

自動運転社会の早期実現に向けた 当面の方策について

令和8年4月10日

優良L2++車の認定制度の創設等

【目的・意義】

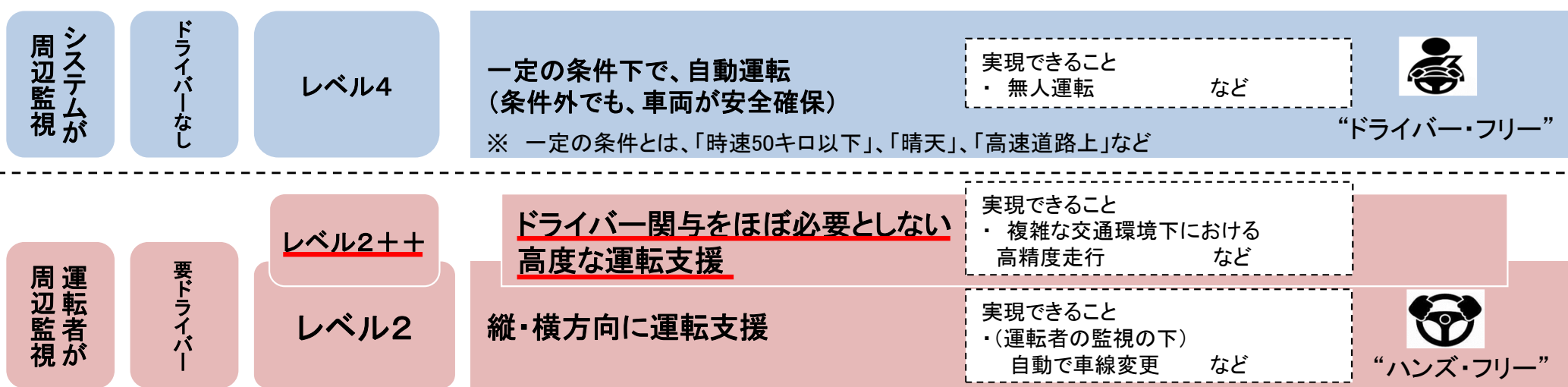
- ・ 将来のL4車に繋がる国産L2++車が2027年度中に市販化される予定
- ・ 多様なL2++車(商用車を含む)の開発・普及を促進
- ・ 自動運転車両に対する世の中の認知度と受容性を向上

【取組方針】

- ・ 優良認定制度の創設
 - L2++車について、メーカーにおける開発・普及を促進するとともに、自動運転車両に対する世の中の認知度と社会受容性を高めるため、優良車認定制度を創設
- ・ 公共交通(公共ライドシェア含む)への早期活用



日産
ウェイヴ社(英)のAI搭載
(2027年度販売予定)



ITS(路車協調システム)の基準類策定等

【目的・意義】

- ・ 自動運転車両のメリットを最大限生かし、道路・クルマ・ヒトが一層の情報(ITS)で繋がり、他の交通モードも含めシームレスな空間(環境)を創造することで、ヒト・モノが安全で円滑な移動を実現。

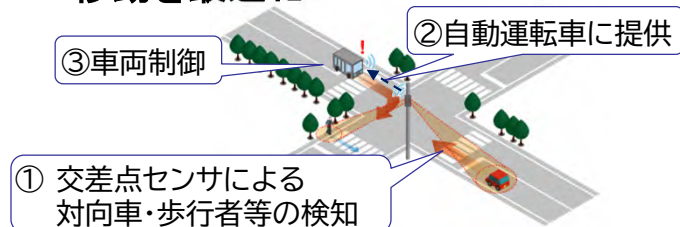
【取組方針】

- ・ ITSインフラ(路車協調システム)の基準類を策定
基準策定に向け、現地実証を実施(【一般道】4カ所での実証、【高速道】新東名(R7.3~)、東北道(R8公募))
- ・ 道路空間の在り方を具体化(ガイドライン策定)
走行空間や乗降場所の高度化等に関する現場実証を実施
- ・ 上記のほか、道路と車両のデータ連携や自動運転車両を活用した道路維持管理に向けた実証等を検討

■ 自動運転を想定した、安全性・円滑性向上に資する道路の姿

情報連携(ITS)

