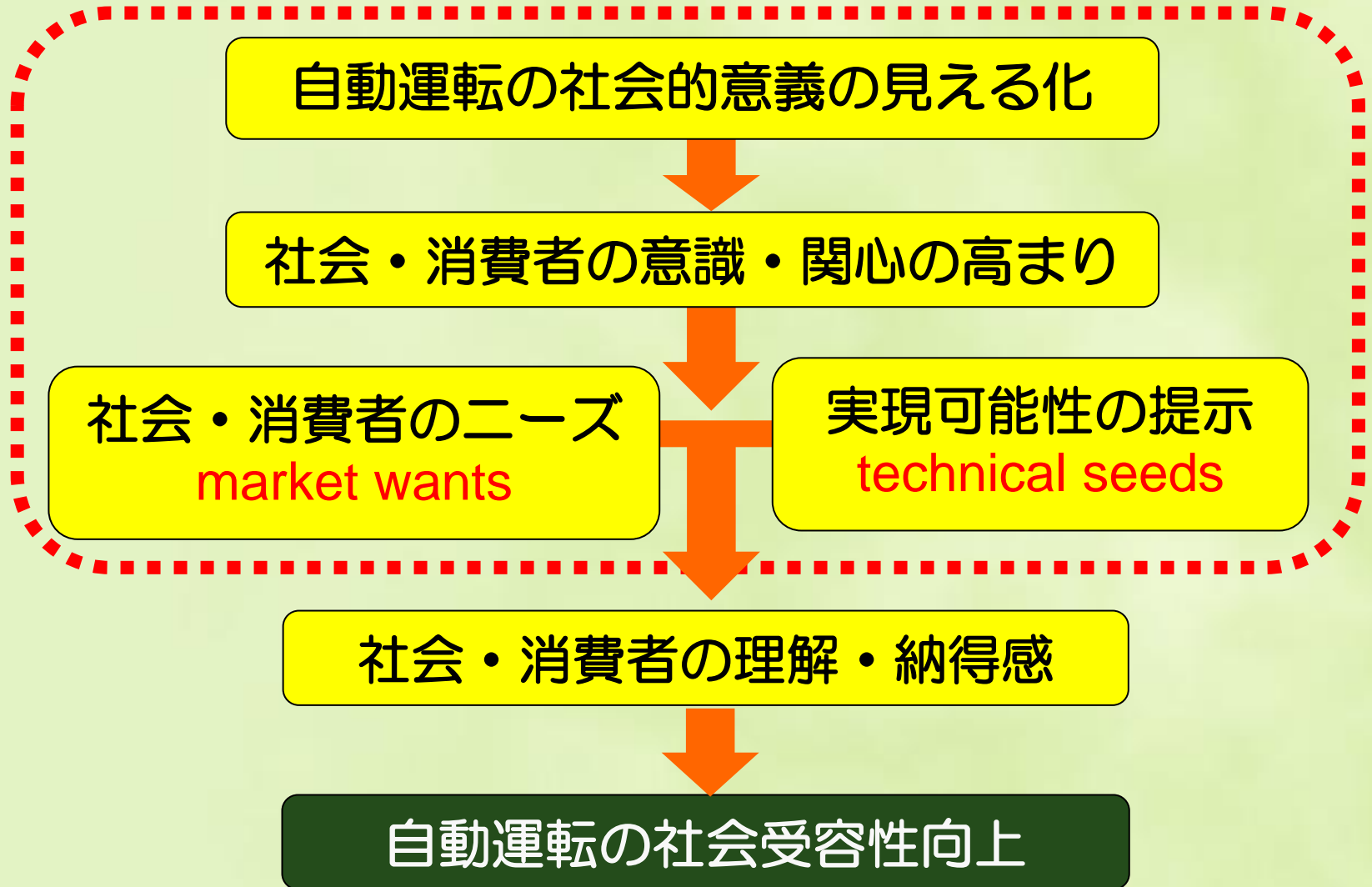


自動走行に対する 社会・消費者の期待と懸念 — 社会受容性向上に向けて —

(株)第一生命経済研究所
ライフデザイン研究本部
研究開発室 主席研究員
宮木由貴子 (みやき・ゆきこ)

