



消費者における「自動運転」を考える

— 社会受容性醸成による自動運転社会の共創に向けて —



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



消費者情報の収集と分析に従事

【定量データ収集】

【定性データ収集】

17
年
調
査

(株)第一生命経済研究所個別研究
* 若者調査(全国12,446サンプル)
の一部として情報収集

18
年
調
査

(株)第一生命経済研究所個別研究
全国3,000サンプル

19
年
調
査

経済産業省・国土交通省委託事業
第1回自動車・自動運転に関するアンケート調査
全国12,400サンプル

20
年
調
査

経済産業省・国土交通省委託事業
第2回自動車・自動運転に関するアンケート調査
全国12,400サンプル

地方からの依頼による
モビリティ関連の講演活動等
を通じた情報収集

永平寺町：ワールドカフェ

- ・ 愛知県日間賀島：ワールドカフェ
- ・ 茨城県日立市：ワールドカフェ
- ・ 沖縄県北谷町：試乗&ディスカッション
- ・ オーストラリア：試乗&ヒアリング

* 2016年より経済産業省・国土交通省委託事業「高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業：自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究」に有識者委員として参画

自動車・自動運転に関する意識調査

<定量データ>



第2回自動車・自動運転に関するアンケート調査

【調査概要】

- 調査実施：経済産業省調査として（株）第一生命経済研究所にて受託
- 調査対象：全国の18-79歳の男女12,400名
- 調査時期：2020年 1月
- 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	中小都市
男性	18-19	100	100
	20代	500	500
	30代	500	500
	40代	500	500
	50代	500	500
	60代	500	500
	70代	500	500
女性	18-19	100	100
	20代	500	500
	30代	500	500
	40代	500	500
	50代	500	500
	60代	500	500
	70代	500	500
		6,200	6,200
		12,400	

【調査の内容（調査項目）】

- ◆ FACE
- ◆ モビリティの実態（自家用車・公共交通機関）
- ◆ 移動手段の状況と感覚（外出先・手段・時間・負担感等）
- ◆ 事故遭遇・ヒヤリハット経験
- ◆ 地域特性・モビリティに対する意識・日常生活実態・高齢期移動への意識
- ◆ 高齢期のモビリティと免許返納
- ◆ 自動運転についての意識と利用実態
- ◆ 自動運転への受容度
- ◆ 自由回答

* 分析は基本的に60代までで実施し、70代は別途分析

昨年の調査結果

https://www.meti.go.jp/meti_lib/report/H30FY/000490.pdf

* 回答者には自動運転委関する基本的な情報を極力シンプルにしたものを提示した上で意見収集

国が想定する自動運転の実現時期

自家用車



2020年までに

高速道路での自動運転(レベル3)

2025年までに

高速道路での自動運転(レベル4)

移動サービス (自動運転バス・自動運転カート)



2020年までに

限定地域での無人自動運転
移動サービス(レベル4)

2025年までに

全国各地域での限定地域での
無人自動運転移動サービス
(レベル4)

