

令和7年度 第2回ふじM a a S 推進協議会（2025年12月5日）



レベル4 自動運転サービスの 社会実装に向けて

目 次

1. 建設コンサルタント・会社概要について
2. 自動運転に関する動向や取り巻く環境等について
3. 自動運転に対する社会受容性について
4. 社会受容性向上の取組み事例
5. 最後に

1. 建設コンサルタント・会社概要について



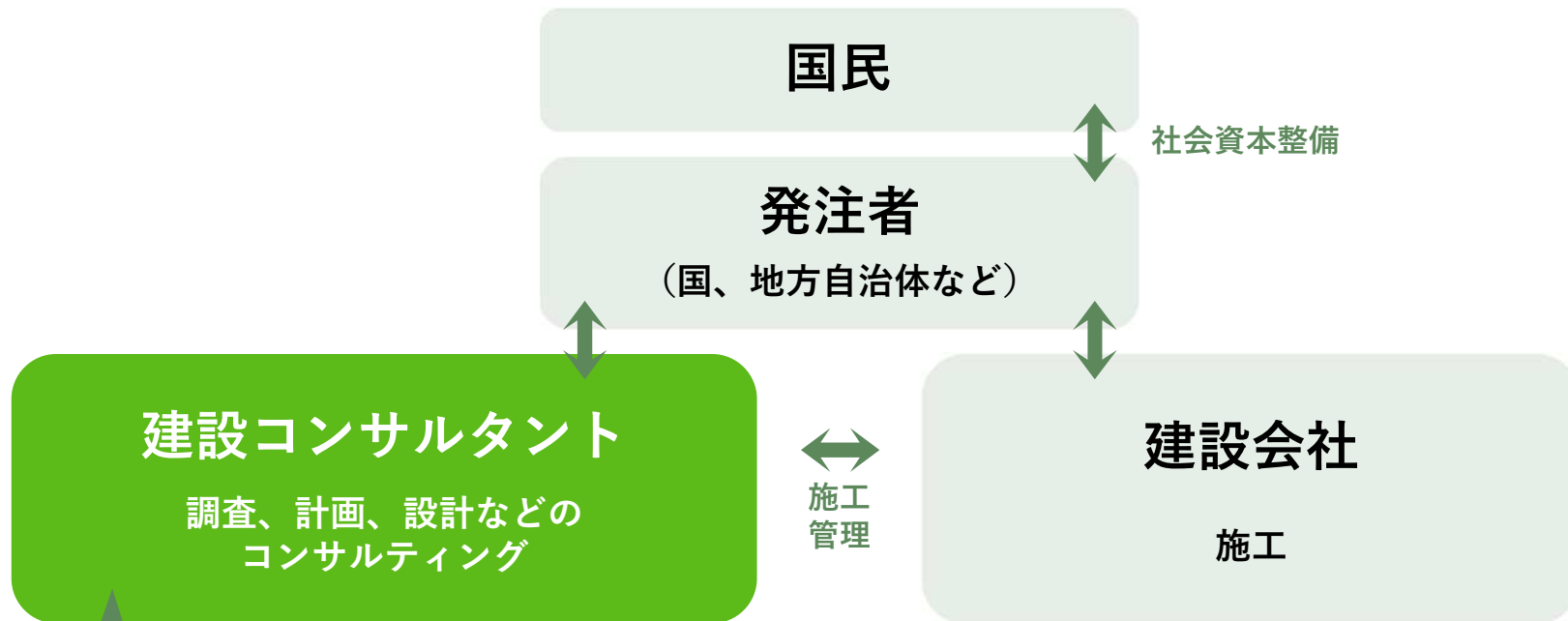
インフラストラクチャー 社会資本

これらはどのようにつくられたり整備されたりしているのか…



建設コンサルタントの立ち位置

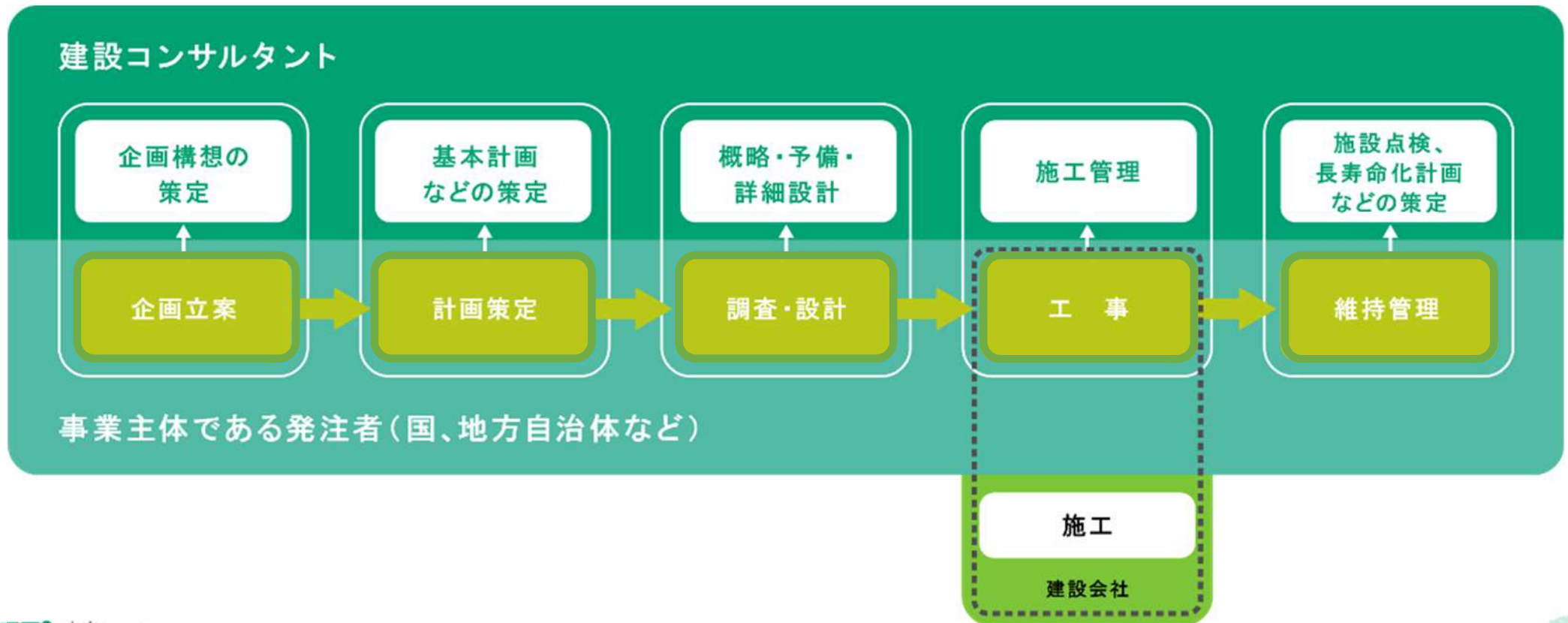
社会資本（インフラ）整備は、「国や地方自治体などの発注者」「建設コンサルタント」「建設会社」の三者が中心となって進められます。



インフラ全般に関して発注者のパートナーとして建設事業をプロデュースする立場

建設コンサルタントの仕事の流れ

建設コンサルタントは、社会資本整備のあらゆる段階を担当しています。



会社概要

建設技術研究所は、日本で最初に創業した

80年以上の歴史 /

建設コンサルタント業界のパイオニア

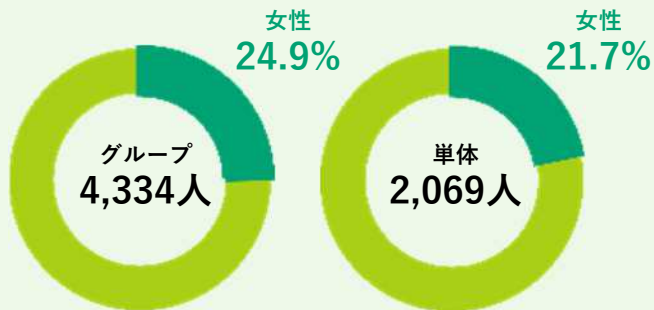
経営理念

世界に誇れる技術と英知で、
安全で潤いのある豊かな社会づくりに挑戦する



会社概要

従業員数



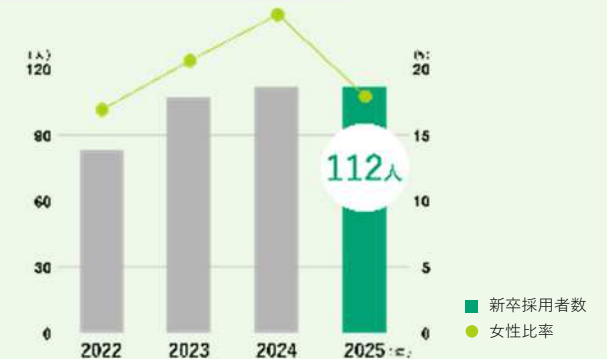
2024年1月1日時点

売上高

97,678 百万円 (連結)
59,405 百万円 (単体)

