

自動運転実証実験 公募要領

1. 背景・目的

近年、人口減少や運転手不足を背景に、地域交通の維持・確保が課題となっており、その解決策として自動運転の活用が期待されている。

国土交通省道路局では、レベル4自動運転サービスの実現に向け、自動運転車両の手動介入が発生しやすい道路環境において、道路インフラのセンサ等によって道路状況を検知し、自動運転車両に情報提供を行う、路車協調システムの技術的検証を目的とした実証実験(以下、「路車協調システム実証実験」)を令和5年度より開始した。

令和6年度では、引き続き路車協調システム実証実験を行うとともに、新たな取組として、既存の自動運転技術を踏まえ、地域において自動運転サービスを導入し、自動運転車両を安全かつ円滑に走行させるための道路空間に必要な施設・設備、施策等について模擬的に構築し、その効果等の技術的検証を目的とした実証実験(以下、「走行空間実証実験」)についても公募を行う。

なお、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転実証調査事業)については別途公募予定である。

2. 申請について

(1)申請者

路車協調システム実証実験または走行空間実証実験を実施する地方公共団体

※なお、実験箇所が複数の道路管理者にまたがり、複数の地方公共団体が合同で実証実験を実施する場合は、代表となる地方公共団体を申請者とする。

(2)申請書

申請書は、路車協調システム実証実験を実施する場合は「(別添1)【路車協調システム実証実験】申請書」、走行空間実証実験を実施する場合は「(別添3)【走行空間実証実験】申請書」に必要事項を記載して提出する。

(3)提出方法

申請者は、実証実験を実施する地域を所管する国土交通省地方整備局等(別紙参照)に実験の内容や申請書類の作成方法等について予め相談のうえ、申請書類一式を「(5)提出先」のメールアドレスを宛先として提出すること。

※提出後、内容についての確認やヒアリング等を行う場合がある。

(4)受付期間

令和5年12月13日(水)午後2時 ～ 令和6年1月22日(月)午前10時

(5)提出先：道路局 ITS 推進室：hqt-its2020-dk@gxb.mlit.go.jp

3. 実験内容について

実験期間は約1か月以上を想定しているが、期間設定については実験関係者で協議の上決定すること。詳細な実験内容や支援方法については以下に記載している通り。なお、2つの実証実験を併用して応募することも可能。

※自動運転車両の手配や運行など、自動運転車両単体に関することは本実証実験の対象外とする。

※2つの実証実験を併用して応募した場合でも、どちらか一方の実験のみ採択される場合もあるので、あらかじめ了承すること。

(1)路車協調システム実証実験

①実証実験内容

自動運転走行時に安全確保が重要視される交差点等に路車協調システムを設置し、路車協調システムから自動運転車へ道路状況に関する情報提供を行う。自動運転車は、交差点等の自動走行を目指し、提供された情報を車両制御等に活用する。

以下の想定されるユースケースにおいて、路車協調システムからの提供情報が自動運転車を含めた道路交通全体の安全性や円滑性の向上に寄与したかを、道路条件・交通条件・環境条件の観点（表1参照）から技術的検証を行う。

【想定されるユースケース】

- ・自動運転車が交差点を右折する際の、対向車の接近状況
- ・自動運転車が横断歩道を通る際の、自転車や歩行者等の横断状況
- ・バス停付近における後方車の接近状況 等

表1 道路条件・交通条件・環境条件

大区分	中区分	影響要因
道路条件	単路	車線数
		幅員構成
		縦断線形
		狹隘区間
	交差点	交差点形状
		車線数
		縦断線形
		右折車線有無 建物、植栽等の死角
ロータリ	ロータリ形状	
交通条件	-	信号有無
		矢印信号
		自転車歩行者有無
		交通量
		速度
		横断歩道
		路上駐車
環境条件	天候	降雨
		降雪
		堆雪
		キリ
	日照	西日、朝日
		夜間（照明有無）
その他混在交通下で自動運転を行う際に留意すべき条件		

