

事務局便り

《推進会議の設立趣旨と活動内容》

『北大阪急行線延伸推進会議』は、鉄道延伸が、箕面市の飛躍的な交通利便性の向上にとどまらず、北大阪地域の21世紀へ向けての発展に欠かせない重要なプロジェクトであるとの認識にたち、平成3年7月、鉄道延伸の早期実現を推進するために設置されました。

〔主な活動内容〕

- ・国、府、北大阪急行電鉄線への要望及び陳情
・調査及び研修会等の実施
・広報・啓発活動等

《推進会議の構成メンバー》 (H.12.9現在)

- 構成員：箕面市 箕面商工会議所 大阪北部農業協同組合 大阪船場繊維卸商団地協同組合
顧問：地元府議会議員、市議会議員
オブザーバー：大阪府

- 支援団体：豊能町
特別賛助会員：箕面新都心まちづくり協議会
賛助会員：社団法人 箕面青年会議所 箕面ライオンズクラブ 箕面船場ライオンズクラブ 箕面ロータリークラブ 箕面中央ロータリークラブ みのおコミュニティ放送局 大阪外国語大学 関西芸術短期大学 聖母被昇天学院 大阪青山短期大学

※今年の国等への要望には以上の団体名を列記した要望書を作成して実施する予定です。

《只今、賛助会員募集中！！》

北急延伸を実現する為には、今、より一層の地元の熱意、気運の盛り上がりが必要な時期になってきています。このため推進会議では、現在、箕面市内外を問わず広く企業、学校、自治会等をはじめ各団体の皆様方に「賛助会員」として参加して頂き、本推進会議を応援していただくと考えております。よろしく御協力お願いいたします。

『賛助会員』になられると

- ・推進会議の活動報告や、研修会の開催をはじめ北急延伸に関する情報を提供いたします。
・国、府等への要望書には団体名を連署させて頂くと共に、署名、嘆願書が必要な際には協力をお願いする場合があります。（協力は自由）

- ・随時アイデア、意見等は提供して頂き、広く意向等を聴取したい時は、アンケート等にも協力して頂く場合があります。（協力は自由）

※会費、負担金等は無料です、事務局まで御一報頂きましたら、申込書持参で説明にお伺いいたします。

☎ 0727-23-2121(代) 内線3446 担当 池永・上田迄

面白い本、見つけた…

開業90周年記念 ポストカード付き 『阪急電車の20世紀』 税込 1,000円
確か箕面に阪急が来たのは、かなり古いとは聞いていたが、一体正確にはいつなのだろうか？と資料室で調べたり、企画の広報課長に教えてもらったりして、やっと1910年（明治43年）3月10日だと知った次第。ところが、その日の帰り道、市内の本屋さんで、この本が目に入り中を見たら何のことはない、その開業の日の新聞広告から、当時走っていた1形の木造車の写真まで、何もかも載っていてガックリ。時間をかけて撮をした気分…。
圧巻は開業の1年前に出した案内の絵葉書とその内容。ちょっと紹介しますと。

▲ 汽車貨と人力車貨だけでも一円二十
銭つかって箕面公園に集る紅葉見の盛都
人士が毎日一万人以上あり、電車が開通
況を御覧になる諸君よ！電車が開通
して五分毎に発車し、僅に十五銭以内の
貨銭で二十五分間に一丈遊ば、これ
ることとなりましたら、遊びどころ
ることとなりましたら、遊びどころ
沢山遊びに来る人が殖えませうか？

社会式株道軌気電馬有面箕

このPR広告文を読んで吹き出しそうになったり、感心したり。電車が開通するまでは1円2、30銭と言え、今の1万2、3千円出して、汽車と人力車で箕面の紅葉を見物に来る人が毎日1万人以上とか、電車が開通したら、それが15銭になって25分で着く

のだから、どれだけ増えるのでしょうか？だって…ただ、梅田から15銭は今の千五百円だから一寸ぼったくりの感じ（現在は260円）もしますし、箕面迄25分（現在の準急は40分）で着くなんて、当時は駅が少いとは言え、随分飛ばしたもんですね…。他にも箕面駅開業当日の写真やら見所一杯、お年寄りから子供まで楽しめる写真がタップリありました。

編集後記 プロ野球の各リーグの優勝が決まるや、めっきり朝夕、涼しくなってきました。それにしてもシドニーの高橋尚子選手のガンバリは、凄い！偉い！を超越した何か神がかり、哲学的なモノを感じさせます。まさに『走りの鉄人』です。『鉄』と言えば我が鉄道の延伸、これからが正念場。皆さんの御声援、御支援でゴール迄ガンバリませう。

(北急延伸ニュース)

