

※ 本資料は公募要領等をわかりやすく要約したものです。
万一内容が相矛盾する場合は、公募要領の記載を優先します。

令和8年度 総務省 地域社会DX推進パッケージ事業 自動運転レベル4検証タイプ

公募説明会

MRI 三菱総合研究所

2026年3月13日

モビリティ・通信政策本部

(総務省 地域社会DX推進パッケージ事業 自動運転レベル4検証タイプ 事務局)

地域社会DX推進パッケージ事業(自動運転レベル4検証タイプ)

- 将来にわたり、地域に不可欠な公共交通の持続可能性を確保するためには、自動運転技術が大いに期待されています。政府では、「モビリティ・ロードマップ2025」において「先行的事業化地域」を選定し、関係府省庁の施策を集中的に投入する取組を開始する等、令和9年度を目標に、先行的な自動運転サービスの事業化を実現し、他地域への横展開を通じて、全国での社会実装を目指しています。

地域社会DX推進パッケージ事業

【②-3 自動運転レベル4検証タイプ】(予算：17億円程度)

地域限定型の無人自動運転移動サービス(限定地域レベル4)の実装・横展開に当たって課題となる遠隔監視システムその他の安全な自動運転のために必要な通信システムの信頼性確保等に関する検証を実施する。

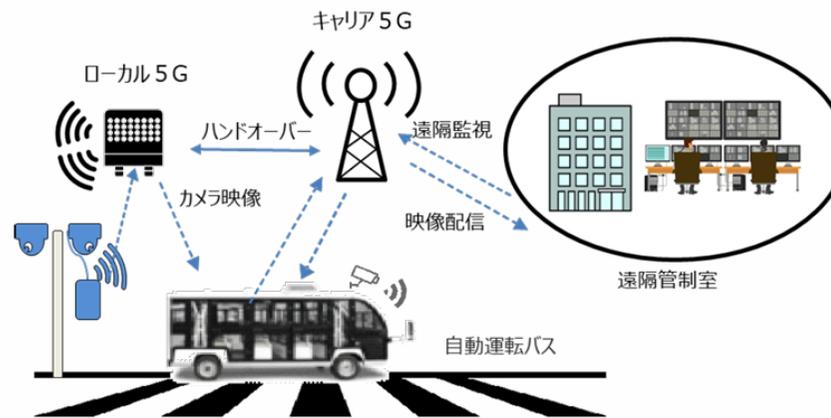
<実証イメージ>

想定される検証項目の例

- ・交差点における通信
- ・基地局間のハンドオーバー
- ・路車間通信の信頼性
- ・必要な通信帯域幅 など

想定される検証環境の例

- ・形状等の異なる物理的環境
- ・積雪・日照等の気候条件 など



<実施主体>

地方公共団体、企業・団体など

※地方公共団体を1以上含むコンソーシアムを形成していることが要件

<事業規模の上限>

1.5億円程度

● 先行的事業化地域への対応

デジタル庁「先行的事業化地域」に選定された地域については、提案評価に当たって加点する。

実証の実施方針



- レベル4自動運転の短期の社会実装に向けて、積雪、多車線等の実運行ルート上で想定される多様な環境における頑健なソリューションの検証、周辺環境情報の認識・検知機能に留まらず、通信を活用した車両制御を含めた検証を実施します。
- 令和7年度事業では、条件不利地域に加え、都市部、通信輻輳環境、寒冷・豪雪地帯等の多様な環境下で、通信の頑健性、周辺環境情報連携、遠隔監視の成立に関する検証を実施しました。その結果、技術面では一定程度の成立性を確認できた一方で、運用面や経済性、特に横展開に向けた観点では未整理な論点が明確になりました。
- 令和8年度事業においては前年度実証において未整理となった論点や新規の論点について、**運用性・経済性**の観点を含めた総合的な検証を実施します。これにより、2026年度末までに、レベル4自動運転の**社会実装**に向けた通信課題の解決を概ね図るとともに、実装・事業化を見据えた通信観点からのレベル4自動運転サービスモデルを提示することを目指します。

検証項目



- 令和7年度事業での検証課題(①条件不利地域での通信確保、②通信の安定性確保、③周辺環境情報の制御活用、④危険回避行動の実装、⑤1:N監視)について、令和7年度事業での実証結果を踏まえ、より複雑な課題下(広域的な通信不感、通信品質の急落、協調制御によるネットワークの高度化、N:Mの遠隔監視等)における検証を中心に採択しつつ、新たな技術(NTN等)を使用した検証や、5.8/5.9GHz帯V2X通信の制度化を見据え、本年度事業では、V2Nを基本とし必要に応じて760MHz帯通信についても検証を実施します。
- 自動運転レベル4の早期の社会実装・事業化に向けて、通信事業者や自動運転サービス提供事業者等の関係主体の責任分界・役割分担・コスト負担に関する論点と対応方針を明確化する検証を優先します。また、経済性・持続可能性の確保に向けて、複数台監視の成立条件や必要なインフラ等の整備費用(車両本体費・ハードウェア保守費・通信費・販管費等)について、地域の規模感等に沿って実装を見据えたモデルを提示することを目指します。



通信システム等の有効性検証

- 信頼性のある通信を確保することで、車両周囲の道路及び交通の状況、車内の状況に係る鮮明な映像及び明瞭な音声、車両の位置情報を常時かつ即時に受信でき、安全な走行に必要な情報を安定かつ円滑に伝送できるなど、通信システム等により導入地域におけるサービスに適合した所要の通信性能が発揮できること等を実測による定量的なデータに基づき実証し、レベル4自動運転サービス等の実現に資する通信システム等の普及を促進すること。
- 自動運転システム及び通信システム等が満たすべき通信品質等の所要要件(定量・定性)及びアンケート調査など利用者・被験者などの主観的なデータを、その根拠とともにKPI/KGIに設定してください。

通信システム等の運用性検証

- 車両周囲の道路及び交通の状況、車内の状況に係る映像の目視による評価、クリティカルなシステムについて冗長性はじめフェールセーフ等を評価し、社会実装上問題ないか、交通事業者等の目線からみて支障がない運用性能を実現すること。

通信システム等の効果検証

- レベル4自動運転サービス等の実現が図られた場合における、通信システム導入等による費用対効果(財務価値・非財務価値)を明らかにすることにより、社会的受容性の醸成及びユーザや地域住民等の行動変容に向けた取組を促進すること。



通信システム等の実装・横展開に向けた検証

- レベル4自動運転サービス等の普及(横展開)を見据え、①車両側に求められる機能と、通信を介してクラウド側・路側インフラ側に求められる機能との役割分担(機能要件の棲み分け)について、複数の構成パターンを設定し、それぞれについてコスト構造(CAPEX/OPEX)を整理すること。
- 各構成パターンについて、成立し得るサービス範囲および技術的・経済的限界を明確化すること。構成パターンの中には、事業化を見据えた安全性および経済性の観点から実装可能性が見込まれるものを少なくとも一つ含めるものとする。
- さらに、横展開及び自動運転サービスの実運用を見据え、本実証で対象とする運行シーンの類型ごとに必要となる通信条件・通信性能水準(特に運用判断に資するサービスレベル)を整理するとともに、車両-クラウド-インフラ間だけではなく、サービス全体の仕組み・アーキテクチャを検討すること。
- その際、性能、安全性及びコストの間に生じるトレードオフを考慮した設計を行うこと。例えば、監視員1人当たりの監視車両数を増やすことはコスト削減につながる一方で監視負荷の増大による監視能力の低下を招く可能性がある。このような関係を踏まえ、各要素のバランスを考慮した最適なサービス全体の設計を検討すること。
- サービス全体の仕組み・アーキテクチャの検討にあたっては関係する主体を整理し、それぞれの責任分界、役割分担及びコスト負担の在り方について、参照可能な標準モデルとして整理すること。

現状と課題を踏まえたユースケースの方向性： 自動運転システムの常時通信接続確保

ユースケース① 条件不利地域(トンネル、中山間地等)の通信の安定性確保

- 条件不利地域においても、車両周囲の状況、車内の状況に係る鮮明な映像及び明瞭な音声、車両の位置情報を常時かつ即時に受信。
- 当該映像及び音声は、特定自動運行主任者が当該情報に基づき、必要な措置を適切に行うことができる程度であることが必要。

R7 までの 到達点

- 条件不利環境における遠隔監視映像伝送に向けた不感エリア対策として数百メートル区間を対象に、経済性等を考慮した通信技術として、携帯電話基地局電波中継装置によるカバーエリア延伸、および特殊アンテナ技術併用の無線 LAN、LPWA を用いたエリアカバーの実証を実施し、さらにエントランス回線における低軌道衛星ブロードバンド通信の利用についても検証した。これらの実証を通じて、基地局追加設置に比して導入費用・時間のコストが小さい通信環境整備手法の有効性を確認した。
- 遠隔監視に必要な映像品質基準については各実証団体に要求水準を整理し検証を行ったが、共通の基準がないため常時高品質な通信を目指し、高コスト化する構造となっている。現実の通信環境では、完全な常時高品質とすることは難しい。したがって、通信品質が劣化した際に、(1)運行継続の条件、(2)監視者への提示情報の最小セット、(3)安全停止へ移行する判定条件、を一体で設計し、検証する必要がある。

残課題 (優先)

- 連続不感(例:数km以上の区間等)を含む広範な不感エリアにおいて、常時接続を成立させるためのエリア構築・運用方法の検証。
- 適用した通信技術に関して、地理条件が異なる他地域への横展開を見据え、再現性の観点から通信性能が成立する条件(走行速度・道路形状等)と映像品質・受信可否が変動する場合の改善方策・運用変更案を検討すること。

現状と課題を踏まえたユースケースの方向性: 自動運転システムの常時通信接続確保

ユースケース② 通信の安定性確保(品質急落へのロバスト性を明確化)

- ユースケース①と同様に、遠隔監視に必要な映像・音声・位置情報を常時かつ即時に受信。
- 走行ルート上で通信品質やハンドオーバーポイントを動的に把握し、運用上の安定性を確保することを支援。

