

スマートシティ実装化支援事業

交通結節点のスマート化による にぎわいのある安心安全なまちづくり (モビリティポート事業)

報告書

令和5年3月

高蔵寺スマートシティ推進検討会

交通結節点のスマート化によるにぎわいのある安心安全なまちづくり
(モビリティポート事業)

目 次

第1章	はじめに	1-1
1.1	都市の課題について	1-2
1.2	高蔵寺スマートシティ推進検討会について	1-13
第2章	目指すスマートシティのあり方とロードマップ	2-1
2.1	目指す未来	2-2
2.2	ロードマップ	2-5
2.3	KPI	2-8
第3章	実証実験の位置づけ	3-1
3.1	「モビリティポート」のロードマップ内の位置づけ	3-2
3.2	ロードマップの達成に向けた課題	3-6
3.3	課題解決に向けた本実証実験の意義・位置づけ	3-7
第4章	実験計画	4-1
4.1	実験で実証したい項目	4-2
4.2	実験内容・方法	4-3
4.2.1	実証実験の概要	4-3
4.2.2	モビリティポートについて	4-5
4.2.3	モビリティポートで提供するコンテンツ等	4-6
4.2.4	交通結節機能	4-9
4.3	仮説の検証に向けた調査方法	4-10
4.3.1	利用者等へのヒアリング	4-10
4.3.2	その他	4-18
4.3.3	モビリティポート設置箇所管理者等へのヒアリング	4-19
第5章	実験実施結果	5-1
5.1	実験結果	5-2
5.1.1	実証実験の実施概要	5-2
5.1.2	利用者ヒアリング結果	5-15
5.1.3	モビリティポート設置箇所管理者等へのヒアリング	5-40
5.2	実施結果の分析・考察	5-51

5.3	技術実装に向けた課題	5-55
第 6 章	横展開・まちづくりとの連携に向けた論点整理	6-1
6.1	横展開に向けた一般化した成果	6-2
6.2	まちづくりと連携して整備することが効果的な施設・設備の提案	6-2

第1章 はじめに

1.1 都市の課題について

(1) 地域の概況

高蔵寺ニュータウンは、愛知県春日井市の東部に位置し、約 700ha（春日井市域の約 8%）を占めている。JR 中央本線の JR 高蔵寺駅が最寄り駅であり、JR 名古屋駅まで快速列車で約 26 分と高いアクセス性を有している。

現在の独立行政法人都市再生機構（以下「都市再生機構」という。）である日本住宅公団が施行した土地区画整理事業により整備され、昭和 43 年に入居が始まった。平成 31 年 4 月 1 日時点で 42,682 人（市全体の 13.7%）が居住している。日本の高度成長を支えた最初期の大規模住宅地であり、千里ニュータウン、多摩ニュータウンとともに、日本三大ニュータウンの 1 つに数えられる。

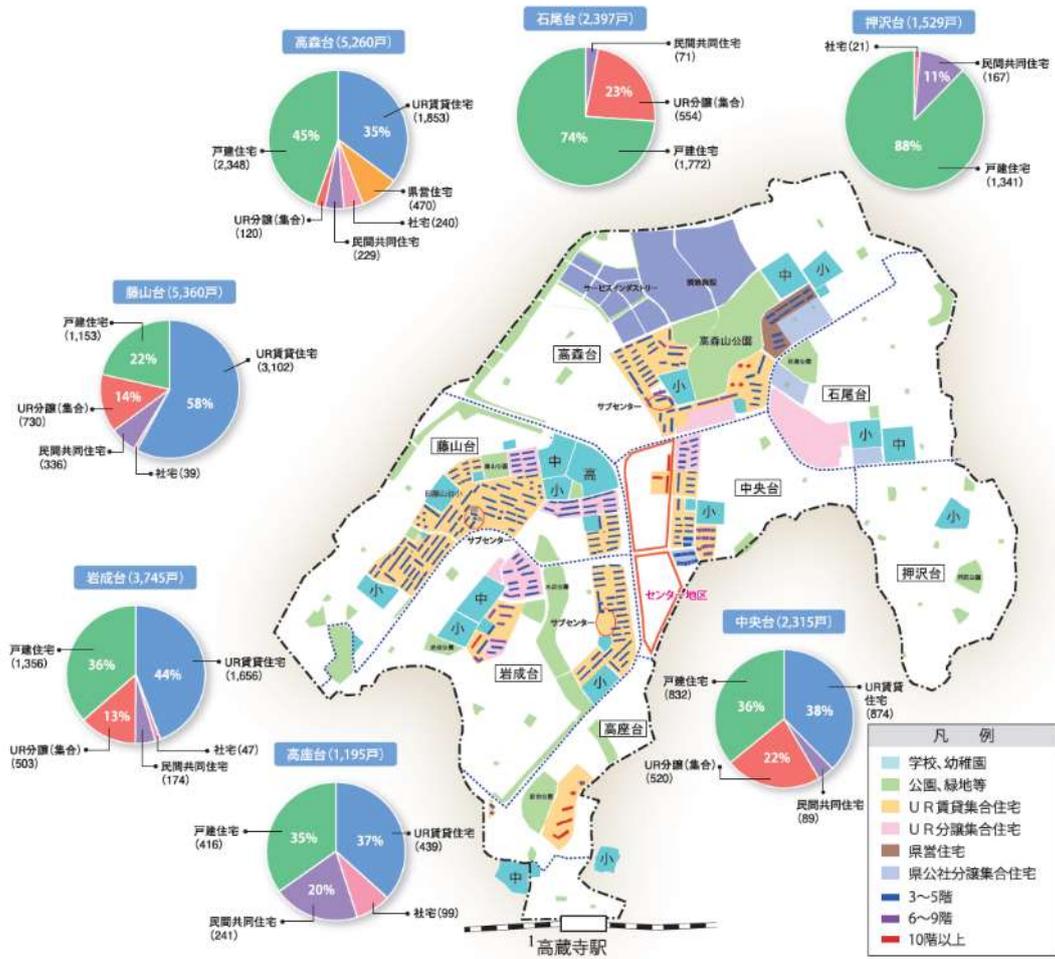
最初に入居が始まった藤山台地区を始めとした 7 つの地区と駅前周辺が土地区画整理事業で整備された区域である。中心部に商業施設を集約したワンセンター方式が特徴であり、センター周辺に都市再生機構の賃貸住宅、分譲集合住宅が立地し、その周辺を戸建住宅のエリアが囲んでいる。谷筋に整備された緑豊かな幅の広い幹線道路と尾根筋に並び建つ団地の風景が高蔵寺ニュータウンの独特の景観を形成している。



（出典：高蔵寺スマートシティ推進検討会「高蔵寺スマートシティプロジェクト（2022年5月一部改訂）」¹⁾

図 1-1 高蔵寺ニュータウンの位置

¹⁾ 高蔵寺スマートシティ推進検討会「高蔵寺スマートシティプロジェクト(2022年5月一部改訂)」は高蔵寺エリアにおけるスマートシティ実行計画と位置づけられている。以下、「実行計画」という。



(出典：高蔵寺ニュータウン住宅流通促進協議会発行 すまいアップ 2014)

図 1-2 高蔵寺ニュータウンの住宅種別の構成

(2) 課題

高蔵寺ニュータウンが抱える各種課題の詳細は以下の通りである。

1) 人口・世帯動向

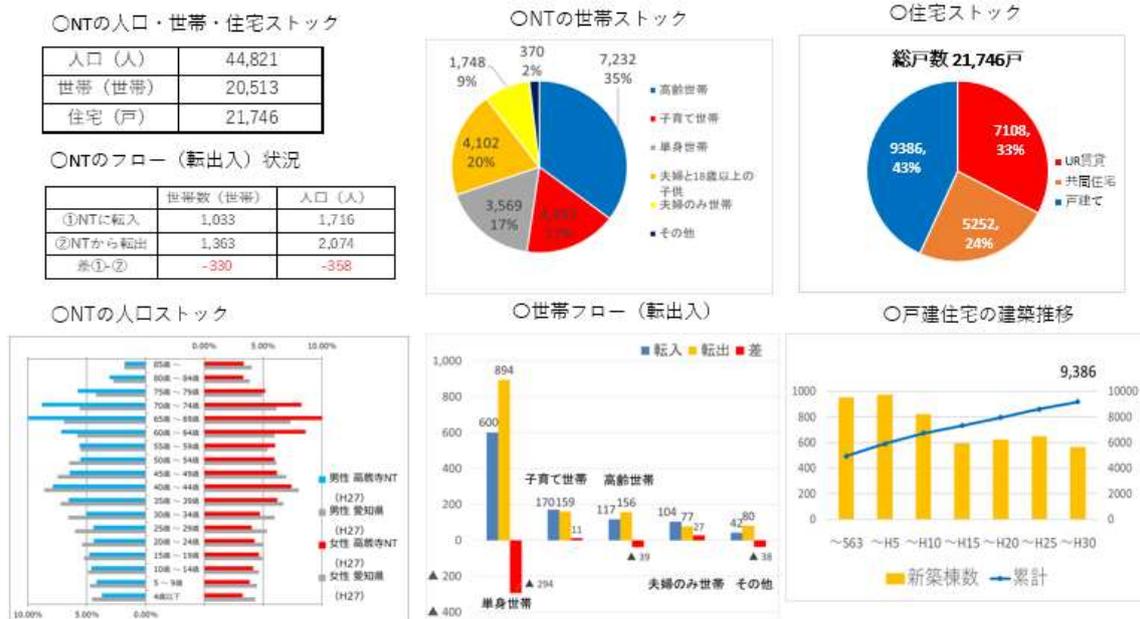
人口は、平成7年の52,000人超をピークに減少傾向に転じ、平成31年4月1日時点で42,682人となっている。一方、世帯数は20,000世帯前後を推移しており、小世帯化が進んでいる。

また、直近ではニュータウンからの転出が転入を上回っている状況となっている。



(出典：住民基本台帳)

図 1-3 人口・世帯数の推移



(出典：春日井市/高蔵寺リ・ニュータウン推進会議資料 (抜粋))

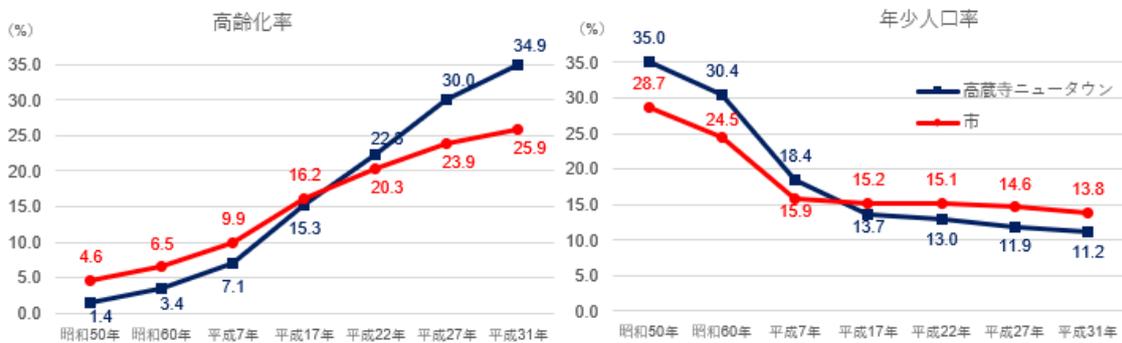
図 1-4 人口転出入状況 (2016年度 - 2019年度平均値)

2) 少子高齢化

65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合である高齢化率は平成20年から市平均を上回り、平成31年に34.9%となっており、0～14歳の年少人口が総人口に占める割合である年少人口率は12年から市平均を下回り、平成31年には11.2%となっている。

地区別に見ると、戸建住宅の割合が高い地区で高齢化率が高く、特に石尾台地区では46.6%と高い高齢化率となっている。

また、児童数の減少により、最初期に入居が始まった藤山台地区では1地区に3つあった小学校（他地区は2校以下）を統合し、平成28年には新たな藤山台小学校を開校した。



(出典：昭和50年～平成22年は国勢調査、平成27年以降は住民基本台帳)

図 1-5 高齢化率・年少人口率の推移

◆ニュータウン地区の人口・世帯・高齢化率推移◆

	令和3年4月1日				令和3年10月1日				令和4年4月1日			
	世帯数 (世帯)	人口 (人)	65歳以上 (人)	高齢化率 (%)	世帯数 (世帯)	人口 (人)	65歳以上 (人)	高齢化率 (%)	世帯数 (世帯)	人口 (人)	65歳以上 (人)	高齢化率 (%)
春日井市の人口	310,317人				310,149人				309,011人			
春日井市の65歳以上人口	80,334人				80,412人				80,402人			
春日井市の高齢化率	25.89%				25.93%				26.02%			
石尾台	2,050	4,614	2,180	47.25	2,055	4,598	2,174	47.28	2,047	4,557	2,150	47.18
岩成台	3,858	8,134	2,822	34.69	3,887	8,133	2,837	34.88	3,870	8,053	2,830	35.14
押沢台	1,746	4,116	1,589	38.61	1,753	4,120	1,591	38.62	1,762	4,133	1,598	38.66
高座台	1,208	2,700	782	28.96	1,213	2,685	791	29.46	1,209	2,646	804	30.39
高森台	3,440	7,628	2,707	35.49	3,418	7,561	2,689	35.56	3,418	7,518	2,702	35.94
中央台	2,229	4,588	1,827	39.82	2,245	4,568	1,859	40.70	2,248	4,554	1,877	41.22
藤山台	4,714	9,081	3,056	33.65	4,685	8,968	3,048	34.00	4,638	8,831	3,043	34.46
合計	19,245	40,861	14,963	36.62	19,236	40,631	14,989	36.89	19,192	40,282	15,004	37.24
その他地域	994	2,228	454	20.38	984	2,193	446	20.34	974	2,205	448	20.32
総合計	20,239	43,089	15,417	35.78	20,220	42,824	15,435	36.04	20,166	42,497	15,452	36.36

(出典：実行計画)

図 1-6 ニュータウン地区の人口・世帯・高齢化率推移

3) 住宅種別の構成と住宅・土地の流通状況

高蔵寺ニュータウンにおける住宅の構成は、全体戸数の43%を戸建住宅(約9,400戸)と33%(約7,100戸)の都市再生機構賃貸住宅とが大半を占めている。この他に、都市再生機構(日本住宅公団時のものを含む)が分譲した集合住宅が11%(約2,400戸)を占めており、初期に分譲された集合住宅が老朽化しつつある。

また、国土交通省が発表している地価公示価格は、高蔵寺ニュータウン内の全ての標準地で低下を続けていたが、平成30年度以降は下げ止まっている。ただし、平成26年の春日井市の宅地平均地価である95,454円/㎡と比較すると、JR高蔵寺駅前を除き50,000~70,000円と低価格である。また、平成31年1月1日現在の地価公示と、人口の最盛期であった平成7年時点とを比較すると、高蔵寺ニュータウン内の標準地である石尾台2丁目、岩成台7丁目、高森台3丁目、藤山台10丁目、押沢台5丁目の5か所で、いずれにおいても約50%前後の減少となっており、高蔵寺町北3丁目では約38%の減少となっている。不動産業者へのヒアリングによると高蔵寺ニュータウン内の宅地は敷地面積が大きく、敷地全体の価格が高くなることから、相対的に平米単価が低くなる傾向があるという指摘がある。中古住宅についても、敷地面積が大きいことから価格帯が高く設定され、流通しにくい傾向にある。

平成28年に高蔵寺ニュータウン住宅流通促進協議会が実施した持ち家居住者アンケートの結果から、高蔵寺ニュータウンに住み続けたい人が75%である一方、住み替え意向のある人が21%、うち半数が持ち家の売却意向を持っている。今後は住宅地としての高蔵寺ニュータウンのブランドイメージの再生が課題となる。

第1章 はじめに

地価公示価格の推移

< N T 内 >

年度	藤山台10丁目15番10	石尾台2丁目10番11	岩成台7丁目5番11	高森台3丁目13番11	押沢台5丁目14番3	高蔵寺町北3丁目12番18
	H28から7.4-12に変更			H28から3丁目4番7		
2022年 (R4)	52,800	60,500	71,600	57,100	51,600	127,000
2021年 (R3)	52,800	60,500	71,400	57,100	51,600	126,000
2020年 (R2)	53,000	61,000	71,900	57,700	52,000	128,000
2019年 (H31)	53,000	61,000	71,500	57,700	52,000	129,000
2018年 (H30)	53,000	61,000	71,500	57,700	52,000	121,000
2017年 (H29)	55,000	62,100	71,900	58,500	52,000	119,000
2016年 (H28)	57,000	62,500	71,800	59,000	52,300	118,000
2015年 (H27)	59,500	63,100	70,000	60,800	52,600	118,000
1995年 (H7)	118,000	114,000	123,000	117,000	108,000	320,000
増減率 (H7→R4)	45%	53%	58%	49%	48%	40%

< 市内 (N T 以外) >

年度	西部		中部		東部	
	勝川町3丁目28番	松新町2丁目38番	鳥居松町6丁目49番2	浅山町4丁目1310番	白山町2丁目6番12	坂下町3丁目1192番5
2022年 (R4)	131,000	158,000	133,000	93,300	109,000	54,300
2021年 (R3)	129,000	153,000	133,000	92,000	107,000	54,000
2020年 (R2)	130,000	155,000	136,000	93,300	108,000	54,500
2019年 (H31)	128,000	150,000	134,000	92,000	107,000	54,000
2018年 (H30)	126,000	142,000	133,000	91,000	105,000	54,000
2017年 (H29)	124,000	136,000	131,000	91,000	103,000	54,000
2016年 (H28)	121,000	132,000	129,000	90,000	102,000	54,900
2015年 (H27)	117,000	126,000	129,000	90,000	100,000	55,800
1995年 (H7)	137,000	145,000	323,000	128,000	130,000	99,000
増減率 (H7→R4)	96%	109%	41%	73%	84%	55%

図 1-7 地価公示価格の推移

4) バスの状況（バス事業者の状況）

高蔵寺ニュータウン内を運行するバス路線は、JR高蔵寺駅発着が15路線あり、朝夕は1時間あたり20本以上の頻度で運行され、市内の他地区と比較すると利便性は高い。ただし、ピーク時の3/4までに運行本数が減少している。

また、高蔵寺ニュータウンセンター開発株式会社が運行するサンマルシェ循環バスは、センター地区を中心に藤山台ルート、石尾台ルートの2ルートがあり、1時間あたり1～2本の頻度で運行されているが、経営状況を勘案し、令和元年7月1日より夏季の夜間運行を廃止している。

その他、高蔵寺ニュータウン周辺に立地する病院が送迎用の巡回バスを運行し、地域の病院利用者である高齢者等の日常の足として貢献している。

高蔵寺ニュータウン内を運行する名鉄バス（高蔵寺ニュータウン線）の利用者は、通勤・通学客の減少により、平成18年度の年間約2,530,000人から約1,900,000人を下回るまでに減少している。一方、サンマルシェ循環バスの利用者は、年間150,000人前後で推移している。

なお、現在は、先に述べた人口減少・高齢化により利用者の更なる減少に加え、コロナ禍による利用者の大幅減により多大な影響を受けており、運転士不足等移動サービスの担い手の不足も危惧されていることから、交通手段を確保する取り組みが求められる。

図 高蔵寺ニュータウン内バス運行本数図

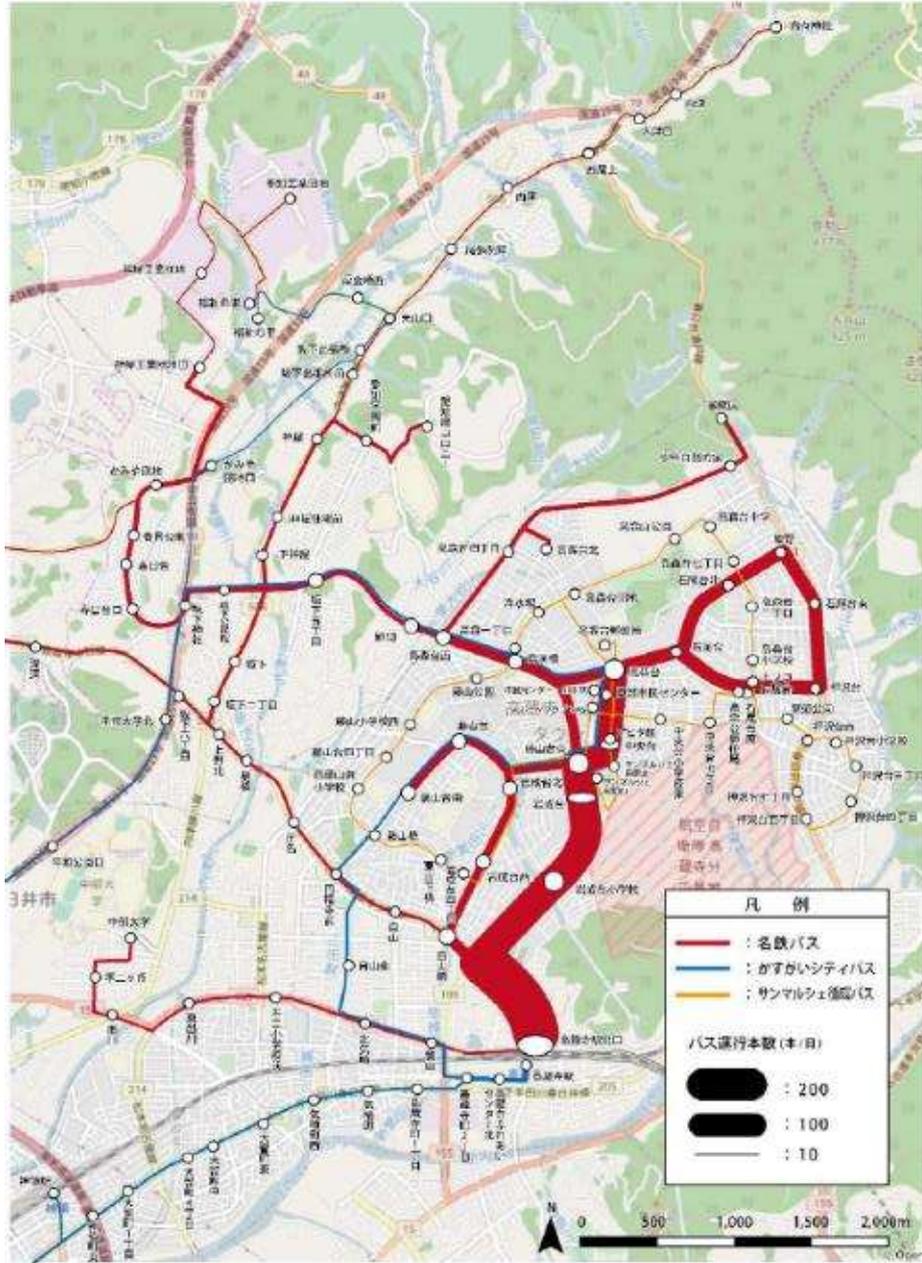


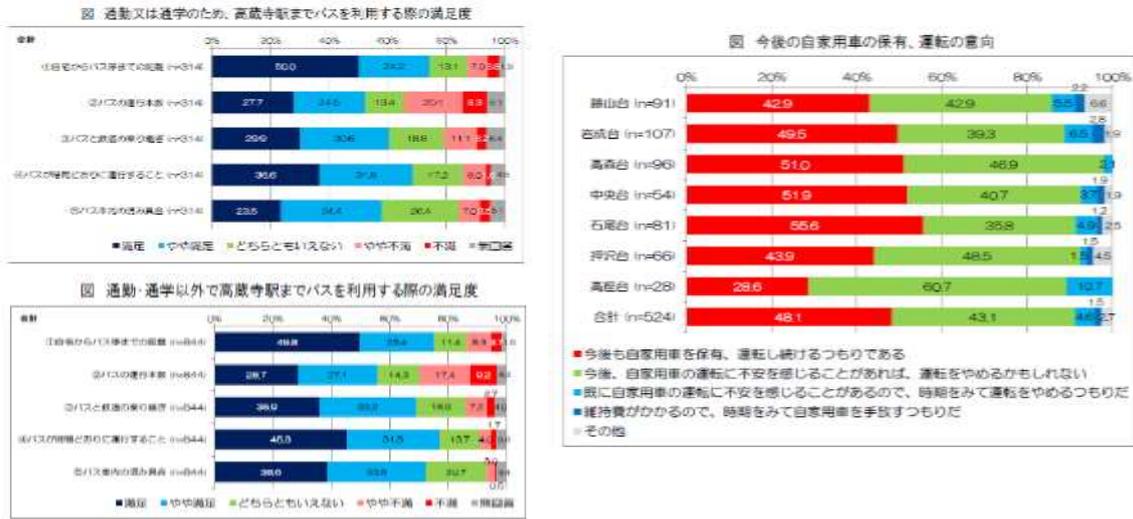
図 1-8 高蔵寺ニュータウン内バス運行本線図

5) 住宅種別の構成と歩行環境

高蔵寺ニュータウンの地形的特性として、地域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。特に、ニュータウンにおいて最も高齢化が進展する石尾台地区は、800m 四方程度（約 77ha）の地域であるが、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。

これらの背景から、高齢者等の外出機会の減少が危惧される。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、前述のとおり、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（ファースト・ラストマイル）についての満足度は低い。また、アンケートの中では住民の免許返納意向も窺えるが、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り、坂道の多い地区の高齢者が自らの運転だけに頼らず公共交通を利用して移動できる環境整備への要請、例えばバス停等へのファースト・ラストマイルの移動のサポートが必要となっている。

また、高齢者に対する日常生活の外出機会を確保することにより、将来にわたる医療・介護分野における公的負担軽減につながることも期待できる。



(出典：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 1-9 バス利用の満足度・今後の自家用車の保有、運転の意向



(出典：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）、
ゆっくりカート（手動運転）実験結果)

図 1-10 石尾台地区における免許返納意向、課題認識等

6) 商業施設の立地状況

ワンセンター方式により、センター地区には大規模小売店舗を核として商業施設が公共施設とともに集積している。大規模小売店舗は平日でも賑わっており、売り上げも比較的高い水準を保っているが、近年、減少傾向にある。このほか、高蔵寺ニュータウン内には、スーパーが2か所、コンビニエンスストアが10か所ある。移動に不安を抱える高齢者が増加する中で、最寄品が購入できる身近な商業施設を望む声が多い。一方、土地利用規制が厳しいこと、幹線道路沿いの敷地が少ないことが、商業施設の立地が進まない要因となっている。

集合住宅内には身近な商業施設としてサブセンターが設けられているが、自動車利用を重視していない立地に加え、近郊における大型商業施設の増加による環境の変化に伴って利用者が減少した。その結果、商業施設が撤退し、飲食、福祉等の施設に入れ替わっており、にぎわいが乏しくなっている。

上記のとおり、土地利用規制が厳しいこと、幹線道路沿いの敷地が少ないことが、商業施設の立地が進まない要因となっており、現に多くの住民が近隣にスーパー等商業施設ができることを望んでいたことから、身近な買い物環境の整備を図る必要性が出てきた。あわせて、旧藤山台東小学校の施設を活用した多世代交流拠点施設の整備に伴う用途適正化の観点から、幹線道路沿いと拠点施設における用途地域の見直しを行うこととした。



(出典：春日井市：高蔵寺リ・ニュータウン通信 No.18)

図 1-11 用途地域変更 (2017年11月22日)

1.2 高蔵寺スマートシティ推進検討会について

高蔵寺スマートシティ推進検討会は、以下に示す体制で検討・実証実験等を進めてきた。

表 1-1 高蔵寺スマートシティ推進検討会 体制

メンバー	役割
 IBS <small>一般財団法人 計量計画研究所</small> <small>The Institute of Behavioral Sciences</small>	実施効果分析・検証・とりまとめ
 春日井市 <small>Kasugai City</small>	プロジェクト推進自治体、各種調整
 東海国立 大学機構  名古屋大学	実験企画・調整
<small>圏に...ルネサンス</small>  UR UR都市機構	団地内関係者調整
 高蔵寺センター	商業施設テナント交渉・連携
 MIRAI SHARE	オンデマンド乗合タクシーのシステム提供
 DNP 大日本印刷	モビリティポートの提供

第2章 目指すスマートシティのあり方とロードマップ

2.1 目指す未来

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、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など、第1章に示したように様々な課題が生じている。

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人程度で減少傾向であり、さらなる高齢化率の上昇が予想される。大きな課題は「移動」であり、ニュータウン内に路線バスが走行しているが、戸建住宅の敷地の多くは斜面地に設けられており、坂道が多く、買い物や病院、公共施設への移動に自家用車を利用する方の割合は高く、運転免許返納後など将来の移動手段について不安を抱える方も多い。平成28年に実施した市独自のアンケート調査では、自宅からバス停等まで徒歩等での移動が外出のハードルになっているとの声も多く、高齢者等の居住者にとって今後の外出機会減少が危惧される。さらに、路線バスの本数は人口ピーク時の約3/4にまで減少しており、バス運行本数やバス停までの距離（ファースト・ラストマイル）に対する満足度は低い。なお、運転手不足に伴うバス運行本数の減少や、区域内を運行するタクシー事業者の減少など、今後、地域住民の足となるべき公共交通サービスの衰退も懸念される。

課題解決に資する取組として、平成28年3月に、今後10年間で取り組むべきプロジェクトをまとめた「高蔵寺リ・ニュータウン計画」が策定された（令和3年3月一部改訂）。高蔵寺ニュータウンのまちづくりは、計画的に整備されたニュータウンの成熟した資産（ストック）を活かしつつ、更新（リノベーション）を重ねながら、新たな若い世代への居住の魅力と全ての住民への安らぎを提供し続けるために、「ほっとできるふるさとでありながら、新たな価値を提供し続ける“まち”であり続けること」（リ・ニュータウン）を目指す。

