

東大阪市平成 30 年度地域研究活動
「大阪モノレール南伸に伴うまちづくり検討事業」
調査報告書

平成 31 年 3 月 29 日

大阪産業大学 デザイン工学部 環境理工学科
石原 肇・高浪龍平

目次

I	調査の背景と目的	1
II	調査方法	2
III	結果と考察	3
1	モノレール新駅と JR 鴻池新田駅との動線確保の検討	3
	(1) JR 学研都市線の駅で他の鉄道との乗換駅の動線確保	
	(2) 大阪モノレールの乗換駅の動線確保	
	(3) 大阪モノレールの非乗換駅の様子	
	(4) モノレール新駅と JR 鴻池新田駅との間の現地調査	
	(5) 望ましい動線	
2	動線内におけるにぎわいの創出の検討	8
3	さらなるにぎわいの創出の提案	11
IV	提言	13
	謝辞	13
	参考文献	13

I 調査の背景と目的

大阪モノレールは、大阪空港から門真および彩都方面を結ぶ延長約 28km、計 18 駅の都市高速鉄道であり、広域的鉄道ネットワークの形成による環状軸の強化や沿線地域の活性化・発展を目的として、門真市駅から南に延伸する計画がなされている。この計画が実行されれば、新たに 4 路線と結節し、在来 10 路線とネットワークが形成される（図 1）。このうち、東大阪市では鴻池新田駅、荒本駅、瓜生堂駅（駅名はいずれも仮称）の 3 駅の設置が予定されており、本調査では、鴻池地域（図 2）を対象としたにぎわいまちづくりの研究を行うものである。

