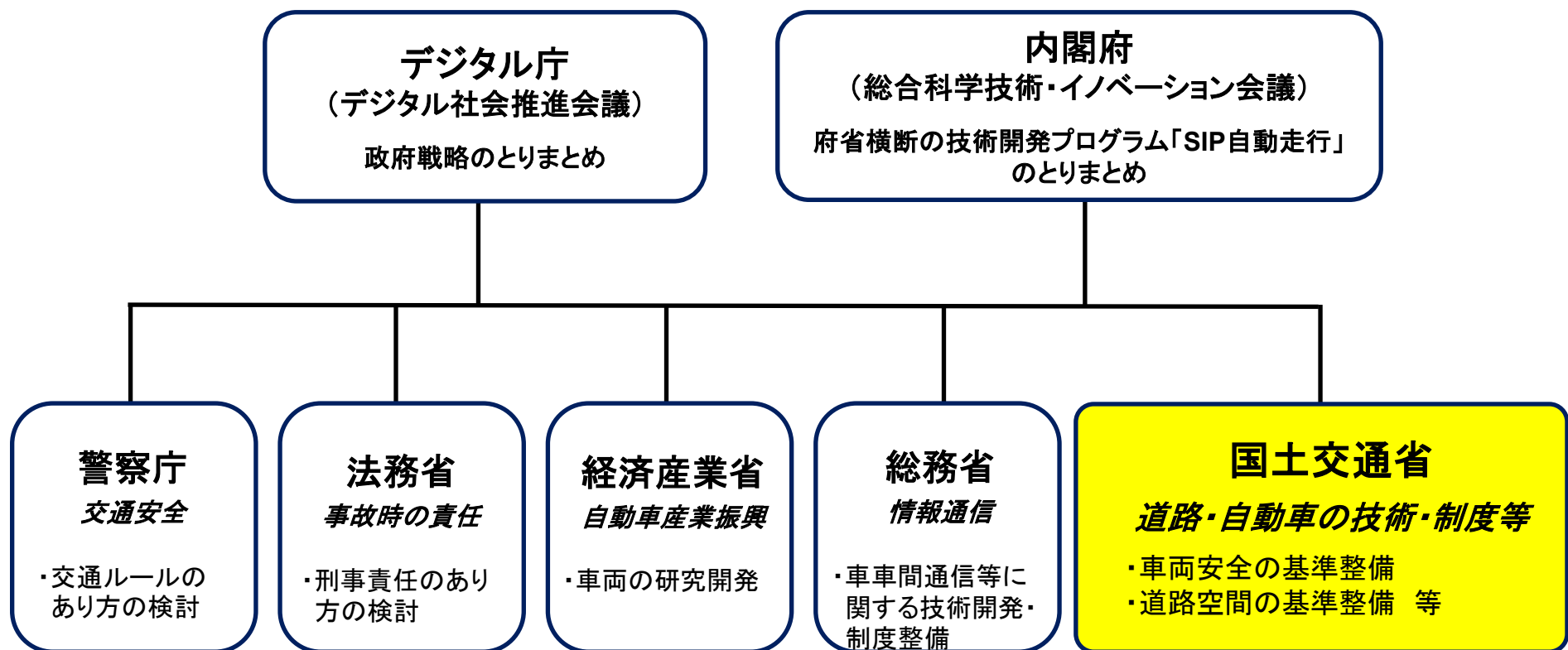


自動運転の普及・拡大に関する取組

令和7年6月13日

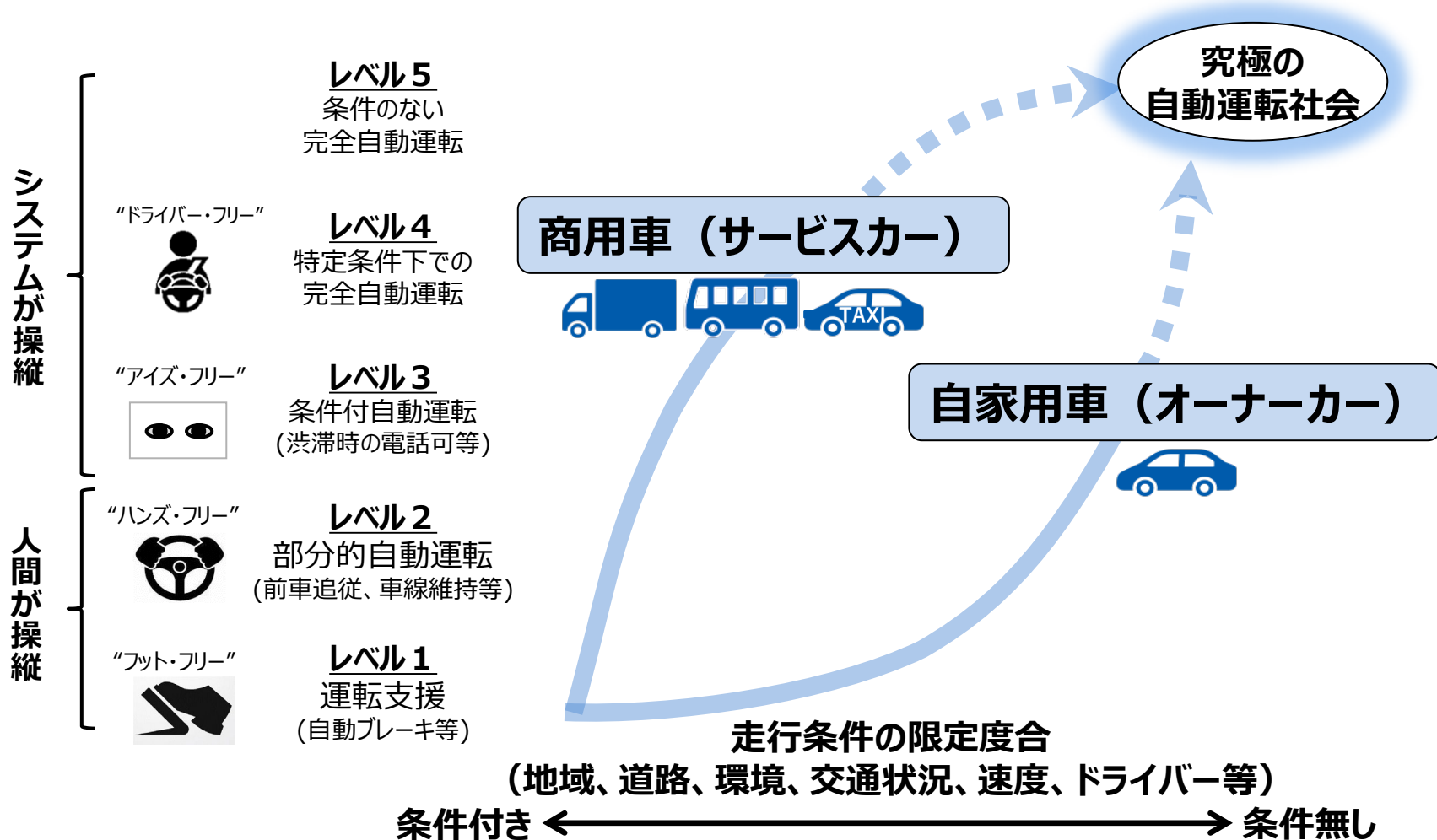
国土交通省物流・自動車局

- 政府における自動運転の推進は、デジタル庁、内閣府の下、各省が連携して取り組んでいる。
- 国土交通省は、自動運転の核となる道路や自動車の技術や制度等を所管している。



自動運転の実現に向かう「2つのアプローチ」

- ①特定のルート・地域に限定して、「無人」自動運転を実現し、人手不足解消や移動手段確保に寄与（商用車）
 - ②ルート・地域を限定しないで、どこでも使える自動車として、自動運転のレベルを段階的に上げる（自家用車）
- の2つのアプローチにより社会実装が進められている



自動運転の実現のための制度整備

- 自動運転技術の進展にあわせ、これまで、適時、必要な制度を整備。
- **レベル3・4の自動運転は制度上可能**であり、レベル4 自動運転移動サービスも社会実装が始まっている。

2018年

「自動運転に係る制度整備大綱」策定

高度な自動運転の実現に必要な
関連法令制度の見直し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)

道路交通法の改正 (2020年4月施行)

- ・「自動運行装置」を定義し保安基準の対象装置に追加
- ・道交法改正により、自動運行装置を使用する運転者の義務等に関する規定を整備

→ **レベル3自動運転が制度上可能に**

- ・2021年3月、福井県永平寺町でレベル3 自動運転移動サービスを開始
- ・2021年3月、我が国自動車メーカーが世界で初めてレベル3自動運転車（高速道路渋滞時）を市場化

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)

道路交通法の改正 (2023年4月施行)

- ・レベル4 自動運転に係る安全基準を策定
- ・道交法改正により特定自動運行（運転者がいない状態での自動運転）の許可制度を創設

→ **レベル4自動運転が制度上可能に**

- ・2023年5月、福井県永平寺町で国内初のレベル4自動運転移動サービスを開始
- ・以降、東京都大田区（羽田）、北海道上士幌町、三重県多気町、愛媛県松山市、長野県塩尻市、茨城県日立市、大阪市（万博）においてレベル4 運行開始
- ・このほか、国交省補助事業等により、全国約100箇所レベル4 運行を目指して取組中

