

第9回 自動走行ロボットを活用した 配送の実現に向けた官民協議会

令和6年3月

経済産業省

商務・サービスグループ

物流企画室

1. 主な届出事例と予算事業

2. 省エネルギー化への貢献等に関する調査結果

3. 認知度向上および担い手増加に関する取組

最近の主な届出事例

- 法施行から約1年が経過し、**自治体主導型の活用事例**や、**配送用途以外の実証実験事例**が届出制のもとで見受けられるなど、活用の幅が徐々に拡大してきている。
- 1台のロボットがより多くの収益を得るためには、**①稼働時間・稼働率を向上させる**、**②配送以外の他ユースケース（広告・警備等）と複合的に活用する**、ことが特に重要であると考えられ、今後は**サービスモデルの構築に向けた取組推進が重要**となる。

自治体主導型の活用事例

事業者等	佐賀県、SAGAサンシャインフォレスト(株) 等
場所	佐賀県佐賀市（SAGAサンライズパーク周辺）
内容	<ul style="list-style-type: none">・ 県有施設において書類等を配送するサービスを開始。・ 同県有田町で実施した期間限定のイベントにおいても活用し、焚き火やサウナに使用する薪の配送を行った。

配送用途以外の実証実験事例

事業者	NTTコミュニケーションズ(株)、NTT都市開発(株) 等
場所	広島県広島市（ひろしまゲートパークおよびその周辺公道）
内容	<ul style="list-style-type: none">・ ロボットの側面にサイネージを搭載し、商業施設の情報や公園内のルールなどの情報発信を実施。・ 公園内および周辺道路で巡回パトロールを行い、公園利用ルールの認知度向上や禁止行為の抑止による公園の適切な利用推進に関する効果検証を実施。



(出典) NTTコミュニケーションズ株式会社ウェブサイトから抜粋し、経済産業省にて一部加工
<https://www.ntt.com/about-us/press-releases/news/article/2023/1108.html>

事業採算性向上のための取組（技術開発とサービス開発）

- 技術開発においては、「1人が同時操作可能な台数を増やす」といった**費用削減の観点**で、事業採算性向上のための取組を行っている。（R4~6当初予算）
- 他方で、成熟した技術を実サービスで最大限生かすことができるよう、「多数のロボットを効率よく稼働させる」といった**収益増加の観点**でも、今後取組を進めていく。（R5補正）

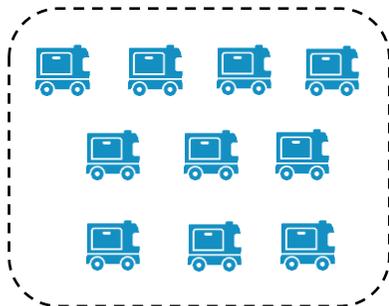
革新的ロボット研究開発等基盤構築事業

【技術開発】 R4~6年度 当初予算

(イメージ)



遠隔操作者



10台の自動配送ロボット

補助対象事業者 = メーカー・システムベンダー等

1人の操作者が10台程度を同時に運用可能な技術の開発

物流効率化に向けた先進的な実証事業（自動配送ロボット導入促進実証）

【サービス開発】 R5年度 補正予算

(イメージ)



小売店など

荷物を積む



自動配送ロボット（メーカー等が提供）

配送



サービス利用者

補助対象事業者 = サービス提供者

多数台を高稼働率で運用し
いかに事業性を高めることが出来るか検証を実施
(1人の操作者が同時に運用を行う台数は問わない)

地域内での効率的な多数台運用のためのサービスモデルを創出

自動配送ロボットの社会実装、導入本格化に繋げる

物流効率化に向けた先進的な実証事業

商務・サービスグループ
消費・流通政策課
／物流企画室

令和5年度補正予算額 55億円

事業の内容

事業目的

我が国の国民生活・経済を支える社会インフラである物流には、「物流の2024年問題」のみならず、構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の危機が迫る。物流の2024年問題を乗り越え、社会インフラである物流を維持するためには、荷主企業の行動変容が重要。『即効性のある設備投資の促進』を加速化させるために先進的な実証事業を行うことで、物流の投資効果を明らかにし、荷主企業の投資意欲を喚起するとともに、本実証の成果の積極的な横展開を行う。また、ラストワンマイル配送の省力化に向けた先進的な実証も行う。

事業概要

(1) 荷主企業における物流効率化に向けた先進的な実証事業

荷主企業の物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入等に係る費用を補助することを通じて、荷主企業の省力化や物流効率化の投資効果を明らかにする実証を行う。

