

施策の方向性 (1/2)

参考資料 2

大分類	小分類	施策の方向性	参照先ページ
ビジネスモデルの確立	需要の可視化・創出	地域の移動に関する顕在・潜在需要を簡易に推定できる方法の検討	【資料2】 P22～25
		実証事業等での需要の創出	-
		優良事例の横展開	P3
		自動運転サービス等の地域への導入に資する地域のニーズ、社会受容、合意形成上の課題や得られる効果と計測の考え方を踏まえた計画指針の作成	P4
	稼働率向上・経路効率化	夜間運行や、通年運行での事業採算性の確保方策について検証	P5
		ヒト・モノの乗換・積替等を行うハブ（地域・道路等に応じたモビリティ・ハブ）となる集約的な拠点の整備	P6
	ソーシャルインパクトに対する貢献の評価	自動運転がもたらすソーシャルインパクト（クロスセクター効果）に対する貢献（中長期）の評価方法の検討	-
		優良事例の横展開（再掲）	P3
		自動運転サービス等の地域への導入に資する地域のニーズ、社会受容、合意形成上の課題や得られる効果と計測の考え方を踏まえた計画指針の作成（再掲）	P4
	運行経費負担の柔軟化	地域リソースを最大限活用するための他分野連携や、公共交通維持を後押しする柔軟な公的支援制度の検討	-
	初期費用・運行費用低減	自動運転システム開発支援	P7
		自動運転システムに必要な主要技術の低コスト化支援	P4
		資金調達の支援方策の検討	P8
		車両のリース・レンタルを促す仕組の検討	-

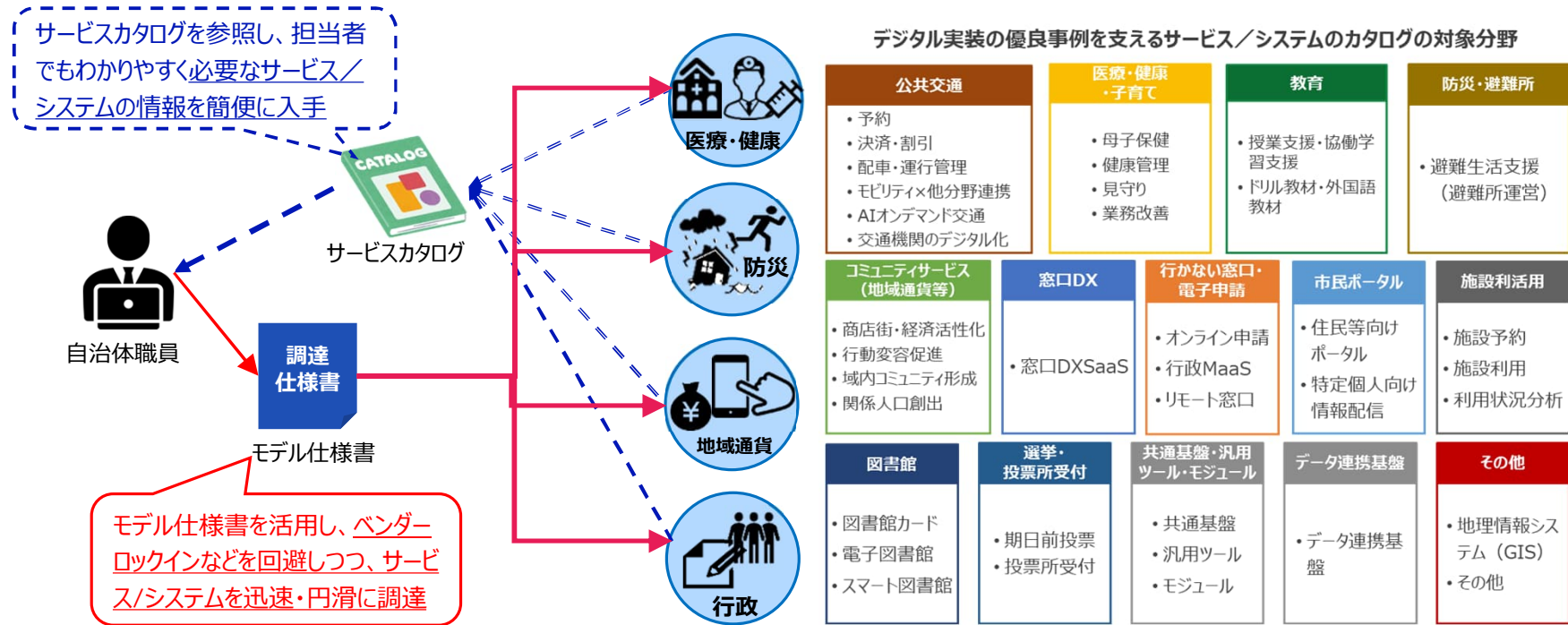
施策の方向性 (2/2)

大分類	小分類	施策の方向性	参照先ページ
技術の確立	学習機会の拡大	特定自動運行に必要となる各種許認可の審査手続の透明性・公平性の確保	P9、10、11
		仮想空間での自動運転評価シナリオや安全性評価環境の構築支援	P12、13、14、15
	路車協調技術の確立	路車協調システム（合流支援・先読情報等）の提供に関する検討・確立	P16
		協調型システム（自動走行車両、路側機など）の開発やデータ連携プラットフォームの検討・確立	P17、18
		V2X通信規格の検討・策定	P19
		遠隔監視に必要となるV2N通信環境の検討	P19
		信号情報提供技術の検討・確立	P20
		デジタル情報配信道に係る検討（ハード・ソフト・ルール等）	P21
	その他走行技術の確立	複数のモビリティが協調して安全運行するためのデジタルインフラの検討	P22
		多種多様なモビリティプラットフォーム/関連データの統合・相互利活用基盤の検討（Japan Mobility Data Space）	P4
制度・ルールの確立	社会的受容性の向上	手続面の透明性・公平性確保と連動した、社会受容性向上のための手引きの策定	-
		特定自動運行に必要となる各種許認可の審査手続の透明性・公平性の確保（再掲）	P9、10、11
		自動運転に資する走行空間の検討	-
		地域に根ざしたモビリティサービスをけん引する人材育成に資するノウハウの共有	P4

優良事例を支えるサービス/システムの横展開加速

■ デジタル庁は、優良事例を支えるサービス/システムの横展開を加速するため、関係省庁と連携し以下に取り組む。

- ① 主要分野の**優良事例を支えるサービス/システムをカタログ化**（2023年8月に第1版を公表）
- ② カタログ掲載されるような優れたサービス/システムを調達するため、どのように仕様書上の要件や機能を整理すればよいのかを、自治体担当者向けにガイダンスした**モデル仕様書を作成**（2023年12月に公表）
 ※ 併せて、汎用性が高い部分については、廉価に提供されることを条件に、国がその開発を支援することも検討する。
- ③ 併せて、カタログに載るような優れたサービス/システムの調達を行う**地域に対する支援策を検討**



