



自動運転×AI 消費者アンケート調査2025





目次

1. エグゼクティブサマリー

2. 本調査について

3. アンケート結果の分析

4. 今後の方向性

日米独はAI自動運転に対し消極派が一定程度残る一方で、中印は積極的。 人命判断や責任の所在については、現時点ではどの国でも意見が分かれる。

利用／購入意欲



- 日米独では自動運転の利用に対し積極的な層と保守的な層がそれぞれ3～5割程度と意見が割れる。他方で、中印は7～8割が自動運転の利用に積極的。
- 各国共に、若年層ほど自動運転の利用意向が高く、年齢が上がるほど利用に対し消極的な傾向。
- 「運転を好まない」場合、自動運転の利用に対しても消極的。「運転を好む」場合は、自動運転の利用に対して肯定的な傾向。
- 日米独では、自動車の安全性に関わる不具合が増加してしまうのであれば、OTA¹⁾で迅速に対応されても購入意欲が下がってしまう側と、迅速に対応できるなら購入意欲が高まる側とで立場が割れるが、中印の6割以上は購入意欲が高まる。

AIの判断／信頼



- 中印はAIによる自動運転に対し6割以上が信頼を示すが、日独は4割程度がAI自動運転に後ろ向き。米国ではAI自動運転に対し否定派が5割を超える。
- 中印では緊急事態におけるAI自動運転の対応能力を6割以上が信用するが、日米は4割程度が信用しておらず、AI自動運転による緊急対応に対する意見は国により差が顕著。
- 全体的に半数程度の方がAIによる人命に関わる判断に抵抗を感じており、米独は6割以上と特に多い。中国は「わからない」層が4割と高め。

責任／懸念



- 各国共に4割以上がAI自動運転で事故率が大幅に下がることを望み、特に中国では75%と顕著。同時に、米印では3割程度が、事故率は高くても人間による運転を望む。
- AI自動運転に対し、全体の6割程度が、技術の信頼性、事故対応、AIの不透明性を懸念として挙げる。今後AI自動運転の社会実装が進むにつれ、国ごとに特徴が分かれていくと考えられる。
- AI自動運転の事故に対し、84%がAI開発者や運行事業者などの企業が責任を負うべきと回答。ただしAI開発者か運行事業者のどちらがより適切かは意見が分かれる。

自動運転×AI消費者アンケート調査2025: サマリー

AI自動運転の利用意欲や信頼性は中印では高く、日米独は否定～中立的。人命や懸念、責任所在に関しては国ごとの差は小さく、共通の課題(協調領域)として検討が進むと推察。

凡例:
 ... 少数・消極・否定
 ... 中立・中程度
 ... 多数・積極



日本



米国



ドイツ



中国



インド

利用/
購入意欲



自動運転利用意欲: 中程度 ※意見が割れる

自動運転利用意欲: 高

若年層ほど自動運転の利用意向が高く、年齢が上がるほど利用に対し消極的

OTAによる迅速な不具合対応による購買意欲影響: 中程度 ※意見が割れる

OTAによる迅速な不具合対応による購買意欲: 高

AIの判断/
信頼



AI自動運転への信頼:
低～中程度

AI自動運転への信頼:
否定が半数

AI自動運転への信頼:
中程度

AI自動運転への信頼: 高

AI自動運転による人間の命に関わる判断: 半数程度が抵抗感 (米国、ドイツが特に強く抵抗)

責任/
懸念



4割以上が人による運転ではなく、AI自動運転により事故発生率が大幅に下がることを望む (責任の所在は特定の人ではなく企業側)

6割程度がAI自動運転に対する懸念として「技術の信頼性」、「事故対応」、「AIの不透明性」を挙げる

AI自動運転の事故に対し、8割がAI開発者や運行事業者などの企業側が責任を負うべきと意見



目次

1. エグゼクティブサマリー

2. 本調査について

3. アンケート結果の分析

4. 今後の方向性

自動運転×AI消費者アンケート:概要

日本、米国、ドイツ、中国、インドに住む一般消費者2,500名に対しオンラインアンケートを実施し、自動運転×AIに関する理解や価値観に関する調査を実施。

背景・目的

- 近年急速にAIが日常生活に浸透しており、自動運転の制御においてもAIが活用される
- これまでの自動車制御からAI自動運転になることによる、消費動向への影響や考え方／感じ方の違い、今後取るべき対応を検討するため、各国の一般消費者にアンケート調査を実施する

対象

- 日本、米国、ドイツ、中国、インドにおける20～60代の男女（一般消費者）



方法

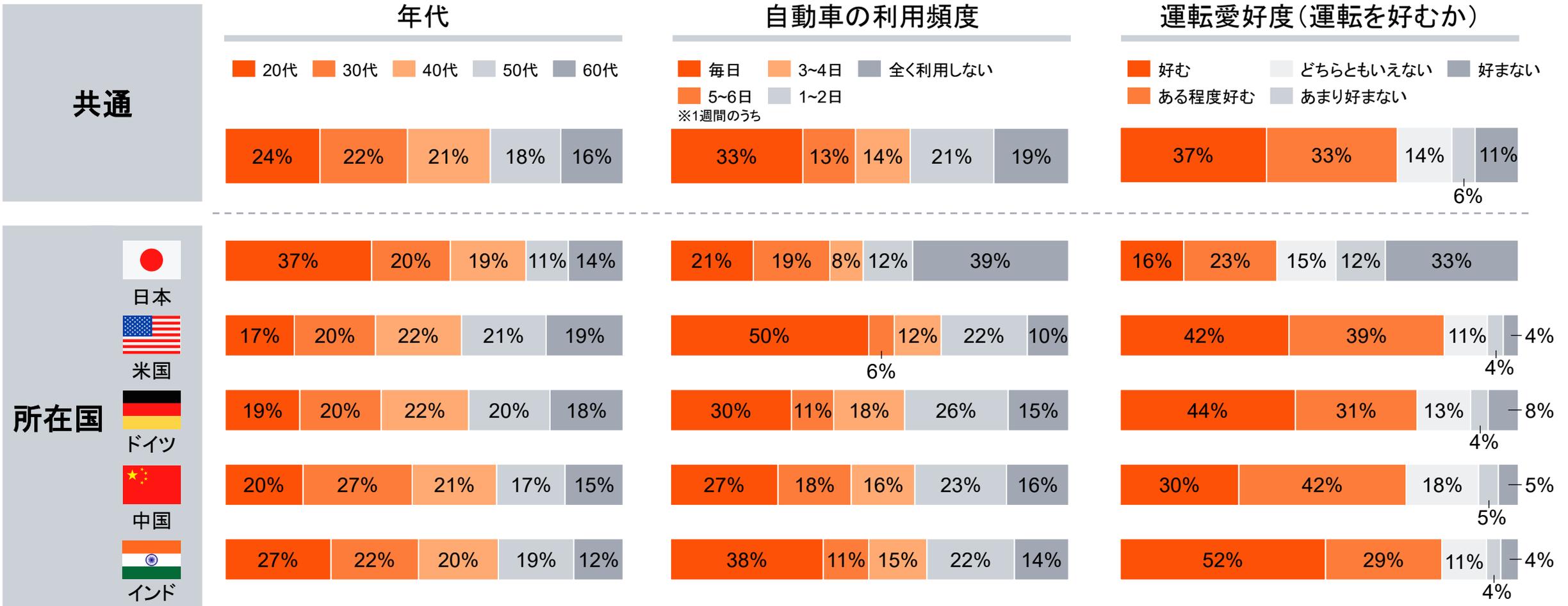
- オンラインアンケート調査
- サンプル数・・・各国500サンプル(計2,500サンプル)

期間

- 2025年9月25日～9月29日

自動運転×AI消費者アンケート: サンプル属性情報

6割が週に3日以上自動車を利用。特に米国では毎日の利用が50%を占める。7割が運転を好む傾向にあり、20代サンプルが多い日本では、33%が運転を好まないと回答。



自動運転×AI消費者アンケート：設問一覧

自動運転とAIが今後導入されていく社会に対し、8の設問でアンケートを実施。

設問

- 1 自動運転が実用化した時に、日常的に利用したいと思いますか。
- 2 AIによる自動運転車に対して、どの程度信頼できますか。
- 3 AIが自動運転における緊急事態(事故回避が必要、故障、予期せぬ状況など)に適切に対応できると思いますか。
- 4 AIが人間の命に関わる(例えば、トロッコ問題のような)運転判断を行うことに抵抗を感じますか。
- 5 AIによる自動運転の交通事故の発生率が人間の運転よりも大幅に低い場合、どちらの社会が望ましいですか。
- 6 AIによる自動運転車に対して不安を感じる点は何ですか。(複数回答可)
- 7 AIによる自動運転車が事故を起こした場合、誰が責任を負うべきと考えますか。
- 8 自動車の安全性に関わる不具合やリコールが比較的増加したとしても、無線ソフトウェアアップデート(OTA)で迅速に修正ができる場合、車両購入の意思決定にどの程度影響を与えますか。



