

「デジタルライフライン整備事業」 成果報告会

デジタルライフライン整備の推進に係る調査 及びプロジェクトマネジメントオフィス事業

2026年7月3日

株式会社三菱総合研究所

調査研究テーマの概要

調査研究テーマ	デジタルライフライン整備の推進に係る調査及びプロジェクトマネジメントオフィス事業
目的	デジタルライフライン整備の推進に向けた、PMOによる事業横断マネジメントと関連分野の調査を通じた社会実装支援
実施内容	※以降のスライドでは、「E-3.物流における幹線共同輸送システムに関する調査」の成果について報告する。

E-1.プロジェクトマネジメントオフィス事業

《各事業（A～F）のプロジェクトマネジメント》

各事業の会議調整・開催や進捗確認、情報共有ツールを用いた連携サポート等を実施し、円滑な遂行を支援。

《広報戦略の作成・とりまとめ》

デジタルライフライン整備事業全体のコンセプトや各事業研究開発成果のPR・広報を目的とした動画およびポスターの作成を実施。



PRポスター

E-2.デジタルライフライン整備の推進に係る調査

《横断的論点の調査》

A～D、E-3事業の分野横断連携議論・検討を実施し、将来的な連携ユースケースや実現に向けた論点等を整理。

《補完的調査》

A～D事業の補完的内容の調査を行い、各事業の推進に向けて事業者や関係機関への報告・情報提供を実施。

連携ユースケースに関するヒアリング
ヒアリング結果 | 連携ユースケース案 一覧

事業分野	A	B	C	D	E	横断的論点の調査	分野横断連携ユースケース案
A+B	○	○	○	○	○	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達
A+C	○	○	○	○	○	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達
A+D	○	○	○	○	○	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達
A+E-3	○	○	○	○	○	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達
B+C	○	○	○	○	○	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達
B+D	○	○	○	○	○	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達
C+D	○	○	○	○	○	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達
C+E-3	○	○	○	○	○	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達
D+E-3	○	○	○	○	○	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達	ドローン自律飛行による送達・搬送等の自動化 送達物のローディング・アンロードの自動化 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達 ドローン送達物の地上送達・搬送物の送達

横断的論点の調査
分野横断連携ユースケース案

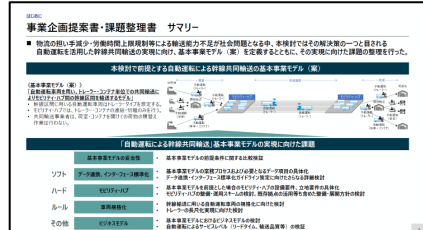
E-3.物流における幹線共同輸送システムに関する調査

《検討会開催／ステークホルダーへのヒアリング》

物流業界関係者を構成員とする検討会の開催および構成員へのアンケート・ヒアリングを複数回実施。

《成果とりまとめ》

自動運転による幹線共同輸送の基本事業モデルやその実現に向けた課題、データ連携・インターフェース標準化に向けた方向性等のとりまとめを実施。



事業企画提案書・課題整理書

本日

E-4.自動運転サービス支援道のプロジェクト推進に係る調査

《高速道FOTを通じた各実験項目の成果の連携、取りまとめ》

別途実施された2025年度高速道FOTにおいて実証実験開催者の支援業務を行うとともに、各テーマ成果概要や今後の課題のとりまとめを実施。

《自動運転サービス支援道のプロジェクトの全体推進に係る調整及び調査》

関連取組（C-1、C-2、C-2-3、E-3）の検討・開発成果を体系的に整理するとともに、今後の連携可能性や実装に向けた論点を検討し、「自動運転サービス支援道企画書」としてとりまとめを実施。

