

「リ・デザインに資する車両、インフラ等の要件抽出」

事業名：リ・デザインに資するサイバニック・スマートモビリティ

報告書概要版

2026年3月
CYBERDYNE株式会社

1.プロジェクト概要

- 当該SIPスマモビ課題としての
- 社会背景・ミッション・本事業の背景 3
- 取り組み内容 4

2.サイバニック・スマートモビリティの概要

- コンセプトイメージ 5

3.研究開発計画

- 提案時のスケジュール及び研究開発目標 6
- 研究開発の実施項目およびスケジュール(1)～(3) 7
- 研究開発の実施項目(1)～(5) 10
- 社会実装に向けた成果目標 15

4.実施体制 16

5.成果・進捗状況

- 基本性能要件およびコンセプト開発 17
- 要素技術開発 18
- サイバニック・スマートモビリティHW開発 22
- サイバニック・スマートモビリティSW開発 24
- サイバニック・スマートモビリティ検証 25

6.社会実装に向けた取組状況

- ルールの整備関連についての検討 28
- 社会実装に向けた検討 29

7.国際連携、対外発信状況 30

当該SIP課題の社会背景：

- ・ 超高齢社会の進行と交通移動弱者の増加
- ・ 地方都市・過疎地での公共交通不足
- ・ 安全で環境にやさしい移動手段の不足

当該SIP課題のミッション（戦略及び計画より抜粋）：

「移動する人・モノ・サービスの視点から、地域に存在する伝統的な公共交通手段に加えて、自家用車、貨物車などの広範なモビリティ資源や新しいモビリティ手段の活用を可能にするようなハードとソフト双方のインフラとこれらを包み込むまち・地域をダイナミックに一体化し、安全で環境にやさしく公平でシームレスな移動を実現するプラットフォーム」の構築

当該追加公募の公募要領に記載されている「現状・問題点」（および、本事業の背景）：

- ・ 「現在、種々の小型モビリティが開発されている状況であるものの、航続時間や車両重量、持ち運びのしやすさ等、社会実装に向けては技術面での課題がある」
- ・ 「既存の取組では、公園内通路や空港の旅客ターミナルなど、限られた使途・外部環境での利用シーンにおいては実証実験が行われているものの、あらゆる状況での利用シーンを想定した包括的な走行については、実装に向けた法的位置づけの検討やインフラの整備が十分になされていない」
- ・ 「移動の障壁を下げ、人々のウェルビーイング実現にも貢献することが期待される」

前述の現状・問題点を解決する多様なモビリティサービスの「リ・デザイン」に資する車両（移動体）、インフラ等の要件抽出に向けて、以下の取り組みを実施する



[取組内容] （研究開発テーマ名「リ・デザインに資するサイバニック・スマートモビリティ」）

- ・ **次世代型移動体およびインフラ等の検討**

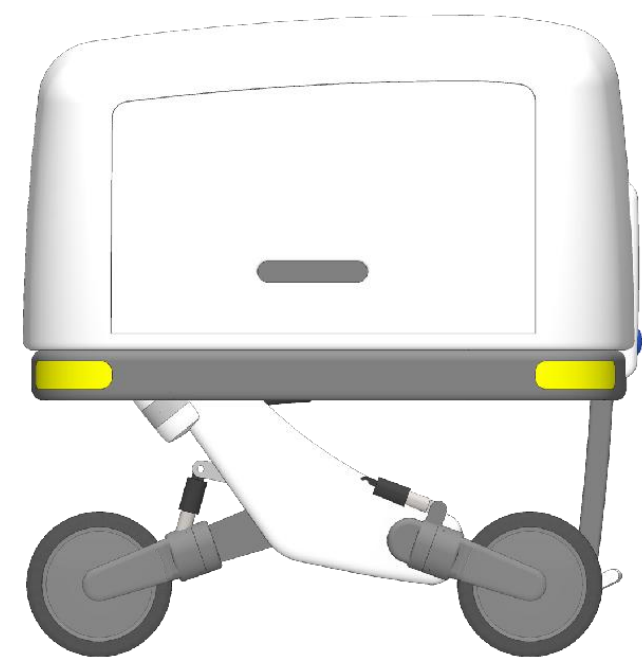
（仕様開発、HW/SW設計・試作開発・改良、基礎性能検証、移動体が効果的に機能するインフラ環境の検討）

- ・ **実証実験の設計・実施**

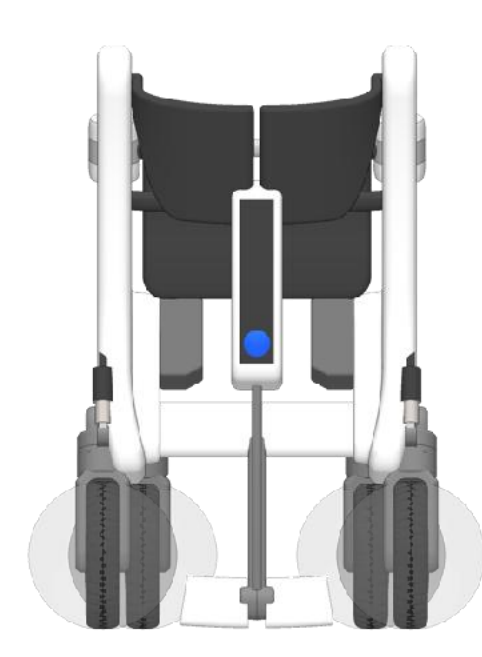
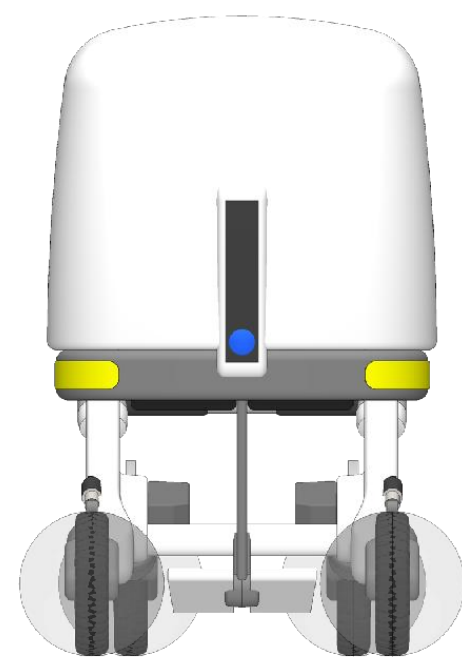
（フィールドの選定、人の移動の実証実験の設計・実施、モノの搬送の実証実験の設計・実施）