消費者における自動運転の 社会受容性向上に向けたプロセス



消費者における「自動車」の位置づけ

【自動車に乗る人】
運転者—非運転者

【自動車を使う人】
直接的な利用—間接的な利用

【自動車の保有／利用目的】
移動手段—趣味・嗜好物

個人のモビリティ環境

利用方法・意識は個人の価値観・環境・ニーズにより非常に多様
消費者にとっての「自動車」の位置づけは複雑

自動運転システムによる社会的期待

人間よりも、より安全かつ円滑な運転
＜道路交通の抱える課題の解決＞

交通事故の削減

交通渋滞の緩和

環境負荷の低減

自動運転によるドライバーの負担軽減
＜移動に係る社会課題への新手段提供＞

運転の快適性向上

高齢者等の移動支援

産業規模・波及性が高い汎用的な技術

産業競争力の向上

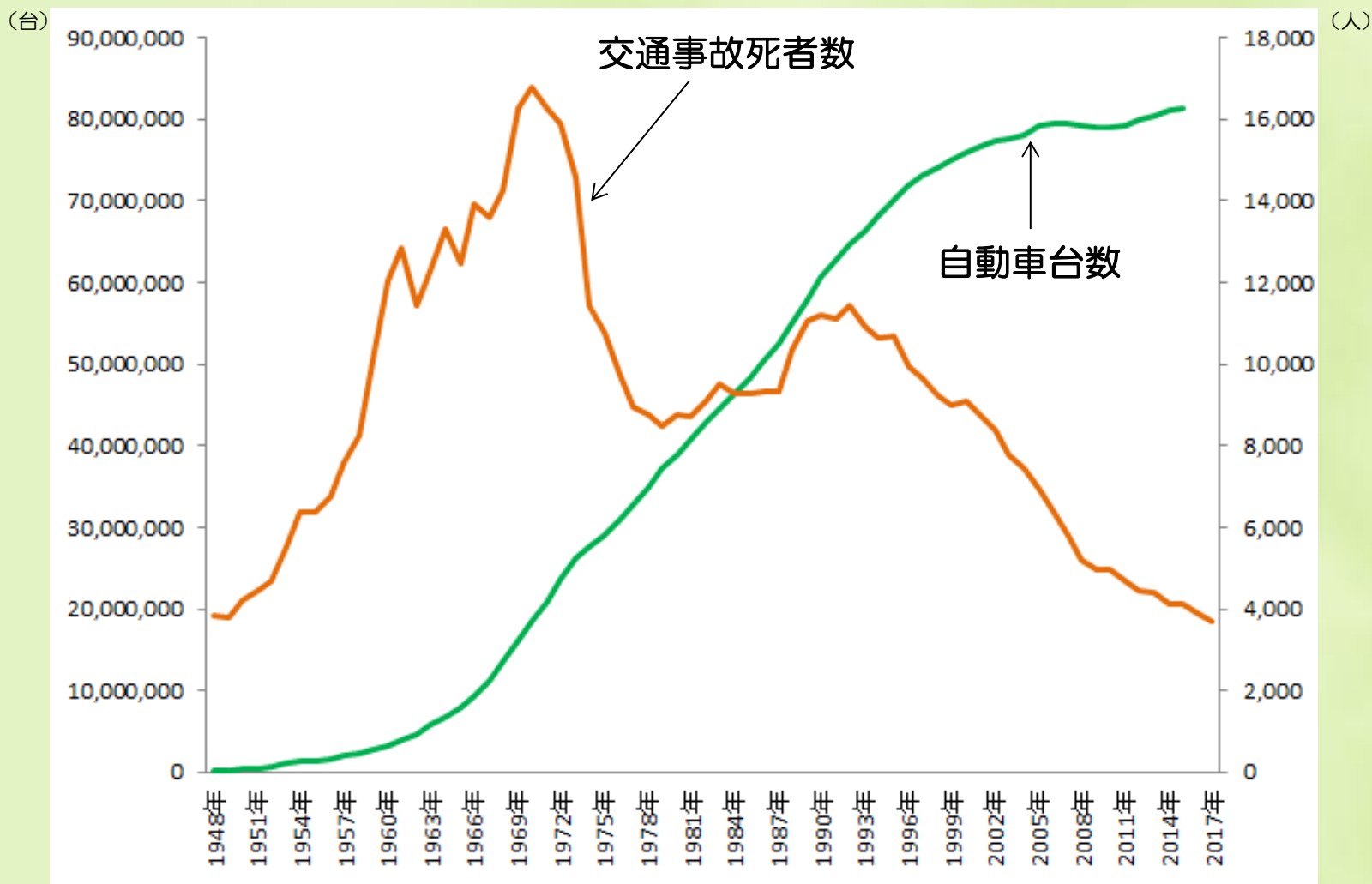
関連産業の生産性向上

- ・自動車関連産業の国際競争力強化
- ・ベンチャー企業等の創出 等

- ・運輸・物流産業の効率化
- ・農業、鉱業等の他分野への波及 等

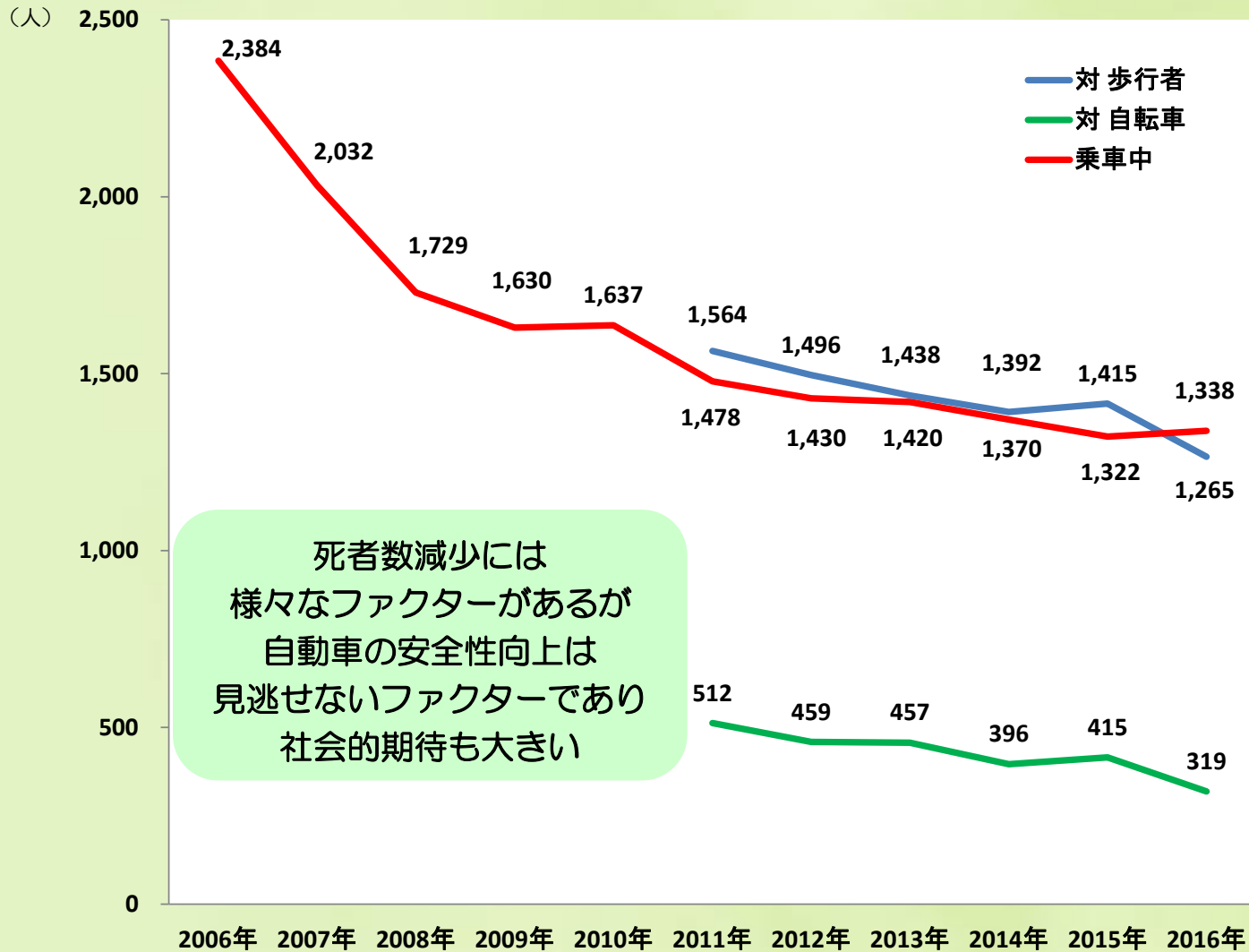
資料：官民ITS構想・ロードマップ2017を元に作成

平成29年の交通事故死者数と自動車台数の推移



資料：警察庁・国土交通省資料より作成

自動車事故の死者数は ケースごとにもみても減少傾向



資料：警察庁・ITARDA資料より作成

All Rights Reserved, Copyright © 2018, DLRI, Inc.

