

モビリティ・ロードマップ 2026

— 新たなモビリティサービスの社会実装に向けた基本的な考え方と施策 —

2026 年 7 月 21 日

デジタル社会推進会議決定

目次

第1章	現状と課題	3
1.	「モビリティ・ロードマップ 2026」の策定の背景	3
(1)	他国における自動運転を巡る動向	4
(2)	日本における自動運転を巡る動向	5
(3)	自動運転が求められる社会情勢	8
(4)	自動運転に関連する政府の取組・決定事項	10
2.	自動運転サービス実装に当たっての課題	11
(1)	需要面・供給面の課題	11
(2)	技術面の課題	13
(3)	周辺環境整備面の課題	15
第2章	2025年度の主な取組	17
1.	交通商社機能	17
(1)	求められる機能	17
(2)	交通商社機能の導入における成功要素類型	20
2.	自動運転社会実装先行的事業化地域事業	21
3.	自動運転に係るその他施策の実施状況	23
(1)	自動運転サービスのビジネスモデル	23
(2)	自動運転車両の走行に必要な技術の開発・普及および環境整備	24
(3)	事故等に対応する体制の整備・社会的受容性の向上	27
(4)	初期導入費用の低減・合理的な分業体制の確立	28
(5)	その他の関連施策	29
4.	自動運転に係る検討会、研究会等の取組状況	30
(1)	自動運転社会実現本部	30
(2)	モビリティ DX 戦略・モビリティ DX 検討会	30
(3)	自動運転時代の“次世代の ITS 通信”研究会	30
(4)	自動運転インフラ検討会	31
(5)	第7期先進安全自動車(ASV)推進検討会	32
(6)	物流 MaaS 推進検討会	32
(7)	自動運転の拡大に向けた調査研究	33
(8)	次世代 ITS 検討会	33
第3章	2026年度以降の取組方針	34
1.	交通商社機能	34
2.	自動運転サービスの事業化に向けた課題への対応	34
3.	自動運転技術の実装に向けた支援策（各府省庁の今後の取組）	34
(1)	自動運転サービスのビジネスモデル	34
(2)	自動運転車両の走行に必要な技術の開発・普及および環境整備	35
(3)	事故等に対応する体制の整備・社会的受容性の向上	38

(4) 初期導入費用の低減、合理的な分業体制の確立	38
(5) 物流関連施策	38
(参考資料一覧)	39
(参考 1) モビリティワーキンググループ構成員	40
(参考 2) 「モビリティ・ロードマップ 2026」策定に向けた WG の開催状況	41
(参考 3) 「モビリティ・ロードマップ 2026」工程表	42
(参考 4) 各施策のイメージ	43
(参考 5) 各検討会等のイメージ	68
(参考 6) 自動運転車に係る社会的ルールの実装のための重点施策への取組状況	75

第1章 現状と課題

1. 「モビリティ・ロードマップ 2026」の策定の背景

自動運転技術は、2021 年に日本企業が世界初となる自動運転レベル 3 の乗用車の上市を実現して以降、2022 年の道路交通法改正によるレベル 4¹に向けた制度整備、2023 年の福井県永平寺町における日本初のレベル 4 無人自動運転移動サービスの開始、全国各地での自動運転実証の実施など、社会実装に向けた取組が着実に積み重ねられてきた。

こうした流れを受け、「モビリティ・ロードマップ 2025」においては、自動運転サービスを事業として成立させるため、需給一体となったモビリティサービスの再設計という観点から「交通商社機能」の確立を提起するとともに、地域を絞って政策資源を集中的に投入するための「先行的事業化地域」の選定を施策の柱として位置付けた。2025 年度においては、これらの方針に基づき、「交通商社機能」の調査研究及び事例集²のリリース、13 地域の先行的事業化地域の選定など、自動運転の実装に向けて取り組んできた。しかしながら、引き続き多くの取組では走行期間が短かったり、走行エリアが限定されていたりと、あくまで実証の域を出ておらず、本格的な事業化への見通しは未だ開けていない。

一方、世界に目を向けると、自動運転技術をめぐる環境は大きく変化している。米国や中国では、数多くの事業者が自動運転タクシー（いわゆる「ロボタクシー」）の実装、商用化に複数の都市において取り組んでいる。また、トラックにおいても自動運転サービスの商用化が始まっている。技術的には、AI 技術の飛躍的発達に伴い、認識から経路判断までを全て単一の AI で処理し様々な走行環境でも走行可能な End-to-End (E2E) 型の技術が実用化され、E2E をベースとした自動運転サービスの提供も始まっている。この技術は、整備に相当な費用と時間がかかる高精度の三次元地図が不要であり、コスト面では相対的に導入のハードルが低いと考えられることから、将来的に自動運転の中核を担う可能性も出てきている。こうした動きは、自動運転技術の実装のあり方を大きく変えつつあり、我が国においても対応が求められる。

2040 年頃の我が国社会を見通してみると、リニア中央新幹線が開通し、40 年代のうちには北陸新幹線の大阪延伸も見込まれ、高速度幹線インフラはますます整備されていくとともに、空飛ぶクルマ (eVTOL) の社会実装も進むなど、日本の交通は世界最高水準の高速化、高密度化が進むと予想される。幹線交通網に接続する二次交通においては自動運転が重要な役割を果たしていると考えられる。さらに、第 6 世代移動通信 (6G) の普及等通信環境の整備も進み、複数の移動手段をシームレスに統合する次

¹ 自動運転レベル 4 (L4) : システムが周辺監視をし、一定の条件下でシステムが全ての運転操作を代替する機能を有し、条件外でも車両が安全確保をするもの。

² 「交通商社機能」の取組を支援する事例集 (2026 年 6 月 19 日)

https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/9f4e70e2-2335-4181-8293-258c12549d31/77c279de/20260619_policies_mobility_report_01.pdf

世代 MaaS 等様々なデジタルサービスが実装されると見込まれる。デジタルの力により多様な移動サービスと社会サービスとが高度に接続されたいわば「デジタル・モビリティ国家」とも言える社会が実現していることが望まれる。なお、自動運転がもたらす中期的な将来像やそれを実現する戦略については、「自動運転の将来ビジョンに関するプロジェクトチーム」(デジタル副大臣主宰)による「2040 デジタル・モビリティ国家を自動運転で実現する提言」³に詳述されている。

「モビリティ・ロードマップ」の 2026 年度版の策定にあたっては、「モビリティ・ロードマップ 2025」で提起した「交通商社機能」の確立と先行的事業化地域への集中支援という二つの柱を継続させつつ、「モビリティ・ロードマップ 2025」の成果と課題を評価した上で、AI をはじめとする新しい技術への対応、物流も含めた国内外の潮流を踏まえた上で、上述のような我が国の中期的な社会像からのバックキャストといった視点も含めて改めて全体を見直し、今後の施策の方向性を取りまとめることとした。

(1) 他国における自動運転を巡る動向

自動運転技術の開発、社会実装に向けた動きは、世界中で加速している。

米国では、Waymo が 2024 年からサンフランシスコ、ロサンゼルスで無人の自動運転タクシーサービスの有償提供を開始しており、そのサービス提供エリアを合計 10 の米国主要都市まで拡大している（2026 年 3 月時点）。さらに、フリーウェイでの運行を開始するなど、サービスの質・量ともに着実な向上が続いている。Tesla は、2026 年 1 月にテキサス州オースティンで安全監視員を同乗させない形でのロボタクシー運行を開始した。Tesla は高精度 3D 地図や道路側インフラへの依存を最小化し、認識から経路判断までを全て単一の AI で処理する E2E 型のアプローチによる自動運転技術を採用している。

中国においても WeRide（文遠知行）、Pony.ai（小馬智行）、Baidu（百度）などの企業が中国内外で自動運転サービスを開始している。特に WeRide は、積極的な国際展開を進めており、フランスのヴァランスでの自動運転バス、アラブ首長国連邦のアブダビ及びドバイでの自動運転タクシー運行を実現するなど、その展開地域を広げている。

欧州ではフランスの NAVYA が世界 26 か国以上に自動運転シャトルバスを提供している。また、英国のスタートアップ Wayve Technologies（ソフトバンクグループが出資）は E2E の自動運転 AI 技術を開発している。

また、米国 AI・半導体企業の NVIDIA は 2026 年 1 月、自動運転開発を加速するために設計されたオープンソース AI モデルとツール群「Alpamayo」を発表し、自動車メーカーの自動運転開発を幅広く支援する動きを見せている。

³ 2040 デジタル・モビリティ国家を自動運転で実現する提言（2026 年 6 月 16 日）

https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/9f4e70e2-2335-4181-8293-258c12549d31/389efdab/20260616_policies_mobility_proposal_01.pdf

トラックの自動運転については、米国の自動運転開発企業である Aurora Innovation が 2025 年 4 月にテキサス州ダラスからヒューストンまでの間（約 370 km）を世界で初めて公道での自動運転レベル 4 の商用運行を開始した。また、中国では Pony. ai が 1+4 での後続無人隊列走行（先頭車有人、後続車無人（レベル 4））での商用化を目指して実証を行っている。

世界的な自動運転等の研究開発競争

● 米国では、Google（現Waymo）等が巨額の資金調達を背景に、各都市で自動運転のタクシーサービスを展開 ● 中国でも、IT事業者が中心になり、国内各都市で自動運転サービスを展開中 ● 欧州も、自動運転シャトルの開発が進められている ● 日本は、自動車メーカーとIT事業者が連携しながら、2027年頃をめどに、L2++機能搭載車両の提供を開始予定			
日本	米国	中国	欧州
トヨタ  複数のパートナーと連携し、自動運転技術を開発中 	ウェイモ  米国10都市で無人自動運転タクシーサービス展開 東京7区で日本交通と連携し無人自動運転タクシーサービス展開予定 	ポニー-ai  中国4都市で無人自動運転タクシーサービス展開 	ナビア  世界26カ国以上に自動運転シャトルを提供 
日産  横浜で自動運転モビリティサービスの実証中 2027年度に英ウェイブと連携しL2++機能搭載車を販売予定 	クルーズ  2024年に撤退 	ウィーライド  世界10都市以上で無人自動運転サービス展開 	ウェイブ  2026年にロンドンで無人自動運転タクシーサービスの実証を開始予定 2027年度に日産と連携しL2++機能搭載車を販売予定 
ティアフォー  国内自動車メーカーと連携し、全国50ヶ所以上で自動運転バスを提供 	テスラ  米国テキサス州で自動運転タクシー展開 米国で自家用のL2++機能搭載車販売中 	バイドゥ  中国11都市以上で無人自動運転タクシーサービス展開 	

出典：国土交通省の公表資料を基にデジタル庁作成（2026年3月時点）。

（出典）国土交通省（自動運転の社会実現に向けた国土交通省の取組について）

※モビリティワーキンググループ（第14回）資料を基にデジタル庁にて更新

図1：世界的な自動運転等の研究開発競争

(2) 日本における自動運転を巡る動向

2025年度は、60ヶ所以上で自動運転の実現に向けたバスやトラック、乗用車の実証が行われ、道路交通法に基づく特定自動運行（自動運転レベル4に相当）の許可件数は2026年5月時点で延べ12件⁴となっている。しかしながら、短期間あるいは限定的な運行エリアでの実証にとどまっている地域が多いというのが実情である。

⁴ 福井県永平寺町、東京都大田区、北海道土幌町、三重県多気町、茨城県日立市、愛媛県松山市、長野県塩尻市（1回目）、大阪府大阪市、千葉県柏市、宮城県登米市及び南三陸町、長野県塩尻市（2回目）、茨城県常陸太田市

国内の自動運転等（旅客）の状況（2025年度）

乗用車 (写真はイメージ)		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車		自動運転バス		グリーンスローモビリティ	
乗用車					

※数字は実施箇所数、赤字は通年運行箇所。総務省の公表資料(自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会資料)を基にデジタル庁作成(2026年3月時点)。国費を投入している事業を中心に記載しており、全ての事業を網羅しているものではない。特定自動運行許可は12件。そのうち、1件は同一箇所2回取得、2件は25年度は運行していない。

(出典) 総務省資料を基にデジタル庁にて作成

図2：国内の自動運転等（旅客）の状況（2025年度）

自動運転タクシーについては、いくつかの地域において実証実験が行われており、2027 年度中の事業開始を目標としている事業者も出てきている。

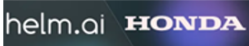
トラック分野においては、2026 年以降の高速道路におけるレベル 4 自動運転トラックの社会実装を目指し、2025 年 3 月から、新東名高速道路の駿河湾沼津 SA～浜松 SA 間の約 100 kmにおいて、深夜時間帯に自動運転車優先レーンを設定し、車両開発と連携した路車協調による自動運転トラックの公道走行の実証実験が開始されている。また、自動運転トラックシステム開発会社 T2 は 2026 年 3 月に自動運転レベル 2 ながらも手動介入なしで関東－関西間を結ぶ約 500 kmの走行に成功するなど、車両の開発が進んでいる。

車両開発にあたっては、自動車メーカーと自動運転ソフトウェア企業との間で戦略的なパートナーシップが増加している。トヨタ自動車は Waymo と提携し、Waymo の自動運転技術とトヨタの車両製造・車載技術を組み合わせ、新たな自動運転車両プラットフォームの開発を目指すとしている。日産自動車は AI 自動運転システムを開発する英国の Wayve Technologies と提携し、E2E 型の自動運転技術の共同開発を進めている。このように、自動運転を早期に開発コストを抑えて実現したい自動車メーカーと車載領域への参入・拡大を図るソフトウェア企業との関係は多様化・深化しており、こうした提携がさらに進むことにより自動運転技術の市場投入のスピードが速まると考えられる。

また、自動運転スタートアップのティアフォーは自動運転開発を促進するオープンソースのソフトウェアを公開しており、国内外で利用されている。チューリングは E2E での自動運転の実現を目指しており、自動運转向けフィジカル AI である VLA モデルにおいて国内で初めて公道での走行に成功している。

国内における自動運転車等の開発及び市場展開見通し

- 自家用車については、2027年度にも「AIベース」の運転支援機能搭載車が販売予定
- 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（L2++車）	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 運転支援機能搭載車 （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 運転支援機能搭載車 （2028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 （2028年度事業化予定） 

出典：国土交通省 自動運転の社会実現に向けた国土交通省の取組についてをデジタル庁にて一部修正

（出典）国土交通省 自動運転の社会実現に向けた国土交通省の取組について

※モビリティワーキンググループ（第14回）資料より抜粋一部改変

図3：国内における自動運転車等の開発及び市場展開見通し

（3）自動運転が求められる社会情勢

① 社会課題解決の要請

少子高齢化と人口減少が進む中、地域の公共交通を支えるバス・タクシードライバーの不足は一層深刻化しており、地方部を中心に路線の廃止・縮小等が増加している。加えて、病院や学校等の公共施設の統廃合が進む中、従来よりも遠距離の移動が必要となる住民が増加しており、移動需要の質・量ともに変化が生じている。

物流分野においても、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働に年間960時間の上限が適用されたことにより輸送力不足が懸念される、いわゆる「2024年問題」を契機とし、トラックドライバーの不足への対応が喫緊の課題となっている。

これらの課題に対する解決策の一つが、自動運転の実装による省人化・効率化であり、人口減少が進む我が国においては特に期待が高まっている。

また、交通事故による死亡者数、負傷者数は年々減っているものの、2025年時点でも、2547人が死亡し、33万8508人が負傷している。交通死亡事故発生件数（第1当事者）の約96%に車両等の運転者の法令違反が認められる。さらに、交通事故死者数に占める高齢者の割合は約56%（2025年）に達するとともに、75歳以

上の自動車の運転者（第 1 当事者）による交通死亡事故の人的要因は、アクセルとブレーキの踏み間違いなど操作不適の割合が最も高く 75 歳未満の約 3.1 倍に達する。自動運転の導入は、交通事故減少の可能性を有しているとともに、免許返納後の移動手段の確保にも繋がり得るものである。

②産業政策上の要請

日本の 2023 年の自動車関連産業の製造品出荷額、加工賃収入額、修理料収入額等の合計は約 72 兆円であり、自動車関連産業は日本を代表する基幹産業の一つである。加えて、日本の自動車メーカーの 2024 年の世界における自動車販売台数は約 2,400 万台で、世界の自動車販売台数のシェアの約 25%を占めており、自動車の国際市場において日本は大きな存在感を持つ国の一つである。さらに、自動車は日本の輸出額全体の約 16%を占める主要輸出品目であり、貿易収支や国際経済に与える影響も極めて大きい。このような状況を踏まえ、自動車関連産業は日本の経済安全保障上の観点からも極めて重要な役割を担っていると言える。

また、自動車関連産業は、資材調達・製造をはじめ、販売・整備・運送など各分野にわたる広範囲な関連産業を持つ総合産業である。これら自動車関連産業に直接的・間接的に従事する日本の 2024 年の就業人口は 559 万人である。これは全就業人口の約 8%であり、自動車関連産業は日本の雇用と地域経済を力強く支えている。

こうした中、自動運転技術は、自動車関連産業の将来を左右する戦略上重要な技術の一つである。この自動運転技術の主導権を海外企業に握られることは、車両を通じたサイバー攻撃のリスク拡大や重要データの国外流出といったサイバーセキュリティ上の懸念を高めるだけでなく、経済安全保障の脆弱化やデジタル分野における国際収支の悪化を招く可能性がある。そのため、自動運転技術の国内基盤を強化し、技術主権を確保することが、自動車産業の競争力維持と日本全体の安全・安定を確保する上で不可欠である。

こうした産業政策上、経済安全保障上の重要性を踏まえ、現在策定中の日本成長戦略では、戦略 17 分野における「主要な製品・技術等」に自動運転技術が位置付けられ、官民投資ロードマップが策定される予定である。本年 6 月 24 日に開催された経済財政諮問会議・日本成長戦略会議において提示された同ロードマップ案⁵では、日本の自動車産業のグローバルでの高い販売シェア（約 25%）、広範な販売網、安全性・信頼性の高い車両製造技術、多様な走行環境への対応といった点を日本の強みと捉え、2030 年代におけるグローバルでの自動運転車両販売台数のシェア約 25%を確保することを目標として掲げている。ここでは、各国において E2E 自動運転技術の開発が加速し、E2E 技術が将来の中核技術となる可能性が出てきている中、我が国も遅れを取らないように E2E 技術の開発環境を整備するための施策

⁵ 経済財政諮問会議（令和 8 年第 8 回）・日本成長戦略会議（第 5 回）（令和 8 年 6 月 24 日）資料 3 「戦略 17 分野における「主要な製品・技術等」の官民投資ロードマップ（案）」
(<https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/nipponseichosenryaku/kaigi/dai5/shiryou3.pdf>)

と、国内で自動運転車両の導入を進めるための環境を整備するための施策が規定されている。後述の「第3章 2026年度以降の取組方針」の中で、同ロードマップ案において講じるべきとされている施策についても具体化していく。

(4) 自動運転に関連する政府の取組・決定事項

地域公共交通は、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であるが、急速な人口減少・少子高齢化により、運転士等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院の統廃合等により社会的需要は拡大している。このため、共同化・協業化、輸送資源のフル活用等により、持続可能な地域公共交通の実現を図るべく、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（令和8年法律第35号。以下「改正地域交通法」という。）が成立した。改正地域交通法においては、「交通空白」等となっている地域において、地方公共団体の主導のもと交通事業者や学校、病院、福祉施設、商業施設等の複数の主体が連携・協働して、地域の状況や課題に対応した最適な形態での運送を確保する事業（自動車地域旅客運送サービス再構築事業）を創設する。また、地域の関係者相互間の連絡調整及び連携の促進を行う企業・団体を「連携促進団体」と位置付け、法定協議会への参加を促進し、地域公共交通計画の作成等の提案を可能とすることで、より一層の活動を推進し、人材・ノウハウの活用を図ることとしている。さらに、自動車地域旅客運送サービス再構築事業等について、地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等のデータ提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じることとし、事業実施の促進を図ることとしている。



また、中長期的な視点に立って物流の新たな方向性を示す「総合物流施策大綱（2026 年度～2030 年度）」⁶が 2026 年 3 月に閣議決定され、今後取り組むべき施策として、自動運転トラックの社会実装の実現を含めた「サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化」を柱の一つとして掲げている。

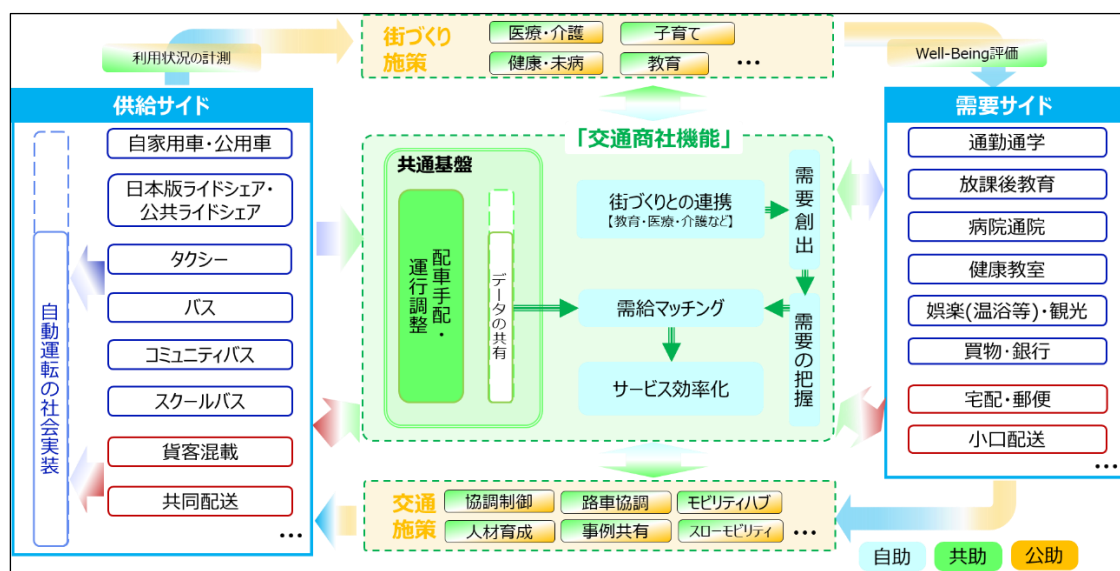
2026 年 1 月に閣議決定された「第 3 次交通政策基本計画」⁷では、新たに取り組む施策として、交通分野における徹底した自動化・遠隔化技術の導入推進が挙げられており、2030 年時点での自動運転サービス車両数を 1 万台とする目標を掲げている。

においては移動需要が減退し、モビリティサービスを提供する主体が一定の稼働率を確保することが難しくなり、非効率、不採算なサービス提供となってしまう地域が増加している。また、上述のとおり、人口減少はドライバー不足による供給の制約も引き起こしている。供給制約の解消手段として自動運転車両の導入は考えられるが、現状では自動運転は手動運転よりも費用がかかる状態であるため、採算面の問題が生じる。

他方、このような地域では、子育て世代が担っている送迎などへの負担感と、免許返納後の高齢者など移動を我慢している満たされない移動需要が存在することが想定される。

したがって、自治体や交通事業者の連携の下、供給不足によって満たされていないことが想定される需要も含め、潜在的な需要を調査し、全体の移動需要と地域のモビリティ供給の関係性を明らかにした上で、需要に関するデータに基づきモビリティサービスと連携をとっていく「交通商社機能」を構築することの必要性を「モビリティ・ロードマップ2025」において提起した。交通商社機能の実現にあたっては、移動需要の調査・分析、新たな移動需要の創出に向けた企画、さらにモビリティサービスの効率化を支える共通システムやアプリケーションの整備が不可欠となる。需要を各モビリティサービスへ効率的に分配・配車するデジタルツールの活用が考えられるが、高価な対価の支払いを求められるため、結果的に財政力のある自治体での限定的な実装にとどまることも少なくない。このため、交通商社機能の実現に資するデジタルツールの共同利用・共同調達を通じたコストダウンを進めていくことが必要である。

モビリティサービスを巡る需給の再構築を進めて行くに当たり、足元は現状のモビリティサービスを前提にスタートしつつも、自動運転サービスに適合しやすい需要については、徐々に自動運転へのシフトさせていくことによって、その円滑な事業化を図ることが必要である。



(出典) デジタル庁 新たなモビリティサービスを支える交通商社機能について

※モビリティワーキンググループ（第5回）資料より抜粋

図5：新たなモビリティサービスを支える交通商社機能について

また、公共交通分野においては、自動運転は現状、自治体や事業者ごとに独立した形で調達が行われているが、例えば集中監視システムなど、物理的に離れていても共同調達が可能なシステムが含まれており、広域で共同調達することによりコスト削減することも考えられる。広域調達によって調達のロットが大きくなれば、自動運転車両を開発、製造する OEM やシステム開発会社も予見可能性を持って資金投入が出来るというメリットもある。広域調達を促す仕組み、例えば広域の複数の自治体や民間事業者が参画する官民が連携したプラットフォームといった仕組みを検討することも考えられる。

(2) 技術面の課題

自動運転技術は国内外で実装が進んでいるが、本格的な社会実装の加速に向けては、技術特性に応じた固有の課題が存在しており、これらを適切に整理した上で対応策を講じていく必要がある。

ルールベース型自動運転技術は、センサーや高精度三次元地図を利用し、認識、予測、経路判断の各領域(モジュール)に分け、予測、経路判断についてはソフトウェアのコーディングを行う技術である。プログラムされた交通・運転ルールに基づいて車両を制御する技術であり、これまでルールベース型が主流であった。ルールベース型は挙動が比較的明確であり安全性の検証を行いやすいという利点を有する一方、高精度三次元地図の整備や走行環境の事前調査・調整が必要である等、新たな地域への展開に際して相応の費用と期間を要すること、人力でソフトウェアのコーディングを行うため複雑な交通シナリオへの対応に限界があること等が普及拡大の制約となっている。よって、国内においては走行条件が厳しくない限定された環境での運行が中心となっているケースが多い。交差点での右折において見通しが悪い

箇所や車道部分に張り出した駐停車車両がある場合において自動運行が完結できず、経路全体を通じたレベル 4 での自動運行実現にハードルがある事例も見られる。こうした箇所への対応には、路車協調等のインフラ側からの支援も有効であるとともに、複雑な走行環境においても安定した運行を実現できる車両側の技術力を高めるための取組を加速することが急務となっている。

ルールベース型の課題を解消するため、予測、経路判断の各領域(モジュール)に AI を取り入れ、機械学習させるアプローチ(モジュール型 AI)が出てきている。コーディングに伴う課題は軽減されるが、高精度三次元地図への依存度が高く、地図の作成、更新コストに加え地図がないエリアでは運行できないという問題は残る。大都市部のタクシーやバスに加え、トラックのうち高速道路の主要物流拠点間の輸送等の主要幹線間の輸送といったユースケースにおいては、モジュール型 AI による社会実装も進んでいくと考えられる。

他方、E2E 型自動運転技術は、認識から制御までを全て単一の AI モデルで処理する技術で、AI 技術の飛躍的進展に伴って実用化が急速に進み、Tesla は同技術を実装した車両により複数の都市でサービス提供を始めており、国内でも開発に取り組む企業が増加している。E2E 型はライダー(レーザー光を使ったセンサー)やレーダーは必ずしも必要とせず、カメラだけでも制御可能と言われており、さらに高精度三次元地図も不要であるため、比較的安価・迅速に導入でき、柔軟な走行エリアが設定可能であり、将来の自動運転の中核となる可能性がある。しかし、AI を活用した自動運転では、判断根拠の事後検証が難しいことが共通の課題であり、特に E2E 型自動運転技術においてその点が指摘されている。

また、E2E 型自動運転技術の性能向上に向けては、大量かつ質の高い走行データの収集と、それを処理するための計算機基盤の整備が大きな課題となっている。精度向上には、多様な走行環境における実走行データを継続的かつ大規模に収集し、AI の学習サイクルを回し続けることが不可欠であるが、日本では比較的小規模な実証が多いため、如何にして収集できるデータの量・多様性を高められるかが課題である。

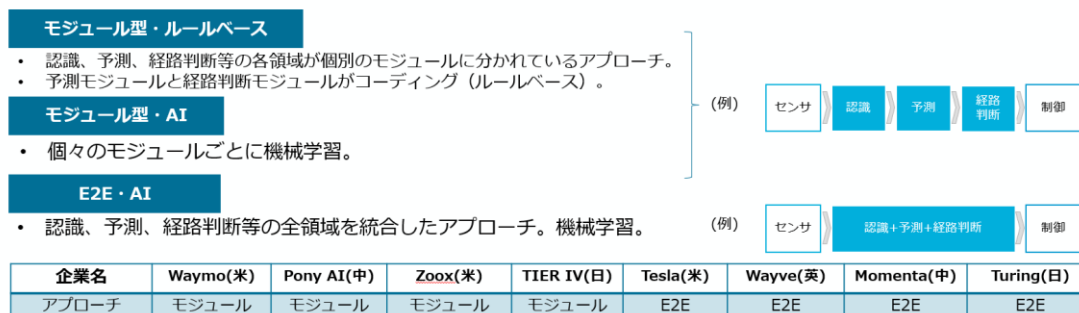
まずは、ルールベース、モジュール型 AI の自動運転技術を活用し、早期に市場を形成することで、自動運転サービスの社会実装を加速し、持続可能な事業モデルの確立を図るべきである。特に、路線バスや高速道路におけるトラック輸送では、一定の決まったエリア、路線において運行されるため、地図の制約があるルールベース、モジュール型 AI による自動運転を実装しやすい分野と言える。

