

自動走行車に対する 自動走行車体験試乗参加者の意識

西堀 泰英¹・富尾 祐作²・谷口 綾子³・森川 高行⁴

¹正会員 公益財団法人豊田都市交通研究所（〒471-0024 愛知県豊田市元城町 3-17）
E-mail:nishihori@ttri.or.jp

²正会員 オリエンタルコンサルタンツ株式会社（〒151-0071 東京都渋谷区本町 3-12-1）
E-mail:tomio@oriconsul.com

³正会員 筑波大学大学院准教授 システム情報工学研究科（〒305-8573 つくば市天王台 1-1-1）
E-mail: taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp

⁴正会員 名古屋大学教授 未来社会創造機構（〒464-8603 名古屋市千種区不老町）
E-mail: morikawa@nagoya-u.jp

2016年に愛知県内5箇所で開催された自動走行体験試乗の参加者に対する意識調査結果を用いて、参加者の自動走行車に対する意識を分析した。体験試乗は、4箇所を公道、1箇所を駐車場で実施された。意識調査では、自動走行の利用場面、期待する効果、心配すること、関心があること等を質問した。分析の結果、自動走行車の利用場面としては日常的な移動、期待する効果としては交通事故削減、心配することとしては事故の危険、関心のあることについては自動走行車の安全性や利便性を挙げる割合が大きいことが確認された。自動走行車の普及に対する賛否は、8割近くが賛成側の回答をした。本稿の結果は実験参加意向を持つ市民の意識であることに留意が必要であるが、市民の自動走行車に対する意識を明らかにすることができた。

Key Words: *autonomous vehicle, test ride, awareness, social acceptance*

1. はじめに

自動走行は、都市交通に関わる様々な問題に対するソリューションのひとつとして期待されている。例えば、運転支援システム高度化計画¹では、自動運転の効果として1)渋滞の解消・緩和、2)交通事故の削減、3)環境負荷の低減、4)高齢者等の移動支援、5)運転の快適性の向上、が示されている。この他にも、産業競争力の維持・強化や、新たなサービスの開発（例えば MaaS : Mobility as a Service と呼ばれる新たな交通ビジネス）やそれによる社会のイノベーションなどこのように、自動走行の実現は様々な面で期待されている。

その自動走行が都市交通の一部として普及するための課題のひとつとして、自動車ビジネス検討会の報告書²では、自動走行に対する国民理解の促進、すなわち社会受容性の醸成が指摘されている。

自動走行の社会受容性については、世界各国で様々な調査研究が実施されている。しかし、それらは自動走行

する車両を見た経験のない回答者が多い含まれると想定される。人々の自動走行の受容性は、自動走行に対する理解や抱いているイメージに影響されることが想定される。誤った理解やイメージに基づいた回答が混ざっている懸念もある。自動走行に対する理解や抱くイメージをより確かなものとするためには、自動走行の様子を実際に見ること、あるいは自動走行する車両に乗り込むことが有効である。

本稿では、2016年に愛知県内の5箇所で開催された自動走行体験試乗の参加者に対する意識調査結果を用いて、参加者の自動走行車に対する意識を分析する。それらの結果から自動走行に対する意識や、体験試乗による意識の変化に影響を及ぼしている要因を明らかにすることを目的とする。

そのため、意識調査で把握した自動走行に対する期待や利用したい場面や心配等の様々な意識の実態を概観し、それらが自動走行が実現した社会に対する賛否意識に影響する要因を分析する。次に、自動走行試乗前後の賛否

意識の変化に着目し、賛否意識の変化に影響を及ぼす要因を分析する。

なお、体験試乗会では運転席に監視者（運転者）が乗車した状態で試乗したが、本研究における自動走行は、レベル 4 に相当する運転手がいなくても利用できる状態を指す。

2. 既往研究

自動走行に対する市民の意識に関する調査は、これまでも数多く実施されている。まず海外の事例をみると例えば、Payre³⁾は自動運転車というまだ世の中に十分に理解されていない段階における受容性の評価を行い、それに対する影響要因を考察している。また Piao⁴⁾は、自動無人バスの実証実験実施地区の居住者に対する意識調査を行い、無人運転バスの受容性を分析している。この他にも、自動走行に対する一般的な市民の意識を取り扱った研究は複数存在する⁵⁾。