自動車・自動運転に関する意識調査

【調査概要】

- 調査実施：（株）第一生命経済研究所
- 調査対象：全国の20-60代の男女3,000名
- 調査時期：2018年 2月 15-17日
- 調査方法：インターネット調査（クロス・マーケティング）

| 割付 | | 大都市圏 | それ以外 |
|----|-----|-------|-------|
| 男性 | 20代 | 150 | 150 |
| | 30代 | 150 | 150 |
| | 40代 | 150 | 150 |
| | 50代 | 150 | 150 |
| | 60代 | 150 | 150 |
| 女性 | 20代 | 150 | 150 |
| | 30代 | 150 | 150 |
| | 40代 | 150 | 150 |
| | 50代 | 150 | 150 |
| | 60代 | 150 | 150 |
| | | 1,500 | 1,500 |
| | | 3,000 | |

【調査の内容（調査項目）】

- ◆FACE
- ◆地域特性（自動車依存度合い、公共交通充実度等）
- ◆運転免許有無、自動車の利用・保有状況
- ◆自動車利用の意識・実態（レンタカー・シェア含む）
- ◆免許返納に対する意識・実態
- ◆自動運転各機能の認知／利用状況・意向／説明有無
- ◆自動運転に対する期待・不安・理解
- ◆ラストマイルに対する意識
- ◆自由回答

