

# 自動運転の普及に伴う社会変容 への対応について

---

令和8年6月8日

# 1. 自動運転の普及に伴う社会変容について

誰もが**気軽に利用**することができる



24時間走行、複数車両の一括管理による**運行効率化**



コネクテッド環境下での**交通流の円滑化**



ヒューマンエラー低減による**安全性向上**



## 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)

- 自動運転の実装による「交通空白」の解消や「観光の足」の確保
- 都市部におけるロボタクシーの普及による利便性向上
- 自動運転の実装を契機とした自動車・交通産業の構造転換
- 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
- 人々が「住み続けられる地域」の実現
- 道路交通の安全性・円滑性の向上

### (想定される主な社会変容)

- ライフスタイルの変化や公共交通事業者の再生、地方への誘客の実現や観光・関係人口の拡大
- 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
- 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
- 効率的な幹線輸送インフラの実現やラストマイル配送の効率化・省力化
- まちづくり、都市構造への影響
- 道路空間への影響

## 快適で移動しやすい地域の実現

### (想定される社会変容)

#### ○交通空白の解消によるライフスタイルの変化

- ・バス、タクシー、公共ライドシェアへの自動運転化により、**運転者不足の解消と十分な輸送力の供給**が可能となり、外出機会の増大や移動負担の軽減による**地域経済の活性化**や**生活の質の向上**が実現。

#### ○公共交通事業者の再生や地域全体の交通体系の最適化

- ・**1:Nの運行管理**による人件費の削減や運賃の低廉化等により、**公共交通事業の収益構造が大幅に改善**。
- ・**輸送データのデジタル化**を通じて旅客動向の詳細な分析が可能となり、**地域の実情や需要に応じたきめ細やかな路線展開**や**運行回数の充実化**が実現。

#### ○地方への誘客の実現や観光・関係人口の拡大

- ・**移動のボトルネックの解消**により、地方誘客が促され、**オーバーツーリズムの未然防止・抑制**にも貢献。

#### ○居住地選択に対する意識の変化

- ・通勤・通学の負担軽減による**距離的抵抗感の減少**(居住地選択の考え方の変化、多様な住まいへの広がり(二地域居住、田園居住)、中心部観光地当へのアクセス性の向上(生活圏の拡大))。

### (今後の課題・方向性)

#### ○旅客の少ない**地方部での自動運転**の導入可能性(地方自治体などの関与により公共交通サービスを維持か、地方の自治体や運送事業者でも導入可能な環境の整備など)

#### ○**運送の役割分担**や**営業エリアに応じた支援**のあり方(幹線はバスや定期路線、支線はタクシー・オンデマンドが主流に)、**官民や民間事業者間の運行データ等の共有**のあり方(最適な交通マネジメントへの活用など)

#### ○**自動運転にも対応したコンパクト・プラス・ネットワーク**等の推進(距離的抵抗感の低下等による居住、都市機能の分散の可能性と、それに伴う都市経済、都市経営への悪影響の懸念)

## 都市部における移動の足の利便性向上

### (想定される社会変容)

- 自動車ユーザーの「所有」から「利用」への利用形態の変化
  - ・ 自動車を所有しなくても、**アプリで呼ぶだけでロボタクシーが配車**される。また、乗降場やモビリティハブが各地に設置され、そこからの乗合い乗車も可能に
- 多様な運賃メニュー・サービスによる利便性の向上
  - ・ 個人運賃や乗合割引運賃に加え、**サブスクリプション**(一定期間内での定額利用が可能)や**需給状況に応じたダイナミックプライシング**などの**多様な運賃メニュー**が提供。アプリ利用料は、運賃としての性格も有することに。
  - ・ **無人化による24時間運行が可能**となり、深夜バス・タクシーも運行され、社会経済活動が活性化
- 自動運転の普及に伴う土地利用・都市施設の変化
  - ・ 自動運転車両の「利用」により**駐車スペースを確保する必要性が低下し、より有効な土地利用**が実現
  - ・ いつでも機動的に乗車可能な**自動運転車両プール・乗降場の整備、パークアンドライド**の促進

### (今後の課題・方向性)

- 無人で24時間のサービス提供は規模の経済が発揮されやすいが、供給過剰に陥るおそれ(**最適な供給台数や営業区域のコントロール、都市部への流入抑制策、デジタル技術を用いた柔軟なマッチング**などの必要性)
- 都市部での供給過剰**に伴う渋滞や都市・道路交通の負荷増大への対応(空走の増加への対応や車両プールの整備などの自動運転車両の発着場所のあり方、都市・道路インフラに与える負担の軽減・管理手法の検討など)
- モビリティハブ等の都市施設の配置のあり方**に関する検討
- 自動運転車両と**他の交通機関との役割分担や規律のあり方**(都市部で自動運転車両の導入が進む中で、大量輸送はバスや鉄道が主流となることが望ましい)

## 自動車・交通産業の構造転換

### (想定される社会変容)

- 旅客運送サービスの成長・参入促進や自動運転関連産業の創出
  - ・自動運転による旅客運送サービスへの**メーカーの参入可能性**
  - ・多様な旅客運送サービスにおける**アプリ事業者のプレゼンスの向上**
  - ・遠隔監視や配車管理業などの新しい自動運転関連産業の創出
- 運転手の労働力供給の転移・仕事内容の変化
  - ・自動運転事業に対応した**既存の運行管理者等の業務内容の変容**(遠隔監視、配車管理業など)
  - ・自動運転車両の普及が進む中でも、福祉や介護などの場面での**有人運送は高付加価値化**
- 単なる「移動手段」を超えて、車中は「楽しいプライベート」や「滞在・宿泊空間」へ

### (今後の課題・方向性)

- 自動運転の更なる普及に応じた**バス、タクシー、レンタカー等の区分の見直し**
- 公共交通事業者と自動車メーカー等の役割分担**(バス・タクシー事業者が主体となった自動運転旅客サービスのあり方など)
- 利用者と運行事業者をつなぐ**アプリ提供事業者の位置づけ**
- 移動に加えて、滞在、宿泊などの**利用者の多様なニーズへの対応**

