

# 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」)や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」)を令和6年度に実施しているところ。

令和7年度では、路車協調システムの技術基準や走行空間のガイドライン等の作成に必要な検証を実施するために実証実験協力者の公募を行う。

## 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6年12月18日(水)14時 ～ 令和7年1月22日(水)12時

### (5)提出先

道路局 ITS 推進室 : [hqt-its2020-dk@gxb.mlit.go.jp](mailto:hqt-its2020-dk@gxb.mlit.go.jp)

### 3. 実験内容について

期間設定については実験関係者で協議の上決定するが、技術基準やガイドライン等を作成するためにも、対策前後の実証を長期間で実施することが望ましい。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両へ道路状況に関する情報提供を行う。自動運転車両は、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。

実証実験においては、路車協調システムからの情報提供が自動運転車両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。

また、路車協調システムを長期間で設置した際の不具合、対応策等を把握するために、複数の路車協調システムを用いて実証を行い比較することが望ましい。なお、技術的な検証項目としては（参考1）を想定している。

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
		狭隘区間
	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）【路車協調システム実証実験】協定書（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。

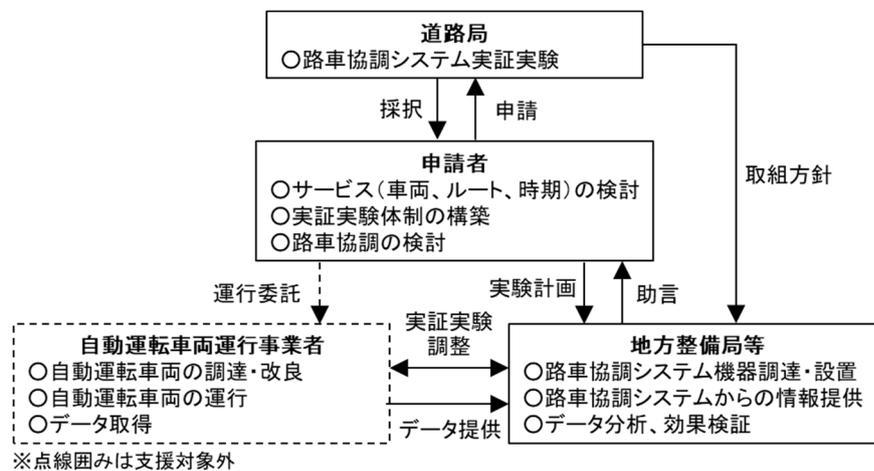


図 1 実証実験体制（路車協調システム実証実験）

表 2 役割分担及び費用負担（路車協調システム実証実験）

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。

実証実験においては、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、これらが自動運転車両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。なお、技術的な検証項目としては（参考1）を想定している。

### 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、走行空間整備後に車両を調律（3次元点群地図の整備等）するための費用、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

- ・応募状況によって申請者が希望する費用を満たさない場合があるので、あらかじめ了承すること。
- ・対象となる費用は、本事業の実施期間内（交付決定日から～2026年3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。
- ・費用負担の内容は他の事業と重複がないよう十分精査の上、計上すること。

