

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

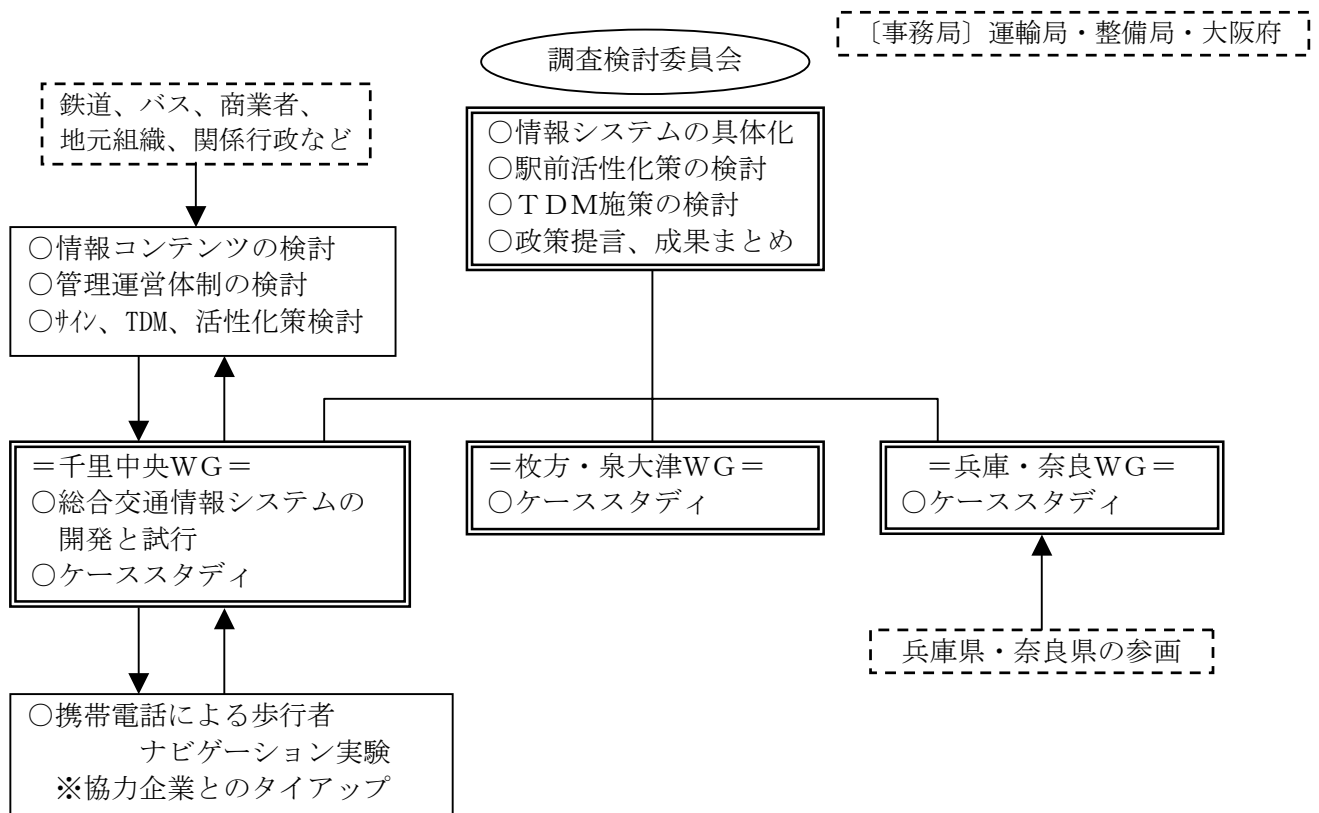
- 〔開催〕・第1回 調査検討の方針確認、現状と課題の整理、社会実験の計画立案
- ・第2回 サイン・総合情報システム構築、駅前地域活性化等に関する検討
 - ・第3回 社会実験、調査結果のまとめ、具体的施策の提案

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。

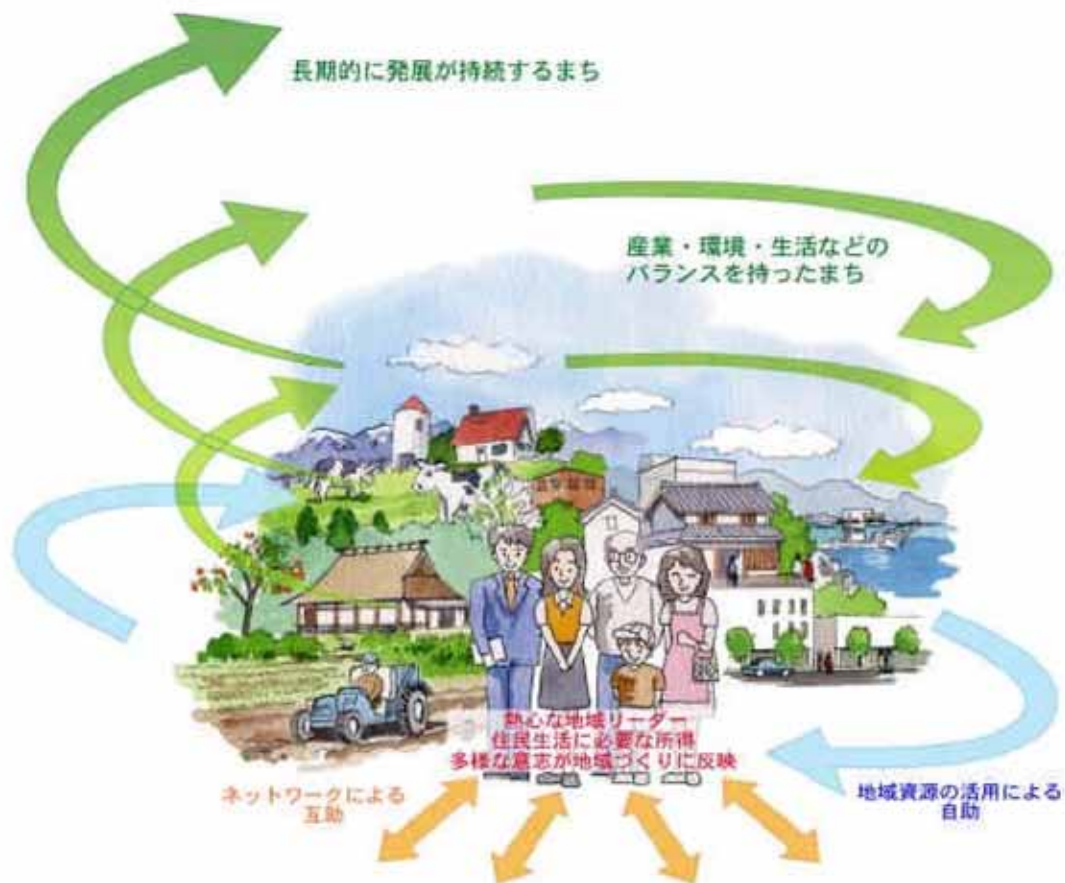


図 「ほどよいまち（調和のとれたまち）」のイメージ

(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

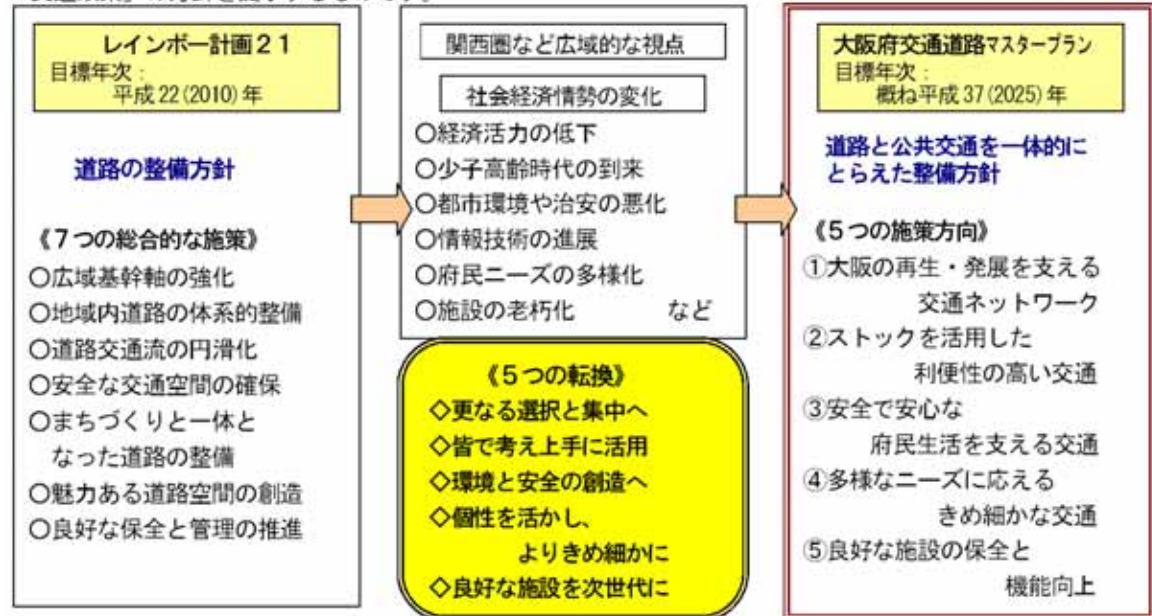
歴史や文化、土地利用、交通特性など地域の特色に応じた、よりきめ細かな交通整備の推進により、個性豊かなまちづくりを先導する。