- ・ **次世代型移動体が提供可能な価値を実現するためのサービスの要件抽出**

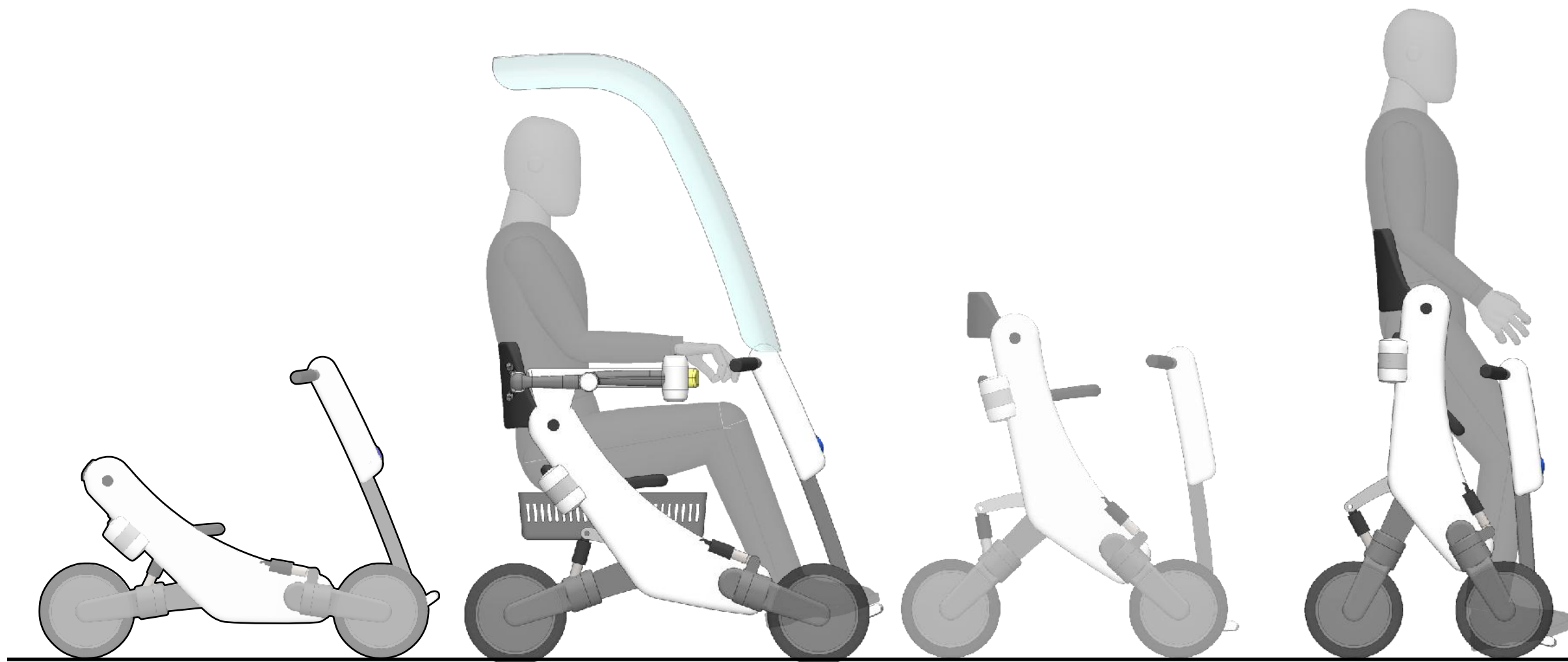
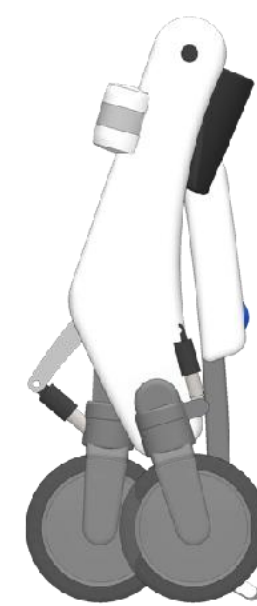
（実証実験結果の分析・移動体の仕様等の改良・詳細化等、実証実験結果を踏まえた事業面・制度面の提言の策定、次世代型移動体による人の移動と物流を分けることなく効率化するインフラとしての地域モビリティ資源のあり方の提案、ユースケース・実証地域における事業モデルの検証）



Cargo mode



Transfer mode



High-speed mode

Middle-speed mode

Low-speed mode

Stand mode

提案するサイバニック・スマートモビリティの
コンセプトイメージ

想定スペック（公募要領）：

- 定員: 1名（最大）（物のみの場合にも対応）
- 耐荷重: 約100kg (+20kg積荷)
- 走行速度: 約0～20km/h
- 折りたたみ可能、屋内外走行可能
- エレベータ利用可能（エレベータへの改造無し）

技術的優位性：

1. サイバニクス技術

- 人・AIロボット・情報系の融合複合
(SIP人協調ロボティクス課題のコア技術)
- 生体情報モニタリング（オプション）と安全機能

2. 自律走行技術

- 環境認知機能（カメラ、LiDAR、GPS等）
- 障害物検知・回避、落下防止、速度制限等

3. データ連携

- 都市OS、建物OS、デジタルツイン等との連携

研究開発計画：提案時のスケジュール及び研究開発目標

研究開発項目	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
サイバニック・スマートモビリティの仕様開発	 	基本性能要件およびコンセプト開発 要素技術開発		
サイバニック・スマートモビリティのHW開発		開発検証プロトタイプ開発 実証実験プロトタイプ開発	 実証実験プロトタイプ改良	
サイバニック・スマートモビリティのSW開発		屋内・外走行機能開発 都市・建物OS等連携機能開発	 	 SW改良および検証
サイバニック・スマートモビリティの検証		基本性能検証 実証実験計画および準備	  他の研究開発項目と連携した実証実験	
サイバニック・スマートモビリティの社会実装に関する検討			実証実験結果に基づく仕様等の改良、詳細化 リ・デザインに資する要件の抽出に向けた検討	 

- 中間目標（2025年度）：
- ・仕様開発 完了
 - ・試作機基礎検証 8割達成
 - ・都市OS連携機能 7割
 - ・自律走行機能 3割開発
- 最終目標（2027年度）：
- ・実証実験 完了
 - ・全機能開発完了
 - ・事業面・制度面の提言策定
 - ・性能・安全基準の提案
- 『リ・デザインに資する
車両、インフラ等の要件抽出』へ