## 自動運転トラックや自動物流道路などの実装による物流効率化

(想定される社会変容)

### 【幹線輸送】

○24時間無人運行による効率的な幹線輸送インフラの実現

- ・ 高速道路等での自動運転トラックの活用や自動物流道路の実現により、**運転者不足の解消**や**長距離運行の減少**、日帰り運行の拡大、**安全性の向上**に寄与

○多様な物流サービス・モードによる利便性向上

- ・ 定額課金等の**新たな運賃体系**、自動物流道路など

### 【ラストマイル配送】

○都市部のラストマイル配送の効率化・省力化

- ・ 施設間・施設内を含めた**地域全体の配送ネットワークの効率化・省力化**、**物流拠点と高速道路との直結**

○地方部における買い物弱者支援や食品アクセス確保

- ・ 自動配送ロボットを活用した**移動販売**などによる**地域物流の補完**

(今後の課題・方向性)

### 【幹線輸送】

○自動運転トラックの**更なる輸送効率化・安全性向上**(車両の規格化・標準化、データ連携、路車協調など)

○**有人運送の役割の変化**(長距離輸送からフィーダー輸送へ)や競合しうる**鉄道輸送等との関係性の整理**

○**物流拠点の立地傾向の変化**への対応

### 【ラストマイル配送】

○自動配送ロボットが公道(歩行者空間)を走行するための**社会受容性の向上**や**駐停車スペースの配置のあり方**

## 道路交通の安全性・円滑性の向上

### (想定される社会変容)

- 安全で受容される自動運転技術を確立・実装
  - ・自動運転技術を向上させ、有人ドライバーと同等以上の走行が可能となる自動運転車の実現・普及
- 道路・クルマ・ヒトが一層の情報で繋がり、移動を最適化
  - ・**クルマ・ヒト・インフラが高度に情報をやり取りし円滑・安全で最適な移動を実現**
- ヒト・モノのスムーズな移動を実現させるシームレスな空間・環境づくり等
  - ・**他の交通モードとのスムーズな接続等を考慮した道路空間や情報の連携を強化**

### (今後の課題・方向性)

- 道の駅・SA/PA等の乗換拠点化
- 路肩活用の高度化**(時間帯・目的別利用、乗降場所のマウントアップ 等)
- 道路空間のスマート化(道路標識等の撤去、デジタル化 等)
- 道路維持管理の自動化**(自動運転車両による巡回)
- 車両属性等に応じた道路からの情報提供
  - ・サグ部、交差点等における最適走行向け情報の提供(円滑性向上)
  - ・交差点、インターチェンジ等における不可視部分の情報の提供(安全性向上)
- 車両情報等を活用した道路マネジメント**(一般自動運転車のセンサを用いた異常情報・事故分析・交通情報収集)
- 車車間通信等を活用した隊列走行 等

## 2. 自動運転社会の早期実現に向けた当面の方策について

2026年度

- 自動運転社会の早期実現に向けた当面の方策を実施

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

日産 L2++自家用車



いすゞ無人トラック



日産 無人タクシー



## 第3次交通政策基本計画 自動運転KPI

2030年度

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)

## 優良L2++車の認定制度の創設等

### 【目的・意義】

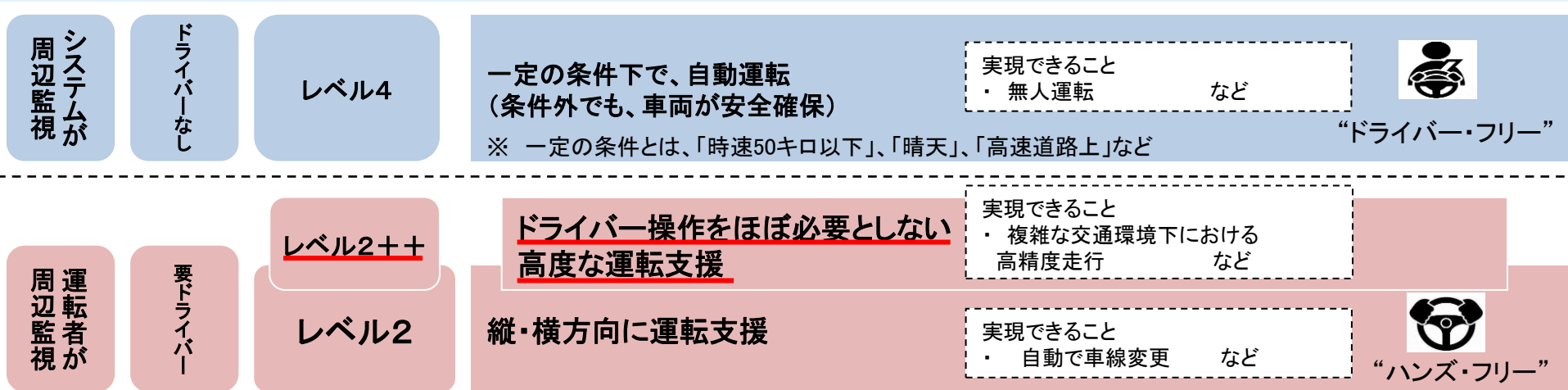
- ・ 将来のL4車に繋がる国産L2++車が2027年度中に市販化される予定
- ・ 多様なL2++車(商用車を含む)の開発・普及を促進
- ・ 自動運転車両に対する世の中の認知度と受容性を向上

### 【取組方針】

- ・ 優良認定制度の創設
  - L2++車について、メーカーにおける開発・普及を促進するとともに、自動運転車両に対する世の中の認知度と社会受容性を高めるため、優良車認定制度を創設
- ・ 公共交通(公共ライドシェア含む)への早期活用



日産  
ウェイヴ社(英)のAI搭載  
(2027年度販売予定)



