

塩尻自動運転コンソーシアム

令和8年度 第1回全体会

2026年7月30日 13:30~15:00

- 1 塩尻自動運転コンソーシアムの目的・位置づけ・推進体制
- 2 令和8年度実証事業の計画
 - (1) 市予算事業等
 - (2) 国土交通省自動運転社会実装推進事業
 - (3) 総務省地域社会DX推進パッケージ事業

塩尻自動運転コンソーシアムの目的

- ✓ 自動運転技術の実用化に向けた包括連携協定(2020年1月締結)に基づき、連携企業とともに事業面・技術面・社会受容性面から自動運転サービス社会実装を検討し、具体課題に対応するために自動運転コンソーシアムを組成する
- ✓ レベル4含む自動運転サービス社会実装に向けた実装事業計画案等を作成するほか、社会実装の先を見据えた地域交通における自動運転の在り方についても検討を行い、持続的な研究開発及び社会実装を目指す

会員企業

幹事企業



一般財団法人
塩尻市振興公社
(事務局)



三菱商事
(MaaS連携)



(事業推進)

自動運転関連企業



Tomorrow. Together



(5G通信)



(信号機連携)



損保ジャパン
SOMPO Innovation for Wellbeing
(リスクアセスメント)



MITSUBISHI
ELECTRIC
Changes for the Better

(管制システム)

地域交通事業者



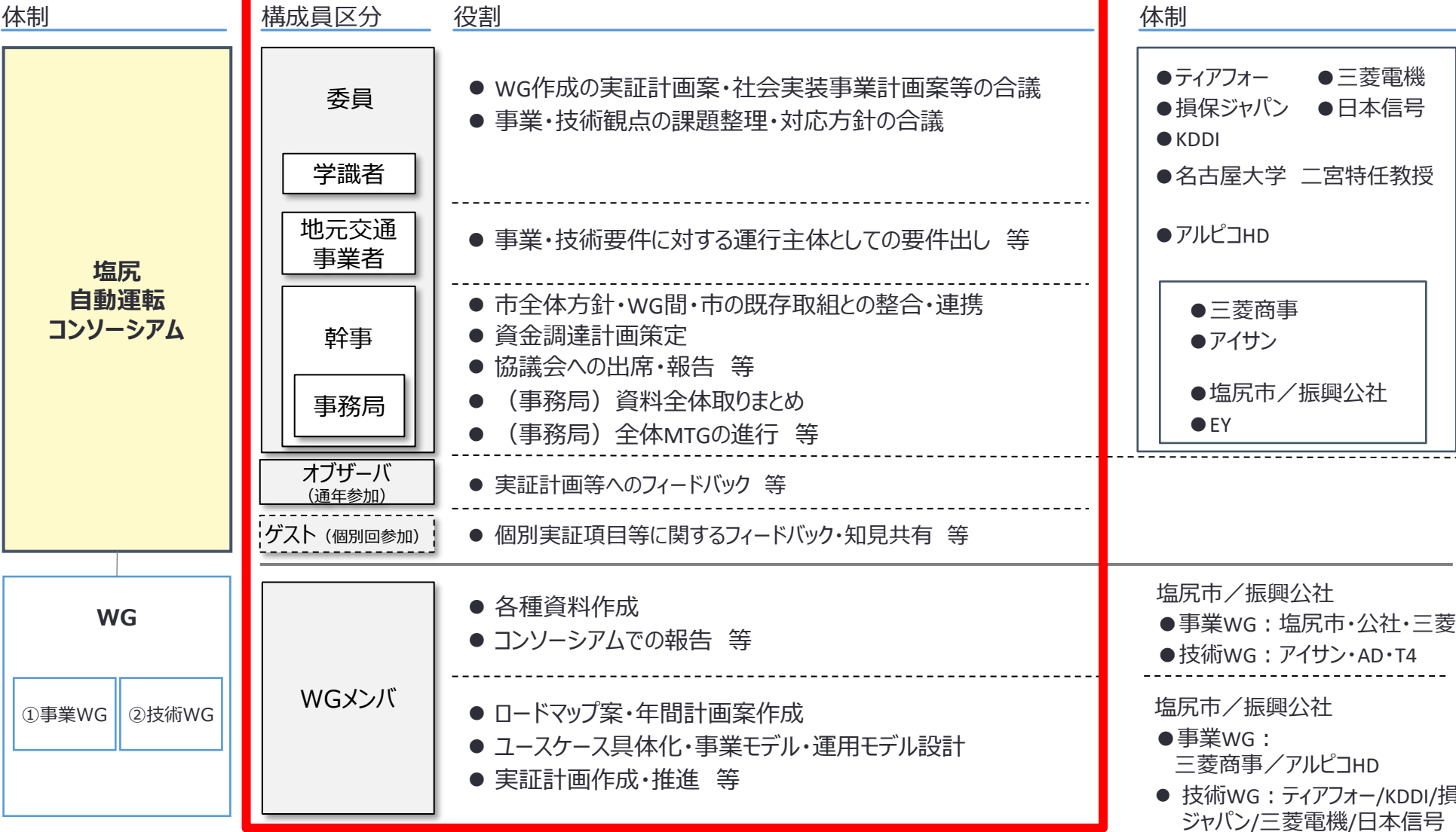
学識者



名古屋大学
NAGOYA UNIVERSITY

塩尻自動運転コンソーシアム 体制・役割

✓ 年2回開催のコンソーシアム全体MTGにて実施計画や結果等を議論し、当年度及び翌年度事業に反映



塩尻自動運転コンソーシアム 体制・役割

✓ 事業・技術の2つのWG体制で推進

WG体制	領域	社会実装に向けた取組項目	参画事業者（案）
①事業WG	サービスモデル	● 解決する課題整理・サービスモデル策定 ● 事業計画策定（コスト・運行収入等の各種見通しを踏まえ成り立つ事業モデル検証）等	三菱商事 アルピコHD
	運用モデル	● 地域人材を活用した持続可能な組織体制・運用体制検証 ● 周辺地域／地方中核都市圏に向けた横展開オポチュニティの検証 等	
	社会受容性 （意義・必要性）	● 住民コミュニケーション手法の策定・実行・検証・改善 等	
	地域への波及効果	● 各種クロスセクター効果の可視化（教育・しごと・医療福祉分野） 等	
②技術WG	車両	● 認知・判断技術検証 等	アイサン・ティアフォー
	環境整備	● 設置コスト概算・他分野活用方法の検討・設置主体及び費用負担検討・実用化時の維持管理コスト概算・インパクト評価の検討 等	アイサン・ティアフォー・日本信号・KDDI・三菱電機
		● 遠隔監視システム導入に向けた企業間連携構築・開発・実証 等	アイサン・ティアフォー・損保ジャパン・KDDI
		● 3次元地図精度の向上・エリア拡充 等	アイサン・ティアフォー
	人材育成	● 実証走行ルートの高精度 3次元地図製作・地図メンテナンス ● 運行管理システム導入推進 等	アイサン・ティアフォー・アルピコHD
	社会受容性 （ユーザ受容性）	● 若年層向け自動運転講座の実施 ● 安全性観点訴求に向けたイベント等実施 等	アイサン・ティアフォー
	法整備	● L3/L4認証取得 ● 実証事業での課題抽出・必要な法整備に向けたロビー活動 等	アイサン・ティアフォー

