





自動運転の推進に関する取組状況

令和8年5月14日

国土交通省物流・自動車局

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” 
		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	要ドライバー	レベル2++	ドライバー関与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 ・ (運転者の監視の下) 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” 

- 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

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

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)

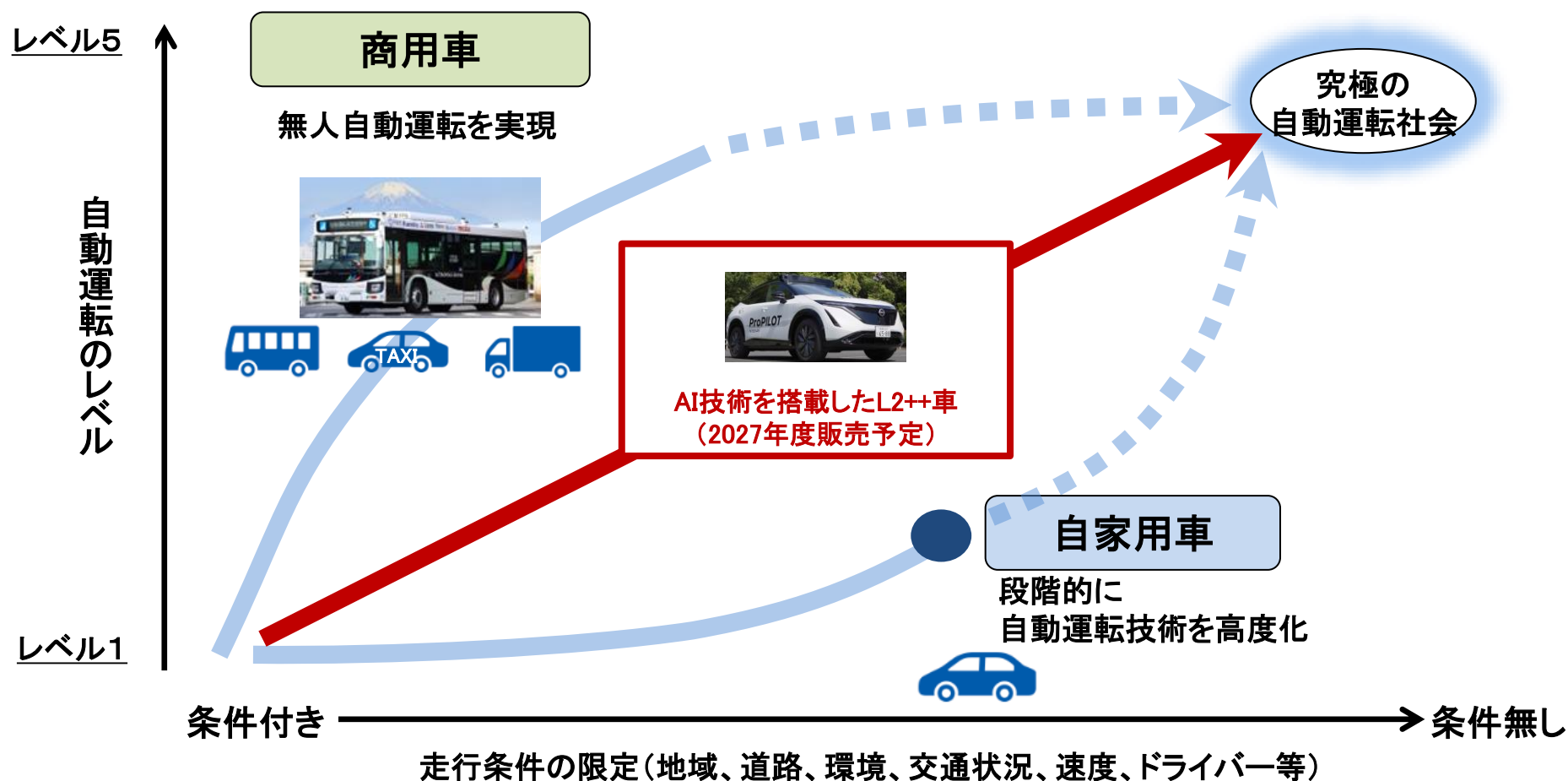
レベル4自動運転に係る安全基準を策定

道路交通法の改正 (2023年4月施行)

道交法に、無人の自動運転の許可制度を創設

→ レベル4自動運転が制度上可能に

- 我が国では、商用車と自家用車それぞれで完全自動運転の実現に向けた取組みを実施
 - ① 商用車については、特定のルート・地域に限定し、「無人」自動運転を実現を目指し実証中
 - ② 自家用車については、ルート・地域を限定せず、段階的に自動運転技術を高度化（現時点ではレベル2運行）
- AI技術を活用した、汎用性の高い、高度な自動運転システムを搭載した自家用車の販売が見込まれており、同技術が商用車にも搭載されることにより、自動車の高度化・自動運転の社会実装が急速に進展



- 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2回自動運転社会実現本部（4月10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

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
ウェイヴ社(英)のAI搭載
(2027年度販売予定)

