

令和7年度自動運転社会実装先行的事業化地域事業 関連施策の概要一覧

※本ページは、令和6年度補正のTYPES概要（交付決定済）を記載したものであり、令和7年度補正においてもTYPESにて交通分野のプロジェクトの公募を検討中。その際の交通分野のプロジェクトについて現在検討中の概要は末尾記載のとおり。

事業概要	目的	デジタルを活用した意欲ある地域による自主的な取組を応援するため、デジタルを活用した地域の課題解決や魅力向上の実現に向けた地方公共団体の取組を交付金により支援する。
	対象となる取組内容	<p>「デジタル行財政改革」の基本的考え方に合致し、将来的に国や地方の統一的・標準的なデジタル基盤や持続可能な行財政基盤につながる見込みのある地方公共団体の先導的な取組の推進に要する経費を単年度に限り支援する。</p> <p>（※）具体分野及びサービスは、デジタル行財政改革会議事務局が指定する分野から、社会変革につながるような取組を補助対象とする。 （※）下記要件を満たす必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 将来的に国や地方の統一的・標準的なデジタル基盤や持続可能な行財政基盤につながる見込みのあるものとして、デジタル行財政改革事務局がコミットし、当該団体のフィールドを活用し、先導的な取組として後押しする価値があると判断できるもの ② 利用者起点に加え業務効率化や財政改革の観点でKPI設定、モニタリング、効果測定を行い報告すること ③ コンソーシアムを形成する等、地域内外の関係者と連携し、事業を実効的・継続的に推進するための体制が確立されているものであること
応募資格		地方公共団体
支援内容	補助率・補助上限額	補助率：3/4 交付上限額：1事業当たり国費2.25億円（事業費ベース3億円）
	補助対象経費	事業の遂行に必要な、設備・システム導入費、施設改修費などのハード経費、人件費、サービス利用費、外注費などのソフト経費、のいずれも支援対象とし、総事業費に対するハード経費割合の制限は設けない。サービス実装に向けたシステム構築費等に止まらず、普及・定着に向けた周知広報や、改善に向けた調査等も対象。
	対象期間	令和7年度（単年度） ※なお、令和8年度及び9年度は補助対象外期間であるが、引き続き、本事業で構築したデジタル基盤を活用し、サービスを提供することが求められる。
留意点		<p>以下の場合、交付対象外とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体職員（教職員等含む）の業務の効率化が主目的であり、地域住民に裨益する事業ではない場合 ・市場調査や実証実験に止まり、住民等に対する実際の継続的なサービス提供を事業実施年度内に行う事業ではない場合 ・地域の課題解決のための具体的なデジタルを活用したサービスを実装する事業ではない場合 （※）実装後のランニングコストは地方公共団体自身で確保することが前提（例外として複数年契約に基づく初年度一括支出の場合は認める。） ・各府省庁における実証等の補助金と補助対象経費が重複する場合
問合せ先		<p>内閣官房デジタル行財政改革会議事務局</p> <p>・三隅 崇史 Tel：050-5475-0958 Mail：takashi.misumi.c4m@cas.go.jp ・山崎 優 Tel：050-5475-0849 Mail：yu.yamazaki.v4t@cas.go.jp</p>

令和7年度補正（案）※令和8年1月13日追記

交通分野のプロジェクトにおいては、電子データの規格化などを実施しつつ、円滑な自動運転の走行及び自動運転車の安全性向上に必要なデータの収集・分析・出力ができ、1つの機能を有するデータのデジタル基盤（道路情報、運行遅延情報、旅客情報等）の構築等を進める。

TYPEVの制度概要

対象	TYPE A	TYPE V	TYPE S
		○	

デジタル公共財又は新興型デジタル公共財を複数の地方公共団体で共同調達・共同利用し、社会課題の解決に活用する地方公共団体の取組を高補助率（国費上限：4億円 補助率：2/3）にて支援します。