【E-3 物流】背景・目的／社会課題

社会課題

- 働き方改革関連法※¹の制定に伴い、2024年4月からトラックドライバーにも年960時間の時間外労働上限規制が適用。併せて厚労省の改善基準告示により、ドライバーの拘束時間規制が強化。この上限規制には長距離トラックドライバーの半数近くが該当する可能性もあるとされ、2023年時点の試算ではトラック輸送全体で2024年時点で約14%、**2030年には約34%の輸送能力の不足※²**が懸念されている。

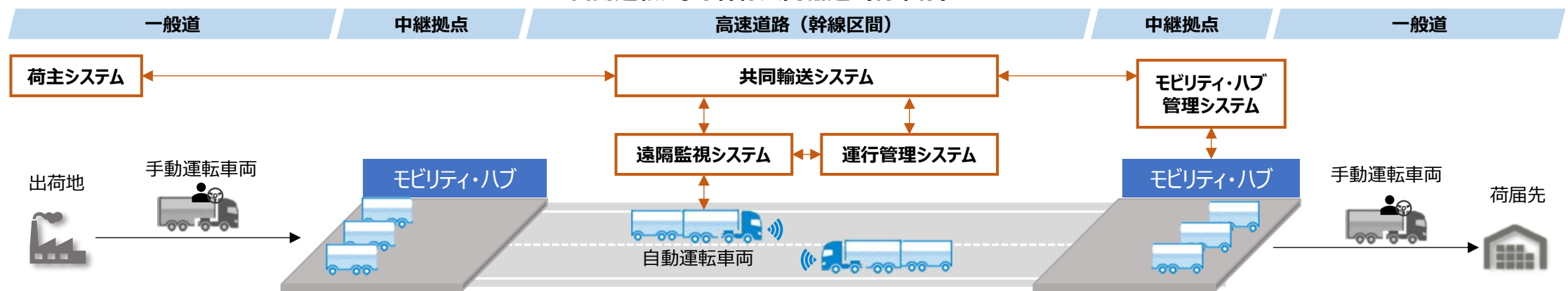
※1：働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）

※2：国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」（2023年8月）、<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001626756.pdf>

本テーマの目的

- 上記物流課題への有効な解決策の一つとして、自動運転トラックを活用し、人手不足対応と輸送効率向上を両立する新たな物流モデル**“自動運転による幹線共同輸送”**の実現が期待されている。
- 本調査研究ではこの目指すべき将来像に向け、**運用イメージの具体化や実現に向けた課題の整理、ならびに幹線輸送に係るシステム間のデータ連携のあり方の検討**を行うことを目的として実施したものである。

自動運転による幹線共同輸送（将来像）



【E-3 物流】課題認識／本テーマにおける目標

本テーマの取組で解決を目指す技術課題

- 自動運転による幹線共同輸送の実現には、現行の幹線物流を支える各事業者のシステムに加えて、**新たに自動運転車両の遠隔監視や運行管理、また中継拠点となるモビリティ・ハブの管理等を担うシステム構築や各システム間のデータ連携の仕組み**が必要となる。
- そこで、本調査では技術課題を以下のとおり設定した。
 - **技術課題①：自動運転による幹線共同輸送事業の運用イメージの具体化や実現に向けた課題の整理**
 - **技術課題②：幹線輸送全体の業務フローや関連システムの関係性及びシステム間のデータ連携のあり方の検討**

