

「モビリティDX戦略」 〈概要版〉

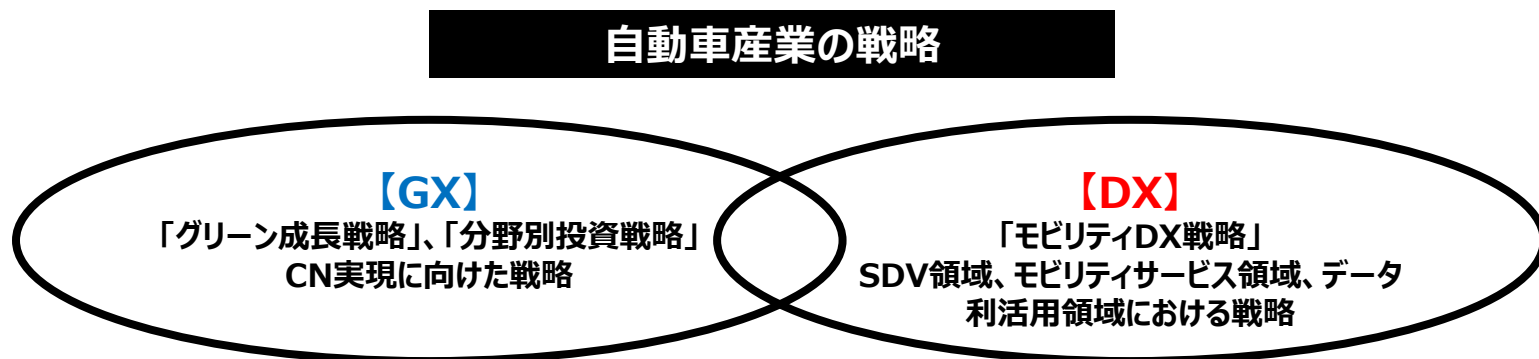
2024年5月

経済産業省 製造産業局 自動車課 モビリティDX室

国土交通省 物流・自動車局 技術・環境政策課

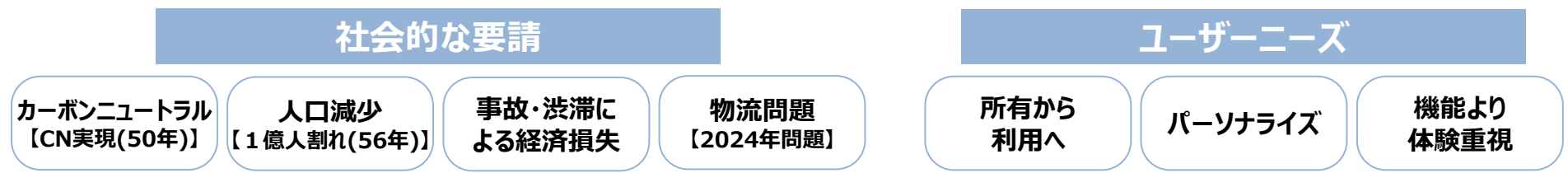
「モビリティDX戦略」の策定の必要性（第1章）

- 自動車・モビリティにおいては、GXとDXでの2軸での産業構造変化が進む。
- GXは、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和3年6月改定）や、分野別投資戦略（令和5年12月策定）において、自動車産業の戦略を策定。①イノベーションの促進、②国内生産拠点の確保、③GX市場創造の3本柱に沿って、グリーンイノベーション基金等を活用した研究開発支援や、各種補助金等の施策パッケージが展開されてきたところ。
- DXは、これまで主に自動運転の社会実装の観点から、2025年度目途での全国50か所程度の実現といった目標設定や、個別の実証案件形成等に取り組んできた。他方、自動車産業を取り巻くデジタル技術の進展に伴い、今後、DXがGXと並ぶ大きな競争軸となっていく。
- このため「モビリティDX検討会」において、官民での議論から導き出した2030～2035年に向けた勝ち筋として、ソフトウェア・ディファインド・ビークル（SDV）、自動運転やMaaSといった新たなモビリティサービス、企業を超えたデータ利活用等、DX全体を貫く戦略を策定する。

