

自動運転の普及・拡大に向けた取組み

令和8年3月5日

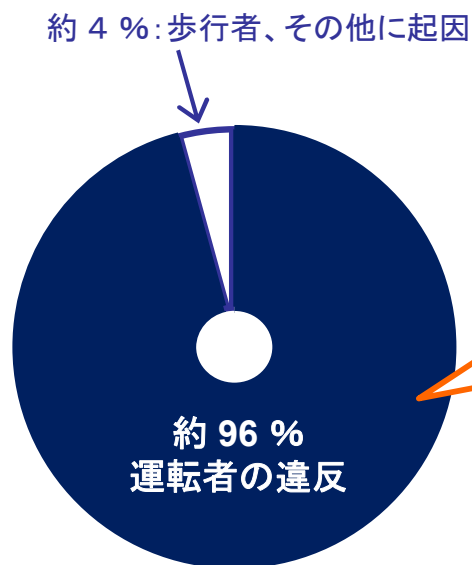
国土交通省 物流・自動車局

技術・環境政策課

家邊 健吾

- 死亡事故の大部分は「運転者の違反」に起因。自動運転の実用化により交通事故の削減効果に期待
- また、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応などの解決につながることも期待

法令違反別死亡事故発生件数
(令和6年)



自動運転の効果例

交通事故の削減

地域公共交通の維持・改善

運行の効率化

ドライバー不足への対応

国際競争力の強化

渋滞の緩和・解消

令和6年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	2,663人
負傷者数	344,395人

出典: 警察庁

- 自動運転の実現のためには、保安基準など既存制度の見直し、社会受容性の向上、普及支援が必要
- 国土交通省では、関係省庁とも連携し、自動運転の実現・普及に向けた取組みを実施
- 更に、日本メーカーの国際競争力確保のため、国連において自動運転の国際基準策定を主導

2018年

「自動運転に係る制度整備大綱」策定

自動運転の実現に必要な関連法令制度に係る政府方針を策定

2020年

道路運送車両法の改正 (2020年4月施行)

「自動運行装置」を定義

道路交通法の改正 (2020年4月施行)

道交法に、自動運転に係る運転者の義務等を規定

→ レベル3自動運転が制度上可能に

2023年

道路運送車両法に基づく保安基準の改正
(2023年1月施行)

レベル4自動運転に係る安全基準を策定

道路交通法の改正 (2023年4月施行)

道交法に、無人の自動運転の許可制度を創設

→ レベル4自動運転が制度上可能に

国連WP29の副議長に就任

国連における基準策定を主導

レベル4認可手続き

ドライバーなしで自動運転を行う場合



国土交通大臣より、**保安基準に適合する自動運行装置として認められ、自動運行装置を使用する条件(走行環境条件)の付与**を受けることが必要

【道路運送車両法】

① 走行環境条件の付与申請



場所、天候、速度など自動運転が可能となる状況等を記載

使用者が、走行環境条件付与の申請書等を国土交通省に提出

② 保安基準適合性の確認



国土交通省が、走行環境条件(案)内における車両の安全性の試験結果等を確認

③ 走行環境条件の付与

例: 福井県永平寺町の走行環境条件



1. 車両が電磁誘導線上にあること
2. 悪天候等でないこと
3. 速度が12km/h以下であること
4. 路面が凍結等していないこと
5. 緊急車両が存在しないこと等

【道路交通法】

④ 特定自動運行(運転者がいない状態での自動運転)の許可

都道府県公安委員会が以下を確認した上、許可

- ・自動運行装置が正常に作動していない場合に対処する者を配置すること
- ・交通事故発生時には、対処する者を現場に向かわせること 等

国土交通省

警察庁

国連における自動運転の実現に向けた取り組み

- 自動運転車の実現・普及のためには、自動運転に関する基準の国際基準調和が不可欠
- 我が国は、国連WP29副議長等として、自動運転の国際基準策定に係る議論を主導
- 新たな自動運転の国際基準が2026年6月に成立予定

国連自動車基準調和世界フォーラム (WP.29)

日本は、自動運転の分野で主要な議長・副議長等を務める



※ 議論には、日本、欧州、米国、中国等、約70カ国・地域が参画

自動運転に関する国際基準

レベル1, 2

- ・衝突被害軽減ブレーキ
- ・自動駐車 (リモコン駐車)
- ・手を添えた自動ハンドル (車線維持 / 車線変更等)
- ・手放しでの自動ハンドル (議論中)