「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。

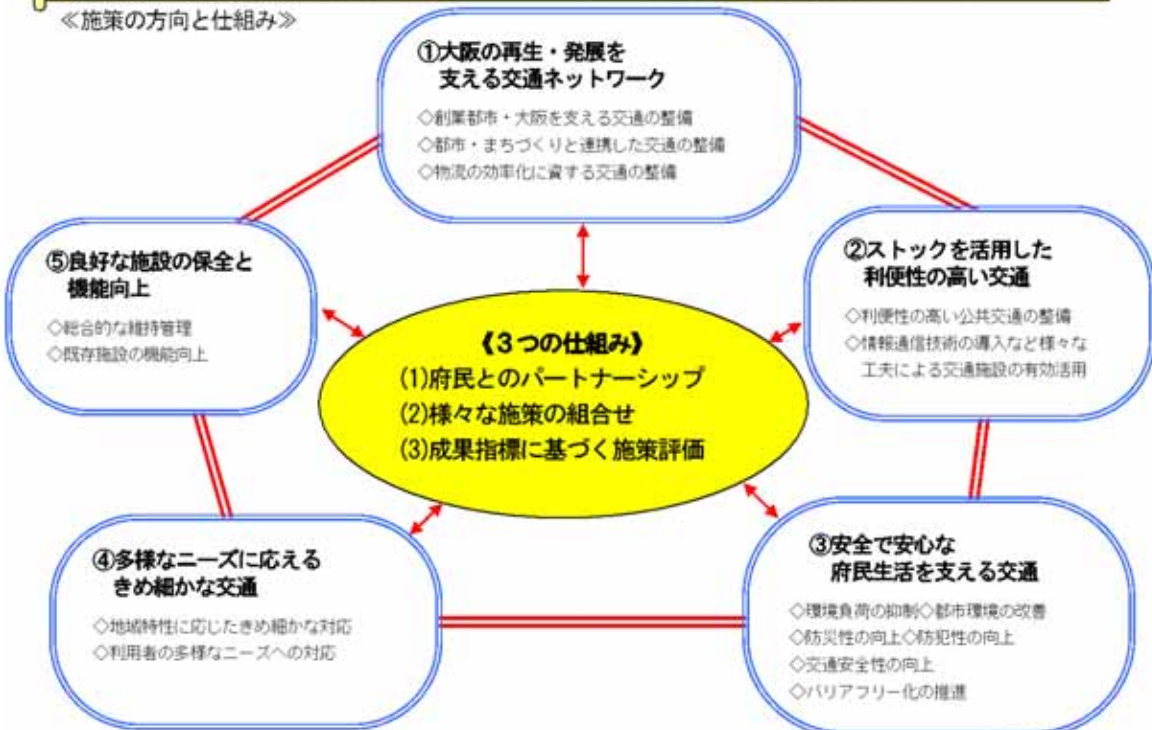
大阪府交通道路マスタープランの概要

◇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』

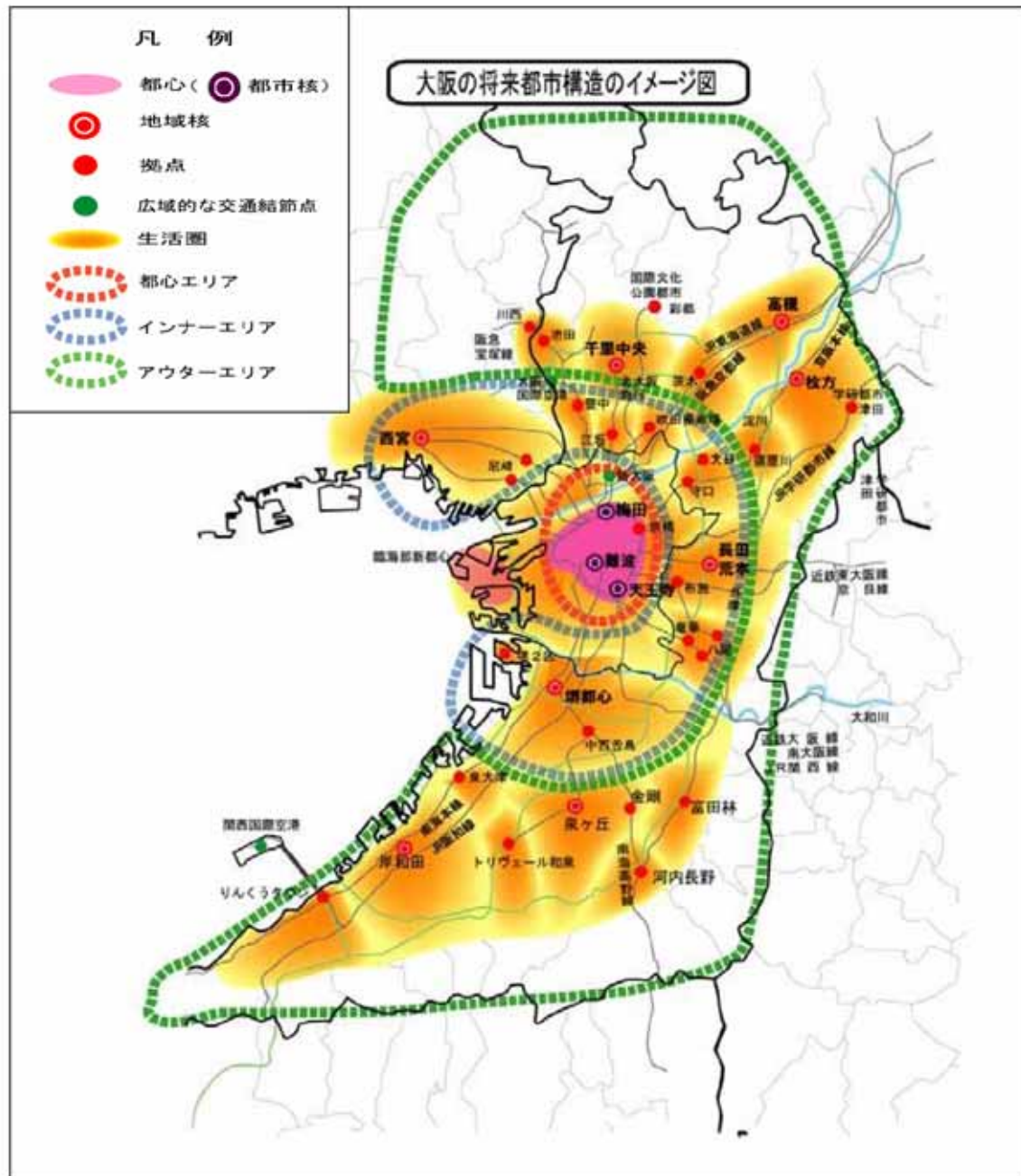
《施策の方向と仕組み》



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。



(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

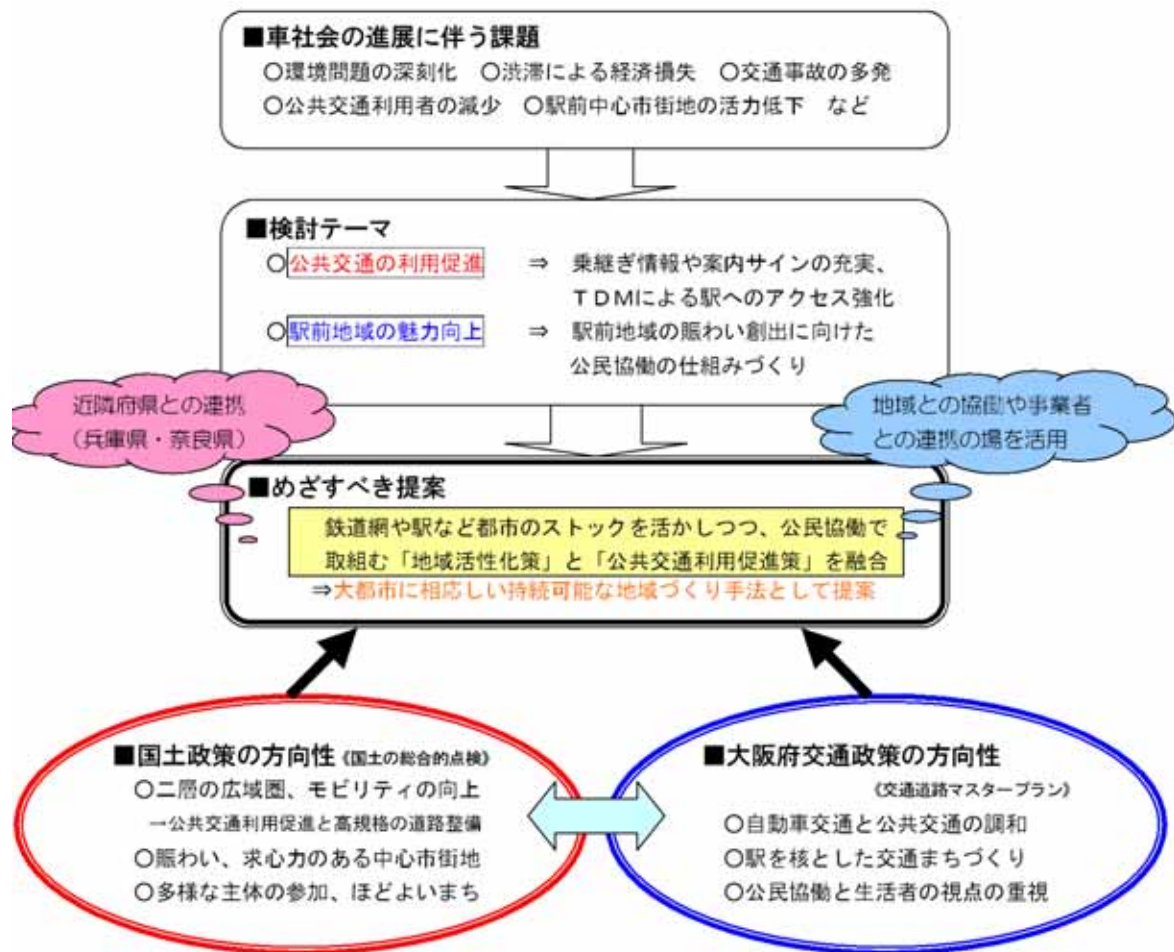


図 駅前活性化と公共交通利用促進の考え方

(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

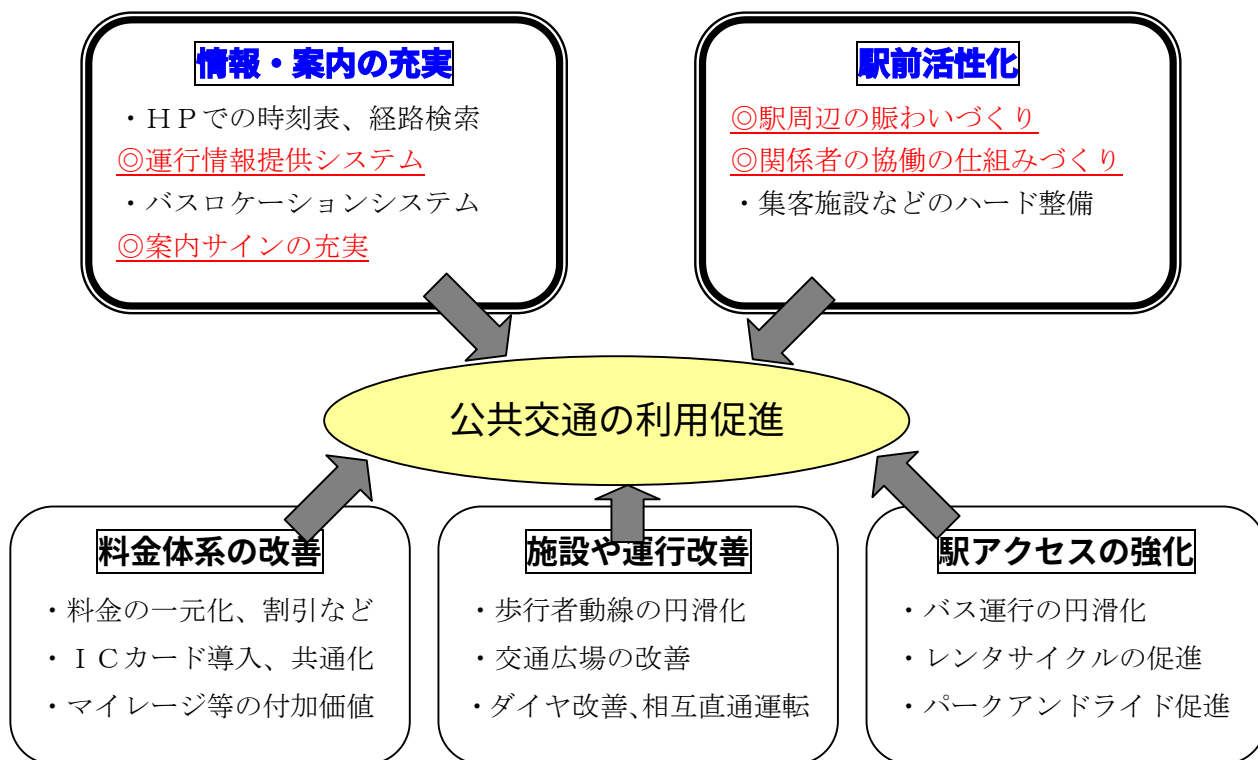


図 公共交通利用促進のための施策体系

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。

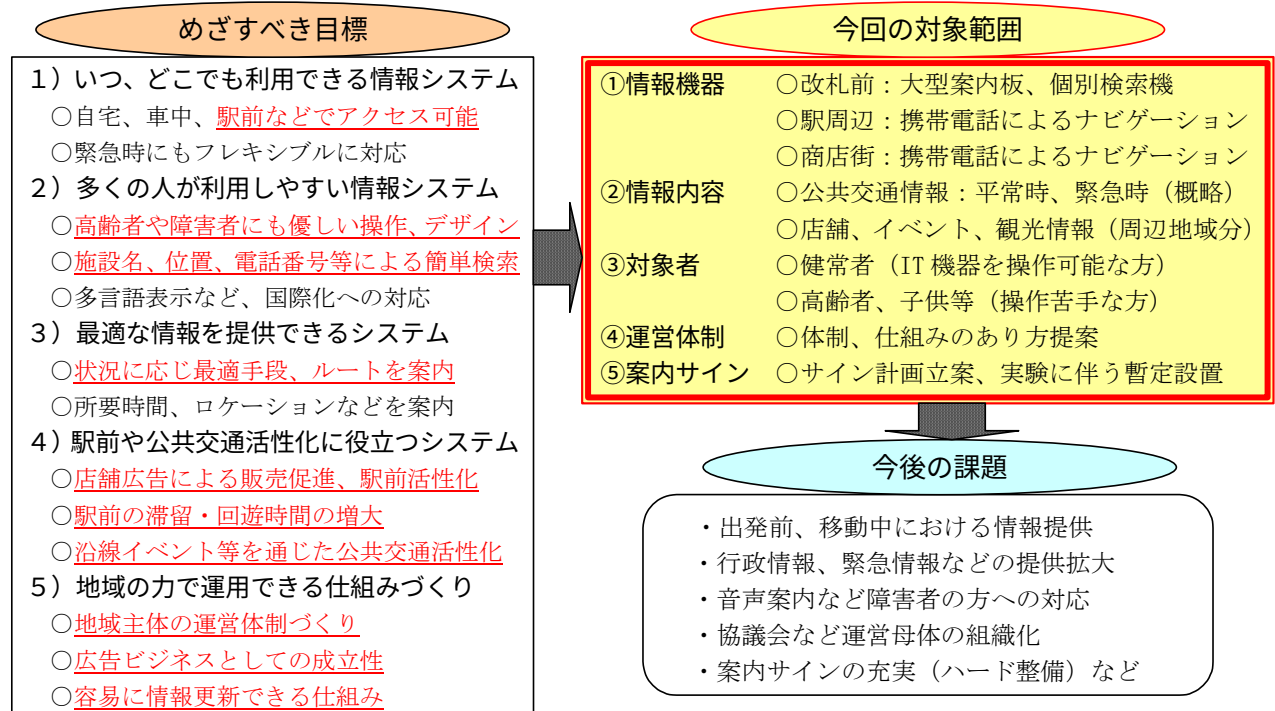
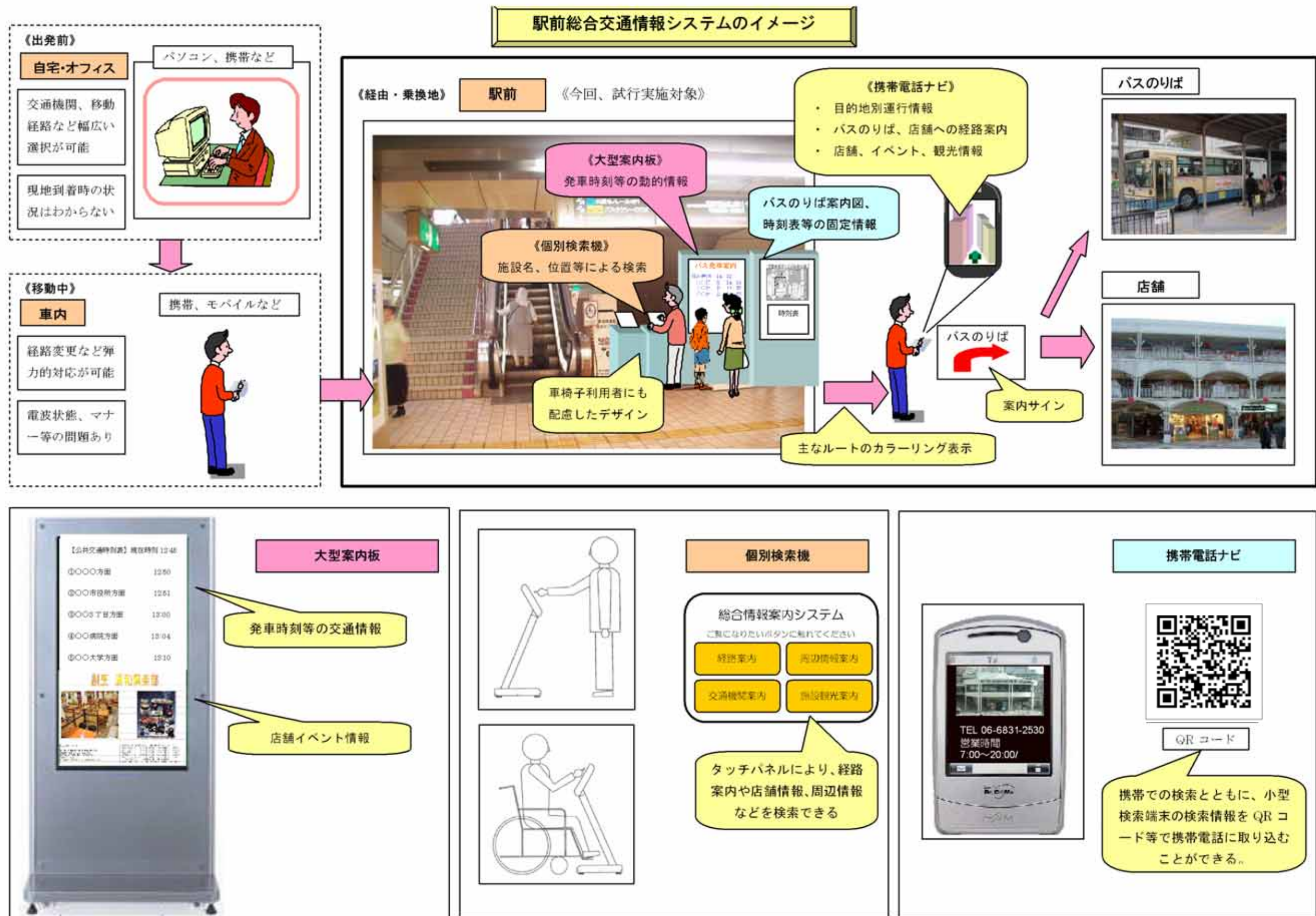


