

泉ヶ丘駅前地域活性化アクションプラン

平成28年3月

泉北ニュータウン再生府市等連携協議会

目 次

1 泉ヶ丘駅前地域活性化アクションプランの位置付け	1
2 アクションプランの前提	2
3 アクションプランの主な検討項目	3
(1) 3つの検討項目	3
(2) その他の検討項目	3
4-1 自動車のスムーズなアクセス <自動車交通>	4
(1) 現状・課題	4
(2) 来訪者・地域住民の自動車交通の利便性向上	7
4-2 歩行者等の利便性向上 <歩行者動線>	10
(1) 現状・課題	10
(2) 分かりやすく、快適かつ楽しく歩ける歩行者ネットワークの形成	11
5 ビッグバン周辺地等の活性化 <子どもコア等>	14
(1) 現状・課題	14
(2) 活性化に向けた取組みの基本方針	15
6 エリアマネジメントによるエリア価値の向上 <エリアマネジメント>	16
(1) エリアマネジメント組織化に向けた整理	16
(2) エリアマネジメント組織化に向けた進め方	18
7 アクションプランの充実に向けて	19
(参考)「交通」、「子どもコア等」の基本方針	20
(参考)対策のアイデアの組み合わせパターンに応じた交通量のスタディ	21

1 泉ヶ丘駅前地域活性化アクションプランの位置付け

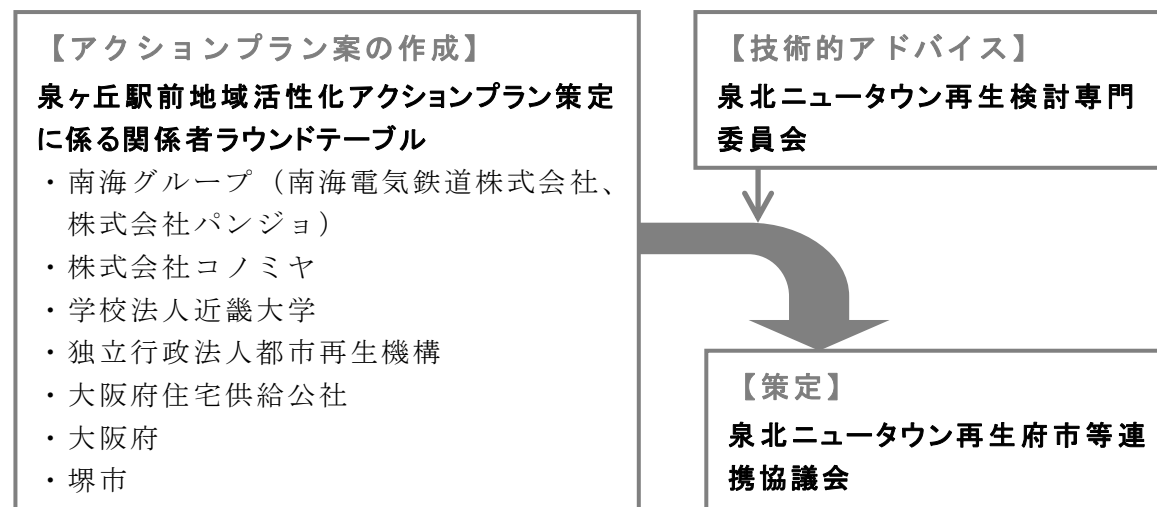
泉ヶ丘駅前地域では、近畿大学医学部及び附属病院（以下、「近畿大学・病院」という。）の立地や駅前施設の民間譲渡などの動きを踏まえ、地域住民、民間事業者、行政、公的団体、教育機関、NPO等が、活性化の目標や将来像を共有し、互いに手を携え、ともに行動するための指針として「泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョン」を平成27年1月に改訂した。

本アクションプランは、ビジョンの具体化に向け、本地域に資産を保有（予定を含む）する主な民間事業者、公的賃貸住宅事業者、行政らの公民関係者が、ビジョンに示す20年後のまちのイメージを将来像として共有し、ともに取組む基本方針等を定め、「誰が、どこで、どのような事業を、いつ実施するか」を示す、公民協働の実行計画とする。計画期間は、今後、近畿大学・病院の開設及び関連事業を実施する15年間を視野に、概ね10年間とする。

活性化の効果を最大化するため、公民関係者による「泉ヶ丘駅前地域活性化アクションプラン策定に係る関係者ラウンドテーブル」における議論・検討により案の作成を行った。また、策定にあたっては、泉北ニュータウン再生検討専門委員会からの技術的アドバイスを受けた。

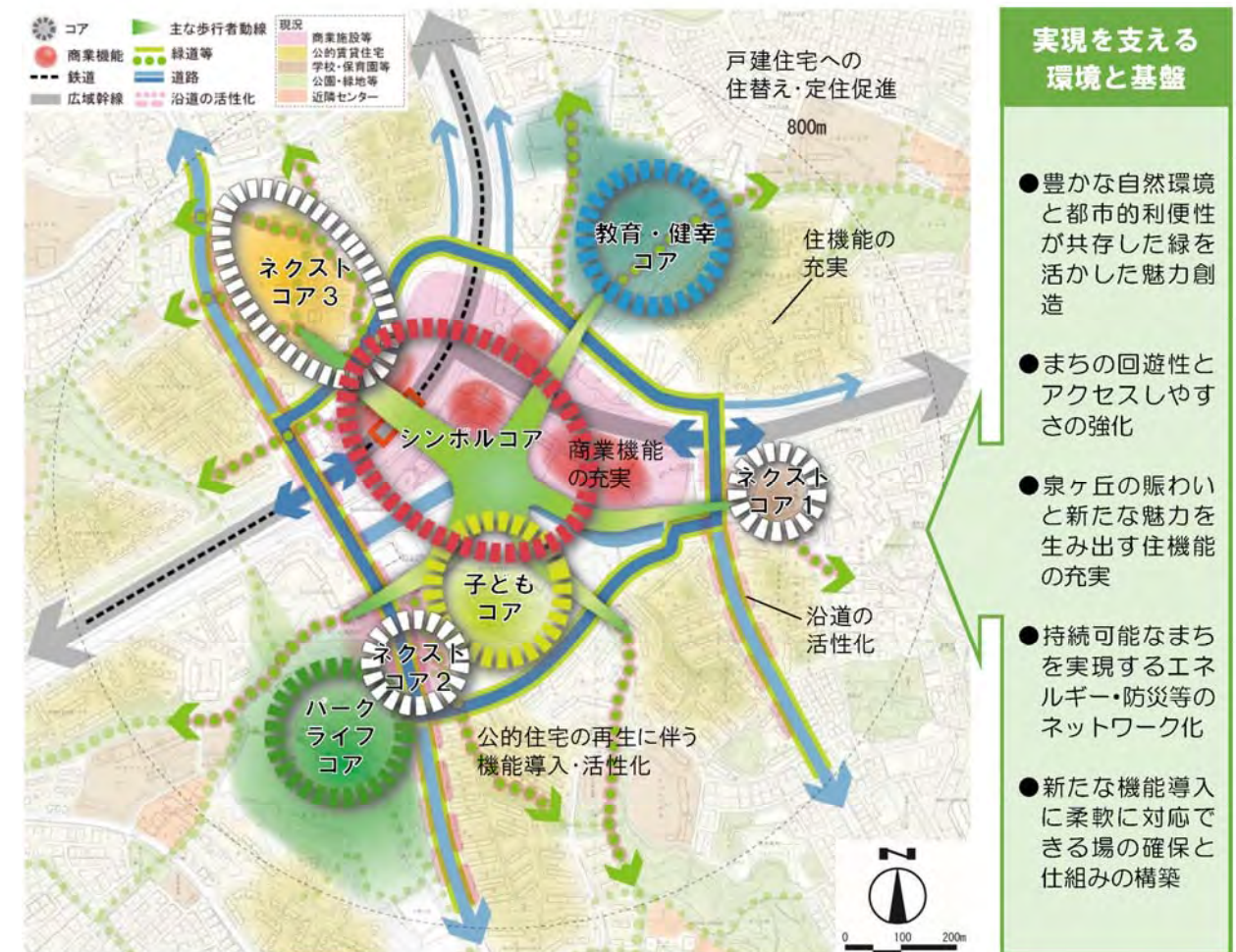
今後は、引き続きラウンドテーブルでの議論・検討を踏まえ、アクションプランを適宜追加・充実させるとともに、これに基づき、公民関係者が連携・協働・協調して、事業を実施することをめざす。

■アクションプラン策定の流れ



■アクションプランにおいて公民関係者間で共有する、めざすまちの将来像

「20年後のまちのイメージ（泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョン[平成27年1月改訂]）」より



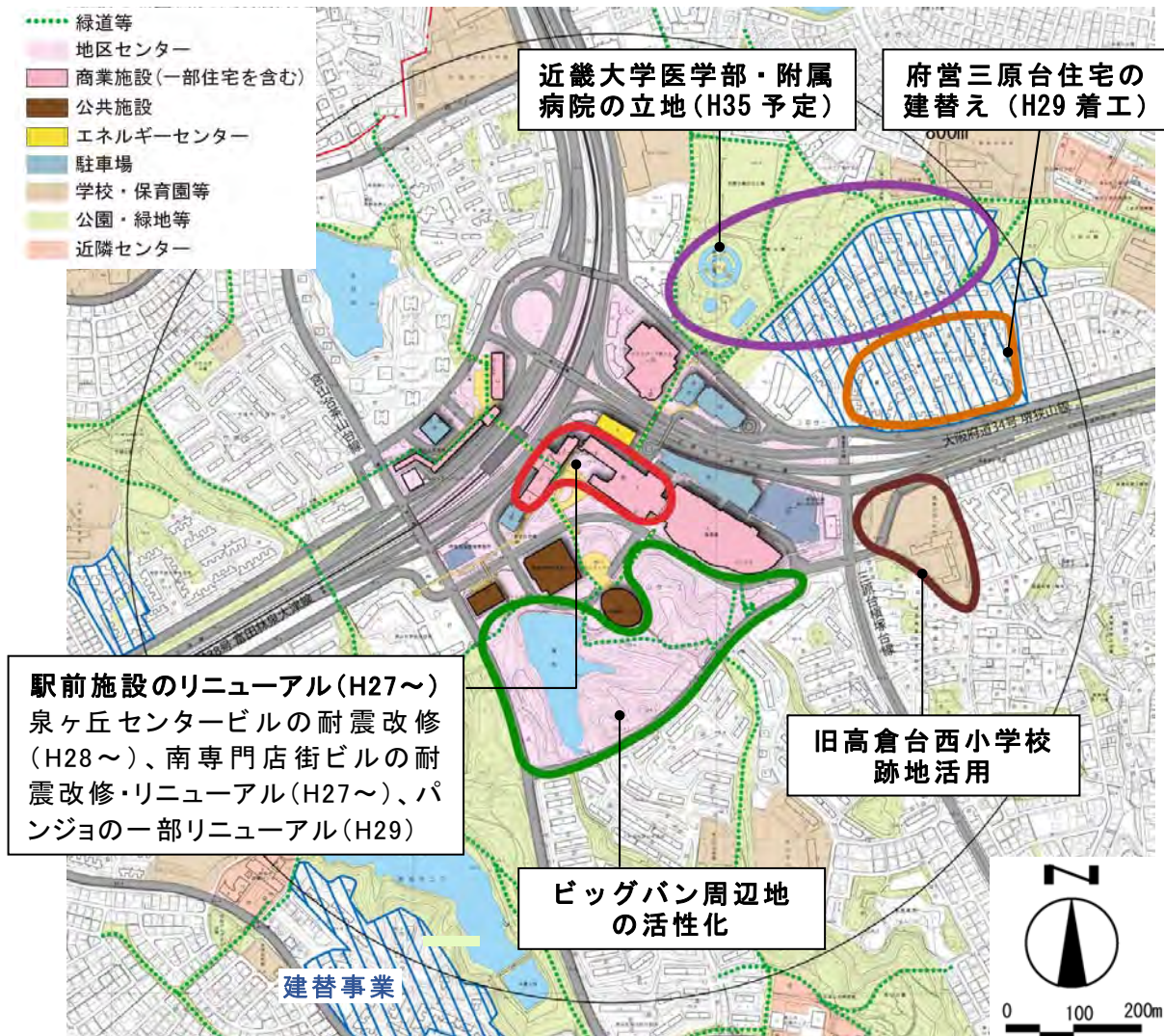
- ### 実現を支える環境と基盤
- 豊かな自然環境と都市的利便性が共存した緑を活かした魅力創造
 - まちの回遊性とアクセスしやすさの強化
 - 泉ヶ丘の賑わいと新たな魅力を生み出す住機能の充実
 - 持続可能なまちを実現するエネルギー・防災等のネットワーク化
 - 新たな機能導入に柔軟に対応できる場の確保と仕組みの構築

<p>シンボルコア</p> <p>泉ヶ丘や泉北ニュータウンの象徴となる本地域の「まちの顔」</p>	<p>教育・健康コア</p> <p>教育・医療・研究機能を有し、『健康』社会の実現に向けた拠点</p>	<p>ネクストコア1</p> <p>教育、交流、防災機能等の将来ニーズに対応する拠点を想定</p>
<p>子どもコア</p> <p>子どもが一日中愉しめる遊びの拠点・親も楽しく子育てができる拠点</p>	<p>パークライフコア</p> <p>公園等で新たな価値とライフスタイルを創造・発信する拠点</p>	<p>ネクストコア2</p> <p>市民のアクティビティの場等を導入する拠点を想定</p>
		<p>ネクストコア3</p> <p>新産業や住宅、宿泊機能等の将来ニーズに対応する拠点を想定</p>

2 アクションプランの前提

本地域において、現時点で予定されている近畿大学・病院の立地や駅前施設のリニューアル、ビッグバン周辺地の活性化などの今後の動きを踏まえ、アクションプランを策定する。

■今後の動き



■今後のスケジュール（近畿大学・病院の開業まで）

	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35
近畿大学医学部・附属病院			設計			工事		開設準備	★開設
泉ヶ丘センタービル		耐震工事	歩行者動線の改善等に関する検討 ⇒ 改善対応						
南専門店街ビル		★リニューアルオープン							
パンジョ			★一部リニューアル						
ビッグバン周辺地		設計・整備							
旧高倉台西小学校跡地活用		活用検討							

（参考資料）平成28年3月現在進行中の駅前施設のリニューアル計画（南海電鉄）

南海電鉄では、現在推進している中期経営計画「深展133計画」において、「泉北関連事業の強化」を基本方針の一つに掲げ、泉北エリア全体の活性化に向けて、その中核エリアである泉ヶ丘駅前地域の魅力・集客力向上に取り組んでいる。

