

# モビリティ・ロードマップ2024（案）の概要

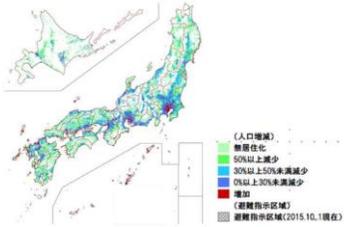
## モビリティサービスの現状と主な課題

### 【地域の交通サービスをめぐる現状と課題】

- 人口減少に伴う需要密度の低下による公共交通サービスの事業採算性の悪化
- 交通を支える運転業務従事者の人手不足

#### 2050年には、人口50%以上減少見込み

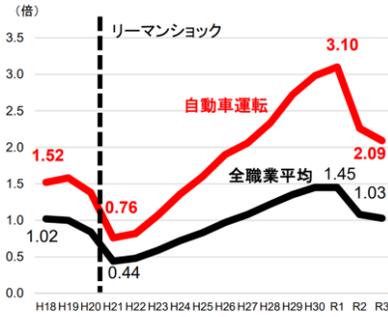
2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少（2015年対比）



（出典）総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

（出典）地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第1回）資料より抜粋

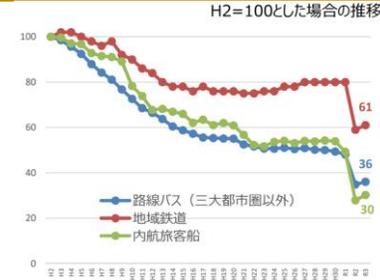
#### 自動車運転の人手不足は、全職業平均より上回る



（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

（出典）地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第1回）資料より抜粋

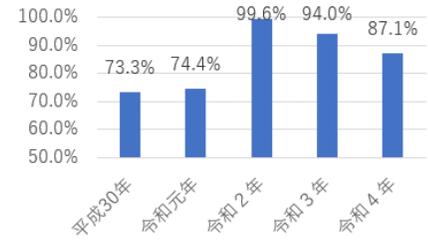
#### 地域鉄道の需要は減少傾向にある



（出典）「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づき国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

（出典）地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第1回）資料より抜粋

#### 交通事業者の経営状況は厳しい状況にある



一般乗合バス事業（保有車両30両以上）における赤字事業者の割合

（出典）国土交通省「乗合バス事業の収支状況について」よりデジタル庁作成

### 【新たなモビリティサービスの出現と課題】

- 海外では、技術の進歩等により、自動運転等新たな業態やサービスの導入が開始
- 米国や中国の先進的な事例をみると、自動運転はデータの蓄積・活用を進め、技術を飛躍的に向上

L4無人配車タクシーサービス（アメリカ）



（出典）経済産業省「自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針version7.0参考資料」より抜粋

