

戦略的イノベーション創造プログラム（S I P）第2期／
自動運転（システムとサービスの拡張）／
社会的受容性の醸成に向けた戦略策定と評価に関する調査／
社会的受容性の醸成に向けた取組に関する評価

株式会社 第一生命経済研究所
宮木 由貴子

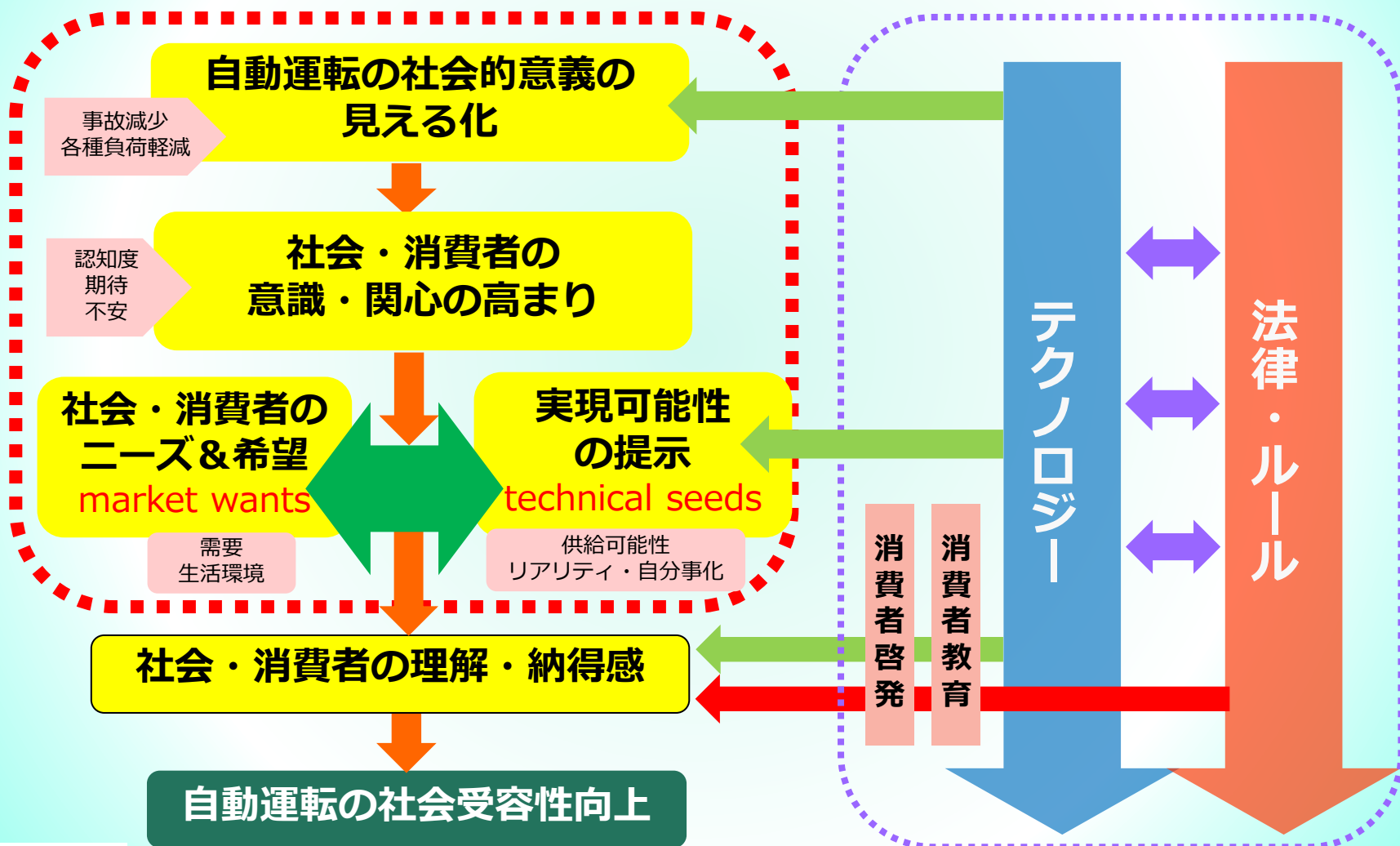


本調査プロジェクトの位置付けと遂行

自動運転の社会的受容性醸成プロジェクトにむけた 体制としての構造化

利用者の体制整備

利用環境整備



* 2018年度 宮木資料より

数年にわたる定量・定性情報収集

【定量データ収集】

(17年度事業)
 (17年度調査)
(株)第一生命経済研究所個別研究
 自動車・自動運転に関する意識調査 全国3,000サンプル

(18年度事業)
 (18年度調査)
経済産業省・国土交通省委託事業
 第1回自動車・自動運転に関するアンケート調査
 全国12,400サンプル

(19年度事業)
 (19年度調査)
経済産業省・国土交通省委託事業
 第2回自動車・自動運転に関するアンケート調査
 全国12,400サンプル

(20年度事業)
 (20年度調査)
経産・国交省&内閣府SIPジョイント調査
 第3回自動車・自動運転に関するアンケート調査
 全国24,583名 (経産・国交省部分)
 12,392名 (内閣府SIP部分)

(21年度事業)
 (21年度調査)
経産・国交省&内閣府SIPジョイント調査
 第4回自動車・自動運転に関するアンケート調査
 全国20,631名 (経産・国交省部分)
 10,357名 (内閣府SIP部分)

22年度事業

【定性データ収集】

- ・永平寺町：ワールドカフェ実施
- ・SIP市民ダイアログ (小豆島) 参加

内閣府SIP事業

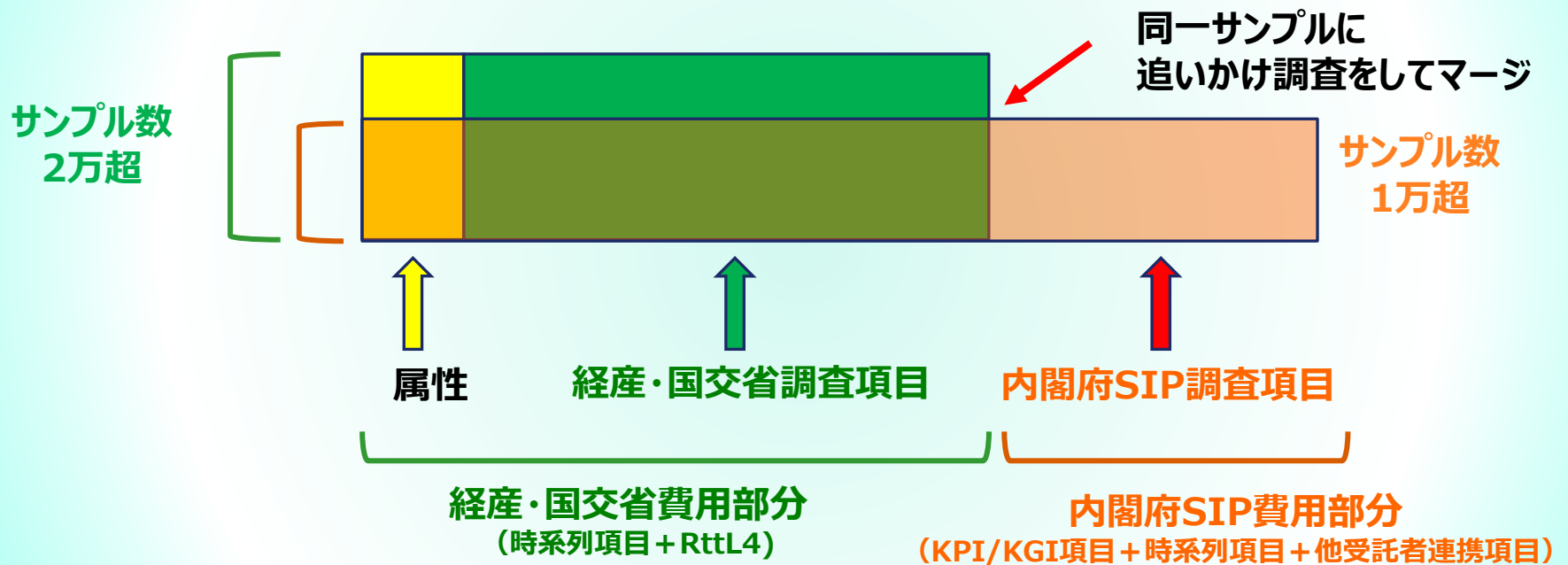
- ・愛知県日間賀島：ワールドカフェ実施
- ・茨城県日立市：ワールドカフェ実施
- ・沖縄県北谷町：試乗&ディスカッション実施
- ・オーストラリア：試乗&ヒアリング実施
- ・SIP市民ダイアログ (伊那市) 参加

- ・これまでの定性調査を横ぐしで取りまとめ
- ・SIP市民ダイアログ参加
- ・全国での自動運転関係講演等を通じた情報収集

- ・高蔵寺ニュータウン等での実地ヒアリング
- ・全国での自動運転関係講演等を通じた情報収集

総括
 * RttL4事業としてのひたちBRT無人運転調査と連携

第3回・第4回 自動車・自動運転に関するアンケート調査の スキームからみる省庁連携



* 大規模調査ができたこと、さらに短期的に結果に大きな変化が生じないことが検証できたので、現在2022年度の経産省プロジェクトにおいて、茨城県のみ分析を全国値と比較するなど再分析して活用中

調査内容（例：第4回）における省庁・他受託者連携

【経産・国交省調査】

- ◆FACE（生活満足度含む）
- ◆Q1 免許有無・運転目的・運転タイプ
- ◆Q2 クルマ保有台数
- ◆Q3 公共交通機関（駅までの距離と負担・課題）
- ◆Q4 交通機関利用状況（過去1か月）
- ◆Q5 地域特性・移動意識・高齢期の移動
- ◆Q6 運転支援機能（認知・利用・意識・理解・利用意向）
- ◆Q7 カーリース認知度
- ◆Q8 カーリース利用意向
- ◆Q9 自動運転意識・実態
- ◆Q10 自動運転への受容性（A-B選好）
- ◆Q11 自動運転への受容性（4件法）
- ◆Q12 費用負担意識
- ◆Q13 コスト意識
- ◆Q14 スピード×コストの選好
- ◆Q15 長距離トラック専用レーン
- ◆Q16 自動運転走行中のシグナル発信
- ◆Q17 自動運転サービスカーによる課題解決期待
- ◆Q18 警察庁項目

【内閣府SIP調査】

- ◆Q1 居住地に対する意識（地域コミット・シビックプライド）
- ◆Q2 生活における移動満足度
- ◆Q3 事故・ヒヤリハット経験
- ◆Q4 タイプ別自動運転総合受容度得点
- ◆Q5 自動運転主観的理解度
- ◆Q6 自動運転への項目別受容度（尺度用）
- ◆Q7 消費者コミット
- ◆Q8 普及に向け利用者として行うべきこと
- ◆Q9 自動運転の具体的活用方法への期待
- ◆Q10 コネクト（V2X）することへの評価
- ◆Q11 消費者情報提供への意識
- ◆Q12 筑波大学項目（Lv理解度）

調査票作成協力：内閣府（SIP-adus）、
警察庁、経済産業省、国土交通省

* 下線は時系列比較可能項目
* 青字は他団体との連携項目



自動運転の社会的受容性を考える上での 背景整理

ソリューションとしての「自動運転」

道路交通上の課題解決	交通事故の削減	システム関与による安全性向上
	交通渋滞の緩和	運行環境とドライブ状況の連動等、運行の効率化
	環境負荷の低減	エネルギー消費の適正化・効率化
移動にかかわる人的課題に対する手段提供	運転負荷の軽減	システムによる運行代替
	ドライバー不足解消	ドライバーの負荷軽減・必要人数の減少
	移動弱者支援	代替交通の創出機会(サービスカー) 運転寿命延伸(オーナーカーの運転支援機能)
産業・雇用面への効果	産業競争力の向上	従来産業の成長と持続性向上
	関連産業の成長・生産性向上	新規産業の成長と持続性向上
	雇用の維持・創出	個人の経済基盤の安定