また、国内では香月⁷⁾や Nishihori⁸⁾らによる自動運転車の利用意向や賛否意識等について分析した事例が存在する。他にも、民間調査機関や行政機関が調査した事例が存在する^{9,10,11)}。

以上のように、自動走行に対する一般的な意識を取り扱った研究や調査は少なくない。そこで本研究では、自動走行に乗車した人への意識調査結果を用いて、実際に自動走行車を見て体験した人の意識を明らかにする。

3. 自動走行体験試乗および意識調査の概要

(1) 自動走行体験試乗の概要

愛知県では、自動車産業の新技术開発を促進することを狙い、公道での自動走行実証実験の支援などに取り組

んでいる。その一環として自動走行実証推進事業を展開しており、2016 年度には愛知県内の 15 市町を対象として実施された。この 15 市町のうち、春日井市、設楽町、豊田市、南知多町の 4 市町において無人タクシーを疑似体験する公道でのモニター調査が行われた。4 市町それぞれにおいて、離島やニュータウン、中山間地での問題への対応を意図して実施された。また、愛知県西部に位置するあま市は、産官学連携自動走行実証実験促進事業（あま市モデル）を展開しており、その一環として施設内の駐車場を利用して体験試乗会が 2 回開催された。

それぞれの体験試乗の参加者は、自治体を通じて対象地域周辺居住者を募集した場合と、市民限定あるいは全国に向けて公募をした場合がある。

本稿で分析する意識調査を実施した体験試乗会の概要を表-1 に示す。以降では、愛知県とあま市が行った試乗をそれぞれ公道、駐車場と記述する。

(2) 意識調査の概要

意識調査は、自動走行に対する市民の意識を把握し、自動走行に対する態度に影響する項目を把握するとともに、自動走行の試乗を体験することによる態度の変化を把握することを意図して企画した。

質問の内容について以下に述べる。公道試乗と駐車場試乗で調査内容はできるだけ揃えるように配慮したが、試乗の狙いや体験内容、試乗現場での条件の違いから、駐車場では一部の質問を割愛して実施した。以降の*を付けた項目は駐車場では割愛した項目である。回答者の属性を把握するための質問（年齢や性別、自動車等利用実態、先進的製品に対する意識*等）の他、自動走行に対する態度（自動走行車を利用したい場面*、自動走行に期待すること、自動走行に心配すること、自動走行に関心のあること*、自動走行が実現した社会に対する賛

表-1 体験試乗の概要

種類	対象地域・実施日	回答数	試乗の概要
公道での 無人タクシー 疑似体験	南知多町（離島） 実施日：9/23 対象：町民（町を通じて募集）	N=38 うち男性 23 人 平均年齢 50.9 歳	延長：1.5km 車両：ミニバン（エスティマ） 自動化：S, A, B
	春日井市（ニュータウン） 実施日：10/5-6 対象：市民公募	N=35 うち男性 21 人 平均年齢 56.3 歳	延長：3.9km 車両：ミニバン（エスティマ） 自動化：Sのみ
	設楽町（中山間地） 実施日：11/4 対象：町民（町を通じて募集）	N=24 うち男性 19 人 平均年齢 50.9 歳	延長：3.5km 車両：ミニバン（エスティマ） 自動化：Sのみ
	豊田市（中山間地） 実施日：12/12 対象：市民（市を通じて募集）	N=22 ち男性 18 人 平均年齢 64.8 歳	延長：2.4km 車両：セダン（プリウス） 自動化：S, A, B
	あま市（駐車場） 実施日：9/18-19 対象：市民公募（一部高齢者優先）	N=66 うち男性 47 人 平均年齢 62.7 歳	延長：0.4km 車両：ミニバン（エスティマ） 自動化：S, A, B
駐車場での 試乗会	あま市（駐車場） 実施日：11/18-20 対象：全国公募（大部分が愛知県内）	N=142 うち男性 94 人 平均年齢 47.6 歳	延長：0.6km 車両：ミニバン（エスティマ） 自動化：S, A, B

