

【調査企画書】

日米欧中における 自動運転の消費者ニーズ調査

～ユーザが本当に欲しい機能・インターフェース等を探る～



＜名古屋支社＞

インダストリアルテクノロジーユニット

自動車産業グループ 担当：池山

＜Tel＞052-962-2461 ＜Fax＞052-962-1920

＜E-mail＞ tikeyama@yano.co.jp ,

〒460-0004 名古屋市中区新栄町2-3 YWCAビル

1.調査の背景と目的

調査の背景

- ◆ 自動運転車の開発競争が激しくなっている。先行する米国や欧州では、公道での走行実験が一般的になりつつあり、GoogleやAudi、BMW、大手システムサプライヤが開発の最前線を走っている。
- ◆ 日本市場についても、2015年の秋の東京モーターショー以降、完成車メーカー各社が試作車を披露、実用化時期についても言及した。さらに、国内における公道での実証実験も始まり、巻き返しを図る準備が整った。
- ◆ 2020年の東京オリンピックをショーケースにして、国内自動車メーカーでは自動運転システムの市場投入が2019年に相次ぐと予想される。
- ◆ 自動運転のコンセプト、コア技術については出揃い、各社しのぎを削っている段階にある。一方の消費者サイドでは自動運転をどのように捉えているのか？消費者が本当に望む自動運転とはなにか？開発しているものは受け入れられるのか？

調査目的

世界の自動車メーカーで研究・開発が活発化している自動運転に関する消費者ニーズを明らかにし、参加企業各社の事業戦略、技術開発の基礎資料とする

調査ポイント

地域別分析

日本・米国・欧州、中国の4地域の消費者ニーズを把握、傾向を比較・分析する

仕様決定に参考になるような踏み込んだ設問

- 自動運転に対するイメージ
- 期待する機能と価格
- 自動運転中の行動
- インターフェイス
- ドライバーの介入と事故責任

ほか

マルチクライアントプロジェクト

広範で質の高い情報を比較的安価な費用で提供



2.調査要項

(1)調査方法	インターネットによるアンケート調査
(2)調査対象者	・ 20歳以上の男女 ・ 世帯で自動車を保有し、自動車免許を保有して1年以上経過
(3)調査対象エリア	日本、米国、欧州(ドイツ、フランス、イギリス)、中国
(4)サンプル数	3,000 (日本:500、米国:500、ドイツ:400、フランス:300、イギリス:300、中国1,000)
(5)割付	性別、年齢(20代、30代、40代、50代、60歳以上)による均等割り付け
(6)スケジュール	1.参加企業募集 :2016年5月～6月
	2.インターネット調査 (設問翻訳、図示、実施) :2016年7月
	3.集計、分析 (回答翻訳含む) :2016年8月
	4.報告書提出 :2016年9月中旬
(7)報告書体裁	A4横 パワーポイントスライド形式 100頁(予定) 印刷物1冊とpdfファイル



3.設問内容①

- ・ 設問は全部で30問
- ・ 以下、7つの質問カテゴリで構成

<回答者プロフィールの取得(4問)>

- 回答する自動車ユーザの運転頻度や利用シーン、走行距離、クルマの車両価格の情報を取得する。
- 後続の設問との相関関係を分析する前提情報とする。
(例. 運転頻度が高いユーザーほど、自動運転に対するニーズが高い)

