

- 全国に2,000地区以上存在するニュータウン(NT)への横展開を見据え、少子高齢化が進むニュータウンにおける「交通」の課題を解決するため、産学官連携で区内自動運転サービスやAIオンデマンド交通を含むニュータウン型MaaSを構築し、スマートシティの実現を目指している。

■ 対象区域の概要

- ・愛知県春日井市高蔵寺NT
人口:約4万人, 高齢化率:37%
(春日井市 人口約31万人, 26%)



■ 都市の課題

高齢化による「移動」の課題が今後顕在化

- ・坂が多い高蔵寺NTでは、高齢者の多くは免許を持っているが、免許返納後に「移動」の不安を抱える住民が多い。
- ・路線バスの本数は人口ピーク時の約3/4となっており、公共交通に対する市民の満足度は低い。バス運転士やタクシー事業者の減少など、公共交通の担い手不足もあり公共交通の衰退が懸念される。

■ 解決方法

移動を「スマート化」する取組の推進

- ・自らの運転だけに頼らず暮らせる社会の実現を目指し、モビリティ施策を軸とした8つのプロジェクトを複合的に展開。
- ・地域内のモビリティに対応する「ゆっくり自動運転」やタクシーの高度利用を目指す「AIオンデマンド乗合サービス」、高蔵寺駅への基幹交通の高度化など移動をスマート化する取組を推進。
- ・さらに、これらの多様なモビリティを使いこなすための「交通結節点」に着目し、交通結節点のスマート化を目指した取組を推進。

■ 運営体制



■ KPI(目標)

「交通のスマート化」と諸課題の解決に向けた指標設定

- ・「交通のスマート化」によって人々の移動が促されることによりもたらすクロスセクター効果(アウトカム)として、要介護等認定率、高蔵寺ニュータウンへの転入・転居者数、戸建て住宅の空き家率、公共交通利用者数等の指標をKPIとして設定
- ・「交通結節点のスマート化」案件では、「まちのにぎわい」を示す指標として滞留人数、滞留時間、滞留者の属性、満足度、商業施設の売上の変化等をKPIとして設定

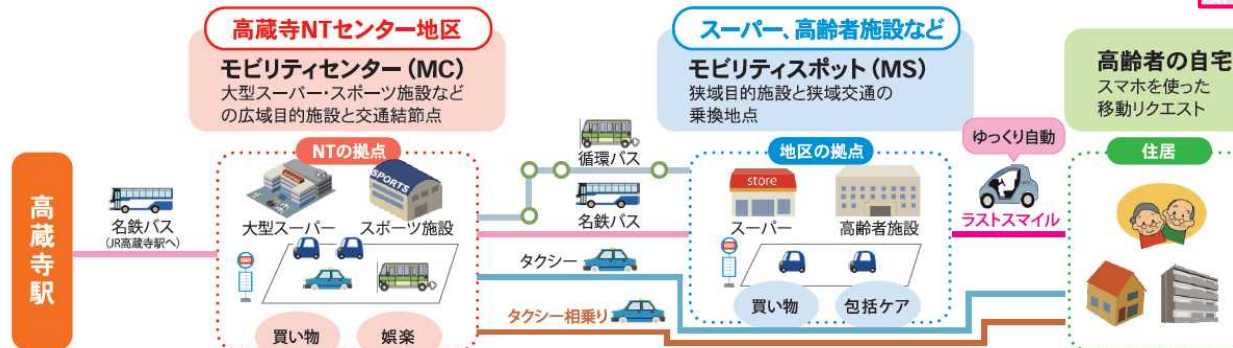
- 全国に2,000地区以上存在するニュータウン(NT)への横展開を見据え、産学官連携で地区内自動運転サービスやAIオンデマンド交通を含むニュータウン型MaaSを構築, スマートシティ実現
- R4年度は「**交通結節点のスマート化**」による**にぎわいのある安心安全なまちづくり**に資する実証実験を実施

■ 関連事業全体の概要

<高蔵寺スマートシティプロジェクト>

モビリティ施策を軸に、8つのプロジェクトを複合的に展開

- ① 『限定区域内ラストマイル自動運転（ゆっくり自動運転）』
- ② 『タクシーの高度利用（AIオンデマンド乗合サービス）』
- ③ 『バスレーンの整備等基幹交通の自動運転化検討』
- ④ 『駐車場車室マネジメント』
- ⑤ 『スマートメーターによる地域の見守りシステム』
- ⑥ 『ゴミ収集車稼働マネジメント』
- ⑦ 『パーソナルモビリティのシェアリングサービス』
- ⑧ 『**交通結節点のスマート化によるにぎわいのある安心安全なまちづくり**』



高蔵寺ニュータウンにおけるMaaSの導入イメージ

- 高蔵寺NTの5箇所に、各種交通サービスの予約やバス時刻表、地域内の商業施設等の情報提供等の機能を持たせた「モビリティポート」を設置した。
- 延べ5千回以上のサイネージの利用があり、シェアサイクルや乗合サービスの利用も好調であった。