- **複数の地方公共団体が必要なツールを共同で調達・利用する取組であって、**
 - **デジタル庁が地方公共団体に提供又は推奨するシステム又はサービス（デジタル公共財）を活用して行われる取組** 又は
 - 地方創生に資する、**将来的にデジタル公共財としてのポテンシャルを持つツール（新興型デジタル公共財）を活用したデジタル庁が先駆的と認める取組**であること

デジタル公共財

- 社会的課題解決のため、地域で**広く共同利用可能な**、オープンなシステム又はサービスなど。利用に当たり、地域毎の偏りを生むことなく、標準性かつ相互運用性を担保する基本的な機能を有するもの。

データ連携基盤、デジタル認証アプリ、マイキープラットフォーム、公的個人認証（JPKI）、デジタル地方創生サービスカタログの掲載サービスの一部など、デジタルを活用した地方創生を進める際に様々な地域で共通に必要なシステム又はサービス。

新興型デジタル公共財

- 社会的課題解決のため、将来的には、**広く共同利用可能なポテンシャルを持った**、先進性が認められるオープンなシステム又はサービスなど。

AIを高度に活用するサービスやマイナンバーカードを新しい用途で利用するシステム又はサービス、NFTなどブロックチェーン技術を用いたサービス。

共同調達/共同利用

行政
手続



物流
交通



観光



防災



社会
福祉



教育



環境
保全



【自動運転レベル4検証タイプ】（予算：17億円程度）

地域限定型の無人自動運転移動サービス（限定地域レベル4）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を実施する。

