

日本自駕車新近政策： 推動自駕服務營運

報告人：溫蓓章(研究員兼所長)

財團法人中華經濟研究院

115/07/09



大綱

- 一、政策定位確認：
國土交通政策基本計畫
- 二、推進社會應用與商業化：
更新指引

一、政策定位確認

自動運転の普及・拡大に関する取組

令和8年1月29日

国土交通省物流・自動車局
技術・環境政策課

國土交通省：第三次交通政策基本計畫 (2025-2030年)

自駕服務車輛數 納入量化KPI

由2025年提供自駕服務11台
目標：提高到2030年1萬台

延續無人自駕服務 政策方向

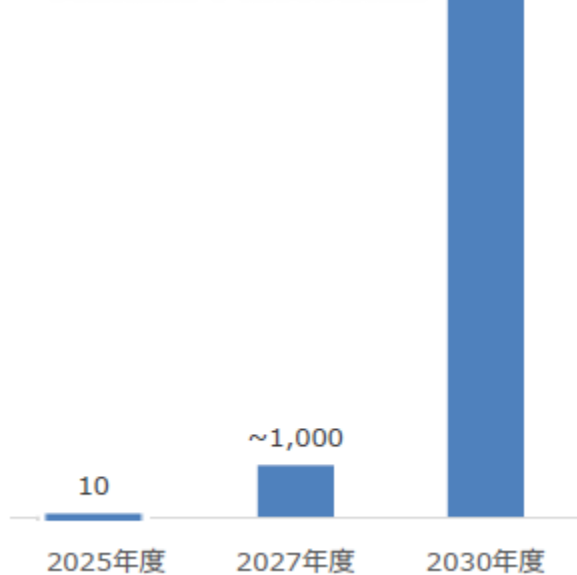
2025年實現50處
2027年度以前100處以上

規模化治理

2025年度地方補助核定67案
其中13案列入重點支援

自動運転サービス車両普及台数
(イメージ)

自駕服務車輛普及數量 10,000



資料來源：中經院彙整(115/06)・取自<https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/content/001979064.pdf>；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）の公募結果について。令和7年7月18日 物流・国土交通省自動車局技術・環境政策課・https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000545.html。等

跨部會頂層國家計畫 各部會戰略的共同參照框架

新しい資本主義の
グランドデザイン及び実行計画
2025年改訂版
令和7年6月13日閣議決定



●重点支援自治体

- 1 北海道士幌町
- 2 茨城県日立市
- 3 茨城県境町
- 4 東京都八王子市
- 5 神奈川県川崎市
- 6 神奈川県横浜須賀野市
- 7 神奈川県平塚市
- 8 岐阜県恵那市
- 9 京都府
- 10 兵庫県神戸市
- 11 鳥取県米子市
- 12 愛媛県
- 13 愛媛県

●一般支援自治体

- 1 北海道札幌市
- 2 北海道千歳市
- 3 北海道当別町
- 4 青森県むつ市
- 5 宮城県仙台市
- 6 茨城県常陸太田市
- 7 茨城県つくば市
- 8 栃木県
- 9 栃木県
- 10 栃木県小山市
- 11 埼玉県さいたま市
- 12 埼玉県深谷市
- 13 埼玉県和光市
- 14 千葉県横芝光町
- 15 東京都
- 16 東京都
- 17 神奈川県横浜浜市
- 18 神奈川県茅ヶ崎市
- 19 新潟県弥彦村
- 20 石川県小松市
- 21 福井県越前市
- 22 福井県坂井市
- 23 山梨県富士吉田市
- 24 山梨県甲斐市
- 25 長野県塩尻市
- 26 岐阜県岐阜市
- 27 静岡県静岡市
- 28 愛知県豊橋市
- 29 愛知県岡崎市
- 30 愛知県豊川市
- 31 愛知県豊田市
- 32 愛知県小牧市
- 33 愛知県日進市
- 34 三重県伊勢市
- 35 三重県桑名市
- 36 三重県多気町
- 37 大阪府堺市
- 38 大阪府河内長野市
- 39 兵庫県西宮市
- 40 兵庫県三田市
- 41 兵庫県養父市
- 42 鳥取県鳥取市
- 43 岡山県津山市
- 44 広島県東広島市
- 45 山口県
- 46 徳島県
- 47 香川県坂出市
- 48 香川県三豊市
- 49 愛媛県
- 50 福岡県宗像市
- 51 佐賀県佐賀市
- 52 熊本県熊本市
- 53 鹿児島県南さつま市
- 54 沖縄県豊見城市