図 駅前ににおける情報システムの位置づけ



5. 千里中央駅でのケーススタディ

5.1 千里中央駅周辺地区の現況と課題

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。

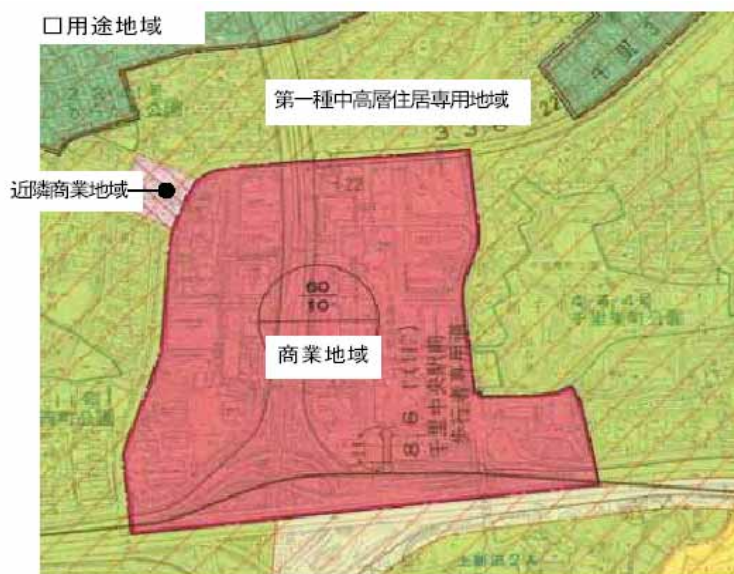
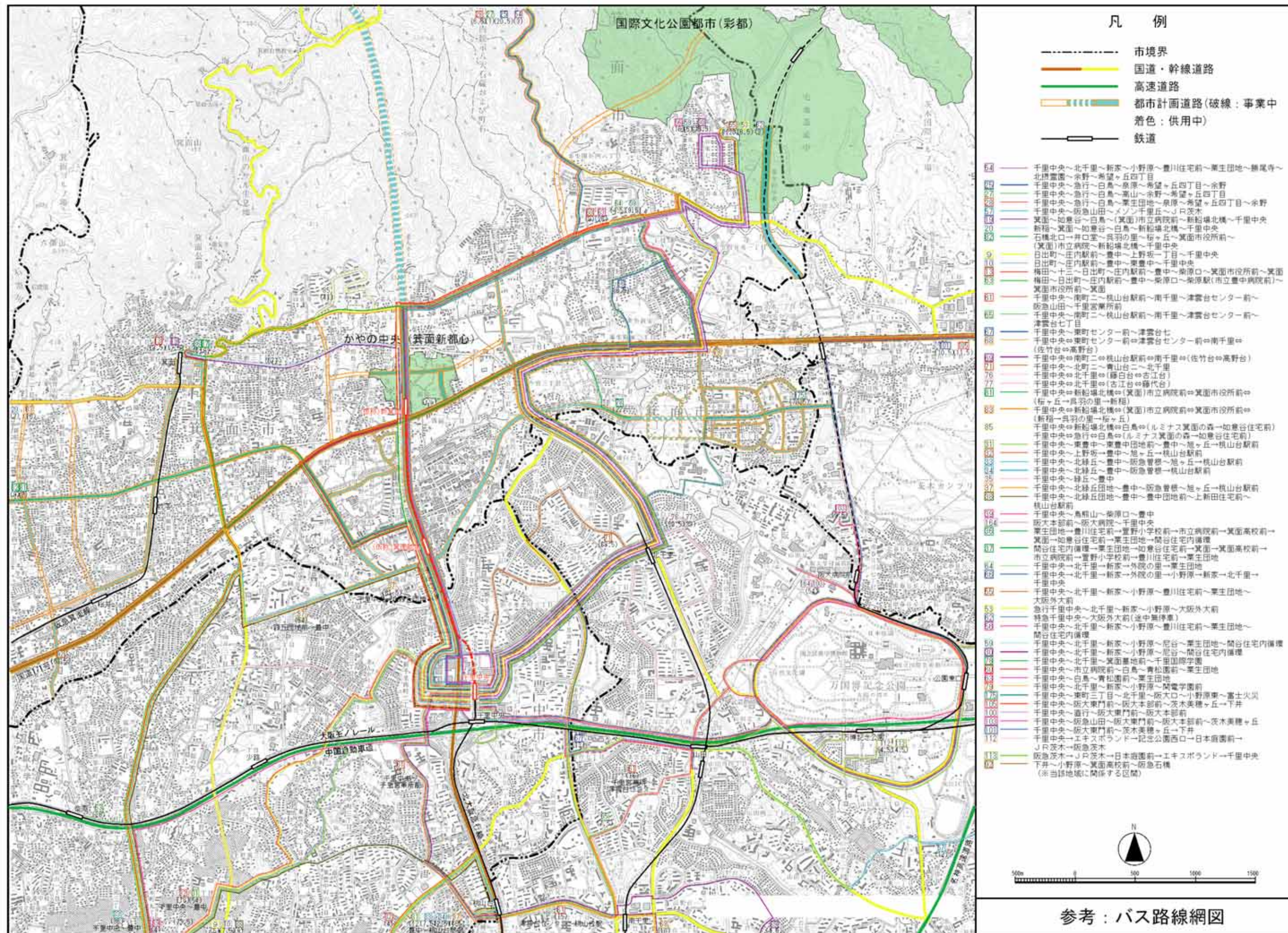


表 千里中央地区の現況特性

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）



参考：千里中央地区の現況

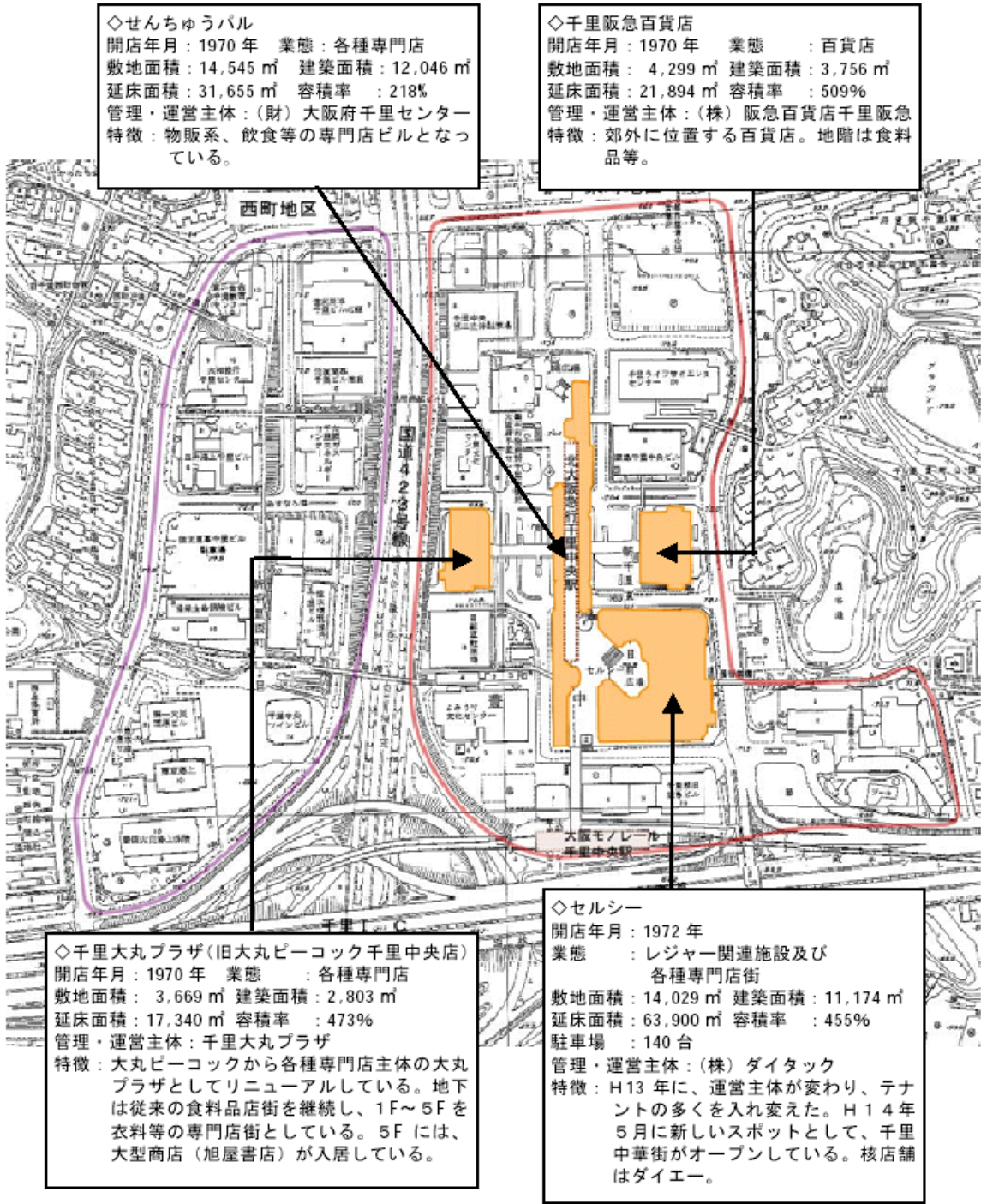
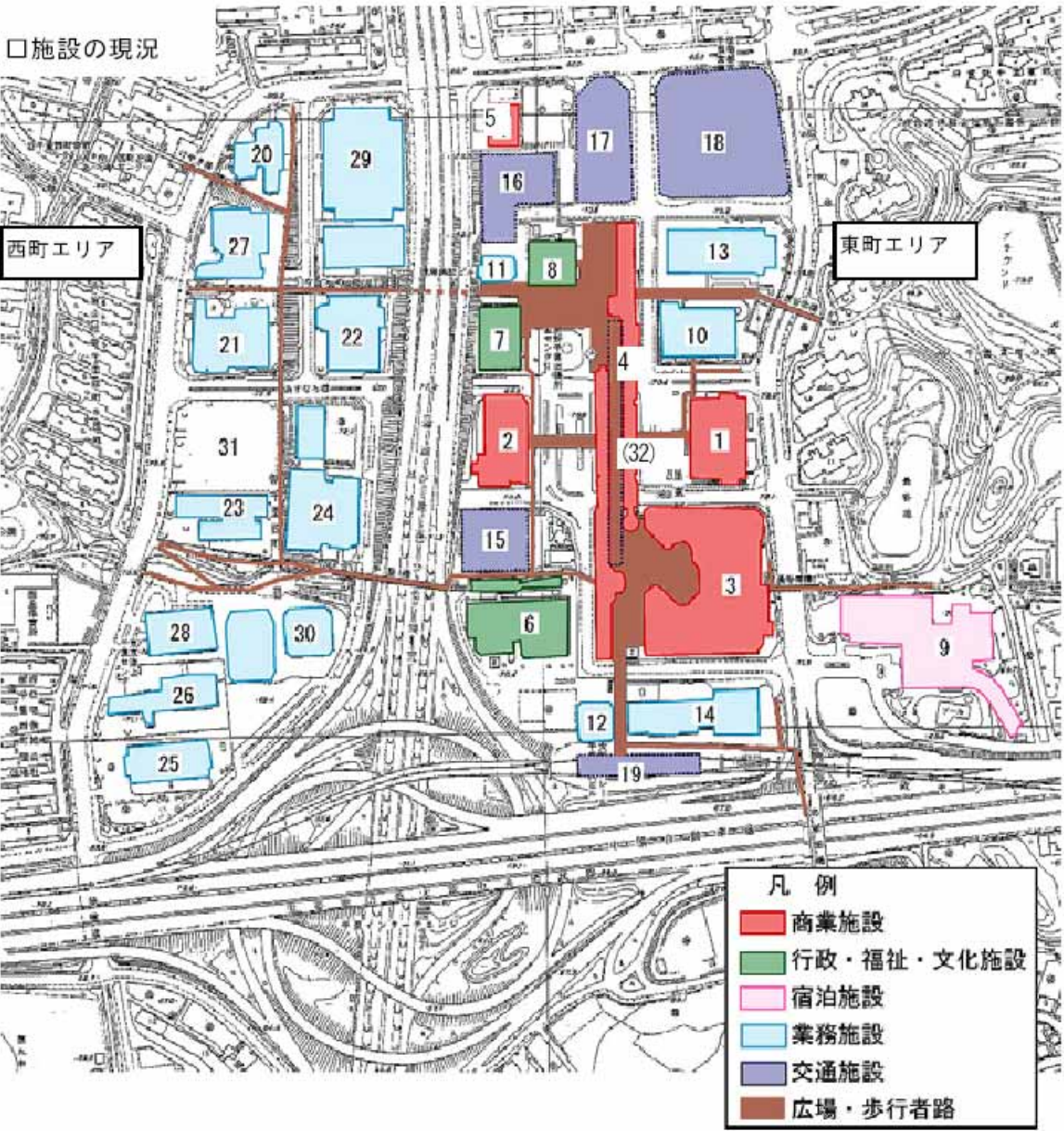
□ 施設立地

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。

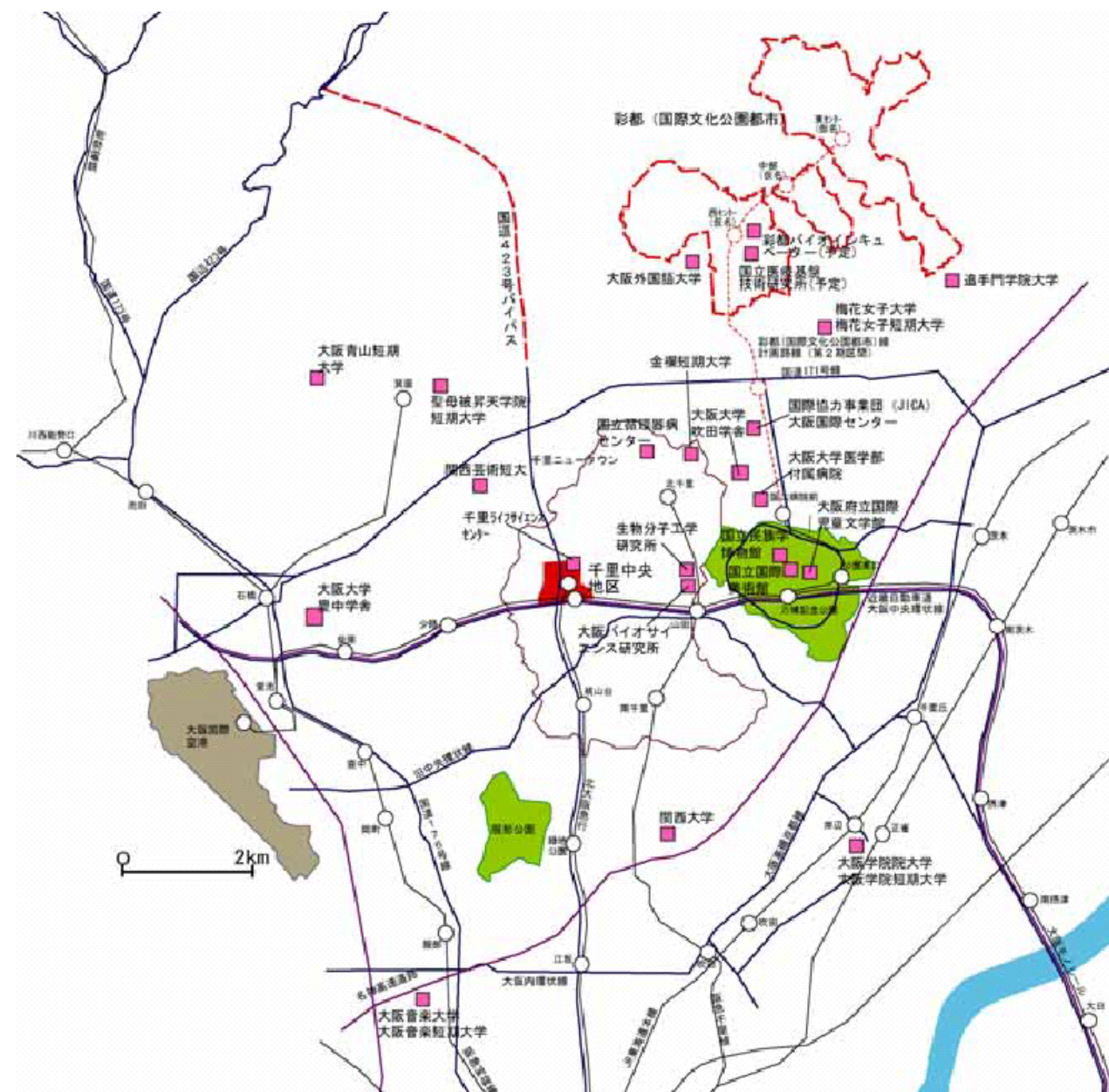
東町エリアは商業施設、業務施設、文化施設等が集積する多機能地区であり、商業施設はエリアの中心部に位置し、その周辺部に文化施設、駐車場等が位置する。