道路・クルマ・ヒトが一層の情報をやり取りし、移動を最適化



例) 車両から検知が難しい状況をITSインフラが検知して提供

安全性向上

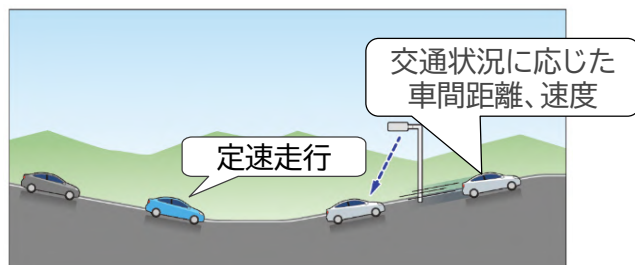
空間

シームレスな空間・環境により、ヒト・モノの安全でスムーズな移動を実現



例) 道路空間の再配分

円滑性向上



例) サグ部、交差点等渋滞のきっかけとなる箇所での道路から支援

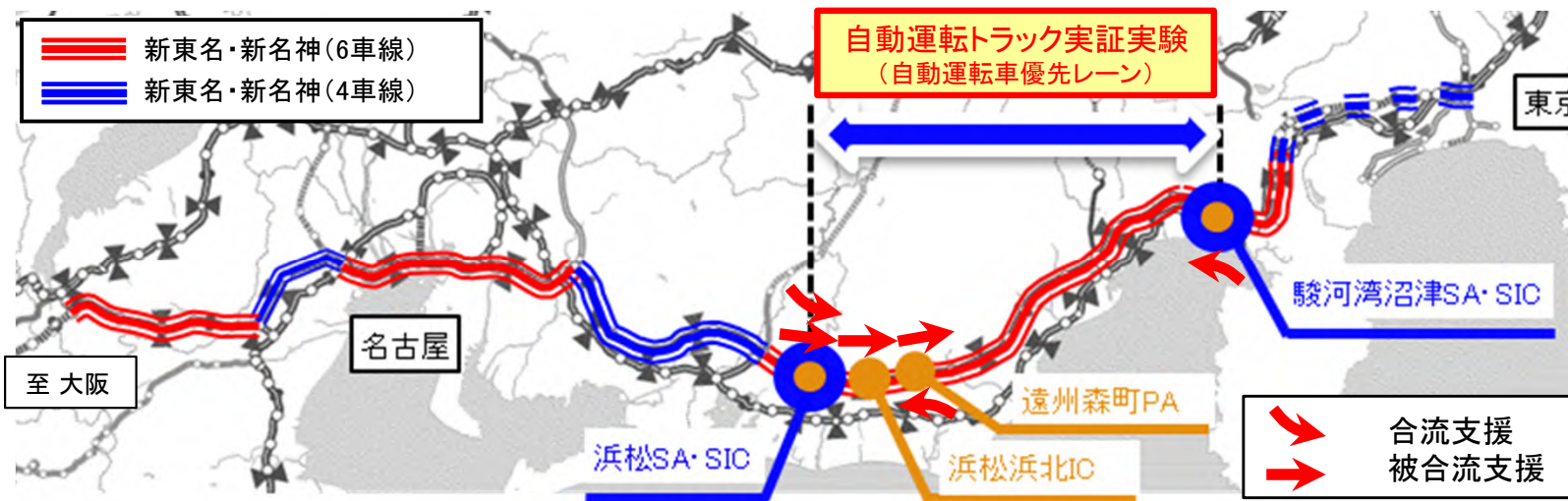


例) 自動物流道路



例) 乗換拠点として機能する道の駅 2

- 令和7年3月3日から新東名高速道路において、レベル4自動運転トラックの実現を支援する路車協調システムの実証実験を実施するとともに、乗用車(有人ドライバー)への活用も視野に入れた実証を予定
- 令和8年は新東名高速道路での実証結果等を踏まえ、合流長が短いなどより厳しい道路構造を有する東北自動車道(佐野SA~大谷PA)における実証実験を予定



<車載装置>

- LiDAR、センサ、カメラ等



自動運転車優先レーン

区間	駿河湾沼津SA ～浜松SA
専用・優先	優先レーン (第一通行帯)
時間帯	22:00～5:00 (土日祝日、特定日を除く)

合流支援情報提供イメージ

自動運転トラックの本線合流を支援

駿河湾沼津SA(下)、遠州森町PA(下)、浜松SA(上)

合流区間開始地点では本線車両①～③は自動運転車両から検知不可
↓
特に合流時に支障となる可能性がある車両は②③
↓
路側センサでの車両情報を元に速度調整し隙間に合流