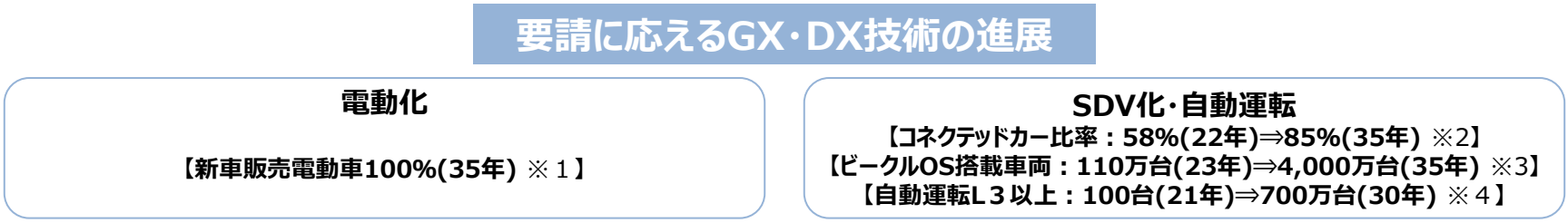


社会的・技術的な環境変化と新たな競争環境（第2章・第3章）

- 社会的な要請やユーザーニーズといった需要面の変化が後押しとなって、SDV化や自動運転といったDX技術が進展。
- それにより、新たな体験・サービスの提供やビジネス領域の拡大といったバリューチェーンの変化と、新興プレイヤーの参入や既存プレイヤーのパワーバランスの変化といった産業構造の変化という、自動車産業のゲームチェンジが起きている。



※年数は全て西暦表記（以下同じ）



自動車産業のゲームチェンジ

- ◆ **バリューチェーンの変化**
 - ✓ 車両の付加価値に占める半導体やソフトウェアの価値が相対的に増加
 - ✓ 同時に、自動運転の高度化、OTAアップデート、データ活用等により、新たな体験・サービスの提供価値が増加
 - ✓ ロボットタクシー等の新たなモビリティサービスビジネスも拡大
- ◆ **産業構造の変化**
 - ✓ 新興プレイヤーの参入や既存プレイヤーのパワーバランスの変化等、業界構造が変化し、競争環境も激化
 - ✓ 従来との競争と協調のあり方も変化していくと想定

※1：「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（2021年6月策定）
※2：富士経済「コネクテッドカー・V2X・自動運転関連市場の将来展望 2023」（23年3月公表）

※3：富士経済「コネクテッドカー・V2X・自動運転関連市場の将来展望 2023」（23年3月公表）
※4：矢野経済研究所「自動運転システムの世界市場に関する調査」（22年8月公表）

「モビリティDX」競争が生じていく主要3領域（第4章）

- 社会やユーザーからのニーズ、それに応えるデジタル技術の進展状況、他国における動向等を踏まえると、今後、主に以下の3領域において、グローバルな大競争、バリューチェーンや産業構造の変化というゲームチェンジが生じていくと考えられる。
- 海外では、レガシーのない新興プレイヤーが台頭し、スピード感を持った投資が活発化。我が国においても取組は進みつつあるが、既存事業における収益の確保との両立も重要となる中で、我が国においては開発リソース（資金・人材等）が不足。我が国がこれらの競争に打ち勝つため、今後目指すべき目標と、その実現に向けた取組のロードマップを策定し、官民のリソースを結集して取り組んでいく。

① 車両の開発・設計の抜本的な刷新（車両のSDV化）

- 車両の開発・設計の思想が抜本的に刷新され、ソフトウェアを起点とした車両開発（SDV）が加速化。開発工数も大幅削減し、スピードも向上。
- 単なる車両構造の変化を超えた、ソフトウェアのアップデート、自動運転技術との融合等による新しいバリュー提供の実現。
- 欧米では一部企業が、SDV化とOTAによりサービス提供のビジネスを開始。半導体メーカーなどからの異業種参入もある中で、SDV市場における競争力確保にむけた国際競争が加速化。

② 自動運転・MaaS技術などを活用した新たなモビリティサービスの提供

- 人流・物流サービスの持続的な提供は喫緊の社会課題であり、自動運転やオンデマンドサービスなどの社会実装への強い期待。
- スローモビリティからロボタクまで様々な挑戦が世界中で進展しているが、ビジネスモデルの確立まで至っていない。少子高齢化等が先行する日本において、早期にビジネスモデルを確立することで、国内での様々な社会課題解決に貢献すると同時に、世界中に展開可能な新たなビジネスとなる可能性。

③ データの利活用を通じた新たな価値の創造

- 自動車の製造～利用～廃棄のライフサイクルにおいて無数のデータが存在。このデータを統合的に把握することでサプライチェーンの強靱化、他ビジネスにおけるデータ活用など、新たな価値創造につながっていく可能性。
- 欧米においては、既に企業を超えたデータ連携基盤を構築していく取組が活発化。①データ連携基盤の確保、②データ有効利用による新たなビジネス創造の2面から、今後の大きな価値の源泉となっていく可能性。

