

自動走行システムの社会的受容性等に関する 調査結果（概要）について

2016年9月5日

株式会社 インターリスク総研

MS&AD INSURANCE GROUP

1. 調査の背景・目的

(1) 本調査の背景

- ① 自動走行システムに関する技術開発が活発化する中、自動走行システムの機能や性能限界等に関する消費者の認識状況、自動走行システムの普及に必要な社会的受容性への正しい理解など、解消すべき不安（リスク）についての事前調査および議論が広範かつ十分に深まっているとまでは言えないと考えたことから、本調査を実施することとした。

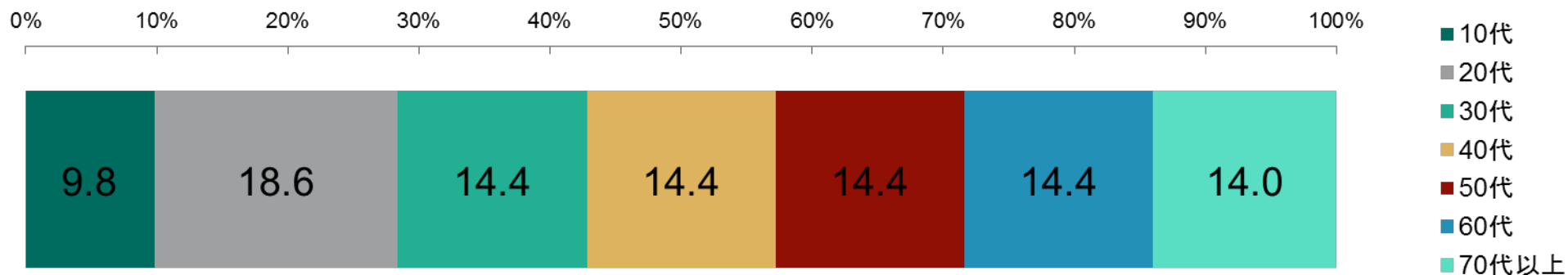
(2) 本調査の目的

- ① 今後の自動走行システムの普及のため、自動走行システムの機能や性能限界等に関する消費者の認識状況や社会的受容性を正しく理解する。
- ② MS&ADグループとして保険やリスクマネジメントサービスを通じて社会に貢献していくため、本調査結果を基に対応すべきリスクを洗い出すことで、商品・サービスの高度化と新たな開発に活かしていく。
- ③ また、消費者の認識状況や社会的受容性を正しく理解し、安心・安全な自動走行実証実験の一助となるべく、調査結果を公表することで、自動走行システムの普及に貢献する。

2. 調査の概要

- (1) 調査地域 全国
- (2) 調査対象 普通免許を保有する男女個人
- (3) 調査方法 Webによるアンケート（スクリーニング調査と本調査の2段階で実施）
- (4) 調査内容 自動走行システムを搭載した車両（以下「自動運転車」）への期待、不安、購入意欲、公道実証実験に対する認識 など
- (5) 有効回答 1000サンプル
※スクリーニング調査回答9761サンプルに対し、居住地が市街：郊外＝50%:50%となるよう割付を実施
- (6) 調査期間 2016年6月11日～17日

■ 年代



3. 調査結果の概要

(1) 自動運転車の実用化への期待

- ① 「交通事故の減少（66.9%）」が最も高く、次いで「高齢者等の移動支援（50.8%）」、「運転負荷の低減、快適性向上（40.5%）」の順に続いており、多くの方が自動運転車に「事故の減少」や「移動支援」、「運転負荷の低減」を期待していることが窺える。

(2) 自動運転技術に対する不安と自動運転車の購入意向

- ① 自動運転技術に対する不安として、「自動運転システム自体の適切な操作（51.9%）」「人通りの多いエリアでの走行（51.0%）」「自動運転システム故障時の暴走・交通事故（50.1%）」等に不安を感じている方が多く、これら以外の不安も多岐にわたった。
- ② 自動運転車の購入意向については、購入したい層と購入したくない層が同程度となり、自動運転車に対する「期待」と「不安」を反映した結果となった。ただし、まだ普及前の技術であるため、購入判断までには至らず「わからない」と回答した方も4分の1程度見られた。
- ③ 今後、公道実証実験等により安全性が証明されることで、こうした不安が減少していく可能性が考えられる。