居住環境面でのモビリティ 高
= 交通機関 多

都市部の高齢者



都市部の若者

オールドニュータウン

個人の身体面での
モビリティ 低
= 高齢者

個人の身体面での
モビリティ 高
= 若者

中山間地域の高齢者



中山間地域の若者

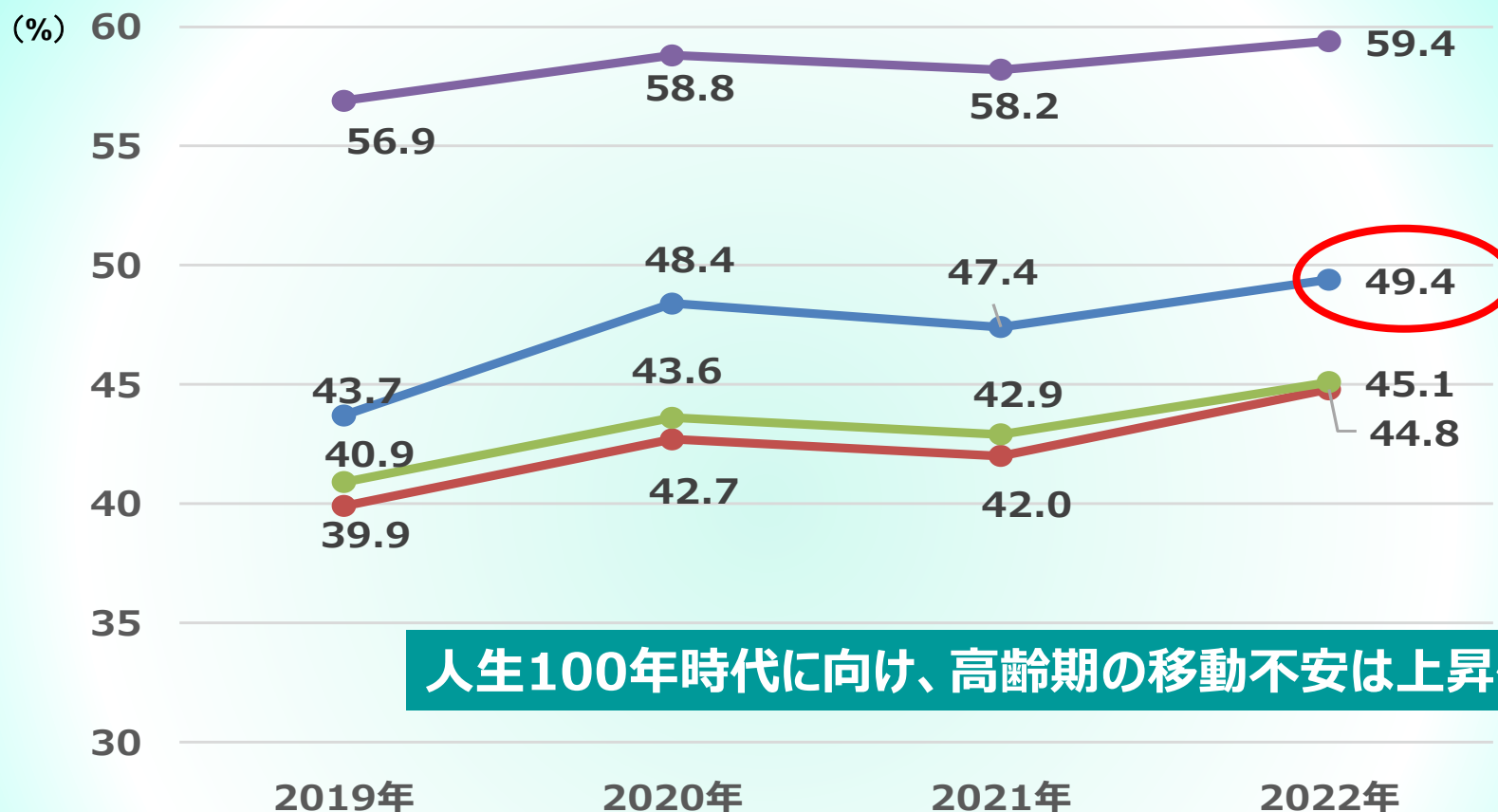
居住環境面でのモビリティ 低
= 交通機関 少

高齢者比率はまだしばらく高まっていくが、人口全体は減少傾向
= 地域の人口分布とニーズに合わせて
フレキシブルに対応ができるようなモビリティデザインを行う必要



アンケート調査結果からの主なファインディング

高齢期の移動に関する意識の推移

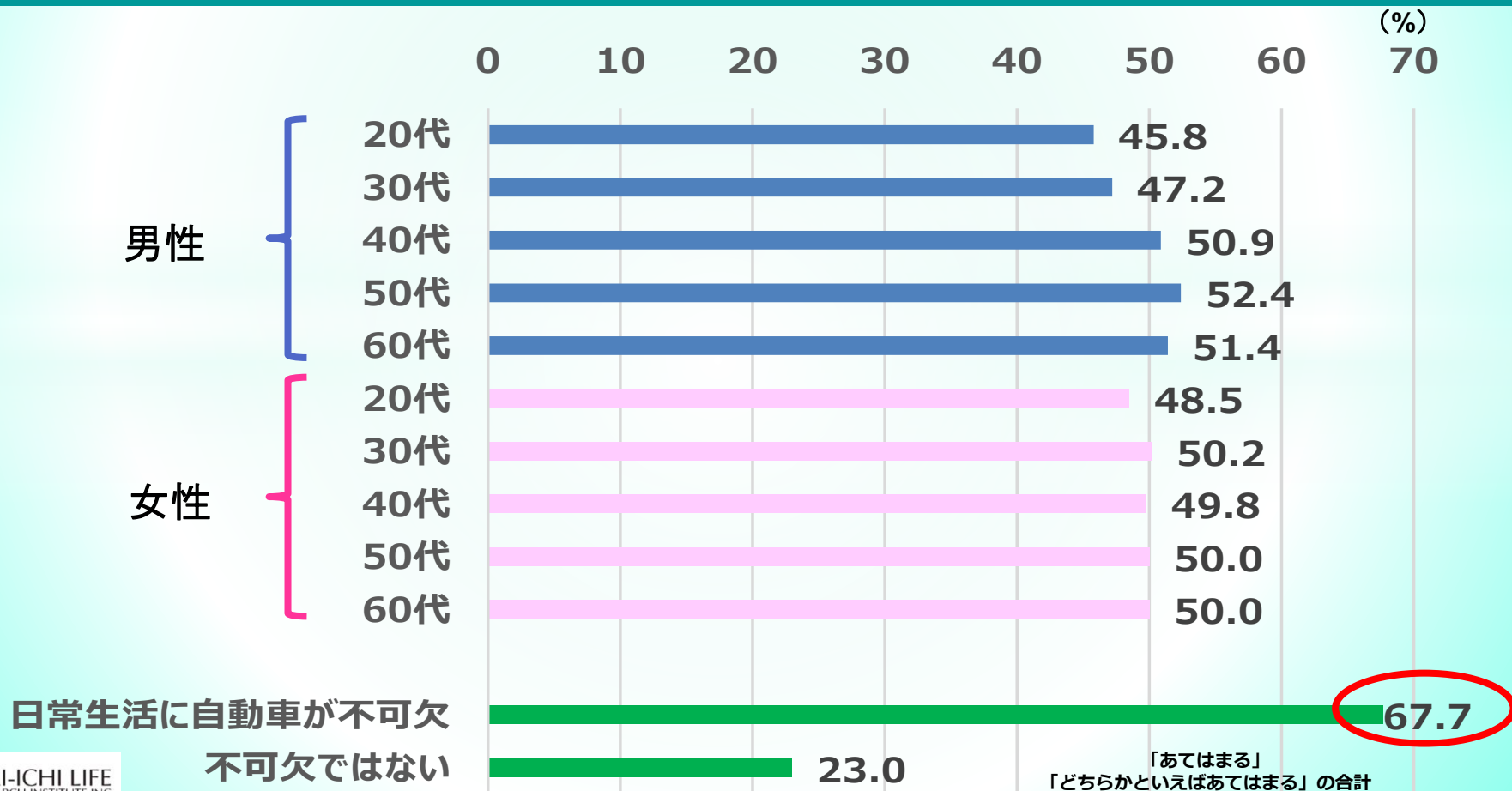


人生100年時代に向け、高齢期の移動不安は上昇傾向

- 今住んでいる地域では、高齢期の移動手段に不安がある
- 今住んでいる地域では、高齢期に自動車がないと生活できない
- 今住んでいる地域では、高齢期にバスや鉄道で移動するのは不便である
- 高齢期は、今住んでいる地域に住み続けたい

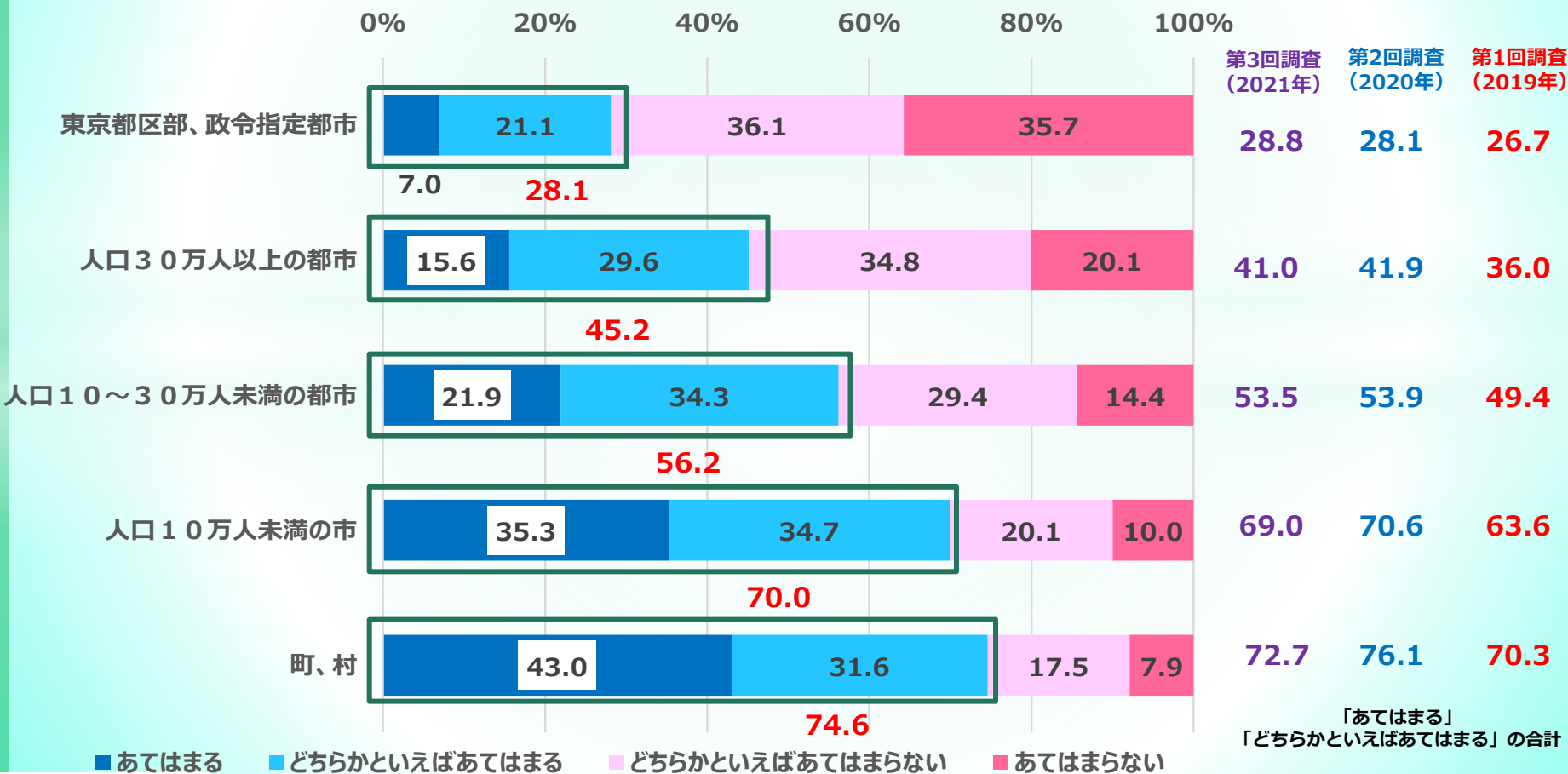
今住んでいる地域では、 高齢期の移動手段に不安がある (性・年代、自動車依存度別)