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。

□商業機能の現況



□千里中央地区周辺の学術・研究施設等



5.2 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。

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。

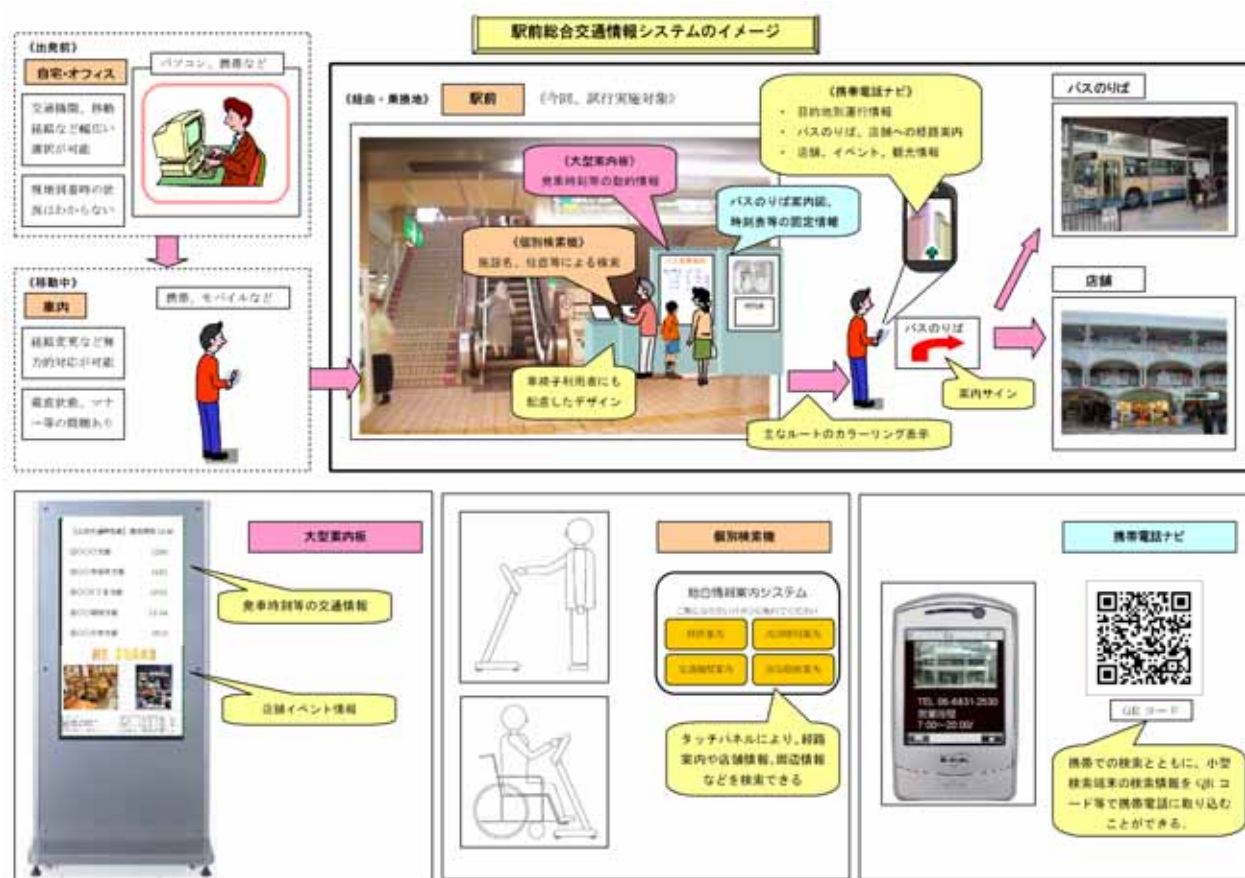


図 社会実験の実施イメージ

(2) 表示装置設置位置

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。



図 表示機器設置位置

(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	サーバシステム、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		←	チラシ・広告作成・掲載	→
	実験結果収集(アンケート)	アンケートの収集・集計			←	アンケート作成・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			接続確認試験	
	実証実験	運営マニュアルを参考に実施				←
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 グーパス〕
		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〕

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、利用者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良い（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〔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）		
△ ソフト大幅変更要	▲ ハード大幅変更要		× 現状では対応不可

■その他の情報システムとの連携

千里中央駅に降り立った時に 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

■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。

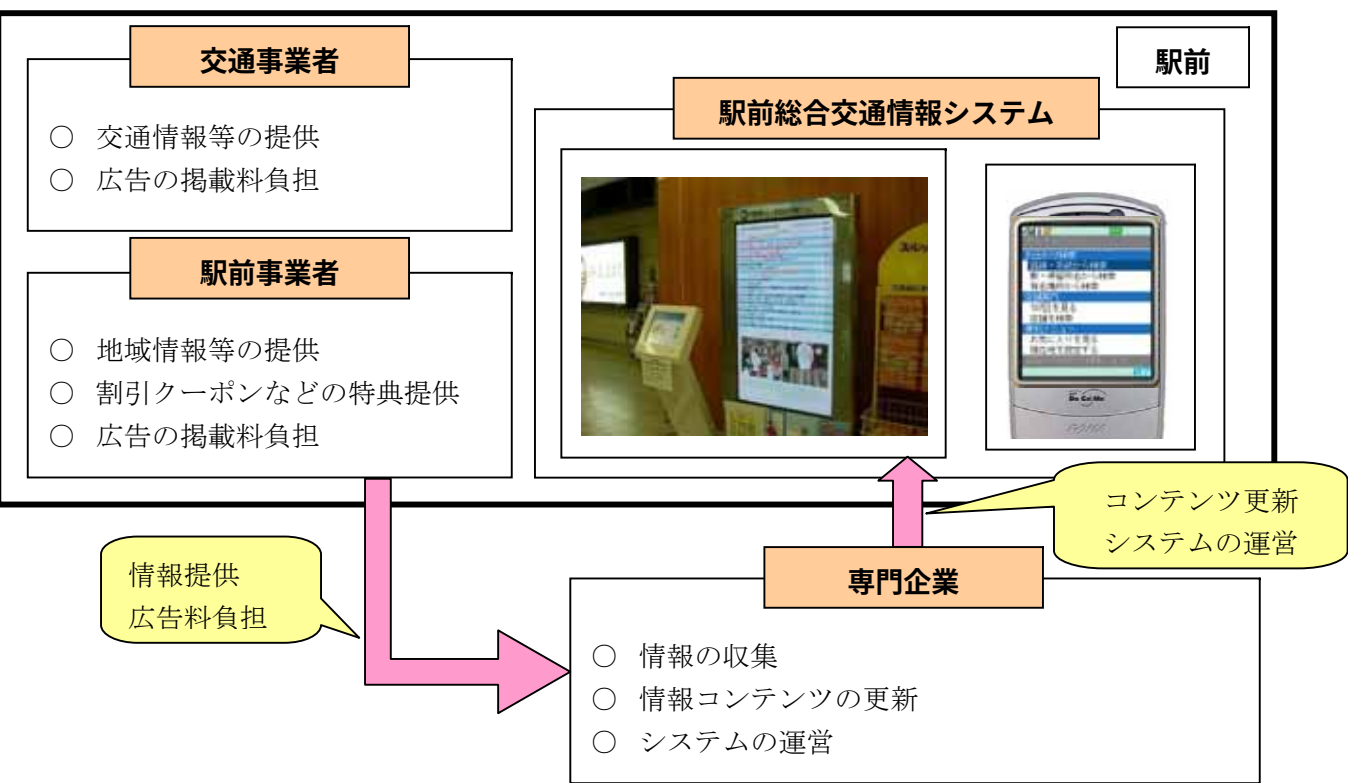
・ ライフサイエンス拠点（彩都、ライフサイエンス、阪大）の案内など国際性の高い情報提供（多言語表示）に取り組む。

④その他の情報システムとの連携

・ Pitapaグループ、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

○ 情報更新の手法、頻度

○ システムのメンテナンス

○ その他
- (例) 現状：交通関係（3 社）、店舗（約 150 店）

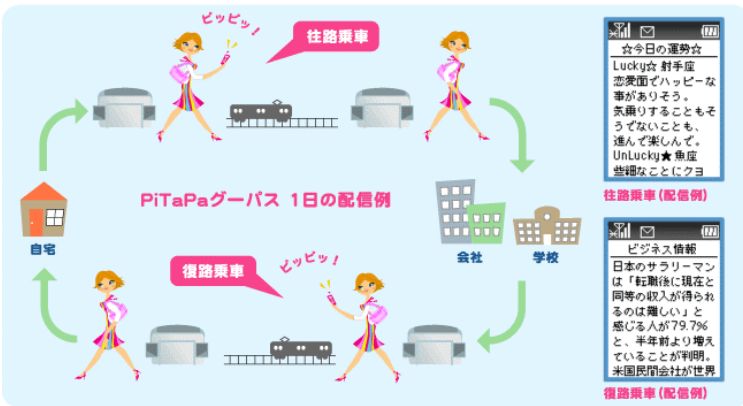
(例) 提供者が基礎情報を作成し専門企業が編集

(例) 点検・補修の体制、頻度

■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 → ○ 随時、ワーキング開催 ◇アンケートなど ◎検討会	→◎本格稼動へ
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ビ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。）



※情報料無料

6. 他地域でのケーススタディ

千里中央での社会実験を参考に、地域特性に応じた駅前総合交通情報システムの活用方策を検討するため、以下の地域でのケーススタディを展開した。

その結果、千里中央駅での駅前総合交通情報システムをもとに、次のような地域の特性に応じた展開が考えられる。

表 地域特性による駅前総合交通情報システムの活用方策

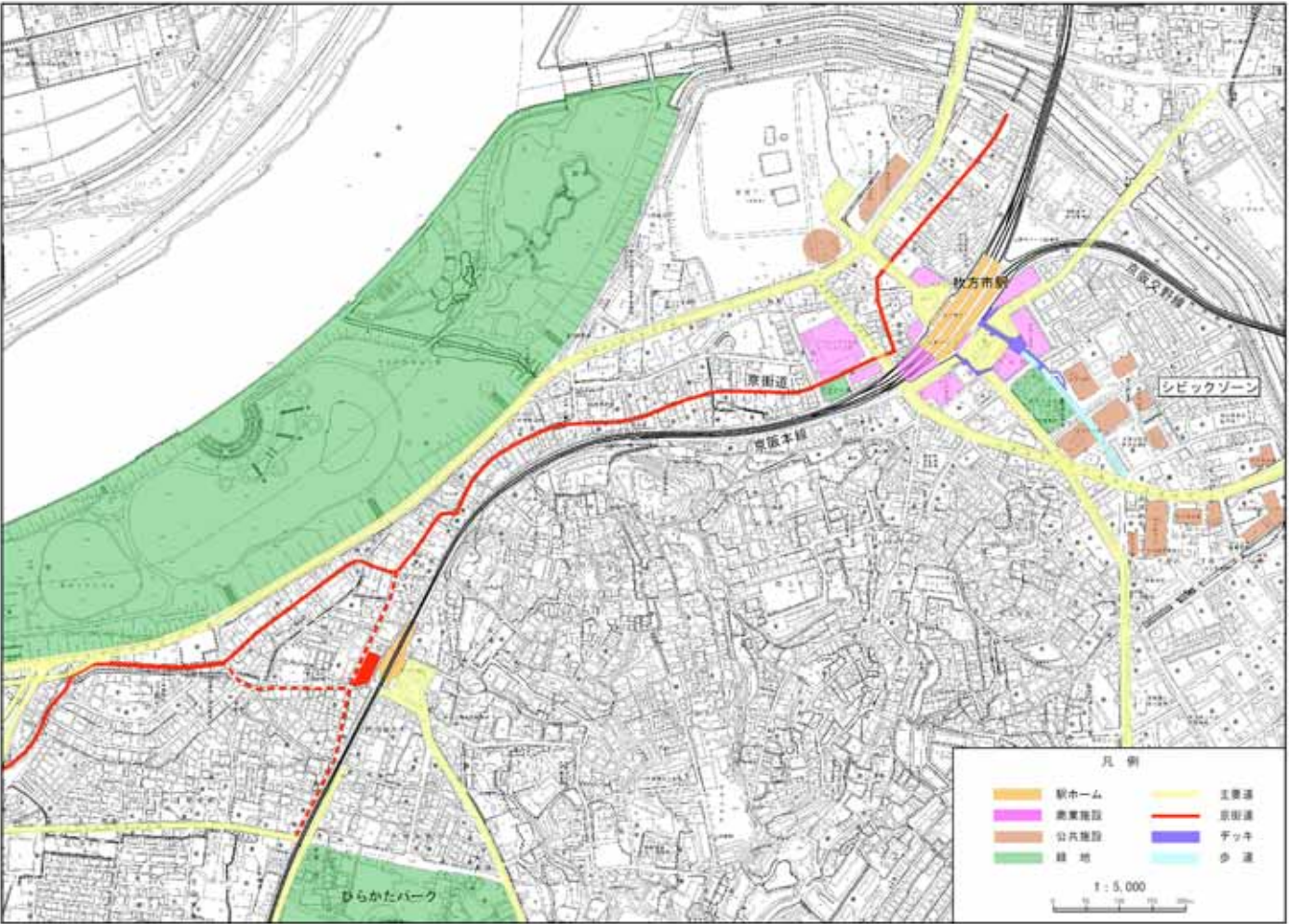
対象地域	駅前総合交通情報システムの活用方策
副都心ターミナル 千里中央駅 ・乗降人員約 10 万人/日 ・バス分担率約 35％ ・バス路線は周辺 4 市にまたがる	・鉄道とバスとの乗り継ぎ利用者が多い駅では、大型案内板、タッチパネル、携帯電話等の媒体を通して乗り継ぎ案内情報を提供し、公共交通の利用促進を図る。 ・公共交通の情報に加え、駅前の店舗・施設や駅周辺の観光・イベント情報等を同時に提供し、駅前地区の活性化をめざす。 ・来訪者には、携帯電話（QR コード）によるバス乗場や、駅周辺店舗・施設へのナビゲーションを行い、アクセスを支援する。 ・駅周辺地区の特典情報やイベント情報など情報配信を行い、活性化を支援する。 ・広告ビジネスとしての可能性が課題であり、地域の関係者による協働による運営体制の確立が重要になる。
文化・レクリエーション拠点 京阪枚方市駅 ・乗降人員約 8 万人/日 ・バス分担率約 34％ ・バス路線は概ね市域をカバー	・広域生活中心型の地域核においても、千里中央駅並の情報機器による駅前総合交通情報システムの構築が基本と考えられる。 ・さらに、地域の観光資源・歴史街道の活用・祭りなどの活用など地域での取り組みと連携を図ることにより、活性化に結び付けていくことが考えられる。 ・広告ビジネスとしての可能性が課題であり、地域の関係者の協働による運営体制の確立が重要になる。
地域活動拠点 南海泉大津駅 ・乗降人員約 2 万人/日 ・バス分担率約 15％ ・バスバス・系統は少ない	・来訪者の少ない小規模な駅では、公共交通、店舗、施設案内は固定情報を中心とし、イベント等の地域での取り組みをパソコンや携帯電話へ情報配信することにより、地域の活性化を検討していくことが考えられる。 ・来訪者や店舗は少なく、広告ビジネスとしての可能性は低くなるため、地元の NPO 等による活動をも視野に入れる必要がある。
観光拠点 JR 奈良駅 ・乗降人員約 3 万人/日 ・バス分担率約 24％ ・観光客 1400 万人/年	・観光目的の来訪者が極めて多い駅では、千里中央駅型の駅前総合情報システムに加え観光スポットなどを示すの駅前の固定情報の充実、広域的な観光・公共交通情報の提供、携帯電話による観光ルートなどのナビゲーションの充実、移動に応じて必要となる情報配信の充実等が必要と考えられる。 ・来訪者や店舗が多く、民間ベースの広告ビジネスとしての可能性は大きいと考えられる。
産業・環境拠点 阪神尼崎駅 ・乗降人員約 3.6 万人/日 ・バス分担率約 15％ ・バス路線は概ね市域をカバー	・現段階では、コンパクトな生活拠点であることから、大型案内板と個別検索機による対応が考えられる。 ・都心づくりや尼崎 21 世紀の森構想等の将来のまちづくりの進展に応じてシステムを充実していくことが考えられる。 ・新たな鉄道として阪神西大阪線の延伸が進められていることから、新たな沿線情報の提供も考えられる。 ・広告ビジネスとしての可能性が課題であり、地域の関係者の協働による運営体制の確立が重要になる。
その他共通事項	・案内サインの充実 ・TDM 施策との連携により一層の公共交通利用促進 ・バリアフリー情報案内（ルート・音声等・多国語表示） ・緊急情報