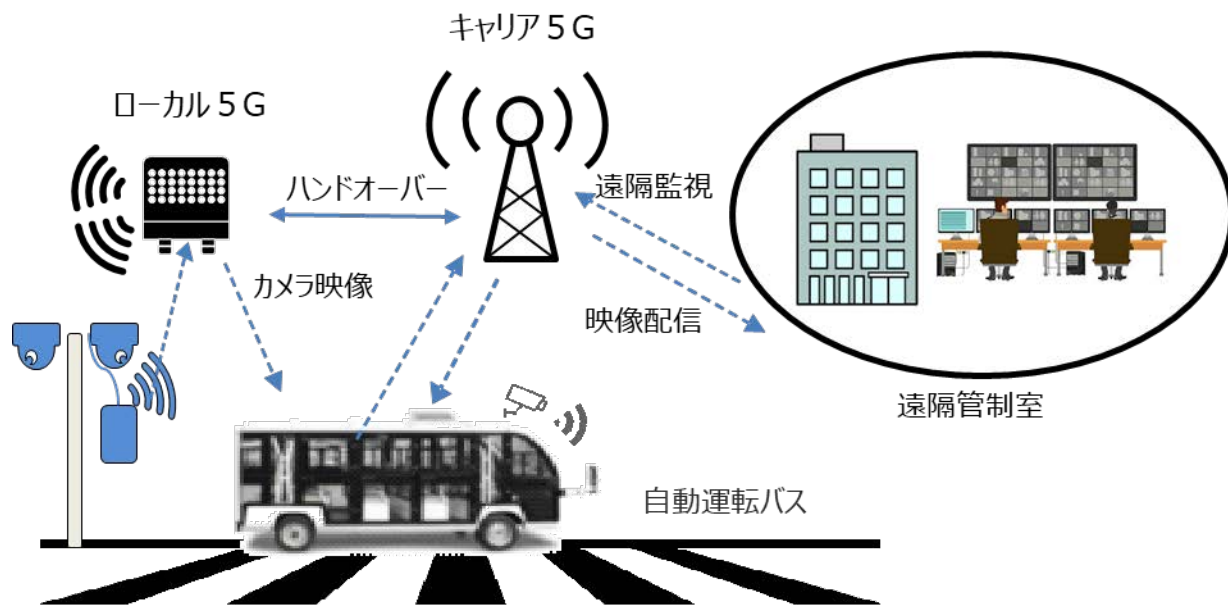
<実証イメージ>

想定される検証項目の例

- ・交差点における通信
- ・基地局間のハンドオーバー
- ・路車間通信の信頼性
- ・必要な通信帯域幅 など

想定される検証環境の例

- ・形状等の異なる物理的環境
- ・積雪・日照等の気候条件 など



<実施主体>

地方公共団体、企業・団体など

※地方公共団体を1以上含むコンソーシアムを形成していることが要件

<事業規模の上限>

調整中

●先行的事業化地域への対応

デジタル庁「先行的事業化地域」に選定された地域については、提案評価に当たって加点する。

【補助事業】（予算：8.0億円程度）

デジタル技術を活用して地域課題の解決を図るために必要な
通信インフラなど（ローカル5G/LPWAなど）の整備費用を補助します。

<対象>

地方公共団体、企業・団体など ※1

※1 企業・団体などが実施主体となる場合には、採択候補先に決定後、補助金交付申請までの間に、地方公共団体を1以上含むコンソーシアムを形成していることが要件となります。

<補助対象> ※2

① 無線ネットワーク設備 （ローカル5G、Wi-Fi、LPWAなど）

② ①に接続するソリューション機器

これらと不可分な設備・機器・ソフトウェア ※3

※2 地域課題の解決のために、①と②を組み合わせたシステムを整備することが要件となります（インターネット接続サービスの提供やソリューション機器のみの整備や是非該当）。

※3 通信装置レンタル料やクラウドサービス利用料については、複数年度分を一括して事業整備年度に費用計上及び支払い完了できる場合に限り、5か年分を上限として補助対象とします。

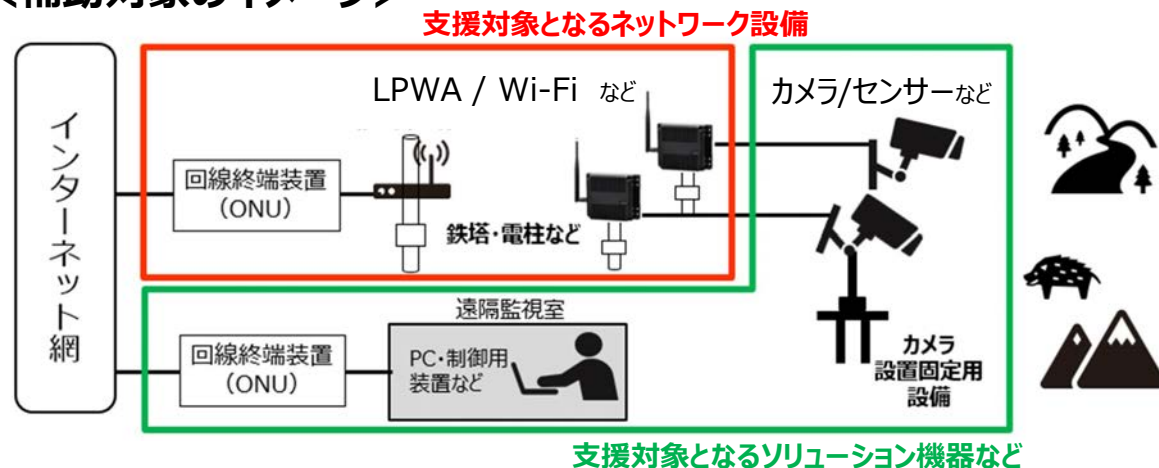
<補助率> 補助対象経費の **1/2**

補助金額に上限はありませんが、ご提案の内容を踏まえて、事業規模の妥当性を審査いたします。

<提案評価の観点例>

- 地域課題の解決に資するものであるか（期待される効果が明確か など）
- 効率的・効果的な整備計画であるか
（課題解決のために必要か、費用対効果が見合っているか、多用途で活用できるか など）
- 地域のステークホルダー（産官学金）との連携が図られているなど、持続可能な運用計画であるか（適切なPDCA計画があるか など） など

<補助対象のイメージ>



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（総務省 令和7年度補正予算案）

自動運転の推進地域において、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

※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

自動運転の推進地域
における通信事業者による
携帯基地局の高度化
(5G SA化) 支援を拡充

総務省令和7年度補正予算(案) 5.0 億円

先行的事業化地域に対する支援のポイント

選定地域のレベル4 自動運転車両の走行経路における通信環境の優先的な整備等の促進

- 無人自動運転の遠隔監視等に必要となる通信環境について、選定地域における通信面での課題を踏まえ、政府の予算事業等を通じて、当該地域における携帯基地局の高度化等のインフラ整備の優先的な実施を推進する。

