

令和7年5月27日  
国土交通省都市局

「都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集（案）」  
に関する意見募集について

国土交通省では、令和7年3月18日（火）から令和7年4月16日（水）までの期間において、「都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集（案）」に関する意見募集を行いました。

その結果、11件の意見提出がありました。

いただいた御意見とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

(別紙)

○「都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集(案)」に関する意見募集に寄せられた御意見の概要及び国土交通省の考え方

No.	御意見の概要	国土交通省の考え方
1	<p>自動運転技術を活用する為に積極的な規制緩和をすべきだと思います。</p> <p>日本は自動車産業が盛んな国ですので自動運転技術を推進していけば国益に繋がると思います。</p>	<p>本ポイント集は、自動運転技術そのものではなく、現時点での知見をもとに、まちづくりにおける自動運転技術を活用する際に留意するポイントについてまとめたものです。</p> <p>今後の技術の進展を注視しつつ、ポイント集の適宜更新に向けて引き続き検討を深めてまいります。</p>
2	<p>自動運転反対</p>	<p>本ポイント集は、自動運転技術そのものではなく、現時点での知見をもとに、まちづくりにおける自動運転技術を活用する際に留意するポイントについてまとめたものです。</p>
3	<p>自転車は車道左端という道交法17条、18条の原則に反している上に、自転車を排除しての実証実験に意味が見出せない。</p> <p>自転車は車道を走るものとの原則を大前提として自動運転技術の開発を進めるべき。</p>	<p>本ポイント集は、自動運転技術そのものではなく、現時点での知見をもとに、まちづくりにおける自動運転技術を活用する際に留意するポイントについてまとめたものです。</p> <p>自転車の走行空間については、P56～の「街路G 新たなモビリティに対応した空間再配分」において、安全・快適な歩行者空間を確保することの重要性に触れつつ、同空間について、将来的には低速の自動運転車両が普及した際の走行空間としての活用も考えられる旨記載しています。</p> <p>今後の技術の進展を注視しつつ、ポイント集の適宜更新に向けて引き続き検討を深めてまいります。</p>
4	<p>自動運転技術の活用については、同一車道の路肩を走る(自転車を含む)低速モビリティとの関係をどうするかが、必須の課題である。</p> <p>今回の計画では結果として「街路G」で空間枠を別としているが、途</p>	<p>P56～の「街路G 新たなモビリティに対応した空間再配分」において、自転車等の走行空間について、将来的には低速の自動運転車両が普及した際の走行空間としての活用も考えられる旨記載しているほ</p>

	<p>中での対応についてはビジョンが無い。          実際に自動化してない現状のバスですら共存が難しいので、ポイントとしては重きをおいていただきたい。</p>	<p>か、P60 に掲載されている駅前広場の混在期の図では、新たなモビリティが自転車道を走行している一例を示しております。</p>
5	<p>まえがきについてはおおむね理解同意しました。地方、国、市民、事業者、研究者がそれぞれ考え、大胆かついろいろなアイデアによって、時には失敗しながらPDCAを回してより良い国土利用をしていただきたい。フェーズごとに一定の前提条件が書かれており良いと思います。最終段階では使いようによっては市街地がなくなり、家がなくなり、ノマド的生活に移行する。その場合都市機能の集積、土地利用の高度化および分散等、都市計画にも一定の枠組み及びフレキシブルさを許容する姿勢が必要だと思えます。</p> <p>また、自動運転の標準化、セット販売みたいなユニット化（この町のニーズにはこのユニットをお勧めします）なども検討願います。</p> <p>また、都市利用の形態が変わることにより、不動産、市街地、交通、生活指向、行動変容に相互に影響することから相反利益もあると思えます。その際には適宜見直して、一定の歯止めも必要と考えます。それは前書きや懸念事項に書かれていますので特に人命、人権にかかわることは留意願います。</p> <p>より自動運転が高度化した場合、先般のETC不具合などによる社会の混乱等ないよう管制は必要と考えます。またリダンダンシーの確保、デジタルデバイドによる国民の分断等無いよう配慮願いたい。まだ発展途上であり先行きも不確実であるため、ポイント集としてはとにかく自由に夢を持ってやっていただきたいという願いです。また、膨大なデータのやり取りが省エネになるか疑問です。電子制御、電気設備、機械、土木施設のメンテナンス技術、人員も同時並行で必要です。また、システム乗っ取りによる混乱、テロ等無いよう信義則にの</p>	<p>本ポイント集は、自動運転技術そのものではなく、現時点での知見をもとに、まちづくりにおける自動運転技術を活用する際に留意するポイントについてまとめたものです。</p> <p>今後の技術の進展を注視しつつ、ポイント集の適宜更新に向けて引き続き検討を深めてまいります。</p>

