

府省名	国土交通省	組織	国土交通本省ほか	会計	一般会計	項	地域公共交通維持・活性化推進費ほか
						目	地域公共交通確保維持改善事業費補助金ほか
調査対象予算額		令和６年度：21,405百万円の内数　ほか （参考　令和７年度：20,905百万円の内数）				調査主体	本省と近畿財務局の共同調査

① 調査事案の概要

【事業の概要】

- 地域づくりの一環として行うバスサービス等について、自動運転レベル4（※）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。
- 国土交通省は、政府目標である「**地域限定型の無人自動運転移動サービスを2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上で実現**」（「デジタル田園都市国家構想総合戦略（令和5年12月閣議決定）」）に向けた施策の一つとして、「**地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実装推進事業）**」を令和4年度から実施しており、人手不足等の地域公共交通が直面する課題に対する解決手段の一つとして期待されている。
- 本事業については、①**将来的に自動運転レベル4の技術を提供することが見込まれる事業者が参画すること**、②**将来的な持続可能性を踏まえた計画を策定すること**、③**地域公共交通計画等に留意した取組を実施すること等**が採択要件になっており、本事業が自動運転技術を活用した持続可能な移動サービスの構築に向けて活用されているかを検証するため、現在採択されている自治体等に対して調査を実施した。

（※）自動運転レベルの定義

レベル	概要	主体
5	完全運転自動化	システム
4	特定の条件下における完全自動運転	システム
3	特定の条件下における自動運転	システム
2	高度な運転支援	人
1	運転支援	人

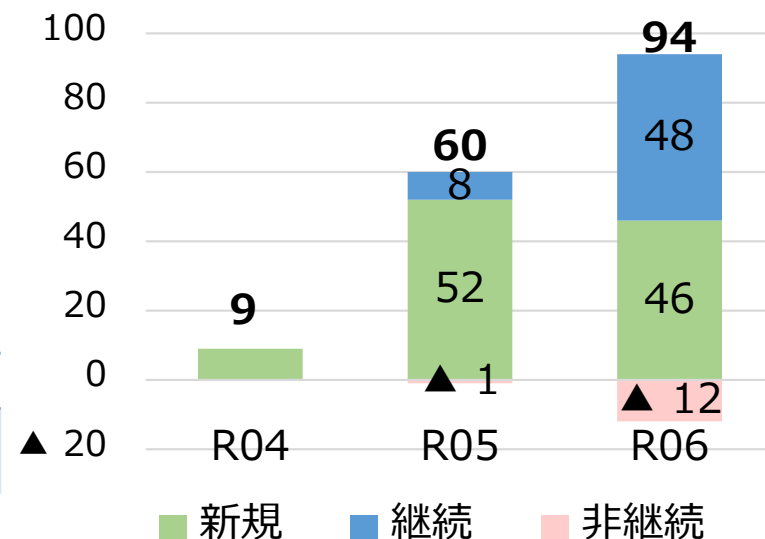


【支援の概要】

- 対象事業者
自治体等
- 対象事業
定時定路線型の自動運転移動サービス
デマンド式自動運転タクシーの導入 等
- 補助対象経費
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

事業者	主な運用事例
A市	中心駅を起終点として輸送需要の高い既定バスを自動運転化
B市	空港と主要駅を結び、地域間の路線を自動運転化

事業者数の推移（交付決定ベース）



②調査の視点

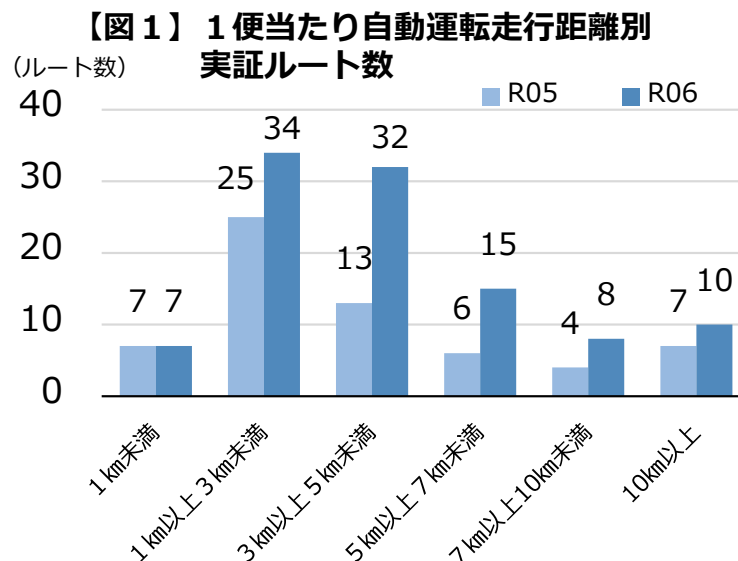
1. 実証実績について

- ・自動運転バス等の運行は、**実際に運行している路線において実証を行うなど社会実装に向けた取組とすべき**であり、短距離での実証を続けている事例がないか、既存路線を置き換える計画となっているか調査を行った。