## ITS(路車協調システム)の基準類策定等

### 【目的・意義】

- ・自動運転車両のメリットを最大限生かし、道路・クルマ・ヒトが一層の情報(ITS)で繋がり、他の交通モードも含めシームレスな空間(環境)を創造することで、ヒト・モノが安全で円滑な移動を実現。

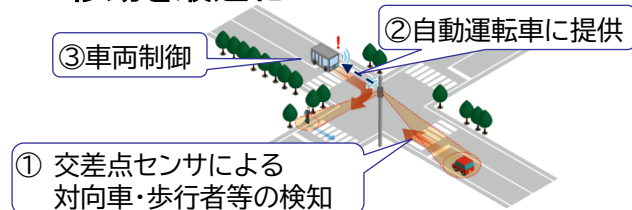
### 【取組方針】

- ・ITSインフラ(路車協調システム)の基準類を策定  
基準策定に向け、現地実証を実施(【一般道】4カ所での実証、【高速道】新東名(R7.3~)、東北道(R8公募))
- ・道路空間の在り方を具体化(ガイドライン策定)  
走行空間や乗降場所の高度化等に関する現場実証を実施
- ・上記のほか、道路と車両のデータ連携や自動運転車両を活用した道路維持管理に向けた実証等を検討

### ■自動運転を想定した、安全性・円滑性向上に資する道路の姿

#### 情報連携(ITS)

道路・クルマ・ヒトが一層の情報をやり取りし、移動を最適化



例) 車両から検知が難しい状況をITSインフラが検知して提供

安全性向上

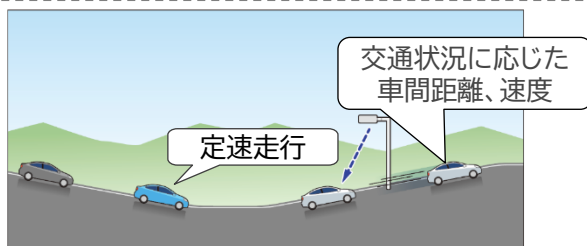
#### 空間

シームレスな空間・環境により、ヒト・モノの安全でスムーズな移動を実現

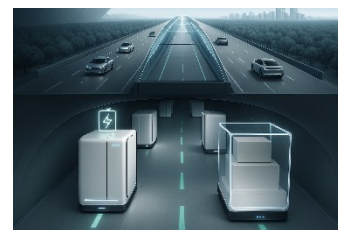


例) 道路空間の再配分

円滑性向上



例) サグ部、交差点等渋滞のきっかけとなる箇所での道路から支援



例) 自動物流道路



例) 乗換拠点として機能する道の駅

○自動運転社会の実現は、駐車場や待機スペースなどの**クルマのための空間を賑わい空間などの人中心の空間に転換**していくなど、**都市を変えていく大きな契機**

## ① 人中心の駅前広場の整備

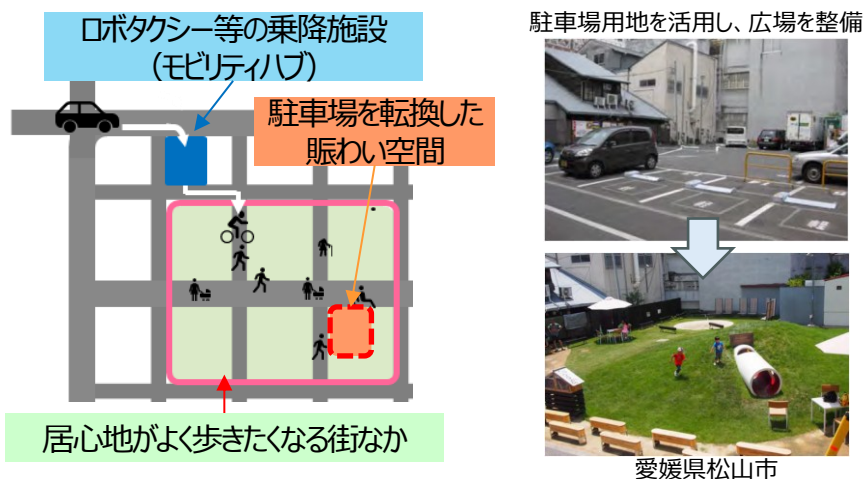
➤ **駅前広場計画指針※の改訂し、車中心から人中心のデザイン**へと転換した駅前広場整備を促進

※ 駅前広場を整備する際に必要な機能の定義や定量的基準を明示 (H10.7作成)



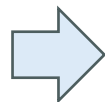
## ② 居心地がよく歩きたくなる街なか空間の形成

➤ **余剰の駐車場**を活用した**賑わい空間の創出**  
 ➤ **街なかへの車の流入を抑制**するための**自動運転車の乗降施設(モビリティハブ)の整備**  
 (幹線道路上の無秩序な駐停車も抑制)



## ③ 令和の都市リノベーション全国推進運動

自動運転の普及に伴い**移動の負荷は減少**。  
 これにより**居住等が分散し、都市の活力や魅力が低下しないよう取組**が必要



➤ 「**まちづくり健康診断**」結果を示しながら、地方公共団体における「**コンパクト・プラス・ネットワーク**」等の**まちづくりを丁寧に支援**

- 「交通空白」解消本部では、**全国約 2,500 地区の「交通空白」解消に向け、十分な財政支援と併せ、首長訪問や事業者との橋渡し・伴走支援、制度、事例等にかかる情報・知見の提供、「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム、新たな制度的枠組みの構築など総合的な後押しを進めており、その中で「交通空白」解消に資する自動運転を活用した取組も推進。**
- また、交通事業のデジタル化・標準化等を加速し、**自動運転車との連携が可能な運行システム等を実現する観点から、地域交通DX推進プロジェクトCOMmmONSを推進。**
- 自動運転車があらゆる地域において気軽に利用可能なものとなり、かつ他の地域公共交通とのシナジー効果が創出されるよう、**自動運転社会実現本部との連携を推進。**

