

生活者目線で考える自動運転 ～消費者意識調査から～

株式会社 第一生命経済研究所
宮木 由貴子

本報告のフロー

なぜ今、自動運転について考えるのか

オーナーカーとしての利用課題
～運転支援機能の利用実態と意識～

サービスカーとしての利用課題
～できること・できないこと～

生活者として地域モビリティにどうかかわるのか



なぜ今、自動運転について考えるのか

人生100年時代の到来 100歳以上の人口推移

9割近くが女性

(人)
100,000

90,000

80,000

70,000

60,000

50,000

40,000

30,000

20,000

10,000

0

世界に先駆けて高齢化が進む日本社会

平均寿命 男性 81.41年 女性 87.45年

2065年には100歳以上人口が55万人近くになる推計

86,510人

71,274

44,449

13,036

3,298

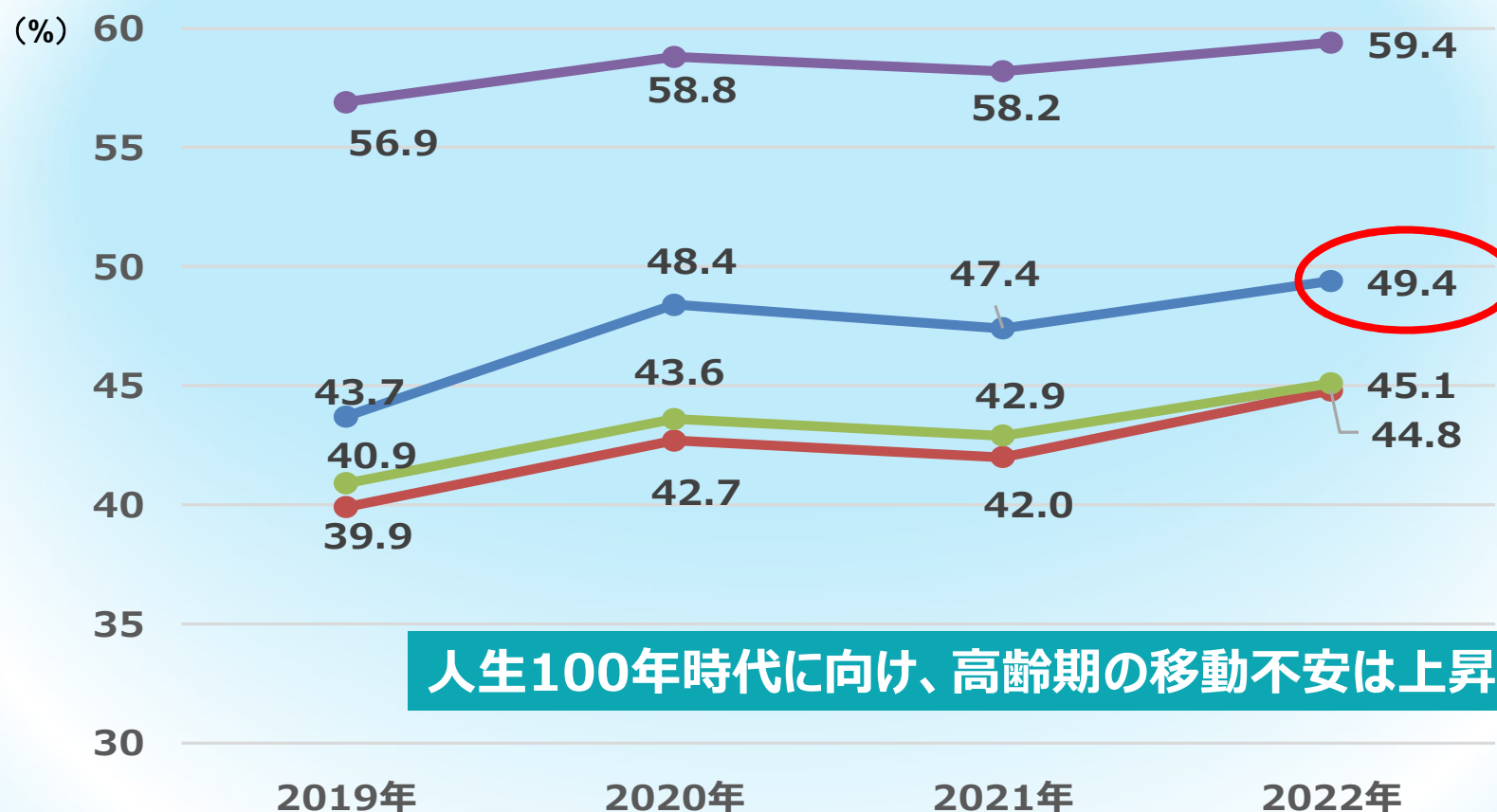
968

339

153人

1963年 1965年 1967年 1969年 1971年 1973年 1975年 1977年 1979年 1981年 1983年 1985年 1987年 1989年 1991年 1993年 1995年 1997年 1999年 2001年 2003年 2005年 2007年 2009年 2011年 2013年 2015年 2017年 2019年 2021年

