資料２

自動運転の社会実装に向けた施策の取組状況、及び、今後の取組内容

2025/3/27

デジタル庁
Digital Agency

（１）施策の取組状況、及び今後の取組内容

各種施策の取組状況及び今後の取組内容（デジタル庁）

	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
①需要を推定する方法の検討 （詳細p.4）	・需要推定のため住民アンケート調査、ワークショップなどを実施（対象：３地域） ・需要を推定する方法をマニュアルとして整理済。2025年度初頭までに公開予定		
④資金調達の支援方策の検討 （詳細p.5）	・資金調達の支援方策について自治体、事業者等へヒアリングを実施 ・ヒアリングを踏まえ、考えうる資金調達のパターンを整理	2024年度に検討した内容をもとに、資金調達の支援方策とともに対応方針を追加検討	2025年度までに検討した内容をもとに、対応方針を整理
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.7）	・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を実施（④施策と合わせて15者、17回） ・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実施		
⑲複数モビリティの協調制御技術の検討 （詳細p.8）	・同一エリアで複数モビリティ（主にサービスロボットを想定）が運行した場合に発生する問題の洗い出しと対策を検討するため、2～3月にかけて実証実験を実施 ・実証実験を踏まえ、対策の有効性と類型化、今後の進め方等について、関係各所と連携の上、取りまとめ	具体的なユースケースを設定の上、有効な対策案を策定するとともに協調運行データ連携基盤の在り方検討を通じ、民間による早期サービス立ち上げを促すモデル構築を目指す	

各種施策の取組状況及び今後の取組内容（デジタル庁）

	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
㉖参考となる事例の共有		交通商社機能の確立に向けて参考となる事例を収集のうえ、モビリティワーキンググループ等で関係府省庁へ共有	同左

①需要を推定する方法の検討

需要推計アプローチ

Step1
定量アンケート・ディープインタビュー

【定量アンケート】
各地域のボリュームゾーンであるペルソナ（移動課題を持っていそうな層）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

【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」**など課題の特定を行う

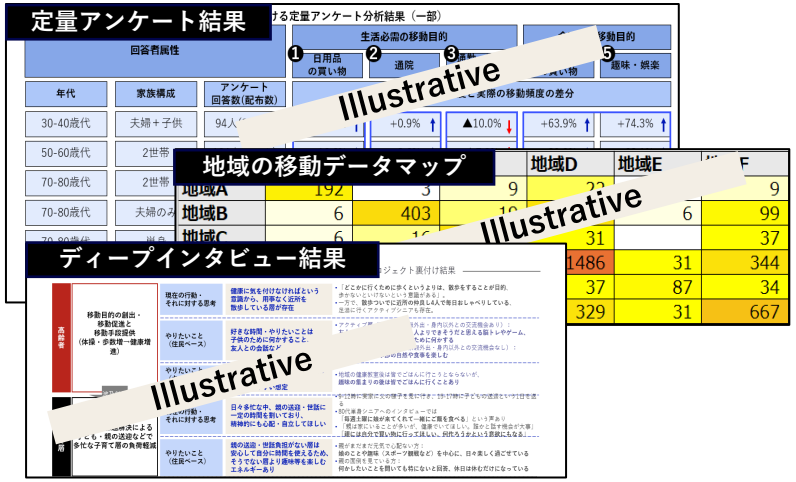
Step2
ロジックツリー

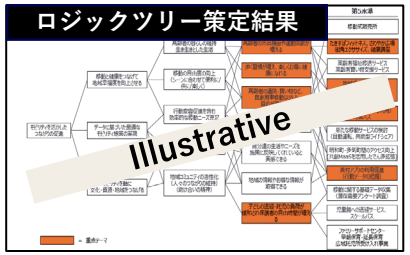
地域における移動需要と自治体の様々な交通施策の関係性を整理し、町の重点施策のあたりづけをするため、モビリティ領域のロジックツリーを作成
※その際に自治体向けワークショップを実施することも想定

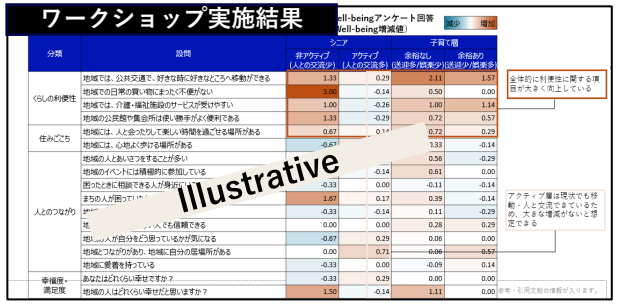
Step3
ワークショップ

ペルソナ代表者に、**「本人が本来理想とする行動は何か」**や**「住民どうしのつながりを生む重点施策等※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

成果のイメージと今後の展開

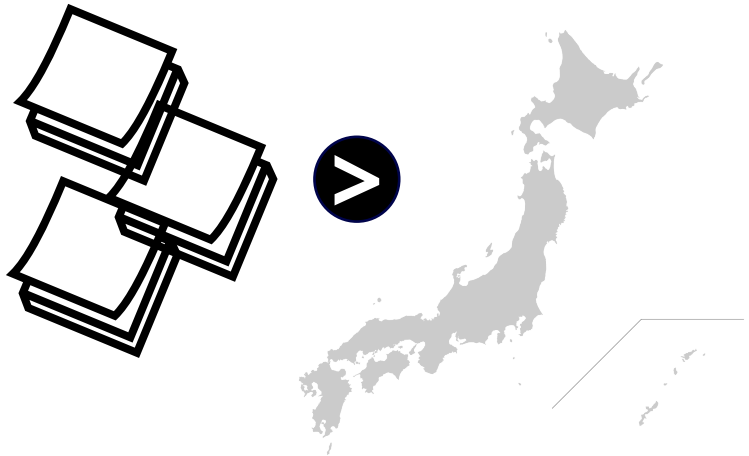






左記の顕在需要・潜在需要の推計アプローチをマニュアル化し全国の自治体へ展開していく。本マニュアルは地域の移動需要を調査・推計することで自治体で新しいモビリティサービス・計画を導入する根拠や今後の地域交通の課題を解決する糸口を得ることを目的にしている

マニュアル　**全国の自治体**



④資金調達の支援方策の検討

自治体、事業者の課題から中長期的な資金の確保や資金調達手法の多角化が必要と思料。自動運転事業全体の事業としての成立性を高める事を見据え、資金調達単体ではなく、リース・レンタル方策と組み合わせて検討を継続する

	ヒアリング内容	支援方策	概要
地方自治体	• 運行費は補助金で賄っており、**補助金がない場合は単費で賄うことができず運行ができなくなる** • 補助金は単年度の為、**継続的な運行計画が立てられない** • **補助金以外の自主財源**が中長期で目途付けできれば、継続的な運行に繋がる	**合理的な調達の実現と歳入対策強化**	• 予約・配車管理システムなどのデジタル公共財を、共同利用・調達などを通じて合理的に導入できる調達改革が必要ではないか • 企業版ふるさと納税の活用柔軟化、デジタル特例債の活用など業態に合わせた歳入強化方策の充実が必要ではないか
運行事業者	• 自動運転事業の将来の**事業性を評価した資金調達ができていない** • 資金調達以外にもビジネスモデルの成立性を高める支援方策があると有難い	**運行事業者は、地域リスク、車両等の技術開発リスク、故障・メンテリスクなど、性格の異なる事業リスクを抱え込んでおり、それぞれに対する評価が難しい状態に。一旦、リスク別に事業構成要素を定義し直し、それぞれのリスクに対応した公的支援策の充当やファイナンスを検討することが必要ではないか（次頁参照）**	

ヒアリングから出た課題解決の方向性

主に自治体は中長期での資金確保、事業者は事業性を高める施策と組み合わせて資金調達の多角化が必要

【議論用】自動運転活用型モビリティ・サービスの事業リスク別に見た業務要素

■ 自動運転を活用したモビリティ・サービスには、複数の異なる性格の事業リスク（及びシステム）が混在。これらを一括して事業化するのではなく、事業リスクを個別に可視化し、それぞれに対してファイナンスを行うような仕組み、及びそれに対応する公的支援を検討する必要があるのではないか。

