

話題・ニュース

☆ 府議会で北急延伸について質問
去る平成13年3月7日(水)、大阪府の2月議会本会議一般質問において、本推進会議の顧問の中島健二府議が、北大阪急行延伸について大阪府の考え方をたずねました。

○ 質問(要旨) 中島 府議(民主党・府民ネット)
「地元12万箕面市民は、北急の延伸を一日千秋の思いで待ち望んでいる。地元箕面市では商工会議所やJA等関係者で構成する推進会議を設置して現在も熱心に活動を続けている。

この鉄道延伸は、単に箕面市の交通利便性の向上にとどまらず、北大阪地域の21世紀の発展、ひいては大阪の発展に不可欠。地元箕面市では既に駅予定地に1haの交通広場用地を確保しておりパークアンドライドのお膳立も十分。地元市ではそれ相応の負担も覚悟している。府として大阪再生に直結する郊外部にも目を向けていただきたい。

今般の補助制度拡充で、採算性の観点からどう変わるのか? また採算性以外にどのような課題があるのか? 土木部長の所見を伺いたい。

また、地元市では、積極的に調査検討を図りたいとの考えだが、府として支援の考えは?

○ 答弁(要旨) 古澤土木部長

「事業の採算性は今回の補助拡充により、公営地下鉄並となったので借入金の比率が下がり、第3セクターによる事業の採算性は一定向上する。しかし昨今、各鉄道とも輸送需要が大幅に減少、将来的にも増加が見込めない状況だけに、延伸の具体的検討に際しては、採算性についてなお厳しく精査が必要。

採算性以外の課題は、事業費が増加した場合や、将来需要が予測を下回った場合等の「事業リスク」を誰が、どう負担するか? さらに北急の延伸は阪急箕面線、千里線と競合するといった課題がある。

箕面市においては、過去から各種調査を積極的に行っておられ、来年度、国の補助制度拡充を踏まえ、改めて事業採算性の精査等、調査検討を実施すると伺っている。今後、大阪府としても引き続き箕面市と連携を図り検討を深めていきたい。」

とのやりとりがありました。何れにしても北急の延伸には、司令塔の大阪府の支援・協力は不可欠。昨年11月の来年度府予算編成に対する要望の際には、同じく推進会議顧問の原田府議(自民党)からも強力な支援要請が府に対して行われました。

【編集後記】

漫才はやはり大阪が一番。一昨年は、大木こだま、ひびきの「往生、しまっせえ」が大流行。昨年は、ちゃらん、ぼらんの「中途半端やなあ…」が大うけ。先の『水と緑の健康都市』の大阪府の突然の中止発表は、地元の皆さんや、箕面市にとっては、まさにこのギャグそのもの。計画人口の1万6千人が宙に浮いたのは、北急延伸にとっても、少々「往生、しまっせえ」ですが、逆に新都心まで地下鉄をお先に延ばして、『水緑』と大阪府を助けてやろうくらいの情熱と根性が必要ではないでしょうか。この鉄道延伸だけは「中途半端やなあ…」で終わらせる訳にはいきません。

事務局便り

《 拡げよう北急延伸の輪! 》

10月に『きたきた通信』第1号を創刊してから、今回新たに4つの団体の皆様が賛助会員として参画していただけることになりました。ほんとうに有り難うございました。とりわけ茨木市の丘陵部に位置します梅花女子・関西大倉の2校の参画は、箕面市域を飛び越えての御支援、御声援で、勇気百倍といっても過言ではありません。御期待に応えるべく頑張りますので、今後ともよろしく御願いたします。

【只今、賛助会員募集中!】
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に『賛助会員』として参画いただき、応援していただきたいと考えております。よろしく御協力御願いたします。

- \* 『賛助会員』になられますと
・ 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、嘆願書等が必要な際には協力を御願います。
・ 随時アイデア、意見等は提供していただき、広く意向等を聴取したい時は、アンケート等にも協力いただく場合があります。(協力は自由)
・ 会費、負担金等は無料です。
\* 事務局まで御連絡頂きましたなら、申込書持参で説明にお伺い致します。

☎ 0727-23-2121 (代) 内線 3446 担当 池永・上田まで

【 北大阪急行線延伸推進会議 】

- 《 構成メンバー 》
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 : 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株式会社
: 箕面市観光協会
: 大阪府宅地建物取引業協会箕面支部
: 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
: 梅花女子大学・短期大学
: 関西大倉中学校・高等学校

(H.13.3 現在)

