

第2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8月1日（水） 午前10時00分～午前12時00分

2. 場 所

箕面市役所 本館3階 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 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
- ・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 河崎浩一
（代理出席）自動車事業部副部長兼営業計画課長 野津俊明
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 越智啓伸
- ・一般社団法人大阪タクシー協会常務理事 井田信雄
- ・箕面商工会議所専務理事 松出末生
（代理出席）中小企業相談所長 秋田英幸
- ・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ヴ総支配人 友金 聡
- ・学校法人大阪青山学園事務部経理課（地域活動支援室）課長 福田貴夫

（オブザーバー）

- ・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
（代理出席）都市整備課長補佐 田中克己
- ・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
（代理出席）交通企画課専門官 森本正司
- ・大阪府都市整備部交通道路室参事 松江琢也
- ・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） 田中秀人

（欠 席）

- ・国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所副所長 曾田 知
- ・株式会社風の杜代表取締役 石田嗣人

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4名出席。

4. 議題

- (1) 第1回検討会の意見と対応方針について
- (2) 駅周辺のまちづくりのあり方について
- (3) 交通結節点整備の基本的な考え方について
- (4) 駅周辺の道路整備計画（案）について
- (5) 交通結節点のレイアウト（たたき台）について

5. 議事要旨

- (1) 第1回検討会の意見と対応方針について

【意見・質疑なし】

- (2) 駅周辺のまちづくりのあり方について

【意見・質疑は次のとおり】

- まちづくりの考え方が、交通結節点の整備方針にどのように反映されているのかを示してほしい。
→市街地拠点機能、サービス機能等の都市の広場機能について、実際にどのように整備されていくのかが、少しわかりにくいというもある。立体利用の可能性も含め、具体的なものは次回までに整理する。
- 施設の規模感がわからない中で、交通結節点の規模も変わるのではないか。
→施設を利用される方の車によるアプローチの仕方は、商業施設であっても、それ以外であっても施設で検討するもの。鉄道駅ができた時の駅前広場の交通結節機能について、今回示した点を基本に今後検討を深めていく。

- (3) 交通結節点整備の基本的な考え方について

- 交通結節点整備の考え方全般において、以下構成員の意見を踏まえ、道路管理者および交通管理者と十分協議し、理想と実現性を繋ぐ計画とすること。また、必要となる根拠の提示には、具体的な数値を示すこと。（座長）

【意見・質疑応答は次のとおり】

■駅前広場について

- まず設計の前提として、バス降車バス、身障者用降車スペース、キスアンドライドスペース等について、駅前広場で確保できないからといって、交通機能を優先する幹線道路の新御堂筋に配置するのは交通管理上、道路管理上、問題と考える。再考が必要。
→継続協議とする。
- 駅前広場内に全ての機能を配置できないからといって、トラフィック機能を優先すべき幹線道路である国道423号にキスアンドライドスペースなどを設けるべきではない。
→駅前広場用地内にすべての機能を配置すると、機能的な道路広場となってしまう、このことが現在の駅前広場の全国的な問題になっている。今回は公共交通を優先しながら、私的交通は優先順位を下げるという発想で検討し、駅前広場にすべてを納めるのが本来ではないという考え方で整理している。また、交通機能を2階に上げることについて、実際に車を上げられるか、車路が取

れるかどうかを以前検討し、1階がバスバースの場合はかなり高さを上げる必要があり、難しいという結論になった。

○例えば、駅前広場の1階部分で広大な面積を占めている緑地については、駅改札やデッキなどがあり人の動線の中心となる2階部分で確保するなど、施設の立体利用を図ることにより、バスバースやキスアンドライドスペースを全て駅前広場で確保することができるのではないか。また、駅前広場に近い、比較的幅員の余裕もある市道萱野区画道路1号線沿いに設置することも検討できるのではないか。