No. 1

きたきた通信



企画・発行 北大阪急行線延伸推進会議事務局
箕面市役所都市計画部
まちづくり推進課内

〒562-0003 大阪府箕面市西小路4丁目6番1号
Tel. 0727-23-2121(代) FAX 0727-22-2466

ニュース・話題

第11回 『北急推進会議総会』を開催 (5月11日)

第11回の北大阪急行線延伸推進会議の総会が平成12年5月11日(木)に千里ライフサイエンスビル会議室で開催され、平成11年度の活動・決算報告と、平成12年度の活動計画案と予算案が審議され承認されました。席上、次のような活発な意見交換がありました。

「要望活動がマンネリ化している。答申では2005年迄の着工となっている、市民全般に署名活動を展開したらどうか。支援組織の拡大は箕面市内にこだわらず、千里中央発着の市域外の学校にも要請したらどうか。」

「来たるべき時期には署名活動も検討したい。今年の国等への要望書には、賛助会員の各団体名も記述させて頂く予定。千里中央発着のスクールバス利用校にも今後支援要請を行っていきたい。」

「北急のパンフレットに描かれている絵は船場から高架になっているが、構造は決定しているのか？」

「決定ではない。今後鉄道事業者とも協議し技術面、費用面等考慮しながら実現に向けた絵にしていく。」

《 推進会議の今後の活動予定 》

(総会の主な出席者)

Table with 2 columns: Activity (e.g., 要望陳情活動, 先進地調査) and Date/Content. Includes details for participants like 箕面市役所, 橋本市長, etc.

長年の要望活動実る！

3セク補助、地下鉄並みに

運政審、中長期的な鉄道整備で答申

運輸政策審議会鉄道部会は8月1日、「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について—新世紀の鉄道整備の具体化に向けて—」(答申第19号)を森田運輸大臣に答申しました。

推進会議では、長年の国への要望陳情活動で『第3セクター(準公営)での鉄道整備の助成制度を地下鉄並みに！』と訴え続けてきましたが、この点(国からの補助金導入面)では大きな前進が見られました。

従前の3セク補助 国 補助対象建設費×1.02×0.8×0.9×0.35×(公的出資比率)
地方 補助対象建設費×1.02×0.8×0.35×(公的出資比率)

地下鉄並み 補助 国 補助対象建設費×1.02×0.8×0.9×0.35
地方 補助対象建設費×1.02×0.8×0.35

※公的出資比率での減額がなくなり国の補助金は増えますが、地方(府、箕面市等)の負担も増加します。

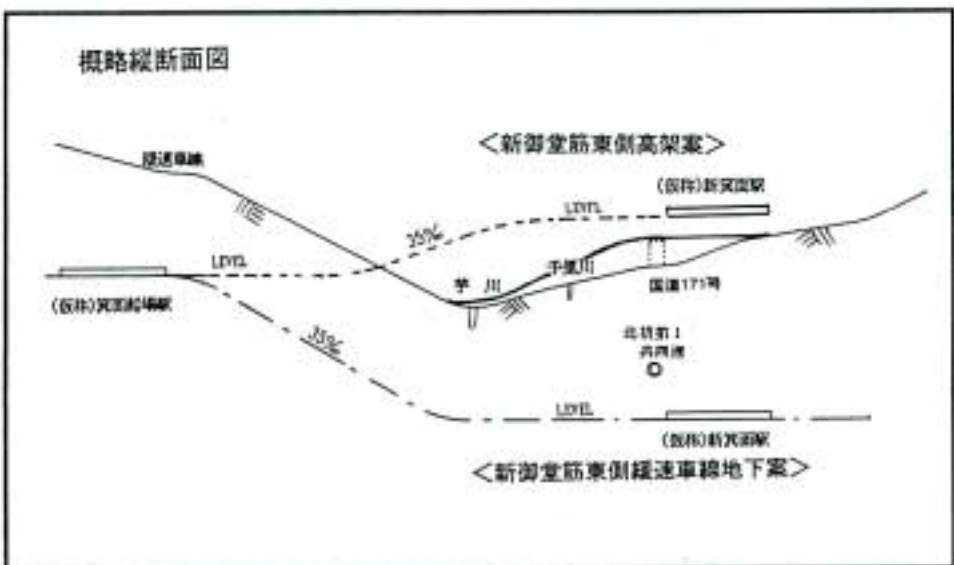
質問 1 「延伸する」と新聞に載ってから、だいぶ過ぎましたが、これまでの経過を教えてください

