

モビリティの最新潮流と 共創が生み出す新しい ビジネスモデル

1/22/2025

The Mobilities

by CROSSBIE JAPAN



目次

- モビリティの最新潮流
- モビリティ共創ハブ
～The Mobilitiesの紹介

- モビリティの最新潮流
- モビリティ共創ハブ
～The Mobilitiesの紹介

モビリティの最新潮流

EV

SDV

自動運転

◎：進んでいる
○：まずは
▲：遅れている

サマリ：欧州・米国・中国・日本の状況

				
全般	環境ドリブンでのサステナブルな社会実現へ向けての取り組み	ソフトウェアによる新たなビジネスモデルの構築と拡大	官民連携による圧倒的なスピードで新たなモビリティ業界での主導権を狙う	高い安全意識、社会課題ドリブン（人口減・ドライバー不足）での取り組み
EV	◎ <ul style="list-style-type: none"> 強いCO2規制で強制的なEVシフト。ただし最近はややブレーキ 	○→▲ <ul style="list-style-type: none"> トランプ政権でEV化は後退。週によって温度差 テスラ+ピックアップEVがけん引も最近は後退 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 世界最大・最速の新エネ車（EV+PHEV）市場 	▲ <ul style="list-style-type: none"> ハイブリッド主流、EVは限定的 軽EV,商用からの移行が見込まれる
SDV	○ <ul style="list-style-type: none"> SDVを新たな競争軸と位置づけ、次世代E/EとOTAにVW,ベンツなどが巨大投資 	◎ <ul style="list-style-type: none"> SDVは「どう稼ぐか」が焦点で、テスラが象徴的存在。 	◎ <ul style="list-style-type: none"> スマートシティや国家戦略と一緒に展開。コネクテッド+OTAは当たり前 	▲ <ul style="list-style-type: none"> SDVは新しい競争軸と認識し、日系SDVでグローバルシェア30%を狙う
自動運転	○ <ul style="list-style-type: none"> ADASは義務化で強制的に普及。高レベル自動運転には慎重 	◎ <ul style="list-style-type: none"> レベル2/2+とロボタクシーが先行 	◎ <ul style="list-style-type: none"> ベーシックADASはやや遅れているが、ロボタクシーは世界最速 	○ <ul style="list-style-type: none"> 安全・品質と社会課題の解決が主導 ADAS標準化は進むが高レベル自動運転は慎重。まずは限定エリアから

モビリティの最新潮流

EV

SDV

自動運転

欧洲 ◎



CO₂規制による“強制的EVシフト”

欧州連合のCO₂規制により、内燃機関車の販売比率を急速に下げるを得ない状況で、多くのOEMがEVを主力として開発。

ただし最近はややブレーキ

2035ガソリンエンジン車禁止を撤回。小型EV規格など新たな取り組みも

中国 ◎



世界最大・最速の新エネ車市場

EVとPHEVを含む「新エネ車」が急速に普及し、量・バリエーションともに世界最大級。政府の補助政策、ローカルOEMの競争が後押し。

ソフト・コネクテッド前提のEVが標準に

多くの中国EVはコネクテッド機能と高度ADASを前提に設計。EV×自動運転×SDVが一体で進んでいる

米国 ○→▲



トランプ政権でEV化は後退

テスラ+ピックアップEVがけん引

テスラに加え、Ford、GMなどがピックアップトラックやSUVのEV化(ピックアップは投資延期などの動きも)

州ごとの差が極端

カリフォルニアなどZEV規制の強い州ではEV普及が進む一方、中西部や南部ではガソリン車主流

日本 ▲



乗用車ではHEVが圧倒的、EVは“選択的”に導入
日本ではハイブリッドが依然として主流

商用・軽EVからの普及

ラストワンマイル配送や社用車など、走行ルート・距離が読みやすい用途からEV化が進みつつあり、“適材適所の電動化”