※自動化：試乗時に自動化された運転操作の内容のこと S：ステアリング、A：アクセル、B：ブレーキ

否意識), 体験試乗に対する意識(自動走行車乗車時に感じたこと), 無人タクシーに対する意識*, 等を質問した。

また, 体験試乗の前後の意識の変化を把握するため, 自動走行が実現した社会に対する賛否意識については同じ質問を試乗前と試乗後の2回行った。

4. 意識調査の結果(試乗前の意識)

以降では体験試乗参加者を対象に行なった意識調査の結果を示す。公道と駐車場では試乗環境も調査内容も異なることから分けて分析を行う。また, 公道試乗では地域により自動化の内容が異なるが, ここでは試乗前の意識であることからまとめて分析を行う。

(1) 回答者の概要

試乗会別の参加者は表-1に整理したとおりであるが, 公道と駐車場それぞれの全体の状況を整理する。公道では119人で, そのうち男性は81人(68%)で平均年齢は55.1歳。駐車場では208人で, そのうち男性は141人(68%)で平均年齢52.4歳であった。

また, 運転免許や自動車の保有状況については, 公道では運転免許保有率が97%, 自動車保有率が93%であった。駐車場では, それぞれ94%, 83%であった。駐車場の自動車保有率がやや低めとなっているのは, 高齢者の意見を把握するために高齢者の団体からの参加を得たことなどが影響している可能性がある。

自動車の利用状況は, 週に5日以上運転する人の割合が公道では58%, 駐車場では56%であった。普段は自動車を利用しない人の割合は, 公道では8%, 駐車場では13%であった。職業については, 自動走行の普及により職を失うことが懸念されている職業運転者の参加者はほとんどいなかった。

(2) 自動走行に期待すること【公道・駐車場】

まず, 公道と駐車場の違いに着目すると, 期待する項目別に期待する割合は駐車場の方が総じて高い(図-1)。これは, 駐車場の参加者が公募で選ばれたことが影響している可能性がある。すなわち, 駐車場の参加者は自動走行に興味を持つ人が応募したのに対し, 公道は一部公募も含まれるが, 自治体を通じた人のつながりで選ばれたことが影響している可能性がある。

項目別にみると, 期待する割合が大きいのは「交通事故の削減」や「高齢者の移動支援」「過疎地での代替手段」などであり, 自動走行が社会問題の緩和につながることへの期待が大きいと言える。運転者個人のメリットに関する項目の中では, 「マイカー運転者の負担の軽減」への期待の割合が最も大きい。

(3) 自動走行を利用したいと思う場面【公道のみ】

「日常的な移動(買物・通院・娯楽等)」や「観光地や旅先での周遊」という, 日常的な場面と非日常的な場面の利用意向が高い(図-2)。「毎日の通勤・通学」や「日々の仕事の移動」の日常的な移動では利用意向が低いことから, 日常と非日常という区分ではなく, 自由目的と通勤・通学や業務目的という, 移動目的によって利用意向が異っている可能性がある。

(4) 自動走行に心配すること【公道・駐車場】

公道と駐車場の違いは, 期待することほどの明確な差は認められない(図-3)。「機械の故障等による事故発生」や「事故の責任が不明確」など交通事故に関する項目に対して心配する割合が大きい。次いで「交通ルールに対する運転者の知識が低下」や「運転技能が低下」

