

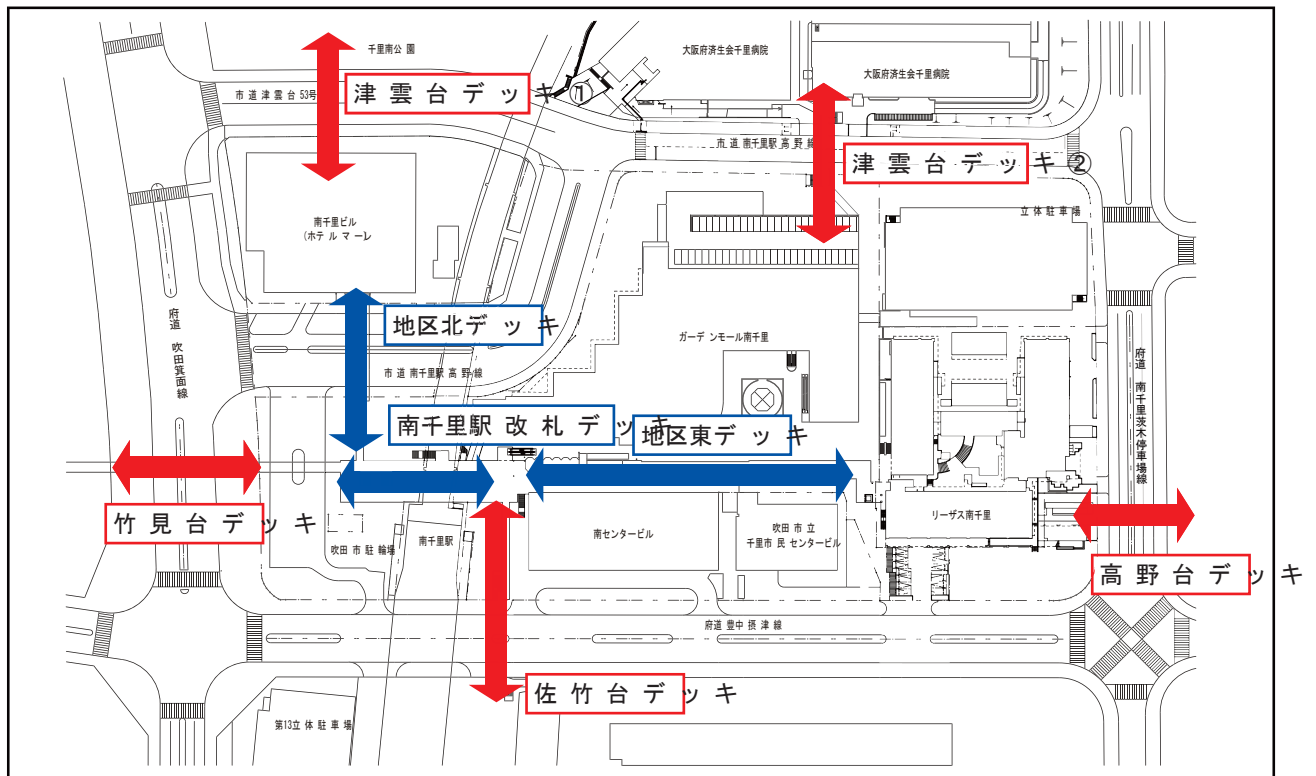
(3) デッキ計画

ア. 現況のデッキ接続状況

千里南地区センターへ東西南北からデッキによる接続がされており、地区内においてもデッキによる移動が可能なが特徴であります。

デッキ計画を行うにあたっては、現況の人の動きを把握し、敷地高低差や整備する公共施設、交通広場、公共広場といった他機能との関係性に配慮し、整備方針を策定します。

なお、策定にあたっては、東西南北の各方面から地区センターへ接続するデッキと、地区センター内のデッキについて、それぞれ整備の方針を決定します。



イ. 各方面のデッキの現状

- 【竹見台デッキ】 平日約2,500人の通行量があり、その需要は高い。
バリアフリー対応となっていることから、既存デッキを利用する。
- 【津雲台デッキ①】 千里南公園への接続は地元からの要望も高い。
しかしながら、デッキ接続に関しては、府道吹田箕面線の歩道部で設けることは、景観性を損なうことやデッキ距離が長くなることなどからふさわしくなく、千里南公園との高低差を検討したルートが必要である。
- 【津雲台デッキ②】 済生会病院と商業施設を結びデッキは、平成18年（2006年）に完成している。
- 【高野台デッキ】 平成19年（2007年）に完成したリーザス南千里と接続している状況である。
- 【佐竹台デッキ】 平日約1,500人以上の通行量があり、佐竹台側にはエレベーターが設置されており既存デッキを利用する。