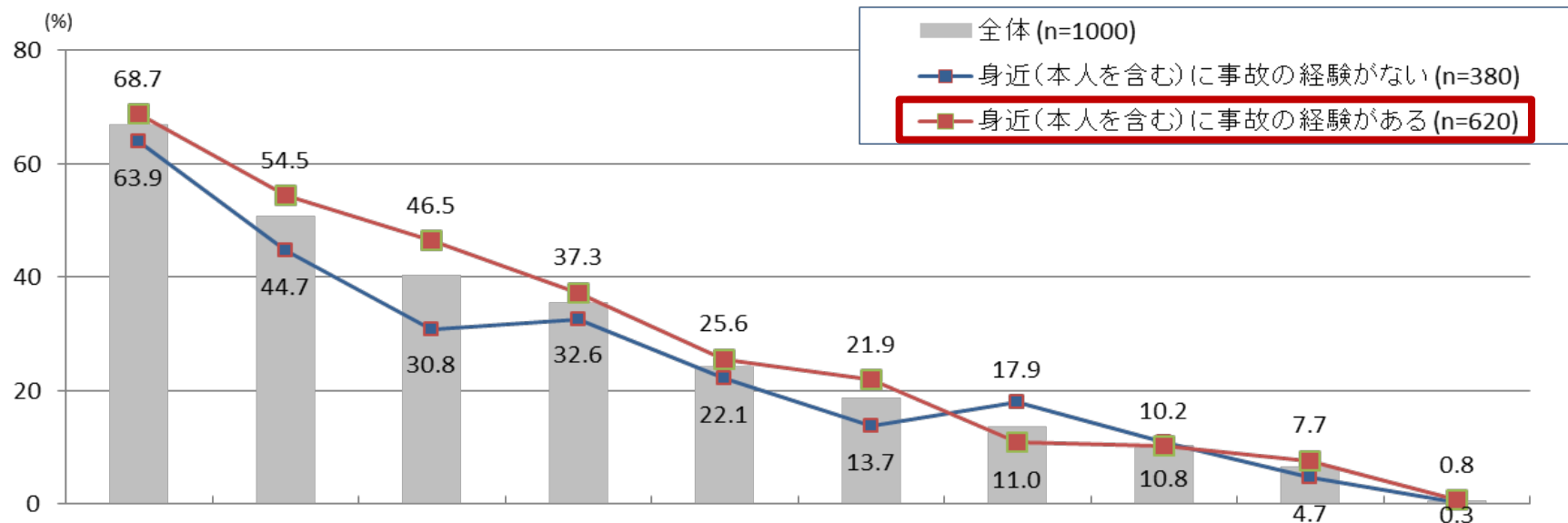
3. 調査結果の概要

(3) 公道実証実験の実施について

- ① 公道実証実験の是非について、全体では「賛成する」「どちらかと言えば賛成する」の許容層が47.2%であり、「どちらかと言えば反対する」「反対する」の反対層が17.5%、「わからない」が23.1%と、許容層が他の層を上回っており、不安はあるものの、自動運転車実現に対する期待感が窺える結果となった。
- ② 実証実験中の自動車に遭遇した際、「近づかない」と回答した方が41.9%となった一方、「しばらく追走してみる（20.9%）」「接近して観察する（15.3%）」「ちょっかいを出してみる（2.5%）」と回答した方も一定割合いた。公道実証実験を行う際には、地域住民の方々の理解を得るだけでなく、周囲のドライバーの動きを想定した実験計画の立案、実施が必要がある。
- ③ 公道実証実験で事故が発生した場合の責任の所在について、「実証実験の主体者が全ての責任を負うべき」と回答した方が31.3%と最も多いものの、「法令に基づき事故当事者等が責任を負うべき」「実験主体に加え行政も一定責任を負うべき」と回答した方も一定割合あることから、自動運転車についての法的責任については、今後十分に議論を深めていく必要があると考えられる。

4. 調査結果 | 自動運転技術の実用化に対して期待する内容 (交通事故経験有無別)

