



# ニュータウンにおける モビリティハブの構築

2024年12月11日  
株式会社AMANE

**機密・専有情報**

株式会社AMANEによる個別の明示的な承諾を得ることなく、この資料を使用することを固く禁じます。

# 目次

## ニュータウンにおけるモビリティハブの構築

### 1.ニュータウンの特性と課題

- 1-1.ニュータウン歴史と特性
- 1-2.ニュータウンの構造と課題

### 2.モビリティハブとニュータウン

- 2-1.モビリティハブの背景
- 2-2. 先行事例紹介
- 2-3.ニュータウンとモビリティハブの親和性

### 3.モビリティハブの計画

- 3-1.モビリティハブの導入ステップ
- 3-2.モビリティハブの導入スキーム
- 3-3.目的の整理
- 3-4.モビリティハブ候補エリア選定
- 3-5.場所選定
- 3-6.調査・ペルソナ設定
- 3-7.コンテンツ・事業モデル検討
- 3-8.ステークホルダーの調整/役割分担整理
- 3-9.KGI・KPI設定
- 3-10.プロモーションの検討
- 3-11.MaaSアプリとの連携検討
- 3-12.効果検証方法の検討
- 3-13.空間整備方法の検討

# 目次

## 4. モビリティハブの準備~実施

4-1. 統合的な情報発信

4-2. 空間整備

4-3. 運営の実施

4-4. 効果検証の実施

## ■ 1.ニュータウンの特性と課題

# 1-1.ニュータウンの歴史と特性

1955年以降、約2千地区、全国の市街化区域の約13%にあたる約19万ha以上のニュータウンが建設された。1970～1974年には526地区と、最も多くのニュータウンが建設され、その後減少が続いている。なかでも三大ニュータウンと呼ばれるのが、千里・高蔵寺・多摩の各ニュータウンである。

千里ニュータウン  
(1961～)



多摩ニュータウン  
(1965～)



高蔵寺ニュータウン  
(1968～)



## 近隣住区論

泉北ニュータウンも  
近隣住区論に基づく開発

日本初の大規模ニュータウン。近隣住区理論に基づき、分区（5千人）、住区（1万人）、地区（5万人）、都市（15万人）と明快に段階構成され、各段階に応じて商業、教育、医療、福祉施設、公園緑地が配置される計画だった。

計画人口30万人の最大規模のニュータウン。土地を全面買収して造成し、公共公益施設を完備した住宅地を計画的に整備する新住宅市街地開発事業という事業手法が区域の約8割に用いられた。

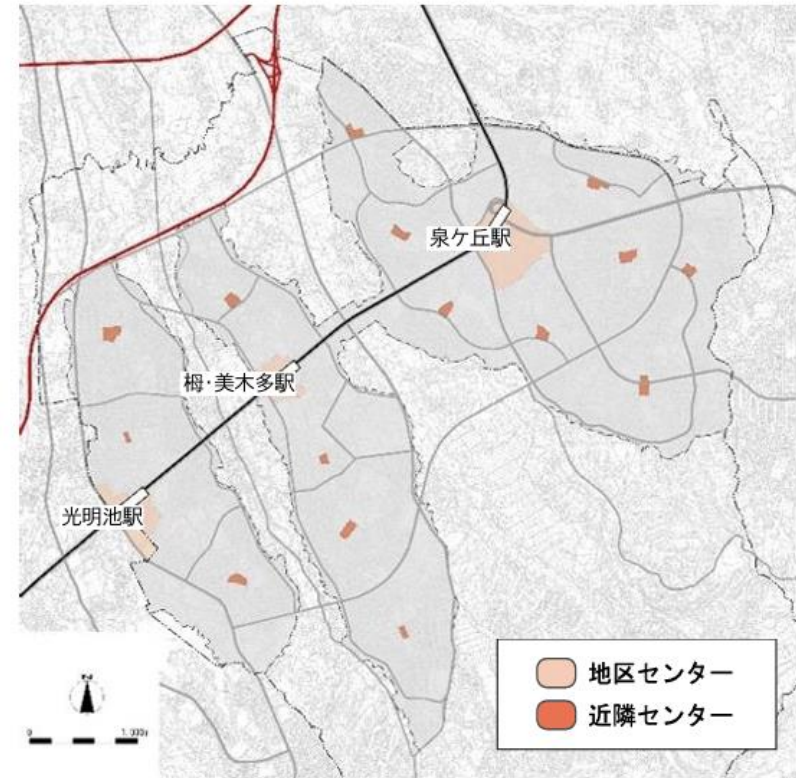
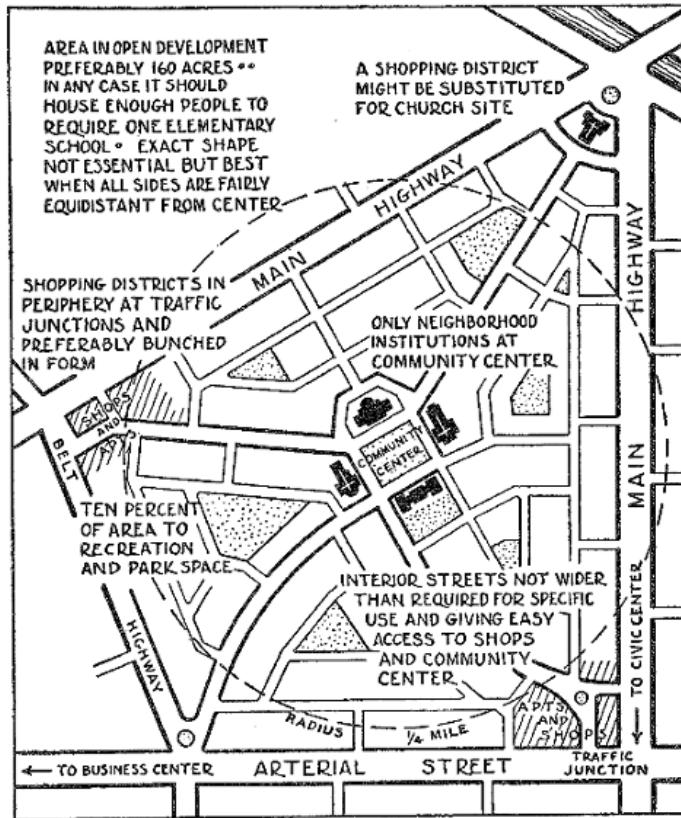
## ワンセンター・オープンコミュニティシステム

一つを中心地区と開放的なコミュニティで形成される「ワンセンター・オープンコミュニティシステム」に基づいて計画された。背景には人々の行動圏が拡大することにより、近隣住区という空間構成単位の意味が薄れたことによる。

## 1-2.ニュータウンの構造：泉北ニュータウン

「近隣住区論」に基づき、歩いて暮らせるまちとして、小学校区単位で生活拠点施設(近隣センター, 医療センター, 教育機関, 公園など)を配置。各駅前に地区センターを整備し、商業・レジャー・教育・文化・行政機能などを提供している。