■ 実証実験の内容

高蔵寺NT内5箇所に「モビリティポート」を設置

商業機能が集積する「センター地区」や団地内、公共施設や病院等、全5箇所に「モビリティポート」を設置した。

オンデマンド乗合サービスの予約、店舗情報等、地域内交通の利便性とまちのにぎわい創出に向けた機能を提供

AIオンデマンド乗合サービスの予約機能やシェアサイクルの貸出機能、バス停の時刻表、地域内の商業施設に関する情報や安心安全なまちづくりのための防災機能等を「モビリティポート」に付与し情報提供を行った。



■ 実証実験で得られた成果・知見

サイネージや各種交通サービスの利用

- 2023年1月30日から3月3日までの33日間の実証実験期間中、5箇所のモビリティポートにおけるサイネージのタッチ回数は、合計5,673回（平均172回/日）となった。
- シェアサイクルは期間中、延べ663回貸し出され、地域内のポート間の移動の他、高蔵寺NT外への移動も確認された。
- AIオンデマンド乗合サービスは、期間中271回（11.3回/日）利用され、うち19回がサイネージで利用予約された。2023年2月には前年同月比23%増となる215回の利用があった。

利用者の声、地域関係者ご意見の把握

- モビリティポートの利用者から「使いやすい」「見やすい」などの声をいただいた一方、「教えてもらわないと触りにくい」等の声が聞かれた。
- モビリティポートを設置した施設管理者等からは、機能面に関する肯定的な意見や、施設来訪者の増加等の具体的なメリットが見られなかった等のご意見をいただいた。

■ アビタ館東口

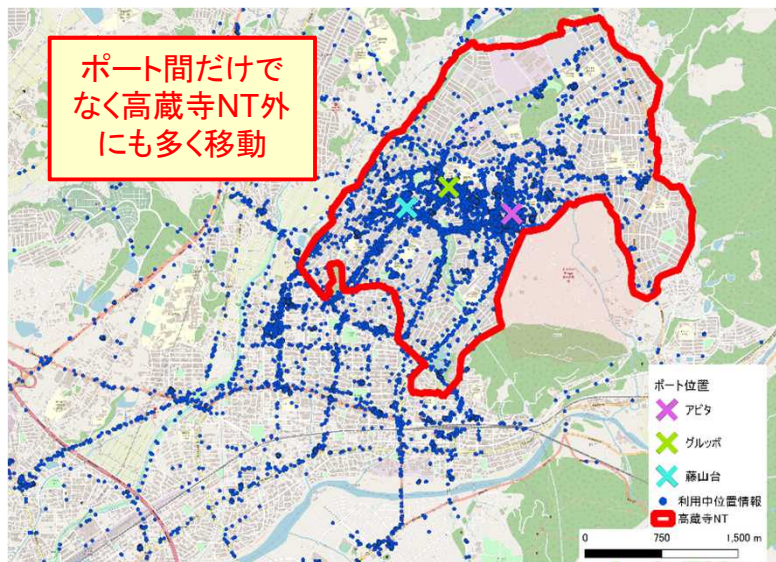


- 高蔵寺NTの「まちの価値」向上をめざし、機能改善や交通結節点の空間設計等に取り組む。

■ 実証実験で得られた課題

シェアバイクの使われ方

- 坂の多い高蔵寺NTにおけるシェアバイクの需要が確認できた。
- 実験期間中は無償・利用登録なしで使えたことから、ニュータウン外への長時間利用が多く見られた。実装時には有償化する必要がある、使われ方の変化に留意する必要がある。
- 解錠時に必要な暗証番号を忘れる事例が見られた。



まちのにぎわい・商業活性化への寄与

- まち全体の移動量の増加、にぎわいの創出、商業活性化等に関する集計的な効果を把握するまでの結果には至らなかった。

地域受容性・実装時の実施体制

- 「使ってみれば結構使える」と思ってもらうためのしくみ作り、実装に向けた管理主体やコスト等の整理が必要である。

■ 今後の取組:スケジュール

【R5年度】

「交通系ICカード」の連携

- モビリティポートに交通系ICカードとの連携機能を実装し、シェアバイクの予約・解錠やAIオンデマンド乗合サービスの予約・決済に交通系ICカードを用いることで、解錠・決済の利便性向上と、利用マナーの向上（乗り捨て、いたずら等の抑止）をめざす。

ポートまわりの空間設計を含めた

「こちよい待ち空間・たまり空間」の検討

- 設置箇所の特性に合わせて椅子やベンチ、屋根や各種利便施設等を設置し、バスやデマンドサービス等の待ち時間が苦にならない（こちよく待てる）空間づくりや、地元の人々がモビリティポートのまわりに自然と集まる（たまれる）ような空間づくりを検討する。

「まちの価値」の向上をめざした実装体制の検討

- 「エリア内すべての住民・来訪者が、気軽に近くのモビリティポートにアクセスし、マイカー以外の交通手段を利用できる環境」をめざすために必要なモビリティポートや地域交通サービスのあり方や運営体制を検討し、実証実験を行う。

R6年度以降 本格的な社会実装