R7 までの 到達点

- 車両側での通信品質(現状または将来予測)に基づき、遠隔監視等で送る伝送データ量(例:映像ビットレート等)を調整・制御する技術を用いた実証により、時間・車両位置により通信品質が変動する環境下で通信安定性確保に効果があることを確認した。
- 通信接続の安定性向上や冗長化を目的とした複数通信回線の併用利用について、車両走行中の回線選択やハンドオーバー等を対象に実証を行い、回線品質の将来予測を活用した回線切替・ハンドオーバー制御が通信継続の安定性向上に資することを確認した。
- 遠隔監視に必要な映像品質基準については各実証団体に要求水準を整理し検証を行ったが、共通の基準がないため常時高品質な通信を目指し、高コスト化する構造となっている。現実の通信環境では、完全な常時高品質とすることは難しい。したがって、通信品質が劣化した際に、(1)運行継続の条件、(2)監視者への提示情報の最小セット、(3)安全停止へ移行する判定条件、を一体で設計し、検証する必要がある。

残課題 (優先)

- 品質急落(例:大規模スタジアム等の輻輳、災害時等を含む局面)において、広帯域化等の有効性を検証し、ロバスト性・冗長性を確保すること。
- 見通し不良やハンドオーバー時のスループット低下への対応。特に安定運用に必要な最低限の要件の整理が必要。通信品質やハンドオーバーポイントを動的かつ容易に把握する仕組み・技術の検証。
- 通信品質が劣化した際に、(1)運行継続の条件、(2)監視者への提示情報の最小セット、(3)安全停止へ移行する判定条件、を一体で設計し、検証すること。

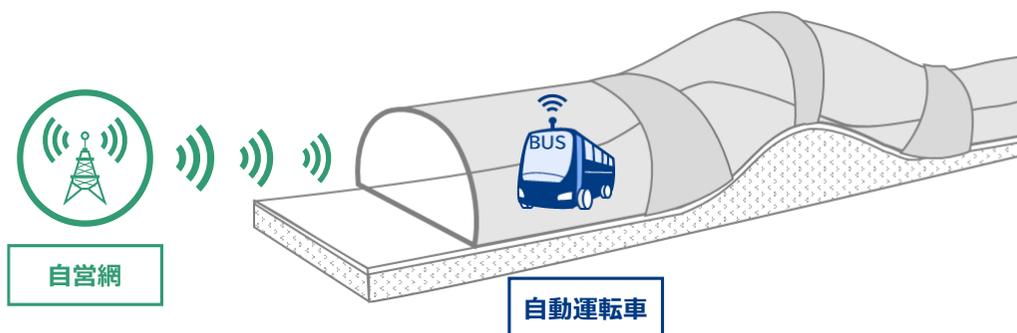
現状と課題を踏まえたユースケースの方向性： 自動運転システムの常時通信接続確保

自動運転システムの常時通信接続確保

実証イメージ

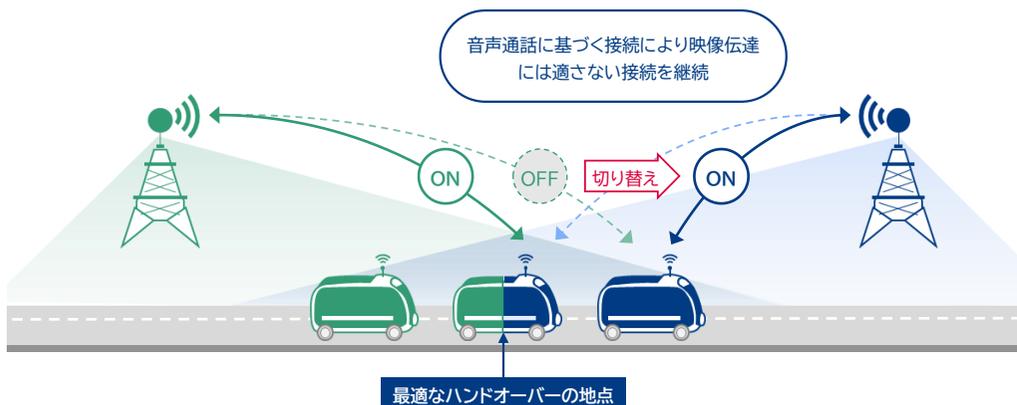
実証例

ユースケース① 条件不利地域(トンネル、中山間地等)の通信の安定性確保



- 連続不感区間を含むルートにおいて、複数の構成(例: 公衆網+補完回線+自営網等)を比較し、成立条件・最低条件を整理する検証。
- カーブや傾斜等の見通し外があるトンネル、高架下、山間部、離島等で、速度条件を含めて映像伝送の頑健性を検証し、適用条件表を作成する検証。

ユースケース② 通信の安定性確保(品質急落へのロバスト性を明確化)



- 都市部の閉鎖空間(高架下等)や輻輳が想定される地点において、遠隔監視用途の電波伝搬と品質急落時の挙動を実測し、適用条件を整理する検証。
- 複数基地局間の動的ハンドオーバー制御の実証を通じた、通信品質やハンドオーバーポイントを動的かつ容易に把握する仕組み・技術の検証。

現状と課題を踏まえたユースケースの方向性： 安定かつ円滑な周辺環境情報の伝送

ユースケース③ 路側インフラで取得した周辺環境情報を自動運転車両の制御に活用する技術の頑健性検証/車両情報の路側インフラへの情報提供と周辺交通参加者への通知と交通流制御

- 路側インフラで取得した周辺環境情報(車両の死角に存在する交通参加者の有無等)の安定かつ円滑な伝送を行う。また、車両情報の路側インフラへの情報提供と周辺交通参加者への通知と交通流制御を行う。

R7 までの 到達点

- 無信号交差点等において、路側インフラで取得した周辺環境情報の検知結果を車両上の端末に転送できることを確認。
- 周辺環境情報を受け取った自動運転車両側が危険回避行動を行うユースケースは一定程度確立。一方で周辺交通参加者が回避することが適切な場合も存在。
- レベル4自動運転に必要な情報伝送内容については各実証団体が要求水準を整理し検証を行ったが、共通の基準がないため常時の十分な情報伝送を目指し、高コスト化する構造となっている。現実の通信環境では情報伝送を十分に行うことが難しい場合も存在する。したがって、通信品質が劣化した際に、(1)運行継続の条件、(2)監視者への提示情報の最小セット、(3)安全停止へ移行する判定条件、を一体で設計し、検証する必要がある。

残課題 (優先)

- 路側インフラで取得した周辺環境情報を踏まえた運行を実現するために必要な自動運転システムの改修と実際の制御への活用(起点(検知)から終点(制御)までの運用)の検証。その際、不十分箇所を特定し、起点(検知)から終点(制御)に必要な情報が欠ける要因(検知/伝送/処理/接続)を整理すること。
- 情報が不足した際に、(1)運行継続の条件、(2)監視者への提示情報の最小セット、(3)安全停止へ移行する判定条件、を一体で設計し検証。
- 路側で取得したデータの効果的な通信連携手段の検討・検証。(有線/無線、無線の場合はローカル5G/キャリア網等)
- 天候等に対する頑健性(降雨、積雪、降雪、日照等)に係る他地域での検証の積み重ねが必要。
- 周辺交通参加者が回避することが適切な場合への対応と交通流全体の制御。

現状と課題を踏まえたユースケースの方向性： 安定かつ円滑な周辺環境情報の伝送

ユースケース④ 路側インフラ以外から取得した周辺環境情報等の外部データ連携や 車両側の危険回避行動の連携・実装

- 路側インフラ以外から取得した停車・速度向上・発進判断に活用可能な周辺環境情報を安定かつ円滑に伝送する。

R7 までの 到達点

- 緊急自動車の位置情報・走行方向をクラウド経由で通知できることを実証した。
- レベル4自動運転に必要な情報伝送内容については各実証団体で要求水準を整理し検証を行ったが、共通の基準がないため常時の十分な情報伝送を目指し、高コスト化する構造となっている。現実の通信環境では情報伝送を十分に行うことが難しい場合も存在する。したがって、通信品質が劣化した際に、(1)運行継続の条件、(2)監視者への提示情報の最小セット、(3)安全停止へ移行する判定条件、を一体で設計し、検証する必要がある。

残課題 (優先)

- 端末への情報転送のみに留めず、自動運転システム改修と実際の制御への活用(起点(検知)から終点(制御)まで)を、自動運転サービス提供事業者と通信事業者・ベンダが連携して検証する。
- 通信事業者のバックホール回線等のシステム障害・周辺環境情報の伝送が途絶する場合に対する車両側対応方策の検証。
- 適切な支援情報の選択や遠隔支援・操作による回避も見据える。
- 通信品質が劣化した際に、(1)運行継続の条件、(2)監視者への提示情報の最小セット、(3)安全停止へ移行する判定条件、を一体で設計し、検証。

現状と課題を踏まえたユースケースの方向性： 安定かつ円滑な周辺環境情報の伝送

安定かつ円滑な周辺環境情報の伝送

実証イメージ

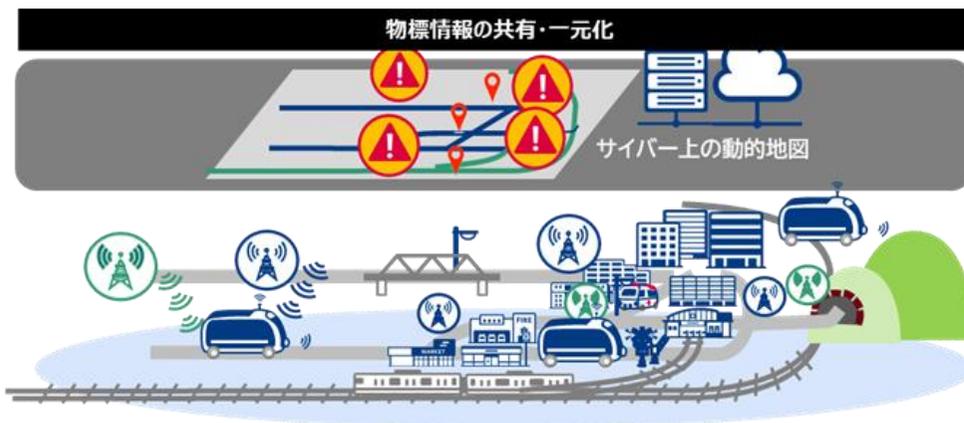
実証例

ユースケース③ 路側インフラで取得した周辺環境情報を自動運転車両の制御に活用する技術の頑健性検証/ 車両情報の路側インフラへの情報提供と周辺交通参加者への通知と交通流制御



