空貨物は大きく回復したものの、コロナ禍前と比較すると低い水準。
- <国際> 国際航空貨物のみ2021年度比で減少。

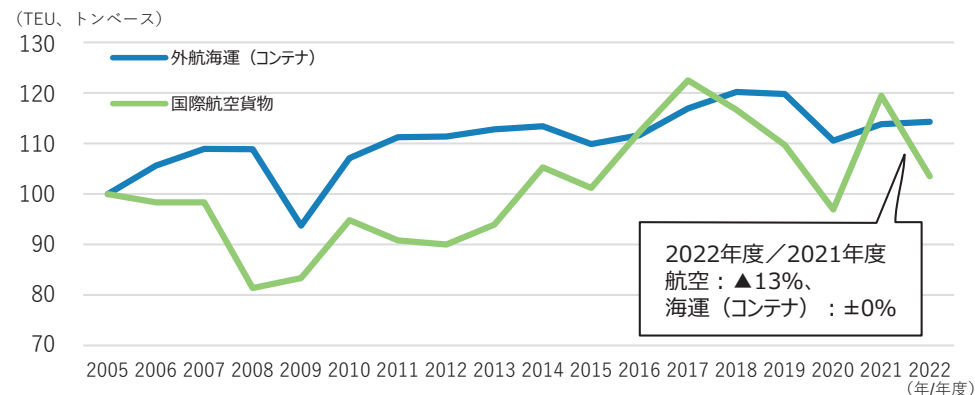
国内貨物輸送量の推移（2005年度を100とした場合の動き）



我が国を発着する国際航空旅客輸送量の推移



国際貨物輸送量の推移（2005年/年度を100とした場合の動き）



新技術の地域実装への展開

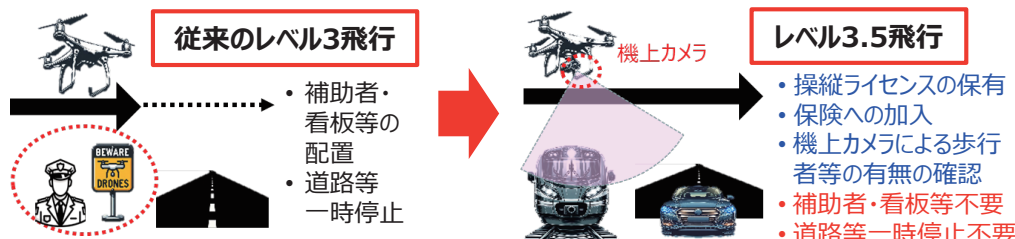
第Ⅱ部／Ⅲ部 第2章第2節「交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化」

ドローンの物資輸送、配送の社会実装の取組

第Ⅱ部へ
第Ⅲ部へ

現状認識・課題等

- **2023年12月、レベル3.5飛行の制度を新設。**デジタル技術（機上カメラの活用）により、補助者・看板の配置といった従来の立入管理措置を撤廃するとともに、操縦ライセンスの保有と保険への加入により、道路や鉄道等の横断を容易化



【レベル3.5飛行と従来のレベル3飛行の違い】



※2024年1月、石川県能登町において、倒木で道路が遮断され、車で配送困難な高齢者施設に向けて、生活用品類のドローン配送をレベル3.5飛行に相当する飛行形態でドローンにより配送を実施（運航事業者：株式会社 NEXT DELIVERY、輸送物資：生活用品類（食品、衛生用品））

【石川県能登町におけるドローン配送事例】

対応の方向性・取組等

- レベル3.5飛行に係る許可・承認手続に要する期間の大幅な短縮を検討。こうした取組を早急に進め、ドローン配送の事業化を強力に推進
- 過疎地域等における物流網の維持等に加え、災害時にも活用可能な物流手段としてのドローンの活用を促進

自動運転移動サービスの社会実装の取組

第Ⅱ部へ
第Ⅲ部へ

現状認識・課題等

- 自動運転の社会実装に向け、車両の初期導入費用等の課題※への対応が必要

※自動運転の社会実装に向けて想定される課題

- ① 需要の見える化・ビジネスモデルの確立
- ② 自動運転車両の導入費用低減
- ③ 走行環境の整備
- ④ 協調制御等技術の向上
- ⑤ 社会的ルールの在り方の整理

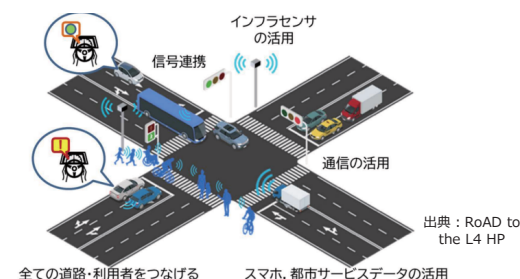
対応の方向性・取組等

- 社会実装に向けた課題解決に向け、デジタル社会推進会議の下に**モビリティWGを設置（2023.12 第1回WG開催）**
- WGにおいて、**ロードマップ**をとりまとめ、**毎年度進捗を確認することで、着実に社会実装を推進**
- 今後、一般道での通年運行事業を20箇所以上に倍増するとともに、全ての都道府県で1箇所以上の計画・運行を目標として取組を推進
- 併せて、交差点等での円滑な走行を支援する「路車協調システム」の実証など、道路側からの支援も推進