## 「取組方針2025」に基づく「交通空白」の集中的解消

### 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化

地域公共交通確保維持改善事業等  
令和7年度補正 352億円  
令和8年度 206億円

- 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保
    - 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化の後押し  
(運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、合意形成、車両・システム・運行費等への支援)
    - 「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」パイロット・プロジェクト推進  
(複数分野の地域の輸送資源のフル活用の推進等)
    - 自治体等を核とした地域交通の連携体制強化  
(地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段の提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、人材育成、運営等への支援)
  - デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進
  - 地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援
    - 「交通空白」解消に向けた実態把握・モビリティデータの利活用や、共同化・協業化等に必要となる地域公共交通計画の策定・変更 への支援
    - 共同化してサービスを提供するための事業計画策定 等への支援
  - 財政投融資 (共同化・協業化、DX・GX投資への出融資)
  - 集中対策期間における「交通空白」解消
    - デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保の後押し  
(調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援)
- 地域の足の確保のための実証の一つとして、自動運転も活用。



複数事業者による共同化



公共ライドシェア

## 自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進 等

- 自動運転の事業化に向けた重点支援 など

## 地域交通DX (COMmmONS) による生産性等の向上



COMmmONS (コモンズ) : Code for Mobility Common Societyの略称。

地域交通の「個別最適化」の問題に対処し、地域交通の連携・協働をデジタル技術活用の観点から推進するため、標準化等の取組を実施。

### 取組例 | ダイヤ編成や運行管理等バス業務のデジタル化・標準化

#### 【課題】

- バス業界では、ダイヤ編成、運行管理、車両管理などの後方業務を各社が独自に構築。
- 自動運転の本格導入も見据え、業務とシステムを標準化し、各社が共通のシステムを使ったり、業務を統合できる環境が必要。



後方業務には未だ紙管理も存在

#### 【2025年度取組】

- 国がバスの後方業務プロセス及びシステムの標準仕様を策定。
- この標準仕様を普及させることにより、システムコスト削減、無駄な回送の削減などの運行最適化、自動運転等のシステムの効果最大化などを実現。



データに基づく運行管理が可能に

○ **更なる地方誘客を推進する観点から、交通インフラが脆弱な観光地におけるインバウンドをはじめとする観光客の移動手段の確保・充実に向けた自動運転バスの導入を促進する。**



## 例：兵庫県洲本市

### ○課題

- 洲本温泉街は年間60万人もの宿泊客を誇るが、泊食分離が加速していることから、**二次交通の強化策が不可欠**
- 一方で、**ドライバー不足**により既存のバスやタクシーの増便は困難



運行ルート(夜) ※洲本市HPより

### ○取組

- 温泉街や繁華街などを走行**する自動運転バスを実証運行
- 同時に、**車内における観光案内スタッフの配置**や**観光PR映像の放映**などにより、バス自体をコンテンツ化し、観光客の利用促進を図る
- 夜間は温泉街や繁華街を走行し、日中は市街地から高齢化率50%を超える地区を走行し、**観光を切り口として市内の二次交通の強化**につなげる



実証運行の様子

### ○効果

- 11月14日から金土日祝の16日間運行した結果、期間中**900人が利用**(日中：688人、夜間：212人)
- 夜間の利用者アンケートでは、**65%の方が「自動運転バスがあったから外出した」と回答**
- うち、**約40%が5,000円以上を使用したと回答**しており、地域の消費額拡大に寄与

- これまで補助事業等を通じて、全国での自動運転の社会実装を推進
  - これまでの補助事業等により、運転者を要しない「レベル4自動運転」のバス等が11箇所実装
- ※道路交通法の特定自動運行の許可件数としては、長野県塩尻市で2回目の許可を出しているため、**12件**の実績がある。



小型カート (福井県永平寺町)



小型EVバス (長野県塩尻市)



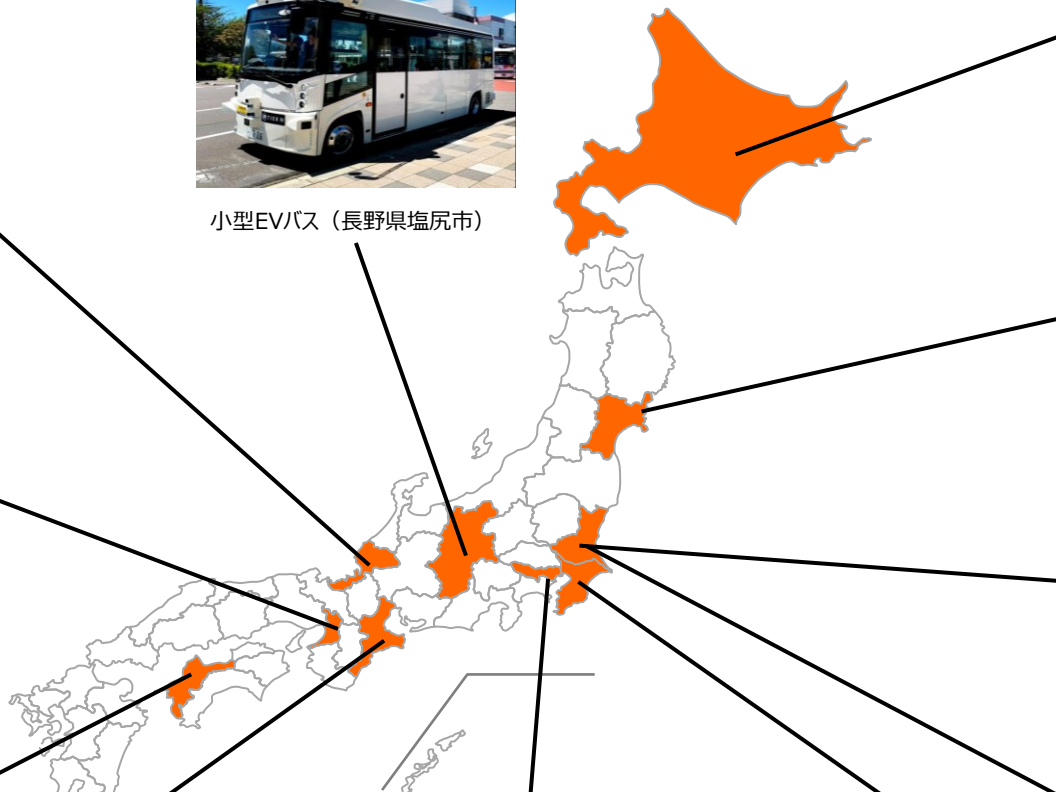
ハンドルがない車両 (北海道士幌町)