- AIカメラ等により認識・検知機能の頑健性向上と経済性の両立を図りつつ、起点(検知)から終点(制御)までの運用を検証する。
- 実運行ルート上の複雑交通環境で、AIソリューションが無線区間を含む実環境でも十分機能するかを検証する。
- 自動運転車両の情報を路側表示板に表示し、周辺交通参加者の交通制御を行う

ユースケース④ 路側インフラ以外から取得した周辺環境情報等の外部データ連携や 車両側の危険回避行動の連携・実装



- バックホール回線障害に対する冗長性確保や安全停止に関し、通信事業者と自動運転サービス提供事業者の連携を確立。
- 周辺環境(例:踏切等)をクラウド等で集約・分析し、ブロードキャストすることにより、安全性・円滑性・費用対効果を検証。
- 外部の防災情報やデータ連携基盤上のデータ等を(準)動的に取り込み、自動停車・乗客避難に活用することを検証。
- V2X通信(760MHz帯を想定)を使用した情報伝送が適切な場合における状況での使用と車両の制御にかかる検証。

現状と課題を踏まえたユースケースの方向性： 経済性確保

ユースケース⑤ 経済性・実装性向上のための技術の実証

- レベル4自動運転システム・通信システムを持続的に運用可能とする取り組みを実施する。特に、経済性・持続可能性の確保に向けて、複数台監視の成立条件や必要なインフラ等の整備費用(車両本体費・ハードウェア保守費・通信費・販管費等)について、地域の規模感等に沿って実装を見据えたモデルを提示することを目指す。

R7
までの
到達点

- 1:N監視において監視者の負担を軽減するための映像システム(AIによる検知等)の実証が一定程度行われた。

残課題
(優先)

N:M監視検証

- N:M監視における、AIによる検知等の映像システムの運用性・ビジネス性、具体的な省人化・省力化の効果の明示。
- 監視者が複数拠点・複数台を監視する際の、事象検知→認識→対応開始までの品質水準及びそのための映像・データ要件の横断的な整理。
- 1台の車両がMRM状態等となり遠隔監視者が個別対応している際、その他の自動運転中の車両に対する監視の継続方法及び、他の車両に対して個別対応が必要な事象が発生した場合の対応方針の整理。

コスト低減に資する技術検証

- 大容量の情報伝送技術の確立や、データ連携基盤の実装、低価格なインフラ技術の確立等の技術検証及び、実装判断に耐えるコスト構造(CAPEX/OPEXと性能・安全のトレードオフ)の提示。

インフラの共用化・標準化・量産化

- スマートシティインフラ等との共用化の効果実証。特に、検証を踏まえ、共用の単位(路側機器、バックホール、監視拠点等)と、共用が成立する前提(責任分界、運用ルール、データ取り扱い等)の整理。

現状と課題を踏まえたユースケースの方向性： 安定かつ円滑な周辺環境情報の伝送

安定かつ円滑な周辺環境情報の伝送

実証イメージ

実証例

ユースケース⑤ 経済性・実装性向上のための技術の実証



- N:M監視検証を行い、遠隔監視映像の受信条件をKPI/KGIとして設定し、無線区間・受信側で所要項目を測定し、通信システムの信頼性や複数台監視の成立条件、必要なインフラ等の整備費用(車両本体費・ハードウェア保守費・通信費・販管費等)について、地域の規模感等に沿って実装を見据えたモデルを提示する。
- 大容量かつ高速な情報伝送技術を検証する。
- 地方公共団体等が行政目的上真に必要なとする機能を絞り込んだ上で、自動運転サービスに必要な機能との共有・共用化可能性を机上検討し、試設計・プロトタイプ運用で性能発揮を確認する。(あくまでも、コスト低減化や標準化を目標としており、ベンダ等が既に開発・製品化を行ったプロダクトのシーズありきの検討は不可とします。)

公募要領(抄)

実証の流れ・期間

※実証の期間、契約の期限に注意して、スケジュールを立ててください。

公募・採択

- 実証団体の選考、決定通知: 令和8年4月下旬



採択後・契約

- 準備期間(契約手続等): 令和8年4月下旬～6月(予定)
- ※ 実証団体における書類準備の状況により、契約手続に要する期間は変動します。



契約後・実証開始

- 都道府県公安委員会からの許可取得、V2N環境の構築、実証の実施:
令和8年5月上旬～12月中旬
- 実証結果の取りまとめ(報告書): 令和9年1月末
- 履行期限: 令和9年2月1日(業務請負契約の期限)
- 最終報告会の開催: 令和9年2月(契約期間外のため、対応等は応募者負担とします。)

契約及び実証体制の注意事項 | 契約・実証体制

契約の性質

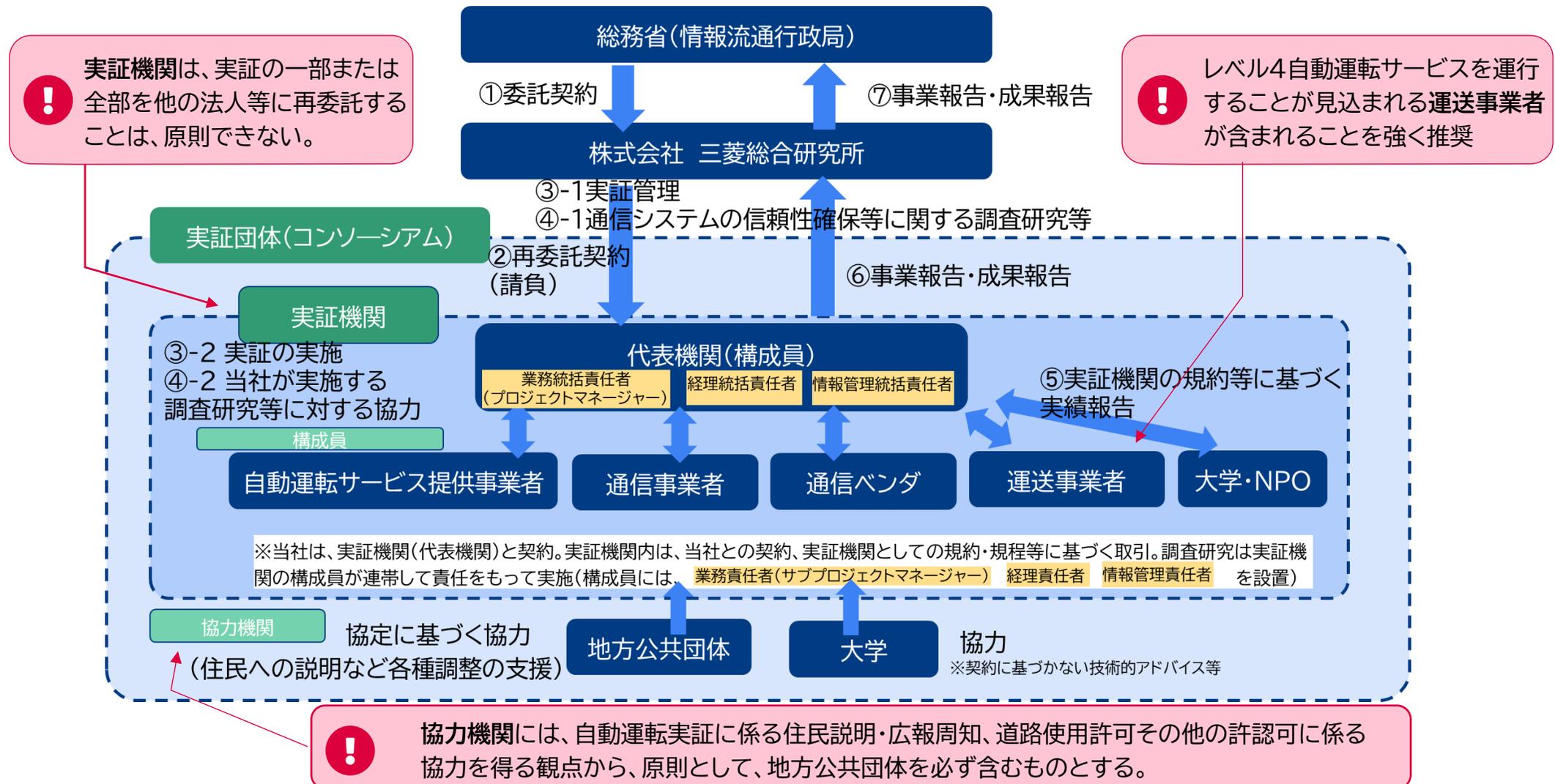
- 本事業は、補助金事業ではありません。
- 請負契約であり成果に対する対価を支払います。ただし、費用の適正性の担保のために経理検査を実施し、支出実績に応じて契約上限額以内の金額を支払います。

実証体制

- 実証においては、組合契約を交わしてコンソーシアム(実証機関)を設立していただきます。その上で、コンソーシアムの各構成員が協定書で締結した役割・責任を果たし、支出実績を代表機関へ報告します。従いまして、構成員内の再々委託は認めておりません。また、全ての実証機関が一つの協定書をもって相互に協定を交わすことが必要です。
- MRIは実証事業を発注するにあたり、設立されたコンソーシアムと契約をします。

実施スキーム・実証団体の要件

- 通信システム等の信頼性などの実証を行うために、民間事業者(レベル4自動運転サービスの提供が見込まれる事業者を必須とする。運送事業者、通信事業者、通信ベンダ)、大学・NPO等によるコンソーシアム(実証機関)による実証を行う。



契約及び実証体制の注意事項 | 代表機関

代表機関の主な業務

- 三菱総合研究所との業務委託契約(請負)の締結
- 三菱総合研究所へ本業務に係る資金の請求及びその受領
- コンソーシアムのほかの構成員に対する資金交付
- 実証の企画立案及び進行管理、成果の取りまとめ
- コンソーシアムにおける本業務に係る費用の支出に係るコンプライアンスの確保、適正な執行管理
- 知的財産権に関し、実証機関の構成員に特許権等の取得を促すこと
- 三菱総合研究所への成果報告書、業務委託契約書に基づく各種報告書及び事前協議書等の提出
- 構成員である法人等から提出された実績報告書(収支決算及び成果)の内容確認、取りまとめ、額の確定
- 総務省及び三菱総合研究所からの依頼に基づく本業務の成果の普及・活用状況についての追跡調査に係る報告
- その他仕様書に定める実施事項等の実施