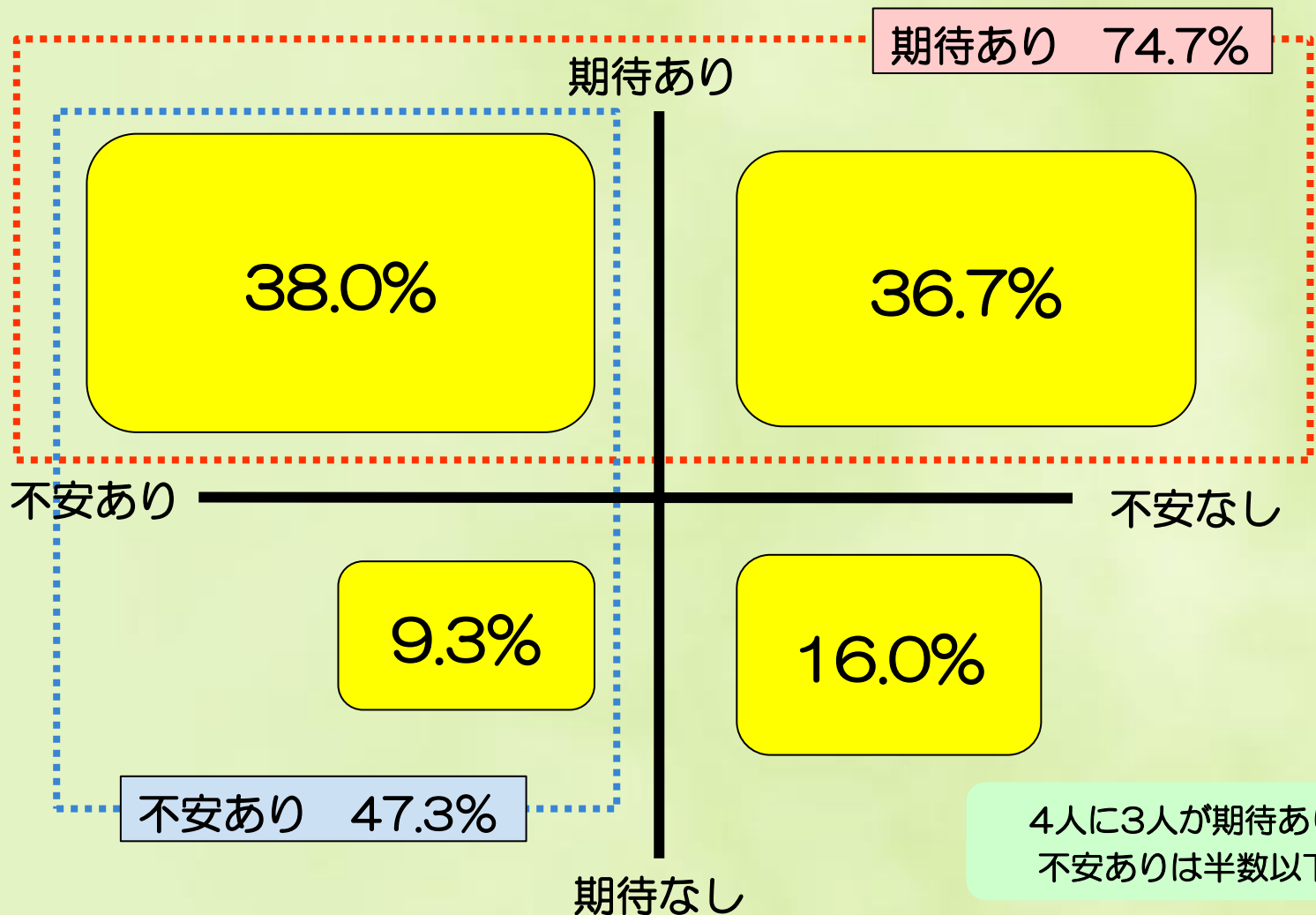


都市規模と日常生活上の車利用

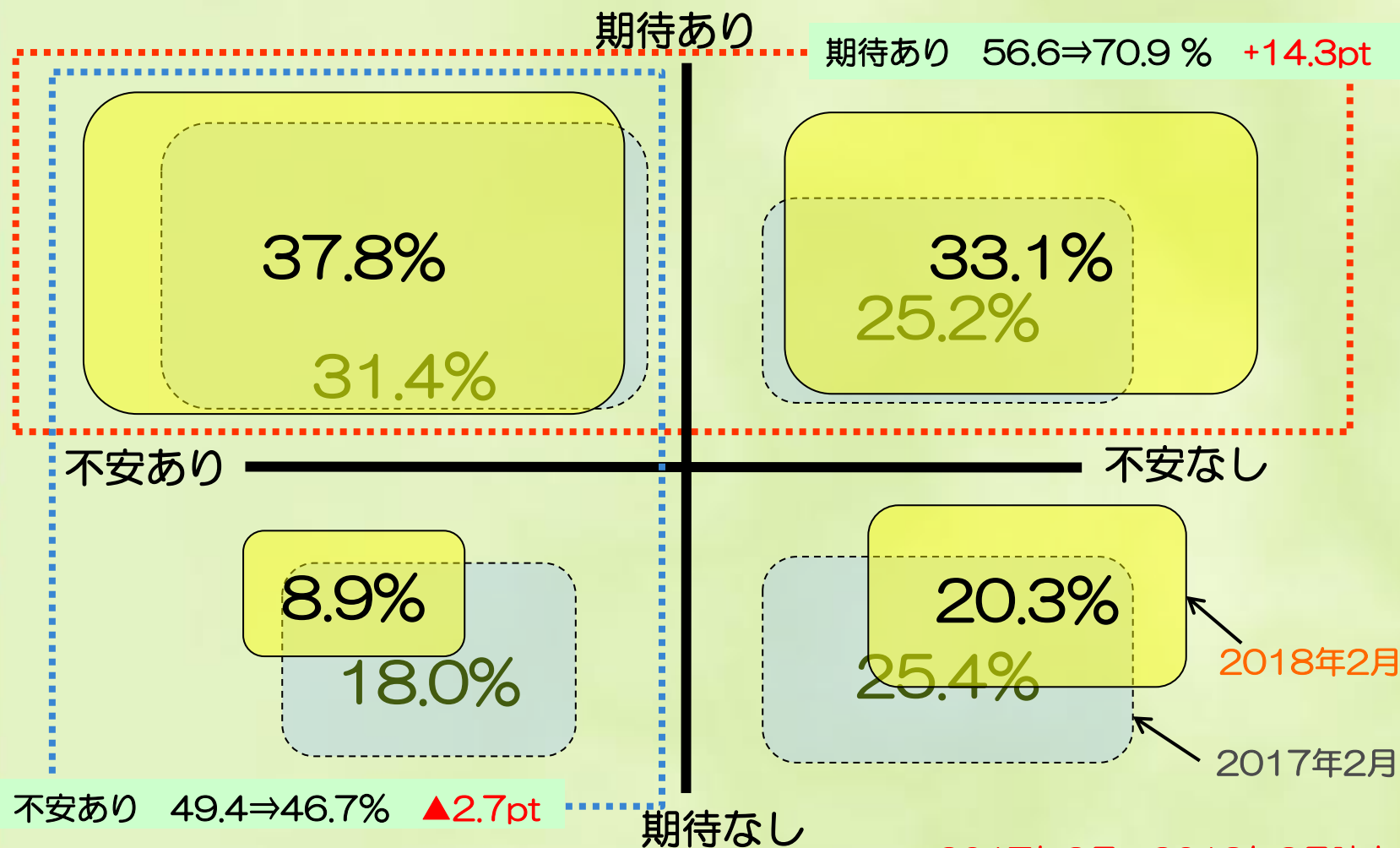
単に都市規模だけでなく
個々の地域特性に応じた
ニーズがあることに
留意する必要性

| | | 【地域特性として】 日常生活を送る上で車が不可欠である | |
|------|--------------|--------------------------------|---------|
| | | あてはまる | あてはまらない |
| 都市規模 | 東京都区部、政令指定都市 | 27.5% | 72.5% |
| | 人口30万人以上 | 52.1% | 47.9% |
| | 人口10-30万人 | 63.0% | 37.0% |
| | 人口10万人未満 | 78.0% | 22.0% |
| | 町、村 | 76.0% | 24.0% |
| 合計 | | 53.9% | 46.1% |