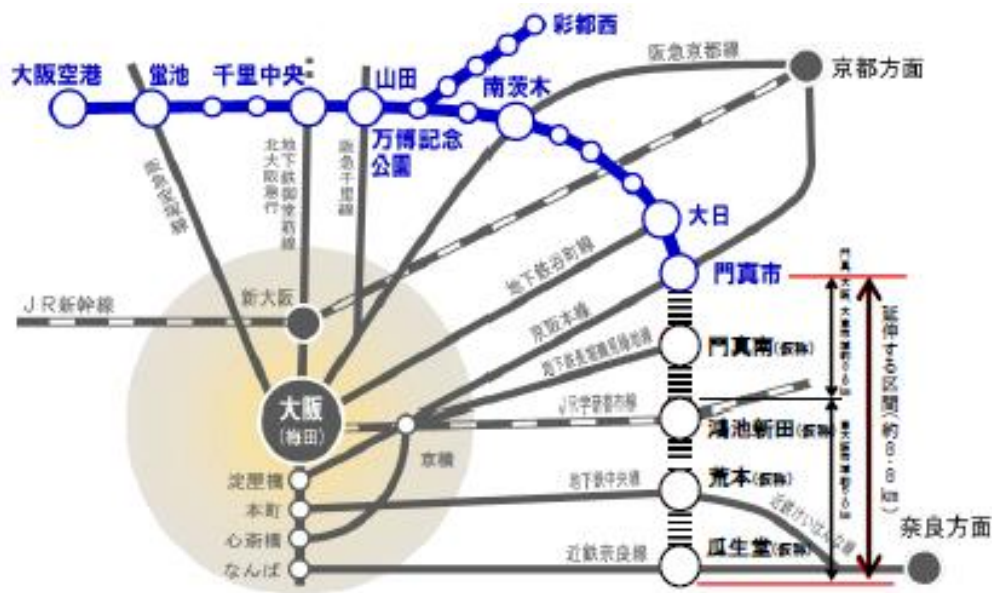


図 1 大阪モノレール延伸計画の概要

資料：大阪府都市計画案説明会資料（大阪府、平成 30 年）より引用

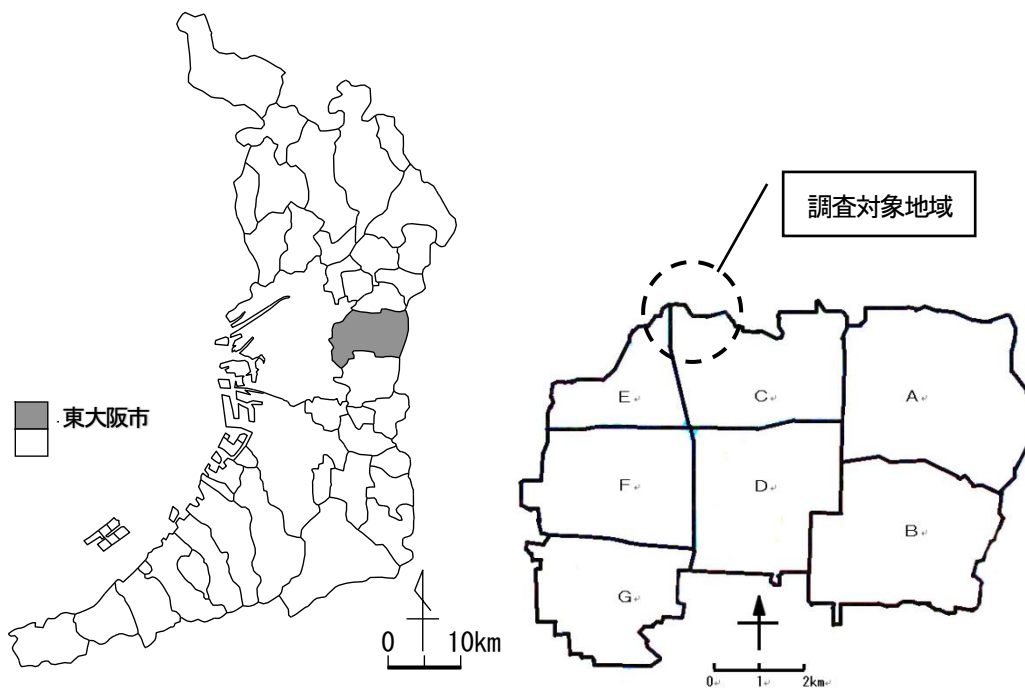


図 2 東大阪市の位置と本調査の対象地域

II 調査方法

本調査の対象地域である鴻池地域は図2に示すように、市の北西部端に位置する。図1に示されているように JR 学研都市線の鴻池新田駅がある。大阪モノレールが延伸し、新駅が設置されることで、新たな結節点となる。図3に示すとおり、JR 鴻池新田駅が大阪中央環状線からやや離れて位置するため、モノレール新駅との間に距離がある。そこで、本調査では、「1. モノレール新駅と JR 鴻池新田駅との動線確保の検討」、「2. 動線内におけるにぎわいの創出の検討」、「3. さらなるにぎわいの創出の提案」の3つの内容について、以下の方法で検討を行った。

モノレール新駅と JR 鴻池新田駅との動線確保を検討するため、まず、JR 学研都市線の駅で他の鉄道との乗換駅の動線確保を把握する。ついで、大阪モノレールの乗換駅の動線確保や非乗換駅の様子を把握する。これらをふまえた上で、モノレール新駅と JR 鴻池新田駅との間の現地調査を実施し、望ましい動線を明らかにする。これらの調査は、いずれも朝7時30分前後の通勤・通学の時間帯に調査した。上記により得た望ましい動線において、にぎわいを創出する手法について検討する。くわえて、鴻池新田地域の地域資源に着目し、上記の動線以外も考慮したにぎわいを創出する手法について検討する。

