

## 自動運転バスの社会実装に向けた支援について

国においては、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」等の下、地域公共交通の維持・確保や人手不足対策の一環として自動運転車の社会実装を推進しており、令和9年度までに全国100か所以上で地域限定型の無人自動運転移動サービスの実現を掲げている。

各自治体においては、公共交通ネットワークの重要な要素である路線バスについて、慢性的な運転手不足により各地で減便や路線廃止が発生し、地域公共交通の維持・確保が喫緊の課題となっていることから、その解決手段の一つとして自動運転バスの社会実装を視野に入れ、実証実験を通じた知見やノウハウの蓄積を進めてきたところである。

一方、自動運転バスの社会実装を目指すに当たっては、実証段階におけるイニシャルコストが高額であることが依然として課題であり、国からの財政支援の一層の拡充が望まれる。

社会実装後においても、追加の車両購入費用に加え、保守・点検、システム更新、遠隔監視等に要するランニングコストが大きな負担となり、交通事業者が安定的に事業を継続する見通しが立て難く、自治体においても、厳しい財政状況の中、費用負担を継続することが困難である。しかしながら、現行の国の支援制度は社会実装までの支援が中心となっていることから、実装後の安定的な運行に対する財政支援についても、充実を図る必要がある。

また、交通事業者は長きにわたり、信頼性の高いメンテナンス体制があり、バリアフリー対応など利用者のニーズに対してきめ細かな配慮が行き届いた国内メーカー製のバス車両を供用してきた歴史的経緯を有する。このことから、無人自動運転移動サービスの提供においても、国内メーカー製バス車両を求める声がある。加えて、環境配慮の観点から、EVバス車両を用いた取組を進めることも重要である。このため、国内メーカー製EVバス車両による無人自動運転移動サービスを可能とすることで、利用者の受容性の向上と自動運転バスの普及、道路の脱炭素化の推進に資すると考えられるが、その供給は十分とは言えない状況にある。

地域公共交通の維持・確保は首都圏においても喫緊の課題であり、自治

体をまたぎ広域的かつ効率的に取り組むべきものである。我が国において自動運転の社会実装を加速するためには、国家戦略の一環として、国の主導により、これまで以上に強力に推進する必要があることから、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 持続可能な無人自動運転移動サービスの提供を実現するため、自動運転バスの実証実験に係る初期投資に対する財政支援を拡充するとともに、社会実装後の運行コスト及び車両購入費用等を対象とした、新たな財政支援制度を創設すること。
- 2 国内メーカー製EVバス車両による無人自動運転移動サービスの早期実用化と普及拡大に向け、国内メーカーにおけるEVバス車両の開発促進及び生産体制構築を支援すること。

令和8年 月 日

|        |    |    |   |
|--------|----|----|---|
| デジタル大臣 | 松本 | 尚  | 様 |
| 経済産業大臣 | 赤澤 | 亮正 | 様 |
| 国土交通大臣 | 金子 | 恭之 | 様 |

#### 九都県市首脳会議

|    |        |       |
|----|--------|-------|
| 座長 | 相模原市長  | 本村賢太郎 |
|    | 埼玉県知事  | 大野元裕  |
|    | 千葉県知事  | 熊谷俊人  |
|    | 東京都知事  | 小池百合子 |
|    | 神奈川県知事 | 黒岩祐治  |
|    | 横浜市長   | 山中竹春  |
|    | 川崎市長   | 福田紀彦  |
|    | 千葉市長   | 神谷俊一  |
|    | さいたま市長 | 清水勇人  |