北急延伸ニュース

No.2

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 〒562-0003 大阪府箕面市西小路4丁目6番1号
箕面市役所都市計画部まちづくり推進課内 ☎ 0727-23-2121 (代) FAX 0727-22-2466

《 推進会議活動報告 》

【要望陳情活動】
☆ 本年も関係各団体への要望活動を実施いたしました。平成12年10月23日には、在阪の運輸省(現在の国土交通省)近畿運輸局、大阪府庁、北大阪急行電鉄へ、10月31日には東京の運輸省鉄道局に梶田箕面市長をはじめ、尾池商工会議所会頭、笹川JA大阪北部代表理事組合長等の構成団体代表が揃って伺い、熱心に現状、必要性等を訴えて参りました。
要望先と当日の主な面談者は次のとおりです。
・ 運輸省関係: 森田運輸大臣、安富鉄道局長(本省)、金澤近畿運輸局長
・ 大阪府関係: 古澤土木部長、松江土木部次長、早川交通政策室長
・ 北急関係: 山澤代表取締役社長、松本鉄道部長
なお当日提出しました要望書には、今回から、支援団体、賛助会員の皆様方の団体、学校名等も連名で記述させていただきましたので、いっそうの地元の熱意が伝わったものと思われます。

【先進地事例調査】
☆ 今年の先進地事例調査は、11月30日(木)に、平成7年に泉北ニュータウン光明池駅から、和泉市が新都心と位置づけしております和泉中央地区までの約2.2kmを延伸されました泉北高速鉄道(大阪府都市開発鉄道事業部)を訪問し、バブル崩壊後の延伸の苦労話を聞かせて頂いたり、新都心の成熟度や、駅周辺の整備状況を参加者7名で、つぶさに観察して参りました。

Table with 2 columns: Item and Description. Includes '延伸区間の概要' with details like '整備・運行主体: 大阪府都市開発局', '建設期間: 平成3年12月~平成7年3月', '総事業費: 185億円', '施設等: 営業キロ 2.2km, 駅 1駅(和泉中央駅), 構造 高架橋・掘削方式, 利用人員 18,900人/日(平成11年度)'. Also includes '新都心トリヴェール和泉開発の概要' with '面積: 約370ha', '計画人口: 27,000人 計画戸数 8,300戸', '施行者: 都市基盤整備公団', '事業期間: 昭和59年12月~平成19年3月'.



駅前センター地区の大型商業施設とバスターミナル。駅前には空地在り目立ち人通りもまばら。

【研修会】
☆ 本年度の研修会は平成13年2月7日(水)に、市役所3階の委員会室で『都市鉄道の現状と今後のあり方』についてと題する講演会を実施しました。講師には平成11~12年度に運輸省が実施した都市鉄道調査の調査委員会で大阪都市圏3路線のワーキング座長を務められ「京阪中之島線」「阪神西大阪線」の事業化に貢献されました近畿大学教授の齋藤峻彦氏をお迎えして、1時間半たっぷり興味深いお話を聞かせていただきました。
なお、講演の内容もさることながら、お帰りの際には、新都心の現場を是非御覧になりたいと申し出されるなど、齋藤先生との本日の出会いは、今後の北急の延伸にとって重要な意味を持つものと思われます。(講演内容は次のページ)



(I) 三大都市圏の都市鉄道の現状

表1 運政審答申路線の整備の進捗状況—2000年6月現在、\*は1999年3月現在

	策定	目標	新線	線増	営業中	工事中	計	免特許	未着手
東京圏	2000	2015	513 km	78 km	—	33%	33%	5%	62%
# *	1985	2000	431 km	130 km	42%	28%	70%	6%	24%
大阪圏	1989	2005	219 km	114 km	40%	23%	63%	8%	29%
名古屋圏	1992	2008	122 km	169 km	10%	14%	24%	20%	56%

大阪圏は63%と、かなり順調に整備が進んでいる。しかし一方で29%、つまり3割近くが未着手。その中にはAランクの路線も含まれています。これがワーキンググループで調査を実施した発端となりました。

注)1: 東京圏は昨年18号答申が出て目標年度が新たに2015年となった。\*印は以前の7号答申の数字。各都市圏とも15年毎に見直しが見直し、大阪圏は3年後に見直し、目標年度は2020年となる。

注)2: 北大阪急行は現在Bランク、2005年迄に着手が適当な路線と答申されている。

表2 三大都市圏における混雑区間・混雑率(最混雑1時間)の格差—1998年

	220%以上	200~220%	180~200%	区間長合計	平均混雑率
東京圏	6路線9区間	8路線12区間	12路線18区間	202 km	183%
大阪圏	なし	なし	なし	0 km	147%
名古屋圏	なし	なし	1路線1区間	4 km	157%

