

平成30 年度

「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）  
自動走行システム／大規模実証実験」のうち  
**「社会の受容性に関する総合調査」**

**報告書 概要版**

2019年2月28日

日本工営株式会社

国立大学法人名古屋大学 株式会社日建設計



日建設計

**NIPPON KOEI**

# 調査の目標

本調査の目標は、大規模実証実験推進に当たり、実証実験の運営や自動走行に対する社会受容性を高める活動をより効果的なものとするため、国内外の自動走行車に関する実証実験について、社会を構成する各種ステークホルダへの情報発信の内容、方法、効果計測に関する取組状況を把握するとともに、把握した情報を参考として、我が国社会に適した広報・イベント等を実践しその効果を計測する。調査期間中に、調査、実践、効果計測と必要に応じて改良を重ねることにより、自動走行システムの普及に向けた社会受容性の醸成に寄与する方法を明らかにすることである。



自動運転に関する社会受容性醸成に寄与する手法を明確化するために以下の調査項目を実施

1. 社会受容性の評価方法・指標に関する調査
2. 自動走行システム/大規模実証実験における車両走行状況提示による社会受容性向上の有効性調査
3. 自動走行システム/大規模実証実験におけるイベント・広報等の情報発信による社会受容性向上方法の検討
4. 自動走行システム/大規模実証実験の実施を通じた社会受容性調査

# 調査の目標

社会受容性の向上・醸成に寄与する手法に関して、ステークホルダーや自動走行技術の適用シーンを踏まえた検討が必要となる。

本調査では、「自家用車の所有者・ドライバー」を主なターゲットとし、実証実験をはじめとする情報発信による社会受容性の向上・醸成の方法に着目した調査を実施する。

## 【自動走行技術に関わるステークホルダー（一例）】

要素	ステークホルダー
制度	警察（道交法）、国土交通省（道路法、道路運送法、車両法） 等
市場	自動車関連、保険関連、公共交通関連、地方公共団体 等
技術	自動運転車両を活用して事業を展開する民間事業者
地域	自家用車のドライバー、公共交通の乗客、沿道住民、歩行者 等

## 【自動走行技術の適用シーン（一例）】

自家用、事業用



人流、物流



## 調査項目・担当

No.	調査項目	担当
1	社会受容性の評価方法・指標に関する調査	名古屋大学 日建設計総合研究所
2	自動走行システム/大規模実証実験における車両走行状況提示による社会受容性向上の有効性調査	日本工営
3	自動走行システム/大規模実証実験におけるイベント・広報等の情報発信による社会受容性向上方法の検討	名古屋大学 日建設計総合研究所
4	自動走行システム/大規模実証実験の実施を通じた社会受容性調査	日本工営

# 1. 社会受容性の評価方法・指標に関する調査

名古屋大学・日建設計総合研究所

## 1.1 社会受容性向上の計測方法の整理、及び 情報発信方法の有効性の検討

# 期待・不安に関する仮説に基づく広報・PR

スマートフォン等の過去にこの世に発生したイノベーティブな商品と、その普及段階に関する事例調査を実施し、その類型や相違点を明らかにした。

- 1 実際の安全性と体感的な不安は同じではない**（例えば事故率の場合、統計的事故率よりも、周りの事故の実態やマスコミ・SNS・著名人などからの情報に左右されやすい）。**よく見かけるか、周りが既に導入している**と、より受け入れやすい  
⇒ 普及のターゲットとなる地域での先行集中PR、マスコミ・SNS等を活用したPR
- 2 既存の選択肢のデメリット**が大きいほど、新たな選択肢にシフトしやすくなる  
⇒ 既存の選択肢のデメリットを浮き彫りにし、新たな選択肢のメリットを強調
- 3 アーリーアダプター**に確固たる信念を持たせるとともに、**インフルエンザとしての役割**を与える  
⇒ 体験者の経験シェア（体験PRで実証実験参加者は必ずSNSに感想を投稿するなど）
- 4 アーリーマジョリティ**や**レイトマジョリティ**の形成のための、**多様なメディアでの自動運転の露出度アップ**が必要  
⇒ 様々なメディアで意識的に「自動運転」のキーワードの露出頻度増加

## 期待・不安に関する仮説に基づく広報・PR

- 5 **国全体が一丸となった推進**（産業・観光振興のためのインセンティブ付与）、**先進国等での成功事例等の提示**により、多少不安を和らげることができるかもしれない  
⇒ 日本のみならず、諸外国の動向についても情報を積極的に開示
- 6 **象徴的な大規模イベント**をきっかけとした大々的なPRは効果的  
⇒ 五輪など国家的プロジェクトをきっかけとした意識醸成、博覧会等での披露
- 7 生活を便利にするツール（時間的・空間的效果などの経済的合理性）のみならず、**自己表現・ステータスの表現ツール**としてのPRが必要  
⇒ 楽しさ、ラグジュアリー、おしゃれ、モダン、スマート、クール、未来志向など、趣向やライフスタイルのイメージを併せたPR



## 1.2 社会受容性の効果計測調査の 実施計画検討

# i . インターネットアンケート調査

# 1)アメリカ, オランダ, 日本における自動運転車の受容性比較

## <目的>

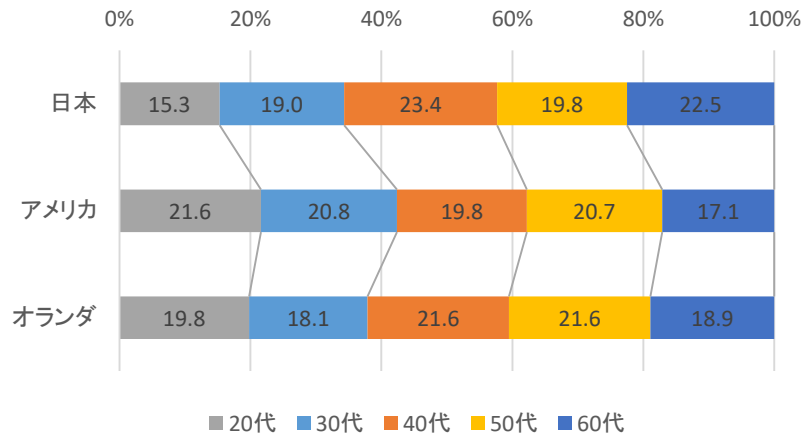
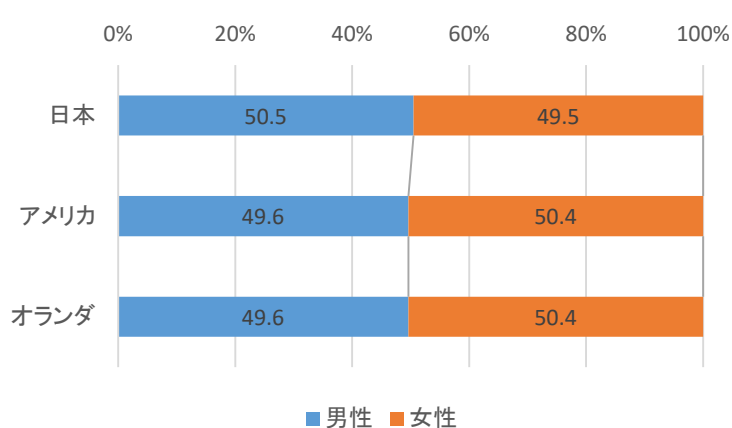
自動運転車の接触度合いや理解度によって自動運転車に対する受容性が異なると考えられる。そこで、国内外の自動運転車の接触度が地域とそうでない地域を対象に、自動運転車の接触度合、接触内容等の現状を把握し、それらと受容性との関係を明らかにする。

## <調査概要>

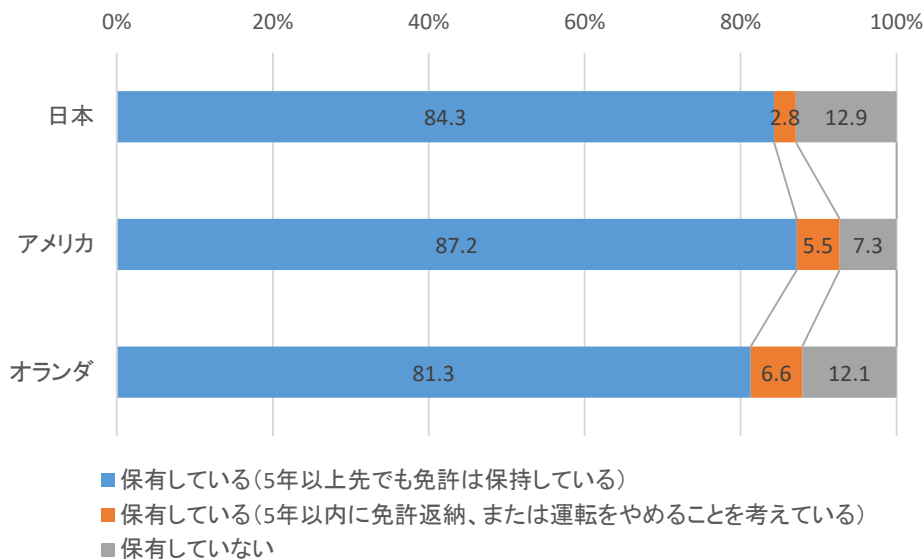
調査方法	Webアンケート調査
調査日	2019年2月
調査国	日本, アメリカ, オランダ
回答者数	各国1000サンプル
調査内容	自動運転の受容性 自動運転車の認知とイメージ 自動運転車への期待や不安 自動運転の利用意向 運転に対する意識 普段の交通行動 個人属性 など

# 調査対象者の個人属性

<性別・年齢> 各国の人口分布に従って、20代～60代の回答者を募集



<免許保有>

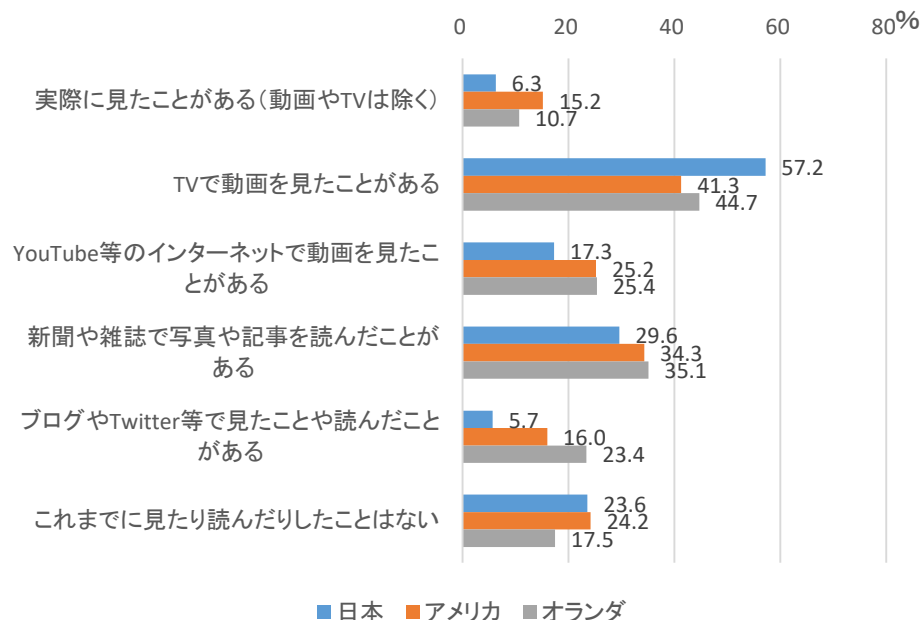


<世帯の自動車保有>

	保有台数 (台/世帯)	1台も保有していない世帯数 (世帯)
日本	1.27	208
アメリカ	1.79	50
オランダ	1.25	139

# 自動運転の情報接触と利用経験

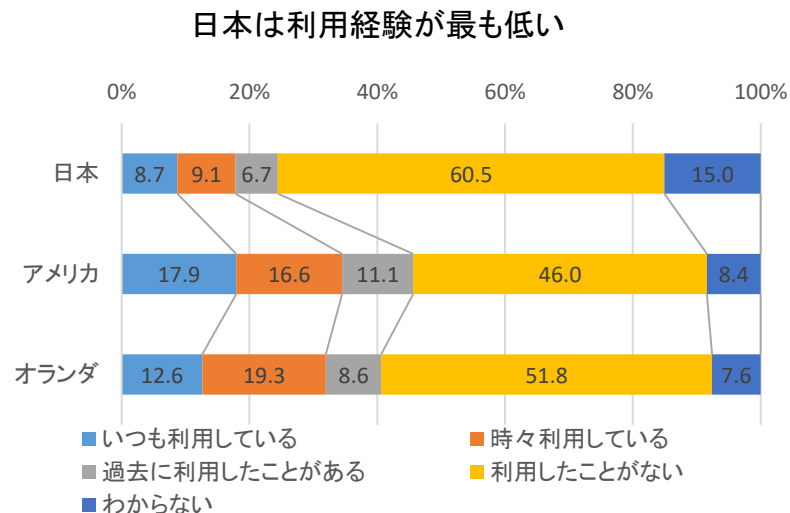
## <自動運転の情報との接触媒体>



- 実際に走行しているのを見たことがある人は、アメリカでも15%、日本では6%
- テレビで動画等を見たことがある人は日本では60%弱(TVのCMの影響かも)
- 日本とアメリカで、全く見たり読んだりしたことのない人が25%弱。

## <安全運転支援システムの利用経験>

※免許保有者のみ集計

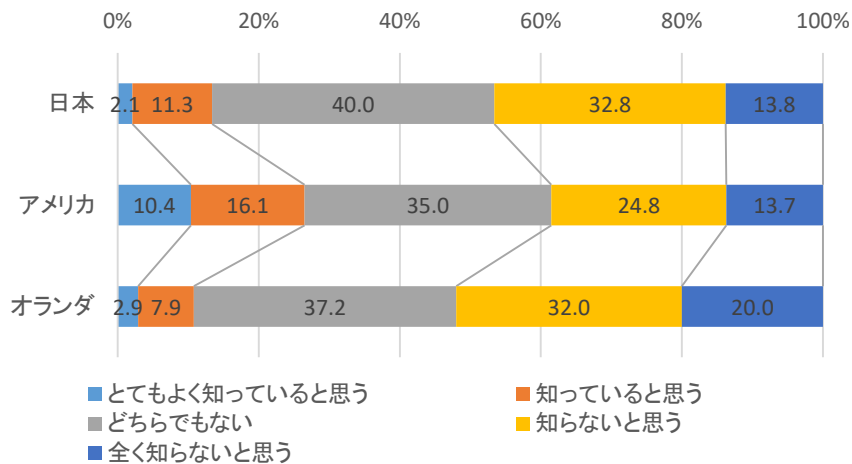


- 日本の利用経験が最も低く、1度でも経験したことがある人は25%ほど
- アメリカやオランダでは40%を超える

# 自動運転車の認知度

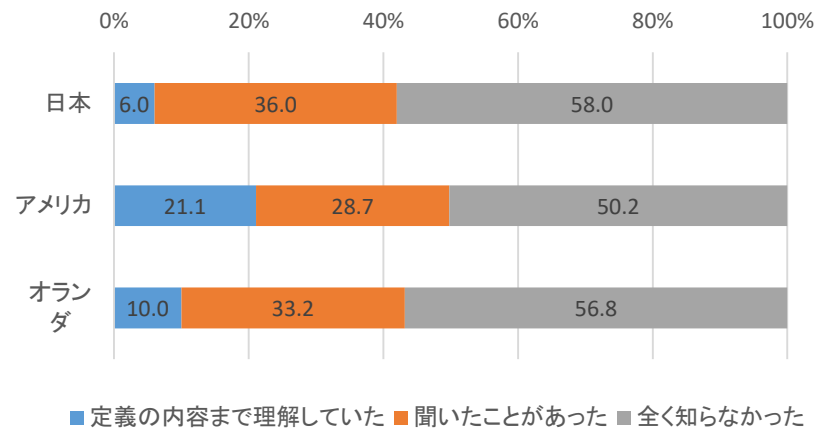
## <自動運転についての認知度>

アメリカが自動運転について知っている人が最も多い



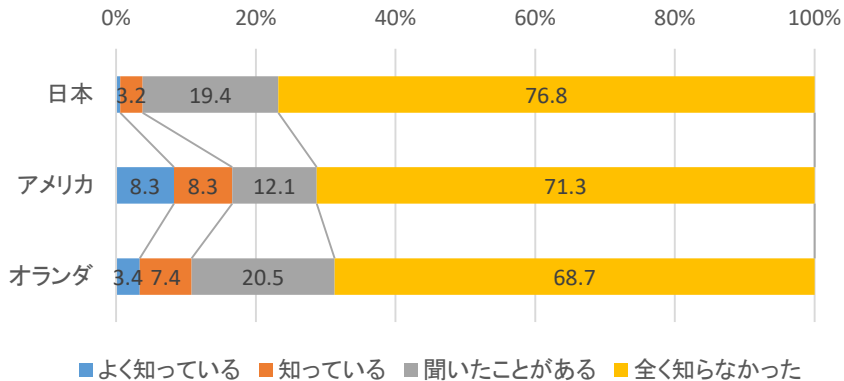
## <自動運転のレベルの認知度>

- 全く知らない人はアメリカで約半数、日本とオランダでは60%弱



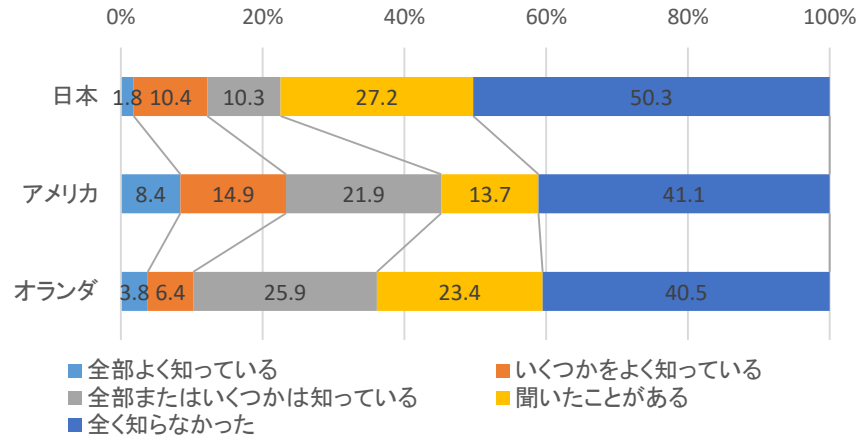
## <スイスでの自動運転バスの運用事例について>

日本が最も知らない人が多い



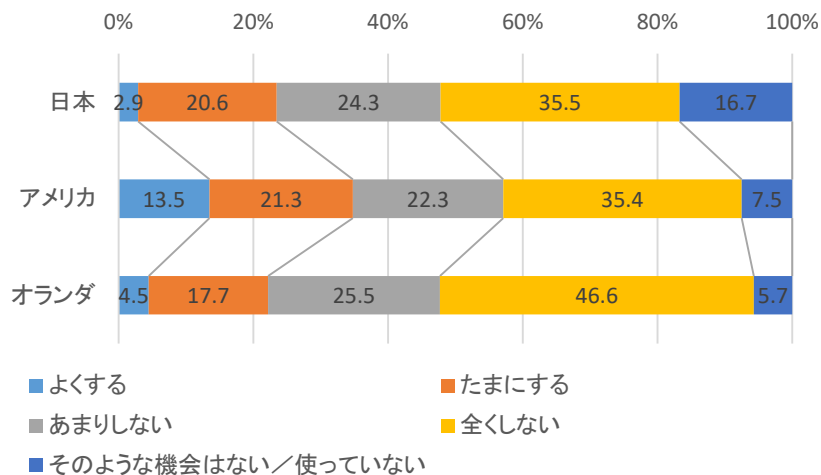
## <アメリカでの自動運転事故の事例>

日本が最も知らない人が多い

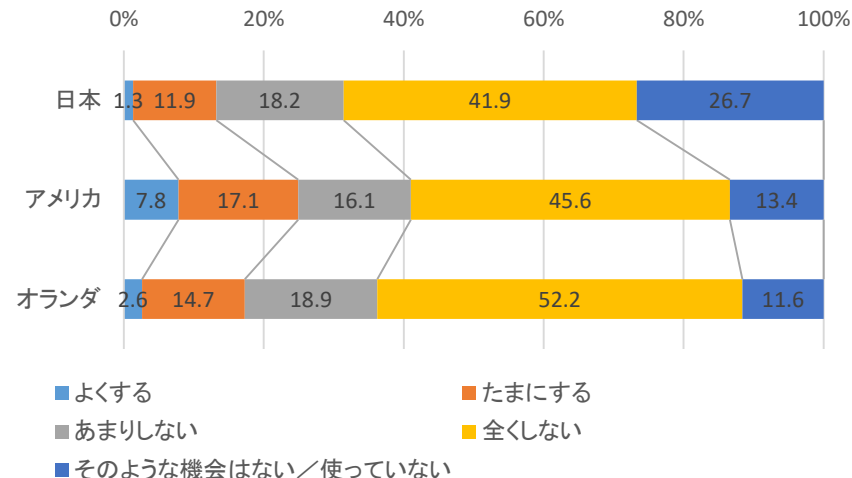


# 自動運転に関する日常会話

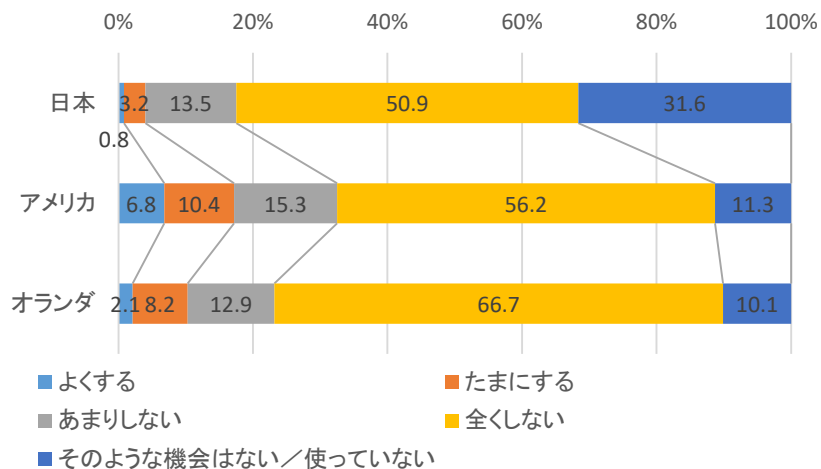
## <家族や友人知人と会話で>



## <仕事の業務や学校の授業で>



## <ブログやSNS等で>

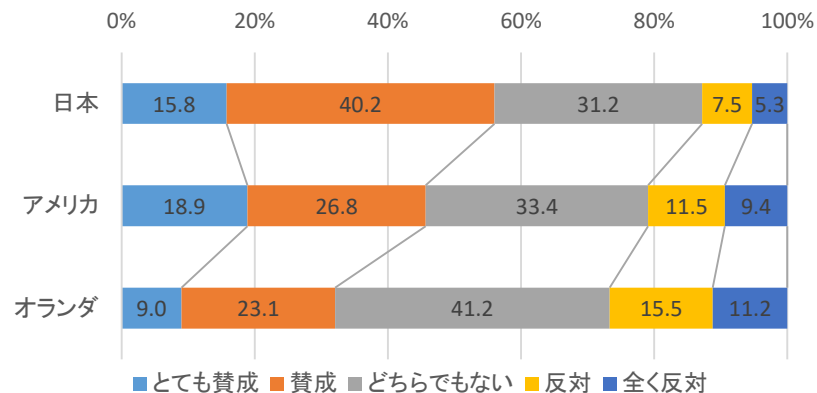


- いずれの状況でもアメリカが日常的に話題とすることが多い
- 日本では、家族や友人知人との会話ではオランダと同じくらい話題しているが、仕事の業務やブログ等ではオランダよりも話題にする機会が少ない

