

第3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4月15日(水) 10:00~12:20

会場：大阪第一ホテル 6階 ランスロットの間

内容： 第2回委員会の指摘事項と対応
路線整備のミッションについて
整備計画案の検討深度化について
運行サービス・運賃水準の検討
需要予測のフロー、前提条件について
その他

《主な意見》

箕面市倉田市長挨拶

- 北大阪急行の延伸が、箕面のインフラ軸からいうと最後に唯一残っているものであり、延伸が完了すると、箕面市内のインフラ軸はこれで完成になると思っている。その意味でも自分にとって一番大きな、かつ課せられたミッションだと思っている。
- 現在、大阪府や国土交通省で、関西空港の活性化、関空シフトの動きが非常に盛んに強く動いている状況がある。関西空港に本当にシフトしようとするのであれば、南北に長い大阪の南北の背骨の軸をしっかり整備しなければ、北大阪の人間はいつまでたっても伊丹に流れる。北の端から南の端まで一気貫通させる鉄道ネットワークがあって初めて、大阪府の関空シフト等が成立すると思っているので、箕面市だけにとっての北大阪急行延伸ではないと思っている。
- 近畿圏全域でいうと、箕面グリーンロードのトンネルが開通したことによって、京都中部の方々が大阪都心部へ車でストレートに行けるようになった。京都方面からの巨大なパークアンドライドを箕面新都心および船場地区周辺でできるならば、そこから一気に関空にアクセスするということもできるのではないかと考えている。今回の大阪府、国土交通省の関空に対する動きというのは、実は逆に我々北大阪にとってもチャンスではないかと考えている。その意味でも、箕面市にとっての北大阪急行延伸ということではなく、関西広域圏ないしは大阪府にとっての北大阪急行延伸ということを私自身強く言っていきたいし、関係機関のみなさま方もそのご認識をお願いできればと思っている。
- 箕面市は北大阪急行延伸基金の積立をこの12月補正と新年度予算で再開した。私たちは全力でももちろんお金も含めて前に進んでいきたいと思うし、このタイミングで何とか決着したいと思うので、是非とも各組織のみなさま方におかれましては、この箕面市の思いをそれぞれの組織に持ち帰っていただき、それぞれの組織においても是非ともそろそろ腹決めをお願いできればと考えている。この委員会においても、このタイミングで一気に動かしたいという思いをくんでいただき、ご検討をいただくよう、お願いを申し上げたい。

第2回委員会の指摘事項と対応について

- 特になし。

路線整備のミッションについて

- 北部大阪地域の広域交通拠点としての機能強化、この部分でもう少し広域性を出していただきたい。箕面グリーンロードができたことにより劇的に京都中部の交通の利便性に寄与しているが、この国土軸となる新御堂筋は、非常に朝夕混雑する。関空へのアクセスを考えると、鉄道が萱野に延伸されれば、新箕面駅、船場駅あたりにしっかりとしたパークアンドライド駐車場を箕面市としても積極的に設けていくことによって、京都方面から来た自家用車の方が鉄道に転換すると考えられる。できればこの部分に、関西空港へのアクセスについてのパークアンドライドをしっかりとっていただきたい。さらに新大阪、新幹線へのアクセスについてもパークアンドライドというのはインパクトがあると思うので、できれば加えていただきたい。
- 大阪府も TDM 施策の一環で、スーパー等の商業施設の平日の駐車スペースの有効活用を進めている。そういう意味では主旨にのっていると思う。需要の予測や、将来的な方向性を検討する必要があると思うので、その辺を検討していただきたい。
- 広域的な鉄道体系の高度化というテーマをミッションの中に入れるということに関しては、大阪府さんから以前ご意見をいただいていたところであり、さきほどの倉田市長のお話にもあったように、新しい視点として京都府からの自動車交通量がトンネルの開通で非常に増えた、それを北大阪急行の延伸線で受け入れるという点と、もう一つはなにわ筋線の議論が急に高まりを見せているので、そのことと北大阪急行の延伸線の議論を関連づけるという、この2つが提議されていると思う。どちらも北大阪急行線延伸をバックアップする要素として重要だと思うので、是非ミッションの中に書き入れていただきたい。
- 関空の客を北急へという発想はよいと思うが、今、箕面市は一方で端末バスの整備を行おうとしており、箕面市内のバス利用者を北急に集めて来る動きをする訳で、パークアンドライドをやることによって、逆に自動車を誘発する傾向が出るとパークアンドライドというのは微妙な位置づけになる。そこをうまく処理しなければいけない。関空需要は正確に追求しないといけないが、それほど巨大な需要にはならないだろうし、心配な点である。
- 京都中南部からの広域的な交通を北大阪急行の延伸線として受け入れるための知恵としてパークアンドライド施設という文言が出てくるのはよいと思うし、関空連絡という広域的な文言がこれまでは入っていなかったが、今回のさまざまな議論を見て、これを入れるということに関しては問題がないと思う。料金等またいろいろ議論をする必要はあると思うが、ミッションの中に入れるという点では問題がないと思う。
- 「広域的な交通拠点として」という言葉について、バスターミナルの拠点はやはり千里中央に残しながら、パークアンドライドとか自動車からの広域的な転換、特に京都府の中部南部という視点は重要な視点だと思うので、そのような表現にした方がよいと思う。自動車との関係の広域性と公共交通の広域性は分けておかないといけないと思う。今の表現では広域的な拠点が萱野中央で、千里中央はどちらかという地域的な拠点という誤解を受けるような感じがする。
- コンパクトで高品質なまちづくりという表現については、そこへ都市機能を集約するというような誤解を招くかもしれない。

