

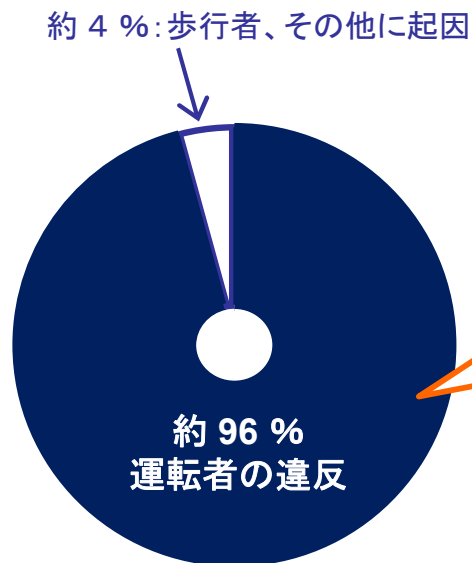
自動運転の普及・拡大に関する取組

令和8年1月29日

国土交通省 物流・自動車局
技術・環境政策課

- 死亡事故の大部分は「運転者の違反」に起因。自動運転の実用化により交通事故の削減効果に期待
- また、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応などの解決につながることも期待

法令違反別死亡事故発生件数
(令和6年)



令和6年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	2,663人
負傷者数	344,395人

出典: 警察庁

自動運転の効果例

交通事故の削減



地域公共交通の維持・改善

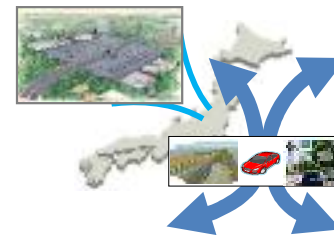
運行の効率化



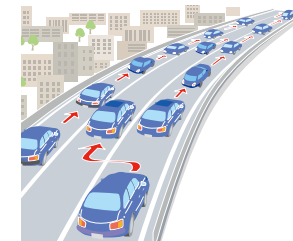
ドライバー不足への対応



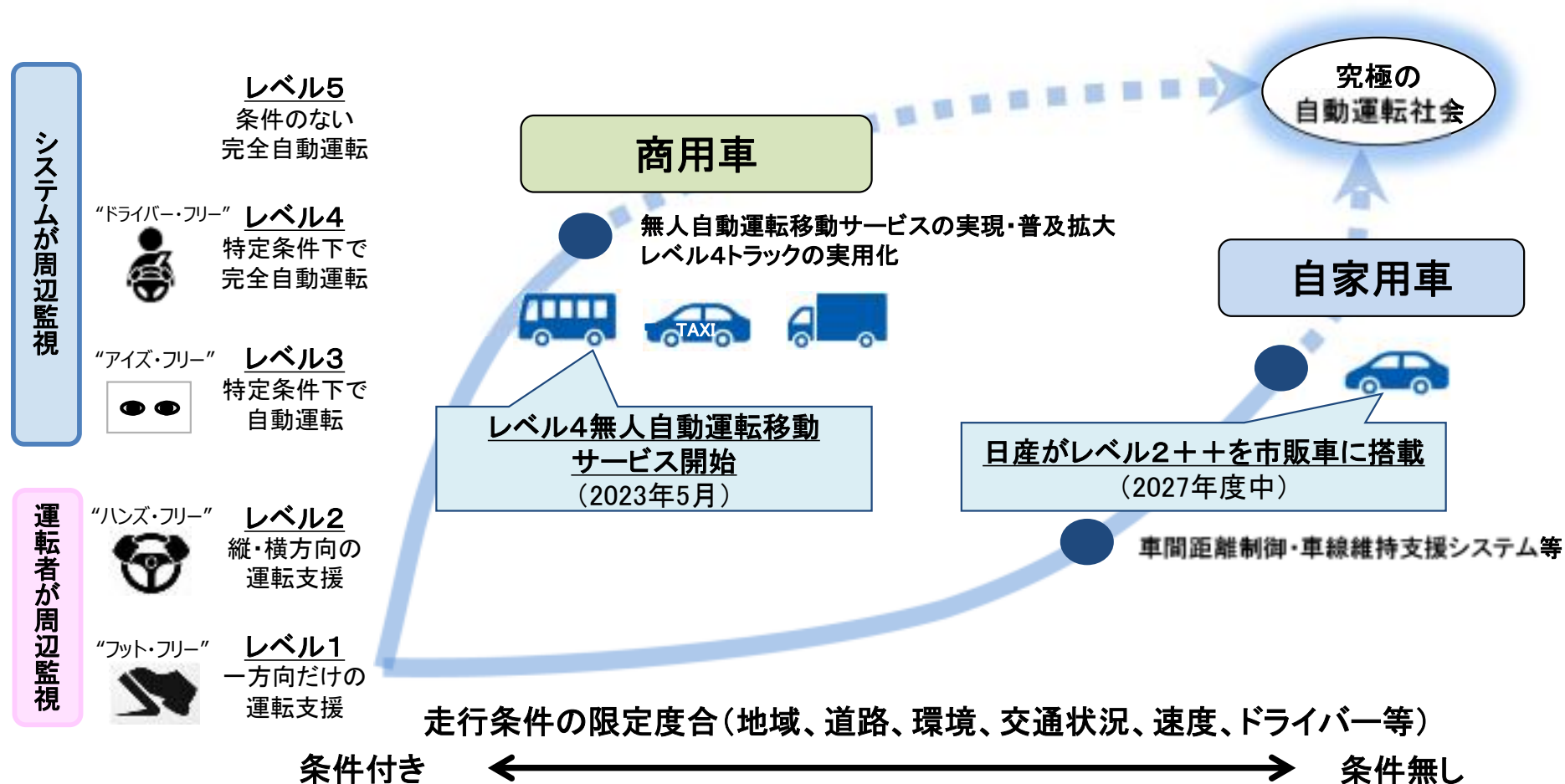
国際競争力の強化



渋滞の緩和・解消



- ①特定のルート・地域に限定して、「無人」自動運転を実現し、人手不足解消や移動手段確保に寄与（商用車）
 - ②ルート・地域を限定しないで、どこでも使える自動車として、自動運転のレベルを段階的に上げる（自家用車）
- の2つのアプローチにより社会実装が進められている



