

1. 調査の概要

1.1 目 的

人々の交流拠点である鉄道駅を中心とした地域を対象に、公共交通利用促進と駅前活性化に向けて、地域との協働・連携のもと、鉄道・バスの乗継ぎや地域サービス、災害などの緊急対応も含む総合交通情報システムの開発、駅周辺の交通改善や美化・緑化、賑わいの創出のための方策などについて検討、鉄道や駅のストックを活かした大都市地域に相応しい交通政策や地域組織のあり方を検討する。

1.2 検討項目

- ① 現状と課題の整理
- ② 案内サイン、乗り継ぎ情報のあり方に関する検討
- ③ 駅前活性化方策に関する検討
- ④ 公共交通利用促進方策に関する検討
- ⑤ 公民協働の仕組みづくりに関する検討
- ⑥ 具体的な施策の提案

1.3 検討委員会の構成

- 〔構成〕・学識経験者： 飯田教授、岩田教授、内田助教授、倉内助手、仲谷教授、商工関係者
- ・行政機関： 運輸局、整備局、大阪府、豊中市、兵庫県、奈良県
 - ・交通事業者： 北大阪急行、大阪高速鉄道、阪急バス（阪急電鉄）
 - ・関係機関： 関西 I T S 推進協議会、大阪府千里センター

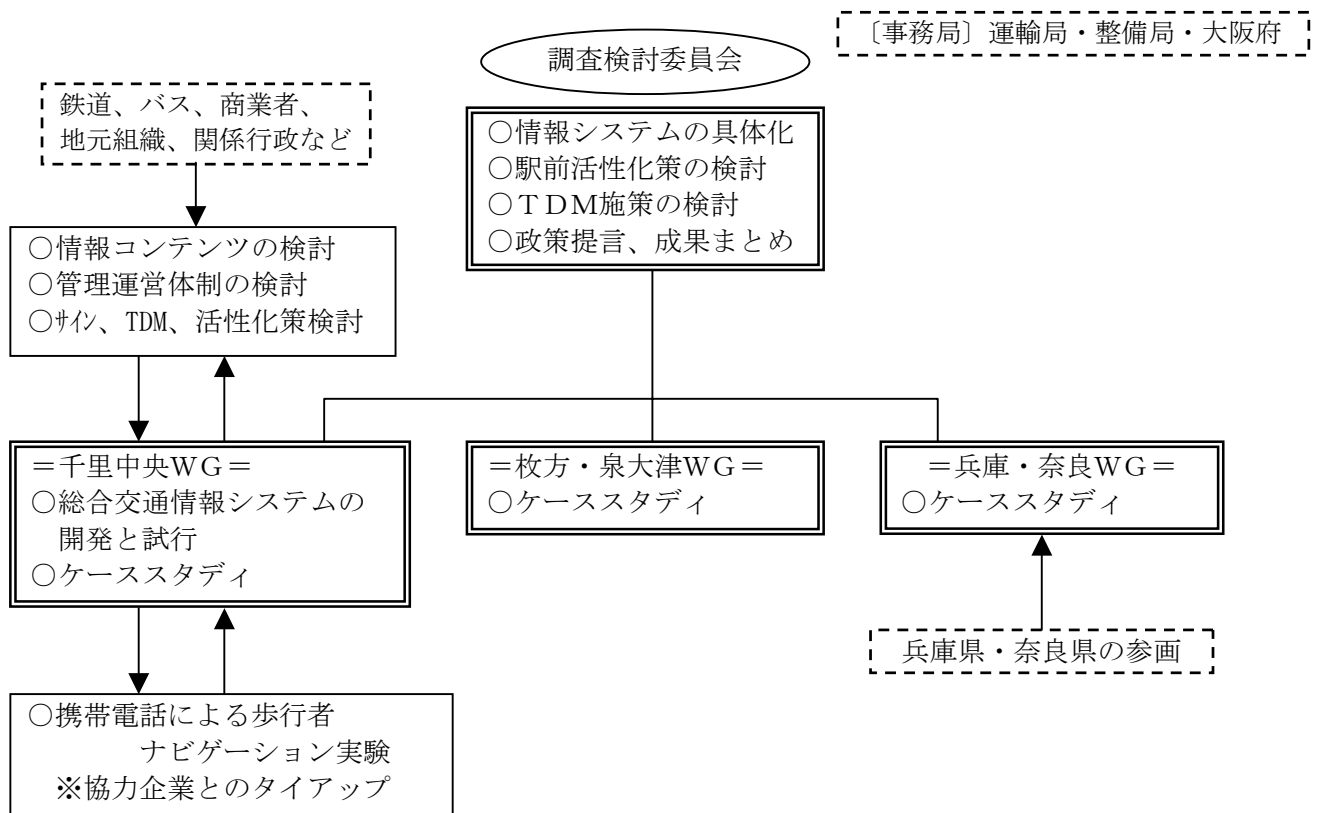
- 〔開催〕・第1回 調査検討の方針確認、現状と課題の整理、社会実験の計画立案
- ・第2回 サイン・総合情報システム構築、駅前地域活性化等に関する検討
 - ・第3回 社会実験、調査結果のまとめ、具体的施策の提案

1.4 対象地域と検討内容

対象地域	主な検討内容	関係機関
千里中央駅 周辺	○現地調査と利用者アンケートなど ○総合交通情報システムの開発と試行 ○ケーススタディ ・副都心ターミナルへの来訪者の利便性向上のため、公共交通の利用促進策、駅前活性化策を検討	近畿運輸局、近畿地方整備局、大阪府、池田土木、豊中市、同商工会議所、北大阪急行、大阪高速鉄道、阪急バス、阪急電鉄、千里センター、関西 I T S 推進協議会
京阪枚方市駅 周辺	○ケーススタディ ・歴史街道や遊園地への来訪者が多く、駅前商業や文化・レクリエーションと連携した公共交通利用促進策、地域活性化策を検討。	近畿運輸局、近畿地方整備局、大阪府、枚方土木、枚方市、同商工会議所、京阪電鉄、京阪バス など
南海泉大津駅 周辺	○ケーススタディ ・地域組織による駅前活性化の取組みが活発に行われており、府民協働を核とした地域活性化策や公共交通利用促進策等を検討。	近畿運輸局、近畿地方整備局、大阪府、鳳土木、泉大津市、同商工会議所、南海電鉄、南海バス など
奈良県 「JR 奈良」駅	○ケーススタディ ・奈良公園、三条通、ならまちなどの観光・商業やTDM施策と連携した観光拠点としての地域活性化策や公共交通利用促進策を検討	運輸局、整備局、大阪府、奈良県、奈良市、奈良観光協会、J R、奈良交通 など
兵庫県 「阪神尼崎」駅	○ケーススタディ ・駅周辺の都心づくり、尼崎 21 世紀の森構想、西大阪線の延伸などと連携した産業・環境拠点としての活性化策や公共交通利用促進策を検討	運輸局、整備局、大阪府、兵庫県、尼崎市、阪神電鉄、阪神バス、尼崎市バス など

2. 調査の進め方

2.1 調査体制



2.2 検討スケジュール

区 分	12 月	1 月	2 月	3 月	4 月以降
ワーキング	○ 事前調整	○ WG	○ WG	○ 調査成果のまとめ	
検討会議	◎ 第1回 (準備会)	◎ 第2回		◎ 第3回	
千里中央地区・総合交通情報システムにかかる実験			情報機器設置		※H18年2月まで情報機器を設置(地元関係者等による検討会で運営)

3. 駅前活性化と公共交通利用促進に向けた施策体系の検討

3.1 上位計画における交通政策の方向

(1) 国土政策の方向性（国土の総合点検より）

平成 16 年 5 月の国土審議会調査会各部会報告「国土の総合的点検」においては、「人口減少」「国境を越えた地域間競争」「環境問題の顕在化」「財政制約」「中央依存の限界」といった国土づくりの転換を迫る潮流に対する新たな課題と国土政策の基本的方向が提示されている。

この中で、地域のまちづくりや交通政策に関わる事項については、以下の提示が行われている。

○二層の広域圏形成に資するモビリティ等の向上

- 分散している生活サービス拠点の効率的利用や、より広範囲からの拠点利用を可能とするため、企画の高い道路網の整備、公共交通利用の促進を図る。
- 公共交通利用促進施策の導入に際しては、コミュニティバス、乗合タクシー等の導入によるコストの低減、都市のコンパクト化への寄与、外部経済性（環境負荷低減、渋滞緩和、都市の魅力向上等）を勘案する。

○コンパクトな都市構造への転換

- 生活権の中心となる都市、とりわけ地方都市においては、現在なお進行する都市の外延化を抑制するとともに、諸機能の集約化を誘導することにより、賑わいのある中心市街地を持つ、求心力のあるコンパクトな都市構造（Compact City）への転換を図る。また、地域が責任を持って自主的で懸命な選択をし、安定的かつ持続的な成長（Smart Growth）を目指すことが重要である。



図 コンパクトな都市構造への転換のイメージ

○「ほどよいまち（調和のとれたまち）」踏まえた地域づくり

- 地域に住んでいる人たちが、地域に対する帰属意識を持ち、安心して住みつづけられる地域社会を、多様な主体の参加によりつくり上げていくことが基本である。
- 外部資源の誘致による市域振興のみではなく、地域に内在する資源を生かす（自助）ことを基本とし、他の地域との多様な依存関係を深めていく（互助）ことが、地域づくりの指針となる。

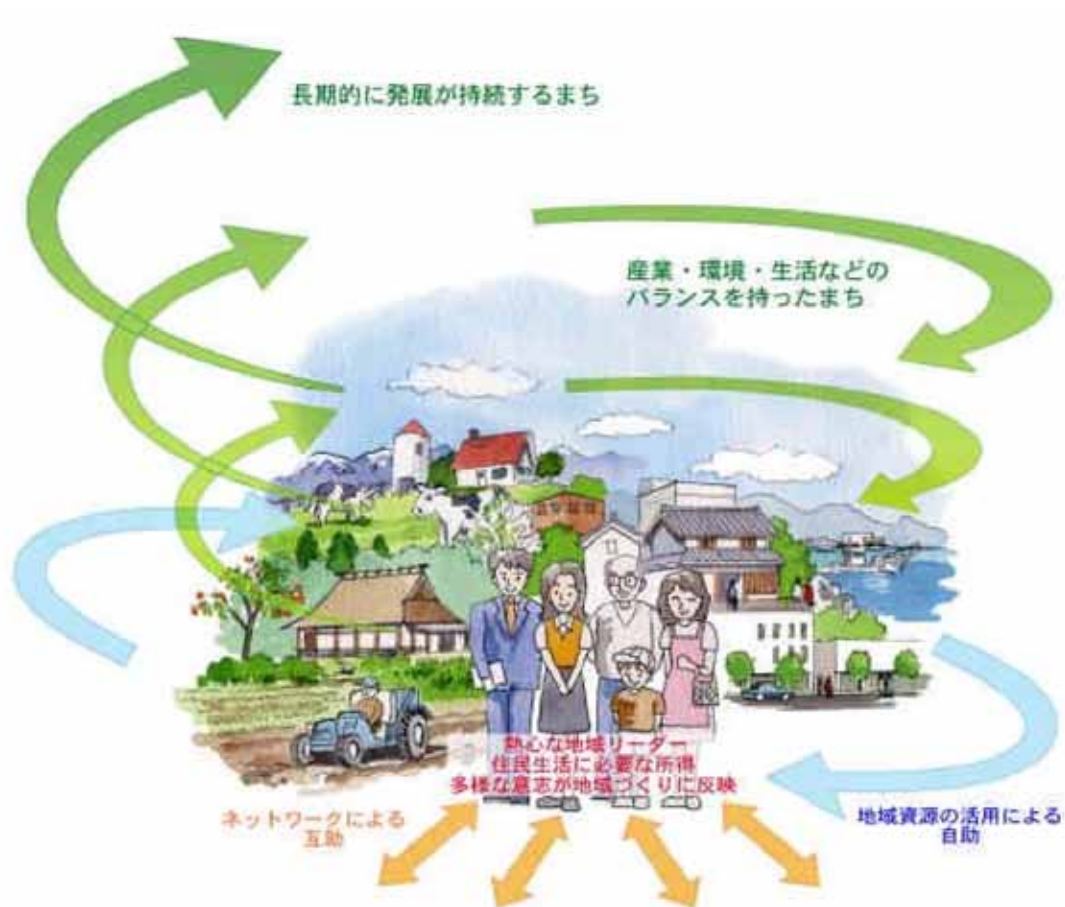


図 「ほどよいまち（調和のとれたまち）」のイメージ

(2) 大阪府の交通政策の方向性（交通道路マスタープランより）

平成 16 年 3 月策定の大阪府交通道路マスタープランの冒頭には、「大阪の活力と府民の豊かな生活を支える交通を実現するためには、関西圏を見据えた広域交通ネットワークの充実、強化と合わせて、道路と鉄道を一体的にとらえ、公共交通の利便性向上を図るとともに、「生活の視点」を重視しながら、「府民や事業者との協働・連携」に積極的に取り組むことが大切」と記されている。

マスタープランにおいては、環境問題の深刻化、渋滞による膨大な経済損失、交通事故の多発、公共交通利用者の減少、中心市街地の衰退等の社会経済情勢の変化や交通政策上の課題を踏まえ、5 つの転換が提示されている。

そして、道路と公共交通を一体的にとらえた整備方針として、5 つの施策方向が示されている。これらの中で、地域のまちづくりと公共交通の利用促進に関わる事項については、以下の提示が行われている。

○都市・まちづくりと連携した交通の整備

- 都市各（都心エリア）、拠点（インナーエリア）、地域核（アウターエリア）、それぞれに必要な都市機能を適切に集積した「機能集約型都市構造」の形成を促進するため、都市核、拠点、地域核となる主要駅などへのアクセスを強化するとともに、中心市街地の活性化並びに、ゆとりある「生活圏」の形成などを実現する。

○利便性の高い公共交通の整備と情報通信技術の導入などによる交通施設の有効活用

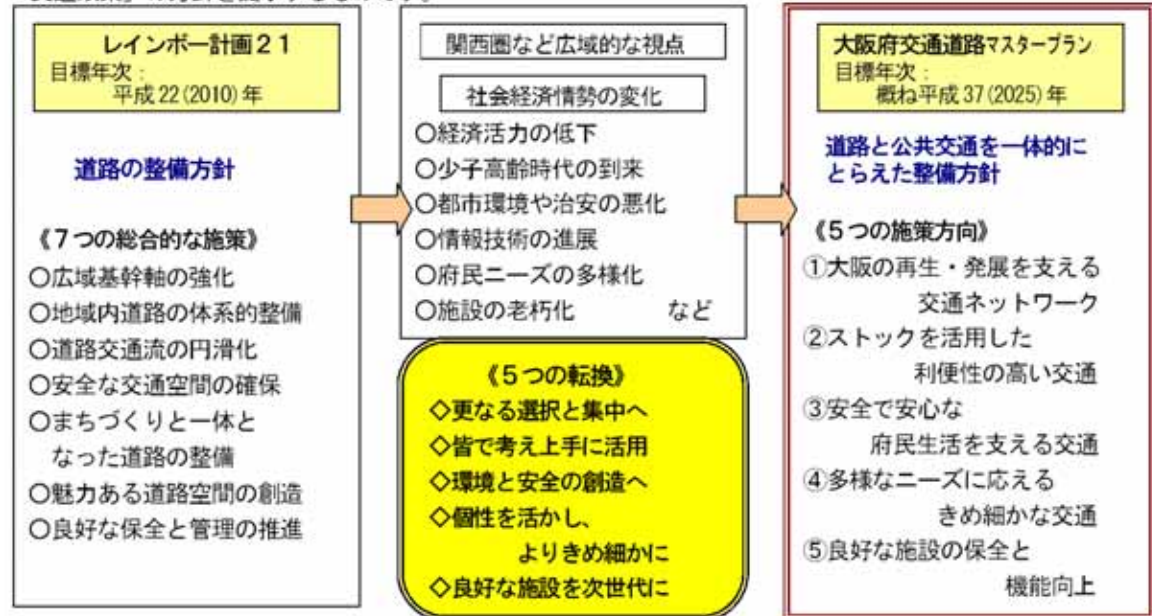
- 交通需要マネジメント（TDM）施策の推進など、府民や事業者との協働のもと、既存の交通施設を有効に活用することにより、公共交通と自動車交通が調和した、円滑で効率的な交通体系を形成する。
- バスの定時性向上や自転車走行空間の確保など、駅へのアクセス性を改善するとともに、乗り継ぎ改善など公共交通機関の利便性を向上することにより、公共交通の利用を促進し、公共交通と自動車交通が調和した総合的な交通を整備する。

○地域特性や利用者の多様なニーズに応じたきめ細かな交通

- 歴史や文化、土地利用、交通特性など地域の特色に応じた、よりきめ細かな交通整備の推進により、個性豊かなまちづくりを先導する。
- 「歩いて暮らせるまちづくり」や沿道のまちづくりと一体となった魅力的な道路空間の整備、ユニバーサルデザイン化の推進など、高齢者や障害者、歩行者や自転車利用者、沿道住民、さらには来訪者などの多様なニーズに対応できる交通を整備する。
- また、施策展開にあたって、「府民との新たなパートナーシップの構築」「様々な施策の組み合わせ」「施策の評価」の 3 つの仕組みが示されている。

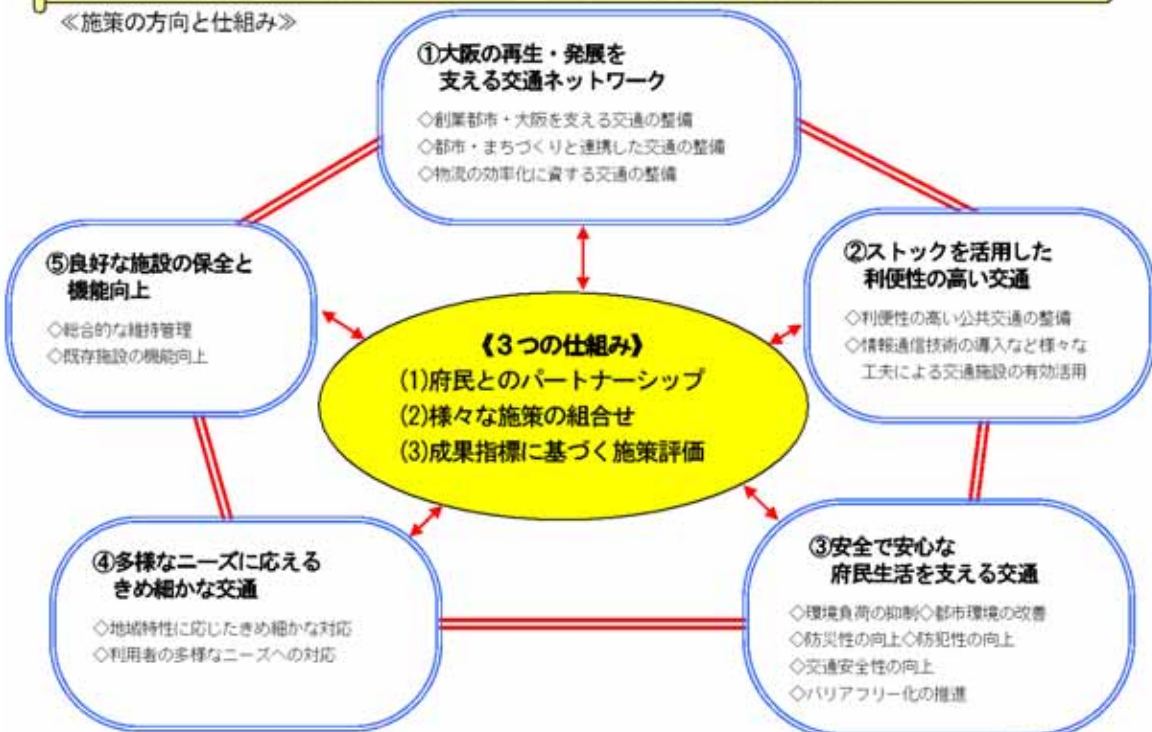
大阪府交通道路マスタープランの概要

◇大阪府道路整備長期計画（レインボー計画21（昭和62年策定））の進捗や社会情勢の変化を踏まえ、大阪のみならず、関西圏の再生・発展に貢献する今後の道路整備や鉄道、バスなどの公共交通のあり方など「総合的な交通政策」の方針を提示するものです。