<自動運転に対するイメージ・期待(6問)>

- 自動運転に対するイメージや購入意欲、期待や心配事を明らかにする。

<自動運転に任せたい機能とそれに出せる金額(6問)>

- 高速道路、市街地、駐車場の3つの運転シーン別に、自動運転に任せたい機能とそれに支払える価格について問う

<自動運転中の行動・現状との違いに対する許容(4問)>

- 自動運転走行時にしたいことや、手動運転との違いにどこまで許容できるかを問う設問

<インターフェイス(4問)>

- 自動運転の指示や走行中の案内、車室内の機器の動作に関する設問

<ドライバーの介入と事故の責任(4問)>

- システム優先かドライバー操作が優先か、事故発生時の責任の在処に関する設問

<その他(2問)>

- デザイン性や歩車間通信のための機器に関する質問

<回答者プロフィールの取得>

設問		想定回答(選択肢)
[Q1]	自動車の運転頻度	1. 週に1日以下 2. 週に2~3日 3. 週に4~5日 4. 週に6~7日 (ほぼ毎日)
[Q2]	自動車の利用シーン	1. 通勤・通学・送迎・通院 2. 仕事(営業・運送) 3. 日常生活(買い物) 4. 旅行・レジャー・帰省 5. その他
[Q3]	月間走行距離	1. 100km未満 2. 100~500km 3. 500~1,000km 4. 1,000~3,000km 5. 3,000km以上
[Q4]	日頃運転しているクルマの車両価格	1. 100万円未満 2. 100~250万円 3. 250~400万円 4. 400~550万円 5. 550~700万円 6. 700万円以上

※ 実際のインターネット調査(質問画面)では、設問内容がイメージしやすいよう、適宜図示や解説を挿入いたします。



3.設問内容②

＜自動運転に対するイメージ・期待＞

設問		想定回答(選択肢)
[Q5]	自動運転に対するイメージ	1. 大いに期待しており、購入したい 2. 期待しており、購入を検討したい 3. どちらとも言えない 4. 期待していない 5. 良いイメージはなく、ない方が良い
[Q6]	自動運転に期待すること (複数回答)	1. 運転がラクになる 2. 事故の低減 (人間による誤操作が減る) 3. 時間の有効活用 4. 燃費の向上(エコドライブ効果) 5. 誰でも運転できる (高齢者、運転スキルの低い人等) 6. その他
[Q7]	自動運転に対する懸念点 (複数回答)	1. 運転する楽しみが損なわれる 2. 信頼性(誤作動のリスク、セキュリティ) 3. コスト 4. 動作が遅い (駐車時や走行時の速度順守) 5. その他

設問		想定回答(選択肢)
[Q8]	自動運転車の利用シーン 「どのような場面で自動運転を活用したいか」	1. 通勤・通学・通院 2. 仕事(営業・運送) 3. 日常生活(買い物) 4. 旅行・レジャー・帰省 5. 飲酒後 6. その他
[Q9]	自動運転を活用したい天候とその理由	1. 晴天・昼間 2. 晴天・夜間 3. 雨天・昼間 4. 雨天・夜間
[Q10]	周囲のクルマに自動運転を使って欲しいか？	1. 積極的に使ってほしい 2. 限られた範囲で使ってほしい 3. どちらともいえない 4. あまり使ってほしくない 5. 絶対に使ってほしくない



※ 実際のインターネット調査(質問画面)では、設問内容がイメージしやすいよう、適宜図示や解説を挿入いたします。

3.設問内容③

＜自動運転に任せたい機能とそれに出せる金額＞

交通環境	自動運転に任せたい機能			支払可能金額		
	設問		想定回答(選択肢)	設問		想定回答(選択肢)
高速道路	[Q11]	高速道路の自動運転システムにおいて、自動運転に任せたい、あるいは自動運転して欲しい機能は？ (複数選択)	1. 自動車線変更 2. 自動追い越し 3. 渋滞運転 4. 車線減による割り込み機能 5. 並走車が近づいてきた際の回避 或いは ワーニング	[Q12]	[Q11]で選択した高速道路の自動運転システムの搭載に、いくらまで支払うか 「いくらだったら搭載したいか」	1. 3万円未満 2. 3～5万円 3. 5～10万円 4. 10万円以上
市街地	[Q13]	市街地の自動運転システムにおいて、自動運転に任せたい、あるいは自動運転して欲しい機能は？ (複数選択)	1. 信号で停止・発進 2. スピード制限内走行(標識認識) 3. 狭い路地での対向車とのすり抜け 4. 歩行者や自転車多い環境での徐行運転	[Q14]	[Q13]で選択した市街地の自動運転システムの搭載に、いくらまで支払うか 「いくらだったら搭載したいか」	1. 3万円未満 2. 3～5万円 3. 5～10万円 4. 10万円以上
駐車	[Q15]	自動駐車システムにおいて、自動運転に任せたい、あるいは自動運転して欲しい機能は？ (複数選択)	1. 駐車操作の自動化 (ドライバーが車室内で駐車場所を指定し、自動入庫) 2. 自動駐車 (ドライバーがクルマを降り、車外からリモコンで入庫&出庫指示) 3. 大規模駐車場での駐車可能場所の探索 4. エントランスでの降車と迎車 (ドライバーはエントランスで降り、駐車場所の探索、入出庫、エントランスへの送迎を自動化)	[Q16]	[Q15]で選択した自動駐車システムの搭載に、いくらまで支払うか 「いくらだったら搭載したいか」	1. 3万円未満 2. 3～5万円 3. 5～10万円 4. 10万円以上

