資料４

モビリティ・ロードマップ2026の概要（案）

2026/○/○

デジタル庁
Digital Agency

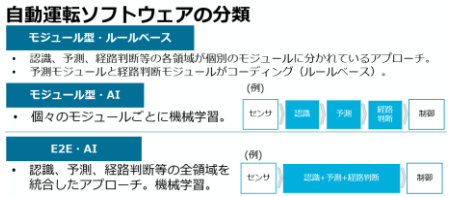
モビリティ・ロードマップ2026の概要

モビリティ・ロードマップ2026の策定の背景

○ ドライバー不足、交通事故削減、基幹産業の競争力維持といった社会課題への対応として自動運転への強い期待
○ AI技術の飛躍的発展を踏まえた米中の自動運転技術の商用化加速と技術格差への対応の必要性
○ 現在ほとんどが実証段階であるものの、技術的進展及び事業者の動向から2027年度から社会実装開始の動き

自動運転サービス実装に当たっての課題

○ 需給一体となったモビリティサービスの再設計
・人口減少に伴う移動需要の減退とドライバー不足による供給制約の同時進行で、非効率・不採算なサービス提供となる地域の増加
・自動運転車両導入のみでは解決困難な採算面の課題
○ AI活用自動運転技術の開発加速(E2E・AI、モジュール型・AI)



○ 自動運転の実装へ向けた周辺環境整備
・1対N遠隔監視、通信環境整備、事故原因究明体制の構築
・物流効率化の観点からの自動運転導入も見据えたインフラ整備

2025年度の主な取組

○ 地域公共交通の優良事例のヒアリング結果と、そこから導出される交通商社機能としての重要成功要因(KSF)を抽出した事例集を作成
○ 早期社会実装を実現する先行的事業化地域として13地域を選定
○ 事業採算性確保、自動運転の審査手続の透明性・公平性確保、自動運転がもたらす効果検証の観点から「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」を改訂
○ 物流分野の人手不足解決へ向け「自動運転トラックの遠隔監視における標準APIガイドライン」を取りまとめ　等

新たなモビリティサービスの普及に向けた重点施策

○ 先行的事業化地域におけるモビリティサービスの社会実装パターンの構築
・地域取組への伴走支援による課題解決（交通商社機能の継続調査を含む）や計画遂行の個別支援を行うとともに、各地域の事業化へ向けた試行やノウハウを地域間で共有
・各府省庁施策の集中
・AI活用自動運転車の実証を支援
・インフラからの支援や道路空間の適切な利活用に向けた取組の推進
・遠隔監視型自動運転へ向けた通信環境整備の支援
○ 自動運転技術に関する成長戦略の推進【別紙１】
日本成長戦略官民投資ロードマップを推進するための具体的な施策
① AI開発支援
・E2Eの開発には、大規模な学習用データ及び計算資源の確保が重要であることから、優良認定制度の創設等によりE2E搭載の国産のL2++車両の普及を促しデータを確保するとともに、事業者がE2Eを開発する上で必要となる計算資源の調達等を支援する
② 安全性評価手法の確立
・高度なAIは判断根拠がブラックボックスであること等が課題となっている。そこで、シミュレーション等を活用した安全性評価手法・開発手法を確立するとともに、E2Eがハードウェアを的確・安全に挙動させられるかの検証方法についても検討していく
③ 通信インフラ、ITSインフラ整備
・自動運転の遠隔監視等に必要な通信インフラの整備・拡充・高度化と信頼性確保等に関する実証・実装等の支援
・ITSインフラ基準類の策定、次世代ITSの実現に向けた取組推進、道路空間の利活用推進
○ 自動運転技術の実装に向けた各種施策
・自動運転サービスのビジネスモデルの確立
・自動運転車両の走行に必要な技術の開発・普及及び環境整備
・事故等に対応する体制の整備・社会的受容性の向上
・物流における切替え・積替え等のための集約拠点の整備　等

