

## 地域再生計画

### 1 地域再生計画の名称

高蔵寺ニューモビリティタウン構想促進計画

### 2 地域再生計画の作成主体の名称

愛知県春日井市

### 3 地域再生計画の区域

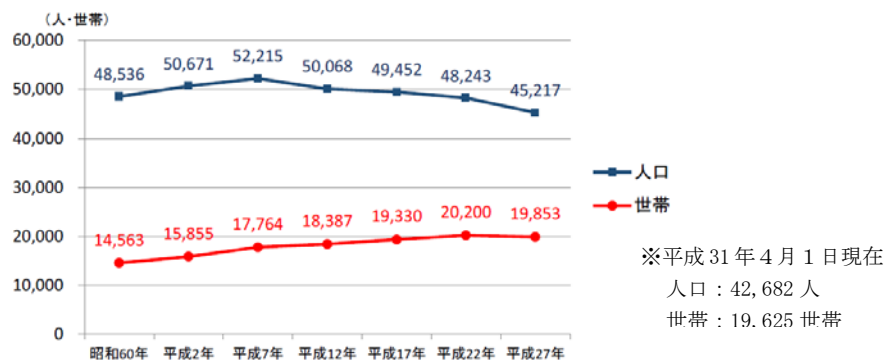
愛知県春日井市の区域の一部（高蔵寺ニュータウン）

### 4 地域再生計画の目標

#### 4-1 地方創生の実現における構造的な課題

高蔵寺ニュータウンは、名古屋市中心部から 20km 圏内の大規模郊外住宅団地であり、日本三大ニュータウン（東京：多摩ニュータウン、大阪：千里ニュータウン）に数えられる。昭和 43 年に入居が開始し、令和元年でまちびらきから 51 年が経過し、道路、公園等、充実した都市インフラや良好な居住環境を有する一方、初期の入居者が一斉に高齢期を迎える時期となる。また、平成 7 年にピーク人口 52,000 人を迎えたが、現在の人口は 43,000 人程度と減少傾向にあり、高齢化率も 32%程度で、今後さらに上昇が予想されることから、介護や医療への需要増に伴う社会保障費の増加や、地域の商店の減少等が課題となる。

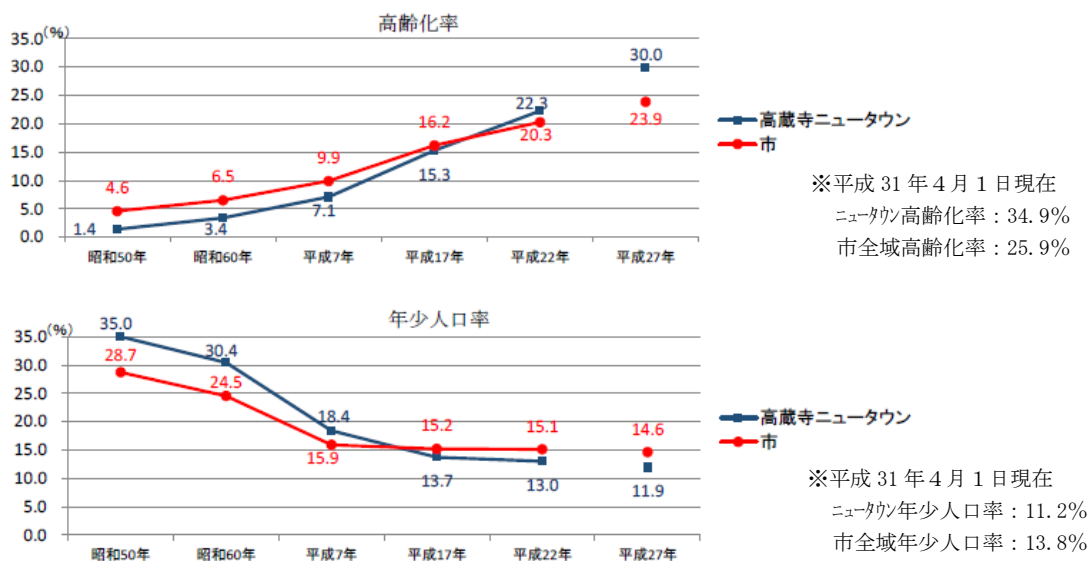
図6 人口・世帯数の推移



(出典：住民基本台帳)

春日井市：高蔵寺リ・ニュータウン計画（2016）

図8 高齢化率・年少人口率の推移



(出典：昭和50年～平成22年は国勢調査、平成27年は住民基本台帳)

春日井市：高蔵寺リ・ニュータウン計画 (2016)