- 自動運転技術の進展にあわせ、これまで、適時、必要な制度を整備
- レベル3・4の自動運転は制度上可能であり、レベル4自動運転移動サービスも社会実装が始まっている

2018年

「自動運転に係る制度整備大綱」策定

高度な自動運転の実現に必要な
関連法令制度の見直しに係る政府方針を策定

2020年

道路運送車両法の改正（2020年4月施行）

道路交通法の改正（2020年4月施行）

- ・「自動運行装置」を定義し保安基準の対象装置に追加
- ・道交法改正により、自動運行装置を使用する運転者の義務等に関する規定を整備

→ **レベル3自動運転が制度上可能に**

- ・2021年3月、福井県永平寺町でレベル3自動運転移動サービスを開始
- ・2021年3月、我が国自動車メーカーが世界で初めてレベル3自動運転車（高速道路渋滞時）を市場化

2023年

道路運送車両法に基づく保安基準の改正 (2023年1月施行)

道路交通法の改正（2023年4月施行）

- ・レベル4自動運転に係る安全基準を策定
- ・道交法改正により特定自動運行（運転者がいない状態での自動運転）の許可制度を創設

→ **レベル4自動運転が制度上可能に**

- ・2023年5月、福井県永平寺町で国内初のレベル4自動運転移動サービスを開始
- ・以降、東京都大田区（羽田）、北海道上士幌町、三重県多気町、愛媛県松山市、長野県塩尻市、茨城県日立市、大阪市（万博）、千葉県柏市においてレベル4運行開始（2025年11月時点）