その一環として、泉ヶ丘駅前の活性化策について検討を進め、①エリアのイメージアップ、②エリアへの集客力の向上、③エリアの回遊性向上を主な目的として、平成27年10月に「ショッピングタウン 泉ヶ丘（駅南）」のリニューアル第1期として、新規7店舗と「ちびっこ広場」をオープンした。

引き続き、リニューアルの集大成として泉ヶ丘駅前のシンボルである広場の全面改修を行い、新たに「いずみがおか広場」とするとともに、商業施設の名称を「泉ヶ丘ひろば専門店街」（Izumigaoka HIROBA Shops&Restaurants）に変更し、新店5店舗（改装含む）とともに4月29日（金・祝）にオープンする（店舗のオープン日は一部異なる）。

（ちびっこ広場）

※平成27年10月29日
リニューアルオープン



絵本よみかきやビッグバン、周辺大学と連携したイベント等の開催を予定

（いずみがおか広場）

※平成28年4月29日
新名称でリニューアルオープン



マルシェやハロウィンイベント等、地域交流イベントの場として活用する予定

（駅前コンコース（南側））

※平成28年4月
リニューアル



3 アクションプランの主な検討項目

(1) 3つの検討項目

本地域において、現時点で予定されている、近畿大学・病院の立地や、駅前施設の施設更新、駅前の低未利用地の有効活用などの今後の動きを踏まえ、対応が急がれる3つの喫緊の課題について検討し、アクションプランを策定する。

【課題1】

現在、泉ヶ丘駅前施設のリニューアル等による駅前商業エリアの活性化に向けた取り組みが行われ、また、今後、近畿大学・病院の立地により、学生・職員・患者・関連業者など、一日1万人規模の新たな来訪者の増加が見込まれることから、こうした来訪者の増加や施設利用者及び地域住民のアクセス・利便性向上が必要。

①-1 自動車のスムーズなアクセス <自動車交通> 4-1章

【検討内容】

- ・近畿大学・病院の立地や駅前商業エリアの活性化などに伴う、まちへの来訪者の増加に対応する自動車のスムーズなアクセスの向上に向けた総合的な交通対策の検討
- ・特に、近畿大学・病院の立地による影響を直接受け、商業施設の駐車場入り口にも近く、現在も渋滞が頻発する三原台1丁交差点周辺について、交通量スタディを踏まえて検討

①-2 歩行者の利便性向上 <歩行者動線> 4-2章

【検討内容】

- ・若年世代をはじめ、多世代が惹きつけられる快適で回遊性があり、利便性の高い歩行者ネットワークへの改善に向けた検討
- ・特に、近畿大学・病院方面への安全で快適な歩行者動線の整備などを検討

【課題2】

子どもの豊かな遊びと文化創造の拠点施設であるビッグバンが立地し、その周辺地には緑や濁池、大蓮公園等の豊かな自然があり、ビジョンでは、大蓮公園のパークライフコアも含めた一帯を「子どもコア等」と位置づけている。特に駅前で低未利用地となっているビッグバン後背地は、駅前地域全体の活性化の起爆剤として期待できることから、まずその活用手法の検討が必要。

② ビッグバン周辺地等の活性化 <子どもコア等> 5章

【検討内容】

- ・大蓮公園やビッグバン等施設及びその周辺地等の一体的な活性化や周辺地をつなぐ地域動線の整備など、自然豊かな森や池を活かし、親と子が遊び、学び、楽しめる活性化に向けた検討

【課題3】

本地域の活性化を推進するために、地域に根ざし実働するプレーヤー（民間事業者・NPO・大学・市民等）と地域内の資産を保有する関係者（公的主体・民間地権者等）が連携・協働する仕組みが必要不可欠であるが、具体的な協働の取組みとそれに応じた仕組みを積み上げ、共有化を図っていくため、いち早い着手が必要。

③ エリアマネジメントによるエリア価値の向上<エリアマネジメント> 6章

【検討内容】

- ・エリアマネジメントによるエリア価値向上に向けた取組みの参考事例について研究・整理し共有。その組織化に向けた進め方を検討

(2) その他の検討項目

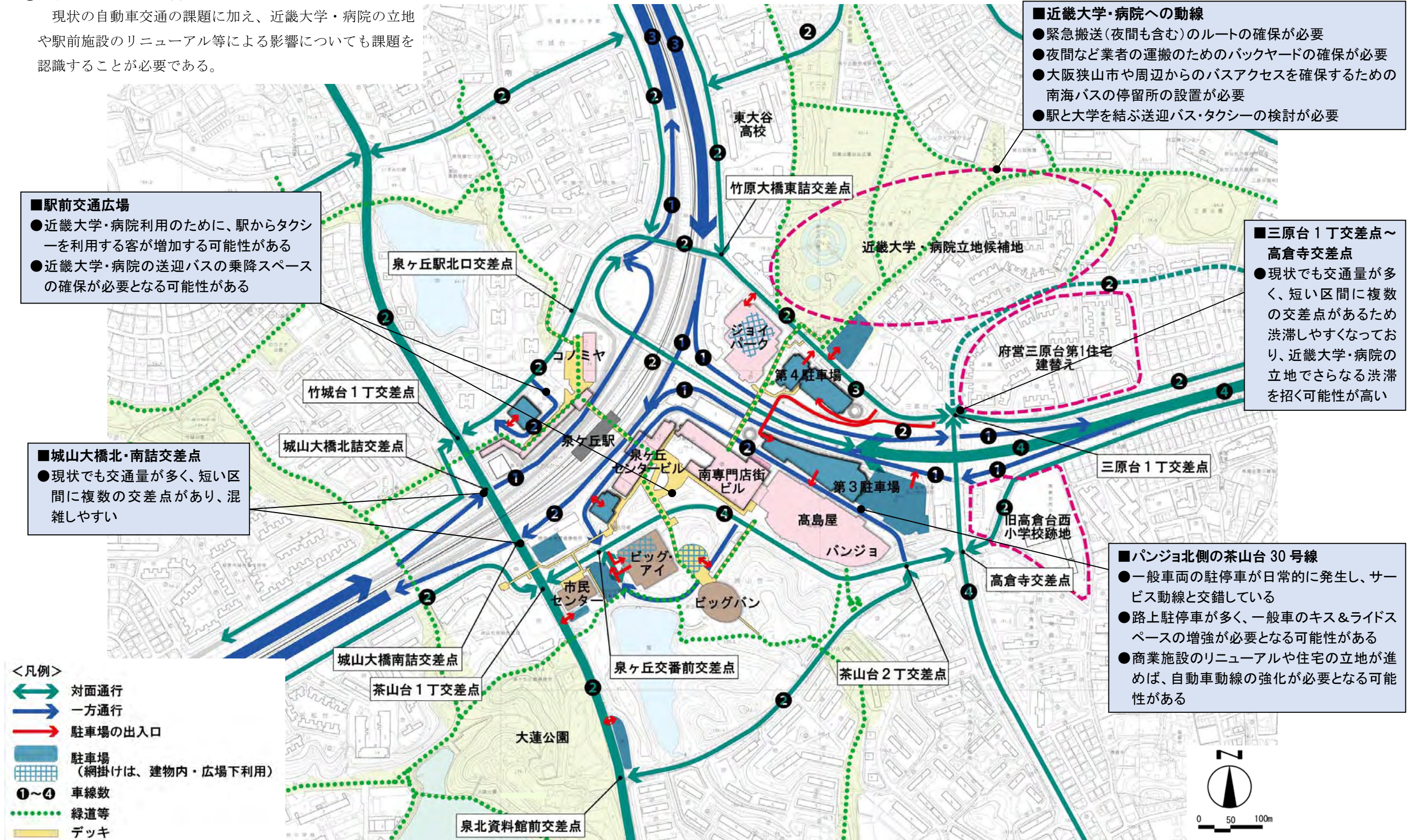
前項の検討項目のうち今年度末に合意・意思決定に至らなかった項目や継続的に検討すべき項目については、引き続きラウンドテーブルで検討・協議を進め、適宜アクションプランに反映させていくものとする。

4-1 自動車のスムーズなアクセス <自動車交通>

(1) 現状・課題

① 駅前地域の現状・課題

現状の自動車交通の課題に加え、近畿大学・病院の立地や駅前施設のリニューアル等による影響についても課題を認識することが必要である。

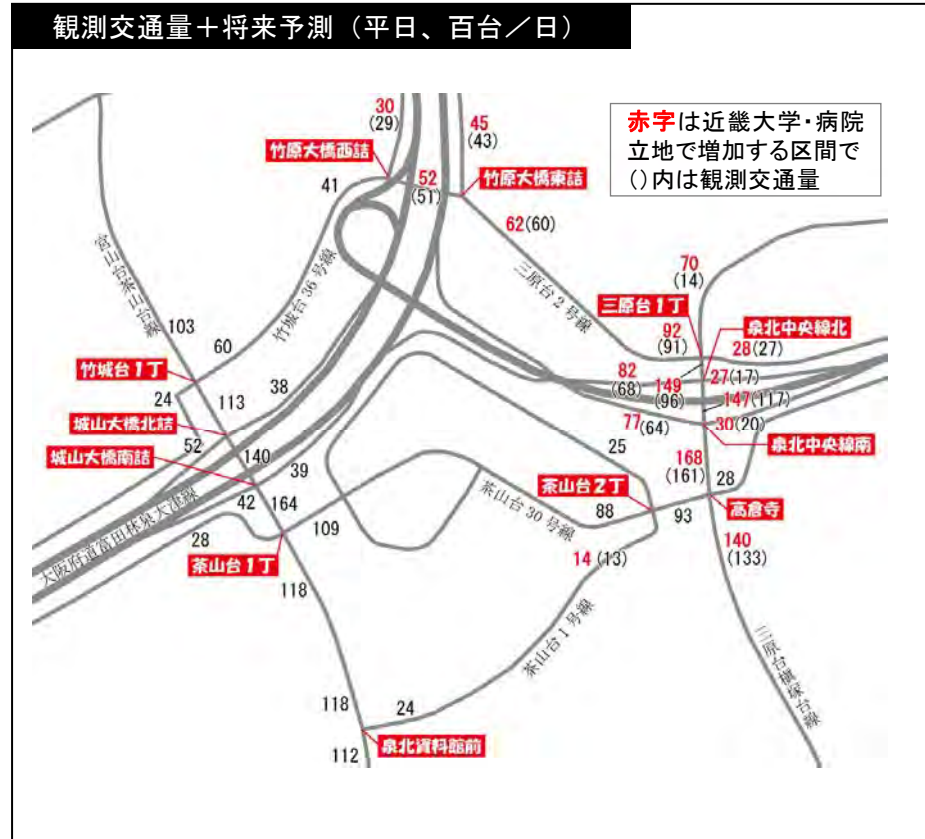


②交通量スタディ（現状及び将来予測）

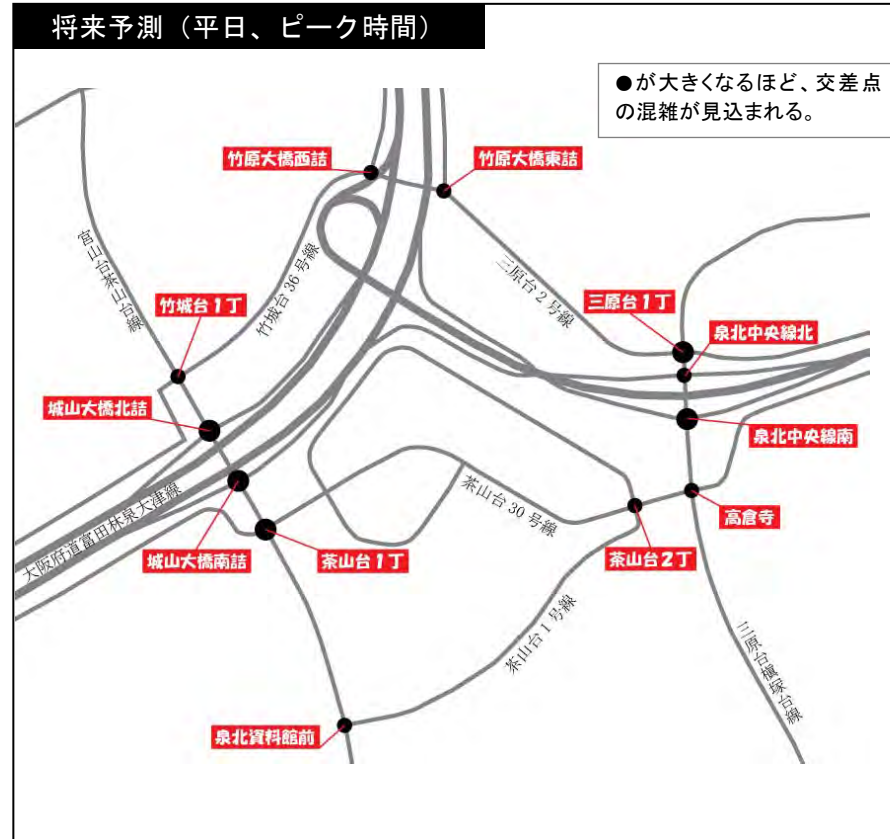
平成 27 年 11 月に駅前地域全体の交差点交通量を実測し、そのデータを活用して、交通量の分析および将来予測スタディを実施した。