研究開発計画：研究開発の実施項目およびスケジュール（1）

実施項目	2024 年度		2025 年度				2026 年度				2027 年度			
	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
①サイバニック・スマートモビリティ仕様開発					ステージ ゲート									
1-1.基本性能要件およびコンセプト開発	→													
1-2.要素技術開発	→													
②サイバニック・スマートモビリティHW開発														
2-1.変形機能プロトタイプ開発			→											
2-2.移動機能開発			→											
2-3.ロボットアーム開発			→											
2-4.実証実験プロトタイプ開発						→								
2-5.実証実験プロトタイプ改良											→			
（実験機は移動機能検証用機体と変形機能検証用機体を統合した機体） 4-1. 基本性能検証と連動） ◆ 試乗会 ◆ 対外発表可能（ビデオベースで） （内部関係者）														

研究開発計画：研究開発の実施項目およびスケジュール（2）

実施項目	2024 年度		2025 年度				2026 年度				2027 年度			
	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
③サイバニック・スマートモビリティSW開発														
3-1.マニュアル運転機能開発														
3-2a.屋内自律ナビゲーション基本機能開発														
3-2b.屋内自律ナビゲーション拡張機能開発														
3-3.屋外自律ナビゲーション機能開発														
3-4.仮想連結機能開発														
3-5.車道・歩道検知機能開発														
3-6.自動変形・速度制限・バイタル連動機能開発														
3-7.ロボットアームによるボタン操作機能開発														
3-8.ロボットアーム連携機能開発														
3-9.遠隔操作・監視機能														
3-10.都市・建物OS等連携機能開発														
3-11.SW改良および検証														
④サイバニック・スマートモビリティ検証														
4-1.基本性能検証（2-4.の車両を用いた試乗でのフィールド検証、及び、ユーザーレビューを含む）														
4-2.実証実験計画および準備（ユーザーレビュー計画・フィールド選定等）														
4-3.他研究開発項目と連携した実証実験														

実施項目	2024 年度		2025 年度				2026 年度				2027 年度			
	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
⑤サイバニック・スマートモビリティの社会実装に関する検討														
5-1.実証実験結果に基づく仕様等の改良、詳細化														
5-2.社会実装に向けた標準化の検討・提案														

1. サイバニック・スマートモビリティ仕様開発：

サイバニック・スマートモビリティは、以下のスペックを有する新たな電動車両（移動体）である：

- 定員：1名（最大）
- 耐荷重：約100kg（+20kg積荷、物だけの場合には120kg）
- 走行速度：約0～20km/h
- 航続時間：日常的な活用に大きな支障が出ない航続時間
- 車両重量：乗用車等に人間が積み降ろしできる重量（目標30kg程度）
- その他：折りたたみ可能、屋外と屋内をいずれも走行でき、特別な装置等をエレベータに取り付けることなく人が関与しなくても多様なエレベータを利用可能

さらに、このスペックに加えて、利用シーンに応じて以下の機能を備える：

- 移動センサ：障害物検知（例：カメラ、LiDAR）、GPS、音圧、照度、気圧、湿度、温度情報
- SW連携：BIM、都市OS、建物OS、デジタルツイン、地理情報・センサ情報等との連携
- 情報提示IF：集約し整理された先見情報を画像情報や音情報として搭乗者に提示
- 制御：遠隔操作・遠隔監視、衝突防止、落下防止、緊急停止、自律的な速度制限
- オプション：搭乗者の生理情報取得機能、生理的異常検出に安全に減速停止する機能および登録連絡先への通知機能

この実施項目では、「基本性能要件およびコンセプト開発」と「要素技術開発」を実施し、サイバニック・スマートモビリティの仕様を定義する。

2. サイバニック・スマートモビリティHW開発：

- ・実証実験プロトタイプ機体を開発する前段階の取組として、移動機能（基本機能）検証用機体、および、変形機能（スイッチ操作による自動変形機能）検証用機体の開発を実施する。
- ・移動機能検証用機体の開発では、駆動部・旋回部の機能検証、各種センサの設置位置の検証、ロボットアームの開発等を実施する。
- ・旋回を可能とする駆動系の開発では、エレベータ内などの狭所で旋回できるように各車輪ごと方向を変える機構（4WS: 4-Wheel Steering）を設計・試作する。
- ・エレベータのボタン操作を実現するロボットアームの開発では、必要な機能を満たす自由度を持つアームを設計・試作する。
- ・変形機能検証用機体開発では、乗車モード（Low/Middle/High-speed mode, Stand mode）、物の搬送モード (Cargo mode)、積み込みモード（Transfer mode）にスイッチ操作で自動で変形する機構を設計・試作する。

3. サイバニック・スマートモビリティSW開発：

- ・マニュアル操作による運転機能、屋内外自律ナビゲーション機能、仮想連結機能、車道・歩道検知機能、自動変形機能・速度制限機能・バイタル連動機能、ロボットアームによるボタン操作機能、遠隔操作・監視機能、都市OSや建物OS等との連携機能など、サイバニック・スマートモビリティの制御・連携に必要なソフトウェアの開発を行う。
- ・SIP人協調ロボティクス課題と連携し、その試作物・成果物となる小型バイタルセンサを用いて搭乗者の生理情報を取得し、モビリティとバイタルセンサを連動させる機能も実装する。これにより、搭乗者の生理状態の異常を検知した際に段階的な減速と安全停止を行い、登録された連絡先へ自動通知できる機能を実現する。
- ・SW改良および検証を継続的に実施し、各機能の安定性向上とバグ修正、ユーザビリティの改善を行う。

4. サイバニック・スマートモビリティ検証：

- ・ハードウェアおよびソフトウェアの各種機能を統合した車両としての基本性能を評価・検証する。繰り返し動作試験による信頼性の確認や、搭乗者の安全性と快適性の検証、障害物の検知機能の評価や回避動作の適切性の評価等を実施する。
- ・実証実験の計画および準備では、スーパーシティに選定されているつくば市内の実フィールド（CYBERDYNE つくば本社、つくば市役所、イーアスつくば（ショッピングモール）を結ぶ想定ルート）での走行実験を計画する。つくばスーパーシティの統括者である筑波大学鈴木健嗣教授と連携し、つくば研究学園都市の公共空間の実環境での技術課題について助言を得て計画を立案する。
- ・実証実験は、サイバー空間（デジタル空間）でのシミュレーションと実環境での検証を組み合わせることで効率的に実施する。