	<p>っとりやってほしいと思います。</p> <p>未来がディストピアにならないようにしていただきたい。いろいろネガティブなことも述べましたが、枠に収まることなく自由にやっていただきたい。</p>	
6	<p>全自動運転を待たずとも、たとえば先導車の後を半自動で追従走行する利用形態を導入すると、都市部周辺への利便性が大幅に向上する。</p> <p>いわゆる電子牽引で代行運轉的利用を模索してもらいたい。それは、事業者的に先導車利用に限らず、一般の自家用車でも知り合いや友人でも利用可能な形態が望ましい。</p>	<p>本ポイント集は、自動運転技術そのものではなく、現時点での知見をもとに、まちづくりにおける自動運転技術を活用する際に留意するポイントについてまとめたものです。</p> <p>今後の技術の進展を注視しつつ、ポイント集の適宜更新に向けて引き続き検討を深めてまいります。</p>
7	<p>一般の健常者ドライバーと異なり、体の不自由な方でも自動運転機能の助けを借りることで自動運転のレベル2はレベル3とは異なる自動運転の利用形態を日本独自に導入し、早期の自動運転を独自促進普及させてはどうか。</p> <p>健常者相当の判断はできるが、同等のブレーキやハンドル操作はできない移動困難者多くいるはず。</p> <p>どうしても特定区間の自動通過困難な場合は、周囲車両の助けを借りて後追い追従走行したりや利用は如何にもある。</p> <p>ぜひ検討してもらいたい。</p>	<p>本ポイント集は、自動運転技術そのものではなく、現時点での知見をもとに、まちづくりにおける自動運転技術を活用する際に留意するポイントについてまとめたものです。</p> <p>今後の技術の進展を注視しつつ、ポイント集の適宜更新に向けて引き続き検討を深めてまいります。</p>
8	<p>素晴らしい取り組みに敬意を表します。以下、意見を記します。</p> <p>・P1「自動運転技術がまちなかに入ってくることを受動的に捉えるのではなく、まちの課題解決に向け、より良い空間創出のために活用していく、そのために計画的に取り入れていくという能動的な発想が必要」は全く同感ですが、さらに強調するために、「手段として」などを加えてはどうでしょうか。自動運転の導入が目的化しているような事</p>	<p>いただきました御意見を踏まえ、下記のとおり回答させていただきます。</p> <p>・「そのための手段として計画的に取り入れていく」と修正いたします。</p>

例も散見されますので。

・P1「自動運転技術が公共交通等のサービスカーから先行して導入され、当面は自動運転車両と混在しつつ空間的にも限定的に導入される」とありますが、この文の主語は何でしょうか？「自動運転技術が自動運転車両と混在」はおかしいので、「自動運転車両」は「手動運転車両」の間違いではないでしょうか？

・P1「本格的に自動運転社会が到来した時代」とは何を指すのでしょうか？すべての車両がレベル5になるということでしょうか？それはいつ頃を想定されているのでしょうか？