# 自動運転車の受容性

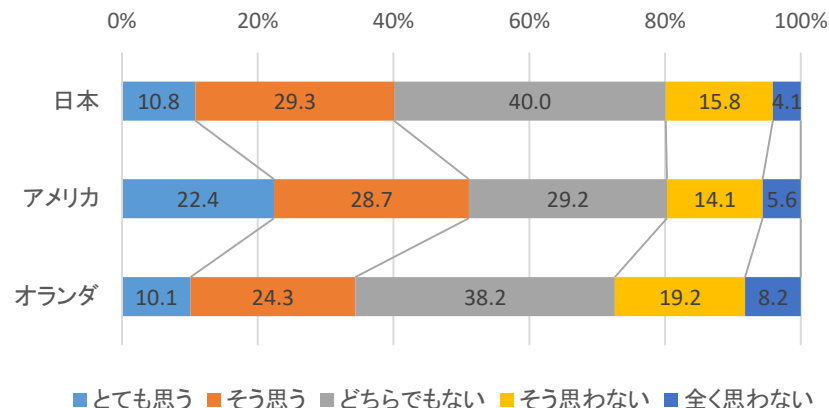
## ＜自動運転が実現した社会に対する賛否＞

日本が最も賛成する人が多い



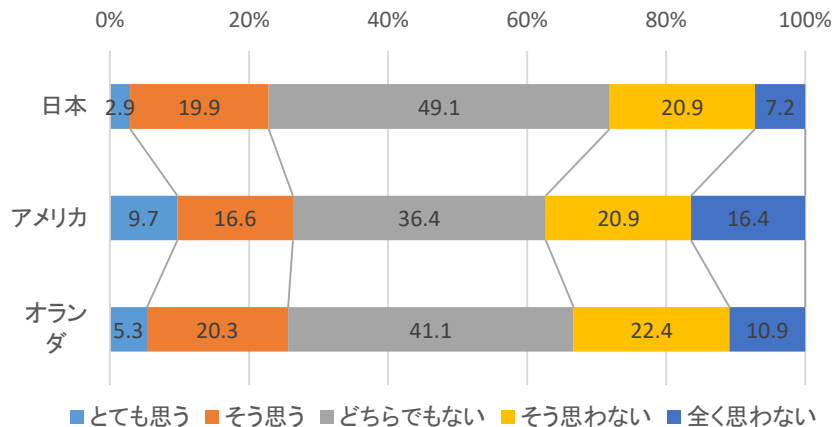
## ＜自動運転を恐ろしいと思うか＞

恐ろしいと思っている人はアメリカが最も多い



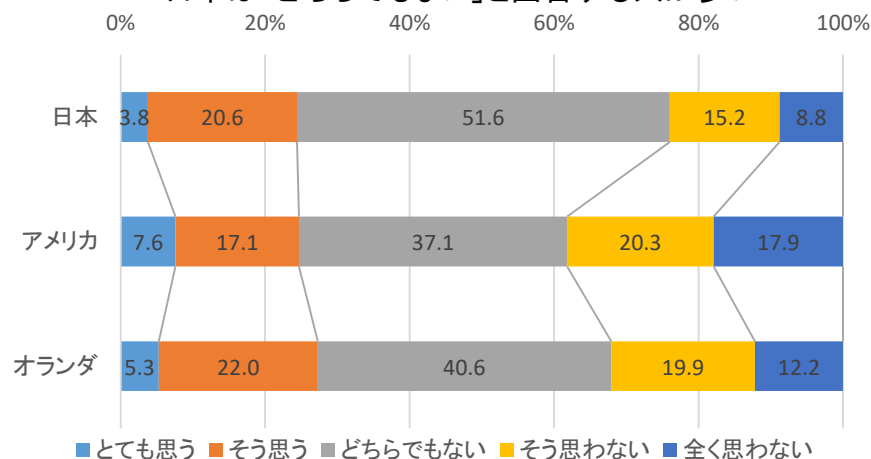
## ＜自動運転の技術を信頼できると思うか＞

信頼できないと考える人が信頼できる人よりも多い



## ＜自動運転の社会的な仕組みを作る行政や企業を信頼できると思うか＞

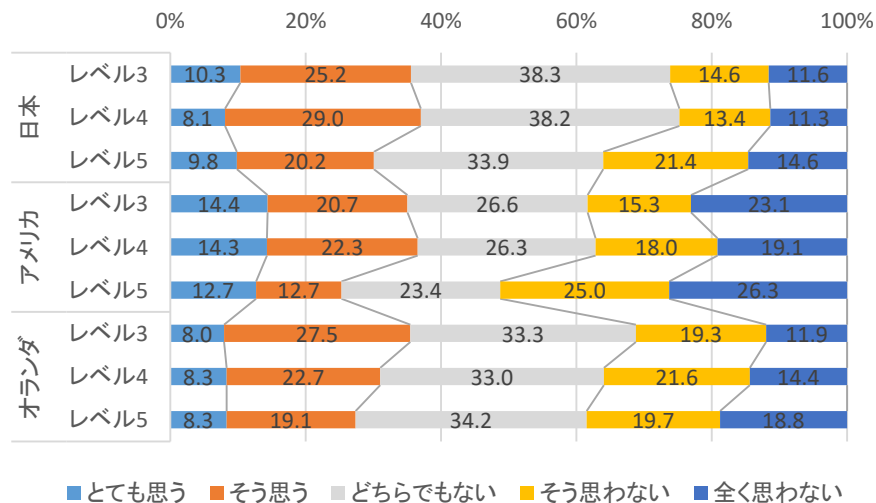
日本は「どちらでもない」と回答する人が多い





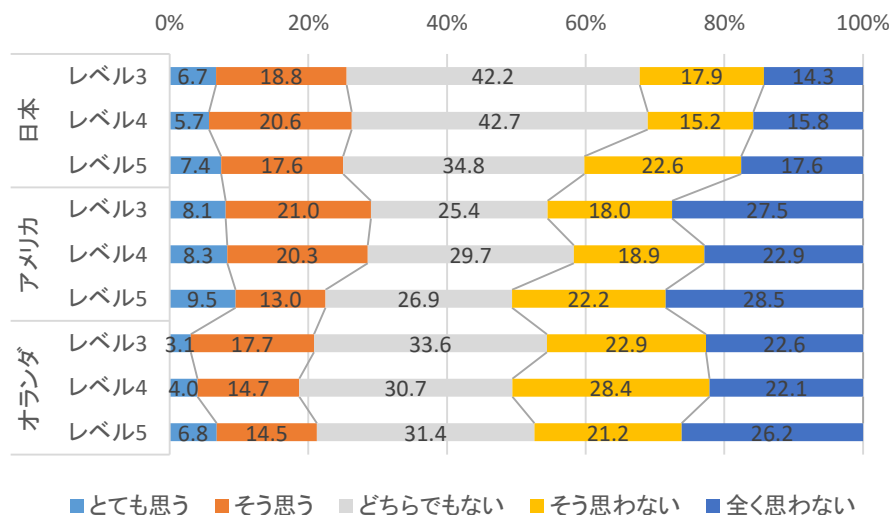
# 自動運転車の購入や利用意図（レベル別）

## <自動運転車両を日常的に利用したいと思いますか>



- 日本とアメリカはレベル4の車両で40%弱の人が利用したいと回答
- レベル5はいずれの国でも利用意向が低い、特にアメリカでは半数の人が利用したくないと思っている

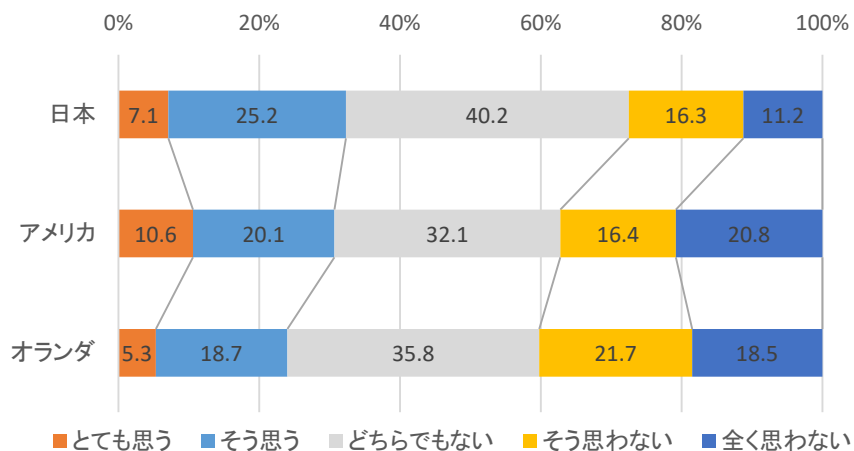
## <自動運転車両を購入・保有したいと思いますか>



- 日本はいずれのレベルも25%弱の人が購入したいと回答。
- アメリカはレベル3とレベル4は訳30%の人が購入したいと答えたが、レベル5の購入意向は他のレベルよりも低い
- オランダは他の国と比べて購入意向は低い、他の国と異なり、レベル4よりもレベル5の方が購入意向が高い

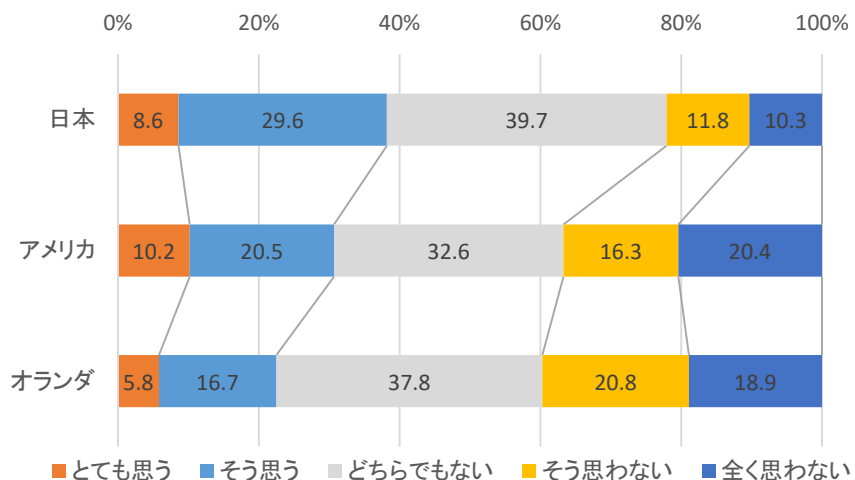
# 自動運転のバス（レベル4以上）の利用意向

## ＜レベル4以上の自動運転バスを利用したいと思うか＞



- 日本が最も賛成が多く、反対が少ない
- オランダが最も利用意向が低い

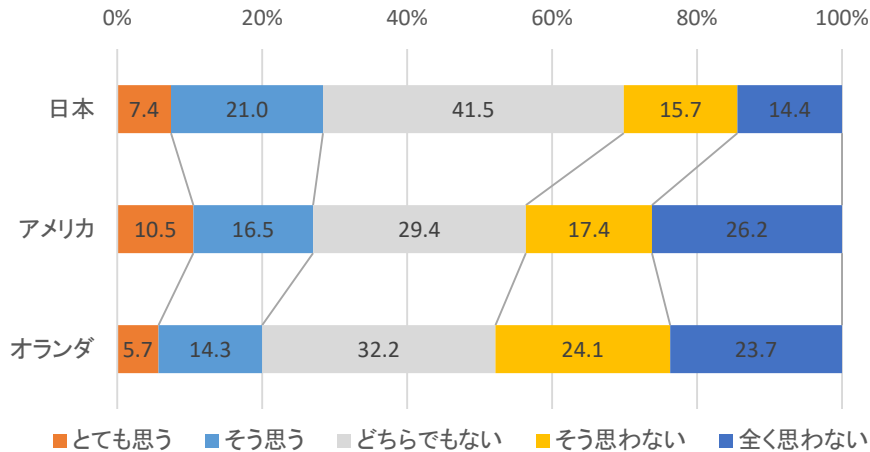
## ＜レベル4以上の自動運転バスを地域へ導入することは良いと思うか＞



- アメリカとオランダは上記の利用意向と同じ傾向で回答の割合もほぼ同じ
- 日本は、利用意向よりも賛成の割合が多く、反対が少ない  
→自身は利用したいと思わないけれど、導入してもよい良いと考えている人がいる

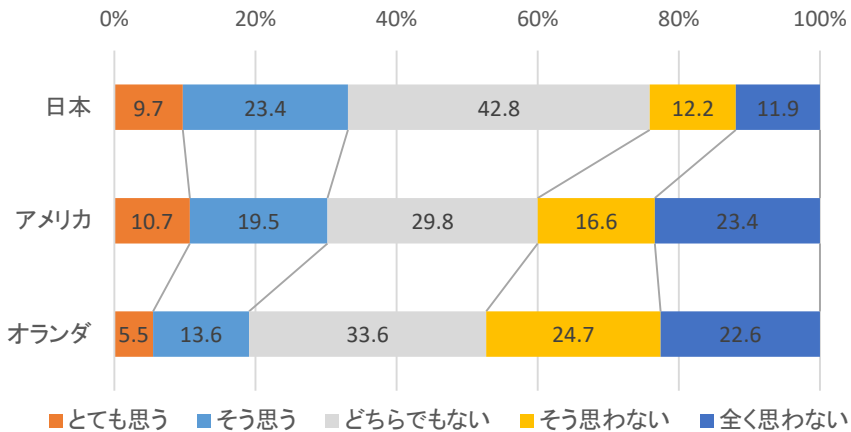
# ロボットタクシーの利用意向

## ＜ロボットタクシーを利用したいと思うか＞



- レベル4以上のバスの利用意向とほぼ同じだが、いずれの国でもバスよりも利用意向は低い

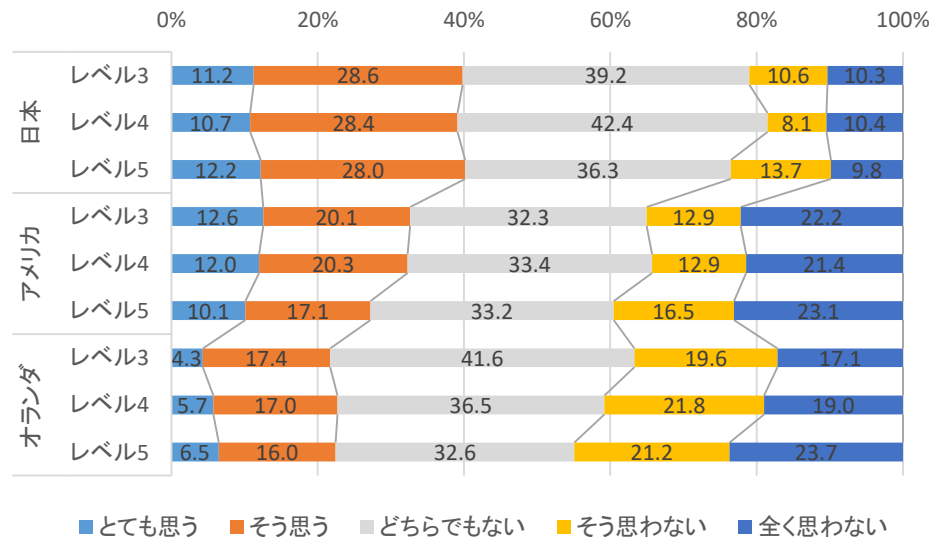
## ＜ロボットタクシーを地域へ導入することは良いと思うか＞



- アメリカと日本は、利用したい人よりも地域への導入を良いと思う人の割合が大きい  
→自身は利用したいと思わないけれど、導入してもよい良いと考えている人がいる

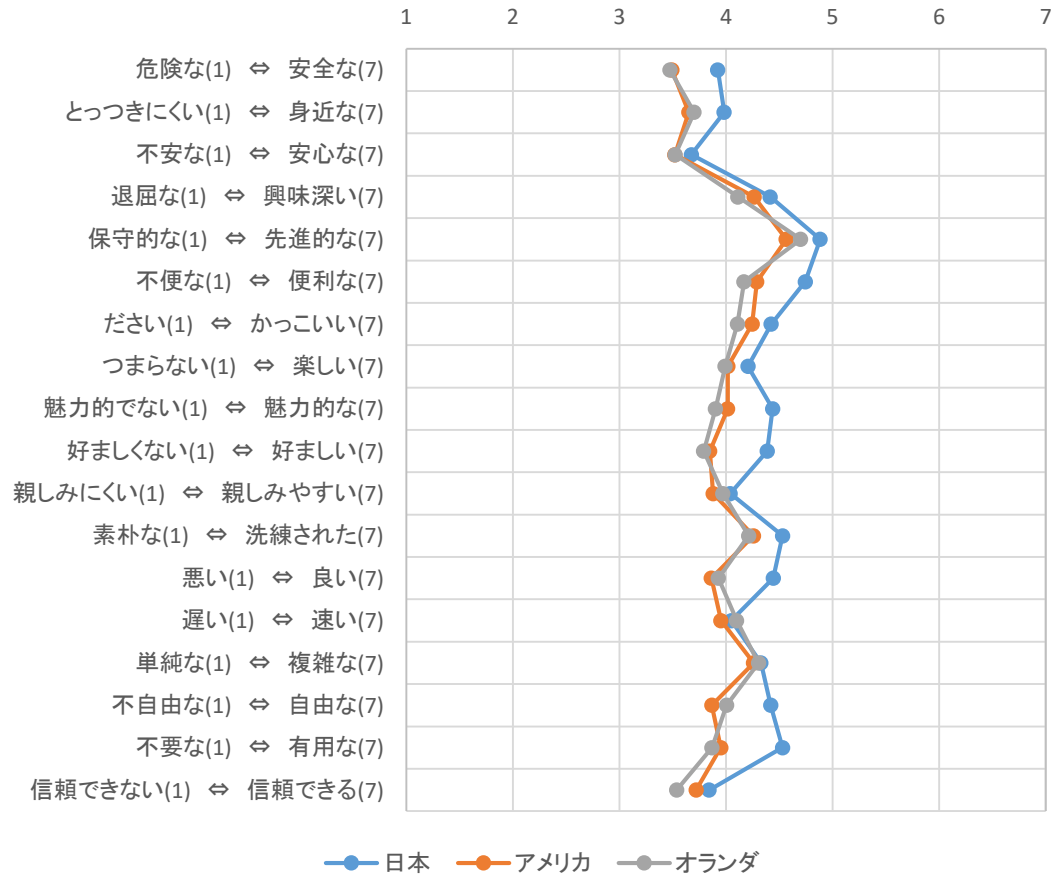
# 自動運転車両を用いた物流車両の導入

＜自動運転車両を用いた物流車両を導入することは良いと思いますか＞



- 他の2ヶ国と比べて日本はどのレベルでも自動運転の物流車両の導入を良いと思っている人が多い
- オランダが最も反対する人が多い
- アメリカとオランダは自動運転の技術レベルが上がるにつれ、反対する人が多くなる

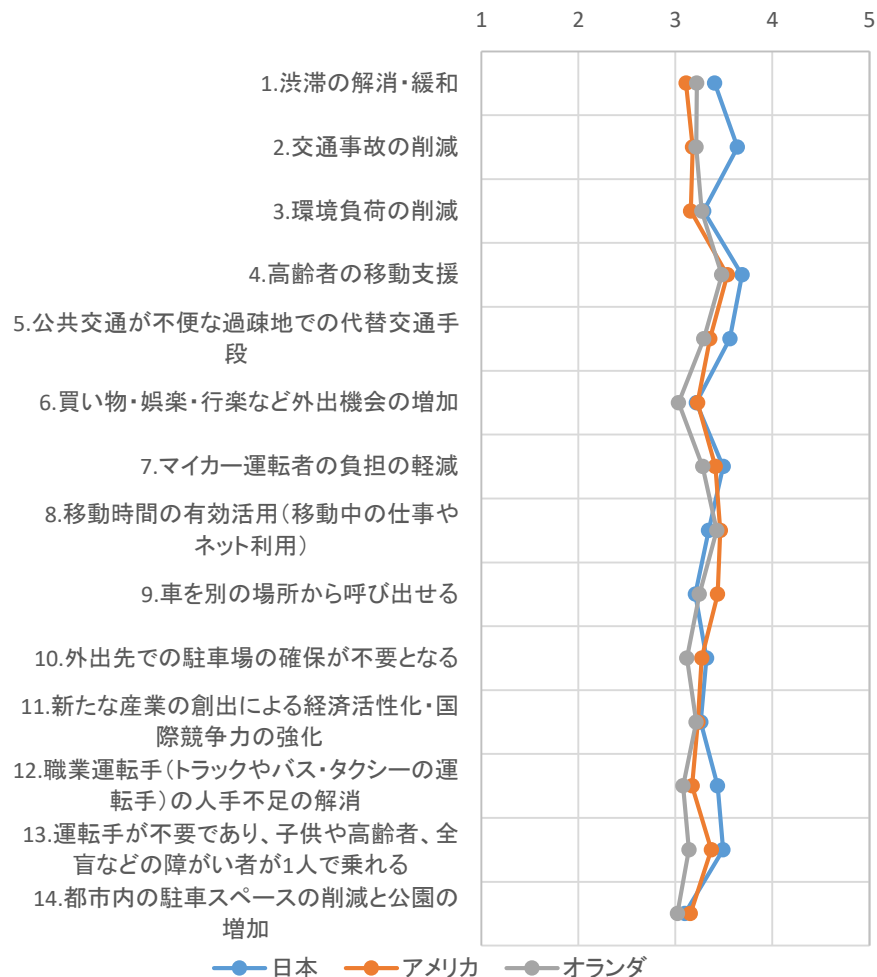
# 自動運転車に対するイメージ



- 日本は他の国と比較すると自動運転に対して良いイメージを持っている
- アメリカとオランダの平均値はほとんどの項目では似ている

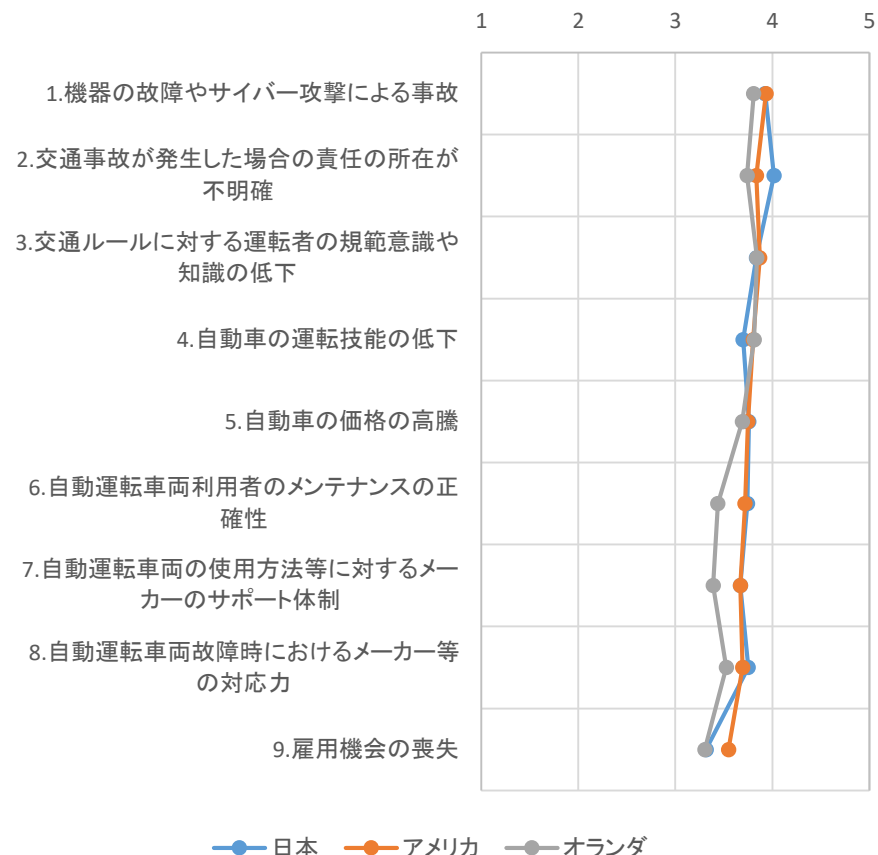
# 自動運転に対する期待と不安

## < 自動運転への期待 >



日本: 社会問題の解決により期待  
 アメリカ: 「8.移動時間の有効活用」等、自分が利用した場合に享受できるメリットにより期待

## < 自動運転に対する不安 >



日本: 事故の責任や故障時のメーカー等の対応力  
 アメリカ: 雇用機会の喪失  
 オランダ: 自動運転に対する心配が他の国よりも少ない

## アメリカ, オランダ, 日本における自動運転車の受容性比較 まとめ

- 自動運転に関する知識は、アメリカでは良く知っている人が3ヶ国中で最も多く、日本とオランダは同じくらいであった。
- 自動運転に関する日常的な会話では、アメリカが他国よりよく話題にしており、日本では家族や友人・知人との会話で、オランダではインターネット上での会話が比較的多い。
- 安全運転支援システムの利用については、アメリカとオランダでは一度でも利用したことがある人が4割を超えているのに対して、日本では25%程度と少ない
- 自動運転車の視聴については、アメリカでは実際に走行しているところを見たことがある人は15%いる一方で、全く見たことも聞いたこともない人が25%ほどいる。日本では、テレビCMの影響か、テレビで見たことがある人が60%近くいた。
- 自動運転の社会受容性、購入意向や利用意向については、いずれも日本が最も高く、アメリカはどちらでもない人が3割程度で、残りは賛成と反対が半々程度であった。日本はどの項目でも、「どちらでもない」の回答が多く、知らないから選べない人が多いのではないかと考えられる。
- 自動運転に対する期待や不安から、日本では社会問題の解決に対して他の国よりも期待しており、事故や故障時の対応に他国よりも不安を感じている。アメリカは移動時の移動時間の有効活用といった個人への利得に他国よりも期待しており、雇用機会の喪失といった社会問題により不安を感じている。