大型EVバス (大阪府大阪市 (万博))



大型バス (宮城県気仙沼市)



中型バス (茨城県日立市)



小型EVバス (愛媛県松山市)



ハンドルがない車両 (三重県多気町)



ハンドルがない車両 (東京都大田区 (羽田))



中型バス (千葉県柏市)

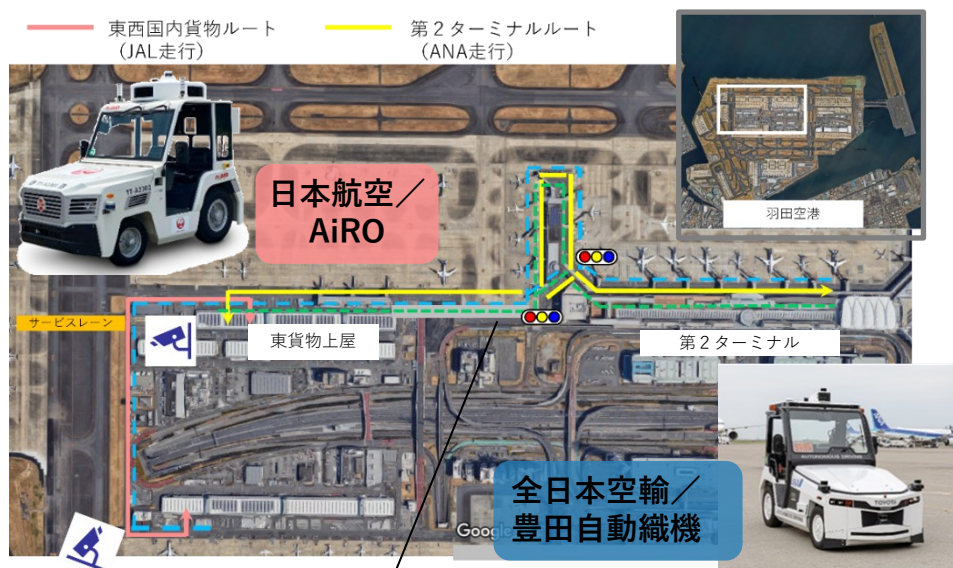


ハンドルがない車両 (茨城県常陸太田市)



- 空港業務の生産性向上の一つとして、空港制限区域内の自動走行の実現に向け、自動運転車両の自律的な走行が困難な状況において車両のサポート等を行う共通インフラや運用ルールの改定が必要となるため、航空局が中心となって検討を実施してきた。
- 2024年に必要な規定・ガイドラインの策定等を行い、2025年12月に自動運転レベル4の実用化が開始(東京国際空港、成田国際空港)。
- 引き続き、両空港における導入台数の増加のほか、国内空港への導入展開に向けた検討を推進する。

## 羽田空港走行ルート



**カメラ**  
遠方の情報を  
遠隔監視者へ提供



**信号設備**  
自動運転車両と  
連携し信号制御



**A/J合同記者発表会 (R7.12.15)**

## 成田空港走行ルート



**日本航空/TLD**



**記者発表会 (R7.12.15)**

- 港湾の労働環境改善と生産性向上を実現するため、ターミナル関係者との連携の下、必要な支援を講じて港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化等を積極的かつ計画的に推進する。

## ■名古屋港の取組事例

飛島ふ頭南側コンテナターミナルにおいては、コンテナの荷さばき時に使用される荷役機械を自動化することによって、荷役の省人化や効率化を実現。



AGV(自動搬送台車)

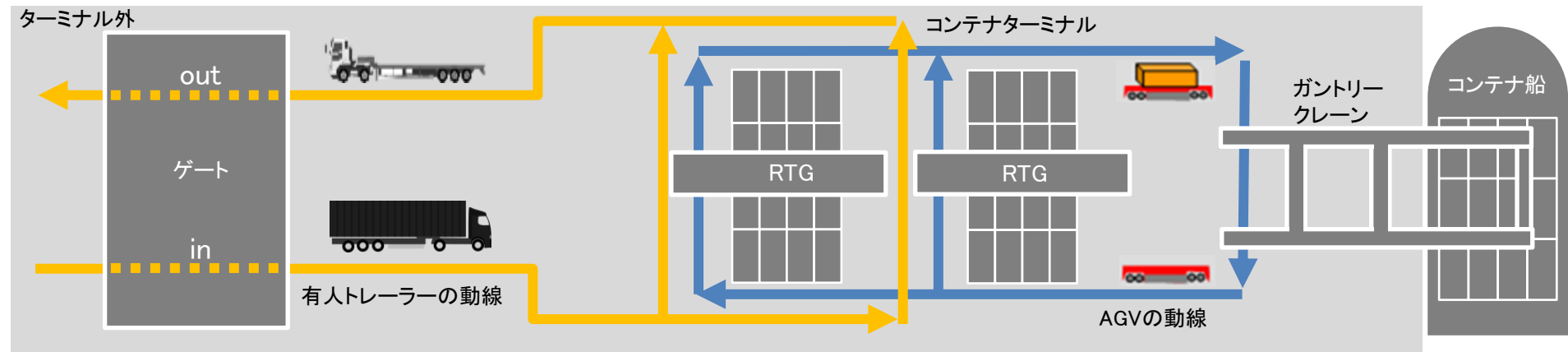


遠隔操作RTG



遠隔操作(積み卸し)