なお、上記1~3について、いずれもイメージパースを作成し、具体的表現を行う。



図3 JR 鴻池新田駅と大阪モノレール新駅の位置関係
資料：大阪府都市計画案説明会資料（大阪府、平成30年）より引用

III 結果と考察

1 モノレール新駅と JR 鴻池新田駅との動線確保の検討

(1) JR 学研都市線の駅で他の鉄道との乗換駅の動線確保

既存の JR 学研都市線の駅で他の鉄道との乗換駅における動線確保の状態を把握するため、平成 30 年 11 月 6 日に京田辺駅（京都府京田辺市）と河内磐船駅（大阪府交野市）を調査した。京田辺駅は近鉄京都線の新田辺駅との（図 4）、河内磐船駅は京阪交野線の河内森駅との（図 5）、それぞれ乗換駅となっており、乗換には徒歩で約 400m、5 分程度かかる。

京田辺駅から新田辺駅に向かう朝の通勤・通学客の様子を写真 1 に示した。新田辺駅前にはロータリーが整備され京田辺駅に向かい歩行者専用道路が一部整備されており、通勤・通学客の多い時間帯においてもゆとりのある状況になっている。

河内森駅から河内磐船駅に向かう通勤・通学客の様子を写真 2 に示した。道幅が狭く、車道と歩道は分離されておらず、通勤・通学客の多い時間帯においては、車両の通行もあり、安全面で課題がある。

これら 2 つの乗換駅の調査から、モノレール新駅と JR 鴻池新田駅との動線確保を検討する上で、乗換客の移動に伴う安全性や快適性を考慮すべきことが示唆される。



図 4 JR 京田辺駅と近鉄新田辺駅
資料：ひまわりデザイン研究所、平成 31 年



図 5 JR 河内磐船駅と京阪河内森駅
資料：ひまわりデザイン研究所、平成 31 年



写真 1 JR 京田辺駅から近鉄新田辺駅に向かう通勤・通学客の様子



写真 2 京阪河内森駅から JR 河内磐船駅に向かう通勤・通学客の様子

(2) 大阪モノレールの乗換駅の動線確保

既存の大阪モノレールの乗換駅の動線確保や非乗換駅の状態を把握するため、平成 31 年 1 月 18 日に南茨木駅（大阪府茨木市）と門真市駅（大阪府門真市）を調査した。南茨木駅は阪急

京都線との、門真市駅は京阪本線との、それぞれ乗換駅となっている（図1）。南茨木駅と門真市駅は、いずれもモノレール駅と乗換駅が近接しており、ペDESTリアンデッキが整備され、上下動の移動がなく、乗換動線の部分には屋根もあることから、降雨時でも傘を差すこともなく乗換が可能となっており、利便性が確保されている（写真3、4）。



写真3 南茨木駅の乗換動線の様子

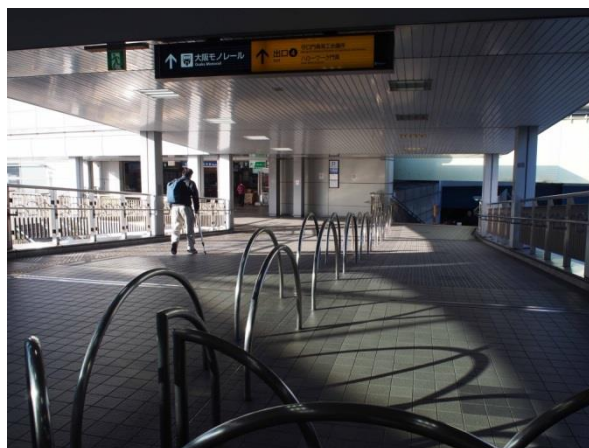


写真4 門真市駅の乗換動線の様子

（3）大阪モノレールの非乗換駅の様子

既存の大阪モノレールの非乗換駅の様子を把握する、平成31年1月18日に沢良宜駅（大阪府茨木市）と摂津駅（大阪府摂津市）を調査した。沢良宜駅周辺は、利用者が主に車移動によって来店する商業施設等が立地し、住居系の建物は見当たらない。このため、朝の通勤・通学の時間帯にも関わらず、利用者はほとんどなく、駅前広場は閑散とした様子であった（写真5）。一方、摂津駅周辺は、住居系の建物が多く、駅前広場にはタクシーの乗降場所や、駅前広場に隣接してコンビニエンスストアが立地している。コンパクトな駅前広場でありながら、街の顔として利用者が行き交う上での機能を有している（写真6）。