※本線車両に対しても道路情報板により合流接近を周知

先読み情報提供イメージ

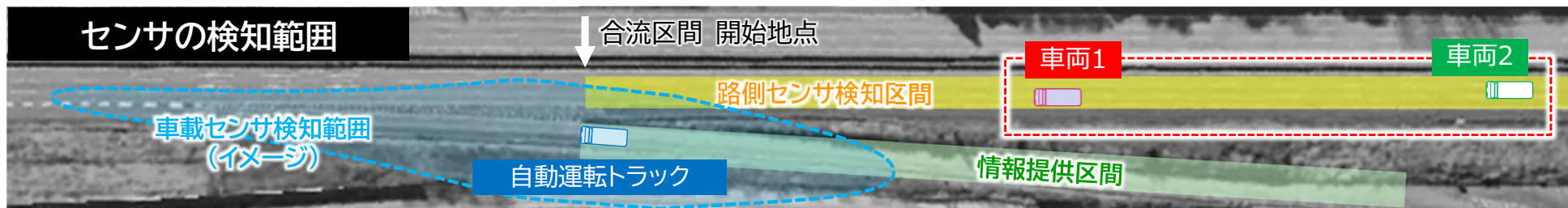
V2I通信等
出典: VICSセンター
自動運転トラック
車線変更等車両制御への活用を想定

⇒ 車両の開発状況等を踏まえ道路インフラに必要な各種基準等・パッケージを策定

- 乗用車と比べ加速性能が低いトラックに対して、路側センサの情報で円滑で安全な合流を支援できるか検証。
- 路側情報の提供を行うことで、円滑で安全な合流※¹の割合増加を確認。今後、加速車線が短い場合等への対応などについて引き続き検討

実験の概要

合流区間
開始地点



路側情報を参考に加速調整

合流時



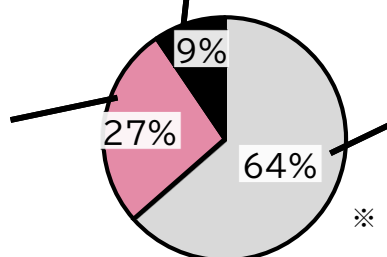
実験の結果

【有効性の評価】

円滑な合流割合

本線車の影響により
安全距離※²以下の車間距離で合流判断※³

合流支援情報により
加速タイミングを
調整して合流



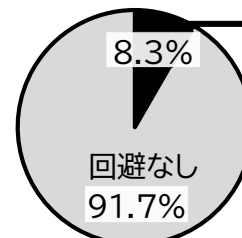
合流支援あり(N=74)

※ テーパー終了地点を合流位置とした
今回の実証の結果を用いた分析

加速車線で
加速タイミングを
調整せずに合流

【交通への影響】

本線後続車の回避行動 (第2レーンへの変更)



合流支援なし
(N=48)



合流支援情報を活用して円滑な合流ができたケース(N=20)

