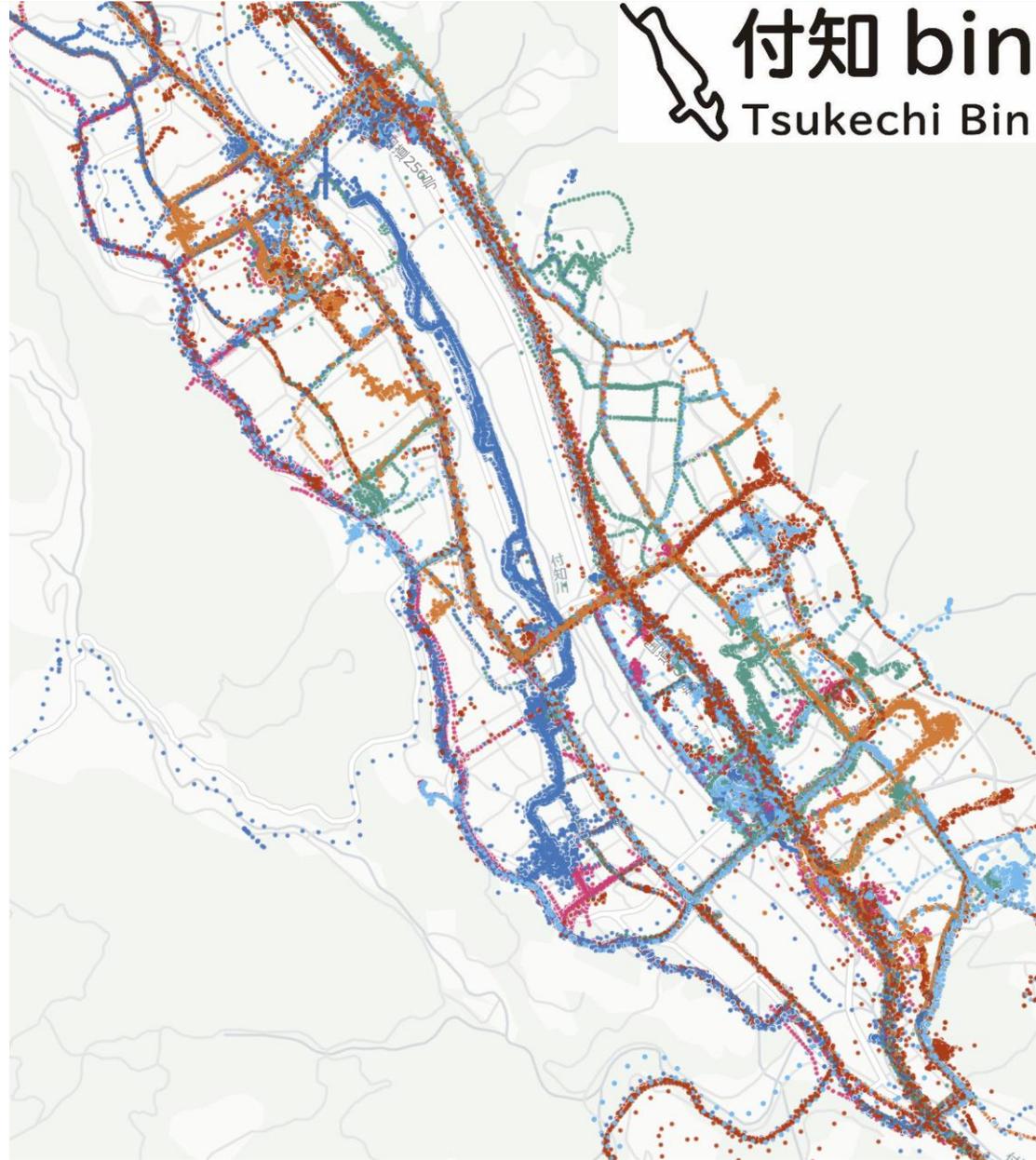


# プローブパーソン 調査結果

東京大学大学院工学系研究科  
助教 渡邊萌