高齢期の移動不安は高齢者のみで高いわけではない = 家族のモビリティに不安？
自動車依存度が高い人で顕著に不安が高い



今住んでいる地域では、 高齢期の移動手段に不安がある(都市規模別)

高齢期の移動不安は都市規模が小さいほど顕著に高い



運転免許返納が必要だと思う身近な人はだれか その人は今後どうすると思うか

- ◆全体の約27.4%で身近に誰かしら懸念される人が「いる」状況
- ◆トップは3年連続「自分の父親」、約3割において免許返納に難あり

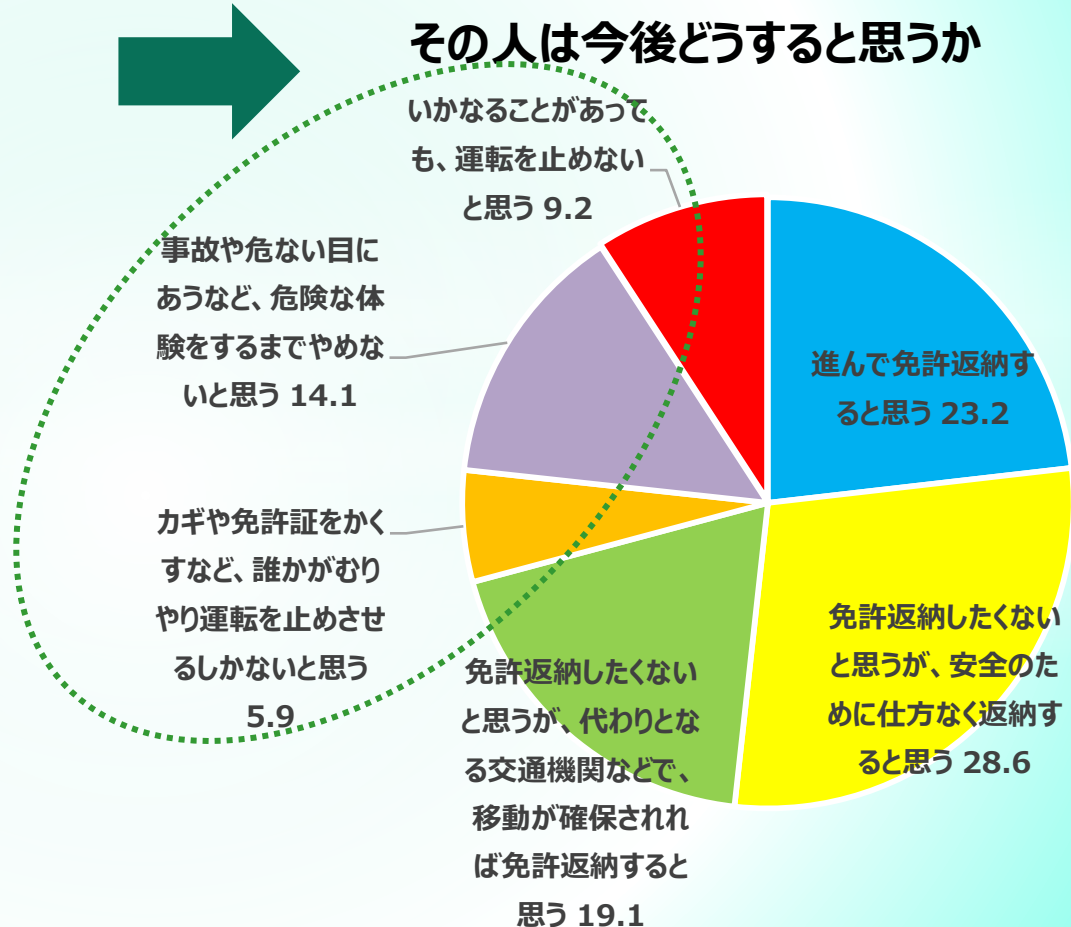
免許返納が必要だと思う身近な人が
「誰かしらいる」割合

第1回調査（2019年） **24.1%**
↓
第2回調査（2020年） **29.2%**
↓
第3回調査（2021年） **27.4%**

最も心配な人ランキング トップ5

1位	自分の父親	31.8%
2位	自分の母親	13.7%
3位	祖父母	12.2%
4位	配偶者の父	9.6%
5位	自分 配偶者	8.7%

その人は今後どうすると思うか

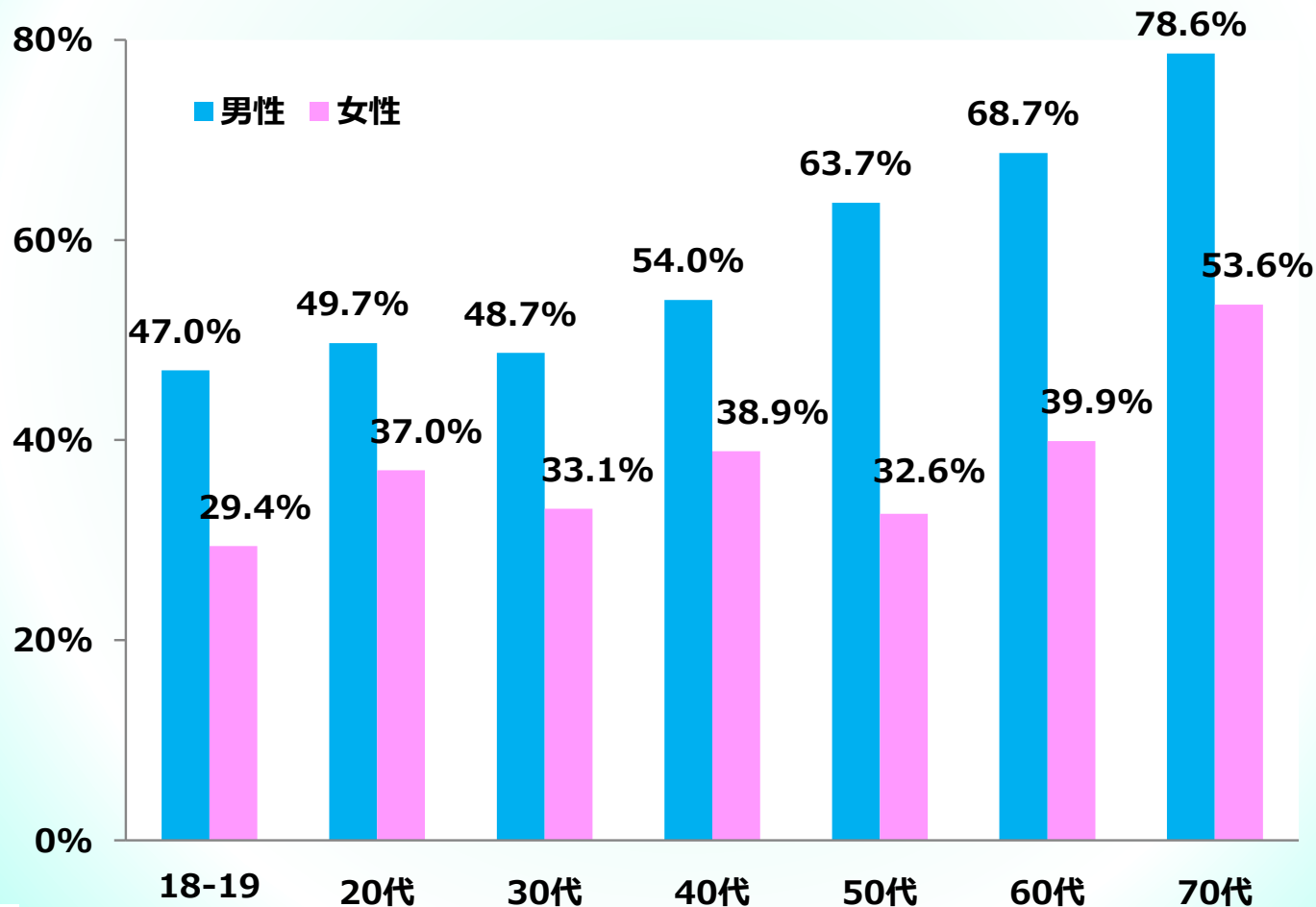


注：「あなたの身近に、近いうちに運転免許を返納したほうがよい・今後の自動車の運転を止めたほうがよいと思われる人」がいると回答した18-69歳(5,681人)に尋ねた「最も心配な人」の結果

