

# 自動運転の普及に伴う社会変容 について

---

令和8年4月10日

## 人流

### 第1段階

商用車のL4実現  
自家用車のL2++実現

### 第2段階

自家用車も含めたL4実現

### 第3段階

L5実現

自動運転社会

## 物流

※ 上記とは異なる時間軸を想定

### 第1段階

一部の高速道路でL4実現

### 第2段階

全国の高速道路や幹線道路でL4実現

## 幹線

## ラストマイル

### 第1段階

自動配送ロボットの實現

### 第2段階

地域配送においてもL4実現

自動運転の普及に併せて、  
住民の意識、生活様式、地域づくりの在り方が変容

### 自動運転社会の実現

公共交通では、  
L4自動運転が主流

高速道路を走行する長距離トラックでは、  
L4自動運転が主流

自家用車では、  
L2++自動運転以上が主流

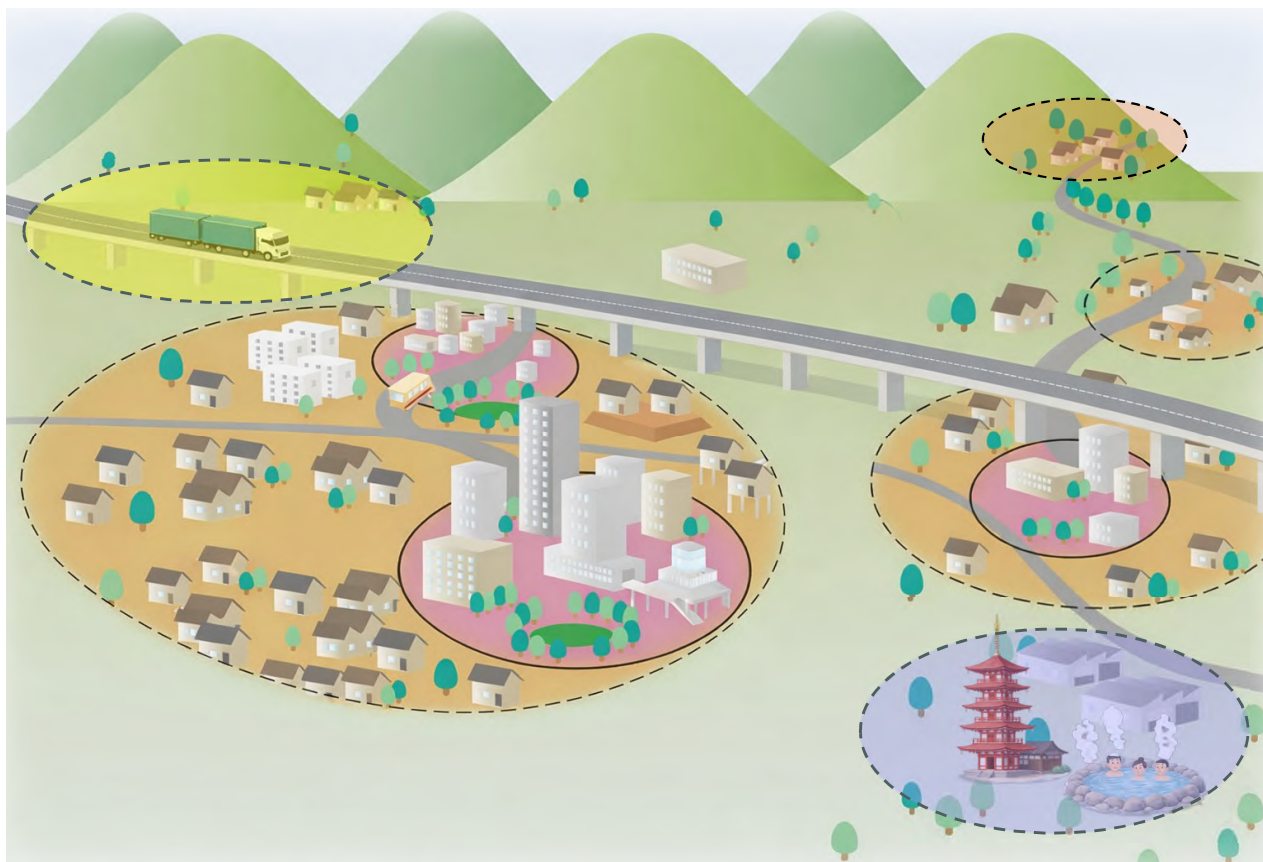
#### (解決が期待される課題)

- バス、タクシー、公共ライドシェアへの自動運転の実装による「交通空白」の解消
- 都市部におけるロボタクシーの普及による利便性向上
- 自動運転トラック及び自動物流道路の実装による物流効率化
- 道路交通の安全性・円滑性の向上

#### (想定される社会変容)

- 自動車ユーザーの「所有」から「利用」(サブスク等)への利用形態の変化
- 産業構造の変化
- まちづくり、都市構造への影響
- 道路空間への影響
- 運転手の労働力供給の転移・仕事内容の変化
- 他の交通機関との分担の変化

