

地域再生計画

1 地域再生計画の名称

和光版M a a S構想推進計画

2 地域再生計画の作成主体の名称

埼玉県和光市

3 地域再生計画の区域

埼玉県和光市の全域

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

①地域住民の移動の利便性向上を図る事業

- ・和光版M a a Sの取組みとして、地域公共交通予約アプリの開発により路線バス、循環バス、タクシー、シェアサイクル、自動運転車両を組み合わせた移動手段を実現する予約の一元化を図る。
- ・自動運転サービス導入計画において、自動運転車両と既存の公共交通の乗換え拠点の位置やしつらえの計画を策定する。

②産業拠点へのスムーズなアクセスを実現する事業

- ・和光市駅～外環道新倉PA間の往復約3.9kmを循環する自動運転サービスの導入計画を作成し、社会実験、運行計画（運賃、ダイヤ）を立案する。
- ・自動運転専用レーン整備のための既存植栽撤去及び再植樹計画、歩道から車道への改良計画、道路付属物移設計画等の詳細設計を実施する。
- ・自動運転車両のリースにより、一部区間を実走し、地域住民が利用する社会実験を実施する。

③結節機能の充実により地域ブランドPRの展開を図る事業

- ・自動運転サービス運営経費にて、車両への地元企業広告のラッピングや市商

工会と連携したイベント企画を実施する。

4-2 地方創生として目指す将来像

【概要】

①高齢者など交通弱者が安全かつ快適に移動できる地域社会の構築

- ・和光市は東京の近郊都市であり、当面は人口増加傾向にあるが、老年人口も増加傾向にある。
- ・当市は福祉分野では、地域包括ケアシステムの先頭に立ち、特に高齢者の日常生活圏域における地域のつながりの強化、福祉施設やサービス強化を推進し、地域密着型サービス高齢者住宅などを全国に先駆けて供給してきた結果、65歳以上人口に占める要介護（支援）認定者の割合は現在10%であり、全国平均18.5%に対し低い状況を維持している。
- ・市の北部地域においては、高齢者が多く、坂の多い地形から移動が困難な状況にあり、福祉施設や日常の買い物への足の確保に苦慮している。
- ・令和元年度の市民意識調査では、約76%の市民が鉄道やバスなどの公共交通の利便性向上が重要だと回答している。
- ・このような状況を踏まえて、市の第5次総合振興計画（2021～2030）においては、公共交通の不便な地域における交通弱者の移動手段の確保に向けて取り組むことを位置付け、住み続けたいと思う理由として交通の便が良いことを挙げる市民の割合を現在の約70%から約80%まで上げることを目標としている。

②交通の利便性を生かした産業拠点の創出

- ・当市は、駅南側は、国有地が多く、行政関連施設が早くから整備され、合わせて土地区画整理事業などにより、インフラ整備も進めてきた。
- ・駅北側については、近年の急速な人口増加にインフラ整備が追い付かず、狭隘な道路が多く、約100haの長期未着手の土地区画整理区域があり、今後のインフラ整備方針を検討しているところである。
- ・市においては、外環道新倉PA、及び和光北IC周辺地域は、東京外環道の東名高速道までの延伸に合わせて産業拠点の整備を予定している。
- ・和光市駅は東武鉄道や東京メトロなど鉄道が複数乗り入れていることから、都心との鉄道による交通の利便性は高い。

- ・また、外環道が南北に縦貫しており、2つのICと外環唯一のPAがあり、地方に向けた広域交通として自動車による交通利便性も高い。
- ・このような鉄道と高速道路の交通利便性を生かし、インフラ整備の遅れてきた北部地域の活力向上を目指す。

③地域ブランドの魅力を市外に発信する場の創出

- ・東京外環道の東名高速道までの延伸を踏まえて、NEXCO東日本など関係者による東京外環道新倉PAの拡張予定にあわせ、市では商業施設の誘致を目指している。
- ・このPA拡張予定地周辺には、商業施設を誘致し、テナントとして市のPR施設を設置し、市外からの来訪者へ和光市ブランドのPRにより地域活性化を図る。