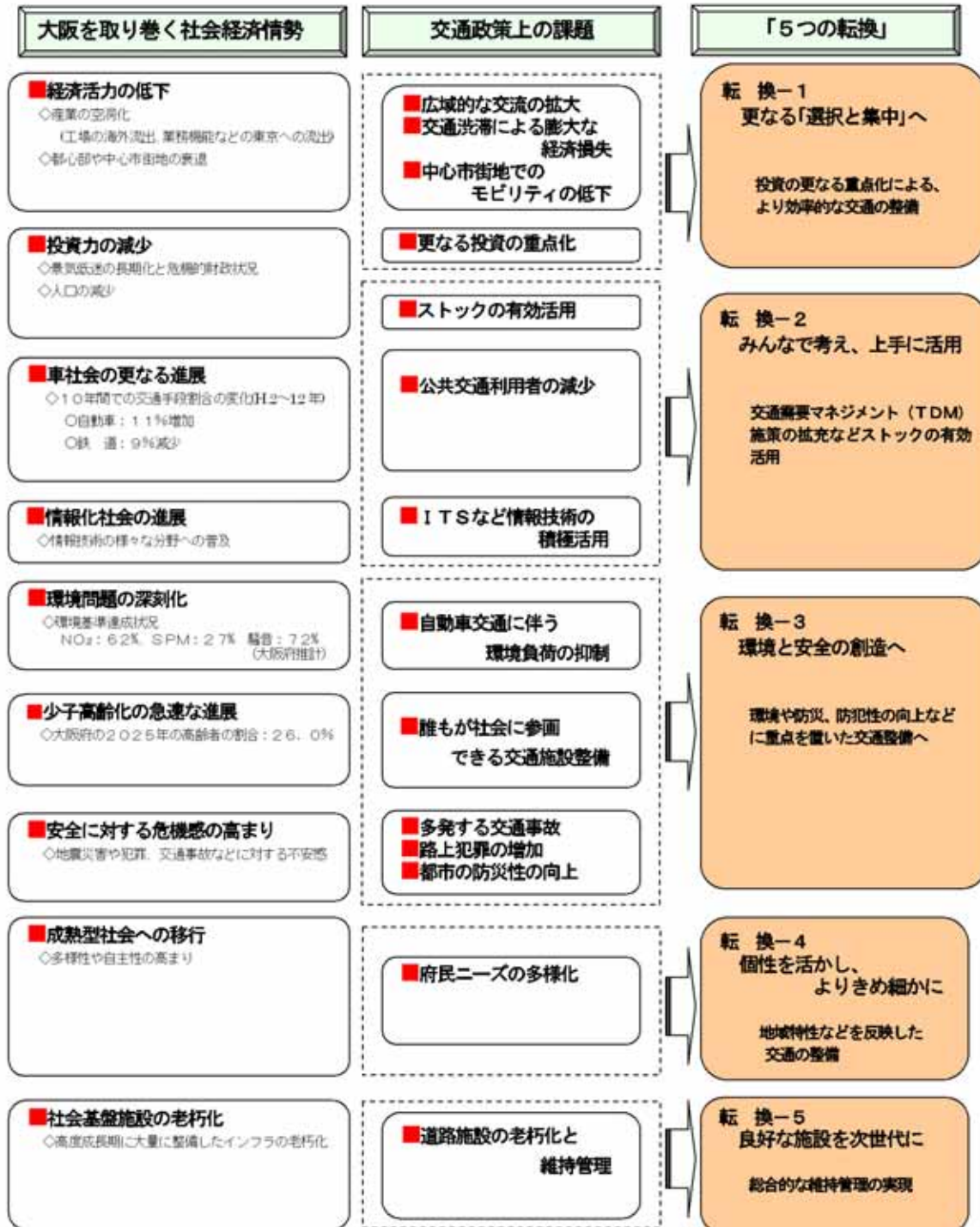
◇将来像 『大阪の活力と豊かな生活を支える総合的な交通』

《施策の方向と仕組み》



Ⅱ. 交通政策から見た課題と「5つの転換」

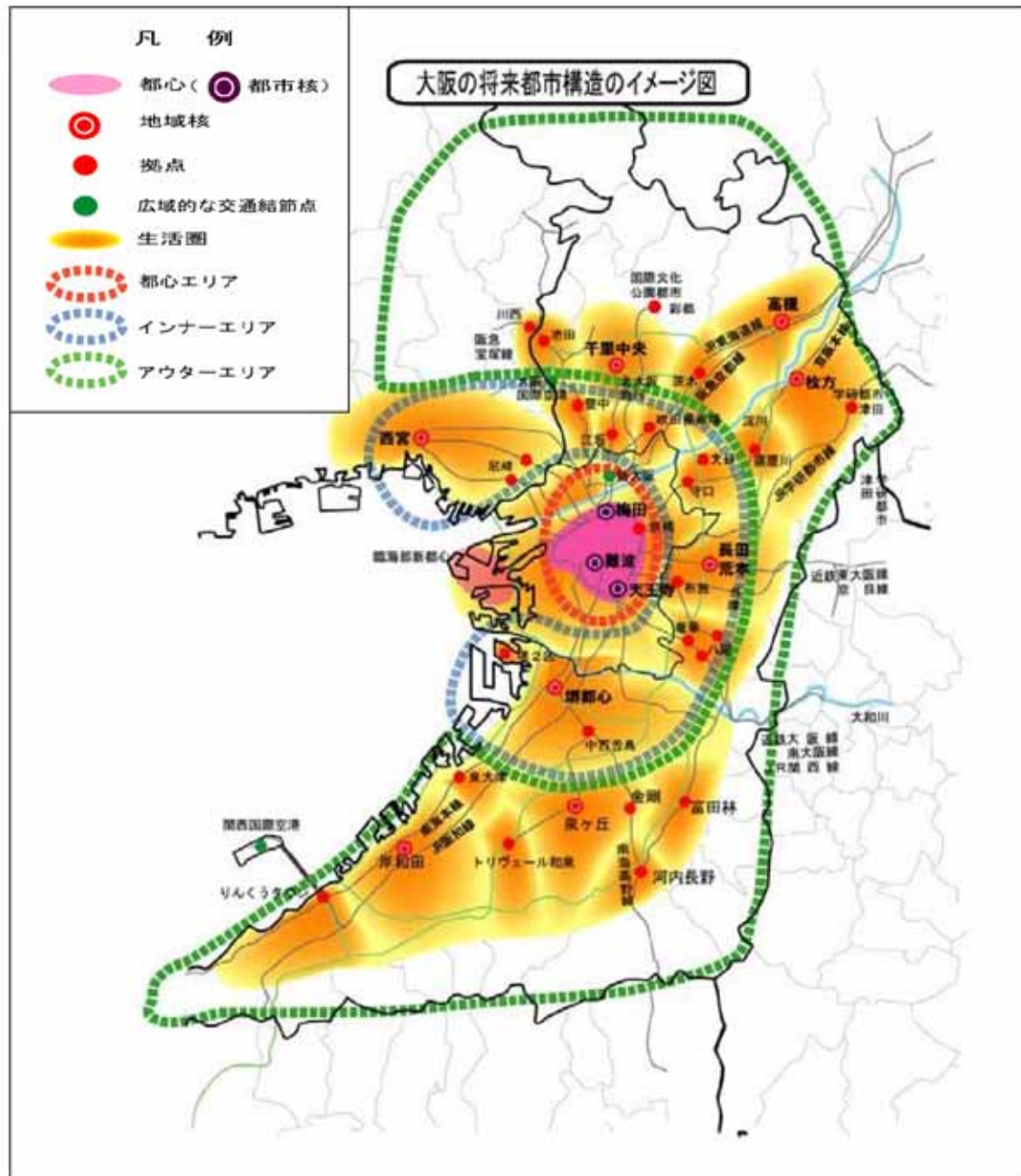
課題解決に向け、5つの転換をすすめていきます。

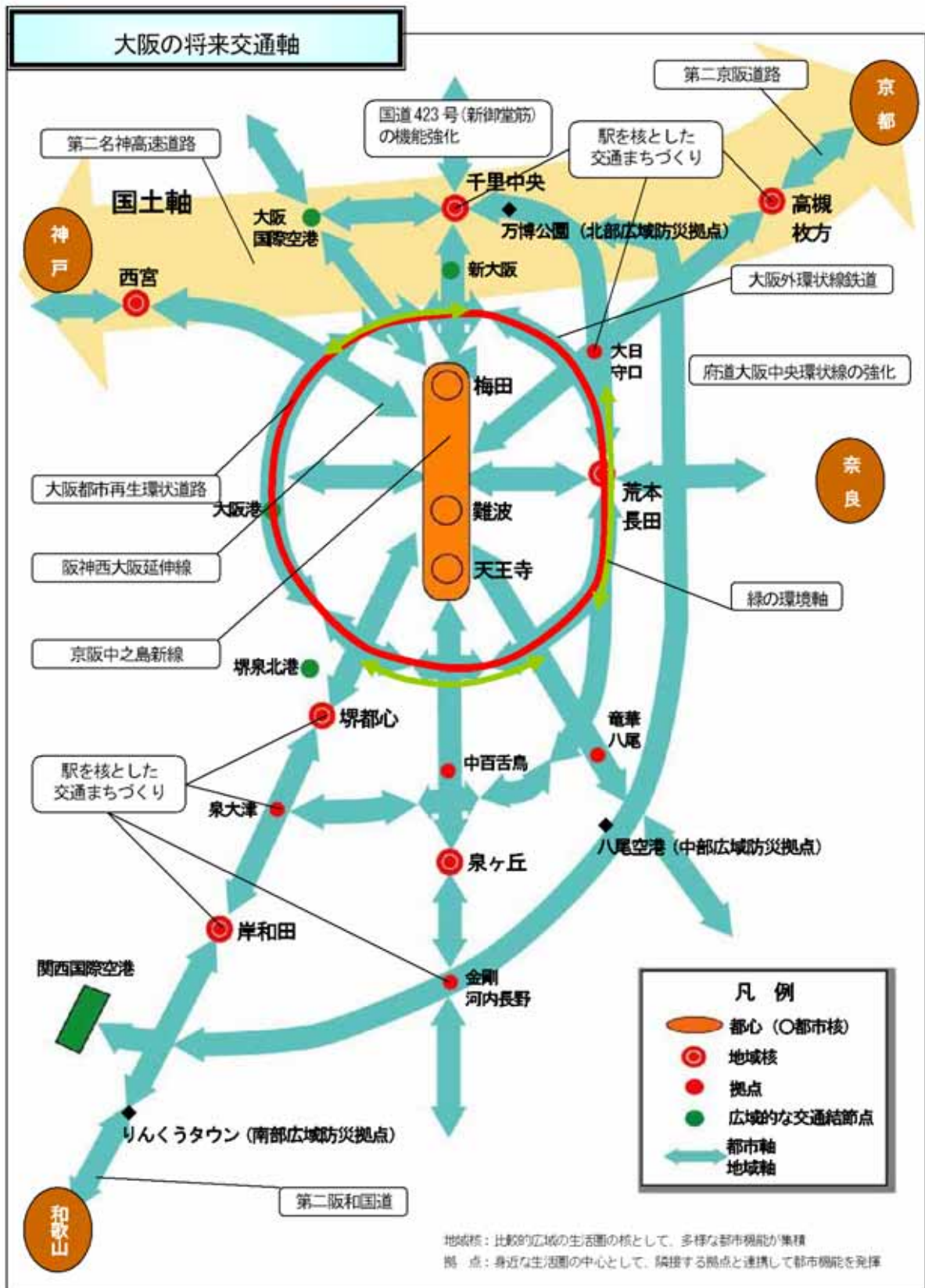


2) 都市・まちづくりと連携した交通の整備

●機能集約型都市構造の形成

都市核(都心エリア)、拠点(インナーエリア)、地域核(アウターエリア)、それぞれに必要な都市機能を適切に集積した「機能集約型都市構造」の形成を促進するため、都市核、拠点、地域核となる主要駅などへのアクセスを強化するとともに、まちづくりプロジェクトと連携した道路や鉄道などの整備を推進します。





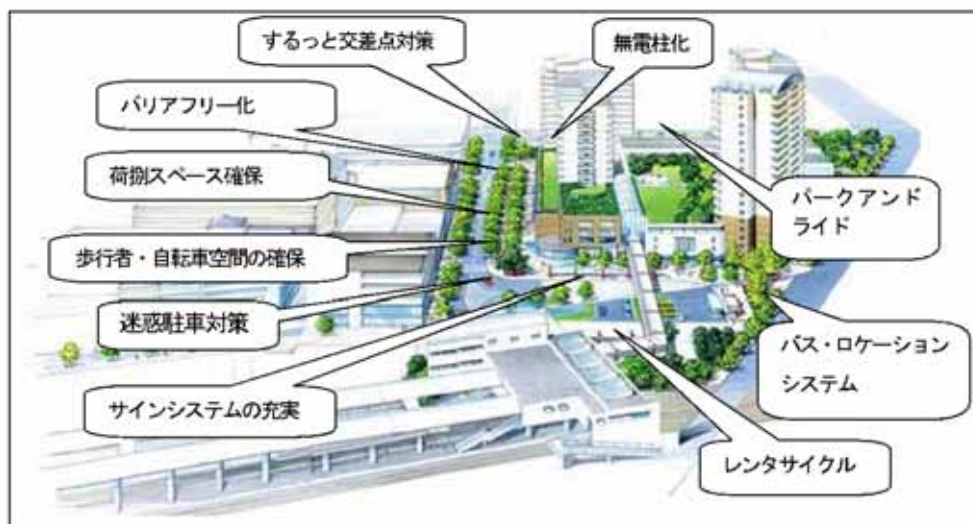
施策方向－２．ストックを活用した利便性の高い交通

重点施策

１）利便性の高い公共交通の整備

●駅へのアクセス性の改善

駅へのアクセス性を高めることにより、公共交通の利用促進を図るため、駅周辺でのすきと交差点対策の実施、歩行者・自転車走行空間の確保、レンタサイクルの導入、パークアンドライドの促進など様々な交通需要マネジメント(TDM施策)を実施します。



駅の特徴に応じた様々なTDM施策の展開

駅への交通手段や地域特性を踏まえて状況に応じたTDM施策を展開します。

対 象	T D M 施 策 の 例
バ ス	バス優先レーン、公共車両優先システム（PTPS）、バスロケーションシステムの導入、乗継ぎ案内情報板の整備など
自動車	パークアンドライド、駐車場案内システムの整備、一方通行化などによる通過交通の排除、迷惑駐車対策 など
徒 歩	歩道の拡幅（道路空間の再配分）、バリアフリー化の推進、無電柱化の推進 など
自転車	ネットワーク型レンタサイクルの導入、自転車走行空間の確保 など

施策方向一4 多様なニーズに応えるきめ細かな交通

重点施策

1) 地域特性に応じたきめ細かな対応

● 地域の歴史や文化に根ざした道路整備の推進

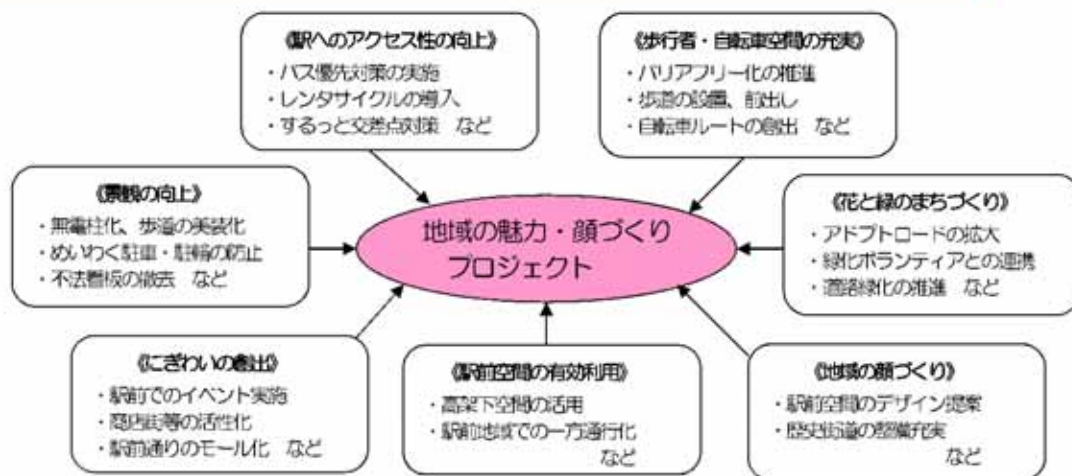
地域の魅力ある道路空間を創出するため、歴史的な街道などにおいて、通過交通の排除、無電柱化などによる景観の向上などを図ります。



2) 利用者の多様なニーズへの対応

● 生活者の視点に立った交通施策の展開

多くの人々が利用し、地域の顔でもある駅周辺において、駅前の美化・緑化、交通アクセスの向上、にぎわいの創出など、府民のニーズに対応した多様な施策(地域の魅力・顔づくりプロジェクト)を展開します。



(3) 公共交通の乗継ぎ利便性の向上に関する方向性（近畿地方交通審議会 答申第8号より）

平成16年10月策定の近畿地方交通審議会の答申第8号には、鉄道サービスの改善、向上のための方向性として、「既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備」が掲げられており、その中で乗継ぎ利便性の向上に資する方策が記されている。具体的には、「貨物線等の既存施設の活用や一部渡り線の整備による相互直通運転化、連絡通路の設置等による乗継ぎ利便性の向上を図る」といった方策が提示されている。

また、利用者の利便性向上や乗継ぎ利便性の向上に資するため、公共交通機関に関して、提供する情報の充実や交通結節点での案内表示等の充実について、「公共交通機関に関する情報提供のあり方・情報技術の活用」に下記のような方向性が提示されている。

○鉄道サービスの改善、向上

- ・ 旅客輸送量は、今後も僅かずつ減少することが予測されるが、一方、環境問題、都市再生、ゆとりある生活の実現等の観点から鉄道への期待は高まっている。
- ・ 京阪神圏は、鉄道ネットワークが概成しつつあり、まず、既存の鉄道事業の活性化や地域と一体となった駅機能の高度化等を図ることが重要である。
- ・ 次に、既存の鉄道施設の改良等による質の高い鉄道サービスの提供を目指すべきである。

◇乗継ぎ利便性の向上に資する方策

◇路線の機能の向上に資する方策

◇輸送力の強化等によるサービスの向上に資する方策

◇駅の新設・改良等によるサービスの向上に資する施策

- ・ その上で、地域開発、直通運転化等に関連した新規路線の整備を検討する必要がある。

○公共交通機関に関する情報提供のあり方・情報技術の活用

- ・ 様々な交通サービスの出現に対応し、利用者にできる限り分かり易い情報の提供が重要となる。
- ・ 特に、事故に伴う遅延の情報など、リアルタイム情報の充実が望まれる。

◇リアルタイム情報の提供の充実

◇交通結節点における案内表示等の充実

- ・ ICカード等情報技術の活用により、利便性が高く、また、他の生活分野にも広がりを持った情報化を進めるべきである。

◇ICカード乗車券の導入促進と相互利用・共通化

◇ICカード乗車券の多機能化と地域活性化のための活用等

◇携帯情報端末の活用等

3.2 駅前活性化と公共交通利用促進のための施策体系の検討

(1) 駅前活性化と公共交通利用促進の考え方

車社会の進展に伴う課題や国土政策、交通政策の方向性を踏まえて、公共交通の利用促進と駅前地域の魅力向上に公民協働で取り組んでいく必要がある。

課題と方向

車社会の進展に伴う課題

- ・ 中心市街地における商業機能・都市機能の分散
- ・ 交通渋滞や交通事故の多発と公共交通利用者の減少
- ・ 環境問題の深刻化

国土政策の方向

- ・ 賑わいのある中心市街地を持つ、求心力のあるコンパクトな都市構造
- ・ 地域に内在する資源を生かして、多様な主体の参加により、安心して住みつづけられる地域社会づくり

交通政策の方向

- ・ 地域核となる主要駅へのアクセスを強化し、中心市街地の活性化をめざす
- ・ 公共交通の利便性を向上し、公共交通と自動車交通の調和をめざす
- ・ 地域特性（歴史、文化、土地利用等）に応じたきめ細かな交通整備、沿道住民や来訪者などの多様なニーズに対応できる交通整備をめざす
- ・ 生活の視点を重視し、府民や事業者との協働・連携をめざす

検討テーマ

- ・ 地域核となる主要な鉄道駅を中心とする公共交通利用促進方策の検討
- ・ 駅周辺の地域特性（歴史、文化、土地利用等）に応じた、駅前地域の魅力向上策の検討
- ・ 公共交通利用促進と駅前地区の魅力向上を行うにあたっての公民協働の可能性の検討

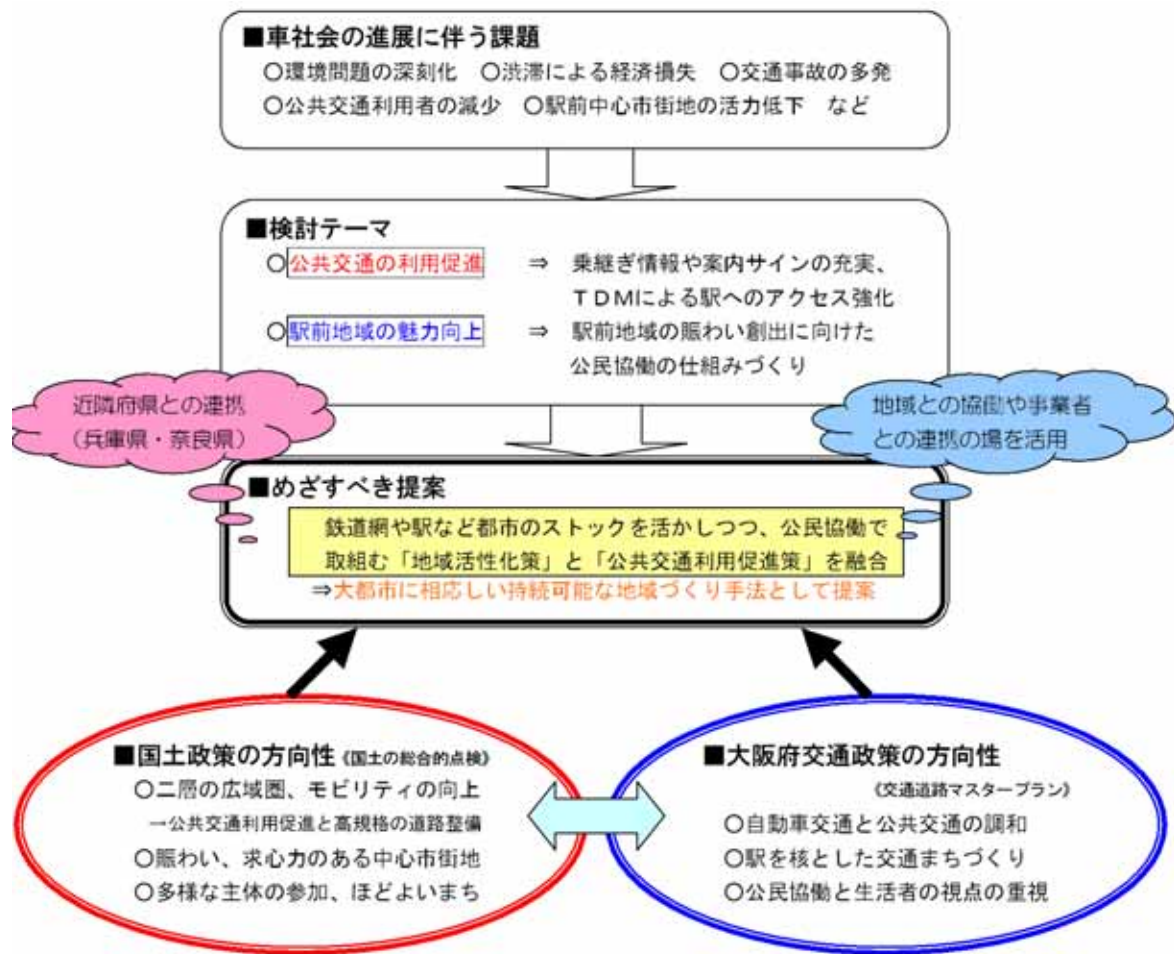


図 駅前活性化と公共交通利用促進の考え方

(2) 駅前活性化と公共交通利用促進のための施策体系

鉄道駅を中心とする駅前活性化と公共交通の利用促進を図るためには、以下の方策が考えられ、これらの方策が一体的に機能することが望ましい。

○情報・案内の充実

時刻表・経路検索システムの構築、運行情報提供システムの構築、バスロケーションシステムの導入、案内サインの充実等

○駅前活性化施策の導入

駅周辺の賑わいづくり（店舗・イベント情報等の発信）、生活支援機能の導入（行政サービス、郵便、ATM、コンビニ等）、活性化のための組織づくり等

○公共交通の駅へのアクセス性の強化

バスレーンの設置、PTPSの導入やマイカーの乗り入れ規制、パークアンドバスライド、駅を中心とする地域巡回型バスの導入、カーシェアリングシステムの導入、レンタサイクルシステムの導入等

○駅での公共交通のためのインフラの整備

駅前広場の整備・改善、歩行者動線の円滑化、サイクルアンドライドのための駐輪場の整備等

○事業者による施策改善

運賃体系の一元化、スルッと関西・ICカードの導入、ダイヤ改善等

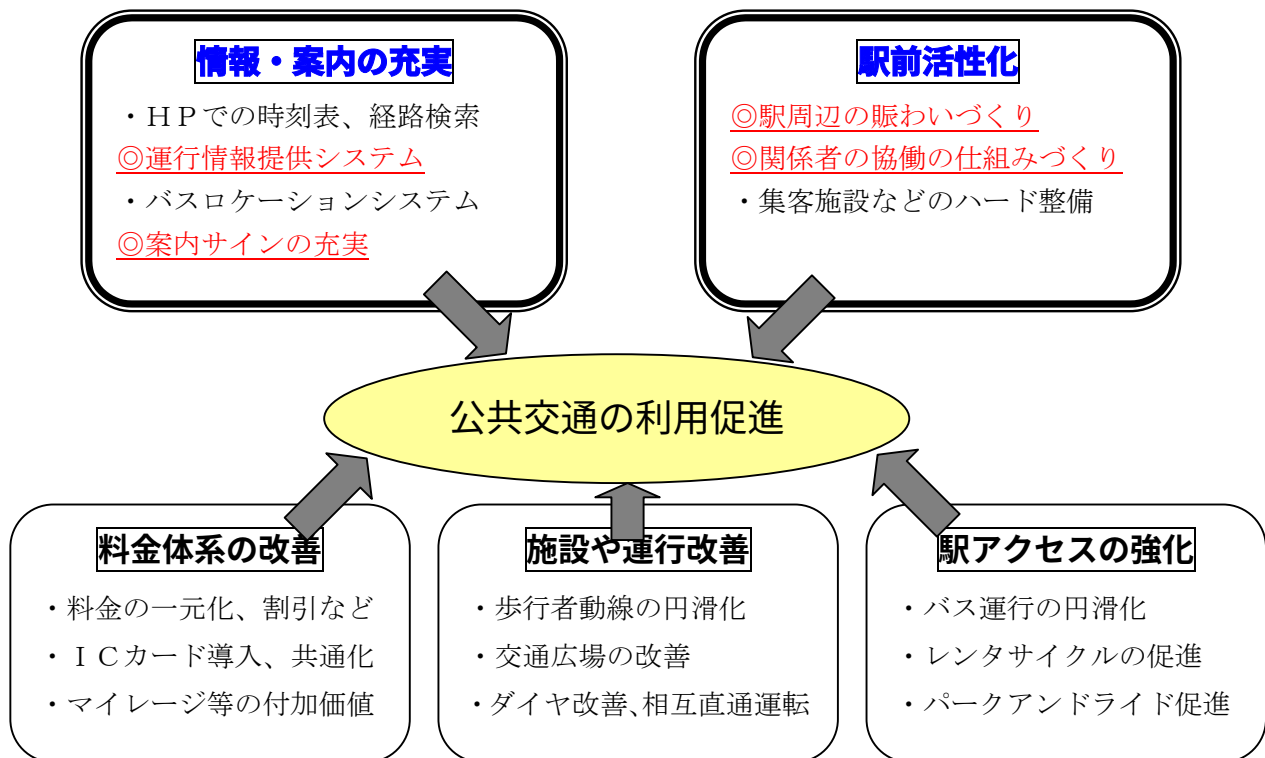


図 公共交通利用促進のための施策体系

4. 駅前総合交通情報システムの検討

4.1 駅前総合交通情報システムの全体像の検討

駅前活性化と公共交通利用促進のための施策体系の中での駅前総合情報システムの「めざすべき目標」を以下のとおり設定した。

駅前総合交通情報システムのめざすべき目標

1) いつ、どこでも利用できる情報システム

- 自宅、車中、駅前などでアクセス可能
- 緊急時にもフレキシブルに対応

2) 多くの人が利用しやすい情報システム

- 高齢者や障害者にも優しい操作、デザイン
- 施設名、位置、電話番号等による簡単検索
- 多言語表示など、国際化への対応

3) 最適な情報を提供できるシステム

- 状況に応じ最適手段、ルートを案内
- 所要時間、ロケーションなどを案内

4) 駅前や公共交通活性化に役立つシステム

- 店舗広告による販売促進、駅前活性化
- 駅前の滞留・回遊時間の増大
- 沿線イベント等を通じた公共交通活性化

5) 地域の力で運用できる仕組みづくり

- 地域主体の運営体制づくり
- 広告ビジネスとしての成立性
- 容易に情報更新できる仕組み

駅前総合交通情報システムのめざすべき目標に基づいて、駅前総合交通情報システムの全体像を以下のように想定した。

〈場所〉	〈デジタル媒体〉	〈アナログ媒体〉	〈長 所〉	〈短 所〉
目的地 経由地 (駅前) 移動中 出発前 〔自宅〕	大型案内板 個別検索機 携帯、モバイルなど 携帯、モバイルなど パソコン、携帯など	時刻表、情報誌など 案内板、サインなど 有人案内所など 時刻表、情報誌など 車内掲示など 時刻表、情報誌など	現地に即した情報提供、案内が可能 経路変更など弾力的対応が可能 交通機関、移動経路など幅広い選択が可能	現地に行くまで情報が入手できない 時間に余裕がない 電波状態、マナー等の問題あり 現地到着時の状況はわからない