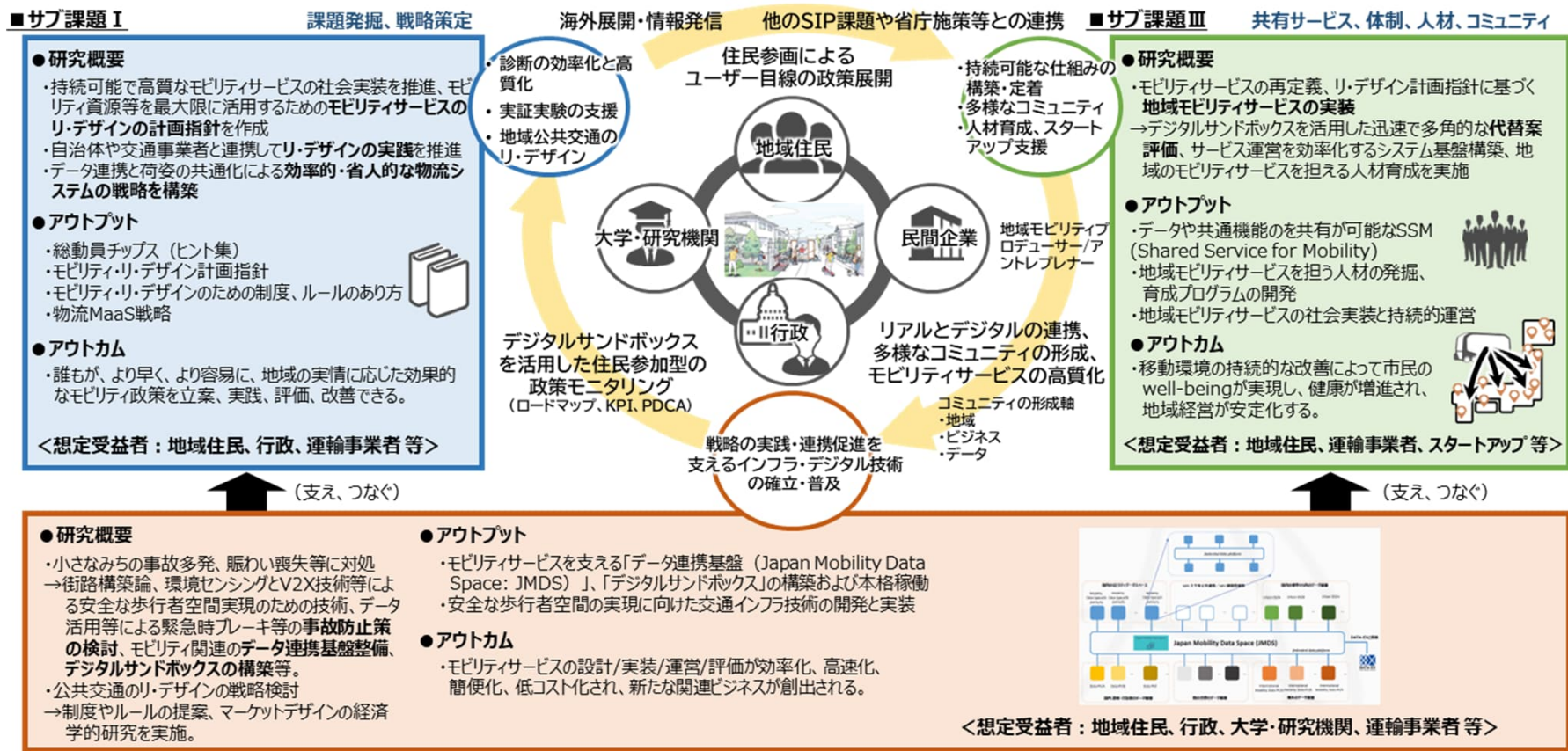
SIP第3期「スマートモビリティプラットフォームの構築」 概要

自動運転サービス等の地域への導入に資する地域のニーズ、社会受容、合意形成上の課題や得られる効果と計測の考え方を踏まえた計画指針の作成等

ビジョン：自由に自立して安全・快適に環境・他人・まちに優しく、皆が、モノが、サービスが移動できるモビリティディバイドのない社会

ミッション：移動する人・モノ・サービスの視点から、安全で環境にやさしく公平でシームレスな移動を実現するプラットフォームの構築

PDCAを回しながら、戦略が洗練され、制度・ルールが確立し、連携が加速。それを支えるインフラやデジタル技術が充実。

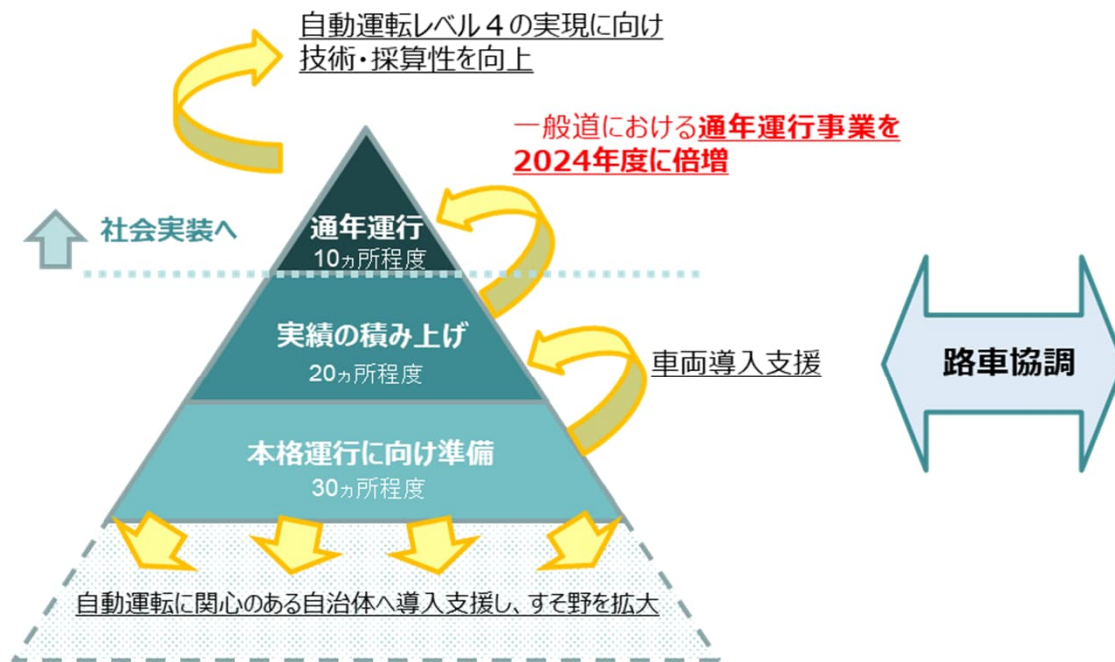


地域公共交通における自動運転の推進

- 2025年度目途 50カ所程度、2027年度 100カ所以上の目標を実現※ するべく、地方公共団体が行う社会実装に向けて自動運転の取り組みを支援。

※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)

→ 全国各地で「いつでも・気軽に自動運転バス・タクシー」に触れ、地域の住民から「見える」自動運転の導入を促進



※図中のカ所数は2023年度の実施数

走行環境整備 (道路インフラ)



走行空間

「路車協調システム」等の走行環境整備を併せて実施

ヒト・モノの乗換・積替等を行うハブ（地域・道路等に
 応じたモビリティ・ハブ）となる集約的な拠点の整備

モビリティ・ハブの整備

- デジタル技術を活用して人口減少地域におけるインフラ維持を可能とするためには、ヒト・モノの乗換・積替、モビリティの充電・駐車に際して、人的プロセスを可能な限り省力化・自動化することが重要。そのためのハブとして、モビリティ・ハブを整備する。
- 基本的に施設の新規創設は行わず、既存施設への機能追加で対応。既存施設に加え、新たなモビリティの移動に関する機能を追加する。その際、人的プロセスを可能な限り省力化・自動化することを目指す。