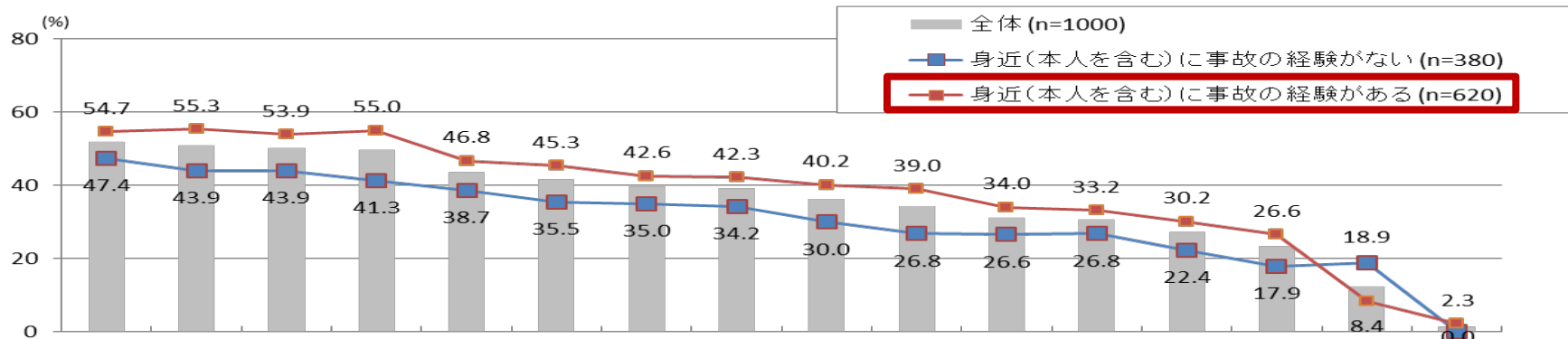
- ① 全体では、「交通事故の減少 (66.9%)」が最も高く、次いで「高齢者等の移動支援 (50.8%)」、「運転負荷の低減、快適性向上 (40.5%)」の順に続いており、多くの方が自動運転車に対して「交通事故の減少」、「移動支援・運転負荷の低減」を期待していることが窺える。
- ② また、事故経験の有無により、各項目の回答の傾向に大きな差異はないものの、「身近に事故があった」方は自動運転車の実用化への期待が総じて高いことが確認できた。



| サンプル数 | 交通事故の減少 | 高齢者等の移動支援 | 運転負荷の低減、快適性向上 | 渋滞の解消・緩和 | 過疎地における公共交通機関の代替 | 移動時間の有効活用 | 期待しない | 環境負荷の軽減 | 国際競争力の強化 | その他 |
|-------|---------|-----------|---------------|----------|------------------|-----------|-------|---------|----------|-----|
| 1000 | 66.9 | 50.8 | 40.5 | 35.5 | 24.3 | 18.8 | 13.6 | 10.4 | 6.6 | 0.6 |

4. 調査結果 | 自動運転技術に対する不安 (交通事故経験有無別)

- ① 自動運転技術に対する不安については多岐に亘り、全体では、「自動運転システム自体の適切な操作」(51.9%)が最も高く、次いで「人通りの多いエリアでの走行」(51.0%)、「自動運転システム故障時の暴走・交通事故」(50.1%)の順に続いている。これらは、自動運転技術全般に対する不安によるものと推測される。「身近に事故の経験があった」方は、全般的に高い傾向が見られ、自動運転車に対する安全への期待が窺える。
- ② これらの不安を払拭するためにも、自動運転車の実証実験等を通じて安全性を検証し、技術をさらに高めていくことが、自動運転技術の社会的受容性を得るために必要であることが窺える。



| サンプル数 | 自動運転システム自体の適切な操作 | 人通りの多いエリアでの走行 | 自動運転システム故障時の暴走・交通事故 | 自動運転システムの十分な性能による交通事故 | 自動運転技術対応車と非対応車が混在 | 夜間、豪雨・豪雪等特殊な気象条件時の走行 | サイバー攻撃による暴走・交通事故 | 自動運転システムの動作状況の把握 | 車両価格の高騰 | 交通事故発生時の被害者への補償 | 速度の高い高速道路等での運転 | 車の検・故障費用の高騰 | 交通ルールの忘却や運転技術量の低下 | 交通事故発生時の原因長期・困難化 | わからない | その他 |
|-------|------------------|---------------|---------------------|-----------------------|-------------------|----------------------|------------------|------------------|---------|-----------------|----------------|-------------|-------------------|------------------|-------|-----|
| 1000 | 51.9 | 51.0 | 50.1 | 49.8 | 43.7 | 41.6 | 39.7 | 39.2 | 36.3 | 34.4 | 31.2 | 30.8 | 27.2 | 23.3 | 12.4 | 1.4 |

