

ユーザーアンケート調査資料

1. アンケートの実施

アンケート調査の概要について、以下に示す。

調査期間：2018年3月28日（水）～3月29日（木）

対象地域：全国

回答者数：500名

表 回答者割付

| | 運転免許保有者 | | 運転免許非保有者 | |
|--------|---------|------|----------|-----|
| | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 |
| ～19歳 | 20名 | 20名 | 25名 | 25名 |
| 20～29歳 | 35名 | 35名 | — | — |
| 30～39歳 | 35名 | 35名 | — | — |
| 40～49歳 | 35名 | 35名 | — | — |
| 50～59歳 | 35名 | 35名 | — | — |
| 60～64歳 | 20名 | 20名 | — | — |
| 65～74歳 | 35名 | 35名 | — | — |
| 75歳以上 | 10名 | 10名 | — | — |
| 合計 | 225名 | 225名 | 25名 | 25名 |

2. アンケート結果の集計、集計結果のグラフ化

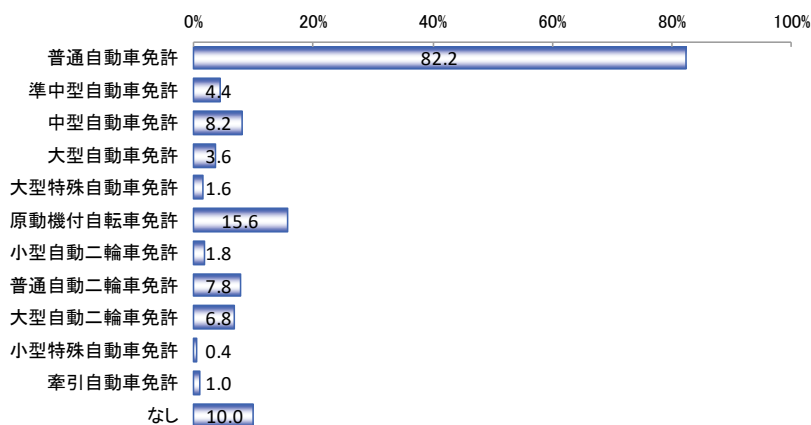
SC1. あなたの居住地（郵便番号）をお教えてください。

| | | n | 北海道 | 青森県 | 岩手県 | 宮城県 | 秋田県 | 山形県 | 福島県 | 茨城県 | 栃木県 | 群馬県 | 埼玉県 | 千葉県 | 東京都 | 神奈川県 | 新潟県 | 富山県 | 石川県 | 福井県 | 山梨県 | 長野県 | 岐阜県 | 静岡県 | 愛知県 | 三重県 | 滋賀県 | |
|-------------------|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|
| 全体 | | 500 | 27 | 1 | 2 | 16 | 7 | 5 | 2 | 9 | 3 | 7 | 34 | 20 | 48 | 38 | 11 | 5 | 7 | 4 | 2 | 4 | 6 | 13 | 42 | 8 | 9 | |
| 性別 | 男性 | 250 | 12 | 0 | 1 | 9 | 4 | 2 | 1 | 6 | 1 | 2 | 10 | 13 | 24 | 14 | 8 | 5 | 6 | 3 | 1 | 1 | 2 | 10 | 21 | 3 | 3 | |
| | 女性 | 250 | 15 | 1 | 1 | 7 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 | 5 | 24 | 7 | 24 | 24 | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 4 | 3 | 21 | 5 | 6 | |
| 年代 | 18～19歳 | 90 | 5 | 0 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 7 | 4 | 6 | 4 | 4 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 3 | 6 | 1 | 2 | |
| | 20～29歳 | 70 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 1 | 1 | 4 | 3 | 7 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 10 | 2 | 1 | |
| | 30～39歳 | 70 | 3 | 0 | 0 | 1 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 2 | 7 | 5 | 0 | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 3 | 0 | 1 | |
| | 40～49歳 | 70 | 7 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 3 | 8 | 4 | 1 | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 | 1 | 0 | |
| | 50～59歳 | 70 | 6 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 5 | 2 | 8 | 7 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | 1 | 1 | |
| | 60～64歳 | 40 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 4 | 2 | 3 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | |
| | 65～74歳 | 70 | 2 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 | 2 | 8 | 8 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 7 | 2 | 4 | |
| | 75～99歳 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | |
| 運転免許 | あり | 450 | 25 | 1 | 2 | 15 | 7 | 4 | 1 | 8 | 3 | 7 | 29 | 18 | 44 | 35 | 9 | 4 | 7 | 4 | 2 | 3 | 6 | 12 | 38 | 8 | 8 | |
| | なし | 50 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 5 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 1 | |
| 割付 | 運転免許保有、男性、18～19歳 | 20 | 2 | 0 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | |
| | 運転免許保有、男性、20～29歳 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 1 | 0 | |
| | 運転免許保有、男性、30～39歳 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 3 | 0 | 0 | |
| | 運転免許保有、男性、40～49歳 | 35 | 5 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 4 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | |
| | 運転免許保有、男性、50～59歳 | 35 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 1 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、60～64歳 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| | 運転免許保有、男性、65～74歳 | 35 | 2 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| | 運転免許保有、男性、75～99歳 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| | 運転免許保有、女性、18～19歳 | 20 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| | 運転免許保有、女性、20～29歳 | 35 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 6 | 1 | |
| | 運転免許保有、女性、30～39歳 | 35 | 3 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 1 | 5 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 運転免許保有、女性、40～49歳 | 35 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | |
| | 運転免許保有、女性、50～59歳 | 35 | 4 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 | 1 | 2 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | |
| | 運転免許保有、女性、60～64歳 | 20 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| | 運転免許保有、女性、65～74歳 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 5 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 | 1 | |
| | 運転免許保有、女性、75～99歳 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | |
| 運転免許非保有、男性、18～19歳 | 25 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | | |
| 運転免許非保有、女性、18～19歳 | 25 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | | |

| | | n | 京都府 | 大阪府 | 兵庫県 | 奈良県 | 和歌山県 | 鳥取県 | 島根県 | 岡山県 | 広島県 | 山口県 | 徳島県 | 香川県 | 愛媛県 | 高知県 | 福岡県 | 佐賀県 | 長崎県 | 熊本県 | 大分県 | 宮崎県 | 鹿児島県 | 沖縄県 | 海外 |
|------|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|----|
| 全体 | | 500 | 13 | 36 | 25 | 5 | 5 | 5 | 1 | 6 | 19 | 5 | 2 | 2 | 6 | 0 | 19 | 2 | 4 | 4 | 0 | 2 | 7 | 2 | 0 |
| 性別 | 男性 | 250 | 9 | 18 | 13 | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 10 | 4 | 1 | 0 | 1 | 0 | 10 | 2 | 1 | 3 | 0 | 2 | 5 | 2 | 0 |
| | 女性 | 250 | 4 | 18 | 12 | 3 | 3 | 3 | 0 | 6 | 9 | 1 | 1 | 2 | 5 | 0 | 9 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 年代 | 18～19歳 | 90 | 6 | 4 | 7 | 2 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 20～29歳 | 70 | 0 | 6 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| | 30～39歳 | 70 | 2 | 5 | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| | 40～49歳 | 70 | 0 | 4 | 4 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 50～59歳 | 70 | 1 | 4 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| | 60～64歳 | 40 | 3 | 4 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 65～74歳 | 70 | 1 | 6 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 75～99歳 | 20 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 運転免許 | あり | 450 | 8 | 33 | 20 | 4 | 5 | 5 | 1 | 5 | 17 | 5 | 2 | 1 | 6 | 0 | 17 | 2 | 4 | 4 | 0 | 2 | 7 | 2 | 0 |
| | なし | 50 | 5 | 3 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 割付 | 運転免許保有、男性、18～19歳 | 20 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、20～29歳 | 35 | 0 | 4 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、30～39歳 | 35 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、40～49歳 | 35 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、50～59歳 | 35 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、60～64歳 | 20 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、65～74歳 | 35 | 1 | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、75～99歳 | 10 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、18～19歳 | 20 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、20～29歳 | 35 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、30～39歳 | 35 | 1 | 4 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、40～49歳 | 35 | 0 | 2 | 3 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、50～59歳 | 35 | 1 | 3 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、60～64歳 | 20 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、65～74歳 | 35 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | |

SC2. あなたが所有する免許の種類を教えてください。(いくつでも) 運転免許を所有していない方は「12. なし」のみを選んでください。

| | | n | 普通自動車免許 | 準中型自動車免許 | 中型自動車免許 | 大型自動車免許 | 大型特殊自動車免許 | 原動機付自転車免許 | 小型自動二輪車免許 | 普通自動二輪車免許 | 大型自動二輪車免許 | 小型特殊自動車免許 | 牽引自動車免許 | なし |
|-------------------|-------------------|-----|---------|----------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|----|
| 全体 | | 500 | 411 | 22 | 41 | 18 | 8 | 78 | 9 | 39 | 34 | 2 | 5 | 50 |
| 性別 | 男性 | 250 | 195 | 16 | 30 | 18 | 8 | 45 | 6 | 33 | 31 | 2 | 5 | 25 |
| | 女性 | 250 | 216 | 6 | 11 | 0 | 0 | 33 | 3 | 6 | 3 | 0 | 0 | 25 |
| 年代 | 18～19歳 | 90 | 36 | 4 | 0 | 0 | 1 | 6 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 50 |
| | 20～29歳 | 70 | 70 | 2 | 4 | 1 | 2 | 13 | 2 | 9 | 7 | 1 | 0 | 0 |
| | 30～39歳 | 70 | 67 | 1 | 7 | 4 | 2 | 13 | 1 | 6 | 4 | 0 | 1 | 0 |
| | 40～49歳 | 70 | 63 | 0 | 9 | 3 | 2 | 13 | 0 | 9 | 3 | 0 | 2 | 0 |
| | 50～59歳 | 70 | 62 | 3 | 11 | 7 | 1 | 16 | 1 | 9 | 3 | 0 | 2 | 0 |
| | 60～64歳 | 40 | 38 | 4 | 3 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | 65～74歳 | 70 | 58 | 7 | 6 | 2 | 0 | 13 | 4 | 3 | 11 | 0 | 0 | 0 |
| 75～99歳 | 20 | 17 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | |
| 運転免許 | あり | 450 | 411 | 22 | 41 | 18 | 8 | 78 | 9 | 39 | 34 | 2 | 5 | 0 |
| | なし | 50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 |
| 割付 | 運転免許保有、男性、18～19歳 | 20 | 17 | 3 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、20～29歳 | 35 | 35 | 1 | 1 | 1 | 2 | 8 | 1 | 7 | 6 | 1 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、30～39歳 | 35 | 32 | 1 | 7 | 4 | 2 | 9 | 1 | 5 | 3 | 0 | 1 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、40～49歳 | 35 | 30 | 0 | 7 | 3 | 2 | 7 | 0 | 9 | 3 | 0 | 2 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、50～59歳 | 35 | 29 | 3 | 9 | 7 | 1 | 8 | 1 | 8 | 3 | 0 | 2 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、60～64歳 | 20 | 18 | 3 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、65～74歳 | 35 | 26 | 5 | 4 | 2 | 0 | 7 | 3 | 2 | 10 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、男性、75～99歳 | 10 | 8 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、18～19歳 | 20 | 19 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、20～29歳 | 35 | 35 | 1 | 3 | 0 | 0 | 5 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、30～39歳 | 35 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、40～49歳 | 35 | 33 | 0 | 2 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、50～59歳 | 35 | 33 | 0 | 2 | 0 | 0 | 8 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、60～64歳 | 20 | 20 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、65～74歳 | 35 | 32 | 2 | 2 | 0 | 0 | 6 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許保有、女性、75～99歳 | 10 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 運転免許非保有、男性、18～19歳 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| 運転免許非保有、女性、18～19歳 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 | |



Q1. あなたは、現在、クルマを運転できる環境にありますか。

| | n | % |
|--------------------------------|-----|-------|
| 全体 | 450 | 100.0 |
| 運転できるクルマを自身、あるいは家族や会社が所有している | 433 | 96.2 |
| クルマは所有していないが、レンタカーなどを借用して運転できる | 7 | 1.6 |
| 運転できる環境にない | 10 | 2.2 |

Q2. 主として使用しているクルマは新車で購入しましたか。(※現在、運転できるクルマを自身、あるいは家族や会社が所有している方にお伺いします)

| | n | % |
|--------|-----|-------|
| 全体 | 433 | 100.0 |
| 新車で購入 | 324 | 74.8 |
| 中古車で購入 | 105 | 24.2 |
| わからない | 4 | 0.9 |

Q3. 主として使用しているクルマのメーカー、車種、年式を教えてください。(※現在、運転できるクルマを自身、あるいは家族や会社が所有している方にお伺いします)

| | n | % |
|------------|-----|--------|
| トヨタ自動車 | 151 | 35.1% |
| 本田技研工業株式会社 | 76 | 17.7% |
| 日産自動車 | 50 | 11.6% |
| スズキ | 41 | 9.5% |
| マツダ | 28 | 6.5% |
| ダイハツ工業株式会社 | 25 | 5.8% |
| SUBARU | 14 | 3.3% |
| 三菱自動車 | 7 | 1.6% |
| フォルクスワーゲン | 6 | 1.4% |
| BMW | 5 | 1.2% |
| メルセデスベンツ | 5 | 1.2% |
| Audi | 4 | 0.9% |
| レクサス | 3 | 0.7% |
| トヨタカローラ | 2 | 0.5% |
| メルセデスベンツ | 2 | 0.5% |
| ポルシェ | 2 | 0.5% |
| VOLVO | 2 | 0.5% |
| オペル | 1 | 0.2% |
| キャデラック | 1 | 0.2% |
| Jeep | 1 | 0.2% |
| スマート | 1 | 0.2% |
| トヨタペット | 1 | 0.2% |
| フォード | 1 | 0.2% |
| ローバー | 1 | 0.2% |
| 合計 | 430 | 100.0% |

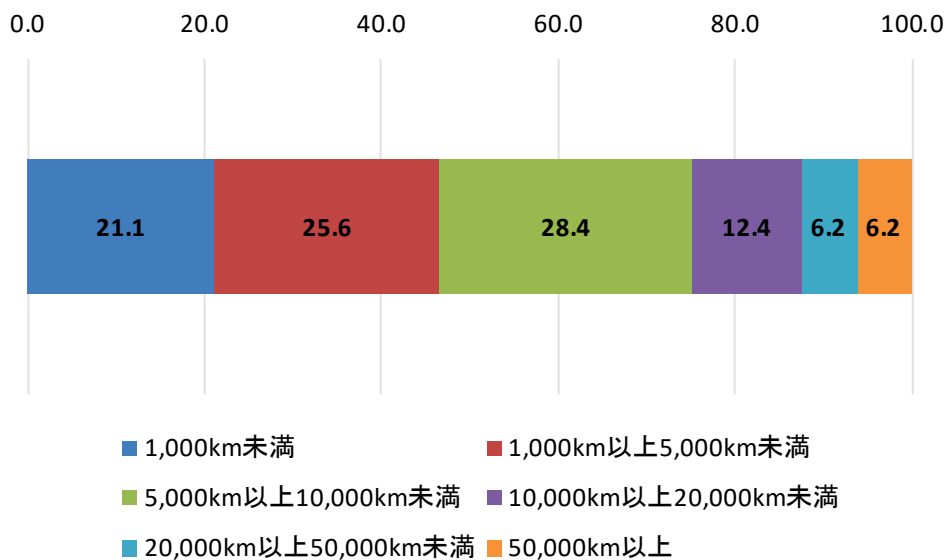
年式について

| | n | % |
|----------|-----|--------|
| 5年未満 | 126 | 30.1% |
| 5～10年未満 | 123 | 29.4% |
| 10～15年未満 | 89 | 21.2% |
| 15～20年未満 | 42 | 10.0% |
| 20～25年未満 | 22 | 5.3% |
| 25～30年未満 | 4 | 1.0% |
| 30年以上 | 13 | 3.1% |
| 合計 | 419 | 100.0% |

※30年以上は昭和のもの

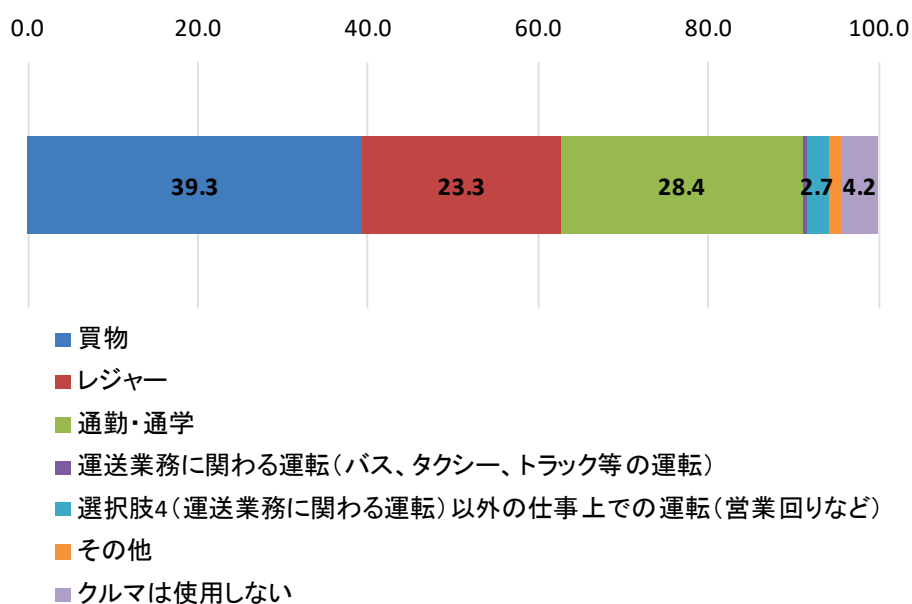
Q4. あなたは、クルマで年間どのくらい運転しますか。

| | n | % |
|----------------------|-----|-------|
| 全体 | 450 | 100.0 |
| 1,000km未満 | 95 | 21.1 |
| 1,000km以上5,000km未満 | 115 | 25.6 |
| 5,000km以上10,000km未満 | 128 | 28.4 |
| 10,000km以上20,000km未満 | 56 | 12.4 |
| 20,000km以上50,000km未満 | 28 | 6.2 |
| 50,000km以上 | 28 | 6.2 |



Q5. クルマの主な使用用途はどれに該当しますか。

| | n | % |
|------------------------------------|-----|-------|
| 全体 | 450 | 100.0 |
| 買物 | 177 | 39.3 |
| レジャー | 105 | 23.3 |
| 通勤・通学 | 128 | 28.4 |
| 運送業務に関わる運転(バス、タクシー、トラック等の運転) | 2 | 0.4 |
| 選択肢4(運送業務に関わる運転)以外の仕事上での運転(営業回りなど) | 12 | 2.7 |
| その他 | 7 | 1.6 |
| クルマは使用しない | 19 | 4.2 |



(自由記述)

クルマの主な使用用途について (その他)

| | n | % |
|--------------|---|--------|
| 通院 | 3 | 42.9% |
| 私事 (スポーツクラブ) | 1 | 14.3% |
| ドライブ | 1 | 14.3% |
| 送迎 | 1 | 14.3% |
| 帰省 | 1 | 14.3% |
| 合計 | 7 | 100.0% |

Q 6. そのクルマに下記の安全技術が搭載されていますか。(※現在、運転できるクルマを自身、あるいは家族や会社が所有している方にお伺いします)