(2) 自動配送ロボット導入促進実証事業

公道を走行する自動配送ロボットの採算性を確保したサービスモデルを創出し、市場の確立を図るため、複数拠点・多数台運行による大規模なサービス実証を行う。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



(1) 補助率：中堅企業1/2、中小企業2/3

(2) 補助率：大企業・中堅企業1/3、中小企業2/3

成果目標

本実証事業を通じ、『即効性のある設備投資の促進』を加速化させ、「物流の2024年問題」及び構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の解消に寄与する。

補正予算事業の詳細

- 「10台以上を運用する大規模なサービス実証」への補助を通じて、事業採算性を確保したサービスモデルを構築し、他地域への横展開に繋げる。
- 事業費は最大1.2億円。公募期間は、3/1（金）～ 4/8（月）。

事業内容

- ① サービスモデル構築に向けた実証の実施
- ② 実証結果を踏まえたサービスモデル設計書の作成
- ③ 構築したサービスモデルの普及活動の実施

実証の主な留意事項

ロボット	遠隔操作型小型車を用い、届出制のもとで実施
台数	10台以上を運用
エリア	運用台数と想定需要量に応じた適切なサービス提供エリアを設定
実証内容	配送または集荷をメインとする。事業採算性を向上させることを目的に、広告、移動販売、警備等の用途でも付随的に運用可能

事業費等

<事業費>

最大1.2億円

(大企業の補助上限は4,000万円、中小企業は8,000万円)

<補助対象経費>

人件費、機械装置・システム費、マーケティング費、広告宣伝費、専門家経費、借料及び賃料、委託・外注費 等

公募情報

公募期間	2024年3月1日（金）～ 4月8日（月）
予定件数	4件程度
採択公表	2024年5月後半頃を予定



<物流効率化に向けた先進的な実証事業ウェブサイト>

<https://logiefficiency-meti.jp/>

革新的ロボット研究開発等基盤構築事業

令和6年度予算案額 9.6億円（10億円）

事業の内容

事業目的

深刻化する人手不足への対応や生産性向上の鍵となるロボットを幅広い産業分野への導入を進め、社会実装を加速させていく。

事業概要

(1) ロボットの未導入領域におけるロボット社会実装に向けて、ユーザーの業務フローや施設環境の変革を含むロボットフレンドリーな環境の実現が必要である。このため、ユーザー、メーカー、システムインテグレーター等が連携し、①屋内環境、②屋外環境のそれぞれにおいて、ロボットフレンドリーな環境の実現に向けて研究開発等を実施する。

(2) 多品種少量生産にも対応可能な産業用ロボットの実現に向け、鍵となる、「ハンドリング関連技術」、「遠隔制御技術」、「ロボット新素材技術」、「汎用動作計画技術」等の要素技術に係る基礎・応用研究について、産業界と大学等研究機関とが協調して推進する研究開発を支援する。

ロボットフレンドリーな環境の実現を目指す分野例
(1) 関連)



ビルの清掃



惣菜の盛り付け



自動配送ロボットの公道走行

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

(1) ①



(1) ②



成果目標

(1) のプロジェクト終了時（2024年度）までに、屋内においては施設管理、小売及び食品製造の分野におけるロボットフレンドリーな環境に資する標準規格の策定件数を3件とする。また屋外においても、10台以上の自動配送ロボットを遠隔監視・操作可能なシステムの実用化件数を2件とする。

(2) のプロジェクト終了時（2024年度）までに、未導入領域へのロボット実装に資する要素技術を2件創出する。また、本事業の成果を活用し、2029年度を目途に、ロボットの動作作業の省エネルギー化を目指す。（効率を現状の1.5倍）。

(参考) 自動配送ロボットに活用可能な関連予算案等 (令和5年度補正・令和6年度当初)

- 自動配送ロボットに関する研究開発や、地域における導入・実証実験など、活用可能な関連予算案等をまとめています。(詳細については、資料4をご参照ください)

主に開発向け

企業

① 革新的ロボット研究開発等基盤構築事業

(うち、(1) ②屋外環境)

【対象】 大企業、中小企業等

② 中小企業生産性革命推進事業

(うち、ものづくり補助金における「製品・サービス高付加価値化枠」)

【対象】 中小企業等

③ 成長型中小企業等研究開発支援事業

【対象】 中小企業者等

主に導入・実証向け

企業

④ 物流効率化に向けた先進的な実証事業

(うち、(2) 自動配送ロボット導入促進実証事業)