他方、E2E 型自動運転は諸外国の技術開発が先行していることから、先述の「官民投資ロードマップ」に基づき、E2E の AI 開発投資支援、E2E の開発を効率化するためのデータエコシステムの構築、AI の安全性評価手法の確立等を着実に実施すべきである。

これにより、2030 年時点でモジュール型と E2E 型それぞれの方式での自動運転サービス車両が数千台ずつ導入されることが望まれる。

自動運転ソフトウェアの分類

- **（モジュール型）**従来型のアプローチ。高精度3次元地図が必須で地図更新も含めたコストが課題。各モジュールに機械学習を活用することで、複雑な交通シナリオにも対応可能で、米中で都市部の無人自動運転タクシー等の社会実装が進展。
（E2E）複雑な交通シナリオに対応可能で、高精度3次元地図が不要な新たなアプローチ。レベル4（無人自動運転）の実現に向けての課題の1つは、安全性評価方法の確立。



（出典）経済産業省

図6：自動運転ソフトウェアの分類

（3）周辺環境整備面の課題

① 通信・サイバーセキュリティの確保

道路交通法では、特定自動運行主任者を乗車させずに特定自動運行を行う場合、遠隔監視装置を備え付けるなどの措置を講じなければならない。また、自動運転サービスを人手不足対策として機能させるためには、監視員が一人当たり複数台、将来的には数十台規模の自動運転車両を監視する、いわゆる「1対N遠隔監視」体制を構築する必要がある。こうしたことから、自動運転の走行ルートにおいて、主に携帯電話網による安定した通信環境の確保が必要であり、走行ルートの通信環境に応じて、アップロード帯域の強化や品質改善等の対応が必要な場合は、通信事業者における携帯電話基地局の整備拡充・高度化や必要な対策を着実に進めていくことが求められる。

また、自動運転車両がインターネットに常時接続する環境においては、サイバーセキュリティの確保が極めて重要な課題となる。車両への不正アクセスや走行データの改ざん等のリスクに対応するため、車両・通信・運行管理システムの各層にわたるセキュリティ対策の強化と、インシデント発生時の対応体制の整備を進めていくことが必要である。

② 特殊な道路環境における課題

見通しが悪い交差点や隘路など、一部の特殊な道路環境においては、車両単体の能力のみでは鉢合わせ等のリスクが生じる場合がある。こうした環境においてもよりスムーズかつ安全な走行を実現するため、路側センサーとの連携、それを可能にするV2X通信が有効であり、通信環境整備を含む路車協調の取組及び道路空間の適

切な利活用に向けた整備を継続していく必要がある。

③ 事故原因究明体制の整備

自動運転技術の普及により、中長期的には交通事故件数の大幅な削減が期待される。しかしながら、自動運転車両が関与する事故が直ちにゼロになるわけではなく、事故発生時における迅速かつ的確な原因究明は、社会的受容性の向上と技術の継続的な改善の双方において不可欠な要素である。このため、自動運転車両に係る事故原因究明体制の早期構築が求められる。

第2章 2025 年度の主な取組

1. 交通商社機能

少子高齢化と人口減少が進む中、特に低人口地域では、従来型の公共交通の利用者が減少し、サービスの維持が困難になるなど、需要縮小と供給不足の悪循環が生じている。こうした状況を改善するためには、満たされない移動需要を把握し、需要が供給を生み、その供給がさらに需要を生む好循環を意図的に創り出すという発想が必要となる。

このため、「モビリティ・ロードマップ 2025」では、地域において掘り起こしきれていない移動需要の可視化や集約と、これに応える最適なモビリティサービスの企画・設計を一体的に行う「交通商社機能」が重要であることを提言した。また、その具体化に当たっては、様々なモビリティサービスへの需要の分配・配車を一元的に管理する基盤が不可欠となる。それらは各地域で共通的に必要となる基盤でもあることから、その共同利用・調達を通じたコストダウンを進めていくことの重要性をあわせて提言した。

2025 年度の活動においては、「モビリティ・ロードマップ 2025」で定義された交通商社機能の概念を踏襲しつつ、地域におけるモビリティサービスを支えるために必要となる交通商社機能の具体的な内容及び地域において交通商社機能の実装を実現するための要因を分析する調査研究を実施した。本調査では、非交通分野とモビリティサービスを連携させることにより、地域の経済活性化やモビリティサービスの持続性を高める取組等を行っている複数の自治体⁸や関係事業者へのヒアリングを実施し、その結果を踏まえ、交通商社機能の導入における成功要因を抽出し、その類型化を行った。その内容を、交通商社機能の構築、利用、運用を担う自治体、交通事業者、まちづくり事業者等の関係者が参照できるよう事例集として取りまとめた。

(1) 求められる機能

交通商社機能は、地域交通における持続可能性と高度化を実現するための中核的役割を担う機能として整理されるものである。その中心となるのは、①需要の調査・創出を通じた供給設計と、②消費拡大および施策の波及効果を踏まえた原資獲得であり、これらを基軸として地域交通の自立性・安定性の向上を図るものである。また、この機能は交通分野の枠を超え、非交通分野（福祉、医療、教育、観光、商業等）との連携を通じた地域交通の高質化・最適化にも資するものと捉えられる。これにより、交通サービスの地域運営体制の強化や、持続的なサービス提供に向けた制度・仕組みの改善を促すことが可能となる。

需要の把握に関しては、移動需要と非移動目的の活動の両方を対象とする包括的なアプローチをとる。移動需要については、顕在化している移動需要（スクールバスによる移動や福祉車両による送迎等も含む）に加え、アンケート調査やインタビュー等により公共交通に触れる機会の乏しい住民の需要を含めた個々の移動行動の実態を把握することで潜在的な移動需要（移動欲求）も含めて移動需要全体を可視化し、政策

⁸ 富山県黒部市、富山県朝日町、長野県塩尻市、三重県菰野町、京都府（けいはんな学研都市）、島根県大田市（井田地区）、香川県三豊市、高知県仁淀川町

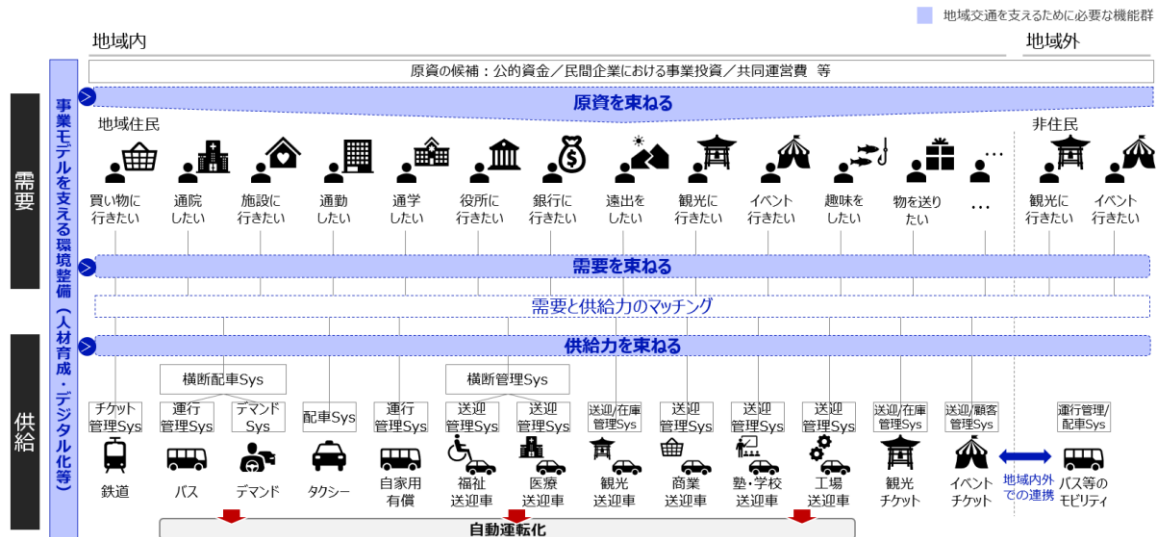
立案やサービス設計に反映する。また、非移動目的の需要については、交流イベント等の地域活動を可視化し、新たな移動需要の創出や交通サービスにおける価値形成を図る。

供給面では、地域交通サービスのモニタリングを通じて、現在の提供状況の把握と継続的な監視を行う。統計情報や運行データの収集・整理により、運行実態や利用動向を的確に把握し、サービス提供上の課題を抽出する。これらの課題を踏まえ、利用状況や地域の地理的特性に応じたルート再編、サービス形態の見直し（スクールバス、福祉車両の有効活用等を含む）等の代替案を検討することで、地域の実情に応じた最適な交通サービスのあり方を導出する。

原資の確保に関しては、消費および利用拡大による財源確保を重要な柱とする。とりわけ、自動運転サービスの導入には、車両そのものの費用に加え、運行管理システムや高精度地図の整備、メンテナンス体制の構築、インフラ整備等多岐にわたる費用がかかるため、多様な原資を確保することは極めて重要である。地域内の回遊性向上、商業施策との連携等の消費・利用拡大策は交通需要を喚起するのみならず、地域経済全体にも波及効果がある。さらには移動機会の増加による健康増進を通じて医療費、介護費の抑制につながる可能性もある。また、貨物の輸送需要を取り込んだサービス設計を行うことも考えられる。こうした効果を測定、可視化することで、行政や関係主体の意思決定に資する材料を提供することにより、自治体、住民サービス提供主体、民間事業者等交通分野以外の主体との連携を強化し、新たな財源の獲得を図ることで、地域交通サービスの持続性を支える安定的な原資確保につなげる。

さらに、交通商社機能を効果的に発揮するためには、人材育成や IT 環境の整備といった環境面での基盤強化も不可欠である。データやサービスを統合的に管理・分析するシステム（需給のマッチング機能を含む）の導入、運営主体の能力向上、関係者間の連携体制の構築など、環境整備を進めることにより、交通運営の実効性および持続性を高めることが期待される。

以上のとおり、交通商社機能は、需要把握から供給最適化、原資確保、環境整備に至る一連のプロセスを総合的に担うものである。これらの取組を統合的に推進することで、地域の実情に即した交通サービスの実現、住民および来訪者の移動利便性の向上、ひいては地域社会や地域経済の活性化に寄与することが期待される。



(出典) デジタル庁 地域交通を支えるために必要な機能群の関係性コンセプト図
 ※モビリティワーキンググループ(第15回)資料をデジタル庁にて一部変更
 図7: 地域交通を支えるために必要な機能群のコンセプト図

分類	機能概要	実装する意義
需要を束ねる	移動需要の調査	アンケート・インタビュー等を通じて、公共交通に閉じない、個人の現在の移動行動を定量的に把握する
	潜在需要調査	アンケート・インタビュー等を通じて、個人／コミュニティの潜在的な移動需要を定量的に把握する
	移動需要の創出	非交通分野の事業者等と連携し、潜在需要を掘り起こすことができる施策を検討する(例: 交流イベント)
供給を束ねる	供給把握	非交通分野の事業者等と連携し、需要創出施策を実行する
	最適なモビリティサービスの設計・提案	公共交通事業者／非交通分野の事業者等と連携し、地域内で活用可能な供給リソースを把握する
	ギャップ分析	需給ギャップの発生タイミング・エリア・ルート・規模等を可視化し、供給不足の背景要因を抽出する
	サービス設計	需給ギャップを解消するモビリティサービス案を企画・設計する
原資を束ねる	効果試算	新サービス案を実装した際の効果を試算・シミュレーションする
	提案・調整	公共交通事業者／非交通分野の事業者等に新サービス案を提案し、実現に向けた各種調整を行う
	消費・利用需要の拡大	移動需要の創出と合わせて、商業施設や観光施設での消費・利用需要を促進する施策を検討し、実行する(例: お出かけイベント開催、車両内サイネージ)
環境を整備する	波及効果の測定	新しいモビリティサービスによる他分野への波及効果を検証する(例: 介護費・医療費の抑制、人流増加による不動産価値の向上)
	原資獲得	地域交通網を維持・再構築するための資金として、交通分野のみならず、非交通分野からも原資を獲得する
環境を整備する	人材育成、IT環境整備等	上記機能、および、モビリティサービスの効率的な運行を実現する各種システムやアプリを整備する

(出典) デジタル庁
 図8: 地域交通を支えるために必要な機能群の位置付け・定義①

原資獲得パターン			概要・事例/想定例
交通分野	運賃収入	需要創出・集約	・ 需要創出／複数交通モードの集約を通じて、運賃収入を拡大・集約する
		地域外からの仕送り	・ 地域外の関係者から親・祖父母世代への仕送りとして、運賃相当額を獲得 ・ 事例) 井田いきいきタクシー運営協議会：子供・孫世代が、地域内在住の親類のタクシー利用料を負担するサブスクサービスを展開
非交通分野	交通関連補助金の活用 移動・送迎費の集約		・ 国土交通省予算を中心とした補助金は継続的に活用する
			・ 福祉/医療/商業など非交通分野での移動・送迎に係る需給を集約し、業務委託費を受取る
	補助金等獲得	予防介護・医療	・ 外出促進・健康増進を通じた、将来的な介護費・医療費削減効果に基づき財源を獲得する ・ 事例) SMARTふくしゅ：高齢者を対象とした外出トレーニングプログラムにより、介護予防総合事業の補助金を獲得
		経済活性化等	・ 非交通事業者と連携し、地域経済活性化等に資する取り組みを行うことで、補助金を獲得する ・ 想定例) 商業・不動産：商業空間の整備等と合わせて、人流増加を図る。社会資本整備総合交付金の獲得を狙う
	運賃外収入等の獲得	広告・周辺サポート	・ モビリティサービスや連携先企業の顧客接点を活用して、広告/送客事業や、高齢者の身の回りを支援する事業などを展開 ・ 事例) 暮らしの交通：地域内の周遊を促す施策も兼ねて、デジタルサイネージでの広告事業／暮らしサポート事業を展開
		特産品輸出	・ 地域の特産品や観光商材を発掘・販売し、収益を獲得 ・ 事例) 井田いきいきタクシー運営協議会：焼き肉のたれを商品化し製造・販売
		観光サービス輸出	・ 地域の観光商材を発掘・販売し、地域外からの人流呼び込みと合わせて、収益を獲得 ・ 参考事例) リンクティビ社：「地域の観光・交通商材」と「国内外の旅行サイト」を束ねることで価値を創出
出資獲得	地域企業による出資	・ 交通網維持・再構築の恩恵を受ける地域企業(交通・小売・観光など)からの出資を獲得	
	大手企業による出資	・ 自動運転等MaaSの実証フィールド獲得や、地域エコシステムへの参画に関心がある大手企業からの出資を獲得 ・ 事例) 京阪奈地区	

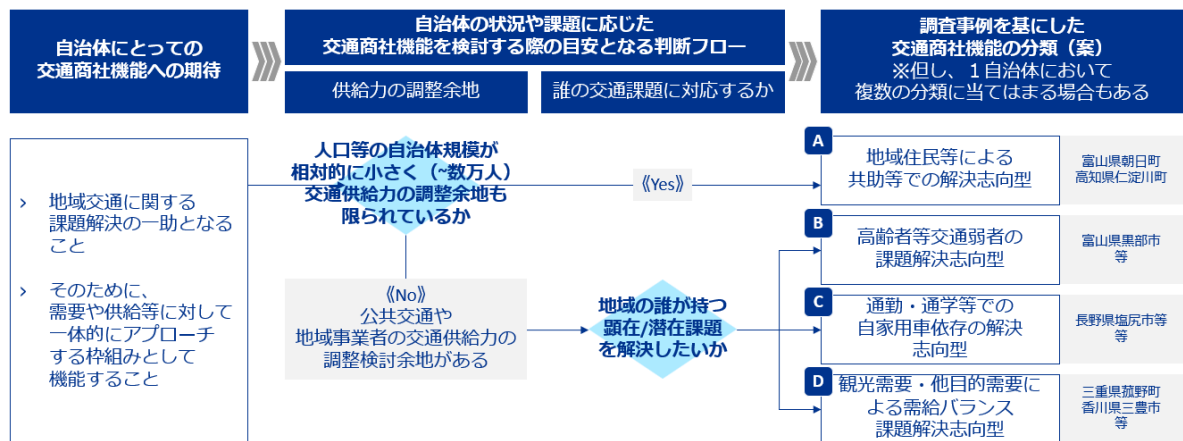
多様な財源の活用が不可欠

(出典) デジタル庁

図 9：地域交通を支えるために必要な機能群の位置付け・定義②

(2) 交通商社機能の導入における成功要素類型

前述の複数自治体に対するヒアリング結果を元にして、どのような課題を解消するかを起点として交通商社機能を 4 つに分類した。



(出典) デジタル庁 調査事例を基にした交通商社機能の分類(案)

※モビリティワーキンググループ(第15回)資料より抜粋

図 10：事例の類型化

各自治体が抱える課題と、それに対して講じられているアプローチおよび成功要因について整理・マッピングを行い、その分析結果を踏まえて重要成功要因(Key Success Factors: KSF)の抽出を行った。抽出されたKSFとしては、首長の関与や自治体としての推進力、交通事業者の協力、民間主体による推進力、広域連携の枠組み、運賃外収益の確保、汎用的なツールの活用および横展開の可能性、並びにデータの収集・分析の取組が挙げられる。

地域	課題	アプローチ	KSF
富山県 黒部市	運転免許返納後の高齢者や通勤通学など幅広い年齢層の需要への公共交通の供給不足	高齢者の移動確保を必要とする。住民と地域の移動課題を整理 既存交通と地域資源を活用し、多様な事業者と連携する体制へ転換 高齢者の個別移動と集団移動を分け、需要を束ねた移動プログラムを設計 アプリで取組、データを基に健康・移動効果を分析し、地域の幸福度指標を測定 介護予防費を活用し、多面的な高齢者の生活支援を推進 地域企業が共同出資し、交通を共同運営する体制構築 需要と供給の双方から移動需要を交通事業者と連携 AIやデータを活用し、多様な移動需要を把握し、需要を地域へ重点的に運行 継続性を確保し、多様な需要の把握と対応の仕組みづくりを創出し 地元13社が共同出資し、地域インフラ整備の資金調達を拡大 車内広告や車外広告以外の収益源を開拓し、多面的な財源確保 住民意見を多様な手段で集め、協賛需要を把握 多様な関係者を集めた協議会で地域交通を会議体で 地域の公共交通をMaaSで一元化し、住民・観光客が簡単に利用可能 利用データ分析で運行改善し、アプリ利用の有用性を検証 地域利用方法を工夫し、小規模事業者と地域・ランニングを推進 乗客利用実績を基に他交通事業者と連携を構築 自方向予約を求め輸送効率を最大化し、運行コストを削減 高齢者の外出が増え、リソースで外出機会が向上 高齢者の介護事業で収入創出し、移動需要と運行費を支援 都市部の子世代の間の交通費をリソース支援する仕組み 在社と事業者が収益が分かれ、交通を協賛的に運営 在社データ分析、経営やサービス改善に活用 住民の外出が増え、移動ニーズをデジタル・メディアで供給に活用 利用実績を基に需要を把握し、生活の向上につながる移動を開拓し、 Locopiの活用をポイントと交通利用に活用し、移動促進と地域振興を実現	町長のサービスに対する積極的なアプローチ 首長の任期を超えた継続的かつ積極的な関与 都市計画課による変革の仕掛けと推進 自治体の座組形成への貢献 既存の交通事業者の積極的な参加 自家用有償の運行管理収入を安定的に提供することでタクシー事業者の協力獲得 地域関係者を巻き込み提案営業のできる存在 問題・課題意識を持つサービスへの関与 地元企業13社による交通事業者への出資 交通サービスに需要サイドの企業が関与 フレイル予防活動のNPOと連携 クラスター開発地区間の連携 外出機会の増加が介護予防につながり、介護保険の財政余力の創出に寄与 企業版ふるさと納税の活用 交通を付帯した地元企業の製品の製造販売機会を創出し、利用者が一定報酬を獲得 マイナンバーを活用した公共サービス「Locopi」の活用 過疎特化型のAIオンデマンドの活用 学術機関や研究機関と連携したデータ分析 安価に需要把握のデータ分析ツールを導入 京都ビッグデータプラットフォームの利活用
香川県 三豊市	自家用車依存で子ども・高齢者・観光客の移動が困難化し、公共交通が不足		首長の関与/ 自治体推進力
三重県 菟野町	予約・乗継の不便で公共交通の不便地域が拡大したを図る。		交通事業者の 協力
島根県 大田市	人口減少で公共交通が維持できず、高齢者の移動手段が不足		民間主体の 推進力
富山県 朝日町	人口減と担い手不足で公共交通が維持困難		広域連携
高知県 仁淀川町	人口減と高齢化で公共交通が不足し、近距離移動が困難		運賃外収益
長野県塩尻市	公共交通の衰退と担い手不足で移動手段が確保困難		汎用ツール 横展開
京都府けいはんな学研都市	地区間・域外移動の需給が不均衡で広域最適化が必要		データ収集/ 分析

(出典) デジタル庁 地域における交通商社機能の導入における成功要素

※モビリティワーキンググループ（第15回）資料より抜粋

図11：課題とKSFの紐づけ

これらのKSFを組織・体制に関する要素、収益性に関する要素、データおよびデジタルツールに関する要素の三つに整理・類型化した上で、上述の交通商社機能4分類と掛け合わせて、その特徴を整理した。

調査事例を基にした交通商社機能の分類（案） ※但し、1自治体において複数の分類に当てはまる場合もある		交通商社機能の分類ごとのKSF特徴		
		組織・体制	収益性	データ・デジタルツール
A	地域住民等による共助等での解決志向型	富山県朝日町 高知県仁淀川町	利益よりも課題解決を重視する事業者の参加 (例：朝日町の博報堂)	— (今回、調査対象の事例において著しい成功要因が確認できていない)
B	高齢者等交通弱者の課題解決志向型	富山県黒部市等	需要サイドの事業者の参加 (例：黒部市のSMARTふくしうポ)	需要サイドの効果測定のための分析環境整備 (例：黒部市の外出機会増加と介護保険の関係)
C	通勤・通学等での自家用車依存の解決志向型	長野県塩尻市等	受給両面の事業者の参加 (例：塩尻市のアルピコ交通)	需要と供給のデータ連携・分析 (例：塩尻市のモビリティダッシュボード)
D	観光需要・他目的需要による需給バランス課題解決志向型	三重県菟野町 香川県三豊市等	交通事業者の参加 (例：三豊市の暮らしの交通)	— (今回、調査対象の事例において著しい成功要因が確認できていない)

(出典) デジタル庁 地域における交通商社機能の導入における成功要素

※モビリティワーキンググループ（第15回）資料より抜粋

図12：交通商社機能の分類ごとのKSF特徴

2. 自動運転社会実装先行的事業化地域事業

「モビリティ・ロードマップ2025」においては、全国で自動運転の実証が進む一方、特定自動運行の許可件数はなお限定的であり、技術面・採算面など多くの課題が残されているとの認識の下、地域の特性に応じた課題に関係府省庁の施策を集中させることで、自動運転技術及びそれを活用したモビリティサービスの磨き上げを

行い、類似の課題を持つ地域への横展開が可能な事業化モデルを構築することを目指す「先行的事業化地域」の選定を施策の柱の一つとして位置付けた。

2025 年度においては、2027 年度を目途にレベル 4 自動運転サービスの社会実装・事業化を早期に実現することを目的として、「令和 7 年度自動運転社会実装先行的事業化地域事業」の公募を実施した。本事業は、地域で事業として継続可能なビジネスモデルの構築や自動運転の事業化に向けた課題解決を目指す取組を行う地域に対し、関係府省庁による施策の集中投入や課題解決への伴走支援等の総合的な支援を行うものであり、審査の結果、2026 年 3 月に 13 地域を選定した。

先行的事業化地域 選定パターン及び地域

① 最新技術活用型（任意地点移動型）

- ・神奈川県横浜市
- ・大阪府堺市
- ・兵庫県神戸市

② 運行エリア拡大型

- ・茨城県日立市
- ・長野県塩尻市

③ 技術的課題解決型

- ・宮城県仙台市
- ・茨城県つくば市
- ・神奈川県川崎市
- ・神奈川県平塚市
- ・石川県小松市
- ・愛知県
- ・京都府
- ・香川県三豊市

（出典）デジタル庁

図 13：先行的事業化地域 選定パターン及び地域

先行的事業化地域に選定された 13 地域へのヒアリングを通じて、地域における自動運転サービスの事業化に向けた課題として、以下の点に整理した。

ア. 手動介入箇所の縮小

多くの選定地域において、駅前ロータリー・交差点での右折・路上駐車回避・自転車への対応など、特定の難所における手動介入が依然として発生しており、経路全体を通じたレベル 4 での自動運行の実現を阻む要因となっている。センサー検知範囲の拡大や認識率の向上等車両の走行性能の強化や路車協調等を用いて安定して走り切れる能力の開発が必要である。

イ. 遠隔監視の実現に向けた通信環境の整備

レベル 4 の無人自動運転においては遠隔監視体制の構築が不可欠であるが⁹、これまでの地域実証実験において活用された通信キャリアのネットワークでは、走行ルート上の一部エリアで電波が弱く、安定した遠隔監視に必要な通信環境が十

⁹ 道路交通法上、特定自動運行中の特定自動運行用自動車について、特定自動運行実施者は、特定自動運行主任者を当該自動車に乗車させる措置又は遠隔監視装置を備え付ける場所に配置する措置を講じなければならないとされているが、本稿では、後者の運行形態に焦点を当てる。

分に確保できていないケースがあることが課題となっている。特に、多台数運行時における遠隔監視においてアップロード帯域の確保が必要な場合、走行ルートにおいて通信の輻輳が生じる場合、走行ルートに山間部等の電波不感地帯が含まれる場合については、その対応も必要となっている。今後は先行的事業化地域を中心として、通信基地局チューニング、5G SA 対応、マルチキャリア通信等の各地域において実証が計画されている多様な通信ソリューションの活用とともに、自動運転の実装主体における通信キャリアの適切な選定と連携のもと、必要な通信環境の確保を着実に実施し、地域での事業化・継続的実施の実現とともに、他地域への横展開へつなげていくことが必要である。

ウ. 事業採算性の確保と資金調達

多くの選定地域において、車両費・システム費・人件費等のコストが手動運行と比較して依然として高い水準にあり、国庫補助等に依存した事業構造からの脱却に向けた課題となっている。サービスの収益性向上に向けては、立席実現や無人運行を見据えた料金收受システムの整備が必要である。また、企業版ふるさと納税の活用や広告収入の確保など、安定的かつ多様な資金調達手段を組み合わせた持続可能な収益モデルの構築を目指す必要がある。

3. 自動運転に係るその他施策の実施状況

(1) 自動運転サービスのビジネスモデル

ア (事業採算性の検証)

経済産業省及び国土交通省は「RoAD to the L4 プロジェクト¹⁰」や「自動運転社会実装推進事業」を通じて得た知見を活用し、「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き¹¹」を策定している。手引きでは、自動運転サービスの導入に必要な費用項目や、事業成立性の高め方など、事業採算性に関する知見を取りまとめている。2025 年度は自動運転車両の調達にかかる投資額などの事業採算性の検討に必要な項目を追加し、手引きの充実化を行った。【経済産業省／国土交通省】

イ (自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定)

モビリティサービスのリ・デザインについて全国の自治体等が適切かつ効果的に取組を進めることを目的とした「モビリティサービスのリ・デザイン・レポート（計画指針）」の策定に向け、自治体、事業者、研究者等との議論を行い、データ共有における制度的・運用的な課題、合意形成のあり方、並びにデータ利活用の実践上の障壁の整理し、これらを踏まえた計画指針の素案を策定した。また、実証地域と連携し、計画指針におい

¹⁰ RoAD to the L4 プロジェクト
<https://www.road-to-the-l4.go.jp/>

¹¹ 自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001751816.pdf>

て整理した理念や原則を実際に地域の取組に適用するとともに、その効果について取りまとめを行った。引き続き、都市中心部に限らず、市街地や郊外といった多様な地域とも連携しながら、理念の提示にとどまらない、実装を志向した計画指針の策定を推進していく。【内閣府】

ウ （データの統合・相互利活用基盤の検討）

Japan Mobility Data Space（以下「JMDS」という。）については、オープンデータを中心としたデータカタログ連携、認証基盤の整備、機能改善および API 機能の追加を実施し、データ利活用に資する基盤および機能の拡充を図るとともに、交通状況を可視化するツール開発を推進した。また、JMDS の社会実装を見据え、データ提供者およびサービス利用者の整理を行った上で、費用負担と提供価値の整合を図り、継続的な運営が可能な事業モデルの方向性の検討を実施した。地域交通計画や交通安全に資する計画策定に必要なデータ連携を順次開始し、国内外のセミナー等を通じた情報発信により認知度向上を図り、利用登録者数、データカタログ件数および連携プラットフォーム数の拡大を推進した。【内閣府】