高齢期の移動に関する意識の推移

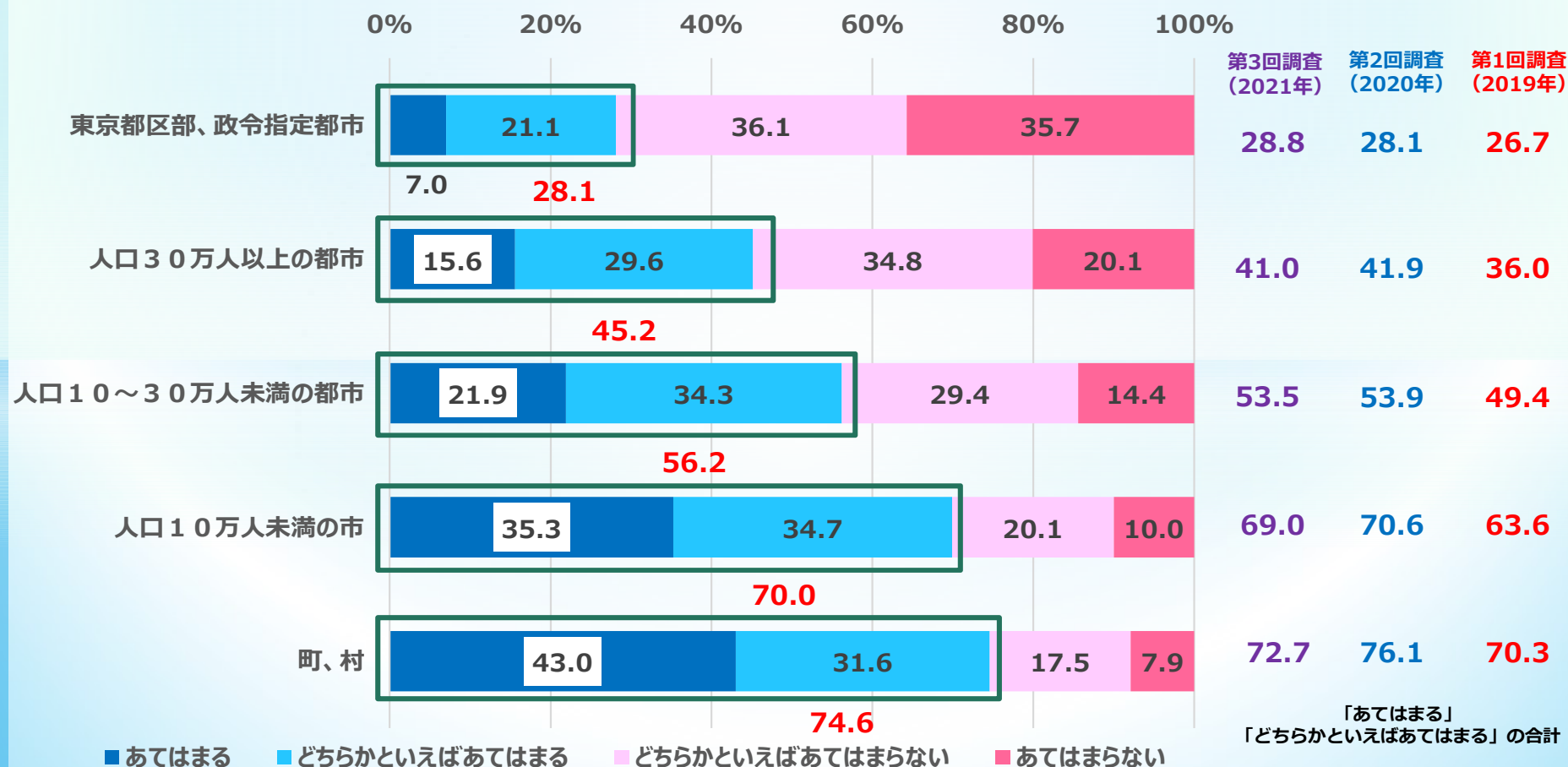


人生100年時代に向け、高齢期の移動不安は上昇傾向

- 今住んでいる地域では、高齢期の移動手段に不安がある
- 今住んでいる地域では、高齢期に自動車がないと生活できない
- 今住んでいる地域では、高齢期にバスや鉄道で移動するのは不便である
- 高齢期は、今住んでいる地域に住み続けたい

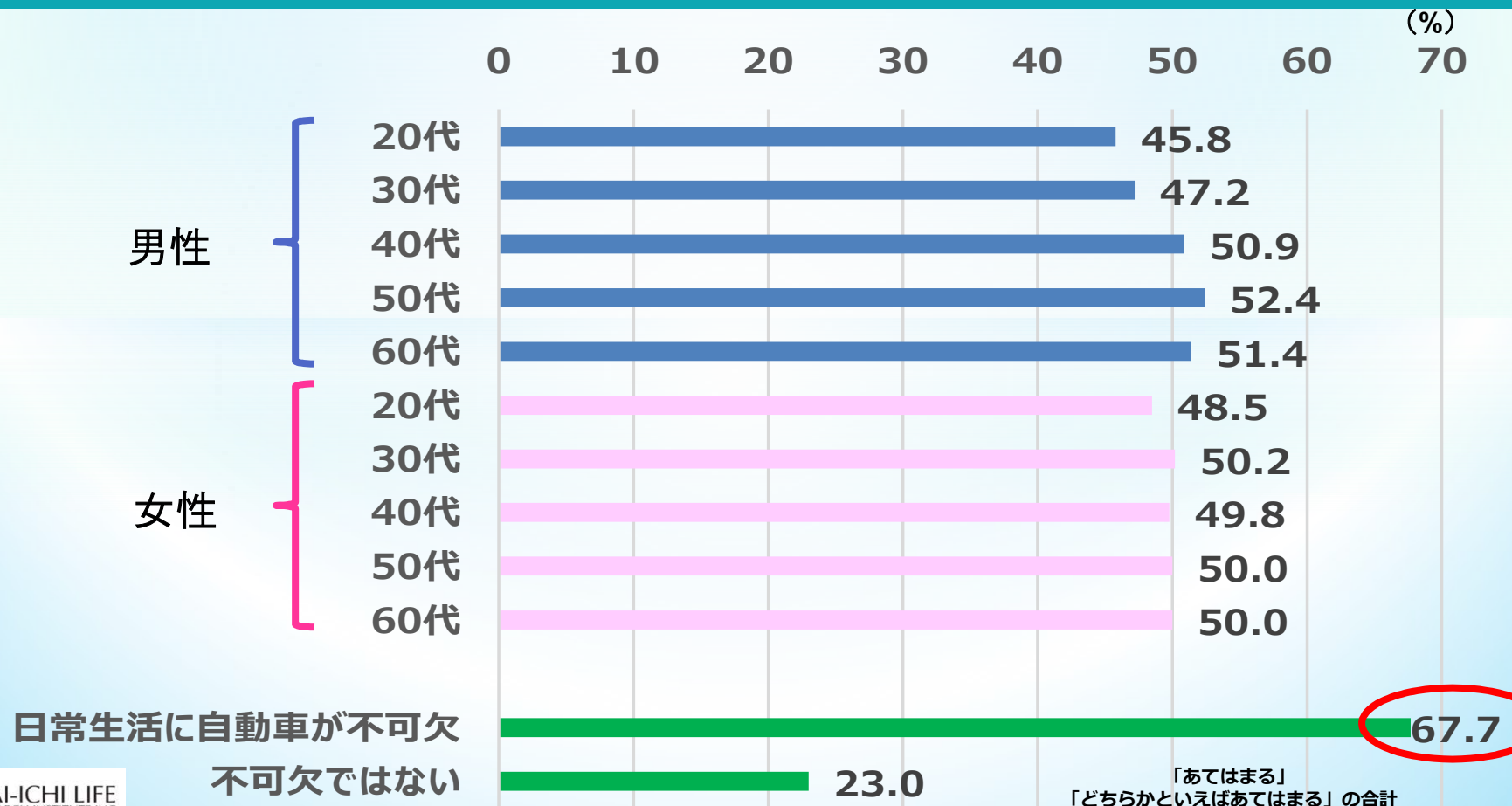
今住んでいる地域では、 高齢期の移動手段に不安がある(都市規模別)

