

長野県塩尻市 塩尻MaaS・自動運転協議会

令和8年度 第1回

2026年7月30日 15:30~17:00

協議会次第

1	開会	2分
2	会長・座長挨拶	5分
3	本協議会の位置づけ	10分
4	議事 令和8年度実証事業について	
	（1）自動運転事業	45分
	（2）MaaS事業	20分
5	その他	5分
6	閉会	3分

計：90分

会長・座長挨拶

会長

塩尻市

副市長

石坂

健一

座長

信州大学

特任教授

不破

泰

本協議会の位置づけ

会議体整理

- 令和2年度に組成した「塩尻型次世代モビリティサービス推進協議会」を引継ぎ、令和3年度に各モビリティサービスの評価・検証を行う組織として「塩尻MaaS・自動運転協議会」を組成
- 令和4年度に内閣府未来技術社会実装事業の採択を受け、同事業の現地支援体制(地域実装協議会)を兼ねている
- 令和6年度からは、レベル4モビリティ・地域コミッティも兼ねて開催

塩尻MaaS・自動運転協議会と兼ねる会議体		
	未来技術社会実装事業 地域実装協議会	レベル4モビリティ・地域コミッティ
組成理由 /目的	- 内閣府未来技術社会実装事業採択の必須要件 - 採択取組に対して現地支援体制を構築し、関係府省庁による総合的な支援を行う	- 国交省自動運転社会実装推進事業の必須要件 - 手続きの透明性・公平性を確保し、レベル4自動運転サービスの実現を加速化
主体	塩尻市・塩尻市振興公社	塩尻市・塩尻市振興公社
組成期間	令和4年度～令和8年度	令和6年度～事業終了まで
構成員	— (地方公共団体・内閣府が現地支援責任者または構成員を調整)	必須構成員 地方運輸局、地方整備局、地方経済産業局、都道府県警察、運行主体 任意構成員 都道府県、地方総合通信局、関係事業者、協力団体
当該事業の協議会参画者	警察庁交通局交通企画課自動運転企画室 国土交通省北陸信越運輸局自動車技術安全部 国土交通省関東地方整備局長野国道事務所	A-Drive株式会社 総務省信越総合通信局情報通信振興課 長野県警察本部交通部交通企画課

委員名簿

所属	役職	氏名
アルピコ交通株式会社	執行役員	檀原 順志
アルピコホールディングス株式会社	取締役	今村 正平
東日本旅客鉄道株式会社 長野事業本部事業推進部地域共創モビリティユニット	マネージャー(Suica・流動創造)	隅田 陽一
美勢タクシー株式会社	常務取締役	中沢 昌稔
平成交通有限会社	専務	甕 剛
アイサンテクノロジー株式会社	取締役	佐藤 直人
A-Drive株式会社	代表取締役社長	岡部 定勝
ネクスト・モビリティ株式会社	代表取締役副社長	西 倫三郎
三菱商事株式会社 モビリティ・ソリューション本部次世代モビリティ事業開発部	部長	中川 和明
EYストラテジー・アンド・コンサルティング株式会社	パートナー	早瀬 慶
株式会社MaaS Tech Japan	代表取締役	日高 洋祐
信州大学	特任教授	不破 泰
信州大学	教授・副学長	林 靖人
信州大学	教授	高瀬 達夫
警察庁 交通局交通企画課自動運転企画室	室長	中嶋 正浩
経済産業省 関東経済産業局産業部製造産業課航空宇宙・自動車産業室	室長	澤原宜 謙
国土交通省 北陸信越運輸局自動車技術安全部	部長	佐々木 昌憲
国土交通省 北陸信越運輸局交通政策部交通企画課	課長	大村 進太郎
総務省 信越総合通信局情報通信振興課	課長	砂川 友美
長野県 企画振興部DX推進課	課長	松山 順一
長野県 企画振興部交通政策局交通政策課	課長	酒井 裕司
国土交通省 関東地方整備局長野国道事務所（未来技術社会実装事業 現地支援責任者）	所長	川邊 知久
国土交通省 中部地方整備局飯田国道事務所	事務所長	松枝 真吾
長野県 警察本部 交通部交通企画課	課長補佐	関 康洋
長野県 松本建設事務所 維持管理課	課長	小西 陽子
塩尻市	副市長	石坂 健一
塩尻商工会議所	専務理事	篠原 清満
塩尻市振興公社	常務理事	太田 幸一
大門地区	区長会長	伊藤 秀文
高出地区	区長会長	塩原 康視
オブザーバー		
塩尻警察署 交通課	課長	黒岩 治貴
内閣府地方創生推進事務局		

塩尻市交通DX全体像

「利便性高く持続可能な交通網の実現」と
「自家用車から公共交通の転換」に向けた
各種実証の加速

強み

- のーと、自動運転など新たな技術を活用した取り組みを推進
- 官民共創によるプラットフォームが確立
- 日本を代表するMaaS、自動運転プレイヤーの集積

自動運転サービス車両数1万台(2030年)
※国交省：第3次交通政策基本計画

一次到達点

市街地の交通の充実・最適化

自動運転サービス定常運行

2024
(R6)

2025

2026

2027

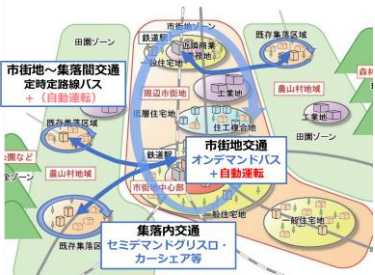
2028

2029
(R11)

市街地の便利な暮らしと
農山村集落の豊かな暮らしの両立

目指す都市像

“コンパクトシティ・プラス・ネットワーク”



目指す姿

- のーと、自動運転を核としたモーダル間の連携による地域交通の最適化
- 他分野と連携した域内移動の効率化
- 共通プラットフォームの構築
- 地域人材による持続可能なオペレーション体制の確立

- 技術面 | L4運行範囲の拡大、複数台遠隔型L4
- 事業性 | 事業運営開始

- 技術面 | 市街地西回りルートL4実装
- 事業性 | 事業体構築準備(他地域展開・公共交通統合検討)

- 技術面 | 運行拡大エリアでの走行実証、複数台L2運行
- 事業性 | 事業体構築準備(他地域展開・公共交通統合検討)

- 技術面 | 駅・市役所間往復L4走行実現、運行範囲拡大
- 事業性 | 事業モデル等構築

現状

- 振興バス及びのーとによる公共交通サービス提供
- 市街地におけるのーとへの転換が完了
- MaaSプロジェクト数2事業(アプリ、ダッシュボード)
- 一般公道での自動運転レベル4走行をチャレンジ

課題

- 公共交通のサービス間連携やキャッシュレス決済がなく、新規モビリティ導入効果が最大化されていない
- MaaSに必要なインフラであるデータ連携基盤整備
- 交通分野に関連した他領域の地域課題の深掘り
- 運転手やデジタル人材等の担い手不足

交通DXに取り組む背景

官民連携による自家用車から地域公共交通サービスへの転換

背景

- 高齢ドライバー増加による事故リスク増大
- 塾や病院送迎等、現役世代への負荷
- 自家用車所有による家計負担
- まちづくりへの影響（駐車場確保、郊外化）
- 環境配慮（カーボンニュートラル、シェアリングエコノミー）

課題

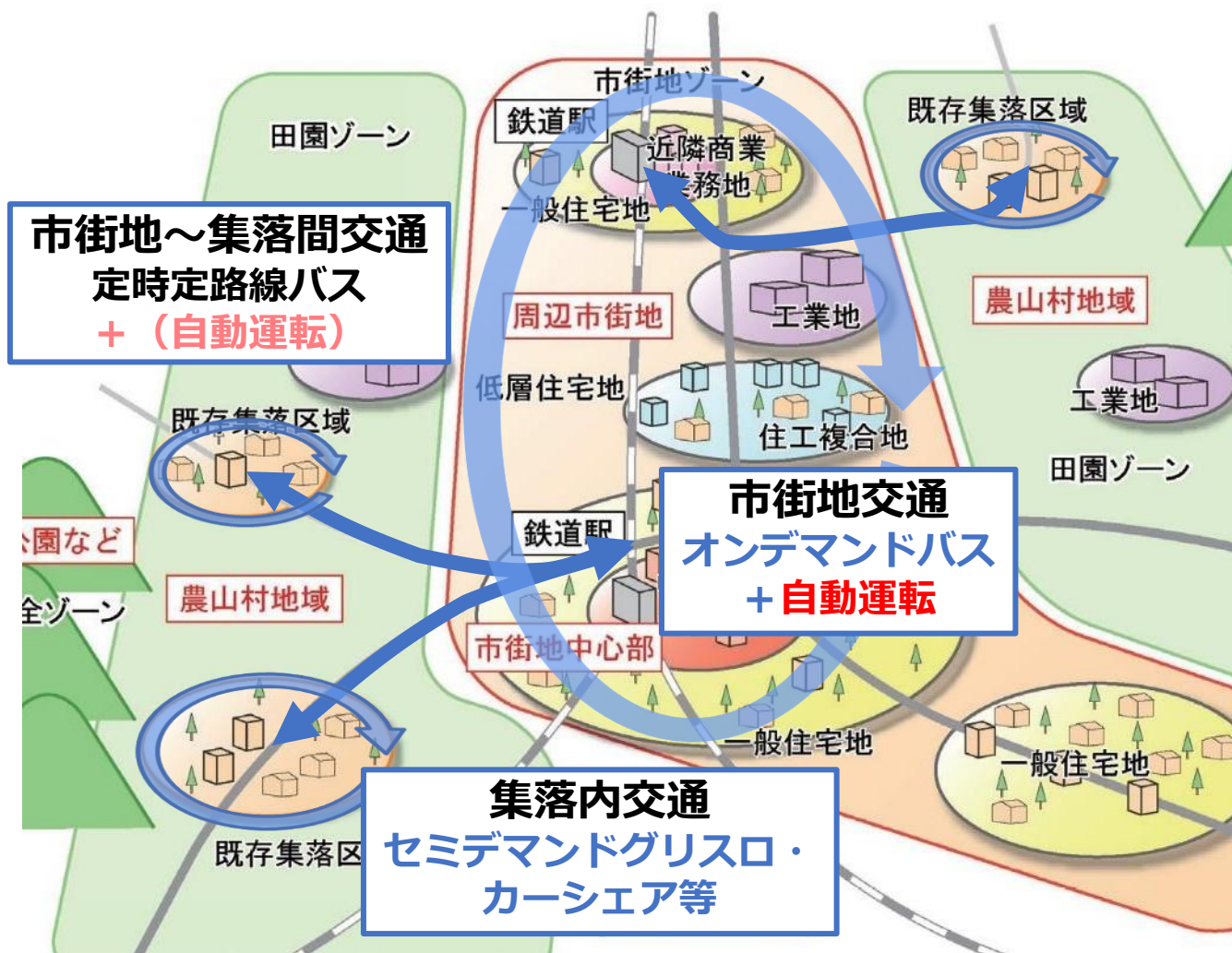
- 公共交通サービスの不足（サービスレベル、種類）
- ユーザーの意識改革（自家用車所有からの脱却）