市は、平成27年4月にニュータウンの総合的なまちづくりを進めるため、企画政策部内に「ニュータウン創生課」を設置し、組織横断的な取組を推進してきた。あわせて、平成29年10月にニュータウンのエリアマネジメントを推進するための中心的な存在として、市や商工会議所等が出資した「高蔵寺まちづくり会社」を設立した。

平成30年4月には、統廃合により余剰となった旧小学校施設をリノベーションし、コミュニティカフェや図書館、児童館などの機能が備わった複合施設「グルッポふじとう（高蔵寺まなびと交流センター）」をオープン、年間約46万人が来館する交流拠点となっている。ニュータウン創生課においては、これら複合施設の整備・管理やJR高蔵寺駅周辺の再整備、スマートウェルネスを目指した団地再生の推進など、多様なプロジェクトを推進している。

また、当該計画における交通施策としては「快適移動ネットワークの構築」や「多

様な移動手段の確保」などを掲げ、産学官連携により自動運転技術を含む新たなモビリティサービス導入を検討している。具体的には、自動運転車両、パーソナルモビリティ、バス・タクシー等既存公共交通機関、住民共助型システムによる移動支援など、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、高蔵寺ニュータウンの地域特性に応じた適切なモビリティサービスを社会実装することで、ニュータウン版 MaaS（Mobility as a Service）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。



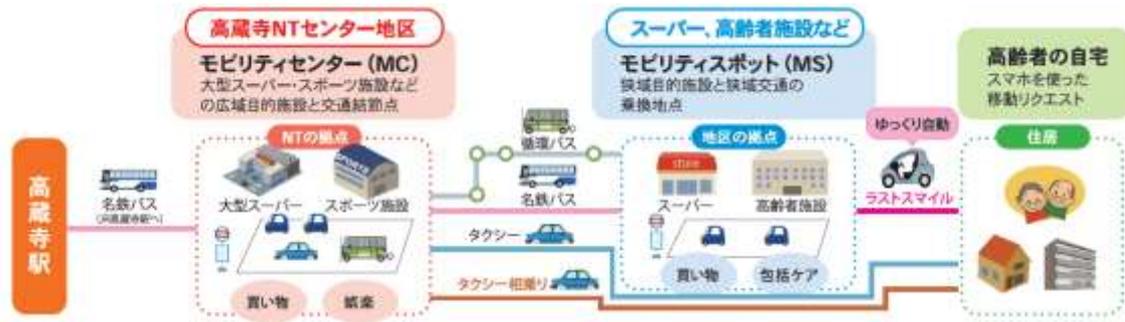
(出典：実行計画)

図 2-1 平成 30 年度の実証風景



(出典：実行計画)

図 2-2 ニュータウン版 MaaS のイメージ



(出典：実行計画)

図 2-3 将来の高蔵寺ニューモビリティタウン（モビリティ・ブレンド）イメージ



(出典：実行計画)

図 2-4 快適な移動による豊かな生活を目指した取組（イメージ）

2.2 ロードマップ

(1) スマートシティプロジェクト全体の進め方

高蔵寺ニュータウンには、人口減少、高齢化、立地が斜面地であり坂道が多いためバス等の公共交通は一定整備されているものの自家用車への依存が高い等の課題があり、運転免許返納後に将来の移動手段について不安を抱えている住民が多い。実行計画では、このような「移動」課題に焦点を当て、課題解決のため後述する各種プロジェクトを推進する。

各種プロジェクトはまず石尾台地区をモデル地区として実証実験を実施し、技術面、体制面、社会受容性やビジネスモデル等の検証後に高蔵寺ニュータウン全域に展開する予定である。

石尾台地区は、高齢化率 46%以上とニュータウンにおいて最も高齢化が進展しており、800m四方程度（約 77ha）の地域内において 500m程度の距離に 18mほどの標高差がある地区である。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り、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。課題先進地区であり、住民が新たな取り組みを一体となって取り組める土壌のある地区であることから実証場所を石尾台地区に選定した。

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。

これらのことから、本事業はニュータウン全体において相乗りタクシーをはじめとする多様なプロジェクトを進めながらも、石尾台地区をモデル地区として、ファースト・ラストマイル自動運転などの先導的なプロジェクトを展開するものである。

(2) 実行計画で進めるプロジェクト

自動運転技術、高精度 3 次元地図やダイナミックマップの整備、次世代移動通信「5G」や AI の活用など、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』を推進するべく「高蔵寺スマートシティ実行計画」を策定する。具体的には、ニュータウン版 MaaS を担う移動サービスとして、以下の 8 つのプロジェクトを設け、春日井市近未来技術地域実装協議会の各構成員が一体的に取り組み、ニュータウン版 MaaS の共通プラットフォーム構築を目指す。これにより、自家用車に過度に依存せず、坂道などの地形的ハンディを新たなモビリティサービスで克服し、相乗りタクシーや幹線路線バスの高頻度化などサービス効率性の高い公共交通サービ

スを実現することで、高齢者を含む全ての世代の居住者の外出頻度向上や健康増進、QOL向上が期待される。

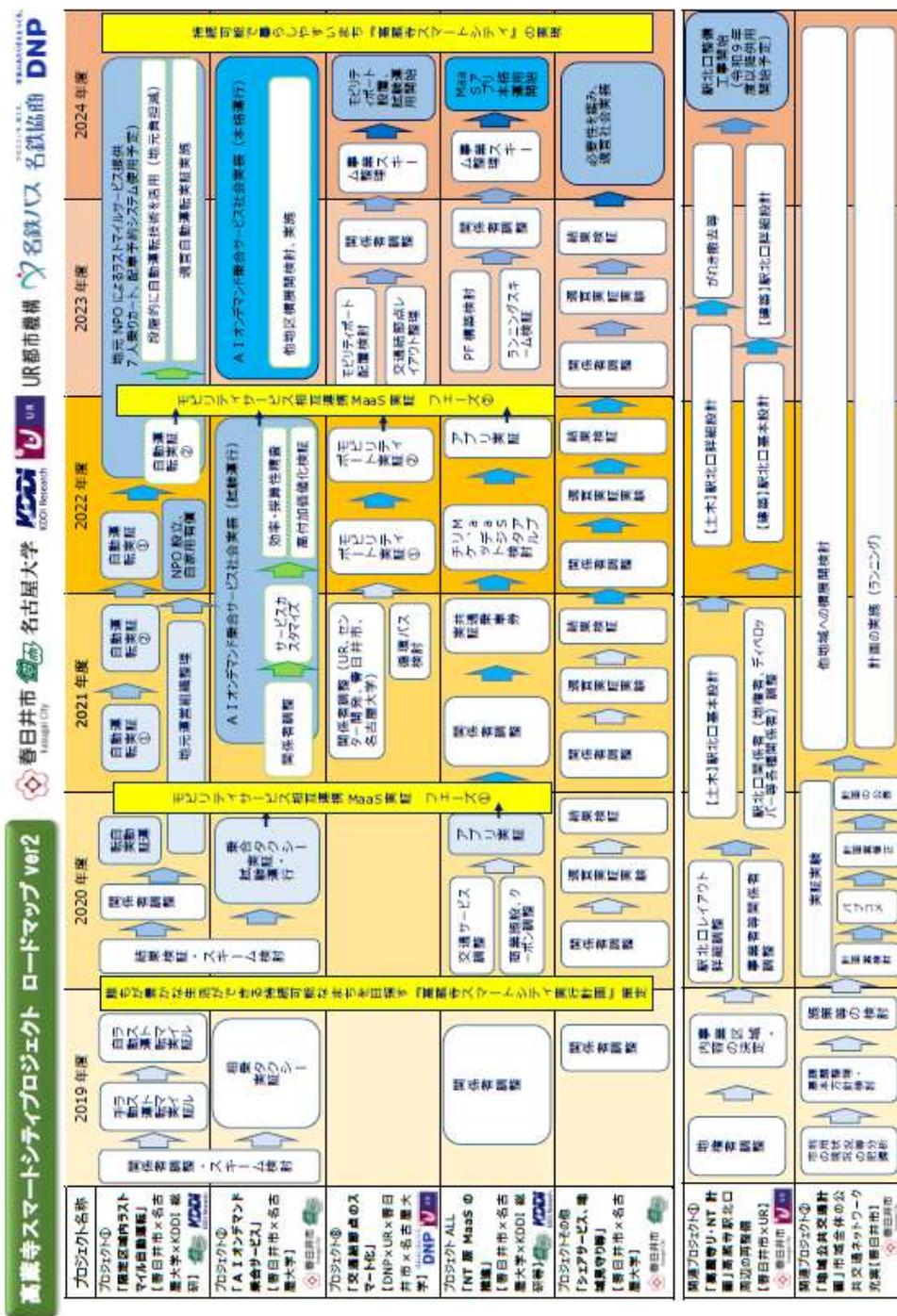
- ①限定区域内ラストマイル自動運転（ゆっくり自動運転）
- ②タクシーの高度利用（AI オンデマンド乗合サービス）
- ③バスレーンの整備等基幹交通の自動運転化検討
- ④駐車場車室マネジメント
- ⑤スマートメーターによる地域の見守りシステム
- ⑥ゴミ収集車稼働マネジメント
- ⑦シェアリングサービス（パーソナルモビリティのシェアリングサービス）
- ⑧交通結節点のスマート化によるにぎわいのある安心安全なまちづくり



（出典：実行計画）

図 2-5 プロジェクト全体像（イメージ図）【2022年5月一部修正】

各種プロジェクトの実装に向けては、以下のロードマップを策定し、実証と検討を繰り返しながら社会実装のモデルを確立する。



(出典：実行計画)

図 2-6 高蔵寺スマートシティ実行計画のロードマップ【2022年5月更新】

2.3 KPI

高蔵寺ニュータウンの大きな課題は「移動」であり、これまで整理した課題を背景とした高齢者の運転免許返納増加を見据え、自らの運転だけに頼らず暮らせる社会の実現に向けた各種取り組みを実施する。

新たなモビリティサービス等がニュータウン内において社会実装され、データの利活用が進むことにより様々なライフスタイルの変化に対応したマルチモーダルなモビリティサービスの提供が可能となる。坂道などの地形的ハンディが克服され、より外出しやすい快適な生活環境が担保されるだけでなく、高齢者が気軽に外出できることで健康維持・増進、介護予防にも寄与することが期待できる。

加えて、各種取り組みの実施により「移動」がしやすくなることで、まちの利便性が向上することにより地域としての魅力が向上し、転居・転入者の増加による「選ばれるまち」として発展し、エリア全体の最適化による持続可能なまちとしての発展が期待できる。さらには、これらニュータウンでの取組を効果的に市内外に情報発信することによるシティプロモーションの展開により、全国に認知されるとともに、ニュータウン再生のモデルケースとして、同様の課題を抱える他地域への横展開が期待される。

取り組みの効果を測定するための指標として具体的には、以下3点の視点で KPI を設定する。

1)、2)は各種課題を解決し自治体、高蔵寺ニュータウンとして目指すべき姿を達成するための指標となる KPI を設定する。3)は各種取り組みの事業継続性やデータ利活用の仕組みを維持するために重要な指標となる KPI とする。例として、地域住民への説明会等は、一方的なサービスの提供ではなく、利用する側の意識を高め自家用車から公共交通利用を促し持続可能な取り組みへの施策として重要である。

1) 自治体の目指す姿からの KPI 案

人の移動がもたらすクロスセクター効果（アウトカム）：要介護等認定率、高蔵寺ニュータウンへの転入・転居者数、戸建て住宅の空き家率、公共交通利用者数

2) 高蔵寺スマートシティプロジェクトの実施からの KPI 案

各プロジェクト実施によるアウトプット：移動の選択肢数、ゆっくり自動運転/AI オンデマンド乗合サービス利用数

3) 高蔵寺スマートシティプロジェクトを展開するための KPI 案

地域の実情に応じた展開案アウトプット：住民説明会参加者数、ホームページアクセス件数

表 2-1 KPI 一覧

	現状 実績値	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
要介護認定率前 年度比増加分	14.9% 2018 年度	1%以下 2019 年度	1%以下 2020 年度	1.2%以下 2021 年度	1.2%以下 2022 年度	1.5%以下 2023 年度
(実績値)	—	0.30%	-0.90%			
高蔵寺ニュータ ウンへの転入・ 転居者数前年度 比増加分	1,681 人 2018 年度	0 人 2019 年度	0 人 2020 年度	20 人 2021 年度	20 人 2022 年度	0 人 2023 年度
(実績値)	—	15 人	-177 人			
戸建、タウナ ハウス、分譲マン ション空き家数	432 件 2018 年度	420 件	—	—	400 件	—
(実績値)	—	399 件	—			
移動の選択肢数 (試験運行含 む)	4 件 2019 年度	5 件	6 件	6 件	6 件	7 件
(実績値)	—	0 件	0 件			
ゆっくり自動運 転/AI オンデマ ンド乗合サービ ス利用数	815 件	1,300 件	1,500 件	1,550 件	1,600 件	1,650 件
(実績値)	—	485 件	1,948 件			
住民説明会参加 者数(累計) ※実装後は減る イメージ	103 名	120 名	120 名	80 名	80 名	40 名
(実績値)	—	156 名	229 名			
ホームページア クセス件数前年 度比増加分	163,259 件 2018 年度	20,000 件 2019 年度	20,000 件 2020 年度	30,000 件 2021 年度	30,000 件 2022 年度	40,000 件 2023 年度
(実績値)	—	-29,155 件	22,750 件			

第3章 実証実験の位置づけ

3.1 「モビリティポート」のロードマップ内の位置づけ

(1) 交通結節点における「モビリティポート」の重要性

先に述べたように、近年中山間部だけでなく、高蔵寺ニュータウンのような郊外の住宅地においても、人口減少やドライバー不足による公共交通の維持が大変になり、また減便などによる利便性低下がさらに利用者離れへとつながり、このままでは公共交通は負のスパイラルへ陥る可能性がある。そのため高蔵寺ニュータウンでは、将来を見据えてラストマイル自動運転、AI オンデマンド乗合サービス（乗合タクシー）、シェアリングモビリティの実証実験が行われている。また基幹路線としては、高蔵寺駅北口・中央台バス停間でのバスレーンの整備等基幹交通の自動運転化検討も行われている。

ただし、これらの新たな交通システムの実証実験や社会実装の検討は進められているが、乗換の利便性向上に関し、まちづくりの観点から機能的なスムーズな乗換についてのあるべき姿、すなわちこれからの交通結節点の在り方についての整理が進んでいない。そこで、高蔵寺ニュータウンでは、その中心であるセンター地区に、交通結節点としての機能を持たせた「モビリティポート」を設置し実証実験を進めてゆく。

本検討会の構成員である大日本印刷株式会社（DNP）は、さまざまな交通モードの結節点において、交通と周遊促進のシステムとを連携した情報発信を行う拠点として「DNP モビリティポート」を開発・提供している。インタラクティブな屋外デジタルサイネージを活用して、各種モビリティの利用方法や接近情報の閲覧、利用申込等のサービスを提供することで、シームレスな移動を実現することを目指している。

モビリティポートを使った交通結節点の実証実験は下表のように行われているが、これらは機能検証が目的の単独設置での実証実験が中心であった。したがって、今回高蔵寺ニュータウンでは複数拠点に設置し、ニュータウン内全体の移動を対象とする本格的な実証実験として位置づけ、実装に向けた取組として実施する。

具体的には、デジタルサイネージを活用したコミュニケーション端末を設置して公共交通情報・新モビリティサービス利用促進のための情報・商業施設情報や地域振興情報を発信することとした。商業施設とは公共交通の利用を促進する割引クーポンなどの連携や店舗・周辺地域を周遊してもらいニュータウンの賑わいを創出する情報発信を行うことを目指した。機能面では、新モビリティサービスの予約や情報提供をスマホ利用者だけでなく高齢者にやさしいUIを持った機能を提供し、外出しやすい環境を提供して、あらゆる世代が Well-being に過ごせるニュータウンづくりを支援することを目指した。

(2) 期待される効果（ロードマップに位置づけた他PJとの連携）

モビリティポート設置により、2次交通への乗り継ぎの利便性向上を図り、公共交通の利用促進を図る。また高齢者でも利用しやすいユーザーインターフェイスを提供して、新しいモビリティサービスの利用率向上を図り、免許返納後の高齢者が安心して移動できるまちづくりへの貢献が期待される。また商業連携により、新しいモビリティサービスを含めたこれらのインフラの運営費を捻出し、持続可能な交通インフラとしての整備を期待できる。

さらにプロジェクト③『バスレーンの整備等基幹交通の自動運転化検討』やプロジェクトやプロジェクト⑦『シェアリングサービス（パーソナルモビリティのシェアリングサービス）』を後押しするインフラとして期待できる。ニュータウン内の周辺施設・公園に簡易的なモビリティポートを設置したり、高蔵寺駅北口に設置したモビリティポートとの情報連携により、ニュータウン内外の移動の利便性向上が期待できる。



(出典：実行計画)

図 3-2 モビリティポートによるニュータウン内公共交通活性化イメージ

加えてモビリティポートのサイネージ上に緊急時に防災情報を提供し、緊急時に表示されるような仕組みを構築する。緊急時の画面自動切換え機能を組込むとともに、情報提供内容としては、

- 1) 春日井市防災情報の提供
- 2) ピンポイント高精度リアルタイム豪雨情報(250m メッシュ)
- 3) 地域浸水発生危険度推定
- 4) モビリティポート又は移動者の位置から避難所迄の避難経路通知等

として、居住者・来訪者が安心安全に過ごせるまちづくりをめざす。



(出典：実行計画)

図 3-3 モビリティポートへの防災情報連携イメージ

3.2 ロードマップの達成に向けた課題

モビリティポートを高蔵寺ニュータウン内で実装するにあたっては、以下に示す課題が考えられる。

(1) 都市課題への寄与

先に述べたように、高蔵寺ニュータウンでは交通に関連するさまざまな課題が存在する。今回提案するモビリティポートをはじめとした「交通結節点のスマート化」のための様々な取り組みが、交通利便性の向上やまちのにぎわい創出、商業活性化等の都市課題に寄与できるかを実証的に把握することが重要である。

(2) 技術的課題の把握

今回提案するモビリティポートはこれまで複数の事例で設置されているが、鉄道駅前や「道の駅」など、地域内で交通拠点となる特定の1箇所に据え置かれるパターンがほとんどであった。今回の取り組みでは、多様な特徴を持つ複数の箇所に設置することにより、これまでの実証では明らかとなつてこなかった技術的課題を把握することとした。

(3) 地域住民への受容性

今回モビリティポートを設置する箇所は、高齢者が多く、買物や通勤などの日常的な生活を送るニュータウン地域である。一般的に若年層に比べ高齢層はスマートフォン等のデジタル機器を用いることに対して抵抗感やハードルの高さを感じることもあると言われており、デジタル機器である「モビリティポート」が高齢者をはじめとする地域住民に広く受け容れられるものとなるかどうか、検証が必要と考えられる。

また、モビリティポートにはデマンド交通の予約機能や地域のおでかけ情報等、多様な機能を付与することができるが、どのような機能が地域住民に受け容れられるかを検証することも重要と考えられる。

(4) 実装時の実施体制や費用負担

実装時の管理主体や維持管理コストの負担なども重要な観点である。

(5) 横展開に向けた課題

本実証実験における取り組みが有効だった場合に、春日井市内の他地域や他市町村への展開等、横展開に向けた課題整理も重要である。

3.3 課題解決に向けた本実証実験の意義・位置づけ

先に示した課題の解決に向けた、本実証実験の意義・位置づけを整理すると、以下の通り整理できる。

(1) 本実証実験の意義：

1) 地域公共交通の利用促進のため、新たなモビリティサービスとの連携強化。

高蔵寺ニュータウンでは、デマンド交通・GSM（グリーンスローモビリティ）車両を使った自家用有償運送などの新たなモビリティサービスの取組が進められている。特にデマンド交通の行く先として利用の多い、商業施設・拠点病院など複数拠点にモビリティポートを置くことにより、ニュータウン内での利用促進を図っている。また、今回モビリティポートにシェアサイクルのポートを設置し、交通結節点としての強化を図っている。また既存の路線バスの時刻表などの情報提供により公共交通全体の利用促進を図っている。

2) 高齢者でも新たなモビリティサービスを気軽に利用できる環境整備。

現在のデマンド交通は予約をコールセンターで受け、登録を行い配車を行うことで対応しているケースが大半を占めている。しかし、病院の診察や買物の時間が予約できないケースも多い。そこで、利用促進を図るため、診療後にリアルタイムに予約できる機能を盛り込んでいる。また未登録者でも利用できるゲスト利用環境や交通系ICカードを会員証代わりに活用できないかの試行なども行っている。

3) 近年のデジタル化に合わせた自治体の住民サービスや決済機能との連携。

今回交通系ICカードを会員証代わりに利用する試行を行っているが、将来的にはマイナンバーカード連携による高齢者割引のようなサービスや決済機能を検討する予定である。

4) モビリティポートを活用した地域の賑わい創出

今回デジタルマップによる地域施設やイベントの情報発信を行う。SNSとも連携したリアルタイム性を持った情報発信も行うことができる。今回商業施設利用者へのデマンド交通割引クーポンの情報発信を行うことにより、交通と商業サービスの連携により地域の移動を促進する。

5) モビリティポートの持続可能なビジネスモデル構築

今回広告・地域情報に加えて、新たに防災情報を追加することで自治体連携も図り活用用途を広げる。防災情報としては、大雨や浸水情報、地震シミュレーションに関する情報、避難所情報を試験的に提供する。また地域防災メールや緊急速報メールを受信・情報表示を行う機能も組み込み、安全安心なまちづくりに一役買うこともめざしている。

(2) 本実証実験の位置づけ（具体的な検証項目や検証方法）

本実証実験では、主たる検証項目を以下の通り設定することとした。

「交通結節点のスマート化」で、まちのにぎわい（人流と商業の活性化）が生まれるか

そのうえで、以下の検証を行うこととした。

- 1) 「交通結節点のスマート化」の際に拠点に求められる要件・機能は何か
 - ・ 拠点に置くべき設備、モビリティポートが有すべき機能、提供情報、結節させる交通手段 等
- 2) 「交通結節点のスマート化」はまちのにぎわい創出につながるか
 - ・ 「まちのにぎわい」を示す指標の設定、計測方法の検討、計測・評価
- 3) どんな「交通結節点のスマート化」が市民に望まれているのか
 - ・ 来訪者・居住者等へ満足度や将来的な居留意向、外出意向等を聞き取り
- 4) 「交通結節点のスマート化」は高蔵寺 NT の価値向上につながるか
 - ・ センター地区内商業施設等関係者へのヒアリング
- 5) 「交通結節点のスマート化×防災」で有効な機能・情報提供内容は何か
 - ・ 来訪者・居住者等へのヒアリング・アンケート

第4章 実験計画

4.1 実験で実証したい項目

第3章にて述べたとおり、本実証実験で検証したい項目、ならびに把握方法の例としては以下の通り整理することができる。

1) 「交通結節点のスマート化」の際に拠点に求められる要件・機能は何か

- 拠点に置くべき設備、モビリティポートが有すべき機能、提供情報、結節させる交通手段 等

2) 「交通結節点のスマート化」はまちのにぎわい創出につながるか

- 「まちのにぎわい」を示す指標の設定、計測方法の検討、計測・評価
 - ▶ 指標の例：拠点周辺の滞在時間の変化、拠点周辺の賑わい（滞在人数、属性等）の変化、まち全体の滞在時間・来街者数等変化、消費額の変化等

3) どんな「交通結節点のスマート化」が市民に望まれているのか

- 来訪者・居住者等へ満足度や将来的な居留意向、外出意向等を聞き取り

4) 「交通結節点のスマート化」は高蔵寺 NT の価値向上につながるか

- センター地区内商業施設等関係者へのヒアリング

5) 「交通結節点のスマート化×防災」で有効な機能・情報提供内容は何か

- 来訪者・居住者・自治体（防災担当者）へのヒアリング・アンケート

4.2 実験内容・方法

以上に述べた内容を実証するため、実証実験を実施した。概要を以下に示す。

4.2.1 実証実験の概要

- (1) 実証実験期間：2023年1月30日(月)～3月3日(金)
- (2) ポート設置場所と機能

高蔵寺ニュータウン内の以下5か所に設置するモビリティポートとなるサイネージ装置の設置場所と保有する機能を以下に示す。なお、上記機能に加え、実装時のマネタイズを想定してポスター広告などの表示機能を全拠点のサイネージに有している。

表 4-1 モビリティポート設置場所と機能・仕様一覧

設置場所	機能	ポート(サイネージ)仕様	備考
アピタ館 (東口、中央台バス 停横)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス時刻表表示 ・シェアサイクルポート ・デマンド乗合タクシー予約 ・SNS対応マップベース地域情報 発信機能(クーポン情報提供) ・防災情報発信 	<ul style="list-style-type: none"> ・32型サイネージ×2面 (1面のみタッチパネル対応、 SmartSignage™対応) ・屋外設置仕様 ・Felica対応カードリーダー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウン・センター地区 の中心となる商業施設。 ・ニュータウン内路線バス運 行の中心地。
藤山台団地商店街 (駐車場横)	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルポート ・デマンド乗合タクシー予約 ・SNS対応マップベース地域情報 発信機能(クーポン情報提供) 	<ul style="list-style-type: none"> ・55型サイネージ ・タッチパネル対応 ・屋外設置仕様 ・Felica対応カードリーダー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウン内藤山台団 地の商店街
グルッポふじとう (施設前戶外空間)	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド乗合タクシー予約 ・SNS対応マップベース地域情報 発信機能(クーポン情報提供) 	<ul style="list-style-type: none"> ・55型サイネージ ・タッチパネル対応 ・屋外設置仕様 ・Felica対応カードリーダー 	<ul style="list-style-type: none"> ・旧小学校施設を活用した 地域交流センター
東海記念病院 (待合室内)	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド乗合タクシー予約 ・SNS対応マップベース地域情報 発信機能(クーポン情報提供) 	<ul style="list-style-type: none"> ・55型サイネージ ・タッチパネル対応 ・屋外設置仕様 ・Felica対応カードリーダー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウン拠点病院
名古屋徳洲会総合 病院(待合室内)	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド乗合タクシー予約 ・SNS対応マップベース地域情報 発信機能(クーポン情報提供) 	<ul style="list-style-type: none"> ・55型サイネージ ・タッチパネル対応 ・屋外設置仕様 ・Felica対応カードリーダー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウン拠点病院



図 4-1 モビリティポート設置箇所

4.2.2 モビリティポートについて

本項では、実証実験で使用するモビリティポートの中心となるサイネージ機器の仕様を示す。

(1) アピタ館設置機器仕様

今回の実証実験で新規開発したモビリティポート向けの情報機器端末。新規開発のポイントとして以下があげられる。

- ① モビリティポートとして目につきやす上部にサインが掲げられる形状。遠くからでも利用者が気づきやすいよう、また近年のバス停やタクシー乗り場の機材に合わせやすいように盾形構造とした。
- ② 利用者が操作のため占有中も必要な情報を掲示し続けられるため、32型のディスプレイ2台構成として、常時表示のディスプレイを準備した。利用者が操作することを想定した1台はタッチパネル機能付きとし、もう1台の情報表示のみを行うディスプレイ機器はタッチパネルのない機種とした。
- ③ 交通結節点でのデジタル化を見据え Felica 対応のカードリーダーを搭載。



(2) 藤山台団地商店街・グルッポふじとう機器

- ① 静岡市・三重県大台町・大阪府岸和田市の実証実験で利用した屋外設置仕様のサイネージ機器を活用。55型のタッチパネル機能付き1面のディスプレイ装置。
- ② 今回新型機の仕様に合わせるため、Felica 対応のカードリーダーを接続。



(3) 東海記念病院・名古屋徳洲会総合病院機器

- ① 商業施設・各種施設などで活用されている一般的な屋内用55型のタッチパネルを活用。
- ② 今回新型機の仕様に合わせるため、Felica 対応のカードリーダーを接続。



4.2.3 モビリティポートで提供するコンテンツ等

(1) 交通情報

高蔵寺ニュータウン内では、名鉄バス・かすがいシティバス・サンマルシェ循環バスが主要な公共交通として運行している。その中心である中央台バス停付近では、既設バス停の時刻表で次に来るバスの時刻を確認する住民の方が多く見受けられた。そこでアピタ館東口のポートでは、利便性向上・可視性向上を目的として、既存公共交通の情報提供機能として現在時刻を基準にバス停の時刻を示す機能を提供した。

路線名	バス種別	時刻
名鉄バス	名鉄バス	18:28
かすがいシティバス	かすがいシティバス	18:30
サンマルシェ循環バス	サンマルシェ循環バス	18:32
名鉄バス	名鉄バス	18:34
かすがいシティバス	かすがいシティバス	18:36
サンマルシェ循環バス	サンマルシェ循環バス	18:38
名鉄バス	名鉄バス	18:40
かすがいシティバス	かすがいシティバス	18:42
サンマルシェ循環バス	サンマルシェ循環バス	18:44

アピタ館
バス時刻表表示

(2) 予約機能

今回の実証実験では、二次交通として以下の2種類のモビリティサービスを提供した。

- ① 高蔵寺ニュータウン内で実証運行中のデマンド乗合サービス（乗合タクシー）
- ② 電動自転車を使ったシェアバイク（5か所中3か所に設置）

これらのモビリティサービスの乗降ポイント・貸出ポイントをモビリティポートのサイネージのすぐ近くに配置、サイネージから予約（呼出）・貸出の機能を組み込み、移動の自由度を上げ利用促進を図る。