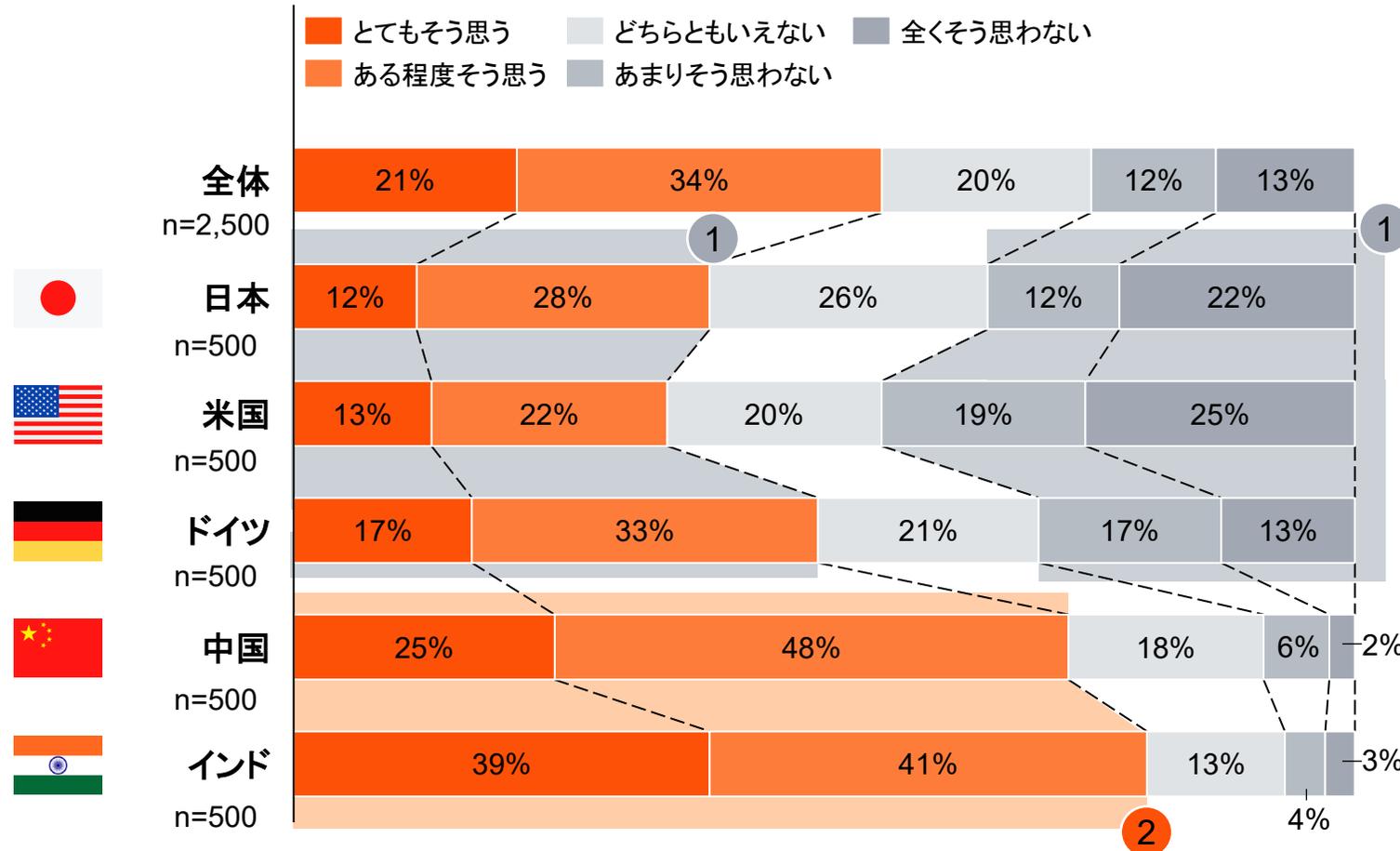
目次

1. エグゼクティブサマリー
2. 本調査について
- 3. アンケート結果の分析**
4. 今後の方向性

日米独では自動運転の利用の賛否がそれぞれ3~5割程度と意見が割れる。他方で中印は7~8割が自動運転の利用に積極的。

1 自動運転が実用化した時に、日常的に利用したいと思いますか。

回答の特徴・考察



1 日本では34%、ドイツでは30%、米国においては44%が自動運転の利用に消極的。他方で、利用したいと思う割合も日米独で35~50%と賛否が割れる

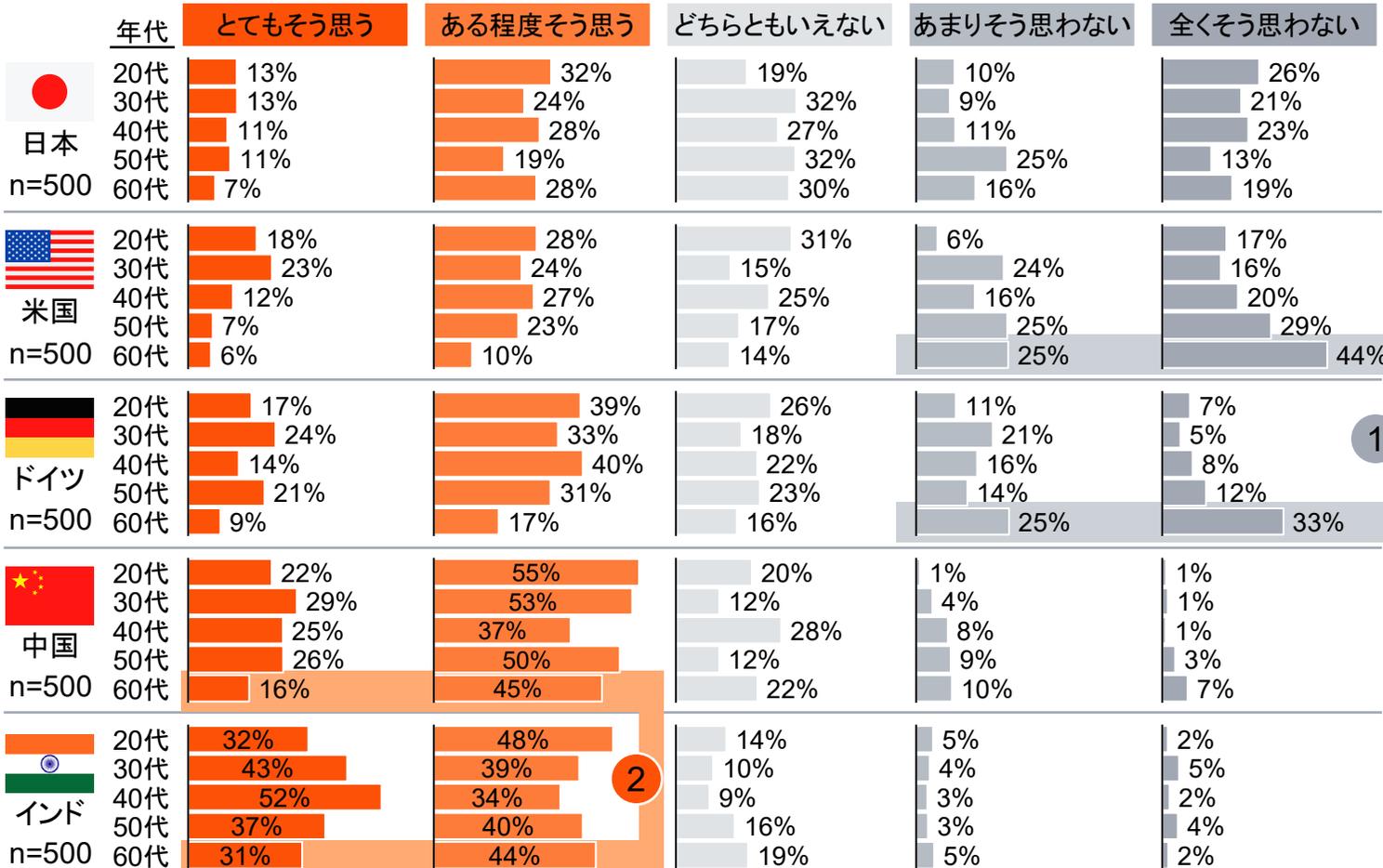
米国では利用したい側は35%、そう思わないが44%と消極側が多いが、日独では利用したい側が上回る。各国一定の否定派も残るが今後社会実装が進むと利用したいと考える層が増加していくものと推察

2 中国では73%、インドにおいては80%が自動運転の利用に積極的。特にインドでは「とてもそう思う」が4割近くを占め中国よりも高水準

インドでは新技術に楽観的な回答者が多い一方、中国では社会実装が進み、自動運転実現の難しさが認知されており完全な楽観には至っていないと推察

各国共に、若年層は自動運転の利用意向が高く、高齢層ほど利用に対し消極的。若年層ほど新技術へ触れる機会が多く、自動運転に抵抗が少ないと推察。

1 自動運転が実用化した時に、日常的に利用したいと思いますか。(年代別)



回答の特徴・考察

1 各国共に、若年層ほど自動運転の利用意向が強く、高年齢になるほど利用に消極的な傾向。米国、ドイツの60代は5割以上が消極的

若年層はスマホやAIの利用経験が豊富なため新技術への抵抗が少ないことが推察される。米国、ドイツは年齢が高いほど「運転の楽しさ」に価値を感じており、運転を手放すことに抵抗があると推察