技術課題の解決手法／目標

	技術課題①	技術課題②
	自動運転による幹線共同輸送事業の運用イメージの具体化／実現に向けた課題の整理	幹線輸送全体の業務フローや関連システムの関係性及びシステム間のデータ連携のあり方の検討
検討手法	物流業界関係者（物流、荷主、大型車OEM、不動産、保険）からなる検討会の開催、ヒアリングの実施	
達成目標	幹線共同輸送に係るオペレーション検証	幹線共同輸送に係るデータ項目・インターフェース仕様検証
	● 物流業界関係者の意見に基づき、社会実装に向けた課題や要望が整理されている。（物流業界関係者へのヒアリング：11者以上） ● 自動運転車両を用いた走行・オペレーション実証を実施し、業界関係者やメディアに対して取組のPRが行われる。	● 「物流情報標準ガイドライン※1」に基づきAPIとして開発・仕様公開したデジタルライフライン24年度事業※2の成果をベースとして、自動運転による幹線共同輸送に関する「標準インターフェース仕様」の素案としてとりまとめが行われる。
成果物	自動運転による幹線共同輸送 事業企画提案書・課題整理書	「データ連携・インターフェース標準化ガイドライン」策定に向けた検討報告書
	・ 自動運転による幹線共同輸送の基本事業モデル ・ 基本事業モデルの実現に向けた課題（ソフト、ハード、ルール、その他）	・ 自動運転による幹線共同輸送のコンセプト（関係主体、全体業務フロー） ・ 自動運転による幹線共同輸送に係る標準データ項目（案）

※1：<https://www.lisc.or.jp/guideline/>

※2：NEDO「産業DXのためのデジタルインフラ整備事業/デジタルライフラインの先行実装に資する基盤に関する研究開発/自動運転支援道」

【E-3 物流】本成果の技術ポイント

1 多数の物流業界関係者の意見を踏まえた基本事業モデル・課題整理

- 物流、荷主、大型車OEM、不動産・デベロッパー、保険等の多様な物流業界関係者から、自動運転による幹線共同輸送に対する期待・懸念・実務上の論点を幅広く収集
- 中継拠点の運用、運行コスト、支線輸送との接続、モビリティ・ハブ要件、車両規格、リスク分担等の論点を横断的に整理し、共同輸送モデルとして検討すべき課題を体系化
- 机上検討のみならず、検討会での確認やオペレーション検証・視察会の実施を通じて、社会実装に向けた共通理解形成に資するたたき台として成果をとりまとめ

2 物流情報標準ガイドライン等を踏まえた標準データ項目案の具体化

- 物流情報標準ガイドライン等の既存標準を踏まえ、自動運転車両、遠隔監視、運行管理、モビリティ・ハブ管理等が関係する幹線共同輸送向けの業務フロー・データフロー案を整理
- 既存の物流データ連携に加え、モビリティ・ハブでの車両・トレーラー運用や走行中の遅延・事故情報など、自動運転を前提とした共同輸送に必要な標準データ項目案を提案
- 構成員のフィードバックを踏まえ、データ項目の過不足、必須／オプション区分、今後の検討課題を整理し、将来のデータ連携・インターフェース標準化ガイドライン策定に向けた検討材料としてとりまとめ

【E-3 物流】検証方法・検証結果（1）

物流業界関係者からなる検討会の開催、ヒアリングの実施

検証方法

《目的》

- 物流業界関係者の意見に基づく、社会実装に向けた課題や要望の整理

《実施方法》

- 自動運転による幹線共同輸送の実現に向けた検討会
・・・期間内に計3回開催
- ヒアリング調査
・・・期間内に、各構成員に対して計2回ずつ実施（書面＋聞き取り）

検証結果

- 自動運転・幹線共同輸送に対する、物流業界関係者の期待や懸念点を把握

	主な意見
物流事業者	・ 長距離輸送における輸送力不足対応として期待 ・ サービスレベル、費用対効果、支線区間との接続、トレーラー運用、責任分界への懸念
荷主事業者	・ データ標準化や輸送力確保への期待 ・ リードタイム、荷傷み、温度管理、コスト増、輸送品質への懸念
大型車OEM	・ 車両販売・整備から輸送ソリューション提供へと役割が変化する可能性。事業環境変化のターニングポイントと認識 ・ 単車・トレーラー・ダブルス等の車型選択、車両価格、メンテナンス体制が論点
不動産・デベロッパー	・ モビリティ・ハブの立地・設備・事業採算性が論点 ・ 高速道路直結・IC近傍が望ましい一方、大都市圏の用地取得やMH単独での収益性には課題
保険事業者	・ 事故・荷傷み・遅延・貨物のリスク負担、保険のかけ方、責任分界、標準運送約款的なルール整備の必要性