「目標」の実現
・2030年度までに自動運転サービス車両を国内に1万台導入
・2030年代における自動運転車両世界販売台数のシェア約25%の確保

【別紙１】日本成長戦略官民投資ロードマップ（自動運転技術）概要

デジタル・サイバーセキュリティ
自動運転技術

方向性

現状

- 日本の自動車産業は、**製造品出荷額等は約72兆円**で、**輸出額の約16%、就労人口の約8%**を占める日本経済の柱。**販売台数の世界シェアは約25%。**
- 米中では自動運転が事業化する一方、**日本は実証段階が中心。**
- 高精度三次元地図が不要で多様な走行環境に対応できる**E2E(*1)型の自動運転技術**は、将来の自動運転の中核となる見込み。
  日本の自動車メーカーもE2Eを搭載したL2++車両(*2)の販売を発表するなど、実装に向けた機運は高まり。

強み：➢ グローバルでの高い販売シェア（約25%）　➢ 販売網　➢ 多様な走行環境　➢ ソフトを含む安全性・信頼性の高い車両製造技術

	主な課題（ボトルネック）	講じるべき施策
開発環境の整備 【目標】 ✓ 安全・安心かつ高い互換性が確保されたソフト（E2E）とハード（L2++車両・L4車両(*3)）を連携して開発するための体制構築 ✓ サイバーセキュリティを確保し、一気通貫で国産化	• **E2E開発**に必要な**計算基盤・データの不足** • **サプライチェーンの自律性の確保**（AI等） • **サイバーセキュリティ確保**	• **E2EのAI開発投資支援** • **E2E**の開発を効率化するための**データエコシステムの構築** • **サイバーセキュリティ確保** • **AIの安全性評価手法確立**
導入環境の整備 【目標】 ✓ 2030年度までに自動運転サービス車両(*4)を国内に1万台導入 ✓ 経路が一定のバスやトラック等においては、モジュール型AI(*5)も活用し、社会実装を促進 ✓ オーナーカー等ではL2++車両を早期に普及	• 「交通空白」解消に寄与し、海外市場に迅速に展開できる**事業モデルの構築** • **安全性の確保** • **事業化に対応した通信環境の確保**	• **1:N遠隔監視**等、事業モデルの構築 • バス・タクシー・トラック：**L4・L2++車両の社会実装の支援**、オーナーカー等：**L2++車両の優良認定制度の創設等** • **インフラからの支援**や**道路空間の適切な利活用**に向けた取組の推進 • 携帯電話網・ITS等、**通信インフラの整備**　等

✓ **E2E搭載のL2++車両販売を進め、データを収集し**、さらに優れた**E2E搭載車両**の**開発を加速させる好循環を創出。**さらに、データエコシステムの構築等により、ソフト・ハードの**互換性が高く安全安心な国産E2E搭載車両をソフト・ハードで連携し開発・販売**
✓ **開発環境の整備・導入環境の整備を同時並行で実施**することで**複合的な課題を一挙に解決**