②支援内容・役割分担

路車協調システムの機器調達・設置、技術的検証は、地方整備局等が別途契約する業務において実施する。

申請者は自動運転車両運行事業者や国土交通省と実証実験体制（図1参照）を構築して実証実験を行うこと。また、実証実験で費用が発生する場合は役割分担（表2参照）に基づき必要な費用を負担するものとする。

なお、表2に定めがないものについて、車両および運行に関することは申請者、路車協調システムに関することは国土交通省と別途協議することを基本とする。詳細は別添2「協定（案）」を参照すること。

※地方整備局等が別途契約する業務で設置できる路車協調システムの数や期間等については、申請者が希望する数量を満たさない場合があるので、あらかじめ了承すること。

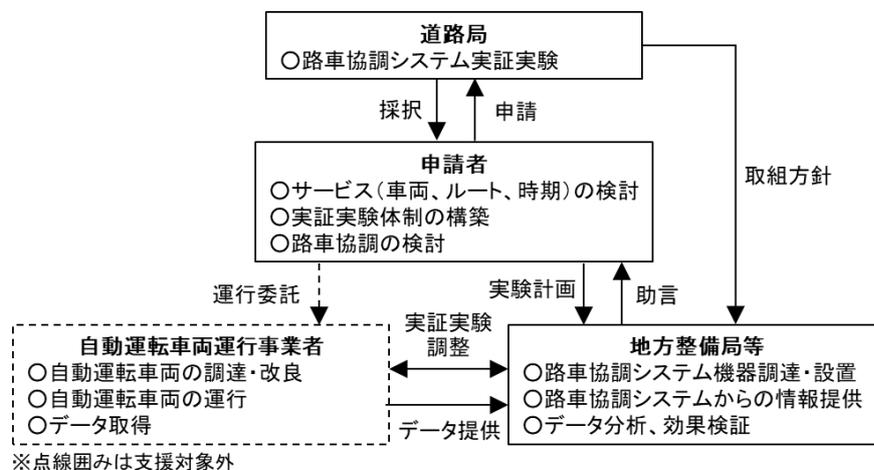


図1 実証実験体制（路車協調実証実験）

表2 役割分担及び費用負担（路車協調実証実験）

項目	施行区分	費用負担区分
実験計画書の作成	申請者	—
路車協調システムの設計	国土交通省	国土交通省
路車協調システムの設置（路側設備）、貸与（受信機器）	国土交通省	国土交通省
路車協調システムの維持管理	国土交通省	国土交通省
道路使用許可・道路占用許可の申請	国土交通省 申請者	国土交通省
道路利用者等への周知	国土交通省 申請者	国土交通省 申請者
自動運転車の準備	自動運転車両運行事業者	申請者
自動運転システムの改修	自動運転車両運行事業者	申請者
自動運転車の運行	自動運転車両運行事業者	申請者
データ収集・提供	自動運転車両運行事業者	申請者
実証実験の分析・評価	国土交通省	国土交通省
地域実験協議会の運営	申請者	申請者

(2) 走行空間実証実験

① 実証実験内容

自動運転の円滑性・安全性の向上に資する走行空間等についての検討を行うため、自動運転の手動介入低減や交通全体の安全性向上に資する走行空間（道路空間再編や路面表示、防護柵の設置、走行空間分離等）について実証実験を行う。

また、走行空間としては、歩行者や車、新モビリティ等が安全に共存する空間づくりや、路肩などの柔軟な活用に関するものが想定され、以下の想定される走行空間において、自動運転車を含めた道路交通全体の安全性や円滑性の向上に寄与したか、効果検証を行う。

【想定される走行空間の一例】

- ・バスレーンや一時待避施設など、自動運転車両と一般車両との共存が可能な走行空間
- ・歩車共存が可能な走行空間
- ・自動運転車両の走行の妨げとなる、路上駐車や路上への飛び出し対策
- ・速度抑制や通過交通の排除（物理的デバイス）
- ・道路空間再編による走行空間（車線減・歩道拡幅）や一般交通を廃除した歩車共存空間（トランジットモール）の整備
- ・カーブサイドの有効活用（荷捌きスペース）やバス・タクシー乗り場の整備
- ・交差点改良や従道路の閉鎖
- ・空地等の活用（路上駐停車対策） 等