5. サイバニック・スマートモビリティの社会実装に関する検討：

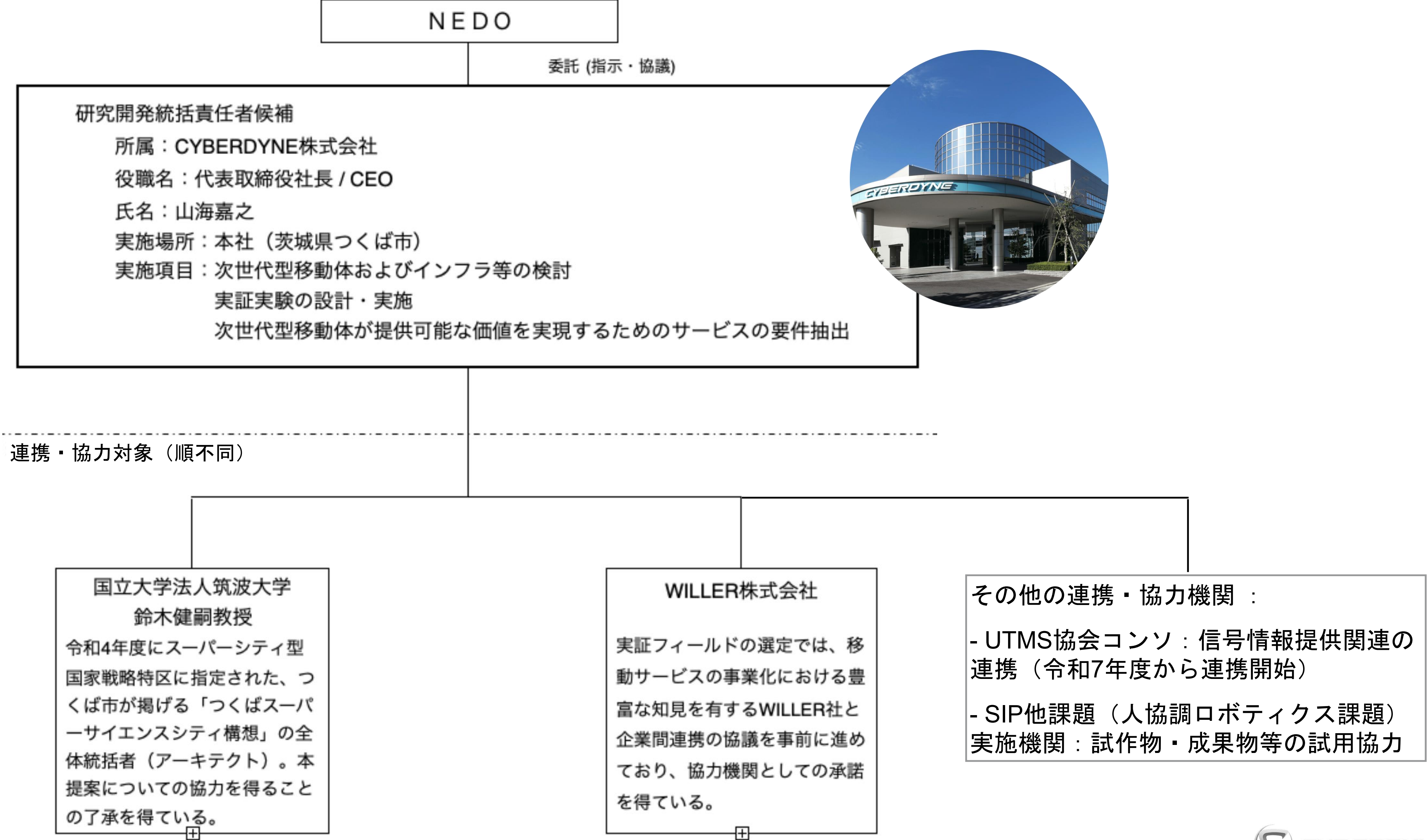
- ・ 実証実験から得られたデータや知見を基に、車両の仕様および関連インフラの要件を整理する。人の移動と物の搬送の両用途に対応する車両の技術要件、および、充電設備の配置、保険制度、運行管理体制、現行の法規制等との整合や新たな法的枠組みの検討などを含む広義のインフラ要件などを抽出する。
- ・ 当該事業による新たなコンセプトの車両の社会実装に向けた安全基準の策定や、社会実装・社会受容されやすい環境整備に資する取り組みを実施しながら、実証地域での事業モデル検証（経済性の検討・検証）を行い、サイバニック・スマートモビリティの社会実装に必要な要件を多面的に整理し、リ・デザインに資する車両、インフラ等の要件抽出を達成する。

ユーザーレビュー・ピアレビュー等を経て設定した社会実装に向けた成果目標：

PD・SPDらとのディスカッションにより社会実装に向けた最終成果目標（2027年度末SIP終了時点）として、

- 1) 提供財：マルチモード車両（対策メニューリストの拡充）、
- 2) 社会実装の形態：民間事業化（マルチモード車両の量産化・車両メーカーへの要件展開）、
- 3) 想定展開先・社会実装先：つくば市役所周辺（スーパーシティ構想と連携し大型商業施設間を含む屋内外、高齢者向け住宅、東北大学学内（食料残渣を用いたエネルギーマネジメントシステムに資する搬送モビリティ用途としての展開）など、また、実証実験フィールドとしてつくば市以外の都市も検討、
- 4) 目標価格帯：モビリティの競合状況を注視し、コスト最適化（設計変更含む）を意識した仕様、
- 5) SIP終了後の方向性：車両メーカー（小型モビリティ事業者）への要件の展開、ソフトウェアAPI等のオープン化など、

を設定した。



令和7年度 実施項目：1-1. 基本性能要件およびコンセプト開発

令和6年度に実施した開発検証プロトタイプ（移動機能検証用機体・変形機能検証用機体）の基本性能要件設計・コンセプト設計を踏まえ、令和7年度においては実証実験用実機試作フェーズへの移行を実現した。

- 物理的境界（屋外/屋内、階層間）を越える
 - 利用者の境界（高齢者、障害者、健常者）を越える
 - 用途の境界（人の移動、物の搬送）を越える
 - サイバー空間とフィジカル空間の境界を越える（都市・建物OS等連携、シミュレーション活用）
- コンセプト：「4つの境界を越える」設計思想のもと、変形によるマルチモード構成（Low-speed / Middle-speed / High-speed / Stand / Cargo / Transfer の計6モード）を維持しつつ、コンセプトデザインA（移動機能検証用機体）とコンセプトデザインB（変形・旋回・横移動機能検証用機体）の2系統で検証機設計・試作を実施した。

基本性能要件：

- 定員：1名（最大）
- 耐荷重：約100kg（+20kg積荷、物だけの場合には120kg）
- 走行速度：約0～20km/h
- 航続時間：日常的な活用に大きな支障が出ない航続時間（20km程度）
- 車両重量：30kg以下（乗用車等に人間が積み降ろし可能）
- 車両サイズ：1,000mm×600mm×850mm程度
- その他：折りたたみ可能、屋外と屋内をいずれも走行可能、特別な装置等をエレベータに取り付けることなく人が関与しなくても多様なエレベータを利用可能

