

(23) 自動運転社会実装推進事業

(単位:百万円)

| 府省名 | 調査主体 | 令和7年度予算額 | 令和8年度予算案 | 増▲減額 | 反映額 |
|-------|---------------|-----------|-----------|---------|-----|
| 国土交通省 | 本省と近畿財務局の共同調査 | 20,905の内数 | 20,560の内数 | ▲345の内数 | — |

| | |
|-------|--|
| 事案の概要 | 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として期待される自動運転について、自動運転移動サービスの社会実装・事業化を後押しするため、自動運転を社会実装するまでの初期費用を国土交通省が自治体等に対して補助するものである。 |
|-------|--|

| 調査結果の概要及び今後の改善点・検討の方向性 | | 反映の内容等 |
|---|--|--|
| <p>1. 実証実績について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 社会実装に向けて低調な取組や、取組に深化が見られないような事業への対応として、実績評価の仕組みを導入すべきである。事業者である自治体等においては、自動運転レベル4（特定の条件化における完全自動運転）実装に至るまでのマイルストーンを設定した計画（以下「自動運転レベル4実装計画」という。）を策定し、事後に自治体等のみならず国においても達成状況を評価し、結果を公表すべきである。あわせて、本事業の趣旨に沿った実証を行う事業者を支援することを可能とするため、本取組を補助金採択時においても活用すべきである。 ○ 持続可能性を踏まえた計画策定が補助金採択の要件となっていることを踏まえると、有人路線を置き換えたり、置き換えなくとも新たなルートを設定するといった社会実装に向けた実証ルートとなっているかどうかも含めて補助金採択時の要件とすべきである。 <p>2. 事業費について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 現状では自動運転バスの車両費は非常に高額となっており、自動運転によって削減可能な労務費を踏まえても採算性に乏しく、費用低減に向けた取組を推進していく必要がある。 ○ 社会実装後の運営については、国費に頼ることなく、運行収入や独自の資金確保によって維持すべきである。国としても採算面の課題について対応していく必要があり、地域交通を維持するために、独自の資金確保努力を支援していくことも考えられる。 | | <p>1. 実証実績について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 令和7年度の事業実績報告書について、自治体等が技術面、経営面における計画の達成状況の自己評価を記載する様式に変更した。さらに、国土交通省において、自治体等の自己評価を再評価し、令和8年度事業における自治体等選考に活用することとしている。 ○ 自治体等に、事業の取組結果に一定の責任を担ってもらうため、自治体等において自動運転レベル4実装計画を公表し、令和8年度以降自動運転レベル4実装計画が未達成の場合に、補助金の一部返還を求める仕組みを導入することとしている。 ○ これまででは自動運転の技術レベルに応じた実証ルートを認めていたところ、自動運転の技術レベルの向上を踏まえ、令和8年度以降は地域公共交通の確保・維持・改善に資する既存の有人路線の自動運転への置き換えを基本的な要件とすることとしている。 <p>2. 事業費について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自動運転車両の価格低減が課題であることから、令和8年度以降は将来的に量産化による価格低減につながる汎用性の高い車両に対して重点的に支援することとしている。 ○ 持続可能な事業とするため、令和8年度以降、1人が複数台の車両を遠隔監視する運行形態（1対N）など、運転手不足の課題解決に効果的で、事業性の向上に資する取組への支援に重点化することとしている。 ○ これらの取組に加え、令和7年度以降、採算面についても、自治体等の先駆的・優良事例を、成果報告会で横展開していく。 |