課題認識（ヒアリングより導出）

【現状】

■ 運行事業者が自動運転車両の走行に必要となる全ての機能・サービスを包括的に提供

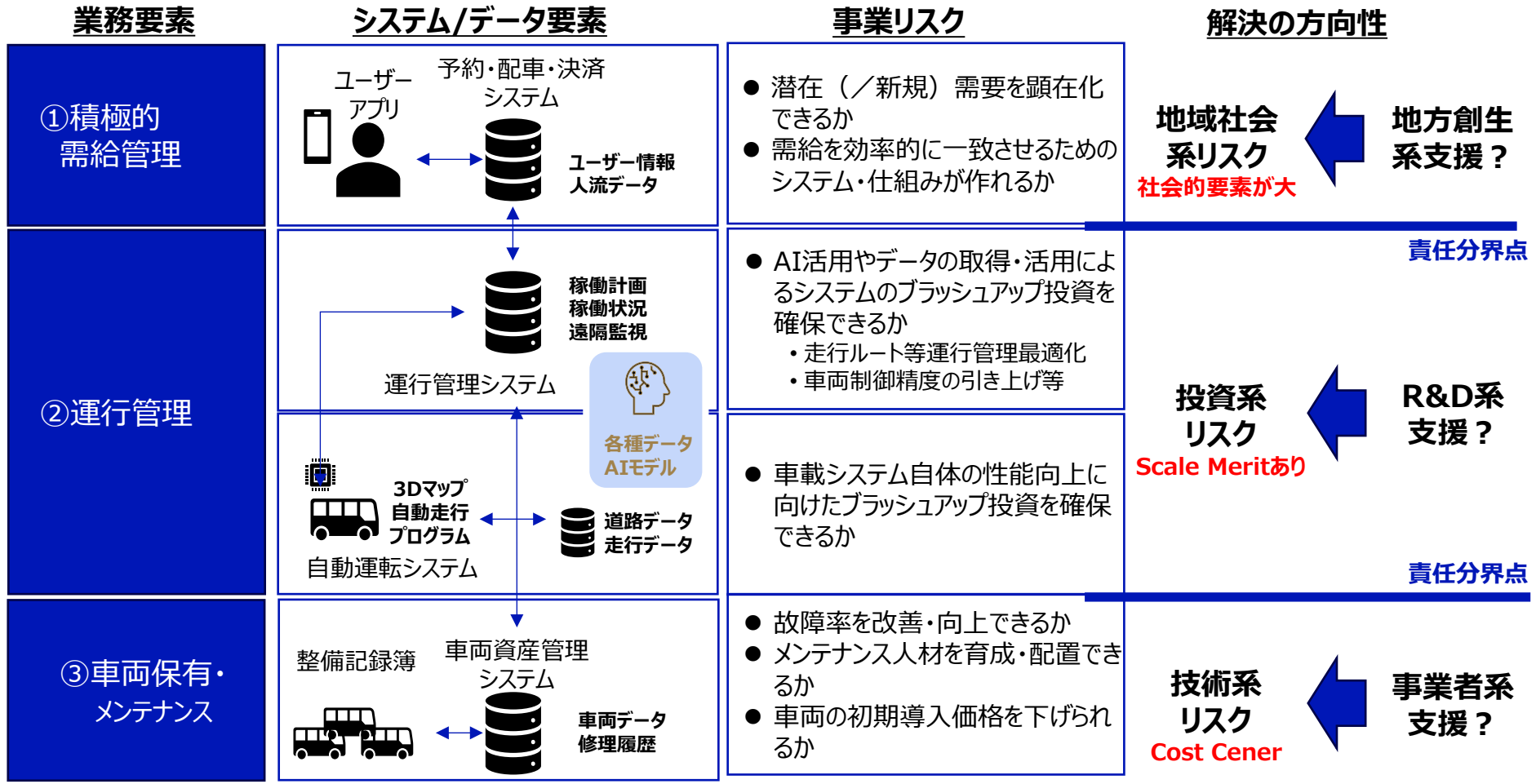
【課題】

■ 業務のリスクごとに、事業を分解し事業リスクを可視化しないと、ファイナンスが進まないのではないか。

① 需給バランスの不一致。需要の積極的な創出

② 運行管理システムの性能向上、そのための学習データの取得、AIの活用

③ 車両の故障率の高さ、メンテナンス人材の育成、単価



⑩自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組の検討

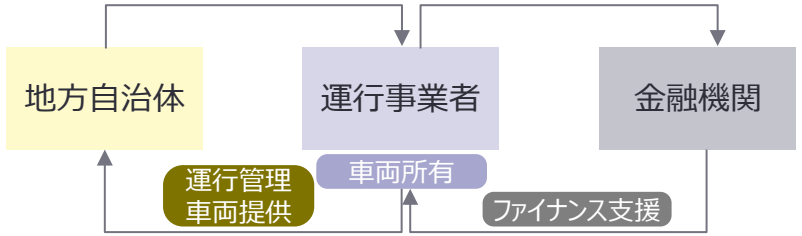
車両提供価格を抑え通年運行を支える仕組として、車両所有と運行の機能を分離するスキームを来年度も継続検討

課題の整理と解決の方向性

需要が不透明で運行事業者に車両所有リスクが集中、車両提供価格は下げられず、サービス品質も不安定

①サービス利用側の課題
現状サービスの価格、品質では長期の需要をコミットできない

事業運営に車両所有が必要、支援欲しい

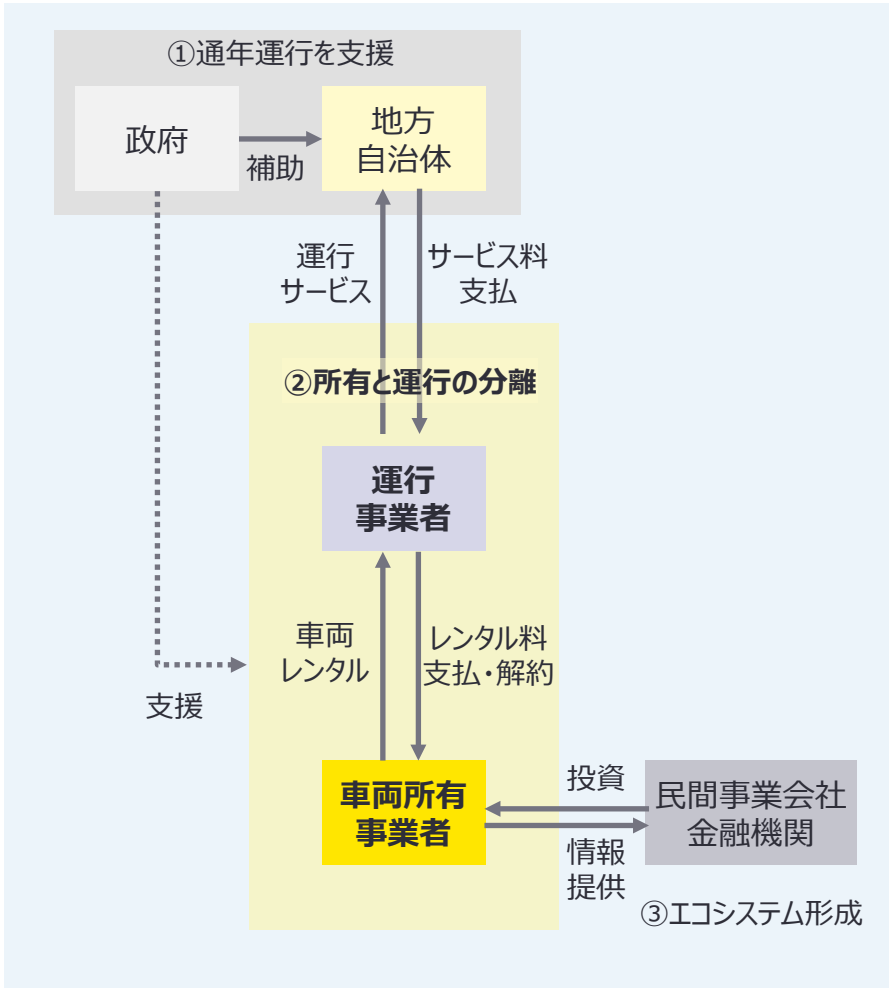


②サービス提供側の課題
需要見えず価格は高止まり、車両所有が重くサービス品質は不安定

③サービス提供を支える仕組の課題
自動運転事業の将来性が見通せず投資が不十分

課題	解決の方向性
①サービス利用側の課題	通年運行に前向きな地域に支援を絞る等で長期需要確定を支援
②サービス提供側の課題	長期需要に基づく価格低減に加え、車両所有と運行の分離で品質強化
③サービス提供を支える仕組の課題	サービス事業者が必要とする資金調達を支援するエコシステムの形成

車両所有と運行の分離スキーム



車両提供の考え方と想定メリット

■ **車両提供の考え方**

稼働率を高める為、提供車種を絞る、価格調整で稼働を平準化し既存車両を極力有効活用する等が必要

■ **想定メリット**

提供価格

- 車両集約による効率化でメンテナンスコスト低減
- 車両を複数ユーザーでより長く利用でき負担が分散
- 提供車種を絞ることで中長期的には車両調達コストが低減

サービス品質

- 運行事業者は運行サービスにリソースを集中投入
- 提供車種の限定や走行データ集約で故障予防や対応力が強化

⑲複数モビリティの協調制御技術の検討

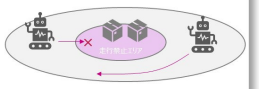
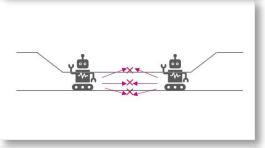
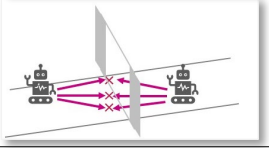
複数ロボット・モビリティが多数集中する環境においてスタック等の問題が発生することが確認され、複数のロボット運行事業者が共通的に順守するルール（共通ルール）の必要性が示唆された。来年度は有効な対応の具体案策定と協調運行データ連携基盤の在り方検討を通じて民間による早期サービス立ち上げを促すモデル構築を目指す。

今年度の成果

今年度の実証事項

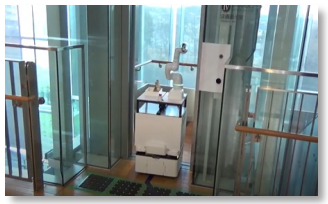
複数のロボット運行事業者（ロボット提供者）が同一空間でサービスを提供する世界を再現し、発生する問題を洗い出し。解決策として対応方向性とその実現に必要な機能・仕組み（協調運行データ連携基盤）を検討

実証により洗い出した問題と対応方向性

実証シーン（一部抜粋）	発生した問題（一部抜粋）	対応方向性
	複数台のロボットが至近距離で走行するシーンにおいて進入禁止エリアへ誤進入した	空間IDで進入禁止エリアを設定しベンダー運行システムへ配布する／物理的な障害物にARマーカーを用いて、進入禁止エリアを設定する
	通路等の狭所で複数台が正面から走行するシーンにおいて、回避しきれずにロボットがスタックした	狭路はリソース（ロボットの円滑な通行のために施設内で利用が制限される空間）と定め、RFAの規格に沿って運行する
	自動ドア付近で、複数台のロボットが正面からすれ違うシーンにおいて、ロボット同士が回避することで自動ドアにぶつかりかけた	緊急停止で自動ドアへの衝突を回避できる程度まで減速し走行する

実証実験のシーン（イメージ）

対 ロボット



対 物(エレベーター)

対 人

来年度の目標

関係事業者にとって収益性が担保したビジネスモデル・オペレーションモデル構築と、分散協調運行に必要な共通ルール・仕組みの整備・運用の担い手確保により、民間によってサービス立ち上げできる状態を検討する

来年度の検証ポイント

問題に対する対応方向性の妥当性・有効性

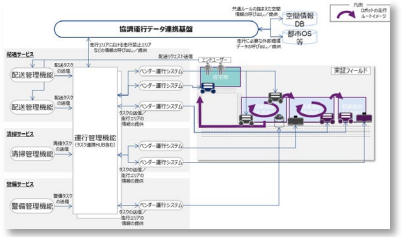
- 実サービス運用において複数事業者間／複数ロボット間での問題を解決し得るか
- 対応の方向性の前提となる走行フィールド等の条件はどのようなものか

協調運行データ連携基盤の在り方

- 問題に対する対応方向性（共通ルール）の実行に必要なデータを連携するための協調運行データ連携基盤の実行性があるか
- 関係事業者・団体にとってどのようなメリットがあるか（メリットがあるあり方はどのようなものか）

検証方法

民間による早期サービス立ち上げに適するユースケースを定めた上で、配送管理を担うプレイヤー等も巻き込み、複数の私有地（屋内・屋外）を跨ぐエリアにおいて、複数の運行事業者より複数のロボットでのサービス提供および、他モビリティとの連携によるサービス提供を題材に実証を行うことを検討



各種施策の取組状況及び今後の取組内容（内閣府）

	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
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.11）	ガイドラインの構成案を整理 ≪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、特定旅客運送等も対象 ≪分析≫ リ・デザインに向けた問題・課題の特定 多角的な指標とデータに基づく診断手法等を整理 ≪政策≫ 問題・課題の解決に資する政策メニュー 処方箋としての国内外事例の整理 ≪評価≫ 政策の効果評価・モニタリング手法 広く定量的な評価を行えるツールを開発中	実証地域と連携しつつ、ガイドラインの素案を作成	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、ガイドラインの品質向上とユーザー層を拡大を図る
⑨主要技術の低コスト化 （詳細p.12）	・ライダーシステムの設計試作に向けた仕様確定 ・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完了	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、ライダーシステムの設計試作を実施	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