※以下に該当する場合は、新設も検討する。
 ・ 民間事業者等による高速道路への直結等、既存インフラ等との接続が必要な**物流拠点**等
 ・ 既存施設と比較して新規に追加するサービスが多く、キャパシティの確保が難しい場合

ベースとなる
 既存施設（案）



モビリティに関する機能

分類	自動運転バス	自動運転トラック	ドローン
同じ場所での 立地必須	モビリティ／利用者の安全確保	✓ 立ち入り禁止ゲート、区画 ✓ 自動運転車用マス ✓ 利用者待機スペース	✓ 荷下ろしスペース ✓ ドローン離着陸場 ✓ 位置情報補正のための機能
	モビリティや運行者のための情報提供・収集	✓ ハブが提供する共有リソースの利用や予約をオンラインで完結するための機能 ✓ 情報取得のための機能 ✓ 情報取得を円滑化する通信環境（大容量、高速、低遅延）	
需要に応じて同 じ場所／周辺環 境で整備	モビリティをメンテナンスする機能	✓ 自動運転車両のメンテナンス機能	✓ 機体メンテナンス機能
	エネルギーを補給する機能	✓ エネルギーの充填施設（電気等）	✓ 規格に沿ったバッテリー交換・充電機能

付加価値を生み出すサービス提供に必要な機能

- 災害時の拠点として活動するために必要な設備
- 物流拠点としてモノの積み替え等に必要な機能
- 非公共交通機関（シェアサイクル等）との接続

□ モビリティ・ハブとしての必須機能

必要に応じて追加する機能／
 搭載するデバイス（案）

モビリティDX促進のための無人自動運転開発・実証支援事業

- 米中ではロボットタクシーが既に運行開始しており、このままでは日本勢は力負けする可能性。このため、日本における自動運転システム開発を加速化することにより、世界と戦える自動運転サービスの確立を目指す。

※但し、海外でも巨額の投資を回収するビジネスモデル確立までは至っておらず、いまだ競争の途上。

- 物流分野においては、深刻な人手不足から自動運転トラックへの期待大。量産車開発は未だ途上であり、市販車への改造による自動運転機能搭載を支援し、まず新東名高速道路での実装を目指す。大規模な走行データ取得も実施し、大型トラックメーカーの更なる開発にも活用。

自動運転移動サービス



自動運転トラック



事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

(1) 委託事業

走行データ取得及び解析作業等



(2) 補助事業

自動走行に伴う車両の改造等



交通・物流事業者の持続可能性を高めるためのDX・GX投資に対する金融支援


- 交通事業者は、従来からの厳しい経営環境に加え、**コロナ禍による需要減、燃料費の高騰・不安定化等**によって危機に瀕しており、また、物流事業者についても、トラック・ドライバーの時間外労働時間規制（**物流の「2024年問題」**）や**カーボンニュートラル（CN）への対応**等の厳しい課題に直面している。
- こうした状況を打開するためには、**DXやGXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化**が不可欠であるが、それらの投資は**長期、多額、大規模**にもなり得、民間金融のみでは資金を賄うことが困難。
- このため、**財政投融資を活用**し、投資の促進を図る（（独）鉄道・運輸機構を通じた金融支援の実施）。

支援対象事業（交通） ※地域交通法に基づく制度


交通DX・交通GXによる利便性向上と経営力強化を図る事業（出資・融資により支援）

交通DXの支援対象（例）

AIオンデマンド交通
(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



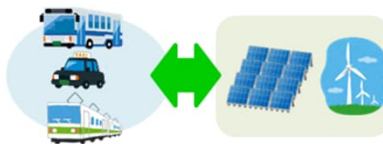
非接触型クレジットカード・QRコード
(データ収集→路線・ダイヤの効率化)



効率的なルート決定が可能となる**AIオンデマンド交通**の導入や、**路線バスや鉄道への非接触型クレジットカード決済手法・QRコード決済手法の大規模導入と定期券購入のオンライン化**

交通GXの支援対象（例）

EV車両の大規模導入と、その運用を可能にするための運行管理システムに充電管理を一体的に実施する機能を加えた**エネルギーマネジメントシステム**の構築



支援対象事業（物流） ※物流効率化法に基づく制度

物流DX・物流GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷低減を図る事業（融資により支援） ※出資制度の創設を検討中

物流DXの支援対象（例）

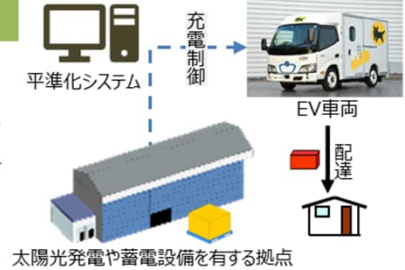
物流拠点における、**AIを搭載したロボットやシステム**の導入、倉庫内作業の効率化のための**立体自動倉庫や無人搬送車等**の導入



無人搬送車 ピッキングロボット
立体自動倉庫 パース予約システム

物流GXの支援対象（例）

各物流拠点における、**EVトラック**の大規模導入と、太陽光発電や蓄電施設等を活用した**エネルギーマネジメントシステム**の構築



平準化システム 充電制御 EV車両 配達
太陽光発電や蓄電設備を有する拠点

自動運転レベル4の事業化加速のための法令に基づく審査手続きの透明性・公平性の確保について

- 自動運転レベル4の事業化を加速するため、国土交通省・警察庁をはじめとする関係省庁が連携し、道路交通法、道路運送車両法等に基づく走行に係る審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための方策の検討を行う。
- 検討に際しては、「レベル4モビリティ・アクセラレーション・コミッティ」及び今後各都道府県に新設される「レベル4モビリティ・地域コミッティ（仮称）」において行われる、個別事業に係る審査の透明性・公平性の確保を図るための方策に係る検討と連携するとともに、規制改革推進会議は検討状況を確認し、必要に応じて説明を求める。



○スケジュール：国土交通省・警察庁等関係省庁において、令和6年春のとりまとめ（予定）

全都道府県での自動運転サービス展開に向けた取組

第3回デジタル行財政改革会議資料 (R5.12.20)

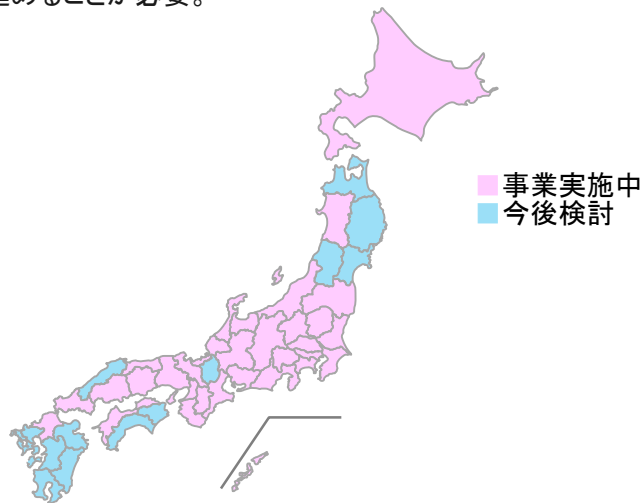
- 2025 年度を目途に全国で無人自動運転移動サービスを実現するためには、地元自治体や事業者と関係行政機関が一体となり、地域の取組に寄り添いながら支援していく環境を整備することが必要。
- このため、全都道府県での自動運転の事業化支援を目的として、「レベル4モビリティ・地域コミッティ(仮称)」を地元自治体と共同で設置する。

