
自動運転に対するドイツの消費者意識

—日本とドイツの比較調査から—

主席研究員 宮木 由貴子

<注目されるドイツの自動運転>

今日、自動運転にかかわる技術開発や法改正の準備等の環境整備が進められている。こうした動きは日本のみならず、世界各国で進められているが、国や地域ごとに法・ルールや保険制度などにおいてさまざまな違いがあることに加え、飛びぬけて先進的な国が多数あるわけではないので、自国のモデルとなる事例を探すのは容易ではない。こうした中で、日本が注視している国の1つがドイツである。

自動運転については、自動車保険を提供している損害保険会社において特に関心が高く、保険のあり方や保障の範囲等について議論が重ねられている。こうした中で、損害保険ジャパン日本興亜株式会社は、ドイツの消費者に対して「自動運転車の社会受容性および法的責任に関する意識調査」を実施した。

<ドイツにおける自動運転技術の認知度>

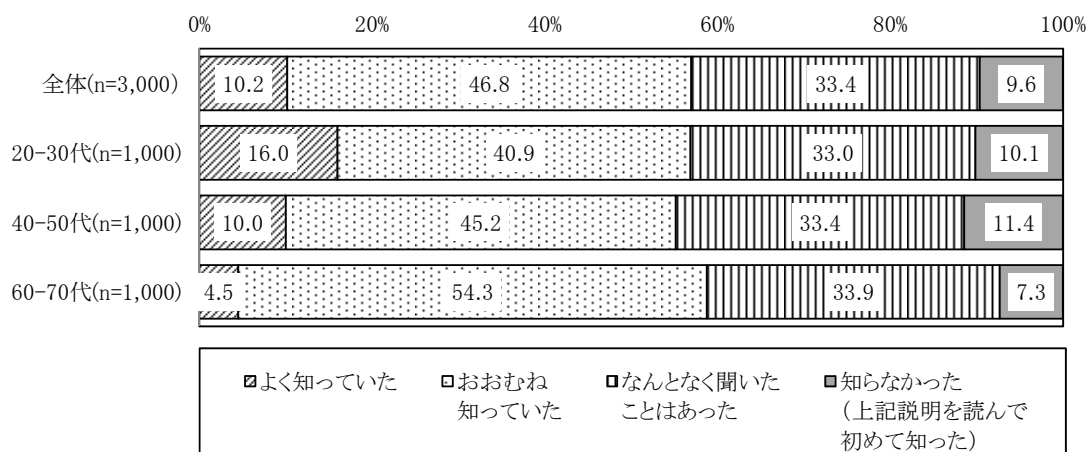
ドイツでは、2017年6月に道路交通法が改正され、自動運転の実用化が進められていることもあり、その動向が日本でも注目されている。自動運転におけるシステム関与の度合いについては、アメリカの非営利団体である「SAE International」による5段階でのレベル区分が国際的に用いられるのが一般的である(図表1)。日本における一般の消費者においては、聞いたことがあるという程度で、あまり馴染みのない言葉とってよいだろう。

ドイツでの自動運転技術の認知度についてみると、「自動運転車の技術レベル(SAE International レベル1~5を提示)」について「よく知っていた」(10.2%)「おおむね知っていた」(46.8%)の合計で57.0%が知っているという回答した(図表2)。6割近くがSAEの自動運転レベルを知っているという状況は、いくつかの日本国内の実態データと比べても非常に高い割合であるといえる。

図表1 自動運転レベル(SAE International)

レベル	概要	安全運転に係る 監視、対応主体
1 運転支援	システムが前後・左右のいずれかの車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施	運転者
2 部分 運転自動化	システムが前後・左右の両方の車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施	運転者
3 条件付 運転自動化	システムがすべての運転タスクを実施(限定領域内)・作動継続が困難な場合の運転者は、システムの介入要求等に対して、適切に応答	システム
4 高度運転 自動化	システムがすべての運転タスクを実施(限定領域内)・作動継続が困難な場合、利用者の応答は期待されない	システム
5 完全運転 自動化	システムがすべての運転タスクを実施・作動継続が困難な場合、利用者の応答は期待されない	システム

図表2 ドイツにおける自動運転技術の認知(年代別)