## 2)世界初のAVsによる歩行者死亡事故マスコミ報道が英国市民のAVs賛否意識に与えた影響

### Uber歩行者死亡事故の報道

この交通事故のニュースは世界中で報道された。

事故の起きた米国アリゾナ州の2018年**3月18日(日)午後9:58(GMT-7)**は、英国標準時の2018年**3月19日(月) 午前4:58(GMT)**であり日本では**2018年3月19日(月) 午後1:58(GMT+9)**である。

#### ■ マスコミ報道の例 (UK時間)

3月19日16:51 (米国時間3月19日午前9:51) 最も早い報道：Uber社のtwitter 「Our hearts go out to the victim's family. We're fully cooperating with @TempePolice and local authorities as they investigate this incident.」

3月19日16:56 「Uber Halts Autonomous Car Tests After Fatal Crash in Arizona」 英国経済専門通信社Bloomberg

3月20日 「Uber halts self-driving car tests after death」 BBC

英国のテレビや新聞報道は未確認、しかし通常インターネットが最も早く掲載可能。 **テレビや新聞報道はインターネットと同時か、より遅いタイミング**と考えられる。

**UK市民の事故報道接触は、早くて3月19日(月)夜** と仮定

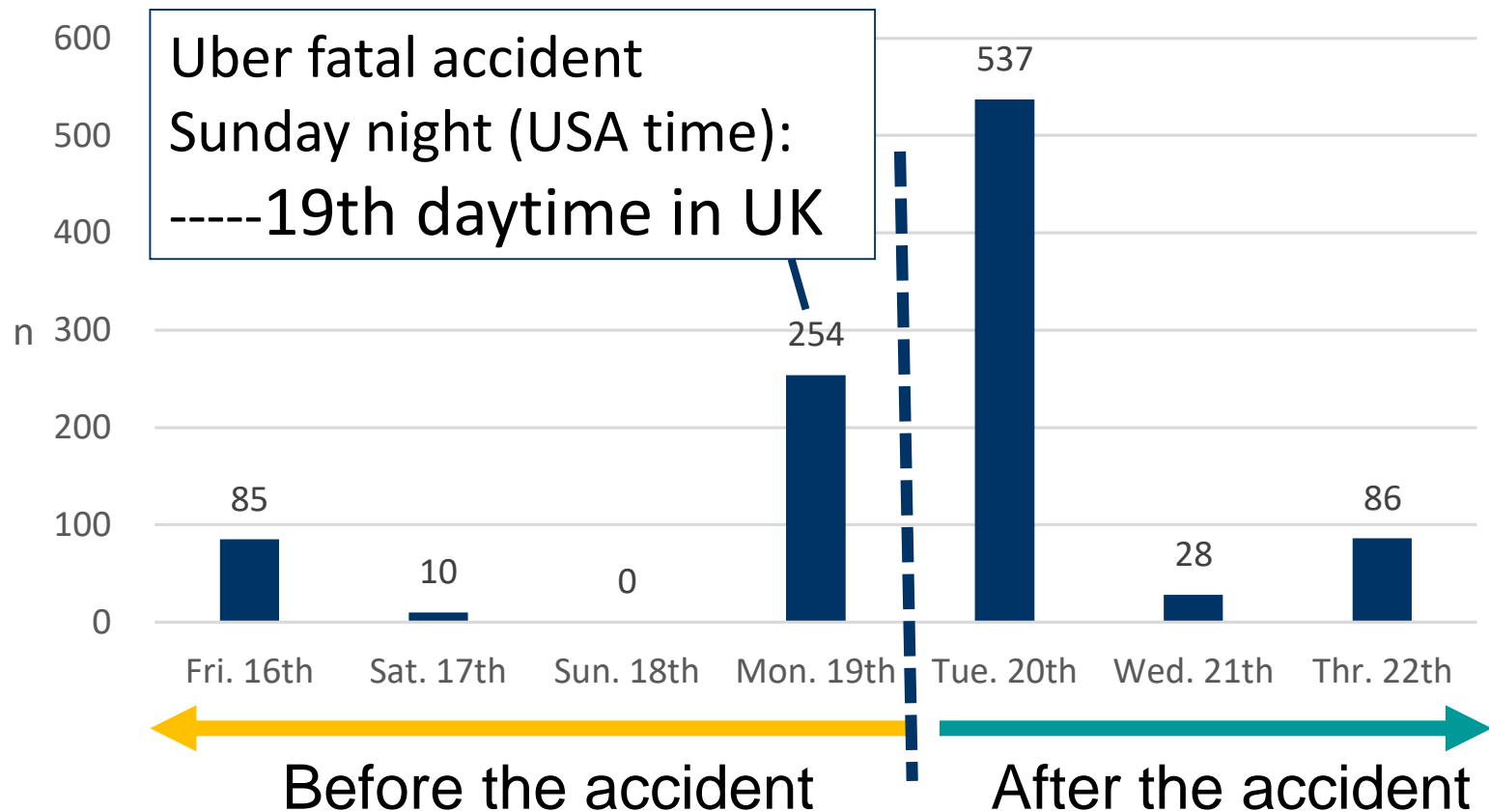


# AVs の社会的受容 WEB調査 in UK

Residents at Greater London (500) and West Midland (500) Gender and age were divided equally

Total sample size: 1,000

Number of respondents by date in March 2018 (UK time)



# Uber歩行者死亡事故とサンプル

	%	before n=349	after n=651
<b>Gender</b>	Male	52.4	48.7
	Female	47.6	51.3
<b>Age</b>	20's	13.8	23.3
	30's	20.9	19.5
	40's	20.6	19.7
	50's	24.4	17.7
	60's	20.3	19.8
<b>Area</b>	West Midlands	44.4	53.0
	London	55.6	47.0
<b>Driver's license</b>	Having	78.8	81.4
	Not having	21.2	18.6
<b>Car ownership</b>	Owner	67.3	71.0
	No owner	32.7	29.0

事故後に20代  
若干多い

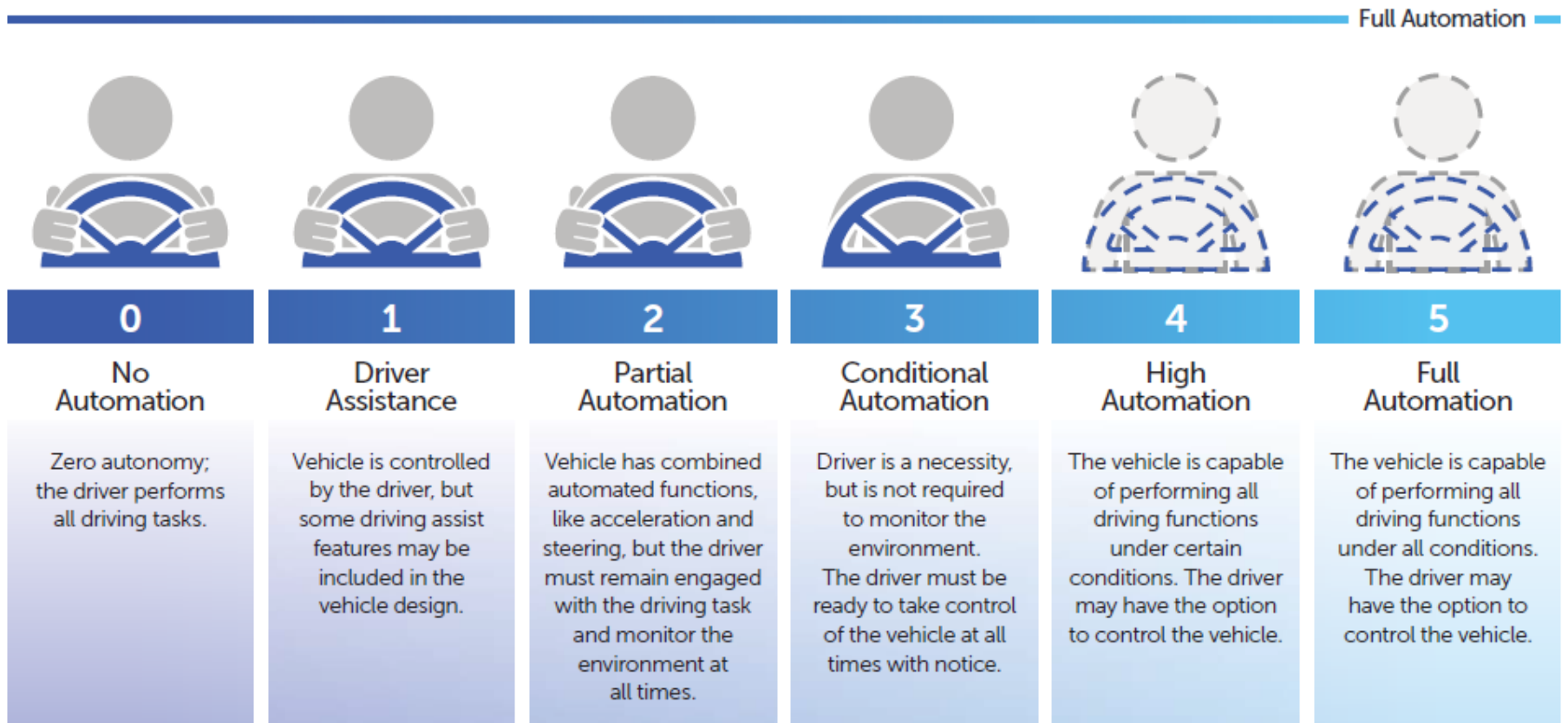
事故後に50代  
若干少ない

その他は  
概ね大差なし

# AVsのレベル

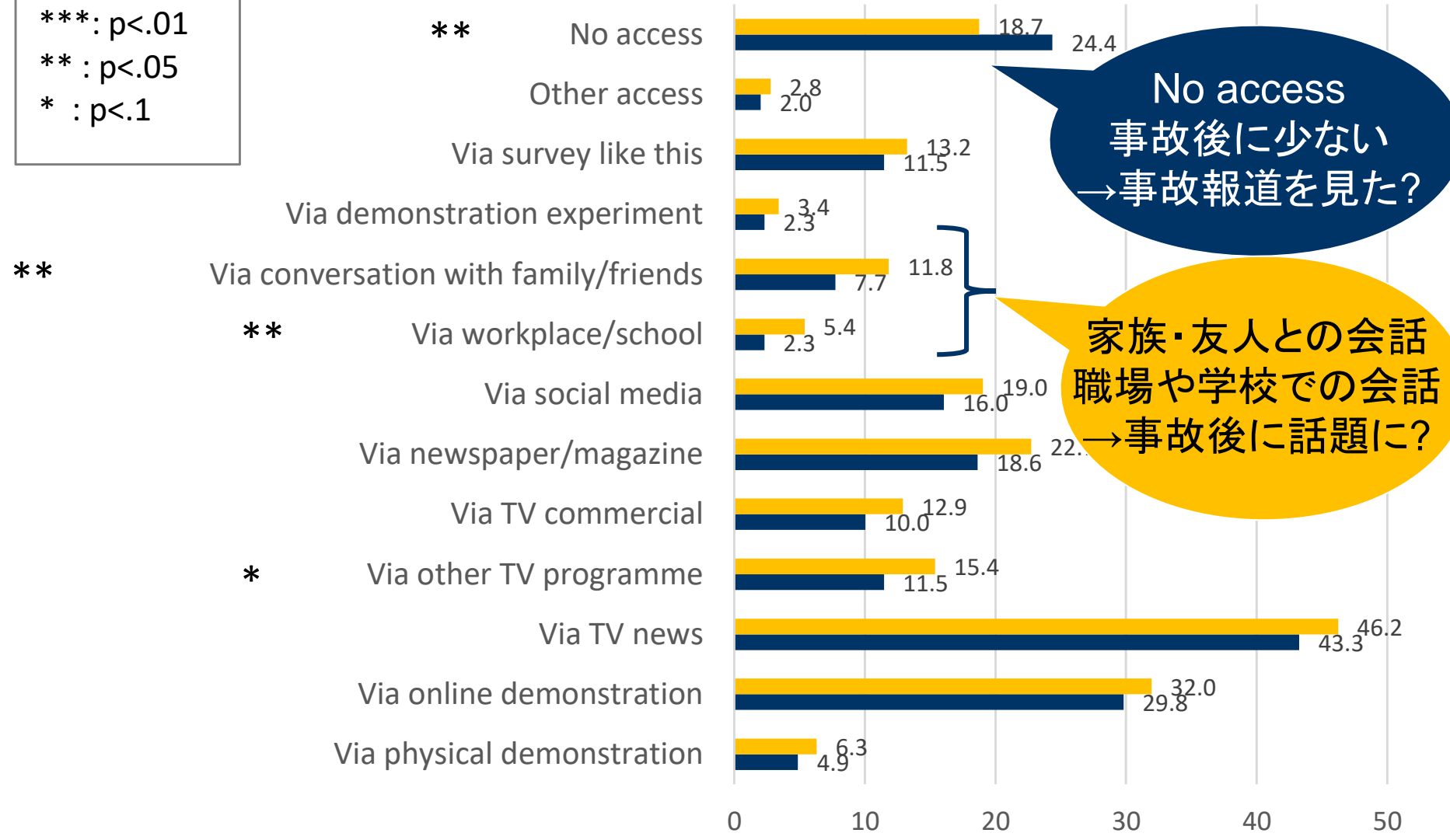
- AVsのレベルは, レベル毎の設問の直前に教示
- レベル毎の設問は, 最後に設置 (バイアス避けるため)

## SAE AUTOMATION LEVELS



# AVs情報・実証実験に触れた経験

\*\*\*: p<.01  
 \*\*: p<.05  
 \*: p<.1

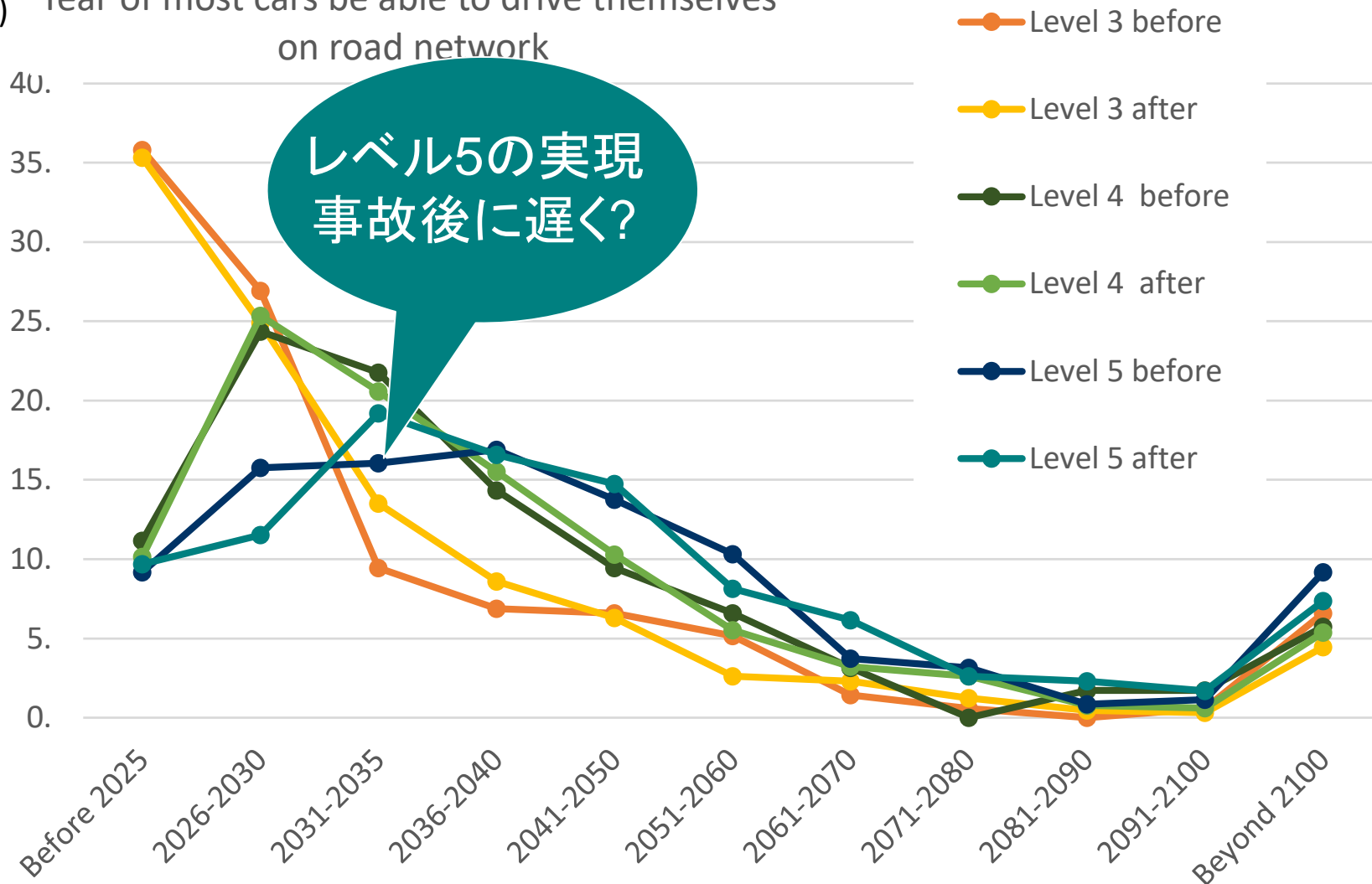


No access  
 事故後に少ない  
 → 事故報道を見た?

家族・友人との会話  
 職場や学校での会話  
 → 事故後に話題に?

# いつAVsが実現する？ レベル毎

(%) Year of most cars be able to drive themselves on road network



# リスク・イメージ

自動車と飛行機、どちらがリスク大きい？

実際のリスクと、リスク認知の間には**ズレ**がある

我々は、全てのリスクを正しく認知して判断している  
**のではなく、**

その事象に対する何らかの**リスク・イメージ**を形成し、判断している

→ リスク・イメージはどのように形成されるか？

## リスク・イメージの構成要素(2)

### ■スロヴィックのリスク認知の2因子

因子Ⅰ：恐ろしさ因子 (Dread)

因子Ⅱ：未知性因子 (Unknown)

因子Ⅲ：災害規模因子 (Number of people involved)

リスク・イメージの規定軸：

色覚知覚における3原色のように、これらの組み合わせで個々のイメージが形成されている

# リスク・イメージの構成要素(3)

## 恐ろしさ因子と未知性因子 (Slovic, 1987)

表 2. 1a 「恐ろしさ」因子を構成する尺度 (Slovic, 1987)

---

制御不可能—制御可能  
恐ろしい—恐ろしくない  
世界的にカタストロフィックだ—世界的にカタストロフィックでない  
結末が致命的—結末が致命的でない  
不公平—公平  
カタストロフィック—個人的  
将来の人類にとってリスクが大きい—将来の人類にとってリスクが小さい  
リスクの軽減が容易でない—リスクの軽減が容易  
リスク増大傾向—リスク減少傾向  
受動的—能動的

---

表 2. 1b 「未知性」因子を構成する尺度 (Slovic, 1987)

---

観察可能—観察不可能  
接触している人が知っている—接触している人が知らない  
影響が遅延的—影響が速攻的  
新しい—古い  
科学的に不明—科学的に解明されている

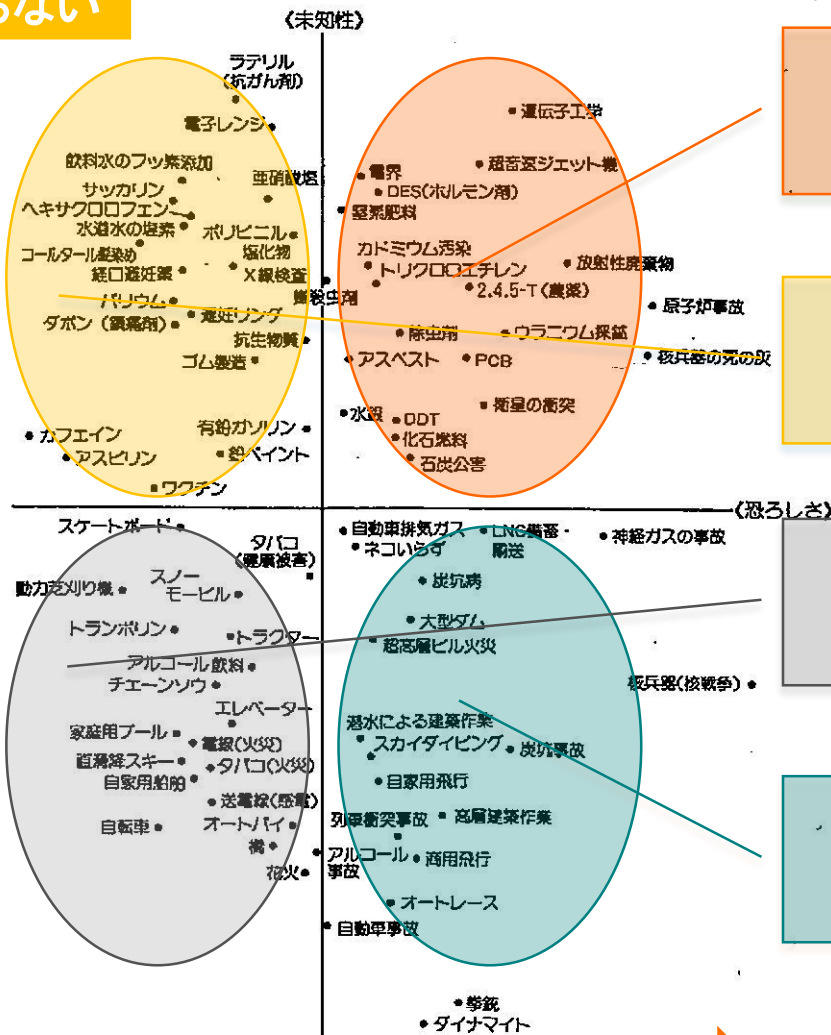
---



# リスク認知マップ?

アメリカ人のリスク認知地図(Slovic, 1986)