無人自動運転サービス実装推進事業

令和8年度予算(案) 10億円(新規)

※先行的事業化地域の対象である事業の概要とスキームは赤枠部分。

事業目的・概要

事業目的

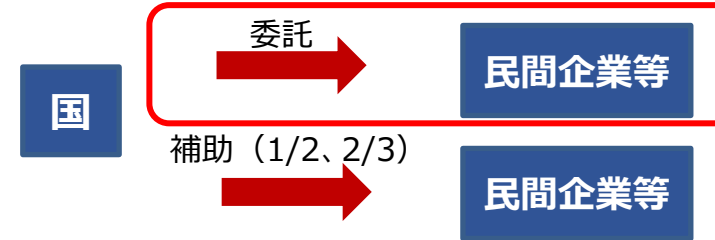
運輸部門は、我が国のCO2排出量の約2割を占める分野であり、2050年カーボンニュートラル実現に向けて、自動運転の更なる社会実装を加速し、渋滞の解消等によるCO2排出抑制に貢献することを本事業の目的とする。また、人口減少、高齢化等により地域の足を担う公共交通や物流の維持が課題となる中、本事業により自動運転の社会実装を加速することで、こうした社会課題の解決にも貢献する。

事業概要

これまで積み重ねてきた研究開発の成果を活用し、自動運転バスと自動運転トラックの早期社会実装に向けて、以下に取り組む。

- ①車内無人の遠隔監視型自動運転の手法の確立
- ②円滑な運行を補助するインフラの実装可能な在り方の検討
- ③自動運転トラックにおける高速道路上以外の物流施設までの区間の走行に係る検討

事業スキーム(対象者、対象行為、補助率等)



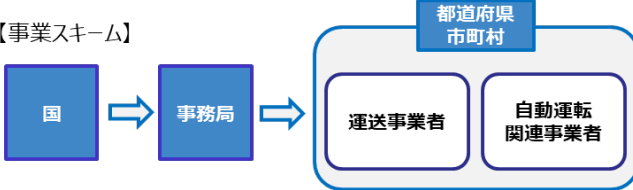
成果目標・事業期間

令和8年度から令和9年度までの2年間の事業であり、本事業における実証の成果を手引き・ガイドラインとしてまとめるとともに、合理的なオペレーションコスト・車両コストにつなげることにより、民間事業者によるサービス導入の促進を図る。

【概要】令和7年度自動運転社会実装推進事業

※本ページは、令和7年度自動運転社会実装推進事業の概要を記載したものです。
2025年12月23日現在、令和8年度自動運転社会実装推進事業の内容は未定です。

- 自動運転は、人手不足や交通事故の削減等、地域公共交通が抱える課題に対する解決手段の一つとして期待
- 地方公共団体による、レベル4自動運転移動サービス実装に係る初期投資を支援（令和7年度は67事業採択）

対象事業者	地方公共団体（都道府県・市町村）	<p>【事業スキーム】</p> 
補助率	4 / 5	
対象事業イメージ	<ul style="list-style-type: none">・定時定路線型の自動運転移動サービス・専用道などを用いたBRT自動運転移動サービス・特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス 等	
補助対象経費	<ul style="list-style-type: none">・車両購入費・リース費・車両改造費・自動運転システム構築費・リスクアセスメント、ルート選定等の調査費 等	
支援の枠組み	<p>（1）重点支援（補助上限額：3億円）</p> <ul style="list-style-type: none">○地域公共交通の先駆的・優良事例として横展開できる事業 (例)<ul style="list-style-type: none">・既存のバス路線を大型バスにより、自動運転化し大量輸送を確保し事業採算性を向上・自動運転タクシーにより、個別輸送・面的輸送に対応できる機動的な移動サービスを実現等 <p>（2）一般支援（補助上限額：1億円）</p> <ul style="list-style-type: none">○上記を除く、早期にレベル4達成が見込まれる事業	