* 2021年調査より

高齢者の多くが自動車の運転に自信あり

男性は40代から加齢とともに運転に対する自信が急上昇
免許返納は「まだまだ大丈夫」となる可能性が高い

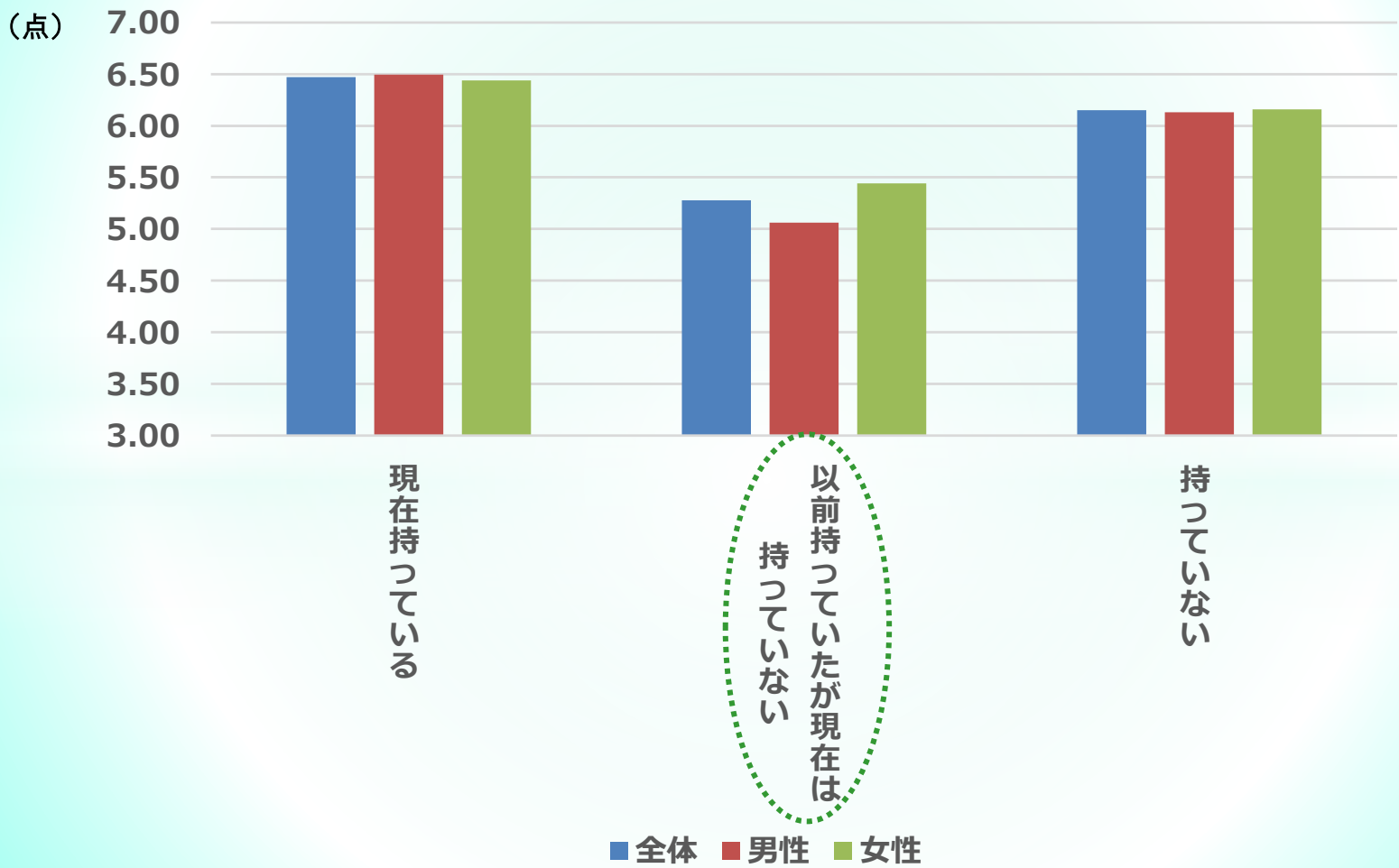


注：有免許者のみ

* 2019年調査より

生活における移動満足度(運転免許有無別)

- ◆ 「以前免許を持っていたが現在は持っていない」人で移動満足度が低い
- ◆ 免許返納のハードルの高さの要因の1つか



質問文：あなたの、現在の移動状況における満足度（移動の自由度や移動手段の有無・利便性などを総合して）はどのくらいですか。
10点満点で考えたとき、どの程度かお答えください。

* 2021年調査より

地域のモビリティ維持・創出にむけた 2つのソリューション

高齢社会の進行に伴い両輪で進める必要性

= 代替交通があればよいということではなく、自家用車の運転寿命延伸も重要

運転寿命の延伸



自家用車の運転支援機能を高め
加齢によって身体機能が低下
しても、ある程度免許返納の
時期を後ろ倒しできるようにする
= オーナーカーの自動運転化

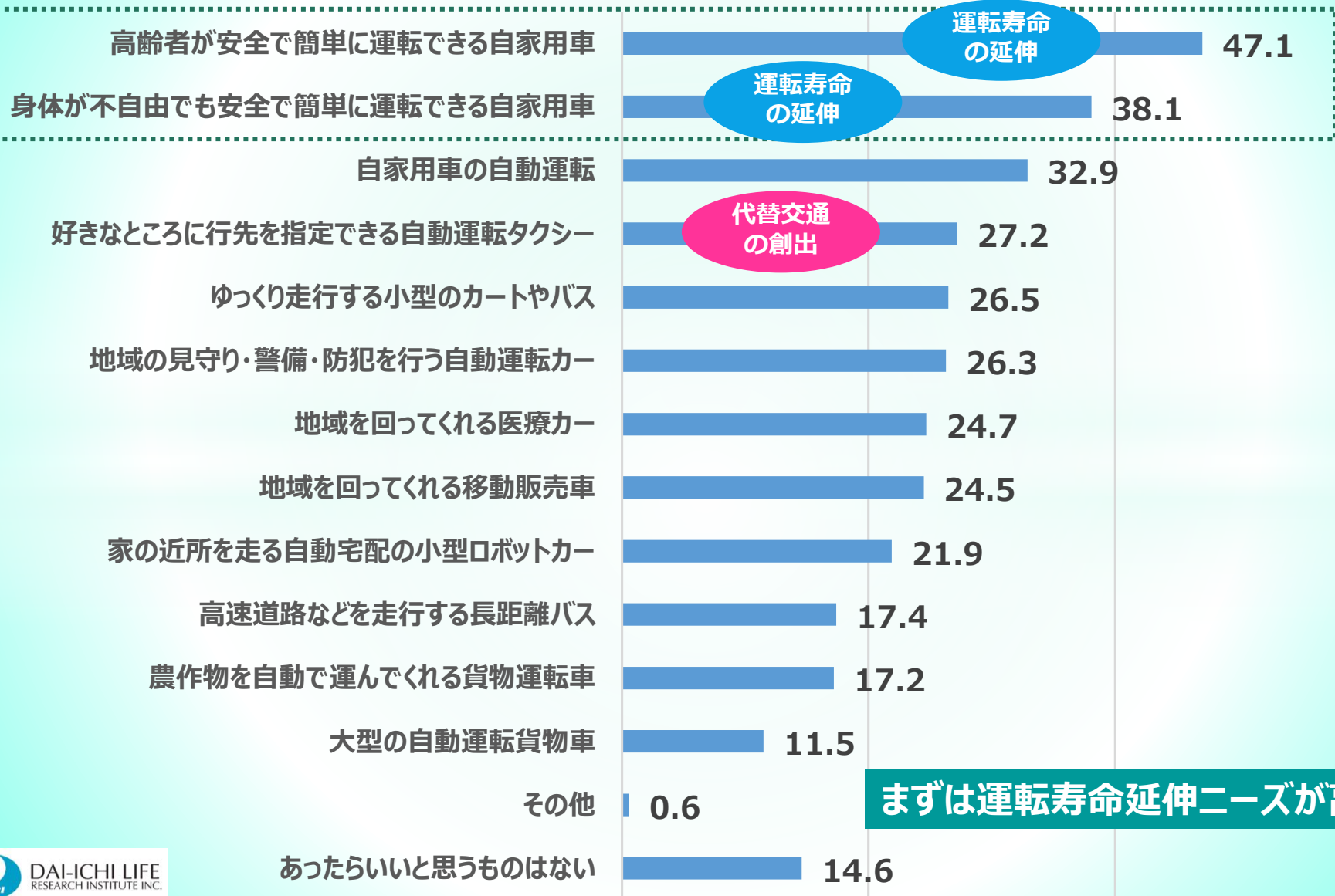
代替交通の創出



自家用車を用いなくても
地域内・地域間の移動が可能となる
公共交通としての自動運転車両
を導入する
= サービスカーの自動運転化

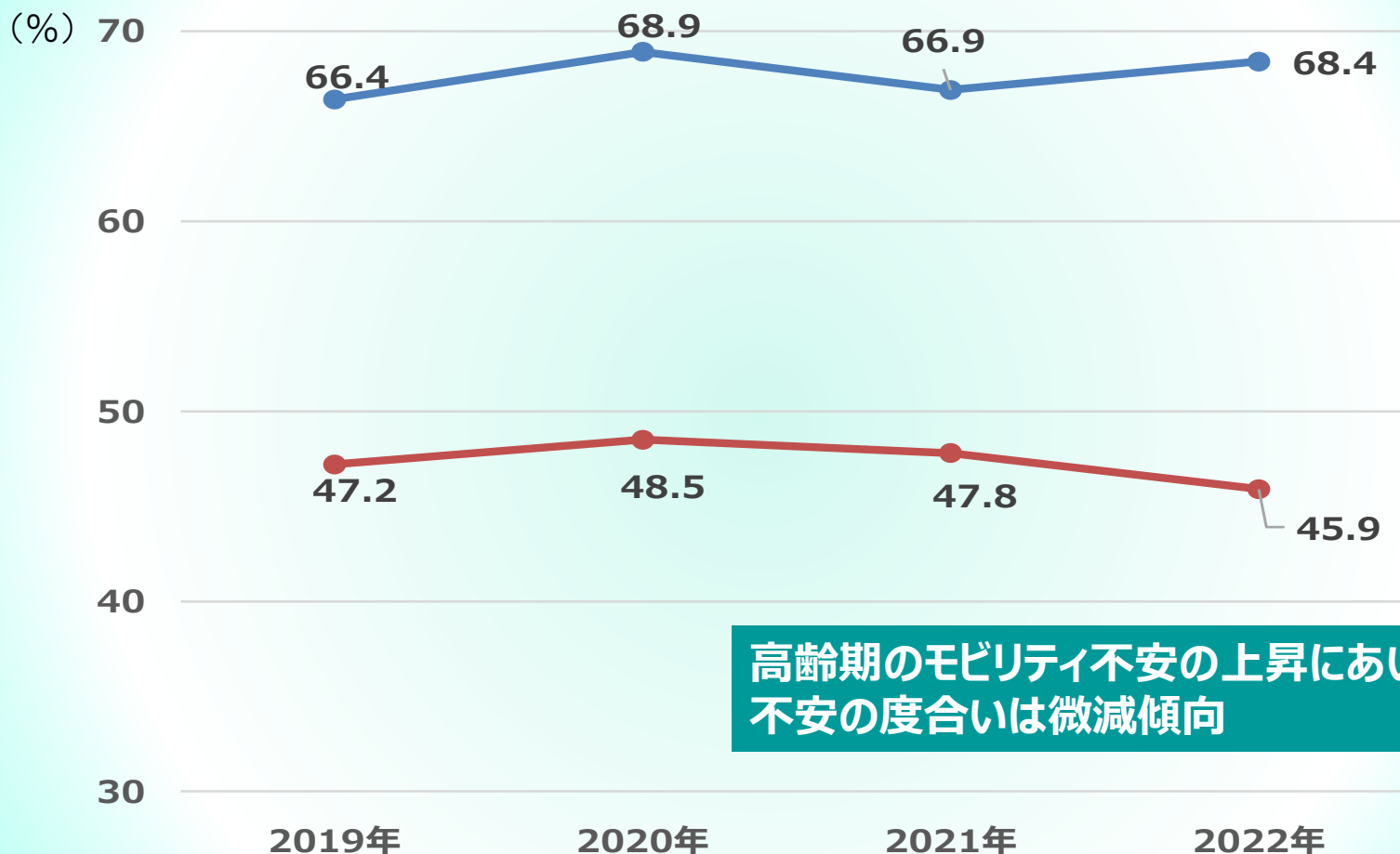
自分の地域で走るならどういう自動運転がよいか

0 20 40 60 (%)