1 地域の受容性醸成

過疎地や都市部といった様々な地域性がある中、地方公共団体の協力も得て、地域における受容性を高めることが必要。

2 審査手続の透明性・公平性の確保

国の地方機関や地方行政機関において、事業者の技術水準を踏まえて、透明性と公平性を確保しつつ許可等の手続きを迅速に進めることが必要。



「レベル4モビリティ・地域コミッティ(仮称)」の設置

- 「レベル4モビリティ・地域コミッティ(仮称)」を自治体と共同で設置し、地元自治体と事業者、関係行政機関等が綿密に連携することで、地域の受容性を醸成しつつ、審査手続の透明性・公平性の確保を図る。

<構成員(案)>

- 地元自治体
 - 事業者
 - 運行主体
 - 車両提供主体
 - 関係行政機関
 - ・ 地方運輸局
 - ・ 地方整備局
 - ・ 地方経済産業局
 - ・ 都道府県警察
- 等

「レベル4モビリティ・アクセラレーション・コミッティ」の立ち上げ

- 2025年度までの新たな自動運転移動サービス実現に向けた環境整備のため、国土交通省などと連携し、**23年10月に「レベル4モビリティ・アクセラレーション・コミッティ」を立ち上げ。**
- 今後、**事業者と関係省庁が密接に連携しながら、関係法令に基づく許認可の手続きを円滑に進めていくための情報共有や論点整理**を行う。

【設置趣旨】

- 今後、より大規模かつ複雑な交通環境での新たな自動運転移動サービスの開始が見込まれる。こうしたサービスの早期実現に向けては、事業者及び関係省庁間での適切な情報共有の促進や許認可手続きの円滑化等のための環境整備が必要。
- こうした観点から、経済産業省及び国土交通省で進めている自動運転開発・実装プロジェクト「RoAD to the L4」の下に、「レベル4モビリティ・アクセラレーション・コミッティ」を新たに設置。

【本コミッティのアジェンダ】

- 事業者からの事業概要、スケジュール説明
- 各関係省庁における課題の論点整理
- 事業の進捗状況及び各関係省庁の許認可状況の共有 等

【本コミッティのメンバー】

経済産業省、国土交通省、警察庁、総務省、関係自治体

【スケジュール等】

10/19付けで公表のあったホンダ・GM・クルーズの取組を直近の議題とし、11/17に第1回を開催。

ホンダ・GM・クルーズの取組概要

- 2023年10月19日、Honda、GM及びCruiseの3社は自動運転タクシーサービスを2026年初頭に開始する計画をプレスリリース。
- 具体的には、2026年度初頭に、東京都心で、数十台からサービスをスタートし、500台規模での運用を見込むもの。
- 26年1月からお台場エリアで有償サービス開始。その後、中央区、千代田区、港区及び江東区の一部に順次エリアを拡大する計画
- 本サービスの開始には、各省庁が所管する法令との整合が必要であり、未経験の内容も含む許認可を必要とする計画。

商業化エリア（案）

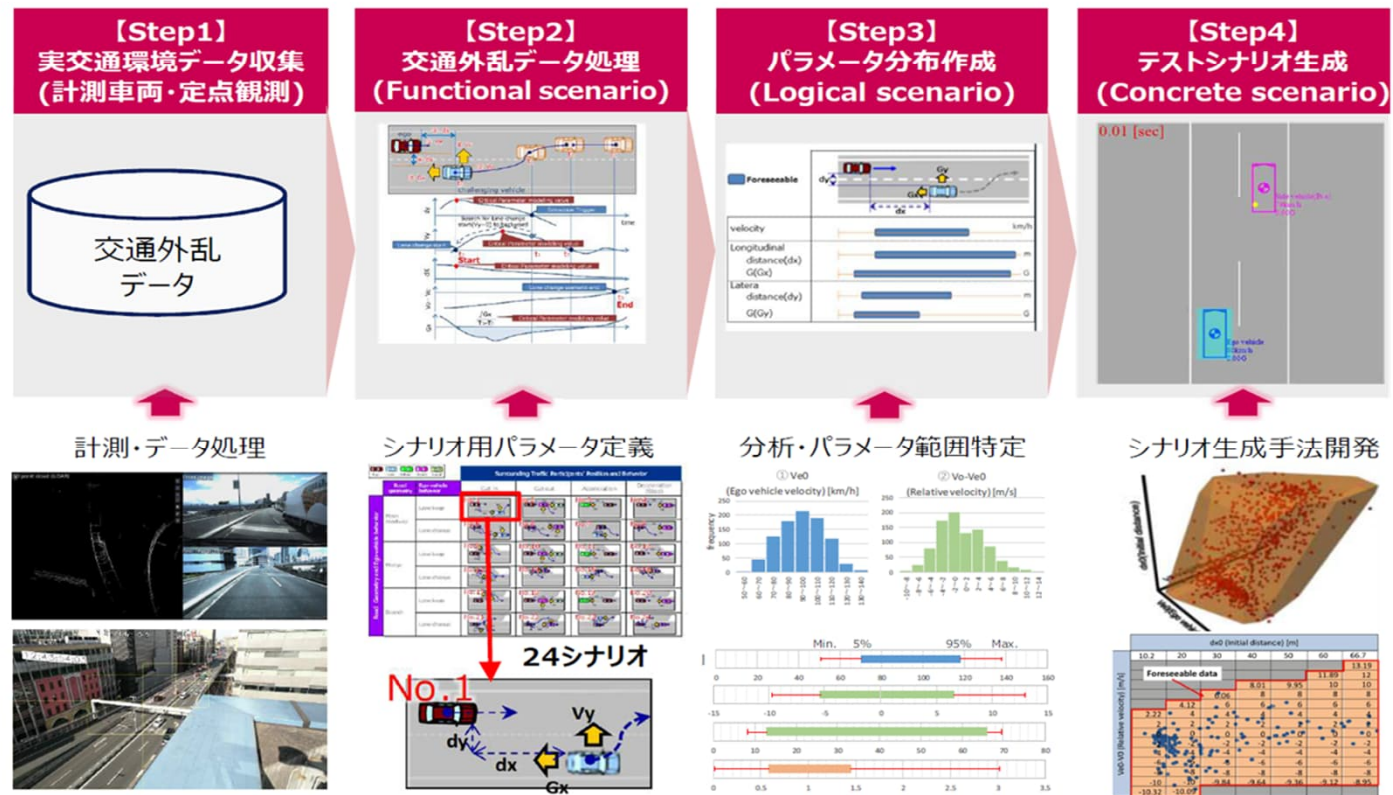


<参考> SAKURAシナリオデータベースについて

- 自動運転における安全性の担保には、全58パターンの交通外乱シナリオに対応する必要があるが、まずは一般道よりも考慮すべきシナリオ数が少ない、自専道における24シナリオをデータベース化。
- 一般道への拡張に向け、追加34シナリオのデータベース構築に取り組み中も、これまでの演繹的なシナリオ生成手法では時間・コスト面での限界があり、帰納的アプローチによるシナリオ生成も必要。