【国土交通省】

路車協調実証実験・走行空間実証実験、 道路情報の収集・提供に関するインフラとの連携実証実験

1. 実施内容

(1) 施策の概要

① 路車協調実証実験

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することにより、自動運転車両の安全で円滑な走行を支援する。

② 走行空間実証実験

自動運転車両が苦手とする走行環境を走行しやすい環境を整備することにより、自動運転の走行や交通全体の安全性向上を支援する。

③ 道路情報の収集・提供に関するインフラとの連携実証実験

路上工事情報やそれに伴う規制情報などの道路情報と自動運転車両を連携することで、自動運転車両の走行判断などの活用に加え、最適な経路選択や発着地点の選択など安全で円滑な走行などを支援する。

(2) 申請者への要求と道路局の支援

① 路車協調実証実験

要求内容

- ・路車協調システムを自動運転サービスの事業にあたり活用予定であること。
- ・導入予定の自動運転車両の走行上の課題とその課題を解決するための路車協調の必要性を整理できていること。
- ・路車協調により受信した情報を活用した車両制御の実証が可能であること。
- ・自動運転車両運行事業者や国土交通省と実証実験体制（図1参照）を構築して実証実験を行うこと。
- ・申請者が路車協調システムの計画・設計・整備・運用・維持管理等、活用にあたり必要な一連の事項を実施することとし、事例や課題等の知見を蓄積できるよう各種データを収集すること（収集するデータについては別途協議の上決定）。
- ・路車協調実証実験に係る路側機のログデータ、車両の挙動データの提供など国土交通省が要求する事項に協力すること。

支援内容

自動運転車両が走行上抱える課題や対策を調査・検討し、自動運転車両の運行を支援する路車協調システムを整備することができる。

国土交通省が実証実験にかかる費用の一部を負担する。負担する費用は、路車協調実証実験に関する実施計画の策定のための費用、実施の準備・仮設のための費用、実施・運営のための費用、各種調査のための費用、効果分析・評価のための費用となる。ただし、催事・イベントに係る費用については対象にはならない。その他、実証実験で費用が発生する場合は役割分担（表1参照）に基づき必要な費用を負担するものとする。なお、表1に定めがないものについては、別途協議の上決定することを基本とする。

※負担額の上限は最大40百万円程度とする。

※申請内容によって申請者が希望する費用を満たさない場合があるので、あらかじめ了承すること。

※対象となる費用は、本事業の実施期間内（交付決定日から～2027年3月下旬）において発生した費用とする。

※費用負担の内容は他の事業と重複がないよう十分精査の上、計上すること。

②走行空間実証実験

要求内容

- ・自動運転サービスの事業化にあたり、本実証実験の成果を活用した自動運転サービスを予定していること。
- ・導入予定の自動運転車両の走行上の課題とその課題を解決する走行空間対策の必要性を整理できていること。
- ・自動運転車両運行事業者や国土交通省と実証実験体制（図1参照）を構築して実証実験を行うこと。
- ・事業者が事例集として知見を蓄積できるよう各種データを収集すること（収集するデータについては別途協議の上決定）。
- ・走行環境に関する車両のデータの提供など国土交通省が要求する事項に協力すること。

支援内容

自動運転車両が走行する道路空間が抱える課題や対策を調査・検討し、走行空間（道路空間再編や路面表示、防護柵の設置、走行空間分離等）を整備することができる。

国土交通省が走行空間実証実験にかかる費用の一部を負担する。負担する費用は、走行空間実証実験に関する実施計画の策定のための費用、実施の準備・仮設のための費用、走行空間整備後に車両を調律（走行に必要な地図の整備等）するための費用、実施・運営のための費用、各種調査のための費用、効果分析・評価のための費用となる。ただし、催事・イベントに係る費用については対象にはならない。その他、実証実験で費用が発生する場合は役割分担（表1参照）