エ （モビリティサービスをけん引する人材の育成）

モビリティ専門人材やコミュニティに関する育成プログラムを作成するとともに、ノウハウの物語化に向け約 40 事例を収集し、その一部を物語化したものを、人材育成およびコミュニティ形成に関する実践知の共有基盤である「モビリティ知恵袋（WEB プラットフォーム）」として HP に公開した。また、コミュニティ成長およびコミュニティ形成に関する仮説（神田メソッド）について、複数地域における交通プロジェクトを対象に実践事例を踏まえた分析を進め、地域コミュニティの成熟段階に応じたマネジメントや人材育成の方向性を整理し素案を作成した。地域交通分野における知識循環のエコシステムの形成を目指すため、モビリティ知恵袋を中心としたナレッジ共有基盤を整備し、実践知や暗黙知を含む多様な知見を蓄積および発信を実施した。【内閣府】

オ （地域交通 DX 推進プロジェクト COMmmONS 推進）

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 を推進した。具体的には、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した。また、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した。【国土交通省】

(2) 自動運転車両の走行に必要な技術の開発・普及および環境整備

ア （自動運転システムの開発支援）

地域の移動課題の解決手段として、自動運転タクシーサービスが有効であるところ、自動運転タクシーサービスの早期の社会実装・円滑な普及に向けては、サービス企画や体制構築、事業性検討等に関する実践的な知見の整理・提供が重要である。経済産業省は令和 6 年度補正予算において、横浜での自動運転タクシーの実証走行を通じてこれらの知見を収集し、「自動運転タクシーサービス社会実装に向けた知見集」に取りまとめた。【経済産業省】

イ (主要技術(高精度地図)の低コスト化)

自動運転の主要要素技術の一つである高精度三次元地図は、その更新に時間・費用がかかることが課題であり、当該課題を解決するために、効果的・効率的に高精度三次元地図の更新箇所(以下、「変化点」という。)を検知する技術が求められていた。2025 年度は、プローブカーデータを活用して、更新すべき地図情報の変化点を高精度に検知し、また、それらのデータによって得られた情報で高精度三次元地図を更新するツールを確立した。【経済産業省】

ウ (主要技術(ライダーシステム)の低コスト化)

PCSEL という先端レーザー技術を核とした PCSEL-LiDAR について、更なる高度化を目指しインフラ用や車載用、ロボット用など多様な用途に対応する要素技術の開発を行った。あわせて、フィールド実証実験や自動車メーカー等へのヒアリングを通じて、今後の社会実装や量産化へとつなげていく計画検討を実施した。さらに、PCSEL 技術と PCSEL-LiDAR に関して、社会実装を加速することを目的として設立した法人「一般社団法人 京都大学フォトリック結晶レーザー研究所」の活動を本格化させ、30 社を超える企業・機関(今後連携予定を含む)との間で連携・協力体制を構築した。一貫した産学連携のエコシステム形成に向け、PCSEL 技術の応用開拓から量産プロセス開発、実用システムへの組み込みの検討を実施した。【内閣府】

エ (路車協調システムの検討)

2025 年 3 月 3 日から新東名高速道路(駿河湾沼津 SA~浜松 SA)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行うとともに、一般道においては、路側センサー等から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を行った。

また、自動運転の実現を支援するため、自動運転に資する道路構造や路車協調システム、道路交通情報の収集・提供に関する体制やルール、情報通信インフラなど、インフラの在り方について、自動運転インフラ検討会¹²において検討を実施した。【総務省／国土交通省】

オ (V2X 通信規格の検討・策定/V2N 通信環境の検討)

総務省では、自動運転車両の遠隔監視等に必要となる安定的な通信環境の確保のため、「自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業」を活用し、自動運転の推進対象地域を対象として、携帯電話事業者に対し、5G の機能・性能が最大限発揮される方式(5G SA)に対応した携帯基地局の整備・高度化を支援した。

また、総務省では、V2X 通信に関する国際的な周波数使用の動向を踏まえ、我が国においても自動運転支援用の V2X 通信に 5.9GHz 帯を追加的に割当てするため、「自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業」を活用し、既存無線局の周波数変更を東名阪地域から順次進めるとともに、2026 年度からの全国的な周波数変更を電波法に基づく電波利用料財源を活用した新たなスキームで実施するための制度整備を実

¹² 自動運転インフラ検討会

<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/jido-infra/index.html>

施した。加えて、国土交通省等と連携した新東名高速道路（自動運転優先レーン）における V2X 通信を活用した自動運転トラックの走行実証を実施し、合流支援情報提供等の有効性を確認し、その結果は「自動運転インフラ検討会」（第 4 回 2026 年 3 月 23 日）において報告されている。こうした取組とともに、総務省においては、自動運転に必要な通信環境整備として、多様な主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用の推進のため、700MHz 帯 ITS 通信の無線局免許人の範囲の追加等を行う制度整備を実施（令和 7 年 12 月 23 日施行）。

さらに、総務省では、自動運転を支える通信インフラに関する課題や取組の方向性について、最新かつ広い視点からの検討が必要であることから、「自動運転時代の“次世代の ITS 通信”研究会¹³（第 3 期）」を 2025 年 9 月から開催しており、同研究会では、自動運転社会の本格的到来を見据え、関連する最新の動向・取組や今後の見通し等をレビューしつつ、【自動運転×通信】の広い視点から、通信インフラ政策の在り方等について検討や整理を実施し、2026 年 6 月に報告書を取りまとめた。【総務省】

カ （安全性評価環境の構築）

経済産業省では、自動運転システムの安全性評価手法の確立に向けて、自動運転の安全性を評価するために必要十分なシナリオを合理的に限定する方法論を構築するとともに、58 の基本シナリオを整備した。当該方法論に基づき、2025 年度には、死角を考慮したシナリオ体系を整備・追加した。また、これらのシナリオに沿った交通流における自動運転システムの動作を評価可能な仮想環境の構築を進め、自動運転に用いられるセンサーが不得意とする雪や霧といった環境の再現や、最先端の 4D イメージングレーダに対応した高精度ミリ波レーダモデルの試作を完了した。【経済産業省／国土交通省】

キ （混在空間における協調型システムの検討・確立）

経済産業省は「RoAD to the L4 プロジェクト」テーマ 4 において、混在空間でインフラ協調を活用したレベル 4 自動運転サービスの実現に向けた取組を行った。2025 年度は千葉県柏市の柏の葉地域におけるインフラ協調型自動運転システムを活用した混在空間における実証走行を通じて、2025 年 12 月に必要な許可を取得し、2026 年 1 月より信号連携を用いた特定自動運行を開始した。また、V2X シミュレータの公開や、データ連携プラットフォームの API 仕様の公開等を行った。【経済産業省】

ク （信号情報提供技術の検討・確立）

異なる制御方式の信号機が混在する地域において、シームレスかつリアルタイムに信号情報を配信するために構築したシステムを活用して、走行中の車両に対して信号情報を配信する先導的な実証実験を行った。【内閣府／警察庁】

ケ （切替え・積替え等のための集約拠点の整備）

2025 年度は、物流拠点間を結ぶ自動運転トラックの実装に向けて、自

¹³ 自動運転時代の“次世代の ITS 通信”研究会

https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/kenkyu/Next_Generation ITS/index.html

動運転による幹線共同輸送の業務要件の具体化、およびデータ連携・標準化に向けた検討を実施した。個社単独の取組にとどまらず、複数事業者が連携する共同輸送モデルの実現を目指し、物流事業者、荷主、自動車 OEM 等の協力のもと検討会を開催した。そこでの議論を通じて、事業モデルの仮説構築と課題整理を行い、自動運転による幹線共同輸送における基本事業モデル（案）を整理した。【経済産業省／国土交通省】

コ （デジタルライフライン（自動運転サービス支援道）の整備）

2025 年度は、過年度に先行地域で実証等を実施してきた各プロジェクトについて、開発したシステムや実証の成果を活用し、ガイドライン素案の作成等、実装に向けた整理・取りまとめを行った。併せて、業界横断での合意形成を目指し、自動車 OEM、物流事業者、関係省庁等、関係者の枠を超えた検討会等を設置・開催すると共に、システム間で相互に連携可能なデータ連携の在り方についても検討を進めた。【警察庁／総務省／経済産業省／国土交通省】

(3) 事故等に対応する体制の整備・社会的受容性の向上

ア （社会受容性向上のための手引きの策定）

レベル 4 自動運転移動サービスの社会実装にあたっては、技術開発や環境整備に加え、社会受容性の向上が重要である。そのため、経済産業省及び国土交通省、警察庁は「RoAD to the L4 プロジェクト」や「自動運転社会実装推進事業」を通じて得た知見を活用し、「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」を策定している。手引きでは、社会受容性の向上に向けた施策項目や、具体的な施策事例など、社会受容性向上に資する取組の知見を取りまとめており、手引き策定後も施策の事例追加など、手引きの内容の充実化に向けた取組を行っている。【警察庁／経済産業省／国土交通省】

イ （走行空間の検討）

自動運転車両を安全かつ円滑に走行させるための施設・設備等についての技術的検証を目的とした走行空間実証実験を実施した。

また、自動運転の実現を支援するため、自動運転に資する道路構造や路車協調システム、道路交通情報の収集・提供に関する体制やルール、情報通信インフラなど、インフラの在り方について、自動運転インフラ検討会において検討を実施した。【国土交通省】

ウ （審査手続の透明性・公平性の確保）

2025 年度は、2024 年度に取りまとめた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を着実に実施するとともに、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、2024 年度に策定・公開した「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」について、審査事例の増加・蓄積を踏まえ更新した。

【警察庁／経済産業省／国土交通省】

エ （自動運転をめぐる社会的ルールの明確化）

自動運転車の事故時における原因究明体制の構築を進めることは、安全な自動車社会を実現するために、また、自動運転を社会に受け入れられるものとするためにも重要である。そのため国土交通省では、迅速かつ実効的な原因究明に向けた事故調査機関の在り方に関して、交通政策

審議会の下に 2024 年 10 月に設置した自動運転ワーキンググループにおいて、自動運転車に係る事故調査機関として、運輸安全委員会を念頭に、調査すべき事故等の範囲、事故等の発生の認知の在り方、調査体制等に関する検討を行い、2025 年 5 月 30 日に「中間とりまとめ」を公表した。また、本自動運転ワーキンググループにおける議論を基に、自動運転車の社会実装の状況や事故実態を踏まえ、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、法制度の整備も視野に入れて検討を行った。【国土交通省／警察庁／（消費者庁）】

オ （責任体制の再点検）

自動運転車に関わる関係者が安心して無人自動運転の社会実装を推進することができるよう、事故等が発生した場合の責任制度その他の社会的ルール^{（注）}の在り方について、①先端技術を用いる自動運転車の責任ある社会実装の推進、及び、②被害者の十全な救済の確保という観点から、「AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ」において、論点の整理及び目指すべき方向性について 2024 年に取りまとめたところ、25 年度はそれに沿って各府省庁等において取組を実施し、その取組状況のフォローアップを実施した（参考 6 参照）。【内閣官房デジタル行財政改革事務局／警察庁／デジタル庁／経済産業省／国土交通省】

（4） 初期導入費用の低減・合理的な分業体制の確立

ア （自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組みの検討）

自動運転車両の導入に際しては車両費が高額であり、買い切りによる調達^{（注）}が自治体や運行事業者にとって大きな負担となっている現状を踏まえ、リーススキームの有用性を検証するため、自治体・自動車メーカー（OEM）・リース事業者・整備事業者等へのヒアリングを含む調査事業を実施した。

成果としては、商用運行フェーズにおける事業モデルとして、①導入・運行支援事業者とリース事業者の協業モデル、②OEM／系列リース・販売店協業モデルの 2 類型を特定できた点が挙げられる。前者は導入・運行支援事業者が顧客開拓を担いリース事業者に客付けを行う事業者間連携型、後者は OEM が系列販売店・リース事業者と連携し車両製造から保守まで一気通貫で提供する型であり、それぞれのビジネスモデルの成立要件を整理した。

一方、いずれのモデルにおいても共通する課題として、補助金の単年度原則に起因する複数年度にわたる財源確保スキームの構築、自動運転車両に対応できる整備事業者の不足によるメンテナンス網の未整備等が挙げられており、引き続き解消に向けた取組が必要である。【デジタル庁】

イ （自動運転がもたらす効果の評価方法の検討）

関係省庁と連携の上、自動運転がもたらす効果である社会的価値（ソーシャルインパクト）に関する地方自治体の評価事例を取りまとめるとともに、評価手法の一例として経済波及効果及びクロスセクター効果に関する指標の算出方法について整理し、「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」に反映した。【国土交通省】

(5) その他の関連施策

ア (RoAD to the L4)

経済産業省は新たなモビリティサービスの実現・普及に向け、テーマ1から4までの4つのテーマを設定し、研究開発から実証実験、社会実装まで一貫した取組を行う「RoAD to the L4」プロジェクトを2021年度から2025年度の5年間実施した。2025年度はテーマ2において、公道交差を含む専用道区間等におけるレベル4自動運転サービスの実現に向け、茨城県日立市のひたちBRTで特定自動運行主任者を乗車させた特定自動運行による国内最長距離での長期営業運行を行うとともに、遠隔監視型車両の開発及び試験走行を実施した。またテーマ3において、高速道路における自動運転トラックの実用化に向け、自動運転サービス支援道を含む新東名高速道路でレベル2の実証走行を実施し、合流支援や先読み情報支援、運行監視などの外部支援システムとの連携による走行の円滑性を確認した。さらに、テーマ4において、混在空間でインフラ協調を活用したレベル4自動運転サービスの実現に向け、千葉県柏市の柏の葉地域で信号連携を用いた特定自動運行を開始した。【経済産業省／国土交通省】

イ (第3次交通政策基本計画)

2026年1月16日に閣議決定された「第3次交通政策基本計画(2025年度～2030年度)」において、2027年度に見込まれる自動運転タクシーや自動運転トラックの社会実装も見据えつつ、実証から事業化への移行を促進するため、制度整備及び全国における事業化の推進に取り組むことを盛り込んだ。

具体的には、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取組等及び「地域の足」「観光の足」の確保に有効な自動運転サービスについて、輸送力の大きい自動運転大型バスや面的にサービスを提供できる自動運転タクシーなどを用いた「質の高い」ものや、労働生産性の向上と担い手の処遇改善にも寄与する「1対N型」のものへの重点支援を実施する。加えて、高速道路等の一部区間における自動運転トラックを活用した輸送の実装を後押しする。

さらに、本格的な自動運転社会の早期実現を先導する方策と、そうした社会の到来が人々の暮らしや生活等に及ぼす影響や効果について幅広く検討を行う。

また、2030年度に自動運転サービス車両数を1万台とする新たな数値目標を設定した。【国土交通省】

ウ (総合物流施策大綱)

2026年3月31日に閣議決定された「総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)」では、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、従来にはない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、将来にわたって物流の持続可能性を確保していくとともに、我が国の成長エンジンや公共性の高いサービスとしての物流のポテンシャルを最大限に引き出すことが求められるとされている。

こうした認識の下、これまでの制御技術に加え、機械学習により高度な自動運転技術を実現する「AIベース」等の新たな技術の進展も踏まえ

ながら、実証から事業化に向けた自動運転トラックの社会実装の加速や自動運転車両等に対応した物流拠点の整備の促進を図るとともに、積極的な海外展開を推進していく必要があると盛り込まれた。【国土交通省】

4. 自動運転に係る検討会、研究会等の取組状況

(1) 自動運転社会実現本部¹⁴

近年の自動運転技術の急速な進化に伴い、既に公共交通の分野においては自動運転サービスの社会実装が進みつつあり、今後の自動運転のさらなる普及は、社会構造や人々の暮らし・生活を大きく変えていくことが予想される。

このため、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への対応について検討を行うため、2026 年 1 月に国土交通省自動運転社会実現本部を設置した。

この実現本部では、「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++¹⁵運転自動化以上が主流」という将来の自動運転社会を見据え、解決が期待される課題と想定される社会変容について議論を開始したほか、本格的な自動運転社会の実現に向けた取組の検討を開始した。【国土交通省】

(2) モビリティ DX 戦略・モビリティ DX 検討会¹⁶

経済産業省では、「モビリティ DX 検討会」を開催して官民での議論を深め、SDV、自動運転や MaaS といった新たなモビリティサービス、企業を超えたデータ利活用等、DX 全体を貫く「モビリティ DX 戦略」を 2024 年 5 月に策定し、グローバル市場における SDV の日系シェア 3 割を目標に掲げた。一方、戦略策定後、グローバルでは AI 技術を活用した自動運転技術の実装といった国際競争の激化や、米国によるコネクテッドカー規制といった地政学リスクの高まりなど、モビリティ DX を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、2025 年 6 月に戦略のアップデートを行った。戦略のアップデートでは、E2E 安全性評価手法の構築などの取組を新たに盛り込んだ。【経済産業省】

(3) 自動運転時代の“次世代の ITS 通信”研究会

自動運転の社会実装に向けては、その安全で円滑な運行を支える通信インフラの確保が急務であり、関連する最新の動向や見通し等を踏まえた通信インフラに関する国の政策や民間事業者の取組の方向性について、中長期的視点も含めた検討が必要である。

このため、総務省では、2025 年 9 月から、「自動運転時代の“次世代の ITS 通信”研究会（第 3 期）」を開催し、自動運転社会の本格的到来を見据え、【自動運転×通信】の広い視点から、通信インフラ政策の在り方等について検討を進め、2025 年 6 月に第 3 期報告書を取りまとめた。

¹⁴ 自動運転社会実現本部

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000048.html

¹⁵ L2++：運転者が周辺監視をし、縦・横方向の運転支援機能を有する車両（L2 車両）のうち、AI を活用し一般道を含め自律走行が可能な高度な運転自動化システム等を搭載したもの

¹⁶ モビリティ DX 戦略・モビリティ DX 検討会

https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/jido_soko/index.html

同報告書（案）においては、まず、新たに考慮すべき環境変化・視点等として、「①自動運転の急速な進展」「②通信インフラに求められる役割」「③通信インフラの進化と AI 社会への対応」「④業界動向の変化と官民投資促進の動き」を整理している。

そして、これらの整理や課題認識等を踏まえ、課題解決に向けた取組として、まず各取組を進める上で共通的に重要となる基本的な考え方を、

- ①政府が選定した「先行的事業化地域」等を重点対象とした通信インフラの整備拡充・高度化の施策や関連投資を強力に推進
 - ②施策を実効的に進めるため、自動運転事業者と通信事業者による一層の連携・共創が重要
 - ③「技術面」のみならず費用対効果を含む「事業面」も検討・考慮した、実証で終わらない事業モデル・エコシステムの構築が重要
- とし、かつこれらが相互に連携し有機的に連動することが重要としている。

その上で、取り組むべき具体的な施策の方向性を、以下のとおり整理している。

①通信インフラの強化

- ・ 5G 携帯基地局の整備拡充・高度化（5G SA 化）
- ・ 携帯通信の更なる品質向上策やインフラシェアリングの有効活用
- ・ オール光ネットワーク（APN）や AI-RAN 等の新技術による通信インフラの高度化
- ・ 多様な主体による ITS 通信インフラの整備・展開
- ・ 多様な通信手段（ローカル 5G・衛星通信等）の有効活用・技術開発

②実証から実装への橋渡し・エコシステム

- ・ 自動運転の通信利用の共通的な標準モデル等の整理
- ・ 自動運転の実装に対応し、持続可能性や横展開性も考慮した通信インフラの事業モデル・エコシステムの設計・構築
- ・ ITS 通信インフラ展開に向けた関係省庁・主体の連携・制度的対応等
- ・ 総務省事業を活用した実証から実装への橋渡し・インフラ整備等

③基盤となる取組

- ・ 成長戦略の具体化状況を踏まえた自動運転と通信インフラに関する官民投資ロードマップ
- ・ 「自動運転×通信」について、特に事業モデル・エコシステム構築を中心に、重要テーマにフォーカスした「対話の場」等の設定
- ・ 我が国の自動運転/モビリティに活用される通信インフラを支え、国際競争力を踏まえた人材・技術の持続的な確保・育成

【総務省】

(4) 自動運転インフラ検討会

自動運転の実現を支援するため、自動運転に資する道路構造や路車協調システム、道路交通情報の収集・提供に関する体制やルール、情報通信インフ

ラなど、インフラの在り方を検討することを目的に、「自動運転インフラ検討会」を設置。2025 年度は計 2 回開催し、自動運転の実現に向けたインフラ連携の取組、自動運転に係る情報通信インフラの取組、自動運転システムへの信号情報提供に関する対応の方向性等について議論するとともに、事業者からのヒアリングを行った。

また、本検討会での議論も踏まえ、総務省においては、自動運転に必要な通信環境整備として、多様な主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用の推進のため、700MHz 帯 ITS 通信の無線局免許人の範囲の追加等を行う制度整備を実施（令和 7 年 12 月 23 日施行）。加えて、自動運転車両の遠隔監視等のための携帯基地局の高度化（5G SA 化）や、5.9GHz 帯 V2X 通信導入のための既存無線局の周波数変更及び必要な制度整備を順次進めるとともに、新東名高速道路で、関係省庁等と連携した路車協調システムの走行実証等を実施した。

【警察庁／国土交通省／総務省】

(5) 第 7 期先進安全自動車 (ASV) 推進検討会

「先進安全自動車 (ASV: Advanced Safety Vehicle)」に関する技術の開発・実用化・普及を促進するため、1991 年度から 35 年にわたり、学識経験者、自動車・二輪車メーカー、関係団体、関係省庁を委員とする「先進安全自動車 (ASV) 推進検討会」のもと、「ASV 推進計画」に基づく取組を進めてきた。第 7 期 ASV 推進計画（2021 年度～2025 年度）では、「自動運転の高度化に向けた ASV の更なる推進」を基本テーマとして掲げ、ASV の普及啓発活動の実施、ドライバーの不注意や異常操作に対してシステムで安全性を確保する技術要件の策定並びに自動運転車の設計において安全性確保のためにメーカー等が配慮すべき事項の検討等を行い、自動運転の高度化に資する ASV の開発、実用化及び普及を推進した。【国土交通省】

(6) 物流 MaaS 推進検討会¹⁷

経済産業省では、人手不足をはじめとする物流課題の解決および将来的な自動運転トラックの普及を見据え、目指すべき物流の全体像を検討する取組として物流 MaaS 推進検討会を開催し、データ連携や、荷役の自動化、共同輸送の検討を進めてきた。検討会での議論を踏まえ、これまで「トラックデータ標準 API ガイドライン（安心安全）」や「荷主・運送事業者のマッチングによる共同輸送の手引書」を公表してきたが、2025 年度は 2 回の検討会を開催し、自動運転トラックの遠隔監視における標準 API をまとめた「自動運転トラックの遠隔監視における標準 API ガイドライン」や、荷役の自動化を進めるために必要な項目をまとめた「トラック荷役自動化の紹介リーフレット」を新たに公表した。【経済産業省】

¹⁷ 物流 MaaS 推進検討会

https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/automated-driving.html

(7) 自動運転の拡大に向けた調査研究¹⁸

2025 年度は、「自動運転の拡大に向けた調査研究」を実施し、以下の事項に取り組んだ。

- ・自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化を目的とした自動運転車の開発事業者等との継続的なコミュニケーション

自動運転車の開発事業者等を対象に、自動運転車の走行に当たり課題となり得る道路交通上の具体的な場面においてその解釈をより明確化すべきと考えられる交通ルールについて書面ヒアリングを実施した上で、同ヒアリングの結果を基に自動運転車の開発事業者等との意見交換会を開催し、警察庁の検討結果を回答した。

また、自動運転車の開発に資する交通ルールの明確化のための自動運転車の開発者等向けの意見交換枠組みを設置した。

- ・自動運転車が公道上でスタックした場合の取扱い

自動運転車が公道上でスタックした場合における取扱いにつき、特定自動運行中に自動運行装置が直ちに対応できない状況に直面し、新たな動作ができない場合において、特定自動運行を継続させるために、遠隔に存在する人間が当該自動運行装置に対して情報又は助言を提供する行為である「遠隔支援」の条件と限界といった各種論点を設定して検討を行い、遠隔支援に関する考え方の方向性を取りまとめた。【警察庁】

(8) 次世代 ITS 検討会¹⁹

交通課題の解決に加えて、社会経済活動にも貢献できる自動運転時代を見据えた次世代の ITS の実現にむけ「次世代 ITS 検討会」を設置。道路行政視点、民間視点の双方から産学官の議論を深め、次世代 ITS で取り組むべきサービスのうち、緊急性や社会的関心の高い社会課題を解決するために取り組むべきものについて、現在の技術等を用いた先行的な実証「先行プロジェクト」を民間と共同で実施し、その成果について報告するとともに、次世代 ITS の基本構造等について検討を進めた。【国土交通省】

¹⁸ 警察庁の自動運転に関する Web サイト

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/selfdriving/index.html>

¹⁹ 次世代 ITS 検討会

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/jisedai_its/index.html

第3章 2026 年度以降の取組方針

1. 交通商社機能

2025 年度の調査では「交通商社機能」の優良事例における、取組の効果、立ち上げプロセス、推進主体の事業形態について整理し、「交通商社機能」の取組を支援する事例集として示した。2026 年度は自動運転社会実装先行的事業化地域における伴走支援等を通じて、第 2 章で明らかとなった課題のうち、特に「事業採算性の確保と資金調達」の課題を改善・解決するモデルを構築するとともに、各地での取組についての継続した調査を行い、2027 年度以降に他地域への横展開が可能となるよう、調査結果を踏まえ、事例集の所要の改訂を行う。【デジタル庁】

2. 自動運転サービスの事業化に向けた課題への対応

第 2 章で述べた先行的事業化地域へのヒアリングを通じて明らかとなった課題等に対応するため、デジタル庁が窓口となり、選定された 13 地域に対して以下のような伴走支援を実施する。伴走支援を通じて、2027 年度を目途とした自動運転サービスの事業化を各地域で実現するとともに、そこで得られた事業化モデルを類似の課題を持つ地域へと積極的に横展開し、全国的な自動運転サービスの普及につなげる。【内閣官房デジタル行財政改革事務局／警察庁／デジタル庁／経済産業省／国土交通省】

① 課題解決・計画遂行に対する支援

各地域が策定した事業化へ向けた計画に対し、デジタル庁が窓口となり関係府省庁と連携しながら課題解決及び計画遂行に向けた個別支援を行う。取組の進捗確認・フォローアップを実施するとともに、選定地域間での取組状況・課題解決事例等の共有を行う。

② 制度的支援

各地域の取組の中で法令の内容に関して疑問がある場合は、デジタル庁が関係府省庁と事実確認等を行うための場を設ける。

3. 自動運転技術の実装に向けた支援策（各府省庁の今後の取組）

(1) 自動運転サービスのビジネスモデル

ア （事業採算性の検証）

経済産業省は「無人自動運転サービス実装推進事業」において、遠隔監視型で特定自動運行を行いやすくする方法²⁰や、乗務員が乗車せずに無人でサービスを提供するための運用方法を早期に確立し、本事業で得られた知見を「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」に反映していく。【総務省／経済産業省／国土交通省】

イ （自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定）

モビリティサービス・リ・デザインの基本的な考え方、国内外の政策事例調査を通じた実践的知見の整理およびモビリティ診断指標の検討成

²⁰ 特定自動運行主任者を特定自動運行用自動車に乗車させずに特定自動運行を行う方法

果等を踏まえ、自治体が実際の地域モビリティ施策の立案・見直しに活用できる実践的な計画指針の体系化を進める。さらには関係省庁・団体とも連携し、現地実証や多数のユーザーとの議論を通じ、計画指針の品質向上とユーザー層の拡大を図る。【内閣府】

ウ (データの統合・相互利活用基盤の検討)

引き続きサービスの拡充検討によるデータ流通基盤を確立し、他組織と連携した実証実験実施によるサービス性・ビジネス性の検証・評価を実施する。また、JMDS の継続的な運営体制の構築に向け、ユーザーの獲得に取り組む。【内閣府】

エ (モビリティサービスをけん引する人材の育成)

モビリティ知恵袋のコンテンツの充実を進めるとともに、全国会議の開催やフィールドでの実証実験を通じて、研究開発の反映やユーザーの獲得を図る。加えて、育成プログラムを効果的に組み合わせた教育計画の仕組みを検討する。【内閣府】

オ (地域交通 DX 推進プロジェクト COMmmONS 推進)

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、バスの後方業務のデジタル化・標準化に加え、タクシーの後方業務のデジタル化・標準化に取り組むなど、地域交通 DX 推進プロジェクト COMmmONS を引き続き推進する。

【国土交通省】

(2) 自動運転車両の走行に必要な技術の開発・普及および環境整備

ア (主要技術(ライダーシステム)の低コスト化)

関係省庁の研究プログラムとも連携し、実証を進めながら研究開発に取り組むとともに、製品化を目指し、目標スペックの策定や需要調査を進める。【内閣府】

イ (路車協調システムの検討)