各種施策の取組状況及び今後の取組内容（内閣府）

	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
⑯データの統合・相互利活用基盤の検討 （詳細p.13）	・2024年5月に統合データカタログサービス、データ格納サービスを関係者へ限定公開を実施 ・本環境を用いたユーザヒアリングを行い、機能のブラッシュアップとデジタルサンドボックス連携を加え、2024年12月にプロトタイプを公開	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	Japan Mobility Data Space（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とともに、利用者からの意見による改善やニーズの把握に取り組み、必要なサービスを拡充
㉔モビリティサービスをけん引する人材の育成 （詳細p.14）	・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 ・ノウハウの物語化に向け約40事例を収集。一部物語化したものをモビリティ知恵袋（WEBプラットフォーム）としてHPで公開	・育成プログラムの実証自治体での試行結果の検証を通じた素案の作成 ・ノウハウの物語化・公開を進めるなど、モビリティ知恵袋のコンテンツを充実	全国会議の開催や現地実証を通じ、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み合わせた教育計画の仕組みを検討

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。
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。

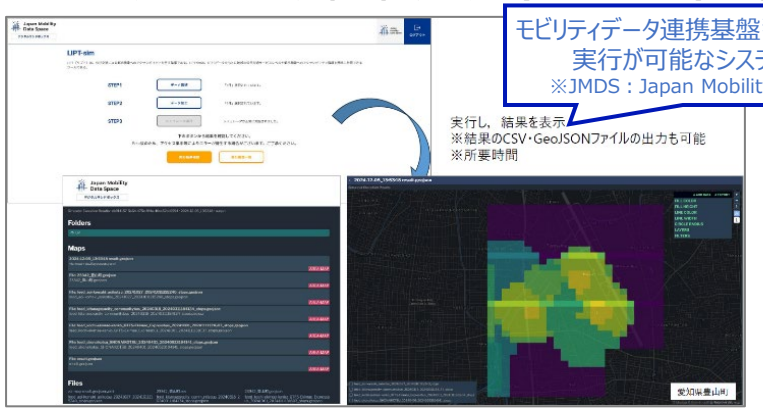
【調査】
：特定旅客運送等を含むモビリティ資源把握手法の開発と実践
- 道路上の車両や歩行者の特性情報を取得するAI画像解析技術を開発
- 宮崎市中心部の再開発エリアでの実践を通じて研究開発をブラッシュアップ

〈AI画像解析による車両情報の取得〉

注）宮崎市、民間事業者、IBSコンソで連携して5年後実現する出口戦略イメージ

【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



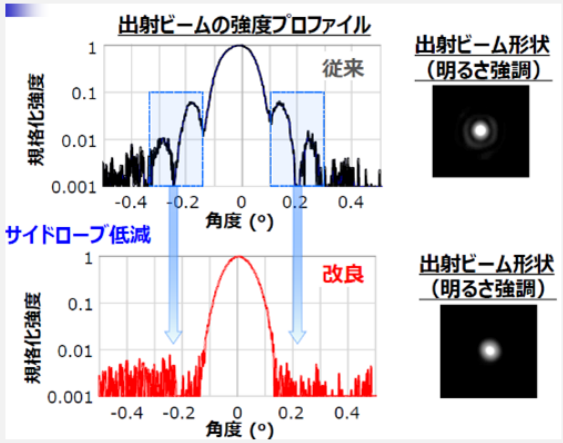
※ 評価指標（LIPT）自体と評価ツール（LIPT-sim）は今後も改良・更新予定

⑨主要技術の低コスト化

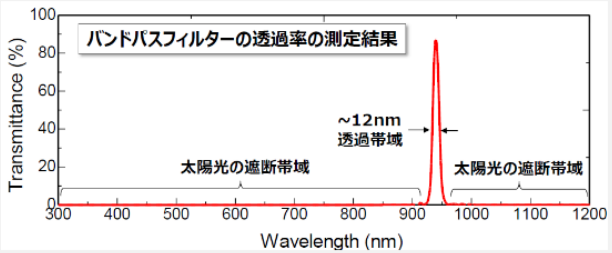
戦略的イノベーション創造プログラム第３期（ＳＩＰ第３期）「スマートモビリティプラットフォームの構築」

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。
25年度はライダーシステムの設計試作を実施し、26度以降、製品化を向けた目標スペ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

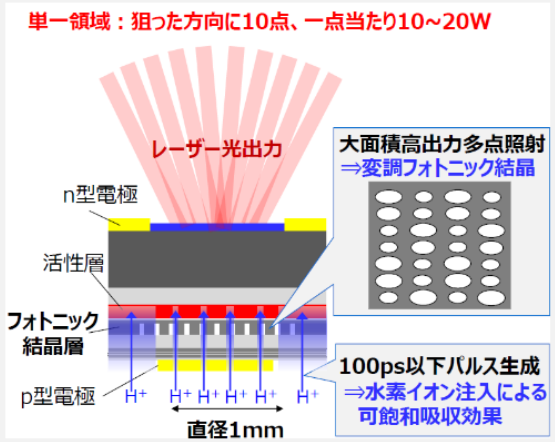


PCSELのサイドローブ低減

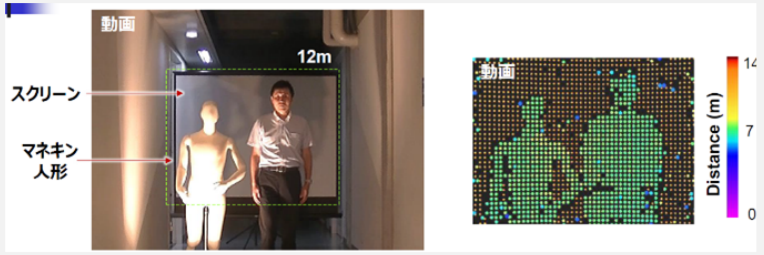


狭帯域バンドパスフィルターの試作

多角的にレーザーを照射できる技術の開発

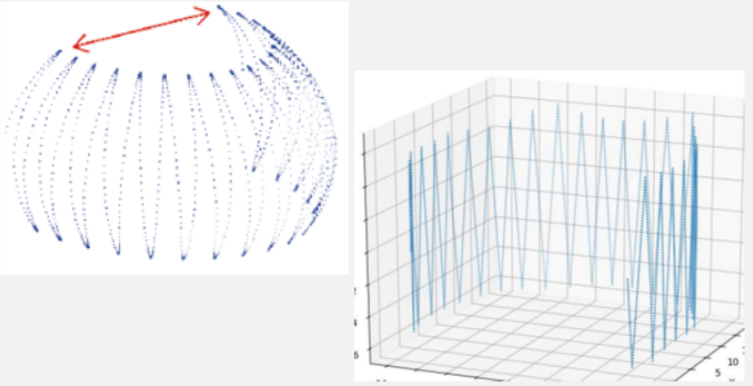


多点照射PCSEL の基本設計

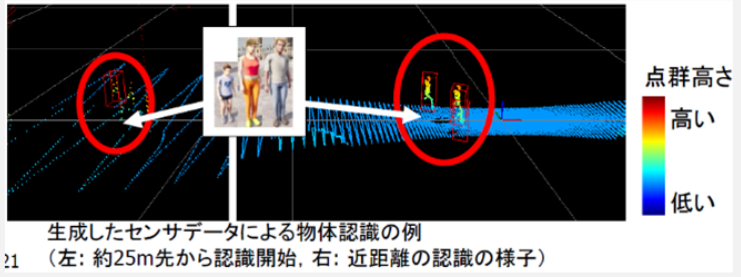


３次元測距の初期実証

物体認識の照査技術の開発



レーザー走査パターンのモデルを構築



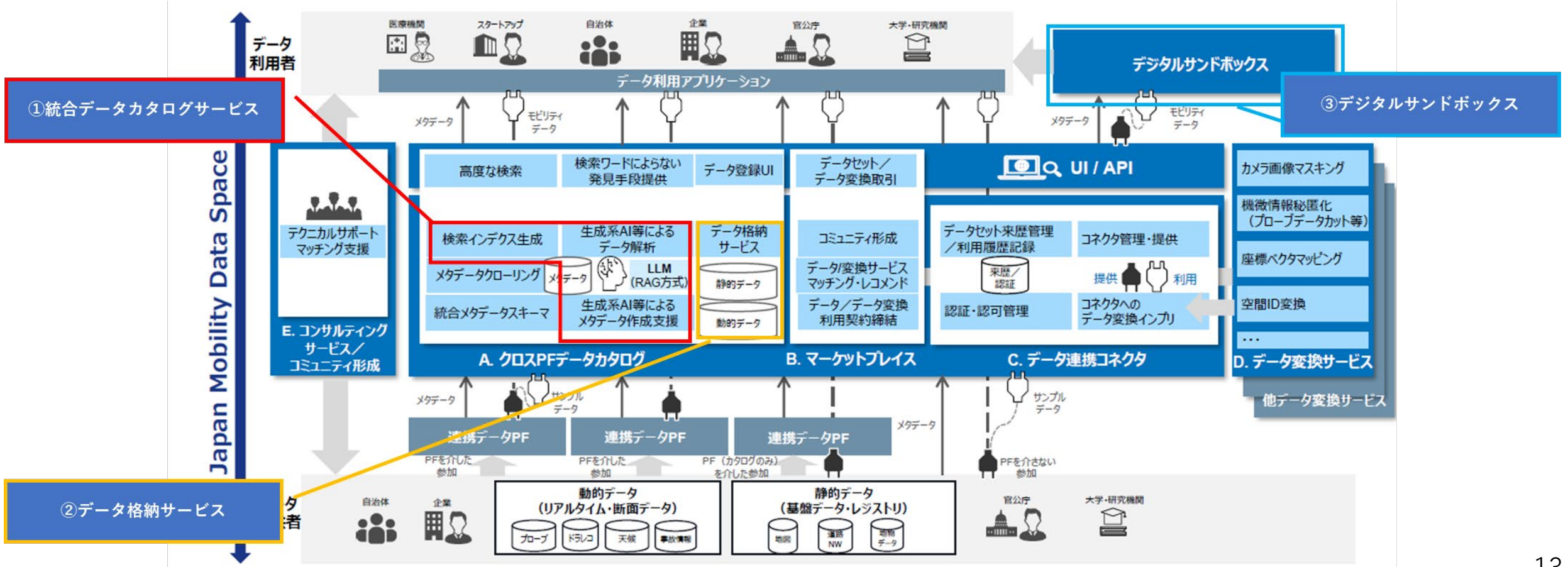
生成したセンサデータによる物体認識の例
（左：約25m先から認識開始，右：近距離の認識の様子）

仮想環境での物体認識を検討
（歩行者認識の例）

⑯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。
25年度はサービスの拡充検討・評価などを行い、26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。