図 駅前総合交通情報システムの全体像

4.2 駅前地区における総合交通情報システムの検討

本調査では、4.1 で検討した駅前総合交通情報システムの全体像である

出発前（自宅・オフィス等）→移動中→経由・乗り換え地（駅前）→目的地

のうち、経由・乗り換え地（駅前）における情報システムを対象として検討した。

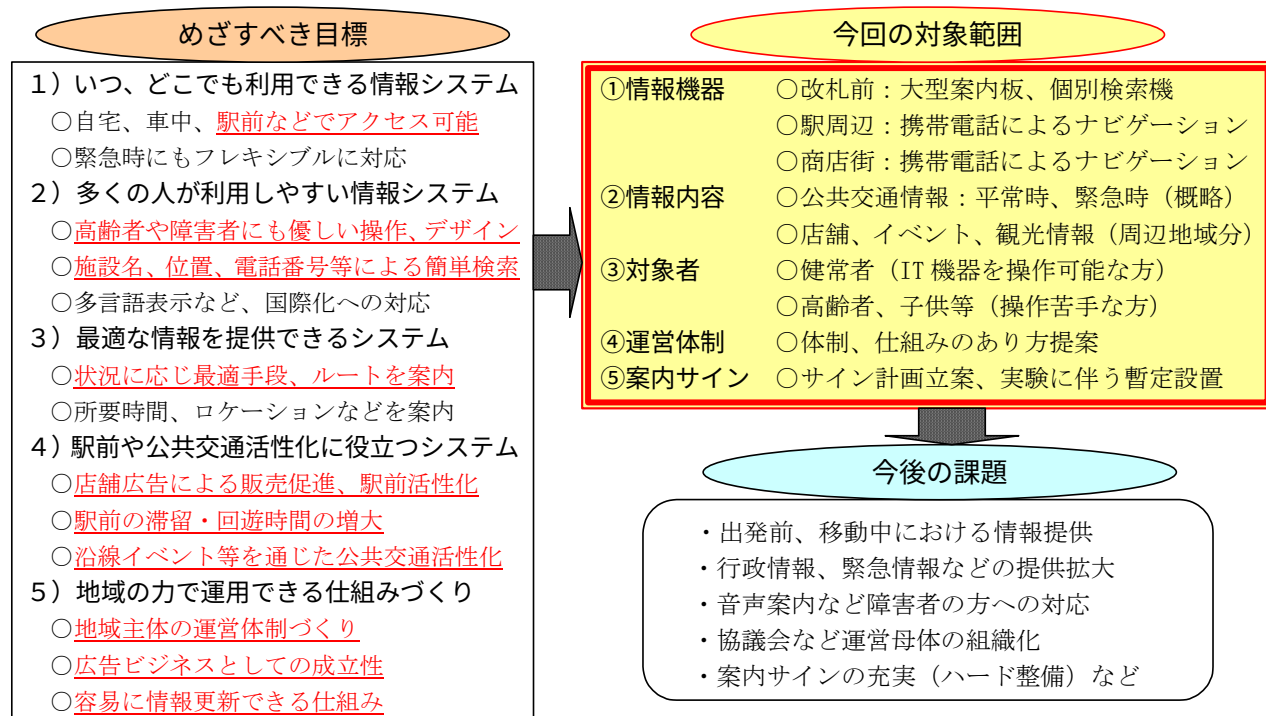
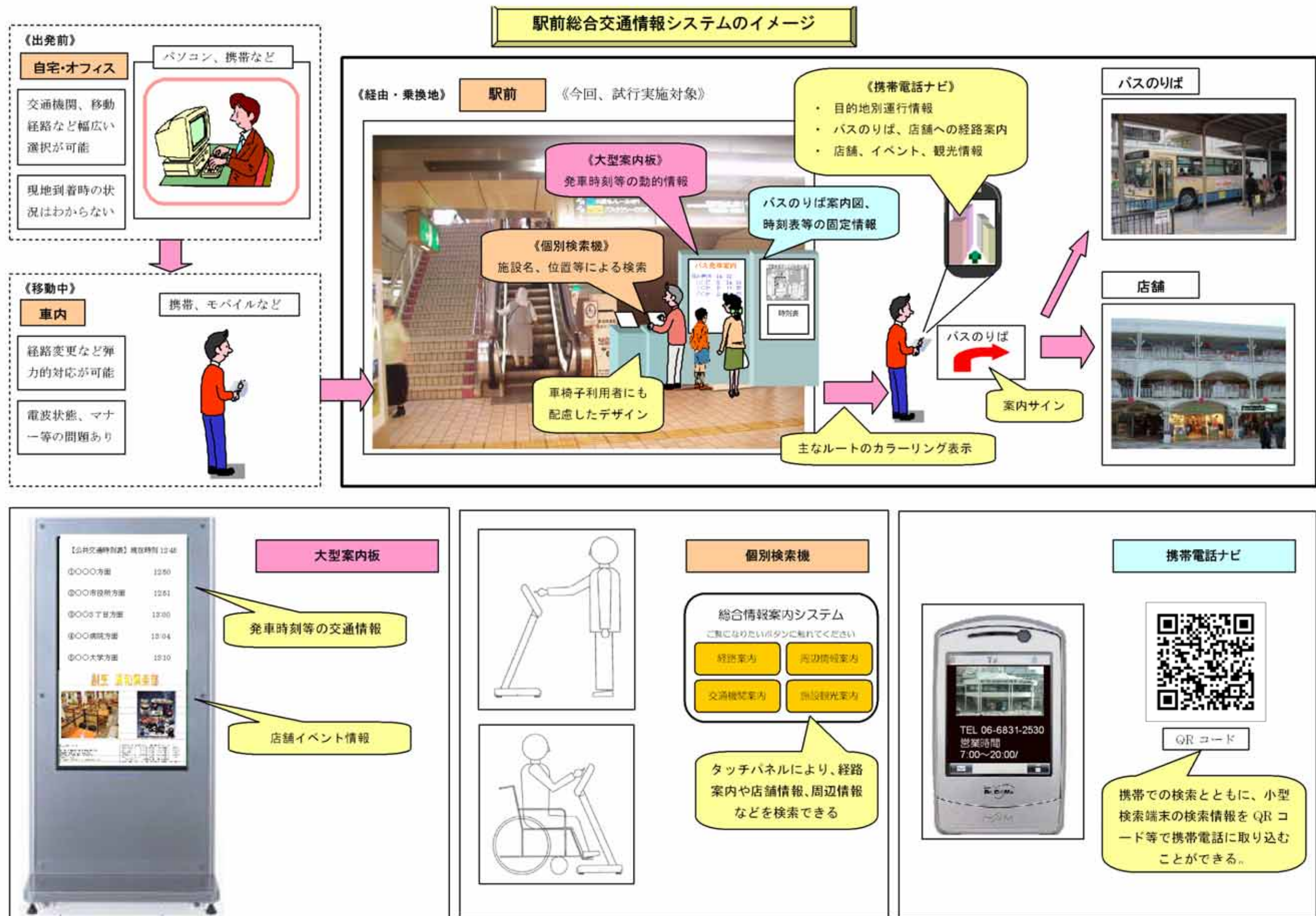


図 駅前ににおける情報システムの位置づけ



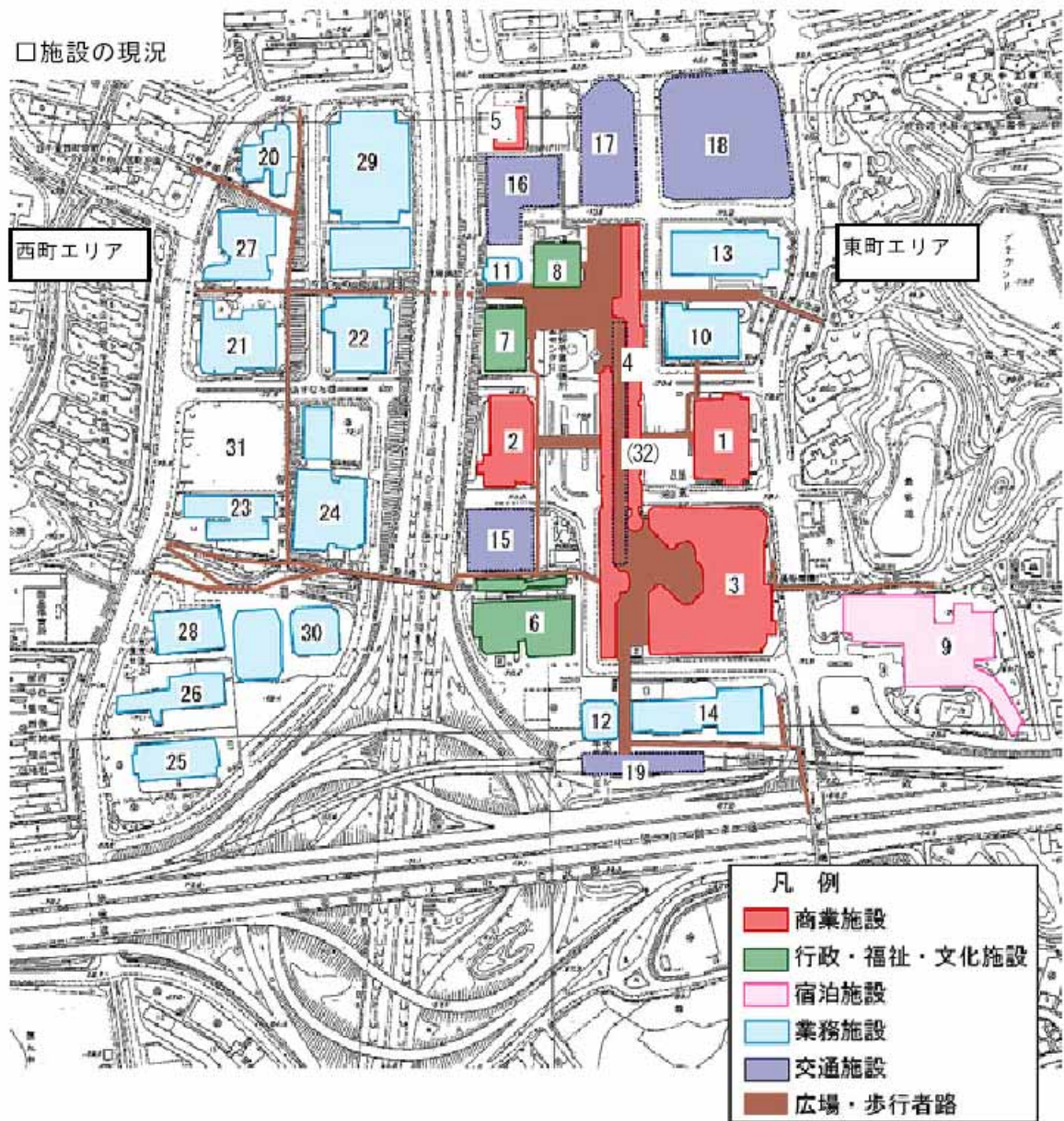
5. 千里中央駅でのケーススタディ

5.1 駅周辺地区の現況と課題（千里中央地区再整備ビジョンより）

5.5.1 千里中央地区の現況

(1) 施設立地

- 本ビジョンの対象となる千里中央地区（約 36.0ha）は、新御堂筋（国道 423 号）をはさみ東町エリア（約 21.6ha）と西町エリア（約 14.4ha）に分かれる。
- 東町エリアは商業施設、業務施設、文化施設等が集積する多機能地区であり、商業施設はエリアの中心部に位置し、その周辺部に文化施設、駐車場等が位置する。
- 西町エリアはコンピューターセンター、研修所等が集積する業務地区である。



□施設概要

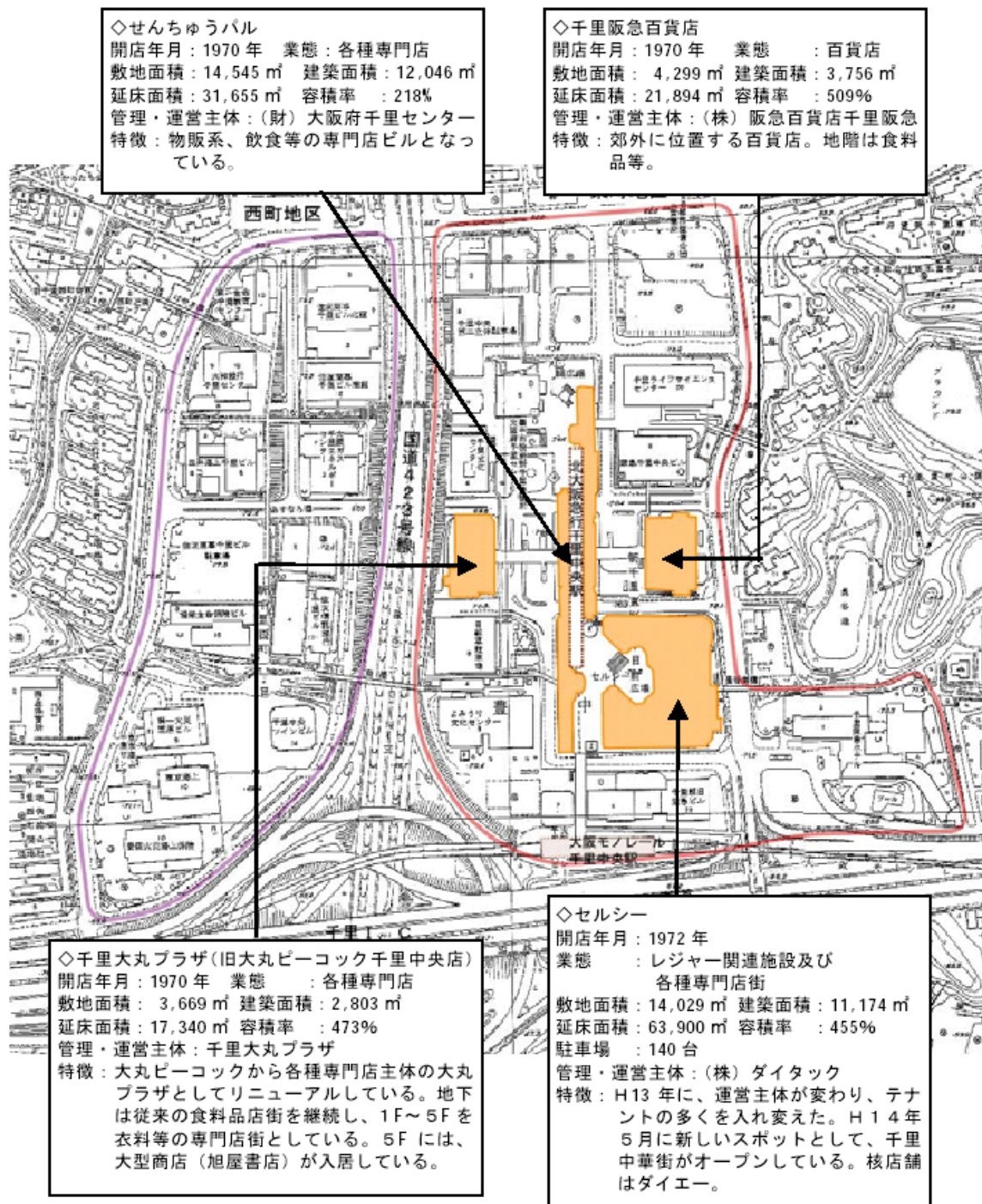
平成 14 年（2002 年）12 月現在

			開設 年度	敷地面積 (㎡)	建築面積 (㎡)	延床面積 (㎡)	実容積 (%) *	階数 地上/下	駐車 台数
東町エリア	商業施設	1 千里阪急百貨店（延床面積には道路下店舗を含む）	S. 45	4, 299	3, 756	21, 894	509	7/1	
		2 大丸プラザ千里中央店（延床面積には道路下店舗を含む）	S. 45	3, 669	2, 803	17, 340	473	5/1	
		3 セルシー	S. 47	14, 029	11, 174	63, 900	455	6/1	140
		4 せんちゅうパル	S. 45	14, 545	12, 046	31, 655	218	4/2	
		5 モービル石油	S. 46	1, 971	840	2, 362	120	3	5
	文化施設	6 よみうり文化センター	S. 52	13, 493	4, 678	11, 401	84	4	171
	行政・福祉施設	7 豊中市立千里文化センター	S. 53	4, 625	1, 710	4, 913	106	4	13
	宿泊施設	8 千里中央センタービル	S. 45	5, 396	3, 716	9, 076	168	4/1	
	業務施設	9 千里阪急ホテル	S. 45	15, 899	7, 190	26, 922	169	6/2	188
		10 阪急千里中央ビル	S. 55	4, 509	3, 156	28, 312	628	11/	103
		11 大阪府中小企業信用保証協会ビル	S. 62	1, 247	767	5, 576	447	7/1	21
		12 大阪高速千里中央ビル	H. 3	1, 315	966	7, 441	566	7/2	18
		13 千里ライフサイエンスセンタービル	H. 4	5, 984	4, 217	51, 065	853	21/3	404
	交通施設	14 千里朝日阪急ビル	H. 4	6, 551	3, 962	55, 274	844	22/2	240
		15 千里中央第1立体駐車場	S. 54	4, 348	2, 750	14, 083	324	5	672
		16 千里中央第2立体駐車場	S. 61	5, 337	3, 337	20, 366	382	6	794
		17 千里中央第5駐車場（面積にはバス待機場含む）	H. 10	7, 785	1, 536	3, 010		2	244
		18 千里中央第7駐車場	-	10, 359					332
	交通施設	19 大阪モノレール千里中央駅舎	H. 3						
		32 北大阪急行千里中央駅（せんちゅうパルB1F、B2F内）	S. 45						
		小計			125, 361	68, 604	374, 590	299	
西町エリア	業務施設	20 第一生命千里教育センター（現在閉館）	S. 56	3, 085	1, 677	11, 410	370	10/1	26
		21 三井住友海上千里ビル	S. 53	5, 568	3, 326	23, 338	419	8/3	76
		22 千里エネルギーセンター	S. 45	4, 025	2, 656	12, 956	322	4/2	30
		23 ジブラルタ生命（旧協栄生命）ビル	S. 54	4, 498	2, 342	16, 979	377	10/2	56
		24 住友信託銀行千里ビル	S. 54	9, 192	5, 672	31, 895	347	11/3	57
		25 損保ジャパン千里ビル	S. 60	7, 223	2, 482	27, 875	386	10/3	98
		26 東京海上火災保険千里ビル	S. 56	5, 966	2, 640	23, 342	391	10/2	58
		27 リソナ銀行千里センター	H. 2	5, 208	2, 576	34, 481	662	10/5	52
		28 旧第一火災千里中央ビル	H. 3	4, 770	1, 968	20, 403	428	10/2	81
		29 住友商事千里ビル	S. 48 H. 8	11, 906	8, 452	74, 130	623	12/4	77
		30 千里中央ツインビル	H. 5 H. 10	9, 967	6, 282	69, 075	693	15/2	133
		31 三井生命所有地（旧ラックス）	-	5, 967					
		小計			77, 374	40, 071	345, 884	447	
	合計			202, 735	108, 675	720, 474	355		4, 089

