

課題

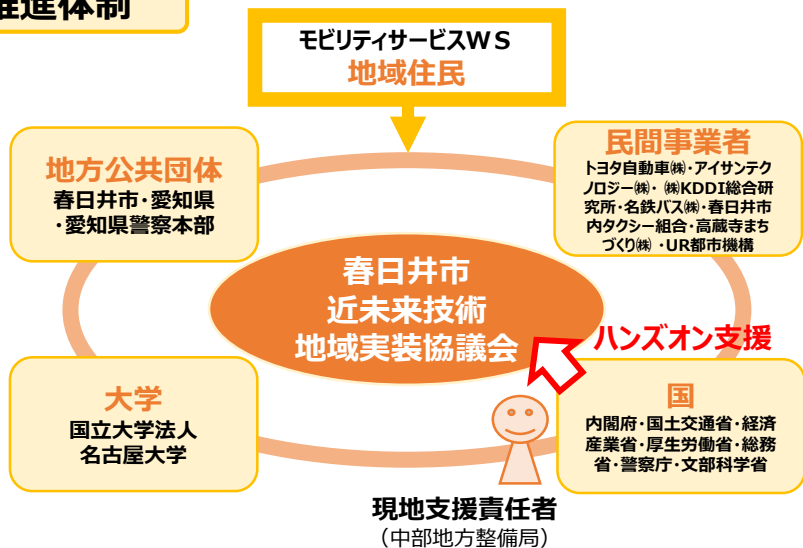
- ニュータウンの**高齢化率は32%**で、増加傾向。**坂道や起伏が多い地理的特性**により、**高齢者等の外出機会の減少**が懸念される。
- ニュータウン内の**基幹交通である路線バスの運行本数**は、ピーク時（H7）と比較し約**3/4にまで減少**。

高蔵寺ニュータウン



(写真：春日井市提供)

推進体制



課題解決に向けた取組

ニュータウン版MaaSの検証に基づく新しいモビリティサービスの社会実装
⇒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を構築

- 高齢者の外出支援を目的として、新たな移動手段について以下のような実証実験を推進。
 - ・地域住民との協働による**ラストマイル型ゆっくり自動運転**（レベル3）
 - ・タクシー事業者との連携による**相乗りタクシー等実証実験**
 - ・センター地区～高蔵寺駅北口間の**自動運転バス専用レーン**の検討
 - ・車両位置情報等を共有化する**交通社会ダイナミックマップ**の活用検討 など



相乗りタクシー実証実験



ゆっくり自動運転実証実験

- 旧小学校施設をニュータウンの多世代交流拠点施設として活用するとともに、**モビリティサービスのオペレーター等拠点機能の設置を検討**

(写真：春日井市HPより)

2019年度の
主な取組

- モビリティサービスWSによる自動運転サービスの検討を進めながら、数週間の団地内**ゆっくり自動運転実証実験を実施**。
- ニュータウン及びその周辺を対象地区に、約4か月間**相乗りタクシー等の実証実験を実施**。
- 外出支援が必要な人に対し、**個別の移動プラン「モビリティ・プラン」を策定**し、外出頻度や幸福度のモニター調査を実施。

取組内容

(写真：春日井市HPより 図：春日井市提供)

相乗りタクシー等実証実験 (2019年1月7日～2月28日)

- 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等の交通弱者を主な対象として、ニュータウン及びその周辺をフィールドに「相乗りタクシー」及び「ボランティア輸送」の実証実験を実施。
- 相乗りタクシーの実証実験の特徴
 - ・市内のタクシー事業者全5社が参画（これまではグループ会社単位での実施であり国内初の事例）。
 - ・共通の予約・配車システム（事前確定運賃を含む）を開発し、実証実験を実施。
 - ・モニターへの予約・配車アプリを配布するとともに、高齢者モニター等を対象に電話予約受付にも対応。
 - ・現金ではなくデポジットで決済。
- ボランティア輸送の実証実験の特徴
 - ・豊田市で導入されている予約・配車システムを利用し、ボランティアドライバーの自宅→利用者出発地→目的地→自宅の総経路距離に対する燃料費（実費）を算出。
 - ・タクシーとの共存を模索するため、自宅から1.2キロメートル圏内の移動に限定。
- 参加モニターは約200名、相乗りタクシー等のサービス利用は約80件。



相乗りタクシー



ボランティア輸送



高蔵寺ニュータウン区域図

取組内容

(写真：春日井市提供・春日井市HPより 図：名古屋大学HPより)

ゆっくり自動運転実証実験 (2019年2月25日、26日) @藤山台

- 地域住民の高齢化に伴う将来のボランティアドライバー等の不足を見据え、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 (レベル3) の「ゆっくり自動運転」の実証実験を実施。
- 自宅からニュータウン内の拠点施設 (グループふじとう) への移動を想定し、一般市民モニターを2台のゆっくり自動運転車両「ゆっくりカート」で輸送するなど、2日間で約40名が体験乗車。
- 車両が自動で路上駐車車両や車いす利用者を避けたり、横断歩道を渡る歩行者を感知して一旦停止したりするデモンストレーションも実施。



ゆっくりカート
(誘導線方式でない日本初の自動運転ランドカー)



実証実験の走行ルート



(写真上) 路上車いす回避
(写真下) 歩行者認知デモンストレーション