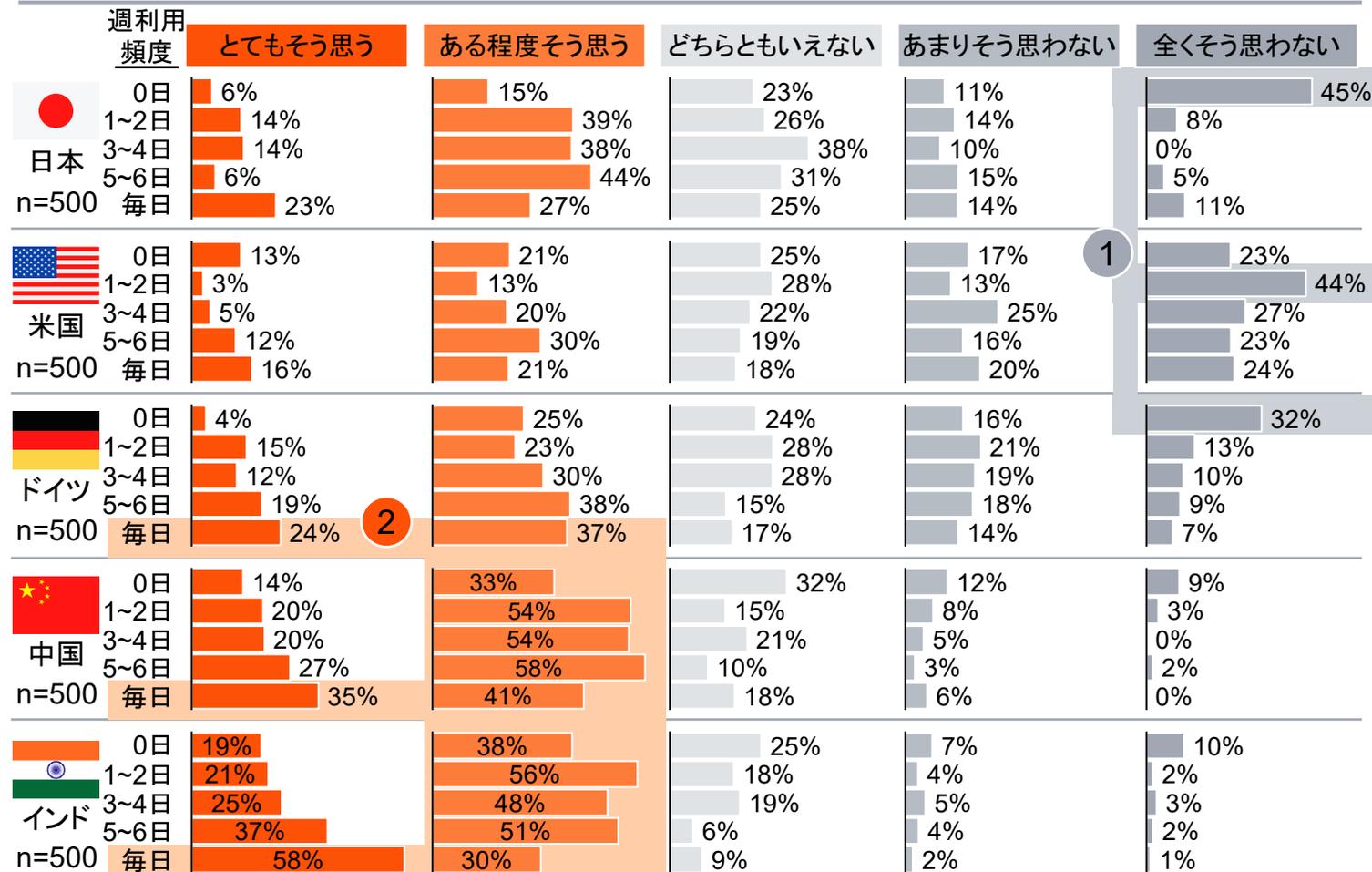
2 中国、インドは自動運転の日常利用に対し、全体的にポジティブな意見が多く、60代でも6割以上が積極的で、米国およびドイツと大きく異なる

自動車に対する文化的側面と、自動車自体の国内への普及時期が欧米に比較し遅かったことで、「運転の楽しさ」よりも新しい技術や価値への興味関心が高くなっていると推察

PwC ※上記は各年代における総回答数を100%と置いた場合の割合(年代ごとの各行総計に対する割合)
小数点以下は四捨五入しているため、合計が100にならない場合がある

日米独では日常的に公共交通を利用する層は、自動運転に対しても消極的と推察。独中印では毎日運転する層は、自動運転の利用に積極的。

1 自動運転が実用化した時に、日常的に利用したいと思いますか。(利用頻度別)



回答の特徴・考察

1 日本、米国、ドイツでは、自動車利用頻度が少ない層では、自動運転についても日常的に利用したいと思わない割合が3~4割と高い傾向

現時点で自動車利用頻度が少ない層は都市部で公共交通機関の利用が多いためと推察。将来的にロボタクシーなどの自動運転車が公共交通の代替あるいは一部となる場合には、意見が変化すると推察

2 ドイツ、中国、インドでは、毎日自動車を利用する層の場合、6割以上が自動運転を利用したいと回答。中国、インドでは利用頻度に関わらず全体的に自動運転に対して積極的

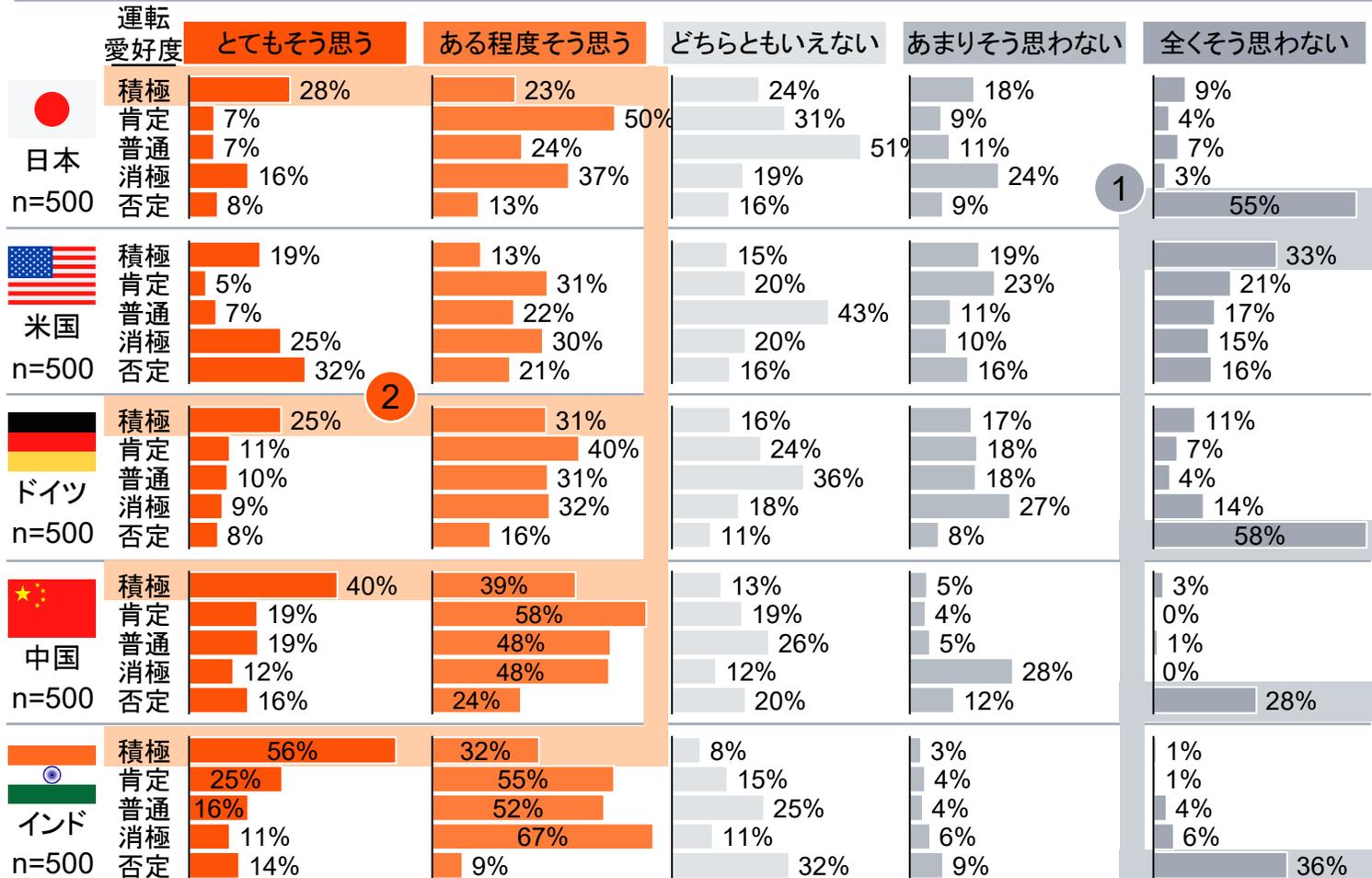
前提として、ドイツ、中国、インドでは5割以上が自動運転の利用に対して積極的であることが、主要な要因であると推察

PwC ※上記は各年代における総回答数を100%と置いた場合の割合(年代ごとの各行総計に対する割合) 小数点以下は四捨五入しているため、合計が100にならない場合がある

「運転を好まない」場合、自動運転の利用に対しても消極的な傾向。 「運転を好む」場合は、自動運転の利用に対して肯定的な傾向がある。

1 自動運転が実用化した時に、日常的に利用したいと思いますか。(運転愛好度別)

回答の特徴・考察



1 各国共に、「運転を好まない層」では、自動運転車の利用について消極的。唯一米国のみ「運転を好む層」が自動運転の利用に消極的な割合が高い

運転を好まない場合、「自分で運転したくないため自動運転に積極的」という仮説をもって調査したが、運転を好まない場合、「日常的に公共交通を利用し運転する機会が少ない」ことが理由とも推察される