③調査結果及びその分析

1. 実証実績について

- ・1便当たりの自動運転走行の実証実験距離について、**令和5年度から令和6年度にかけて増加傾向にある**。ただし、一部では**短距離（例：200m）の実証にとどまっているものも存在する【図1】**。
- ・令和6年度において実証事業を実施していないルートを除き、自動運転を実装した場合の既存有人路線の置き換え予定について確認したところ、「**現段階では未定**」という回答が**7割程度と最も多く**、さらに、若干ではあるが、そもそも「**自動運転の実装予定なし**」という回答も**1割程度存在した【表1】**。



【表1】 有人路線の置き換え予定

置き換え予定	ルート数
有人路線を置き換える	27
置き換えない※	7
自動運転の実装予定なし	10
現段階では未定	87

※「置き換えない」と回答した自治体等では、既存の有人路線バスとの併用や新規路線の運行が想定されている。

④今後の改善点・検討の方向性

1. 実証実績について

- ・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、**あらかじめ自動運転レベル4実装に至るまでのマイルストーンを設定した計画を策定し、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。

②調査の視点

2. 事業費について

- ・本事業は、地域づくりの一環として行うバスサービス等の自動運転化に伴う初期経費に対して、その費用負担を軽減するため当該経費を助成する事業となっており、補助終了後のランニングコストを見据えているかについて調査を行った。

【調査対象年度】

・令和4年度～令和6年度

【調査対象先数等】

・調査対象先数：107先

(回答先数：106先)

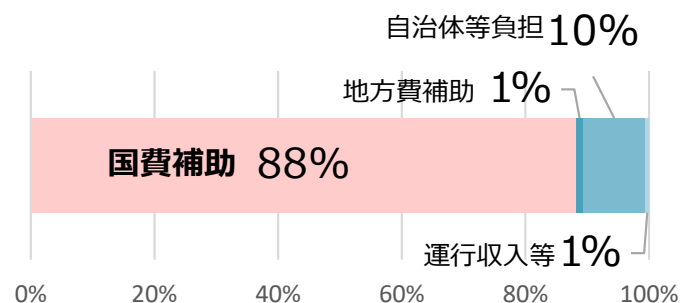
・実証ルート数：172ルート

③調査結果及びその分析

2. 事業費について

- ・事業費の財源については、現時点においてはほぼ国費となっている状況にある。実証事業ということもあり、現段階では約9割以上の自治体等が無償での運行を行っており、運行収入等は僅少となっている【図2】。
- ・中型・大型の自動運転バスを購入したルートについて分析したところ、1台当たりの事業費は平均約1.5億円となっており、中でも自動運転バスの車両費は1台平均約1.1億円であった。平均的な路線バスの1台当たりの価格が約0.2～0.3億円であることを踏まえると相当高額となっている【図3】。
- ・令和6年度に実証事業を実施していた自治体等のうち、実装後のランニングコストへの対応について確認したところ、現行の有人路線への置き換えを予定していない場合も含め、「運行収入等のみ」で対応すると回答した自治体等は一部存在（5先）したが、最も多かったのは、「運行収入及び自治体等予算で実施」（19先）であった。このほか、国や県の支援等を想定している自治体等も存在（12先）した。
- ・一方で、全体の4割程度の自治体等においては、何らか独自の資金確保の取組を検討しており、沿線企業との連携など、採算面への課題解決に向けた取組が進められている【表2】。

【図2】財源別内訳（令和6年度）



【図3】中型・大型の自動運転バスを購入した場合の事業費（1台当たり平均）



【表2】資金確保の取組例

自治体等	検討内容
C市	企業版ふるさと納税
D市	協賛金、貨客混載
E市	クラウドファンディングの活用

④今後の改善点・検討の方向性

2. 事業費について

- ・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。