さらに、地形的特性として、ニュータウン内には坂道や起伏が多く、日常生活においても半数以上の住民が不便を感じている。これらの背景から、高齢者等の外出機会の減少を危惧している。加えて、ニュータウン内の基幹交通である路線バスの運行本数は、平成7年のピーク時と比較して約3/4にまで減少しており、住民アンケートにおけるバス運行本数や自宅からバス停までの距離（ラストマイル）についての満足度は低い。高齢者の免許返納が叫ばれている中、免許返納後の将来の移動に不安を抱えている人も多く、近い将来、課題がさらに顕在化する恐れがある。

3) 人口ピーク時（平成7年）との運行本数比較

- 名鉄バスの運行本数は、人口ピーク時の平成7年時点と比較して減少しており、特に藤山台南行きのバスは32便/1日減少している。

表 名鉄バス・高蔵寺駅発便数 2時点比較（平日1日）(出典：名鉄バスホームページ、名鉄バス提供資料)

行先	H7年	H29年	H7-H29	備考
藤山台南	102	70	32	現在は白山橋・円福寺前経由はなし
石尾台南	106	84	22	現在は白山橋・円福寺前経由はなし、深夜バスで降車のみ
かみや団地口	32	26	6	
高森台北	36	29	7	
桃花台センター	28	25	3	
内々神社	13	9	4	
愛知県コロニー	25	21	4	
中部大学	25	18	7	
春日井駅前	9	—	9	現在は運行なし
計	376	282	94	

※上記に加え、平成7年時点では高森台西行きのバスが5便/日運行されていた。

春日井市：高蔵寺リ・ニュータウン計画推進に係る調査等業務 (2018)

図 通勤又は通学のため、高蔵寺駅までバスを利用する際の満足度

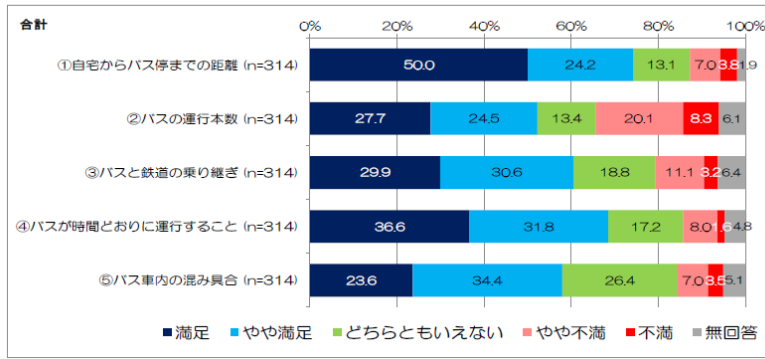


図 通勤・通学以外で高蔵寺駅までバスを利用する際の満足度

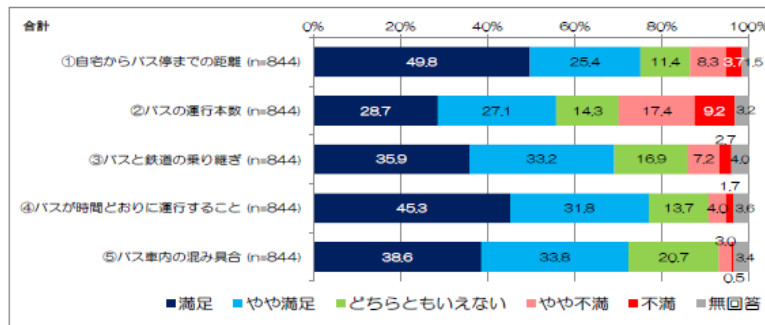
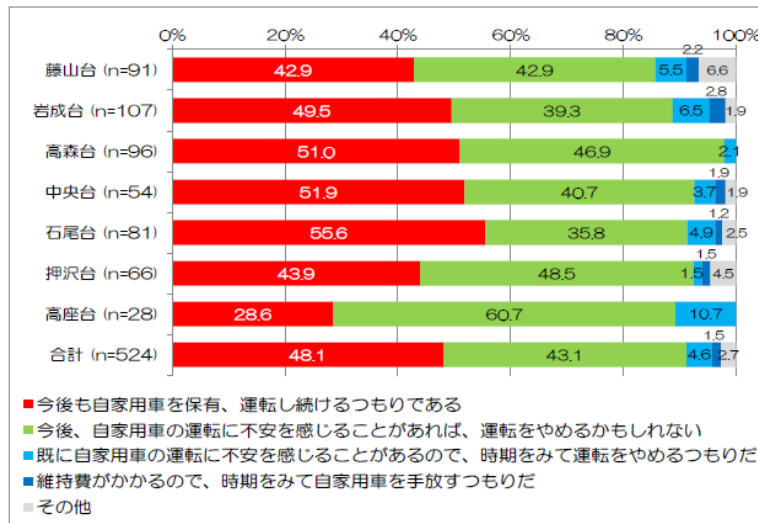
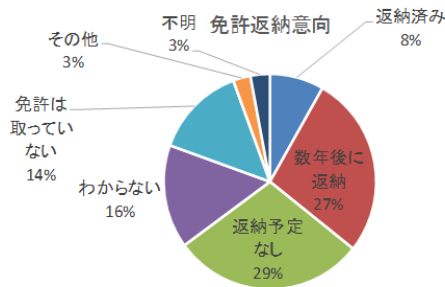