レベル3, 4

- ・高速道路におけるレベル3自動運転
- ・自動運転システムの安全性能
- ・自動運転に関する国際基準 (2026年6月成立予定)

自動運転に関する国際基準

- レベル3, 4自動運転に関する国際基準について、2026年6月の合意を目指して国連で議論中。
- 日本が提唱した「有能で注意深い人間のドライバーと同等以上の安全性」確保が前提。
- 製造事業者は、当局に対して事前に①車両の安全性、②組織体制を説明して認可を受け、市場投入後も継続的な③モニタリング・不具合の改善が必要。

製造前の安全確保

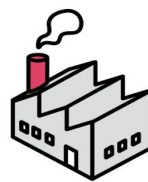
市場投入後の安全確保

①車両の安全性



- 交通状況に応じた挙動
 - 交通ルールの順守、衝突回避
 - 不具合発生時等の安全な停止
- 乗員への情報提供、誤操作防止
- 作動状態の記録、サイバーセキュリティの確保

②組織体制



- 安全管理システム (SMS)
 - 自動運転車の安全を確保するための組織体制やプロセスを明確化
- セーフティケース
 - 安全性を「主張、論証、証拠」に沿って構造的に整理
- シミュレーション環境、試験路、実交通環境を整備

③モニタリング・不具合の改善



- 市場投入後の自動運転車の作動状態をモニタリング
- 安全リスクを早期に特定・改善
- 事案(事故、不具合等)に応じて、適時に関係国当局へ報告

製造事業者

当局

安全性の審査・認可

報告内容の分析・評価

- 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）

補助率

4 / 5

対象事業イメージ

- ・定時定路線型の自動運転移動サービス
- ・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

- ・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

（1）重点支援（補助上限額：3億円）

○地域公共交通の先駆的・優良事例として横展開できる事業

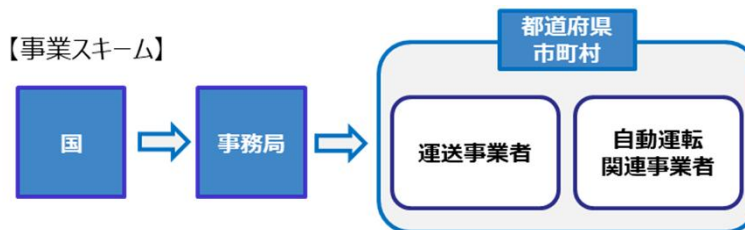
（例）

- ・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

（2）一般支援（補助上限額：1億円）

○上記を除く、早期にレベル4達成が見込まれる事業

【事業スキーム】



レベル4 自動運転の実装地域（10地域）

- これまで補助事業等を通じて、全国での自動運転の社会実装を推進
- これまでの補助事業等により、運転者を要しない「レベル4 自動運転」のバス等が10箇所実装



大型EVバス（大阪府大阪市（万博））



小型カート（福井県永平寺町）



ハンドルがない車両（北海道上士幌町）



小型EVバス（愛媛県松山市）



大型バス（宮城県気仙沼市）



中型バス（茨城県日立市）



ハンドルがない車両（三重県多気町）



小型EVバス（長野県塩尻市）



ハンドルがない車両（東京都大田区（羽田））



中型バス（千葉県柏市）

事業目的

- 人手不足解消や物流効率化を進めるため、自動運転トラックを活用した幹線輸送サービスの自動化による物流の効率向上効果を検証し、自動運転物流の社会実装を後押しする。