物流サービス



2020年度

高速道路での後続車
無人隊列走行技術の実現

2021年度

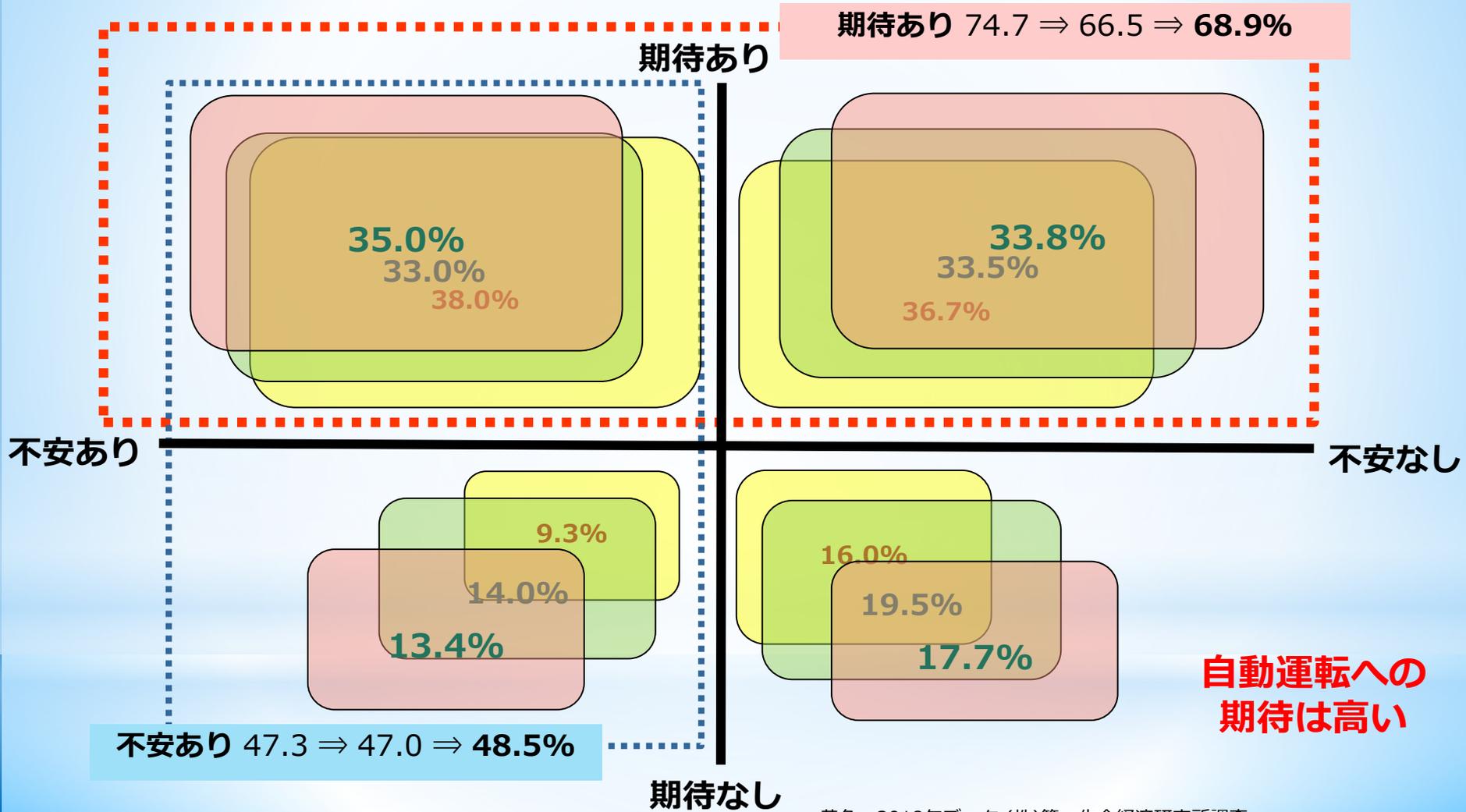
高速道路での後続車
有人隊列走行の商業化

2022年度以降

高速道路での後続車
無人隊列走行(東京-大阪)の商業化

※2020年1月15日付「SIP café ～自動運転～ ハンドブック」より抜粋 ※イラストはイメージです

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

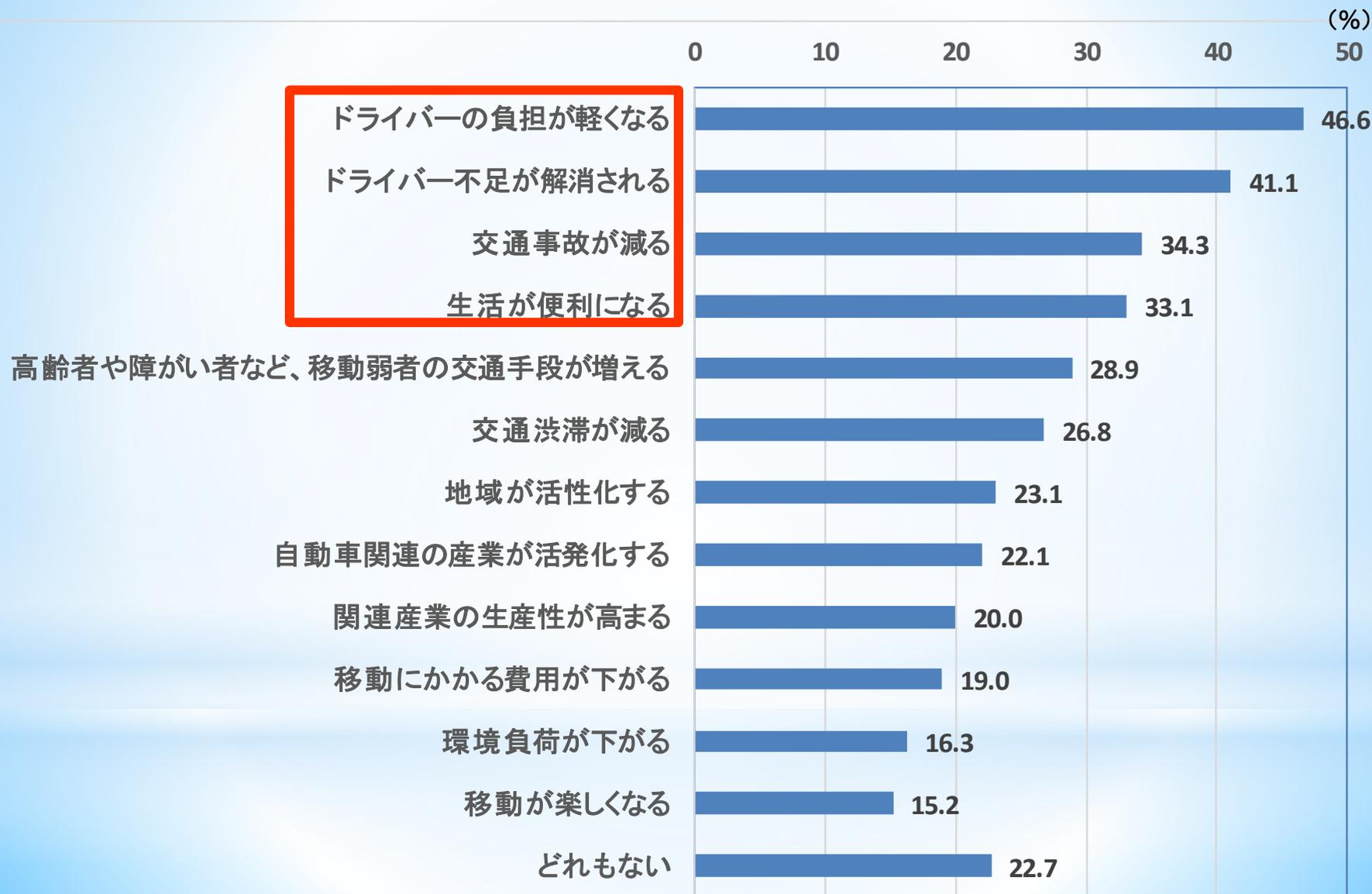


黄色：2018年データ (株)第一生命経済研究所調査
 緑色：2019年データ 経済産業省・国土交通省委託事業としての調査
 赤色：2020年データ 経済産業省・国土交通省委託事業としての調査
 いずれも初年度の調査対象である20-60代のみを取り出して比較した数値