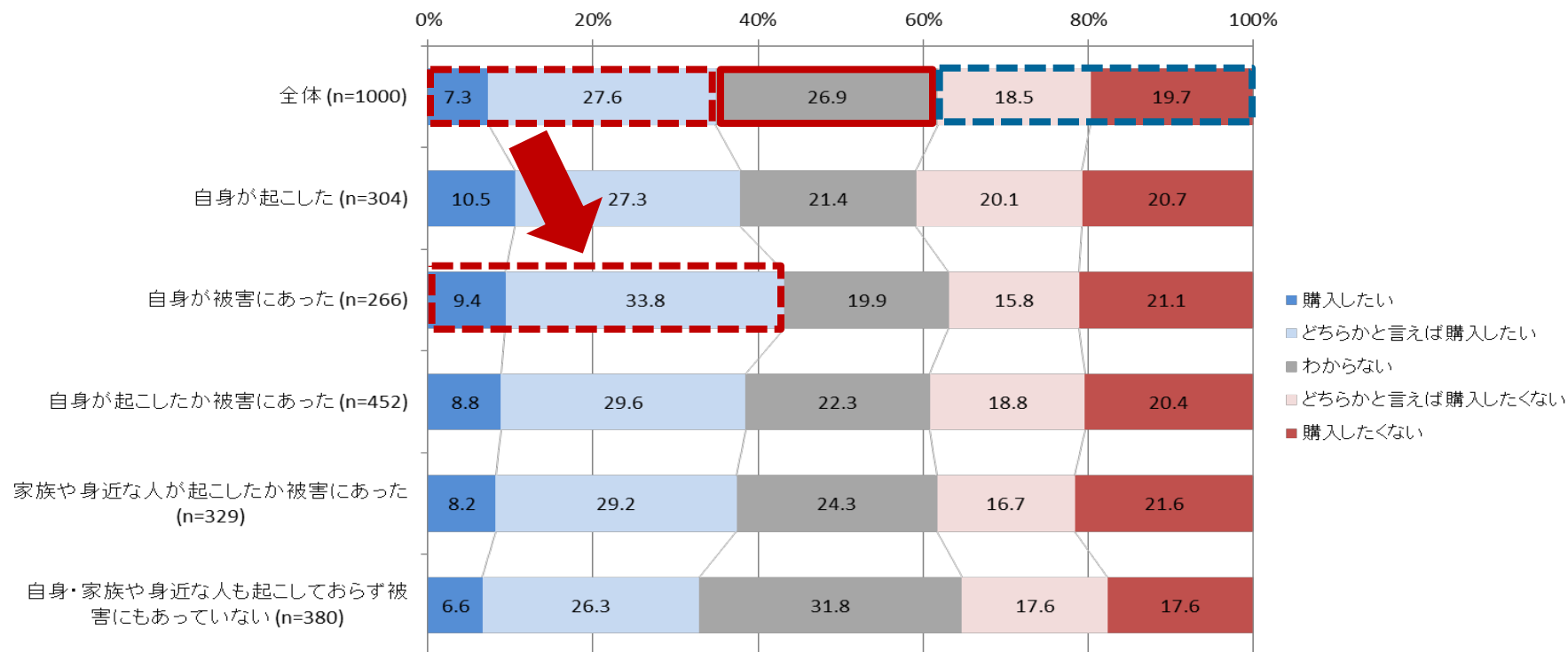
4. 調査結果 | 自動運転車の購入意向① 準自動運転車 (交通事故経験有無別)

① 準自動運転車 (レベル3 : 加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときはドライバーが対応する状態) の購入意向について、「購入したい」「どちらかと言えば購入したい」は全体で34.9%、「どちらかと言えば購入したくない」「購入したくない」は38.2%で同程度となり、自動運転車に対する「期待」と「不安」を反映した結果となった。