※ 実際のインターネット調査(質問画面)では、設問内容がイメージしやすいよう、適宜図示や解説を挿入いたします。



3.設問内容④

<自動運転中の行動・現状との違いに対する許容>

設問	想定回答(選択肢)
[Q17] 完全自動運転(運転しないでもいい)とすれば、その間何をしたいか？	1. 食事 2. 仮眠 3. 仕事(PCの操作) 4. 娯楽(映画・ゲーム・本) 5. その他
[Q18] 自動運転中万一に備え、ドライバーにはすぐに運転行動に移れることが要求されるとする。それでも自動運転機能を付けたいか？	1. ぜひ欲しい 2. どちらともいえない 3. 要らない 4. 分からない
[Q19] 自らの運転(1時間)より自動運転の方が目的地に到着する時間が遅れるものとする、何分まで許容できるか？	1. 5分まで 2. 10分まで 3. 20分まで 4. 30分まで 5. 31分以上
[Q20] 自動運転にスムーズさは必要か？	1. 自らの運転よりも滑らかな方が良い 2. 自らの運転と同等の滑らかさが必要 3. 100%ぶつからないのであれば荒い動きでも良い

<インターフェイス>

設問	想定回答(選択肢)
[Q21] 自動運転の指示入力は何で行うのが良いか？	1. カーナビゲーション 2. その他車載機器(専用ディスプレイ等) 3. 音声入力 4. スマートフォン
[Q22] 自動運転中の案内は必要か？ (例)「車線変更します」	1. 音声ガイド 2. インパネのディスプレイ 3. ヘッドアップディスプレイ(フロントガラスへの投写) 4. シートやペダルの振動・反力 5. なにも要らない
[Q23] 自動運転中にハンドルやペダルが勝手に動くとする。抵抗があるか？	1. 特に抵抗はない 2. 多少抵抗があるが、自動運転のためにはやむを得ない 3. とても抵抗があり、別の操作系が必要
[Q24] 自動運転中にカメラ等でドライバーの状態検知を行うものとする。抵抗があるか？	1. 特に抵抗はない 2. 多少抵抗があるが、自動運転のためにはやむを得ない 3. とても抵抗があり、別の状態検知手段が必要



※ 実際のインターネット調査(質問画面)では、設問内容がイメージしやすいよう、適宜図示や解説を挿入いたします。

3.設問内容⑤

<ドライバーの介入と事故の責任>

設問		想定回答(選択肢)
[Q25]	自動運転中に事故が起こりそうな状況にあるとする。 ドライバーの操作を優先すべきか？	1. ドライバーの操作が優先されるべき 2. 危険時こそドライバーよりも自動運転システムに任せるべき 3. どちらとも言えない
[Q26]	自動運転中に、交差点で飛び出してきた自転車(あるいは歩行者)との接触事故が起きたとする。 自動車側が賠償することになると想定されるが、誰の責任になるのか(なると感じるか)	1. 運転者 2. 自動車メーカー 3. 自動運転システムを作ったメーカー 4. 自転車(あるいは歩行者) 5. 道路管理者 6. 行政機関 7. その他
[Q27]	[Q26]について、なぜそう思うか	記述回答
[Q28]	自動運転中も常にドライバーが運転状況を確認し、すぐに運転行動に移れる必要があるとする。 そのための支援システム(居眠り防止やわき見運転の防止)は必要か？	1. 特に必要がない (支援システムが必要なくらいなら自動運転機能はいらない) 2. 必要ないが、自動運転のためなら搭載はやむを得ない 3. あったほうが良い