に基づき必要な費用を負担するものとする。なお、表1に定めがないものについては、別途協議の上決定することを基本とする。

※負担額の上限は最大50百万円程度とする。

※申請内容によって申請者が希望する費用を満たさない場合があるので、あらかじめ了承すること。

※対象となる費用は、本事業の実施期間内（交付決定日から～2027年3月下旬）において発生した費用とする。

※直轄国道部分に関しては別途相談が必要。

※費用負担の内容は他の事業と重複がないよう十分精査の上、計上すること。

③道路情報の収集・提供に関するインフラとの連携実証実験

要求内容

- ・自動運転サービスの事業化にあたり、本実証を活用した自動運転サービスを予定していること。
- ・自動運転サービスに係る課題と情報連携の必要性を整理できていること。
- ・申請者が提供可能な範囲で自動運転車両が必要とするデータ提供に協力すること。
- ・自動運転車両運行事業者や国土交通省と実証実験体制（図1参照）を構築して実証実験を行うこと。
- ・連携実証実験に係る車両のデータの提供など国土交通省が要求する事項に協力すること。

支援内容

自動運転車両が走行上抱える課題や対策を調査し、道路情報の収集・提供に関するインフラとの連携を検討することができる。

道路情報の収集、自動運転車両運行事業者への提供については、地方整備局等が別途契約する業務において実施する。その他、実証実験で費用が発生する場合は役割分担（表1参照）に基づき必要な費用を負担するものとする。なお、表1に定めがないものについては、別途協議の上決定することを基本とする。

※応募状況によって申請者が希望する費用を満たさない場合があるので、あらかじめ了承すること。

※対象となる費用は、本事業の実施期間内（交付決定日から～2027年3月下旬）において発生した費用とする。

※費用負担の内容は他の事業と重複がないよう十分精査の上、計上すること。

2. 申請について

(1)路車協調実証実験

先行的事業化地域の申請書の中で「路車協調実証実験・走行空間実証実験」に『○』をした地方公共団体で『1. 実施内容（2）申請者への要求と道路局の支援の要求事項』に合致するもの。

路車協調実証実験・走行空間実証実験のどの支援を申請するのか活用目的に記載すること。

(2) 走行空間実証実験

先行的事業化地域の申請書の中で「路車協調実証実験・走行空間実証実験」に『○』をした地方公共団体で『1. 実施内容（2）申請者への要求と道路局の支援の要求事項』に合致するもの。

路車協調実証実験・走行空間実証実験のどの支援を申請するのか活用目的に記載すること。

(3) 道路情報の収集・提供に関するインフラとの連携実証実験

先行的事業化地域の申請書の中で「道路情報の収集・提供に関するインフラとの連携実証実験」に『○』をした地方公共団体で『1. 実施内容（2）申請者への要求と道路局の支援の要求事項』に合致するもの。

なお、（3）については、先行的事業化地域の区分が①最新技術活用型のみ申請することができる。

※申請書中「活用予定事業の実施内容」に『1. 実施内容（2）申請者への要求と道路局の支援の要求事項』が満足していることがわかるように記載すること。

※（1）（2）の実証にかかる費用については収支計画のその他費用に計上し、その内訳がわかる資料（フォーマットは自由）を別途添付すること。

3. 実証実験の前提条件について

- ・都道府県が申請する場合には、関係する市町村と調整が図られていること。
- ・路車協調実証実験および走行空間実証実験については、自動運転車両を走行させる上での課題を把握できており、その課題をインフラ連携によって解決できるという明確な根拠（実績）があること。
- ・路車協調実証実験については、路車協調システムの情報を活用し、自動運転車両を制御できる技術力があること。
- ・道路情報の収集・提供に関するインフラとの連携実証実験については、自動運転車両と連携するにあたり、道路情報の収集・提供に関する体制が道路管理者を含む形で適切に構築されていること。
- ・地方公共団体及び自動運転を担う事業者においては、効果検証に必要となる走行情報（速度や加減速等）や自動運転システム情報（受信ログや制御ログ等）、交通量観測データや一般交通の挙動データ等を無償で提供すること。
- ・実験結果に関する報告書や関連資料等を、令和9年3月末までに地方整備局等を経由し、国土交通省に提出すること。また、その後の実施状況についての報告、アンケート調査等に協力すること。なお、提出された報告書等は国土交通省に帰属するものとし、その後の道路施策の推進のために使用すること、実施結果について日本道路会議などの講演会等での発表、HP等で公表することがある。
- ・実験を実施する際は、地元住民、地方整備局等の関係行政機関と十分な調整を実施すること。