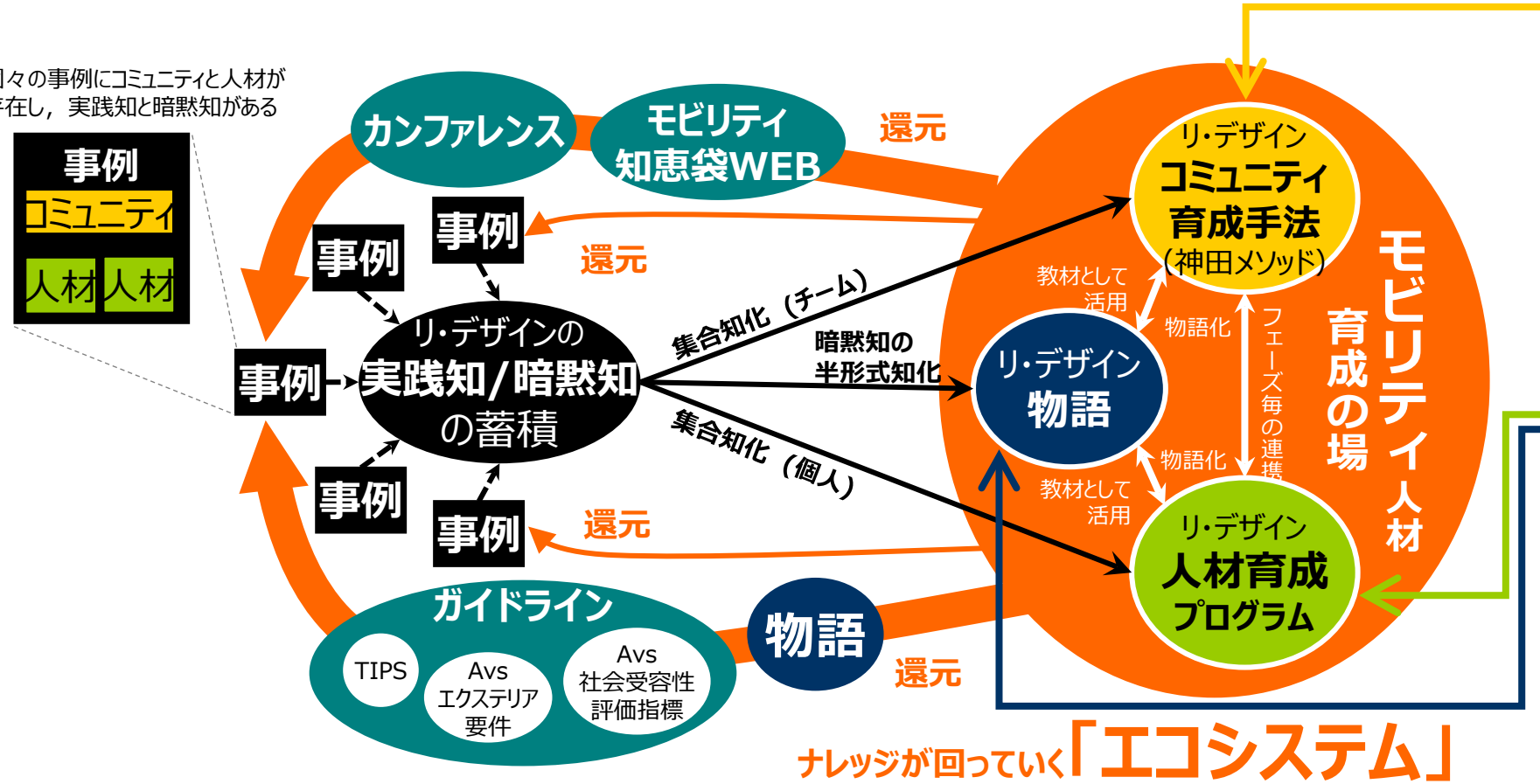


㉔モビリティサービスをけん引する人材の育成

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」

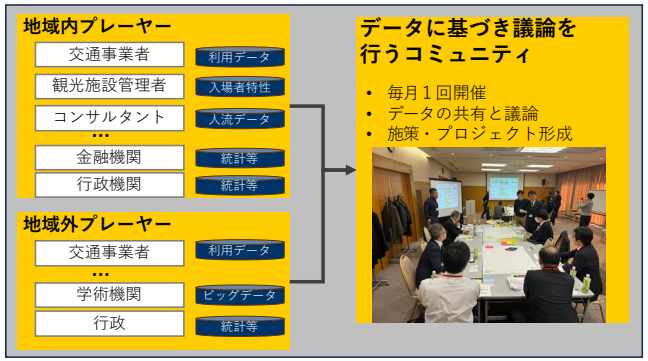
地域において、地域交通のリ・デザインの検討や、モビリティサービスの運営が持続的に取り組まれるよう、けん引するモビリティ専門人材やコミュニティの育成に関する研究開発を実施。
・地域のコミュニティ形成育成のため、データに基づいた議論・実証を通して、主体間の信頼関係構築等のステップと、コミュニケーションの内容を整理した手法を実フィールドで試行中。
・研究開発したコミュニティ育成手法との連携、および物語化した知見を教材として活用し、25年度、けん引するモビリティ専門人材の育成プログラム素案を開発予定。
・組織内で閉じてしまうノウハウを見える化（物語化）し、人材育成（横展開）に活用することを目的に、先進事例の当事者へ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。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み合わせた教育計画の仕組みを検討する。

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く「エコシステム」

■コミュニティ育成手法（庄原市で試行中）



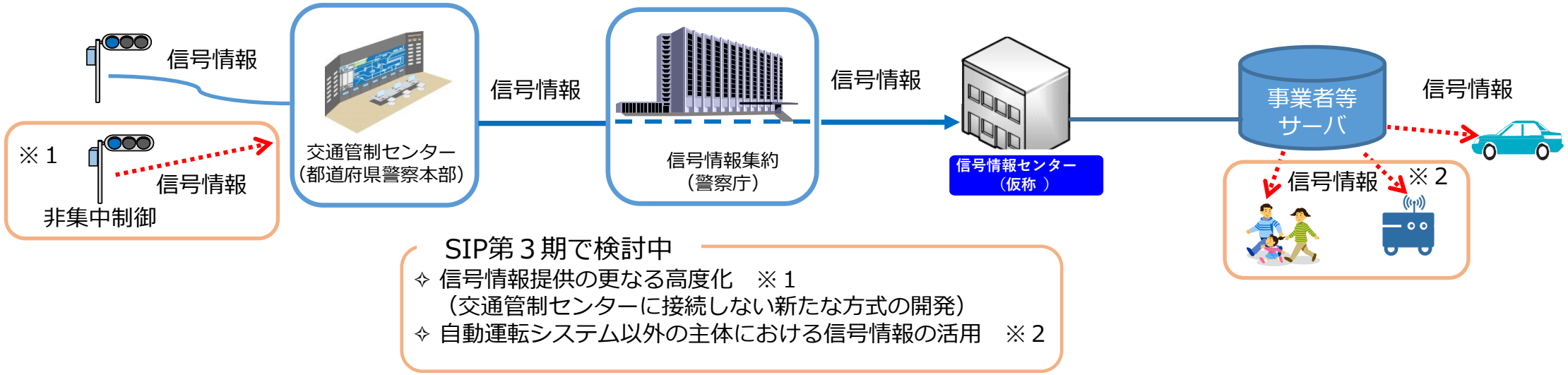
■ノウハウの物語化／
「モビリティ知恵袋」として一般公開開始

各種施策の取組状況及び今後の取組内容（警察庁）

	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
⑳**信号情報提供技術の検討・確立**【内閣府／**警察庁**】 （詳細p.16）	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済	信号情報配信の高度化のための実証環境を2025年度までに構築し、当該環境の検証を行う	総合実証実験を行い、信号情報配信の高度化のため、交通安全の確保に向けた信号情報の活用可能性を2027年度までに検討する

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



SIP第３期で検討中
- ✧ 信号情報提供の更なる高度化　※１
  （交通管制センターに接続しない新たな方式の開発）
- ✧ 自動運転システム以外の主体における信号情報の活用　※２

- 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及び今後の取組内容（総務省）

	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
⑬V2X通信規格の検討・策定 （詳細p.18）	5.9GHz帯V2X通信について、電波の干渉検討や電波伝搬試験など、技術的な試験・検証を実施	政府計画上の自動運転サービス支援道の先行地域である新東名高速道路（一部区間）において、国土交通省 道路局・警察庁と連携し、5.9GHz帯V2X通信を使った合流支援情報提供や先読み情報提供等の走行実証及び有効性の検証等を実施	5.9GHz帯V2X通信について、国土交通省 道路局・警察庁と連携し、政府計画上の自動運転サービス支援道の先行地域である東北自動車道での実証・検証等を実施するとともに、総務省において実証結果を踏まえた周波数割当てや技術基準の策定等の制度整備を順次進める
⑭V2N通信環境の検討 （詳細p.19）	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・評価を行うとともに、V2N通信で有望なユースケース等を検討・整理	新東名高速道路（一部区間）において、経済産業省と連携し、有望なユースケース（遠隔監視、先読み情報提供）に応じた、V2N通信環境やデータ連携基盤等を用いた走行実証及び有効性の検証等を実施	政府計画上の自動運転サービス支援道の先行地域である東北自動車道など急勾配や急傾斜等を含み無線通信の安定性が課題となる道路環境において、V2N通信を活用した高度な情報提供等の実証を検討中。また必要に応じて、遠隔監視等のアプリケーションに応じた携帯電話ネットワーク等の整備を推進

⑬V2X通信規格の検討・策定

新東名高速道路等における自動運転トラック実証（5.9GHz帯V2X通信）

○「自動運転インフラ検討会」における検討を踏まえ、自動運転に必要となる通信環境整備の観点から、5.9GHz帯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・国土技術政策総合研究所及びNEXCO中日本と協定を結び、連携・協力のもと、車両事業者※も参画して、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。

※ 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

<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

出典：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

出典：photo AC

工事規制

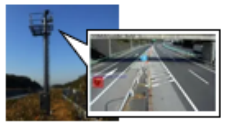
落下物

速度

出典：国土交通省

AI 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

出典：NEXCO東日本



出典：NEXCO中日本

<実証スケジュール>

	2024（R6）年度	2025（R7）年度
新東名実証	（実証全体） （5.9GHz帯V2X） 3/3 実証開始 ☆ 自動運転トラックの公道走行の実証実験 12/13 免許 ☆ 5.9GHz帯V2X電波伝搬実験等	一体で実施 5.9GHz帯V2Xユースケース実証
総務省（5.9GHz帯V2X技術試験等）	実験試験局免許の申請・交付等 5.9GHz帯V2X無線機器の設計・製作 接続インターフェース仕様案策定等	実験試験局免許の申請・交付等 5.9GHz帯V2X無線機器の改良、接続・設置工事等 実証結果の検証等