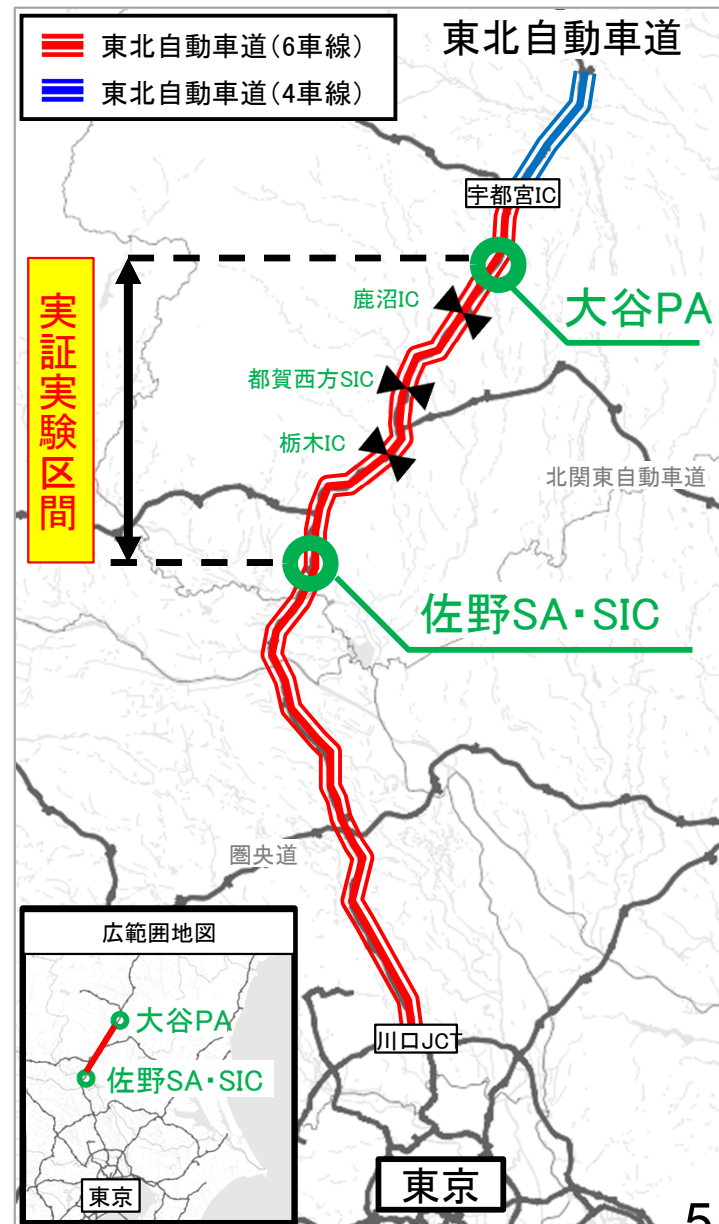
※1: (円滑で安全な合流) 自動運転トラックが本線合流時に周囲の交通に対して影響(ブレーキ等)を与えない合流
 ※2: (安全距離) 前後の車両に影響がないと判断される状態が確保できる車間距離
 ※3: (合流判断) 安全距離以下の場合、各車で合流判断

● 東北自動車道(佐野SA～大谷PA:約40km区間)において、自動運転の走行を支援する実証実験を予定

■ 検証内容(案)

事項	新東名における結果	東北道における検証
合流支援 情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 合流支援による円滑な合流を支援できたことを確認 (合流車線長:約500m) 	<ul style="list-style-type: none"> 新東名より条件が厳しい環境で実施 (合流車線長:約200m)
先読み 情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 車線別の情報提供が一部(工事規制等)に留まる 事象の即時性が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 落下物等も含め、車線別の情報を提供 事象の常時把握 (路側施設の充実、車両への提供フォーマットの変更)
緊急時 対応 (道路 管理者 の役割 等)	<ul style="list-style-type: none"> 緊急時の一連の流れを確認し、緊急時の連絡体制の確保の必要性を整理 	<ul style="list-style-type: none"> 関係者間の役割分担を明確化

■ 実証実験区間



※ 深夜時間帯(22時～翌5時【土日祝日、特定日除く】)に自動運転車優先レーンを設定予定

※ 実証にあたっては、大型トレーラータイプや乗用車も対象

一般道における路車協調システムの実証事例

石川県 小松市

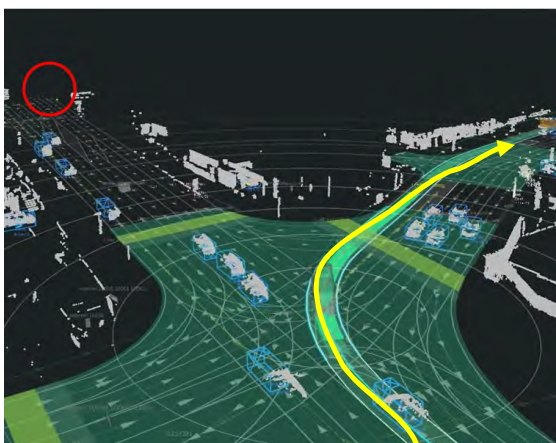
信号交差点の右折

課題: 遠方の対向車が車載センサで検知できない
 →路車協調により車載センサでは検知できない物標を検知し、安全で円滑な走行を支援



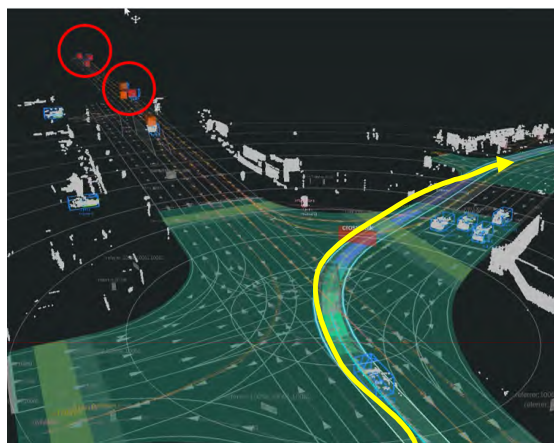
情報提供なし(Without)

