

自動運転の事業化加速に向けた 取組について

2025年5月14日

自動運転の現状

<米中と差が広がりつつある自動運転技術>

- 米国や中国では、自動運転レベル4のタクシーが事業化。
- 一方で、日本国内では、レベル4タクシーは技術実証段階にとどまる。

<国内での自動運転はほとんどが実証運行にとどまる>

- 日本国内では、これまで、100超の地域で自動運転バス等の実証を実施。
- 一方で、運転手を必要としないレベル4の走行は8件。
- 現状では、コストが高い等、事業化に向けた課題が多く、実証運行にとどまっている。

<交通事故の多発>

- 2023年には、2,288件の自動車関連交通死亡事故が発生。うち約9割が自動車が第1当事者の事故。
- 自動運転の普及により、自動車の運転者のミスに起因する交通事故の大幅な削減が期待（約9割の死傷事故の削減が期待）。

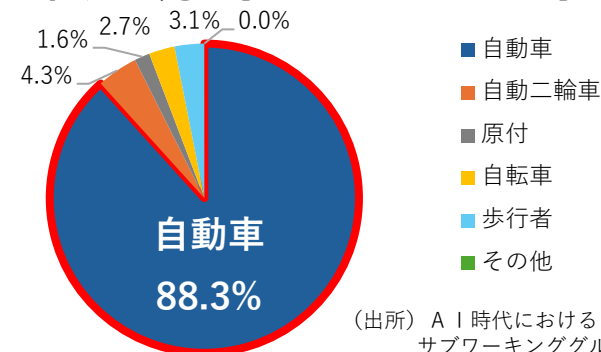
米国の自動運転タクシーに試乗する平大臣



日本国内のレベル4自動運転の実装地域（2025年5月時点）



自動車関連の死亡事故に占める第1当事者の割合（2023年）



（出所）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（令和6年5月）

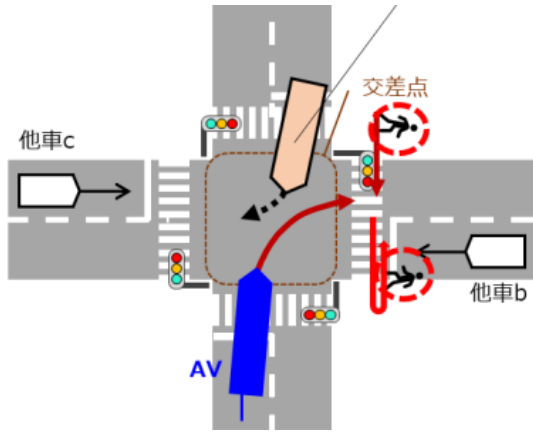
自動運転の事業化加速に向けた取組①

＜自動運転の事業化加速、早期の社会実装に向けた先行的事業化地域の特定＞

令和7年4月22日の第10回デジタル行財政改革会議での「平大臣、中野大臣ほか、関係大臣が協力し、地域の移動の足不足を解消するため、自動運転の先行地域での事業化をお願いいたします。」との総理指示を踏まえ、以下の取組を進める。

- レベル4の自動運転バス・タクシーが単なる実証にとどまらず、広く地域で事業として継続可能なビジネスモデルを構築するため、各府省庁の施策を集中させる先行的事業化地域を選定（10箇所程度）。
- 地方部、都市部のそれぞれの課題の特徴を踏まえ、国内外の優れた事例を取り入れ、自動運転の事業化を加速。

（普及すべき運行形態のイメージ）



技術的課題を解決し、既存交通に比肩する機能を発揮



オンデマンドによる自由な移動



自動運転の事業化加速に向けた取組②

＜社会的ルール等の環境整備＞

- レベル4の自動運転の実装に向けて必要となる以下の社会的ルール等の在り方について、今月中に方向性の結論を得る。

- ・ 自動運転車を用いた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
（特定自動運行時に必要な運行管理の在り方等）
- ・ 自動運転車に係る保安基準／ガイドラインの具体化
- ・ 自動運転車に関する事故調査体制の構築
- ・ 自動運転車の事故発生時の自賠法上の損害賠償責任の明確化

＜審査手続の透明性・公平性確保＞

- 昨年6月に取りまとめた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・公平性を確保する取組（従来約11か月かかっていた審査を2か月で完了することを目指す等）を着実に実施し、引き続き、手続の効率化・迅速化を図る。