2026（R8）年度以降

- 東北自動車道や他地域を含む多様な道路環境での実証・検証等を実施予定
- 総務省において実証結果を踏まえた周波数割当て等の制度整備

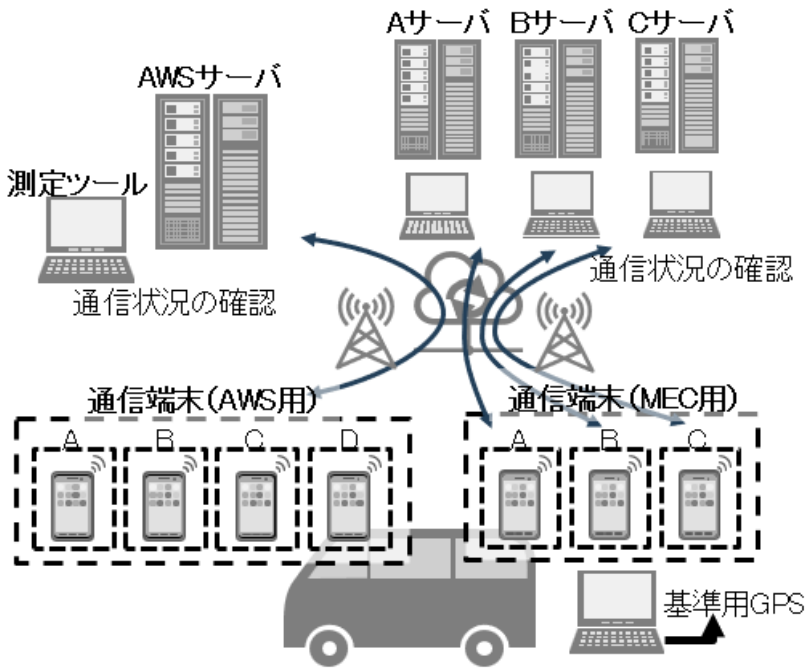
⑭V2N通信環境の検討

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。

＜車両走行実験の機器構成＞



＜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及び今後の取組内容（経済産業省 製造産業局）

	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
③自動運転システムの開発支援 （詳細p.22）	タクシー型を3社、トラック型を3社支援し、L2タクシーによる自動運転サービス実証やL2トラックによる高速道路実証を行った。	タクシー型を想定した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。	
⑦主要技術の低コスト化	プローブカーデータを用いて、変化点の検知技術の開発を行った。2024年度の精度目標である未検出率10%以下かつ誤検出率50%以下を達成見込み	プローブカーデータを用いて、変化点の検知技術の開発を行う。2025年度は、未検出率0%以下かつ誤検出率20%以下の精度を達成目標としている	SBIR制度により確立したプローブカーデータを用いた効率的な変化点検値技術を基に、効率的かつ効果的な高精度三次元地図の更新を行うことで、コスト低減につなげる
⑰安全性評価環境の構築【経済産業省／国土交通省】	シミュレーションを活用した安全性評価手法確立のため、シナリオ要件整備とシナリオ拡充を進めつつ、複数ユーザーによるテスト検証を実施。また、雨・霧・雪の環境下におけるセンサ評価モデルと、最新の自動運転車両に搭載されるセンサ数と同等となる、センサ23台の同時計算・評価が可能なマルチセンサPF構築を完了	環境・空間・センサモデル等、安全性評価基盤の拡充を進め、仮想空間における安全性評価手法の確立とシミュレーション精度向上を図る	

各種施策の取組状況及び今後の取組内容（経済産業省 製造産業局）

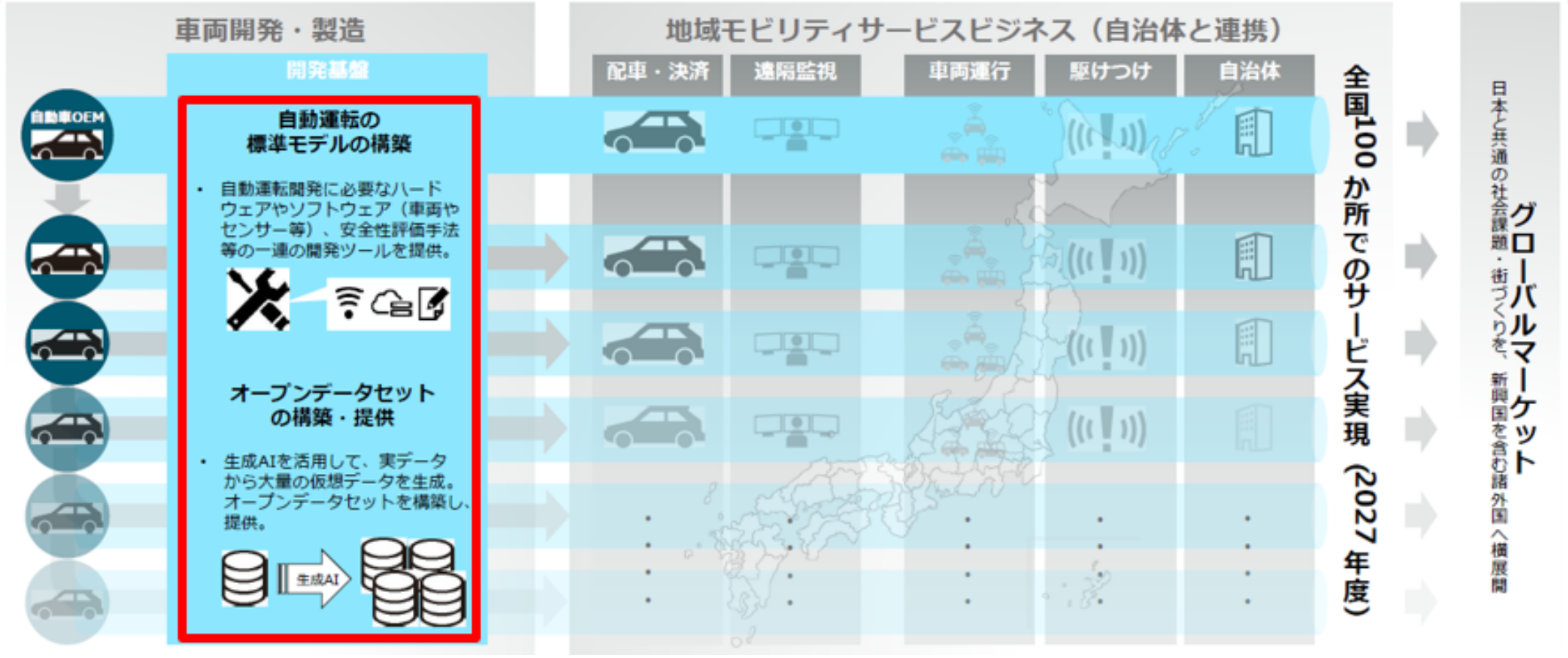
	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
⑱混在空間における協調型システムの検討・確立（詳細p.23）	インフラ協調型の自動運転システムも活用し、L4の実現に向けたL2での実証実験を行い、混在空間における課題の検証等を実施した	インフラ協調型の自動運転システムについて、混在空間における課題の検証等を進める	
㉑社会受容性向上のための手引きの策定【警察庁／経済産業省／国土交通省】	経済産業省、国土交通省及び警察庁において自動運転移動サービスの社会実装や事業化を加速するために参考となる情報を体系的にまとめ、2024年6月に「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」を策定・公開済	策定・公開後に蓄積した知見に基づき、「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	

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。
- 地域の移動課題解決とモビリティ産業の創出を目指し、自動車メーカーを中核とした**「自動運転の標準モデル」**及び**「オープンデータセット」**、それら**成果を継続的に普及させる主体**を構築する。



⑱混在空間における協調型システムの検討・確立

柏の葉混走空間におけるインフラ情報活用

- 狙い：**自律のみでは取得不可能な情報**を路側インフラから受信し活用することにより、**交通流の円滑性向上**を狙う。
- 前提：バスは車内乗客安全の観点から急減速・急加速を避けることに加え、ジレンマゾーン回避や死角からの飛出し想定のために、より慎重な走行戦略が求められる。そのため、円滑性が損なわれる。
- 効果：インフラ情報活用により、状況に応じた減速・停止や発進・加速の制御を行うことで、次の効果を見込む。
  - ✓ **信号情報：信号灯色の残時間** ➡ 信号灯色の変化を先読みした交差点進入判断による円滑な交差点走行（効果A）
  - ✓ **物標情報：車載センサの死角に存在する物標の情報** ➡ 死角に物標が存在しない場合の通過時間の短縮（効果B、C）

ユースケース例		自律のみの走行での課題	活用するインフラ情報	インフラ情報活用の効果
信号交差点	信号交差点への進入・通過	・ジレンマゾーンでの急加減速による車内事故のリスク ・信号灯色変更(青→黄)に備えた停止線手前からの減速による後続車両への悪影響	信号情報 （青灯色の残時間）	自律カメラの認識結果に加え、事前の信号停止／通過の判断が可能となり、円滑な交差点走行が期待できる（効果A）。
	交差点右折 （対向右折車、対向渋滞車両などによる対向直進車の死角が存在する場合）	当該車両による死角が解消されるまで発進が困難（交差点通過に時間を要する）	当該死角に存在する対向車の接近情報	既定範囲内に物標が存在しない場合には、交差点中央で停滞せずに発進でき、交差点通過時間の短縮が可能（効果B）
	右左折先の横断歩道通過 （植栽などによる歩道上の歩行者・自転車の死角が存在する場合）	死角からの急な飛び出しを想定し、停止可能な極低速での走行が求められる。（横断歩道通過に時間を要する）	当該死角に存在し、横断歩道に進入可能性のある歩行者・自転車情報	既定範囲内に物標が存在しない場合には、横断歩道の通過時間の短縮が可能（効果C）
無信号交差点	優先道の通過 （構造物などにより非優先側の道路に死角が存在する場合）	非優先道路の死角からの急な飛び出し、急制動が必要になり車内事故のリスクが増大	非優先道からの接近車両情報	非優先道交差点の適正な通過速度制御が可能