※：1つの地方公共団体から複数事業の採択

26/1/22設置自駕社會實現本部 (自動運転社会実現本部)

- 目的：
推動自駕社會早期實現，並因應自駕普及帶來的社會轉型
- 治理特性：
單線審查升級為**跨局處政策推進體系**，全部動員、跨局跨外局統籌平台

外局 / 相關機關

議事要旨列名參與者

觀光廳次長（長官代理）
海上保安廳次長（長官代理）
國土地理院測地部長（院長代理）
運輸安全委員會事務局長



設想自駕社會課題解決與社會變革

自駕社會之實現

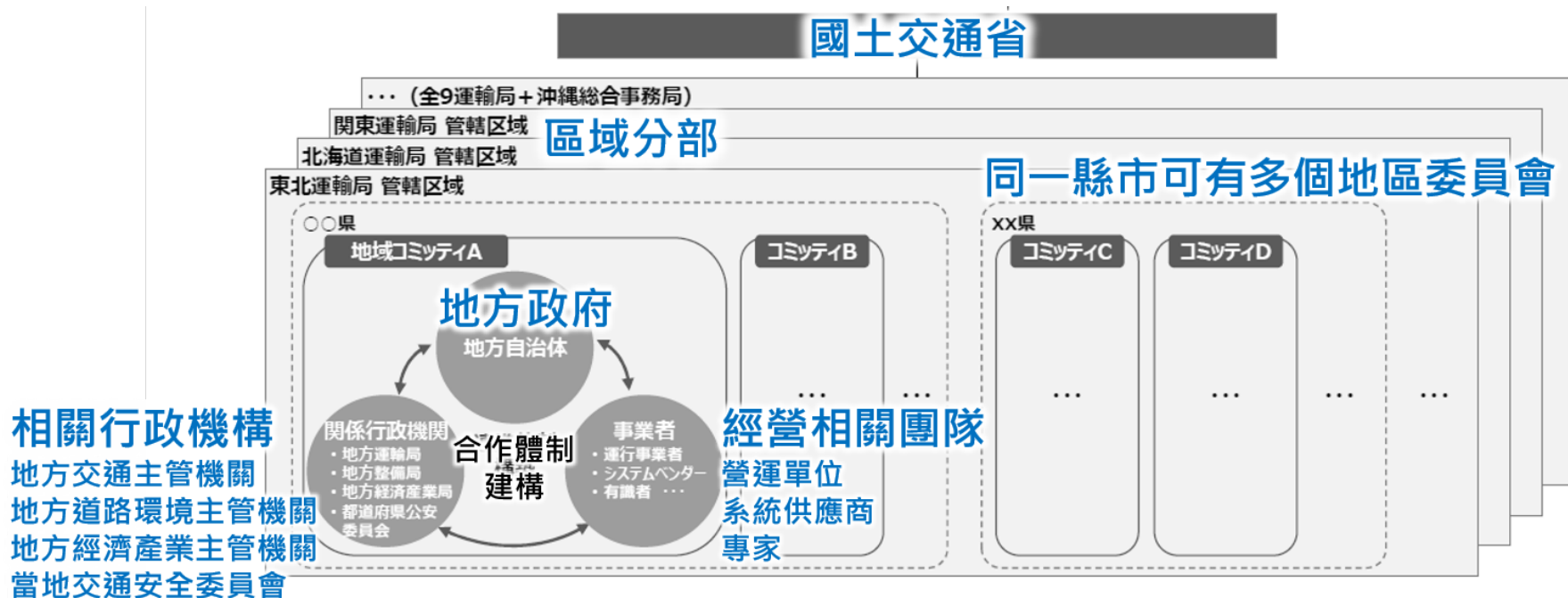
公共交通應用
L4自駕成為主流

高速公路長途貨運
應用L4自駕成為主流

私家車應用
L2++以上自駕
成為主流

期待可以解決的課題	設想相關的社會變革
1. 公車、計程車、共乘等運用自駕技術，以消除「交通服務不足」	1. 車輛使用型態改變：使用者從「擁有車輛」變成「使用車輛」(如訂閱制)
2. 都市地區以自駕計程車普及應用提升便利性	2. 運輸服務產業結構改變
3. 自駕貨車及自動物流道路的實際應用，以提升物流效率	3. 影響都市空間結構
4. 提升道路交通安全性與順暢性	4. 影響道路空間
	5. 駕駛的工作內容移轉和改變
	6. 與其他交通工具的分工改變