両WG全体参画：
塩尻市／振興公社

塩尻自動運転コンソーシアム 体制・役割

✓ 全体MTGは年2回程度を想定。幹事企業は、協議会に出席し報告を行う

会議名称		開催目的	参加者	開催頻度
協議会	塩尻MaaS・自動運転協議会	✓ MaaS・自動運転関連事業の第三者による評価・検証	✓ 学識者 ✓ 行政 ✓ 住民代表 ✓ 地域交通事業者 ✓ コンソーシアム幹事 5社* ✓ MaaS研究会幹事 7社*	年2回程度
DX推進本部	DX推進本部会議	✓ MaaS・自動運転関連事業の方向性に関する合意・後押し 等	✓ DX推進本部メンバ（塩尻市副市長・他）	（年2回程度）
自動運転コンソーシアム	全体MTG	✓ WG作成の実証計画案等の合議	✓ コンソーシアム委員 全員 ✓ オブザーバ/ ゲスト	年2回程度
	幹事会	✓ WG間・既存事業間の整合・連携 ✓ 全体MTG・協議会報告に向けた進捗管理・事前すり合わせ 等	✓ コンソーシアム幹事 5社	都度 （全体MTG・協議会前が中心）
	各WG定例会	✓ 実証・社会実装推進に向けた協議事項の検討・決定	✓ 各WG取りまとめ事業者 ✓ WGメンバ	（WG毎に設定）

令和8年度事業概要

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

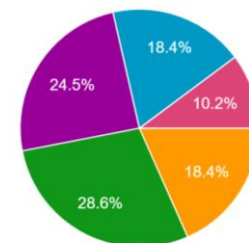
レベル4特定自動運行 塩尻駅から塩尻市役所までの往復 約1.2km



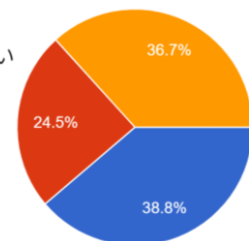
乗車人数等

- ・ 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

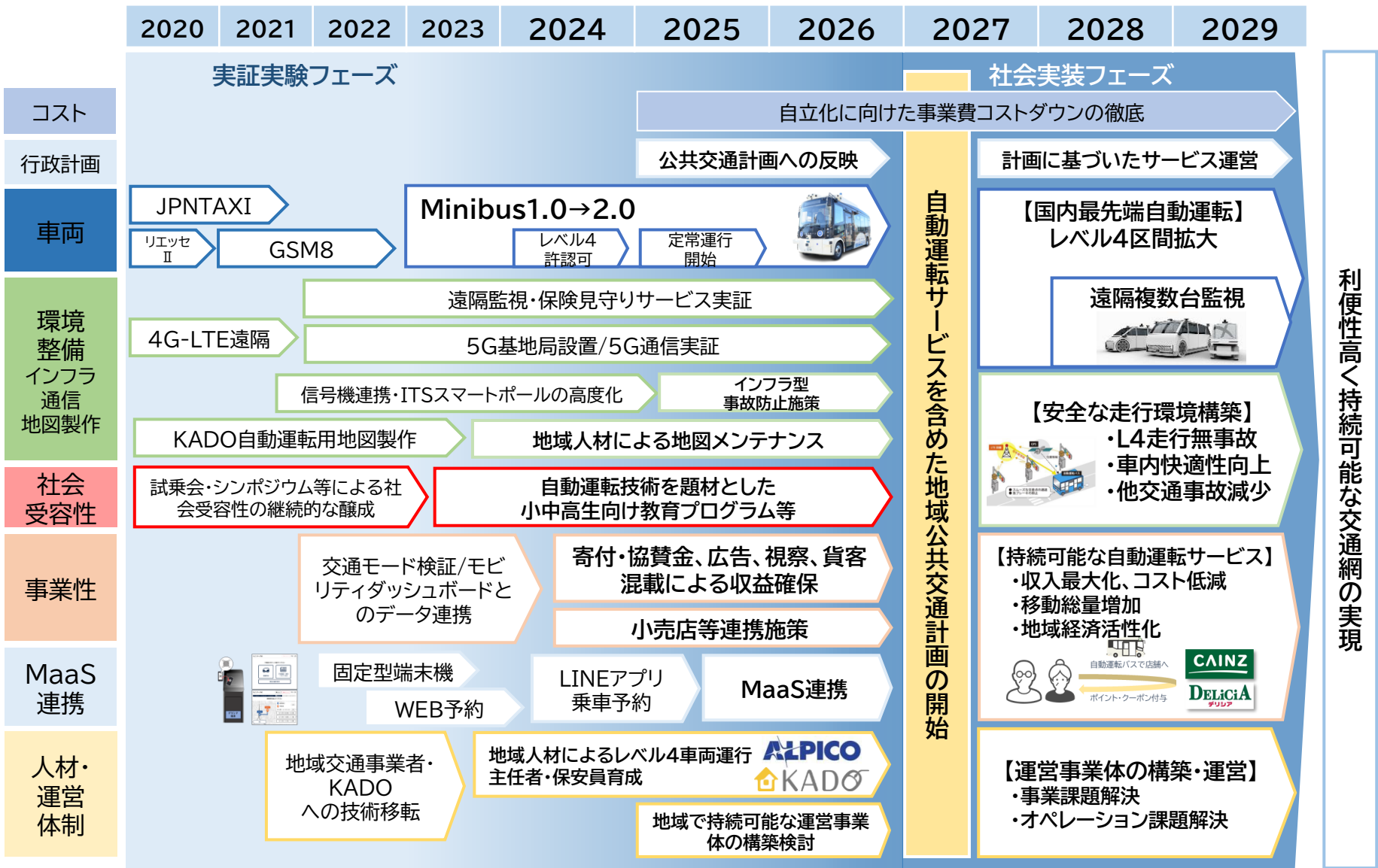
- 順次運行エリアを拡大し、西回り・東回りのレベル2走行およびレベル2定常運行を達成した。
- 駅⇄市役所ルートは、往復でのレベル4許認可取得および一般試乗会を達成し、レベル4自動運転を地域の移動手段とする第一歩となった。