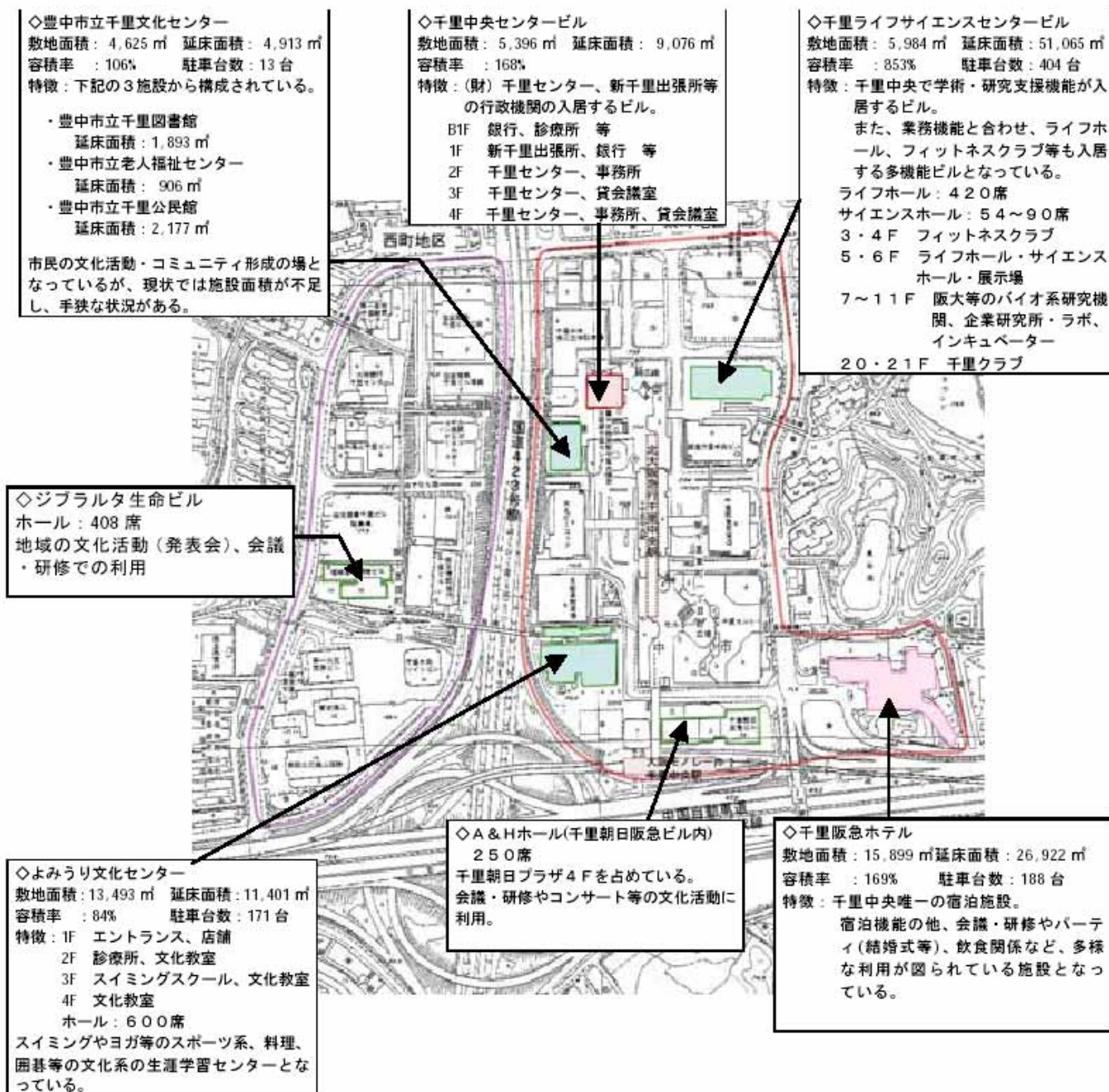
*（実容積＝延床面積／敷地面積 法定容積率とは一致しない。）

(2) 都市機能

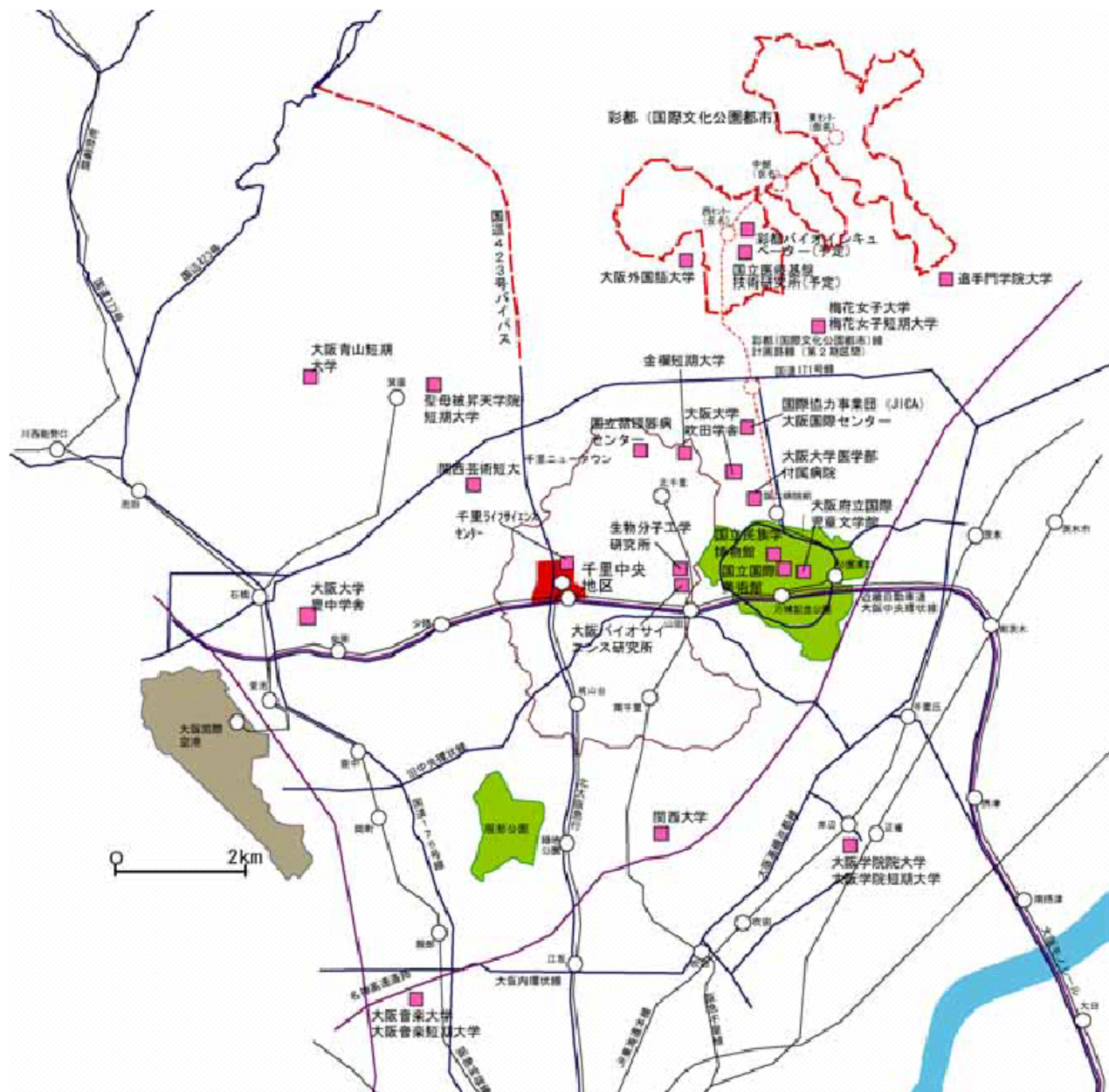
□商業機能の現況



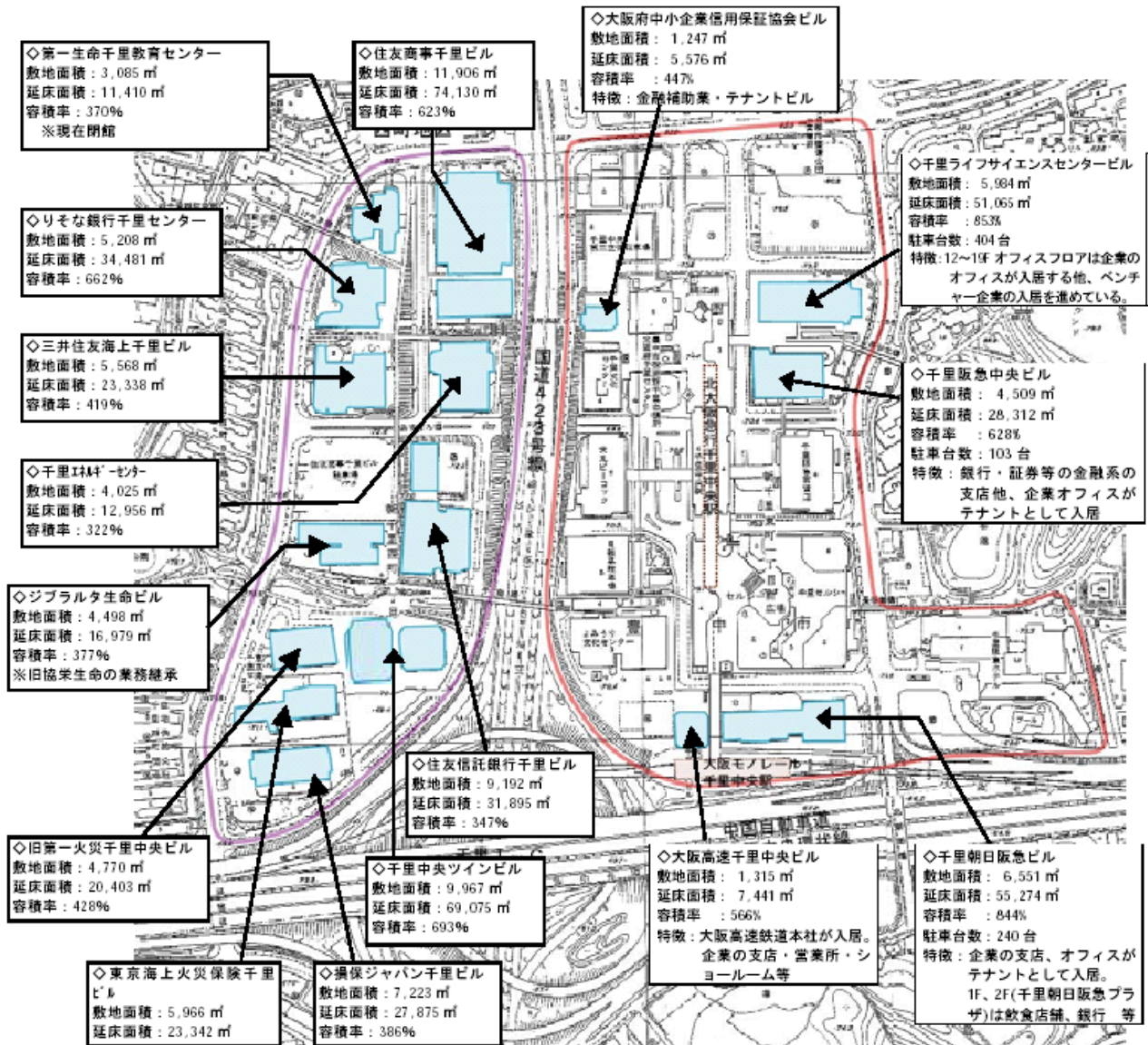
□文化、学術・研究、行政サービス機能の現況



□千里中央地区周辺の学術・研究施設等



□業務機能の現況



(3) 土地利用・都市空間

① 概要

○都市計画

- 東町エリア、西町エリアとも、全域が商業地域（容積 600%、建ぺい率 80%）で防火地域となっている。
- 周囲は、新千里西町の近隣センター部分が近隣商業地域に指定されている他は、第一種中高層住居専用地域となっており、集合住宅に囲まれている状況がある。

○所有区分

- 東町エリアに公的機関の所有地（計約 5.2ha）があり、他は民間企業の所有地となっている。
- 東町エリアの公的機関所有地の内訳は次のとおりである。

大阪府企業局・・・第 7 平面駐車場 他 [計約 1.3ha]

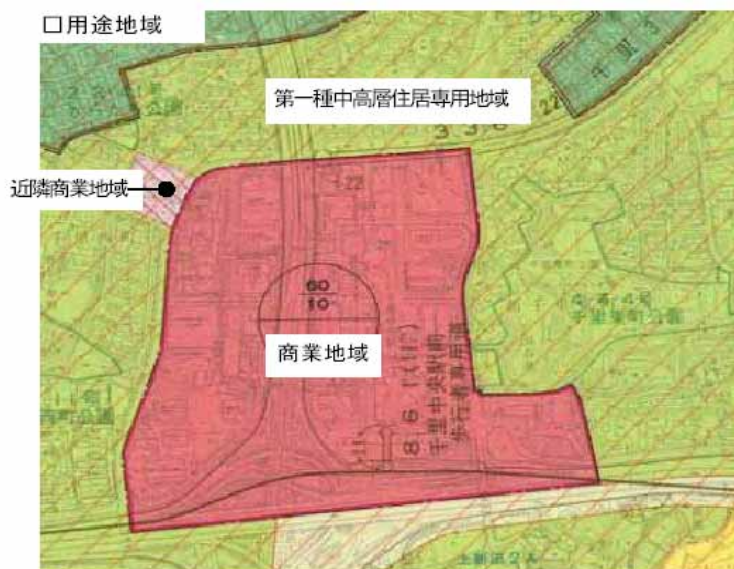
財団法人大阪府千里センター・・・千里中央センタービル、せんちゅうパル、第 1・第 2 立体駐車場、第 5 駐車場 [計約 3.4ha]

豊中市・・・千里文化センター（暫定バスバースを含む。） [約 0.5ha]

- 西町エリアの敷地は全て民間企業の所有地となっている。

○再整備の動き

- 東町エリアの公的機関の所有地のうち、第 5・第 7 駐車場等については、将来的に施設を建設するための「リザーブ用地」として暫定的に駐車場と利用されており、千里中央地区将来構想（平成 6 年）においても、「高度利用を前提とした導入機能の機能配置及び土地利用のイメージ把握のため」、「低利用地の機能移転を前提とし、機能更新・充実を図る場合」の検討がなされている。
- 現在、このリザーブ用地を含めた大阪府企業局と財団法人大阪府千里センターの所有地（建物を含む）については、民間活力導入による再整備の動きがある。



(4) 交通・都市基盤

①交通

○鉄軌道

- 北大阪急行の千里中央駅は、平成 12 年（2000 年）の調査で 1 日あたりの乗降客数が約 9.6 万人で、平成 6 年（1994 年）以降減少傾向にあるものの、北大阪地域で最も利用者が多いターミナル駅となっている。
- 大阪モノレールの千里中央駅は、平成 12 年（2000 年）の調査で 1 日あたりの乗降客数が約 2.3 万人で、平成 9 年（1997 年）の大阪空港～門真市間、翌年の彩都線（万博記念公園～阪大病院前間の開通もあり、利用者が増加傾向にある。

○バス

- 千里中央地区は阪急の拠点となっており、平成 12 年（2000 年）の調査で 1 日あたりの乗降客数が約 4.1 万人で、減少傾向にあるものの、千里ニュータウン内をはじめ、周辺各地に向けて路線が設定されている。
- バス乗降場は北大阪急行千里中央駅にアクセスしやすい東町エリアの中心部に設けられているが、路線の増設等に伴って降場の一部が豊中市の施設用地を利用して設置されているほか、第 7 駐車場南側にも乗降場が分散しており、利用者にとってわかりにくい状況がある。
- 北大阪地域の大規模プロジェクト（彩都、水と緑の健康都市、萱野中央）に伴う千里中央地区への交通アクセスの増加への対応を含め、交通ターミナルとしての再整備が必要である。
- また、千里中央地区は周辺地域に立地する企業、商業施設、大学等の送迎用バスの拠点にもなっている。

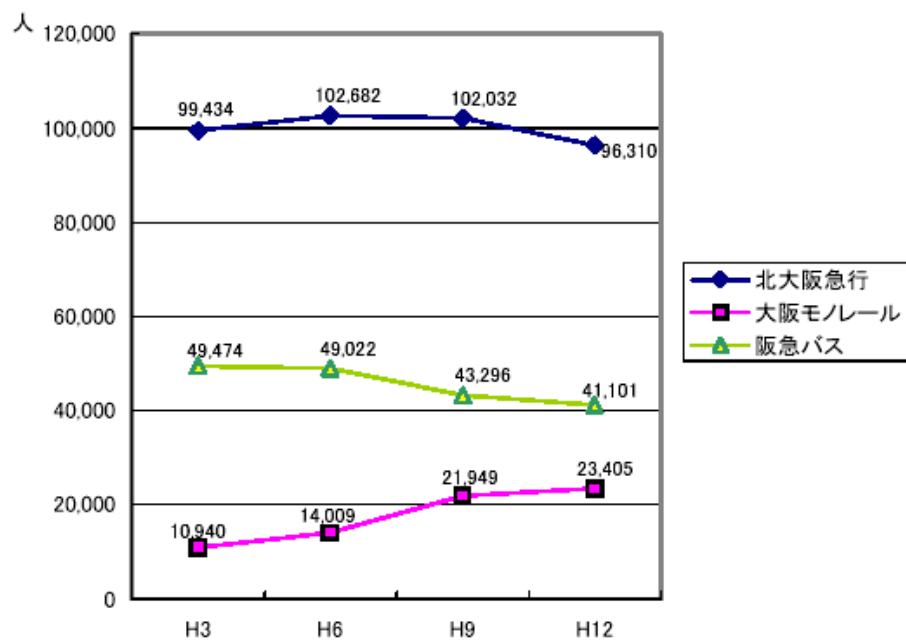
○タクシー

- タクシーは北大阪急行千里中央駅にアクセスしやすい東町エリアの中心部に設けられたタクシープールで乗降することができ、利用者の利便性が確保されている。

○駐車場

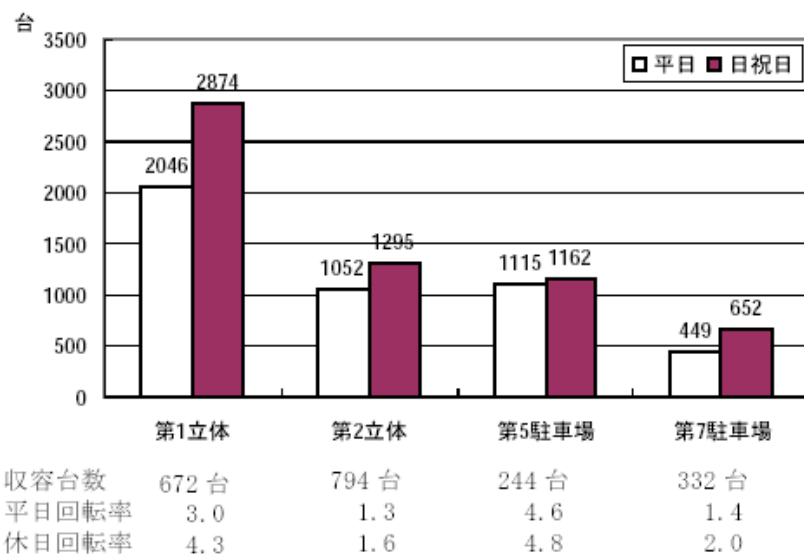
- 駐車場は、東町エリアでは、千里センターが経営するものと施設に敷設されるもので、合計 3,345 台整備されている。西町エリアでは、施設に敷設される駐車場が 744 台整備されており、地区全体で 4,089 台の駐車場が整備されている。
- 東町エリアの中心部に近い第 1 立体駐車場や、せんちゅうパルとデッキで結ばれる第 5 駐車場の利用が多くなっている。
- 駐車場においては、その容量や利用動線等、駐車場利用の利便性の確保が重要である。

□公共交通機関の乗降客数の推移



資料：豊中市統計書（H13年）、大阪府統計書（H13年）

□1日平均駐車台数（H13年度）



資料：(財) 大阪府千里センター

○交通混雑の発生

- バス、タクシーをはじめとする自動車動線が東町エリアの中心部に集中するため交通混雑の発生が見られ、特にマイカー利用者が多い休日には、第1立体駐車場を利用する自動車が路上に溢れ、交通混雑に拍車をかけている。
- また、東町エリアの自動車交通の主動線となる道路の片側または両側の路上駐車や、タクシープールからのほみ出し停車や路上駐車も交通混雑の原因になっている。
- そのため、交通案内システムや駐車場の再配置の検討等によって円滑な自動車交通のサーキュレーションを確保することが必要である。

○交通バリアフリー化への対応

- 北大阪急行の千里中央駅は改札口から、バスやタクシー乗降場及びせんちゅうパル2階デッキ等の直接のエレベーター利用が困難であり、バリアフリー等の対策が望まれる。
- 現在、豊中市が策定中の「千里中央駅地区交通バリアフリー基本構想」にそって、交通バリアフリー化の実現に向けて取り組むことが必要である。



・千里中央センタービル南のバスターミナル



・セルシー北側車道
(東向き一方通行)



・北大阪急行 千里中央駅改札

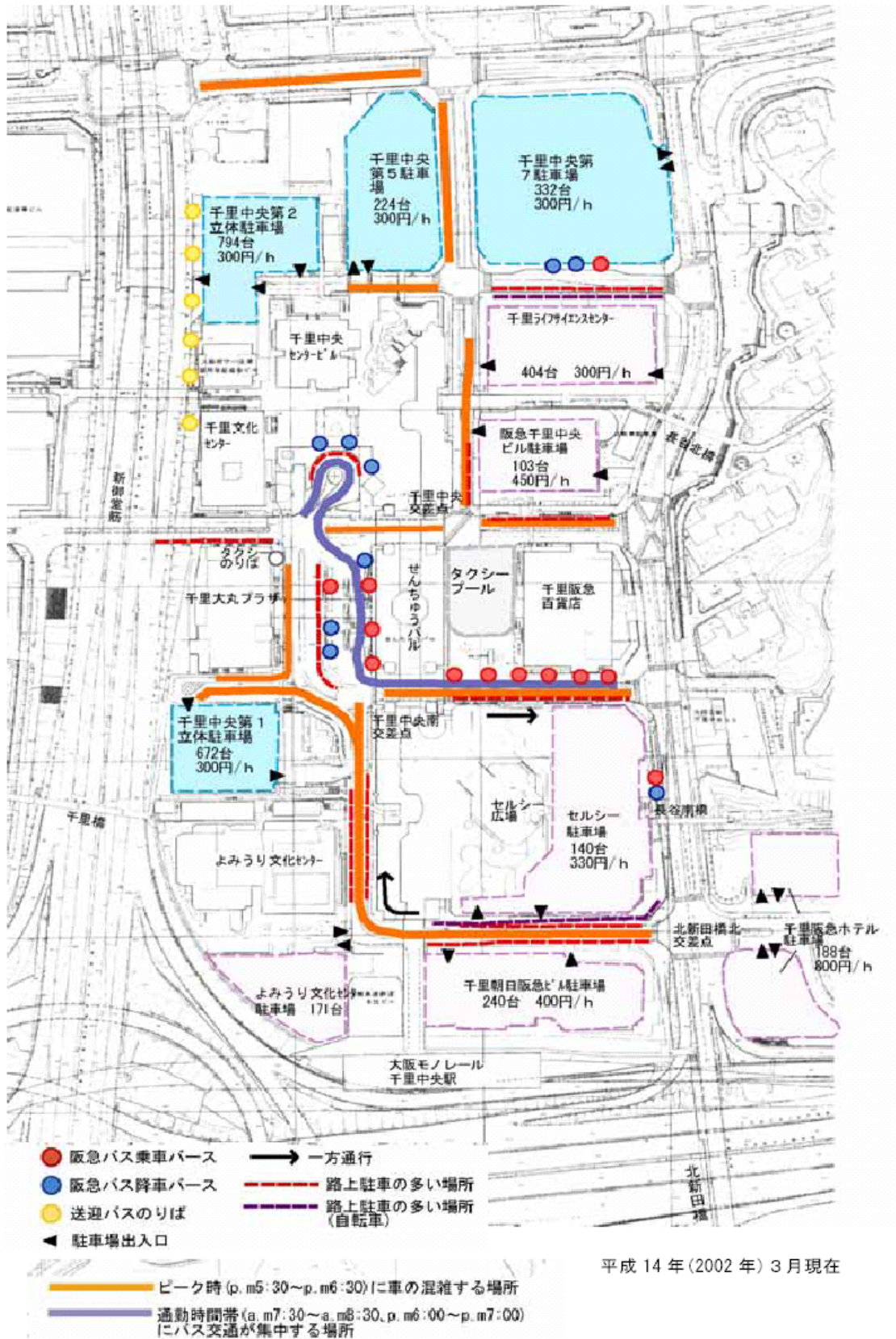


・第1立体駐車場を利用する車の渋滞

○その他の都市基盤

- 千里中央地区は、東側に隣接する集合住宅（メゾン千里）を含め、日本初の地域冷暖房システムが採用され、昭和45年（1970年）のまちびらき当初から稼動しており、西町エリアにある千里エネルギーセンターからガスを熱源とする冷温水が供給されている。
- 千里中央地区の上下水道をはじめとする供給施設や地域冷暖房については、せんちゅうパルの共同溝等、建物敷地を利用している箇所もある。

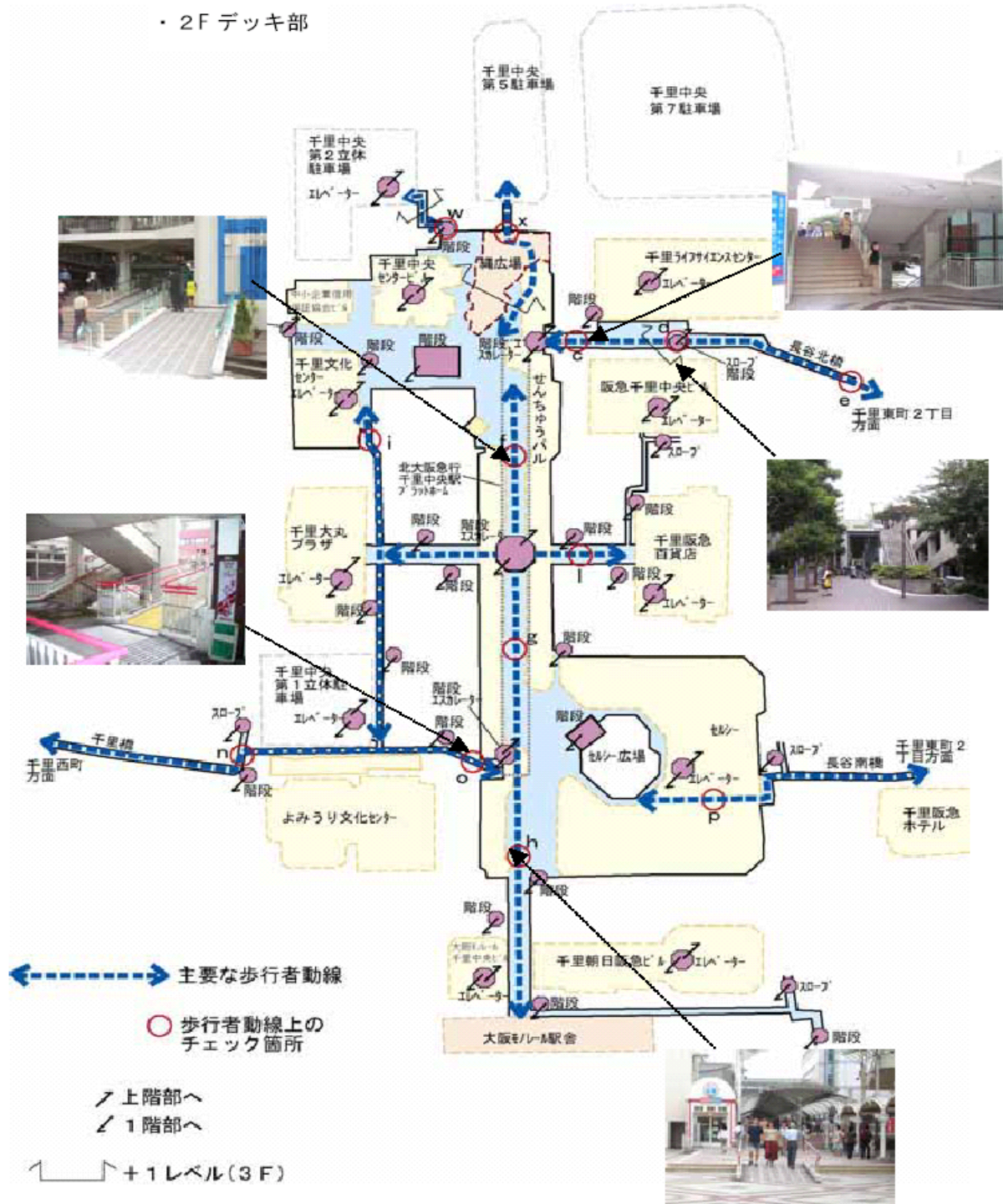
口東町エリアにおける自動車交通の状況



□東町エリアの歩行者空間

千里中央地区は、デッキシステム等の構造上の問題もあり、段差やアップダウンが多く、スロープなども近年の整備基準を満たさない部分も多い。このため、段差の解消やスロープの改善、エレベーターの設置といった歩行者の地区内移動の安全性や連続性に配慮した歩行者動線整備など、バリアフリーのまちづくりが必要となっている。

・ 2F デッキ部



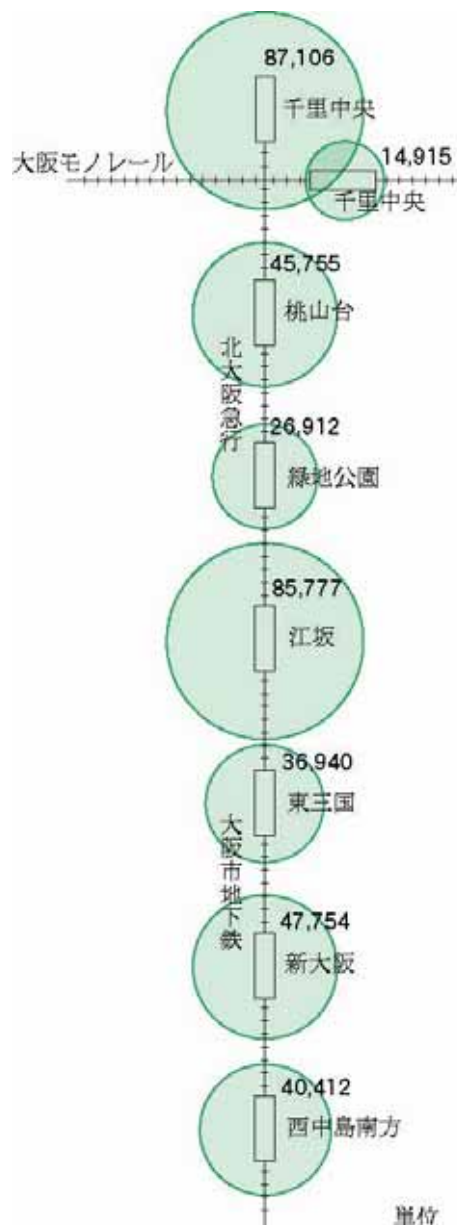
5.1.2 千里中央地区における交通の特性

(1) 駅の乗降客数

○北大阪急行とモノレールを合わせて、一日 10 万人超の乗降客数。

(大阪市を除く府下で J R 高槻駅に次いで 2 位)