⇒ これらの競争に打ち勝つため、目標とロードマップを策定し、官民のリソースを結集して取り組んでいく

「モビリティDX戦略」の目標設定（第4章）

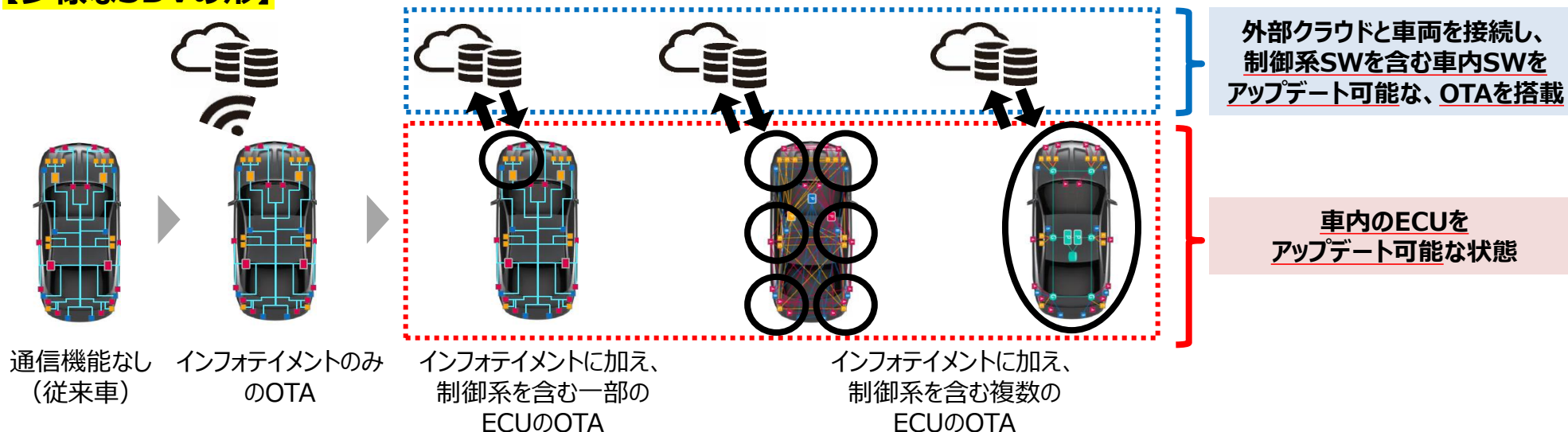
- SDVの意義は、自動車の性能向上や機能の追加・拡充と、従来の自動車に閉じないサービスなど、新たな付加価値の提供がSWアップデートを通じて、継続的かつスピーディーに実現可能となることと考えられる。
- 他方、SDV化の流れには、通信機能、OTA機能、ビークルOS（※）の搭載など、複数の段階が存在。また、BEVのみならず、ICEも含めた全てのパワートレインのSDV化が進んでいく。
- こうした背景の下、ターゲットの市場や我が国の強み（パワトレの多様性や乗り心地等）を踏まえ、パワトレ・機能・価格面での「多様なSDV化」を目指すことが重要。

※統合ECUに搭載され、HWとSWを分離する役割

【SDVが実現する価値】

- HWとSWの分離による開発効率化、発売後の柔軟なSW設計変更や機能アップデート、異業種とも連携した多様なマネタイズポイントの設定（エンターテインメントやインテリア、充電・エネルギーマネジメント等）
- 車両の安全性や操作性等の機能を常に最新にアップデート、追加機能やサービス等を選択し自由にカスタマイズ可能

【多様なSDVの形】



「モビリティDX戦略」の目標設定（第4章）

- モビリティDX戦略の実行を通じて、安全で便利な交通社会の実現、グローバルに広がる新たな市場での付加価値獲得を目指す。そうした絵姿の実現に向けては、複数の市場・ユーザーに対応できる機能・価格の幅を持たせた我が国の「多様なSDV」を、広く展開・普及させていくことが重要。
- そうした観点から、モビリティDX戦略の取組目標として、「SDVのグローバル販売台数における日系の目標シェア」を設定する。

■ 取組目標：SDVのグローバル販売台数における「日系シェア3割」の実現（2030年及び2035年）

【2030年：基盤の統合・実装による、新たなビジネスモデルの構築】

<目標の考え方>

- プラットフォーム刷新が進むBEVや高級セグメントからSDV化が進み、徐々に拡大。
- 2027年までに、開発・実証環境の整備や要素技術の確立等を通じた世界と戦える基盤を作りを進め、成果の統合・実装を通じて、新たなビジネスモデルを構築する。
- 2030年におけるSDVのグローバル販売台数を約3,500万台～4,100万台と想定した場合、日系シェア3割は約1,100万台～1,200万台に相当する。

【2035年：グローバルへの本格展開】

<目標の考え方>

- PHEV・HEV等へのパワートレインの広がりやセグメントの広がりにより、SDV市場が更に拡大。
- 標準化やスケール化により、構築したビジネスモデルを更に磨き、グローバルへの展開を進める。
- 2035年におけるSDVのグローバル販売台数を約5,700万台～6,400万台と想定した場合、日系シェア3割は約1,700万台～1,900万台に相当する。

※ 「SDVのグローバル販売台数」は、複数の有識者のヒアリング・推計を基に想定。

「モビリティDX戦略」に関するロードマップ（第4章）

2025

(2027)

