



🔍 #交通空白解消へ

自動運転に係る取組



1. 国土交通省自動運転社会実現本部とりまとめ
2. R9予算要求等
3. 今後の進め方

自動運転社会の早期実現に向けた当面の7つの方策について

- 自動運転社会の早期実現に向けて、その**推進・連携体制を強化**するとともに、**自動運転車両の開発・普及の促進**や**社会受容性の向上**、自動運転を支える**道路・都市インフラ側の取組**などを強力に進めていく。

1 L2++車の本格的な普及

- 優良なL2++車の認定制度の創設
- L2++車の開発・普及を促進するための**施策パッケージ**を検討
- **公共交通への早期活用**（公共ライドシェアを含む）



L2++車
（日産・ウェイヴ社（英）のAI搭載）

2 より安全・円滑な移動に資する道路の実現

- **ITSインフラ（路車協調システム）の基準類**を策定
- 道路空間のあり方を具体化（**ガイドライン策定**）
- **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



路車協調システム
（交差点センサ）



道路空間の再配分



道路維持管理への
自動運転車導入

3 自動運転を支えるまちづくり

- **人中心の駅前広場の整備**
- **居心地がよく歩きたくなる街なか空間**の形成
- **令和の都市リノベーション全国推進運動**等を通じたコンパクト・プラス・ネットワークの推進



人中心の駅前広場の整備（イメージ）

4 自動運転の実装による「交通空白」の解消と「観光の足」の確保

- **交通事業のデジタル化・標準化等を加速**し、自動運転等のシステム効果最大化等を実現するため、**地域交通DX（COMmmONS）**を推進
- 交通インフラが脆弱な観光地におけるインバウンドをはじめとする**観光客の移動手段の確保・充実**に向けた**自動運転バスの導入**の促進



バス等のデータに基づく運行管理

5 自動運転の社会受容性の向上

- 自動運転の社会受容性を高めていくため、**体験機会の拡大と信頼の形成**に取り組む
- ・ 地域での継続可能なビジネスモデルの構築に向けた**先行的事業化地域の選定**
- **運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築**に向けた検討



自動運転試乗会の様子

6 自動運転トラックの社会実装の推進

- **自動運転トラックの事業化支援**や**ビジネスモデルの官民での検討**
- 事業者間連携のための**車両の規格化・標準化**や**データ連携**の推進
- 自動運転物流を支える**基幹物流拠点の整備促進**
- **東北道で路車協調**（合流支援、先読み支援等）の実証実験を開始



レベル4自動運転トラックの早期実装の推進

7 多様な輸送モードにおける自動運転の推進

- 道路空間を活用したグリーンな物流システムとして**自動物流道路**を実現
- 空港制限区域内の自動運転車両について、**羽田・成田空港での導入台数の増加**や、**国内空港への導入展開**に向けた検討を推進
- 港湾における**自動化・遠隔操作化荷役機械**の導入促進



自動物流道路のイメージ



空港制限区域内の
自動運転トイングトラクター



AGV（自動搬送車）
コンテナドレージの自動運転

優良L2++車の認定制度の創設等

【目的・意義】

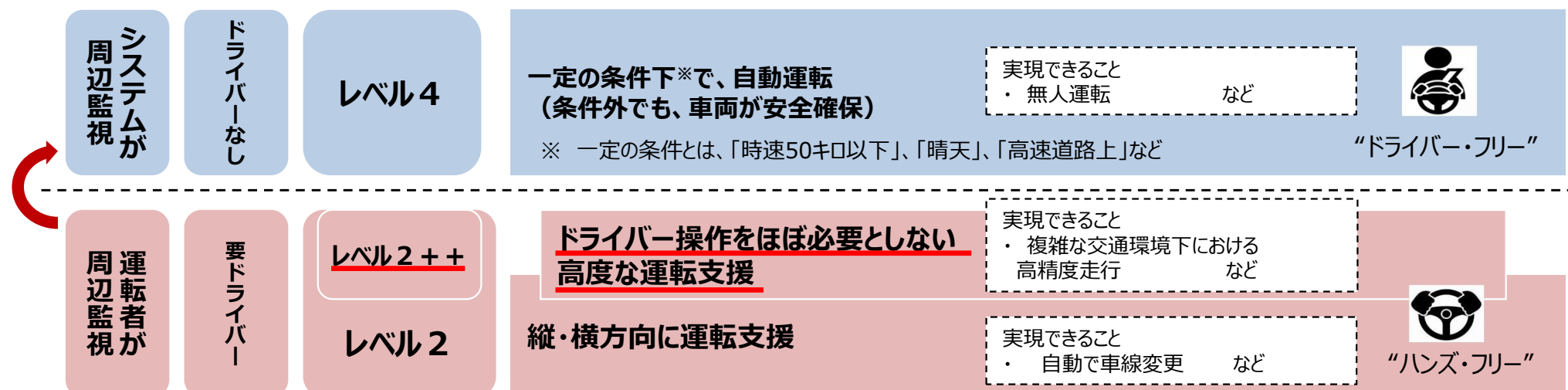
- ・ 将来のL4車に繋がる国産L2++車が2027年度中に市販化される予定
- ・ 多様なL2++車（商用車を含む）の開発・普及を促進
- ・ 自動運転車両に対する世の中の認知度と受容性を向上