資料：損害保険ジャパン日本興亜株式会社「自動運転車の社会受容性および法的責任に関する意識調査」(2018)より作成

<自動運転技術に対する期待>

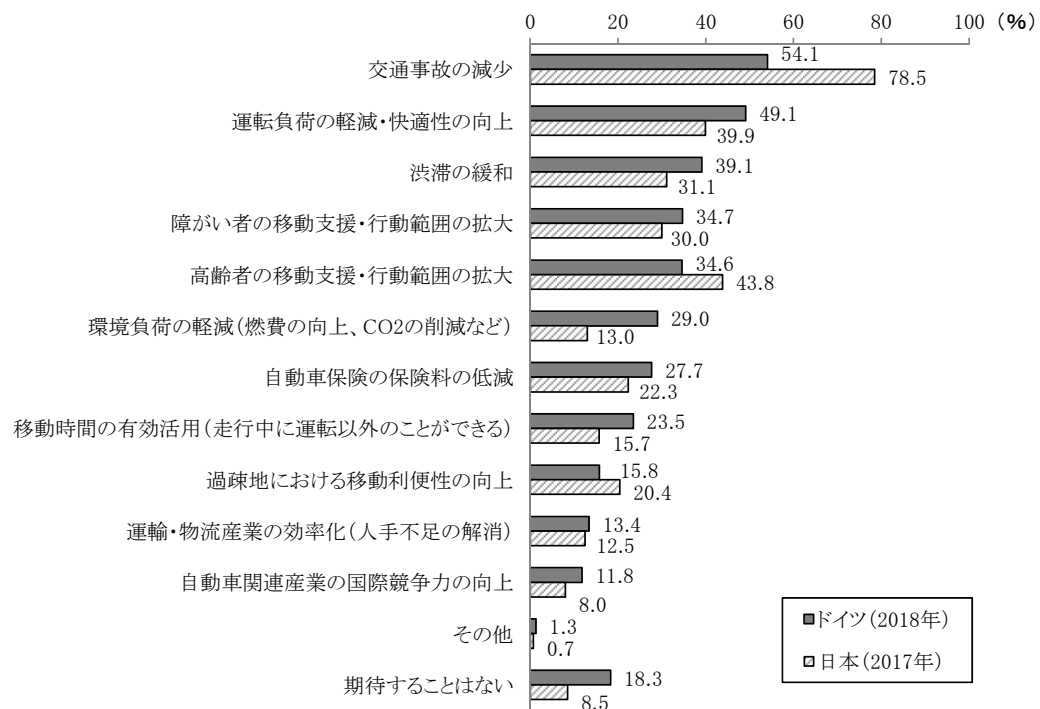
また、自動運転に対する「期待」としては、「交通事故の減少」(54.1%)をあげた割合が最も高く、これに「運転負荷の軽減・快適性の向上」(49.1%)「渋滞の緩和」(39.1%)が続く(図表3)。

一方で、日本における同設問での調査を見ると、最も多かったのは「交通事故の減少」(78.5%)で、これに「高齢者の移動支援・行動範囲の拡大」(43.8%)が続いた。日本においては、高齢者の免許返納やそれに伴う移動手段の確保が課題となっている

が、こうした点への関心の高さが、自動運転に対する「高齢者の移動支援・行動範囲の拡大」という側面への期待につながったものと考えられる。

また、「環境負荷の軽減（燃費の向上、CO2の削減など）」において、日本とドイツで回答に倍以上の差がみられた点も、両国の関心の度合いを反映しているようで興味深い。

図表3 自動運転の普及に対する期待(ドイツと日本の比較)



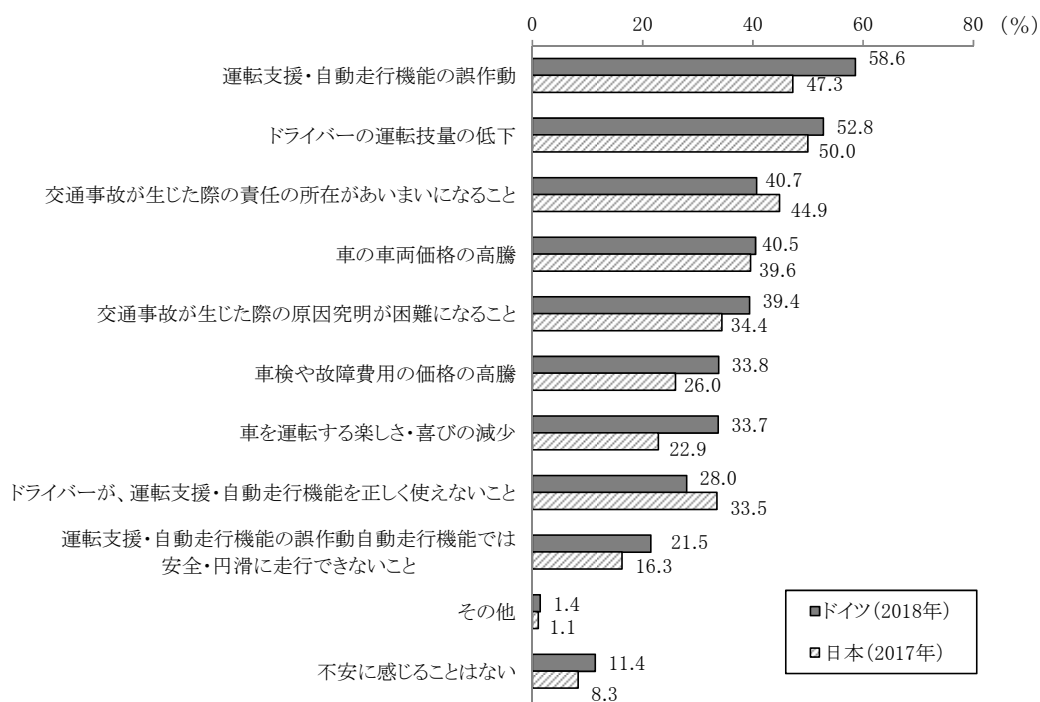
資料：ドイツのデータについては図表1に同じ 日本データは同調査として2017年に実施されたもの

