創発戦略センター　　ISSUE 421 2020/09/29（火）発行

創発 Mail Magazine

創発は‘インキュベーション’のプロ集団。-問題解決のための新しい戦略・進化-

新型コロナウイルスへの対応として生活、仕事等において“新しい生活様式”が求められています。
今回の岡元マネジャーのコラムでは、シニア層を対象にしたビデオ会議システムでのグループインタビュー での、実体験を踏まえた分析をお届けします。

1． **ADACHI Message**

・首都機能移転論を振り返る

2． 創発**eyes**

・ラストマイル自動運転を実証から実装へ

3． 連載_ヘルスケア

・新しい生活様式におけるオンライングループインタビュー
～シニアを対象にビデオ会議システムを用いて実施した手応え～

理事
足達 英一郎

ADACHI Messeage

首都機能移転論を振り返る

若い世代の人たちには記憶がないかもしれないが、かつて「首都機能移転」という議論があった。いまから30年前の1990年、衆参両院で「国会等の移転に関する決議」が議決され、1992年には「国会等の移転に関する法律」が成立する。この法律に基づき候補地の選定などの準備作業が実際に行われ、1999年には移転先候補地として(1)栃木・福島地域、(2)岐阜・愛知地域、移転先候補地となる可能性がある地域として(3)三重・畿央地域という三地域が選定された。実際の誘致合戦も当初は具体化した。

しかし、議論は急速に萎んでいった。その理由は、必ずしもハッキリしてはいない。バブル崩壊で東京の地価が下落して、さらにそれに追い打ちをかけるのは拙いという判断が働いたとも言われる。東京都知事が絶対反対を表明、2001年に誕生した小泉純一郎政権も、首都機能移転凍結の方針転換を行う。

他にも、首都機能が動いても本社を置く動機には大きな影響はない、自然災害に対するリスクの存在は候補地でも変わりはない、国事行為との整合が取れないなどの反対論も噴出した。2003年には、衆参両院が事実上の凍結宣言となる報告書を出し、以降、国政でこの議論が俎上に乗ることはなくなった。国会議員も首都機能移転についての言及を避けるようになった。

2000年には、ざっと1,200万人と言われていた東京都の人口はいまは、およそ1,400万人になっている。今回のコロナ禍で、これだけビデオ会議が普及し、その有効性が認識され、他方で東京の密集さの弊害が指摘されても、首都機能移転もしくは首都機能分散の提案が、ほとんど出てこないのは何故なのだろうか？新内閣が、前例主義の打破と地方創生を目指すのなら、ハンコの撤廃や農産品の輸出拡大に留まらず、東京の人口抑制と地方への人口誘導を真正面から提起しては

どうだろうか？持続化給付金、雇用調整助成金、家賃支援給付金が財政出動の唯一の選択肢ではないはずだ。分散型国土形成に繋がる有効需要創出をいまこそ議論すべきである。

■最新の書籍

行職員のための地域金融×ＳＤＧｓ入門
編著者：(株)日本総合研究所 ESGリサーチセンター
経済法令研究会 2020年9月20日発行

SDGsは、あらゆる企業が積極的に向き合うべき取組みです。そのなかで金融機関は、地域のすべての産業セクターと横断的にかかわり、様々なアドバイスやファイナンスを通じて、SDGs達成に取り組む企業を支援できる立場にあります。本書では、金融機関自らが主体的にSDGsを推進していくために必要なSDGsに関する基礎知識や、金融機関がSDGsに取り組む意義などを解説しています。

※本書の出版記念Webinar開催のご案内 10月6日（火）13：30～15：00
金融機関の顧客企業との関わり方のヒントとなる取組例をご紹介するとともに、パネルディスカッションを通して、SDGsに取組む企業の生の声をお届けします。