2030

2035

世界と戦う基盤作り

技術の統合・実装
新たなビジネスモデル創出

目標

グローバルな競争力の確立
世界市場への本格展開

目標

車両アーキテクチャの刷新と開発スピードの高速化

【半導体（自動車用SoC）】研究開発
【シミュレーション】モデル構築、シナリオ整備
【生成AI】先行事例創出

要素技術の確立
型式認証・認可への活用
実サービスでの利活用

新たな機能・サービス具体化と早期実装

【API】JASPAR等での継続議論
【ライダー・地図】研究開発

標準APIの推進
車両への実装

社会要請に早期に対応するビジネスの具体化

【自動運転トラック】改造支援、実証走行
【インフラ協調】混在空間での実証 等

先行事例の横展開

将来を見据えたロボタク等の高度技術の開発・実装

【ロボタク】開発加速、サービス実証

早期実装

【許認可】情報共有等が可能な環境整備

KPI:2025年度目処
50か所

KPI:2027年度
100か所以上

データ連携基盤のグローバルな地位の確立

【データ連携基盤】運用、海外システムとの相互接続

データ利活用ビジネスの活性化

【サプライチェーン】自動車LCA 等
【バリューチェーン】運行管理・エネマネ 等

早期実装

取組の機運醸成と、企業間連携や人材確保等の促進

【コミュニティ】モビリティDXプラットフォームの立ち上げ、運用

各領域の取組の成果の統合を通じた、
日本の強みを活かした「多様なSDV化」の推進

SDV
日系シェア
3割
(※)

✓ 各取組の進捗や環境変化に
応じて、必要な施策を検討

車両機能や
サービス拡充、
更なる販売拡大

自動運転の
ビジネスモデル確立、
事業化促進

バリューチェーン側
への
ユースケース拡張

コミュニティの
活性化、
人材の更なる
裾野拡大

SDV
日系シェア
3割
(※)

安全で便利な交通社会の実現、グローバルに広がる新たな市場での付加価値獲得

※一定の想定で試算すると、2030年日系シェア3割は約1,100万台～1,200万台、2035年日系シェア3割は約1,700万台～1,900万台に相当。

SDV領域：目標実現に向けた取組の方向性（第4章）

【基本方針：内燃機関も含めた全てのパワトレにおいて、複数の市場・ユーザーに対応できる機能・価格の幅を持たせた「多様なSDV化」を進めていく】

- SDV領域においては、①車両アーキテクチャの刷新と開発スピードの高速化と、②新たな機能・サービスを具体的なサービスとして早期に実装していけるかが競争の鍵。
 - その実現に向けて、足元では、要素技術の開発や協調基盤の整備を早急に進めつつ、2030年頃にはこれらを統合した車両の提供・ビジネスの実装を完成させ、将来のグローバルなマーケットの獲得につなげていく。
- ✓ 競争力のあるSDVの開発には半導体・ライダー・高精度3次元地図など、「走行性能（自動運転性能）」に直結する技術が必要十分な水準に達していることが不可欠であり、こうした技術開発を早急に進める。特に半導体は、高性能化と低消費電力化の両立に向け、自動運転等の用途に特化した専用半導体の開発が重要。
- ✓ 加えて、SDVはスピーディーな車両開発とOTAによる継続的なアップデートが競争上重要となり、API標準化やシミュレーション活用による開発効率化や、ソフトウェア開発・アップデートの容易性を確保することが必要。信頼性・安全性や品質を担保するためのデータセキュリティやサイバーセキュリティの観点も重要となるため、安心・安全なデータ利活用基盤であるウラノスエコシステムの活用による取組を進める。これらを通じて、ユーザーは車両の安全性や操作性等の機能を常に最新にアップデートし、安心して活用していくことが可能となる。
- ✓ また、自動運転時の乗車中の余暇時間の有効活用など、ユーザーの「体験価値向上」に向けたサービス実装や、その選択肢の多様性も求められる。その実現には、各OEMだけで提供可能なサービスには限界があり、サードパーティの異業種とも連携したサービスが提供されるべきと考えられ、ここでもAPI標準化が重要となる。
- ✓ 更に、生成AI技術の進展により、これまでに無い車両・部品のデザイン生成・設計やそれらを通じた開発効率化、音声認識等の新たなインフォテイメント機能の搭載が可能となる。また、運転支援・自動運転における認識・判断の高度化、それを鍛えるためのシミュレーション環境の構築にも活用が進みつつあり、自動車業界における生成AIの活用事例創出や計算資源補助にも取り組む必要がある。