【対象】 大企業、中小企業

自治体

⑤ デジタル田園都市国家構想交付金

(デジタル実装タイプ)

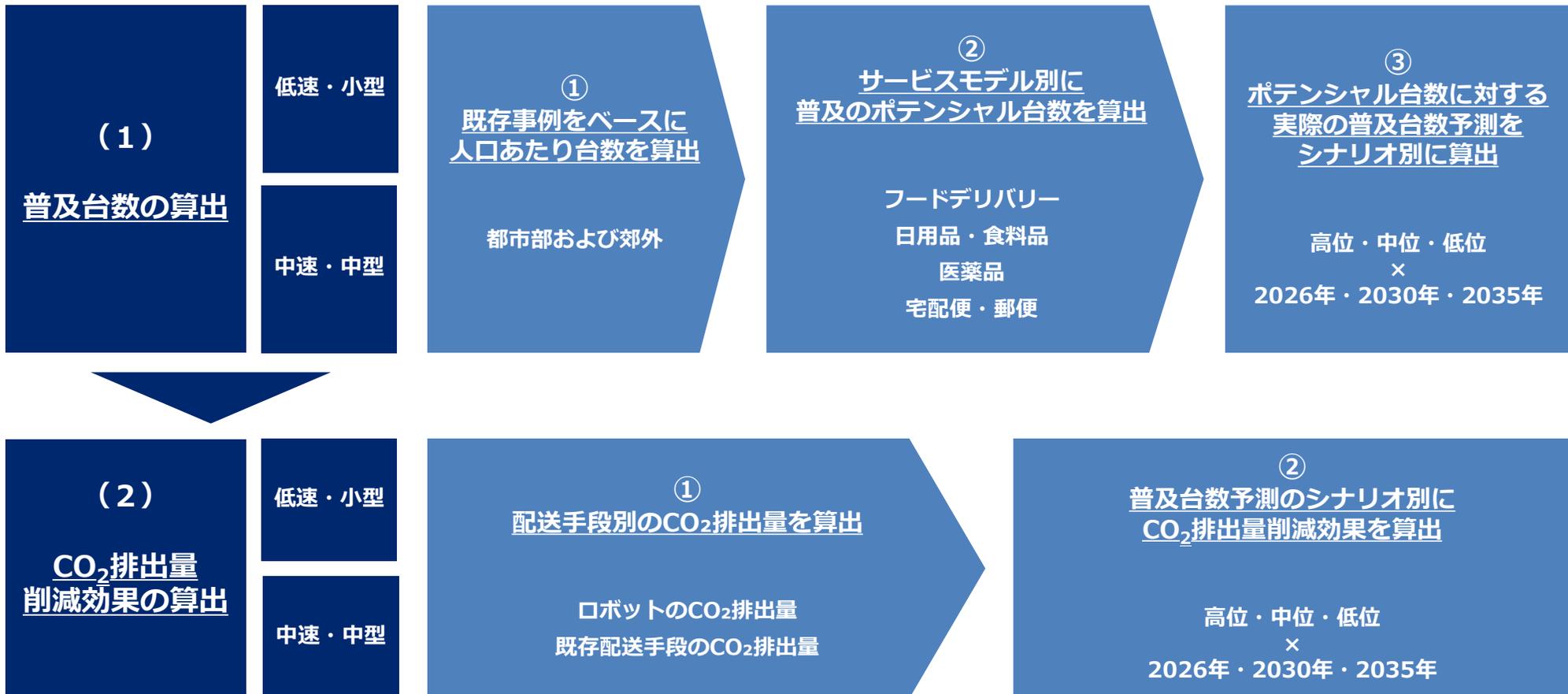
【対象】 地方公共団体

※既に公募等が終了した事業も含んでいます

1. 主な届出事例と予算事業
2. **省エネルギー化への貢献等に関する調査結果**
3. 認知度向上および担い手増加に関する取組

省エネルギー化への貢献等に関する調査

- これまでの「デジタル」に加え、「グリーン」を新たな評価軸とした比較優位性の打ち出しや、市場へのESG投資の呼び込みなどを念頭に、将来の普及状況を踏まえたCO₂排出量削減への貢献度について、調査を行った。



普及のポテンシャル台数（低速・小型）

- サービスモデル・都市類型別に、見込まれる需要の程度を評価の上で、ポテンシャル台数を算出した結果、低速・小型ロボットは、**約7.2万台が普及するポテンシャルがある**と予測される。