高齢期の移動不安は都市規模が小さいほど顕著に高い

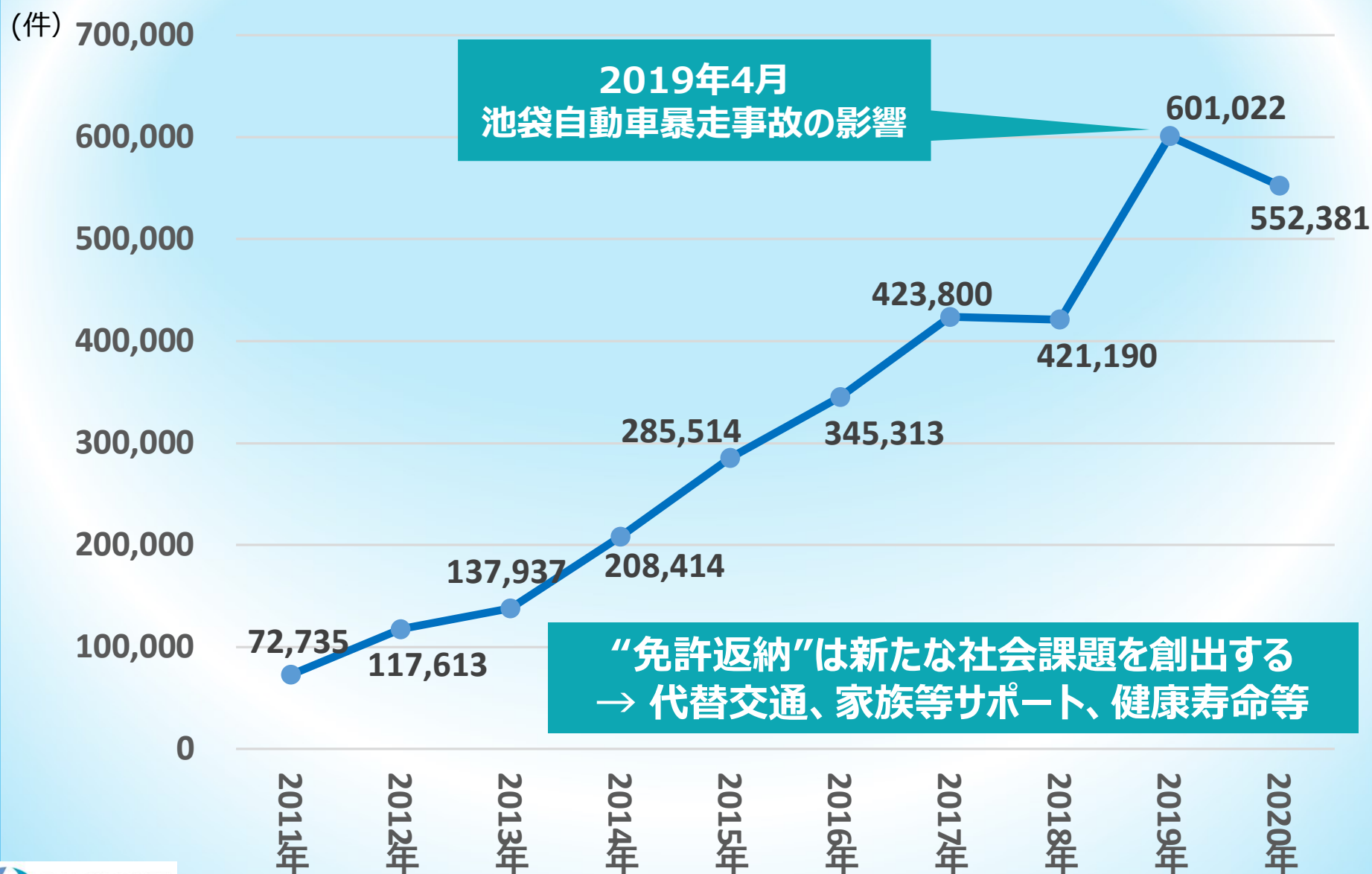


今住んでいる地域では、 高齢期の移動手段に不安がある (性・年代、自動車依存度別)