- 自動運転は、人手不足や交通事故の削減等、地域公共交通が抱える課題に対する解決手段の一つとして期待
- 地方公共団体による、レベル4 自動運転移動サービス実装に係る初期投資を支援（令和7年度は67事業採択）

対象事業者	地方公共団体（都道府県・市町村）
補助率	4 / 5
対象事業イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線型の自動運転移動サービス ・専用道などを用いたBRT自動運転移動サービス ・特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス 等
補助対象経費	<ul style="list-style-type: none"> ・車両購入費・リース費 ・車両改造費 ・自動運転システム構築費 ・リスクアセスメント、ルート選定等の調査費 等
支援の枠組み	<p>（１）重点支援（補助上限額：3億円）</p> <p>○地域公共交通の先駆的・優良事例として横展開できる事業 （例）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存のバス路線を大型バスにより、自動運転化し大量輸送を確保し事業採算性を向上 ・自動運転タクシーにより、個別輸送・面的輸送に対応できる機動的な移動サービスを実現 等 <p>（２）一般支援（補助上限額：1億円）</p> <p>○上記を除く、早期にレベル4 達成が見込まれる事業</p>



レベル4自動運転の実装地域（9か所）

- これまで補助事業等を通じて、全国での自動運転の社会実装を推進
- これまでの補助事業等により、運転者を要しない「レベル4自動運転」のバス等が9箇所で実装



大型EVバス（大阪府大阪市（万博））



小型カート（福井県永平寺町）



ハンドルがない車両（北海道上士幌町）



小型EVバス（愛媛県松山市）



中型バス（茨城県日立市）



ハンドルがない車両（三重県多気町）



小型EVバス（長野県塩尻市）



ハンドルがない車両（東京都大田区（羽田））



中型バス（千葉県柏市）

これまで

- ・海外製の**小型カート**や**小型バス**が中心
 - ・**低速**で定時定路線型のみ
 - ・**走行環境等にあわせてローカライズ**が必要
- ✓ 高精度な3次元地図（HDマップ）作成のデータ収集等の準備に長時間を要す



ヤマハ+産総研



オーブテック（エストニア）



ナビア・モビリティ（フランス）

次の
ステージへ

これから

- ・国内自動車メーカー（トヨタ、日産、いすゞ）が参入
 - ・**多様な走行環境**で、より**高速**で走行可能
 - ・**AI技術も活用**することで短期間で走行可能
- ✓ 自動運転システムがルールベースから高度なAIを用いたE2EとなればHDマップが不要となり汎用性が飛躍的に向上する
- ・2027年度以降に**自動運転車の量産化**が見込まれ、これにより、**導入コストの低廉化**が図られる。



日産



日産



トヨタ



いすゞ

2025年12月26日にHP公表

1. 補助対象者

地方公共団体又は地方公共団体を代表団体とするコンソーシアム

※コンソーシアムを組成する場合であっても、補助金の支払い先は地方公共団体のみ

2. 対象事業イメージ

- ・既存のバス路線の代替等、地域の足として必要とされる自動運転移動サービス
- ・特定の地域で運行する、地域の足として活用されるデマンド型の自動運転移動サービス 等

3. 補助率・上限額

4／5 ・ 4億円（一般支援：2億円）

4. 応募スケジュール

2月下旬～3月上旬（予定）

5. 留意事項

- ・申請にあたっては各地方公共団体において遅くとも 2027年度までの L4 実装（全区間）を実現する計画を策定・公表
- ・上記目標が未達成となった場合には、補助金の一部を返還

※交付決定にあたって考慮する点

- ・令和7年度からの継続申請事業は、令和7年の事業実績
- ・早期レベル4自動運転の実現可能性（車両性能等）
- ・運転手不足の課題解決に効果的な取組を行う事業
（1人が複数のレベル4自動運転車両を遠隔監視する「1対 N」の仕組みの導入等）

