

自動運転の社会実装に向けた施策の取組状況、及び、 今後の検討スケジュール

2025/1/28

（１）短期から中期にかけて検討中の施策

自動運転の社会実装に向けた施策（WG関係）

（１）ビジネスモデルの確立

① 需要を推定する方法の検討【デジタル庁】 新たな交通サービスを開始する際、効率的な経路選択や、公費を含め適切な経費負担を検討する際の参考とできるよう、2024年度に地域の移動に関する顕在・潜在需要を簡易に推定するとともに、関係府省庁と連携の上、積極的な需要の掘り起こしにつながる方法を検討する。	短期	⑧ 自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定【内閣府】 自動運転サービス等の地域への導入が円滑に進むよう、2025年度までに地域のニーズ、社会受容、合意形成上の課題や得られる効果と計測の考え方を踏まえた計画指針案を作成する。	短中期
② 事業採算性の検証【経済産業省／国土交通省】 一般道における自動運転通年運行事業を2024年度に20箇所以上に倍増するとともに、事業としての継続に繋がるよう、事業採算性の検証の観点に配慮して実証を進める。	短期	⑨ 主要技術の低コスト化【内閣府】 ライダーの低コスト化等につながる要素技術の開発を進め、2025年度までにライダーの設計試作を実施する。	短中期
③ 自動運転システムの開発支援【経済産業省】 国際的な産業競争力の維持・強化を図るとともに、人流・物流の課題解決に資する自動運転サービスの確立を目指すため、2024年度に自動運転システムの開発支援を加速化する。	短期	⑩ 自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組の検討【デジタル庁】 初期導入費用を低減するため、自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組を、2026年度までに関係府省庁と検討する。	短中期
④ 資金調達の支援方策の検討【デジタル庁】 自動運転サービス等の社会実装を促すため、2024年度に事業者のニーズにより即した資金調達支援方策について、関係府省庁とともに検討する。	短期	⑪ 自動運転がもたらす効果の評価方法の検討【国土交通省】 自動運転に対する適切な経費負担を検討する際の参考とできるよう、自動運転が地域にもたらすソーシャルインパクト（クロスセクター効果）への貢献度合いを評価する方法を検討する。	長期
⑤ 地域リソースを最大限活用するための地域の関係者の共創（連携・協働）の推進や、公共交通維持を後押しする柔軟な公的支援制度の検討【国土交通省】 地域リソースを最大限活用するための地域の関係者の共創（連携・協働）の推進については、地域の公共交通リ・デザイン実現会議において2024年5月に方策をとりまとめ、地域公共交通維持を後押しする柔軟な公的支援策を2024年中に検討する。	短期		
⑥ 乗換・積替等のための集約拠点の整備【経済産業省／国土交通省】 デジタルライフライン全国総合整備計画に基づき、ヒト・モノの乗換・積替、モビリティの充電・駐車に関する人的プロセスを省力化・自動化するための拠点施設（モビリティ・ハブ）を整備するため、関係府省庁と連携の上で、アーリーハーベストプロジェクトにおいて、整備方法や機能等に係る詳細な検討を2024年度に行う。	短期		
⑦ 主要技術の低コスト化【経済産業省】 自動運転に活用される地図の低コスト化等につながる要素技術の開発を2025年度にかけて行う。	短中期		

自動運転の社会実装に向けた施策（WG関係）

（２）技術の確立		（３）制度・ルールの確立	
⑫ 路車協調システムの検討【総務省／国土交通省】 車両側のニーズを踏まえて、自動運転の安全性・円滑性の向上のため、2024年度から路車協調による情報提供システム（高速道路における合流支援・先読情報等の提供）の検証を開始する。	短期	⑪ 社会受容性向上のための手引きの策定【警察庁／経済産業省／国土交通省】 自動運転移動サービスの社会実装を進めるにあたり、事業者や自治体が把握すべき項目をまとめた手引きを2024年度に策定・公開する。	短期
⑬ V2X通信規格の検討・策定【総務省】 路車協調による情報提供システムに必要となるV2X通信（車と車、車と道路等との直接通信）に係る通信規格について、2024年度から同システムの検証を開始する。	短期	⑫ 走行空間の検討【国土交通省】 車両側のニーズを踏まえて、自動運転や交通全体の安全性向上に資する走行空間（歩車分離等）の在り方検証のため、2024年度に実証実験を行う。	短期
⑭ V2N通信環境の検討【総務省】 自動運転の円滑な運行管理や遠隔監視等に必要となるV2N通信（携帯電話網等）について、2024年度から既存ネットワークを活用した実証・検証を開始する。	短期	⑬ 審査手続の透明性・公平性の確保【警察庁／経済産業省／国土交通省】 自動運転への新規参入の促進や拡大等を通じて、社会的受容性の向上及び事業化の加速を図るため、道路交通法及び道路運送車両法に基づく走行に係る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、関係省庁が連携して2024年6月に文書としてとりまとめ、デジタル化を徹底して、それに基づく取組を着実に実行する。	短期
⑮ 自動運転サービス支援道の整備【警察庁／総務省／経済産業省／国土交通省】 デジタルライフライン全国総合整備計画に基づき、自動運転車により人や物がニーズに応じて自由に移動できるよう、アーリーハーベストプロジェクトを通じて、ハード・ソフト・ルールの面から自動運転を支援する自動運転サービス支援道の実装に向けた取組を2024年度から開始する。	短期	⑭ モビリティサービスをけん引する人材の育成【内閣府】 地域に根ざしたモビリティサービスの社会実装と持続的運営を実現するため、サービスをけん引する人材を発掘、育成するプログラムを2025年度までに作成する。	短中期
⑯ データの統合・相互利活用基盤の検討【内閣府】 社会課題の解決に資するモビリティサービスを実現するため、2024年度に地域やエリア、プラットフォームごとに分散管理されたデータの統合・相互利活用基盤（データスペース）のプロトタイプ開発を行う。	短期	⑮ 自動運転をめぐる社会的ルールの明確化 次ページに記載	短中期
⑰ 安全性評価環境の構築【経済産業省／国土交通省】 実環境では起きにくい環境を再現し、効率的な自動走行実証が可能となるよう、仮想空間での自動運転評価シナリオや安全性評価環境を2025年度にかけて構築する。	短中期		
⑱ 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】 協調型システム（自動走行車両、路側機等）の開発やデータ連携プラットフォームの設計、技術実証・サービス実証等を行い、2025年度までに歩行者や一般車両と混在する空間におけるレベル4自動運転サービスを実現する。	短中期		
⑲ 複数モビリティの協調制御技術の検討【デジタル庁】 異なる事業者が提供するモビリティ（サービスロボット等）が協調して安全・円滑に運行できるよう、2025年度までにハード・ソフトの仕様・ルール等を検討する。	短中期		
⑳ 信号情報提供技術の検討・確立【内閣府／警察庁】 信号情報配信の高度化のための実証環境を2025年度までに構築する。	短中期		

自動運転の社会実装に向けた施策（S W G 関係）

（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	
① 保安基準等の具体化に係る検討【国土交通省】 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
② 保安基準等の定量化等に係る検討【国土交通省】 2025年度以降より継続して、上記の定性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。	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）。	中長期
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を行う。	中長期
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【国土交通省】 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。	短期

（２）事故原因究明等を通じた再発防止 ～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【国土交通省】 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年度にかけてとりまとめを行う。	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【国土交通省/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。	中長期
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／国土交通省（／消費者庁）】 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。	中長期

（２）事故原因究明等を通じた再発防止 ～事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用（マクロ）～	
⑨ 検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【国土交通省／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。	短期
⑩ 報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経済産業省／国土交通省】 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。	中長期
⑪ インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国土交通省他】 2024年度から行う実証等を踏まえて、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。	中長期

（３）被害が生じた場合における補償の在り方	
⑫ 自賠法における損害賠償責任に関し検討【国土交通省】 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。	中長期

※ 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体制の構築について進捗共有を行う。

（４）その他	
⑬ 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。	中長期

（２）施策の取組状況（SWG関係の全体像）

SWG検討項目の検討状況

検討項目		主担当	検討体制・検討状況
⑥	調査協力の義務づけ	国土交通省	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」 https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s201_jidouunntenn01.html
⑦	事故調査機関の在り方	国土交通省・警察庁(・消費者庁)	
⑧	事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方	警察庁・法務省・国土交通省(・消費者庁)	
⑨	検証・分析のための情報共有の仕組み	国土交通省・警察庁	
①	保安基準/ガイドラインの具体化	国土交通省	自動運転車の安全性確保策に関する検討会 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk7_000054.html
②	保安基準/ガイドラインの定量化等		
⑤	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		
⑩	報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等	経済産業省・国土交通省	デジタルライフライン全国総合整備実現会議 「自動運転サービス支援WG」 https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/lifeline.html
③	交通ルール	警察庁	令和6年度自動運転の拡大に向けた調査検討委員会 https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/index.html#jidou
⑪	インフラから提供する情報の有用性等	国土交通省他	自動運転インフラ検討会 https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/jido-infra/index.html
⑫	自賠法における損害賠償責任	国土交通省	ロボットタクシー導入等に向けた自動運転における自賠法上の損害賠償責任に関する検討会 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn2_000023.html
⑬	製造物全般に及ぶ製造物責任	消費者庁他	有識者等に対するヒアリングを実施中

※ ■ : 2025年6月迄に検討終了予定の事項

※ 赤字は、「自動運転ワーキンググループ」の下部組織

（３）施策の取組状況詳細（WGおよびSWG関連）

各種施策の取組状況（デジタル庁）

WG関係	
短期	①需要を推定する方法の検討（詳細p.10） ・ 需要推定のため住民アンケート調査を実施中（対象：3地域） ・ アンケート回収後のディープインタビュー等に向け、需要の掘り起こしと対象となるキーププロジェクトの選定支援中（Well-Beingロジックツリーの作成支援）
	④資金調達の支援方策の検討（詳細p.11） ・ 運行事業者等に対し、現状及び事業拡大に際して、資金調達支援方策・制度で課題となっている点等をヒアリング実施中 ・ ヒアリングを踏まえ、関係府省庁と連携の上、対応方針について検討を予定
短中期	⑩自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組の検討（詳細p.11） ・ リース・レンタル方式の導入について自治体、事業者、金融機関へヒアリング実施中 ・ ヒアリングを踏まえ、関係府省庁と連携の上、対応方針について検討を予定
短中期	⑲複数モビリティの協調制御技術の検討（詳細p.12） ・ サービスロボットを対象とした分散協調運行基盤の社会実証/普及に向けた論点（責任分界点や運用ルール、取り決め事項等）と対応方針を分析・特定中 ・ 分析の結果を踏まえ、検証項目の整理・フィールド実証を予定

①需要を推定する方法の検討

エリア調査	都市類型	エリア名
	中山間/過疎地	三重県多気町
	地方都市	静岡県三島市
	郊外都市	神奈川県鎌倉市

【移動需要の全体概観図】

1 顯在需要

■（我慢をしつつ行っている）現在の行動

- ✓ もっと行動（買い物などの外出）したいと思っているが我慢している状態

定量アンケート

各地域のポリウムゾーンであるペルソナに対し、「既存の生活パターンや需要の水準」および「満たしたい（機能的な）需要があるか」を定量的に調査

潜在需要

2 機能的な潜在需要

- ## ■ 本人が理想とする、我慢していない状態の行動

- ✓ 自分がしたいと思っている行動
(買い物などの外出)ができている状態

ディープインタビュー

ペルソナ代表者に、満たしたい需要を「**なぜ満たせないか**」「**どんな施策があれば行動を変えるか**」を質問

ワークショップ^o

ペルソナ代表者に、「住民どうしのつながりを生む施策※により外出したい意欲がもっと変わると思うか」をアンケート調査 ※ 施策例：公民館の健康体操とみんなで一緒に通うモビリティ

3 つながりを生む潜在需要

- ## ■ 地域とつながることでさらに理想的になる行動

- ✓ 地域とかかわりを持つことで今まで自分は気づいていなかった新しい選択肢に気づき、行動している状態

【各市町作成のロジックツリーからKey PJをあたり付けし、対象ペルソナに対しディープインタビューを実施予定】



Key PJ仮説（例）

ペルソナ仮説と移動課題

Key PJ仮説

子育で層



子供の送迎で毎日忙しい？

小学校に通う子供の学習塾への送迎支援によるお母さまの時間の捻出支援
(送迎サポート、学童と学習塾の場の
共通化等)