わからない



恐ろしい & わからない  
例: 遺伝子工学、原子炉事故

恐ろしくない & わからない  
例: 電子レンジ、カフェイン

恐ろしくない & わかっている  
例: 芝刈り機、自転車

恐ろしい & わかっている  
例: ダイナマイト、核兵器

恐ろしい

# リスク認知マップ

わからない

恐ろしさ  
のみ事故後に  
増加

- : AVs 事故前
- : AVs 事故後
- : 他のハザード 事故前
- : 他のハザード 事故後

Ignorance

↓  
less

1.5

2

2.5

3

1.5

1.5

2

2.5

3

3.5

4

4.5

- : AVs / ordinary car before the accident
- : AVs / ordinary car after the accident
- : Other hazards / travel modes before the accident
- : Other hazards / travel modes after the accident

Fear

恐ろしい

→more

# 心理尺度

Factors	Measurement
Social acceptance toward AVs AVs社会的受容	<p>Please answer the following questions about your understanding of autonomous vehicles (AVs) and how much you agree with the following statements about level 3 and level 4 (fully automatically drive themselves). (LV3, LV4, LV5, respectively)</p> <p><b>Individual acceptance: I agree with the adoption of autonomous vehicles.</b>  <b>Societal acceptance: I think autonomous vehicles will be accepted by society.</b>            (Strongly disagree=1 &lt;---&gt; Strongly agree=5, 5 point scale)</p>
Risk perception of AVs AVsリスク認知	<p>Please imagine yourself as a driver. Please answer the following questions about autonomous cars. (LV3 &amp; LV4, respectively)</p> <p>Risk perception of AVs LV3 as Driver Fear: I think autonomous vehicles are frightening            Risk perception of AVs LV3 as Driver Unknown: I know a lot about autonomous vehicles</p>
Risk perception of ordinary cars 車リスク認知	<p>Please answer the following questions about cars as a driver / as a pedestrian.</p> <p>Risk perception of cars as Driver Fear: I think cars frighten me            Risk perception of cars as Driver Unknown: I know a lot about cars</p>
Risk perception of various hazards 各ハザードのリスク認知	<p>Please answer your impression of the reliability of autonomous vehicle technology. Please answer the following questions about the reliability of autonomous vehicle technology.</p> <p>Risk perception of [Hazards] Bicycle / Motorcycle / Pedestrian / Elderly / Disabled / Children / Pets / Animals / Walking / Texting while driving / Elderly / Disabled / Children / Pets / Animals / Kidnapping / Storm / Personal / Terrorism</p>
Trust (reliability) 信頼	<p>Please answer the following questions about reliability of autonomous vehicles.</p> <p><b>Technological reliability: Do you think that autonomous vehicle technology is reliable?</b>  <b>Administrative reliability: Do you think that the institutions which are responsible for administering, regulating and insuring autonomous vehicles are reliably carrying out their functions?</b> (Unreliable=1 &lt;---&gt; Reliable=5, 5 point scale)</p>

自身の  
AVs賛否意識  
AVs導入に同意する?

他者の  
AVs賛否意識認知  
社会はAVs受け入れる?

技術への信頼  
AVs技術は信頼できる?

行政企業の  
意図への信頼  
AVs管理運営・規制を担う行政機関  
や企業は信頼できる?

# 事前事後のt検定結果

	before the accident			after the accident			t test ***: p<.01, **: p<.05, * : p<.1		
	n	M	SD	N	M	SD	t	p (paired)	
Personal acceptance AV level 3	349	3.16	1.17	651	3.04	1.24	1.46	0.15	
Societal acceptance AV level 3	349	3.19	1.18	651	2.94	1.24	3.14	0.00	***
Personal acceptance AV level 4	349	2.96	1.28	651	2.86	1.33	1.17	0.24	
Societal acceptance AV level 4	349	2.95	1.25	651	2.79	1.29	1.80	0.07	*
Personal acceptance AV level 5	349	2.80	1.35	651	2.67	1.41	1.40	0.16	
Societal acceptance AV level 5	349	2.84	1.34	651	2.61	1.31	2.64	0.01	***
Risk Driver Fear AV level 3	349	2.97	1.24	651	3.15	1.24	-2.16	0.03	**
Risk Driver Unknown AV level 3	349	2.40	1.18	651	2.34	1.17	0.85	0.40	
Risk Driver Fear AV level 4	349	3.12	1.24	651	3.20	1.27	-0.99	0.32	
Risk Driver Unknown AV level 4	349	2.38	1.16	651	2.37	1.14	0.17	0.87	
Risk Pedestrian Fear AV level 3	349	3.16	1.27	651	3.36	1.27	-2.31	0.02	**
Risk Pedestrian Unknown AV level 3	349	2.36	1.20	651	2.40	1.18	-0.51	0.61	
Risk Pedestrian Fear AV level 4	349	3.30	1.29	651	3.46	1.28	-1.89	0.06	*
Risk Pedestrian Unknown AV level 4	349	2.33	1.16	651	2.37	1.16	-0.47	0.64	
Risk Pedestrian Fear AV level 5	349	3.34	1.36	651	3.58	1.32	-2.67	0.01	***
Risk Pedestrian Unknown AV level 5	349	2.37	1.18	651	2.35	1.19	0.25	0.80	
Trust in AV technology	349	2.86	1.17	651	2.69	1.18	2.26	0.02	**
Trust in regulatory oversight of AVs	349	2.97	1.05	651	2.87	1.08	1.31	0.19	

# まとめ

米国で起きたAVs歩行者死亡事故のマスコミ報道が  
UK市民に与えた影響を把握

いわゆる「自分事」  
ではない

- 事故報道の後、AVs情報取得者が増
- 事故報道の後、LV5実現時期の見込みが遅くなった
- リスク認知マップにより、AVsに対するリスクイメージを明らかにした
- 事故後にリスク認知「おそろしさ」のみ有意に変化
- 賛否意識、利用意図、信頼、リスク認知間の関係性把握
- 事故報道前後で「自身のAVs賛否意識」は変化無し
- Lv3,Lv5で「他者のAVs賛否意識認知」のみが低減

## 社会はAVsを受け入れなくなるだろう

- Lv3,Lv5でリスク認知「おそろしさ」のみが増加

## AVsはおそろしい 未知性は変化無し

- Lv4で「技術への信頼」のみ低減 意図への信頼は変化無し
- Lv5のモデルで良好なFIT

### 3)日英独市民のAVs社会的受容比較分析

#### WEBアンケート調査の概要

##### 【調査実施期間】

日本 : 2017年1月6日～1月10日

英国 : 2018年3月16日～3月22日

ドイツ: 2018年11月28日～12月10日

##### 【サンプルの抽出】

調査会社のモニターより, 各国1,000名ずつ計3,000名

: 年代(20-60代), 性別, 居住地域※を均等割り付け

※居住地域

(i)首都と(ii)自動車産業を含む主要な工業地域の二つを選定

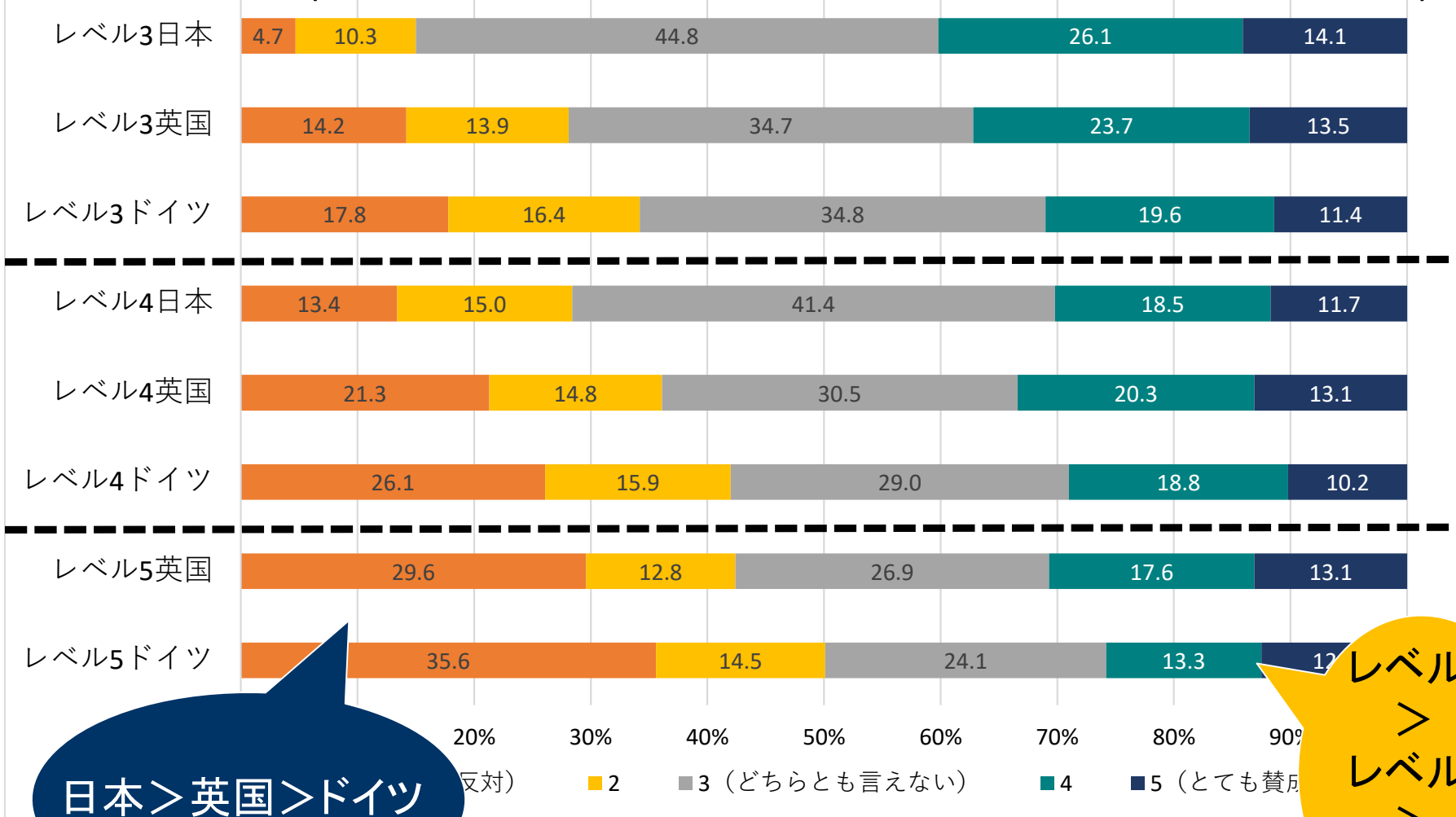
日本 : 東京23区・愛知県

英国 : London・West Midlands

ドイツ: Berlin・ルール工業地帯(the Ruhrgebiet)

# レベル別・国別 AVs賛否意識

AVs賛否意識(個人的受容「私は社会にAVsが導入されることを受け入れる」)



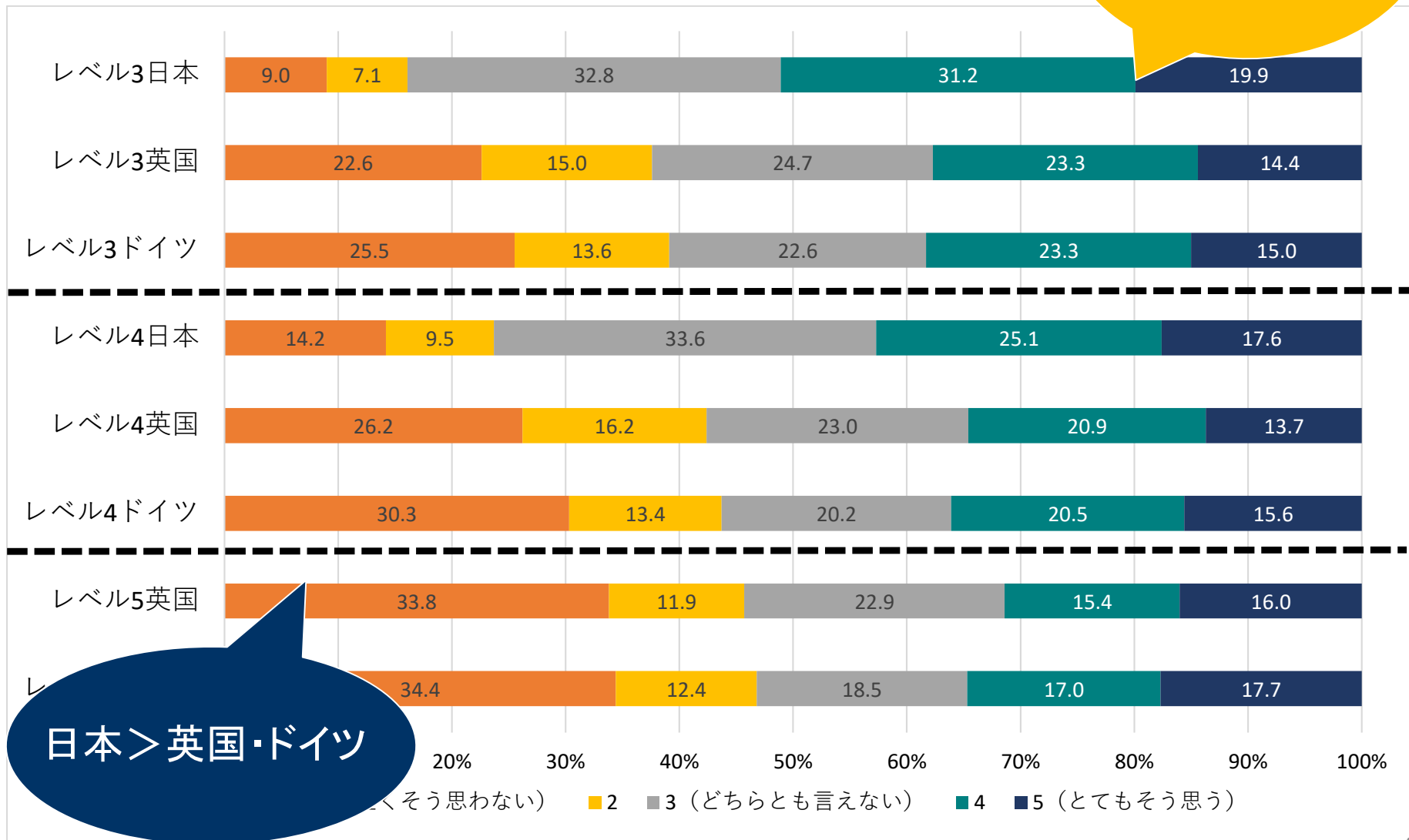
日本 > 英国 > ドイツ

レベル3  
>  
レベル4  
>  
レベル5

# レベル別・国別 AVs利用意図

AVs利用意図(私はAVsを使おうと思う)

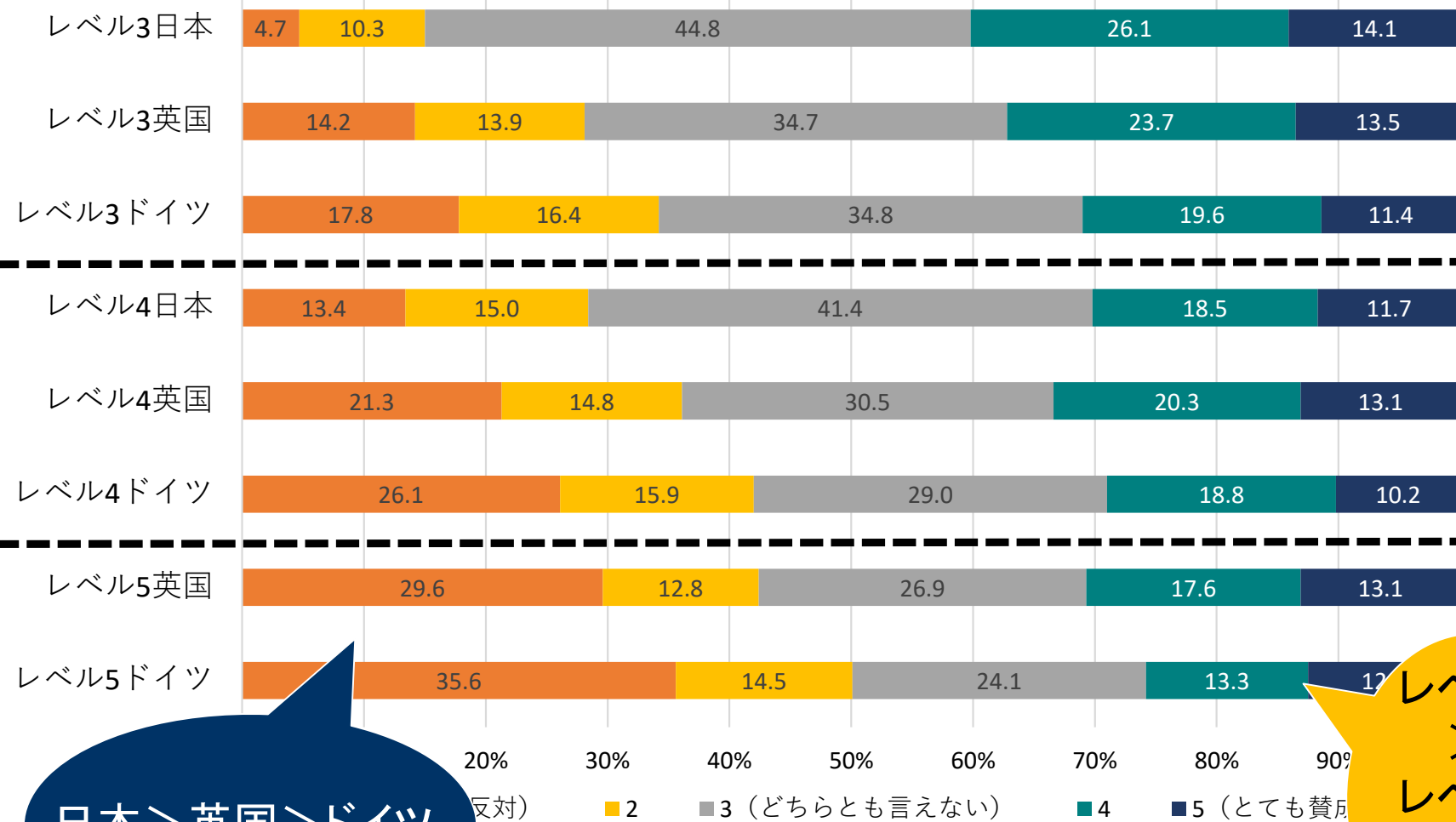
レベル3  
>  
レベル4・レベル5





# レベル別・国別 AVs賛否意識(他者受容認知)

社会的AVs賛否意識 (他者受容認知「私はAVsが社会に受け入れられると思う」)

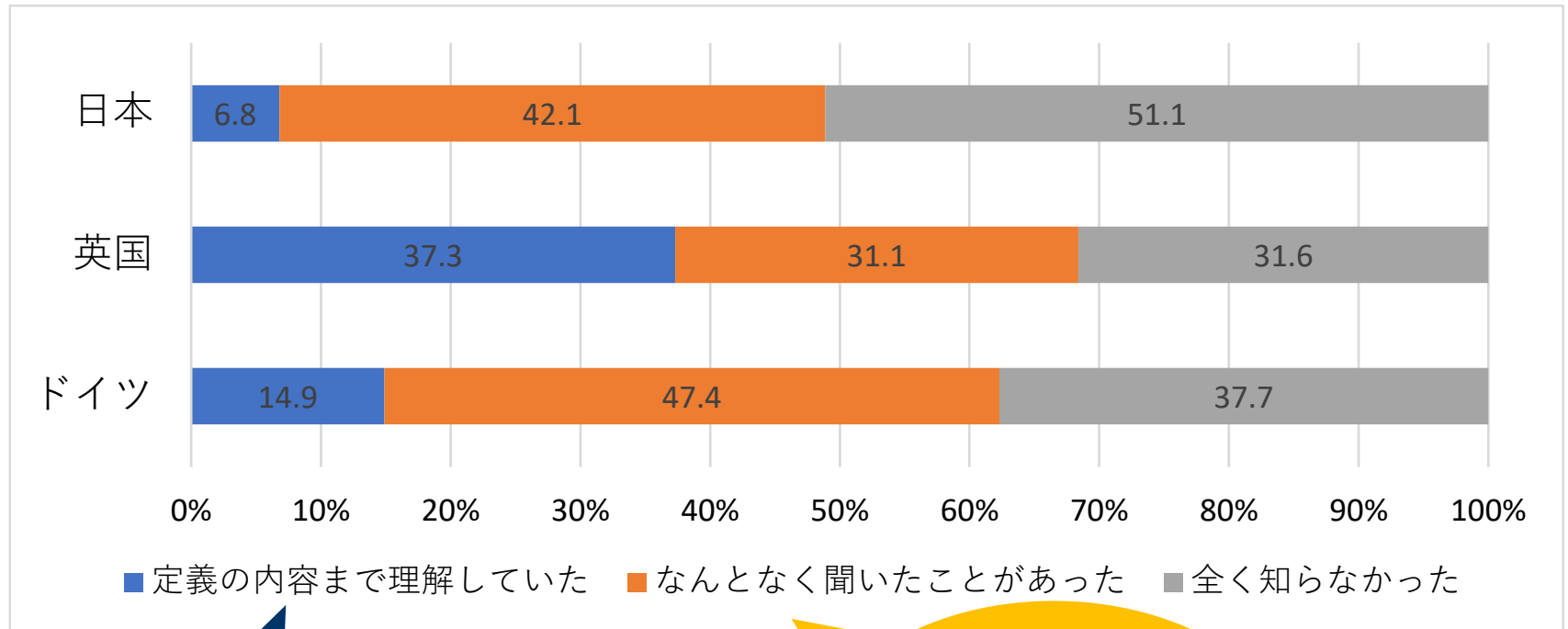


日本 > 英国 > ドイツ

レベル3  
>  
レベル4  
>  
レベル5

# レベル別・国別 レベル定義の認知度

レベルの定義を示した上で、「知っていましたか？」と問うた

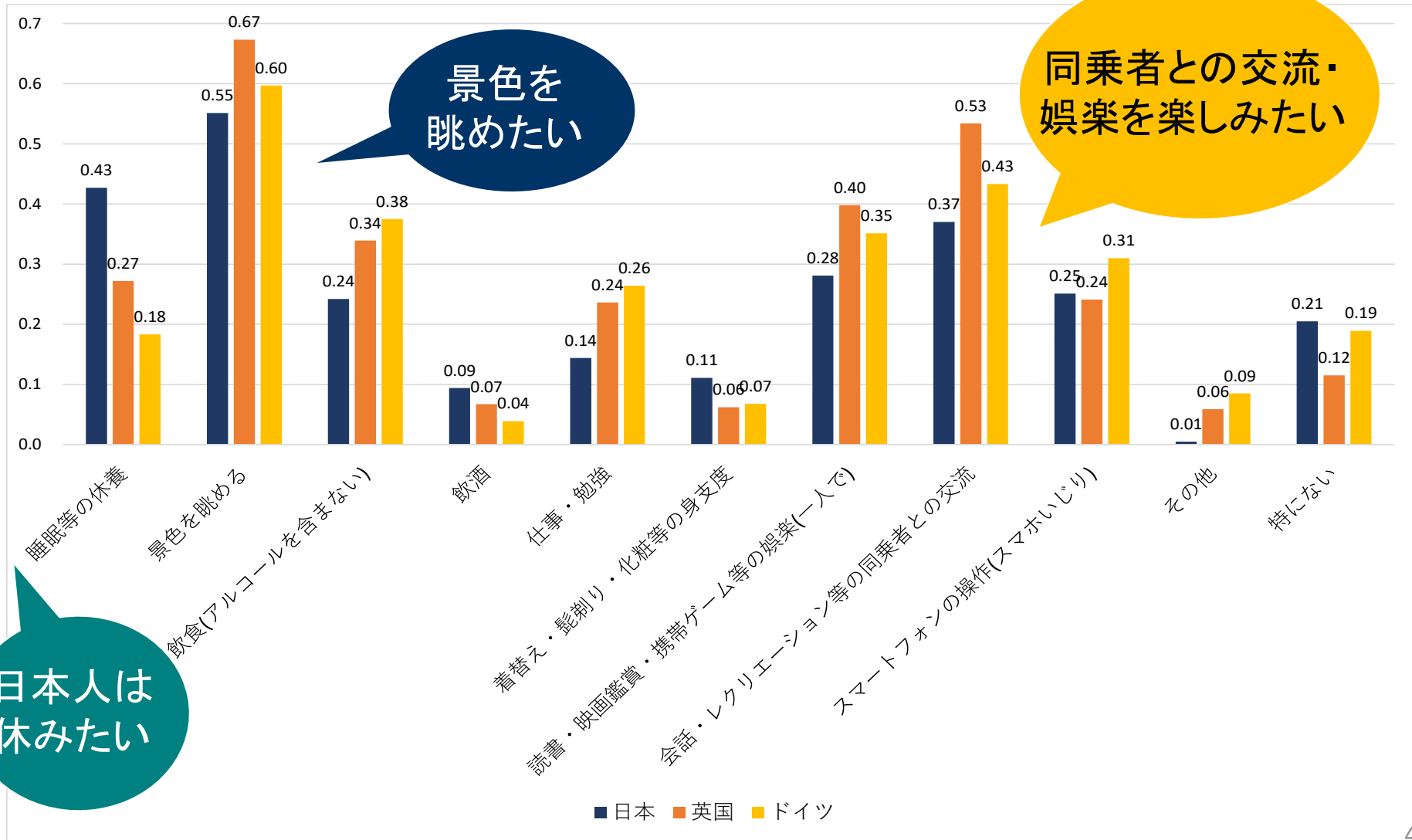


英国 > ドイツ > 日本

調査時期  
報道量(Uber事故),  
実証実験の差  
などが影響?