構想推動Lv4 Mobility地區委員會

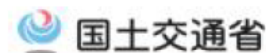


- 治理特性：
匯聚運行區域主管機關
與營運服務主體

- 目的：
建立制度化協調平台，
培育地區容受性與促使
審查程序透明、公平

普及擴大高品質的自駕移動服務

「質の高い」自動運転移動サービスの普及・拡大



目前為止

- 多為國外製的小型遊園車或小巴
- 只能定時定線低速運行
- 必須依據運行環境在地化：製作高精地圖收集資料準備期長



ヤマハ+産総研



オーブテック (エストニア)



ナビア・モビリティ (フランス)

下階段

未來

- 國內車廠參與：豐田 (中Pony.ai)、日產 (英Wayve)、ISUZU (日Tier IV)
- 高速運行於多樣環境
- 應用AI技術 (E2E、無須高精地圖) 縮短落地運行所需時間
- 預期2027年自駕車開始量產，可降低導入成本



日產



日產



トヨタ



いすゞ

写真出典：各社ウェブサイト

6

二、推進社會應用與商業化： 更新指引

一年一更新：商業應用與車輛安全並進

國土交通省、經濟產業省

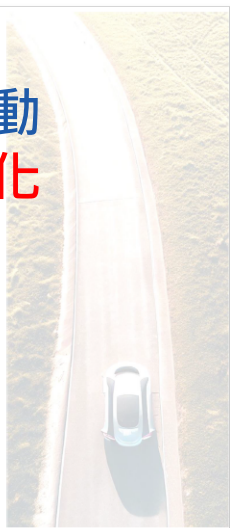
與警察廳聯名發布

目的在加速自動駕駛移動
服務的社會應用與商業化

自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き



第2版 (2025年7月)



2025年7月

自駕移動服務之社會實裝與商業化
流程指引，第二版(以下簡稱「流程
指引」)

自動運転移動サービス社会実装・
事業化の手引き，第2版

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001901763.pdf>

第1版2024/6

明確聚焦Level 4 車輛
的安全水準與評估方法

自動運転車の安全確保に関するガイドライン

令和7年9月
国土交通省物流・自動車局

2025年9月

自駕車輛之安全確保相關指引，第
二版(以下簡稱「安全指引」)

