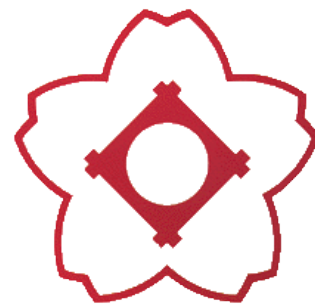


令和元年 10 月 29 日（火）

愛知県春日井市



○市の概要

面積：92.78 km²

人口：312,007 人

世帯数：136,110 世帯

令和元年度一般会計予算：1,021 億円

春日井市は、名古屋都市圏の北東部に位置し、市域は濃尾平野と尾張丘陵に広がっている。市の南部には庄内川が流れ、JR 中央線および国道 19 号が市を横断している。また、市の西部には県営名古屋空港の一部があるほか、市庁舎や商工会議所および古くからの商店街が広がる。一方、東部は高蔵寺ニュータウンをはじめとする大規模団地が開発され、名古屋市のベッドタウンとなっている。

市の特色としては、小野道風の生誕伝承地である「書のまち」、サボテン苗生産が全国の 80% である生産日本一「サボテンのまち」、全国から剣士が集まる「剣道のまち」、また、「市街化区域中 76.8% を土地区画整理事業で整備したまち」が主な特色である。

◆視察内容「高蔵寺ニュータウンにおける先導的モビリティを活用したまちづくり」

○事業の概要

高蔵寺ニュータウンは、愛知県春日井市北東部の丘陵地帯に建設されたニュータウンであり、千里・多摩と並ぶ日本の 3 大ニュータウンの一つである。最寄り駅である高蔵寺駅からは、JR 中央本線で名古屋駅まで約 30 分で行く事ができ、名古屋市のベッドタウンとして開発された。1968 年に入居が開始された、日本で二番目に古い大規模ニュータウンである。ニュータウンの特性としては、日本住宅公団の単独事業であり、全てが春日井市域内で、商業地域が集約したワンセンター方式であり、ニュータウン内公共交通はバスが中心となっている。ニュータウンの規模は 702ha。計画人口は 8 万 1 千人であったが、ニュータウンの中心部の航空自衛隊高蔵寺分屯基地の移転計画が頓挫してしまい、高蔵寺ニュータウンの中心地に基地を抱えたまま現在に至っている。同基地が移転せずその部分が未だに開発されていない分だけ、計画よりも人口が少なく現在は、42,140 人（2018 年 10 月）となっている。

他の大規模ニュータウンと違って、ニュータウン内を鉄道が通っていないが（桃花台線がその役割を担う予定だった）、ニュータウンから高蔵寺駅までは名鉄バスが、ニュータウンから春日井市民病院までは「かすがいシティバスはあとふるライナー」が、ニュータウン内にはサンマルシェ循環バスが走っている。また、車の所有率も高い。

名古屋市のベッドタウンであるため、名古屋市への勤務者がきわめて多い。また、他のニュータウン同様、高齢化が深刻な問題になっており、一部で学区統廃合も起こっている。

開発からは、50年が経過し、施設の老朽化と平成7年をピークとした人口減少、65歳以上が30%を超えた高齢化が課題となり、同ニュータウンは丘陵地帯である為、坂が多く、住民の買い物難民対策のひとつとして春日井市、名古屋大学、厚生労働省東海北陸厚生局は3者の連携により高蔵寺ニュータウンにおける高齢者などの交通弱者を主な対象者とした、モビリティ（移動性）の向上を目指した取組の実証実験を行った。