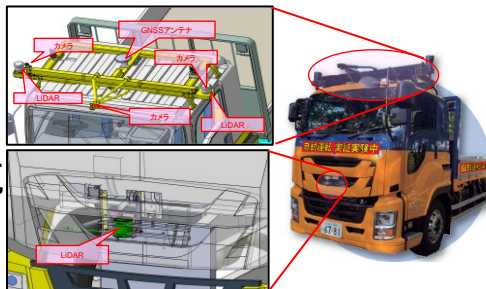
(コンテナ輸送の流れ)



## ■秋田港の実証事業

秋田港と工場との間におけるトラック自動運転技術の安全検証を行うため、令和5年度に実証事業を実施しており、社会実装に向けて検討中。

〈自動運転トラック搭載機器〉



## ■苫小牧港の実証事業

苫小牧港における構内トレーラーのドライバーの運転操作を補助するため、令和5年度から令和7年度に実証事業を実施しており、社会実装に向けて検討中。



### 3. これまでの議論等について

## 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

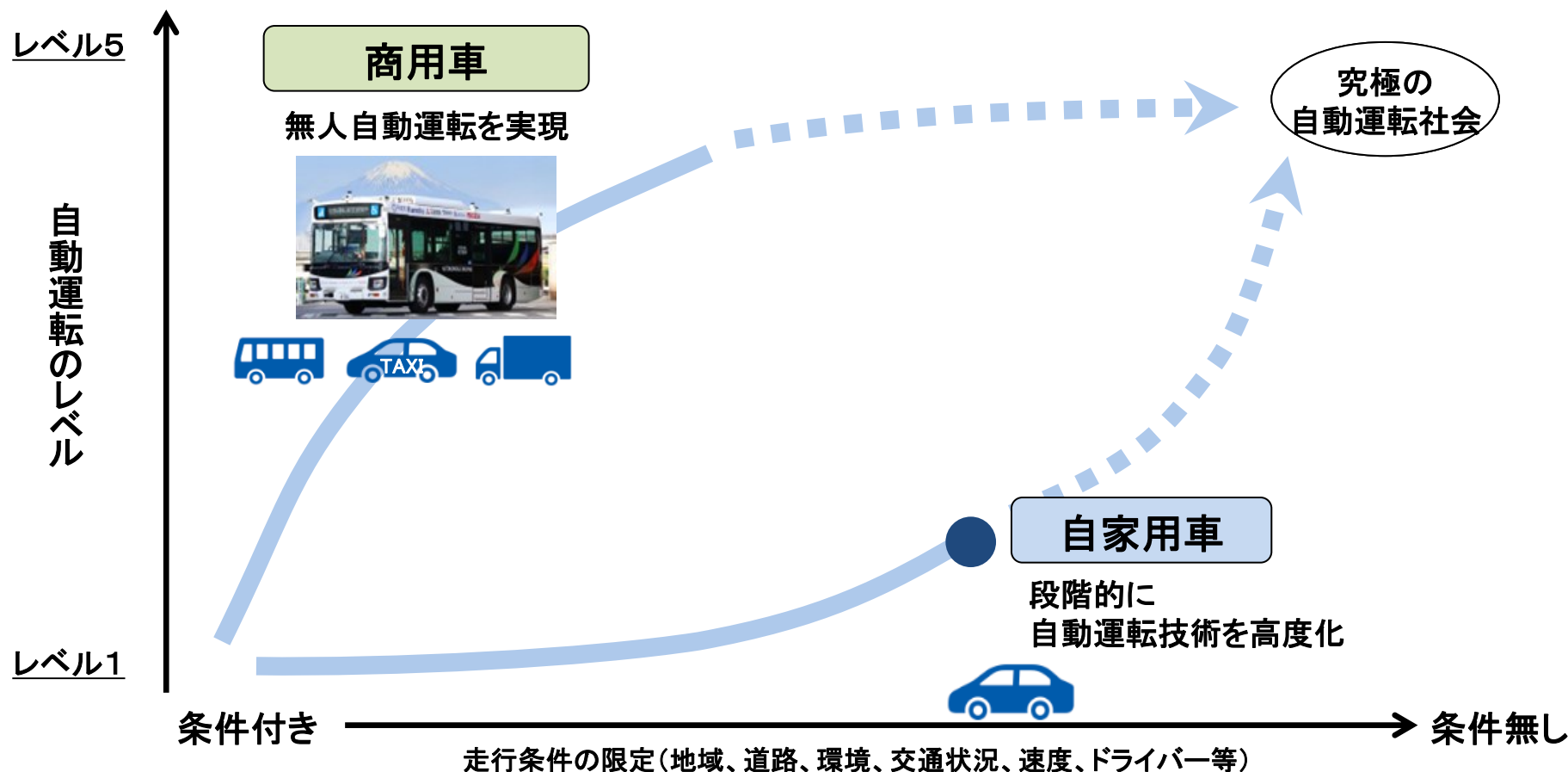
自動配送ロボットの實現

### 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

- 完全自動運転の実現においては、下記が課題
  - 実走行による膨大なデータ取得、安全性検証等を可能とする巨額の資金 (例:Waymoは約2兆円を資金調達)
  - 起こりうる全シナリオへの対応(例:隘路(車両一台分程度の幅員)でのすれ違い、豪雨・雪などのレアケース)
- 我が国では、商用車と自家用車それぞれで完全自動運転の実現に向けた取組みを実施
  - ① 商用車については、特定のルート・地域に限定し、「無人」自動運転を実現を目指し実証中
  - ② 自家用車については、ルート・地域を限定せず、段階的に自動運転技術を高度化(現時点ではレベル2運行)