産学官民共創により既存サービスの高度化と新たなサービス創出に取り組む

実施区域：塩尻市全域（近隣市町村との連携も随時検討）

塩尻市交通DXの目指す姿

コンパクトシティ・プラス・ネットワーク



自動運転

次世代の地域交通を支える基盤技術として、技術・社会受容性・事業化の観点から官民連携で実証実験を推進し、**2027年の地域実装**を目指す

オンデマンドバス

MaaS領域の具体的アウトプット第一弾として、多くの課題を抱える**市街地コミュニティバス**を代替するサービスとして社会実装

MaaS

交通DX基軸とし、**地域課題の解決や地域住民のQOL向上につながる新たなサービス**を開発・実装

議事
令和8年度事業について

自動運転

2026年3月 レベル4一般試乗会

使用車両



TIER IV製『Minibus 2.0』

- 運行者を除き乗車10名(着座)
- 乗務員乗車型(運行主任者)
- 35km/h以下

運行体制

特定自動運行主任者を車内運転席に配置

運行日・ダイヤ

- 8日間(3/17～3/20、3/24～3/27)
- 塩尻駅発 5便/日
10:30、11:00、13:30、14:00、14:30

走行ルート

レベル4特定自動運行 塩尻駅から塩尻市役所までの往復 約1.2km



乗車人数等

- 8日間で計153名(関係者除く)が乗車、乗車率約40%
- 年齢層は40代、50代が多く、30代・60代が続く
- 市内:市外(県外含む)割合は4:6

あなたの年齢を教えてください
49 件の回答



あなたの今のお住まいを教えてください
49 件の回答



2025年度までの到達点

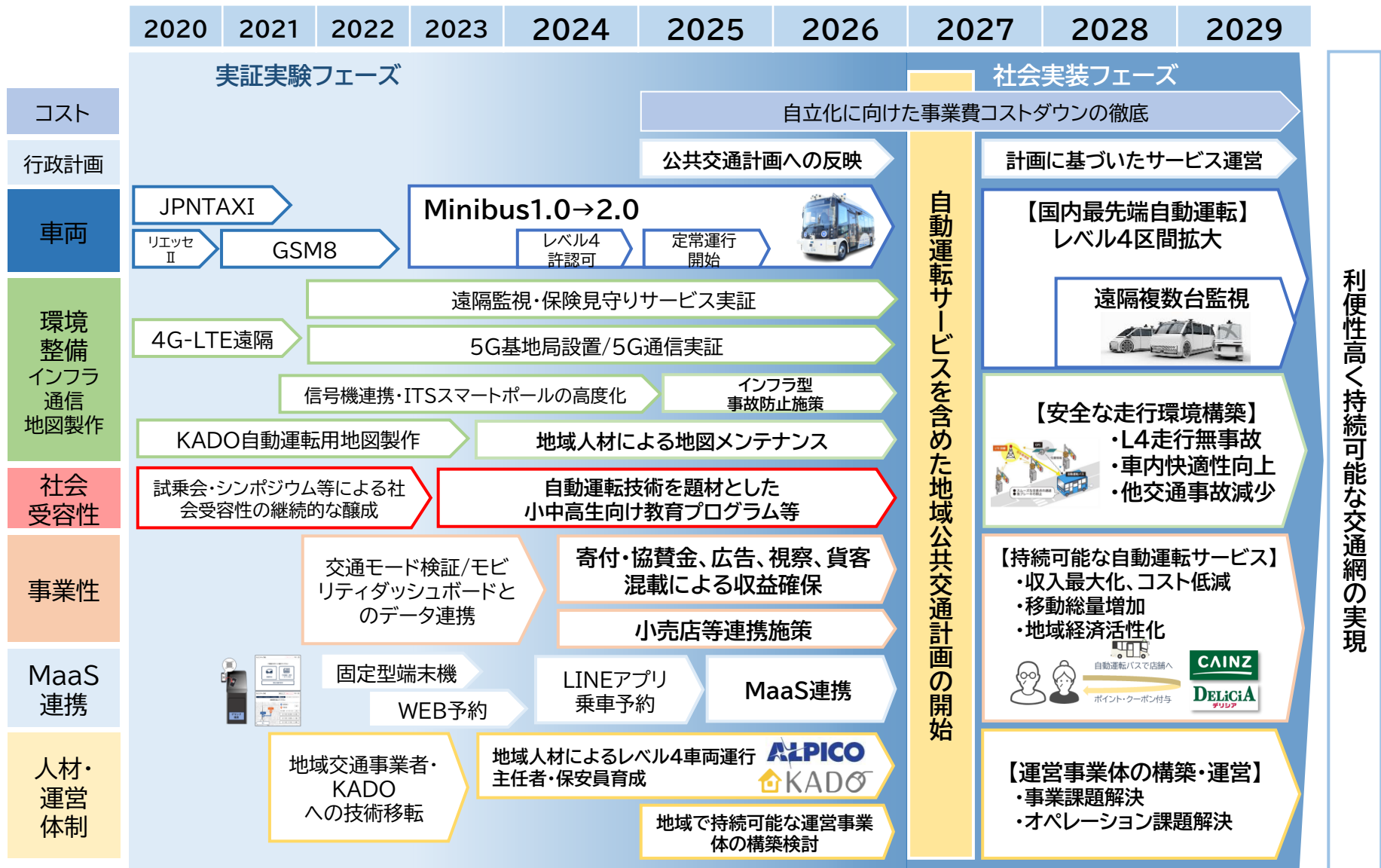
- 順次運行エリアを拡大し、西回り・東回りのレベル2走行およびレベル2定常運行を達成した。
- 駅⇄市役所ルートは、往復でのレベル4許認可取得および一般試乗会を達成し、レベル4自動運転を地域の移動手段とする第一歩となった。



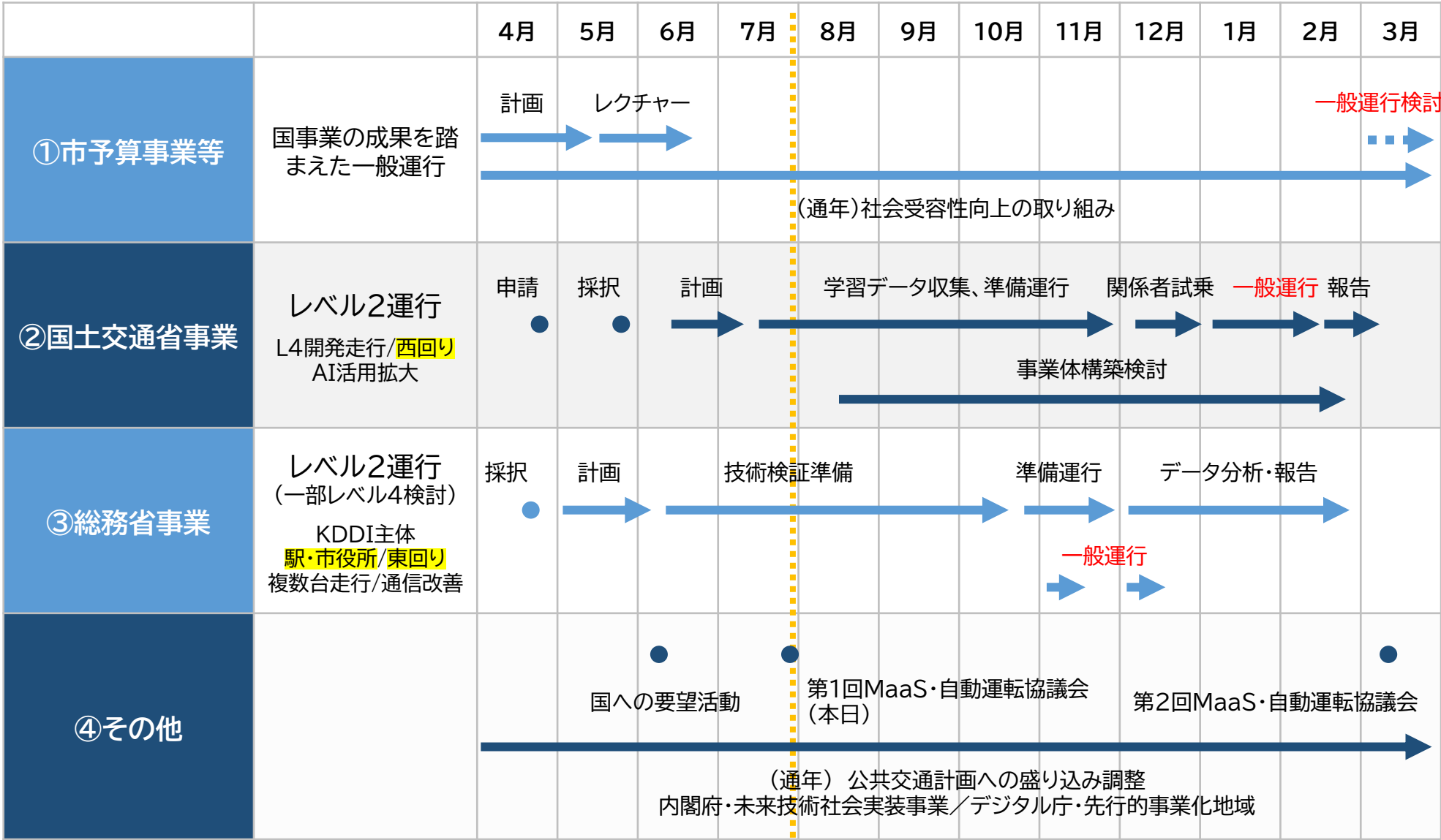
	レベル2 *			レベル4	
	走行実証	一般試乗会	定常運行	許認可取得	一般試乗会
塩尻駅⇄塩尻市役所 (1.2km)	○	○	—	○	○
西回りルート (4.0km)	○	○	○	—	—
東回りルート (4.5km)	○	○	○	—	—

* 認知のみにAIを活用するシステム

自動運転事業のロードマップ



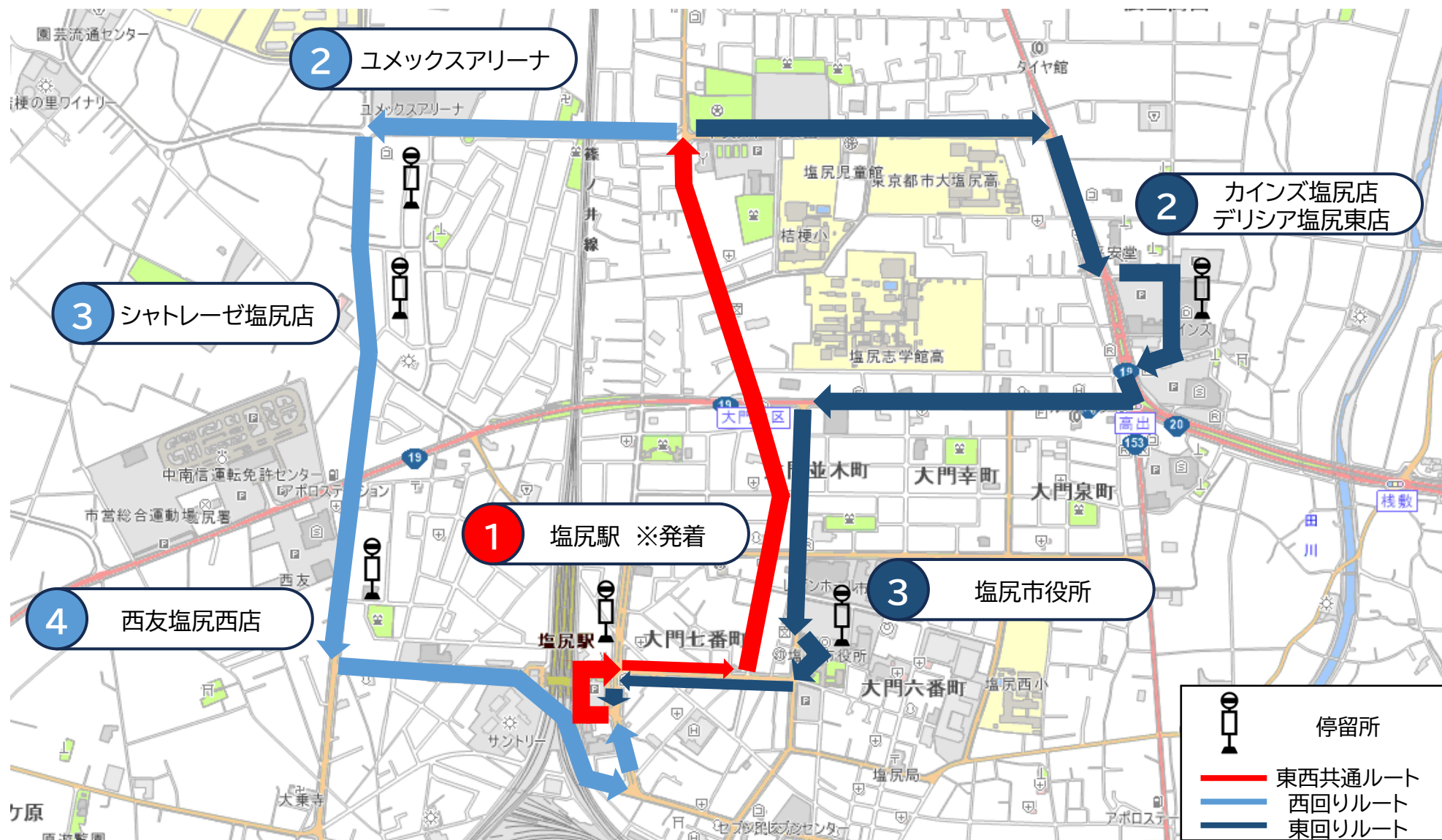
2026年度事業スケジュール



今年度の走行ルート

西回りルート 4.0km

東回りルート 4.5km



今年度の走行ルート

塩尻駅⇄塩尻市役所ルート 1.2km



変更点

西回りルート	東回りルート	塩尻駅⇄塩尻市役所ルート
- 発着地点を「core塩尻」から「塩尻駅」に変更 「エニタイムフィットネス」停留所を「西友塩尻西店」停留所に変更 「塩尻駅西」停留所を廃止 ※発着地点を塩尻駅とするため	発着地点を「core塩尻」から「塩尻駅」に変更	(変更なし)