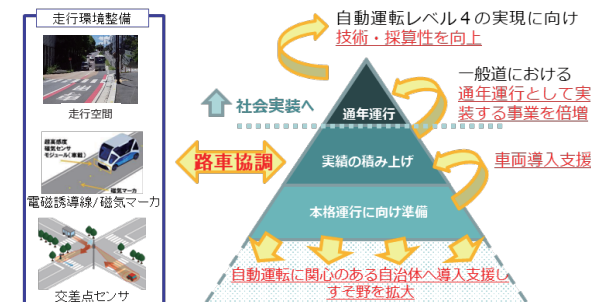


※ 道路交通法改正により自動運転レベル4に向けた制度整備を行い、2023年5月、福井県永平寺にて自動運転レベル4運行サービス開始

【福井県永平寺の運行サービス（自動運転レベル4）】



【混在空間でレベル4実現のためのインフラ協調や車車間・歩車間通信連携などの取組】



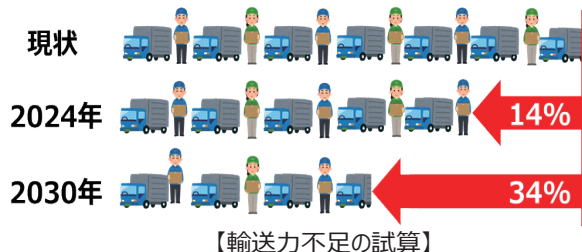
【地域公共交通等における自動運転の推進】

物流2024年問題への対応 第Ⅱ部へ 第Ⅲ部へ

第Ⅱ部／Ⅲ部 第2章第3節「サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保」

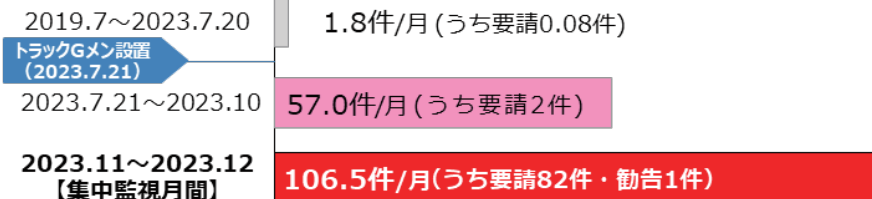
現状認識・課題等

- 物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、**物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面**
- 軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増
- **物流の持続的成長を図ることが必要**



対応の方向性・取組等

- 物流が直面する課題について、「**物流革新に向けた政策パッケージ（2023.6）**」及び「**物流革新緊急パッケージ（2023.10）**」に基づき、**総合的に施策を展開**
- 「トラックGメン」を創設し、悪質な荷主等へ是正指導を大幅に強化
- トラックの「標準的な運賃」について、運賃水準の引上げや、荷待ち・荷役の対価、下請け手数料などの新たな運賃項目の設定等を実施



【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】

※ 全国162名体制の「トラックGメン」の活動として、2023年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけ、悪質な荷主等に対し、初の「勧告」（2件）を実施（2024.1.26）

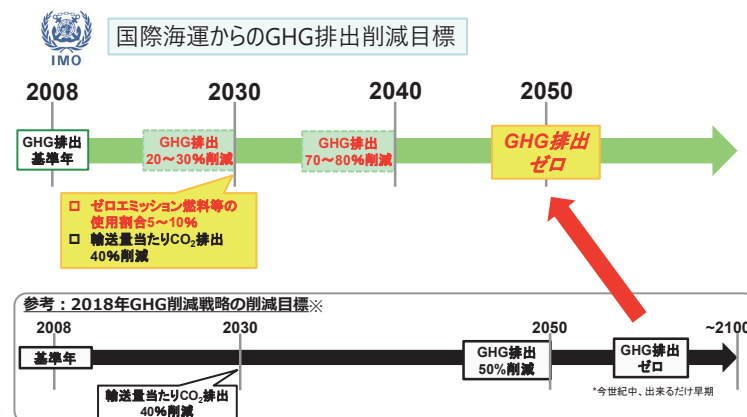
- 今後、一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け等を2024年通常国会で法制化

国際海運からのGHG排出の削減推進 第Ⅱ部へ 第Ⅲ部へ

第Ⅱ部／Ⅲ部 第3章第3節「運輸部門における脱炭素等の加速」

現状認識・課題等

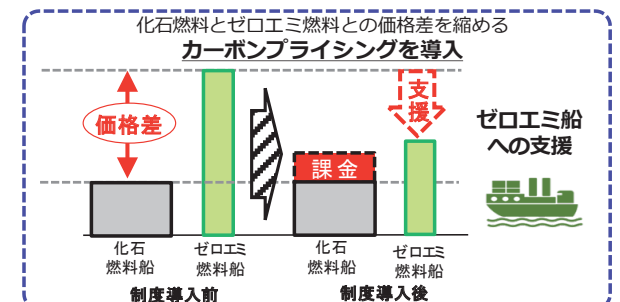
- 国際海運2050年カーボンニュートラルを我が国の目標として掲げ、この目標を世界共通の目標とすべく議論を推進
- 2023年6月、G7三重・伊勢志摩交通大臣会合にて「**2050年GHG排出ゼロ**」を新たな目標とすることを支持する旨を合意



- 2023年7月、IMOにおいて、「2050年頃までに国際海運からのGHG排出ゼロ」を新たな目標とするGHG削減戦略を全会一致で採択

対応の方向性・取組等

- 今後、目標を達成するための具体的な対策の議論が本格化する見込みであり、日本からはゼロエミッション船の普及促進に向けた、カーボンプライシングを用いた経済的手法による国際ルール作りを推進



【日本が提案するカーボンプライシングによる経済的手法の制度概要】