自動運転の普及は、**運送サービスを取り巻く社会課題の解決にとどまらず、**  
**様々な地域、産業を大きく変容させていく可能性**



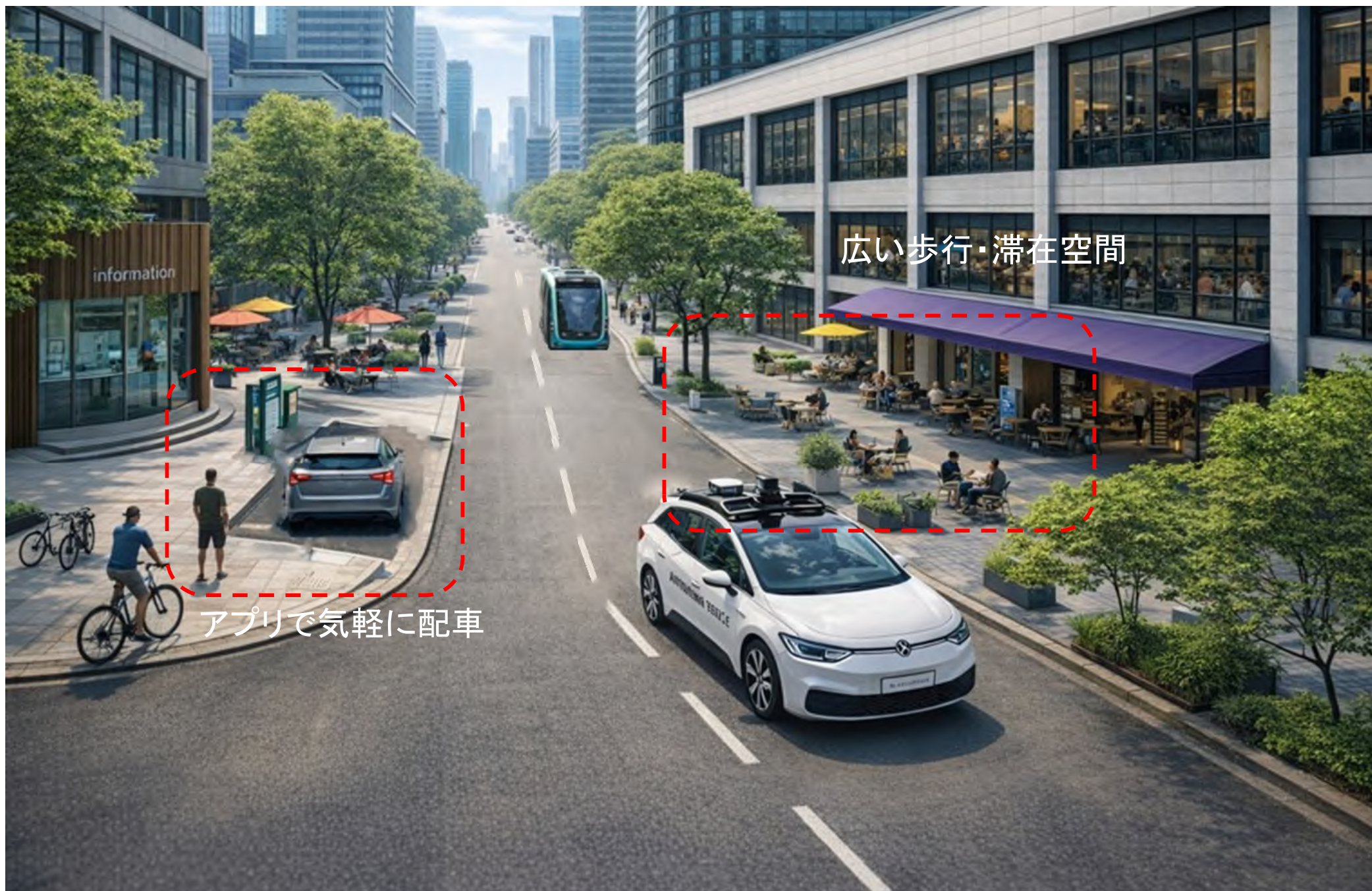
1. **都市・まちなかが変わる**

2. **地域の暮らしが変わる**

3. **観光のスタイルが変わる**

4. **経済・社会を支える物流が変わる**

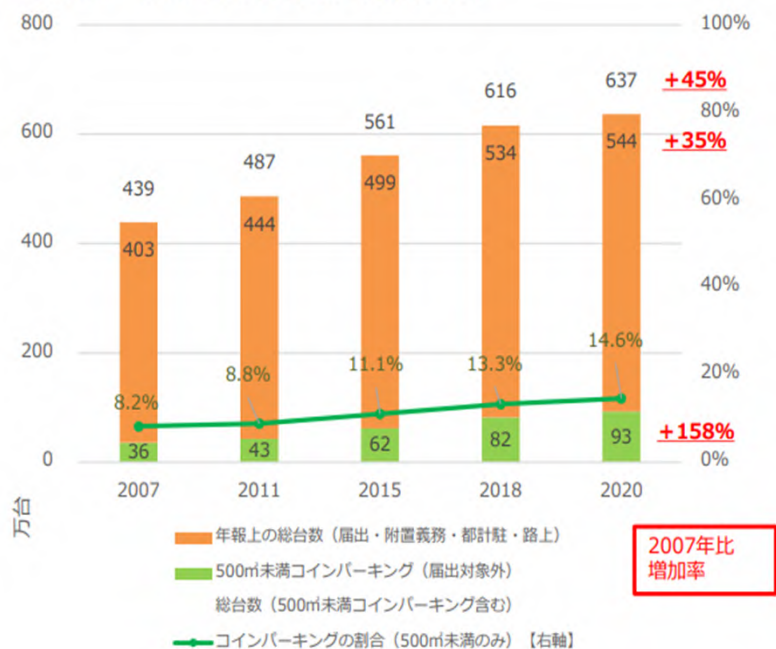




Copilotで作成(自動運転社会が実現された際に起こりうる事象や風景をイメージ化したもの)

- **居心地が良く歩きたくなる都市空間・まちなかに**
  - ― 駅前、商業施設等の駐車場スペースが縮小し、賑わう公共空間への転換
  - ― 路上駐車・停車帯が減少し、歩道空間が拡張