写真5 沢良宜駅の駅前広場の様子



写真6 摂津駅の駅前広場の様子

これら（1）から（3）の調査の結果から、利用者の安全性、利便性、快適性の3点に留意した乗継経路を検討する必要がある。また、にぎわいを創出するために、まちづくりの拠点となる駅前広場が必要である。

(4) モノレール新駅と JR 鴻池新田駅との間の現地調査

上記をふまえ、モノレール新駅と JR 鴻池新田駅との間の動線を検討するため、平成 30 年 12 月 10 日と 12 月 17 日に現地調査を行った。12 月 10 日には以下に示す 3 つのルート案を実際に歩き、12 月 17 日には提案するルートについて詳細な検討を行った。

まず、3 つのルート案を図 6～8 に示し、これらを比較したものを表 1 に示す。



図 6 南側既存ルートA 資料：Microsoft：「Bing map」より作成



図 7 北側既存ルートB 資料：Microsoft：「Bing map」より作成



図8 北側提案ルート 資料：Microsoft：「Bing map」より作成

表1 ルート案の比較C

	南側既存 ルートA	北側既存 ルートB	北側提案 ルートC
ルート距離(m)	850	550	540
所要時間(分)	10	7	7
歩道幅(m)	1.5	1	6
特徴	最も長い	既存では 最短	課題はあるもの の有望

図6に示した南側既存ルートAは、時間がかかり、歩道幅が狭い。図7に示した北側既存ルートBは歩道幅が狭く、戸建て住宅に近接している。図8に示した北側提案ルートCであれば歩道幅を確保することが可能である。

(5) 北側提案ルートCの詳細検討

つぎに、北側提案ルートCについて、詳細な検討を行うため、再度動線に沿って課題がないか調査した。図に9は写真7～10の位置を示している。

朝7時30分頃のJR駅南側の道路は、城東工科高校の通学時間となり、かなり多くの人が行っている。この付近は車道と歩道は分離していない(写真7)。モノレール駅に向かって進んだ地点では、車道と歩道が分離されているものの、交差点付近には段差がみられる(写真8)。なお、このあたりまでJR高架下はレンタサイクルが営まれていたり、自転車置き場となってい



図9 写真7～12の位置 資料：Microsoft：「Bing map」より作成



写真7 7時30分のJR駅南側の様子



写真8 JR駅から城東工科高校



写真9 城東工科高校北側



写真10 城東工科高校からモノレール駅へ

る。交差点を超え、城東工科高校の北側は歩道のみとなって自動車は入れないようになっているが、車椅子では通行が難しい状況になっている（写真 9）。城東工科高校の北側の JR 高架下は駐車場等となっていて、日中でもやや暗い感じがしている（写真 10）。中央環状道の前には JR 高架の橋脚があり（写真 11）、駅前広場予定地（写真 12）から高架下への動線を考えた場合には、この橋脚を回避する必要があるとともに、高低差があることも確認された。

以上の再度の動線に沿っての調査により、図面でみる以上に移動距離が長く感じること、道路幅が狭くピーク時に混雑していること、道路に段差があるなど円滑な移動が難しい状況にあること等が課題であるといえよう。



写真 11 中央環状道の前



写真 12 駅前広場予定地前

2 動線内におけるにぎわいの創出の検討

再度の動線に沿っての調査により、利用者の安全性、利便性、快適性の 3 点に、バリアフリーにも留意した乗継経路とする必要が明らかとなった。新駅は新しい街の顔であり駅前広場と動線ににぎわいは不可欠である。

