

# 日本とドイツにおける自動運転システムの社会的受容

## 概念的課題と実証研究成果

Torsten Fleischer / Jens Schippl / Yukari Yamasaki  
(Karlsruhe Institute Of Technology カールスルーエ工科大学)

谷口綾子 / 神崎宣次 / 久木田水生  
(筑波大学) (南山大学) (名古屋大学)

中尾聡史  
(京都大学)

田中皓介  
(東京理科大学)

## Part A: 概念的課題

- Torsten Fleischer, Jens Schippl, Yukari Yamasaki  
Karlsruhe Institute of Technology

# なぜコネクテッド自動運転(CAD)において「社会的受容」が問われるか (1)

- 技術プロジェクトは社会プログラムでもある
- CADは「社会的な約束」と連動する。一般に言われるその4つとは、
  - 交通安全を高める
  - 輸送効率を上げる
  - 移動中における様々な(生産的な)時間の利用
  - 現在排除されている社会的グループ(高齢者、障害者など)に個別の移動手段を提供する
- これらの「約束」を果たし影響を与えるためのCAD技術やサービスの採用・普及の前提条件としての社会的受容



## なぜCADにおいて「社会的受容」が問われるか(2)

- **公共政策の視点**: 関連する政策目標を達成し、(潜在的な、予想される、...)社会的対立を回避する
- **ビジネス的視点**: 経済的な目標を達成する(新製品やサービス、利益、サックコストの回避、SLO/CSR、...)
- **倫理的視点**: 道徳的な問題、価値観の対立、受容性に対処するためのメタファーとしての社会的受容
- **研究的視点**: 上記(さらにはそれ以上)のすべてを理解し、方向性と行動のための知識を提供すること: (例)社会技術的変化の構造とダイナミクス、概念的・数量的モデル、実証的エビデンス、...

# 誰が受け入れるのか？(受容の主体)

- 個人（「分離した個」として、（複数の）社会的文脈 におけるの（例：世帯、家族、仲間）、職業上の役割におけるの（エンジニア、運転手、市職員など））
- 組織（企業、研究所、NGO/CSO、規制当局など）
- 「小さな」関係者間ネットワーク（例：地域コミュニティ、中央政府...）
- 「大きな」関係者間ネットワーク：（ナショナル、技術的、地域...）イノベーションシステム
- 関係主体は関係者間ネットワークを形成し、ある文脈では単独の主体のように行動しうる（例えば、車を買う家族、国際組織の中の国の政府など）→「ネットワークのネットワーク」
- 彼らの関係や相互作用は、非公式な制約（制裁、タブー、慣習、伝統、行動規範）と公式な規則（憲法、法律、権利）の両方に根ざした、共通の習慣、ルーティン、または確立された慣行のセットによって規制される（「制度」）

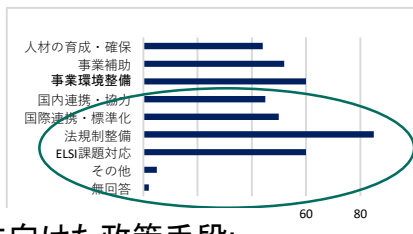
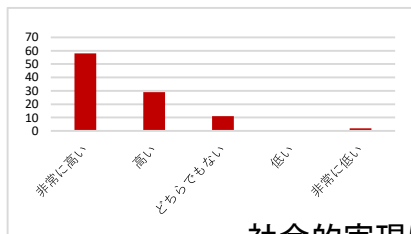
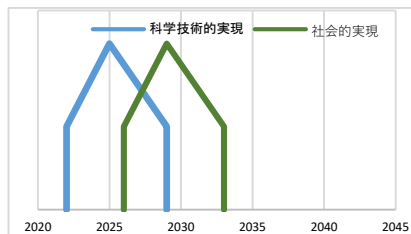
# イノベーションと制度化

- 新しい制度を生み出したり、既存の制度的取り決めを大幅に再編成するようなイノベーションは、しばしば**急進的**または**変革的**と呼ばれる。
- イノベーション・アクター(関係者)・ネットワークは、新しい技術を普及させるために、既存の制度を修正したり、新しい制度を「創造」したりする必要があるかもしれない。ただし、たとえその技術自体が機能的(および／または経済的)に優れていた場合であっても、それに失敗することがある。
- 頑強な制度構成(「レジーム」)は技術的ロックイン:束縛(及びロックアウト:締め出し)の原因になる。
- イノベーション・アクター(関係者)・ネットワークが既存の制度を修正したり、(大きく)争われずに新しい制度を創造したりする能力は、**社会的受容の要素**とみなされうる。

# NISTEP S&T Foresight デルファイ調査 2019

デルファイ法：専門家グループなどが持つ直観的意見や経験的判断を反復型アンケートを使って、組織的に集約・洗練する意見収束技法。技術革新や社会変動などに関する未来予測を行う定性調査によく用いられる。