■コインパーキングを含めた駐車場供用台数



出典: まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会とりまとめ

■人中心の拠点エリア形成による効果

(事例) なんば広場の歩行者空間化



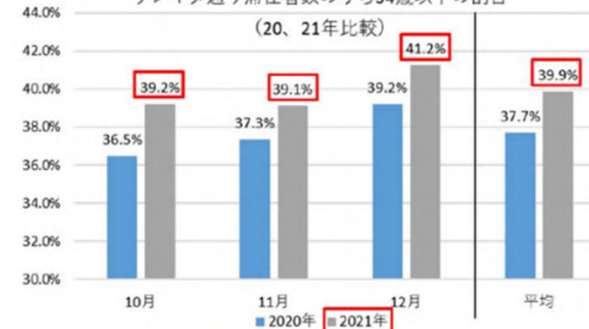
出典: 回遊性検討プロジェクトと社会実験「御堂筋チャレンジ2023」データの報告(ミナミエリア回遊性創出研究会)

(事例) サンキタ通り・サンキタ広場の歩行者空間化

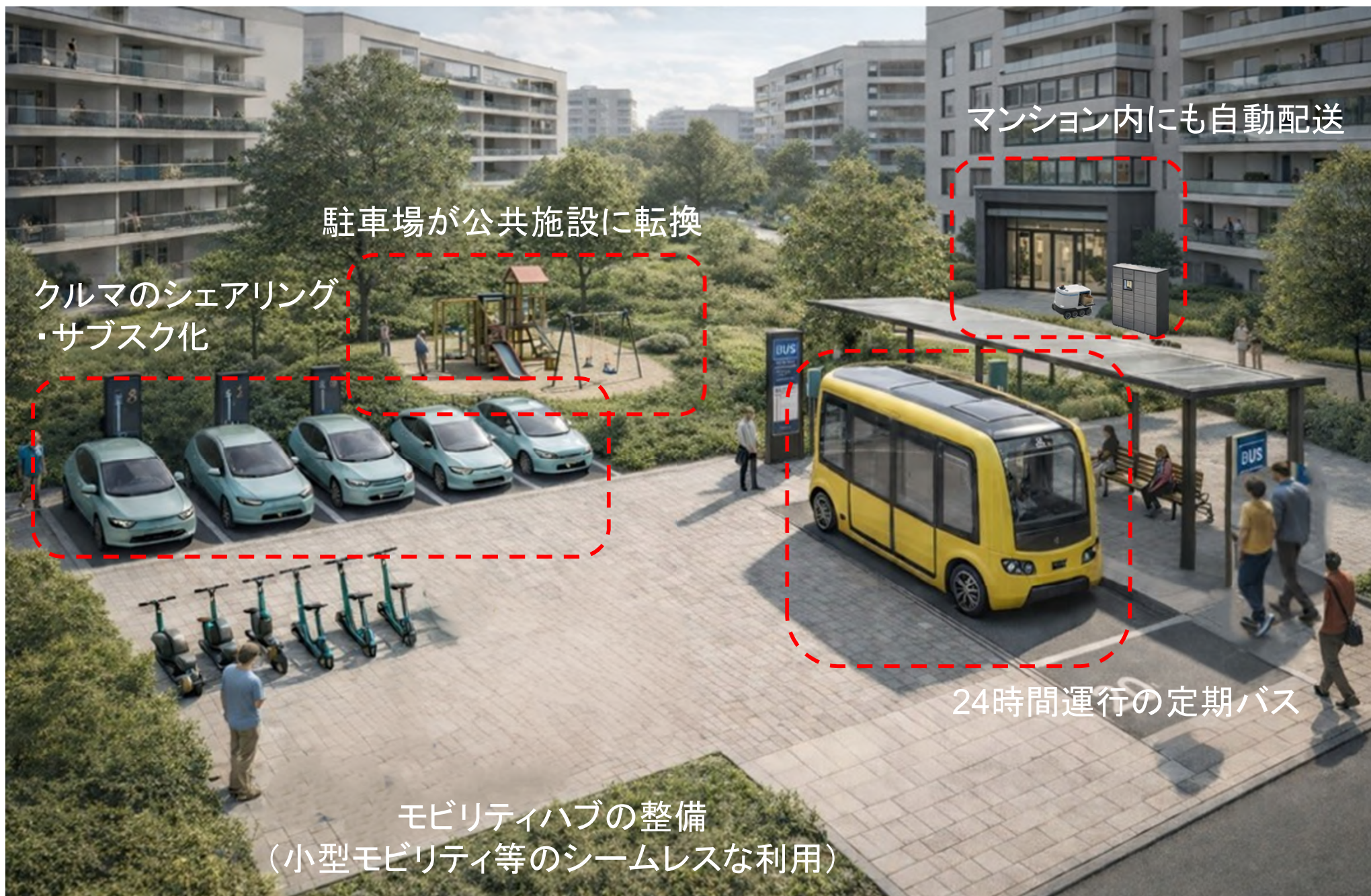
■歩行者通行量の変化



サンキタ通り滞在者数のうち34歳以下の割合

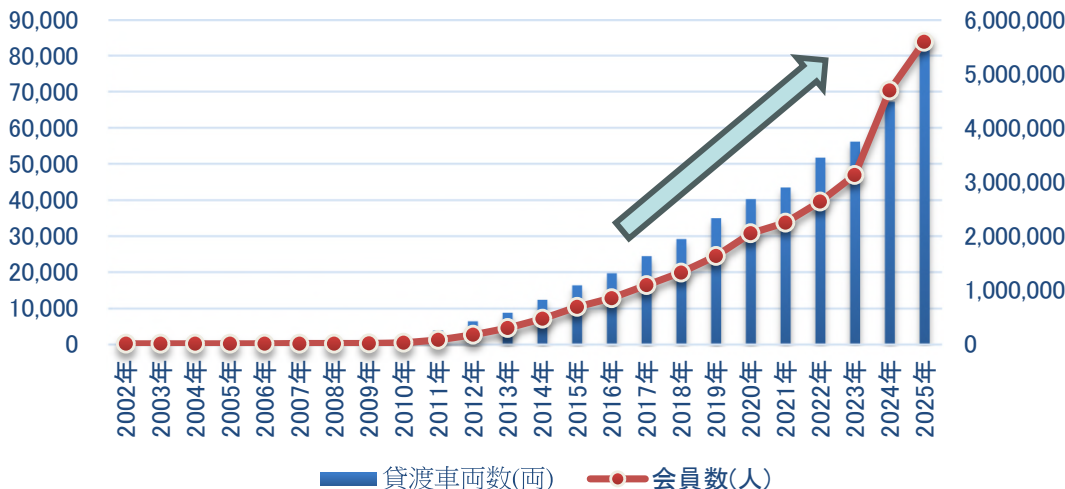


出典: 神戸市資料(第1回都市交通施策の再整理に関する検討会)



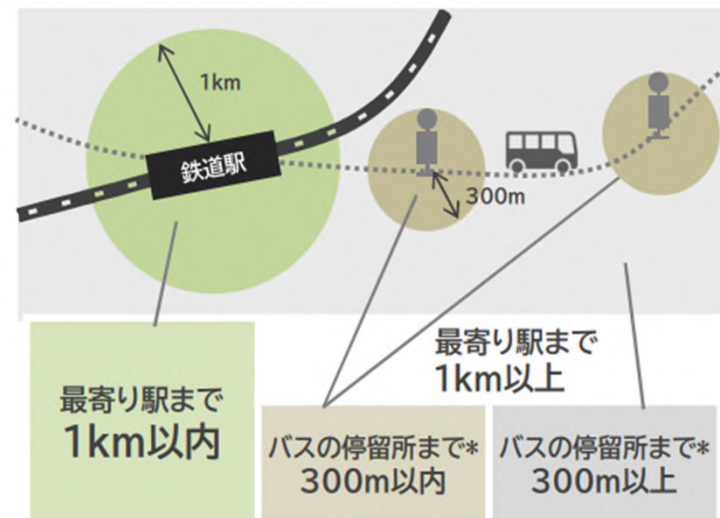
- 自動運転車両が気軽に利用できる社会では、自家用車の「所有」が減少し、「利用」が増加  
 - 住宅の駐車場スペースが縮小し、公共施設に転換
- 移動の負担軽減により外出機会が増加。消費拡大を通じて地域経済が活性化するとともに、生活の質も向上
- 希望する時間に自宅・宅配ボックスに自動配送ロボが配達。再配達が増減し、持続可能な物流の実現に貢献