2026 年度以降は、新東名高速道路において、合流支援情報の提供等の実証実験を乗用車(有人ドライバー)への活用も視野に入れた実証を予定している。さらに、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)において実証実験を実施し、実証実験等の結果を踏まえ、インフラからの支援の在り方について検討を行う。また一般道においては、路車協調システムの技術基準等の策定に向けた実証実験を引き続き実施する。また、策定された技術基準の周知を図るとともに、技術の進展や車両の開発状況等を踏まえつつ対応していく。

また、自動運転の実現を支援するため、自動運転に資する道路構造や路車協調システムのほか、工事規制などの道路交通情報の収集・提供に関する体制やルール、情報通信インフラなど、インフラの在り方について、引き続き検討を実施する。【総務省／国土交通省】

ウ (自動運転を支える通信環境・通信インフラ整備)

総務省では、自動運転車両の遠隔監視等に必要となる安定的な通信環

境の確保のため、「自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業」（令和 7 年度補正予算）を活用し、政府が決定した自動運転の「先行的事業化地域」や国内物流の中核を担う幹線道路等を対象として、携帯基地局の整備・高度化（5G SA 化）の支援を継続・拡充していく。

また、総務省では、我が国における 5.9GHz 帯 V2X 通信の周波数割当てのため、2025 年度に実施した制度整備に基づき、2026 年度から既存無線局の全国的な周波数変更を、電波法に基づく電波利用料財源を活用した「特定周波数変更対策業務」により順次実施するとともに、周波数変更の進捗状況等を踏まえ、V2X 通信について一般道を対象とした自動運転車両の円滑・安全な運行支援の有効性や必要な通信性能の検証等を進め、2028 年度頃までに 5.9GHz 帯 V2X 通信の技術的条件の策定等を順次進めていく。

さらに、総務省では、「自動運転時代の次世代の”ITS 通信”研究会（第 3 期）」において、自動運転社会の本格的到来を見据えた通信インフラ政策の在り方等について検討・整理を進め、2026 年 6 月に報告書を取りまとめたところ、同報告書を踏まえた施策を順次推進していく。その一環として、成長戦略における官民投資拡大に向け、自動運転の遠隔監視等に必要な携帯電話網や安全・円滑な自動運行を支援するための、ITS 通信インフラ及びそれらを支える情報通信基盤の整備・拡充・高度化の支援、通信システムの信頼性確保等に関する実証・実装等の支援に取り組む。【総務省】

エ （信号情報提供技術の検討・確立）

これまでに構築してきたシステムを活用し、信号情報配信の高度化の検証、自動運転システム以外の主体への情報配信等を行う総合的な実証実験を行い、交通安全の確保に向けた信号情報提供技術を確立する。【内閣府／警察庁】

オ （地域での通信の信頼性検証）

地域実証等を通じた活用事例を積み上げ、学識経験者、民間事業者、地方公共団体等で構成される官民連絡会等の場において共有するとともに、自動運転の社会実装に必要な通信環境の技術的条件の抽出・整理を行うなど、実証から実装への橋渡しを行う。【総務省】

カ （L4 自動運転・L2++車両を活用した交通・物流サービスの実装促進）

バスやタクシーにおいては、「地域の足」「観光の足」の確保をはじめとした課題解決に向け、AI の活用など高度な自動運転システムを搭載した L4 及び L2++の運転支援機能を活用した社会実装に向けた取組について、優良事例として横展開できる事業をより強力に支援するとともに、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ため、デジタル化・標準化等の地域交通 DX を推進する。

加えて、L2++においては、高齢運転者による交通事故の削減や地域の足の確保をはじめとする課題解決に向け、旅客自動車運送事業者のみならず、公共ライドシェア等二種免許がなくとも運行可能な交通形態における利用も含めた促進を図る。

トラックにおいては、高速道路におけるレベル 4 自動運転トラック

の社会実装の実現に向けて、輸送効率を向上させるための遠隔監視による 1 対 N 運行等の実証実験を含めた事業化への支援を行う。【経済産業省／国土交通省】

キ (E2E 自動運転技術の研究開発基盤整備)

E2E の開発には、大規模な学習用データ及び計算資源の確保が重要であることから、E2E の開発を効率化するためのデータエコシステムの構築や、事業者が E2E を開発する上で必要となる計算資源の調達等を支援することを通じ、E2E の研究開発を促進する。【経済産業省】

ク (走行実績データの蓄積へ向けた支援)

自動運転における AI の開発力を強化するためには、日本よりも開発が進んでいる同志国とも連携し、自動運転技術を搭載した車両の社会実装を早めることにより、走行実績データの蓄積を行うことができる環境の整備に向けて取り組む。【経済産業省】

ケ (E2E 搭載自動運転車両の安全性評価手法の確立)

高度な AI は判断根拠がブラックボックスであること等が課題となっている。そこで、国際動向を踏まえつつ、シミュレーション等を活用した安全性評価手法・開発手法を確立するとともに、E2E を搭載した自動運転車両の安全性を高めるため、E2E による自動運転を補助する機能のあり方や、E2E がハードウェアを的確・安全に挙動させられるかの検証方法についても検討していく。【経済産業省】

コ (L2++車両の優良認定制度創設と普及促進)

高齢運転者による交通事故の削減や地域の足の確保をはじめとする課題解決に向け、L2++車両について、一定の安全性や運転支援機能を有することを国が性能認定する「優良認定制度」を 2026 年中を目途に創設し、社会受容性の向上を図るとともに、自動車ユーザーが安全性の高いシステムを搭載した車両を選択しやすい環境を整備することにより、事故削減に効果的な L2++車両の普及を促進する。【国土交通省】

サ (効果的なデータ利用等によるインフラからの支援と道路空間の利活用推進)

自動運転の実現や円滑性・安全性の向上に資する ITS インフラの基準類の策定や次世代 ITS の実現に向けた取組を推進する。

また道路空間の在り方を具体化するためのガイドラインの策定のほか、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に取り組む。【国土交通省】

シ (自動運転車のサイバーセキュリティ対策の推進)

SDV 化や自動運転技術の進展に伴い、OTA による車両性能等のアップデートや、ソフトウェアによる車両の制御が可能になる。一方、車両のネットワーク化・ソフトウェア化はサイバー攻撃の対象領域を拡大させることから、不正アクセスによる個人情報等のデータ漏洩、遠隔操作といった安全性、信頼性に係るリスクが顕在化している。そこでサイバーセキュリティリスクについての調査・評価を行う。【経済産業省】

ス (国際基準・標準策定の主導と海外展開支援)

自動運転の国際基準については、国連の自動車基準調和世界フォーラム (WP. 29) において日本が副議長を担うなど議論を主導してきているところであり、日本の自動車メーカー等が持つ世界最先端の自動運転技術

を反映した基準が 2026 年 6 月の WP. 29 で合意される見込みとなっている。今後も当該国際基準等に関する動向や、技術進展等を踏まえつつ、引き続き国際的な議論を主導していく。

自動運転の国際標準については、国際標準化機構（ISO）で議論されている。未だ国際標準が定められていない E2E の安全性評価手法等をはじめ、国際標準等に関する動向や、技術進展等を踏まえつつ、国際標準についての検討を進める。【経済産業省／国土交通省】

(3) 事故等に対応する体制の整備・社会的受容性の向上

ア (走行空間の検討)

2026 年度以降は、走行空間整備のガイドライン等の策定に向けた実証実験を引き続き実施し、技術の進展や車両の開発状況等を踏まえ、ガイドライン等を適宜更新していく。【国土交通省】

イ (審査手続の透明性・公平性の確保)

2026 年度以降も引き続き、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、審査事例の増加・蓄積に伴い、「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」を更新するなど、改善を重ねる。【警察庁／経済産業省／国土交通省】

ウ (自動運転をめぐる社会的ルールの明確化)

2026 年度も引き続き、迅速かつ実効的な原因究明に向けた事故調査機関の在り方に関して、国土交通省の交通政策審議会における議論や、自動運転車の社会実装の状況や事故実態を踏まえ、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、関係府省庁とも連携して法制度の整備も含めて必要な検討を進める。【警察庁／国土交通省／（消費者庁）】

エ (責任体制の再点検)

「AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ」において、論点の整理及び目指すべき方向性について検討を行い、取りまとめた内容を踏まえ、自動運転車に係る社会的ルールの実装のための重点施策として各府省庁等において取組を実施しているところ、技術の進展を踏まえつつ、2026 年度以降も引き続き深堀も含めた責任体制の再点検を実施する。【内閣官房デジタル行財政改革事務局／警察庁／デジタル庁／経済産業省／国土交通省】

(4) 初期導入費用の低減、合理的な分業体制の確立

ア (自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組みの検討)

先行的事業化地域における伴走支援において、2025 年度の調査事業で特定した 2 類型のビジネスモデルの知見を活用しつつ、「複数自治体を組み合わせる等による複数年度の財源確保スキームの整備」及び「サードパーティ事業者によるメンテナンスを可能とする仕組みの構築」の観点を取り込み、社会実装・横展開性の向上に向けて「構築すべきモデルの方向性」を見出していく。【デジタル庁】

(5) 物流関連施策

ア (切替え・積替え等のための集約拠点の整備)

切替え・積替え拠点間を繋ぐ自動運転車両による共同輸送の実現に向けては、自動運転車両の技術開発等の動向や、物流拠点の整備状況などを踏まえつつ、デジタルライフラインの全体施策の進捗と整合させながら、実装に向けた検討を進めていく。【経済産業省／国土交通省】

イ （デジタルライフライン（自動運転サービス支援道）の整備）

先行的事業化地域における自動運転車両の導入状況や自動運転車両の開発状況等を踏まえつつ、「車両プローブ情報等」から得られるデータの配信等、安全走行を支援するデータの流通を促し、デジタルライフラインの全国整備を進めていく。【警察庁／総務省／経済産業省／国土交通省】

（参考資料一覧）

- （参考 1）モビリティワーキンググループ構成員
- （参考 2）「モビリティ・ロードマップ 2026」策定に向けたWGの開催状況
- （参考 3）「モビリティ・ロードマップ 2026」工程表
- （参考 4）各施策のイメージ
- （参考 5）各検討会等のイメージ
- （参考 6）自動運転車に係る社会的ルールの実装のための重点施策への取組状況

(参考1) モビリティワーキンググループ構成員

主査	宇野 善昌	内閣総理大臣補佐官 (国土強靱化及び復興等の社会資本整備並びに科学技術イノベーション政策その他特命事項担当)
構成員 (有識者) (敬称略)	石田 東生 岡本 浩 川端 由美 甲田 恵子 越塚 登 齊藤 裕 鈴木 真二 須田 義大 根本 敏則 波多野 邦道 日高 洋祐 村松 洋佑 森 昌文 山本 圭司 若菜 千穂	筑波大学名誉教授・学長特別補佐 東京電力パワーグリッド株式会社代表取締役副社長 自動車ジャーナリスト・環境ジャーナリスト 株式会社 AsMama 代表取締役社長 東京大学大学院情報学環教授 独立行政法人情報処理推進機構理事長 兼 デジタルアーキテクチャ・デザインセンター長 一般社団法人総合研究奨励会 日本無人機運行管理コンソーシアム代表 東京工科大学教授 未来モビリティ研究センター長 敬愛大学教授 一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会 部会長 株式会社 MaaS Tech Japan 代表取締役社長 一般社団法人 JCoMaaS 理事 一般社団法人ロボットフレンドリー施設推進機構理事 東京大学 客員教授 特定非営利活動法人 ITS Japan 会長 特定非営利活動法人いわて地域づくり支援センター 常務理事
構成員 (関係省庁)	内閣府 警察庁 デジタル庁 総務省 経済産業省 国土交通省	科学技術・イノベーション推進事務局 統括官 交通局長 統括官 (国民向けサービスグループ担当) 大臣官房総括審議官 (情報通信担当) 総合通信基盤局長 製造産業局長 商務情報政策局長 公共交通政策審議官 道路局長 物流・自動車局長

(参考 2)「モビリティ・ロードマップ 2026」策定に向けた WG の開催状況

第 13 回 (1/27) : 「モビリティ・ロードマップ 2026」の論点 (案) および策定に向けた進め方 等

第 14 回 (2/24) : 先行的事業化地域の採択 等

第 15 回 (3/24) : モビリティ・ロードマップ 2026 骨子案、及び今後のスケジュールについて 等

第 16 回 (5/20) : 「モビリティ・ロードマップ 2026」の取りまとめ

(参考3)「モビリティ・ロードマップ2026」工程表

時間軸	2026年度	2027年度以降
自動運転サービスのビジネスモデル		
	事業採算性の検討（経産）	
	自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定（内）	
	データの統合・相互活用基盤の検討（内）	
	モビリティサービスをけん引する人材の育成（内）	
	交通商社機能に関する継続的調査・事例集改訂（デジ）	
	先行的事業化地域における交通商社機能の具体化（デジ）	
自動運転車両の走行に必要な技術の開発と普及		
	主要技術（ライダースystem）の低コスト化（内）	
	路車協調システムの検討（国交）	
	自動運転を支える通信環境・通信インフラ整備（総務）	
	信号情報提供技術の検討・確立（警察）	
	地域での通信の信頼性検証（総務）	
	L4自動運転・L2++車両を活用した交通サービスの実装促進（経産／国交）	
	E2E自動運転技術の研究開発基盤整備（経産）	
	走行実績データの蓄積へ向けた支援（経産）	
	E2E搭載自動運転車両の安全性評価手法の確立（経産）	

時間軸	2026年度	2027年度以降
自動運転車両の走行に必要な技術の開発と普及		
	L2++車両の優良認定制度創設と普及促進（国交）	
	自動運転社会に向けたITSインフラ整備と道路空間の利活用推進（国交）	
	自動運転車のサイバーセキュリティ対策の推進（経産）	
	国際基準・標準策定の主導と海外展開支援（経産／国交）	
事故等に対応する体制の整備・社会的受容性の向上		
	走行空間の検討（国交）	
	審査手続の透明性・公平性の確保（警察／国交／経産）	
	自動運転をめぐる社会的ルールの明確化（国交／警察）	
	責任体制の再点検（デジ／デジ行財）	
初期導入費用の低減、合理的な分業体制の確立		
	自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組みの検討（デジ）	
物流関連施策		
	切替え・積替え等のための集約拠点の整備（経産／国交）	
	デジタルライフライン（自動運転サービス支援道）の整備（経産）	

(参考 4) 各施策のイメージ

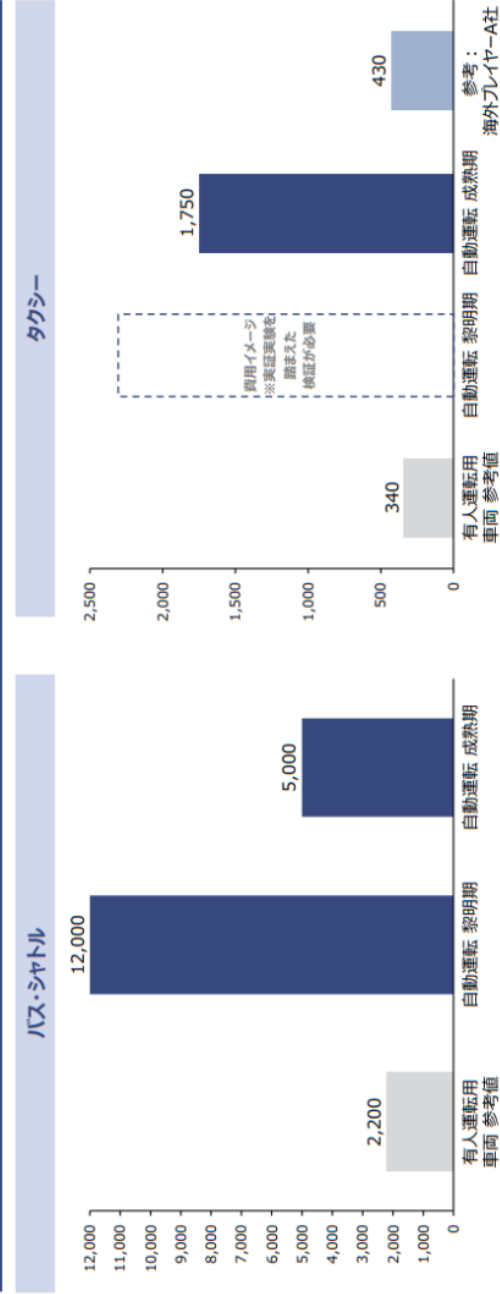
施策項目	対応箇所
事業採算性の検証	第2章3.(1)ア 第3章3.(1)ア
自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定	第2章3.(1)イ 第3章3.(1)イ
データの統合・相互利活用基盤の検討	第2章3.(1)ウ 第3章3.(1)ウ
モビリティサービスをけん引する人材の育成	第2章3.(1)エ 第3章3.(1)エ
交通商社機能に関する継続的調査・事例集改訂	第3章1.(1)
先行的事業化地域における交通商社機能の具体化	第3章1.(2)
主要技術（高精度地図）の低コスト化	第2章3.(2)イ
主要技術（ライダーシステム）の低コスト化	第2章3.(2)ウ 第3章3.(2)ア
路車協調システムの検討・確立、走行空間の検討	第2章3.(2)エ 第3章3.(2)イ 第2章3.(3)イ 第3章3.(3)ア
自動運転を支える通信環境・通信インフラ整備	第2章3.(2)オ 第3章3.(2)ウ
混在空間における協調型システムの検討・確立	第2章3.(2)キ
信号情報提供技術の検討・確立	第2章3.(2)ク 第3章3.(2)エ
社会受容性向上のための手引きの策定	第2章3.(3)ア
審査手続の透明性・公平性の確保	第2章3.(3)ウ 第3章3.(3)イ
自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組みの検討	第2章3.(4)ア 第3章3.(4)ア
自動運転がもたらす効果の評価方法の検討	第2章3.(4)イ

実装編_事業計画の精緻化_収支計画の改定

自動運転車両の調達に必要な投資額

- 自動運転車両の調達には、有人運転用車両と比較すると大きな投資額が必要になります。技術が発展途上で導入台数が少ない黎明期には特に投資規模が大きくなりますが、成熟期にかけてその規模は低減していくと考えられます。
- 自動運転車両を活用した移動サービスの導入には、下記車両調達費用の他にも、設備費など様々な投資が必要になるため、補助金の活用や事業モデルの工夫を検討しながら導入準備を進めていくことが重要となります。

自動運転車両の購入金額規模感（万円） ※車種に依存するため、下記はあくまで一例



出典：Road to the L4の実証事業や野村総合研究所、その他事業者へのヒアリング、公開情報等を元に作成

出典：自動運転移動サービス・社会実装・事業化の手引き（第2版）



戦略的イノベーション創造プログラム第3期（SIP第3期）「スマートモビリティプラットフォームの構築」

- ・地域のモビリティ課題への取り組みが活性化し、より安全・快適で利便性の高いモビリティの実現に向け、自治体などの参考となる地域交通のリアル・デザイン計画指針を作成作業中。
- 【調査】モビリティ資源の包括的把握手法
 - ：バス、タクシー等以外にも、特定旅客運送等も含め、地域モビリティ資源の実情を把握する対象や手法を研究中。
- 【分析】リアル・デザインに向けた問題・課題の特定
 - ：リアル・デザインに資する多角的な指標とデータに基づき、地域モビリティの問題や課題を診断する手法等を整理中。
- 【政策】問題・課題の解決に資する政策メニュー
 - ：診断結果に対する処方箋を整理中。課題克服事例を横展開させるため、国内外の事例を30以上収集済み。追加収集中。
- 【評価】政策の効果評価・モニタリング手法
 - ：現場で活用や議論が行えるように、全国での比較等の観点から定量的な指標や評価ツールを開発中。

地域のアクセシビリティ評価ツールは、限定公開を開始。
25年度はガイドライン素案を作成し、26年度以降、関係省庁・団体とも連携し、現地実証や議論を踏まえ、ガイドラインの品質向上とユーザー層の拡大を図る。

【調査】

：特定旅客運送等を含むモビリティ資源把握手法の開発と実践

- 道路上の車両や歩行者の特性情報を取得するAI画像解析技術を開発
- 宮崎市中心部の再開発エリアでの実践を通じて研究開発をブラッシュアップ



＜AI画像解析による車両情報の取得＞



【出会いの空間：広島通り】



【高千穂通りのリ・デザイン】

商店街・
繁華街エリア

【駅と家・車道を12分間隔で結ぶス
ローなモビリティサービス（実現）】



宮崎駅



【再開発と一体のモビリティハブ（2024年11月～）】

（注）宮崎市、民間事
業者、IBSコンゾで連携
し5年後実現する出口
戦略イメージ

出典：NITTD都市開発より提供

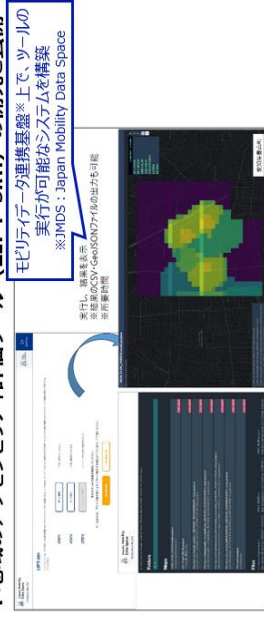
【政策】

：国内外の政策事例
調査と総動員チップス
（ヒント集）の作成



【評価】

：地域のアクセシビリティ評価ツール（LIPT-sim）の開発と公開



※ 評価指標（LIPT）自体と評価ツール（LIPT-sim）は今後改良・更新予定



戦略的イノベーション創造プログラム第3期（S I P第3期）「スマートモビリティプラットフォームの構築」

新しいモビリティサービスの創出や、データを活用したモビリティのR・D・デザインに役立つ「Japan Mobility Data Space（JMDS）」を構築し、以下機能の提供を試行開始。

ユーザーフィードバックを踏まえた機能改良を進めるとともに、データの相互利活用に向けた技術仕様を確定予定。

- ① モビリティに関するプラットフォームや関連データを検索できるサービスとして、事業者がデータカタログを検索する機能を一般公開。
- ② 自社でデータに関する保有ができない・保有するデータを提供する環境がないデータホルダーに向け、JMDS経由で第三者へデータ提供する機能を限定公開。
- ③ 事業者のシミュレータを連携し、モビリティのR・D・デザインの検討支援のため、サイバー空間で分析やシミュレーションを行う機能を限定公開。

25年度、26年度はサービスの拡充検討・評価などを行い、27年度以降、JMDSの継続的な運営体制の構築及び、サービスの拡充に取り組む。

✓ コ・クリエーション型のデータスペース

- ・データ専門家と現場の都市・交通に従事する担当者の共創（コ・クリエーション）により、モビリティ分野に最適化したデータスペースを実現

✓ 国際的に最先端のアーキテクチャ

- ・コネクタ方式による分散連邦型のシステム・アーキテクチャによりデータ主権を実現
- ・欧州の同様のシステムと同レベルの実装

✓ モビリティ分野に最適化したワンストップのプランニング・ツール

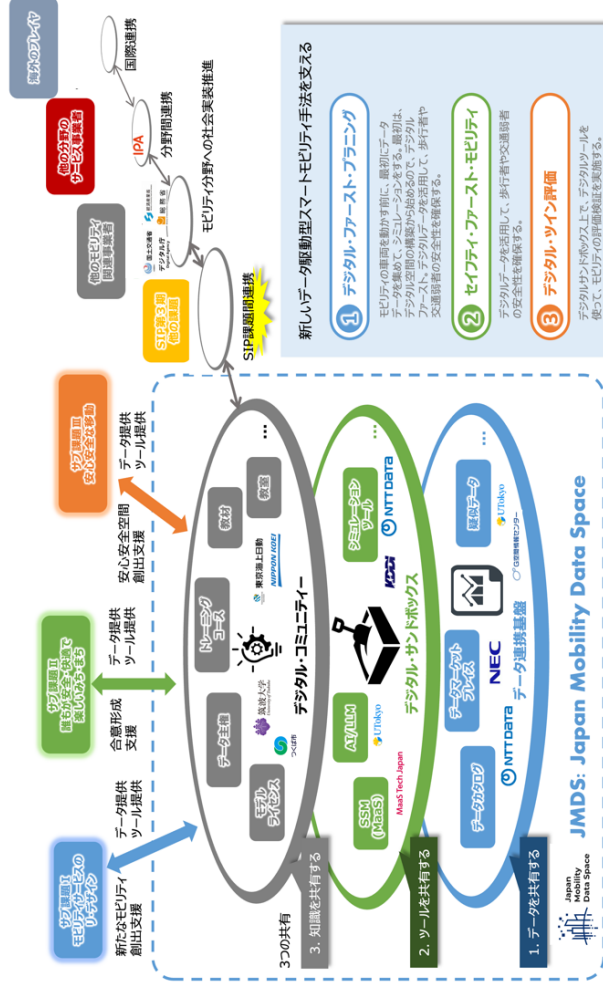
データ共有・連携

流通データを使うシミュレータやツールなどのソフトウェア実行環境（デジタルサンドボックス）

- ・データ利活用のノウハウ・スキル情報
- ・コミュニケーション支援機能

✓ 世界初、AIエージェントとデータスペースの融合を実証的に実施

- ・AIチャット検索により自然言語でデータの調査選定



新しいデータ駆動型スマートモビリティ手法を支える

① デジタル・ファースト・プランニング

モビリティの計画を動かす前に、最初にデジタル空間でシミュレーションを行う。最初は、デジタル空間の機能から始めるので、デジタル・ファースト・デジタルデータを活用して、歩行者や交通計画の安全性を確保する。

② セイフティ・ファースト・モビリティ

デジタルデータを活用して、歩行者や交通計画の安全性を確保する。

③ デジタル・ツイン・評価

デジタルサンドボックス上で、デジタルツールを使って、モビリティの評価検証を実施する。



戦略的イノベーション創造プログラム第3期（SiP第3期）「スマートモビリティプラットフォームの構築」

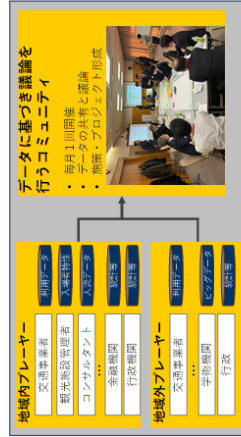
地域において、地域交通のリ・デザインの検討や、モビリティサービスの運営が持続的に取り組まれるよう、けん引するモビリティ専門人材やコミュニティの育成に関する研究開発を実施。

- ・地域のコミュニティ形成育成のため、データに基づいた議論・実証を通して、主体間の信頼関係構築等のステップと、コミュニケーションの内容を整理した手法を実フィールドで試行中。
- ・研究開発したコミュニティ育成手法との連携、および物語化した知見を教材として活用し、25年度、けん引するモビリティ専門人材の育成プログラム素案を開発。
- ・組織内で閉じてしまいうノウハウを見える化（物語化）し、人材育成（横展開）に活用することを目的に、先進事例の当事者インタビューを実施。取材結果の物語化を対応中。

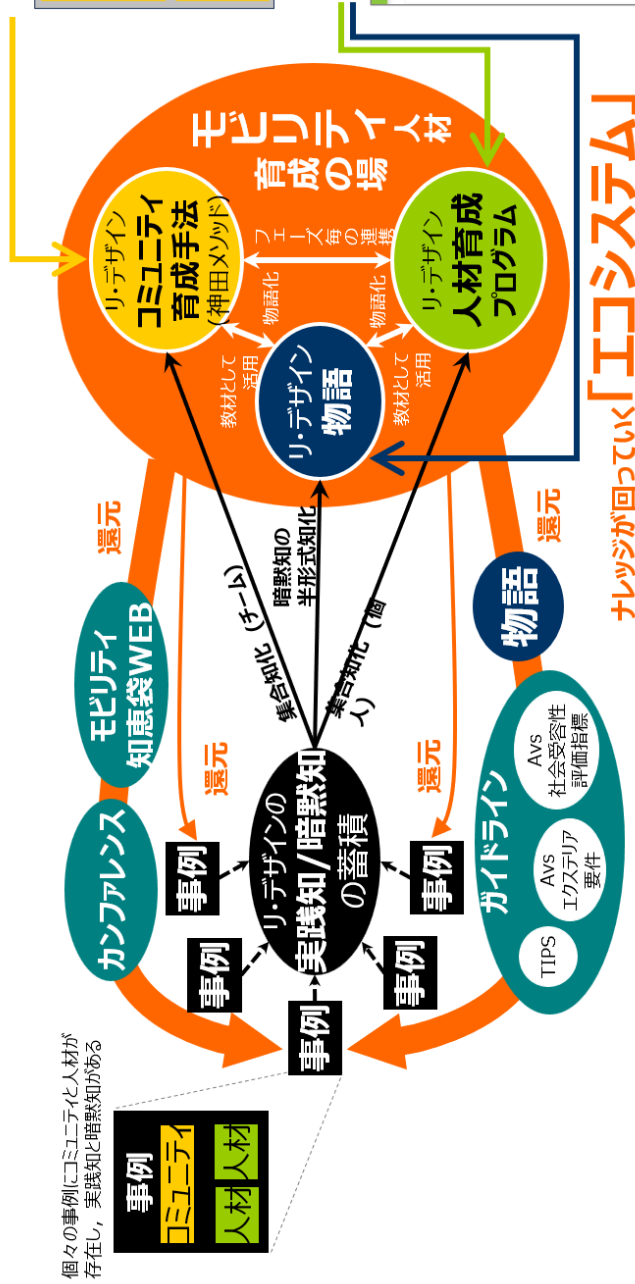
インタビューに基づき物語は、モビリティ知恵袋として一般公開を開始。25年度は物語を継続して収集公開。

