

「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）自動走行システム／大規模実証実験」
のうち

「社会の受容性に関する総合調査」 試乗会報告

9月6日 推進委員会
大規模実証実験TF
事務局 NEDO

実施概要

目的：

政策・施策立案に係るものにより高度運転支援車両の試験走行を行い、今後の政策・施策に係る取組課題のきづきや、方向性の議論を活性化する。

開催日：平成29年8月9日（水）
（晴、最高気温33度）

場 所：JARI城里テストセンター 外周路
（起伏やセンターラインのある一般道相当のコース）

参加者：推進委員会、各WG構成員34名 随行者9名

対象車：レベル2高度運転支援システムを搭載した国内外10車種



NISSAN SERENA



LEXUS RX



HONDA ACCORD



Mazda CX-5



SUBARU LEVORG



Mercedes Benz E-Class



Audi A4



BMW 7 Series



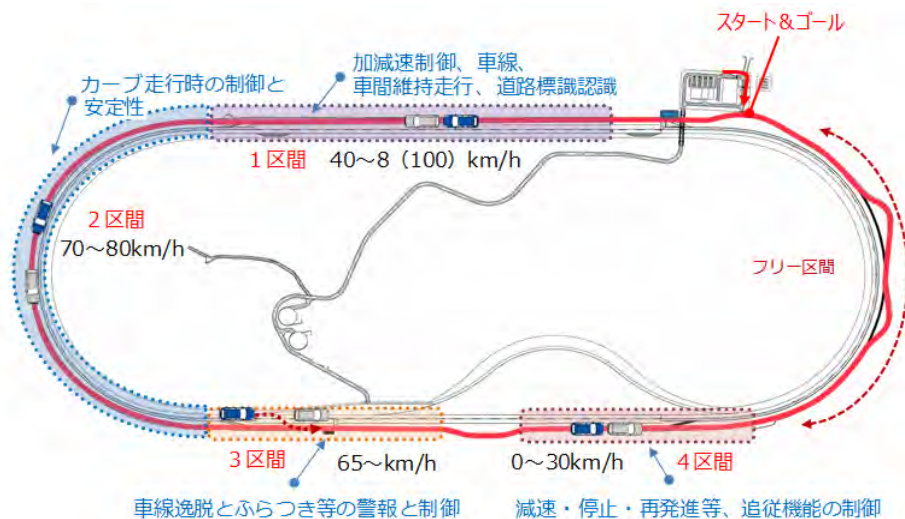
Tesla Model S



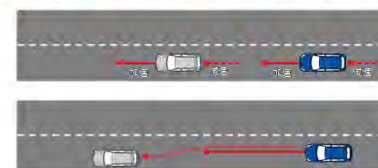
Tesla Model X

試験走行内容

参加者がドライバーとなって、インストラクターの指示の下で、加減速制御、車線維持、前者追従などの機能や、機能の状態表示、スイッチの操作性等を体験した。



1区間 加減速制御・車線、車間維持走行・道路標識認識



体験項目

- ▶スピード（中速）の強弱で追従する速度制御を確認
- ▶前走車が加減速を行った場合の車間距離を確認
- ▶設定スイッチを操作して、扱い易さ等を確認
- ▶白線内の中央維持を確認
- ▶ステアリングアシストを使って、前走車を追従することなく白線内中央維持が出来るかを確認
- ▶速度標識に関する注意・警告を確認

2区間 カーブ走行時の制御と安定性



体験項目

- ▶ACCセットのまま前走車に追従せずステアリングアシストを実施
- ▶ハンドル制御と中央維持制御を確認
- ▶外側に膨らみ、内側にハンドルを修正する際の車両の動きを確認
- ▶ハンドル制御がキャンセルされた際の警報機能を確認（メーカーごとの違い）
- ▶運転者が介入して、復帰するときの反応を確認