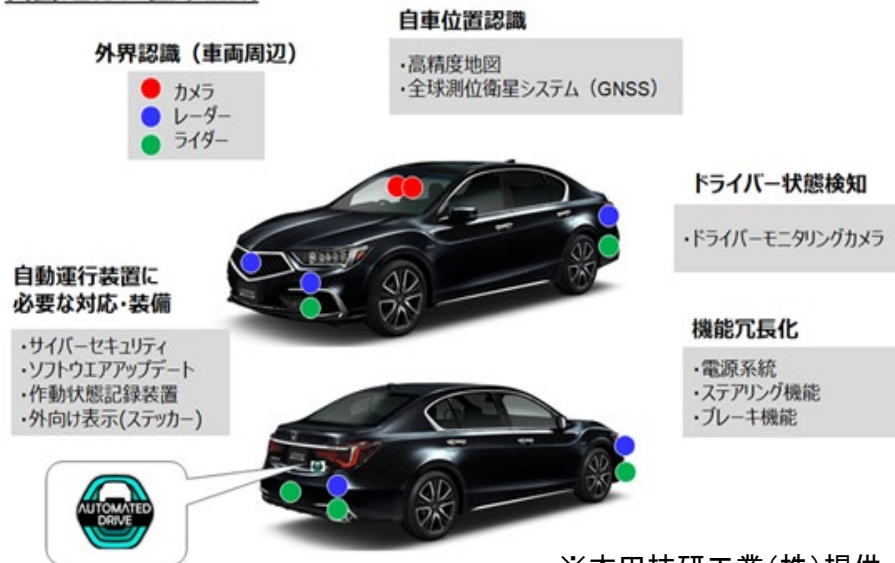
自動運転技術の現状と目標

- 国際議論、制度整備などの取り組みを通じ、**レベル3、レベル4の自動運転が実現。**
- 今後は、**レベル4の普及拡大が目標。**

レベル3の実現(自家用車)

- 2020年3月 世界に先駆け技術基準を策定
⇒ 2020年6月 日本の基準と同等の国際基準が成立
- 2021年3月 世界で初めて販売開始(レベル3)

自動運行装置の構成



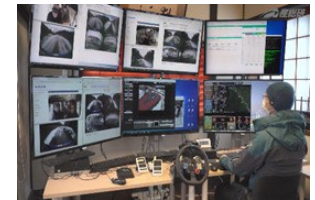
レベル4の実現(移動サービス)

- 2023年5月 福井県永平寺町において
全国初のレベル4移動サービスを開始



ヤマハ製電動カート

(車内無人)



遠隔監視室

(1人の監視者が3台の車両を監視)

- 2024年12月 愛媛県松山市において
全国初のレベル4での路線バス運行開始



EVモーターズ・ジャパン
(小型バス)



運行ルート

	これまで (自動運転 1. 0)	次の ステージへ	これから (自動運転 2. 0)
ポイント	<現状> ・20km/h以下の低速の小型カートや小型バス（定時定路線型）による実装が中心 ・実装にあたっては、各地域の走行環境等にあわせてローカライズが必要 → 地域固有のニーズを充たす、低廉かつ小回りの利く移動手段として実装が進む		<目指す姿> ・国内自動車メーカーも本格的に参入し始める中、多様な走行環境で、より高速で走行可能な、技術力の高い車両を用いて、 ①既存バス路線を大型バスにより自動運転化 ②個別輸送に対応できる機動的な自動運転タクシーの実装を目指す → 一か所あたり多数の車両を導入し、サービスを面的に展開 → 汎用性の高い車両・システムにより、全国に普及拡大が容易に
車両	 小型カート  小型バス		 大型バス  タクシー  タクシー
将来見通し	地域のニーズの沿った、「日常の足確保」として活用		大都市や地方中心都市等においても、導入が進む

- 交通政策審議会（自動運転WG）の「中間とりまとめ」を踏まえ、運輸安全委員会における **事故原因究明体制の構築**等、**制度整備**に係る取組を推進
- **財政的支援**を「質の高い」サービスや「1対N」型に重点化
- これらにより、**実証から事業化への移行**を促進

制度整備

- 自動運転タクシー等について、より迅速かつ円滑な社会実装が可能となるよう、昨年10月に交通政策審議会の下に「自動運転ワーキンググループ」を新たに設置し、制度の在り方を検討
- 本年5月30日、自動運転ワーキンググループ「中間とりまとめ」を公表

「中間とりまとめ」を踏まえた対応

- ✓ 多様なビジネスモデルに対応したサービス規制の見直し
 - 特定自動運行の管理の受委託の許可基準の骨子を取りまとめ
 - 運行管理者の必要な選任数について、当面の間は、事業者からの申請に応じて審査
- ✓ 自動運転車に係る保安基準／ガイドラインの具体化
 - 今夏頃までに安全ガイドラインを具体化
- ✓ 自動運転車に関する事故原因究明体制の構築
 - 「モビリティ・ロードマップ 2025」に基づく運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、法制度の整備も視野に入れて更に検討

事業化推進

- 自動運転移動サービスの導入に向けた**地方自治体の取組**を支援



[レベル4自動運転の実装地域]

北海道士幌町
茨城県日立市
東京都大田区（羽田）
福井県永平寺町
長野県塩尻市
三重県多気町
大阪府大阪市（万博）
愛媛県松山市

- 令和7年度からは、**大型バスやタクシー**による「質の高い」サービスや**事業化に向けた「1対N」型**への支援に**重点化**



大型バス（神奈川・平塚）



タクシータイプ（東京・有明）



1人が複数車両を
遠隔監視する「1対N」