社会受容性向上（地域事業者との連携）

- 2025年度は西回り・東回り・駅⇄市役所ルートそれぞれで近隣店舗との連携施策を実施。
- 自動運転バスの試乗者が店舗を訪問したほか、運行期間外にもコラボ商品の販売を通じて地域住民が自動運転事業を知る契機となる等、自動運転の認知向上と店舗の来客増という好循環が生まれている。
- 今年度は既存連携事業者に加え、新規の連携候補となる事業者と協議を行い、継続した施策実施を推進する。

「商品お買い上げの方に自動運転がデザインされた紙袋でお渡ししています。」



▲カインズさま 製作ポスター



▲シャトレーゼさま 限定商品販売

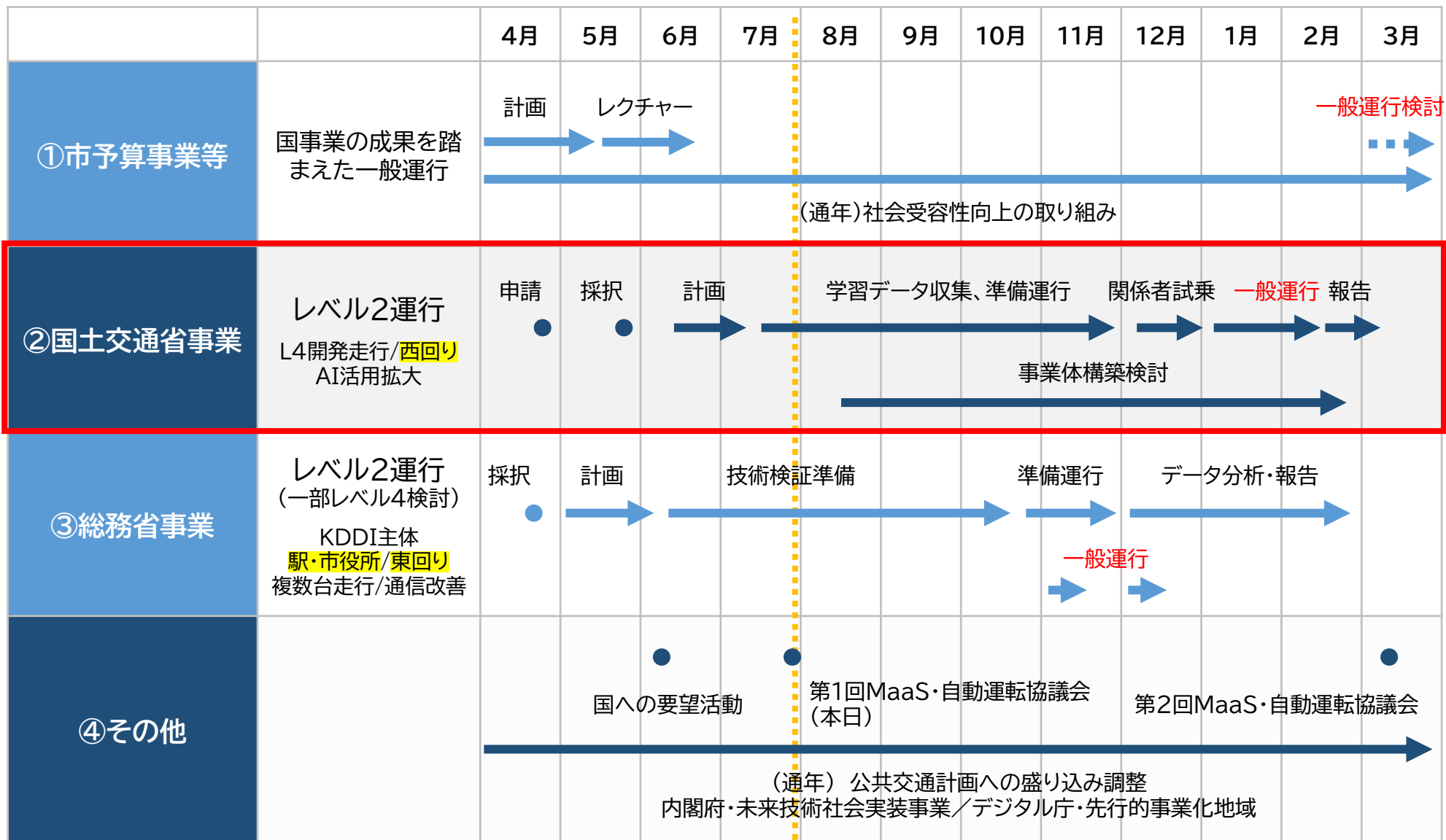


▲クーポン連携



▲スイートさま 限定商品販売

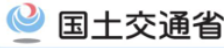
2026年度事業スケジュール



事業概要

- 5年連続の採択。2025年度からの変更で、補助率は4/5
- 遅くとも2027年度までに、全区間のレベル4実装(認可取得)が必要
- 実装の目標について、地域公共交通計画等の地方公共団体が策定する計画において公表する必要がある

令和8年度 自動運転社会実装推進事業



- 自動運転は、人手不足や交通事故の削減等、地域公共交通が抱える課題に対する解決手段の一つとして期待
- 地方公共団体による、レベル4自動運転移動サービス実装に係る初期投資を支援

対象事業者	地方公共団体（都道府県・市町村）
補助率	4 / 5
申請条件等	・遅くとも2027年度末までに L4 実装（全区間） ・未達成となった場合には、補助金の一部を返還
対象事業イメージ	・定時定路線型の自動運転移動サービス ・特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス 等
補助対象経費	・車両購入費 ・車両改造費 ・自動運転システム構築費 ・リスクアセスメント、ルート選定等の調査費 等
支援の枠組み	(1) 重点支援（補助上限額：4億円） ○地域公共交通の先駆的・優良事例として横展開できる事業 (2) 一般支援（補助上限額：2億円） ○上記を除く、早期にレベル4達成が見込まれる事業
省人化支援（補助上限額：0.2億円）※補助率2/5	
レベル4自動運転移動サービス実装に係る初期投資として、L4実現後も自動運転サービスの省人化向上に資する技術的課題解決の取組みを支援	



問合せ先

物流・自動車局（技術・環境政策課）
電話番号：03-5253-8592
メールアドレス：hqt-ad-tpbgkk@ki.mlit.go.jp
補助事業事務局（PwCコンサルティング合同会社）
電話番号：090-6752-8705
【受付時間：月～金（祝日除く）10:00～17:00】
メールアドレス：jp_cons_adtest2026@pwc.com

スケジュール

公募期間：令和8年3月27日～令和8年4月17日30日
申請意向確認：令和8年4月10日17時締切り
採択決定：5月末頃より順次
交付決定：6月上旬より順次
事業実施期間：交付決定～令和9年2月26日



レベル2走行実証

2027年度に西回りルートレベル4認可を目指す準備期間として、レベル2による走行実証を行う



事業体構築検討

複数の事業者が1つの運営事業体を構築することによる、事業課題やオペレーション課題の解決可能性を検討

2027年度レベル4運行区間拡大
地域でのレベル4移動サービス実現

更新したシステムによる走行実証

- 西回りルートでの2027年度自動運転レベル4移動サービス実現に向け、今年度はレベル2走行実証を実施する。
※ 西回りルートにおいて今年度のレベル4走行は実施しない
- より安全かつ安定的な運行を行うために、認知に加えて車両の行動計画や予測にもAIを活用したシステムによる走行技術の検証を行う。

使用車両

- Minibus2.0
(塩尻市振興公社が2023年度に購入)



運行ルート(西回りルート)

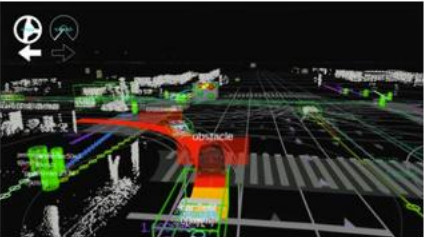
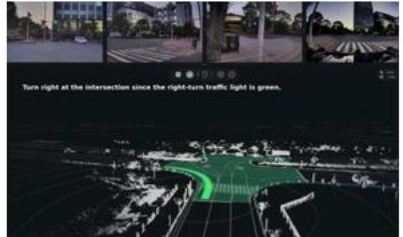
- 2027年度レベル4認可を達成するため、西回りルートにて実施する。
- なお、「ユメックスアリーナ」停留所は、降車後のアリーナへのアクセス等を踏まえ、停留所の場所を比較検討する。