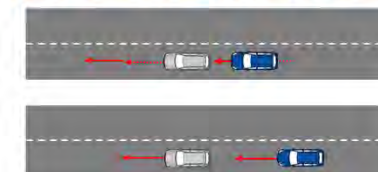
3区間 車線逸脱とふらつき等の警報と制御



体験項目

- ▶車線から逸脱しそうなときの警報機能を確認（メーカーごとの違い）

4区間 減速・停止・再発進等、追従機能の制御



体験項目

- ▶低速時（渋滞）での追従走行における制御を確認
- ▶停止した後、再発進機能を確認
- ▶白線が確認できなくても、前走車を追従するステアリングアシストを確認

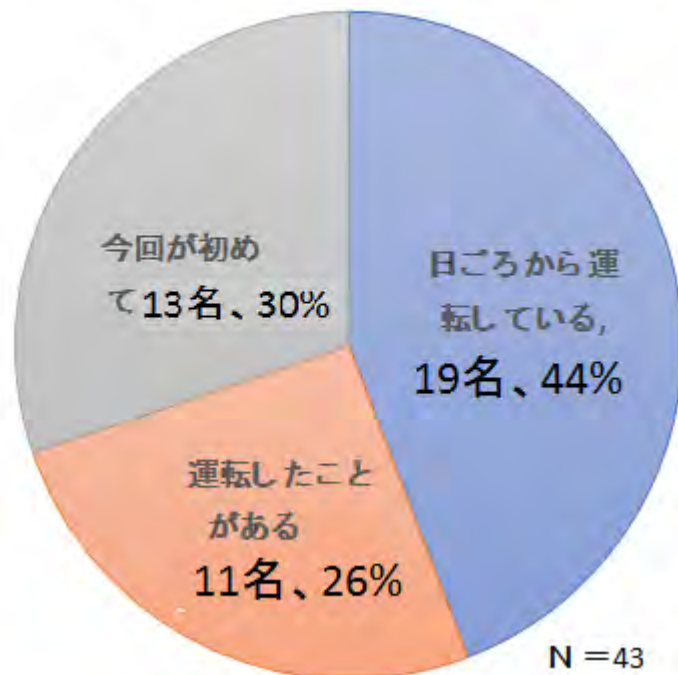
参加者へのアンケート調査概要（１）

・参加者属性

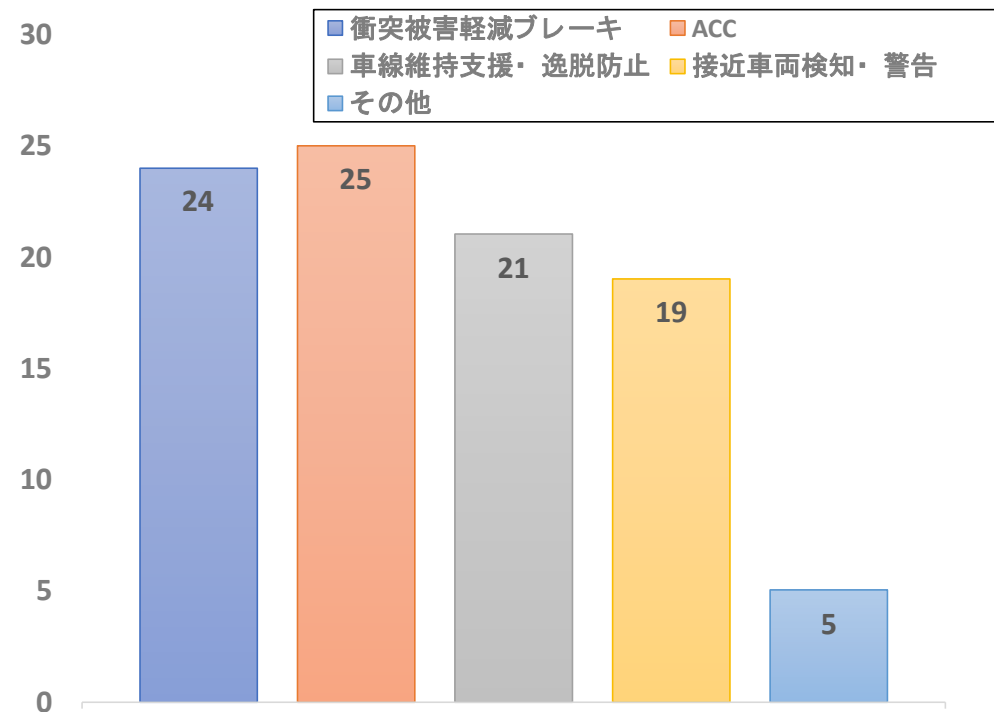
行政機関18名、民間企業16名、研究機関8名 計43名

うち、70%が何らかの運転支援機能搭載車の運転経験あり

運転支援機能を搭載した車両の運転経験について



経験したことのある機能について



参加者へのアンケート調査概要（２）

・運転支援システム搭載車に対する「安心」「不安」のポイント

「不安」

難

機能、作動状態や車両の
動きの理解・予測し易さ

易

「安心」

不安回答が多かった車両に対するキーワード

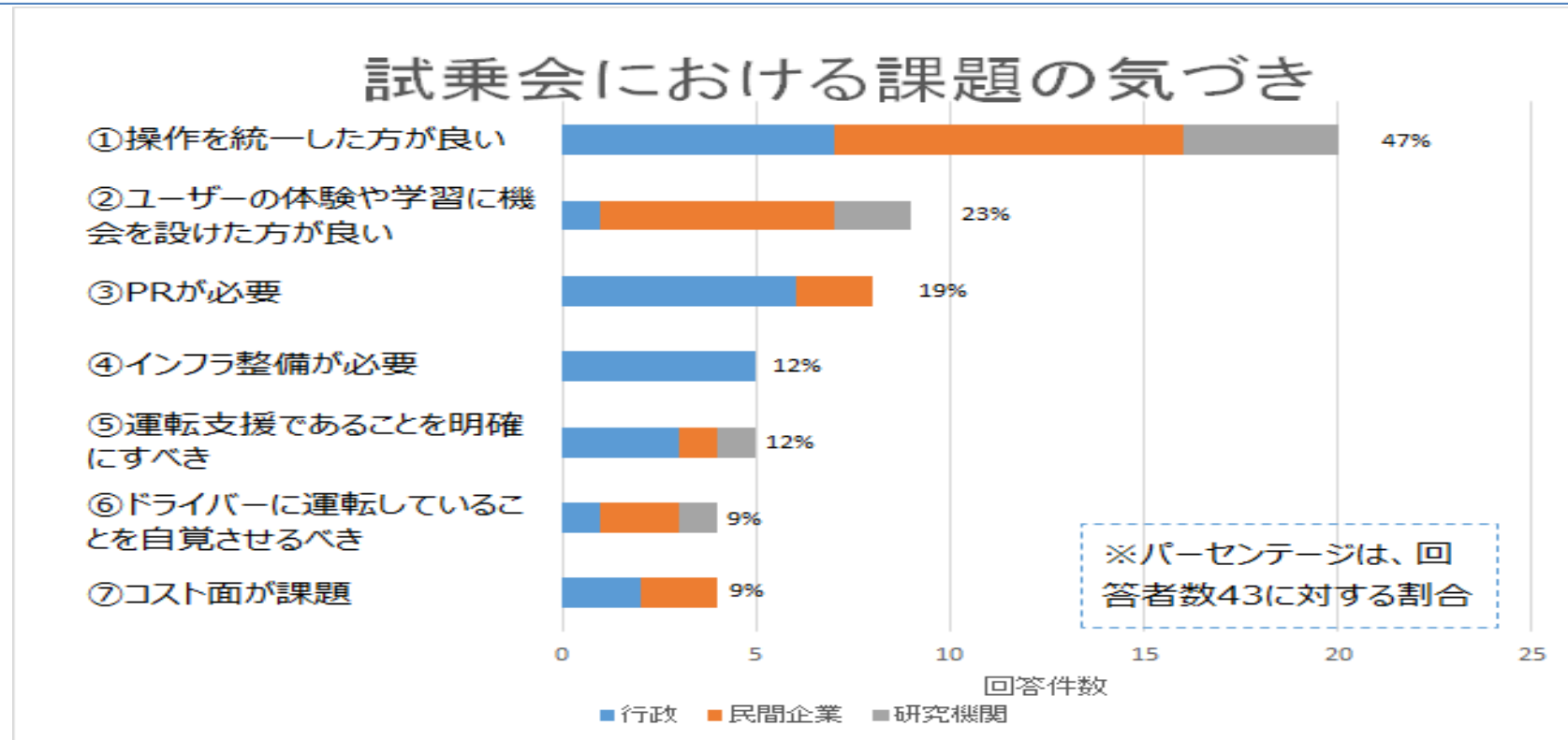
安心回答が多かった車両に対するキーワード

- ・ 自動制御の傾向の強い車両は、状態の理解が難しく、不安
- ・ 制御のするどさ、限界時のオンオフが不安
