自動運転に関する国内外の最新情勢等

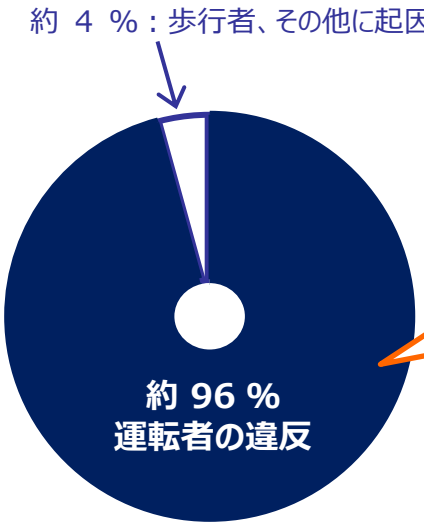
令和８年10月６日

国土交通省物流・自動車局

自動運転の意義

- 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７年）



令和７年の交通事故死者・負傷者数

死者数	2,547人
負傷者数	338,508人

出典：警察庁

自動運転の効果例

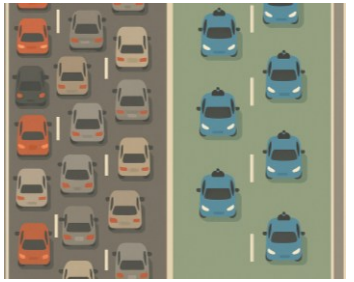
交通事故の削減

地域公共交通の維持・改善

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



自動運転のレベル分け

国土交通省

システムが周辺監視

ドライバーなし

レベル５　**いつでも、どこでも、無人運転**

レベル４　**一定の条件下で、自動運転**
（条件外でも、車両が安全確保）

実現できること
・ 無人運転　など

“ドライバー・フリー”

要ドライバー

レベル３　**一定の条件下で、自動運転**
（条件外では、ドライバーが安全確保）

実現できること
・ 画面の注視、
・ 携帯電話の使用　など

“アイズ・フリー”

※　一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など

運転者が周辺監視

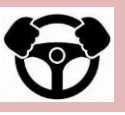
レベル２＋＋　**ドライバー操作をほぼ必要としない高度な運転支援**

実現できること
・ 複雑な交通環境下における高精度走行　など

レベル２　**縦・横方向に運転支援**

実現できること
・ 自動で車線変更　など

“ハンズ・フリー”



レベル１　**縦または横の一方向だけ運転支援**

実現できること
・ 自動ブレーキ
・ 自動で車間距離を維持　など

“フット・フリー”

レベル１～５の定義は、米国標準（SAE）及び国際基準（WP29）に基づく（レベル２＋＋は日本独自）

自動運転の国内外の最新動向

国土交通省

- 日本では、トヨタ・日産がAIを活用した高度な自動運転車の販売を2027年度以降に予定
- 米国では、Google（現Waymo） 等が巨額の資金調達を背景に、各都市で自動運転のタクシーサービスを展開
- 中国でも、IT事業者が中心になり、国内各都市で自動運転サービスを展開し、現在、国外への事業展開を拡大中。
- 欧州でも、Wayve社が国内で自動運転サービスを開始。自動車メーカー（メルセデス）も、AI技術を活用した自動運転を開発中。

日本

トヨタ

- 2028年に、トヨタ内製のE2E型AIを搭載したL2++自家用車を販売予定
- 2030年までに、商用シャトルのL4を目指す

日産

- 2027年度に、Wayve社(英)のE2E型AIを搭載したL2++自家用車を販売予定
- 2026年後半にWayve・Uber・日の丸交通と東京でロボタクシーの試験運行を開始

米国

ウェイモ

- 米国15都市でロボタクシー事業を展開
- 東京で日本交通・GOと連携し、2027年中にロボタクシーの商用運行開始予定

テスラ

- 米国６都市でロボタクシー事業を展開
- このうちオースティンで、2026年９月からロボタクシー専用車Cybercabによるサービス提供を開始

中国

ポニーai

- 中国４都市でロボタクシー事業を展開
- 欧州５都市でUberと連携し2,000台の展開を目指す

ウィーライド

- 中国２都市を含む世界12都市ロボタクシー事業を展開
- 2030年までにUber等と連携し、さらに11都市の展開を目指す

欧州

ウェイブ

- 世界500都市で実証運行を実施
- 2026年９月にロンドンでUberと連携しロボタクシー事業を開始

メルセデス

- 2026年１月にL4に対応したベース車両（Sクラス）を開発
- 2026年中に、独・米の一部都市に対応したL2++を実現予定

自動運転技術の「最先端」（AIベースの自動運転）

- エンジニア（人）がプログラムを作成する【ルールベース】に代わり、運転を自己学習させる【AIベース】での開発が急速に進展
- AIの学習は、「人」によるプログラミングの速度・精度を遥かに上回り、従来の「ルールベース」の開発では対応できなかった自動運転（未知の状況への対応、隘路におけるすれ違い等）が、より安価かつ短期間で可能となっている
- 認知・予測・判断を全て単一のAIで処理するEnd to End（E2E）型AIについては、その結果の根拠がブラックボックス化する課題がある