検討会構成員／ヒアリング対象者

	構成員（順不同）		構成員（順不同）
物流	佐川急便株式会社	大型車OEM	いすゞ自動車株式会社
	鈴与株式会社		日野自動車株式会社
	西濃運輸株式会社		三菱ふそうトラック・バス株式会社
	日本通運株式会社		UDトラックス株式会社
	日本郵便株式会社	自動運転	RoAD to the L4 テーマ3
	福山通運株式会社		
	ヤマト運輸株式会社	不動産・デベロッパー	東急不動産株式会社
荷主	アサヒグループジャパン株式会社		三菱地所株式会社
	江崎グリコ株式会社	保険	東京海上日動火災保険株式会社

- 基本事業モデルの実現に向けた課題を整理し、検討会にて了承

4.実現に向けた課題

基本事業モデル（案）の実現に向けた課題 サマリー

■ 第3章で整理した基本事業モデル（案）の実現に向け、検討会やヒアリングを通じて複数の構成員から共通・類似する意見として挙げられた課題、ならびに今年度の調査・検討を通じて明らかになった課題を、基本事業モデルの妥当性、ソフト、ハード、ルール、その他の観点から整理を行った。

「自動運転による幹線共同輸送」基本事業モデルの実現に向けた課題

区分	項目	課題
基本事業モデルの妥当性		基本事業モデルの前提条件に関する比較検証
ソフト	データ連携、インターフェース標準化	- 基本事業モデルの業務プロセスおよび必要となるデータ項目の具体化 - データ連携・インターフェース標準化ガイドライン策定に向けた詳細検討
ハード	モビリティ・ハブ	- 基本事業モデルを前提とした場合のモビリティ・ハブの機能要件の具体化 - 基本事業モデルを前提とした場合のモビリティ・ハブの立地要件の具体化
		モビリティ・ハブの整備・運用スキームの検討／既存地点の活用等も含めた整備・展開方針の検討
ルール	車両規格化	- 幹線輸送に用いる自動運転車両の規格化に向けた検討 - トレーラーの長尺化実現に向けた検討
その他	ビジネスモデル	- 基本事業モデルにおけるビジネスモデルの検討 - 自動運転によるサービスレベル（リードタイム、輸送品質等）の検証

43

出所）「自動運転による幹線共同輸送の実現に向けた事業企画提案書・課題整理書」

【E-3 物流】検証方法・検証結果（2）

幹線共同輸送に係るオペレーション検証

検証方法

《目的》

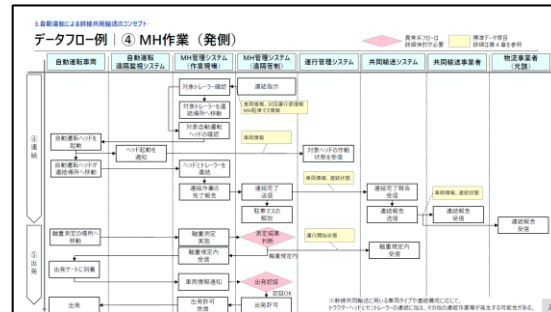
- 自動運転・幹線共同輸送の実現に向けた運用上の課題抽出
- オペレーションイメージの可視化による業界関係者等に対するPR

《実施方法》

- トレーラタイプの自動運転車両を用いて、モビリティ・ハブを模擬した拠点内でのトレーラーの連結・切り離しを含めた、幹線区間～モビリティ・ハブの運行の一連のオペレーションおよびデータの流れを検証
- 上記を通じて、モビリティ・ハブに関する業務フロー、データフローの案および施設に求められる要件を整理

検証結果

- 検証に向けたシナリオの作成および実際の自動運転車両や作業員による運行オペレーションの再現を通じて、業務フロー・データフローの精緻化ならびにモビリティ・ハブに求められる設備要件・人的要件の整理を実施
- 検討会構成員（物流業界関係者）および省庁関係者向けに検証の視察会を実施し、幹線共同輸送の実装イメージをPRするとともに、質疑・意見交換を通じて今後の検討課題を整理