行動計画にもAIを活用したシステム

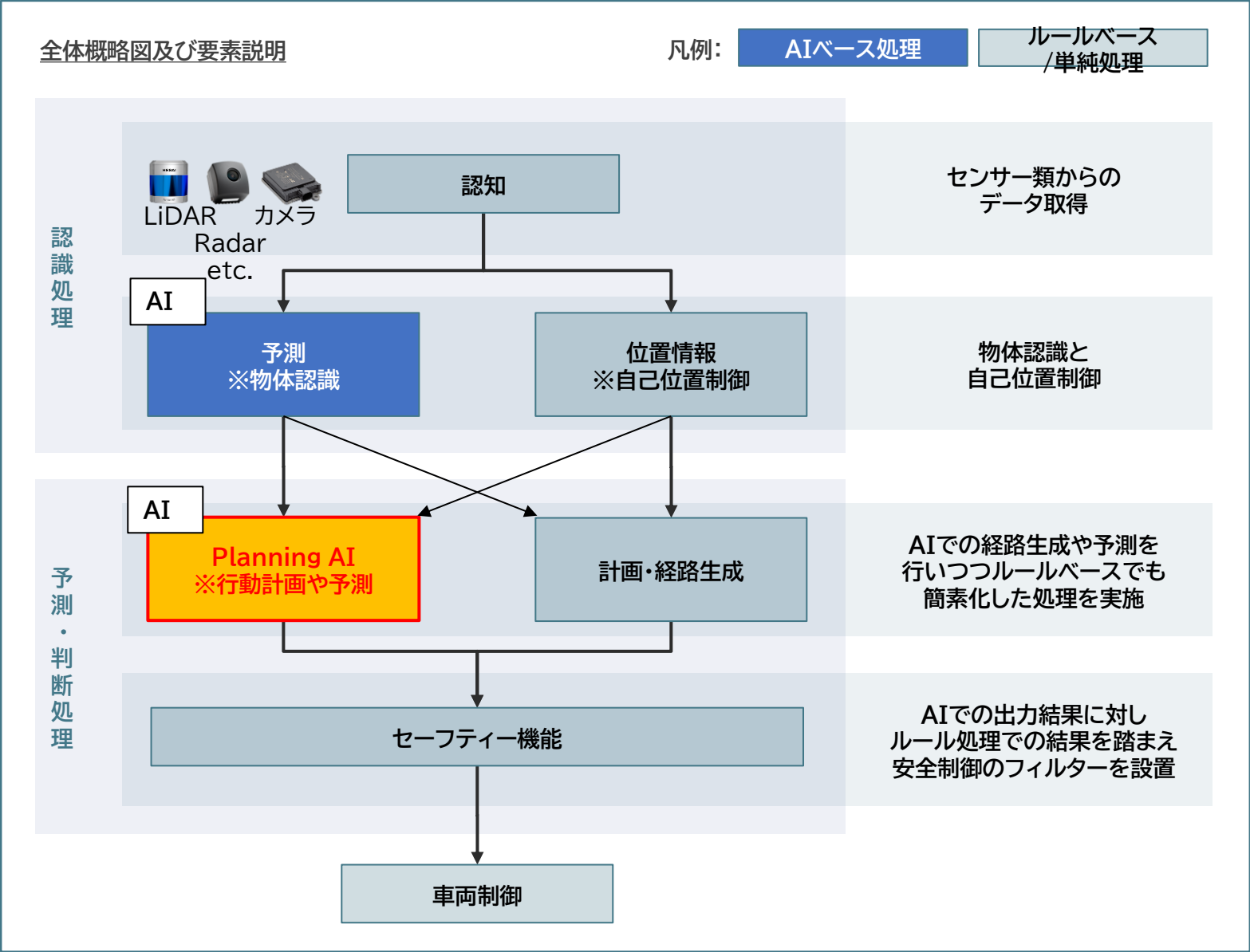
自動運転におけるAIモデル

自動運転におけるAIモデルは主に3つの種類が存在します。

Image				
	E.g., Mobileye	E.g., Waymo	E.g., Tesla	E.g., Wayve
Model Type	Perception AI	Perception AI + Planning AI	End-to-End-AI	
Architecture	CNN / Transformer	Transformer / Diffusion	Transformer	Vision-Language-Action (VLA)
概要	認知のみにAIを使い 判断・制御は人間が書いた ルールで動作するシステム	認知に加えて、次はどう動くべきか という行動計画や予測にも AIを活用したシステム	センサー入力から制御まで 1つのAIモデルによって 構成されるシステム	大規模言語モデルをベースに センサ入力から制御出力を 推論させるシステム
特徴	・設計が明確かつ再現性も高いため、 安全性の論証が容易である ・狭いODDに対しては他のAIモデルと 比較し、開発コストが低い	・AIモデルが分かれていることで解釈 性が高く、安全性の論証は比較的容易 である ・ルールベースを組み合わせた安全機 能を構築することも可能	・1つのAIモデルに統合することにより 人手の設計を排除し、パフォーマンス を最適化することができる ・ブラックボックスなシステムであるた め、従来の工学的なアプローチでの安 全論証が困難	・LLMにおける強力な推論能力をも とに、高度な世界理解に基づく制御 や、その推論理由を出力することが 可能となる ・車載コンピュータに極めて高い計 算能力が求められる
7	従来		今年度より導入	

TIER IV

AI活用の考え方（ルールベース・AIハイブリッド）



AI学習走行の実施

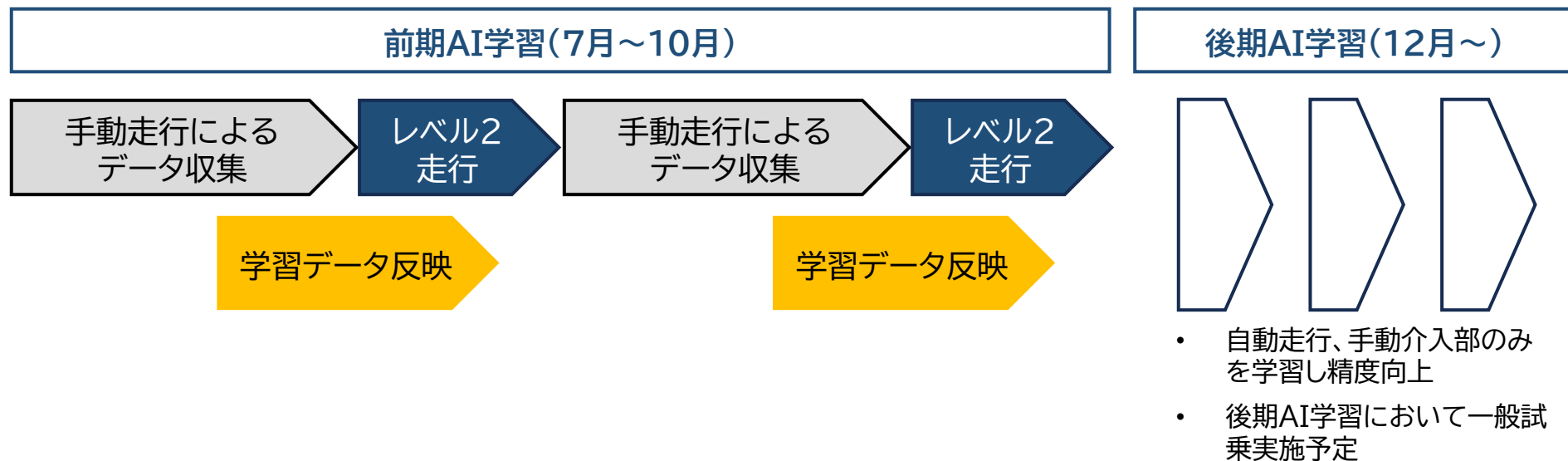
AI学習の流れ

- 初期的には、次の手順を繰り返すことでAIが人間ドライバーの走行を学習する。
 1. 学習データの蓄積として、人間ドライバーが手動で運行することを繰り返す。
 2. AI学習をシステムに反映させ、レベル2走行による検証を行う。

期待される効果

- 人間ドライバーの走行を「お手本」として学習したモデルを構築することで、より人間に近い挙動をシステム反映することができる。
- 過去の自動走行における手動介入要因(＝レベル4に向けて解決すべき課題)となっていた路上駐車や、交差点取り残されに対して、円滑に走行を行うことができる。
- これまでのシステムと異なり、類似ケースの学習内容をもとに初見でも柔軟な挙動ができるようになり、来年度以降運行エリアを拡大したレベル4の許認可を目指すことができる。

学習サイクルのイメージ



「ユメックスアリーナ」停留所の検討

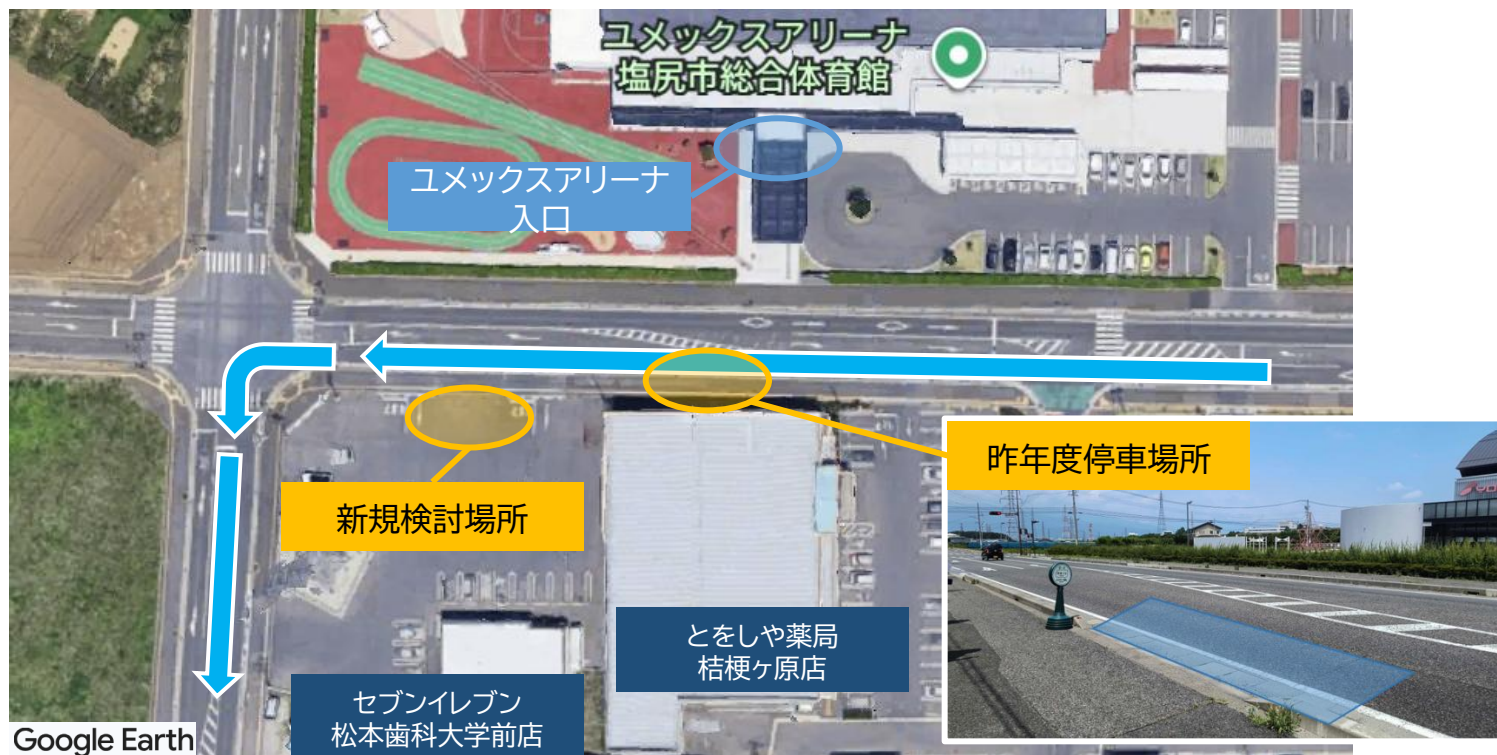
②国交省事業

検討背景

- 多くの乗客の利用が見込まれるため、アリーナへのアクセスとスムーズな乗降を両立できる場所であることが望ましい。
- 昨年度の停留場所(とをしや薬局北側市道上)に加え、「セブンイレブン松本歯科大学前店」駐車場での乗降を本事業において検討する。
- なお、ユメックスアリーナ敷地内への乗り入れは困難であり、今年度は検討を行わない。

検討ポイント

- 停留所の安全な停車、発車ができるか。
- 乗客がより安全に乗降し、目的地に到着できるか。
- 周辺の交通流への影響を抑えられるか。



運営事業体検討

昨年度の検討状況

- 自動運転バスの運行には事業面、オペレーション面ともに課題があり、単一の主体がこれを継続的に担っていることは困難であると整理した。
- 複数の主体が共同で「運営事業体」を設立した場合、単一の主体が担う場合に比べて課題への解決可能性が高まると考えられる。
- 事業性改善に向けては、地域振興バス「すてっぷくん」やオンデマンドバス「のるーと」と統合した運営や、他地域展開によるコスト圧縮が検討候補となる。
- 運営事業体を設立する場合は、事業責任者や特定自動運行主任者・運行管理者等の役割分担を検討する必要がある。

	既存の運営・運行課題
事業課題	自動運転社会実装に要する初期・運行コストが高額で、コスト削減に向けて複合的なアクションが必要 - 公共交通統合 - 他地域展開 等
	振興公社では銀行借入が難しく、長期資金確保が困難
オペレーション課題	セーフティドライバー確保難とバス会社における運転手派遣の難しさ - バス会社の運転手は不足しており、自動運転への運転手派遣は経営面でコンフリクトが発生 - 自動運転の運転手には従来との職能ギャップが存在（システム親和性・デジタル技能等
	事故発生リスク対応 - バス会社は事故発生時に全体路線への行政処分リスクあり（運行停止・新規路線不可等） - 出資候補となる事業会社は一般的に運送時の人命に関わるリスクを経営方針上取れない場合が多い