また、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2参照）を構築して実証実験を行うこと。

なお、実験終了後には、実証実験結果の報告会を想定（R7年度末）している。

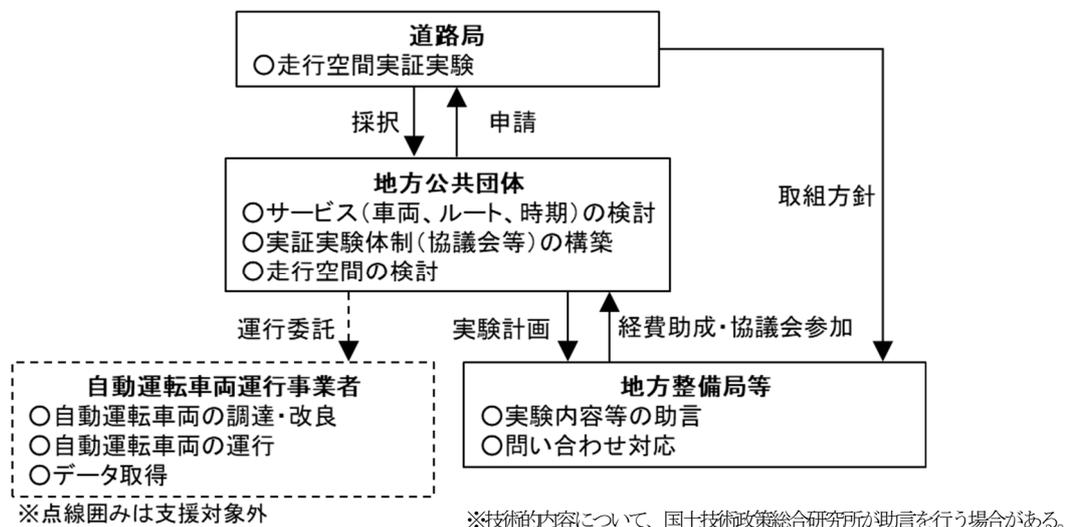


図2 実証実験体制（走行空間実証実験）

## 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実証実験が長期間で確実にできること(路車協調システムは5ヶ月程度、走行空間は3ヶ月程度を想定しているが、最低3ヶ月(90日)の期間は確保すること。また、データ取得は対策前[Without]で最低100回以上、対策後[With]で最低100回以上を想定している)
- ・地方公共団体及び自動運転を担う事業者においては、効果検証に必要となる走行情報(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

国土交通省で審査の上、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。

分類	項目	評価基準
基礎面	必要性	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	実証実験の実施内容について、的確性が高いこと 走行空間については、ガイドライン等の作成に特に必要なユースケース <sup>*1</sup> を含む実証実験であるか
	スケジュール	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	実証実験に十分な体制が確保されているか 通年運行 <sup>**2</sup> が可能な体制が確保されているか
	実績	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 実績を元に自動運転の運行に係る課題(手動介入多発箇所等)が把握できているか
技術面	自動運転レベル	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 路車協調については、路車協調システム等の情報を参考に自動運転車両で判断し運行(直接制御 <sup>**3</sup> )が可能か
	技術向上	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 路車協調については、複数(同一箇所)に複数設置、複数箇所に単独設置のどちらも可の路車協調システムを設置可能か

事業面	社会受容性	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	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	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	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、自動運転が位置づけられているか

※1 特に必要なユースケースとは、歩行空間整備、空間再配分、交差点改良等をさす。詳細は(参考2)を参照。

※2 ここでは通年運行とは年間を通して最低毎週 1 回以上の運行が可能であることをさす(季節変動等により走行環境が著しく異なる場合は除く[積雪等])。

※3 車載タブレット等に表示した情報を運転手が判断し、発進ボタンを押す等は除く。

#### (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こと。

#### (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8年3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ついては、所管の警察とあらかじめ十分な調整をすること。

(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 大阪府中央区大手前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

## 路車協調システム実証実験の検証項目 (例)

### ■ 実証実験においてデータ取得が必要である項目

- ・ 交通量 (優先道路・非優先道路および交差点の方向別交通量：昼間 12 時間)
- ・ エラー発生状況 (エラー発生割合)
- ・ 生成情報の連続性 (未連続の検出率)
- ・ 生成情報と提供情報の同一性 (未同一の検出率)
- ・ 路側センサーの車両、歩行者の計測精度 (検知率、速度・位置の計測精度)
- ・ システム全体での処理時間 (総時間、処理時間、伝送時間)
- ・ 自動運転車両の交差点通過時間 (交差点通過時間)
- ・ 自動運転車両の挙動 (加減速度)
- ・ 物標の識別性能 (未識別率、誤識別率)

### ■ 実証実験においてデータ取得は不要であるが、記録が必要な項目

- ・ 路車協調の必要性 (Without での課題、With により期待する改善内容)
- ・ 気象条件 (晴れ、曇り、雨、雪、雨量、積雪量)
- ・ 道路条件 (制限速度、信号、車線、道路種別、構造物有無等)
- ・ 協議会等の標準的な構成 (日時、メンバー、役割)
- ・ 関係者による合同現地調査 (日時、メンバー、写真、現地での決定事項)
- ・ 自動運転車への提供情報 (路車協調方法、提供した情報の種類、情報伝達の流れ)
- ・ 使用した通信方法、通信規格
- ・ 路側施設の性能値の確認 (真値の確認方法、真値確認のために導入した機器)
- ・ 路側施設の取り付け方法 (取り付け後の写真や図面、留意点)
- ・ 路側施設の設置位置・高さ (平面位置、機器までの設置高さ、設置状況写真)
- ・ 路側施設の使用機材、材料 (路側機器以外に設置した機材や材料の写真や図面)
- ・ 路側施設の施工 (施工手順、工事期間、留意点)
- ・ 路側施設の不具合 (発生日、発生内容、発生原因、状況写真 (必要に応じて))
- ・ 路側施設の補修工事の方法及び手順 (補修を行った場合)
- ・ 路側施設の点検方法 (頻度、内容)
- ・ 手動介入の状況 (基本情報、環境条件、交通条件、ユースケース、手動介入時の状況、発生要因)