デマンド乗合サービス
予約トップ画面



シェアサイクル
予約トップ画面

(3) 商業連携のためのコンテンツ

商業連携のコンテンツとして以下の内容を盛り込む。

- ① 広告収入を想定し、サイネージへの広告配信。
- ② SNSに対応したマップベース地域情報配信プラットフォームによる、リアルタイムな地域情報発信。また商業施設での買物・飲食利用者へのデマンド乗合タクシーの割引クーポン情報提供。これにより、今までマイカー利用者の公共交通利用促進を図り、高齢者でも安心して免許返納ができる環境を醸成する。

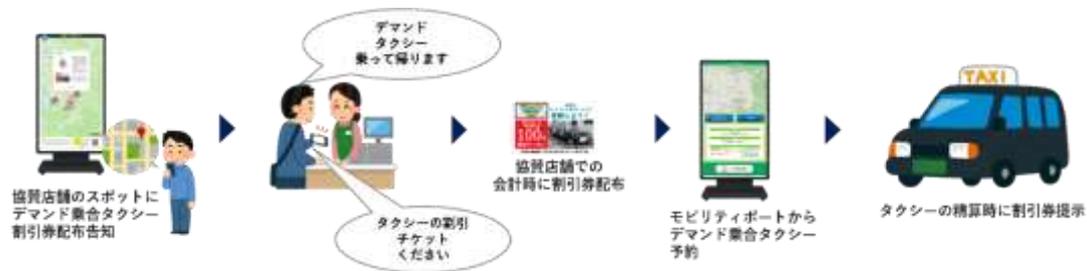


商業施設
(サイン)

商業施設情報提供例
(スマホ表示)



デマンド乗合タクシー
割引クーポン



デマンド乗合タクシー
商業連携イメージ

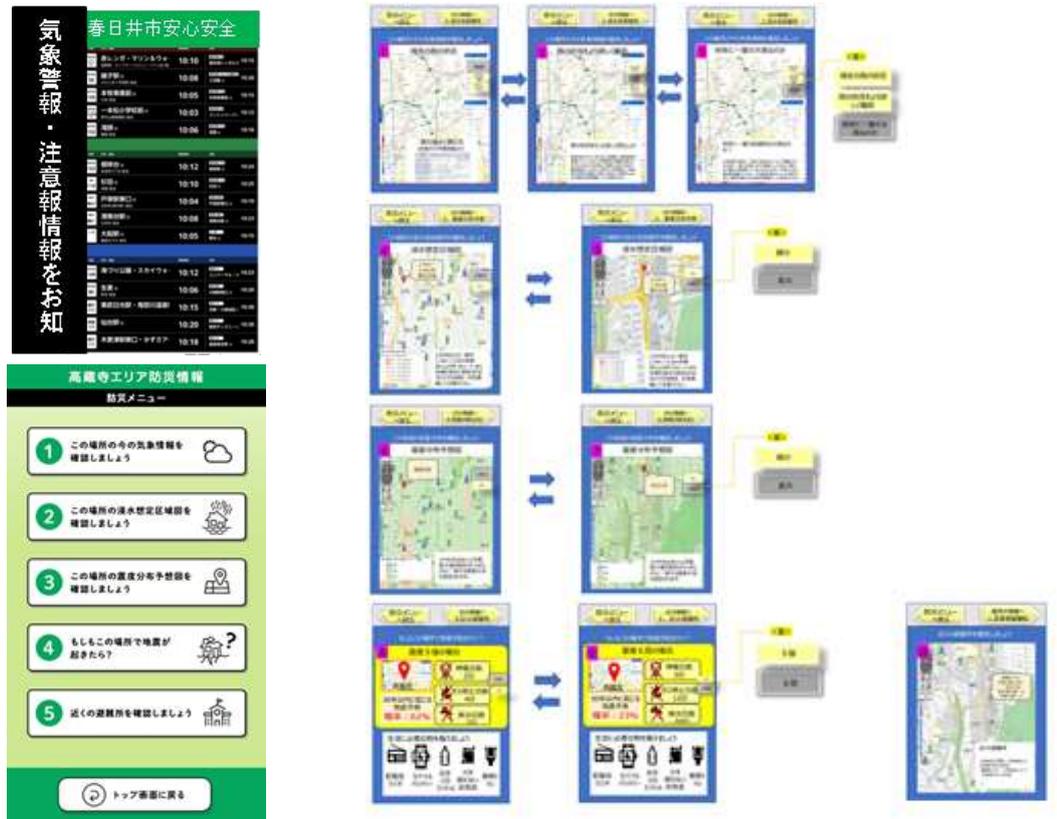
(4) 防災コンテンツ

防災情報としては、モビリティポート設置場所を中心とした豪雨・地震・避難に対する以下の情報を提供とし、防災に関する住民の意識を高める。

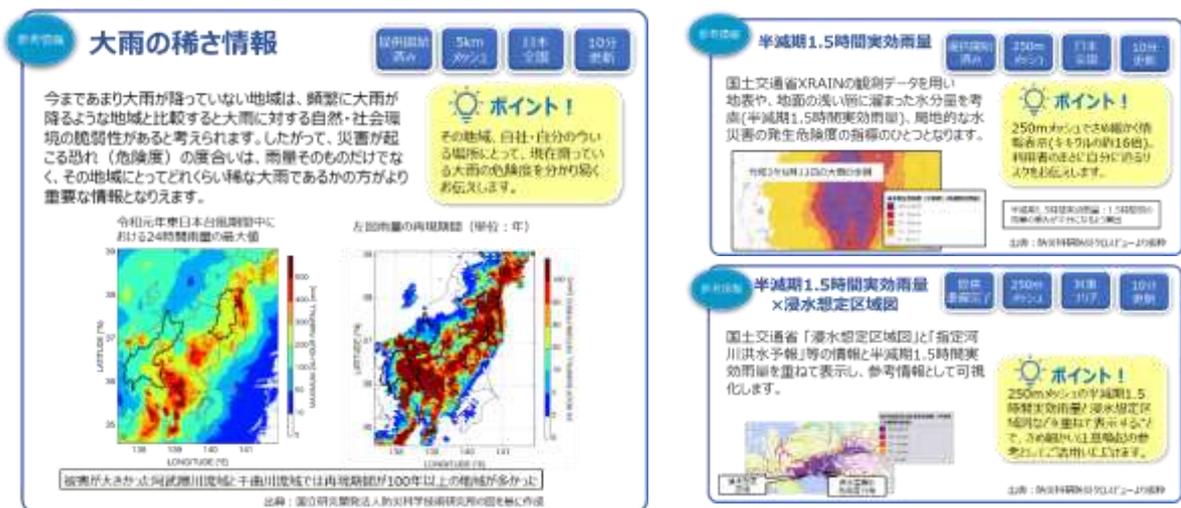
- ① 降雨情報（250mメッシュ降雨情報、半減期 1.5 時間実効雨量情報、大雨の稀さ情報）
- ② 浸水危険箇所情報（浸水予想区域図）
- ③ 地震関連情報（地域震度予想分布、地震予測シミュレーション結果）
- ④ 地域避難所情報

また別システムとして、携帯キャリアが扱う緊急速報メール及び春日井市防災情報メールと連携した情報提供も期間中に実施する。





防災情報提供画面イメージ



提供情報補足説明（今回提供した大雨の稀さ概要説明）

4.2.4 交通結節機能

(1) AI オンデマンド交通

高蔵寺ニュータウン内で実証運行しているオンデマンド乗合タクシーの予約・のりばとしてモビリティポートを5か所すべてで運用する。モビリティポートの利用促進を図るため、今回以下の機能を盛り込んでいる。

- ① スマホを持たない住民でも簡単な操作で予約ができるUI (User Interface) を搭載。モビリティポートから気軽に利用できるため、買い物・病院での診察時間が読めない状況でも、終了後に気軽に予約できる環境を提供。
- ② 会員でない住民や訪問者でも利用が可能な機能を搭載した。
そのため、予約相手が分からないため、交通系ICカードを会員証代わりに利用することにより、予約の確認や取消の機能を試験的に組み込んだ。将来車両の交通系ICカード決済機器の整備が進むと、現在の鉄道・バスのように1枚のカードでデマンド交通の予約・決済ができ、高齢者でもお出かけしやすい環境が整備されることを期待している。さらにマイナンバーカードなどとの連携により、自治体などが進める高齢者向けの公共交通割引利用サービスとの連携も期待できる。

(2) シェアバイク

今回ニュータウン内での細かな移動が可能なように高蔵寺ニュータウンの3か所(アピタ館東口・藤山台団地商店街・グルッポふじとう)にサイクルポートを設置。

- ① モビリティポートのサイネージ経由でシェアサイクルの貸出を可能とした。今回はパスコード入力方式としたが、デマンド乗合タクシーで試行している交通系ICカード活用なども期待される。
- ② ニュータウン内では坂が多いため、住民の方に電動バイクでの移動を体験いただくよい機会にもなると思われる。
- ③ シェアサイクルの移動データ収集により、新たな移動ニーズの分析ができる。

(3) にぎわい創出のための機能(ベンチ等)

にぎわい創出をめざして、グルッポふじとうのポート前にベンチを置くなど、たまり空間としての機能を持たせた。

4.3 仮説の検証に向けた調査方法

4.3.1 利用者等へのヒアリング

実証実験期間中、設置されたモビリティポートの近傍を通る人等に声をかけ、サイネージの使い方等を説明するとともに、利用意向や感想等を聞き取るヒアリング調査を実施することとした。

(1) 調査目的

- ・ モビリティポートの実証実験における、モビリティポートおよびサイネージ等の利用状況を把握する
- ・ 今後のシェアサービスとの連携可能性、幹線公共交通（路線バス）との乗り継ぎ動線を考慮した交通結節点のあり方など、高蔵寺ニュータウンに即した機能の検討に活かす

(2) 調査概要

調査形式： ヒアリング（5-10分程度）

調査期間：実証実験期間中（1/30～3/3）の10～17時

※基本的に毎日実施

対象者： モビリティポート訪問者

以下の設置箇所に分けて調査を実施

- 1) アピタ前
- 2) グルッポ
- 3) 藤山台
- 4) 東海記念病院
- 5) 徳洲会

※1/30（月）～2/5（日）は3人の調査員を配置・巡回、

2/6（月）以降は1人を配置・巡回

※2/18（土）はグルッポふじとうでイベントのため計3人配置

目標サンプル数：1日20～30サンプル程度（期間中、最大1000サンプル）

謝礼： なし

(3) 調査設計

モビリティポートでのヒアリングにあたり、実際に乗り合いタクシーやシェアバイクを利用した人の感想等を拾うため、調査票を2種類に分け、それぞれ下記の方針で聞き取りを行った。

- コンテンツ利用者（乗り合いタクシー、シェアバイク利用者）：乗り合いタクシーやシェアバイクを利用した感想等について、重点的に収集
- コンテンツ未利用者：サイネージの使用勝手や使用した感想について、重点的に収集

先に述べた検証項目に基づき、調査項目を以下の通り設定した。

表 4-2 ヒアリング調査によって検証する項目

設問	項目	検証項目
認知	サイネージの存在の認知	—
	サイネージを知った理由	—
利用機能	サイネージでどのような機能を使ったか	①
乗り合いタクシーの予約	【コンテンツ利用者】乗り合いタクシーの予約経験の有無	—
	【コンテンツ利用者】今後の利用意向	①
	【コンテンツ利用者】予約に関する感想・意見	①③
	【コンテンツ未利用者】モビリティポートでの利用意向	①
シェアバイクの予約	【コンテンツ利用者】今後の利用意向	①
	【コンテンツ利用者】感想・意見	①③
	【コンテンツ未利用者】モビリティポートでの利用意向	①
モビリティポートの感想	【コンテンツ未利用者】使いやすかったところ・使いにくかったところ	①③
	【コンテンツ未利用者】モビリティポートで発信してほしい情報	①
結節点	モビリティポートやスマホ、ICカードを用いて複数の交通手段を自由に選択できる環境の利便性	②④
	【高齢者】免許返納をした場合の公共交通の利用意向、および、その際のモビリティポート」の利便性	④
	モビリティポートによる外出意向の変化	②
	引き続き利用したい機能、ほしい機能	①③
	モビリティポートの設置場所	①
防災	モビリティポートで確認できたら役に立つ防災情報	⑤
	モビリティポートで知りたい防災情報	⑤
自由意見	その他意見・感想等	—
移動	OD および交通手段	—
個人属性	性別、年代、同行人数	—
	居住地	—

■ 検証項目

- ①「交通結節点のスマート化」の際に拠点に求められる要件・機能は何か
- ②「交通結節点のスマート化」はまちのにぎわい創出につながるか
- ③どんな「交通結節点のスマート化」が市民に望まれているのか
- ④「交通結節点のスマート化」は高蔵寺 NT の価値向上につながるか
- ⑤「交通結節点のスマート化×防災」で有効な機能・情報提供内容は何か

調査に用いたヒアリングシートを次頁以降に示す。

モビリティポートヒアリング調査票(コンテンツ利用者)		Staff ID : _____	SEQ : _____
		Date : _____	_____
問1： 認知	①この場所にサインージがあることをご存じでしたか。 <input type="checkbox"/> 知っていた <input type="checkbox"/> 知らなかった		
	②サインージがあることをどこで知りましたか。 <input type="checkbox"/> チラシ <input type="checkbox"/> のぼりや看板を見て <input type="checkbox"/> 口コミ <input type="checkbox"/> 現地で見え <input type="checkbox"/> 調査員に話しかけられて <input type="checkbox"/> その他 (_____)		
問2： サインージで 利用した機能	サインージでどのような機能を使いましたか。(複数回答) <input type="checkbox"/> 乗り合いタクシー予約 <input type="checkbox"/> シェアバイク予約 <input type="checkbox"/> デジタルマップの確認 <input type="checkbox"/> 防災情報の確認 <input type="checkbox"/> バス時刻表の確認 <input type="checkbox"/> その他 (_____)		
問3： AI オンデマンド タクシー予約 ※利用者のみ	①今までに乗り合いタクシーの予約をしたことはありますか。 <input type="checkbox"/> ある → サインージでの予約は利用しやすいか： <input type="checkbox"/> 利用しやすい <input type="checkbox"/> 利用しにくい <input type="checkbox"/> ない → 利用したきっかけ：(_____)		
	②今後も乗り合いタクシーを利用したいですか。 <input type="checkbox"/> 利用したい <input type="checkbox"/> 条件次第で利用したい(条件： _____) <input type="checkbox"/> 利用したくない		
	③感想・意見(ICカードで会員登録なく利用できること、クーポンの配布、今後の利用意向)		
問4： シェアバイク予約 ※利用者のみ	①今後もシェアバイクを利用したいですか。 <input type="checkbox"/> 利用してみたい(行きたい場所： _____) (有料の場合※：30分あたり(_____)円で利用) ※東京・大阪：約160円/30分 <input type="checkbox"/> 利用したくない		
	②感想・意見(高蔵寺NTでの利用しやすさ、訪問したい場所、予約方法等)		
問5： 結節点	①モビリティポートやスマホ、ICカードを用い、バスや自転車、タクシーなど複数の交通手段を自由に選択できる環境があれば、便利だと思いますか。 <input type="checkbox"/> 便利だと思う <input type="checkbox"/> 便利だと思わない 理由：(_____)		
	②【高齢者】将来、免許返納などでクルマが使えなくなった場合、バスやタクシーなどの公共交通を利用しようと思いますか。その際、この「モビリティポート」は役に立つと思いますか。 ・利用意向： <input type="checkbox"/> 利用したい <input type="checkbox"/> 利用したくない ・役に立つか： <input type="checkbox"/> 役に立つと思う <input type="checkbox"/> 役に立たないと思う 理由：(_____)		
	③モビリティポートが市内の様々な場所に設置されたら、もっと外出をしようと思いますか。 <input type="checkbox"/> 外出頻度は増加 <input type="checkbox"/> 外出頻度は減少 <input type="checkbox"/> 変化なし		
	④モビリティポートで引き続き利用したい機能、ほしい機能があれば教えてください。 <input type="checkbox"/> 乗り合いタクシー予約 <input type="checkbox"/> シェアバイク予約 <input type="checkbox"/> デジタルマップの確認 <input type="checkbox"/> 防災情報の確認 <input type="checkbox"/> バス時刻表の確認 <input type="checkbox"/> その他 (_____)		
	⑤商業施設や病院、団地内など、どのような場所にモビリティポートを設置してほしいですか。		

図 4-2 ヒアリングシート (利用者向け・1/2)

モビリティポートヒアリング調査票(コンテンツ利用者)		Staff ID : _____	SEQ : _____
		Date : _____	_____
問6: 防災	<p>①防災について、今から読みあげるもので、モビリティポートで確認できたら役に立つ情報があれば教えてください。</p> <p>・「この場所の気象情報」は役に立ちますか？ :(役立つ、やや役に立つ、立たない)</p> <p>・「この場所の浸水危険度情報」は役に立ちますか？ :(役立つ、やや役に立つ、立たない)</p> <p>・「この場所の震度予測分布情報」は役に立ちますか？ :(役立つ、やや役に立つ、立たない)</p> <p>・「近くの避難場所の確認」は役に立ちますか？ :(役立つ、やや役に立つ、立たない)</p> <p>②そのほかにもモビリティポートで確認したい、知りたい防災情報はありますか。</p>		
問7: その他 (サインージやモビリティポートへの感想・意見)	<p>・モビリティポートの周辺にベンチや自動販売機など、どのような設備が欲しいですか。</p> <p>・どのような情報(バスロケ・天気・クーポン等)がモビリティポートから得られるといいですか。</p> <p>・モビリティポートで利用したい交通手段はありますか。</p> <p>・【非高齢者】公共交通を使うときに、スマートフォンアプリでできれば便利な機能はありますか。(モビリティポートでできること、できないこと問わず)</p> <p>・【アピタ前】役に立った防災情報はありましたか。</p>		
居住地	<p>どちらにお住まいですか？</p> <p><input type="checkbox"/>中央台 <input type="checkbox"/>高座台 <input type="checkbox"/>高森台 <input type="checkbox"/>藤山台 <input type="checkbox"/>岩成台 <input type="checkbox"/>石尾台 <input type="checkbox"/>押沢台</p> <p><input type="checkbox"/>春日井市内()町 <input type="checkbox"/>春日井市外()市・町・村</p>		
行き	<p>出発地(訪問前):ここに来る前にはどこにいましたか？</p> <p><input type="checkbox"/>自宅 <input type="checkbox"/>アピタ <input type="checkbox"/>グルッポ <input type="checkbox"/>藤山台 <input type="checkbox"/>東海記念病院 <input type="checkbox"/>徳洲会</p> <p><input type="checkbox"/>その他()</p> <p>何でお越しですか？</p> <p><input type="checkbox"/>Aクルマ: <input type="checkbox"/>自分で運転 / <input type="checkbox"/>自分以外が運転</p> <p><input type="checkbox"/>Bバス: <input type="checkbox"/>サンマルシェ循環バス / <input type="checkbox"/>名鉄バス / <input type="checkbox"/>かすがいシティバス</p> <p><input type="checkbox"/>Cその他: <input type="checkbox"/>徒歩 / <input type="checkbox"/>自分の自転車 / <input type="checkbox"/>シェアバイク / <input type="checkbox"/>他()</p> <p><input type="checkbox"/>タクシー / <input type="checkbox"/>乗合タクシー</p>		
帰り	<p>目的地(訪問後):この後はどこに行きますか？</p> <p><input type="checkbox"/>自宅 <input type="checkbox"/>アピタ <input type="checkbox"/>グルッポ <input type="checkbox"/>藤山台 <input type="checkbox"/>東海記念病院 <input type="checkbox"/>徳洲会</p> <p><input type="checkbox"/>その他()</p> <p>何でお帰りですか？</p> <p><input type="checkbox"/>Aクルマ: <input type="checkbox"/>自分で運転 / <input type="checkbox"/>自分以外が運転</p> <p><input type="checkbox"/>Bバス: <input type="checkbox"/>サンマルシェ循環バス / <input type="checkbox"/>名鉄バス / <input type="checkbox"/>かすがいシティバス</p> <p><input type="checkbox"/>Cその他: <input type="checkbox"/>徒歩 / <input type="checkbox"/>自分の自転車 / <input type="checkbox"/>シェアバイク / <input type="checkbox"/>他()</p> <p><input type="checkbox"/>タクシー / <input type="checkbox"/>乗合タクシー</p>		
調査場所	<input type="checkbox"/> アピタ前 <input type="checkbox"/> グルッポ <input type="checkbox"/> 藤山台 <input type="checkbox"/> 東海記念病院 <input type="checkbox"/> 徳洲会		
利用設備	<input type="checkbox"/> モビリティポート <input type="checkbox"/> 椅子 <input type="checkbox"/> その他()		
性別	<input type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女	年代	()代 同行人数 ()人

図 4-3 ヒアリングシート (利用者向け・2/2)

モビリティポートヒアリング調査票（コンテンツ未利用者）		Staff ID : _____	SEQ : _____
		Date : _____	_____
問1： 認知	①この場所にサインージがあることをご存じでしたか。 <input type="checkbox"/> 知っていた <input type="checkbox"/> 知らなかった		
	②サインージがあることをどこで知りましたか。 <input type="checkbox"/> チラシ <input type="checkbox"/> のぼりや看板を見て <input type="checkbox"/> 口コミ <input type="checkbox"/> 現地で見え <input type="checkbox"/> 調査員に話しかけられて <input type="checkbox"/> その他（ _____ ）		
問2： サインージで 利用した機能	サインージでどのような機能を使いましたか。（複数回答） <input type="checkbox"/> 乗り合いタクシー予約 <input type="checkbox"/> シェアバイク予約 <input type="checkbox"/> デジタルマップの確認 <input type="checkbox"/> 防災情報の確認 <input type="checkbox"/> バス時刻表の確認 <input type="checkbox"/> その他（ _____ ）		
問3： 機能説明および 利用意向 ※触ってもらい ながら説明	①モビリティポートで予約ができることによって、乗り合いタクシーを利用してみたいと思いませんか。 <input type="checkbox"/> 利用してみたい <input type="checkbox"/> 条件次第で利用してみたい（条件： _____ ） <input type="checkbox"/> 利用してみたいと思わない		
	②一部のモビリティポートではシェアバイクの予約ができます。モビリティポートで予約ができることによって、シェアバイクを利用してみたいと思いませんか。 <input type="checkbox"/> 利用してみたい（行きたい場所： _____ ） （有料の場合※：30分あたり（ _____ ）円で利用）※東京・大阪：約160円/30分 <input type="checkbox"/> 利用してみたいと思わない		
問4： 感想	①実際にサインージを触ってみて、使いやすかったところ・使いにくかったところはありますか。 _____ _____		
	②モビリティポートで発信してほしい情報はありますか。 _____		
問5： 結節点	①モビリティポートやスマホ、ICカードを用い、バスや自転車、タクシーなど複数の交通手段を自由に選択できる環境があれば、便利だと思いますか。 <input type="checkbox"/> 便利だと思う <input type="checkbox"/> 便利だと思わない 理由：（ _____ ）		
	②【高齢者】将来、免許返納などでクルマが使えなくなった場合、バスやタクシーなどの公共交通を利用しようと思いませんか。その際、この「モビリティポート」は役に立つと思いませんか。 ・利用意向： <input type="checkbox"/> 利用したい <input type="checkbox"/> 利用したくない ・役に立つか： <input type="checkbox"/> 役に立つと思う <input type="checkbox"/> 役に立たないと思う 理由：（ _____ ）		
	③モビリティポートが、市内の様々な場所に設置されたら、もっと外出をしようと思いませんか。 <input type="checkbox"/> 外出頻度は増加 <input type="checkbox"/> 外出頻度は減少 <input type="checkbox"/> 変化なし		
	④モビリティポートで引き続き利用したい機能、ほしい機能があれば教えてください。 <input type="checkbox"/> 乗り合いタクシー予約 <input type="checkbox"/> シェアバイク予約 <input type="checkbox"/> デジタルマップの確認 <input type="checkbox"/> 防災情報の確認 <input type="checkbox"/> バス時刻表の確認 <input type="checkbox"/> その他（ _____ ）		
	⑤商業施設や病院、団地内など、どのような場所にモビリティポートを設置してほしいですか。 _____		

図 4-4 ヒアリングシート（非利用者向け・1/2）

4.3.2 その他

前述のヒアリング調査以外に、以下に示す項目を整理・把握することとした。

表 4-3 ヒアリング以外で整理・把握する項目

サービス	項目	検証項目
サイネージ	タッチ回数、利用コンテンツ内訳	②④
乗り合いタクシー	サイネージからの予約回数、OD、クーポンの配布・利用回数	②④
シェアバイク	利用回数、走行距離、占有時間	②④

■検証項目

- ①「交通結節点のスマート化」の際に拠点に求められる要件・機能は何か
- ②「交通結節点のスマート化」はまちのにぎわい創出につながるか
- ③どんな「交通結節点のスマート化」が市民に望まれているのか
- ④「交通結節点のスマート化」は高蔵寺 NT の価値向上につながるか
- ⑤「交通結節点のスマート化×防災」で有効な機能・情報提供内容は何か

4.3.3 モビリティポート設置箇所管理者等へのヒアリング

今回モビリティポートを設置する 5 箇所の管理者等へヒアリングを行い、今回の実証実験に関する感想や意見、変化等を事後的に聞き取ることにした。

ヒアリング内容（事前送付したヒアリングシート）を以下に示す。

「モビリティポート実証実験」に関する調査

1. モビリティポートを設置したことで、施設来訪者の人数や行動に変化はありましたか？

例：来客数が増えた、モビリティポート設置箇所の周辺にたまる人が増えた、等

2. モビリティポートを設置したことで、貴社の事業活動等に変化はありましたか？

例：売上が増えた、ブログで紹介したところお客様から反応があった、クレームがあった、等

3. 今回の実験で設置したモビリティポートの機能を充実させたり、設置箇所を増やした場合、

高蔵寺のまちはどのように変わると思われますか？ メリット、デメリットなど自由にご回答ください。

例：高齢者が暮らしやすいまちになる、設置しても使われなと思う、等

4. モビリティポートで提供できるサービス・情報・機能として、あったらよいと思うものはありますか？

【サイネージ（情報板）から提供されるサービス・情報・機能】

例：バスのリアルタイム運行情報、天気情報、地域のイベント情報、お得なチケットの販売、等

【サイネージの周りで提供されるサービス・情報・機能】

例：ベンチ、日よけ・寒さよけ、キックボードのシェア、無料 WiFi、等

5. 今回の実験と同様の実験を、次年度以降も検討しています。今年度同様、貴社敷地内にモビリティ

ポートを設置することを検討してもよろしいでしょうか？ 設置にあたり、貴社でご協力いただけること、

設置者側で考慮すべきことなどはございますでしょうか？

6. その他、ご意見ご感想等、ご自由にご記入ください。

第5章 実験実施結果

5.1 実験結果

5.1.1 実証実験の実施概要

(1) 設置箇所

高蔵寺ニュータウン内の以下 5 か所にモビリティポートを設置した。設置場所と保有する機能を以下に示す。なお、上記機能に加え、実装時のマネタイズを想定してポスター広告などの表示機能を全拠点のサイネージに配備した。

表 5-1 モビリティポート設置場所と機能・仕様一覧

設置場所	機能	ポート(サイネージ)仕様	備考
アピタ館 (東口、中央台バス 停横)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス時刻表表示 ・シェアサイクルポート ・デマンド乗合タクシー予約 ・SNS対応マップベース地域情報発信機能(クーポン情報提供) ・防災情報発信 	<ul style="list-style-type: none"> ・32型サイネージ×2面 (1面のみFelica[®]に対応、SmartSignage[™]対応) ・屋外設置仕様 ・Felica対応カードリーダー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウン・センター地区の中心となる商業施設。 ・ニュータウン内路線バス運行の中心地。
藤山台団地商店街 (駐車場横)	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルポート ・デマンド乗合タクシー予約 ・SNS対応マップベース地域情報発信機能(クーポン情報提供) 	<ul style="list-style-type: none"> ・55型サイネージ ・Felica[®]に対応 ・屋外設置仕様 ・Felica対応カードリーダー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウン内藤山台団地の商店街
グルッポふじとう (施設前戶外空間)	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルポート ・デマンド乗合タクシー予約 ・SNS対応マップベース地域情報発信機能(クーポン情報提供) 	<ul style="list-style-type: none"> ・55型サイネージ ・Felica[®]に対応 ・屋外設置仕様 ・Felica対応カードリーダー 	<ul style="list-style-type: none"> ・旧小学校施設を活用した地域交流センター
東海記念病院 (待合室内)	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド乗合タクシー予約 ・SNS対応マップベース地域情報発信機能(クーポン情報提供) 	<ul style="list-style-type: none"> ・55型サイネージ ・Felica[®]に対応 ・屋外設置仕様 ・Felica対応カードリーダー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウン拠点病院
名古屋徳洲会総合 病院(待合室内)	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド乗合タクシー予約 ・SNS対応マップベース地域情報発信機能(クーポン情報提供) 	<ul style="list-style-type: none"> ・55型サイネージ ・Felica[®]に対応 ・屋外設置仕様 ・Felica対応カードリーダー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウン拠点病院