【C.A.ペリーの近隣住区（1929年）】

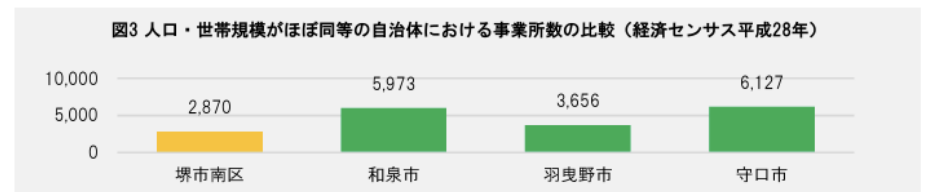
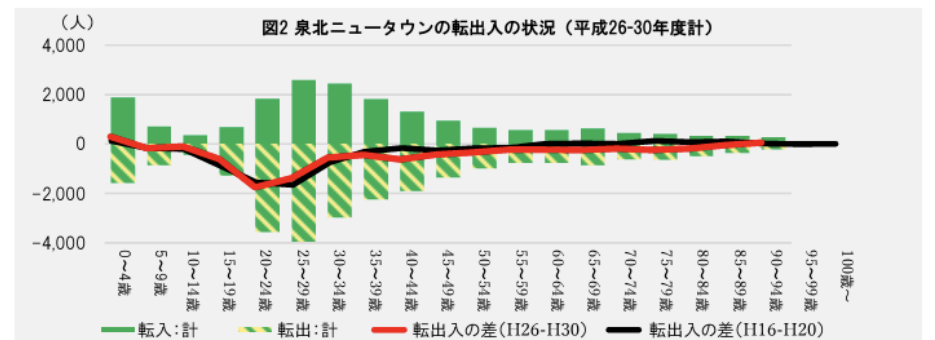
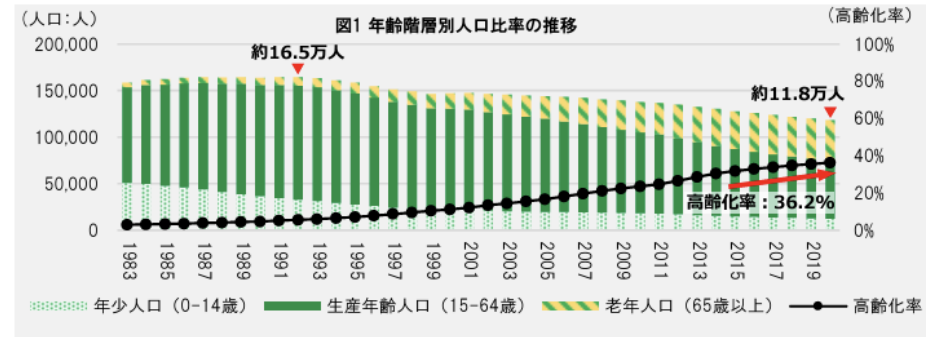


近隣センターと地区センターの配置図

## 1-2.ニュータウンの課題

1967年のまちびらき以降、泉ヶ丘地区、梅地区、光明池地区と順次開発が進められてきた泉北ニュータウンでも、全国のニュータウンと共通した課題を抱えている。

- **人口減少・高齢化**  
1992年：約16.5万人（ピーク）  
→ 2020年：約11.8万人
- **若年世代の地区外転出**  
10代後半～30代の転出超過が顕著
- **働く場の少なさ**
- **公的賃貸住宅の老朽化**  
住宅戸数のほぼ半数が公的賃貸住宅。  
うち、約9割が築40年以上
- **近隣センターの商業機能低下**  
空き店舗率2008年：11.0%→ 2020年：21.0%
- **新たな都市機能の導入に利用可能な土地が限定的**



## ■ 2.モビリティハブとニュータウン



## 2-1.モビリティハブの背景

主に欧州やアメリカで、駐車場不足を解決するための施策として検討されてきた。推進の主な目的は①自家用車のCO2排出削減、②すべての所得層の住民に対する移動手段の提供である。一方、日本国内での注目の背景は異なる。



出所：CoMo UK

- モビリティハブは、主に都市内の駐車場不足の問題をシェアモビリティを推進することで解決するための施策として、20年ほど前から欧州のいくつかの都市の交通計画に組み込まれてきた。
- ドイツ・ブレーメンのmobil.punktsと呼ばれるモビリティハブが、世界初のモビリティハブであり、1990年代後半に計画され、2003年に実装された。
- モビリティハブには多様なタイプがあるものの、都市内の短距離移動のための多様な交通モードの結節点と言う点で共通している。

## 2-2. 先行事例紹介：mobil.punkt

Mobil.punktはドイツ・ブレーメンのモビリティハブ。カーシェアやシェアサイクルを一緒に設置。駅やバス停の近くのほか、駐車場所の確保が困難な都心部にも設置。

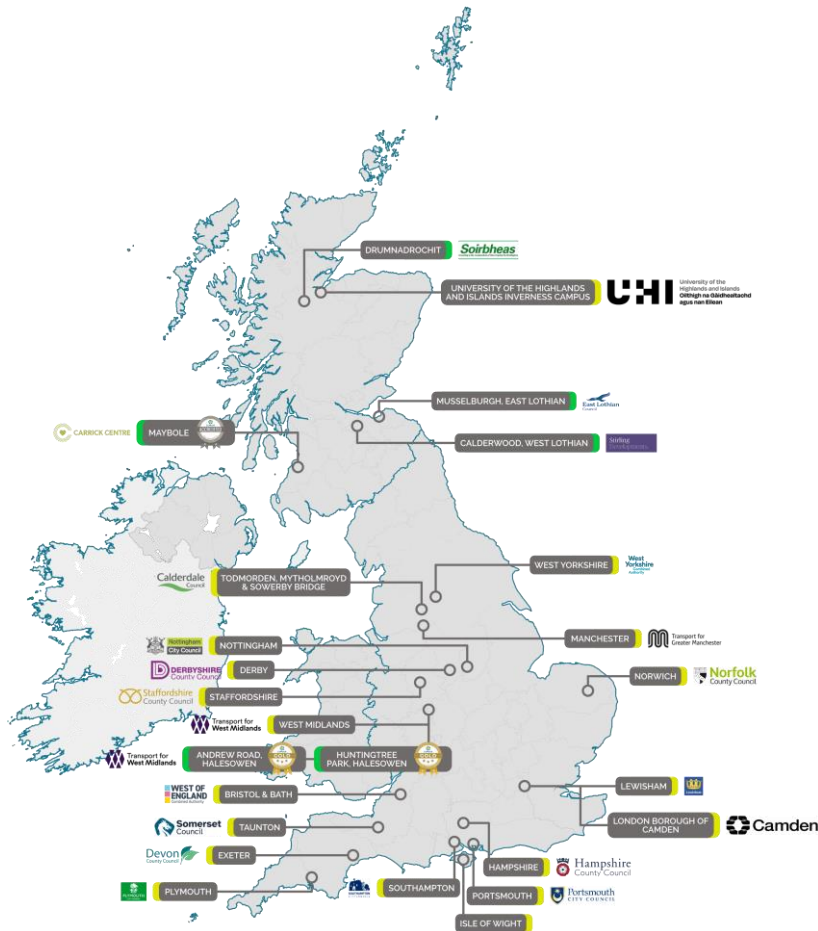
- 世界で初めて2003年に実装されたドイツ・ブレーメンのモビリティハブ「mobil.punkt」これまでに47か所に設置されてきた。
- 「モバイル・ポイント」は鉄道及び路面電車の駅やバス停近くに設置され4台から12台の車両を駐車することができる。
- 「モバイル・ポイントチェン」はより小規模な施設で、駐車場所の確保が特に困難な都心部に設置されており2台から3台の車両のみが駐車できる。