令和7年度 実施項目：1-2. 要素技術開発 - 移動機能検証用機体（コンセプトA）・変形機能検証用機体（コンセプトB）



移動機能検証用機体（コンセプトA）

令和7年4～5月にかけて部品調達・組立・動作検証を実施し、令和7年10月にデモ実施を達成した。

人が搭乗可能な仕様（200W×2～4ユニット相当）であり、最高速度約6km/hでの動作を確認した。屋内ルート任意のA地点→B地点の往復走行、障害物検知・安全停止を含む移動機能の実機検証を行い、大規模実証視察会において実演した。



その場旋回

横移動



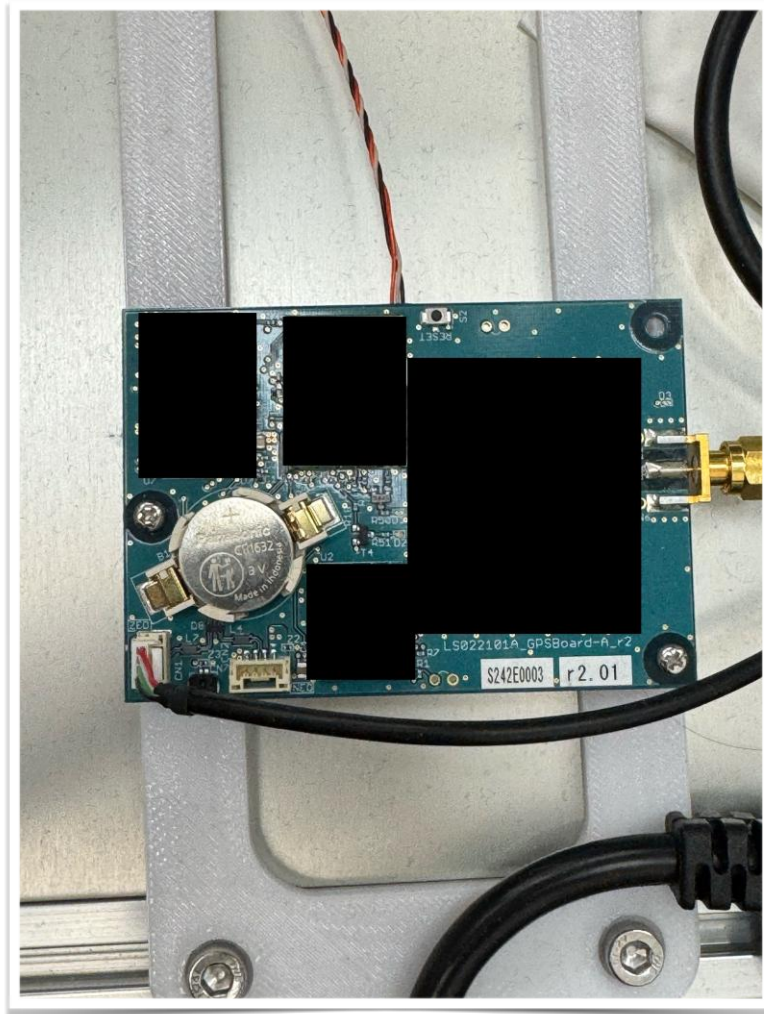
折りたたみ持ち運びモード

変形機能検証用機体（コンセプトB）

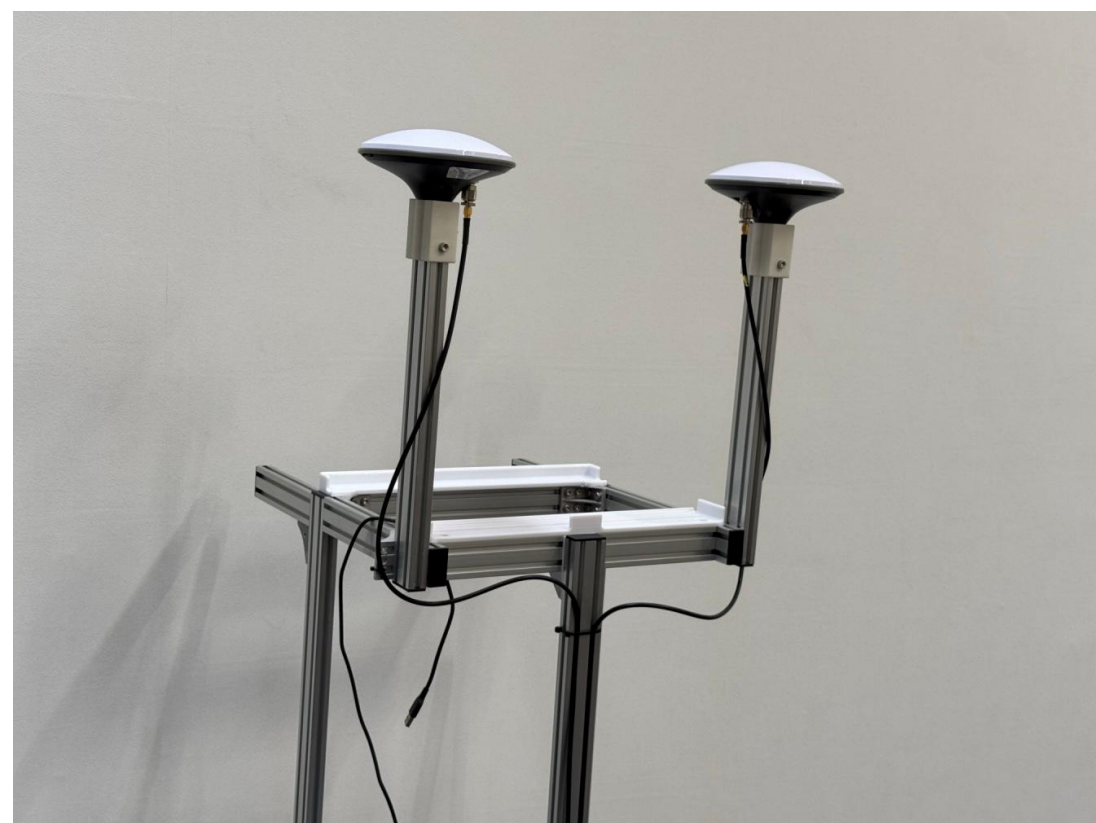
4WSでのその場旋回および横移動が可能であることを確認した。また、座位モード⇔立位モードをスイッチで操作できる変形機能を実装し、大規模実証視察会にて動作検証を実施した。