図 5-1 モビリティポート設置箇所



図 5-2 アピタ館での設置風景



図 5-3 藤山台団地商店街での設置風景



図 5-4 グルッポふじとうでの設置風景



図 5-5 東海記念病院での設置風景



図 5-6 名古屋徳洲会総合病院での設置風景



図 5-7 アピタ館でのシェアバイク設置風景



図 5-8 藤山台団地商店街でのシェアバイク設置風景



図 5-9 グルッポふじとうでのシェアバイク設置風景



図 5-10 アピタ館での広報の様子



図 5-11 藤山台団地商店街での広報の様子



図 5-12 グルッポふじとうでの広報の様子

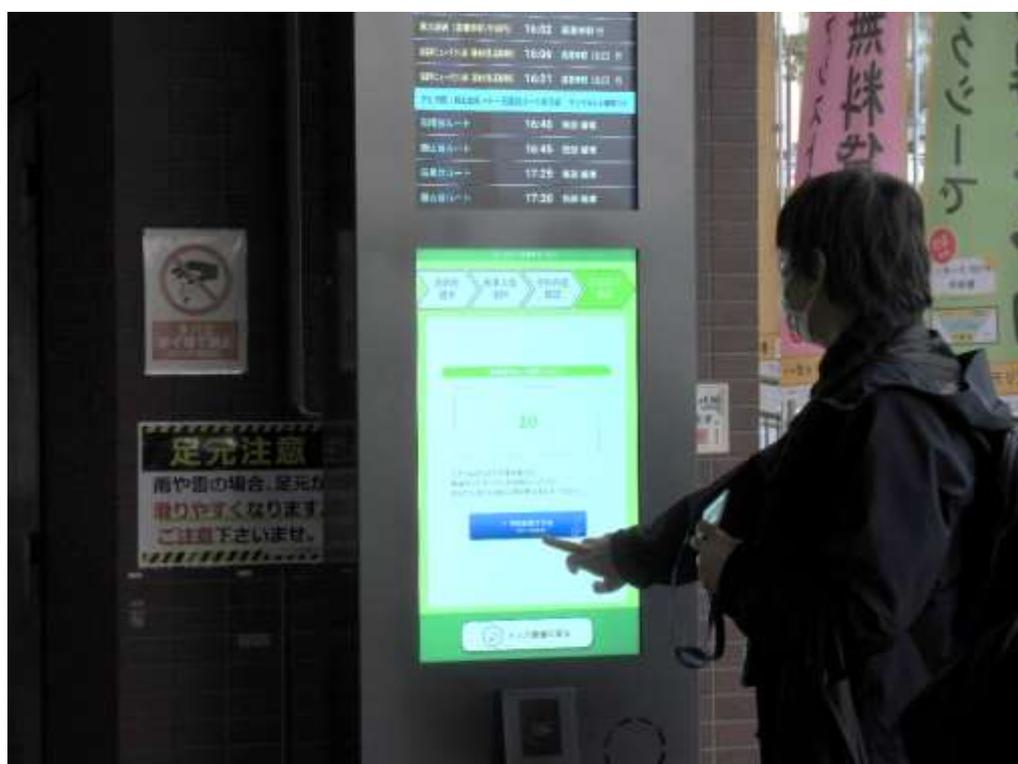


図 5-13 サイネージの利用状況



図 5-14 グルッポふじとうでの広報物件設置風景



図 5-15 ホカホカ祭りでのPR

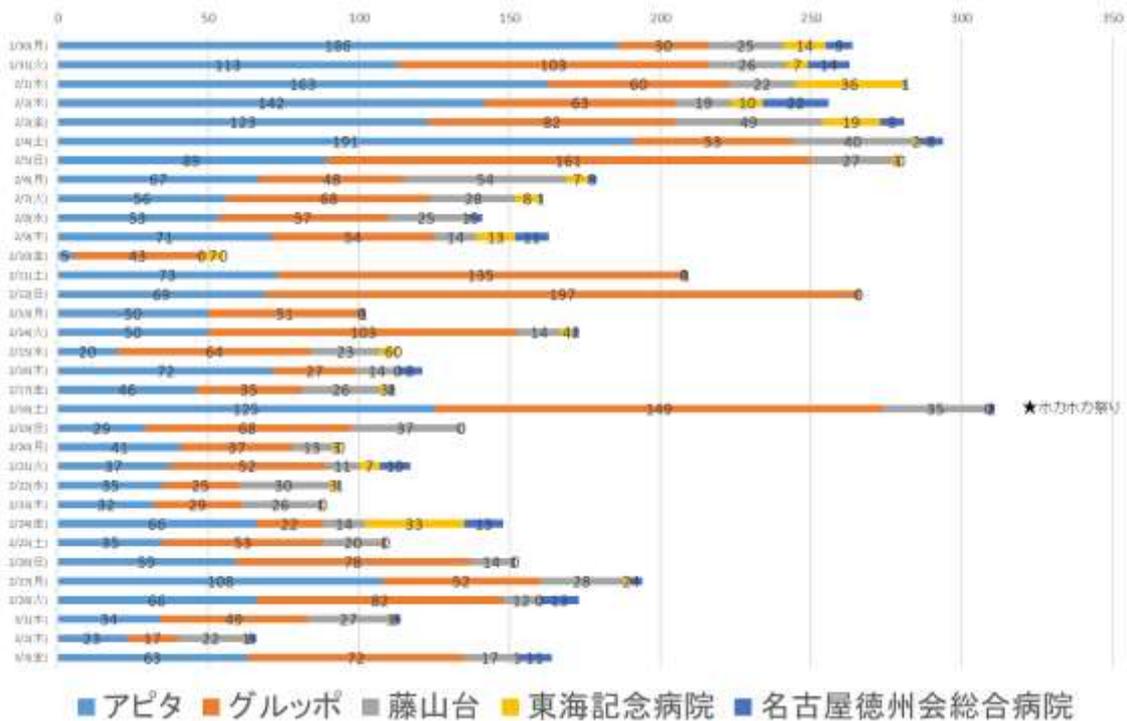
(2) 利用者数

1) サイネージ

モビリティポートに設置したサイネージのタッチ回数を箇所別に示す。実証実験期間中に5,673回のタッチがあり、1日平均タッチ数は172回/日であった。

実験開始後1週間(1/30~2/5)は、サイネージの操作説明を兼ねたヒアリング調査員を重点的に配置したため、タッチ回数は250~300回/日程度で推移している。調査員の配置を減らした2/6以降は、概ね100~200回/日程度で推移している。グループふじとうで地域のイベント「ほかほか祭り」があった2/18は、グループやアピタ館でのタッチ回数が多く、合計で300回以上を記録した。

来客者が多い「アピタ館」のタッチ回数が実験開始当初は多かったが、開始後しばらくしてから図書館や児童館などが入居する複合施設である「グループふじとう」でのタッチ回数が多くなっている。施設管理者へのヒアリングによれば、グループでのタッチ回数が多いのは、施設来訪者の子どもが興味を持ってタッチしていたことによるものであるとのことであった。団地内に立地する「藤山台」のポートでは、安定して20~30回/日程度のタッチがあった。2病院でのタッチ数はあまり多く見られなかった。



※2/10(金)に藤山台のポートで不具合が発生し、2/13(月)まで稼働を停止した。

図 5-16 サイネージのタッチ回数(箇所別)

サイネージのタッチ回数をコンテンツ別に集計した結果を下図に示す。

実験開始後1週間(1/30~2/5)は、サイネージの操作説明を兼ねたヒアリング調査員を重点的に配置したため、すべてのコンテンツがまんべんなく閲覧されている。

調査員の配置を減らした2/6以降は、シェアバイクのタッチ回数が多い傾向となっている。

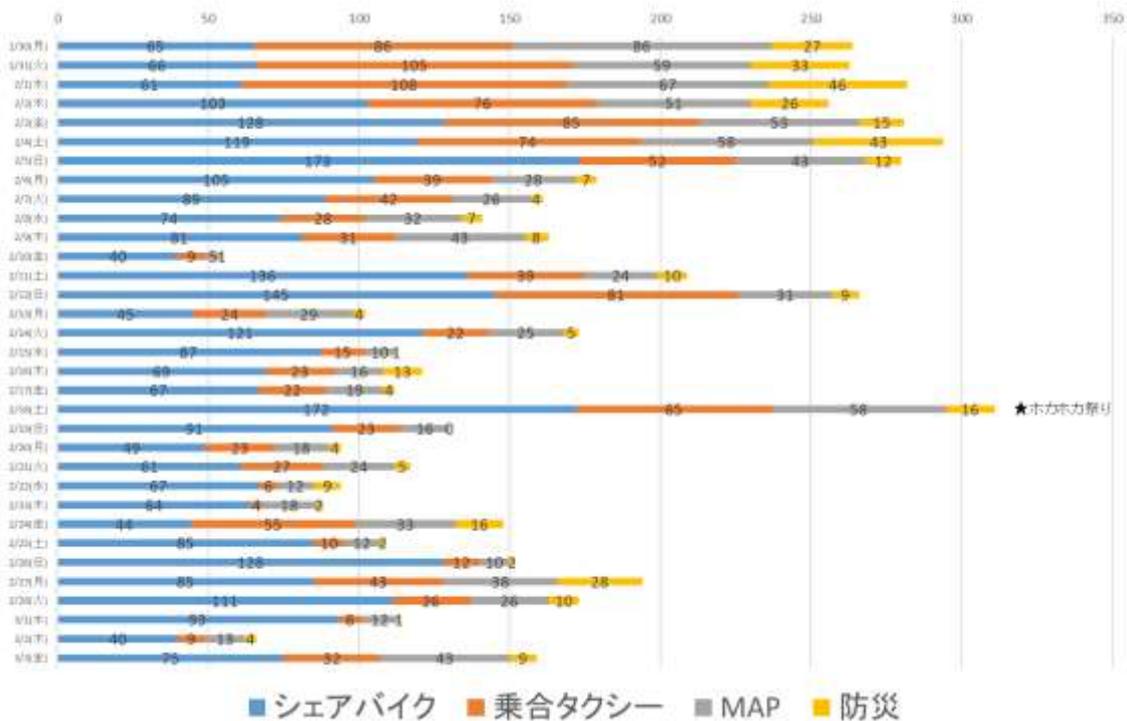


図 5-17 サイネージのタッチ回数 (コンテンツ別)

箇所別・コンテンツ別にサイネージタッチ回数を集計した結果を下表に示す。

グループふじとうではサイネージのタッチ回数が多く、アピタ館ではAI オンデマンド乗合サービスのタッチ回数が多い傾向がみられた。

表 5-2 箇所別・コンテンツ別タッチ回数 (期間中の合計)

ページ タイトル	シェアバイク	オンデマンド	マップ	防災	計
アピタ館	1,033	590	384	385	2,392
グループふじとう	1,420	396	403	-	2,219
藤山台団地商店街	486	113	113	-	712
名古屋徳洲会総合病院	-	87	68	-	155
東海記念病院	-	118	77	-	195
合計	2,939	1,304	1,026	385	5,654

2) シェアバイク

シェアバイクの出発地別に利用回数を集計した結果を下図に示す。

日に15~30回程度の利用が行われている。出発地はグルッポが多く、次いでアピタとなっている。

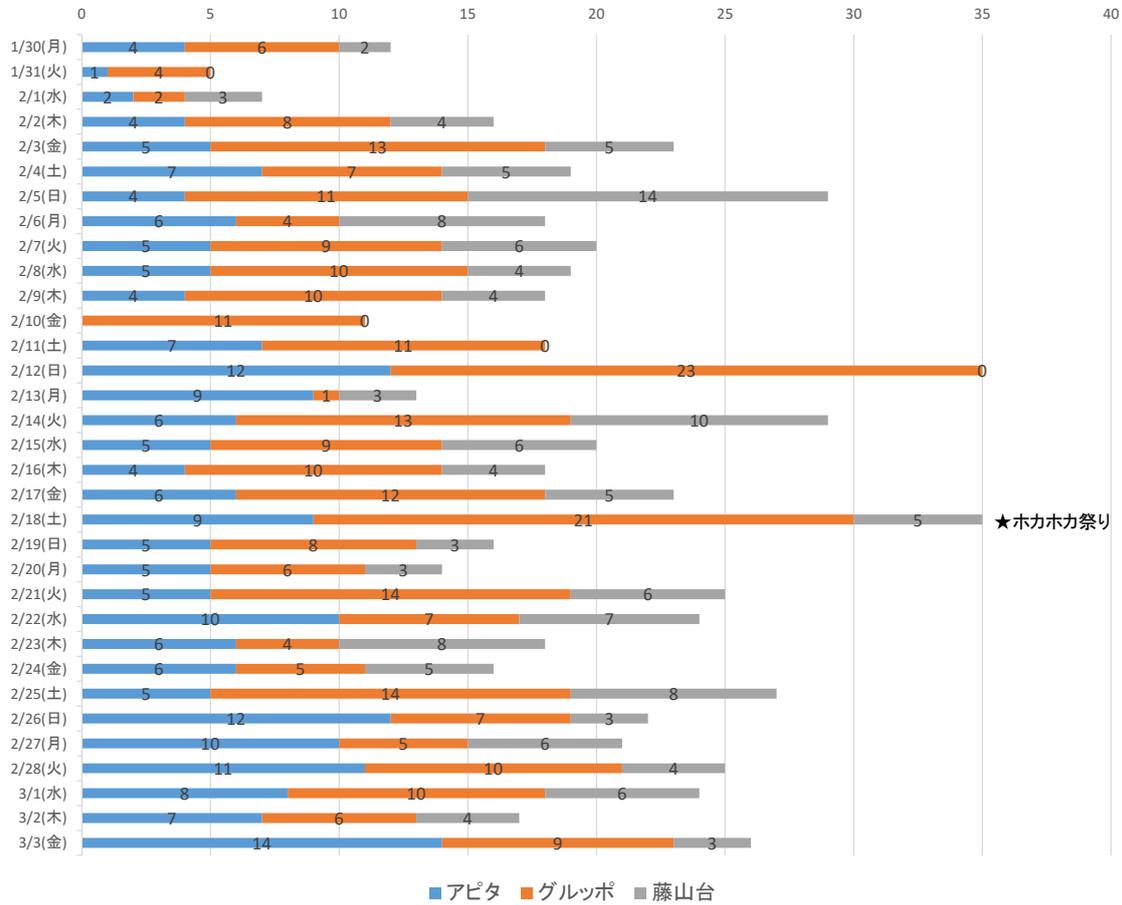


図 5-18 シェアバイクの利用回数（出発地別）

1 乗車（ポートで借りて、ポートで返すまでの一連の利用）あたりの利用距離は、期間中平均で 4.1km となった。シェアサイクルを貸し出している 3 つのポートの平均距離は約 0.7km であることを考えると、今回のシェアバイクの貸出により、ポートからポートへの短距離な移動ではなく、エリア内の他の施設に行ったり周遊したりするような長距離の移動を行っていたことが推測される。

最低・最高気温と平均利用距離との間には明確な傾向は確認できなかった。



図 5-19 シェアバイクの 1 乗車の平均移動距離と最低・最高気温

GPS データに基づくシェアバイクの利用特性分析を行った。
結果を巻末に示す。

3) AI オンデマンド乗合サービス

実験期間中、AI オンデマンド乗合サービスは 271 回（11.3 回／日）の利用があった。このうち、サイネージを用いて予約が行われたのは 19 回であった。

実験期間中の 2023 年 2 月の 1 ヶ月間における利用回数は 215 回で、前年同月となる 2022 年 2 月は 175 回の利用となっており、前年同月比で 23%（40 回）増加した。

後述するモビリティポート利用者に対するヒアリング調査で、モビリティポートを使って乗合サービスを利用した 7 名のうち 6 名は「これまでに乗合サービスを使ったことがない」と回答しており、モビリティポートの利用をきっかけに AI オンデマンド乗合サービスを利用した人が一定する存在することが示唆される結果となっている。

表 5-3 AI オンデマンド乗合サービスの月別利用状況（2023 年 2 月末時点）

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
2021 年度	—	—	—	172	250	219	194	204	205	204	175	252
2022 年度	188	221	224	222	269	262	237	240	232	170	215	—
前年同月の増加率	—	—	—	29%	8%	20%	22%	18%	13%	-17%	23%	—

※2021 年度実証実験は 7 月より始まったため、4-6 月の利用者は空欄となっている。



図 5-20 AI オンデマンド乗合サービスの月別利用状況（2023 年 2 月末時点）

5.1.2 利用者ヒアリング結果

期間中、モビリティポート利用者に対するヒアリング調査を実施した。

SECTION.1

調査票

2

調査概要

調査形式：ヒアリング（5-10分程度）

調査期間：1/30（月）～3/3（金）の10時～17時

対象者：モビリティポート利用者

謝礼：なし

回収数：302

3

調査員配置

- 1/30 (月) ~2/5 (日) : 3人
 - 2/6 (月) 以降 : 1人
- ※2/18 (土) はグループふじどうでイベントのため、3人配置
上記の人員で、5か所を巡回



4

調査票概要

- 調査票 (2種類) :
 - コンテンツ利用者 : 乗合タクシーまたはシェアバイクを予約した人
→共通の設問に加え、乗合タクシーやシェアバイクを利用した感想についてヒアリング
 - コンテンツ未利用者 : 上記以外の人
→共通の設問に加え、乗合タクシーやシェアバイクの利用意向、サイネージを触ってみた感想についてヒアリング
- ※共通の設問として、モビリティポートの認知、利用した機能、結節点としてのモビリティポートの利便性、防災に関する事項、自由意見を収集

5

SECTION.2

集計結果

8

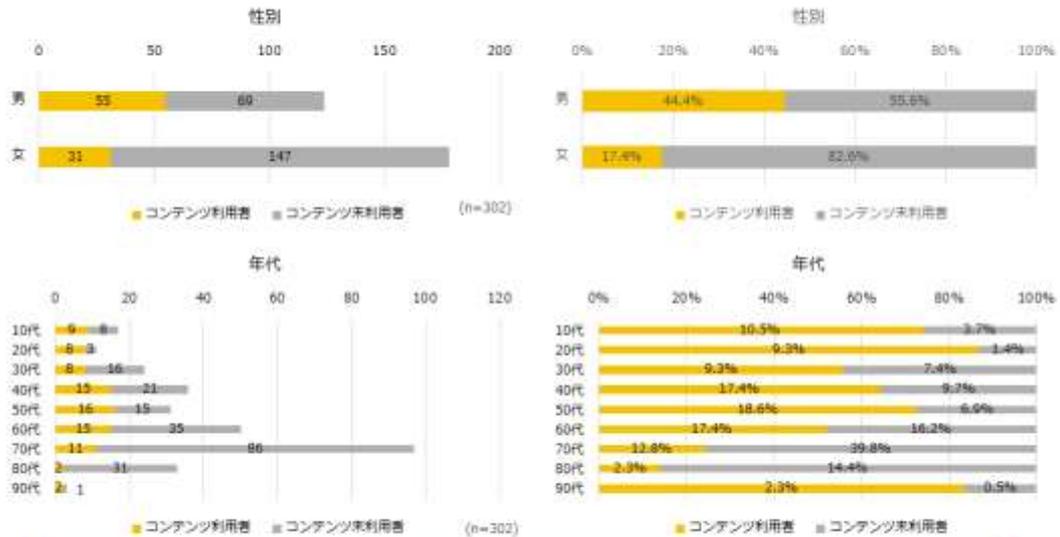
回答時の状況・回答者の属性



- 調査場所は「アピタ前」が最大
- 利用設備については「モバイルレポート」の利用がほぼ全てとなっている

9

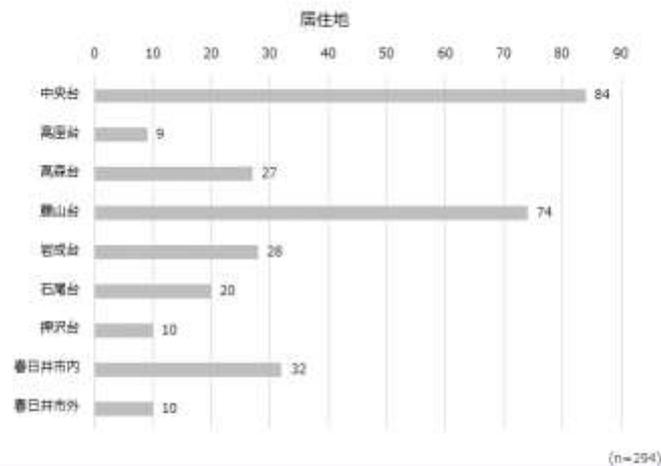
回答時の状況・回答者の属性



- 回答者は若干女性が多いが、何らかのコンテンツを利用している人は男性の方が多い
- 若年層ほど、何らかのコンテンツを利用している割合が高い

10

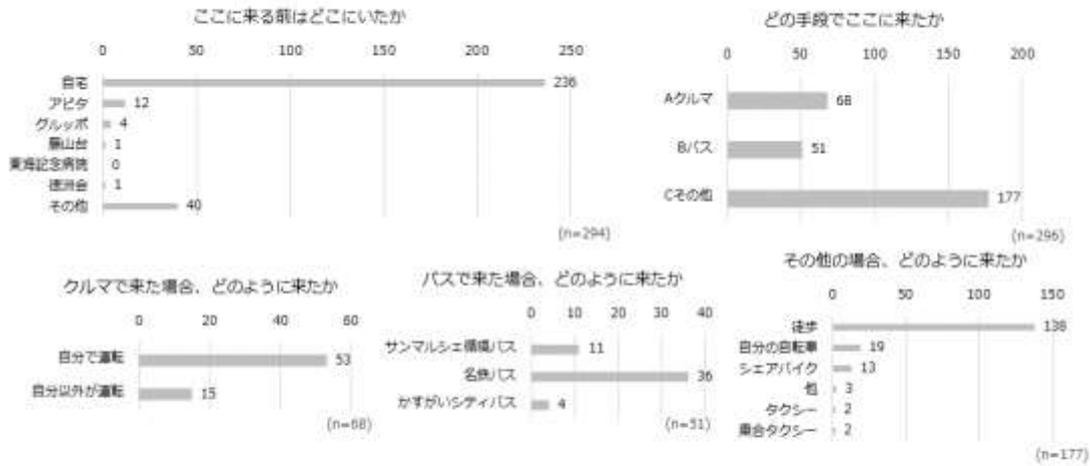
居住地



- 中央台、藤山台に居住していると回答した人が大多数を占めている
- そのほかニュータウン各地に居住していると回答した人が比較的まんべんなく存在する
- ニュータウン外・春日井市外に居住していると回答した人も一定程度存在

11

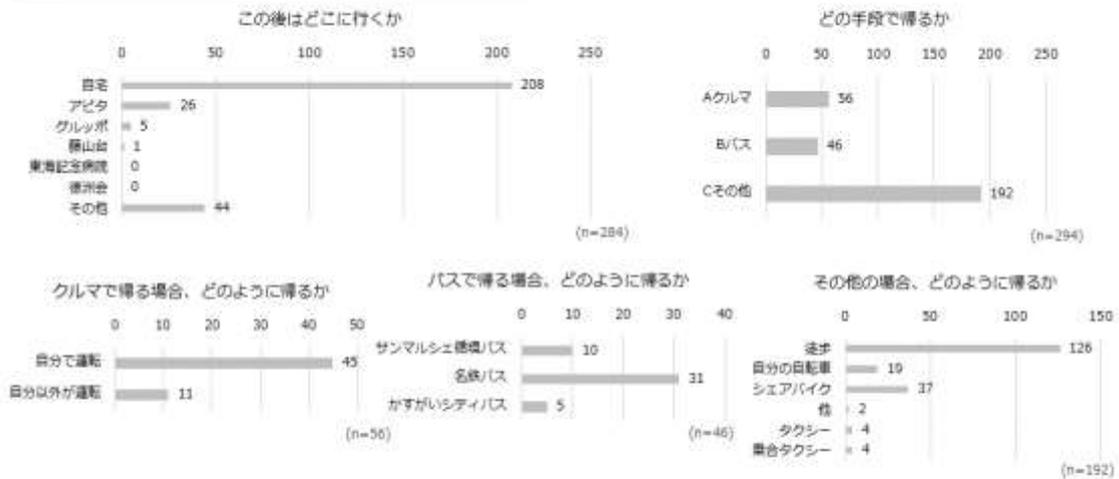
出発地および来訪手段



- 出発地は自宅であると回答した人がほとんど
- 来訪手段としては「その他→徒歩」と回答した人が最も多い
- クルマでの来訪時は「自分で運転」して来たとの回答が、バスでの来訪時は「名鉄バス」を利用したとの回答がそれぞれ多い

12

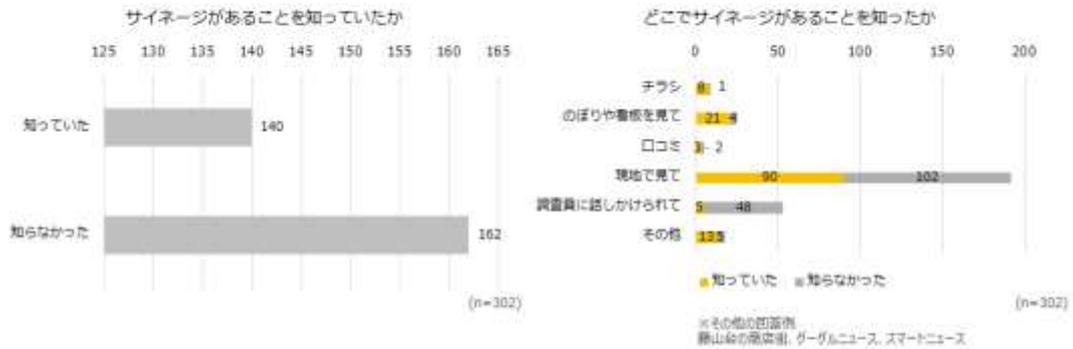
目的地および利用する手段



- 目的地についても出発地同様、自宅と回答した人が大多数
- 帰りに利用する手段も「その他→徒歩」と回答した人が最も多い
- 来訪時に比べると帰りの手段としては「シェアバイク」を選択した人が増加していることが読み取れる

13

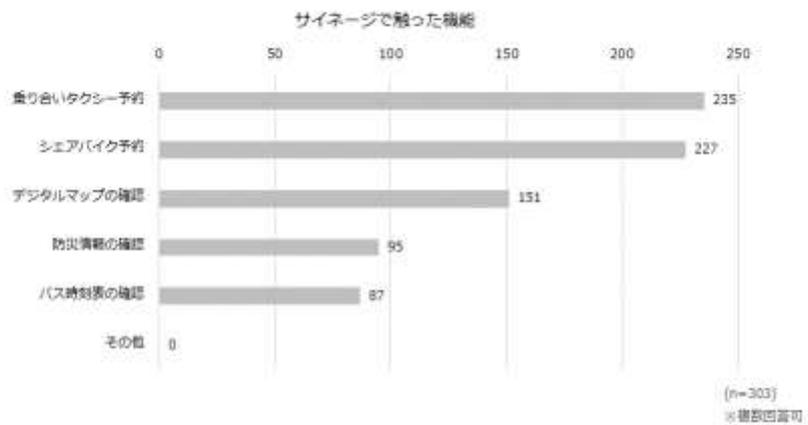
サイネージの存在の認識・存在を知ったきっかけ



- 半数以上の人サイネージの存在を知らなかった
- 現地で直接見ることでサイネージの存在を知った人が大多数を占めている
- のぼりや看板、調査員の存在を通してサイネージの存在に気付いた人も一定程度存在する

14

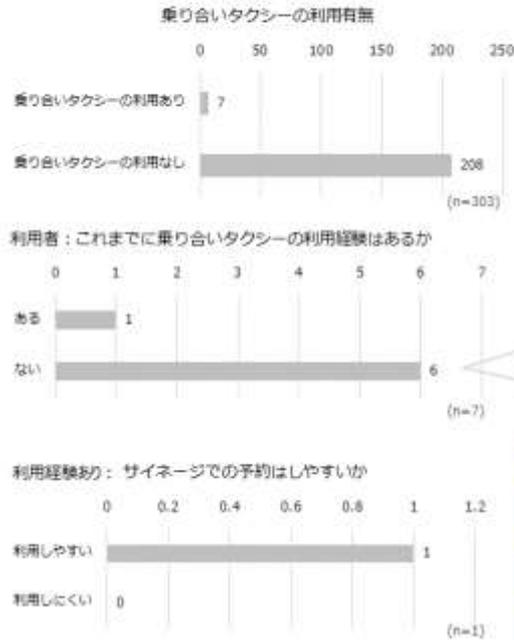
サイネージで触った機能



- 乗り合いタクシーやシェアバイクについて触った人が多い
- デジタルマップや防災情報、バス時刻表の確認に用いた人も一定以上存在する

※防災情報はアプリ版のみ 15

乗り合いタクシーの利用有無



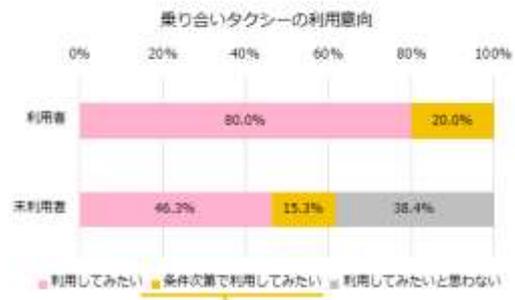
●利用したきっかけ

- モビリティポートを現地で見て調査員に説明を受けたから
- 以前話を聞いてみて利用してみようと思って
- 便利だから

- ヒアリング回答者数のうち、7人がサイネージから予約を行った
- これまでの利用経験はない、と答えた人が大半
- 利用経験がある人はサイネージでの予約はしやすいと回答している