図 今後の自家用車の保有、運転の意向



春日井市：高蔵寺リ・ニュータウン計画推進に係る調査等業務（2018）

### ■免許返納意向



名古屋大学：石尾台地区生活・交通に関するアンケート調査結果（2019）

## 4-2 地方創生として目指す将来像

### 【概要】

日本で最も早い時期に計画的に整備された高蔵寺ニュータウンは、まちびらきから50年以上が経過している。少子高齢化の進展とともに、丘陵地を切り開いて造成した地形的な特徴から坂道が多く、外出機会の減少や免許返納後の移動困難性が指摘されている。区域内の公共交通はバスが中心となっているが、買い物や通院の多くの移動は自家用車に依存している。これら背景を基に、2016年3月に「高蔵寺リ・ニュータウン計画」を策定し、「快適移動ネットワークの構築」や「多様な移動手段の確保」など、過度に自家用車に依存しなくても快適に暮らせるまちづくりを目指し、モビリティ施策についても主要プロジェクトに掲げ、他の施策と併せて推進してきた。2017年度からは、地方創生推進交付金（横展開タイプ）により「高蔵寺ニュータウンにおけるまちづくりモデル形成事業」として、自動運転等新しい技術を活用した課題解決による地方創生を目指し、自動運転車両の走行に必要な高精度3次元地図の作成や、名古屋大学との共同研究契約の締結によるラストマイル自動運転、相乗りタクシーの実証実験の実施などを展開してきた。

2018年度以降は、名古屋大学COIへの参画等により名古屋大学との連携をさらに高めながら、「高蔵寺ニューモビリティタウン構想事業」として、内閣府近未来技術等社会実装事業の認定を受けることで、ラストマイル自動運転や相乗りタクシーなどの各種実証実験に対するあらゆる関係者（国、県、民間事業者、交通事業者等）からのバックアップ体制がより強固に構築された「春日井市近未来技術地域実装協議会（前：先導的モビリティ検討会議）」を設立

し、適宜適切な助言を受けながら各種プロジェクトを推進してきた。

本事業は、これら従前の経緯を踏まえながら、「高蔵寺ニュータウンにおけるまちづくりモデル形成事業」をさらに発展させ、各事業を確実に社会実装させることで、高蔵寺ニュータウンにおける移動に関する課題を解決し、住民の誰もが健康かつ生きがいを持ち、安全・安心で豊かな生活ができる持続可能なまちとなることを目指している。

本事業の実施にあたっては、産学官連携によるラストマイル自動運転、自動運転バス、相乗りタクシー、バス・タクシー等既存交通機関など、新たなモビリティサービスと既存交通とのベストミックス（モビリティ・ブレンド）を模索し、ニュータウンにおける地域の特性に応じた適切なモビリティサービスの社会実装を実現することで、ニュータウン型のMaaS（Mobility as a Service「移動のサービス化」）を構築し、先進技術による快適なまちづくり『高蔵寺ニューモビリティタウン』を目指している。

#### 【数値目標】

K P I	事業開始前 (現時点)	2020年度増加分 1年目	2021年度増加分 2年目
高蔵寺ニュータウンへの転入・転居数の増加（総合的なアウトカム） （市外から高蔵寺ニュータウンに転入した人数と市内から高蔵寺ニュータウンに転居した人数の合計値）（人）	1,681（人）	0	0
ニュータウンにおける要介護認定率（総合的なアウトカム） （高蔵寺ニュータウン内の要介護等認定率の増加抑制）（%）	14.9（%）	1.0	1.0
ホームページ年間アクセス件数 （総合的なアウトカム）	163,259（件）	20,000	20,000

