

第1回 北大阪急行線延伸検討委員会の指摘事項と対応方針

項目	第1回委員会で出された意見	対応方針	対応時期
○ミッションについて	<ul style="list-style-type: none"> 延伸整備による道路交通量の削減効果、渋滞緩和効果の検討が必要である。また、バス交通体系の見直しによりバスのトリップ長が短くなると考えられるので、バスの負荷が減る効果も考えられる。その点に着目していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本は道路交通量配分による道路交通量の減少を定量的に把握する。 混雑緩和効果については、大きな効果は期待できないため、路線バスのトリップ長が短くなることによる効果も含めて定性的に整理する。 	<ul style="list-style-type: none"> 第3回以降（整備効果の検討の中で整理を行う）
	<ul style="list-style-type: none"> かやの中央や箕面市全体、さらに広域に対して北大阪急行の延伸がどれくらい効果が発生するかを視野に入れてほしい。全体の事業の中で比較して、財政負担をしてでも事業を推進するために、箕面市の街全体に対してこれだけのインパクトや効果があると明確に整理してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 波及効果の検討により、経済的な波及効果を含め、整理を行い、ミッションに盛り込む。 	<ul style="list-style-type: none"> 第3回（波及効果の検討結果を踏まえて整理を行う）
	<ul style="list-style-type: none"> 需要と採算だけでは新規路線の調査の採択が認められにくい。どのような効果があるかをわかりやすくまとめる必要がある。例えば、広く都市構造や経済活動にどのような影響があるのか、地域的な効果だけでなく広域的な効果を含めて整理していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線整備の意義・必要性、路線整備のミッションの整理の中で、広域的な都市構造等の視点を取り入れた整理を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 第2回
	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道部会の報告書では新幹線の幹線アクセスも重要視されている。まさにこの路線というのは新大阪からの新幹線へのアクセスを増大させるという解釈もできる。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線整備の意義・必要性、路線整備のミッションの整理の中で、再度切り口を整理し、幹線アクセスの要素を加える。 	<ul style="list-style-type: none"> 第2回
○需要について	<ul style="list-style-type: none"> 北急の延伸整備により、御堂筋の梅田以南の混雑助長につながる可能性があるため、その影響を検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 第2回委員会で、需要予測の前提条件を提示し、その際に、予測年次において想定する鉄道ネットワークの整理を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 第2回
	<ul style="list-style-type: none"> 例えば、西梅田・十三連絡線による需要分散が考えられるように、鉄道ネットワークの変化により各路線間の需要量の配分が変わるということを念頭において分析をしてもらいたい。 路線整備の順番によって需要が変化する。その整理が必要である。また、長期的に言えば通勤需要が減り、ラッシュ時間帯の低落傾向は特に2010年以降は出てくることが予想されるため、できれば 	<ul style="list-style-type: none"> 需要予測結果の整理の際に、御堂筋線の最混雑区間の混雑率の変化について計算を行う。 将来的な鉄道ネットワークとして、西梅田・十三連絡線(仮称)や新大阪連絡線を想定した場合の需要予測を行い、これらのネットワークとの連携による、御堂筋線の混雑率の変化の確 	<ul style="list-style-type: none"> 第3回

項目	第1回委員会で出された意見	対応方針	対応時期
	<p>整備時期にあわせてどれくらいになるかという背景の原単位を示してほしい。長期的には鉄道経営は厳しい状況が続くので、配慮していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 需要予測の前提条件について、第2回委員会で提示してもらいたい。 	<p>認を行う。</p>	
<p>○整備計画案について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅部運用変更による直通案は、コスト削減効果が大きいと、原案と同列に扱い、検討の深度化を行うべきである。 ● 将来的な複線整備の可能性を残しながら、一時的に単線整備を行うというような考え方はできないのか。これによってさらに事業費削減が可能になるのではないか。 ● 単線整備については、費用だけではなく、機能的なものとするリスクも整理した方がよい。 ● 単線では、周辺の複線との鉄道の格が違ってくる。それがまちの格にもなってしまう。 ● 単線整備案をはじめから除外するのではなく、技術的にできるのであれば検討して評価の際にしぼりこみをしてはどうか。ここまで検討をしたが問題があるというような整理で、検討したことは残しておいた方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅部運用変更による直通案について、運行計画の検討の深度化を行なう。 ● 単線整備案については、昨年度整理したものがあるので、第2回委員会で内容を示す。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 第2回 ● 第2回
	<ul style="list-style-type: none"> ● 国の制度を変えることによって施策を誘導するというものもあるが、一方で具体的なニーズがないとなかなか制度変更には向かっていかない。既存の制度だけではなかなか実現できないが、制度変更すれば実現性が高まるという提案があれば、国のほうでも制度改訂の参考になる。 ● 都市鉄道等利便増進法は間口が広いが、都市鉄道利便増進事業は採択が厳しくなっていると聞いている。利便増進法を改訂するのではなく、利便増進事業の採択要件を見直すというのが鉄道部会の報告にもあるので、地下鉄補助の見直しだけでなくその方向でも働きかけたほうがよい。 ● 環境改善効果や開発者利益についても広い意味での受益となる。この受益を踏まえた整理が必要である。 ● 償還型と受益活用型の二つで検討してきたが、その中間型も想定して検討を進める必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 具体的な事業主体を設定の上、地下鉄補助を基本としたローカルルールの方針や都市鉄道等利便増進法の拡大解釈の方針の整理を行う。 ● 考え方に従った具体的な検討については、第3回以降に検討を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ● 関係者の範囲 ● 反射損益の額（過年度調査を参考にする） ● 受益活用の具体的な方法 	<ul style="list-style-type: none"> ● 第2回 ● 第3回以降