自動運転への期待（オーナーカー）



自動運転への期待（サービスカー）



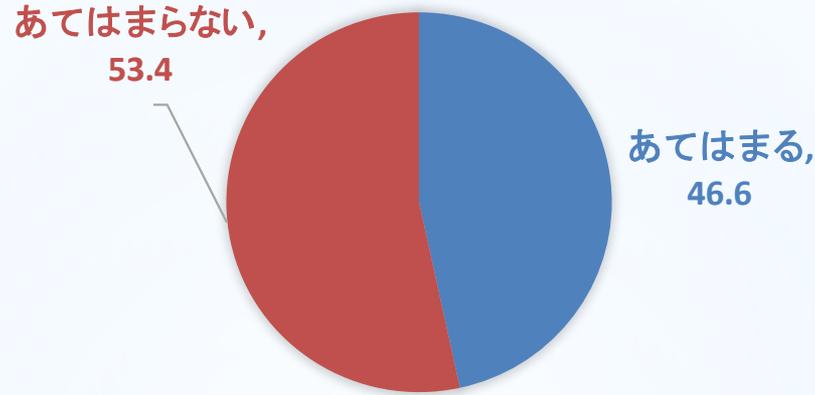
自動運転への期待（物流カー）

(%)



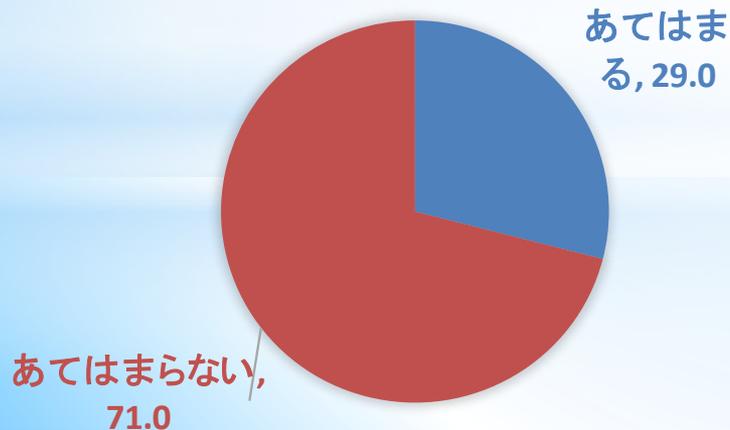
自動運転に対する理解

「自動運転」と「運転支援」の違いを知っている

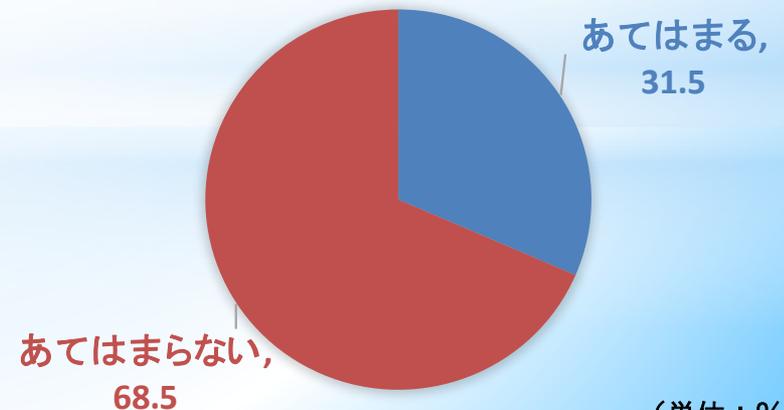


自動運転関連の
認識は高くない

自動運転技術の実用化に対応して 道路交通法が改正されたことを 知っている



2020年に 「自動運転」と呼べるものが 公道を走れるようになることを知っている



(単位：%)

自動運転に対する理解度（自己評価）

(点)