(市ホームページ及び高蔵寺ニュータウン公式サイトにおける記事へのアクセス件数の把握、情報発信(横展開)の把握)(件)			
新たなモビリティサービスの社会実装事業数(インプット) (ニュータウンにおける新たなモビリティにより住民等に提供されるサービスの社会実装事業数) (事業)	0(事業)	1	1

2022年度増加分 3年目	2023年度増加分 4年目	2024年度増加分 5年目	KPI増加分 の累計
20	20	0	40
1.2	1.2	1.4	5.8
30,000	30,000	40,000	140,000
0	0	1	3

## 5 地域再生を図るために行う事業

### 5-1 全体の概要

5-2の③のとおり。

### 5-2 第5章の特別の措置を適用して行う事業

○ まち・ひと・しごと創生寄附活用事業に関連する寄附を行った法人に対する  
特例(内閣府)：【A2007】

#### ① 事業主体

2に同じ。

#### ② 事業の名称

高蔵寺ニューモビリティタウン構想事業

#### ③ 事業の内容

## ●地域限定ラストマイル自動運転の社会実装

高齢化による外出機会の減少が危惧される中、ニュータウンにおいて最も高齢化が進展する地区（石尾台）は、800m四方程度（約77ha）の地域であり、地域内においても500m程度の距離に18mほどの標高差がある地域で、高齢化率46%以上と非常に高く、現在の65歳以上の免許保有率や今後の免許返納意向などから、将来的には3/4の高齢者が免許を保有しない可能性がある。現時点においても既に地域内移動の課題が顕在化しており、住民共助の取組による打開策の模索が続けられている。一方で、今後は、他の地区においても、石尾台と同様に高齢者の外出が困難になることが予想されることから、行政による過度な財政負担によらない、地元住民との協働による持続可能なモビリティサービスが必要であると認識している。

このことから、当該モデル地区において、1年目は、昨年度までに実施した実証実験での効果測定を踏まえ、次年度のレベル3での社会実装を見越したスキーム検討や、運行者（地元関係者）等ステークホルダーとの調整を実施。2年目は、サービススキームの構築による社会実装（試験運行）を開始する。3年目は、長期的な事業ランニングを見据えた、協賛事業者との連携も視野に入れた運行ノウハウを獲得し、より安全・安心な運行スタイルを確立するとともに、電源供給などを実施できる施設を整備する。4年目は、必要なランニングコストの精査による資金の自主調達や車両の維持管理に係るランニングコストの整理、地元等との役割分担の調整を実施する。5年目では、過年度の検討、試験運行を踏まえ本格運行を実施するとともに、他地区へ横展開が可能なプロトタイプ事業案を作成する。

## ●相乗りタクシー、ユニバーサルタクシーの社会実装

高齢社会における免許返納後の外出機会の創出や、過度に自家用車に依存せずに出手段が確保される暮らしやすいまちづくりに資するため、自家用車への依存度を下げると同時に、バスやタクシー等の公共交通への利用転換を目指すことで、住民にとっての外出機会の確保やタクシー事業者にとっての採算性の確保が両立することにより、過度な補助金投入ではない、新しいサービスの提供による公共交通のサービスレベルの維持を目指している。

このことから、1年目は、昨年度までに実施した実証実験のブラッシュ

アップにより、事業採算性を念頭に置いたより長期の実証実験（2019年度は3カ月半程度）及び試験運行を開始し、2年目は、地域住民の利用意向やサービス成立性などを勘案しながら適宜サービスの最適化を図る。3年目は、ジャンボタクシーの試験的導入など、より効率的な運行や、乗降時におけるサポートなど、高付加価値化（ユニバーサルタクシー）を検討し、4年目は、これら高付加価値化サービスを確立させ、サービスの多様性の確保や既存サービスとの住み分けを実施する。5年目は、過年度の最適化を踏まえた新たなサービスとして確立する。

#### ●自動運転バス等基幹交通の検討

人口減少に伴う路線バス本数の減少（ピーク時の3/4）に加え、交通事業者においてはバスの運転手不足等が深刻化する状況下において、今後さらにバス本数減少が進行することにより、より一層のサービスレベルの低下が懸念され、さらに人口減少、外出機会の減少など負のスパイラルに陥ることが予見される中、自動運転など新しい近未来技術により、将来に渡って基幹交通のサービスレベルの維持を目指すことで、より快適な移動が担保されるのみならず、ニュータウンのゲートウェイである高蔵寺駅北口の再整備と併せてニュータウン全体の魅力向上を図ることを目指している。なお、検討に際しては、高蔵寺駅北口から、センター地区を経由し、各住区に展開する自動運転バスの導入の可能性など、将来的な既存路線バスの置き換えを見据えた検討、実装を目指している。

