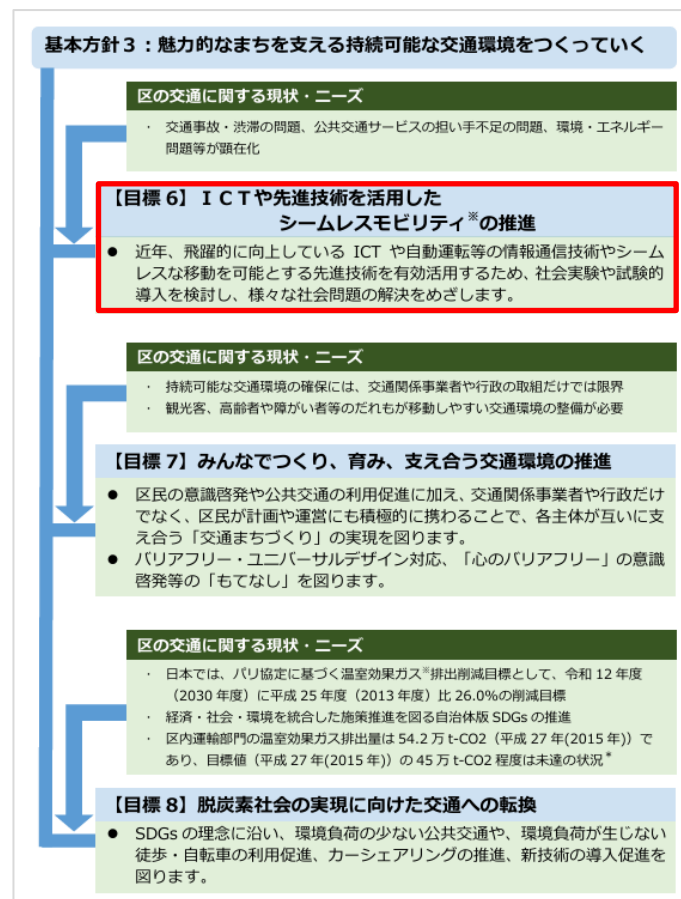
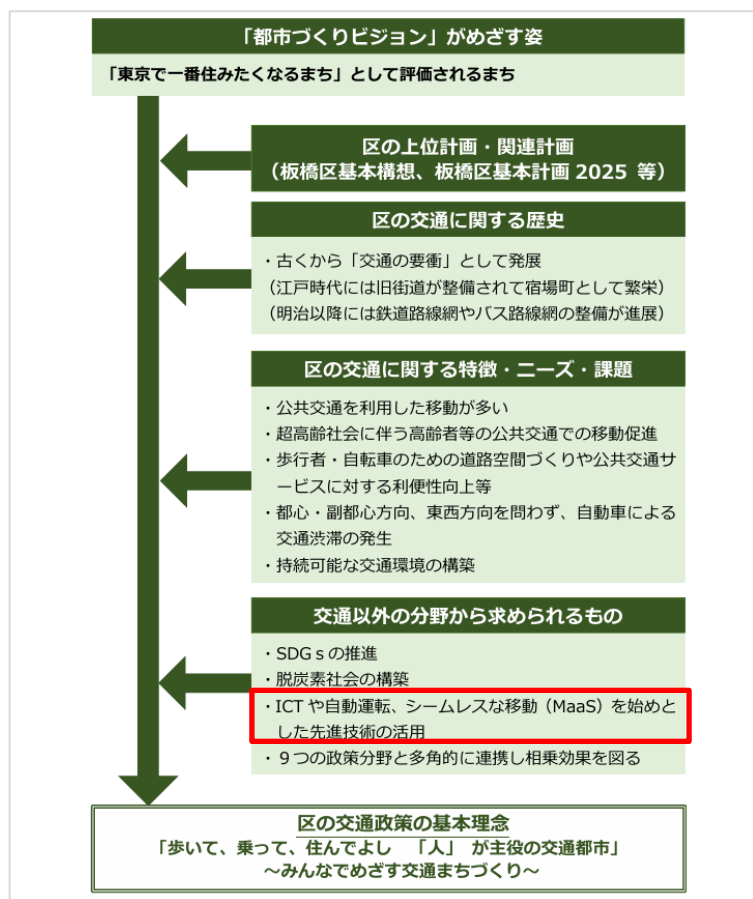