- ◎：進んでいる
○：まづまづ
▲：遅れている

モビリティの最新潮流

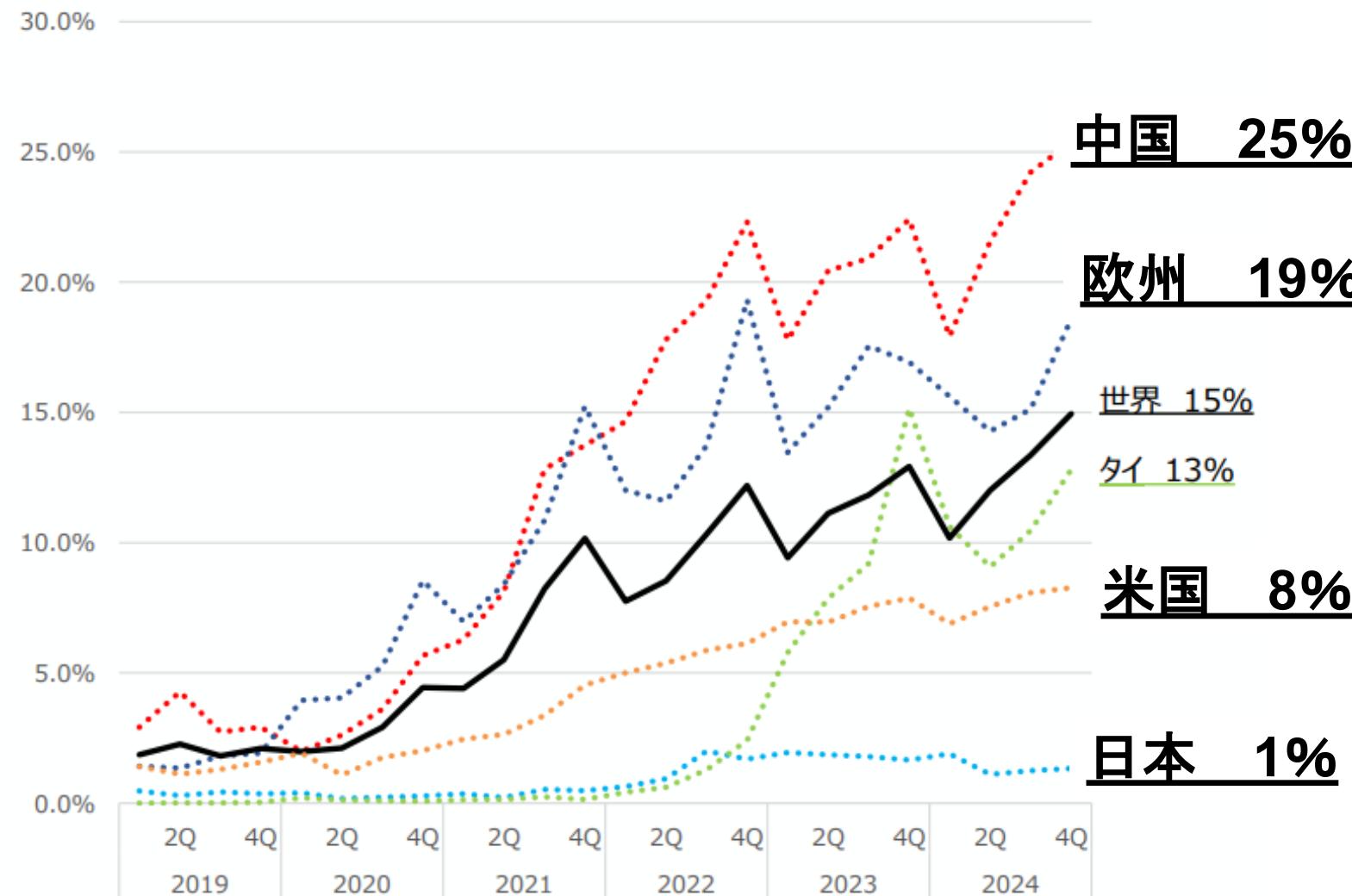
EV

SDV

自動運転

中国、欧州が先行。米国は後退傾向。日本は限定的。

EV販売比率の推移



出所：自動車をとりまく国内外の情勢と自動車政策の方向性（経済産業省 2025年3月）

モビリティの最新潮流

欧洲 ○



SDVを新たな競争軸と位置づけ

欧州OEMは、SDVを「新しい自動車産業の競争軸」と位置づけ、次世代E/Eアーキテクチャの採用やOTAアップデートを進めている。

巨大ソフトウェア組織の立ち上げ

VW、Mercedes-Benz、BMWなどがソフトウェア会社的な組織を立ち上げ、自社OSや共通プラットフォームの構築に動いてる。

中国 ○



“スマホ的”なSDVが標準装備の世界

中国では、車内アプリ・音声アシスタント・サードパーティサービス連携など、スマートな体験が標準。OTA更新も日常的に行われている。

コネクテッド+SDVは国家戦略で推進

コネクテッドカーとSDVは、国家戦略やスマートシティ戦略と結びつけて推進

EV

SDV

自動運転

- ◎：進んでいる
○：ますます
▲：遅れている

米国 ○



“ソフトウェアで稼ぐクルマ”の発想が最も強い

米国では、サブスク／機能オンデマンドなどで収益を上げるビジネスモデルが重視され、「クルマの収益は売ったあとに出る」発想が強い市場。

テスラ型アプローチが業界全体のベンチマーク

OTAでADAS性能やUIを頻繁に更新し続けるテスラのモデルが、各OEMのSDV戦略に大きな影響を与えてる。

日本 ▲



SDVを「新たな競争軸」と認識。

経産省・国交省主導の「モビリティDX戦略」で日系SDVのグローバルシェア30%を目標に設定

安全・品質・規制との整合を重視したSDV

日本OEMは、機能安全やサイバーセキュリティ規制と整合させながら、段階的にOTA範囲を広げている。派手さはないが、信頼性と品質を重視したSDV路線。

