

資料 1

令和7年度事業の成果

株式会社野村総合研究所
産業技術総合研究所
日本工営株式会社

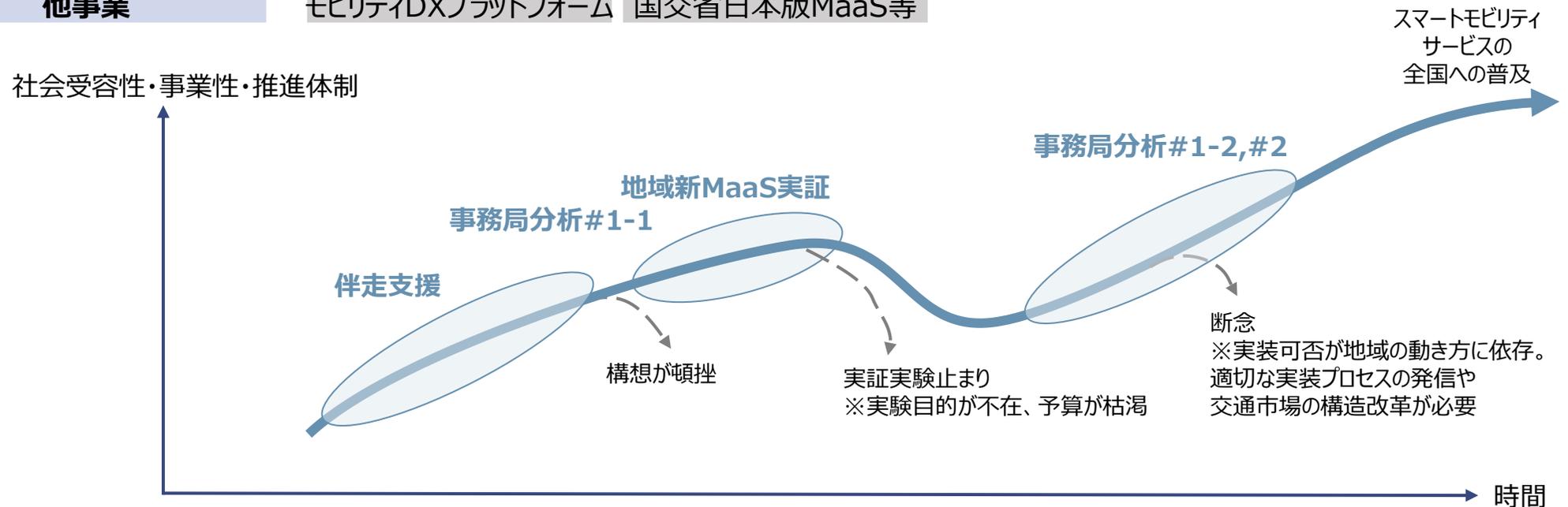
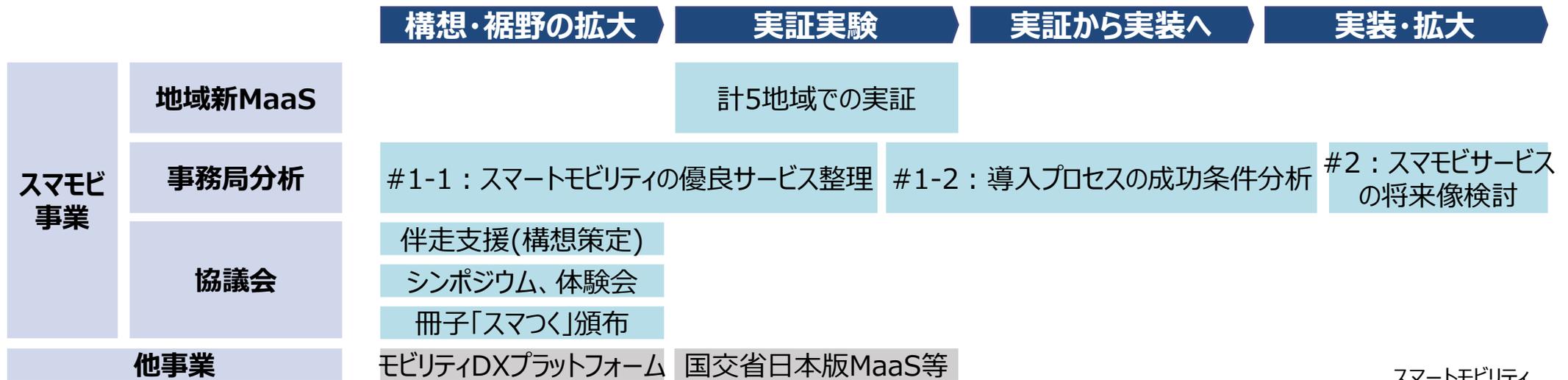
スマートモビリティチャレンジ2025
自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト



ROAD
to
the
L4

令和7年度事業の実施内容

新たな事業モデルの社会実装を目指す「地域新MaaS事業」、地域横断での知見集約のための「事務局分析」、知見の横展開に向けた「協議会活動」の3本柱を実施してきた



今年度は、昨年度に引き続き自動車関連事業者の事業機会創出に資する取組の創出を目指した。また、事務局分析では7年間の総まとめとしての分析を行った

事業項目	問題意識	今年度の取組
地域新MaaS	<ul style="list-style-type: none">令和元年度の事業開始後5年間は新たなビジネスモデル創出に向けて全国各地で実証が広がったが、「地域課題解決」の取組が中心であり、「産業競争力の強化」に必ずしも繋がっていない	<ul style="list-style-type: none">昨年度に引き続き、公募テーマに「自動車関連事業者の参画、産業競争力の強化に繋がる取組」を追加昨年度よりも上記テーマの取組を重点的に採択
事務局分析	<ul style="list-style-type: none">過年度の取組で「スマートモビリティ」サービスが多数創出された中で、社会課題解決に有用なサービスやその実装方法が形式知化されていないスマモビの全国的な普及に向けてはモビリティ関連事業者の事業性向上が必要だが、これまで事業者視点での分析は手薄だった	<ul style="list-style-type: none">テーマ#1として、「スマートモビリティの優良サービス整理、導入プロセスの成功条件分析」を検討し、結果を「スマつく」に反映テーマ#2として、「スマモビの将来像検討」を事業者との意見交換を通して検討し、今後の提言として経産省HPで公開
協議会	<ul style="list-style-type: none">体系的な知見は整理されているが、最初の一步が踏み出せない地域が一定存在モビリティハブやe-Paletteといった近年ホットなテーマでの情報発信が不十分	<ul style="list-style-type: none">昨年度に引き続き構想策定を支援する「伴走支援」を実施モビリティハブやe-Paletteをテーマとするシンポジウムや体験会を開催

地域新MaaS事業の成果（要旨）

本年度採択地域の実証テーマは下記の通り

地域	目指したい成果	公募テーマとの対応			
		自動車関連事業者の参画	自動運転化適否検証	モビリティデータ活用	その他の地域課題解決
秋田県 仙北市 (東北局)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車関連事業者と連携した、リースtoシェアのビジネスモデル（車両を地域事業者にまとめてリースし、複数の地域事業者がシェアリングサービスを提供するモデル）の育成とシェアリングプラットフォームの構築 観光地が広域に点在するエリアでの特定小型原付導入による観光客の周遊促進 	○ リースtoシェア ビジネスの実証			○ 広域な観光 エリアの周遊性 向上
神奈川県 横浜市 (関東局)	<ul style="list-style-type: none"> 都心近郊型のデマンド交通を自動運転化していく際の課題の洗い出し 都市近郊型のデマンド交通の実装・収支率の向上に向けた検証 		○ 都市型デマンド の自動運転化 検証		
富山県 富山市 (中部局)	<ul style="list-style-type: none"> 地方部でのe-Palette活用のユースケースの創出（実証実験はe-Paletteの代替車両で実施） ウォークアブルな街づくりを目指す富山駅周辺での賑わい創出・周遊性向上 	○ e-Paletteの ユースケース 創出			○ 富山駅周辺での 賑わい創出
三重県多気町 ・大台町 ・度会町 (中部局)	<ul style="list-style-type: none"> 複数年に渡り実証を行ってきた中山間地域でのサービス提供モデルの最終とりまとめ 小規模自治体の生活圏を繋ぐ移動サービス（複数自治体ライドシェア）の提供による生活サービスへのアクセス向上 MSP構想を参考としたデータ利活用の実証 			○ MSP構想を参 考としたデー タ利活用の実証	○ 複数自治体 ライドシェアの 利便性向上
島根県 大田圏域 (中国局)	<ul style="list-style-type: none"> 複数医療施設との連携により、地域で実装可能な医療MaaSモデルの育成 医療MaaS（自動車関連事業者の新規事業）の有用性の証明 医療MaaSを自動運転化していく際の課題の洗い出し 	○ 医療MaaSの 実装支援	○ 医療MaaSの 自動運転化 検証		

各地域の実証状況

地域名	実証内容	9月	10月	11月	12月	1月
秋田県 仙北市	<ul style="list-style-type: none"> 田沢湖地域周辺における特定小型原付等の利用予約ウェブアプリ「akimo」を通じた提供 車両運用を協力いただく観光関連事業者に対する収入の還元と集客・回遊性の向上 	9/13		11/27		
神奈川県 横浜市	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通「あおばGO！」の子育て世代をターゲット層とする利用促進施策の実施（子育て関連施設との連携、イベントでの利用促進活動、特別定期券の販売等） デマンド交通の自動運転化を見据えた、デマンド交通シミュレーター等による自動運転の適用可能性検証 			11/4		1/31
富山県 富山市	<ul style="list-style-type: none"> 将来的なe-Paletteの導入によって、1台で複数の地域課題を解決するユースケースを検討 「人を運ぶ」時間と「それ以外の用途」時間を明確に分け、1日の中での最適な運行スケジュールを検証することで、e-Palette導入を仮定した際の車両運用効果を最大化し、事業成立性を検証 			11/21	12/21	
三重県 多気町・大台町・度会町	<ul style="list-style-type: none"> ①複数自治体が連携したライドシェア、②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェアについて、その利用や満足度・社会受容性、地域のニーズ・公益性を確認 コスト、収入、ドライバーの確保等から、各事業の事業性を評価。 			ライドシェア 11/5	12/19	
				カーシェア 10/24	12/18	
島根県 大田圏域	<ul style="list-style-type: none"> 複数医療機関が車両を共同利用することによる医療MaaSの持続可能性向上の検証 地域事業者（医療機関以外）が運営・配車等を行うモデルや、車両タイプ別の運行範囲や収支構造の検証 	9/1		11/14		

【仙北】観光地における特定小型原付のリースtoシェアのモデルを確認できた一方、実装には稼働水準の向上、オーナー獲得やポートの立地検討が不可欠である

【目指した成果】

- ✓ 仙北市における、観光客を中心とした利用需要の有無、予約・決済を含む**運用の実現性**を検証
- ✓ 地域事業者が参加可能な運営体制の成立性を検証し、**次年度以降の本格実装に向けたロードマップ**を作成

今年度実証内容

特定小型のリースtoシェア

- 田沢湖周辺の観光施設等において、事業者へ特定小型をリースし、事業者はポートを運営して、シェアリングサービスを行う。
- 特定小型の利用予約はWebアプリ「akimo」上で可能である。

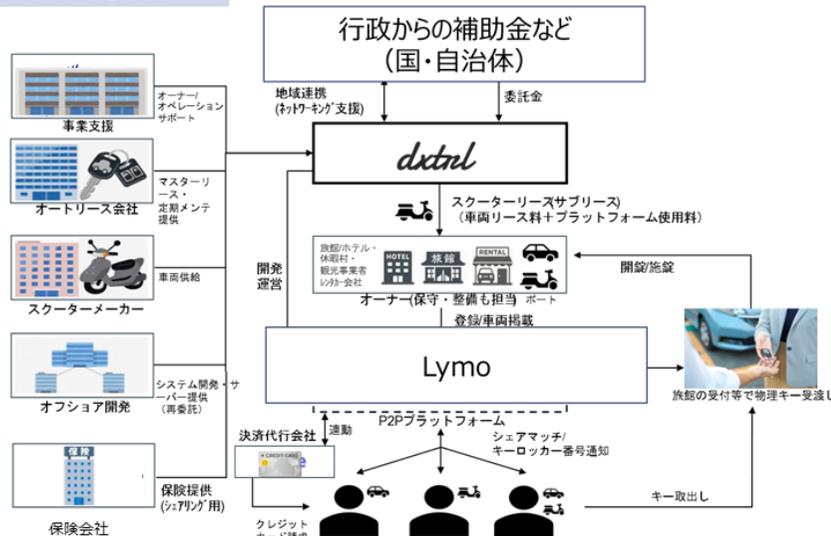


得られた知見

利用需要と運用を含めた実現性

- 予約件数が**133件**、利そのうち用された件数が**70件**であり、**予約決済プロセスの煩雑さ**が原因で予約キャンセル率が高い。
- 設置した15箇所のポートのうち、**利用者の45%が湖畔のレンタルサイクル店周辺に集中**している。レンタルサイクルの利用者が特定小型の利用を行ったと想定される。需要を取りこぼさないため、また収支向上のためには、配置の集中化が有効と考えられる。
- 特定小型モビリティ1台あたり**月額1.3万円**のリース料をポートオーナーが回収可能な合計利用料金には至っておらず、**収益構造の改善が必要**である。
- ホテルに設置されたポートが使われなかったのは、大型バスで訪れる団体客がマスメンであり、宿泊客の観光プランやポートの規模と合致しなかったためと推測される。

地域の将来像



次年度以降の本格実装に向けた課題

- 本格実装を前提とした運営体制（役割分担・責任範囲・費用負担）の整理が必要**である。特に、車両トラブル時の責任所在、保険・補償対応、現地オペレーションを誰が担当のかといった点は、スケール時に大きな課題となる。
- 特定小型に限らず、自動車等の複数種別のモビリティを利用可能とするとともに、**法人会員等の新たな収益源を確保**することで、低額なリース料を実現し、地域の**小規模なポートオーナーの採算性を向上**させる。

【横浜】子育て世代の更なる取り込みのためには利用シーンに即したサービス設計が必要 デマンド交通の自動運転化には需要の増加と車両・システム費の削減が必要

【目指した成果】

- ✓ 子育て世代を主要ターゲットとしたデマンド交通「あおばGO！」の新たなビジネスモデルを確立する
- ✓ 交通の担い手不足に備え、自動運転の導入に関する適用条件や課題を検証し解決策の検討を進める

今年度実証内容

子育て世代を軸とする 新たなビジネスモデル検証

- ・子育て世代をターゲットにデマンド交通「あおばGO！」の利用促進・定期券販売・施設連携を行い、収益多角化・新規利用者・利用頻度の増加を図る。



自動運転の 適用可能性検証

- ・自動運転化があおばGO!の将来の事業継続のための選択肢となり得るか検証する。



得られた知見

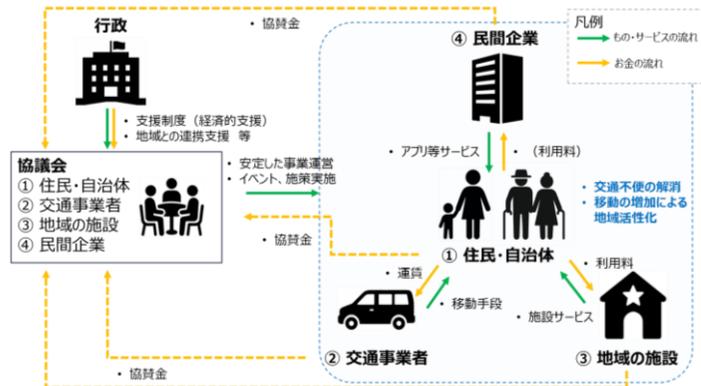
子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル

- ・実証期間中の延べ利用者数は1,503人で、1台当たりの利用者数は8.5人/日だった。目標としていた収支率50%には届かず、**稼働率の向上が課題**である。
- ・子育て世代向け施策の実施により、利用者の40%を20～50代女性が占める結果となった。一方、月別利用頻度は平均3.1回にとどまり、利用定着が課題である。また、潜在ユーザーへのヒアリングから、**習い事送迎や3～6歳保護者の需要が高いことが確認されたが、運行エリアの設定が子育て世代の移動ニーズに対応できていないことが明らかになり、新規利用者伸び悩み**の要因と分かった。
- ➔稼働率向上による事業性改善に向けては、**エリア設定の柔軟化による移動ニーズへの対応や運賃引下げ**による利用者数の拡大が必要である。ただし、既存路線バスとの役割重複が生じるため、**地域全体での「あおばGO！」及び他交通モードの位置づけを再整理する必要がある**。
- ・定期券は、**販売価格および販売チャネルの制約が障壁**となり、購入者は1人に留まったので、価格設定や販売方法の見直しが必要である。
- ・子育て世代関連施設（習い事・サロン等）への営業活動の結果、6施設と連携を実施し、**相互送客の可能性を確認**できた。

デマンド交通への自動運転の適用可能性

- ・収益性の観点では、現行の技術・需要では経費を賄うため約4,500円の運賃が必要となるため、**コスト削減と運行時間拡大による利用者増**が不可欠である。
- ・受容性の観点では、**自動運転化は概ね受容**されているものの、**非常時対応への不安**や、運賃・距離の増加による**サービス低下に伴う需要減**が懸念される。
- ➔自動運転化には、**利用者増による収益性の改善と車両・システム費の削減**が不可欠である。

地域の将来像



【富山】 将来的なe-Paletteの導入を前提として、マルチユースのメニューに応じた適切な運行モデルの案を構築したが、引き続き収益性の高いメニューの検討が必要である

【目指した成果】

- ✓ 富山駅北口エリアにおける、e-Paletteの導入を想定したユースケースの創出
- ✓ 事業性を確保したマルチユースによる運行モデルの構築

※今年度事業ではe-Paletteは用いなかった

地域の将来像



etc...