代表機関およびプロジェクトマネージャーの要件・責任

- **実証の進捗管理等、実証を統括するとともに、三菱総合研究所及び総務省の求めに応じて事業の内容の説明等を行う責任をもつこと。**
- 応募者に常勤的に所属しており、国内に在住していること。
- 当該実証の遂行に際し、必要かつ十分な時間が確保できること。
- 当該実証の遂行に際し必要な高い見識、当該実証全体の企画調整・進行管理能力、及び、本実証規模相当のプロジェクトを統括する等の実績を有していること(長期出張、人事異動、定年退職等により応募者を離れることが見込まれる場合は、プロジェクトマネージャーになることを避けてください。)
- 「経理統括責任者」を1名設置し、**コンソーシアムの構成員を含む法人・団体・個人等への経理処理証憑・書類提出の指示・確認・是正・取りまとめを行い、三菱総合研究所宛の期限内の提出や提出内容の正確性への責任をもつこと。**

対象となる通信システム等

対象となる通信システム

- いわゆるサービスカーを対象に、限定空間におけるレベル4相当の自動運転の実現又は支援する通信システム(通信システムの一部を構成するアプリケーションを含む。以下同じ。)のうち、V2N(Vehicle-to-Network)を基本とし、必要に応じて760MHz帯V2X通信(Vehicle-to-Everything)等を活用したものの(※)を対象とします。
 - ▶ 車両周囲の道路及び交通の状況、車内の状況に係る鮮明な映像及び明瞭な音声、車両の位置情報を常時かつ即時に受信することを実現又は支援する通信システム
 - ▶ 汎地球測位航法衛星システム(GNSS)等による車両の自己位置推定の精度等その性能の向上に資する通信システム
 - ▶ V2N又はV2X通信(760MHz帯を想定)を活用した協調システムのうち、自動運転システムによる車両制御を支援する通信システム(ドライバーに対する情報提供を主たる機能とするものは対象外)

※ 自動運転車両を端末とみなす場合、通信を中継・集約・分配する機器と当該端末の間の無線区間は、公衆網・自営網、ライセンスバンド・ノンライセンスバンドを問いません。また、通信規格も原則として問いません(ただし、DSRCは対象外とします)。例えば、ローカル5G、低軌道(LEO)衛星ブロードバンドの利用による実証も想定します。Wi-Fi HaLow(802.11ah)、LoRaWAN、Sigfox、Z-Wave、ELTRES等による実証(ライセンス不要)も可能とします。

周辺環境情報を活用する場合の特記事項

- 自動運転サービス提供事業者と連携のうえ、以下のいずれかに該当するユースケースのみ、本実証の審査対象とします。
 - ▶ 周辺環境の検知情報を自動運転システムに伝達し、起点(検知)から終点(制御)までの車両制御を行う
 - ▶ 周辺環境の検知情報に基づき遠隔支援を想定
- 周辺環境情報を活用するユースケースを提案する際は、自動運転車両又は自動運転車両上の端末に検知情報を伝達するのみのユースケースは選定の対象外とします。
- また、自動運転車両の情報の周辺交通参加者への提供のユースケースを提案する際は、周辺交通参加者の行動変化を起因とした、自動運転車両の制御(進行)まで含めた実証のみを本実証の審査対象とします。周辺交通参加者への通知・並びに行動変化までのユースケースは選定の対象外とします。

対象となるエリア等

対象となる地域 及び 運行ルート

- レベル4自動運転の社会実装に対する強いコミットメントが地方公共団体等にある地域及び運行ルートを主な対象とします。また、レベル4自動運転の実装予定年度も評価対象とします。
 - ▶ 車両の自動運行装置(レベル4)の認可及び特定自動運行の許可がなされている地域にあつては、レベル4運行区間及びレベル2運行区間(将来、レベル4の許認可を得ようとする路線区間)を原則とします。
 - ▶ 国土交通省地域公共交通確保維持改善補助金が交付されている地域(前項の場合を除く。)にあつては、レベル2運行区間(将来、レベル4の許認可を得ようとする路線区間)を原則とします。
 - ▶ 上記の地域以外にあつては、レベル4自動運転サービスに転換しようとする営業路線を対象とします。現にサービスカーが運行されていない経路、将来にわたり運行される見込みがない経路は対象外となります。
- レベル4自動運転の社会実装に向け、真にボトルネックとなるODDを本実証の対象とします。

対象となる道路

- 道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1号の道路であつて、以下のいずれかのエリアにおける実証を対象とする。
 - ▶ 道路法(昭和27年法律第180号)第3条の道路(高速自動車国道および同法第48条の2により指定された自動車専用道路を除く。)
 - ▶ 道路運送法(昭和26年法律第183号)第2条第8項における自動車道
 - ▶ その他一般交通の用に供する場所



対象: 一般道やBRTの専用道区間、一般の交通(サービスカー等)が乗り入れ可能な箇所

対象外: 自動車専用道路(高速道路、都市高速、バイパス)、一般の交通が乗り入れ不可(大規模工場・空港等)な箇所

実証の具体的内容 | 許認可の取得

道路使用許可、 基地局開設など 法令等に基づく 許認可の取得

- 警察庁が定める「自動運転の公道実証実験に関する道路使用許可基準」(令和5年4月)等を踏まえた実証環境を構築するとともに、実証団体の責任により必要な道路使用許可を実証開始前までに都道府県公安委員会から取得してください。
- 無線局免許の取得が必要な場合、実証団体の免許申請者は、無線局の設置予定の場所周辺の携帯電話事業者が開局している(又は開局予定の)キャリア5G及びローカル5G等の無線局との干渉調整の上、携帯電話事業者及びローカル5Gの免許人等の承諾をあらかじめ得る必要があることから、採択後、速やかに携帯電話事業者等との周波数調整を開始し、合意を得た上で、総務省総合通信局等に無線局免許申請を行い、実証開始までに無線局免許を取得してください。
- また、無線局免許のほか、当該実証場所で本実証を行うのに必要な許認可等があればそれを洗い出し、取得までの具体的計画(無線局免許であれば想定される干渉調整相手、免許申請先、必要な許認可であれば手続内容、申請先等)及びスケジュールを提案書に記載してください。
- 許認可に要する経費のうち、免許申請手数料は実証団体の負担とします。あらかじめご了承ください。

実証の具体的内容 | 自動運転車両

自動運転車両

- 走行中に自動運転と手動運転を切り替えることが可能な遠隔型自動運転システム(自動運転技術を用いて自動車を自律的に走行させるシステムで、緊急時等に備えて自動車から遠隔に存在する監視・操作者が電気通信技術を利用して当該自動車の運転操作を行うことができるもの)を備えた自動車として生産された車両であること
- 自動運転レベル2以上での走行が可能であり、かつ将来的に車両調整等により自動運転レベル4での走行が可能であること
- 乗車定員は、実証地域で将来的に実装することを想定した適当な規模であること
- 受注者は、調達する自動運転車両について、あらかじめ発注者の承諾を得るものとします。
- 調達した車両は、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づく自動車の登録を行うものとします。自動運転車両の保管場所は受注者が手配するものとします。
- 実証機関は、自動運転車両に車体のラッピング等、装飾を施すものとします。なお、優れたデザインとするものとします。また、実証機関は、自動運転車両の装飾等について、あらかじめ発注者の承諾を得るものとします。

実証の具体的内容 | 運行管理システム

運行管理システム

- 車両に搭載したカメラによる車両内外の遠隔監視
- 緊急時における車内との通話
- 速度や位置等の車両走行状態のリアルタイムでの取得
- 実験車両に車両周辺の状況や車両状態情報の記録を行うドライブレコーダーやイベントデータレコーダー等を搭載すること(車両前方の状況だけでなく、車両後方及び車両内の状況についても記録を行うことが望ましい。)
- 公道実証実験中の実験車両に係るセンサ等により収集した車両状態情報を含む各種データ、センサの作動状況等について、交通事故又は交通違反が発生した場合の事後検証に利用することが可能な方法により、適切に記録・保存すること。
- 実証機関は、自動運転バスの運行状況等の遠隔監視が可能な設備を有する遠隔監視室を整備するものとし、本施設を整備する場所は実証機関で手配するものとし、将来的に運行管理システム等の更新又は変更により、自動運転レベル4への対応が可能なものとし、

普及啓発活動の実施・報告書・調査研究

実証視察会の開催

- 実証団体は、通信システムを活用したレベル4自動運転サービス等の社会実装に関心のある地方公共団体や交通事業者、関係省庁等に対する普及啓発の一環として、原則として現地で対面形式の実証視察会を主催します。
- 実証視察会の構成及び実施方法、実施時期・方法その他詳細については、三菱総合研究所との協議の上決定します。また、他地域等からの視察の受け入れ等に対応してください。

その他普及活動の実施

- 実証団体は、実証成果のその他普及啓発活動(テレビ・新聞・WEB記事等におけるインタビュー対応、学会参加、イベント開催等)に積極的に取り組むこと。その際、あらかじめ株式会社三菱総合研究所に取組内容について報告することとし、実施結果についても速やかに報告するものとします。
- なお、コンソーシアムにて本契約に関する情報発信を行う場合、総務省「地域社会DX推進パッケージ事業(自動運転レベル4検証タイプ)」の一環としての取組・成果である旨を明示するとともに、発信内容についてあらかじめ株式会社三菱総合研究所を通じて総務省の承認を得るものとします。

報告書取りまとめ

- 実証団体は、上記の内容と成果を本事業に参加しなかった者でも容易に理解できる表現で文書化し、株式会社三菱総合研究所が指示する報告様式及び内容に沿って作成するものとします。成果報告書は公表を予定します。

調査研究への協力

- 実証団体は、委託する実証のほか、三菱総合研究所が実施するレベル4相当の自動運転等を実現するために通信システムの信頼性等に関する調査研究(データやその取りまとめ結果の提供、報告会の参加)に協力するものとします。
- 最終報告会の開催は、令和9年2月頃を予定しています。最終報告会の準備、参加その他必要経費は、実証団体の負担とします。