成果・進捗状況：要素技術開発

令和7年度 実施項目：1-2. 要素技術開発 - センチメートル級測位技術開発・V2I信号情報活用通信機能開発

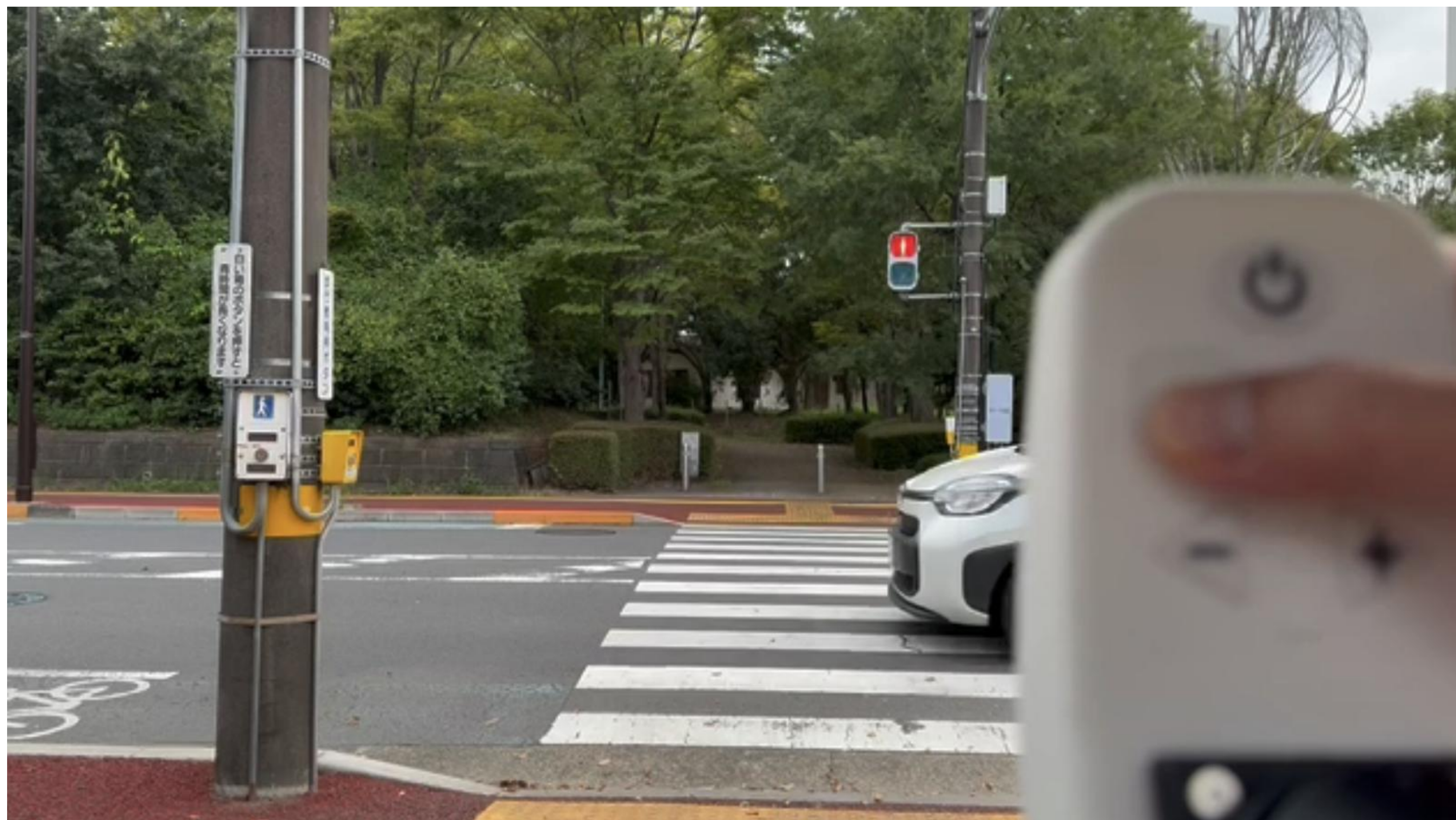


処理基板（L6帯信号処理／緯度・経度、標高、速度等）



GPS/GNSSアンテナ

GPS/GNSSのL6信号を活用したセンチメートル級測位技術の開発を継続した。



UTMS協会コンソーシアムが開発した高度化PICSと連携した信号機路側機とのV2I通信・信号情報活用機能の開発を実施した。令和7年10月7～8日の体験会においては、吾妻小学校前横断歩道信号との通信・横断デモをジョイスティック操作により実施し、車路インフラとの実通信が可能であることを確認した。