ただし、「わからない」が26.9%であり、まだ普及前の技術であるため購入判断には至らず、自動運転車に対する理解が不十分である可能性を推測させる結果となった。

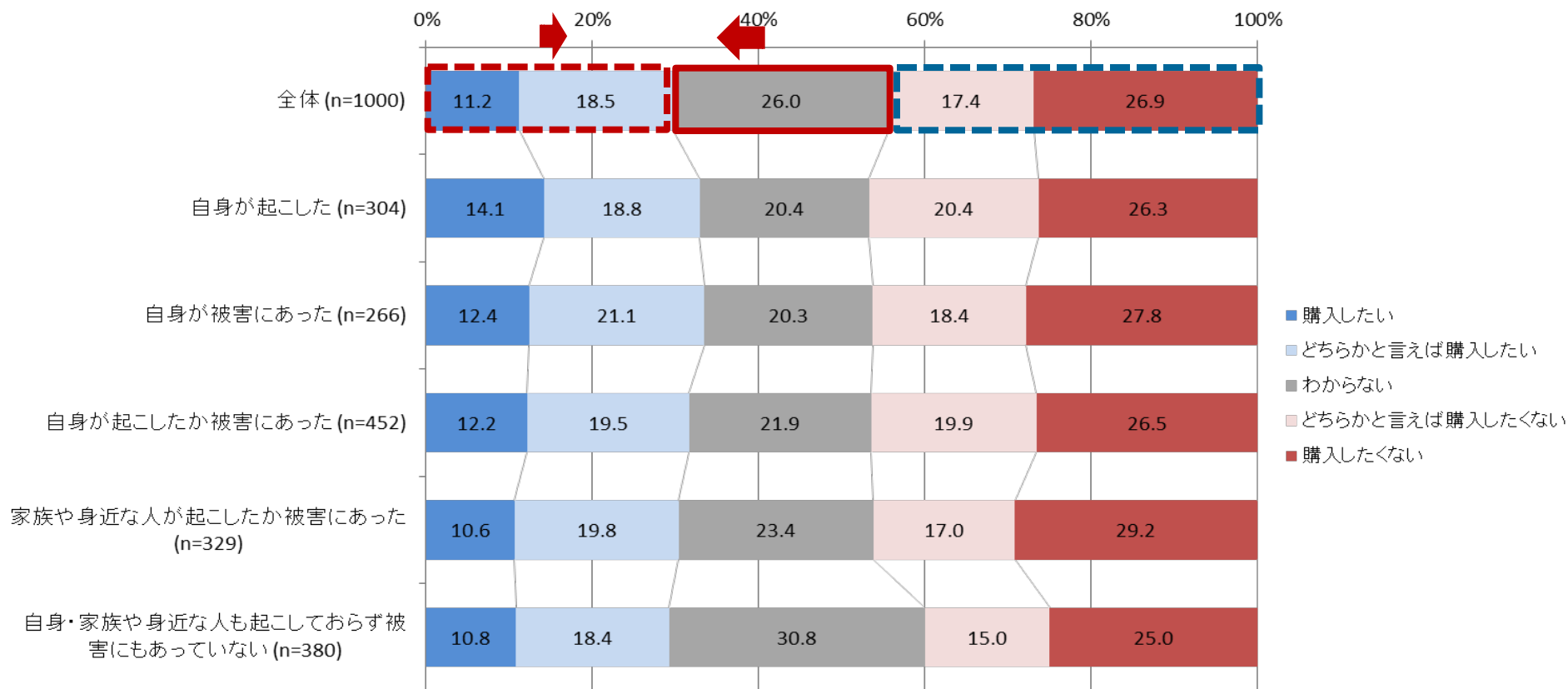
※本結果は、本人が操舵しないことに対する、運転の楽しみの喪失や不安を一部反映したものと推測される。

① なお、「自身が被害にあった」方においては「購入したい」「どちらかと言えば購入したい」は43.2%と8.3pt高いことから、自動運転車に対する交通事故の削減など、安全への期待が窺える。



