

AI配車相乗り効率良く

つくる一般社団法人ソーシャルアクション機構（高崎市）の提案が、経済産業省の補助事業に採択された。少子高齢化で鉄道や路線バスの維持が難しくなっており、第3の交通網として機能するか注目される。

介護送迎車で新たな交通網

10月から広域実験

前橋、高崎、太田など



設が参加し、車両数は222台に上る。県内は前橋市の利根川西岸と旧高崎市部、旧太田市部、大泉、邑楽両町の一部などが送迎の対象地域となる。

システムは、利用者がスマートフォンアプリに自宅やよく行く場所を事前に登録する。その中から乗降地点を選択すると、AIが相乗り後の経路や所要時間を考慮して最適な車両に配車指示を出し、迎えが来る仕組み。元の送迎時刻から10分以上遅れてしまう場合などは対象外となり、時間を空けて再度申し込む。コールセンターを設け、電話での依頼にも応じる。

実験に参加する施設の利用者のほか、要支援・要介護認定を受けている人、免許の返納を検討している人も利用でき、実験期間中は

無料。運転する介護福祉士らが乗降を介助するほか、車椅子のまま乗れる車両もある。来年2月までで、事業費は経産省の補助を含めて5800万円。

人口減少に伴い、鉄道や路線バスなどの公共交通機関は利用者が減り、廃止や縮小が進む。自治体は運行費を補助したり、公共交通の空白地にデマンドバスを

走らせたりして交通弱者の移動手段を確保するが、財政負担は年々増え、持続可能な公共交通の在り方が課題となっている。

同機構の北嶋史管理部長（51）は「山村過疎地域にもディサービスはあり、地域のインフラとして福祉車両を活用する。高齢者の心身

機能の低下防止や商店街の活性化にも役立つ事業で、将来的には全国に展開したい」と話している。

同機構は、介護支援事業のエムダブルエス日高（同市）が中心となって設立した。同社は2018年にAIを使った配車管理システム「福祉Mover」を開発。利用者の希望に応じて近くを走行中の送迎車を配車するシステムで、同年に

太田市内の一部で試験運用を始めた。同市での試験運用で一定の成果が得られたことから、今回は他の事業者と連携し、より広域的な運用が可能かを検証する。実験には前橋、高崎、太田の3市と栃木県足利市、新潟県阿賀野市にある25施