6

乗り合いタクシーの利用意向



- 乗り合いタクシーを利用した人のすべてが、利用意向がある
- 乗り合いタクシーを利用していない人も、約半数の人が利用意向を持つ



(n=34) 17

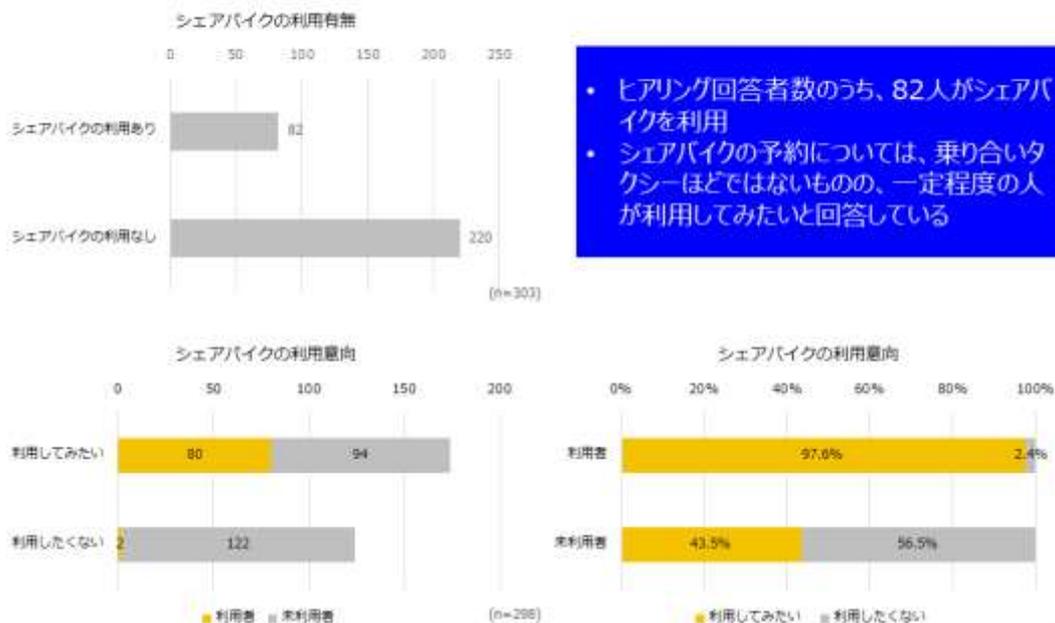
乗り合いタクシーを利用した感想 (コンテンツ利用者)

●利用した感想等 (利用者のみ)

モビリティポートの高さが高く、アプリが一番上なのでタッチしづらかった
いつもオンデマンドタクシーを登録して利用しているが電話をかけなくても呼べるのはすごく便利
画面の反応が悪い
紙の告知をもっと広くまく

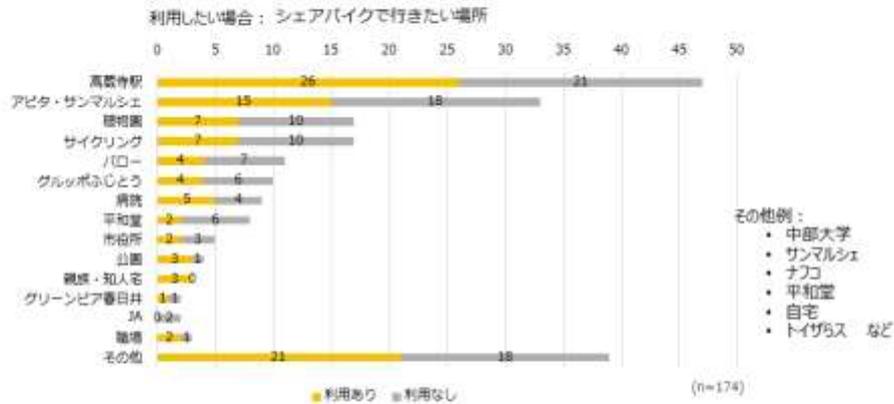
● 利用件数は多くないが、利用したいと考える人が多いため、上記の感想をふまえ、サービスを改善していくことが必要だと考えられる

シェアバイクの利用数、利用意向



● ヒアリング回答者数のうち、82人がシェアバイクを利用
● シェアバイクの予約については、乗り合いタクシーほどではないものの、一定程度の人が利用してみたいと回答している

シェアバイクで行きたい場所



- ・ 高蔵寺駅やアビタへの移動を希望する者が多い
- ・ 「ニュータウン内を走ってみたい」など、サイクリング自体を目的としたという回答も一定数みられた
- ・ 利用有無による行きたい場所の違いは特にみられない

20

シェアバイクの支払意思金額



- ・ シェアバイクの利用有無にかかわらず、シェアバイクの利用意思がある人は、半数以上の人が100円/30分であれば支払えると回答している
- ・ 東京と同程度の水準（160円/30分）程度であれば支払うとした人も一定程度存在する一方、中には0円（支払いたくない）とした人も存在する
- ・ 都度払いを求める意見もみられた

21

シェアバイクの利用意向、感想 (コンテンツ利用者)

●利用した感想等 (利用者のみ)

➤ ポートの設置場所について

今回利用時、途中使わない時間もあるので、その間他の人が使えるよう複数の場所に返却ポートがあると良い
ポートの数を多く、あと分かりやすく、予約4桁をプリントアウト、ICカードタッチで利用OKになりバイクで開錠と料金払い
思っていたより簡単に予約ができて便利。春日井市役所など速くにも行きたい
思っていたより予約が簡単に利用しやすかった。高蔵寺駅まで何分かかかるか行ってみたい
高蔵寺ニュータウン外に乗って行けないと思っていたのでエリア外に行けるのは便利
高蔵寺ニュータウン内をもっと色々回ってみたい
設置場所を色々置いてほしい。ちょっと歩くには遠い時に便利
高蔵寺駅にポートがあれば高校生なども利用できて良いと思う。定額制などサブスクを取り入れると良いと思う
タッチは最初反応しなく、分かりづらかった。今後スーパー、公園、東谷山フルーツパーク。予約はスムーズにできた。4桁のメモに戸惑った数字の記録方法
自宅からグルッポも商店街が近いので良い。サイクルポートがたくさんあると良い
神戸珈琲、本の王国
高蔵寺駅、石尾台ナフコ
文化施設にあるといい
坂が多いので電動自転車は使いやすかった。高蔵寺駅にも返却場所があったら電車に乗る時も利用できて良いが返却場所がないと料金が高くなるから利用できない
借りられる所を増やしてほしい
アピタにあって便利です
NT内にあり利用しやすい

22

シェアバイクの利用意向、感想 (コンテンツ利用者)

●利用した感想等 (利用者のみ)

➤ 要望等

初めは人に聞かないと予約の仕方が分かりにくい
説明を聞いたのですぐ予約ができましたが、もう少しポートに説明書きがあるといいと思う
シェアバイクの返却方法を分かりやすく、あとサインージ操作は不満はない
サドルを下すレバーが固い
タッチでポートの予約は簡単に良い。操作方法でエンターを間違えて押ししまいそう
携帯アプリで料金払い等でできれば良い
充電スポットや替えのバッテリーなどを貸出してほしい
バッテリーの残量を確認して目的地によって借りる自転車が選べるようにしてほしい。駅の駐輪場と同じ位の料金なら絶対使う
バッテリーが30%しかなくて高蔵寺駅まで行って帰って来れるのが不安だった
使い方の中で充電が行われているか(別で充電不足の為、不便を感じた)
ここに来るまでにスマホで自転車の空き状況が分かるようになるといいと思う。満タンにいつもなっていてほしい
すごく簡単に便利だが台数が少なくて空いてない時がある
サインージだけでなく、アプリで予約ができると良いと思う
もっと台数を増やしてほしい
タッチがしにくかった
簡単な操作ですぐに借りられて利用しやすかった。子供用の自転車も設置してほしい
携帯アプリで料金払い等でできれば良い

23

シェアバイクの利用意向、感想 (コンテンツ利用者)

●利用した感想等 (利用者のみ)

➢ 要望等

MPIは私は年齢的に問題なく操作できた。ただシェアバイクの開錠はステッカー見てもすぐに分からなかった
 ポートに広告画面分かりづらい
 使い方が分かりづらい。鍵の操作方法、開錠方法、電源自体の入れ方なんかも
 貸し出し車両に対して駐車台数と異なる
 朝一で予約をしようと思ひ番号までは出たがそこでシステムエラーになって借りられなかった (本人の操作ミスによる)
 予約を事前に予約できれば
 アシストとサイズ感。車を使うまでもない2km圏内。事前に空き情報があると良い
 電動アシストは坂が多い高蔵寺ニュータウンでも比較的快適に移動でき良かった。利用したい時に必ず利用できる
 とは限らないというのは不便。スポットや台数の拡充を希望。また利用可能台数等をweb等で確認できれば安心し
 て利用できそう。シェアバイクの返却可能台数に制限があるのは困る。他のポートの返却可能台数だけ分かるのは
 不便。他のポートの利用可能台数が知りたい。できればwebで知りたい。現地のポートの情報は□台利用可能な
 に他のポートは○台返却可能になっている。最初は○台あるのかと勘違いした。
 自転車を出す際、現地に説明できる人がいると良いですね

24

シェアバイクの利用意向、感想 (コンテンツ利用者)

●利用した感想等 (利用者のみ)

➢ 感想

普段徒歩、原付での移動がメインだがこのような (シェアバイク) サービスは嬉しい
 予約方法が簡単で良かった。坂道がすごく楽で走りやすかった
 歩くのが好きだからできるだけ歩くようにしている
 思ったより坂道で負荷がかかった (電動アシストの)
 私大丈夫だが、年配の人はなかなか触らないと思う
 NTの道の構造を知らないと走りづらいかもしれないです
 自転車では大回りになってしまう所がある (道路構造上)
 自転車のみ道の整備、道路ガタガタするのを直してほしい
 (この機会を参考に電動自転車を今後買う予定です) 坂が多いので便利です
 24H返却可能だから良いです
 お手軽で乗りやすい。無料で乗れるのが良い
 タッチ操作ですぐに借りられて便利
 坂が多いので便利である
 自身には分かりやすいが高齢者には操作が難しそうなのでそこをクリアできるのか?
 手袋をはめているとタッチできないのは不便
 操作は難しくない
 操作性は問題ない
 難しくなかった (一人でもできそう) 証明書なしで? がビックリ
 難しくなく借りられた、事前予約できれば良い
 便利だと思う。続けてほしい
 予約方法が簡単で良かった。坂道がすごく楽で走りやすかった

25

シェアバイクの利用意向、感想 (コンテンツ利用者)

● 利用した感想等 (利用者のみ)

➤ 有料化について

無料なら利用するが有料になったら利用しない。18:00までの利用時間をもう少し延ばしてほしい
名古屋などでやっているレンタサイクルと同じような使い方だから使ったことのある人など使いやすいと思う。1時間利用なら少し割引などがあると良い
有料になるなら、時間制だと目的地で使わない時間ももったいなくて借りづらくなるから1回200円など回数制の方が良い
今後無料なら利用したい
時間制で割引になる制度

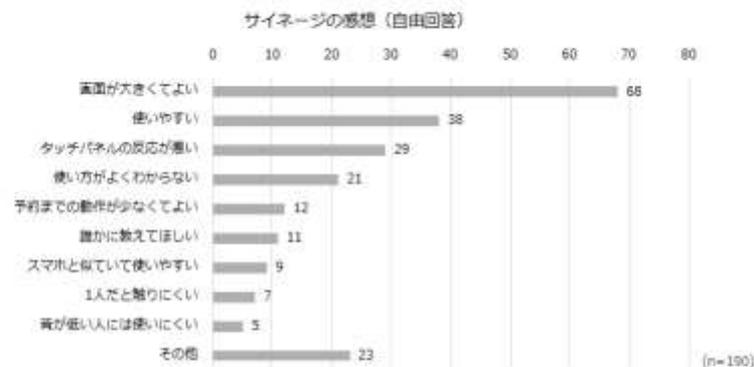
➤ アシスト自転車について

アシストが付いているから坂道も上りやすかった。バスの本数も少ない場所に行くのに利用したい
お手軽で乗りやすい。無料で乗れるのが良い
坂が多いので電動はメリット
坂道が多い所なのでアシスト付電動はありがたい
電動アシストの付いてない自転車と比べて全然楽で快適ですごく良かった
場所的に電動アシストが良い。利用時間が通勤には使えない

- ・ 坂道の多い地域であるため、「電動アシスト」であったのが良かったという意見が多かった
- ・ 「サイクルポート数の増加」「より遠い地区まで行きたい」という意見も存在した
- ・ 一方で「電動アシストの充電がなかった」「充電が切れてしまわないか心配だった」という声もあった

26

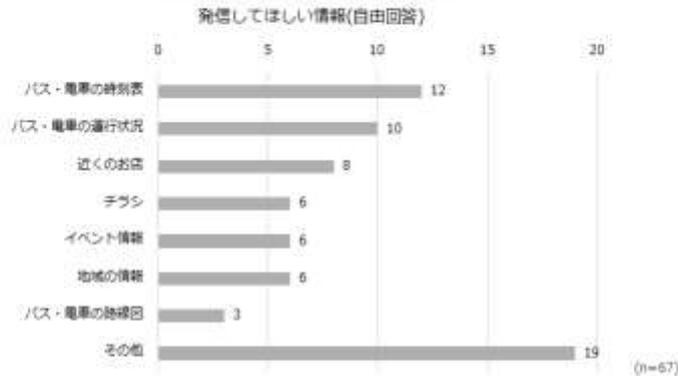
サイネージの感想 (コンテンツ未利用者のみ)



- ・ おおむね使いやすいという意見が多い
 - ・ 特に「画面が大きくて見やすい」「スマホと似ていて使いやすい」「予約までの動作数が少なくてよい」という意見が多く寄せられていた
- ・ 一方で使いにくいという意見も一定数存在した
 - ・ 「タッチパネルの反応が悪い」という意見が多かった
 - ・ そのほか、「1人だと触りにくい」「誰かに教えてもらいながらでなければ難しそう」「背が低い人にとっては高すぎて届かない箇所もあるのではないか」という意見が寄せられている

27

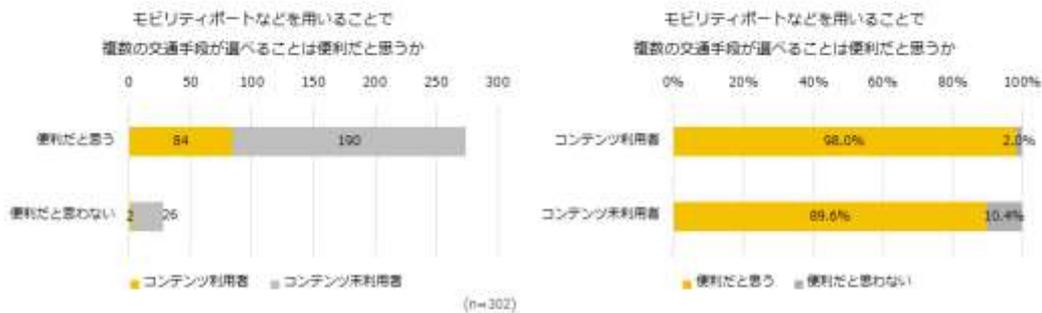
発信してほしい情報 (コンテンツ未利用者のみ)



- 交通に関する情報が欲しいという意見が多い
 - バスや電車の時刻表・運行状況・路線図
 - 目的地を入力すれば経路・料金等が分かる「乗換案内」的な使い方をしたい
- お店に関する情報が欲しいという意見も一定程度存在
 - アピタなどの「カフェ」
 - 近くの飲食店や買い物ができる場所を表示してほしい
- 地域のイベントに関する情報
- その他の意見では、シェアバイクのバッテリー残量についての言及もみられた

28

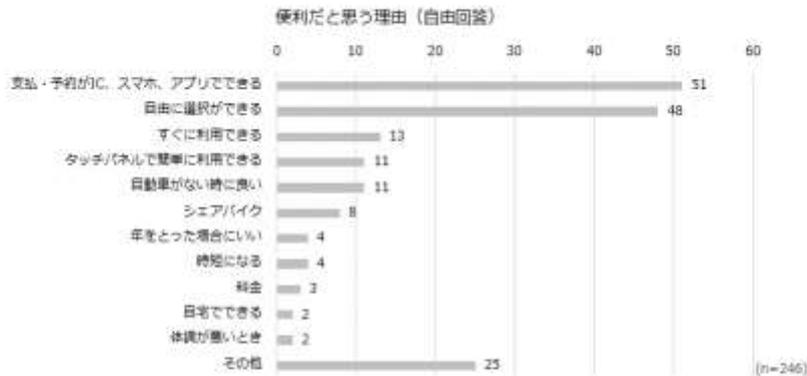
複数の交通手段を自由に選べる環境について



- 多くの人がモビリティポートやスマホ等を用いることで複数の交通手段を自由に選べる環境は便利であると思うと回答している
- 乗り合いタクシーやシェアバイクのコンテンツを利用した人は、これらのコンテンツを利用していない人より便利だと思う傾向がある

29

【理由】複数の交通手段を自由に選べる環境について



- 便利だと思う理由として、支払や予約が簡単にICカードやスマホでできること、目的に合わせて自由に交通手段を選べることをあげる人が多い
- 中でも、ICカードでできることに好印象を持っている人が多くみられた
- 一方、便利だと思わない理由として、「使いこなせるかわからない」「操作が分からない時に聞けない」といった意見もみられた（詳細は次ページ）

30

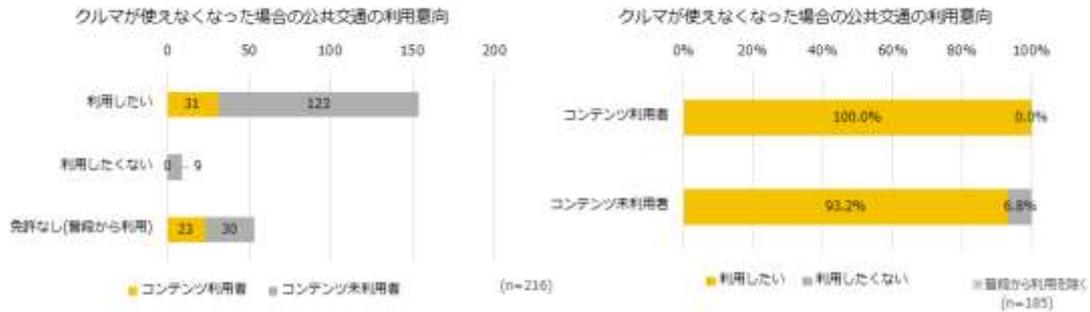
【参考】複数の交通手段を自由に選べる環境について

●便利だと思わない理由（すべての回答を抜粋）

たくさんあっても使いこなせない
荷物があるし、足が不自由なのでタクシーがいいから
ICカードを持っていない
スマホも持っているがほとんど利用しないから
スマホやICカードを使っていないから
スマホやICでの情報漏洩が心配
たくさんあっても分からない
ついていくのは精一杯
バスぐらいいしか利用しない。自転車は危ないから
バスとタクシーしか使わないから複数必要ない
めんどくさい、電話でタクシーを呼んだ方が早い
モビリティポートを利用するのにここまで来ないといけないから不便
慣れている交通手段しか使わない
今は自分の車で動くから必要ない
今は車の運転ができるから必要がない
今は車を運転できるから複数必要ない
自分が使いこなせるか分からない
車ばかりで他の交通手段は使わない
小さい子供がいるのであまり利用しない
多すぎると年寄りには大変
年を取ってくるとスマホやカードを使いこなせるか分からない
年節的に色々機能があっても難しい
複雑だと使えない。最初は教えてもらわないと不安
複数あっても教えてくれる人がいないと使えない
複数使いこなす自信がない
分からないことがあっても聞けないから

31

将来の公共交通利用意向・モビリティポートの関心 (高齢者)



- 高齢者のうちほとんどの方が将来、クルマが使えなくなれば公共交通を利用したいと回答している

32

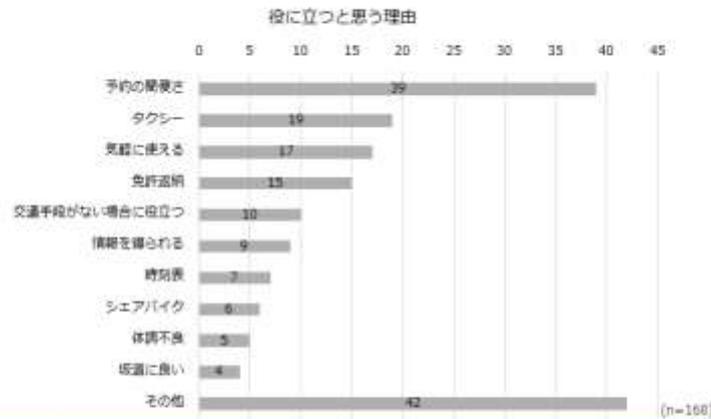
将来の公共交通利用意向・モビリティポートの関心 (高齢者)



- 公共交通を利用する状況になった際には、モビリティポートが役に立つと思うと回答している高齢者が大多数を占めている

33

【理由】将来の公共交通利用意向・モビリティポートの関心（高齢者）



- 予約が簡便であること、気軽に使えることから、モビリティポートが役に立つと考える人が多い
- 一方、役に立たないと思う理由として、「使いこなせるかわからない」「モビリティポートまで移動する必要があるから」といった意見もみられた（詳細は次ページ）

34

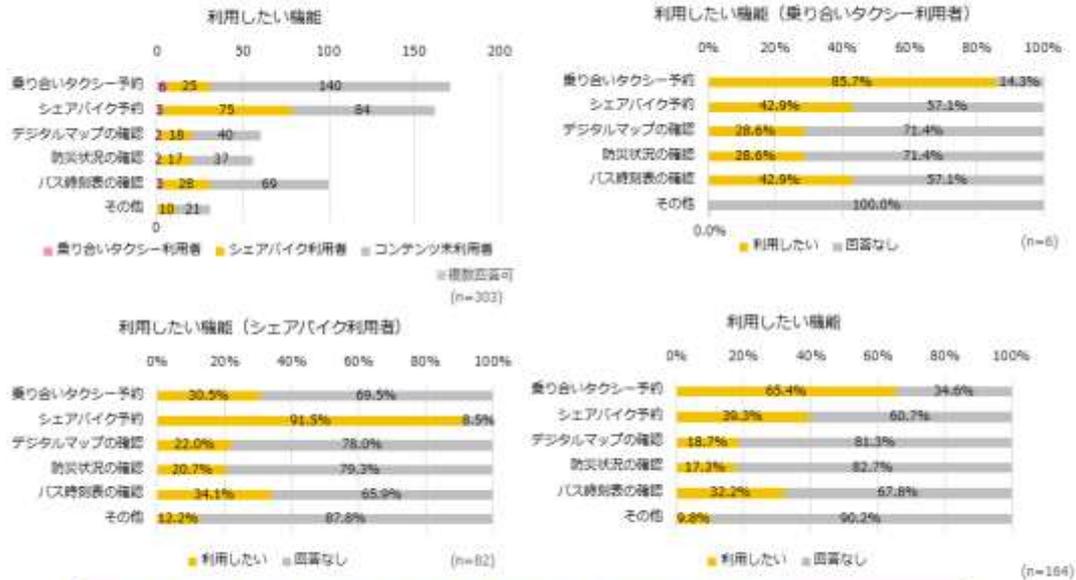
【参考】将来の公共交通利用意向・モビリティポートの関心（高齢者）

●役に立たないと思う理由（すべての回答を抜粋）

スマホで操作できた方が良いので
住んでる場所と違う場所にポートがあり、すぐ使えない
ここで予約するより、電話でタクシーを呼ぶ方が早いから
ここまで来ないと使えないから
スマホの方が便利だと思う
スマホの方が良い。モビリティポートの整備には金がかかる
スマホもうまく利用できないのに自分が使いこなせるとは思わない
タクシーに知らない人とは乗りたくない
タクシーはまだ利用しないから
ニュータウン内だけでは範囲が狭い
バスの方が気楽だから
バスの方が気楽に乗れるから
バスの方が早いような気がする
バスは時間が合わず便利と思う
モビリティポートのある場所まで行かないと使えない
運転できなくなったらあまり出歩かないと思う
家からここまで来ないと使えないから
高蔵寺駅まで行かないから
時刻表が名鉄バスとシティバスが一緒の所に表示されていて時刻を間違えそうになった
自転車を持っている（電動アシスト付）
自分が行く所が少ないから
頭に入っているから

35

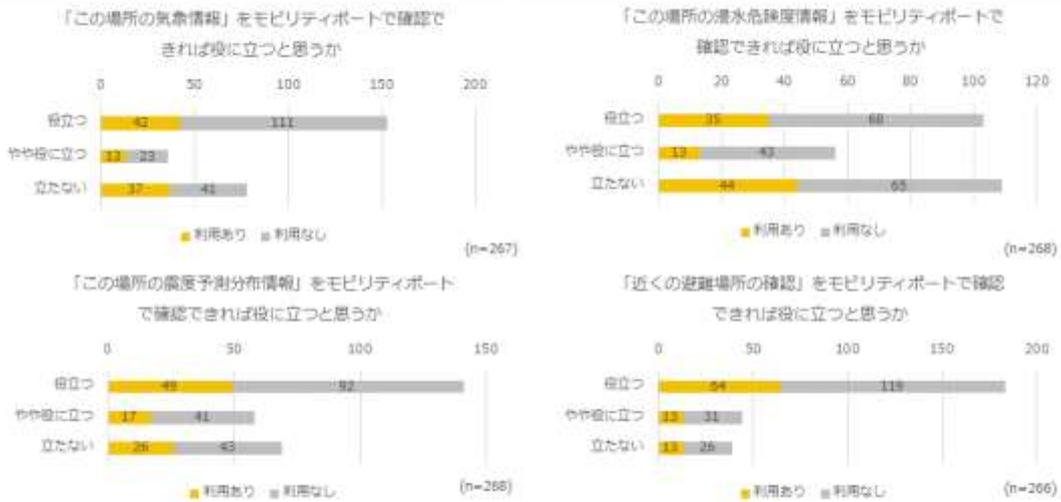
モビリティポートで引き続き利用したい機能・ほしい機能



- ・ 乗り合いタクシーやシェアバイクの予約をしたいと回答した人が多い
- ・ 利用したコンテンツごとにもと、実際に使ったコンテンツに対し利用意思が高い

36

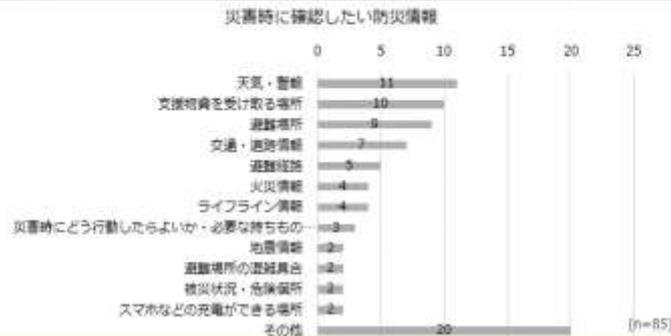
モビリティポートで確認したい防災情報



- ・ 「避難場所」については大多数の人が役に立つと回答している
- ・ 「気象情報」「震度予測分布情報」については役立つと回答している人が多いものの、意見が割れている
- ・ 「浸水危険度情報」は他情報に比べると役に立たないと考える人が多いと読み取れる

37

モビリティポートで確認したいその他防災情報（自由回答）



- 「災害時の避難場所や支援物資に関する情報を確認したい」とする意見が多い
 - 「避難所で何が配られるか」、「避難所までの経路」等
- 災害時に限らず天気・警報などの気象情報を確認したいという意見も一定程度存在
 - 「自転車をレンタルするついでに明日の天気が見れるのは便利」
- 交通機関の情報に関する意見
 - 平常時：交通渋滞や通行止め、電車の遅れに関する情報
 - 災害時：電車やバスの運行情報、避難時に車が通れるかどうかなど道路情報
- その他
 - 日本語だけでなく、英語や中国語など多言語が選択できるとよい
 - 基本的に情報収集は携帯電話でおこなうと思うが、携帯の回線がパンクした場合はモビリティポートで確認することになりそう

38

サイネージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

●乗り合いタクシーについて

- タクシーが夕方まであってほしい。せめて15~16時。料金が高いのでどうしてもバスに乗ってしまう。バスだとバス停まで道路を渡らなくてはいけないから
- もう少し早い時間から遅い時間まで運行してほしい。病院の予約時間に利用できない
- 乗合サービスの運行時間を長くしてほしい。終電を逃した時に利用したい
- 乗合サービスの時間が短いので長くしてほしい
- 乗合タクシーのエリアが狭い。だからバスが歩きになってしまう
- 高蔵寺駅線路の手前まで乗合タクシーの利用範囲を広げてほしい
- 市役所まで乗合タクシーを走らせてほしい
- 乗合タクシー土日も運行してほしい
- 明確なタクシー乗り場の位置が分かる表示
- タクシーに特化、モビリティポート画面に予約完了後、到着時刻が表示（大きく）あると良い
- タクシーの待ち時間が長くなること考えたらベンチ。近くのバス停、ポスト、公衆電話→マップを有効に活用して情報（コンビニ、電池の回収場所）。電動スクーター、キックボードは？いいのではないか。乗換案内→シェアバイクの利用状況（空きなど）
- 乗合タクシー朝8:30に車に乗れるように運行時間を早めて終了も3時（15:00）位までにしてほしい。土曜日でも運行してほしい。家族やグループで利用の場合、少し割引してくれると利用しようかなと思うが今はそれなら普通のタクシーがいいかとか思ってしまう
- 80代の人乗合タクシーの予約の仕方が分かりにくいかも、もう少し説明書きがほしい