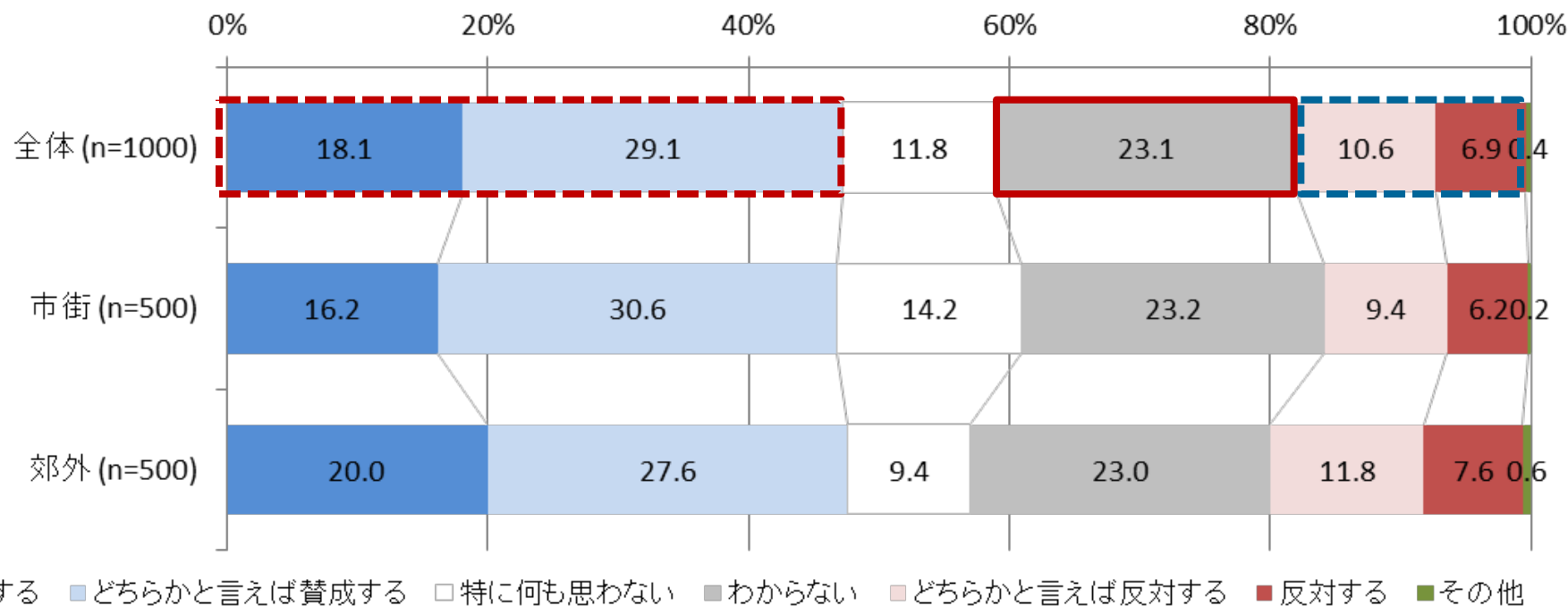
4. 調査結果 | 自動運転車の購入意向② 完全自動運転車 (交通事故経験有無別)

- ① 完全自動運転車（レベル4：加速・操舵・制動を全てドライバー以外が行い、ドライバーが全く関与しない状態）の購入意向について、「購入したい」「どちらかと言えば購入したい」は全体で29.7%、「どちらかと言えば購入したくない」「購入したくない」は44.3%で購入したくない層の方が14.6pt多くなり、自動運転車に対する「期待」はあるものの、準自動運転車に比べてやや強く「不安」を反映した結果となった。
- ② 他の数値については、準自動運転車と同様の傾向が見られた。