■我が国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移

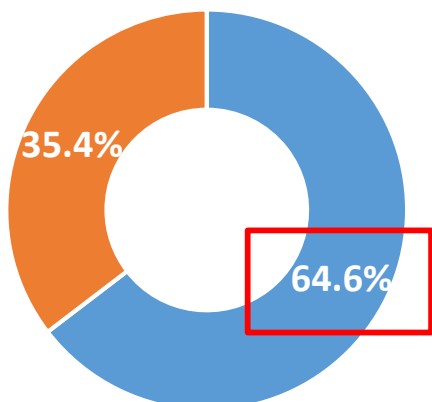


出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

■外出率と公共交通利便性の関係

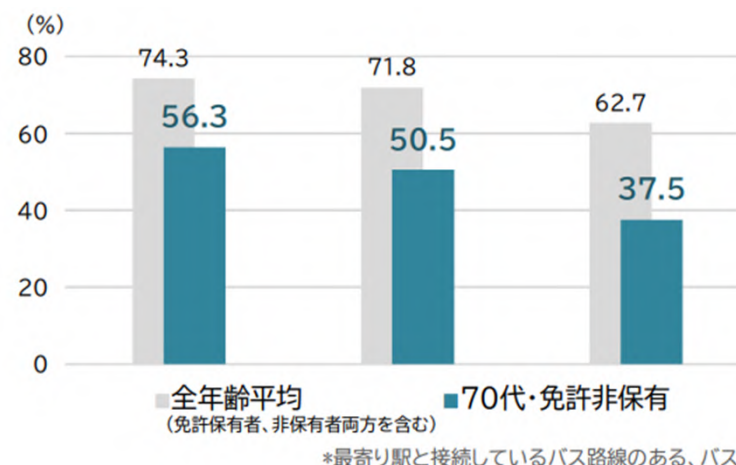


■自家用自動運転車を所有せず自動運転タクシーを利用すると回答した割合

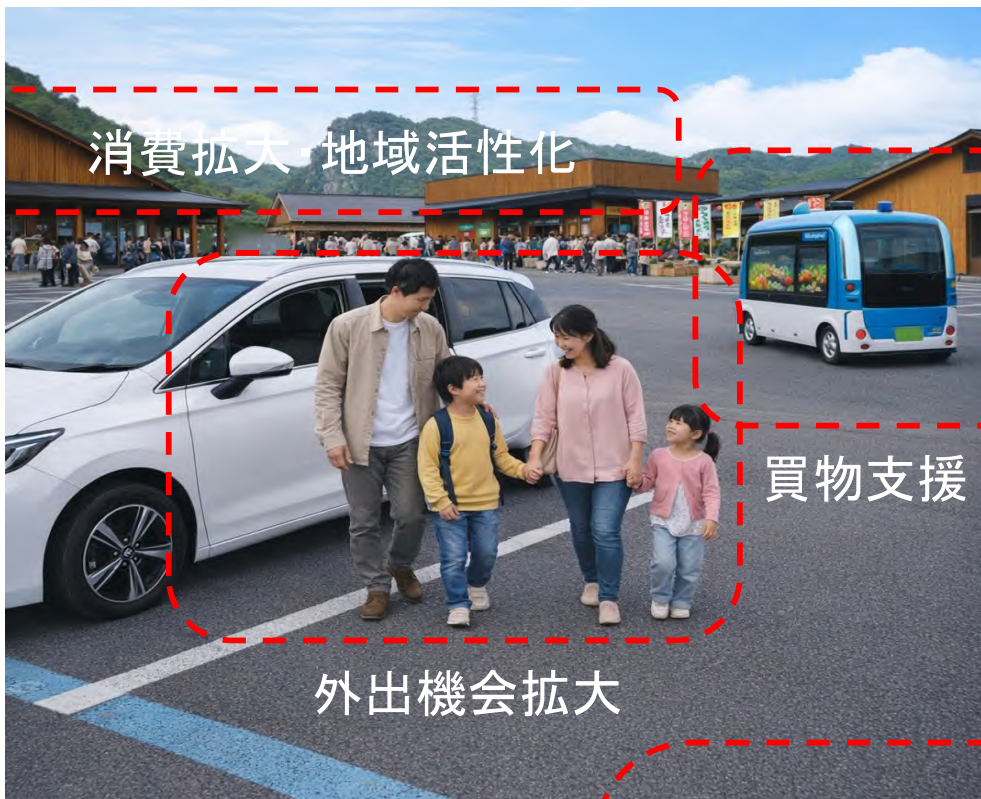


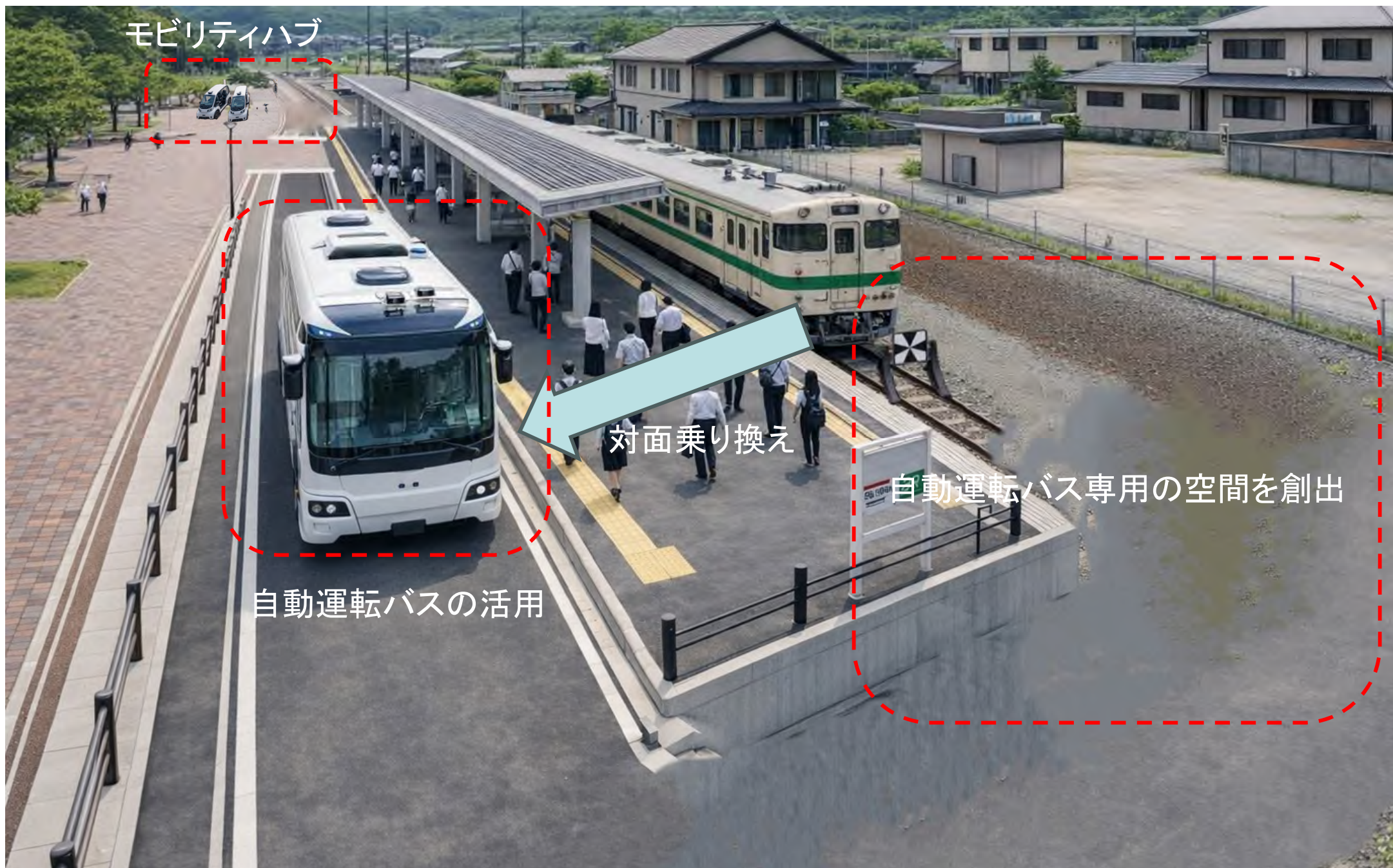
※自動運転が主流の社会において、自動運転タクシーが常に5分以内に利用可能で、自家用自動運転車よりも安価に利用できる場合

出典：Timo Liljamo, Heikki Liimatainen, Markus Pöllänen, Riku Viri. The Effects of Mobility as a Service and Autonomous Vehicles on People's Willingness to Own a Car in the Future.2021