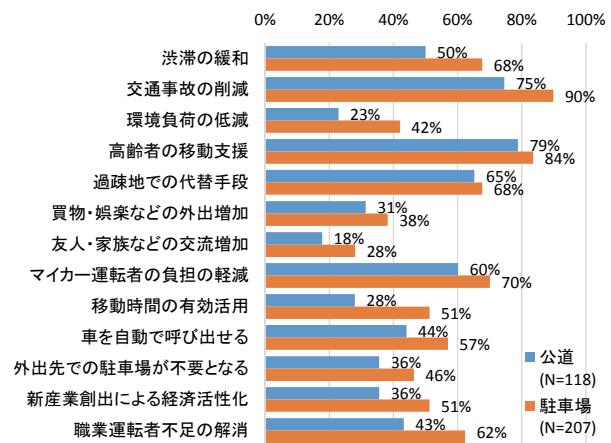


図-1 自動走行に期待すること

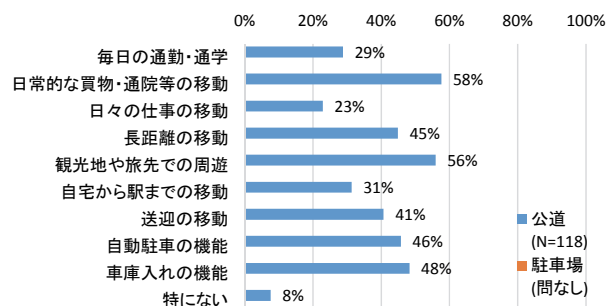


図-2 自動走行を利用したいと思う場面

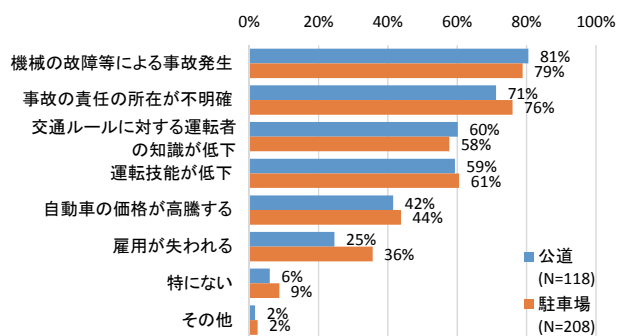


図-3 自動走行に心配すること

など、運転者の能力低下に対する心配が大きい。一方、「車両価格の高騰」や「雇用の縮小」に対する心配は比較的小さい。これらのことから、自動走行に対する心配としては、事故や運転者の能力という交通安全面の心配が大きいと言える。

(5) 自動走行に関心のあること【公道のみ】

先にみた自動走行に対する心配の裏返しであるかのように、「自動走行の安全性」に対する関心を持つ割合が最も大きい(図4)。次いで大きいのは「自動走行の利便性」である。現時点の自動走行に対する関心は、安全かどうかや便利かどうかにかたまっていると言える。

自動走行車の購入費用や利用時の料金は、先の車両価格高騰に心配する割合と同様に、半数程度が指摘しているが、安全性や利便性と比べると高くない。

(6) 自動走行の普及に対する賛否【公道・駐車場】

「自動走行が実現した社会が到来することに賛成」か

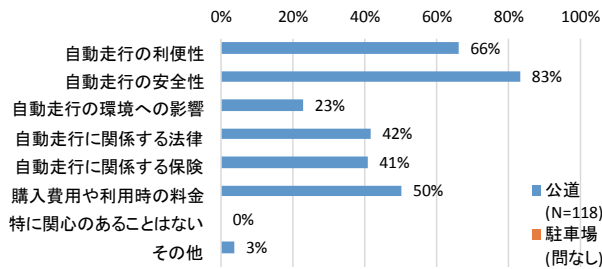


図4 自動走行に関心のあること

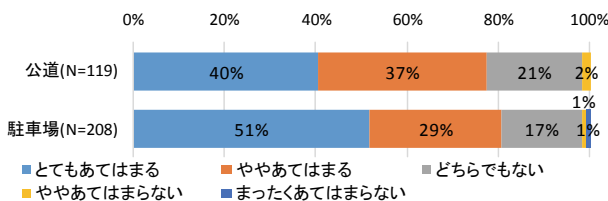


図5 自動走行の普及に対する賛否意識

どうかを5件法により質問した結果、公道と駐車場の両方で「とてもあてはまる」「ややあてはまる」をあわせて賛成側の割合が8割程度である(図5)。

過去に行われた様々な調査(例えば 345)の多くでは、賛成側の回答割合が5割前後である。これらと比較して賛成する割合が高いことから、回答者の「試乗に参加する」という意識が、賛否意識に影響している可能性がある。