2 日本、ドイツ、中国、インドでは、「運転を好む層」ほど自動運転の利用に積極的。特に中国およびインドでは「運転を好む層」の4割以上が自動運転の利用に積極的

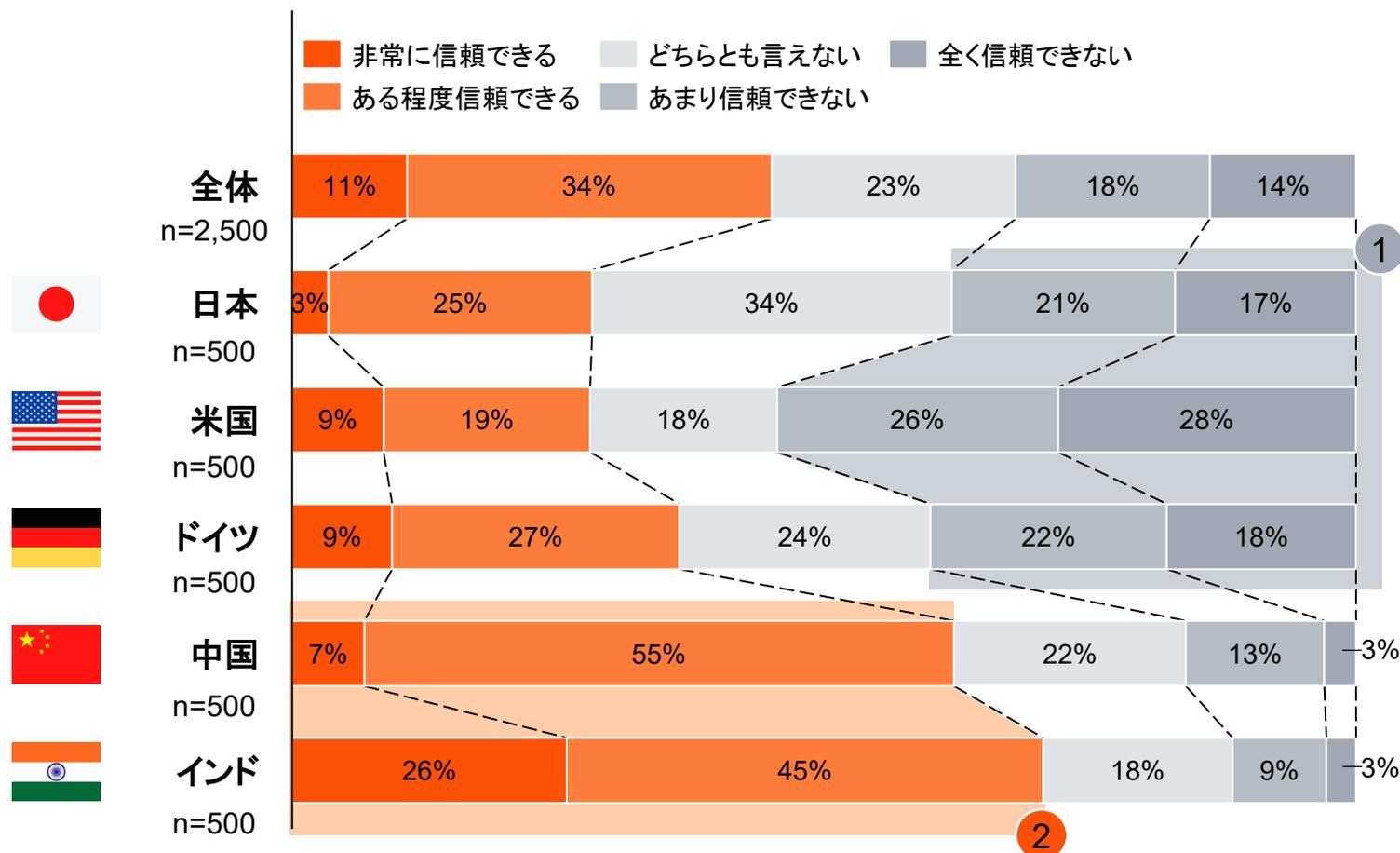
中国、インドでは前提として自動運転の肯定派が多いことも関係すると推察。日本、ドイツ含め、日常的に運転を楽しみつつ、適度に自動運転による運転からの解放も体験したいといったニーズもあると推察

PwC ※上記は各年代における総回答数を100%と置いた場合の割合(年代ごとの各行総計に対する割合)、小数点以下は四捨五入しているため、合計が100にならない場合がある
運転愛好度:「積極=運転を好む」、「肯定=運転をある程度好む」、「普通=中立」、「消極=運転をあまり好まない」、「否定=運転を好まない」

中印はAI自動運転に対し6割以上が信頼を示すが、否定派が5割を超える米国を筆頭に、日独は4割程度がAIによる自動運転に後ろ向き。

2 AIによる自動運転車に対して、どの程度信頼できますか。

回答の特徴・考察



1 米国では5割以上がAIによる自動運転に否定的で、次いでドイツおよび日本も4割程度が信頼できないと回答。ドイツは肯定派も36%存在し意見が割れる

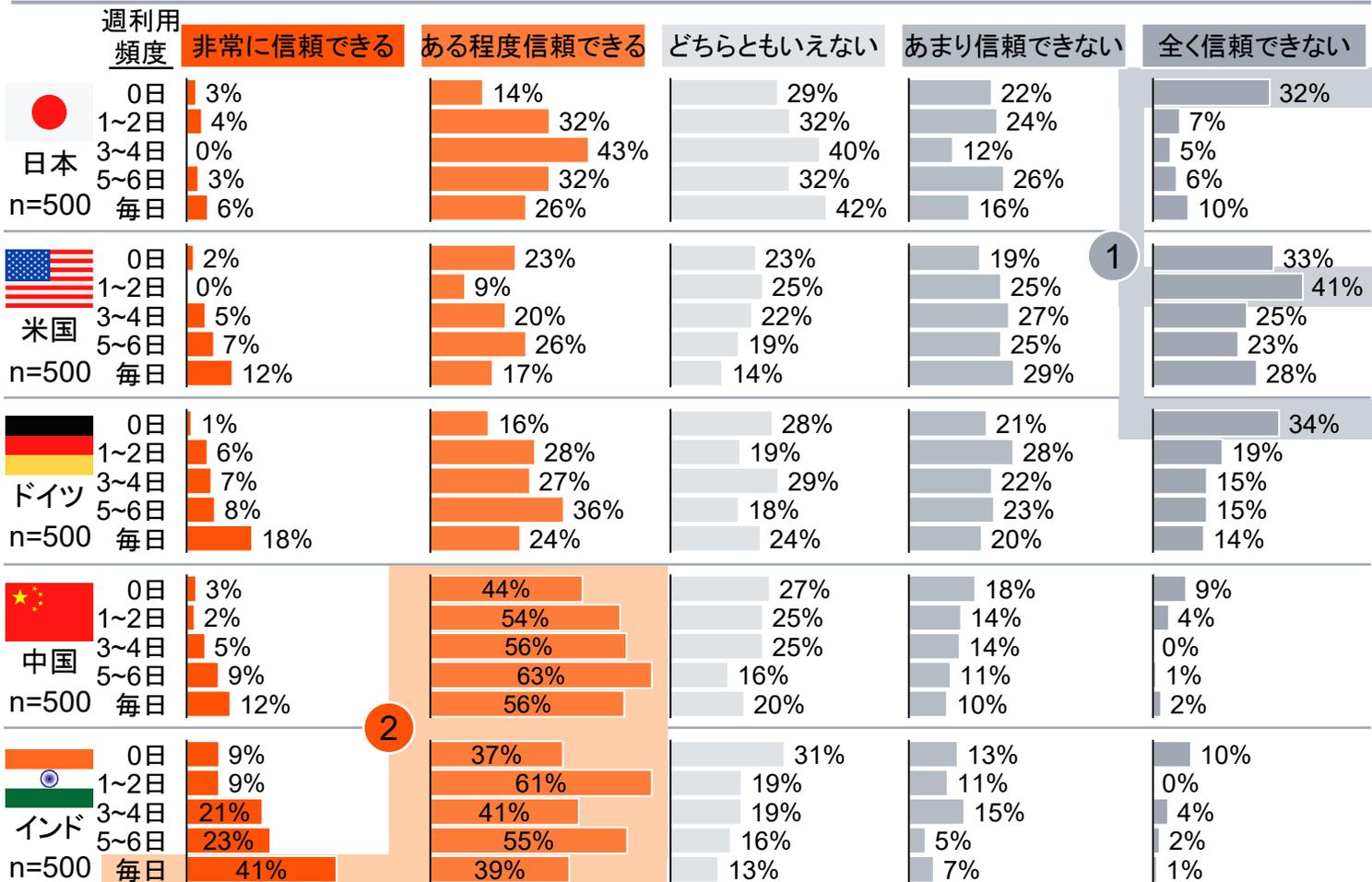
日本、米国、ドイツは品質／安全性を重視する文化が強いことが背景と推察。また、日本は中立が比較的多く、社会実装の遅れも要因と推察される

2 中国では6割以上、インドにおいては7割以上がAIによる自動運転に対して信頼を示す。中国では「非常に信頼できる」が7%にとどまることに対し、インドでは26%と信頼度が際立って高いことも特徴

中国およびインドは新サービスや技術に積極的な傾向。中国は自動運転の社会実装も進んでいることから、できる／できないの見極めを通じ、「ある程度信頼できる」にとどまることがインドとの違いと推察

日米独では日常的に運転しない層は、AIによる自動運転といった未知の技術に対し不安を感じていると推察。他方で中印は運転頻度に関わらず肯定的。

2 AIによる自動運転車に対して、どの程度信頼できますか。(利用頻度別)



回答の特徴・考察

1 日本、米国、ドイツでは、自動車利用頻度が少ない層では、自動運転についても日常的に利用したいと思わない割合が3割以上と高い傾向(問1同様)

日本、米国、ドイツは品質/安全性を重視する文化が強いことに加え、日常的に運転しない層は最新のADAS¹⁾に対する理解も乏しく、AIに限らずシステムに運転を委ねることに不安を感じると推察