高齢期の移動不安は高齢者のみで高いわけではない＝家族のモビリティに不安？
自動車依存度が高い人で顕著に不安が高い



申請による運転免許の取り消し件数の年次推移



人生100年時代のモビリティに向けた 2つのソリューション

運転寿命の延伸

人生が100年でも運転継続できる社会



自家用車の運転支援機能を高め
加齢によって身体機能が低下
しても、ある程度免許返納の
時期を後ろ倒しできるようにする
=オーナーカーの自動運転化

代替交通の創出

自家用車が使えなくても
自由で安全な移動ができる社会



自家用車を用いなくても
地域内・地域間の移動が可能となる
公共交通としての自動運転車両
を導入する
=サービスカーの自動運転化

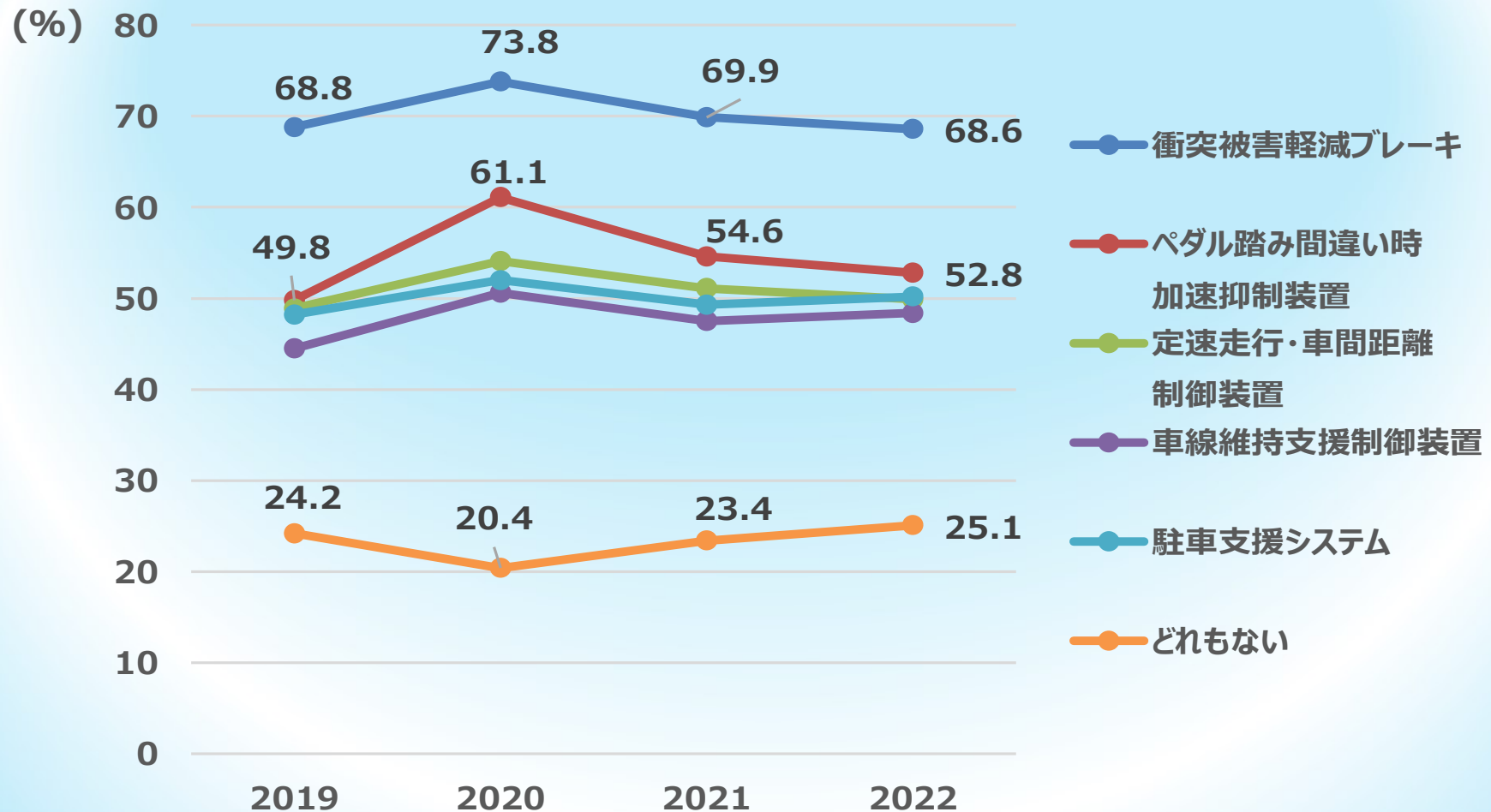
ソリューションとしての「自動運転」

道路交通上の課題解決	交通事故の削減	システム関与による安全性向上
	交通渋滞の緩和	運行環境とドライブ状況の連動等、運行の効率化
	環境負荷の低減	エネルギー消費の適正化・効率化
移動にかかわる人的課題に対する手段提供	運転負荷の軽減	システムによる運行代替
	ドライバー不足解消	ドライバーの負荷軽減・必要人数の減少
	移動弱者支援	代替交通の創出機会(サービスカー) 運転寿命延伸(オーナーカーの運転支援機能)
産業・雇用面への効果	産業競争力の向上	従来産業の成長と持続性向上
	関連産業の成長・生産性向上	新規産業の成長と持続性向上
	雇用の維持・創出	個人の経済基盤の安定