自動運転に関する取組について

板橋区 都市整備部 都市計画課

1. 板橋区交通政策基本計画における位置づけ

- 令和 2 年に策定した板橋区交通政策基本計画において、**自動運転等の先進技術を活用**するとともに、持続可能な交通環境の構築を目指し、**社会実験や試験的導入を検討**することで社会課題の解決を図ることを明記している。
- 運転手不足等の社会課題に対応するため、板橋区内の公共交通サービスの維持向上を目的として、**バス路線等における自動運転サービスの導入に向けた検討**を令和 8 年度より開始。



2. 令和8年度の取組

- 令和8年度、自動運転に関する国内の動向調査、導入可能性に関する調査、社会受容性醸成の取組の検討、実証実験の実施に向けた検討を実施する。
- 令和9年度は実証実験の実施に向けて補助事業に申請するとともに、実証実験の計画、運営・実施、分析・検証を行う予定である。

令和8年度の取組内容

1. 自動運転に関する動向調査

- ・ 国及び東京都の政策の整理
- ・ 国内の法規制及び技術開発の整理
- ・ 国内自動車メーカーの動向整理
- ・ 実証実験・実装運行状況の整理

※必要に応じて、先進自治体ヒアリング・視察を実施

2. 導入可能性に関する調査

既存バス路線やコミュニティバス路線等を対象とし、下記の作業を実施。

- ・ 導入候補路線の抽出
- ・ 課題整理・解決策検討
- ・ リスクアセスメント

3. 実証実験の実施準備

- ・ 体制構築
- ・ 車両・技術調整
- ・ 計画書作成
- ・ 広報資料・アンケート作成

4. 関係機関協議

5. ロードマップ作成

6. 令和9年度補助事業申請準備

3. 令和8年度の取組：国内の動向調査 -国の施策-

- 国の施策として自動運転サービス導入地域数について目標が設定されており、**国土交通省**や**経済産業省**、**総務省**、**デジタル庁**等が事業を実施している。

- 政府は、デジタル技術を活用して地方の社会課題解決や地域活性化を目指す「デジタル田園都市国家構想総合戦略」(2023年改訂版)において、「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**以上で実現し、全国に展開・実装することを政府目標として提示



1. 国土交通省「第7回国土交通政策委員会 第2回」2. 国土交通省「第7回国土交通政策委員会 第2回」3. 国土交通省「第7回国土交通政策委員会 第2回」4. 国土交通省「第7回国土交通政策委員会 第2回」5. 国土交通省「第7回国土交通政策委員会 第2回」6. デジタル田園都市国家構想総合戦略(2023年改訂版)における目標と整合するものとし、自動運転サービス支援道等のインフラからの支援なく自動運転移動サービスを実現しているものを含む 7. 協調型自動運転通信方式白紙ロードマップ

▲自動運転サービスロードマップ

出典:

・経済産業省、自動運転サービス支援道ロードマップ、2025年6月

<https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/2_siryou3roadmap.pdf>