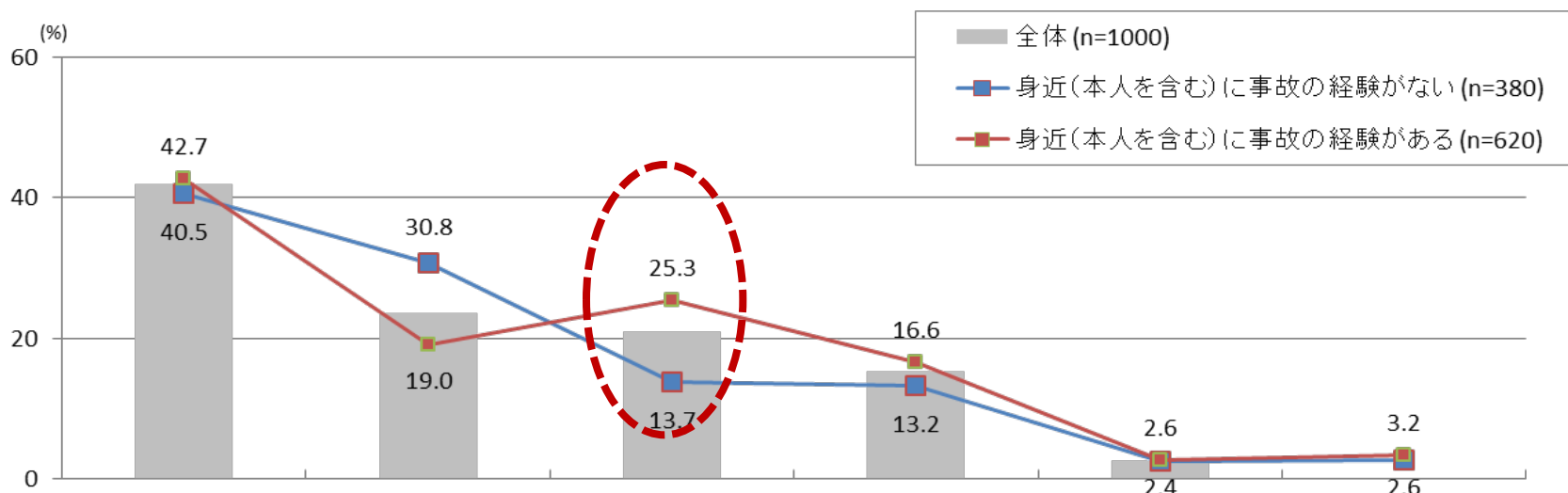
4. 調査結果 | 公道実証実験実施の是非についての反応

- 公道実証実験の是非について、全体では「賛成する」「どちらかと言えば賛成する」の許容層が47.2%であり、「どちらかと言えば反対する」「反対する」の反対層が17.5%、「わからない」が23.1%と、許容層が他の層を上回っており、不安はあるものの、自動運転車実現に対する期待感が窺える結果となった。
- なお、市街・郊外別に賛否の内訳は多少異なるものの、大差は見られなかった。
- 実証実験においても、リスクアセスメント等により安全性を高め、実証実験区域を利用する周囲のドライバーや地域住民の方々に実証実験中であることを適切に伝達するなど、不安を解消し、周囲の方々の理解を得て進める必要があると考えられる。



4. 調査結果 | 公道実証実験遭遇時の反応 (交通事故経験有無別)