(1) 京阪枚方市駅周辺

- 駅周辺商業施設の案内**
駅周辺には商業施設が集積しているが、J R 東西線の開通と駅周辺の道路混雑により、バスによる来街者が減少し売上が低下してきていることから、駅周辺商業施設の案内による活性化が必要と考えられる。
- シビックゾーンへのアクセス情報の提供**
駅周辺駅南東部にシビックゾーンが集積しているが、駅から約 400 mの距離が有り行政施設数も多いことから、シビックゾーンへのアクセス情報を提供することが考えられる。
- 京阪電鉄とバスとの乗り継ぎ案内**
駅乗降人員は約 8 万人/日でバスの分担率も約 34%と高い。このため、駅前広場は南北 2 箇所あり、空港バスのバス停は駅前広場からはなれていることから、京阪電鉄とバスとの乗り継ぎ案内が必要と考えられる。
- TDM施策との連携**
駅周辺の道路は混雑していることから、一部バスロケーションシステムやP T P Sが導入されていることから、これらのTDM施策と連携して、より一層の公共交通システムの利用促進を目指す必要がある。
- 「京街道を活用したまちづくり」との連携**
地域固有のプロジェクトとして、歴史的遺産である「京街道を活用したまちづくり」の取り組みがなされており、情報案内やナビゲーションによるまちづくり活性化の支援が考えられる。
- 「ひらかたパーク」と連携**
大規模集客施設である「ひらかたパーク」と連携することも、地域の活性化に有効と考えられる。
- 駅周辺のバリアフリールートの情報案内**
現在、バリアフリー構想が策定中であり、これに基づく駅周辺のバリアフリールートの情報案内にも必要と考えられる。
- システム構築**
千里中央並みの情報機器による駅前総合情報システムを構築することが考えられる。
- 公民協働の可能性**
まちづくりに取り組んでいる枚方文化観光協会、北大阪商工会議所、枚方青年会議所等との協働が考えられる。

駅周辺地区の現況特性	駅の状況	・京阪本線の特急停車駅 ・京阪交野線との結節駅 ・高架駅（南北自由通路あり）
	駅前広場	・南口 6500 m ² （バス、タクシー） ・北口 4000 m ² （バス、タクシー）
	駅乗降人員	9.1 万人（H2） 7.6 万人（H12） ※京阪本線・交野線計 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）	バス：41.4%、自動車：3.3%、二輪：8.3%、徒歩：47.0%（H2） バス：33.8%、自動車：2.1%、二輪：7.4%、徒歩：56.7%（H12） ※京阪本線・交野線計 資料：第 3 回、第 4 回京阪神都市圏 P T 調査
	バス運行状況	・南口 4 バース、25 系統（概ね枚方市域のサービス） ・北口 5 バース、21 系統（概ね枚方市域のサービス） ・その他、空港バス停が府道京都守口線を隔てたラポール枚方にある ・津田方面の系統にはバスロケーションシステム、PTPS あり
	駅周辺主要施設の状況	・南口：サンプラザ 1～3 号館、近鉄百貨店、三越等の大規模商業・業務施設が立地 枚方市役所、図書館、市民会館、府民センター、郵便局等の行政サービス施設が集積 ・北口：枚方駅前デパート、ビオルネ枚方等の商業施設が立地 総合福祉会館ラポール枚方が立地 関西医大枚方病院が建設中 ・高架下：京阪百貨店、市民サービスセンター 総合案内所（コンシェルジェ）
	地区固有のプロジェクト	・連続立体交差事業施行済 ・駅北側地区における「京街道を活かした交通まちづくり」の取り組みがある ・バリアフリー基本構想策定中

注）枚方市人口：39 万人（H 2）→40 万人（H 12）



枚方市駅前総合交通情報システム案			
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考え方		○広域的な施設利用者や「京街道」等の観光来訪者に公共交通利用案内情報を提供する。 ・枚方市及び周辺住民が駅周辺の店舗や施設を利用するための情報や帰宅時の公共交通利用案内情報を提供する。 ・枚方市から大阪市や京都市方面等へ出かける場合の鉄道利用案内情報を提供する。	
システムの設置場所		駅コンコース（2 F）または高架下南北自由通路（1 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（京阪本線、京阪交野線、京阪バス（枚方市域）、空港バス） ・駅周辺店舗等のCM（京阪百貨店、サンプラザ、近鉄百貨店、三越、枚方駅前デパート、ビオルネ枚方等） ・ひらかたパークの情報
		（固定アナログ情報）	バス乗場案内、バス時刻表、駅周辺施設・観光スポット地図（ひらかたガイドマップ）
	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（市役所、ラポールひらかた、枚方市民病院、市民会館、スポーツ施設、警察・郵便等） →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（京街道、ひらかたパーク、枚方八景等） →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	・京阪百貨店、サンプラザ 1～3 号館、近鉄百貨店、三越、枚方駅前デパート、ビオルネ枚方等の店舗案内
		イベント情報	枚方新まつり等、ひらかたパークイベント情報、京街道の情報
		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 ・京街道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
案内サイン （QRコード添付）		・バス乗り場や駅周辺施設のサインの整備 ・京街道へのサインの整備	
地元組織等		枚方文化観光協会、北大阪商工会議所、枚方青年会議所	

(2) 南海泉大津駅周辺

○鉄道とバスの乗り継ぎ案内

駅乗降人員は、約 2.4 万人/日と千里中央に比べると小規模な駅であり、バスバース、バス系統も少なく、バスの分担率も焼く 15%程度である。このため、鉄道とバスの乗り継ぎ案内は固定情報を中心に行うことが考えられる。

○連続立体交差事業による駅東西の一体化に向けたまちづくりの展開

駅周辺地域では、バブル崩壊以降の地元繊維産業の低迷化と旧市街地の高齢化などの要因により地域の商店街が衰退し、地区全体の活力が低下してきている。このような状況は、駅前再開発が行われた東側に比べ駅西側で著しいことから、現在進められている連続立体交差事業による駅東西の一体化に向けたまちづくりの展開が望まれる。

○くらしのみちゾーンとの連携

駅西側地区の活性化に向けて、「くらしのみちゾーン」の指定を受け、地域の特性を活かした取り組みが行われているが、十分な連携が図られておらず、大きな効果が発現する段階には至っていない状況にある。

- ・地域内交通体系の構築（パークアンドレンタサイクル導入検討、循環コミュニティバス運行計画 等）
- ・幹線道路等に分断された地域間の移動支援（自歩道橋の活用、電動カート等端末交通手段の充実 等）
- ・景観保全と無電柱化促進、ひまわりの回廊づくり
- ・浜街道祭りの充実

○システム構築

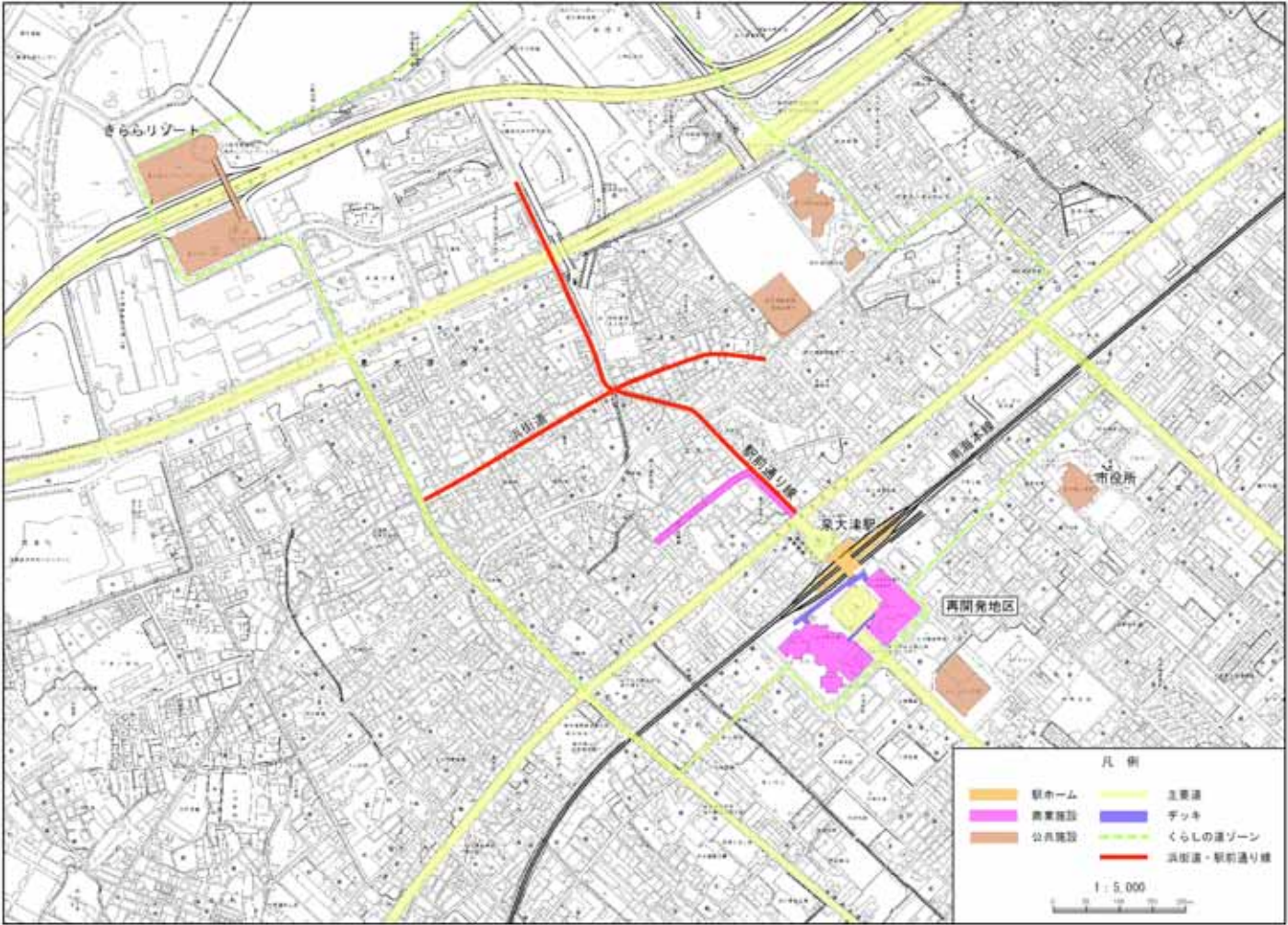
千里中央のような大規模な駅前総合交通情報システムは必要ではなく、固定情報を中心に、地域から発信されるインターネット等によるパソコン・携帯電話への情報提供やp i t a p a グーパスとの連携による情報配信等の活用を検討していくことが考えられる。

○公民協働の可能性

地域での取り組みを行っている泉大津地域未来ビジョンやインタネットにより地域情報を発信している泉大津ドットコム等と協働していくことが考えられる。

駅周辺地区の現況特性	駅の状況	・南海本線の急行停車駅 ・橋上駅（東西自由通路あり）
	駅前広場	・東口 3700 m ² （バス、タクシー） ・西口 2100 m ² （タクシー）
	駅乗降人員	2.1 万人／日（H2） 2.4 万人／日（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）	バス：14.0%、自動車：14.4%、二輪：28.5%、徒歩：43.0%（H2） バス：14.7%、自動車：5.1%、二輪：26.6%、徒歩：53.5%（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	・バスバースは東口 2 バース、11 系統（泉大津・和泉市域） ・バスサービスは丘陵部のみで海側のサービスはない ・ふれあいバス（高齢者、障害者、乳児連れの人等を対象とした無料バス）が市内を循環している ・海側には送迎用のバス停があり、北港観光バスによるきららリゾートへのサービス(無料)、阪九フェリー乗り場へのサービス（無料）が行われている
	駅周辺主要施設の状況	・東口：駅前再開発によりダイエー、アルザが立地（約 50 店舗） テクスピア大阪織編館、泉大津市役所 ・西口：きららタウン（臨海部）、駅前商店街、浜街道
	地区固有のプロジェクト	・連続立体交差事業（事業中→平成 20 年 3 月完成予定） ・駅西側地区における「くらしのみちゾーン」の指定（泉大津未来ビジョン協議会による取り組み）