まずは運転寿命延伸ニーズが高い

自動運転の開発・普及による社会変化への期待と不安の推移

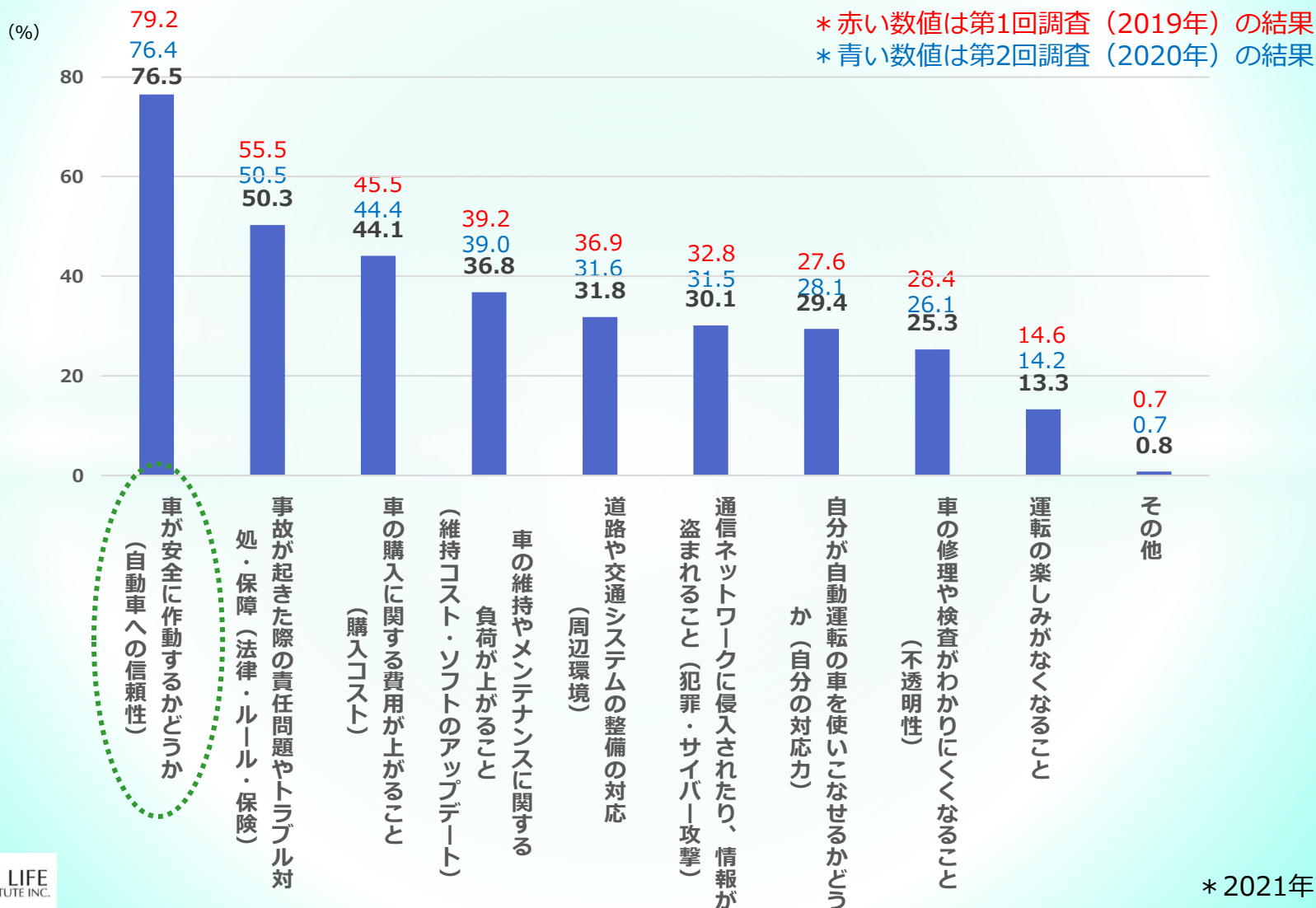


高齢期のモビリティ不安の上昇にあいまってか不安の度合いは微減傾向

- 自動運転の開発・普及による社会の変化に期待をしている
- 自動運転の開発・普及による社会の変化に不安を感じる

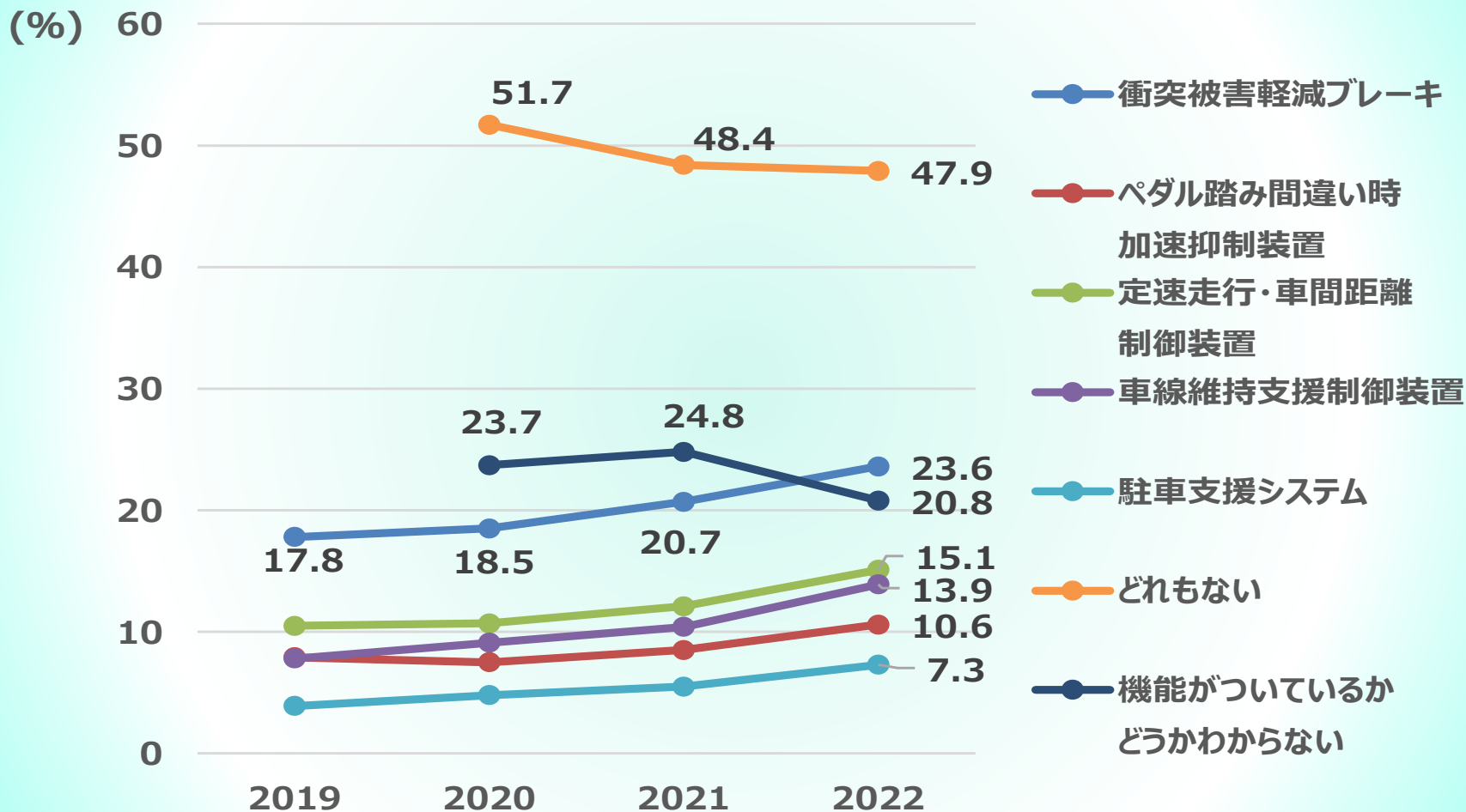
自動運転に対する不安の具体的な内容

- ◆ 自動運転への不安は、安全な作動についてが最多で変化なし
- ◆ 以下、法的責任、コスト負担と続く点でも変化なし



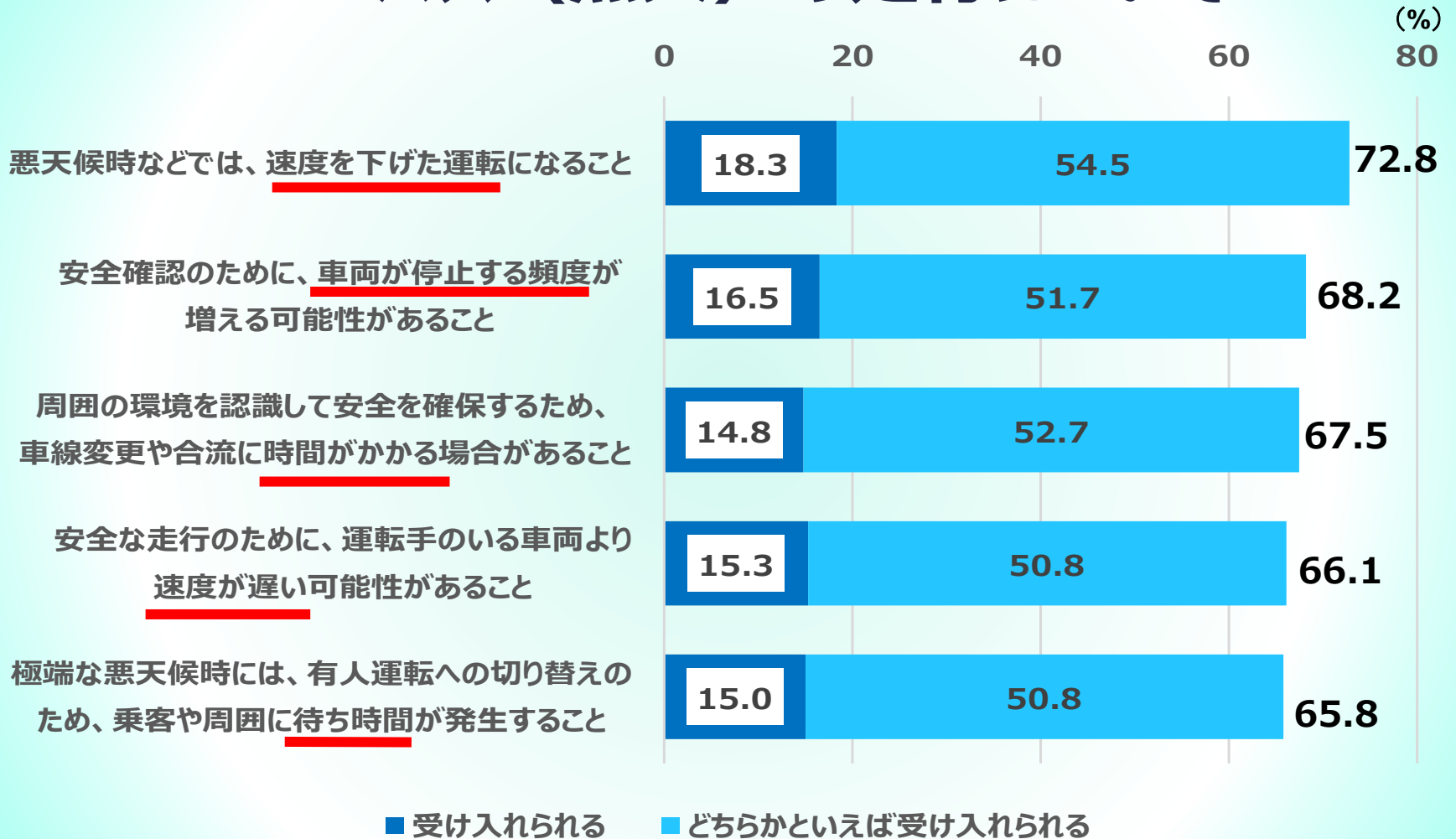
* 2021年調査より

運転支援機能が搭載された車を「利用している」と回答した割合の変化



各機能の利用者は順調に増加傾向
まずは認知度を上げて「知ってもらう」ことが重要

自動運転の限界・制約・課題に関する受容 バス（無人）の走行について

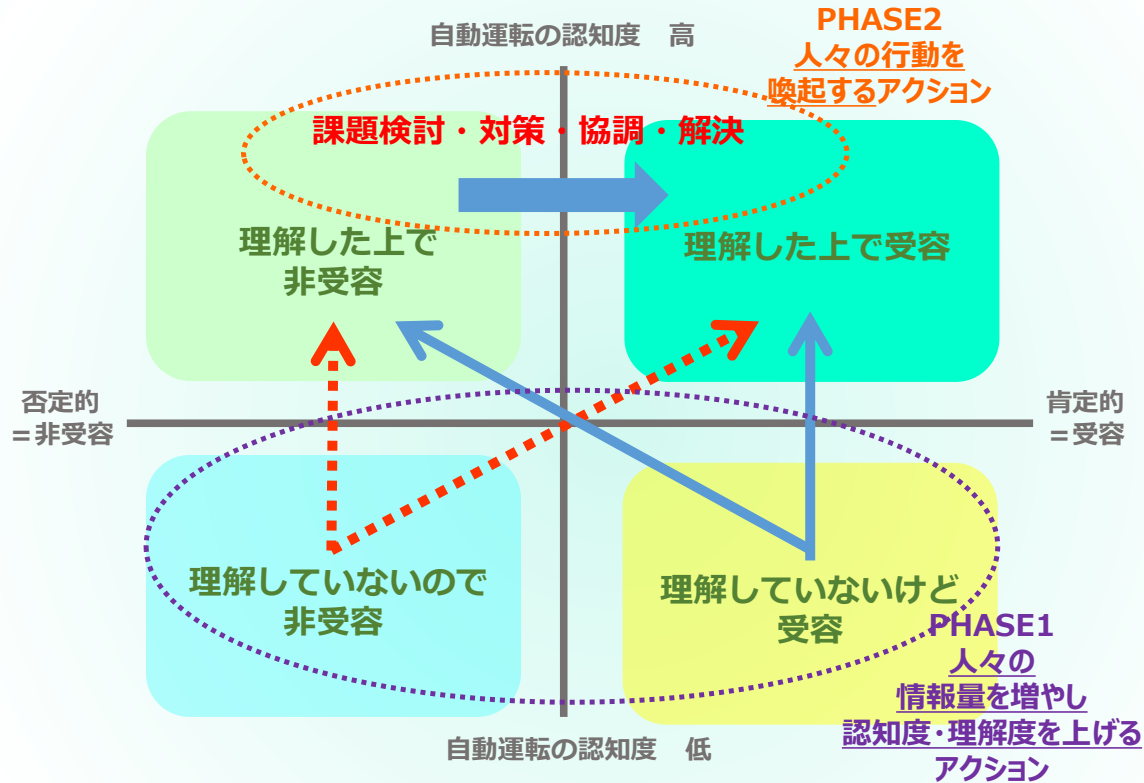


「自動運転を受け入れる」というのは、存在を認めるだけでなく
技術的な限界や特性をカバーし「うまく使う」姿勢を利用者自身が持つこと



本調査プロジェクトからの発展的発信

認知度向上 = 理解と受容を分ける必要性と 受容性醸成に向けた2つのフェーズ提案



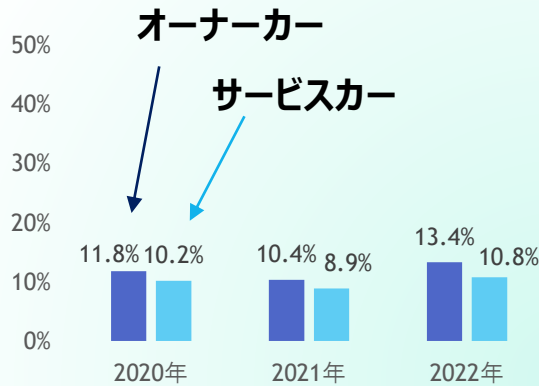
認知度を上げるだけで受容度は上がらないので、PHASE 1としてまずは認知度を上げ、そのうえでPHASE 2として非受容層から課題を抽出しつつ、生活者の行動変容で解決できる部分を含めて模索

【関連するSIPプロジェクト】

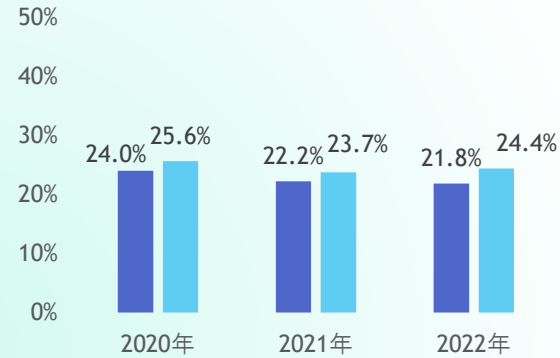
「社会的受容性の醸成に向けた戦略策定と評価に関する調査／総合的な戦略の策定、Web等の情報発信に関する企画及び実施」
(電通名鉄コミュニケーションズ・住商アビーム自動車総合研究所)

理解と受容の実態 (オーナーカー・サービスカー)

自動運転の認知度 高



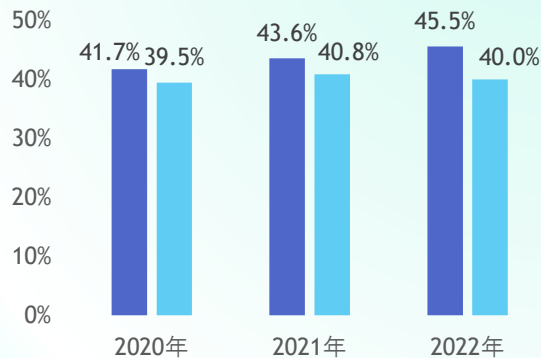
理解した上で非受容



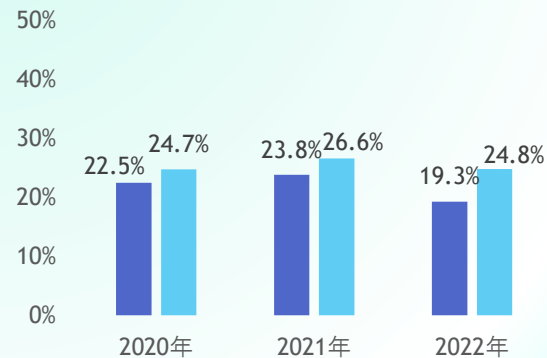
理解した上で受容

否定的
= 非受容

肯定的
= 受容



理解していないので非受容

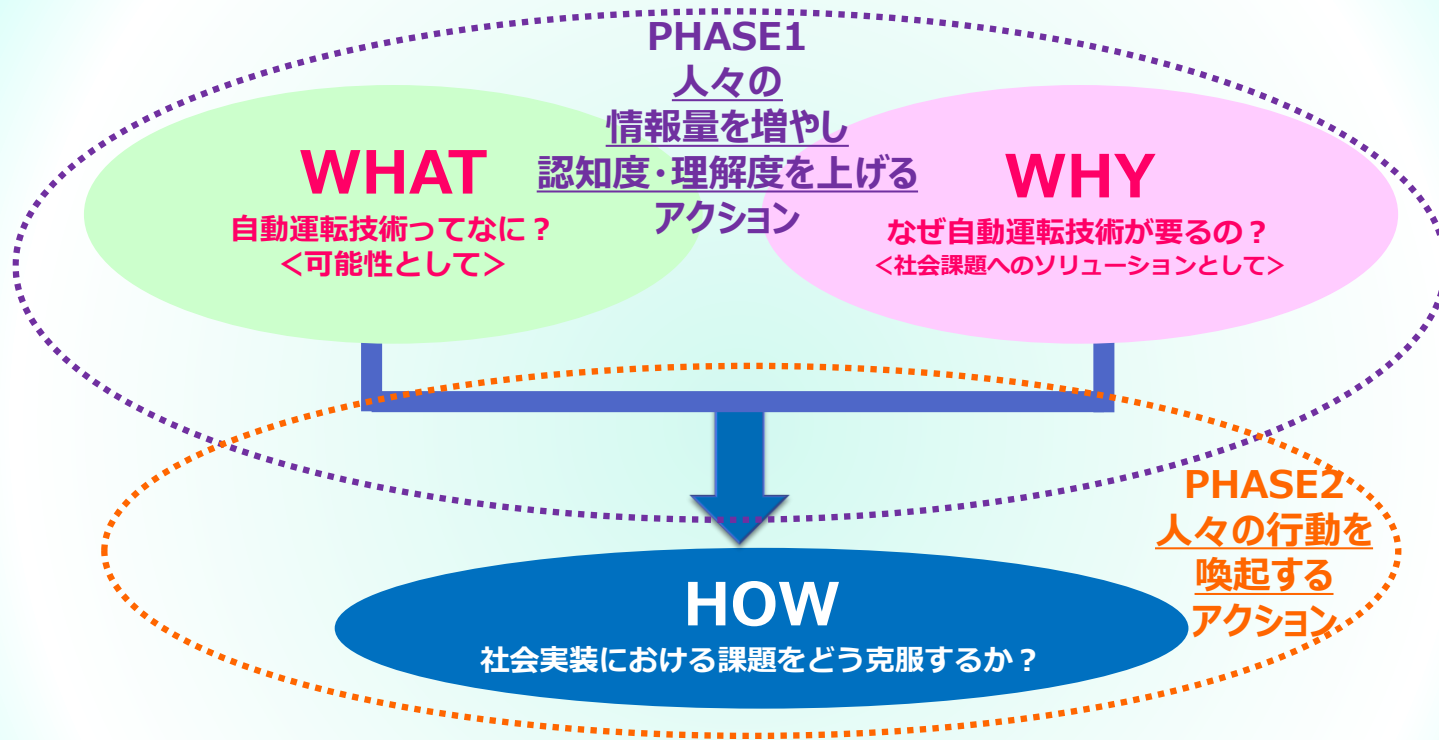