出典：欧州における地域公共交通施策及び財務・運営に関する調査研究～英仏独におけるサービス確保・改善、財務・運営及び新たなモビリティ活用～

## 2-2. 先行事例紹介

イギリスでも都市と郊外地域の双方でモビリティハブへの関心が高まっており、2021年にスコットランドで初めて導入された。



Andrew Road bus station,  
Halesowen

Open



TfWM have created a pilot transport interchange hub adjacent to the Halesowen bus station. This hub contains an EV car club vehicle, West Midland Cycle Hire bikes, EV charging for private use, all wrapped up with a branded totem, new covered seating, planting and community led artwork.



Huntingtree Park Activity  
Centre, Halesowen

Open



TfWM have created a pilot suburban mobility hub adjacent sited within the courtyard of Huntingtree Park Activity Centre and its sports facilities. This hub contains West Midland Cycle Hire bikes, a branded totem with local transport information, new covered seating, planting and community-led artwork. It is linked to the nearby bus stops by additional signage.

出所：CoMo UK

## 2-3.ニュータウンとモビリティハブの親和性

入念に計画されたニュータウンも、年月の経過とともに当初の設定と異なる状態となっている。モビリティハブの設置が、状態の改善につながる可能性がある。

住民側

供給側

計画時

徒歩圏に対応した計画



充実した公共交通



商業機能



現状

高齢化による身体能力の低下により、徒歩で移動できる範囲が狭くなっている

車社会への転換や運転手不足から本数が減っている

店舗の数が少なくなっている

モビリティハブの可能性

個人の移動能力の補完

公共交通ネットワークの補完

商業機能へのアクセスの向上

移動販売車等による  
購買機会の提供

## 3.モビリティハブの計画

# 3-1.モビリティハブの導入ステップ

弊社ではPhase①調査・企画構想 Phase②運営体制構築・準備 Phase③運営開始のステップで進めている。



## 3-2.モビリティハブの導入スキーム

モビリティハブは公益性が高いインフラのため自治体主導もしくは官民連携で設置を進めるか、交通事業者、開発者等の民間企業が単独で設置するパターンが考えられる。

### A.自治体主導パターン

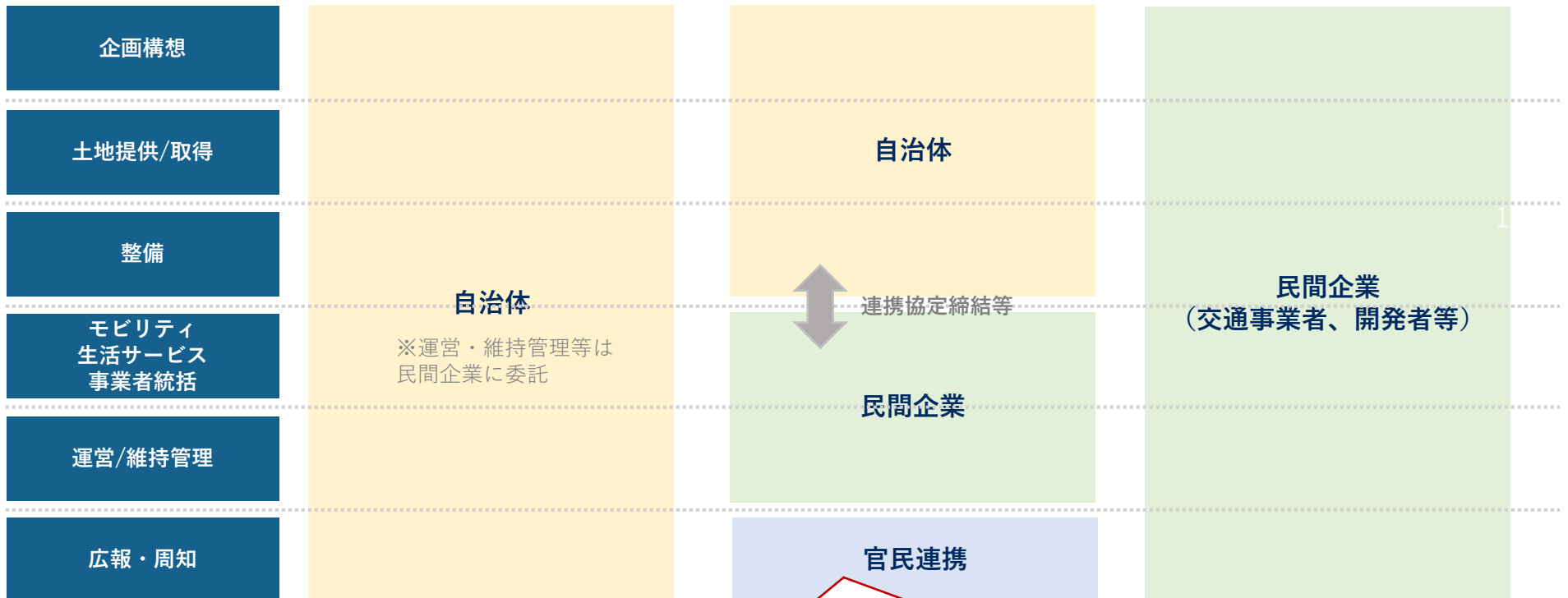
- 交通空白地帯等における地域住民の利便性向上や、都市内の回遊性向上が主な目的
- 自治体が主導し民間企業に