自動運転の開発・普及による 社会の変化に対する期待と不安



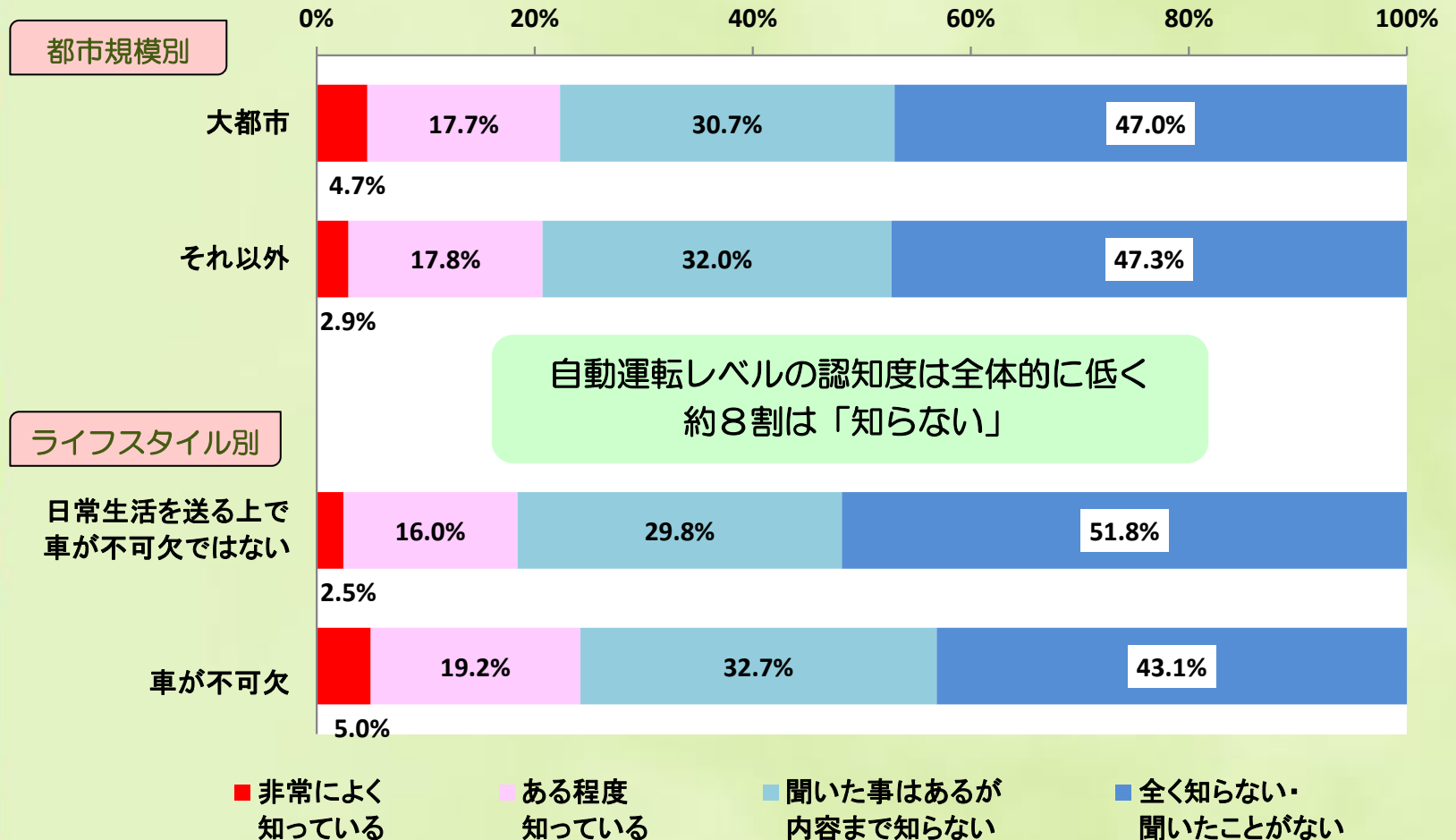
自動運転の開発・普及による 社会の変化に対する期待と不安



2017年資料：(株)第一生命経済研究所調査 20-40代12,466名対象

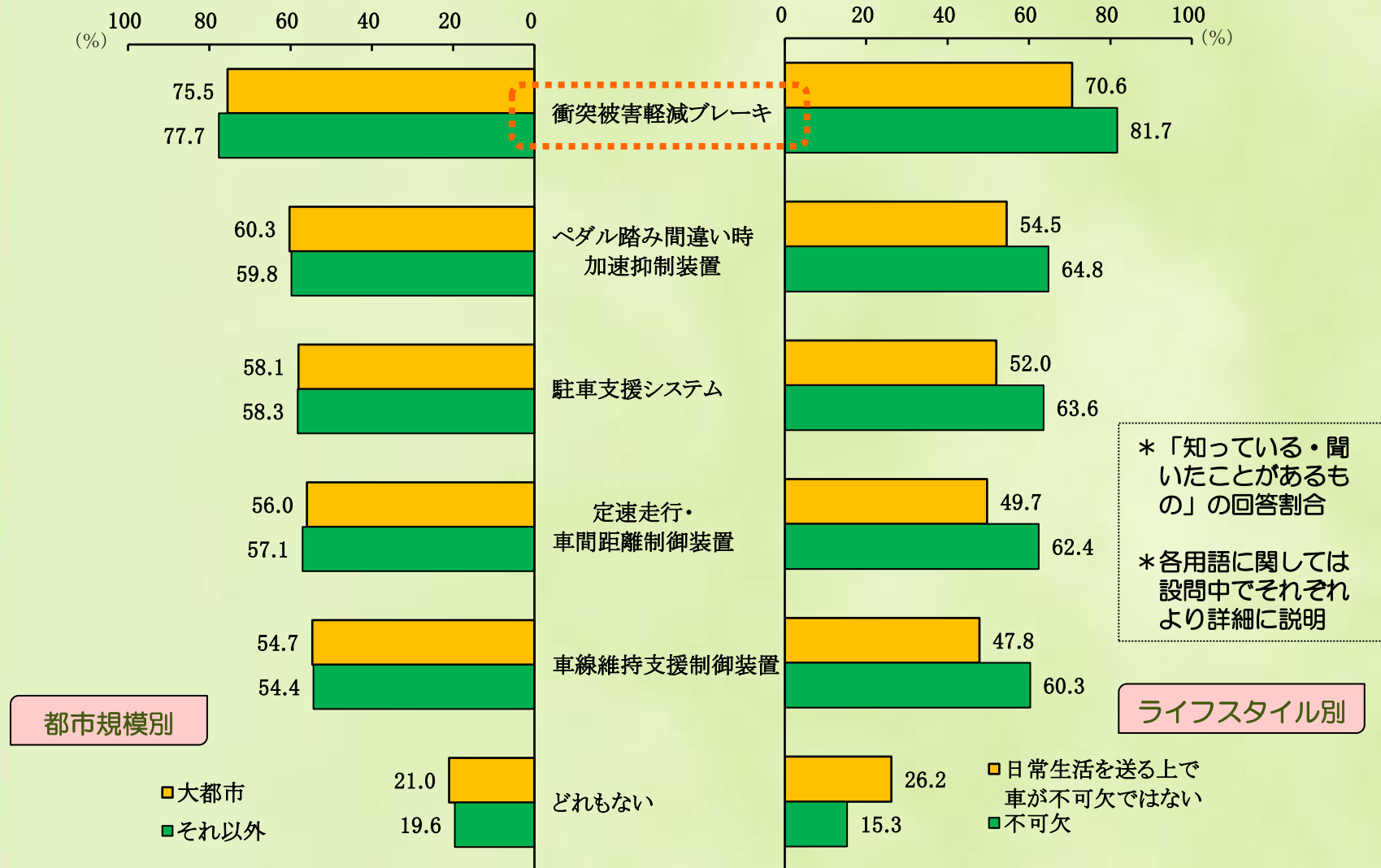
2017年2月⇒2018年2月時点
(調査対象年代調整後比較)