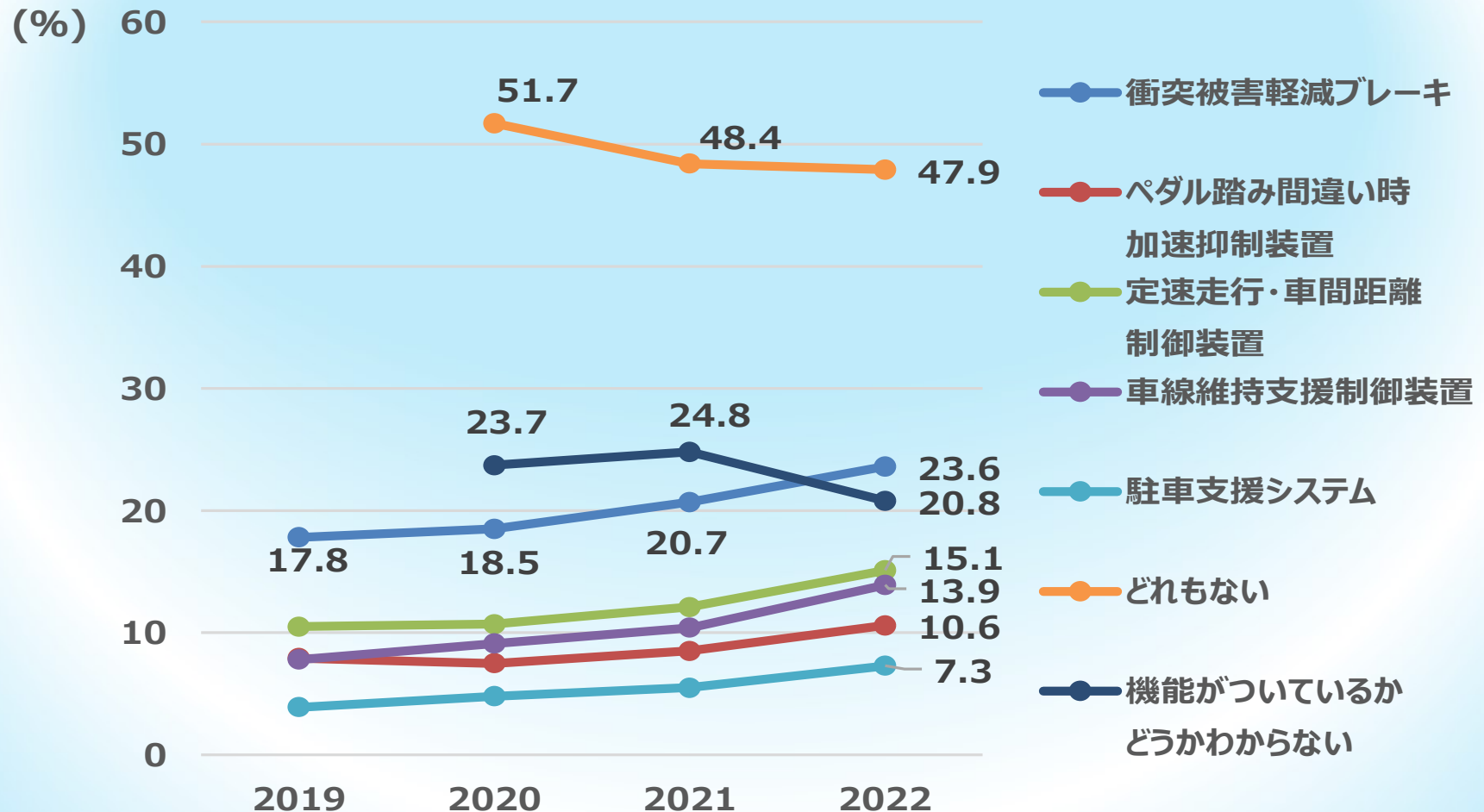
オーナーカーとしての利用課題 ～運転支援機能の利用実態と意識～

各運転支援機能について 「知っている」と回答した割合の変化



2020年の認知度急騰は2019年の池袋事故の影響の可能性
この4年で全体的に上昇傾向にあるとはいいがたい

運転支援機能が搭載された車を 「利用している」と回答した割合の変化

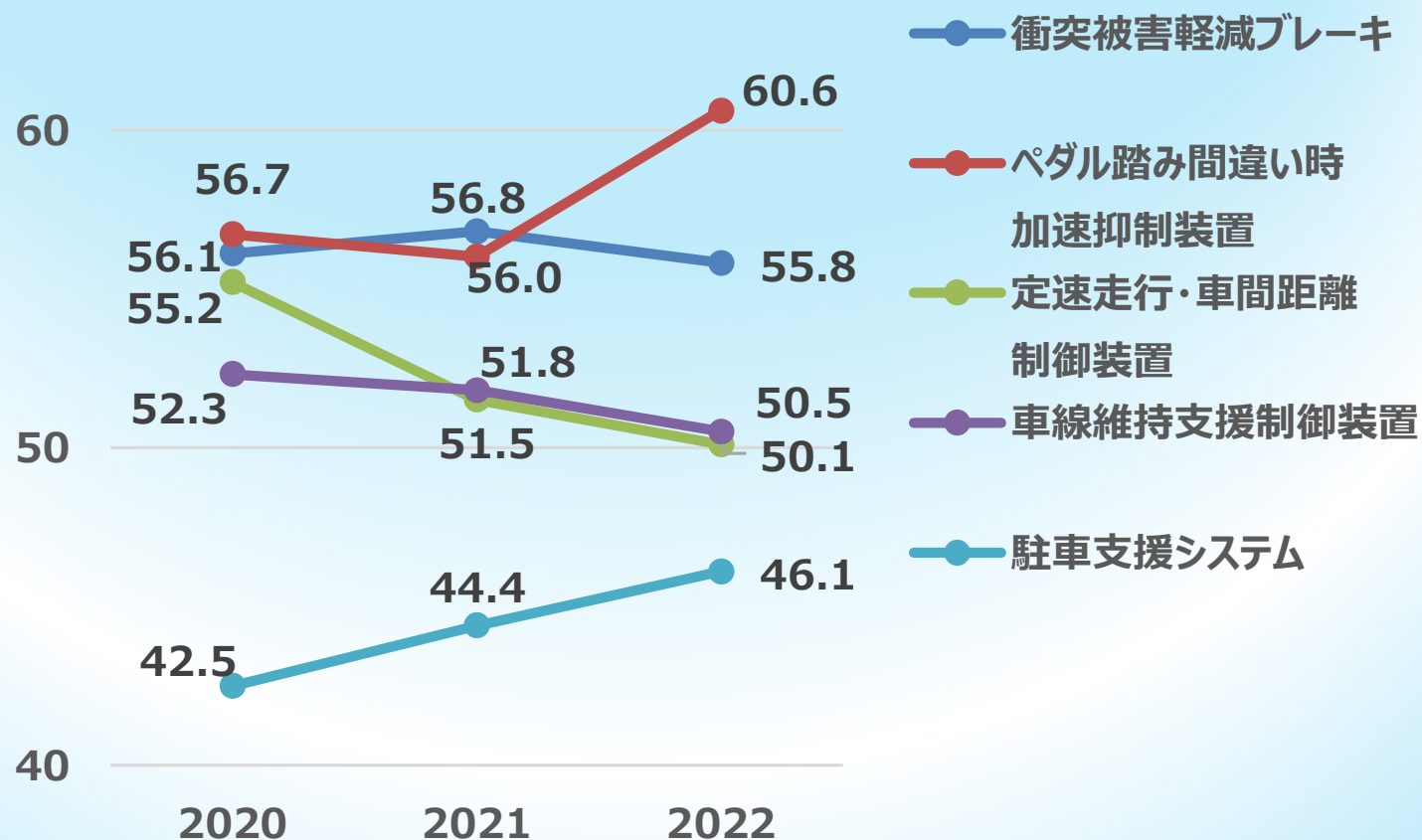


各機能の利用者は順調に増加傾向
まずは認知度を上げて「知ってもらう」ことが重要

実際に運転支援機能について「搭載を意識している」「利用している」と回答した割合の変化

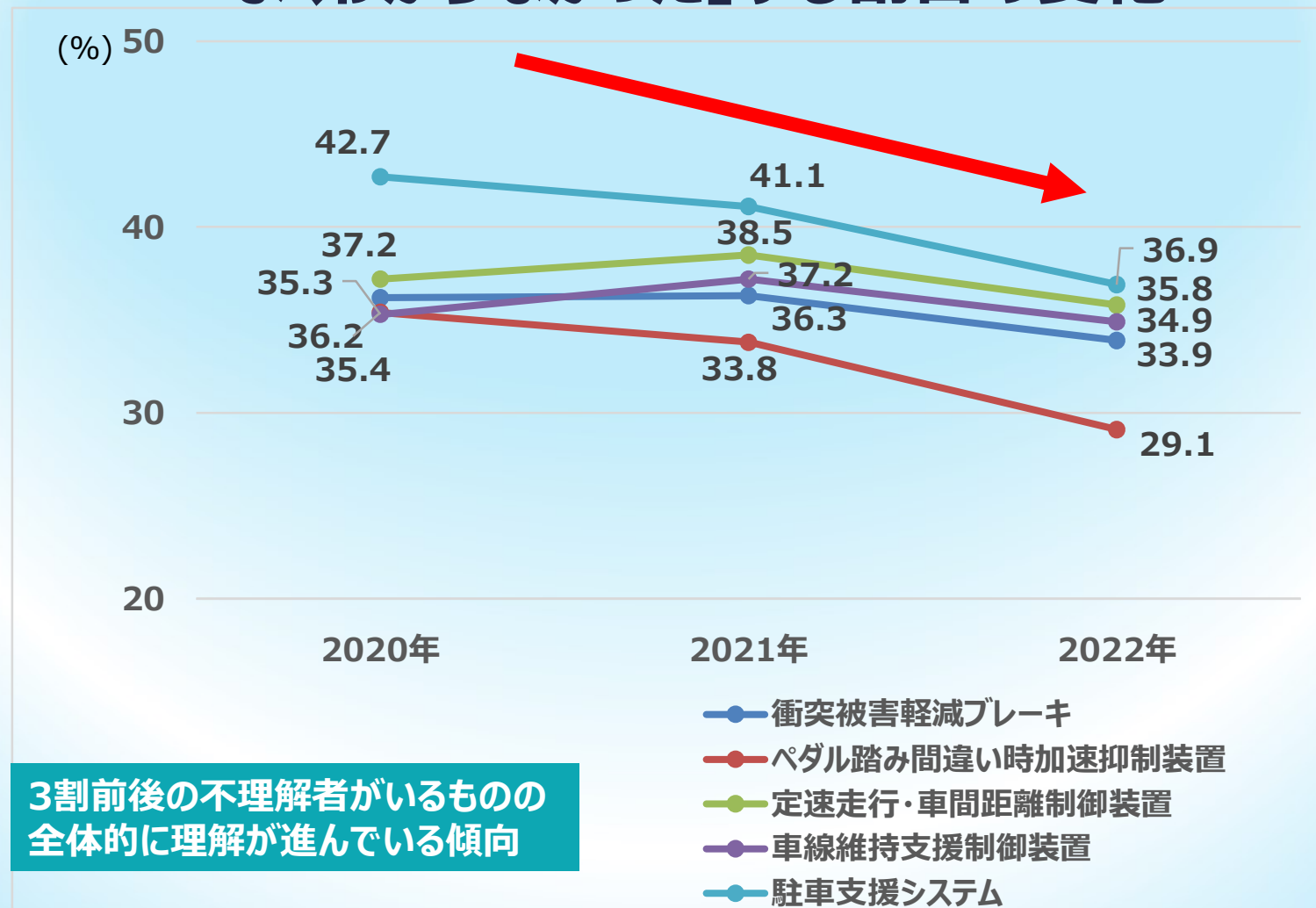