このことから、1年目は、関係者（バス事業者、通信事業者等）と連携しながら、自動運転化や5G等あらゆる技術との連携を探り、2年目は、移動サービスと居住等を合わせた事業（住宅MaaS）などを展開しつつ、駅再開発に係る実施設計に合わせた自動運転バスステーションの整備検討を進め、3年目には駅北口再整備に係る仮設バスバースの整備等にあわせ、自動運転バス用の仮設ステーションの整備を実施し、4年目は試験運行に必要な環境整備（通信、枝剪定等）を行い、5年目は、自動運転バスの走行に資する環境整備（機器設置等）をしながら試験運行を開始する。

#### ●MaaSアプリによるモビリティブレン드의展開

高蔵寺ニュータウンでのモビリティに関するプロジェクトは、国土交通省



「スマートシティモデル事業」として先行モデルの選定を受けており、当該事業において、交通社会ダイナミックマップを共通プラットフォームとした「ラストマイル自動運転」「相乗りタクシー」「自動運転バス」などあらゆるモビリティサービスを統合したニュータウン版 MaaS の実現を提案している。MaaS アプリは、各モビリティサービスをよりシームレスにつなぎ、車両の位置情報や走行予定ルートオープン化など、各モビリティサービスを利用者にとってより利便性の高いサービスに昇華するための基盤であり、新たなモビリティサービスや既存公共交通を含めた、複数のモビリティサービスを同時検討、展開することによるマルチモーダルなサービス展開を目指している。本サービスの実装により、外出に対するハードルが下がるのみならず、自家用車に過度に依存しない社会が実現することで、免許返納後や車を保有しない人にとっても快適な移動が実現されることで、まちの魅力の向上を目指している。

このことから、1年目は、モビリティサービスと交通社会ダイナミックマップとの連動の在り方を検討し、2年目は、モビリティサービスと連動させ、併せて駐車場利用台数など多様な要素との連携を検討する。3年目は、あらゆるモビリティサービスで利用可能な共通プラットフォームの構築や、車両位置情報、駐車場利用状況のオープン化の検証を実施し、試験運用を実施する。4年目は本格的にランニングコストや運用スキームの検証を行う。5年目には、全てのステークホルダーとの調整を終え、完成された MaaS アプリとして本格運用を開始させる。

④ 事業の実施状況に関する客観的な指標（重要業績評価指標（KPI））

4-2の【数値目標】に同じ。

⑤ 評価の方法、時期及び体制

【検証方法】

高蔵寺リ・ニュータウン計画に掲げるプロジェクトについては、各プロジェクトに関連する KPI の設定や、市の附属機関「高蔵寺リ・ニュータウン推進会議」において外部有識者、関係者等による進捗状況の確認などを2017年度は7月と2月に、2018年度は7月、10月と1月に、2019年度は7月に実施するとともに、2月にも開催を予定しており、2020年度に

については計画の一部改訂も予定している。

附属機関による進捗状況の確認については、モビリティに関するプロジェクトも含まれており、プロジェクトに関して適宜第三者によるチェックが入る体制が整えられている。

#### 【外部組織の参画者】

委員 12 名（春日井市市政アドバイザー、大学教授、春日井商工会議所、春日井市区長町内会長連合会、東部ほっとステーション（NPO 等市民活動団体 9 団体で構成）運営協議会、公募委員、春日井市副市長、高蔵寺ニュータウンセンター開発株式会社、高蔵寺まちづくり株式会社、独立行政法人都市再生機構中部支社）

オブザーバー 2 名（国土交通省中部地方整備局、独立行政法人都市再生機構中部支社）

#### 【検証結果の公表の方法】

ホームページ、市行政資料閲覧コーナー等で会議資料及び議事録を公表（近未来技術地域実装協議会は関係者間による連絡調整のため非公開）

#### ⑥ 交付対象事業に要する経費

- ・ 法第 5 条第 4 項第 2 号に関する事業

総事業費 53,750 千円

#### ⑦ 事業実施期間

2020 年 4 月 1 日から 2025 年 3 月 31 日まで

#### ⑧ 寄付の金額の目安

15,000 千円（2020 年度～2024 年度累計）

#### ⑨ その他必要な事項

- ア 法第 5 条第 4 項第 2 号に関する事業としての事業区分  
まちづくり（コンパクトシティ等）

### 5-3 その他の事業

#### 5-3-1 地域再生基本方針に基づく支援措置

該当なし。

### 5-3-2 支援措置によらない独自の取組

該当なし。

## 6 計画期間

地域再生計画の認定の日から 2025 年 3 月 31 日まで