令和7年度 実施項目：1-2. 要素技術開発－ソフトウェア検証シミュレーション技術

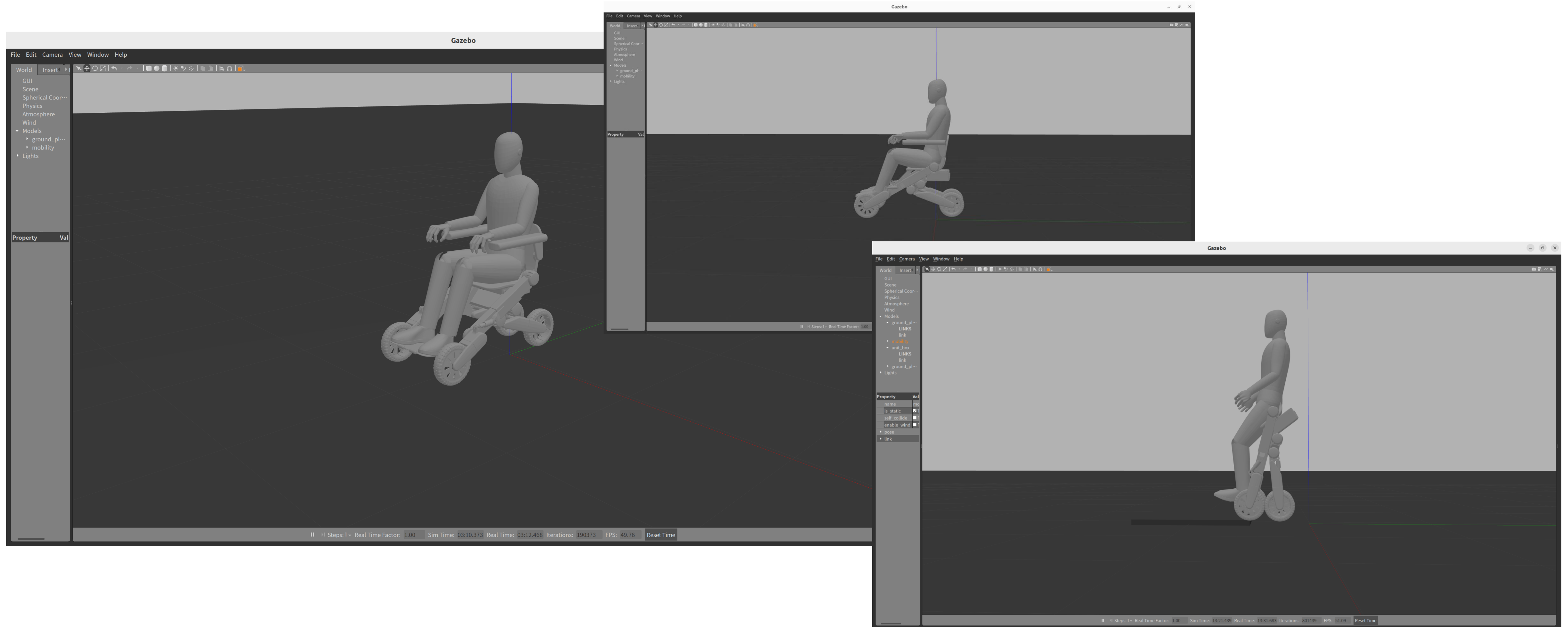


シミュレータによるソフトウェア検証：環境可視化（マッピング）

ロボットシミュレータGazeboおよびROS2（Robot Operating System 2）を採用した物理シミュレーション環境を構築し、移動機能・自律ナビゲーション・障害物回避等の制御アルゴリズムの検証を試作機製造前に実施できる開発環境を整備した。

成果・進捗状況：要素技術開発

令和7年度 実施項目：1-2. 要素技術開発 - 物理シミュレーション技術の導入



実際の機体試験に先立ち、GazeboおよびROS2を利用した物理シミュレータを構築した。このシミュレータは床との摩擦、段差乗り越え性能、制動距離、実トルクに基づく機体変形動作の精度を検証するための基礎検証環境として重要な役割を果たす。

令和7年度 実施項目：2. サイバニック・スマートモビリティHW開発

令和7年度のHW開発においては、コンセプトA機体の搭乗不可仕様（100W×2～4ユニット）から搭乗可能仕様（200W×2～4ユニット相当）への改良を実施した。主な改良点として、①モータ出力の増強（合計1kW以上の走行系出力の確保）、②センサ配置の見直し（自律ナビゲーション対応）、③足回り設計（サスペンション含む）、④ロボットアーム機能の開発、⑤信号通信機能の追加が挙げられる。

令和7年4～9月にコンセプトA・コンセプトBの部品調達・組立・動作検証を実施し、8月にはコンセプトBを米国アトランタでのITS世界会議に出展し、10月にはコンセプトAで大規模実証視察会においてデモ実施を達成した。

LiDAR（光検知測距センサ）については、障害物検知センサとして公募要領要件に対応する形で選定を進め、実機への搭載を進めた。令和7年10月視察会・第2回国内シンポジウム等の場にて金沢大学コンソーシアム（カード型LiDAR）の現行機種種のデモ展示等を見学でき、今後の連携可能性について話し合い・検討を実施した。

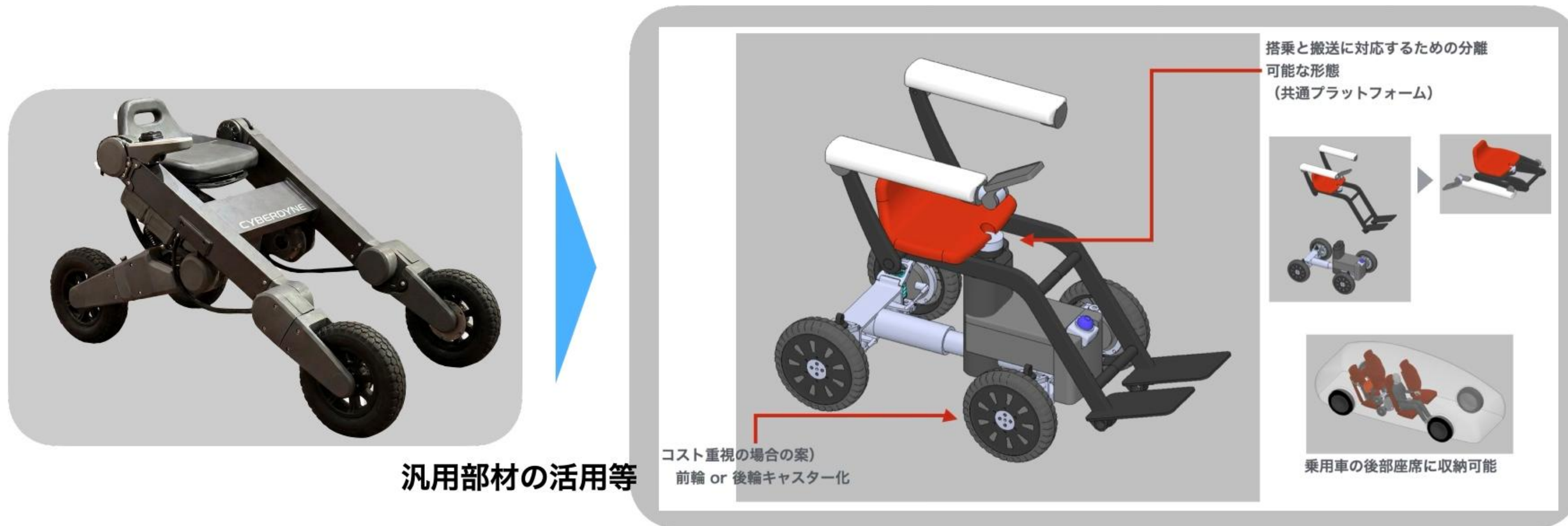


移動機能検証用機体（コンセプトA）



変形機能検証用機体（コンセプトB）

令和7年度 実施項目：2. サイバニック・スマートモビリティHW開発 - コスト最適化の検討



実証実験プロトタイプ機体のコスト最適化に向けた検討として、変形機能検証用機体のこれまでの機構構成から、前輪または後輪のキャスター化、および、分離型構成（ベース（土台）ユニットと搭乗ユニット・搬送ユニットの分離）への設計変更を検討事項として整理した。