② 支援内容・役割分担

国土交通省が走行空間実証実験にかかる費用の一部を負担する。負担する費用は、走行空間実証実験に関する実施計画の策定のための費用、実施の準備・仮設のための費用、実施・運営のための費用、各種調査のための費用、効果分析・評価のための費用となる。ただし、催事・イベントに係る費用については対象にはならない。国土交通省が負担する限度額は、下記に示すとおり。

負担額：実証実験に係る費用のうち最大1億円程度

- ・応募状況によって負担額は変更する場合がある。
- ・対象となる費用は、本事業の実施期間内（交付決定日から～2025年2月下旬）において発生した費用とする。
- ・直轄国道部分に関しては別途相談が必要。

また、実証実験に当たっては申請者のほか、関連する地方公共団体及び地方整備局等、地方運輸局、都道府県警察等を構成員（オブザーバーである場合も含む）とする協議会を組織すること。ただし、既に同様の構成員が参加する協議会等が存在する場合、既存協議会を活用することも可とする。

なお、申請には協議会等の構成員毎の役割分担（予定）を示し、実験の実施に当た

り、地方整備局等、地方公共団体、NPO団体、民間企業等が連携して、それぞれが相応しい役割を果たすことを前提とする。

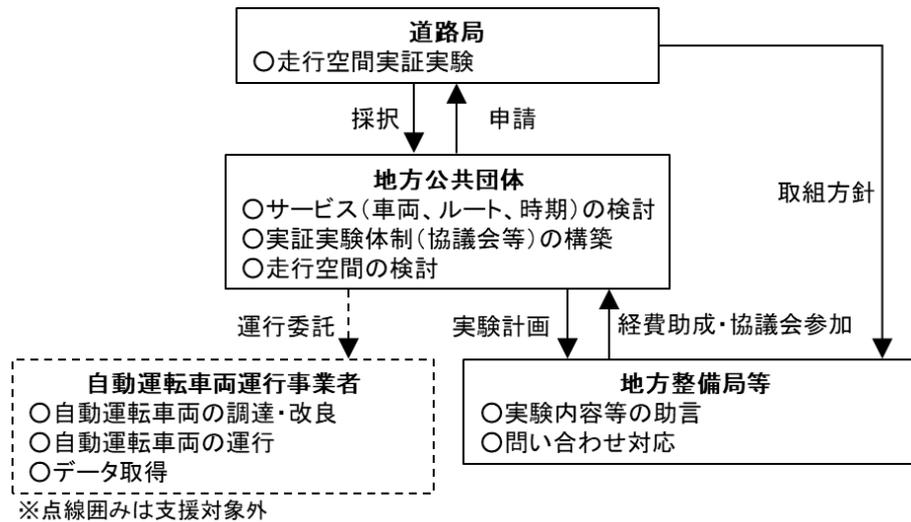


図 2 実証実験体制 (走行空間実証実験)

4. 実証実験の採択について

(1) 前提条件

- ・都道府県が申請する場合には、関係する市町村と調整が図られていること
- ・実験開始までに自動運転車両の準備(調達等)が可能で、公道において当該自動運転車両と連携した路車協調システムや走行空間に関する実証実験が確実にできること
- ・地方公共団体及び自動運転を担う事業者においては、効果検証に必要な走行情報(速度や加減速等)や自動運転システム情報(受信ログや制御ログ等)、交通量観測データや一般交通の挙動データ等を無償で提供すること