【答】
 昭和60年(1985)・第三次箕面市総合計画に位置づけ
 昭和63年(1988) } 第1次「基礎調査」の実施(北急・阪急・大阪府・箕面市)
 平成元年(1989) }
 平成元年(1989)・運輸政策審議会第10号答申で『北大阪急行線延伸』を位置づけ「2005年(平成17年)までに整備に着手することが適当な路線」
 平成3年(1991)・北大阪急行線延伸推進会議を設置
 ・大阪府総合計画に位置づけ
 平成4年(1992)・「箕面市交通施設整備基金条例」の設置 ⇒基金積立て開始
 平成7年(1995)・萱野中央特定土地区画整理事業(箕面新都心)開始
 ・交通広場用地(約1ha)の先行買収完了
 平成7年(1995) } 第2次「基礎調査」の実施
 平成9年(1997) (北急・阪急・大阪府・箕面市・近畿運輸局・阪急バス)
 平成10年(1998) }
 平成11年(1999) } 延伸による整備効果等の検討

現在、箕面市では、早期実現の糸口を見いだすため、過去の調査で明らかになった課題、問題点等について、大阪府や鉄道事業者と研究会等を実施して検討を深めているところです。

質問 2 鉄道は、新御堂筋線のどこに入るのでしょうか?

【答】
 現在の終点の千里中央駅が、新御堂筋の東側地下にあること、新都心の交通広場も東側に計画していることから、必然的に新御堂筋の東側が有力です。
 次に高架になるのか地下になるのか?ですが、千里中央駅から船場までは必然的に地下構造ですが、そこから北側は、コム1号館あたりから顔を出し、新都心まで高架にする案も費用的には有利なので検討されています。ただしこの案は、新御堂筋の東側に、かなりの用地買収を必要とし、また現在の萱野高架橋等の道路の機能に重大な支障をきたす恐れもあります。
 いずれにしても今後、車両運行の安全面を第一に、費用面、施工面、景観面等を総合的に考慮して、鉄道事業者を中心に道路管理者、河川管理者等とも協議しながら決定して行きたいと考えています。



運輸政策審議会答申第10号

高速鉄道網図



凡 例

—	既設路線
—	答申路線(新線)(1)
—	答申路線(新線)(2)
—	答申路線(新線)(3)
—	答申路線(線増)(1)
—	答申路線(線増)(2)
—	答申路線(線増)(3)

質問 3 新箕面から梅田まで、運賃はいくらになるのでしょうか?

【答】
 現在、千里中央駅から梅田までは350円ですが、調査では、事業採算性を検討するために3つのケースを設定して検討を行っています。

- 【ケース1】 初乗り 180円 梅田まで 510円 (市営地下鉄並み)
- 【ケース2】 " 80円 " 370円 (北急並み)
- 【ケース3】 " 180円 " 470円 (北急プラス100円)

運賃は鉄道事業者の収入や採算に直接影響するものです。しかし余り高くしすぎても利用者が減少します。最終的には競合路線とのバランスも考慮し決定されます。ちなみに調査では【ケース3】が最もバランスがとれた結果になっていました。



※北急延伸の終点となる萱野中央特定土地区画整理事業(箕面新都心)の平成12年9月現在の航空写真
 (白線内は事業区域、赤の点線は北大阪急行線の延伸予定ルート)

質問 4 全体の事業費はいくらぐらいになるのでしょうか? また、すぐに実現できない理由は?

【答】
 第2次調査では、全体の事業費は1996年価格で約600億~700億円程度を想定しています。
 また、すぐに実現できない理由は一言では表現しにくい複雑な問題を多く含んでいます。まず第一が、当初の事業費を誰が、どう負担して、借金をどう都合して、どう返していくか?そして次に、開業してから当初の想定どおりに乗降客の確保、伸びが見られるか?その際に出た赤字は誰が負担するのか等が問題です。
 ちなみに調査では最低でも新箕面駅(仮称)で4万2千人、箕面船場駅(仮称)で1万5千人の乗降客が確保されなければ、鉄道事業が成り立たないことになっています。阪急箕面駅の平成4年の乗降客が2万3千人ですから、現状では非常に苦しい数字と言えるでしょう。
 ただし、現在、止々呂美地区では、計画人口1万6千人の『水と緑の健康都市』が、そして箕面新都心では夜間人口2千人に加え、多くの人が集まり、にぎわう集客施設の計画が共に平成16年春を目指して事業がすすんでいます。今後の人口の張りつき具合、街の熟成状況次第では、将来、目標の乗降客数に達成する可能性もあります。
 しかし、ただ手招いて鉄道利用が増えるまで待っているのかと言う考え方も一方ではあります。「ニフトリと卵」の話のように、「人が来ないと鉄道が伸びない」ではなく「鉄道が伸びると、人も来る」の発想で取り組む必要もあります。北急延伸の必要性、効果はいくらでもあげられますが、要は、鉄道事業者にとっても延伸が魅力あるものになる必要があります。
 現在、船場地区では再生、活性化方策を地元組合の方々で検討されています。新都心と箕面船場の強力な集客施設等の誘致次第では、山が動くかも知れません。