



観光施設メディアラボ

公益社団法人国際観光施設協会編

LINKED CITY 編 第6回 高齢化する地方都市に空白のラストワンマイル 「自動運転を安くしたら街が生まれ変わる」

公益社団法人国際観光施設協会 旅館観光地分科会/スマートシティ研究会 東海クラリオン(株) 代表 **安部 源太郎**



公益社団法人国際観光施設協会
旅館観光地分科会/スマートシティ研究会
東海クラリオン(株) 代表

安部 源太郎

送迎している私が、 もう75(歳)だからね

とある関西の都心から電車で20分程のベッタタウン。高齢者の日常の買い物や病院への移動に困っているこの町では、数年前から「地域住民による無料送迎サービス」が行なわれている。車のリース代やガソリン代、自動車保険の支払いなどは、市の補助を受けて運営をされているものの、ボランティアの住民ドライバーは平均年齢が75歳で、平均年齢80歳以上の利用登録者を運んでいる。中でも一番多く利用されているのは90代の方だという。

経済成長期に大都市圏の周辺に続々と開拓されたニュータウンも、高層マンションの建設によって、住宅需要は郊外から都心へ移り、若年層の減少とともに急激な高齢化が進み、オールドニュータウンと呼ばれている。

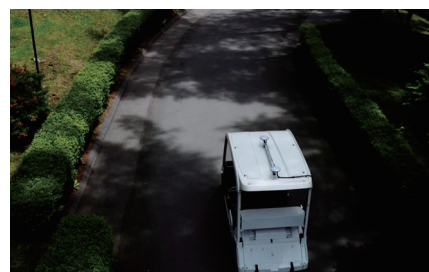
この町で住民同士の助け合いから始



急な上り坂を走行する様子

まった高齢者の送迎サービスも、年を追うごとに送迎ドライバー自身も高齢者となり、これからサービスの継続には不安が募るばかりである。「送迎している私が、もう75(歳)だからね。このままじゃ続かないよ」。コミュニティを率いる代表理事は、このままでは継続ができないことを認識している。

それでもこのコミュニティが優れているのは、これまでもITベンチャーや、コンサルタント、国立大学とも連携して、送迎のサービスを軸にしたスマートフォンのアプリによる配車支援や、歩行者感知センサーによる安全性向上、ビーコンによる高齢者の安否サービスなど、自治会の枠を超えた取り組みを市の協力を得て、助成金事業への

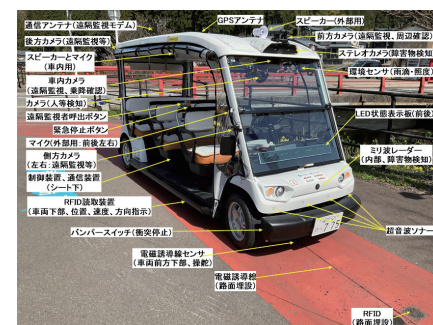


GPSのアンテナを2つ搭載

公募に応募するなど、デジタル活用を積極的に取り入れている点である。

当社の「後のせ自動運転 YADOCAR-i ドライブ (ヤドカリドライブ)」にご相談をいただいたのは、2022年6月に開催された「自治体公共 WEEK- スマートシティ推進 EXPO」に、当社が初出展をした直後である。送迎サービスを継続していくためには、自動運転は必要不可欠であるという事だった。

いまは、主婦でも使える 自動運転があれば十分



各地で行なわれている自動運転の実験に使われる車両には、精密な機材がいくつも搭載され、その結果、車体は高額になってしまう。(写真出典：経済産業省ホームページより)

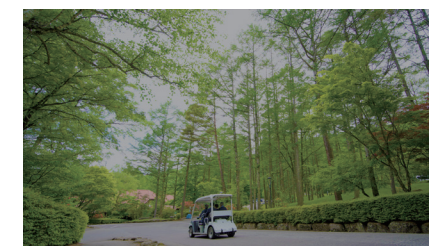
全国各地で自動運転による実証実験が行なわれているが、自動運転レベル4*を実現するためには、非常に精密なソフトウェアと、数多くの機材を搭載した車両が必要となる。その結果、一台の車両が非常に高額なものとなり、実証実験までは良いが、その先の実用を見据えた時に、運用資金との整合性がとれなくなる。道路交通法に基づく特定自動運転の許認可が、そのレベルでしか認められていない事も大きな問題でもある。

一方で、こうしたオールドニュータウンでの高齢者の移動困難の問題は、待たなしの喫緊の課題である。高齢者の外出の機会が減れば、健康への悪影響は当然のことながら、孤独死の発生や地域の交流が途絶えてしまうなど、全国に2000カ所以上あると言われる同様の地域にとって共通の問題である。

前述のコミュニティからは、「完全な自動運転があれば助かるが、まだまだ実現は先の話。だったら自動運転レベ



車体の先に設置されたLIDARセンサー



森の中を走行するイメージ

ルは2.5でも3でもいい。運転さえ楽になれば、主婦でもボランティアできるから」という意見をいただいた。住民同士の助け合いが機能しているこの町でも、車の運転にハードルを感じている人は多い。高齢者の介助はやれるが、運転はちょっと、という主婦にも自動運転の車両を使えば送迎を引き継げる。

YADOCAR-iドライブは、主にGPS受信機と、周辺状況を認識するLiDARセンサーのみで走行をするシンプルなシステムであり、既存の車両にシステムを後のせすることで、低価格で自動運転が実現できることをコンセプトにしている。決められたルートを低速で走り、交差点などでは一時停止をする。ドライバーは安全確認と危険回避のために運転席に乗るだけで良い。まずはそうした有人走行での実証実験を今秋に予定している。

前号(23年7月28日号)で説明した通り、自動運転はその走行環境により、必要な技術や装備が異なる。無人の完全自動運転が、日本中どこでも走行できるようになるまでには相当の年月がかかる。社会が自動運転を受け入れる時までには、自動運転技術ができることは何か? 当社は、少しでも早く困っている人を助けたい。そうした想いを形にした自動運転のあり方を提案している。

※レベル4とは特定の走行環境条件を満たす限定された中で、運転手なしでの運行を可能としたものとされている。

自動運転を安くしたら出来ること

自動運転を安くする。それは、この



国のスマートシティ化につながると思う。ラストワンマイルの移動手段がなかった観光地。介護や通院など日常の足に困っている市街地。高齢者の事故リスクに悩む限界集落など、まちづくりは、人のにぎわい・モノ消費・コミュニティ(face2face)などの人中心のまちづくり(商店街など)から、交通インフラ・コト消費・コミュニティ(SNS)などの駅中心のまちづくり(駅マエ、駅ナカ、駅チカ)に様変わりして、いつの間にか生活圈(商圏エリア)に空白が生まれ、気が付いたら不便になってしまっていた人々がたくさんいる。

これまで、地域の課題は見えていても、高額な自動運転カーの導入に踏み切るのは困難だった。空白で不便な地域に生活している方の多くが、高齢層の交通弱者・買い物弱者であり、「空白のラストワンマイル」を後乗せ自動運転で解決できたなら、利用する多くの方々が安心して暮らせるのではないだろうか。