各種施策の取組状況及び今後の取組内容（経済産業省 商務情報政策局）

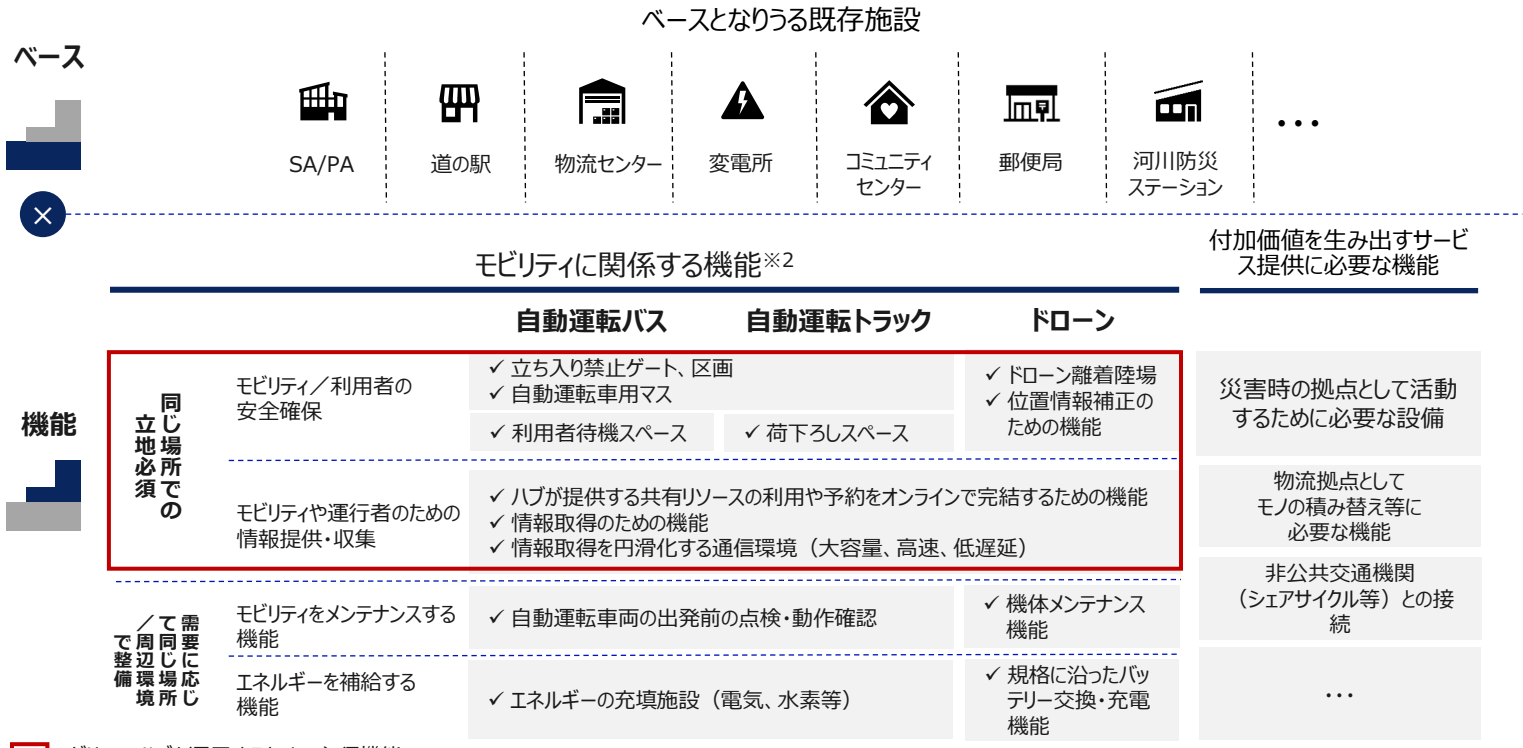
	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
⑥乗換・積替等のための集約拠点の整備【経済産業省／国土交通省】 （詳細p.25）	モビリティ・ハブのうち、特に物流の拠点に関する整備方法や機能等に関する調査を実施	モビリティ・ハブのうち、特に物流拠点について、2024年度の調査に基づき、整備方法や機能等に関する検討を進める	モビリティ・ハブのうち、特に物流拠点について、2025年度までの取組の結果を踏まえ、整備方法や機能等に関する検討を進める
⑮自動運転サービス支援道の整備【警察庁／総務省／**経済産業省**／国土交通省】 （詳細p.26）	アーリーハーベストプロジェクトにおいて、先行地域での自動運転サービス支援道の整備を進め、サービス実証を実施	引き続き、自動運転サービス支援道の拡大に向けた取り組みを推進する	中長期的には物流ニーズや車両の開発状況を踏まえ、東北から九州への延伸を検討する

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。**



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・既設側に関わらず、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

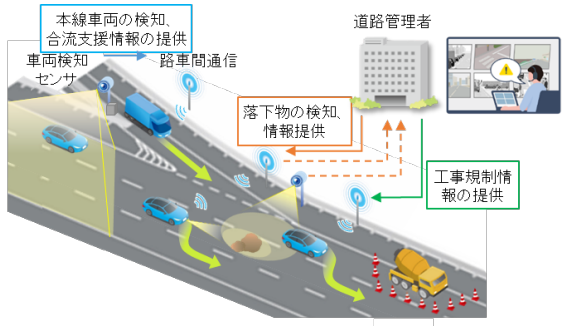
提供：自動運転実証実験関係者
※イメージ写真

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及び今後の取組内容（国土交通省 総合政策局）

	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点	2026年度以降の取組
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.28-30）	・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 ・2025年3月10日から「「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」の募集を開始し、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こととしている。		

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**

連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要

●**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

政府共通指針の策定	各分野の指針・通知の策定	カタログ化による支援
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、全自治体に取組を働きかけ	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	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**

取組の実装

法定協議会※のアップデート	地域公共交通計画のアップデート	施策のアップデート
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	**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	**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**に取組む箇所数　**100**
✓**AIオンデマンド交通の活用**に取組む自治体数　**500**
✓**自家用有償旅客運送**に取組む団体数　**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
		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
	こども家庭庁	放課後児童クラブへの送迎の交通事業者への委託に係る取扱いの周知
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）

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」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

■「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

■財政投融資（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車両・自動運転車両等の先進車両導入支援

EVバス充電施設の設置

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

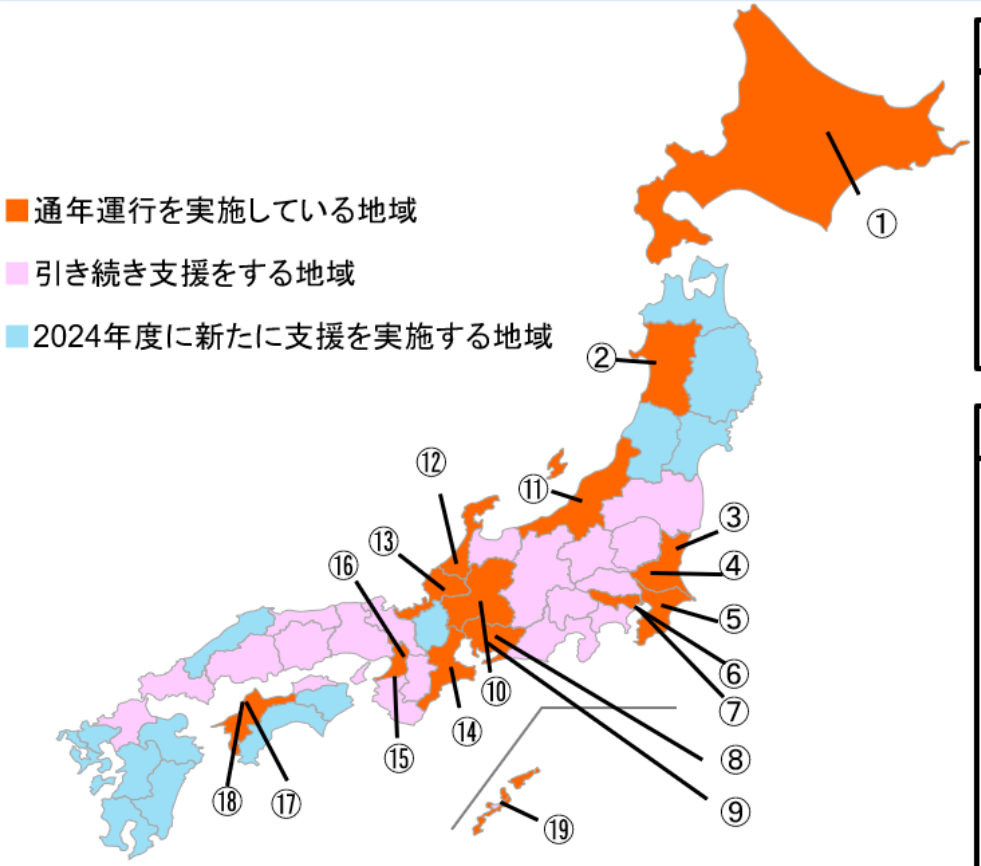
上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費（自動運転の走行環境整備等）、 都市・地域交通戦略推進事業（公共交通に係る支援等）がある。

各種施策の取組状況及び今後の取組内容（国土交通省 物流・自動車局）

	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
②事業採算性の検証【経済産業省／国土交通省】 （詳細p.32）	・一般道における自動運転通年運行事業を2024年度末時点で20箇所以上で実施に至る見込 ・モビリティDX検討会モビリティサービス領域WGを2回開催し、事業採算性についても議論	モビリティサービス領域WGでの議論も踏まえて、モビリティDX検討会において、モビリティDX戦略の改訂を検討する	
⑪自動運転がもたらす効果の評価方法の検討 （詳細p.32）	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し、評価方法の検討に資する事例の把握を行った。	さらなる事例の把握に努めるとともに、2024年6月に策定・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」に収集した事例を盛り込み、更新する。	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とりまとめる（2027年度目途）
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.33）	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	取りまとめ文書に基づく取組を引き続き実施するとともに、当該文書について、審査事例の増加・蓄積に伴い逐次改訂を行う。	同左

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ヵ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
  - ⑰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
  - ⑲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

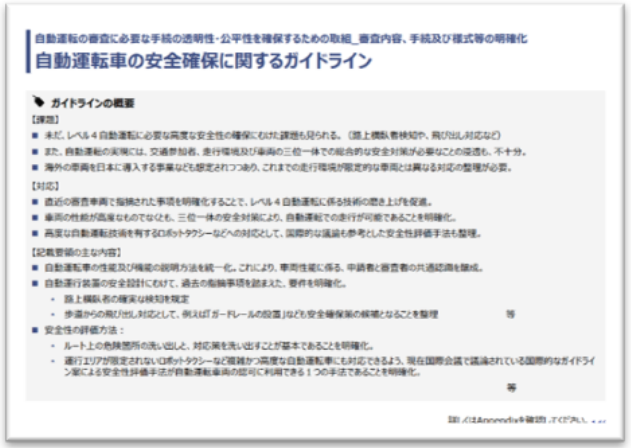
※①⑥⑬⑭⑰はレベル４、それ以外はレベル2からレベル４へ順次移行を予定している案件

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) ＞

国土交通省HP：https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001751816.pdf

各種施策の取組状況及び今後の取組内容（国土交通省 道路局）

	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
⑫路車協調システムの検討【総務省／国土交通省】 （詳細p.36-40,42）	・高速道路については、2025年3月3日より、新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）において自動運転車優先レーンを設定し、合流支援・先読み情報の提供の実証実験を開始 ・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について、2024年度の実験を完了（2024年度は22自治体にて実施）	・高速道路については、新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）において自動運転車優先レーンを設定し、合流支援・先読み情報の提供の実証実験を引き続き実施 ・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引き続き実施。（2025年度実施として13自治体を採択） ・業界の取組などの動向についても踏まえ、路車協調システムに係る検討を推進する	・（高速道路）2026年度以降、自動運転サービス支援道に必要な各種基準等・パッケージを策定予定 ・（一般道）2026年度までに、路車協調システムの技術基準を策定予定
㉒走行空間の検討 （詳細p.41-42）	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について2024年度の実験を完了 （2024年度は9自治体にて実施）	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引き続き実施（2025年度実施として2自治体を採択）	（一般道）2026年度までに、走行空間に係るガイドライン等を策定予定