・P7<公共交通のサービス水準の向上>で、「資格が必要な運転士を削減でき、公共交通の運行に係る人件費削減、ドライバー不足の解消につながり」とありますが、それが実現するのはいつ頃でしょうか？ドライバー不足解消は喫緊の課題であり、自動運転の実現を待っている間に合わないため、他の手段で手当てする必要があるのでは？

・P7<道路混雑の緩和>で、「自家用車利用から公共交通利用に転換される」とありますが、転換される理由は何でしょうか？いつ頃それは実現するのでしょうか？また、次の「留意事項」では<道路混雑の可能性>とあり、他の条件によって混雑が緩和したり悪化するのであれば、それは自動運転で想定されるメリットとは言えないのでは？

・「自動運転車両と手動運転車両が混在しつつ」と修正いたします。

・P25 でお示ししている論文を踏まえ、サービスカーのみならずオーナーカーのほとんどにレベル5の自動運転技術が標準装備される時代を念頭においておりますが、P25の1行目に記載されている2050年代の本格的普及はサービスカーについて記載したものであったため削除いたします。

・実現される時期は見通せませんが、運転補助の観点からも公共交通に自動運転技術が導入されることには意義があると考えます。

・P9 でお示ししている論文では「輸送力の向上等により公共交通の利用割合が増加する」とされています。また、公共交通への転換がされていることを示すグラフは2050年で比較されています。

なお、メリットは公共交通機関に自動運転技術が導入されることにより、自家用車両から公共交通機関へ転換される視点であり、留意事項は自家用車に自動運転技術が導入されることにより、公共交通機関から自家用車両へ転換される視点であるため、留意点を踏まえつつ、メリットを活かす視点が重要と考えております。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・P7&lt;交通事故の低減&gt;で、「運転者のミスに起因する事故が防止され、交通事故の低減が期待される。」とありますが、事故が増加するリスクはないでしょうか？また、ミスだけでなく、速度超過や飲酒運転など様々な違反運転・危険運転・迷惑運転を防止する効果もありえるので、記述する内容を膨らませてはいかがでしょうか。</li> <li>・P18「移動の自由度が高まることによる公共交通からの過度な自家用車への転換」とありますが、公共交通から自家用車に転換するのでしょうか？公共交通に転換するという記述もありましたが。結局、自家用車と公共交通の分担が自動運転によってどう変わるのかは、他の条件にもよるので、整理が必要ではないでしょうか？</li> <li>・P18「各種都市計画や交通戦略の取組と自動運転技術の活用を連携させ、両輪となってしっかりとまちのマネジメントを行うことが必要」とありますが、連携とか両輪というのはおかしくないでしょうか？「自動運転技術の活用」はあくまでも手段ですので、各種都市計画や交通戦略に組み込んでまちのマネジメントを行うのではないのでしょうか？なお、P102にはそのように書いてあります。</li> <li>・P20「都市交通」の説明で、「自動運転社会」が出てきますが、「自動運転社会」である必然性が全くありません。本来は手段である「自動運転」が目的化している例です。</li> </ul> <p>以上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の技術の進展を注視しつつ、ポイント集の適宜更新に向けて引き続き検討を深めてまいります。</li> <li>・2つ前のご質問事項でお答えしたとおりです。</li> <li>・「各種都市計画や交通戦略の取組の中に、自動運転技術を活用しながら、しっかりとまちのマネジメントを行うことが必要」と修正いたします。</li> <li>・「自動運転技術を活用した」と修正いたします。</li> </ul>
9	<p>自動運転技術は社会、都会もそうですが特に地方のような車しか交通手段がほぼ皆無な地域にとっては必須であると考えますので、安全性を考慮しながらも早急な実現が待ち望まれます。</p> <p>交通事故も大幅に軽減されますし、運転手不足も解消されます。高齢者の運転による事故も防止できます。あおり運転や悪質運転の解消</p>	<p>本ポイント集は、自動運転技術そのものではなく、現時点での知見をもとに、まちづくりにおける自動運転技術を活用する際に留意するポイントについてまとめたものです。</p> <p>今後の技術の進展を注視しつつ、ポイント集の適宜更新に向けて引き続き検討を深めてまいります。</p>