(2) 採択方法

有識者の意見を踏まえ、国土交通省で採択を行う。

(3) 審査について

提出された申請書に対して、以下の項目に着目して評価し、採択を行う。

※審査結果(不採択の理由等)に関する問合せには応じかねるので留意すること。

次のページに続く

分類	項目	区分	評価基準
基礎面	必要性	必須	自動運転を含めた交通全体の安全性・円滑性の向上に資する実証実験であるか
	的確性	必須	実証実験の実施内容について、的確性が高いこと
	スケジュール	必須	実証実験のスケジュールが適切に設定されているか
	実施体制	必須	実証実験に十分な体制が確保されているか
	実績	加点	申請者が路車協調システムや走行空間に関する同種または類似の実証実験等の実績があるか
技術面	自動運転レベル	必須	自動運転レベル4の導入に向け、具体的で実現性の高い計画が示されているか
	技術向上	加点	車両並びに、路車協調システムや走行空間等による自動運転技術向上に対して、具体的で実現性の高い計画が示されているか
事業面	社会受容性	必須	地元住民や関係機関との合意・調整など、自動運転に対して理解促進を図ることに対して具体的であるか
	持続性・実現性	加点	実証実験終了後も、得られた成果を活用しながら持続的・発展的で、実現性の高い取り組みを行うこととしているか
	新規性	加点	全国的に周知・推奨すべき新たな取組となる可能性があるか
	地域公共交通計画等	加点	地方公共団体が定める各種計画(交通基本計画マスタープラン、都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画、立地適正化計画等)において、自動運転、路車協調や走行空間等が位置づけられているか

(4)採択結果の連絡及び計画書の提出

採択結果は、申請者あてに連絡を行うとともに、国土交通省のホームページ等において公表予定である。採択された場合は、実験の開始に先立って実施内容が詳細に記述された実証実験計画書を、実施地域を所管する地方整備局等に提出する。

(5)実験結果の報告等

実験結果に関する報告書や関連資料等を、令和7年2月末までに実施地域を所管する地方整備局等を経由し、国土交通省に提出する。また、その後の実施状況についての報告、アンケート調査等に協力すること。

なお、提出された報告書等は国土交通省に帰属するものとし、その後の道路施策の推進のために使用すること、実施結果について日本道路会議などの講演会等での発表、HP等で公表することがある。

5. 留意事項

実験を実施する際は、地元住民、地方整備局等の関係行政機関と十分な調整を実施

すること。また、交通規制や道路の使用許可を要する場合には、所管の警察とあらかじめ十分な調整をすること。

次のページに続く

(別紙)

事前相談先 一覧

地方整備局等	住所	担当	tel
北海道 開発局	〒060-8511 札幌市北区北 8 条西 2 丁目第 1 合同庁舎	道路計画課	011-709-2311
東北 地方整備局	〒980-8602 仙台市青葉区本町 3-3- 1 仙台合同庁舎 B 棟	交通対策課	022-225-2171
関東 地方整備局	〒330-9724 さいたま市中央区 新都 心 2-1 さいたま新都心合同 庁舎 2 号館	道路計画第 二課	048-601-3151
北陸 地方整備局	〒950-8801 新潟市中央区美咲町 1- 1-1 新潟美咲合同庁舎 1 号 館	地域道路課	025-280-8880
中部 地方整備局	〒460-8514 名古屋市中区三の丸 2 丁目 5 番 1 号三の丸庁舎	計画調整課	052-953-8171
近畿 地方整備局	〒540-8586 大阪市中央区大手前 3- 1-41 大手前合同庁舎	交通対策課	06-6942-1141
中国 地方整備局	〒730-8530 広島市中区上八丁堀 6- 30 広島合同庁舎 2 号館	交通対策課	082-221-9231
四国 地方整備局	〒760-8554 高松市サンポート 3 番 33 号	道路計画課	087-851-8061
九州 地方整備局	〒812-0013 福岡市博多区博多駅東 2 丁目 10 番 7 号 福岡第二 合同庁 舎	道路計画第 二課	092-471-6331
内閣府 沖縄総合事務局	〒900-0006 那覇市おもろまち 2 丁 目 1 番 1 号 那覇第 2 地方合 同庁舎 2 号館	道路建設課	098-866-0031

以上