

モビリティ・ロードマップ2025の概要

2025/6/〇〇

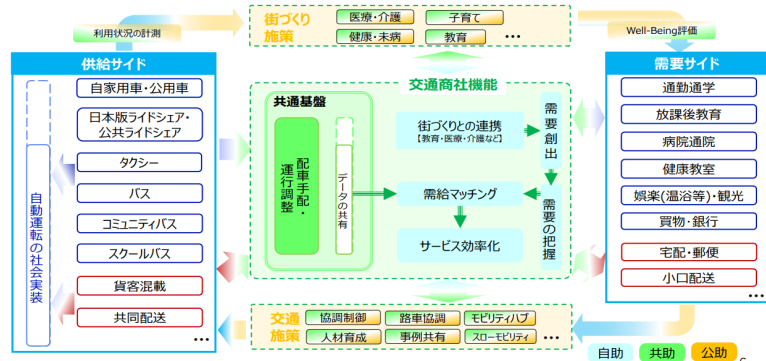
モビリティ・ロードマップ2025の概要

モビリティサービスを巡る現状と課題

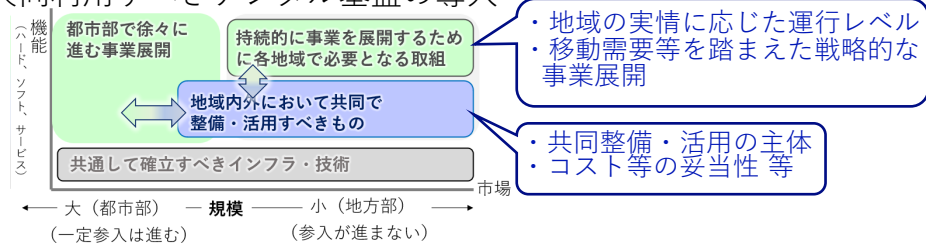
- 公共交通サービスに対する潜在移動需要の存在を踏まえたモビリティサービスの効率化
- 移動の自由を巡る都市・地方格差の進展と差が広がりつつある米中の自動運転技術との格差解消
- 広がる実証事業に対し足踏みする事業化

モビリティ・ロードマップ2025の考え方

- 需給一体となったモビリティサービスの再設計
 - ・ 移動需要の把握・創出と街づくり施策・モビリティサービスの連動



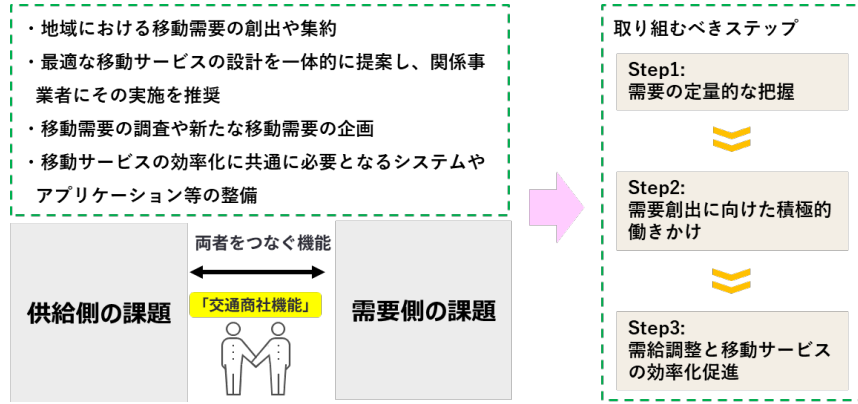
- ・ デジタル基盤の共同利用等による合理的な投資環境の整備
- 自動運転技術の実装(事業化)に向けた環境整備
 - ・ 事業の構成要素・特性に応じた打ち手・在り方の検討【別紙1】
 - ・ 共同利用すべきデジタル基盤の導入



- 自動運転技術の段階的導入
 - ・ 自動運転技術の実証的導入から地域の特性に応じた事業化へ

新たなモビリティサービスの普及に向けた重点施策

- 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立
 - ・ 潜在需要の調査・縦割りを越えた政策立案体制の整備
 - ・ 需給一体となったサービス設計機能の確立支援
 - ・ 共同利用すべきデジタル基盤の整備・導入
 (「交通商社機能」の考え方)



- 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備
 - ・ 初期導入費用の低減
 - ・ 合理的な分業体制の確立と協調領域の設定
 - ・ 路車協調技術など必要な技術の開発と普及
 - ・ 事故等に対応する体制の整備
 - ・ 社会的受容性の向上

- ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入
 - ・ 先行的事業化地域の選定(10か所程度)【別紙2】

モビリティ・ロードマップ2025の概要

【別紙1】事業の構成要素・特性に応じた打ち手・在り方の検討

業務要素	システム/データ要素	事業リスク	解決の方向性
①積極的 需給管理	<p>ユーザーアプリ ↔ 予約・配車・決済システム ユーザー情報 人流データ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 潜在（／新規）需要を顕在化できるか ● 需給を効率的に一致させるためのシステム・仕組みが作れるか 	<p>地域社会系リスク 社会的要素が大</p> <p>← 地方創生系支援？</p>
②運行管理	<p>稼働計画 稼働状況 遠隔監視</p> <p>運行管理システム</p> <p>各種データ AIモデル</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● AI活用やデータの取得・活用によるシステムのブラッシュアップ投資を確保できるか <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行ルート等運行管理最適化 ・ 車両制御精度の引き上げ等 	<p>責任分界点</p> <p>投資系リスク Scale Meritあり</p> <p>← R&D系/事業者系支援？</p>
	<p>3Dマップ 自動走行プログラム 自動運転システム</p> <p>道路データ 走行データ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 車載システム自体の性能向上に向けたブラッシュアップ投資を確保できるか 	<p>責任分界点</p>
③車両保有・ メンテナンス	<p>整備記録簿</p> <p>車両資産管理システム</p> <p>車両データ 修理履歴</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 故障率を改善・向上できるか ● メンテナンス人材を育成・配置できるか ● 車両の初期導入価格を下げられるか 	<p>技術系リスク Cost Center</p> <p>← 事業者系/R&D系支援？</p>

モビリティ・ロードマップ2025の概要

【別紙2】「先行的事業化地域」パターン（案）

① 最新技術活用型(潜在需要解放型)

- 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1)

ロボットタクシーで大都市の個別ニーズにオンデマンドに対応



(例2)

小型バスで公共交通が少なく自由な移動ができない地方部での任意の行先への移動にオンデマンドに対応



I オンデマンド（任意経路）
×乗用車型*

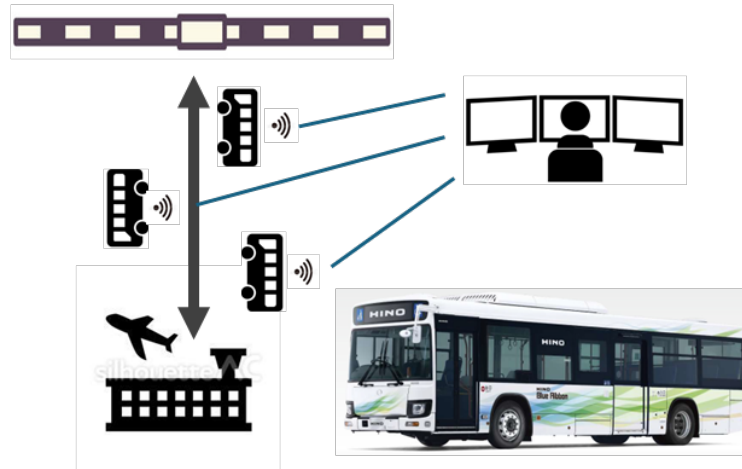
II オンデマンド（複数経路）
×バス型*

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3)

一定以上の需要があるエリアで、路線にあったバスを複数台導入し、1台当たりのコストをカット



III 定時運行（特定経路）
×バス型*

IV 定時運行（特定経路）
×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4)

中型バスで一定の交通量のある交差点でのスムーズな右折等の課題を解決し、既存交通の代替を実現



(例5)

グリスロ等現在の技術レベルで円滑な交通を妨げる恐れのない地域（細街路の多い過疎地等）で運行



III 定時運行（特定経路）
×バス型*

IV 定時運行（特定経路）
×グリスロ型*

モビリティ・ロードマップ2025 工程表 (1 / 2)

時間軸	2025年度	2026年度以降
自動運転技術のビジネスモデル		
	事業採算性の検討 (経産/国交)	
	自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定 (内)	
	データの統合・相互利活用基盤の検討 (内)	
	モビリティサービスをけん引する人材の育成 (内)	
「交通商社機能」の確立		
	「交通商社機能」の取組に関する支援 (デジ)	
	共通基盤に関する支援 (デジ)	
路車協調技術など必要な技術の開発と普及		
	自動運転システムの開発支援 (経産)	
	主要技術 (高精度地図) の低コスト化 (経産)	
	主要技術 (ライダーシステム) の低コスト化 (内)	
	路車協調システムの検討 (国交)	
	V2X通信規格の検討・策定 (総務)	
	V2N通信環境の検討 (総務)	
	安全性評価環境の構築 (経産)	
	混在空間における協調型システムの検討・確立 (経産)	
	信号情報提供技術の検討・確立 (警察)	