SAKURAにおけるシナリオ生成プロセス

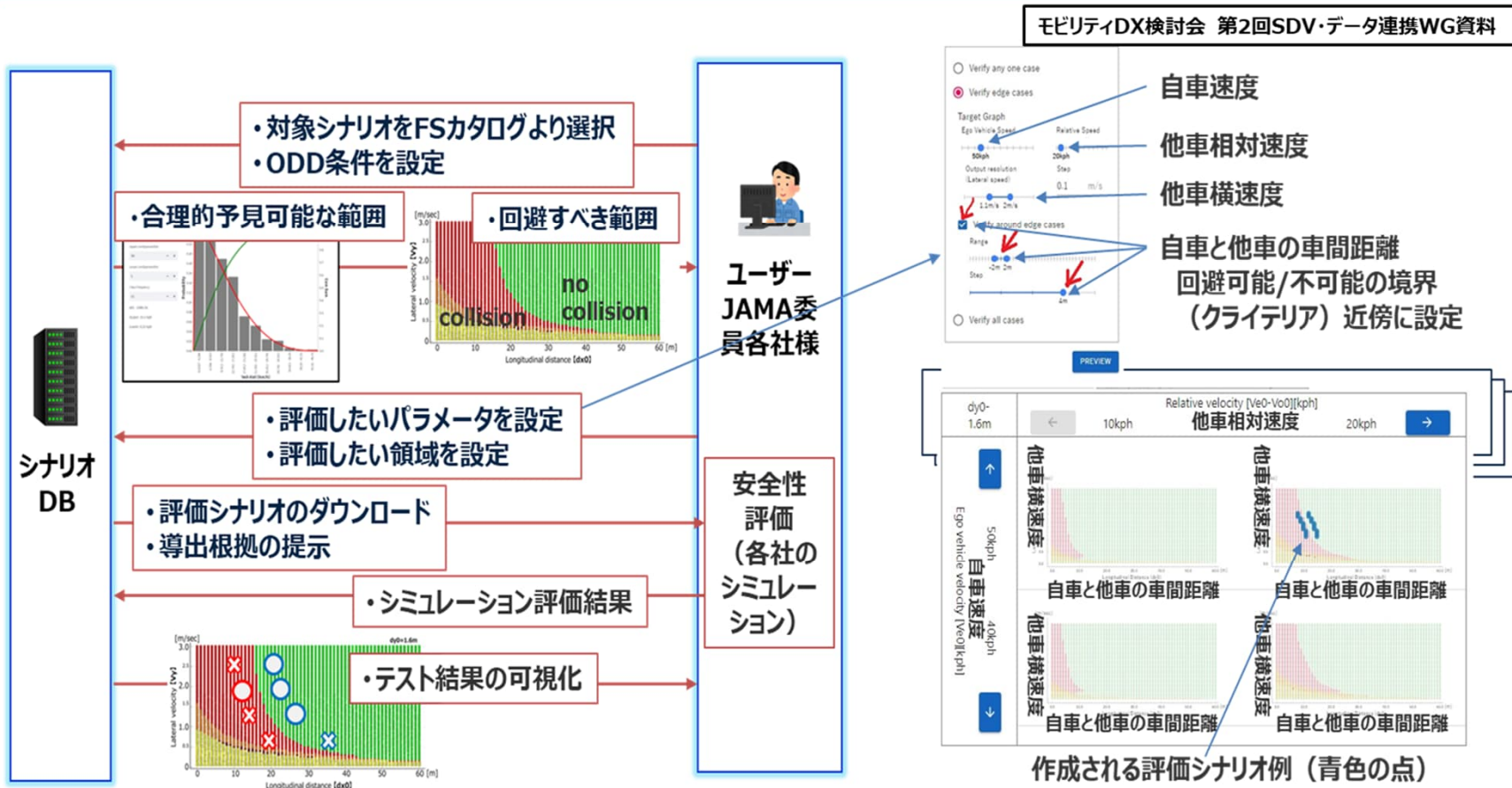
モビリティDX検討会第2回SDV・データ連携WG資料



出所：SAKURAプロジェクト報告資料等を基に経済産業省作成

<参考> SAKURAシナリオデータベースの利用イメージ

● シナリオDBを用いた安全性評価のデモ・ユーザマニュアルの整備を進めており、必要に応じて、ユーザーニーズに基づいた優先度の高い機能について、実際のカットインシナリオの事例を用いてデモを実施することも可能。



安全性評価の全てのプロセスをデモ

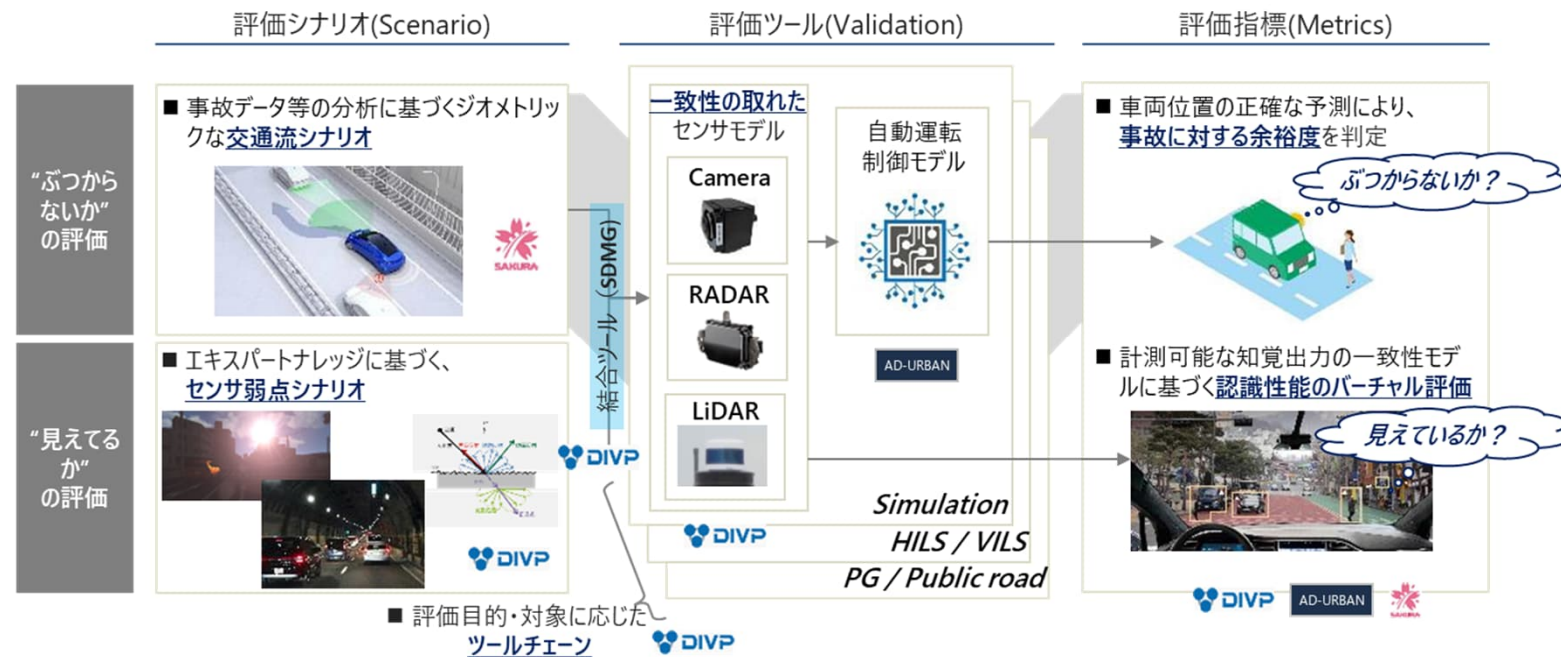
ユーザマニュアルからの抜粋

出所：SAKURAプロジェクト報告資料等を基に経済産業省作成

<参考> DIVPの概要

- DIVPは、仮想空間において自動走行の安全性評価環境の構築を目指す取組であり、自動運転車のセンサ反応などをシミュレーション上で確認できる。
- これにより、実環境では起きない、起きにくい環境を再現することができ、効率的な自動走行実証が可能になることが期待される。
- SIP-adusのプロジェクトの一つとして、神奈川工科大学、日本ユニシス、センサーメーカー等により実施。これまでの研究成果を踏まえ、2022年7月に新会社設立、9月に製品化にまで至った。