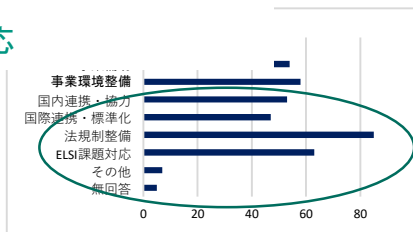
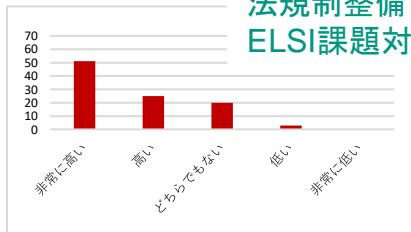
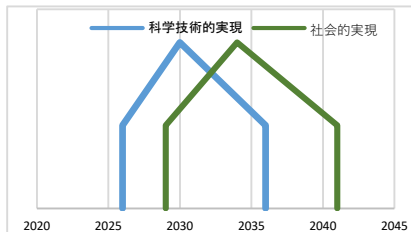
都市部でのレベル4自動運転(システムが全ての運転操作を行うが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応)による移動サービス



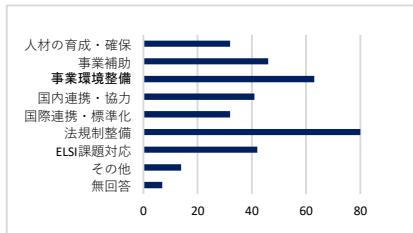
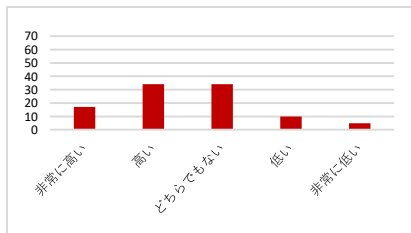
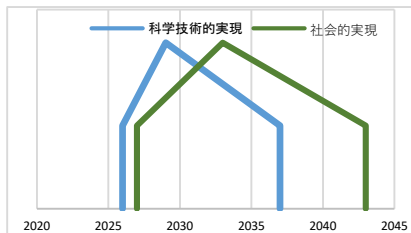
社会的実現に向けた政策手段:

法規制整備  
ELSI課題対応

レベル5の自動運転(場所の限定なくシステムが全てを操作する)



都市部で人を運べる「空飛ぶ車・ドローン」



重要度

Data: NISTEP S&T Foresight デルファイ調査 2019

実現予測時期

# 何を受け入れるのか？ (受容の対象)

- (ある一つの)自動運転機能
- (どの?)自動運転機能を備えた(どのようなタイプの?)車両
- 自動運転機能付き車両をベースにしたモビリティサービス
- 自動運転車と道路交通における(現時点での)非利用者としての私が関わるという事実(と、どのように関わるか)
- 衝突時の自動運転車の行動を決定し(、成り行きを決定する)一連のルール
- 公的機関もしくは民間企業による新しい自動運転モビリティサービス
- モビリティサービスやツールの変更による日常生活の変化
- 変化したモビリティシステム (もしくは自分のイメージ上にあるもの)
- (...)



Audi AG



Senatsverwaltung UVK Berlin



Daimler AG

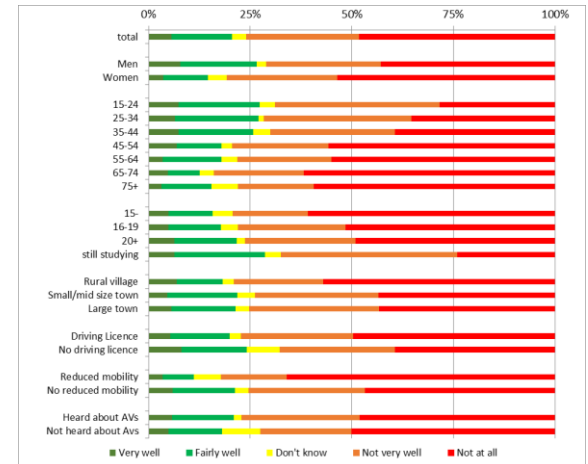
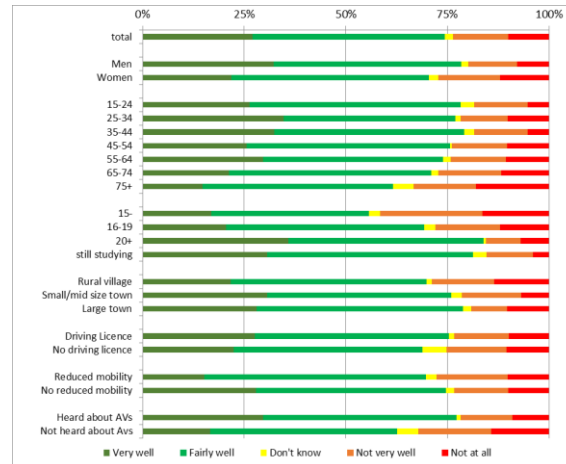
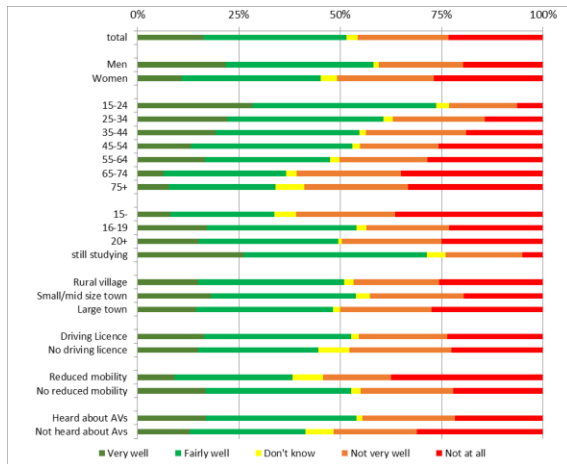