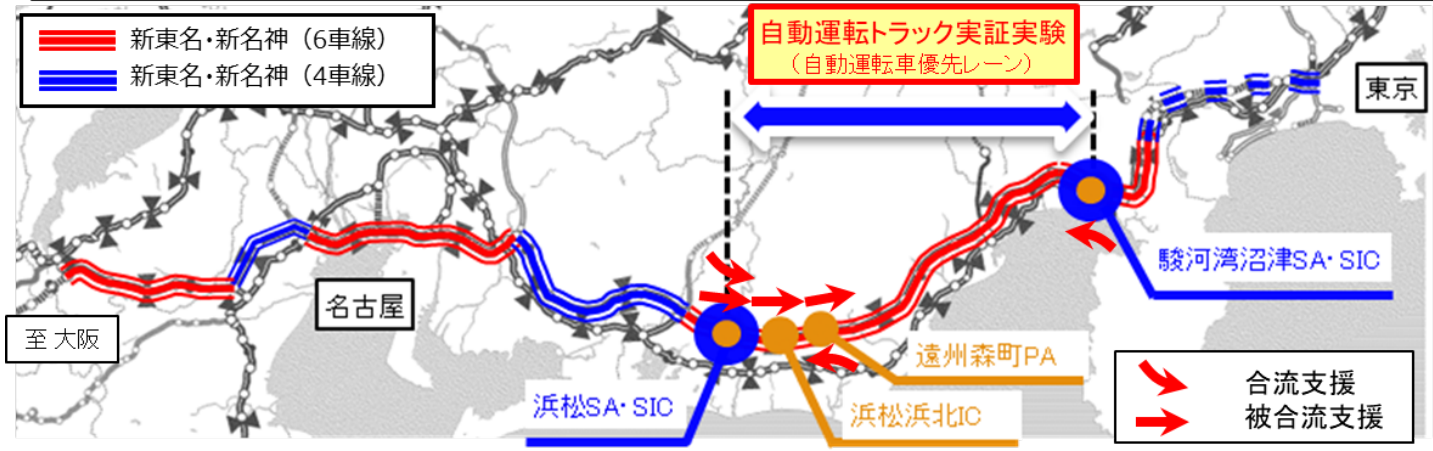
各種施策の取組状況及び今後の取組内容（国土交通省 道路局）

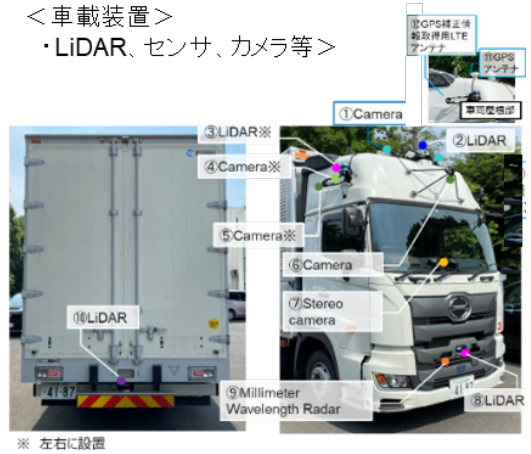
	2024年度末の成果見込	2025年度末の到達点(案)	2026年度以降の取組
⑫㉒共通	自動運転の実現を支援するため、自動運転に資する道路構造や路車協調システム、道路交通情報の収集・提供に関する体制やルール、情報通信インフラなど、インフラの在り方について、自動運転インフラ検討会において検討を実施したところ（2024年6月：第1回、10月：第2回）	ロボタクシーの取組などの最新の動向を踏まえ、自動運転の実現を支援するため、自動運転に資する道路構造や路車協調システムのほか、工事規制などの道路交通情報の収集・提供に関する体制やルール、情報通信インフラなど、インフラの在り方について、自動運転インフラ検討会にて検討を実施	

⑫路車協調システムの検討

【物流サービス】新東名高速道路における自動運転トラック実証実験

○ 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予定。





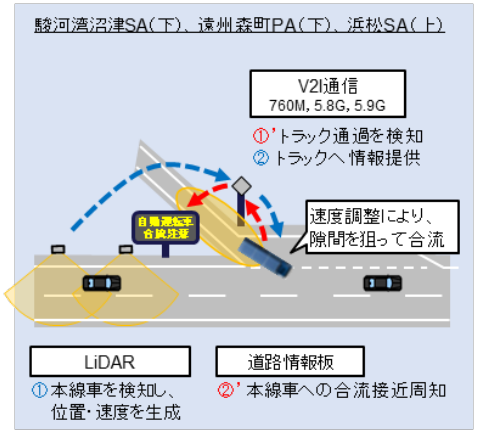
※ 左右に設置

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）

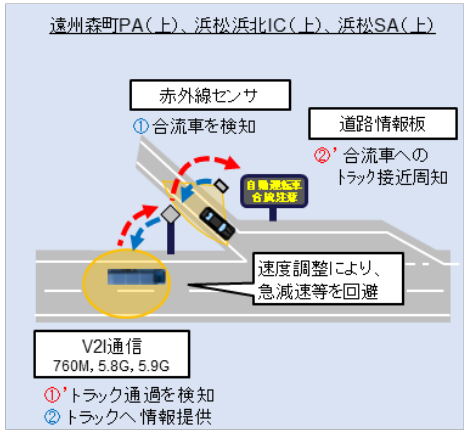
合流支援情報提供イメージ

自動運転トラックの本線合流を支援

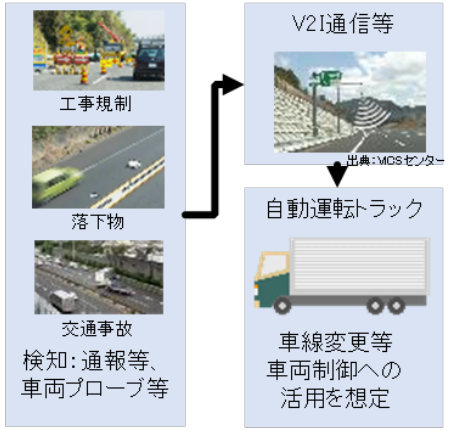


被合流支援情報提供イメージ

他車両の本線合流を支援



先読み情報提供イメージ



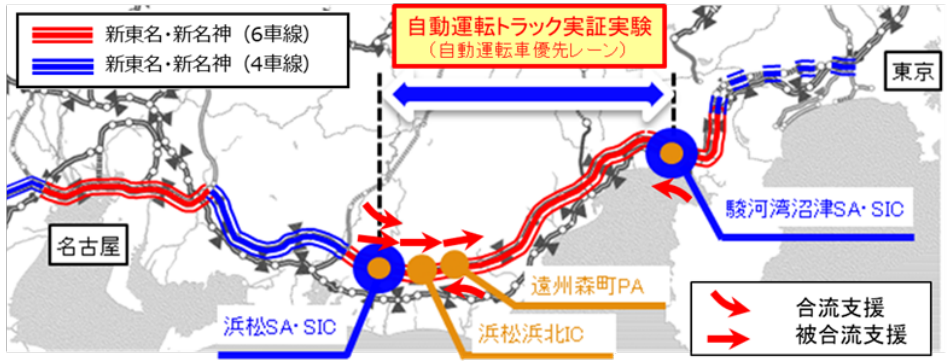
※一部内容については、2025年度以降に実施

⑫路車協調システムの検討

新東名高速道路における自動運転トラック実証実験（2025.3.3）

○ 2025年３月３日（月）から、新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）で深夜時間帯に自動運転車優先レーン（第一走行レーン）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開始。
○ 実験開始に先立ち、報道機関向けの現場公開を実施。

■自動運転トラック実証実験（2025.3.3～）



＜走行中の自動運転トラック＞

＜情報板で実験中の周知＞

■報道機関向け現場公開

日時：2025年3月3日（月） 13:30～
場所：新東名高速道路　駿河湾沼津SA
公開内容：　自動運転車優先レーン標識、路車協調システム等の報道機関向け現場公開
※ITSに関する展示も実施
取材機関：　25機関等（TV局：5機関、新聞社：8機関など）

＜実験概要説明＞

＜マイクロバスでの施設説明＞

＜自動運転トラック実験車両＞

＜ITS関連※の展示＞

※ITS関連の展示に協力いただいた企業（本実験関係、次世代ITS検討会関係の企業）
トヨタ、日産、ホンダ、古河電気工業、沖電気工業、三菱重工機械システム、京セラ、パナソニックコネクト、T2

⑫路車協調システムの検討

【物流サービス】今後の展開方針（案）

＜今後の自動運転サービス支援道の進め方＞

2024～

新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）

（比較的、難易度が低い区間で有効性の検証）

⇩

2025～

東北自動車道（佐野SA～大谷PA）

（より厳しい環境での実証、先読み情報の高度化　等）

⇩

2026～

多様な道路環境での検証

⇩

自動運転サービス支援道に必要な各種基準等・パッケージ※の作成

⇩

自動運転トラックの普及状況や技術開発状況を踏まえ、
自動運転サービス支援道の実装（全国展開）

実証実験や交通シミュレーション等による検証

検討を要する事項
- 費用負担の在り方
- L4未満の乗用車への適用可能性
- 道路管理者としての関わり方
- データ連携
- 物流体系（拠点含む）との関係

※パッケージ：道路環境等に応じて必要となる支援機能等をまとめたもの

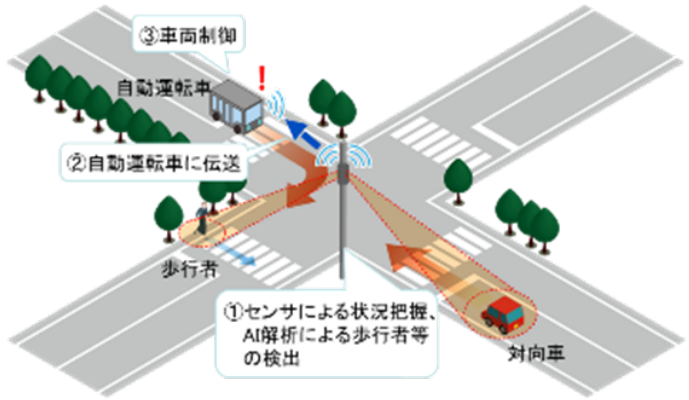
⑫路車協調システムの検討

【移動サービス】 一般道の自動運転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
R7年度 ：13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
R7年度 ：2自治体

自動運転社会実装推進事業

物流・自動車局の補助事業と連携

補助事業（物流・自動車局公募）

R5年度 ：62事業
R6年度 ：99事業

＜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

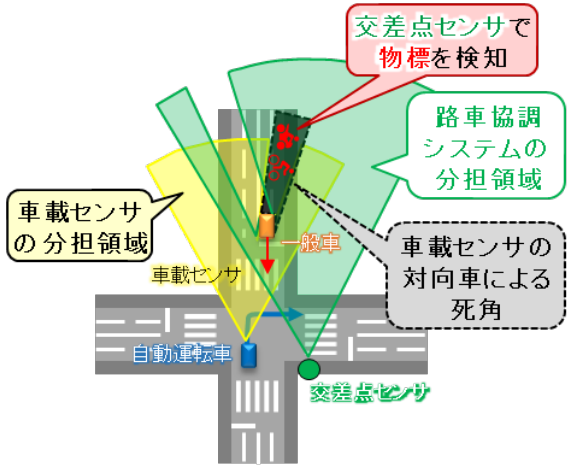
⑫路車協調システムの検討

【移動サービス】路車協調システム実証実験の概要

○ 路車協調システムは、車載センサでは把握できない死角等の状況を交差点センサ等により把握し、自動運転車に伝達することで、自動運転車の安全な走行を支援。
○ 路車協調システムの実現に向け、2025年度は13自治体で長期間の実証実験を実施予定。