そこで、北側提案ルート C を基に、モノレール新駅から JR 駅に向かう動線のイメージをパース 1 に、動線を活用したにぎわいを創出するための取組み案をパース 2 に、まちづくりの拠点となる駅前広場のイメージをパース 3 に、それぞれ示す（図 10）。

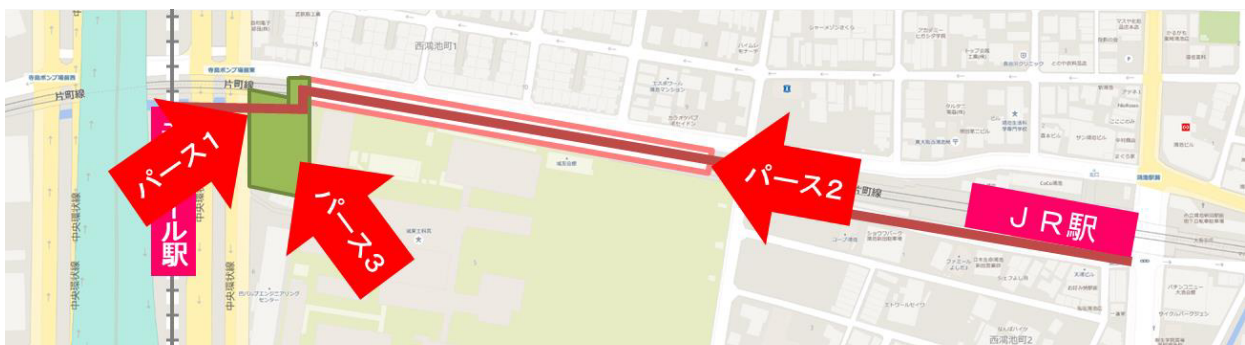


図 10 パースの視点 資料：Microsoft：「Bing map」より作成

まず、駅間動線への誘導とバリアフリーへの対応を行うとともに、駅前広場の近くにコンビニを誘致し、利用者の利便性を確保していく（パース1）。駅間の動線では、平日でも安全性の観点から明るさを確保するとともに、休日にマルシェ等が行える工夫を施す（パース2）。駅前広場は、バスの乗り入れ等の交通結節点としての機能をもたせるとともに、緑化を行い明るい雰囲気とする（パース3）。