A-Drive作成資料

今年度の検討事項

- 2027年度のレベル4運行に向けては、2026年度中に運営事業体の設立要否や在り方を具体化し、必要な手続きを済ませたうえで、運営や運行のオペレーションを確立する必要がある。

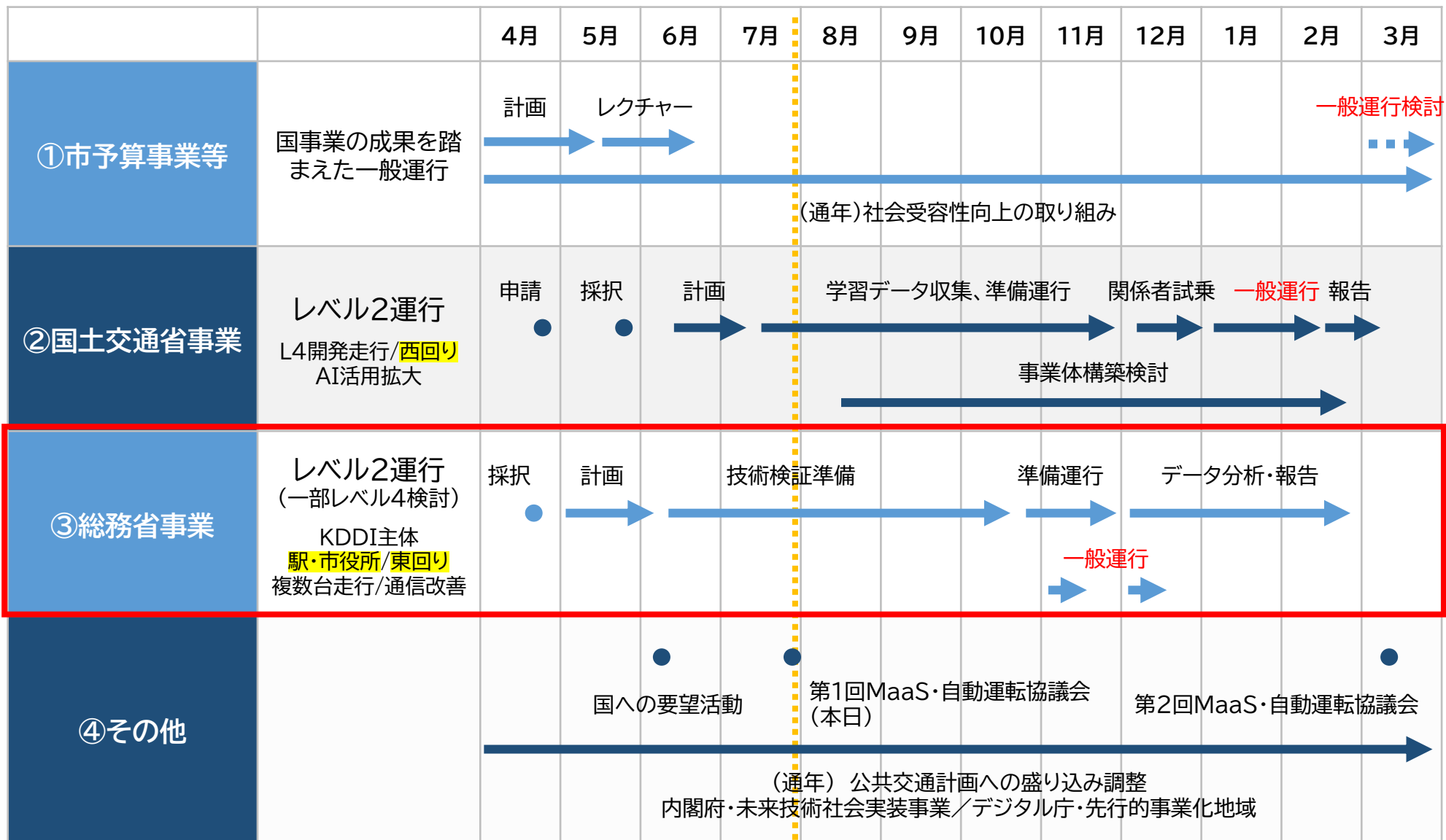


FY26検討事項整理

FY26は、更に具体的な検討を進め、定常運行時以外のオペレーション整備等や、他の補助予算施策等も連動して、他地域展開や運賃収益以外の収益性向上検討も念頭に入れながら、事業性の検討を行う。

		SS 相互を考慮して検討 ☒ 検討済みの事項 ☐ 今後検討が必要な事項	
大目標	中目標	現在の検討状況	2026年度の検討事項
2027年度中にL4定常運行を開始する	技術的にL4運行が達成されている	☐ 塩尻市とTier IVが技術実証を推進中	・ 27年度中にL4実装が完了する目途を立てる
	運営事業体の事業性が関係者間で合意されている	☒ 各事業モデルの運営体制、収支構造は具体化済み ☐ 公共交通統合や他地域展開の目標設定、目標を実現できなかった場合の合意が今後必要	・ 各事業モデルの事業性の精緻化 ・ 運営に関わる関係者の確定 ・ 事業モデル（どのモデルまで目指すか）の確定
	運営事業体の事業モデル（在り方）が確立され、運営準備が完了している	☒ 運営・運行の課題と塩尻市、アルピコについての運営事業体設立メリットは整理済み ☐ 運営事業体設立に向けては今後関係者間で合意が必要 ☐ 第三者事業者の貢献やメリット（＝参画意義）は今後検証が必要	・ 運営事業体の必要参画者の確定 ・ 公共交通統合の実現性検証 ・ 他地域展開の実現性（展開先となる自治体が存在するか）検証 ・ 第三者事業者の運営事業体への参画意義（貢献と自社メリット）を具体化 ・ 運営事業体は塩尻市とアルピコのみでも設立するか、二者で実行可能か検討
	運営運行のオペレーションが全て準備できている	☒ 定常運行時のオペレーションをL2車両で実証済み ☐ 突発対応や通年業務のオペレーションの検討が今後必要 ☐ 実際のL4担当メンバーによる運営運行実証が今後必要	・ 突発対応（事故対応等）や通年業務のオペレーションを整備し、実証 ・ 定常運行時の担当メンバーを決定し、その担当メンバーがオペレーションを回せるよう教育（まずはL2から開始）

2026年度事業スケジュール



総務省事業概要

1:N遠隔監視に向けた通信・映像最適化の実証

- 公共交通の維持や自動運転の事業性確保に向けては、自動運転車両の複数台運行を見据えた検討が求められるが、その際には通信が不安定な場所においても「1:N」の遠隔監視ができる環境が必要である。
- 本事業では、自動運転車両の複数台走行や通信環境の変化で引き起こされる通信輻輳発生時にも、**「1:N」の遠隔監視に必要な映像品質を確保**しつつ、**一般利用者の通信品質への影響を最小限に抑える**ための検証を実施する。
- 一部の走行は、塩尻市振興公社保有の車両1台に加え、実証用にKDDI社の車両を1台準備し、2台で実施する。

車両



- ティアフォー製Minibus 2台
(振興公社車両、KDDI車両)

1:N遠隔監視のイメージ



実施体制(コンソーシアム)

実証機関



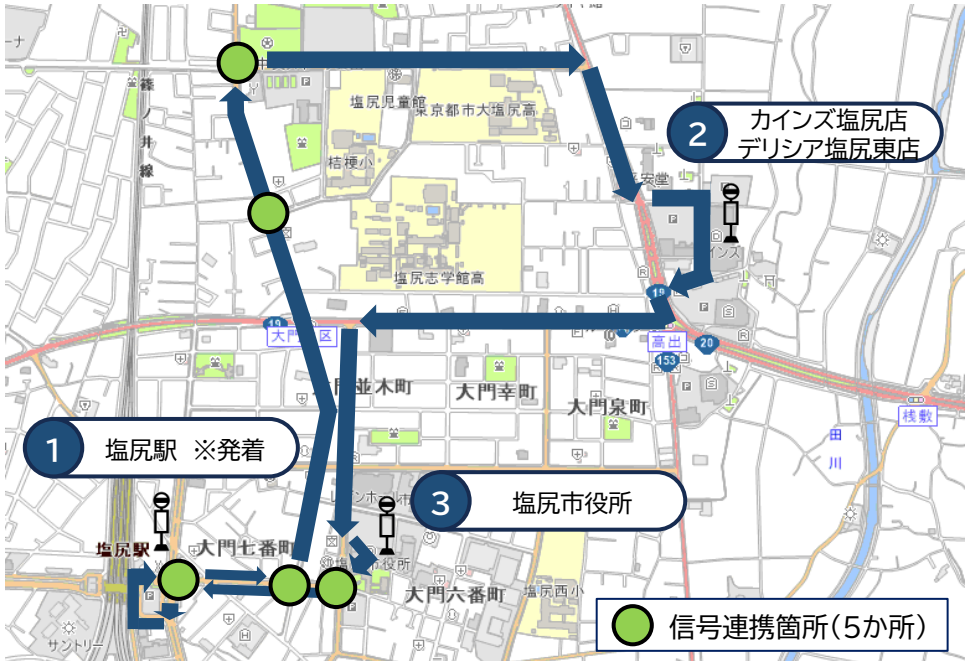
事業計画

走行期間

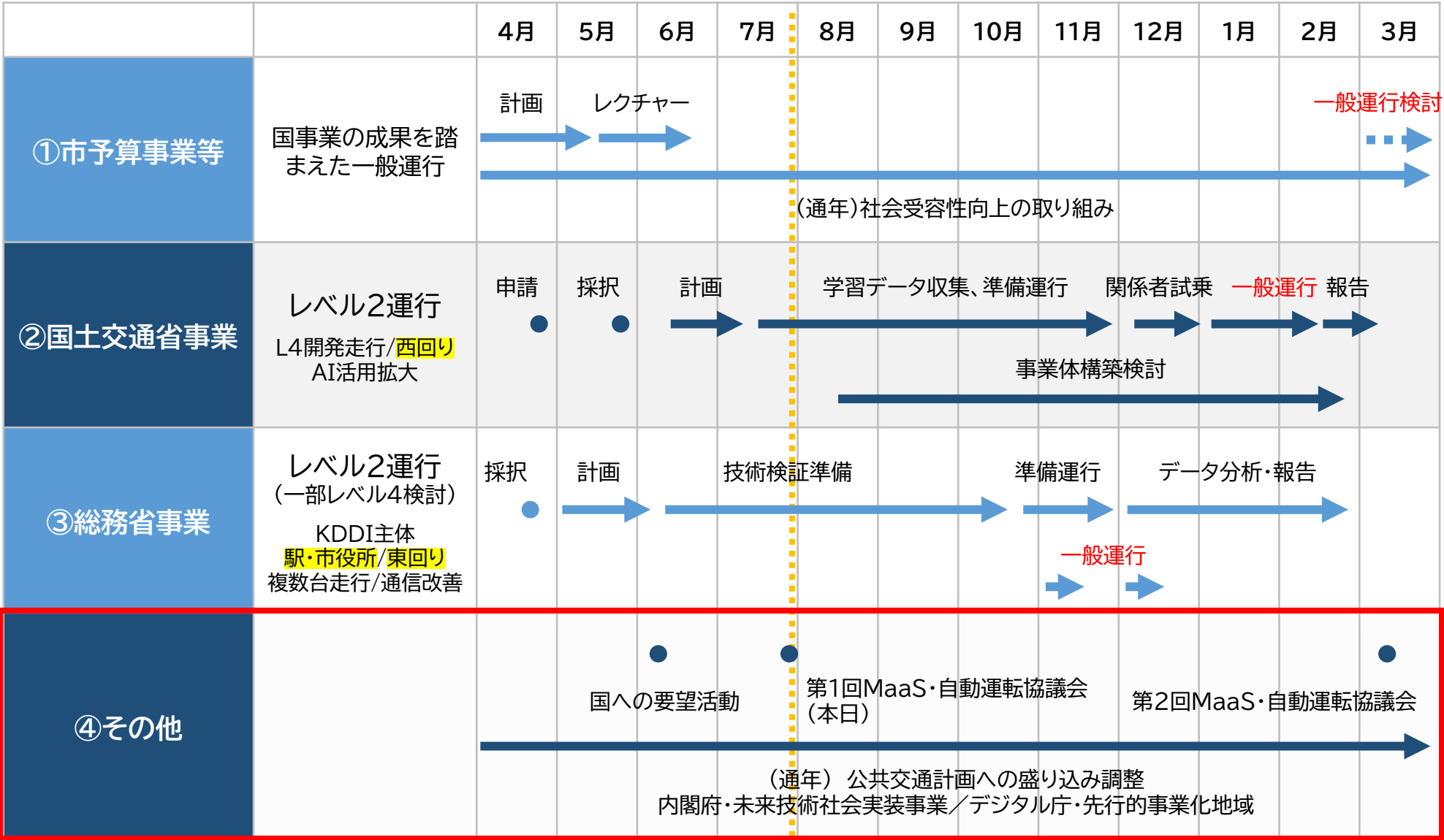
期間	振興公社車両	KDDI車両
11/2(月)-11/6(金)	駅・市役所往復 技術実証(予備日含む) 一部期間において一般試乗を検討	
11/9(月)-11/13(金)		
11/16(月)-11/20(金)		
11/23(月)-11/27(金)		調整等
11/30(月)-12/4(金)		東回りルート 技術実証 兼 一般試乗
12/7(月)-12/11(金)		
12/14(月)-12/18(金)		