26年度以降、全国会議の開催や現地実証と結果の検証を通じ、研究開発の反映やユーザーの獲得を図る。育成プログラムを効果的に組合せた研修等の仕組みを検討する。

■コミュニティ育成手法（庄原市で試行中）



■ノウハウの物語化／「モビリティ知恵袋」として一般公開開始



個々の事例にコミュニティと人材が存在し、実践知と暗黙知がある

ナレッジが回っていき「エコシステム」

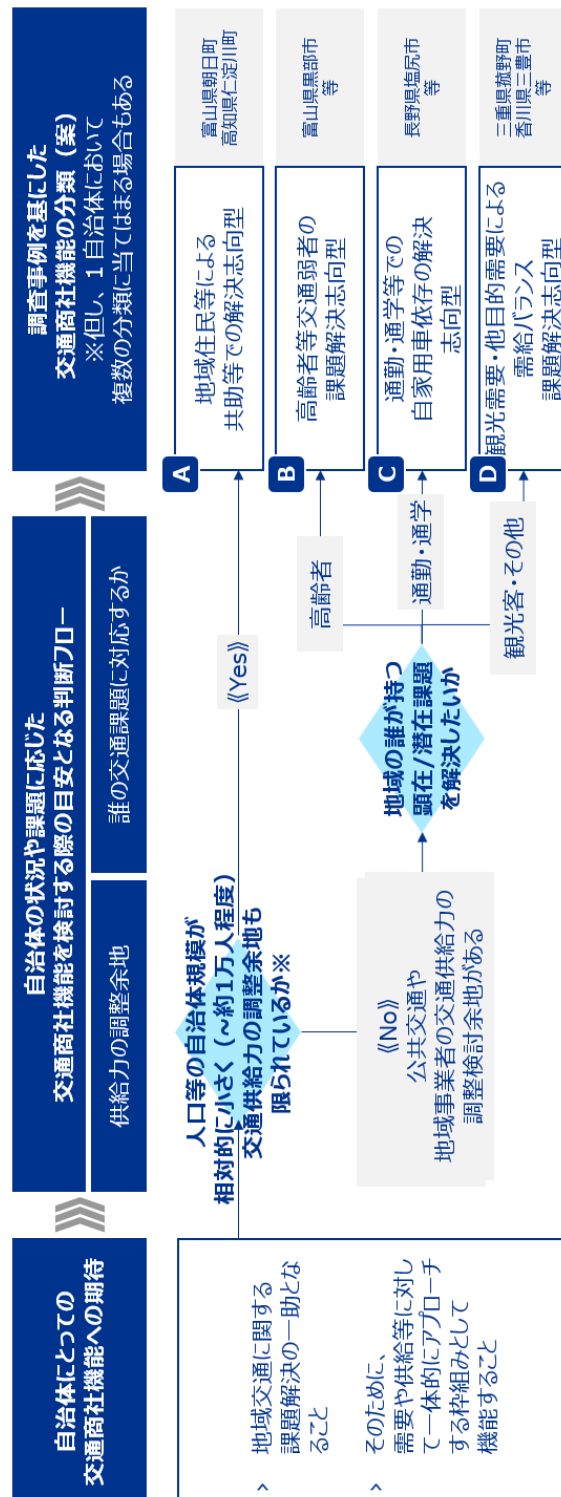
モビリティ・ロードマップ2025に示された交通商社機能の考え方を基に、令和7年調査事業では交通商社機能の再検討を実施し、①「原資を束ねる」という考え方の追加②機能等の詳細分化を実施

モビリティ・ロードマップ2025施策とデジタル庁による「交通商社機能」の定義

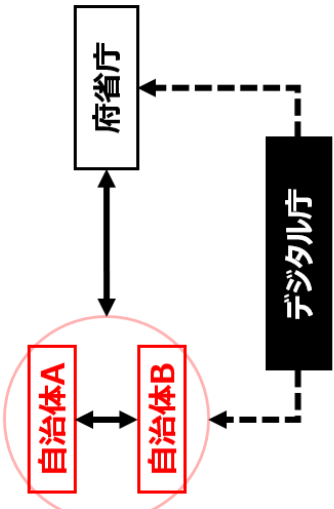
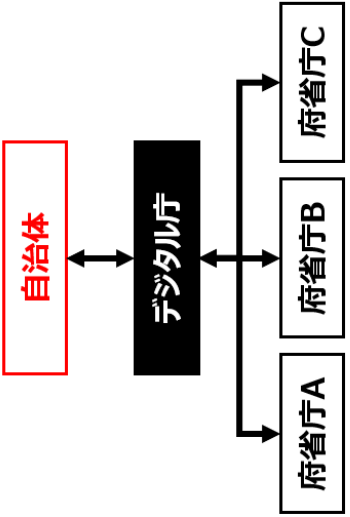
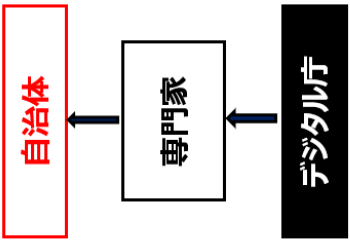
令和7年度調査事業での「交通商社機能」の主な検討点



課題起点での調査事例を基にした交通商社機能の分類



自動運転社会実装先行的事業化地域 デジタル庁の伴走支援内容

自治体間および関係府省庁との 接点創出・連携強化	サポートデスク体制	専門家派遣
 ✓ 自治体間および自治体と関係府省庁との接点創出や連携強化を図り、13地域の自動運転レベル4の実装の推進力を高める。 ✓ 具体的には、デジタル庁主催の情報交換イベント等の企画を実施し、自治体間や関係府省庁との交流の場を設けることを検討。	 ✓ 自治体は関係府省庁とのつながりはあるものの、問い合わせ内容によっては照会先が不明なケースもある。 ✓ デジタル庁は、自治体との対話の中で確認した相談に関して所管する府省庁に連携する等の差配を行う。	 ✓ 地域の課題に合致した専門家を派遣するため自治体へ事前のヒアリングを行う。 ✓ 地域の課題解決に資する知見を持った専門家の派遣を行う。

（参考）SBIRプロジェクトの概要

- 内閣府の中小企業やスタートアップ等によるイノベーションの創出支援制度（SBIR制度）を活用して、プローブカーデータを活用した高精度 3 次元地図の更新技術の実証を実施。
- 本事業では、精度やコンテンツの最も多いMMSによる高精度 3 次元地図について、プローブカーデータを活用した更新技術を、変化点の検知とその先の更新までを含めて実証し、その実装に向けた開発を行っている。

政府における取組（プローブカーデータを活用した高精度 3 次元地図の更新技術実証）

＜事業内容＞

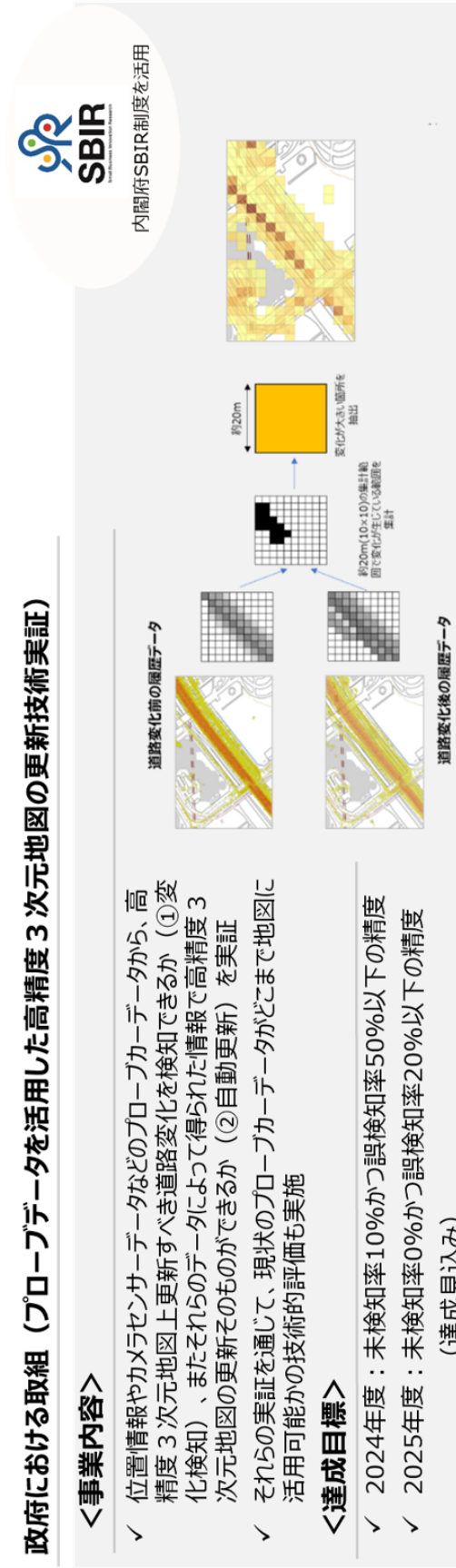
- ✓ 位置情報やカメラセンサーデータなどのプローブカーデータから、高精度 3 次元地図上更新すべき道路変化を検知できるか（①変化検知）、またそれらのデータによって得られた情報で高精度 3 次元地図の更新そのものができるか（②自動更新）を実証
- ✓ それらの実証を通じて、現状のプローブカーデータがどこまで地図に活用可能かの技術的評価も実施

＜達成目標＞

- ✓ 2024年度：未検知率10%かつ誤検知率50%以下の精度
- ✓ 2025年度：未検知率0%かつ誤検知率20%以下の精度
(達成見込み)

＜実施スケジュール＞

2023年	2024年	2025年
実施計画策定 PD解析ツールの整備	PD解析ツールの開発 【TRL 5 ～ 6】	PD解析ツールの開発 【TRL 7】





戦略的イノベーション創造プログラム第3期（SIP第3期）「スマートモビリティプラットフォームの構築」

ライダーシステムの低コスト化・小型化・性能向上のため、フォトニック結晶レーザー（PCSEL）を活用した3次元PCSEL-LiDAR及び、それを用いた認識技術を開発。

・ピンポイントでレーザーを照射／受光できるよう、PCSEL光源のサイドロップ低減、バンドパスフィルターを製作。

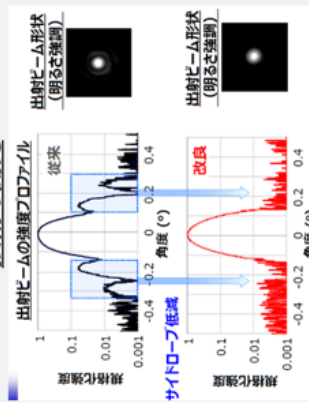
・多角的にレーザーを照射できるよう、多点照射装置の試作を行い、3次元測距の初期実証を実施。

・レーザー照射で物体認識できるよう、レーザー走査パターンを仮想環境にモデル化し、点群の取得状況から、物体認識を確認するシステムを開発中。

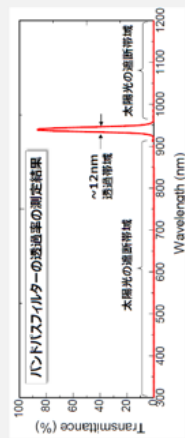
25年度はライダーシステムの設計試作を実施し、26年度以降、関係省庁の研究プログラムとも連携し実証、製品化を目指し、目標スเปックの策定や需要調査を進める。

ピンポイントにレーザーを照射・受光できる

技術の開発



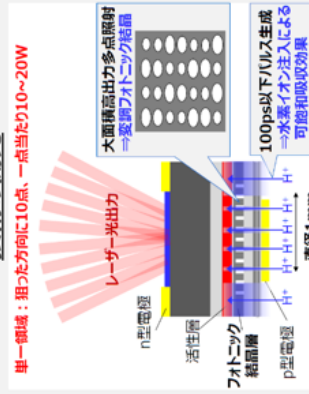
PCSELのサイドロップ低減



狭帯域バンドパスフィルターの試作

多角的にレーザーを照射できる

技術の開発



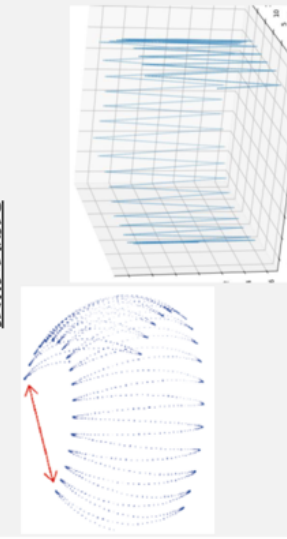
多点照射PCSELの基本設計



3次元測距の初期実証

物体認識の照査

技術の開発



レーザー走査パターンのモデルを構築



仮想環境での物体認識を検討 (歩行者認識の例)

生成したセンサデータによる物体認識の様子
(左: 約25m先から距離開始、右: 近距離の距離の様子)

環境に応じた自動運転とインフラ連携の方向性(案)

- 高速道路の自動運転トラックや一般道の特定ルートを走行するバス、面的に走行する自動運転タクシー等、サービス特性・車両技術・道路環境等を踏まえた道路インフラと自動運転車との連携を志向

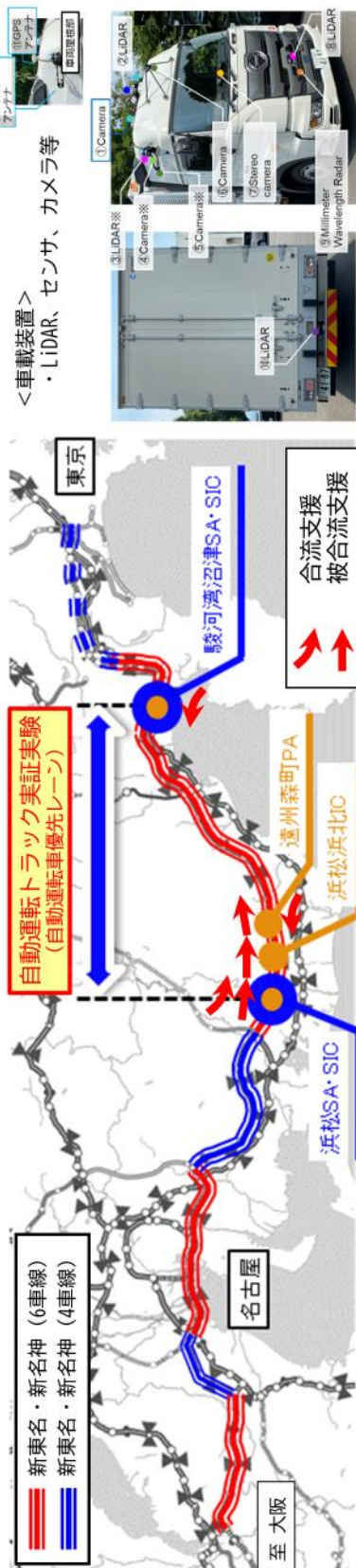
道路環境等に応じた道路インフラ連携の方向性

高速道路		一般道	
ユースケース	特定ルート 物流サービス ＜自動運転トラック＞	特定ルート 移動サービス ＜バス＞	面的 ＜自動運転タクシー＞
車両			
	・ 2024年度 新東名で実証実験開始 ・ 2025年度以降 東北道で実証予定 ・ 2027年度 (いすゞ) 自動運転トラック・バス事業を開始予定	・ 2022年度 初めてのL4許可 (福井県 永平寺町) ・ 2025年12月時点 9箇所でL4許可	・ 2025年 日産 : 運転席無人走行試験開始 ・ Waymo : 日本での自動運転タクシー事業参入の動き
開発経緯等	・ 合流支援、先読み情報提供 (車線別) → 基準・提供フォーマット作成 ・ 運行管理との連携 → 運行管理の枠組み構築	・ 路車協調システム → 技術基準作成 (事業者が占有可能な環境構築) ・ 走行空間整備 → ガイドライン作成 (重点配分の対象化等)	・ 工事規制情報等の提供 (自動運転向け道路交通情報等) → 収集・提供の枠組みの検討 ・ 車両データの活用 (リアルタイム交通動態把握、事故分析等) → データ共有プラットフォーム検討
道路インフラ連携の方向性(案)			

⇒ 上記の取組みについては、普及期における有人ドライバーや乗用車(L2++含む)向けの活用も想定

新東名高速道路における実証実験

- 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



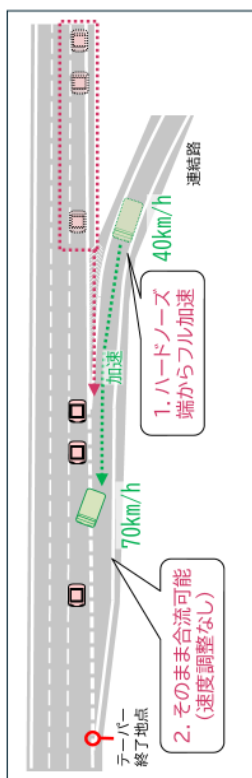
⇨ 車面の開発状況等を踏まえ道路インフラに必要な各種基準等・パッケージを策定

合流支援情報提供の有効性

- 【課題】トラックは乗用車と比べ加速性能が低いため、合流タイミングの調整幅が少ない
- 【検証】自律走行では円滑な合流が難しい状況に対して路側情報で円滑で安全な合流を支援できるか
- 【結果】路側情報の提供を行うことで、円滑で安全な合流※1の割合が増加したことを確認
- 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が必要

分析の内容

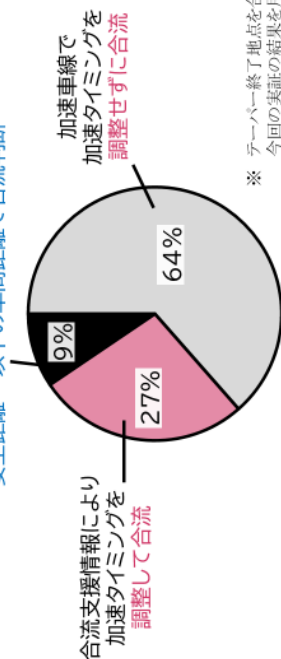
- ① 加速車線で加速タイミングを調整せずに合流（ハードノーズ端からフル加速）



実験の結果

【有効性の評価】

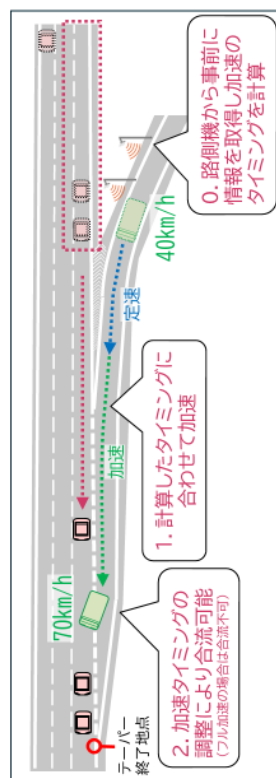
本線車の影響により
安全距離※2以下の車間距離で合流判断※3



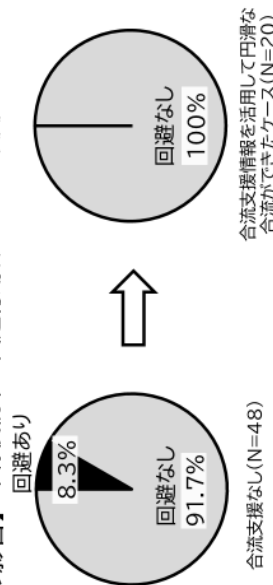
合流支援あり(N=74)

※ テーパー終了地点を合流位置とした
今回の実験の結果を用いた分析

- ② 合流支援情報により加速タイミングを調整して合流



【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)



合流支援情報を利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

今後の検証方針

- 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）

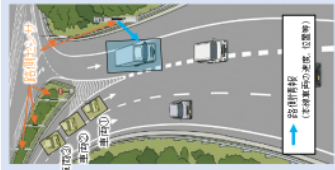
事項	新東名における結果	東北道における検証
合流支援 情報提供	合流支援による円滑な合流を支援できたことを確認 (合流車線長：約500m)	新東名より条件が厳しい環境で実施 (合流車線長：約200m)
先読み 情報提供	- 車線別の情報提供が一部に留まる - 事象の即時性が必要	- 車線別の情報を提供 - 事象の常時把握 (路側施設の充実、車両への提供 フォアマットの變更)
道路管理者 の役割	緊急時の一連の流れを確認し、緊急時の連絡体制の確保の必要性を整理	関係者間の役割分担を明確化

※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

■実証実験（案）

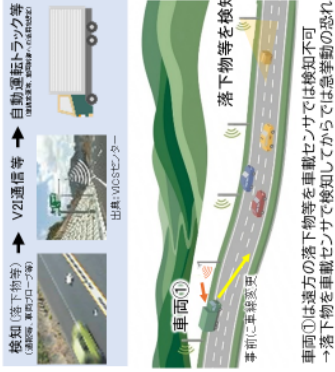
自動運転車優先レーン		
区間	佐野SA～大谷PA	
専用・優先	優先レーン (第一通行帯)	
時間帯	22時～翌5時 (土・日曜日、特設日を除く)	

合流支援情報提供イメージ



※本線車両に検知しても道路情報板により合流検知を通知

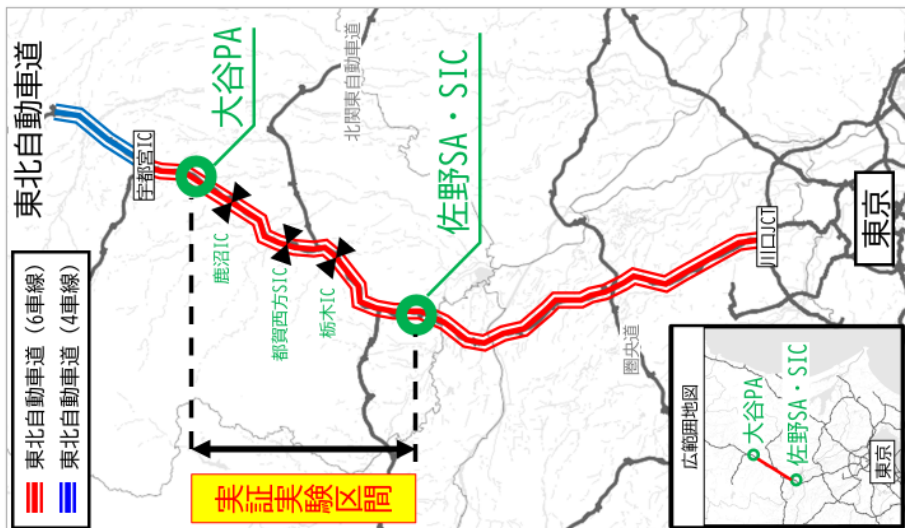
先読み情報提供イメージ



車両①は遠方の落下物を車載センサーでは検知不可 → 落下物を車載センサーで検知してからでは急挙動の恐れ → 路側センサーで検知した遠方情報を元に事前に車線変更

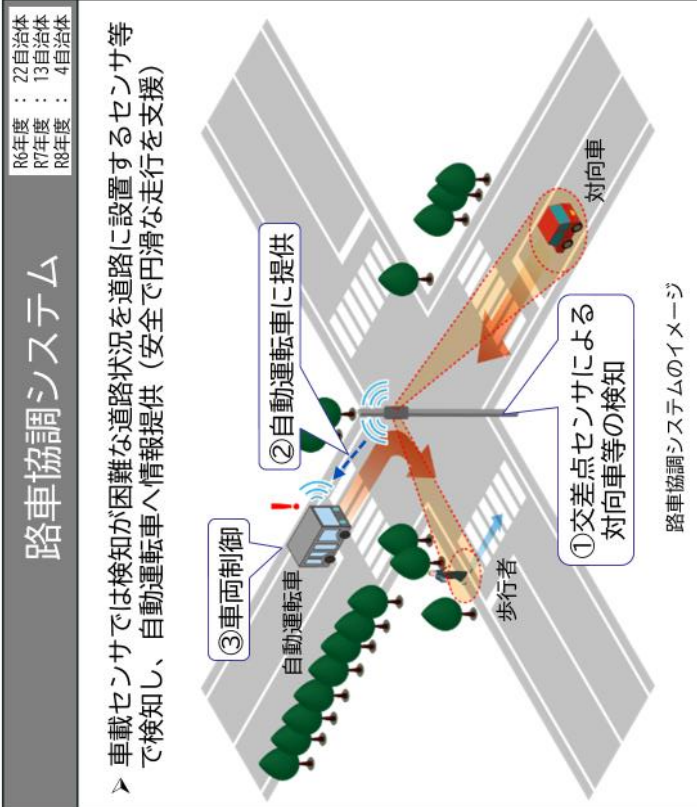
※画像の一部は生成AIにて作成

■実証実験箇所



一般道の自動運転移動サービスに求められるインフラ支援

- 地域公共交通サービスの維持・確保という課題の解決策として、自動運転の活用が期待
- 道路インフラから自動運転車両に対して交差点等の状況を提供する路車協調システムや、自動運転の継続及び交通全体の安全性向上に資する走行空間の整備により、自動運転移動サービスの実現を支援



道路法上の自動運行補助施設に対応する
技術基準等（設置基準・点検要領）の作成



ガイドライン等（事例集）の作成

路車協調システムの有効性

- 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)



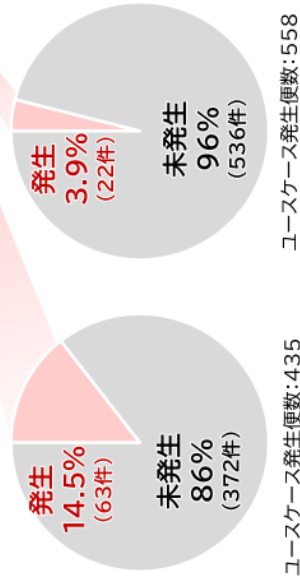
Minibus (ティアフォー社)



エルガ (いすゞ社)

実験の結果

【手動介入発生割合】

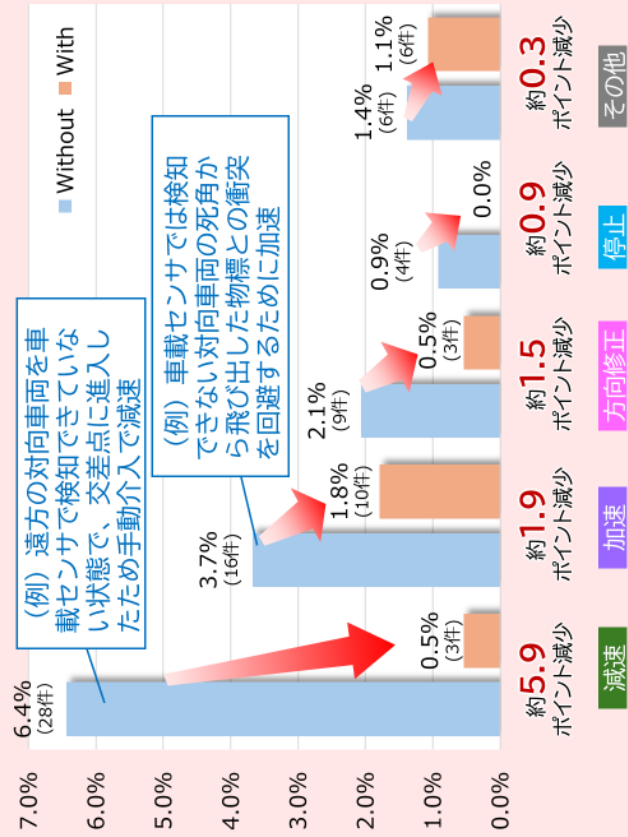


without

with

約**10.6**ポイント減少

【手動介入発生時の車両操作状況】



走行空間整備の有効性

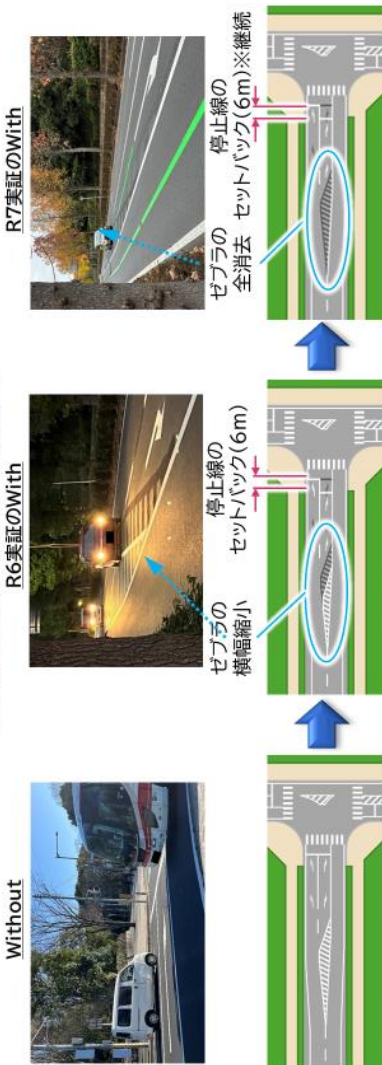
【交差点での円滑性・輻輳対策】(千葉県柏市)