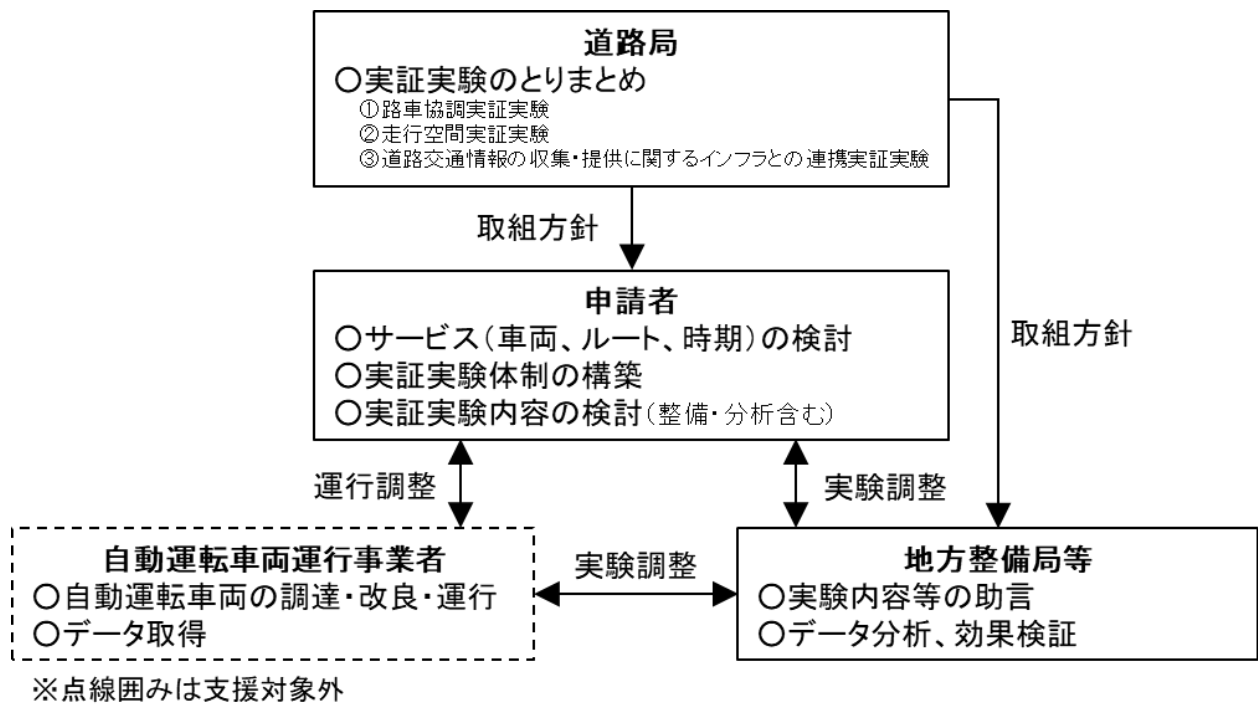


図 1 実証実験体制

項目	施行区分	費用負担区分
実験計画書(機器や施設の設計等)の作成	申請者	国土交通省
実験機器や施設の設置、整備	申請者	国土交通省
実験機器や施設の維持管理、点検	申請者	国土交通省
実証実験の分析・評価	申請者 国土交通省	国土交通省
自動運転車の準備	申請者 事業者	申請者
自動運転システムの改修	申請者 事業者	申請者
自動運転車の運行	申請者 事業者	申請者
車両側のデータ収集・提供	申請者 事業者	申請者

表 1 役割分担及び費用負担