L4無人配車タクシーサービス（中国）



L4自動運転移動サービス（日本）



（出典）経済産業省ニュースリリース（2023.5.22）より抜粋

デジタル技術の活用による生産性の向上と、自動運転の社会実装に向けた課題への対応

# モビリティ・ロードマップ2024（案）の概要

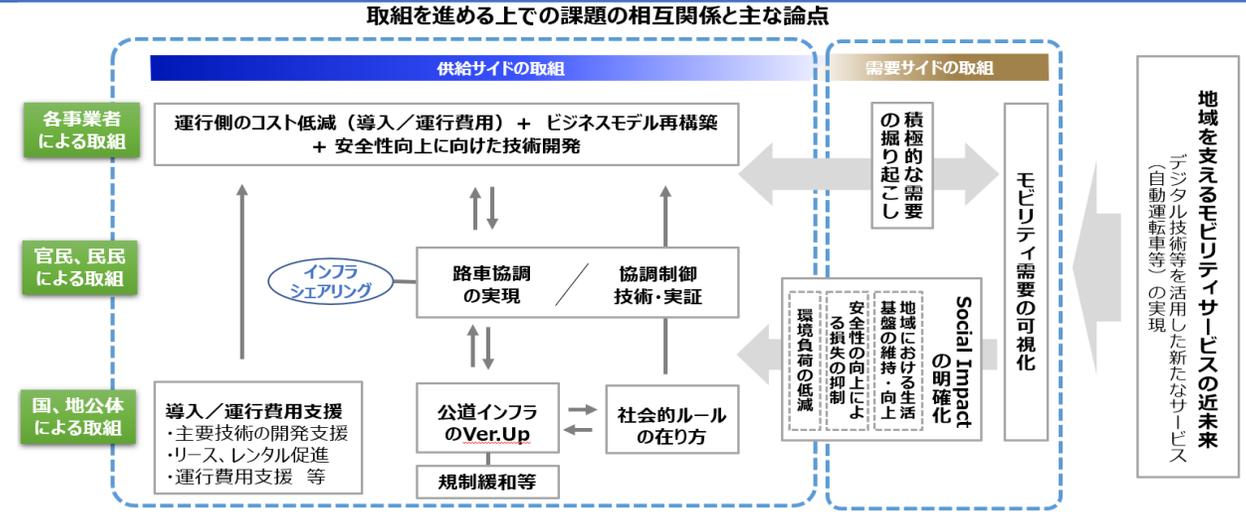
## 基本的な考え方

### ○求められる施策

- 需要の可視化や移動需要の効率化、創出によるモビリティサービスの生産性の向上（需要側からのアプローチ）
- 自動運転技術の事業化によるドライバー不足への対応（供給側からのアプローチ）

### ○基本的な考え方

- 需要側・供給側アプローチに関する施策を各取組主体が同時に実施し、新たなモビリティサービスの社会実装を推進



## 施策の段階的・集中的投入

### 総括的事業実証ステージ（2024年度）

- 自動運転の事業化に向けた技術の習熟化・高度化
- 自動運転の事業化加速のための審査手続の透明性・公平性の確保
- 自動運転等新たな技術を活用した事業に対する受容性向上（必要性、安全性、コスト負担）

### 先行的事業化ステージ（2025～2026年度）

- 自動運転等新たな技術の導入コストの低減・負担の合理化
- データの収集・共有の加速、路車協調等協調領域での技術の高度化と実践
- モビリティサービスを支える人材の育成、業態を支える制度の施行・改善

### 本格的事業化ステージ（2027年度以降）

- 業態を支える制度の活用普及と新たなモビリティサービス市場の確立
- 新たな技術を更に積極的に取り込むための事業改善サイクルの確立
- 他形態（オーナーカー等）への展開