- R6実証では、円滑な右折を支援するため**停止線のセツトバック**、右折車線へ車線変更時に後続車との輻輳対策として、**ゼブラゾーン縮小**を実施。
- R7実証では、**追加対策としてゼブラゾーンの全消去**を実施した結果、交差点部での1便当たり手動介入回数は更に減少。一般ドライバーに対する安全性の向上も確認。

<対策実施交差点>



<対策状況および詳細図>



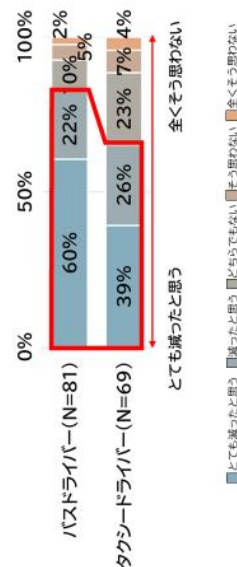
<交差点改良による対策効果>

■ 1便当たりの手動介入発生回数 (要因別) ※同区間で実施した路面標示による効果も含む



■ 整備に対する一般ドライバーの意見

- 停止線セツトバックにより、対向右折大型車との接近の危険性が軽減されたと思う割合 (バス・タクシードライバーアンケート)

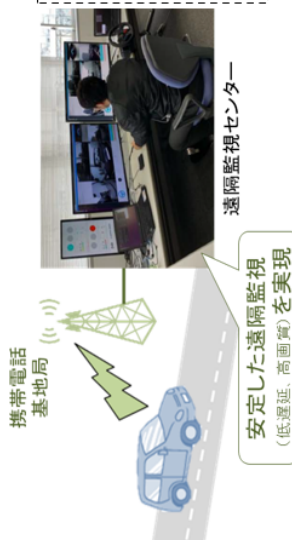


自動運転を支える通信インフラに関する総務省の取組（予算事業）

- 我が国での自動運転の実現に向け、これを支える通信環境やインフラ整備が課題であり、以下の予算事業を実施。
 - ① 携帯電話網による自動運転車両への遠隔監視等のための携帯基地局の高度化（5G SA化※）
 - ② 地域での自動運転に必要な通信の信頼性検証、他の自動運転導入地域が参照できるモデル集の整理・横展開
 - ③ インフラと車両の通信で自動運転を支援するシステムについて、700MHz帯の有効活用促進と5.9GHz帯周波数の確保

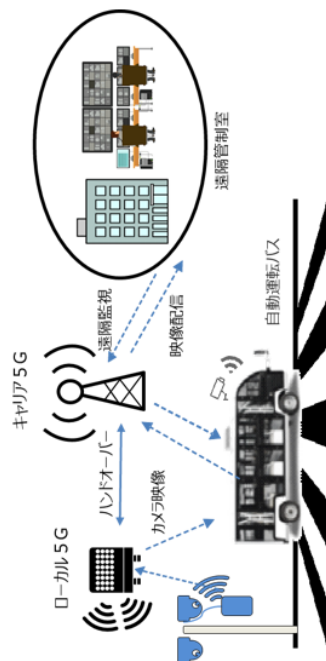
※5G SA (Stand-Alone)：高速大容量・低遅延・多数同時接続など5Gの機能・性能を最大限発揮できる方式

<①遠隔監視等のための携帯基地局の高度化（5G SA化）>



道路交通法により、無人自動運転を行う場合は、自動運転車両の周囲の道路・交通の状況及び自動運転車両の状況を、映像及び音声により確認することができ、遠隔監視装置を設置することが義務付けられており、携帯電話網による安定的な通信が必要

<②地域での自動運転に必要となる通信の信頼性検証>



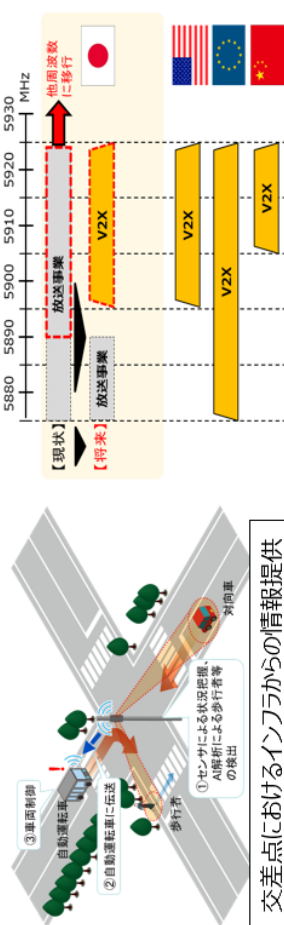
地域限定型の無人自動運転移動サービスの実装・横展開に当たって課題となる遠隔監視システムその他の安全な自動運転のために必要な通信システムの信頼性確保等に関する検証、自動運転の導入を検討する地域が参照可能なモデル集の改訂、省庁・企業・自治体等が連携した官民連絡会を実施

令和7年度補正予算 地域社会DX推進パッケージ事業

（自動運転レベル4検証タイプ）129.3億円の内数

令和7年度補正予算 自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業：50 億円

<③インフラと車両の通信による自動運転支援システムに係る有効活用と周波数確保>

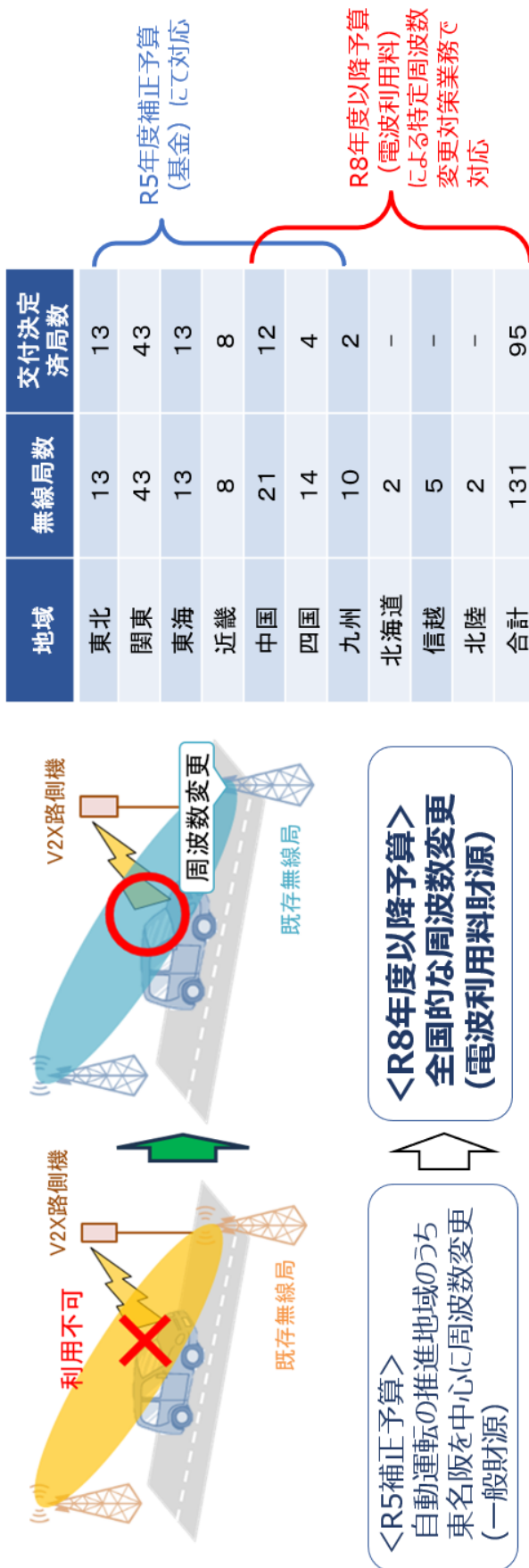


交差点におけるインフラからの情報提供

令和8年度当初予算 自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業：38億円
（国庫債務負担行為（4か年）総額：80億円）
周波数ひっ迫対策技術試験事務：48.4億円の内数

5.9GHz帯V2X導入のための周波数変更の支援状況

- 総務省では、「自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業」を活用して、5.9GHz帯V2X通信システムを導入するため、5.9GHz帯の既存無線局の周波数変更を、東名阪地域を中心として順次進めている。
- これまで令和5年度補正予算により、東北・関東・東海・近畿の総合通信局管轄区域における移行対象の**全無線局（77局）**に対し交付決定。中国・四国・九州の総合通信局管轄地域においても**18局**に対し交付決定（令和8年3月末時点）。
- 今後の**全国的な周波数変更**を、電波利用料による「特定周波数変更対策業務」により実施するため、**令和8年度予算を計上**（国庫債務負担行為によるR8～11年度総額80億円）するとともに、**周波数割当計画の改正等**（令和8年1月30日公布・施行）、**指定周波数変更対策機関の指定**（令和8年4月1日指定）等の制度整備を実施。



自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業
 令和5年度補正予算:205億円
 令和8年度当初予算:38億円(国庫債務負担行為(4か年)総額:80億円)

遠隔監視等のための携帯基地局の高度化（5G SA化）

- 総務省では、「自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業」を活用して、自動運転の推進地域を対象とした、携帯電話網による自動運転車両への遠隔監視等のための携帯基地局の高度化（5G SA※化）を支援。
- これまで令和5年度補正予算により、携帯電話事業者各社（NTTドコモ・KDDI・ソフトバンク）に対して、令和8年1月時点で、計430件の交付決定。
- 令和7年度補正予算により、政府が決定した「自動運転の先行的事業化地域」（令和8年3月6日デジタル庁公表）や国内物流の中核を担う幹線道路等を対象として、携帯基地局の高度化（5G SA化）支援を継続・拡充。

※5GSA (Stand-Alone)：高速大容量・低遅延・多数同時接続など5Gの機能・性能を最大限発揮できる方式



道路交通法により、無人自動運転を行う場合は、自動運転車両の周囲の道路・交通の状況及び自動運転車両の状況を、映像及び音声により確認することができる遠隔監視装置を設置することが義務付けられており、携帯電話網による安定的な通信が必要

令和7年度補正予算 自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業：5.0 億円

5.9GHz帯V2X導入のための周波数変更に係る制度整備等

関連法令の改正概要

(1) 周波数割当計画（告示）の変更

特定周波数変更対策業務を実施するための要件（電波法第71条の2第1項第1号のうし及びハ）を満たすため、

- ① 5888-5925MHzの放送事業用固定業務への周波数割当について、使用期限を令和12年度末に設定。
- ② 5888-5925MHzの移動業務について、V2X通信システムへの周波数割当を可能とするための公共業務用及び一般業務用を追加。

(2) 第一号新規開設局を定める告示の制定

特定周波数変更対策業務を実施するための要件（電波法第71条の2第1項第1号のうしハ）を満たすため、特定周波数変更対策業務により導入する「第一号新規開設局」として、(1) ②で割当を追加した周波数のうち、5895-5925MHzの周波数を使用する無線局を規定。

(3) 電波法関係審査基準（訓令）の改正

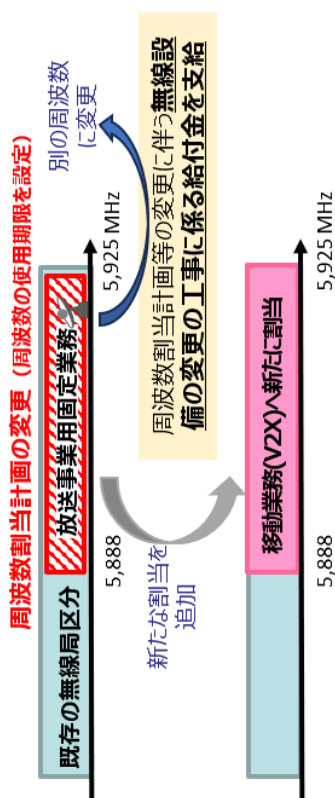
(1) の使用期限に先んじて、5888-5925MHz帯の周波数変更が先行的に完了する予定の地域（関東・東海・近畿・東北）においては、別表の地域周波数利用計画策定基準一覧表において、令和10年4月1日から総合通信局等によりV2X通信用無線局に5895-5925MHz帯を指定可能とすること等を規定。

指定周波数変更対策機関の指定

- ・ 5.9GHz帯の周波数変更のための特定周波数変更対策業務を実施する「指定周波数変更対策機関」について、電波監理審議会からの答申も踏まえ、令和8年4月1日に一般社団法人 情報通信ネットワーク産業協会（CIAJ）を指定。

- (1) (2) : 令和8年1月30日に公布・施行
(3) : 令和8年度中に公布・施行予定

【特定周波数変更対策業務（5.9GHz帯）】



(参考) 自動運転サービスの実装に向けた取組

(2025年度当初予算 48億円の内数)

- 2021年度から2025年度にかけて、自動運転技術の開発と実装に取り組む予算事業を実施。
- 本事業により、地域の公共交通を担うバス等の乗務員が乗車した状態での特定自動運行を実現（茨城県日立市 等）。

テーマ1: 限定空間@福井県永平寺町

遠隔監視のみでのレベル4自動運転サービスの実現に向けた実証事業の推進

【2023年5月 特定自動運行許可取得】



永平寺町：遠隔自動運転システム

テーマ2: BRT路線@茨城県日立市

公道交差を含む専用道区間等におけるレベル4自動運転サービスの実現に向けた取組

【2024年12月 特定自動運行許可取得】



日立市：自動運転バス

テーマ3: 高速道路@新東名高速道路

高速道路における高性能トラックの実用化に向けた取組

【2025年度中、先読み情報・合流支援情報提供等の一連の取組を統合して走行する総合走行実証を実施】

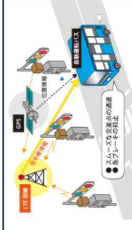


(イメージ)
高速道路での自動運転

テーマ4: 混在空間@千葉県柏市

乗用車や歩行者が混在する一般道でインフラ協調を活用したレベル4自動運転サービスの実現に向けた取組

【2025年11月 特定自動運行許可取得】

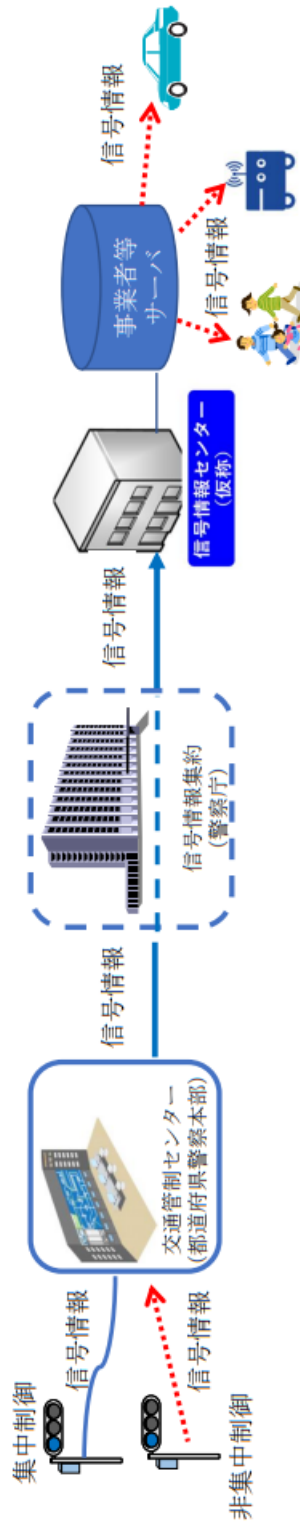


(イメージ)
インフラからの走行支援

信号情報提供技術の検討・確立

調査研究（SIP第3期）について

- V2N方式による信号情報提供については、戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第3期「スマートモビリティプラットフォームの構築／V2N方式による汎用的な交通信号情報提供プラットフォームに関する研究開発」において、自動運転システム以外の主体における信号情報の活用に関する研究開発を行っている。



スケジュール

2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
SIP第3期スタート ▽	実証環境構築		総合実証実験	

(参考) 自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き 改訂 (2025.7)

- 自動運転実証事業等で得られた知見や課題をとりまとめ、自動運転の導入を行う自治体・交通事業者等が参照するための「手引き」を作成し、2024年6月に第1版を公開。
- ひたちBRTにおけるレベル4自動運転移動サービスの実装に向けた取組など、公開後に蓄積した知見を踏まえて2025年7月に改訂。

自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き



第2版 (2025年7月)

[illegible]

自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き

- 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) 取組の概要	157
(1) レベル4自動運転移動サービスとは	15	(2) 許認可の申請	160
(2) 自動運転移動サービスへの活用が想定される車両	16	(3) 国によるサポート体制の構築	171
(3) 自動運転移動サービスの形態	19	(4) 審査内容、手続き及び様式等の明確化	175
(4) 自動運転レベル4認可取得自治体の社会実装例	20	(5) 過去の審査事例の公表・共有等による審査の円滑化	179
(5) 自動運転移動サービス社会実装までの流れ	30	Appendix	182
第2部 導入編	31	(1) 特定自動運転許可に係る申請書の等	183
(1) 事業目的の整理	33	(2) 自動運転車の安全確保に関するガイドライン	185
(2) ソリューション/バリエーションの検討事例	39		
(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		

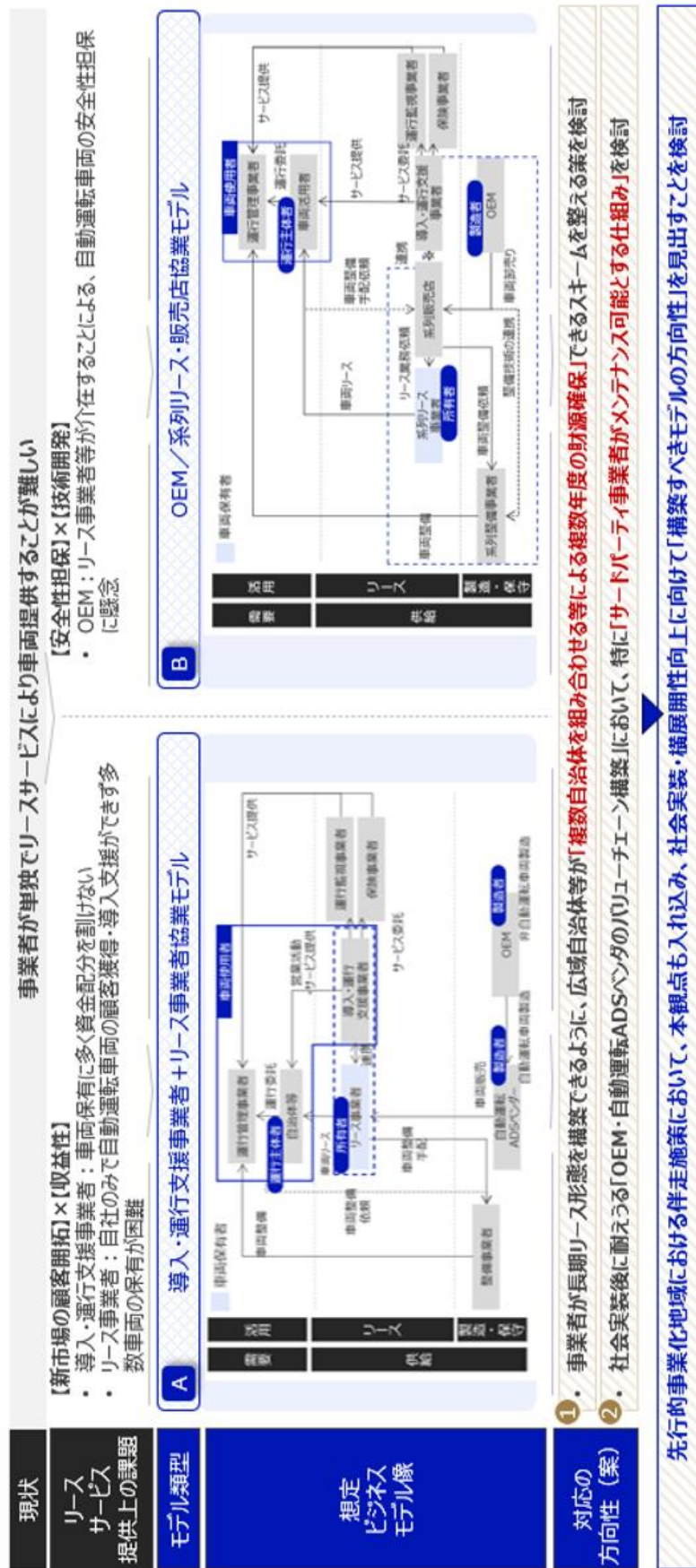
はじめに 手引きの構成・想定読者

- 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。

部	構成		主な想定読者	取組段階	社会実装（目標）
	タイトル				
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年度を目標に 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)	地域理解・事業目的の整理		自動運転技術開発事業者・地域団体 L4認可取得に備える団体	L2実証実験～ L4社会実装に備えられる方	2025年度を目標にL4 社会実装を目指す方
	サービス計画立案				
第3部 (実装編)	サービス準備		自動運転技術開発事業者・地域団体 L4認可取得に備える団体	L2実証実験～ L4社会実装に備えられる方	2025年度を目標にL4 社会実装を目指す方
	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 L4認可取得に備える団体	L2実証実験～ L4社会実装に備えられる方	2025年度を目標にL4 社会実装を目指す方
	許認可の申請				
第3部 (実装編)	事業計画の精緻化		自動運転技術開発事業者・地域団体 L4認可取得に備える団体	L2実証実験～ L4社会実装に備えられる方	2025年度を目標にL4 社会実装を目指す方
	自動運転の導入に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組				
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		L4認可取得に備える団体	L4社会実装に備えられる方	—

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

“買い切り”にハードルがある現状において、リーススキームの有用性を検証した ⇒大きく2つの“構築支援すべき”ビジネスモデル像を導出し、現状のハードルと対応の方向性（案）を検討



自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会（3期）

- 地域の移動手段や物流等における社会課題、AI技術の高度化を背景とする自動運転開発の進展等を踏まえ、自動運転を支える通信インフラに関する課題や取組の方向性について、最新かつ広い視点からの検討が必要であることから、総務省において、令和7年9月から「自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会」(第3期)を開催。
- 自動運転社会の本格的到来を見据え、関連する最新の動向・取組や今後の見通し等をレビューしつつ、中長期視点も含め、【自動運転x通信】の広い視点から通信インフラ政策の在り方等について検討を行い、令和8年6月23日に報告書とりまとめ。

総務省「自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会」(第3期)

＜構成員等＞

構成員	
・森川 博之/東京大学大学院【座長】 ・小花 貞夫/電気通信大学 ・重野 寛/慶應義塾大学 ・杉浦 孝明/自動車技術・産業カサハ ・山本 信/トヨタ自動車 ・木俣 亮人/本田技術研究所 ・高松 吉郎/日産自動車 ・板岡 孝宏/マツダ ・三澤 賢哉/いすゞ自動車 ・遠藤 吉修/日野自動車 ・伊藤 康浩/日本郵便 ・三浦 太樹/T2 ・加藤 真平/ティアフォー ・池田 政明/BOLDLY ・瀬川 雅也/先進モビリティ ・杉山 武志/NTT	・平石 絢子/NTTドコモ ・松田 慧/KDDI ・渡辺 健二/ソフトバンク ・市川 泰史/楽天モバイル ・佐々木 太志/インターネット・インシアティブ ・大山 明か/ON BOARD ・森川 誠/MONET Technologies ・城田 雅一/リアルコムジャパン ・山本 昭雄/ITS Japan ・浜口 雅春/ITS情報通信システム推進会議 ・館 健造/道路交通情報通信システム・カンパニー ・岡野 直樹/電波産業会 ・藤本 浩/日本自動車工業会 ・中村 康明/スマートモビリティ技術研究組合 ・小山 敏/情報通信研究機構 ・藤島 知子/モータージャーナリスト
オブザーバー・関係省庁	
・デジタル庁(国民向けサービスグループ・ナビリティ班) ・内閣府(科学技術・イノベーション推進事務局) ・警察庁(交通局交通企画課) ・経済産業省(製造産業局自動車課/商務情報政策局情報経済課) ・国土交通省(道路局道路交通管理課/物流・自動車局技術・環境政策課) ・総務省(総務副大臣、総合通信基盤局/情報流通行政局)	

＜開催実績＞

第1回研究会 (令和7年9月3日)	● 第3期検討の背景及び主な検討事項(事務局) ● 構成員プレゼン：トヨタ自動車(山本構成員)、aces(杉浦構成員) ● 構成員プレゼン：ティアフォー(加藤構成員)、BOLDLY(池田構成員)、先進モビリティ(瀬川構成員)
第2回研究会 (令和7年10月2日)	● 構成員プレゼン：日産自動車(高松構成員)、T2(川崎構成員)、いすゞ自動車(三澤構成員)、日野自動車(遠藤構成員)
第3回研究会 (令和7年10月24日)	● 構成員プレゼン：NTT(杉山構成員)、NTTドコモ(平石構成員)、KDDI(松田構成員)、MONET(森川構成員)
第4回研究会 (令和7年11月14日)	● 構成員等プレゼン：国土交通省(家辺室長)、警察庁(成富室長)、みちのりホールディングス(浅井様)、北海道土曜町(坂本様)
第5回研究会 (令和7年12月2日)	● 構成員等プレゼン：経済産業省(黒敷室長)、NEXCO東日本(川崎様)、ITS Japan(山本構成員)、スマートモビリティ技術研究組合(中村構成員)
第6回研究会 (令和7年12月17日)	● 構成員等プレゼン：農林水産省、マクニカ(福田様)、ITS情報通信システム推進会議(浜口構成員)、三菱総合研究所(伊藤様)
第7回研究会 (令和7年12月25日)	● 論点整理(事務局)
第8回研究会 (令和8年2月16日)	● 前回会合(論点整理)における主な意見(事務局) ● 追加プレゼン：住友商事(梅田様) ● 政府における関連の政策動向(事務局) ● 第3期とりまとめ(案)(事務局)
第9回研究会 (令和8年4月8日)	● 第3期報告書(案)(事務局)
第10回研究会 (令和8年4月24日)	● 第3期報告書(案)についての意見募集(令和8年4月29日～同年6月2日)
第3期研究会 (令和8年6月23日)	● 第3期報告書(案)に対する意見募集の結果等について(事務局) ● 第3期報告書を踏まえた今後の対応について(事務局) → 第3期報告書とりまとめ

新たに考慮すべき環境変化・視点等

総務省 自動運転時代の“次世代のITS通信”
研究会 第3期報告書概要

① 自動運転の急速な進展

- AI技術の急速な進化により、自動運転技術が「End to End AIモデル」と呼ばれる人間に近い運転行動を実現するシステムに高性能化
- バス・タクシー・トラックで、一定条件下の無人自動運転の早期実現を狙った取組により、自動運転の推進主体や技術・運用手法が多様化し、地域や社会課題に応じた協業・連携が加速
- 乗用車もAI技術の進展を踏まえた自動運転実現の新たなアプローチを検討
- 人手不足が深刻化する農業・林業での課題解決手段としても期待



② 通信インフラに求められる役割

- ＜法令対応＞
- 無人自動運転における車両・道路交通状況を映像・音声で確認できる遠隔監視装置の設置義務（道路交通法）により、安定的な通信環境が必要
- ＜自動運転の安全・円滑な運行等への対応＞
- 自動運転サービスの事業運営上、運行管理、OTA（ソフトウェア管理・更新）、走行データアップロード等に通信環境が必要
 - 事故多発地点、複雑な交通環境、バス内乗客・トラック積載物等を考慮した自動運転の安全・円滑な運行、走行ルートにおける他の交通参加者の安全確保のため、車両単体で対応困難な条件に対する通信インフラによる支援が必要

③ 通信インフラの進化とAI社会への対応

- 5G等の携帯通信は、面的なエリアカバーや常時接続性等を活かし、各種ソリューション、コネクテッドカー、SDV等に有効活用
⇒ その整備拡大や高度化（NWスライシング、MEC、NTN等の新技術）により自動運転の様々なユースケースへの対応が期待
- ITS専用通信は、機器の量産化・コモディティ化やカメラ・センサー・AI等と組み合わせたデジタルツイン等を活かした実証等が進む
⇒ 無線局免許人の範囲拡大による多様な主体での有効活用促進や新たな周波数確保
- 通信インフラは、様々な分野・場面で利用されるAIを相互につなぎ、データセンターや計算資源とも連携させる基盤としての役割が増大
⇒ オール光ネットワーク（APN）を軸とした通信・AI基盤が我が国産業を牽引し、自動運転社会を支える中核インフラとして貢献

④ 自動運転と通信の業界動向の変化と官民投資促進の動き

- NTTとトヨタの協業、NTTやKDDIによる新会社設立、KDDIやソフトバンクによる自動運転関連事業会社との連携深化など、通信業界と自動車業界による連携・共創が加速、通信各社による自動運転向け通信ソリューションの実用化等が活発化
- 政府では成長戦略の策定に向け、官民連携の戦略的投資を促進するための「官民投資ロードマップ」の具現化が進展。