(%) 70

踏み間違い時加速抑制装置の搭載意識が上昇
パークアシストも利用が増加傾向



* 運転支援機能が搭載された車を「利用している」と回答した人のみの回答

販売店や事業者からの機能や技術的な限界の説明について 「詳しい説明は受けなかった」「わからなかった」 「よくわからなかった」する割合の変化

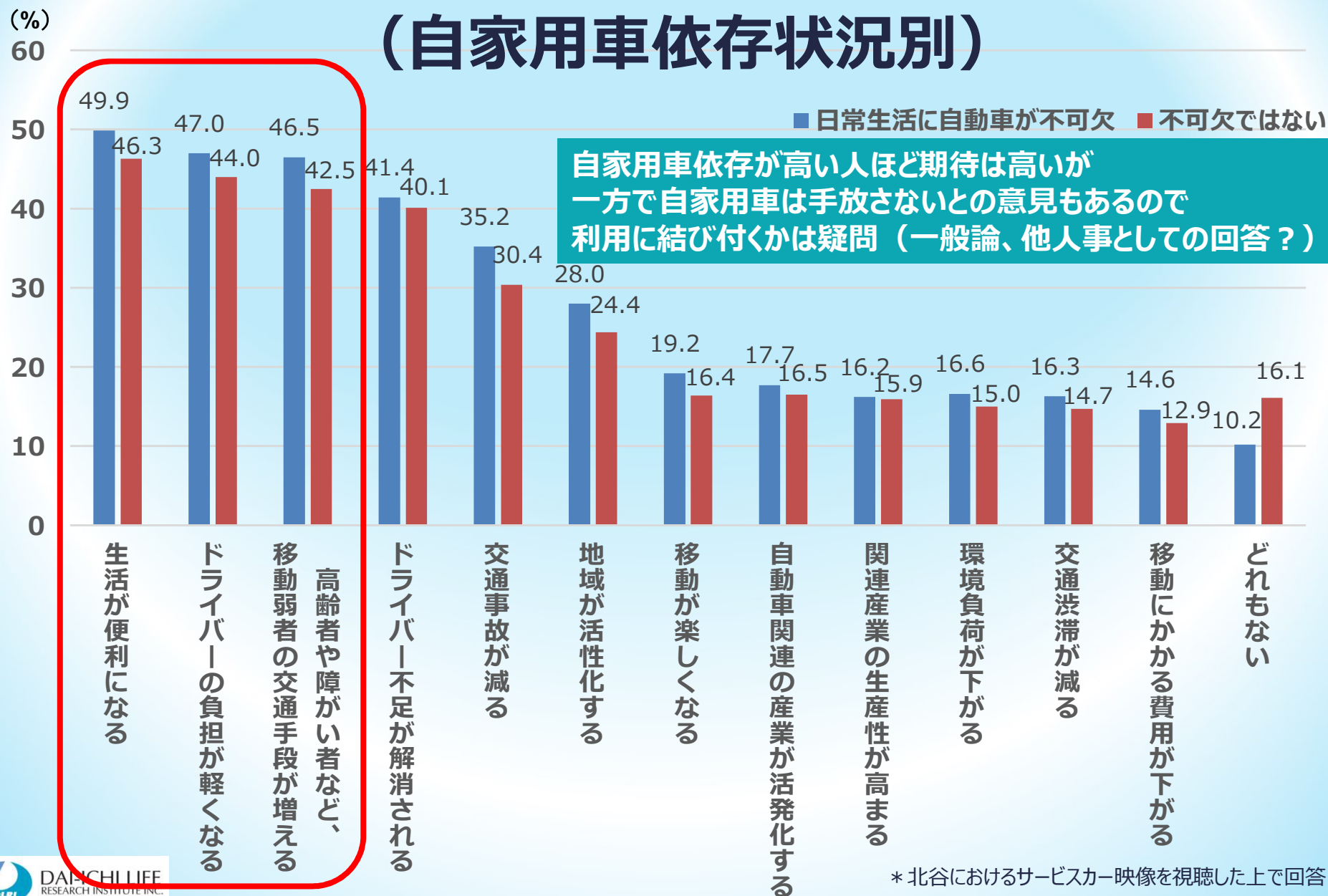


* 運転支援機能が搭載された車を「利用している」と回答した人のみの回答



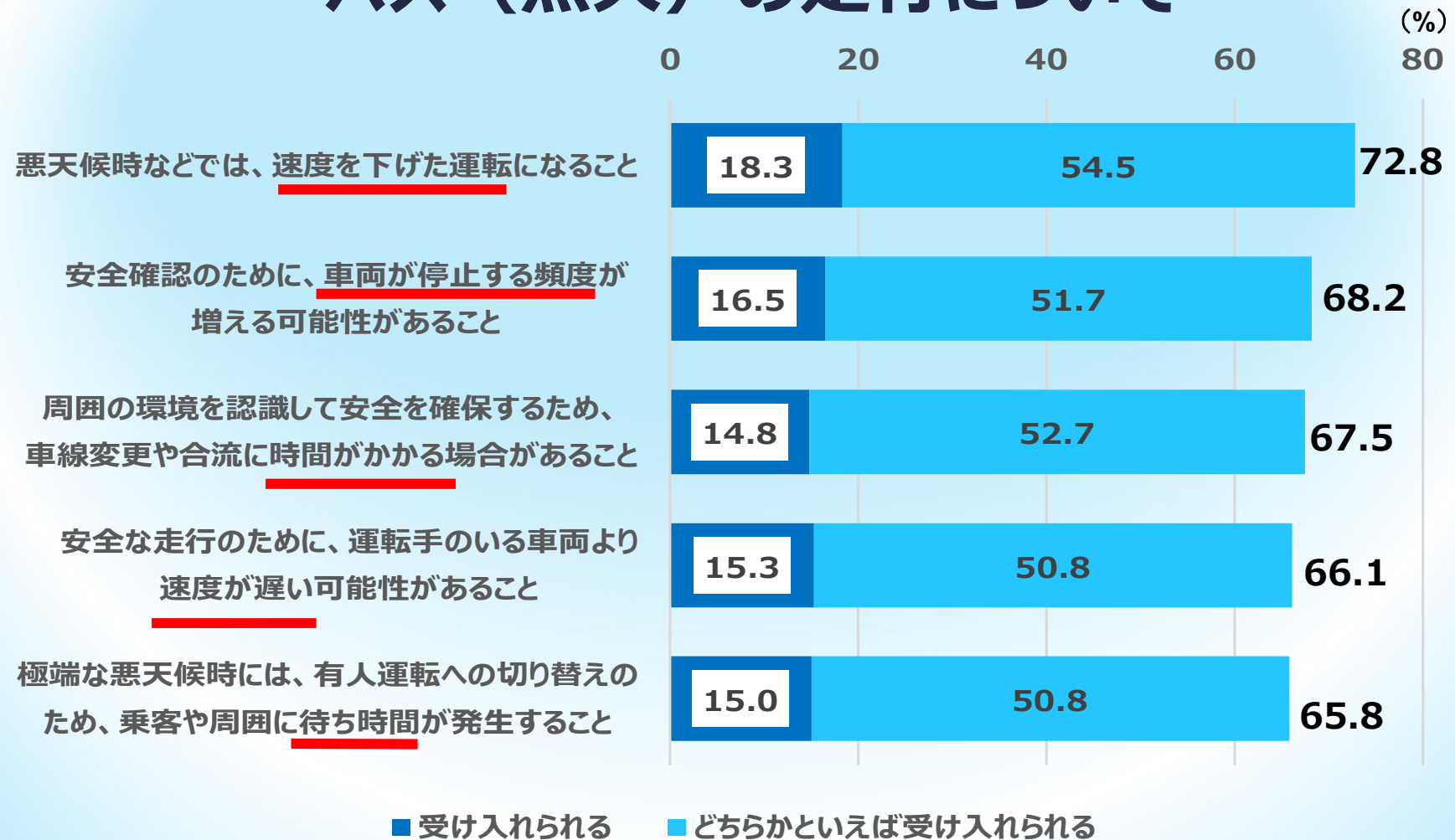
サービスカーとしての利用課題 ～できること・できないこと～

公共交通に自動運転技術を活用することへの期待 (自家用車依存状況別)