従来の開発手法

「人」が走行パターンごとに自動運転のプログラムを規定

最新の開発手法

AIを路上走行させ、運転パターンを自己学習させる

	人によるプログラミング 「ルールベース」	AI学習による開発 「AIベース」	
		モジュール型AI	E2E型 AI
	センサ → 認識 → 予測 → 経路判断 → 制御	センサ → 認識 → 予測 → 経路判断 → 制御	センサ → 認識＋予測＋経路判断 → 制御
プログラム	膨大	基本的なプログラムのみ	
車両価格	高価	比較的安価	
事故時の解析	可能	完全に解析できるとは限らないが可能	ブラックボックス化のため課題あり
デジタルマップ	必要	必要	不要
走行環境	3次元デジタルマップが存在するエリア	3次元デジタルマップが存在するエリア	どこでも

出典：モビリティ・ロードマップ2026（2026年7月21日デジタル社会推進会議決定）を参考に作成

国内における自動運転車の開発及び市場展開見通し

- 自家用車については、来年度（2027年度）にも「AIベース」の自動運転車が販売予定
- 商用車については、運転者を要しない自動運転車の事業化に向けた「AIベース」の開発が進められている
- 「ルールベース」の自動運転技術と「AIベース」の自動運転技術の組合せにより、自動運転社会の実現が目前に

自家用車	バス	タクシー	トラック
日産 ウェイヴ社（英）のAI搭載 （2027年度販売予定） **トヨタ** トヨタ社のAI搭載 （2028年頃販売予定） **ホンダ** ヘルムAI社（米）のAI搭載 （2028年頃販売予定） helm.ai HONDA	**トヨタ** e-Paletteで無人運転 （2027年度実装予定） **いすゞ** 大型バスの無人運転 （2027年度事業化予定） **TierIV** 上記車両に自動運転技術を提供	**日本交通** ウェイモ（米）と無人タクシー （2027年中に事業開始） **日産** 無人タクシー（ルールベース） （2027年度サービス開始予定） 	**いすゞ** 無人トラック （2027年度事業化予定） **ロボトラック** 無人トラック （2028年度事業化予定）

自動運転の実現に向けた国土交通省の取組み

国土交通省

- 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**

道路法の改正（2020年11月施行）	道路付属物として「自動運行補助施設」を位置づけ

→ **道路管理者による自動運行補助施設の整備が可能に**

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、特定自動運行（レベル4）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

国連における自動運転の実現に向けた取組み

国土交通省

- 安全な自動運転車の実現・普及、我が国自動車メーカーの国際競争力確保の両立を図るためには、日本主導の下、自動運転に関する国際基準の策定を推進することが必要
- 我が国は、国連WP.29副議長等として、国際提案を含め自動運転の基準策定に積極的に関与

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

国連自動車基準調和
世界フォーラム(WP.29)

【副議長】
※国土交通省職員が務める
(欧州以外で初、令和5年～)

猶野課長

- 自動運転【副議長】
- 衝突安全
- 灯火器
- 騒音
- 排出ガス
- その他安全

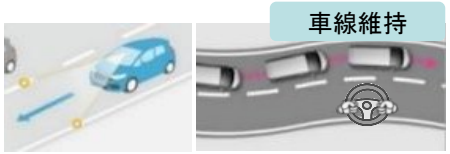
- 自動運転 【議長】
- サイバーセキュリティ 【議長】
- データ記録装置 【議長】
- 踏み間違い時加速抑制装置 【議長】
- 衝突被害軽減ブレーキ 【議長】

※ 議論には、日本、欧州、米国、中国等が参画

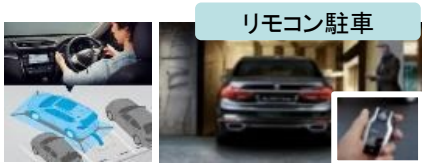
自動運転に関する国際基準

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)
・自動ハンドル(車線維持／車線変更等)



＊ 本田技研工業(株) HP　＊ LEXUS HP



＊ 日産自動車(株) HP　＊ BMW HP

レベル3、4

・高速道路におけるレベル3自動運転(2020年6月合意)
・自動運転システムの安全性能(2026年6月合意)
⇒我が国の自動車メーカーが安全な自動運転車を効率的に開発できるようになることが期待