三大都市圏の混雑率は、ここ10年から20年で随分格差が広がった。東京圏の混雑は相変わらずひどく、220%以上がまだ6路線9区間も残っている。180%以上の区間を合計すると202kmに達する。大阪圏は既に180%を超える混雑区間はありませぬ。

表3 三大都市圏の主要路線におけるラッシュ時の表定速度(最速列車)の格差 km/時

東京圏	JR東海 61.7・東急/田園 36.4・京王/京王 34.3・京成/本線 34.9・小田急 40.2・西武/池袋 44.1
大阪圏	JR東海 87.4・阪急/神戸 60.6・阪神/本線 58.5・近鉄/大阪 64.1・京阪 47.7・南海 57.2
名古屋圏	JR東海 95.7・名鉄 57.8・近鉄/名古屋 65.4

都市交通サービスの品質の格差を表す最良のデータが列車の速度。東京はラッシュになると途端にスピードが落ちて時速30キロ台に落ち込んでしまう路線が多い。ホームの混雑(乗り降り時間)もあるが、原因は線路上で電車が詰まって混雑しているから。デイトム(混雑時以外)では東京は50キロ台で関西は70キロに近く、平均で15キロ程度関西の電車が速い。ラッシュ時でも関西はスピードは余り落ちず、概ね50~60キロの表定速度で走れる。

都市鉄道問題の目玉は(1)電車内の混雑、(2)線路上の混雑、(3)ターミナル・駅の混雑、(4)鉄道と交差する道路の混雑、この4種類の混雑問題の解決が課題。

(II) 大阪圏の現状

1. 鉄道整備は比較的順調

平成元年の10号答申の中身が比較的順調に運んでいるが、未着手のなかにAランクの「なにわ筋線」「阪神西大阪線」等の大物路線が残っている。

2. 通勤輸送サービスの品質改善—平均混雑率がついに150%を下回る

平均混雑率150%というのは、かつて運輸省が見果てぬ夢として位置づけてきた数字。それが大阪圏では遂に実現された。しかし路線整備の努力の効果も大きい。大阪圏の都市鉄道の最近の輸送人員の大幅減にも助けられていることに注意が必要。関西私鉄大手5社の99年の減少率は、91年のピークと比較して17%減。特に定期客は11%減と深刻。現在の輸送人員は1960年代後半の状態。

3. 鉄道同士のシームレスの改善と遅れ

相互直通乗り入れの進展、そして「スルッと関西」のインパクトは今や日本を飛び越えて世界に及びつつあるといっても過言ではない。東京でも採用されてきた。がまだまだ鉄道同士の乗り換え・乗り継ぎの不便。梅田のターミナル、天王寺の駅もしかし、地下鉄同士の乗り継ぎも不便。運賃も企業別にまたがれば新線割り増し区間は非常に高くなる。まだまだ解決すべき課題は多い。

後編 (III)大阪圏の問題点、(IV)先進諸国における鉄道改革の進展、(V)運政審19号答申のポイントは、次号で紹介させていただきます。

箕面新都心の中核商業施設に欧州最大のスーパー、フランスのカルフル!



昨年の12月に、箕面新都心の目玉である都心ゾーンの中核商業施設の優先順位を決めるプロポーザルコンペにおいて、欧州最大のスーパー、仏カルフルを核テナントとする東急不動産の提案が第1位に選ばれました。今後、地元地権者の皆さんと協議して正式決定したうえ2003年秋の開業を目指します。

カルフルは世界26ヶ国に9千以上の店舗を持ち、一昨年の総売上高は6兆1千億円で世界第2位。国内では昨年12月にオープンした千葉幕張店が第1号。関西では1月にオープンした泉北の光明池店に続き2番目となります。なお都心ゾーン約3.7haを6つの街区に分けて同店舗を中心に、8つの映画館を集めたシネマコンプレックス、衣料品やアウトドア用品などの専門店、飲食店、スポーツクラブなどが提案されています。

今後、この提案が現実のものとなります。新都心全体の活性化、発展に大きく寄与するとともに、北急延伸に向けての課題の一つである、集客施設の誘致の面においても、マスコミで大きく取り上げられるなど、将来に向けての期待が膨らみました。また、今後、交通対策問題等を関係機関と協議していく場においても、北急の早期延伸の必要性が大きくクローズアップされてくることが考えられます。



都心ゾーン全景イメージ