モビリティの最新潮流

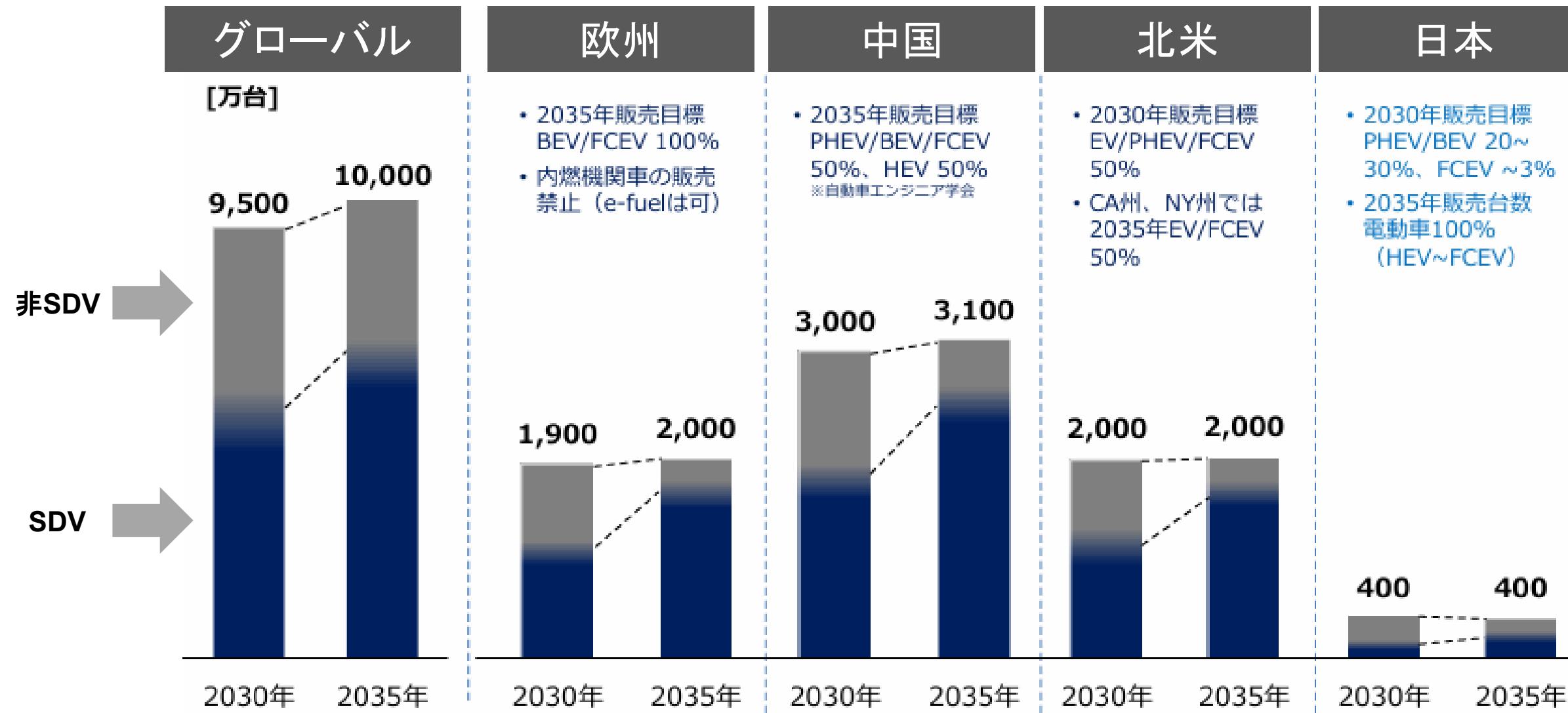
EV

SDV

自動運転

各地域によりSDV化の進み具合は異なり、欧州、中国、北米で特に進展する見込み。

地域別SDV販売台数推計



モビリティの最新潮流

EV

SDV

自動運転

欧洲 ○



ADASの“義務化”が強烈なドライバー

安全機能が義務化され、2024年時点ではレベル0系の機能(衝突回避、車線維持、ドライバーモニタリング、標識認識など)の搭載率が非常に高い

ただし高レベル自動運転には慎重

一方、アクティブクルーズやアシストドライブといった利便性重視のレベル2機能の普及は米国より低い

中国 ○



ベーシックADASの普及は欧米より遅れ気味

衝突回避や車線逸脱防止などの機能は義務化されておらず、欧州・米国に比べて遅れている。

一方でL2+(NOA)の実装は世界最速級

「NOA(Navigation on Autopilot)」と呼ばれる一般道も含めたL2+運転支援機能の実用化が進む

ロボタクシー商用化も急速

大都市におけるロボタクシー運行や自動配送ロボットなどの商用実証が政府主導で拡大

米国 ○



レベル0～2の普及が最も進んだ市場

2024年時点で、レベル0～2の搭載普及は米国が最も進んでいる

ロボタクシー実証が世界先行

Waymoなどが都市部でレベル4相当の無人運転サービスを展開し、ビジネスモデルと規制のせめぎ合いが続いている状況。

日本 ○



安全性の確保と社会課題の解決が優先

高レベル自動運転は“限定エリア”から

公共交通の維持や物流ドライバー不足対策を背景に、限定地域でのレベル4サービス(自動運転バス、小型モビリティ、隊列トラックなど)が先行的に実用化されつつある。

海外企業との連携も進みつつある

- ◎：進んでいる
○：ますます
▲：遅れている

海外における自動運転の社会実装の現状

- 米中をはじめとして、各国では自動運転技術の社会実装が始まっており、一部地域では既にレベル4の商用サービスが開始。日系OEMとの連携も進む。