- 自動運転のプログラムは、従来、エンジニア(人)が作成していたが【ルールベース】、直近ではAIに路上走行させて、運転を自己学習させる手法【AIベース】での開発が急速に進んでいる
- AIの学習は、「人」によるプログラミングの速度・精度を遥かに上回り、従来の「ルールベース」の開発では対応できなかった自動運転(未知の状況への対応、隘路におけるすれ違い等)が、より安価かつ短期間で可能となっている

人によるプログラミング 「ルールベース」

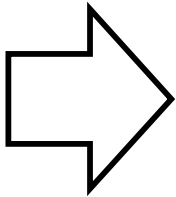
AI学習による開発 「AIベース」

従来の開発手法

最新の開発手法

「人」が走行パターンごとに自動運転のプログラムを規定

AIを路上走行させ、運転パターンを自己学習させる

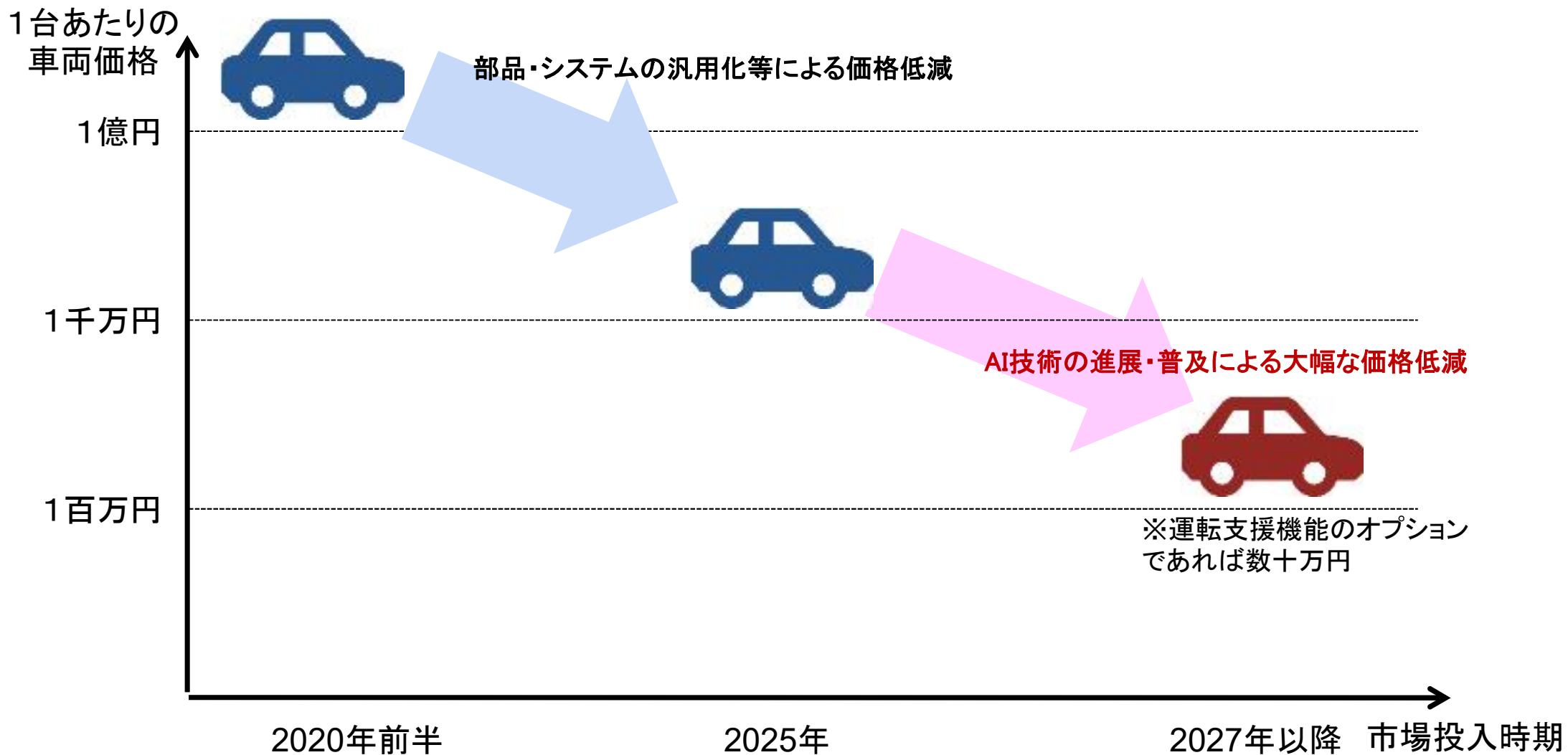


	ルールベース	AIベース
プログラム	膨大 ルート上で想定される状況(信号・駐車車両等)に対する車両の動作をエンジニア(人)が定義	基本的なプログラムのみ 「走る・曲がる・止まる」等の基本制御に加え、交通ルール(信号など)、他の車両や歩行者の避け方等も自動学習
デジタルマップ	必要	不要
走行環境	3次元デジタルマップが存在するエリア	どこでも
事故時の解析	可能	困難
開発費用	膨大	比較的安価
開発状況	地域限定で実用化	2027年以降市販化(当初はレベル2)

- 自家用車については、再来年度(2027年度)にも「AIベース」の自動運転車が販売予定