将来予測スタディは、近畿大学・病院の立地によって増加が予想される交通量に、さらに駅前施設活性化による増加率(1.15 倍※)を見込んだ。

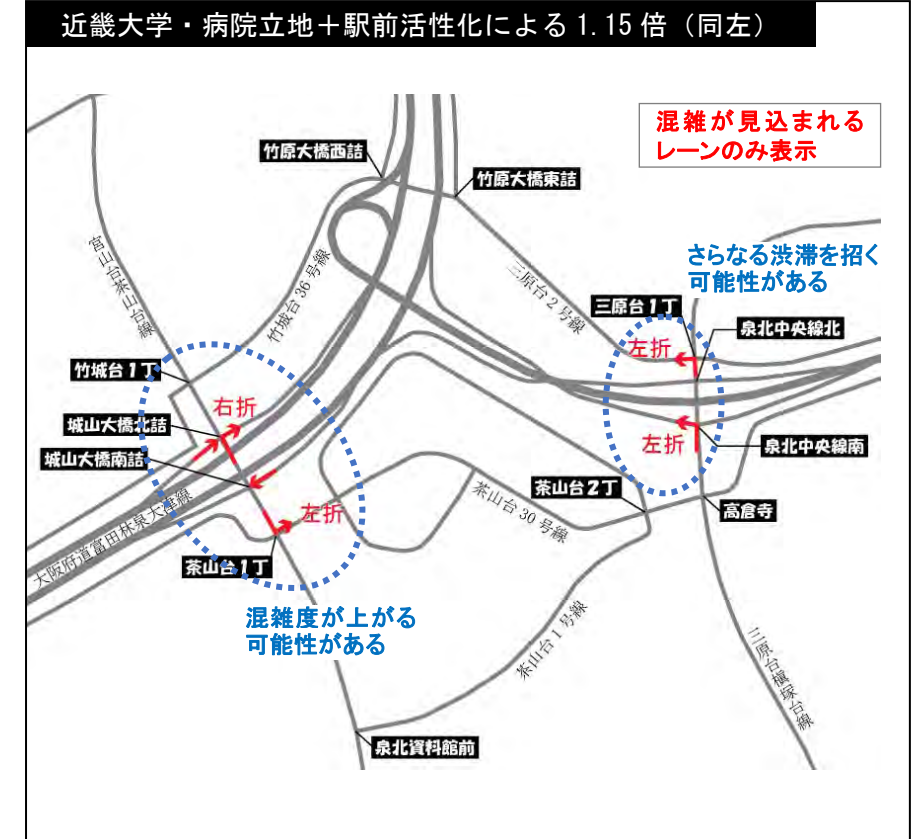
○交通量



○交差点需要



○レーン混雑



※交通量の将来予測について

- 以下のデータを元に、広域的な交通ネットワークの交通量配分モデルを作成し、近畿大学・病院立地後、交通対策実施後等の交通状況をスタディした。
 - ・H27 年 11 月の観測交通量(平日・休日 13 時間観測を 24 時間に補正)
 - ・H22 年パーソントリップ調査
 - ・H22 年センサスOD調査
 - ・H27 年 11 月の駐車場OD調査、各駐車場の入出庫データ
 - ・H27 年の近畿大学狭山病院の駐車場データ
 - ・近畿大学狭山病院の患者分布
- 近畿大学・病院の立地によって、約 1,000 台の駐車場(患者・職員用あわせて)が新設されると想定。また、交通量としては、現在の狭山病院を参考に、患者、職員、関連業者等の来訪により、平日約 2,800 台、土曜約 1,500 台の交通量が新たに発生すると想定。
- 駅前施設リニューアル等による交通量増減や発生集中箇所の変化は不明のため、第3駐車場の 2013 年度の月別平日平均入庫台数の通年平均と繁忙月の比(1.10 倍)、近畿大学狭山病院駐車場の 2014 年 4 月の平日平均入庫台数と最大日の比(1.16 倍)、国土交通省の近畿観測点 41 箇所の 2014 年 9 月の平日平均交通量と最大日の比(平均 1.06 倍)を参考に、安全側をみて、通過交通を除いた駅前地域に来訪する交通量が「1.15 倍」になることを将来の活性化後の交通量とみなした。

③三原台1丁交差点周辺の課題

交通量スタディを踏まえると、三原台1丁交差点周辺と、城山大橋周辺の2か所において、将来的にさらなる渋滞を招く可能性がある。

特に、三原台1丁交差点付近は、城山大橋周辺に比べ、近畿大学・病院の立地による影響を直接受けるとともに、商業施設への駐車場入り口にも近く、渋滞が頻発しているため、優先的に課題対応が必要となる。

三原台1丁交差点の南入り左折レーン（西寄り）は、現況の通過交通量が青信号時間を考慮した可能交通容量に近い状態であり、さらに近畿大学・病院立地による交通量増加に応じたレーン構成を想定すると、さらに混雑する可能性がある。

また、近畿大学・病院を来訪する車は、府道堺狭山線でアクセスし、三原台1丁交差点南より北への直進する車が大半となることが予測され、府道から一般道に下りるランプで第3駐車場に入庫する車とルートが重なり、緊急車両アクセスへの影響も懸念される。

高島屋・パンジョに最も近い第3駐車場の利用が集中しており、しばしば三原台1丁交差点から茶山台2丁交差点まで渋滞が発生する（写真）。

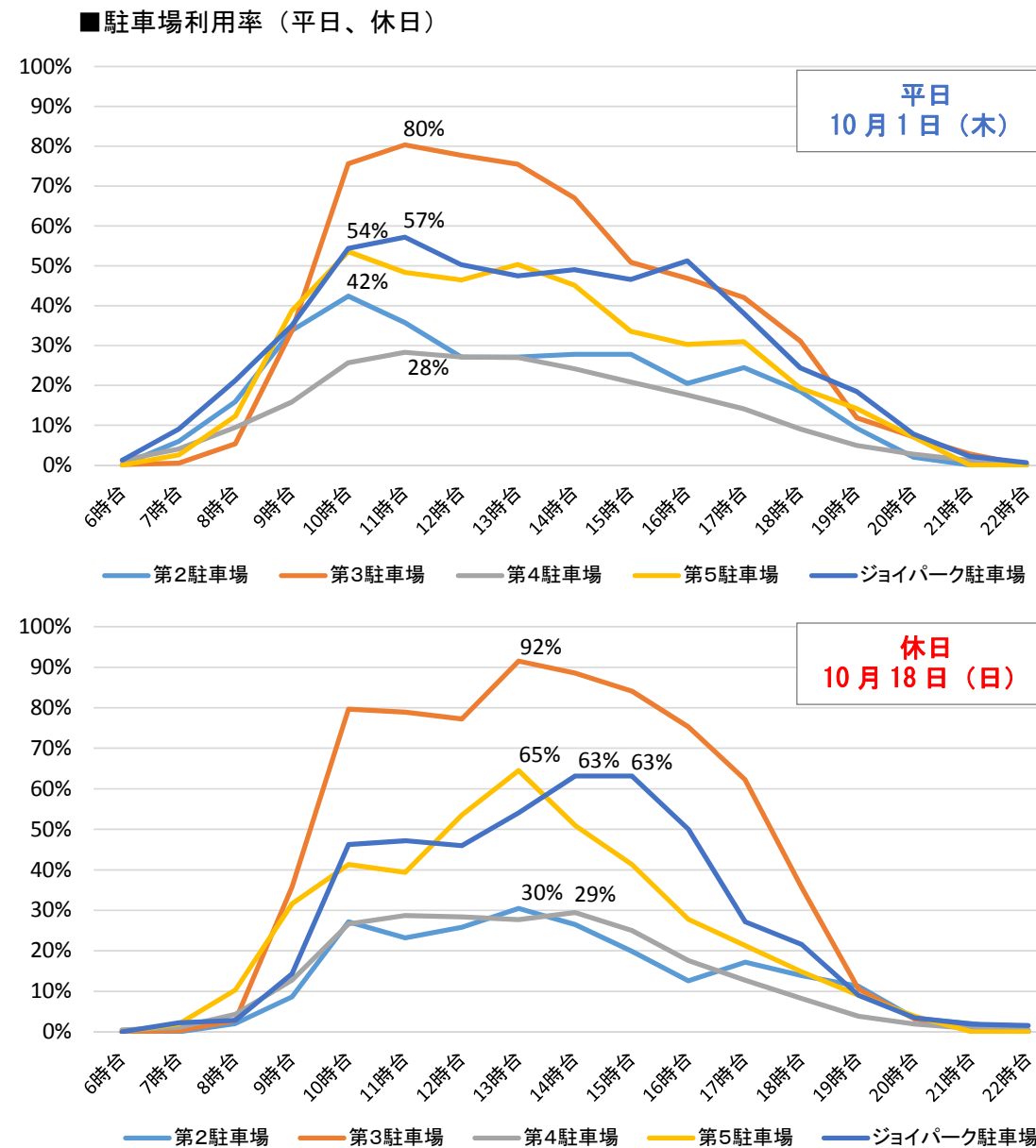
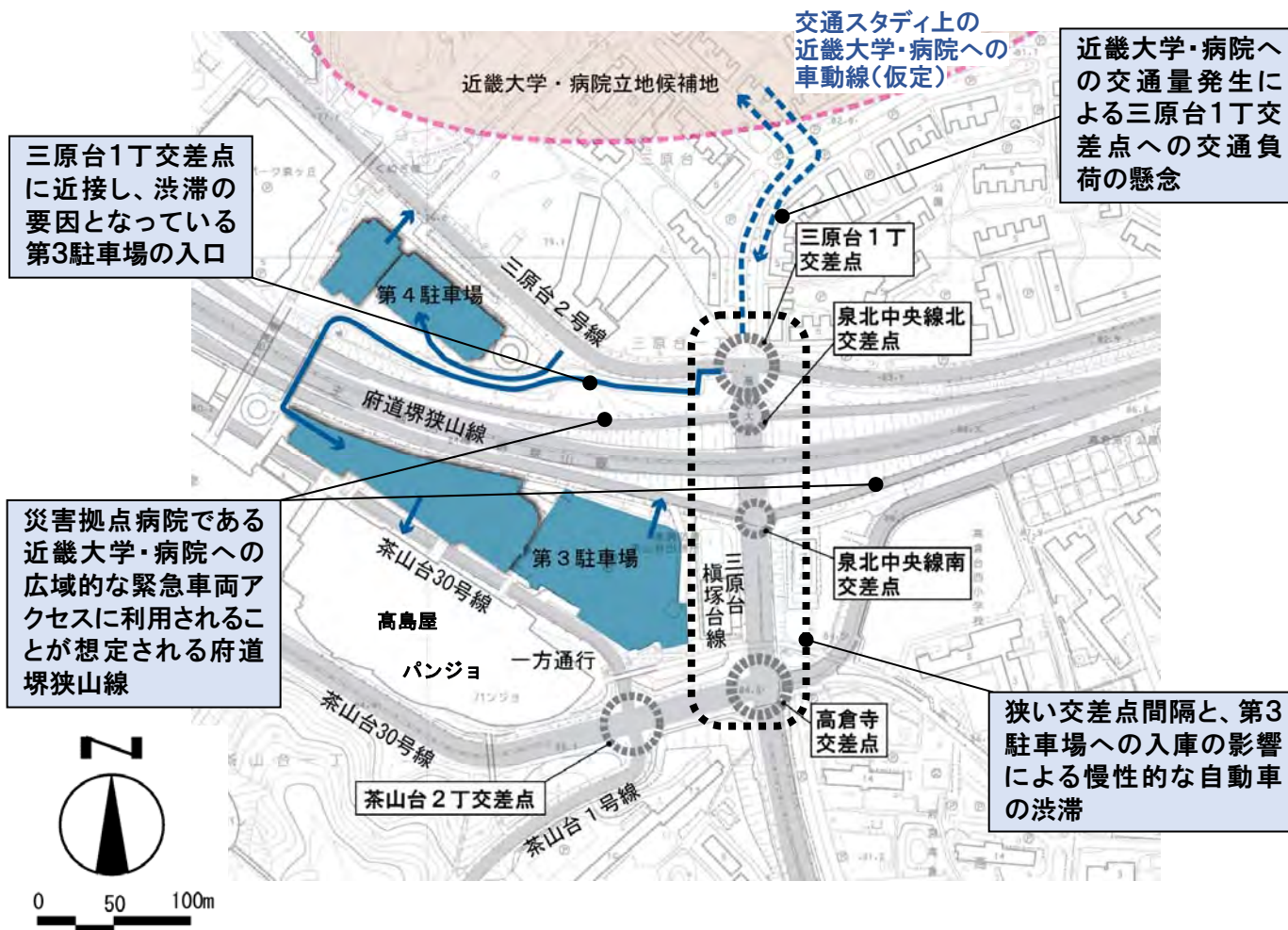
近畿大学・病院への緊急車両のアクセスと重複する可能性があり、対応が求められる。



高倉寺交差点西流入の渋滞状況
(休日 10 時頃)



茶山台2丁交差点西流入の渋滞状況
(休日 10 時頃)



(2) 来訪者・地域住民の自動車交通の利便性向上

1) 地域全体の自動車交通の利便性向上の取組みの基本方針

近畿大学・病院の立地等をふまえ、まちへの来訪者や地域住民がスムーズにアクセスできるよう、以下の方針で地域全体の総合的な交通対策を進め、自動車交通の利便性向上を図る。

1 公民の施設・用地等を問わず、効果的かつ実現可能な対策を検討する

- (イメージ) ○公有地を活用した新たな道路の改良
○民間駐車場の出入口の変更
○公道から直接駐車場につながるバイパスの新設 など

2 交通需要の変化に応じた適切な車線構成、信号現示等に改良する

- (イメージ) ○右左折レーンの設置
○需要に適した信号現示への変更 など

3 ハード面のみならず、サインや情報発信などのソフト面での対策もあわせて実施する

- (イメージ) ○駅前地域全体で統一された駐車場に迷わない視認性の高い誘導サイン
○駐車場の満空情報の発信や予約システムの導入
○公共交通利用促進のインセンティブ など

4 駅前施設のリニューアル等と連動した対策実施をみすえて、中長期的な視点で対策を講じる

- (イメージ) ○将来的な土地利用転換や施設再整備をみすえた対策の検討
○施設更新時に駐車場の再編を行うなど効率的な事業実施
○駐車場から目的施設までの歩行者空間を快適かつ楽しくすることによるパーク＆ウォークの実現 など

2) 具体的な取組み

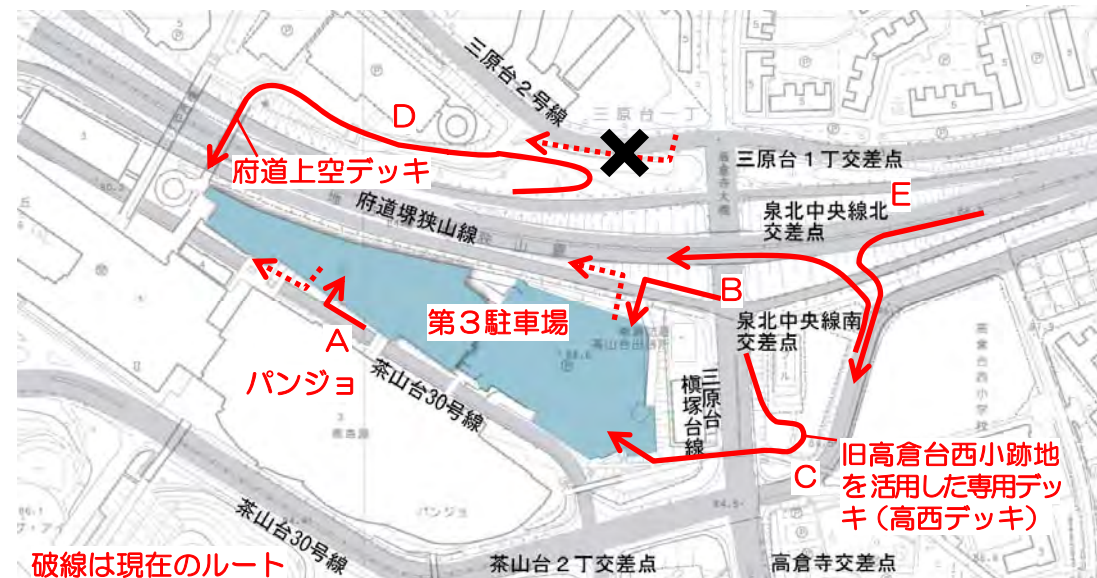
①三原台1丁交差点周辺の交通渋滞への対応方策の検討

上記の方針に基づき、近畿大学・病院の立地によりさらなる渋滞を招く可能性がある三原台1丁交差点について、まずは優先して、道路改良等による対策の可能性や効果について検討する。なお、その際、近畿大学・病院の立地による影響はないものの、現在すでに混雑度の高い城山大橋の北詰・南詰交差点には悪影響を与えない対策とする。