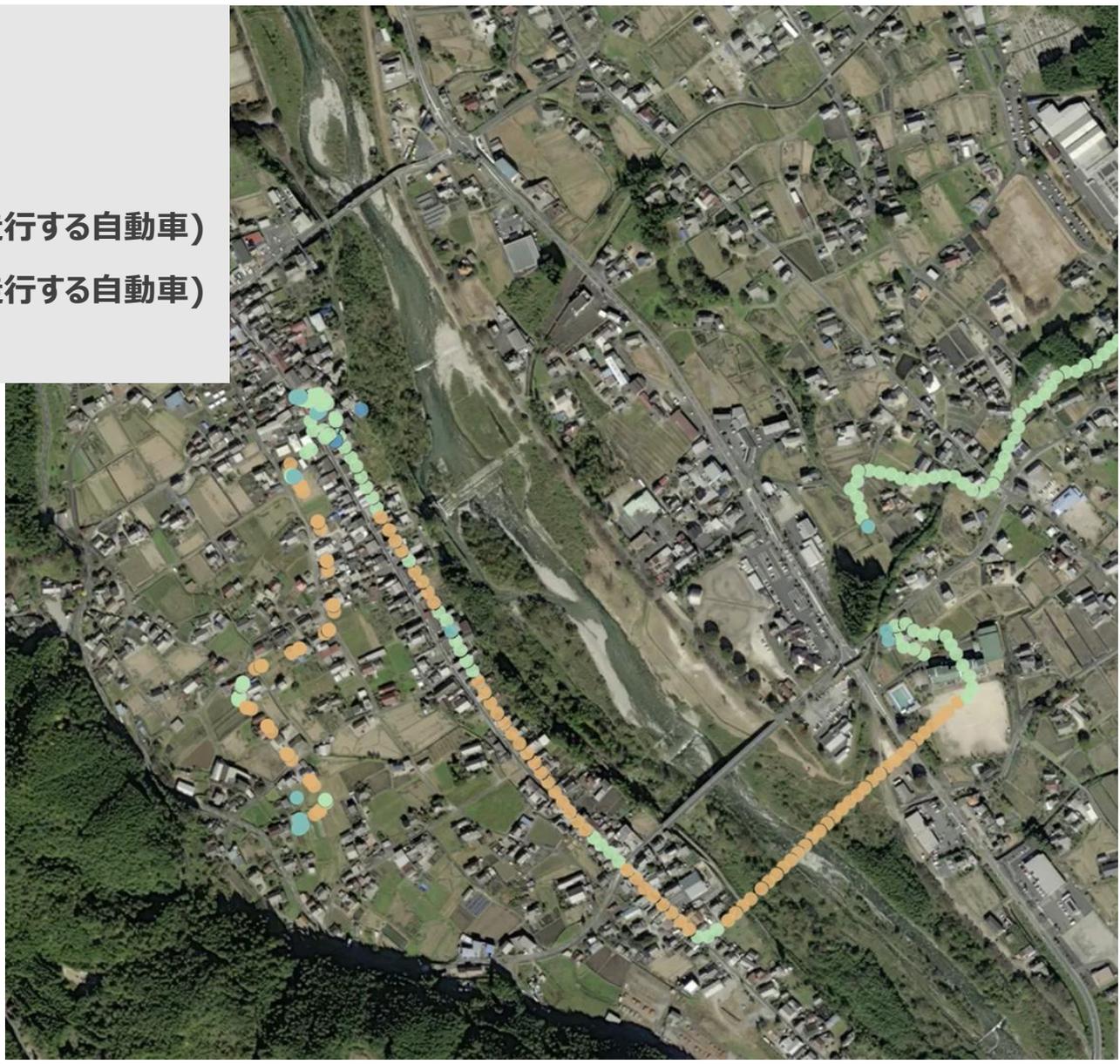
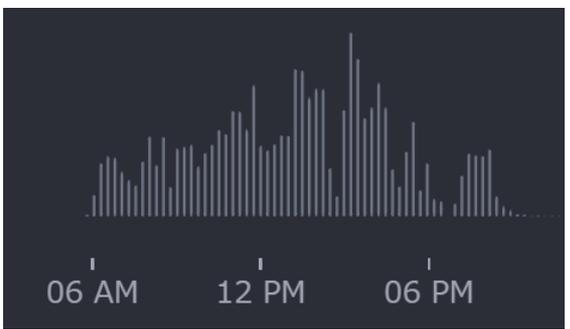
取得した全位置データ (10月1日~10月31日)