以上の取組みにより、駅、福祉施設、商業施設、産業施設など複数の拠点間を安全かつ快適に移動できるコンパクトなまちづくりを目指す。

【数値目標】

K P I	事業開始前 (現時点)	2021年度増加分 1年目	2022年度増加分 2年目
自動運転サービスと接続する市内公共交通利用者数(人/日)	257	32	49
和光北インター周辺の新産業・物流業務ゾーンにおける就業者数(人/年)	2,000	313	313
市外からの和光市駅利用者数(人/日)	6312	126	126
和光市未来技術地域実装協議会に参画する民間企業数(社)	1	1	1

2023年度増加分 3年目	K P I 増加分 の累計
67	148
313	939
126	378

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及び5-3のとおり。

5-2 第5章の特別の措置を適用して行う事業

○ 地方創生推進交付金（内閣府）：【A3007】

① 事業主体

2に同じ。

② 事業の名称

地域拠点間を接続する自動運転サービス導入事業（和光版M a a S構想案）

③ 事業の内容

①地域住民の移動の利便性向上を図る事業

- ・和光版M a a Sの取組みとして、地域公共交通予約アプリの開発により路線バス、循環バス、タクシー、シェアサイクル、自動運転車両を組み合わせた移動手段を実現する予約の一元化を図る。

- ・自動運転サービス導入計画において、自動運転車両と既存の公共交通の乗換え拠点の位置やしつらえの計画を策定する。

②産業拠点へのスムーズなアクセスを実現する事業

- ・和光市駅～外環道新倉PA間の往復約3.9kmを循環する自動運転サービスの導入計画を作成し、社会実験、運行計画（運賃、ダイヤ）を立案する。

。

- ・自動運転専用レーン整備のための既存植栽撤去及び再植樹計画、歩道から車道への改良計画、道路付属物移設計画等の詳細設計を実施する。

- ・自動運転車両のリースにより、一部区間を実走し、地域住民が利用する社会実験を実施する。

③結節機能の充実により地域ブランドPRの展開を図る事業

- ・自動運転サービス運営経費にて、車両への地元企業広告のラッピングや市商工会と連携したイベント企画を実施する。

④ 事業が先導的であると認められる理由

【自立性】

- ・和光市駅と外環道新倉PA及び周辺の産業集積拠点間に専用レーンを設けてEV型自動運転車両を導入することで安全性確保、環境配慮、運転手不足解消といった地域ニーズを満たすローカルイノベーションによる「しごと創生」の取組みとなる。
- ・自動運転サービスと市内循環バス、路線バス、シェアサイクル、タクシーなど既存の交通資源の総動員による地域公共交通の最適化により、自動運転サービスが和光版MaaSにおける主軸となり、稼ぐ力を増すことで自立を図る。
- ・自動運転サービスを市における重要バス路線として位置づけ、運営ノウハウを交通事業者との官民連携により築くことにより、最終的には自動運転技術を市内交通事業者に普及させ、民間事業としての自立を促す。

【官民協働】

- ・外環道側道部（県道・市道）の広幅員な歩道空間にある植樹帯部分を有効活用することで、新たな用地買収を伴わずに自動運転専用レーンの構築が可能となる。自動運転サービスについては、現在運行している市内循環バスの運行管理会社、市内自動車メーカー、信号・通信事業者などの既存の市民サービスと民間企業などの連携を図り、継続的な事業として、運営することを検討している。

【地域間連携】

- ・本事業は都心部とのアクセス性が良い鉄道拠点（和光市駅）と外環道の新倉PAを拠点に成田・羽田両ターミナル空港への高速バス等の広域交通拠点間の往復約3.9km区間を自動運転サービスで結び、沿道の住宅エリアおよび新産業・物流業務ゾーン等における生活・通勤向けの地域内ラストマイル交通への対応等、広域・地域内の両方に対応し交通サービスの構築を目指している。本事業の取組みにおける技術面・運用面等でのノウハウを同じ自動運転サービスやMaaS等を活用した地