Bosch



# 受容の対象 (Eurobarometer 2020)

QB4: 3枚の写真をお見せします。それぞれについて、この写真があなたの考える自動運転車とどの程度一致しているか教えてください。



(Reduced mobility: 身体的な障害、知的障害、年齢、病気、その他交通機関を利用する上で障害の原因となるものであって、その状況が必要とされるために移動性が低下している人。)

# 社会的受容の側面

受容の主体

## 個人

(「分離した個」)  
(複数の) 社会的文脈の中における  
職業上の役割の中における

## 複数の関係主体としての組織

規制当局、立法者  
企業、公益事業  
保険会社  
NGO/CSO

## 複数の関係主体が絡む関係者 ネットワーク

コミュニティ、地域、国家など

関係性の種類

## 態度指向 (受動的):

無知  
無関心  
許容  
承認  
(支持?) (信用?)

## 選好指向 (仮定的):

選ぶ意欲 (使う、買う、支払う...) (Willingness-to-adopt)  
適応する意欲 (Willingness-to-adapt)

## 行動指向 (能動的、観察可能):

抗議する-参加する、採用する-採用しない、  
変更する-維持する、許可する-拒否する、  
(正当化する-不当化する)

受容の対象

具体的な特徴: 例えば「(高速道路上で)  
自動運転によって運転されている」

製品・サービス (自動運転車、ロボシャトル、L3  
自家用車など)

システミック・チェンジの影響: 交通量の減少  
または増加、交通の安全性の向上、郊外化など

社会技術的構成 (モビリティの未来)

xyへのアクセス、xyへの参加: コスト、障害者  
のためのモビリティ

プライバシー、サイバーセキュリティ: データ提  
供、一元管理

# 社会的受容 / Social Acceptance の定義(検討中)

ある技術の社会的受容は以下のように定義されうる:

特定の関係者グループや関係者ネットワーク(国家、地域、地域コミュニティ、組織など)による好意的または肯定的な反応(態度、表明された好みや行動など)であり、

- ✓ 提案された、または新興の技術、もしくはその技術によって想像されうる社会技術体制またはその技術によって修正された社会技術システム、
- ✓ そして、その制度化における関連するプロセスに対して明示的または暗黙の承認を見出すという合理的な期待、

に関連する。

## Part B: 実証的研究成果

■ 谷口綾子  
筑波大学

# 社会的受容の側面

受容の主体

## 個人

(「分離した個」)  
(複数の) 社会的文脈の中における  
職業上の役割の中における

## 複数の関係主体としての組織

規制当局、立法者  
企業、公益事業  
保険会社  
NGO/CSO

## 複数の関係主体が絡む関係者ネットワーク

コミュニティ、地域、国家など

関係性の種類

## 態度指向 (受動的):

無知  
無関心  
許容  
承認  
(支持?) (信用?)

## 選好指向 (仮定的):

選ぶ意欲 (使う、買う、支払う...) (Willingness to-adopt)  
適応する意欲 (Willingness-to-adapt)

## 行動指向 (能動的、観察可能):

抗議する-参加する、採用する-採用しない、  
変更する-維持する、許可する-拒否する、  
(正当化する-不当化する)

日独連携の  
最初の一歩として、  
この部分に着目

受容の対象

具体的な特徴: 例えば「(高速道路上で自動運転によって運転されている)」

製品・サービス (自動運転車、ロボシャトル、L3 自家用車など)

システムック・チェンジの影響: 交通量の減少または増加、交通の安全性の向上、郊外化など

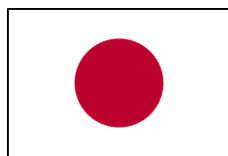
社会技術的構成 (モビリティの未来)

xyへのアクセス、xyへの参加: コスト、障害者のためのモビリティ

プライバシー、サイバーセキュリティ: データ提供、一元管理

# オンライン調査の概要

- 調査日： 2020年5月5-14日
- 対象者： 日本とドイツの一般市民  
年代(20-60代、居住地域、性別を均等割り付け



Japan

Target: Japan citizens

**500 名**

(Tokyo500・Aichi500)

東京23区 & 愛知県



Germany

Target: Germany citizens

**500 名**

(Berlin500・Nordrhein-  
Westfalen500)

ベルリン & ルール工業地域

注意！  
このデータは国を代表する  
ものではありません。

Special thanks to;