39

サイネージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

●シェアバイクについて

もう少し色々な所にシェアバイクの駐輪場がほしい
 26インチの自転車はお年寄には大きいので24インチの方がいいと思う
 バスの時刻がバス停まで行かなくても分かり、とても見やすくて良いです。シェアバイクを1泊で借りたい。アピタから家まで翌日家からアピタまでのように
 駅に自転車があると色々行くのに便利だと思う
 携帯でどここのポートに借りることのできる自転車が今何台あるかが見れると便利
 高蔵寺駅に行った時駐輪場がなくて、100円の所に停めた。駅にも停められる場所を作ってほしい
 市がやっている無料駐輪場は身分証明がいるがこのポートはいらないからいい
 借りる時少し恥ずかしかった。周りの目が。シェアバイクの利用に特化したいので他に必要を感じない。前輪固定ラックがあれば安定していて安心する。逆にアプリだけでどう使ったらいいか、アプリの利用しづらい
 以前乗っていた自転車は普通の自転車だったので電動自転車に乗ったことがなくて怖い
 前に電動アシスト自転車を買おうと思ったがこの辺の人は電動でも坂道で転んで怪我をする人がいて主人もそれで怪我をして買うのをやめた。でもいい機会だから一度乗って見たい
 親子（赤ちゃん）も乗せれるようなと良いと思う。カゴをもう少し大きくしてほしい
 少ない台数、小さくてもいいからコンビニとか、押沢台だとコンビニと酒屋にポートを(サイクルポート)を設置してほしい
 シェアバイクのヘルメット着用の義務化を今後どうするか？安全面に配慮して一般企業にも協力してほしい（MP設置場所の提供など）
 シェアバイクの現在借りられる台数を表示してもらえると良いです（現在は駐車台数の表示なので）
 シェアバイクの防犯が怖い。自転車を持って行かれたらどうすれば良いのか？パスワードが面倒くさい
 シェアバイク自転車の受付時間をできたら24時間にしてほしい

40

サイネージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

●シェアバイクについて

シェアバイク自転車の受付時間をできたら24時間にしてほしい
 2人で借りたい時、3台利用可能となっていて1人借りたら次が0台になってしまって2人目が借りられないことが4回あった。2人とも借りれたのは1回。0台になってから30分後には利用可能に戻っていた
 65歳以上になると電動自転車は危ないと思う。シェアバイク受付時間を8:30より早くしてほしい。8:30に来たがバッテリーが30位に減っていたので朝一はいっぱいにしておいてほしい
 自転車を貸す場所が分かりにくかった
 坂が周辺には多いのでマナー等を守れる方に貸し出しと良いですね（シェアバイク）

●防災情報について

この辺りで浸水情報はあまり必要ない感じがする
 ニュータウン内全部の避難場所が見れるようにしてほしい
 防災情報はいいが色々な機能を付けると複雑になるからこれくらいの情報でいい
 防災情報は多ければ多いほど良いと思う
 避難場所が出るならそこに最低限の食料、毛布などを置いてほしい
 避難場所の確認は役に立つと思うのでとても良いです
 防災情報は携帯の方が便利です。自分で確認できるから

41

サインージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

● そのほか機能等について

タッチの反応が悪い
最初の画面の文字が1色なのは私には見にくいので何色かにしてほしい。3輪車の貸し出しをしてほしい。お年寄にはモビリティポートが何か分からないと思う。もっと分かりやすく日本語で書いてほしい
周遊マップの色が近くに行くと同系色に見えて見にくい。バスの本数が少ない。図書館、市役所どこに行くにもバスを乗り換えないと行けない、直に行けるようにしてほしい
時刻表の行き先が識別になって分かれているが、白内障の人などには見にくいので白の方が良いと思う
人通りの多い所でスムーズに使えるかが心配
上の機械に比べて下の土台がスタイリッシュじゃない

● 利用範囲について

坂下の方まで利用範囲を広げてほしい
市民病院など運行範囲を広げてほしい
市役所まで範囲を広げてほしい。行くのに不便
中央公民館、市役所まで広げてほしい。バスで行くのは遠まわりで不便
多少のコース外にも行ってほしい。19号バイパスの範囲内の病院にも行ってほしい。画面上に自分の好きなコースを作れてそこをシェアバイクで走ってみたい
もっと範囲を広げてほしい。買い物をして予約した時に1時間待ちとかになると嫌なので予約時間を指定できるといいかも
利用範囲を春日井市内に広げてほしい。黄色いバス（シティバス）の本数が少ないから最低1時間に1本はあるように増やしてほしい
運行範囲を広げてほしい。神領近くのインター位まで

42

サインージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

● あればいい機能・情報等

バスの時刻、滞りの30分後や1時間の時刻がどこか触ると出てきてほしい
バスの時刻も出ていて分かりやすくていいと思う
バスの時刻表。普段からタクシーは使うのでこのシステムありがたい
バスの時刻表があるが便利で分かりやすい
バスの時刻表が上すぎて見にくい
バスの時刻表は文字の大きさもちょうどよく見やすくて良いと思います
バスの時刻表も出ているのが分かりやすくて良いです
バスの接近情報
マップに行く方面ごとに色分けしたバス停を入れてほしい。どこのバス停なのかが今では分かりにくい（設備）なくて良い。（どのような情報）若成台→高蔵寺で遅れたことがあるのでバスロケがあると良い
アプリでバス車内の混み具合が見れたら利用したい
スマートフォンでタクシーの接近情報や予約確認が見れるといい
タクシー予約で行き先を選んだ時にその辺りの地図も出てくると分かりやすくて良いと思う
タクシーに特化、モビリティポート画面に予約完了後到着、時刻が表示(大きく)あると良い
タクシーの接近情報が分かるようなモニター
サイトではなくアプリでどこに何台シェアバイクがあるかが見れると便利。乗り合いタクシーもアプリで現在地や待ち時間が見れるといい
スマートフォンアプリがあれば良いです
スマートフォンで貸し出し可能台数や返却可能台数の確認
スマホと同じような操作だから使いやすいそう
マップの見たいところをタッチペンで書いたら出てくるようにしてほしい
マップに娯楽施設ものをせてほしい
モビリティポートで周辺のアルバイト募集や店の情報が見たい

43

サインージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

●ほしい設備

テーブル、椅子
ベンチ
ベンチ、屋根設備があれば良い。なし。利用方法の案内
ベンチ、何時頃どれくらいの雨が降るのかまで分かれば便利
ベンチ、自販機(防災用品)の販売は良い。スマートフォンYahoo路線情報(時刻、遅延)は見ている、乗換情報。三輪で電動アシストあったらいいのに
ベンチ、自販機、雨風防げる屋根。交通手段なし。モビリティポートは必要、特に高齢者(～80歳代)分かりやすく、使いやすく。究極は自宅でワンプッシュでタクシー呼べ、好きな所行ける
ベンチ、自販機あったら良い。バスロケ(だいたい時刻通りに来るけど)もあれば良い
ベンチ、自販機。バイク：モーターバイク
ベンチ、日よけシェード
ベンチ。雨の時などは屋根がほしい
ベンチ。画面操作する時に手荷物を置けるスペース
ベンチ。他にはない
ベンチは必要、屋根あったら親切。交通手段：ない。全体：利用方法のPOPがほしい
ベンチやテーブル
ベンチ(乗合タクシーの為に庇(ひさし))屋根があると良い。なし。カーシェア(天気気にしなくて良い)。乗換案内の時刻
ベンチ、テーブル、日よけ。イベント情報。GOタクシーのプッシュ通知(クーポン発行、利用促進)で忘れられない。ポートに近づくと案内を流す
ベンチ、物を置けるスペースあったら便利。どのような情報：分からない。アプリはない
ベンチ。他はなし
ベンチはほしい。ヘルメット(防災用のヘルメット)ヘルメットはあった方がよい、自分では付けられないかも。ポートの近くで雨を避けられてれば、現地でも良い。シェアバイクは施設内に置けるようであれば防犯面で良い

44

サインージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

●ほしい設備

(設備)自販機。(情報)飲食店、街ナビ、照会おすすめ。(アプリ)事前予約しておけること
Wi-Fi
Wi-Fiやコンセントなど
キッズスペース
テーブル、椅子
タクシー乗り場に荷物を置けるベンチやカートを返却できる場所がほしい
ポートの周りにベンチがあると便利
椅子、ベンチ、待合室、屋根、自販機。(交通手段)なし。思いつかない。啓蒙になるリスクの予測にはなる。自由意見：周遊のクーポンができれば良い
椅子は絶対いる。カードを使えることを分かりやすく表示。いろんな世代に対応した乗り物(ベビーカー、歩行器、三輪車)
設備：屋根、椅子。アプリ：乗り換えは便利
近くに椅子があるといいと思う
椅子、バスとどっちが早いかわかる。バス時刻表の位置を低くしてほしい、位置高い
椅子、ベンチ、待合用、屋根、自販機。(交通手段)なし。思いつかない。啓蒙になるリスクの予測にはなる。自由意見：周遊のクーポンができれば良い
椅子、屋根。電動キックボードのシェア
椅子、屋根がほしい。クーポン情報が表示されると良い。乗換案内、アプリやWebで利用して便利
自転車置き場ポートには雨風しのげる場所。手段：ない。三輪車の電動アシストがあれば簡単な方がいい
自動販売機
自販機が近くにあるといい。デジタルマップの地図に病院が載っているが画面が変わるまで病院名が分からない。地図上に病院名を入れてほしい(ない所がある。病院のマークの所に名前がほしい)

45

サイネージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

●ほしい設備

雨や風の対策
雨よけ屋根（ポート、駐車場、ベンチが雨よけ）。バスロケ情報→自転車ダメならバスへ切り替え。三輪で電動なら荷物載せられるカートスペースが広ければ。時刻、遅れがあるのを見ている（アプリ）。サイクルポートの利用台数がアプリで事前確認できると良い
雨のやつは便利
雨よけ設置ほしい。シェアバイクの事前予約があったら良い
雨よけ屋根があると良い。ベンチ。藤山台についてはバス停近いので名鉄バス等の時刻表示あったら良い。時刻発・到着から目的地までの所要時間料金、そこまでも情報(乗り換えの時間)。全体意見、福祉の面でもこういったサービスを使えるように
待合用ベンチ（到着までの間）。マイカーがある為ない
足が不自由な為、座ったまま操作できる椅子
車が来るまで休める所があると良い。ニュータウンの境目ぐらゐまでタクシーの範囲を広げてほしい
休憩する場所（トイレ、ベンチ）の情報があると良い
休憩できる所、椅子などを置いてほしい
メモする台があると良いと思う
モビリティポート操作中の荷物置場がほしい

46

サイネージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

●ほしい設備

屋根（雨の日の為に）
屋根絶対いる。カーシェアも料金では自転車
屋根付きテーブル。テレビ（モニターの一部）。休憩できるのが良い
屋根（まぶしくて、逆光だから）
屋根があった方がいい。雨にあたらない所
屋根付きテーブル
屋根付きのテーブルがあれば良い
屋根付き休憩スペース。自販機
何もないので屋根を付けてほしい
設備；既存の施設を活用した場所にあると良い。設置してある場所、特化した情報。時刻表が表示は便利
移動カフェ
待ち合いベンチ(到着までの間)。マイカーがある為ない
自販機と休憩スペース
車が来るまで休める所があると良い。ニュータウンの境目ぐらゐまでタクシーの範囲を広げてほしい
自販機、照明。近隣の店舗のお得情報。なし

47

サインージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

● あればいい機能・情報等

アピタは大丈夫、休める。アプリは便利、名鉄バスロケ、乗換案内、エキトピア
風よけ、日よけ、雨よけの設置。イベント情報、予定のインフォメーション。特になし（アプリが進化している）。流れていてもいいが、知りたい情報が（選択式）セレクトできる。コミュバスも名鉄バスと連携できれば
音声での案内や押すボタンの色が変わると分かりやすいと思う。タクシーが現金払いのみというのをもっと分かりやすく表示してほしい。自転車のカゴが小さい
地図でバス停の場所が確認できると便利
情報広告があれば良い
時刻表が行き先ではなく、時間の速い順に出てくれると見やすい。行き先はその下に出ていたら分かるから
店のPRやキャンペーン、今なら不在者投票がここでできることなどを動画で見せると分かりやすいと思う。子供も乗せられるような自転車があるともっと利用する人も多くなると思う
モビリティポートでレンタカーがシェアできれば団地内の車の数が少なくなり、子供が安全になる
自転車は禁止されているのでタクシーを利用したい。スマホでも予約できるともっと便利になる
病院内のポート近くでタクシーを待っていてタクシーが到着したら分かる機能があれば室内で待ってて便利
店のQRコードではなく直接ホームページなどが見れたら便利。QRコードを読み込んでまでは見ない
ポートが商業施設にあるのでお得な情報やイベント情報が分かるといい
鉄道の乗り継ぎや時刻も分かると嬉しい
無料巡回バスがモビリティポートで使えると良い
利用したい交通手段、バスやタクシーの位置と残りの距離がスマホアプリで確認出来たら便利
クーポンがモビリティポートで得られれば積極的にポートを利用すると思う
MPでサイクリングロードマップ、見どころが観られると良いです。観光マップがあると良い

48

サインージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

● あればいい機能・情報等

スマホ充電機能、AED、防災自販機（災害対応）、トイレ簡易設置、バイク（原付）、カーシェア、乗換案内所要時間
クーポンがあると良い。バスロケーションがあると良い。自販機もあると良い
サイトではなくアプリでどこに何台シェアバイクがあるかが見れると便利。乗合タクシーもアプリで現在地や待ち時間が見られるといい
傘のレンタル。Uberのタクシーは便利（到着の予想ができる）。バスの接近情報
地域の防犯情報がでると良いですね
地図でバス停の場所が確認できると便利

● 意見・要望等

モビリティポートと書いてあっても何か分からなかった。説明を聞いて初めて分かった
ポート自体の使い方が分かるものを表記したらどうか。（情報）観光情報（シェアバイクで行ける所）。健康チャレンジメニュー（～まで何kmで行くようなもの）。アプリは思い浮かばない
利用時間を延ばしてほしい
駅にこのサービスがあると帰り疲れた時に利用したい。チラシが分かりにくい。タクシーの電話番号を入れてほしい
モビリティポートがここにあるという看板を出してほしい。どこにあるか分からない。使い方を教えてくれる人が慣れるまではほしい。シェアバイクの設置場所と台数を増やしてほしい
春日井市内でもっと宣伝してほしい。周遊マップで商店などの画面を出した時に地図をもっと大きくした方が分かりやすい
名古屋にもっと行きやすく料金を安くしてほしい（春日井市は何もない）。公共交通を使っても2000円くらいかかる名古屋市内のカリテコのように色々な場所にないと難しいと思う

49

サインージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

●意見・要望等

1年位ずっと置いてほしい。お年寄りは2~3ヶ月では慣れないと思う
 80代の人の乗り合いタクシーの予約の仕方が分かりにくいかも、もう少し説明書きがほしい
 お年寄でも分かりやすいよう説明する人や説明書きがあると良いと思う
 お年寄でも分かりやすく使いやすいようにしてほしい
 お年寄りが外出しやすくなれば良いと思う
 お年寄が多いから使ってもらえるかが心配です
 お年寄りにはタクシー予約もできて便利、早く設置してほしい
 カタカナや横文字以外で高齢者が分かる意味で表現してほしい
 すぐ忘れてしまうので1人では使えない
 慣れたら使いやすいと思う。時刻表が明るく見やすいところは良いと思う
 慣れるまでは教えてくれる人がいてほしい
 係員配置
 教えてくれる係の人が操作に慣れるまでいてほしい。避難所の人数が分かるのが特に役に立つと思う
 サービスが中央台が多いので他の団地にも置いてほしい
 フードトラックなどゆっくりできる環境や人が集まりやすい場所
 グルッポは遠いから市民センターに小さくてもいいから図書館がほしい
 アピタにあるなら、店の中に置かないと暑いとか寒い時に利用しづらい
 アピタまで来ないと使えないのが不便
 シティバスの本数を増やしてほしい。バスの時刻も見れるのは良いと思う。はっとりクリニックにも行ってほしい
 お年寄りには良いと思うが、駅から高蔵寺ニュータウンまで夜間乗合タクシーがほしい
 バスのない時間帯に利用したいので、朝6:00頃から24時間使えるようにしてほしい。モビリティポートの設置場所を画面の地図上に表示してどこにあるか分かるようにしてほしい
 病院内で予約できるのはありがたいが、時間が近くなったら外で待つので外にも置いてほしい

50

サインージ・モビリティポートへの感想・意見（自由回答）

●感想等

今はバスを利用するので乗合タクシーはもう少し先に利用すると思う
 今はほとんど車を利用しなくなってきたのでこのようなシステムがあるのは助かる
 最新の機能でいいと思う。ずっと置いてほしい
 病院に行く時に乗合タクシーを利用したことがあるが、その時は往復でタクシーを頼まなくてはいけなくて時間が読めず薬を待つ間にタクシーを待たせてしまいトラブルになったことがあったので、自分で時間が決められるのはありがたい
 前に乗合タクシーのモニターをやった時はうまくマッチングできなくて乗れなかったが、今回話を聞いて便利になったみたいだから利用したい
 車を運転しない人にはすぐ予約ができるのは良いと思う
 どんどん増えればスマートシティとなるので便利になっていくと思います
 慣れたら使いやすいと思う。時刻表が明るく見やすい所は良いと思う
 バスの時間が分かり、待ち時間の間に防災情報など触って見れるのは良いと思う
 画面が大きく見やすいです
 画面も大きく見やすいと思います
 交通の便が不便な所は乗合タクシーなどあった方がいいと思う
 前に電動アシスト自転車を買おうと思ったが、この辺の人は電動でも坂道で転んで怪我をする人がいて主人もそれで怪我をして買うのをやめた。でもいい機会だから一度乗ってみたい
 珍しく大きく目立った広告と思った。常時あれば誰かが見ると思う
 特になしだが、雨降りや荷物を持っている時にタクシーの予約が買い物先でできることは良いことだと思う
 避難場所に置いてあってもいいと思う。バスや電車の遅れ情報が分かると助かります
 便利になって良いと思います
 便利になって良いと思う
 便利になり実用化されると良いです
 防災、バスの時刻などが分かり便利だと思いました
 情報も見やすく良いと思う

51

5.1.3 モビリティポート設置箇所管理者等へのヒアリング

(1) アピタ館

「モビリティポート実証実験」に関するヒアリングメモ（アピタ館）

日時：2023年3月8日（水）9:30～10:30

場所：高蔵寺ニュータウンセンター開発 会議室

出席者：アピタ高蔵寺店 山本店長

春日井市都市政策課 津田様・加藤様、高蔵寺ニュータウンセンター開発 木村様
大日本印刷 上飯屋様・藤原様、計量計画研究所 萩原

1. モビリティポートを設置したことで、施設来訪者の人数や行動に変化はありましたか？

例：来客数が増えた、モビリティポート設置箇所の周辺にたまる人が増えた、等

- ・ 大きな変化は特に何もなかった
- ・ シェアサイクルはリピーターで使っている人が多かった。一度利便性が分かってしまうと繰り返し使う傾向があるようだ。必ずしも若い人だけでなく、50代以上と思われる方が使っていた。
- ・ デマンドタクシーも同様で、得たと分かれば繰り返し使ってくれていたようだ。こんな便利なものがあれば、ぜひ使いたい、という様子だった。
- ・ 「お客様の声」（投票）にも、継続を望む声があった。
- ・ その日のうちに返さないといけない、というルールがあったので、一度荷物を家に置いて、アピタで返すということをやっていた方もいた。その方は70代くらいだったと思う。

2. モビリティポートを設置したことで、貴社の事業活動等に変化はありましたか？

例：売上が増えた、ブログで紹介したところお客様から反応があった、クレームがあった、等

- ・ 上述のようなお客様からの肯定的な声はあった。
- ・ 従業員も使っていたようだ。従業員も高蔵寺ニュータウンの住民が多いので。
- ・ お客様からのクレームは特になかった。借りた日に返さないといけないのね、とお客様に言われることはあったことが、クレームと敢えて言えばそうかもしれない。

3. 今回の実験で設置したモビリティポートの機能を充実させたり、設置箇所を増やした場合、

高蔵寺のまちはどのように変わると思いますか？ メリット、デメリットなどご自由に回答ください。

例：高齢者が暮らしやすいまちになる、設置しても使われないと思う、等

- ・ 買い物難民を減らす観点からも、団地など住宅地側にポートがあるとよい。
- ・ シェアバイク利用時、ヘルメットはどうするか？今回は自己責任でもよかったかもしれないが、何かあったら、というのはありそう。気軽に使えるのはよいと思うが、ヘルメットを置いたほうがよいかもしれない。
- ・ 防災情報等、立ち止まって時間をかけてサインージをじっくり見ている、と言う様子はなかった。タクシーを呼ぶのは慣れた人はばっばとやっていた。慣れれば使い勝手がよいのだろうと思う。好きなところへ行けるのは大きい。

4. モビリティポートで提供できるサービス・情報・機能として、あったらよいと思うものはありますか？

【サイネージ（情報板）から提供されるサービス・情報・機能】

例：バスのリアルタイム運行情報、天気情報、地域のイベント情報、お得なチケットの販売、等

- ・ 時刻表はみなさん見ていた。
- ・ バス運行情報はリアルタイムでわかるとよいと思う（センター開発木村様）

【サイネージの周りで提供されるサービス・情報・機能】

例：ベンチ、日よけ・寒さよけ、キックボードのシェア、無料 WiFi、等

- ・ スターバックスの周辺がコミュニティスペース的になればよいが、現時点では難しい。バス停のベンチは利用している人が多く、バス待ちの環境が良くなるとよいと思う。

5. 今回の実験と同様の実験を、次年度以降も検討しています。今年度同様、貴社敷地内にモビリティポートを設置することを検討してもよろしいでしょうか？ 設置にあたり、貴社でご協力いただけること、設置者側で考慮すべきことなどはございますでしょうか？

- ・ 今回と同じなら設置を検討可能。電気代は今回のご負担いただいた。
- ・ 今回の設置箇所周辺は動線となり物が置ける広さがあまりなく、また幅も広げられないので、サイネージの周辺に、アピタ館側で何か一緒に物を置くという協力は難しい。
- ・ モビリティポートの継続的な運営の支援（広告費、協賛金等）については、金額にもよると思う。現在アピタが支出している広告費は新聞の折り込みチラシくらいで、他の予算はあまりない。

6. その他、ご意見ご感想等、ご自由にご記入ください。

- ・ 中央台バス停は地域のハブであることは理解できるが、なかなかスペースが広くないのが難点。
- ・ 電動車椅子の利用は今後増えていくだろう。貸出や展示即売は、需要はあるだろうと思う。事実、アピタの他店では電動車椅子を扱っている。現在、店内走行 OK ではあるが、今後増えすぎると危ないかもしれない。
- ・ 坂の下にポートがあれば、アピタに行きたいが自転車がないから行かないという人が利用できて良いと思う。平和堂にしか行けなかった人がアピタに、ということにもつながる。高蔵寺駅でもよいが、通勤利用をよとするかどうか課題だろう。
- ・ サイネージで出す広告が定期的に変わって行ってそこから広告費がもらえるとよいのではないか。持続可能なモデルにしていくべきだと思う。

以上

(2) グルッポふじとう

「モビリティポート実証実験」に関するヒアリングメモ（グルッポふじとう）

日時：2023年3月8日（水）10:45～11:45

場所：高蔵寺まちづくり株式会社 会議室（グルッポふじとう 3F）

出席者：高蔵寺まちづくり株式会社 清水総務部長・大橋管理グループ長

春日井市都市政策課 津田様・加藤様

大日本印刷 上飯屋様・藤原様、計量計画研究所 萩原

1. モビリティポートを設置したことで、施設来訪者の人数や行動に変化はありましたか？

例：来客数が増えた、モビリティポート設置箇所の周辺にたまる人が増えた、等

- ・ 来訪者人数そのものに変化はなかった。
- ・ グルッポは児童館もあって子どもの来訪者が多く、子どもの関心がとても高かった。最初はおっかなびっくり使っていたが、好奇心の強い子どもが1人、2人と使えるようになってくると、火を付けたように子どもたちが使い始める様子だった。
- ・ グルッポの各施設は日常的に一定の来客数があり、目に触れる機会にはなったのだと思う。こういうことをやっている、というアナウンスとしては効果があったのではないかと思う。
- ・ グルッポの来訪者は大半が自家用車で、グルッポから別の目的地や自宅に別の手段に乗り換えて向かう、という人はあまりいないと思う。
- ・ シェアサイクルもサイネージも、子どもの利用率がかなり高かった。サイネージは高齢者や大人も興味を持って触っていた。

2. モビリティポートを設置したことで、貴社の事業活動等に変化はありましたか？

例：売上が増えた、ブログで紹介したところお客様から反応があった、クレームがあった、等

- ・ カフェの売上が増えた、ということは聞いていない
- ・ （モビリティポートによるものとは言いにくいけど）2月に開催したホカホカまつりは、例年よりは来場者が多かった。
- ・ 電動のシェアバイクはかなりいいね、という声が聞かれた。高蔵寺は自転車で移動ができないまちだと思っていたが、電動シェアバイクがあれば自転車でも移動できると思う。
- ・ 子ども関係以外は、特段クレームはなかった。
- ・ 今後は有料化を検討。子どものトラブルは解決できそう。
- ・ 高校生も一定数シェアバイクを利用していた。近接する高蔵寺高校は電動自転車の普及率も高く、ハードルなく利用してもらったのではないかと。

3. 今回の実験で設置したモビリティポートの機能を充実させたり、設置箇所を増やした場合、

高蔵寺のまちほどのように変わるとお考えですか？ メリット、デメリットなどご自由にご回答ください。

例：高齢者が暮らしやすいまちになる、設置しても使われないと思う、等

- ・ 認知→利用というプロセスを踏まえると、設置箇所の検討は大事だと思う。さまざまな場所を試してみるとよいと思う。
- ・ 電動自転車のコースをデータで把握する必要があると思う。
- ・ グルッポはバス利用者からすると中途半端な立地であり、バス停の時刻表、バス停の案内を出すことでバスの利用は増えるのではないかと。
- ・ 名古屋市には、シェアバイクのポートが地下鉄の周りやコンビニに多く立地していると思う。このような交通結節機能は大事だと思う。春日井なら地下鉄はないのでコンビニにあるとよいのかなと思う。
- ・ 人々が欲している情報は千差万別なので、どういふうに情報を出していくか、誘導していく検討するのは大事だと思う。

4. モビリティポートで提供できるサービス・情報・機能として、あったらよいと思うものはありますか？

【サイネージ（情報板）から提供されるサービス・情報・機能】

- 例：バスのリアルタイム運行情報、天気情報、地域のイベント情報、お得意チケットの販売、等
- ・ ニュータウンの一つの課題として、飲食店を含む商業施設の少なさがある。ワンセンター方式で中央台にすべて集中していることから、中央台には一定の集客はあると思うが、居住者の年齢層が変わってきて買物の不便さを感じることもあると思う。買い物難民を軽減させることが重要だろうと思う。
 - ・ ニュータウンの魅力向上の観点から、駐車場に定期的にキッチンカーに来てもらっている。
 - ・ バスのリアルタイム運行情報や地域のイベント情報は魅力的だと思う。

【サイネージの周りで提供されるサービス・情報・機能】

- 例：ベンチ、日よけ・寒さよけ、キックボードのシェア、無料 WiFi、等
- ・ コロナ禍で、カフェの利用のしかたが変わってきた。カフェに滞在せずテイクアウト利用に変わっている。グルッポ（特にカフェ）は「たまり場」の機能を持っているので、モビリティポートに新しくたまり場の機能を付与するというよりは、グルッポのたまり機能にモビリティポートの機能を付加するアプローチがよいのではないかと。

5. 今回の実験と同様の実験を、次年度以降も検討しています。今年度同様、貴社敷地内にモビリティポートを設置することを検討してもよろしいでしょうか？ 設置にあたり、貴社でご協力いただけること、設置者側で考慮すべきことなどはございますでしょうか？

- ・ 検討の余地はある。
- ・ 子どものいたずらへの対応は考えるべき。例えば有料化すれば落ち着くだろうと思う。

6. その他、ご意見ご感想等、ご自由にご記入ください。

- ・ 高蔵寺駅にポートがあるとよいのではないかと。徳州会病院では高蔵寺駅からは少し遠いのでは？
- ・ 今後の実装を見据え、シェアバイクの管理について、まち会社が担う、といったことは人員キヤパ的に難しい。
- ・ 維持・管理を考えると、係員が常駐するような重点的なポート（例えば駐輪場）をつくって修理や充電もしてもらったらいのでは。

以上

(3) 藤山台商店街

「モビリティポート実証実験」に関するヒアリングメモ（藤山台商店会）

日時：2023 年 3/6（月）14:30～17:30

場所：藤山台商店会

出席者：藤山台商店会長他 計 5 名（商店会長・藤山台診療所・1F3 店舗）

※個別に聞き取り

1. モビリティポートを設置したことで、施設来訪者の人数や行動に変化はありましたか？

- 例：来客数が増えた、モビリティポート設置箇所の周辺にたまる人が増えた、等
 ・中年層がシェアサイクルを利用する姿をよく見かけた。
 ・乗合タクシー利用者が増加すると思ったが、見かけないので実際は増えていないと思う。

2. モビリティポートを設置したことで、貴社の事業活動等に変化はありましたか？

- 例：売上が増えた、ブログで紹介したところお客様から反応があった、クレームがあった、等
 ・特に変化なし（下段の飲食店舗は、1店舗を除き夕～夜間営業のため、ポートの稼働時間とずれているため）

3. 今回の実験で設置したモビリティポートの機能を充実させたり、設置箇所を増やした場合、

- 高蔵寺のまちはどのように変わるとお思いますか？ メリット、デメリットなど自由にご回答ください。
 例：高齢者が暮らしやすいまちになる、設置しても使われなと思う、等
 ・わからない（利用者ターゲットがわからない。何ができるかもわからず、自分たちに浸透もしていない）