2024年12月期

新卒採用者数(単体)



建コン登録部門数 (単体)

21 部門

建設コンサルタント登録部門 (21部門)
すべてに登録

技術士保有者数・ 博士号取得者数 (単体)

技術士保有者数 1,423 人

博士号取得者数 74 人

2024年12月時点

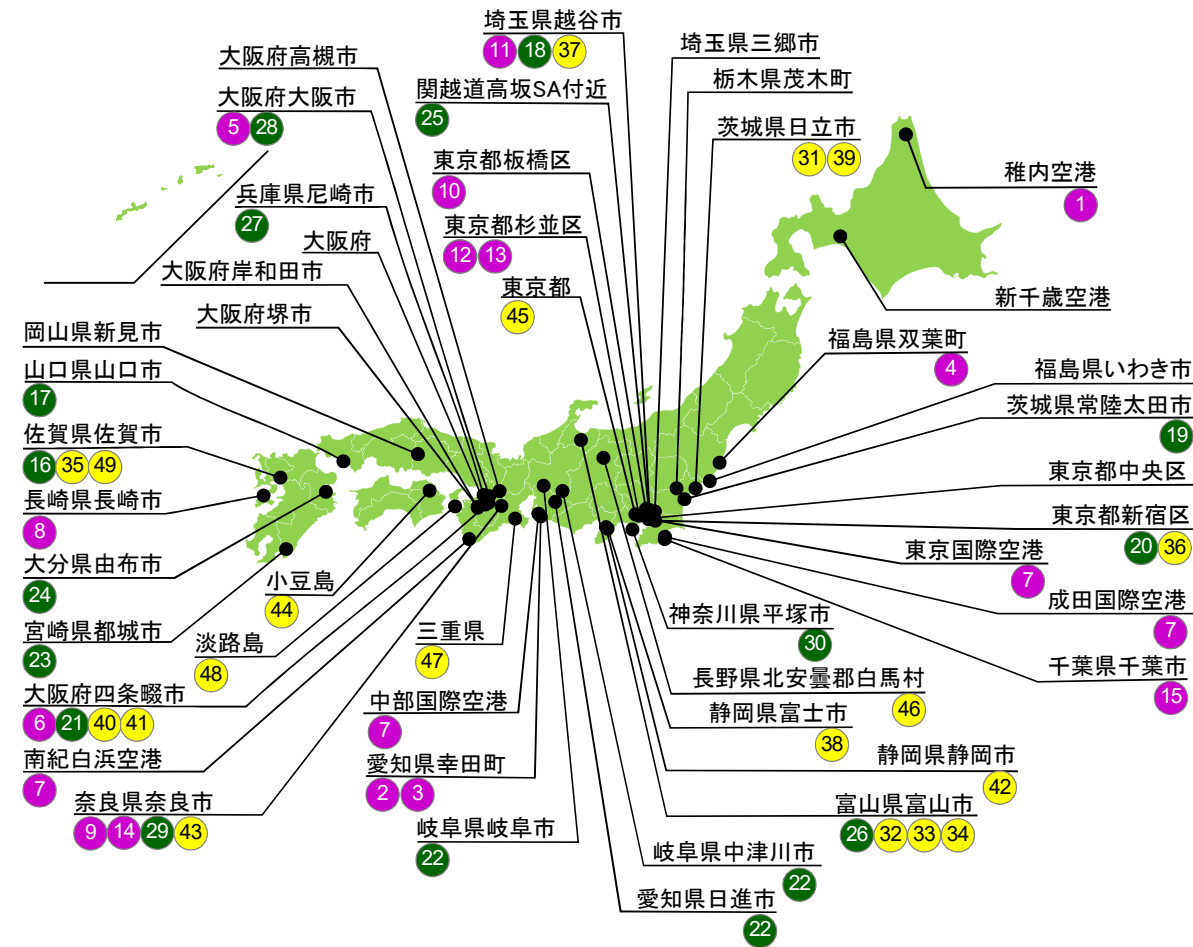
国土交通省からの 表彰件数 (単体)

局長表彰 30 件

事務所長表彰 49 件

2023年度業務

当社の自動運転等新たなモビリティサービスに関する取り組み



4
福島県双葉町(2022年9月)
福島県復興祈念公園における
電動キックボードやマイクロモ
ビリティの導入検討および実証
実験



6
大阪府四條畷市(2022年10月)
四條畷市(田原地域)における
自動運転カート、オンデマンド
交通の導入および実証実験



13
東京都杉並区(2022年11月)
東京都杉並区におけるグリー
ンスローモビリティおよびMaaS
の導入検討および実証実験



16
佐賀県佐賀市(2023年10月)
佐賀県佐賀市における自動運
転バスの導入および実証実験



17
山口県山口市(2023年11月)
山口県きら博記念公園にお
ける次世代モビリティの導入検
討および実証実験



31
茨城県日立市(2024年12月)
茨城県日立市における次世代
型モビリティの導入検討および
実証実験



32
富山県富山市(2024年9月)
富山県富山市における自動運
転バスおよび路車協調システ
ム・走行空間の実証実験



36
東京都新宿区(2024年10月)
西新宿地区における次世代型
モビリティの導入検討および実
証実験

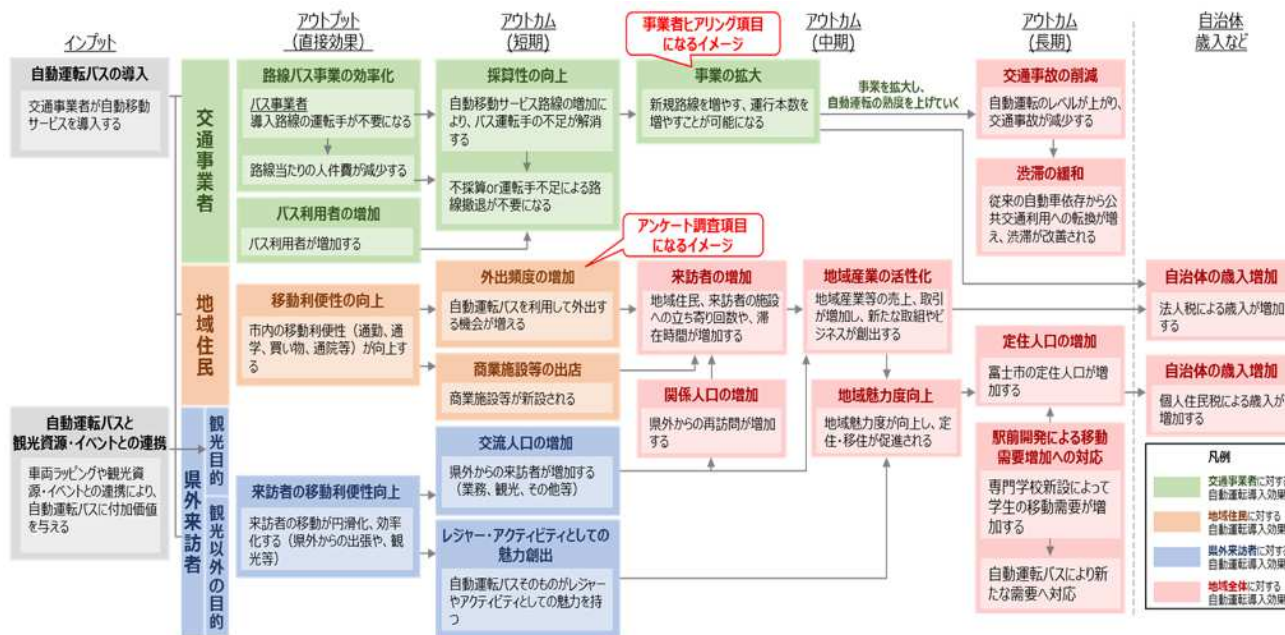


46
長野県北安曇郡白馬村
(2024年10月)
長野県におけるドローンや空飛
ぶクルマの理解促進イベント

富士市における当社の取り組みについて

①令和6年度 新富士駅・富士駅間自動運転基礎調査業務委託

■ 自動運転導入による効果検討（ロジックツリー）



■ 自動運転導入による将来イメージ



富士市における当社の取り組みについて

②令和7年度 自動運転バスの社会実装に向けた推進体制等調査・検討業務

- 事業推進に向けた体制の検討
- 自動運転バスの導入に向けた社会受容性向上方策の検討
- 自動運転バス導入計画の検討
- 自動運転バスの導入に向けたロードマップの検討
- 他の公共交通施策との連携方策の検討