走行ルート

- 駅⇄市役所:2台運行
- 東回り:1台運行



2026年度事業スケジュール



自治体連携による国への要望活動

概要

- 本市を含む6市(小松市、塩尻市、岐阜市、四条畷市、熊本市、豊見城市)が発起人となり、自動運転の取り組みを先進的に
行う自治体が共同で国への支援を要望した。また、発起人が
自動運転事業を推進する自治体に呼び掛け、49の賛同自
治体が集まった。
- 6月9日、デジタル庁松本大臣・国土交通省佐々木副大臣ら
への要望書手交を行った。

要望事項

1. 社会実装のための実証実験
に取り組む地域に対する支援
2. 自動運転サービス実装後
における支援
3. 自動運転技術水準の向上に
資する支援

自動運転社会実装推進に関する
要望・提言書

令和8年6月
自動運転社会実装に取り組む自治体一同



松本デジタル大臣(右から3人目)への要望書手交



佐々木国土交通副大臣(中央奥)への要望書手交

内閣府・未来技術社会実装事業

【内閣府】未来技術社会実装事業の概要

概要

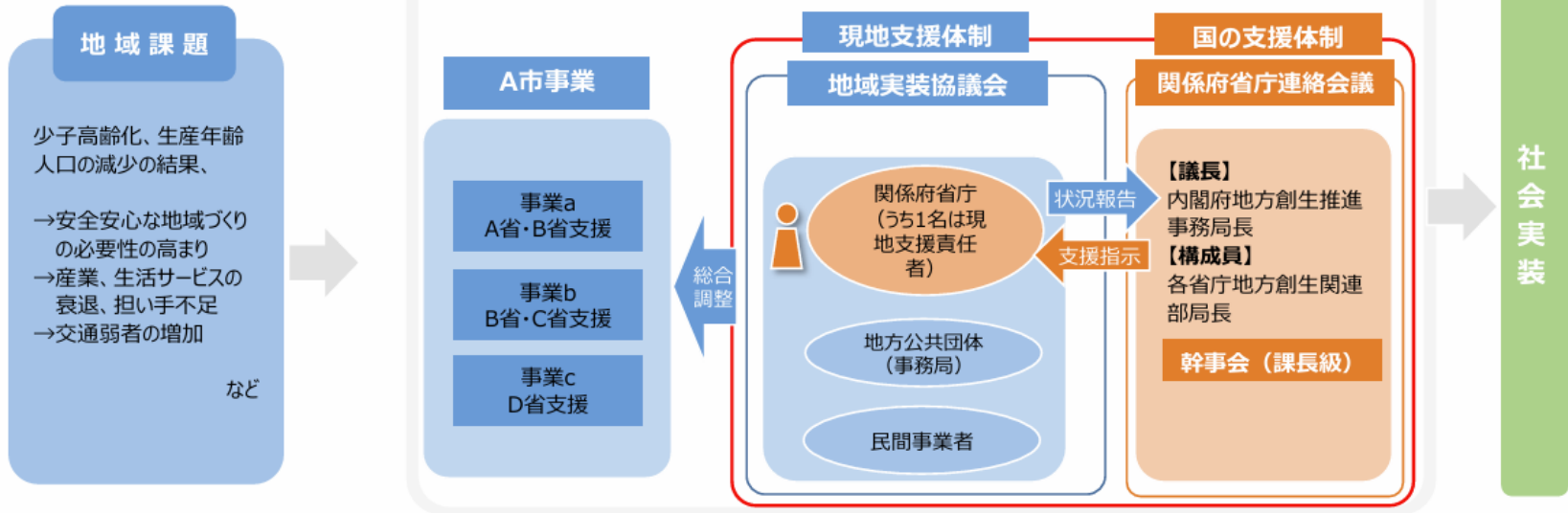
- 未来技術社会実装事業は、「地方創生の基本構想※¹」や「地方創生に関する総合戦略※²」において、地方創生の推進に資する施策として、本事業が組み込まれています。
- 事業の概要としては、AI、IoTや自動運転、ドローン等の未来技術を活用した地域課題の解決と地方創生を目指し、先導性と横展開可能性等に優れた地方公共団体の取組に対して、未来技術の**社会実装に向けた現地支援体制（地域実装協議会）**を構築し、関係府省庁による**総合的な支援を行う事業**です。
- 未来技術を活用した地方創生に関する提案を地方公共団体から募集し、H30年度からR8年度までに合計71事業を選定。**3年間で一部実装、5年間で本格実装を目指し複数年にわたる伴走型支援を行います。R8年時点で21事業※³に対して支援を実施中です。**

※¹ 「地方創生2.0基本構想」（令和7年6月13日閣議決定）

※² 「地方創生に関する総合戦略 ～これまでの地方創生の取組のフォローアップと推進戦略～」 （令和7年12月23日閣議決定）

※³ H30年度からR8年度までの選定合計71事業のうち50事業はR7年度末までに支援終了。

事業イメージ



<https://www.chisou.go.jp/tiiki/kinmirai/pdf/r8miraigaivou.pdf>

- デジタル庁の「令和7年度自動運転社会実装先行的事業化地域事業」に、本市を含む13地域が選定された。
- 本事業は、政府の自動運転政策をとりまとめるデジタル庁の下、関係府省庁が連携して採択地域に対して知見の共有や課題の解決を図る。なお、財政的支援は伴わないもの。
- 今後、レベル4による運行エリアの拡大およびそのために必要な持続可能な収支モデルの確立に向けて、関係府省庁のバックアップを受けながら本格的なレベル4自動運転サービスの開始を目指す。

① 最新技術活用型 (任意地点移動型)

- ドライバー不足等により我慢せざるを得ない移動需要を自動運転で満たすパターン

【例】

- ・ オンデマンド×乗用車型
- ・ オンデマンド×バス型



② 運行エリア拡大型

- 自動運転レベル4で運行している車両を、自治体内の他の地域・路線に拡大し、コスト面等の課題を解決するパターン

【例】

- ・ 定時運行×バス型
- ・ 定時運行×グリスロ型



③ 技術的課題解決型

- 技術的課題を解決し、既存のバス路線等を自動運転で代替し、自動運転レベル4で運行を目指すパターン

【例】

- ・ 定時運行×バス型
- ・ 定時運行×乗用車型



採択地域

- ・ 神奈川県横浜市
- ・ 大阪府堺市
- ・ 兵庫県神戸市

採択地域

- ・ 茨城県日立市
- ・ **長野県塩尻市**

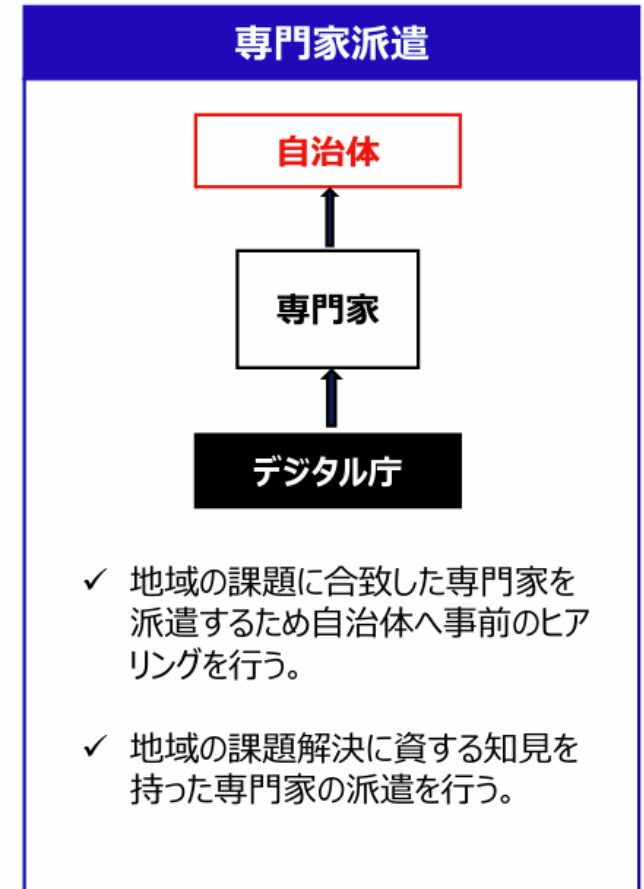
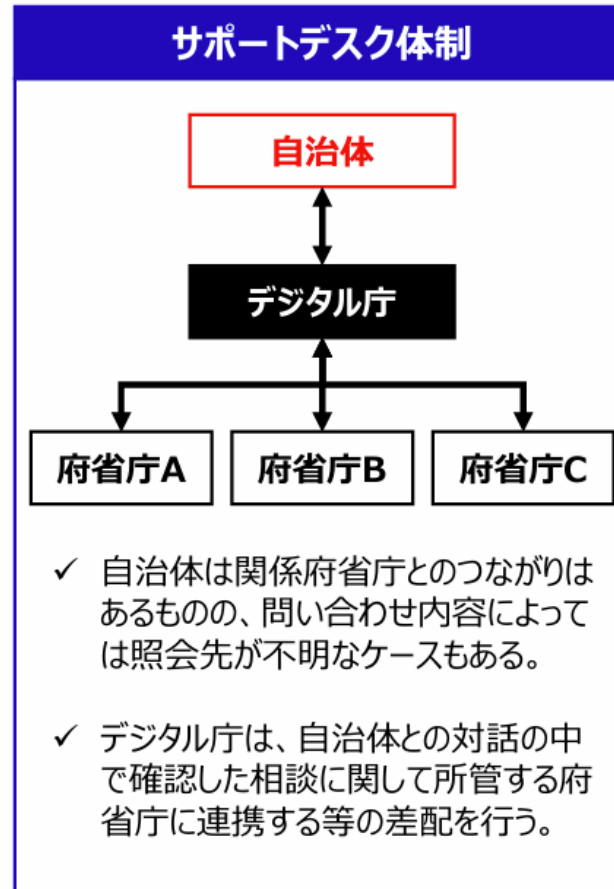
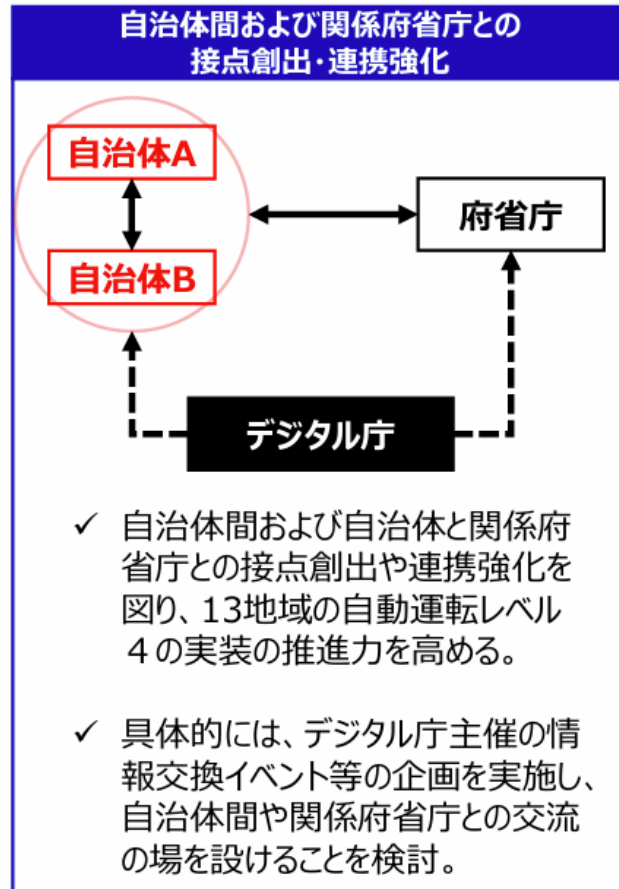
採択地域