前述のとおり、三原台1丁交差点の渋滞は、南から左折してすぐに位置する第3駐車場に入庫する自動車が集まっていることが一つの要因となっている。また、交通量の多い府道堺狭山線から一般道に下りるランプは、近畿大学・病院にアクセスする自動車も重複して利用する可能性が想定され、近畿大学・病院の立地によって、三原台1丁交差点に交通量が集中する傾向がさらに高まることが予測される。

本検討では、三原台1丁交差点への交通量の集中を避けるため、右に示す対策を組み合わせ、交通量のスタディを行い、効果的な対策についてパターン検討を行った。

■対策のアイデア



破線は現在のルート
※あくまでこれらはアイデアの段階であり、今後、関係者との協議等を進め、これらの案をどのように組み合わせるかなど具体化に向けた詳細な検討を行う必要がある

A: パンジョ北側の茶山台30号線に駐車場入口を新設(現在は出口のみ)

B: 府道堺狭山線側道から入る駐車場入口を新設(現在は出口のみ)

C: 高倉台西小跡地から三原台横塚台線をまたぐ駐車場入庫専用デッキ(高西デッキ)を新設

D: 府道堺狭山線西方面から三原台ランプを経由せず直接「府道上空デッキ」を使って第3駐車場に入るバイパスを新設

E: 府道堺狭山線東方面から高倉寺交差点に接続するようランプを移設(既存の西向きに下りる・上る三原台ランプは閉鎖)

(参考) パンジョ北側の茶山台30号線の一方通行を逆方向にするアイデアも検討したが、現在すでに渋滞が発生している城山大橋付近の交通量が増加することから不採用とした

なお、これら対策のアイデアの組み合わせにとどまらず、駅前地域全体の駐車場配置の見直し・分散化など、既存の駐車場配置や規模を前提としない対策も含めて、引き続き検討を継続する。

3) 今後の検討課題

まちへの来訪者の利便性向上やさらなる混雑緩和等を図るためには、ハード面の対策とあわせて、ソフト面においてもさまざまな対策を講じることが考えられる。次のような対策等について、今後検討・研究をすすめる。

① 駐車場利用の偏りの解消

- 例
- ・ 誘導サイン
 - ・ 満空情報の一元的な発信（スマートフォンやカーナビ）
 - ・ 公共施設・民間施設を含めた地域全体の駐車場サービス券の発行
 - ・ 満空状況に応じた料金変動システムや商業施設などのサービス券を活用した遠方にある駐車場の利用促進（例：第2駐車場に停めて、パンジョで買物した客にサービス券を優遇）など、地域全体での駐車場利用の平準化 など

参考事例1：エリア内の駐車場空き情報の収集・発信（公益財団法人東京都道路整備保全公社）



公益財団法人東京都道路整備保全公社は、現在、東京・臨海副都心地区の駐車場空き情報をリアルタイムで提供している。各駐車場管理者の協力を得て実現した。駐車場空き情報はカーナビやパソコン、スマートフォン、携帯電話向けに提供される。対象となる駐車場は台場、青海、有明、東雲地区の18カ所で、総収容台数は8,397台（2013年当時）VICIS情報を受信しているカーナビでは、臨海副都心地区に近づく時駐車場の状況がカーナビ上に「P」マークで表示される。空き状況は満車が赤、混雑が黄、空車が青で表示される。

参考事例2：分かりやすい誘導サインの配置（エキスポシティ）



エキスポシティでは、駐車場入口を方面別に複数設けるとともに、分かりやすい誘導サインを配置し、駐車場へのスムーズなアクセスを誘導している。



参考事例3：需要に応じた駐車場の価格変動と情報発信（ロサンゼルス市）

ロサンゼルス市は、ダウンタウンにあるクレジットカードで支払いが可能な約6,000のメーター駐車場で、利用者の需要に応じて料金変動する「LA エクスプレスパーク」を試験的に実施している。メーター駐車スペースの地下に埋められたセンサーによって、空き駐車スペースを把握し、最新情報をオンラインやスマートフォン、市内の電光掲示板で利用者に随時知らせ、需要に応じて駐車料金を1時間50セントから6ドルの間で変動させる。ネットやスマートフォンにより、駐車場の利用状況を事前に把握できるため、スペースを見つけるため車道を探し回るドライバーを削減し、渋滞緩和や排気ガス削減、環境保全の効果が期待される。また、ピーク時など、公共交通機関の利用者増も期待されている。



② 駐車場利用者の利便性の改善

- 例
- ・ 混雑していない出庫ルートへの誘導
 - ・ ETCを活用したスムーズな入出庫
 - ・ 駐車場予約システム など

参考事例4：周辺道路の状況をディスプレイ表示した交通誘導（阪急西宮ガーデンズ）



阪急西宮ガーデンズでは、館内に設置された駐車料金事前精算機付近に、周辺道路の混雑状況をひとめでお知らせするディスプレイを設置。利用客は帰りの際、あらかじめ各出口の交通状況をイラスト表示で確認でき、同時に周辺道路の混雑状況を把握できる。

参考事例5：双方方向の無線通信技術を活用した駐車場入出庫の円滑化（国土交通省）



国土交通省が、汎用ICカードの書き込みを可能にした双方方向の無線通信技術により、スムーズな駐車場入退場を可能とする実証実験を実施。従来の駐車場入出庫では、現金支払い等一連の動作で、入口で7~15秒、出口で15~20秒要するが、実験では、入口で約3秒、出口で約7秒に短縮された。

参考事例6：駐車場予約システムの導入（関東地方の一部地域で導入）

「TaGMON parking」は時間貸し駐車場の予約システムで、出かける前に、パソコンやスマートフォンから専用サイトにアクセスし、駐車場利用の時間を予約し、事前にカード決済を済ませれば、満車時でも、スムーズな入庫と誘導で確実に駐車することが可能となる。セールスタイム（割引時間帯）を予約すれば、格安での駐車も可能となる。駐車場利用者にとっては、事前に駐車場を確保できるとともに、駐車場を探すための徘徊運転がなくなり、交通渋滞の緩和に寄与する。現在は関東地方の一部地域のみで利用できる。



参考事例7：全自動駐車システムによる効率化（フランス）
 2014年度のCES(コンシューマー・エレクトロニクス・ショー)で、フランス自動車部品メーカー「ヴァレオ」が発表した、車が駐車場まで自走する「全自動駐車システム」。
 全自動駐車システムを起動すると、車が駐車場の空きスペースを探し、自走して駐車する。帰りは、スマートフォンで呼び出せば、車が自動的に出庫され、ドライバーの前まで自走する。自動運転車を活用したシステムであるが、駐車場は公道ではないため、実用化の障壁が少なく、実現の可能性は高い。
 安全で効率的な駐車が可能であるため、商業施設における駐車場スペースの有効活用が期待できる。



③公共交通等の利用促進

- 例 ・公共交通利用者や自転車での来訪者へのインセンティブ
 (例：ICカードへのポイント付与、購入商品の配送サービス など)
 ・遠方の駐車場と商業施設や公共施設をつなぐ巡回バスの運行 など

参考事例8：来訪者へのインセンティブによる公共交通の利用促進（エキスポシティ）



エキスポシティでは、公共交通利用促進のために下記の取り組みを実施している。

- ①ICカードへのポイント付与：ICカードを使用してモノレール・バスで来館した利用客にポイントを付与。
- ②近隣駐車場と連携したパーク＆ライドの推進：近隣駐車場を利用し、エキスポシティで合計5千円以上購入した場合、お買い物券1千円プレゼント。
- ③モノレール利用を促進する無料配送サービス(混雑が予測されるオープン時の期間限定)：周辺道路への混雑低減のために、ICカードを利用したモノレールで来館した利用客(1万円以上購入条件)に対し、商品の無料配送サービスを実施。

(参考)駐車場ゼロシステムの導入：隣接する市立吹田サッカースタジアムでの試合観戦の駐車利用をなくすため、試合開催中に館内のゼロシステム端末に駐車券を入れないと、通常料金に6千円プラスした駐車料金が発生。

参考事例9：遠方の駐車場や商業施設をつなぐ巡回バスの運行（うめぐるバス）



一般社団法人グランフロント大阪 TMO が運営主体となり、梅田エリア内の駅、遠方の駐車場、商業施設、病院、公共施設をつなぐエリア巡回バス「うめぐるバス」を運行。
 バスの運行は阪急バス株式会社に委託。

- 所要時間/約30分
- 停留所/12箇所
- 運行間隔/約10分～12分
- 運賃/100円

④先進的な交通システムの導入

- 例 ・緑道やデッキ上を走る超小型モビリティ（セグウェイ、2人乗りEVなど）
 ・電気自動車の充電や施設への電力供給ができる太陽光発電が可能な道路（ソーラーロード）
 ・自動運転技術を活用した公共交通システム など

参考事例10：電気自動車・自転車の利用促進を図る新技術の導入（米国、オランダ）

太陽光発電のパネルを内蔵した道路を敷設し、走りながら電気自動車や電気自転車に給電できるシステムが米国やオランダで開発中である。
 オランダの「SolarRoad社」では、実際に70mのソーラーロードを試験的に敷設し、6カ月で3,000kWh(家1軒分)の電力を生み出したことを発表している。
 また、米国では、「Solar Roadways社」がエネルギー省から資金提供を受け、3.6m四方のソーラーパネルをアスファルト中に埋め込み太陽からエネルギーを集め、上を通過する乗り物に転送するシステムの開発を行っている。
 駅前地域内の道路やデッキ、歩道、パブリックスペース等に導入できれば、大きな話題になるとともに、電気自動車・自転車の利用促進による環境への配慮や災害対策等への貢献が期待できる。



Solar Roadways社の作成したソーラーパネルロードのイメージ

参考事例11：自動運転技術を利用したきめ細かな公共交通ネットワークシステム（イタリア）

イタリアの「NEXT Future Transportation社」が実用化に向けて開発中の次世代型スマート交通システム「next」は、最大6人乗りの全自動で運転するカーゴを活用した公共交通システムである。
 ポイントは、行き先が同じカーゴ同士が次々と連結し、イモムシ状態に連なって移動したり、分離したりしながら、ドアツードアで目的地まで送り届けてくれる点であり、カーゴ同士は連結すれば、運転中の内部での移動が可能になる。
 これによって、スムーズな乗換えが可能になり、カーゴ間を行き来することで、例えば駅を出たときはバスのような長さで、駅から離れるにしたがって、小さなカーゴに分裂して、住宅地まで移動することも可能になる。
 また、カフェを搭載したカーゴやトイレを搭載したカーゴをスマートフォンで呼び出して、ストップすることなく連結して、移動中にコーヒーを飲んだり、用を足したりすることも可能になる。



「next」のデザインイメージ



4-2 歩行者の利便性向上 <歩行者動線>

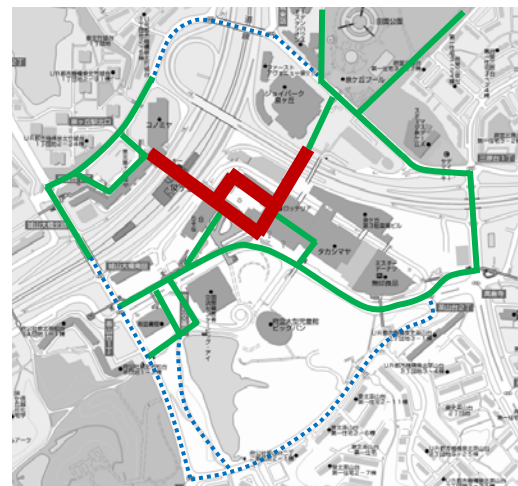
(1) 現状・課題

本地域では、デッキを中心に歩車分離が図られているものの、高低差による上下移動や経路が複雑となっている。

また、泉北ニュータウンの特徴である緑道により、周辺への住区へのネットワークがあるものの、周辺へのネットワークも断続的となっているため、回遊性に乏しいなどの課題を抱える。