成果物の一部 | レベル4自動運転に係る実証・モデル集(案)作成

上士幌町

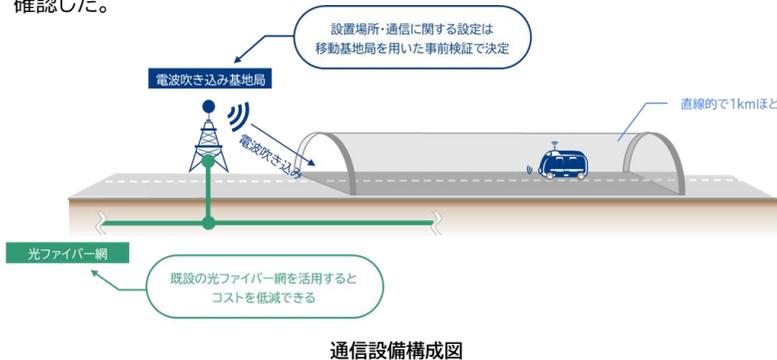
ユースケース①
セキュアなネットワーク接続を常時実現する手法の設計・実証

電波吹き込みを用いたトンネル内不感エリア対策(北海道上士幌町)

実証エリアの特徴	携帯電話通信の圏外エリアとなっている山間部が広がり、その中に約1kmの直線的なトンネル区間がある。
レベル4自動運転実現の課題	トンネル内部に通信に必要な電波が届かないため、車両への操作指示や自動運転車両からの監視映像の伝送が実施できない。
通信方式	LTE(4G)、衛星通信
通信方式を活用するための技術	トンネル内部電波吹き込み用基地局、移動衛星基地局

導入により解決・実現できること

電波吹き込みによりトンネル区間(約1km、直線的)で安定的な通信接続が可能な通信環境を整備し、自動運転車両外の映像を遠隔監視室に伝送できることを確認した。



事例 — トンネル区間に整備した通信環境を用いた遠隔監視

遠隔監視の一例として、7台の監視カメラ(車両前方、後方、側方、車内等を監視)から映像伝送を実施した。トンネル内部を含め、監視カメラ映像を遠隔監視室でリアルタイムで確認できた。
※映像の品質(解像度、遅延等)の詳細は「令和5年度補正予算 地域デジタル基盤活用推進事業(自動運転レベル4検証タイプ)実績報告書」を参照。



自動運転車両 遠隔監視室の監視モニター

上士幌町



導入時の留意事項・意識しておく事項等

- 1.5kmを超える長大なトンネルや、カーブするなど両端で見通しの取れないトンネル、直線ではあるものの傾斜のあるトンネルでは、本手法が効果的ではない場合がある。
- したがって、基地局設置に係る事前の調査が重要であり、移動衛星基地局による検証が有効である。
- また、固定基地局の設置には移動衛星基地局での事前検証も含め10か月～1年ほどの期間を要する。

電波吹き込み基地局設置に要する期間
(北海道上士幌町における例)

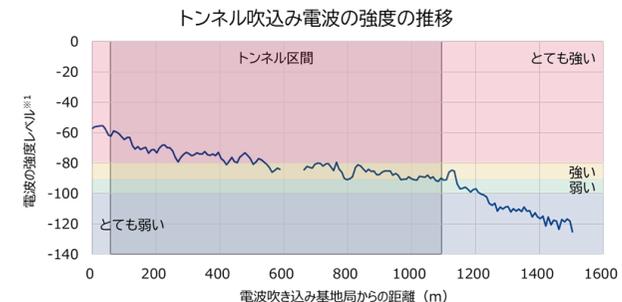
計画・企画	<ul style="list-style-type: none"> 電波調査 ※本実証での、移動衛星基地局を用いた取り組みを含む 道路局、地方公共団体等との協議 無線局設置に係る各種提出書の作成 	3ヶ月
許可可取得	<ul style="list-style-type: none"> 総合通信局への無線局免許申請書等の提出 走行ルートを所管する道路局への道路占有許可を申請 自然公園法・その他特別法に基づく許可申請(環境影響評価等) ※国立公園内の場合 	3~6ヶ月
設計・工事準備	<ul style="list-style-type: none"> 電波塔設計、施工業者選定、資材調達 	2~4ヶ月
基地局建設工事	<ul style="list-style-type: none"> 基地局設置工事、通信設備配置工事 	3~6ヶ月
試験運用・検査	<ul style="list-style-type: none"> 主に電波法に定めるところの法定検査の実施 <ul style="list-style-type: none"> 技術基準適合性確認 アンテナ設置状況確認・周辺電波調査 安全性確認(災害対策、環境保全など) 	1~2ヶ月



実証による評価結果(ご参考)

● 実証におけるトンネル内の通信環境の評価結果

吹き込んだ電波は、通常の屋外環境と比較しても遜色なくトンネル内を伝搬した。トンネル内の電波の強度レベル※1は良好な通信速度が期待される「とても強い」・「強い」の水準を維持することを確認した※2。



※1: 電波強度の指標としてRSRP(基準信号受信電力、単位[dB])を用いた。
※2: RSRPは携帯通信サービスにおける通信速度を含めた通信品質の評価指標。「強い」以上の水準は、映像伝送を含めたデータ伝送に適した通信環境であることを示している。

成果に係る知的財産権の帰属等

- 実証成果に係る知的財産権が得られた場合、実証機関が以下の事項の遵守を約すること（確認書の提出）を条件に、総務省及び株式会社三菱総合研究所は発明者等から当該知的財産権を譲り受けないこととする予定です。
 - ・ 知的財産権とは、特許権、特許を受ける権利、実用新案権、実用新案登録を受ける権利、意匠権、意匠登録を受ける権利、回路配置利用権、回路配置利用権の設定の登録を受ける権利、育成者権、品種登録を受ける地位、著作権、外国におけるこれらの権利に相当する権利及び指定されたノウハウを使用する権利を言います。

遵守事項 (確認書提出)

- 発明者等は、本件業務に係る発明等を行った場合には、その旨を株式会社三菱総合研究所を通じて総務省に遅滞なく報告する。
- 発明者等は、総務省が本件業務に係る知的財産権が公共の利益のために特に必要があるものとしてその理由を明らかにして求める場合には、無償で当該知的財産権を実施する権利（総務省又は総務省が指定する者によるアプリケーションの提供等を含む。）を総務省に許諾する。
- 発明者等は、当該知的財産権を相当期間活用していないと認められ、かつ、当該知的財産権を相当期間活用していないことについて正当な理由が認められない場合において、総務省が当該知的財産権の活用を促進するために特に必要があるとしてその理由を明らかにして求めるときは、当該知的財産権を実施する権利を第三者に許諾する。
- 当該特許権等の移転又は当該特許権等を利用する権利であって、政令で定めるものの設定若しくは移転の承諾をしようとするときは、合併又は分割により移転する場合及び当該特許権等の活用に支障を及ぼすおそれがない場合として政令で定める場合を除き、あらかじめ総務省の承認を受けることを発明者等が約すること。

サプライチェーンリスク対応・情報提供 ①

サプライチェーン リスク対応等

- 経済安全保障の観点から基幹インフラの安全(電力、通信など重要インフラが妨害されない体制整備)や重要技術の流出といったリスクに対応することが極めて重要であるため、実証環境において利用する機器にハイリスク国の機器又はハイリスクな製品が含まれないようにサプライチェーン(特に製造国)の管理について留意する必要があります。
- なお、十分な対策が講じられていると認められない場合には、原則、審査対象外となります。

情報システム・ 機器等に関する 情報の提出 (提案書に記載し てください)

- サプライチェーンリスク対応に関する実施体制等
- 業務に利用する**情報システム・機器の提供事業者及びその製品**について、**機器名、機器の種類、型番、開発供給計画認定実績の有無**(特定高度情報通信技術活用システムに該当する場合に限る。)、**製造企業**(名称及び本店又は主たる事務所の所在地(国))、**対象機器の製造国**、**販売企業**(名称及び本店又は主たる事務所の所在地(国))、**技術提供企業**(ソフトウェア・ライセンス提供を含む。名称及び本店又は主たる事務所の所在地(国))、**役務提供企業**(名称及び本店又は主たる事務所の所在地(国))
- 対象とする情報システム・機器は、業務の実施のために構築する実証環境(データ計測、解析用設備を含む。)を構成する情報システム・機器のうち、通信回線装置、サーバ装置、端末、特定用途機器、ソフトウェア、周辺機器及び外部電磁的記録媒体。(詳細は公募要領11.4.1参照。)
 - 本実証事業のために構築する実証環境を構成する機器のうち、データ処理設備、基地局、コア設備、伝送路設備(光ファイバを用いたもの)、端末、検証データ計測・解析用設備を含みます。

サプライチェーンリスク対応・情報提供 ②

情報システム・ 機器等に関する 情報の提出

提案書に記載。 及び 採択後の対応

- 自動運転車両本体に内蔵される情報システム・機器については、自動運転システムの製造企業、販売企業又は技術提供企業が、①情報の漏えい若しくは破壊又は機能の不正な停止、暴走その他の障害等のリスク(未発見の意図しない脆弱性を除く。以下「障害等リスク」という。)が潜在すると実証機関が知り、又は知り得るべきソースコード、プログラム、電子部品、機器等(以下「ソースコード等」という。)の埋込み又は組込が行われていないものであることを文書により保証していること又は②実証機関が障害リスク等が有意に増大しないことを調査、試験その他の任意の方法により確認済又は判定済であるものとして、これを保証する書面(実証機関の代表取締役名義により発行されたものに限る。)を添付することにより、外部との通信インターフェースに係るもののみの記載で足りるものとします。
- **機器単体の出自確認に加え、本業務の実施のために構築し又は利用する実証環境におけるネットワークの構成・接続形態**(閉域網のみか、インターネット接続の有無、外部接続点がある場合の接続箇所及び用途等)を確認対象に含めます。**当該接続形態及び外部接続点を把握し、提案書に記載してください。**なお、自動運転車両本体に内蔵される情報システム・機器については、前段の例外のとおり外部通信インターフェースに係る記載で足りるものとするが、**当該インターフェースが接続される実証環境側の接続点(外部接続点を含む。)**の把握・記載は必要とします。
- 業務に利用する役務の提供事業者及び役務(システム開発、運用・保守、通信サービス、クラウドサービスの提供、電子証明書、ドメイン、端末等の破棄、データの管理・処理)については、外注の事前承諾の際にサプライチェーン対応について三菱総合研究所が確認します。必要な情報提供を求めます。