自動運転車の安全確保に関するガ
イドライン，第2版

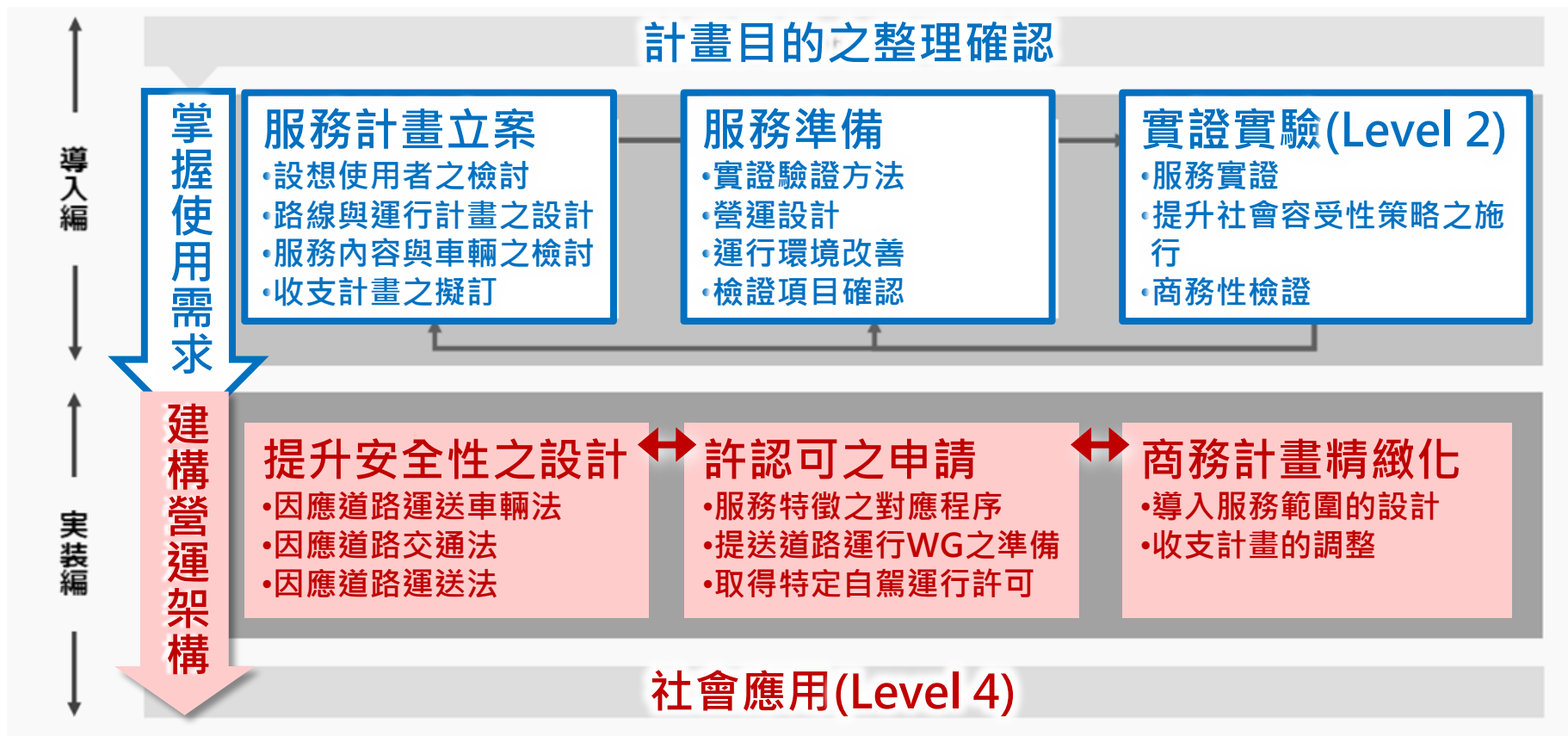
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001912973.pdf>