<自動運転技術に対する不安>

また、自動運転に対する「不安」としてドイツで最も多くあげられたのは「運転支援・自動走行機能の誤作動」(58.6%)であり、これに「ドライバーの運転技量の低下」(52.8%)が続いた(図表4)。

一方、日本の回答では「ドライバーの運転技量の低下」(50.0%)が最も高く、「運転支援・自動走行機能の誤作動」(47.3%)がこれに続いた。3位以下はドイツ・日本ともに「交通事故が生じた際の責任の所在があいまいになること」「車の車両価格の高騰」「交通事故が生じた際の原因究明が困難になること」の順であげられた。

図表4 自動運転の普及に対する不安(ドイツと日本の比較)

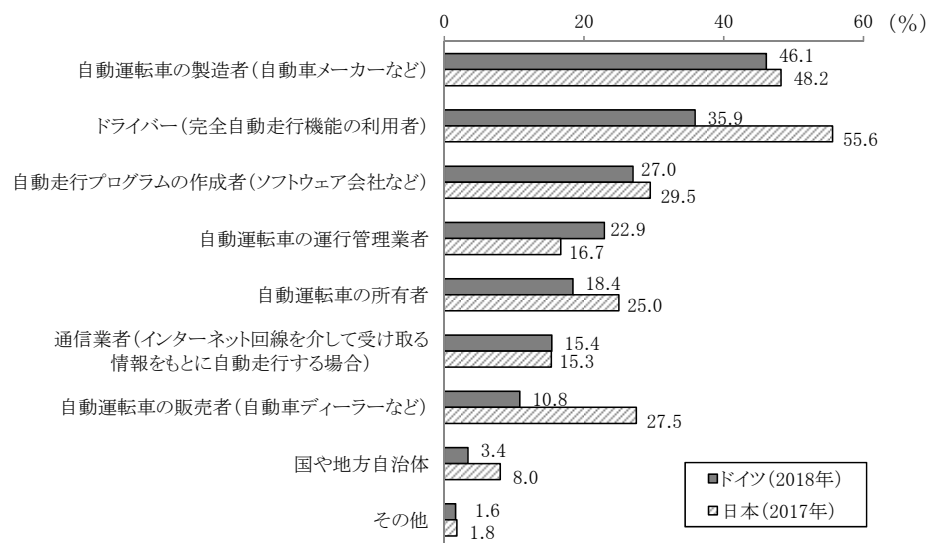


資料：図表2に同じ

<完全自動運転車の事故の損害賠償責任の所在>

「完全自動運転車の事故の損害賠償責任の所在」についての意見は、ドイツと日本で回答が異なっている。現在、ドイツでは「所有者が一時的に事故時の損害賠償責任を負う」とこととされるが、「自動運転車の製造者（自動車メーカーなど）」(46.1%)が責任を負うべきであるとの回答が「ドライバー(完全自動走行機能の利用者)」(35.9%)を10ポイント以上、上回っていた。一方、日本において、責任の所在として最も多くあげられたのは「ドライバー（完全自動走行機能の利用者）」(55.6%)で、「自動運転車の製造者(自動車メーカーなど)」(48.2%)を約7ポイント上回っていた(図表5)。

図表5 完全自動運転車の事故の賠償責任所在



資料：図表2に同じ

<まとめ>

現在、日本においても4月に内閣官房による制度整備大綱がまとめられ、制度改正やルール作成が検討されるなど、自動運転の実用化に向けた環境整備が進められている。しかし一方で、消費者の意識が追いついていない実態も否めない。自動運転の導入により、何がどのように変わり、消費者におけるメリット・デメリットはどのようなものなのか、メリットを享受するためのリスクや負荷としてどのようなものがあるのかといった点について、情報を共有し、議論を行う必要があるだろう。

自動運転を使うのは消費者である。官民連携の「民」は民間企業だけでなく一般消費者を含む点について改めて考え、消費者を含めた積極的な議論の機会を持つことが求められる。

(ライフデザイン研究部 みやき ゆきこ)

※図表4の「自動運転の普及に対する不安」として「交通事故が生じた際の責任の所在があいまいになること」があげられているが、自賠責保険においては、自動運転システム利用中の事故により生じた損害についても従来の運行供用者責任を維持することが明確化されている。なお、保険会社等から自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みが検討される模様である。