高齡者



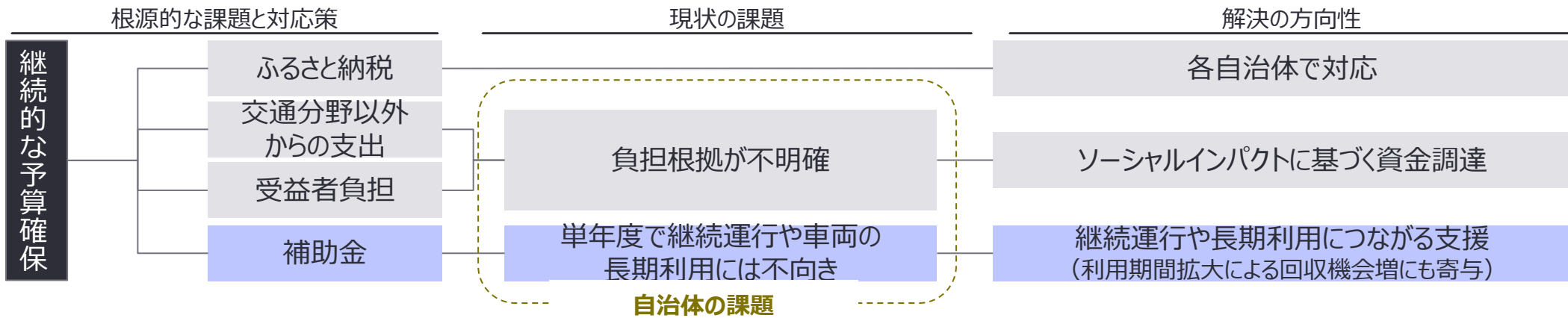
通院は近所に住む自分の
子供に頼っている？
(忙しそうで頼みにくい)

子育て世代の時間に余裕が生まれる
ため、高齢者も通院送迎など
サポート依頼がしやすくなる

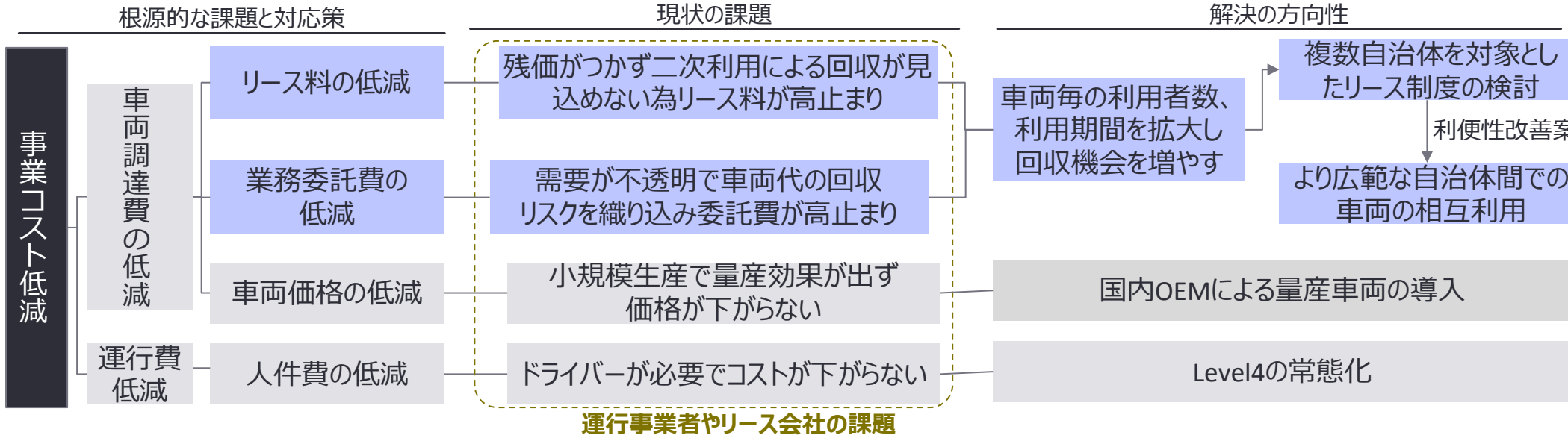
④資金調達支援方策、⑩自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組の検討

自動運転バスの継続運行地域拡大に向け、自治体の事業コスト低減と継続的な予算確保の観点で施策を検討予定

④資金調達の支援方策

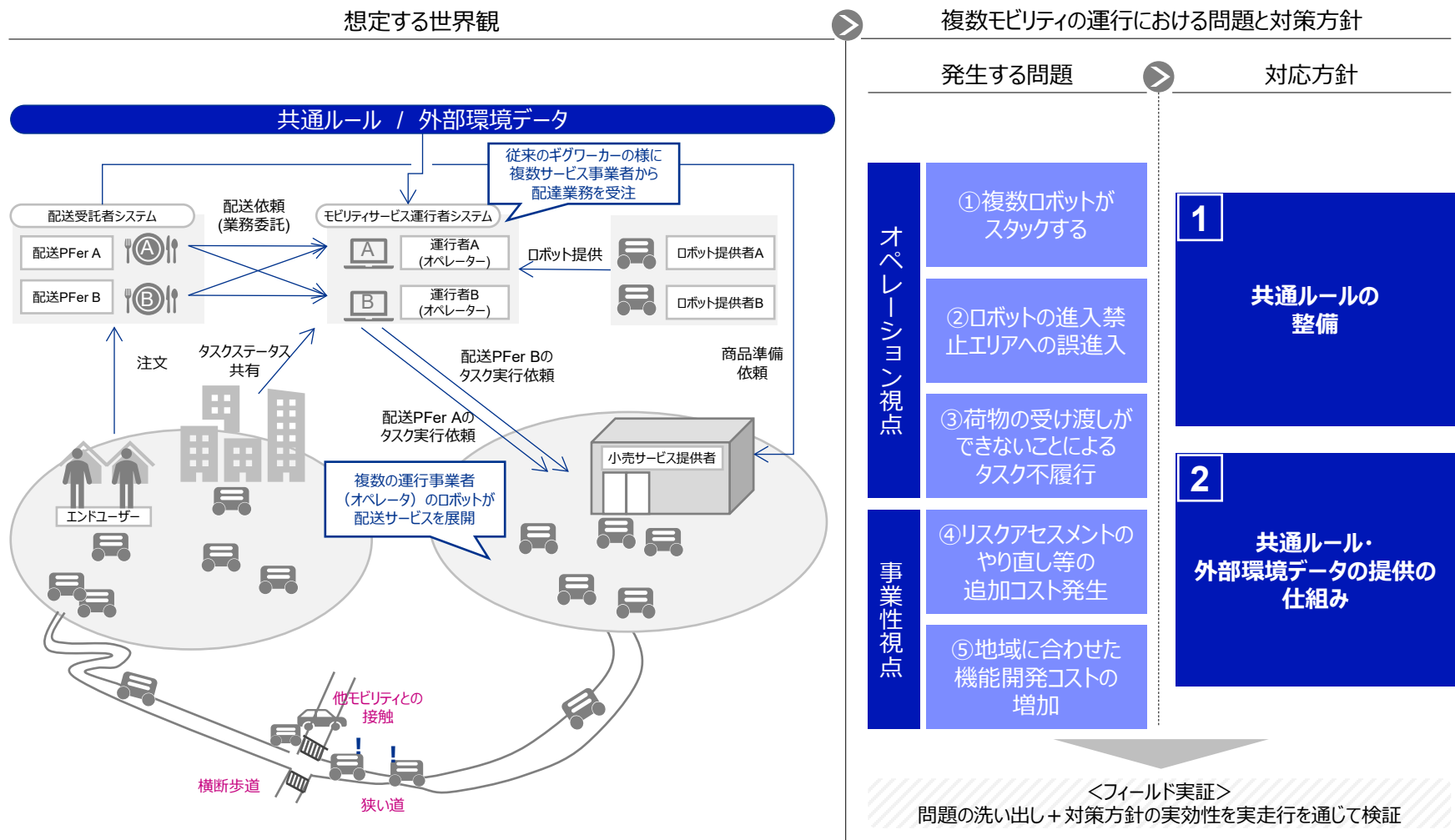


⑩自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組の検討



⑬複数モビリティの協調制御技術の検討

複数サービス事業者（小売サービス提供者/配送受託者）とモビリティサービス運行者がつながり、人間ではなくロボットにより場所にとらわれずサービスが提供されている世界を想定し、発生する問題とその対応方針を分析・特定中。
想定する世界観で発生する問題の洗い出しと対策方針の実効性検証をフィールド実証にて実施予定。



各種施策の取組状況（内閣府）

WG関係	
短中期	⑧自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定（詳細p.14） ・地域の課題解決等の際に参照する地域交通のり・デザイン計画指針の骨子作成中 ・全国展開可能なアクセス性を評価できる定量指標を開発中。限定公開を開始
短中期	⑨主要技術の低コスト化（詳細p.15） ・ライダーシステムの設計試作に向けた仕様確定を予定 ・レンズフリーの半導体光源、バンドパスフィルター等の受発光部について単体評価を実施中
短期	⑩データの統合・相互利活用基盤の検討（詳細p.16） ・データの相互利活用に向けた技術仕様を確定予定 ・Japan Mobility Data Space（JMDS）を構築し、データ検索機能の提供を試行中
短中期	⑪モビリティサービスをけん引する人材の育成（詳細p.17） ・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中 ・ノウハウ横展開のため、先進事例の当事者へのインタビューおよび物語化を実施中

⑧自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定

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・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・デザインに向けた問題・課題の特定：リ・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。

【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



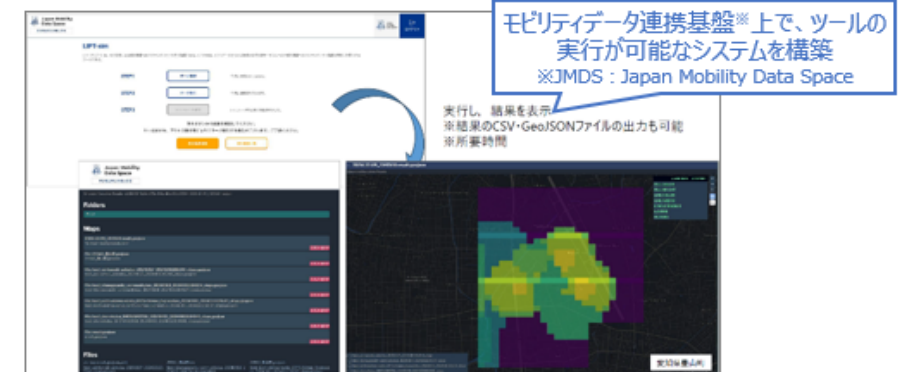
【政策】

：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）は今後も改良・更新予定

⑨主要技術の低コスト化

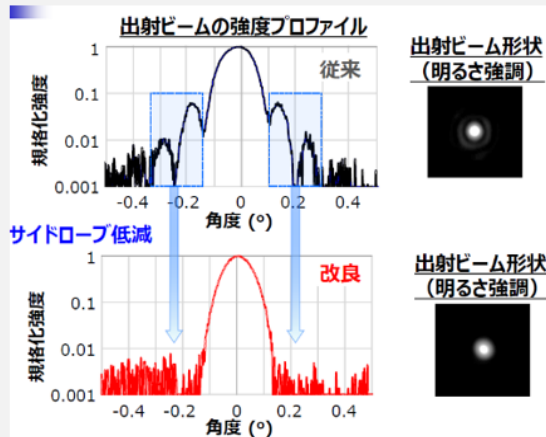
戦略的イノベーション創造プログラム第3期（SIP第3期）「スマートモビリティプラットフォームの構築」



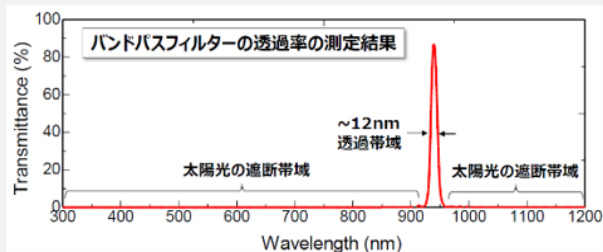
ライダーシステムの低コスト化・小型化・性能向上のため、フォトニック結晶レーザー（PCSEL）を活用した3次元PCSEL-LiDAR及び、それを用いた認識技術を開発。