【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
Wayve社（英）のAI搭載L2++車
（2027年度販売予定）



- 「交通空白」は単なる移動手段の不足にとどまらず、通学や通院、買い者などが家族による送迎に委ねられ、現役世代の方が多くの時間を割かざるを得なくなる結果、本来であれば仕事や様々な活動に充てられていたはずの時間が失われ、地域と個人の成長を奪う「見えない壁」として、地方の生活や経済に大きな影響を及ぼしている。
- そのため、「取組方針2026」に基づき、令和9年度までの集中対策期間において、全国約3,000の「交通空白」解消に道筋をつけるとともに、集中対策期間の先も見据え、成長投資として、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。

・地域公共交通確保維持改善事業等	
令和9年度予算概算要求額	270億円（通常枠）（1.31倍）
	495億円（投資枠）
合計	765億円
〔令和7年度補正予算	352億円〕
令和8年度当初予算	206億円
合計	558億円
・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）	
令和9年度予算概算要求額	5,535億円の内数（通常枠）
	（4,597億円の内数）

「交通空白」解消に向けた輸送資源のフル活用等の推進

■ 集中対策期間、さらにその先を見据えた「交通空白」解消の深化・加速化

- 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）
- 改正地域交通法も活用した、輸送資源のフル活用、複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化による再構築（「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」をはじめ、運転者や車両等の地域の輸送資源をフル活用してサービスを提供する場合等における調査、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・「連携促進団体」等を核とした地域の連携体制強化（地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、連携促進団体の活用や立ち上げ、人材育成、運営等への支援）
- デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進



公共ライドシェア



輸送資源のフル活用



複数事業者による共同化

■ 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）

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

■ 自動運転の社会実装推進

- 地域交通DX(COMmmONS等)による生産性等の向上（システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等支援）
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



自動運転バス

■ ローカル鉄道再構築

（再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援）

- 地域公共交通再構築（社会資本整備総合交付金）（地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援）



新造車両・ICカードの導入

（参考）訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

（観光庁予算）

令和7年度補正予算 78億円の内数 令和8年度予算 19億円の内数

■ 訪日外国人旅行者受入環境整備（令和8年度事業の例）

- 公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
- 乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
- 多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備、誘客や周遊円滑化に向けた路線バス等の二次交通基盤整備

地域公共交通の維持・確保等

■ 生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等

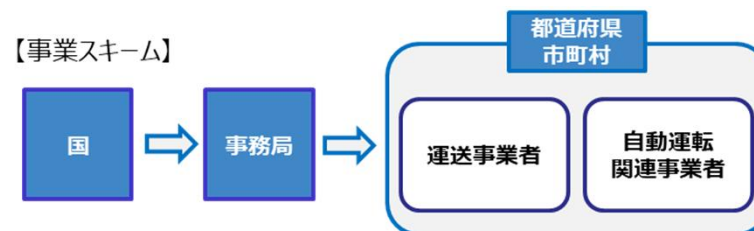
- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援

- 地域鉄道における安全対策
- 安全に問題があるバス停の移設等

- 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

対象事業者	地方公共団体（都道府県・市町村）
補助率	4 / 5
申請条件等	・遅くとも2027年度末までに L4 実装（全区間） ・未達成となった場合には、補助金の一部を返還
対象事業イメージ	・定時定路線型の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	・車両購入費 ・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	（１）重点支援（補助上限額：4億円） ○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 （２）一般支援（補助上限額：2億円） ○上記を除く、早期にレベル4 達成が見込まれる事業 （３）省人化支援（補助上限額：0.2億円）※補助率2/5 ○レベル4 自動運転移動サービス実装に係る初期投資として、L4実現後も自動運転サービスの省人化向上に資する技術的課題解決の取組みを支援

【事業スキーム】



自動運転大型バス



自動運転タクシー



1人が複数車両を遠隔監視する「1対N」

- 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11箇所で実装
- ※道路交通法の特定自動運行の許可件数としては、長野県塩尻市で2回目の許可を出しているため、**12件**の実績がある。



小型カート（福井県永平寺町）



小型EVバス（長野県塩尻市）



ハンドルがない車両（北海道上士幌町）



大型EVバス（大阪府大阪市（万博））



大型バス（宮城県気仙沼市）



中型バス（茨城県日立市）



小型EVバス（愛媛県松山市）



ハンドルがない車両（三重県多気町）



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）



ハンドルがない車両（茨城県常陸太田市）