【Waymo One】

- 2018年12月、アリゾナ州フェニックスで有料のレベル4商用サービス開始
- 現在、カリフォルニア州やテキサス州等の特定エリアでも一般向けサービスを提供
- GO、日本交通と提携し、東京にも進出。2025年4月よりデータ収集を開始
- 2025年4月、トヨタとの協業を発表



【Tesla】

- 2024年10月、FSD v12.5.4.2にて、30万行のC++コードをAIベースに置き換える
- 2024年10月、完全自動運転で個人/法人の利用を想定したサイバーキャブを発表。2026年の量産開始に向け、2025年から既存車両による自動運転タクシーの実用化を計画



【Apollo Go (Baidu)】

- 2021年5月、北京で有料ドライバーレスサービスを開始
- 2024年11月時点で、中国国内11都市で無人自動運転サービスを展開



【Pony.ai】

- 2022年5月、広州市南沙で有償の無人自動運転タクシーサービスを提供開始
- 2024年11月時点で、無人自動運転タクシーサービスの提供エリアを北京市・広州市・深圳市・上海市に拡大。 2024年11月、米国NASDAQ証券取引所に株式上場



【Wayve】

- 2023年6月、生成AIを活用した自動運転向けの世界モデル（GAIA-1）を発表。 商用車に加え、乗用車含むあらゆる車両に適用可能な自動運転モデルを構築。高額なライダー等が不要であり、低価格での乗用車の自動運転化が可能
- 2025年4月、日産との協業を発表



出典：各社HP、公開情報等を基に経済産業省作成

中国市場における日系OEMの動向

- 知能化・電動化の技術進化が急速に進む中国市場では、現地市場獲得に向け、機能向上や開発スピードの高速化を図るため、**日系OEMもMomentaのE2E AI方式の先進運転支援システムやDeepSeekの大規模言語モデル（LLM）AIを採用する等、現地企業との協業を積極的に進めている。**