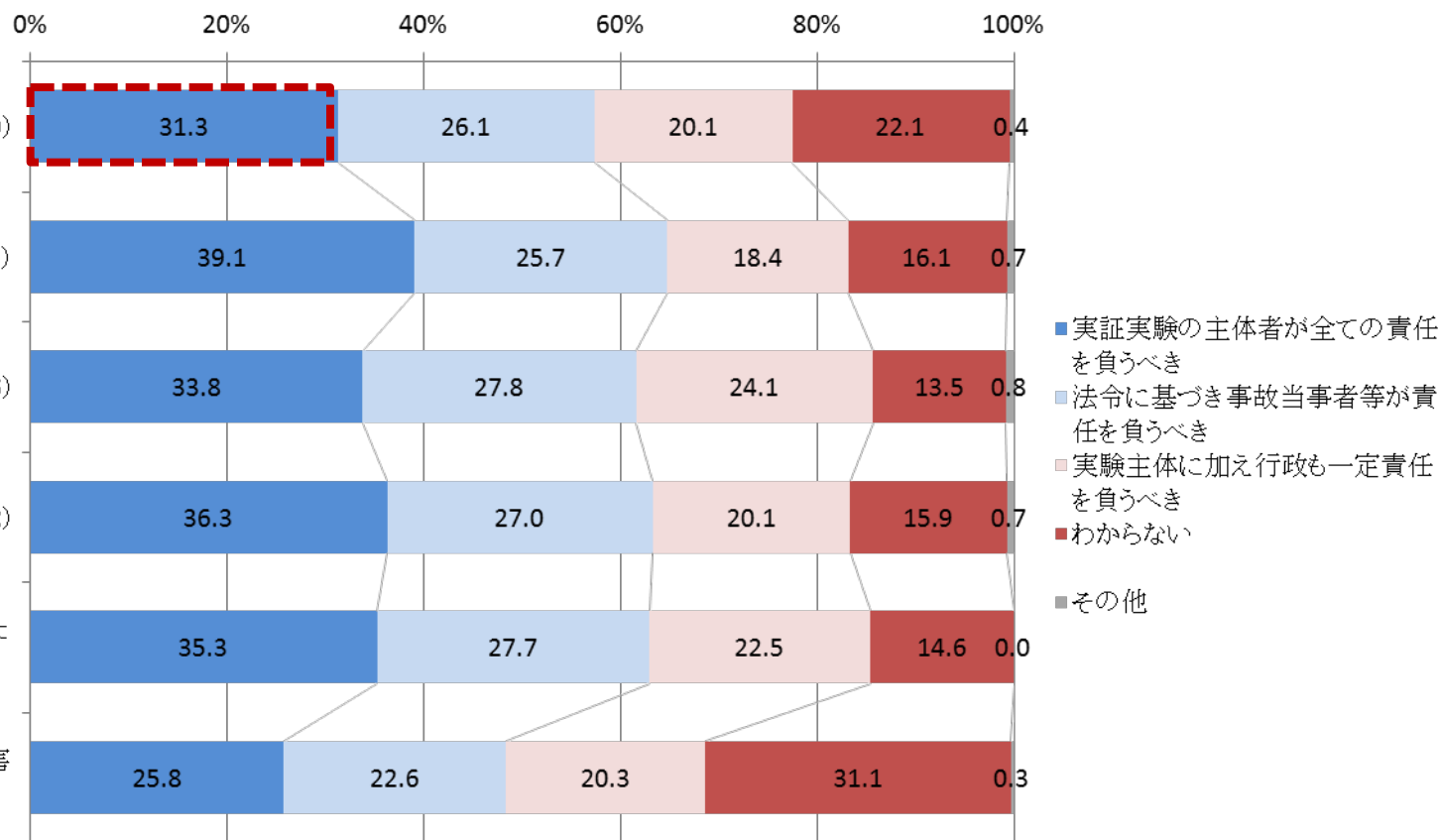
- ① 実際に公道実証実験中の自動運転車に遭遇した場合の行動について、「近づかない」が、全体で41.9%と大勢を占めた。これは、自動運転車に対して不安視していることが窺える。
- ② なお、「しばらく追走してみる」は、「身近に事故があった」方が25.3%で、「身近に事故の経験がない」方より11.6pt多かったことから、「身近に事故の経験がない」方々が、事故等のリスクをより低減する運転行動を心がける傾向にあると推測するに参考となり得る結果となった。
- ③ また中には、「ちょっかいを出してみる（急接近等）」も2.5%と一部あり、「わからない」が23.5%と一定割合であることも考慮すると、周囲のドライバーの行動も踏まえた実証実験計画の立案、実施が必要であると考えられる。



| サンプル数 | 近づかない | わからない | しばらく追走してみる | 接近して観察する | ちょっかいを出してみる (急接近等) | その他 |
|-------|-------|-------|------------|----------|--------------------|-----|
| 1000 | 41.9 | 23.5 | 20.9 | 15.3 | 2.5 | 0.3 |

4. 調査結果 | 公道実証実験時の事故の責任の所在 (交通事故経験有無別)

公道実証実験で事故が発生した場合の責任の所在について、「実証実験の主体者が全ての責任を負うべき」と回答した方が31.3%と最も多いものの、「法令に基づき事故当事者等が責任を負うべき」「実験主体に加え行政も一定責任を負うべき」と回答した方も一定割合いることから、自動運転車についての法的責任については、今後十分に議論を深めていく必要があると考えられる。



5. 照会先

- 調査結果の内容の引用、部分転載は原則としてフリーとしますが、出典を付記することを条件とします。出典は、「インターリスク総研 『自動走行システムの社会的受容性等に関する調査結果について（2016.9.5）』」です。
- 本資料に記載している情報は、発表日時点のものです。
- その他調査結果につきましては、下記照会先までご連絡ください。

照会先

株式会社インターリスク総研
101-0063 東京都千代田区神田淡路町2-105 ワテラスアネックス
TEL: 03-5296-8921 FAX: 03-5296-8940
営業推進部 営業企画チーム 須貝
総合企画部 市場創生チーム 蒲池

調査協力

株式会社 サーベイリサーチセンター
<http://www.surece.co.jp/>