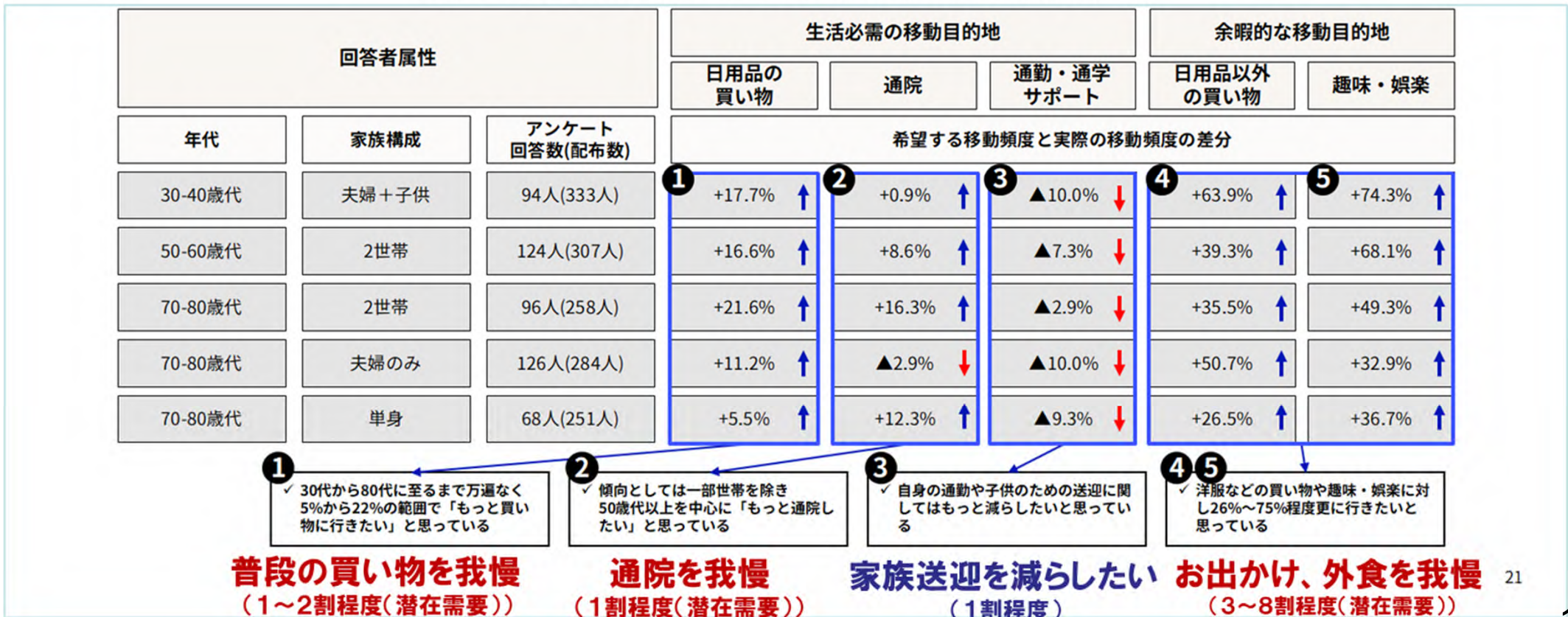
(出典) 令和3年全国都市交通特性調査





- 運転手不足が深刻な郊外・中山間地域において、**住民の移動の足を確保し、安心して暮らし続けることができる地域環境を構築。**
- 地域住民の**外出機会が増加し、消費拡大を通じて地域経済が活性化するとともに、生活の質が向上。**
  - ー 通院、買物など気軽に外出可能となり、**高齢者・免許返納者も外出機会を維持。**
  - ー 家族の**送迎負担が軽減**され、「自分の時間」を享受できるとともに、地域における**教育・課外活動も維持。**
- **地方ローカル鉄道と自動運転バスが接続することにより、持続可能な輸送システムを構築。**
- 自動運転車両が、人手不足の**地域物流を補完**するインフラとして機能
  - ー 外出が困難であっても、自動移動販売車が商品を自宅まで自動配送