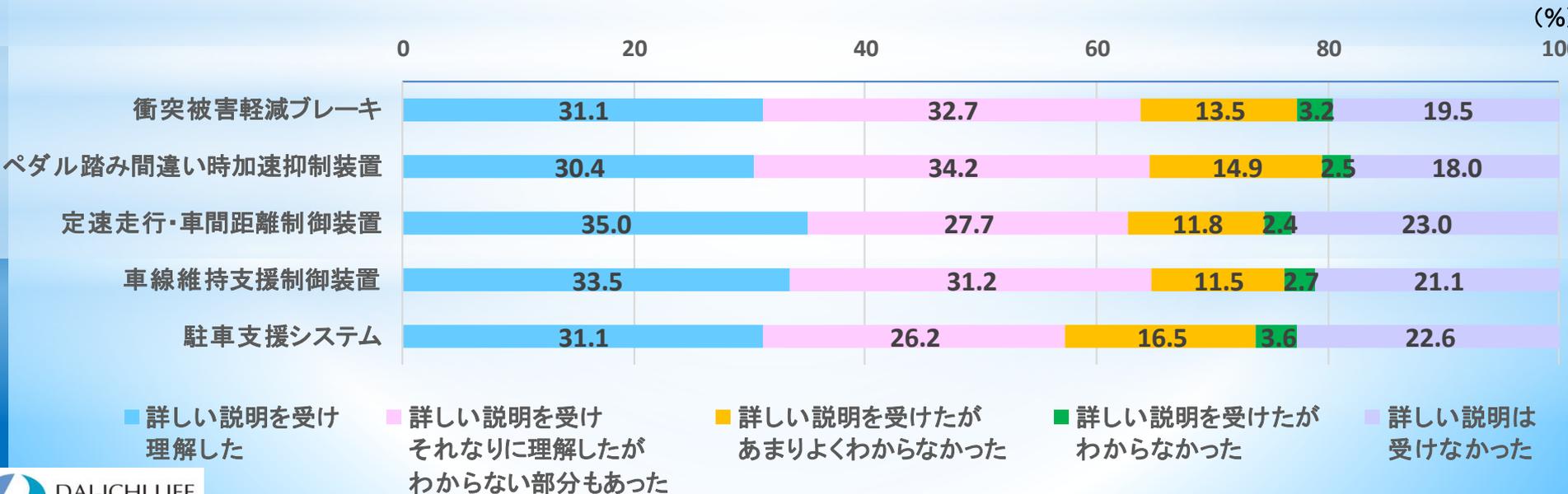
理解度の自覚は特に女性で低い

運転支援機能の認知度と利用状況

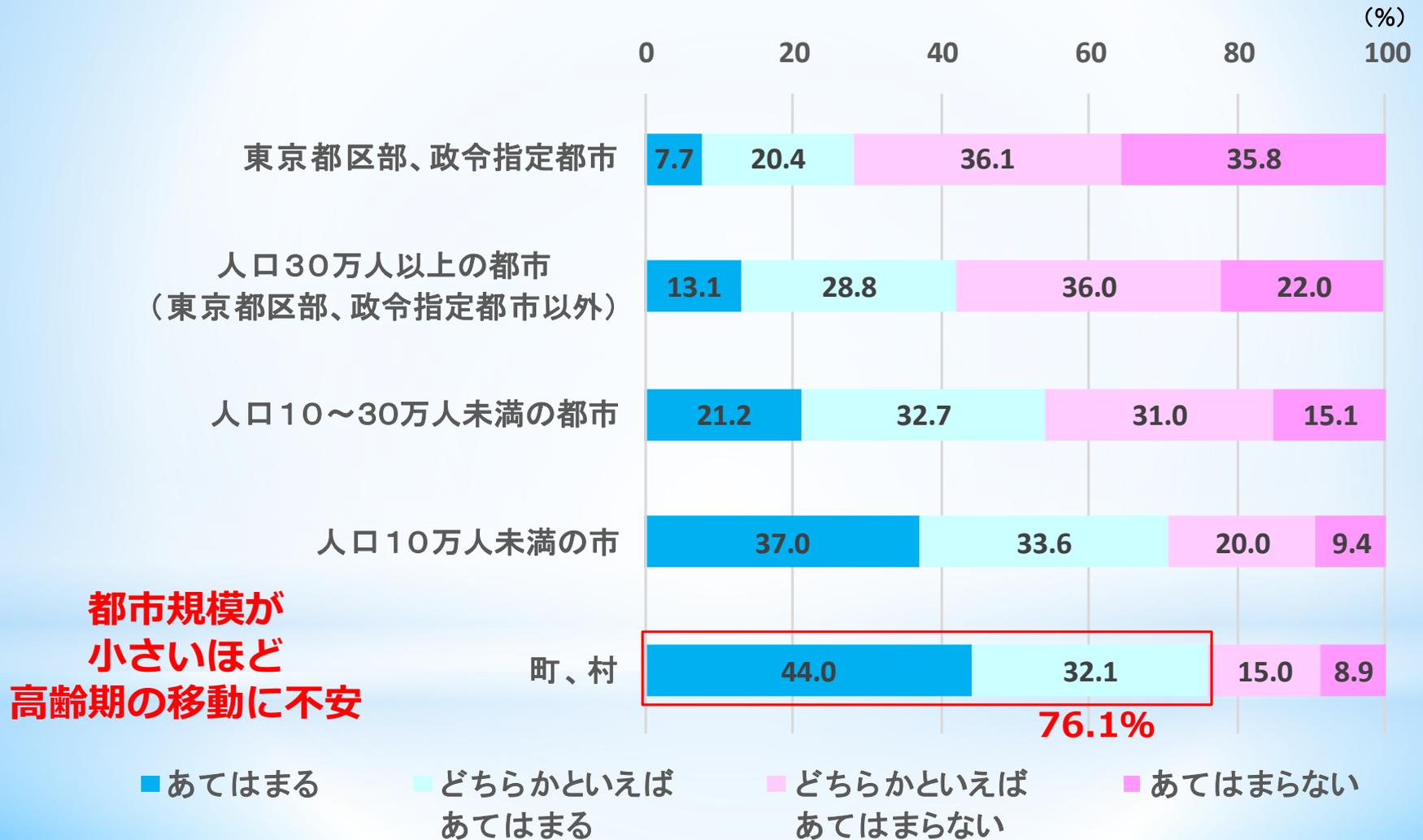
	知っている	機能のついた自動車を利用	そのうち	
衝突被害軽減ブレーキ	73.8	18.5	⇒	56.1 ← 機能がっていることを普段意識
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	61.1	7.5	⇒	56.7 ← 機能がっていることを普段意識
定速走行・車間距離制御装置	54.1	10.7	⇒	55.2 ← 機能を普段利用
車線維持支援制御装置	50.6	9.1	⇒	52.3 ← 機能を普段利用
駐車支援システム	52.0	4.8	⇒	42.5 ← 機能を普段利用
どれもない	20.4	51.7		
機能がっているかどうか不明	—	23.7		

運転支援機能の利用者でも理解度は高くない

そのうち



今住んでいる地域では 高齢期の移動手段に不安がある



消費者との対話を通じて見えたもの

<定性データ>



消費者との対話の目的

- 定量調査結果から得られた知見の検証
- 定量調査では得られない意見・傾向等の収集
- 次回定量調査における調査項目・選択肢等としての反映



- 地域住民の自動運転関連の情報提供・関心喚起
 - モビリティ課題に対する自分事化
 - 課題解決への参画意識の醸成

愛知県日間賀島におけるワールドカフェ

日時 : 2020年1月27日 (月) 19:00-20:30

会場 : 日間賀島 サービスセンター (公民館) 3階 会議室

参加者 : 住民 28名、実証実験事業者4名 (NTTドコモ、PwC)

有識者2名 (谷口綾子筑波大学教授、中川由賀中京大学教授)