- 北大阪急行：87,106 人トリップ／日、モノレール：14,915 人トリップ／日（H 12 P T 調査）



単位 人トリップ/日

第4回京阪神都市圏パーソン
トリップ調査結果 (H12) より作成

(2) 駅の端末交通手段構成

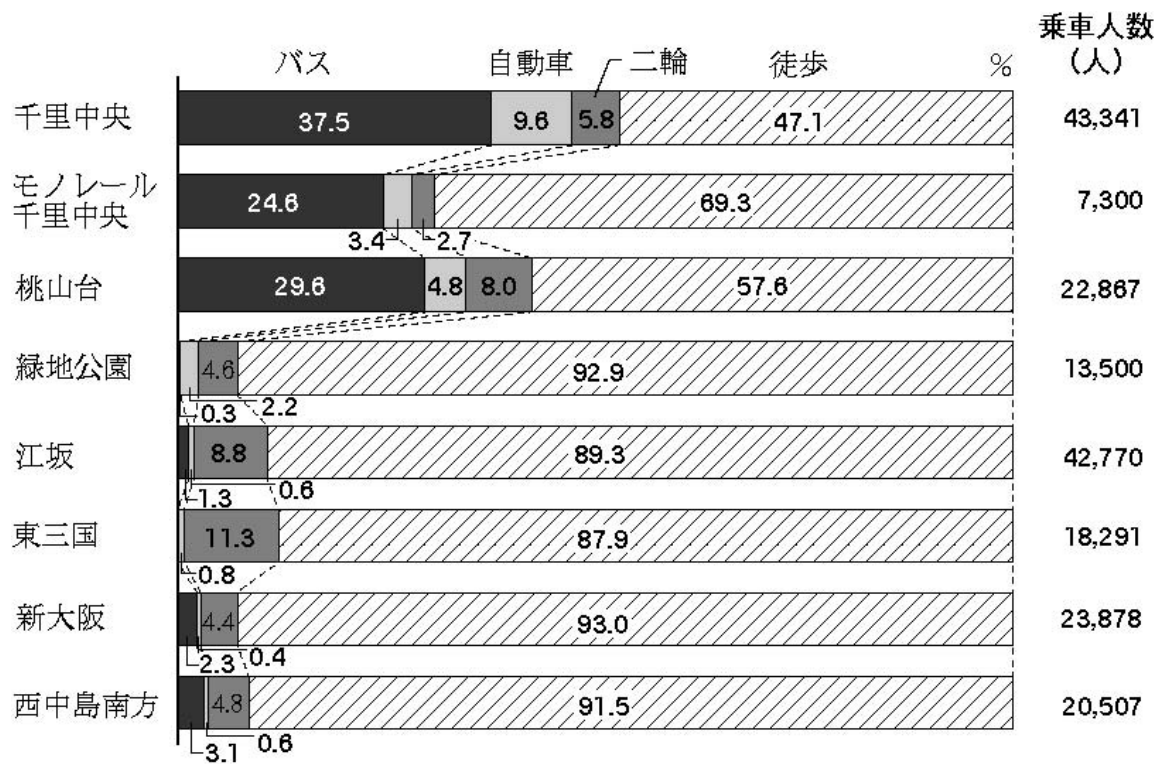
○目的別では、降車（イグレス）で自由・業務目的が多い。約 11,000 人トリップ / 日。

- 買物、レジャー、ビジネスなどで、駅周辺に不案内な人の多いことが推測できる。



○北大阪急行の千里中央駅の乗降客のうち、4割弱の34,000人超がバスを利用。

(大阪市を除く府下でJR高槻駅に次いで2位)



駅別乗車客の端末交通手段構成

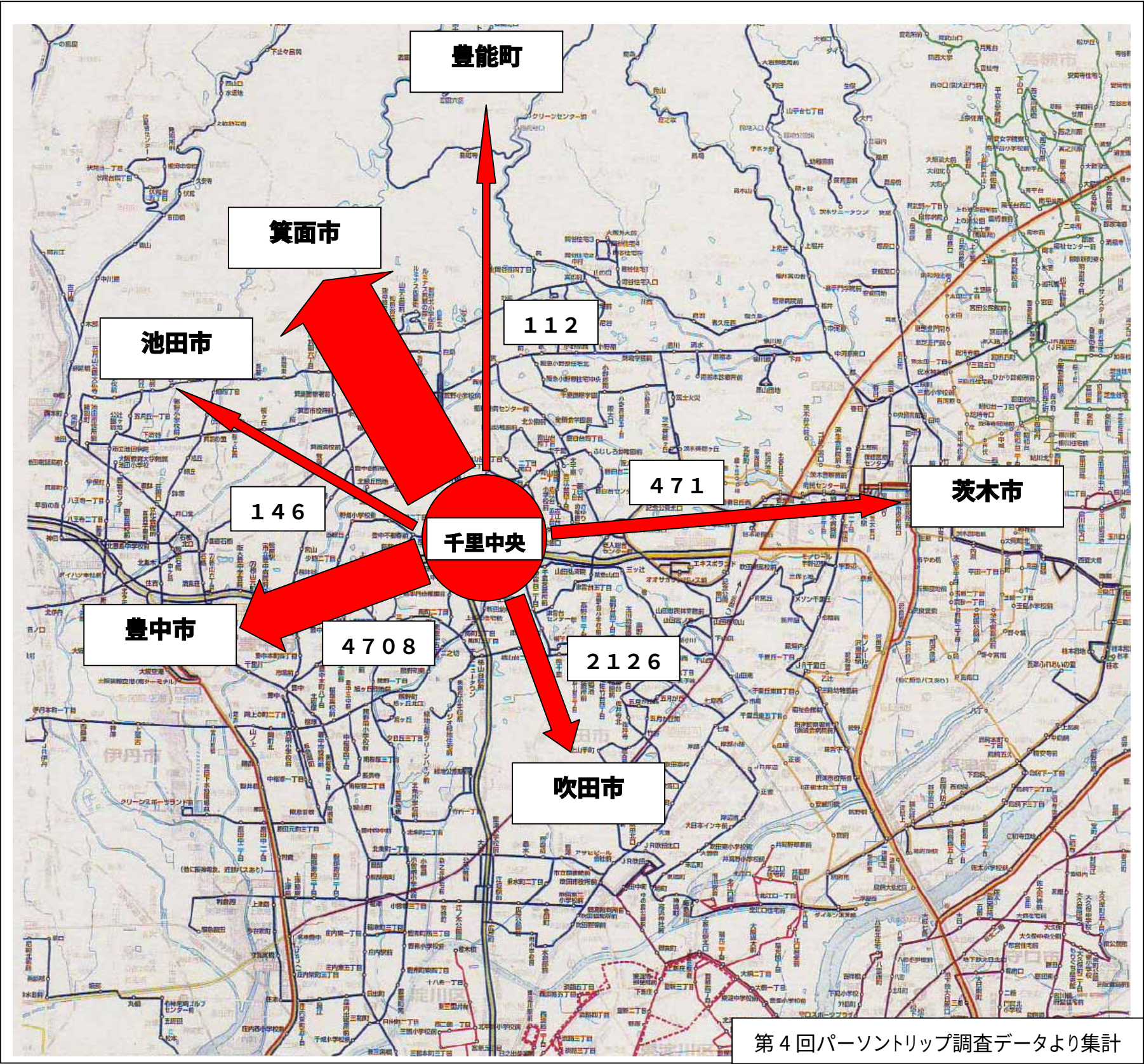
(3) 鉄道からバスへの乗り継ぎ需要

○駅で降車しバスを利用するケースは、約 14,000 人トリップ / 日

(イグレス方向)

- 特に、箕面方面 (6,451 人トリップ / 日)、豊中方面 (4,708 人トリップ / 日) が多い。

(人トリップ/日)

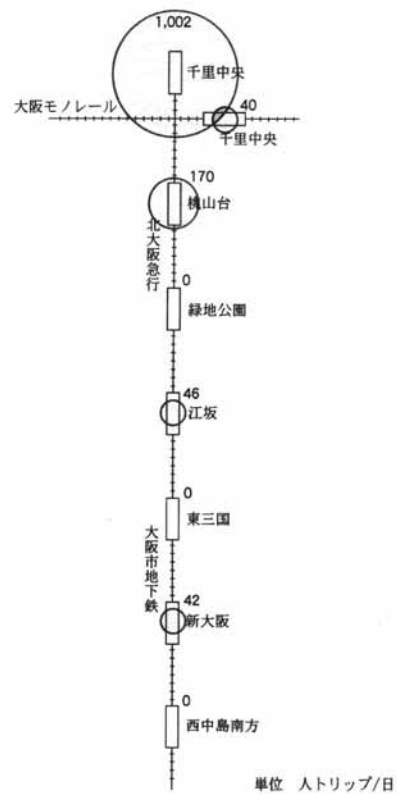


(4) パークアンドライド、キスアンドライド

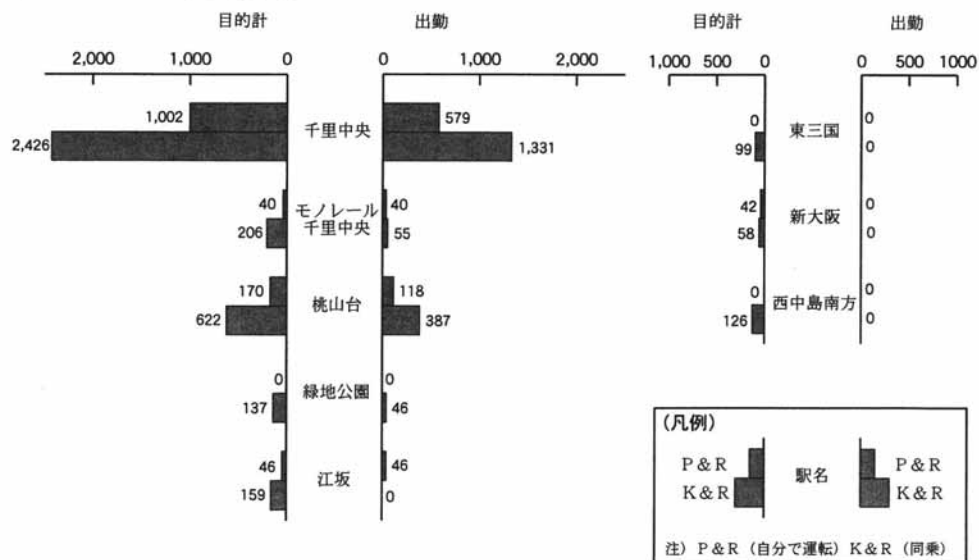
○パークアンドライド利用は、約 1,000 人トリップ/日。（うち出勤目的 600 人トリップ/日）

○キスアンドライド利用は、約 2,400 人トリップ/日。（うち出勤目的 1,300 人トリップ/日）

〔P & R利用者数〕



〔P & R, K & R利用者数〕

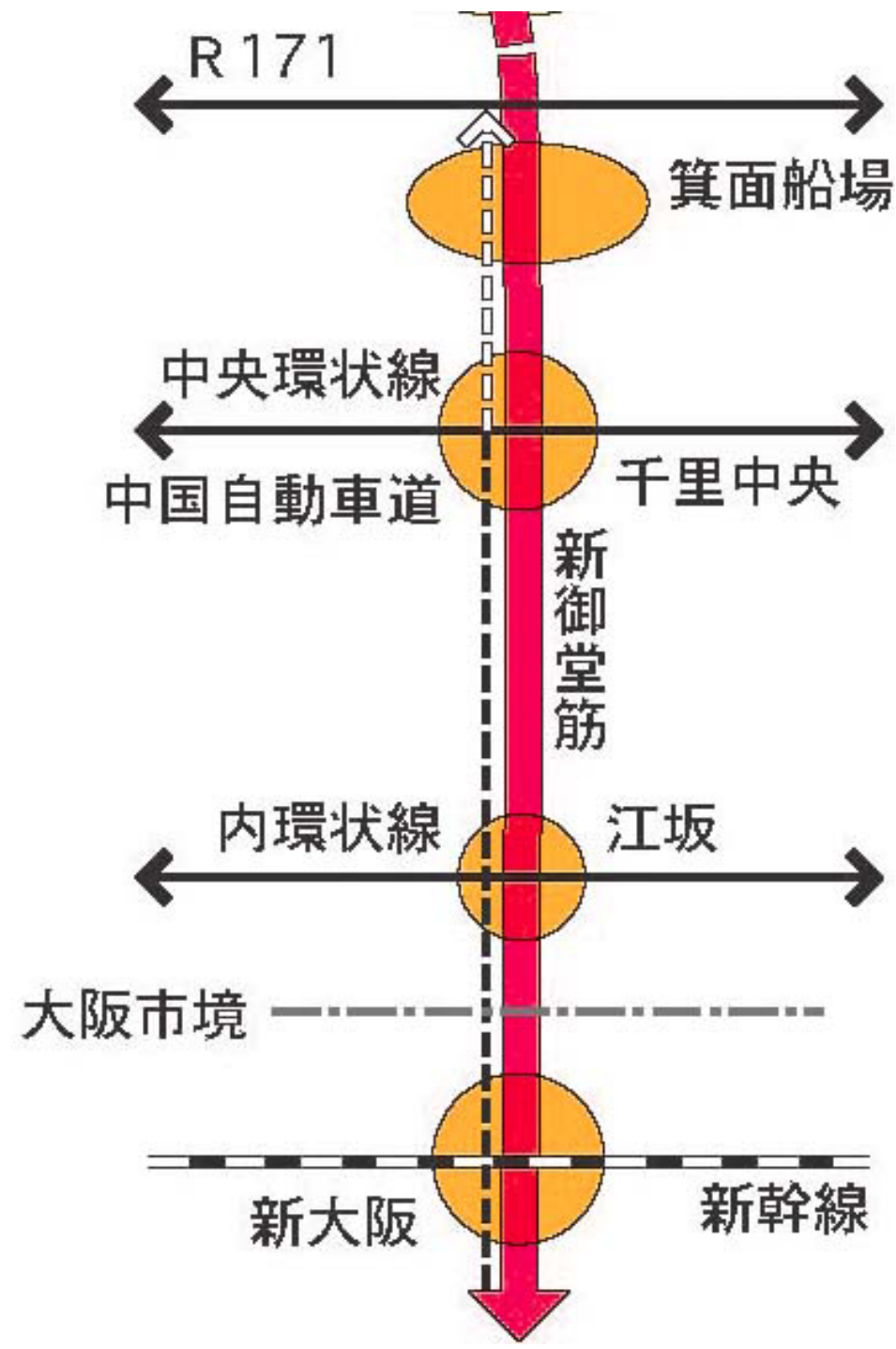


乗車客の自動車利用状況

(5) 自動車交通量

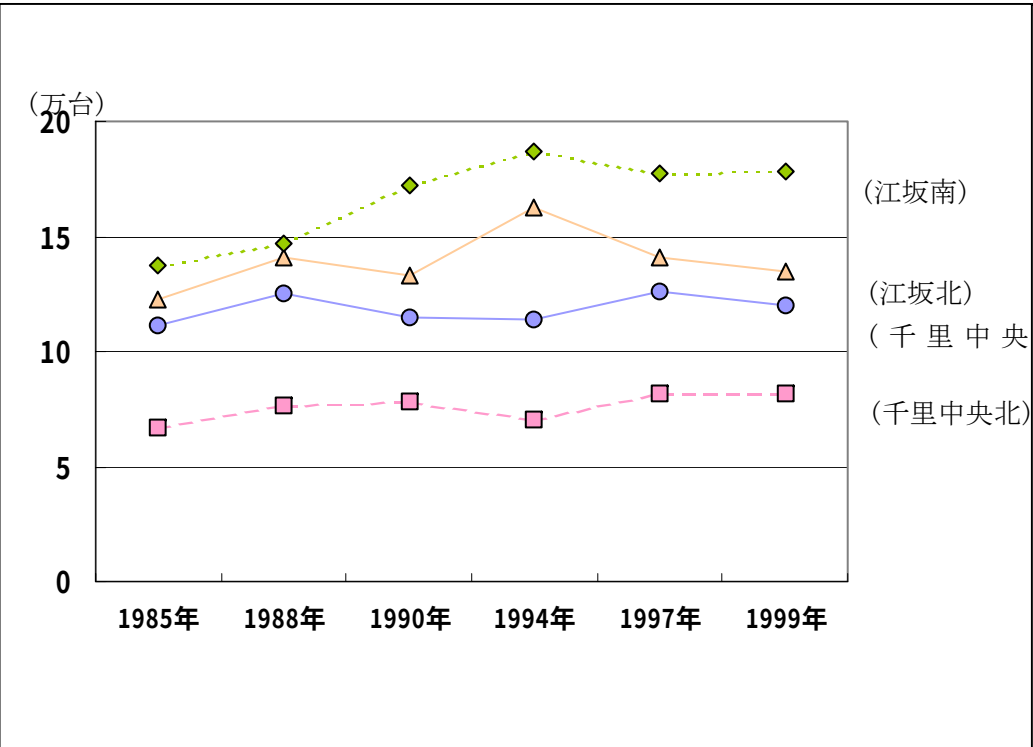
○千里中央～江坂間の新御堂筋で、一日 10 万～15 万台/日の自動車交通量。

- TDM施策を通じた公共交通機関利用への転換が必要。

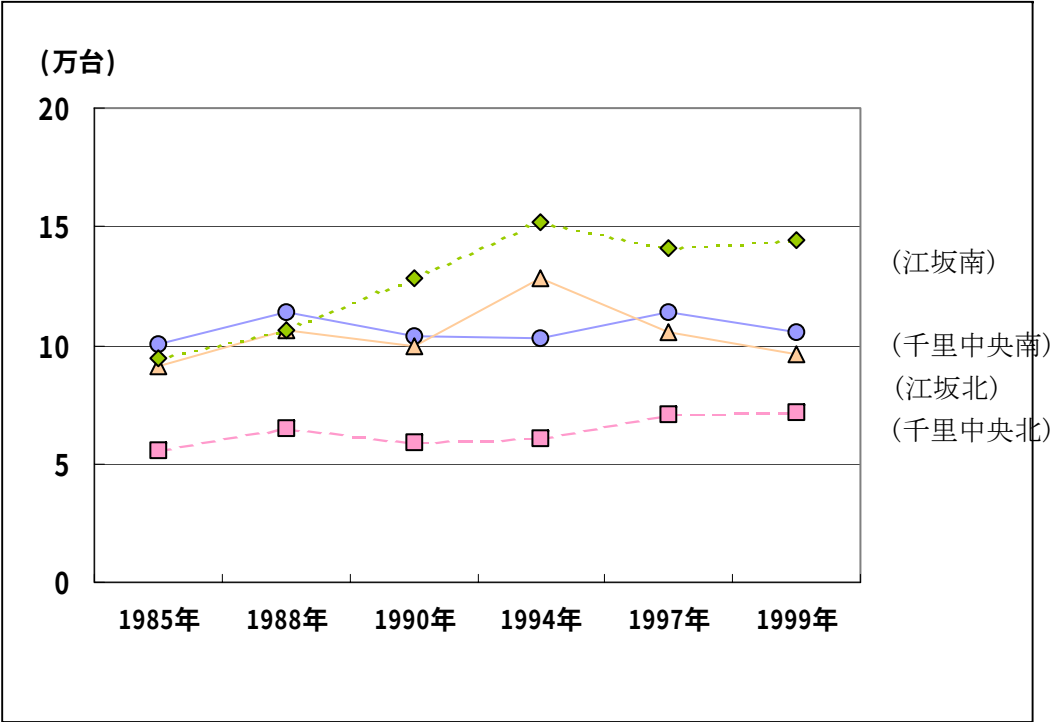


自動車交通量の推移(平日の24時間交通量)

〈本線+側道合計〉



〈本線のみ〉



参考：千里中央発バス系統別便数

系統	行き先	のりば	系統	朝ラッシュ	オフピーク	タラッシュ	便総数
豊中市内線	東豊中・豊中・桃山台駅前	1	31	4	2	5	54
	東豊中・豊中・日出町	1	10	1	1	1	8
	上野坂一丁目・豊中・桃山台駅前	1	32	2	2	2	15
	上野坂一丁目・豊中・日出町	1	9	0	1	1	5
	北緑丘・豊中・旭ヶ丘・桃山台駅前	2	37	6	4	8	80
土曜のみ	北緑丘・豊中・上新田住宅・桃山台	2	38	0	2	2	20
	豊中・桃山台駅前	2	33, 34	8	0	6	28
	西緑丘・豊中	3	35	6	4	6	74
平日のみ	上野口・柴野口・豊中	3	39	2	1	0	4
千里ニュータウン線	桃山台駅・津雲台センター	4	61, 65	3	2	2	31
	桃山台駅回り・佐竹台・高野台	4	68	0	0	2	5
	津雲台センター・佐竹台・高野台	4	69	0	2	1	15
	津雲台七丁目	4	67	0	1	2	13
栗生団地線	栗生団地・小野原	5	64, 66	3	1	3	26
	勝尾寺・希望が丘 4 丁目	5	54	1	0	0	3
	栗生団地・大阪外大前	5	55	7	2	5	46
	大阪外大前	5	53	4	0	1	8
	豊川・栗生団地・間谷住宅	5	56	1	0	3	17
	尼谷・栗生団地・間谷住宅	5	59	1	0	2	11
	間谷住宅	5	30	3	1	4	23
	千里国際学園	6	78	3	1	2	22
平日のみ	関電学園前	6	79	1	0	0	2
千里茨木線	エキスポランド・ＪＲ・阪急茨城	6	112	1	1	2	9
茨木美穂ヶ丘線	(阪大本部前)・美穂ヶ丘・(下井)	6	100, 164, 101, 103, 105	7	1	3	41
北大阪ネオポリス線	栗生団地・希望ヶ丘・余野	7	25, 27, 28	3	1	3	29
如意谷線	ルミナス箕面の森・如意谷住宅	7	85	6	2	4	39
箕面中央線	新稲回り・呉羽の里	7	83	4	1	0	16
	桜ヶ丘回り・呉羽の里	7	81	0	0	2	7
	呉羽の里・井口堂	7	82	0	1	1	9
千里ニュータウン線	北千里	8	71	4	4	6	70
	古江台回り・北千里	9	77	4	2	3	38
	藤代台回り・北千里	9	76	4	2	3	39
吹田市内線	下山田・ＪＲ岸辺	10	18	4	2	5	42
	下山田	10	17	0	0	1	1
	七尾・ＪＲ吹田	10	6	1	1	2	8
メゾン千里丘	メゾン千里丘・ＪＲ茨木	10	57	1	0	2	12
白島線	箕面・新稲	11	19, 20	8	3	5	73
かやの中央	かやの中央	11		4	3	3	42
栗生団地線	栗生団地	11	60, 63	4	1	4	36
	大阪外大前	11	62	0	0	2	2
小野原東線	小野原東・富士火災	12	175	6	3	5	6
						計	1090

※：朝ラッシュ・・・概ね 7 時から 9 時までの 1 時間の最大便数

※：オフピーク・・・概ね 10 時から 17 時までの 1 時間の最大便数

※タラッシュ・・・概ね 18 時から 20 時までの 1 時間の最大便数

5.2 駅前総合交通情報システムの開発

(1) 千里中央駅周辺地区の課題整理

千里中央駅周辺地区における駅前活性化と公共交通利用促進に関する課題をとりまとめると以下のとおりである。

○公共交通利用促進にかかわる課題

- ・千里中央駅は1日10万人超の乗降人員があり、バスは豊中・箕面・吹田・茨木市域に広がる広域的なサービスを行っていることから、鉄道乗降客に占めるバスの分担率は20～30%に達しており、運行本数は1日1000本超の状況にある。
- ・北大阪急行は地下駅であり、地上のバスターミナルの状況がわかりにくい。
- ・大阪モノレールは高架駅であり、バスターミナルとは約300mの距離がある上、動線がわかりにくい。
- ・バスターミナルでは、12のバスバースが分散しており、わかりにくい。
- ・このような状況の中で、案内サインの整備も不足している。

○商業地区の活性化にかかわる課題

- ・萱野中央地区をはじめとする周辺地区での大型商業施設の立地等による商業の競合が予想されている。このため魅力ある商業施設の導入や活性化の取り組みにより、集客力を高めることが課題となっている。
- ・このため、千里中央地区に集積する大規模商業施設、文化施設、大規模公園、研究施設、大学病院等の多機能な施設の利用促進が必要となっている。
- ・千里中央地区は、ペDESTリアンデッキにより歩車分離が図られている。これらの施設やせんちゅうパルを中心とするオープンスペースを有効に活用しつつ歩いて楽しい空間形成を図っていく必要がある。

○駅周辺地区再整備の動き

- ・東町エリアの公的機関の所有地のうち、第5・第7駐車場等については、将来的に施設を建設するための「リザーブ用地」として暫定的に駐車場と利用されており、千里中央地区将来構想（平成6年）においても、「高度利用を前提とした導入機能の機能配置及び土地利用のイメージ把握のため」、「低利用地の機能移転を前提とし、機能更新・充実を図る場合」の検討がなされている。
- ・現在、このリザーブ用地を含めた大阪府企業局と財団法人大阪府千里センターの所有地（建物を含む）については、民間活力導入による再整備の動きがある。
- ・これに伴って、バスターミナルの再整備も考えられている。