e-Paletteのマルチユース活用



回遊性向上

商店集積

車両価値最大化

e-Paletteを多目的に活用することで地域に対して1台の車両で複数の課題解決を目指すとともに、富山の新たなアイコンとなる交通手段を導入する

今年度実証内容

周遊バス

周遊バスとしての運行を実施し、北口における新たな交通の需要を検証



弁当販売

北口オフィスエリアのランチ時間帯の弁当販売に対する需要を検証



ホテルへの荷物輸送

富山駅近郊のホテルへの荷物輸送の需要を検証



得られた知見

e-Paletteのユースケース創出

- ・ 周遊バスは平日:34.8人/日、休日:74.5人/日に利用され、一定の需要が確認された
- ・ 弁当販売は平日昼のオフィスビル直下で平均64,871円/日（損益分岐点は50,000円/日）の売上となり、短時間で収益を確保するユースケースとして有効性が確認された。
- ・ 荷物輸送では、観光客へのニーズ調査・旅前のPRが不十分であり、有償で実施した際には利用が確認できなかったが、無償化以降は、駅から距離のあるホテルで利用された。駅から一定距離のあるホテルと連携し、かつ価格を調整すれば成立する可能性がある

事業性を確保した運行モデルの構築

- ・ 周遊バスは11:45~13:45、15:25~17:05に富山駅を出発する便の利用が多く、荷物輸送はチェックアウト後のホテル→駅の朝の輸送ニーズが確認された
- ・ また、日中には弁当販売が収益確保の適切な手段として確認されたことから、1台のe-Paletteを「朝：荷物輸送、昼：弁当販売、夕：周遊バス」と使い分けるモデルが、本エリアでは最も事業性が高くなると分かった。一方で当該モデルでも事業性は良好ではないため、各ユースケースの磨き上げや観光客への周知拡大によって事業性を改善していくことが求められる

【多気】3町連携による利用者ニーズやドライバーの融通への対応を確認。 一方で、利用数の増加と運営費の縮小など事業性の面で課題

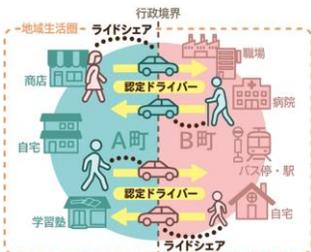
【目指した成果】

- ✓ ①複数自治体が連携したライドシェアと②自治体の公用車カーシェアについて、3町連携の意義、事業性、公益性等を検証
- ✓ ビジネスモデルを整理するとともに、実装に向けた検討課題の整理や実装可否の評価を実施

今年度実証内容

3町連携ライドシェア

- 多気町・大台町・度会町にて連携したライドシェアを実施。ドライバー・システムをシェアし、町を跨いだ移動も可能に。



公用車カーシェア

- 一般事業者のレンタカーに限られるため、自治体が保有する様々な車種の車両（遊休モビリティ）を貸出。

※実証実験ではレンタカーを準備



得られた知見

ライドシェア

3町連携の意義

- ・利用者ニーズ（全利用58件中27件が町を跨ぐ利用）やドライバーの融通（22件が利用者と異なる町のドライバーによる運行）といった連携の意義が把握された。
- ・費用を分担できる一方、それでも自治体負担額の大きさが実装の障壁となる。また、町によって異なる既存交通事業者との兼ね合いや、支払い意思額の違いといった調整事項もある。

ライドシェアの事業性

- ・ドライバー希望報酬額(1000円)と利用者支払い意思額(440円)に560円/回の差があり、自治体からの補填は必要。
- ・利用回数は2.8回/日であった。既往のデマンド交通の運行回数35回/日と比較すると大幅に少ない。同等の運行回数の場合、1ライドあたりの費用は既往のデマンド交通と比較して安価になる試算。

➔事業化には、利用回数の大幅な増加と運営費の圧縮が必要。

ライドシェアの公益性

- ・外出機会の増加や送迎負担の軽減に資するというアンケート結果・運行実績が得られた。

MSP構想との関係

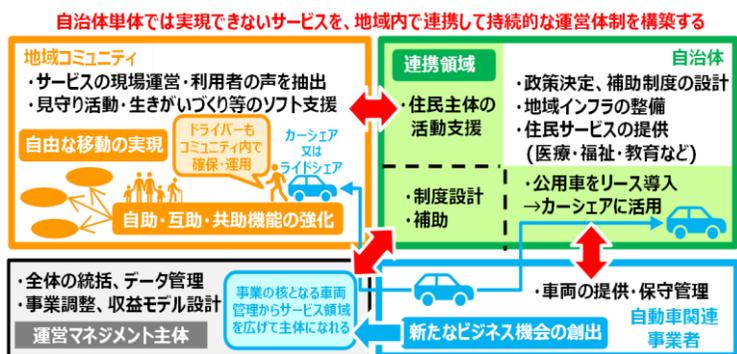
- ・実証実験により、利用者の重視する情報、ドライバーの提供できる情報が把握された。将来的にMSP構想が実現した際には、ライドシェア運行主体が必要な情報を得やすい環境になることが期待される。

カーシェア

公用車カーシェアの事業性

- ・軽トラック、ワンボックスの貸出ニーズが確認された。
- ・予約対応等の負担を減らすためにシステム導入が必要。
- ・今後は、既往のカーシェアのプラットフォームを用いて、公用車利用と住民への貸出を併用することが考えられる。

地域の将来像

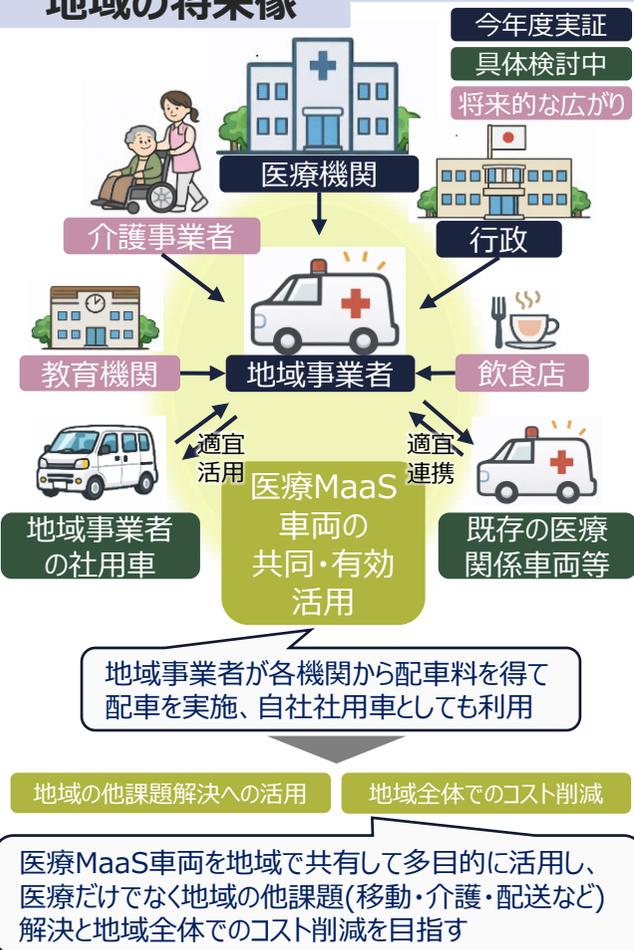


【大田圏域】地域事業者による医療MaaS車両の共同利用モデルの有用性は確認したが、事業性向上に向けては用途による車両タイプの選択・運用の検討が必要である

【目指した成果】

- ✓ 車両の共同利用による医療MaaSの持続可能性向上の検証
- ✓ 地域事業者（医療機関以外）が運営・配車等を行うモデルや、車両タイプ別の運行範囲や収支構造の検証

地域の将来像



今年度実証内容

運用モデルの検証

- ・医療MaaS車両を複数医療機関で共同利用することを前提とし、事業性確保のために地域事業者（石見銀山テレビ）が運営・配車等を実施



事業性や機能面の検証

- ・医療MaaS全体の事業性を自動運転化の可能性を含め検証するほか、配車を担うと想定される事業主体ごとの特徴や、複数車両タイプの比較について整理



得られた知見

運用モデルの検証

- ・車両を共同利用（複数医療機関、行政利用、地域事業者の自社利用）し、予約・配車・診療準備を地域事業者が担う運用モデルを検証した。稼働率は64%と昨年度より向上し、満足度も医療機関・患者ともに4段階中で平均3以上を確保した。
- 患者からは、医療サービス以外に買い物支援に関するニーズも見られており、医療機関や地域事業者以外の活用先について検討していく必要がある。

事業性や機能面の検証

- ・地域事業者は、自治体や病院と比較して現業での運行経験を活かせることが実証前より期待されていた。実証結果としては、運転に加え、オンライン診療における通信機器の接続補助を行う点においても優位性があることが実際に確認できた。さらに、医療サービス以外への拡大見込みもあることから、事業主体として適していると考えられる。
- ・患者の支払い意思額について、小型車両・大型車両とも300～500円の回答が最も多かったが、小型車両のみ700～2,000円とより高い金額での回答も見られた。小型車両の訪問先は、道幅が狭く病院から離れている傾向があり、移動困難地域でのニーズがより高いことが示唆された。
- 車両により提供できる医療サービスも異なることから、患者特性に応じた車両タイプの選択・運用が必要である。

【仙北】 現在、他地域のディーラー等との連携に向けた協議が開始されており、複数地域・業種・車種を対象とした貸出プラットフォームに成長することが期待される

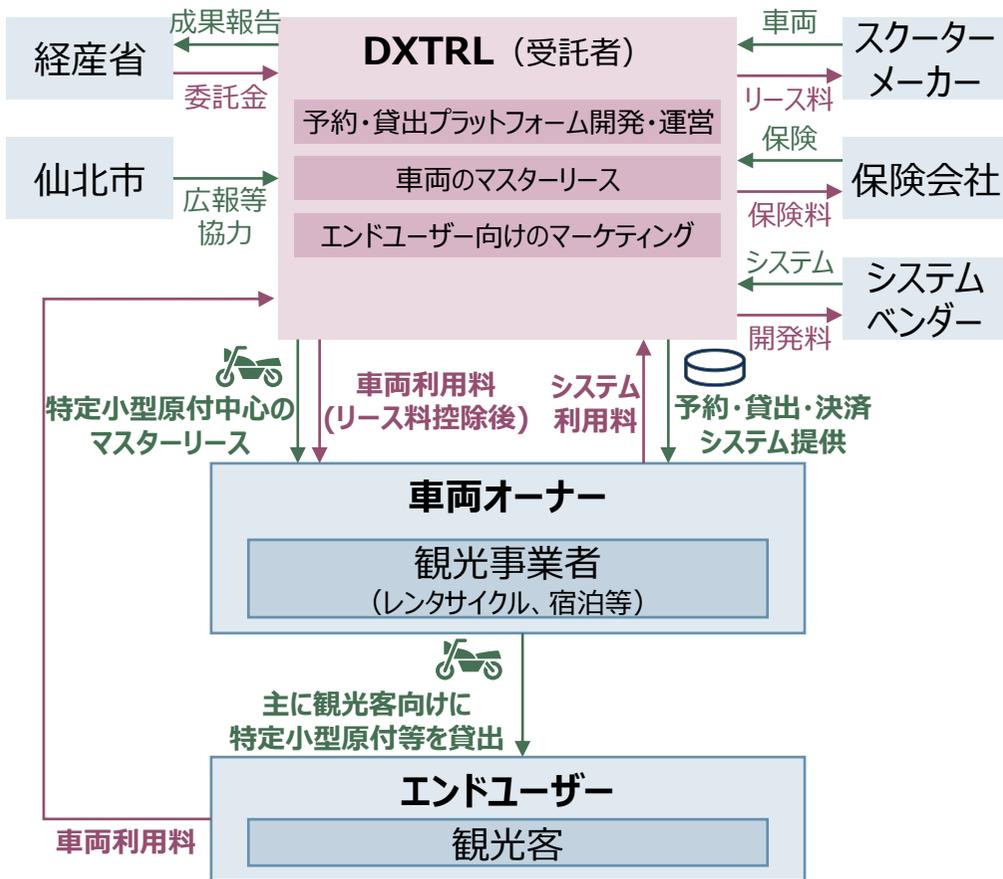
実証の課題・結果

- 1地域では、システム構築・運用費用の回収が困難
- 観光客向けの特定小型原付貸出だけでは、季節の影響を強く受ける
- 特定小型原付は、バイク相当の保険となり、コスト高の要因になる

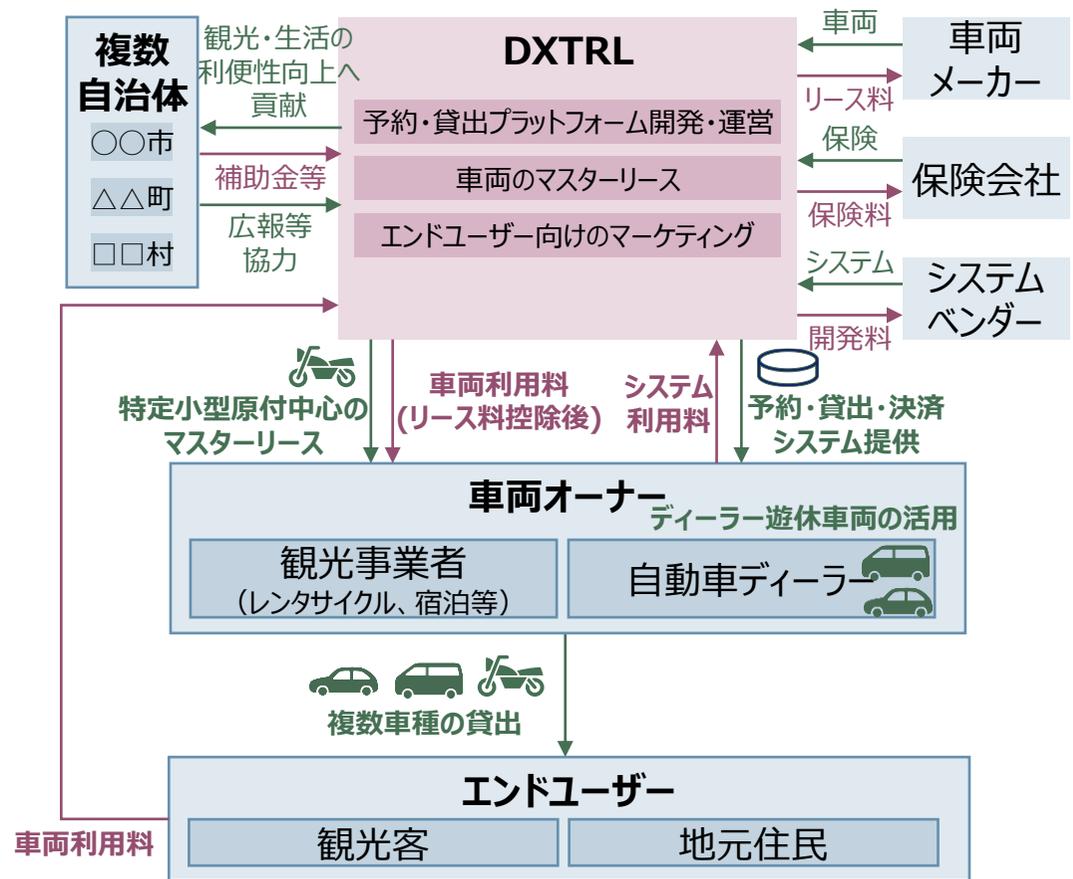
発展の視点

- 展開地域の拡大（複数地域と協議中）
- 貸出車両にディーラーの遊休車両を追加（複数ディーラーと協議中）
- 特定小型原付専用の保険商品の開発に向けた協議

今年度実証の事業モデル



事業モデルの発展イメージ



【横浜】 デマンドの運行主体は地元へ移管し、ソリューション提供に注力する方向性。
昨年11月にはNTTモビリティ(株)を立ち上げ、自動運転の導入・運用支援体制を構築した

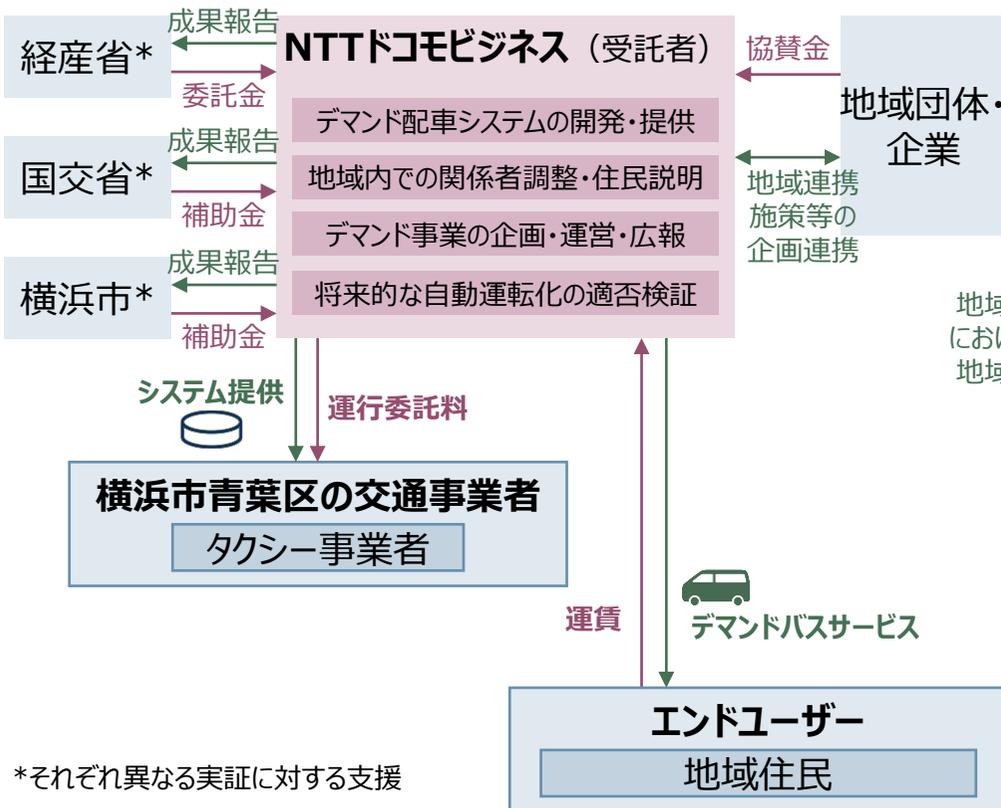
実証の課題・結果

- ソリューション事業者がデマンド交通の関係者調整・運営まで行う体制は、人件費の負担が大きい上に、地域の実情に合わせた調整が難しい
- デマンドバスの自動運転化は、乗降・移動時間の延長に伴う輸送効率減少の影響が大きく、相当のコスト減が導入の前提となる