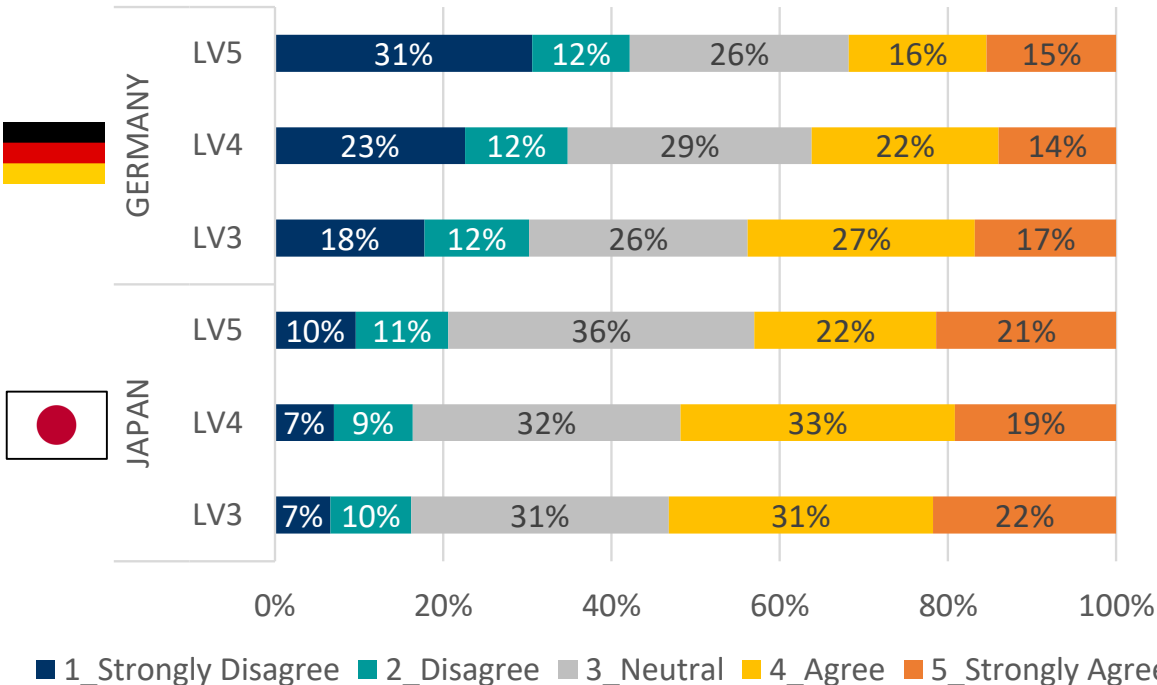
\*科学研究費補助金 No. 17K18947

\*トヨタ自動車研究助成

# 日独市民のAVsレベル別 賛否意識

設問： 以下の文章についてあなたがどのくらい同意するかを教えてください。

■ 私は自動運転システムが実現した社会をつくることに賛成します。



AVsのレベルがあがるほど、賛成する人が少なく、反対する人が多くなる傾向

日本人はドイツ人よりAVsにポジティブ

自動運転の社会的受容に関する日本とドイツの比較分析

# 自動運転を巡る論調

■ 中尾聡史  
京都大学



# 自動運転を巡る14の論調

質問文:自動運転システムの社会的実装(自動運転システムを社会に出すこと)を巡って、以下の議論があります。

あなたはそれぞれの論調に同意しますか。

論調1:自動車同士の交通事故を減少させるため、自動運転システムによって自動車の安全性を向上すべきである。

論調2:歩行者が被害者となる交通事故を減少させるため、自動運転システムによって自動車の安全性を向上すべきである。

論調3:交通渋滞の緩和のため、自動運転システムを導入すべきである。

論調4:高齢者の外出支援のため、自動運転システムを導入すべきである。

論調5:交通システム全体の効率化により二酸化炭素排出量を削減するために、自動運転システムを導入すべきである

論調6:過疎地の交通弱者の外出支援のため、自動運転システムを導入すべきである。

論調7:移動時間の有効活用のため、自動運転システムを導入すべきである。

論調8:バスやタクシー、トラックなどの運転費削減のため、自動運転システムを導入すべきである。

論調9:バスやタクシー、トラックなどの運転手不足解消のため、自動運転システムを導入すべきである。

論調10:我が国の経済活性化のため、自動運転技術の社会的実装を進めるべきである。

論調11:自国の自動車産業が国際競争に負けないように、自動運転技術の社会的実装を進めるべきである。

論調12:自動運転技術の社会的実装を支援するため、我が国の政府は国費を投入すべきである。

論調13:自動運転技術の社会的実装のため、我が国は道路交通に関する規制を緩和(安全基準を緩める)すべきである。

論調14:自動運転技術を開発するため、我が国は公道での自動運転システムの走行実験をできるだけ早く行うべきである。

# 日本 vs. ドイツ: 全ての論調

全く同意しない  
 どちらかといえば同意しない  
 どちらともいえない  
 どちらかといえば同意する  
 とても同意する

バーの長さは、  
その選択肢を  
選択した人の割合を  
表しています

平均値が高いほど、  
賛成度が高いことを  
表しています

全体的に、日本人はドイツ人よりも賛成度が高い

日本人は「どちらともいえない」  
を回答する傾向があります。

一方、ドイツ人は「全く同意しない」  
を回答する傾向があります

5タイプの論調に  
着目します..