5. 自動走行に対する賛否意識に影響する要因

(1) 分析の考え方

ここでは、自動走行の普及に対する賛否意識に影響する要因を把握するため、共分散構造分析を行う。ここでは、4章で示した自動走行に「期待すること」「利用したい場面」「心配すること」「関心のあること」の結果以外に賛否に影響すると考えられる「先進的な製品に対する認識」の結果を加えて分析を行う。駐車場のデータには欠落があるため、公道のみについて分析を行う。

なお、「先進的な製品に対する認識」は、「自動走行の仕組み」「自動ブレーキの仕組み」「自動ブレーキの事故抑制効果」についての認知状況の他、「スマートフォンやタブレットの使用状況」「自動車の車種や機能は自分で決めるか否か」の項目を質問している。

分析の仮説は次のように考える。自動走行に対する賛成するかどうかに影響を及ぼす要因として、「期待すること」「利用したい場面」「心配すること」「関心のあること」「先進的な製品に対する認識」を設定する。これらに対しては、それぞれの質問に含まれる項目が影響を及ぼす要因と仮定する。

(2) 分析の結果と考察

図6に分析結果を示す。自動走行の賛否に影響する潜

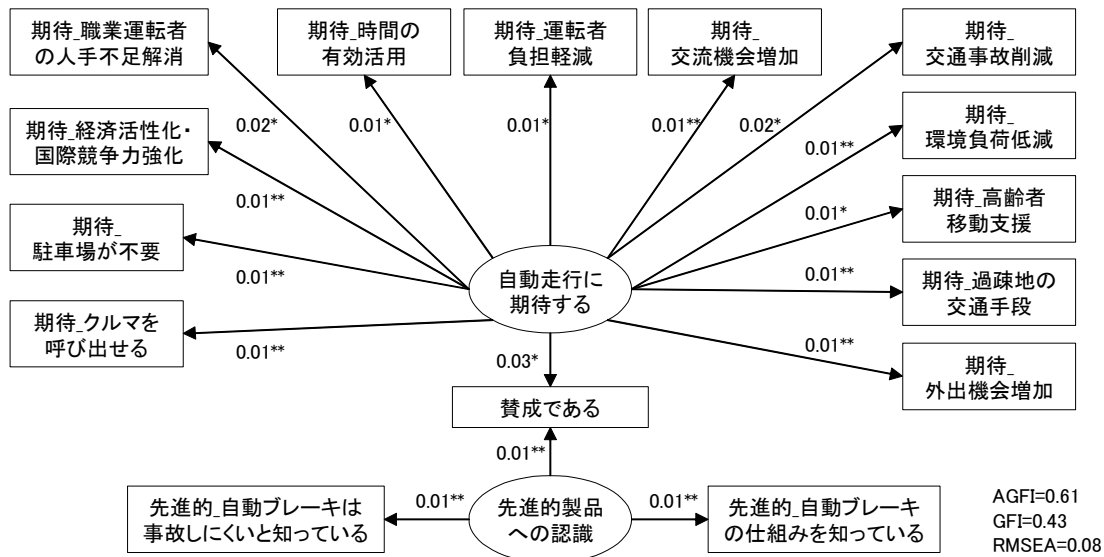


図6 自動走行に対する賛否意識の構造モデル(推定結果)

在変数は、「自動走行に期待すること」および「先進的製品への認識」の2変数が有意となった。「利用したい場面」や「心配すること」「関心のあること」が賛否意識に有意な影響があることは示されなかった。また、「自動走行に期待すること」の潜在変数にはこの質問に含まれるほとんどの観測変数が有意となった。「先進的製品への認識」では、「自動ブレーキの事故抑制効果」や、「自動ブレーキの仕組み」の項目が有意となった。

これらのことから、自動走行が普及することに対する賛否意識は、自動走行に対して期待しているほど、先進的製品の知識の中でも特に自動ブレーキの効果や仕組みを知っているほど、賛成側に影響すると言える。一方、利用場面の有無、心配の有無、関心の有無については、自動走行の賛否意識には影響するとは言えない。特に心配の有無が賛否意識に影響していないのは興味深い結果である。