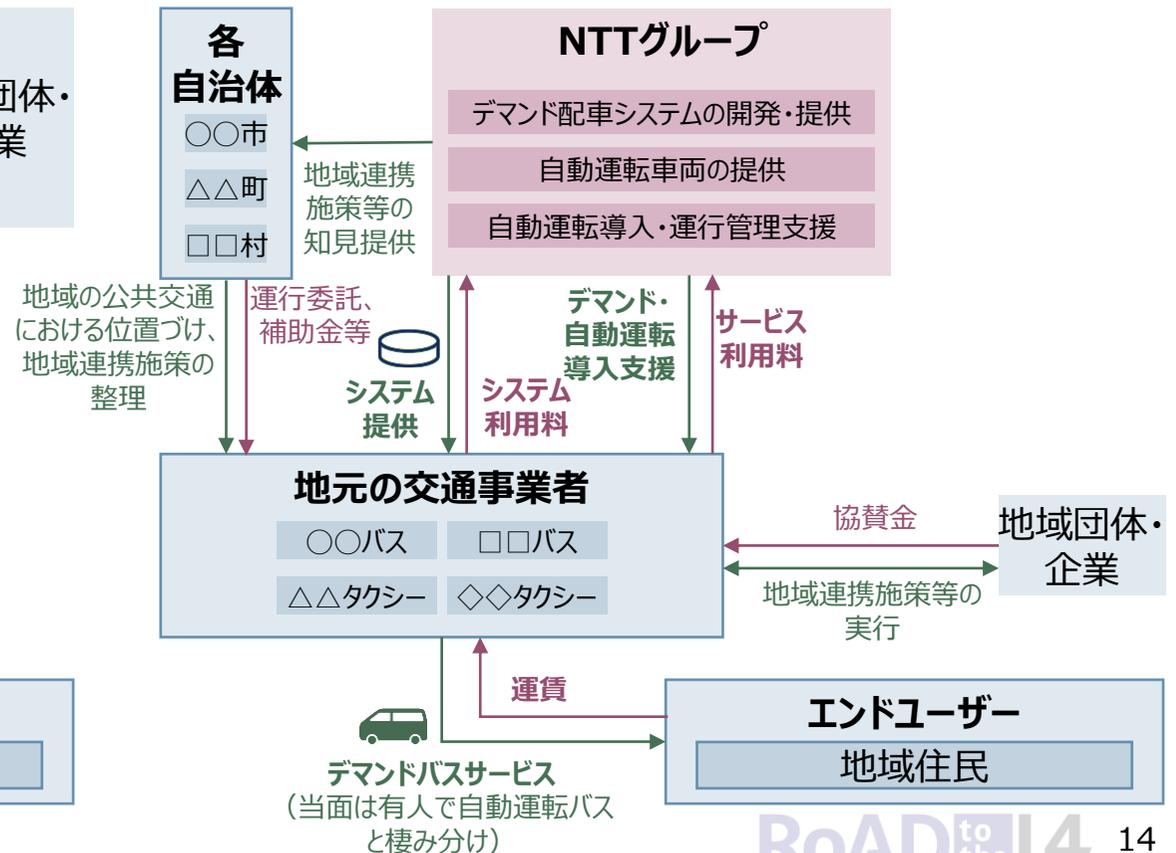
発展の視点

- NTTグループは2025年11月に、定時定路線バス、オンデマンドバス、タクシーの自動運転化を支援する新会社を立ち上げ
- 個別モビリティの運営は、自治体や地元交通事業者を主体とし、同社は自動運転やデマンドのソリューションを効率的に提供することを目指す

今年度実証の事業モデル



事業モデルの発展イメージ



*それぞれ異なる実証に対する支援

【富山】e-Paletteを最大限に活用するマルチユースの組み合わせが創出された。
 今後は各サービスの磨き上げによる収益改善や他地域へのモデル展開が期待される

実証の課題・結果

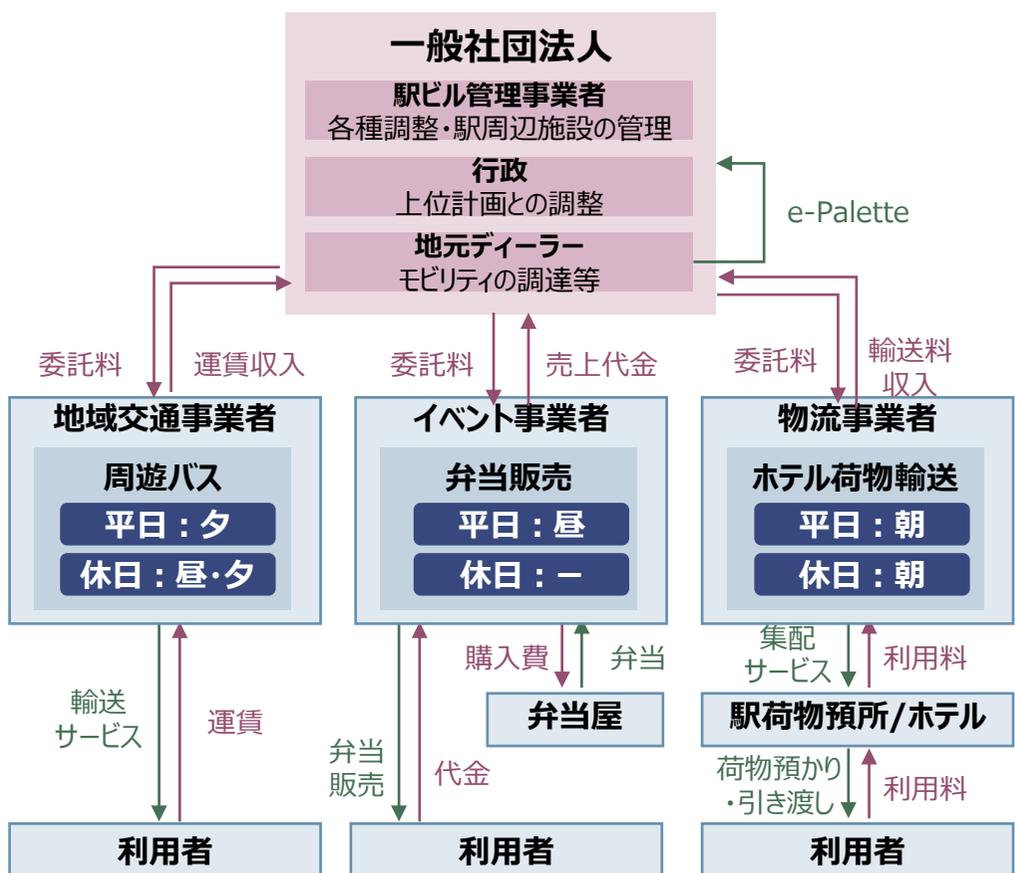
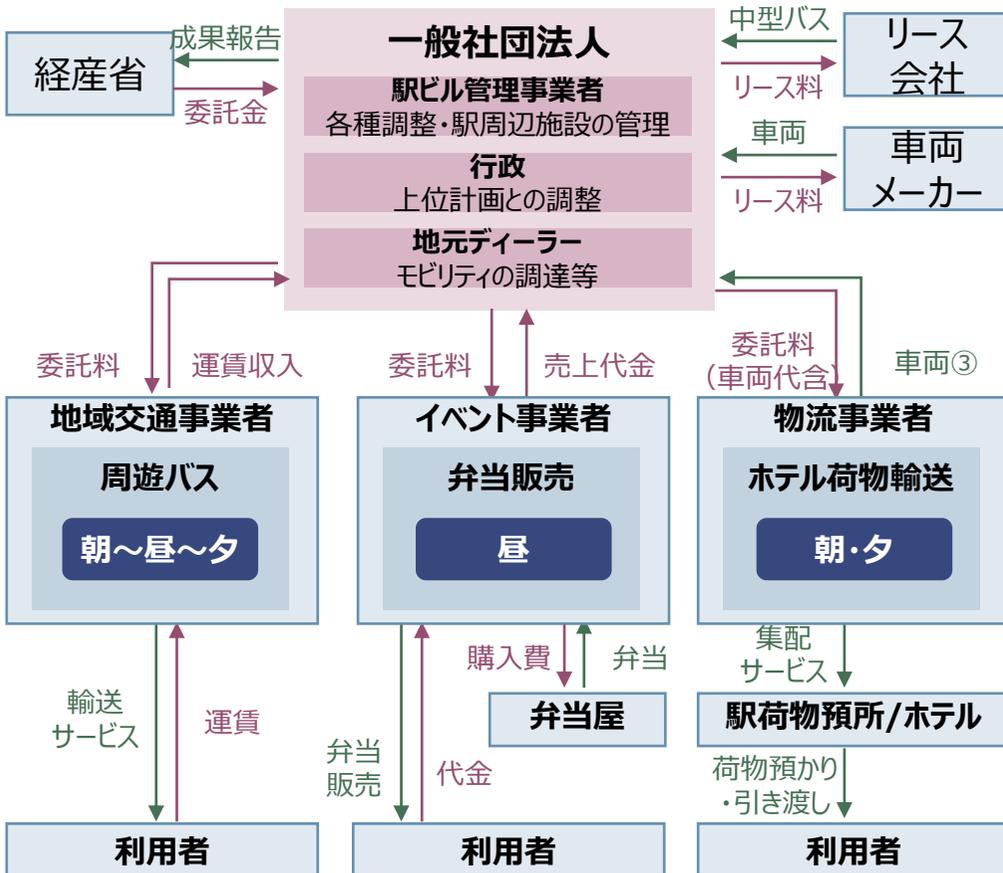
- 最も収支率が高いのは弁当販売であった
- 周遊バスは昼～夕方、荷物輸送は朝（ホテル→駅）の利用が多い

今年度実証の事業モデル

発展の視点

- e-Paletteを利用して運用車両数を減らすことで車両リース料を低減
- 1台のe-Paletteを、朝は荷物輸送、昼は弁当販売、夕方は周遊バスと使い分けることで収益を最大化

事業モデルの発展イメージ



【多気】複数自治体が連携することで、ドライバー不足に対応しつつ、住民ニーズに応えた移動手段の提供が実現した。今後はまちづくり会社主体の運行体系構築が期待される

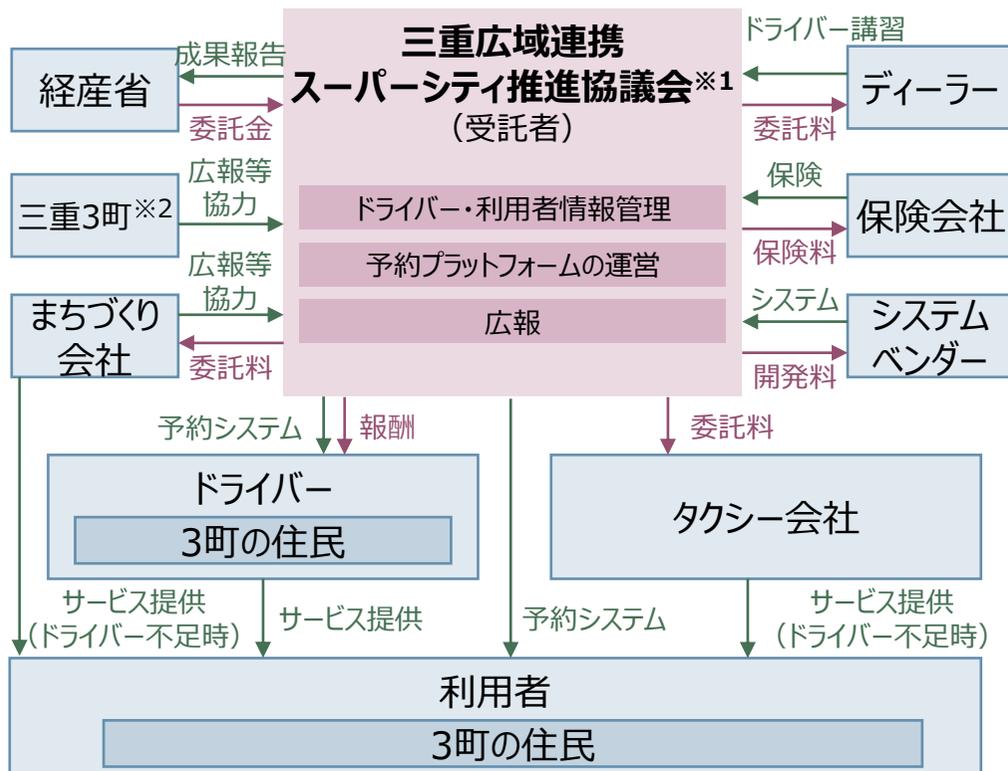
実証の課題・結果

- 自治体をまたいだ移動ニーズへの対応やドライバー不足への対応といった複数自治体連携のメリットを確認
- 事業性については継続検討が必要
- 地域コミュニティが運行主体に参画することが可能

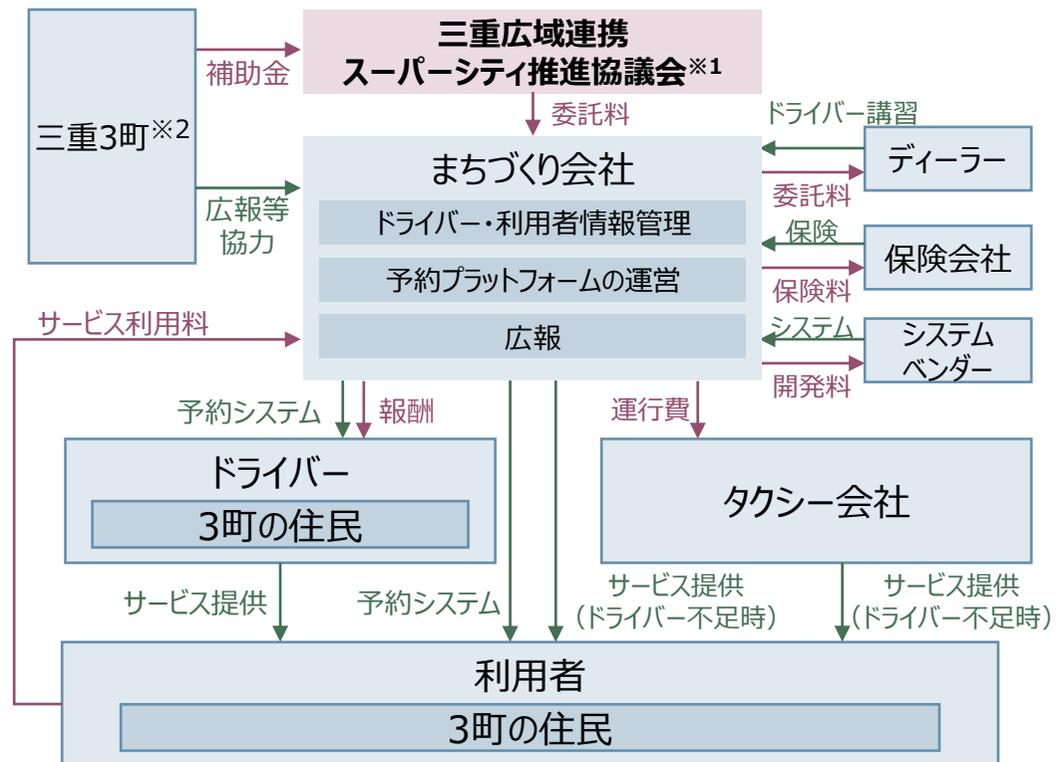
発展の視点

- 既存公共交通とのすみ分けや、自治体間の収入・費用の分担方法について調整を行い、交通空白地（場所・時間）にて有償運行を実施
- 予約受付、ドライバーの割当、サポート運行などをまちづくり会社が担当