自動運転レベルの認知度

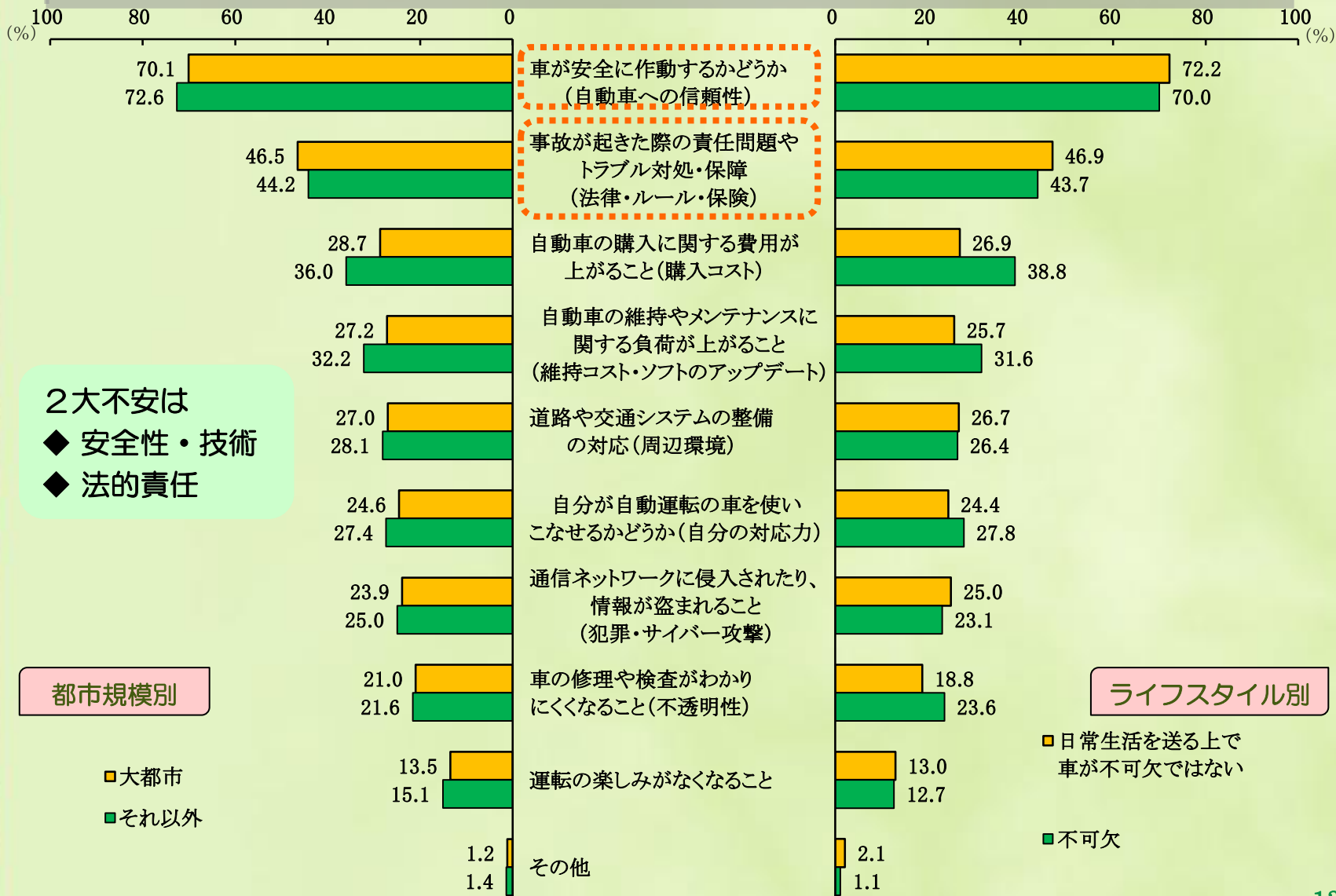


設問文：自動運転については、現在、技術的な点で5段階にレベルわけされています。
例えば、一般に使用されるレベル区分では、人間が関与せず完全に自動で走行するのは「レベル5」とされています。
あなたはこうした自動運転の技術レベル区分について知っていますか。

個々の自動運転技術の認知度



自動運転に対する不安の内容



2大不安は
 ◆ 安全性・技術
 ◆ 法的責任

都市規模別

■大都市
 ■それ以外

ライフスタイル別

■日常生活を送る上で車が不可欠ではない
 ■不可欠

高齢者の免許返納に対する意識

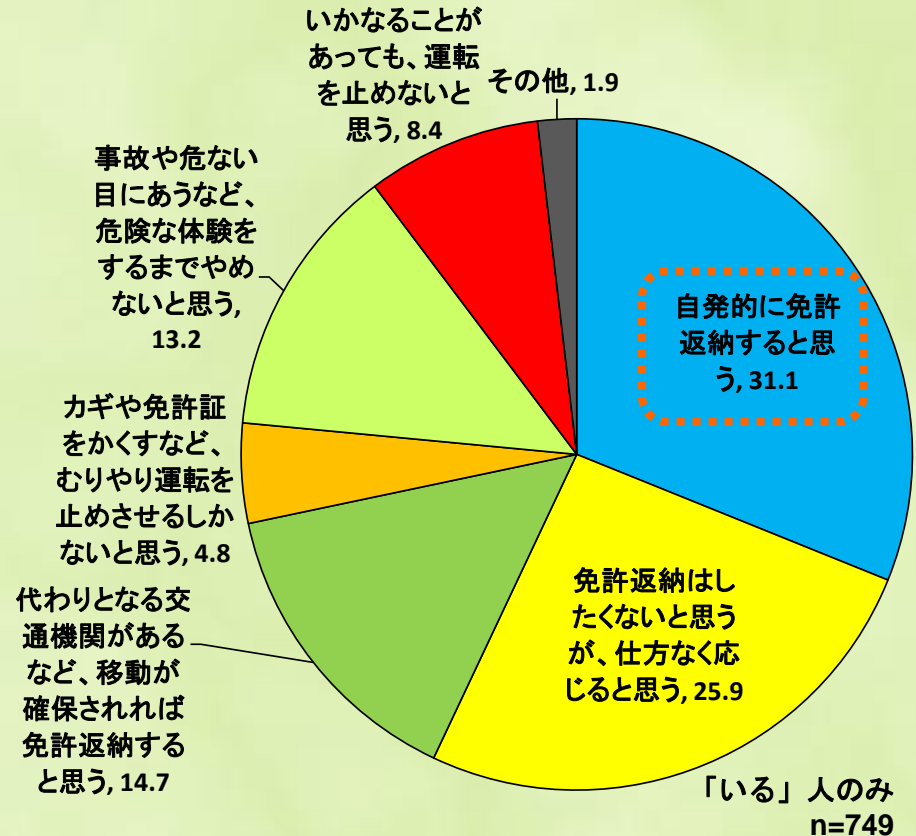
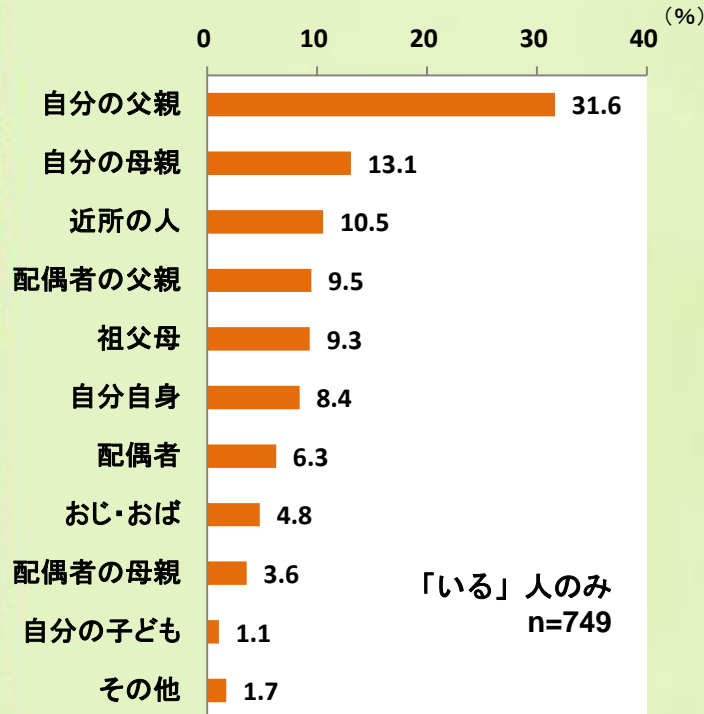
「免許返納したほうがよい・運転を止めたほうがよいと思う人」