# レベル別・国別 AVs乗車中の活動

AVs乗車中に何をしたいか(複数回答可)の選択率

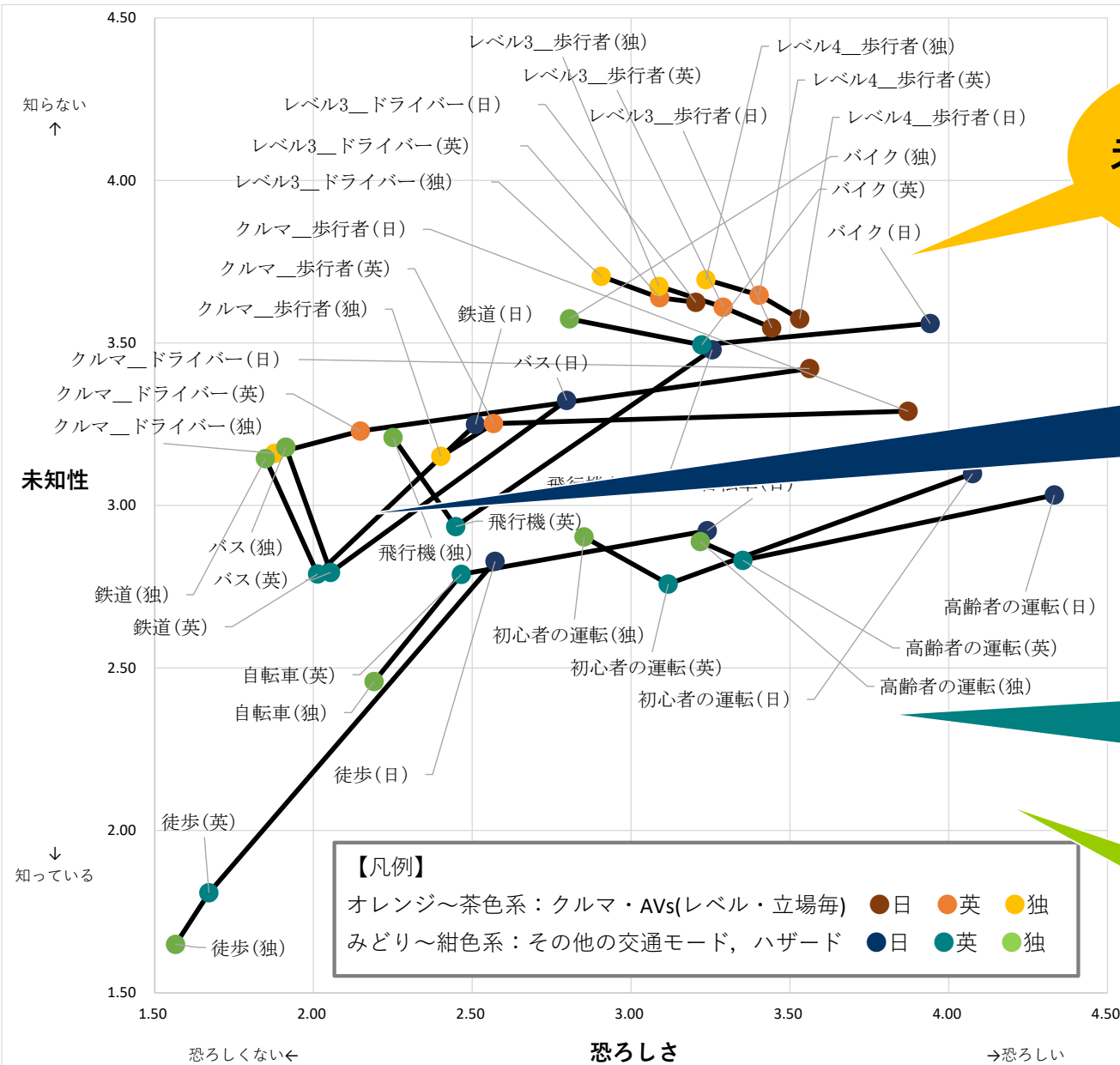


日本人は休みたい

景色を眺めたい

同乗者との交流・娯楽を楽しみたい

# 日英独 リスク認知マップ(交通)



AVsは  
未知性高い  
→当然

鉄道・バス  
公共交通の  
リスクイメージ  
似ている  
国ごとには差異

日本人は英独より  
各ハザードを  
恐ろしいと評価

日本では  
高齢者の運転  
危険と認識

# 今後の課題

- 日英のWEBアンケート調査実施時期が14ヶ月ほど異なっている. この間に, AVs技術の進展や各地における実証実験の実施等があることから, 調査時期の差が人々のAVs賛否意識やリスク認知に影響した可能性は否定できない
- 日本を含む東アジアと欧州では, 心理指標に対する感度が異なる可能性: 多国間調査票における5段階尺度では日本人は中央の選択肢, 中国人はトップボックス寄り, アメリカ人は回答にメリハリをつけようとする傾向が指摘されている. 今後は, 「MaxDiff法」等による調査研究を検討していきたい.

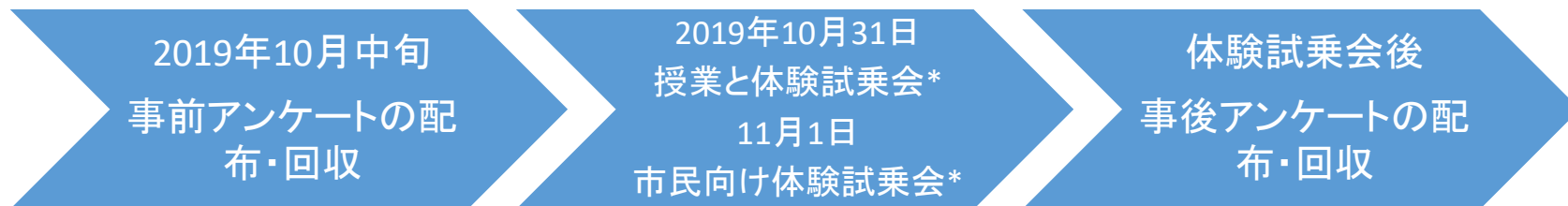
## **ii . 沿道地域への受容性調査**

# 1)中学生を対象とした体験試乗会による受容性の変化分析

## <目的>

中学生を対象とした、自動運転についての授業や体験試乗会が、自動運転車へのイメージや受容性に及ぼす影響を明らかにする。また、生徒の家族への影響も明らかとする。

## <調査概要>

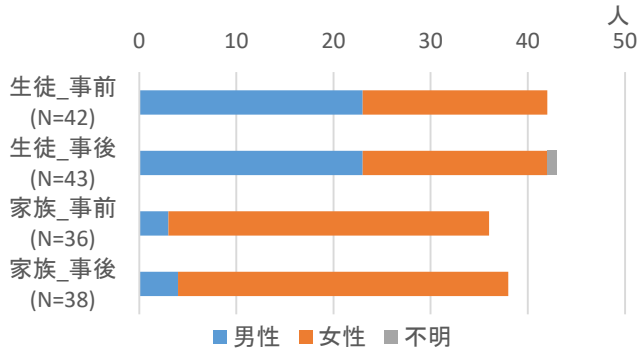


調査方法	先生を通じてアンケート調査票を配布回収
調査日	2018年10月～11月
調査場所	愛知県豊田市稲武地区
回答者数	生徒42名(クラス全員) その家族38名
調査内容	自動運転車の認知, イメージや受容性 自動運転車への期待や不安 自動運転の利用意向 個人属性(性別、年齢)

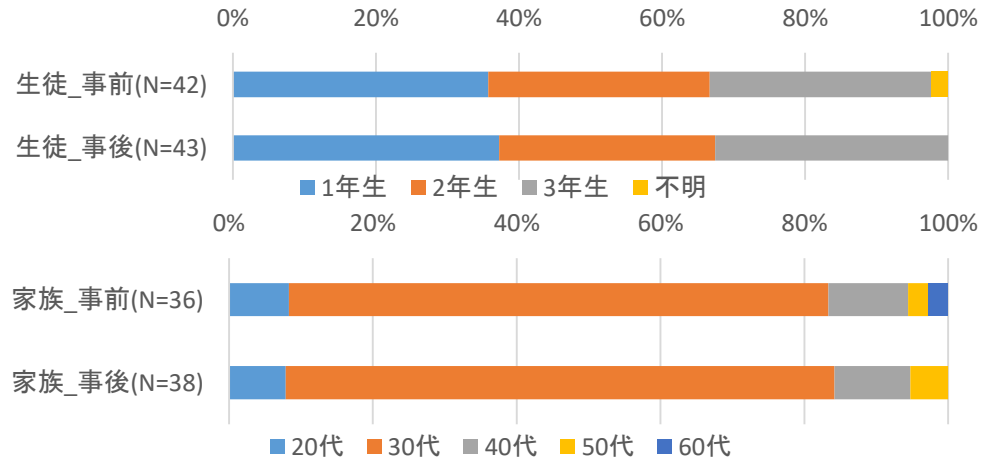
\*授業と体験試乗会は名古屋大学COI(Center Of Innovation)が実施

# 調査対象者の個人属性

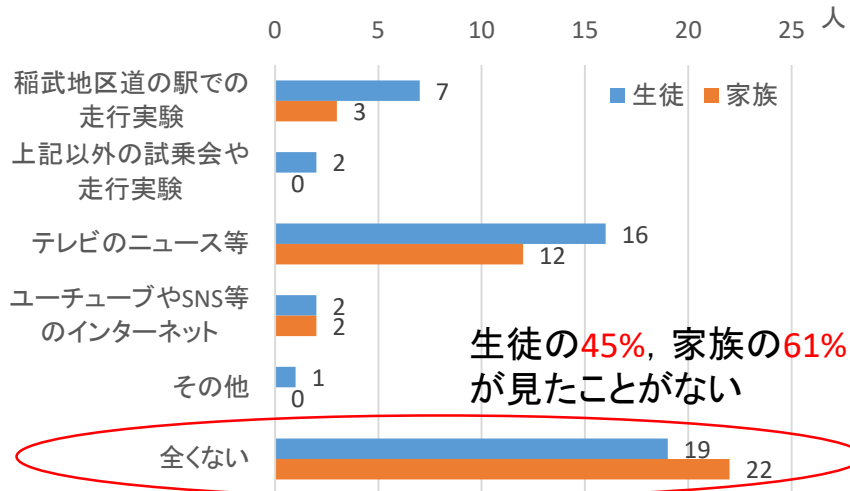
## <性別> 家族のほとんどは両親が回答



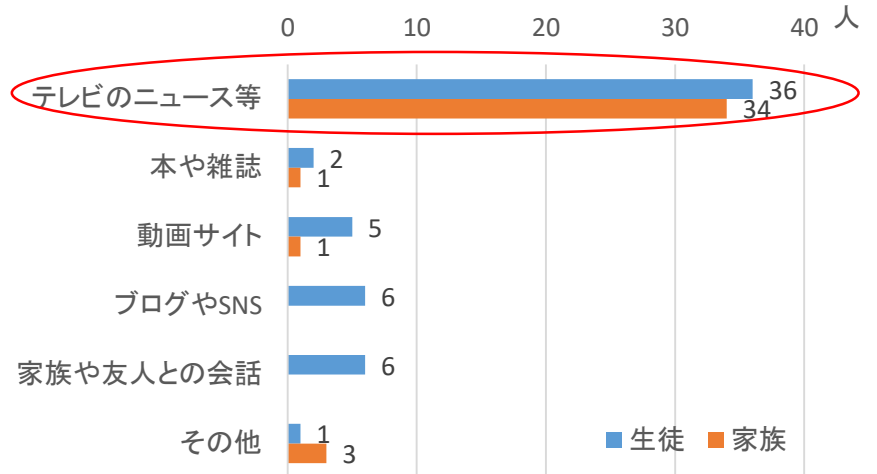
## <年齢> 家族は30代が多い



## <自動運転車を見た経験(事前)>



## <自動運転車の情報入手先(事前)>



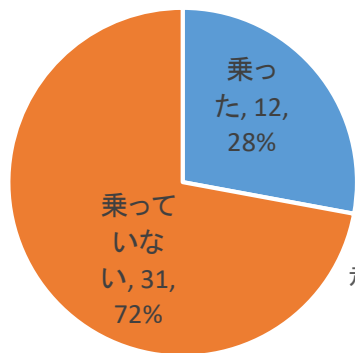


# 試乗会への参加・見学状況

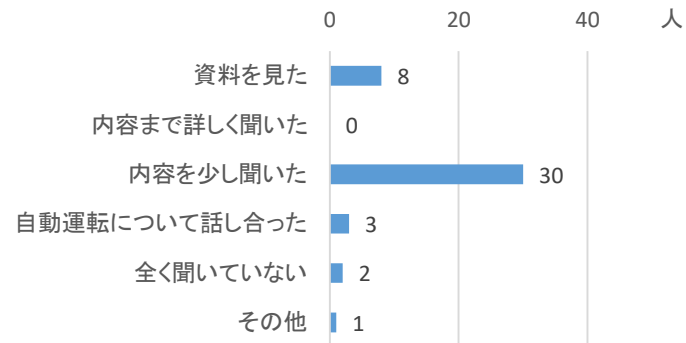
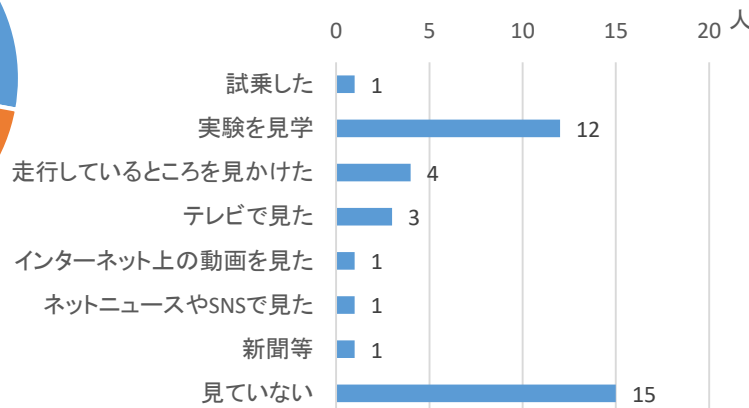
	中学生試乗会	一般市民向け試乗会
実験日	2018年10月31日	2018年11月1日
調査場所	愛知県豊田市稲武地区	
実施主体	名古屋大学COI	
走行距離	1.6km	
車両	ゴルフカートによるゆっくり自動運転®	



## <10/31試乗の有無(生徒)>



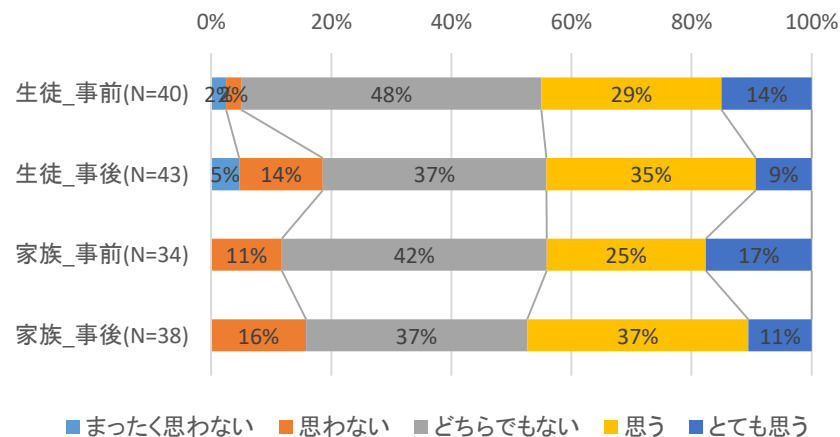
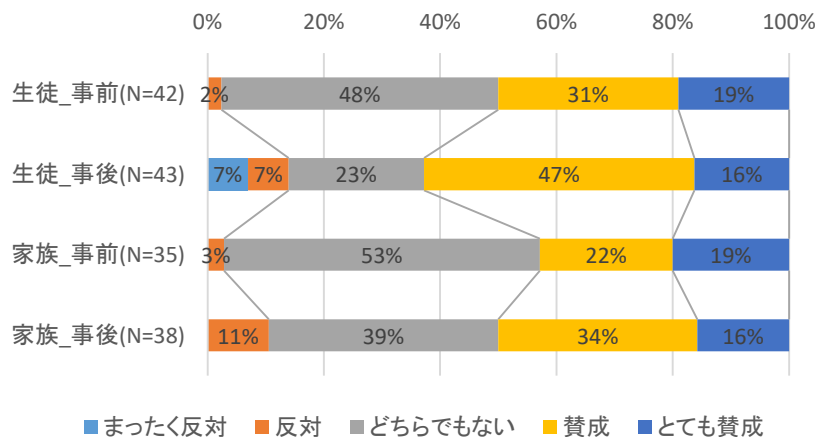
## <11/1試乗会の認知(家族)> <試乗後の子供との会話(複数回答)>