### B.官民連携パターン

- 自治体・民間企業の目的が一致する場合
- 自治体が土地提供、整備まで実施。民間が運営実施。

### C.民間企業のみ

- 交通事業者等が新たな顧客接点構築や、利用者の移動利便性向上を目指して進める。



#### 泉北ニュータウンのパターン

- ・土地は民間企業が提供し、堺市と協定締結
- ・民間企業の資金は補助金を活用

### 3-3.モビリティハブ設置目的

モビリティハブを設置することでどのような課題を解決or効果を期待するかを明確にし、関係者間で目線を合わせる。

泉北ニュータウンの場合は交通不便エリアの  
利便性向上を目指した

交通不便エリアの  
利便性向上

- 交通事業者の人手不足等で公共交通の供給が難しい地域の利便性を少しでも向上したい

回遊性向上

- 交通ネットワーク上でアクセス性が低いエリアの回遊性を向上したい

渋滞緩和

- オーバーツーリズムによる観光地の渋滞を少しでも緩和したい

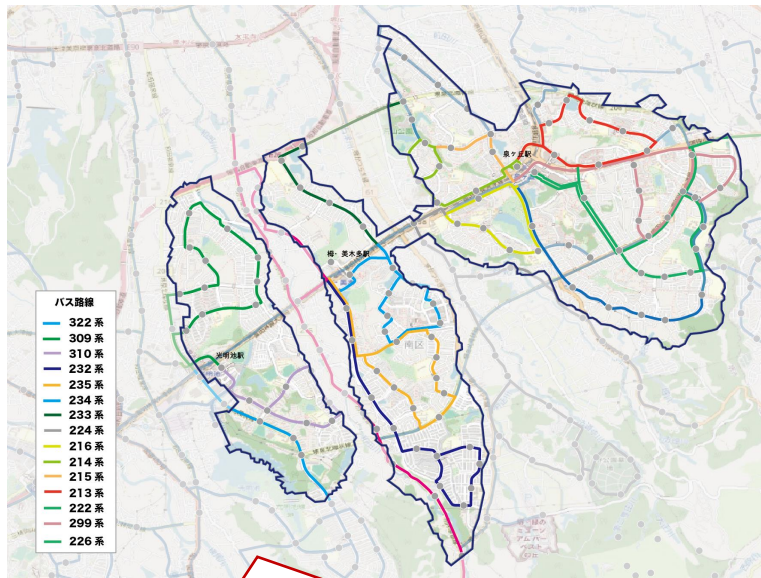


## 3-4.モビリティハブ候補エリア選定

鉄道、バス、人口密度等に関する地理空間情報（オープンデータ、携帯基地局データ、GPSデータなど）を活用してモビリティハブ候補エリアを選定する。

### 移動課題分析

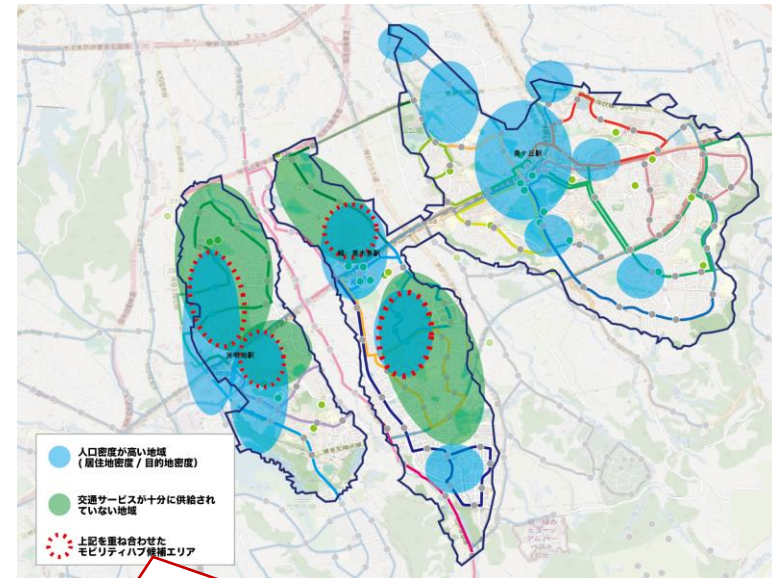
- モビリティハブの設置目的に合わせて、現在の交通状況を分析する



泉北ニュータウンの場合は交通空白地や、公共交通の頻度、交通ネットワーク等の分析を行い、移動課題がある地域を抽出した

### モビリティハブ候補エリア選定

- モビリティハブの設置目的に合わせて、候補エリアを絞り込み



泉北ニュータウンの場合は人口密度が高い地域と移動課題があるエリアの重ね合わせで候補地を選定した

## 3-5.場所選定

候補エリアの中から土地所有者との交渉が進みやすい場所を優先し、モビリティハブの場所を決定する。土地確保がモビリティハブ構築の中で最も大きなハードルである。

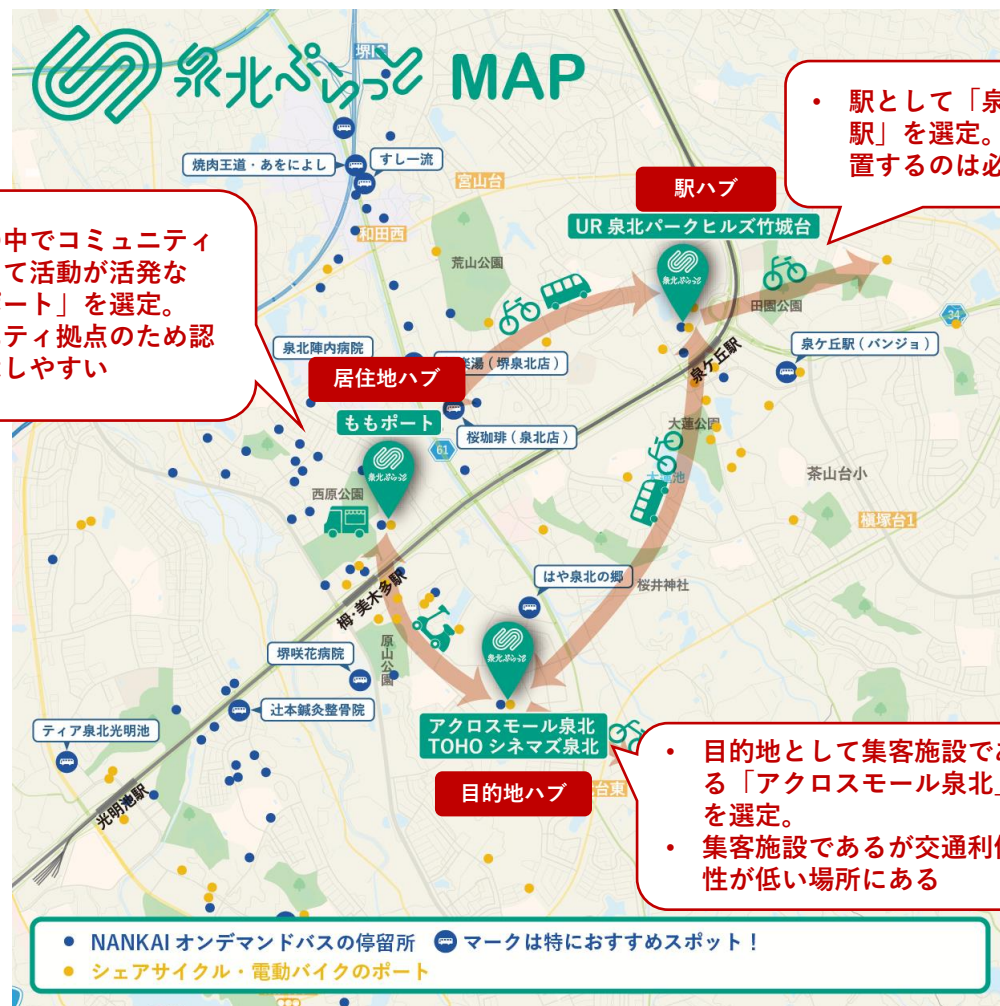
泉北ニュータウンの場合は、居住地ハブ、駅ハブ、目的地ハブの3箇所に設置。

- 土地獲得がモビリティハブ構築の中で最も大きなハードル。
- 利便性の高い場所ほど空スペースが少ないため条件の良い場所には設置するのは難易度が高い。
- 候補地が決まったら土地所有者とビジョンの目線を合わせ、条件を交渉する必要がある。