<その他>

設問		想定回答(選択肢)
[Q29]	(意匠性) 外観を損なうものがついていても許容できるか	1. 車外に装着するものでも付いてよい 2. 車外はNG、車内の範囲でなら何が付いても良い 3. 車内でもできるだけ現状の外観・内装を維持して欲しい
[Q30]	(歩行者) 歩行者との衝突を回避するため、歩行者は何らかの機器を所持しなければならないとする。 抵抗があるか？	1. 特に抵抗はない 2. 若干抵抗がある 3. 靴やウェアラブル機器など、意識しなくてもよい機器ならば良い 4. 非常に抵抗があり、何も持つ必要がないシステムを目指すべきである



※ 実際のインターネット調査(質問画面)では、設問内容がイメージしやすいよう、適宜図示や解説を挿入いたします。

4.分析内容(報告書目次)

第1章 エグゼクティブ・サマリー

- ・ 回答者の属性
- ・ 設問内容と提示画面
- ・ 調査結果の概要

第2章 世界主要4地域の比較分析

- ＜回答者プロフィールの取得＞[Q1]～[Q4]
- ＜自動運転に対するイメージ・期待＞[Q5]～[Q10]
- ＜自動運転に任せたい機能とそれに出せる金額＞[Q11]～[Q16]
- ＜自動運転中の行動・現状との違いに対する許容＞[Q17]～[Q20]
- ＜インターフェイス＞[Q21]～[Q24]
- ＜ドライバーの介入と事故の責任＞[Q25]～[Q28]
- ＜その他＞[Q29]～[Q30]
- ・ 各設問について、日米欧中4地域の集計結果を横に並べて比較し、その傾向を分析します

第3章 地域別 プロファイルとの傾向分析

1. 日本市場
 2. 米国市場
 3. 欧州市場
(ドイツ、フランス、イギリス)
 4. 中国
- ・ 各地域ごとに、各設問について、性別、世代別、運転プロフィール(運転頻度、利用用途、走行距離、車両価格)別に集計し、その傾向を分析します

第4章 データ編

- ・ ご参加企業さまにおいて、目的に応じたご活用ができるよう、アンケート調査結果の生データを添付いたします



4.分析内容(アウトプットイメージ・前回)

<自動運転に対するイメージ・期待>

Q10 現在、多くの自動車メーカーやIT企業が、事故の削減や利便性向上を目的に、自動運転技術の開発を進めています。あなたは、運転に対してどのような印象を持っていますか。次の中からひとつ選択してください。[SA]

		大いに期待しており、購入したい	期待しており、購入を検討したい	どちらとも言えない	期待していない	よいイメージはなく、ない方がよい	合計
合計	N	328	703	760	242	165	2198
	%	14.9%	32.0%	34.6%	11.0%	7.5%	100.0%
日本	N	89	137	227	38	35	526
	%	16.9%	26.0%	43.2%	7.2%	6.7%	100.0%
米国	N	98	171	196	47	48	560
	%	17.5%	30.5%	35.0%	8.4%	8.6%	100.0%
欧州	N	141	395	337	157	82	1112
	%	12.7%	35.5%	30.3%	14.1%	7.4%	100.0%

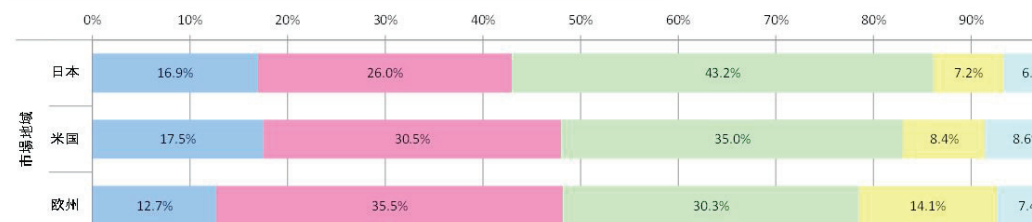
- ◆ 日米欧とも、5割弱が自動運転に「大いに期待」と肯定的な意見
- ◆ しかし「期待していない」「無い方がよい」否定的な意見も存在する。特に欧州での割合が21.5%を占める結果となった。
- ◆ 日本では「どちらとも言えない」が43.2%と大きな構成。自動運転に関する認知が弱いに要因と推察される。