運営 : 宮木+第一生命経済研究所スタッフ2名、テクノバ1名

オブザーブ参加 : 愛知県2名、南知多町2名



島であることと強固なコミュニティをベースとした特殊なモビリティ事情 「小都市規模・モビリティに不自由していない」モデルとしての特異性 コミュニティと実装インセンティブをベースにした受容性醸成の可能性



茨城県日立市におけるワールドカフェ

日時：2020年2月11日（月） 14:00-16:30

会場：日立市 大久保交流センター（多賀市民プラザ）4階 会議室

参加者：住民 33名（内、女性4名、大学生5名、小学校PTA代表6名）

- ・ 地域（久慈・大みか・水木・大沼・河原子・大久保学区コミュニティ）
- ・ 小学校保護者（久慈小学校・大みか小学校・水木小学校・大沼小学校・河原子小学校）
- ・ 茨城大学

ファシリテーター：花田泉氏 クリエイティブオフィスビーンズ
宮木＋第一生命経済研究所スタッフ2名、テクノバ1名

経済産業省 : 1名

博報堂 : 2名

オブザーブ参加：日立市5名、地域交通事業者1名（茨城交通）



日立市の縦長な地形や道路交通事情における具体的課題と自動運転

BRTをベースとした自動運転の発展形への期待 (コストダウン、距離延長等)

高齢者のコミュニティ参加への意識喚起と地域課題解決の自分事化が必要



沖縄県北谷町における試乗とグループディスカッション

日時 : 2020年2月17日(月) 9:00-11:50
会場 : ヒルトン沖縄北谷リゾート 1階ミーティングルーム
参加者 : 北玉小学校6年3組32名 + 先生2名
運営 : 宮木 + 第一生命経済研究所スタッフ1名、テクノバ1名
関係事業者 : 北谷タウンマネジメント&ビルリテイナビス、ユーデック
有識者 : 鎌田実東京大学教授
経済産業省 : 1名
オブザーブ参加 : 北谷町2名



情報を得ること・試乗体験することの効果と意義の確認
“WHY”と“WHAT”を聞いて、“HOW”を考える子どもたち
楽しい・カッコいい・乗り心地がいい、は大事なポイント