- 居住地の中でコミュニティ拠点として活動が活発な「ももポート」を選定。
- コミュニティ拠点のため認知拡大はしやすい


- 駅として「泉ヶ丘駅」を選定。駅に設置するのは必須

- 目的地として集客施設である「アクロスモール泉北」を選定。
- 集客施設であるが交通利便性が低い場所にある



## 3-6.ペルソナ設定

国勢調査等のオープンデータを活用した分析や、現地での観察調査、ヒアリングによりモビリティハブにおけるペルソナを想定する。

	アクティブシニア夫婦	現在の移動イメージ
		
年齢/性別/家族構成	75歳・70歳/男性・女性/夫婦	
職業	定年退職後 無職	
居住地/住居タイプ	分譲マンション/ 桃山台(右図の場所を想定)	
普段の移動手段	徒歩・鉄道	
ライフスタイル	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 質素節約で資産があり、好きなこと(趣味、娯楽や、質の高いもの)にはお金を使う。</li> </ul>	
現在の移動/移動課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車の免許を返納しており、徒歩+鉄道で普段は移動をしている</li> <li>● 路線バスは頻度が少ないため、あまり利用できない</li> <li>● 泉ヶ丘まで行くことも多いが地区を跨ぐ移動は、何度も乗換が必要で大変</li> <li>● 最寄り駅から家まで徒歩15分登り坂を歩くのが大変</li> </ul>	

## 3-7.コンテンツ・事業モデル検討

モビリティサービスの選定は、現地で既に展開しているモビリティサービス事業者との連携を優先する。新規にモビリティサービスを展開する場合はスキーム構築が必要。

- ・ オンデマンドバスは南海電鉄が実証中。



アプリや電話で予約をする、予約型の乗合バス！  
オンデマンドバス



目的地のポートで乗り捨てできる！  
シェアサイクル・電動サイクル



- ・ シェアサイクル、電動サイクルはHELLOCYCLINGが既に展開済み。



免許なしで乗れて、中距離の移動もラクラク！  
歩行領域モビリティレンタル



- ・ 歩行領域モビリティレンタルはカローラ南海とAMANEが実証実施。
- ・ 泉北ニュータウンの高低差が激しい環境に適しており、アクティブシニア層の関心が高い。
- ・ 歩道が整備されているニュータウン内であれば走りやすく相性が良い。



地域のお店がやってくる！  
キッチンカー・テント販売



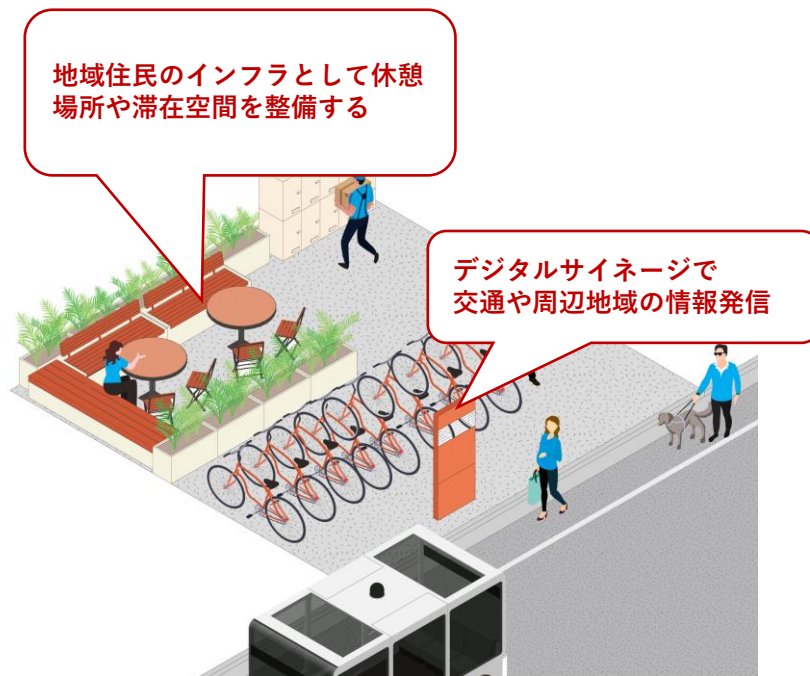
- ・ 泉北ニュータウン内は近隣センター等の商業施設が撤退しているため、キッチンカーの誘致を狙った。