4人に1人が誰かしら「いる」と回答

自発的に返納すると思われる人は3割程度、4分の1は難航が予測される

⇒ 自動車の運転サポート機能向上・フレキシブルな代替交通手段の必要性

【免許返納したほうがよい・
運転を止めたほうがよいと思う人】

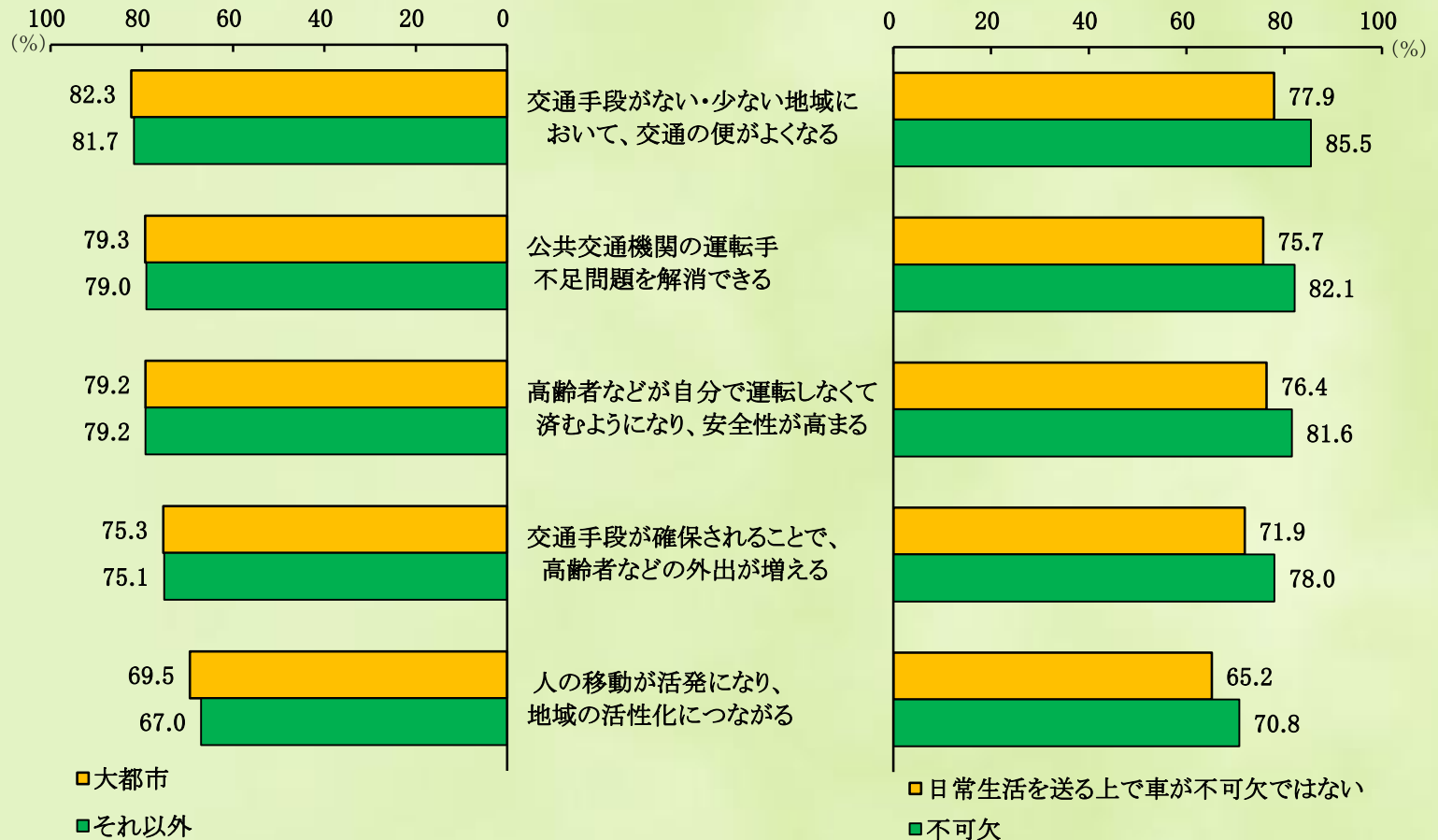


ラストマイルに対する意識 1

都市規模別

特に車が不可欠な生活を送る人において好意的

ライフスタイル別



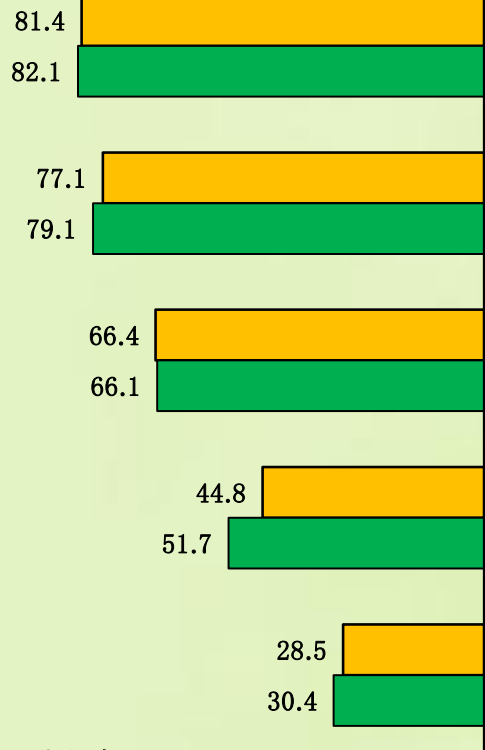
設問文：公共の交通機関がない、過疎地、高齢者が多いなど、車がないと不便な地域で、無人の自動運転車（小型バスのようなイメージ）を低速（時速20-30キロくらい）で走行させ住人の生活圏での移動をサポートする技術についてうかがいます。料金はバス程度とお考えください。これに関して、以下の点についてそれぞれどのように感じますか。