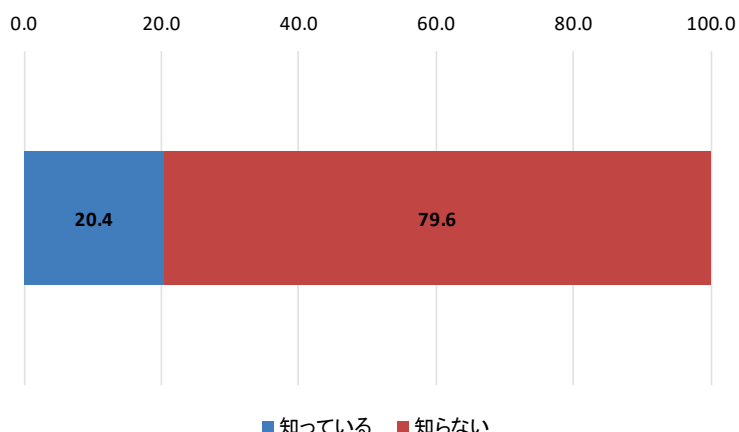
| | n | 搭載 | 未搭載 | わからない |
|---|-------|------|------|-------|
| 1.前方障害物衝突被害軽減ブレーキ (いわゆる自動ブレーキ) | 433 | 91 | 286 | 56 |
| | 100.0 | 21.0 | 66.1 | 12.9 |
| 2.ペダル踏み間違い時加速抑制装置 | 433 | 36 | 312 | 85 |
| | 100.0 | 8.3 | 72.1 | 19.6 |
| 3.車線維持支援装置 (レーン・キープ・アシスト・システム:LKAS) | 433 | 69 | 296 | 68 |
| | 100.0 | 15.9 | 68.4 | 15.7 |
| 4.定速走行・車間距離制御装置 (アダプティブ・クルーズ・コントロール:ACC) | 433 | 85 | 276 | 72 |
| | 100.0 | 19.6 | 63.7 | 16.6 |

※上段：回答数 下段：百分率



Q 7. 現在、自動運転に関する技術は 5 段階のレベルで定義されていることを知っていますか。

| | n | % |
|-------|-----|-------|
| 全体 | 500 | 100.0 |
| 知っている | 102 | 20.4 |
| 知らない | 398 | 79.6 |

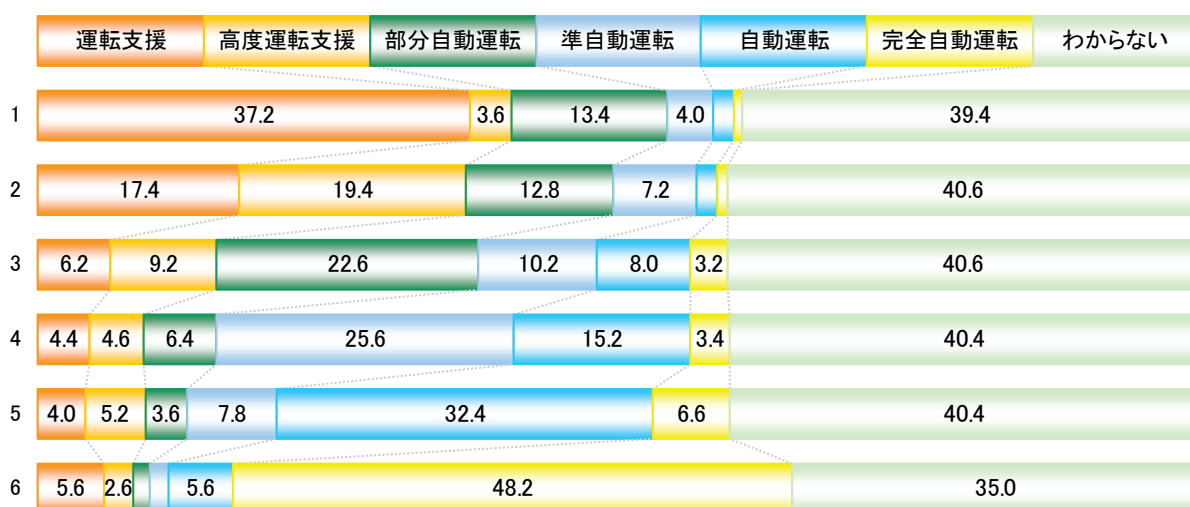


■ 知っている ■ 知らない

Q8. 以下に説明する機能について、あなたが該当すると思う名称を右からひとつ選んでください。

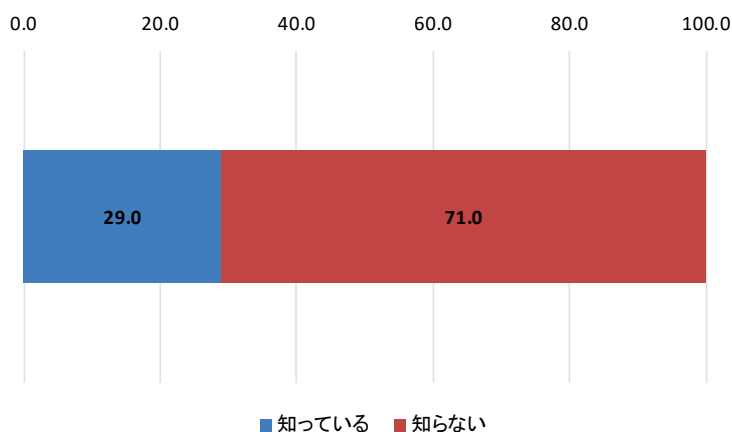
| | n | 運転支援 | 高度運転支援 | 部分自動運転 | 準自動運転 | 自動運転 | 完全自動運転 | わからない |
|--|-------|------|--------|--------|-------|------|--------|-------|
| 1.アクセル/ブレーキ操作、あるいはハンドル操作のどちらかひとつを、部分的に補助してくれるクルマ | 500 | 186 | 18 | 67 | 20 | 9 | 3 | 197 |
| | 100.0 | 37.2 | 3.6 | 13.4 | 4.0 | 1.8 | 0.6 | 39.4 |
| 2.アクセル/ブレーキ操作、あるいはハンドル操作の両方を、部分的に補助してくれるクルマ。ドライバーは常にハンドルを握っている必要がある | 500 | 87 | 97 | 64 | 36 | 9 | 4 | 203 |
| | 100.0 | 17.4 | 19.4 | 12.8 | 7.2 | 1.8 | 0.8 | 40.6 |
| 3.アクセル/ブレーキ操作、あるいはハンドル操作の両方を、一定の条件下において、すべて補助してくれるクルマ。一定の条件下ではハンドルから手を離すこともできる | 500 | 31 | 46 | 113 | 51 | 40 | 16 | 203 |
| | 100.0 | 6.2 | 9.2 | 22.6 | 10.2 | 8.0 | 3.2 | 40.6 |
| 4.一定の条件下において、すべての運転操作を行ってくれるクルマ。クルマが運転操作を行っている際には、ドライバーが運転以外のことを行うこともできるが、クルマから運転操作を戻す要求を受けた際は、ドライバーはすぐに運転に戻る必要がある | 500 | 22 | 23 | 32 | 128 | 76 | 17 | 202 |
| | 100.0 | 4.4 | 4.6 | 6.4 | 25.6 | 15.2 | 3.4 | 40.4 |
| 5.一定の条件下において、すべての運転操作を行ってくれるクルマ。クルマが運転操作を行っている際には、ドライバーが運転以外のことを行うこともできるが、クルマが運転操作できる環境や条件から外れた際には、ドライバーはすぐに運転に戻る必要がある。もしドライバーが運転に戻れない場合は、自動的に安全な場所で停車する | 500 | 20 | 26 | 18 | 39 | 162 | 33 | 202 |
| | 100.0 | 4.0 | 5.2 | 3.6 | 7.8 | 32.4 | 6.6 | 40.4 |
| 6.目的地を設定すれば、すべての運転操作を行って、目的地へ到着できるクルマ。乗員は、運転操作を行う必要はない | 500 | 28 | 13 | 7 | 8 | 28 | 241 | 175 |
| | 100.0 | 5.6 | 2.6 | 1.4 | 1.6 | 5.6 | 48.2 | 35.0 |

※上段：回答数 下段：百分率



Q 9. 現在市販されているクルマの中で、自動運転ができるクルマを知っていますか。

| | n | % |
|-------|-----|-------|
| 全体 | 500 | 100.0 |
| 知っている | 145 | 29.0 |
| 知らない | 355 | 71.0 |

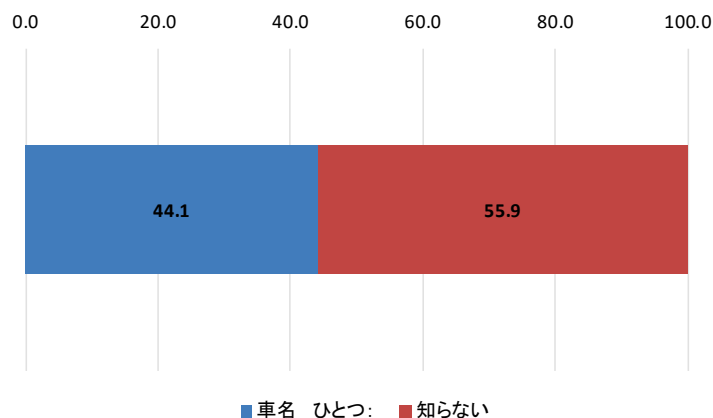


Q 10. あなたが自動運転と思う機能を選んでください。(いくつでも) (※自動運転ができるクルマをご存知の方のみお伺いします)

| | n | % |
|--|-----|-------|
| 全体 | 145 | 100.0 |
| アクセル/ブレーキ操作、あるいはハンドル操作のどちらかひとつを、部分的に補助してくれるクルマ | 58 | 40.0 |
| アクセル/ブレーキ操作、あるいはハンドル操作の両方を、部分的に補助してくれるクルマ。ドライバーは常にハンドルを握っている必要がある | 45 | 31.0 |
| アクセル/ブレーキ操作、あるいはハンドル操作の両方を、一定の条件下において、すべて補助してくれるクルマ。一定の条件下ではハンドルから手を離すこともできる | 51 | 35.2 |
| 一定の条件下において、すべての運転操作を行ってくれるクルマ。クルマが運転操作を行っている際には、ドライバーが運転以外のことを行うこともできるが、クルマから運転操作を戻す要求を受けた際は、ドライバーはすぐに運転に戻る必要がある | 49 | 33.8 |
| 一定の条件下において、すべての運転操作を行ってくれるクルマ。クルマが運転操作を行っている際には、ドライバーが運転以外のことを行うこともできるが、クルマが運転操作できる環境や条件から外れた際には、ドライバーはすぐに運転に戻る必要がある。もしドライバーが運転に戻れない場合は、自動的に安全な場所で停車する | 48 | 33.1 |
| 目的地を設定すれば、すべての運転操作を行って、目的地へ到着できるクルマ。乗員は、運転操作を行う必要はない | 52 | 35.9 |
| その他 | 0 | 0.0 |
| わからない | 12 | 8.3 |

Q 1 1. あなたが自動運転ができると思うクルマの車名をひとつご記入ください。(※自動運転ができるクルマをご存知の方のみお伺いします)

| | n | % |
|---------|-----|-------|
| 全体 | 145 | 100.0 |
| 車名 ひとつ: | 64 | 44.1 |
| 知らない | 81 | 55.9 |



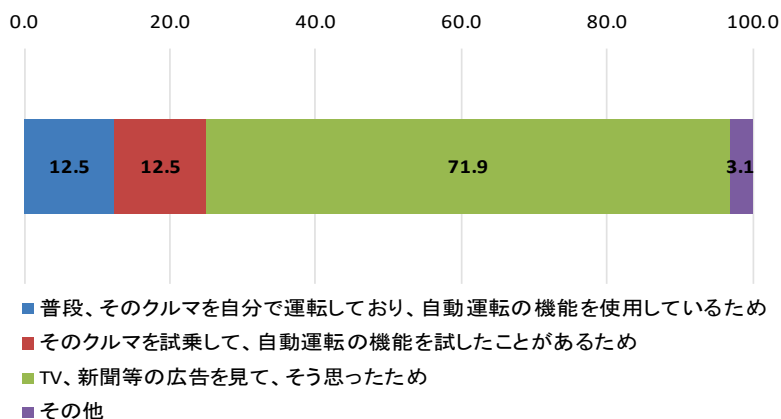
(自由記述)

表 自動運転ができるクルマの車名の認知度 (自由記述)

| | n | % |
|----------------|----|--------|
| 日産自動車 | 4 | 6.3% |
| レジェンド | 1 | 1.6% |
| リーフ | 12 | 18.8% |
| メルセデスベンツ Sクラス | 1 | 1.6% |
| メルセデスベンツ | 2 | 3.1% |
| 本田技研工業株式会社 | 1 | 1.6% |
| プリウス | 2 | 3.1% |
| ノート | 3 | 4.7% |
| 日産自動車 note | 1 | 1.6% |
| トヨタ自動車 CHR | 1 | 1.6% |
| トヨタ自動車 | 3 | 4.7% |
| テスラ・モーターズ モデルX | 1 | 1.6% |
| テスラ・モーターズ モデルS | 1 | 1.6% |
| テスラ | 7 | 10.9% |
| セレナ | 12 | 18.8% |
| ステラ | 1 | 1.6% |
| スズキ アルト | 1 | 1.6% |
| コンテ | 1 | 1.6% |
| グーグル車 | 2 | 3.1% |
| エヌビディア | 1 | 1.6% |
| ウーバー | 1 | 1.6% |
| アルファード | 1 | 1.6% |
| SUVクーペ | 1 | 1.6% |
| Audi A4 | 1 | 1.6% |
| Audi | 2 | 3.1% |
| 合計 | 64 | 100.0% |

Q 1 2. そのクルマを記入された理由についてお答えください。(※自動運転ができるクルマの車名をご存知の方のみお伺いします)

| | n | % |
|-------------------------------------|----|-------|
| 全体 | 64 | 100.0 |
| 普段、そのクルマを自分で運転しており、自動運転の機能を使用しているため | 8 | 12.5 |
| そのクルマを試乗して、自動運転の機能を試したことがあるため | 8 | 12.5 |
| TV、新聞等の広告を見て、そう思ったため | 46 | 71.9 |
| その他 | 2 | 3.1 |

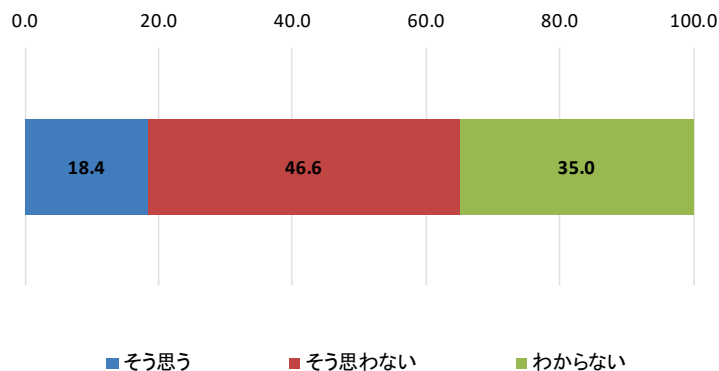


(自由記述)

| | n | % |
|-----------|---|--------|
| web記事 | 1 | 50.0% |
| 知人が運転している | 1 | 50.0% |
| 合計 | 2 | 100.0% |

Q 1 3. 自動運転に関する技術（自動運転技術）が何かしら搭載されているクルマは、自動運転ができるクルマだと思いますか。

| | n | % |
|--------|-----|-------|
| 全体 | 500 | 100.0 |
| そう思う | 92 | 18.4 |
| そう思わない | 233 | 46.6 |
| わからない | 175 | 35.0 |

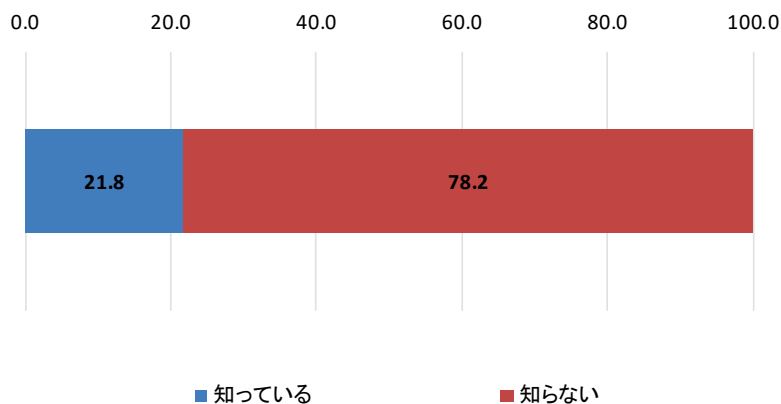


Q 1 4. 現在市販されている自動運転に関する技術を搭載したクルマは、以下のどの機能を可能にしたクルマだと思いますか。(いくつでも)

| | n | % |
|--|-----|-------|
| 全体 | 500 | 100.0 |
| アクセル／ブレーキ操作、あるいはハンドル操作のどちらかひとつを、部分的に補助してくれるクルマ | 155 | 31.0 |
| アクセル／ブレーキ操作、あるいはハンドル操作の両方を、部分的に補助してくれるクルマ。ドライバーは常にハンドルを握っている必要がある | 149 | 29.8 |
| アクセル／ブレーキ操作、あるいはハンドル操作の両方を、一定の条件下において、すべて補助してくれるクルマ。一定の条件下ではハンドルから手を離すこともできる | 142 | 28.4 |
| 一定の条件下において、すべての運転操作を行ってくれるクルマ。クルマが運転操作を行っている際には、ドライバーが運転以外のことを行うこともできるが、クルマから運転操作を戻す要求を受けた際は、ドライバーはすぐに運転に戻る必要がある | 92 | 18.4 |
| 一定の条件下において、すべての運転操作を行ってくれるクルマ。クルマが運転操作を行っている際には、ドライバーが運転以外のことを行うこともできるが、クルマが運転操作できる環境や条件から外れた際には、ドライバーはすぐに運転に戻る必要がある。もしドライバーが運転に戻れない場合は、自動的に安全な場所で停車する | 81 | 16.2 |
| 目的地を設定すれば、すべての運転操作を行って、目的地へ到着できるクルマ。乗員は、運転操作を行う必要はない | 96 | 19.2 |
| わからない | 143 | 28.6 |

Q 1 5. 自動運転に関わる技術のレベルごとに、ドライバーの運転に関わる責任が異なることを知っていますか。

| | n | % |
|-------|-----|-------|
| 全体 | 500 | 100.0 |
| 知っている | 109 | 21.8 |
| 知らない | 391 | 78.2 |