整備計画案の検討深度化について

- 箕面船場の深さが非常に気になっている。利用を増やすために、駅のホームまでの到達時間を極力短くする、上下移動の負担を減らすということが大事だと思う。よって、極力浅くする方法を工夫したい。そうすれば工事費も安くなるし、利用もしやすくなる。もう少し側道側に寄せて浅

くする、かつ例えば浅くすれば新御堂筋線の東西は、地上の連絡でもよいのではないか。そうすれば出口は東側にして、側道と側道をつなぐ本線をまったく地上部分での西側連結にすれば、より工事費が削減されるのではないかと思う。縮減案を検討する必要があると思う。

- 21 ページの断面で本線から 3.5m 確保しているという図があるが、やはり側道から相当深い位置にあることから、この点については側道から 3.5m 確保という観点でどうにかならないのかということ、それと縦断を見ても、一番北側のところで 3.5m となっているので、上層部分を南側に避けることにより、さらに上がる可能性もあるので、このあたりを十分に管理者協議をしていき、ご指摘のできるだけ駅を上げていくという検討を深めていきたいと考えている。

運行サービス・運賃水準の検討について

- 1-2 案と 2 案は、おそらく社会的便益としてはイニシャルコストとランニングコストを 40 年で比較するとほぼ 2 つは同じだろう。4 つ比較しているが、実は引上線があるかないかだけの比較であって、引上線があれば、あとは運行側のダイヤの問題となる。運行の自由度があるかないかは引上線があるかないかの違いだろう。この 2 つは社会的な便益はほぼ一緒であって、あとは自由度が引上線がある方がより自由だと。そういう見方をした方がよいと思う。
- 例えば、彩都の需要の増加などにより、新大阪折り返しを千里中央折り返しにということが将来的に想定されるようなことになると、引上線があれば、その時に新たな投資をする必要なく有効に活用することができるが、もし、引上線が無ければ、需要が増えることは望ましいのに、増えることにより新たな投資が必要になることに対して危惧を覚えないといけないという微妙な判断も出てくる。鉄道を運行する事業者としては、引上線がある方が将来のダイヤ設定については自由度が高く、さらに、ランニングコストを含めて 40 年で比較すると変わらないということであれば、引上線がある方がありがたいという判断になると思う。
- 一回きりの投資と、ランニングコストに対する負担というのはそれぞれ性格が違う。オフピーク 16 分間隔は都市交通のサービスとしてはあまりにも低いということだが、これを最初から切って議論をした場合に後でいろんな数字が出てきて、いろんな数字が運営とか実際の負担とかそういう面で事業耐力的な論点を含んでいる場合に 16 分を消したことに対する反省が出ないだろうか。これはテクニカルな発想だが、いろいろな分析をして、最初に 16 分を切ってしまうのは、はたしてよいのかどうか。1 つの分析対象においておく必要があるのではないかと思う。
- 1-1 か 1-2 かという 2 者択一の問題ではなくて、1-1 と 1-2 の間には無限に可能性があると思つた方がよい。半数を入れるか、もしくは全数を入れるかだけではなく、事業者のダイヤの編成上の問題がある。また、ピーク時とオフピーク時に分けているが、実はその間にもピークサイドがあり、徐々にダイヤが変わってくる。決して 1-1 を切っているのではない。
- 運賃に関しては、どの部分を利用者負担で、どの部分を公費負担するかという、そういう選択肢を含んだ議論になると思う。特に沿線の自治体で、安い運賃を公共選択、あるいは公的選択で導入するという場合には、それなりの負担の議論が将来出てくる可能性もある。運賃政策の従来通りの規制の中で単純にやるのであれば、60 円加算になるけれども、公的な選択、公共選択の要素が入ってくる場合には、その中身は重大になってくると思う。
- 今までの公共交通というのは、民鉄さんをはじめ、ものすごく努力されてきたので、そういう意味では車だけの優遇という形ではなくて、これからまさに高齢化社会の中で、公共交通政策として、EU 並みまではいかないにしても、なんらかの仕組みを作って、費用の抵抗を減らして、乗

りやすい、まさにソフトのシームレスをやっていかないといけないと思っている。課題解決に向けて一緒に考えていきたい。

- 公共交通自体に関して、経済性の視点だけでなく、何らかの形で公費負担するという考え方自体は出てきているので、検討が必要だろうと思う。ただ、各自治体だけで完結するネットワークではないことや経常的負担というのは自治体にとって一番きついで、行政的には難しいというのが現実である。
- 運営に係る補助はなかなか難しい。償還が可能な投資を考え、イニシャルの制度なりスキームのあり方検討するのが現実的ではないか。整備に対する補助というのは、徐々にスキームが厚くなってきた。そういった制度をさらに拡充するという方向は見えるような気がするが、運営費に対する補助というのは、大きなハードルをクリアしないと難しい。

需要予測のフロー、前提条件について

- 需要予測について、広域的な観点からみた京都圏などをどう受けるかという、オンの方法について教えてもらいたい。

その他

- 第4回委員会については6月下旬から7月上旬の開催を予定しているが、ワーキングでの検討状況により時期がずれる可能性もある。

以上