トヨタ

○広汽トヨタのbZ3X（2025年3月発売開始）

- トヨタ自動車の中国合弁会社である広汽トヨタは、新たなEV「bZ3X」を販売開始。中国でトヨタが販売するBEVの中で最も低価格（200万円代～）でありながら充実した機能を備える。
- Momentaと共同開発したE2E AI方式の先進運転支援システムを搭載。NOA（Navigation On Autopilot）機能により、目的地を設定するとシステムが運転を支援。この機能を搭載したグレードにはライダーを搭載。
- DESAY SV製の車載インフォテインメントシステムを搭載。



ホンダ

- 中国の技術を活用した、ホンダの今後の開発方向性を上海モーターショーで発表。
- 具体的には、車内でのサポート等を行うAI技術としてDeepSeekに加え、先進運転支援機能にMomenta、LFPバッテリーを搭載した高効率プラットフォームをCATLと共同開発。



日産

- 日産自動車と中国・東風汽車集団の合弁会社の東風日産は、中国にて開発・生産される新エネルギー車（NEV）の「N7」を2025年4月に正式販売。
- MomentaのE2E AIやDeepSeekの大規模言語モデル（LLM）等、中国企業の知能化技術を導入。



自動運転領域での海外企業と日本企業との連携

- 2024年末頃より、自動運転領域における海外企業の日本進出や、日系OEMとの提携・協業事例が出てきている。

米Waymo、東京での実証開始（2024年12月発表）

- 2024年12月、GO・Waymo・日本交通の3社は「Waymo Driver」のテストを実施するための戦略的パートナーシップを発表。
- 2025年4月より、日本交通の乗務員が手動運転を行う形で、東京都心の7つの区においてWaymo車両による走行データ収集を開始。



英Wayveと日産の協業（2025年4月発表）

- 2025年4月、日産は2027年度より販売する市販車に、英Wayve社のAI基盤モデルに基づく自動運転ソフトウェアと、次世代のライダーを用いる日産のGround Truth Perception技術を活用した次世代の運転支援技術（ProPILOT）を搭載することを発表。
- これらを組み合わせることにより、最先端の衝突回避能力を備えた運転支援技術の新しい基準の確立を目指す。



トヨタと米Waymoの戦略的パートナーシップに関する基本合意（2025年4月発表）

- 2025年4月、トヨタとWaymoは、自動運転の開発と普及における戦略的パートナーシップに関して基本合意を行ったことを発表。
- Waymoは、「この戦略的パートナーシップを通じて、トヨタの車両を当社の配車サービスに導入し、Waymoの自動運転技術でトヨタのお客様に感動をお届けしていくことを楽しみにしています。」とコメント。

出典：各社HP、公開情報等を基に経済産業省作成

モビリティの最新潮流

EV

SDV

自動運転

日本での自動運転の普及予測

日本は“公共交通の維持”と“物流の人手不足対策”がという社会課題解決が強いトリガーになっている。よって日本で最初に自動運転が本格普及するのは「地方の移動サービス（テーマ1、2）」と「物流自動化（テーマ3）」が最有力と想定される。

【人流】テーマ1:L4移動サービスの実現@限定空間

遠隔監視のみでの自動運転サービス
(レベル4)の実現に向けた実証事業の
推進

【サービス開始済み】



(イメージ) 永平寺町：
遠隔自動運転システム

【人流】テーマ2:L4移動サービスの実現@BRT路線

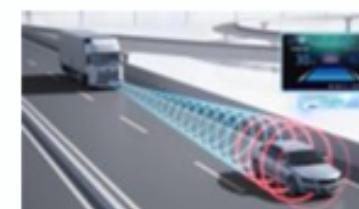
公道交差を含む専用道区間等における
L4自動運転サービスの実現に向けた取組
【サービス開始済み】



(イメージ)
自動運転バス

【物流】テーマ3:L4物流サービスの実現@高速道路

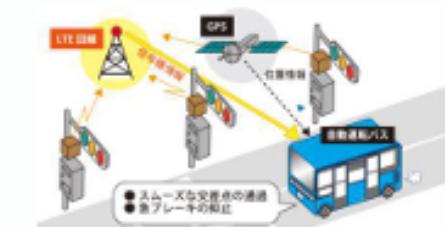
高速道路における高性能トラックの実用
化に向けた取組
【2025年度技術・事業モデル確立】