	日本		ドイツ			日本		ドイツ			日本		ドイツ	
	日本	ドイツ	日本	ドイツ		日本	ドイツ	日本	ドイツ					
サンプル数	500	500				500	500				500	500		
<b>論調1</b>	平均値	3.72	3.32		<b>論調6</b>	3.65	3.22		<b>論調11</b>	3.35	3.03			
自動車同士の 交通事故の 減少	標準偏差	1.011	1.285			1.024	1.275			1.003	1.263			
	1_全く同意しない	4%	15%		交通弱者の 外出支援	4%	16%		自動車産業の 国際競争	5%	19%			
	2_どちらかといえば同意しない	5%	8%			6%	8%			9%	10%			
	3_どちらともいえない	30%	25%			32%	33%			45%	31%			
	4_どちらかといえば同意する	37%	33%			35%	26%			27%	29%			
5_とても同意する	24%	18%		22%		18%		14%		11%				
<b>論調2</b>	平均値	3.71	3.38		<b>論調7</b>	3.36	3.09		<b>論調12</b>	3.19	2.78			
歩行者が被害 者となる交通 事故の減少	標準偏差	1.051	1.334			1.027	1.282			1.039	1.279			
	1_全く同意しない	4%	15%		移動時間の 有効活用	5%	18%		国費を 投入すべき	7%	23%			
	2_どちらかといえば同意しない	6%	8%			10%	9%			13%	16%			
	3_どちらともいえない	31%	25%			44%	31%			45%	30%			
	4_どちらかといえば同意する	33%	28%			25%	28%			23%	21%			
5_とても同意する	26%	24%		15%		14%		12%		9%				
<b>論調3</b>	平均値	3.59	3.35		<b>論調8</b>	3.31	2.99		<b>論調13</b>	2.99	2.21			
交通渋滞の 緩和	標準偏差	1.004	1.272			1.021	1.272			1.077	1.218			
	1_全く同意しない	4%	15%		バスやタク シー、トラッ クなどの 運転費削減	6%	19%		道路交通 に関する 規制緩和	11%	4%			
	2_どちらかといえば同意しない	8%	7%			9%	12%			17%	18%			
	3_どちらともいえない	35%	27%			47%	31%			43%	24%			
	4_どちらかといえば同意する	34%	33%			24%	26%			20%	13%			
5_とても同意する	20%	19%		14%		12%		9%		4%				
<b>論調4</b>	平均値	3.64	3.21		<b>論調9</b>	3.43	2.82		<b>論調14</b>	3.24	2.87			
高齢者の 外出支援	標準偏差	1.059	1.265			1.004	1.268			1.014	1.28			
	1_全く同意しない	4%	16%		バスやタク シー、トラッ クなどの 運転手不足 解消	5%	22%		公道での 走行実験	6%	22%			
	2_どちらかといえば同意しない	8%	9%			8%	15%			13%	14%			
	3_どちらともいえない	32%	30%			43%	32%			44%	30%			
	4_どちらかといえば同意する	31%	30%			28%	21%			25%	25%			
5_とても同意する	24%	16%		16%		10%		12%		10%				
<b>論調5</b>	平均値	3.47	3.38		<b>論調10</b>	3.40	2.80							
二酸化炭素 排出量の削減	標準偏差	0.996	1.283			0.967	1.227							
	1_全く同意しない	4%	14%		自国の 経済活性化	5%	22%							
	2_どちらかといえば同意しない	8%	8%			8%	13%							
	3_どちらともいえない	42%	25%			42%	35%							
	4_どちらかといえば同意する	30%	33%			33%	22%							
5_とても同意する	17%	20%		12%		8%								