ウ. 地区内デッキ方針

【地区北デッキ】 地上部では交通広場を整備するため、車道部から約4.5mの高さ（クリアランス）が必要となってくる。整備にあたっては、南半分を付け替える。

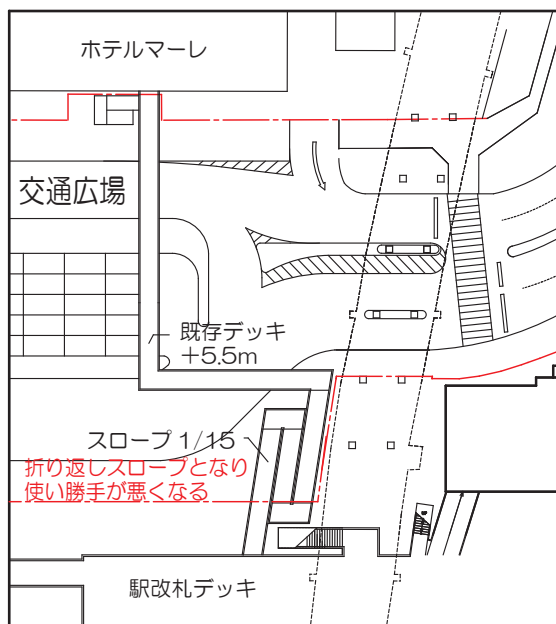
(ア) 付け替えルートを検討

交通広場のクリアランスを確保するため、交通広場の車道部に干渉しない高さで、地上から5.5mの床高さから駅改札デッキへ接続する必要があります。

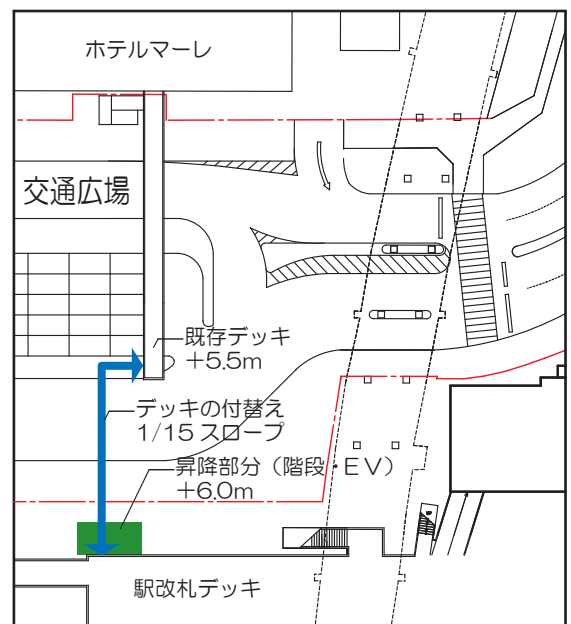
バリアフリーに対応したスロープが考えられますが、勾配が1/15以下の傾斜が必要となり、距離が長大になり利便性はかえって悪くなります。

ここでは、距離的にも短く、人の流れに極力沿った形で、駅改札デッキ付近で、地上から約6.0mの高さにデッキを整備し、この地点から、階段およびエレベーターで駅改札デッキ、地上階へ昇降する方式とします。