## 走行空間実証実験の検証項目 (例)

### ■ 実証実験においてデータ取得が必要である項目

- ・ 交通量 (優先道路・非優先道路および交差点の方向別交通量：昼間12時間)
- ・ 自動運転車両の挙動 (加減速度、速度、通過時間、位置情報等)

### ■ 実証実験においてデータ取得は不要であるが、記録が必要な項目

- ・ 自動走行の安全性・円滑性に課題がある箇所の確認  
(Without での課題、With により期待する改善内容)
- ・ 運行ルートの道路条件 (制限速度、信号、車線、道路種別、構造物有無、沿道出入り有無等)
- ・ 自動運転車の諸元 (車両タイプ、速度、検知可能範囲、自己位置特定方法等)
- ・ 実験での整備内容 (整備箇所、整備の詳細、設置物の寸法、設置物の詳細等)
- ・ 実験での整備方法 (物品入手の流れ、整備費用、整備方法の詳細等)
- ・ 協議会等の標準的な構成 (日時、メンバー、役割)
- ・ 関係者による合同現地調査 (日時、メンバー、写真、現地での決定事項)
- ・ 手動介入の状況 (基本情報、環境条件、交通条件、ユースケース、手動介入時の状況、発生要因)
- ・ 追い越しの状況 (発生要因、当時の状況)
- ・ ヒヤリハットの状況 (発生要因、当時の状況)

以上

## 走行空間実証実験における特に必要なユースケース

### 【実験箇所】

以下の(ア)又は(イ)のいずれかに該当すること。

(ア) 自動運転移動サービスの導入実績のある(又は導入を予定している)経路上で、道路交通環境に起因する手動介入を要している(又は要する可能性の高い)箇所において、その緩和を目的とした対策(※1)の実証であること。

(イ) 自動運転移動サービスの導入実績のある(又は導入を予定している)経路上で、同サービスの導入により一般交通の走行速度の低下をもたらしている(又はもたらす可能性の高い)箇所において、その防止を目的とした対策(※2)の実証であること。

※1：道路交通環境に起因する手動介入の緩和を目的とした対策

例えば、道路の横断や飛び出しなど、自転車・歩行者の交通の影響により手動介入を要する場合における歩行空間と車道との分離、自動運転サービスの走行経路上の路上駐車(停車を含む)が要因で手動介入を要する場合における路上駐停車スペースの整備、などを想定している。

※2：自動運転移動サービスの導入による一般交通の走行速度の低下の防止を目的とした対策

例えば、自動運転移動サービスの走行速度が一般交通の実勢速度に比して低く、一般車両の速度低下や滞留をもたらしている箇所において、バス停の形式をストレートタイプからバスベイタイプに変更すること、退避スペースを整備すること、などを想定している。

### 【特に必要なユースケース】

国土交通省では、自転車や歩行者の混在するまちなかの一般道に自動運転移動サービスを導入する際に、同サービスの手動介入抑制や同サービス導入時の一般交通の円滑性確保の観点等から有効と考えられる交通安全対策を進めるにあたって必要となる、調査手法や対策選定手法をまとめたガイドライン等の作成に向けて検討中である。

そこで、同ガイドライン等の作成に必要な以下の(ア)～(サ)のいずれかのユースケースを想定している。

(ア) 道路の横断や飛び出しなど、自転車・歩行者の交通の影響により手動介入を要する(又は要する可能性が高い)箇所における歩行空間と車道との物理的分離や横断箇所の集約、横断時間の短縮

(例：歩行空間と車道との物理的分離、歩道整備、二段階横断施設の整備など)

(イ) 自転車の不安定な挙動など、自転車の交通の影響により手動介入を要する(又は要する可能性が高い)箇所における自転車通行空間整備による自転車の挙動の安定化

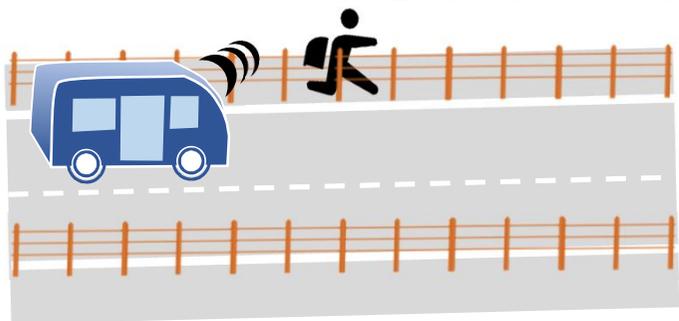
(参考2)