都市類型※1		都市類型ごとのポテンシャル台数										
		フードデリバリー			日用品・食料品				医薬品		宅配便・郵便	
		評価 ※2	台数※3		評価	台数		評価	台数		評価	台数
			都市部 6,250人～	郊外 2,632人～ 6,249人		都市部 6,250人～	郊外 1,563人～ 6,249人		都市部 (想定) 6,250人～	郊外 (想定) 1,563人～ 6,249人		(想定) 1,500人～
a	三大都市圏(中心都市)	◎	1,263	15,651	◎	1,263	19,222	◎	101	1,296	◎	2,017
b	三大都市圏(周辺都市:b)	◎	85	6,723	○	85	8,462	○	7	661	◎	893
c	三大都市圏(周辺都市:c)	◎	7	1,006	△	7	2,268	△	1	180	○	246
d	地方中枢都市圏(中心都市)	◎	41	2,472	◎	41	3,963	◎	3	309	◎	427
e	地方中枢都市圏(周辺都市)	○	0	36	△	0	130	△	0	10	△	14
f	地方中核都市圏 (中心都市40万人以上:中心都市)	◎	0	520	◎	0	2,872	◎	0	230	◎	322
g	地方中核都市圏 (中心都市40万人以上:周辺都市)	△	0	8	△	0	207	△	0	17	△	24
h	地方中核都市圏 (中心都市40万人未満:中心都市)	◎	0	293	◎	0	1,388	◎	0	111	◎	169
i	地方中核都市圏 (中心都市40万人未満:周辺都市)	△	0	5	△	0	38	△	0	3	△	5
j	地方中心都市圏・その他の都市	△	0	3	△	0	30	△	0	3	△	5
計			1,396	26,717		1,396	35,248		112	2,820		4,122
サービスモデル計			28,113			36,644			2,932			4,122

※1) 全国都市交通特性調査の都市類型対応表による。 <https://www.mlit.go.jp/common/001241794.pdf> 国土交通省 用語解説 <https://www.mlit.go.jp/yougo/j-t2.html>
 なお、社会実装の実効性や規模感等を考慮し、人口20万人以上の基礎自治体を算出対象としたが、実際には20万人以下の基礎自治体でもサービスの実装はあり得る点は留意が必要。
 ※2) それぞれの台数算出のベースとしているサービスモデルと比較して、同等以上の需要が見込まれる場合は「◎」、サービスモデルほどではないが一定の需要が見込まれる場合は「○」、サービスモデルより需要が少なく相対的に有望でない場合は「△」と評価する。
 ※3) サービスモデルをベースにした人口密度の閾値を超える500mメッシュエリア(0.25km²)を「ポテンシャルあり」とし、その人口に、人口当たり台数を掛け合わせて、当該自治体全体のポテンシャル台数を算出。

ポテンシャル台数計:71,811台

ポテンシャルに対する実際の普及台数の予測（低速・小型）

- 低速・小型ロボットについて、早期のサービス受容やコスト低減等が実現した場合、**2035年には約3.6万台（ポテンシャルの約半数）が普及している**と予測される。

●ポテンシャル台数：71,811台

（◎：59,572台 ○：9,297台 △：2,949台）

●想定年平均成長率（CAGR）：58%と仮定（※1）

普及シナリオを問わず、評価ごとに58%で台数が伸長すると想定

	普及シナリオの内容	評価	2026年	2030年	2035年	2035年時点のポテンシャル台数実現率
高位	<ul style="list-style-type: none"> ● インフラ連携も含めた技術面・運用面での進歩により、機体・運用コストの低下が早期に進む。また、ロボットによる配送サービスが早期に社会的に受容される ● 2035年の時点で、サービスモデルのうち◎○△の多くが実現 	◎	500台	3,616台	36,105台	50%
		○	500台※2	3,116台	30,862台	52%
		○	—	500台※3	4,923台	53%
		△	—	—	500台※3	17%
中位	<ul style="list-style-type: none"> ● インフラ連携も含めた技術面・運用面での進歩により、機体・運用コストの低下が一定程度進む。また、ロボットによる配送サービスが社会的に受容される ● 2035年の時点で、サービスモデルのうち◎○の一部が実現 	◎	100台	723台	7,121台	10%
		○	100台※2	623台	6,136台	10%
		○	—	100台※3	985台	11%
		△	—	—	—	—
低位	<ul style="list-style-type: none"> ● インフラ連携も含めた技術面・運用面での進歩や、それに伴う機体・運用コストの低下が緩やかに進む。また、ロボットによる配送サービスが社会的にゆるやかに受け入れられる ● 2035年の時点で、サービスモデルのうち◎が面的に広がり、○の一部が実現するととどまる 	◎	50台	312台	3,118台	4%
		○	50台※2	312台	3,068台	5%
		○	—	—	50台※3	1%
		△	—	—	—	—