- ・ピンポイントでレーザーを照射／受光できるよう、PCSEL光源のサイドローブ低減、バンドパスフィルターを試作。25年3月末に仕様確定予定。
- ・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。

ピンポイントにレーザーを照射・受光できる 技術の開発

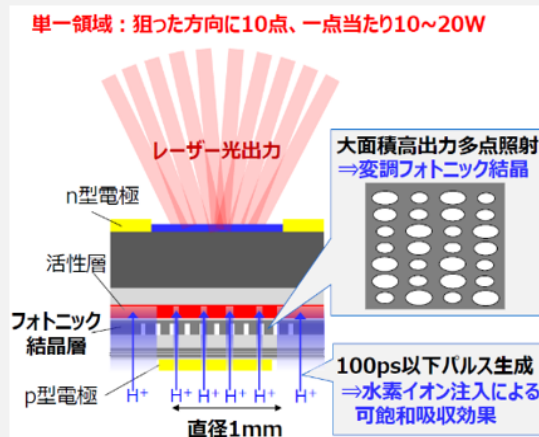


PCSELのサイドローブ低減

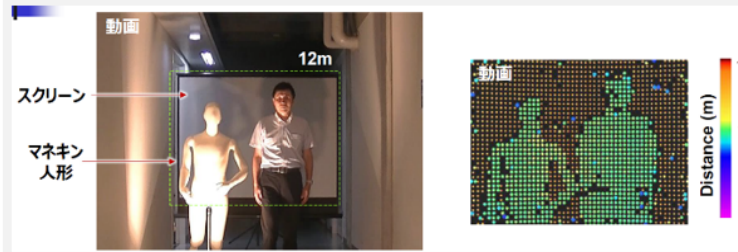


狭帯域バンドパスフィルターの試作

多角的にレーザーを照射できる 技術の開発

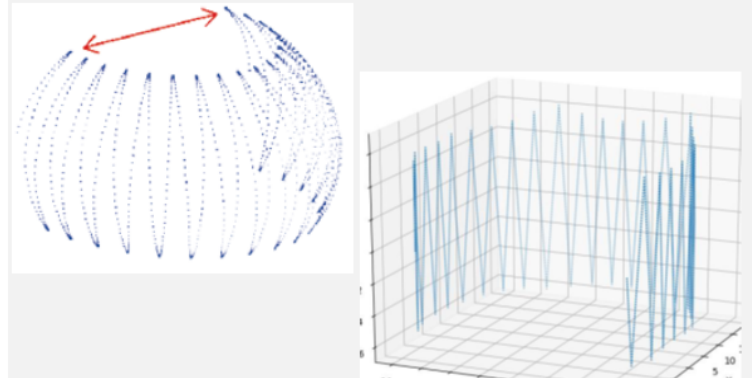


多点照射PCSELの基本設計

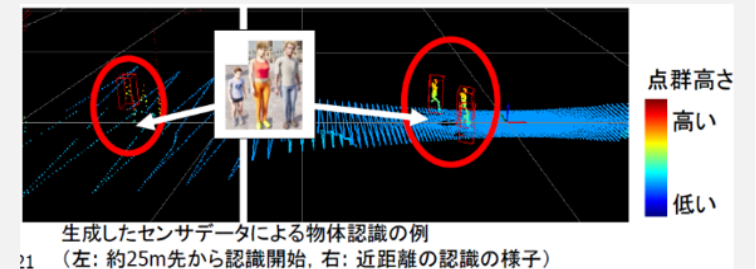


3次元測距の初期実証

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)

⑬データの統合・相互利活用基盤の検討

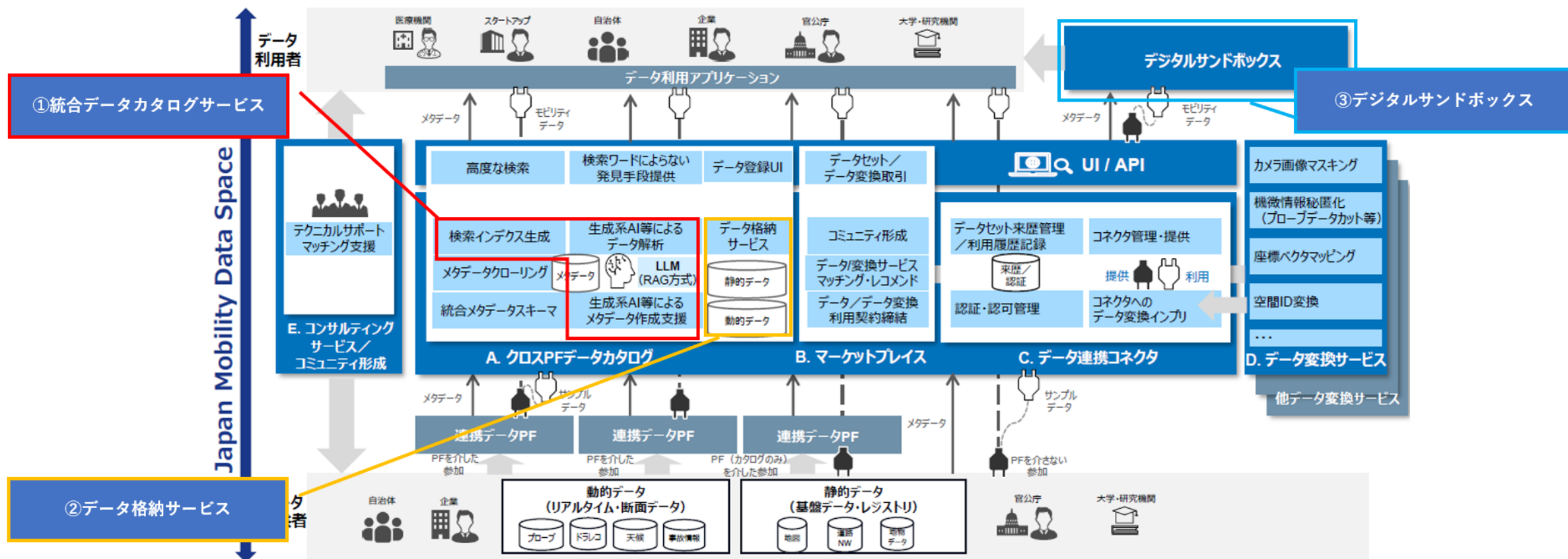
戦略的イノベーション創造プログラム第3期（SIP第3期）「スマートモビリティプラットフォームの構築」



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リ・デザインに役立つよう「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自社でデータの保有ができない・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、モビリティのリ・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。



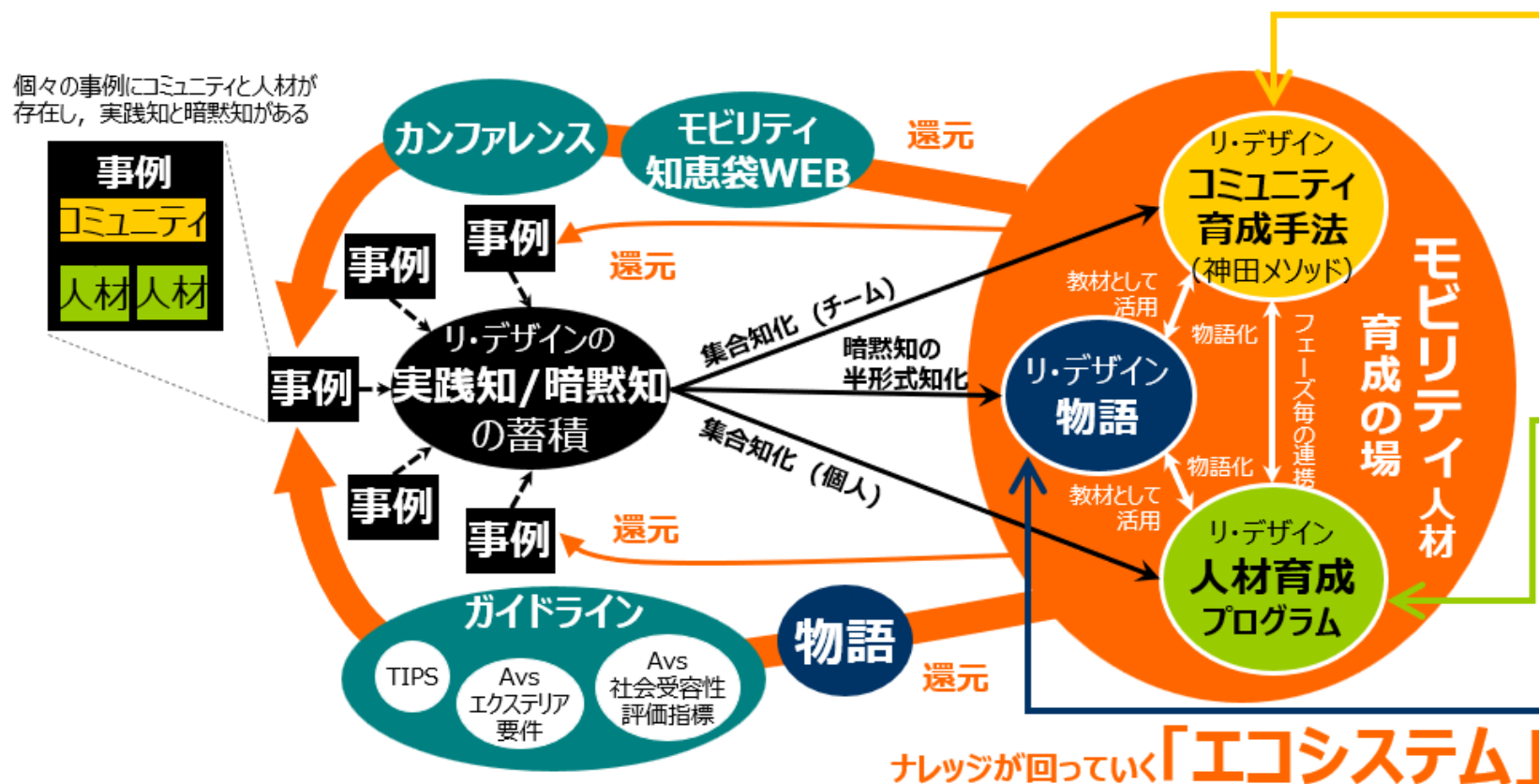
②④モビリティサービスをけん引する人材の育成

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。
- ・組織内で閉じてしま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、先進事例の当事者ヘ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く物語は、モビリティ知恵袋として一般公開を開始。物語の数は、継続して増やすことを想定。
- ・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、来年度に向け、けん引するモビリティ専門人材の育成プログラムを開発予定。