サプライチェーンリスク対応・情報提供 ③

サプライチェーン リスク対応等

サプライチェーンリスク対応として、公募要領の以下の項目についても、入念に確認ください。

- 11.4.1 (2) 要求するサプライチェーンリスク対応
- 11.4.1 (3) その他本業務において利用する自動運転車両その他物品の要求機能・性能

資本関係・役員の 情報等に関する 情報提供

- 実証機関は、資本関係・役員の情報、委託事業の実施場所、委託事業従事者の所属・専門性(情報セキュリティに係る資格・研修実績等)・実績及び国籍に関する情報を提示するものとします。
- 実証に係る業務従事者を限定するものとします。また、全ての業務従事者の所属、専門性(資格等)、実績及び国籍について掲示するものとします。委託事業の実施期間中に業務従事者を変更する場合は、事前に事務局の確認を得るものとします。
- 再委託を行う場合、実証機関は、再委託先の資本関係・役員等の情報、業務の実施場所、作業要員の所属・専門性(情報セキュリティに係る資格・研修実績等)・実績・国籍等に関する情報の提供を行うとともに、再委託した事業に対して意図せざる変更が加えられないための十分な管理体制がとられることを事務局に報告し、確認を得るものとします。

交通事故等を未然に防止するための措置 ①

リスクアセスメント 又は 危険予知活動の 実施

- 実証機関は自動運転車両の運用に際して、実証ルート上に潜む危険を事前に予測し、適切に対策することにより交通事故を未然に防止する目的で、リスクアセスメント又は危険予知活動を行うものとします。
- リスクアセスメント又は危険予知活動において、リスク、危険箇所の特定制及び対策の抜け漏れを防ぐ観点から、複数の目で確認することが重要であるため、**リスクアセスメント又は危険予知活動の結果は、実証ルートを熟知した第三者評価者(警察署、交通事業者、リスク・コンサルタント等)に確認を受けるものとします。**

公道実証実験前 の準備

- 実証機関は、必要に応じて、公道における実証実験の実施前に、実施しようとする公道実証実験の内容を踏まえ、実験施設等において、公道において発生し得る様々な条件や事態を想定した走行を十分に行い、実験車両が、自動運転システムを用いて安全に公道を走行可能であることを確認するものとします。
- 実証機関は、実験車両及び自動運転システムの機能、実施場所における交通事故や交通渋滞の状況、道路上の工事の予定、道路環境・道路構造等を踏まえた助言等を受けるため、十分な時間的余裕をもって、実施場所を管轄する警察に対し、当該公道実証実験の計画について事前に連絡するものとします。受けた助言については、株式会社三菱総合研究所に遅滞なく報告し、必要な指示を受けるものとします。

運行管理者の 配置

- 実証機関は、自動運転車両を公道で走行させる際には、道路運送法第23条の2の規定による運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、本業務における運行管理者を選任するものとします。
- 実証機関は、自動運転車両を公道で走行させる際には、旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年運輸省令第44号)のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に関する事項を準用し、運行管理者に運行管理を行わせるものとします(実証内容の特性から実施することが適当ではないと考えられるものについては、あらかじめ書面による株式会社三菱総合研究所の承諾を得ることにより、内容の変更又は省略をすることができるものとします)。

交通事故等を未然に防止するための措置 ②

テストドライバー等の配置

- 本実証はレベル4相当の導入を想定して実施するものの、万一の際の介入操作が適時に実施可能なよう、テストドライバーを運転席に常時配置するなどの安全対策を適確に講じさせるものとしします。
- 交通弱者が多い等の環境下においては、監視員、誘導員を適切に配置し、歩行者等の誘導を行う体制を構築するものとしします。
- 実験車両の車体に自動運転システムに関する公道実証実験中である旨を表示するものとしします(この場合には、当該表示によって、周囲の一般の道路利用者の行動に変化が生じる可能性があることにも留意する。)
- 地域住民や道路利用者に対し、チラシ、看板等により公道実証実験の実施日時及び実施場所を事前に広報するものとしします。
- テストドライバーは実験車両の種類に応じ、法令に基づき運転に必要とされる運転免許を保有していることを要します。常に道路交通法を始めとする関係法令における運転者としての義務を負い、仮に、交通事故又は交通違反が発生した場合には、テストドライバーが、常に運転者としての責任を負うものとしします。テストドライバーが実施主体の構成員でない場合には、実施主体において、テストドライバーがこれらのことについて確認した旨の書面を徴するものとしします。

想定されるテストドライバーの要件は、以下の通りとしします。

- ▶ 相当の運転経験を有し、かつ、運転技術が優れていること。
- ▶ 実験車両の自動運転システムの仕組みや特性を十分に理解していること。
- ▶ 公道実証実験の実施前に、実験施設等において、自ら実験車両の自動運転システムを用いて運転し、緊急時の操作に習熟していること。

交通事故等の発生に備え、事前に講じておくべき措置

補償体制の構築

- 実施主体は、自動車損害賠償責任保険に加え、任意保険に加入するなどして、適切な賠償能力を確保するものとします。
- 最低限の補償内容については、業務委託契約書(案)の記載を参照してください。

連絡体制の構築

- 公道実証実験の関係者(実験車両に乗車する者を含む。)間で認識を共有すべき事項(自動運転システムが故障した場合や交通事故が発生した場合等の緊急時における具体的な対応要領や連絡体制等)を书面化し、実施計画書の段階で確認します。
- テストドライバーは、道路交通法第72条の規定に基づき、直ちに運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じ、警察官に当該交通事故の状況等を直ちに報告するものとします。
- その他、株式会社三菱総合研究所が別に定めるエスカレーションルールを遵守するものとします。
- **事故等のインシデント発生時、総務省及び株式会社三菱総合研究所に対して、発生後1時間以内に第1報を入れる体制を構築してください。【応募様式11章】**

データ・ログの記録

- 公道実証実験中に発生した交通事故又は交通違反の事後検証を十分に行うことができるように、次の措置を講ずるものとします。
 - ▶ 実験車両に車両周辺の状況や車両状態情報の記録を行うドライブレコーダーやイベントデータレコーダー等を搭載すること(車両前方の状況だけでなく、車両後方及び車両内の状況についても記録を行うことが望ましい。)
 - ▶ 公道実証実験中の実験車両に係るセンサ等により収集した車両状態情報を含む各種データ、センサの作動状況等について、交通事故又は交通違反が発生した場合の事後検証に利用することが可能な方法により、適切に記録・保存すること。

品質管理

- 自動運転システム等の開発や本実証に伴うシステムの変更に起因する故障、不具合等を防止するため、開発・変更時のレビュー体制・プロセス、不具合時の是正措置の対策検討プロセス等の品質管理システム(QMS)の構築が不可欠です。
- 代表機関を含む自動運転システムを開発・変更する主体における開発・変更時のレビュー体制・プロセス(検証、妥当性確認、承認フロー等)、及び不具合時の是正処置の対策プロセスの検討フロー等の品質管理体制を示す文書を提案書及び採択後に作成する実施計画書にて示していただきます。

示していただきたいQMSの要素

- 「自動運転システム等に関する要求事項のレビュー」の体制、プロセス (ISO 9001:2015の8.2.3項に相当)
- 「自動運転システム等に関する要求事項の変更時」におけるプロセス (ISO 9001:2015の8.2.4項に相当)
- 「自動運転システム等の設計・開発管理」の体制、プロセス (ISO 9001:2015の8.3.4項に相当)
- 「自動運転システム等の設計・開発の変更」におけるプロセス (ISO 9001:2015の8.3.6項に相当)
- 「不適合及び是正処置」の体制、プロセス (ISO 9001:2015の10.2節に相当)

- ISO9001(品質マネジメントシステム)、IATF 16949(自動車産業品質マネジメントシステム)等の認証を有していることは提案上、必須ではありません。

応募 ・ 選定

応募書類と提出方法

● 応募締め切り： 3月27日(金)17時00分【厳守】

応募書類の種類	提出方法
提案書本体	下記メールアドレス宛に提出 rdx-adcs-info-2026@ml.mri.co.jp 件名： 「レベル4自動運転提案書(●●、実証地域：●●市)」 ※ 括弧内は応募者の社名および実証地域を記載してください。 ※ 提案毎に別メールとすること。
提案書概要版	
別紙1：自動運転の実証に関する協力協定書	
別紙5：支出計画書	
別紙2：業務統括責任者・業務責任者経歴書	三菱総合研究所が提案毎に個別に発行するクラウド型ファイル送受信サービス(SECURE DELIVER)により、提案書本体と別に提出。(※セキュリティポリシー等で利用不可の場合は、前広にご相談ください。)
別紙3：情報管理経歴書	
別紙4：業務従事者名簿	
 MRIの公募情報サイトに掲載されてる様式類を使用してください。	アップロード先URLの発行を下記メールアドレス宛依頼してください(令和8年3月27日(金)16時00分まで) rdx-adcs-info-2026@ml.mri.co.jp 件名： 「レベル4自動運転に係るSECURE DELIVER発行依頼(●●、実証地域：●●市)」 ※ 提案毎にアドレス発行を依頼すること

本実証への応募にあたる特記事項 ①

応募

- 応募に要する一切の費用は、応募者において負担していただきます。
- 以下の場合には応募は無効となりますので、御注意ください。
 - ▶ 応募資格を有しない者が提案書を提出した場合
 - ▶ 提案書に不備があった場合に提案書の修正を依頼したにもかかわらず、期限までに修正できない場合
 - ▶ 提案書に虚偽が認められた場合
- 本業務の応募の締切に遅れた場合には、受け付けません。
- 本要領以外の方法による応募書類の提出は受け付けません。
- 応募受付期間終了後の提案書その他応募内容に関する修正は不可。

複数応募

- 1の市区町村から複数の応募を可能とします。市区町村の区域を超えた提案も可とします。なお、同一市区町村から複数の応募があった場合であっても、審査は各応募を個別に行い、採択可否は総合評価により決定します。ただし、同一市区町村かつ同一実施体制による複数提案は不可とします。
- (追記)異なる市区町村であれば同一実施体制による複数提案は可能です。ただし、同一な実証内容の複数提案は不可とします。

応募書類の取り扱い

- 提案内容に関する秘密は厳守します。また、審査を行う審査委員にも守秘義務を課しています。応募書類(提案書)は、原則として審査以外には使用しませんが、採択された提案書の概要を別途ホームページにて公表します。また、総務省が実施する追跡調査等でも使用場合があります。
- 不採択となった応募書類(提案書)は、三菱総合研究所において廃棄します。