<車両アーキテクチャの刷新と開発スピードの高速化>

◆【ポスト5G基金（4850億円の内数）／ASRA】

チップレット技術を適用した自動車用SoCの研究開発を進め、28年までに要素技術を確立、30年以降の量産適用を目指す

●【グリーンイノベーション基金^⑬（50億円）／JARI】

手戻りのない設計・開発プロセスの実現に向けて、AD/ADASや電動車に対応した高精度（精度90%以上）の車両・部品シミュレーションモデルを28年度までに開発する

●【SAKURA・DIVPプロジェクト（49億円の内数）／JARI・神奈川工科大等】

実機・実環境ではなくシミュレーション環境上での安全性評価の推進に向けて、各社が柔軟に活用できるシミュレーション環境や安全性評価シナリオを25年度までに開発する

◆【ポスト5G基金（4850億円の内数）／今後公募】

生成AI活用促進に向けて、実証事業を通じて、具体的な先進事例を創出する

<新たな機能・サービスの具体化と早期実装>

◆【JASPAR等】

車両を活用したサービスの拡大に資するAPIの標準化に向けて、課題を洗い出し、24年夏までに結論を得る

●【グリーンイノベーション基金^⑬（375億円）／ティアフォー・ソニーセミコンダクタソリューションズ】

自動運転ソフトウェアやセンサーについて、現行比70%以上の省エネ化技術を30年度までに確立する

●【SIP（555億円の内数）／京都大】【Kプログラム（2億円）／京都大】

認識性能の高度化に重要なライダーについて、光源の高輝度化・小型化に向けた研究開発を進めるとともに、PCSEL等の半導体レーザーについて30年までに製品化を図る

●【SBIR（16億円）／DMP】

自動運転に必要な高精度三次元地図等の生成・更新の低コスト化に向けて、プローブカーデータを活用した変化検知・自動更新技術を25年度までに確立する

モビリティサービス領域：目標実現に向けた取組の方向性（第4章）

【基本方針：社会要請に応えるビジネスの早期具体化と将来を見据えた高度技術の開発を、両輪で推進していく】

- 新しいモビリティサービスには、スローモビリティからロボタクまで様々な技術階層があり、地域のニーズ・需要・特性等に応じて最適なサービスが異なり、また、費用・収益構造も異なる。
- こうした中、足元では、① 人流・物流上の社会要請に早期に対応するビジネスの具体化を図りつつ、② 将来を見据えたロボタク等の高度技術の開発を進める。2030年頃までには、これらの成果を統合し、様々なレイヤーでのビジネスモデルを確立し、世界の課題解決への貢献につなげていく。

- ✓ 自動運転やMaaSを通じて、国内においては、**地域で顕在化している移動課題や交通事故などを解決し、地域の価値向上や新しい交通社会を実現**することを目指す。グローバルでは、**魅力あるモビリティやサービスを生み出し、世界をリード**していくことを目指す。
- ✓ 足元であらゆるプレイヤーが自動運転の開発に取り組んでおり、まずはこうした**社会実装PJを推進**することが重要。あわせて、継続的な**情報発信**や**ソフトウェア人材の育成**など、**社会受容性向上や環境整備**を進めていく。
- ✓ また、より高度な技術が必要となる一方で、他のサービスとの掛け合わせ次第では事業性を確保出来る可能性がある**ロボットタクシーの実現も強く推進**し、国内における**技術の高度化やサービスの創出**を後押しする。あわせて、自動運転の低コスト化や高性能化につながる**要素技術（高精度3次元地図やセンサ類）の開発**も推進する。

<人流・物流上の社会要請に早期に対応するビジネスの具体化>

- ◆【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（27億円の内数）／今後公募】
深刻な人手不足に対応すべく、量産車開発PJと並行して市販大型トラックの改造による自動運転機能搭載を支援し、24年度中に実証走行を開始する
- 【RoAD to the L4プロジェクト（49億円の内数）／産学官コンソ】
混在空間でのインフラ協調型システム実証や高速道路での実証走行を通じたデータ収集も含め、自動運転の早期社会実装のための先行事例創出と横展開を進める
- 【地域新MaaS創出推進事業（49億円の内数）／公募中】
モビリティサービスの効率化や収益多角化に向けて、実証事業を通じて必要なデータの分析やアプリ・データ連携基盤等のシステムアーキテクチャ検討等を進め、24年度中に整理する

<将来を見据えたロボタク等の高度技術の開発・実装>

- ◆【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（27億円の内数）／今後公募】
世界と戦える自動運転サービスの確立を目指すため、日本におけるロボットタクシー開発を加速し、24年度中にサービス実証を開始する
- 【L4コミティ（49億円の内数）／経産・国交・警察・総務・自治体・事業者】
ロボットタクシーサービスの早期実現に向けて、事業者及び関係省庁間で許認可に係る情報共有等が可能な環境整備を進める
- 【SDV領域での取組より再掲】
より複雑な交通環境でのサービスを実現するために不可欠な、ソフトウェアやセンサー、高精度三次元地図等に関する技術開発、シミュレーション環境上での安全性評価環境の構築等を進める

データ利活用領域：目標実現に向けた取組の方向性（第4章）

【基本方針：日本のデータ連携基盤のグローバルな地位を確立するとともに、個社単独では成し得なかった新たなデータ利活用ビジネスの創出を図る】

- データの利活用を通じた新たな事業・サービスの創出にあたっては、①データ連携基盤そのものの構築、②データ利活用ビジネスの活性化の2面での取組を進めていく必要。
- ①のデータ連携基盤については、ウラノスエコシステムにおけるユースケース拡張、海外のシステムとの連携等を通じてグローバルな地位の確立を図る。②のデータ利活用の観点からは、まずはニーズの高いサプライチェーン側でのユースケース拡張を図りつつ、走行データの活用などのバリューチェーン側での取組につなげていく。