## ロードマップの具体化・進捗管理等

### ○施策を工程表としてとりまとめ

○モビリティワーキンググループにてロードマップの具体化・進捗状況を評価し、毎年度の改訂を想定

○先行的事業化地域の設定など施策間の相乗効果を高める方策を検討

# モビリティ・ロードマップ2024（案）工程表

凡例 2024年5月末時点で実施中、もしくは継続案件として実施予定の施策  
 新規に実施予定、もしくはそれまでの内容を拡充して実施予定の施策

※事業化＝自動運転サービスが反復継続的に実施されている状態。当面はバス（シャトルを含む）形態を想定

時間軸：ステージ	短期的な取組： 総括的事業実証（2024年度）	中期的な取組： 先行的事業化（2025～2026年度）	長期的な取組： 本格的な事業化（2027年度以降）
重点を置く取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転の事業化に向けた技術の習熟化・高度化</li> <li>自動運転の事業化加速のための審査手続の透明性・公平性の確保</li> <li>自動運転等新たな技術を活用した事業に対する受容性向上（必要性、安全性、コスト負担）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転等新たな技術の導入コストの低減・負担の合理化</li> <li>データの収集・共有の加速、路車協調等協調領域での技術の高度化と実践</li> <li>モビリティサービスを支える人材の育成、業態を支える制度の施行・改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業態を支える制度の活用普及と新たなモビリティサービス市場の確立（ある程度の量的普及も含む）</li> <li>新たな技術を更に積極的に取り込むための事業改善サイクルの確立</li> <li>他形態（オーナーカー等）への展開</li> </ul>
ビジネスモデルの確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要を推定する方法の検討（デジ）</li> <li>事業採算性の検証（経産/国交）</li> <li>自動運転システムの開発支援（経産）</li> <li>資金調達支援の方策の検討（デジ）</li> <li>地域の関係者の共創推進や柔軟な公的支援制度の検討（国交）</li> <li>地域の公共交通リ・デザイン実現会議</li> <li>乗換・積替のための集約拠点の整備（経産）</li> <li>アーリーハーベストPJを通じた詳細検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デジタルライフレイン全国総合整備計画</li> <li>主要技術の低コスト化（経産）</li> <li>地図の低コスト化等</li> <li>自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定（内）</li> <li>計画指針案の作成</li> <li>主要技術の低コスト化（内）</li> <li>ライダーの設計試作</li> <li>自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組の検討（デジ）</li> <li>参考となる事例の共有（官房/デジ）</li> <li>複数業態にまたがる自動運転車両の活用に係る取組等</li> <li>自動運転がもたらす効果の評価方法の検討（国交）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗換・積替等のための集約拠点の整備（経産）</li> <li>アーリーハーベストPJにおける検討結果を先行地域以外へ横展開を検討</li> <li>自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定（内）</li> <li>計画指針の策定</li> <li>主要技術の低コスト化（内）</li> <li>ライダーの高度化</li> <li>参考となる事例の共有（官房/デジ）</li> <li>業態を超えた自動運転の積極的活用等</li> </ul>
技術の確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>路車協調システムの検討（国交）</li> <li>検証開始</li> <li>V2X通信規格の検討・策定（総務）</li> <li>検証開始</li> <li>V2N通信環境の検討（総務）</li> <li>実証・検証開始</li> <li>自動運転サービス支援道の整備（経産）</li> <li>アーリーハーベストPJを通じた取組の開始</li> <li>データの統合・相互活用基盤の検討（内）</li> <li>プロトタイプ開発</li> <li>安全性評価環境の構築（経産）</li> <li>混在空間における協調型システムの検討・確立（経産）</li> <li>複数モビリティの協調制御技術の検討（デジ）</li> <li>信号情報提供技術の検討・確立（警察）</li> <li>実証環境の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デジタルライフレイン全国総合整備計画</li> <li>路車協調システムの検討・確立（国交）</li> <li>仕様作成</li> <li>V2X通信規格の検討・策定（総務）</li> <li>技術基準の策定等</li> <li>V2N通信環境の検討（総務）</li> <li>必要に応じて重要スポットにおける通信環境整備</li> <li>自動運転サービス支援道の整備（経産）</li> <li>幹線道路や先行地域と隣接する地域への拡大を検討</li> <li>データの統合・相互活用基盤の検討（内）</li> <li>システム構築・実証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号情報提供技術の検討・確立（警察）</li> <li>信号情報の活用可能性検討</li> </ul>
制度・ルールの確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会受容性向上のための手引きの策定（経産/国交）</li> <li>走行空間の検討（国交）</li> <li>実証開始</li> <li>審査手続の透明性・公平性の確保（警察/国交）</li> <li>取組に関する文書のとりまとめ、着実な取組の実行</li> <li>モビリティサービスをけん引する人材の育成（内）</li> <li>人材育成プログラムの作成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>走行空間の検討（国交）</li> <li>とりまとめ</li> <li>審査手続の透明性・公平性の確保（警察/国交）</li> <li>とりまとめ文書の逐次改定による審査手続の更なる利便性向上と効率化</li> <li>モビリティサービスをけん引する人材の育成（内）</li> <li>人材育成プログラムの展開</li> <li>自動運転をめぐる社会的ルールの明確化（※詳細は次ページ参照）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティサービスをけん引する人材の育成（内）</li> <li>人材育成プログラムの展開</li> </ul>

# 自動運転車に係る社会的ルールの実装のための重点施策 工程表

短期（～2025年6月）

中長期（2025年7月～）

モビリティ・ロードマップ

ロボットタクシー社会実装

▲  
2025年  
モビリティ・ロードマップ  
※短期についてのフォローアップ

▲  
2026年初頭  
ロボットタクシー  
社会実装の実現

▲  
2026年  
モビリティ・ロードマップ  
※中長期についてのフォローアップ

▲  
2027年  
モビリティ・ロードマップ  
※中長期についてのフォローアップ

基準認証等の具体化・  
アップデートによる  
安全性の確保

- ①保安基準/ガイドラインの具体化に係る検討【国交省】
- ②保安基準/ガイドラインの定量化等に係る検討【国交省】
- ④保安基準/ガイドラインの具体化に向けた協力【法務省／警察庁】
- ③交通ルールに係る検討【警察庁】
- ⑤アップデートした保安基準/ガイドラインへの適合を求める仕組みに係る検討【国交省】

事故原因究明等  
を通じた  
再発防止

- ⑥調査協力の義務づけに係る検討【国交省】
- ⑦事故調査機関の在り方に係る検討【国交省／警察庁（／消費者庁）】
- ⑧事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省（／消費者庁）】
- ⑨検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【国交省／警察庁】
- ⑩報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経産省／国交省】
- ⑪インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国交省他】

被害が生じた場合  
における補償の在り方

- ⑫自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】

その他

- ⑬製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】