# 自動運転技術の「最先端」(AIベースの自動運転)

- エンジニア(人)がプログラムを作成する【ルールベース】に代わり、運転を自己学習させる【AIベース】での開発が急速に進展
- AIの学習は、「人」によるプログラミングの速度・精度を遥かに上回り、従来の「ルールベース」の開発では対応できなかった自動運転(未知の状況への対応、隘路におけるすれ違い等)が、より安価かつ短期間で可能となっている
- 認知・予測・判断を全て単一のAIで処理するEnd to End(E2E)型AIについては、その結果の根拠がブラックボックス化する課題がある

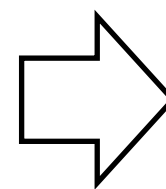
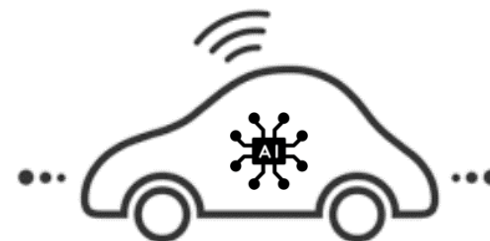
## 従来の開発手法

「人」が走行パターンごとに自動運転のプログラムを規定



## 最新の開発手法

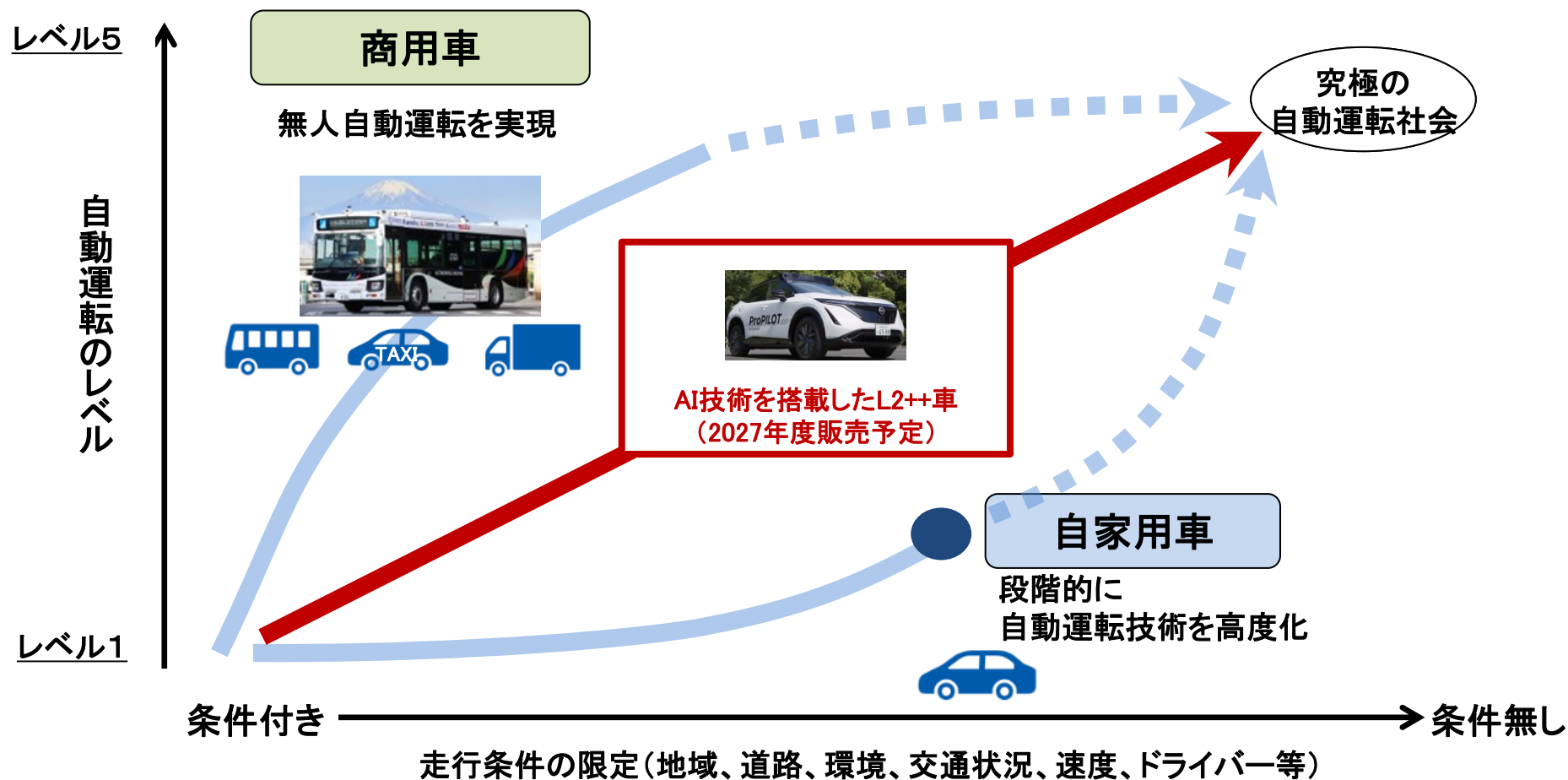
AIを路上走行させ、運転パターンを自己学習させる



	人によるプログラミング 「ルールベース」	AI学習による開発 「AIベース」
プログラム	膨大 ルート上で想定される状況(信号・駐車車両等)に対する車両の動作をエンジニア(人)が定義	基本的なプログラムのみ 「走る・曲がる・止まる」等の基本制御に加え、交通ルール(信号など)、他の車両や歩行者の避け方等も自動学習
デジタルマップ	必要	不要 ※モジュール型AI車両については必要
走行環境	3次元デジタルマップが存在するエリア	どこでも ※モジュール型AI車両については3次元デジタルマップが存在するエリア
事故時の解析	可能	E2E型AIについてはブラックボックス化のため困難
車両価格	高価	比較的安価
開発状況	地域限定で実用化	L2++車として2027年以降市販化 ※世界ではモジュール型AI車両は社会実装済(waymo等)

# 自動運転の実現に向かう「第3のアプローチ」

- AI技術を活用した、汎用性の高い、高度な自動運転システムを搭載した自家用車が普及
- 同技術が商用車にも搭載され、自動車の高度化・社会実装が急速に進み、自動運転社会が実現