3. 令和8年度の取組：国内の動向調査 -国の施策-

- 今後、板橋区内で実証実験を実施するにあたっては、下表のような補助金が考えられる。

所管官庁	事業	事務局	対象事業者	補助金の有無	補助金対象	今年度の実施
国土交通省	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）	国土交通省 物流・自動車局 技術・環境政策課	・地方公共団体 ・コンソーシアム	有	・自動運転車両 ・自動運転システム	有（終了）
	自動運転に資する路車協調システムおよび走行空間の実証実験	国土交通省 道路局 道路交通管理課 ITS 推進室	・地方公共団体	有	・路車協調システム ・走行空間	未定
	「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト	国土交通省 総合政策局 地域交通課	・地方公共団体 ・交通事業者 ・NPO法人 等	有	・ライドシェア ・デマンド交通 ・乗合タクシー等	有（終了）
経済産業省	無人自動運転等のCASE対応に向けた実証・支援事業	経済産業省 製造産業局 自動車課	・法人・団体 （基礎自治体をの除く）	有	・新モビリティ	無
	無人自動運転サービス実装推進事業（予定）	経済産業省 製造産業局 自動車課	・民間事業者	有	・無人遠隔監視型自動運転	予定中
総務省	自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業	総務省 総合通信基盤局 電波部 移動通信課 新世代移動通信システム推進室	・放送事業用無線局 ・無線通信事業者 等	有	・周波数移行 ・携帯電話基地局の高度化（5G SA 化）	有（公募中）
	地域社会DX推進パッケージ事業	総務省 情報流通行政局 地域通信振興課	・地方公共団体 ・企業・団体 等	有	・無人遠隔監視システム ・通信インフラ整備	有（二次公募中）
内閣府・内閣官房	地域未来交付金	内閣官房地域未来戦略本部事務局 内閣府地方創生推進事務局・地域創生推進室	・自治体	有	・自主性と創意工夫に基づく地域独自の取組	有（終了）
デジタル庁	自動運転社会実装先行的事業化地域事業	デジタル庁 国民向けサービスグループ モビリティ班	・地方公共団体 ・コンソーシアム	無	無	有（終了）
観光庁	オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする観光地の面的受入環境整備促進事業	観光庁	・地方公共団体 ・DMO ・民間事業者	有	・観光課題解決に資する取組	有（公募中）

※赤枠：今後の応募優先度が高い事業

3. 令和8年度の取組：国内の動向調査 -国内の実証実験事例-

- 他地域での実証実験事例について調査を進めている。今後、実装事例についても調査予定である。

タイプ		実証実験
地域区分		中枢広域拠点域
関連事業		-
実施体制	自治体	東京都 都市整備局、千代田区
	車両提供等	先進モビリティ
	交通事業者	日の丸自動車興業
	その他	大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、日本工営
実施期間		2026年6月23(火)～7月2日(木)
運行ルート		大手町～丸の内～有楽町(巡回)
実施目的		将来的な運転手不足等の課題を解決する手段の一つとして、自動運転サービスの導入が期待されており、本取り組みを通じた、社会実装に向けた課題の検証と対策
使用車両		J6 (BYD)
自動運転レベル		レベル2



▲運行ルート図



▲車廂外觀

3. 令和8年度の取組：国内の動向調査 -国内の実証実験事例-

タイプ		実証実験
地域区分		中枢広域拠点域
関連事業		-
実施体制	自治体	-
	車両提供等	A-Drive
	交通事業者	東京都交通局
	その他	アイサンテクノロジー、日本エ営
実施期間		2026年6月21日(日)～6月29日(月)
運行ルート		新木場駅～日本科学未来館
実施目的		実装(レベル4)を目指した取組を推進するため、現在の技術レベルの都営バス路線における適応性等を検証
使用車両		エルガ(いすゞ自動車)
自動運転レベル		レベル2



▲運行ルート図



▲車両外観

出典：
・東京都、都営バスで自動運転の実証実験を行います！、2026年5月25日
<<https://www.metro.tokyo.lg.jp/information/press/2026/05/2026052513>>