出所）「自動運転による幹線共同輸送データ連携・インターフェース標準化ガイドライン」策定に向けた検討報告書」



出所）受託者撮影

データ項目・インターフェース仕様検証

検証方法

《目的》

- 標準データ項目案の妥当性の確認
- データ連携・インターフェース標準化に向けた課題抽出

《実施方法》

- 幹線共同輸送に係る標準データ項目案に対して、検討会構成員から項目の過不足等に関する意見・フィードバックを収集
- 上記データ項目（案）に相当する実データの提供を受け、インターフェース仕様検討にあたっての課題を抽出

検証結果

- 受託者が提示した標準データ項目案は概ね妥当であるものの、極力簡潔化が求められることや、品目情報や車両情報の共有方法が課題であるとの意見を把握
- インターフェースの標準化に向けては、現状メールやファイル共有によるデータ連携が主流であることや、事業者間のデータフォーマットの変換が障壁であるといった課題を整理

Appendix 実証結果

実証結果 | データ項目の妥当性

■ 構成員とアラインの結果、データ項目の妥当性について以下の回答が寄せられた。

- データ項目は概ね妥当であり、簡潔化が共通の課題。
 - 全データセットについて、適宜にデータ項目は簡潔化したいとの意見が共通して寄せられた。
 - 一方、個々の管理システムにより異なるデータ共有が困難な項目もあり、できる限り簡潔化したいとの意見が共通して寄せられた。
- 品目の記載と車両情報管理が課題。
 - 運搬貨物や特殊輸送の場合は品目の共有が困難。
 - 車両情報は必要と見做られるが、車両管理の仕組み上、簡潔の提供は難しく、船荷証券番号や管理番号での運用が実務である。
 - 車引する場合は、車検証を提示し、車引情報の登録が必要であり、車検証から情報を取得できることも考えられる。
 - GMNなどのGS番号体系は業界に浸透しておらず、現時点では運用への導入が難しい。
- 定期運行の自動化を前提とした設計が有効。
 - 輸送計画は定期運行など自動化されたケースが多く、都度の手入力や手動での設計が求められる。
 - 出発・到着の予定日時や定期輸送日等は必要と見做られる一方、希望運賃など個々のビジネスモデルに依存する項目は慎重な検討が必要である。
- 事故・異常時の連絡体制が重要だが、運送時の通知範囲に留意。
 - 事故や異常時の連絡体制と関連データの通知は、概ね必要との共通認識が得られた。
 - ただし、外部系事業者と特定の事業者データについては不要な通知となる場合があるため、荷物特性に起因した通知範囲の制限が必要である。

