

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～

ライフデザイン研究部 主席研究員 宮木 由貴子(みやき ゆきこ)

「市民ダイアログ」とは？

2018年12月4日、香川県小豆島中央高等学校の大会議室にて、内閣府の「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)自動走行システム 市民ダイアログ」が開催され、筆者も参加した。内閣府SIPでは、自動運転に対する理解と関心を高めるべく、「市民ダイアログ」という試みを実施している。市民との対話を通じ、人々の移動・生活が今後どうなっていくのか、どうありたいのかといった未来像を描きつつ、具体的な自動運転の可能性を探るのが目的である。とかく、技術開発と制度整備といった点から、事業者と行政のみで進められていると思われがちな本領域において、消費者である住民が主体的にかかわり、自らのモビリティについて「自分事」として考える機会を持つことは、自動運転という新しい技術の円滑な社会実装につながる。

今回の市民ダイアログは、初の地方開催として実施された。SIPの関係者と小豆島の住民や地元の事業者が直接対話することで、SIP側は住民や地元の事業者の移動に関する課題やニーズに関する生の声を引き出し、自動運転に関する具体的なニーズとシーズをマッチングさせることができると共に、住民や地元の事業者においては自動運転の理解向上が期待できる。

「小豆島」の特徴とモビリティ

小豆島は、高松から約20kmにある、オリーブやそうめん、醤油を特産品とする面積153.30 km²の離島である。県庁所在地である高松まで高速艇で30分程度であり、発着数も多く、四国から島内の高校に通学する学生もいる。港も多く、岡山や神戸、姫路などの本州からもアプローチができる。人口は1947年のピーク時には6万2,000人以上だったが、現在は約2万7,000人であり、人口減少と高齢化が課題である。

書籍の舞台や映画のロケ地となったりしたことで、観光地として人気のスポットも多い。

写真1: 高松港から土庄港に向かう高速艇



所要時間は一般のフェリーで約1時間、高速艇で30分程度
(出所)筆者撮影

島内の交通としては島民の日常の移動手段となる小豆島オリーブバスのほか、タクシー、レンタカー、レンタサイクルなどがある。日常的には自家用車が利用されることが多く、子どもの通学等の送迎時には渋滞が発生するという。小豆島オリーブバスは2010年に小豆島バスから路線を引き継いだ事業者で、2016年4月の小豆島中央病院開院、2017年の小豆島中央高校開校を契機に、2016年3月20日に路線を再編した。さらにそれまで1,000円を超していた最高運賃を上限300円に下げ、フリーパスなども大幅に値下げを行った。また、運転免許返納者優遇措置として、3年間分のICカードを支給するなどの試みを行った結果、小豆島を香川の中でも最も免許返納率が高い地域にしたという。

このように、小豆島は少子高齢化という日本全体が抱える大きな課題に対し、病院と高等学校の新設という地域全体の開発とあわせたモビリティ対策を進めている興味深い地域といえる。

ダイアログから見たモビリティの課題

こうした環境にある小豆島で今回実施されたダイアログでは、A・B2つのグループに分けて実施された。いずれのグループにも老人クラブ会長、婦人会会長、青年団体、社会福祉事業施設長、高等学校校長、高校生、子育て世代の移住者といった消費者視点でのメンバーのほか、路線バス事業者、タクシー・バス事業者、海上交通事業者、



観光事業者、ICカード事業者、輸送業者、食品事業者などの事業者視点を持つメンバーが配置され、ファシリテーターを中心に自由な討議が行われた。

第1部では、日常的なモビリティ不安や課題について議論が行われた。そこから見えたのは、まずは高齢者のモビリティ不安である。これまで自家用車を日常的な移動手段としてきた高齢者は、事故リスクや家族の不安等を理解しつつ、柔軟で自由な移動を実現する自家用車の運転から離れ難いとの葛藤に悩んでいるとの声があった。そうした高齢者は、バス停までの歩行も負担である上、買い物の帰りに荷物を持ってバス停から自宅まで歩くのが非常に困難であるとされた。都市部のように毎日買い物に行く習慣がなければ、一度に行う買い物の量も徒歩で容易に持ち歩ける量ではないと考えられる。この場合の移動手段に求められているのは、「速さ」よりむしろ「運搬」の機能であり、限りなく“Door to Door”に近い形でのモビリティが求められている点がうかがえた。

一方、子育て世代からは、子どもの送迎に困っているという声が聞かれた。未就学児から小学生まで3人の子どもがいる移住者の母親は、子どもの用事のたびに送迎が発生して負担が大きいことを理由に、子どもにやりたいことを十分にやらせてやれない点を危惧していた。スクールバスの送迎エリアが異なる友だちと自由に遊ばせられないのが気かりだという。島内には小型バイクを活用している高齢者も多いのだが、そうしたドライバーと公道を共有するのも不安があるとされた。特に夜間は非常に暗いため、運転に気をつかうという。

また高校生からは、観光客が多い時期に路線バスを使うのがはばかれるとの意見があった。そういうときには自転車を利用することもあるが、島内は坂が多く、自転車ではきついという。

ダイアログから見た自動運転への期待

こうした課題を受け、第2部では小豆島のこれからの移動のあり方を視野に入れ、自動運転活用の可能性を探っ

た。参加者が一様に口にしたのは、小豆島全体をよりよくする視点からの意見だった。「選ばれる小豆島に」「若い人が帰ってきてくれる島に(小豆島には大学がないので四国や本州に若者が出て行くため)」「老後も安心して家で暮らし続けられる島に」「島だからこそその安心感や信頼関係やつながりを活かしたい」といった声が多く、これらを視野に自動運転の可能性を探った結果、「小豆島で自動運転の実証実験等を実施することで、島に活気をつける」「小豆島らしさを大切にしつつ、テクノロジーをうまく使う」といった意見が出た。乗り継ぎを便利にするなどの移動自体の利便性向上のほかに、住民の地域内でのコミュニケーションの活性化や、高齢者のつながり支援といった、付加価値を創出するような意見も出された。

自動運転に対する不安や懸念に関する意見は特段みられず、自動運転の技術をどう活用していけば島がもっと良くなるかというポジティブな視点からの意見がほとんどだったことが印象的だった。

事業者・行政・消費者が連携する意義

小豆島で実施されたダイアログという試みは、当該地のモビリティの状況のみならず、人々の考え方や地元の実業家とのかかわり方や人のつながり方など、物理的な状況以外の内面的な土地の性格を浮き彫りにした。市民が行政や事業者とのダイアログを通じて地域開発に主体的に係ることは、テクノロジーへの理解向上だけでなく、新しいシステムへの親和性の向上も期待できるという利点がある。

テクノロジーを活用して、新しいものを地域に導入するにあたり、その地域の「社会受容性」を醸成することは極めて重要な要素となる。その醸成においては一元的なプロセスがあるわけではなく、その地域や土地にあわせて模索しながら行っていくものであると、今回のダイアログを通じて改めて実感した。