## 交通空白地における「外出の諦め」(=潜在需要)





自動運転×エンターテイメント

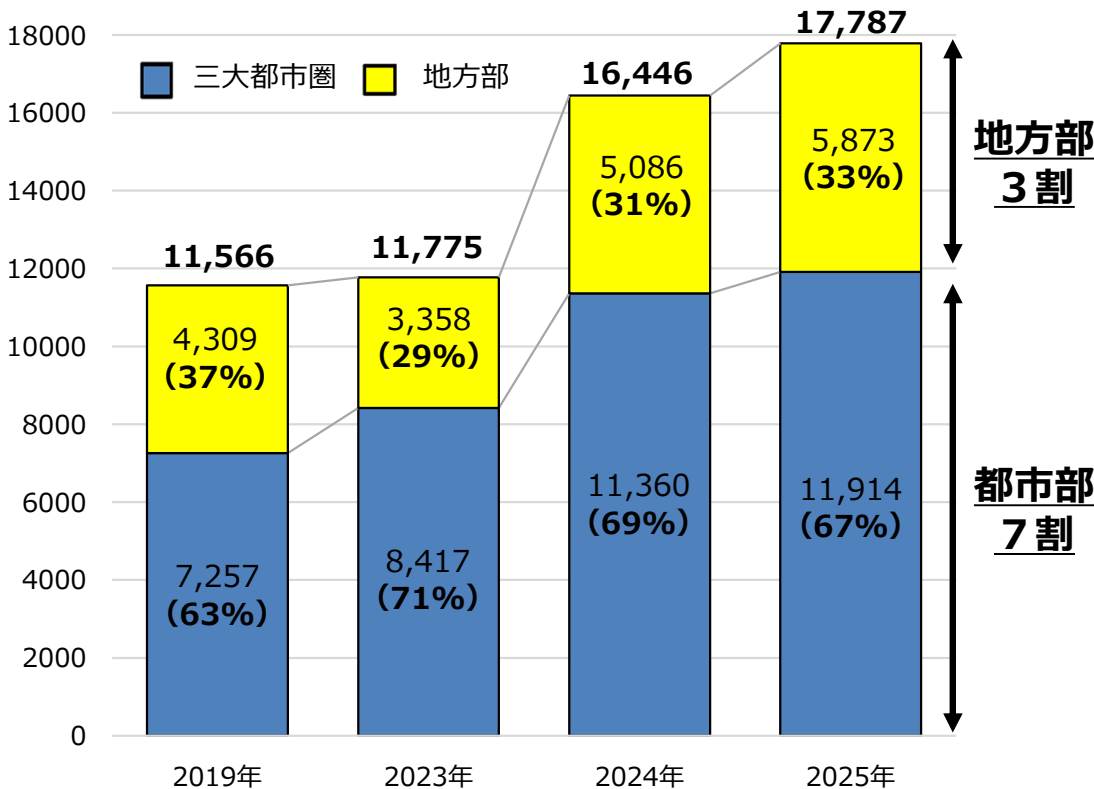


自動運転×ホテル



- **観光地における移動の足の確保等により、地方への観光客、関係人口が拡大。消費の拡大を通じて地域経済も活性化。**
  - －観光地における二次交通の確保により、観光地へのアクセスが改善
  - －自動で最適な観光ルートを案内するなど、観光客の利便性が増大
- **高付加価値な観光体験を提供するとともに、地方へのインバウンドを拡大**