<自動運転に対するイメージ・期待>

Q11 自動運転技術はドライバーや社会に次のようなメリットを提供できると考えられています。あなたが自動運転技術に期待することをすべて選択してください。【【考え方】あなたが自動運転機能を搭載するとした場合、その決め手になるような理由を選択してください。】[MA]

		運転がラクになる	事故の低減(人間による誤操作が減る)	時間の有効活用	燃費の向上(エコドライブ効果)	誰でも運転できる(高齢者、運転スキルの低い人等)	その他	特になし	合計
合計	N	1030	1443	444	900	585	50	287	2198
	%	46.9%	65.7%	20.2%	40.9%	26.6%	2.3%	13.1%	100.0%
日本	N	220	319	74	210	148	12	91	526
	%	41.8%	60.6%	14.1%	39.9%	28.1%	2.3%	17.3%	100.0%
米国	N	281	401	154	286	183	17	65	560
	%	46.6%	71.6%	27.5%	51.1%	32.7%	3.0%	11.6%	100.0%
欧州	N	549	723	216	404	254	21	131	1112
	%	49.4%	65.0%	19.4%	36.3%	22.8%	1.9%	11.8%	100.0%

- ◆ 日米欧とも、自動運転に期待することとして「事故の低減」が最も多く選ばれた。回答者の6~7割が自動運転による安全性向上に期待するといえる結果となった。
- ◆ 「運転がラクになる」「燃費の向上」に対する期待も高い。前者は3地域とも4~5割の回答者が選択。後者は米国で51.1%、日欧では4割弱の回答者が期待するといえる結果となった。
- ◆ 全体的に米国は各項目とも期待が高い

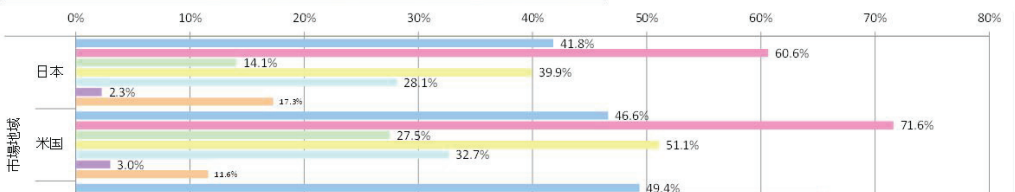


<ドライバーの介入と事故の責任>

Q32~Q31 (自動運転走行中の事故責任の所在)について、その理由を記述してください。[FA]

選択肢	代表的な選択理由(自由回答から抽出)	意見数			各選択肢における比率			各選択肢の回答数		
		日本	米国	欧州	日本	米国	欧州	日本	米国	欧州
1. 運転者	機械は参考・限度がある	15	3	4	5.7%	1.5%	0.8%	263	202	486
	システムは補助	9	0	13	3.4%	0.0%	2.7%			
	搭載を決めた or 命令をしたのは運転者	24	18	27	9.1%	8.9%	5.6%			
	普及させるために、開発を止めないために	6	0	0	2.3%	0.0%	0.0%			
2. 自動車メーカー	自動運転中も注意している必要がある	11	47	108	4.2%	23.3%	22.2%	72	50	88
	現行の法律と変わらないだろう	9	4	11	3.4%	2.0%	2.3%			
	製造事業者としての責任、搭載責任、販売責任	12	12	5	16.7%	24.0%	5.7%			
	性能不足、不備、欠陥	4	2	13	5.6%	4.0%	14.8%			
3. 自動運転システムを作ったメーカー	安心・信頼して購入されている	6	4	1	8.3%	8.0%	1.1%	94	144	279
	100%の精度であるべき(誤動作は認められない)	6	2	9	8.3%	4.0%	10.2%			
	開発責任、最もシステムに関わっている、知っている	11	17	8	11.7%	11.8%	2.9%			
	性能不足、不備、欠陥	7	15	20	7.4%	10.4%	7.2%			
	安心・信頼して購入されている	8	17	11	8.5%	11.8%	3.9%	9	8	37
	100%の精度であるべき(誤動作は認められない)	9	8	37	9.6%	5.6%	13.3%			