日独の分布  
の比較を  
行います

# 日本 vs. ドイツ: 論調1, 論調2, 論調4, 論調6





**論調1:** 自動車同士の交通事故を減少させるため、自動運転システムによって自動車の安全性を向上すべきである。

**論調2:** 歩行者が被害者となる交通事故を減少させるため、自動運転システムによって自動車の安全性を向上すべきである。

**論調4:** 高齢者の外出支援のため、自動運転システムを導入すべきである。

**論調6:** 過疎地の交通弱者の外出支援のため、自動運転システムを導入すべきである。

ドイツ人、日本人どちらにおいても、これらの論調に対して、高い賛成度を示している。

							
国		日本	ドイツ				
サンプル数		500	500	500	500		
<b>論調1</b>	自動車同士の交通事故の減少	平均値	3.72	3.32	<b>論調4</b>	3.64	3.21
		標準偏差	1.011	1.285		1.059	1.265
		1_全く同意しない	4%	15%	高齢者の外出支援	4%	16%
		2_どちらかと言えば同意しない	5%	8%		8%	9%
		3_どちらとも言えない	30%	25%		32%	30%
		4_どちらかと言えば同意する	37%	33%		31%	30%
	5_とても同意する	24%	18%	24%		16%	
<b>論調2</b>	歩行者が被害者となる交通事故の減少	平均値	3.71	3.38	<b>論調6</b>	3.65	3.22
		標準偏差	1.051	1.334		1.024	1.275
		1_全く同意しない	4%	15%	交通弱者の外出支援	4%	16%
		2_どちらかと言えば同意しない	6%	8%		6%	8%
		3_どちらとも言えない	31%	25%		32%	33%
		4_どちらかと言えば同意する	33%	28%		35%	26%
	5_とても同意する	26%	24%	22%		18%	

ただし、ドイツ人の15パーセントは「全く同意しない」と回答している。ドイツ人にとって、自動運転技術の発展だけが、正しい選択、最適な選択ではない？自動運転技術が事故を防ぐかもしれないが、別の問題をもたらしかねない？

# 日本 vs. ドイツ: 論調5



**論調5:**交通システム全体の効率化により**二酸化炭素排出量を削減**するために、自動運転システムを導入すべきである

ドイツでは論調5の平均値が論調2と並んで一番高い。

一方、日本では、論調5の平均値はそれほど高くない

「とても同意する」「どちらかと言えば同意する」と回答した人は、日本人よりもドイツ人が多い。













ドイツ人は環境への意識が高い。  
ドイツでは、“**気候変動**”に関わる言葉がパワーワードになっている  
可能性がある？

		 日本	 ドイツ
	国	日本	ドイツ
	サンプル数	500	500
論調5	平均値	3.47	3.38
	標準偏差	0.996	1.283
二酸化炭素 排出量の削減	1_全く同意しない	4%	14%
	2_どちらかと言えば同意しない	8%	8%
	3_どちらとも言えない	42%	25%
	4_どちらかと言えば同意する	30%	33%
	5_とても同意する	17%	20%

# 日本 vs. ドイツ: 論調7

論調7: 移動時間の有効活用のため、自動運転システムを導入すべきである。

一般の人々の  
関心事として  
論調7の平均値が高い  
ことを予想していたが、  
両国において、平均値  
はそれほど高くない













	国	 日本	 ドイツ
	サンプル数	500	500
<b>論調7</b>	平均値	3.36	3.09
	標準偏差	1.027	1.282
<b>移動時間の有効活用</b>	1_全く同意しない	 5%	 18%
	2_どちらかと言えば同意しない	 10%	 9%
	3_どちらとも言えない	 44%	 31%
	4_どちらかと言えば同意する	 25%	 28%
	5_とても同意する	 15%	 14%

# 日本 vs. ドイツ: 論調9

論調9: バスやタクシー、トラックなどの**運転手不足解消**のため、自動運転システムを導入すべきである。

論調9の平均値は、  
ドイツよりも日本の方が  
はるかに大きい。

日本においては、  
運転手不足が社会問題  
になっているが、  
ドイツではそうではないこ  
とを示している

		 日本	 ドイツ
	国	日本	ドイツ
	サンプル数	500	500
<b>論調9</b>	平均値	3.43	2.82
	標準偏差	1.004	1.268
バスやタクシー、トラックなどの 運転手不足 解消	1_全く同意しない	 5%	 22%
	2_どちらかと言えば同意しない	 8%	 15%
	3_どちらとも言えない	 43%	 32%
	4_どちらかと言えば同意する	 28%	 21%
	5_とても同意する	 16%	 10%













# 日本 vs. ドイツ: 論調13

論調13: 自動運転技術の社会的実装のため、我が国は**道路交通に関する規制を緩和(安全基準を緩める)**すべきである。

ドイツ人は、論調13に対して、強い反対を示しているが、日本人はそれほどでもない

自動運転に関わらず、日本人は「規制緩和」を良いこととしてとらえる傾向がある

日本では  
“規制緩和”という言葉が  
パワーワードになっている  
可能性がある

	国	 日本	 ドイツ
	サンプル数	500	500
<b>論調13</b>	平均値	2.99	2.21
	標準偏差	1.077	1.218
道路交通 に関する 規制緩和	1_全く同意しない	 11%	 41%
	2_どちらかと言えば同意しない	 17%	 18%
	3_どちらとも言えない	 43%	 24%
	4_どちらかと言えば同意する	 23%	 13%
	5_とても同意する	 12%	 4%



## 自動運転の社会的受容に関する日本とドイツの比較分析



# AVsを巡るNIMBY問題

ゴミ捨て場は必要? Yes!

but...

じゃあどこに  
作りますか?

