

# 交通バリアフリー基本構想に基づくサインシステム整備指針の策定による

## 円滑な乗り継ぎ経路の確保に関する考察 - 豊中市千里中央駅を事例に - \*

Promoting easily accessible transit routes by the Sign System Guide Line of Senri-Chuo station based on the Barrier-free Transportation Scheme of Toyonaka-city\*

高橋富美\*\*・山本幸久\*\*\*・新田保次\*\*\*\*

By Fumi TAKAHASHI\*\*・Yukihisa YAMAMOTO\*\*\*・Yasutsugu NITTA\*\*\*\*

### 1. はじめに

大阪府豊中市に位置する千里中央駅地区は、鉄道2駅とバスターミナルを中心に、公共施設、商業施設等が立地し、賑わいを生み出している。歩行者動線も地上、地下道、2階デッキと多層構造で、形態的にも歩道、歩道橋及び商業施設内通路等多様な動線となっている。一方、これら動線上に設置されている既存のサインシステムは、案内・誘導の不連続等多数の問題を抱え、利用者にわかりづらいのが現状である。

このことは、交通バリアフリー法に基づく「千里中央駅地区交通バリアフリー基本構想」策定時に市民から多く指摘された。そのため本地区では、バリアフリー化事業の一つとして、サインシステム整備指針を平成17年度に策定した。

本論文は、このサイン整備指針の検討過程及び内容について報告し、バリアフリーの視点から複数の乗り継ぎ経路が存在する駅周辺エリアにおけるサインの課題と、移動円滑化に寄与する観光案内のあり方について考察するものである。

### 2. 千里中央駅地区の現況

#### (1) 千里中央駅地区の概要

千里中央駅地区は、豊中市の北東部に位置する北大阪の新都心として位置づけられる。昭和30～40年代にかけて千里ニュータウンが開発され、昭和45年に新御堂筋、北大阪急行、商業施設等が完成している。本地区は、大

阪モノレール千里中央駅（以下「モノレール」とする）と北大阪急行千里中央駅（以下「北急」とする）の乗り継ぎ拠点である。大阪モノレールは大阪空港、万博公園を結ぶ主要路線であり、北大阪急行は大阪都心部（梅田、難波、天王寺）を結ぶ地下鉄御堂筋線と直結していることから、観光客も千里中央駅を利用する機会があることも想定される。さらに、北大阪周辺地域へ移動するためのバスターミナル拠点ともなっていることから、地区住民のみならず、初めて訪れる人も利用しやすい案内施設の整備が本地区では求められている。

なお、本地区では現在千里中央地区再生整備事業が進んでおり、駅周辺の姿が変貌する予定である。そのため、再整備事業に応じた現状のサインの改良が期待される。



図 - 1 千里中央駅の位置



図 - 2 千里中央駅地区の全景

\*キーワード：交通弱者対策、観光交通、サインシステム

\*\*正員、株式会社建設技術研究所

(大阪府大阪市中央区大手前1-2-15、

TEL06-6944-7777、FAX06-6944-7892)

\*\*\*非会員、豊中市土木下水道部土木下水道建設課

(大阪府豊中市中桜塚3-1-1、

TEL06-6858-2389、FAX06-6854-0492)

\*\*\*\*正員、工博、大阪大学大学院工学研究科土木工学専攻

(大阪府吹田市山田丘2-1、

TEL06-6879-7608、FAX06-6879-7612)

(2) 現状のサインの課題

a) サイン調査の実施

現状のサインのわかりやすさを把握することを目的に、サイン調査を実施した。調査は、千里中央駅を初めて訪れる23名を被験者とし、北急とモノレール間、モノレールとバス（特定のバス停）間の案内のわかりやすさや、移動に要する時間、移動ルート等を調査した。

b) サインのわかりやすさの評価

現在設置されているサインを見ながら移動しやすいかどうかのサインのわかりやすさに関する評価は、北急とモノレール間の移動は62%が「かなりわかりやすい」「わかりやすい」と評価したが、モノレールとバス間の移動は87%が「あまりわかりやすくない」「全くわかりやすくない」と評価した。