理解していないけど受容

自動運転の認知度 低

理解と受容に向けた2つのフェーズ

⇒ 2022年度ひたちBRT無人バス調査でも実践



WHY (なぜ当該地域で自動運転が必要なのか)

: 地域のモビリティを「生かす (存続させる)」視点と「活かす (効果的に活用する)」視点で

WHAT (自動運転で何ができる/できないのか、そのために生活者に求められることは何か)

: 自動運転の実装における「生活変化」「学習」「コスト」「固有性・技術限界」について分け、地域に応じた優先順位で共有

HOW (どうやって実装するのか)

: 地域の生活者自身が「安全かつ効果的に活用する」との意識を持ち、必要に応じた行動変容を内発的に創出

地域モビリティの持続性確保と効果の可視化に向け 「生かす」視点と「活かす」視点での区分提案

WHY

視点	アクション	キーワード
地域モビリティを「生かす」視点 〓 持続させる	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の環境とニーズに合う移動手段の創出・維持 ●運転免許返納後や加齢・病気・障害等による身体機能の低下後も移動が継続できるモビリティ・インフラの整備 ●移動における安全性の確保 ●多様な人々が多様なモビリティを活用することに対する意識の醸成 	<ul style="list-style-type: none"> ●持続性・サステナビリティ ●日常生活の維持 ●安心・安全 ●不便さの受容
地域モビリティを「活かす」視点 〓 活用する	<ul style="list-style-type: none"> ●モビリティがもたらすインパクト(財務・非財務的価値)の認識と可視化 ①経済効果(直接的・間接的) 例)運賃収入、回遊性向上、地域活性化、社会保障費低減 ②健康への効果 例)疾病予防、メンタルヘルス維持・改善、健康寿命延伸 ③つながりと楽しさの創出 例)対面接触機・コミュニケーション創出、嗜好対象としての乗り物 	<ul style="list-style-type: none"> ●経済効果 ●健康寿命延伸 ●Well-being ●QOL向上 ●嬉しい・楽しい・幸せ体感 ●不便益への気づき

なぜ自動運転技術を活用するのか／当該地域で必要なのか
について、地域の特性や状況に応じた文脈で説明し
実装において必要となる4つのファクター①－④との整合を図る

【関連するSIPプロジェクト】

「自動運転による社会・経済に与えるインパクト評価と普及促進策に関する研究」(東京大学・同志社大学)