3. 令和8年度の取組：国内の動向調査 -国内の実証実験事例-

タイプ		実証実験			
地域区分	一般区分	市街地	中山間地	観光地	交通空白地域
	都の区分	○			○
関連事業		新都市生活創造域			
実施体制		地域社会DX推進パッケージ事業 (自動運転レベル4検証タイプ)			
実施体制	自治体	狛江市			
	車両提供等	NTT東日本			
	交通事業者	小田急バス			
	その他	ティアフォー、計量計画研究所、マップフォー			
実施期間		2026年1月12日(月)、1月13日(火)			
運行ルート		和泉多摩川駅～多摩川住宅～和泉多摩川駅 (約5.1km)			
実施目的		ローカル5G等を用いたインフラ協調自動運転の取り組みを中心とした自動運転レベル4の実現に向けた技術実証			
使用車両		Minibus 2.0 (ティアフォー)			
自動運転レベル		レベル2			



▲運行ルート図



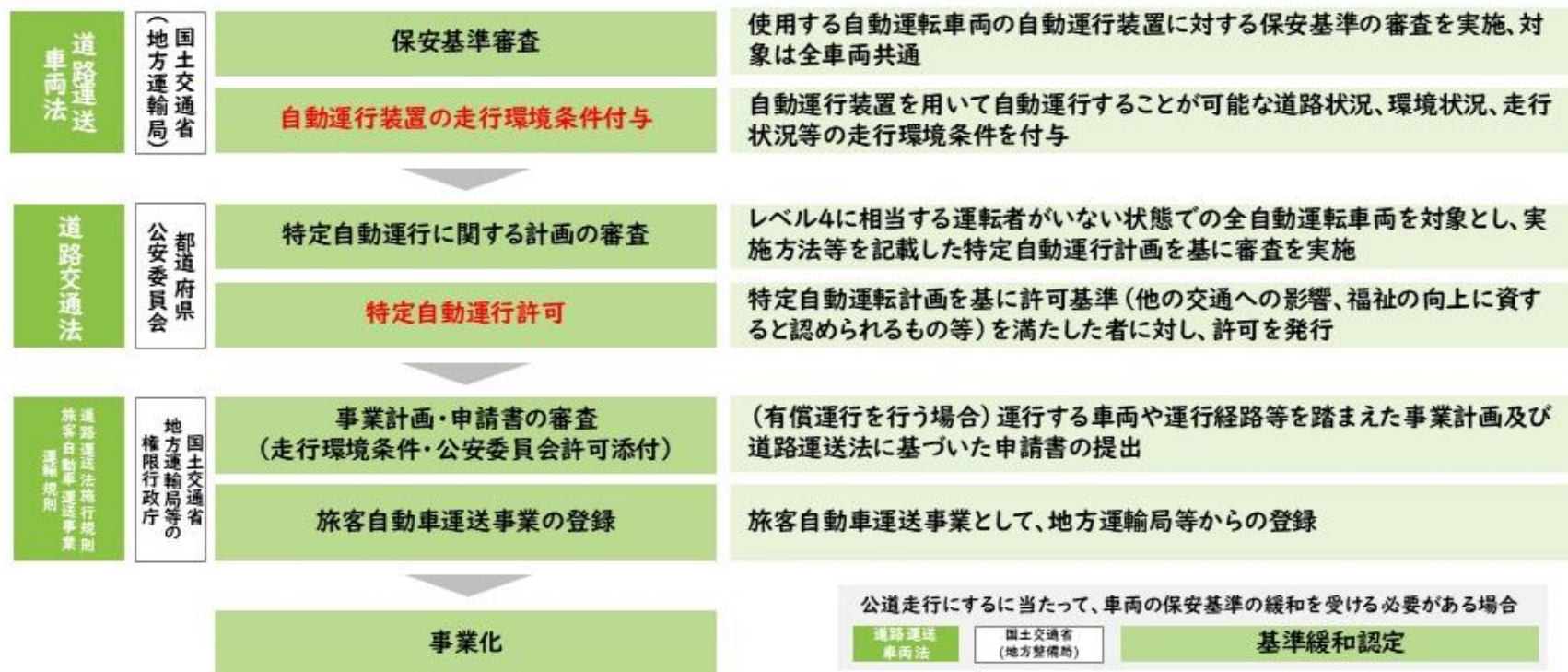
▲車両外観

出典:

・NTT東日本、東京都狛江市で都市近郊住宅地の地域公共交通課題に挑む「インフラ協調遠隔監視型自動運転の実装に向けた実証実験を実施中～ローカル5G×路側センサ統合基盤※1で“見通し外”を克服、市民が安心・快適な移動体験～」、2025年12月1日
 <https://www.ntt-east.co.jp/tokyo/info/detail/1291853_2608.html>

3. 令和8年度の取組：国内の動向調査 -レベル4 導入プロセス-

- 自動運転サービスレベルに応じた導入プロセスを整理し、レベル4実装に向けた課題を整理する。



公道走行にすると当たって、車両の保安基準の緩和を受ける必要がある場合

道路運送
車両法

国土交通省
(地方整備局)

基準緩和認定

自動運行補助施設（磁器マーカ、路側センサー柱等）を設置する場合

道路法

道路管理者

自動運行補助施設の道路占用許可

特定自動運行の終了後に、遠隔型自動運転システムや特別装置自動車の装置によって公道を走行する場合

道路交通法

警察署長等

道路使用許可

▲その他条件がある場合の手続き

出典：

・国土交通省、公道での自動運転の申請に関する手引き、2024年6月

<<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001749833.pdf>>

・国土交通省、保安基準の緩和認定制度を活用した自動運転車の実証実験等に必要手続きの概要について

<<https://www.mlit.go.jp/kanto/content/000259215.pdf>>

3. 令和8年度の取組：自動運転に関する社会受容性醸成の取組

- 自動運転サービスの導入に向けて、**区民の自動運転に対する理解促進および社会受容性の醸成**が重要であるため、今年度、**自動運転車両の展示会**の実施を検討している。

◆ 実施目的

- 自動運転に必要な技術や設備を紹介し、実際の車両を見学・体験する機会を提供
- 運転手不足や減便など公共交通を取り巻く状況の変化、板橋区での公共交通サービス水準の維持向上に係る取組等を紹介