- ✓ 自動車の製造～利用～廃棄のライフサイクルにおける無数のデータを統合的に把握・共有・利活用し、サプライチェーンの強靱化や新たなサービスの創出を図っていくことで日本の自動車業界の競争力を高めていく必要。そのために、**データ連携基盤の構築**をウラノスエコシステムの中で推進し、**データ利活用の仕組みを確立**する。
- ✓ 足元の自動車業界のニーズは、欧州電池規則対応に向けた**蓄電池CFPの算出**であり、これは既に先行ユースケースとして取り組んでいるところ。この知見を活用し、**自動車LCAの算定、有事の状況把握と在庫管理・生産調整、不具合品の早期発見**など、まずは**サプライチェーン側のユースケース拡張**を進める。
- ✓ その次のステップとして、ユーザーへの高付加価値なサービス提供にも通ずる**バリューチェーン側でのユースケース拡張**へ取組を延伸し、**新たなデータ利活用ビジネスの創出と活性化**を図る。

データ利活用領域：具体的な施策（第5章）

<データ連携基盤のグローバルな地位の確立>

- ◆【一般社団法人自動車・蓄電池トレーサビリティ推進センター（ABtC）】
蓄電池カーボンフットプリントを先行ユースケースとした自動車サプライチェーンデータ連携基盤を、24年5月より運用開始する
- ◆【IPA・DADC】
Catena-Xとの相互接続に向けた実証を進め、相互接続を実現する

<データ利活用ビジネスの活性化>

（サプライチェーン）

- ◆【サプライチェーンデータ連携基盤の構築に向けた実証事業（49億円の内数）／今後公募】
 - ・ 業界ニーズの高い自動車LCAについて、正確で効率的な算定の実現に向けて、24年度にアプリケーションの要件定義のための実証事業を行い、25年度以降の実装を目指す
 - ・ 有事の状況把握と在庫管理・生産調整、物流の効率化に向けた運行情報や貨物情報の連携等のユースケースについて、24年度後半からの実証事業の開始に向けて、課題整理を進め、取組内容を具体化を図る

（バリューチェーン）

- 【地域新MaaS創出推進事業（49億円の内数）／公募中】
モビリティサービスの効率化や収益多角化に向けて、実証事業を通じて必要なデータの分析やアプリ・データ連携基盤等のシステムアーキテクチャ検討等を進め、24年度中に整理する
- 【グリーンイノベーション基金^⑭（1130億円）／産総研等】
商用電動車の運行最適化に向けて、車両・走行データ等を活用して、運行管理とエネルギーマネジメントを最適化するシミュレーションシステムを30年度までに開発する

領域横断：目標実現に向けた取組の方向性（第4章）

- これらの主要な領域での取組を加速的・継続的に進めて行くためには、「モビリティDX」競争に戦うための社会全体としての基盤も重要。
- 具体的には、官民の様々な取組を可視化・発信し、認知度を向上させ機運を高めていくための「コミュニティ」の形成を進め、そのコミュニティの中で、ソフトウェア人材の獲得・育成、企業間の情報共有や連携促進、新たな取組の検討等を進めていく。

✓取組の機運の醸成や持続可能性を高めていく上でも、「コミュニティ」の形成が重要。OEM・サプライヤー、スタートアップ、大学・研究機関、異業種、学生・個人といった、様々な企業・人材・情報が集積・交流し、ソフトウェア人材の獲得・育成に関する取組の推進や、企業間での情報共有や連携の促進、競争領域・協調領域の変化に伴う新たな取組の検討等を進めていくことが重要。特に、新たな取組の検討においては、ハードウェアとソフトウェア、サイバーとフィジカルといった新たな観点での協調を生むような議論を進めていく。

✓そうした場の提供に向けて、**新たな「コミュニティ」を立ち上げる。**

✓そのうち特に、新たな領域における競争においては、ソフトウェア開発が通底する重要要素であり、その人材育成と確保がグローバル共通の課題。然しながら、日本においてはこれまでその取組が十分ではなく、ソフトウェア人材の不足が顕著なことから、**重要な人材を整理・特定**のうえ、人材育成を目的とした**リスキル講座認定制度**、人材獲得・発掘を目的とした**自動運転AIチャレンジ**などの取組を推進する。

<「モビリティDXプラットフォーム」の立ち上げ>

◆【モビリティDXプラットフォーム構築・運用事業（49億円の内数）／今後公募】

様々な企業・人材・情報が集積・交流し、①人材獲得・育成に関する取組、②企業間の情報共有や連携促進、③新たな取組の検討等を行う場として、今秋目途に、「モビリティDXプラットフォーム」を立ち上げる