  - －AIガイドツアー、自動運転ホテルルーム、先端的な観光体験としての活用など、観光体験の質が向上
- **地方誘客の促進を通じて、オーバーツーリズムの未然防止・抑制にも貢献**

### 都市部・地方部における外国人延べ宿泊者数の推移

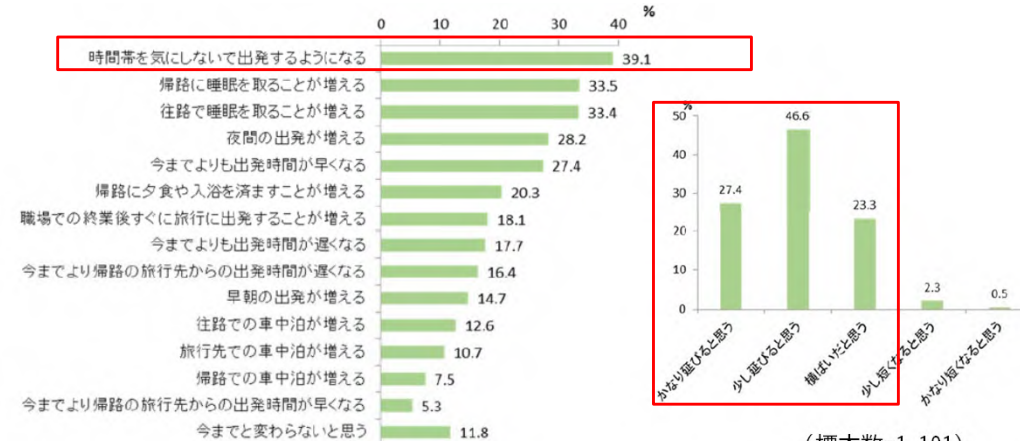


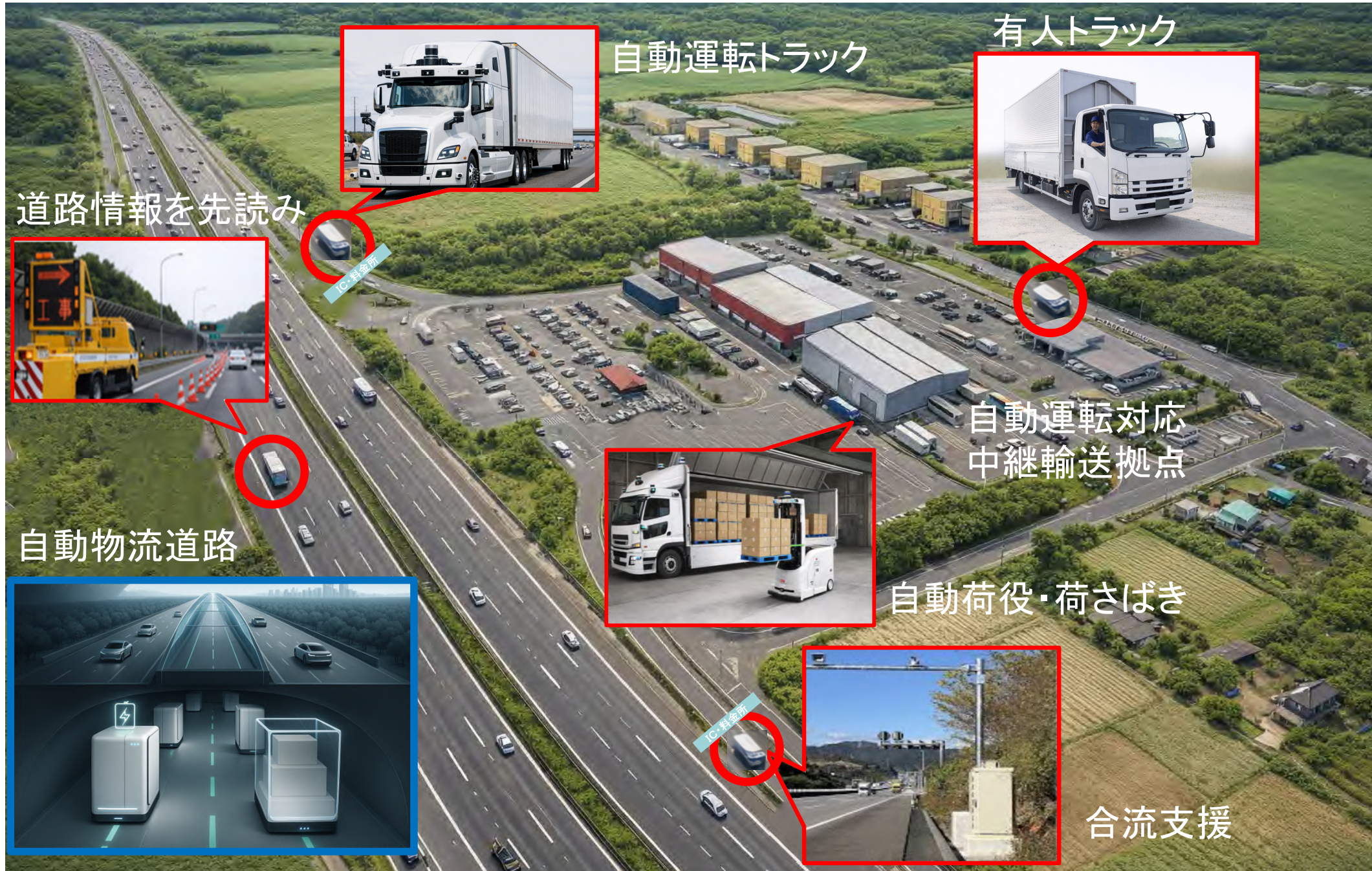
※三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県