本実証への応募にあたる特記事項 ②

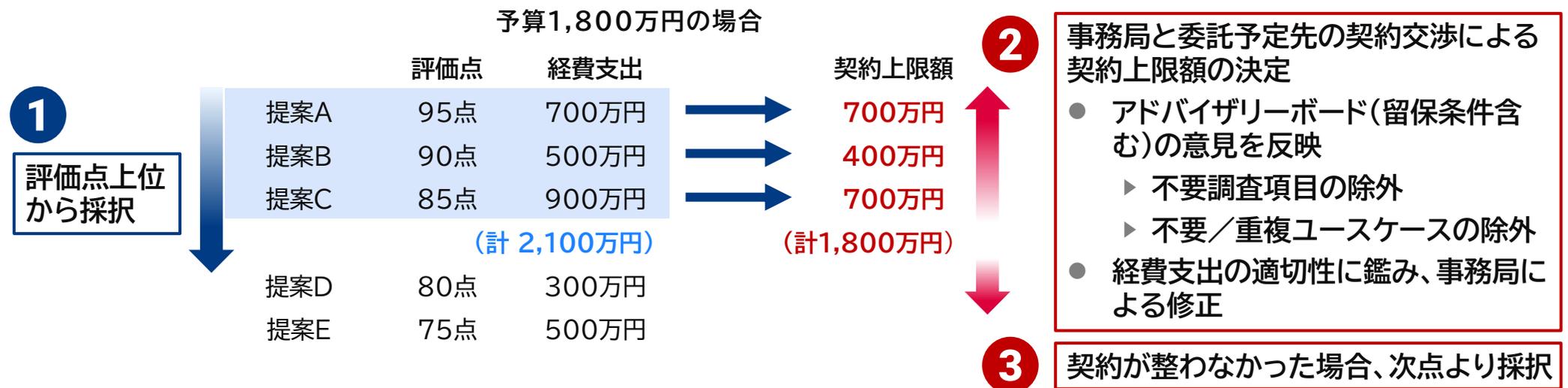
本業務・ 本業務以外の委託 事業又は補助金事 業における経費 (明確に要区分)

- 本業務以外の委託事業又は補助金事業(公募中のものを含む。以下同じ)と、本業務における経費は明確に区分してください。本業務以外の委託事業又は補助金事業と、本業務において用途が同一の経費が含まれる場合は、提案全体を無効とします(採択後に判明した場合、採択を取り消します。)
- 本業務以外の委託事業又は補助金事業について、用途が同一の経費が含まれないことを明らかにするため、本業務及び本業務以外の委託事業又は補助金事業との役割分担を記載してください。
- 本業務と本業務以外の委託事業又は補助金事業の間の役割分担に係る記載が不十分又は不正確と判断される提案は無効とします。
- 本業務以外の委託事業又は補助金事業と本業務において用途が同一の経費が含まれない場合であっても、本業務の採択が本業務以外の委託事業又は補助金事業の遂行の前提となることが見込まれる提案、及び、本業務以外の委託事業又は補助金事業若しくは交付金事業の採択が本業務の実施の前提となることが見込まれる提案は無効とします。
- 本業務の採択が本業務以外の委託事業又は補助金事業の遂行の前提となることが見込まれる提案、及び、本業務以外の委託事業又は補助金事業若しくは交付金事業の採択が本業務の実施の前提となることが見込まれない場合であっても、同一の実証地域に係る提案において、本業務以外の委託事業又は補助金事業(公募中のものを含む。)との間で、通信システム等の構成、ソリューションにおいて明確な差異化が図られていないものは、評価の対象としません。
- 本業務以外の委託事業又は補助金事業において取得した財産を本業務に利用しようとする場合、委託事業にあつては当該事業の契約その他により定められた財産の管理方法の条件等、補助金事業にあつては補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(昭和30年法律第179号)の規定及び交付決定時に付された条件等に反しないことが求められます。総務省及び株式会社三菱総合研究所は、本業務以外の委託事業又は補助金事業との間の調整等には一切関知することができないので、提案に際し十分に留意又は確認してください。

実証機関の選定方法

- 下記に述べる評価点(加算点)を「総合評価点」(加算方式)とし、その上位コンソーシアムから予算の範囲において委託予定先として選定します(採択案件が予定件数に達しない場合もあります。)
- 選定の際、委託予定先に対し、必要に応じて、実証実施に当たり、提案内容の修正を求める等、アドバイザリーボード(評価会)の意見等を踏まえ、留保条件を付す場合もあります。留保条件の全部又は一部が実行できないと総務省又は三菱総合研究所が判断したときは、委託予定先としないことがあります。
- 応募者の企業秘密、知的財産等に係る情報等を保護する観点から、審査内容等に関する照会には応じません。

選定のイメージ



提案書作成上の注意

応募様式 | KPI / KGIについてイメージ

KPI / KGI

- 実証参加にあたり、実証団体は、自ら**KPI/KGIを設定するとともに、それにコミットすることを要するもの**とします。
- KPI/KGIには**客観的な観測データだけでなく、アンケート調査など利用者・被験者などの主観的なデータについても設定**してください。
- 提案においては、KPI/KGIの設定根拠を、実証環境(自動運転車両の车速等の交通環境、遠隔監視装置の受信環境等)に照らし、**技術的な裏付けに基づき記載**してください。その際、利用者の満足度やシステムの要件として提案する**KPIの妥当性を厳密に示**してください。また、過年度や類似の実証事業結果、先行事例の状況を踏まえて、**継続事業については過年度実績からの進捗を明確化**しつつ、運用性・経済性の観点から実装を見据えた現実的なKPI/KGIとしてください。

応募様式: 4. 実施内容提案

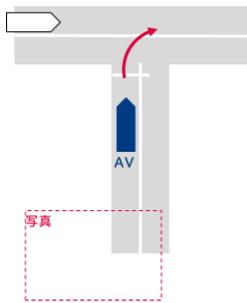
大テーマ	自動運転システムの常時通信接続確保:通信の安定性確保(品質急落へのロバスト性を明確化)	
小テーマ		
本ユースケースの選択理由	※必要性、緊急性、新規性等の観点から記載してください。	
実証の前提条件	実証目的	※1. (3)「実証の目的」と関連させて記載してください。
	実証概要	
通信システムの構成・情報提供・活用フロー	※当該技術の選択理由も記載すること。経済性及び技術的な成熟度からみて実現性が高いことを文献・引用・技術的な説明を付しながら、他の技術との比較において記載する。その他、運用上・安全上の優位性を述べてもかまいません。	

赤字で示した記載方法・観点・注意事項を踏まえて記入してください。

客観的な観測データだけでなく、アンケート調査など利用者・被験者などの主観的なデータについても設定し、KPIの妥当性を厳密に示してください。

KGI/KPI	設定項目/想定目標値	設定根拠
定量評価		※過年度や過年度や類似の実証事業結果、先行事例の状況を踏まえて、継続事業については過年度実績からの進捗を明確化しつつ、運用性・経済性の観点から実装を見据えた現実的なKPI/KGIとしてください。
定性評価		

周辺環境情報を用いる場合(ユースケースによらず添付)

道路環境		
<ul style="list-style-type: none"> 道路構造 (道路形状・交差点形状・車線数・分離帯・歩道・自動車道) <ul style="list-style-type: none"> 〇〇、丁字路 (優先道路は片側1車線、非優先道路は片側1車線) カーブ・勾配 (カーブ方向・曲率半径・勾配) 停留所 (停留所の形態、駐車場出入口) 規制 (横断歩道、信号、信号種別、信号制御方式、駐停車等、車両レーン) <ul style="list-style-type: none"> 無信号、信号なし 自車の挙動 (進行方向・右左折) <ul style="list-style-type: none"> 非優先道路から優先道路に入り、右折 		
周辺環境情報を活用する場合の走行方法(With)	周辺環境情報を活用しない場合の走行方法(Without)	リスクシナリオの抽出
1. 交差点手前で一時停止する 2. インフラから交差点半径300m以内に優先道路を走行する対向直進車・二輪車がないことを受信確認する(起点(検知)から終点(制御)での車両伝送が遅延500msec以内) 3. 徐行して交差点を通過	1. 交差点手前で一時停止する 2. 右折先交差点道路に自車が入れるスペースがあることを確認。 3. 優先道路上に半径250m以内にあらゆる障害物(点群)がないことを確認して、交差点内に入進する 4. 徐行して交差点を通過	1. センサの分解能(150m)により、150m以上250mまでのあらゆる障害物(静止しているものを含む)があると右折をいつまでもできず、立ち往生し、交通の妨げになる。
周辺環境情報を活用する場合の人の関与		
なし(起点(検知)から終点(制御)まで自動により、右折が行われる) ※人が介在するものは対象外		
周辺環境情報を活用した場合の想定効果	周辺環境情報を活用しない場合の課題	図・写真など
1. 当該交差点を通行する特定自動運行が可能になる。 2. これにより、1日〇往復〇便(乗車定員〇人、利用人数〇人)の特定自動運行が可能になる。3. これにより、年間〇時間、年間〇人の省力化・省人化が可能になる。 根拠:	1. 〇〇交差点では、優先道路を時速60km/hで走行している車両が散見される 2. 当該丁字路交差点の通過に交差点進入から右折完了まで最低15秒かかる。 3. よって、15秒×60000m/3600秒=250mの範囲の範囲に車両がないことを自車で検知することが必要。 4. しかしながら、自動運転車両に搭載したセンサでは半径150mまでしか走行車両を識別できず、当該交差点を通行する特定自動運行が自律システムだけでは実施が困難。	

周辺環境情報を活用する場合、ユースケースを問わず、左表を必ず付すこと。

ポイント

- 道路環境、走行環境は必ず詳細に説明してください。
- 特に、走行環境については、通信システムによる支援の必要性が誰にも理解できるように、現地写真・計測結果を付す等、具体的に記載してください。
- 通信システムによる支援の必要性を、With/Withoutを区別して具体的に記載してください。
- Withにおいて、人が介在する場合は、対象外。

注意点 | 総論 ①

本事業：レベル4自動運転の短期での社会実装を目指す

- この課題が解決すれば、ボトルネックが概ね解消し、この路線でレベル4自動運転が実現できる見込みであるというエリアが優先になるものと想定。
- 実証前からある程度検証結果が想定できる課題設定や、ハードルの低いKPI設定に加え、他地域・他事業ですでに検証済の課題について、同環境での実施ないしは環境要因のみを拡充要素とし、継続して実証する提案については、他の提案に劣後することを想定。