# 自動運転車に対する受容性の変化

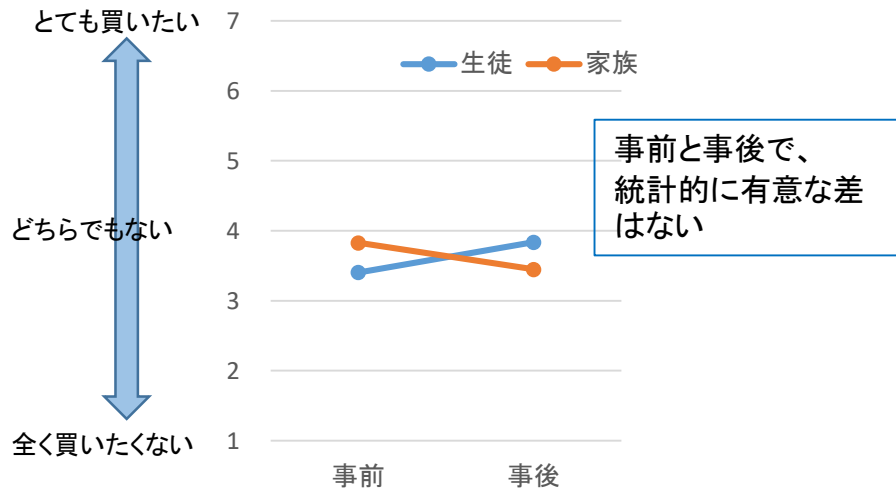
## <自動運転が実現した社会の到来への賛否>

## <自動運転が実現した社会の到来に対する人々の受容性>



どちらも、試乗会後に賛成も反対も増えるが、「どちらでもない」人が減る  
 →自動運転を見る機会や話題となることで、賛否を判断できるだけの情報を得たため

## <自動運転車両全般の購入意向>

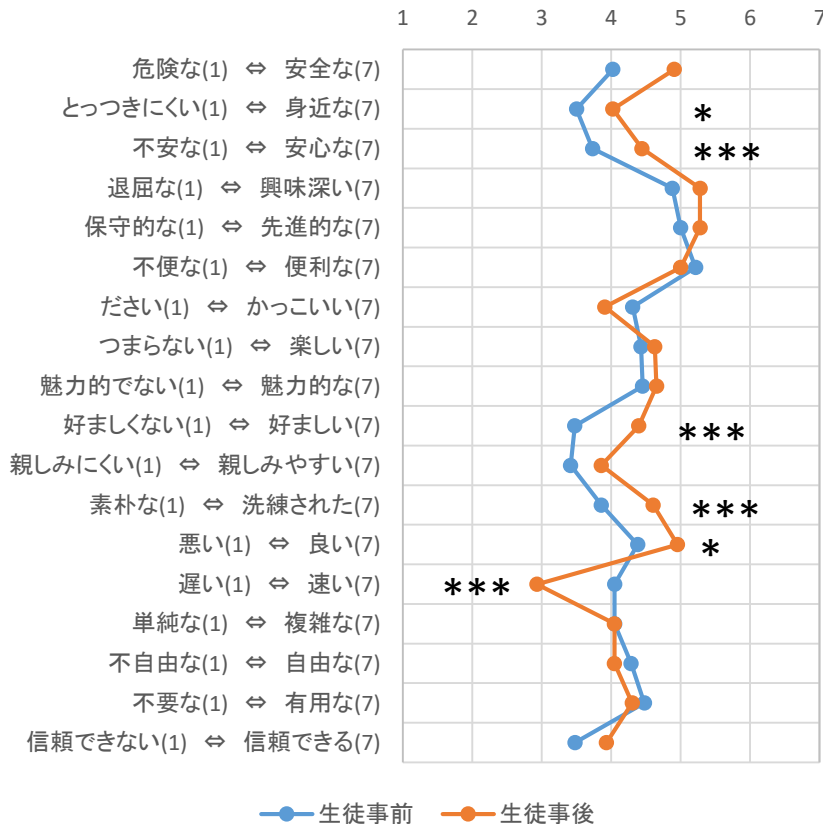


## <自動運転車両全般の利用意向>

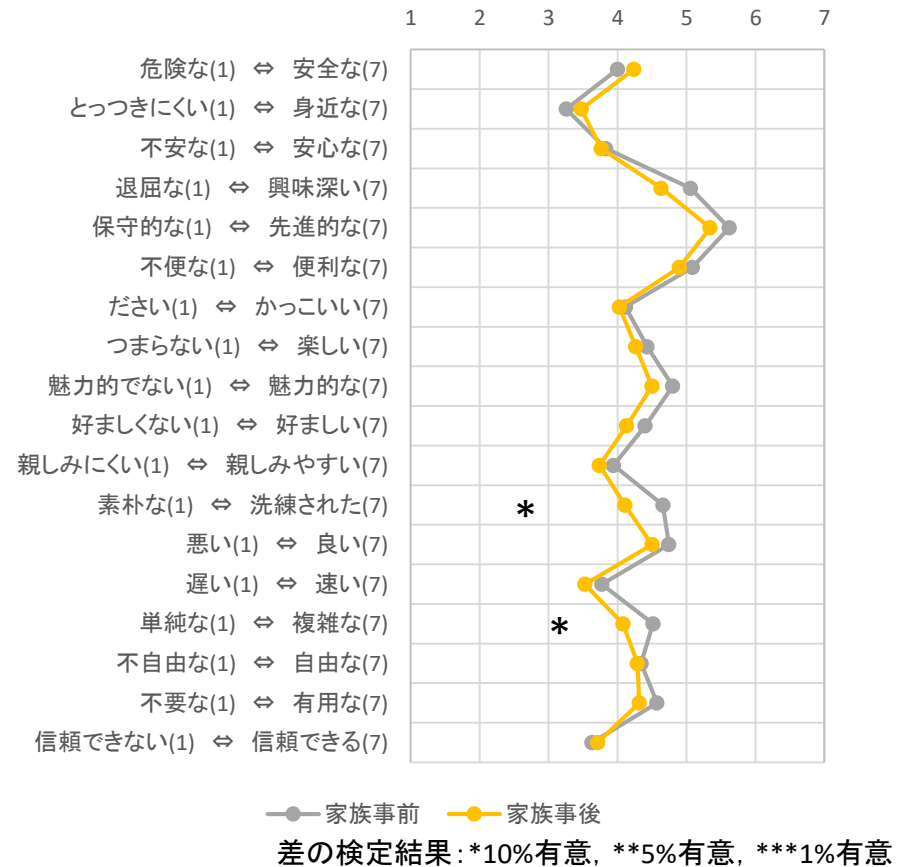


# 自動運転車に対するイメージの変化

## 生徒



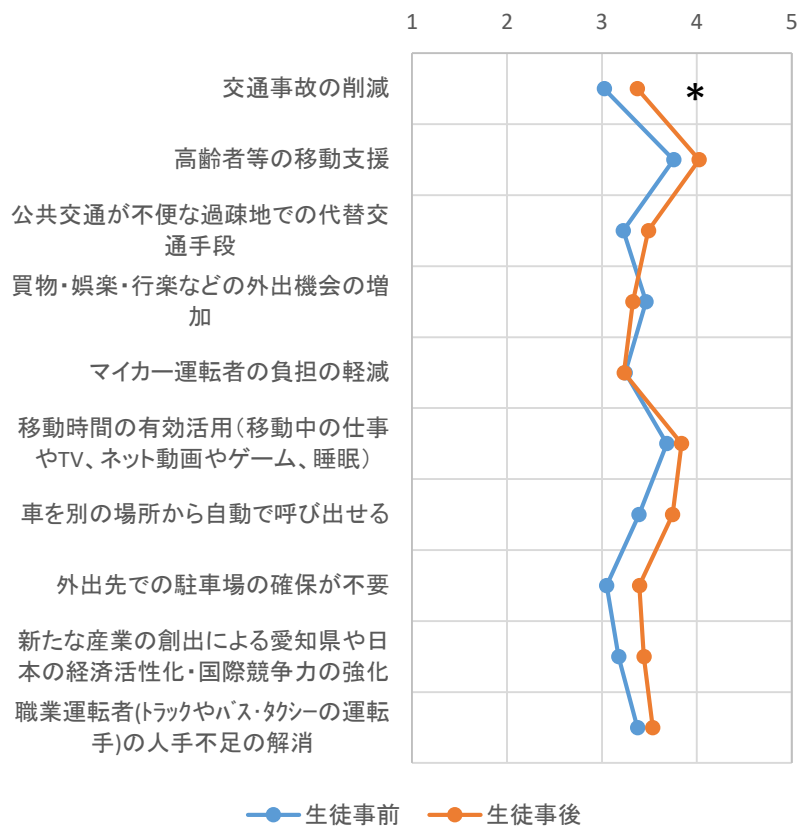
## 家族



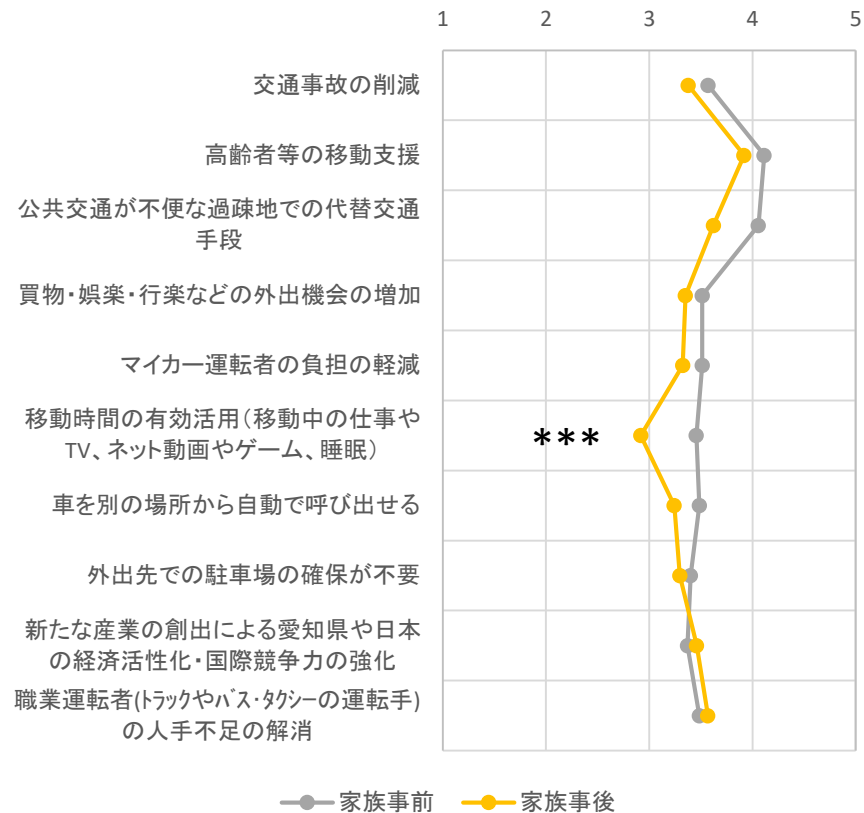
- 生徒:遅いけれど、安心して乗れる洗練された、好ましい乗り物へとイメージが変化
- 家族:ほとんど印象は変わらない

# 自動運転車に対する期待の変化

## 生徒



## 家族

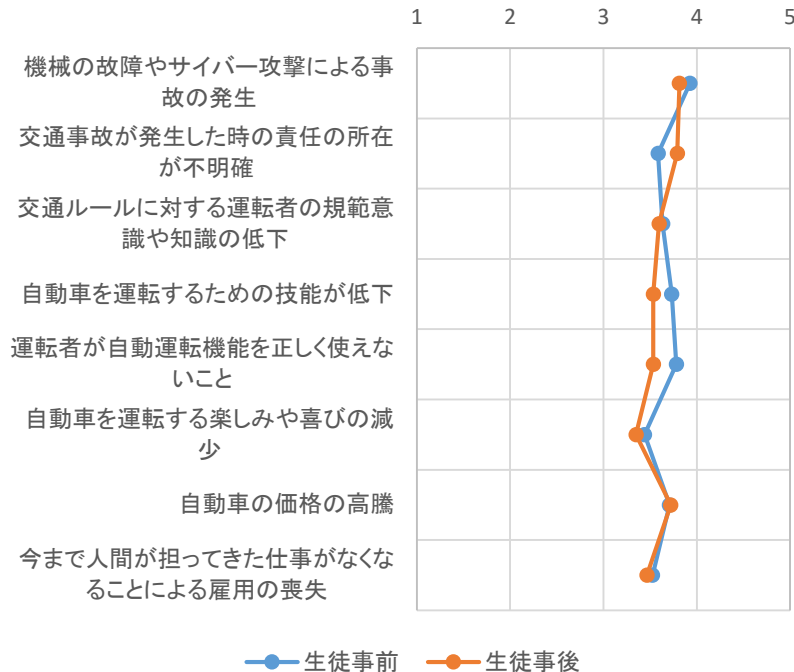


差の検定結果: \*10%有意, \*\*5%有意, \*\*\*1%有意

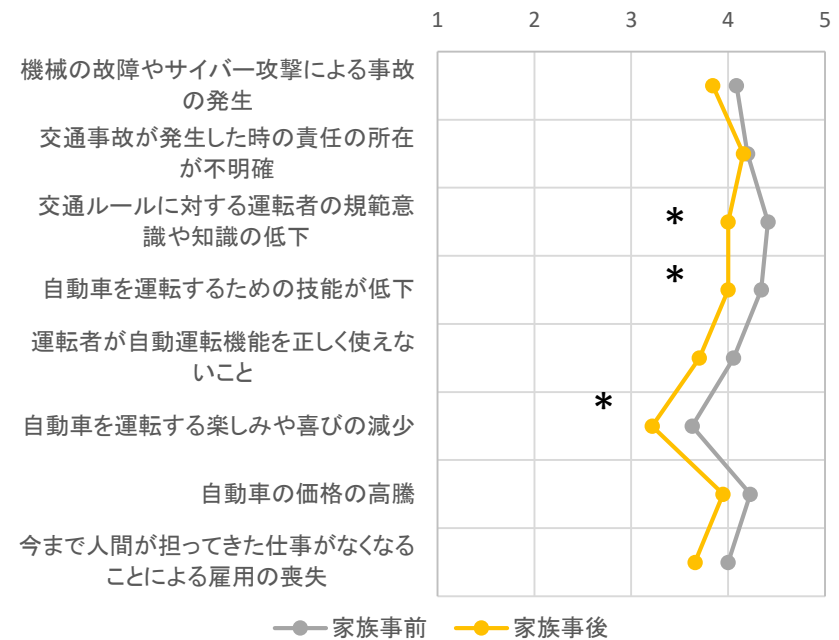
- 生徒: 交通事故の削減への期待が上昇
- 家族: レベル3車両での試乗会だったため、移動時間の有効利用への期待は減少

# 自動運転車に対する心配の変化

## 生徒



## 家族



差の検定結果: \*10%有意, \*\*5%有意, \*\*\*1%有意

- 生徒: いずれの項目もやや心配で変化なし
- 家族: レベル3車両での試乗会だったため、運転に関する心配は減少

# 中学生を対象とした体験試乗会による受容性の変化分析 まとめ

- 自動運転の社会受容性は試乗会後に、賛成と反対ともに多くなる傾向がみられた。試乗会前には「どちらでもない」と回答していた人が、賛否を判断できるだけの情報を得ることができたためだと考えられる。
- 生徒は、授業と試乗会後に、自動運転に対するイメージが安心して乗れる洗練された、好ましい乗り物へと変化してた。
- 購買意向や利用意向に関しては、特に変化は見られなかった。

## 2)自動運転の走行を見ることの受容性への影響分析

### <目的>

自動運転の走行実験を見ることによる、自動運転車へのイメージや受容性に及ぼす影響を明らかにする。

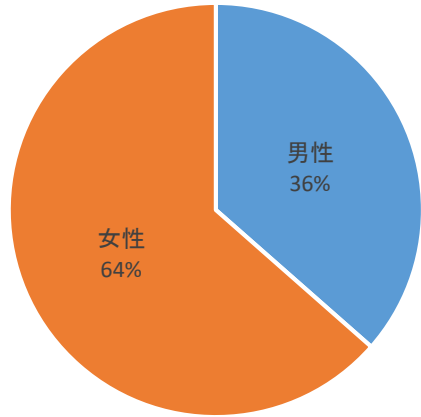
### <調査概要>

走行実験日	2018年11月14日(水)～21日(水)
場所	愛知県豊橋市のんほいパーク内
実施主体	愛知県, アイサンテクノロジー株式会社
試乗者	あいち自動運転推進コンソーシアムメンバー企業や一般市民等
走行距離	2.2km
車種	エスティマ、マイリー
アンケート調査実施日	2018年11月19日(月)～21日(水)
対象者	来園者のうち自動運転の走行を見ていた方, 222名
調査方法	その場で回答してもらい回収, 一部の方は郵送返却
調査の内容	自動運転に関する情報接触経験、自動運転に対する期待と不安、自動運転のイメージ、自動運転の受容性等

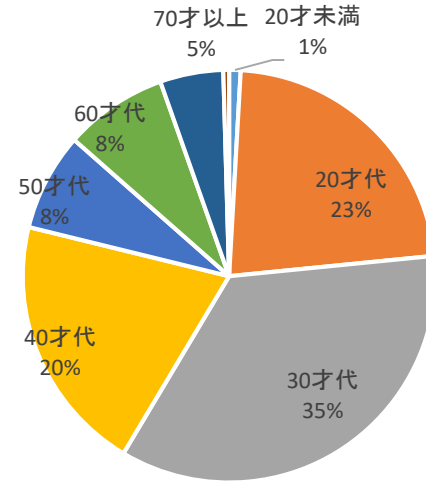


# 調査対象者の個人属性

## <性別>

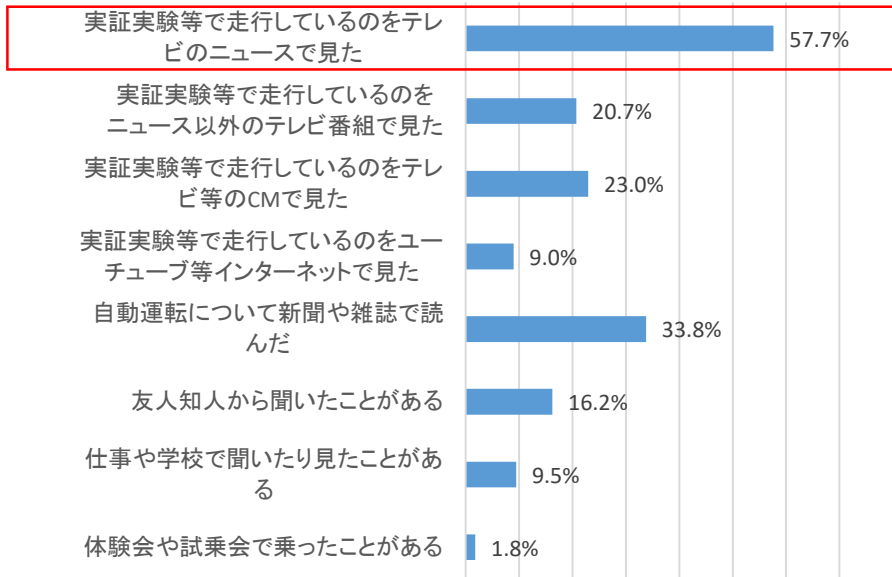


## <年齢>



## <自動運転車の情報入手先>

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70%

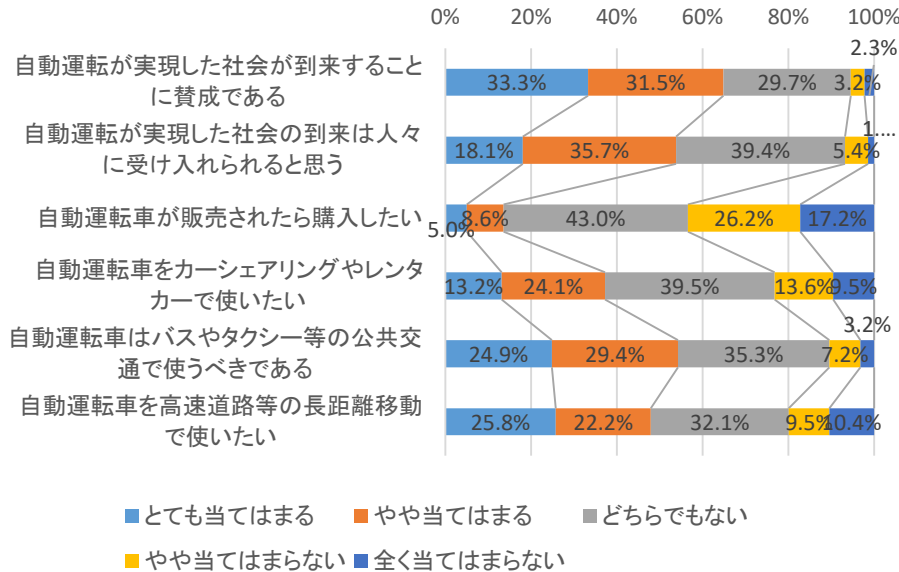


愛知県では2016年から自動運転の走行実験が多数実施され、ニュースで報道される機会が多かったため



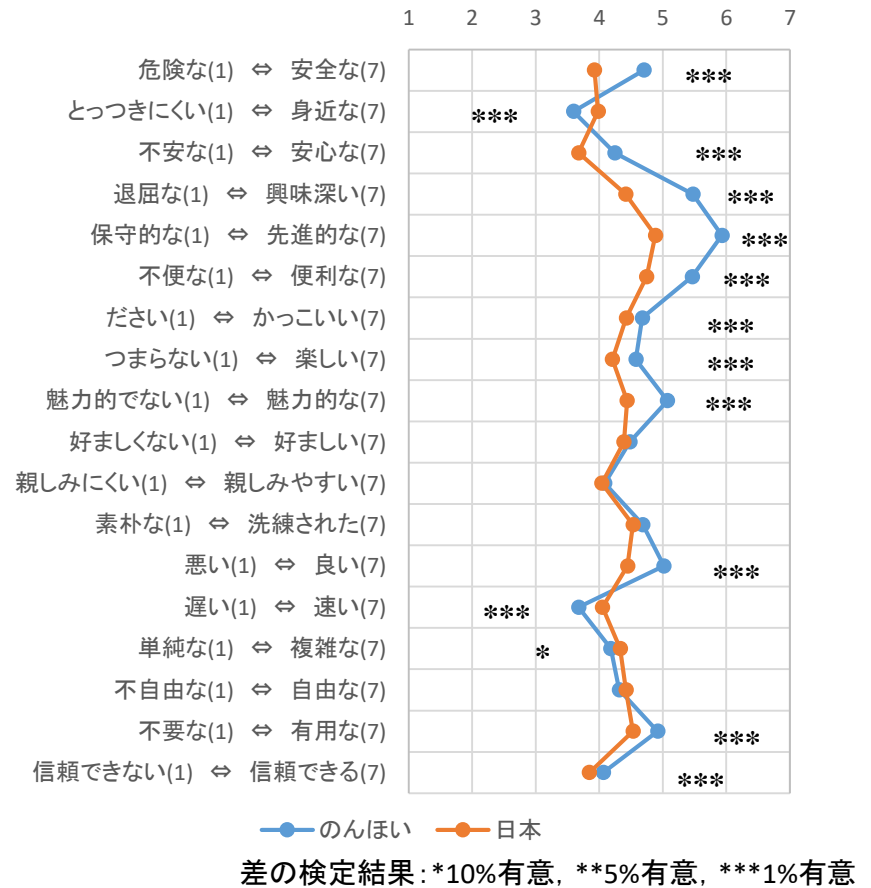
# 自動運転車に対する受容性とイメージ

## <受容性>



- 自動運転の受容性について、日本でのインターネット調査と比較して、賛成の人が多く、購入意向は非常に低い
- 自動運転のバスやタクシーを公共交通として利用することに賛成する人は半数を超えており、インターネット調査比べて賛成が多い

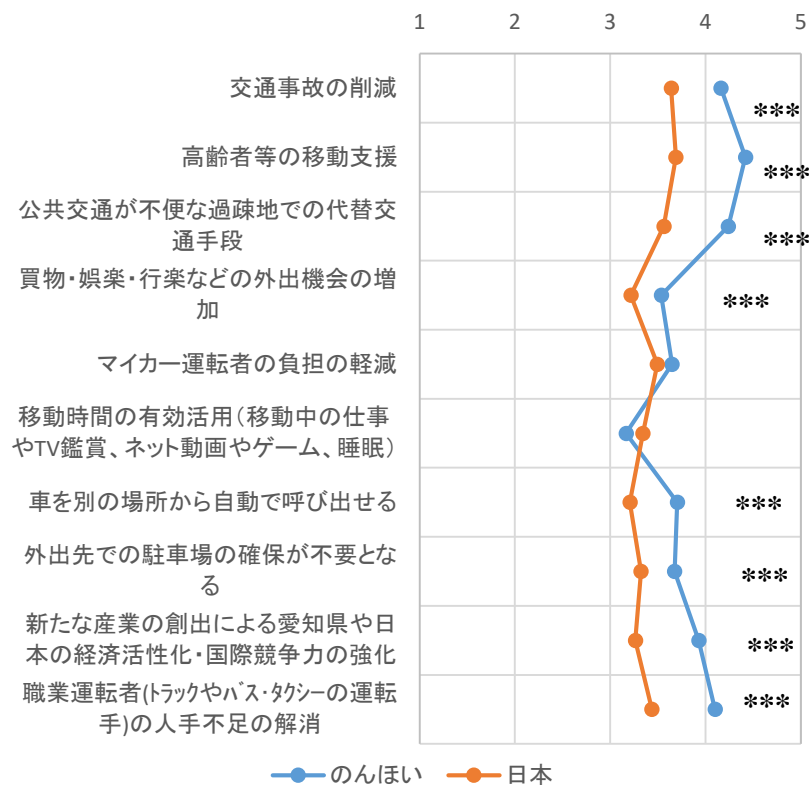
## <イメージ>



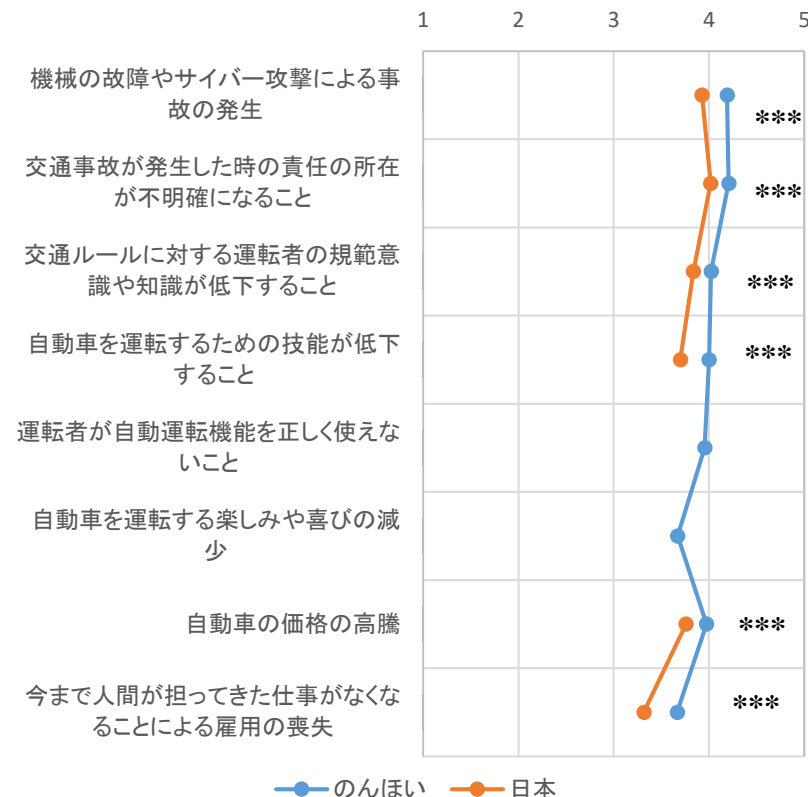
- インターネット調査の結果よりほとんどの項目でよい印象  
 →実際に走行しているところを見ることで、安心や安全、信頼性に関するイメージが上がっていること、先進性を感じ、興味を持つようになった可能性