（本コスト最適化のための設計変更の背景）従来の設計では、専用部材を利用していたことによる社会実装を見据えた際のコストへの影響が顕著になってきたため、変形用の駆動関節数を減らすことや、汎用部品をうまく活用できる伸縮式などの構造へと設計変更を行った

令和7年度においては、サイバニック・スマートモビリティのソフトウェア開発について、以下の開発項目を中心に着実な進捗を達成した。

- 屋内自律ナビゲーション基本機能：シミュレーション検証完了、実機検証へ移行
- 屋外自律ナビゲーション：LiDARによる障害物検知アルゴリズムの実装完了
- 信号情報活用機能（UTMS協会コンソとのテーマ間連携）：実装完了、体験会・視察会でのデモを実施
- 変形機能：自動変形制御SWの実機実装に向けた仕様検討

令和7年度 実施項目：4-1. 基本性能の検証結果



移動機能検証用機体（コンセプトA）



変形機能検証用機体（コンセプトB）

移動機能検証用機体（コンセプトA）および変形機能検証用機体（コンセプトB）の両機体について、ハードウェア開発と並行したソフトウェア検証を実施した。変形機能検証用機体についてはジョイスティック操作による手動変形・走行機能の確認を、移動機能検証用機体については人が搭乗しての走行（最高速度約6km/h）および屋内自律ナビゲーション機能の実機検証を進めた。

○達成状況：計画に沿って、仕様開発・HW開発・SW開発・基本性能検証準備等の各種研究開発を実施した。また、当初計画にはなかったテーマ間連携として、UTMS協会コンソの高度化PICSと連携した信号機路側機とのBLE通信による信号情報活用機能（V2Iによる信号情報提供を受けたモビリティ側の信号情報活用機能）の開発を実施した。検証用機体の評価を終え、コスト最適化を考慮した実証実験プロトタイプ機体の設計・開発に着手した。

令和7年度 実施項目：4-2. 実証実験計画および準備

サイバニック・スマートモビリティの実証実験に向けて、実験計画の策定とフィールドの選定を実施した。実証実験は、開発した技術の有効性検証だけでなく、社会実装に向けた課題抽出と解決策の検討を目的としている。

実証フィールドの選定：

1. CYBERDYNEつくば本社および周辺エリア：

- 目的：屋内外シームレス移動、エレベータ利用、物の搬送機能等の基本性能検証
- 特徴：管理された私有地環境であり、初期的な実証に適している
- 実施項目：基本移動機能試験、変形機能試験、自律走行試験、エレベータ連携試験等

2. つくば市役所および周辺施設：

- 目的：公共施設・屋外・周辺施設（ショッピングモール）内を通じたマニュアル運転（障害物検知機能あり）、および、自律走行、高齢者・障害者の搭乗者による移動支援等の実用性検証
- 特徴：公共施設内部と屋外、および、周辺施設を含み、実際の利用シーンを想定した検証が可能
- 実施項目：施設間移動試験、高齢者・障害者による評価試験、荷物搬送試験

3. 高齢者施設、および、東北大学・スマートエネルギー課題のフィールドの2箇所を社会実装に向けた実証実験の候補として定めた（関係者との打ち合わせを開始した）。

成果・進捗状況：サイバニック・スマートモビリティ検証

令和7年度 実施項目：4-3. 他研究開発項目と連携した実証実験（UTMS協会コンソとの連携について）

- ・ 高度化PICSの路側機と移動機能検証用機体との通信による信号情報取得機能を共同開発・実証した
- ・ 2025年10月7日の体験会において吾妻小学校前横断歩道信号との通信・横断デモを実施した



モビリティからの青色延長ボタンを路側機が受信



課題（ルールの整備関連について）

（実施項目「5-2.社会実装に向けた標準化の検討・提案」の時期から法制度に関する議論を開始する予定。
2026年度にコンソ内での検討を行い、2027年度には実証実験で得られた成果の情報をもとに、関係する省庁や関連業界との議論を開始）

1. 法的位置づけの検討: 本モビリティを公道・歩道で走行可能にするため、法律上のカテゴリ分類を整理し、現行法令の仕組みを最大限活用した上で、仮に新たな特定小型車両区分の適用（例えば、600ワットよりも大きな出力のカテゴリの創設）が必要となった場合に検討。スマートシティ／スーパーシティといった特区の制度が活用できそうであれば、特区制度の活用も視野に入れる。
2. 安全基準の策定: 車両の最高速度や重量に応じた安全基準の策定が必要となることも想定できる。リ・デザインされた当該新車両についてのライトやウインカーの設置義務、歩行者との距離確保基準など、関連法令等とのギャップを洗い出し、提言につなげる。
3. 環境整備: 新しいモビリティカテゴリの認証制度が必要な場合にはこれの整備に向け、国際会議などに知見を提供し、実証で得たデータに基づいて、安全性等に関する規格作りを支援し、社会実装・社会受容されやすい環境整備に資する取り組みを実施する。

1. 提供財「2-⑧ マルチモード車両（対策メニューリストの拡充）」を設定した。社会実装の出口は「②安全・快適・賑わいのある都市を実現する広義のインフラの提案と実装（公共）」と整理した。つくばスーパーシティ構想との連携やWILLER株式会社との協力を継続する。
2. ステークホルダーとの連携: TF2方針説明会において、当コンソの位置づけを確認。ユーザーレビュー委員会からは、社会実装に向けて、レンタル・サブスクリプション型ビジネスモデルの検討を具体化すべきとの指摘を受けており、2026年度からの取組に反映させることとした。
3. 全実施項目において事業継続が認められ、ユーザーレビュー委員会より、総合評価「A」を獲得した。ステージゲート委員会からは、導入コストの検討深化、LiDAR技術の可能性、技術のオープン化による事業者巻き込みについて助言を受けた。



2025 ITS (Intelligent Transport Systems)世界会議@米国アトランタは、高度道路交通システムの普及・情報交換等を行う世界会議であり、内閣府スマートモビリティ課題のテーマセッションにて、講演発表、および、実機機体展示を実施した。



Cybernic Smart Mobility Contributing to Re-design of Vehicles and Infrastructure

The 3rd phase of the Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Program (SIP), Cabinet office, Japan

Development of Smart Mobility Platform, by CYBERDYNE Inc.

Hosted By:



In Partnership With:



Built By:



DEPLOYING TODAY, EMPOWERING TOMORROW

国際連携、対外発信状況

アトランタのITS世界会議の会場にて日本から輸送した実機の展示も実施し（左記）、多くの参加者の方々に当該SIPスマートモビリティの取り組みとしての技術開発の取り組みとその進捗状況について、お伝えすることができ、国際連携・対外発信を推進することができた。