## 3-7.コンテンツ・事業モデル検討

モビリティハブ単体での採算性に関する方針を決定する。採算性確保を求める場合、収益源の検討が必要になる。

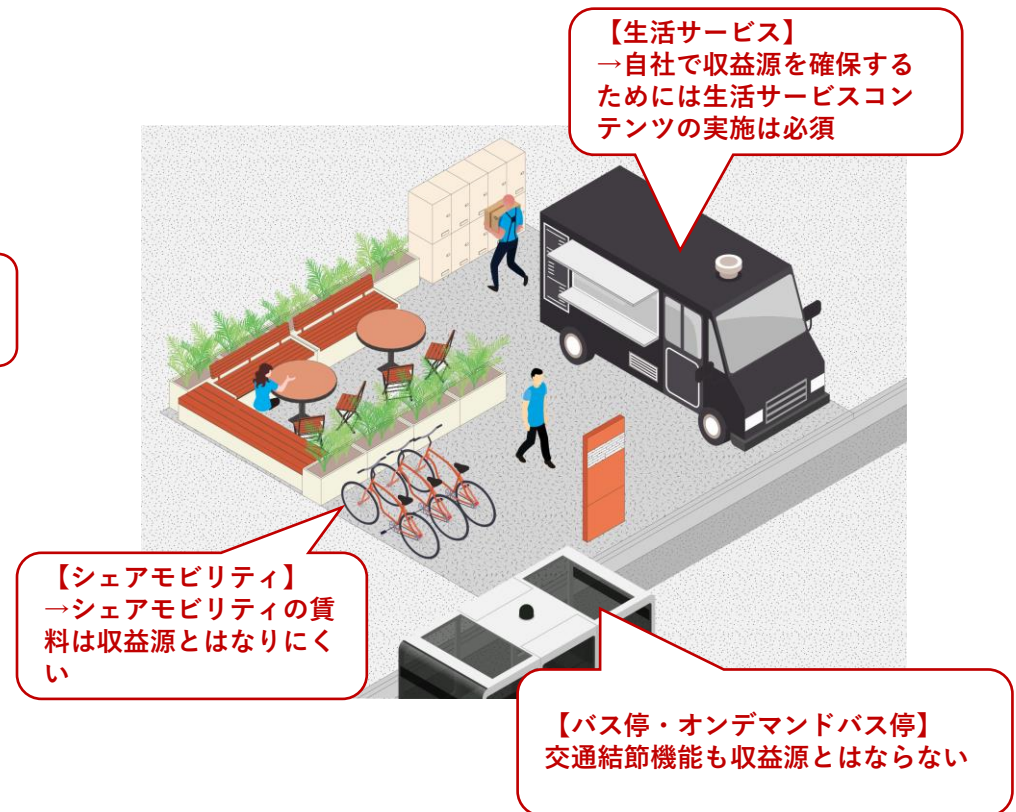
### 採算性を求めない場合

- 住民/お客様へのサービス提供として必須の公益性の高いインフラのため、モビリティハブ単体での採算性は求めない(賃料・維持管理費は負担する)等



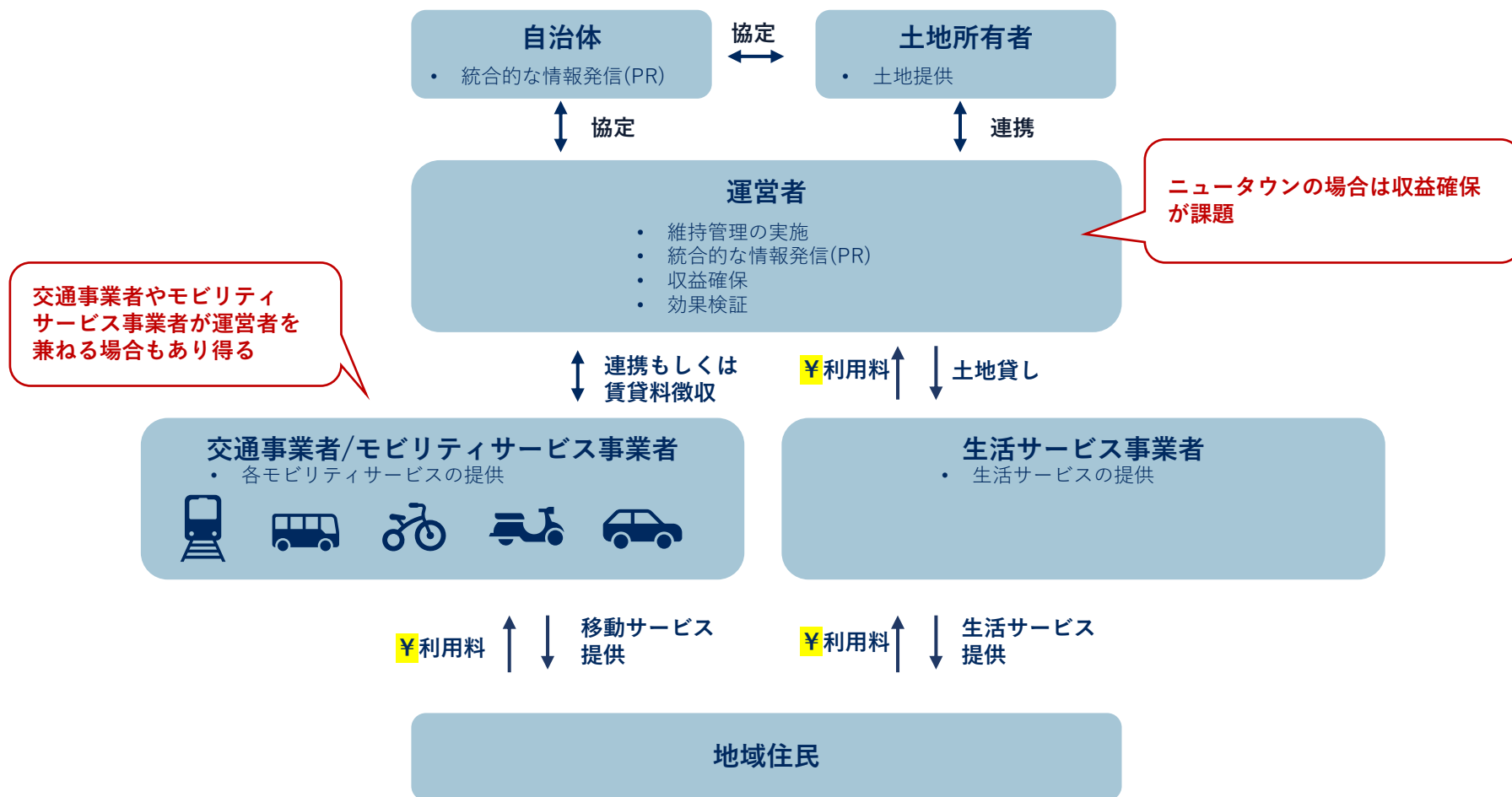
### 採算性を確保する場合

- 事業採算性を確保したい(賃料や維持管理費を考慮しても利益がでるよう収益源を確保したい)、初期投資費も回収したい等



## 3-8.ステークホルダーの調整/役割分担検討

各ステークホルダー間の各々の役割分担を明確にする。



## 3-9. KGI・KPI設定

ステークホルダーごとにKGI・KPIを設定する。

自治体	<ul style="list-style-type: none"><li>• QOLの向上</li><li>• 移動課題の解決など</li></ul>
住民	<ul style="list-style-type: none"><li>• 移動の利便性向上</li><li>• 生活の利便性向上</li></ul>
運営者	<ul style="list-style-type: none"><li>• 持続的な運営の可能性</li></ul>
モビリティ サービス事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>• モビリティハブにポートや停留所を設置することで利用数が増加する</li></ul>
土地所有者 (開発者等)	<ul style="list-style-type: none"><li>• モビリティハブを設置することで施設の利用者数が増加する</li></ul>

堺市でも上記例のステークホルダーごとにKGI/KPIを設定

# 3-10. プロモーション検討

多様な属性にアプローチできるように、紙媒体やWEB、現地の案内板など様々な媒体を活用して認知を広げる。

広報誌



出所：広報さかい令和6年11月号

チラシ配布

チラシや広報誌を主な認知媒体として活用  
 高校生や大学生など若年層には親世代を通して認知が広がることを期待

イベント



現地ポスター





# 3-11.MaaSアプリとの連携検討

ドイツ・ベルリン市交通局のMaaSアプリJelbiでは、各モビリティサービスとAPI連携されており、同一IDで複数のモビリティサービスが利用可能。同一IDで移動履歴データが取得できれば、モビリティハブの効果検証も可能。