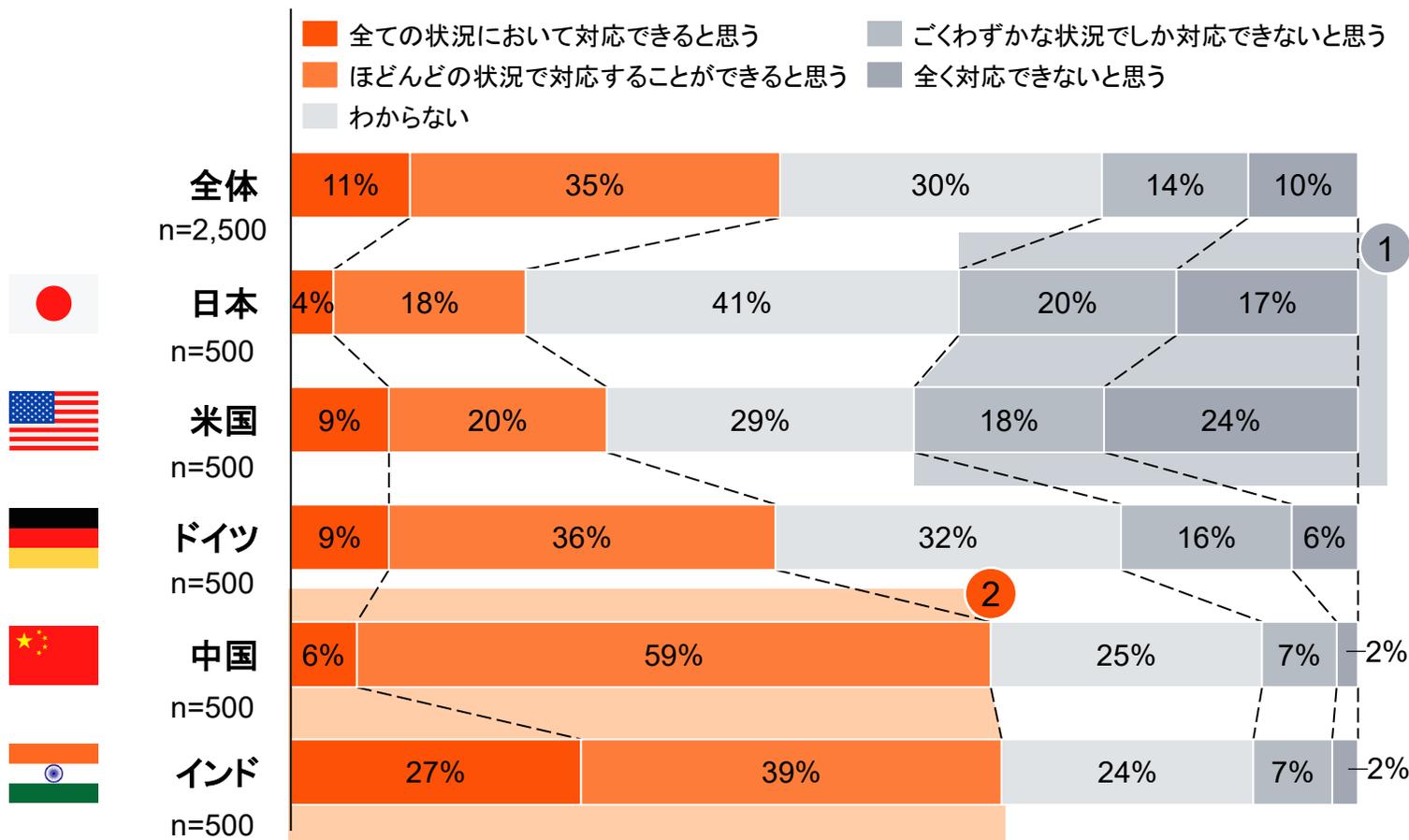
2 中国、インドは運転頻度によらず、AIによる自動運転に肯定的。インドでは毎日運転する層の4割以上が「非常に信頼できる」と特徴的

中国およびインドは運転頻度による傾向も一部見られるが、前提としてAIによる自動運転に対して肯定的な層が多いためと推察

中印では緊急事態におけるAI自動運転の対応能力を6割以上が信用するが、日米は4割程度が信用しておらず国による差が顕著。

3 AIが自動運転における緊急事態¹⁾に適切に対応できると思いますか。

回答の特徴・考察



1 米国では42%がAIによる自動運転が緊急事態に適切に対応できないと思うと回答。同様の意見が日本でも37%と高く、「分からない」は41%と最も高い

米国はAI技術は進展しているが、足元の自動運転の事故報道などにより信頼感が低い傾向と推察。日本は、社会実装の遅れにより、「わからない」回答者が多いと推察

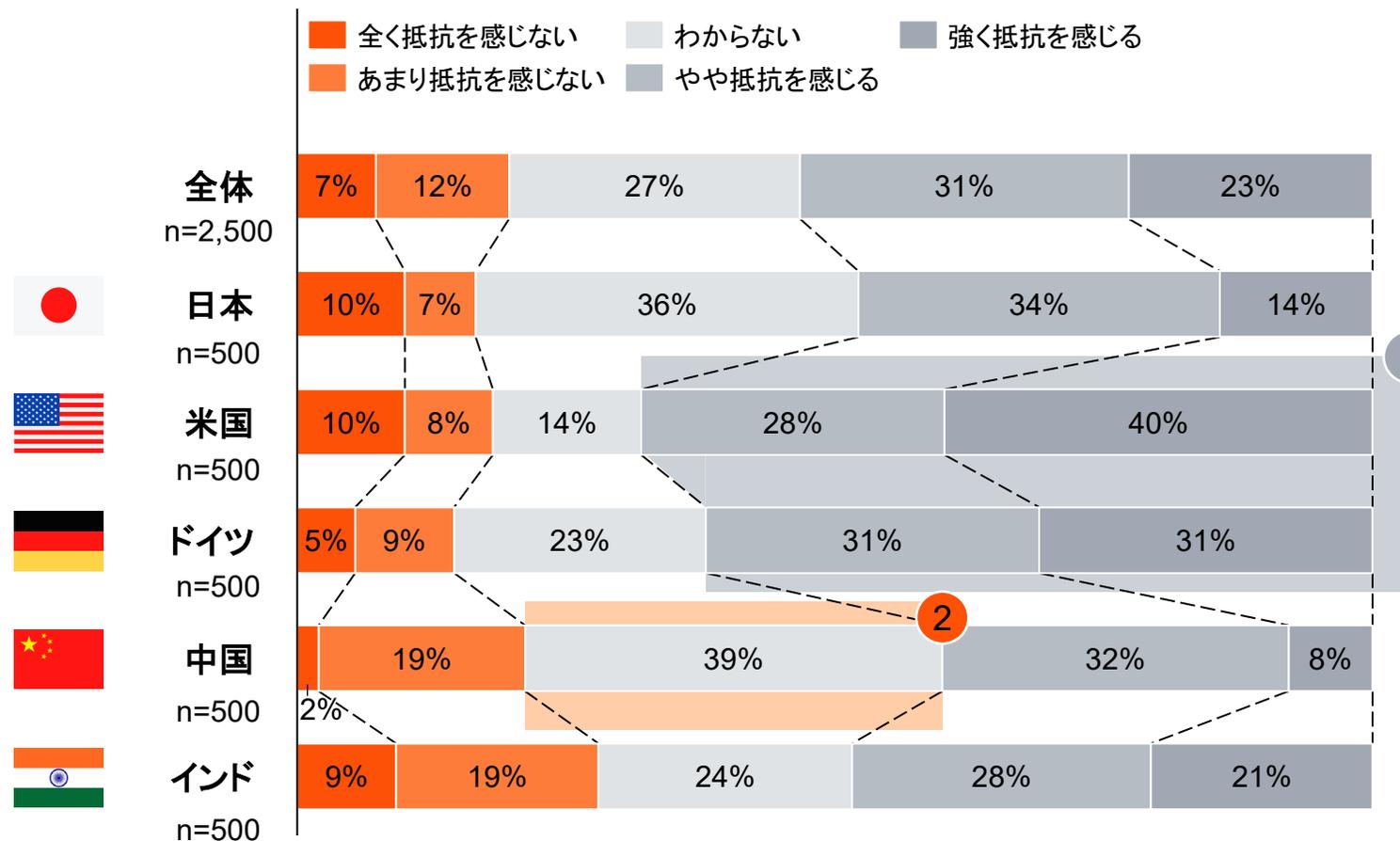
2 中国、インド共に6割以上が、AIによる自動運転が緊急事態に適切に対応できると回答。他方で「全ての状況において対応できる」が中国は6%に対し、インドでは27%と大きな差が見られることも特徴的

これまでの設問と同様に、中国およびインドはAIなどの最新技術に対し期待および信頼を寄せる一方で、中国はある程度の見極めができていたことが大きな違いとなる

全体的に半数程度の人がAIによる人命に関わる判断に抵抗を感じており、米国およびドイツは6割以上と特に多い。中国は「わからない」層が4割と高め。

4 AIが人間の命に関わる運転判断¹⁾を行うことに抵抗を感じますか。

回答の特徴・考察



1 全体的に半数の人がAIが人間の命に関わる判断を行うことに抵抗を感じており、特に米国では68%、ドイツでは62%と多い

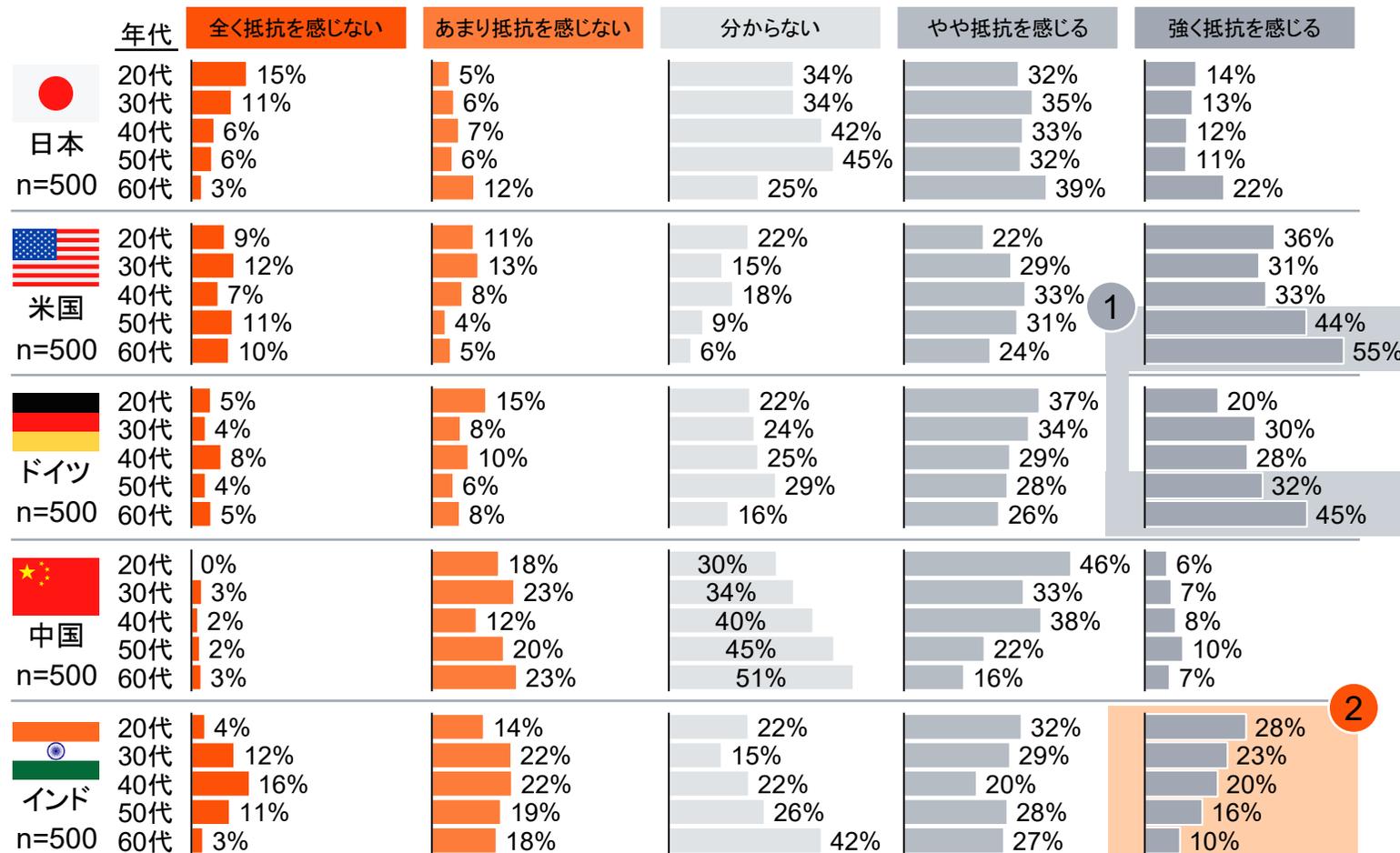
AI技術に対する信頼が比較的高い中国とインドにおいても、「命の判断」といった倫理的な領域においては抵抗を感じており、グローバルで共通的な課題として議論する必要があると史料