レベル4自動運転移動サービスを導入するために必要な主なプロセス（バス・タクシー型の場合）

国土交通省

道路運送車両法

保安基準審査 → 走行環境条件付の自動車装置の付与

自動車は、国が定める保安上又は環境保全上の技術基準（保安基準）に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。

※ハンドルがない車両等は、基準緩和認定により、運行の用に供することができる

国土交通省（地方運輸局）

道路交通法

特定自動運行に関する計画の審査 → 特定自動運行許可

公安委員会から特定自動運行の許可を受けることで、レベル４以上の自動運転を行うことができる。

都道府県公安委員会

道路運送法*等

事業計画・申請書の審査 → 旅客自動車運送事業の許認可

国の許認可を受けることで、旅客自動車運送事業者が自動運転車を用いて事業を行うことができる。

国土交通省（地方運輸局等）

*無償で運行する場合、道路運送法上の義務・許認可手続は不要

道路法

電磁誘導線、RFID、路側センサー柱の新規設置の場合

自動運行補助装置道路占用許可審査 → 道路占用許可

道路管理者（国土交通省 地方整備局等）

→ 事業化

「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き 第２版（2025年7月）」を参考に作成

自動運転移動サービスに係る主体と関連法規の一覧

凡例
- ● 違反に処罰、行政処分を伴う責任または賠償責任
- ○ 処罰・行政処分を伴わない義務

役割	名称	道路運送車両法	製造物責任法	道路交通法	自動車損害賠償保障法	道路運送法	道路法	民法 *2	刑法 *3
安全な車両・システムの提供	自動車製造業者（輸入事業者も含む）	●○*1	●					●	●
安全な道路の利用	道路利用者(歩行者等)			●○				●	●
安全な移動サービスの提供	（車両の）使用者	●○		●○				●	●
	運行供用者				●				
	旅客運送事業者					●○*1		●	●
	自家用有償事業者					●○		●	●
	特定自動運行実施者			●○				●	●
安全なサービス提供のために働く個人	特定自動運行主任者			●○				●	●
	現場措置業務実施者			●○				●	●
	特定自動運行保安員					●○		●	●
安全な道路の管理	道路占用許可取得者						○	●	●
	道路管理者						●*1	●	●

*1 道路運送車両法、道路交通法、道路法において、特定の義務違反については、罰則のある法令違反を行った個人と共に、その個人を雇用する法人も罰金等を科される
*2 民事上の責任（賠償責任）は、発生した損害に対して、責めに帰すべき因果関係のある不法行為を行った個人およびその雇用者に認められる
*3 刑法上の責任は、人身損害が発生した場合に、責めに帰すべき因果関係のある注意義務違反（予見可能で回避可能な対応を取らなかった）のある個人について、個別の事実認定で決定する

出典：「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き 第３版（2026年9月）」

特定自動運行の許可制度のイメージ

国土交通省

特定自動運行実施者

（地域の理解）

＜特定自動運行実施者の義務＞
- 特定自動運行計画の遵守
- 特定自動運行業務従事者に対する教育
- 特定自動運行中は、その旨の表示　など

申請書（特定自動運行計画）の提出

許可

都道府県公安委員会

市町村の長

許可基準の⑤について、
意見聴取
をした上で許可を判断

※このほか、許可基準の①・②について
国土交通大臣等に意見聴取

法令違反をした場合等には**行政処分**

許可基準（概要）

① 自動車が特定自動運行を行うことができるものであること。
② 特定自動運行がODD（※）を満たして行われるものであること。
③ 特定自動運行実施者等が実施しなければならない道路交通法上の義務等を円滑かつ確実に実施することが見込まれるものであること。
④ 他の交通に著しく支障を及ぼすおそれがないと認められるものであること。
⑤ 人又は物の運送を目的とするものであって、地域住民の利便性又は福祉の向上に資すると認められるものであること。

配置

特定自動運行主任者

＜特定自動運行主任者の義務＞
- 遠隔監視装置の作動状態を確認
- 交通事故発生時には、
  ・消防機関に通報する措置
  ・現場措置業務実施者を交通事故の現場に向かわせる措置
  ・警察官への交通事故発生日時等の報告　など

遠隔監視

※遠隔監視の代わりに車内に特定自動運行主任者を配置することも可能

※　ODD：Operational Design Domain（走行環境条件、使用条件）
ある自動運転システムが作動するように設計されている特定の条件（走行ルート、時間帯、天候等）。