域内での新たな交通サービス構築を目指す地方公共団体との情報交換によるノウハウ共有により、効率的・効果的な実装の相乗効果が期待できる。

- ・既存交通ネットワークで隣接する地方公共団体とのつながりも今後情報交換を図っていく。

【政策間連携】

- ・本市の急速な高齢化社会への対応や新倉PA周辺の産業拠点整備による北部地域の活力向上を着実なものとするため、和光版MaaSの取組みによって福祉施策、産業支援施策、観光施策との取組みなど連携を図り、コンパクトなまちづくりを実現して、まちの賑わいを創出し、地方創生の効果を発揮する。

【デジタル社会の形成への寄与】

取組①

- ・和光版MaaSでは、スマホのアプリ等による検索・予約・決済を行うことにより市内交通の乗継等による不便さを解消し、交通利便性を向上させることを目標としており、交通とICT技術の融合を推進する事業となる。

理由①

- ・公共交通を含め多様化する移動手段（シェアサイクルやマイクロモビリティ）に対応し、様々な移動手段を一元的に活用するツールとしてデジタル技術の実装化は必要であるため。

取組②

該当なし。

理由②

取組③

該当なし。

理由③

⑤ 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。

⑥ 評価の方法、時期及び体制

【検証時期】

毎年度9月

【検証方法】

- ・和光市内の地域拠点間を接続する自動運転サービス導入に向けた関係者の協議会である「和光市未来技術地域実装協議会」によるKPI指標を用いた効果検証と、市の行政評価を通じて、PDCAサイクルによる事業の検証を行う。
- ・なお、検証対象としては、3年目（2023年度）の1期社会実験の結果取りまとめを中心とする。

【外部組織の参画者】

- ・協議会メンバーでもある学識者（福島大学准教授）、地方公共団体（埼玉県）、民間企業（NEXCO東日本、本田技研工業、東武バスウエスト、さらには今後の参画を期待する通信事業者、MaaSサービス事業者や保険会社等）、国（国土交通省関東地方整備局北首都国道事務所、運輸局、総務省、警察庁等）

【検証結果の公表の方法】

市ホームページにて公表する。

⑦ 交付対象事業に要する経費

- ・ 法第5条第4項第1号イに関する事業【A3007】

総事業費 161,500千円

⑧ 事業実施期間

2021年4月1日から2024年3月31日まで

⑨ その他必要な事項

特になし。

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

(1) 自動運転車両走行に係る基盤等整備事業

ア 事業概要

既存側道部の車道の一部と歩道部の間の植樹帯の道路空間を活用し、自動運転車両が走行できる車線を整備する事業

イ 事業実施主体

埼玉県和光市

ウ 事業実施期間

2021年4月1日から2024年3月31日まで

(2) 地域課題解決型ローカル5G等の実現に向けた開発実証事業

ア 事業概要

自動運転車両と信号制御機器との通信部分を中心とした適用とし、他にもスマートポール等の設置等により、道路の交通状況や異常感知等の利用状況の高度なモニタリングのための実証を行う。

イ 事業実施主体

埼玉県和光市（国庫補助等の支援前提）

ウ 事業実施期間

2022年4月1日から2024年3月31日まで

(3) 該当なし。

ア 事業概要

イ 事業実施主体

ウ 事業実施期間

年 月 日から 年 月 日まで

6 計画期間

地域再生計画の認定の日から2024年3月31日まで

7 目標の達成状況に係る評価に関する事項

7-1 目標の達成状況に係る評価の手法

5-2の⑥の【検証方法】及び【外部組織の参画者】に同じ。

7-2 目標の達成状況に係る評価の時期及び評価を行う内容

4-2に掲げる目標について、5-2の⑥の【検証時期】に

7-1に掲げる評価の手法により行う。

7-3 目標の達成状況に係る評価の公表の手法

5-2の⑥の【検証結果の公表の方法】に同じ。