2 他の設問では中国の回答者は態度が明確なことが多いが、ここでは「わからない」と回答した層が4割近くと最も多い

中国は独自でAIを開発する傾向にあり、AIの倫理判断においても「国による介入」の可能性を考慮し、現時点では判断を保留する層が多くなっていると推察（日本は他設問でも「わからない」が多い）

米独では特に50代以上でAIによる人間の命に関わる運転判断に対し3~5割が強い抵抗を感じる。逆にインドでは若年層ほど強く抵抗を感じる傾向。

4 AIが人間の命に関わる運転判断¹⁾を行うことに抵抗を感じますか。(年代別)



回答の特徴・考察

1 米国、ドイツでは50代以上と年齢が高くなるに伴い、AIによる人間の命に関わる運転判断に強く抵抗を感じる傾向にある

米国およびドイツの50代、60代は設問1の自動運転の利用意欲が最も低いため、倫理的な判断をAIに委ねることに対しても強い抵抗を感じていると推察

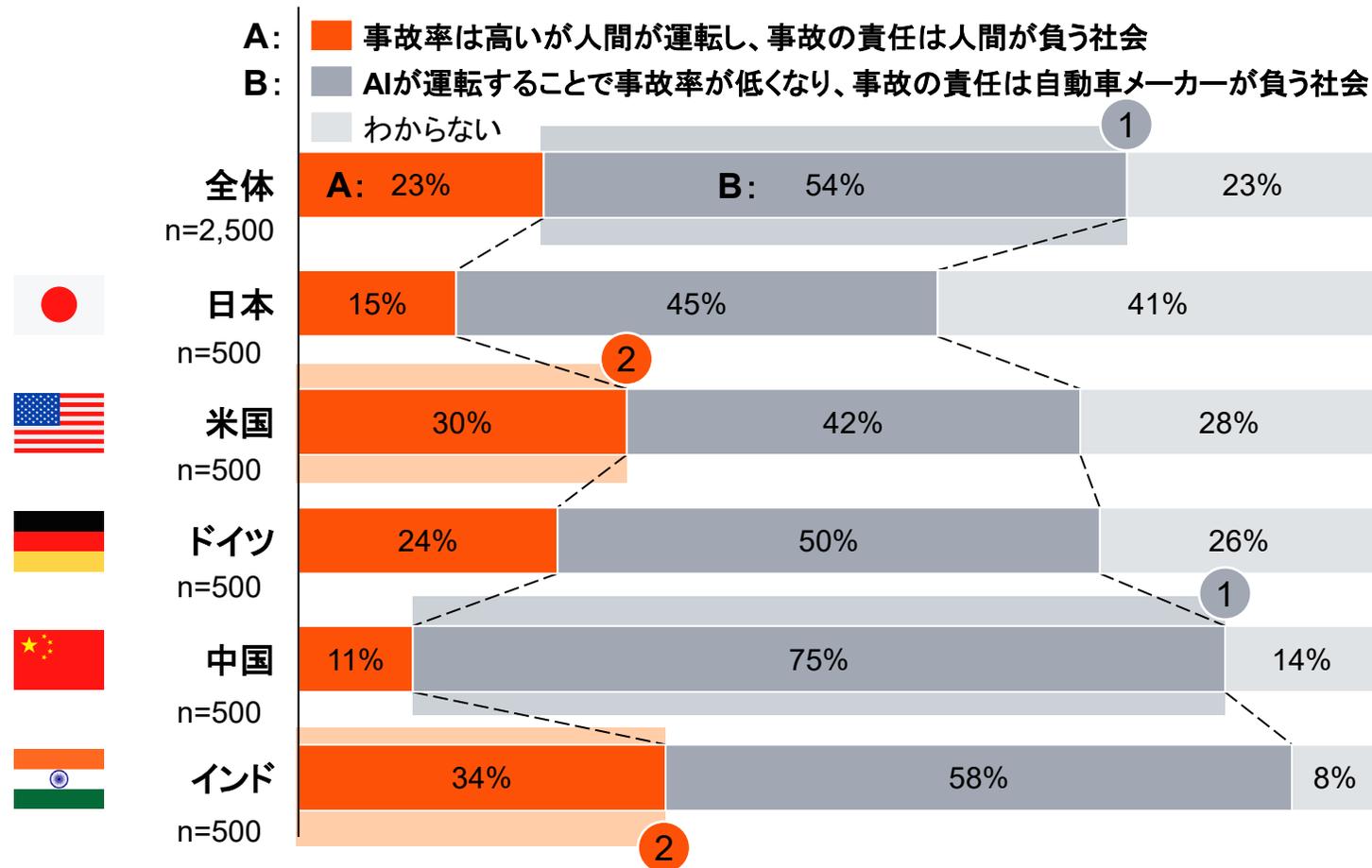
2 インドでは若年層ほど「強く抵抗を感じる」割合が高く、他国の分布と異なり特徴的

若年層ほどテクノロジーやそれに伴う倫理的な教育に触れる機会が多く、懐疑的な意見が多くなっていると推察。中国およびインドでは60代に「分からない」が4~5割と多いことも特徴の一つ

各国共に4割以上がAI自動運転で事故率が下がることを望み、特に中国では75%と顕著。米印では3割程度が、事故率は高くても人間による運転を望む。

5 AI自動運転の事故発生率が人間の運転よりも大幅に低い場合、A/Bどちらが望ましいですか。

回答の特徴・考察



1 各国共通し、事故が減少するのであれば、責任の所在が乗員になくても、AIによる自動運転を半数程度が望む。特に中国では75%と際立って高い

各国共通の課題である「交通事故の減少」は消費者も強く望んでおり、AIによる運転判断や倫理判断という課題はあるが、全体として事故が減少する方を望む層が多くなっていると推察

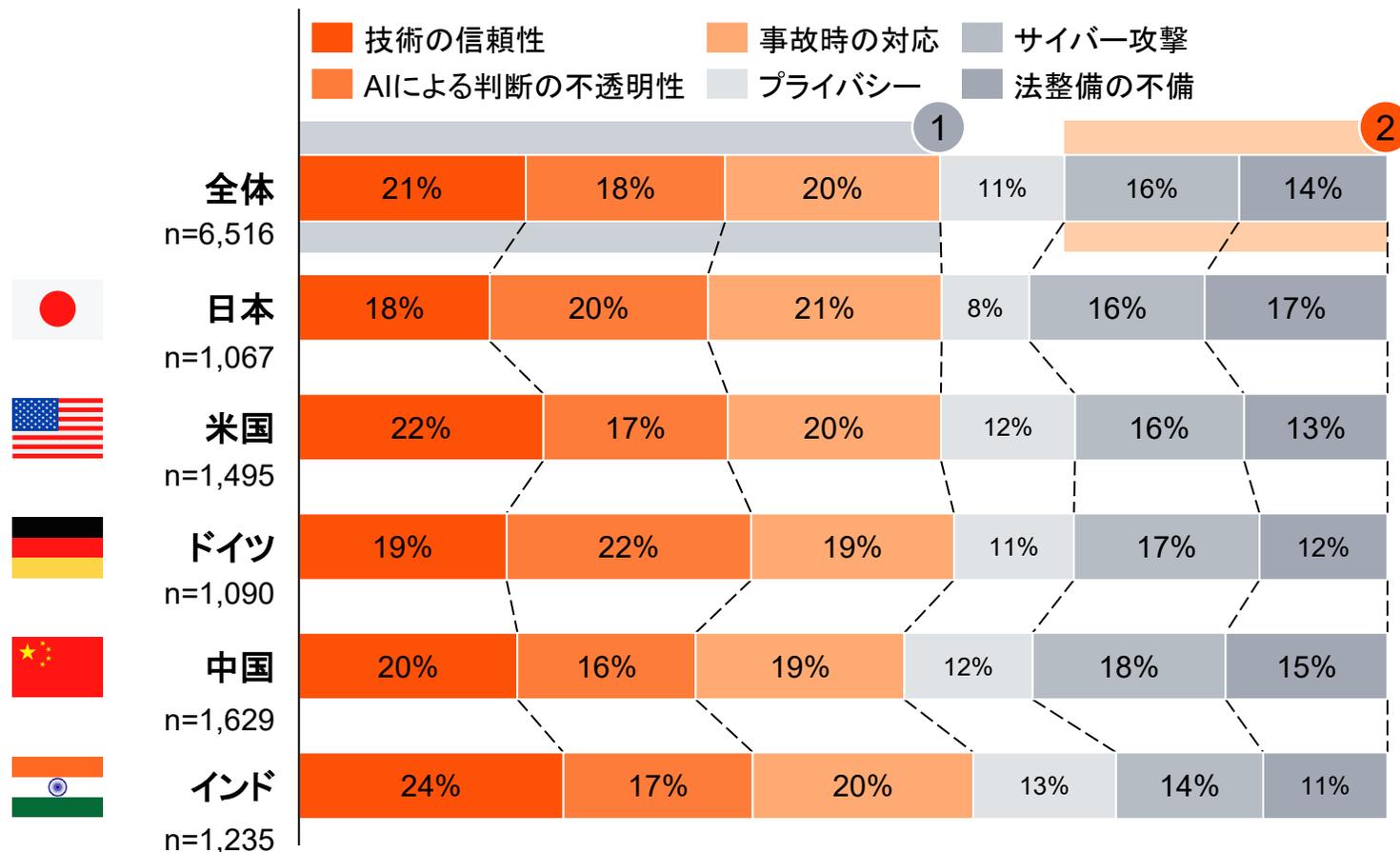
2 米国、インドでは多少事故率が高くとも人間が運転する社会を望む層が3割程度と他国と比較して若干多い傾向