■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

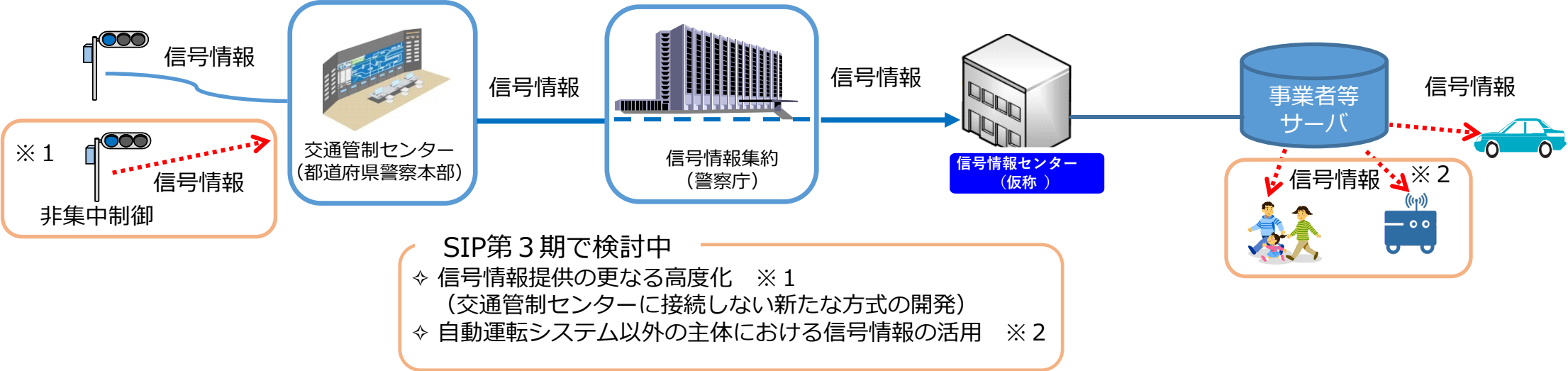


各種施策の取組状況（警察庁）

WG関係	
短 中 期	⑳信号情報提供技術の検討・確立【内閣府／警察庁】（詳細p.19）
	・ 信号情報配信の高度化のための実証環境に関する要件を策定中

②0信号情報提供技術の検討・確立

- V2N方式 クラウドと携帯電話通信網を活用した信号情報の提供



- 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	

各種施策の取組状況（総務省）

WG関係	
短期	⑬V2X通信規格の検討・策定（詳細p.21）
	・ 5.9GHz帯V2X通信の導入・本格実証に向け、電波の干渉検討や電波伝搬試験など、事前の技術的な試験・検証や通信機器の開発・準備を実施中 ・ これら結果を踏まえ、2025年度から、新東名高速道路（一部区間）において、国土交通省、経済産業省を始めとした道路・車両関係者との連携・協力のもと、5.9GHz帯V2X通信を使った自動運転トラックの合流支援情報提供や先読み情報提供等のユースケース実証及び有効性の検証等を実施予定
短期	⑭V2N通信環境の検討（詳細p.22）
	・ 新東名高速道路（一部区間）において携帯電話ネットワークによるV2N通信の実力値の測定・評価や、V2N通信で有望なユースケース及びそのシステムアーキテクチャ等の整理・具体化を実施中 ・ これら結果を踏まえ、2025年度から、国土交通省、経済産業省を始めとした道路・車両関係者との連携・協力のもと、公道でのV2N通信のユースケース実証及び有効性の検証等を実施予定

⑬ V2X通信規格の検討・策定

新東名高速道路等におけるV2X通信を用いた自動運転実証

○総務省では、国土交通省道路局などと連携して、自動運転に必要な通信環境整備の観点から、5.9GHz帯の電波を用いたV2X通信の実証・導入を推進。具体的には、

- ① 令和6年度は、電波の干渉検討や電波伝搬試験など、事前の技術的な試験・検証や機器の開発・準備。
- ② 令和7年度から、新東名高速道路（一部区間）において、国交省道路局及びNEXCO中日本、車両事業者（RoAD to the L4 テーマ3コンソーシアム（代表者：豊田通商（株）※、株式会社T2）等との連携・協力のもと、5.9GHz帯V2X通信を使った自動運転トラックの合流支援情報提供や先読み情報提供をはじめとする有望なユースケースの走行実験を実施。

※ 豊田通商（株）、いすゞ自動車（株）、日野自動車（株）、三菱ふそうトラック・バス（株）、UDトラックス（株）、先進モビリティ（株）、日本工営（株）により構成

＜5.9GHz帯V2Xの実証ユースケース＞

合流支援情報提供システム

自動運転車の本線合流を支援する情報提供システムの整備



山崎：経済産業省

先読み情報提供システム

自動運転車の円滑な走行（事前の車線変更等）を支援する情報提供システムの整備

被合流



山崎：photo AC

工事規制



山崎：国土交通省

落下物



山崎：国土交通省

速度



山崎：国土交通省

Aカメラや車両データ等を活用した落下物等の早期自動検知



山崎：NEXCO東日本



山崎：NEXCO中日本

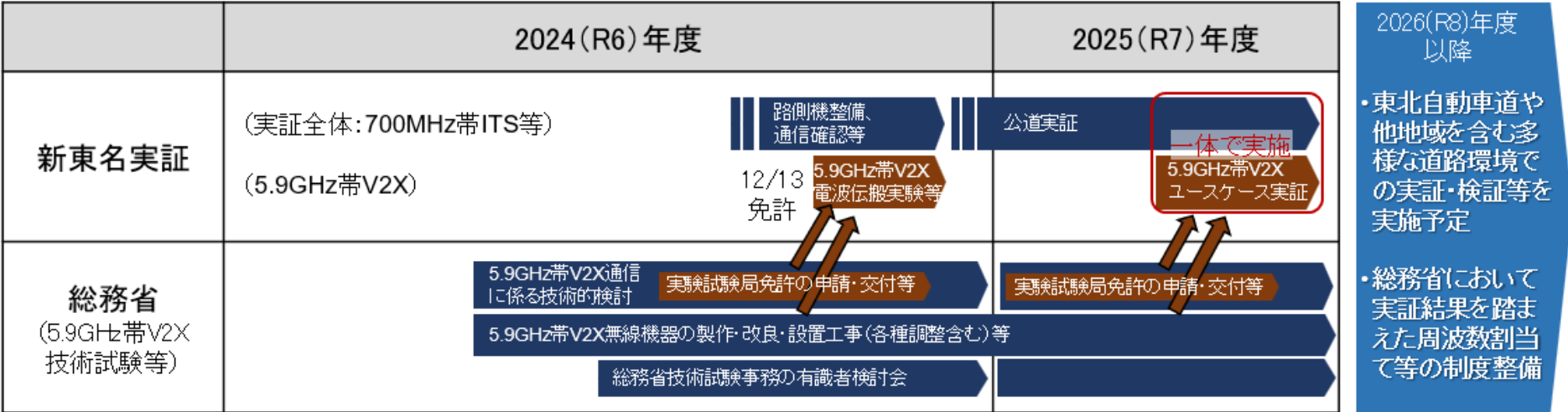
道路、交通管理

遠隔監視、運転手や保安要員の派遣等



山崎：NEXCO中日本

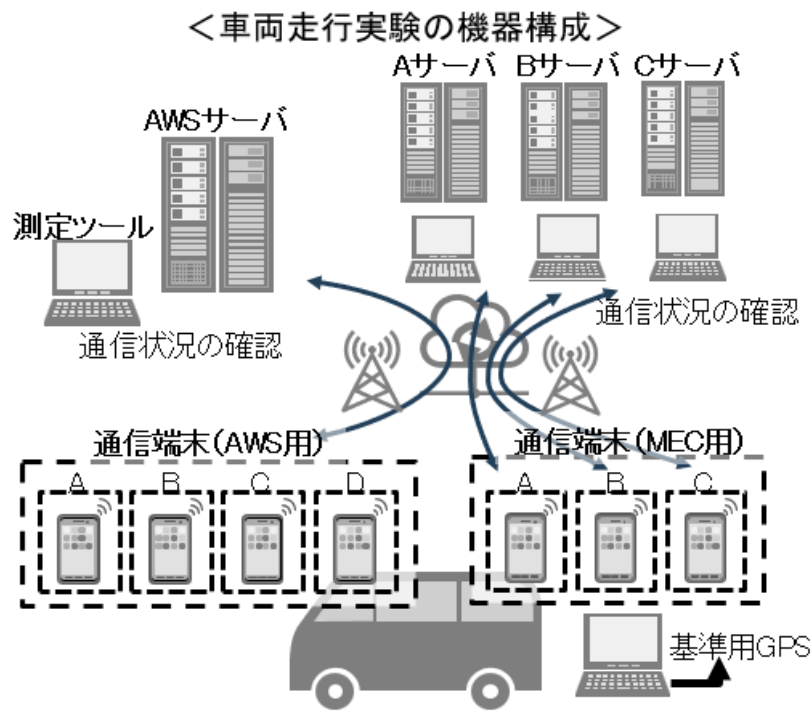
＜実証スケジュール＞



⑭ V2N通信環境の検討

新東名高速道路等におけるV2N通信を用いた自動運転実証

- 令和6年度は、
 - ①新東名高速道路(一部区間)において、携帯電話事業者(4社)のネットワーク(5G・4G)によるV2N通信に係る車両走行中の通信状況の実力値を測定・評価。
 - ②先読み情報提供や道路・交通管理(遠隔監視等)をはじめとする有望なユースケースや、これを実現するためのシステムアーキテクチャ等について整理・具体化。
- ※①の測定・評価の条件等の作成、②の整理・具体化に当たっては、関係有識者からもヒアリング等を実施予定。
- 上記①②の結果を踏まえ、令和7年度は、「デジタルライフライン全国総合整備実現会議」、道路・車両関係者との連携・協力のもと、公道でのV2N通信のユースケース実証による有効性等の検証・評価の実施を検討。



＜車両走行実験における測定データ＞

測定項目	計測パラメータ
通信速度	スループット
通信品質	パケット損失
通信遅延	RTT※1、ジッタ※2
電波強度	RSRP※3
通信周波数	接続チャンネル
通信制御(ハンドオーバー)	接続基地局
走行環境	走行速度、位置情報(緯度経度)

※1 RTT(Round-Trip Time):通信相手に信号やデータを発信してから、
応答が帰ってくるまでにかかる時間のことであり、通信レイテンシを表す指標

※2 ジッタ:通信レイテンシの変動を表す指標

※3 RSRP(Reference Signal Received Power):基地局からの電波強度を表す指標

各種施策の取組状況（経済産業省 製造産業局）

WG関係	
短期	③自動運転システムの開発支援（詳細p.24） ・ 2023年度補正予算において自動運転車両（タクシー型・トラック型）の開発支援を実施、2024年度補正予算においては、まずはタクシー型を想定して自動運転サービスの標準的なモデルの開発支援を実施する予定
短中期	⑦主要技術の低コスト化 ・ SBIR制度を活用し、プローブカーデータを用いた高精度3次元地図の更新技術の実証を実施しており、モビリティDX検討会のSDV領域WGで議論している
短中期	⑰安全性評価環境の構築【経済産業省／国土交通省】 ・ 自動走行システムの安全性評価基盤構築に向けた研究開発プロジェクトにおいて、一般道における安全性評価シナリオを拡充しつつ、複数ユーザーによるテスト検証に向けた準備を進めている
短中期	⑱混在空間における協調型システムの検討・確立 ・ 自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクトの一テーマとして、レベル4の実現に向けたレベル2での実証実験を行い、混在空間における課題の検証等を実施している
短期	㉑社会受容性向上のための手引きの策定【警察庁／経済産業省／国土交通省】 ・ 経済産業省、国土交通省及び警察庁において自動運転移動サービスの社会実装や事業化を加速するために参考となる情報を体系的にまとめ、2024年6月に「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」を策定・公開。必要に応じて更新も予定

③自動運転システムの開発支援

地域の移動課題解決に向けた自動運転サービス開発・実証支援事業 【令和6年度補正予算額70.0億円】

- 現状、自動運転タクシーは導入コストが高く、限られた都心部のみでしかサービスが成立しない
- そこで、自動車メーカーを中核とした日本発の自動運転の標準モデルの構築を通じて、地域における移動課題解決とモビリティ産業の創出を目指す。同時に、標準モデルを活用した自動車メーカーの競争力強化を通じて、自動運転サービスの国内展開の拡充・加速化ひいてはグローバルマーケットの獲得に繋げる

<現状・課題>

- 自動車メーカーによる自動運転タクシーは、技術が乱立し知見蓄積も進まず、導入コストが高止まり。需要が極めて多い都心部（東京・横浜等）でのみかろうじてサービスが成立
- 自治体・交通事業者等による自動運転バス・小型モビリティ（定時定路線）は、国交省補助金などを前提に、局所的に展開
- 安全性が十分確認できた後にのみ公道実証を行うため、リアルデータ不足が開発の遅れに繋がっている



【今回の補正予算事業】

(1) 全国への展開に対応可能な日本発「自動運転標準モデル」の構築

- 自動運転タクシーの社会実装を加速するため、自動運転に必要なハードウェアやソフトウェア、安全性評価手法等の開発ツールを整備し、都市・地方・過疎地域など多様な環境に対応できる「自動運転標準モデル」を構築する

(2) SDV・自動運転の開発高速化に必要な「オープンデータセット」の構築

- SDV・自動運転の開発に必要なデータ量の不足を克服するため、リアルデータから仮想データを生成するための生成AI基盤モデルを開発するとともに、生成した仮想データとリアルデータを組み合わせた大規模オープンデータセットを民間事業者が活用可能な形で構築する