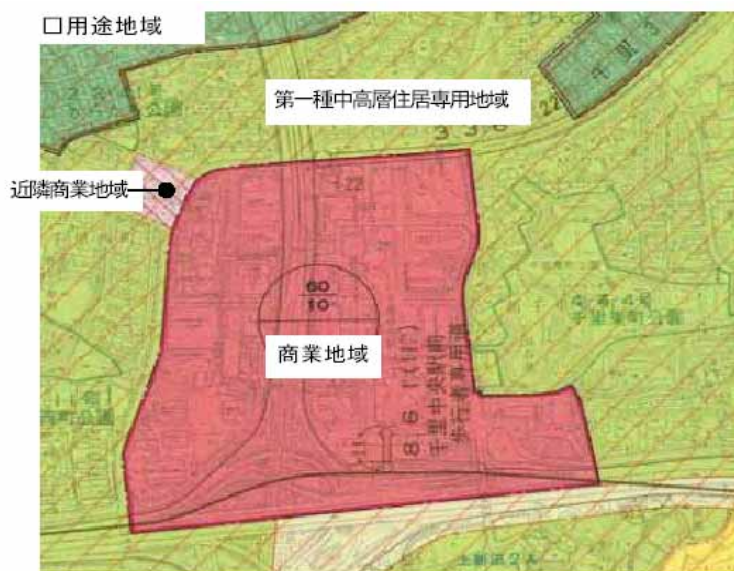


表 千里中央地区の現況特性

駅周辺地区の現況特性	駅の状況	・北大阪急行千里中央駅 ・大阪モノレール千里中央駅
	駅前広場	・バスターミナル約 6000 m² ・タクシー広場（駅東側）
	駅乗降人員	・北大阪急行：8.8 万人（H2）8.7 万人（H12） ・大阪モノレール：0.5 万人（H2）1.5 万人（H12） 資料：第3回、第4回京阪神都市圏P T調査
	鉄道端末交通手段分担率 （平日：乗降計）	・北大阪急行 バス：38.2%、自動車：10.2%、二輪：5.3%、徒歩：46.3%（H2） バス：36.9%、自動車：9.8%、二輪：5.8%、徒歩：47.6%（H12） ・大阪モノレール バス：35.7%、自動車：3.1%、二輪：0%、徒歩：61.2%（H2） バス：23.5%、自動車：2.3%、二輪：2.7%、徒歩：71.6%（H12） 資料：第3回、第4回京阪神都市圏P T調査
	バス運行状況	・12 バース、52 系統（終日 1090 本） ・主なサービス圏域は豊中・吹田・箕面・茨木市域 ・バス利用者数：約 4.1 万人
	駅周辺主要施設の状況	・駅周辺地区は商業・業務・文化施設が集積する多機能地区 ・商業施設：せんちゅうパル、セルシー、千里阪急ホテル、千里大丸プラザ ・文化施設：千里センター、豊中市立千里文化センター、よみうり文化センター、千里ライフサイエンスセンター、A&Hホール等 ・大規模公園：万博公園、緑地公園 ・研究施設：大阪大学、大阪外国語大学等 ・病院：阪大病院等
	地域固有のプロジェクト	・民間活力の導入による駅周辺地区の際整備の動きがある。 ・これに伴ってバスターミナルの再整備も考えられている。
	人口	約 10 万人（千里ニュータウン）

(2) 千里中央駅における総合交通情報システムの開発

千里中央駅における総合交通情報システムは、駅前活性化と公共交通利用促進の課題への取り組みを支援するシステムであることをめざして、以下の基本的な考え方による開発を行うこととした。

- 北大阪急行やモノレールとバスとの乗り継ぎのための案内情報を提供する。
- 施設や駅周辺の店舗等への広域的な来訪者に施設案内および公共交通利用案内情報を提供する。
- 来訪者に駅周辺の店舗や公共交通の乗場へのナビゲーションを行う。

千里中央駅前総合交通情報システムの開発概要

公共交通の利用促進と駅前地区魅力向上に向けた総合交通情報システム活用の方			○北大阪急行やモノレールとバスとの乗り継ぎのための案内情報を提供する。 ○施設や駅周辺の店舗等への広域的な来訪者に施設案内および公共交通利用案内情報を提供する。 ○来訪者に駅周辺の店舗や公共交通の乗場へのナビゲーションを行う。
システムの設置場所			北大阪急行改札付近（B 1 F）、大阪モノレール改札付近（2 F）
システム概要	大型案内板	デジタル情報	・公共交通の発車時刻案内（北大阪急行、大阪モノレール、阪急バス） ・駅周辺店舗等のCM（せんちゅうパル）
		(固定アナログ情報)	駅周辺地区概要図、バス乗場案内、バス時刻表等
	個別検索機 携帯電話検索	おでかけ検索 (目的地、交通機関など)	・駅周辺及び広域的な施設案内（千里センター、豊中市立千里文化センター、よみうり文化センター、千里ライフサイエンスセンター、A&Hホール、阪大病院、大阪大学、大阪外国語大学、大阪空港等） →交通機関別発車時刻、所要時間、料金表示→乗り場案内表示 ・観光案内（万博公園、緑地公園、エキスポランド、箕面の滝等） →交通機関別発車時刻、所要時間、料金表示→乗り場案内表示
		店舗情報	・せんちゅうパルの店舗案内
		イベント情報	
		バリアフリー情報	バリアフリールート案内
	携帯電話ナビゲーション		・バス乗り場へのナビゲーション ・駅周辺施設へのナビゲーション ・店舗へのナビゲーション ・バリアフリールートのナビゲーション等
			
	案内サイン (QRコード添付)		・ポスター掲示場所にQRコードとバス乗り場や情報システムへのサインを整備
			
地元組織等			せんちゅうパル、北大阪急行、大阪モノレール、阪急バス等

5.3 駅前地区での社会実験

(1) 社会実験の概要

平成 17 年 2 月 27 日（日）より、北大阪急行、大阪モノレール千里中央駅周辺で駅前総合交通情報システムの社会実験を実施した。

社会実験の概要は、公共交通の乗り継ぎ改善と駅前地域の活性化をめざし、駅周辺において、大型案内板や個別情報検索端末、携帯端末システムなどを活用して、鉄道・バスの乗り継ぎ情報や周辺店舗情報などを提供するものである。社会実験の実施イメージを下図に示す。

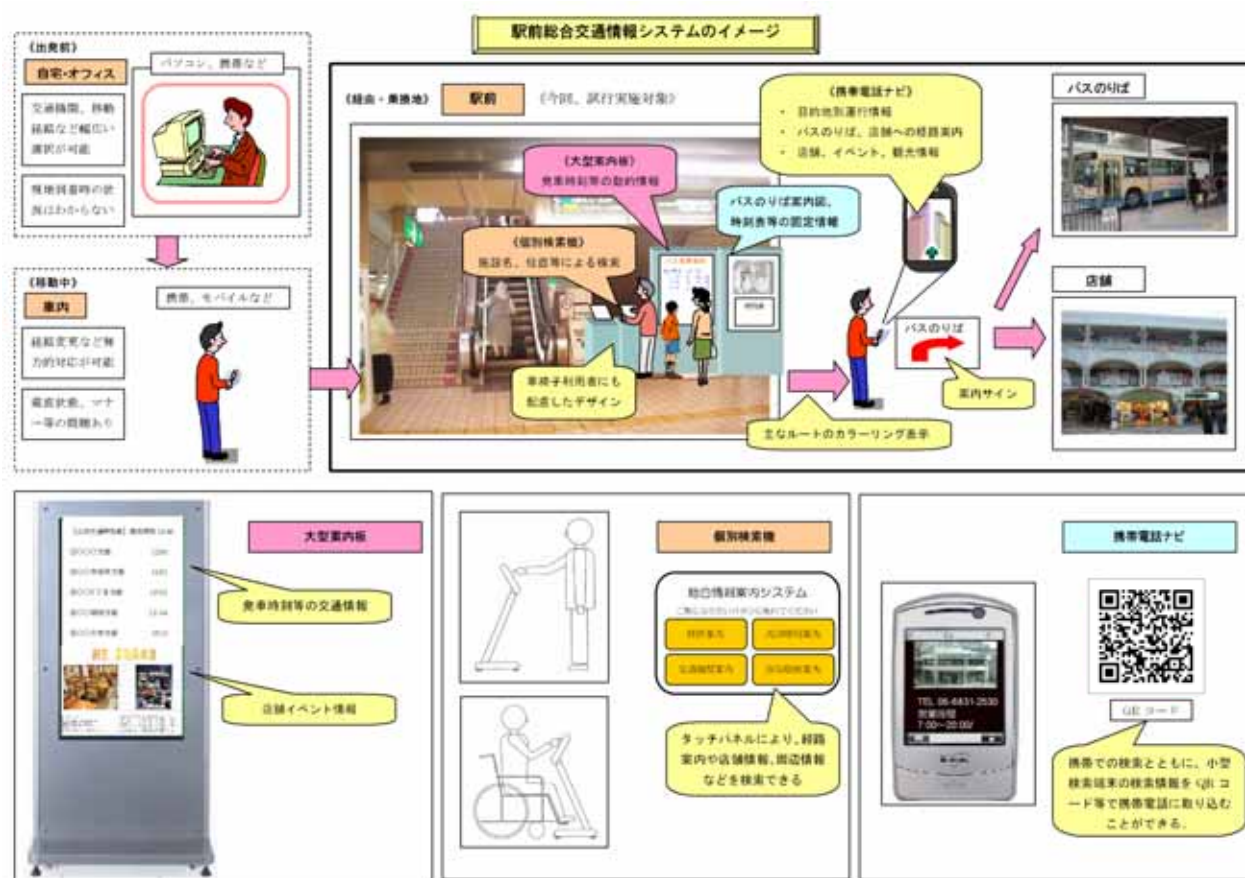
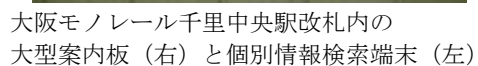
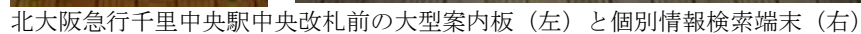


図 社会実験の実施イメージ

表示装置設置位置は、「北大阪急行千里中央駅中央改札前」、「大阪モノレール千里中央駅改札内」の２ヶ所とした。「北大阪急行千里中央駅中央改札前」には、大型案内板１台、個別情報検索端末２台を設置し、「大阪モノレール千里中央駅改札内」では大型案内板１台、個別情報検索端末１台を設置した。



– 45 –

(3) 社会実験のスケジュール

表 社会実験のスケジュール

大項目	項目	内容	12月 下旬	1月 上旬 中旬 下旬	2月 上旬 中旬 下旬	3月 上旬 中旬 下旬
企画	実証実験に向けてシステム構築					
	H/Wの手配	H/Wの納期確保		→		
	H/W設置場所調整	H/Wの設置場所調整と場所の確保		→		
	N/W回線手配	N/W回線の申し込みと納期等の確保		→		
	アプリケーション開発	サービスシステム、コンテンツ配信、検索システム等一連のシステム開発とテスト		アプリケーション開発	ローカルテスト	
	1コンテンツ(時刻表等交通機関情報)	バス会社等のコンテンツ提供等交渉および作成		コンテンツ提供交渉	コンテンツ作成	← 随時更新
	2コンテンツ(店舗情報)	店舗のコンテンツ提供等交渉および作成		コンテンツ提供交渉	コンテンツ作成	← 随時更新
	3コンテンツ(道案内)	バス停・レンタサイクル等までの道案内等コンテンツ作成		コンテンツ作成	←	← 随時更新
	4コンテンツ(モールナビ・フロア図面)	フロア図面提供およびコンテンツ作成		コンテンツ作成	←	← 随時更新
	ドキュメント化	実証実験期間中の運営マニュアル等作成			→	
実証実験	事前作業(プロモーション等)			←	→	
	参加方法(広告・チラシ)	実証実験に向けて参加者(一般市民等)への周知方法等の検討・実施		←	→	
	実験結果収集(アンケート)	アンケートの収集・集計			←	→
	アンケート以外の実験結果収集	(例)店舗等のヒヤリングを実施し、効果の確認をする。				←
	現地作業			←	→	
	大型表示板・情報検索端末選定および設置	電源工事および回線工事			△	
	サーバ設置	設置場所での設置作業実施			△	
	QRコード等設置	携帯電話への情報配信ツール(QRコード等)を設置			→	
	接続確認試験	事前に各セクションで確認試験実施			←	→
	実証実験	運営マニュアルを参考に実施				← 試行実験
全体	委員会開催					←
	駅前活性化と公共交通利用促進に関する検討会議		12/22 △		1/27 △	3/25 △

5.4 サインシステムに関する検討

(1) サインシステムの問題点及び課題

千里中央駅周辺における既設のサインシステムについて、現地での確認および豊中市で検討中の「千里中央駅地区サインシステム計画（案）」を参考に、サインシステムの問題点及び課題を以下に示す。

○施設名称の不統一

- ・誘導する施設の名称が統一されておらずわかりにくい。

ex)北急（地下鉄）、地下鉄、北大阪急行

○ピクトグラム*表示形式の不統一

- ・ピクトグラム表示があるものとないものがある。また、表示形式が統一されていない。

※ピクトグラム表示：絵文字

○誘導サイン、商業広告の混在

- ・商業広告が多く、誘導サインとの区別がまぎらわしい。
- ・商業施設の誘導サインが多くわかりにくい。

○情報過多

- ・誘導サインが多すぎる（誘導の必要性の高い施設と低い施設のサインが混在しており、必要性の高いサインがわかりにくい）。

○維持管理不足

- ・サインの老朽化による退色や落書きなどがある。

○バス乗り場の誘導サインの不足

- ・路線バスの乗り場が分散していることに加えて、誘導サインが不足しており、路線バスと鉄道の乗継ぎがわかりにくい。

表 問題点と課題

	問題点	課題
サイン 有無	・誘導がとぎれている	誘導サインの配置を見直し、統一した形式で配置する。
	・誘導サインが多すぎる	
	・商業施設の誘導サインが多く、わかりにくい	誘導の必要性が高い施設と低い施設との棲み分けを図り、情報量を調整する。
	・商業広告が多く、誘導サインとの区別がまぎらわしい	各商業施設事業者との連携も図り、商業情報の提供方法について検討する。
	・エレベーターの誘導がほとんどない	誘導サインにエレベーター、トイレの情報を含める。
	・トイレの誘導がほとんどない	
表示 形式	・ピクトグラム表示されているものとされていないものがある	ピクトグラムを採用するとともに、サイン管理者間の調整を図り表示形式を統一する。
	・ピクトグラムの表示形式が統一されていない	
	・階段マークがあったり、矢印だけの表示だったり統一されていない	ピクトグラムと矢印の組み合わせを統一する
	・施設の名称が統一されていない	施設名称を統一する。
	・サインの文字が小さい	文字やピクトグラムの大きさ、書体、色彩等を統一し、読みやすい形式で表示する。
	・エスカレーターの上り下りの明示	ピクトグラムでの表示を行う。
	・現在地（階）がわかりにくい	現在地（階数）をサインに表示する。
	・利用者が歩く方向に対して誘導サインが見えないものがある	サインは、利用者の動線に対して見えやすい位置に設置する。
設置 方法	・駅周辺案内図がみつけにくい	
	・駅周辺案内図の内容がわかりにくい	駅周辺案内図の表示内容を検討し、読みやすい形式でデザインする。
空間 特性	・柱などの障害物のためサインが見えない	柱や壁など、サインの確認に障害がある箇所については設置を計画せず、利用者の動線から確認しやすい位置に設置する。
	・利用者の動線に対してサインが近すぎて見上げないと内容が確認できない	
	・サインの位置が高すぎる	
	・北大阪急行の天井高が低い（現況：2100mm 程度）	サインの設置高さ制限は最低でも 2200mm とされており、大きな空間では 2400mm 程度を下限としている。 基本的にこの制限を遵守して設置計画を行うが、やむを得ない場合は極力利用者に圧迫感を与えないよう配慮する。
色	・色が統一されていない	文字と背景の色を明確に区別するよう設定し、読みやすいものとする。
	・文字と色が同系色で、見えづらい	
維持 管理	・サインの蛍光灯がついていない	サインの維持管理体制を各サイン管理者間で調整し、構築する。
	・サインの老朽化による色あせ、らくがきなどがある	

資料：「千里中央駅地区サインシステム計画（案）」（豊中市）

(2) 試行実施期間の誘導サインの掲示

千里中央駅周辺では、路線バスの乗り場が分散していることに加えて、既存のバス乗り場の誘導サインが不足しており、路線バスと鉄道の乗継ぎがわかりにくいという問題を抱えている。

そこで、既存の誘導サインを補完するため、「バス乗り場」を案内する簡易な誘導サインを作成し掲示した。また、システムの設置位置への誘導については、ポスター、チラシを補完するために、「大型案内板、タッチパネル」への誘導サインを掲示した。

誘導サインの掲示場所については、個別に掲示場所を確保できない状況であったため、ポスター（全体イメージ）の下側にポスターに貼り付ける方法で「バス乗り場」および「大型案内板、タッチパネル」の誘導サインを掲示した。



図 誘導サインの掲示例

5.5 導入効果と改善ニーズ

駅前総合交通情報システムの試行実施を行うとともに、利用者へのヒアリング・アンケート、交通事業者や店舗へのヒアリング、先行事例に係る事業者へのヒアリング等を行った。その結果を総括して、導入効果と改善ニーズをとりまとめた。

(1) 導入効果の総括

○大型案内板および個別情報検索端末については7割の利用者が情報の有益性を評価しており、9割の利用者は今後も利用するとの意向である。

○携帯端末システム

- 情報の有益性については7割の利用者が情報の有益性を評価しているが、今後の利用意向は4割の利用者に留まっている。

○総合交通情報システム全体としての評価については、以下の状況である。

- 利用者は、公共交通が利用しやすくなる、待ち時間が有効に活用できる等、公共交通利用促進と駅前活性化につながると評価している。また、千里中央以外の他地域への展開意向も多い。
- 交通事業者は、試みに賛成意向であり利用者の増加に期待している。

(2) 主な改善ニーズ

○大型案内板の発車時刻の表示については文字の大きさ・色の変更、表示スペースの変更、音声案内の要望等があがっている。また、店舗案内については、表示時間の長さや情報量のバランスの改善、店舗位置を表す地図の添付等の要望があがっている。

○個別情報検索端末については、ボタンの先にある情報の階層の提示やショートカット等の検索の時間短縮に係る要望、店舗割引サービスの情報提供、目的地までの所要時間の表示等の要望があがっている。

○携帯端末システムについては、特にナビゲーションに関して、レスポンスの向上、音声案内、機種別の制約の解除等の要望があがっている。

○システム全体に係ることとして、機器が目にとまりにくいので音や映像でひきつける工夫の必要性や、自宅のパソコンからの利用への要望があがっている。

○利用者からの新たな情報提供のニーズとしては、鉄道・バス路線網図、セル情報、天気予報、ニュース等があがっている。また、交通事業者からは、遅延情報、緊急情報の提供、沿線のイベント情報、運営に関するPR情報の提供等を行いたいとの要望があがっている。

《駅前総合交通情報システム試行実施の効果把握のまとめ》			
分類	評価など	改善に対するニーズ	
大型案内板	《利用者の満足度》 見やすさ：6割が評価（鉄道、バス発車時刻） ：4割が評価（店舗イベント情報） 情報の有益性：7割が評価 《改善の必要性》 6割が改善すべき点があると回答 《今後の利用意向》9割が利用する	表示方法	◎ 出発2分未満の時刻表は全て赤色で表示されるが、赤色で統一されると分かりにくい〔利用者〕 ◎ 赤色表示への変更は余裕を持った時間が良い〔利用者〕 ◎ 店舗案内の画面の切り替わる時間が早い〔店舗〕 ○ 既存HPに掲載されている情報を単に流すのではなく、見栄えを良くするなど目を引くような作り込みが必要〔イーメディア〕 △ モノレール・北大阪急行・バスを混在して表示するのではなく、それぞれで欄を設ける〔利用者〕 △ 時刻表がスクロールするのは見にくい。乗り場ごとの固定表示ができないか〔北大阪急行電鉄株〕 △ 朝のラッシュ時（運行本数：100本／時）は全画面を時刻表にして欲しい〔阪急バス株〕 △ 大型案内板は、時間帯に応じて提供する情報は変えられないのか〔PiTaPa グープス〕
		提供情報	○ せんちゅうパルの店舗情報のみでなく、他の周辺店舗情報も欲しい〔利用者〕 ○ 店舗情報（店舗の画像の横）に店舗の位置案内図が欲しい〔利用者〕 △ 大型案内板だけではお店の場所までの案内が出来ない。店舗情報に店番号を表示し、タッチパネルで店番号から検索が出来ると良い。〔店舗〕
		文字サイズ、色等	◎ 文字を大きくする〔利用者〕
		画面、表示スペース	▲ 店舗案内の画面は大きい方がよい〔店舗〕 × 広告媒体という視点からは画面は横長のほうが使い勝手がよい〔イーメディア〕
		機能拡張	○ 音声案内があると便利〔利用者〕
		その他	◎ 大型案内板からタッチパネルへ誘導するような案内が必要〔店舗〕
個別情報検索端末	《利用者の満足度》 見やすさ：7割が評価 使いやすさ：7割が評価 情報の有益性：7割が評価 《改善の必要性》 6割が改善すべき点があると回答 《今後の利用意向》9割が利用する	検索方法	○ ショートカットを設定しておく、より使いやすい〔利用者〕 ○ ボタンの先にある情報がイメージしやすいようにボタンの項目（名称）等を工夫〔利用者〕 ○ ボタンの先にある情報がイメージしにくい（コンテンツ、検索方法の階層がイメージしにくい）〔びあ〕 ○ 「オ」で始まる停留所を調べようとした時に、「ア」を押した後、ずっと下にスクロールしていかなければならないので時間がかかり過ぎる〔利用者〕 ○ 店番号から検索できると良い〔店舗〕
		提供情報	○ 店舗情報には店舗の位置案内図が欲しい〔利用者〕 ○ 店舗の詳細情報にお店の位置図を表示して、携帯によるナビゲーションを利用しなくても、お店の場所への案内が出来ると良い〔店舗〕 ○ 観光客は時間内に見て回れるかどうかを気にするため、観光地毎に現在地からの往復の所要時間を含め、見てまわるのに目安となる所要時間の情報があると良い〔びあ〕 ○ このシステム利用者だけの割引サービスがあれば良い（クーポン券の印刷機能やQRコードを携帯に取り込む等で）〔利用者〕 ○ 観光案内は、全ての観光地を横並びに表示するのではなく、おすすめスポットなど、こちらからいくつか絞り込んで提供すると目に留まる〔びあ〕
		設置位置など	◎ 目に付きにくいため、大型案内板横に並べて設置した方がよい（北大阪急行中央口）〔店舗〕
		機能拡張	▲ 有料でも良いので、時刻表、地図等がプリントアウト出来ると便利（1枚20円位）〔利用者〕
携帯端末システム	《利用者の満足度》 見やすさ：4割が評価 使いやすさ：5割が評価 情報の有益性：7割が評価 《改善の必要性》 7割が改善すべき点があると回答 《今後の利用意向》4割が利用する	ナビゲーション機能	△ 地図、実写画像のどちらかに限定して案内誘導を行う方が分かりやすい〔利用者〕 × GPS機能で自分がいる位置（向いている方角）をナビ画面で把握できると良い（右に曲がるような矢印が出ても、立つ方向を変えても表示が変わらないのでわかりにくい）〔利用者〕
		操作	△ レスポンスを速くする（遅いと止まってしまったと思う）〔利用者〕
		機能拡張	× 音声案内（声ナビ）がほしい〔利用者〕
		その他	◎ 機種、メーカーによって利用できないので、利用価値を感じない〔利用者〕

システムによる対応の可能性			
◎ 即対応可	○ 対応可（協議要）		
△ ソフト大幅変更要	▲ ハード大幅変更要		× 現状では対応不可

分類	評価など	改善に対するニーズ	
システム全般	《交通事業者の駅前活性化に関する意識変化》 ⇒駅前総合交通情報システムの試みに賛成、利用が増えることに期待している。 《導入効果》 ⇒6割が「公共交通が利用しやすくなる」と評価 ⇒「待ち時間が有効に活用できる（4割）」という効果から、待ち時間での買い物や、立ち寄り施設の増加が期待できる 《他地域への展開に対する意向》 ⇒約8割が千里中央以外の他地域へ展開することへ意向を示す。	システム全般	◎ 今後の維持運営主体を明確に規定していく必要がある。試行実施期間終了後に、どのような主体がこのシステムを運営していくべきなのか検討しておく必要があるのではないか。〔利用者〕 ○ 機器が目に残りにくい（北大阪急行）。音を出す、動画を流すなどの目を引く工夫が必要〔イーメディア〕 ○ 千里中央をよく知らない来訪者に使いやすい内容にした方がよい（情報、サイト）〔利用者〕 ○ 空港にも設置してはどうか（バスの発車時間までうろうろできる）〔利用者〕⇒空港リムジンバスなどに働きかける △ 自宅のパソコンからも接続できると便利〔利用者〕
		情報提供に関するニーズ	◎ 高速バスのPR情報〔阪急バス㈱〕 ◎ モノレール沿線の施設、イベント情報〔大阪高速鉄道㈱〕 ◎ 高齢者用の全線フリー利用の定期券や学生用の定期（スクールパス）のPR情報〔阪急バス㈱〕 ◎ 高速バスの行き先の情報。〔阪急バス㈱〕 ▲ 緊急情報（雪、台風、大事故等による運行中止時の情報）⇒鉄道会社も含め、情報配信の仕組みを整備する必要がある〔阪急バス㈱〕（携帯電話では遅延情報を示す仕組みを実現しているが運用体制・ルール等未確定の為、実用には至っていない）