- 商用車については、運転者を要しない自動運転車の事業化に向けた開発※が進められている
※現在はルールベースの開発だが、今後AIベースの開発も視野に
- 「ルールベース」の自動運転技術と「AIベース」の自動運転技術の組合せにより、自動運転社会の実現が目前に

自家用車	路線バス	タクシー	トラック
AIベース	ルールベース	ルールベース	ルールベース
	→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討
日産 ウェイヴ社(英)のAI搭載 (2027年度販売予定) 	トヨタ e-Paletteで無人運転 (2027年度実装予定) 	日本交通 ウェイモ(米)と無人タクシー (サービス開始時期非公表) 	いすゞ 無人トラック (2027年度事業化予定) 
ホンダ ヘルムAI社(米)のAI搭載 (2027年頃販売予定) 	いすゞ 大型バスの無人運転 (2027年度事業化予定) 	日産 無人タクシー (2027年度サービス開始予定) 	ロボトラック 無人トラック (2027年度事業化予定) 

- 「AIベース」の自動運転車の量産化により、車両価格の低廉化と自動運転車の普及促進が加速



背景

- 自動運転に係る政府目標としては、新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和7年6月13日閣議決定）において、「**2027年度までに、無人自動運転移動サービスを100か所以上で実現**」が掲げられているところ、今次の交通政策基本計画の改定を機に、2030年度までの数値目標を新たに設定。