- ・ 宮城県仙台市
- ・ 石川県小松市
- ・ 茨城県つくば市
- ・ 愛知県
- ・ 神奈川県川崎市
- ・ 京都府
- ・ 神奈川県平塚市
- ・ 香川県三豊市

デジタル庁・先行的事業化地域

自動運転社会実装先行的事業化地域への集中支援等を通じた事業化の推進

- ✓ 令和8年3月、先行的事業化地域事業を13箇所を選定。
- ✓ 選定された地域に対しては、関係府省庁の自動運転にかかる支援策を集中的に投入することに加えて、デジタル庁が中心となって関係府省庁と連携した伴走支援を行っていく。



MaaS

1. 広告・クーポン事業について

2. 交通空白解消事業について

1. 広告・クーポン事業について

2. 交通空白解消事業について

広告・クーポン事業

- 実証内容
 - ・ のるーと塩尻車内に設置しているモニターやLINE予約画面、車内ポスターなどの広告を有償で募集する
 - ・ のるーと塩尻や自動運転バスの乗車時に特定の店舗等で消費できるクーポンを配布する
- 目的
 - ① 地域事業者の情報を発信することで、認知向上や来店機会の増加などの地域活性に繋げる
→ 広告をきっかけにこれまで訪れたことのない地域事業者への来店や公共交通での外出を促進する
 - ② 地域全体での持続可能な公共交通サービスの構築に向けた、新たな企業ブランディングに繋げる
→ 地域事業者と連携し、公共交通の維持に向けた運賃収入以外の継続的なキャッシュポイントを構築するとともに、地域住民への認知向上を目指す
 - ③ 過去、2年間継続的に実施してきた知見や地域事業者との関係性を維持するとともに、本事業の地域内での認知向上と新たな連携事業者獲得に繋げる
→ 今後、検討を進める事業体での持続性可否を含めて検証する



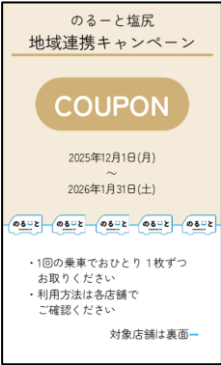
バナー広告



自動運転バス車内窓上広告



クーポン



1. 広告事業について

2. 交通空白解消事業について

国土交通省 補助事業の活用

➢ 「交通空白」の解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、デジタル技術を活用した高度サービスの実装や地方公共団体の体制整備等についての支援

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和8年度）

 国土交通省

令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、**共同化・協業化、デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）、地方公共団体の体制整備等**を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。
【地方公共団体の負担分について、新たに特別交付税措置を創設（1.または2.のみ）】
※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

1. 「交通空白」解消タイプ

POINT
商業・福祉・教育等の他分野の関係者が実質的に運行に関わる場合、**定額の引き上げ**（上限750万円）

- 全国に約2,500存在する「交通空白」解消に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を調査から運行までトータルで支援
- 補助率：500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3（上限1億円）
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1/3（定額無し）

2. 共同化・協業化促進タイプ

- 複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者による地域旅客運送サービスの共同化・協業化等も通じた連携の取組により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を調査から運行までトータルで支援
- 補助率：1,000万円まで定額、1,000万円を超える部分は2/3（上限1億2,000万円）

POINT
複数の自治体・交通事業者で共同でのサービス提供を行う事業について、**重点的に支援**

採択事業①

3. 地域交通DX推進タイプ

POINT
国の定める標準仕様に基き、デジタル技術活用による事業者・他分野連携を支援

- 事業者・事業種の連携・協働により複数のモビリティデータの統合及び活用や国の定める標準仕様に基くシステム統合、標準業務モデルの導入など、デジタル技術を活用した高度サービスの実装を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて1/2～2/3（上限1億円）
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

採択事業②③

- 地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない持続可能な地域交通を実現するための体制整備に必要な、企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う人材や組織の育成等を支援
- 補助率：定額（上限3,000万円）

4. モビリティ人材・組織育成タイプ

POINT
持続可能な地域交通を実現するための組織の立ち上げも支援

3

出所：国土交通省資料より

3. 地域交通DX推進タイプ

- 「移動の足」の確保や外出機会創出、公共交通分担率向上など持続可能な地域交通を実現するため、国の定める標準仕様に基づくシステム統合、デジタル技術を活用した高度サービスの実装を推進



令和8年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

地域交通DX推進タイプ



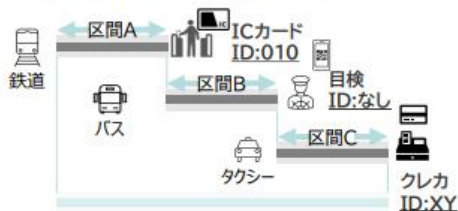
国土交通省

- 「移動の足」の確保や外出機会創出、公共交通分担率向上など持続可能な地域交通を実現するため、**連携・協働によるデータ活用やシステム統合、業務プロセス標準化など、共同化・協業化を円滑化する観点から事業者・事業種を横断したDXを加速し、事業生産性やサービス品質の向上を実現していく必要。**
- このため、事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用や国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入など、デジタル技術を活用した高度サービスの実装を推進。**

事業概要（補助対象経費）

① データ統合によるモード横断のデータ活用

交通モードごと/事業者ごと/決済手段ごとに分断されているデータを統合するため、標準データ仕様に準拠した共通ID化や認証システム改修などを支援



サービス/決済手段を横断するデータ統合を実現

② システム統合による業務効率の向上

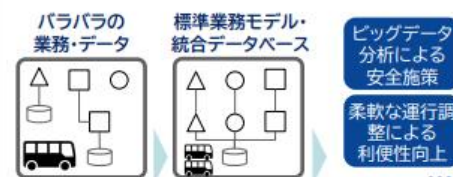
タクシー配車管理システムやデマンドバス配車システムなど多様化するシステムの連携・統合による業務効率向上を推進するため、標準APIの導入を支援



標準APIによりタクシーやデマンドバスの配車アプリ・配車管理Sysを統合・一元化

③ 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上

データ活用等によるオペレーションの高度化などサービス品質向上を推進するため、標準業務モデルに基づくシステムリプレイス及び標準システム導入を支援



標準データモデルの導入によるオペレーションの高度化

事業要件

【補助対象事業者】

複数の都道府県、市町村、民間事業者による共同事業体又はこれらを構成員とする協議会
※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。

【補助対象経費】

- ・ システムの開発・購入・利用・改修費用
 - ・ システム導入に伴い発生するその他費用（研修、マニュアル作成等）
 - ・ 地域交通へのキャッシュレス導入費用
 - ・ 交通情報のデータ化に要する費用
 - ・ 効果検証等のための調査経費
- 等

【補助率】

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【三大都市圏の政令指定都市】
500万円まで定額、 500万円を超える部分については2/3 （上限1億円）	2/3 （上限1億円）	1/2 （上限1億円）

出所：国土交通省資料より

採択事業①（事業概要）

事業主体

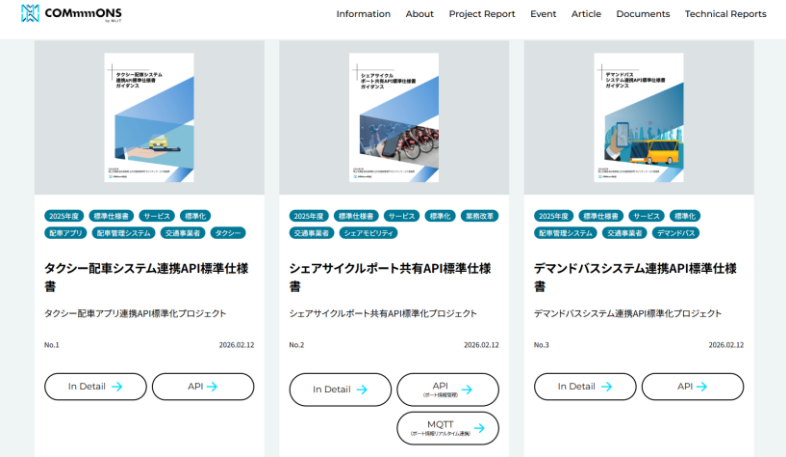
株式会社MaaS Tech Japan

事業概要

自社サービスMaaSアプリ「Noluday」に、複数の交通サービスに配車予約できる仕組みとして、**タクシー配車予約機能とデマンド交通予約機能を構築**し、アプリ利用者がスムーズに各モビリティの予約ができる環境を実現する
また、国土交通省の定める標準API仕様に準拠したシステム連携を行うことで、今後、他地域へ展開する際の個別開発を抑制し、導入障壁の低減を図る

見込まれる事業効果

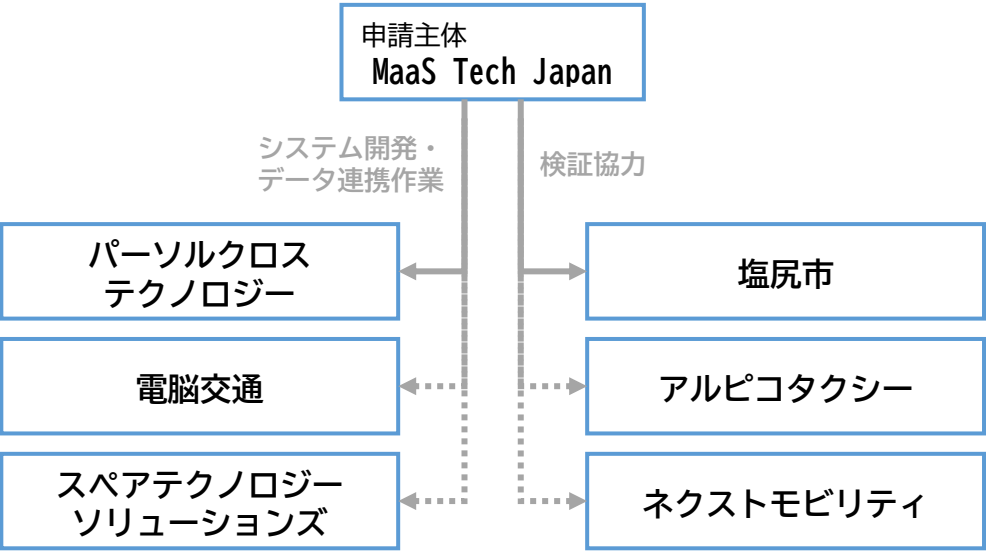
標準API仕様に準拠することで、新規地域導入時のタクシー配車予約またはデマンド予約との連携のための初期導入コスト（システム連携個別開発費・仕様調査業務・事業者間調整業務）を軽減できる