社会的受容性を要素分解し アンケート調査を元に尺度を作成してフォロー

WHAT

① 生活変化

自動運転の普及による
様々な生活の変化
を受け入れられるか

② 学習

自動運転の普及に向
けた様々な学習負荷
を受け入れられるか

③ コスト

自動運転の普及に
おける様々なコスト負
担を受け入れられるか

④ 固有性/技術限界

自動運転特有の性質
や技術の限界・リスク
を受け入れられるか

社会的受容に必要な要素を分解して捉え
それぞれについて

- ・自動運転とはどのようなものなのか
 - ・自動運転で何ができるのか／できないのか
 - ・実装において生活者に何が求められるのか
- という情報を提供し、理解を促進

【関連するSIPプロジェクト】

「自動運転の高度化に則したHMI及び安全教育方法に関する調査研究」
(筑波大学、熊本大学、職業能力開発総合大学校)

KPI/KGI指標を定性かつフローでとらえる提案 → 2つのフェーズとも合致

HOW

STEP	活動項目(FIX項目)	チェック項目(2022年更新版)
1	全体フレームと個々のプロジェクトにおける戦略作成・連携 <Frame & Strategy>	1. 既存情報・状況・昨年度成果を踏まえ、中・長期的かつ包括的な戦略を立てた上で、年間の活動計画を策定しているか 2. それぞれのプロジェクトが明確なゴールを見据えたプロセス策定を行っているか 3. プロジェクト同士が無駄や重複なく情報や活動を連携しているか (網羅性、適切なターゲット選定等)
2	対象・土壌に関する情報収集・理解 <Target Grasp>	1. 社会的受容性を醸成しようとする対象(社会・地域・人など)についての情報収集(文化・特性・課題等)と理解が事前に十分に行われたか
3	発信情報の選定・編集・加工 <Adaptation>	1. 情報発信に向けて、当該対象に合わせた適切な情報選定について検討されたか 2. 情報発信に向けて、当該対象に合わせた適切な編集・加工が行われたか
4	情報発信手段・メディア・場 <Means>	1. 当該対象に対して行う情報発信において、最適な情報発信手段・メディア・場が用いられたか 2. SOCIETY 5.0 視点(フィジカル/バーチャルの融合)は意識されたか
5	体験機会創出・UX <Experience>	1. 地域課題やニーズに則したリアリティのある顧客体験により、当該対象が課題を自分事化する機会を創出できたか
6	フィードバック・双方向性 <Communication>	1. 発信情報に対する相手からの反応や対象とのやりとりを通じ、発信情報のインパクト検証ができたか 2. 発信情報に対する相手からの反応や対象とのやりとりを通じ、発信情報の内容・手法に関する改善点発見、新たなアイデア会得につながられたか
7	情報拡散・社会的関心 <Expansion>	1. 活動の内容や発信情報を、マスメディア・SNS等での関連情報拡散につながられたか 2. 人から人への情報伝達という派生効果を創出できたか 3. 既利用者の満足度向上による派生効果を引き出すことができたか
8	消費者における理解 <Understanding>	1. 自動運転・ADAS機能に関する消費者の理解(WHAT)は向上したかの検証 2. 自動運転・ADAS機能を社会に取り入れる背景についての理解(WHY)の検証 3. 自動運転・ADAS機能について理解しようとする消費者の内発的な行動を喚起できたか
9	消費・利用行動 <Use>	1. 消費者が社会課題や自らの状況を理解し、テクノロジーを自らの生活に効果的かつ安全に取り入れようという姿勢を示しているか 2. テクノロジーを自らの生活に効果的かつ安全に取り入れるために、消費者自身がどのような行動したらよいかについて考える姿勢を示しているか(HOW)
10	消費者における社会的受容度 <Acceptance>	1. 消費者が、自動運転技術の導入によって生じる可能性のある要素それぞれを受け入れる姿勢を見せているか ①生活変化 ②学習 ③コスト ④固有性・技術限界

PHASE1
WHY: 背景・ニーズ
WHAT: 仕組み・ルールの浸透

PHASE2
HOW
・その地域に合わせた形でどう実装するか
・そのために消費者がどう関与・行動するか

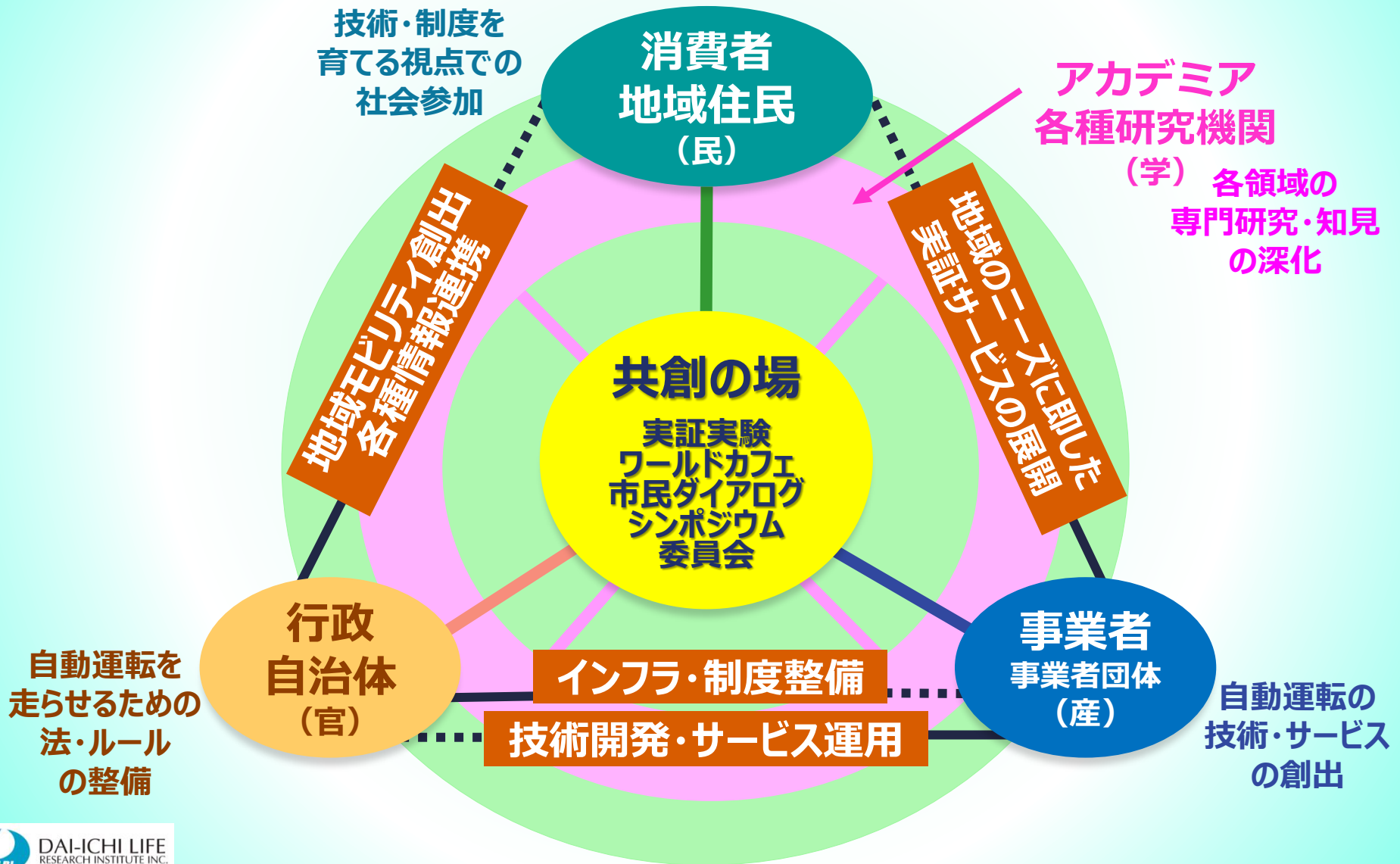
WHATとWHYの浸透をプロセスを追って促進し、消費者の正しい理解とコンセンサスを得た上で、消費者自身がどのように「安全に」「正しく」利用するかという意識(=HOW)について内発的動機づけを行う。各地域で市民参加型で実装を模索し、トライアルと実装を目指す。

その他の個別のファイディング（宮木の主観を含む）

- 地域ごとの事情・土壌・環境を多元的に把握する必要
 - = 単に人口やモビリティの状況だけではない複雑な背景が多々存在
- 都市部－地方／自家用車依存低－高／モビリティ課題得点低－高など
地域のモビリティ環境は綿密に把握する必要がある
- 地方に影響が強いのは全国紙より地方紙であることを踏まえた発信の必要性
 - = 地元メディアや地元事業者、キーパーソンとの密な連携
- シビックプライドと技術受容の正の相関を踏まえたリスク最小化の可能性
 - = 地域における課題認識とマインド醸成が早期社会実装へのヒント
- 首長・地域リーダー・地元事業者の熱量とコミットメントの課題
 - = ある程度長期にわたり地域のキーパーソンとなる人材の確保
 - = 多様な領域への波及を見据えた視点と人材育成 e.g.若年世代、女性、障がい者等
- 事業者連携、事業者と自治体の連携、自治体と国の連携
 - = 連携不良による無駄やロスを最小化
 - = 地域の導入事例＋コミュニケーションスキームの横展開
 - = 連携のための情報集約
 - = コンサル機能の拡充
- コミュニケーション手段としての「外観デザイン」
 - = 「新しいモビリティ」なのか「自動車の延長線上にあるもの」なのか
 - = 「類似性」は受容度を下げるケースあり
 - = 「ヒトからどう扱われたいか」という視点から考える外観（見え方）

自動運転社会の受容と共創に向けた役割分担

地域ごとのソリューション創出に向けた“共創の場”の必要性



“勝ち組競争” から “価値組み共創” へ

“共倒れ” から “共興し” へ

事業者・自治体連携
事例やスキームの横展開
に加えて

SIPプロジェクトや各研究連携を通じたエコシステム
⇒ SIP1期・2期の成果を各地の実装で具体的に活かす仕組みを



本調査プロジェクト実施における創出価値

本調査プロジェクト実施における創出価値

1. 通算5年にわたる時系列データの収集
2. 定量調査と定性調査の平行実施による情報収集と検証
3. 定量調査における一定規模（1万～2万サンプル）の確保
4. 多様な調査項目の展開（複数受託者ニーズにも対応）
5. 関連省庁・他受託者との連携（視点の多様化）
6. 講演・寄稿を通じた情報の拡散とネットワーク形成
7. 第一生命経済研究所のリソースを用いた展開（媒体・視点）

5. 多様な政府委員会活動への波及

(自動運転の社会的受容性醸成観点での参加要請)

- 金融庁保険課 自動車損害賠償責任保険審議会 (2021年～)
- 消費者庁 消費者教育推進会議 (2021年～)
- 消費者庁 消費者安全調査委員会 (2022年～)
- 消費者庁 新未来ビジョン・フォーラム (2022年～) フェロー

* いずれも消費者視点でのテクノロジー・自動運転といった部分での意見出し要請あり

6. 当該データを基にした発信活動の展開 <講演>

■ 自動運転の社会的受容性醸成関連の講演依頼への対応

* 特に時事通信社・共同通信社を介した地方講演多数 → 地方紙への掲載

* 経産省・国交省プロジェクト関連の成果報告講演については2016年度より毎年登壇

青森県	青森(2019)			
岩手県	盛岡(2022)	一関(2022)		
福島県	会津(2020)			
茨城県	日立(2020)			
栃木県	宇都宮(2021)			
群馬県	桐生(2022)			
東京都	経産省シホ・ジウム(6回)	日本自動車会議(2022)	自動車技術会(2023)	
富山県	黒部(2019)	富山(2022)		
福井県	永平寺(2018)	永平寺(2019)	福井(2021)	
山梨県	河口湖(2019)	甲府(2021)		
長野県	松本(2018)	塩尻(2022)		
岐阜県	岐阜(2021)	多治見(2021)	岐阜(2021)	
静岡県	掛川(2022)			
愛知県	名古屋大学COI(2019)	トヨタ自動車(2020)	日間賀島(2020)	車載組込みシステムフォーラム2023(2022)
三重県	桑名(2020)			
京都府	福知山(2020)			
大阪府	堺(2021)			
兵庫県	神戸(2019)	西宮(2021)		
山口県	下関(2022)			
愛媛県	松山(2020)			
福岡県	福岡(2019)	久留米(2019)	北九州(2022)	
佐賀県	佐賀(2022)			
大分県	大分(2020)	臼杵(2020)		
宮崎県	日南(2021)			
沖縄県	北谷(2020)			