■歩行者の通行量の傾向

H27 実施の目視による通行量調査によると、第4駐車場・ジョイパーク前～駅デッキ区間で通行量がやや多く、ビッグバン周辺地はあまり歩行者がみられない。

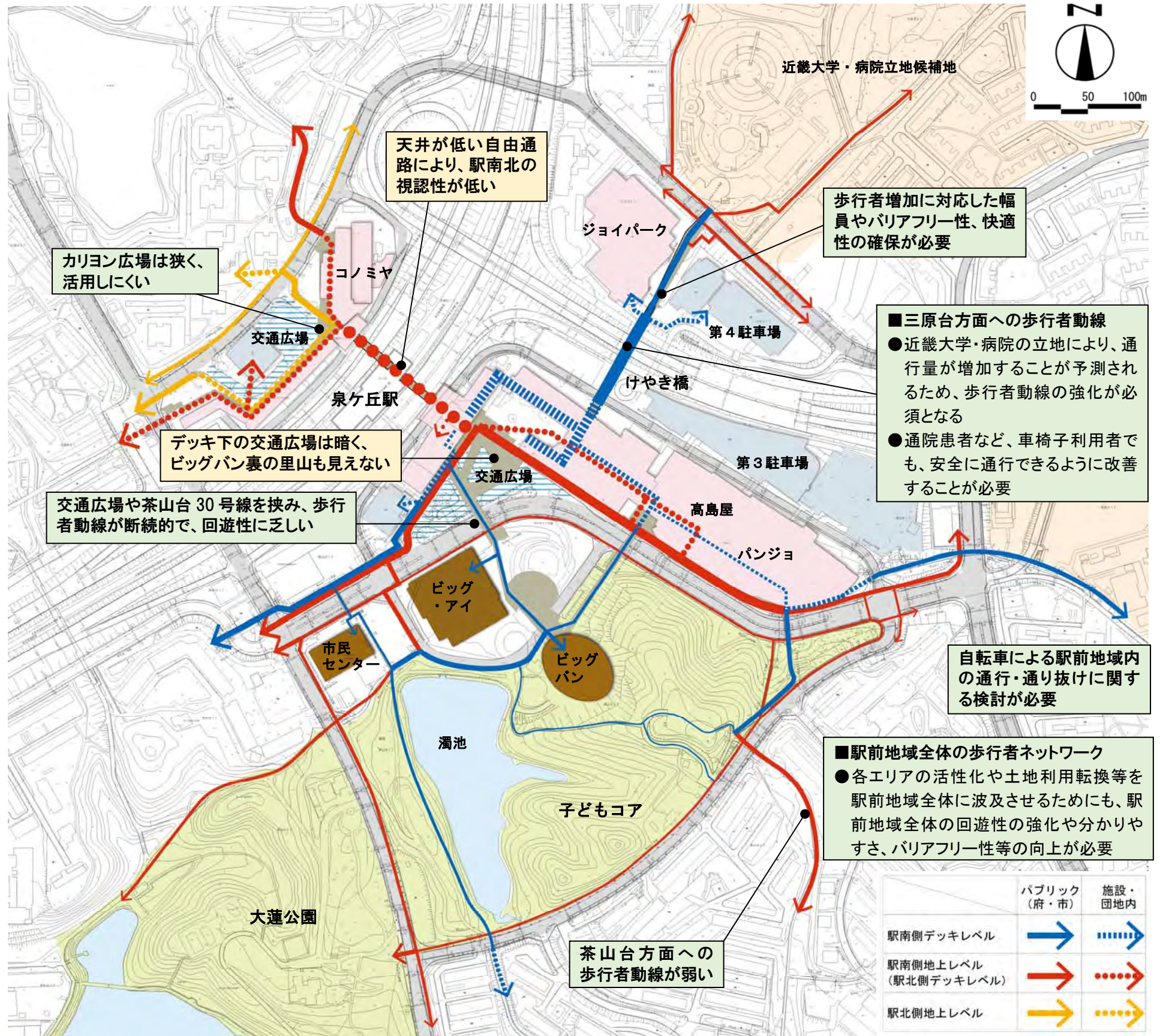


赤: 歩行者の通行量が多い
 緑: 歩行者の通行量は少ない
 青: ほとんど歩行者の通行はみられない

また、駅からジョイパーク前につながるけやき橋では、雨天時には屋根のある部分に歩行者が集中している。



■歩行者ネットワーク、広場の課題



(2) 分かりやすく、快適かつ楽しく歩ける歩行者ネットワークの形成

1) 駅前広場周辺の歩行者ネットワーク改善の基本方針

駅北・南等の事業スケジュールの調整等の関係者間の協力・連携を図りながら、現在のバス・タクシー、キス&ライド等の交通機能、利便性を維持・向上させ、さらに、若年世代をはじめ、多世代が惹きつけられる駅前地域の商業機能や交流機能を向上させられるよう、快適で回遊性のある歩行者ネットワーク改善をすすめる。

1 まちの顔となるシンボリックな広場や歩行者軸をつくる

- (イメージ) ○駅からの正面に位置するシンボル広場
 ○若年世代にも魅力的なカフェやショップが開き、人々が滞留し、賑わいのある広場
 ○沿道への泉北ニュータウンの魅力発信となる機能の配置 (例: マルシェや健幸プラザ (病院受付等)、図書館など)

2 各方面へ分岐・回遊する分かりやすい動線とその発着点をつくる

- (イメージ) ○近畿大学・病院方面、ビッグバン方面、竹城台方面などへの分岐点の集約
 ○デッキレベルと地上レベルなどのスムーズな上下移動、バリアフリー化
 ○初めて訪れる来訪者や外国人にもわかりやすい各施設への動線とサイン計画
 ○自転車やシニアカー、パーソナルモビリティへの対応

3 多様なアクティビティや人々の出会い、交流の場となる広場をつくる

- (イメージ) ○主動線に隣接した位置への広場
 ○多様なイベントやアクティビティに使える空間、設備、規模
 ○まちの回遊性強化や魅力創造・発信に最大限活用するための仕組み (エリアマネジメント組織による運営など)

4 泉ヶ丘らしいブランドをつくる緑豊かなランドスケープと眺望をつくる

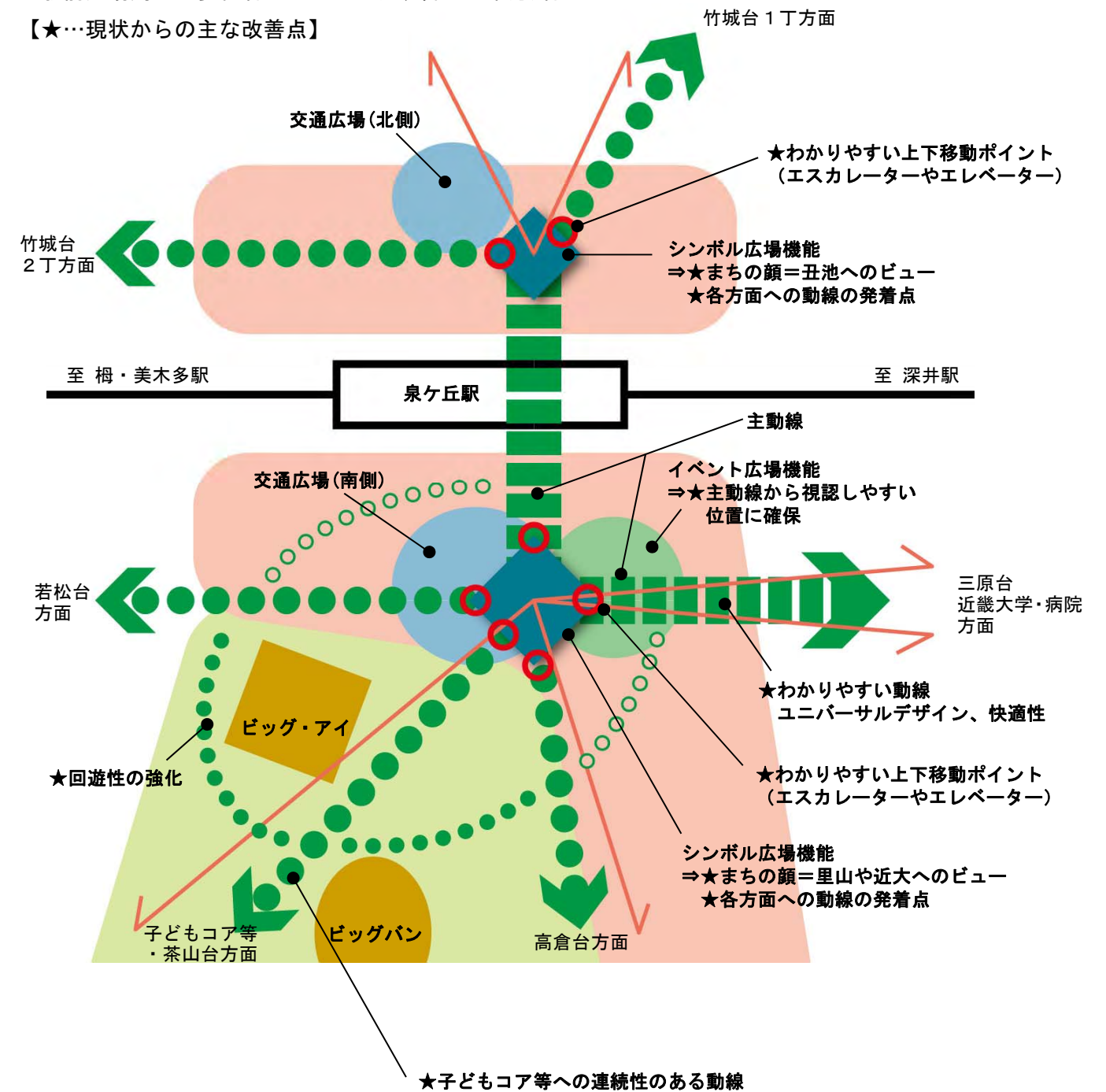
- (イメージ) ○ビッグバン裏の里山や濁池、丑池、フェニックス並木などの緑、ビッグバンやパンジョなどの個性的な建築等への眺望
 ○“観る”“触れる”“育む”“飾る”など五感で楽しめる多彩な緑をシンボリックにあしらったランドスケープ

5 まちの魅力、賑わいが連続する空間・景観をつくる

- (イメージ) ○交通広場や茶山台 30 号線 (ビッグ・アイ北側道路)、竹城台 36 号線 (コノミヤ北側道路) による空間や動線の分断の解消
 ○歩行者動線沿いへの施設の開放やアクティブユースの配置による歩いて楽しい空間の形成

■駅前広場周辺の歩行者ネットワーク改善の基本方針図

【★…現状からの主な改善点】



※今後、都市機能配置の検討にあたっては、歩行者の属性や移動目的などを想定し、検討することが必要。

(参考事例) 新たなシンボルとなる「人の広場」の機能イメージ

●まちな顔や動線の結節点となる広場機能

- ・現在の駅前の広場は、駅からの歩行者の主動線からやや外れていること、駅前の象徴的な景観（ビッグバンやその背後の緑、パンジョなど）を眺望しにくいことなどから、駅前地域の顔としての機能や人々が出会う結節点としての機能が十分とはいえない。
- ・分かりやすく快適で、まちな顔ともなる歩行者動線・空間をつくるために、広場機能を効果的に配置することが望まれる。特に、分かりやすい動線をつくるためには動線の結節点となる位置にシンボリックな広場を配置することが効果的である。



参考事例1：たまプラーザ駅の広場

改札口を分散させずに集約するとともに、バスターミナルや商業施設、周辺住宅地等の各方面への動線の発着点を改札前の広場に集約



参考事例2：二子玉川ライズのギャラリー

駅改札の正面に開放的な大空間とモニュメント(パブリックアートやクリスマスツリー)、案内板を設置している

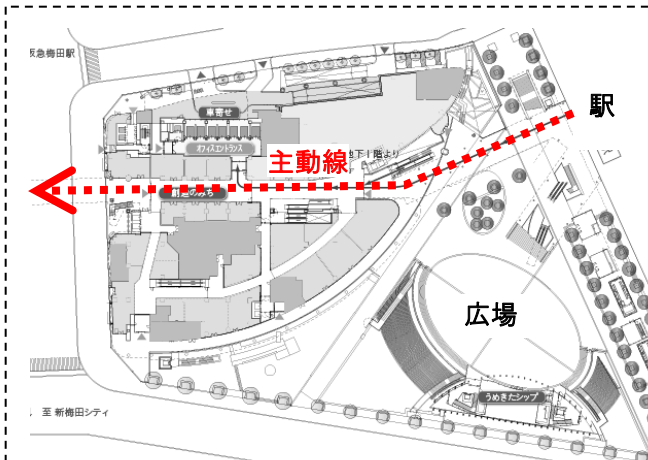


参考事例3：渋谷ヒカリエのアーバンコア

主たる縦移動の空間をシンボリックに配置

●イベント会場や人々の交流・滞留の場となる広場機能

- ・歩行者ネットワークの改善による快適性・回遊性の向上に加え、主動線からの視認性を向上させ、イベント等の開催に適切な大きさの広場を配置することが考えられる。



参考事例4：うめきた広場

駅から施設への主動線を外しつつ、視認性が高く象徴的な位置に配置されている。広場に面して有名店を置くことで、日常から賑わいがある。

橿円広場は 1,700 m²(収容人数 1,500 人)
利用料は、平日 120 万円/日、休日 150 万円/日
公共用地を民間が計画・整備・運営



参考事例5：西宮ガーデンズのスカイガーデン

商業施設の屋上にありながら、イベントのできるステージやオルゴールの音色にあわせて水の出る噴水、芝生広場など、さまざまな特色をもった広場を組み合わせ、交流や憩いの場となっている。

2) 具体的な取組み

①近畿大学方面への歩行者動線の対応方針

すでに多くの歩行者が通行する南専門店街から第4駐車場への歩行者デッキにおいて、近畿大学・病院の立地により、さらに多くの歩行者の通行が想定される。

○歩行者の想定

- ・ 駅南側（駅、交通広場、駅前施設、子どもコア等）と三原台の住宅地方面を行き来する地域住民
- ・ 駅南側（同上）とジョイパーク、第4駐車場を行き来する施設利用者
- ・ 駅南側（同上）と東大谷高校を行き来する高校生、職員等
- ・ 駅南側（同上）と近畿大学・病院を行き来する職員・学生、患者、見舞い客、関係者など（新規）

そのため、上記の歩行者に対応し、安全・快適な通行機能を確認するとともに、賑わいの向上に向け、下記の対応方針を前提とした整備に向けた調整を進める。

対応方針

○安全かつ快適な歩行者動線の整備

（対応イメージ）

- ・ 病院通院者や沿道施設利用者、地域住民等にやさしいバリアフリー化、上下移動の円滑化
- ・ 幅員は広く確保し、溜まり空間、広場空間を適宜配置
- ・ 雨天でも濡れずに駅から近畿大学・病院まで行けるよう屋根を設置
- ・ 駅から三原台方面への連続した歩行者動線の維持・向上