注）泉大津市人口：6.7 万人（H 2）→7.8 万人（H 15）



泉大津駅前総合交通情報システム案

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		○市内の施設利用者や「くらしのみちゾーン」への観光来訪者に案内情報を提供する。 ・泉大津市住民が駅周辺の店舗や施設を利用するための情報や帰宅時の公共交通利用案内情報を提供する。 ・きららリゾートへのバスを活用したコミュニティバスの運行による公共交通利用の促進の検討（西口） 東西自由通路（2F）（連続立体交差事業後は高架下東西自由通路）
システムの設置場所	システム概要	設置する場合には以下の情報提供が考えられるが、バスバース、バス系統は少なく、店舗数も少ないことから必要性は低い。 ・公共交通の発車時刻案内（南海本線、南海バス、ふれあいバス、コミュニティバス） ・駅周辺店舗等の CM（ダイエー、アルザ、きららタウン、駅前商店街）
	デジタル情報	バス乗場案内、バス時刻表、駅周辺施設地図、「くらしのみちゾーン」地図
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）	設置する場合には以下の情報提供が考えられるが、バスバース、バス系統は少なく、店舗数も少ないことから必要性は低い。 ・駅周辺施設案内（市役所、市民会館、総合体育館、市立図書館、蔵編館、総合福祉センター、アストホール、病院、警察・郵便等） →交通機関別発車時刻、所要時間、料金表示→乗り場案内表示 ・「くらしのみちゾーン」案内（駅前通り線、浜街道、ひまわり回廊、きららタウン、フリーマーケット） →交通機関別発車時刻、所要時間、料金表示→乗り場案内表示 ・観光情報（浜街道、池上曾根史跡公園 等）
	店舗情報	ダイエー、アルザ、駅前商店街
携帯電話ナビゲーション	イベント情報	ひまわり大作戦、浜街道まつり、きらら the プリマ 等
	その他	阪九フェリー(泉大津～新門司・潮音夕方発)、阪神高速駐車場・道路交通情報、J R 阪和線との連絡情報
案内サイン （QRコード添付）		・「くらしのみちゾーン」のナビゲーション ・地域から発信されるインターネット（泉大津ドットコム）等によるパソコン・携帯電話への情報提供が考えられる。 ・南海は Pitapa の導入が考えられることから、Pitapa グーパスとの連携により、イベント情報、沿線情報等の配信が考えられる。
		・「くらしのみちゾーン」の案内サインの整備
地元組織等		泉大津ドットコム、アストホール、泉大津未来ビジョン協議会

○観光拠点

○まちづくりにおける課題

- ・文化首都の都心として国内外の人が訪れ、滞在し、交流する奈良らしいアーバンリゾート空間の形成
- ・JR 奈良駅・近鉄奈良駅周辺を国際文化観光都市にふさわしい魅力ある玄関口の整備
- ・三条通を緑豊かなシンボルロードとして整備し、タウンリゾート性のある商業空間を形成する。
- ・ならまちの歴史的特質を生かした魅力あるまちづくりの推進

○観光ルートのナビゲーション、観光スポットでの情報配信

○広域的な観光のための公共交通利用案内

○TDM施策との連携

○システム構築

○公民協働の可能性

駅周辺地区の現況特性	駅の状態	・ JR 関西本線の快速停車駅 ・ JR 桜井線との結節駅 ・ 地平駅 ・ 近傍に近鉄奈良駅（距離約 1 k m）
	駅前広場	・ 東口 6,700 m²（バス、タクシー） ・ 西口 7,000 m²（バス、タクシー）
	駅乗降人員	約 2.4 万人／日（H2） 約 2.6 万人／日（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）	バス：32.1%、自動車：4.1%、二輪：8.1%、徒歩：55.6%（H2） バス：24.4%、自動車：3.0%、二輪：11.7%、徒歩：60.9%（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	・ 東口 12 バース、50 系統（奈良市域のサービス） ・ 西口 1 バース、2 系統（奈良市域のサービス） ・ その他 観光バス、空港リムジンバス、高速バス
	駅周辺主要施設の状況	・ 東口：三条通ショッピングストリート - 奈良公園（世界遺産 東大寺、春日大社、興福寺等）、ならまちの歴史的空間 - 県庁、県立文化会館、国立博物館等の行政・文化施設 ・ 西口：奈良 100 年会館、商業施設（土地区画整理事業） - 市役所、史跡文化センター、平城宮跡等の行政・文化施設
	地区固有のプロジェクト等	・ 観光客は年間約 1400 万人（増加傾向） ・ JR 奈良駅付近連続立体交差事業事業中 ・ JR 奈良駅周辺土地区画整理事業事業中 ・ オムニバスタウン整備事業（H 12～H 16） - PTPS 導入（市内循環 6 路線）／ノンステップバスの導入／バスロケーションシステムの整備（7 箇所）／奈良町バス（100 円）の運行／観光用パーク＆バスライドシステムの実施（レンタサイクルも一体的に実施） ・ 環境行動計画モデル事業（H17～H19） ・ 平城遷都 1300 記念事業（2010 年：500 万人の観光客を想定）

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 の考え方			・JR奈良駅周辺への来訪者への商業・観光スポットや行政・文化施設の情報や公共交通利用案内を提供する。 ・広域的な周遊観光客への観光情報や公共交通利用案内情報を提供する。 ・歴史観光地区へのマイカーの乗り入れ規制等のTDM施策と連携するバス利用者への情報案内を提供する。	
システムの設置場所			高架下自由通路（1F）、観光協会（三条通り）	
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（奈良交通バス） ・JR奈良駅はバスの通過系統が多いため、遅延が多く発生している さらに系統の重複が多いため、たとえばなら公園へは複数の乗り場から発車する →発車時刻の表示はバスロケーションシステムとの連携したリアルタイムな乗り場案内の表示が必要と考えられる ・駅周辺店舗等のCM（三条通ショッピングストリート他）	
		(固定アナログ情報)	観光スポット地図、駅周辺施設地図、バス乗場案内、バス時刻表	
個別検索機 携帯電話検索		おでかけ検索 (交通機関、目的地など)	・駅周辺の観光スポットの情報案内 →バス・タクシー、徒歩による所要時間、料金→バス発車時刻→バス乗り場案内 ・広域的な周遊観光地の情報案内（奈良公園、平城宮、聖徳寺、唐招提寺、法隆寺、吉野等） →JR・近鉄利用選択→発車時刻案内→近鉄奈良駅へのアクセス案内（バス、タクシー、徒歩） ・駅周辺の施設案内（行政施設、公共施設、学校、病院、スポーツ施設、警察・郵便等） →バス・タクシー、徒歩による所要時間、料金→バス発車時刻→バス乗り場案内 ・パークアンドライド駐車場へのバス発車情報 →バスの発車時刻、乗り場案内	
		イベント情報	・奈良の行事案内	
		店舗情報	三条通ショッピングストリート他の店舗案内	
携帯電話ナビゲーション			・駅周辺主要観光ルートのナビゲーション ・近鉄奈良駅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 ・移動に応じた観光スポット、店舗、イベント情報等の配信	
案内サイン (QRコード添付)			JR奈良駅から三条通、近鉄奈良駅、奈良公園にかけての地区の案内サイン	
地元組織等			奈良市観光協会、奈良市商店街振興会、タウン誌バーブル、デジタルバーブル等	

(4) 阪神尼崎駅周辺

○システム構築

阪神尼崎駅周辺は、現段階では生活拠点であり、大型案内板と個別検索機による駅周辺商店街・施設案内、鉄道とバスの乗り継ぎ案内が基本と考えられ、現段階では携帯電話によるナビゲーションの必要性は少ないと考えられる。

○将来のまちづくり構想に応じた駅前総合交通情報システムの整備・充実

尼崎市のまちづくりとして、都市拠点整備事業により尼崎の都心地区、玄関口づくりが進められており、都市機能の集積と商業機能の活性化をめざしている。また兵庫県により臨海部の長期的な土地利用転換施策として「尼崎21世紀の森構想」があり、環境に配慮した産業拠点の形成とL R Tの整備や緑の回廊などが構想されている。これらの将来のまちづくりの進捗に応じて、駅前総合交通情報システムを整備・充実していくことが考えられる。

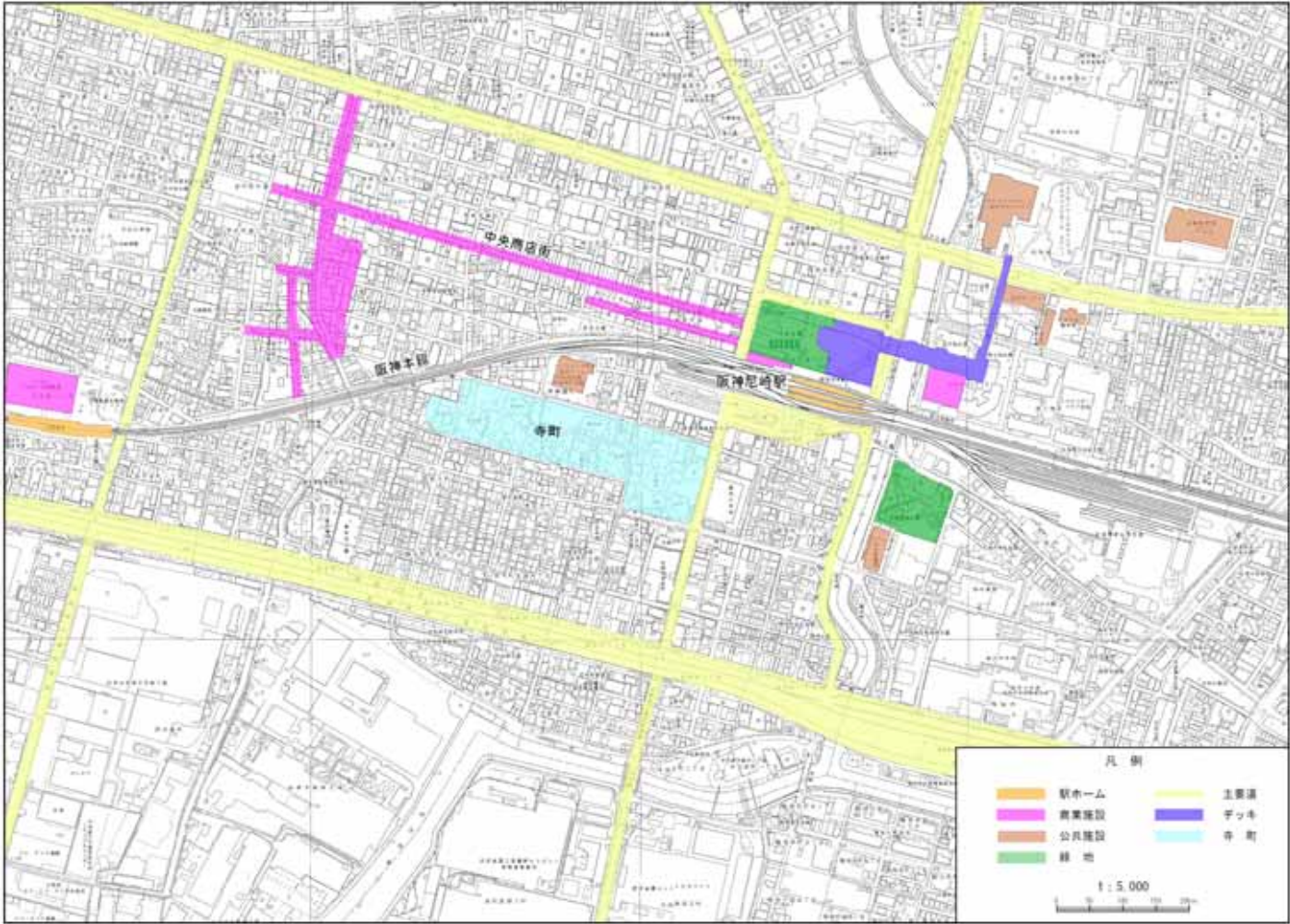
○阪神西大阪線の延伸に伴う新たな沿線情報の提供

地域固有のプロジェクトの1つとして、阪神西大阪線の延伸計画が進められており、開通すれば近鉄奈良駅と阪神三宮駅が直通で結ばれることになる。このため、新たに加わる沿線の案内情報を提供することが考えられる。

○公民協働の可能性

阪神電鉄や阪神不動産が行っている高架下商業施設である尼セン等と協働していくことが考えられる。

駅周辺地区の現況特性	駅の状況	・阪神本線の特急停車駅 ・阪神西大阪線との結節駅 ・高架駅
	駅前広場	・北口 6,200 m ² （バス、タクシー） ・南口 5,470 m ² （バス、タクシー）
	駅乗降人員	約 3.3 万人／日（H2） 約 3.6 万人／日（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）	バス：29.3％、自動車：5.9％、二輪：4.3％、徒歩：60.5％（H2） バス：15.1％、自動車：2.3％、二輪：13.8％、徒歩：68.8％（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	・北口 6 バース、5 系統（国道2号に阪神バス停があり3系統） ・南口 2 バース、2 系統、空港バス、高速バス
	駅周辺主要施設の状況	・北口：駅北西に中央商店街、三和商店街等の集積 駅北東に総合文化センター、都市ホテル、郵便局等国道2号と庄下川で分断された地区をデッキで連絡 ・南口：駅南西に寺町があり歴史的空間を形成 駅南東に中央図書館、城跡公園等の文化施設 ・高架下：尼セン（デパート）
	地区固有のプロジェクト	・尼崎市の都心地区、尼崎の玄関口にふさわしいまちづくりにむけて都市拠点整備事業事業中 ・阪神西大阪線の難波延伸（阪神・近鉄相互直通）事業中 ・尼崎 21 世紀の森構想