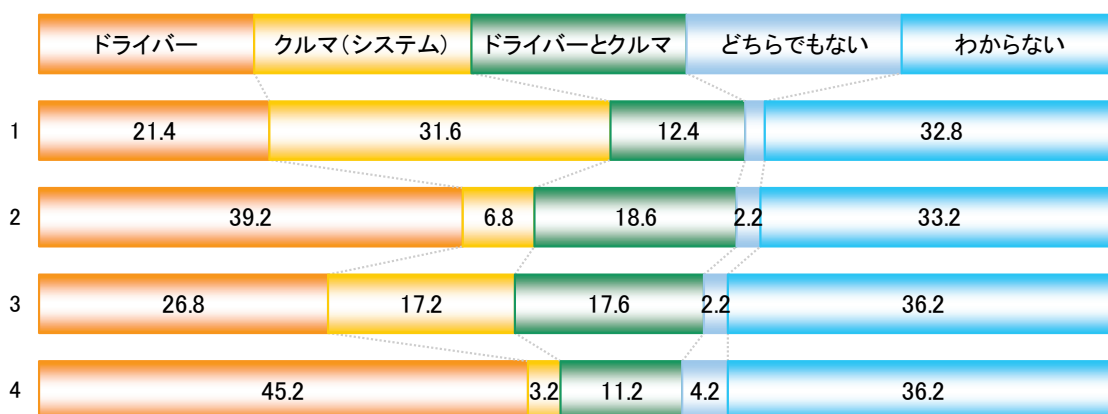


Q16. 以下の場合、誰が事故の責任を問われると思いますか。あなたが該当すると思うものを右からひとつ選んでください。

| | n | ドライバー | クルマ (システム) | ドライバーと クルマ | どちらでもない | わからない |
|---|-------|-------|---------------|---------------|---------|-------|
| 1. 運転操作のすべてを行ってくれる自動運転車で、取扱説明書等に示されている利用方法で正しく使用していた際に発生した事故 | 500 | 107 | 158 | 62 | 9 | 164 |
| | 100.0 | 21.4 | 31.6 | 12.4 | 1.8 | 32.8 |
| 2. 運転操作のすべてを行ってくれる自動運転車で、走行中に自動運転が不可能な区域に向かうためにドライバーに運転交代を打診し、ドライバーが運転を交代する際に発生した事故 | 500 | 196 | 34 | 93 | 11 | 166 |
| | 100.0 | 39.2 | 6.8 | 18.6 | 2.2 | 33.2 |
| 3. 現在市販されている自動運転に関する技術(例: 車間距離を調整しながら設定した速度で走行する装置、車線内を走行するためにハンドル操作を支援する装置など)を有するクルマで、取扱説明書等に示されている利用方法で正しく使用していた際に発生した事故 | 500 | 134 | 86 | 88 | 11 | 181 |
| | 100.0 | 26.8 | 17.2 | 17.6 | 2.2 | 36.2 |
| 4. 現在市販されている自動運転に関する技術(例: 車間距離を調整しながら設定した速度で走行する装置、車線内を走行するためにハンドル操作を支援する装置など)を有するクルマで、取扱説明書等に利用不可と示された道路を走行したり、機能限界と示されている条件下で使用していた際に発生した事故 | 500 | 226 | 16 | 56 | 21 | 181 |
| | 100.0 | 45.2 | 3.2 | 11.2 | 4.2 | 36.2 |

※上段：回答数 下段：百分

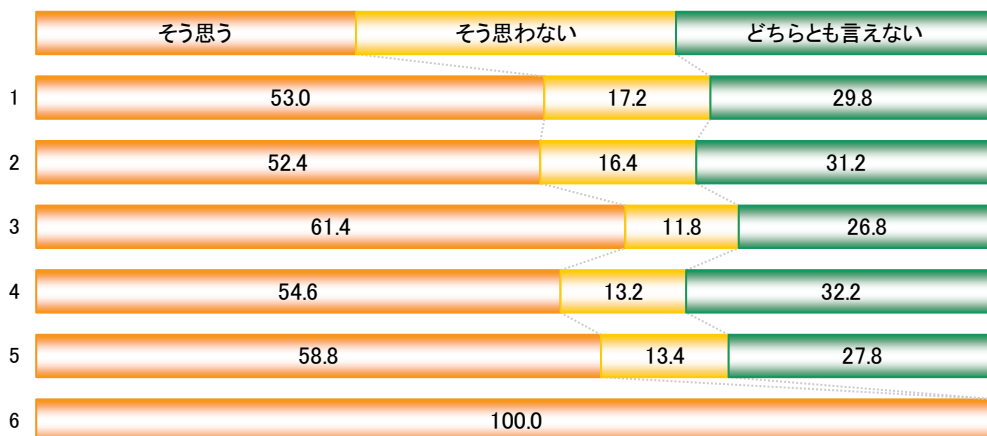
率



Q18. どのようにすれば、自動運転について正しく理解できると思いますか。

| | n | そう思う | そう思わない | どちらとも言えない |
|------------------------------------|-------|-------|--------|-----------|
| 1.テレビCM、新聞、雑誌等による広報活動の実施 | 500 | 265 | 86 | 149 |
| | 100.0 | 53.0 | 17.2 | 29.8 |
| 2.イベント等における体験試乗会の開催(助手席などに同乗するのみ) | 500 | 262 | 82 | 156 |
| | 100.0 | 52.4 | 16.4 | 31.2 |
| 3.イベント等における体験試乗会の開催(ドライバーとして運転を行う) | 500 | 307 | 59 | 134 |
| | 100.0 | 61.4 | 11.8 | 26.8 |
| 4.ディーラーなどの民間機関における講習会の実施 | 500 | 273 | 66 | 161 |
| | 100.0 | 54.6 | 13.2 | 32.2 |
| 5.免許更新時で講習 | 500 | 294 | 67 | 139 |
| | 100.0 | 58.8 | 13.4 | 27.8 |
| 6.その他: | 163 | 163 | 0 | 0 |
| | 100.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |

※上段：回答数 下段：百分率

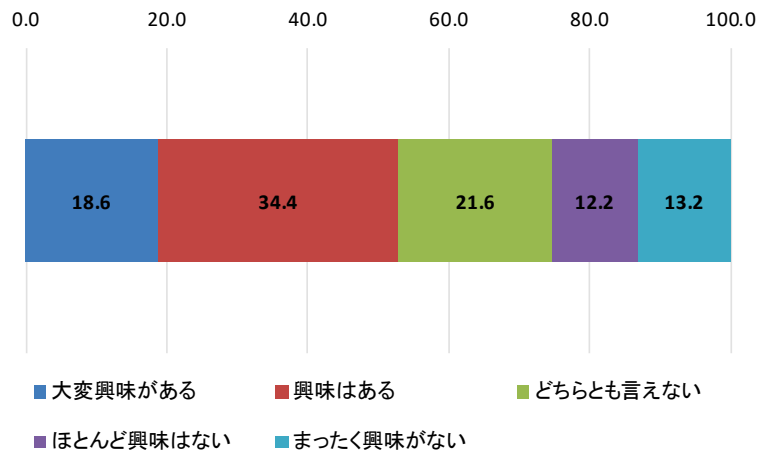


(自由記述)

| | n | % |
|---------------|----|--------|
| 自動車学校での教習 | 3 | 18.8% |
| インターネット | 1 | 6.3% |
| 映画 | 1 | 6.3% |
| 家族間の会話 | 1 | 6.3% |
| 教習所 | 1 | 6.3% |
| 掲示板等 | 1 | 6.3% |
| 購入の際に必ず講習を受ける | 1 | 6.3% |
| 高齢者教習 | 1 | 6.3% |
| 試乗 | 1 | 6.3% |
| 事故の責任を重くする | 1 | 6.3% |
| 時間 | 1 | 6.3% |
| 新たな免許 | 1 | 6.3% |
| 地域で説明会を開く | 1 | 6.3% |
| 徹底的にテレビで放映 | 1 | 6.3% |
| 合計 | 16 | 100.0% |

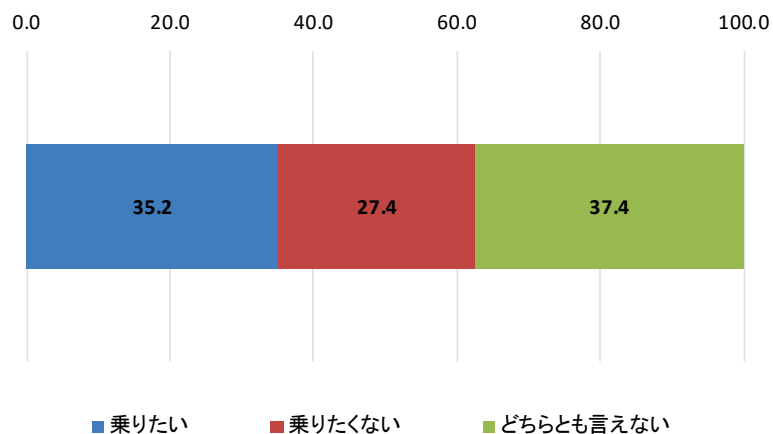
Q 19. 自動運転に興味がありますか。

| | n | % |
|-----------|-----|-------|
| 全体 | 500 | 100.0 |
| 大変興味がある | 93 | 18.6 |
| 興味はある | 172 | 34.4 |
| どちらとも言えない | 108 | 21.6 |
| ほとんど興味はない | 61 | 12.2 |
| まったく興味がない | 66 | 13.2 |




Q 20. あなたは自動運転機能の付いた車に乗りたいですか。

| | n | % |
|-----------|-----|-------|
| 全体 | 500 | 100.0 |
| 乗りたい | 176 | 35.2 |
| 乗りたくない | 137 | 27.4 |
| どちらとも言えない | 187 | 37.4 |



アンケート調査票のイメージ（一部）

Q6 ■現在、運転できるクルマを自身、あるいは家族や会社が所有している方にお伺いします■
必須 そのクルマに下記の安全技術が搭載されていますか。
 ※この設問は、それぞれ横方向（→）にお答えください。

| | | 1. 搭載 | 2. 未搭載 | 3. わからない |
|--|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| |  | | | |
| 1. 前方障害物衝突被害軽減ブレーキ（いわゆる自動ブレーキ） | → | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. ペダル踏み間違い時加速抑制装置 | → | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. 車線維持支援装置（レーン・キープ・アシスト・システム：LKAS） | → | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. 定速走行・車間距離制御装置（アダプティブ・クルーズ・コントロール：ACC） | → | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Q7 現在、自動運転に関する技術は5段階のレベルで定義されていることを知っていますか。
必須

- 1.知っている
 2.知らない

Q8 以下に説明する機能について、あなたが該当すると思う名称を右からひとつ選んでください。
必須 ※この設問は、それぞれ横方向（→）にお答えください。

| | | 1. 運転支援 | 2. 高度運転支援 | 3. 部分自動運転 | 4. 準自動運転 | 5. 自動運転 | 6. 完全自動運転 | 7. わからない |
|---|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| |  | | | | | | | |
| 1. アクセル/ブレーキ操作、あるいはハンドル操作のどちらかひとつを、部分的に補助してくれるクルマ | → | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. アクセル/ブレーキ操作、あるいはハンドル操作の両方を、部分的に補助してくれるクルマ。ドライバーは常にハンドルを握っている必要がある | → | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. アクセル/ブレーキ操作、あるいはハンドル操作の両方を、一定の条件下において、すべて補助してくれるクルマ。一定の条件下ではハンドルから手を離すこともできる | → | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. 一定の条件下において、すべての運転操作を行ってくれるクルマ。クルマが運転操作を行っている際には、ドライバーが運転以外のことを行うこともできるが、クルマから運転操作を戻す要求を受けた際は、ドライバーはすぐに運転に戻る必要がある | → | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5. 一定の条件下において、すべての運転操作を行ってくれるクルマ。クルマが運転操作を行っている際には、ドライバーが運転以外のことを行うこともできるが、クルマが運転操作できる環境や条件から外れた際には、ドライバーはすぐに運転に戻る必要がある。もしドライバーが運転に戻れない場合は、自動的に安全な場所で停車する | → | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6. 目的地を設定すれば、すべての運転操作を行って、目的地へ到着できるクルマ。乗員は、運転操作を行う必要はない | → | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

先進安全装置に関する社内関係者及び販社への説明時の配慮事項について

1. 背景及び目的

先般、販社で一般ユーザー向けに行われた低速用衝突被害軽減ブレーキの体験試乗において事故が発生した。この事故の状況から、販売店担当者の当該装置に対する理解が、安全対策を含め不十分であった可能性が考えられるため、運転支援検討 WG メンバー各社に対し、先進安全装置に関して販社と接する社内関係者及び販社への説明の実施状況について調査を実施した。調査の結果、各社とも、新たな先進安全技術を搭載した車両の販売を開始する際には、販社と接する社内関係者及び販社に対する説明が行われていることが確認された。但し、今回の事故発生を受け、改めて、販社と接する社内関係者及び販社の関係者に先進安全装置を正しく理解してもらうための配慮事項等についてまとめる。

2. 新しい先進安全装置に関する社内説明及び販社説明の対象

販社と接する社内関係者及び販社の社員。

3. 販社と接する社内関係者及び販社への説明に関する配慮事項

自動車メーカーは、販社と接する社内関係者及び販社に対し、販売する車両に搭載された先進安全装置を正しく理解してもらうために、以下の事項に配慮する。

- 1) 当該装置の目的及び基本機能（本来実現しようとする機能）を説明する。
- 2) 当該装置の機能限界及び装置が作動しないケースについて説明する。
- 3) 体験試乗を実施する場合には、装置が作動しないケースが発生しても安全に試乗が行えるように配慮する（例：安全空間の確保 等）。
- 4) 体験試乗を実施する場合には、基本機能の体験に加え、機能限界及び装置が作動しないケースについても体験できることが、より望ましい。
- 5) 販社の担当者が一般ユーザーへ当該装置の説明を行う際には、上記項目について配慮するよう、販社と接する社内関係者及び販社へ指導する。

4. その他

上記は、当該装置に対する一般ユーザーの正しい理解が十分に浸透していると考えられる状況下においては、取扱い説明書等の書面への記載に留めるなど柔軟に対応する。

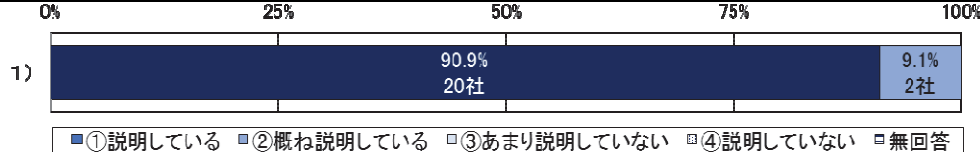
先進安全装置に関する社内関係者及び販社への説明時の配慮事項に係るフォローアップ調査

資料 3-7

運転負荷軽減機能 (n: 当該会社の販売部門と開発部門の別並びに輸入会社を含む総数)

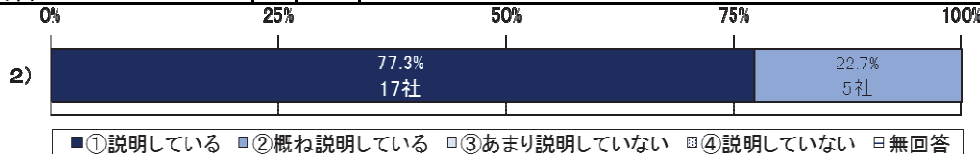
1) 販社と接する社内関係者及び販社の社員に対し、当該装置の目的及び基本機能(本来実現しようとする機能)を説明していますか？

| | | | |
|-------------|----|-----|---|
| ①説明している | 20 | 91% | ◆弊社システムの目的や機能を説明している。 販社と接する社内関係者：国内営業部試乗会モデルチェンジ時 販社の社員：セールス研修+セールス研修動画+商談マニュアル ◆当該装置の目的及び基本機能(本来実現しようとする機能)は、取り扱い説明書内に必ず記載している。 同様の内容をカリキュラム化したり、教材化し、メーカー側から取引契約のある販売会社へ、勉強会を実施しているが、販売会社全スタッフへ参加の強制はできない。浸透度合いは販売会社個々の特性に左右される。 |
| ②概ね説明している | 2 | 9% | |
| ③あまり説明していない | 0 | 0% | |
| ④説明していない | 0 | 0% | |
| 無回答 | 0 | 0% | |



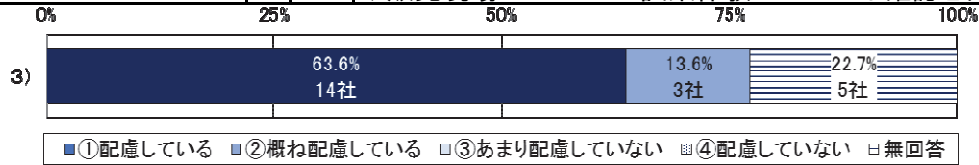
2) 販社と接する社内関係者及び販社の社員に対し、当該装置の機能限界及び装置が作動しないケースについて説明していますか？

| | | | |
|-------------|----|-----|--|
| ①説明している | 17 | 77% | ◆弊社システムの機能の限界や作動しない条件を説明している。 販社と接する社内関係者：国内営業部試乗会モデルチェンジ時 販社の社員：セールス研修+セールス研修動画+商談マニュアル ◆当該装置の機能限界及び装置が作動しないケースは、取り扱い説明書内に必ず記載している。 同様の内容をカリキュラム化したり、教材化し、メーカー側から取引契約のある販売会社へ、勉強会を実施しているが、販売会社全スタッフへ参加の強制はできない。浸透度合いは販売会社個々の特性に左右される。 |
| ②概ね説明している | 5 | 23% | ◆研修内では、安全装置については機能の限界があり、最終的にはドライバーが判断し、操作する責任があることを伝えています。(座学および試乗パートの双方で解説している) |
| ③あまり説明していない | 0 | 0% | |
| ④説明していない | 0 | 0% | |
| 無回答 | 0 | 0% | |



3) 体験試乗を実施する場合には(販社での実施も含む)、装置が作動しないケースが発生しても安全に試乗が行えるように配慮していますか？(例:安全空間の確保等)

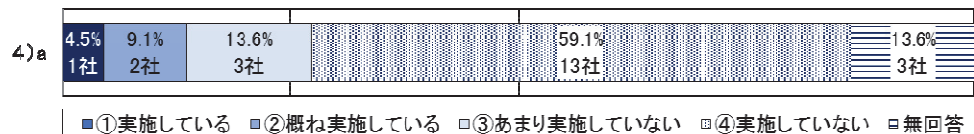
| | | | |
|--------------|----|-----|---|
| ① 配慮している | 14 | 64% | ◆社内向け/社外向けいずれも自主ルールに基づき、安全確保の上、試乗を行っている。特に特約店での実施については、店舗ごとに申請が必要であり、試乗に関する勉強会を経て承認を受けた店舗でないとは実施できない仕組みが運用できている。 ◆ACCやLKAS等については機能限界が発生する状況の説明はするが、実演は行っておらず、むしろ、同乗試乗においても実施を禁止している。 |
| ② 概ね配慮している | 3 | 14% | ◆セールスがお手本試乗で必要に応じてお客様に体験試乗をしていただくことを基本としており、2)で伝えていることを現場で実践するよう導いています。 |
| ③ あまり配慮していない | 0 | 0% | |
| ④ 配慮していない | 0 | 0% | |
| 無回答 | 5 | 23% | ◆体験試乗は実施していない ◆体験試乗は実施していない ◆市場投入している運転負荷軽減機能としてはACCがあるが、体験試乗を実施していない。 ◆市場投入している運転負荷軽減機能としてはACCがあるが、体験試乗を実施していない。 ◆販売現場でのACCの試乗体験については確認とれておりません。 |