遠方の対向車が検知不可能



情報提供あり(With)

遠方の対向車が検知可能



広島県 福山市

信号交差点の右折

課題: 対向大型車の死角を車載センサで検知できない
 →路車協調により車載センサでは検知できない物標を検知し、安全で円滑な走行を支援



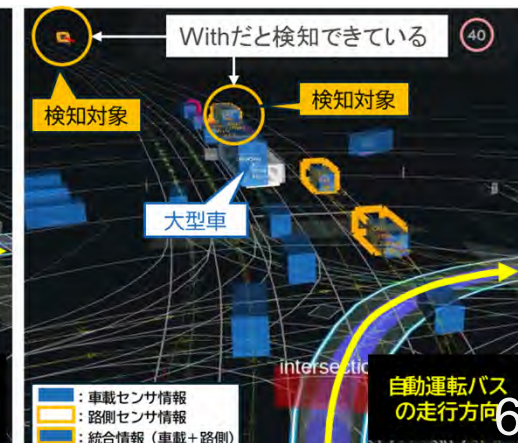
情報提供なし(Without)

大型車の死角を検知不可能



情報提供あり(With)

大型車の死角を検知可能



一般道における路車協調システムの実証結果

- 路車協調システムの活用により『信号交差点の右折』の手動介入発生割合は、**10.6ポイント**減少。
- 手動介入要因のうち、特に**減速・加速**の発生割合が大きく減少。

実験の概要

- ・評価対象の地域：千歳市、日立市、小松市、堺市、福山市
- ・昼間12時間交通量：平均 10,701台



J6 (BYD社)



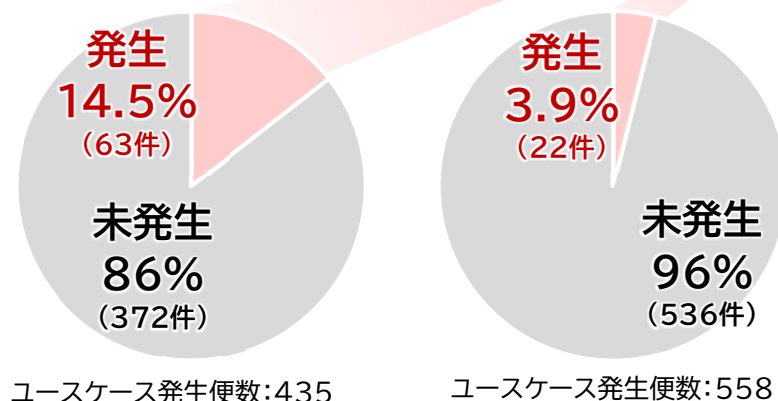
Minibus (ティアフォー社)



エルガ (いすゞ社)