自動運転と通信インフラの状況・見通し

- 我が国における短期的な**自動運転の実装見通し**（先行エリアとその実現時期）と必要と見込まれる**通信インフラ**を整理（下表）。
 - 自動運転を支える通信インフラは、主に、「**携帯通信**」（通信事業者が主体となり5G/4G等の公衆ネットワークを用いるもの）と「**ITS通信**」（多様な主体によりITS専用電波や自営ネットワークを用いるもの）に大別できる。
- 「**携帯通信**」（特徴・優位性：面的カバレッジ、常時接続性、高速大容量性等）
⇒ 一定範囲の「**面的**」対策や「**自動運転車両の機能・状況の把握・管理**」に有効（例：遠隔監視、運行管理、OTA（ソフトウェア更新・管理）等）
 - 「**ITS通信**」（特徴・優位性：即時性、安定品質等）
⇒ 一定箇所への「**局所的**」対策や「**自動運転車両の運行支援**」に有効（例：信号情報支援、物標情報支援、合流支援、緊急車両情報支援等）

＜自動運転の実装見通しと必要と見込まれる通信インフラ＞

	自動運転の実装見通し		左記に応じて必要と見込まれる通信インフラ		
	先行エリア	実現時期	通信の利用目的（ユースケース）	インフラの種類	インフラの主体
高速道路	東京～関西（東名/新東名・名神/新名神） 東京～東北（東北道） 他	2027年度～	車両の遠隔監視 運行管理（配送業務効率化） OTA（ソフトウェア更新・管理） 先読み情報支援 等	携帯通信（5G/4G）	通信事業者
地域/ 一般道	政府が選定した「先行的事業化地域」をはじめとする地域・道路	2027年度～	合流支援 先読み情報支援 等	ITS通信	道路管理者 （高速道路会社）
			緊急車両情報支援	ITS通信（主に車車間）	車両事業者
			車両の遠隔監視 運行管理 OTA（ソフトウェア更新・管理） 走行データアップロード 等	携帯通信（5G/4G） （エリア・条件によってはローカル5Gもあり）	通信事業者 （ローカル5Gでは地域企業や自治体等）
			信号情報支援 物標情報支援（右左折、死角） 等	ITS通信 （エリア・条件によってはローカル5Gもあり）	道路管理者 自治体 民間事業者
その他	全国の農地・林地 （私道含む）	（今後具体化）	緊急車両情報支援	ITS通信（主に車車間）	車両事業者
			農機等の遠隔監視 等	携帯通信（5G/4G） （エリア・条件によってはローカル5Gもあり）	通信事業者

課題解決に向けた取組の方向性

総務省 自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会 第3期報告書概要

＜携帯通信＞

- 基本的に「ヒト」の生活・活動を中心に設計・整備されており、「クルマ」の走行空間における通信品質では一定の課題
- 社会実装に対応した商用ネットワークでの対策、事業モデル等が必要

〔建物・木々、トンネル等の走行ルート周辺環境の影響による通信品質低下
・人によるスマホ利用が集中する場所・時間帯等での通信容量の逼迫
・帯域の狭いアップリンクでのOTAやデータ収集に対する通信容量不足 等〕

＜ITS通信＞

- 通信インフラの設置主体、実運用に必要な制度面・技術面の対応
- 費用対効果も踏まえた有効性の高いインフラの順次整備、対応機器の普及等

〔車両への信号情報等の提供を行うために必要となる調整等
・ITS通信+各種センサー・AIのインフラの統一的な技術仕様の標準化
・インフラを設置・運用して対策すべきエリア・箇所とその費用対効果の検討 等〕

基本となる考え方

(※各取組を進める上で共通的に重要であり、①②③が相互に連携し有機的に連動することが重要)

- ① 政府が選定した「**先行的事業化地域**」等を重点的に**通信インフラの整備拡充・高度化の施策や関連投資を強力に推進**
- ② 施策を実効的に進めるため、**自動運転事業者と通信事業者による一層の連携・共創**が重要
- ③ 「技術面」のみならず費用対効果を含む「事業面」も検討・考慮した、**実証で終わらない事業モデル・エコシステムの構築**が重要

施策の方向性

①通信インフラの強化

- 5G携帯基地局の整備拡充・高度化 (5G SA化)
- 携帯通信の更なる品質向上策やインフラシェアリングの有効活用
- オール光ネットワーク (APN) やAI-RAN等の新技術による通信インフラの高度化
- 多様な主体によるITS通信インフラの整備・展開
- 多様な通信手段(ローカル5G・衛星通信等)の有効活用・技術開発

②実証から実装への橋渡し・エコシステム

- 自動運転の通信利用の共通的な標準モデル等の整理
- 自動運転の実装に対応し、持続可能性や横展開性も考慮した通信インフラの事業モデル・エコシステムの設計・構築
- ITS通信インフラ展開に向けた関係省庁・主体の連携・制度的対応等
- 総務省事業を活用した実証から実装への橋渡し・インフラ整備等

③基盤となる取組

- 成長戦略の具体化状況を踏まえた自動運転と通信インフラに関する官民投資ロードマップ
- 「自動運転×通信」について、特に事業モデル・エコシステム構築を中心に、重要テーマにフォーカスした「対話の場」等の設定
- 我が国の自動運転/モビリティに活用される通信インフラを支え、国際競争力を踏まえた人材・技術の持続的な確保・育成

通信
インフラ
の課題

取組の
方向性

国土交通省自動運転社会実現本部について

- 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

本部長：国土交通大臣

本部長：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

開催状況：第1回 令和8年1月22日

第2回 令和8年4月10日

第3回 令和8年6月8日



第3回自動運転社会実現本部(6月8日)の様子

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

自動運転インフラ検討会の概要

【目的】

○自動運転に資する道路構造や路車協調システム、道路交通情報の収集・提供に関する体制やルール、情報通信インフラなど、インフラの在り方を検討することを目的として設置

【体制】

【事務局】

- ・ 国土交通省道路局〔主〕
- ・ 警察庁交通局
- ・ 総務省総合通信基盤局

【委員】

- ・ 羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授〔座長〕
- ・ 福田大輔 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・ 浜岡秀勝 秋田大学理工学部教授
- ・ 井料美帆 名古屋大学大学院准教授
- ・ 大口 敬 東京大学生産技術研究所教授
- ・ 和田健太郎 筑波大学システム情報系准教授
- ・ 高橋信行 國學院大學法文学科教授
- ・ 小花貞夫 電気通信大学学長特別補佐
- ・ 業界団体等 (HIDO、UTMS協会、ITS Forum、自工会、JARTIC、VICS、ITS JAPAN)

【オブザーバ】

- ・ 国土交通省物流・自動車局
- ・ 国土交通省都市局
- ・ 経済産業省製造産業局
- ・ 国土交通省国土技術政策総合研究所（交安研、ITS研）
- ・ 高速道路会社（NEXCO東、NEXCO中、NEXCO西）



第4回検討会の様子

【開催経緯】

○第1回 令和6年6月27日(木) 14:00～16:00

【議事内容】

- ・ 自動運転インフラ検討会について
- ・ 高速道路におけるインフラ支援について
- ・ 一般道におけるインフラ支援について
- ・ 自動運転システムに対する情報提供に係る検討事項について
- ・ 今後の進め方について

○第2回 令和6年10月9日(水) 14:00～16:00

【議事内容】

- ・ 高速道路および一般道における自動運転の取組について
- ・ 自動運転に係る情報通信インフラの取組について
- ・ 物標情報及び信号情報に関するアンケート調査結果について
- ・ 今後の進め方について

○第3回 令和7年7月9日(水) 16:00～18:00

【議事内容】

- ・ 自動運転の実現に向けたインフラ連携の取組について
- ・ 自動運転に係る情報通信インフラの取組について
- ・ 自動運転システムへの情報提供に関する対応の方向性について
- ・ ヒアリング(チューリング(株))
- ・ 今後の進め方について

○第4回 令和8年3月23日(月) 14:00～16:00

【議事内容】

- ・ 自動運転車とのインフラ連携の取組について
- ・ 自動運転を支える情報通信インフラに関する取組について
- ・ 自動運転システムへの情報提供に関する対応の方向性について
- ・ 今後の進め方について

自動運転の実現に向けた700MHz帯ITS通信に係る無線局免許人の範囲の追加等に係る制度整備 (電波法関係審査基準の一部を改正する訓令)

背景・経緯

- 我が国では、700MHz帯の電波を使用した「車と車」や「車と道路」の通信により、ドライバーの安全・快適な運転を支援するITS通信システムが導入され、すでに一般車や救急車等への搭載が進展。
- 同システムとして道路上に設置される無線局については、導入当初は警察庁による設置・運用を前提としていたため、**現行の電波法関係審査基準では当該無線局の免許人は警察庁のみを規定。**

- 近年、自動運転の実現に向けた対応が急務となる中、**警察庁を含む関係省庁における検討状況※1や民間事業者等のニーズ・提言※2等を踏まえ、また、電波の有効利用の観点からも、多様の主体による700MHz帯ITS通信の有効活用を推進することが必要な状況。**

※1 警察庁の「協調型自動運転システムへの情報提供等の在り方に関する検討報告書」（令和5年3月）において、現在及び将来における自動運転の状況を見据えた信号情報の提供方法等に関する今後の在り方（～2030年頃）について、「信号情報提供が有効な場面が限定される上、交通安全施設等の老朽化等の現況も踏まえると、警察が施設を大規模に整備することは現実的でない。現在、主に警察がITS 無線路側機を整備することを前提に制度設計されているが、今後は民間事業者によるITS 用電波（760MHz帯）の利用拡大について検討する。」との提言。

国交省・警察庁・総務省による共同設置・開催の「自動運転インフラ検討会 第3回会合」（令和7年7月）において、警察庁から「ITS用電波（760MHz帯）による信号情報の提供促進を図るため、民間事業者による利用の拡大について、総務省とともに引き続き検討する。」との説明。

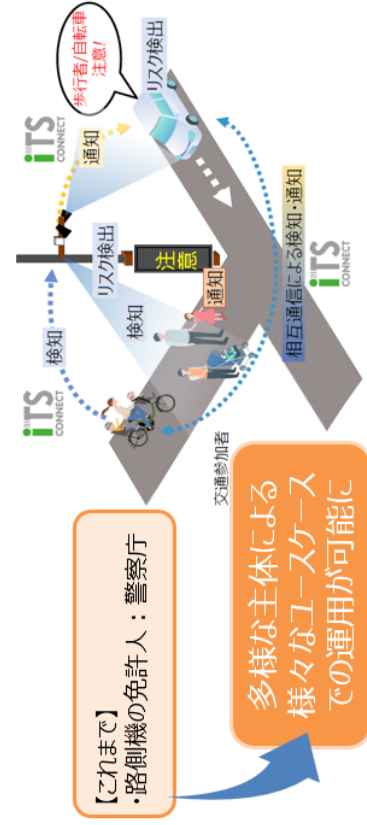
※2 特定非営利活動法人ITS Japanの政策提言において、「現状、ITS ConnectのITS路側機は都道府県警に設置・運用いただいておりますが、ITS路側機の設置拡大が進んでいない状況です。～（中略）～ 自動運転や安全運転支援など多様なニーズにこたえるため、設置・運用・維持管理能力や条件を満たす民間の他の公的組織がITS路側機の設置・運用が可能となる制度の早期整備が必要であると考えます。」との提言。

改正概要

<電波法関係審査基準（訓令）の改正>

（令和7年12月23日施行）

- **700MHz帯ITS通信に係る無線局の免許人の範囲を、「国、地方公共団体及び事業者等」とする。**
- **免許の審査要件として、同一の周波数帯を使用する他の無線局に混信の影響を与えないように必要な措置を講ずることを追加する。**



AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ

自動運転車に係る社会的ルールの実装のための重点施策への取組状況

2026/5 AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ

AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方 検討サブワーキンググループにおける議論の概要

自動運転により期待される交通事故削減効果

2025年に発生した自動車※¹関連の交通死亡事故は**2,187件**。
うち第1当事者※²が自動車の交通死亡事故は**1,941件**であり、
全体(2,187件)の88.8%と大多数を占める。 ※³これらの事故
には次の例のような自動車の運転者の人的要因が存在する。

(例)

- ・ 前方不注意（わき見運転、漫然運転等）
- ・ 安全不確認（後方を確認せずに車線変更等）
- ・ 動静不注視（だろろ運転等）
- ・ 操作不適（ブレーキとアクセルの踏み間違え等）

(※¹) 自動車

乗用車、貨物車、特殊車

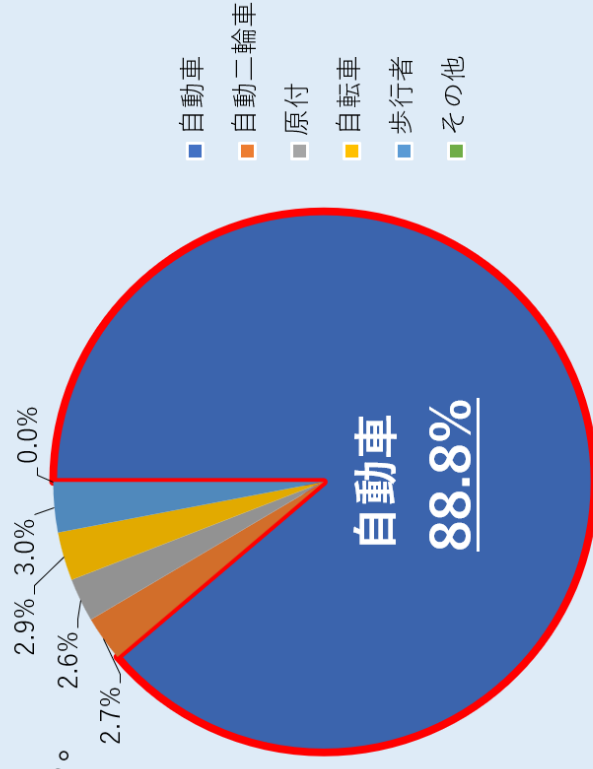
(※²) 第1当事者

最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者
又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者を行い、
また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者

(※³)

- ・ 死亡に限らず重傷以上の事故（25,523件）についてみると、
第1当事者が自動車の事故（23,662件）が**92.7%**を占める（2025年）。
- ・ 全事故（死亡＋重傷＋軽傷（263,404件））についてみると、
第1当事者が自動車の事故（252,883件）が**96.0%**を占める（2025年）。

自動車関連の交通死亡事故に占める
第1当事者の割合



（警察庁よりデータ提供）

これまで運転時に人間が行ってきた「認知・予測・判断・操作」を機械（自動運行装置）が代替

自動運転車が普及することにより、自動車の運転者のミスに起因する**交通事故の大幅な削減**が期待

※ AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ報告書の資料を抜粋し、最新の数値に更新

関東交通犯罪遺族の会（あいの会）の検討会に対する意見

- 増加傾向にある高齢ドライバーの免許の返納を呼びかけていくことは重要と考えるが、特に地方部において移動の不足が発生している中で、単なる呼びかけだけでは不十分。
- このような状況において、自動運転車が普及していくことは重要で、今回のような検討には意味がある。
- 自動運転車の普及にあたっては、安全性を十分に確保する努力を当然に行うべきと考えるが、交通事故によるヒューマンエラーについてはゼロにより近づけるが、残念ながら自動運転であっても交通事故は完全には無くならないという前提で制度を検討していく必要がある。
- 他方、道路交通法に違反する自動運転によって事故が起きた場合など、本来なら責任を問われるような事故についてまで刑事責任を負わないような刑事免責制度は設けるべきではない。
- その上で、交通事故発生時の被害を軽減するための仕組みを取り入れたり、迅速に事故原因についての情報を開示したりすることが重要。

※AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ報告書より抜粋

重点施策

重点施策

※ 下記報告書P.31より抜粋

(1) 基準認証等の具体化・アップデートによる 安全性の確保		(2) 事故原因究明等を通じた 再発防止	
① (保安基準等の具体化に係る検討【国交省】) 保安基準の細目告示及び／又はガイドライン（「保安基準等」）において、現行の自動運 行装置に係る細目告示の具体化に向けた検討を2024年度より行い、2025年度にかけてと りまとめを行う。 検討にあたっては、「保安基準／ガイドラインで規定する安全性の基本的な考え方」（前記参 照）を踏まえて検討を行う。	短期	個別の事故調査（ミクロ） ⑥ (調査協力の義務付けに係る検討【国交省】) 基準認証等の段階において、事故発生時における事故調査への協力を義務付け けることや報告徴収権限の行使等、事業者による調査協力を促す方策について 検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	短期
	中長期		中長期
	中長期		中長期
	中長期		中長期
	中長期		中長期
② (保安基準等の定量化等に係る検討【国交省】) 2025年度以降より継続して、上記の定量的に具体化された保安基準等について、より適用 基準が明確となるよう、裁判例を含む道交法等の実運用の状況や、交通流量等の統計情 報、その時点における技術的状況、国際的な議論の動向等を踏まえながら、定量化に向け た検討を行う。	短期	⑦ (迅速かつ実効的な原因究明に向けた独立事故調査機関の在り方に係る 検討【国交省／警察庁／消費者庁】) 迅速かつ実効性のある原因究明のため、職務行使の独立性が保障されている 運輸安全委員会のような組織による事故調査機関の設置に向けた検討を 2024年度より行い、2025年度中にとりまとめを行う。	中長期
③ (交通ルールに係る検討【警察庁】) 2024年度以降より継続して、現在の技術水準に鑑みて、自動運転車の実装に当たり課題 となり得る交通ルールの有無・対応方法等について検討を行う（ソフトエリア作成に向けた交 通ルールの具体的な遵守方法に係る検討を含む）。	短期		
④ (保安基準等の具体化に向けた協力【法務省／警察庁】) 等の具体化・定量化に向けた協力を行う。	短期		
⑤ (アップデートした保安基準等への適合を求める仕組みに係る検討【国交省】) 保安基準等をアップデートした場合に、アップデート以前の保安基準等に係る自動運行装置 についても、アップデート後の保安基準等への適合を求める際の電源事項や仕組みについて 検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	短期		
⑥ (報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経済省／国交省】) 2024年度から行方データライン全国総合整備計画のアーリーハーベストプロ ジェクトにおける実証やその他の実証等を踏まえ、2025年度以降車両内部・外部・交 通参加者・環境それぞれが報告・共有すべきデータ範囲（項目・保存期間・形式） 目的、方法、収集の主体等について、国際的な議論も踏まえつつ検討を行々とともに、 安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を行う。	短期		
⑦ (インフラから提供される情報の有用性等に係る検討【国交省他】) 2024年度から行方実証等を踏まえて、2025年度以降インフラから提供する情報の有 用性等について検討を行う。	短期		

(2) 事故原因究明等を通じた 再発防止		(3) 被害が生じた場合における 補償の在り方	
② (自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】) 国交省報告書（H30）を踏まえ、運行使用若責任の考え方、被害者補償の在 り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任に関し検討を2024年度より行 い、2025年度中にとりまとめを行う。 ※SWGにおいて、求償権行使のための仕組みの実効性に関し、自動車メーカーと 保険会社における協力的体制の構築について進捗共有を行う。		中 長 期	中 長 期
③ (製造物全株に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】) 2024年度以降より継続して、製造物全株に及ぶ製造物責任について調査及び 検討を行う。		中 長 期	中 長 期

(2) 事故原因究明等を通じた 再発防止		(3) 被害が生じた場合における 補償の在り方	
② (自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】) 国交省報告書（H30）を踏まえ、運行使用若責任の考え方、被害者補償の在 り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任に関し検討を2024年度より行 い、2025年度中にとりまとめを行う。 ※SWGにおいて、求償権行使のための仕組みの実効性に関し、自動車メーカーと 保険会社における協力的体制の構築について進捗共有を行う。		中 長 期	中 長 期
③ (製造物全株に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】) 2024年度以降より継続して、製造物全株に及ぶ製造物責任について調査及び 検討を行う。		中 長 期	中 長 期

(2) 事故原因究明等を通じた 再発防止		(3) 被害が生じた場合における 補償の在り方	
② (自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】) 国交省報告書（H30）を踏まえ、運行使用若責任の考え方、被害者補償の在 り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任に関し検討を2024年度より行 い、2025年度中にとりまとめを行う。 ※SWGにおいて、求償権行使のための仕組みの実効性に関し、自動車メーカーと 保険会社における協力的体制の構築について進捗共有を行う。		中 長 期	中 長 期
③ (製造物全株に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】) 2024年度以降より継続して、製造物全株に及ぶ製造物責任について調査及び 検討を行う。		中 長 期	中 長 期

2024 年 5 月 31 日
AI 時代における自動運転車の社会的ルール
の在り方検討サブワーキンググループ

※下記報告書P.31より抜粋

AI 時代における自動運転車の社会的ルール
の在り方検討サブワーキンググループ
報告書

2024 年 5 月 31 日
AI 時代における自動運転車の社会的ルール
の在り方検討サブワーキンググループ

重点施策への取組状況

重点施策への取組状況

項目	重点施策上の期間	重点施策上の番号、記載	2026年6月時点の成果見込	2026年度末に向けた取組内容	2027年度以降の取組内容	検討の場
保安基準/ガイドラインの具体化	短期 (2024年度より年度より検討、2025年6月にかけてとりまとめ)	① (保安基準等の具体化に係る検討【国交省】) 保安基準の細目告示及び/又はガイドライン (「保安基準等」) において、現行の自動運行装置に係る細目告示の具体化に向けた検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。 検討にあたっては、「保安基準/ガイドラインで規定する安全性の基本的な考え方」(前記参照)を踏まえて検討を行う。 ④ (保安基準等の具体化に向けた協力【法務省/警察庁】) 2024年度以降より継続して、保安基準等が適切に具体化・定量化されるよう、保安基準等の具体化・定量化に向けた協力を行う。	【実施済】 有識者の委員等から構成される「自動運転車の安全性性能確保策に関する検討会」において、シナリオを活用した安全評価指標を取り入れるなど自動運転車の安全確保に関するガイドラインを具体化した。	-	-	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会「自動運転ワーキンググループ」
保安基準/ガイドラインの定量化	中長期 (2025年度以降より継続検討)	② (保安基準等の定量化等に係る検討【国交省】) 2025年度以降より継続して、上記の定量的に具体化された保安基準等について、より適用基準が明確となるよう、裁判例を含む道交法等の実運用の状況や、交通流量等の統計情報、その時点における技術的状況、国際的な議論の動向等を踏まえながら、定量化に向けた検討を行う。 ④ (保安基準等の具体化に向けた協力【法務省/警察庁】) 2024年度以降より継続して、保安基準等が適切に具体化・定量化されるよう、保安基準等の具体化・定量化に向けた協力を行う。	【進捗中】 国土交通省において、自動運転車の国際基準について、国際的な議論を主導してきた結果、2026年6月の国連WP.29で合意される見込みとなった。 当該国際基準を踏まえ、保安基準/ガイドラインの定量化について、必要な検討を行う。	当該国際基準を踏まえ、保安基準/ガイドラインの定量化について、必要な検討を行う。	2026年度で結論が得られなかった場合、更なる検討を行っていく。	当該国際基準を踏まえて、今後検討。

重点施策への取組状況

項目	重点施策上の期間	重点施策上の番号、記載	2026年6月時点の成果見込	2026年度末に向けた取組内容	2027年度以降の取組内容	検討の場
交通ルールの検討	中長期 (2024年度以降より継続検討)	③ (交通ルールに係る検討【警察庁】) 2024年度以降より継続して、現在の技術水準に鑑みて、自動運転車の実装に当たり課題となり得る交通ルールの有無・対応方法等について検討を行う(シフトウェア作成に向けた交通ルールの具体的な遵守方法に係る検討を含む)。	【実施済】 「令和7年度自動運転の拡大に向けた調査研究」において、自動運転車の開発事業者等を対象に、自動運転車の走行に当たり課題となり得る交通ルールについて書面ヒアリングを実施した上で、2025年11月、同ヒアリングの結果を基に自動運転車の開発事業者等との意見交換会を開催し、警察庁の検討結果を回答した。 2025年10月、自動運転車の開発に資する交通ルールの明確化のための自動運転車の開発事業者等向けの意見交換枠組みを設置した。	2025年10月に設置した、自動運転車の開発事業者等向けの意見交換枠組みを通じ、警察庁と自動運転車の開発事業者等との間で、自動運転車の開発上課題となる具体的な交通上の場面について関係規定的な法解釈や開発の目安となる事例に関する意見交換を継続的に実施する。	2025年10月に設置した、自動運転車の開発事業者等向けの意見交換枠組みを通じ、警察庁と自動運転車の開発事業者等との間で、自動運転車の開発上課題となる具体的な交通上の場面について関係規定的な法解釈や開発の目安となる事例に関する意見交換を継続的に実施する。	自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化に関する意見交換枠組み
アップデートした保安基準/ガイドラインへの適合	短期 (2024年度より検討、2025年6月にかけてとりまとめ)	⑤ (アップデートした保安基準等への適合を求める仕組みに係る検討【国交省】) 保安基準等をアップデートした場合に、アップデート以前の保安基準等に係る自動運行装置についても、アップデート後の保安基準等への適合を求める際の配慮事項や仕組みについて検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	【実施済】 有識者の委員等から構成される「自動運転車の安全性確保策に関する検討会」において、新車には改正施行後に適切な適予期間を設けた上で適合を求め、使用過程車には改正内容に応じて個別に検討することと適当な方針が取りまとめられた。今後この方針に基づき、個別の改正内容等に応じて、新車及び使用過程車に対し、当該改正後の保安基準の適合を求めていくこととしている。	-	-	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会「自動運転ワーキンググループ」

重点施策への取組状況

項目	重点施策上の期間	重点施策上の番号、記載	2026年6月時点の成果見込	2026年度末に向けた取組内容	2027年度以降の取組内容	検討の場
調査協力の義務付け	短期 (2024年度より検討、2025年6月にかけてとめ)	⑥ (調査協力の義務付けに係る検討【国交省】) 基準認証等の段階において、事故発生時における事故調査への協力を義務付けることや報告徴収権限の行使等、事業者による調査協力を促す方策について検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとめを行う。	【実施済】 2025年5月に公表された自動運転ワーキンググループとりまとめを基に、自動運転タクシー等の社会実装の見通しや事故実態を踏まえつつ、法制度の整備も視野に入れて検討を行った。また、運輸安全委員会及び産業界等と緊密に連携しつつ、自動運転車に記録を義務付けるデータ種別等について、国際議論をリードした結果、2026年6月に事故調査の観点にも配慮した内容の国際基準が成立する見込みとなった。	引き続き、自動運転タクシー等の社会実装の見通しや事故実態を踏まえつつ、法制度の整備も視野に入れて更なる検討を行う。また、2026年6月に成立が見込まれる国際基準について、適切に国内基準への取り込みを進めていく。	引き続き、自動運転タクシー等の社会実装の見通しや事故実態を踏まえつつ、法制度の整備も視野に入れて更なる検討を行う。	今後検討
運安委に自動運転部門設置	中長期 (2024年度より検討、2025年中にとりまとめ)	⑦ (迅速かつ実効的な原因究明に向けた独立事故調査機関の在り方に係る検討【国交省／警察庁（／消費庁）】) 迅速かつ実効性のある原因究明のため、職権行使の独立性が保障されている運輸安全委員会のような組織による事故調査機関の設置に向けた検討を2024年度より行い、2025年中にとりまとめを行う。	【実施済】 2025年5月に公表された自動運転ワーキンググループとりまとめを基に、自動運転タクシー等の社会実装の見通しや事故実態を踏まえつつ、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、法制度の整備も視野に入れて検討を実施した。	引き続き、2025年5月に公表された自動運転ワーキンググループとりまとめを基に、自動運転タクシー等の社会実装の見通しや事故実態を踏まえつつ、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、法制度の整備も視野に入れて更なる検討を行う。	引き続き、2025年5月に公表された自動運転ワーキンググループとりまとめを基に、自動運転タクシー等の社会実装の見通しや事故実態を踏まえつつ、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、法制度の整備も視野に入れて更なる検討を行う。	今後検討
運安委と捜査機関の連携	中長期 (2024年度以降より継続検討)	⑧ (事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省（／消費庁）】) 事故調査機関による調査と同時並行で捜査を実施する捜査機関との連携の在り方について検討を2024年度以降より継続して行う。	【実施済】 2025年5月に公表された自動運転ワーキンググループとりまとめを基に、事故調査機関と捜査機関の連携の在り方について、主担当省庁間において、検討を進めた。	引き続き、2025年5月に公表された自動運転ワーキンググループとりまとめを基に、事故調査機関と捜査機関の連携の在り方について、主担当省庁間において、検討を進める。	引き続き、2025年5月に公表された自動運転ワーキンググループとりまとめを基に、事故調査機関と捜査機関の連携の在り方について、主担当省庁間において、検討を進める。	今後検討