### 自動運転車による旅行が普及した場合のメリット



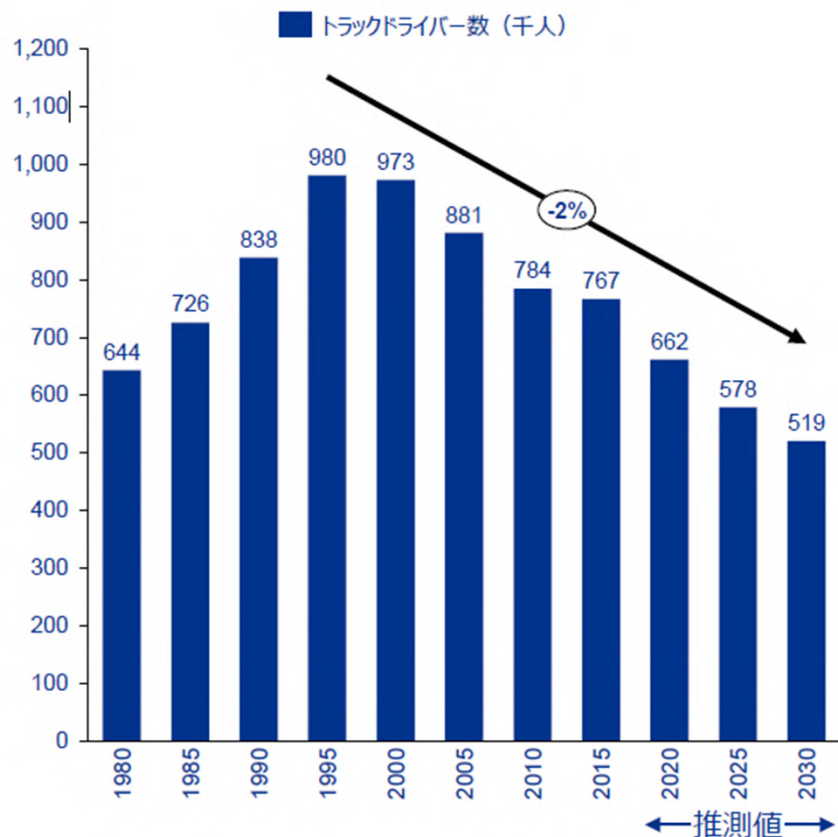
### 自動運転車の普及による旅行日程の変化





- トラック産業の人手不足に起因する「**物流の輸送力不足**」が解消される。
- 高速道路等での**長距離幹線輸送は自動運転トラック**、**フィーダー輸送は有人トラック**が担うことに。
- サービスの24時間化、中継物流拠点における荷役・荷さばきの自動化等により、**トラック産業の生産性が向上**し、産業の魅力が向上。

トラックドライバーの推移（千人）



- 2030年度に想定されるトラック輸送の需給ギャップ  
（有識者検討会提言（2026年3月3日公表））

	2030年度
<b>必要な輸送力</b> <small>※2024年度の貨物輸送量(25.1億トン)を100とした場合</small>	<b>97~100~113</b> <small>(24.3億トン~25.1億トン~28.4億トン)</small> <small>【平均的な想定】 【2024年ベース】 【2019年ベース】</small>
<b>何も施策を講じなかった場合の輸送力不足</b>	<b>▲7~▲15~▲25</b> <small>(1.7億トン~3.8億トン~7.2億トン)</small>

2026年度

- 自動運転社会の実現に向けた早期実現方策を実施

日産 L2++自家用車



2027年度

- 「AIベース」の自動運転車が販売予定
- 自動運転タクシーや自動運転トラックなどの社会実装

いすゞ無人トラック



日産 無人タクシー



2030年度

第3次交通政策基本計画 自動運転KPI

2030年度における  
自動運転サービス車両数 (※)

10,000 台

※全国のバス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両

自動運転社会の実現(自動運転バス・タクシー・トラック、自動物流道路)