## 興味関心

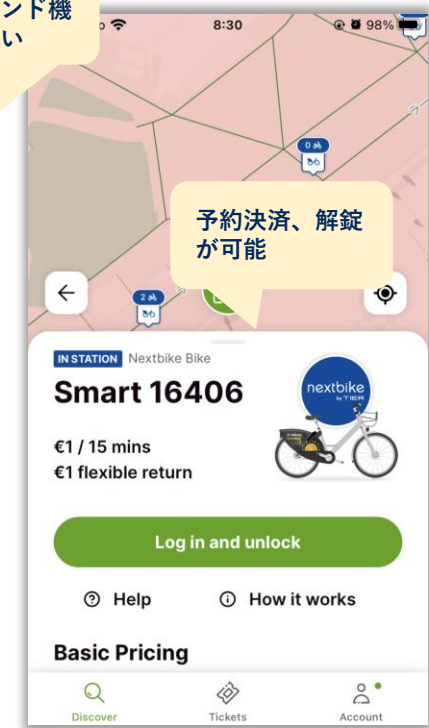
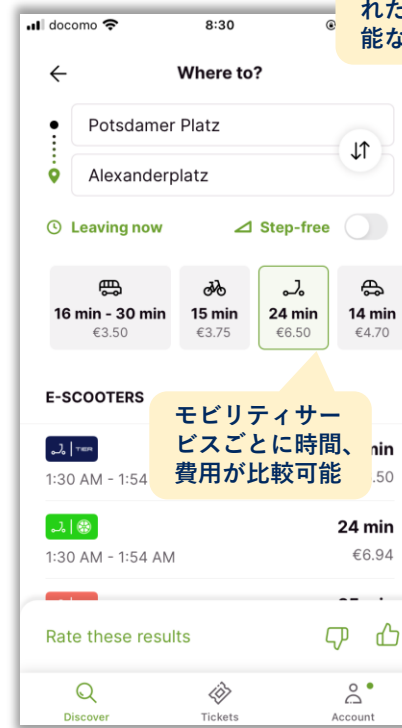
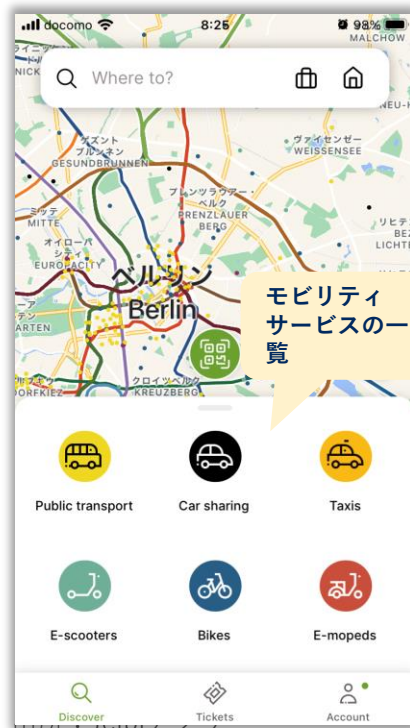
- 利用可能なモビリティサービスの種類が把握できる

## 検討

- 現在地付近のポートや充電状況がわかる
- 多様なモビリティサービスの経路検索、移動の比較ができる

## 実行(移動)

- 各モビリティサービスの予約、決済、解錠ができる



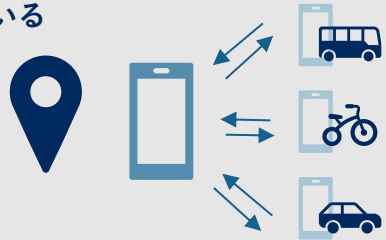
## 3-12.効果検証方法の検討

アンケートやデータ取得等の効果検証方法を検討する。

### 理想的なデータ取得の方法

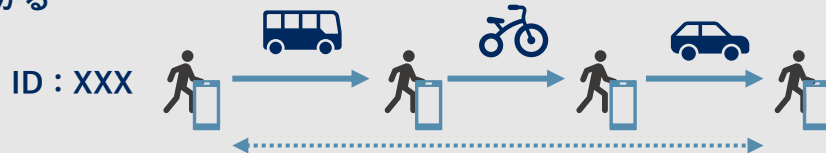
下記機能のアプリを活用する

- 1.位置情報が取得できる
- 2.各モビリティサービスアプリとAPI連携しており、1つのIDで各モビリティサービスを利用できる
- 3.都市OSと連携している