事業内容

- 自動運転トラックを活用した幹線輸送の実現可能性・実効性の検証に際し、運送事業者等が負担する経費の一部を支援。

<対象事業のイメージ>

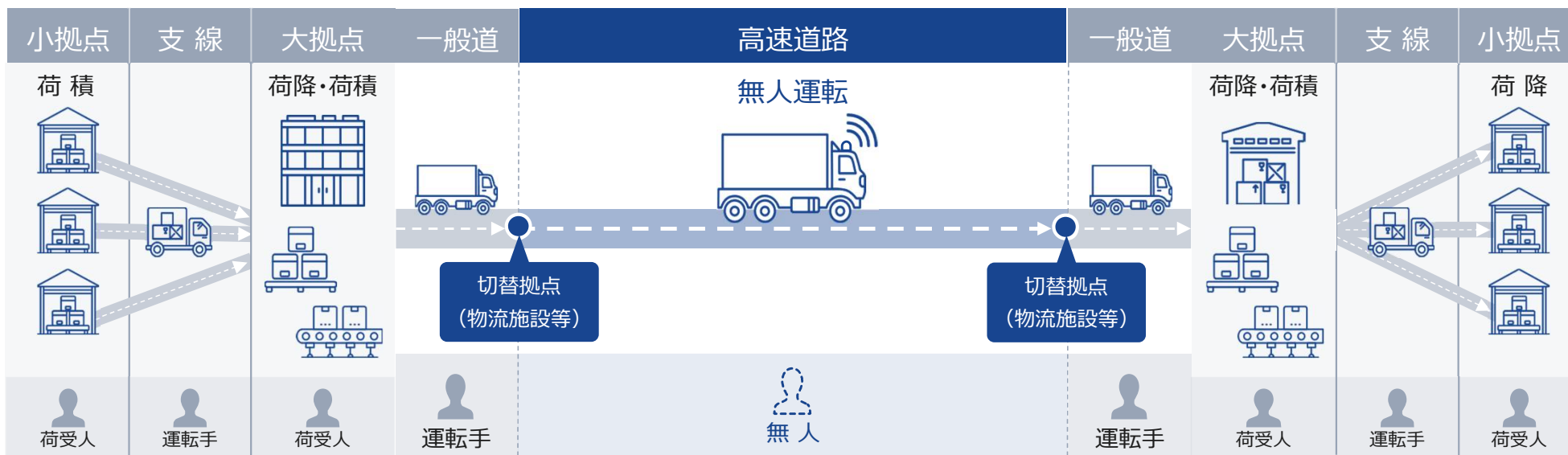
- 物流拠点間の幹線道路における自動運転トラックによるピストン輸送の実証
- 自動運転トラックの活用にあつる物流拠点の整備・最適化 等

<対象事業者>

- 道路運送事業者、自動運転関連事業者 等

<補助対象経費>

- 自動運転車両の導入経費：車両購入費・部品費・架装費 等
- 物流拠点開発・整備費用：駐車スペース、トラックバースの造成・舗装 等
- 物流システム開発・構築費：自動運転トラックを活用した物流システム等の開発・構築経費 等



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

本部員：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



第1回自動運転社会実現本部（1月22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

背景

○自動運転に係る政府目標としては、新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和7年6月13日閣議決定）において、「**2027年度までに、無人自動運転移動サービスを100か所以上で実現**」が掲げられているところ、今次の交通政策基本計画の改定を機に、2030年度までの数値目標を新たに設定。

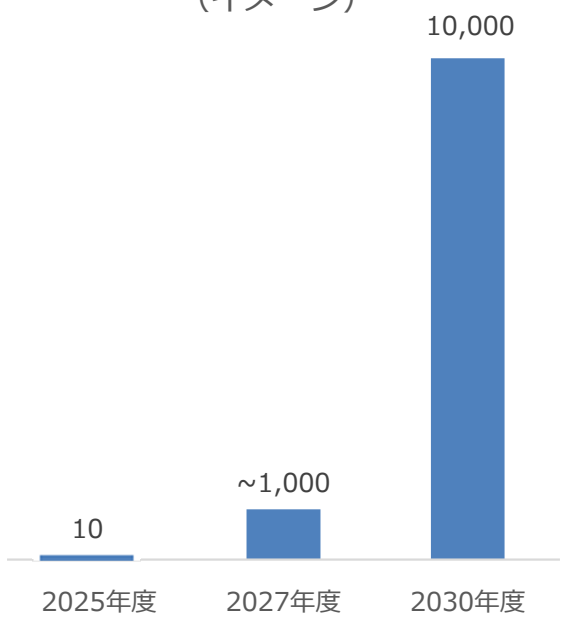
第3次交通政策基本計画 自動運転KPI

2030年度における
自動運転サービス車両数（※）

10,000 台

※全国のバス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両

自動運転サービス車両普及台数
（イメージ）



KPI達成に向けた施策

- 地域の足の確保のための自動運転社会実装推進事業の支援拡充
- より高水準のレベル2市販車の開発・普及を促進することで、スケールメリットによるシステムや機器の低廉化を促し、商用車レベル4の開発・普及を後押し
- 運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築、レベル4の技術基準となる安全ガイドラインの具体化等

ご静聴ありがとうございました。



国土交通省