【スロープ処理案】

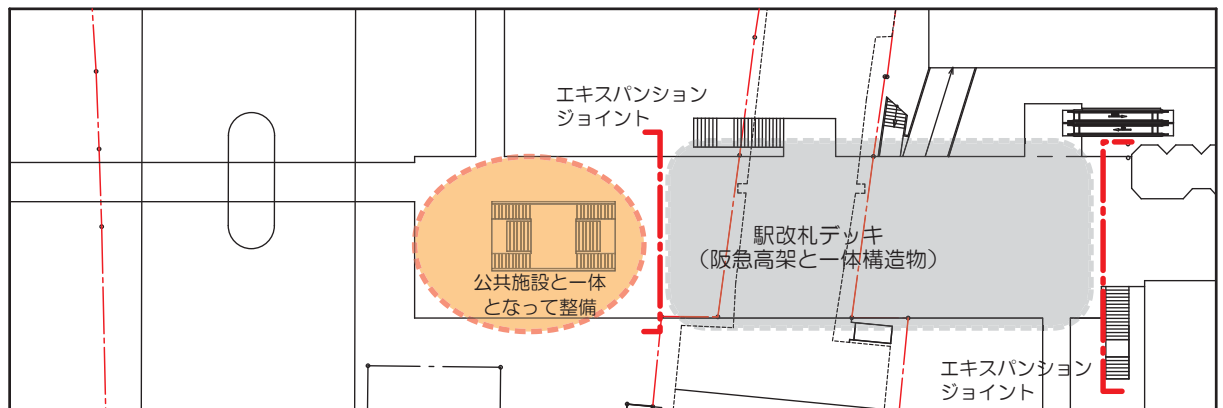


【階段・エレベーター案】



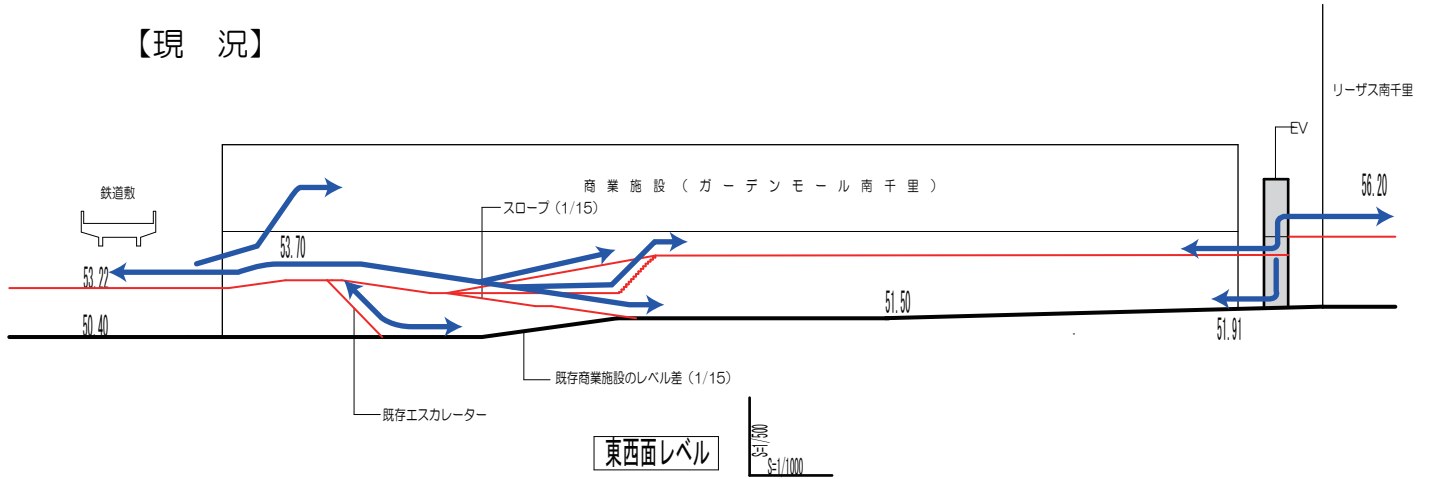
【南千里駅改札デッキ】

阪急電鉄の高架下にある南千里駅改札部分のデッキは、鉄道敷高架と一体構造物となっている。この部分を再整備することは技術的、経済的に難しいことから、この部分以外の西側（公共施設側）デッキのみ付け替えとし、整備にあたっては駅西公共施設と一体となって整備する。



【地区東デッキ】 現況の地区東デッキは、南センタービルと構造が一体となっており南センタービルが撤去され、同時に解体となる。
 通路整備にあたっては、公共広場と一体となった、にぎわい性の確保といった観点から、現況の敷地高低差や地上レベルを利用した駅へのアクセスとする。

【現況】



【計画案】