<プラットフォームの活動>

●【モビリティDXプラットフォーム構築・運用事業（49億円の内数）／今後公募】

- ・ ソフトウェア人材の確保に向けて、外部人材の獲得・発掘のために自動運転分野やサイバーセキュリティ分野でのコンペティションを開催するとともに、内部人材の育成促進のために「リスキル講座」の拡充を進める企業間での取組事例の共有や、既存OEM・サプライヤーとスタートアップ・異業種との連携促進に向けて、定期的な情報発信、イベント・ワークショップ等を開催する
- ・ 研究開発・実証・標準化の促進に向けて、既存プロジェクトが存在しない新たな取組の検討や、既存プロジェクトの動向共有等を行う

<参考>「モビリティDXプラットフォーム」の立ち上げ

- 取組の機運醸成や持続性を高めていく上でも、「コミュニティ」の形成が重要。SDVや自動運転に関する様々な企業・人材・情報が集積・交流し、①人材獲得・育成に関する取組、②企業間の情報共有や連携促進、③新たな取組の検討等を行う「コミュニティ」として、今秋目途に「モビリティDXプラットフォーム」を立ち上げる。

経済産業省

運営

モビリティDX検討会

「モビリティDXプラットフォーム」(新たなコミュニティ)

【主な活動内容】(まずはSDVや自動運転の取組から開始し、順次、データ利活用等へ拡張)

- ① 人材獲得・育成に向けた、コンペティションの開催や学習講座の提供
- ② 企業間の情報共有や連携促進に向けた、定期的な情報発信、イベント・ワークショップの開催
- ③ 研究開発・実証・標準化の促進に向けた、新たな取組の検討、既存プロジェクトの動向共有

～活動の具体例～

<凡例> 新規取組 既存取組

① 人材獲得・育成

コンペティションの開催
(自動運転AIチャレンジ、サイバーセキュリティコンペ 等)

学習講座の提供
(リスキル講座認定制度 等)

② 情報共有・連携促進

定期的な情報発信
(メールマガジン、トークセッション 等)

イベント・ワークショップの開催
(ネットワーキングイベント 等)

③ 新たな取組の検討等

**既存プロジェクトが存在しない
新たな領域の取組検討**
(API標準化、データ利活用 等)

**既存プロジェクトの
動向共有**
(RoAD to the L4 等)

既存コミュニティ (例)

既存コミュニティの活動は、引き続き各コミュニティにおいて継続しつつ、情報連携を図る

RoAD to the L4
(自動運転の研究開発・社会実装)

スマートモビリティチャレンジ
(MaaSの実証事業)

**デジタル庁
モビリティロードマップ**

**デジタルライフライン
全国総合整備計画**
※今後連携

SIP
※今後連携

等

様々なプレイヤーが、本プラットフォームへの参画を通じて、上記①～③の活動に一元的にアクセス

異業種

スタートアップ

OEM・
サプライヤー

大学・
研究機関

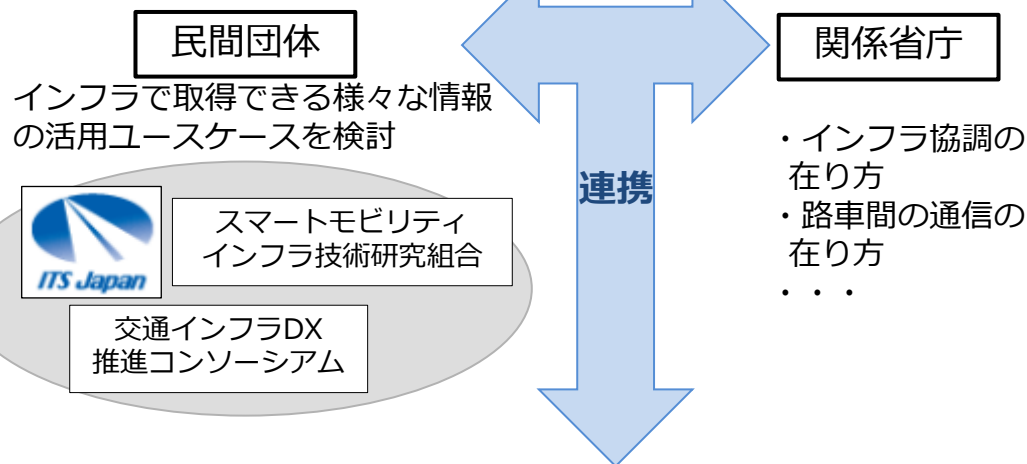
学生・個人

<参考> 混在空間でのインフラ協調型システム実証 高速道路での実証走行を通じた早期社会実装のための取組

- 官民プロジェクトで創出した先行事例の横展開に向けて、混在空間での自動運転実現が必要。選択肢の一つとしてインフラ協調型システムの実証を強化して協調型システムの基本的な目標・要件を設定し、全国での実装の基盤を固める。
- 早期社会実装の観点で、閉鎖空間と混在空間の中間的性質をもつ高速道路における実装を進めることが必要。インフラ・データ基盤の開発・整備やユースケース具体化等を進め、人流だけでなく物流についても手当て。