創発戦略センター
コンサルタント
逸見 拓弘

創発eyes

ラストマイル自動運転を実証から実装へ

2020年3月、日本総研が運営する「まちなか自動移動サービス事業構想コンソーシアム」では、神戸市北区筑紫が丘において自動運転車両を用いた路車間通信の実証実験を実施した。目的は、自動走行ルートの死角を監視する道路側センサーの情報を活用しながら、自動運転車両が果たして交差点を安全かつ円滑に通過することができるかの検証だった。具体的には、自動走行ルートの交差点付近の電柱あるいは信号柱に、車両から見て死角となる向きにレーザーセンサーを設置して、自動走行ルートの死角に存在する車両や歩行者の情報を自動運転車両に送信する。情報を受信した自動運転車両がその情報を参考にしながら、交差点を安全かつ円滑に通過できるかを検証するというものだった（詳しくは、日本総研のニュースリリース参照のこと（※1））。この実証では、実際に、道路側センサーの有効性を確認することができた。もちろん、実証が成功したとなれば次は実装に進むということになるのだが、その段階では、2つのことが問題になる。

1つは、どの交差点に道路側センサーを設置すべきかという問題だ。道路側センサーとして有効なLiDARと呼ばれる機器は安価とは言えないため、自動走行ルート上のすべての交差点にLiDARを設置するのは現実的ではない。ならば、自動走行ルートの各地点のリスクを評価し、死角からの飛び出しリスクが高いと評価された交差点にのみセンサーを設置して安全性を確保していく考え方が現実的だ。自動走行ルートをブロックごとに分割し、各ブロックにおける自動走行リスクを洗い出して自動走行リスクを評価する指標が策定することができれば、この問題は大きく解決に近づく。

もう1つは、道路側センサーを設置する際の地域関係者との合意形成をどのように進めていくべきかという問題だ。自動走行ルートの安全性評価の結果、道路にセンサーを設置する必要が生じた場合、様々な地域の関係者にも然るべき説明をしてセンサー設置の承諾を得る必要がある。しかし、今のところ、関係者への説明順序と説明内容について定型化された資料が存在せず、各現場はそれぞれ独自の判断で説明を進めているため、時間がかかり効率も悪い。各事業者の経験知を結集させ、「地域関係者への説明順序と説明内容」を定型化できれば、各現場が地域関係者への説明を円滑に進めることが可能となり、実装を進めやすくなる。

前者の問題については、2020年7月、国交省自動車局が「ラストマイル自動運転車両システムのガイドライン」を公表した。ガイドラインでは、ラストマイル自動運転システム開発者が運行設計領域（以下、ODD）と技術的要件として考慮すべき項目について言及し、国としての指針を示した。一方で、ガイドラインで言及されている項目を満たす具体的な「ODD×技術的要件」の検討は、民間事業者の検討領域となる。例えば、上で述べたような道路をブロック分割して安全性確保をしていくような検討や、ガイドライン記載の“合理的に予見される防止可能な事故“とはどのような事例を指すのかの検討は民間事業者に委ねられている。しかし、民間事業者にしてみればこのような検討を各自で推進していくのは効率が悪い。民間事業者同士が知恵を持ち寄り、協調できるものは協調して検討を推進していく方が、実装への道のりは近づくはずだ。

ラストマイル自動運転を一日も早く安全、安心かつ日常のものとするために、日本総研は、自動走行の早期実装を推進する民間主体を結集させる動きとして、上記２つの問題の解決策を検討する研究会の立ち上げを構想している。ラストマイル自動運転に携わる関係者と協調しながら検討を推進していきたいと考えているので、ご関心のある方はぜひご連絡をいただきたい。

（※1）株式会社日本総合研究所ほか、『自動運転車両による「住宅地における路車間通信」の実証実験について～道路側センサーが自動運転車両に交差点情報を提供、「右折」等の円滑化と安全確保を検証～』 2020/3/16

創発戦略センター
マネジャー
岡元 真希子

ヘルスケア

新しい生活様式におけるオンライングループインタビュー
～シニアを対象にビデオ会議システムを用いて実施した手応え～

今年の2月、「人生100年」をテーマに、シニアを対象にしたグループインタビューを開催することを計画していた。シニア6名に対して「人生100年」に関する話題を提供したあと、3人ずつのグループに分かれて、今どんなことを考えているのかについてインタビューをするという企画だった。しかし、感染症拡大予防の観点から直前に中止・延期の判断を下さざるを得なくなった。