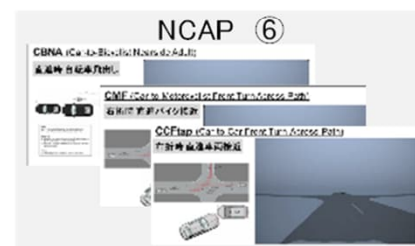
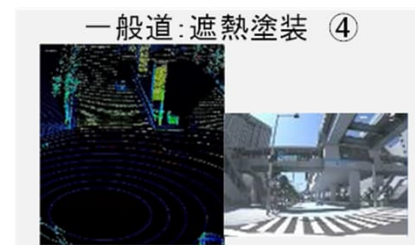
モビリティDX検討会第2回SDV・データ連携WG資料



<参考> センサ弱点シナリオのシミュレーションパターン（例）

- 交通流シナリオやセンサ弱点シナリオに基づき各シーンを再現し、実空間との一致性の高い環境下で性能・安全性評価を行うことが可能。特に、認識アルゴリズムの開発において高い効果を発揮。

モビリティDX検討会第2回SDV・データ連携WG資料

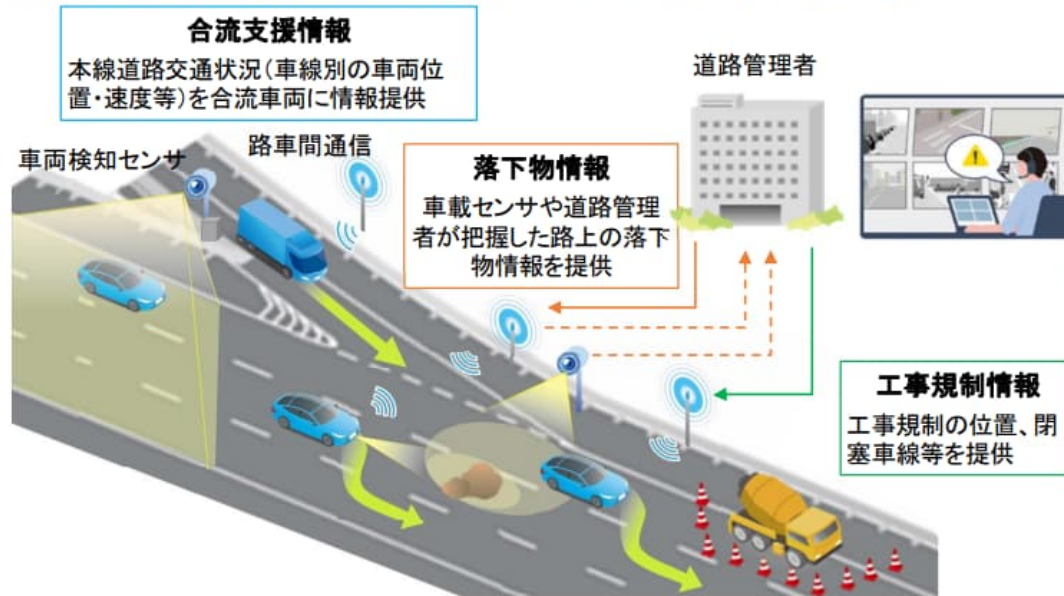


自動運転車へのインフラ支援

- 高速道路における合流等について、自動車局等の車両開発・実証事業と連携し、路車協調による情報提供システムを整備・検証
- 2024年度には、新東名高速道路(駿河湾沼津～浜松)の約100kmにおいて、深夜時間帯に自動運転車用レーンを設定し、自動運転トラックの運行を支援

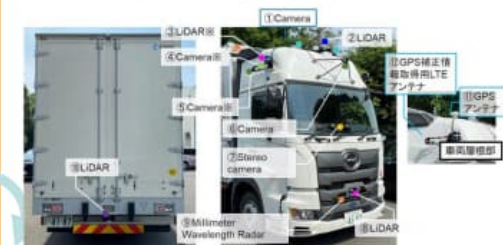
道路インフラによる支援(路車協調システム)

レベル4自動運転トラックを対象に、合流支援情報、落下物情報や工事規制情報の提供について実証実験を実施



レベル4自動運転トラック 評価用車両開発【経産省】

レベル4自動運転トラック評価用車両を開発し、テストコースで走行試験を実施中



開発車両のイメージ(経済産業省HPより)

<道路インフラからの支援に関する要望>

箇所	道路インフラからの支援例
合流部	本線道路交通状況(位置・速度等)の情報提供
本線部	路上障害状況(工事規制、落下物や渋滞等)の情報提供

RoAD to the L4 プロジェクト

- 無人自動運転サービスの実現および普及を目指し、関係省庁とも連携しながら「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト（RoAD to the L4）」を推進中。
- 2025年度目途に無人自動運転サービスを50か所程度で実現、高速道路でのレベル4トラックの実用化などを旨し、さらに市街地など歩行者や他車両と混在する空間へのサービスの拡張を図る。

テーマ1:レベル4 移動サービスの実現@限定空間

遠隔監視のみで自動運転サービス(レベル4)の実現に向けた実証事業の推進【サービス開始済み】

- 2023年度早期に限定エリア・車両での、遠隔監視のみでの自動運転サービス(レベル4)の実現を目指す。
- さらに、事業性向上に向けて、4台の車両を1人が同時監視するシステムの確立等を図る。



(イメージ) 永平寺町：遠隔自動運転システム

テーマ2:レベル4 移動サービスの実現@BRT路線

公道交差を含む専用道区間等におけるレベル4自動運転サービスの実現に向けた取組

- 2025年度までに日立BRT路線内の公道交差を含む専用道区間等において、レベル4自動運転サービスを実現。



(イメージ) 自動運転バス

テーマ3:レベル4 物流サービスの実現@高速道路

高速道路における高性能トラックの実用化に向けた取組

- 2025年度までに車両技術として実現するだけでなく、運行管理システムや必要なインフラ、情報など事業化に必要な事業環境を整備。
- 2026年度以降の高速道路でのレベル4自動運転トラックの社会実装を目指す。



(イメージ) 高速道路での自動運転

テーマ4:レベル4 移動サービスの実現@混在空間

混在空間でインフラ協調を活用したレベル4自動運転サービスの実現に向けた取組

- 2025年頃までに、柏市柏の葉地域において、混在空間で協調型レベル4自動運転サービスを実現。
- 他地域の混在空間に展開可能な協調型システムの基本的な目標・要件を作る。



(イメージ) インフラからの走行支援

混在空間におけるレベル4 自動運転サービス実現に向けた取組

- 千葉県柏市柏の葉地域において、2025年頃までに混在空間における協調型システムによるレベル4 自動運転サービスの実現に向け、協調型システム（自動走行車両、路側機など）の開発やデータ連携プラットフォームの設計、技術実証等を実施。

