

第1回 新駅整備に伴う交通結節点検討会 要旨

1. 日 時

平成25年3月28日（木） 午前11時00分～午前12時00分

2. 場 所

箕面市役所 委員会室

3. 出席者

（座 長）

- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司

（副座長）

- ・大阪大学大学院工学研究科准教授 松村暢彦
- ・箕面市副市長 伊藤哲夫

（構成員）

- ・箕面市地域創造部長 広瀬幸平
- ・箕面市地域創造部鉄道延伸・交通戦略統括監 柿谷武志
- ・大阪府池田土木事務所参事兼維持管理課長 錦織 慎
- ・箕面市みどりまちづくり部長 山田 学
（代理出席）みどりまちづくり部副部長 中井 浩己
- ・大阪府箕面警察署交通課長 荒瀬公也
- ・阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部部長 庄 健介
（代理出席）都市交通計画部調査役 八畠 敦
- ・北大阪急行電鉄株式会社取締役鉄道部部長 十合貴弘
- ・阪急バス株式会社取締役自動車事業部長 西山 哲
（代理出席）自動車事業部副部長 野津 俊明
- ・社団法人大阪タクシー協会常務理事 井田信雄
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 越智啓伸
- ・東急不動産SCマネジメント株式会社箕面マーケットパークイノベーション総支配人 友金 聡
- ・学校法人大阪青山学園事務部経理課（地域連携室）課長 福田貴夫
- ・株式会社風の杜代表取締役 石田嗣人

（オブザーバー）

- ・国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長 加納陽之助（オブザーバー）
- ・大阪府都市整備部交通道路室参事 森岡武一（オブザーバー）

（欠 席）

- ・国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所管理第二課長 河合良治
- ・箕面商工会議所専務理事 松出末生
- ・国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長 吉澤勇一郎（オブザーバー）
- ・国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画） 南條正幸（オブザーバー）

以上、構成員18名のうち16名出席、オブザーバー4名のうち2名出席。

4. 議題

- (1) これまでの経過と検討会の目的について
- (2) 交通結節点整備の基本的な考え方について
- (3) 今後の検討内容及びスケジュールについて

5. 議事要旨

- (1) これまでの経過と検討会の目的について

【意見・質疑なし】

- (2) 交通結節点整備の基本的な考え方について

【意見・質疑応答は次のとおり】

○導入施設規模の考え方について、以下の3点を懸念している。①バス路線は「生き物」であり、芝如意谷線や萱野東西線が整備されると、その分バスが増加する可能性も想定されるが、算出されている必要バース数で不足しないか。②千里中央駅では系統の起終点であるため、バスの待機バースを設けているが、その点について考慮はされているか。③東側から国道171号を走行してアクセスする場合、萱野東西線まで一旦北上してから新御堂筋の南行きで降車ということになると、バスが遠回りをするることにより、利用者の負担につながるのではないかと。なお、実際の運行にあたっては、今後も事務局と調整をさせていただきたい。

→了解。

○自家用車の必要バース数を算出しているが、土休日は交通が集中することから、渋滞の発生も懸念される。そのため、駅側でも十分な余裕をもって自家用車を処理することも考えていただけたらと考えている。

→現在は移動手段の多くがクルマであるが、今後鉄道への転換も見込めることから、箕面市として駐車場を整備することは考えていない。駅前広場の必要面積をむやみに増加させないためにも、駅前広場指針という統一的なルールに則って必要施設規模を整理している。

今回示されている算出結果は、鉄道利用者に着目したものであるが、大規模商業施設利用者の駐車についても想定した整理が必要と思われる。また、現況の西側駐車場への流出入は左折 in 右折 out となっており、これも問題の1つであることから、これらも併せて自家用車への対応を考えていけたらと考えている。

○鉄道延伸により、将来的に人の流れが変わることは想定しているか。

→想定している。

○自家用車については、送迎の際に時間待ちが発生する場合の待機場所についても考慮する必要があるのではないかと。

→送迎バスの考え方として、千里中央駅周辺を対象として検討し、ピーク時を算定した結果、概ね1バースで充足すると想定している。自家用車については、国道423号路側に設置することを検討している。

○送迎バスは1バースでは不足するのではないか。

→送迎バスのバース数の検討資料については、次回検討会でお示しする。

事務局より提示する検討資料を確認したうえで、必要施設規模について再度検討していけたらと考えている。

(3) 今後の検討内容及びスケジュールについて

【意見・質疑応答は次のとおり】

○本来、駅前広場は優先順位を考えた上で使ってもらう必要があるが、現状では「駅前広場」が、「道路広場」としての機能しか有していない例が多数存在している。これまで利用していなかった人が新たに利用することも想定しながら、整備計画をたてていくことが重要である。

今回の必要施設規模の算出結果は供給側からの視点であり、需要側からの視点に基づいた検討も必要である。「箕面市総合都市交通戦略」では、都市交通のあり方が示されていることから、これらの理念に基づいて導入施設を決定していくべきである。これから「箕面市の顔」となることが想定されるため、タイトな時間のなかでもしっかりと検討・判断を行う必要がある。

○市民感情ではあるが、駅前広場内でなくとも、代替案として駅に近い場所で乗降スペースを確保するようなルール作りが必要ではないか。駅前広場だけに捉われず広い視点から交通のあり方を考えるべきである。

→仰るとおりであり、交通結節点の整備に限定せず、鉄道駅を核としたイメージを持たなければ、合意形成が図れないことが懸念される。今回の資料は交通処理の機能に特化しているため、次回検討会では、「鉄道駅を中心としたまちづくり」についてイメージを共有できる資料があればよいと思われる。

○公共交通を優先させる方針として検討を進めていくことを想定しているが、私的交通が周辺道路に影響を及ぼす可能性が高いことを考慮すると、visolaとの連携も含めた交通処理のあり方についても検討結果を示していけたらと考えている。

→駅だけではなく、大規模集客施設も含めた連携もあると思われるので、広い視点からアイデアを提供頂きたい。