取組内容

- ① 開発
「Noluday」に「タクシー配車システム連携API標準仕様書」・「デマンドバスシステム連携API標準仕様書」に則ったAPI呼び出し機能を実装
- ② 実証
「Noluday」を通じてタクシーおよびデマンド交通の予約情報が各配車管理システムと連携することの検証
予約・配車・運行までの一連の業務プロセスが円滑に実施できることの検証
- ③ 効果測定
アンケート調査による利用者利便性向上に関して評価
商用サービス化に向けた機能充足・運用面の課題に関して評価

事業実施体制

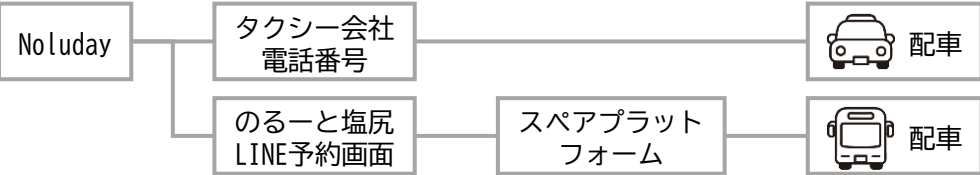


採択事業①（取組内容）

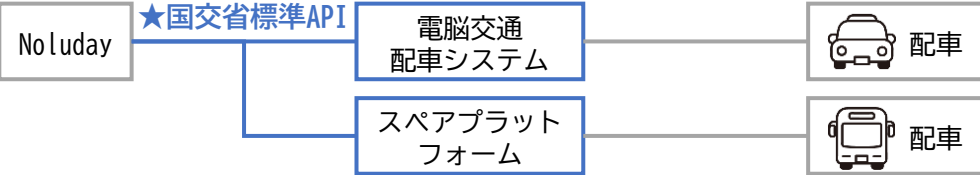
取組内容

「Noluday」に アルピコタクシーの配車予約 と のるーと塩尻の配車予約 を直接的に行えるAPI連携機能を実装する

before



after



事業スケジュール

	26年7月	26年8月	26年9月	26年10月	26年11月	26年12月	27年1月	27年2月	27年3月
システム開発	～8月末								
API連携テスト(タクシー)	～8月末								
API連携テスト(デマンド)		～9月末							
内部テスト〔UI/UXテスト〕 (テスト環境)		テスト人員確保	～10月頭						
内部テスト結果集計・評価				～11月頭	★ユーザーテスト実施の最終検討				
告知(チラシ・ポスター)		デザイン・校正			★入稿	ポスティング	ポスター掲出		
ユーザーテスト (本番環境)						～1月末			
事後評価							～2月半ば		
本格稼働									3月頭～

4. モビリティ人材・組織育成タイプ

- 「交通空白」を生み出さない体制を整備するため、効率的な地域交通への見直しを含む**企画・立案**を行い、交通事業者や地元住民等の**関係者との調整**を進める**人材・組織**を育成



令和8年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

モビリティ人材・組織育成タイプ



国土交通省

- 全国の「交通空白」を解消するとともに、**新たに「交通空白」を生み出さない体制を整備**するため、地方公共団体において、効率的な地域交通への見直しを含む**企画・立案**を行い、交通事業者や地元住民等の**関係者との調整**を進める**人材・組織の育成**等を行う取組への支援を行う。

対象主体

- **地方公共団体**又は地方公共団体を含めた**協議会等**（都道府県が主体となり市区町村の職員等を対象に実施する場合も含む）
○ **地方公共団体と連携し**、当該地方公共団体への知識・スキル等の習得を実施する**事業者** ※**首長からの推薦が必須**
※ 「交通空白」リストアップ調査へ回答している地方公共団体を対象とする取組に限る。
※ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。
※ 地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする。

補助対象経費

地方公共団体等が行う持続可能な地域公共交通を実現するために必要な**企画・立案を行う人材又は組織を育成する事業**に要する経費（①・②については、いずれかの実施を必須とする）

※必須

① **組織の立ち上げ支援に関する費用** ※設備投資は対象外
…人材採用経費、業務マニュアルの整備、立ち上げ期の人件費（年度内に限る）、交通事業者や住民への周知・ブランディング等

② **持続的な地域交通の検討に関する費用**（地方公共団体又は地方公共団体を含めた協議会が発注し導入・実施するものに限る）
…現地調査、データ購入・データベース構築・GISデータ化、データ分析委託・ツール導入等



③ **人材育成に関する費用**
…ワークショップ運営費、外部講師謝金、教材作成費等

④ **関係者との連携体制構築に関する費用**
…会議開催経費（有識者謝金、会場使用料、旅費等）、住民説明会、アンケート等

⑤ **外部専門人材の登用**
…事業目的・課題解決のために適切なノウハウやスキルを有する外部人材を登用する際の人件費（費用の半額）

補助率

定額補助（上限3,000万円）

出所：国土交通省資料より

採択事業②（事業概要）

事業主体

塩尻市交通データ分析協議会

目的

多様な移動サービスが各課で個別に運行されており、連携不足や非効率な運行が課題となっている中で、分析から施策立案までを担う人材を育成し、モビリティの役割分担や統合を推進することで、組織体制の構築および持続可能な地域交通体系の構築を図る

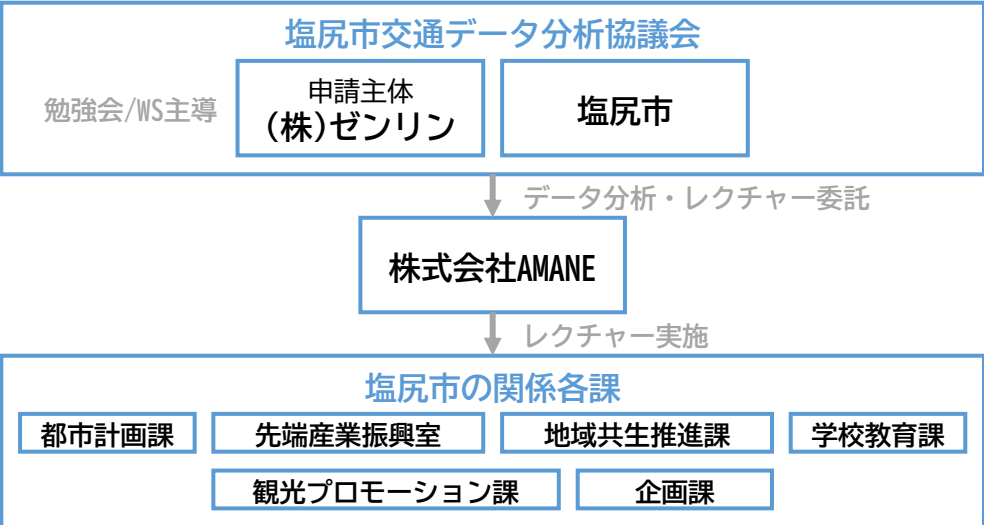
事業概要

事業対象者	自治体内の関係各課 ※都市計画課(2名)・先端産業振興室(2名)・地域共生推進課(1名)・学校教育課(1名)・観光プロモーション課(1名)・企画課(1名)
習得するスキル	データの可視化・施策立案への反映
人材・組織育成の内容及び手法	①人材育成プログラム構築・体制整備 協議会事務局の運営方法を確認するとともに、多様なモビリティの連携と需要集約に向けたプログラムカリキュラム・マニュアルを作成 ②勉強会の実施 講師による交通データ分析方法の基礎・WEBGISによる可視化・需要分析・乗降データの標準化までを体系的に習得 ③WSの実施 分析結果を基に各移動サービスの課題整理・需要集約・役割分担・連携についての検討と地域交通の最適化に向けた施策案を検討

見込まれる事業効果

- ①データ分析・可視化の内製化とコスト最適化
職員自ら基礎分析できる体制を構築し、外部委託業務の最適化とコスト削減を図る
- ②部局横断の共通基盤の形成
関係者間の共通認識を醸成し、役割分担や連携に関する議論の円滑化とその後の合意形成を促進する
- ③データ活用基盤・組織体制の整備
運行実績データの可視化・標準化により、データ活用の促進と複数主体での活用基盤・組織体制を構築する
- ④移動需要の集約と地域交通の最適化
分析結果に基づきサービス連携と需要集約を進め、輸送資源の最適配分と持続可能な交通体系の構築に繋げる

事業実施体制



採択事業②（取組内容）

	第1回勉強会	第2回勉強会	第3回勉強会	第1回WS	第2回WS
開催日時	7/16（木） 15時～16時	8/17（月） 10時～12時	10/6（火） 14時～16時	11/9（月） 14時～16時	1/15（金） 14時～16時
実施方法	WEB 講義式	WEB 講義式	現地 グループワーク式	現地 グループワーク式	現地 グループワーク式
実施内容	全体説明 - プロジェクトの全体像 - 事業の位置づけ - 今後のスケジュール - 事前準備物の情報提供	データでできることを知る - データ活用事例やサービス間連携事例の共有 - 今後必要なデータ項目について共有	サービス概要や課題感の共有 - 各課からの情報提供 - サービス全体の可視化 - 現状の課題共有	仮説を立てる - 共有情報をもとに役割分担の仮説を立てる - データ可視化ツールを学ぶ	データを活用した仮説検証 可視化したデータを基に仮説の実効性を検証する

採択事業②（事業後の目指す姿）

目指す姿

- 「市街地の便利な暮らし」と「農山村集落の豊かな暮らし」の両立に向けた、モーダル間（枝・幹・葉）の連携による地域交通の最適化
- 目指す都市像
“コンパクトシティ・プラス・ネットワーク”



アクション

Step 2

ゴール

Step 1

ゴール

取組内容

参集範囲

課題

新しい組織体・交通部局の組成

- データの選び方、見方、ツールの使い方、分析結果の活用方法が分かる人材が育成され、公共交通計画の検討や施策の立案を横断的に持続可能な形で実施できる体制が整備される。

モビリティ人材・組織育成タイプの活用

- 各サービスの役割分担が明確になり、公共交通としてのサービスを再定義する。

- 勉強会とWSの実施により、既存交通の利用状況と各サービスの特性を整理する。
 - 各サービスの利用者属性・時間帯別利用状況・ODの整理
 - 潜在ニーズ（属性・OD・現行の移動手段）の可視化

塩尻市役所 都市計画課（地域振興バス所管）、地域共生推進課（福祉サービス所管）、学校教育課（スクールバス所管）、先端産業振興室（自動運転バス所管）、観光プロモーション課（観光振興所管）、企画課（企画政策部局）他関係部局

- 学生や高齢者など、多様な対象に複数のサービスが提供されているが、各サービスの差別化や役割分担、連携ができていない。
- 地域内の潜在ニーズが把握できず、サービス水準の評価や新たな施策立案ができない。
- ツールの持続的な活用（人材面、ハード面）ができていない。

採択事業③（事業概要）

塩尻版モビリティDXアカデミープロジェクト

- 地域交通の維持には運営の効率化や他地域展開による収入確保が必要だが、地域交通全体を俯瞰したデータに基づく企画高度化が十分ではない状況。
- 本事業は、データ活用による企画高度化を担う人材を育成すると共に、地域交通の企画・調整・データ活用を担う推進体制／機能を整理し、モビリティ運行事業体の準備団体として「塩尻市モビリティ人材育成コンソーシアム(仮称)」を立ち上げることを目的とする。

事業概要

事業対象者	＞ 塩尻市職員 ＞ 交通事業者職員 ＞ 塩尻市振興公社職員
習得するスキル	① 地域公共交通の設計スキル ② データ活用による需要分析・企画立案スキル ③ 関係者調整・合意形成スキル ④ 運行事業体設計スキル ⑤ 推進体制の立上げ・運営スキル
人材・組織育成の内容および手法	実践型育成 ・ データを用いた現状分析・需要把握 ・ ワークショップによる課題整理・施策立案 ・ ワークショップによる交通サービス連携と運行見直しの検討 ・ ワークショップによる交通持続可能性を高める運行事業体設計 ・ 地域交通の企画・調整・データ活用を担う推進体制設計

実施体制