第1版2024/6/9

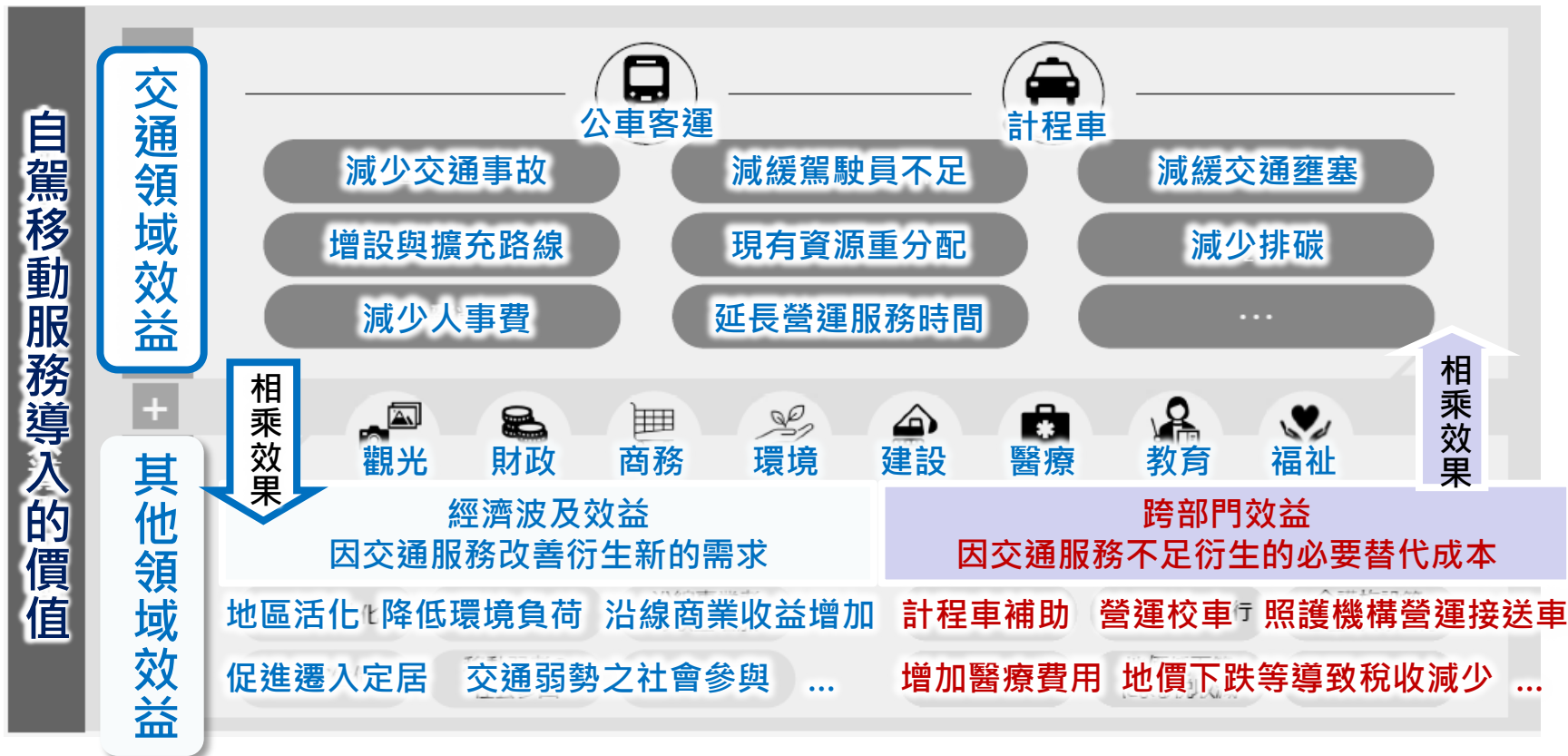
自駕移動服務之 社會實裝與商業化流程指引，第2版

評估不是事後檢核，而是導入流程的一部分

將服務評估嵌入從Lv2實證到Lv4社會應用的完整路徑



自駕移動服務導入的多方價值



實證實驗三面向： 商業性、容受性、技術必須同時成立

任何一構面缺漏都可能
使實證停留在單次展示，
無法進入社會實證運行。

投資效益、收支、 旅客數、經濟效果

提供免費服務時，沒能充分理解財務負擔

- 提升效率或削減成本的作法
- 收費範圍與合理運價、或是地區經濟效果確認

商業性

旅客不安感、 其他用路人與 周邊居民的理解

示範運行時，運行於不適合商業服務的場所，無法釐清如何提高容受性

容受性

技術

可自動化區間、 無介入可行範圍

單純替代現行巴士路線時，
過度高估技術

評估資料：服務設計階段就預先規劃



問卷

使用意願
支付意願
價格接受度



訪談與 焦點團體

不安
期待
改善需求
協贊意願



系統資料

Web預約資料
使用頻率
使用實績



統計與 模擬

人員需求
成本增減
人流旅次調查

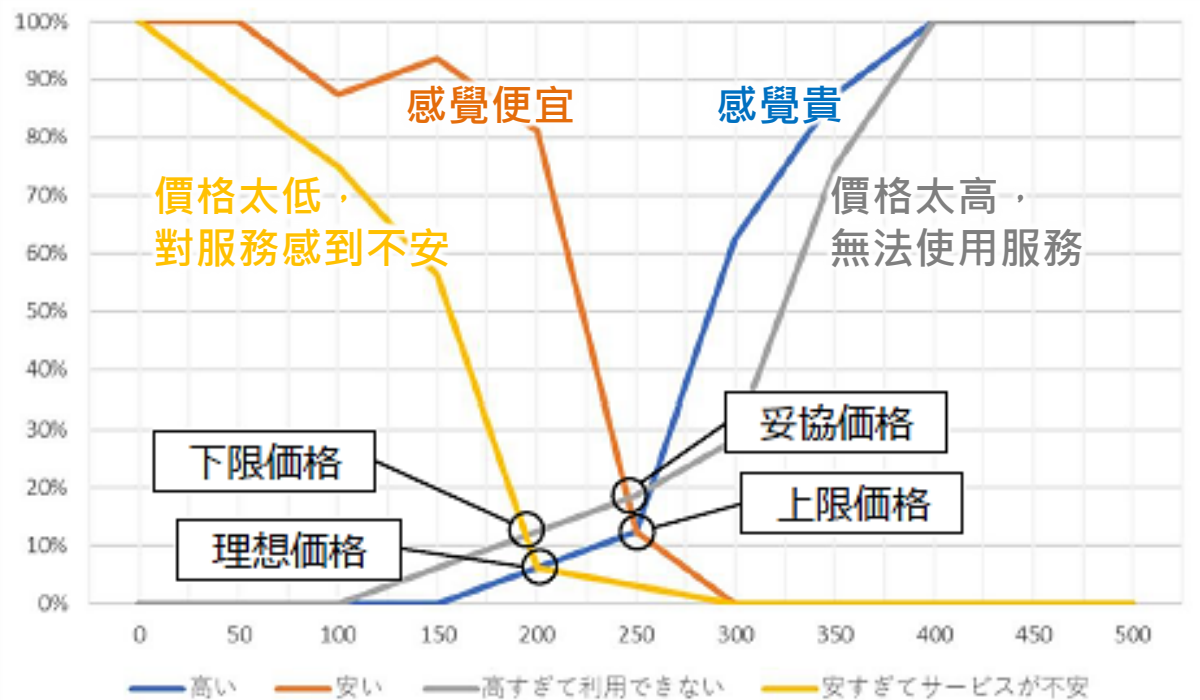
強調使用意願、預約資料與人流調查等資料的結合

票價：用價格容受性推估可收費區間

運費收入型服務需在Lv2實證階段就調查支付意願

比較

與既有公共交通價格對照



調查

- 價格容受性
- 支付意願
- 支付方式

方法

- 價格帶選擇
- 價格感度分析

輸出

- 理想價格
- 妥協價格
- 下限與上限價格

社會容受性不只是乘客滿意度

使用者
減少不安感

沿線居民
擴大認知
促進理解

交通行政
協力、交通秩序