米国は設問2でAI自動運転を信頼できないが54%と最も高いことが要因の一つと推察。インドは設問2で71%がAI自動運転を信頼できると考えるも、責任の所在は企業ではなく特定の人になりたいと考えていることが特徴的

全体の6割程度が、技術の信頼性、事故対応、AIの不透明性を懸念。今後AI自動運転の社会実装が進むにつれ、国ごとに特徴が分かれていくと考えられる。

6 AIによる自動運転車に対して不安を感じる点は何ですか。(複数回答可)

回答の特徴・考察



1 全体として極端な偏りはなく、さまざまな点に不安を感じているとみられるが、特に「技術の信頼性」、「AIの不透明性」、「事故対応」で約6割を占める

どの国においてもAI自動運転はまだ社会実装が進んでおらず、不安要素も各国共通して広く分散している。今後国ごとに社会実装が進むことで差が生じてくると思料

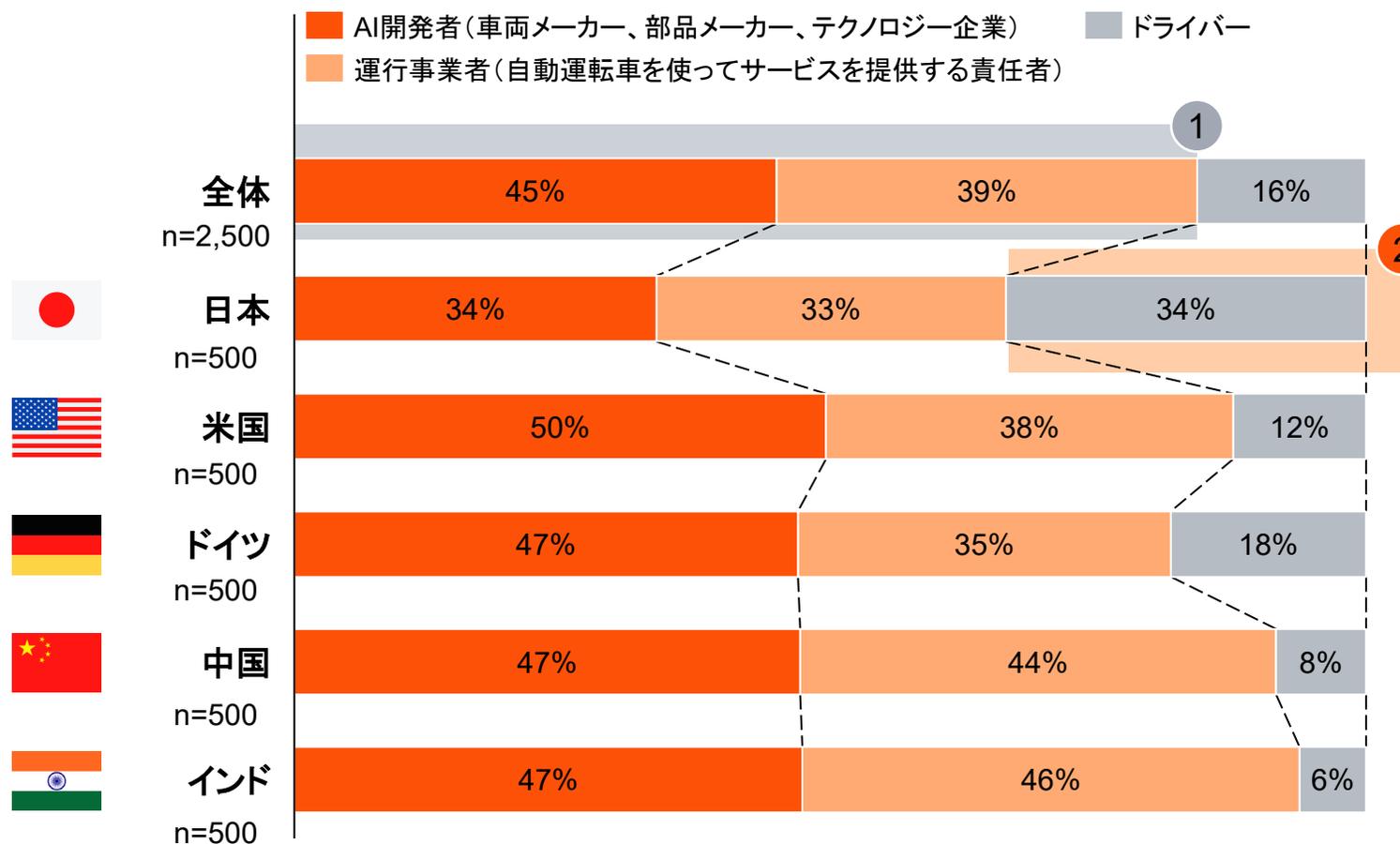
2 「サイバー攻撃」や「法整備の不備」といった専門的で一般消費者から遠いと思われる項目も懸念として15%前後挙がっている (均等割すると各選択肢で16%が平均となる)

一般消費者は「サイバー攻撃」や「法整備の不備」に対しても一定の関心があるとみられるため、各国／企業は広い観点でAI自動運転に対する不安低減に対し取り組む必要がある

AI自動運転の事故に対し、84%がAI開発者や運行事業者などの企業が責任を負うべきと回答。ただしAI開発者か運行事業者かは意見が分かれる。

7 AIによる自動運転車が事故を起こした場合、誰が責任を負うべきと考えますか。

回答の特徴・考察



1 84%がドライバーではなく企業側が責任を負うべきと考える一方で、「AI開発者」か「運行事業者」のいずれかに関しては意見が二分される傾向

2 各国共に、若干「AI開発者」側が責任を負うべきと考える割合が多いが、現状で具体的なユースケースがほぼないため意見が分かれていると推察。今後社会実装が進む中で責任に関する議論も進むと史料

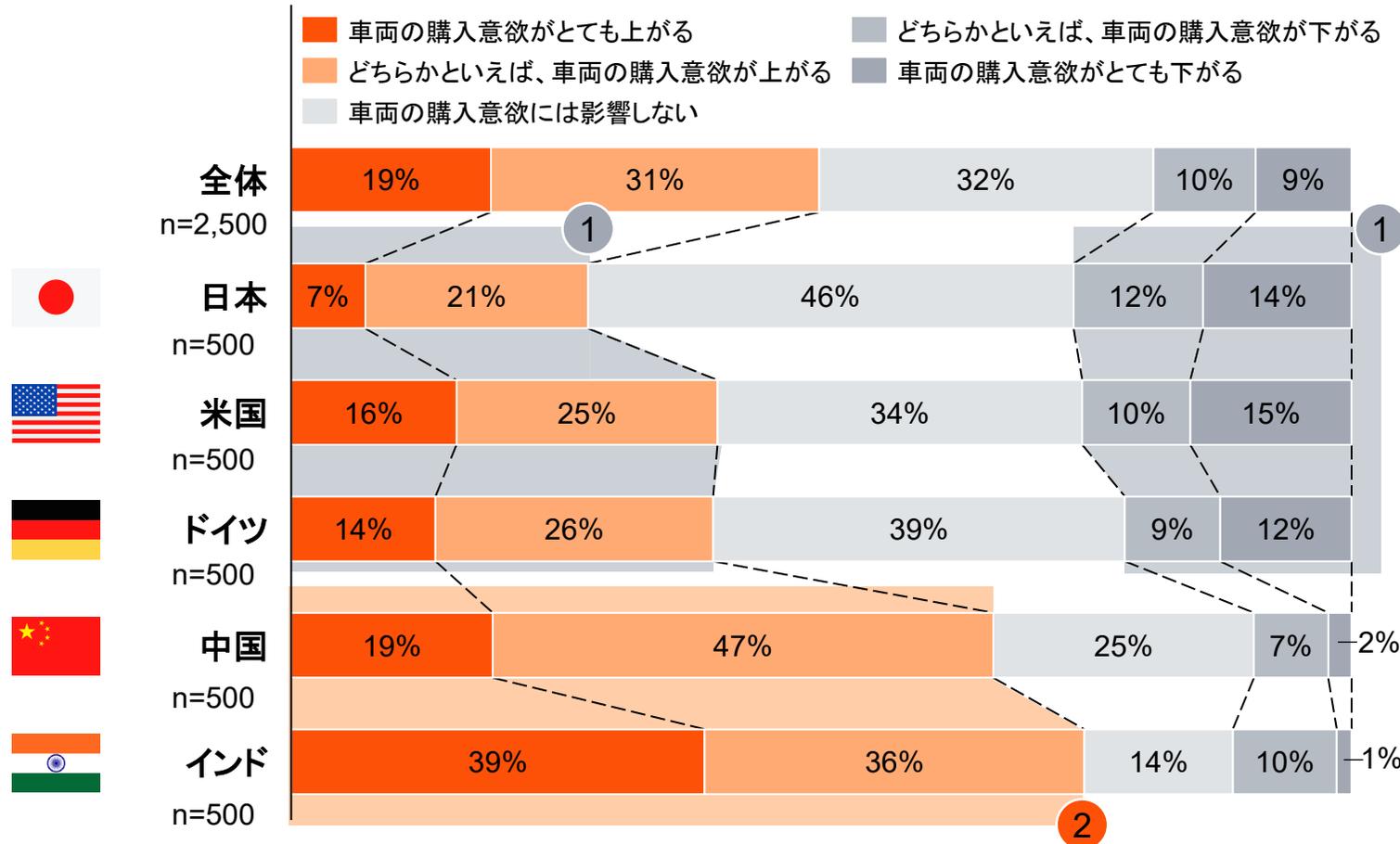
2 日本は34%が「ドライバー」が責任を負うべきと考えており、他国比で際立って高い傾向