自動走行に対する期待については、どのような項目であっても期待していることが賛成側に影響している。そして、先進的製品への認識については、自動走行の仕組みを知らずとも、自動ブレーキの仕組みや効果を知っていることが賛成側に影響している。自動ブレーキは自動走行を構成するひとつの要素であるが、自動走行と同様のものとして認識されていることも考えられる。

以上より、自動走行の普及に対して賛成する意識、言い換えると受容性を醸成するためには、自動走行により期待される効果を周知することに加えて、自動走行あるいは自動ブレーキ等の自動走行を構成する要素の仕組みを周知することが効果的であるといえる。

6. 試乗による賛否意識の変化

ここでは、実際に自動走行車に体験試乗することで、賛否意識がどのように変化するのか、そしてその変化の要因について分析を行う。

(1) 試乗による賛否意識の変化

賛否意識の変化を分析する方法としては、5件法で質問した選択肢を点数化し、点数の平均値で評価する方法がある。しかし、試乗前で「とてもあてまはまる」を回答した場合、試乗後に評価が上昇しても点数が変化しないため、歪んだ分析となる可能性がある。

そこで、試乗前と後の回答の変化に着目し、賛成側に变化した場合は「上昇」、賛否が変化しなかった場合のうち事前が5点だった場合は「不変(最高)」,その他の場合は「不変(他)」,反対側に变化した場合は「低下」の4種類に分類し、それぞれの構成比で評価を行う。つまり「不変(最高)」は、評価が上昇していた可能性を持つ不変であると解釈する。

分析した結果を図-7に示す。試乗の前後どちらかの回答がないために変化の分類ができなかったサンプルは除外している。この結果から、試乗することで賛否意識が確実に賛成側に变化する割合が2割程度存在する反面、反対側に变化する割合が1割程度存在することが確認できた。また、不変(最高)が4割前後存在することから、賛成側に变化した人はさらに多い可能性がある。公道と駐車場でやや傾向が異なっているが、カイ二乗検定の結果、統計的に有意な差は認められなかった。

こうした賛否意識の変化の要因を探るため、5章で分析対象とした公道の結果を用いて次節で分析を行う。

(2) 試乗による賛否意識の変化要因

試乗前の賛否意識と同様に、賛否意識の変化(5件法の点数の差分)を用いて共分散構造分析を行ったが、賛否の変化を説明するモデルが得られなかった。そこでここでは、(1)で用いた試乗前後の回答の変化が、5章で取り扱った意識等の違いによって差があるのかどうかをカイ二乗検定で確認する。

差の有無を確認する項目は、「自動走行に期待すること」の各項目、「先進的製品への認識」の2項目の他、体験試乗時の乗り心地等への違和感の有無、自動走行での自動化の内容、使用車種とする。

カイ二乗検定の結果を表-2に示す。自動走行に対する期待の中でも、「過疎地での代替手段」「職業運転者の

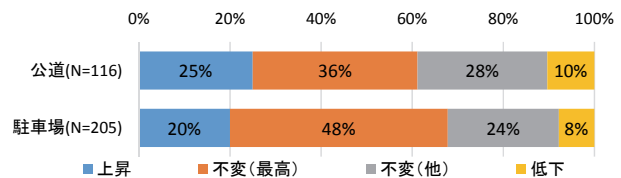


図-7 賛否意識の変化 (公道・駐車場)

表-2 変化要因別のカイ二乗検定の結果 (公道)

種類	項目	p-値	判定	
自動走行に対する期待	渋滞の緩和	0.045	*	
	交通事故の削減	0.016	*	
	環境負荷の低減	0.049	*	
	高齢者の移動支援	0.441		
	過疎地での代替手段	0.001	**	
	買物・娯楽などの外出増加	0.442		
	友人・家族などの交流増加	0.181		
	マイカー運転者の負担の軽減	0.654		
	移動時間の有効活用	0.095		
	車を自動で呼び出せる	0.323		
先進的製品に対する認識	外出先での駐車場が不要となる	0.078		
	新産業の創出による経済活性化	0.013	*	
	職業運転者の人手不足の解消	0.009	**	
	自動ブレーキの仕組み	0.131		
	自動ブレーキの事故抑制効果	0.523		
	体験試乗時の違和感の有無	発進時の乗り心地	0.464	
		加速時の乗り心地	0.728	
		曲がるときの乗り心地	0.394	
		走行中のスピード	0.421	
		減速時の乗り心地	0.540	
停車時の乗り心地		0.275		
全体的な乗り心地		0.369		
危険を感じるものの有無		0.412		
自動化の内容と車種		自動化の内容(Sのみ, S.A.B)	0.016	*
	使用車種(セダン, ミニバン)	0.322		