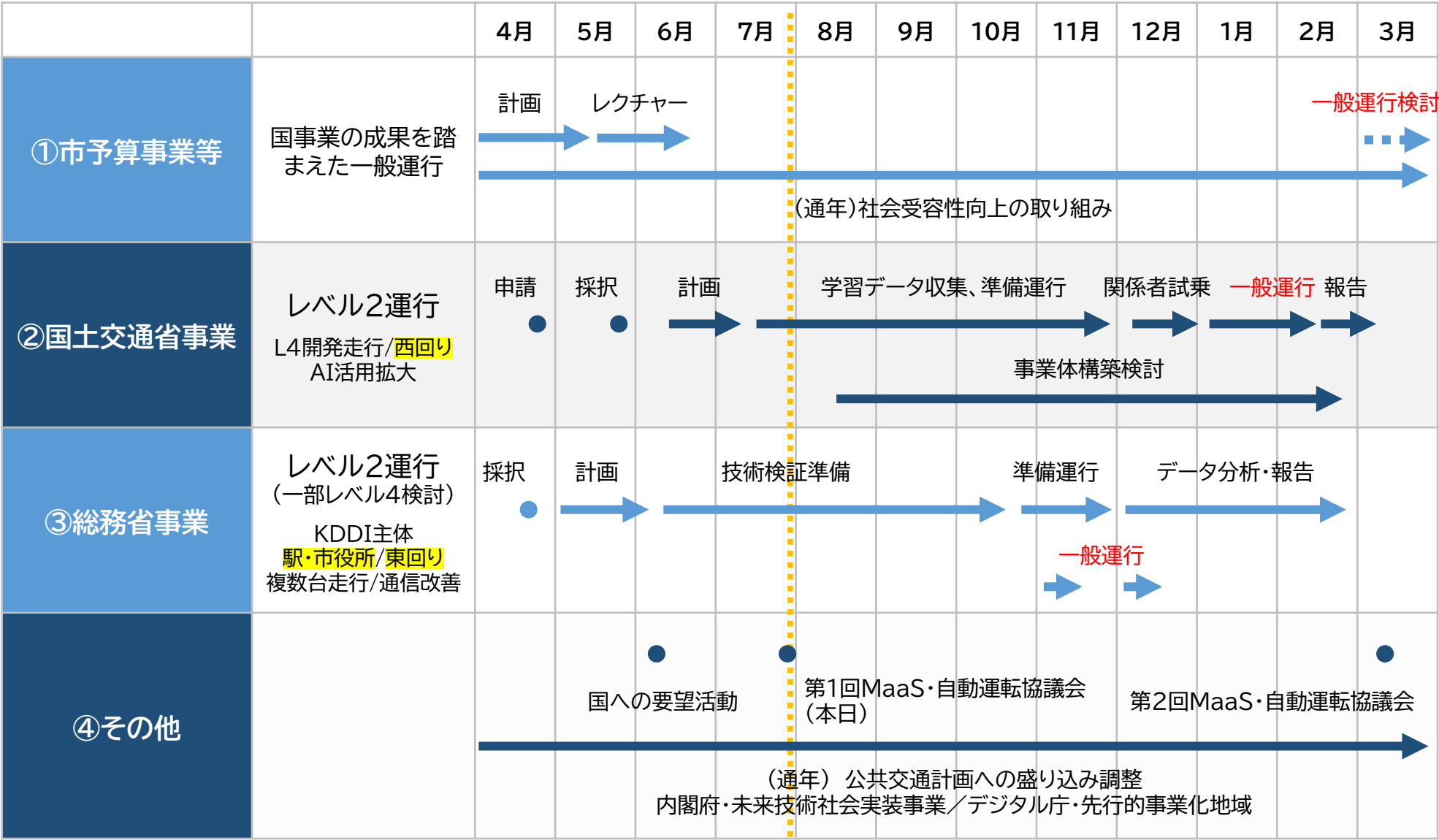
	レベル2 *			レベル4	
	走行実証	一般試乗会	定常運行	許認可取得	一般試乗会
塩尻駅⇄塩尻市役所 (1.2km)	○	○	—	○	○
西回りルート (4.0km)	○	○	○	—	—
東回りルート (4.5km)	○	○	○	—	—