【民間事業者による成果活用】

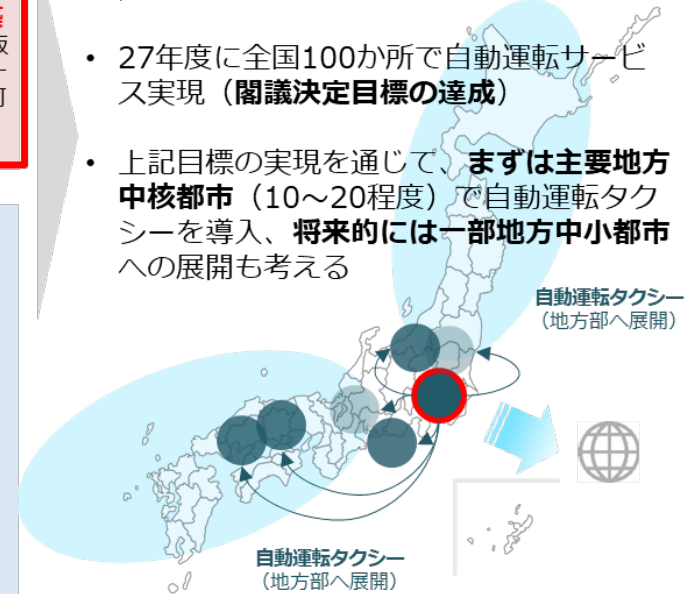
本事業の成果を民間事業者が活用。走行環境に応じたセンサー性能や運行判断基準の検証、料金・待ち時間等の受容性検証、監視体制の規模・位置等の検証、マニュアルや教育・訓練体系の整備、想定発生事象の種類・頻度の検証、などのプロセスが削減。個別投資時よりも低コストで導入が可能に

(自動運転の初期導入コストのイメージ)

各社個別投資時 標準モデル活用時

<目指したい絵姿>

- 移動ニーズにオンデマンドに対応でき利便性の高い自動運転タクシーを、自動車メーカーを中核として、地方部にも展開
- 27年度に全国100か所で自動運転サービス実現（閣議決定目標の達成）
- 上記目標の実現を通じて、まずは主要地方中核都市（10～20程度）で自動運転タクシーを導入、将来的には一部地方中小都市への展開も考える



各種施策の取組状況（経済産業省 商務情報政策局）

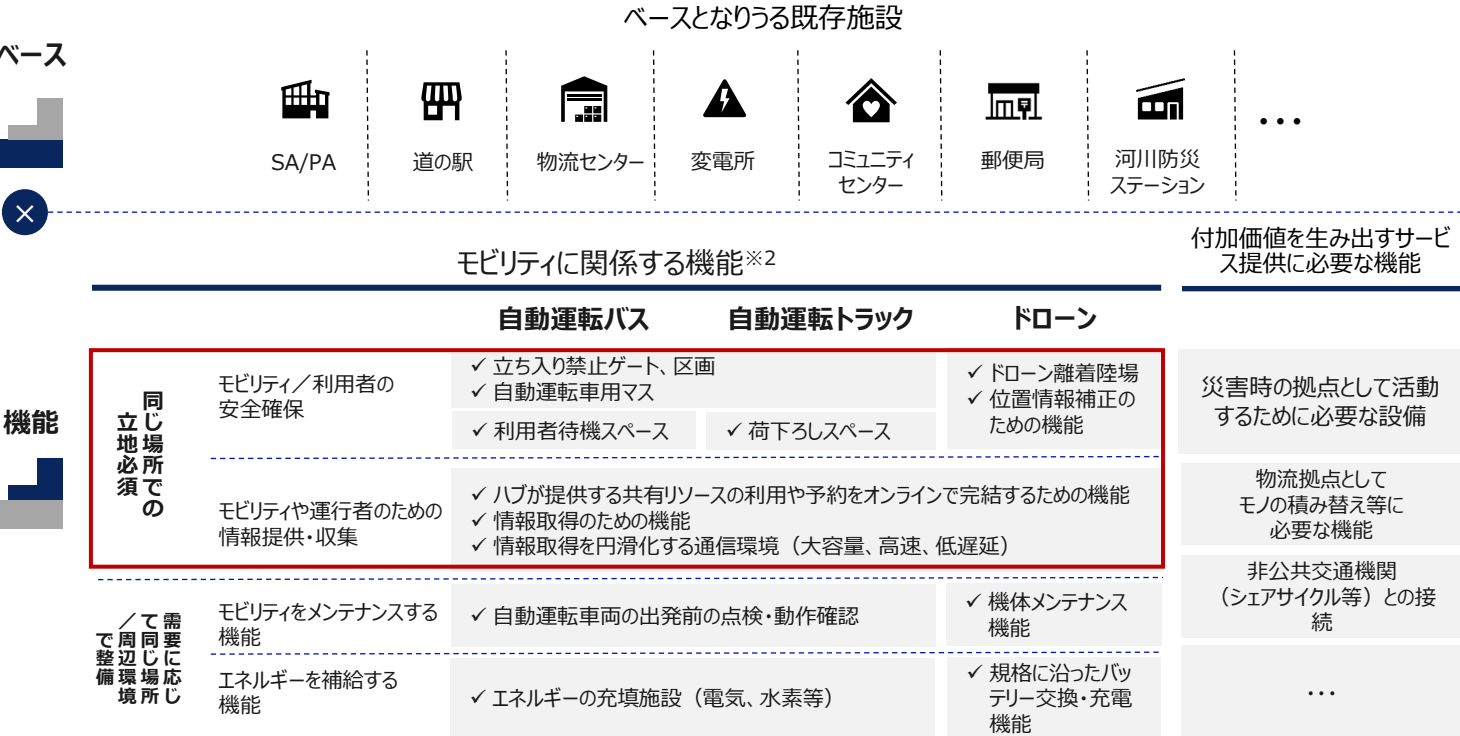
WG関係	
短期	⑥乗換・積替等のための集約拠点の整備【経済産業省／国土交通省】（詳細p.26）
	・モビリティ・ハブの整備方法や機能等に関する調査を開始した ・今後2024年度末にかけて、モビリティ・ハブのうち、特に物流の拠点に関する整備方法や機能等に関する調査を進める
短期	⑮自動運転サービス支援道の整備【警察庁／総務省／経済産業省／国土交通省】（詳細p.27）
	・これまで、アーリーハーベストプロジェクトにおいて、先行地域でのサービス実証に向けて検討を進めてきた ・今後2024年度末にかけて、先行地域におけるサービス実証を実施予定

⑥乗換・積替等のための集約拠点の整備

- デジタル技術を活用して人口減少地域におけるインフラ維持を可能としながら、物流最適化のためのルート選定等を行い各地域・事業者間の連携を図るためには、人的プロセスを可能な限り省力化・自動化しつつ、ヒト・モノの乗換・積替、モビリティの充電・駐車等に係るハブとして、モビリティ・ハブの整備が必要である。

概要、構成要素

- 基本的に施設の新規創設は行わず※1、既存施設への機能追加を行うことを基本とする。既存施設に加え、新たなモビリティの移動に関する機能を追加する。その際、人的プロセスを可能な限り省力化・自動化することを目指す。その際、個別の事業者のみの利用を前提としない、協調的な利用が可能となるような整備・運営方法等を検討する。



モビリティ・ハブを運用するための必須機能

整備方針

- モビリティ・ハブとしての機能の活用が想定される事業者側からのニーズや、ベースとなる既存施設の施設管理者の意向等を踏まえながら、2024年度中のアーリーハーベストプロジェクトの実装において、整備方法や機能等の詳細な検討を進める。
- 現時点では、主な利用者であるモビリティ運行者が、モビリティを運行するにあたり必要な機能の整備を進める。その際、既存施設をモビリティ・ハブとして整備するにあたっては、
 - まず、利用者側が施設管理者に対して、当該施設の追加投資の有無を含めて、改修が必要な範囲を確認する。
 - その他に整備すべきものがあれば、利用者側が施設管理者と調整の上、整備する。
 - 施設のメンテナンスの分担は、新設・既設側に問わず、利用者側と施設管理者側で調整する。
- 当該施設における整備の可能性等を判断するにあたり、施設管理者のみで判断することが難しい部分については、関係行政機関等が連携して円滑な判断が行われることが望ましい。

※1 次に該当する場合は、新設も検討する。①民間事業者等による高速道路への直結等、既存インフラ等との接続が必要な物流拠点等 ②既存施設と比較して新規に追加するサービスが多く、キャパシティの確保が難しい場合
※2 上記の機能を全て具備する必要はなく、ニーズに応じて必要な機能が選択され、実装されることが望ましい。

⑮ 自動運転サービス支援道の整備

サービス例

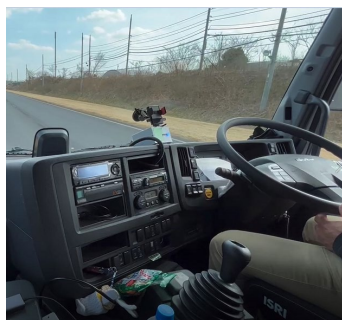
- 自動運転車により人手不足に悩まずに人や物がニーズに応じて自由に移動できるよう、ハード・ソフト・ルール面の面から自動運転を支援する道※を整備し、自動運転車の安全かつ高速な運用を可能とする。

※本資料においては、ハード・ソフト・ルール面の面から自動運転車の走行を支援している道を「自動運転サービス支援道」とする（なお、時期や実情によって全てが揃わない場合もあり得る。）。その中でも、優先化をする場合には「自動運転車優先レーン」と呼ぶ。

自動運転車による物流の例



＜自動運転トラックの開発＞
出典：経済産業省



＜ハンズ・オフ実証の様子＞
出典：T2



＜データ取得・活用による物流効率向上の取り組み＞
出典：NEXT Logistics Japan

自動運転車による人の移動の例



出典：ひたちBRT



出典：経済産業省

デジタルライフラインの実装例

- 2024年度に新東名高速道路の一部区間において100km以上の自動運転車優先レーンを設定し、自動運転トラックの運行の実現を目指す。また、2025年目途に全国50箇所程度、2027年度までに全国100箇所以上で自動運転車による移動サービス提供が実施できるようにすることを目指す。

自動運転サービス支援道（※幹線となる道は高速道路等での設定を想定）

インフラからの情報提供

カメラ、LiDAR等で検知した周辺環境の状況を車両に情報提供することで自動運転を支援

先行地域

日立市大甕駅周辺



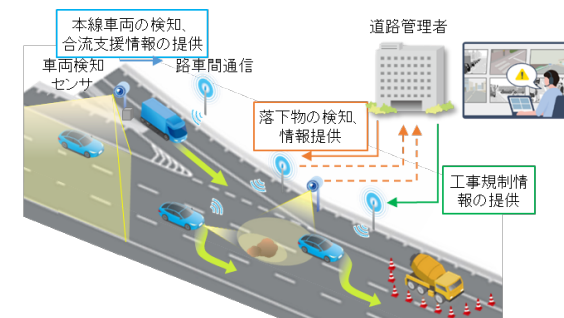
提供：自動運転実証実験関係者
※イメージ写真

自動運転車優先レーン

新東名高速道路

駿河湾沼津-浜松間約100km

自動運転車優先にすることで
2024年度の自動運転実現を
支援



各種施策の取組状況（国土交通省 総合政策局）

WG関係

⑤地域リソースを最大限活用するための地域の関係者の共創（連携・協働）の推進や、公共交通維持を後押しする柔軟な公的支援制度の検討（詳細p.29-31）

短期

- ・地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ(2024年5月)を踏まえ、多様な関係者の連携・協働を具体の取組に結び付けていくに当たって、留意すべき基本的な事項をまとめた「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」と分野別の指針を都道府県知事宛に発出。また、地域の多様な関係者との連携・協働により地域交通の維持・活性化に取り組む実証運行を柔軟に支援する「共創・MaaSプロジェクト」において、全国256件の事業を支援
- ・「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」と分野別指針の内容を踏まえ、2024年度補正予算による「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」等により、全国における共創の取組に対し、引き続き柔軟な支援を行う