2. 自動運転に関する動向や取り巻く環境等について

日本のモビリティを取り巻く環境

A 人口(密度)減少・高齢化

(1) 人口密度※¹
(2020～2050年)

-17%

- ・ 2020年実績値:1,026人/km²
- ・ 2050年推計値:851人/km²

(4) 高齢化率※³
(2020～2050年)

-8ポイント

- ・ 2020年実績値:29%
- ・ 2050年推計値:37%

B 消費者・働き手の不足

(2) 二種免許保有者数
(2014～2024年)

-25%

- ・ 2014年実績値:202万人
- ・ 2024年実績値:152万人

(5) ドライバー有効求人倍率※⁴
(2024年)

2.7倍

- ・ 全職種平均は1.2倍

C 地域経済の低迷・都市への集中

(3) 3大都市圏※²以外の人口減少
(2020～2050年)

年平均-0.81%

- ・ 3大都市圏は年平均-0.35%

(6) 3大都市圏の人口構成比率
(2020～2050年)

+4ポイント

- ・ 2020年実績値:53%
- ・ 2050年推計値:57%

(1) 出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 結果表1」（2023）、e-Stat「社会・人口統計体系 統計でみる市区町村のすがた2024 基礎データ」（2024）

※1：人口密度はe-Stat「社会・人口統計体系 統計でみる市区町村のすがた2024 基礎データ」から算出した可住地面積を用いて算出

(2) 出典：警察庁交通局「運転免許統計」（2014、2024）

(3) 出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 結果表1」（2023）

※2：東京圏：東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県、名古屋圏：愛知県・岐阜県・三重県、大阪圏：大阪府・兵庫県・京都府・奈良県を指す

(4) 出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 報告書」（2023）

※3：65歳以上の割合

(5) 出典：厚生労働省「職業安定業務統計」（2024）

※4：パート除く、自動車運転従事者の求人倍率2024値

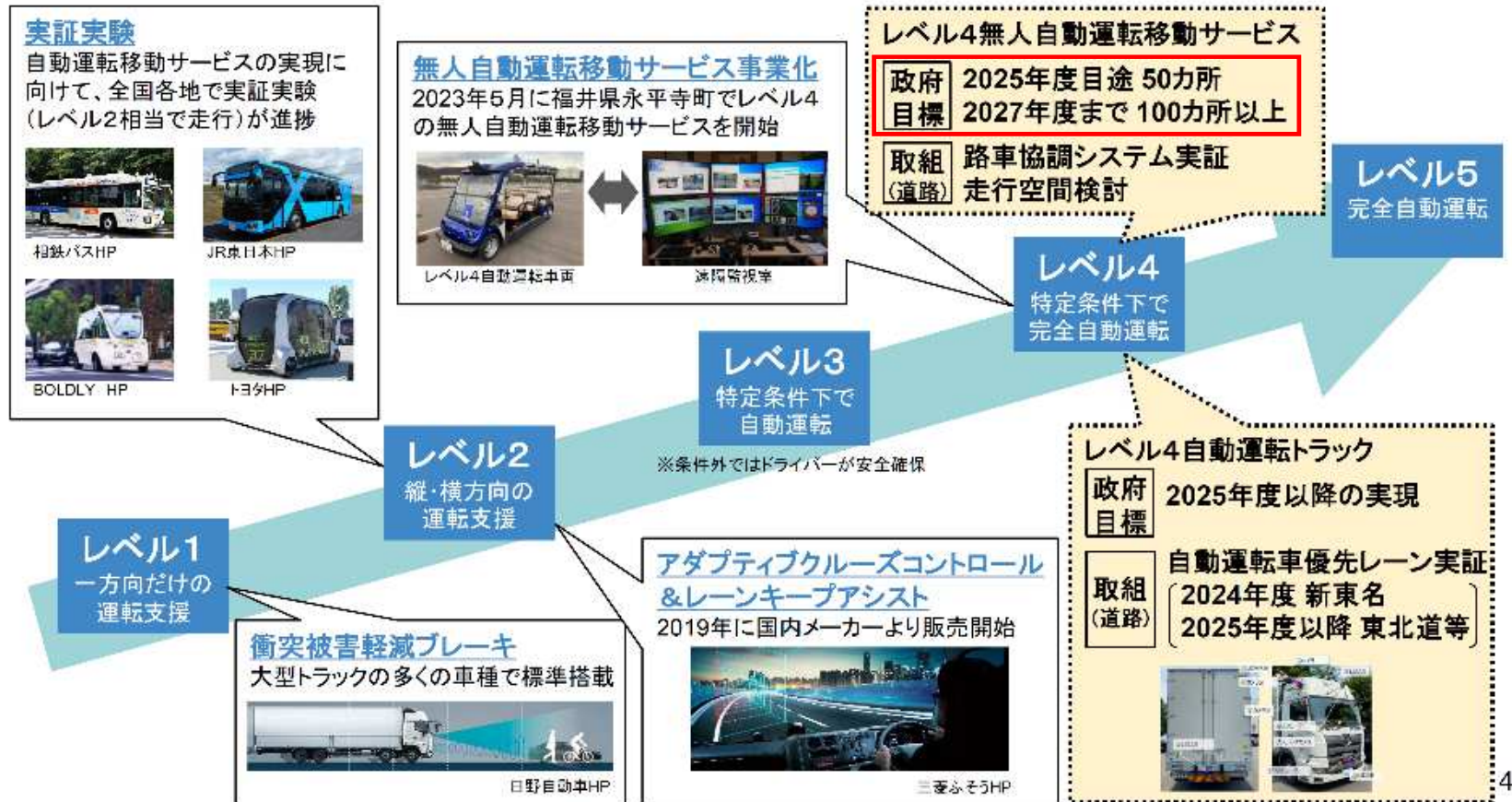
(6) 出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 結果表1」（2023）

自動運転の実現による効果

交通事故の低減	渋滞の解消・緩和	少子高齢化への対応 生産性の向上	国際競争力の強化
現在の課題 交通事故により年間4,000人超が死亡(※1) → 交通事故の96%は運転者に起因 法令違反別死亡事故発生件数(H25年)  官民ITS構想・ロードマップ2015(平成27年6月IT戦略本部)より	現在の課題 渋滞による経済活動の阻害、沿道環境の悪化等 → 不適切な車間距離や加減速が渋滞の一因 	現在の課題 地方部を中心として高齢者の移動手段が減少 → 公共交通の衰退、加齢に伴う運転能力の低下等が要因  路線バスの1日あたり運行回数(1970年を100とした指数) ・少子高齢化を背景として、トラック等の運転者の不足	現在の課題 日欧米において自動運転の開発・普及に向けた取り組みが活発化 → 我が国の基幹産業である自動車産業の競争力確保が必要  図1 先進国における自動運転の競争状況
期待される技術 ・ 自動ブレーキ ・ 安全な速度管理 ・ 車線の維持 など	期待される技術 ・ 安全な車間距離の維持 ・ 適切な速度管理(急な加減速の防止) など	期待される技術 ・ 公共交通から目的地までの数km程度の自動運転 ・ 高速道路での隊列走行 など	期待される取組 ・ 我が国主導の下、自動運転に係る国際基準の策定 ・ 自動運転関連技術の開発の促進およびパッケージ化
効果 運転者のミスに起因する事故の防止	効果 渋滞につながる運転の抑止	効果 ・ 高齢者の移動手段の確保(公共交通の補完) ・ ドライバーの負担軽減 ・ 生産性の向上	効果 技術・ノウハウに基づく国際展開