今年度実証の事業モデル（ライドシェア）



事業モデルの発展イメージ



※1 協議会の会員には、三重県多気町・大台町・明和町・度会町・大紀町・紀北町と34の企業が含まれる（R6.4.19時点）

※2 三重県多気町・大台町・度会町

【大田】地域事業者が医療機関と連携する事業モデルは有用性が確認された。
 今後は安価な車両やシステムを活用し、各主体の費用負担額を持続可能にしていく想定

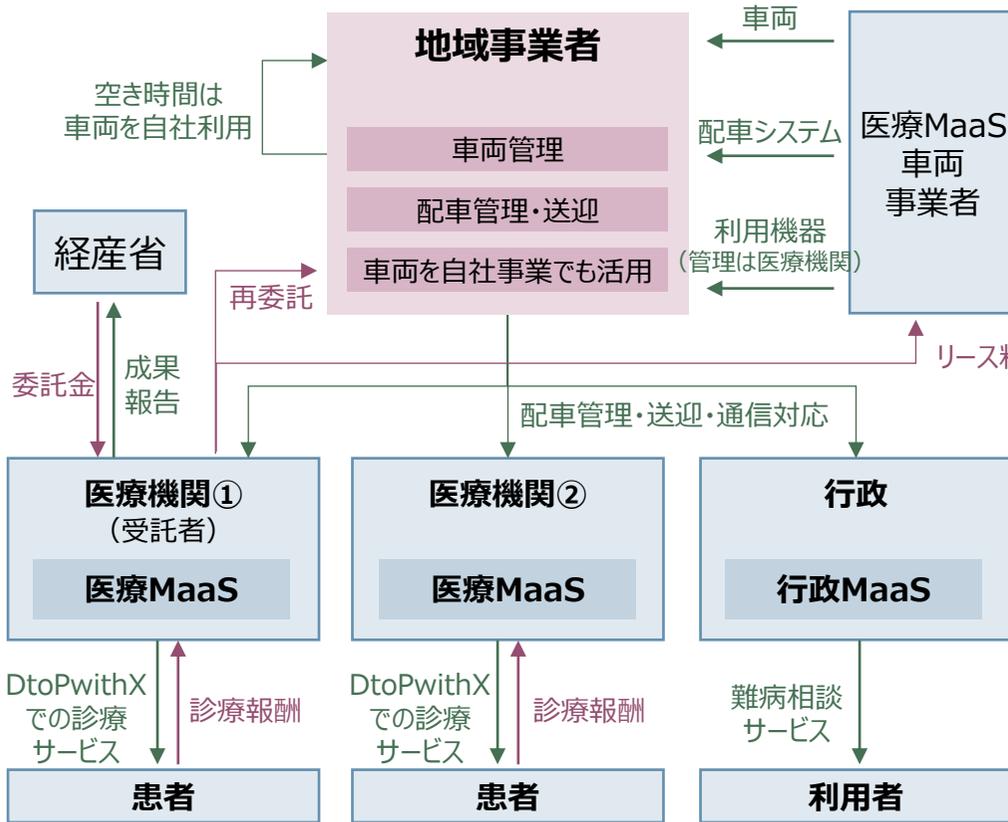
実証の課題・結果

- 医療MaaSは大型車でも小型車でも診療品質を確保することが出来た
- 医療MaaS車両や配車システムの利用料が高く、月々の負担額が大きくなってしまふ

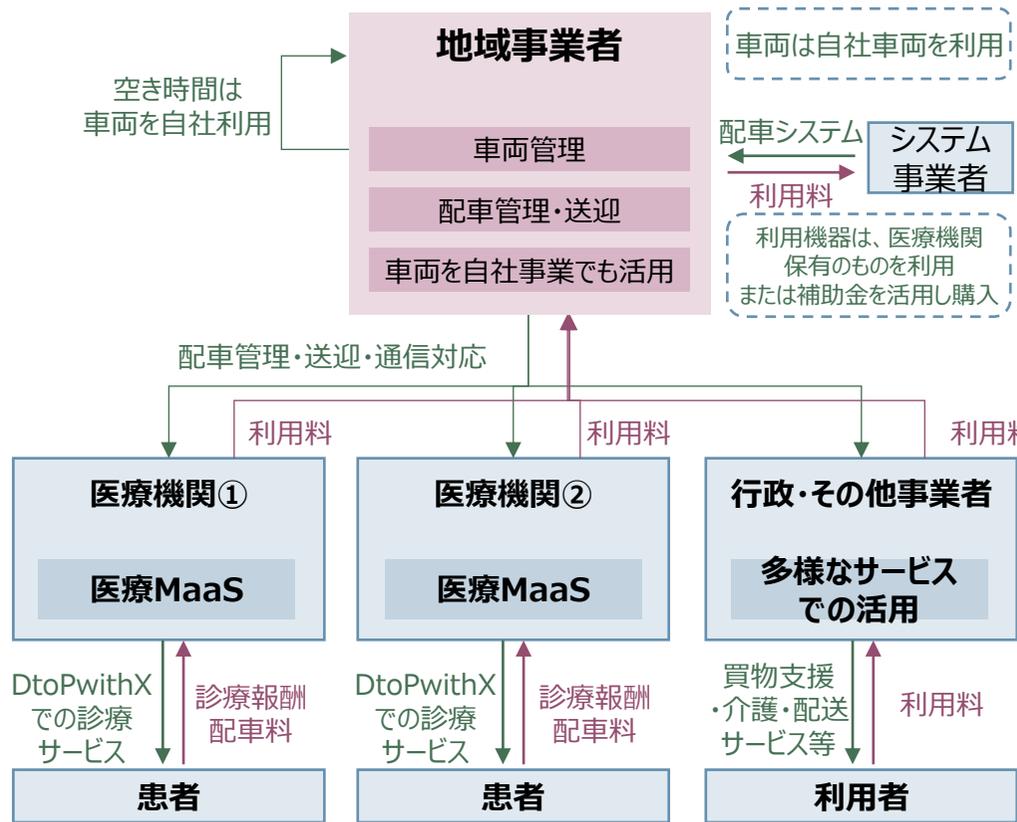
発展の視点

- 全体のビジネスモデル自体は今年度実証の構想から変わりなし
- 金額が高い車両や配車管理システムについて、コストダウンを検討
- 車両は事業者の自社車両を活用し、システムはより安価なものを調達
- 医療MaaS事業者視点では、価格に合う付加価値提供の必要がある

今年度実証の事業モデル



事業モデルの発展イメージ

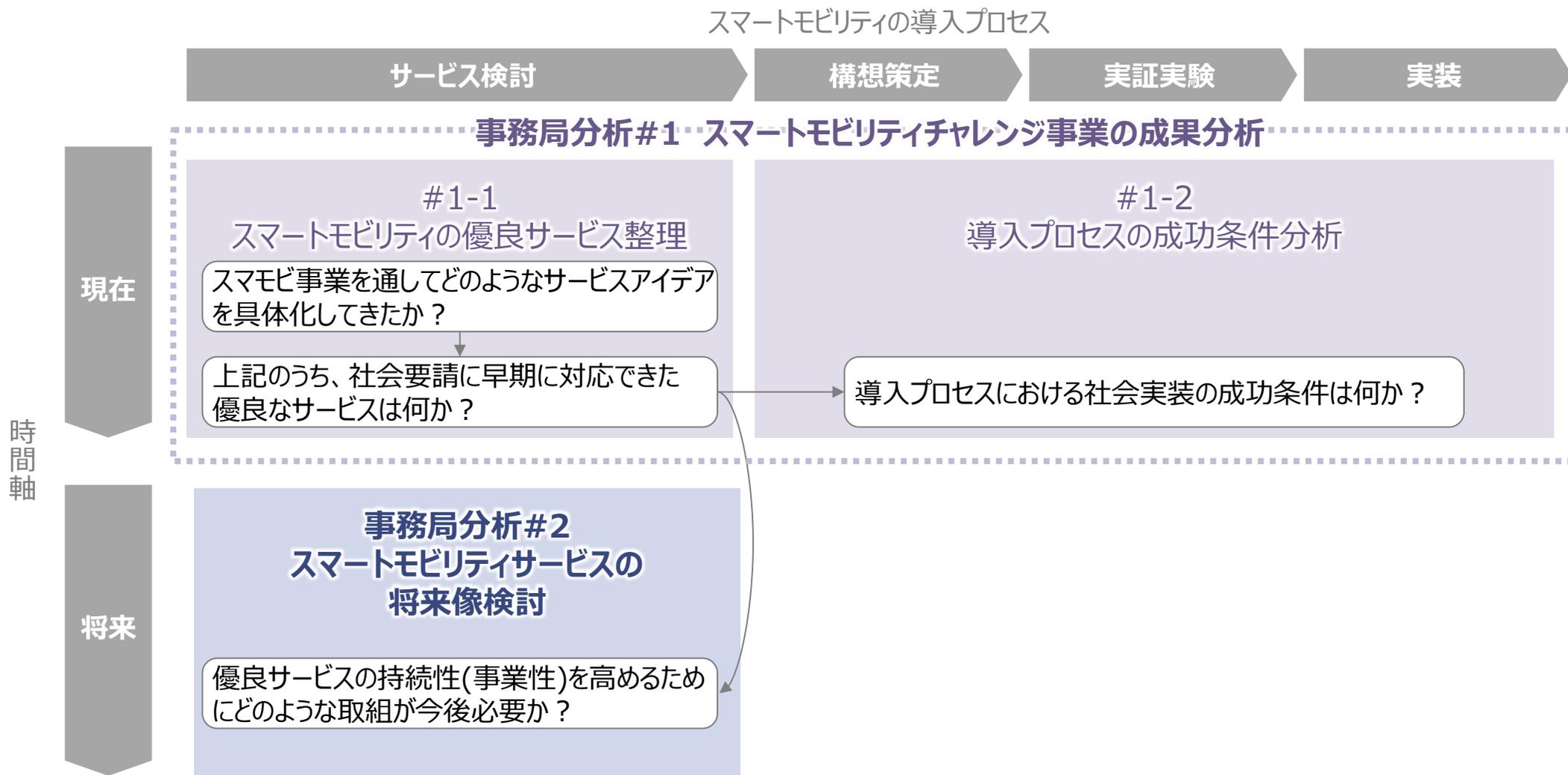


事務局分析の成果（要旨）

本年度の事務局分析は7年間のスマモビ事業のとりまとめとして実施した。#1では優良サービスと導入プロセスの成否の分析、#2ではスマモビサービスの将来像検討を行った

本年度の事務局分析の位置づけ

分析で明らかにする論点



事務局分析#1では、モビリティDX戦略の“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”に対して得られた成果をとりまとめた

- モビリティDX戦略では、モビリティサービス領域において、「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と②将来を見据えたロボタク等の高度技術の開発・実装」を基本方針としており、スマートモビリティチャレンジ事業には主に①の成果が期待されている。
- スマモビ事業は本年度最終年を迎えるため、①の期待に対してどのような成果が得られたかを事務局分析#1でとりまとめる。
- 具体的には、スマモビで具体化検討が進んだビジネス(サービス)を一覧化し、その中で社会要請に早期に対応できている優良サービスを整理する。また、優良サービスの社会実装に向けて導入プロセスにおける実装の成功条件を明らかにする。

モビリティDX戦略「モビリティサービス領域」

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

【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。

40

自動運転等のモビリティサービスの目指すべき姿

- まずはMaaSの形態も含め地域のサービスとして早期に実装することで、社会受容性向上や環境整備を進めて基盤を固め足元の課題に対応する。
- 同時に、より複雑な交通環境でのサービスを実現すべく、技術の高度化や事業化を進め、自動運転等のモビリティサービスの本格的な普及につなげる。
- それぞれで得られる成果が相互作用し、両輪で支え合う。

➤ 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

MaaSやレベル2以上の自動運転移動サービス早期実装により社会受容性向上や環境整備が進展
価値のたすき掛けによる事業化の可能性追求

現状

- ✓ 自動運転はインシャル/ランニングコスト高
- ✓ MaaSはアプリ・システムが各地域に混在。周辺の交通参加者や潜在ユーザーが新たな移動サービスを身近に感じていない
- ✓ バリューチェーン側の付加価値を確保するためのデータ連携の取組が十分進んでいない

事業性以外の課題解決を優先した実証

短期間かつ小規模の実証が多く浸透しない

データ連携のユースケースを模索中

➤ 将来を見据えたロボタク等の高度技術の開発・実装

複雑な条件でも走行可能な自動運転（ロボタク等）ビジネスの実現に向け技術が高度化、大規模展開により事業化へ

現状

- ✓ 国内では複雑な交通環境を自由に走行できる自動運転車両の開発があまり進んでいない

開発資金、ソフトウェア人材等の不足

外資の開発プレイヤーの日本進出

公道走行経験の少なさ等による開発力不足

成果を統合、様々なレイヤーでのビジネスモデルを確立

86

実装事例のあるサービスアイデアを「優良サービス」と位置づけたうえで、サービスアイデアごとの実装傾向や、地域によって実装の成否を分ける要因について多角的に分析した

事務局分析#1の流れ

分析の流れ

#1-1
スマートモビリティの
優良サービス整理

#1-2
導入プロセスの
成功条件分析

論点

スマートモビリティ事業を通してどのようなサービスアイデアを具体化してきたか

上記のうち、社会要請に早期に対応できた優良なサービスは何か

導入プロセスにおける社会実装の成功条件は何か

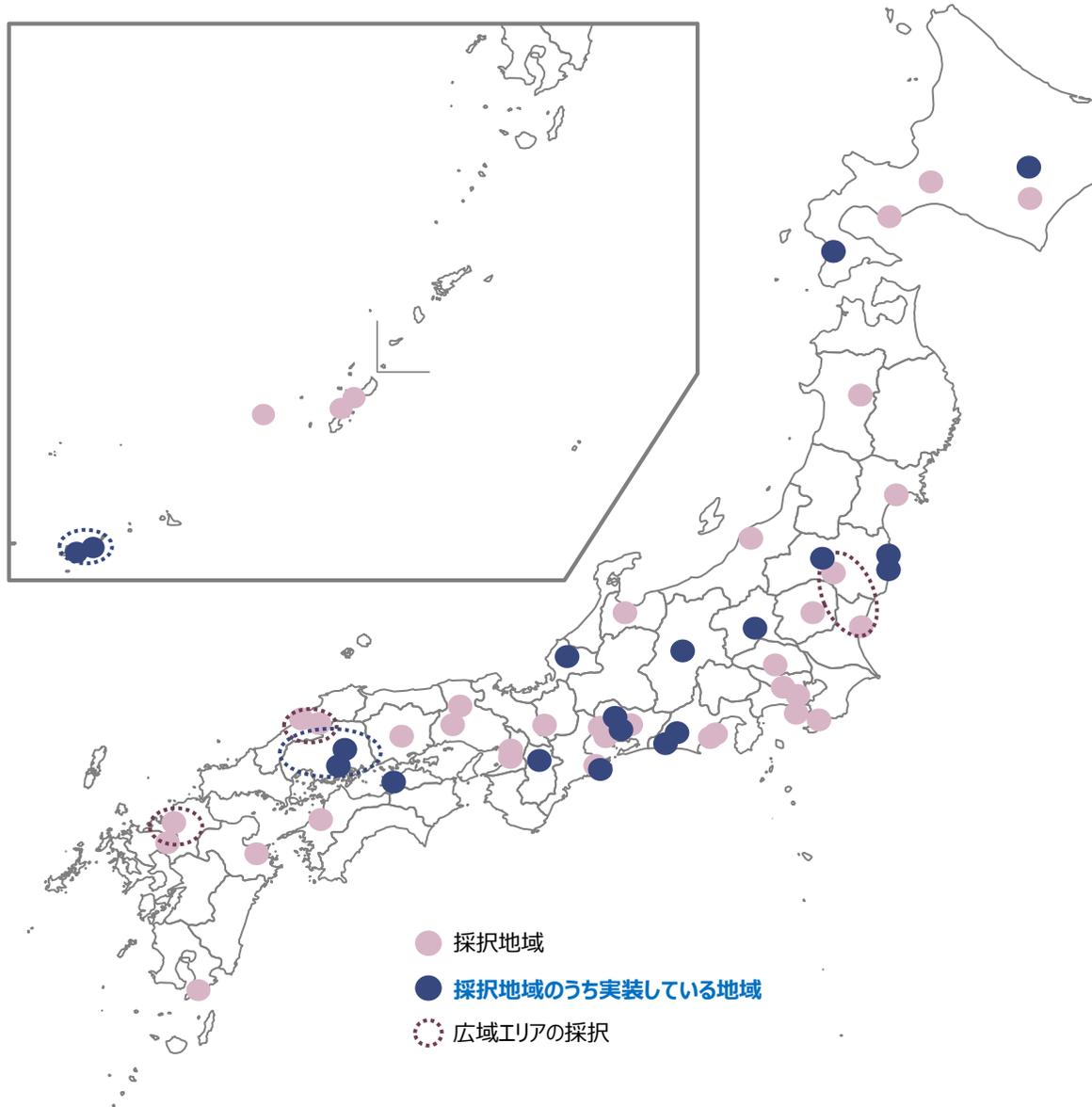
実施内容

- これまでに経済産業省が支援を行った地域・取組を一覧化する
- 各取組について、デスクトップ調査や、自治体・事業者へのメール調査／ヒアリングで現在の状況を確認する

- サービスアイデアごとに、実装事例の有無で「社会要請に早期に対応できている優良サービス」を判断する
- サービスアイデアごとの実装成否を分ける要因を分析する

- スマートモビリティサービスの実証を実施したことがある自治体・事業者へヒアリングを行い、構想段階からの検討の流れを確認する
- ヒアリング結果をもとに、地域ごとの実装成否を分ける要因を分析する

経済産業省では、7年間で累計73地域を支援。17地域、26事例が実装に至った



採択地域一覧

- 北海道江差町(R4)
- 北海道室蘭市(R3)
- 北海道上士幌町(R2)
- 北海道帯広市(R3)
- 北海道北広島市(R2)
- 秋田県仙北市(R7)
- 宮城県仙台市(R3)
- 福島県南相馬市・浪江町・双葉町(R2)
- 福島県浪江町・南相馬市(R1)
- 福島県浪江町(R4)
- 福島県会津若松市・茨城県日立市(R3)
- 茨城県日立市 (R1)
- 群馬県前橋市(R1)
- 埼玉県入間市(R4)
- 千葉県館山市・南房総市(R5)
- 東京都町田市(R2)
- 神奈川県川崎市(R6)
- 神奈川県横浜市(R7)
- 神奈川県横須賀市(R1)
- 新潟県新潟市(R5)
- 富山県富山市(R7)
- 福井県永平寺町(R3)
- 長野県塩尻市(R4)
- 静岡県湖西市(R2)
- 静岡県焼津市(R6)
- 静岡県静岡市(R2)
- 静岡県浜松市(春野町)(R2)
- 愛知県春日井市(R3)
- 愛知県尾三地区南部(R2)
- 愛知県豊田市(R1)
- 愛知県名古屋市(R4)
- 愛知県常滑市(R2)
- 三重県3町(多気町・大台町・度会町)(R7)
- 三重県6町(大台町・紀北町・大紀町・多気町・明和町・度会町)(R5)
- 滋賀県大津市(R1)
- 奈良県川西町(R5)
- 大阪府大阪市(R3)
- 大阪府堺市(R6)
- 兵庫県養父市(R2)
- 兵庫県播磨科学公園都市(R3)
- 鳥取県米子市・大山町・伯耆町(R4)
- 島根県美郷町(R3)
- 島根県大田圏域(大田市・川本町・美郷町)(R7)
- 岡山県吉備中央町(R5)
- 広島県(広島空港・庄原市)(R2)
- 香川県三豊市(R3)
- 愛媛県伊予市(R4)
- 福岡県福岡エリア(R6)
- 佐賀県基山町(R3)
- 大分県大分市(R1)
- 鹿児島県肝属群3町(R1)
- 沖縄県恩納村(R4)
- 沖縄県久米島町(R6)
- 沖縄県北谷町(R4)
- 沖縄県八重山諸島(石垣市・竹富町)(R5)

※カッコ内に最新採択年度を記載している

※主に実施している取組をもとに色分けを実施

青：個別モビリティの改善、紫：複数モビリティの掛合せ、黄：異業種との連携、緑：データ活用

※太字・下線は実装取組のある地域

(実装は、2025年7月～12月のデスクトップ調査、関係者へのヒアリング、メール調査にて判断)

スマートモビリティチャレンジの公募事業を通じて下記4分類の先進モビリティサービスを創出

A：個別モビリティの改善

各モビリティの運行形態などを変えることで、地域の交通をよりスムーズで快適にする取組があたります。例えば、高齢者が主な利用者である路線バスについて、利便性を高めるために自宅から目的地までのドア to ドアの移動を実現（定路線→デマンド）させたうえで、1回あたりの乗車人数に合わせて車両サイズを一回り小さく（大型車→普通車）するといった取組が挙げられます。