にも寄与します。

また地方は特に少子高齢化が顕著ですので、高齢者を病院に連れて行くのに車で送迎する事が家族の負担になっていますが、その家族の負担も解消されます。

自動運転のための能動的な実装としては道路の表記をコンパクトかつ見やすい表記にする必要があります。歩行者に見やすい道路表記が重要です。

完全自動運転ですので快適な歩行空間の創出やその交通状況に応じた道路交通法の改正も必要になってくると思われます。

完全自動運転の技術により交通の便が極めて良くなりますので、地方も都市部と同じように商業施設の建設や産業団地や高層マンションなどを建設する事により都市から地方への流入が多くなり地方創生にも繋がります。地方でもそれらの施設を都会と同様に密集させて作る事もできます。それだけ交通の利便性が比較にならないくらい向上します。

エネルギーも安定的かつ環境にも優しいエネルギーの開発や促進をする必要もあるでしょう。完全自動運転で電力やエネルギーの消費も激しくなると思われるので。

今の原子力発電所は安定して気候にも左右されず温室効果ガスをほぼ排出しない、という点は非常に優れていますが放射能という欠点があります。つまり「放射性物質を生成しない原発」のようなものが開発されればほぼ完璧なエネルギー施設となりえると思います。

また天候や気候に全く左右されずに安定して電力を供給できる再生可能エネルギーの開発も必要です。自動運転技術社会の街づくりには必須と言えるでしょう。

いずれにしても自動運転やその社会は特に地方都市において国民

	<p>の利便性が格段に向上し都市部への人口集中も避けられ、地方に人口が流入する重要な技術ですので AI（人工知能）や 5G など高速通信技術の開発と共に 2050 年とは言わずに一刻も早くそのような社会にして頂きたいので国土交通省や国としても完全自動運転に向けた効果的な施策や開発の構築を早急にして頂きたいと思います。</p>	
10	<p>現在、都市部の電動キックボードは普及が進みつつある。</p> <p>その一方で、従来型の電動キックボード以外のモビリティは必ずしも検討が進んでいない。そういう意味では新規に発想に基づく提案に蓋をしている間に、他国の自由な発想で遅れをとることにもなる。柔軟な発想を許容する法整備も必要と思われる。</p>	<p>本ポイント集は、自動運転技術そのものではなく、現時点での知見をもとに、まちづくりにおける自動運転技術を活用する際に留意するポイントについてまとめたものです。</p> <p>今後の技術の進展を注視しつつ、ポイント集の適宜更新に向けて引き続き検討を深めてまいります。</p>
11	<p>自動運転の社会導入は多くの可能性を秘めている。</p> <p>一方で、利用者が正しく利用しないと、不適切な利用で緊急の路肩停車やトンネルないや首都高速道路や橋といった本来好ましくない道路区間で車両が緊急停車することもあり、その際にシステムとして組み込まれた機能でかつ運転者が不適切対応をとったか直後に確認する記録と情報確認手段が現状の法規では規定されていなく、精々違反の立証に役に全く立たない六ヶ月もの無用とも言える記録データ保存だけである。</p> <p>それでは、違反者の自動運転中の不適切対応で緊急停車された後続車両が仮に大型車両等で追突され、重症や死亡事故を引き起こした場合、被害は浮かばれない。</p> <p>せめても無償でその場を立ち去ったり、または後続の車とは異なり無償で済ませず罰則適用が必要である。</p>	<p>本ポイント集は、自動運転技術そのものではなく、現時点での知見をもとに、まちづくりにおける自動運転技術を活用する際に留意するポイントについてまとめたものです。</p> <p>今後の技術の進展を注視しつつ、ポイント集の適宜更新に向けて引き続き検討を深めてまいります。</p>