# 自動運転車に対する期待と不安

## <期待>



## <不安>



- 「マイカー運転者の負担軽減」と「移動時間の有効利用」以外で、インターネット調査の結果よりも期待度が高い
- レベル4の走行実験にも関わらず、これらの項目で期待度が低いのは、運転席に人が載っていないことを認識できていなかったからかもしれない

- いずれの項目も、のんほいパーク内での調査の回答の方が、心配度が高い  
→自動運転が近い未来実現するかもと考え、不安感が強くなったからかもしれない

# 自動運転の走行を見ることの受容性への影響分析 まとめ

- 公園内でのレベル4での走行実験を見るのが受容性に及ぼす影響を把握するために、インターネット調査で得られた受容性等の回答と比較した。
- インターネット調査の回答と比べて、社会受容性は高いものの、購買・保有意向は低いものの、バスやタクシーといった公共交通としての利用には賛成する人が多く、高速道路などの長距離移動では利用したいと回答する人が多かった。
- 自動運転に対するイメージについては、安全性や信頼性に関する項目が高いこと、先進性などの項目もインターネット調査と比較して高いことが明らかとなった。
- 心配に関する項目では、いずれの項目もインターネット調査よりも心配度が高い結果となった。自動運転が現実に走行する未来が近いと感じたため、不安感が強くなったからかもしれない。

## 2. 自動走行システム/大規模実証実験における 車両走行状況提示による社会受容性向上の 有効性調査

日本工営

## 2. 1 動態管理システムの導入

ダイナミックマップ実証実験および次世代都市交通実証実験において、実証実験を安全に実施・管理するため、動態管理システムが日々正常に動作していることを確認した。

### 動態管理システムの車両の動作確認

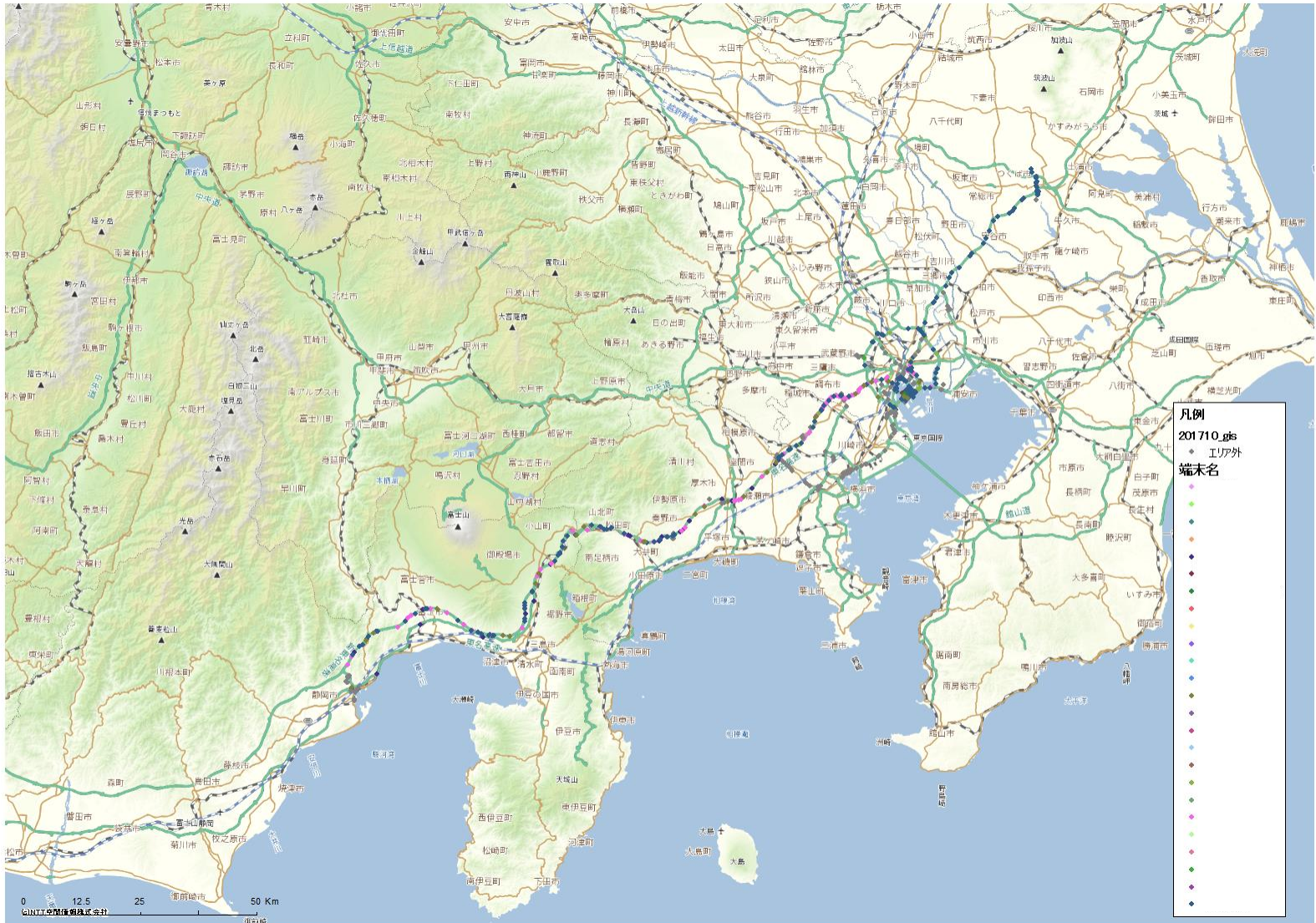
#### 【動作確認方法】

- 実施期間 : 2017年10月2日（月）～2018年12月27日（木）
- 確認頻度 : 1日2回（11時、14時）
- 確認方法 : 管理システム画面にて車両位置が正常に表示されていることを確認
- 記録取得方法 : 管理システムの画面キャプチャ  
確認時に位置が取得されていた車両の管理表への記録

# 2. 1 動態管理システムの導入

## 動態管理システムの車両の動作確認

〈例〉 ダイナミックマップ車両位置ログ (2017年10月)



## 2.2 車両走行状況提示の方法に関する改善検討

ダイナミックマップ実証実験および次世代都市交通実証実験においては、車両走行状況提示の方法についての大きな課題は確認されなかった。

実証実験参加者から、動態管理システムの利用について以下の要望があった。

- 実証実験実施者側でも、動態管理システムによって位置情報を参照したい
  - 管理者IDであれば車両位置を把握できるが、同時に実証実験を実施している他社データも一緒に表示される仕様となっている。本年度の実証実験においては、他の大規模実証実験と同様の条件とするため、実証実験管理者に限定した。
- 位置情報の取得をリアルタイム性の精度はどこまで上げることができるのか。
  - 本年度採用した動態管理システムは、10分毎の位置取得とする端末を契約していたが、システム仕様上は、オプションで最短1分毎の位置取得までグレードアップは可能である。必要に応じてオプション機能の追加も検討の余地があると考えられる。



### 3. 自動走行システム/大規模実証実験における イベント・広報等の情報発信による 社会受容性向上方法の検討

名古屋大学・日建設計総合研究所



## 3.1 社会受容性向上方策の有効性調査及び評価

# ネット風評調査

## 【調査の目的】

- 自動運転に関する一般市民の反応を把握するために、SNSの口コミデータ（TwitterとBlog）を用いたネット風評調査を実施
- 具体的には、下記6種類の調査を実施
  - ① 対象期間内の口コミを対象とした分析
  - ② メディア報道の影響分析
  - ③ ネガティブな出来事などのインパクト分析
  - ④ モビリティ・サービスに対する意識分析
  - ⑤ 実証実験、試乗体験者に関する口コミ分析
  - ⑥ 海外2か国の口コミ分析

## 【調査方法】

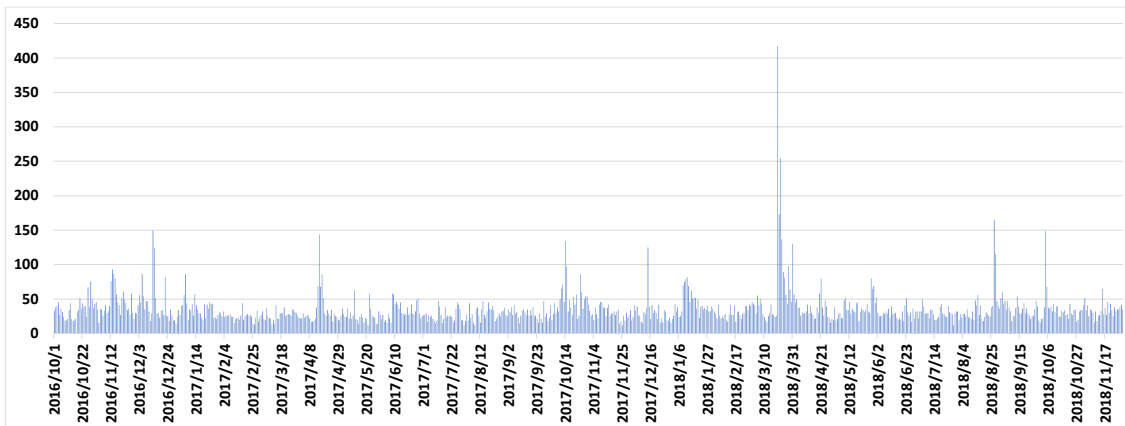
- 2016年10月1日～2018年11月30日の期間中、「自動運転」、「自動走行」、「無人運転」、「無人走行」を検索条件（以降、自動運転関連と呼ぶ）としたTwitter及びBlogデータを対象としている。ただし、「ネガティブな出来事などのインパクト分析」のみ、自動運転関連死亡事故の前後データを用いているため、上記期間以前のデータも併せて分析に活用している。
- Twitterの場合、10%データを対象とし、自動運転と関連性が低いことから除外している。

# ネット風評調査①：対象期間内の口コミを対象とした分析

## 【時系列分析】

### Twitter

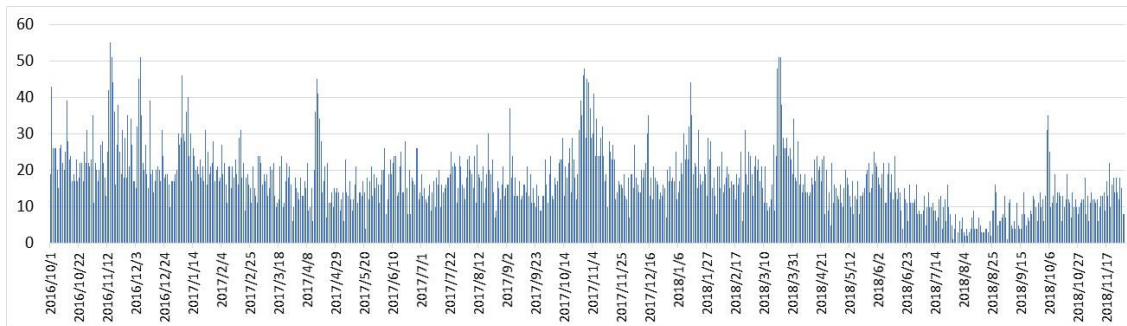
- Uberの死亡事故日関連の投稿が最も多く、その事故発生日前後も含むと1,100件以上の口コミが投稿されている。
- 2位以下の主な内容については、社会実験や国内外の自動車メーカーの開発動向・業務連携に関連する投稿が多い。



Twitter口コミデータの日別件数

### Blog

- Twitterに比べて、ポジティブな内容に関連する投稿が多い結果となっている。
- Uberの死亡事故についても、主な内容の上位にはランクされているが、とりわけ多い結果には至らなかった。
- 高齢者自動運転を受けた投稿やモーターショー関連の投稿がTwitterに比べて多い傾向にある。

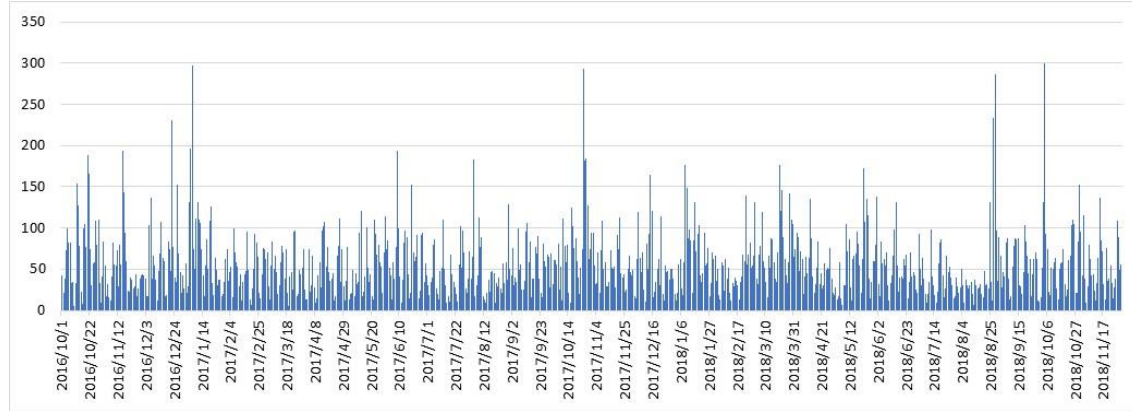


Blog口コミデータの日別件数

# ネット風評調査①：対象期間内の口コミを対象とした分析

## Webニュース

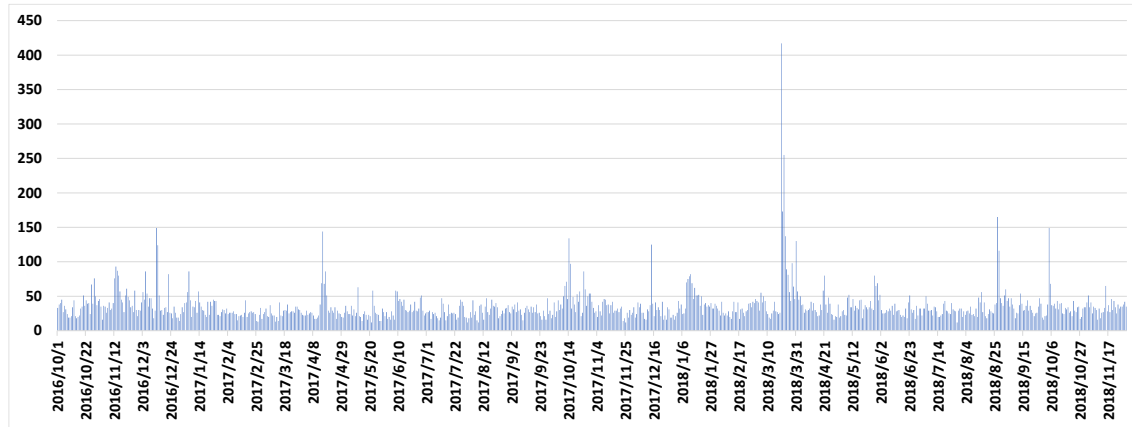
- Webニュースを媒体とした情報提供は、ほとんどがポジティブな出来事に基づいていることが明らかになった。
- 12位のUber死亡事故以外は、ポジティブ又は中立的な立場での記事となっている。



Webニュースの日別件数

## WebニュースとTwitter口コミデータの比較

- Twitterでは最も反応が多かったUber事故前後において、Webニュースの情報提供件数はそれほど多くなく、件数よりもネガティブな出来事、特に自動運転に起因する直接的な死亡事故自体のインパクトが大きく影響していることが明らかになった。



Twitter口コミデータの日別件数

# ネット風評調査②：メディア報道の影響分析

- 2016年10月1日～2018年11月30日の期間中、テレビで放送された番組を対象に、自動運転関連の内容発信による視聴者の意見の傾向を分析し、社会受容性について検討

## 【自動運転関連番組の放送回数・時間の時系列分析】

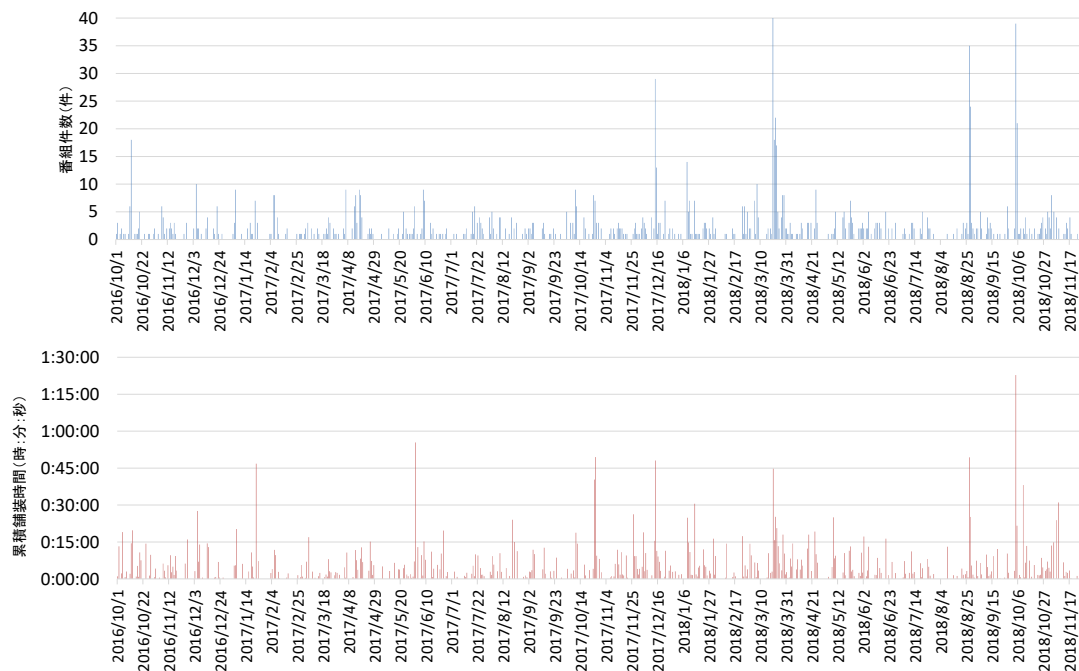
- 日別放送回数、日別累積放送時間の両方において、現在に近くなるにつれ、放送時間が長くなる傾向はみられず、話題のインパクトで日別変動が激しい。

### 日別放送回数の順位

- 1位のUberの自動車事故以外は企業間連携、実証実験の話題が多い。

### 日別累積放送時間の順位

- 概ね日別放送回数の上位に挙がった話題が多い。



番組件数及び累積放送時間の時系列整理（日別）

# ネット風評調査②：メディア報道の影響分析

※参考：分析対象の番組一覧

視点	番組名	局	日付	番組分類	ヘッドライン 又は主なキーワード
ニュース： ネガティブ	A. ニュースチェック 11	NHK	2018年3月20日 (火)	政治・国際	<政治・ビジネス> アメリカアリゾナ州・ウーバーテクノロジーズ”自動運転車”歩行者死亡事故
	B. 報道ステーション	EX	2018年4月3日 (火)	政治・国際	アメリカカリフォルニア州・無人自動運転公道テスト解禁
ニュース： ポジティブ	C. ニュースチェック 11	NHK	2017年12月14日 (木)	ビジネス	<社会> 愛知県幸田町&東京江東区・無人自動運転車公道実験
	D. 報道ステーション	EX	2018年10月4日 (木)	ビジネス	トヨタ自動車&ソフトバンク・「自動運転」で新会社設立
特番： 国外の動向	E. クローズアップ現代+	NHK	2018年5月8日 (火)	ビジネス	中国”自動運転シティー”・巨大プロジェクトに潜入
	F. NHKスペシャル 「自動運転革命」	NHK	2016年9月17日(土)	経済・テクノロジー	日本、ドイツ、アメリカ等の企業による自動運転実用化に向けた取り組み紹介
	G. ガイアの夜明け		2016年9月20日 (火)	経済・ビジネス	期待？不安？国産初！自動運転車の実力は▽駐車や車線変更も自動…海外メーカー襲来▽過疎の町で先端技術…意外な企業の活躍

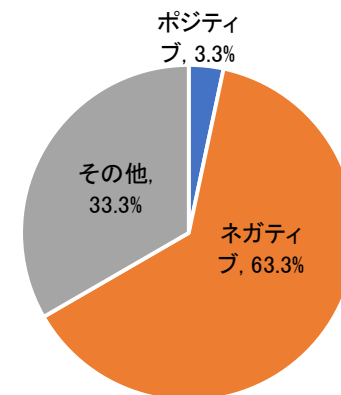
注：EXはテレビ朝日、TXはテレビ東京

# ネット風評調査②：メディア報道の影響分析

## ネガティブなニュース

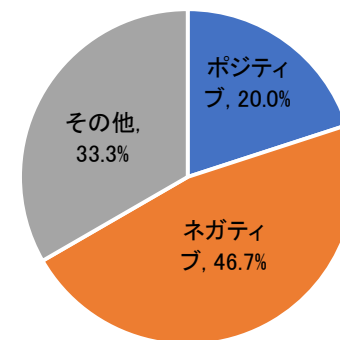
### A. 2018年3月20日 NHK「ニュースチェック11」〈政治・ビジネス〉アメリカアリゾナ州・ウーバーテクノロジーズ”自動運転車”歩行者死亡事故

- ポジティブ意見はほとんどなく、事故に係るネガティブ意見がほとんどを占める。



### B. 2018年4月3日 テレビ朝日「報道ステーション」 アメリカカリフォルニア州・無人自動運転公道テスト解禁

- ポジティブ意見が少なく、事故に関連するネガティブ意見が多いが、Uberの事故に比べるとポジティブ意見の比率がやや高い。
- 事故というネガティブな出来事に加え、公道テスト解禁（事故があったにも関わらず実験は継続）というポジティブな出来事が情報提供されたことによる可能性がある。

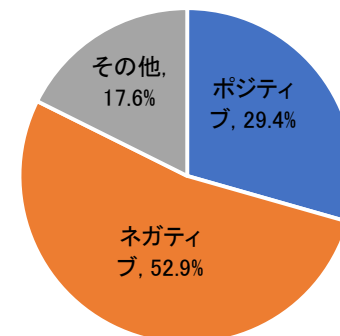


# ネット風評調査②：メディア報道の影響分析

## ポジティブなニュース

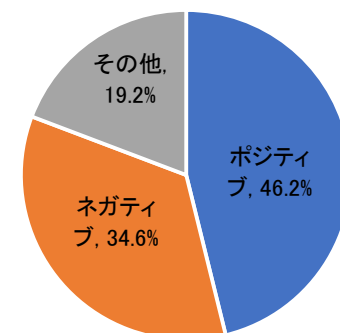
### C. 2017年12月14日 NHK「ニュースチェック11」 <社会> 愛知県幸田町&東京江東区・無人自動運転車公道実験