（※1） 屋外配送ロボットのみ絞ったレポートである。富士経済「2023年版ワールドワイドロボット関連市場の現状と将来展望 サービスロボット編」では、国内における2023年→2035年の台数ベースで、CAGR58%と推計されており、当該数値を援用 <https://eczine.jp/news/detail/12416>

（※2） 26年の台数については、高位では、社会実装に前向きな事業者が目論む台数、低位では既に先進的な活用が進んでいる地域など限定的なエリア・規模を想定した台数、中位はその間の台数と想定した。

（※3） 先行して「◎」の実装が進む中で、参入事業者の増加や各事業者の知見蓄積も進み、立ち上がりのスピードと効率性が向上すると想定されるため、「◎」よりもポテンシャル台数の小さい「○」や「△」についても、「◎」と同程度の規模で立ち上がると仮定

普及のポテンシャル台数（中速・中型）

- サービスモデル・都市類型別に、見込まれる需要の程度を評価の上で、ポテンシャル台数を算出した結果、中速・中型ロボット（※1）は、**約2.1万台が普及するポテンシャルがある**と予測される。

● サービスモデル別のポテンシャル台数

即時性が高い配送物（※2）			即時性が低い配送物		合計
フードデリバリー	日用品・食料品	医薬品	日用品・食料品	宅配便・郵便	
2,715	1,070	217	6,581	10,859	21,442

● 都市類型別のポテンシャル台数

都市類型（※3）	ポテンシャル台数
a 三大都市圏（中心都市）	9,799
b 三大都市圏（周辺都市：b）	4,430
c 三大都市圏（周辺都市：c）	1,375
d 地方中枢都市圏（中心都市）	2,273
e 地方中枢都市圏（周辺都市）	90
f 地方中核都市圏 （中心都市40万人以上：中心都市）	1,952
g 地方中核都市圏 （中心都市40万人以上：周辺都市）	166
h 地方中核都市圏 （中心都市40万人未満：中心都市）	1,269
i 地方中核都市圏 （中心都市40万人未満：周辺都市）	58
j 地方中心都市圏・その他の都市	30
合計	21,442

ポテンシャル台数計：21,442台

（※1）本調査において「中速・中型ロボット」は、第一種原動機付自転車／ミニカー相当（大きさは長さ2.5m×幅1.3m×高さ2.0m以下、速度は15～25km/h程度）と定義した

（※2）「即時性が高い配送物」については、中型機体の積載率を向上させるべく、複数の配送物（フードデリバリー、日用品・食料品、医薬品等）を混載するシェアリング活用が想定されるため、サービスモデルごとに台数が分かれるわけではないが、CO₂排出量削減等の算出の便宜上、サービスモデルごとの内訳台数を算出している。（別途公表する本事業の調査報告書にて詳述）

（※3）全国都市交通特性調査の都市類型対応表による。<https://www.mlit.go.jp/common/001241794.pdf>
国土交通省 用語解説 <https://www.mlit.go.jp/yougo/j-t2.html>
なお、社会実装の実効性や規模感等を考慮し、人口20万人以上の都市を算出対象としたが、実際には20万人以下の都市でもサービスの実装はあり得る点は留意が必要。

ポテンシャルに対する実際の普及台数の予測（中速・中型）

- 中速・中型ロボットについて、早期のサービス受容やコスト低減等が実現した場合、**2035年には約8千台（ポテンシャルの約1/3）が普及**していると予測される。

●ポテンシャル台数：21,442台

●想定年平均成長率(CAGR)

高位：73%^(※1) 中位：58%^(※2) 低位：34%^(※3)

	普及シナリオの内容（2028年頃の社会実装を想定）	2026年	2030年	2035年	2035年時点のポテンシャル台数実現率
高位	<ul style="list-style-type: none"> 早い段階から研究開発、実証が多く行われ、安全性等を担保しつつ、機体・運用コストの低下が早い段階で進む。また、有効なサービスモデルが早期に見いだされ、社会的に受容される 2035年の時点で、早期コスト低下により一部サービスモデルが実現し、面的に広がる 	—	500台 ^{※4}	7,748台	36%
中位	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証が一定行われ、安全性等を担保しつつ、機体・運用コストの低下が一定進む。また、有効なサービスモデルが見いだされ、社会的に受容される 2035年の時点でコスト低下が段階的に進み、一部サービスモデルが実現 	—	100台 ^{※4}	985台	5%
低位	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証が一部行われ、安全性等を担保しつつ、機体・運用コストの低下が部分的に進む。また、有効なサービスモデルが部分的に見いだされ、社会的に受容される 2035年の時点で、実証に加えその延長で一部のサービスが実現 	—	50台 ^{※4}	216台	1%