出典：警察庁ホームページ

自動運転と現行法制度（道路運送法・貨物自動車運送事業法）

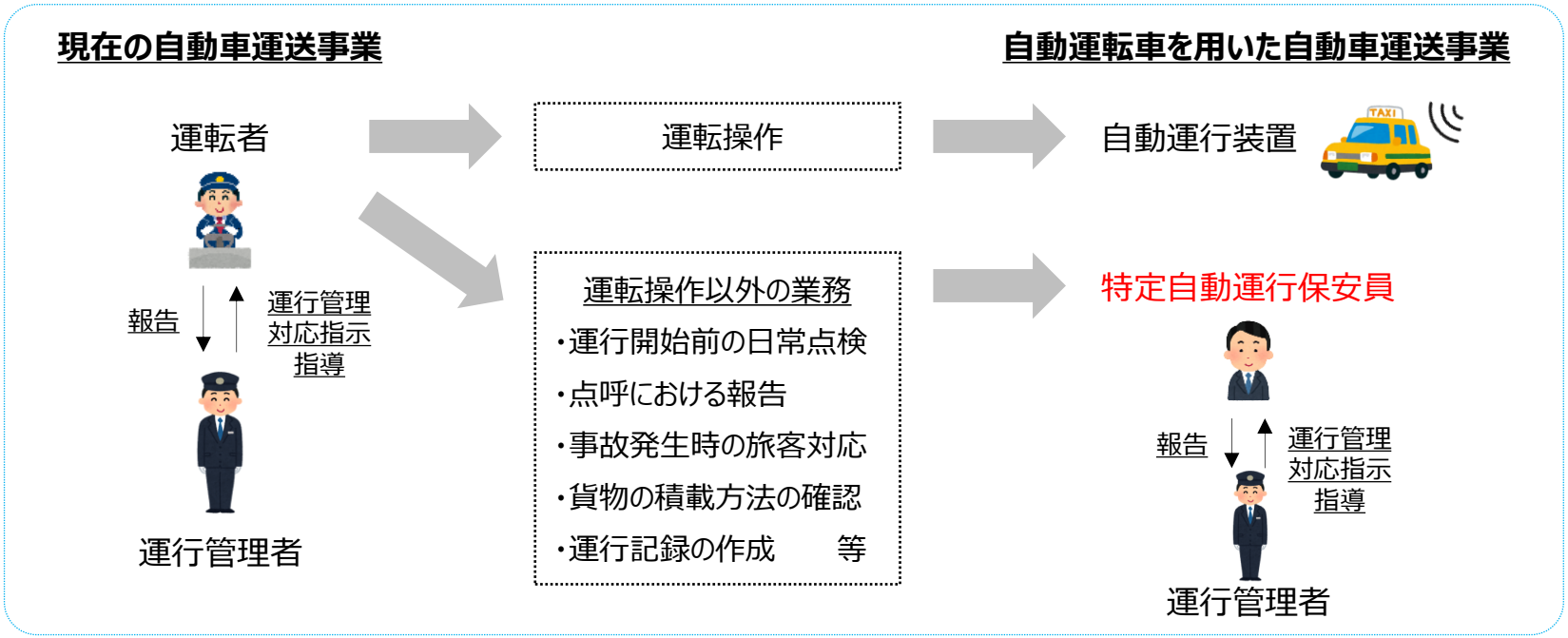
国土交通省

○ 道路運送法・貨物運送自動車法に基づき、旅客・貨物自動車運送事業者が、**従来と同等の輸送の安全等を確保**しつつ、自動運転車を用いて事業を行うこと可能とするために必要な規定を整備。

＜特定自動運行を用いた自動車運送事業を行う場合に求める事項＞

- **運転操作以外の業務**は、**「特定自動運行保安員」**が実施する（特定自動運行主任者と兼務可能）。
- 特定自動運行保安員が**遠隔で業務を行う場合**には、遠隔地での業務に**必要な設備を設置**する。