○事業の変遷・目的

市では、平成28年度から愛知県等と協力して自動運転に関する取り組みを推進しており、平成29年度についても、名古屋大学等と連携し、複数のモビリティサービスに関するプロジェクトを推進している。平成29年度には、各モビリティに関するプロジェクトを束ねる組織として「高蔵寺ニュータウン先導的モビリティ検討会議」を設立、関係者間において情報共有を進め、内閣府所管事業である「近未来技術等社会実装事業」の事業選定を受けて、国土交通省、厚生労働省、経済産業省などの各省庁から総合的な支援を受けて、従前の検討会議に、各省庁の担当者を構成員として新たに迎え、平成30年10月26日に「第1回 春日井市近未来技術地域実装協議会」として開催した。事業認定を受けた14事業のうち、近未来技術地域実装協議会としての開催は、全国初となっている。

目的としては、ニュータウンの有する坂道やラストワンマイル等の課題を克服する為、「自動運転車両」「パーソナルモビリティ」「バス等既存交通」などによる適切な交通ネットワークや交通結節点機能の強化についての検討となっているが、要約すると高蔵寺ニュータウンの新たな再開発の前提として、地域の交通弱者に対する移動性の向上と移動手段に対する先進的実証性の検証を目的としている。

○事業の具体的取組

平成29年11月15日から28日にトヨタ自動車との連携による「歩行支援モビリティサービス実証実験」を行い、利用件数合計407件 [有料 68件（片道48件、往復20件） 無料 339件]の結果であった。

平成30年2月5日に愛知県との連携による「警察庁新ガイドライン対応遠隔型自動運転実証実験」が行われ、運転席無人の車両を遠隔操作者が遠隔監視・操作。右折や信号認識による左折などを行った。一般市民20名が乗車した。

平成30年2月24日には、自動運転デマンド交通実証実験が行われ、センター地域から約2kmの距離を自動走行レベル3で往復。18名が乗車した。



平成30年3月5日には、名古屋大学との連携による「名古屋大学COI ゆっくり自動運転（R）実証実験」が行われた。ゴルフカートを改造した車両により自動運転（レベル3）の実験で、電磁誘導線によらないゴルフカートの自動運転は全国初であった。走行スピードは時速約13 km/h で当日は雨天であったが、問題なく走行した。



平成31年1月7日から2月28日には春日井市、名古屋大学、厚生労働省東海北陸厚生局の3者の連携により、高蔵寺ニュータウンにおける高齢者などの交通弱者を主な対象者としたモビリティ（移動性）の向上を目指した新たなサービス「相乗りタクシー」、「ボランティア輸送」の実証実験を行い、約200名のモニターが実証実験にご参加し、相乗りタクシー、ボランティア輸送等サービスの利用は約80件であった。モニターの方からは、将来の高蔵寺ニュータウンにおける快適な移動の実現化への期待をされた。今後、到来する地域住民の高齢化に伴うボランティアドライバー等の不足を見据え、実証実験期間の最終段階である平成31年2月25日に、ボランティア輸送の代替をイメージしたラストマイル自動運転の実証実験を行った。

実際には「相乗りタクシー」、「ボランティア輸送」の実証実験のモニターとして登録していただいている一般市民の方に、デモンストレーションとして体験乗車をしていただき、「振動が無くて安心だった。」、「坂道が多い地域で将来実現化がされると思うと楽しみ。」といった声があった。

今後は、次の4つのプロジェクトを柱に名古屋大学と総合連携による展開を考えている。

プロジェクト①「新たなモビリティサービスによる移動支援」

検定区域内ラストマイル自動運転（ゆっくり自動運転）

- ・自宅からバス停、スーパー等のファースト／ラストマイル短距離移動
- ・Ma a Sアプリによる事前予約。
- ・区域内の乗降ポイントで乗降。
- ・モビリティベースを区域内に整備。
- ・貨客混載など効率化も検討。



プロジェクト②「拠点からの各施設へのシームレスな移動」

モビリティスポットから発進するユニバーサルタクシー

- ・プロジェクト①の目的地に相乗りタクシー乗り場を設置。
- ・自動運転カートと連携したシームレスな乗り換え、移動を実現。
- ・Ma a Sアプリ等でオンデマンド対応。
- ・ドライバーは乗り換えや荷物運びなどを求めに応じて補助、ユニバーサルタクシーとしての高付加価値化を目指す。