重点施策への取組状況

項目	重点施策上の期間	重点施策上の番号、記載	2026年度末に向けた取組内容	2027年度以降の取組内容	検討の場
情報共有の仕組み	短期 (2024年度より検討、2025年6月にかけてとりまとめ)	⑨ (検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【国交省／警察庁】) 軽微な事故やニアミス等について、必要な情報を収集して、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	【実施済】 2025年5月に公表された自動運転ワーキンググループとりまとめを基に、安全性向上に向けた軽微な事故・ニアミス情報の収集及び検証・分析・提供のための仕組みの確立を目指し、必要な準備を進める。	引き続き、2025年5月に公表された自動運転ワーキンググループとりまとめを踏まえつつ、2025年度に実施した調査研究事業の調査結果を基に、安全性向上に向けた軽微な事故・ニアミス情報の収集及び検証・分析・提供のための仕組みの確立を目指し、必要な準備を進める。	今後検討
報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法	中長期 (2024年度実証、2025年度以降検討)	⑩ (報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経産省／国交省】) 2024年度から行う「デジタルライフライン全国総合整備計画」のアーリーハーベストプロジェクトにおける実証やその他の実証等を踏まえ、2025年度以降車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれが報告・共有すべきデータ範囲（項目・保存期間・形式）、目的、方法、収集の主体等について、国際的な議論も踏まえつつ検討を行うとともに、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を行う。	【実施済】 高速道FOTの枠組みの下で、自動車OEM、サプライヤ等を含む6社に協力頂き、実際にニアミスデータを基に構築したシナリオを用いたシミュレーションによる自動運転評価手法の実証を実施した。こうした実証等から得られた結果を踏まえ、「安全性評価手法の原案」として整理し、提案書として取りまとめた。	国連WP.29をはじめとした国際的な議論動向や、E2Eの社会実装といった最新の国内外の関連動向を踏まえつつ、シミュレーションを用いた自動運転車両の安全性評価手法の確立に向け、2025年度に取りまとめた安全性評価手法の原案を各種政府の検討会等にインプットしていく。	2026年度末に向けた取組状況を踏まえて必要な取組を実施していく。 デジタルライフライン全総アーリーハーベストP)

重点施策への取組状況

項目	重点施策上の期間	重点施策上の番号、記載	2026年6月時点の成果見込	2026年度末に向けた取組内容	2027年度以降の取組内容	検討の場
インフラからの情報提供	中長期 (2024年度、2025年度以降)	①(インフラから提供する情報の有用性等に係る検討(国交省他)) 2024年度から行う実証等を踏まえ、2025年度以降インフラから提供する情報の有用性等について検討を行う。	【進捗中】 新東名高速道路において、合流支援情報の提供等の実証実験を乗用車(有人ドライバ)への活用も視野に入れた実証や、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)において実証実験に向けて、準備を進めている。また一般道においては、路車協調システムの技術基準等の策定に向けた実証実験を引き続き実施。	新東名高速道路において、合流支援情報の提供等の実証実験を乗用車(有人ドライバ)への活用も視野に入れた実証を実施。さらに、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)において実証実験を実施し、インフラの在り方について検討を行う。また一般道においては、路車協調システムの技術基準等の策定に向けた実証実験を引き続き実施し、技術の進展や車面の開発状況等を踏まえつつ対応する。	高速道において、実証実験等の結果を踏まえ、インフラの在り方について検討する。 一般道において、技術基準の周知を図るとともに、技術の進展や車面の開発状況等を踏まえ対応する。	自動運転インフラ検討会
自賠法の検討	中長期 (2024年度より検討、2025年中にとりまとめ)	②(自賠法における損害賠償責任に関し検討(国交省)) 国交省報告書(H30)を踏まえ、運行供用者責任の考え方、被害者補償の在り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任に関し検討を2024年度より行い、2025年中にとりまとめを行う。	【実施済】 国内における自動運転技術の動向や、海外における自動運転の法制化等に関する最新動向の情報収集等を実施した。	引き続き海外における最新情報等を入力しつつ、日本国内での自動運転技術・社会実装レベルを踏まえ、運行供用者の在り方についての検討を行う。	日本国内における自動運転技術・社会実装レベルに応じ、運行供用者の在り方についての検討を行う。	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会「自動運転ワーキンググループ」
製造物責任	中長期 (2024年度以降より継続検討)	③(製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討(消費者庁他)) 2024年度以降より継続して、製造物全般に及ぶ製造物責任について調査及び検討を行う。	【進捗中】 製造物責任に係る海外の法制の動向等の把握のため、委託調査及びヒアリングを実施した。	製造物責任に係る海外の法制の動向、及び判例や実務等の把握のため、委託調査及び有識者・実務家へのヒアリングを実施。	製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討し、その結果を踏まえ必要な対応をとる。	有識者、専門家からの意見聴取・ヒアリング他

参考資料

参考資料：①、②保安基準等の具体化・定量化に係る検討
⑤アップグレードした保安基準/ガイドラインへの適合

国土交通省
自動運転車の安全性確保策に関する検討会(概要)

1. 本検討会の経緯・目的 ・自動運転の社会実装が滞る中、今後自動運転タクシー等の実装が見込まれること等を踏まえ、自動運転の社会実装をさらに加速するための制度整備を進めることが必要。 ・具体的には、ビジネスモデルに対応した規制緩和等に取り組みとともに、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、短期集中的に検討を行うため、交通政策審議会の下に「自動運転ワーキンググループ」を設置。 ・このうち、「認証基準等の具体化による安全性の確保」については、技術的かつ専門的な検討が必要なことから、ワーキンググループの下に「自動運転車の安全性確保策に関する検討会」を設置。	2. 検討項目 (1) 保安基準／ガイドラインの具体化 (2) 改正後の（アップグレードした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み	3. 委員 <table border="1"> <tr> <td>【座長】</td> <td>廣瀬 敏也</td> <td>芝浦工業大学 工学部 教授</td> </tr> <tr> <td>【委員】</td> <td>須田 義大</td> <td>東京大学 生産技術研究所 教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td>匂坂 敦志</td> <td>モビリティ・イノベーション連携研究機構 長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>木村 健</td> <td>一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会 副部長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>加藤 真平</td> <td>一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会 副部長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>浦手 耕二</td> <td>株式会社ティアフォー 創業者 兼 代表取締役社長CEO</td> </tr> <tr> <td></td> <td>原田 大樹</td> <td>独立行政法人 自動車技術総合機構 交通安全環境研究所 自動車認証審査部 上席自動車認証審査官</td> </tr> <tr> <td></td> <td>中川 由賀</td> <td>京都大学大学院法学部 教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td>佐藤 典仁</td> <td>中川法律事務所 弁護士 中京大学法学部 教授 未来社会創造機構 弁護士 教授客員教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>森・濱田松本法律事務所 パートナー 弁護士</td> </tr> </table> 4. スケジュール ■ 第1回 (R6.10/17) ・自動運転車の安全性確保策に関する現行制度等について ・主な論点の整理・審議 ■ 第2回 (R6.12/19) ・関係者ヒアリング ・論点について審議 ■ 第3回 (R7.1/31) ・とりまとめ骨子案の審議 ■ 第4回 (R7.3/3) ・とりまとめ案の審議	【座長】	廣瀬 敏也	芝浦工業大学 工学部 教授	【委員】	須田 義大	東京大学 生産技術研究所 教授		匂坂 敦志	モビリティ・イノベーション連携研究機構 長		木村 健	一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会 副部長		加藤 真平	一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会 副部長		浦手 耕二	株式会社ティアフォー 創業者 兼 代表取締役社長CEO		原田 大樹	独立行政法人 自動車技術総合機構 交通安全環境研究所 自動車認証審査部 上席自動車認証審査官		中川 由賀	京都大学大学院法学部 教授		佐藤 典仁	中川法律事務所 弁護士 中京大学法学部 教授 未来社会創造機構 弁護士 教授客員教授			森・濱田松本法律事務所 パートナー 弁護士
【座長】	廣瀬 敏也	芝浦工業大学 工学部 教授																														
【委員】	須田 義大	東京大学 生産技術研究所 教授																														
	匂坂 敦志	モビリティ・イノベーション連携研究機構 長																														
	木村 健	一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会 副部長																														
	加藤 真平	一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会 副部長																														
	浦手 耕二	株式会社ティアフォー 創業者 兼 代表取締役社長CEO																														
	原田 大樹	独立行政法人 自動車技術総合機構 交通安全環境研究所 自動車認証審査部 上席自動車認証審査官																														
	中川 由賀	京都大学大学院法学部 教授																														
	佐藤 典仁	中川法律事務所 弁護士 中京大学法学部 教授 未来社会創造機構 弁護士 教授客員教授																														
		森・濱田松本法律事務所 パートナー 弁護士																														

参考資料：①、②保安基準等の具体化・定量化に係る検討
⑤アップデートした保安基準/ガイドラインへの適合



自動運転車の安全性能確保策に関する検討会報告書(概要)

保安基準/ガイドラインの具体化

1. 具体化の基本方針

- ・ 国際的な動向を踏まえつつ、メーカーや事業者の創意工夫や技術開発等を妨げることがないよう柔軟性の確保に留意して、まずはガイドライン[※]を見直すことにより対応
- ・ ハンドルやペダルのない「ドライバーレス車両」の今後の普及を見据え、世界に先駆けて、自動運行装置以外の、ドライバーの存在を前提とした現行の保安基準をドライバーレス車両にも対応したものとしていく
- ・ 本検討会報告書にとりまとめた方針を、国連WP.29で提案し、日本の安全性評価手法等を国際議論に反映

※「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」(令和6年6月策定)

2. 見直しの方向性

<ガイドライン>

- ▶ **安全確保に係る基本的な考え方**：自動運転SWG[※]報告書を基に、以下のような旨を基本的な考え方として規定
自動運転車は、①道路交通法を遵守する(注：道路交通法上の全ての義務を自動運行装置が代替して行うことが想定されているものではない)
②他の交通参加者が道路交通法を遵守する限り、事故を発生させない
③他の交通参加者が道路交通法を遵守しない場合であっても、できる限り事故を発生させない
④他の交通参加者が道路交通法を遵守せず、事故が不可避な場合であっても、できる限り被害軽減に努める
- ▶ **シナリオ・ベースの安全性評価手法の導入**：上記4つの考え方に基づき、自動運転車が遭遇するリスク場面(シナリオ)を抽出し、各シナリオで必要な安全性能を有しているかを、シミュレーション、試験路走行試験等により総合的に適合性を確認
- ▶ **評価基準の具体化**：上記安全性評価において、「有能で注意深い人間ドライバー」と同等以上の安全性を有しているかを評価するため、評価基準となる「有能で注意深い人間ドライバー」の要件を具体化

<保安基準>

- ▶ **ドライバーレス車両への対応として、各装置の基準を改正**
(改正が必要な装置の例)
・後写鏡(バックミラー)
→ (論点)運転者が不在であれば、自車による後方安全確認の装置は不要ではないか。
・制動装置
・かし取り装置 ……等

改正後の(アップデートした)保安基準/ガイドラインへの適合を求める仕組み

(新車)

- ・ 開発期間等を踏まえ、改正された保安基準の施行後から適切な猶予期間[※]を設けたうえで、適用日以降に製造された新車に適合を求める(使用過程車)
- ・ すべての改正時に一律で適合を求めるのではなく、改正内容に応じ、個別に検討
- ・ 個別の検討において、その適用対象(使用過程車の適合の有無を含む)や適用期日[※]は、安全上の重大度や技術的困難度を考慮した上で決定(継続的な安全向上の取組)
- ・ 使用過程時のモニタリング等を通じて、使用過程車の安全性能について適切に情報を収集し、製作者等・認可当局は新車・使用過程車の安全性能の向上に係る継続的な取組を行う

参考資料：③交通ルールの検討

● 警察庁における令和6年度「自動運転の拡大に向けた調査研究」での検討結果

- 交通ルールは、交通の安全と円滑を確保する観点から、自動運転車を含む全ての交通参加者に対して共通に適用されなければならない。
- 自動運転車の開発・普及のために、既存の交通参加者に負担を強いような交通ルールの設定は、自動運転車が交通社会で共存するという観点からは、社会の理解が得られない。
- 速度規制のような、規定上遵守すべき内容が明確な交通ルールについては、自動運転自動車が道路交通法の規定どおりの対応を行うことを求めることが適当。
- 他方、道路交通法はそもそも道路における交通主体の挙動を網羅的に定める規範ではなく、同法の規定において「明らかな場合」といった、規定内容が抽象的なものについては、具体的な交通状況を総合的に判断する必要があるところ、交通状況は千差万別であり、適切な規定を一義的・定量的に決めることは困難。
- 規定内容が抽象的なものについては、当該規定内容を機械でも読み取り可能となるよう定量化するのではなく、開発上課題となる具体的な交通上の場面について、事業者との継続的なコミュニケーションを通じて解釈を明確化していく必要がある。

▶ この検討結果も踏まえ、警察庁では、令和7年度「自動運転の拡大に向けた調査研究」において、自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化等について自動運転車の開発事業者等と意見交換する枠組みを設置した上で、意見交換を実施。

● 自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化に関する取組

① 自動運転車の開発事業者等へのヒアリング

自動運転車の走行に当たり課題となり得る道路交通上の具体的な場面について、自動運転車の開発事業者等に書面によるヒアリングを実施。警察庁において、ヒアリングにより得られた事例の各場面における道路交通法の解釈について検討を行い、その検討結果を回答した。

② 自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化に関する意見交換会の実施

①のヒアリング結果を踏まえ、令和7年11月、警察庁において、総数30の事業者、大学等が参加する意見交換会を開催。

＜警察庁による説明概要＞

- ・ 自動運転車に求められる走行に関するこれまでの議論
- ・ 「自動運転車の開発に当たり課題となる具体的な場面」の代表事例に関する警察庁の検討結果
- ・ 警察庁による今後の取組

③ 意見交換枠組みの設置

令和7年10月、自動運転車の開発に資する交通ルールの明確化のための自動運転車の開発事業者等向けの窓口を開設。当該窓口を通じ、警察庁と自動運転の開発事業者等との間で、自動運転車の開発上課題となる具体的な道路交通上の場面について関係規定の法解釈や開発の目安となる事例に関する意見交換を継続的に実施していく。

【検討結果】自動運転SWG※とりまとめを踏まえた3つの観点

※AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ

1 認証基準等の具体化による安全性の確保 【中間とりまとめ3. 3項】

- 保安基準／ガイドラインの具体化
 - 国際的な動向も踏まえつつ、柔軟性の確保に留意して、まずはガイドラインを見直すことにより対応する
 - 保安基準を、世界に先駆けて、ハンドルやペダルのない「ドライバレス車両」にも対応したものにしていく
 - とりまとめた方針を、国連WP.29で提案し、日本の安全性評価手法等を国際議論に反映する
- 改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み
 - （新車） 開発期間等を踏まえ、改正された保安基準の施行後から適切な猶予期間を設け、適用日以降に製造された新車に適合を求める
 - （使用過程車） すべての改正時に一律で適合を求めるのではなく、改正内容に応じ、適用対象や適用期日を個別に検討する

2 事故原因究明を通じた再発防止 【中間とりまとめ3. 4項】

- 自動運転SWGにおいて「職権行使の独立性が保障されている運輸安全委員会のような組織による事故調査機関の設置に向けた検討を行うことが求められる」とされたことを受け、自動運転車に係る事故調査機関として運輸安全委員会を念頭に、検討を実施
- 運輸安全委員会において調査すべきと考えられる自動運転車に係る事故等の範囲について
 - 事故調査対象は、「作動中の自動運転レベル3」以上であって、死亡重傷者が発生、又は、発生する可能性があったもの等とする
- 運輸安全委員会における事故等の発生の認知の在り方について
 - 事故発生の認知の在り方については、現行規定も活用しつつ、国土交通大臣への事故等発生の報告に係る制度を構築するほか、軽微な事故やニアミス情報等についても、国土交通省が関係者と連携し収集・分析を行い、結果を国土交通省HPへ公表する
- 運輸安全委員会の体制等
 - 質・量両方の観点に留意して調査体制（委員・調査官）を確保、データ解析機材の整備・維持、資格取得・研修等調査に要する予算も確保することが必要であり、また、専門技術的事項は、研究機関等への委託により、合理的な体制構築を図る

3 被害が生じた場合における補償 【中間とりまとめ3. 5項】

- 旅客運送における乗客について
 - 乗客には運行支配及び運行利益は帰属せず、運行供用者※に該当することはないと整理することが適当である
 - ※自動車損害賠償保障法における損害賠償責任の主体
- 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について
 - 運送主体※が受託者に業務を委託した場合においても、原則、運送主体が運行供用者に該当すると整理することが適当である
 - ※旅客自動車運送事業については旅客自動車運送事業者、公共ライドシェアについては市町村又はNPO法人等

参考資料：⑦迅速かつ実効的な原因究明に向けた独立事故調査機関の在り方に係る検討

【検討結果】自動運転SWG※とりまとめを踏まえた3つの観点



※AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ

1 認証基準等の具体化による安全性の確保 【中間とりまとめ3. 3項】	
● 保安基準／ガイドラインの具体化 ➢ 国際的な動向も踏まえつつ、柔軟性の確保に留意して、まずはガイドラインを見直すことにより対応する ➢ 保安基準を、世界に先駆けて、ハンドルやペダルのない「ドライバレス車両」にも対応したものにしていく ➢ とりまとめた方針を、国連WP.29で提案し、日本の安全性評価手法等を国際議論に反映する ● 改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み ➢ （新車） 開発期間等を踏まえ、改正された保安基準の施行後から適切な猶予期間を設け、適用日以降に製造された新車に適合を求める ➢ （使用過程車） すべての改正時に一律で適合を求めるのではなく、改正内容に応じ、適用対象や適用期日を個別に検討する	
2 事故原因究明を通じた再発防止 【中間とりまとめ3. 4項】	
● 自動運転SWGにおいて「職権行使の独立性が保障されている運輸安全委員会のような組織による事故調査機関の設置に向けた検討を行うことが求められる」とされたことを受け、自動運転車に係る事故調査機関として運輸安全委員会を念頭に、検討を実施 ● 運輸安全委員会において調査すべきと考えられる自動運転車に係る事故等の範囲について ➢ 事故調査対象は、「作動中の自動運転レベル3」以上であって、死亡重傷者が発生、又は、発生する可能性があったもの等とする ● 運輸安全委員会における事故等の発生の認知の在り方について ➢ 事故発生の認知の在り方については、現行規定も活用しつつ、国土交通大臣への事故等発生の報告に係る制度を構築するほか、軽微な事故やニアミス情報等についても、国土交通省が関係者と連携し収集・分析を行い、結果を国土交通省HPへ公表する ● 運輸安全委員会の体制等 ➢ 質・量両方の観点に留意して調査体制（委員・調査官）を確保、データ解析機材の整備・維持、資格取得・研修等調査に要する予算も確保することが必要であり、また、専門技術的事項は、研究機関等への委託により、合理的な体制構築を図る	
3 被害が生じた場合における補償 【中間とりまとめ3. 5項】	
● 旅客運送における乗客について ➢ 乗客には運行支配及び運行利益は帰属せず、運行供用者※に該当することはないと整理することが適当である ※自動車損害賠償保障法における損害賠償責任の主体 ● 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について ➢ 運送主体※が受託者に業務を委託した場合においても、原則、運送主体が運行供用者に該当すると整理することが適当である ※旅客自動車運送事業については旅客自動車運送事業者、公共ライドシェアについては市町村又はNPO法人等	

【検討結果】自動運転SWG※とりまとめを踏まえた3つの観点

※AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ

1 認証基準等の具体化による安全性の確保 【中間とりまとめ3、3項】	
- 保安基準／ガイドラインの具体化 - 国際的な動向も踏まえつつ、柔軟性の確保に留意して、まずはガイドラインを見直すことにより対応する - 保安基準を、世界に先駆けて、ハンドルやペダルのない「ドライバレス車両」にも対応したものにしていく - とりまとめた方針を、国連WP.29で提案し、日本の安全性評価手法等を国際議論に反映する - 改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み （新車）開発期間等を踏まえ、改正された保安基準の施行後から適切な猶予期間を設け、適用日以降に製造された新車に適合を求める （使用過程車）すべての改正時に一律で適合を求めるのではなく、改正内容に応じ、適用対象や適用期日を個別に検討する	
2 事故原因究明を通じた再発防止 【中間とりまとめ3、4項】	
自動運転SWGにおいて「職権行使の独立性が保障されている運輸安全委員会のような組織による事故調査機関の設置に向けた検討を行うことが求められる」とされたことを受け、自動運転車に係る事故調査機関として運輸安全委員会を念頭に、検討を実施 - 運輸安全委員会において調査すべきと考えられる自動運転車に係る事故等の範囲について - 事故調査対象は、「作動中の自動運転レベル3」以上であって、死亡・重傷者が発生、又は、発生する可能性があったもの等とする - 運輸安全委員会における事故等の発生の認知の在り方について - 事故発生の認知の在り方については、現行規定も活用しつつ、国土交通大臣への事故等発生の報告に係る制度を構築するほか、軽微な事故やニアミス情報等についても、国土交通省が関係者と連携し収集・分析を行い、結果を国土交通省HPへ公表する - 運輸安全委員会の体制等 - 質・量両方の観点に留意して調査体制（委員・調査官）を確保、データ解析機材の整備・維持、資格取得・研修等調査に要する予算も確保することが必要であり、また、専門技術的事項は、研究機関等への委託により、合理的な体制構築を図る	
3 被害が生じた場合における補償 【中間とりまとめ3、5項】	
- 旅客運送における乗客について - 乗客には運行支配及び運行利益は帰属せず、運行供用者※に該当することはないと整理することが適当である ※自動車損害賠償保障法における損害賠償責任の主体 - 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について - 運送主体※が受託者に業務を委託した場合においても、原則、運送主体が運行供用者に該当すると整理することが適当である ※旅客自動車運送事業については旅客自動車運送事業者、公共ライドシェアについては市町村又はNPO法人等	

参考資料：⑩報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討

シミュレーションを用いた安全性評価手法に関する検討

- 自動車OEM、サプライヤ等を含む6社に協力頂き、実際にニアミスデータを基に構築した安全シナリオを用いたシミュレーションによる自動運転評価手法の実証を実施。
- 実証等で得られた結果を踏まえて、自動運転の安全性評価における共通の枠組み・評価手法となる『安全性評価手法』の原案として整理し、提案書として纏めた。

高速道FOT 検討会開催者	経済産業省 商務情報政策局 情報経済課 アーキテクチャ戦略企画室及び政府関係機関/製造産業局 自動車課 モビリティ DX 室
参加者	オモビオ・オトノモス・モビリティ株式会社/スズキ株式会社/株式会社SUBARU/株式会社T2/Tヨタ自動車株式会社/株式会社ロボトラック

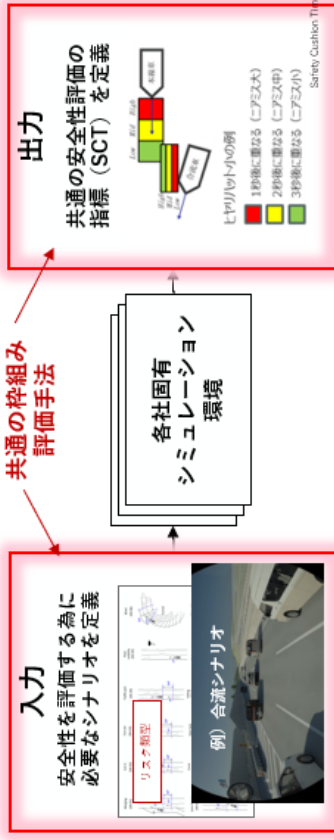
経済産業省 2025年度「自動運転の実用化・普及展開及び標準化・規格化に係る高速道FOT」参加者募集要綱 <https://www.mati.go.jp/policy/mono/info.service/digital-architecture/lfaline/2025fotbosyuuuouryou.pdf> 2026/03/20

国際規則・枠組み：WP29 ISO21448 (SOTIF)、ISO3450X 等
国内規則・枠組み：国交省「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」等

自動運転（レベル4）の法規要件策定
に関する有識者会議（国交省）等

自動運転車の
安全確保の
ガイドライン

安全性評価手法原案（提案書）

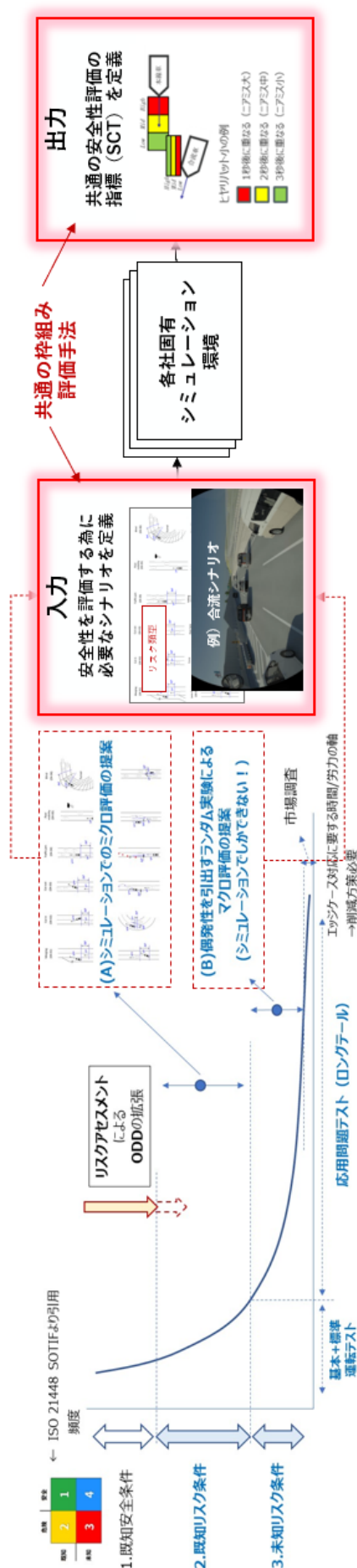


参考資料：⑩報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討

安全性評価手法 原案の概要図

安全性評価手法として、以下の2つの評価を提案。

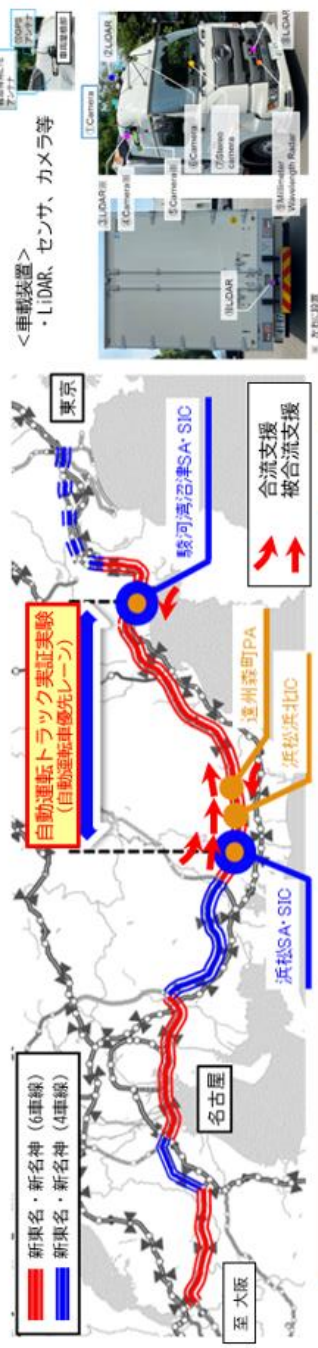
- ・ 既知リスク条件に対応する「シミュレーションでのミクロ評価のテスト方法」
- ・ 未知リスク条件に対応する「偶発性を引出すランダム実験によるマクロ評価での統計的テスト方法」
- ・ 自動運転車の回避余裕度を定量的に評価可能とする 「Safety Cushion Time (SCT)」を用いたシナリオ生成方法や基準となる考え方を定義



参考資料：⑪インフラから提供する情報の有用性等に係る検討

新東名高速道路における実証実験

- 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（有人ドライブ）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



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車位置を把握

合流区間開始地点では本線車間①～④は自動運転車間から検知不可

特に合流時に支障となる可能性のある車間⑤の防制センサーでの車両情報を元に連発調整し閉路に合流

※本線車間⑤に対しては道路情報により合流支援を提供

先読み情報提供イメージ

工事規制
落下物
交通事故
検知・通報等
車両ブロー等

V2X通信等

自動運転トラック
車速変更等
車間調整への活用を想定

⇨ 車間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

参考資料：⑪インフラから提供する情報の有用性等に係る検討

一般道の自動運転移動サービスに求められるインフラ支援

- 地域公共交通サービスの維持・確保という課題の解決策として、自動運転の活用が期待
- 道路インフラから自動運転車両に対して交差点等の状況を提供する路車協調システムや、自動運転の継続及び交通全体の安全性向上に資する走行空間の整備により、自動運転移動サービスの実現を支援

86年度：22自治体 87年度：13自治体 88年度：4自治体	86年度：9自治体 87年度：2自治体 88年度：1自治体
路車協調システム ➤ 車載センサーでは検知が困難な道路状況を道路に設置するセンサー等で検知し、自動運転車へ情報提供（安全で円滑な走行を支援） 路車協調システムのイメージ	走行空間整備 ➤ 自動運転の継続や交通全体の安全性向上に資する走行空間を整備 千葉県柏市 自動運転バスと自転車の通行空間の分離

道路法上の自動運行補助施設に対応する
技術基準等（設置基準・点検要領）の作成

ガイドライン等（事例集）の作成