【1】

- 自動運転について学んでどう思った？
 - 実際に乗ってみて
どのようなことを感じた？

【2】

自動運転の技術を
これからの日本で使っていくにあたり
私たちが考えなければならないことは？

人はルールをちゃんと
守らないといけないと思う。
乗る側も、安心しすぎは
ダメだと思う。

あおり運転の罰則を
もっと厳しくしてほしいと思う

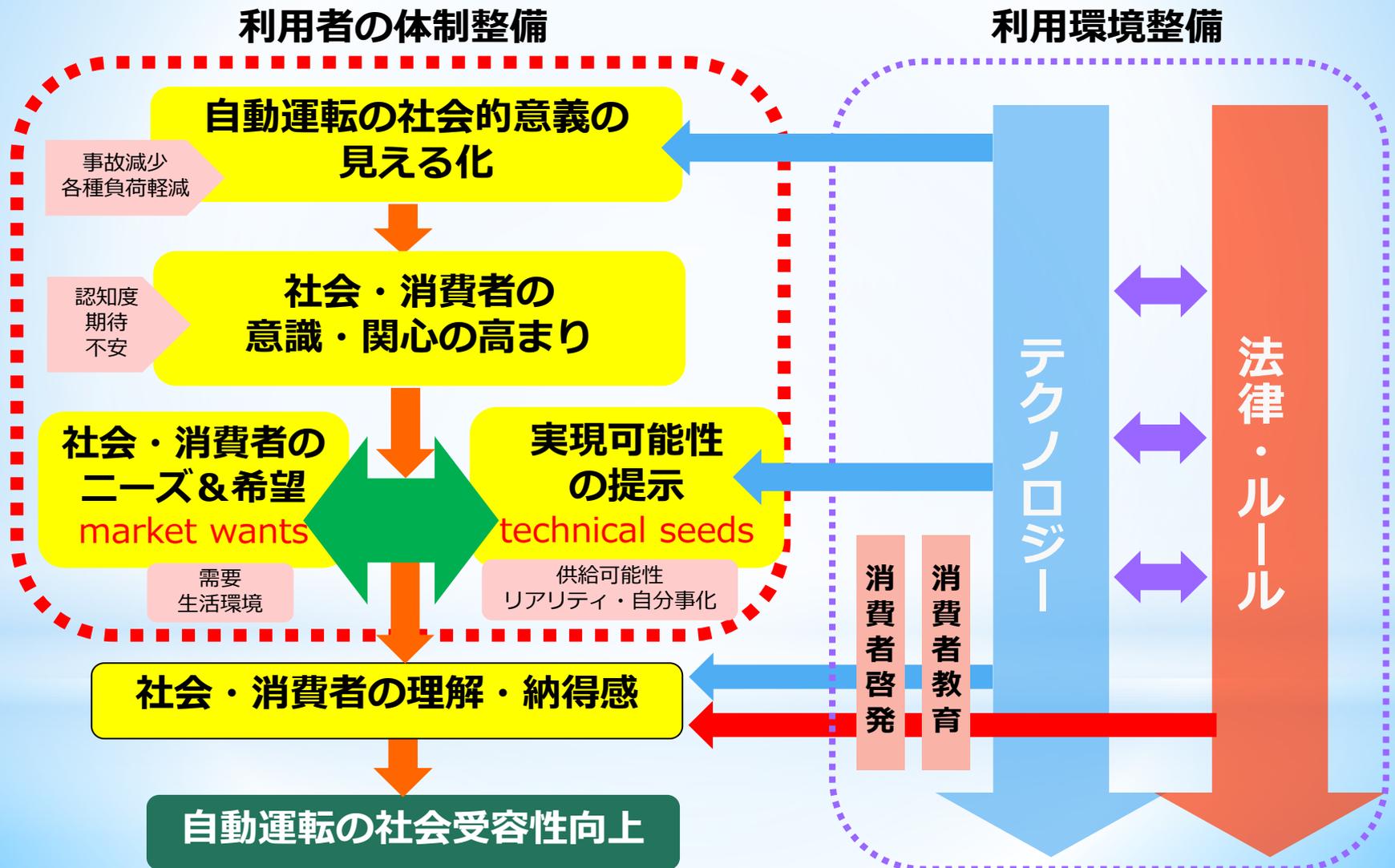
自動運転車専用の
道路を作ったらどうだろう



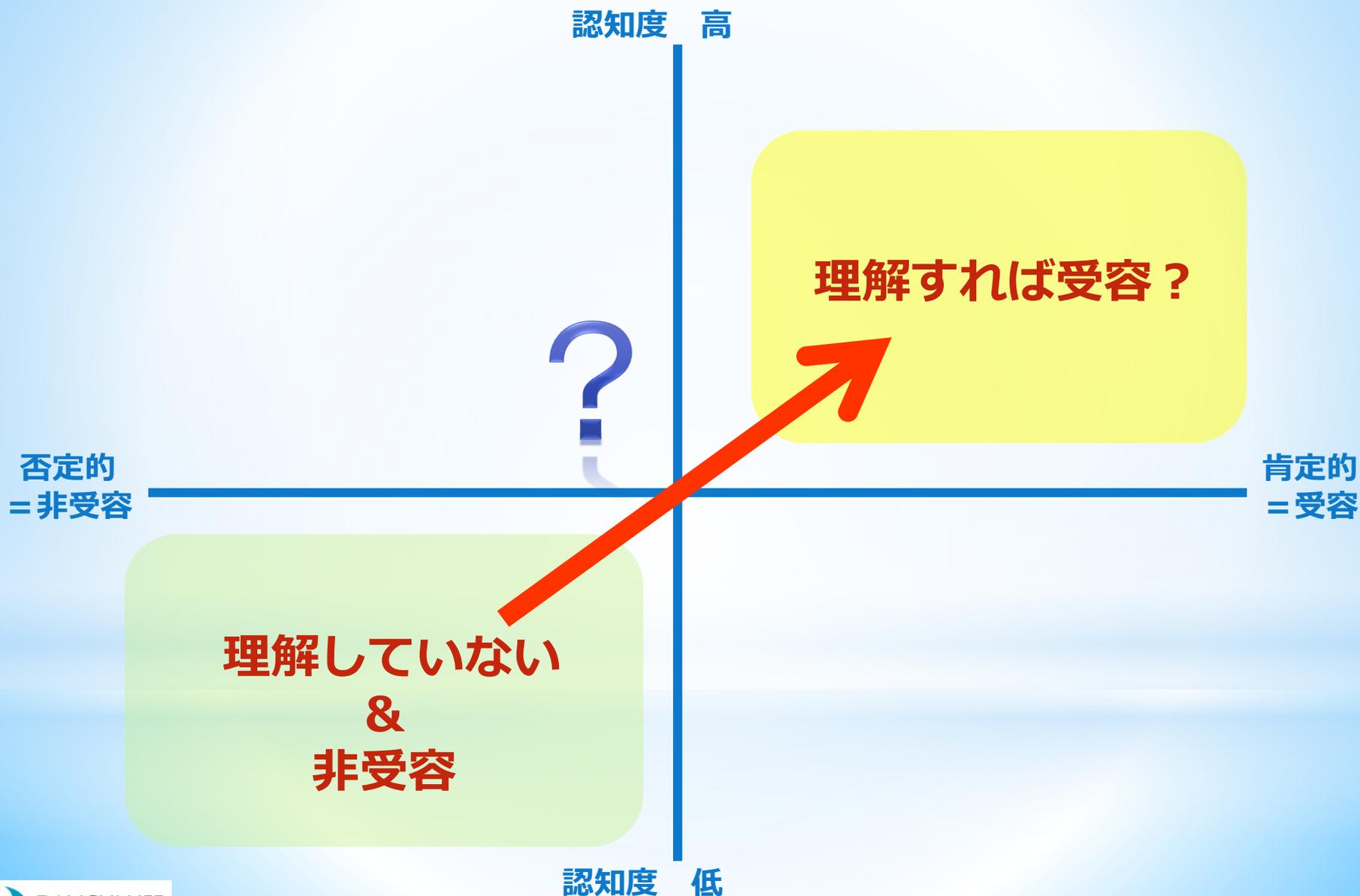
社会受容性の醸成に向けて