容受度提升對象		使用者		沿線居民/企業等		交通管理等	
		地區居民	觀光客、來訪者	交通使用者	地方商家	服務營運者	設施管理者
具體對策(例)		• 地區學生 • 地區高齡者	• 觀光客 • 商務來訪客	• 既有服務使用者 • 私家車使用者 • 步行者	• 沿線商業設施 • 醫療機關	• 客運業者 • 計程車業者	• 警察 • 道路管理者 • 消防救護單位
擴大認知	車身彩繪廣宣	●	●	●	●	●	●
	傳單廣告刊物	●	●	●	●	-	-
	官網社群媒體等	●	●	●	●	-	-
	道路上標示	●	●	●	●	●	●
促進理解	試乘問卷	●	●	●	●	-	-
	啟用儀式、研討會	●	-	●	●	●	●
	學校宣講、參訪	●	-	●	-	-	●
	地方協議會	●	-	●	●	●	●
改變行為	改善使用環境	●	●	●	●	●	●
	需求管理	●	-	●	●	-	●
	改變交通使用者行為	●	●	●	-	-	-

商業設施
協力、導入支援

從技術可行到營運可行：階段式實證路徑

【日立BRT】專用道內車內無人 + 遠距監視

再逐步提高容受性與商業性驗證比重

先做技術驗證

Step1-1

感測/控制技術檢證
道路結構/交通工程課題

2022/12

Step1-2

車上安全員狀態下 Lv4性能確認

技術課題改良與資料收集

2024/04

Step2-1

車上安全員狀態下 Lv4長期營運試驗

MRM比例降低與時間縮短

註：MRM: Minimal Risk Maneuver，最小風險操作，系統失效時採取的自動安全過渡措施。

2025/02

Step2-2

轉換為遠距監視

車上無人之乘客上下車系統驗證

確認安全性、商業性、社會容受性

2025年度/預定

Step3

車上無人常規營運

持續提供服務

2026以後/預定



報告完畢
敬請指教