自動運転に関する政府目標

- 「デジタル田園都市国家構想総合戦略」(2023年12月26日閣議決定)等の政府目標の実現に向け、関係部局と連携・調整し、車両技術の開発やインフラ支援の検討に取り組むことが重要。
- こうした取組を着実に実施するため、車両とインフラの双方において推進体制を構築。



自動運転に関する政府目標（第3次交通政策基本計画素案）

- 国土交通省は、特定の条件のもとで運転手がいない「レベル4」の自動運転ができるバスやタクシー、トラックを**2030年度に1万台**へ増やす目標（国が初の台数の目標設定）

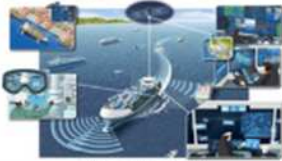
目標10 自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現

交通サービスにおける担い手不足が大きな課題となる中、デジタル・新技術を当たり前のものとして活用し、省力化（多機能化、遠隔化等）や、自動化、進展著しいAIを活用した効率的運行等の取組を推進することにより、持続可能な交通サービスの提供を確保、経済社会の活性化につながるサービスの構造変革を図る。

徹底した自動化・遠隔化技術の導入推進



【自動運転タクシー】
（東京・有明）



（自動運転船のイメージ）
出典 日本船舶技術研究協会



【空飛ぶクルマ】



【自動物流道路】

交通分野のDX推進による生産性向上

モード	DX推進の事例
鉄道	鉄道施設及び車両における状態基準保全(CBM)等の推進
船舶	製造工程を省力化する技術の開発等
航空	空港業務の生産性向上に向けた先進技術の活用等
物流	自動化・機械化機器の導入等



【自動運転トレーイングトラクター】

主な数値指標

【自動運転サービス車両数】 11台（R7）→10,000台（R12）

【（ヒトを支援するAIターミナル）の取組の導入ターミナル数】 4（R5）→15（R12）

【次世代海洋モビリティ活用促進のための地域を主体とした枠組みの策定件数】 0件（R7）→10件（R12） 等

【他の施策】

・ヒトを支援するAIターミナルの実現 ・次世代海洋モビリティ活用 等

■「第3次交通政策基本計画（素案）」抜粋

- 2027年度に見込まれる自動運転タクシーや自動運転トラックの社会実装も見据えつつ、実証から事業化への移行を促進するため、制度整備及び全国における事業化の推進に取り組む。

このため、政府全体の「モビリティ・ロードマップ 2025」や国土交通省の交通政策審議会における議論を踏まえ、

- ・ 一人が複数車両を遠隔監視する運行形態（1対N型）を見据えた、自動運転サービスの提供に当たって必要な管理受委託の適用や運行管理の要件の明確化
 - ・ 自動運転車を活用した事業における事故時の補償の在り方の明確化
 - ・ 事故原因の究明を通じた再発防止体制の構築
- 等について実施する。

また、「地域の足」「観光の足」の確保に有効な自動運転サービスについて、輸送力の高い自動運転大型バスやサービスを面的に展開できる自動運転タクシーなどを用いた「質の高い」サービスや、労働生産性の向上と担い手の処遇改善にも寄与する「1対N型」に支援を重点化する。さらに、高速道路等の一部区間における自動運転トラックを活用した輸送の実装を後押しする。

〔153〕自動運転サービス車両数

11台（令和7年度）→10,000台（令和12年度）

国内の自動運転の取り組み

	乗用車 (写真はイメージ)	小型バス	中大型バス	大型バス	大型バス	
5) el 4		1(1) 永平寺町	3(2) 上士幌町 大田区 多気町	2(1) 塩尻市 松山市	1(1) 日立市	
15) el 2	6(0) 千葉市 江東区 港区 横浜市 浜松市 安城市	9(5) 十和田市 上小阿仁村 静岡市 春日井市 東近江市 河内長野市 四條畷市 佐伯市 沖縄県	30(5) 帯広市 当別町 苫小牧市 利尻富士町 釜石市 田村市 境町 常陸太田市 松戸市 弥彦村 越前市 岐阜市 中津川市 豊橋市 伊勢市 滋賀県 宮津市 木津川市	35(4) 網走市 岡崎市 小牧市 仙谷市 大館市 長井市 磐梯町 前橋市 深谷市 和光市 横芝光町 新宿区 川崎市 佐渡市 富山市 小松市 宗像市 甲斐市 富士吉田市 日進市 沼津市	12(1) 千歳市 下野市 渋川市 柏市 平塚市 常滑市 長久手市 名古屋市 大阪市 三田市 東広島市 北九州市	3(0) 岐阜県 明和町 高知県

施箇所数、赤字は通年運行実施箇所。公開されている2024年度補助事業の情報を基にデジタル庁にて作成。全ての事業を網羅しているものではない。

出典：https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/lifeline/jitugen2-siryous5.pdf