阪神尼崎駅前総合交通情報システム案

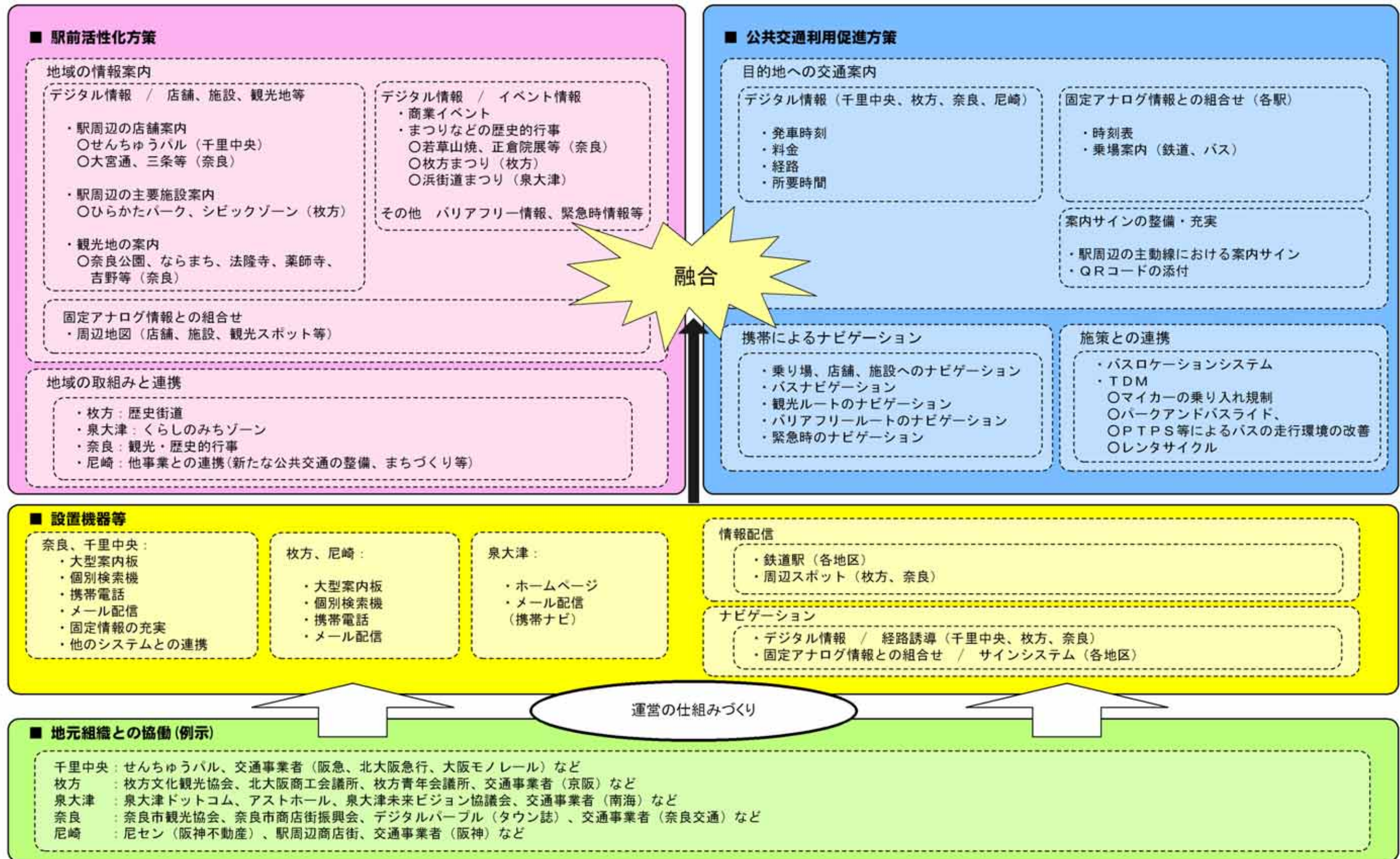
公共交通の利用促進と駅前地区魅力向上に向けた総合交通情報システム活用の方		・市域の施設利用者や見どころを訪れる人に公共交通利用案内情報を提供する。 ・市民が駅周辺の店舗や施設を利用するための情報や帰宅時の公共交通利用案内情報を提供する。 ・西大阪線が難波まで延伸することから、尼崎市から大阪市、神戸市方面に加え奈良方面へ出かける人に鉄道利用案内情報や新たな沿線情報を提供する。 ・都市基盤整備事業や21世紀の森構想等の将来のまちづくりに応じた駅前総合交通システムの整備、充実
システムの設置場所		高架下南北自由通路（1F）
システム概要	大型案内板	・公共交通の発車時刻案内（阪神本線、阪神西大阪線、尼崎市バス、阪神バス、空港バス、高速バス） ・駅周辺店舗等のCM（尼セン、中央商店街、三和商店街等）
	デジタル情報	
	（固定アナログ情報）	バス乗場案内、バス時刻表、駅周辺施設地図、見どころ地図
	個別検索機 携帯電話検索	・駅周辺及び市域の施設案内（市役所、総合文化センター、中央図書館、公共施設、学校、病院、スポーツ施設、警察・郵便等） →交通機関別発車時刻、所要時間、料金表示→乗り場案内表示 ・見どころ案内（寺町、近松公園、魚つり公園、記念公園、武庫川河川敷、尼崎 21 世紀の森等） →交通機関別発車時刻、所要時間、料金表示→乗り場案内表示 ・西大阪線延伸後の沿線案内（奈良観光案内等） →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	尼セン、中央商店街、三和商店街等の店舗案内
	携帯電話ナビゲーション	・駅周辺の施設や見どころへのナビゲーション ・店舗へのナビゲーション ・バス乗り場へのナビゲーション（国道2号阪神バス停）
	案内サイン （QRコード添付）	・駅周辺施設、見どころへのサインの整備 ・バス乗り場へのサインの整備
地元組織等		尼セン、駅周辺商店街、交通事業者（阪神、市交通局）

ケーススタディに基づく駅の類型と情報システムの構成・事業性

駅の類型				観光拠点		副都心ターミナル		文化・レクリエーション拠点		産業・環境拠点		地域活動拠点	
				JR 奈良		千里中央		枚方市		阪神尼崎		泉大津	
情報システムの構成・事業性													
情報案内	駅周辺情報	デジタル情報	店舗		●	●	●	●	△				
			施設		●	●	●	●	△				
			観光		●	●	●	△	●				
			イベント		●	●	●	△	●				
		固定情報	地図	駅周辺		●	●	●	●	●			
				広域(観光)		●	△	△	△	△			
	公共交通情報	デジタル情報	発車時刻		●	●	●	●	△				
			料金		●	●	△	△					
			経路		●	●	△	△					
			所要時間		●	△	△	△					
		固定情報	時刻表		●	●	●	●	●				
			乗場案内		●	●	●	●	●				
ナビゲーション	デジタル情報	経路誘導	駅周辺		●	●	●	△	△				
			広域		●	△	△	△					
	固定情報	サインシステム		●	●	●	●	●					
情報配信			駅		●	●	●	●	●				
			周辺スポット		●	△	●	△					
設置機器				大型案内板 個別検索機 携帯電話 メール配信 固定情報の充実 他のシステムとの連携				大型案内板 個別検索機 携帯電話 メール配信				ホームページ メール配信 (携帯ナビ)	
施策連携			バスロケ		●	△	△	△					
			TDM		●	●	△	△					
事業性	広告ビジネスとしての可能性			店舗数が多く収入大				店舗数が少なく収入小					
	運営体制			民間ベースの可能性				NPO、ボランティア等関係者による可能性					
ケーススタディ(駅名)				JR 奈良		千里中央		枚方市		阪神尼崎		泉大津	
				広域で来訪者が多い				狭域で来訪者が少ない					

●：必要性高

△：対象とする駅によっては必要と考えられる



7. 駅前活性化と公共交通利用促進方策の提案・課題

(1) 駅前活性化と公共交通利用促進の考え方

本調査では、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をテーマに、以下の検討課題について検討を進めてきた。

検討課題

- ・ 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

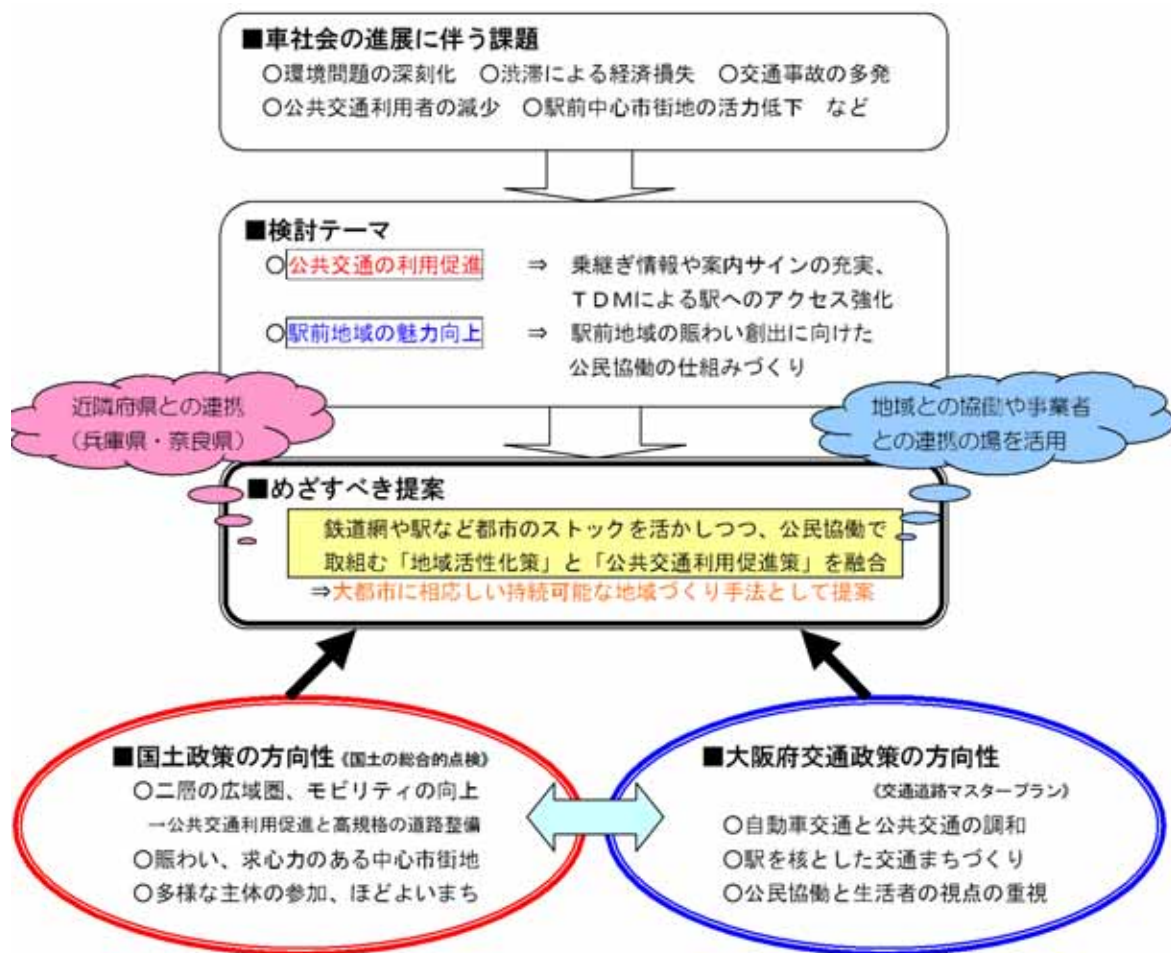


図 駅前活性化と公共交通利用促進の考え方

(2) 公共交通利用促進のための施策体系の考え方

鉄道駅を中心とする公共交通の利用促進を図るためには、従来型の公共交通サイドからの駅へのアクセスの強化、施設・運行改善、料金体系の改善等に加え、駅前活性化と公共交通の利用促進をめざした情報・案内の充実が必要と考えた。

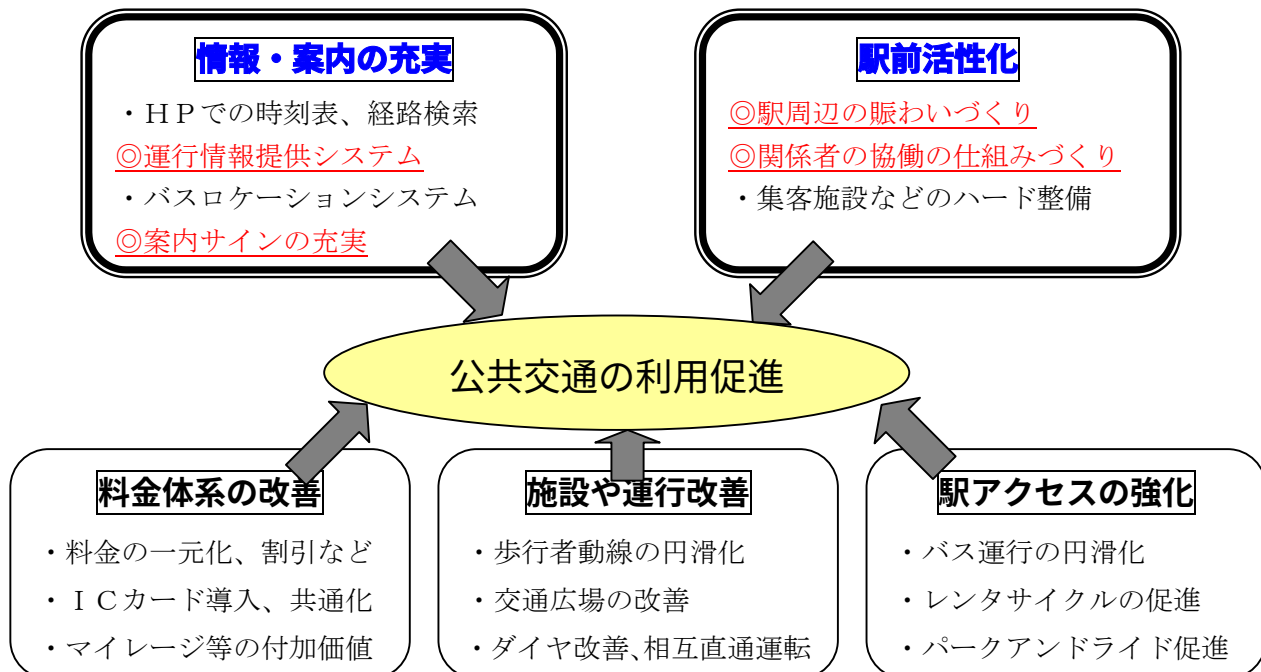


図 公共交通利用促進のための施策体系

(3) 駅前総合交通情報システムの目標と今回の対象範囲

駅前総合交通情報システムのめざすべき目標と今回の駅前地区での検討対象を以下の通り設定した。

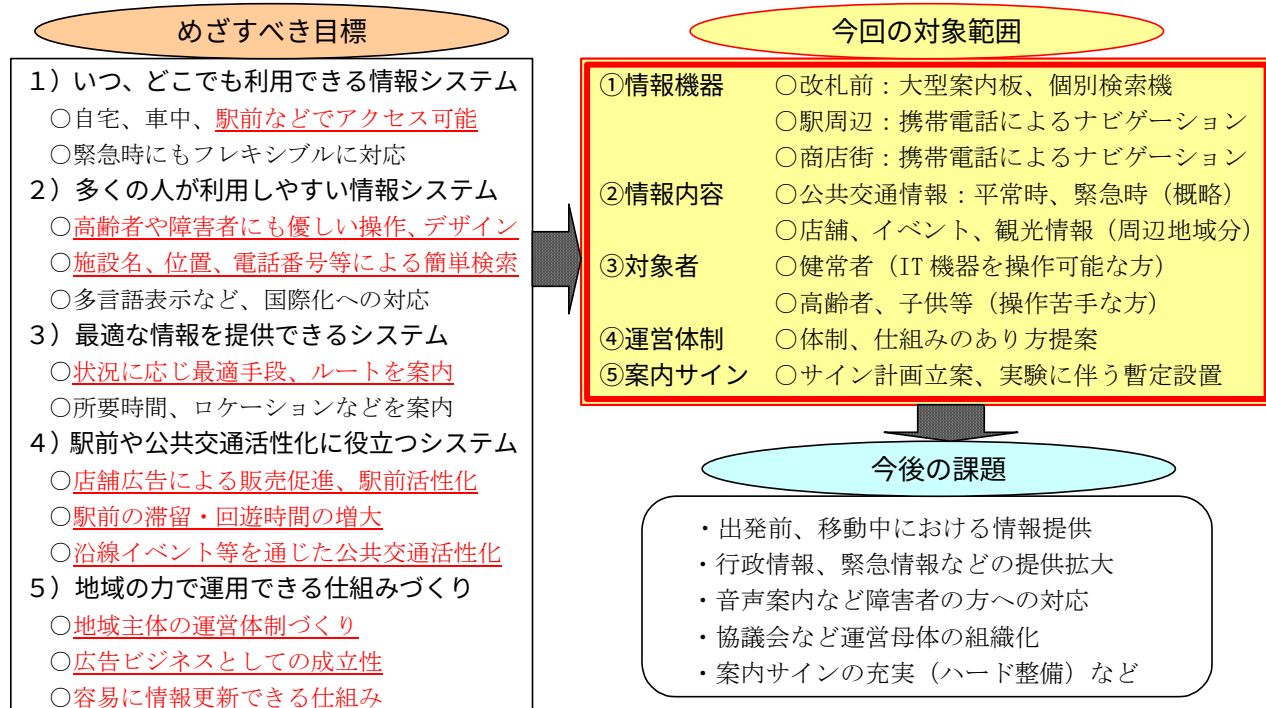


図 駅前総合交通情報システムの目標と今回の対象範囲

(4) 駅前活性化と公共交通利用促進方策の提案・課題

ケーススタディの結果を踏まえて、駅前総合交通情報システムの活用による駅前活性化と公共交通利用促進方策を提案する。

●公共交通の利用促進に向けた情報システムのあり方

公共交通の利用促進に向けて、以下の3つの視点を重視した情報システムであることが重要と考えられる。

- ・シームレス：乗換えのしやすさ → 乗り換え情報の提供
- ・ステイブル：時間の読める移動・定時性 → 移動中の情報提供
- ・フレキシブル：突発事象に対する対応 → 緊急情報の提供

