

【自動運転車両を活用した移動支援の実証実験】 報告書概要（サマリー）

（1）実証実験の概要

- 郊外型の大規模団地においては、お住まいの住戸から商業施設やバス停までの距離が遠く、移動が難しい高齢者にとっては「距離のバリア」ともいえる状態となっており、高齢者の外出機会の創出が課題
- 町田木曽住宅地域において、買い物で購入した日用品の配送など生活関連サービスの提供とともに、自動運転車両による移動のサポートを行う実証実験を実施
- 実証実験を通じて、団地内における移動支援に関するニーズや課題、自動運転の安全性・受容性等を把握

（2）実施体制



東京都が実証実験にかかる事業費の一部を負担

- ◆ 群馬大学と将来を見据えた移動支援サービスの検証を目的とした共同研究契約を締結
- ◆ 令和5年度、町田木曽住宅において生活サービス拠点の開設を予定するヤマト運輸(株)が外出を支援する生活関連サービスを提供
- ◆ 地元交通事業者である神奈中グループの協力により、自動運転車両を運行

（3）生活関連サービス及び自動運転走行

＜生活関連サービス＞

- 自動運転車両への乗降支援
 - ・ 自宅と乗降場所との間の移動を手荷物の運搬・先導・声掛け等によりサポート
- お買い物物品当日お届けサービス
 - ・ 団地内商店街で買い物された品物を自宅までお届け
- イベントの実施
 - ・ 団地内商店街や隣接する桜美林大学との連携等によりイベントを開催

＜自動運転走行＞（自動運転レベル2※）

- システムがアクセル・ハンドル・ブレーキの自動操作を行う自動運転により、2台の車両（トヨタ・アルファード）を運行
- 車両にはドライバーが乗車し、必要に応じて手動運転を実施
- 町田木曽住宅内に22か所の乗降場所を設置し、利用者の希望する日時に乗降場所間を走行

※安全性を確保するため、常にドライバーが車両に搭乗し、緊急時等に直ちに必要な操作を実施

（4）実験実施結果

- 実験期間 令和4年9月22日（木）～10月5日（水） 14日間
- 運行実績 運行件数：111件 乗車人数：206名
- アンケート回収 乗車アンケート：84件 地域アンケート：359件

（5）実験結果の検証（アンケート結果を踏まえた考察）

1 社会受容性

- サービス導入については概ね賛成だが、自動運転技術に対する懐疑的な意見も多い
- 将来の技術発展による自動運転導入の社会的な機運の醸成が求められる

2 交通安全性

- 通路の幅員や段差など、古い団地の設計が自動運転車両の運行に適さない
- 外構改修などにより自動運転車両運行に適したインフラ整備が必要

3 公共交通機関との連動性

- 団地内よりも、病院や商業施設など団地外への移動ニーズが強い
- 既存公共交通との役割分担など、地域交通の全体のあり方についての議論が必要

4 事業性

- 大多数を占める希望運賃水準（1乗車300円以下）では事業性の確保が困難
- 更なる技術革新によるコスト削減や運賃以外の収入源の確保などの検討が必要

5 生活支援サービスとの連動性

- 配送サービスやイベント開催に対する需要は高い
- 移動支援サービスと組み合わせることで、車両乗車機会の増加につながる可能性

（6）今後の方向性

- 安全性及び事業性確保の観点から、社会実装にあたっては自動運転技術のさらなる発展が不可欠。
- 昭和40年代に供給された郊外型団地では、60～70歳代の高齢の居住者が多いものの、団地内の移動に困難を抱えるまでには至っていない。
- 団地居住者の高齢化や世帯構成の変化に伴う移動手段の確保状況、自動運転技術の進展を踏まえ、以下の事項について検討を進める。

＜検討事項＞

- 移動支援の実装に向けた事業性確保のための方策
 - 自動運転に限定しない移動支援の新たなアイデア
 - 外出機会を創出する取組み 等
- あわせて、移動支援の実装が実現するまでの方策として、地域におけるデリバリー機能の強化による生活利便性の向上や、団地コミュニティ機能の強化、高齢者が移動困難な状態にならないためのフレイル予防の取組みなどについて、検討・検証を行う。