うちの裏庭は  
やめてくれ  
Not In My  
Back Yard



田中 皓介  
東京理科大学



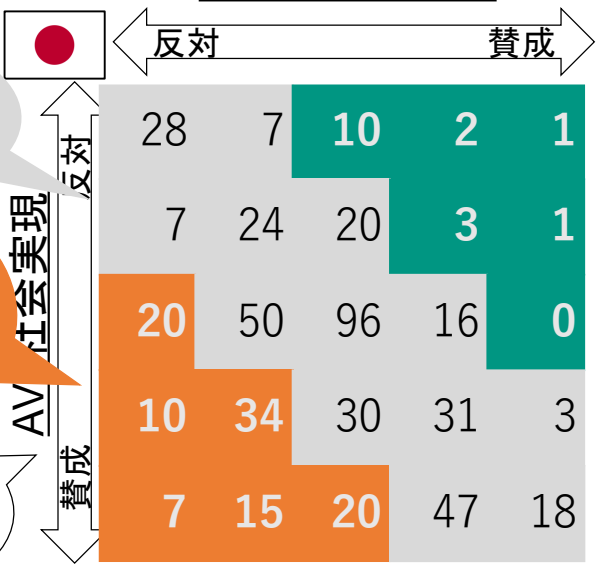
# NIMBY: AVs社会実現 vs. 自宅前走行実験

AVs社会の実現: 「自動運転システムが実現した社会」  
 自宅前走行実験: あなたの家の前の道で自動運転

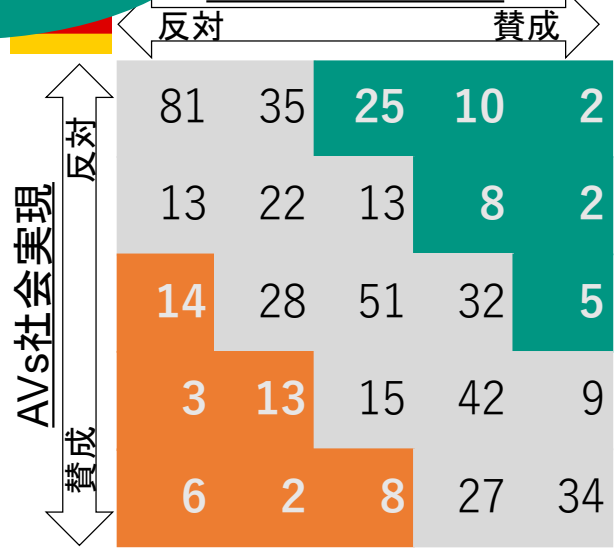
部分的な導入には賛成するが、社会全体への導入には否定的 (是々非々の態度?)  
 ...または賛成しますか