それから約半年を経て、ビデオ会議システムを用いたオンライングループインタビューの形式で当初企画をどれだけ実現できるかチャレンジした。インタビュアーは東京都内、シニアは埼玉県在住で、一度も対面で会ったことはない。参加するシニアには、生活圏内にある拠点「わこう暮らしの生き活きサービスプラザ」(運営主体：株式会社ダスキン)まで足を運んでいただき、事前の準備を行った。まずはビデオ会議の接続の設定とテストだ。シニアのお手持ちの端末に必要なアプリをインストールしたり、あらかじめアプリがインストールしてあるタブレットを貸し出したりして、接続の手順を確認し、実際に接続をしてみる。同じ接続テストを自宅でも実施したうえで、インタビュー当日を迎えた。

「なにぶん初めての試みなので不手際があるかもしれません」と予防線を張ったうえでの開催だったが、蓋を開けてみると、参加されたシニアの皆さんは初めての方法でも驚くほどの適応力を発揮され、自然な雰囲気のなかで発言していただくことができた。接続した最初の瞬間こそ「お顔が見えませーん、ビデオのボタンをオンにしてください」「お声が遠いようですがもう少し近づけますか」といった調整が必要だったが、インタビューを始めてみると、意外なまでにスムーズに話題が運んだ。インタビュアーと参加者の間の質疑だけでなく、参加者同士の意見交換が発生するなど、対面でのグループインタビューに勝るとも劣らぬ進行となった。

さらに、オンラインで開催するメリットにも気づかされた。第一の利点は、対面よりも音声が聞き取りやすいという点だ。一人ひとりの参加者は自宅の静かな

場所で参加している。さらにビデオ会議システムの機能により、発話者の画面が自動的に大きく表示されるため、発話者と聞き手がはっきりする。これらによって、対面だと起こりがちな「コソコソ話」「雑音」がない、澄んだ状態で声を聞き取ることができた。もちろん、「コソコソ話」にこそ本音が宿るという面があるが、グループインタビューのファシリテーションという面においては進行がしやすかった。スピーカーの音量は各自で設定ができるため、耳が遠い方は聞き取りやすいように音量を大きく設定できるというメリットもあったようだ。

二点目として、参加者全員が「正面」になるという点もメリットだと感じた。対面の場合は、いくら少人数でも、インタビュアーから近い席・遠い席ができてしまう。インタビュアーの隣の席の人は、周りの参加者ではなくインタビュアーに対して話そうとする場合もある。しかしビデオ会議では全員が等距離となる。インタビュアー・ファシリテーター・他の参加者はすべて聞き手として、画面上に拡大表示される話者と等間隔に結ばれているような感覚が生まれる。ビデオ会議では上座・下座がないことがフラットな会議運営につながる利点として語られることがあるが、オンラインインタビューでも同じような利点があると感じた。

シニアを対象にしたオンライングループインタビューは、実施する前は接続できるか、うまく会話ができるかなど不安があったが、実際には、意外に簡単にできてしまった。シニアの側も、コロナの前だったらもっと尻込みをしてしまい、依頼をしても引き受けてくれなかったかもしれないが、このような状況下だから一歩踏み出してくださったようにも感じた。「(出かけられないから)こういうのができるようになると便利よね」「楽しかった」とおっしゃってくださった参加者もいらした。コロナ禍によって、私自身も、またシニアにとっても、新しいことに挑戦する機会をもらったように感じた。

この連載のバックナンバーは、こちらよりご覧いただけます。

株式会社日本総合研究所　創発 Mail Magazine
（第２・第４火曜日配信）

このメールは創発戦略センターメールマガジンにご登録いただいた方に配信させていただいております。

【発行】 株式会社日本総合研究所 創発戦略センター
【編集】 株式会社日本総合研究所 創発戦略センター編集部
〒141-0022 東京都品川区東五反田2丁目10番2号
東五反田スクエア
TEL：03-6833-6400 FAX：03-5447-5695
＜配信中止・配信先変更＞
https://www.jri.co.jp/company/business/incubation/mailmagazine/privacy/

※記事は執筆者の個人的見解であり、日本総研の公式見解を示すものではありません。
Copyright (C) 2020 The Japan Research Institute, Limited.