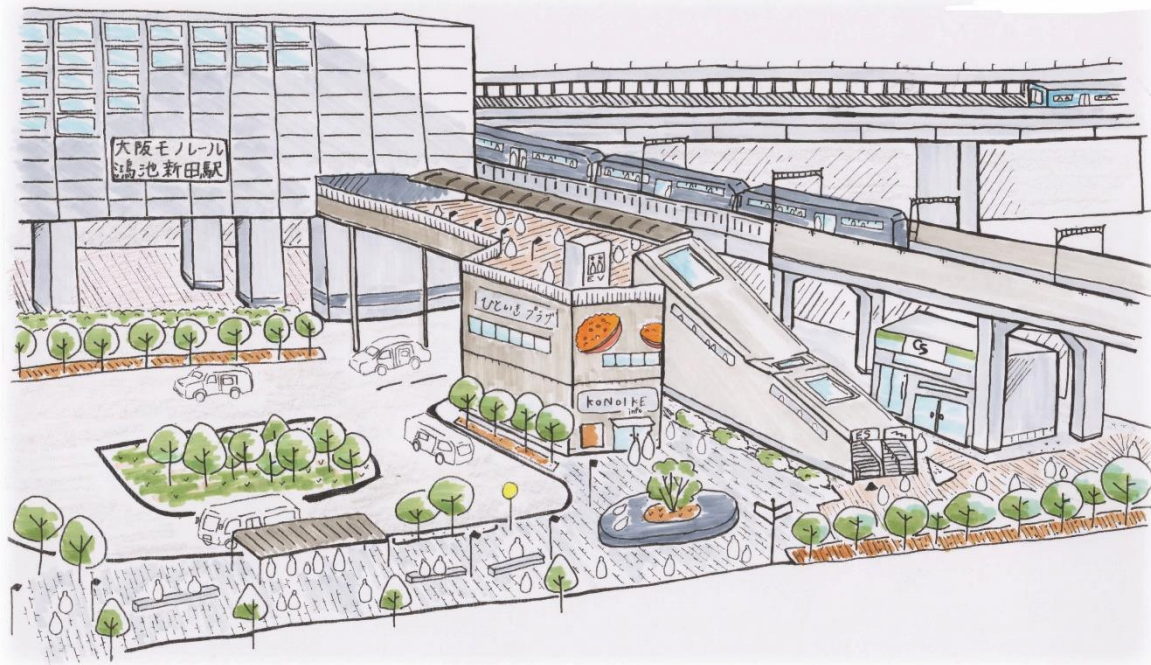
これらをまとめたものが図11である。



パース1 動線の確保



パース2 動線でのにぎわいの創出



パース3 駅前広場の整備



駅前広場の利用促進

- 快適性を高めた乗り換え動線
- コンビニによる利便性向上
- コミュニティーバスによる観光、通勤需要への対応、交通弱者対策
- 緑化による安らぎ空間の創出

JR線高架下動線の活用

- 十分な歩道幅を確保
- 歩行者専用歩道や照明による安全性の向上
- 休日に地元商店街等によるマルシェを開催し、にぎわいを創出

図11 提案ルートにおけるにぎわいの創出

資料：Microsoft：「Bing map」より作成

3 さらになるにぎわいの創出の提案

これまで本調査では、モノレール新駅と JR 鴻池新田駅との間の動線確保について検討してきた。現在、JR 学研都市線で上り電車に乗り、大阪都心部に向かう乗客はどこに行くかを把握しておくことは重要と思われる。2015年のパーソントリップ調査を基に JR 鴻池新田駅で降車し、モノレールを利用することが見込まれる乗客の流れを推定したものが図12と図13である。京橋駅で乗り換える人の流れと河内磐船駅でのそれが推定される。これらのデータから、門真市付近の企業あるいは豊中市付近の教育機関が大きな事業所として想定され、一日あたり800名程度の乗換需要が見込まれる。なお、表2に示すように、6か月定期運賃を算定すると必ずしも従来の経路と比較して競争力があるわけではないことが懸念される。