- ◆ 事故の責任の所在について、「1. 運転者」「2. 自動車メーカー」「3. システムメーカー」を選択した回答者の理由を簡易的にまとめた。
- ◆ 「1. 運転者」については、日本と欧米で理由の傾向が異なる。日本では、自身のクルマへの搭載や自動運転指示(命令)の判断に対して責任があるという考え方であるが、欧米では運転中に注意を払っていないことに対して責任を感じる傾向にある。
- ◆ 「2. 自動車メーカー」「3. システムメーカー」については、日米と欧州で傾向が割れた。日米では、開発・搭載・製造・販売に対して責任がある答える回答者が最も多く、次いで安心や信頼を裏切るところに責任があるとする回答者が多かった。一方の欧州では、性能不足といふ意見や、あってはならない誤動作するものを市場に出した点に責任があるとする回答者が多かった。



第3章 地域別プロファイルとの傾向分析

1. 日本市場 — 回答者プロフィールとの相関

	<自動運転に対するイメージ・期待>					<自動運転に任せたい機能とそれに出せる金額>					<自動運転中の行動・現状との違いに対する期待>				
	自動運転に対する印象	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること	自動運転技術に期待すること
Q1 性別	×	△	△	△	×	×	×	×	×	△	△	△	×	×	△
Q2 年齢	○	○	△	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	○
Q5 運転頻度	○	△	△	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	○
Q6 自動車用途	△	×	△	○	△	△	×	△	△	△	×	×	×	×	×
Q7 月間走行距離	○	△	△	△	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○
Q8 車両価格	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○
Q9 装着安全システム	△	△	△	×	×	△	×	△	△	△	×	×	×	×	×

	<インターフェース>					<ドライバーの介入と事故の責任>					<その他>				
	自動運転で使いやすい入力・指示方法	自動運転走行中の案内方法	ハンズオン/オフの切り替え方法	自動運転中のドライバーの負担軽減方法	自動運転中のドライバーの負担軽減方法	ドライバーシステム、どちらが優先すべきか	自動運転中のドライバーの負担軽減方法	自動運転中のドライバーの負担軽減方法	自動運転中のドライバーの負担軽減方法	自動運転中のドライバーの負担軽減方法	自動運転中のドライバーの負担軽減方法	自動運転中のドライバーの負担軽減方法	自動運転中のドライバーの負担軽減方法	自動運転中のドライバーの負担軽減方法	自動運転中のドライバーの負担軽減方法
Q26 性別	×	×	△	△	△	△	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Q27 年齢	○	○	×	○	△	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○
Q5 運転頻度	△	△	×	×	○	△	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Q6 自動車用途	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Q7 月間走行距離	×	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Q8 車両価格	×	△	○	○	△	×	○	○	×	×	×	×	×	×	○
Q9 装着安全システム	×	×	×	×	△	△	×	×	△	△	×	×	×	×	△

- 凡例
 ○: 強い相関あり
 △: 弱い相関あり
 ×: 定性的な傾向あり
 △: とくにない

5.調査企画参加要項

(1)募集企業数	20社（最低調査履行社数:12社） ➢ 本調査企画は、マルチクライアント調査企画です ➢ 参加企業が20社に達した場合、申し込みを締め切らせていただきます ➢ 参加企業数が10社に満たない場合は、プロジェクトを中止する場合があります。予めご了承をお願い致します。 ➢ 調査の開始・中止については、7月上旬にご連絡させていただきます
(2)参加費用	本体費用:600,000円(税別) 消費税につきましては法令の改正に則り、適正な税額を申し受けいたします。
(3)費用お支払い方法	➢ 調査報告書納品時に全額の請求書をご送付させていただきます。費用は弊社指定銀行口座にお振り込みください。 ➢ お支払いは貴社締め支払いサイトで結構です
(4)参加企業募集期間	2016年5月～6月
(5)報告書納品予定日	2016年9月16日