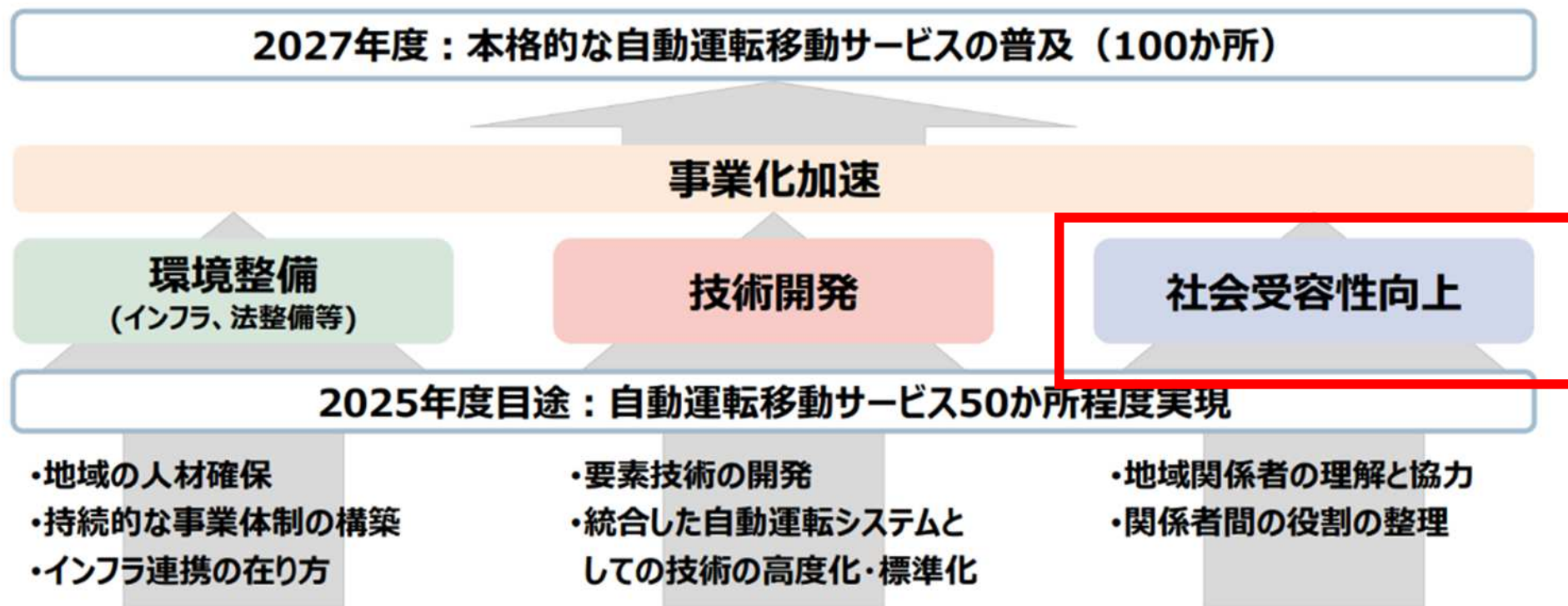
自動運転に関する国内の基準や制度の整備

- 自動運転技術の進展にあわせ、車両法、道交法改正など必要な基準や制度を順次整備
- レベル3・4に関する制度整備はできている



3. 自動運転に対する社会受容性について

自動運転サービスの普及に向けて



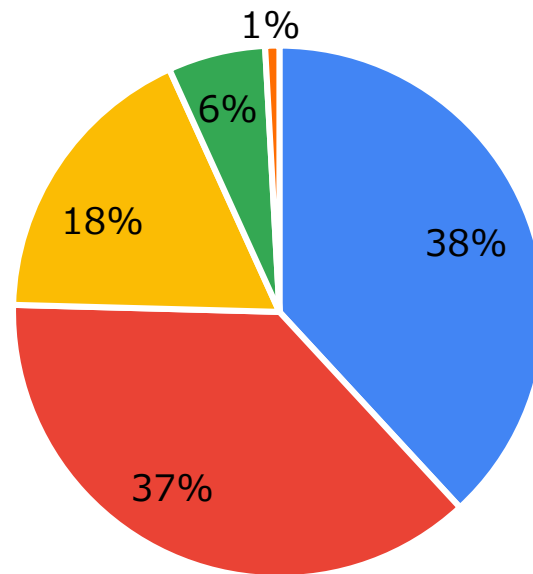
出典：「自動走行ビジネス検討会報告書 version6.0」より、加工して作成

*：「Connected（コネクテッド）」、「Autonomous（自動運転）」、「Shared & Service（シェアリング・サービス）」、「Electrification（電動化）」の4つの変革領域を表す略称

自動運転バスに対する受容性（富士市）

■ R6自動運転実証実験（新富士駅～富士駅間）におけるアンケート結果

自動運転技術への信頼性に対する印象の変化



実際に乗車してもらって
信頼性に対する印象は
良くなっている
(もっと乗車してもらう
にはどうするか?)

■ 良くなった ■ やや良くなった ■ 変わらない ■ やや悪くなった ■ 悪くなった

レベル4自動運転サービスの実装方式

- ・レベル4自動運転移動サービスは運転をシステムが担う
- ・運転以外のタスクを担うために車内に乗務員が乗車している場合や、全ての業務を無人化して遠隔監視下で運行されるサービス形態が考えられる

移動サービスの運行に関わる主体

		レベル2	レベル4	
			乗務員乗車型	遠隔監視型
関与者	運転者	走行状況を判断して車両を操作する人	システムが実施 (運転者不在)	
	特定自動運行主任者	運行が終了した場合等に措置を講じる人	乗務員が乗車して 各業務を実施	遠隔監視センターの 監視者が 各業務を実施
	特定自動運行保安員	運行や乗降時の安全を確保する人		
	現場措置業務実施者	現場における危険防止措置を講じる人	当該業務は 特定自動運行 主任者が担当	走路近辺に配置された 担当者が実施 (上記人員が兼務可能)
	サービス乗務員	料金収受等に対応する人	乗務員が乗車して 各業務を実施	各サービスを 無人化・遠隔化
		二種免許の 運転手を実施		

レベル4
自動運転
サービス
ではどう
か？

※特定自動運行主任者等は、道路交通法にて定められているとおり、配置が必須。

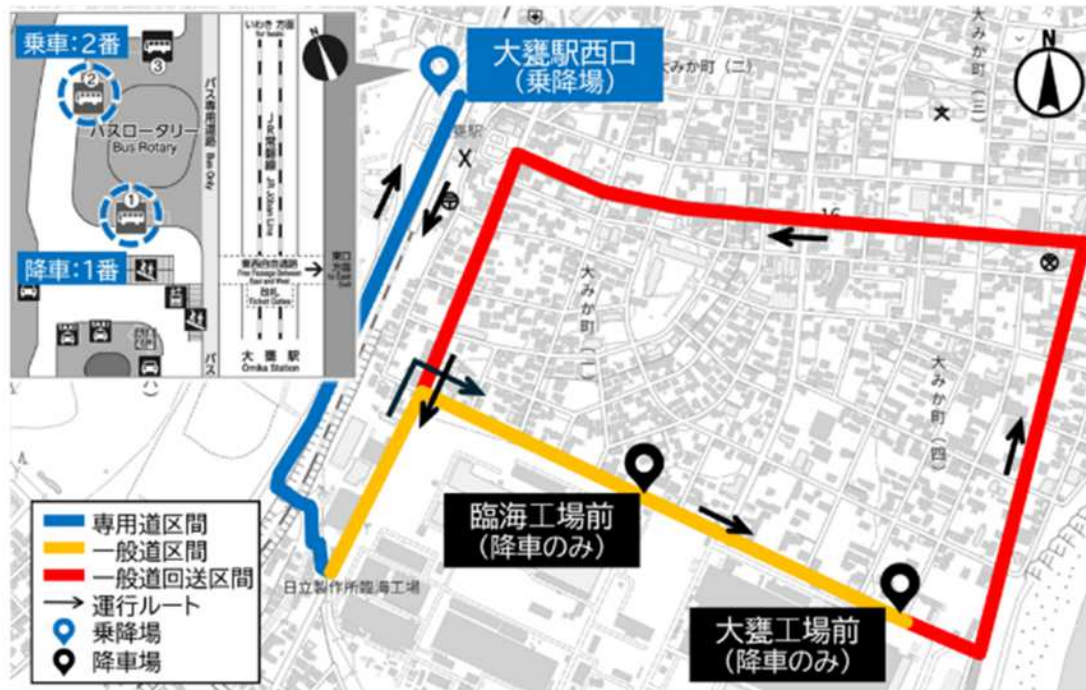
※特定自動運行保安員は、道路運送法施行規則にて定められている通り、有償運行をする際は配置が必須。

※特定自動（レベル4）運行中は二種免許は不要であるが、運行形態によっては二種免許を保有した者が乗車することもあることに留意。

日立市における取り組み

- ・茨城県日立市では、市民の皆さんの足となるバスの運行を維持し発展させていくため、ひたちBRTを中心に、無人自動運転バスの営業運行に向けて取り組んでいる
- ・上記取組の一環として、本実証は2025年2月に大甕駅周辺の一般道を含むルートにおいて自動運転レベル2での自動運転バスの運行を行った