計47回(2023年1月時)

6. 講演実績 (HP掲載例)

西宮市生涯学習大学 宮水学園
60歳以上
 の市民対象
マスター講座
 令和3年度前期(5月~9月)
 受講者募集

3コース、各10回講座

専門的な学びを求める人に

①リスクマネジメントを考える～これからの社会とは～

講師: 亀井克之氏【関西大学 社会安全学部 教授】
 近藤誠司氏【関西大学 社会安全学部 准教授】
 元吉忠寛氏【関西大学 社会安全学部 教授】

会場: 西宮市民会館 会議室401
 【月曜日】10:30~12:00

②人生100年時代の「幸せ戦略」

講師: 宮木由貴子氏
 【株式会社第一生命経済研究所 調査研究本部ライフデザイン研究部部長兼首席研究員】
 松尾礼氏【第一フロンティア生命株式会社 アドバンスインストラクター】
 岩原華氏【大塚製薬株式会社 ニュートラシューティカルズ事業大阪支店神戸出張所】

会場: 西宮市大学交流センター アクタ西宮東館6階
 大講義室

②人生100年時代の「幸せ戦略」

講師: 宮木 由貴子氏
 【株式会社第一生命経済研究所 調査研究本部ライフデザイン研究部部長兼首席研究員】
 松尾 礼氏【第一フロンティア生命株式会社 アドバンスインストラクター】
 岩原 華氏【大塚製薬株式会社 ニュートラシューティカルズ事業大阪支店神戸出張所】

時間: 10:30~12:00 (すべて火曜日) 会場: 西宮市大学交流センター大講義室

今日、「人生100年時代」という言葉がすっかり定着しました。人生100年時代に向けたライフデザイン(人生設計)を考えようとする、「どうやって」将来生きていくかという手段や方法に焦点が当てられがちで、「どんなふうに」生きるかという心持ちや姿勢について考える機会は多くありません。また、将来の生活の安定にはかり意識が向いてしまい、現在の生活における沢山の幸せを見逃していることも多々あります。本講座では、「人生100年時代の幸せ戦略」という視点から、「健康」「お金」「つながり」などの生活の様々な局面ごとにライフデザインのヒントを探ります。

回	日程	テーマ	講師(敬称略)
1	5/11	人生100年時代に向けて何を備えるのか	宮木 由貴子
2	5/25	QOL(Quality of Life)セミナー ～人生100年時代のハッピーライフとは～	松尾 礼
3	6/8	アクティブシニアのための健康①「今日から実践できる熱中症対策」	岩原 華
4	6/22	“幸せな経済状態”と持続的な消費スタイル	宮木 由貴子
5	7/6	地域におけるモビリティ(移動)課題と自動運転技術の可能性	宮木 由貴子
6	7/20	相続セミナー ～知って得する生命保険を活用した相続対策～	松尾 礼
7	8/3	幸せな家族関係と今どきのコミュニケーション	宮木 由貴子
8	8/24	贈与セミナー ～生命保険を活用した贈与対策とハッピーエンディング～	松尾 礼
9	9/7	アクティブシニアのための健康②「新しい生活様式におけるフレイル対策」	岩原 華
10	9/28	人生100年時代の「幸せ戦略」としてのマインドセット	宮木 由貴子

明日の富山を考える
北日本四政経懇話会
にいかわ政経懇話会

にいかわ政経懇話会事務局: 北日本新聞社新川支社内
 〒937-0041 魚津市吉島582-1 [電話]0765-24-1111 [ファクス]0765-24-1217

トップ	活動記録
概要	規約
役員	入会のご案内

にいかわ政経懇話会11月例会
 人生100年時代のモビリティを考える～自動運転の普及と消費者意識

西日本政経懇話会
 久留米第547回「消費者巻き込み議論を」/宮木氏が自動運転など講演

西日本政経懇話会9月例会が3日、久留米市であり、第一生命経済研究所首席研究員の宮木由貴子氏が「人生100年時代とモビリティを考える」と題して講演した=写真。要旨は次の通り。

人生100年時代には「健康」「お金」に「つながり」を合わせた三つの人生資産が必要。つながりがあれば、健康やお金の不足を補完し、生活の質や満足感が高まる。つながりにはモビリティ(移動手段)が大きく関わる。

全国で自動運転の実証実験が行われ、法改正やルール整備は進んできたが、問題は消費者の意識が伴っていないこと。自動運転を使う理由やメリットを消費者がしっかりと納得して初めて、社会で受け入れられる。

また、自動運転の導入には、技術的な限界への理解やハッキングされた場合の対応、車道を走る自転車との共存など、解決すべき課題は多い。消費者を巻き込んだ議論が必要だ。(片岡寛)

2019年09月04日

第282回 会員研修会「人生100年時代のモビリティを考える～自動運転の普及と消費者意識～」開催

日本自動車会議所は17日、東京都港区の日本自動車会館で「第282回 会員研修会」を開催しました。会場では新型コロナウイルス感染対策を引き続き実施、リモート配信も併用し、全国から計約50名に参加いただきました。

今回は「人生100年時代のモビリティを考える～自動運転の普及と消費者意識～」をテーマに、講師には第一生命経済研究所取締役ライフデザイン研究部部長兼首席研究員の宮木由貴子氏をお迎えしました。

6. 当該データを基にした発信活動の展開 <寄稿>

■各種寄稿依頼への対応

- ・宮木由貴子「自動走行に対する社会・消費者の期待と懸念」『NBL』, No.1099, p.37-41 (2017)
- ・宮木由貴子「自動走行に対する社会・消費者の期待と懸念 – 社会受容性向上に向けて」, 『NBL』, No.1125, p.35-42 (2018)
- ・宮木由貴子「自動運転の社会受容性 ~消費者の期待と不安~」『法律のひろば』, (2018)
- ・宮木由貴子「社会における自動運転の受容に向けて – 消費者の主体的な関与による社会課題解決を目指して –」『自動車技術』, Vol.73, No.2, p.32-38 (2019)
- ・宮木由貴子「社会的受容性の醸成に向けた調査と評価」『SIP第2期自動運転（システムとサービスの拡張）中間成果報告書』, p.132-138 (2021)
- ・宮木由貴子「自動運転の社会的受容性醸成に向けて」『学術の動向』, 2022年2月号, p.100-104 (2022)
- ・宮木由貴子「社会的受容性の醸成に向けた調査と評価」『SIP第2期自動運転（システムとサービスの拡張）最終成果報告書』, p.165-171 (2022)

■外部連載でのトピック化

<マネープラス>

- ・運転が楽になるだけでなく、運転寿命の延伸も！自動運転への期待 移動の利便性向上を目指す (2020)
- ・自動車事故も交通渋滞も減少!?なぜ今、自動運転が注目されるのか
オリンピックは日本の技術をPRするチャンス (2020)

<LIMO>

- ・経済効果は8.5億円？自動運転バスが実用化されている茨城県「境町」の挑戦
地域モビリティの収益構造に一石を投じた境町 (2022)
- ・富山市の路面電車・バスで気づいた「モビリティ」の本質。移動手段の選択肢は地域の幸せにつながるか
移動手段の「魅力」から考えるMaaS (2022)

6. 当該データを基にした発信活動の展開

<SIP café タイトル一覧>

- 自動運転の社会的受容性醸成に向けたWHAT・WHY・HOWの視点（2019）
- “モビリティ・アズ・ア・ハピネス” Mobility as a Happinessの視点（2019）
- 「自動運転の社会的受容」と「自動運転への不安ゼロ」は違う（2019）
- 「テクノロジーを信頼する」とはどういうことなのか（2020）
- 日間賀島で自動運転車試乗（2020）
- 日立市で自動運転ワークショップ開催（2020）
- 人は移動し、集うことで幸せを感じる – コロナ禍から考えるモビリティ –（2020）
- 北谷町の小学生と考える「自動運転」（2020）
- オーストラリアの町、アーミデールでみた「自動運転」（2020）
- 運転支援システム、既に利用している人は理解している？（2020）
- コロナ禍の「居場所」空間としてのクルマは、自動運転の未来像？（2021）
- 「してもらうテクノロジー」から「Withテクノロジー」視点へ
～茨城県境町に見る、人と自動運転のいい関係～（2021）
- 乗りものとしての魅力と社会的受容性 – 最高のドライバーと最高のクルマ試乗 –（2021）
- 「生かす」と「活かす」で考えるモビリティ（2022）
- マチ再生で「自動運転」が担うもの – 千葉市花見川団地の挑戦 –（2022）
- 「マチ」と「自動運転」の親和性を考える – 学びと地域貢献のマチ、掛川 –（2022）

7. 当該データを基にした発信活動の展開 <DLRIより>

■ 発行書籍において自動運転とライフデザインについて発信

- ・「『幸せ』視点のライフデザイン」東洋経済新報社（2021）
- ・「人生100年時代の『幸せ戦略』」東洋経済新報社（2019）

■ 当社独自レポートのコーナーにて発信

- ・ウォッチング：自動運転の社会受容性醸成に向けて — 地方のモビリティ創出に向けた課題と考察 — (2019)
- ・ライフデザインの視点：生活者の目線でみる“モビリティ・デザイン”
～内閣府SIP自動運転 市民ダイアログ in 小豆島～ (2019)
- ・ライフデザインの視点：高齢期の移動環境整備に向けて (2018)
- ・ウォッチング：人生100年時代における自動運転の可能性
～50・60代のアンケート結果から高齢期のモビリティを考える～ (2018)
- ・ウォッチング：「みんなで使う車」の時代 ～車によって装備や操作が異なるのが不安な消費者も～ (2018)
- ・ライフデザインの視点：ドイツの消費者にとっての「自動運転」とは (2018)
- ・LDリリース：自動運転の普及と消費者意識 ～自動運転の普及に対する消費者の意識
～自動車・自動運転に関する意識調査より (2018)
- ・ウォッチング：超高齢社会における「移動」を考える ～人生100年時代に求められるモビリティ・ライフデザイン～ (2018)
- ・レポート：自動運転の普及と消費者意識 ～社会課題解決に向けた自動運転技術への期待と社会受容性～ (2018)
- ・ウォッチング：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～ (2018)
- ・ウォッチング：高齢者の自動車事故と免許返納を考える② ～高齢者の足として期待される自動運転技術～ (2018)
- ・ウォッチング：高齢者の自動車事故と免許返納を考える①
～「運転を止めたほうがよいと思う人がいる」とする人は4人に1人～ (2018)
- ・ライフデザインの視点：高齢者の自動車事故と免許返納を考える
～4人に1人が「運転を止めたほうがよいと思う人がいる」実態から～ (2018)
- ・ウォッチング：車の「自動走行」の円滑な普及に向けて ～安全性向上の一方で発生する“リスク”と消費者～ (2017)



DAI-ICHI LIFE
RESEARCH INSTITUTE INC.



Dai-ichi Life Group

【担当者】

**(株)第一生命経済研究所
取締役**

**ライフデザイン研究部長
主席研究員**

宮木由貴子(みやき・ゆきこ)

本報告書は、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)が管理法人を務め、内閣府が実施した「戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) 第2期 / 自動運転 (システムとサービスの拡張) 」(NEDO管理番号：JPNP18012)の成果をまとめたものです。