→継続協議とする。

■バスバースについて

○降車バースについて、最大で確保して4バースと提案されているが、精査して最低限のみ確保すべきであり、市道萱野区画道路1号線沿いに降車バースを設置することも検討できるのではないか。
→継続協議とする。

○バスバースについて、必要数を供給者側の理屈で整理されているが、その他のものと同様に、需要面からのチェックも必要ではないか。

■パーク・アンド・ライドについて

○市立かやの中央駐車場を廃止する計画であるが、現状、駅がない段階でも、この駐車場を利用している車があるのに、駅ができれば当然車が増えると考えられる。市の駐車場を確保しないと、かなり厳しいのではないか。

→箕面市総合都市交通戦略では、私的交通よりも公共交通重視の考え方で駅前広場を整備し、自動車利用を誘導するようなまちづくり、広場づくりは避ける方向性が示されている。駅前に公共駐車場を設けるのは、これまでの検討と方向が違う。

また、かやの中央はロードサイド型の車を中心としたまちづくりから、今回、新駅ができ、さらに交通結節機能としてバス路線網も再編されるため、商業施設を利用する方のアクセスも変わってくると考えられる。

自動車交通が増えるのではないかということについて、将来交通量の算出を、大阪府池田土木事務所に委託をして、検討いただいているところであるが、別途、市の方でも検討したところ、ほぼ横ばいと想定している。

さらに、公共駐車場で、特に近場のパーク・アンド・ライドを誘導することによって、バスとの競合があると以前からも指摘されている。その辺りのバランスも考慮する必要があるため、パーク・アンド・ライドとしての公共駐車場の整備は非常に難しいと考えている。

■キス・アンド・ライドについて

○キス・アンド・ライドの車両は、心理として駅に一番近い所に停車されることになるので、むしろ国道423号南行や市道萱野区画道路1号線に停車される懸念がある。そもそも北方から来る車両が想定されるのに対し、北行きに配置するのは対策として疑問。また、停車帯の北側は自動車専用道扱いの国道423号本線と側道の合流点に当たるため交通安全上きわめて危険。

→停車帯の北側部分については、全体のまちづくり、公共交通の考え方の中で、オレンジゆずるバ

スのバス停を設置させていただいた経過等もある。交通が混雑したり事故が発生したりしているという話も聞いていないので、引き続き協議をお願いしたい。

○キス・アンド・ライドの発生車両数はピーク時に約 300 台/h を想定されている。制限速度 40km/h から 60km/h の加速区間の側道に停車帯を配置し、そこを後進で縦列駐車させるのは極めて危険。また、萱野交差点で転回を行う車両が多数発生し、停車帯で車両が溢れ走行車線を塞いでしまうことが懸念される。

→現在の国道 423 号側道の交通量について、北行きの側道では、平日と休日で一番多い時間帯は休日の 12～13 時となっている。キス・アンド・ライドでは、平日の朝 7～8 時が最も多くなると想定されるが、キス・アンド・ライドとしての利用者を加えても、現在の平日の昼間台数程度と想定される。現在、側道 1 車線で運用されていることを考えると、無理のない数字である。また、すべてを商業者との連携で対応して、側道は活用しないのが理想的な話であるが、実際 24 時間運用されているものではないため、特に送り（送車）の朝早い時間帯については、どうしても道路の側道部分に停車することになるので、その台数分は停められるようご協力いただけないかと考えている。

○身障者用スペースを同じく北行きのかやのさんぺい橋下に設けているが、こういった危険な場所よりむしろ、駅前広場内に特別に設けるべきではないか。

→身障者用スペースについては、合流箇所の最北部にかかっている可能性もあるので、ずらすことも考えられる。継続協議とする。

○停車帯の南側部分の課題として、将来の沿道状況が不明であるため、停車帯の確保が担保できないのではないかと。

→停車帯の南側部分については、現在、車両出入口がないが、今後、土地利用の変更がある場合は、できる限り土地所有者に協力をお願いしていきたい。最終的に停車帯が設けられなくても、北側部分で必要バース数の 7 台は確保できると考えている。