ルート形態	<input type="checkbox"/> 定時定路線 (専用道路・優先レーン)	<input type="checkbox"/> 定時定路線 (一般道路)	<input type="checkbox"/> デマンド ^{*1} 迂回ルート型 / ミーティング ポイント型 / ドア to ドア型
運転手	<input type="checkbox"/> 第2種免許 (プロドライバー)	<input type="checkbox"/> 第1種免許 (一般ドライバー)	<input type="checkbox"/> 自動運転 ※レベルによって監視者あり
価格形態	<input type="checkbox"/> 固定運賃制・都度払い	<input type="checkbox"/> 変動運賃制	<input type="checkbox"/> 定額制 (定期券等)
事業形態 ^{*2}	<input type="checkbox"/> 貸切	<input type="checkbox"/> 乗合	<input type="checkbox"/> 乗用
システム-予約	<input type="checkbox"/> 独自アプリ ^{*4}	<input type="checkbox"/> 既存アプリ連携	<input type="checkbox"/> Web
システム-配車	<input type="checkbox"/> AIシステム	<input type="checkbox"/> マニュアル (人力)	
システム-決済	<input type="checkbox"/> ICカード	<input type="checkbox"/> クレジットカード	<input type="checkbox"/> 二次元バーコード

運行形態と車両サイズをセットで調整



B：複数モビリティの掛合せ



複数モビリティの検索・予約・決済統合

MaaSアプリ等を活用し複数モビリティの重複した機能を統合することで、利用者にとって一度の手間で目的地までの予約や決済が完了するようにします。

複数モビリティの定額使い放題

お得な共通サブスクリプション（定期券）等を提供することで、公共交通利用を促進します。

複数モビリティの車両統合

貸客混載、送迎バスの統合など、異なる用途の車両を統合し、1つの車両を複数用途に用いることで、車両の稼働率を高めます。

乗継拠点の整備

複数モビリティが集積し、スムーズに乗り換えできるモビリティハブを整備することで、公共交通の利便性を高めます。

C：異業種との連携



サービスの連携 (医療・福祉・小売・行政)

人ではなくサービスを移動させることで、交通アクセスの悪いエリアにサービスを提供します。移動販売車が典型的な例です。

マーケティングの連携 (商業クーポン等)

地域の商業施設や異業種事業者と連携して利用者向けのクーポンや広告を提供することで、外出や公共交通利用を促進します。アプリや車体への広告掲載は収入の拡大にも繋がります。

お金の連携 (協賛金・コスト分散)

モビリティで送客効果を得る事業者から協賛金や送客人数に応じた対価を得ることで、持続可能なモビリティを地域の事業者全体で目指します。

D：データ利活用

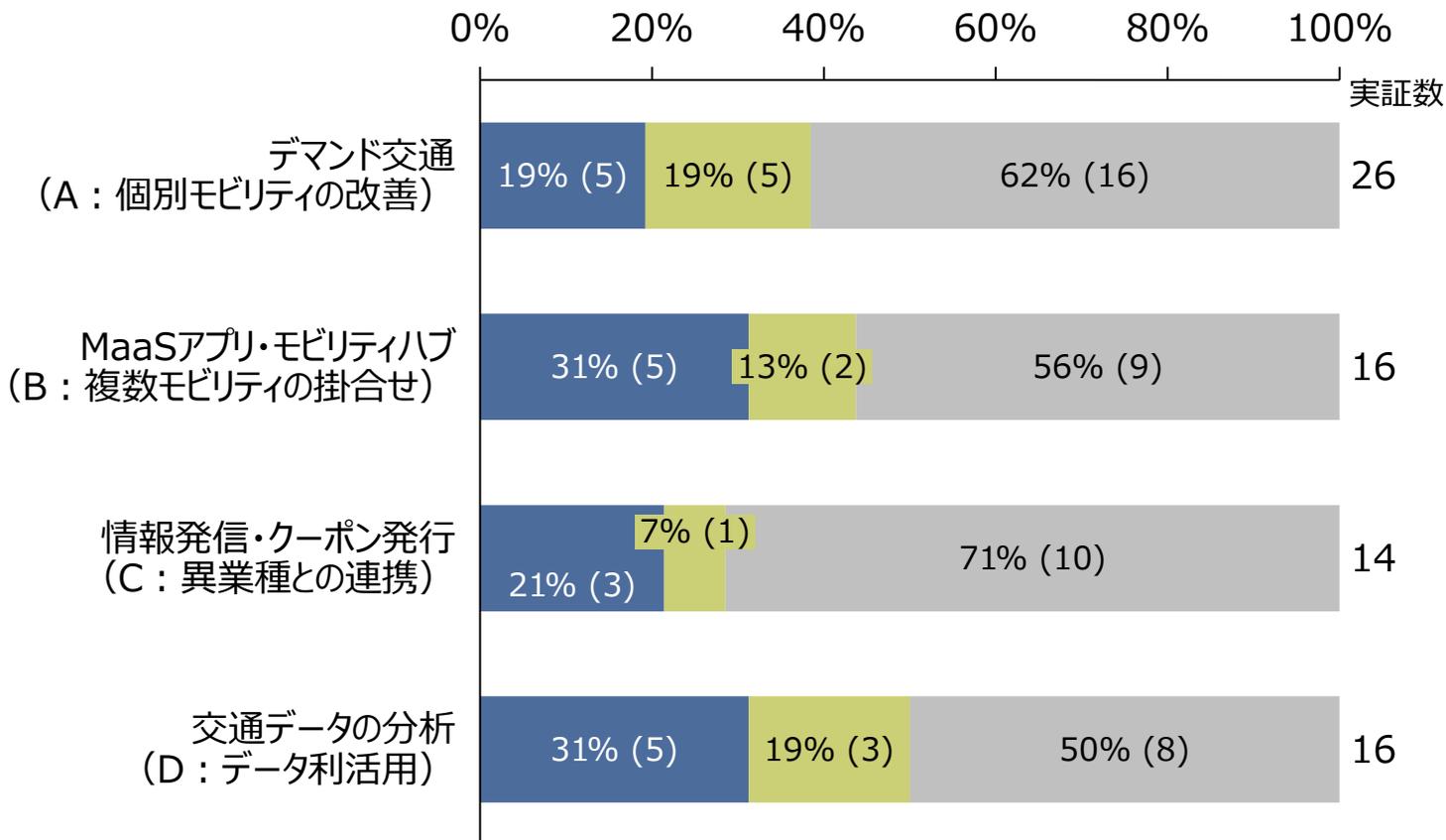


モビリティデータや異業種データを活用し、データに基づいた改善を進めることで、A・B・Cの取組を地域の課題やニーズに沿った最適な形に近づけられます。PDCAサイクルを回し続けるため、データを取得可能な形で取組を進めることを心掛けましょう。例えば、バスの利用データと商業施設の売上データを掛け合わせて分析することで、モビリティサービス・商業サービス双方の利用促進に繋がる広告施策を立案する、といった取組が挙げられます。また、モビリティデータを分析した内容を異業種事業者やEBPM[®]に取り組み行政に提供することが収入源の一つとなる場合もあります。

過去7年間の経済産業省のスマモビ採択地域では、実証終了後に社会実装や継続実証へと進む事例が着実に生まれており、新たな地域交通の定着に向けた前進が見られる

過去採択地域（R1～7年度経済産業省採択地域）の取組分類別のステータス

ステータスの定義



実装

地域新MaaS創出推進事業の採択期間終了後、同種もしくは類似の内容が無期限で運営されている

実証継続中

地域新MaaS創出推進事業の採択期間終了後、同種もしくは類似の内容の検討が継続している
または、2024年度以降に実証を実施している

中止・終了

同種もしくは類似の内容について検討が終了している

※各分類の中で、特に取組数が多かったサービスアイデアを抜粋して記載

※ステータスは、2025年7月～12月のデスクトップ調査、関係者へのヒアリング、メール調査にて判断

全サービス共通で、住民との対話の継続、システムの更新の容易性や、構想段階での多様なステークホルダーとの協議が、社会実装に向けた分岐点となる

スマートモビリティの社会実装のポイント (A: デマンド交通 B: MaaSアプリ C: 情報発信・クーポン発行 D: 交通データの分析)

社会実装する(自治体にとって“無期限での運営”の決定に至る)ための要諦サマリー

社会受容性

- 構想段階から実証実験にかけて、導入目的の共有、意見の聴取や疑問の解消のため、継続的に住民との対話の場を持つ【AとD】
- 実証実験中に、幅広い年齢層の住民に対するサービスをアプリで充実させ、若年層に加えて高齢層の行動変容を促す工夫がある【BとC】

事業性

- 事業の展開や拡大ではなく、“地域の公共交通提供の維持”といった移動課題解決を主眼とした取組になっている【A】
- 収益に関連した目的設定ではなく、効率的な運用を主眼とした取組になっている【B】
- システムの拡張性・柔軟性が高く、継続的にサービス改善・新サービス追加が可能となっている【CとD】

実施体制

- 地域公共交通計画に取り入れ、構想段階から交通事業者や店舗などの幅広い関係者と事前に相談している【A】
- 構想段階において、住民の行動変容を把握できるという実装の絵姿を描き、自治体が主体となってシステム開発者・交通事業者と仕様を密に協議している【BとCとD】

デマンド交通では、住民との対話の継続や、構想段階での導入目的の明確化・幅広い関係者との事前調整が、社会実装に向けた分岐点となる

実装につながった要因（太字：クリティカルポイント）

デマンド交通（A：個別モビリティの改善）

	構想策定	実証実験	実装 <small>“無期限での運営”において 今後も改善要素あり</small>
社会受容性	<ul style="list-style-type: none"> 住民から意見を得る場(説明会、全戸アンケートなど)を設定する 	<ul style="list-style-type: none"> 継続的に、費用をかけずに住民と対話の場を持つ (自治体によるWeb/アプリの使い方説明会の開催など) 	<ul style="list-style-type: none"> 地道な説明を通じて、乗合に対する住民の理解を深める 高齢者もWeb/アプリを使えるようにレクチャーする 当初の利用者ターゲット層以外の方も利用できるように工夫する
事業性	<ul style="list-style-type: none"> 新しいモビリティの導入など事業の展開・拡大自体ではなく、“地域の公共交通提供の維持”といった移動課題解決を主眼とした取組になっている 	<ul style="list-style-type: none"> 車両/配車システムなどの費用負担増加がありつつ、自治体支出が許容範囲に収まる “利用者の増加に伴いデマンド交通の待ち時間が長くなっている”といった利用実態を自治体が細かく把握する 	<ul style="list-style-type: none"> 採算性の向上ではなく、住民の移動不安の解消といった地域の移動課題解決につながっている
実施体制	<ul style="list-style-type: none"> 導入予定の交通サービスを地域公共交通計画に取り入れる（実証実験後に取り入れる地域もあり） 幅広い関係者(交通事業者、商工会、店舗など)と事前に相談する 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の幅広い関係者のニーズを定期的に聴取し、サービスを改善する (例：利用ニーズのある箇所にミーティングポイントを拡大するなど) 	<ul style="list-style-type: none"> 主体の事業者が連携している他地域へ横展開する

MaaSアプリでは、幅広い利用者層の取り込み、高齢者でもアプリを使いやすい環境づくり、効率的に運用できる仕組み、多様な関係者との事前協議が、社会実装の分岐点となる

実装につながった要因（太字：クリティカルポイント）

MaaSアプリ（B：複数モビリティの掛合せ）

	構想策定	実証実験	実装 <small>“無期限での運営”において 今後も改善要素あり</small>
社会受容性	<ul style="list-style-type: none"> 住民・観光客の公共交通利用促進を目的とし、住民に対する説明会を実施する 	<ul style="list-style-type: none"> 家族・知人が高齢者にアプリ利用を促すような工夫がある (例: 高齢層に加え子ども・若年層向けにも割引を提供することで、祖父母が孫とともにアプリを利用) 	<ul style="list-style-type: none"> 利用できるエリアを拡大する 異なる公共交通共通の定期券や住民認証によるチケット購買など、便利な機能を拡充する
事業性	<ul style="list-style-type: none"> 収益の展開・拡大自体ではなく、効率的な運用を主眼とした取組になっている (少人数のオペレータや24時間予約可能なシステムなど) 	<ul style="list-style-type: none"> 配車予約、各種情報提供、図書館図書の貸出・返却など、地域密着の多機能サービスのデジタル化を実施する 	<ul style="list-style-type: none"> デジタルチケットにより、窓口業務を削減している
実施体制	<ul style="list-style-type: none"> 実装時の運用を見据えて、交通事業者・システムベンダー・自治体の間で仕様を密に協議する 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体側で、アプリ導入の効果(どのような層がどの機能を使っているかなど)をデータで確認する 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体側で、住民の行動変容(どのような層が公共交通の利用へ転換したかなど)を把握する

情報配信やクーポン発行では、限定エリアでの実証による効果の確認、行動変容を促す割引の提供、システム改修の容易さなどが、社会実装に向けた分岐点となる

実装につながった要因（太字：クリティカルポイント）

情報発信・クーポン発行（C：異業種との連携）

	構想策定	実証実験	実装 <small>“無期限での運営”において 今後も改善要素あり</small>
社会受容性	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を使った移動の利便性を高めることを目的とし、住民に対する説明会を実施する 	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の“限定エリア”で実証を行い、効果を検証する 住民割引チケットにより利得を訴求し、行動変容を促す 	<ul style="list-style-type: none"> サービスの提供エリアを拡大する
事業性	<ul style="list-style-type: none"> 交通と商業の連携だけでなく、住民の移動促進を主眼とした取組である 0から新たに作らず、既存のプラットフォームの活用を検討する 	<ul style="list-style-type: none"> 住民の来店回数が増加し、店舗の客単価も増加する効果を確認している 登録店舗の拡大や多様な決済手段への対応などのシステムの改修が容易な仕組みになっている 	<ul style="list-style-type: none"> 情報配信やクーポン発行の利用者にのみ追加割引を提供するような顧客メリット向上が可能
実施体制	<ul style="list-style-type: none"> 実装時の運用を見据えて、交通事業者・システムベンダー・自治体の間で仕様を密に協議する 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体側で、アプリ導入の効果(どのような層がどの機能を使っているかなど)をデータで確認する 関係者との調整を継続し、利用可能店舗数を拡大する 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体側で、住民の行動変容(どのような層が公共交通の利用へ転換したかなど)を把握する

データ利活用では、構想段階における住民意見の取り入れ、継続的にサービス改善可能なシステムの拡張性・柔軟性、幅広い関係者との調整などが、社会実装の分岐点となる

実装につながった要因（太字：クリティカルポイント）

交通データの分析（D：データ利活用）

	構想策定	実証実験	実装 <small>“無期限での運営”において 今後も改善要素あり</small>
社会受容性	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民ヒアリングにより、データ分析ツール導入の目的を整理する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民へのアンケート・ヒアリングにより、データ分析の効果を検証する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動や購買に関するデータのみではなく、住民のリアルな声を収集・分析する機能を実装する
事業性	<ul style="list-style-type: none"> ● 一部の業務のデジタル化ではなく、地域交通の総合的なDXへの着手が起点となっている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 目的地情報や配車予約などの移動データと住民の行動変容(公共交通利用へ転換など)の可視化を基に、継続的にサービス改善が可能なシステムの拡張性・柔軟性がある 	
実施体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体が主体となり、地域内の様々な移動データが集まる仕組みを関係者と構築する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体側で、データ分析ツール導入の効果データをデータで確認する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体側で、住民の行動変容を把握する

事務局分析#2では、スマートモビリティサービスが事業性を発揮するための条件と、持続性のさらなる向上に向けて今後必要な取組を整理する

- モビリティDX戦略「モビリティサービス領域」では、モビリティサービスの将来的な**技術高度化と大規模展開による事業化**を目指している。
- スマートモビリティチャレンジでは、デマンド交通・MaaSアプリ・マルチタスク車両といったスマートモビリティサービスのパイロット実証を進めてきたが、**交通業界全体の事業性の低さが、事業者の市場参入やサービスの社会実装のボトルネック**となる場合が多い。
- 以上の背景を鑑みて、本分析では下記を明らかにすることを目的とする。
 - **スマートモビリティサービスが事業性を発揮するための条件**
 - **持続性(事業性)のさらなる向上に向けて今後必要な取組**

モビリティDX戦略「モビリティサービス領域」

自動運転等のモビリティサービスの目指すべき姿

- まずはMaaSの形態も含め地域の**サービスとして早期に実装**することで、**社会受容性向上**や**環境整備**を進めて基盤を固め足元の課題に対応する。
- 同時に、より複雑な交通環境でのサービスを実現すべく、**技術の高度化**や**事業化**を進め、自動運転等のモビリティサービスの本格的な普及につなげる。
- それぞれで**得られる成果が相互作用**し、両輪で支え合う。

➤ 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

MaaSやレベル2以上の自動運転移動サービス早期実装により**社会受容性向上**や**環境整備**が進展
価値のたすき掛けによる**事業化**の可能性追求

現状

- ✓ 自動運転はイニシャル/ランニングコスト高
- ✓ MaaSはアプリ・システムが各地域に混在。周辺の交通参加者や潜在ユーザーが新たな移動サービスを身近に感じていない
- ✓ パリ्यूチェーン側の付加価値を確保するためのデータ連携の取組が十分進んでいない