等



3者業務（運行管理者・特定自動運行主任者・特定自動運行保安員）概念図【旅客】

国土交通省

旧来

運行管理者

- 指導・監督、管理
- 運行指示
- 運行状況に応じた運行指示
- 乗務記録等の保存

運転者

- 日常点検
- 運転
- 緊急時対応（旅客・交通）
- 交替者への通告、業務記録作成

自動運転

運行管理者

- 指導・監督、管理
- 運行指示
- 運行状況に応じた運行指示
- 乗務記録等の保存

自動運行装置

- 運転

特定自動運行保安員

- 日常点検
- 点呼
- 緊急時対応（旅客）
- 交替者への通告、業務記録作成

特定自動運行主任者

- 緊急時対応（交通）

【検討結果詳細】被害が生じた場合における補償

国土交通省

論点	検討結果
旅客運送における乗客について	➢ ①自身の運送を受けている自動車に対する使用権原や停止の義務がないこと、②自動車を使用して乗客を運送することによって得られる利益が帰属していないことから、**乗客には運行支配及び運行利益は帰属せず、運行供用者に該当することはない**と整理することが適当である。
新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について	
❶ 旅客自動車運送事業者が、自ら特定自動運行を実施する場合	➢ 使用する自動車に対する使用権原を有していなければならないことが法令で定められており、自賠法上の保有者に該当することから、**運行供用者に該当する**。
❷ 旅客自動車運送事業者が、特定自動運行実施者に対し、運行管理業務の一部等を委託する場合	➢ 受託者に業務を委託したとしても、旅客自動車運送事業者がその運行について指示を行うものであり、運行支配は引き続き旅客自動車運送事業者に帰属していると言えることから、**旅客自動車運送事業者は運行供用者に該当する**と認められる。 ➢ 旅客自動車運送事業者と受託者の関係は、有人の旅客自動車運送事業者とドライバーの関係に類似するものと考えられることから、受託者に運行支配は帰属していないと解し、**受託者は、原則として運行供用者には該当しない**と整理することが適当である。 ➢ ただし、受託者が旅客自動車運送事業者の指示に従わず、私用のために無断で特定自動運行用自動車を用いて運行するような場合等については、受託者も運行供用者に該当する可能性がある。
❸ 市町村又はNPO法人等が、自ら特定自動運行を実施する場合（公共ライドシェア）	➢ 使用する自動車に対する使用権原を有していなければならないことが法令で定められており、自賠法上の保有者に該当することから、**運行供用者に該当する**。
❹ 市町村又はNPO法人等が、特定自動運行実施者に対し、運行管理業務の一部等を委託する場合（公共ライドシェア）	➢ 受託者に業務を委託したとしても、当該運行は市町村又はNPO法人等によって作成された計画に基づいて運行されており、引き続き運行支配を有していると考えられることから、**市町村又はNPO法人等は運行供用者に該当する**と認められる。 ➢ 一方、**受託者については、**ビジネスモデル②と同様の理由により、**原則として運行支配は有していない**ものと整理することが適当と考えられる。市町村又はNPO法人等の指示に従わず、受託者が無断で特定自動運行用自動車を運行するような場合の考え方についても、ビジネスモデル②と同様であると解することが適当である。
「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の解釈	➢ 車両整備に係る業務等を委託する場合、運行供用者は、受託者又は受託者が指定した特定自動運行主任者等に対してソフトウェアや地図情報、インフラ情報等の外部データ等をアップデートすること、自動車を修理すること、遠隔監視装置の作動状態を確認すること等について、指導・監督する義務を負う。
「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」の解釈	➢ 新たなビジネスモデルにおいても、外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も自動車が安全に運行されることが求められる。

※「運行供用者」：自動車損害賠償保障法における損害賠償責任の主体

出典：自動運転ワーキンググループ中間とりまとめ
（2025年５月30日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）

国土交通省自動運転社会実現本部について

国土交通省

- 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
開催状況：第１回　令和８年１月22日
第２回　令和８年４月10日
第３回　令和８年６月８日

第3回自動運転社会実現本部（6月8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

国土交通省自動運転社会実現本部とりまとめ①

国土交通省

自動運転の普及に伴う社会変容と今後の課題・方向性について

自動運転社会における自動運転のメリット

- 誰もが**気軽に利用**することができる
- コネクテッド環境下での**交通流の円滑化**
- 24時間走行、複数車両の一括管理による**運行効率化**
- ヒューマンエラー低減による**安全性向上**