Appendix 実証結果

実証結果 | データフォーマット/データ連携方法

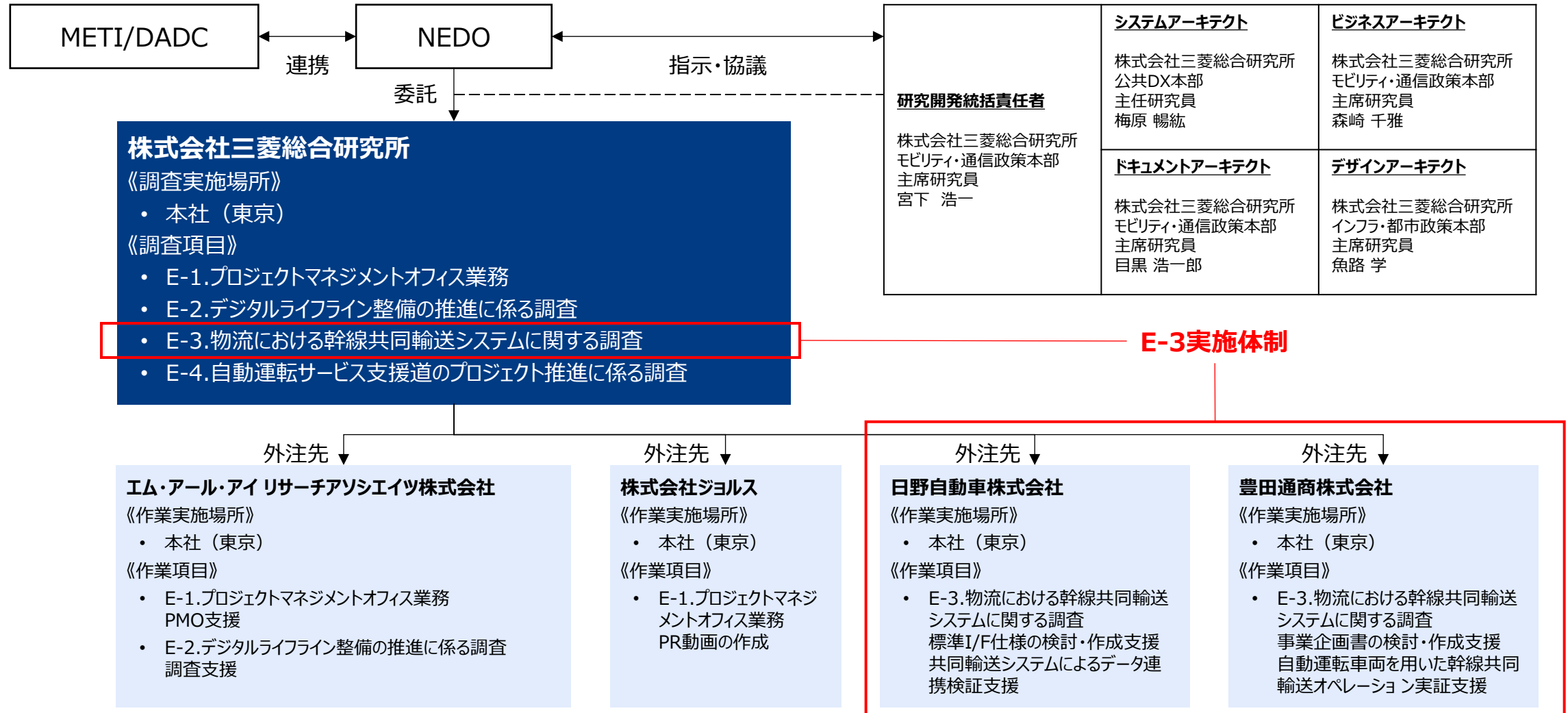
■ 一部の事業者からデータサンプルを入手し、現状のデータフォーマットおよびデータ連携方法についてヒアリングを実施した。

データフォーマット	データ連携方法
データフォーマットの現状 - 事業者ごとに独自のフォーマット（CSV、JSON、XML、Excelなど）があり、統一されたデータフォーマットは存在しない。 - 項目名、データ型、単位などが異なるため、データ連携には変換作業が必要となる。	データ連携方法 - 現状はメールやファイル共有によるデータ連携が主流である。 - 一部の事業者ではAPI連携も実施されている。
データフォーマットの課題 - 項目名（フィールド）の命名、単位、データ型などが異なるため、データ連携には変換作業が必要となる。 - 項目の追加・削除が容易に行えないため、柔軟な対応が難しい。 - 項目の追加・削除が容易に行えないため、柔軟な対応が難しい。	データフォーマットの課題 - 項目名（フィールド）の命名、単位、データ型などが異なるため、データ連携には変換作業が必要となる。 - 項目の追加・削除が容易に行えないため、柔軟な対応が難しい。 - 項目の追加・削除が容易に行えないため、柔軟な対応が難しい。