* 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



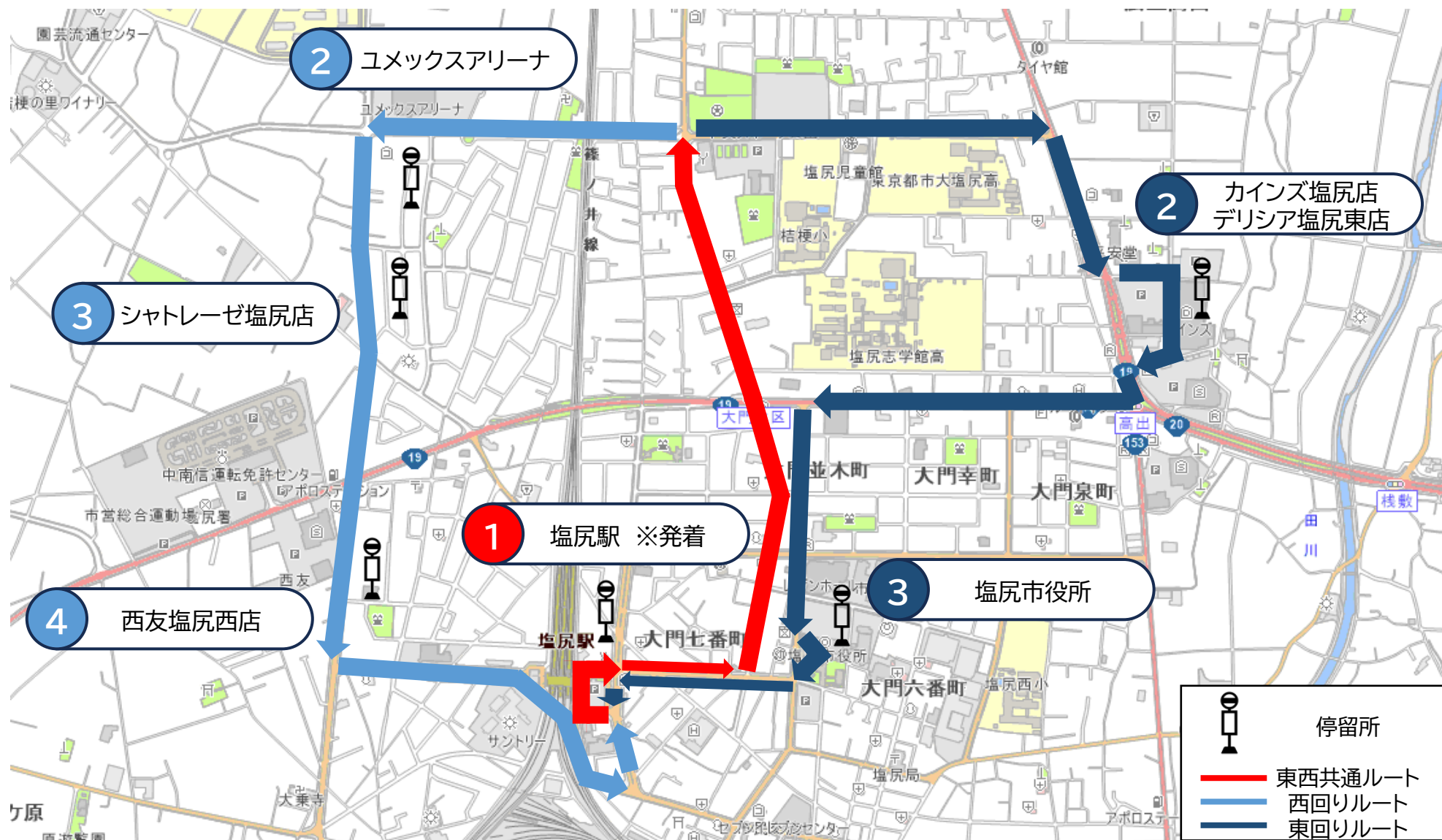
2026年度事業スケジュール



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)

市予算事業等

特定自動運行主任者の育成

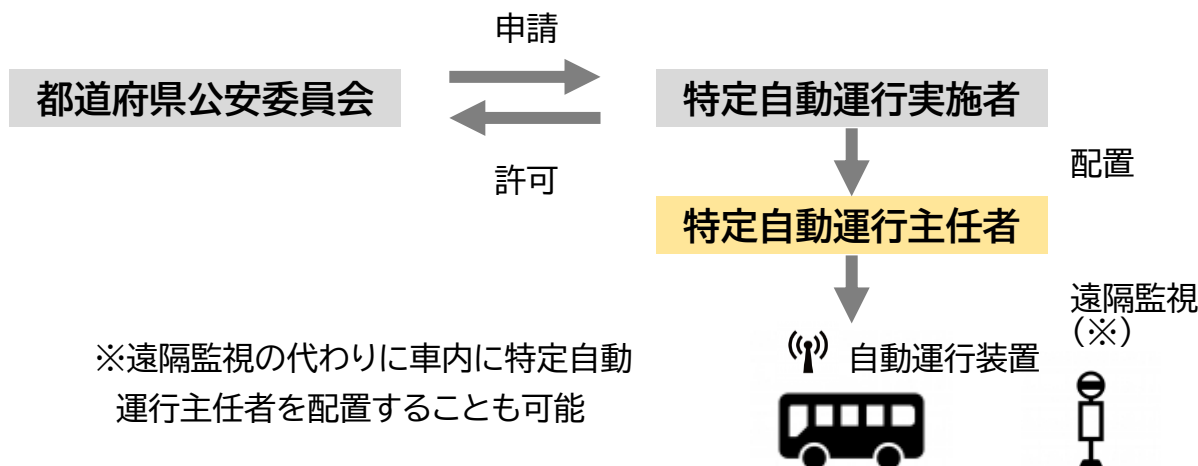
特定自動運行主任者の育成

- レベル4での運行にあたっては、遠隔監視装置や車載モニターの作動状態を確認する特定自動運行主任者を配置することが定められている。
- 特定自動運行主任者は、万が一の事故発生時に現場措置業務実施者を事故の現場に向かわせることや、消防等の関係機関に報告することが義務付けられており、一定のトレーニングが必要。
- 安定的な運行体制を確保するため、「塩尻自動運転コンソーシアム」の事業者が主体となり、特定自動運行主任者を担う人材の育成(2名)を行った。

特定自動運行主任者の役割イメージ

特定自動運行主任者の義務

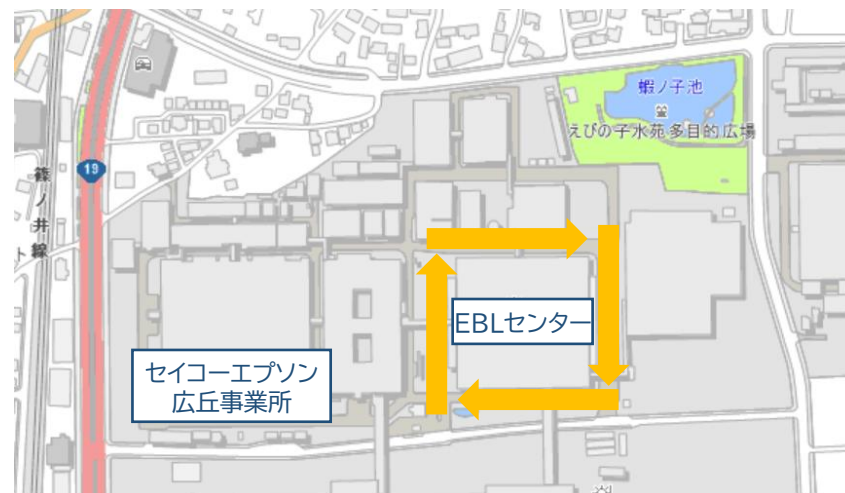
- 遠隔監視装置の作動状態を確認
- 交通事故発生時には、
 - 消防機関に通報する措置
 - 現場措置常務実施者を交通事故の現場に向かわせる措置
 - 警察官への交通事故発生日時等の報告 など