お申し込み方法

- 同封の「マルチクライアント調査企画参加申込書」に所定事項をご記入の上、FAXでお申し込みください
- メールでのお申し込みも受け付けております

その他、内容に対するお問い合わせは・・・

 **株式会社 矢野経済研究所**

<名古屋支社>

**インダストリアルテクノロジーユニット
自動車産業グループ 担当:池山**

<TEL>

052-962-2461

<E-mail>

tikeyama@yano.co.jp

<FAX>

052-962-1920

マルチクライアント調査企画とは・・・

- 矢野経済研究所が個々の民間企業や業界団体、または政府や地方自治体などから受託する調査研究は、多くの場合、それぞれ個別の問題に関するものであり、調査の成果は当該委託者のみに提供されるものです。
- しかし、場合によっては多くの企業の方々が共通のテーマに対して高い関心を示しているというケースもあり、このような状況に対応すべく開発されたのが、マルチクライアント方式です。特化した特定テーマの調査にあたって、複数の企業さまにご参加を頂き、その調査・分析成果をご参加企業各位に限定してご提供するものです(※一部簡単な集計結果を弊社セミナー等で利用させて頂く場合がございます)。
- 同方式は、ご参加いただきました企業さま各位に、調査研究から生ずる広範囲かつ質の高いデータを、比較的安価な費用でご利用いただけるというメリットを有しております。
- なお、ご参加企業の企業名は、参加企業間においても一切公表は致しません。



【ご参考】自動運転に関連する調査の実績

自社企画調査レポート

- 車載用半導体市場の可能性と将来分析2012-2013
- 車載用センサデバイスのマーケット分析2013
- 電動パワーステアリングシステム市場の最新動向と将来展望 2013
- 車載Ethernet/MOSTの最新動向と市場展望2013
- 車載用ネットワークの最新動向と将来展望 2013
- 進展する駐車支援システムの最新動向と市場展望2014
- 日米欧における自動運転の消費者ニーズ調査
- 先進運転支援システム(ADAS)用キーデバイス/コンポーネント2014
- 自動運転システムの可能性と将来展望2015(2015年6月発刊)
- 車載用センサデバイスのマーケット分析2015(2015年7月発刊)
- 新世代アイドルストップシステム市場の徹底分析2015
- 車室内・乗員検知システム/センサデバイスの市場展望2015-2016(2015年11月発刊)
- 電動パワーステアリングシステム市場の最新動向と将来展望 2016(2016年3月発刊)
- 先進運転支援システム(ADAS)用キーデバイス/コンポーネント2016(2016年6月発刊予定)
- 自動運転システムの可能性と市場展望2016(2016年10月発刊予定)

※ 上記の自主企画調査レポートのほか、民間企業さま、官公庁さまのカスタム調査を多数実施しております。

2015年7月 弊社発表プレスリリース(抜粋)

調査結果サマリー

□ ◆ 2015年から2017年にかけてレベル2の自動運転システムの搭載が進み、2020年のレベル2の自動運転システム世界搭載台数は360万台に成長すると予測

2015年から2017年にかけて、高速道路における渋滞時の低速追従自動走行、自動駐車システムなどのレベル2(部分的自動運転)の自動運転システムが高級車を中心に搭載が活発化する見込みである。特に米国市場では、日米欧各国の自動車メーカーが自動走行試験を実施中で今後の採用が進み、2020年のレベル2の自動運転システム世界搭載台数は360万台に拡大すると予測する。

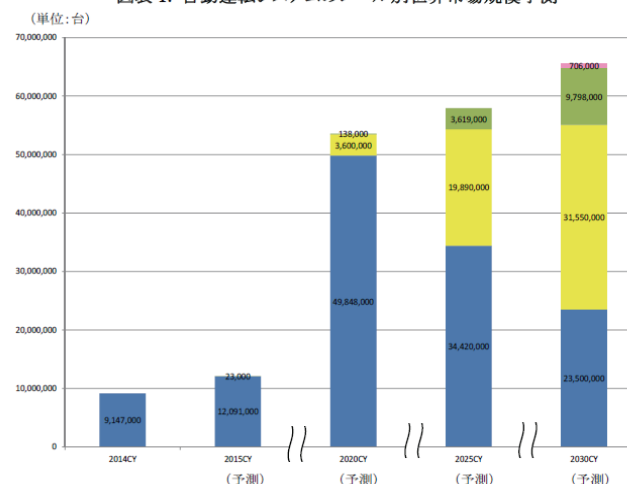
◆ 米国市場を中心にレベル3の自動運転システムが2018年頃に実用化され、2025年のレベル3の自動運転システム世界搭載台数は361万9,000台に拡大すると予測