システム全般に関わる情報企業の意見

分類	ヒアリング内容
システムの発展性	《他システム等との連携の可能性》 ■PiTaPa グーパスとの連携 - せんちゅうナビとPiTaPaは相性のよいシステムだと思われるので、メディアミックスとして有効であると思う。例えば、千里中央駅に降りたった時にグーパスからせんちゅうナビのPRをメール配信し、せんちゅうナビへ誘導する。さらには、せんちゅうナビから周辺店舗（PiTaPa加盟店）を案内するような連携のモデルも考えられるのではないか。〔PiTaPa グーパス〕 - 互いにメリットがあれば、コンテンツの連携についても考えることはできると思う〔PiTaPa グーパス〕 ■その他のバスナビ等との連携 - 千里中央のバス系統の経路検索システムとの連携は考えられる〔㈱ナビット〕
システムの事業性	《広告媒体としての評価》 - 大型案内板、個別情報検索端末やメール配信など複数の媒体をミックスした広告媒体として提案していくのは効果的だと思う〔PiTaPa グーパス〕 - 大型案内板の店舗案内を看板の一つとして考えることはどうか〔PiTaPa グーパス〕
その他	《広告店舗情報の作成方法について》 - メンテを考えると初期のシステム作りが重要である。定型フォームで店舗側に掲載する情報を作成してもらうのが効率的である〔ぴあ〕 - ターゲットとする商業施設に応じ、収集方法を変える必要がある〔ぴあ〕 総店舗数の少ないショッピングセンターや組合、店舗側がデータの取扱いに不慣れな場合：取材シート等を準備し、数ヶ月に1回程度実際に会って情報を収集する 総店舗数の多い施設や店舗側がデータの取扱いに慣れている場合：定型フォームで店舗側に掲載する情報（データ）を作成してもらうのが効率的 《広告を集めるノウハウについて》 - テレビCMは30分に1回程度の放送に多額の費用を投じている。この辺りのコストと提供頻度を引き合いに売り込むことはどうか〔イーメディア〕 - 提供する情報の1サイクルの中で、広告費に応じた提供回数を決めて行くのが良いのではないかと〔イーメディア〕 - せんちゅうナビは鉄道駅に設置しているため、駅の広告に強い企業と連携することは考えられないか。具体的には、大阪モノレール、北大阪急行の広告代理店はどうか〔PiTaPa グーパス〕 《情報の切り替わるタイミングについて》 - 静止画：10～20秒、動画：15秒/1枠を目安としている〔イーメディア〕

システムによる対応の可能性			
◎ 即対応可	○ 対応可（協議要）	▲ ハード大幅変更要	× 現状では対応不可
△ ソフト大幅変更要			

■その他の情報システムとの連携

千里中央駅に降りた時に PiTaPa グーパスからせんちゅうナビの PR をメール配信し、せんちゅうナビへ誘導する。さらには、せんちゅうナビから周辺店舗（PiTaPa 加盟店）を案内するような連携のモデルが考えられる。

また、PiTaPa グーパスや京阪神バスナビとのコンテンツの連携が考えられる。

《PiTaPa グーパスとの連携のイメージ》



駅前総合交通情報システム試行実施で一定の効果が期待できると考えられる項目を対象に、「利用者調査」「交通事業者調査」「店舗調査」「先行事例に関わる事業者等調査」等の実施に基づき、効果の把握内容を以下に整理する。

《駅前総合交通情報システム試行実施の効果把握》																											
評価項目	試行実施で一定の効果が期待できると考えられる項目		把握内容																								
駅前地域活性化	店舗の活性化	店舗の知名度の向上	【店舗別アクセス数】 ＜個別情報検索端末＞ ⇒約 7 割の店舗のアクセス数は 20 回未満/1 週間 ⇒アクセス数 100 回以上/1 週間は約 2%存在 ※アクセス数 0 も存在（17 店舗） ＜携帯端末システム＞ ⇒約 9 割の店舗のアクセス数は 10 回未満/1 週間 店舗別アクセス回数 (単位: %) <table><tr><th>凡例</th><th>1～9回 /店舗</th><th>10～19回 /店舗</th><th>20～29回 /店舗</th><th>30～49回 /店舗</th><th>50～99回 /店舗</th><th>100回以上 /店舗</th><th>総アクセス数</th></tr><tr><td>個別情報検索端末</td><td>39.7</td><td>29.4</td><td>8.7</td><td>8.7</td><td>11.1</td><td>2.4</td><td>2,884</td></tr><tr><td>携帯端末システム</td><td>92.5</td><td>3.8</td><td>3.8</td><td></td><td></td><td></td><td>207</td></tr></table> 資料：利用データ収集 平成17年3月7日（月）～3月13日（日）	凡例	1～9回 /店舗	10～19回 /店舗	20～29回 /店舗	30～49回 /店舗	50～99回 /店舗	100回以上 /店舗	総アクセス数	個別情報検索端末	39.7	29.4	8.7	8.7	11.1	2.4	2,884	携帯端末システム	92.5	3.8	3.8				207
	凡例	1～9回 /店舗	10～19回 /店舗	20～29回 /店舗	30～49回 /店舗	50～99回 /店舗	100回以上 /店舗	総アクセス数																			
個別情報検索端末	39.7	29.4	8.7	8.7	11.1	2.4	2,884																				
携帯端末システム	92.5	3.8	3.8				207																				
駅前関係者の連携	駅前活性化への意識向上等	【駅前活性化に対する意識向上や機運醸成に関する意識変化】 ⇒駅前総合交通情報システムの試みに賛成。システムの運用の問題はある〔大阪高速鉄道(株)〕 ⇒今後、利用が増えることを期待する〔北大阪急行鉄道(株)〕 ⇒駅前総合交通情報システムは公共交通の利用促進に効果があると考えている。良いシステムと評価している〔阪急バス(株)〕																									
公共交通利用促進	公共交通の利便性向上	公共交通利用者の満足度	【鉄道、バスの発車時刻の有益性】 ＜大型案内板＞ ⇒約 7 割が鉄道、バスの時刻表を役に立ったと評価 （非常に役に立った：21%、役に立った：53%） 鉄道、バスの発車時刻の有益性 <table><tr><th>役に立たない</th><th>役に立った</th><th>非常に役に立った</th><th>どちらともいえない</th><th>あまり役に立たない</th></tr><tr><td>0.3%</td><td>53.4%</td><td>21.2%</td><td>10.1%</td><td>4.9%</td></tr></table> 資料:利用者調査 ※サンプル数:326	役に立たない	役に立った	非常に役に立った	どちらともいえない	あまり役に立たない	0.3%	53.4%	21.2%	10.1%	4.9%														
		役に立たない	役に立った	非常に役に立った	どちらともいえない	あまり役に立たない																					
0.3%	53.4%	21.2%	10.1%	4.9%																							
駅係員等への問合せ件数の減少	【問合せ対応に関する負荷の軽減】 ⇒特になし。〔大阪高速鉄道(株)〕〔北大阪急行電鉄(株)〕〔阪急バス(株)〕 ※試行実施開始後の 1 週間は、デモ・利用者調査実施中であり、その直後に交通事業者調査を実施したため、問合せに関する影響を十分に把握できる状況ではなかったと思われる																										

評価項目	試行実施で一定の効果が期待できると考えられる項目		把握内容																																																																																																	
駅前総合交通情報システム	利用者の満足度	使いやすさ	＜個別情報検索端末＞ ⇒7割が使いやすさを評価。 ⇒ヒアリング調査での平均的な利用時間は「3分以内（約43%）」、「3～5分以内（約31%）」で多く、比較的短時間で欲しい情報を入手可能なことが使いやすさの評価に繋がっていると思われる。 ＜携帯端末システム＞ ⇒5割が使いやすさを評価。 使いやすさ (単位: %) <table><tr><td>0%</td><td>20%</td><td>40%</td><td>60%</td><td>80%</td><td>100%</td><td></td></tr><tr><td>凡例</td><td>使いやすい</td><td>どちらともいえない</td><td>使いにくい</td><td>無回答</td><td></td><td>サンプル数</td></tr><tr><td>個別情報検索端末</td><td>67.9</td><td>16.2</td><td>8.4</td><td>7.5</td><td></td><td>333</td></tr><tr><td>携帯端末システム</td><td>48.3</td><td>34.5</td><td>17.2</td><td></td><td></td><td>58</td></tr></table> 資料：利用者調査		0%	20%	40%	60%	80%	100%		凡例	使いやすい	どちらともいえない	使いにくい	無回答		サンプル数	個別情報検索端末	67.9	16.2	8.4	7.5		333	携帯端末システム	48.3	34.5	17.2			58																																																																				
		0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																																													
	凡例	使いやすい	どちらともいえない	使いにくい	無回答		サンプル数																																																																																													
個別情報検索端末	67.9	16.2	8.4	7.5		333																																																																																														
携帯端末システム	48.3	34.5	17.2			58																																																																																														
＜個別情報検索端末＞	⇒案内別の使いやすさは、「鉄道・バスの時刻表検索」（約84%）での評価が高く、「目的地検索」、「周辺情報・みどころ」の評価は低い。	⇒目的地検索を検索方法でみると、「地図から検索（約20%）」の評価の低さが目立つ。																																																																																																		
	使いやすさ(案内別) (単位: %) <table><tr><td>0%</td><td>20%</td><td>40%</td><td>60%</td><td>80%</td><td>100%</td><td></td></tr><tr><td>凡例</td><td>使いやすい</td><td>どちらともいえない</td><td>使いにくい</td><td></td><td></td><td>回答数</td></tr><tr><td>乗り場案内</td><td>76.7</td><td>16.7</td><td>6.7</td><td></td><td></td><td>30</td></tr><tr><td>鉄道・バスの時刻表検索</td><td>83.5</td><td>11.3</td><td>5.2</td><td></td><td></td><td>115</td></tr><tr><td>目的地検索</td><td>62.7</td><td>22.7</td><td>14.7</td><td></td><td></td><td>75</td></tr><tr><td>店舗案内</td><td>72.2</td><td>19.4</td><td>8.3</td><td></td><td></td><td>72</td></tr><tr><td>周辺情報・みどころ</td><td>57.1</td><td>28.6</td><td>14.3</td><td></td><td></td><td>14</td></tr></table> 資料:利用者調査 ※回答数:306、無回答数:27	0%	20%	40%	60%	80%	100%		凡例	使いやすい	どちらともいえない	使いにくい			回答数	乗り場案内	76.7	16.7	6.7			30	鉄道・バスの時刻表検索	83.5	11.3	5.2			115	目的地検索	62.7	22.7	14.7			75	店舗案内	72.2	19.4	8.3			72	周辺情報・みどころ	57.1	28.6	14.3			14	使いやすさ(検索方法別) (単位: %) <table><tr><td>0%</td><td>20%</td><td>40%</td><td>60%</td><td>80%</td><td>100%</td><td></td></tr><tr><td>凡例</td><td>使いやすい</td><td>どちらともいえない</td><td>使いにくい</td><td></td><td></td><td>回答数</td></tr><tr><td>電話番号から</td><td>100.0</td><td>0.0</td><td></td><td></td><td></td><td>1</td></tr><tr><td>停留所・駅名から</td><td>69.0</td><td>13.8</td><td>17.2</td><td></td><td></td><td>29</td></tr><tr><td>分野別</td><td>69.2</td><td>23.1</td><td>7.7</td><td></td><td></td><td>13</td></tr><tr><td>地図から</td><td>20.0</td><td>60.0</td><td>20.0</td><td></td><td></td><td>10</td></tr><tr><td>有名場所から</td><td>68.4</td><td>21.1</td><td>10.5</td><td></td><td></td><td>19</td></tr></table> 資料：利用者調査 ※回答数:72、無回答数:3	0%	20%	40%	60%	80%	100%		凡例	使いやすい	どちらともいえない	使いにくい			回答数	電話番号から	100.0	0.0				1	停留所・駅名から	69.0	13.8	17.2			29	分野別	69.2	23.1	7.7			13	地図から	20.0	60.0	20.0			10	有名場所から	68.4	21.1	10.5			19
0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																																															
凡例	使いやすい	どちらともいえない	使いにくい			回答数																																																																																														
乗り場案内	76.7	16.7	6.7			30																																																																																														
鉄道・バスの時刻表検索	83.5	11.3	5.2			115																																																																																														
目的地検索	62.7	22.7	14.7			75																																																																																														
店舗案内	72.2	19.4	8.3			72																																																																																														
周辺情報・みどころ	57.1	28.6	14.3			14																																																																																														
0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																																															
凡例	使いやすい	どちらともいえない	使いにくい			回答数																																																																																														
電話番号から	100.0	0.0				1																																																																																														
停留所・駅名から	69.0	13.8	17.2			29																																																																																														
分野別	69.2	23.1	7.7			13																																																																																														
地図から	20.0	60.0	20.0			10																																																																																														
有名場所から	68.4	21.1	10.5			19																																																																																														
	見やすさ	＜大型案内板＞ ⇒鉄道、バスの発車時刻は6割、店舗イベント情報は4割が評価。 見やすさ (単位: %) <table><tr><td>0%</td><td>20%</td><td>40%</td><td>60%</td><td>80%</td><td>100%</td><td></td></tr><tr><td>凡例</td><td>わかりやすい</td><td>どちらともいえない</td><td>わかりにくい</td><td>無回答</td><td></td><td>サンプル数</td></tr><tr><td>鉄道、バスの発車時刻</td><td>60.7</td><td>13.8</td><td>16.3</td><td>9.2</td><td></td><td>326</td></tr><tr><td>店舗イベント情報</td><td>38.3</td><td>31.0</td><td>19.0</td><td>11.7</td><td></td><td>326</td></tr></table> 資料：利用者調査		0%	20%	40%	60%	80%	100%		凡例	わかりやすい	どちらともいえない	わかりにくい	無回答		サンプル数	鉄道、バスの発車時刻	60.7	13.8	16.3	9.2		326	店舗イベント情報	38.3	31.0	19.0	11.7		326	＜個別情報検索端末＞ ⇒7割が分かりやすいと評価。 ＜携帯端末システム＞ ⇒4割が分かりやすいと評価。 見やすさ (単位: %) <table><tr><td>0%</td><td>20%</td><td>40%</td><td>60%</td><td>80%</td><td>100%</td><td></td></tr><tr><td>凡例</td><td>わかりやすい</td><td>どちらともいえない</td><td>わかりにくい</td><td>無回答</td><td></td><td>サンプル数</td></tr><tr><td>個別情報検索端末</td><td>72.1</td><td>13.8</td><td>5.7</td><td>8.4</td><td></td><td>333</td></tr><tr><td>携帯端末システム</td><td>44.8</td><td>29.3</td><td>25.9</td><td></td><td></td><td>58</td></tr></table> 資料：利用者調査	0%	20%	40%	60%	80%	100%		凡例	わかりやすい	どちらともいえない	わかりにくい	無回答		サンプル数	個別情報検索端末	72.1	13.8	5.7	8.4		333	携帯端末システム	44.8	29.3	25.9			58																																								
0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																																															
凡例	わかりやすい	どちらともいえない	わかりにくい	無回答		サンプル数																																																																																														
鉄道、バスの発車時刻	60.7	13.8	16.3	9.2		326																																																																																														
店舗イベント情報	38.3	31.0	19.0	11.7		326																																																																																														
0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																																															
凡例	わかりやすい	どちらともいえない	わかりにくい	無回答		サンプル数																																																																																														
個別情報検索端末	72.1	13.8	5.7	8.4		333																																																																																														
携帯端末システム	44.8	29.3	25.9			58																																																																																														

評価項目	試行実施で一定の効果が期待できると考えられる項目		把握内容																																																																																																	
駅前総合交通情報システム	利用者の満足度	提供情報の有益性	＜個別情報検索端末＞ ⇒7割が役に立ったと評価。 （非常に役に立った：16%、役に立った：51%） ＜携帯端末システム＞ ⇒7割が役に立ったと評価。 （非常に役に立った：12%、役に立った：53%）	情報の有益性 (単位: %) <table><tr><td></td><td>0%</td><td>20%</td><td>40%</td><td>60%</td><td>80%</td><td>100%</td><td></td></tr><tr><td>凡例</td><td>非常に役に立った</td><td>役に立った</td><td>どちらともいえない</td><td>あまり役に立たない</td><td>役に立たない</td><td>無回答</td><td>サンプル数</td></tr><tr><td>個別情報検索端末</td><td>16.2</td><td>50.5</td><td>14.4</td><td>6.6</td><td>2.7</td><td>9.6</td><td>333</td></tr><tr><td>携帯端末システム</td><td>12.1</td><td>53.4</td><td>25.9</td><td>6.9</td><td>1.7</td><td></td><td>58</td></tr></table> 資料：利用者調査		0%	20%	40%	60%	80%	100%		凡例	非常に役に立った	役に立った	どちらともいえない	あまり役に立たない	役に立たない	無回答	サンプル数	個別情報検索端末	16.2	50.5	14.4	6.6	2.7	9.6	333	携帯端末システム	12.1	53.4	25.9	6.9	1.7		58																																																																
		0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																																													
凡例	非常に役に立った	役に立った	どちらともいえない	あまり役に立たない	役に立たない	無回答	サンプル数																																																																																													
個別情報検索端末	16.2	50.5	14.4	6.6	2.7	9.6	333																																																																																													
携帯端末システム	12.1	53.4	25.9	6.9	1.7		58																																																																																													
	提供する情報に対するニーズ	【提供する情報に対するニーズ】 ⇒大型案内板：路線網図（約 31%）、天気予報（約 12%） ⇒個別情報検索端末：路線網図（約 34%）、セール情報（約 16%） ＜個別情報検索端末＞ ⇒千里中央への来訪頻度の低いサンプル（来訪者）は、路線網図（バス、鉄道）へのニーズが高く（50%）、来訪頻度の高いサンプル（周辺居住者など）の割合（約 31%）を大きく上回る 【利用頻度が高いと思う情報】＜個別情報検索端末＞ ⇒「鉄道・バスの時刻表検索」は、千里中央への来訪頻度の低いサンプル（来訪者）が、「店舗案内」については、来訪頻度の高いサンプル（周辺居住者等）で割合が上回っており、千里中央への来訪頻度の違いにより利用頻度が高いと感じる情報が異なる	提供する情報に対するニーズ (単位: %) <table><tr><td></td><td>0%</td><td>20%</td><td>40%</td><td>60%</td><td>80%</td><td>100%</td><td></td></tr><tr><td>凡例</td><td>路線網図 (鉄道・バス)</td><td>セール情報</td><td>天気予報</td><td>ニュース</td><td>道路交通 情報</td><td>他</td><td>回答数</td></tr><tr><td>大型案内板</td><td>30.5</td><td>7.8</td><td>12.0</td><td>11.0</td><td>10.1</td><td>28.6</td><td>308</td></tr><tr><td>個別情報検索端末</td><td>34.0</td><td>15.7</td><td>10.9</td><td>7.7</td><td>7.4</td><td>24.4</td><td>312</td></tr></table> 資料：利用者調査 ※大型案内板 回答数：308、無回答数：18 個別情報検索端末 回答数：312、無回答数：21 提供する情報に対するニーズ (千里中央への来訪頻度別) (単位: %) <table><tr><td></td><td>0%</td><td>20%</td><td>40%</td><td>60%</td><td>80%</td><td>100%</td><td></td></tr><tr><td>凡例</td><td>路線網図 (鉄道・バス)</td><td>セール情報</td><td>天気予報</td><td>ニュース</td><td>道路交通 情報</td><td>他</td><td>回答数</td></tr><tr><td>来訪頻度が高い (月に2～3回以上毎日)</td><td>30.8</td><td>17.3</td><td>11.2</td><td>8.1</td><td>7.7</td><td>25.0</td><td>260</td></tr><tr><td>来訪頻度が低い (年に2～3回以下)</td><td>50.0</td><td>7.7</td><td>9.6</td><td>5.8</td><td>5.8</td><td>21.2</td><td>52</td></tr></table> 資料：利用者調査 ※回答数：312、無回答数：21		0%	20%	40%	60%	80%	100%		凡例	路線網図 (鉄道・バス)	セール情報	天気予報	ニュース	道路交通 情報	他	回答数	大型案内板	30.5	7.8	12.0	11.0	10.1	28.6	308	個別情報検索端末	34.0	15.7	10.9	7.7	7.4	24.4	312		0%	20%	40%	60%	80%	100%		凡例	路線網図 (鉄道・バス)	セール情報	天気予報	ニュース	道路交通 情報	他	回答数	来訪頻度が高い (月に2～3回以上毎日)	30.8	17.3	11.2	8.1	7.7	25.0	260	来訪頻度が低い (年に2～3回以下)	50.0	7.7	9.6	5.8	5.8	21.2	52	利用頻度が高いと思う情報 (千里中央への来訪頻度別) (単位: %) <table><tr><td></td><td>0%</td><td>20%</td><td>40%</td><td>60%</td><td>80%</td><td>100%</td><td></td></tr><tr><td>凡例</td><td>鉄道・バスの 時刻表検索</td><td>店舗案内</td><td>乗り場案内</td><td>目的地検索 (停留所・ 駅名から)</td><td>目的地検索 (地図から)</td><td>他</td><td>回答数</td></tr><tr><td>来訪頻度が高い (月に2～3回以上毎日)</td><td>39.1</td><td>15.2</td><td>12.0</td><td>10.1</td><td>6.9</td><td>16.7</td><td>276</td></tr><tr><td>来訪頻度が低い (年に2～3回以下)</td><td>44.4</td><td>11.1</td><td>13.0</td><td>9.3</td><td>9.3</td><td>13.0</td><td>54</td></tr></table> 資料：利用者調査 ※回答数：330、無回答数：3		0%	20%	40%	60%	80%	100%		凡例	鉄道・バスの 時刻表検索	店舗案内	乗り場案内	目的地検索 (停留所・ 駅名から)	目的地検索 (地図から)	他	回答数	来訪頻度が高い (月に2～3回以上毎日)	39.1	15.2	12.0	10.1	6.9	16.7	276	来訪頻度が低い (年に2～3回以下)	44.4	11.1	13.0	9.3	9.3	13.0	54
	0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																																														
凡例	路線網図 (鉄道・バス)	セール情報	天気予報	ニュース	道路交通 情報	他	回答数																																																																																													
大型案内板	30.5	7.8	12.0	11.0	10.1	28.6	308																																																																																													
個別情報検索端末	34.0	15.7	10.9	7.7	7.4	24.4	312																																																																																													
	0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																																														
凡例	路線網図 (鉄道・バス)	セール情報	天気予報	ニュース	道路交通 情報	他	回答数																																																																																													
来訪頻度が高い (月に2～3回以上毎日)	30.8	17.3	11.2	8.1	7.7	25.0	260																																																																																													
来訪頻度が低い (年に2～3回以下)	50.0	7.7	9.6	5.8	5.8	21.2	52																																																																																													
	0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																																														
凡例	鉄道・バスの 時刻表検索	店舗案内	乗り場案内	目的地検索 (停留所・ 駅名から)	目的地検索 (地図から)	他	回答数																																																																																													
来訪頻度が高い (月に2～3回以上毎日)	39.1	15.2	12.0	10.1	6.9	16.7	276																																																																																													
来訪頻度が低い (年に2～3回以下)	44.4	11.1	13.0	9.3	9.3	13.0	54																																																																																													