- 時速6km以下 (徒歩)
- 時速6~12km (ジョギング)
- 時速12~20km (自転車)
- 時速20~40km (住宅地を走行する自動車)
- 時速40~60km (一般道を走行する自動車)
- 時速60km以上

### 自動運転バスに乗車した人々の移動

10月23日~10月31日

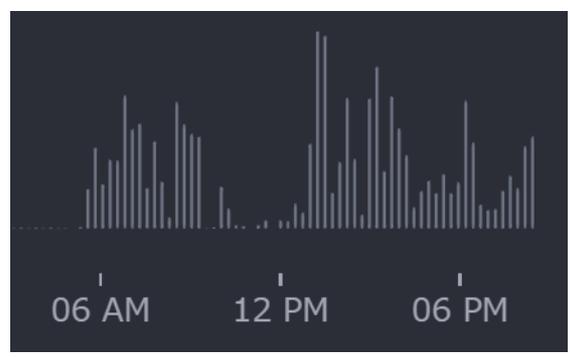
乗車した日の移動を集計



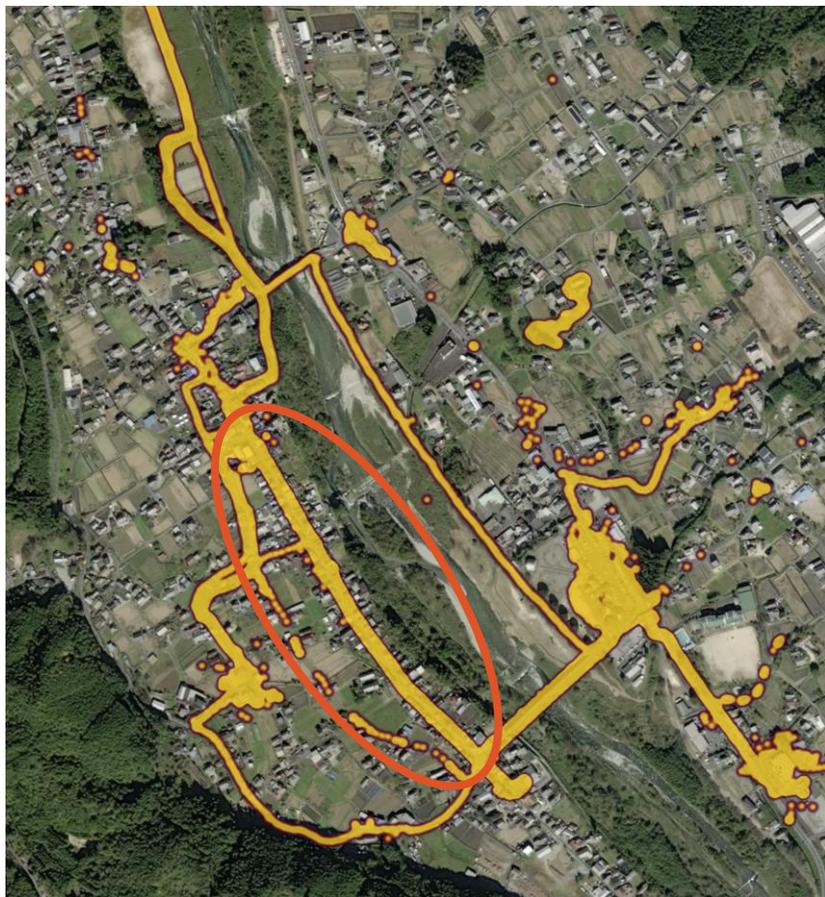
- 時速6km以下 (徒歩)
- 時速6~12km (ジョギング)
- 時速12~20km (自転車)
- 時速20~40km (住宅地を走行する自動車)
- 時速40~60km (一般道を走行する自動車)
- 時速60km以上