目指すべき姿

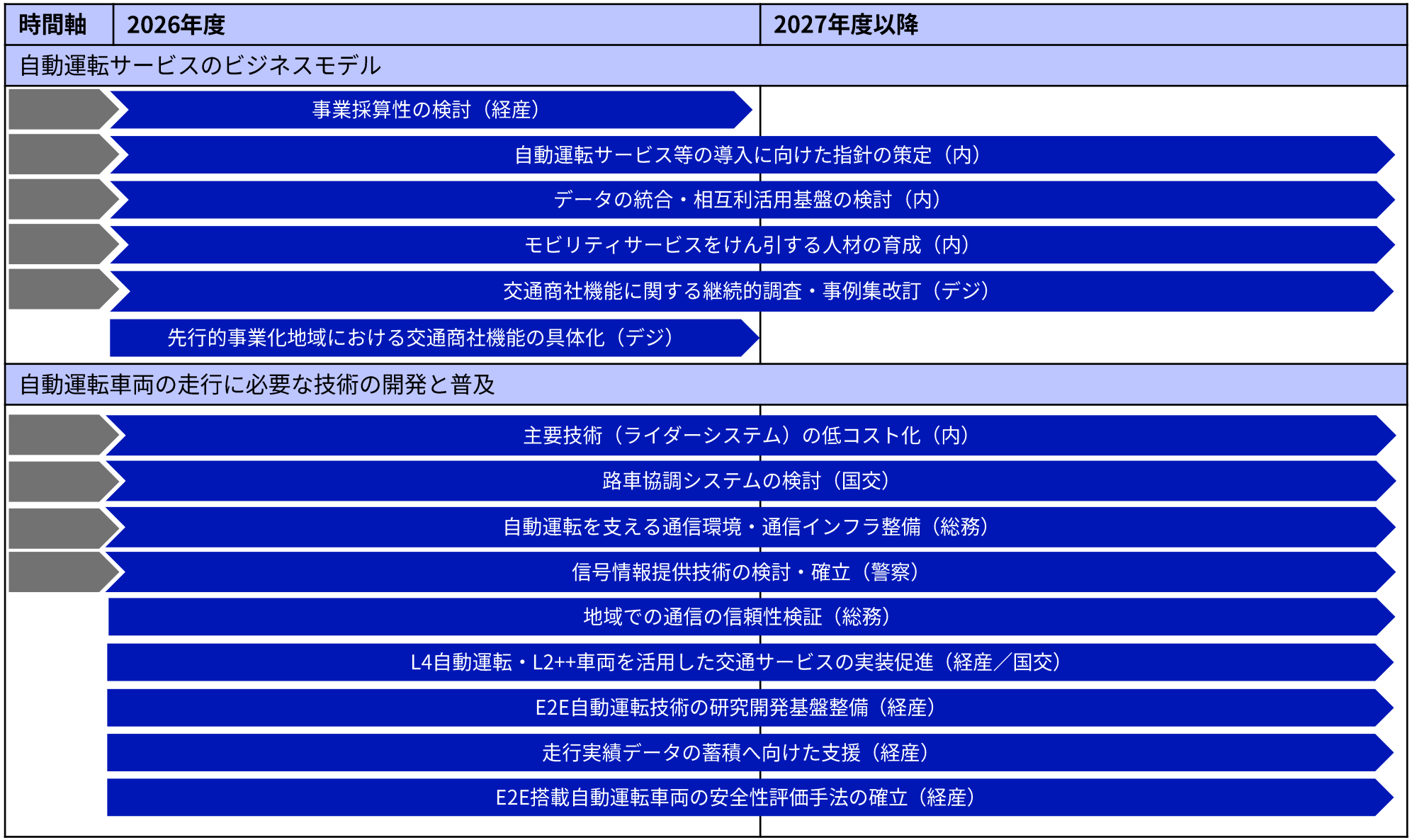
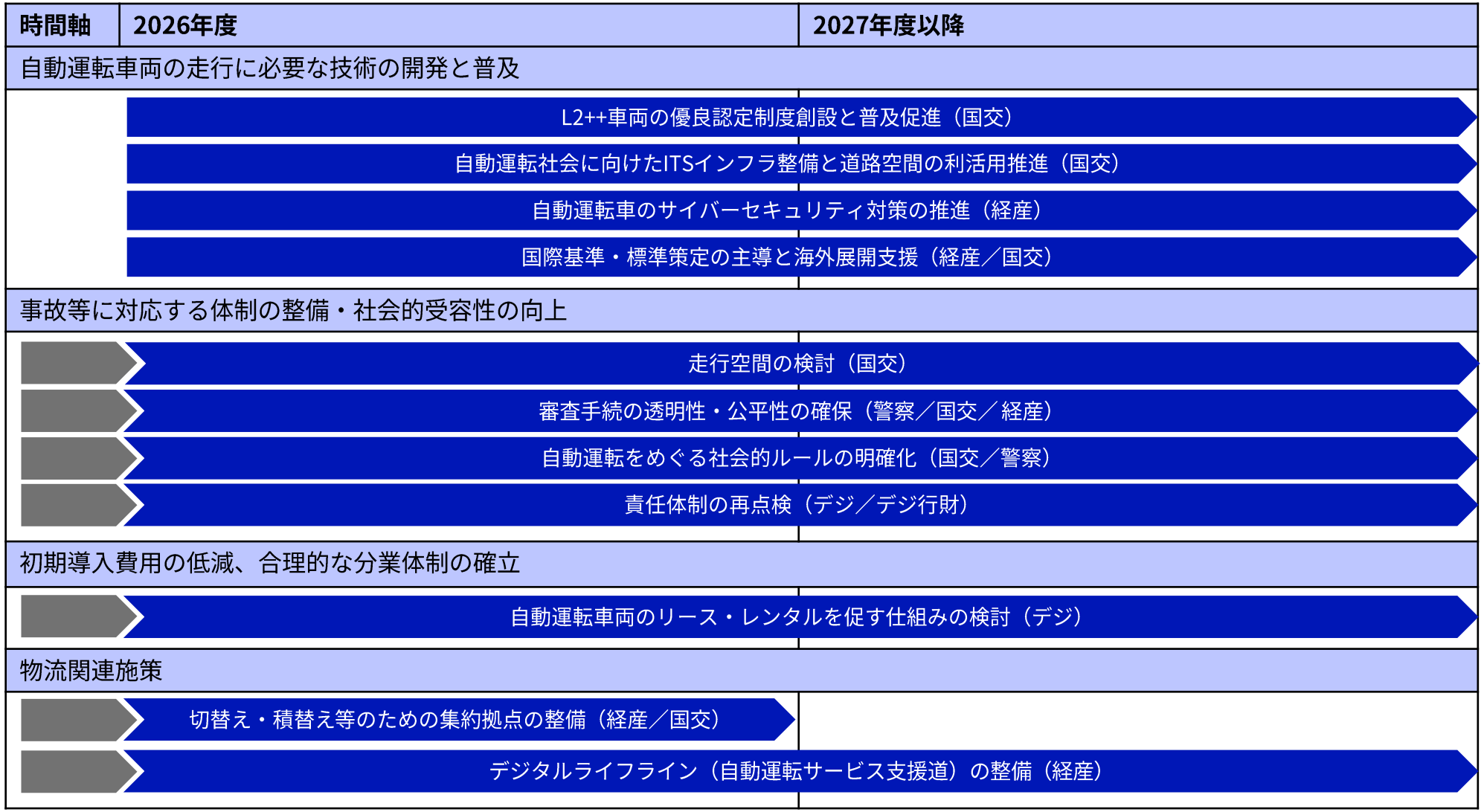
国産E2Eを搭載した日本企業の車両の量産

2030年代におけるグローバルでの自動運転車両販売台数のシェア約25%を確保

左記に加え、
・自動運転の**国際基準・標準策定の主導**
・**国内事故究明体制構築**
・**運送事業者の導入促進に向けた取組**
等を行い、上記目標を確実に達成

(*1)E２E：End to End AI。認識から経路判断までを全て単一のAIで処理し多様な走行環境でも走行可能な革新的な手法、(*2)L2＋＋車両：運転者が周辺監視をし、縦・横方向の運転支援機能を有する車両（L2車両）のうち、AIを活用し一般道を含め自律走行が可能な高度な運転自動化システム等を搭載したもの、
(*3)L4車両：システムが周辺監視をし、一定の条件下で自動運転をする機能を有し、条件外でも車両が安全確保をするもの、(*4)自動運転サービス車両：専ら自動運転サービスの運行の用に供する車両、(*5) モジュール型AI：認識や経路判断を別々のAIで処理する手法

モビリティ・ロードマップ2026 工程表（１／２）



モビリティ・ロードマップ2026 工程表（２／２）