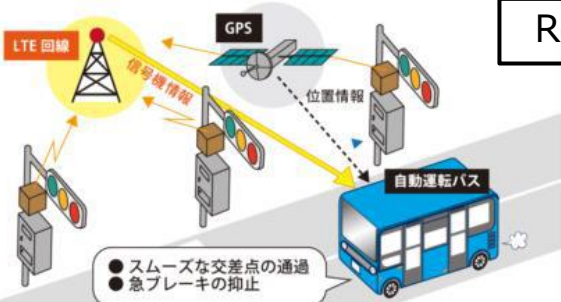
インフラ協調型システムの実証強化

民間団体の専門的知見のさらなる活用及び関係省庁との連携により取組を加速



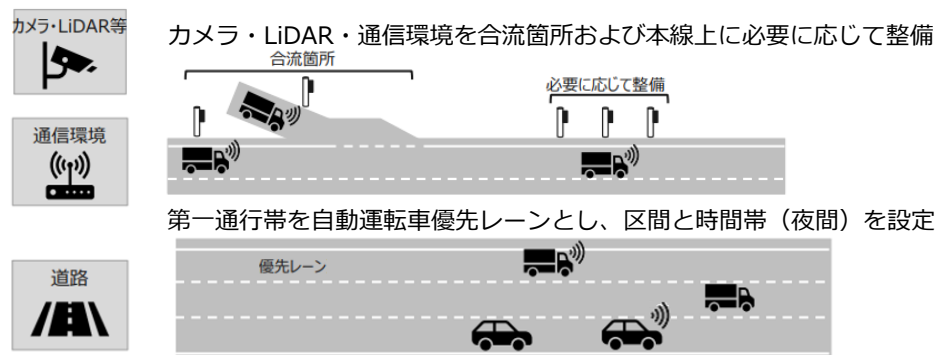
RoAD to the L4プロジェクト

レベル4自動運転向けの活用を中心に検討。公道実証中。



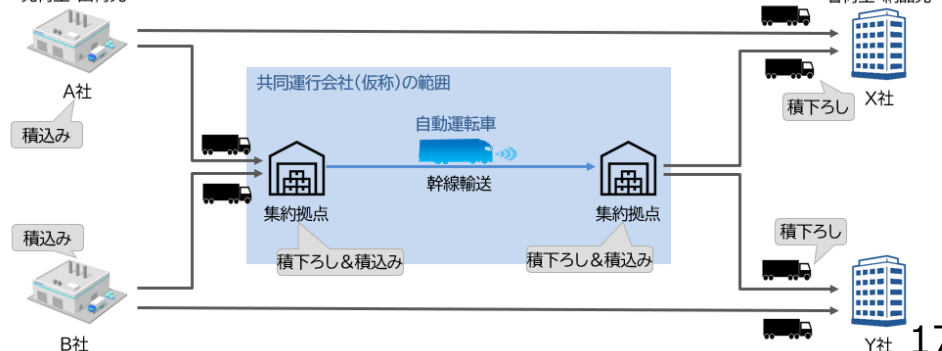
デジタルライフライン アーリーハーベストPJと連動した取組

「自動運転車優先レーン」における各種実証プロジェクトについて官民で連動させて効果を最大化



自動運転トラックの共同運行会社（仮称）の検討

自動運転トラックのスケールメリットを發揮していく枠組づくり
発荷主・出荷先 着荷主・納品先



<参考> サプライチェーンデータ連携のユースケース拡張

- ウラノエコシステムにおける、自動車サプライチェーンデータ連携基盤（一社自動車・蓄電池トレーサビリティ推進センターが運用）の第2弾のユースケースとして、「自動車LCA」に着手。25年度日途の実装を目指す。
- 同時に、第3弾の候補として、「物流・運行システムの効率化・共通化」、「有事の状況把握と在庫管理・生産調整」、「半導体等の重要部品のサプライチェーン把握」について、取組の具体化に向けた検討を進める。

【第2弾のユースケース（自動車LCA）】

- 24年度にアプリケーションの要件定義のための実証、25年度に各ベンダーのアプリ開発及びサービス実装を予定。

<実証事業の概要>

- ① Excel等を用いた試行的な算定作業を通じた、LCA算定時の業務フロー整理やアプリケーションに必要な機能の洗い出し
- ② ①を踏まえた、アプリケーションのプロトタイプ制作及び機能検証
- ③ ②を踏まえた、要件定義書（※）の策定

※ 自動車LCAの算定方法は、現在国内外で議論が進んでおり、複数の算定方法に対応可能な汎用的なツールを設計。

【第3弾のユースケース候補（物流、BCP対応、サプライチェーン把握）】

- 24年度は、ヒアリング・課題整理・仮説検証等を通じて取組の具体化を図り、25年度に実証開始を予定。