- (例：歩行空間と自転車通行空間と車道の分離、自転車専用通行帯の整備、自転車道の整備、自転車専用通行帯と路上駐停車スペースの併設など)
- (ウ) 路上駐停車車両を回避するために手動介入を要する（又は要する可能性が高い）箇所における路上駐車対策  
（例：路外駐車場の整備、路上駐停車（荷捌き）スペースの整備など）
- (エ) 一般車両の急な割込みなど、自動車の交通の影響により手動介入を要する（又は要する可能性が高い）箇所における自動運転専用車線又は自転車・自動運転兼用車線の整備による一般車両との物理的分離  
（例：ゴム製ポールやライジングボラード等による空間整備など）
- (オ) 中央線のない道路など、離合のための手動介入を要する（又は要する可能性が高い）箇所における一般車両との離合機会の抑制  
（例：一方通行規制化（周知看板等の設置や周知）、一般車両の通行規制（ライジングボラード等の設置や周知）、一般車両の流入抑制（ハンプ、狭さく、シケイン等の物理的デバイスの設置など）
- (カ) 低速走行する自動運転移動サービスの導入により一般交通の走行速度の低下をもたらしている（又はもたらす可能性の高い）箇所における待避場所の整備  
（例：ストレートタイプのバス停をバスベイタイプのバス停へ変更、路外待避場所の整備など）
- (キ) 右折車線のない交差点を右折する際に手動介入を要する（又は要する可能性が高い）場合の車線整備  
（例：右折専用車線（右折ポケット）の整備・延伸など）
- (ク) 見通しの悪い交差点を通行する際に手動介入を要する（又は要する可能性が高い）場合の見通しの確保  
（例：交差点周辺の障害物の撤去など）
- (ケ) 多枝交差点など、複雑な形状の交差点を通行する際に手動介入を要する（又は要する可能性が高い）場合の交差点改良による車両間交錯点の減少  
（例：実証実験期間中にラウンドアバウトの試行設置又は本設置が行われる見込みのある箇所など）
- (コ) 沿道施設からの出入り交通により手動介入を要する（又は要する可能性が高い）場合の車線整備等  
（例：付加車線の整備、副道の整備など）
- (サ) その他、道路管理者が実施する一般的な交通安全対策のうち自動運転移動サービスの手動介入抑制や同サービス導入時の一般交通の円滑性確保の観点等から特に有効と考えられる対策（ただし、令和6年度の走行空間実証実験にて実施した、電光掲示板や置型看板による注意喚起、路肩のカラー化、トンネル側面への反射材設置による自己位置推定支援などの対策を除く。）

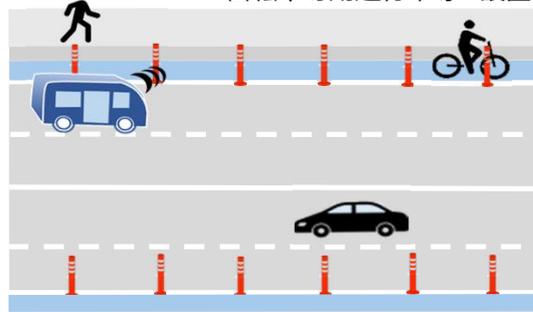
# 走行空間実証実験での実施メニュー案(イメージ)