◆ 展示内容

- 自動運転車両の展示および乗車体験
- 自動運転に必要な技術の紹介（パネル）
- 公共交通サービス水準の維持向上に係る取組紹介（パネル）

※今後、詳細が決まり次第改めてご案内いたします



▲展示車両イメージ

出典：RtL4成果報告会（日本工営（株）撮影）

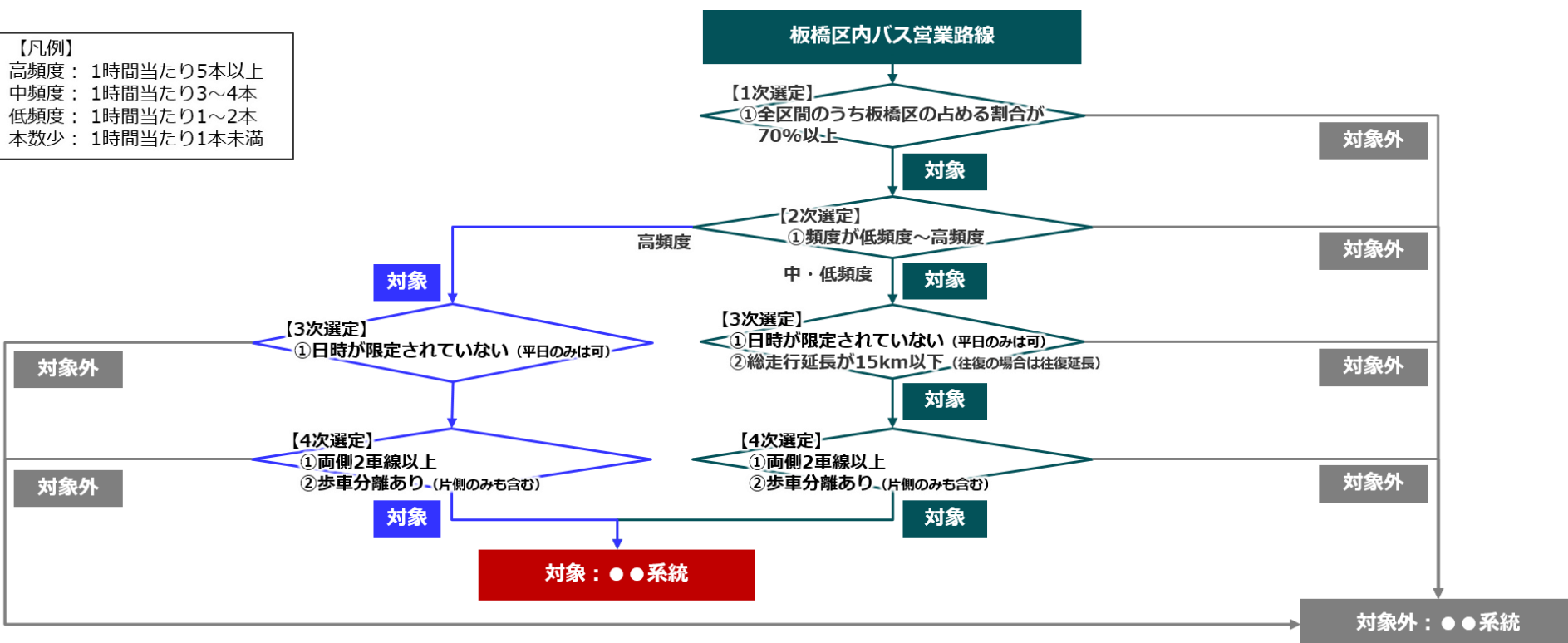
3. 令和8年度の取組：導入路線の抽出

- 板橋区内の路線バス等を対象として導入可能性が高い路線を抽出するとともに、導入に係る課題を整理し、実証実験に向けた準備を進める。

- 板橋区内を走るバス路線の延長、本数（運行頻度）、自動運転バスの走行性（車線数、歩車分離等）、運転手不足への対応効果を踏まえ、導入可能な路線を体系的に抽出する。

【凡例】

高頻度：1時間当たり5本以上
中頻度：1時間当たり3～4本
低頻度：1時間当たり1～2本
本数少：1時間当たり1本未満



参考資料：レベル4自動運転移動サービスとは

- 板橋区における実証実験ではレベル2を想定している。将来的な実装運行ではレベル4をめざす。

自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引きより引用

- 自動運転という用語は、自動車の運転支援システムが運転操作を補佐する状態、から、運転者の関与なしに走行する状態まで、様々な概念で用いられています。そこで、SAE（Society of Automotive Engineers）が定める自動車用運転自動化システムのレベル定義に従うことで、自動化の範囲を明確に整理できます。
- レベル4は、限定領域で運転者を必要としない自動運転移動サービスの運行を認められた自動運転車を指します。すなわち、特定条件下に限り、すべての運転タスクは自動運転システムが実行し、運転者は運転タスクから完全に解放されます。車両が特定条件から外れたり、システム故障または機能限界に陥った場合は、自動運転システムが安全な場所に車両を移動して停止します。

運転自動化レベルの定義と対応する車両の呼称

レベル	概要	操縦*1の主体	車両の呼称
運転者が一部又はすべての動的運転タスクを実行			
レベル0	運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者	—
レベル1	システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	運転支援車
レベル2	システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行			
レベル3	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム*2	条件付自動運転車 （限定領域）
レベル4	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム	自動運転車 （限定領域）
レベル5	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に （すなわち、限定領域内ではない） 実行	システム	完全自動運転車

出典：官民 ITS 構想・ロードマップ, (元資料：SAE International J3016(2016)およびASV推進検討会資料より内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室作成)