○国道 423 号については、現況では幅員に余裕があるようにみえるが、これは、将来的なランプの整備を前提として幅員が確保されているためである。このため、交通計画の検討にあたっては、国道 423 号の将来計画との整合性についても検証されたい。

→ランプ整備後も踏まえた計画の検討については、幅員構成も考慮しながら検討を深める。

○交通管理者及び道路管理者としては、現行計画としては問題と考える。再考頂きたい

→継続協議とする。

（４）駅周辺の道路整備計画（案）について

【意見・質疑応答は次のとおり】

■バスレーンについて

○バス専用レーンについて、送迎のために一般車が駅近くの南側に停車する可能性がある。物理的、あるいはマンパワーで何とかしないといけない。また、一般車が間違っに入ってきて停車する恐れ

があるのではないか。

ドライバーによるバスレーンの認知には、一定の期間が必要である。少なくとも何らかの構造物で分離して分かりやすくすることが必要と考える。

→今回の進め方としては、私的交通より公共交通重視であるため、駅前広場内に私的交通を入れな
いために、キス・アンド・ライドのバスについては外に出す方向で考えている。具体的な整備
については、詳細設計の段階で協議する予定であるが、現時点では構造物での分離を想定してい
る。

○バス専用レーンを設けることにより、R423 に右左折で入り、南行して萱野交差点に向かう一般車両
は側道ではなく、本線に一度入ってから側道に分岐することになる。分岐部の導流帯・必要導流長
など安全面の検証はなされているのか。

→現状においても、本線に一度入ってから側道に分岐している。また、バス専用レーンは現在の停
車帯を活用する計画であり、問題ないと考えている。(バスレーンの設置について引き続き協議
する。)

■自転車について

○自転車乗り入れ禁止区域の運用方法として、どのようなことを考えているか？

→あくまでも、自転車を押し歩きして下さいという区域であり、最終的には、警察や道路管理者と
の協議になると思うが、自転車道や自転車専用通行帯を設置し、今の自転車歩行者道を歩道に変
更する方向で考えている。条例を制定して罰金を取ることは今のところ考えていない。

○商業施設の既存駐輪場は自転車乗り入れ禁止区域にあたるが、問題ないか。また、駅周辺の放置自
転車対策としてどのようなことを考えているか。

→自転車乗り入れ禁止区域は、自転車を押し歩きして下さいという区域であり、押し歩きによる駐
輪場へのアクセスを想定している。また、放置自転車については、市が禁止区域の条例を制定し
て、箕面線で毎日撤去しているところである。新駅周辺においても同様に放置自転車の禁止区域
を新たに設定する。

○駐輪場の位置が駅のすべての改札から遠い場所にあるため、駐輪場に入れてもらうためのマネジメ
ントをどのようにするか示して欲しい。

→基本的な考え方として、駅周辺の押し歩きエリアへの寄り付き場所に、商業施設の駐輪場もある
ので、これを活用して駅周辺は歩行者最優先とする方向で検討している。

○駐輪場の場所について、非合理的だとその駐輪場は使われなくなってしまう、一番収容台数の多い
萱野高架橋下の駐輪場を、いかに使ってもらえるようにするかも検討する必要がある。需要からその
分の駐輪場を用意するというよりも、例えば、レンタサイクルを大規模に実施していただくことによ
って、駐輪している自転車をコントロールしていく方策等、既存の駐輪場をいかに活用するかの方策
を柔軟に検討して欲しい。

→実施設計時に検討する。

■その他

○駅前広場入口の交差点はラウンドアバウト交差点の導入を検討してほしい。

→空間的に導入は難しいと考えられるが、検討を行ったうえで報告する。

○商業施設については休日の利用が多いと考えられることから、交通処理については休日についても検討すべき項目があるのではないかと。

(5) 交通結節点のレイアウト（たたき台）について

【意見・質疑なし】

今回の意見を踏まえ、関係者と協議し次回資料に反映させる。