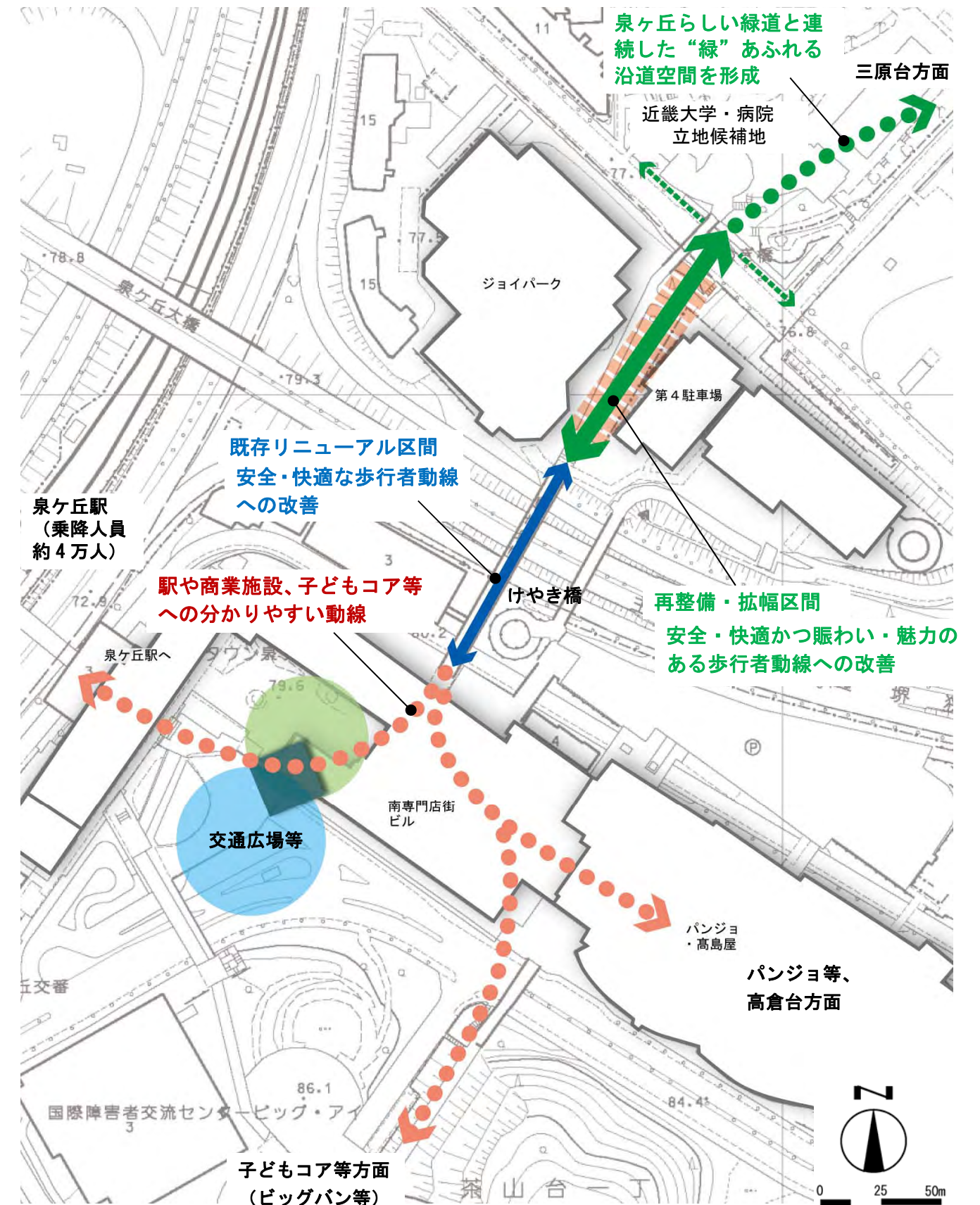
○魅力的で歩いて楽しい歩行者空間の整備

（対応イメージ）

- ・ 歩行者動線に向かって開いた施設計画
- ・ 泉ヶ丘らしい緑道と連続した“緑”あふれる沿道空間を形成

※今後、都市機能配置の検討にあたっては、歩行者の属性、移動目的などを想定し、検討することが必要。

■近畿大学方面への歩行者動線改善方針図



5 ビッグバン周辺地等の活性化 <子どもコア等>

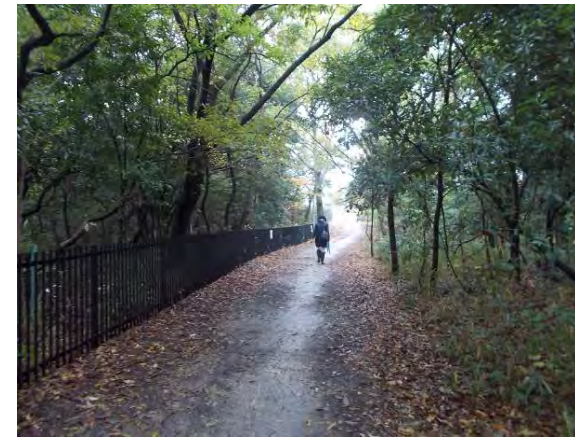
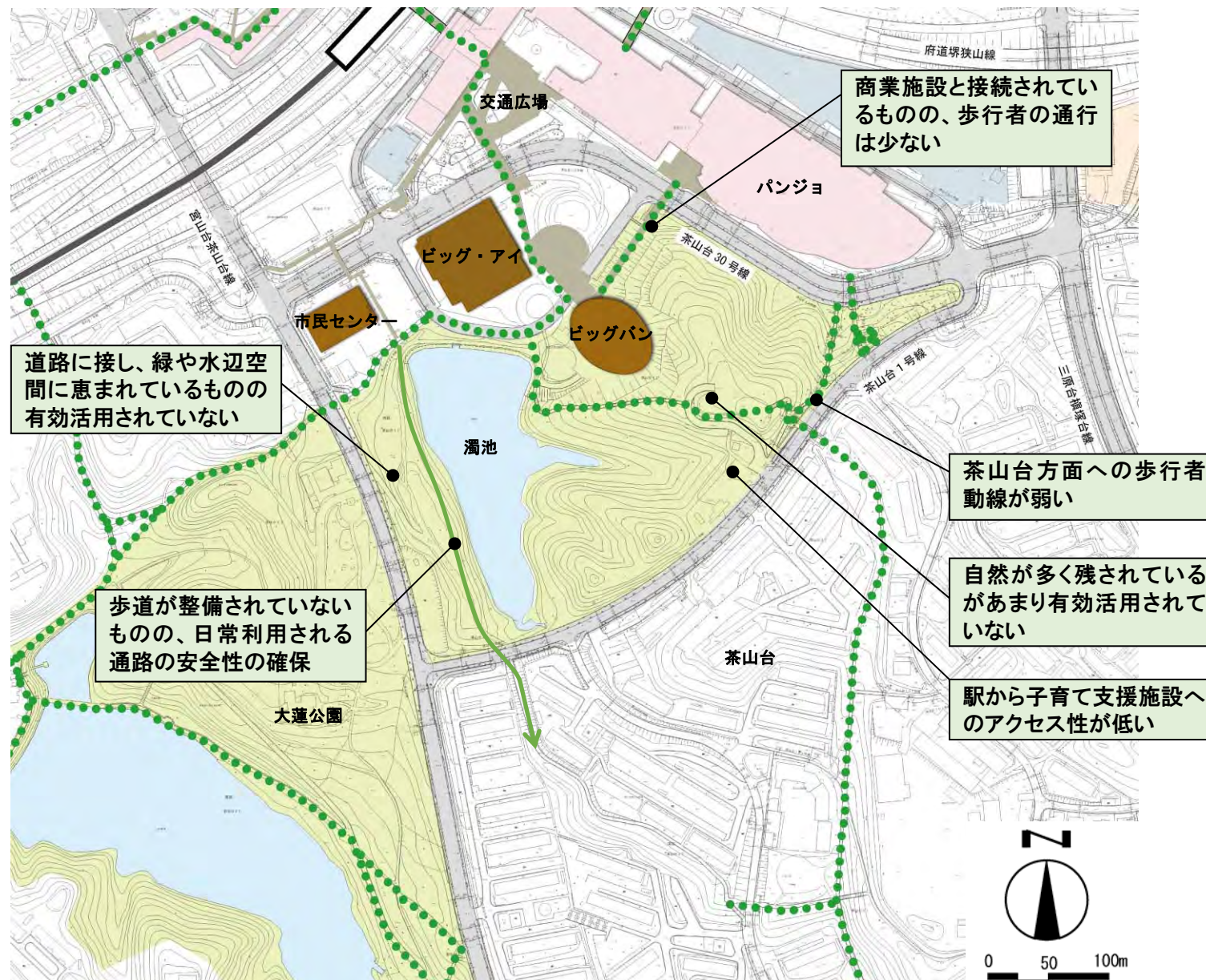
(1) 現状・課題

市民センターやビッグバン、ビッグ・アイが立地する子どもコアでは、駅前という好立地にありながら、自然の残るビッグバン裏の里山や、濁池周辺の水辺空間が十分に活用されていない。

また、地域住民が利用する濁池横の舗装されていない通路や、ビッグバン裏の里山にある通路など、周辺の緑道等と連続した歩行者動線となっていない。

そのため、駅周辺の近畿大学・病院の立地や、駅前商業施設などの施設更新の動きと併せ、駅前地域の活性化に向けた公共用地を中心とした土地の有効活用と、動線の確保が活性化に向けた喫緊の課題となっている。

■子どもコア等の現状・課題



地域住民が利用する濁池横の舗装されていない通路



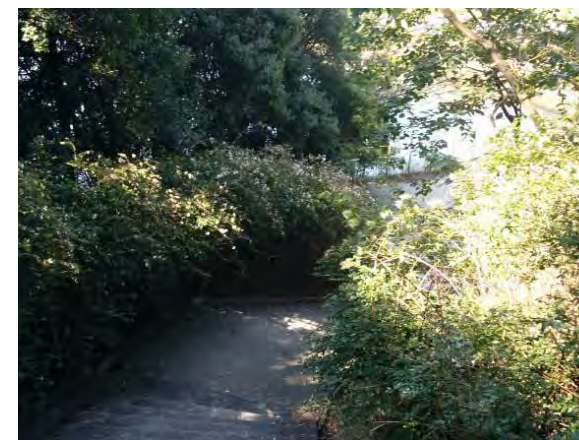
駅南の交通広場上のデッキより眺めたビッグバンと緑地



駅方向から大蓮公園へつながる緑道は1か所



水辺空間としては有効活用されていない濁池



あまり有効活用されていないビッグバン裏の里山内の通路



商業施設とビッグバンをつなぐデッキ

(2) 活性化に向けた取組みの基本方針

活性化ビジョンを踏まえ、子育て世帯をはじめ、若年世代の誘引につながるよう、自然豊かな森や池を活かし、親と子が遊び、学び、楽しめる、民間の柔軟な発想も取り入れた、魅力的な施設等の導入を図るなど、駅前地域活性化の起爆剤や今後の活性化を推進する基盤となることをめざす。

1 子どもと保護者をターゲットにした施設・プログラム

- (イメージ) ○遊び、学び、交流の魅力的な施設・機能導入 (例：プレイパーク、親子自然教室など)
- 多様な主体の参画の仕組み (例：関係者による協議会、利用者の参加できる場など)
- 子育て支援機能の付与 (例：保護者の交流機会、子どもの遊びセミナー、一時預かりなど)

2 大蓮公園、ビッグバン、ビッグ・アイとの一体的な活性化

- (イメージ) ○大蓮公園との一体的なマネジメント (例：同一事業者による共同の管理運営など)
- ビッグバン、ビッグ・アイとの連携によるコンテンツの充実 (例：屋外プログラムなど)
- 利用者サービス向上に資する駐車場機能 (例：サービス連携など)

3 駅前地域全体の活性化への貢献

- (イメージ) ○駅前地域の新たなブランドイメージの創造と発信 (例：名物となる緑豊かな通りなど)
- 駐車場の設置等による交通体系の改善への貢献 (例：駐車場の分散化など)
- 商業施設・大学等との連携 (例：ケータリングサービス、学生による健康プログラムなど)

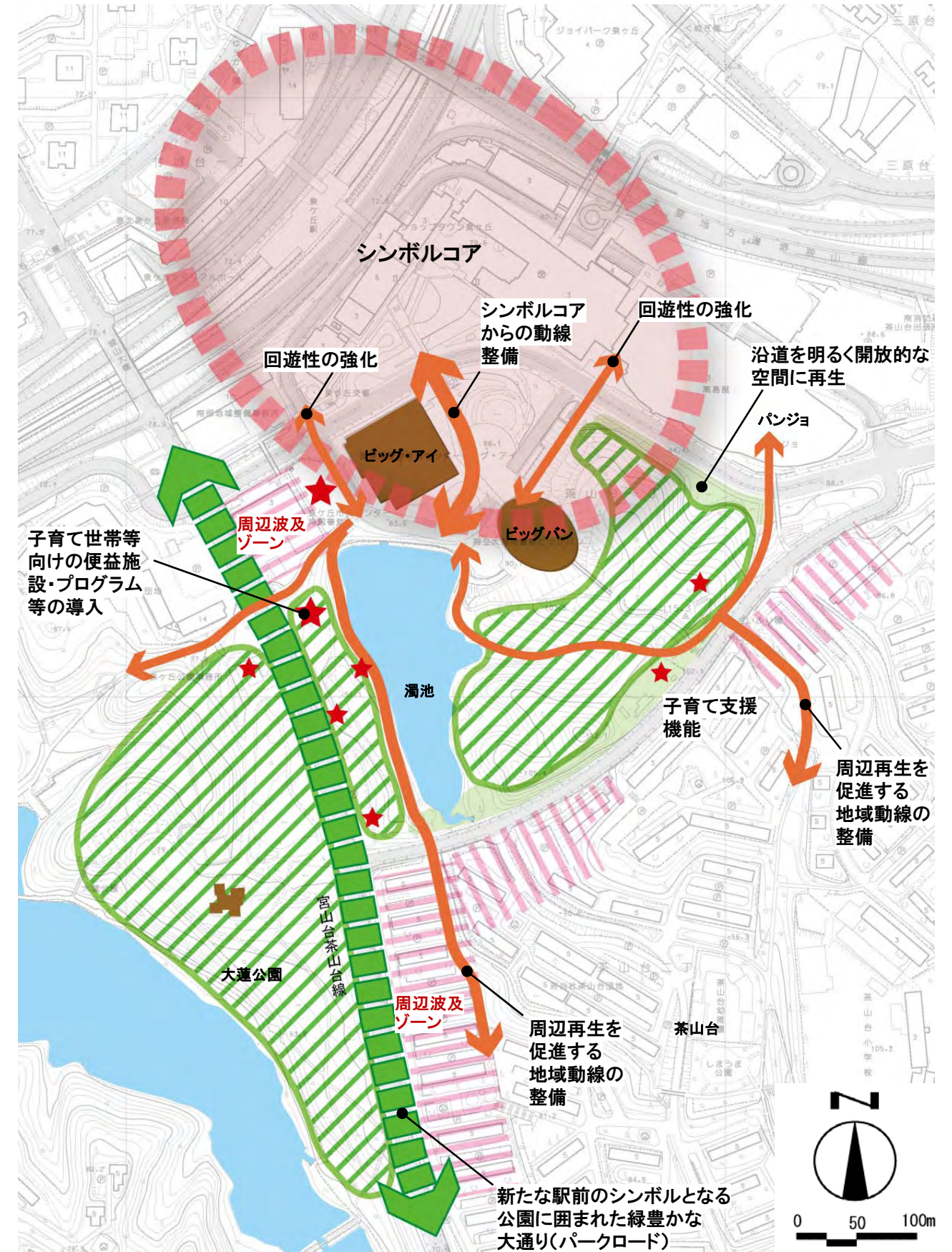
4 地域動線の整備による周辺再生促進への寄与

- (イメージ) ○シンボルコアからの動線整備 (例：駅前からの玄関口となるシンボル空間の形成など)
- 茶山台方面への動線整備 (例：夜間でも安心して公園内を通り抜けできる動線整備など)
- 大蓮公園・若松台方面への動線整備 (例：沿道利用と合わせた動線の高低差処理など)

5 段階的な整備による戦略的な魅力向上

- (イメージ) ○ニーズを反映した段階的な整備・充実 (例：里山など市民参加での整備、沿道ゾーンなど)
- 段階的な事業者選定など PPP 手法の導入 (例：二段階方式など)
- 子どもコア等の魅力向上によって土地利用の増進が期待できる「周辺波及ゾーン」の設定 (例：子どもコア等と一体となった沿道利用など)