実験の結果

【手動介入発生割合】

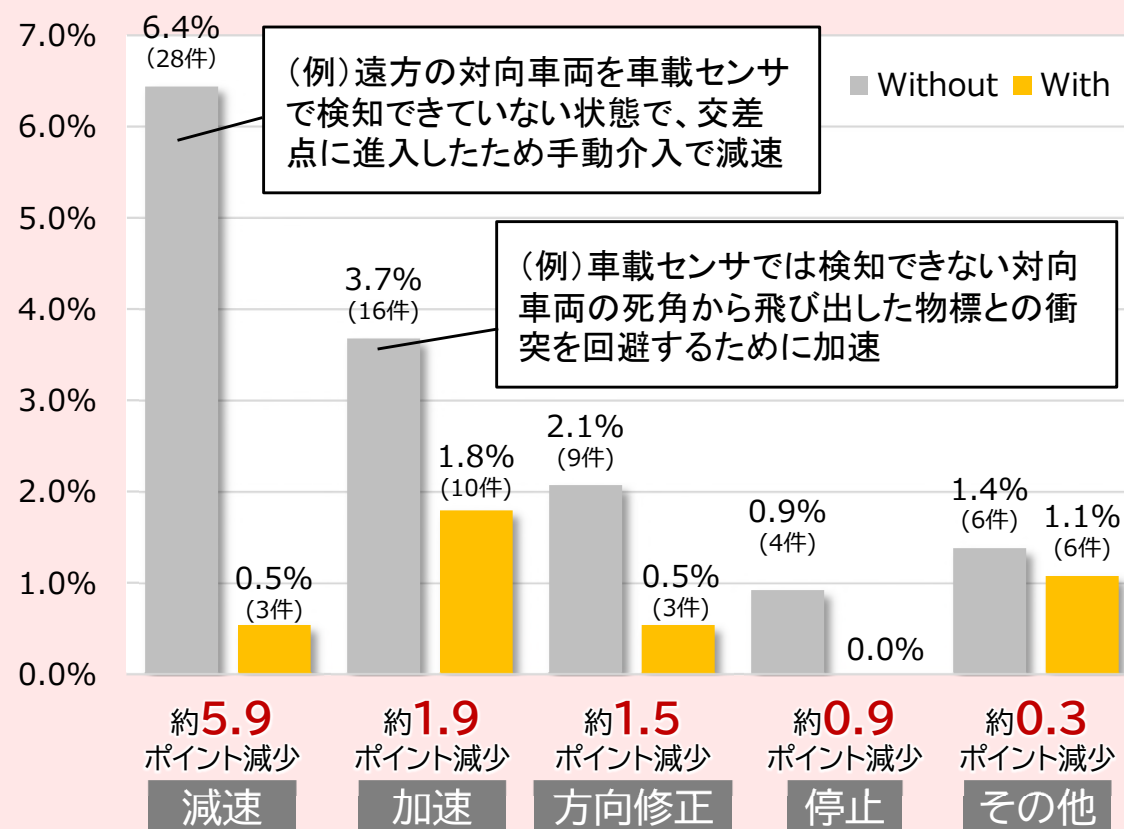


without

with

約**10.6**ポイント減少

【手動介入発生時の車両操作状況】



- 「交通空白」解消本部では、**全国約 2,500 地区の「交通空白」解消に向け、十分な財政支援と併せ、首長訪問や事業者との橋渡し・伴走支援、制度、事例等にかかる情報・知見の提供、「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム、新たな制度的枠組みの構築など総合的な後押しを進めており、その中で「交通空白」解消に資する自動運転を活用した取組も推進。**
- また、**交通事業のデジタル化・標準化等を加速し、自動運転車との連携が可能な運行システム等を実現する観点から、地域交通DX推進プロジェクトCOMmmONSを推進。**
- **自動運転車があらゆる地域において気軽に利用可能なものとなり、かつ他の地域公共交通とのシナジー効果が創出されるよう、自動運転社会実現本部との連携を推進。**

「取組方針2025」に基づく「交通空白」の集中的解消

複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化

地域公共交通確保維持改善事業等
令和7年度補正 352億円
令和8年度 206億円

■ 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保

➢ 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化の後押し

(運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、合意形成、車両・システム・運行費等への支援)

➢ 『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」パイロット・プロジェクト推進

(複数分野の地域の輸送資源のフル活用の推進等)

➢ 自治体等を核とした地域交通の連携体制強化

(地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段の提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、人材育成、運営等への支援)



複数事業者による共同化

➢ デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進

■ 地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援

➢ 「交通空白」解消に向けた実態把握・モビリティデータの利活用や、共同化・協業化等に必要となる地域公共交通計画の策定・変更 への支援

➢ 共同化してサービスを提供するための事業計画策定 等への支援

■ 財政投融資（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）

■ 集中対策期間における「交通空白」解消

➢ デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保の後押し

(調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援)



公共ライドシェア

→ 地域の足の確保のための実証の一つとして、自動運転も活用。

自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進 等

- 自動運転の事業化に向けた重点支援 など

地域交通DX (COMmmONS) による生産性等の向上



COMmmONS

COMmmONS (コモンズ) : Code for Mobility Common Societyの略称。

地域交通の「サイロ化」(過度な分化)の問題に対処し、地域交通の連携・協働をデジタル技術活用の観点から推進するため、標準化等の取組を実施。

取組例 | ダイヤ編成や運行管理等バス業務のデジタル化・標準化

【課題】

- バス業界では、ダイヤ編成、運行管理、車両管理などの後方業務を各社が独自に構築。
- 自動運転の本格導入も見据え、業務とシステムを標準化し、各社が共通のシステムを使ったり、業務を統合できる環境が必要。



後方業務には未だ紙管理も存在

【2025年度取組】

- 国がバスの後方業務プロセス及びシステムの標準仕様を策定。
- この標準仕様を普及させることにより、システムコスト削減、無駄な回送の削減などの運行最適化、自動運転等のシステムの効果最大化などを実現。