特定自動運行主任者の育成

閉鎖空間を活用したトレーニング

- 公道での走行前に、閉鎖空間(セイコーエプソン広丘事業所EBLセンター周回)を活用したトレーニングを行った。
- 公道で試験をすることが難しい、さまざまなシーンを想定した運行停止操作や、緊急停止ボタンの動作確認を実施した。
- 閉鎖空間のトレーニングを行ったのち、公道での試験走行を繰り返し、主任者として必要な知識や技能を習得いただいた。



緊急事態訓練

- 万が一の事故やシステムトラブル等の緊急事態発生時に、想定している適切な措置がとれるかを検証するため、緊急事態訓練を実施した。
- 訓練では、具体的な事故発生シナリオを想定し、救急・警察への連絡や現場措置業務実施者の派遣等の動きを確認した。
- 訓練を通じて明らかになった改善点を整理し、緊急事態発生時の対応に生かす。



訓練の様子(撮影:A-Drive)

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をお渡ししています。」



▲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



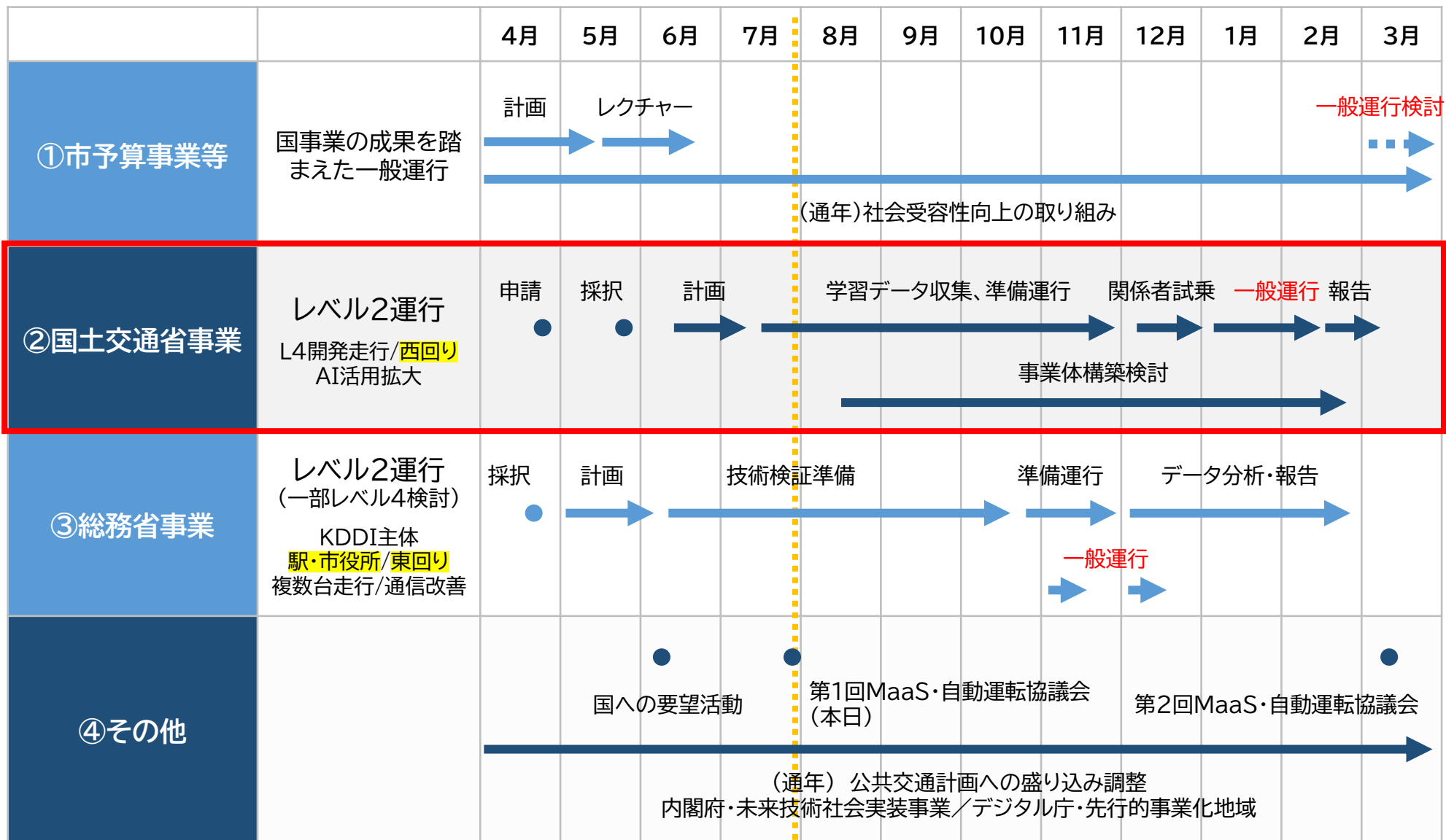
▲クーポン連携



▲スイートさま 限定商品販売

国土交通省事業

2026年度事業スケジュール

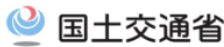


自動運転社会実装推進事業

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	

【事業スキーム】



自動運転大型バス



自動運転タクシー



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

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001996231.pdf>

国交省事業提案の概要



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

走行実証

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)

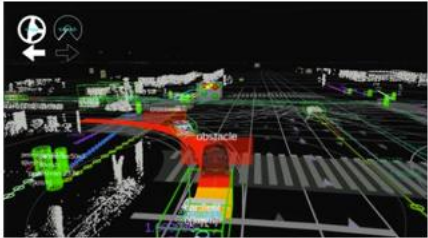
- ・ 2027年度レベル4認可を達成するため、西回りルートにて実施する。
- ・ なお、「ユメックスアリーナ」停留所は、降車後のアリーナへのアクセス等を踏まえ、停留所の場所を比較検討する。