■子どもコア等の活性化に向けた取組みの基本方針図



6 エリアマネジメントによるエリア価値の向上 <エリアマネジメント>

泉ヶ丘駅前地域において今後進めるハード・ソフト面の取組みをより効果的なものにするるとともに、持続的・発展的な活性化に結びつけていくためには、エリア全体の価値向上を図るためのエリアマネジメントの取組みが必要不可欠である。

泉ヶ丘にふさわしいエリアマネジメントなど関係者が連携した枠組みを具体化するため、泉ヶ丘における連携・協働の取組みの現状や、今後、研究・検討を進める事項及びエリアマネジメント組織化に向けた進め方について、ラウンドテーブルにおいて共有した。

(1) エリアマネジメント組織化に向けた整理

①泉ヶ丘における事業者間での連携・協働した取組み

■泉北ニュータウン再生府市等連携協議会

構成員	大阪府、堺市、UR都市機構、大阪府住宅供給公社、大阪府タウン管理財団
目的	堺市が策定する「泉北ニュータウン再生指針」を踏まえ、泉北ニュータウンの再生に向けて、大阪府と堺市が連携し、広域的に取り組むべき以下の事項について、関係する公的団体とともに協議・検討及び事業を行うこと
主な取組み	「泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョン」、「泉北ニュータウン公的賃貸住宅再生計画」の策定 等

■泉ヶ丘ライブタウン会議

構成員	泉ヶ丘専門店会、ビッグバン、ビッグ・アイ、コノミヤ、ジョイパーク泉ヶ丘、セルビス、泉北エネルギーセンター、泉北高速鉄道、高島屋泉北店、南海電気鉄道、パンジョ、泉北ニュータウン再生府市等連携協議会泉ヶ丘分室
目的	泉ヶ丘駅前の事業者などで情報交換や連携した事業を実施することで、駅前地域のにぎわいづくり・ファンづくりを行うこと。
主な取組み	ハロウィンパレード、グリーンフェスタなどのイベントの開催 南区クリーンキャンペーンなどへの参画 駅前地域の事業者等の連絡・情報交換

■泉ヶ丘駅前地域活性化アクションプラン策定に係る関係者ラウンドテーブル

構成員	南海グループ（南海電気鉄道株式会社、株式会社パンジョ）、株式会社コノミヤ、学校法人近畿大学、独立行政法人都市再生機構、大阪府住宅供給公社、大阪府、堺市
目的	駅前地域に資産を保有（予定を含む）する主な民間事業者とともに、公的賃貸住宅事業者、行政により駅前地域の関係者共通のアクションプラン案について検討、策定する場として設置。
主な取組み	「泉ヶ丘駅前地域活性化アクションプラン」の案の策定

②泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョンにおける位置付け

「泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョン」では、「公的資産の活用や地域全体で連携した活性化事業の推進について、自ら考え、行動し、運営できるエリアマネジメント組織」の構築が期待されており、その取組みとして、大きく次の4点を掲げている。

- 1) ハード・ソフト事業の連携・調整
- 2) 地区の活性化の持続的発展をめざすP D C Aサイクルの実施
- 3) 公的資産等の管理運営とこれらを原資とした活動の展開
- 4) 地域住民や事業者などとの目標等の共有や連携

(参考) エリアマネジメントについて

- ・エリアマネジメントとは、「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組み」（国土交通省）をいう。
- ・国内の業務・商業地で展開されているエリアマネジメントの要素および具体的な活動は以下のようなものが挙げられる。

要素	具体的な活動
①地域の将来像・プランの策定・共有化	・地域の将来像・プランの策定 ・地域の将来像・プランに基づく新たな空間・機能の誘導
②街並みの規制・誘導	・街並みに関するルール策定 ・街並みに関するルールの運用
③共有物等の維持管理	・広場・駐車場等の土地の共有・維持管理 ・ケーブルテレビ等の設備・施設等の共有・維持管理 ・公開空地等の共用空間等の一体的な管理
④公物（公園等）の維持管理	・集会所、コミュニティセンター等の公益施設の管理 ・公園や河川敷等の管理 ・道路や植栽等の管理
⑤地域の防犯性の維持・向上	・防犯灯・防犯カメラ等の設置 ・地域内の巡回パトロール ・警備会社によるセキュリティシステムの導入
⑥地域の快適性の維持・向上	・地域の美化・緑化活動の推進 ・迷惑駐車・駐輪等の迷惑行為の防止
⑦地域のPR・広報	・ホームページ、広報誌等による情報発信 ・地域に関するシンポジウム等や地域のプロモートイベントの開催
⑧地域経済の活性化	・地域の名産品等の創出・生産 ・新たな企業・事業主・経営者のインキュベート
⑨空家・空地等の活用促進	・空家・空地等を活用した生活支援等のビジネスの展開、施設の運営 ・市民農園等の運営
⑩地球環境問題への配慮	・ハードの整備による地球環境問題への対応 ・省資源化等のソフトの活動の展開
⑪地域の利便性の維持・向上、支援サービス等の提供	・子育て支援サービスの提供 ・コミュニティバスの運営、カーシェアリングの実施 ・地域の就業者へのサービスの提供
⑫コミュニティの形成	・運動会等のイベント等の地域の交流機会の創出 ・防災訓練の実施 ・クラブ・サークル活動が行われる環境整備・マネジメント ・インターネットを活用した地域内の情報交流 ・エリア内の組織間のネットワーク形成・調整 ・企業コミュニティの形成

資料：国土交通省HPを参照

③泉ヶ丘において考えられる取組みイメージ

公民や地権者・事業者間の連携による具体的な事業として、以下のものが挙げられる。

●広場や歩行者空間等のパブリックスペース（公民）の管理運営やこれらを活用したイベント等の実施

- ・複数の所有者に分かれるイベント広場やデッキや歩道、緑道といった歩行者空間等のパブリックスペースの管理を一元化し、連続性・効率性を高めるとともに、公共用地を含めて、民間の創意工夫によってイベント開催や屋外広告物の掲示、店舗等の設置などによって、地域の魅力発信、活性化に有効活用する。

参考事例1 パブリックスペースを活用したエリアマネジメント（グランフロント大阪）

- ・グランフロント大阪の開発にあたって、大阪市の所有する広場を民間事業者が設計、整備。
- ・民間地権者12社で設立したエリアマネジメント組織、一般社団法人グランフロント大阪TMOが、市有地である「うめきた広場」を普通借地権契約で賃借。
- ・グランフロント大阪TMOが公共用地を含むパブリックスペースをイベント開催や屋外広告物掲示に活用し、エリアのブランディング、魅力向上を実現するとともに、エリアマネジメントの活動資金を確保している。
- ・また、TMOが管理を行うことで、高質な公共空間の整備を実現している。



うめきた広場：公共用地を賃借し、イベント等に活用することで、地域の魅力向上や集客力の増加に貢献



エリアマネジメント組織によりコントロールされた街灯への広告バナーの設置により、エリア一帯のプロモーションやブランディングを実現



●公園を核としたブランディングや情報発信

- ・公園を核として、駅前地域の新たなブランドイメージの創出や公園等を活用したイベント、プログラム等をまとめて情報発信することなど、駅前地域全体の魅力創造につなげていくため、管理運営も含めた仕組みと仕掛けが期待される。

参考事例2 多様な主体が連携した公園の活性化（服部緑地）

- ・服部緑地は広さ約126haの大規模な大阪府営の都市公園で、北大阪急行の緑地公園駅より徒歩5分の位置に立地する。
- ・服部緑地の管理は、指定管理者制度を活用し、民間委託されており、一部の売店、日本センチュリー交響楽団、日本民家集落博物館、乗馬センターを除く施設や駐車場、緑地の管理等がプロポーザルによって選定された一民間事業者グループに委託されている。
- ・服部緑地の場合、複数に分かれる公園内施設の運営事業者と行政、鉄道事業者、学校、府民、関連団体等が参画する協議会を設置し、服部緑地内の連携情報の共有と一元的な情報発信（定期刊行物の発行）、連携事業の企画等を行っており、エリアのブランディングにつながっている。

ブランディングに寄与する定期刊行物



参考事例3 非営利組織による公園を拠点とした都市の魅力創造（ブライアントパーク）

- ・マンハッタン都心部に位置するニューヨーク市のブライアントパークは、公園周辺の地権者負担金(BID)を活用しながら、公園内で様々なプログラムの企画運営や公園の清掃・警備等を行う非営利団体「ブライアント・パーク・コーポレーション」が公園を拠点とした都市の魅力創造に取り組んでいる。
- ・具体的には、公園内へのレストラン等の設置、公園内の無線インターネット通信拠点の整備、公園内での読書スポットや卓球場などの設置などの環境を整えるとともに、非営利団体が周辺の事業者・NPO等と連携し、読書会やバードウォッチング、ヨガや太極拳、卓球大会など様々な魅力的なイベント・プログラムを定期的実施している。
- ・「ブライアント・パーク・コーポレーション」は、全米のBID組織の中でも、イベントや立地施設からの収入など自主財源比率の最も高い組織として知られている。



早朝のヨガ教室

参考事例4 その他の公園を活用したエリアマネジメント事例

- ・東京の六本木ヒルズでは区内の区分所有者が共同委託する統一管理者(森ビル)が公共の公園・道路の管理を行い、アート作品の展示等を行っている。
- ・大崎駅周辺地区のエリアマネジメントを担う一般社団法人が、区内の公共公園の維持管理を担っており、イベントや防災活動に活用している。

● 駐車場の運営

- ・駅前地域内に立地する多くの駐車場の利便性の向上を図りながら、駐車場の入庫待ちや空き駐車場を探すための徘徊などによる交通渋滞等をなくすため、駅前地域全体の駐車場が連携・協力した共通駐車券の発行や満空情報の発信、利用の偏在を防ぐ混雑度に応じた利用料金の変動システム、公共交通や施設利用とのサービス連携など、駐車場間が連携したマネジメントを実施することが期待される。

参考事例5 エリア一体での駐車場の共通化（丸の内パークイン）

- ・丸の内パークインは、大手町から丸の内、有楽町エリアをカバーする19ヶ所の施設にまたがった約4,000台の駐車場。ブランドと利用料金を統一することで、どの駐車場でも、同じサービスと快適さを提供し、加盟店での利用金額に合わせた駐車場サービスを共通して展開している。
- ・駐車場の満空情報は、リアルタイムでホームページで見ることができる。その他、交通ナビゲーションサービスでも同様にリアルタイムで満空情報は取得できる。



共通のロゴマーク

参考事例6 エリアの巡回バスやレンタサイクルと駐車場の連携（グランフロント大阪）

- ・グランフロント大阪では、開発にあたって、梅田地区への自動車の流入を抑制するために、「うめぐるパーキング」を実施している。これは、大阪ステーションシティや大阪駅前ビル、梅田スカイビルなど周辺の駐車場の利用促進と、車を止めてバスに乗り継ぐ「パークアンドライド」の推進に向けた取り組み。
- ・TMOが実施する「うめぐるバス」（巡回バス）のバス停や「うめぐるチャリ」（レンタサイクル）近くにある駐車場を「うめぐる協力駐車場」として、広報に協力している。2013年秋には期間限定で、「うめぐる協力駐車場」利用者に「うめぐるバス」や「うめぐるチャリ」の無料利用券を進呈した。

● 清掃・警備、防災、エネルギー等の連携

- ・駅前地域内の各施設の清掃や警備といった外部委託サービスの共同化、大規模な災害時の防災活動での連携協力や駅前地域一帯での防災計画の作成、一時避難場所や防災備蓄等の共有、ガスコージェネシステムや蓄電池等を活用した分散型エネルギーシステムを導入したエネルギー融通による平準化など、様々なソフト面での連携が考えられる。
- ・駅前地域全体で公民連携で取り組むことによって、まちへの来訪者、周辺住民を巻き込んだ駅前地域の安全・安心まちづくりを推進することで、付加価値を生み出すとともに、まちへの愛着を育むことが期待できる。

参考事例7 管理業務等の共同化（札幌大通まちづくり株式会社）

- ・ビル管理共同化事業として、EV保守や事業系ゴミの管理を共同化し、一括契約化することで安価に契約し、従前契約との差額をオーナー、テナント、まち会社で等分している。まち会社は、その収益をエリアマネジメント活動に還元している。

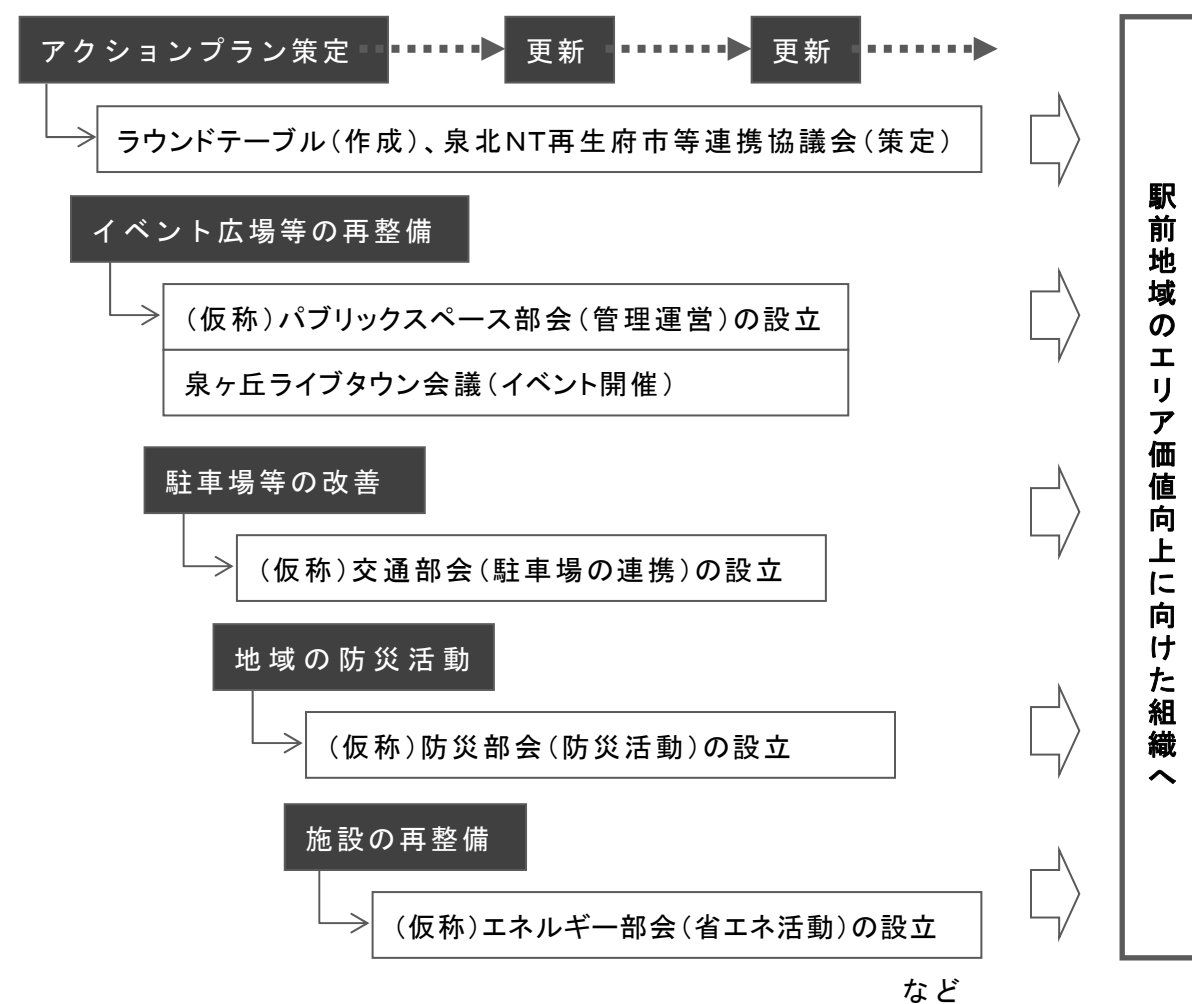
（2） エリアマネジメント組織化に向けた進め方

本地域における、駐車場の管理運営、広場・歩行者動線・公園などオープンスペースの管理運営などの事業においては、公益性・市場性の両面を有しており、行政あるいは民間事業者が単独で実施するより共同あるいは連携による事業が効果的・合理的な場合があると考えられる。