4a) 体験試乗を実施する場合には(販社での実施も含む)、基本機能の体験に加え、装置の機能限界も体験できるようにしていますか？

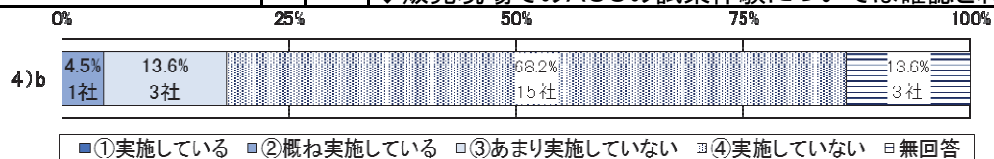
| | | | |
|-------------|----|-----|--|
| ①実施している | 1 | 5% | |
| ②概ね実施している | 2 | 9% | ◆試乗においては、●作動領域に到達前～作動中の機能が解除される状況(速度域、カーブ、区画線の有無など)が体感できる。 |
| ③あまり実施していない | 3 | 14% | ◆試乗の中で経験することではあるが、安全上で意図的にカリキュラムに入れない ◆実現が困難 設備の問題 ◆試乗時には、危険なため機能限界や作動しないケースの体験は実施しておりません。(当然説明は行っております。)しかしながらお客様からご要望があった際に体験を行っていただいたケースはございます。機能限界等の体験を行うためには、説明担当者の綿密なトレーニング、並びに必要なスペースや什器(緊急ブレーキ用ターゲット等)が必要になると考えます。 |
| ④実施していない | 13 | 59% | ◆車両が大型となるため、安全を考慮し機能限界、作動しない場合の体験は実施していません。 ◆ACC、LKASのいずれについても、広いスペースが必要であり、店舗敷地内での実施は不可能なため、実施していない。 ◆広いスペースが必要であり、店舗敷地内での実施は不可能なため、実施していない。 ◆機能限界についてマニュアル等で説明しているが、体験については実施していない ◆機能限界となる運転が危険となる場合があるため、実施していない。 ◆車両総重量が大きい為、機能限界体験実施は大変危険。十分な安全を確保する環境・設備準備が難しく実施しておりません。 ◆ACCやLKAS等については機能限界が発生する状況の説明はするが、実演は行っており、むしろ、同乗試乗においても実施を禁止している。 【理由】 機能の限界を超えるという事は、真に危険な状態にお客様の身を晒すという事であり、安全運転の励行をお願いする側が実施するのは、本末転倒と考える。例えば、LKASの機能限界は、機種によって多少異なるが、設定されている速度を超えたところで、自動的に、カットOFFとなるが、一般の高速道路で行った場合、道路交通法違反となり、運転者も指導者も検挙対象となる。専用のテストコースで実施すると、実施可能な会場は限られている。 ◆通常運転での体験となるため、クローズの場所の確保が困難、また公道での体験試乗ではお客様の安全確保が難しいため ◆ACCの体験試乗を実施していない。 ◆ACCの体験試乗を実施していない。 ◆研修内で基本機能の体験は行っていますが、機能限界の体験は(公道試乗のため)リスクが高いことと、クローズドの会場であっても、公道環境を確実に再現することが担保できないため、実施していません。 ◆安全の為にテストコースを準備し、装置の機能限界を再現する体験試乗は、現実的に難しいため。 ◆車両も学習機能が備わっており、システムの対応も一定ではない。システムが機能する／しないの線引きを再現性を持たせかつ継続的に行うのは難しい。ただし、車両の学習機能によりシステムがトレーニング期間中常に作動することはなく、副産物としてシステムが作動しない状況を体験もしくは見学してもらっている。 ◆全ての機能の体験実験は行っていない。 |
| 無回答 | 3 | 14% | ◆販売現場でのACCの試乗体験については確認とれておりません。 |

0% 25% 50% 75% 100%



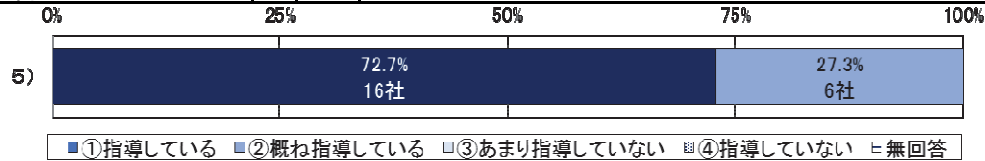
4b) 体験試乗を実施する場合には(販社での実施も含む)、基本機能の体験に加え、装置が作動しないケースについても体験できるようにしていますか？

| | | | |
|-------------|----|-----|---|
| ①実施している | 0 | 0% | |
| ②概ね実施している | 1 | 5% | |
| ③あまり実施していない | 3 | 14% | <p>◆実現が困難 設備の問題</p> <p>◆試乗時には、危険なため機能限界や作動しないケースの体験は実施しておりません。(当然説明は行っております。)しかしながらお客様からご要望があった際に体験を行っていただいたケースはございます。</p> <p>機能限界等の体験を行うためには、説明担当者の綿密なトレーニング、並びに必要なスペースや什器(緊急ブレーキ用ターゲット等)が必要になると考えます。</p> <p>◆車両も学習機能が備わっており、システムの対応も一定ではない。システムが機能する／しないの線引きを再現性を持たせかつ継続的に行うのは難しい。ただし、車両の学習機能によりシステムがトレーニング期間中常に作動することはなく、副産物としてシステムが作動しない状況を体験もしくは見学してもらっている。</p> |
| ④実施していない | 15 | 68% | <p>◆車両が大型となるため、安全を考慮し機能限界、作動しない場合の体験は実施していません。</p> <p>◆ACC、LKASのいずれについても、広いスペースが必要であり、店舗敷地内での実施は不可能なため、実施していない。</p> <p>◆広いスペースが必要であり、店舗敷地内での実施は不可能なため、実施していない。</p> <p>◆作動しないケース(逆光や豪雨などの視界不良)の再現には、専用設備が必要である為。</p> <p>※機能停止の場合はモニターに表示されるため、運転者が事前に把握することができる。</p> <p>◆作動しないケースについてマニュアル等で説明しているが、体験については実施していない</p> <p>◆作動しないケースでの運転が危険となる場合があるため、実施していない</p> <p>◆安全確保上問題があるので実施していない</p> <p>◆車両総重量が大きい為、作動しないケース体験実施は大変危険。十分な安全を確保する環境・設備準備が難しく実施しておりません。</p> <p>◆ACCやLKAS等については・装置が作動しないケースの説明はするが、実演は行っておらず、むしろ、同乗試乗においても実施を禁止している。</p> <p>【理由】</p> <p>装置が作動しないという事は、真に危険な状態にお客様の身を晒し続けるという事であり、もしその状態でお客様が運転していて、なにかの拍子でパニックとなった場合、事故と被害のリスクは限りなく高くなると考える。また、専用のテストコースで実施するとすると、実施可能な会場は限られている。</p> <p>◆通常運転での体験となるため、クローズの場所の確保が困難、また公道での体験試乗ではお客様の安全確保が難しいため</p> <p>◆a.同様に、研修では公道試乗が多いので、非作動が事故に繋がるリスクが高いことから装置が作動しないケースの体験は実施していません。</p> <p>◆安全上の問題で、説明及び デモンストレーション(作動しない)を実施。◆安全の為にテストコースを準備し、装置の機能限界を再現する体験試乗は、現実的に難しいため。</p> |
| 無回答 | 3 | 14% | <p>◆ACCの体験試乗を実施していない。</p> <p>◆ACCの体験試乗を実施していない。</p> <p>◆販売現場でのACCの試乗体験については確認とれておりません。</p> |



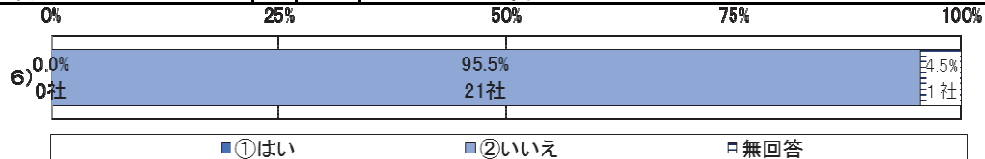
5) 販社と接する社内関係者及び販社の社員に対し、販社の担当者が一般ユーザーへ当該装置の説明を行う際には上記1)2)の項目について配慮するよう、指導していますか

| | | | |
|-------------|----|-----|--|
| ①指導している | 16 | 73% | ◆セールス研修、マニュアル、動画等にて指導を徹底している。 ◆説明責任を確実に履行するように指導しており、説明に必要な治具なども用意提供している。(有償) |
| ②概ね指導している | 6 | 27% | |
| ③あまり指導していない | 0 | 0% | |
| ④指導していない | 0 | 0% | |
| 無回答 | 0 | 0% | |



6) 現行の説明時の配慮事項について、見直したほうがよいと思いますか？

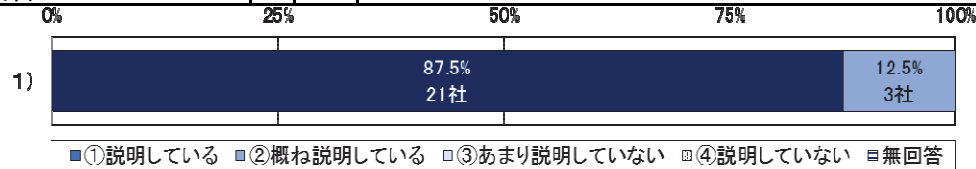
| | | | |
|------|----|-----|--|
| ①はい | 0 | 0% | |
| ②いいえ | 21 | 95% | ◆メーカーとしては十分配慮しておりますが、都度の見直しは必要との意図で「はい」としております。正しく使用していただくための説明に配慮(お客様目線でのわかりやすい装置説明、誤認識を招かない説明)より分かりやすい資料を作成していく事に努め、販売会社を通じてお客様へ説明させていただく。 ◆各車個別のケースの説明も必要ですが、広く機能が作動しないことがあることを一般消費者に理解してもらう必要があると思う。また、なるべく多くの不作動ケースを各社間、メーカー・ディーラー間で共有することが必要だと考えます。 ◆意見です。 メーカー毎にスタンスが異なる為、誤認を招かない様に配慮すると、イメージ形成で損をしてしまう状況は是正すべきと考えます。このままでは、訴求・説明に於いて、メーカー負担だけが際限なく増えてしまう懸念があります。全体で陳情の上、該当する当局機関のご協力をいただきながら、利用者側の責任をこれまで以上に明瞭に言及、PRしていただきたいと考えております。 |
| 無回答 | 1 | 5% | ◆どちらとも言えない |



事故回避支援機能 (n: 当該会社の四輪の二輪部門の別、販売部門と開発部門の別並びに輸入会社を含む総数)

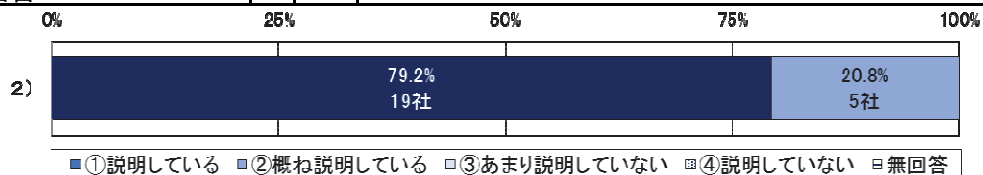
1) 販社と接する社内関係者及び販社の社員に対し、当該装置の目的及び基本機能(本来実現しようとする機能)を説明していますか？

| | | | |
|-------------|----|-----|--|
| ①説明している | 21 | 88% | ◆弊社システムの目的や機能を説明している。 販社と接する社内関係者：国内営業部試乗会モデルチェンジ時 販社の社員：セールス研修+セールス研修動画+商談マニュアル ◆当該装置の目的及び基本機能(本来実現しようとする機能)は、取り扱い説明書内に必ず記載しています。 同様の内容をカリキュラム化したり、教材化し、メーカー側から取引契約のある販売会社へ、勉強会を実施しているが、販売会社全スタッフへ参加の強制はできない。 浸透度合いは販売会社個々の特性に左右される。 |
| ②概ね説明している | 3 | 13% | |
| ③あまり説明していない | 0 | 0% | |
| ④説明していない | 0 | 0% | |
| 無回答 | 0 | 0% | |



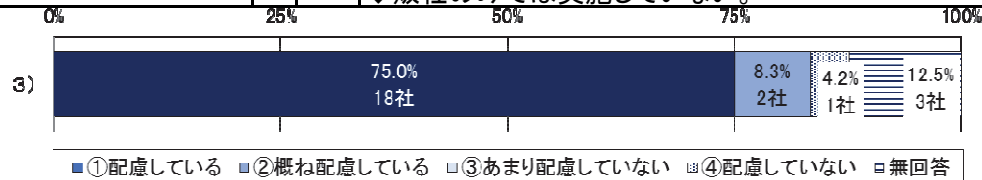
2) 販社と接する社内関係者及び販社の社員に対し、当該装置の機能限界及び装置が作動しないケースについて説明していますか？

| | | | |
|-------------|----|-----|--|
| ①説明している | 19 | 79% | ◆弊社システムの機能の限界や作動しない条件を説明している。 販社と接する社内関係者：国内営業部試乗会モデルチェンジ時 販社の社員：セールス研修+セールス研修動画+商談マニュアル ◆当該装置の機能限界及び装置が作動しないケースは、取り扱い説明書内に必ず記載しています。 同様の内容をカリキュラム化したり、教材化し、メーカー側から取引契約のある販売会社へ、勉強会を実施しているが、販売会社全スタッフへ参加の強制はできない。 浸透度合いは販売会社個々の特性に左右される。 ◆研修内では、安全装置については機能の限界があり、最終的にはドライバーが判断し、操作する責任があることを伝えています。(座学および試乗パートの双方で解説している) |
| ②概ね説明している | 5 | 21% | |
| ③あまり説明していない | 0 | 0% | |
| ④説明していない | 0 | 0% | |
| 無回答 | 0 | 0% | |



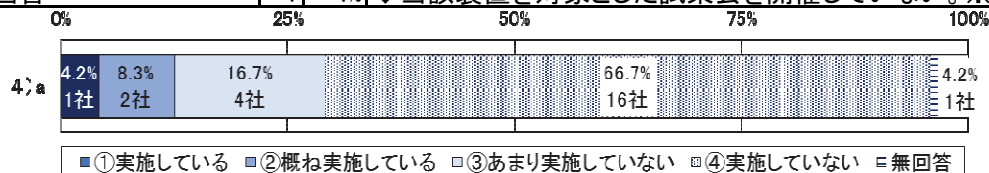
3) 体験試乗を実施する場合には(販社での実施も含む)、装置が作動しないケースが発生しても安全に試乗が行えるように配慮していますか？(例:安全空間の確保等)

| | | | |
|--------------|----|-----|---|
| ① 配慮している | 18 | 75% | <p>◆社内向け/社外向けいずれも自主ルールに基づき、安全確保の上、試乗を行っている。特に特約店での実施については、店舗ごとに申請が必要であり、試乗に関する勉強会を経て承認を受けた店舗でないと実施できない仕組みが運用できている。</p> <p>◆衝突軽減ブレーキと誤発進抑制については以下の対応をしています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有資格者による実施 ・お客様による運転の禁止 ・安全に配慮した会場設営 ・体感試乗用ターゲットのメーカー管理(販売会社には貸し出しのみ) <p>◆体験試乗を実施する場合は、当該装置のテストドライバーが車両を運転し、ユーザーは助手席にて試乗していただくようにしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実施場所は、安全空間が確保できる専用のコース(テストコース)でのみ実施している。 ・販社のみでは実施していない。 |
| ② 概ね配慮している | 2 | 8% | |
| ③ あまり配慮していない | 0 | 0% | |
| ④ 配慮していない | 1 | 4% | ◆緊急ブレーキの試乗体験は、一部モデルにしか現状では搭載されていないので実施していない。以下同様。 |
| 無回答 | 3 | 13% | <p>◆体験試乗は実施していない</p> <p>◆当該装置を対象とした試乗会を開催していない。※弊社において、市場投入後数十年経過しているため。</p> <p>◆販社のみでは実施していない。</p> |



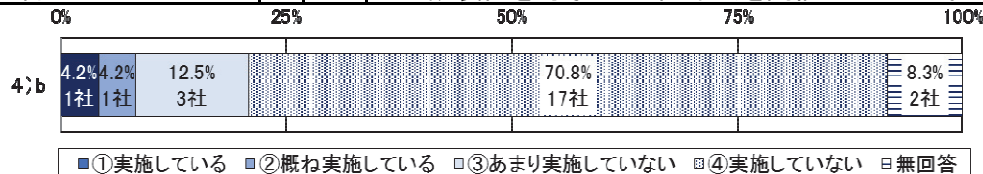
4a) 体験試乗を実施する場合には(販社での実施も含む)、基本機能の体験に加え、装置の機能限界も体験できるようにしていますか？

| | | | |
|-------------|----|-----|--|
| ①実施している | 1 | 4% | |
| ②概ね実施している | 2 | 8% | |
| ③あまり実施していない | 4 | 17% | <ul style="list-style-type: none"> ◆環境の整った場で、販売会社相手の教育での実施のみ。一般のお客様向けの実施はしていない。 ◆車両総重量が大きい為、機能限界体験は大変危険であり実施しておりません。但し一部体験可能な装置については、テストコースにて安全を十分確保した上で実施するケースあり。 ◆衝突被害軽減ブレーキや誤発進抑制については、関係する教習所、および、教習インストラクターの実施時で、警察庁等を始めとした行政機関からの特別な要請があった場合などの事情がない限り、路面が滑りやすい、暗い状態等での機能限界や、作動しない場合の体感同乗での実施は行っていない。 ◆試乗時には、危険なため機能限界や作動しないケースの体験は実施しておりません。(当然説明は行っております。)しかしながらお客様からご要望があった際に体験を行っていただいたケースはございます。 ◆機能限界等の体験を行うためには、説明担当者の綿密なトレーニング、並びに必要なスペースや什器(緊急ブレーキ用ターゲット等)が必要になると考えます。 |
| ④実施していない | 16 | 67% | <ul style="list-style-type: none"> ◆車両が大型となるため、安全を考慮し機能限界、作動しない場合の体験は実施していません。 ◆機能限界の体験を実施するためには、車両が障害物に衝突することを想定しなければならず、万一の危険及び車両の損傷も懸念されるため、実施することが適当でないと考えため。 ◆広いスペースが必要であり、店舗敷地内での実施は不可能なため、実施していない。 ◆●速度超過での機能限界体感は大変危険な為実施していない。 ◆●急カーブ、視野角などの限界についてはスペースの問題上、体験試乗を行っていない。 ◆機能限界についてマニュアル等で説明しているが、体験については実施していない ◆機能限界となる運転が危険となる場合があるため、実施していない。 ◆当社では軽自動車でも踏み間違い衝突防止アシストの店頭デモを一部店舗で実施しているが、安全への配慮から、確実に停止できる速度ターゲットまでの距離を設定して実施している。 ◆実現が困難 設備の問題、安全性の問題 ◆体験試乗は作動する条件にて実施しているが、その際、機能限界、及び作動しないケースについて、説明している。(体験試乗の条件でも、一部条件が異なると、同じようには作動しないケースがあることも説明している。) ◆装置の機能限界を体験するための状況設定が困難なことから実施していません。 ◆安全の為にテストコースを準備し、装置の機能限界を再現する体験試乗は、現実的に難しいため。 ◆車両も学習機能が備わっており、システムの対応も一定ではない。システムが機能する/しないの線引きを再現性を持たせかつ継続的に行うのは難しい。ただし、車両の学習機能によりシステムがトレーニング期間中常に作動することはなく、副産物としてシステムが作動しない状況を体験もしくは見学してもらっている。 ◆全ての機能の体験実験は行っていない。 |
| 無回答 | 1 | 4% | ◆当該装置を対象とした試乗会を開催していない。※弊社において、市場投入後数十年経過しているため。 |



