

平成29年2月23日

平成29年度 自動走行実証推進事業への応募申請書

市町村名	日進市	
連絡先	部署名	建設経済部産業振興課
	担当者役職・氏名	係長 所 俊邦
	電話番号	0561-73-2196
	FAX番号	0561-73-1871
	メールアドレス	sangyo@city.nisshin.lg.jp

○ 本事業への応募理由

本事業への応募理由、狙い等について、自動走行システムへの期待やそれを活用することにより解決すべき行政課題を含めて記載してください。併せて、実証実験の成果を活用し、当該行政課題を解決するための自らの施策展開の方向性等も記載してください（今年度実施した地域におかれては、その点も踏まえて記載してください）。

テーマ：愛知牧場周辺の渋滞対策及び観光による地域づくりとしての地域交通の充実

(1) 実証地域（ルート）において、自動走行システムを活用することにより、解決すべき行政課題（高齢者対策、交通不便地対策、観光振興対策等）が存在すること。

1. 現状と課題

日進市は、名古屋市と豊田市の間に位置する恵まれた地理的条件から、住宅都市として発展し続けており、人口減少期を迎えた今日にあっても、毎年1,000人程度の人口増加が続いています。人口増加が続く地区においては、高齢化率が5%以下でありませんが、市内には、昭和40年代に住宅地として開発がなされた地区が旧住宅地区として点在しており、日常生活における自動車への依存度が高い状況にある反面、こうした地区においては、人口の空洞化・高齢化が進み、高齢化率が30%を超えており、最も高い地区においては、35%を超えています。このように分散型都市構造となっていることもあり、高齢化社会への対応として地域交通の充実に努めることが喫緊の課題と

なっています。

2. 課題解決に向けた取り組みの現状

本市は、都市近郊にありながら、田畑や里山、河川やため池などの生活に潤いと安らぎを与える自然が旧住宅地を取り囲むように市内全域に残っています。市では、今ある豊かな自然、魅力的な愛知牧場など既存の観光資源を最大限に活用しながら、市全体での経済力の向上や地域の活性化につなげる「にっしん版DMO構想」を今年度から進めています。市内の商工業者、農業者、大学、交通事業者など多様な関係者が集まり、観光を通じて地域の幅広い資源を最大限に活用し地域社会、経済、環境への多様な利益効果を生み出すことで、農業、商工業の振興、定住、移住を促進し、循環型の地域に結びつけ、地域活性化につなげる構想です。

今年度は、にっしん版DMO構想の中で、平成 29 年 2 月 18 日に愛知学院大学日進キャンパスにおいて観光モニターツアーとして自動走行試乗体験を実施しました。市民を対象とした 20 人 10 組の家族向け試乗体験ツアーを実施し、市民の自動走行車に対する意識向上と、自動走行の課題を解決していくことで、自動走行に対する期待を踏まえつつ本市の課題である地域交通の充実につなげてまいりたいと考えています。今回の選定地である名鉄豊田線米野木駅から愛知牧場までの区間は、観光地でありながら公共交通機関でアクセスができないことにより、県道米野木筋生線、市道南山研究開発線は週末の愛知牧場への車による来場により交通渋滞が発生しています。こうした状況は、愛知県愛知警察署からも指摘されていることから、端末交通システムが利用されることで、観光地から交通拠点間の移動を促すことにより、観光地周辺の渋滞が緩和されることが見込まれ、観光客の増加に繋がります。

また、愛知牧場周辺には愛知県指定の二次救急医療機関となる愛知国際病院が愛知牧場に隣接していることから、名鉄米野木駅から高齢者等の移動手段として利用することも想定しています。さらに、観光地の北側には、昭和 40 年代に開発された住宅団地があり、約 300 世帯の方々が生活していますが、高齢化の進展と近隣には食料品など生活必需品を購入する商店が無いことから、買い物弱者への支援として、本地区から最短となる米野木駅に立地する大型ショッピングセンターへの移動支援として地域交通の充実を進めてまいりたいと考えています。

(2) 実証実験の成果を活用し、当該行政課題を解決するための自らの施策展開の方向性等が明確なこと（市町村のまちづくり計画等への位置付けや、市町村や地域の交通事

業者等との関係者が連携し施策を具体化する体制の構築が見込まれることなど。)

端末交通システムが必要な理由、想定する利用客層、利用者数（見込みを記載してください。ある程度の範囲でかまいません。また、既存路線の場合、現在の利用客数も記載して下さい。)

市内の鉄道駅の乗車人員は増加傾向にあるとともに、路線バスやくるりんばすは市民の日常生活における移動手段として定着しており、くるりんばすの年間利用者数は50万人を超えるに至っています。これからのまちづくりは、高齢社会に的確に対応し、将来にわたって活力ある地域社会を築いていく必要があります、公共交通の維持・改善は、市民の移動手段を確保し、市民が安全・安心に暮らすことが出来る生活環境を確保するとともに、交流人口を増やし、地域の活力を高めていく上で必要不可欠なものです。

本市では、公共交通を利用して、誰もが安心して出かけられる、交通環境が充実したまちの形成を目指し、学識経験者、市民、市民団体の代表者、交通事業者、行政が委員となり平成27年4月に「日進市地域公共交通網形成計画」を策定し、平成29年4月より、コミュニティバスが全線再編となり、既存路線を含むコミュニティバスの利用客数は年間延63,439人の利用があるものの、時間本数、ルートなど観光を視点とした再編ではないことから、名鉄米野木駅から観光地である愛知牧場方面への路線が廃止となります。

しかし、春・秋の行楽シーズンともなると、年間で約30万人の観光客が名鉄米野木駅からの移動手段がないため、自家用車での来訪となり交通渋滞を引き起こす原因ともなっており、今回、端末交通システムが整備されれば少なくとも年間約30万人の1割が利用しても、30,000人の利用が見込まれます。