- ・ 車線を誤認識していると思われる異質な動き
- ・ ブレーキ作動が遅い車両もあり、不安
- ・ 緊急時に白線を越えて回避運転する場合には、自動停止機能がどのようなになるのか不安
- ・ 制御が機械的で人の感覚に合っていない
- ・ 自分の運転と感覚が異なる
- ・ 時折“はっ”とさせられる
- ・ 表示が分かりにくかった
- ・ 機能設定するレバーがわかりづらく、運転しづらそうだった
- ・ 作動・不作動の状態がHMIにより分かりやすく安心
- ・ 動作が一定であると予想をつけやすく、万一の場合の対応も円滑に可能
- ・ アシストレベルの考え方が分かりやすい
- ・ 支援の介入の仕方がとても自然、HMIも分かり易い
- ・ 運転支援機能が分かりやすかった／ユーザーインターフェースが優れる
- ・ ブレーキ制御、ステアリングアシスト共にとても素直
- ・ 自分自身の運転と違和感がない
- ・ 加減速、レーンキープの味つけが、自分の運転に合っている

参加者へのアンケート結果概要（3）

・課題の気づき

参加者の47%、全属性で「操作を統一した方が良い」との回答。



- ・操作系の統一は難しいが、操作方法のインストラクションは手を打つべき課題
- ・免許取得・更新時に、支援機能と自動運転との違いを講習をするとよい
- ・機能を安全に使用するため、過度な機能依存を防ぐ簡潔な説明が必要
- ・試乗は大変分かりやすく、試乗体験をユーザにどう広げていくかが重要
- ・車線等の道路環境の整備、インフラ（白線、標識など）のメンテナンスが重要