取得できるデータ

- 1.位置情報が取得でき、乗換回数や目的地がわかる
- 2.同一人物（1つのID）の多様なモビリティサービスの使い分けがわかる



### 現実的に実施可能なデータ取得方法

モビリティサービス事業者からデータ提供いただく



位置情報が取得できるアプリを新規導入する

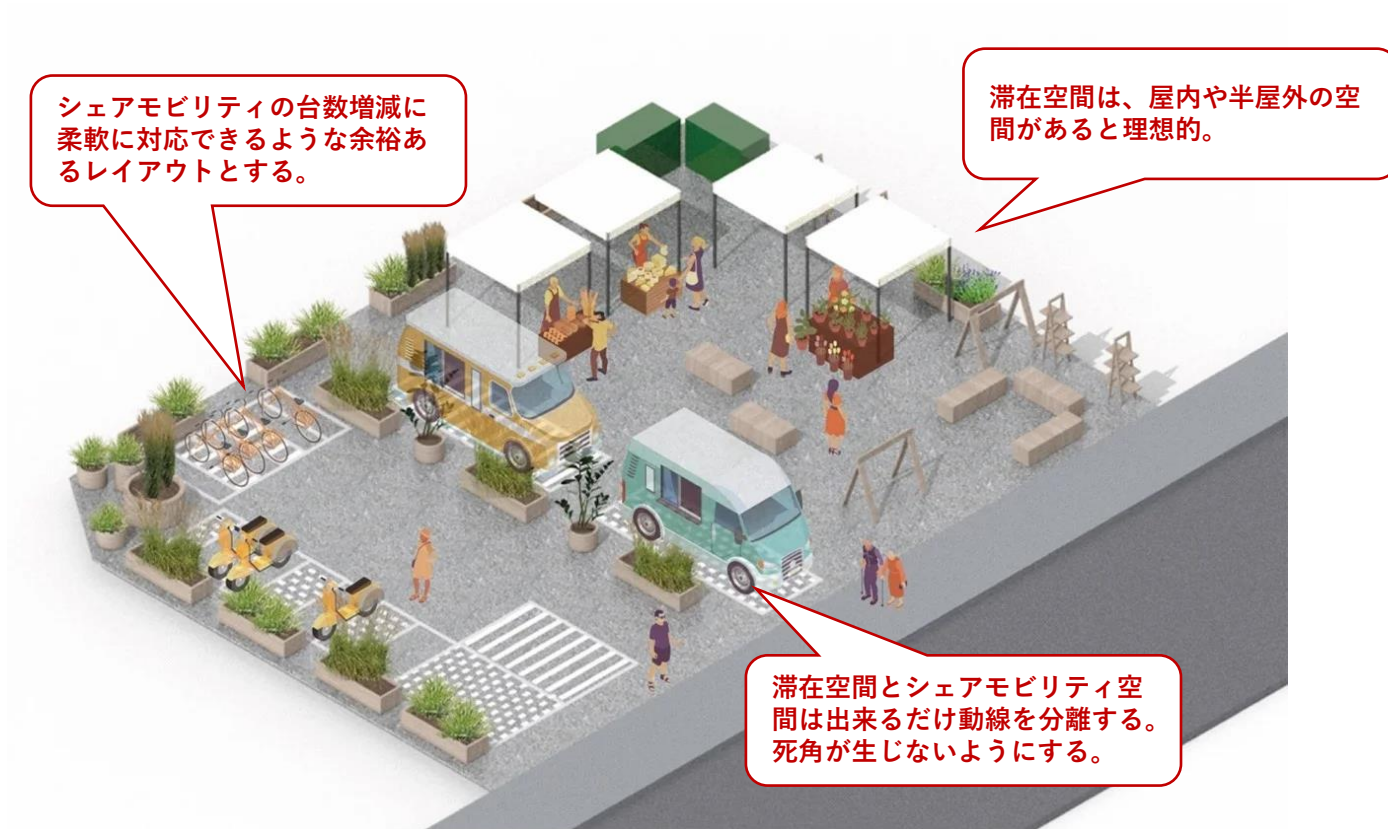


アンケートを取得する

泉北ニュータウンではモビリティサービス事業者からのデータ提供とアンケートにより効果検証実施中

## 3-13.空間整備方法の検討

シェアモビリティの台数増減に柔軟に対応できるレイアウトとする。待ち時間や休憩時間を快適に過ごすために屋内もしくは半屋外の滞在場所があると理想的。



## ■ 4.モビリティハブの準備～実施

# 4-1.統合的な情報発信

各々のサービスの基本情報や、地図上でポート位置など統合的に発信する。

モビリティハブという概念の伝え方に工夫が必要

各モビリティサービスの基本情報や地図情報を紹介した

泉北の移動が便利で楽しくなるスポット



泉北ぷらっとは、シェアサイクルやオンデマンドバスの停留所、パーソナルモビリティの貸出窓口や移動販売車の出店など「移動」に関わるサービスを展開する場所です。2024年の秋に、泉北ニュータウン内の「ももポート」(※)「アクロスモール泉北」UR 泉北パークヒルズ竹城台の3カ所でオープン！下記の記事を展開します！※UR 泉北新山第一団地内

アプリや電話で予約をする、予約型の集合バス！  
**オンデマンドバス**

ももポート | アクロスモール泉北 | UR 泉北パークヒルズ竹城台



今年も始まる NANKAI オンデマンドバス！泉北ぷらっとの秋、50 箇所以上の停留所で乗り降りできます！

運行時期：2024/10/1～2025/2/28  
※乗車日：2024/12/29～2025/1/5  
運行時間：8:00 発～18:00 着  
停留所：要図を CHECK！

利用料金：1 乗車 300 円  
※小児乗車料半額、学生、高齢者乗車料半額の特典は別途あり。

運行主体：南海電気鉄道株式会社  
南海バス株式会社・堺市

利用方法について  
詳細は専用サイトへ！

目的地のポートで乗り捨てできる！  
**シェアサイクル・電動サイクル**

ももポート | アクロスモール泉北 | UR 泉北パークヒルズ竹城台



電動サイクル  
免許不要です！

電動アシスト自転車  
公道もらくらく！

利用可能時期：現在提供中  
利用可能時間：24 時間  
ポート利用：要図を CHECK！

利用料金：  
電動アシスト自転車：30 分 130 円  
(24 時間乗車) 120 円 / 15 分 60 円  
電動サイクル：15 分 200 円  
(24 時間乗車 4,500 円)

実施主体：OpenStreet 株式会社  
日新商事株式会社・堺市

利用方法について詳細は  
アプリをダウンロード！

免許不要で乗れて、中距離の移動もラクラク！  
**歩行領域モビリティレンタル**

ももポート | アクロスモール泉北



C-walk2  
免許不要・歩道走行

WHEEL Model C2  
免許不要・歩道走行

実施時期：2024/11/1～2025/1/31  
実施日時：毎週水・木・金不定休 貸出 10:00、返却 16:30  
貸出・返却場所：ももポート(貸・返)、アクロスモール泉北(返)  
利用料金：2024/11月～12月は無料 2025/1月より有料

実施主体：株式会社 AMANE・カーラ南海株式会社

利用方法について  
詳細は専用サイトへ！

地域のお店がやってくる！  
**キッチンカー・マルシェ**

ももポート | アクロスモール泉北



キッチンカーや露台で地域のお店が出店！  
出店も随時募集しています！

実施時期：2024/11 月頃から  
営業時間：木曜日・土曜日(12 月頃から)  
※詳細は「せんぽく」アプリでお知らせします  
営業場所：ももポート・アクロスモール泉北

実施主体：株式会社 AMANE・堺市

出店情報について詳細は  
「せんぽく」アプリで  
実施します！出店募集も受付中！

泉北ぷらっと マップ



泉北ぷらっとの位置  
● NANKAI オンデマンドバスの停留所 ● マークは特におすすのスポット！  
● シェアサイクル・電動アシスト自転車

UR 泉北パークヒルズ竹城台  
子供と遊ぶ広場にふさわげ、荷物が多いからオンデマンドバスを頼もう！  
バイクに乗るだけでなく、乗車のお供には大塚駅からシェアサイクルで帰ろう！

ももポート  
夕飯を買いに行くのが大変だから、今日はキッチンカーで買って食べよう！  
シェアサイクル  
この季節の定番！

アクロスモール泉北  
夕飯を買いに行くのが大変だから、今日はキッチンカーで買って食べよう！  
アクロスモール泉北でも多くのオンデマンドバスで乗り降りできます！

アクロスモール泉北 TOHO シネマズ泉北  
大塚井筒内地区施設が揃って、13 歳未満は山一団地！

ももポート  
大塚井筒内地区施設が揃って、13 歳未満は山一団地！

アクロスモール泉北 TOHO シネマズ泉北  
大塚井筒内地区施設が揃って、13 歳未満は山一団地！

UR 泉北パークヒルズ竹城台  
新築完成予定の 3 丁目、5 丁目、6 丁目！

主編：堺市・株式会社 AMANE 協力：OpenStreet 株式会社 南海電気鉄道株式会社 日新商事株式会社 大塚公立大学附属高等学校  
トヨタモーター南海株式会社 株式会社 NTT データ アクロスモール泉北

## 4-2.空間整備

モビリティハブを認知しやすくするために、視認性の高いVIを活用したサインを制作する。



泉北ニュータウンでは  
VI(Visual Identity)を策定



VIを活用して様々な媒体を制作

## 4-3.運営の実施

運営における必要な業務を整理し、役割分担を行う。

### 維持管理

- 清掃、施錠等

### 統合的な 情報発信

- 各サービスの情報取りまとめ
- 継続的なプロモーションの実施

### イベント

- イベント等の実施

### 効果検証

- アンケート、ヒアリングの実施
- 利用実績データ分析

### 収益確保

- 運営上の収益が必要な場合はサービスを実施

## 4-4.効果検証の実施

移動実績やアンケート等から、モビリティハブの効果や、今後の適切な立地・サービスのあり方を検証する。

### 泉北ニュータウンにおける考察

- 泉北ニュータウンの狭間にある国道沿いの商業施設への移動ニーズが高いが、既存の公共交通ネットワークは存在しない
- 今後モビリティハブを国道沿いに設置することで、ニュータウン計画とモータリゼーションで生じた都市機能ギャップを埋めることができるのでは？