⑤地域リソースを最大限活用するための地域の関係者の共創（連携・協働）の推進や、公共交通維持を後押しする柔軟な公的支援制度の検討

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

検討の背景・必要性

- 人口減少等により日常生活における「移動」の問題が深刻化
- 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
- 地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界

関係府省庁が連携し、交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など ○ 公共交通事業者だけでは移動手段の十分な提供が困難 ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化	B：地方中心都市など ○ 公共交通と、各分野の送迎との需要の分散がみられ、公共交通の持続性が課題 ⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用	C：大都市など ○ 内外から多くの来訪者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足） ⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を拡充	D：地域間 ○ 広域での社会経済活動の活性化が重要 ⇒ 幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組を検討
● 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）			
● 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）			

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成			取組の実装		
政府共通指針の策定 構成員12省庁の連名による政府としての共通指針を策定し、全自治体に取り組む働きかけ	各分野の指針・通知の策定 各分野の送迎について、 ・地域住民の混乗 ・公共交通への委託・集約 ・空き時間の活用 等を推進するための事項を明確化	カタログ化による支援 連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化	法定協議会※のアップデート 多様な関係者の参画等による司令塔機能の強化 ※地域交通法に基づいて設置される協議会	地域公共交通計画のアップデート データの活用等により、地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ	施策のアップデート 新たな制度、技術の活用による、計画施策の充実・強化
			都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）		国によるサポート
取組の加速化 多様な分野との連携・協働等による取組を、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組みを検討					

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、KPIを位置付けたうえで、定期的に進捗状況のフォローアップを実施

KPI 目標年次：2027年度 (デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)	✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100 ✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100	✓ 自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数 100 ✓ AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 500 ✓ 自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000
--	---	--

⑤地域リソースを最大限活用するための地域の関係者の共創（連携・協働）の推進や、公共交通維持を後押しする柔軟な公的支援制度の検討

地域の公共交通リ・デザイン実現会議に基づく政府指針の発出

政府共通指針の策定（R6.6.28）

政府一体として、関係12府省庁の連名による「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」を策定し、全自治体に取り組を働きかけ

- 1. 交通部局及び関連部局との連携の推進
- 2. 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
- 3. 自家用有償旅客運送の積極的な活用
- 4. 地域の輸送資源の活用推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



各分野の指針の策定

分野ごとに、

- ・送迎への地域住民の混乗
- ・送迎車両の空き時間の活用
- ・送迎業務の交通事業者への委託／集約



等について、国土交通省と、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省等の関係省庁との連名で、自治体関係部局等へ指針を発出※

分野	関係省庁	指針の内容
教育・子育て・スポーツ	文部科学省	スクールバスの地域住民の利用（混乗）/車両の空き時間活用/交通事業者への委託/地域公共交通への集約に係る取扱いの明確化
	こども家庭庁	部活動の地域連携・地域クラブ活動移行における移動手段の確保
介護・福祉	厚生労働省	運営主体が異なる介護サービス事業所等の利用者の同乗/介護サービス事業所等と居住実態がある場所との送迎/車両の空き時間活用/送迎の委託に係る取扱いの周知
		総合事業における通所型サービス等の送迎の委託に係る取扱いの明確化
		介護保険法等に基づく移動支援等に係る道路運送法の取扱いの周知
医療	厚生労働省	へき地患者輸送車の住民利用に関する取扱い及びへき地患者輸送車運行支援事業の共同委託に係る取扱い
農泊	農林水産省	農泊の推進における移動手段確保に係る周知
共通	総務省、農林水産省、経済産業省、中小企業庁	自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

※令和 7 年1月28日時点で発出済の分野別指針

⑤地域リソースを最大限活用するための地域の関係者の共創（連携・協働）の推進や、公共交通維持を後押しする柔軟な公的支援制度の検討

「交通空白」解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開 (令和6年度補正・令和7年度予算)

「交通空白」の解消、多様な関係者の連携・協働等による 持続可能な地域交通への進化

地域公共交通確保維持改善事業等
令和6年度補正 326億円、令和7年度 209億円
・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
：令和6年度補正 37億円、令和7年度 4874億円の内数
・鉄道施設総合安全対策事業費
：令和6年度補正 69億円の内数、令和7年度 45億円の内数
・訪日外国人旅行者受入環境整備
：令和6年度補正 158億円の内数、
令和7年度 6億円の内数、国際観光旅客税充当額 25億円の内数

■「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

- 喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、
- ・「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し
(調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援)
 - ・地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援
 - ・「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」パイロットプロジェクト推進
(官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)



地域の足：「かなライド」



観光の足：「おにタク」

■訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）

- 訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、
- ・公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
 - ・乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
 - ・多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備

■交通DX・GXによる省力化・経営改善支援

配車・運行管理システムの導入・共通化、
キャッシュレス決済の導入等支援



クレカタッチ決済

■自動運転の社会実装に向けた支援

自動運転大型バス等への支援を強化



自動運転大型バス

■交通分野における人材確保支援

2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援

■財政投融资（鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資） (令和7年度：135億円)

■地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの利活用等の支援

■ローカル鉄道再構築

再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援



軌道強化による高速化

■地域公共交通再構築（社会資本整備総合交付金）

地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援



EVバス充電施設の設置

■EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援

地域公共交通の維持・確保等

■生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等

- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援
- 地域鉄道における安全対策（鉄道施設総合安全対策事業費等）
- 安全に問題があるバス停の移設等

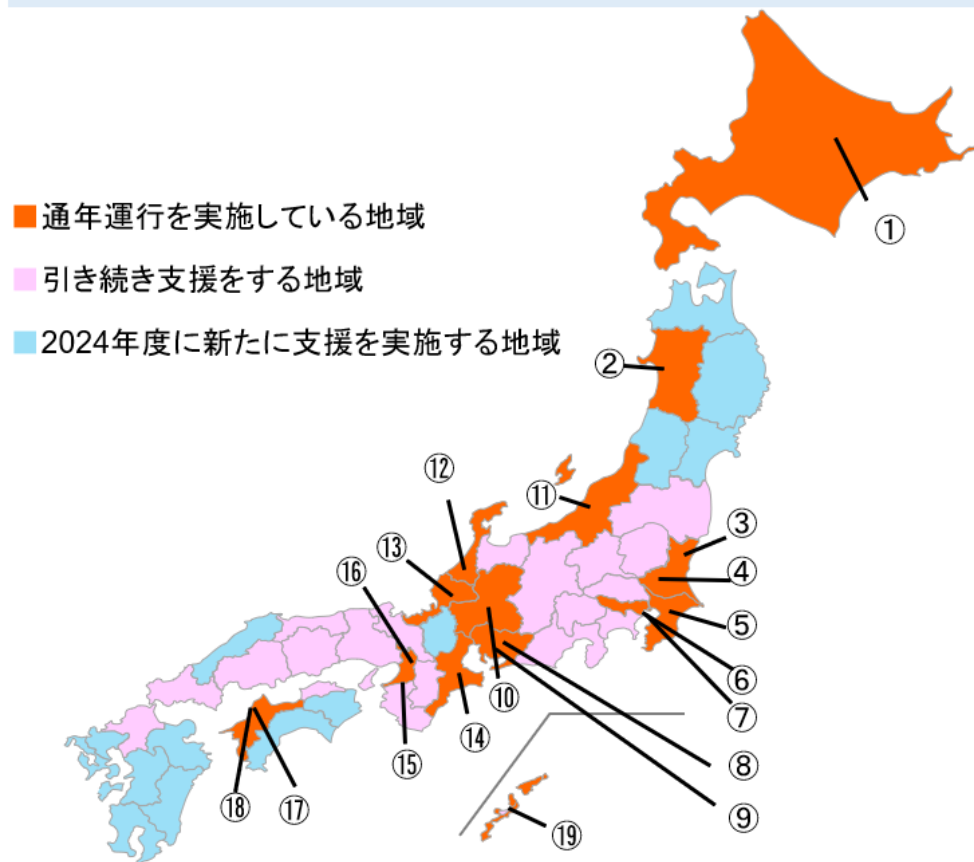
上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費（自動運転の走行環境整備等）、都市・地域交通戦略推進事業（公共交通に係る支援等）がある。

各種施策の取組状況（国土交通省 物流・自動車局）

WG関係	
短期	②事業採算性の検証【経済産業省／国土交通省】（詳細p.33） ・一般道における自動運転通年運行事業を2024年末時点で19箇所を実施している ・モビリティDX検討会モビリティサービス領域WGにて、事業採算性等の課題についても議論する予定
	⑪自動運転がもたらす効果の評価方法の検討（詳細p.33） ・補助事業に参画する自治体に対する自動運転の導入効果に関するヒアリング等を実施中
短期	②③審査手続の透明性・公平性の確保【警察庁／経済産業省／国土交通省】（詳細p.34） ・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文書としてとりまとめ、公表している
	取組① 国によるサポート体制の構築 取組② 審査内容、手続及び様式等の明確化 取組③ 過去の審査事例の公表・共有等による審査の円滑化

②事業採算性の検証、⑪自動運転がもたらす効果の評価方法の検討

- 補助事業等を通じて、2024年12月31日時点で、19カ所で一般道での通年運行事業を実施。
- **今年度**は、これまでの継続事業を含め、**全都道府県で計99件の事業を採択**。（内26件は通年運行を予定。）
- **一般道の自動運転**について、2024年度に約100カ所で計画・運行を行い、**2025年度には全都道府県での通年運行の計画策定または実施を目指す**。
- この事業を通じて、**全国での自動運転の社会実装・事業化を推進**する。



小型EVバスを用いた自動運転

- 特徴・・・混在空間、40km/h以下
- 通年運行実施自治体
 - ⑤千葉県横芝光町
 - ⑫石川県小松市
 - ⑯愛媛県松山市
- 2024年度採択件数
33件



小型カートを用いた自動運転

- 特徴・・・交通量の少ない又限定空間を走行、12km/h以下
- 通年運行実施自治体
 - ②秋田県上小阿仁村
 - ⑧愛知県春日井市
 - ⑬福井県永平寺町
 - ⑮大阪府河内長野市
 - ⑯大阪府四条畷市
 - ⑰沖縄県北谷町
- 2024年度採択件数
7件



ハンドルがない車両を用いた自動運転

- 特徴・・・混在空間、20km/h以下
- 通年運行実施自治体
 - ①北海道上士幌町
 - ③茨城県常陸太田市
 - ④茨城県境町
 - ⑥東京都大田区
 - ⑨愛知県日進市
 - ⑩岐阜県岐阜市
 - ⑪新潟県弥彦村
 - ⑭三重県多気町
 - ⑱愛媛県伊予市
- 2024年度採択件数
28件



乗用車を用いた自動運転

- 特徴・・・混在空間、40km/h程度
- 通年運行実施自治体
 - ⑦東京都(有明)
- 2024年度採択件数
3件



※①⑥⑬⑭⑰はレベル4、それ以外はレベル2からレベル4へ順次移行を予定している案件

②3 審査手続の透明性・公平性の確保

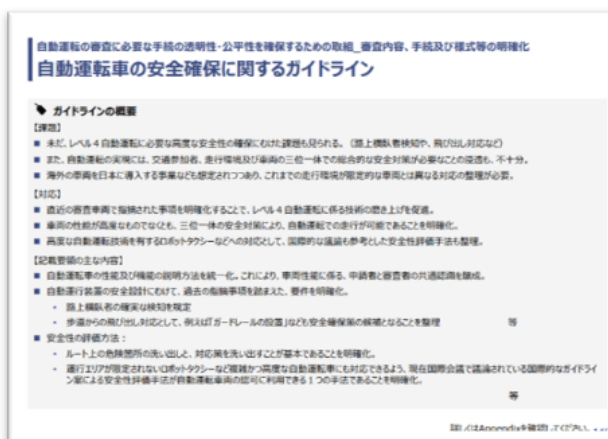


経済産業省及び警察庁と連携して、自動運転の審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組として「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」をとりまとめ、2024年6月に公表