自動運転の普及に伴う社会変容とその対応

【目指すべき姿】	【想定される主な社会変容】	【今後の主な課題・方向性】
快適で移動しやすい地域の実現	・地域住民の外出機会の拡大や移動負担の軽減による**地域経済の活性化**や**生活の質の向上** ・**公共交通事業者の再生**や地域全体の**交通体系の最適化** ・**地方への誘客**の実現や**観光・関係人口**の拡大 ・**居住地選択**に対する意識の変化（距離的抵抗感の減少など）	・旅客の少ない**地方部での自動運転**の導入可能性 （地方自治体などの関与により地域公共交通サービスを維持か） ・**運送の役割分担**や**営業エリアに応じた支援**のあり方 （幹線はバス・定期路線、支線はタクシー・オンデマンドが主流に） ・**自動運転にも対応したコンパクト・プラス・ネットワーク**等の推進
都市部における移動の足の利便性向上	・自動車ユーザーの**「所有」から「利用」**への移行、利用回数の増加 ・**多様な運賃メニュー・サービス**による利便性向上 （サブスクリプションや需給状況に応じたダイナミックプライシングなど） ・自動運転の普及に伴う**土地利用・都市施設の変化**	・**都市部での供給過剰**に伴う**渋滞や都市・道路交通の負荷 増大**への対応（空走の増加への対応や車両プールの整備など） ・自動運転車両と**他の交通機関との役割分担や規律**のあり方 （大量輸送はバスや鉄道が主流となることが望ましい）
自動車・交通産業の構造転換	・**旅客運送サービスの成長・参入促進**や**新たな自動運転関連産業**（遠隔監視、配車管理業など）の創出 ・運転手の**労働力供給の転移**や**仕事内容の変化** （福祉や介護などの場面での有人運送の高付加価値化など） ・**単なる「移動手段」を超えた自動運転車両**の活用 （車中は「楽しいプライベート」や「滞在・宿泊空間」へ）	・自動運転の更なる普及に応じた**バス、タクシー、レンタカー等の区分**の見直し ・**公共交通事業者と自動車メーカー等の役割分担**（バス・タクシー事業者が主体となった自動運転旅客サービスのあり方など） ・利用者と運行事業者をつなぐ**アプリ提供事業者の位置付け** ・滞在・宿泊などの**利用者の多様なニーズ**への対応
自動運転トラックや自動物流道路などの実装による物流効率化	・**24時間無人運行**による効率的な幹線輸送インフラの実現 （運転者不足の解消や長距離運行の減少、安全性の向上など） ・**多様な物流サービス・モード**による利便性向上 （定額課金等の新たな運賃体系、自動物流道路など） ・地方部での**買物弱者支援**や**食品アクセス確保** （自動配送ロボットを活用した地域物流の補完など）	・自動運転トラックの**更なる輸送効率化・安全性向上** （車両の規格化・標準化、データ連携、路車協調など） ・**有人運送の役割**の変化（長距離輸送からフィーダー輸送へ）や競合しうる鉄道輸送等との関係性の整理 ・**物流拠点の立地傾向の変化**への対応 ・**自動配送ロボット**の駐停車スペースの配置のあり方
道路交通の安全性・円滑性の向上	・安全で受容される自動運転技術を確立・実装 ・道路・クルマ・ヒトが**一層の情報で繋がり、移動を最適化** ・ヒト・モノの**スムーズな移動を実現させるシームレスな空間・環境づくり** 等	・**路肩空間の高度化** （時間帯・目的別利用、乗降場所のマウントアップなど） ・**道路維持管理の自動化**（自動運転車両による巡回など） ・車両情報等を活用した道路マネジメント（**一般自動運転車のセンサを用いた異常情報・事故分析・交通情報収集**など） 等

国土交通省自動運転社会実現本部とりまとめ②

国土交通省

自動運転社会の早期実現に向けた当面の７つの方策について

○ 自動運転社会の早期実現に向けて、その**推進・連携体制を強化**するとともに、**自動運転車両の開発・普及の促進**や**社会受容性の向上**、自動運転を支える**道路・都市インフラ側の取組**などを強力に進めていく。

1 L2++車の本格的な普及

- **優良なL2++車の認定制度**の創設
- L2++車の**開発・普及を促進するための施策パッケージ**を検討
- **公共交通への早期活用**（公共ライドシェアを含む）

L2++車
（日産・ウェイヴ社（英）のAI搭載）

2 より安全・円滑な移動に資する道路の実現

- **ITSインフラ（路車協調システム）の基準類**を策定
- 道路空間のあり方を具体化（**ガイドライン策定**）
- **道路と車両のデータ連携**や**自動運転車両を活用した道路維持管理**に向けた実証等を検討

路車協調システム
（交差点センサ）

道路空間の再配分

道路維持管理への
自動運転車導入

3 自動運転を支えるまちづくり

- **人中心の駅前広場**の整備
- **居心地がよく歩きたくなる街なか空間**の形成
- **令和の都市リノベーション全国推進運動**等を通じたコンパクト・プラス・ネットワークの推進

人中心の駅前広場の整備（イメージ）

4 自動運転の実装による「交通空白」の解消と「観光の足」の確保

- **交通事業のデジタル化・標準化等を加速**し、自動運転等のシステム効果最大化等を実現するため、**地域交通DX（COMmmmONS）**を推進
- 交通インフラが脆弱な観光地におけるインバウンドをはじめとする**観光客の移動手段の確保・充実**に向けた**自動運転バスの導入**の促進

バス等のデータに基づく運行管理

5 自動運転の社会受容性の向上

- 自動運転の社会受容性を高めていくため、**体験機会の拡大**と**信頼の形成**に取り組む
  - 地域での継続可能なビジネスモデルの構築に向けた**先行的事業化地域の選定**
- **運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築**に向けた検討

自動運転試乗会の様子

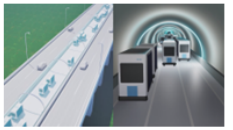
6 自動運転トラックの社会実装の推進

- **自動運転トラックの事業化支援**やビジネスモデルの官民での検討
- 事業者間連携のための**車両の規格化・標準化**や**データ連携**の推進
- 自動運転物流を支える**基幹物流拠点の整備促進**
- **東北道で路車協調**（合流支援、先読み支援等）の実証実験を開始