*:5%有意, **:1%有意

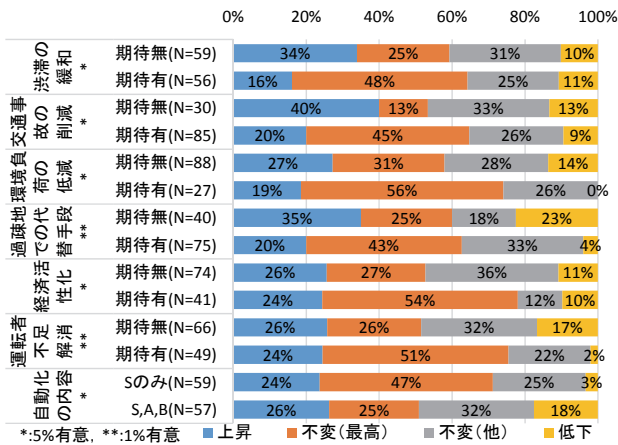


図-8 賛否意識の変化（有意な項目のみ）

人手不足の解消」など社会的な問題解決につながる項目で有意となった。また、自動化の内容でも有意な差が認められた。つまり、これらの項目の違い（期待の有無や自動化の内容）によって、賛否意識の変化傾向が異なることが明らかとなった。

これらの有意差が確認できた項目について、試乗前後の意識の変化傾向を確認するため、グラフ化した結果を図-8に示す。変化傾向の違いにより項目を大きく3種類に分類できる。すなわち、1)上昇の割合の差が大きい項目（渋滞の緩和、事故の削減）、2)低下の割合の差が大きい項目（環境負荷低減、過疎地での代替手段、運転者不足解消、自動化の内容）、3)不変（最高）の割合の差だけが大きい項目（経済活性化）の3種類である。

1)では、渋滞の緩和や事故の削減を期待していなかった人が、試乗後に賛成側に意識が変化している。試乗することでこれらの効果が期待できなくても賛成する方向に意識が変化した可能性がある。

2)は、環境負荷低減、過疎地での代替手段、運転者不足解消に期待していなかった人が、試乗後に反対側に意識が変化している。これらの項目の効果を期待しないことが、試乗後の賛否意識を低下させる方向に影響する可能性がある。また、自動化の内容については、S、A、B、すなわちステアリング、アクセル、ブレーキを自動化して試乗した人が、試乗後に反対側に意識が変化している。自動化の内容は乗り心地に深く関係していると考えられるが、表-2の結果からは、試乗時の乗り心地等への違和感の有無が、賛否意識の変化には影響しないことが確認されている。そのため、自動化の内容以外の項目も含む複合的な要因により、賛否意識が変化したと考えるのが自然である。様々な条件下での試乗を重ねてデータを蓄積し、さらなる分析を行うことが求められる。

3)は、不変（最高）と不変（他）の構成比が大きく異なること、つまり試乗前の意識の違いによって有意な差が生じており、試乗前後の違いではないと言える。

以上より、賛否意識が上昇または低下しやすいのは、様々な期待を持っていない人であるといえる。注意点としては、試乗することで賛成側だけでなく反対側にも変化する場合があることである。自動走行を体験する機会を設けることは、自動走行の理解促進のためにも重要なことであるが、賛成意識を低下させる可能性もあることに留意する必要がある。

試乗前後の賛否意識の変化に結びつく影響の構造は特定できていないが、これについては今後の課題としたい。

5. おわりに

本研究では、自動走行の体験試乗参加者への意識調査結果を用いて、参加者の自動走行車に対する意識を分析し、自動走行に対する意識や体験試乗による意識の変化を明らかにした。本研究で明らかになった点を以下に整理する。