モビリティ・ロードマップ2025 工程表 (2 / 2)

時間軸	2025年度	2026年度以降
路車協調技術など必要な技術の開発と普及		
	乗換・積替等のための集約拠点の整備 (経産)	
	自動運転サービス支援道の整備 (経産)	
	複数モビリティの協調制御技術の検討 (デジ)	
事故等に対応する体制の整備・社会的受容性の向上		
	社会受容性向上のための手引きの策定 (経産/国交)	
	走行空間の検討 (国交)	
	審査手続の透明性・公平性の確保 (警察/国交)	
	自動運転をめぐる社会的ルールの明確化 (国交/警察)	
初期導入費用の低減、合理的な分業体制の確立と協調領域の設定		
	自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組の検討 (デジ)	
	自動運転がもたらす効果の評価方法の検討 (国交)	
先行的事業化地域の選定及び各府省庁施策の集中投入		
	集中投入すべき施策の検討	

自動運転等新たなモビリティサービス関係の動き

技術の発展

～2021

官民ITS構想・ロードマップ

- ・自動運転システムの高度化
- ・効率的な物流サービスの実現
- ・無人自動運転移動サービスの実現

社会実装のための環境整備

2024～

モビリティ・ロードマップ 2024

- ・自動運転の事業化の検討
課題の相互関係の整理
必要なアジェンダの整理
- ・事故発生時のルールの検討
事故発生時の法的責任
事故情報の共有化、専門調査機関 など

2025～

モビリティ・ロードマップ 2025

- ・事業化の対策の進捗管理
社会的ルール
リース・レンタル方式
路車協調技術等の開発 など
- ・ビジネスモデルの検討
需給横断的な交通商社機能
配車管理・運行調整 など

事業の展開

2027～

モビリティ・ロードマップ XXXX

国内の動き

- 2017 各種制度の整備
→ 遠隔型自動運転が可能に
- 2019 各種法改正
→ 自動運転（レベル3）が可能に
- 2021 世界初のレベル3の車両を市場投入（HONDA）
e-Palette（レベル2）が人身事故（TOYOTA）
- 2022 道路交通法改正等
→ レベル4の制度整備等
- 2023 福井県永平寺で国内初のレベル4自動運転を開始

- （自動運転の動き）
- ・全国20箇所以上で通年運行（約100箇所で実証）
 - ・国内初（バスタイプ）のレベル4自動運転を開始（BOLDLY）
 - ・国内技術でのドライバレスを目指したロボタクの実証を開始（日産）
（参考：日本版ライドシェア・公共ライドシェアの動き）
 - ・日本版ライドシェア開始（2024.4～）
 - ・全国約1,100の自治体でライドシェア（日本版、公共）を展開（検討中を含む）

- （自動運転の見込）
- ・全都道府県での自動運転通年運行を実施または計画策定
 - ・ロボタクの実装を見据えた制度の構築、ビジネスモデルに対応した規制緩和等

- （自動運転の見込）
- 日産 2027～ ロボタク開始
 - Waymo 2027～ 日本でのロボタク事業参入の動き
 - BOLDLY 事業の拡大
 - TIER IV 2027～ 都内全域でロボタク事業の推進

海外の動き

- 2022 サンフランシスコでロボタク開始（GM Cruise）
- 2022 武漢でロボタク開始（百度）
- 2022 レベル3を市場投入（メルセデス）
- 2022 広州でロボタク開始（WeRide）
- 2023 サンフランシスコでロボタク開始（Waymo）
- 2023 広州でロボタク開始（Pony.AI）

- 2024 ロボタク事業の断念（GM Cruise）
- 2024 香港でのロボタク実証の認可取得（百度）
- 2024 深圳、上海にロボタクを開始（Pony.AI）
- 2024 UAEでロボタクを開始（WeRide）
- 2024 レベル3を市場投入（BMW）

- 2025 事業地域の拡大（Waymo）
- 2025 北京で個人所有自動運転レベル3走行が可能に
- 2025 スイスでロボタクを開始（WeRide）
- 2025 CA/TX州へロボタク導入計画（Tesla）

- 2026-27 Cybercab生産開始（Tesla）

※ サービスの開始時期については、精査中

デジタル庁

Digital Agency