出所）「自動運転による幹線共同輸送データ連携・インターフェース標準化ガイドライン」策定に向けた検討報告書」

【E-3 物流】実施体制

- 本調査（E.デジタルライフライン整備の推進に係る調査及びプロジェクトマネジメントオフィス業務）の実施体制は下記のとおり。
※E-3物流に関する実施体制は赤字



【E-3 物流】事業化・社会実装の戦略・具体的取組

出口戦略、社会実装イメージ

- 第2回自動運転サービス支援道普及戦略ワーキンググループ（2025年6月開催）で公開された「自動運転サービス支援道 想定ロードマップ（案）」では、マイルストーンとして**幹線共同輸送サービスを2028-29年頃に開始する目標が掲げられている**。
- 本調査ではこの実現に向けて、自動運転による幹線共同輸送の運用イメージの具体化や実現に向けた課題の整理、ならびに幹線輸送に係るシステム間のデータ連携のあり方の検討を実施。2026年度以降、本調査の成果を踏まえて**データ連携・インターフェース標準化ガイドラインを策定することで、サービス社会実装を加速することを目指す**。



出所）自動運転サービス支援道 想定ロードマップ（案）
https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/2_siryou3roadmap.pdf

標準化戦略、アウトリーチの取り組み

- 本調査の成果である「事業企画提案書・課題整理書」「ガイドライン策定に向けた検討報告書」は、今後のサービス社会実装に向けて、業界におけるガイドライン等の策定に活用されることを目的としたものである。
- これに向け、本調査においては**物流、荷主、大型車OEM等の物流業界関係者を構成員とする検討会において多様な視点から意見を収集するとともに、経産省の関係課室とも協議・連携を行い、今年度の成果を次年度以降に繋げるための取組を実施した**。

自動運転による幹線共同輸送の実現に向けた検討会 構成員一覧

物流		荷主	
構成員（順不同）		構成員（順不同）	
物流	佐川急便株式会社	大型車OEM	いすゞ自動車株式会社
	鈴与株式会社		日野自動車株式会社
	西濃運輸株式会社		三菱ふそうトラック・バス株式会社
	日本通運株式会社		UDTトラック株式会社
	日本郵便株式会社	自動運転	RoAD to the L4 テーマ3
	福山通運株式会社	不動産・デベロッパー	東急不動産株式会社
荷主	ヤマト運輸株式会社	保険	三菱地所株式会社
	アサヒグループジャパン株式会社		東京海上日動火災保険株式会社
江崎グリコ株式会社			