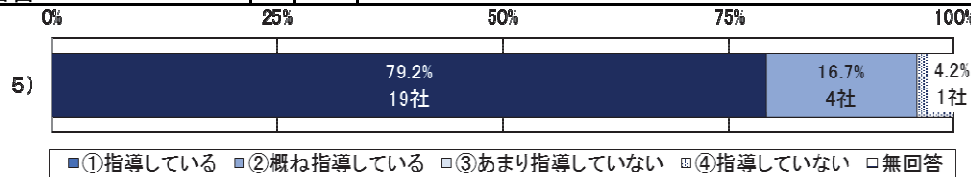
4b) 体験試乗を実施する場合には(販社での実施も含む)、基本機能の体験に加え、**装置が作動しないケース**についても体験できるようにしていますか？

| | | | |
|-------------|----|-----|--|
| ①実施している | 1 | 4% | ◆一方、非作動条件が明確な機能については安全が担保できる環境下で(クローズドの会場で、研修参加者が車両から一定の距離をとって見学いただける環境)、実車を使用してデモンストレーションを実施、視覚体験機会を提供しています。 |
| ②概ね実施している | 1 | 4% | |
| ③あまり実施していない | 3 | 13% | ◆環境の整った場で、販売会社相手の教育での実施のみ。一般のお客様向けの実施はしていない。 ◆衝突被害軽減ブレーキや誤発進抑制については、関係する教習所、および、教習インストラクターの実施時で、警察庁等を始めとした行政機関からの特別な要請があった場合などの事情がない限り、路面が滑りやすい、暗い状態等での機能限界や、作動しない場合の体感同乗での実施は行っていない。 ◆試乗時には、危険なため機能限界や作動しないケースの体験は実施しておりません。(当然説明は行っております。)しかしながらお客様からご要望があった際に体験を行っていただいたケースはございます。 機能限界等の体験を行うためには、説明担当者の綿密なトレーニング、並びに必要なスペースや什器(緊急ブレーキ用ターゲット等)が必要になると考えます。 |
| ④実施していない | 17 | 71% | ◆車両が大型となるため、安全を考慮し機能限界、作動しない場合の体験は実施していません。 ◆装置が作動しないケースの体験を実施するためには、車両が障害物に衝突することを想定しなければならず、万一の危険及び車両の損傷も懸念されるため、実施することが適当でないと考えため。 ◆広いスペースが必要であり、店舗敷地内での実施は不可能なため、実施していない。 ◆●衝突被害軽減ブレーキの作動しないケース=豪雨/砂嵐、逆光の再現が困難な為、実施していない。 ◆作動しないケースについてマニュアル等で説明しているが、体験については実施していない ◆作動しないケースでの運転が危険となる場合があるため、実施していない。 ◆車両総重量が大きい為、作動しない状態での体験実施は大変危険であり実施しておりません。 ◆体験試乗でお客様の安全を確保することが難しいため。 ◆実現が困難 設備の問題、安全性の問題 ◆体験試乗は作動する条件にて実施しているが、その際、機能限界、及び作動しないケースについて、説明している。(体験試乗の条件でも、一部条件が異なると、同じようには作動しないケースがあることも説明している。) ◆安全上の問題で、説明及び デモンストレーション(作動しない)を実施。 ◆安全の為にテストコースを準備し、装置が作動しないケースを再現する体験試乗は、現実的に難しいため。 ◆車両も学習機能が備わっており、システムの対応も一定ではない。システムが機能する/しないの線引きを再現性を持たせかつ継続的に行うのは難しい。ただし、車両の学習機能によりシステムがトレーニング期間中常に作動することはなく、副産物としてシステムが作動しない状況を体験もしくは見学してもらっている。 ◆不作動ケースを体験できる設備を持っていないため。 |
| 無回答 | 2 | 8% | ◆当該装置を対象とした試乗会を開催していない。※弊社において、市場投入後数十年経過しているため。 |



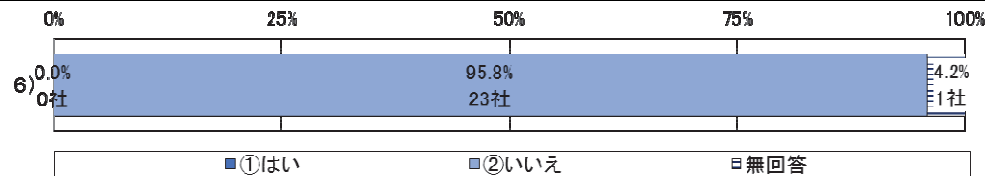
5) 販社と接する社内関係者及び販社の社員に対し、販社の担当者が一般ユーザーへ当該装置の説明を行う際には上記1)2)の項目について配慮するよう、指導していますか？

| | | | |
|-------------|----|-----|---|
| ①指導している | 19 | 79% | ◆説明責任を確実に履行するように指導しており、説明に必要な治具なども用意提供している。(有償) ◆当該装置を対象とした試乗会は開催していない。※弊社において、市場投入後数十年経過しているため。 |
| ②概ね指導している | 4 | 17% | |
| ③あまり指導していない | 0 | 0% | |
| ④指導していない | 1 | 4% | |
| 無回答 | 0 | 0% | |



6) 現行の説明時の配慮事項について、見直したほうがよいと思いますか？

| | | | |
|------|----|-----|--|
| ①はい | 0 | 0% | |
| ②いいえ | 23 | 96% | ◆機能限界等の体験は実現が困難。説明や取説の記載で対応。 そもそも支援装置においては安全運転はドライバーが実現するもので、装置の作動を前提に運転するものではないので、作動条件をドライバーが理解して操縦するものではないのではないか。 ◆メーカーとしては十分配慮しておりますが、都度の見直しは必要との意図で「はい」としております。正しく使用していただくための説明に配慮(お客様目線でのわかりやすい装置説明、誤認識を招かない説明)より分かりやすい資料を作成していく事に努め、販売会社を通じてお客様へ説明させていただく。 ◆各車個別のケースの説明も必要ですが、広く機能が作動しないことがあることを一般消費者に理解してもらう必要があると思う。また、なるべく多くの不作動ケースを各社間、メーカー・ディーラー間で共有することが必要だと考えます。 ◆意見です。 メーカー毎にスタンスが異なる為、誤認を招かない様に配慮すると、イメージ形成で損をしてしまう状況は是正すべきと考えます。このままでは、訴求・説明に於いて、メーカー負担だけが際限なく増えてしまう懸念があります。全体で陳情の上、該当する当局機関のご協力をいただきながら、利用者側の責任をこれまで以上に明瞭に言及、PRしていただきたいと考えております。 |
| 無回答 | 1 | 4% | ◆どちらとも言えない |



A S V 技術及び自動運転技術の普及／啓発活動の 「海外状況調査」

海外状況調査

目的：

海外での A S V 技術及び自動運転技術の普及／啓発活動の状況調査を行い、その内容をまとめる。

（参考になる活動内容があれば、国内への取り込みを検討する）

活動の内容：

①調査対象スクリーニングを実施

本調査に向けた深堀必要な団体・活動を抽出を完了

（検索キーワード：啓発／啓蒙、消費者、普及、モーターショー）

②アセスメントの先行調査実施

③各国の活動と深堀調査要否まとめ

④各活動の調査

深堀必要な団体・活動を調査（一部）

⑤中間まとめ

調査対象のスクリーニング（欧州①）

1 AdaptIVe

"AdaptIVe (Automated Driving Application and Technologies for Intelligent Vehicle)"

<http://www.adaptive-ip.eu/>

→ 公式URLより最終報告をダウンロード可能。報告書からは普及関係のキーワードはヒットせず。

https://www8.cao.go.jp/cstp/gaiyo/sip/iinkai/jidousoukou_2/2_jidousoukou_shiryuu_2-4-2-2_6.pdf

→ 「Volkswagen がプロジェクトを主導しており、自動運転技術を道路交通の安全性／効率性の向上や環境問題の低減といったさまざまな範囲への適用を目指している。・フランス、ドイツ、英国等の合計8カ国、29団体。Horizon2020のプロジェクト。予算約34億円。期間；2014年1月～2017年6月の42カ月」

深堀要否：不要と思われる。

2 CityMobil2

https://www.meti.go.jp/report/whitepaper/data/pdf/20160323001_1.pdf

→ p5 脚注に「一般道路において、低速の自動走行車両を試行的に導入し、安全性、社会受容性、制度整備の必要性等に関する検討」の記述あり。

<http://www.isinnova.org/the-citymobil2-final-conference/>

→ 「主催：欧州委員会による助成型研究開発。予算約20億円。期間：2012～2016年。無人運転シャトルとして仏イージーマイル社EZ10、ナビヤ社アルマ等あり。」

深堀要否：不要（余裕があれば社会受容性という点で調査してもよいかもしれないが。。）

3. Drive Me

https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/miraitoshikaigi/4th_sangyokakumei_dai4/sankou1.pdf

<https://monoist.atmarkit.co.jp/mn/articles/1405/01/news095.html>

→

「主催：Volvoによるスウェーデン政府公認の公道実験。・予算 US \$7,500,000。・2013年にプロジェクト着手、2017年に実証実験を開始。Intellisafe Autopilot 搭載のXC90 100台。ヨテボリ市を周回する道路で混在交通における自動運転の公道実証。Uber社の死亡事故で計画保留中(2019年7月時点)。」

<https://autoc-one.jp/news/2897167/>

→ ボルボ「Drive Me プロジェクト」用の自動運転車をラインオフ ～一般ユーザーが公道で走行実験～

深堀要否：一般ユーザ参加型という点で調査してもよい

調査対象のスクリーニング（欧州②）

4 GATEway

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/road_space/pdf03/03.pdf

→

「主催：英国交通研究所（Transport Research Laboratory）。・予算 約11億円。・期間：2015～2018年。
・内容；歩行者や自転車が混在する特定敷地内や公道（遊歩道等）といった走行空間での実験を実施」

深堀要否：不要と思われる。

5. WEpods

<https://blogs.nvidia.co.jp/2016/02/01/wepod-driverless-car-traffic/>

<http://www.b-plaza.jp/news/detail.php?p=12&n=5447&gid=t11roro40ft>

<http://davi.connekt.nl/wepods-project/>

→ 「・オランダ ヘルダーラント州。NVIDIA社の他複数の企業や大学。・運転手のいない完全自動運転の6人乗り電気シャトルバス。車両は、EasyMile社による「EZ10」。

深堀要否：不要と思われる。

調査対象のスクリーニング（欧州③）

6. C-ITS & 自動運転戦略

(1) COM(2016)766Final

https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/1_en_act_part1_v5.pdf#search=%27COM%282016%29766Final%27

欧州でのC-ITS展開に向けた取り組みの一部として、社会の受容性を上げるための取組が必要、という記述は含まれている。↓（考え方の言及のみで具体的な施策が提示されているわけではない）

The C-ITS deployment initiatives should:

work on information campaigns to create the necessary trust among end-users and achieve public acceptance

(2) COM(2018)283Final

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180283_en.pdf#search=%27COM%282018%29283Final%27

中長期的なACD普及のために必要な対応として、Horizon 2020の中で、社会受容性に関する分析が行われたとの記述あり（詳細の記述はない）。↓

The Horizon 2020 transport work programme 2018-2020 includes projects to undertake in-depth analyses on behaviour of users and public acceptance and to assess the medium and long term impacts of automated and connected driving.

8. EU Commission

On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future

→上記6の（2）（COM(2018)283Final）と同一情報だった。

10. Horizon2020 全欧州規模の自動運転関連プロジェクト

<https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020>

大規模デモや国際連携も含めた大規模プロジェクトで、成果物に対する無料のOpen accessを認めている（情報公開。市民への普及促進活動ではない）。プロジェクトの活動報告等の中で、social acceptability、public acceptanceやpublic support、教育による啓蒙の必要性に係る記載は見受けられる。

<https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/society>

→今後深掘する価値はありそう。

11. L3Pilot

<https://www.l3pilot.eu/>

2030年L3/4自動運転車展開に向けた自動運転に関する大規模実証実験や市場受容性調査などを実施

またイベントとしてサマースクールを開催（但し、対象はその領域の学生や専門家、エンジニアが中心で一般消費ではなさそう）。

さらにEUCARのレセプション & 講演会のタイミングでShowcaseも実施。プロジェクトに参加しているパートナーによる車両と自動運転技術を展示。対象は政策立案者や産業界の人間の様子。

イベント：<https://l3pilot.eu/news/events/news/l3pilot-summer-school/>

EUCAR：<https://www.eucar.be/automotive-research-and-innovation-delivering-new-era-of-mobility/>

→そもそもL3Pilot自体が、市場受容性を高めるための取組という要素を含んでいるようなので、これも、深掘した方が良さそう。

調査対象のスクリーニング（米中）

米国

3. DOT

AV3.0にて、啓発（教育）は重要としながらも具体的な活動については言及なし

<https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/policy-initiatives/automated-vehicles/320711/preparing-future-transportation-automated-vehicle-30.pdf>

11/20のUS上院 Committee on Commerce, Science&TransportにてNHTSA長官が啓発について言及

<https://www.commerce.senate.gov/2019/11/committee-announces-hearing-on-automated-vehicles>

<https://www.commerce.senate.gov/services/files/683FBDA2-F073-4853-A1A4-E671970EE3E9>

NHTSAは調査を計画しており、その結果からより効果的な啓発方法を見つけだせると考えている。

公道走行試験を行うLevel3以上の技術について各社が自主的に評価・説明している内容のリンク集

<https://www.nhtsa.gov/automated-driving-systems/voluntary-safety-self-assessment>

4. FMCSA

1/23時点で312件のコメントあり - 個人は除き関連する団体（業界／NPO）等のコメントについて確認する

5. PAVE

体験イベントなどを主催

<https://pavecampaign.org/events/join-us-for-a-ride-in-a-self-driving-car-in-detroit/>

6. アメリカ オハイオ州 コロンバスのSmart City Challenge

自動運転シャトルバスの運行を実施、ただし自動運転技術の紹介等の啓発につながるような活動ではない

中国

2. 工信部・発改委・科技部

「自動車産業中長期発展計画」は中国政府（工信部、国家発展改革委員会、科技部）が発行したものです。

自動車技術の発展を目的として、メインはコア技術の自主開発促進です。

2017年4月に発布しました。いくつかの目標を立てたが、目標達成するための活動はなされていない模様。

例えば、以下の目標を書いてますが、全く達成困難な状況。

- ・2020年までに運転補助、Partial自動運転、条件付き自動運転の新車装備率は50%を超える

- ・Connected方式の運転補助システムの装備率が10%に至る

よってA S Vの普及促進を進める活動をしていないと思われます。

アセスメントの先行調査（欧州）

| | |
|-----------|---|
| 対象 | EuroNCAP (https://www.euroncap.com/en) |
| A S Vとの関連 | ・欧州の自動車アセスメント実施機関で、NCAP対象技術の一部がA S V技術と重複 |
| 手段と内容① | ウェブ：The Ratings Explained ・NCAPの評価方法の説明（対象技術そのものの説明は僅少） https://www.euroncap.com/en/vehicle-safety/the-ratings-explained/ |
| 手段と内容② | ウェブ：The Rewards Explained（掲載場所によりAdvanced Rewardsの表記もあり） ・NCAPの対象外であるがEuro NCAP Advanced Systemsとみなされた自動車メーカーが最近開発したいくつかの高度な安全システムのリストを掲載 https://www.euroncap.com/en/vehicle-safety/the-rewards-explained/ |
| 手段と内容③ | ウェブ：Media Center ・ニュースルーム（掲載場所によってはメディアセンター）として、評価結果の他、衝突試験動画や新評価項目説明動画等を掲載 https://euroncap.newsmarket.com/ |
| 手段と内容④ | eメール及びSNS（LinkedIn、Facebook、Twitter） ・登録者に情報発信（内容はニュースルームと同じ） |
| 手段と内容⑤ | イベント ・過去3回はESVにはブース出展 ・2017年9月に20周年記念イベントを開催（参加は招待者のみ） <event, motor show, booth で検索> |
| 手段と内容⑥ | 印刷物 <見つけれなかった> |

アセスメントの先行調査（米国 1）

| | |
|-----------|---|
| 対象 | Safercar powered by NHTSA (https://www.safercar.gov/) |
| A S Vとの関連 | <ul style="list-style-type: none">・米国運輸省の一部門で、自動車アセスメント実施機関の一つであり、NCAP対象外の推奨技術の一部がA S V技術と重複・自動運転のガイドラインを掲載 |
| 手段と内容① | ウェブ：Safety Technology（Technology & Innovation） <ul style="list-style-type: none">・A S V技術と重複するような先進安全技術について記載あり。・自動運転技術に関する記述あり https://www.nhtsa.gov/technology-innovation https://www.safercar.gov/Vehicle+Shoppers/Safety+Technology/safety-technology/ |
| 手段と内容② | eメール及びSNS（LinkedIn、Facebook、Twitter） <ul style="list-style-type: none">・交通安全全般の一般向け情報を発信（自動車技術情報は見当たらない） |
| 手段と内容③ | イベント <event, motor show, booth で検索したが、見つけられなかった> |
| 手段と内容④ | 印刷物 <ul style="list-style-type: none">・Toolkit for Dealers and Manufacturersの中にSafety TechnologyとしてPDFが掲載されており、その中に①と同内容のものがある。（印刷物そのものは無く、印刷用のPDF） https://www.safercar.gov/staticfiles/toolkit/vm_toolkit_factsheets.htm |

アセスメントの先行調査（米国2）

| | |
|-----------|--|
| 対象 | IIHS HLDI (https://www.iihs.org/) |
| A S Vとの関連 | ・米国保険協会の一部門で、自動車アセスメント実施機関の一つであり、NCAP対象技術の一部がA S V要素技術と重複 |
| 手段と内容① | ウェブ：About our tests ・A S V技術と重複する先進安全技術の評価方法の記載あり。（技術説明なし） https://www.iihs.org/ratings/about-our-tests |
| 手段と内容② | ウェブ：Topicの中のAdvanced driver assistance ・A S V技術と重複するような安全技術について動画とともに記載あり。 https://www.iihs.org/topics/advanced-driver-assistance |
| 手段と内容③ | eメール及びSNS（LinkedIn、Facebook、Twitter） ・交通安全全般の一般向け情報を発信（自動車技術情報は見当たらない） |
| 手段と内容④ | イベント <event, motor show, booth で検索したが、見つけれなかった> |
| 手段と内容⑤ | 印刷物 ・Status Reportという8ページの冊子が年7～10回発行されている。 ・内容は交通安全全般で、たまに先進安全技術が取り上げられる。 |

アセスメントの先行調査（中国）

| | |
|-----------|--|
| 対象 | C-NCAP (http://www.c-ncap.org/) |
| A S Vとの関連 | ・中国の自動車アセスメント実施機関で、NCAP対象技術の一部がA S V要素技術と重複 |
| 手段と内容① | ウェブ：評価規則 ・A S V技術と重複するAEBの評価方法の記載あり。（技術説明なし） |
| 手段と内容② | その他 ・動画、SNS、イベント出展等は見つけれなかった。 |

| | |
|-----------|--|
| 対象 | C-IASI (http://ciasi.org.cn/) |
| A S Vとの関連 | ・中国の自動車アセスメント実施機関で、NCAP対象技術の一部がA S V要素技術と重複 |
| 手段と内容① | ウェブ：評価規則 ・A S V技術と重複するAEBの評価方法の記載あり。（技術説明なし） |
| 手段と内容② | その他 ・動画、SNS、イベント出展等の情報は見つけれなかった。 |