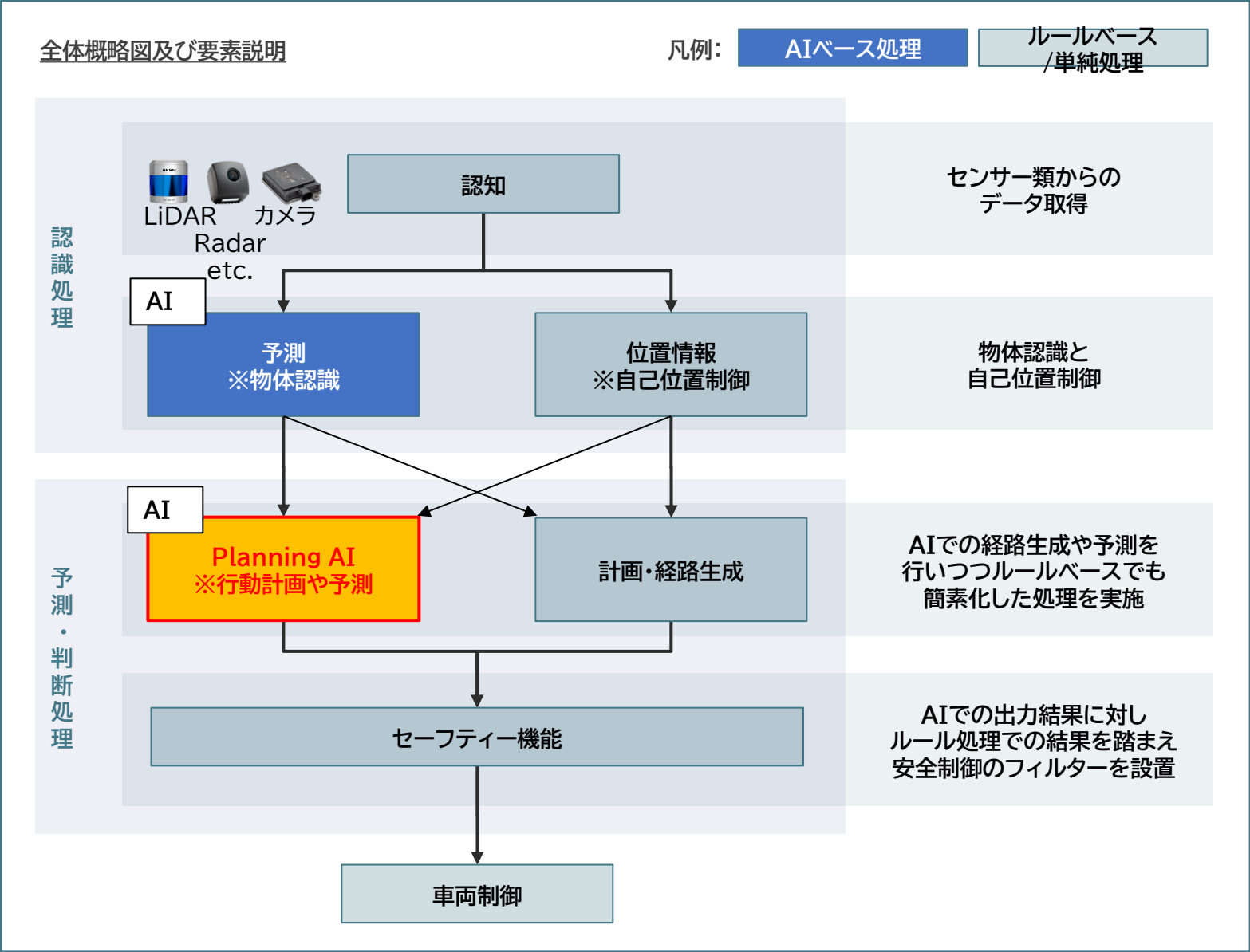
行動計画にもAIを活用したシステム

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、次にどう動くべきか 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

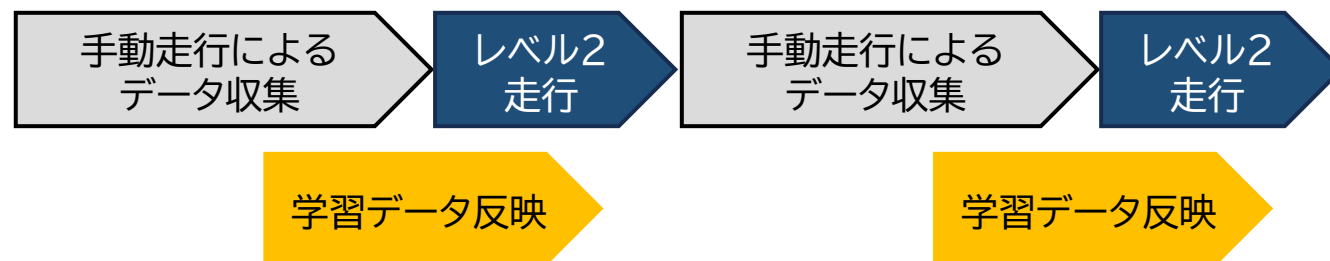
- 初期的には、次の手順を繰り返すことでAIが人間ドライバーの走行を学習する。
 1. 学習データの蓄積として、人間ドライバーが手動で運行することを繰り返す。
 2. AI学習をシステムに反映させ、レベル2走行による検証を行う。

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

前期AI学習(7月～10月)



後期AI学習(12月～)