千里中央駅地区のバス乗り場は商業施設周辺に立地しているが、設置場所が一定でなく、初めて利用する際はわかりにくいという指摘がある。調査で目的地としたバス停は、その乗り場1箇所のみが島式バスベイに設置されている。さらにそこへ移動するためには、平面移動が不可能であり、デッキか地下道からの移動が必要となる。しかし、駅周辺及びバス乗り場周辺に、適切な総合案内、誘導案内が存在せず、連続した案内誘導が実施されていなかったため、被験者が迷ったものと考えられる。

c) 現状の問題点と課題

以上の調査結果等をふまえた本地区のサインの問題点と課題を図-3に示す。

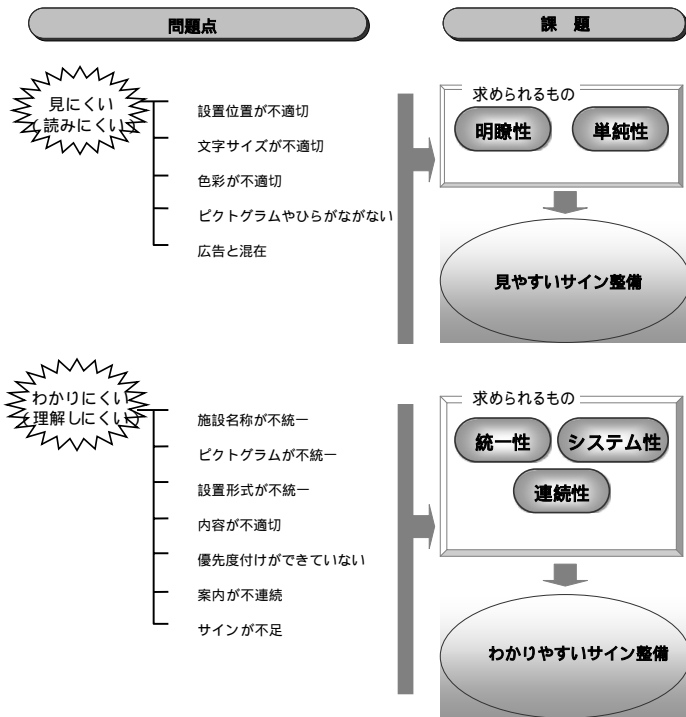


図-3 サインの課題と問題点

3. 千里中央駅地区サイン整備指針の主な内容

(1) 策定の経緯

平成15年11月に策定した「千里中央駅地区交通バリアフリー基本構想」のなかで、バリアフリー化事業の一つとしてサインシステム整備を行うこととしている。

サインシステム整備にあたっては、各事業者が別々に行うのではなく、各事業者のサインが連携し、案内すべき施設、誘導すべき経路が統一され、連続したわかりやすい案内とする必要がある。そこで、関係事業者で組織する「サインシステム計画検討会議」を設置し、わかりやすいサインシステムを構築するための指針の策定を行った。

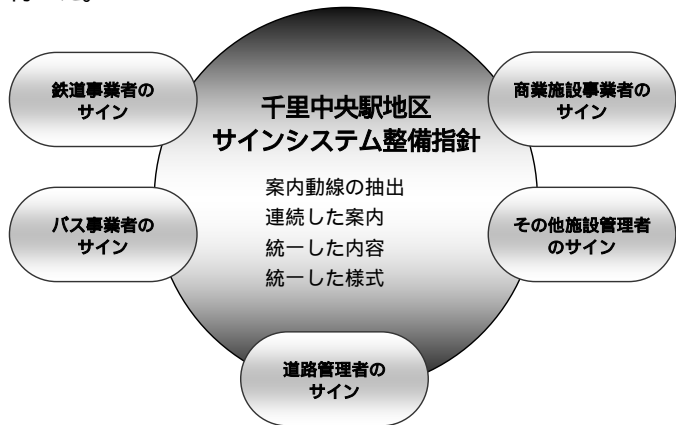


図-4 サインシステム整備のイメージ

(2) 指針の位置づけ

本指針は、基本構想の重点整備地区内におけるサインシステムの基本的な考え方を示したものであるという位置づけであり、各事業者が準拠するその他の指針を否定するものではない。事業者は、各指針を補うものとして、周辺との統一性及び連続性を図るためのものとして、本指針を参考に、サインシステム整備を進めることとし、現況サインを調査し、改善が必要かどうかの判断は、各事業者が行うこととしている。

(3) 案内施設の優先順位

千里中央駅地区には、多数の施設が集積しているが、これらの施設名称を統一するとともに、公共性や利用者のニーズなどを考慮し、案内すべき施設の抽出と優先順位づけを行った。

優先順位づけとしては、「北大阪急行」、「モノレール」、「バス」を、特に優先度が高い施設として位置づけ、グループAとした。その他の交通施設(改札口・タクシー乗り場・バス乗り場)や、主要な商業施設、行政・文化施設もグループB、Cと優先順位づけを行った。グループAの施設は、基本的に地区内のすべてのエリアでの必要な誘導サインに記載するものとし、グループB