レベル４自動運転トラックの早期実装の推進

7 多様な輸送モードにおける自動運転の推進

- 道路空間を活用したクリーンな物流システムとして**自動物流道路**を実現
- 空港制限区域内の自動運転車両について、**羽田・成田空港での導入台数の増加**や、**国内空港への導入展開**に向けた検討を推進
- 港湾における**自動化・遠隔操作化荷役機械**の導入促進


自動物流道路のイメージ

空港制限区域内の
自動運転トーイングトラクター

出典：港湾コンテナ荷役パンフレット
コンテナドレージの自動運転

当面の方策①（L2++車の本格的な普及）

優良L2++車の認定制度の創設等

【目的・意義】

・将来のL4車に繋がる国産L2++車が2027年度中に市販化される予定

・多様なL2++車（商用車を含む）の開発・普及を促進

・自動運転車両に対する世の中の認知度と受容性を向上

【取組方針】

・優良認定制度の創設

→ L2++車について、メーカーにおける開発・普及を促進するとともに、自動運転車両に対する世の中の認知度と社会受容性を高めるため、優良車認定制度を創設

・公共交通（公共ライドシェア含む）への早期活用

日産
Wayve社（英）のAI搭載L2++車
（2027年度販売予定）

システムが周辺監視	ドライバーなし	レベル４	**一定の条件下※で、自動運転（条件外でも、車両が安全確保）**	実現できること ・ 無人運転　など	“ドライバー・フリー”
			※ 一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など		
運転者が周辺監視	要ドライバー	レベル２＋＋	**ドライバー操作をほぼ必要としない高度な運転支援**	実現できること ・ 複雑な交通環境下における高精度走行　など	“ハンズ・フリー”
		レベル２	**縦・横方向に運転支援**	実現できること ・ 自動で車線変更　など	

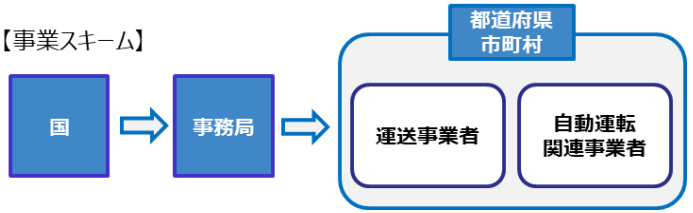
令和8年度 自動運転社会実装推進事業 ※応募締切済み

国土交通省

- 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

対象事業者	地方公共団体（都道府県・市町村）
補助率	４／５
申請条件等	・遅くとも2027年度末までに L4 実装（全区間） ・未達成となった場合には、補助金の一部を返還
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 ・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 ・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：４億円） ○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 （２）一般支援　（補助上限額：２億円） ○上記を除く、早期にレベル４達成が見込まれる事業 （３）省人化支援　（補助上限額：0.2億円）※補助率2/5 ○レベル４自動運転移動サービス実装に係る初期投資として、L4実現後も自動運転サービスの省人化向上に資する技術的課題解決の取組みを支援