■ 走行ルート・乗降場



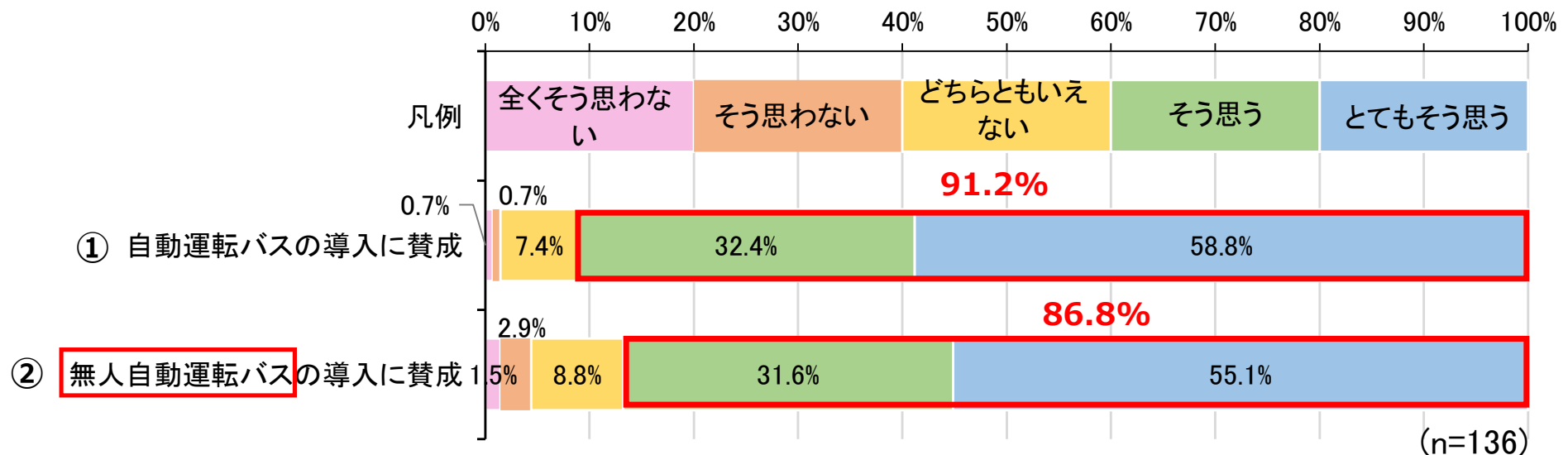
■ 乗車時の様子



自動運転バス・無人自動運転バスの導入に対する受容性

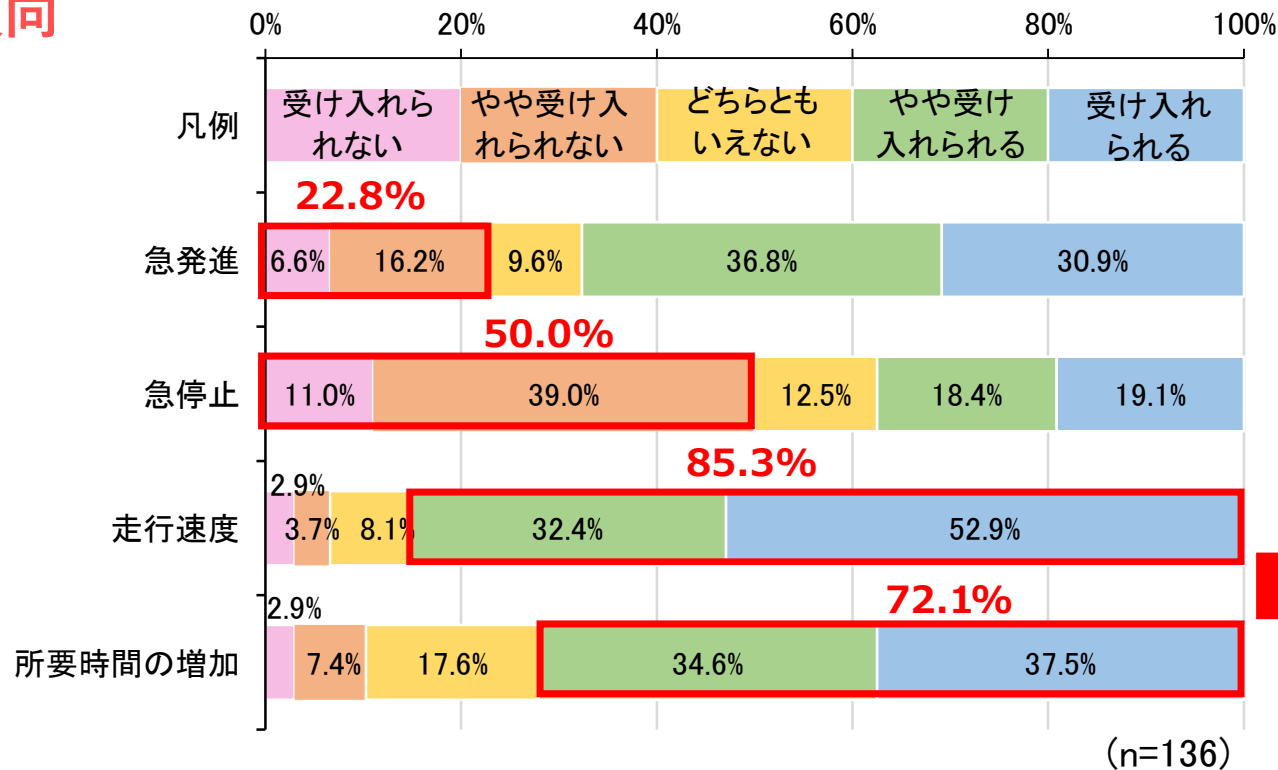
- ①「自動運転バスを日立市に導入することに賛成である」ことにどのくらい同意するか
- ②「**無人**自動運転バス（運転士や車掌のような【乗務員】が一切いない）を日立市に導入することに賛成である」ことにどのくらい同意するかという質問

自動運転バスを日立市に導入することや、**乗務員が一切いない無人**自動運転バスを導入することについて、**約9割の方が賛成**



自動運転バスの挙動やサービスに対する受容性

- ・「急停止」を受容できない方は約5割、「急発進」を受容できない方は約2割と、他の項目と比較して受容できない割合が高い
- ・一方で、「走行速度」や「所要時間の増加」については受容できる方の割合が高く、それぞれ約8割、約7割
- ・急停止や急発進といった車両制御よりも、**走行速度の低下や所要時間の増加の方が受け入れられやすい傾向**



受け入れられ
やすい傾向

自動運転バス車内の無人化に対する受容性

無人自動運転バス（運転士や車掌さんのような【乗務員】がいない）を利用する場合に、左表の①～⑧の状況にご自身や同乗者が置かれたら、右表の1～5のうちどのような対応なら受け入れられると思いますか、という質問

設問	
①	運賃について知りたい時（運賃の支払い方法が分からない場合、運賃の支払いに問題が発生した場合、乗車券や定期券の確認や発行をバス車内で行いたい場合など）
②	運行情報が知りたい時（降りるべき停留所や乗り換え方法が分からない場合、バスのルートや運行状況に関する最新情報をリアルタイムで知りたい場合など）
③	個別の案内・対応をしてほしい時（聴覚障がい者や外国人観光客がバスに乗る場合など）
④	車内でのご自身や同乗者のトラブルを解決、サポートしてほしい時（体調不良や急病、急なお手洗いに行きたくなった場合など）
⑤	車内での対人トラブルを解決、サポートして欲しい時（他の乗客からの暴力や嫌がらせを受けた場合など）
⑥	技術的なトラブルの解決や対応をしてほしい時（システムエラーや技術的なトラブルで停車した場合、トラブル解消と安全な運行再開に向けた対応をとるなど）
⑦	運行トラブルの解決や対応をしてほしい時（交通渋滞や事故による遅延が発生した場合、状況を確認し、代替ルートや対応策を案内するなど）
⑧	バスの利用に当たって物理的なサポートをしてほしい時（ベビーカーや車椅子などの利用者がバスに乗る場合、荷物が多い場合や重い荷物を持っている場合など）

回答	
1	「自分で解決する・調べることを」受け入れられる
2	「同乗している一般の人に助けを求めることを」受け入れられる
3	「係員に通信で対応してもらうこと」を受け入れられる
4	「必要な時に車内に駆けつける乗務員に対応してもらうこと」を受け入れられる
5	「常に係員が車内に乗務し、対応してもらうこと」を求める