(※1) 自動運転車両に近い位置付けとして、自動運転L3と同程度のCAGRと想定。2025年のグローバルでのL3搭載車両は40万台に対し、2030年に625万台（CAGR73%） 株式会社矢野経済研究所：https://www.yano.co.jp/press-release/show/press_id/3043

(※2) 低速・小型の国内市場と同程度のCAGRと想定。P12の注釈を参照。

(※3) 低速・小型を含む、グローバルでの屋外配送ロボットと同程度のCAGRと想定。富士経済「2023年版ワールドワイドロボット関連市場の現状と将来展望 サービスロボット編」では、グローバルで2022年115億→2030年1,230億円（CAGR34%）との推計 <https://eczine.jp/news/detail/12416>

(※4) 2030年の台数については、低速・小型の26年の台数と同様の考え方に基づき想定した。

CO₂排出量の削減効果

- 普及ポテンシャル台数ベースで「年間総CO₂排出削減量」を算出した場合、年間約10.7万トンの削減効果（ラストワンマイル配送CO₂排出量を約9.2%減）があるとの結果に至った。

「年間総CO₂排出削減量」 = 1日1台あたりCO₂排出削減量_(既存配送CO₂ - ロボット配送CO₂)(※1) × 普及台数 × 365日

	電費 (Wh/km) (※2)	1日1台あたり CO ₂ 排出削減量 (kg) (※3) <small>※ユースケースや時点により異なる</small>	年間総CO ₂ 排出削減量 (万トン)	
			ポテンシャル台数ベース	2035年高位の普及台数ベース
低速・小型	68 Wh/km	1.6 ~ 2.2 kg	4.78 万トン (71,811台)	2.41 万トン (36,105台)
中速・中型	111 Wh/km	5.6 ~ 7.7 kg	5.90 万トン (21,442台)	2.13 万トン (7,748台)

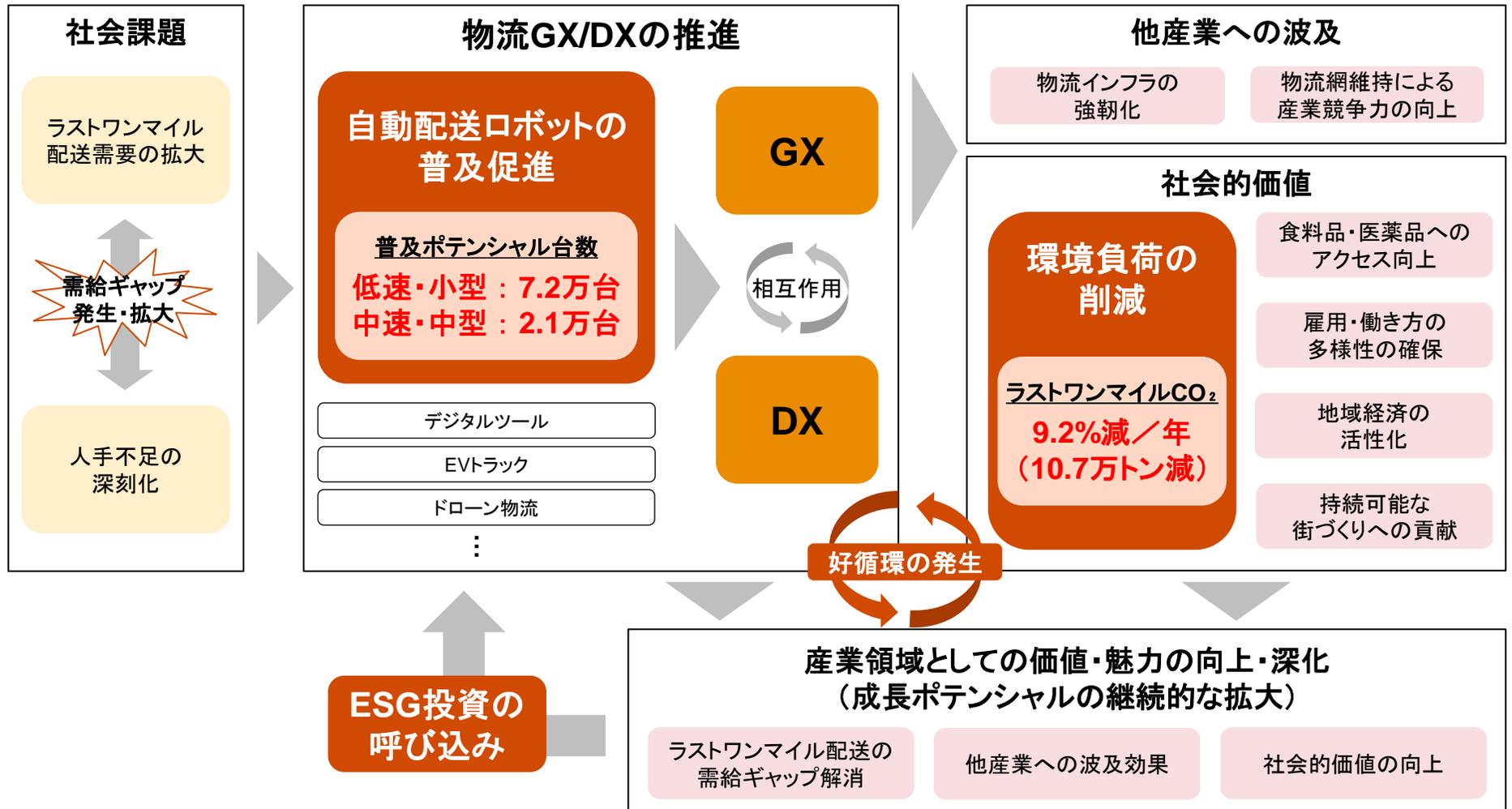
(※1) 「ロボットの1日1台あたりCO₂排出量 = 電気使用量(走行距離/電費) × 排出係数」とし、既存配送についても同様に計算。排出係数は、資源エネルギー庁「2030年度におけるエネルギー需給の見通し(関連資料)」および環境省「電気の供給を受ける契約に係る考え方について(案)」を用い、2035年は2030年と同等として算出した。
https://www.enecho.meti.go.jp/category/others/basic_plan/pdf/20211022_03.pdf <https://www.env.go.jp/content/000081247.pdf>