## 公共交通サービスの再生・充実

- 事業コストの大きな割合を占める「人件費」が大幅に削減される。
- 運賃の低廉化、サービスの24時間化、デジタル化による利便性の向上により、利用者の増加が期待され、公共交通サービスの再生・充実が図られる。

## 「交通空白」の解消と地域経済の再生

- あらゆる地域で運送サービスを誰もが気軽に利用できるようになり、「交通空白」解消に寄与。
- 諦めていた潜在外出需要が顕在化し、地域経済に大きな経済波及効果が生まれるとともに生活の質も向上。

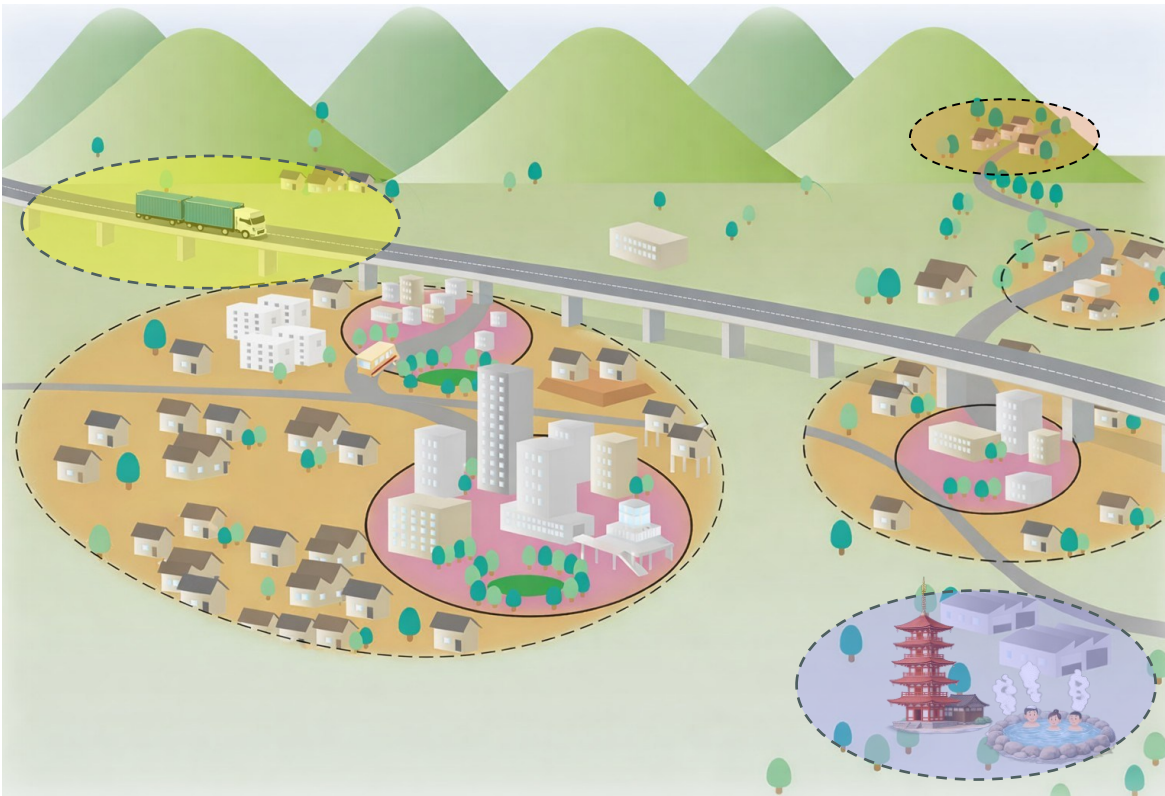
## 地方への誘客拡大

- 観光地における二次交通の確保や観光客の利便性向上により、地方への誘客を拡大。
- 消費の拡大を通じ地域経済が活性化し、同時に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。

## 持続可能な物流の実現

- トラックドライバー不足に起因する「物流の輸送力不足」の解消が図られる。
- 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、サプライチェーン全体の生産性が向上し、物流産業の魅力向上にも寄与。

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)

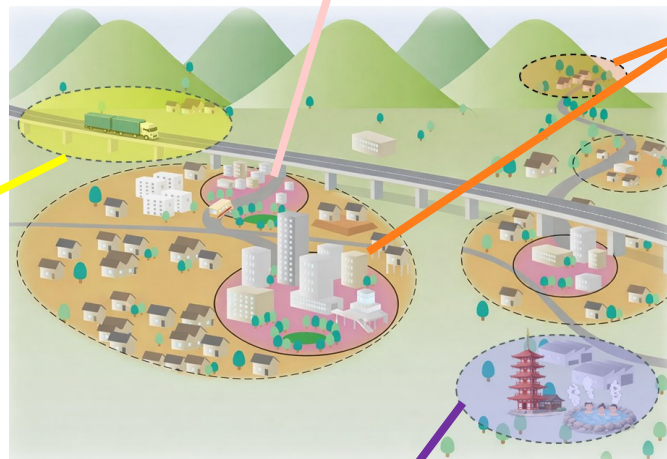
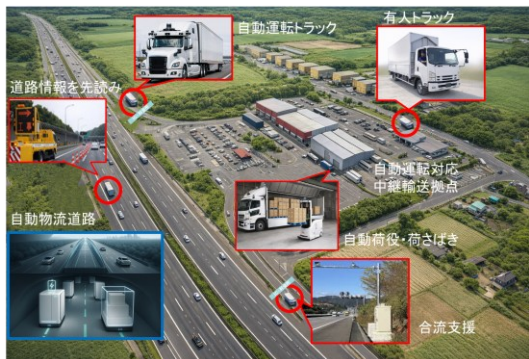
## 都市・まちなかが変わる



## 地域の暮らしが変わる



## 経済・社会を支える物流が変わる



## 観光のスタイルが変わる