乗車した日の1週間前の  
移動を集計 (乗車×)

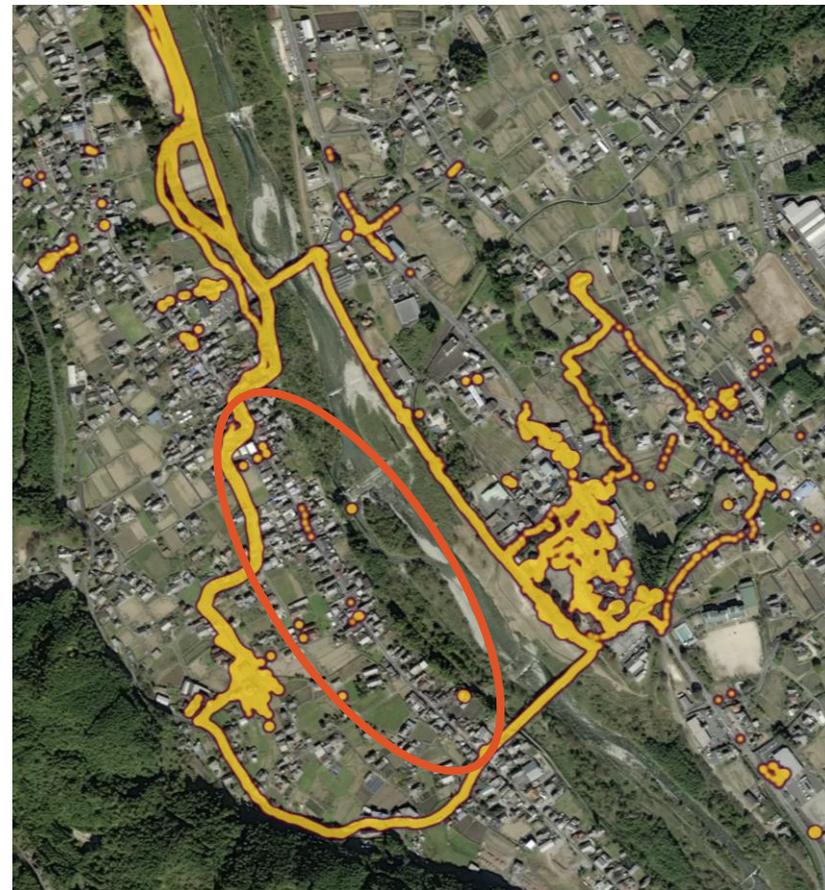
10月16日~10月24日



# 活動圏域の比較 (時速20km以下の移動を対象としたヒートマップ)

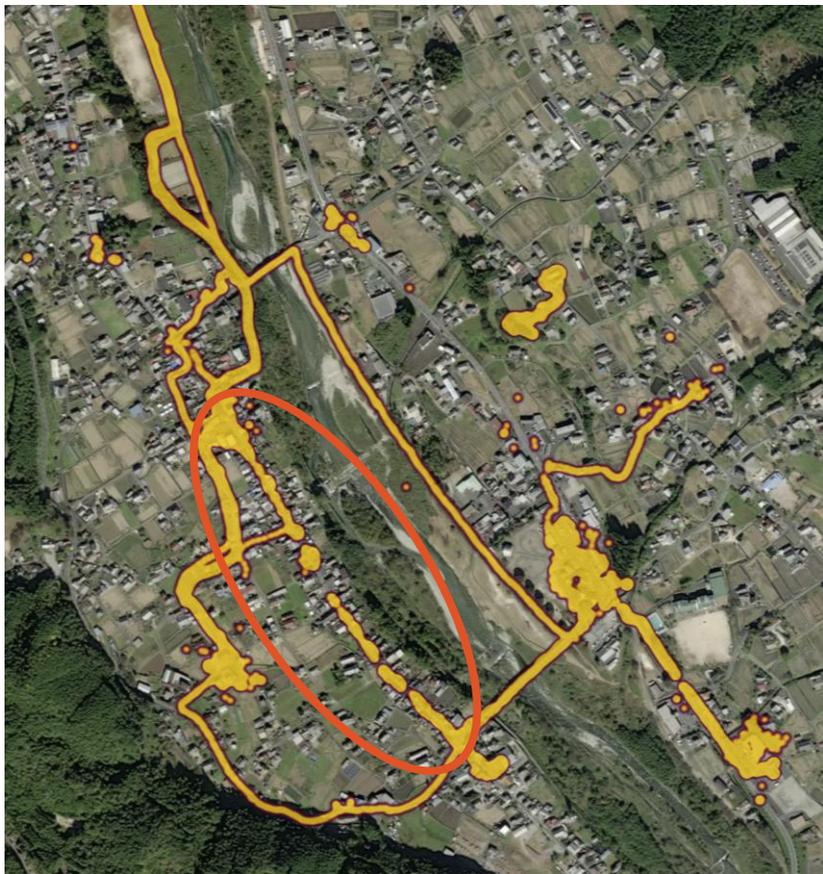


自動運転バスに乗車した日  
時速20km以下の移動