- 自動走行、手動介入部のみを学習し精度向上
- 後期AI学習において一般試乗実施予定

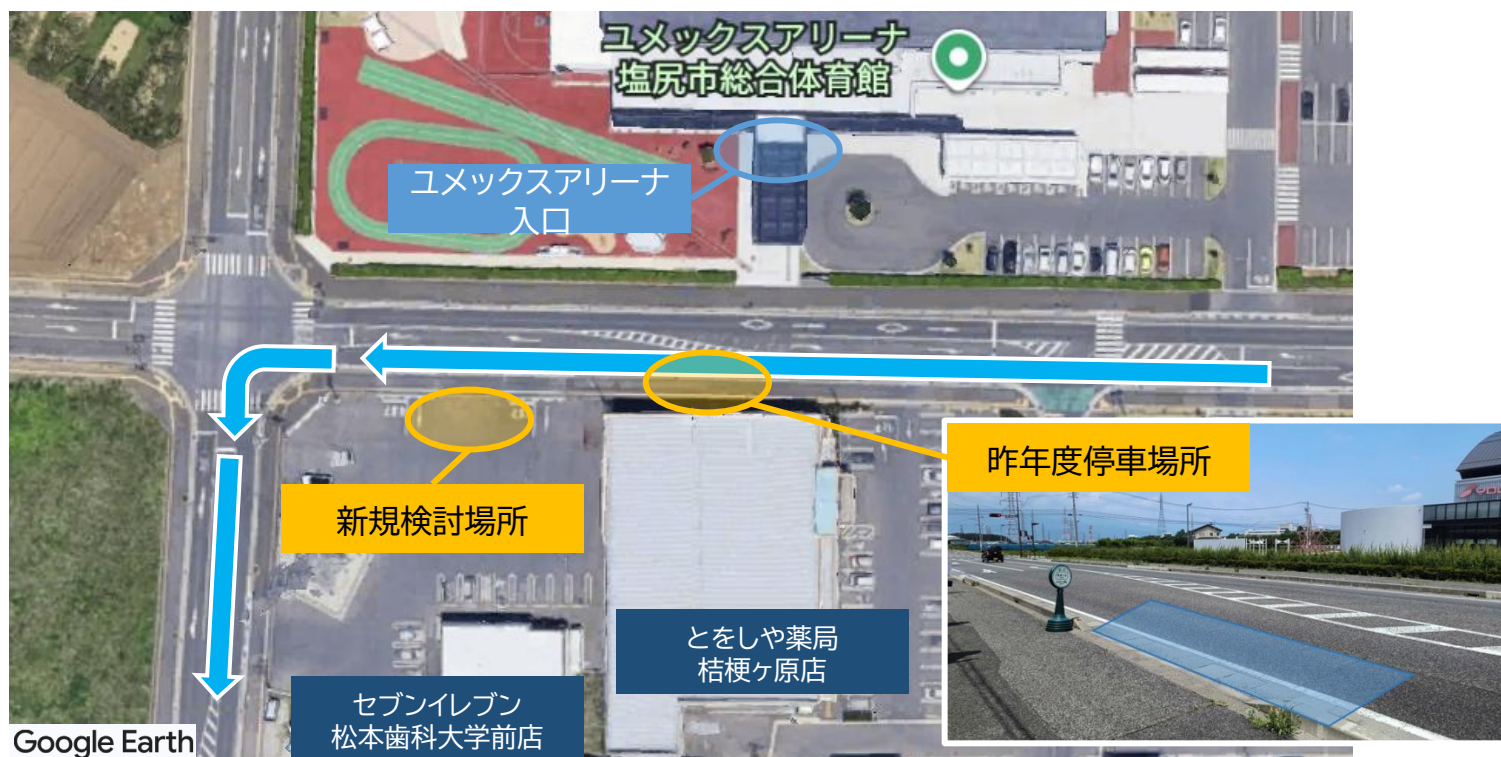
「ユメックスアリーナ」停留所の検討

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

運営事業体検討

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）

参考 | モビリティ人材育成事業

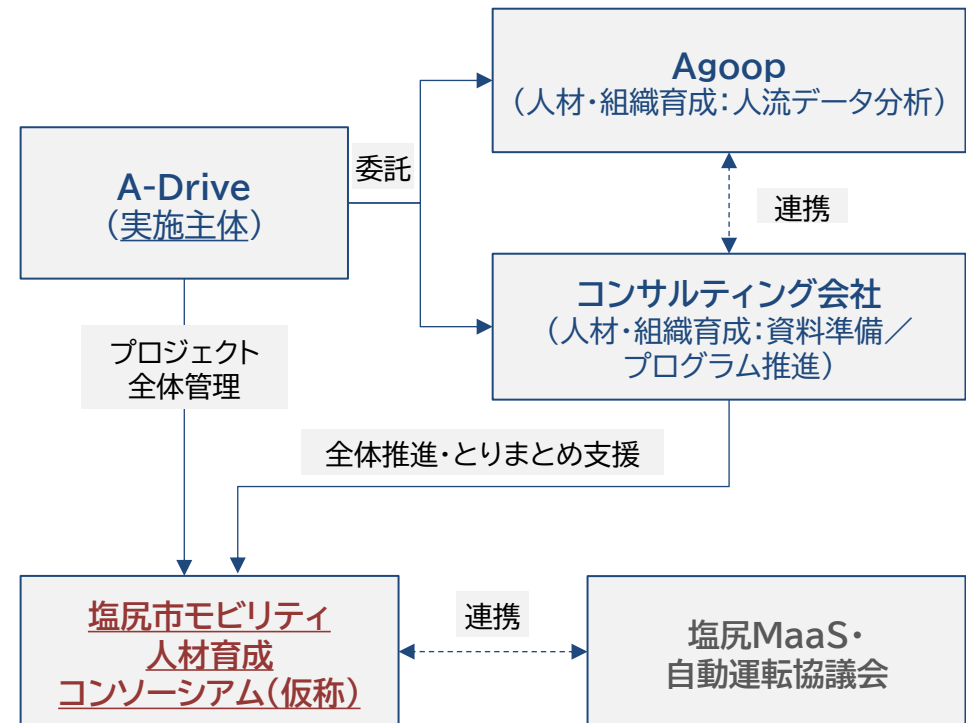
塩尻版モビリティDXアカデミープロジェクト

- 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

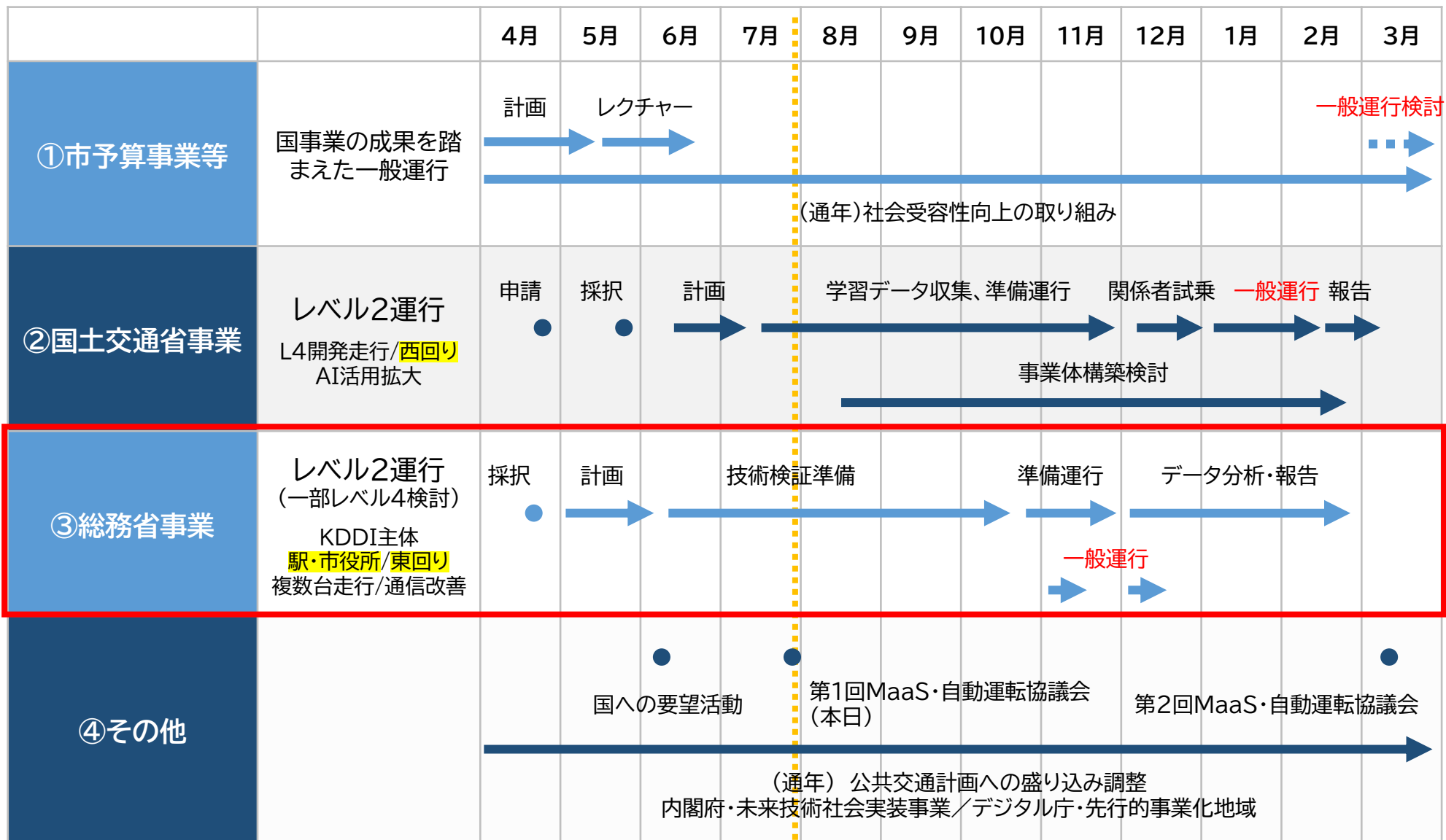
事業対象者	- 塩尻市職員 - 交通事業者職員 - 塩尻市振興公社職員