プロジェクト③「バス専用レーンの整備」

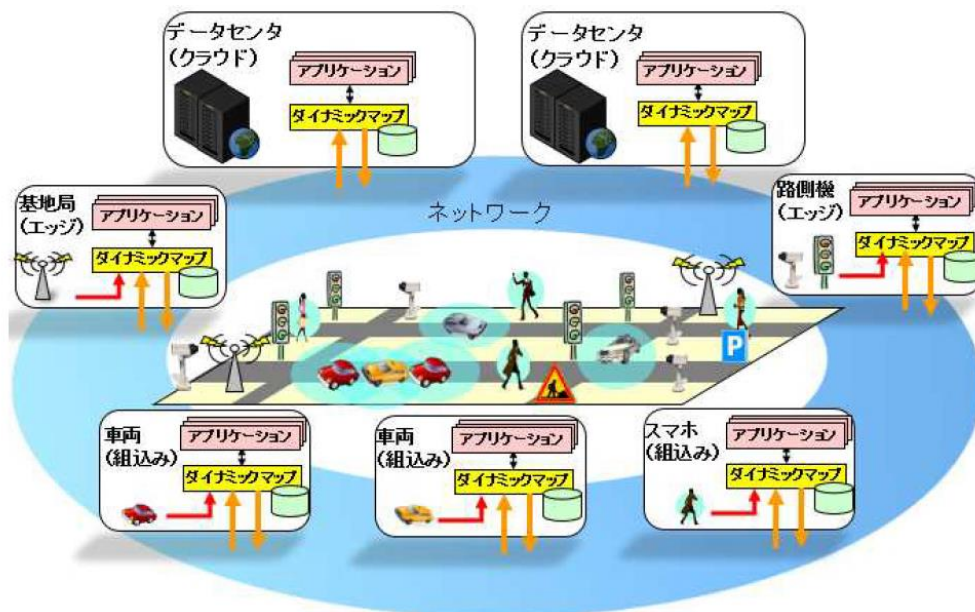
基幹交通の自動運転化検討

- ・都市機能がコンパクトに集約された地区（センター地区）とニュータウンのゲートウェイである高蔵寺駅を結ぶ新たなサービス検討。
- ・自動運転バス導入可能性を含め、基幹交通の在り方検討。
- ・駅再整備とあわせたステーション、専用レーンの検討。

プロジェクト④「交通社会ダイナミックマップの活用」

交通社会ダイナミックマップによるスマート・プランニング

- ・クラウド・エッジ等連携、ソフトウェアプラットフォームとして活用。
- ・自動運転車両、バス、タクシー等の車両位置情報。
- ・Wi-Fi センサーによる施設滞在者数の共有。
- ・携帯電話基地局データによるメッシュ別移動・滞在者の共有。
- ・後譲り機能や合流調停機能を検討、交通マネジメントに活用



○所感

座学により、これまでの実証実験の状況は写真等で把握でき、実験を行った現地やコースも見学し、交通弱者の支援として必要な施策であると認識した。またニュータウンの現状も現地視察により著しく進行している状況も確認した。現地の住民にとっては今後のスムーズな移動支援の要望は高いものと推察され、この先導的モビリティを活用したまちづくりは、非常に有効であることも実感できた。しかし先進的すぎて、課題は多くあると感じた。一つ目に自動運転に対する法的な課題。二つ目には、自動運転に必要な先進的な車両の開発。三つ目には、自動運転



をサポートする通信環境の整備である、いずれも今後数年の内に解消に向かうと思われることから現在において春日井市のこの取組は、全国の自治体における先駆的実証実験であるといえ、大変有意義な施策であると実感した。老朽化や高齢化、交通弱者支援はこれからの自治体の未来において必要な取組であると深く感銘を持った。