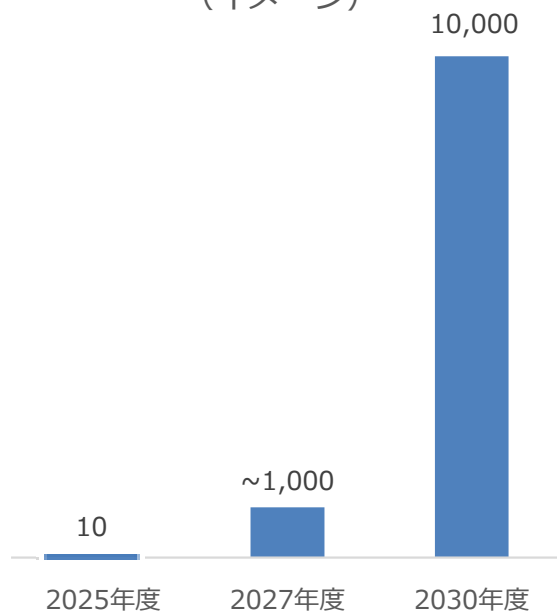
第3次交通政策基本計画 自動運転KPI

2030年度における
自動運転サービス車両数（※）

10,000 台

※全国のバス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両

自動運転サービス車両普及台数
（イメージ）



KPI達成に向けた施策

- 地域の足の確保のための自動運転社会実装推進事業の支援拡充
- より高水準のレベル2市販車の開発・普及を促進することで、スケールメリットによるシステムや機器の低廉化を促し、商用車レベル4の開発・普及を後押し
- 運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築、レベル4の技術基準となる安全ガイドラインの具体化等

- 国土交通省では、自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応するため、令和8年1月22日、「国土交通省自動運転社会実現本部」を設置。

国土交通省自動運転社会実現本部

設置日：令和8年1月22日

目 的：自動運転社会の早期実現に向けた取組を協力的に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応

本部長：国土交通大臣

本部員：国土交通副大臣（副本部長）、国土交通大臣政務官（副本部長）、ほか関係局長等

事務局：物流・自動車局、道路局

その他：実務検討は、自動運転社会の近未来像検討ワーキンググループ（課長級）により実施

＜構成員＞ 総合政策局、都市局、道路局、物流・自動車局の関係課室

自動運転の普及に伴う社会変容への対応

自動運転社会の実現

公共交通では、
L4自動運転が主流

高速道路を走行する長距離トラックでは、
L4自動運転が主流

自家用車では、
L2++自動運転以上が主流

（解決が期待される課題）

- バス、タクシー、公共ライドシェアへの自動運転の実装による「交通空白」の解消
- 都市部におけるロボタクシーの普及による利便性向上
- 自動運転トラック及び自動物流道路の実装による物流効率化
- 道路交通の安全性・円滑性の向上

（想定される社会変容）

- 自動車ユーザーの「所有」から「利用」（サブスク等）への利用形態の変化
- 産業構造の変化
- まちづくり、都市構造への影響
- 道路空間への影響
- 運転手の労働力供給の転移・仕事内容の変化
- 他の交通機関との分担の変化

- 自動運転サービスを社会実装するにあたっては、地元自治体や事業者と関係行政機関が一体となり、地域の取組に寄り添いながら支援していく環境を整備することが必要
- このため、全国での自動運転サービスの事業化支援を目的として、「レベル4モビリティ・地域コミッティ」を地元自治体と共同で設置