評価項目	試行実施で一定の効果が期待できると考えられる項目		把握内容																																			
駅前総合交通情報システム	利用者の満足度	改善に対するニーズ	 改善すべき点 (単位: %) 0%20%40%60%80%100% 凡例 特になし あり サンプル数 大型案内板 40.2 59.8 326 個別情報検索端末 37.8 62.2 333 携帯端末システム 29.3 70.7 58 資料:利用者調査	<table><tr><th colspan="4">改善に対するニーズ（トップ3）※複数回答</th></tr><tr><td rowspan="3">大型案内板</td><td>1位</td><td>画面をもっと大きくする</td><td>31%</td></tr><tr><td>2位</td><td>設置場所（台数）を増やす</td><td>21%</td></tr><tr><td>3位</td><td>画面全体に文字数を少なくする</td><td>20%</td></tr><tr><td rowspan="3">個別情報検索端末</td><td>1位</td><td>画面をもっと大きくする</td><td>27%</td></tr><tr><td>2位</td><td>設置場所（台数）を増やす</td><td>22%</td></tr><tr><td>3位</td><td>ボタンの反応速度を速くする</td><td>21%</td></tr><tr><td rowspan="3"></td><td rowspan="2">1位</td><td>操作数が多いことを改善する</td><td>21%</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2位</td><td>操作数が多いことを改善する</td><td>29%</td></tr></table>	改善に対するニーズ（トップ3）※複数回答				大型案内板	1位	画面をもっと大きくする	31%	2位	設置場所（台数）を増やす	21%	3位	画面全体に文字数を少なくする	20%	個別情報検索端末	1位	画面をもっと大きくする	27%	2位	設置場所（台数）を増やす	22%	3位	ボタンの反応速度を速くする	21%		1位	操作数が多いことを改善する	21%				2位	操作数が多いことを改善する	29%
	改善に対するニーズ（トップ3）※複数回答																																					
	大型案内板	1位	画面をもっと大きくする	31%																																		
2位		設置場所（台数）を増やす	21%																																			
3位		画面全体に文字数を少なくする	20%																																			
個別情報検索端末	1位	画面をもっと大きくする	27%																																			
	2位	設置場所（台数）を増やす	22%																																			
	3位	ボタンの反応速度を速くする	21%																																			
	1位	操作数が多いことを改善する	21%																																			
	2位	操作数が多いことを改善する	29%																																			
	改善に対するその他のニーズ	 <大型案内板> ◎ 文字を大きくする ◎ 出発 2 分未満の時刻表は全て赤色で表示されるが、赤色で統一されると分かりにくい ◎ 赤色表示への変更は余裕を持った時間が良い ○ 音声案内があると便利 ○ せんちゅうパルの店舗情報のみでなく、他の周辺店舗情報も欲しい ○ 店舗情報（店舗の画像の横）に店舗の位置案内図が欲しい △ モノレール・北大阪急行・バスを混在して表示するのではなく、それぞれで欄を設ける <携帯端末システム> ◎ 機種、メーカーによって利用できないので、利用価値を感じない △ 地図、実写画像のどちらかに限定して案内誘導を行う方が分かりやすい △ レスポンスを速くする（遅いと止まってしまったと思う） × 音声案内（声ナビ）がほしい × GPS 機能で自分がいる位置（向いている方角）をナビ画面で把握できると良い（右に曲がるような矢印が出ても、立つ方向を変えても表示が変わらないのでわかりにくい）	 <個別情報検索システム> ○ ショートカットを設定しておく、より使いやすい ○ ボタンの先にある情報がイメージしやすいようにボタンの項目（名称）等を工夫 ○ 店舗情報には店舗の位置案内図が欲しい ○ 「オ」で始まる停留所を調べようとした時に、「ア」を押した後、ずっと下にスクロールしていかなければならないので時間がかかり過ぎる ○ このシステム利用者だけの割引サービスがあれば良い（クーポン券の印刷機能や QR コードを携帯に取り込む等で） ▲ 有料でも良いので、時刻表、地図等がプリントアウト出来ると便利（1枚20円位） <システム全般> ◎ 今後の維持運営主体を明確に規定していく必要がある。試行実施期間終了後に、どのような主体がこのシステムを運営していくべきなのか検討しておく必要があるのではないかと。 ○ 千里中央をよく知らない来訪者に使いやすい内容にした方が良い（情報、サイト） ○ 空港にも設置してはどうか（バスの発車時間までうろうろできる） △ 自宅のパソコンからも接続できると便利																																			
	導入効果	 【駅前総合交通情報システムの導入効果】 ⇒6割が「公共交通が利用しやすくなる」と評価。 ⇒その他の効果については、効果があると約4割が評価。 ⇒「待ち時間が有効に活用できる」という効果から、待ち時間での買い物や、立ち寄り施設の増加が期待できる 駅前総合交通情報システムの導入効果 単位: % 010203040506070 公共交通が利用しやすくなる 59.4 施設 店舗がよくわかる (行きたくなる) 35.3 目的地に迷わず行ける 42.8 待ち時間を有効に活用できる 38.7 その他 1.7 資料:利用者調査 ※複数回答 ※回答数:535、無回答数:4																																				

評価項目	試行実施で一定の効果が期待できると考えられる項目		把握内容																																																																																																
駅前総合交通情報システム	利用者の満足度	今後の利用意向など	【利用意向】 ⇒機器別の利用意向は、「大型案内板」9割、「個別情報検索端末」9割、「携帯端末システム」4割。 ※ただし、「携帯端末システム」のアンケート回答者を対象にした「携帯端末システム」の利用意向は約7割。 【想定される利用の場面】 ⇒利用の場面としては、「買い物・飲食へ」、「観光・レジャーへ」が多く、比較的時間的に制約を受けない移動での利用意向が高い。 利用意向《機器別》 (単位: %) <table><tr><th></th><th>0%</th><th>20%</th><th>40%</th><th>60%</th><th>80%</th><th>100%</th><th></th></tr><tr><td>凡例</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>回答数</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>大型案内板</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>532</td></tr><tr><td>個別情報検索端末</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>547</td></tr><tr><td>携帯端末システム</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>433</td></tr></table> 資料: 利用者調査 ※大型案内板 回答数: 532、無回答数: 36 個別情報検索端末 回答数: 547、無回答数: 21 携帯端末システム 回答数: 433、無回答数: 135 機器別の想定される利用の場面 単位: % <table><tr><th></th><th>0.0</th><th>20.0</th><th>40.0</th><th>60.0</th><th>80.0</th></tr><tr><td>買い物・飲食へ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>勤務先・学校へ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>仕事で</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>病院へ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>観光・レジャーへ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>自宅へ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>その他</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> 資料: 利用者調査 ※複数回答 ※大型案内板 回答数: 462、無回答数: 2 個別情報検索端末 回答数: 462、無回答数: 3 携帯端末システム ※回答数: 169		0%	20%	40%	60%	80%	100%		凡例							回答数									大型案内板							532	個別情報検索端末							547	携帯端末システム							433		0.0	20.0	40.0	60.0	80.0	買い物・飲食へ						勤務先・学校へ						仕事で						病院へ						観光・レジャーへ						自宅へ						その他					
		0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																																												
凡例							回答数																																																																																												
大型案内板							532																																																																																												
個別情報検索端末							547																																																																																												
携帯端末システム							433																																																																																												
	0.0	20.0	40.0	60.0	80.0																																																																																														
買い物・飲食へ																																																																																																			
勤務先・学校へ																																																																																																			
仕事で																																																																																																			
病院へ																																																																																																			
観光・レジャーへ																																																																																																			
自宅へ																																																																																																			
その他																																																																																																			
	情報提供者の満足度	駅前総合交通情報システム設置の集客効果 今後の課題、改善点	《参考：携帯端末システムを利用した場面、利用した場所》 ⇒どこでも利用が可能な携帯電話では、時間的な制約が大きいと考えられる「勤務先・学校へ（24%）」「工作中（18%）」でも利用がある。 ⇒大型案内板、個別情報検索端末は千里中央での利用に限定されるが、携帯電話では、「移動中（41%）」「出かける前（自宅・勤務先など）（29%）」の利用がある。 Q.どんな時に使いましたか。 <table><tr><th></th><th>回答件数 (件)</th><th>構成比 (%)</th></tr><tr><td>買い物・飲食へ</td><td>12</td><td>71%</td></tr><tr><td>自宅へ</td><td>6</td><td>35%</td></tr><tr><td>観光・レジャーへ</td><td>4</td><td>24%</td></tr><tr><td>勤務先・学校へ</td><td>4</td><td>24%</td></tr><tr><td>工作中</td><td>3</td><td>18%</td></tr><tr><td>病院へ</td><td>1</td><td>6%</td></tr></table> 資料：携帯電話を利用したアンケート ※複数回答 ※回答件数: 17 Q.どこで使いましたか。 <table><tr><th></th><th>回答件数 (件)</th><th>構成比 (%)</th></tr><tr><td>千里中央で</td><td>12</td><td>71%</td></tr><tr><td>移動中</td><td>7</td><td>41%</td></tr><tr><td>出かける前 (自宅、勤務先など)</td><td>5</td><td>29%</td></tr></table> ※複数回答 ※回答件数: 17		回答件数 (件)	構成比 (%)	買い物・飲食へ	12	71%	自宅へ	6	35%	観光・レジャーへ	4	24%	勤務先・学校へ	4	24%	工作中	3	18%	病院へ	1	6%		回答件数 (件)	構成比 (%)	千里中央で	12	71%	移動中	7	41%	出かける前 (自宅、勤務先など)	5	29%																																																															
	回答件数 (件)	構成比 (%)																																																																																																	
買い物・飲食へ	12	71%																																																																																																	
自宅へ	6	35%																																																																																																	
観光・レジャーへ	4	24%																																																																																																	
勤務先・学校へ	4	24%																																																																																																	
工作中	3	18%																																																																																																	
病院へ	1	6%																																																																																																	
	回答件数 (件)	構成比 (%)																																																																																																	
千里中央で	12	71%																																																																																																	
移動中	7	41%																																																																																																	
出かける前 (自宅、勤務先など)	5	29%																																																																																																	
			【駅前総合交通情報システム設置による集客効果】 ⇒駅前総合交通情報システム設置による反響はあまりなく、試行実施後の数日ではシステム設置による集客効果は伺えない〔店舗事業者〕 【提供情報に関するニーズ】 - 沿線情報のニーズは少ない〔北大阪急行電鉄㈱〕 ◎ 高速バスのPR情報（大型案内板の店舗イベント情報欄に8：30、0番発夜行高速バスの時刻表示の時）〔阪急バス㈱〕 ◎ モノレール沿線の施設、イベント情報〔大阪高速鉄道㈱〕 ◎ 高齢者用の全線フリー利用の定期券や学生用の定期（スクールパス）のPR情報〔阪急バス㈱〕 ◎ 高速バスの行き先の情報。〔阪急バス㈱〕 ○ 桜の開花情報、すぎ花粉情報。スルッとKANSAIの販売キャンペーンPR。交通安全運動や火災予防運動のキャンペーン情報〔北大阪急行電鉄㈱〕 ▲ 緊急情報（雪、台風、大事故等による運行中止時の情報） ⇒鉄道会社も含め、情報配信の仕組みを整備する必要がある〔阪急バス㈱〕																																																																																																

評価項目	試行実施で一定の効果が期待できると考えられる項目		把握内容								
駅前総合交通情報システム	情報提供者の満足度	今後の課題、改善点	【システムの改善に対するニーズ】 ＜大型案内板＞ ◎ モノレールの文字のオレンジは青（モノレールカラー）にしてほしい〔大阪高速鉄道㈱〕 ◎ 店舗案内の画面の切り替わる時間が早い〔店舗〕 ◎ 大型案内板からタッチパネルへ誘導するような案内が必要。〔店舗〕 ○ モノレールの次列車表示を行いたい〔大阪高速鉄道㈱〕 △ 朝のラッシュ時（運行本数：100 本／時）は全画面を時刻表にして欲しい〔阪急バス㈱〕 △ 大型案内板だけではお店の場所までの案内が出来ない。店舗情報に店番号を表示し、タッチパネルで店番号から検索が出来ると良い。〔店舗〕 △ 時刻表がスクロールするのは見にくい。乗り場ごとの固定表示ができないか〔北大阪急行電鉄㈱〕 ▲ 乗り場案内図を表示し、任意の乗り場をタッチすれば、そこから発車するバス時刻、鉄道時刻を表示するアイデアもある〔北大阪急行電鉄㈱〕 ▲ 店舗案内の画面は大きい方がよい。〔店舗〕 ＜個別情報検索システム＞ ◎ 目に付きにくいため、大型案内板横に並べて設置した方がよい（北大阪急行中央口） ○ 店舗の詳細情報にお店の位置図を表示して、携帯によるナビゲーションを利用しなくても、お店の場所への案内が出来ると良い〔店舗〕 ○ 店番号から検索できると良い〔店舗〕 ○ 発車時刻、料金の表示に加え、所要時間の表示もあっても良い〔阪急バス㈱〕								
	駅前総合交通情報システムの評価	駅前総合交通情報システムの発展性	【他地域への展開に対する意向】 ⇒約 8 割が総合交通情報システムを千里中央以外の他地域へ展開することへ意向を示す。 ⇒具体的な設置場所は、「鉄道駅」が大部分を占める（約 74％）。 ⇒「バスターミナル」、「商業施設（ショッピングモール）」についても約 1 割の設置意向がある。	他地域への展開に対する意向 <table><caption>他地域への展開に対する意向</caption><tr><th>意向</th><th>割合</th></tr><tr><td>設置すべき</td><td>78.5%</td></tr><tr><td>わからない</td><td>14.3%</td></tr><tr><td>いらない</td><td>7.2%</td></tr></table> 資料:利用者調査 ※サンプル数:539	意向	割合	設置すべき	78.5%	わからない	14.3%	いらない
意向	割合										
設置すべき	78.5%										
わからない	14.3%										
いらない	7.2%										
		【他システム等との連携の可能性】 - 互いにメリットがあれば、コンテンツの連携についても考えることはできると思う〔PiTaPa グーパス〕 - 千里中央のバス系統の経路検索システムとの連携は考えられる〔㈱ナビット〕 △ せんちゅうナビと PiTaPa は相性のよいシステムだと思われるので、メディアミックスとして有効であると思う。例えば、千里中央駅に降りたった時にグーパスからせんちゅうナビの PR をメール配信し、せんちゅうナビへ誘導する。さらには、せんちゅうナビから周辺店舗（PiTaPa 加盟店）を案内するような連携のモデルも考えられるのではないかな。〔PiTaPa グーパス〕									
		【駅前総合交通情報システムの感想、評価】 ○ ボタンの先にある情報がイメージしにくい（コンテンツ、検索方法の階層がイメージしにくい）〔ぴあ〕 ○ 観光客は時間内に見て回れるかどうかを気にするため、観光地毎に現在地からの往復の所要時間を含め、見てまわるのに目安となる所要時間の情報があると良い〔ぴあ〕 ○ 既存 HP に掲載されている情報を単に流すのではなく、見栄えを良くするなど目を引くような作り込みが必要〔イーメディア〕 ○ 観光案内は、全ての観光地を横並びに表示するのではなく、おすすめスポットなど、こちらからいくつか絞り込んで提供すると目に留まる〔ぴあ〕 ○ 機器が目に留まりにくい（北大阪急行）。音を出す、動画を流すなどの目を引く工夫が必要〔イーメディア〕 △ 大型案内板は、時間帯に応じて提供する情報は変えられないのか〔PiTaPa グーパス〕 × 広告媒体という視点からは画面は横長のほうが使い勝手がよい〔イーメディア〕									

評価項目	試行実施で一定の効果が期待できると考えられる項目		把握内容																																																																																																								
駅前総合交通情報システム	駅前総合交通情報システムの評価	事業性	【広告媒体としての評価】 - 大型案内板、個別情報検索端末やメール配信など複数の媒体をミックスした広告媒体として提案していくのは効果的だと思う〔PiTaPa グーパス〕 - 大型案内板の店舗案内を看板の一つとして考えることはどうか〔PiTaPa グーパス〕																																																																																																								
	利用実績	利用回数、サイトアクセス数 ＜個別情報検索端末＞	案内別利用回数 (単位:回) <table><tr><th>凡例</th><th>ご利用案内</th><th>お出かけ検索</th><th>店舗案内</th><th>周辺情報</th><th>回数</th></tr><tr><td>3月7日</td><td>96</td><td>194</td><td>180</td><td>185</td><td>655</td></tr><tr><td>3月8日</td><td>103</td><td>145</td><td>189</td><td>187</td><td>624</td></tr><tr><td>3月9日</td><td>97</td><td>140</td><td>185</td><td>135</td><td>557</td></tr><tr><td>3月10日</td><td>56</td><td>98</td><td>151</td><td>116</td><td>421</td></tr><tr><td>3月11日</td><td>71</td><td>140</td><td>145</td><td>128</td><td>484</td></tr><tr><td>3月12日</td><td>114</td><td>209</td><td>241</td><td>168</td><td>732</td></tr><tr><td>3月13日</td><td>100</td><td>217</td><td>176</td><td>118</td><td>611</td></tr></table> 資料:利用データ収集 ※総利用回数:4,084 検索方法別利用回数 (単位:回) <table><tr><th>凡例</th><th>電話番号から</th><th>停留所・駅名から</th><th>分類別から</th><th>地図から</th><th>有名場所から</th><th>回数</th></tr><tr><td>3月7日</td><td>7</td><td>25</td><td>14</td><td>26</td><td>26</td><td>98</td></tr><tr><td>3月8日</td><td>9</td><td>30</td><td>6</td><td>4</td><td>14</td><td>63</td></tr><tr><td>3月9日</td><td>10</td><td>28</td><td>38</td><td>42</td><td>18</td><td>136</td></tr><tr><td>3月10日</td><td>2</td><td>14</td><td>7</td><td>3</td><td>8</td><td>34</td></tr><tr><td>3月11日</td><td>8</td><td>26</td><td>15</td><td>5</td><td>19</td><td>73</td></tr><tr><td>3月12日</td><td>5</td><td>49</td><td>36</td><td>5</td><td>24</td><td>119</td></tr><tr><td>3月13日</td><td>15</td><td>24</td><td>18</td><td>5</td><td>11</td><td>73</td></tr></table> 資料:利用データ収集 ※総利用回数:596	凡例	ご利用案内	お出かけ検索	店舗案内	周辺情報	回数	3月7日	96	194	180	185	655	3月8日	103	145	189	187	624	3月9日	97	140	185	135	557	3月10日	56	98	151	116	421	3月11日	71	140	145	128	484	3月12日	114	209	241	168	732	3月13日	100	217	176	118	611	凡例	電話番号から	停留所・駅名から	分類別から	地図から	有名場所から	回数	3月7日	7	25	14	26	26	98	3月8日	9	30	6	4	14	63	3月9日	10	28	38	42	18	136	3月10日	2	14	7	3	8	34	3月11日	8	26	15	5	19	73	3月12日	5	49	36	5	24	119	3月13日	15	24	18	5	11	73
凡例	ご利用案内	お出かけ検索	店舗案内	周辺情報	回数																																																																																																						
3月7日	96	194	180	185	655																																																																																																						
3月8日	103	145	189	187	624																																																																																																						
3月9日	97	140	185	135	557																																																																																																						
3月10日	56	98	151	116	421																																																																																																						
3月11日	71	140	145	128	484																																																																																																						
3月12日	114	209	241	168	732																																																																																																						
3月13日	100	217	176	118	611																																																																																																						
凡例	電話番号から	停留所・駅名から	分類別から	地図から	有名場所から	回数																																																																																																					
3月7日	7	25	14	26	26	98																																																																																																					
3月8日	9	30	6	4	14	63																																																																																																					
3月9日	10	28	38	42	18	136																																																																																																					
3月10日	2	14	7	3	8	34																																																																																																					
3月11日	8	26	15	5	19	73																																																																																																					
3月12日	5	49	36	5	24	119																																																																																																					
3月13日	15	24	18	5	11	73																																																																																																					
その他			【広告店舗情報の作成方法について】 - メンテを考えると初期のシステム作りが重要である。定型フォームで店舗側に掲載する情報を作成してもらうのが効率的である〔ぴあ〕 - ターゲットとする商業施設に応じ、収集方法を変える必要がある〔ぴあ〕 総店舗数の少ないショッピングセンターや組合、店舗側がデータの取扱いに不慣れな場合：取材シート等を準備し、数ヶ月に1回程度実際に会って情報を収集する 総店舗数の多い施設や店舗側がデータの取扱いに慣れている場合 【広告を集めるノウハウについて】 - テレビCMは30分に1回程度の放送に多額の費用を投じている。この辺りのコストと提供頻度を引き合いに売り込むことはどうか〔イーメディア〕 - 提供する情報の1サイクルの中で、広告費に応じた提供回数を決めて行くのが良いのではないかと〔イーメディア〕 - せんちゅうナビは鉄道駅に設置しているため、駅の広告に強い企業と連携することは考えられないか。具体的には、大阪モノレール、北大阪急行の広告代理店はどうか〔PiTaPa グーパス〕 【情報の切り替わるタイミングについて】 - 静止画：10～20秒、動画：15秒/1枠を目安としている〔イーメディア〕																																																																																																								

駅前活性化と公共交通利用促進に向けた今後の取組みについて

5.6 今後の活動計画

■今後の取組み方針（案） ※推進体制：駅前総合交通情報システム検討会（関西 ITS 推進協議会主体）

- 《目標》
- 1. 公共交通の利用促進および駅前地域の活性化
 - ・ IT を活用した情報提供による効果の検証
 - ・ 地域情報提供（有料）によるシステム運営可能性の検証
 - 2. 関西における ITS の推進（IT を活用した公共交通情報の提供）

（1）せんちゅうナビの運営手法について

- ①システムの運営コストの詳細把握
 - ・ 数ヶ月の運営実績を踏まえ、情報更新、システム点検補修などの観点から運営コストを試算する。
- ②情報企業を交えた運営手法の検討
 - ・ 情報コンテンツの収集、加工、更新などを担う専門企業へのヒアリング、企画コンペなどを実施する。
- ③駅前関係者による自立運営の検討
 - ・ 駅前関係者とのワーキングを通じ、試行実施後の本格稼動について自立運営に向けた方策を検討する。

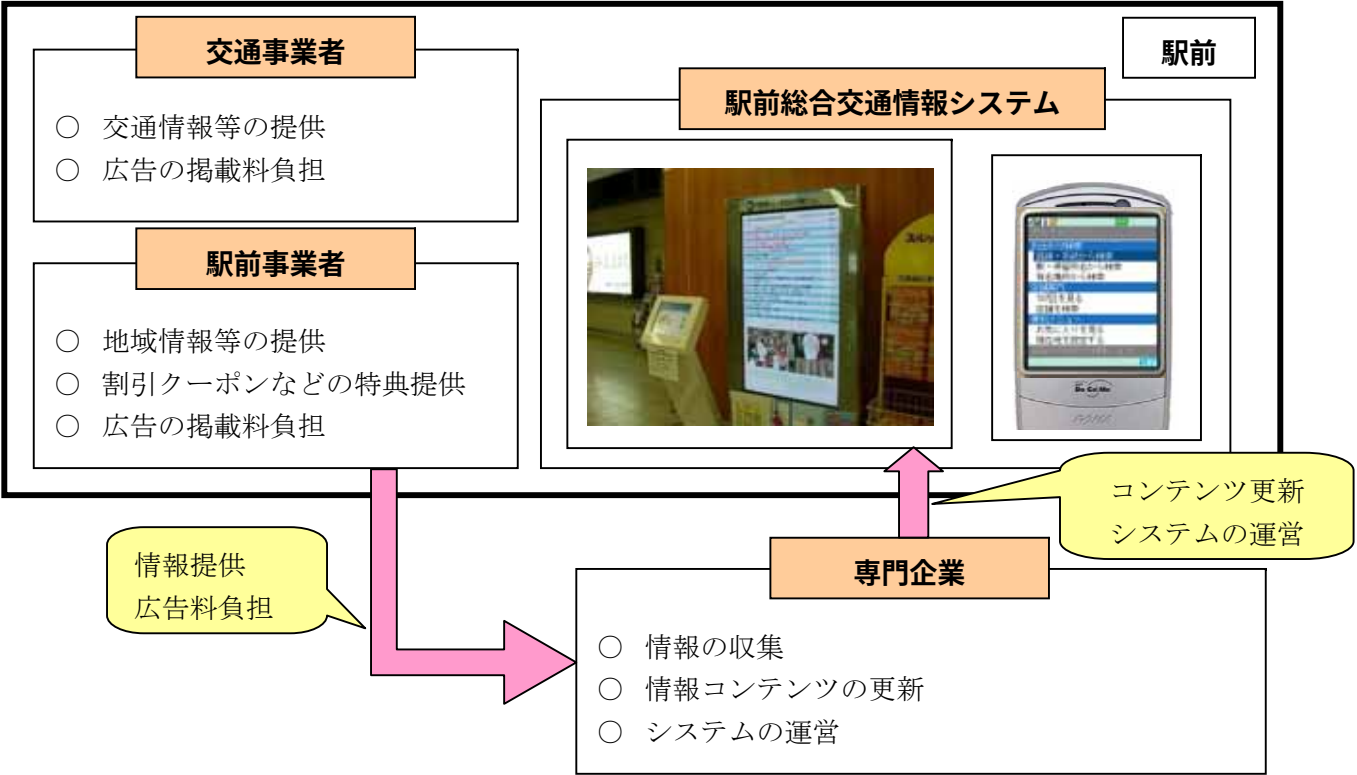
（2）せんちゅうナビのシステム改良について

- ①視認性、操作性などの機器改良
 - ・ 適時にアンケートを実施し、システム機器に関する改良を図る。（年間 2 回程度）
- ②携帯ナビの対応機種種の拡大
 - ・ 多くの携帯キャリアに対応できるようシステムの改良を図る。
- ③情報コンテンツの拡充
 - ・ 割引クーポンなどの特典提供、データベースなど地域情報の充実、駅前事業者の参加拡大などを図る。
 - ・ ライフサイエンス拠点（彩都、ライフサイエンスビル、阪大）の案内など国際性の高い情報提供（多言語表示）に取り組む。
- ④その他の情報システムとの連携
 - ・ Pitapa グーパス、京阪神バスナビ、その他観光情報システムなどとの連携策の具体化を図る。

（3）他の駅におけるシステム導入計画の具体化について

- ①ケーススタディ駅でのシステム導入に向けた検討
 - ・ 各ワーキングにおいて参加関係者を拡大し、駅ごとのシステム導入計画の具体化を図る。

■専門企業による情報コンテンツ更新とシステム運営のイメージ



《システム運営の試算条件》

- （例示）
- 情報提供者、コンテンツ（例）現状：交通関係（3 社）、店舗（約 150 店）
 - 情報更新の手法、頻度（例）提供者が基礎情報を作成し専門企業が編集
 - システムのメンテナンス（例）点検・補修の体制、頻度
 - その他

■スケジュール（案）

区 分	平成 17 年度	平成 18 年度以降
	4 月 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 月	
千里中央	H16 調査結果 ◎ → ○ ——— ○ システム改良 ◇アンケートなど → ○ 随時、ワーキング開催 ◎検討会	→◎本格稼動へ 2 月 ● 試行終了 ◇アンケートなど ◎検討会
ケーススタディ対象駅 （枚方、泉大津、 尼崎、奈良駅）	→ ○ 随時、ワーキング開催	→◎計画具体化へ

《参考》 『PiTaPa グーパス』（出典）PiTaPa グーパスホームページ
○ PiTaPa のマークの付いたカードを改札機にピタッとタッチすると、事前にご登録のケータイにお好みの情報がメール配信される新しい情報サービス。（メールは 1 日 2 回入場時に配信。それ以外の出場時にもエリアによりお得な情報などを配信。）