- ポジティブ意見よりネガティブ意見の方が多い。ポジティブ意見としては、自動運転のメリット（高速道路走行時の楽しさ、免許の制約から解放、渋滞軽減など）を述べる意見が多かった。
- ネガティブ意見としては、技術の限界（まだ実現は早い等）や事故が発生した時の責任問題を述べる意見が多かった。



### D. 2018年10月4日 テレビ朝日「報道ステーション」 トヨタ自動車&ソフトバンク・「自動運転」で新会社設立

- ポジティブ意見の方が多い。自動運転についてポジティブな意見はもちろんのこと、自動運転社会になった後の将来の話をする意見も目立つ。
- 一方、ネガティブ意見として、本当に自動運転社会が実現できるか疑問を持つ意見が多く、お金が多く請求される、車が増えるなど、根拠不足な理由で反対する意見もある。
- 企業間連携のニュースという特性上、企業のイメージと自動運転を結び付けて述べる意見もある。



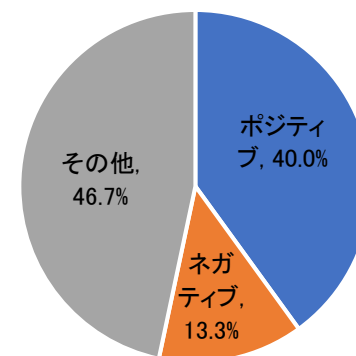


# ネット風評調査②：メディア報道の影響分析

## 特番

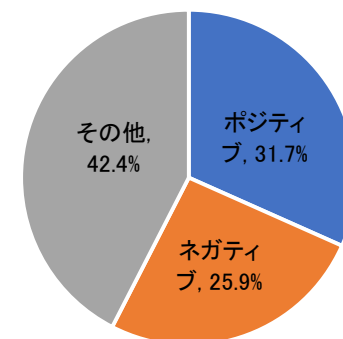
### E. 2018年5月8日 NHK「クローズアップ現代+」 中国“自動運転シティー”・巨大プロジェクトに潜入

- 意見数が少ないため、一般化は難しいが、ポジティブ意見の方が多い。「海外の国に負ける」といった観点で述べる意見が多い。中国という国に対する印象と結び付けた意見もある。



### F. 2016年9月17日 NHK「NHKスペシャル「自動運転革命」」国内外企業による自動運転実用化に向けた取り組みの紹介

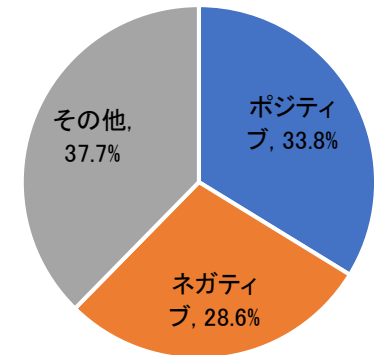
- ポジティブ意見の方がやや多い。
- ポジティブ意見としては、将来への期待、メーカーの技術開発や産業拡大への期待や絶賛、自動運転の社会的必要性（高齢者、公共交通の補完）などがある。ネガティブ意見は、様々な側面での意見が混ざっており、特に機械への不信・拒絶反応（人の退化を恐れる声もあり）、気候や特殊な環境下での事故リスク、事故時の責任所在などがある。「怖い」、「嫌い」など主観的な感情でネガティブ意見を述べる人も依然と存在する。
- 誰のための自動運転か疑問を持つ意見もあり、社会的効用をより強調すると、ポジティブ意見が増える可能性があることが示唆された。



# ネット風評調査②：メディア報道の影響分析

## G. 2016年9月20日 テレビ朝日「ガイアの夜明け」自動運転の動向や取り組みの紹介

- ポジティブ意見の方がやや多い。ポジティブ意見としては、国内外の企業の技術力や取り組みに対する称賛、移動中にほかのことができるメリット、番組の内容に対する「いいな」といった主観的な感想が多かった。
- ネガティブ意見としては、既存産業や分野への負の影響（自動車下請け産業や運転手等）、法制度の不備、天変地異による事故リスクなどがあった。
- 単にネガティブな情報を一方的に提供するより、自動運転の取組を多角度で情報提供した方が、ポジティブ意見とネガティブ意見の両方が多様である傾向がある。

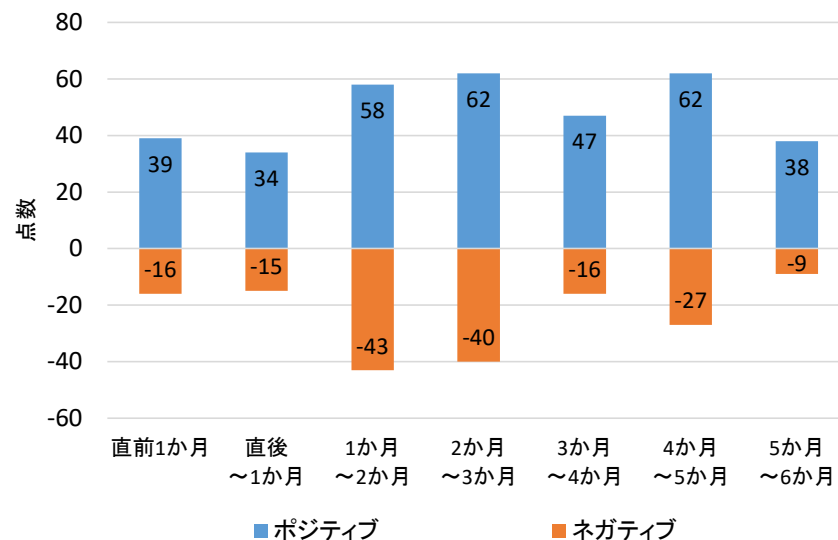


## ネット風評調査③：ネガティブな出来事などのインパクト分析

- ネガティブな出来事が発生した場合、世論ではどれくらいの時間、影響力が持続するかを把握するために、自動運転車による事故発生日の前後を対象に、Twitter投稿を用いて分析を行った。
- 具体的には、ネガティブな出来事の事例として、2016年5月7日（テスラの自動運転車による死亡事故発生日）、2018年3月18日（Uberの自動運転車による死亡事故発生日）の2事例を対象に事前1か月分、事後6か月分のTwitterデータをもとに月別評判分析を行った。

### 2016年5月7日（テスラの自動運転車による死亡事故発生日）

- 事故発生1か月後から2か月後まで、ネガティブな投稿が急増しているが、その後、ネガティブな投稿は落ち着いている。
- 事故発生前後の7か月間、ポジティブ投稿の点数がネガティブ投稿の点数を常に上回っている。
- ネガティブな投稿が増えた時期についてもポジティブな投稿も増えており、必ずしも事故がネガティブな投稿のみを呼び起こすわけではないことを示している。



テスラの自動運転車による  
死亡事故前後の月別評判分析（点数）

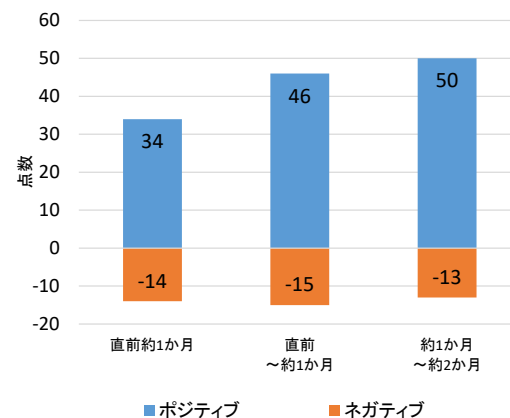
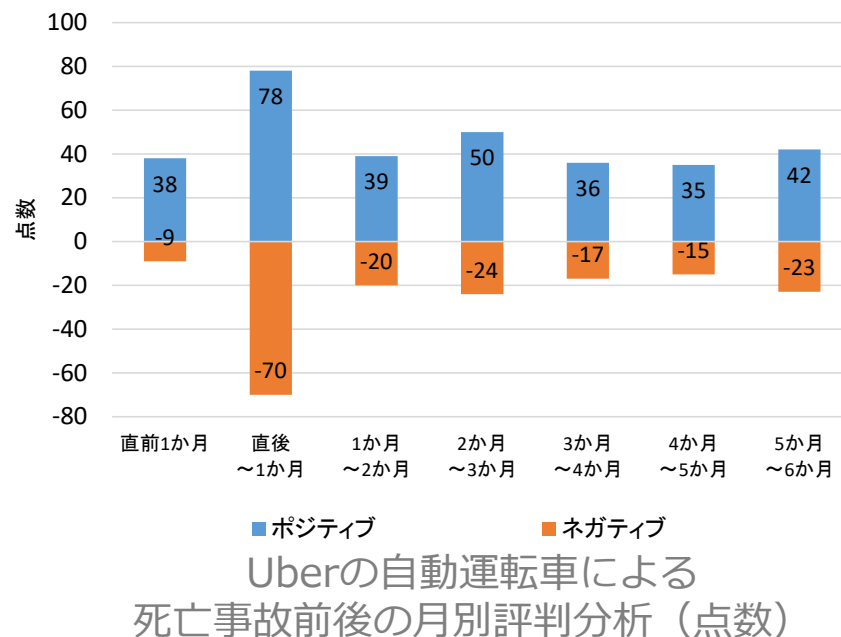
# ネット風評調査③：ネガティブな出来事などのインパクト分析

## 2018年3月18日（Uberの自動運転車による死亡事故発生日）

- 事故発生直前はポジティブ投稿の点数がネガティブ投稿の点数を大きく上回っているが、事故発生直後から1か月までの間、ネガティブ投稿の点数がポジティブ投稿の点数とほぼ同水準になっていることが明らかになった。
- しかし、事故発生2か月以降はネガティブ意見が減少し、傾向に落ち着きがみられるが、事故発生6か月が過ぎても、事故発生直前の水準まで戻ることはなかった。

## ※参考：2018年10月4日（ソフトバンクとトヨタの次世代移動サービス事業提携）

- 事業提携直前に比べて直後1か月後、直後2か月後のポジティブ投稿の点数が高くなっており、ポジティブ投稿とネガティブ投稿の比率に関しても、増加傾向になっていることが明らかになった。



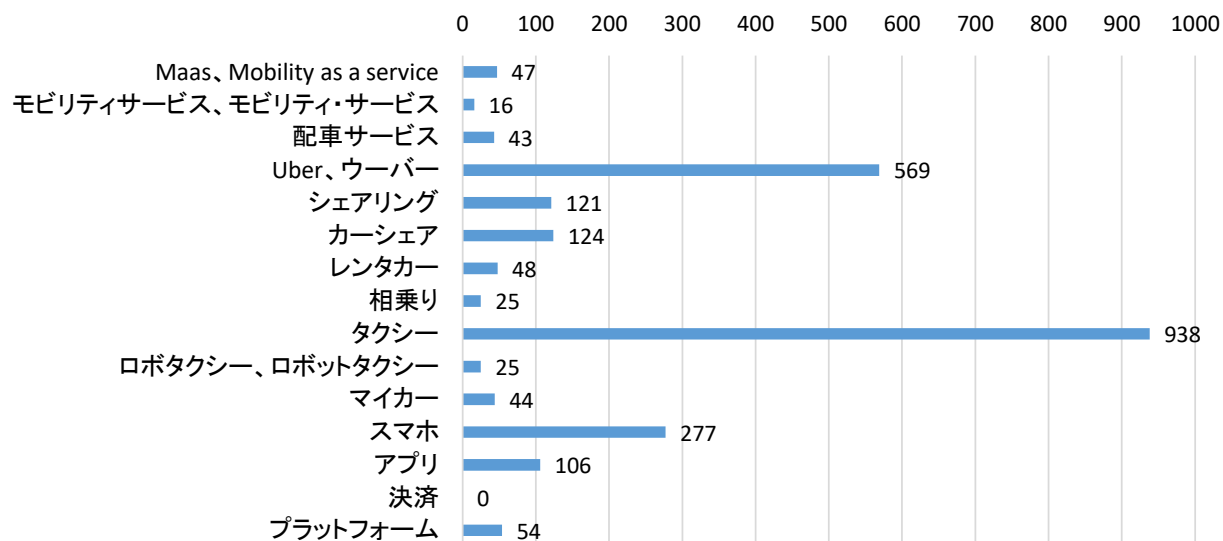
ソフトバンクとトヨタの次世代移動サービス事業提携前後の月別評判分析（点数）

## ネット風評調査④：モビリティ・サービスに対する意識分析

- 自動運転に関連する口コミにおけるモビリティ・サービスに対する意識を把握するために、Twitter及びBlog口コミデータにモビリティ・サービス関連キーワードが含まれている口コミを抽出し、各キーワードの全体に対する比率を算出した。
- 具体的には、2016年10月1日～2018年11月30日の期間中、下図のキーワードが入ったデータ件数の集計を行った。

### 【一例：Twitterのキーワード抽出結果】

- 全般的に、Uberを代表とする配車サービスやカーシェアリングを意識した投稿が主たる内容となっている。しかし、全体に占める比率に関しては、タクシーが約3%、Uberが約2%と低い状況である。



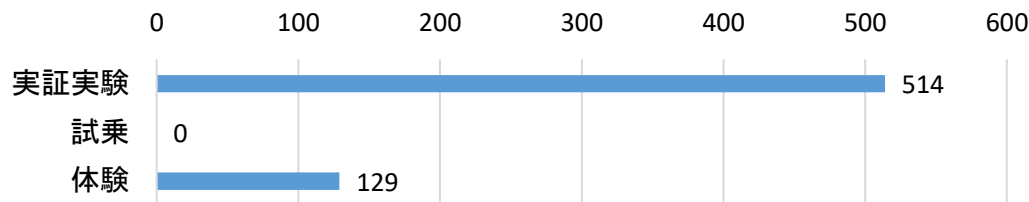
モビリティ・サービス関連キーワードを含むTwitter口コミデータの件数

## ネット風評調査⑤：実証実験、試乗体験に関する口コミ分析

- 自動運転に関連する口コミにおける実証実験、試乗体験に対する意識を把握するために、Twitter及びBlog口コミデータに実証実験、試乗体験関連キーワードが含まれている口コミを抽出し、各キーワードの全体に対する比率を算出した。
- 具体的には、2016年10月1日～2018年11月30日の期間中、下図のキーワードが入ったデータ件数の集計を行った。

### 【一例：Twitterのキーワード抽出結果】

- 実証実験、試乗体験を意識した投稿は、「実証実験（514件）」、「体験（129件）」、「試乗（0件）」の結果となった。全体に占める比率に関しては、実証実験が約2%、体験が1%未満と低い状況である。
- また、対象投稿の中でも、試乗経験を投稿するケースは極めて少なく、国内外の実証実験について情報提供する投稿がほとんどであることから、自動運転に関連して直接的又は間接的経験がTwitterを通して共有されているとは言いにくい。



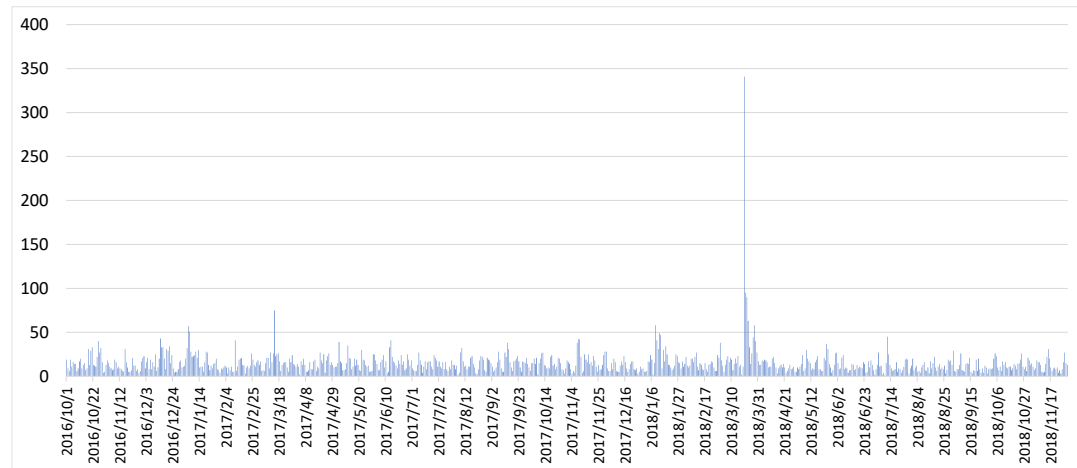
実証実験、試乗体験関連キーワードを含むTwitter  
口コミデータの件数

# ネット風評調査⑥：海外2か国のTwitter口コミ分析

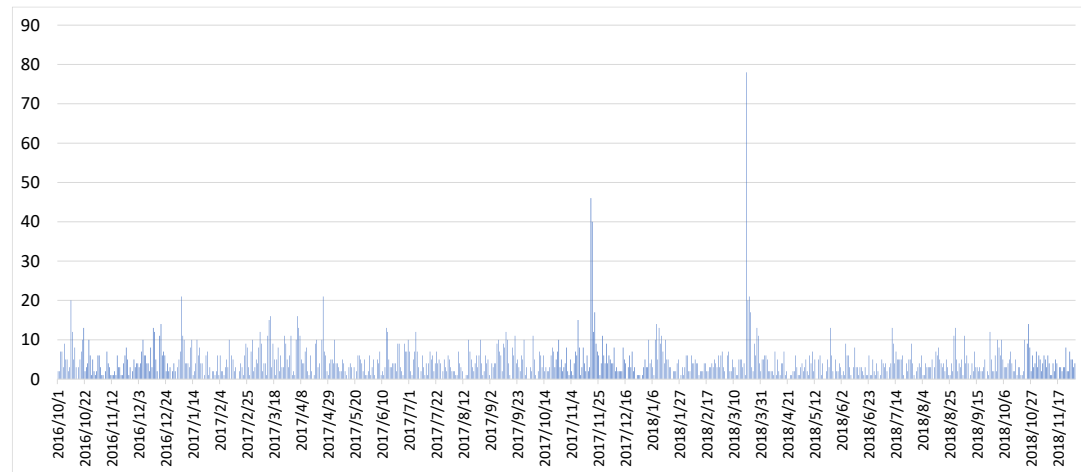
•2016年10月1日～2018年11月30日の期間中、アメリカ、イギリスの自動運転等に係るTwitterデータ（10%無作為抽出分）を対象に傾向を把握した。

## 【一例：時系列分析】

- アメリカ、イギリスの2か国のTwitterデータを対象に日別件数を整理した結果は右図の通りである。
- 全般的に自動運転の実証実験や制度検討が活発であるアメリカの方が、投稿数が多い。各国共通で、日本と同様、2018年3月20日のUber死亡事故の投稿件数がとりわけ多い。
- また、イギリスにおいては、政府による投資計画において、無人車が4年以内に英国の道路を走行する可能性があることを示した2017年11月19日の投稿が多い結果となった。
- 2か国において、時間の経過とともに投稿数が増加する傾向はみられなかった。



Twitter口コミデータの日別件数（アメリカ）



Twitter口コミデータの日別件数（イギリス）

# ネット風評調査のまとめ

- 現時点においては、ポジティブな出来事や国内外の動向が進むにつれ、関心度が上がっているとはいいにくいですが、直近2か年においては、全体的にネガティブな投稿よりポジティブな投稿が多い傾向にある。しかし、Uberの死亡事件のように、ネガティブなインパクトが大きい事故が発生した場合、事故直前の社会受容性のレベルまで取り戻すためには、半年以上の時間を要することが分かった。
- また、ニュースやテレビ番組などのメディアの発信は、死亡事件以外においては、概ねポジティブ寄りの情報提供が多い傾向にあるが、情報を受け取る側としては、ネガティブなインパクトが大きい事故に左右されやすいことが確認できた。
- とはいえ、死亡事故発生後、社会受容性が低いままにはなっておらず、徐々に回復していく様子も見られたことから、仮に死亡事故が発生したとしても、その後の情報提供次第では、比較的早く回復できる可能性があることも示唆された。
- 断片的な出来事のニュースよりも、多様な視点でメリットとデメリットなどを正確に情報提供することにより、市民の理解度が高まり、より望ましい方向へと社会受容性が醸成される可能性がある。



## 4. 自動走行システム/大規模実証実験の実施を通じた社会受容性調査

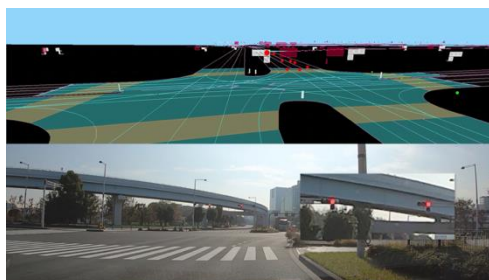
日本工営

## 平成30年度大規模実証実験の記録映像ロケ

平成30年度の大規模実証実験の成果記録として実際の実験実施の様相を撮影した。事前に各実証実験受託者と打合せ、または実験概要を受領の上、現場で受託者の協力のもと実施した。

<記録映像ロケ対象>

- 1) 歩行者事故低減/V2P実験
- 2) 次世代都市交通/歩行者移動支援システム実験(1)
- 3) 次世代都市交通/歩行者移動支援システム実験(2)
- 4) HMI実験A課題
- 5) 歩行者事故低減/V2P公道実験
- 6) ダイナミックマップ実験
- 7) 次世代都市交通/高度化PTPS実験
- 8) 次世代都市交通/正着制御実験

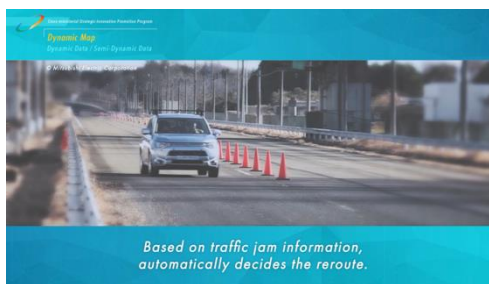


## SIP-adus Workshop 2018向けの広報ビデオ作成

2018年11月13日～15日に実施されたSIP-adus Workshop 2018の展示に向けた映像コンテンツを制作した。「FOTs NOW!」と題し、平成30年度大規模実証実験の記録映像を中心に実験に関わる各省庁、受託者から正規の許諾を受けた映像を可能な限り活用しながら重要5課題を軸として大規模実証実験の進捗を報告する映像とした。

<収録内容一覧>

- 1) ダイナミックマップ
- 2) HMI
- 3) 情報セキュリティ
- 4) 歩行者事故低減
- 5) 次世代都市交通



## 成果発表会に向けた映像コンテンツ作成

SIP-adus過去5カ年の活動を集約した映像コンテンツを制作した。2019年2月6日・7日に実施された成果発表会と後のWeb上での広報の両面を意識したストーリー軸で記録映像も一部活用しながらモーショングラフィックスや3DCG、アニメーションを使った表現の映像とした。

- 1) ウェルカムゲート映像
  - A) 2050年を起点とした自動走行システム普及後の未来イメージ構築
  - B) アニメ、3DCG、実写等の様々な映像表現の統合
  - C) キーマンへのインタビュー映像

また、成果発表会における5つにゾーニングされた各区画の紹介映像も制作した。ゾーンの展示テーマを主軸に実証実験ロケ映像、省庁から正規に許諾を受けた映像を活用した。

- 2) 成果発表会ゾーン紹介映像
  - A) ゾーン1：リアルタイムに対応する3D地図
  - B) ゾーン2：人とクルマがつながる交差点
  - C) ゾーン3：やさしい次世代の公共交通
  - D) ゾーン4：運転を任せられるクルマ
  - E) ゾーン5：その先の社会への第一歩