<ヒアリング調査結果>

- ・公共交通利用者の約7割は大型案内板で鉄道・バスの時刻表を提供することを評価しており、情報システムで乗り換え情報を提供することに対する満足度を得られた。
- ・携帯電話を利用した情報システムの利用者は、携帯電話はどこでも利用が可能ことから、時間的な制約が大きい外出目的（通勤・通学、仕事）においても比較的利用があり、「移動中の情報提供」に対する利用者ニーズが伺えた。
- ・また、利用者および交通事業者の双方から公共交通の「緊急情報」を情報システムで提供することへのニーズが伺えた。

●駅前活性化に向けた情報システムのあり方

交通情報のみならず、駅前店舗や観光・イベントなどの地域情報を同時に提供するシステムを構築することにより、駅前の活性化と公共交通の利用促進をめざすとの見解が見られた。また、千里中央における駅周辺の再整備によるまちづくりや、枚方市における京街道の取り組みなど、地域固有の取り組みとの連携を図り、駅前の活性化に貢献することも重要である。

その際、交通事業者や駅前商店街、関係行政、地域住民等の地域固有の取り組みを行っている組織と協働して運営方策を含む検討を行うことが、駅をとりまく関係者が地域の課題について共に考える契機となり、地域の活性化に有効と考えられる。

<ヒアリング調査結果>

- ・駅前総合交通情報システムの導入効果として、利用者から「公共交通の利便性が向上する」といった効果に加えて、「待ち時間が有効に活用できる」といった評価が得られており、待ち時間での買い物や、立ち寄り施設の増加による駅前活性化の効果が期待できる。

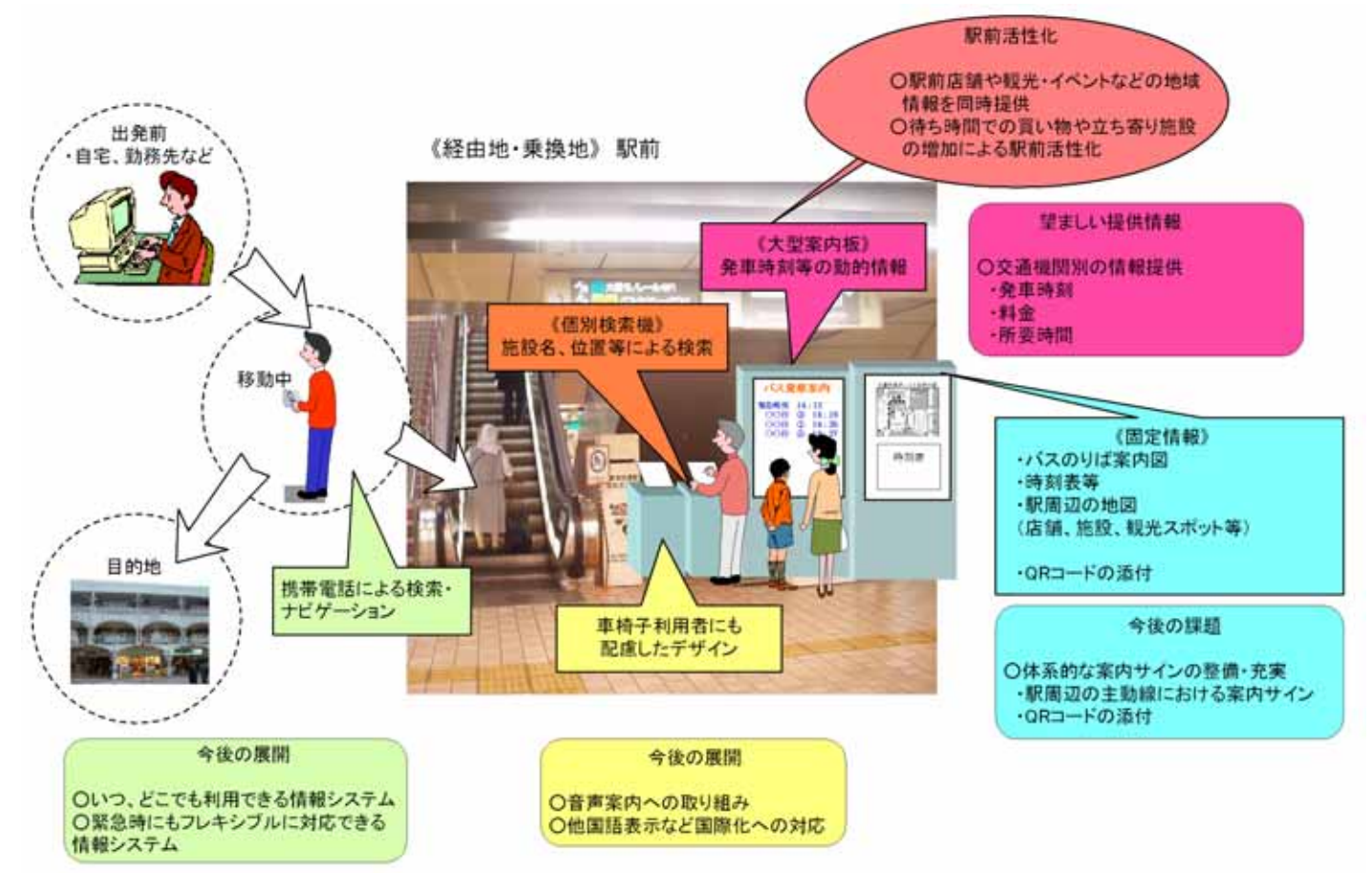


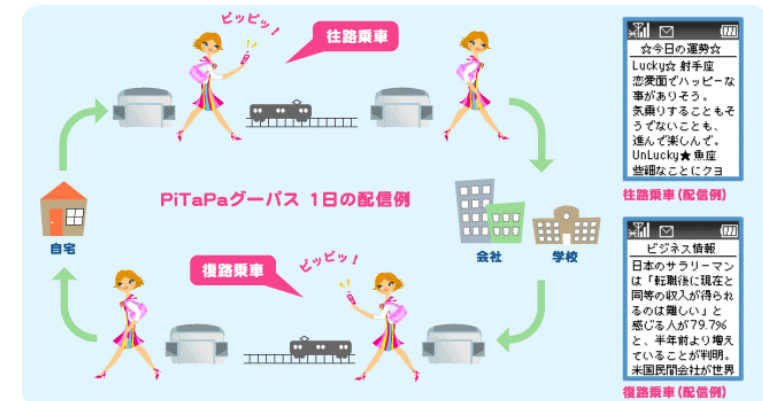
図 駅前総合交通情報システムのあり方

●他システムとの連携

駅前や公共交通の活性化に役立つシステムとして、より有効に機能するためには店舗などの広告、ICカードによる情報の配信（ピタパグーパスなど）、バスナビゲーションとの連携など他事業との連携も重要と考えられる。

《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。）



※情報料無料

●駅の特徴に応じたアプローチ

ケーススタディの結果、駅前総合交通情報の提供は、公共交通の結節状況、店舗の規模、施設の場所など駅ごとの特性を反映する必要があると共に、千里中央駅における駅周辺再整備の動きをはじめ、駅を取りまく地域の観光資源や歴史街道の活用、祭りなどのイベントの活用、TDM施策との連携、新たなまちづくりへの対応など地域固有の取り組みと連携したアプローチが重要と考えられる。

●利用者の視点に立ったシステムの改善（評価とモニタリング）

情報システムの導入による来客・乗降客の増加は、即時には現れにくいため、社会実験においては利用者・店舗・交通事業者の意見を広く収集し、システム改善に繋がる多視点からの貴重な意見を収集した。今後は、それらの意見を踏まえて、システムの改善を図るとともに、利用者の認知度、満足度や関係者の意識高揚等の評価を行っていく必要がある。

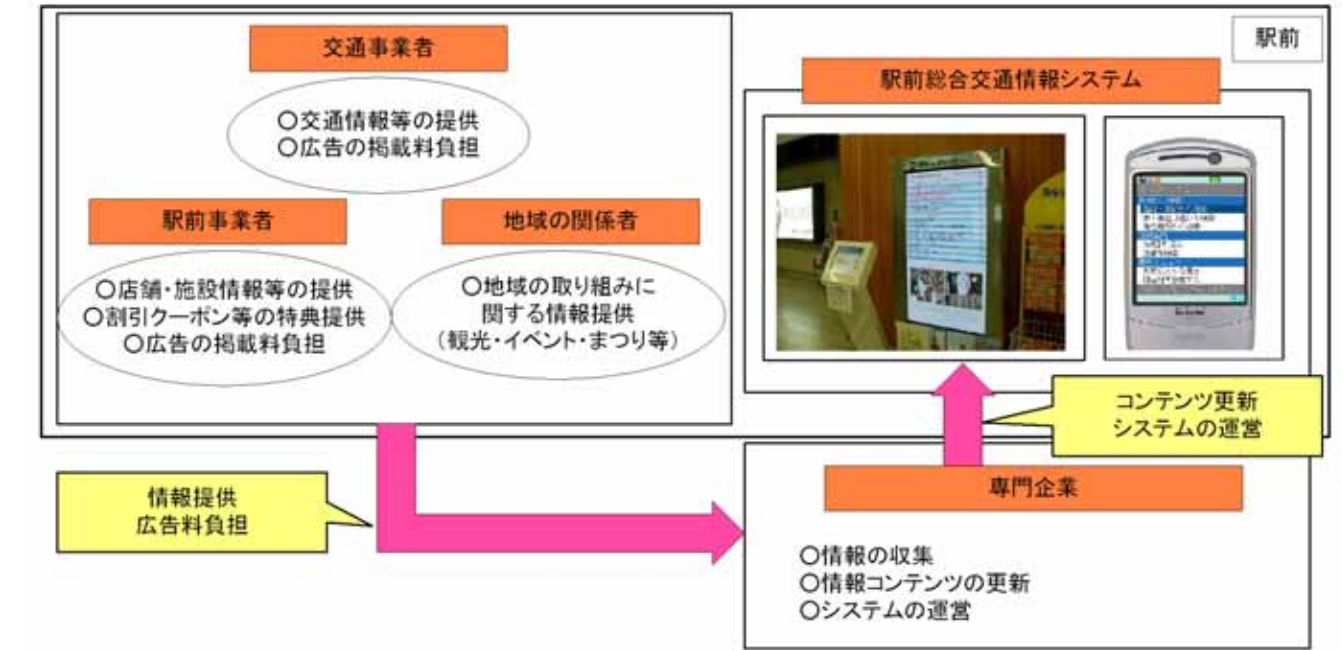
●情報システムの運営方策（広告ビジネスとしての成立性）

駅前総合交通情報システムの運営については、駅前の事業者や交通事業者、その他の地域の関係者による情報提供とこれに伴う広告料の負担、情報の収集と効率的なメンテナンスを行う専門事業者によるシステム運営により、広告ビジネスとしての成立性を求めていく必要がある。

その際、地域に根ざした新鮮な情報を持続的に提供していくためには、地域固有の取り組みを行っている組織との連携により、地域活性化に向けた協働を行うことが重要と考えられる。

＜運営費の試算＞

試算条件		・大型案内板 1 基、タッチパネル 1 基の設置 ・コンテンツの表示は 30 分に 1 回 15 秒表示とし 120 件を扱う ・コンテンツは、毎月更新する		
試算	イニシャルコスト	機器設置料	約 300 万円	・大型案内板 1 基＋タッチパネル 1 基 ・中央無線（横浜）の事例を参考に設定
		コンテンツ作成料	180 万円	イーメディア資料、一般的なホームページ作成料を参考に 1.5 万円/件と設定
	ランニングコスト	コンテンツ更新料	1440 万円/年	イーメディア資料、一般的なホームページ更新料を参考に 1 万円/件と設定



駅前活性化と公共交通利用促進に関する検討委員会

委 員 名 簿

〔敬称略〕

(委員長)	飯田 恭敬	京都大学大学院工学研究科教授	(交通工学、ITS)
(委 員)	岩田 三千子	摂南大学工学部建築学科教授	(サイン計画)
	内田 敬	大阪市立大学大学院工学研究科助教授	(土木計画学)
	倉内 文孝	京都大学大学院工学研究科助手	(都市社会工学)
	仲谷 善雄	立命館大学情報理工学部教授	(情報コミュニケーション)
	十亀 弘	せんちゅうぱる専門店会常務理事	事務局長
	松本 敬史	北大阪急行電鉄株式会社	鉄道部長
	溝川 俊夫	大阪高速鉄道株式会社	運輸部次長
	西山 哲	阪急バス株式会社	経営企画室長
	山科 信男	阪急電鉄株式会社	都市交通計画部調査役
	(前任 青山 宏)		
	坂本 弘毅	国土交通省近畿運輸局	企画振興部企画課長
	神谷 将広	国土交通省近畿地方整備局	建政部計画管理課長
	小川 博之	国土交通省近畿地方整備局	企画部広域計画課長
	畠中 秀人	奈良県土木部	道路建設課長
	勝山 潔	奈良県企画部	観光交流局次長兼交通政策課長
	坪内 稚和	兵庫県県土整備部	主幹 (交通計画担当)
	山本 幸久	豊中市土木下水道部	土木下水道建設課課長補佐
	小椋 茂樹	関西ITS推進協議会	事務局長
	森下 嘉弘	財団法人大阪府千里センター	企画総務課参事
	吉村 庄平	大阪府土木部	交通道路室参事