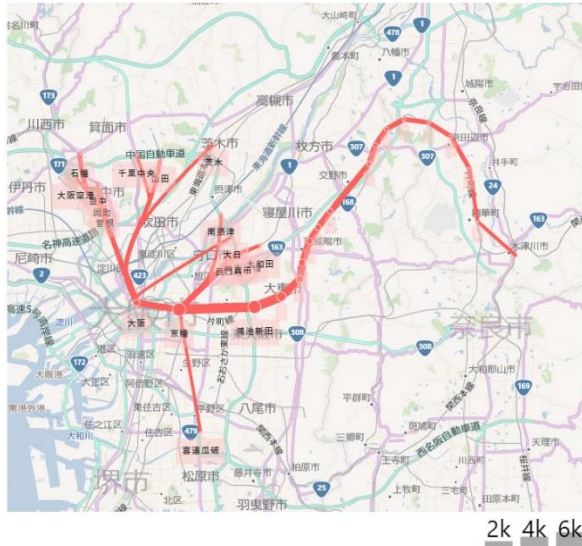


図12 京橋駅乗換による人の流れ

資料：Microsoft：「Bing map」より作成

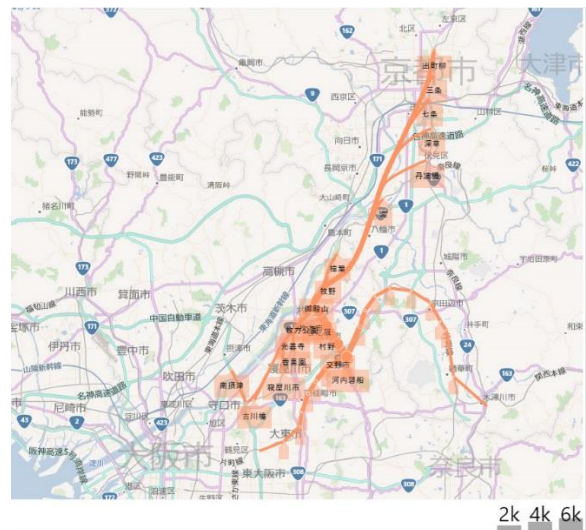


図13 河内磐船駅乗換による人の流れ

資料：Microsoft：「Bing map」より作成

表2 6か月定期運賃比較表

6か月定期運賃比較表		JR			京阪			合計金額 ※経路4はモノレール運賃を250円に設定			
出発駅	利用者数	河内森まで	鴻池新田まで	京橋まで	河内森から	鴻池新田から	京橋から	経路1	経路2	経路3	経路4
木津	244	59,090	96,430	108,860	66,590	60,160	46,660	125,680	156,590	155,520	148,270
祝園	0	46,660	83,980	96,430	66,590	60,160	46,660	113,250	144,140	143,090	135,820
JR三山木	0	46,660	71,540	96,430	66,590	60,160	46,660	113,250	131,700	143,090	123,380
京田辺	27	34,210	72,540	83,980	66,590	60,160	46,660	100,800	132,700	130,640	124,380
大住	25	34,210	59,090	83,980	66,590	60,160	46,660	100,800	119,250	130,640	119,930
松井山手	24	28,000	59,090	71,540	66,590	60,160	46,660	94,590	119,250	118,200	110,930
長尾	96	24,880	43,550	66,880	66,590	60,160	46,660	91,470	103,710	113,540	95,390
藤阪	22	23,330	43,550	56,000	66,590	60,160	46,660	89,920	103,710	102,660	95,390
津田	0	23,330	43,550	56,000	66,590	60,160	46,660	89,920	103,710	102,660	95,390
河内磐船	0	0	31,100	46,550	66,590	60,160	46,660	66,590	91,260	93,210	82,940
星田	111	18,670	31,100	43,550	66,590	60,160	46,660	85,260	91,260	90,210	82,940
東寝屋川	24	23,330	24,880	43,550	66,590	60,160	46,660	89,920	85,040	90,210	76,720
忍ヶ丘	207	23,330	24,880	31,100	66,590	60,160	46,660	89,920	85,040	77,760	76,720
四条畷	0	24,880	23,330	31,100	66,590	60,160	46,660	91,470	83,490	77,760	75,170
野崎	202	24,880	23,330	31,100	66,590	60,160	46,660	91,470	83,490	77,760	75,170
住道	376	31,100	18,670	24,880	66,590	60,160	46,660	97,690	78,830	71,540	70,510
鴻池新田	0	31,100	0	24,880	66,590	60,160	46,660	97,690	60,160	71,540	51,840
徳庵	0	31,100	18,670	23,330	66,590	60,160	46,660	97,690	78,830	69,990	70,510
放出	199	43,550	23,300	23,330	66,590	60,160	46,660	110,140	83,460	69,990	75,140
鴨野	96	43,550	23,300	18,670	66,590	60,160	46,660	110,140	83,460	65,330	75,140

このようなことを考慮すると、通勤・通学客が乗り換えたいと思う駅となるよう、さらなるにぎわいの創出が不可欠であろう。また、モノレールの延伸により、大阪空港と直接結ばれることから、府外の人々が訪れたいと思うようなまちにしていくことも重要である。