5件法

自宅前走行実験



自宅前走行実験



ほとんど  
同じ回答  
= 合理的

NIMBY:  
総論には賛成  
各論には反対

各セルの合計  
は500サンプル

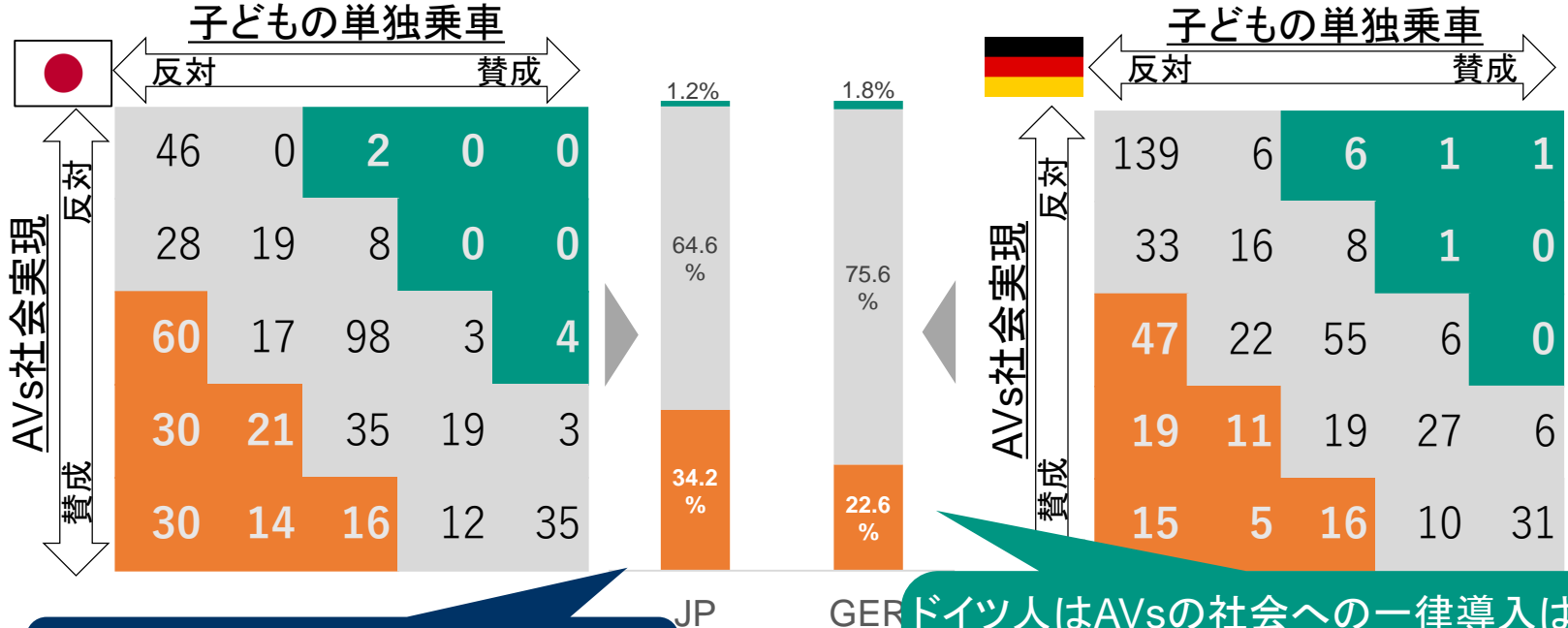
日本人はしばしば本音と建て前が違うと言われる

ドイツ人は合理的?

# NIMBY: AVs社会実現 vs. 子どもの単独乗車

AVs社会実現: 「自動運転システムが実現した社会」を作ること賛成である  
 子どもの単独乗車: あなたの子供を一人乗りさせることに抵抗は感じない

5件法



どちらの国でも、子供のこととなると NIMBY意識が強くなる

ドイツ人はAVsの社会への一律導入は問題が多いと考え、各導入状況を是々非々で判断？  
 - 一律導入に反対だが、自宅前実験はOK: 10.4%  
 - 一律導入に反対だが、子供単独乗車はOK: 1.8%

# 何がNIMBYを引き起こすのか？～回帰モデルによる分析～

独立変数= “LV5 AVs社会実現への賛意” と “子どもの単独乗車への賛意” の差

\*\* : 1% , \* : 5% 有意

	JP 	GE 
年齢	-0.13 **	
男性ダミー		
12歳以下の子供との同居ダミー		-0.092 *
自動車所有ダミー		
運転による移動回数		
AVs乗車経験ダミー		0.134 **
技術信頼		0.335 **
行政信頼		
社会システム構築関連企業信頼		
AVs開発企業信頼	0.188 **	
首都ダミー		
LV5のAVsへの恐れ	0.191 **	
LV5のAVsへの理解	-0.166 **	-0.186 **

Adjusted R2

0.099

0.124

子どもと住んでいる人は子どもの単独乗車への抵抗感が強い(=NIMBY)かと思われたが...  
そのような人々はむしろ“YIMBY”であった。  
年齢(子育て世代は若い)による影響か？

日本では企業への、ドイツでは技術への信頼が  
AVs社会の実現への期待を  
高めることによる影響か？

NIMBYは **よく分からなさ** と **恐れ** により生じる



# プライバシー: 個人情報の提供

■ 田中皓介  
東京理科大学

# 個人情報提供

5件法

質問文: 自動運転システム利用時の個人の位置情報／社外の映像／社内の映像を提供することに賛成しますか。

	Country	Japan	Germany
	Sample size	 500	 500
位置情報	Mean	2.92	2.46
	Standard Deviation	1.10	1.30
	1_Strongly Disagree	12%	32%
	2_Disagree	23%	21%
	3_Neutral	34%	21%
	4_Agree	25%	18%
5_Strongly Agree	7%	7%	
車外の映像	Mean	3.21	2.77
	Standard Deviation	1.08	1.31
	1_Strongly Disagree	8%	25%
	2_Disagree	14%	16%
	3_Neutral	37%	25%
	4_Agree	29%	26%
5_Strongly Agree	11%	8%	
車内の映像	Mean	2.86	2.35
	Standard Deviation	1.07	1.27
	1_Strongly Disagree	12%	37%
	2_Disagree	22%	18%
	3_Neutral	39%	25%
	4_Agree	21%	15%
5_Strongly Agree	6%	6%	

ドイツ人は、CO2削減に強い関心を持っているにもかかわらず、システム最適化に不可欠な位置情報の提供には否定的。

日本人は極端な回答が少なく、プライバシーを比較的気にしない

ドイツ人はプライバシーに強い関心を持っている

# 結論 & 将来展望

## ■ AVs社会的受容のコンセプトについて(概念的課題)

- ✓ 現存する研究の多くは、(私的な)個人の意識に焦点を当てている。
- ✓ 様々な関係者、組織、関係者のネットワーク、制度変更等の役割をよく理解することが重要。
- ✓ AVs社会的受容のダイナミクス(知識、親しみやすさ、適応)の評価は現状では難しい。

## ■ 実証的研究より

- ✓ ドイツにはAVに懐疑的な層が一定数存在
- ✓ パワーワード(ドイツでは気候変動、日本では規制緩和)にはだまされないよう留意すべき
- ✓ 日本人は表向き賛成でも、実際には反対するNIMBYが起きやすい傾向
- ✓ ドイツ人は日本人よりもプライバシー問題に敏感である

## ■ 政策への提言

- ✓ NIMBYはfearとunknownで起こりやすい。
- ✓ AVsのメリットだけを強調することなく、バランスの取れた情報提供を行うことが重要。

今後も、日独連携の研究を進めていく必要がある

ご清聴ありがとうございました!