(※2) 燃費(電費)法を採用しており、低速・小型については国内事業者へのヒアリングをもとにした平均値を、中速・中型については国内外事業者へのヒアリングおよびEV等の数値をもとに算出した。燃費法:「走行距離/燃費 × CO₂排出係数」

(※3) 「1日1台あたりCO₂排出削減量」の算出にあたっては、低速・小型および中速・中型のそれぞれについて、ユースケース別に「1日1台あたり走行距離(1件あたり走行距離・1日あたり配送件数)」を算出しているが、ここでは割愛する。
 (別途公表する本事業の調査報告書にて詳述)

社会的価値（物流GX/DXの推進による環境負荷削減等）

- 自動配送ロボットの普及により「物流GX/DX」が促進され、環境負荷削減をはじめとした社会的価値等の創出に繋がる。その結果、産業領域としての価値・魅力が向上・深化することで、「ESG投資の呼び込み」による好循環の発生に繋がることが期待される。



1. 主な届出事例と予算事業
2. 省エネルギー化への貢献等に関する調査結果
3. **認知度向上および担い手増加に関する取組**

「自治体首長サミット」の開催

- 利活用に対する機運醸成を図るため、「日本各地で、ロボットが走行する姿が当たり前になる未来に向けて」をコンセプトに、先進的な地域の事例を発信するシンポジウムを開催した。
- 全国の自治体関係者、企業、団体など、約400名の参加があった。

自動配送ロボットに関する自治体首長サミット

それぞれの「未来展望」を記したフリップを手に――



北海道石狩市 加藤 龍幸 市長



茨城県つくば市 五十嵐 立青 市長



神奈川県藤沢市 鈴木 恒夫 市長

日時 令和5年10月16日（月）
オンライン開催（YouTube Live）
主催 経済産業省、NEDO



京セラコミュニケーションシステム株式会社
村上 宙也 氏



楽天グループ株式会社
牛嶋 裕之 氏



パナソニック ホールディングス株式会社
東島 勝義 氏



開催レポートはこちらからご覧ください

https://www.nedo.go.jp/events/report/Z2SE_00009.html

「活用の手引き」の策定

- 今後の導入拡大フェーズを見据え、**新規参入しようとする事業者等が検討を進めやすくなるよう、関連情報を一元的に収集・参照することが出来る手引きを策定。**（資料5をご参照ください）
- 構成員皆様におかれましても、今後のサービス拡大に向けた活動において、是非ご活用ください。