ラストマイルに対する意識 2

ただし車が不可欠な生活を送る人は懸念も高い
 ⇒ リアリティ・自分事化が意識を高める

都市規模別

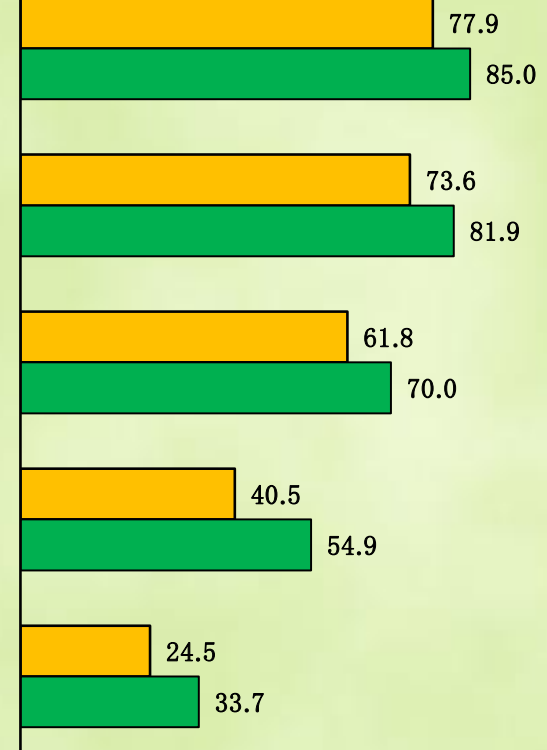
100 80 60 40 20 0 (%)



■ 大都市
 ■ それ以外

ライフスタイル別

0 20 40 60 80 100 (%)

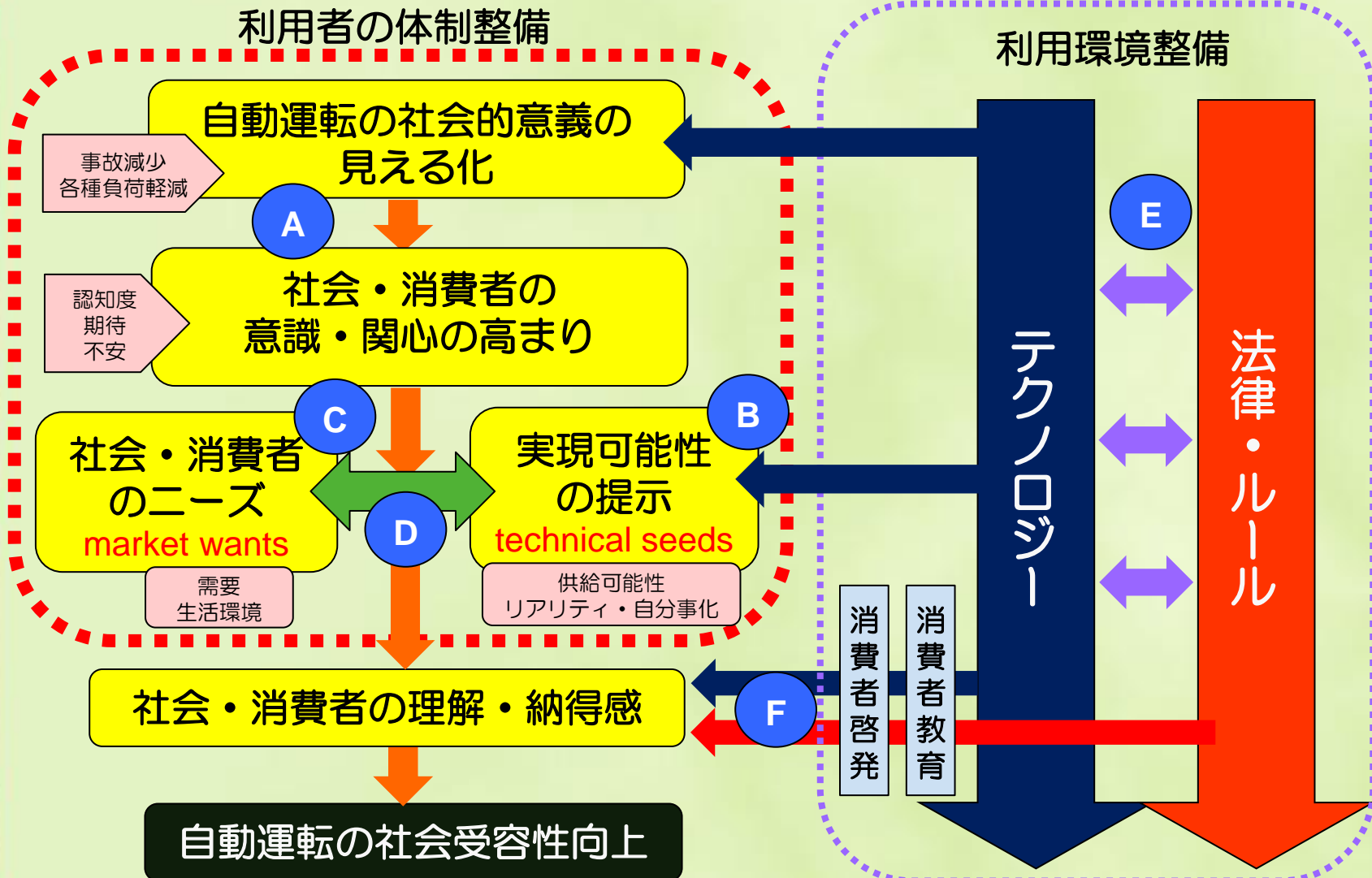


■ 日常生活を送る上で車が不可欠ではない
 ■ 不可欠

自動走行による モビリティサービスの実現に向けて —社会受容性向上の知見から—

- A：消費者におけるリスク減少は体感されにくく、効果が見えにくい
⇒テクノロジーによるモビリティ環境改善効果のさらなる「見える化」が必要
- B：何ができるのか／社会をどう変えられるのかを、社会にわかりやすく伝達
⇒テクノロジーによるモビリティ環境改善可能性の「見える化」も必要
- C：社会的課題としての高齢者のモビリティ、都市規模≠ライフスタイルなど
消費者のモビリティニーズは非常に多様で複雑
⇒消費者のニーズのきめ細かい把握が必要
- D：消費者ニーズとテクノロジーの連携：ニーズとシーズのマッチング
⇒個人・各地域のライフスタイルに応じ、ニーズを受けた形での効果的なサービス提供が必要
- E：テクノロジーと法整備の連携：技術の実用化に向けた法律・ルール整備
⇒各方面からの活発な議論と、全体を俯瞰した上での調整の必要性
- F：消費者に対する技術とルールの周知徹底
⇒安全性・利便性の最大化と事故未然防止に向けた消費者教育・啓発が必要

自動運転の 社会受容性向上にむけた体制



ご清聴ありがとうございました

(株) 第一生命経済研究所
ライフデザイン研究本部
主席研究員 宮木由貴子
miyaki@dlri.dai-ichi-life.co.jp