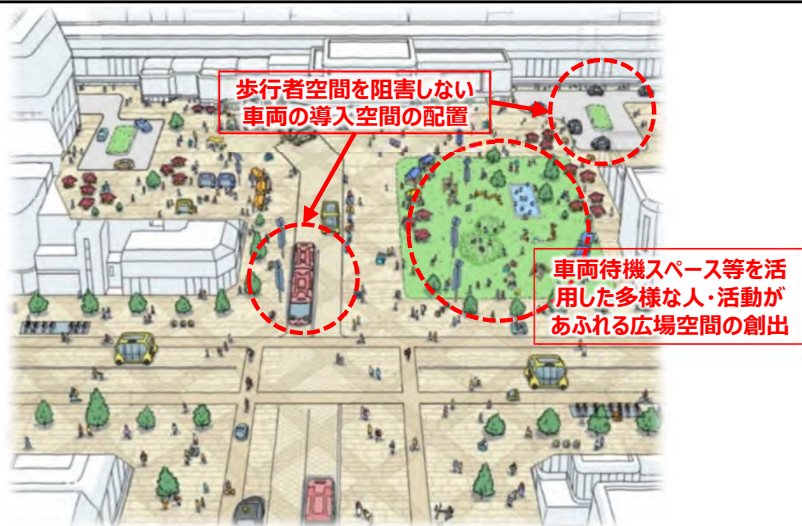
データに基づく運行管理が可能に

○自動運転社会の実現は、駐車場や待機スペースなどの**クルマのための空間を賑わい空間などの人中心の空間に転換**していくなど、**都市を変えていく大きな契機**

① 人中心の駅前広場の整備

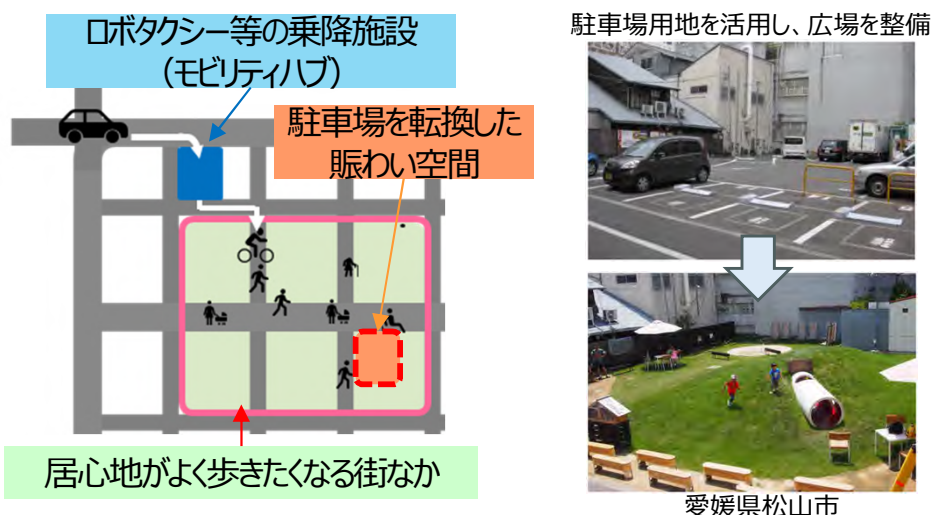
➤ **駅前広場計画指針※の改訂し、車中心から人中心のデザイン**へと転換した駅前広場整備を促進

※ 駅前広場を整備する際に必要な機能の定義や定量的基準を明示 (H10.7作成)



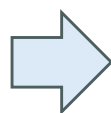
② 居心地がよく歩きたくなる街なか空間の形成

➤ **余剰の駐車場**を活用した賑わい空間の創出
 ➤ **街なかへの車の流入を抑制**するための自動運転車の乗降施設**(モビリティハブ)**の整備 (幹線道路上の無秩序な駐停車も抑制)