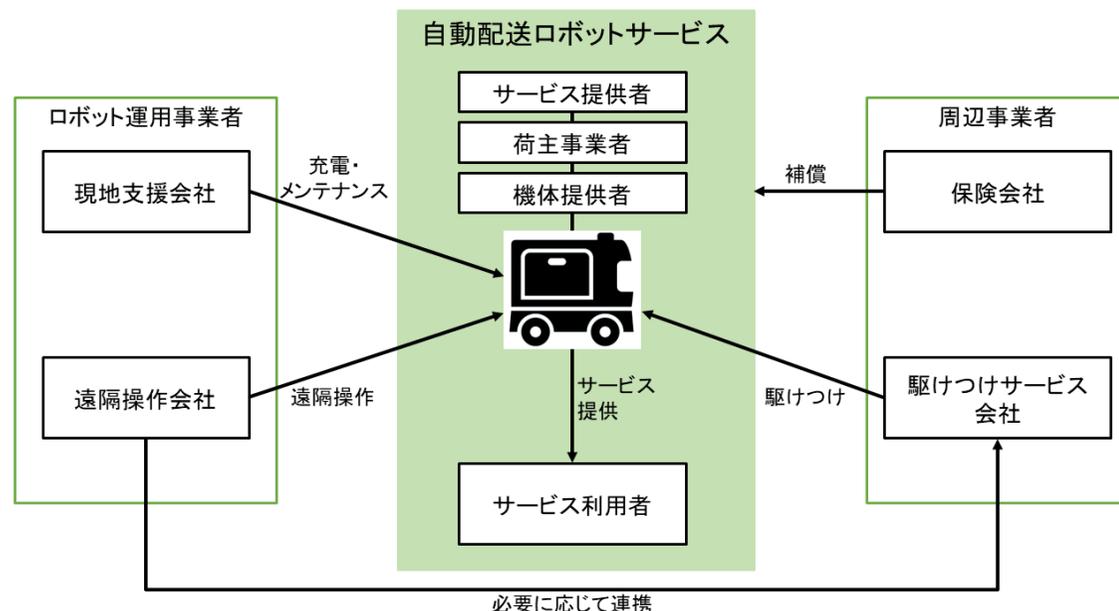
手引きの構成

- 第1章 本手引きと自動配送ロボットについて
- 第2章 FAQ
- 第3章 活用までのプロセスとアクション
- 第4章 活用事例集
- 第5章 関係法令及び参照すべきマニュアル等

想定する活用者

- 新規参入事業者（サービス提供者、荷主事業者など）
- 地方自治体の担当者
- 地域の商工団体、まちづくり団体 など

各社の役割と関係性



(出典)「自動配送ロボット活用の手引き」P18より抜粋



経済産業省およびNEDOのウェブサイトに掲載しています

<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/deliveryrobot/guidance.html>
https://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP_100188.html

セミナーの開催

- 手引き内容の解説や、手引き内容に沿った事例紹介などを行うセミナーを開催予定。
- 構成員皆様におかれましても、活用を検討されている関係者に是非ご案内ください。

日時 2024年3月15日（金）14:00～16:00
開催方法 オンライン（Cisco Webex）
主催 経済産業省、NEDO
参加対象 活用に関心のある方（自治体、企業、団体など）

自動配送ロボット活用の手引き



経済産業省
（国研）新エネルギー・産業技術総合開発機構

<セミナーの内容>

- （1）主催者挨拶
- （2）自動配送ロボットに関する施策動向
- （3）「自動配送ロボット活用の手引き」の紹介
- （4）活用の手引きに沿った事例紹介
（楽天グループ株式会社、三菱電機株式会社、つくばまちなかデザイン株式会社）
- （5）新たな実証実験事例の紹介（LOMBY株式会社）
- （6）主催者セッション（手引き詳細解説、導入検討者のお悩みの解消）



詳細やお申し込み方法は、こちらのウェブサイトからご覧ください

<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/deliveryrobot/guidance.html>

社会実装をさらに加速させるために

- サービス開発・技術開発の両事業を通じて、まずは事業採算性を確保することが重要。
- 他方でサービス普及の過渡期においては、届出事例の増加によって地域住民等がロボットを目にする機会を増やすことが、将来的な導入拡大の基盤形成に繋がるとも考えられる。
- 本日は「社会実装をさらに加速させるために必要な具体的取組」に関しご意見をいただきたい。