無人自動運転
を受容する方

遠隔監視型
自動運転を
受容する方

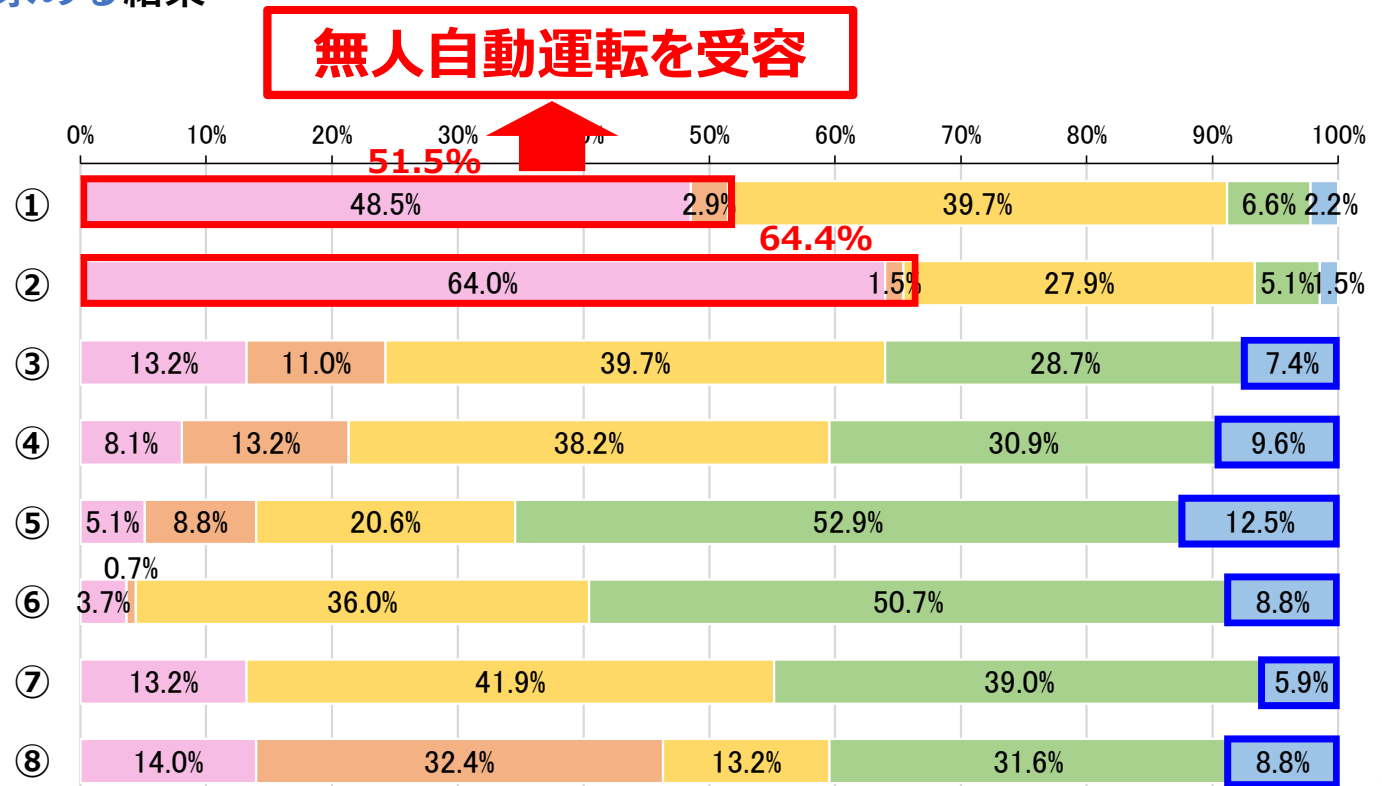
乗務員乗車型
自動運転を
受容する方

自動運転バス車内の無人化に対する受容性

- ・①運賃について知りたい時や②運行情報が知りたい時は、自分で調べたり周りの人に手伝ってもらうことを受け入れられる（無人自動運転を受容する）割合が約5～6割と、他の状況と比較して受容性が高い
- ・一方で、一方で、③～⑧の状況（車内でのトラブルや運行トラブルへの対応、物理的なサポートが必要な時）においては、約1割が常に係員の乗車を求める結果

設問	
①	運賃について知りたい時
②	運行情報が知りたい時
③	個別の案内・対応をしてほしい時
④	車内でのご自身や同乗者のトラブルを解決、サポートしてほしい時
⑤	車内での対人トラブルを解決、サポートして欲しい時
⑥	技術的なトラブルの解決や対応をしてほしい時
⑦	運行トラブルの解決や対応をしてほしい時
⑧	バスの利用に当たって物理的なサポートをしてほしい時

回答	
1	「自分で解決する・調べることを」受け入れられる
2	「同乗している一般の人に助けを求めることを」受け入れられる
3	「係員に通信で対応してもらうことを」受け入れられる
4	「必要な時に車内に駆けつける乗務員に対応してもらうことを」受け入れられる
5	「常に係員が車内に乗務し、対応してもらうことを」求める

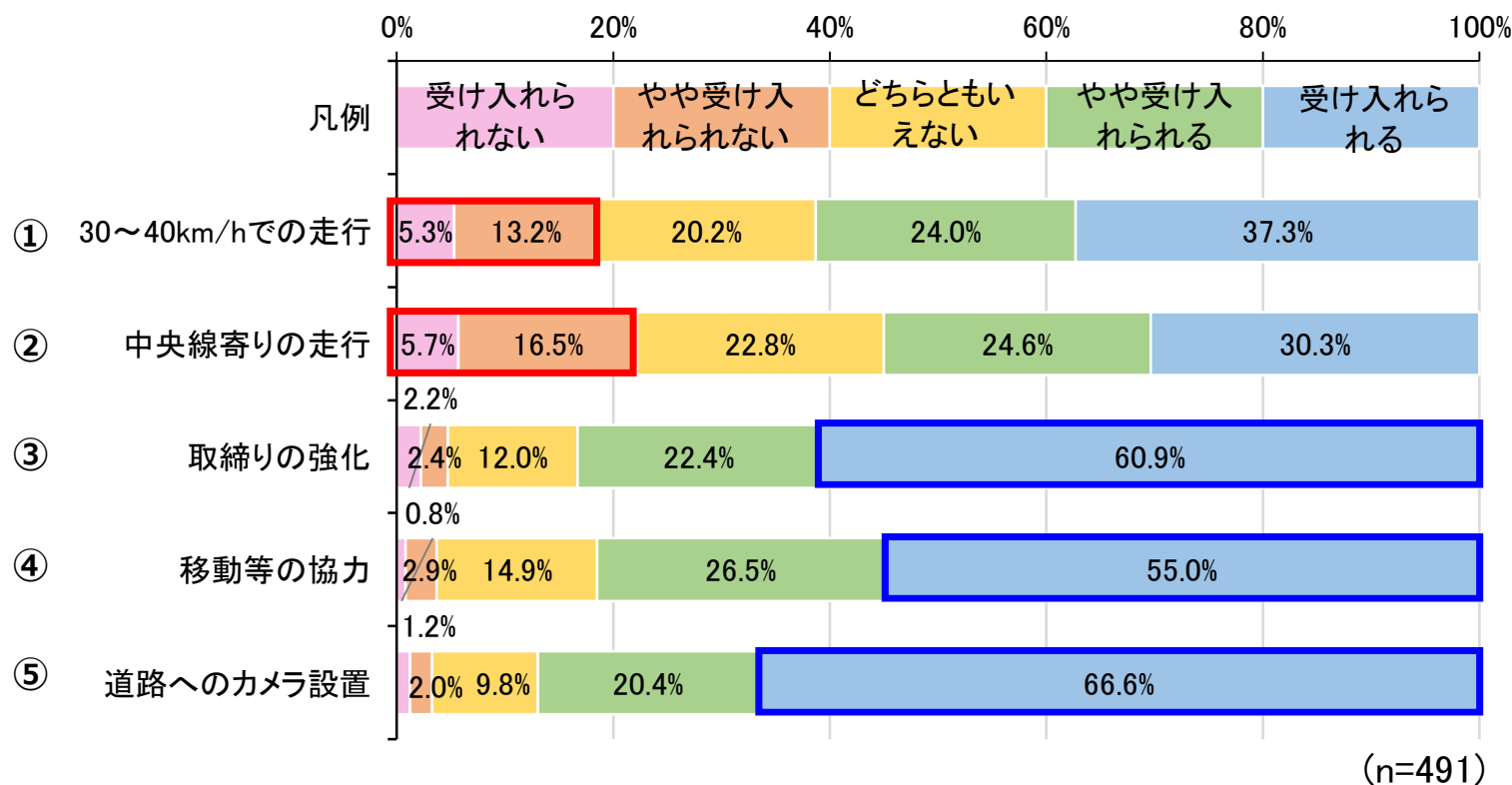


出典： [ひたち無人自動運転バスプロジェクト](#) | 【レポート】大甕駅周辺自動運転バス実証実験の実施結果

自動運転バスの動きや円滑に走行するための規制等に対する受容性

地域住民に対して、自分の住んでいる地域に自動運転バスが走る場合、①～⑤のような車両の動き（車両制御）や規制等を受け入れられますか、という質問

「30～40km/hでの走行」や「中央線寄りの走行」については、**受容できない方が約2割と**、他の項目と比較して受容性が低い傾向。一方で、取締り強化や移動等への協力、道路へのカメラ設置については、**約8割の方が受容**