■路車協調システムの必要性

車載センサ範囲と死角



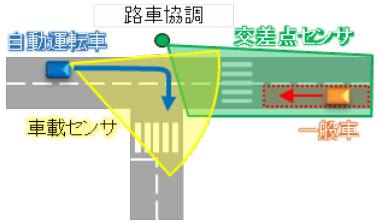
車載センサが
カバー出来ない領域を
交差点センサが検知

無線
通信

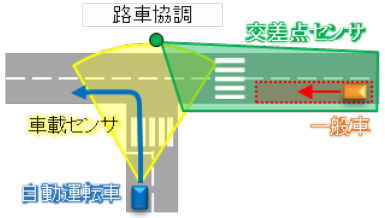
路車協調システムの検知情報も活用して
自動走行車両の
制御を行う

インフラ支援が必要なユースケース（例）

【交差点の右折】



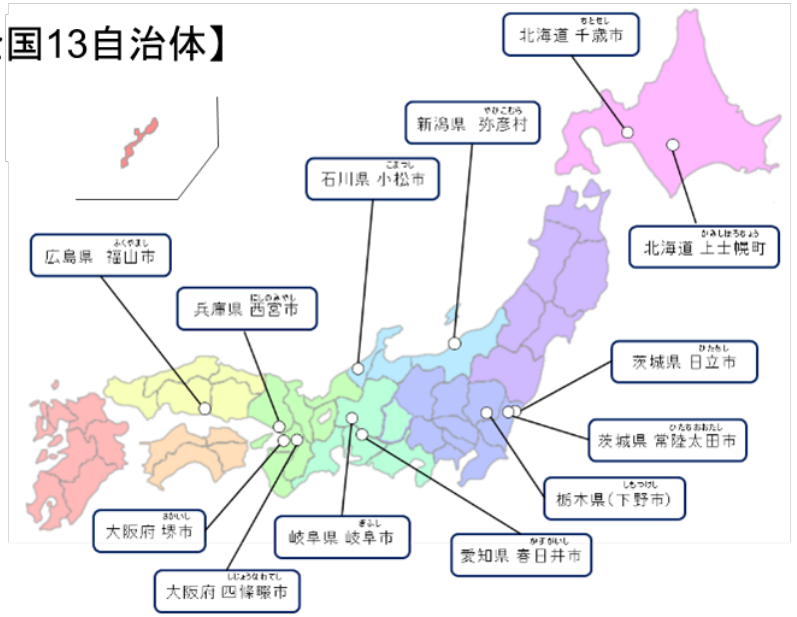
【交差点の左折】

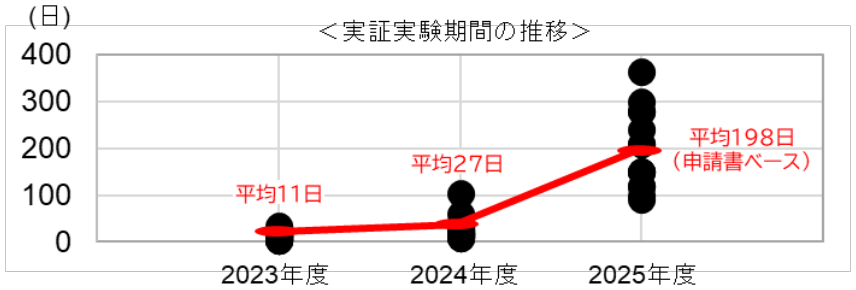


※車載センサの検知外の車両を検知し事前に情報提供を行う

■2025年度路車協調システム実証実験実施箇所

【全国13自治体】



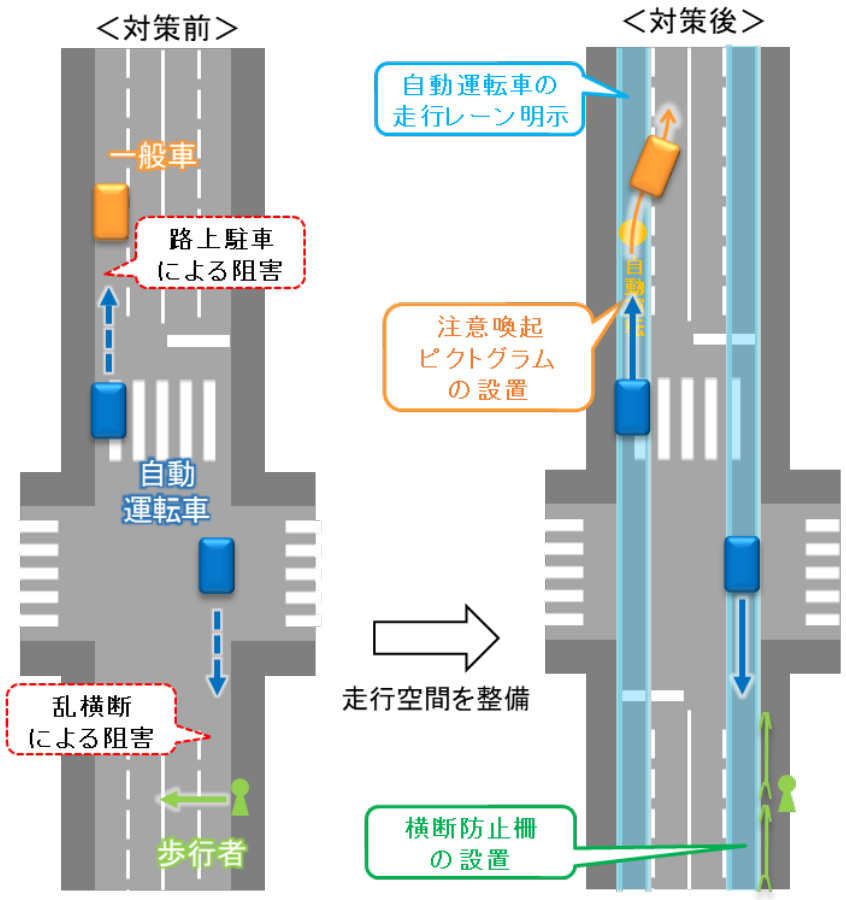


㉒走行空間の検討

【移動サービス】走行空間実証実験の概要

○ 路上駐車の回避や乱横断への対応など、現状の一部の自動運転車両（開発中含む）では対応しづらい事象が生じないよう、自動運転車両が走行しやすい空間を整備し、自動運転車両の走行の継続を支援。
○ 空間整備にあたってのガイドライン等の策定に向けて、実証実験を通じて走行空間が抱える課題や対策事例等の知見を蓄積。

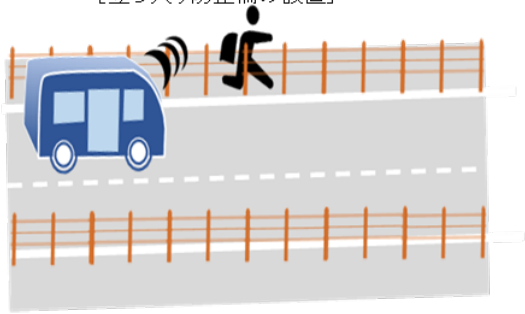
■走行空間整備の必要性



■自動運転車が走行しやすい環境整備イメージ

＜歩行空間と車道との物理的分離＞

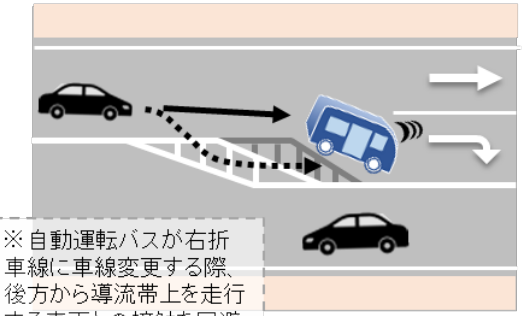
［立ち入り防止柵の設置］



［自転車道の設置］

＜区画線改良＞

［ゼブラ形状を縮小］



※自動運転バスが右折車線に車線変更する際、後方から導流帯上を走行する車両との接触を回避

※2025年度は2自治体（千葉県柏市、大阪府堺市）を決定（2/26発表）し実証実験予定

⑫路車協調システムの検討、㉒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

第2回検討会の様子

【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）

（参考）検討中の施策一覧

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】
【短期】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。

② 事業採算性の検証【経済産業省／国土交通省】
【短期】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。

③ 自動運転システムの開発支援【経済産業省】
【短期】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。

④ 資金調達の支援方策の検討【デジタル庁】
【短期】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。

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】
【短期】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。

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】
【短期】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。

【長期】デジタルライフライン全国総合整備計画の下、モビリティ・ハブについて、アーリーハーベストプロジェクトの検討結果を踏まえ、先行整備地域以外へ横展開を検討する。

⑦ 主要技術の低コスト化【経済産業省】
【短中期】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。

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】
【短中期】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。

【長期】自動運転サービス等の地域への導入が円滑に進むよう、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を2027 年度までに策定する

⑨ 主要技術の低コスト化【内閣府】
【短中期】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。

【長期】ライダーの設計試作を元に、2027 年度にかけて関係省庁とも連携しながらライダーの高度化に取り組む。

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】
【短中期】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。

㉖参考となる事例の共有【内閣官房／デジタル庁】
【中長期】需要の推定や需要の創出を踏まえて、参考となる事例として共有すべく、複数業態にまたがる自動運転車両の活用に係る取組を2026 年度にかけて行う。

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】
【長期】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。

自動運転の社会実装に向けた施策（ＷＧ関係）

（２）技術の確立

⑫ **路車協調システムの検討**【総務省／**国土交通省**】

【短期】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。

【中期】車両側のニーズを踏まえて、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）の検証結果を踏まえ、路車協調システムの仕様の策定を目指す。

⑬ **V2X通信規格の検討・策定【総務省】**

【短期】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。

【中期】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、検証結果を踏まえ、技術基準の策定等を目指す。

⑭ **V2N通信環境の検討【総務省】**

【短期】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。

【長期】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、必要に応じて、遠隔監視等のアプリケーションに応じた重要スポットにおける通信環境整備を行う。

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】

【短期】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。

【長期】デジタルライフライン全国総合整備計画の下、自動運転サービス支援道について、アーリーハーベストプロジェクトの結果を踏まえ、幹線道路や先行地域と隣接する地域へ拡大を検討する。

⑯ **データの統合・相互利活用基盤の検討【内閣府】**

【短期】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。

【長期】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、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）について、2027 年度までにシステム構築・実証を行う

⑰ **安全性評価環境の構築【経済産業省**／国土交通省】

【短中期】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。

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】**

【短中期】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。

⑲ **複数モビリティの協調制御技術の検討【デジタル庁】**

【短中期】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。

⑳ **信号情報提供技術の検討・確立**【内閣府／**警察庁**】

【短中期】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。

【長期】信号情報配信の高度化のため、交通安全の確保に向けた信号情報の活用可能性を2027 年度までに検討する。

自動運転の社会実装に向けた施策（ＷＧ関係）

（３）制度・ルールの確立

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】**

【短期】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。

㉒ **走行空間の検討【国土交通省】**

【短期】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。

【中期】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）の在り方に関する実証実験の結果を踏まえ、2025 年度以降にとりまとめを行う。

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】**

【短期】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。

【長期】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・公平性の確保のために2024 年6 月にとりまとめた文書について、審査事例の増加・蓄積に伴って逐次改定するとともに、デジタル化を徹底して、審査手続のさらなる利便性向上と効率化を図る。

㉔ **モビリティサービスをけん引する人材の育成【内閣府】**

【短中期】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。

【長期】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について、2027 年度にかけて展開する。

㉕ **自動運転をめぐる社会的ルールの明確化**

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を参照

デジタル庁

Digital Agency