事業性以外の課題解決を優先した実証

短期間かつ小規模の実証が多く浸透しない

データ連携のユースケースを模索中

成果を統合、様々なレイヤーでのビジネスモデルを確立

➤ 将来を見据えたロボタク等の高度技術の開発・実装

複雑な条件でも走行可能な自動運転(ロボタク等)ビジネスの実現に向け**技術が高度化**、大規模展開により**事業化**へ

現状

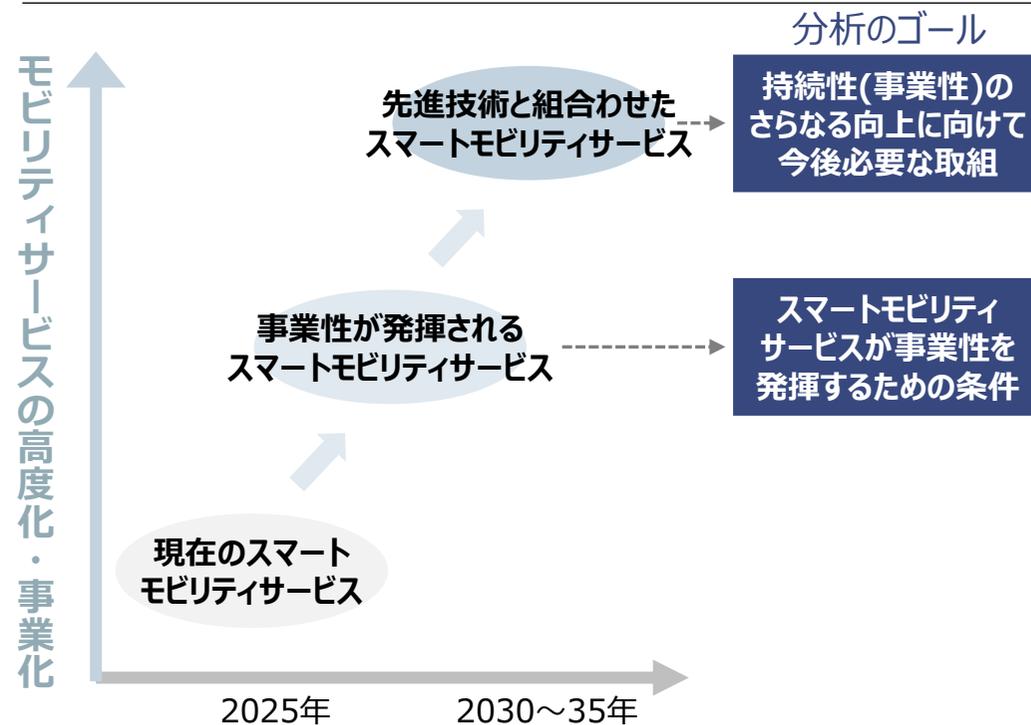
- ✓ 国内では複雑な交通環境を自由に走行できる自動運転車両の開発があまり進んでいない

開発資金、ソフトウェア人材等の不足

外資の開発プレイヤーの日本進出

公道走行経験の少なさ等による開発力不足

事務局分析#2の分析事項



スマートモビリティチャレンジで過去に実証が行われ、社会実装例が多数見られる代表的な事業者、および将来のモビリティの主役となりうる自動運転プレイヤーと意見交換を実施

- 事業者との意見交換では、**スマートモビリティサービスの事業性（効率性）向上に向けて実施している取組やさらに事業性を高めるための課題**について意見交換を行った

意見交換を実施した事業者

モビリティサービス分類	事業者	主な議論対象のモビリティサービス
デマンド交通	アイシン	チョイソコ
	ネクスト・モビリティ	のるーと
	NTTドコモビジネス	AI運行バス
海外展開	NADI WILLER	mobi
マルチタスク車両	MONET Technologies	医療MaaS
	トヨタ自動車	e-Palette
MaaSアプリ	トヨタファイナンスサービス	my route
	JR東日本	GunMaaS
自動運転	日産自動車	(自動運転事業の将来展望について意見交換)

各地域での個別調整を最小化して多数地域へ広がりやすくしたり、車両の活用シーンを増やし稼働率を高める取組が、事業性向上に向けて肝要という意見が多かった

サービス分類	事業性向上に向けた取組や課題
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> 標準的な予約・配車システム（予約アプリ等）の横展開により導入コスト低減を図る 一方、地域によって運行計画が異なり、システム設定・関係者調整コストが発生することが課題である 電話予約受付コールセンターの集約により人件費を効率化している コールセンターをWeb予約に一本化することで費用削減が可能だが、それにより利用者が減少してしまうことが課題 車両が利用されていない時間帯もコストが発生するため閑散時間帯の車両の有効活用によりムダのない運用を行う必要がある 複数自治体共同でのデマンドバス導入によりサービスの効率化を図っている（システム構築、サポート窓口の一本化など） 海外（マレーシア）では、運転手の挨拶や安全運転といった日本品質のおもてなしを提供。品質を重視する女性やファミリー層からの受容性と信頼を獲得。
MaaSアプリ	<ul style="list-style-type: none"> 地域横断で標準的なシステムを横展開することにより、導入コスト低減を図る。個別カスタマイズを抑制しつつ地域ニーズに添えていくことが今後の課題である 経路検索にとどまらずチケットまで提供することで経路検索アプリと差別化を図る。特にデマンド交通やシェアサイクルの予約機能によりきめ細かな移動ニーズへの対応や交通空白の解消を図る
マルチタスク車両	<ul style="list-style-type: none"> 移動市役所（行政MaaS）に医療MaaSを付加したり、移動市役所にライドシェアを付加するなど、同一車両の利用用途を多様化し、車両の稼働率を向上を図っている 将来の自動運転（長時間稼働の強み）を見据えて、さらに同一車両の稼働率を高める事業モデルを模索中（運行中の利用用途の多様化・充電時間の有効活用など）
自動運転	<ul style="list-style-type: none"> 実証により自動運転交通サービスの安全かつ効率的な運行体制の構築を図る 一方で、自動運転車両のコスト低減には量産化が必要であり、その実現には一定規模の需要確保が必要である 高稼働で価値提供できる自動運転の強みを生かして、デマンド交通・スクールバス・習い事送迎といった旅客輸送や夜間の荷物輸送を同一の自動運転車両で提供するアイデアが考えうる

前提として公共交通の黒字化は難しいが、中でも事業性を向上できているサービスは、地域リソースの有効活用、交通サービスおよび異業種の大規模展開ができています

事業者視点でモビリティサービスの事業性を向上するための条件

分類		モビリティサービス 事業性向上の条件	条件を満たしている状態
サービス	地域規模		
モビリティ 	近隣地域 	地域リソースの有効活用 (アセットライトな ビジネスモデルの確立)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 車両が多用途で利用されていたり、ヒト(労働力)が近隣地域でシェアされている等、地域のリソースが最大限活用されている ■ 車両等のアセットを保有しないビジネスモデルが構築できている
	全国・グローバル 	モビリティサービスの大規模展開	<ul style="list-style-type: none"> ■ 標準的なモビリティサービスが多数の地域に展開されることで、配車システムの導入・維持費や予約オペレーターの人件費などのコストを分散でき、1地域あたりの提供コストを下げられている ■ 標準的なモビリティサービスの受容性が全国的に高まっており、車両の量産体制が構築されている
異業種 		異業種サービスの大規模展開	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広告や物流といった異業種サービスが、個別地域に閉じず、全国規模に展開されており、大規模な異業種収入を得られている状態

スマモビチャレンジ等により、全国的な事業者の参入や、個別地域での異業種サービスの展開やリソース有効活用の取組は進んだが、取組の大規模化や全国普及は一部道半ば

各条件に対するスマートモビリティチャレンジの現在地

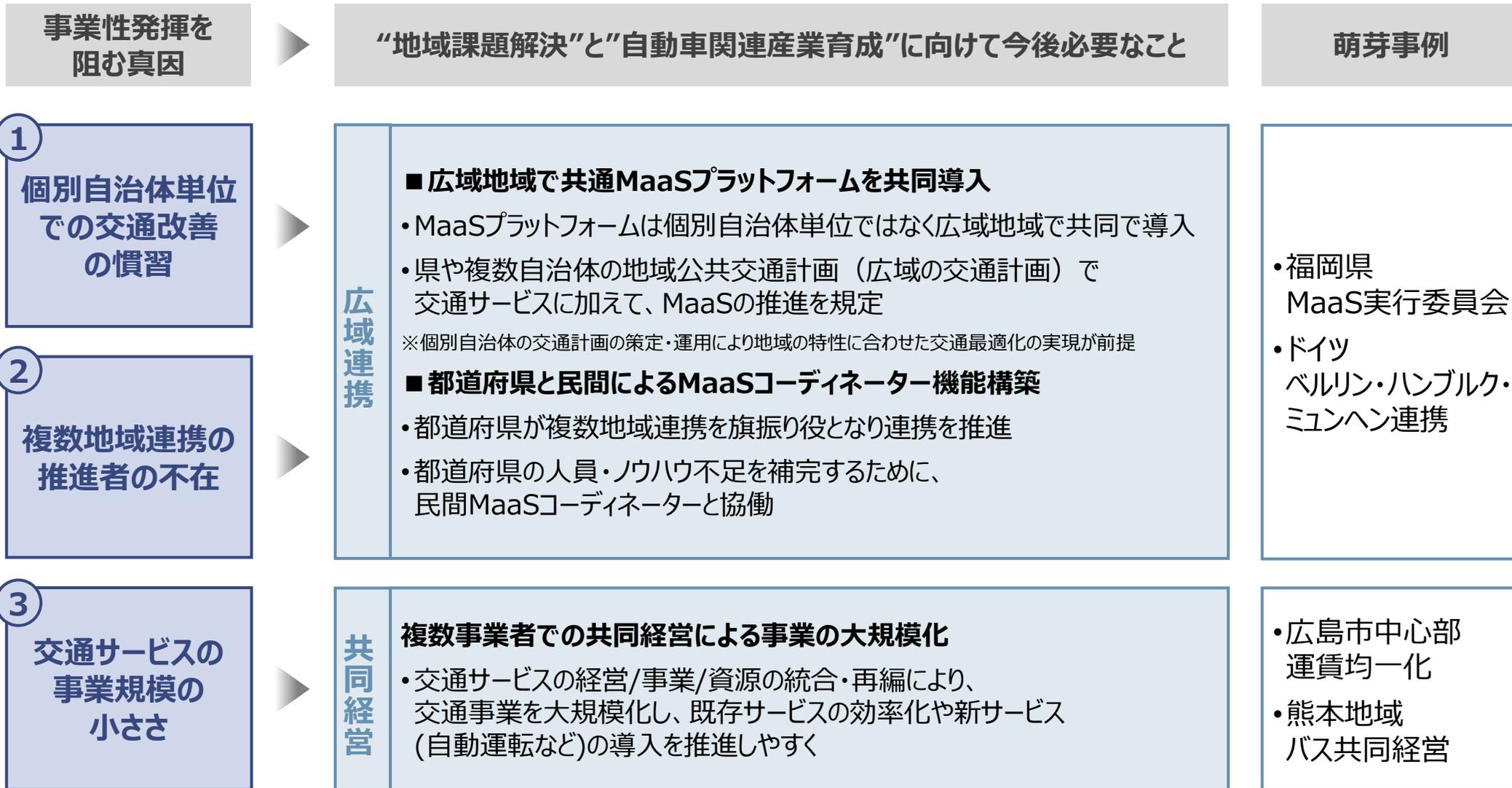
モビリティサービス 事業性向上の条件	条件を現状どの程度満たしているか		
	デマンド交通	マルチタスク車両	MaaSアプリ
地域リソースの 有効活用	<p>×</p> <p>車両の多用途利用や複数地域での人材共有の事例が一部では見られるが、全国には普及していない</p>	<p>×</p> <p>複数地域連携による社会実装は全国には広がっていない</p>	<p>○</p> <p>MaaSアプリ自体がアセットライトなビジネスモデルになっている</p>
モビリティ サービスの 大規模展開	<p>○</p> <p>全国的なデマンド交通事業者が多数参入し、競争環境を創出した配車システムや予約オペレーターの共通化によるコスト削減を実現している</p>	<p>○</p> <p>全国的なマルチタスク車両プレイヤーが創出され、導入地域が増えている</p>	<p>○</p> <p>全国的なMaaSプラットフォームが創出され、導入地域が増えている</p>
異業種サービスの 大規模展開	<p>×</p> <p>単一地域単位での広告・協賛金モデルは浸透しているが、全国的な大規模展開には至っていない</p>	<p>×</p> <p>異業種の連携先が地域の小規模事業者にとどまっており、全国規模のスポンサーを獲得に至っていない</p>	<p>×</p> <p>単一地域単位での広告・クーポン連携モデルは浸透しているが、Uberのような大規模な異業種サービスの展開には至っていない</p>

一方で、個別自治体単位での交通改善の慣習、複数地域連携の推進者の不在、交通事業者のサービス規模の小ささが、事業性のさらなる発揮が難しい真因と考えられる

各条件で事業性の向上を阻む要因

モビリティサービス 事業性向上の条件	現状以上に事業性の向上が難しい理由	左記が主に当てはまるサービス			事業性発揮を 阻む真因
		デマンド 交通	マルチタスク 車両	MaaS アプリ	
地域リソースの 有効活用	<ul style="list-style-type: none"> 複数地域連携の枠組みがないため、行政区を跨いだ車両や人材の有効活用の取組が多くの地域に広がっていない 	●	●		① 個別自治体単位 での交通改善 の慣習
	<ul style="list-style-type: none"> 複数地域連携の枠組みがないため、行政区を跨いだMaaSの推進が多くの地域で広がっていない（九州MaaSや関西MaaSの次が生まれにくい） 			●	
モビリティ サービスの 大規模展開	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通サービスは全国に広がりつつあるが、導入時に個別行政区ごとにサービス内容の調整が発生するため、導入コストの低減余地が少ない 	●	●		② 複数地域連携の 推進者の不在
	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者には中小企業が多いため、交通サービスや異業種サービスの展開規模が小さくなりやすい業界構造にある 	●	●	●	
異業種サービス の大規模展開	<ul style="list-style-type: none"> 交通と異業種サービスが連動した地域全体の計画を策定するプレイヤーが不在である 	●	●	●	③ 交通サービスの 事業規模の 小ささ

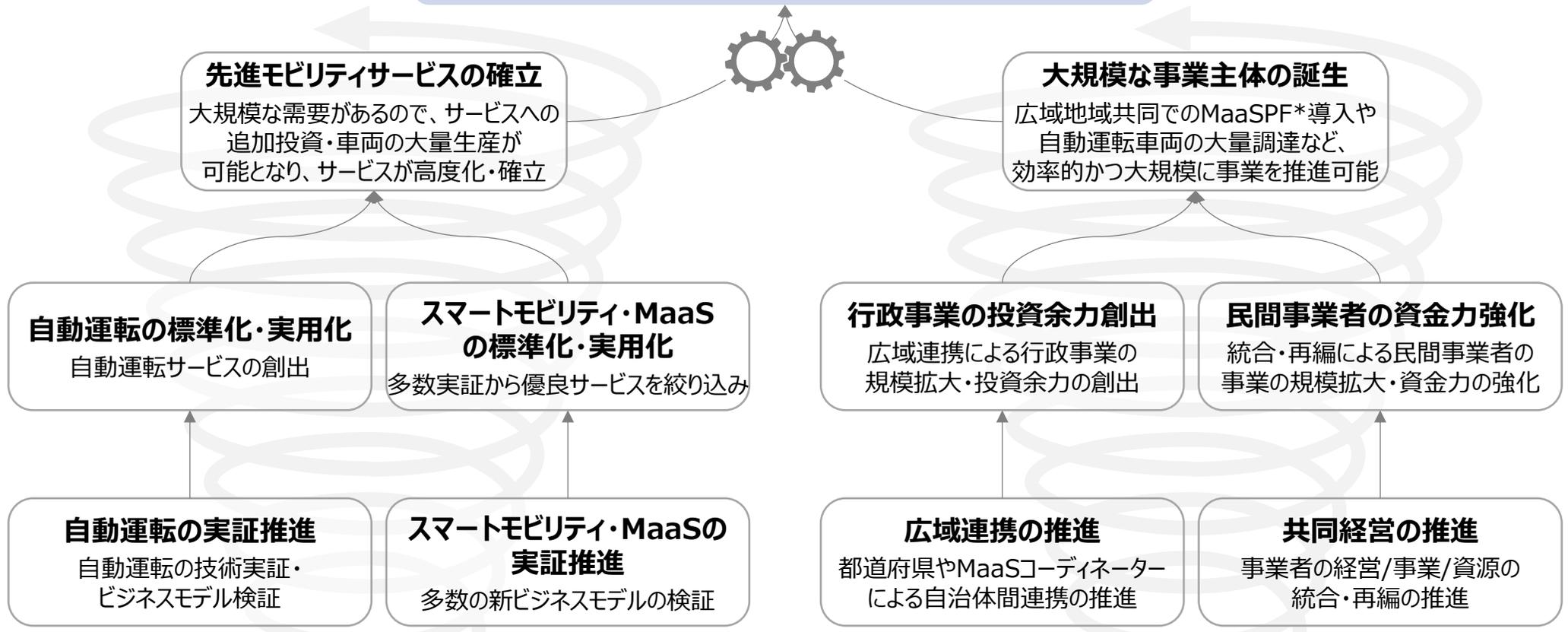
地域課題解決と産業育成の両立に向けて、都道府県とMaaSコーディネーターによる広域でのMaaSの推進、共同経営による事業大規模化が必要ではないか



先進サービスの育成・高度化とサービスの導入単位の大規模化が噛み合うことで、新たなモビリティサービスが大規模に浸透し、交通サービス全体の効率化・市場創出につながる

先進サービスの普及が広域・大規模に進む

*PF：プラットフォーム



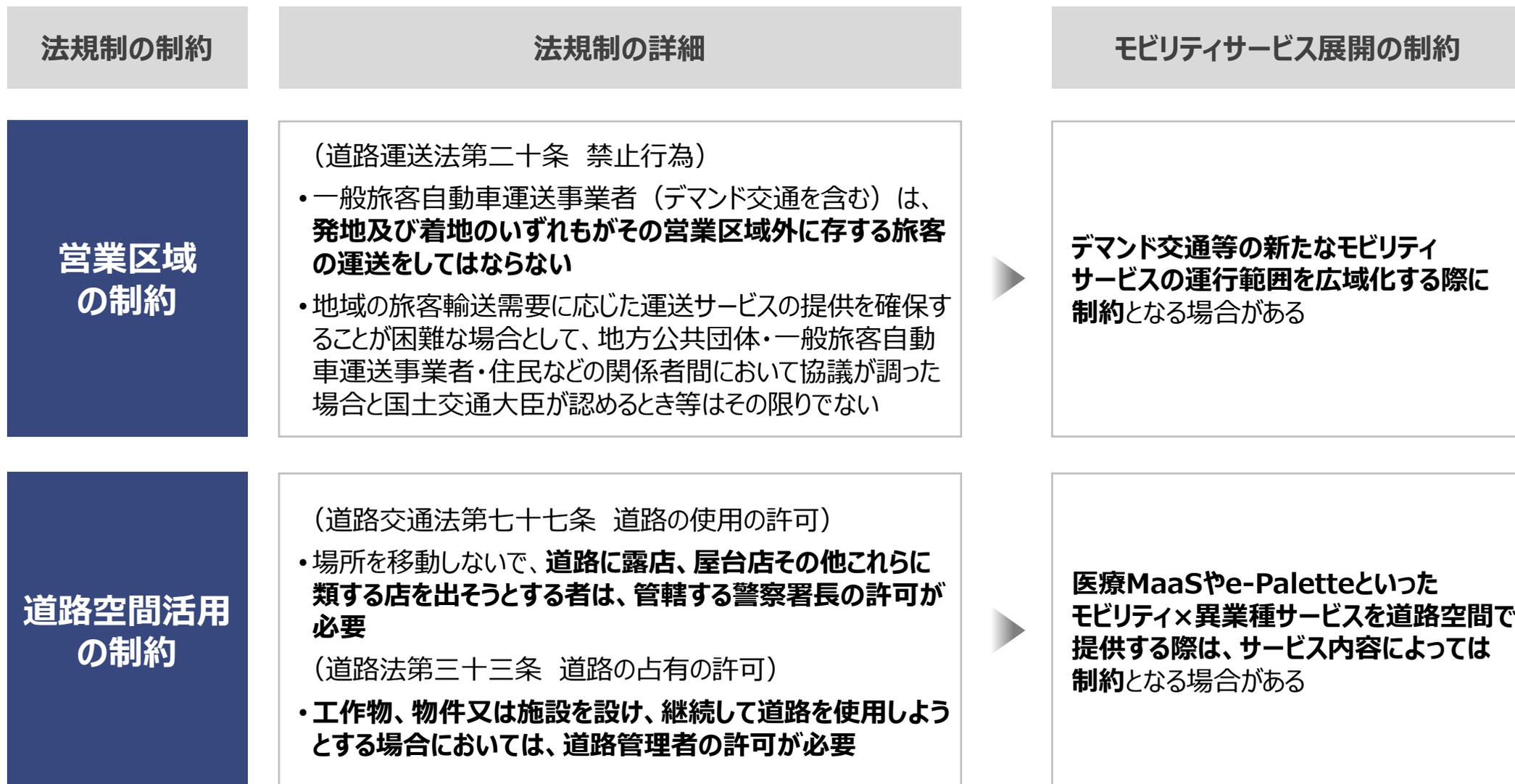
これまでの主な取組

先進サービスの育成・高度化
(提供者の育成)