本事業：レベル4自動運転を支援するための、通信システムの検証を行う

対象になるもの・なりやすい(+)と想定

- 通信量削減や広帯域化等といったレベル4自動運転の支援を目的とした、通信システム上の工夫を伴うもの
- ローカル5Gを利用する場合は、携帯電話上のシステムで、広帯域化やエリア設計の工夫をしても、なお難しいといった条件の厳しいケースでの検証が前提。
- 自営網(ローカル5Gを除く)の活用(+)

対象になりにくいと想定

- 既往の携帯電話システム上で、単にアプリケーションを検証するだけのもの

- AIはじめ特定のソフトウェア・システムを利用する場合は、ラボ環境などで十分な性能が実証されているか、その見込みであるものを利用した検証としてください。(本実証においてレベル4自動運転向けに一部改良・チューニングすることはあり得ます)。提案書において、AIやソフトウェアのラボ環境で実証された性能なども詳しく記載してください。
- 経済性に関する検証は、ビジネスモデル、ソリューションや運用方法に関する机上検討や関係者合意は既に終わっており、それが実際の通信システム上で機能することを確かめるという建付けの検証であることを前提。(ユースケース⑤のように、実際の通信システム上で検証するために、試設計→ラボ環境での検証→再設計→…といった技術的な検討を伴うものは、程度問題としてあり得るものと認識)。

注意点 | 総論 ②

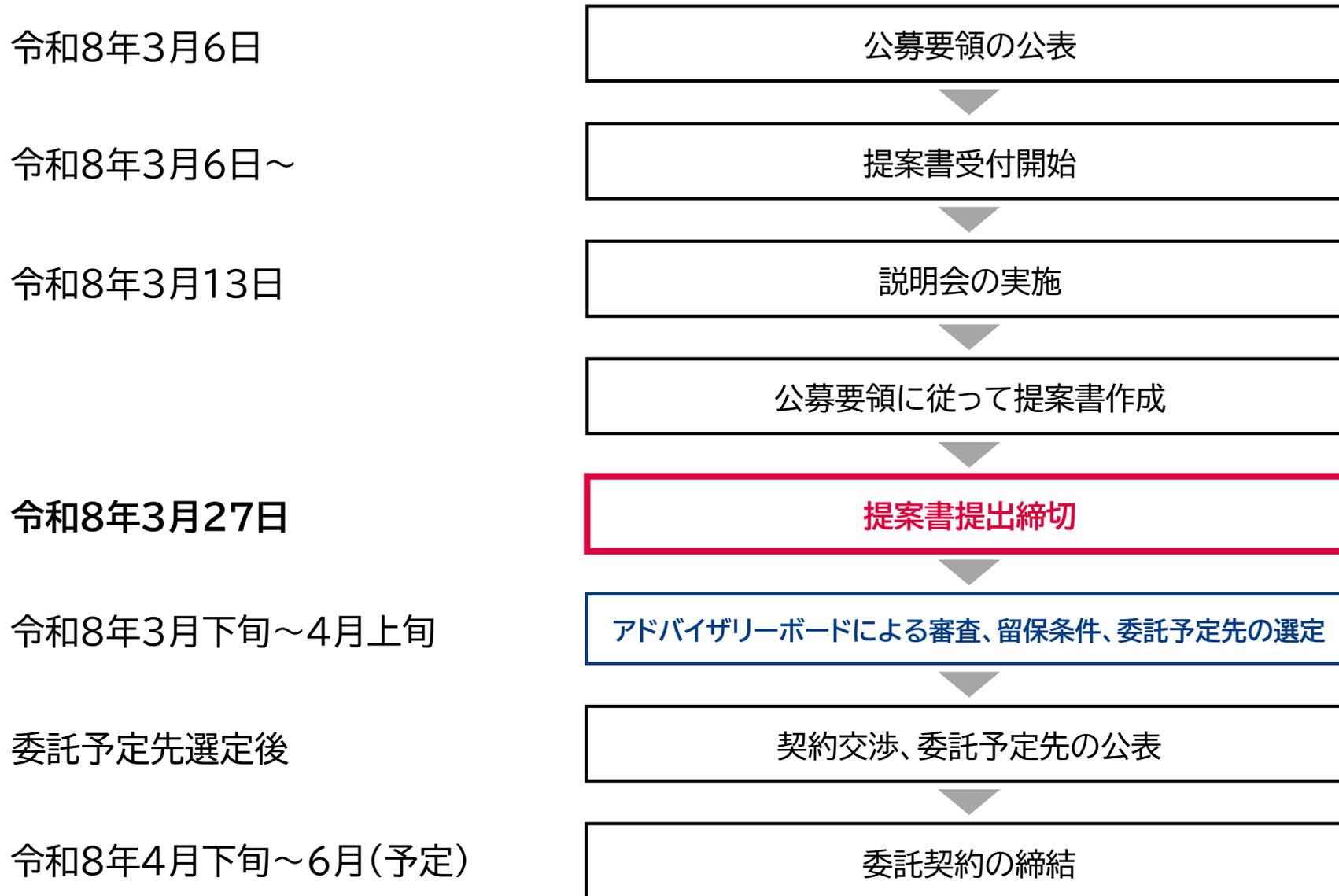
検証方法について

- レベル4自動運転の短期での社会実装を通信システムにより支援するための事業であることから、実運用を強く意識した、実践的な検証方法としてください。
 - エリア設計、通信量削減、広帯域化を伴う実証
 - 天候、混雑等の年変動・日変動・時間変動によらず普遍的に利用可能であることを実証して欲しいので、サンプリングの方法(取得期間、取得回数、取得する時間)に工夫すること
 - 汎用のソフトウェアによるスループット計測やpingによる確認のみでは、検証としては著しく不十分となることを想定している。
- 実際の映像、音声及びデータの送信することを要する。模擬的な環境・ダミーデータによる検証は、他の提案に大きく劣後することを想定している(一方、合理性があれば、例えば、一般乗用自動車により電波計測を一部実施し、チューニングができた段階で自動運転車両で検証するなど、事業効率性を高めることは、当然あり得る)。
- 検証方法の妥当性については、提案時によく確認してください。特に、エリア設計、通信量削減、広帯域化を伴う実証を考える場合は、専門的な知見を有する通信事業者・通信ベンダ、学術研究機関を含めた体制で提案してください。

支出計画書作成の注意【重要】

- 経費は、ユースケース毎に分割して記載し、共通的な経費は最小限にしてください。

今後のスケジュール



※実証団体における書類準備の状況により、
契約手続に要する期間は変動します。

よくある質問 | 総論

応募要領や経理処理等の考え方についてはR6・R7年度の質問回答の踏襲でよろしいのでしょうか。変更点があればご教示いただきたいです。

- 昨年度の事業と本事業は別の建付けとなります。基本的には踏襲はしているものの、特に応募要領については、昨年度のものから一部変更があり、紛争回避の観点から、疑問点があれば、都度確認を頂ければ幸いです。

よくある質問 | 協定書・覚書

地方公共団体との協力協定書

- 応募時点(3/27)で提出
- 押印不要
- 「関係機関との協議及び申請並びに関係事業者との協議及び調整等の実施」、「自動運転車の挙動の特性や交通ルール遵守の対応方策について地域の理解を得るための住民説明会等の実施」及び「社会実証に関し地域住民に周知するとともに、地域の合意形成を図ること」について関係地方公共団体の協力が得られることが確認でき、かつ、確実に担保される内容であれば、署名者(首長である必要はない)、押印の有無等の形式について、特段の制約はない。

実証機関協定書の締結(一社単独応募の場合を除く)

- 一社単独による応募でない限り、消費税に係る課税処理その他実証を円滑に実施する必要性から、組合契約の適用は必須。
- 当社との契約締結日までに必要。
- 押印は省略できない。
- 第9条等の金銭出資規定は、構成員間のトラブル回避のための念為規定の位置づけとして例を示したものであり、当該規定の変更・削除については、実証機関において判断いただいで差し支えない。

よくある質問 | 再委託・外注

再委託・外注について

- 本事業は「実証機関(実証機関を構成する全ての法人)は、実証の一部又は全部を他の法人等に再委託することは原則できないものとするため、実証機関において実証課題を完遂するのに必要な法人等を必ず全て含むこと」が前提
- 再委託・外注の可否は、その都度個別に株式会社三菱総合研究所が審査するため、結論をお示しすることができませんが、以下については、一般論として再委託・外注の対象として認め得るものと認識しています。
 - 通信システムの設置に関する建柱および配線・電波基地局の敷設工事
 - 仕様等を明確に定義した上で実施する、ソフトウェアの実際のコーディング作業
 - 自動運転システムに必要な地図製作作業
 - 自動運転システムに関するリスクアセスメント作業

よくある質問 | その他

業務責任者、経理統括責任者、情報統括責任者は兼ねられるか

- 実証の実施に支障がなければ、同一の方を選任しても差し支えありません。

別紙2～別紙4はすべての項目の記載が必要か

- 当社からの再委託を行うに際し、総務省の承認を得る際に利用する等、業務の履行適確性を確認する項目になりますので、**全項目の記載してください。**
- 業務従事者名簿及び体制図(従事者及びその業務分担)は整合させてください。**空欄は認められません。**

運行管理者は必置か

- 契約書「自動運転車両の運行等に関する特約条項」第2条により必置としています。
- 「自動運転車両の運行等に関する特約条項」第2条を規定しても、運行管理業務のすべてが不要ということはない(運転者の酒気帯び確認・健康状態確認等を第三者により行う等は、最低限必要)。
- 運行管理者資格者証を持つ者に対する再委託は可。また、その所属は問わない(個人外注等も可)。複数人の場合は、代表者を記載してください。

SECURE DELIVERが利用できない場合の提案書等、提出方法

- 事前にご相談ください。提案者側が利用可能なシステムでも、差し支えないものとします。

Q&A

- 本日の説明会以外で公募内容に関して質問される場合は、MRIの公募サイトに掲載されている質問票に記入して、以下のアドレスにお送りください。

`rdx-adcs-info-2026@ml.mri.co.jp`

締切:2026年3月18日(水)12:00

- お電話でのお問い合わせは受け付けかねます。
- いただいた質問に対する回答は、公募サイトに掲載いたします。

未来を問い続け、変革を先駆ける

MRI 三菱総合研究所