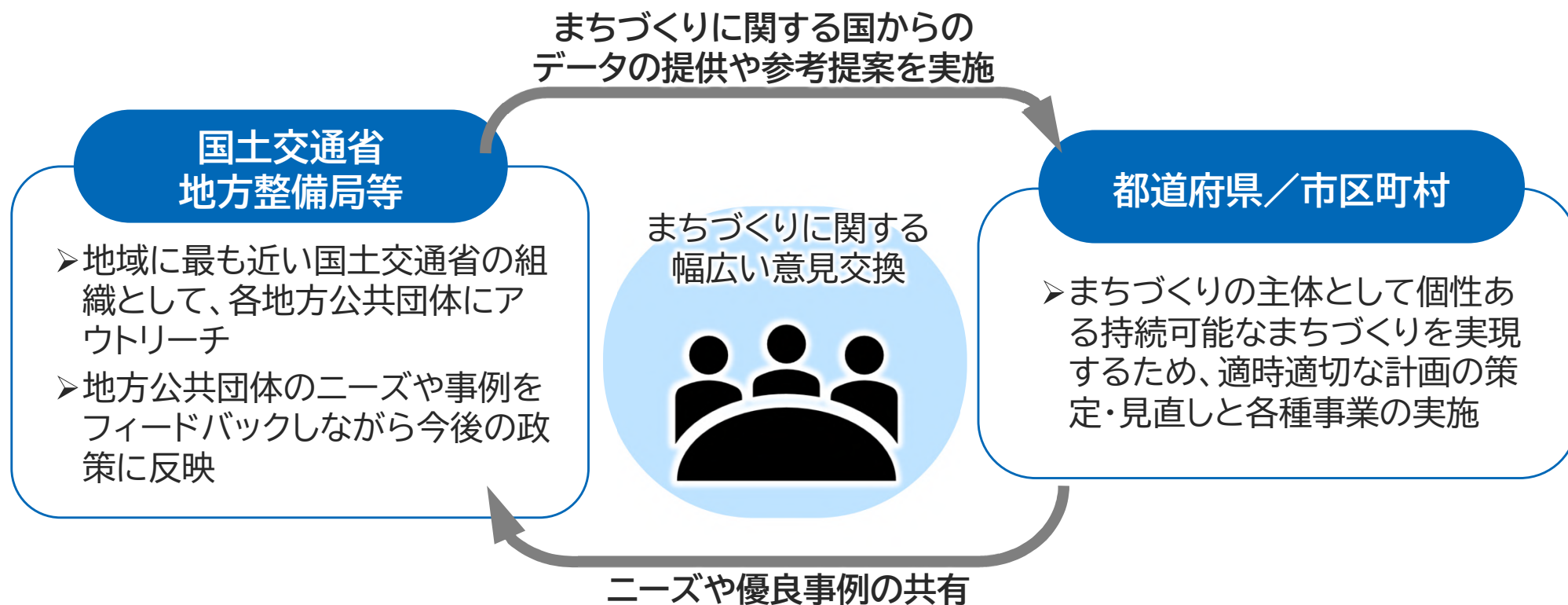
③ 令和の都市リノベーション全国推進運動(別紙参照)

自動運転の普及に伴い**移動の負荷は減少**。これにより**居住等が分散し、都市の活力や魅力が低下しないよう取組**が必要



➤ 「まちづくり健康診断」結果を示しながら、地方公共団体における「コンパクト・プラス・ネットワーク」等のまちづくりを丁寧に支援

- まちづくり全般を丁寧支援することで地方公共団体のまちづくりの底力の発揮につなげるため、「令和の都市(まち)リノベーション全国推進運動」を展開。
- 都市計画区域を有する地方公共団体を中心に、各地方整備局等が地方公共団体と積極的に意見交換する場を設け、まちづくりに関して国からの参考提案や支援制度の紹介を行う等、地方公共団体との対話等を通じて、連携環境の強化を図る。



国・地方自治体が一丸となって令和の都市リノベーションを推進！

全国116の自治体と意見交換を実施
(R8.4.10現在)

- 立地適正化計画作成市町村を40グループに分類し、各市町村の都市の状況や変化を国が全国一律で分析。
- 市町村ごとにグループ内でのデータ比較や参考となる取組施策事例等を提示。
- 客観的なデータをもとに、市町村に問題意識を深めていただき、コンパクト・プラス・ネットワークの実現施策を後押し。

まちづくりの健康診断

■ 都市の状況分析（現状及び経年比較）

- 居住人口の誘導状況
- 都市機能の誘導状況
（医療、教育、商業等）
- 防災、交通等の状況
- 地価、建築動向 等

■ 参考方策・事例

- 居住誘導の取組施策
- 都市機能誘導の取組施策
- 防災、交通等の取組施策

国から市町村に提示

市町村

問題意識の深化



- 立地適正化計画の作成・見直し
- 施策の評価・立案