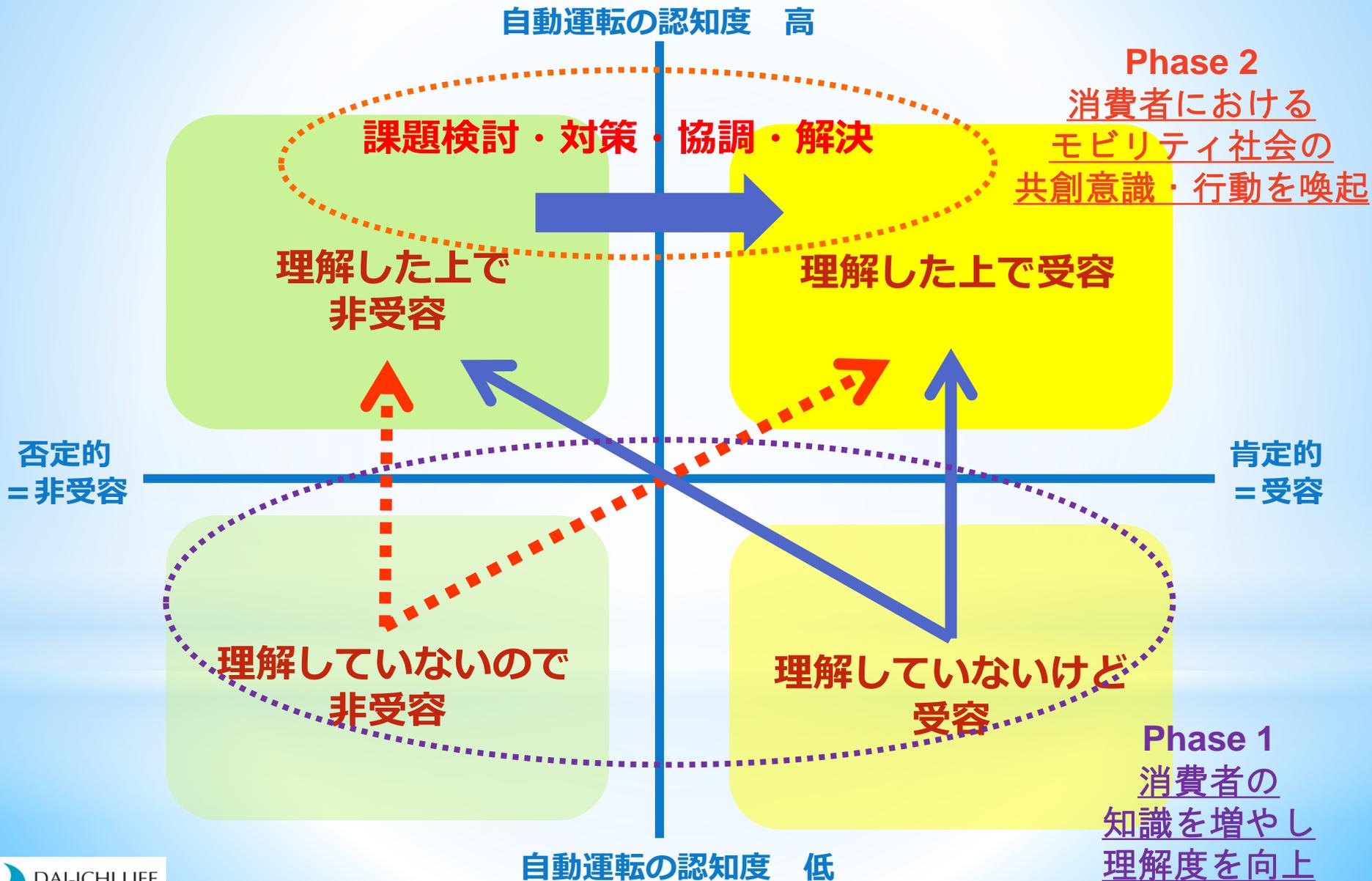
自動運転の社会的受容性向上にむけた体制



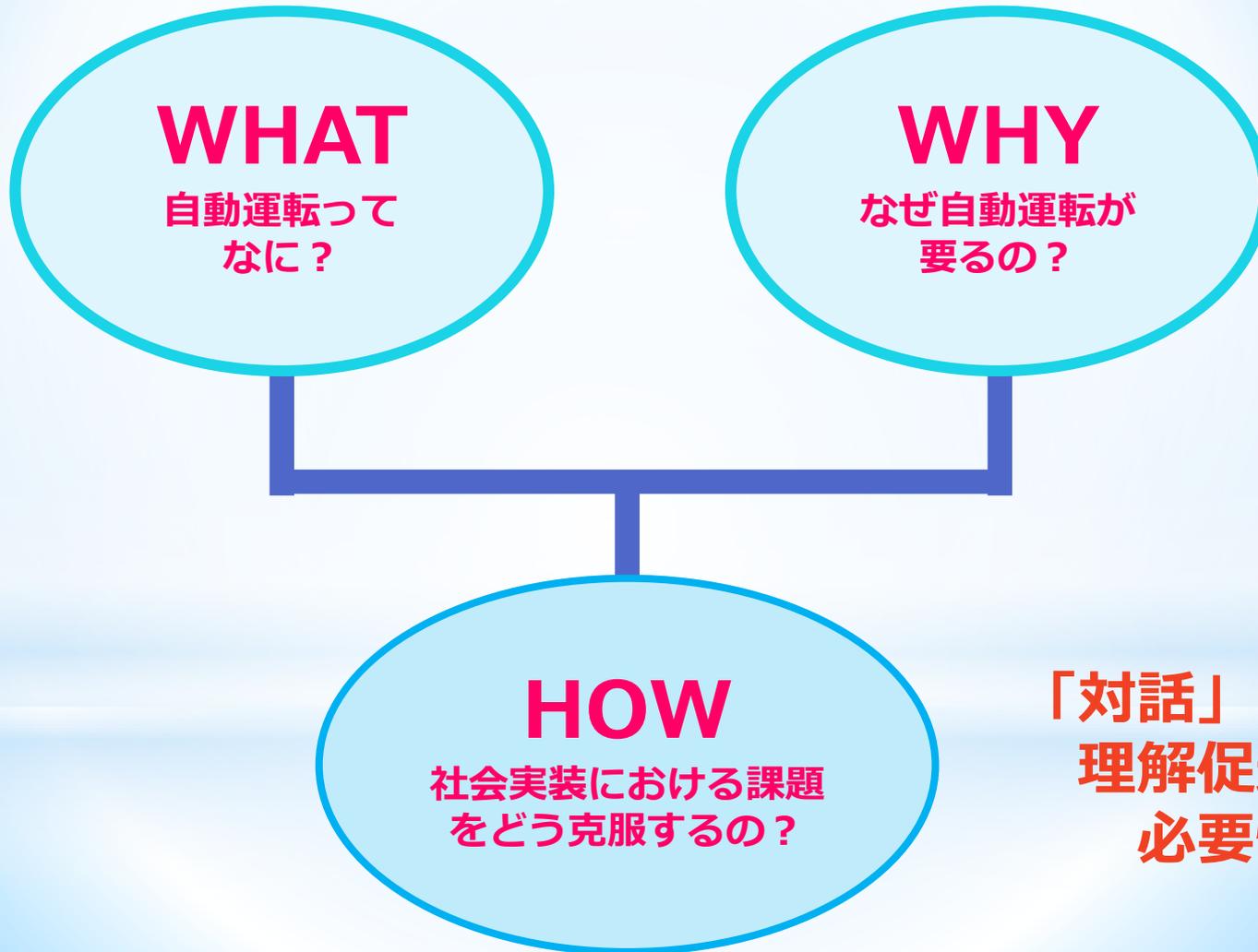
認知度と受容は正の相関関係にあるとは限らない



認知度と受容は正の相関関係にあるとは限らない

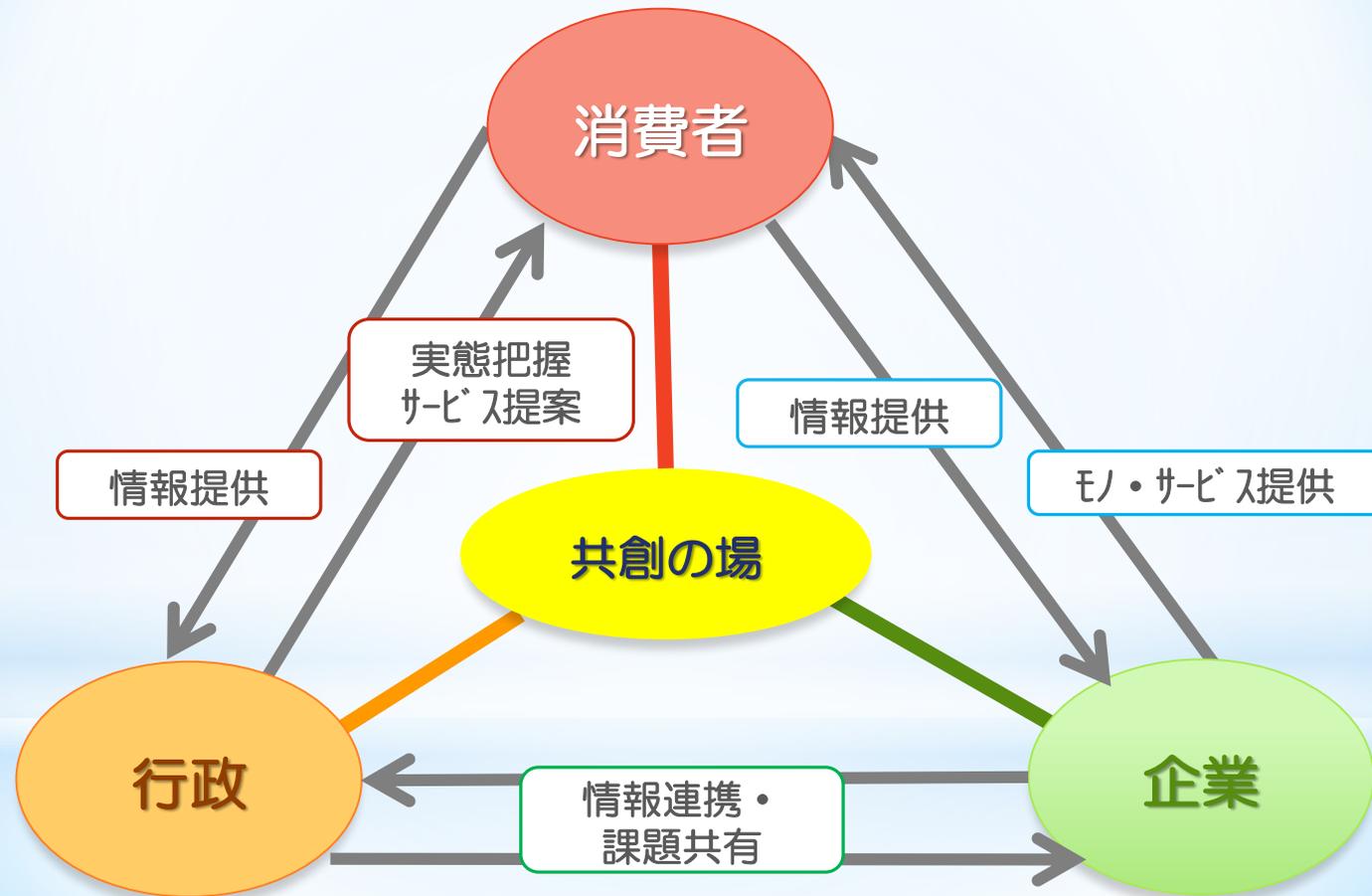


自動運転の「受容」形成プロセス



自動運転社会の共創に向けた「対話」

－対話は“掛け算”－



「勝ち組競争」から 「価値組み共創」へのシフト

事業者・行政・消費者の対話と連携による
モビリティ社会の共創

Society5.0社会はCyber・Physical連携による
「人を中心」に持続性を目指す時代

消費者自身も「エンドユーザー＝消し費やす存在」ではなく
想像し、参画し、創造する存在へ

ご清聴ありがとうございました



DAI-ICHI LIFE
RESEARCH INSTITUTE INC.



Dai-ichi Life Group

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

〒100-0006 千代田区有楽町1-13-1
03-5221-4767
miyaki@dlri.dai-ichi-life.co.jp