の施設は、重要な分岐点の誘導サインに記載する。グループCの施設は、ある程度近づき誘導が必要となる分岐点の誘導サインに記載することを基本とした。

#### (4) 案内動線

本地区内には多数の施設があり、これらを結ぶ動線も様々である。このうち、鉄道乗り継ぎ及び鉄道とバスの乗り継ぎ動線を優先して案内するものとした。この乗り継ぎ動線にも様々な経路があるが、多様な動線を案内すると利用者にはかえってわかりづらいものとなるため、案内すべき動線として絞り込み、その動線上に重点的にサインを設置すると共に、他の地点からもこの動線に誘導するようにサインを設置するものとした。

インシステムの整備を進めるものとした。なお本指針策定後の進行管理は、交通バリアフリー基本構想に基づく事業の一つとして、「千里中央駅地区バリアフリー推進協議会」で行うものとしている。

#### 4. 課題

本指針の策定により、これまで事業者毎に実施されていたサイン整備に、一定の基本方針を定めることができ、施設間で連携したサインシステムの整備が実施されることが期待される。しかし、本指針の策定を通じて明らかとなった課題を以下に示す。

##### (1) 進捗する事業工程の調整

現在本地区で進んでいる再整備事業による施設改良と、各事業者のサインシステム整備時期にはタイムラグが生じるため、事業者間の連携を図り、暫定的な対応も検討しながら利用者が混乱しない配慮が求められる。

##### (2) 事業者間で連携した継続的なしくみづくり

様々な施設によって構成される駅周辺地区のサイン整備にあたっては、多様な事業者間の連携が必要となる。しかし、特に民間事業者等はサインの整備、整備後の維持管理の資金的担保がない場合があり、確実な実施がなされるか不明確となる。また、本整備指針は交通バリアフリー化事業の一環として実施されたものであり、目標年次である平成22年度までの進行管理は市の交通バリアフリー担当課が実施するが、それ以降の取り扱いについては未定である。わかりやすいサインシステムの整備には事業者間の連携が必要であるが、その継続的なしくみづくりについては、今後も検討・調整が必要となっている。

##### (3) 多様な情報提供手法の検討

本指針は、サインの視覚案内について定めたものである。しかし、バリアフリーの観点からは、音声、触覚案内等の充実も必要である。また、当地区を訪れる観光客を想定し、多言語標記や、マップ・パンフレットとの作成・活用、その他既存の案内システムとの連携等が今後の検討課題として挙げられる。

##### (4) サイン整備の効果把握

サイン策定に伴い、現状のサイン状況を把握するための調査を実施した。サイン整備後も同様の調査を行い、サイン整備の効果把握し、今後のサインシステム整備に活用していくことが求められる。

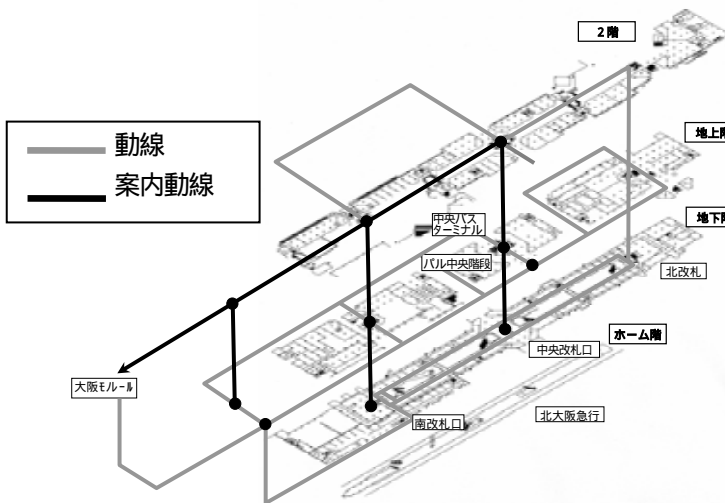


図 - 5 案内動線の例

#### (5) 表示面モデルの検討

誘導サインの表示面に関しては、表示面モデルの例を示し、各事業者がサインを整備する際の参考とするものとした。



図 - 6 表示面モデルの例

#### (6) 今後の進め方

指針策定後は、各事業者が管理しているサインを調査し、改善が必要なものについて、本指針を参考に設計を行い、平成 22 年を目標にサ