今後必要な取組

導入単位の大規模化
(導入者の創出)

デマンド交通等の運行範囲の広域化や、道路空間でのe-Paletteや医療MaaSのサービス展開は、法規制面で事業が制約される場合がある



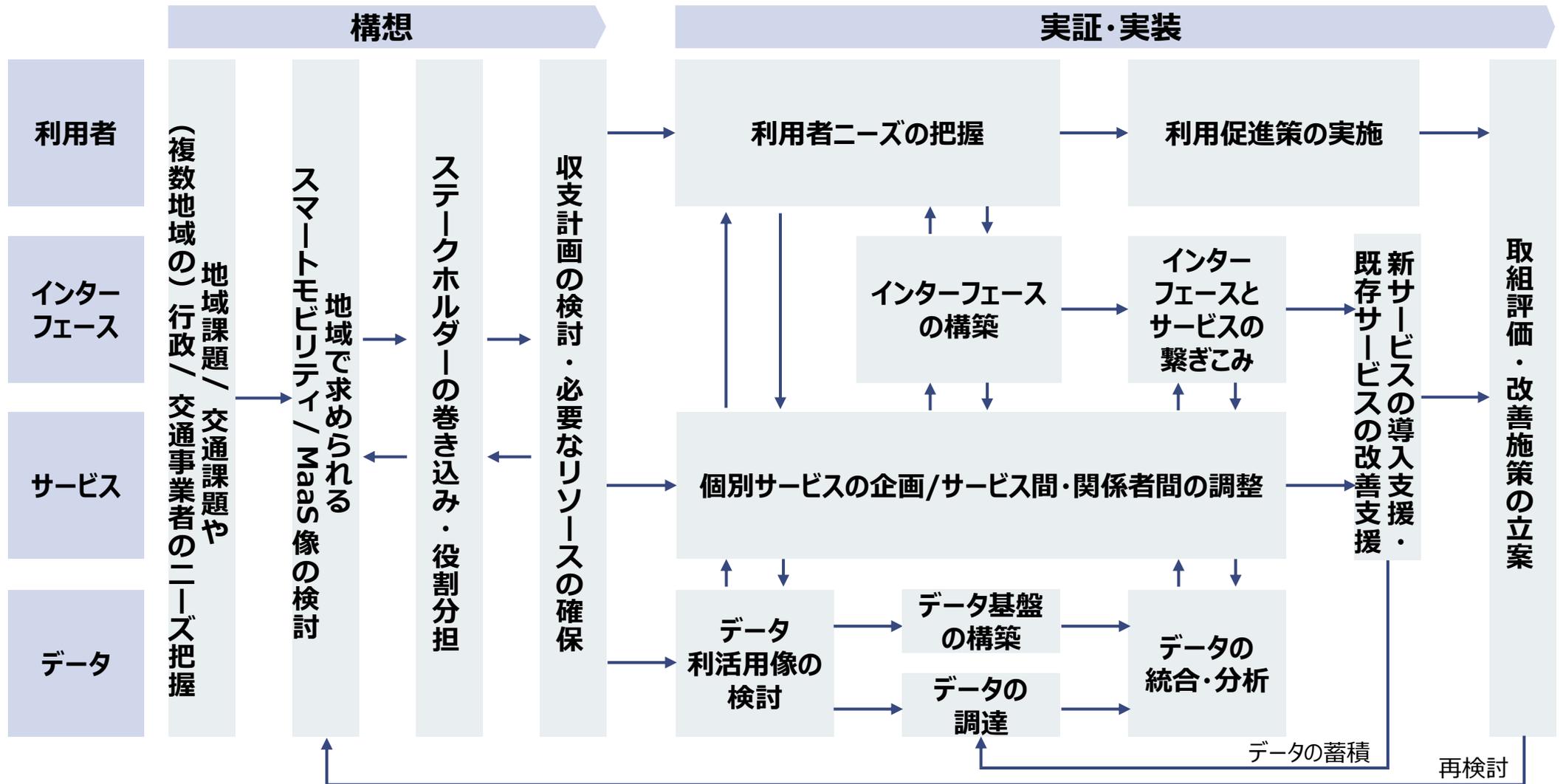
具体的には、広域の計画でMaaSコーディネーターを巻き込み共通PF導入等を定めつつ、個別の計画で地域事情を反映することで、事業効率化と地域最適化を両立しうる

黒字：現状、青字：今後必要なこと

		現状：地域ごとの計画策定・運用	目指す姿：広域計画ではMaaSコーディネーターを巻き込み
広域 ↑ ↓ 個別	県	<ul style="list-style-type: none"> 県、代表自治体、交通事業者、運輸局などで協議会を構成 県レベルの幹線を中心に交通計画を策定 	<ul style="list-style-type: none"> 左記に加え、MaaSコーディネーター等の民間事業者が協議会に参画 左記に加え、MaaSPFの導入や交通サービスの高度化・効率化に関する計画を策定
	周辺自治体	<ul style="list-style-type: none"> 自治体、県、交通事業者、運輸局などで協議会を構成 市町村を跨ぐの幹線を中心に交通計画を策定 	<ul style="list-style-type: none"> 左記に加え、MaaSコーディネーター等の民間事業者が協議会に参画 左記に加え、MaaSPFの導入や交通サービスの高度化・効率化に関する計画を策定
	単一自治体	<ul style="list-style-type: none"> 自治体、県、交通事業者、運輸局などで協議会を構成 自治体内の域内交通の交通計画を策定 	<ul style="list-style-type: none"> 左記を踏襲し、引き続き地域で最適な公共交通の計画を策定し推進 広域計画のMaaSを推進（同じMaaSPFを利用するなど）

MaaSコーディネーターは、複数地域の課題・ニーズに即して必要なサービスを構想した上で、実現に必要なリソースを調達し、全体を調整しながらサービス推進を主導する

MaaS構築の流れ (MaaSコーディネーターが主導すべき流れ)



行政が地域課題の把握や構想策定を行い、民間がサービスの構築・実装を支援することにより、官民連携でMaaSコーディネーターとして機能する萌芽事例が見られる

福岡県×トヨタファイナンスサービス

- 福岡県は、「福岡県MaaS 実行委員会」を組織するなど、県内でのMaaSをはじめとした交通DXに関する取組を主導
- トヨタファイナンスサービスはMaaSアプリ“my route”を福岡県内で展開。マルチモーダルな経路検索・チケットングなどのサービスを提供しており、県内のMaaSの取組をシステム面で支援
- 2025年10月には生成AIチャットサービス「AIマイルくん」を試験的に福岡県で提供するなど、新サービスの実証においても福岡県と連携



群馬県×JR東日本

- 群馬県は、2023年からGunMaaSを推進中。2019年より前橋市で開始したMaeMaaSを県全体の取組に拡大
- エリアごとに異なっていたデマンドバスの予約を一元化したほか、複数の交通事業者を横断して使えるフリーパスなどのデジタルチケットを整備
- また、マイナンバーとsuicaの連携により前橋市民限定の割引を実施するなど、複数の交通事業者と行政で連携する先進好事例
- GunMaaSのシステムはJR東日本が提供しており、地域の要望に応じてアジャイルに対応する体制を構築

GunMaaS INNOVATE YOUR TRIPS



① 出発地と目的地、時刻を入力し、「検索」をタップしてください。

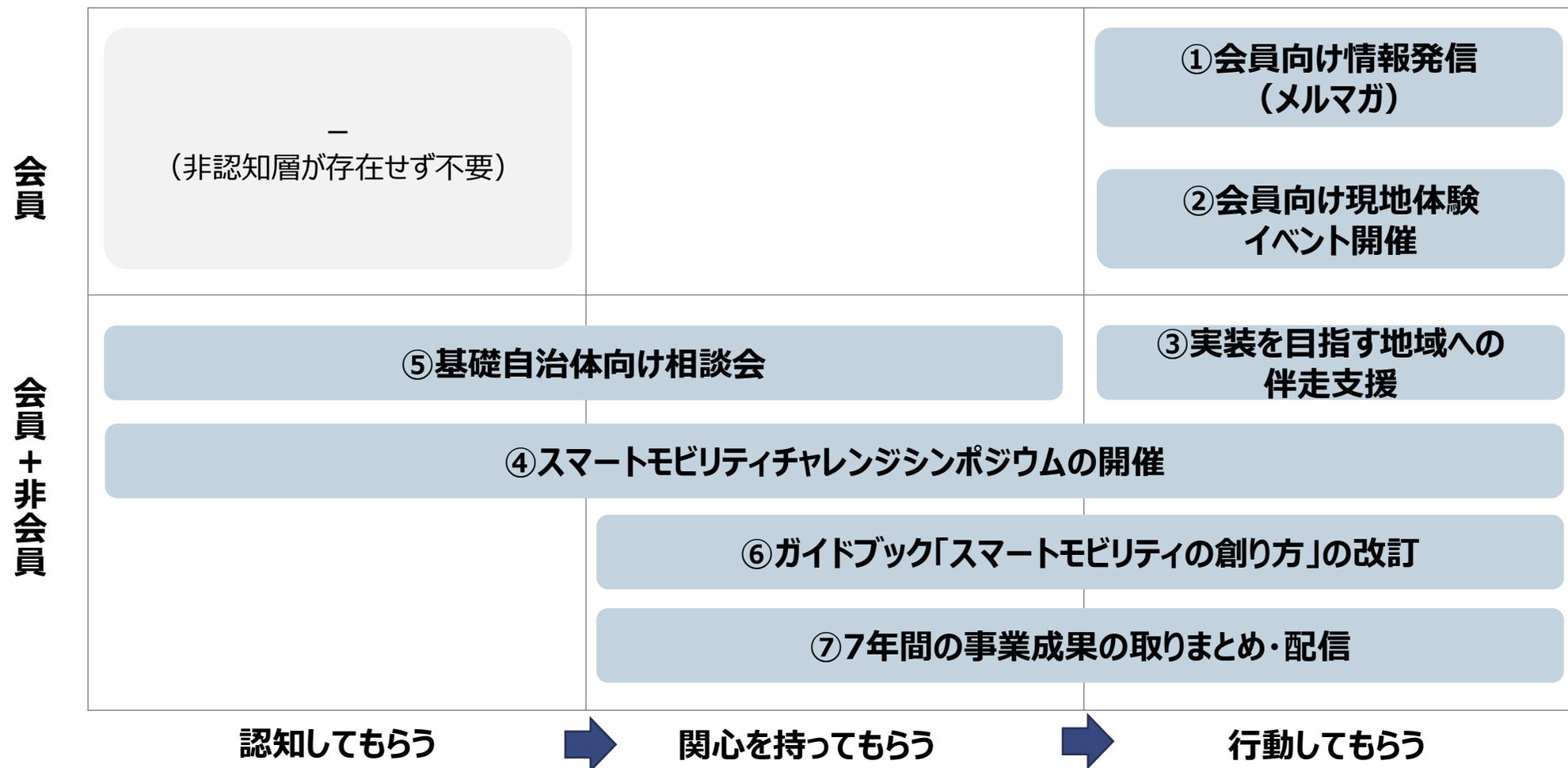
② 経路検索候補の中から、ご希望のルートを選択してください。

③ 経路検索結果が表示されますので、ご確認ください。

協議会活動の成果（要旨）

今年度の協議会活動ではシンポジウム・体験ツアーと「スマつく」頒布で裾野を拡大しつつ、昨年度好評であった「伴走支援」で、自治体の取組の最初の一步支援を進めている

協議会活動でターゲットとする分類と対応方針



伴走支援や個別地域相談会、ガイドブックの頒布等を通じて知見の発信に努めた

対象	取組	実施内容	成果
自治体 交通担当・ DX担当等	①会員向け情報発信	メールマガジンにて、イベント情報などを合計18回配信	・他省庁の情報なども配信し、省庁横断でスマモビ・MaaS関係の情報が集まるコミュニティとして機能させた
	②会員向け現地体験イベント開催	11月12日に小田急バスのモビリティハブ「hocco/meedo」の体験会を開催 2/14に東京都のe-palette実証の体験会を実施	・モビリティハブ体験会では11名、e-palette体験会では11名が参加し、事業者や自治体の交流の場を創出した
	⑤基礎自治体向け相談会	会員および地方経産局の個別相談対応	・静岡県湖西市とオンラインで相談会を実施 ・北海道経産局からの依頼で勉強会に登壇 ・神奈川県川崎市で対面相談会を実施
全対象	③実装を目指す地域への伴走支援	八王子市への構想策定の伴走支援を実施	・先進事例へのヒアリングから自動運転バスの費用感を整理 ・大学と連携した自動運転バスの将来構想・次年度実証計画の素案を作成
	④スマートモビリティチャレンジシンポジウムの開催	「モビリティハブ×新たなモビリティサービス」をテーマにしたシンポジウムの開催	・参加者の9割以上が「満足」と回答。特にモビリティハブ等に関する動向を知ることができた点が高評価であった
	⑥ガイドブック「スマートモビリティの創り方」改訂版の作成・頒布	事務局分析の成果等から10頁程度を追加。昨年度に要望のあった英語版を作成	・「社会実装に向けた課題の乗り越え方」、「デマンドバスを例にした実装のコツ」を新規頁として追加 ・英訳版を作成しスマモビHPに公開
	⑦7年間の事業成果の取りまとめ・配信	事務局分析にて7年間の事業成果の取りまとめや今後の必要な取組を検討	・事務局分析の取りまとめを完了し、経産省HPで公開

「モビリティハブ」をテーマに開催したシンポジウムでは、213人を動員。参加者の満足度は高く、特にモビリティハブの最新動向を知ることができた点を評価するという意見が見られた

■ シンポジウム開催概要

開催地	実施日	参加者数	プログラム	登壇者（内容）
東京ミッドタウン八重洲カンファレンス	2026年2月4日(水)	213名 (対面59名、オンライン154名)	基調講演	計量計画研究所常務理事 神戸大学客員教授 牧村和彦氏 「モビリティハブの価値と可能性」
			国交省講演	総合政策局 モビリティサービス推進課 内山裕弥 総括課長補佐 「地域交通DX推進プロジェクト「COMmmmons（コムモンズ）」の取組について」
			パネルディスカッション	株式会社K Tグループ 磯江 諒亮 氏 株式会社AMANE 齋藤 せつな 氏 大阪市高速電気軌道株式会社（Osaka Metro） 中尾 勝利 氏 堺市 田雑 隆昌 氏
			事務局からの情報提供	スマートモビリティチャレンジ推進協議会 事務局 細井隼



▲ 基調講演



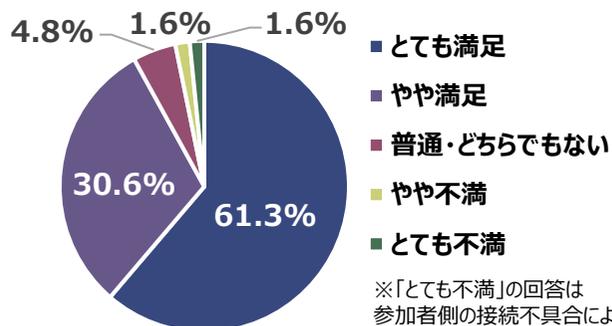
▲ 国交省講演



▲ パネルディスカッション

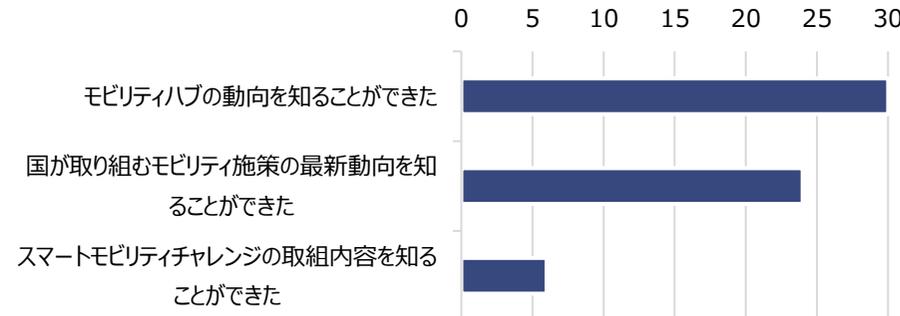
満足度

- シンポジウム全体の満足度は「とても満足」または「やや満足」が9割以上



参加してよかった点

- モビリティハブの動向を知ることができたほか、国の施策の最新動向を知ることができた点が評価された



「モビリティハブ」と「スマートモビリティ」をテーマにした体験会を開催。

■ 体験会開催概要

開催地	受入先	実施日	参加者数	プログラム
Hocco meedo	小田急バス（事業主体） blue studio（企画・設計・監理）	2025年 11月12日 （水）	11名	hocco視察
				meedo視察
				意見交換会
東京レポート駅 周辺	トヨタ自動車	2026年 2月24日 （火）	11名	TOYOTA ARENA TOKYOツアー（C+walk試乗を含む）
				東京と官民連携事業、PALETTE RIDEプロジェクトの説明
				Palette Ride試乗、Palette Marche見学、Petit RIDE試乗
				意見交換会

