

第 5 回 北大阪急行線延伸検討委員会の議事要旨

日 時：平成 21 年 10 月 13 日（火） 10：00～12：00

会 場：大阪新阪急ホテル 2 階 花の間

内 容： 北大阪急行線延伸整備計画深度化調査報告書（案）について
その他

《主な意見》

- 表記の方法だが、左が梅田、右が新箕面にした方がよい。左右が逆転しているものがある。
- 感度分析のところでもローカルルールの有無がデータとして示されていると、ローカルルールの意味が理解してもらえないのではないか。アピール度が高くなるという感じがする。ローカルルールというところにこの報告書の鍵があるので、純粋な地下鉄補助ではなく、受益活用を適用しなくてもこのプロジェクトの事業化に目処が立ったということを示すのがローカルルールなので、そこが弱いと思う。
- 地下鉄補助の場合は、借入金返済を 40 年で FIX して、ローカルルールの場合は加算運賃を下げることができるだけ需要を増やすという考えもある。
- 返済期間を早めて一時的に運賃をより高い運賃を負担させるよりは、返済期間を長めにとって需要を喚起するというそういう考えもあるので、最後の事業化に関わるようなところで一行か二行書き込んでいただければと思う。
- 感度分析のところでも、受益者負担があるかないかというのが、他の数字にどう影響を及ぼすかということも加えていただきたいという印象をもった。いまは建設費の削減の項目に吸収されてしまっているので、この報告書を見て関係者の中で、これは自分たちも負担をしなければいけないというモチベーションというかインセンティブを喚起するような資料が入っていると良い。
- 高架案と地下案の比較において、景観の項目で、地下案が にしているが、 にした方が良いと思う。影響がないにも関わらず何故 が付いている。恣意的に見られると良くない。
- 高架構造物のランドマーク性の記述を環境の項目に入れるとおかしい。ランドマーク性と環境とは違う。
- ランドマークはランドマークであって、そこに印象的な存在物があって、それを見て、自分の場所を特定したり、移動の時に利用したり、箕面の一つの象徴として見たり、いろいろな要素があるのがランドマークである。高架の場合ランドマーク性というのはあるのではないか。
- 高架構造物が常に 100%受け入れられる構造物であるかと言うと必ずしもそうではない。景観上の配慮は必要である。また、乗客にとっての景観というか、地下を走る場合に比べて、緑豊かな箕面の街に近づいていくという景色が車内から見えるというのは乗客にとってはプラスになる。
- 箕面市の景観行政は全国的にも優れている。環境形成計画がある。そのあたりをチェックしてもらいたい。
- 高架案と地下案の比較表の中で土地利用との整合の部分で 2F レベルでフラットという話があるが、さらにバリアフリーなど突っ込んで地下案に比べ高架案の方が利便性が向上するという表現があればよいと思う。

- 整備効果のところ、駅勢圏が1km圏内で増えるとなっているので、例えば面積的に駅勢圏が箕面市内でどれだけ増えるのか、もしくはその中の人口がどれだけか、市街化区域の中の何パーセントが今までは駅勢圏外だったがそれが増える、等定量的な表記があれば積極的な整備効果になる。
- 千里中央の利用者数が減るということで、千里中央の拠点性が若干マイナスにとられる恐れもある。しかしODでいうと、千里中央を中心としたネットワークが広がることによって、より千里中央を目的とする発生集中交通量は増える可能性がある。
- 交通が良くなることは、新しいポテンシャルのあるところが発展して、すでにあるところとの競争性が高まるということだが、多分この地域はマイナスの効果ではなく、プラスの効果が出ると思う。

斎藤委員長あいさつ

北大阪急行線延伸整備計画深度化調査ですが、5回の委員会の開催を経て、初期の調査目的に即した答えを出すことによりやくこぎ着けたという印象です。関係者の皆様、事務局、コンサルの皆様方に厚く御礼を申し上げます。過去に実施した調査の際には利便増進法（受益活用型）にこだわった訳ですが、当プロジェクトの事業化のイメージがなかなか見えてきませんでした。しかしながら、今般の調査によって、非常に複雑な連立方程式のような感じになったが、ようやく解が見つかったような気がします。その中には今日議論が出てきた、ローカルルールというような独自の工夫が織り込まれて、この部分をもう少し調査報告書の中で強調して、この部分がおそらく本省においても議論になると思いますので、工夫のしどころをアピールすると同時に、また本省においてもその問題について議論をしていただくということが必要になってくると思いますので、その点事務局としてはこれまでたいへんご苦勞をかけましたけれど工夫をしていただければと思います。そのローカルルールにつきましては、関係機関の皆様方にも是非この調査報告書の中身を十分にご検討いただきまして、そのあたりを中心に検討していただきたいと思います。また、その検討をしていただいた上で、本プロジェクトの事業化、実現化に向けて鋭意歩みを進めていただくようにご協力をお願いしたいと思います。

それでは、熱心に議論をしていただいた委員の皆様のご苦勞に対して、もう一度感謝を申し上げるとともに、箕面市の皆様、事務局、コンサルの皆様にも厚く御礼を申し上げて、私の御礼と挨拶の言葉とさせていただきます。どうもありがとうございました。

箕面市 伊藤政策総括監あいさつ

北大阪急行線延伸検討委員会の終了にあたりまして、一言御礼のご挨拶を申し上げます。これまで北大阪急行線延伸整備に関する路線整備のミッション、運行計画、路線計画、需要予測、収支採算性に至るまでの項目につきまして一年を超える長期間にわたりまして、貴重なお時間をいただき、様々なご議論をいただきましたことに対しまして、斎藤委員長をはじめ、本日ご出席いただいております委員の皆様へ厚く御礼を申し上げます。どうもありがとうございました。

本路線の延伸は、北大阪地域の交通環境を大きく改善し、千里中央から箕面市にかけて都市拠点の形成につながる事業でございます。また、本市にとりましても街の姿を大きく変化させることのできるインフラ軸として、最後に唯一残っているもので、北大阪急行線の延伸とともに、バス路線の再編成を行い、自家用車に頼らず生活できる便利で活力のあるまちづくりを進めることが本市にとっての大きなミッションであると考えております。今回整備計画に関する報告書を取りまとめた

きましたので、この資料をもとに関係者の皆様とともにこのタイミングで一気の実現に結びつけたいと思っております。今後は事業主体の確定や、事業計画の更なる精査など、事業実現化に向けまして、近畿運輸局さんのご指導をいただきながら、大阪府さん、阪急電鉄さん、北大阪急行電鉄さんと具体的な調整を進めていくこととしております。引き続きご協力のほどよろしくお願いいたします。最後になりましたが、この検討委員会にご出席の皆様へ今後とも様々な観点からのご指導がいただけるよう、お願いを申し上げます。誠に簡単ではございますが、委員会終了のご挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

以上