レベル3(条件付自動運転)の自動運転システムは、米国において2018年頃に実用化されると考える。高速道路における車線変更や追い越し、合流、障害物回避、料金所通過などの運転作業を全てシステムが行う。米国から市場が立ち上がり、欧州や日本でも実用化が進み、2025年のレベル3の自動運転システム世界搭載台数は361万9,000台に拡大すると予測する。

◆ 2030年における自動運転システムの世界搭載台数は、レベル2が3,155万台、レベル3が979万8,000台に達すると予測

自動運転システムはレベル2(部分的自動運転)、レベル3(条件付自動運転)の普及が日米欧各国で拡大し、コストダウンも進む。このため、レベル2、レベル3の自動運転システムの搭載がミドルクラス以下の車種でも増加する見込みである。2030年の自動運転システムの世界搭載台数は、レベル2が3,155万台、レベル3が979万8,000台に達すると予測する。

図表 1. 自動運転システムのレベル別世界市場規模予測



マルチクライアント調査企画 参加申込書

株式会社矢野経済研究所が募集するマルチクライアント市場調査に、下記の要領で参加を申し込みます。

調査テーマ

「日米欧中における 自動運転の消費者ニーズ調査」

●お申込者情報(送付先)

御社名			
ご住所	〒		
ご担当部署			
(フリガナ) お名前			役 職
電話		FAX	
e-mail			
弊社からの 各種案内	希望される方は、下記からご希望の案内方法を選択し、チェック(☑)して下さい。 [☐ 特に問わない ☐ 郵送 ☐ 電話 ☐ e-mail ☐ FAX] ※個人情報の取扱いにつきましては、裏面の「個人情報利用承諾のお願い」をご確認下さい。 ※既にご希望をお伺いしている場合には、ご希望の案内方法を変更されない限り、チェックの必要はございません。		

備考(連絡先の補足や、調査内容に対するご意見・ご要望など)

個人情報 利用承諾のお願い

記

お客様の個人情報は下記の通り取り扱います。

(利用目的)

ご承諾いただきました個人情報は、お客様のご連絡先情報等に限定し、後述する当社の活動につき、御社と当社とのご連絡に利用させていただきます。当該の活動内容（ご連絡の内容）は、市場調査資料等の当社商品・サービスのご案内となります。また、ご連絡の手段は、郵便・TEL・FAX・e-mail等を利用させていただきます。それ以外の利用目的又は法令等に基づく要請の範囲を超えた利用は致しません。

(個人情報の提供)

ご承諾頂きました個人情報は、第三者に提供することはありません。

(個人情報の利用目的の通知、開示、訂正等（内容の訂正、追加又は削除）、利用停止等（利用の停止、消去又は第三者への提供の停止）)

ご承諾頂きました個人情報について、開示・訂正等・利用停止等の求めに対応させていただきます。その際には、下記までお申し出下さい。

個人情報相談窓口 TEL:03-5371-7054 e-mail:p-info@yano.co.jp

HPはこちらから⇒<http://www.yano.co.jp/form/dm/>

なお、当社の個人情報保護方針は、<http://www.yano.co.jp/policy/> をご覧下さい。

(個人情報の管理者及び連絡先)

管理者 株式会社矢野経済研究所 個人情報保護管理者 管理本部 本部長

連絡先 個人情報相談窓口 TEL:03-5371-7054 e-mail:p-info@yano.co.jp

以 上

切り取らず、FAXにて返送ください。

個人情報利用承諾確認書

私は、貴社に登録されている私自身の個人情報を、上記目的で使用されることに、

☐ 同意いたします。希望する案内方法 (☐ 特に問わない ☐ 郵送 ☐ 電話 ☐ e-mail ☐ FAX)

☐ 同意いたしません。

貴社名:	ご氏名:	
部門:	ご役職:	
ご住所: 〒		
TEL	FAX	mail

【ご返送先】FAX:03-5371-6970

株式会社矢野経済研究所 行