## ■歩行空間、自転車走行空間と車道との分離

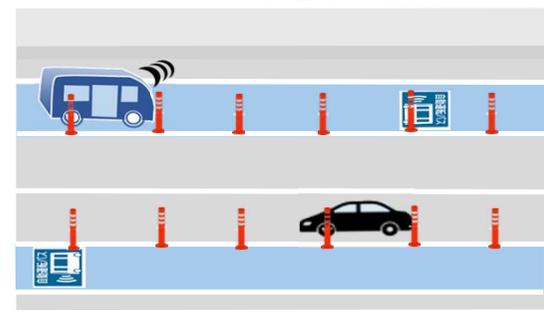
歩行空間と車道との物理的分離



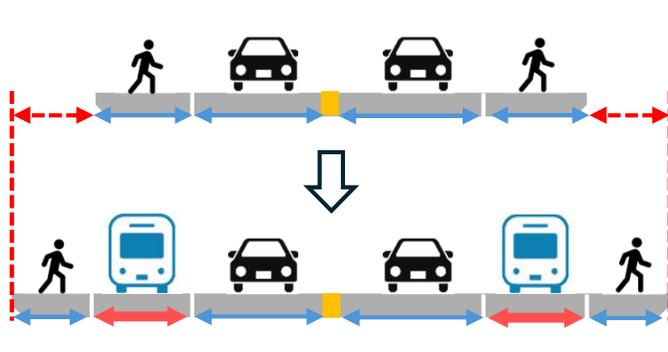
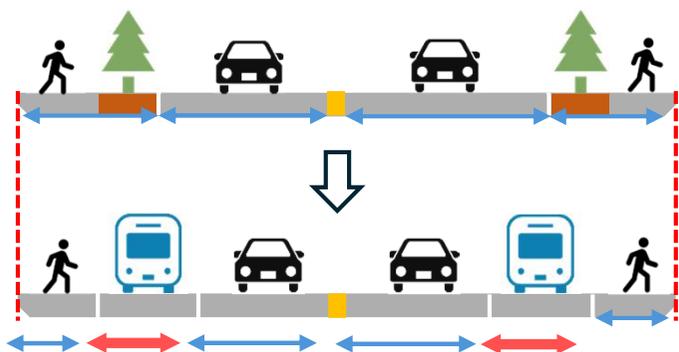
自転車専用通行帯等の設置



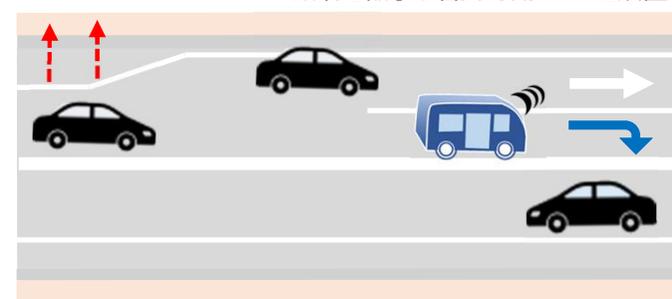
自動運転車専用車線の設置



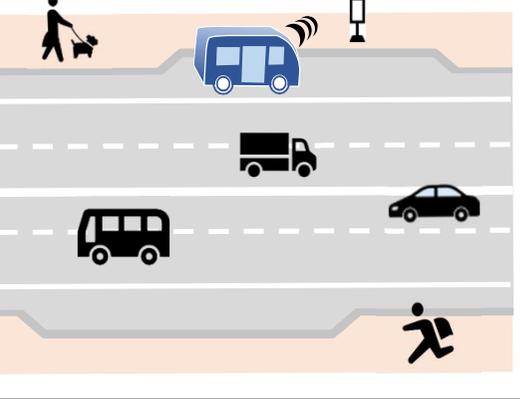
## ■道路空間の再配分・拡幅



路肩を縮小し右折専用レーンを設置

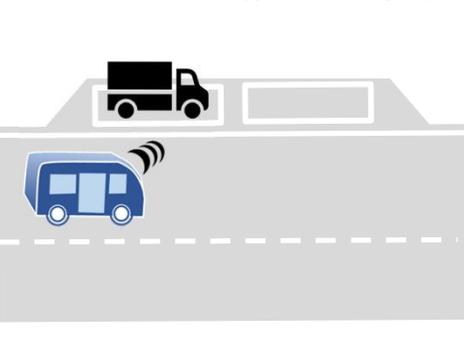


## ■バスベイ設置



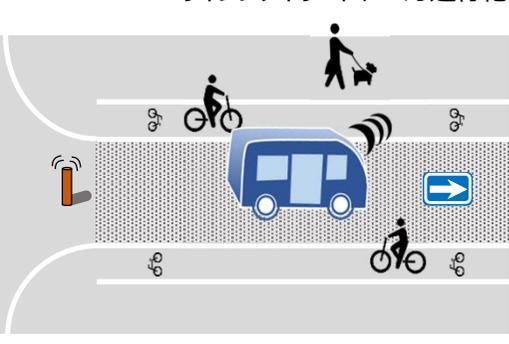
## ■路上駐車対策

荷捌きスペース等設置



## ■交通運用方法の変更

ライジングボラードや一方通行化



## ■交差点の見通し確保

死角撤去(植樹帯等)