< 国によるサポート体制の構築 >



< 審査内容、手続及び様式等の明確化 >



< 走行環境条件の検討(検討資料作成要領) >

作成要領 (資料の全体構成)			
章	主な記載内容	作成のポイント・留意点	作成優先度
1 事業概要及び走行環境条件	- 事業概要 - 走行環境条件(COD) - これらでの走行環境	- 都府、県市、事業内容等、全体的な概要に整理する - COD、道路、気象、交通、自動車法等、走行環境の条件を整理する - 走行環境に準じて、自動車の入出力となる環境や状況、自動運転装置の能力を整理する	優先度 中 (2-3章の次に作成)
2 自動運転車について	- 自動運転装置の構成 - 自動運転装置のインターフェース - 自動運転装置の機能	- 事業、走行環境等に準じた自動運転装置の構成を整理する - 自動運転装置と運転者の役割分担、責任分担を明確にする - 自動運転装置の機能と自動運転装置の能力を整理する	優先度 高 (最初に作成)
3 自動運転装置の安全設計について	- 障害物の検知能力 - 自動運転装置 - 冗長機能	- 事業、走行環境等に準じた自動運転装置による安全設計の考え方を整理する - 安全設計の考え方を整理する - 安全設計の考え方を整理する	優先度 高 (最初に作成)
4 リスクシナリオ及び対応並びに試験方法	- CODにおけるリスクシナリオ - COD外となるリスクシナリオ - 不具合・故障発生時のシナリオ	- 事業、走行環境等に準じた、走行環境内に存在するリスクを整理する - 安全設計の考え方を整理する - 安全設計の考え方を整理する	優先度 中 (2-3章の次に作成)
5 その他	その他の安全確保の取組	1-4章に該当しない、その他の取組を記載する	優先度 低 (必要に応じて作成)

(SWG関連) 自動運転ワーキンググループでの取組状況

自動運転タクシーの実装に向けたロードマップ

2026年と見込まれる自動運転タクシー実装に向けて、ビジネスモデルに対応した規制緩和等に取り組むとともに、認証基準等の具体化による安全性の確保、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査体制の確保を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、自動運転タクシー実装のための制度を構築する。

ビジネスモデルに対応した規制緩和等

1 管理の受委託の運用の明確化

自動運転の専門性を有すると認められる者については、タクシー事業の許可を有していなくても、その管理を受託し、タクシー事業者と供に自動運転タクシーが運行できるよう、運用を明確化 (年内に結論)

2 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方

特定自動運行の場合、特定自動運行保安員の管理が主となるため、当該業務に即した運行管理者の要件を明確化 (1年以内に結論)

3 タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方

旅行業の登録を得てタクシー手配に係る費用を徴収しているプラットフォームに対する、道路運送法の観点からの新たな規律 (1年以内に結論)

自動運転SWG※とりまとめを踏まえた3つの観点

1 認証基準等の具体化による安全性の確保

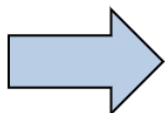
自動運行装置に係る認証基準等の具体化による、自動運転車の製造者が満たすべき安全性能の明確化 (1年以内に結論)

2 事故原因究明を通じた再発防止

責任追及から分離された事故原因究明を通じて再発防止を図るべく、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査の体制の確保 (1年以内に結論)

3 被害が生じた場合における補償

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の明確化 (2025年中に結論)



これらの検討を短期集中的に行うため、交通政策審議会自動車部会の下に、新たに「自動運転ワーキンググループ」を設置。結論を得たものから順次制度化を推進。

(SWG関連) 自動運転ワーキンググループでの取組状況

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」の設置

1. 本ワーキンググループの経緯・目的

国土交通省では、本年6月に開催された第6回デジタル行財政改革会議において、2026年に見込まれる自動運転タクシーの実装に向けて、ビジネスモデルに対応した規制緩和に取り組むとともに、認証基準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、自動運転タクシーの実装のための制度構築を進めるとした。

これを受け、今後の自動運転タクシーの実装のための制度のあり方について、短期集中的に検討を行うため、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に、「自動運転ワーキンググループ(WG)」を設置した。

2. 検討項目

第6回デジタル行財政改革会議を踏まえた、今後の自動運転タクシーの社会実装にのための制度のあり方

○ビジネスモデルに対応した規制緩和等

- 1. 管理の受委託の運用の明確化
- 2. 特定自動運行時に必要な運行管理のあり方
- 3. タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方

○自動運転SWGとりまとめを踏まえた3つの観点

- 1. 認証基準等の具体化による安全性の確保
- 2. 事故原因究明を通じた再発防止
- 3. 被害が生じた場合における補償

3. 委員

【委員長】

・塩路 昌宏 京都大学名誉教授

【委員】

- ・菊間 千乃 松尾綜合法律事務所 弁護士
- ・須田 義大 生産技術研究所次世代モビリティ研究センター 教授
- ・笹倉 宏紀 慶應義塾大学 大学院法務研究科 教授
- ・佐藤 典仁 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士
- ・竹岡 圭 日本自動車ジャーナリスト協会 副会長
- ・寺田 一薫 福島学院大学 マネジメント学部地域マネジメント学科 教授
- ・中川 由賀 中京大学 法学部 教授
- ・波多野 邦道 (一社)日本自動車工業会 安全技術・政策委員会
自動運転タスクフォース主査
- ・廣瀬 敏也 芝浦工業大学 工学部 機械機能工学科 教授

(敬称略)

4. オブザーバー

- ・(公社)全日本トラック協会
- ・(公社)日本バス協会
- ・(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会
- ・(一社)日本自動車部品工業会
- ・(一社)日本自動車連盟
- ・(一社)日本損害保険協会
- ・日本自動車輸入組合
- ・(独法)自動車技術総合機構
- ・道路局
- ・運輸安全委員会
- ・警察庁
- ・デジタル庁
- ・法務省
- ・経産省

(SWG関連) 自動運転ワーキンググループでの取組状況

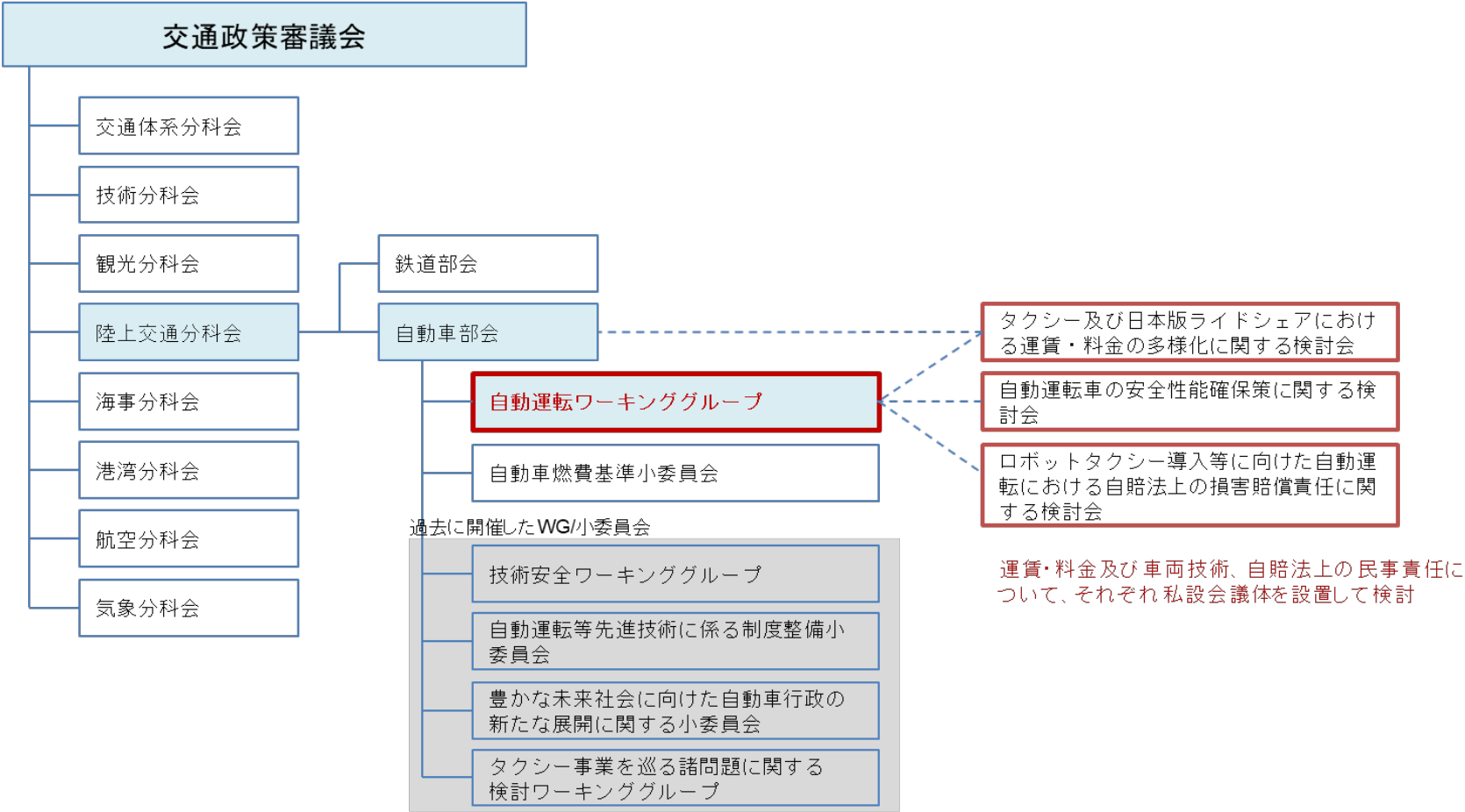
交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会「自動運転ワーキンググループ」の設置

○ 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会運営規則（抄）

（ワーキンググループ）

第1条 部会長は、必要があると認めるときは、ワーキンググループを設置して調査審議させることができる。

2 ワーキンググループの議決は、部会長が適当であると認めるときは、部会の議決とすることができる。



(SWG関連) 自動運転ワーキンググループでの取組状況

今後の自動運転WGの開催スケジュール

■第1回WG【10月7日(月)】

1. 自動運転WGの設置趣旨
2. デジタル行財政改革会議取りまとめ2024、モビリティ・ロードマップ2024及び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SWG報告書について
3. 個別検討課題に関する現状について
4. 自動運転WGの今後の進め方案の共有

■第2回WG【2024年12月4日(水)】

1. 業界ヒアリング(一般社団法人日本自動車工業会、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会)
 - ・自動運転タクシーの実装に向けた現状・課題
 - ・自動運転タクシーの導入スケジュール
2. 管理の受委託の運用の明確化案
3. 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方案
4. 運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査体制に関する論点

■第3回WG【2025年2月5日(水)】

1. タクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会の議論に基づくプラットフォームに対する規律の在り方案
2. 自動運転車に係る法制度、審査・事故調査体制、開発状況に関する海外調査結果

■第4回WG【3月】

1. 自動運転車の安全性確保策に関する検討会とりまとめ
2. ロボットタクシー導入等に向けた自動運転における自賠法上の損害賠償責任に関する検討会とりまとめ
3. 運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査体制案

■第5回WG【5月】

1. 自動運転WG中間とりまとめ案

各種施策の取組状況（国土交通省 道路局）

WG関係

⑫路車協調システムの検討【総務省／国土交通省】（詳細p.40-44）

⑫走行空間の検討（詳細p.42,44）

⑫路車協調システムの検討

- ・ 高速道路については、2024年度末において、新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）における合流支援・先読み情報の提供の実証実験を開始予定（2024年11月より実証に向けた通信確認等を開始）
- ・ 一般道については、路側センサ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実施しているところ。（2024年度は22自治体にて実施）