鴻池地域には、文化財として鴻池新田会所跡が JR 鴻池新田駅の東側に存在する。また、東大阪市は市域全体でカレーパンのまちとしてPRをしてきており、鴻池地域にも複数の店舗が立地している。このように、鴻池新田駅周辺には鴻池地域の特徴となる地域資源が存在しているといえよう (図 14)。



図 14 鴻池地域の地域資源 資料：Microsoft：「Bing map」より作成



パース 4 鴻池カレーパンバスのイメージ

そこで、報告者は、パース4に示す地域資源をつなぐ「鴻池カレーパンバス」の運行を提案する。モノレールとJRの鴻池新田駅を結ぶだけでなく、鴻池新田会所跡、市のリージョンセンターや子育て支援センター、府立高校、商業施設などを結ぶことで、乗換客の利便性向上、だけでなく、他府県からの誘客や地域の高齢者等の交通弱者への対策ともなる。

なお、兵庫県の『コミュニティバス・アセスメント指針』では運行所要時間40分以内、かつ運行距離20km以内という基準を定めており、この基準を参考として、パースで示しているバスルートは一周するように設定している。

また、料金設定は隣接する大東市の事例を参考としている。大東市からの聞き取りによれば、同市では利用者を確保する観点から、一般客の料金が200円のところ、65歳以上の高齢者を対象に半額の100円という料金設定をしている。ある路線では1日当たり500人程度の利用者があるとのことで、ルート設定にあたっては沿線自治会との対話を重ねたとのことであった。

これらのことから、実際にコミュニティバスを運行する方針の決定をした場合は、運行ルートの設定にあたり、地域住民の意見をよく聴いた上で設定することが重要となるものと考えられる。そのことが、コミュニティバスの安定的な運行につながるとともに、地域の高齢者をはじめとした交通弱者にとっての移動手段の継続的な確保と、市外からの来訪者にとっての利便性の向上にも寄与するものとなると推察される。

IV 提言

上記の調査結果から、本報告では、以下の3点を提言する。

第1に、駅間の乗継経路については、安全性・バリアフリー・利便性・快適性の観点からJR学研都市線の高架下に乗継経路を設けることが理想である。

第2に、動線内におけるにぎわいの創出については、乗継経路を活用して、休日にマルシェ等が行える工夫を施すことを検討すべきである。

第3に、さらなるにぎわいの創出について、誘客の観点も含めた地域資源の活用と利便性向上のためにコミュニティバスを検討すべきである。このことは、地元住民の交通弱者対策にもつながるものと考えられる。

謝辞

東大阪市平成30年度地域研究活動において、報告者の調査計画を採択いただいたことに御礼申し上げます。また、調査の実施にあたっては、東大阪市建設局都市整備部都市計画室の皆様にご協力いただいたことに感謝申し上げます。パースの作成にあたっては、特定非営利活動法人環境デザイン・エキスパート・ネットワークの平瀬耕氏の協力を得たことを付記する。

参考文献

大阪府都市整備部八尾土木事務所モノレール延伸グループ：「大阪モノレール延伸の都市計画案に関する説明会の開催結果について」、平成30年

http://www.pref.osaka.lg.jp/yaopwo/yao_news/monorail_setsumeikai.html

(最終閲覧日：平成31年3月28日)

東大阪市経営企画部企画室：「東大阪カレーパン事業」、平成 30 年

<https://www.city.higashiosaka.lg.jp/0000010448.html>

(最終閲覧日：平成 31 年 3 月 28 日)

ひまわりデザイン研究所：「路線図」、平成 31 年

<https://47rail.jp/routemap.html>

(最終閲覧日：平成 31 年 3 月 28 日)

兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課：『コミュニティバス・アセスメント指針』、平成 20 年

<https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/000178787.pdf>

(最終閲覧日：平成 31 年 3 月 28 日)

Microsoft：「Bing map」、平成 30 年

<https://www.microsoft.com/en-us/maps/product/print-rights>

(最終閲覧日：平成 31 年 3 月 28 日)