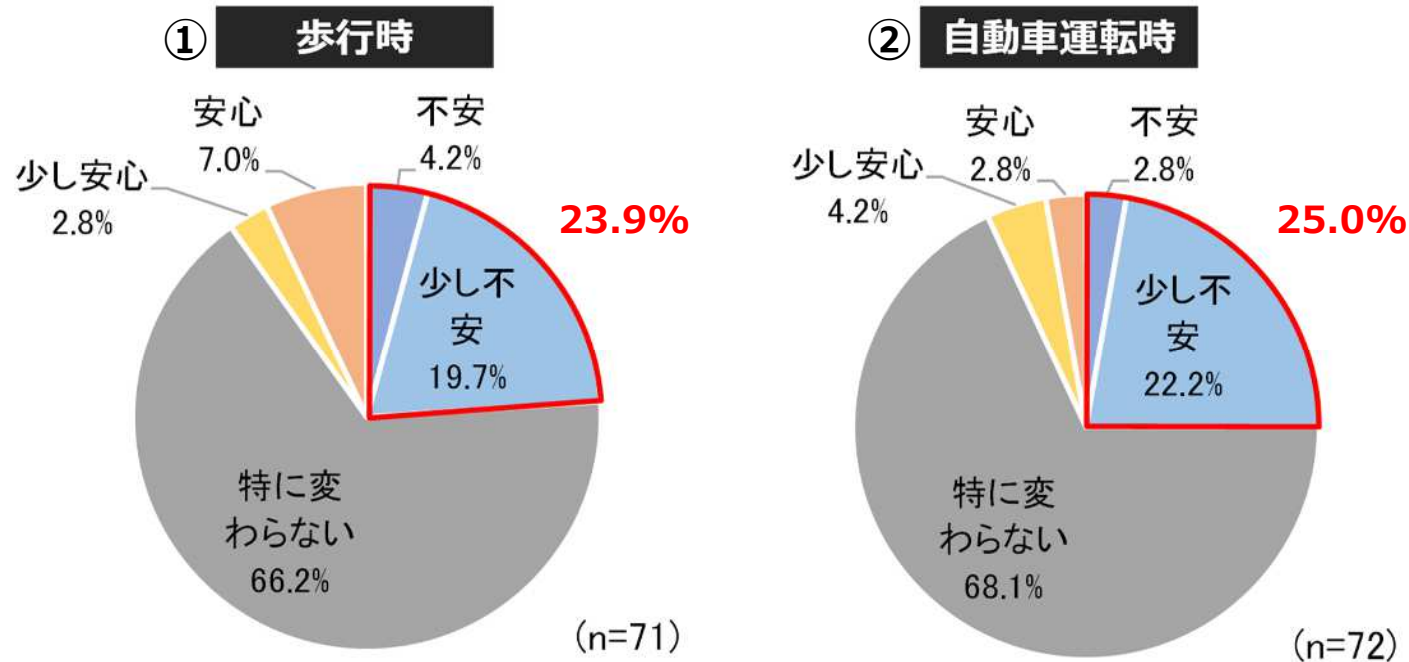


自動運転バスに対する安心感（歩行時、自動車運転時）

地域住民に対して、①～②の状況下で自動運転バスの近くを通行した際、普通バスと比較して危険や不安を感じたか、という質問

- ①自動運転バスの近くを歩いた時
- ②自動運転バスの近くを自分が運転する車で通行した時

歩行時や自動車運転時に不安を感じた人の割合は約2割～3割弱となっており、**残りの約8割程度の方は不安を感じなかった**



4. 社会受容性向上の取組み事例について

社会受容性向上施策一覧

具体的な取組（例）		利用者		沿線住民／沿線企業等		交通事業者／行政等	
		地域住民	観光客／来訪者	交通参画者	地場企業	交通事業者	行政等
		・地域の学生 ・地域の高齢者	・観光客 ・出張者	・既存交通利用者 ・自家用車利用者 ・歩行者	・沿線商業施設 ・医療機関	・バス会社 ・タクシー会社	・警察 ・道路管理者 ・救急・消防
認知拡大 施策	車両ラッピング	●	●	●	●	●	●
	チラシ広告・広報誌	●	●	●	●	－	－
	ノベルティ配布	●	●	●	●	－	－
	HP、SNS等のWeb発信	●	●	●	●	－	－
	道路上での掲示	●	●	●	●	●	●
理解促進 施策	試乗会アンケート	●	●	●	●	－	－
	出発式・シンポジウム	●	－	●	●	●	●
	学生向け講義・見学会	●	－	●	－	－	●
	地域協議会	●	－	●	●	●	●
行動変容 施策	利用(乗車)環境の改善	●	●	●	●	●	●
	モビリティ・マネジメント	●	－	●	●	－	●
	交通参画者の行動変容	●	●	●	－	－	－

※自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き 第2版（2025年7月）を参考に作成

パネル展示（富士市：R7実証実験）



オープンハウス（佐賀市）



SNS（佐賀市）

■ SNS（公式X）



※views = 延べ表示回数



投稿のうち、最多で
約4,600views取得

走行実証の動画、写真等を随時発信

特設サイト（日立市）

あなたの意見を投稿できる
モニターコミュニティが誕生！

みんなでつくる、移動しやすい日立のまち

ひたち無人自動運転バスプロジェクト

ひたち無人自動運転バスプロジェクト

[みちのり無人自動運転バスポータル](#)

こちらは、日立市での無人自動運転バス実現に向けた「モニターコミュニティ」です！

日立には全国でも珍しい、バス専用道路を走るひたちBRTがあります。
この道路を活かし、2025年末までに無人での自動運転バスの実現を目指しています。…

プロジェクト全体の取り組み

連載企画 - 自動運転バスの挑戦者たち

自動運転バスがスムーズに運行する際には、様々な人々の試行錯誤があります。この連載では、そんな挑戦者たちのドラマに焦点をあてます。

記事 2025-11-13

File No.4 私たちが大好きな日立のまちと#みらドラの話（後編）

閲覧数：144

6

記事 2025-11-12

File No.4 私たちが大好きな日立のまちと#みらドラの話（前編）

閲覧数：434

10

記事 2025-09-25

File No.3 子供の頃に夢見た自動運転バスをつくり上げる！

閲覧数：281

3

記事 2025-04-01

File No.2 現場主義で、自動運転バスの歩みを磨き上げる

閲覧数：255

3

記事 2025-03-20

File No.1 茨城交通 自動運転バス乗務員に密着！

閲覧数：308

7

視察申込み

自動運転バスの視察を希望する企業・団体様向けの、視察申込み専用ページです。

記事 2025-10-07

企業・団体様向け自動運転バス視察ツアーを開始しました！

閲覧数：137

ひたち無人自動運転バスプロジェクト

連載企画！
自動運転バスの挑戦者たち

File No.4-2
私たちが大好きな、日立のまちと「#みらドラ！」の話（後編）

File No.4 私たちが大好きな日立のまちと#みらドラの話（後編）

運営事務局
2025-11-13

（前編から続く）誰でも考慮できて、実際にバスに乗車して自動運転技術を体験できる。下車してから15分以内に移動して、メイド・イン・日立の美味しいおやつを食べながらみんなとつながれる。最新テクノロジーに詳しくなれる（お下車後のイベントは休日も開催時に実施）。ひたちBRT自動運転バスでは現在、そんな楽しいイベントを開催中です！

看板、路面標示等による周知・注意喚起看板

【事例】看板、路面標示等による周知と注意喚起

各バス停や道路上に自動運転バスが走行・停止するルートであることを提示する等の他交通参加者への周知・注意喚起が実施されている。

▼バス停前や運行ルート上の路面標示 (茨城県境町)



▼周知用の看板 (岐阜県中津川市)



▼バス停表示や低速車両走行注意喚起看板 (岐阜県岐阜市)



出典：自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き 第2版（2025年7月）

5. 最後に

最後に

- 「見て」「乗って」「知って」もらうことが大事。
- 自動運転バスは、まだまだ先の未来の技術ではなく、実用化の域に達していることを知ってもらう（課題はあるが）。
- もちろん、メリットも含めて。
- 走行実証に加え、さまざまな取組み・PRを行うことで、そういった機会を増やし、自動運転バスの導入に向けた理解醸成を図ることが重要。

ご清聴ありがとうございました



未来につづく
安全・安心を

株式会社 建設技術研究所