4. モビリティポートで提供できるサービス・情報・機能として、あったらよいと思うものはありますか？

- 【サインージ（情報板）から提供されるサービス・情報・機能】
 例：バスのリアルタイム運行情報、天気情報、地域のイベント情報、お得なチケットの販売、等
 ・高齢者にもわかりやすくしてもらわないと、あったらよいものと言われてもわからない
 ・わからない（何ができるかもわからず、自分たちに浸透もしていない）

【サインージの周りで提供されるサービス・情報・機能】

- 例：ベンチ、日よけ・寒さよけ、キックボードのシェア、無料 WiFi、等
 ・特に思いつかない

5. 今回の実験と同様の実験を、次年度以降も検討しています。今年度同様、貴社敷地内にモビリティポートを設置することを検討してもよろしいでしょうか？ 設置にあたり、貴社でご協力いただけること、設置者側で考慮すべきことなどはございますでしょうか？

- ・協力できることはする
 ・余裕をもって連絡もらえれば、乗合タクシーやシェアサイクルでのお店利用者の特典（ビール 1 杯無料等）等の連携をすることも可能
 ・藤山台商店街では、タクシー利用客は診療所の患者と思われるので、下段の飲食店前に設置するより、中段の診療所前に設置したほうが、乗合タクシーの呼び出し等利用されやすいのではないか。（患者

が診療所からわざわざ階段を下りて、モビリティ*トを呼び出すのは不便)

6. その他、ご意見ご感想等、ご自由にご記入ください。

- ・コロナが長すぎて商店街も雰囲気も暗いので色々考えてもらえるのはありがたい
- ・高齢者が多いのでタクシー利用が多いと思ったが、若い人の自転車利用の方が多かったのは意外。シェアサイクルを使いたかったが、サイクルポートに自転車がなく、諦めた人も何人がいたようだ。
- ・サイネージで Map が出てチラシ等紙媒体での Map がないと、ここ（蘇山台）までの道がわからず来てもらえないのではないか。
- ・ミニのぼりをカウンター等に設置したが、客から特段クーポンの要望はなかった。

(4) 東海記念病院

「モビリティポート実証実験」に関するヒアリングメモ（東海記念病院）

日時：2023年3月9日（木）10:00～11:00

場所：東海記念病院 会議室

参加者：東海記念病院 郡総務部長 矢神係長

春日井市都市政策課 津田様・加藤様

大日本印刷 上飯屋様・藤原様、計量計画研究所 萩原

1. モビリティポートを設置したことで、施設来訪者の人数や行動に変化はありましたか？

例：来客数が増えた、モビリティポート設置箇所の周辺にたまる人が増えた、等

- ・ 来訪者数やその行動に特段の変化はなかった。
- ・ 現状サイネージが設置されている入口付近は立ち止まりにくい、今回モビリティポートを置いた場所は立ち止まりやすい場所で見ている人はいた。ただ、実際に乗るまでにはハードルが高そうだった。

2. モビリティポートを設置したことで、貴社の事業活動等に変化はありましたか？

例：売上が増えた、ブログで紹介したところお客様から反応があった、クレームがあった、等

- ・ 患者さんからの声は特段なかったが、2-3人ほど興味を持っている方もいらした。患者さんからクレームは特段なく、あっても特に問題なかったが、使うメリットを感じてもらいたかったのではないかな。
- ・ 病院の送迎バスの時刻表を見ている方がいた。
- ・ 乗合タクシーを利用している人が実際にポートを使って予約してくれていた。一度使ってみればわかりそうな印象だった。
- ・ 問題は特段なかったが、特段メリットがあるようにも思われなかったのではないかな。

3. 今回の実験で設置したモビリティポートの機能を充実させたり、設置箇所を増やした場合、

高蔵寺のまちどのように変わるとお考えですか？ メリット、デメリットなど自由にご回答ください。

例：高齢者が暮らしやすいまちになる、設置しても使われなと思う、等

- ・ 大型商業施設に設置するとよいのではないかな。
- ・ 電動自転車はよいのではないかな。高蔵寺・春日井は坂が多く自転車に乗らない人が多いと思う。
- ・ 「医療機関のはしご」をする人もいると思うので、クリニックなどがあると良いと思う。

4. モビリティポートで提供できるサービス・情報・機能として、あったらよいと思うものはありますか？

【サイネージ（情報板）から提供されるサービス・情報・機能】

例：バスのリアルタイム運行情報、天気情報、地域のイベント情報、お得なチケットの販売、等

- ・ 病院内に掲示する情報を載せていただけるとありがたい。現状、イベント案内は基本的にポスター（紙）で周知している。
- ・ 病院巡回バスだけでなく名鉄バス（坂下 5丁目バス停）の時刻表があるとよいのではないかな。患

者さんから問合せを受けることがある。

- ・ 病院設置のサイネージには（診療の）待ち時間対策で「まちがいがし」や病院情報、健康の情報などを流している。バスの待ち時間であれば、生活関連情報がよいのではないか。
- ・ 医療機関に置くサイネージに特化して、他の医療機関の診療時間が見られたりするとい（医療機関のはしごのため）のではないか。
- ・ モビリティポートと院内サービスを連携できれば利用は増加すると考える。

【サイネージの周りで提供されるサービス・情報・機能】

例：ベンチ、日よけ・寒さよけ、キックボードのシェア、無料 WiFi、等

- ・ （特になし）

5. 今回の実験と同様の実験を、次年度以降も検討しています。今年度同様、貴社敷地内にモビリティポートを設置することを検討してもよろしいでしょうか？ 設置にあたり、貴社でご協力いただけること、設置者側で考慮すべきことなどはございますでしょうか？

- ・ 実装時にランニングコストを広告費や設置費のかたちで支援するという可能性はありうらと思う。AI オンデマンド乗合タクシーへの支援と同じ考え方だと思う。（AI オンデマンドは明日の幹部会で検討してご返答したい。乗合タクシーが高蔵寺駅で乗り降りできればよいと思う。）

6. その他、ご意見ご感想等、ご自由にご記入ください。

- ・ 駐車場不足は困っている。乗合サービスの利用促進により駐車場不足が改善できるとよい。乗合タクシーが自転車感覚で使えるもつと身近な交通手段になるとよい。
- ・ サイネージをタッチしていると周りの人から目立つのでハードルがあるようだった。モビリティポートと同じ機能がスマホでできればよいのではないか。サイネージの形だと、使っている間に後ろで待たれたり見られたりすることがあり、イヤかもしれない。
- ・ 乗合タクシーはひとりずつお金がかかるが、高齢者は夫婦で来る人が多く、2 人分かかすることに抵抗を持たれる方がいるようだ。家族割のようなものがあるとよいのではないか。
- ・ サイネージでアンケートが出てきて、「あなたはどう思いますか？」という質問と「はい」「いいえ」のようなボタンが表示されて、市民の声が気軽に聞けるようなしくみがあるとよいのではないか。協力者に対し、病院売店の 30 円引きクーポンとか保健系の試供品はインセンティブとして出せるかもしれない。

以上

(5) 名古屋徳州会総合病院

「モビリティポート実証実験」に関するヒアリングメモ（名古屋徳州会総合病院）

日時：2023年3月8日（水）15:30～16:15

場所：名古屋徳州会総合病院 会議室

出席者：名古屋徳州会総合病院 村松事務長・秋田事務次長

春日井市都市政策課 津田様・加藤様

大日本印刷 上飯屋様・藤原様、計量計画研究所 萩原

1. モビリティポートを設置したことで、施設来訪者の人数や行動に変化はありましたか？

例：来客数が増えた、モビリティポート設置箇所の周辺にたまる人が増えた、等

- ・ 変化はなかった。（もし増減しても、モビリティポートが要因、との検証は困難である。）
- ・ 調査員が入った日には調査員自身が触れていると思うが、調査員が入っていない日は患者さんが触れていることはあまりなかったと思う。患者さんはチラチラ見ていたと思うが、あまり触っていなかったという印象を受ける。
- ・ 病院で、患者さんがタッチパネルを使って何かを操作する状況はあまりないため「見る」が中心となる。病院スタッフが患者さんを誘導することが多く、タッチパネルとは違ったツールで案内することが多い。そのため、患者さんはタッチパネルに慣れていないと思う。ただ、駅などでタッチパネルを触ることはあるだろうし、今後時代の流れでタッチパネルが増えていくだろうと思う。

2. モビリティポートを設置したことで、貴社の事業活動等に変化はありましたか？

例：売上が増えた、ブログで紹介したところお客様から反応があった、クレームがあった、等

- ・ 特に変化はない。
- ・ 総合案内に対してタッチパネルの質問をする患者さんもあまりなかった。

3. 今回の実験で設置したモビリティポートの機能を充実させたり、設置箇所を増やした場合、

高蔵寺のまちほどのように変わるとおもいますか？ **メリット、デメリット**などご自由にご回答ください。

例：高齢者が暮らしやすいまちになる、設置しても使われないと思う、等

- ・ 視覚で情報提供する手法は、有用性が見込まると思う。
- ・ タッチ機能は、利用者さんからすると勇気のいる行動で、一部の方に限定されると思われる。
- ・ 数を増やすというより、1台で利用価値を高めていくことが大事だと思う。
- ・ 新規ユーザーが増えていくことが大事だと思う。
- ・ 触っていいものかどうかという不安があったのではないかと。触っていいか尋ねる聞く相手がいないと不安だった様子だ。

4. モビリティポートで提供できるサービス・情報・機能として、あつたらよいと思うものはありますか？

【サイネージ（情報板）から提供されるサービス・情報・機能】

- 例：バスのリアルタイム運行情報、天気情報、地域のイベント情報、お得なチケットの販売、等
- ・ 院内であれば、イベント情報、医師紹介、休診情報、動画はさらに有効と思われる。
 - ・ 動画は音は出していない。音ができれば振り向いてもらえるかもしれないが、干渉するので待合スペースであっても音は出しにくい。
 - ・ いま紙で貼ってある JR やバスの時刻表がサイネージで出てもよいと思う。

【サイネージの周りで提供されるサービス・情報・機能】

例：ベンチ、日よけ・寒さよけ、キックボードのシェア、無料 WiFi、等

- ・ 本来サイネージは人通りの多いところにあるものだと思うので、サイネージの前を通行者が通らない動線作りが大事だと思う。
5. 今回の実験と同様の実験を、次年度以降も検討しています。今年度同様、貴社敷地内にモバイルデバイスを設置することを検討してもよろしいでしょうか？ 設置にあたり、貴社でご協力いただけること、設置者側で考慮すべきことなどはございますでしょうか？
- ・ 検討することは差し支えない。
6. その他、ご意見ご感想等、ご自由にご記入ください。
- ・ 本稼働させるには、協賛施設の拡大が必須と考えます。
 - ・ 全国で、さまざまな実証実験が行われていますので、成功事例の考察を深めていく事が必要と考える。
 - ・ 患者さんの来訪手段は、クルマが半分で、残りの半分は歩き、自転車やバイク（多くない）、鉄道やバスなどである。
 - ・ 病院の受付にもサイネージがある。1ヶ月 1-2 万円程度の維持費でランニングしている。
 - ・ 今回の実験で、病院側から依頼した情報をすぐ流してくれて、小回りがきくんだなと思った。
 - ・ 医療講演（イベント）の案内をアピタやグルッポに出し、それに対する広告費を出す、ということについては検討の余地がある。費用はいただと思う。予算という枠はないので必要なら出せるが、広告自体はかなり削減している。今は駅の広告とラッピングバスくらいだと思う。
 - ・ 近頃の人々はモバイルで情報を集めることが多いので、広告ではなく手元のスマホなのかもしれない。病院でインスタ・ツイッターを出すと言うこともある。そこにこのサイネージをリンクさせて拡張させるということもある。ただ、病院は高齢者が相手なのでまだモバイルが不得手ということもある。
 - ・ 高蔵寺駅の北口が平面で病院まで移動しやすくなれば、電動車椅子の導入というのもあるかもしれない。今はエレベータを使わないと駅から病院まで行けない。電動車椅子は乗り慣れていない人には危ないのかな、という印象がある。

以上

5.2 実施結果の分析・考察

5.1 節に示した実施結果を、先に述べた5つの検証項目に沿って整理・分析・考察する。

1) 「交通結節点のスマート化」の際に拠点に求められる要件・機能は何か

a. 拠点に置くべき設備

今回の実証実験では、5箇所のモビリティポートのそれぞれに「サイネージ」を設置し、3箇所に「シェアバイク」や実験周知のための「広報物件」を設置した。また、グループふじとうには「椅子」を設置した。

交通結節や各種情報提供の機能を提供するための「サイネージ」は、今回の実証実験を通して利用者や施設管理者等から概ね肯定的な意見が得られている点や利用回数等に鑑みると、「交通結節点のスマート化」の観点から今後も拠点に置くべき設備として必要であると考えられる。

「シェアバイク」については、今回の実証実験では無料・時間無制限（夜までに返却するよう要請）・利用登録不要で貸し出したこともあり、多くの利用が見られた。今回の実証実験では電動アシスト自転車を用いたが、利用者からは、坂の多い高蔵寺でとても便利で快適な移動手段であるという意見が多く聞かれた。ラストマイルをカバーする交通手段として、電動アシスト自転車のシェアサービスが高蔵寺エリアにおいて一定の需要があることが今回の実験で示されたと言え、拠点に引き続き設置すべきサービスの1つであると言える。

「椅子」については、今回設置場所の関係からグループふじとうのみに設置した。AI オンデマンド乗合サービス利用者の待機のため、また地域住民の「たまり」のスペースとしての活用を想定していたが、グループふじとうにはサイネージの目の前でカフェが運営されていたり、屋内に図書館、会議室等などがあつたりと、「待合」「たまり」の機能を持った施設が既にあつたこと、今回の実験期間が冬期に行われたこと等から、利用者は少数であつた。利用者ヒアリング結果からは、ほしい機能として「屋根」「屋根付き休憩スペース」「待合ベンチ」など、「待合」や「たまり」に関する一定のニーズが存在しており、拠点に持たせるべき機能と立地に応じて検討されるべきであると考えられる。

b. 提供すべき情報

今回、5箇所のサイネージから「シェアバイクの予約画面」「AI オンデマンド乗合サービスの予約画面」、商業施設等の「デジタルマップ」、「防災情報」や「バス時刻表」の情報のすべて、もしくはいくつかを提供した。利用状況を見ると、交通系の機

能である「シェアバイクの予約画面」「AI オンデマンド乗合サービスの予約画面」のタッチ数が他よりも大きい結果となった。また、利用者へのヒアリング調査等からは、アピタ館で配信した路線バスの時刻表情報や、東海記念病院で提供した無料巡回バスの時刻表情報に対する満足度が高いことが示された。さらに、利用者へのヒアリング調査で「発信してほしい情報」を尋ねた結果、「バス・電車の時刻表」や「バス・電車の運行案内」等、交通に関連する多様な情報のニーズが存在することが示された。以上を総合すると、モビリティポートに求められる基本的機能として、「交通に対する各種情報の提供」「各種交通サービスの予約機能」等を提供することについて一定のニーズが存在していると考えられる。

c. 拠点で結節すべき交通機能

今回の実証実験では、3箇所のモビリティポートで「シェアバイク」のサービスと、「AI オンデマンド乗合サービスの予約機能」を提供した。また、アピタ館や東海記念病院において、当該拠点を行き来するバスサービスの時刻表情報を提供した。それらのサービス、情報についてはおおむね肯定的な評価が得られており、モビリティポートに付与すべき交通機能として装備すべきものであると考えられる。

2) 「交通結節点のスマート化」はまちのにぎわい創出につながるか

今回の実証実験により、シェアサイクルの利用やオンデマンド乗合サービスの利用増等、移動の増加が確認される結果となった。

しかしながら、モビリティポート周辺の滞留時間の変化やにぎわいの変化といった点を裏付ける客観的・主観的データは得られなかった。いくつかのヒアリング結果からは、「滞留」がしにくいという声が寄せられた。

モビリティポートを「にぎわい」の創出や「滞留時間」の増加につなげるためには、ポートまわりの居心地のよさを目指した場づくりをさらに進めていく必要があると考えられる。また、まちの「にぎわい」を計測する指標や計測方法等についてさらに検討を深める必要がある。

3) どんな「交通結節点のスマート化」が市民に望まれているのか

a. サイネージ

今回のモビリティポートにおけるメインのデバイスである「サイネージ」の操作性については、「画面が大きくてよい」「使いやすい」など、おおむね好意的な回答が寄せられた。

発信してほしい情報として、「バス・電車の時刻表」や「バス・電車の運行案内」等、交通に関連する多様な情報のニーズが存在することが示された。

一方、「1人だと触りにくい」「難しそう」「後ろから見られている気がする」「背が低い人にとっては高すぎて触れない場所がある」などの意見が寄せられた。これら寄せられた声を丁寧に整理・分析し、ニーズを抽出していく必要がある。

b. シェアバイク

今回の実証実験では想定以上のニーズが確認された一方、操作方法等に関する多様な意見が抽出された。例えば、今回の実証実験ではサイネージで予約番号（4桁）を表示し、その数字を自転車に入力することにより解錠できるしくみとしたが、予約番号を忘れてしまう事例が散見された。手持ちの交通系 IC カードとの連携等、解錠の方法について検討する必要がある。

4) 「交通結節点のスマート化」は高蔵寺 NT の価値向上につながるか

今回の実証実験では、利用者や設置箇所の施設管理者等からおおむね肯定的な意見が寄せられており、高蔵寺 NT の価値向上という観点でプラスの影響を及ぼしたものと考えられる。ただし、設置箇所の施設管理者等から伺ったところ、商業施設の利用者が増えた等、来訪者の満足度が上がった、等の具体的な効果への言及は見られなかった。

今回の実証実験では、モビリティポートから商業施設の情報提供を行ったものの、商業施設で配布される AI オンデマンド乗合サービスの割引券の配布・利用は少数にとどまった。モビリティポートにおける商業連携の手法等を検討し、商業活性化につなげていく必要があると考えられる。

また、商業施設だけでなく、さまざまな「まちの価値向上」に関する多様な観点を整理し、計測指標（KPI）や計測手法、モビリティポート等が貢献できることなどを体系的に整理、検討していく必要がある。

5) 「交通結節点のスマート化×防災」で有効な機能・情報提供内容は何か

今回の実証実験では、アピタ館のサイネージから防災情報として「この場所の気象情報」「この場所の浸水危険度情報」「この場所の震度予測分布情報」「近くの避難場所の確認」の情報を提供した。防災情報を見た人へのヒアリングからは、「近くの避難場所の確認」が役に立つと回答した人の割合が最も大きい結果となっていた。また、モビリティポートで確認したいその他防災情報としては、「天気・警報」や「支援物資を受け取る場所」「避難場所」などの声が多く上がっていた。

今回の実証実験期間中、幸いにして高蔵寺エリア内で大きな災害・悪天候等が生じることがなかったため、今回の情報提供が実際の災害時に役立っているか、を検証することはできないが、住民・利用者の声をまとめると、「避難」等いざというときの

ための情報を見られることに対する一定の需要があると考えられる。住民・利用者個別の感想としては、

- ・あまり意識をせずに(ついでに) 住民・利用者自身の知識以外の情報が得られることがメリット
- ・バス等の待ち時間等で防災情報提供がされると「防災意識の高まりのきっかけ」づくりになる

といった声もあがっており、日常の防災に対する啓蒙活動には効果を発揮することが期待される。

5.3 技術実装に向けた課題

(1) 都市課題への寄与

a. 新たな移動の選択肢の提供

先に述べたように、高蔵寺ニュータウンでは交通に関連するさまざまな課題が存在する。今回提案するモビリティポートをはじめとした「交通結節点のスマート化」のための様々な取り組みは、交通利便性の向上に一定程度寄与しており、その結果としてシェアサイクルや AI オンデマンド交通の利用増加等、エリア内の移動の活性化が見られる結果となった。高蔵寺ニュータウンにおける新たな移動の選択肢として、シェアバイクや AI オンデマンド交通が有用であるという可能性が示唆される結果と言える。特に、電動アシスト自転車が坂の多い高蔵寺ニュータウンで一定程度支持されたことは大きな知見であると言える。

一方、今回シェアバイクは無償で提供したことなどにより、「地域内のラストマイル」という想定を上回る多様な使われ方が見られた。また、物珍しさからシェアバイクを施設内で乗り回す等、子どものいたずらが生じることもあった。今後、実装時には一定の費用負担や利用登録等が求められる。

b. まちのにぎわい創出・商業活性化

今回の実証実験では、シェアサイクルや AI オンデマンド交通を用いた移動の増加は確認できたものの、まち全体の移動量の増加、にぎわいの創出、商業活性化等に関する集計的な効果を把握するまでの結果には至らなかった。

これらの都市課題に寄与できるかを実証的に把握するためには、計測指標と手法の検討といった課題への対応が求められる。

c. 長期的な都市課題への対応

交通結節点のスマート化により、上記に述べた都市課題に対応することで、将来的には住民の QOL 向上やエリア内への転居者の増加、エリア内の地価や家賃の上昇などといった「まちの価値の向上」が求められている。しかしながら、これらを検証するためにはこれらの計測指標や手法を検討するとともに、効果が発現するまでの「時間」が必要となる。長期的な取り組みを進めていくための実施体制の構築と共に、例えば国土交通省都市局が提案する 3D 都市モデル整備・活用・オープンデータ化プロジェクト「PLATEAU」を用いた都市構造シミュレータによる検証など、施策の長期的効果を事前予測するための対応が求められる。

(2) 技術的課題への対応

a. サイネージについて

今回の実証実験では、条件の異なる5箇所にサイネージを設置した。実証実験期間中、箇所によってタッチが反応しない事象や、筐体内への浸水事象などが発生した。これらの結果を技術的に検証し、様々な利用シーンに対応できるような製品としていくことが重要であると考えられる。特に屋外設置での利用環境では、雨風対策など厳しい設置環境に対応した製品がポイントとなる。

また今回の実証実験ではマップ配信等、大きな通信量が求められるコンテンツを提供することとしたが、その結果としてコンテンツの閲覧ができなくなる（画面がフリーズする）事象が発生した。通信量の増大に対応できるような技術的検証が求められる。

さらに今回防災に関する情報提供を行ったが、日常の情報提供では大きな問題はないが、リアルタイム性を高めた機能を今後増やすに従い、災害発生時の情報提供を期待されるため、交通結節点を災害発生時の情報提供拠点として活用することを想定した災害時の電源確保・通信経路確保といった技術強化も必要である。

b. シェアバイク・AI オンデマンド乗合サービスについて

先に述べたように、今回の実証実験では、シェアバイクの貸出時に、解錠パスコードとなる4桁の数字が画面に表示され、これをシェアバイクに入力することが求められたが、この数字を忘れてしまう事例が散見された。

貸出・予約の方法について、交通系ICカードを活用するなどの検討が必要であると考えている。

また、今回の実証実験ではシェアバイクの貸出やAI オンデマンド乗合サービスの予約時に個人情報を入力いただかない設計とした。そのため、これらの交通サービスの利用者属性はヒアリング等の結果から類推するに留まっており、利用者属性別の利用特性等を十分に把握することができなかった。個人属性に応じたきめ細かなサービスの提供、実装を行うためには、個人情報の取扱や「気軽にサービスを使える」ことに対するニーズとの兼ね合いを考慮しつつ、何らかの個人属性を把握していく必要があると考えられる。

(3) 地域住民への受容性

今回の実証実験では、サイネージやシェアバイク、AI オンデマンド乗合サービスについて、「触って、使ってみれば結構使える」という評価をいただく結果となった。今回のサービスの実装にあたっては、地域住民への受容性が重要となってくると考えられることから、今回の実証実験のような機会を通じた「おためし利用」の場の提

供や、利用に対するちょっとしたインセンティブの付与などのしくみづくりが求められる。

(4) 実装時の実施体制や費用負担

実装時の管理主体や維持管理コストの負担等、引き続き検討が必要である。

第6章 横展開・まちづくりとの連携に向けた論点整理

6.1 横展開に向けた一般化した成果

1) 交通結節点のスマート化による交通活性化

今回の実証実験における成果は、コアとなる「サイネージ」と、その周辺に配備される各種交通サービスや快適な空間を創り出す各種施設で構成される「モビリティポート」が、まちの交通利便性向上につながり、その結果人々の移動が活発に行われるようになったことを実証的に示したものであると言える。これは、高蔵寺ニュータウンに限らない一般的な成果であると考えられる。

2) 坂の多いまちでの電動アシスト自転車シェアサービスの活用

今回の実証実験では、電動アシスト自転車の活用により、「坂が多いまち」である高蔵寺ニュータウンにおける自転車活用の可能性が示される結果となった。

6.2 まちづくりと連携して整備することが効果的な施設・設備の提案

モビリティポートは、各種まちづくり施策と連携して整備することで相乗効果を生み出しうる施設・設備であると考えられる。以下に、連携が想定されるまちづくり施策、施設等を挙げる。

1) コミュニティ施設とモビリティポートの連携

モビリティポートはラストマイルの交通サービス機能を提供する目的を持って設置されるため、地域内の重要な拠点に設置されることが想定される。地域の公民館や集会施設などのコミュニティ施設とモビリティポートが連携することで、両者の特性を生かしたまちづくりが進む可能性がある。

2) 「地域のつながり」を生み出す施策とモビリティポートの連携

まちづくり施策において、地域愛着やシビックプライド、自治会等やエリアマネジメント組織等の地域運営組織への参加など、「地域のつながり」は重要な要素となっている。モビリティポートはラストマイルの交通サービス機能を提供する目的を持って設置されるため、地域内の重要な拠点に設置されることが想定される。そのような場所で「地域のつながり」を生み出す情報提供や各種サービスと連携することで、まちづくり施策がより効果的に進む可能性がある。

SECTION.1

集計方法

2

取得可能データ

- イベント発生日時
- 位置情報
 - 利用中は3分間に1回受信
 - ※利用外では1時間に1回受信
- イベント
 - 利用開始、通常返却、開錠、施錠、GPS受信 等
- ユーザID
 - 利用個人特有のID
- アカウント名
- ポートID
- ポート名
- 駐輪台数制限機能
- 現駐輪台数
- 設置許容数

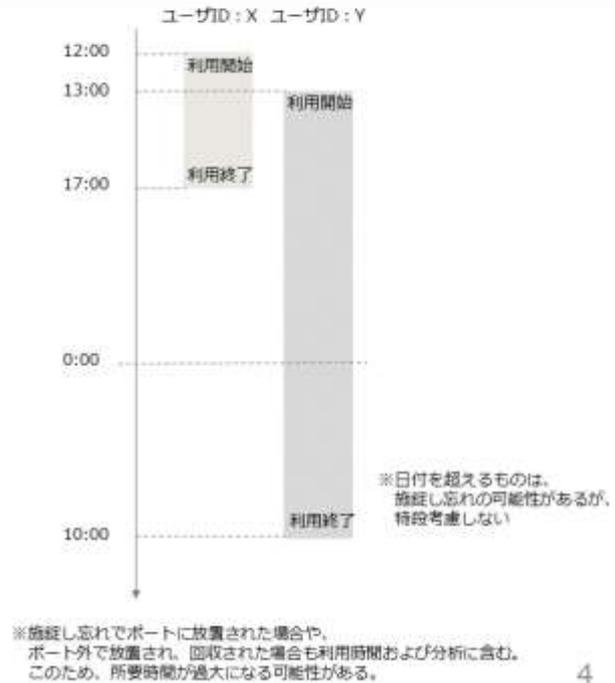
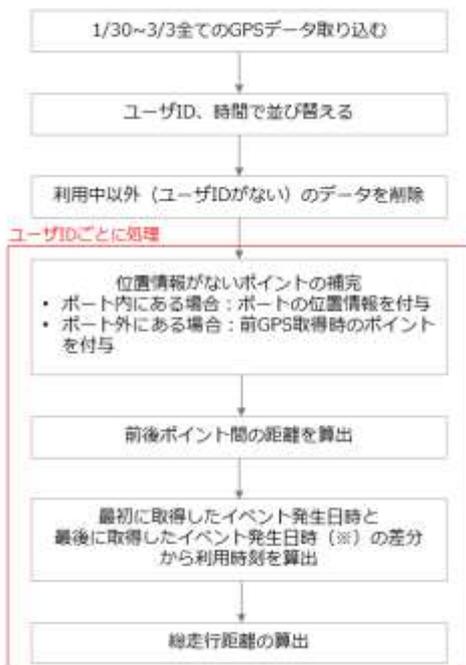
イベント発生日時	位置情報 (緯度,経度)	イベント	ユーザID	アカウント名	ポートID	ポート名	現駐輪台数	制限台数	設置許容数
2023/2/18 10:18	-	開錠	RPF23022 Ry47Gj	-	1311	グランド じとち	-	-	-
2023/2/18 10:18	-	開錠	RPF23022 Ry47Gj	-	1311	グランド じとち	通常可能	1	10
2023/2/18 10:18	[GPS受信]	GPS受信	RPF23022 Ry47Gj	-	1311	グランド じとち	-	-	-
2023/2/18 10:18	-	利用開始	RPF23022 Ry47Gj	-	1311	グランド じとち	-	-	-
2023/2/18 11:58	[GPS受信]	GPS受信	-	-	1311	グランド じとち	-	-	-
2023/2/18 11:58	[GPS受信]	GPS受信	-	-	1311	グランド じとち	-	-	-
2023/2/18 11:58	-	通常返却	RPF23022 Ry47Gj	-	1311	グランド じとち	-	-	-

取得データのイメージ

3

集計方法

• 利用中のポイント数：46,767
• ユーザID数：663



補足：週報の計上方法

■集計イメージ図



週報で計上していたのは、
×貸出手続き数
○その日に利用している個人数
→この個人数の計上方法が
左記のようになっている

※当初日付を超えた利用を未考慮であった

週報修正：その日の貸出手続き数に変更
(週報_v3_230313更新.xlsx)