習得するスキル	① 地域公共交通の設計スキル ② データ活用による需要分析・企画立案スキル ③ 関係者調整・合意形成スキル ④ 運行事業体設計スキル ⑤ 推進体制の立上げ・運営スキル
人材・組織育成の内容および手法	実践型育成 - データを用いた現状分析・需要把握 - ワークショップによる課題整理・施策立案 - ワークショップによる交通サービス連携と運行見直しの検討 - ワークショップによる交通持続可能性を高める運行事業体設計 - 地域交通の企画・調整・データ活用を担う推進体制設計

実施体制



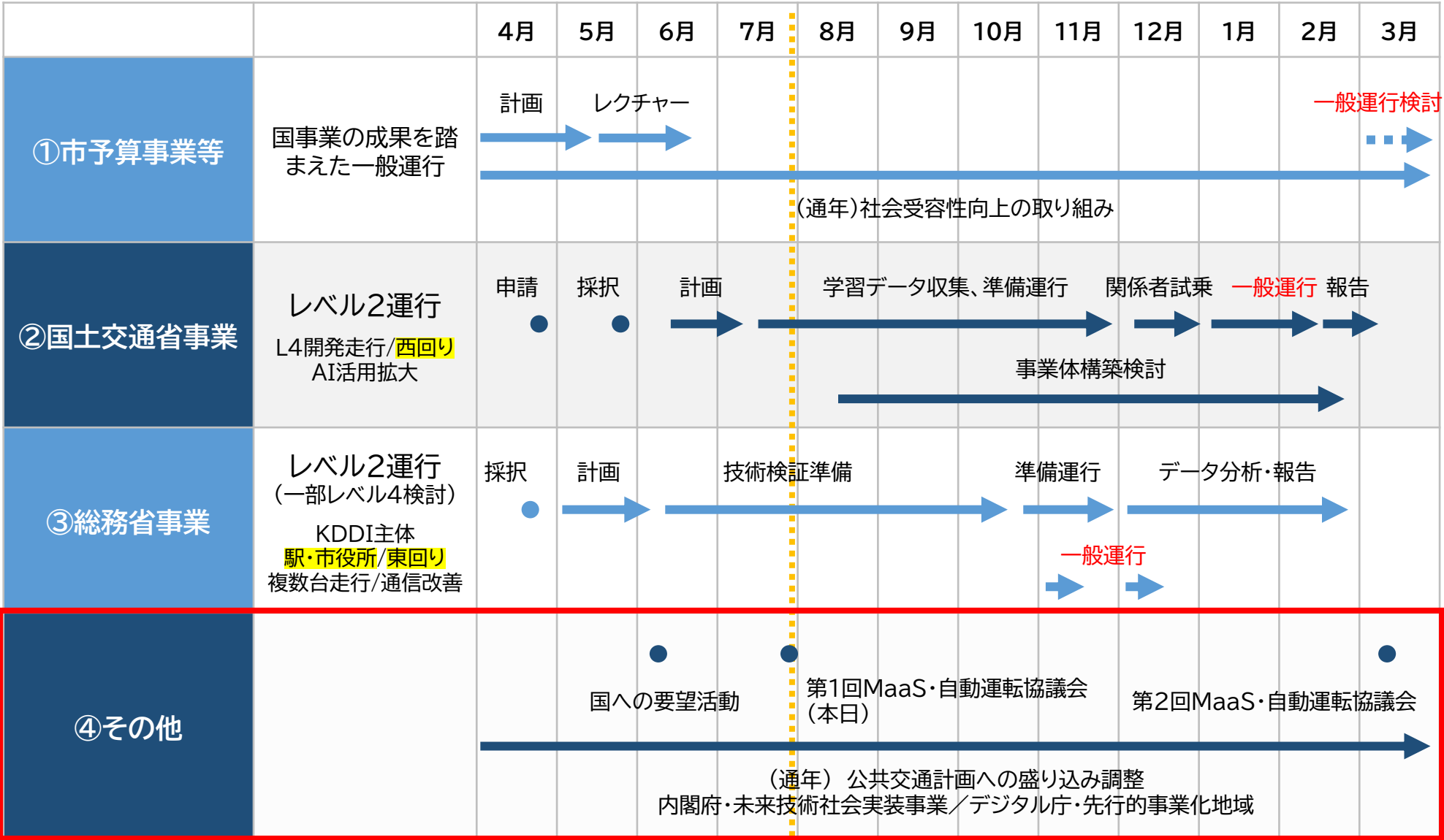
総務省事業

2026年度事業スケジュール



その他

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

デジタル庁・先行的事業化地域

- 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×グリス口型



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。

