

1. Report No. UMTRI-2015-39		2. Government Accession No.		3. Recipient's Catalog No.	
4. Title and Subtitle 現在運転をしない人々の総移動量および移動パターンへの自動運転車両の影響				5. Report Date December 2015	
				6. Performing Organization Code 383818	
7. Author(s) Michael Sivak and Brandon Schoettle				8. Performing Organization Report No. UMTRI-2015-39	
9. Performing Organization Name and Address The University of Michigan Transportation Research Institute 2901 Baxter Road Ann Arbor, Michigan 48109-2150 U.S.A.				10. Work Unit no. (TRAIS)	
				11. Contract or Grant No.	
12. Sponsoring Agency Name and Address The University of Michigan Sustainable Worldwide Transportation http://www.umich.edu/~umtriswt				13. Type of Report and Period Covered	
				14. Sponsoring Agency Code	
15. Supplementary Notes					
16. Abstract <p>このレポートでは、自動運転車両が広く個人に利用されるようになった場合の総走行距離および 1 回ごとの移動距離の分布に関する変化を分析する。分析は、2 つの主要な所見にもとづく。第 1 に、若年成人（18 才から 39 才）の大半は、現在運転免許証を所持していない。そして、この割合は 1980 年代よりかなり高い。第 2 に、最近の調査では、運転免許証がない理由に関する情報を提供している。重要なことに、いくつかの理由はもはや自動運転車両には適用できない（例えば、“免許を取るための時間が無い”）。一方で、残る理由も存在する（例えば、“運転が環境に与える影響を懸念している”）。</p> <p>この研究の基本的なアプローチは、現在運転免許証がないことが自動運転車両ではもはや適用できないことの全ての理由、そして、自動運転車両で個人の交通機関にアクセスする人の新たな割合を計算することを含む。最後に、個人の交通機関を使うことが出来る新たに拡大されたグループは、1 回ごとの移動距離の新しい分布としてだけでなく、総走行距離の新しい数値として計算に使用される。</p> <p>2 つの主要な発見が有った。1 つは、自動運転車両を利用できることは、個人的な道路輸送を求める要求を 11%まで増加させる。2 つめに、バッテリー式電気自動車の走行距離に関する不安は、自動運転車両による新しいユーザーの追加でも実質的に変わりそうもない。なぜなら、効率のもっとも低いバッテリー式電気自動車の走行距離を超える移動の割合が、どちらの方向にも大幅に変わる見込みがないためである。</p>					
17. Key Words 自動運転車両、総走行距離、一回の走行距離、移動距離、移動パターン、走行距離の不安				18. Distribution Statement Unlimited	
19. Security Classification (of this report) None		20. Security Classification (of this page) None		21. No. of Pages 13	
22. Price					