※1日あたりの利用時間、平均移動距離等は従来通り、「その日」に利用している個人数から算出

以下の報告は、個人idごと（日付を超えた利用考慮あり）の集計結果。

SECTION.2

利用状況の結果

6

貸出場所および返却場所

■実証実験期間中（1/30～3/3）のシェアバイク利用状況

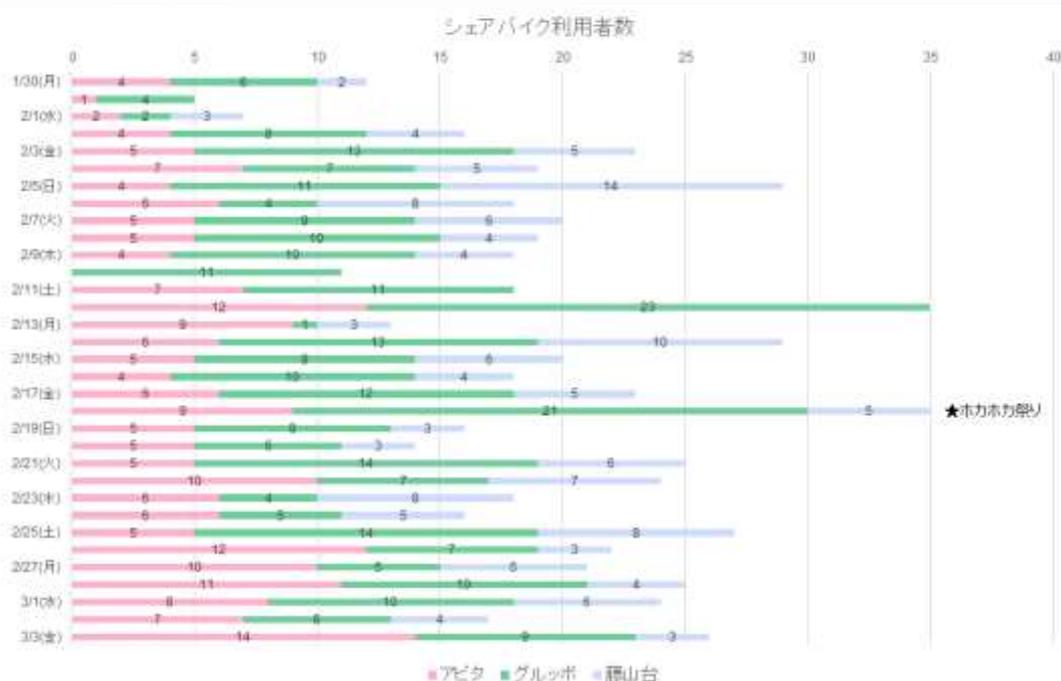
		利用終了 ポート名				総計
		アピタ 高蔵寺店	グループ ふじとう	藤山台団地 商店街	ポート外	
利用開始 ポート名	アピタ高蔵寺店	160	34	14	1	209
	グループふじとう	40	214	42	4	300
	藤山台団地商店街	20	31	102	1	154
総計		220	279	158	6	663

※日付を超えた利用件数：28件

- 貸出場所は、グループふじとう、アピタ高蔵寺店、藤山台団地商店街の順が多い
- アピタ高蔵寺店、グループふじとうでは、借りたポートに返却する人が約7割であったが、藤山台団地商店街で借りた人は、その割合が6割程度であり、他のポートに比べ、ポート間の移動が行われている

7

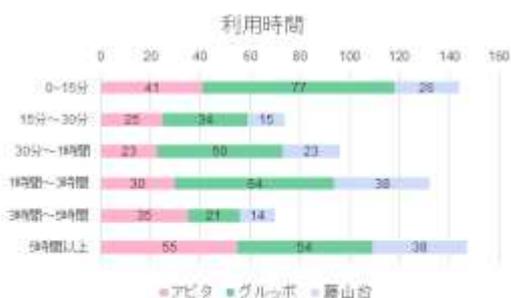
シェアバイク利用台数の日推移



8

利用時間

平均	193分
中央値	67分

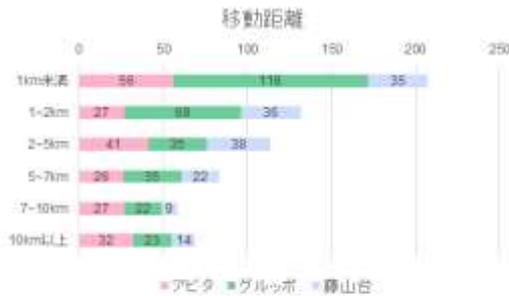


- ・ 利用時間は3時間以下の利用が5割以上
- ・ グルッポ貸出において、1時間以下の短時間な利用が多い傾向にある。
- ・ 一方、12時間以上借りている人も36人存在し、施錠のし忘れや、放置等の影響があると考えられる

9

移動距離

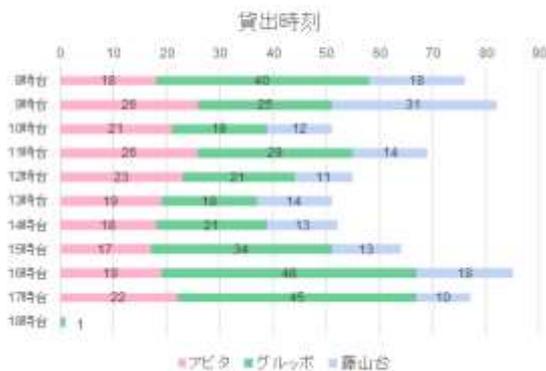
平均	中央値
4.4km	1.9km



- ・ グルッポふじとうで比較的短距離の移動が、アビタ高蔵寺店では比較的長距離な移動が観測された
- ・ ポート間外の移動もしている
※3地点の位置間隔は概ね1km~1.5km (Googleマップ調べ)

10

貸出時刻

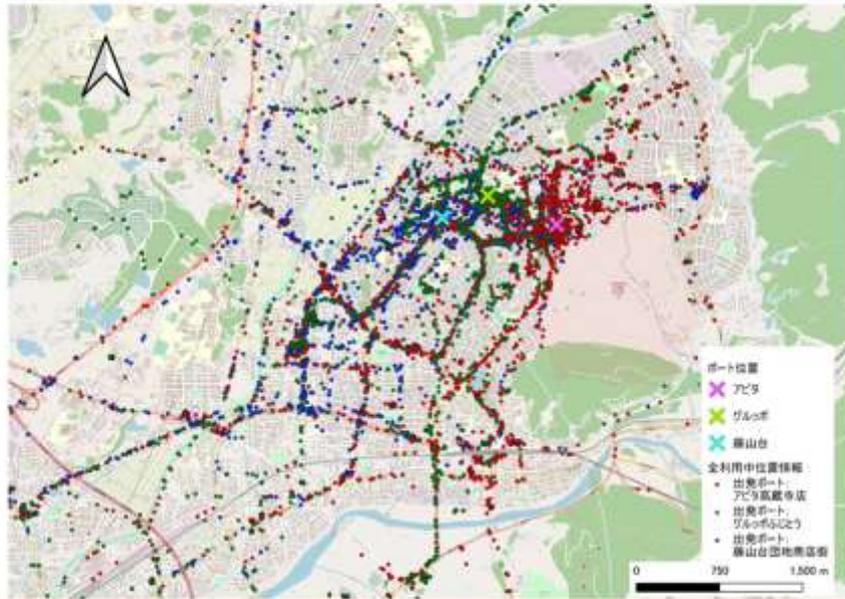


- ・ 貸出時刻は全体で見ると、午前（8時台、9時台）と夕方（16時台、17時台）が多い
- ・ アビタ高蔵寺店と藤山台団地商店街では午前中の貸出が多く、グルッポふじとうでは夕方の貸出が多く、利用者の特性が異なることが考えられる

11

全利用位置情報

※地図中もポイント取得されていることに留意

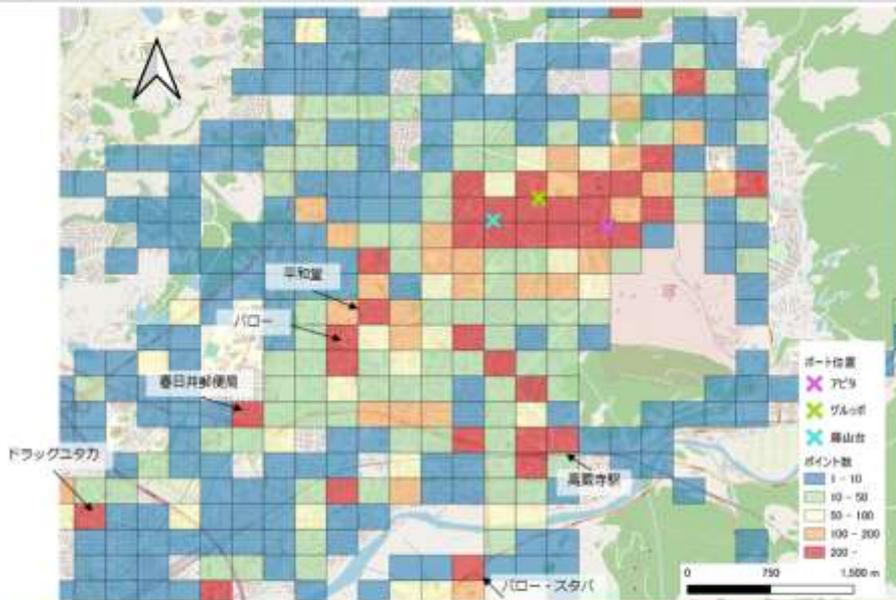


- おおよそポートから概ね2km圏内でのポイント取得が多い
- 貸出場所によらず、多様な場所に移動している

12

全利用位置情報

※地図中もポイント取得されていることに留意

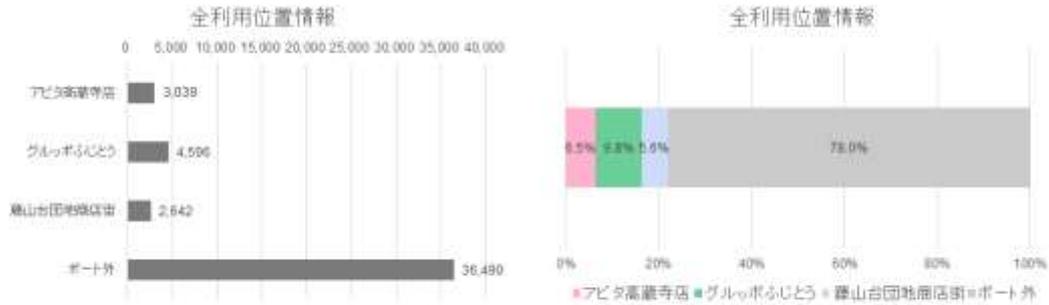


- おおよそポートから概ね2km圏内でのポイント取得が多い
- 貸出場所によらず、多様な場所に移動している

13

全利用位置情報

※施設中もポイント取得されていることに留意

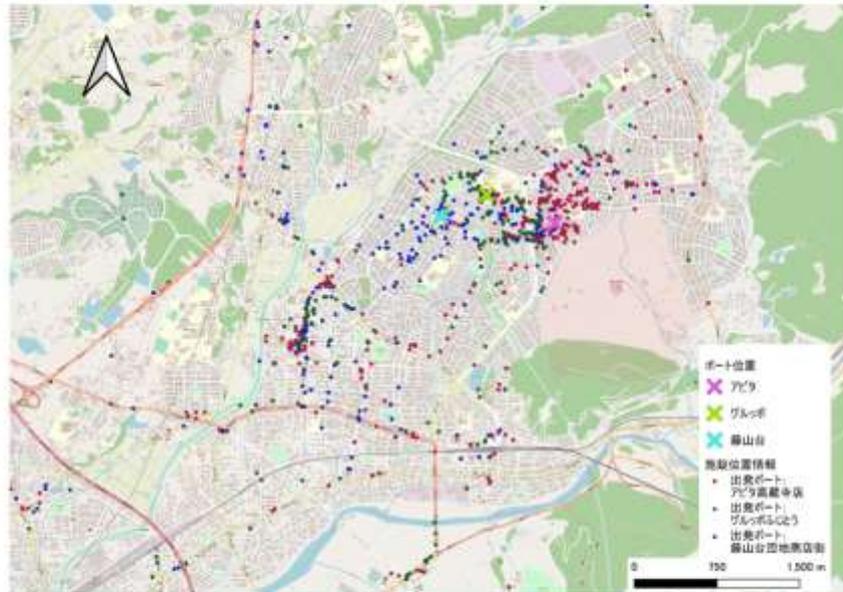


- おおよそポートから概ね2km圏内でのポイント取得が多い
- 貸出場所によらず、多様な場所に移動している

14

施設場所

※道路の厚に一度「施設」イベントが発生することに留意

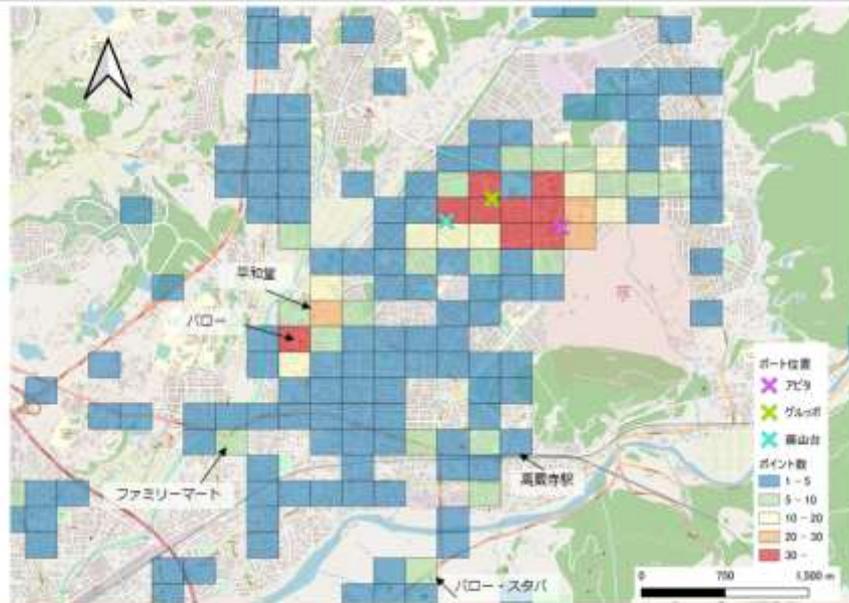


- ポート外の施設場所としては、パローや平和堂、ファミリーマート等の商業施設の他、住宅地に停めている人も一定数存在する

15

施錠場所

※高野の郡に一度「施錠」イベントが発生することに留意

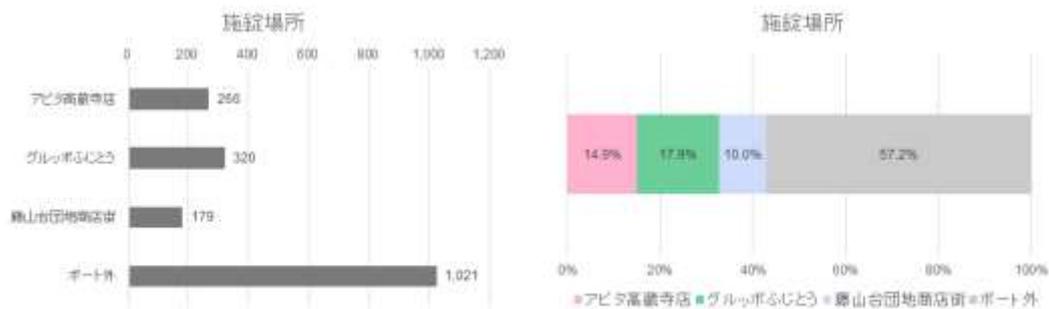


- ポート外の施錠場所としては、バローや平和堂、ファミリーマート等の商業施設の他、住宅地に停めている人も一定数存在する

16

施錠場所

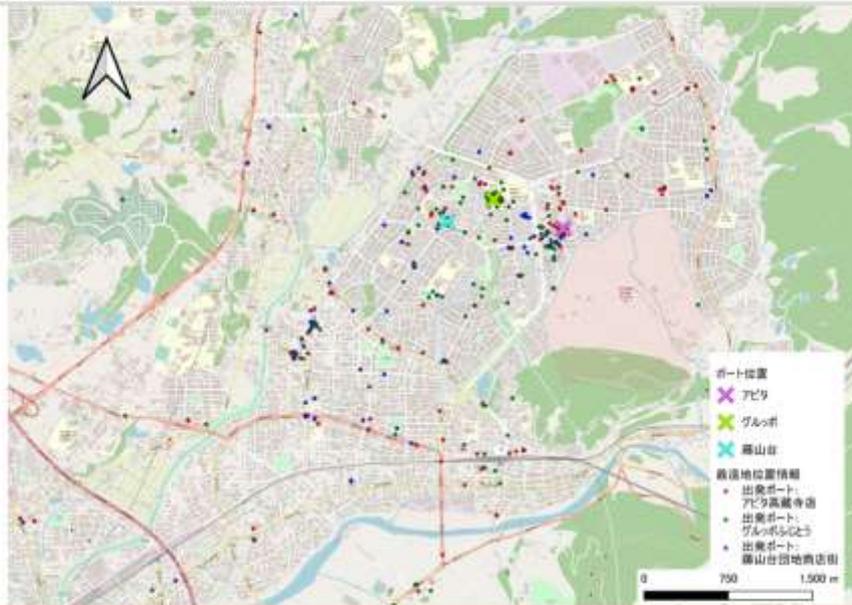
※高野の郡に一度「施錠」イベントが発生することに留意



- ポート外の施錠場所としては、バローや平和堂、ファミリーマート等の商業施設の他、住宅地に停めている人も一定数存在する

17

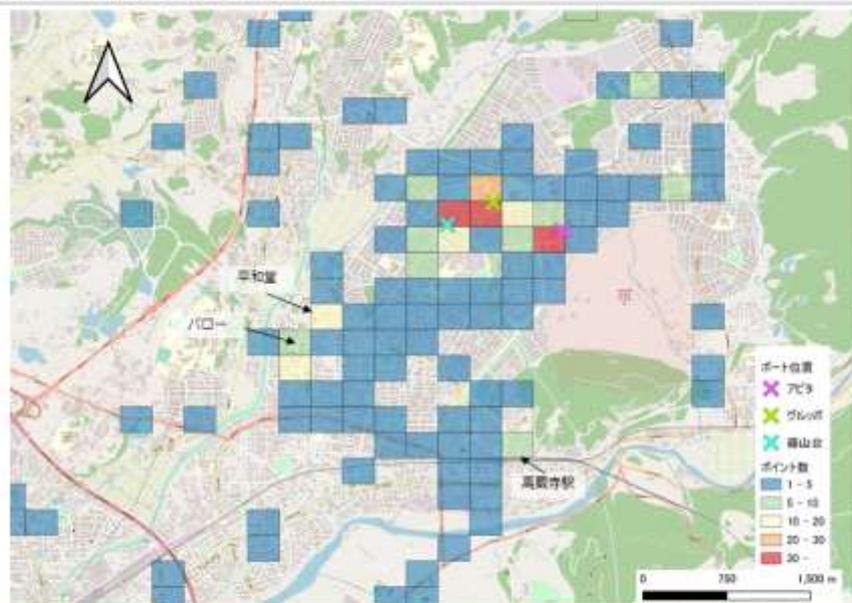
貸出ポートからの最遠地



- 多くはポートを最遠地とするが、人によって様々な場所を周遊していると考えられる
- 遠いところでは、名古屋空港、小牧山、大須、土岐プレミアムアウトレットまで行く人も存在

18

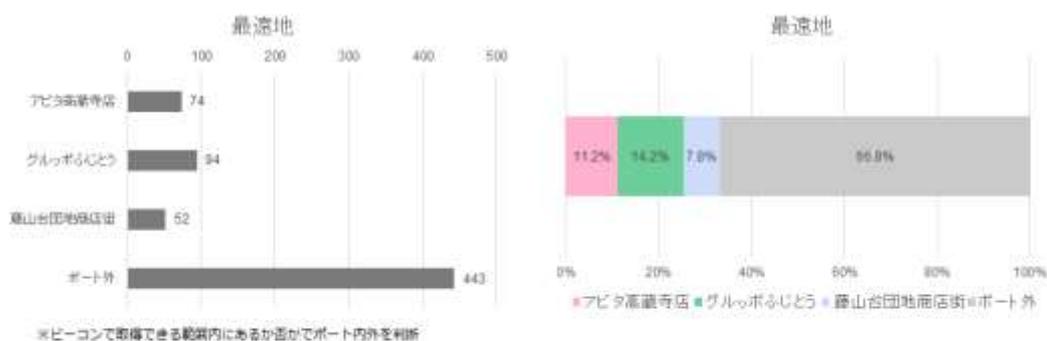
貸出ポートからの最遠地



- 多くはポートを最遠地とするが、人によって様々な場所を周遊していると考えられる
- 遠いところでは、名古屋空港、小牧山、大須、土岐プレミアムアウトレットまで行く人も存在

19

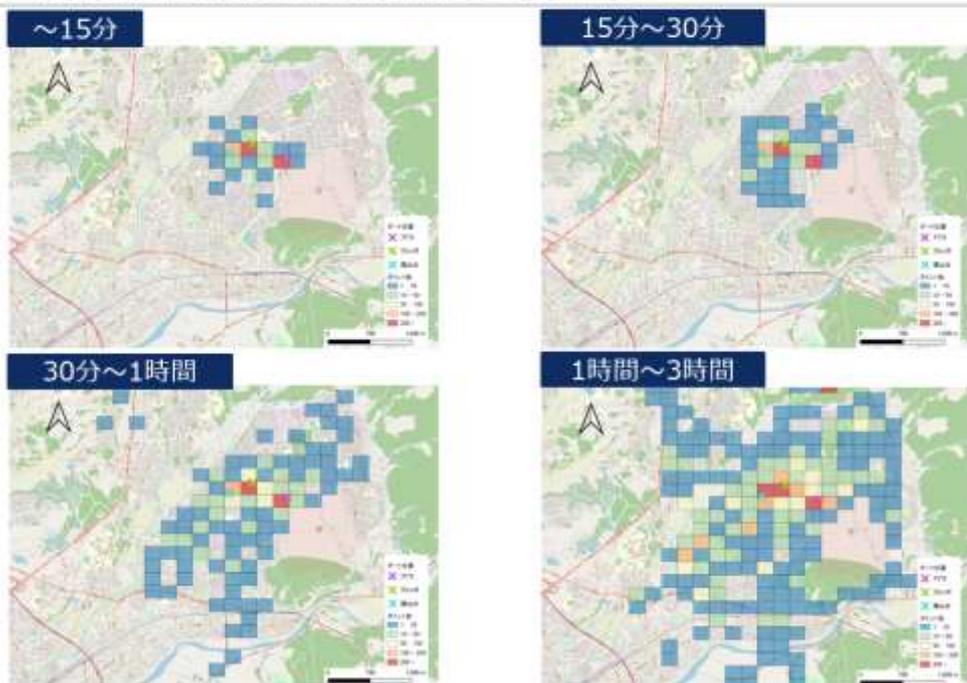
貸出ポートからの最遠地



- 多くはポートを最遠地とするが、人によって様々な場所を周遊していると考えられる
- 遠いところでは、名古屋空港、小牧山、大須、土岐プレミアムアウトレットまで行く人も存在

20

【参考】利用時間×全利用中ポイント



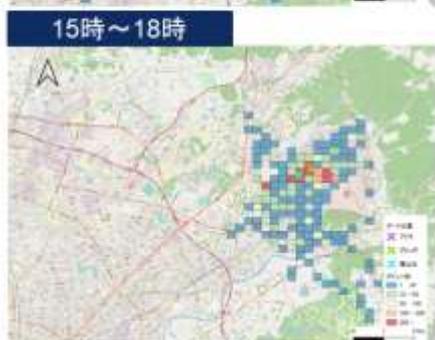
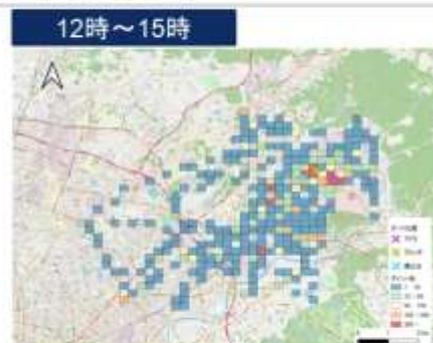
21

【参考】利用時間×全利用中ポイント



22

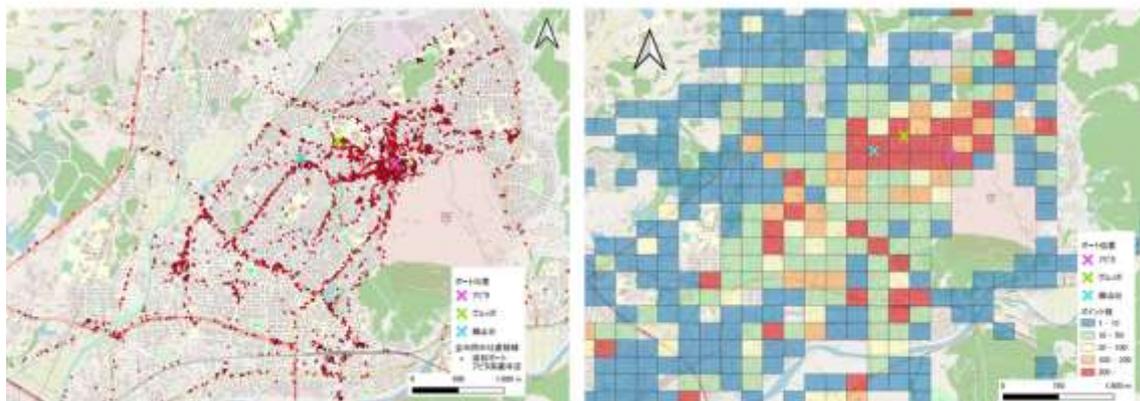
【参考】利用開始時間×全利用中ポイント



23

【参考】返却場所がアピタのときの移動

全利用位置情報

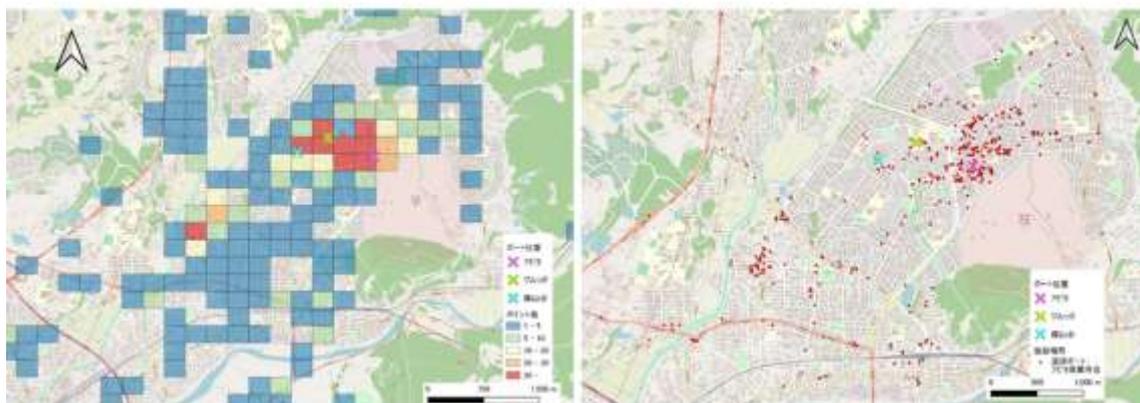


- 返却ポートがアピタの場合も、一定数パローやナフコ等の他商業施設に訪問する人がみられる

24

【参考】返却場所がアピタのときの移動

施設場所

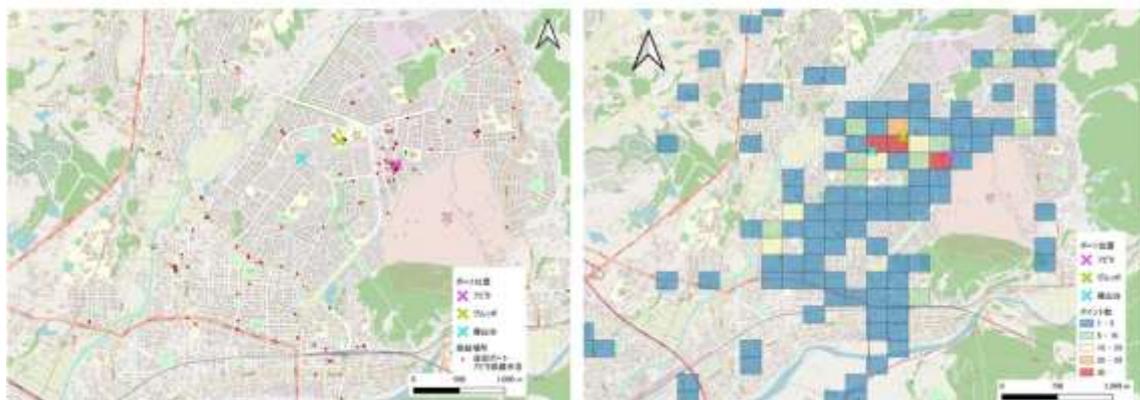


- 返却ポートがアピタの場合も、一定数パローやナフコ等の他商業施設に訪問する人がみられる

25

【参考】返却場所がアピタのときの移動

最遠地



- 返却ポートがアピタの場合も、一定数パローやナフコ等の他商業施設に訪問する人がみられる