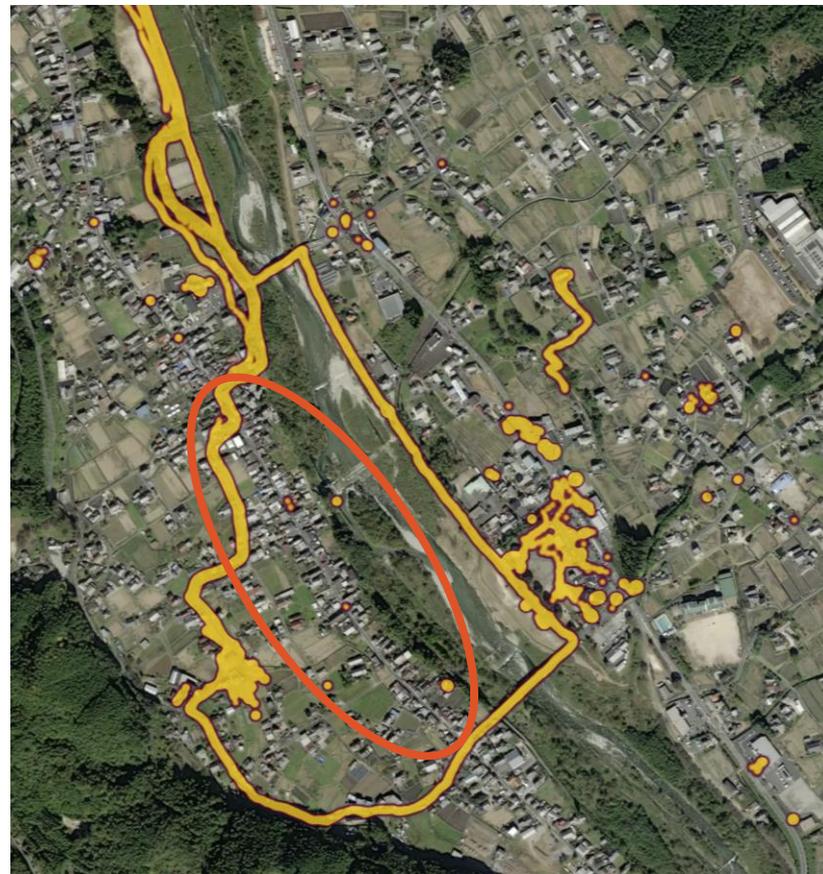


自動運転バスに乗車していない日  
時速20km以下の移動

# 活動圏域の比較 (時速6km以下の移動を対象としたヒートマップ)



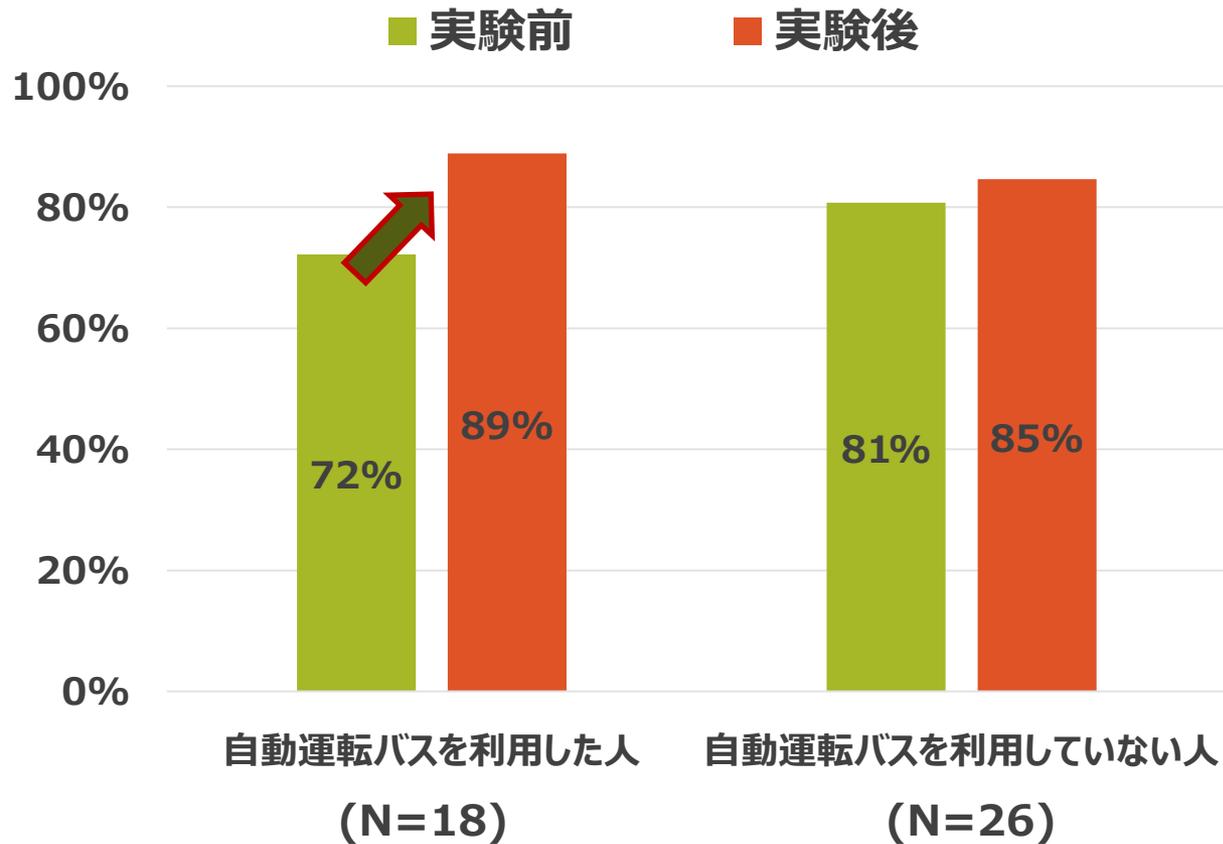
自動運転バスに乗車した日  
時速6km以下の移動



自動運転バスに乗車していない日  
時速6km以下の移動

# アンケート: 自動運転バスの導入により免許返納は早まるか？

「早まると思う」「やや早まると思う」と答えた人の割合



## まとめ

- 自動運転バスに乗車した日は昼間の移動が増加
- 自動運転バスにより人々の活動圏域が拡大
- 賑わいの創出につながる可能性を示唆
  
- 実証実験前後で免許返納に関するアンケートを実施
- 実際に自動運転バスに乗車したことで免許返納意向が変化