欧州の活動と深堀調査要否

| No. | 団体名 | 活動・政策名称・実施事項等 | 深堀調査要否 |
|-----|---------------|--|------------|
| 1 | AdaptIVe | 自動運転共同開発プロジェクト。欧州8カ国。 | 不要 |
| 2 | CityMobil2 | 都市型交通実証プロジェクト | 不要 |
| 3 | Drive Me | 自動運転プロジェクト。スウェーデン | 必要 |
| 4 | GATEway | 自動運転プロジェクト。イギリス | 不要 |
| 5 | WEpods | 自動運転プロジェクト。オランダ | 不要 |
| 6 | C-ITS&自動運転戦略 | COM(2016)766Final, COM(2018)283Final | 不要 |
| 7 | UNECE | | — |
| 8 | EU Commission | On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future | 不要 |
| 9 | EuroNCAP | NCAP | 必要（アセスメント） |
| 10 | Horizon2020 | 全欧州規模の自動運転関連プロジェクト | 必要 |
| 11 | L3Pilot | | 必要 |

米中の活動と深堀調査要否

米国

| No. | 団体名 | 活動・政策名称・実施事項等 | 深堀調査要否 |
|-----|---|--|------------|
| 1 | NHTSA | NCAP | 必要（アセスメント） |
| 2 | IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) | | 必要（アセスメント） |
| 3 | DOT (Department of transportation) | USDOT Automated Vehicles Activities | 必要 |
| 4 | FMCSA | 商用車ドライバーに対し必要となるスキルについてルール化検討 | 必要 |
| 5 | PAVE (Partners for Automated Vehicle Education) | | 必要 |
| 6 | アメリカ オハイオ州 コロンバスのSmart City Challenge | ITS corridor projectなどのITS、自動運転関係のプロジェクト | 不要 |

中国

| No. | 団体名 | 活動・政策名称・実施事項等 | 深堀調査要否 |
|-----|-------------|---------------|------------|
| 1 | CATARC | NCAP | 必要（アセスメント） |
| 2 | 工信部・発改委・科技部 | 自動車産業中長期発展規画 | 不要 |
| 3 | CAERI | C-IASI | 必要（アセスメント） |
| 4 | ↑ | i-VISTA | 必要（アセスメント） |

各活動の調査状況 1

| | |
|----------------------|---|
| 主催者 | Volvoグループ（スウェーデン政府） |
| 活動名称 | Drive Me |
| 目的 | 高速道路の混在交通下での自動運転車の使われ方調査 |
| 対象 | 一般ユーザ |
| 手段 | Intellisafe Autopilot 搭載のXC90 100台 を使ったフィールドテスト |
| 内容 | ヨテボリ市周辺の自動車専用道路に限定し、自動運転車での一般ドライバーの反応、交通インフラとの関係を調査する計画 |
| 補足 ・予測効果 ・費用 等 | 費用約7.5億円 |
| 考察 | 2017年12月に最初の2家族に車両を提供し、新技術を搭載して台数を増やす予定であったが、2018年3月の米国Uber社の事故(XC90)を受けてスウェーデン政府が認可を保留し、2019年7月時点で進捗なし。その後の調査には時間がかかりそう。 |

各活動の調査状況 2

| | |
|----------------------|---|
| 主催者 | EU（欧州委員会） |
| 活動名称 | L3Pilot |
| 目的 | SAEレベル3及びレベル4機能の安全で効果的な市場導入のための、欧州横断での自動運転システムの大規模デモテストを行うと同時に市場受容性調査やイベント、法規制等の検討も行う |
| 対象 | 専門家、学生、エンジニア |
| 手段 | 啓発活動的な要素としては、サマースクールや、EUCAR（欧州共同研究開発機関）のレセプションや講演会でのショーケースなど |
| 内容 | 最新の自動運転技術に関する情報提供や論議 |
| 補足 ・予測効果 ・費用 等 | 全体でEUが6800万ユーロ、欧州委員会が3600万ユーロ支援との情報あり 活動期間は2017年9月～2021年8月 |
| 考察 | そもそも自動運転に焦点を当てた取組ではあるが、市場受容性を調査するなど、A S Vの活動の参考となる部分はある |

各活動の調査状況3

| | | | |
|----------------------|--|---|--|
| 主催者 | DOT (Department of Transportation) | | |
| 活動名称 | USDOT Automated Vehicles Activities | | |
| 目的 | 自動運転車の普及・促進のための連邦政府・州政府横断の取組についてガイダンス等を策定 | | |
| 対象 | 政府、業界、NPO等 | 一般 | ステークスホルダー及び一般 |
| 手段 | HP | HP | パブリックミーティング |
| 内容 | <p>自動運転車の普及の阻害となる要因を排除すべく、各政府（連邦・州）、業界、NPO等が考慮すべき事柄について整理したガイダンスを発行。中に啓発活動について必要とは触れているが具体的な施策については、現時点では何も公表されていない</p> <p>https://www.transportation.gov/AV</p> | <p>自動運転車の走行試験実施について認可したものをリストアップ</p> <p>https://www.transportation.gov/av/grants</p> | <p>2018年3月にUSDOT主催でステークスホルダー及び一般の方を対象としたパブリックミーティングを実施。そこで啓発活動について議論（P13）</p> <ul style="list-style-type: none"> 誰でもわかるような用語で説明 自動運転技術の効果、限界について啓発が必要 体験走行なども効果的 <p>（コメントとして若者に影響を及ぼすセレブを活用とのコメントあり）</p> <p>https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/policy-initiatives/automated-vehicles/314091/usdot-public-listening-summit-automated-vehicle-policy-summary-report.pdf</p> |
| 補足 ・予測効果 ・費用 等 | 不明 | 不明 | 不明 |
| 考察 | 啓発は必要としながらも、何も具体的な施策は公表されていない | どのような技術か？とかの説明ではないため、啓発とは意味合いが違う | どのような活動を行うべきか？との議論であり、そこで上がってきた内容は既に国内では実施済の内容（セレブを使うというコメント以外）この内容を踏まえた活動の実態については不明（HPからは見つけられなかった） |

各活動の調査状況4

| | |
|----------------------|--|
| 主催者 | FMCSA (Federal Motor Carrier Safety Administration) |
| 活動名称 | |
| 目的 | 商用車用運転免許を発行するにあたって、自動運転車用のスキルを追加する必要があるか コメント募集 |
| 対象 | トラックドライバー |
| 手段 | 商用車運転免許発行時の教育等 |
| 内容 | 各団体から寄せられたコメントでは、総じて装置が不作動（故障、ODD外等）となった場合の対応や機能限界について教育必要との内容 |
| 補足 ・予測効果 ・費用 等 | 不明 |
| 考察 | 総論は必要との内容だが、各論（メーカーによって条件違ったりするものをどういう内容で教育するか）の内容はないため、現時点では参考にならず。FMCSAとして案若しくはルールを決めたところで参考にするか判断 |

活動の調査状況5

| | | | |
|----------------------|---|--|-----------------------------------|
| 主催者 | PAVE (Partners for Automated Vehicle Education) | | |
| 活動名称 | 自動車業界、他各種業界、NPO等による連合団体 | | |
| 目的 | | | |
| 対象 | 一般向け | 一般向け | 一般向け |
| 手段 | HP | 試乗会開催 | SNS (facebook, twitter, linkedin) |
| 内容 | 各種自動運転装置の説明 (文章のみ) https://pavecampaign.org/front-page/automated-vehicle-terminology/ | イベントと連動して自動運転車等の試乗会を開催 事例： https://pavecampaign.org/events/join-us-for-a-ride-in-a-self-driving-car-in-detroit/ | 自身の活動内容の紹介、イベントの告知、技術説明へのリンク等 |
| 補足 ・予測効果 ・費用 等 | 不明 | 不明 | 不明 |
| 考察 | (ほとんど用語説明で網羅されている技術の紹介。 LIDARについては日本の用語解説にはない) | 今のところ自動運転車での試乗のみ 運転支援車等の試乗はない | 更新がそう頻繁ではなく、フォロアー数も多くない。 |

各活動の調査状況6

| | |
|----------------------|----------------------------------|
| 主催者 | CAERI（中国のラボ） |
| 活動名称 | i-VISTA（アセスメント） |
| 目的 | 新型車の先進安全・運転支援機能・性能の情報提供 |
| 対象 | 消費者 |
| 手段 | ADAS性能評価結果を発表会とHPで公表 |
| 内容 | ACC,AEB,LDW,BSM,自動駐車性能のランキング結果公表 |
| 補足 ・予測効果 ・費用 等 | 他の中国アセスに対し、記事化は少ない |
| 考察 | 消費者のADAS装備への影響度は不明 |

海外状況調査中間まとめ

欧米中のA S V技術及び自動運転技術の普及／啓発活動を調査

1. 各国の活動と深堀調査要否をまとめた
2. 現時点までの調査で国内の参考になる可能性があるものとしては以下
 - ・ 市場受容性調査
 - ・ サマースクール
 - ・ レセプションや講演会でのショーケース
 - ・ 免許発行時の教育
 - ・ 体験試乗会
 - ・ SNS発信

海外活動の国内への取り込みを行うためには深堀調査を完了させ、分析した上で効果的な実施方法の検討が必要

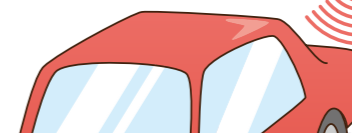
ASV
 ADVANCED SAFETY VEHICLE
 (先進安全自動車)



ドライバーが**運転操作**
 でもいざというときには、
クルマが助けてくれる



それが



将来的には**運転中**に
 できることが**広がります!**

サポカーなどで実用化
運転支援

(先進安全自動車)

ASVの

運転支援で開発
 自動運転で利用

自動運転になると、
 運転中にできることが
 増えそうだけど、
 まだ開発中の将来の話。
 間違えないようにね。



自動運転は
 まだだけど、
 ペダルの踏み間違いや
 ブレーキの踏み忘れといった、
 ドライバーのミスを助けてくれる
 運転支援車はもう街を走っているんだ。
 「サポカー」とも呼ばれているよ。
 安全のためには
 オススメだよ。

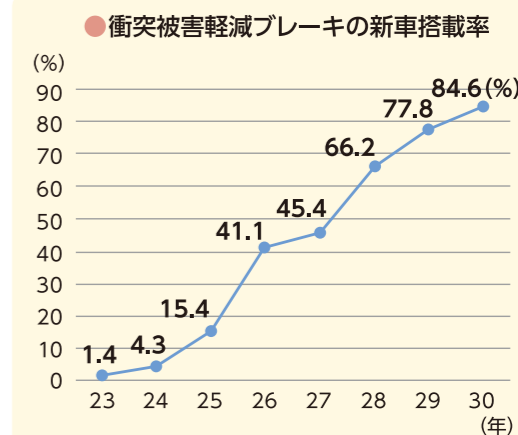
◀◀◀ 裏ページの「間違いさがしクイズ」にもぜひ挑戦してね!

運転支援や自動運転をもっと知ろう!



安全運転のためには、
運転支援車がオススメです

衝突被害軽減ブレーキや、ペダル踏み間違い
 時の急発進を抑えてくれる装置などは、安全
 運転を支える大きな効果があります。機能の
 限界も理解して正しく使うことで、安全性は
 飛躍的に上がります。



最新の運転支援装置には
こんなものも!



最新の運転支援装置「ドライバー異常時対応システム」



ドライバーの
急な異常が原因の事故は
年間200~300件発生

(交通事故統計)

「ドライバー異常時対応システム」の 実用化が始まりました。

ドライバーの急な意識喪失など安全に運転できない状態になった場合に、システムがドライバーの異常を自動検知するか、同乗者や乗客などが非常停止スイッチを押すことにより、車両を自動的にかつ安全に停止させるシステムが「ドライバー異常時対応システム」です。

●「ドライバー異常時対応システム」の仕組み

システムが自動検知 または 異常に気づいた同乗者、乗客などがスイッチを押す



ドライバーの
異常
発見!

ストップ!

【自動制御】

減速停止等

ブレーキランプ点灯

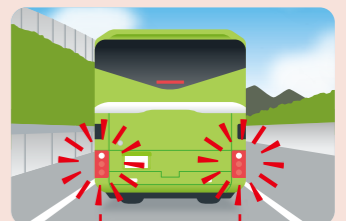
乗客へシステム作動を報知



ホーンを吹鳴

周囲に異常が起きていることを報知

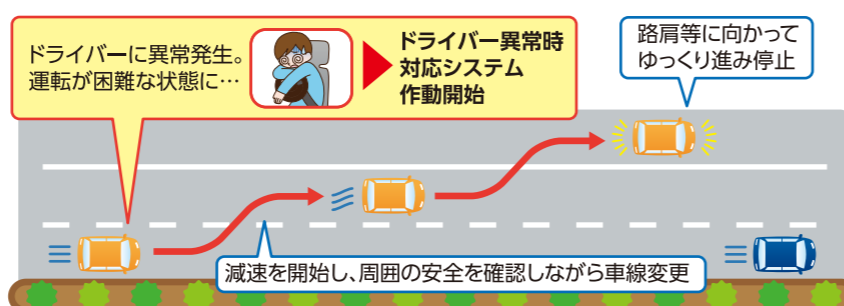
ハザードランプ点滅



これからさらに進歩します

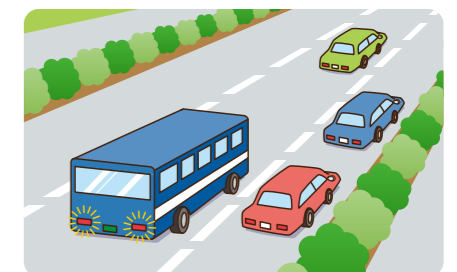
現在実用化されているのはその場で減速停止する仕組みですが、路肩まで自動で退避してから停止する発展型のシステムも研究されています。

ASV推進検討会では、2018年3月、この「路肩退避型ドライバー異常時対応システム」のガイドラインを策定、公開しました。



「ドライバー異常時対応システム」が 作動しているクルマを発見したときのお願い

走行中に「ドライバー異常時対応システム」が作動しているクルマを発見したら、そのクルマには接近しないで、道を譲るなどの安全確保のご協力をお願いします。



代表的な運転支援技術

機能には限界があることを理解して正しく使いましょう。

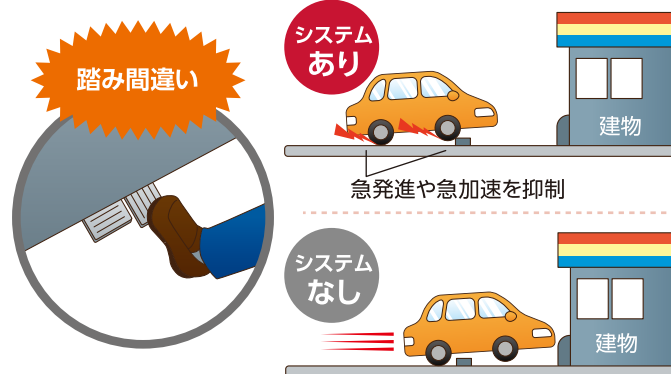
前方障害物衝突被害軽減ブレーキ

前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動制御する装置



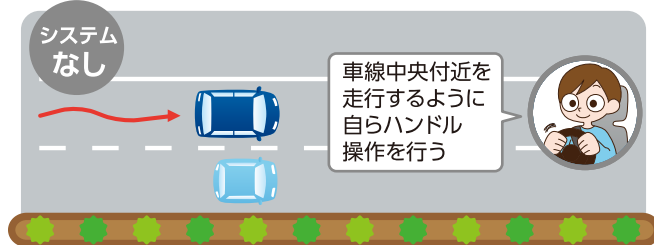
ペダル踏み間違い時加速(急発進)抑制装置

発進時や低速走行時に、障害物などに対してシフトレバーやアクセルペダルの誤操作によって衝突するおそれがある場合、急発進や急加速を抑制する装置



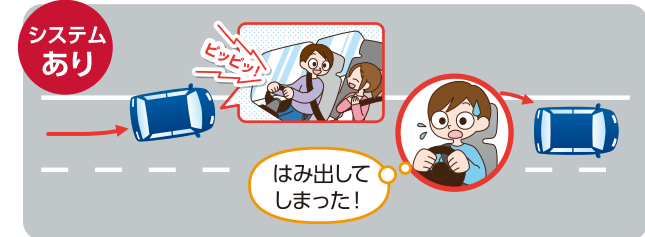
レーンキープアシスト

走行車線の中央付近を維持するよう操作力を制御する装置



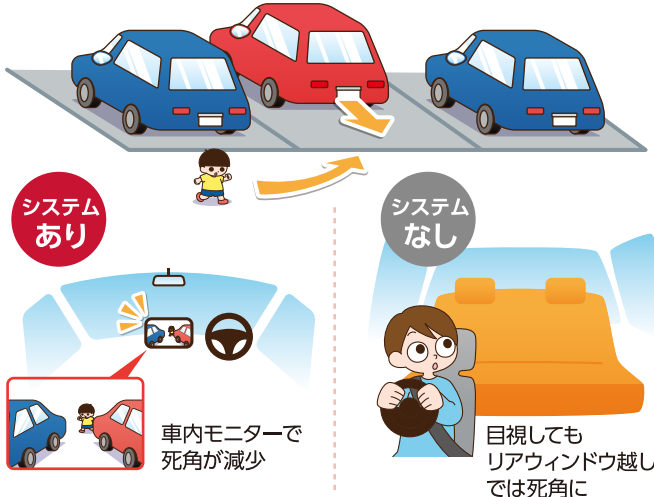
車線逸脱警報装置

車線から逸脱しようになった場合、ドライバーに警報する装置



後退時後方視界情報提供装置(バックカメラ)

後退時、車両後方の様子をカメラで撮影し、車内のモニターに映し出す装置



後側方接近車両注意喚起装置

走行中に後側方車両を検知し、その情報を提供する。その際、車線変更のためのウインカー操作を行うと、より注意を喚起する装置



自動運転はいつ頃登場する?