具体的な事業の進捗等に応じて、取組みテーマごとに関係者間での連携・協働の体制を構築し、その状況を鑑みながら、駅前地域全体のエリア価値向上にふさわしいエリアマネジメント組織を検討していく。

■ 段階的なエリアマネジメント体制の構築イメージ

※ 下図に掲げる事業テーマは例示



など

7 アクションプランの充実に向けて

テーマごとに、関係者が共有できた事項を確認し、引き続きラウンドテーブルで検討・協議を重ね、「誰が、どこで、どのような事業を、いつ実施するか」を示すアクションプランとして充実させていくための今後の進め方について、下表のとおり確認する。

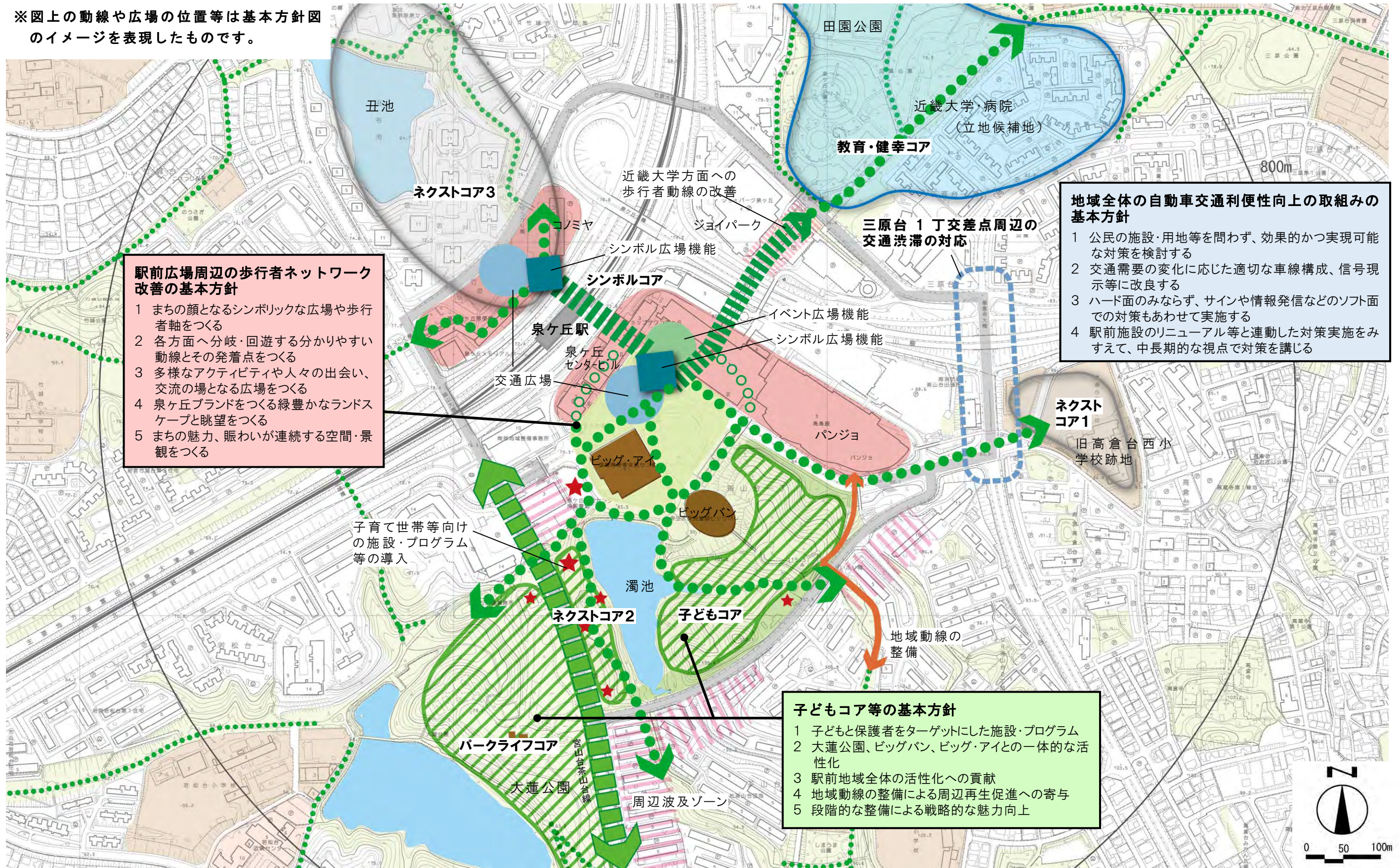
今後、泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョンの具体化に向け、ラウンドテーブルにおいて、適宜テーマを設定し、検討・協議を重ね、アクションプランの追加・充実を図りながら、取組みのスケジュール感を共有し、公民協働で実現に取り組んでいくこととする。

- (テーマ例)
- ・ 駅前に導入・強化等が期待される施設・サービス
 - ・ 子育て支援施設の展開
 - ・ 近畿大学・病院立地と連動した医療関係の研究所・オフィス等の導入
 - ・ 地域の魅力や利便性向上に連動した段階的な住宅供給、他施設との連携・併設など
 - ・ 高倉台西小学校跡地の活用
 - ・ 地域のブランドイメージの強化や発信、ブランド創造に貢献する機能の導入

テーマ	共有事項（到達点）	今後の進め方	
		主な検討事項	スケジュール
自動車のスムーズなアクセス （4-1章）	「地域全体の自動車交通利便性向上の取組みの基本方針」をとりまとめるとともに、ソフト面における対策として、「駐車場利用の偏りの解消」など参考事例による今後研究・検討を進める事項を共有した。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前施設の改善や更新の計画検討と整合を図りながら、駅前地域全体の自動車交通の利便性向上や駐車場の最適な規模・配置、ソフト面の対策等も含め総合的な検討が必要。 ・ 参考事例や先進的な技術のうち、本地域で導入効果の高いものについて、研究をすすめることが必要。 ・ 新たな交通システムや先進技術の導入にあたっては、社会実験や特区申請による規制緩和等も見すえて、検討をすすめる。 	できるだけ早期に整備するもの、平成35年の近畿大学・病院の開設を目途に整備するもの、引き続いて整備するものを整理しながら、関係者共通のアクションプランの充実を図り、自動車交通利便性の向上を実現する。
	三原台1丁交差点周辺の交通渋滞への対応	特に近畿大学・病院の立地によるさらなる交通渋滞への対策のアイデアをだし、複数の組合せパターンを共有した。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通渋滞対策のパターンをさらに研究し、より具体的な道路改良計画、費用負担や整備・管理主体、警察協議、交通誘導計画等の検討が必要。
歩行者等の利便性向上 （4-2章）	「駅前広場周辺の歩行者ネットワーク改善の基本方針」をとりまとめ、参考事例による機能イメージを共有した。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前施設の改善や更新の計画検討と整合を図りながら、動線（位置、幅員、フロアレベル、空間形成等）や広場（配置、機能、ランドスケープ等）について、歩行者の属性や移動目的に応じた回遊性等創出を検討。 ・ 投資と効果の検証を踏まえ、関係者間の効果の享受など公平な負担の仕組みを検討する。 	できるだけ早期に整備するもの、平成35年の近畿大学・病院の開設を目途に整備するもの、引き続いて整備するものを整理しながら、関係者共通のアクションプランの充実を図り、歩行者ネットワークの形成を実現する。
	近畿大学方面への歩行者動線	特に近畿大学・病院の開設までに急がれる近畿大学方面への歩行者動線改善の対応イメージを共有した。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上記に加え、近畿大学の施設計画とも連携・調整し、具体的な幅員やフロアレベル、バリアフリー、魅力づくりなどについて検討する
子どもコア等 （5章）	「活性化に向けた取組みの基本方針」をとりまとめた。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 低未利用地のビッグバン周辺地の土地利用や整備手法、大蓮公園との連携、周辺地域との動線計画等の検討が必要。 ・ 民間活用等に関するスキーム、活性化を牽引するためのマネジメント体制や方策等の検討が必要。 	駅前地域の活性化を推進するため、早期の実現をめざす。 ビッグバン周辺地の土地利用等の方針については、平成28年度を目途に定める。
エリアマネジメント （6章）	泉ヶ丘において考えられる取組みイメージについて、参考事例による今後研究・検討を進める事項、及びエリアマネジメント組織化に向けた進め方について、共有した。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参考事例を踏まえて、泉ヶ丘で実施可能なもの、実施効果の高いものについて、さらに研究をすすめることが必要。 ・ 取組みテーマのうち、先行して実現できそうなテーマを抽出し、体制構築の検討や試行を実施することが必要。 	実現できそうなテーマから段階的に進め、早期実現をめざす。

(参考)「交通」、「子どもコア等」の基本方針

※図上の動線や広場の位置等は基本方針図のイメージを表現したものです。



駅前広場周辺の歩行者ネットワーク改善の基本方針

- 1 まちの顔となるシンボリックな広場や歩行者軸をつくる
- 2 各方面へ分岐・回遊する分かりやすい動線とその発着点をつくる
- 3 多様なアクティビティや人々の出会い、交流の場となる広場をつくる
- 4 泉ヶ丘ブランドをつくる緑豊かなランドスケープと眺望をつくる
- 5 まちの魅力、賑わいが連続する空間・景観をつくる

地域全体の自動車交通利便性向上の取組みの基本方針

- 1 公民の施設・用地等を問わず、効果的かつ実現可能な対策を検討する
- 2 交通需要の変化に応じた適切な車線構成、信号現示等に改良する
- 3 ハード面のみならず、サインや情報発信などのソフト面での対策もあわせて実施する
- 4 駅前施設のリニューアル等と連動した対策実施をみすえて、中長期的な視点で対策を講じる

子どもコア等の基本方針

- 1 子どもと保護者をターゲットにした施設・プログラム
- 2 大蓮公園、ビッグバン、ビッグ・アイとの一体的な活性化
- 3 駅前地域全体の活性化への貢献
- 4 地域動線の整備による周辺再生促進への寄与
- 5 段階的な整備による戦略的な魅力向上

(参考) 対策のアイデアの組み合わせパターンに応じた交通量のスタディ

右のパターンに行くほど比較的効果は高いが、事業費も大きくなる。なお、これら対策のアイデアの組み合わせにとどまらず、駅前地域全体の駐車場配置の見直し・分散化など、既存の駐車場配置や規模を前提としない対策も含めて、引き続き検討を継続する。

パターン	パターン① 第3駐車場パンジョ側入口新設＋府道側道入口新設＋現入口を閉鎖	パターン② 第3駐車場パンジョ側入口新設＋高西デッキ新設＋現入口を閉鎖	パターン③ 第3駐車場パンジョ側入口新設＋府道側道入口新設＋府道-駐車場バイパス新設	パターン④ 府道側道入口新設＋府道-駐車場バイパス新設＋ランプ移設
対策内容 → 対策箇所 (破線は現況) → 課題箇所				
対策の効果 ※信号現示変更は 今後要協議	○三原台1丁交差点の左折は緩和 △側道へ入る泉北中央線南交差点の左折は、交通容量に近い (a) ⇒信号現示変更により、緩和可能	○三原台1丁交差点の左折は緩和 △側道へ入る泉北中央線南交差点の左折は、交通容量に近い (a) ⇒信号現示変更により、緩和可能	○三原台1丁交差点の左折は緩和 △側道へ入る泉北中央線南交差点の左折は、交通容量に近い (a) ⇒信号現示変更により、緩和可能	○三原台1丁交差点の左折は緩和 △高倉寺交差点の南入りに右折レーンを設置すると、左折・直進は、交通容量に近い (a) ⇒信号現示変更により、緩和可能 △泉北中央線南の北入り右折は、交通容量に近い (b) ⇒信号現示変更により、緩和可能
その他の課題	▲泉北中央線北交差点の右折台数が増加 (b) △茶山台2丁交差点の右折、高倉寺交差点の左折台数が増加。茶山台2丁交差点の右折レーン長が短いため、混雑が広がる恐れあり (c)	▲泉北中央線北の右折、泉北中央線南の左折台数が増加 (b) △茶山台2丁交差点の右折、高倉寺交差点の左折台数が増加。茶山台2丁交差点の右折レーン長が短いため、混雑が広がる恐れあり (c)	△茶山台2丁交差点の右折、高倉寺交差点の左折台数が増加。茶山台2丁交差点の右折レーン長が短いため、混雑が広がる恐れあり (b)	△高倉寺交差点で、新設ランプのある東からの直進・右折、南から東への右折台数が増加 (c)
事業費の大小	○パンジョ側入口増設＋側道入口増設＋α	△パンジョ側入口増設＋高西デッキ新設＋α	△パンジョ側入口増設＋側道入口増設＋三原台ランプバイパス新設＋α	▲側道入口増設＋三原台ランプバイパス新設＋高倉寺ランプ移設＋α
実現への課題	・側道からの入口設置の協議 (拡幅やレーン設置が可能か)	・新設デッキの維持費	・側道からの入口設置の協議 ・バイパスの安全性の影響や警察協議 ・府道上空デッキの更新や補強、維持費	・側道からの入口設置の協議 ・ランプ移設にかかる協議 ・バイパスの安全性の影響や警察協議 ・府道上空デッキの更新や補強、維持費

※あくまでこれらはアイデアの段階であり、今後、関係者との協議等を進め、これらの案をどのように組み合わせるかなど具体化に向けた詳細な検討を行う必要がある。

(評価の順序は○＞△＞▲)