- 1)自動走行に対する人々の態度を明らかにした。自動走行に対する期待は、交通事故削減や高齢者の移動支援など社会問題の解消につながる項目での期待が多いことや、利用場面では自由目的の移動で利用意向が多い。そして、自動走行の賛否意識は、8割の人が賛成側の意識を持っている。
- 2)自動走行の賛否意識に影響する要因を共分散構造分析により分析し、自動走行に期待することと、先進的製品への認識であることを明らかにした。心配の有無は賛否意識に影響しておらず、心配という後ろ向きな意識よりも期待という前向きの意識の方が、賛成側の意識を持つように働くとと言える。
- 3)試乗により賛否意識は賛成側に働く一方、少なからず反対側にも働くことを明らかにした。また、賛否意識の変化に影響する要因を分析した結果、賛成側や反対側に变化する割合が多い項目の特徴を明らかにした。

今後は、さらに実証を重ねて様々な条件下でのデータを蓄積し、賛否意識に影響を及ぼす要因をより詳細に分析することが求められる。

本研究で用いた意識調査結果は、自動走行の体験試乗参加者に対するものであり、一般の人々と比べてバイアスがかかっている可能性があることに留意が必要である。また、現在は自動走行に対する理解が十分に浸透しているとは言えないことから、今後自動走行の実証や社会への実装が進み自動走行への理解が浸透すると、本研究で得られた結果の傾向は変化する可能性があることに留意が必要である。

謝辞：本稿は、愛知県やあま市が実施した体験試乗会での意識調査結果を用いて分析したものである。愛知県、

あま市、アイサンテクノロジー株式会社, そして試乗実施地域の自治体をはじめとする関係の皆様のご協力をいただいた。ここに記し, 謝意を申し上げます。

参考文献

- 1) 運転支援システム高度化計画策定関係省庁連絡会議 (警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省、内閣官房) : 運転支援システム高度化計画, 2013.10.
- 2) 自動走行ビジネス検討会 (経済産業省、国土交通省) : 自自動走行ビジネス検討会報告書『自動走行の実現に向けた取組方針』, 2017.3.
- 3) William Payre., Julien Cestac, Patricia Delhomme : Intention to use fully automated car: Attitudes and a priori acceptability, *Transportation Research Part F*, 27, 252-263, 2014.
- 4) Jinan Piao, Mike McDonald, Nick Hounsell, Matthieu Graindorge, Tatiana Graindorge, Nicolas Malhene : Public views towards implementation of automated vehicles in urban areas, *6th Transport Research Procedia*, 14, 2168-2177, 2016.
- 5) Brandon Schoettle Michael Sivak : A survey of public opinion about autonomous and self-driving vehicles in the U.S., the U.K., and Australia, *The University of Michigan Transportation Research Institute*, 2014.7.
- 6) Daniel Haward : Public Perceptions of Self-driving Cars: The Case of Berkeley, California, *93rd Annual Meeting of the Transportation Research Board Original Submission*, 2013.1.
- 7) 香月秀仁, 川本雅之, 谷口守 : 自動運転車の利用意向と都市属性との関係分析—個人の意識, 交通行動に着目して—, *都市計画論文集*, Vol.51, No.3, 2016.10.
- 8) Yasuhide Nishihori, Jia Yang, Ryosuke Ando, Takayuki Morikawa : Understanding Social Acceptability for Diffusion of Autonomous Vehicles in Japan Using Internet-based Survey Data, *Proceedings of Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS)*, 12 , 2017. (submitted).
- 9) ボストンコンサルティンググループ : 10 カ国の消費者、58%が完全自動運転車への乗車意向を示す, *プレスリリース*, 2016.7.
- 10) 総務省 : 平成 28 年版情報通信白書, 2016.8.
- 11) 愛知県 : 平成 28 年度第 1 回県政世論調査の結果について, 2016.12.

(2017.?? 受付)

AWARENESS TOWARD AUTONOMOUS VEHICLES FROM THE VIEW POINT OF TEST RIDE PARTICIPANTS

Yasuhide NISHIHORI, Yusaku TOMIO, Ayako TANIGUCHI and Takayuki MORIKAWA