* 北谷におけるサービスカー映像を視聴した上で回答

自動運転の限界・制約・課題に関する受容 バス（無人）の走行について



「自動運転を受け入れる」というのは、存在を認めるだけでなく
技術的な限界や特性をカバーし「うまく使う」姿勢を持つこと

住民と自動運転（茨城県境町の事例）

路上駐車が
激減

住民がバス停用に
私有地提供

“ゆっくり走る”
イメージのデザイン
でも
“高齢者専用”感はなし

子どもに
人気

地域の
アイコン

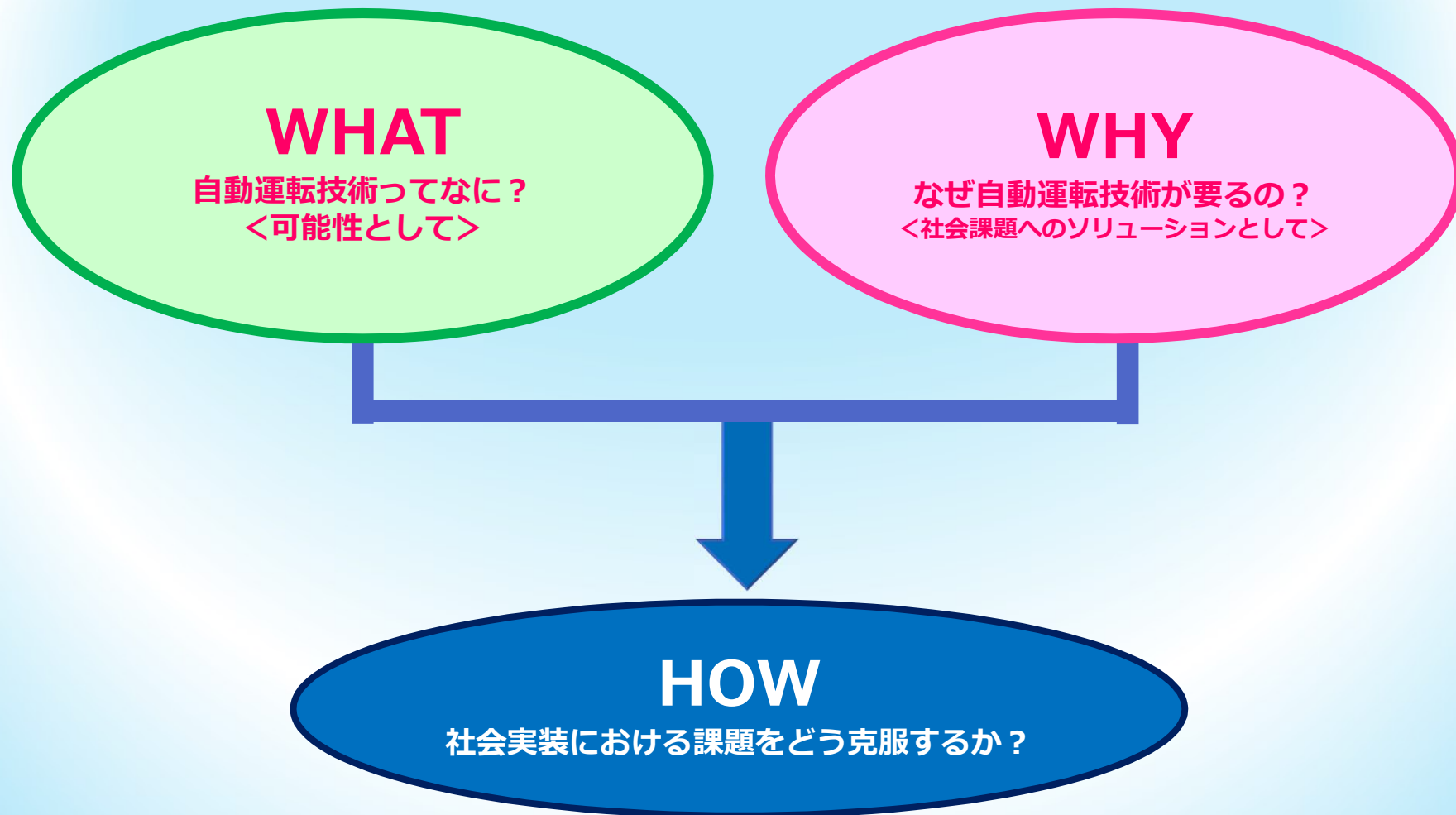


* 画像は境町HPより



生活者として地域モビリティにどうかかわるのか

「自分の地域にとっての自動運転」を考える



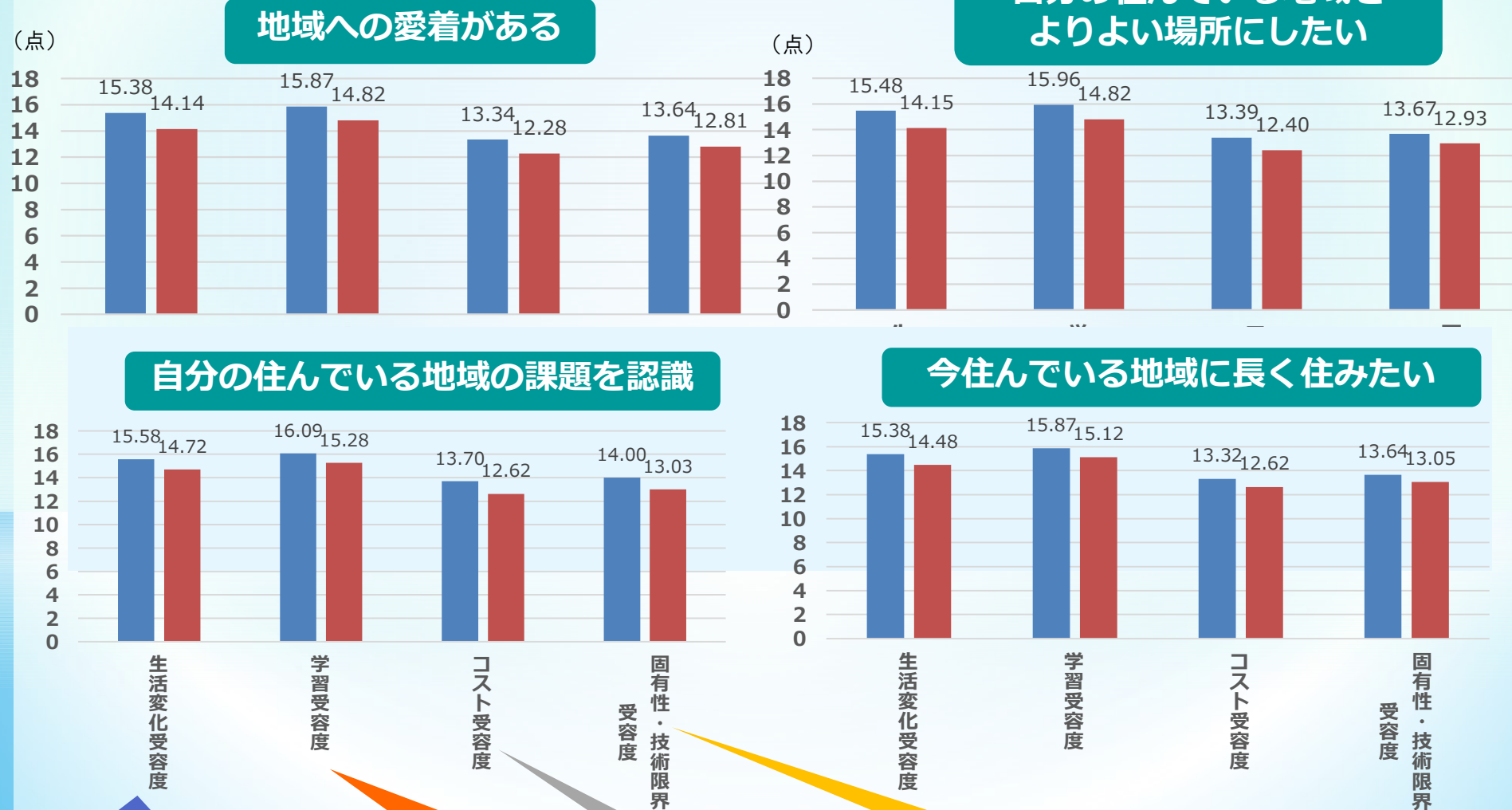
“WHY”に合わせた社会デザインを

視点	アクション	キーワード
地域モビリティを「生かす」視点 Ⅱ 存続させる	●地域の環境とニーズに合う移動手段の創出・維持 ●運転免許返納後や加齢・病気・障害等による身体機能の低下後も移動が継続できるモビリティ・インフラの整備 ●移動における安全性の確保 ●多様な人々が多様なモビリティを活用することに対する意識の醸成	●持続性・サステナビリティ ●日常生活の維持 ●安心・安全 ●不便さの受容
地域モビリティを「活かす」視点 Ⅱ 活用する	●モビリティがもたらすインパクト(財務・非財務的価値)の認識と可視化 ①経済効果(直接的・間接的) 例)運賃収入、回遊性向上、地域活性化、社会保障費低減 ②健康への効果 例)疾病予防、メンタルヘルス維持・改善、健康寿命延伸 ③つながりと楽しさの創出 例)対面接触機・コミュニケーション創出、嗜好対象としての乗り物	●経済効果 ●健康寿命延伸 ●Well-being ●QOL向上 ●嬉しい・楽しい・幸せ体感 ●不便益への気づき

地域住民の意識と自動運転の受容性

あてはまる／あてはまらない

2021年調査結果より



自動運転の普及による様々な生活の変化を受け入れられるか

自動運転の普及に向けた様々な学習負担を受け入れられるか

自動運転の普及における様々なコスト負担を受け入れられるか

自動運転特有の性質や技術の限界・リスクを受け入れられるか



人生100年時代のモビリティ環境において 欠かせない“消費者視点”

MaaS

供給側視点

Mobility as a Service

移動のサービス化

消費者視点

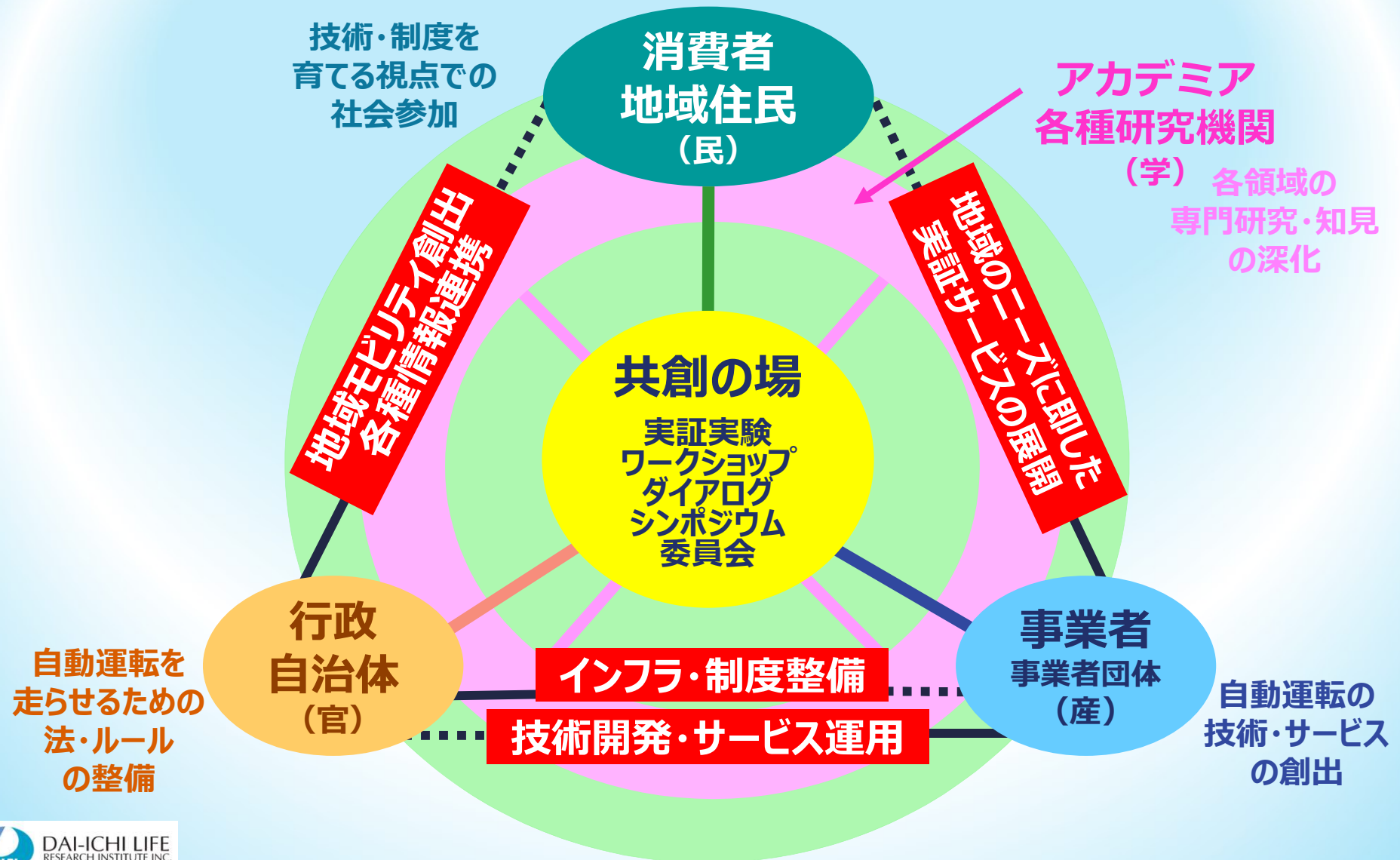
Mobility as a Happiness/Life

幸せでQOLの高い生活のための
移動とまち・暮らしの実現が“目的”



その“手段”としてのMaaS・自動運転・技術

自動運転社会の受容と共創に向けた役割分担





DAI-ICHI LIFE
RESEARCH INSTITUTE INC.



Dai-ichi Life Group

【担当者】

**(株)第一生命経済研究所
ライフデザイン研究部長 兼 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
050-5474-8244
miyaki@dlri.jp**