(イメージ)
高速道路での自動運転

【人流】テーマ4:L4移動サービスの実現@混在空間

混在空間でインフラ協調を活用したL4
自動運転サービスの実現に向けた取組
【2025年度許認可取得予定】



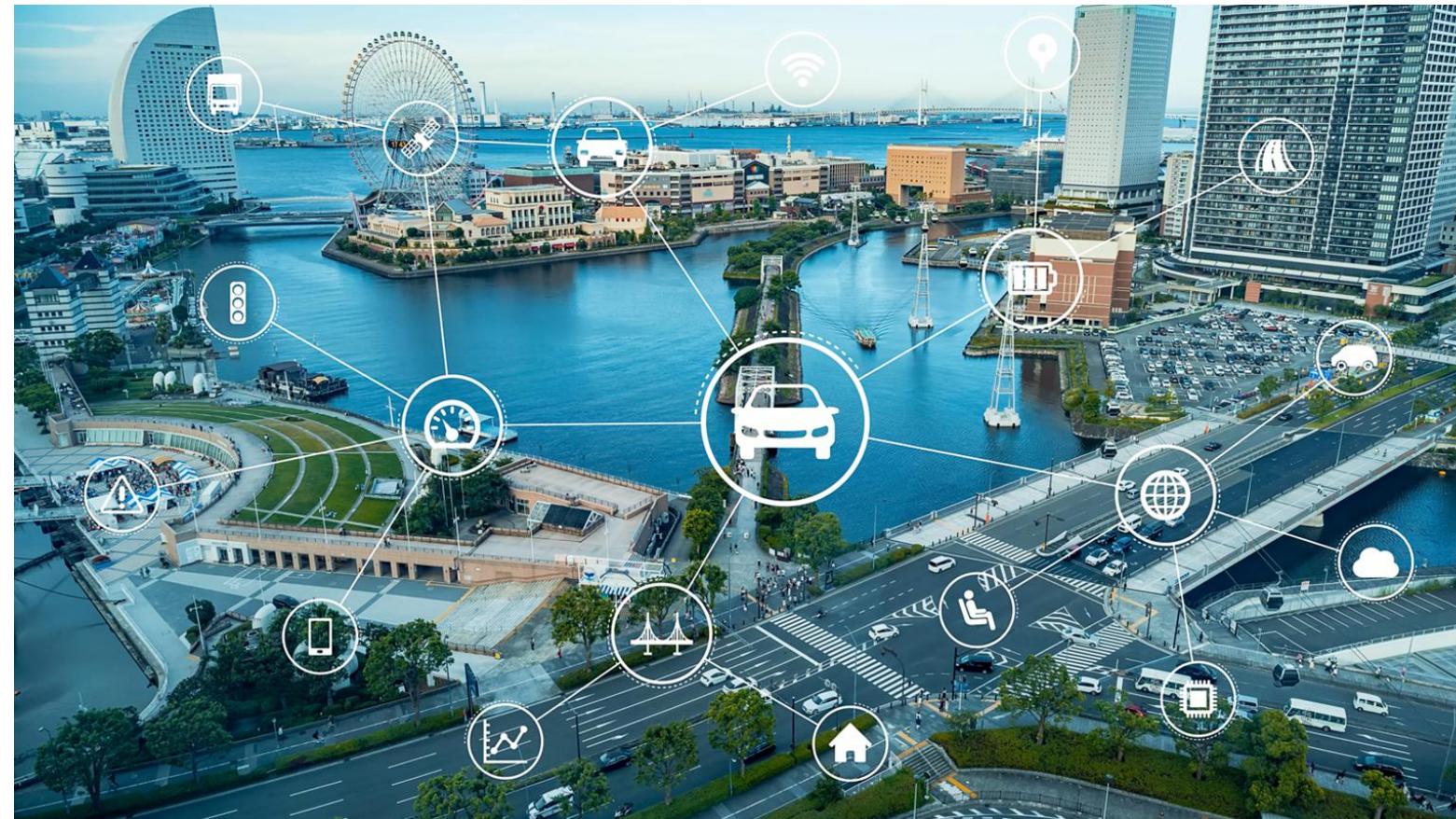
(イメージ)
インフラからの走行支援

出所：「モビリティDX戦略」2025年のアップデート（経済産業省・国土交通省）

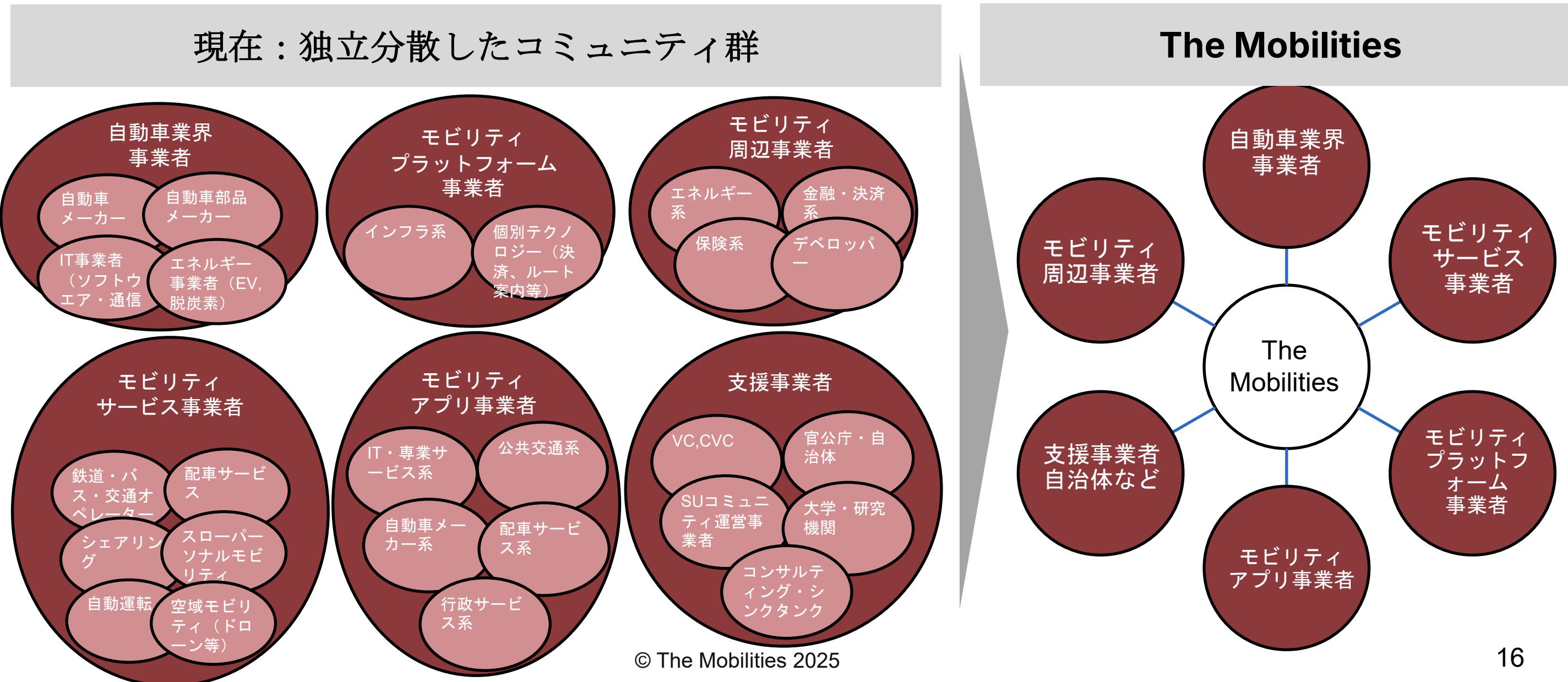
- モビリティの最新潮流
- モビリティ共創ハブ
～The Mobilitiesの紹介

THE MOBILITIES

ドイツ・ベルリンのイノベーション支援拠点「CIC Berlin」と連携し、
日本と世界のモビリティ・エコシステムをつなぎ、気候変動・都市課題などの
解決と持続可能な価値の創造に取り組む共創ハブ・コミュニティ



現在、独立分散している日本のモビリティ関連コミュニティ群をThe Mobilitiesがつなげることで、モビリティのエコシステムを作ります。そして会員企業のビジネスネットワーク構築支援とコンサルティングの実施により、新たなモビリティビジネスを次々と創出していくことを目指します。





横浜市による技術系スタートアップの新拠点「TECH HUB YOKOHAMA」に、**THE DRIVERY**（本社ドイツ）の日本拠点として**THE DRIVERY JAPAN**が
2024年11月11日（月）オープン。

横浜市とのMOU締結 “Mobility Innovation”



TECH HUB YOKOHAMA



提供するサービス

コンサルティングサービス

- ・ ビジネスマッチング
- ・ スポットコンサルティング
- ・ 海外企業の日本参入支援
- ・ 日本企業の海外展開支援
- ・ 横浜市でのPoCの実施支援 etc.