また、愛知牧場に隣接する旧住宅地区の居住者約300世帯のうち、35%が高齢者と仮定すると、約250人が名鉄米野木駅へのアクセスが容易になり、同時に隣接する大型ショッピングセンターへも容易な移動が可能となります。

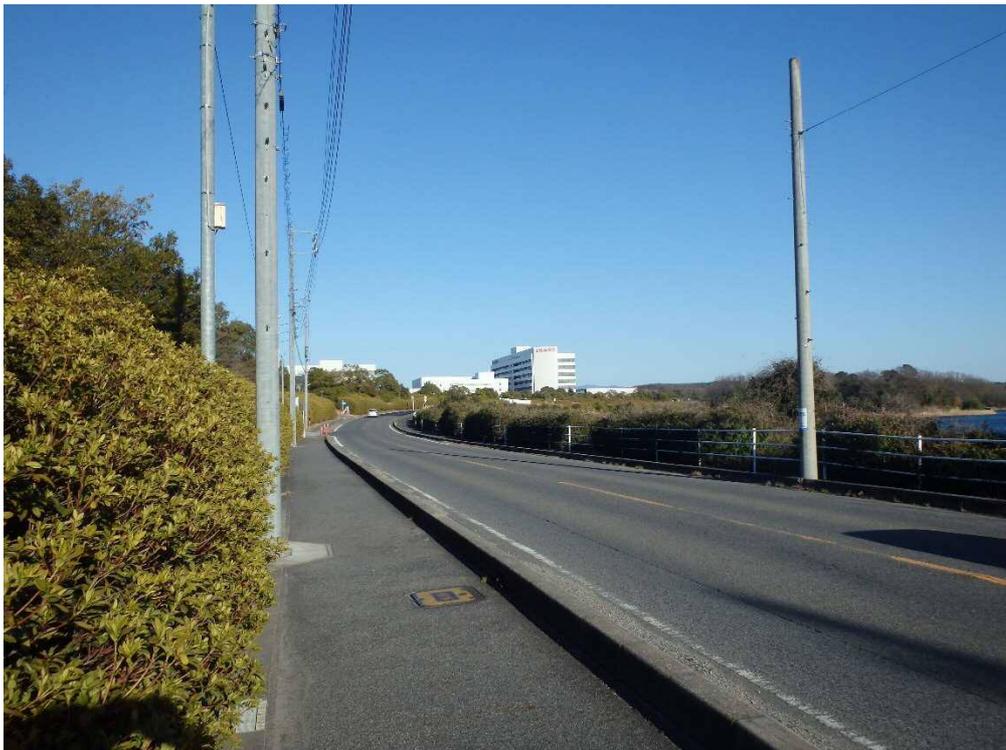
4 道路条件（募集要項も参照のこと）

項目名	内容
路線距離	3km 程度
車線数	上下1車線ずつ、合計2車線
道路構造	18m、片側車道幅員6m程度（全幅車道12.7m、歩道5.3m）
道路種別	県道岩作諸輪線、米野木筋生線及び市道南山研究開発線
トンネル、踏切	ともに無し
交通量	比較的少ない
交差点	四差路：1箇所信号機あり右折 T字路：3箇所すべて信号機あり左折又は右折
起点・終点	起点：名鉄米野木駅 終点：愛知牧場 数分程度の停車が可能なスペース有
その他特記事項	特になし

5 写真（次のものを貼り付けてください。Google ストリートビューなどでも可。容量はワードファイル全体で5MB以下としてください。）

(1) 道路の様子（主要地点数カ所）

往路



復路



(2) 起点、終点場所（駅、公共施設等）

起点



終点



(3) 車両待機場所（起点・終点場所と異なる場合）

起点、終点場所と同じ。

6 高精度3Dマップの有無

（平成29年度整備予定の場合は、時期を明記してください。また、「有」の場合は、そのルートも記載してください。）

今回の申請ルートについて実測済み、高精度3Dマップについての作成時期は未定。

無

7 貴自治体における自動走行に関連した独自の取組（実績、平成29年度の予定・予算措置状況等）

地方創生加速化交付金を利用し、平成29年2月18日に愛知学院大学日進キャンパスにおいて観光モニターツアーとして自動走行試乗体験を実施いたしました。試乗体験者については、保護者及び小学生を1組として10組、20名の参加がありました。平成29年度の予定・予算措置状況については、国立研究開発法人産業技術総合研究所に端末交通システムの実証評価地域として応募しております。

8 その他参考資料（ある場合は添付）

交通拠点（名鉄米野木駅）と観光地間の路線には、南側に愛知池が広がり、北側には（株）デンソーを始めとした4研究開発企業が立地しているものの、住宅が面していないため、自動走行の実験には景観及び安全面などの環境が整っています。こうした状況から、研究開発企業への通勤支援や観光地の周辺には愛知県指定の二次救急医療機関となる愛知国際病院が愛知牧場に隣接していることから、名鉄米野木駅から高齢者等の移動手段として利用することも想定しています。また、観光地の北側には、昭和40年台に開発された団地があり、約300世帯が生活していますが、高齢化の進展と近隣には食料品など生活必需品を購入する商店が無いことから、買い物弱者への支援として、米野木駅に立地する大型ショッピングセンターへの移動支援として利用することも想定しています。さらに、将来的には、観光地である愛知牧場周辺にある東郷PAにスマートICを整備する計画があり、現在実現に向けて進めておりますので、整備後には、名鉄米野木駅からスマートICを利用した実験やインバウンドを視野に入れた高速利用に貢献できる可能性もあります。