2023技術実証の概要 走行区間

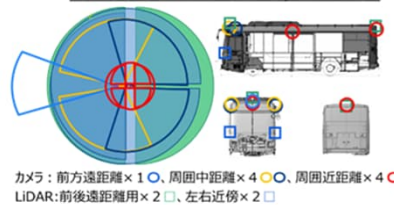


実験車両



前後方カメラ

認識システム構成（カメラ/LiDAR）



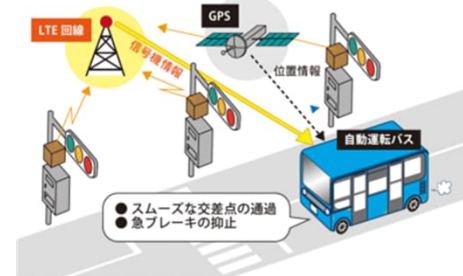
協調型インフライメージ

- | 評価項目 | 内容 |
|--|----|
| 自動運転車両認識性能の検証 | |
| 協調型路側機の認識性能/通信性能の検証 | |
| 信号交差点右左折、無信号交差点直進通過時の自動走行戦略の安全性/円滑性の評価 | |
| インフラ情報活用の効果検証 など | |

協調型システムにおける通信の活用

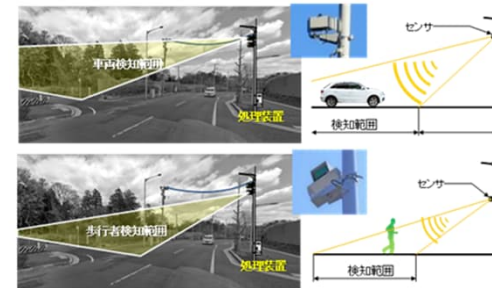
信号連携：V2N (LTE/5G) / V2I (760MHz)

自動運転バスに信号情報(表示色・表示時間)を提供し、交差点におけるバスの安全走行(通過・停止)を支援



死角情報の提供：V2I (760MHz) / V2N (5G/LTE)

自動運転バスの死角方向から接近する車両、歩行者を検知し、通信機を介して、自動運転バスへ検知結果を通知



自動運転・ドローンの社会実装に向けたデジタル基盤整備の推進

【デジタル田園都市国家インフラ整備計画（改訂版）（本年4月25日公表）】抜粋

関係省庁や地方自治体等と連携して、早期の社会実装が期待される自動運転やドローンを活用したプロジェクトと連動する形で、デジタル基盤の整備を推進する。

自動運転

地域における自動運転の支援

- ローカル5Gや5G SA^{※1}による円滑な運行管理や遠隔監視を実現し、早期に社会実装させることが課題。



- 2025年度の政府目標（50箇所程度）に向けて、先行地域数箇所において、自動運転に必要な通信の信頼性確保等に係る実証等を推進
- 自動運転ニーズの高い場所を優先して基地局の5G SA化を推進



高速道路における自動運転の支援

- V2X^{※2}による車と車、車と道路などとの直接通信により、高速道路の分合流の円滑化を実現することが課題。
- 加えて、5G SAにより、高速道路においても円滑な運行管理や遠隔監視を実現することが課題。



（画像出典）デジタル田園都市国家構想実現会議（第12回）、SIP協調型自動運転ユースケース

- 2024年度に新東名高速道路の一部区間等において、V2X通信の実証等を実施
- 2026年度のV2X通信用周波数の追加割当てを視野に入れつつ、追加周波数に係る実証・検証エリアを順次拡大
- 実証を行う高速道路沿いを優先して基地局の5G SA化を推進

ドローン

携帯電話網の活用

- 目視外の通信や遠隔運用が可能。
- 2020年4月に4G等の高度150m未満での上空利用を制度化、2023年4月に高度制限を撤廃。
- 5Gも含めたさらなる周波数確保とエリア整備が課題。



- 2024年度中に5G用周波数等の上空利用を実現
- 秩父エリアなど、送電網の点検・配送等の長距離区間のドローン飛行に必要な非居住地域のエリア整備を推進



無線LANの活用

- 目視内での操縦・画像伝送等に活用。
- 5.8GHz帯については、他の無線システムとの混信のおそれなければ、エリア限定による実験的な運用が可能。
- ドローンに利用可能な無線LAN用周波数のさらなる拡張が課題。



- 5.8GHz帯については、当面の措置として、周波数・使用エリア等を限定した実験運用を推進するとともに、これらの条件を付した上で簡易な手続で電波を利用できる制度を2025年度中に実現
- 併せて、ドローンに利用可能な無線LAN用周波数を2025年度から順次拡張



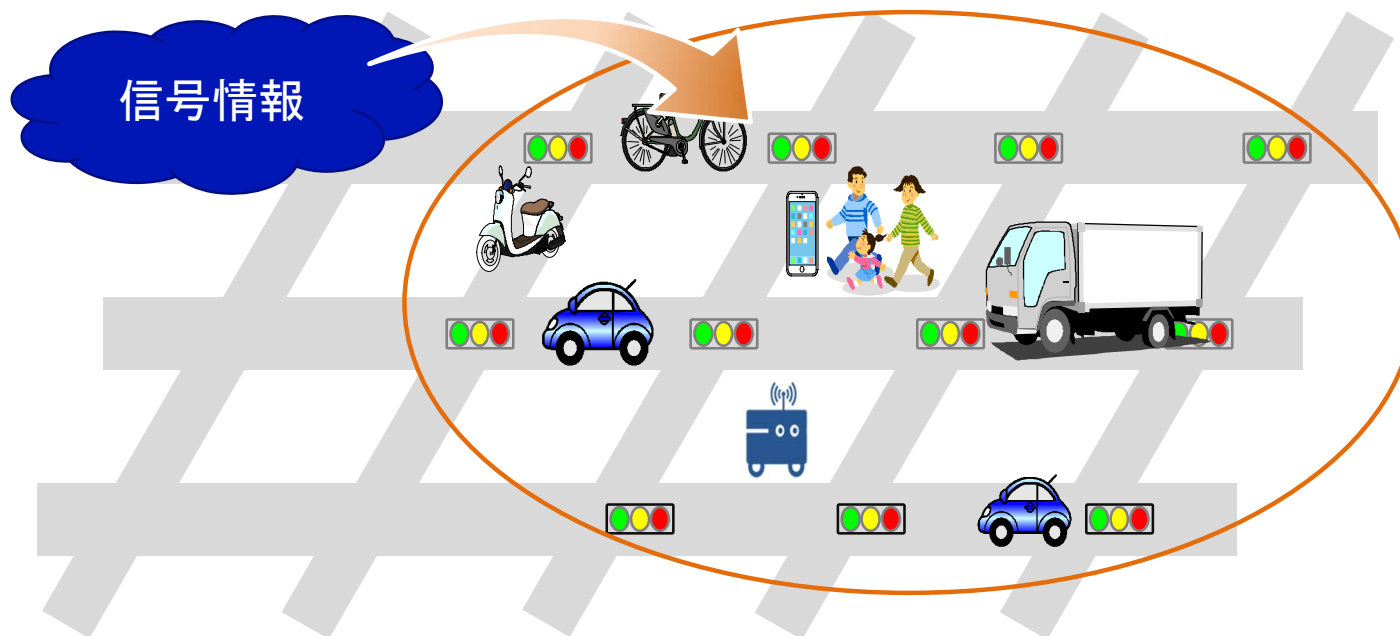
- 自治体、事業者、総務省等により地方ブロック単位で開催する「地域協議会」等を活用し、自治体等のニーズに対しワンストップで対応。
- その司令塔として、本年夏より総務省総合通信基盤局に新たに「基盤整備促進課」を設置し、戦略的・総合的に対応。^{※3}