現在

運転支援

(運転自動化レベル1、2)

全ての運転操作をドライバーが行う。衝突被害軽減ブレーキ等の技術が安全運転を支援するが、自動運転ではない。



2020年目標

自家用車の高速道路での自動運転

(運転自動化レベル3)

限定地域での無人自動運転移動サービス

(運転自動化レベル4)

- 高速道路の決められた条件下で、全ての運転操作が自動化されたクルマを実用化。ただしドライバーは、システムから要請されると、ただちに運転操作に戻る必要がある。
- 限定地域での無人自動運転移動サービス(低速の無人バスなど)も実用化。



2025年目標

自家用車の高速道路での自動運転

(運転自動化レベル4)

決められた条件下(走行場所等)で、全ての運転操作が自動化されたクルマを実用化。



(資料:官民 ITS 構想・ロードマップ 2019より ASV推進検討会にて作成)



一定の条件下で、
すべての運転操作を
クルマに任せられる

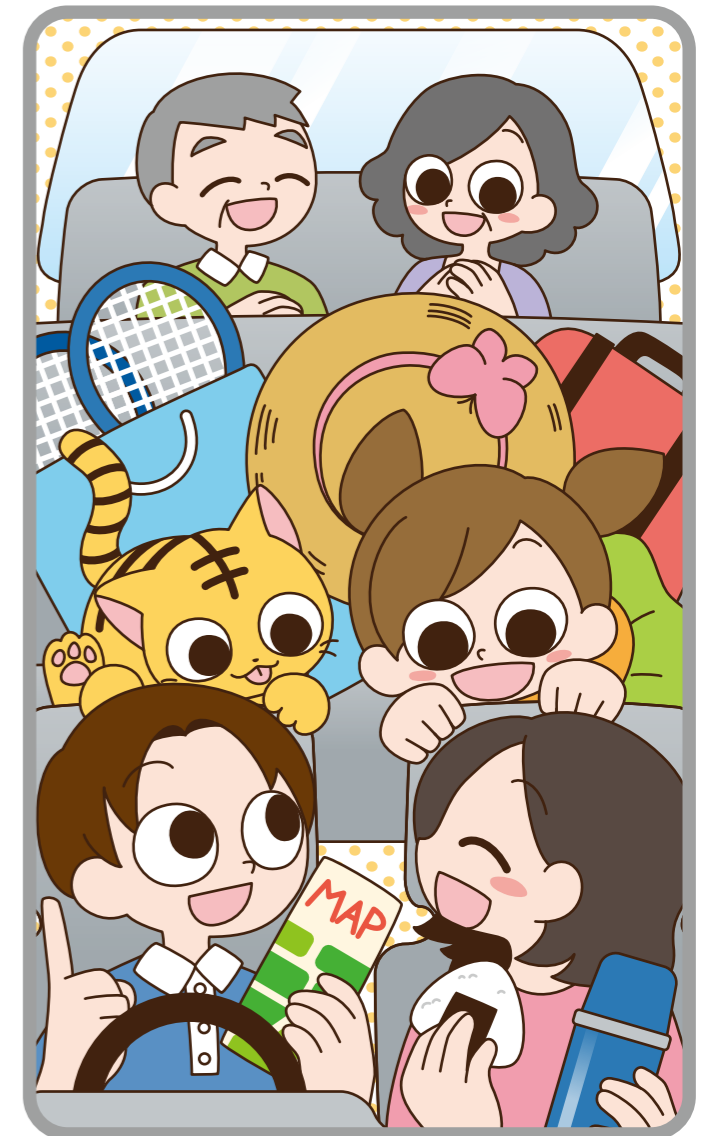
それが



間違いさがしクイズ

ボクからの挑戦だよ。
右と左の絵で、3か所違うところがあるんだ。
キミにはわかるかな？

答えはホームページにあるよ。

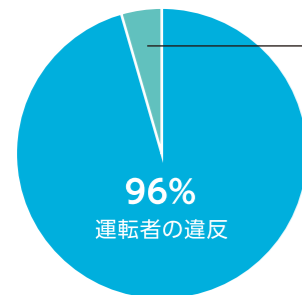


進化

された技術が高度化し、
されます。

開発が待たれる 自動運転

● 法令違反別死亡事故発生件数 (平成29年)



平成30年の
交通事故死傷者・負傷者数

| | |
|------|----------|
| 死者数 | 3,532人 |
| 負傷者数 | 524,695人 |

【平成30年版交通安全白書】より



自動運転の実用化で 期待できること

- 交通事故削減
ドライバーのミスがなくなるにより
事故削減が期待できます。
- 高齢者の移動手段確保
- 渋滞解消、燃費向上
- 快適性の向上



自動運転について
もっと知りたい!

