

## 第4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7月29日(水) 10:00~12:20

会場：ホテルグランヴィア大阪 20階 桐の間

内容： 第3回委員会の指摘事項と対応

路線整備の意義・必要性、ミッション、整備効果について  
ターミナル計画について  
整備計画案の検討の深度化について  
需要予測結果及び収支採算性の検討について  
その他

### 《主な意見》

第3回委員会の指摘事項と対応について

- 特になし。

路線整備の意義・必要性、ミッション、整備効果について

- 整備効果は、過年度調査の項目にこだわらず、意義・必要性、ミッションをもとに検討した方が良い。

ターミナル計画について

- キスアンドライドを広場の中に入れるとなると、雨の日などは特にバスやタクシーとマイカーが錯綜して、公共交通に対して不便をしいる状況があるので、駅前広場の設計にあたっては、優先順位をはっきり、公共交通、つまりバス、タクシー優先と打ち出して、示していった方が良いと思っており、代替案の方が良い。
- かやの中央の街びらきが行われて、5年が経過したが、3000㎡ほどあるこの市民の憩いの広場は隣接する千里川や親水公園と非常にうまくマッチングしており、景観上、また祝日、日曜、土曜は多くの人がイベントをしているという経緯もあり、萱野広場の歴史もこれからできてくると思っているので、鉄道延伸でこの広場が消えてしまうのは誠に残念だと思ふ。代替案の方でもっと詳細な検討をお願いしたい。
- 自転車駐車場計画の深度化、動線計画の深度化が必要である。
- 人の広場を確保することによって、バス・タクシーターミナルのスペースが小さくなっているのので、例えば閑空のリムジンのようなものが将来入ってくるとすると、ターミナルの中に入れられないという問題が出てくるのではないかと思う。長期的にこれで大丈夫なのだろうかというのが少し心配である。
- 将来の拡張整備が先ほどの指摘のような観点で周辺に広がってもう少し担保できるという余力を残しておいた方が良いのではないかと思う。今までの話だと、拠点機能として、もっと大きな機能を想定しているような感じもするので、需要予測の結果とバースの数とが感覚的に合わないところがある。
- 降車スペースと乗車スペースを分けたことによって、代替案の方が空間が小さくなっているのだけでも、バスの乗降客を取り扱う能力については、差がないのか、あるいは能力が下がってしま

うのか、その辺の説明が少しいるのではないかと思う。ただ、乗客の利便にとっては、バスの降車スペースを確保するというのは非常に良いと思う。長期的にスペース不足が生じると作り直しがききにくいので、そこはしっかりと調べてほしい。

- ミッションのところ、千里中央との機能分担とあるが、駅前広場計画の中で千里中央が空くとか、整備が進むとか、先ほど高速バスの話で、おそらく千里中央はいっぱい入れないという事情もあるのかもしれないので、そのあたりに言及してはどうか。
- 広場のバスとタクシーのところの容量が心配だという点について、例えば、ここを2階建てにするというのはどうか。広場の機能も将来も縮小せず残しておきたいということであれば、立体化することの可能性があるれば、1つの選択肢として考えておいても良いと思う。
- 現在の千里中央の開発状況を見ると、駅前広場の拡張用地が残っていない。駅前広場の容量が拡大できない中で床がどんどん増えている。北摂の公共交通、特にバス路線の見直しがないことには、千里中央の駅前広場がもたないのではないかと考えている。一方でパークアンドライドはヤマダ電機があるが、1日停めても500円というような駐車場料金の設定をしており、民ベースで動くパークアンドライドの話に対してこちらからなかなか行政的な手だてはできない。パークアンドライドはかやの中央を越えて千里中央に行く可能性があるということを考えている。両面から見ていく必要があるかと考えている。
- 京阪電車の六地蔵のキスアンドライドの使われ方等、情報を得て、評判がいいのか、あるいは評判がよすぎて周辺の公共交通の走行関係に影響を与えている状況があるのかないのか、少し調べてほしい。

#### 整備計画案の検討の深度化及び需要予測結果及び収支採算性の検討について

- 新線加算運賃70円と言い切ってしまうのが、感度分析、開発利益の還元もあるので、70円と言い切ってしまうのはどうかなと思う。これから検討しなければならない。3案だと、さらにわずかでもコスト縮減が図れる。これはかなり現実的な数字だとすれば、開発利益の還元も現実性が高いと言うことで、そのように考えると、新線加算70円というふうに収斂させない方が良いのではないか。
- 利便増進法を前提にして計算した結果が、地下鉄補助制度よりも分析結果が悪いというのは、この制度の本来の力を反映していないのではないか。利便増進法を活用するけれどある種の前提をおいたためにこういう結果が出てしまっているので、一定条件を入れた場合には地下鉄補助の方が良い結果が出たというふうにもっていった方が良いのではないかなという感じを受ける。事務局レベルで調整していただき、これでもよいということであれば、もちろんこれで結構です。
- 感度分析を様々なケースを想定して欲しい。先ほどの開発利益の還元、その可能性が高いと認識しているので、いろいろ感度分析をやっていただきたい。
- 3案、3案で、423号の側道上空占用ということで、前回から宿題としていただいたと思っているが、今すぐに側道を上空占用して使えるかということについては、管理者としての意見がまとまっていない。基本的には地下を行ってほしいというのが、本音としてある。今後、広域の需要予測の見直しで配分作業の最中で、それによってまた考え方も変わってくるし、グリーンロードの社会実験をはじめており、あれが定着するようなことがあれば交通量も変わってくるということもある。もろもろあって、今すぐ道路管理者の立場でこの車線を減らしてもいいよという結論にはなかなか達しそうにない。よって、含みをもって事業費も使って頂きたい。道路管理者

の立場で言うと、事業費の削減のために道路にたてさせてくれという議論はとりにくいところがあるので、むしろ、市民利用にとってヴィソラと同じ高さにしないと、交通バリアフリー上非常に具合が悪いとか、市民の利便性を考えたら 2 階に持ってくるのがいいんだと、コストとはとは別で、そういった観点で地上案を推して頂いた方が良いでしょう。

以上