欧米は製品・開発者責任を問う文化・訴訟環境が強く、日本は「運転者の注意義務」を重視する傾向にあるからではないかと推察

日米独では、不具合時のOTAでの迅速な対応で購入意欲が高まる側と不具合は受け入れられない側で立場が割れるが、中印の6割以上は購入意欲が高まる。

8 不具合やリコールが発生¹⁾しても、OTA²⁾で迅速に修正できる場合、車両購入に影響を与えますか。

回答の特徴・考察



1 OTAですぐに改善されるとしても、不具合やリコールが発生する場合は、日本、米国、ドイツの2割以上が車両の購入意欲が下がる。一方で、約3~4割は購入意欲が上がると回答し、意見が分かれる

購入時の品質を重んじる層と購入後の対応まで含めて購入を考える層に分かれていると推察。特に日米独向けでは両側面を追い求めることが必要

2 インドでは75%、中国では66%がOTAでの迅速な対応が車両購入に影響を与えると回答。安全性に関わる不具合でも迅速に対応される方が購入意欲がより高くなる傾向

中国は「購入意欲がとても上がる」が19%に対し、インドは39%と極めて高いことも特徴的。設問1や設問2においてもインドはテクノロジーに対する興味や信頼が中国より高いためと推察



目次

1. エグゼクティブサマリー
2. 本調査について
3. アンケート結果の分析
- 4. 今後の方向性**

自動運転に対する信頼度は中印と日米独で異なるため各国に則した導入が肝要。AIによる倫理判断、透明性向上や事故対応などの共通課題には、グローバルでの協調が必要。

利用／購入意欲



- 日米独では自動運転に対し一定数の保守的な層が存在するため、安全性および安心感を訴求しつつ市場へ徐々に投入していくことが求められる。中印では自動運転技術に対し積極的な傾向があるため、一定程度チャレンジできる市場と捉えられる。
- 今後ロボタクシーが広まることで、現時点では日常的に自動車ではなく公共交通を利用する層に対しても、自動運転の利用価値を訴求していくことが求められる。
- 自動運転技術は、販売後も常に機能を更新し続けることでODD¹⁾を拡張することができるため、不具合対応も含めOTA²⁾により迅速な対応ができることが必須。中印ではOTAによる対応が購買意欲を大きく高めるため特に考慮が必要。

AIの判断／信頼



- 中印ではAIによる自動運転に対し信頼度が高いが、米国では否定派が5割を超えるため、透明性や説明性の向上が重要。同様に緊急事態におけるAIによる判断に対する信頼性に関しても中印と日米独で意見が分かれるため、地域ごとの特徴を理解しつつ、社会実装を通じ徐々に信頼性を向上させていくことが重要。
- 「人間の命に関わる判断」といった一意に答えを導き出せない倫理に関わる領域をAIが司ることに対しては、中印含め共通的に抵抗感を感じているため、協調領域として国やグローバル機関による共通的な指針の提示が求められる。

責任／懸念

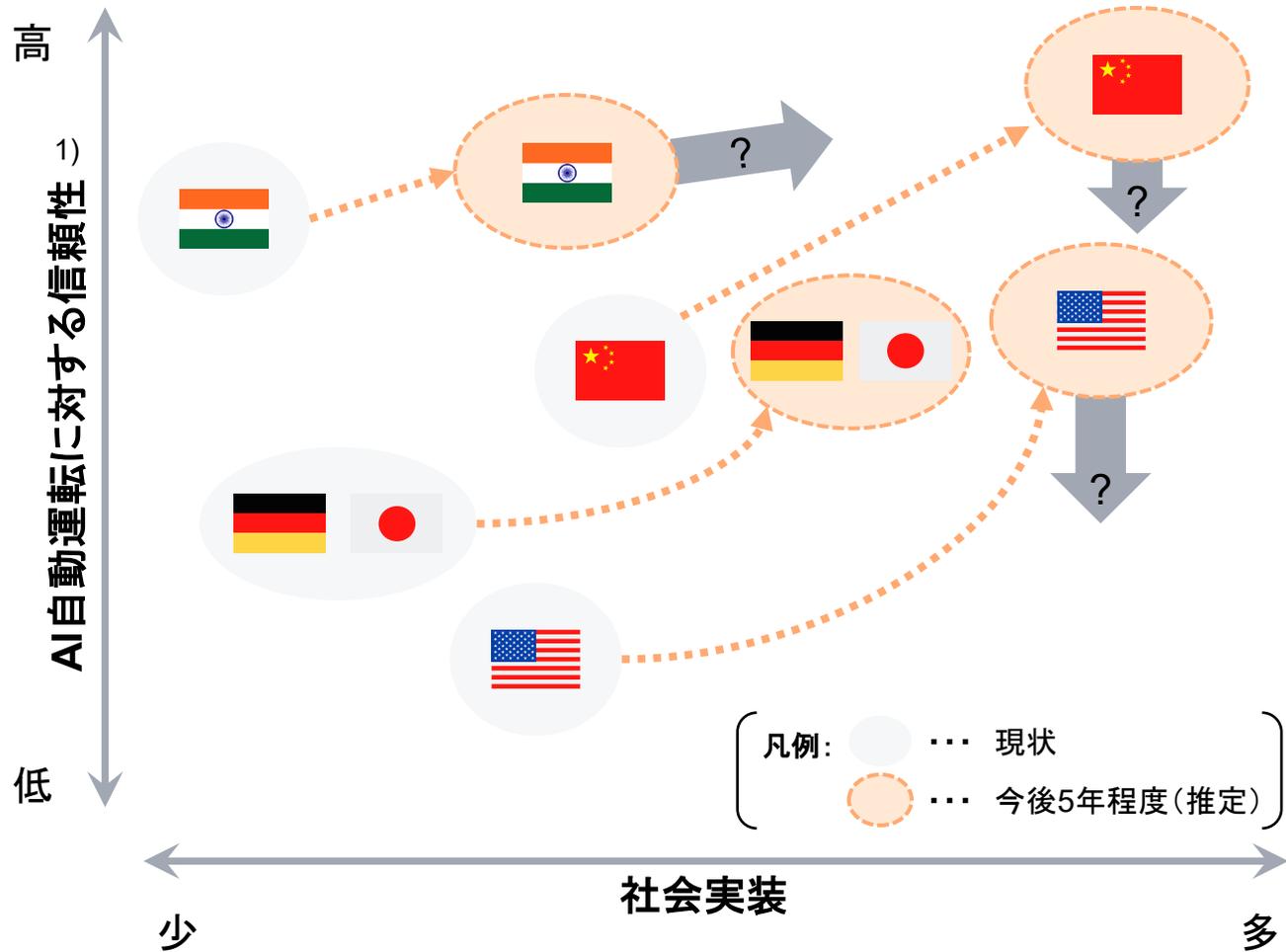


- 全体の6割がAI自動運転の懸念として挙げる「技術の信頼性」「事故時の対応」「AIの不透明性」に対しては、着実なAI自動運転技術向上に加え、不具合や事故が発生した際の迅速な対応ができる体制の構築およびE2E³⁾になったとしても乗員に対しAI判断の理由を説明できる透明性の向上が求められる。
- また、AI自動運転の事故発生時に誰が責任を負うべきかの基本的な指針は、国やグローバル機関でルールとして指し示しつつ、サービス提供者や保険業界などとともに、さまざまなユースケースを想定した現実的な対応方針の検討が求められる。

自動運転×AI消費者アンケート調査2025: 今後の方向性

米中がAI自動運転の社会実装に先行し、それに伴い消費者からの信頼性も先行して高めていくと推察。他方で先行者としてのリスクも大きく、実装スピードと確実性のバランスが重要。

AI自動運転の社会実装に対する信頼性への関係(推定)



要点(含む推定)

- 
中国
 - 中国は現状でもAI自動運転や新技術に対する信頼性は高い。今後さらに社会実装と技術進化が進むに従い、他国に比べ信頼性はより高まると推察
 - 先行しているが故に事故を多く発生させてしまい、信頼性を低下させるリスクが高いと推察
- 
米国
 - 米国は社会実装および技術は先行しているが、保守派も多く、信頼性獲得には時間を要すると推察
 - 中国以上に1件の事故による信頼性低下リスクが高いと推察
 - 実装スピードと確実性の両軸のバランスが重要
- 
日本
ドイツ
 - 日本およびドイツは米国、中国と比較し社会実装の進みが遅いが、米国ほど信頼性は低くないため、後発として着実に技術と信頼を積み上げることで米中に追従することが肝要
- 
インド
 - インドは現時点では新技術への関心や信頼性が中国以上に高いが、社会実装は後発となる
 - 市場規模は十分なためAI技術ブレークスルーにより一気に社会実装が進む可能性を秘めると推察

Thank you

発行年月: 2026年2月(2025年9月調査実施) 管理番号: I202601-04

© 2026 PwC. All rights reserved. PwC refers to the PwC network member firms and/or their specified subsidiaries in Japan, and may sometimes refer to the PwC network. Each of such firms and subsidiaries is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/structure for further details.

This content is for general information purposes only, and should not be used as a substitute for consultation with professional advisors.