【事業スキーム】



自動運転大型バス

自動運転タクシー

１人が複数車両を
遠隔監視する「１対N」

自動運転事業者紹介（Waymo）

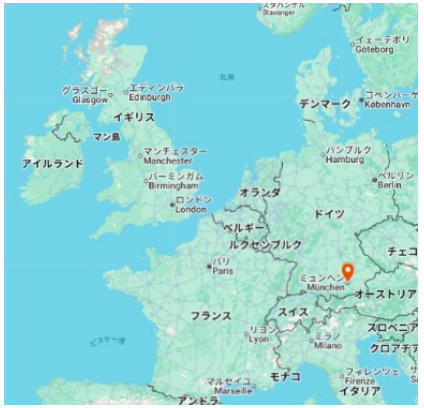
国土交通省

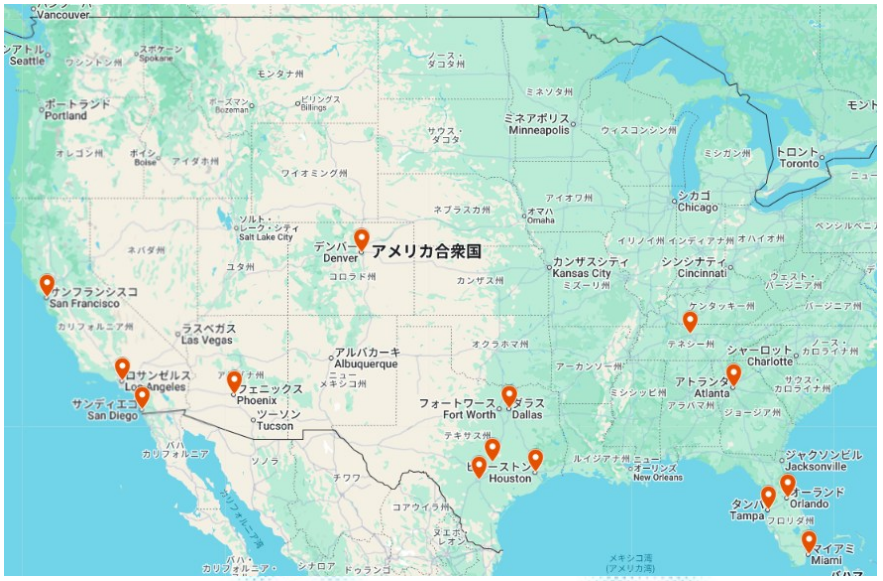
Waymo

WAYMO

【会社概要】

国	アメリカ(カリフォルニア)
設立時期	2009年(google傘下)
保有台数	3,000台以上 (25年12月NHTSA※米国運輸省道路交通安全局)
累計走行距離	2億マイル超(完全自動運転) （地球約8,000周分）
走行実績(実装)	2026年中に全米15都市
走行実績(実証)	東京をはじめ6都市にて実装準備中
サービス状況	配車アプリのWaymo oneを運営 米国で週50万回超の乗車を提供
世界展開	東京、ロンドン、ミュンヘンへの展開準備中
関係するメーカー	Jaguar：車両提供 （日本交通との実証用車両） トヨタ：技術提携　　等
搭載AI	モジュールAI （Waymo Foundation Model）

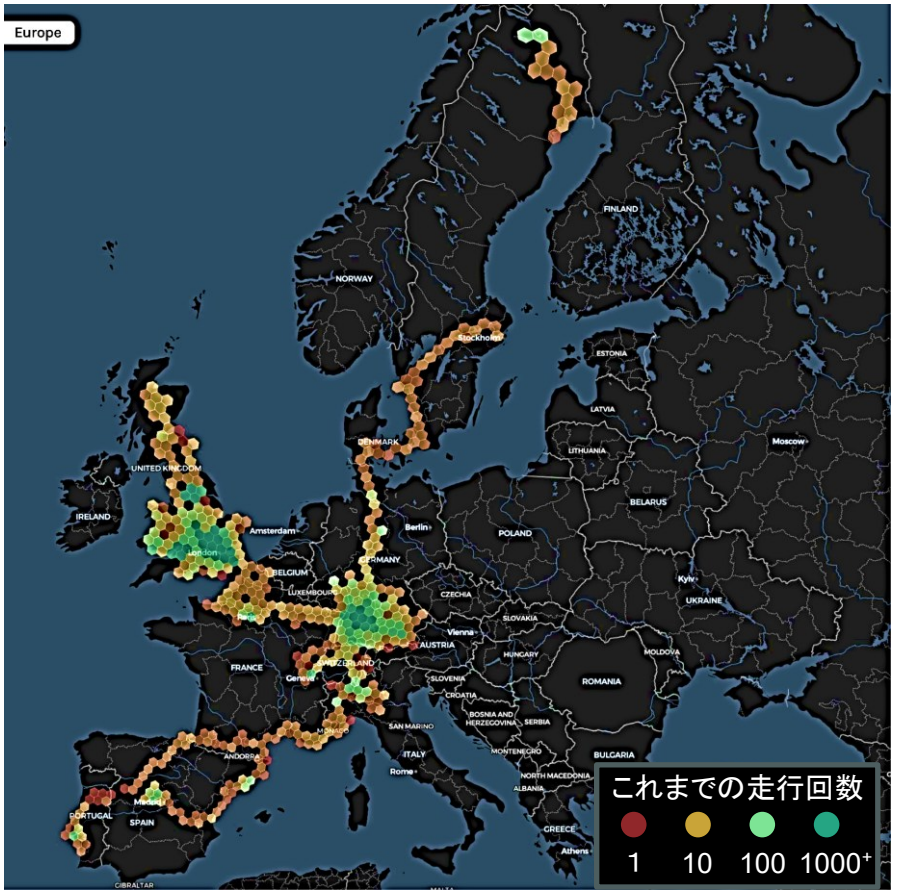




自動運転事業者紹介（WAYVE）

wayve

WAYVE

【会社概要】

国	イギリス(ロンドン)
設立時期	2017年
保有台数	ロンドン10台程度、日本向け５台程度
走行実績(実装)	無し
走行実績(実証)	2025年イギリス全土を含む 500都市にて公道試験を完了
世界展開	2025年ドイツにて公道試験開始 2026年Uber/日産と協力し 東京での実証を計画
関係する メーカー	ベンツ：出資・協業 日産：Leaf等へシステムを搭載等 （日の丸交通との実証用車両）
搭載AI	E2EAI （Wayve AI Driver）