ASV 推進検討会

連絡先：国土交通省 自動車局 技術政策課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3

TEL : 03-5253-8111 (内 42254) / FAX : 03-5253-1639

ホームページ : <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html>



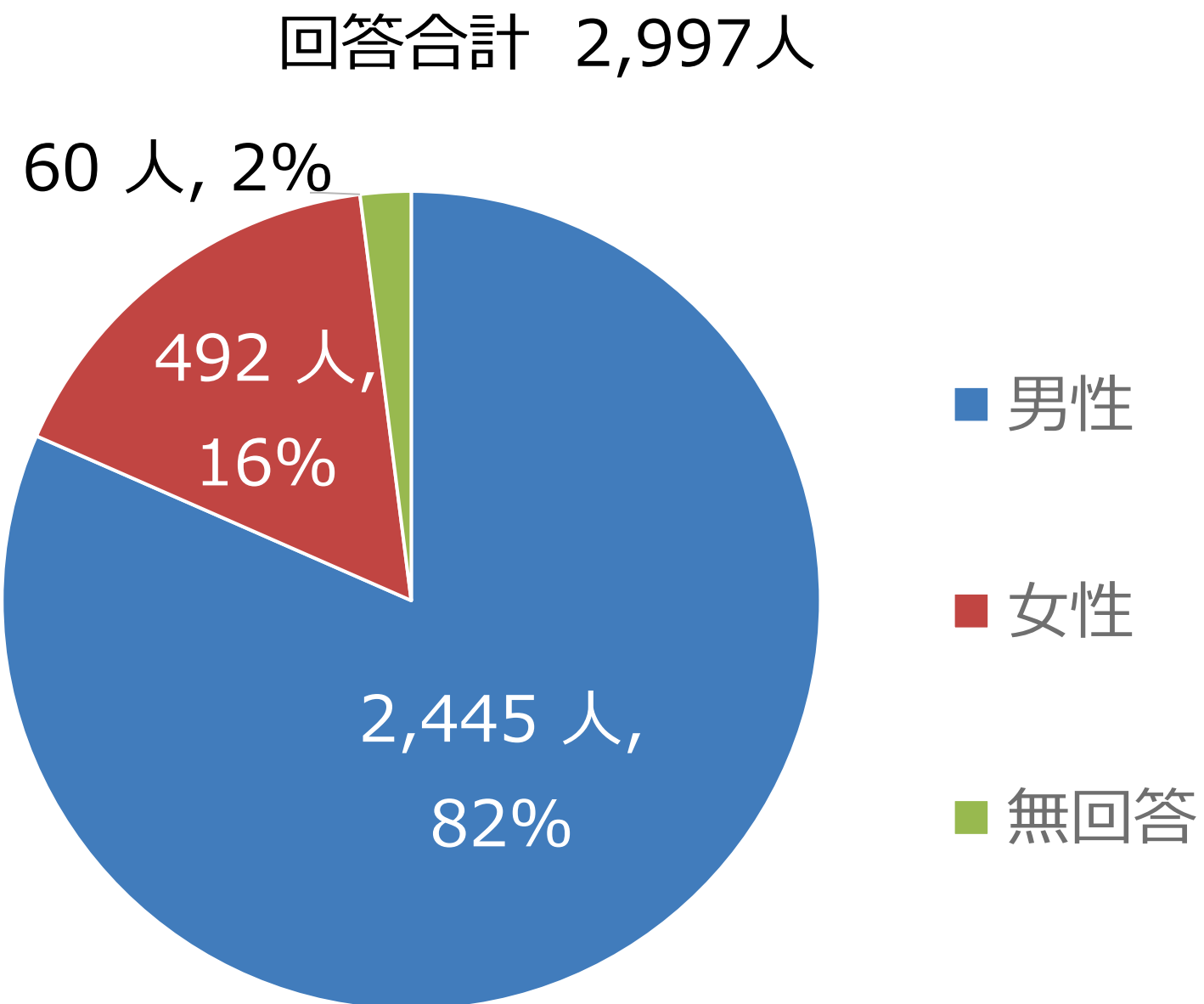
第46回東京モーターショー2019 A S Vブース来場者アンケート集計結果

アンケート期間
10月23日～11月4日

アンケート回答者数
2,997人

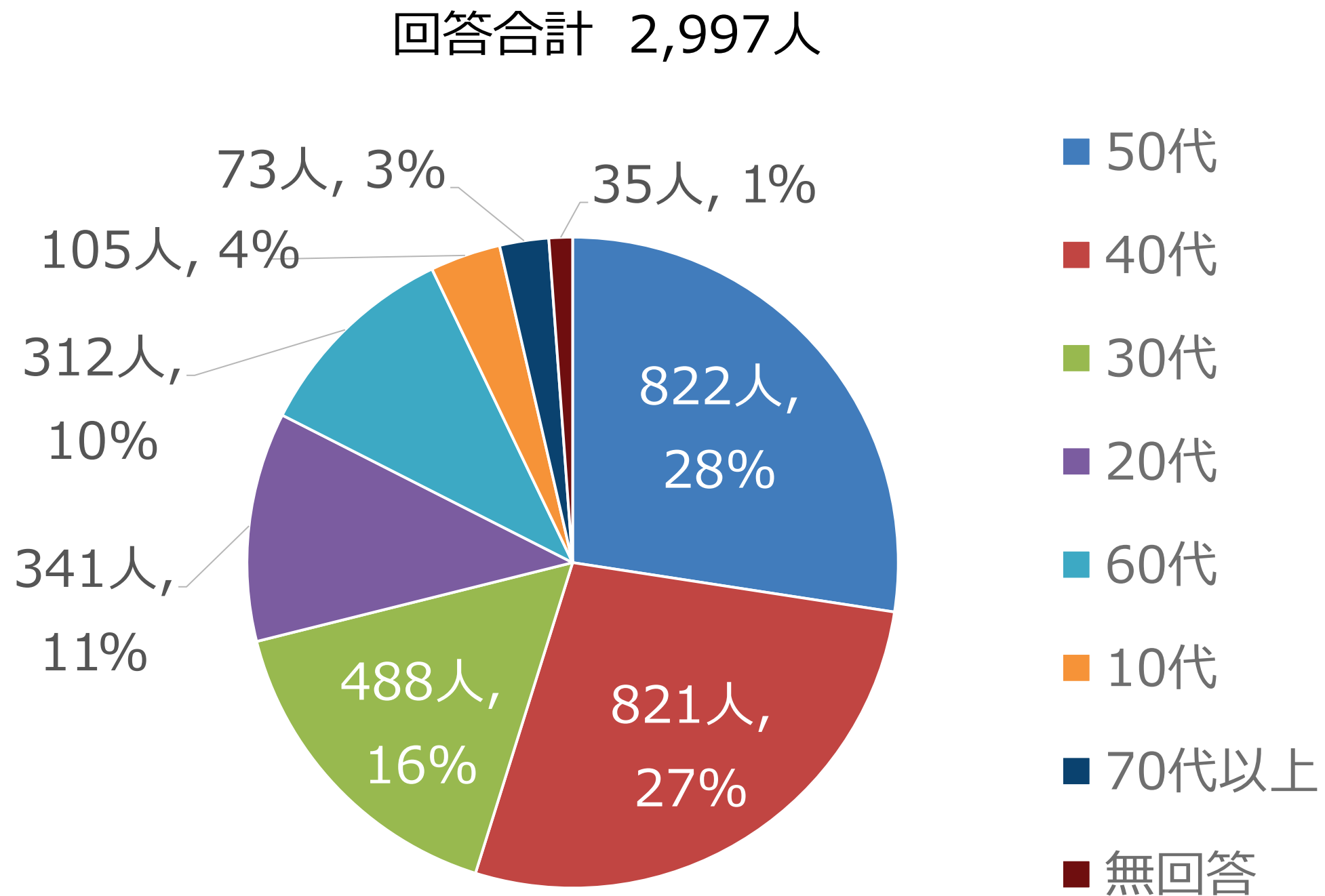
2. アンケート回答の集計

1) アンケート回答者の性別



2. アンケート回答の集計

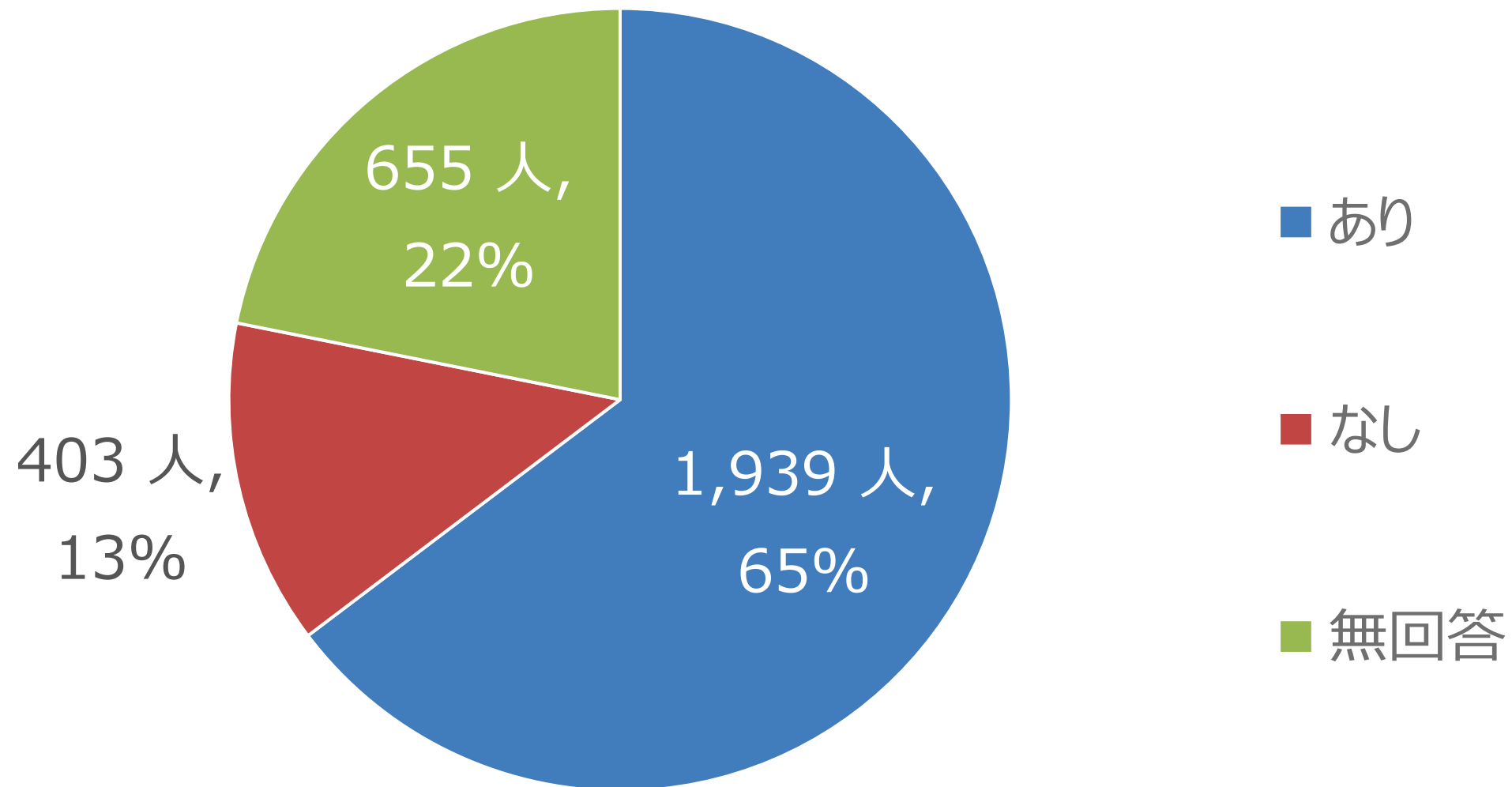
2) アンケート回答者の年代



2. アンケート回答の集計

3) アンケート回答者の車の保有について

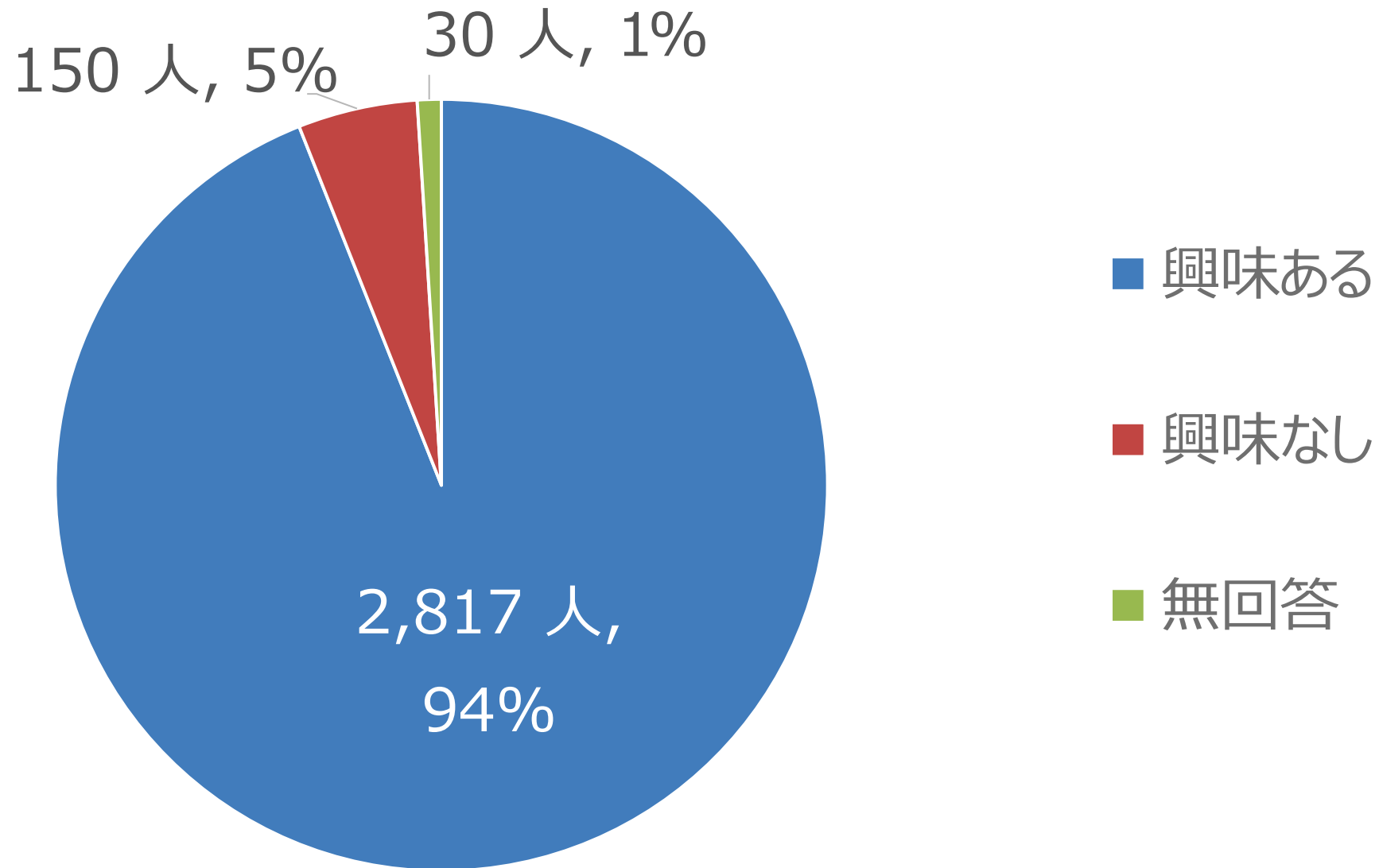
回答者数合計 2,997人



2. アンケート回答の集計

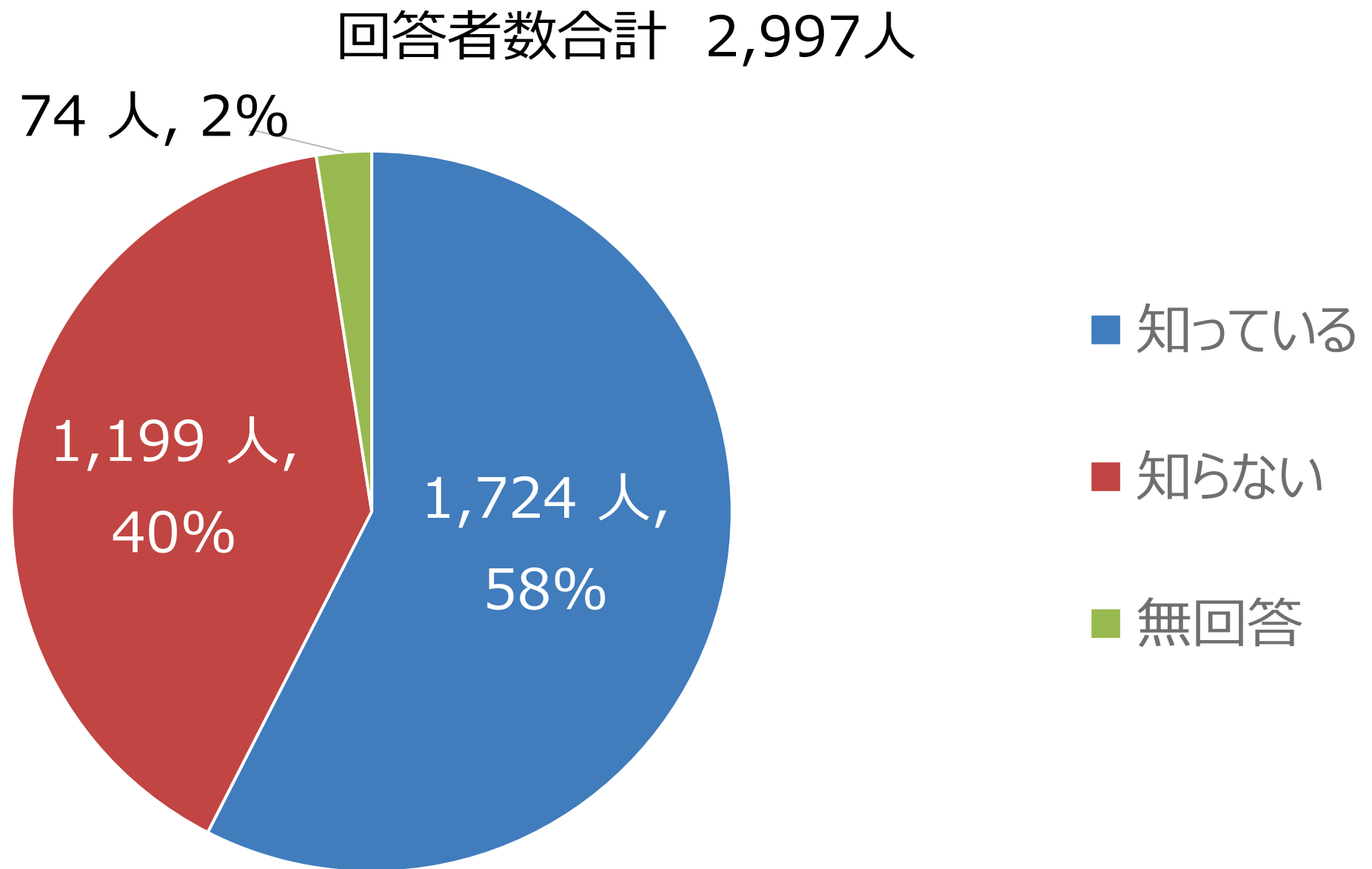
Q1 ASVについての興味の有無

回答合計 2,997人



2. アンケート回答の集計

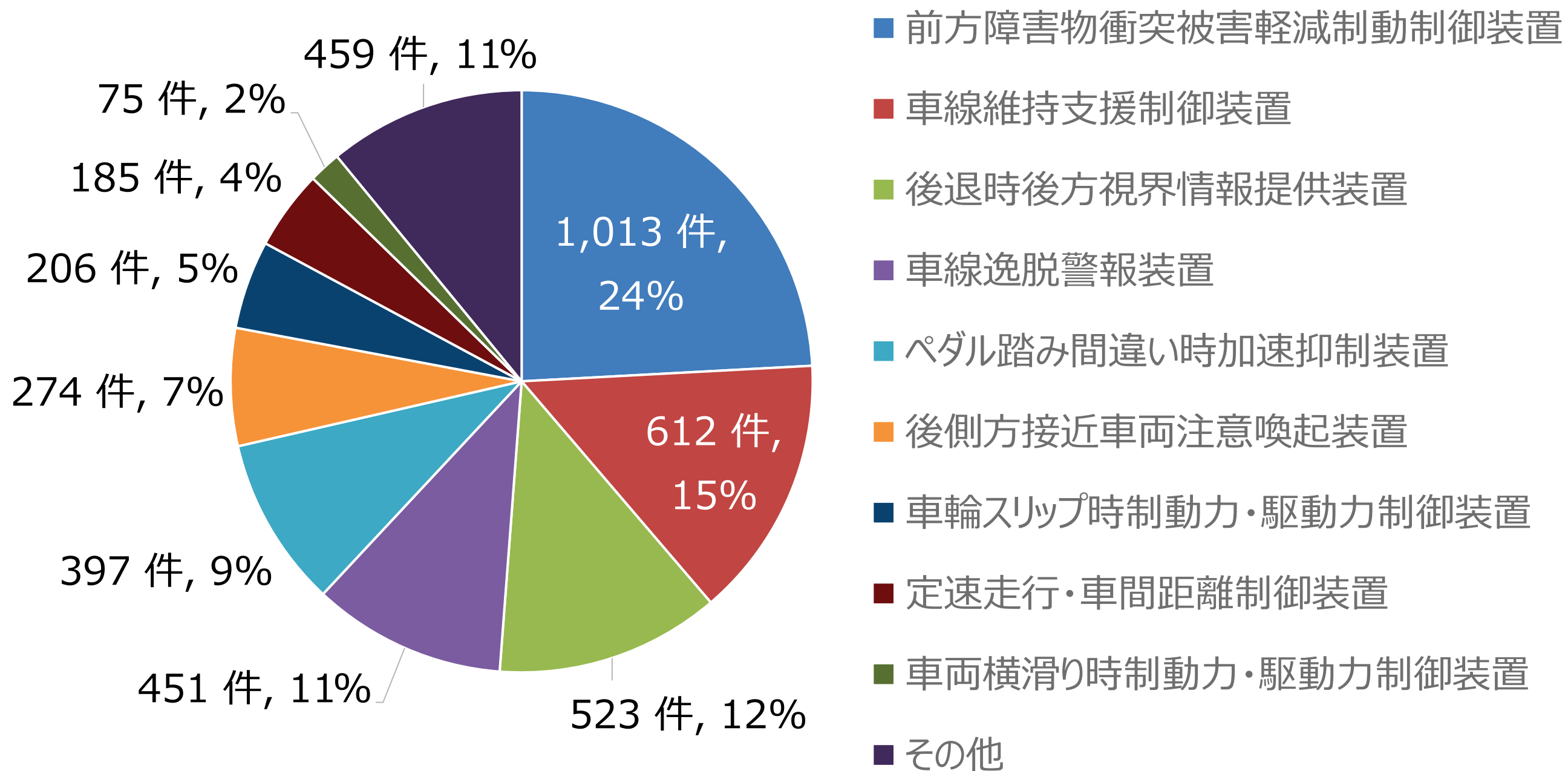
Q2 所有もしくは運転したことのある自動車に搭載のASV技術を知っているか？



2. アンケート回答の集計

Q3 知っているASV技術は？

回答件数合計 4,195件 (複数回答あり)

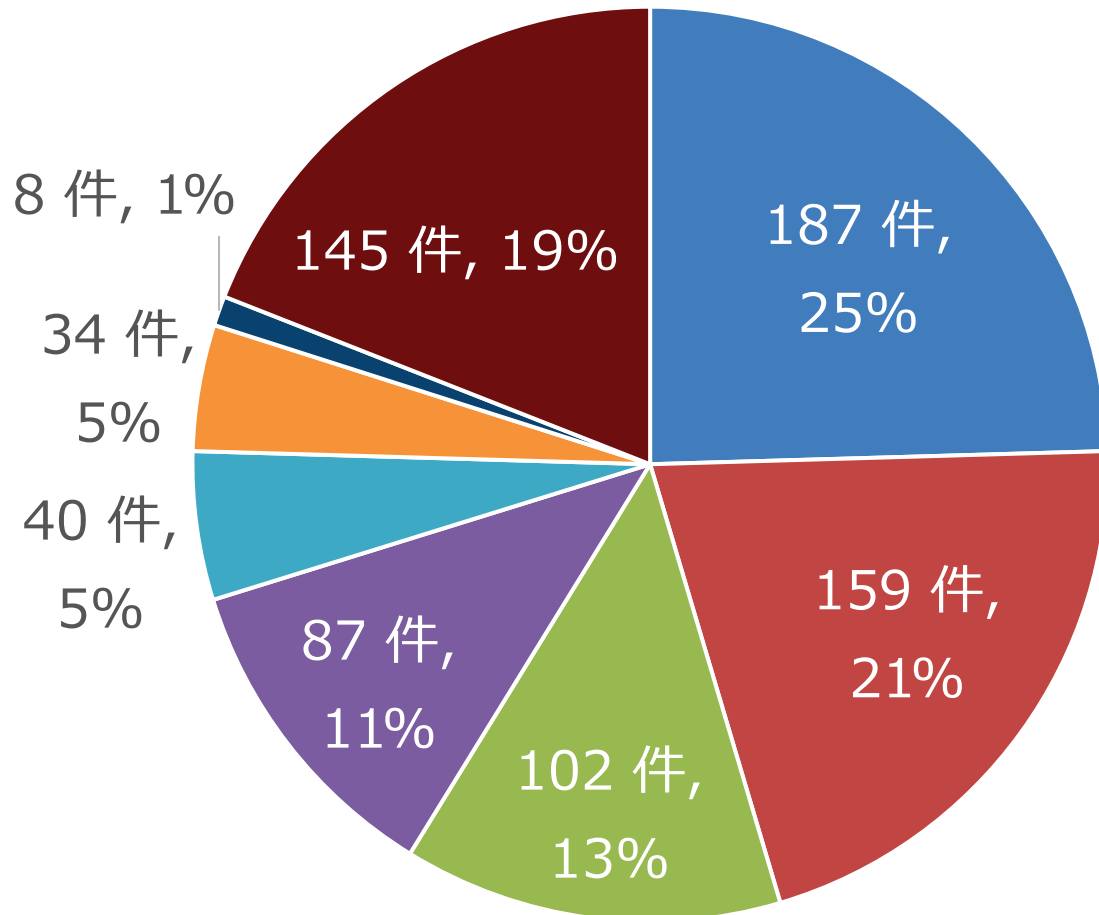


無回答者数 1,291人

2. アンケート回答の集計

Q4 ASVで疑問に思うこと

回答件数合計 762件（複数回答あり）



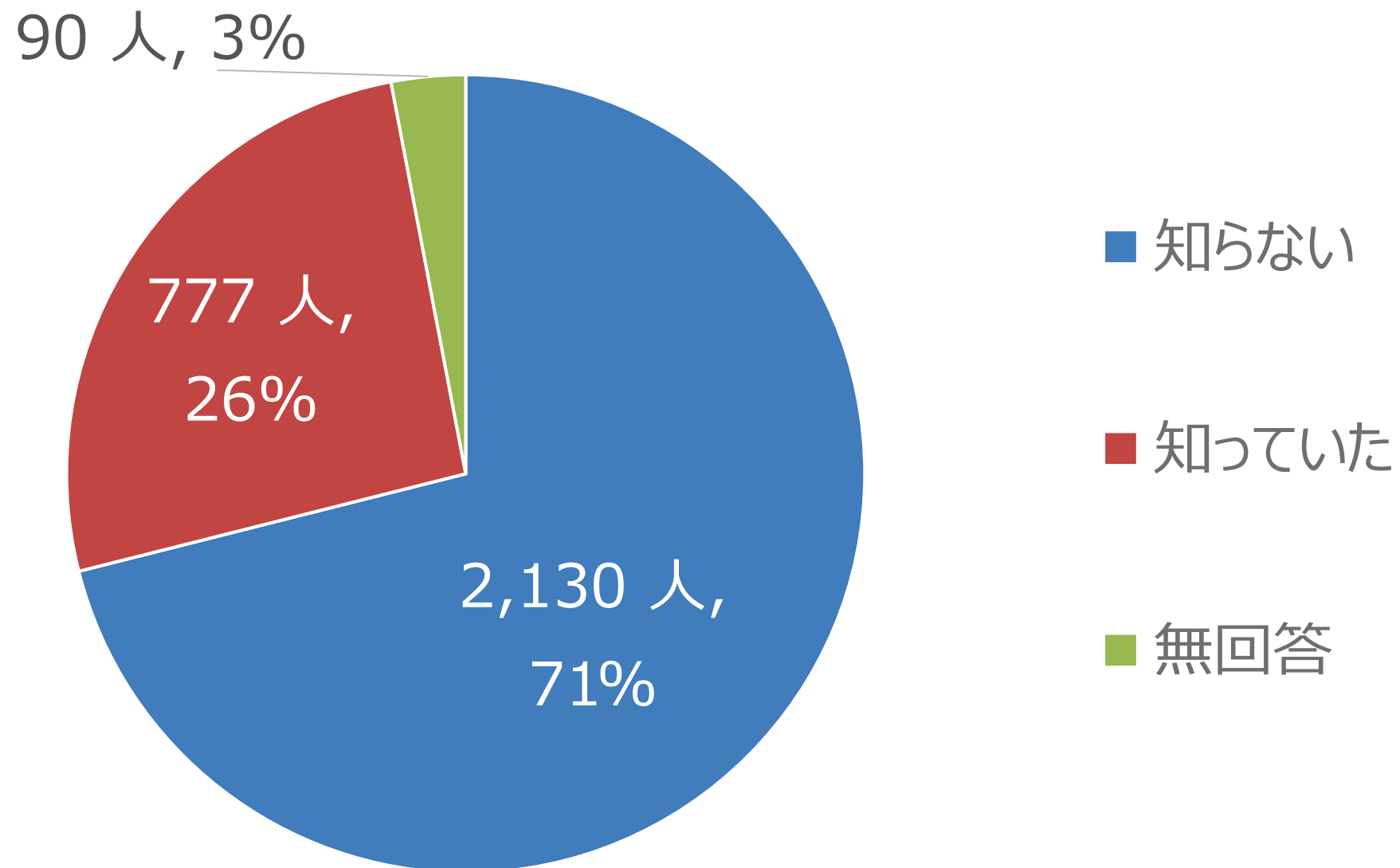
- ASV技術への具体的な疑問（機能の内容、機能限界、整備、価格について等）
- 信頼できるか、安全か、本当に作動するか、事故を防げるか、事故は起きないか、誤作動、過信、故障等の機能についての漠然とした疑問
- ASVの今後について（技術の進化・義務化・法整備・計画・今後の普及（体験会・補助金）等）
- 自動運転に関すること（実現性、発売時期、安全性、事故時の責任等）
- 事故時の責任・補償・保険等（自動運転除く、システム異常時の事故含む）
- ASVがわからない、わかりにくい、詳しく知りたい等（ASV自体・言葉への疑問）
- 後付けについて（後付け可か？後付けがないこと）
- その他（意見も含む）

無回答者数 2,248人

2. アンケート回答の集計

Q5 「ASV推進計画」の取組みに関して知ってたか？

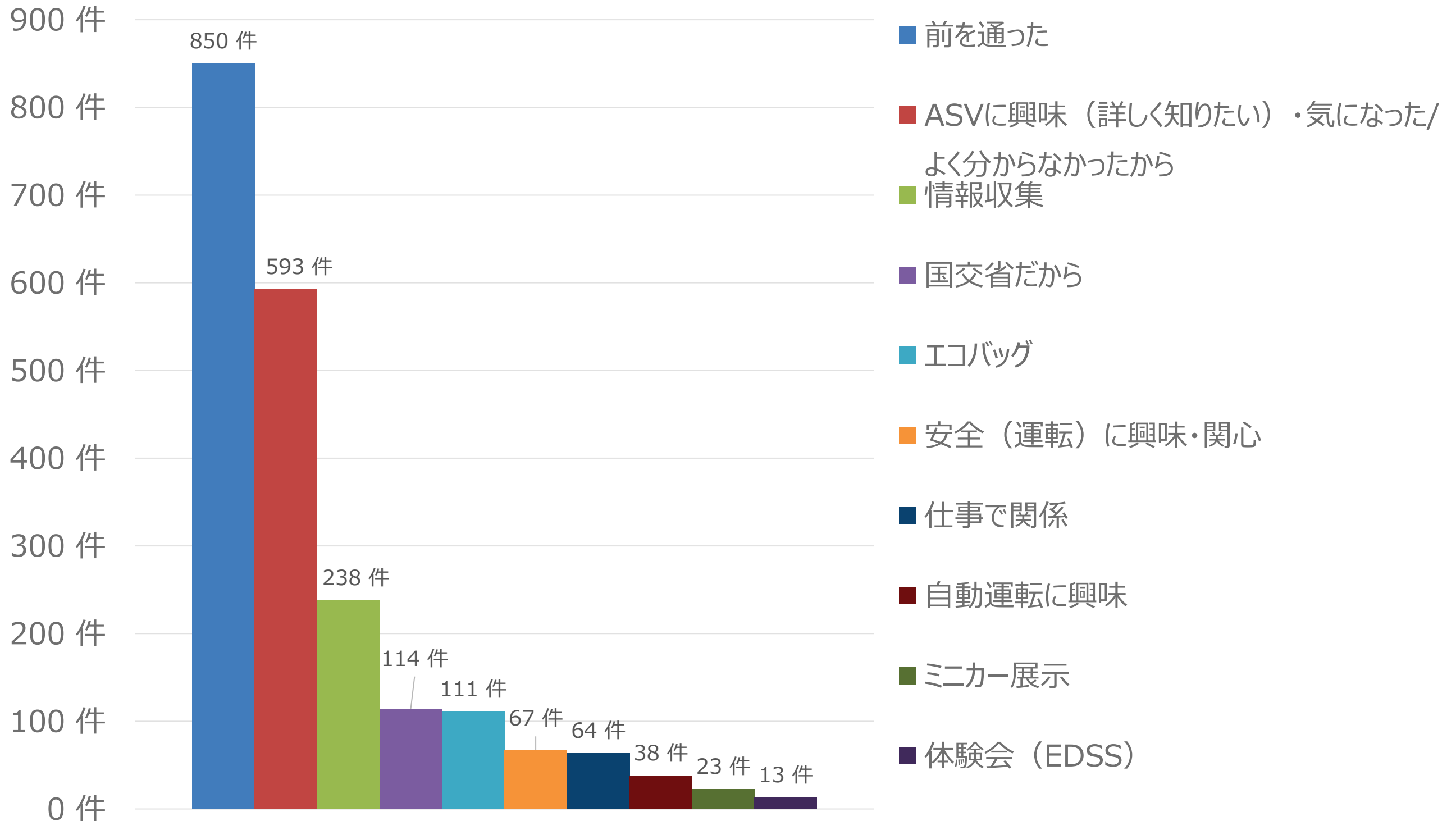
回答者数合計 2,997人



2. アンケート回答の集計

Q6 ASVブースに入った理由（上位10件）

回答件数合計 2,119件（複数回答あり）



無回答者数 785人

2. アンケート回答の集計

Q7 あったらいいASV技術 上位10件（複数回答あり）

回答件数合計 2,050件（複数回答あり）