【E-3 物流】社会的意義・波及効果

本テーマの社会的意義

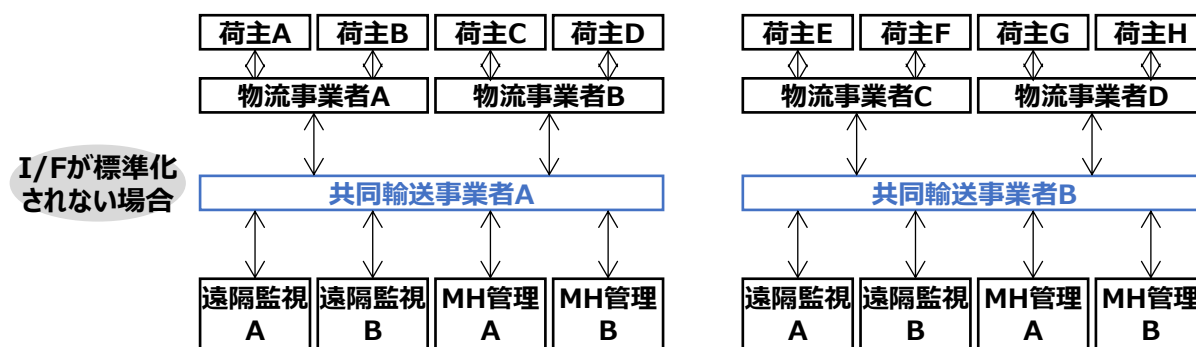
本テーマの調査結果は、

- 自動運転物流の社会実装に向けた共通理解の形成
- 自動運転を用いた幹線輸送におけるデータ連携・インターフェース標準化に向けた指針案の策定

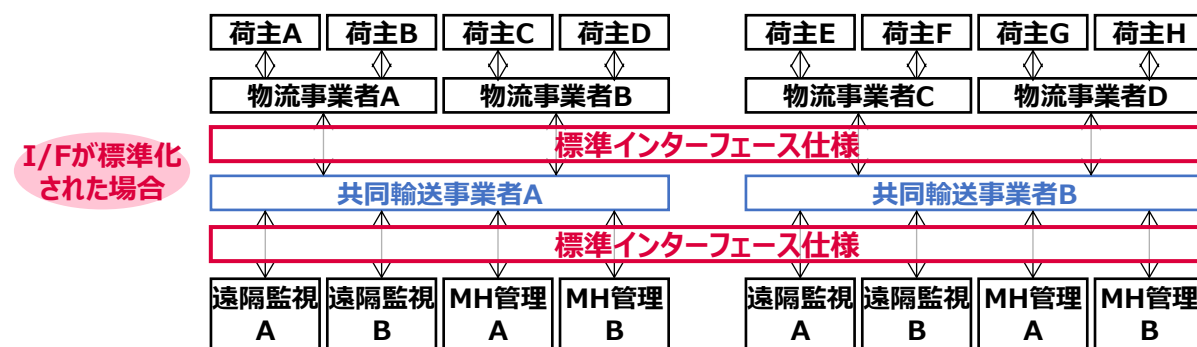
を通じて物流業界全体の変革を後押しし、ドライバー不足への対応と物流の持続可能性向上に貢献するものである。

本テーマにおける標準化の取組が社会に与える影響

- 本調査結果に基づき幹線共同輸送に係るインターフェース仕様等が標準化されることにより、事業者間連携を促進させ、設備投資の重複回避や全体最適を実現するとともに、新規参入の促進や多様な事業モデルの創出を通じた物流の生産性向上等の効果が期待される。



- × 遠隔監視システムやモビリティ・ハブ管理システムが各共同輸送事業者と連携するために、個別のI/F設計・システム改修等が必要
- × 個別仕様の乱立により参入障壁が高くなり、特定事業者への依存や全体最適の阻害を招くおそれがある



- 標準インターフェース仕様に準拠することで、開発の効率化や開発コストの低減が期待される
- 参入障壁の低下により新規参入が促進され、多様な事業モデルの創出、競争による物流の生産性向上が期待される

まとめと今後の方針

調査研究テーマ

デジタルライフライン整備の推進に係る調査及びプロジェクトマネジメントオフィス事業
E-3.物流における幹線共同輸送システムに関する調査

成果まとめ

- ✓ 自動運転による幹線共同輸送の社会実装に向け、
物流業界関係者を構成員とする検討会・ヒアリングを通じ、基本事業モデルと実現に向けた課題を整理
- ✓ トレーラー・コンテナ単位でモビリティ・ハブ間の幹線区間を輸送するモデルを前提として、中継拠点運用、運行コスト、支線輸送との整合、関係主体の役割等を具体化した**「事業企画提案書・課題整理書」**をとりまとめ
- ✓ あわせて、業務フロー／データフロー、標準データ項目案、今後の検討課題等を整理し、
将来の**「データ連携・インターフェース標準化ガイドライン」**策定に向けた検討材料を整理

今後の方針

- ✓ 「自動運転サービス支援道 想定ロードマップ（案）」では、マイルストーンとして2028-29年頃の幹線共同輸送サービス開始が掲げられており、今後も官民が連携して社会実装の検討を進めることが求められる。
- ✓ これに向け、2026年度以降は本調査成果を踏まえて、サービスの実装主体を担う事業者の指針となる「データ連携・インターフェース標準化ガイドライン」の策定に向けた検討が継続されることが望ましいと考える。