■ モビリティハブ体験会（hocco, meedo）

移動含めて約3時間の視察であった。受入先より細やかな説明をいただき、意見交換会では参加者より活発に質問が寄せられた。

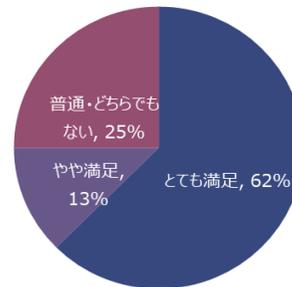


■ スマートモビリティ体験会（東京レポート駅周辺）

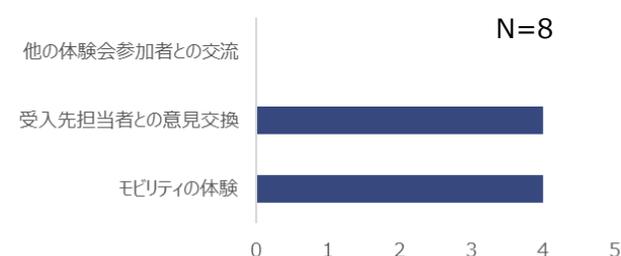
e-paletteのバス・物販利用、C+Walkを体験した。行政からの参加者が多く、東京都の役割や、e-palette導入の際の費用・契約方式などについて質問が寄せられた。



満足度



参加してよかった点



R7年度は採択地域数を絞り、より長期間に渡り構想策定を伴走する形で支援を行った

支援テーマ	将来構想の策定～実証実験計画作成
支援対象	<p>スマートモビリティの取組を進めたいと考えているが、具体的な構想が定まっていない地域・事業者</p> <p>①自動車関連事業者が主体として関わる取組 例：OEM、ディーラー、カーシェア・レンタカー事業者、MaaSアプリ事業者、整備事業者 など</p> <p>②その他事業者が主体として関わる取組 例：地方自治体、鉄道事業者、バス事業者 など</p>
支援の目的・ゴール	<p>数年以内に実証実験を行いたいと考えているものの具体的な構想が定まっていない地域・事業者について、サービス内容・効果目標・想定ユーザーといった具体的な構想や実証実験計画が完成している状態を目指す</p>
具体的な支援方法	<p>定例会議への参画（隔週程度） 検討に用いるワークシート等の提供、記載におけるアドバイス、その他、地域での実施・検討事項に対するアドバイス</p>
想定アウトプット	<p>取組構想・実証実験計画資料（10ページ程度）</p>
支援期間	<p>2025年6-7月～10-11月（4～5か月程度）※支援期間は相談によって多少の前後は可能</p>
予算	<ul style="list-style-type: none"> 委託金・補助金の支払いは無し。 アンケート・ワークショップ・インタビュー等について採択地域が希望する場合、相談の上一部事務局予算で実施可能

八王子市は集いの拠点の整備に合わせて自動運転バスの導入を検討。先進事例のベンチマークや構想の壁打ちを通して、次年度予算確保に必要な情報を整理した

地域	・ 東京都八王子市
期間	・ 2025年7月～12月
背景	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2026年10月に八王子駅南口に公園・ライブラリ、ミュージアム、交流スペースが一体となった「桑都の杜」が開設予定 ・ 桑都の杜の開業に合わせ、八王子駅南口の周遊を促進し自動運転バスの導入による移動需要の対応とにぎわい創出を図る。
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 八王子市に適した自動運転バスサービスの構想策定 ・ 次年度実証予算確保に向けた自動運転バスのコスト精査

支援前の状況 (Before)

- ① 桑都の杜の開業を契機として、短距離移動の利便性向上や高低差による移動負担が課題である南口エリアにおいて、**八王子駅南口と桑都の杜を結ぶ交通手段の確保**が必要であった。
- ② 自動運転バスを持続可能な公共交通として検討するに当たり、予算規模やコスト面等の整理に時間を要しており、**安定した運行の実現に向けた事業実施の枠組みを検討**する必要があった。



〈導入地域のイメージ〉

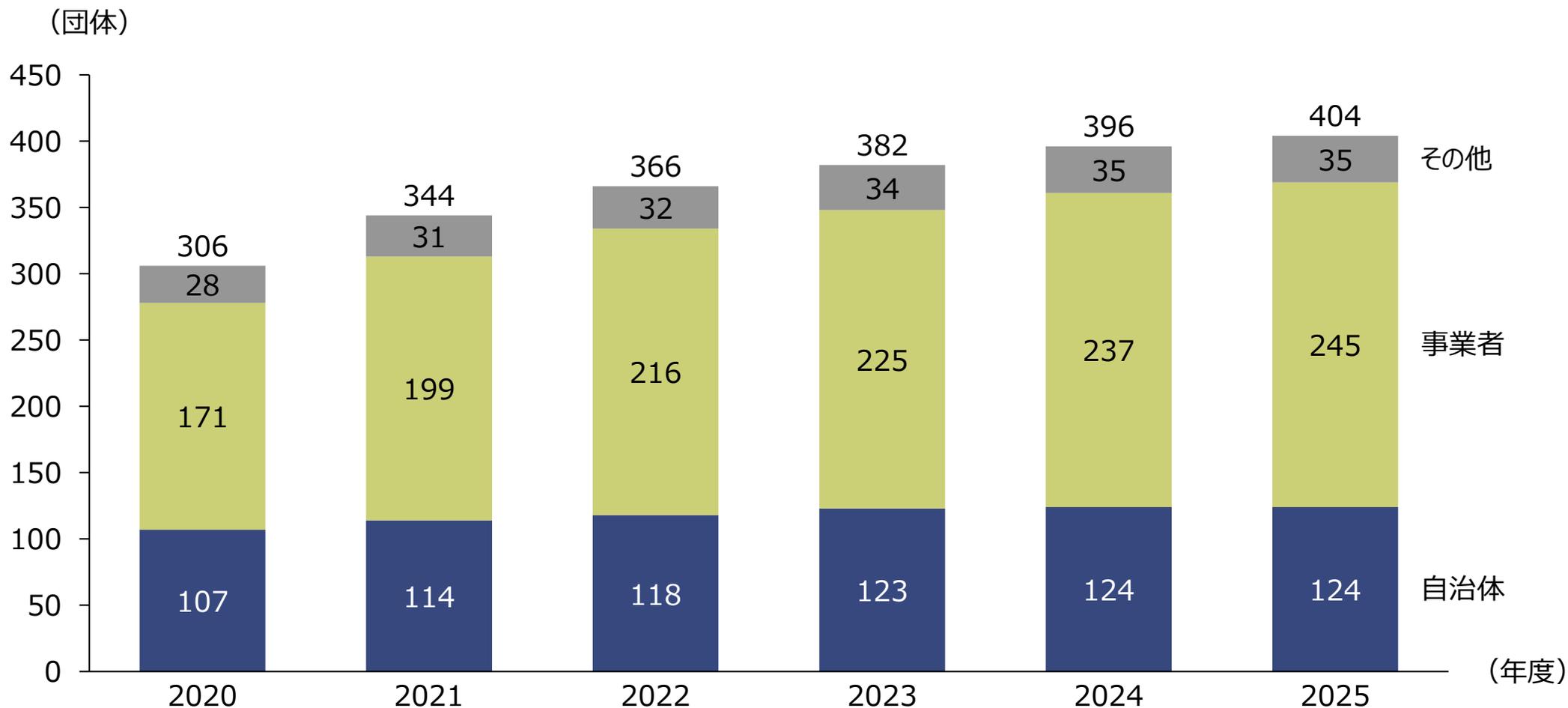


支援内容と成果 (After)

- ① スマックで作った検討のフレームワークを提供し、**適宜フィードバックを行いながら自動運転バスの構想策定を伴走**した。また、構想策定にあたり**地域の商工会・事業者からのニーズや意見を引き出すためのヒアリング項目策定をサポート**した。
- ② 自動運転バスを先進的に導入しており、**八王子市の参考になりそうな地域を5つ抽出し、デスクトップ調査とヒアリング調査を実施**。自治体・事業者との**意見交換から、自動運転バスの詳細な費用について把握**。次年度実証の予算取りの根拠を提供した。

スマートモビリティチャレンジ推進協議会の会員数は404団体に達した

協議会会員数の推移



「スマつく」では、7年間のスマモビ事業で創出した事業モデル分類ごとに、社会実装段階で生じやすい課題とその乗り越え方を整理し、内容を拡充した

- 7年間の地域実証で具体化した事業モデルの4分類（A 個別モビリティの改善 / B 複数モビリティの掛合せ / C 異業種との連携 / D データ利活用）ごとに、社会実装に向けて生じやすい課題の乗り越え方を整理し、新規に追加
- 有識者委員からの意見を踏まえ、デマンドバスを例として、「スマートモビリティを地域に最適化するコツ」を新規に追加



創る

実証から実装へ

実証から実装へと進む際は、予想以上に高い壁が待ち受けていることもあります。先行事例も参考にしながら、最後の壁を乗り越えていきましょう。

本書では、実装とは「期間を限定せず恒常的なサービスとして提供している状態」とします。恒常的なサービスとするためには、効果目標（KGI）の達成を含めて、さまざまな「壁」が存在します。こうした「壁」を乗り越えるための取組課題は、施策カテゴリーABCD毎に「社会

受容性」「事業性」「実装体制」という3つの側面から整理すると明確になります。なお本書では扱いませんが、実装後も地元の事業者ニーズは変化していくため、継続的な改善を図っていくことも重要です。

	実証に向けた課題 (例)	乗り越え方 (例)	
B 複数モビリティの掛合せ	社会受容性	MaaSアプリの利用率を上げたい	複数の交通サービスで二次元バーコードの規格を統一し、1つのアプリで全て乗車可能とする
	事業性	MaaSアプリの費用負担を抑えたい	1つの基盤自体やエリアだけでなく、広域での連携によって費用負担を抑制する 費用増だけを見るのではなく、MaaSアプリによる既存業務の効率化も含めた総合的観点で妥当性を評価する
	実装体制	実証後も取組を継続できるように、持続的な運営体制を整備したい	実証時の運用を見直し、交通事業者やシステムベンダーと自治体の間で仕様を密に協議しておく
C 異業種との連携	社会受容性	住民による地域商店での消費額を増やしたい	住民限定の割引クーポン等の配布により、お得感を訴求して行動変容を促す Webサイトだけでなく、地域の回覧板でもクーポン情報を発信する
	事業性	協賛金収入を増加させたい	クーポン連携だけでなく、車内のラッピングや車内モニタでの広告配信も募集する
	実装体制	さまざまな協賛企業との調整役を設定したい	地域の交通事業者や商業事業者と自治体が連携し、NPO法人などを設立する
D データ利活用	社会受容性	移動データの収集と活用に対する住民理解を得たい	実証中に、実際に移動データを活用してサービスを改善した事例を回覧板などで紹介する
	事業性	システム費用を抑えたい	新たなシステム開発を行わず、他の地域で実証のある既存サービスを活用する 高度な分析機能は対象外とし、必要最低限の情報だけ出力できるようにする
	実装体制	データを使いこなす人材を確保したい	地域おこし協力隊などの仕組みを活用して、外部人材を登用する

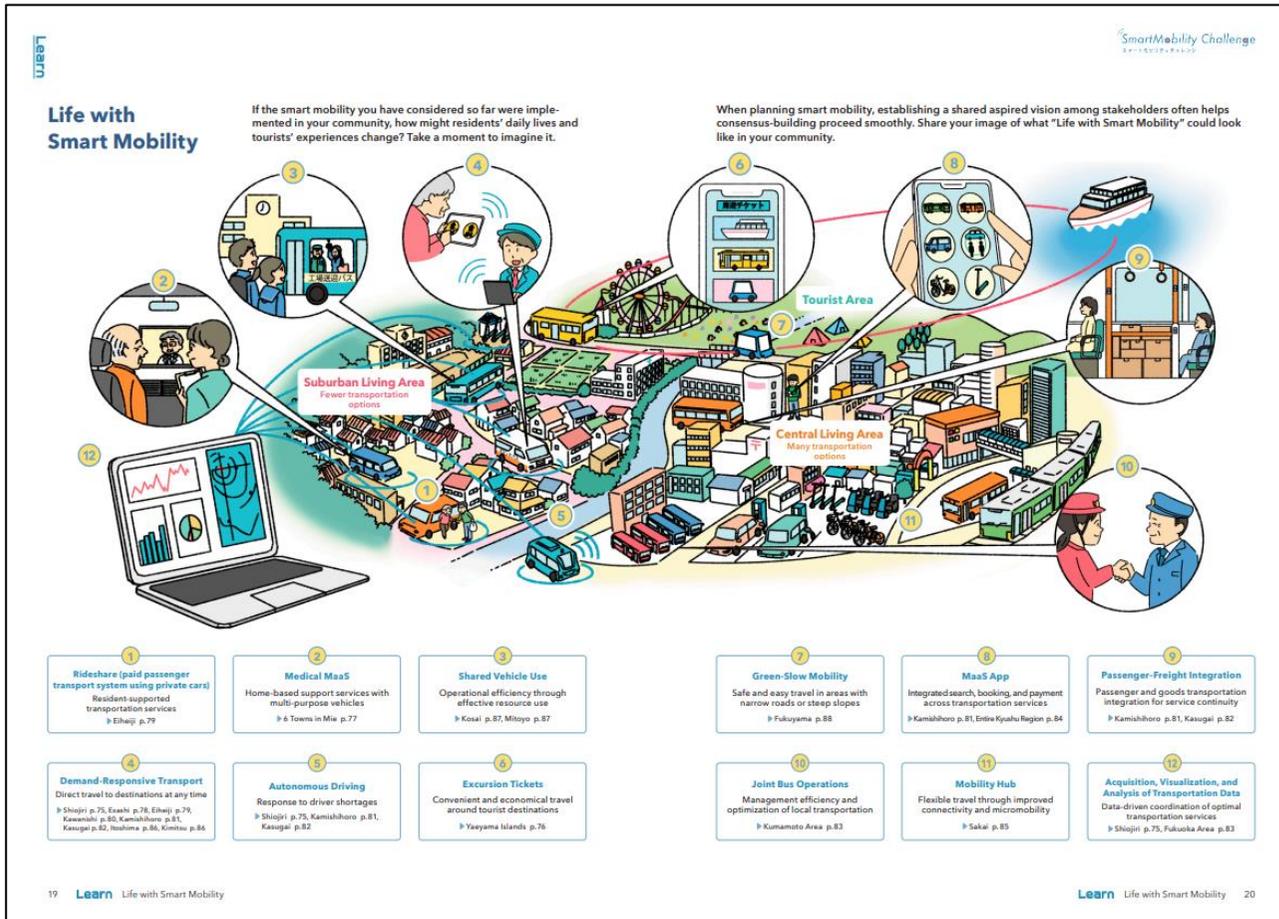
数年前 → 実証実験 → 現状 → 最後の壁を乗り越える → 目標の実現(実装) → 継続的な改善

「明かい実装を創っていきこうという前向きな姿勢は必ず伝わります。粘り強く乗り越え方を探っていきましょう。」

「スマつく」は、海外での活用事例も出ており、翻訳の希望が多く寄せられたことから、英語版を作成し協議会HP上で公表した

「スマートモビリティの創り方」英語版

海外におけるスマモビ事業の反響例



“

「スマートモビリティ創り方、みんなのガイドブック」について質問がございます。

現在○○○○○共和国でこちらのガイドブックの方法を使っていますが、現地の人は日本語が読めませんので英語版はございますでしょうか

なお、このガイドブックをSNSで共有したところ4万人ほど閲覧があり、英語版のリクエストが多くありました

注) 事務局に寄せられた声を投稿者が特定されない形に編集

出所) スマートモビリティチャレンジ推進協議会事務局「How to Create Smart Mobility」p.19-20より

スマートモビリティチャレンジ事業の成果

今年度は、地域新MaaSで自動車関連産業者の事業機会創出を支援したことに加え、事務局分析で7年間の総まとめとスマモビ普及に向けた今後の方向性を整理した

事業項目	今年度の取組	今年度の成果
地域新MaaS	<ul style="list-style-type: none">• 昨年度に引き続き、公募テーマに「自動車関連事業者の参画、産業競争力の強化に繋がる取組」を追加• 昨年度よりも上記テーマの取組を重点的に採択	<ul style="list-style-type: none">• リースtoシェアのビジネスモデルやe-Paletteのユースケースを具体化し、民間事業者のビジネス創出に貢献• 医療MaaS、ライドシェア、デマンドバスにおける複数地域・複数事業者の連携を支援し、持続可能な事業モデルの考え方を整理
事務局分析	<ul style="list-style-type: none">• テーマ#1として、「スマートモビリティの優良サービス整理、導入プロセスの成功条件分析」を検討し、結果を「スマつく」に反映• テーマ#2として、「スマモビの将来像検討」を事業者との意見交換を通して検討し、今後の提言として経産省HPで公開	<ul style="list-style-type: none">• 7年間過去採択地域を網羅的に調査し、地域課題解決に優良な事業モデルを定義• 代表地域へのヒアリングにより、実装地域に共通する検討プロセス上の重要なポイントを導出• スマモビの全国普及・持続性向上に向けて業界全体で取り組むべき課題をとりまとめ
協議会	<ul style="list-style-type: none">• 昨年度に引き続き構想策定を支援する「伴走支援」を実施• モビリティハブやe-Paletteをテーマとするシンポジウムや体験会を開催	<ul style="list-style-type: none">• 八王子市の自動運転バス構想策定を支援• シンポジウム・体験会に約250名を動員し、多数の関係者に知見を提供

The logo for 'Smart Mobility Challenge' features the word 'Smart' in blue with three curved lines above it, 'Mobility' in blue with a red dot in the 'o', and 'Challenge' in blue with a red dot in the 'e'.

Smart Mobility Challenge

スマートモビリティチャレンジ