※1 5Gスタンドアロンの略。低遅延などの5Gの特徴を最大限発揮することで、遠隔監視に必要な安定した映像伝送などを実現。 ※2 Vehicle to X(=everything)の略。車と車、車と道路など、車と周囲のあらゆるものとの通信を指す。 ※3 課名は仮称。

信号情報提供技術に係る取組

SIP第3期 スマートモビリティプラットフォームの構築 (令和5年4月～)

1. V2Nによる信号情報配信の高度化のための実証実験環境を構築
2. 交通安全の確保に向けた信号情報の活用可能性を検討



デジタル情報配信道の整備

サービス例

- 自動運転車により人手不足に悩まずに人や物がニーズに応じて自由に移動できるよう、ハード・ソフト・ルールの面から自動運転を支援する道※を整備し、自動運転車の安全かつ高速な運用を可能とする。

※ハード・ソフト・ルールの面から自動運転車の走行を支援している道を「デジタル情報配信道」とする
(なお、時期や実情によって全てが揃わない場合もあり得る。)

自動運転車による物流の例



<自動運転トラックの開発>
出典：経済産業省



<ハンズ・オフ実証の様子>
出典：T2



<データ取得・活用による物流効率向上の取り組み>
出典：NEXT Logistics Japan

自動運転車による人の移動の例



出典：ひたちBRT



出典：経済産業省

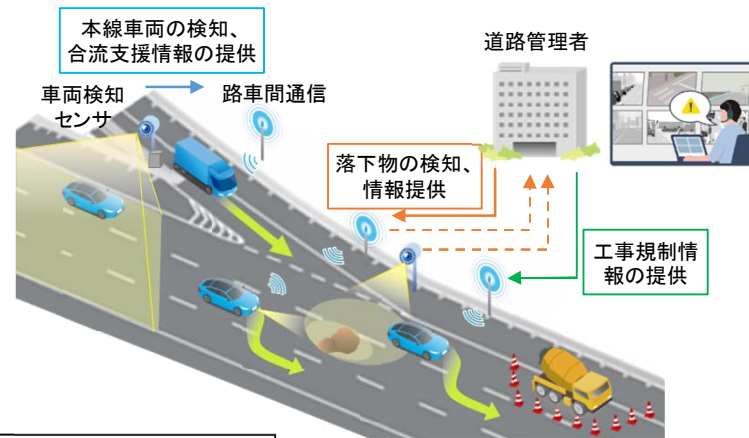
デジタルライフライン例

- 2024年度に新東名高速道路の一部区間等において100km以上のデジタル情報配信道を整備し、自動運転トラックの運行の実現を目指す。また、2025年度までに全国50箇所、2027年度までに全国100箇所まで自動運転車による移動サービス提供が実施できるようにすることを旨とする。

デジタル情報配信道（※幹線となる道は高速道路等での設定を想定）

道路インフラからの情報提供

路側センサ等で検知した道路状況を車両に情報提供することで自動運転を支援



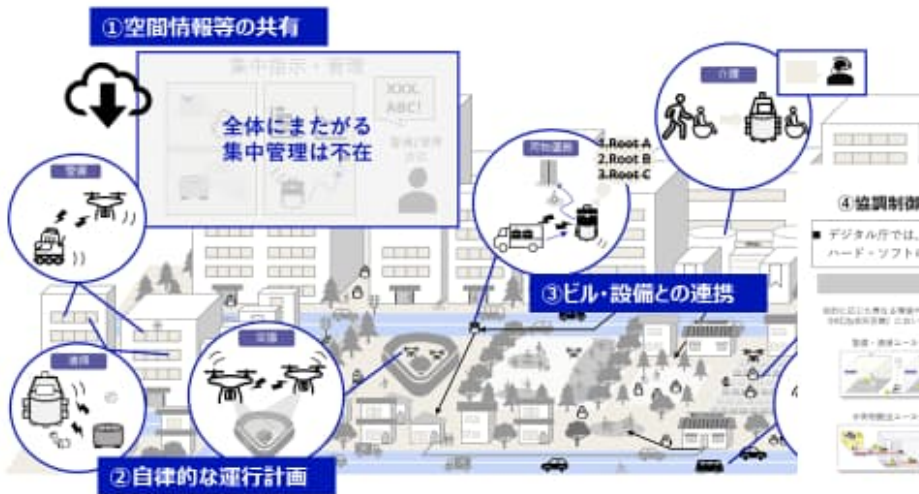
自動運転専用レーン

新東名高速道路 駿河湾沼津-浜松間約100km等
2024年度の自動運転実現を支援
(深夜時間帯における自動運転専用レーン)

複数のモビリティの協調運行に向けた取組

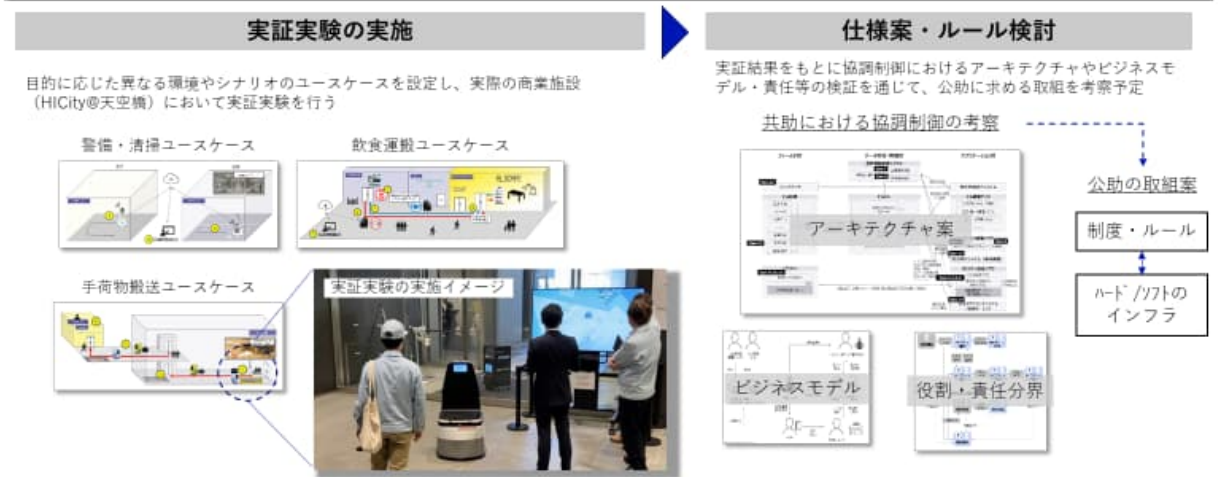
④ 協調制御 — 複数モビリティが共存する将来 —

- 自動運転等異なる事業者が提供する車両やロボット、ドローンの中で、空間情報の共有、協調制御の実装など、地域の実情に合わせた運行管理・事業体制を検討していくことが必要。



④ 協調制御 — 先行実証例 —

- デジタル庁では、サービスロボットにおける運行管理の観点を中心とした実証を行うことで、今後必要となるハード・ソフトのインフラや制度の整備に向けた仕様検討・ルール検討等を実施中。



出典：第1回モビリティWG事務局資料