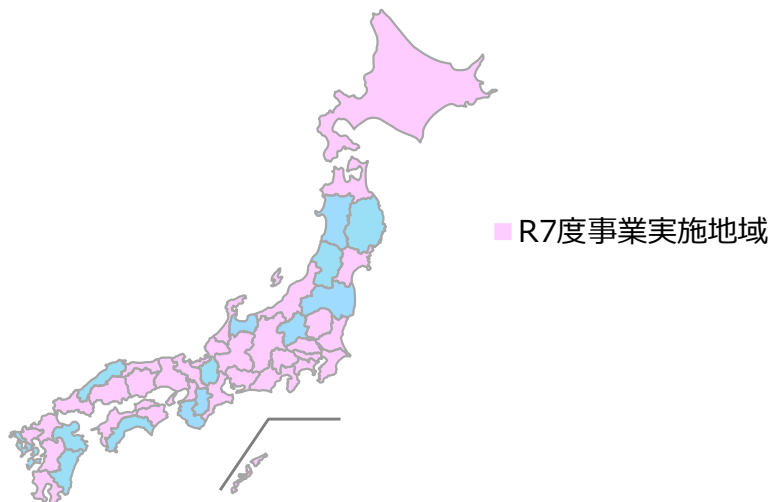
自動運転サービス展開に向けた課題

1 地域の受容性醸成

過疎地や都市部といった様々な地域性がある中、地方公共団体の協力も得て、地域における受容性を高めることが必要。

2 審査手続の透明性・公平性の確保

国の地方機関や地方行政機関において、事業者の技術水準を踏まえて、透明性と公平性を確保しつつ許可等の手続を迅速に進めることが必要。



レベル4に向かって

「レベル4モビリティ・地域コミッティ」の設置

- 「レベル4モビリティ・地域コミッティ（仮称）」を自治体と共同で設置し、地元自治体と事業者、関係行政機関等が綿密に連携することで、地域の受容性を醸成しつつ、審査手続の透明性・公平性の確保を図る。

<構成員（案）>

- 地元自治体
- 事業者
 - 運行主体
 - 車両提供主体
- 関係行政機関
 - ・地方運輸局
 - ・地方整備局
 - ・地方経済産業局
 - ・都道府県警察
- 等

- 自動運転移動サービスの社会実装・事業化を加速するため、参考となる情報を取りまとめた手引きを経済産業省及び警察庁とともに作成し、第2版を2025年7月に公表

自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き

目次

はじめに	2	第3部 実装編	95
(1) 手引き策定の背景・目的	4	(1) 安全性の確保に向けた設計	98
(2) 手引きの構成・想定読者	5	(2) 許認可の申請	128
(3) 手引き発行に係る国家プロジェクト	7	(3) 事業計画の精緻化	145
(4) 用語の定義	12	別紙 審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組	156
第1部 自動運転移動サービスの基礎的理解	14		
(1) レベル4 自動運転移動サービスとは	15	(1) 取組の概要	157
(2) 自動運転移動サービスへの活用が想定される車両	16	(2) 許認可の申請	160
(3) 自動運転移動サービスの形態	19	(3) 国によるサポート体制の構築	171
(4) 自動運転レベル4認可取得自治体の社会実装例	20	(4) 審査内容、手続き及び様式等の明確化	175
(5) 自動運転移動サービス社会実装までの流れ	30	(5) 過去の審査事例の公表・共有等による審査の円滑化	179
第2部 導入編	31	Appendix	182
(1) 事業目的の整理	33	(1) 特定自動運行許可に係る申請書等の記載要領	183
(2) ソーシャルインパクトの評価事例	39	(2) 自動運転車の安全確保に関するガイドライン	185
(3) サービス計画立案	51		
(4) サービス準備	62		
(5) 社会実装に向けた検証	72		
(6) おわりに	92		

はじめに

手引きの構成・想定読者

- 第1部：初期的な自動運転移動サービス導入検討を始めた地方自治体等、交通行政に携わる地域団体を想定し、自動運転移動サービスの基礎的理解について整理しています。
- 第2部：レベル4 自動運転移動サービスの社会実装に向けて、レベル2 実証実験までの実施の流れについて記載しています。
- 第3部：2025年度レベル4 自動運転移動サービスの社会実装のために必要な許認可取得等の取組について記載しています。

構成		主な想定読者		
部	タイトル		取組段階	L4実装年度（目標）
第1部	自動運転移動サービスの基礎的理解	地域団体 (地方自治体・交通事業者等)	初期的な導入検討～ L2実証実験に向けた取組	2025～2027年度を目途に L4社会実装を目指す方
	自動運転移動サービス社会実装までの流れ			
第2部 (導入編)	地域課題・事業目的の整理			
	サービス計画立案			
	サービス準備			
	実証実験			
第3部 (実装編)	安全性の確保に向けた設計	自動運転技術開発事業者・地域団体	L2実証実験後～ L4社会実装に向けた取組	2025年度を目途にL4 社会実装を目指す方
	許認可の申請	L4認可取得に係る団体		
	事業計画の精緻化	地域団体		
別紙	自動運転の審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組	L4認可取得に係る団体	L4社会実装に向けた取組	—

国土交通省HP: <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001901763.pdf>