⑫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ているところ。（2024年度は9自治体にて実施）

⑫⑫共通

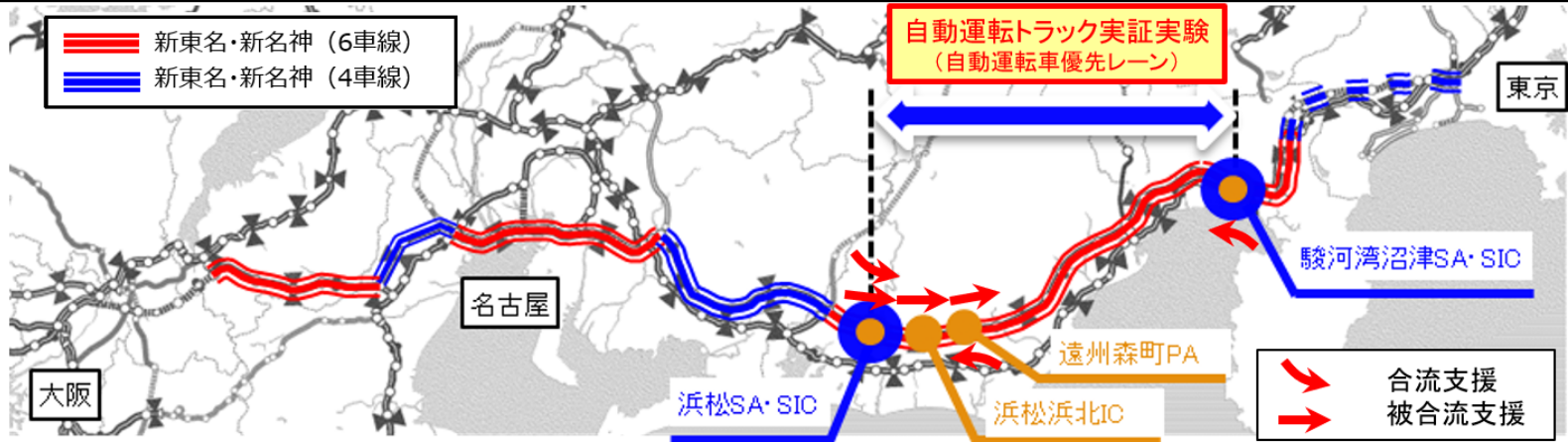
- ・ 自動運転の実現を支援するため、自動運転に資する道路構造や路車協調システム、道路交通情報の収集・提供に関する体制やルール、情報通信インフラなど、インフラの在り方について、自動運転インフラ検討会において検討を実施している。（2024年6月：第1回、10月：第2回）

短期

⑫路車協調システムの検討

新東名高速道路における自動運転トラック実証実験

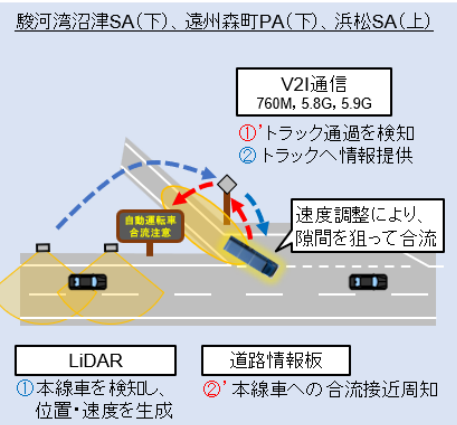
○ 2024年度に新東名高速道路(駿河湾沼津SA～浜松SA)に自動運転車優先レーンを設定し、車両開発と連携した路車協調(合流支援情報提供、先読み情報提供等)によるレベル4自動運転トラックの実現に向けた実証実験を実施。



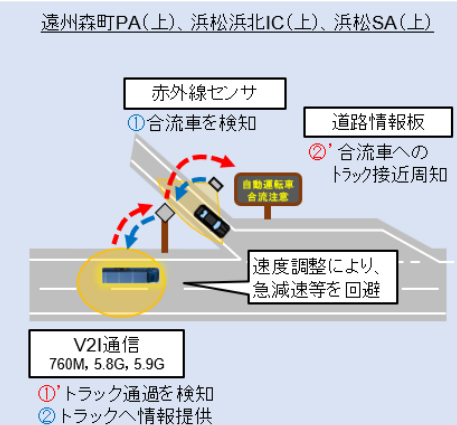
自動運転車優先レーン

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線合流を支援



被合流支援情報提供イメージ
他車両の本線合流を支援



先読み情報提供イメージ



※一部内容については、2025年度以降に実施

⑫路車協調システムの検討

自動運転トラックの実証実験に向けた自動発着・通信確認等

- 新東名高速道路における自動運転トラック実証実験について、車両側の実験協力者の公募を2024年7年に実施し、9月20日に2団体を採択。
- 2024年11月からは、自動運転トラックでの実証実験に向けた、自動発着確認・通信確認等の要素技術検証を開始。(12月には報道機関向けの現場公開を実施)

■実験協力者公募概要

(1)公募期間

令和6年7月1日(月)
～令和6年7月31日(水)

(2)採択結果

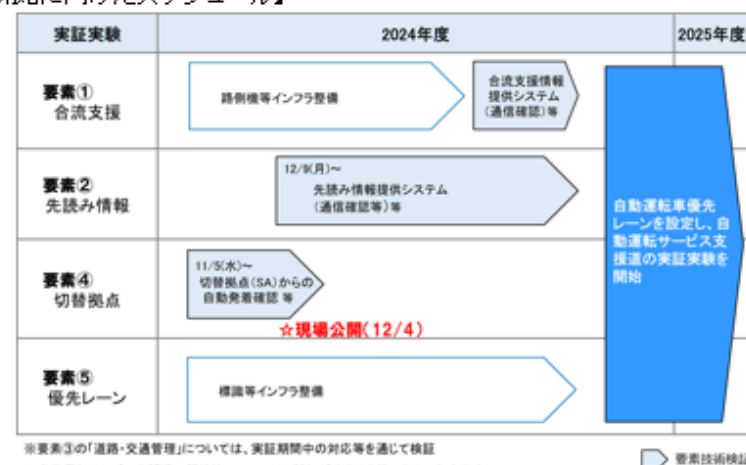
① Road to the L4 テーマ3コンソーシアム

- ・豊田通商(株)※代表者
- ・いすゞ自動車(株)
- ・日野自動車(株)
- ・三菱ふそうトラック・バス(株)
- ・UDトラックス(株)
- ・先進モビリティ(株)・日本工営(株)

② (株)T2

■自動運転の実証実験に向けた要素技術検証

【実証実験開始に向けたスケジュール】



【浜松SAでの自動発着確認の様子】



<自動運転トラックの自動発着確認①>



<自動運転トラックの自動発着確認②>

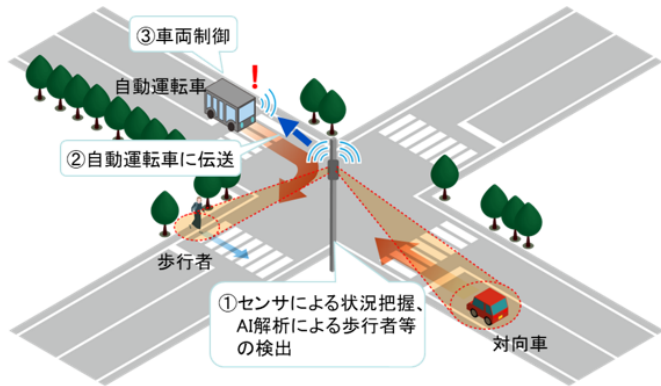
⑫路車協調システムの検討、⑳走行空間の検討

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。
- 路車協調システム等に関する技術基準等を作成するため、各地で実証実験を実施。

路車協調システム

車載センサでは検知が困難な道路状況を道路に設置するセンサ等で検知し、自動運転車へ情報提供（安全で円滑な走行を支援）



実証実験（道路局公募）
R5年度：28自治体
R6年度：22自治体

自動運転実証事業

物流・自動車局の実証事業支援と連携

実証実験（物流・自動車局公募）

R5年度：62自治体
R6年度：99自治体



走行空間

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



バス専用レーン



歩行者等との分離



路上駐車対策
（走行位置の明示）



乗降場

実証実験（道路局公募）
R6年度：9自治体

＜道路インフラからの支援に関する要望＞

箇所例	道路インフラからの支援例
交差点	対向車や歩行者・自転車の位置・速度等の情報提供

⑫路車協調システムの検討

実証実験の経過(路車協調システム)



- 上士幌町では将来的な人口減少を見据え、地域公共交通を維持するための解決策として自動運転を導入
- 右折開始のタイミングの支援を行う路車協調システム実証実験をR5年度より開始
- R6年度は、昨年度の結果を踏まえたシステム改善等を推進

<実験概要>



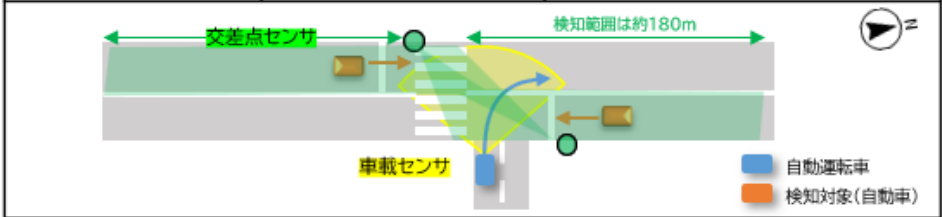
<車両> ARMA、定員11名、速度20km/h未満



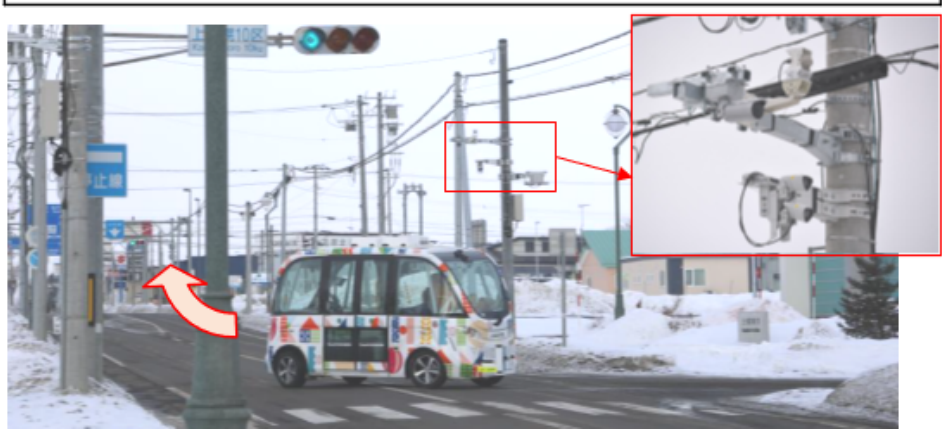
<路側施設> 仮設柱に共架

<ユースケース>

ユースケース	課題	インフラ支援
無信号交差点の右折	高速度の左右から接近してくる車両の検知	車載センサの検知外の車両を交差点センサで検知し事前に情報提供を行う



検知から制御までの流れ：エッジ処理、車両による直接制御



実施箇所	北海道上士幌町 往復3.0km(循環線)
運行計画	所要時間約30分
実験期間	令和6年8月～令和7年2月
交通量、制限速度	流出側:1039台/日、40km/h
自動運転レベル	レベル2(一部レベル4)
役割分担	上士幌町:車両提供、上士幌タクシー:運行主体・遠隔監視
センサ・通信	FIRカメラ(遠赤外線カメラ)×2・セルラー(4G)
シナリオ上の発進操作	交差点手前で減速後、路側情報を基に車両を直接制御

⑫路車協調システムの検討、⑫走行空間の検討

自動運転インフラ検討会の概要

自動運転インフラ検討会

【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

【概要】

○第1回 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 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

検討体制

【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 國學院大學法律学科教授
- ・ 小花貞夫 電気通信大学理事
- ・ 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2回検討会の様子

（４） 今後の検討スケジュール

WGの検討スケジュール

テーマ・論点		検討スケジュール			
		第6回（12月）	第7回（1月）	第8回（2月）	第9回（3月）
自動運転の社会実装	・ 事業者ニーズに沿った施策の実施		・ 事業者ニーズの 聞取		・ 施策の進捗状況
	・ 路車協調等デジタルインフラの あり方についての検討		・ 施策の取組状況		
	・ 地域に応じた運行レベルの検討		・ 自動運転の運行 実態		・ 骨子案の検討
交通商社機能 のあり方	・ 交通商社機能の主体	・ 参考事例の聞取		・ 交通商社機能 の考え方	
	・ 交通商社機能の内容				
	・ 交通商社機能の対象エリア				
	・ 交通商社機能の継続性				
交通商社機能 を支える共通 基盤のあり方	・ 共通基盤の対象・内容			・ 参考事例の聞 取	
	・ 共通基盤のセキュリティ（データ トラスト、ルールメイキング）				
	・ 共通基盤を支えるバックエンド				
需要の把握・ 創出の方向性	・ 需要の把握・創出の検討			・ 取組事例の聞 取	

デジタル庁

Digital Agency