

第3回 新駅整備に伴う交通結節点検討会 要旨

1. 日 時

平成26年3月20日（木） 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・まちづくり政策統括監 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
（代理出席）維持管理課 環境整備グループ課長補佐 白井康之
- ・箕面市みどりまちづくり部長 中井浩己
- ・株式会社風の杜代表取締役 石田嗣人
（代理出席）総支配人 富永隆
- ・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延伸準備室長 神谷昌平
- ・阪急バス株式会社取締役自動車事業部長 河崎浩一
- ・一般社団法人大阪タクシー協会常務理事 井田信雄
- ・東急不動産 SCマネジメント株式会社みのおキューズモール総支配人 友金 聡

（オブザーバー）

- ・大阪府都市整備部交通道路室参事 松江琢也

（欠 席）

- ・阪急バス労働組合副執行委員長 越智啓伸
- ・箕面商工会議所専務理事 松出末生
- ・大阪府箕面警察署交通課長 荒瀬公也
- ・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
- ・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
- ・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
- ・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
- ・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

以上、構成員18名のうち13名出席、オブザーバー4名のうち1名出席。

4. 議題

- (1) 第2回検討会の意見と対応方針について
- (2) 必要施設規模算出の見直しについて
- (3) 交通機能配置の見直しについて
- (4) 駐車場利用に伴う交通影響について（P＆R検討）
- (5) 交通結節点レイアウトについて
- (6) その他

5. 議事要旨

- (1) 第2回検討会の意見と対応方針について

【意見・質疑は次のとおり】

○将来の国道423号本線の縦断の考え方や勾配について教えて欲しい。

→423号の将来形については、都市計画決定の資料をもとに検討を行った。詳細な勾配の値については、別途報告する。

- (2) 必要施設規模算出の見直しについて

【意見・質疑なし】

- (3) 交通機能配置の見直しについて

【意見・質疑は次のとおり】

○萱野区画道路1号線のK&R停車帯で迎いの車両による二重駐車や交差点付近での滞留が発生すると、バスが左折出庫しづらくなることを懸念しているため、位置関係については協議をお願いしたい。
→了解。位置の詳細については、交通管理者との協議（交通規制等）と併せて、整備時に協議する。

○地下駐輪場は、駅や商業施設と直結すればよいが、商業施設や駅の改札口等、道路を挟んだ北側へ渡って通ることになると利便性が低く、利用がされにくいと想定される。逆に、タクシーの待機プールを地下空間に配置し、地下駐輪場を広場内（地上）に整備してはどうか。若しくは、タクシー乗り場を北側に集約できないか。

→北側にはバスを方面別に積み上げ、路線バスをいかに停めやすくするかを含め、阪急バスと協議しながら決めてきた。これが路線バスのかたちとして最も望ましいと思っている。また、地下駐輪場は、地下から北側にアクセス可能であれば、道路を渡らずに、直接、改札のほうにも行ける等の工夫も今後の設計の中で可能である。加えて、当該地域は現状においても、夕方になると国道423号線沿いにタクシーが並んでいることから、レイアウト案の緑色部分（交通島）を待機ベースとして活用することも可能と考えている。公共交通としてのバス・タクシーの結節機能として、便利な駅前広場にしたいと考えている。（参考①、参考②）

- (4) 駐車場利用に伴う交通影響について（P＆R検討）

【意見・質疑は次のとおり】

○自動車による商業施設への来訪が80%から60%になることを想定しているが、現状で南側からの施設来訪者は少ないと考えられることから、現状の80%は変わらないと考えたほうが妥当ではないか。

キューズモールの方面別の来訪状況について把握しているか。また、他の類似施設から自動車の分担率を把握することは出来ないか。

→キューズモールの位置付けが郊外型から駅近接に変化するため、尼崎キューズモールの自動車分担率 20%（一方面）を参考に、安全側の検討として3方面からの自動車利用を想定して 20%の3倍の 60%を設定している。

また、以前にキューズモールより受領した集客データでは、北側からではなく、南側の大阪市、吹田市、豊中市からも来訪が多かったと記憶している。具体的な数値は別途報告する。

○現状交差点をUターンするための右折が多くなって渋滞を招いている。K&R、P&R等の配置で交差点のどの部分に交通集中があるのか、飽和度はどうか、混雑が起こるのか数字で示して欲しい。施設の詳細設計とともに合わせて協議したい。

→現況では、土曜、日曜において SOUTH 駐車場にアクセスするために、坊島四丁目交差点でUターンが発生している。新駅整備後は SOUTH 駐車場が廃止されるため、駐車場へアクセスする流動は改善が見込まれる。

また、WEST 駐車場については、萱野東西線が整備されていないため、出庫が右折となり、駐車場の右折レーンが詰まることから入庫規制をかけている。

新駅整備と併せて萱野東西線の道路整備を行い、左折出庫を可能とすることで、駐車場の効率は改善すると想定している。

また、Uターンに伴う交通への影響ということであれば、Uターン禁止等の交通規制による対応のほうが望ましいと考えられるため、今後、道路管理者と協議を行う。

（５）全般・まとめ

○各種交通機能の配置に伴い、周辺の交通に影響はないか。例えば交差点への影響について検討が必要と思われる。また、平日・休日を含めて周辺道路の交通への影響についても検討する必要があるのではないか。

→新駅が整備されることと併せて、周辺道路を整備することにより渋滞の緩和を期待している。箕面市総合都市交通戦略において、新名神高速道路の整備、彩都の開発、箕面森町の開発による自動車の増加を見込んでおり、周辺の混雑についても加味しながら今後検討していく。

○新駅の整備に伴い、バスの利便性が向上し、自動車の分担率は変わってくる、あるいは、交通戦略のもとで変えていかなければならない。公共交通を最優先するという理念がある中で、バスの分担率や利便性が向上するといったことまで含め、将来的には数値化してほしい。

→バスの再編が非常に大きな課題ととらえており。乗車効率を含め、バスの再編を考えている。（仮称）新箕面駅を中心としたバスの再編として、自動車の分担率も含めた数値化を今後検討する。

○箕面市の新都心として、市民広場は残すべきと考えている。今後、駐輪や駐停車を守ってもらうような取組みの検討が必要であるが、全体的に良くできた案となっていると考えている。

○本駅前計画全般について、交差点容量や交通量など数値的な予測を示して欲しい。今後詳細設計を進める上で施設管理も含めて道路管理者として協議をさせて頂く。

→了解

○駅前広場の詳細設計等については、駅上部の構造物（改札の位置等）と併せて、今後具体的に検討するようお願いしたい。

→了解