The Drivery（ドイツ）が事業終了し、**CIC Berlin**へ移転。

これにより、**The Drivery Japan**は**CIC Berlin**と連携したモビリティ拠点**The Mobilities**として10月より再始動。

【CIC Berlin】



CIC (Cambridge Innovation Center) は、スタートアップや研究者、企業、投資家が集うイノベーションの拠点。CIC Berlinはその流れを受けて開設されたヨーロッパの戦略拠点。

【CIC Berlinへ移転した企業例～8割が移転】



bliq



ChargeLynk



HRI
Honda Research Institute EU



3dk.berlin
Kunststoffe für 3D Drucker



Hochschule für
Wirtschaft und Recht Berlin
Berlin School of Economics and Law



DEFTPOWER



Climate
Tech Hub



ibsssoftware



comfor



wayv



OXYDRIVE®



movacar



MAXION



RHV



tronicum
network



ekxide



HONDA
Xcelerator Ventures



NTTAT

The Mobilitiesは、国内外での成長をハンズオン支援で きる、唯一のモビリティ特化拠点

1

Mobility分野の高い専門性

- ▶ The Mobilitiesは、モビリティに特化した日本とヨーロッパをシームレスにつなぐ新たな共創ハブです。The Mobilitiesには、日本国内外のモビリティ業界やオープンイノベーションに精通したメンバーが参画。高いモビリティの専門性に基づき、革新的なスタートアップや技術力を持つ中小企業や先進企業が出会い、国境を越えたイノベーションを生み出すサポートを行います。

2

欧州における豊富なネットワーク

- ▶ CIC Berlinをはじめとするグローバル組織との連携により、ドイツをはじめ、ヨーロッパ、アメリカ、アジアなどにわたる、グローバルなネットワークを構築しています。先行成功事例のタイムカプセル導入から、世界の大きな変化を捉えた、先進技術と新たなモデルで、次世代モビリティ分野への市場を開きます。

3

横浜市によるバックアップ

- ▶ The Mobilitiesは横浜市によるモビリティ分野の「イノベーションの推進・スタートアップの成長支援」と連携。横浜市と協力し、条件によりPoCやの実施や補助金等の紹介も行います。

主な活動内容

会員向けサービス

- コンサルティングサービス
- ・ ビジネスマッチング
- ・ 海外企業の日本参入支援
- ・ スポットコンサルティング
- ・ 日本企業の海外展開支援
- ・ 横浜市でのPoCの実施支援 etc.

定期的なイベント開催

(1か月に1回)

(横浜市連携事業)



モビリティ・スポットコンサルティング

(横浜市連携事業)

モビリティ分野で新規事業創出を目指す
YOKOHAMA×The Mobilities
モビリティ・スポットコンサル



モビリティ分野での新規事業創出、横浜での社会実装
を目指すスタートアップ・企業の皆様に向けた、相談
支援サービス「モビリティ・スポットコンサル」

モビリティにおける共創に向けた取り組み事例

MaaSサービス系ベンチャー × 生成AIスタートアップ

- ・ビジネスコラボレーション支援（自社ビジネスのDX化、他社へのDX化支援）

ドイツスタートアップ(Ecoro-物流 自動化システム)

- ・日本法人設立
- ・横浜市PoC支援
- ・日本での事業展開支援

大手 Tier 1 企業

- ・新規ビジネスへの参入支援
- ・関連する調査事業

イタリアSU (TOKBO-インフラ遠隔モニタリングシステム)

- ・日本での事業展開支援

THE MOBILITIES



The Mobilities

is operated by CROSSBIE

MD: Chika Yamamoto

Locations

Berlin : CIC Berlin

Yokohama : TECH HUB YOKOHAMA 2nd Floor

<https://www.the-mobilities.com/>

連絡先：吉武 仁
hitoshi.yoshitake@crossbie.com