

話題・ニュース

☆箕面トンネル、夏休み親子見学会を開催

大阪府道路公社の箕面有料道路建設事務所(箕面市船場西2-21-9)では、トンネル工事最盛期に入り、去る8月26日(日)に、南工区現場に近い萱野北、萱野東、萱野の3小学校の4~6年生を対象に親子見学会を実施しました。当初は午前、午後合わせて100名を予定していたところ、応募者が予想を大幅に上回り、最終的には145名の参加となりました。

当日は、ビデオ等で工事内容の説明を受けた後、トンネル内を見学。「デカイなあ!」と驚いていたら、これは作業坑。本坑の大きさに二度びっくり。トンネルを掘削して出て来た岩盤をかなづちで割るという体験コーナーでは、当日の岩盤は特に堅かったようで、みんな大変苦労してチャレンジしていました。

大好評の見学会。大阪府道路公社では、今後も箕面トンネルのPRに努めていきたいとのことでした。



小班に分かれて熱心に見学。「まるで大きいクジラのおなかの中にいるようだ…」

【編集後記】

箕面に移り住んで25年になるというのに『箕面祭り』に参加したのが今年が初めてという不届き者。恒例のシンボルロード(府道豊中亀岡線)のパレードや、特設ステージでの踊りや太鼓の演奏、メイプルホールでのモーニング娘顔負けのギャルのダンスフェスティバルと、なかなかの盛り上がり。祭嫌いの変人としても、ちょっぴり感動したり、ニンマリしたりの日でした。「お祭」は参加することに意義がある。何処かで聞いたフレーズですが、『祭り』嫌いの市民の皆さんも、来年は是非一度参加してみたらいかがですか?

我が『推進会議』も来年はパレードに参加して、北急のフロートを作って、みんなの前で走らせてみようかとも考えております。乞う御期待!??

事務局便り

《 拡げよう北急延伸の輪! 》

【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けましたなら、申込書持参で説明にお伺い致します。

☎0727-23-2121(代) 内線3447 担当 中村・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
 箕面測量設計協会
 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.13.9 現在)



北急延伸ニュース

No.3

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
箕面市役所都市整備部まちづくり推進課内 ☎0727-23-2121(代) FAX 0727-22-2466

ニュース・話題

《 推進会議活動報告 》

☆ 第12回『北急推進会議総会』を開催 (5月10日)

第12回の北大阪急行線延伸推進会議の総会が、平成13年5月10日(木)に市役所3階の委員会室で開催され、平成12年度の活動・決算報告と、平成13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、次のような意見交換がありました。

『国への要望活動の際、豊中、吹田等も含め、地元関係の国会議員のバックアップも頂いて要望を行えば効果があると思うが、一度検討してはどうか?』

『過去にも、また市議会でも同じような御意見を頂いている。しかし、本年度、大阪府さんの協力も得て箕面市で調査を実施するが、現状、乗降客の確保や、事業採算性等の十分な裏付けの検討が先決と考えている。強引に開業して、赤字分は市民負担では困る。一定目的が立った時点、しかるべきタイミングで、当然ある程度の思い切りも必要だが、その折には、国会議員さんをはじめ皆さんの御協力をお願いしたい。』

《 推進会議の今後の活動予定 》

- 要望陳情活動 10月18日(木) 国土交通省近畿運輸局
 大阪府庁
 北大阪急行電鉄線
 10月19日(金) 国土交通省(本省)
 先進地調査 11月頃 堺市新線計画
 研修会 未定

(総会の主な出席者)

- 箕面市役所 梶田市長、芝 助役、横尾助役
 箕面商工会議所 石川副会頭
 J A大阪北部 樋口代表理事副組合長
 船場協同組合 小倉代表理事、川崎専務理事
 顧問 府議会 中島府議
 市議会 中川議長、二石副議長
 大越委員長、牧野副委員長
 わざら- 大阪府 交通道路室 竹内参事
 中川参事、
 総合計画課 東条参事

☆ 北急延伸に関する行政連絡会を開催

去る平成13年7月26日(木)、箕面市役所会議室に、新御堂筋沿線の吹田市、豊中市、豊能町の各団体にお集まり頂いて、北大阪急行線延伸構想についての、これまでの経過と現状を報告し、今後の支援要請を行いました。なお、当日は、新都心の現場視察も行いましたが、猛暑にもかかわらず皆さん熱心に、担当者の説明に聞き入っておられました。

今後も、毎年1回程度、連絡会を開催して情報提供、意見交換等を行うこととなりました。

☆ 箕面市で北急延伸に関する調査を発注

箕面市では、次期答申でのAランク昇格、及び早期実現への可能性を探る為、本年度、過去の調査の見直しや、ルート、構造の一步踏み込んだ調査を実施することになりました。

委託調査名	調査内容	委託先
○北大阪急行線延伸基本計画(案)策定業務(1)	ルート・構造・事業費	(株)アーバン・エース
○北大阪急行線延伸基本計画(案)策定業務(2)	新補助制度での採算性検討他	(財)関西交通経済研究

大阪府や鉄道事業者とともに、需要の拡大方策や、さまざまな課題解決方法の検討も行い、早期実現への足がかりとなる成果を目指します。なお調査は来年の3月にはまとまる予定。

《特集》 国道423号バイパス (箕面トンネル)

《研修会講演内容》平成13年2月7日(要旨)

『都市鉄道の現状と今後のあり方』(後編)

講師：近畿大学教授 斎藤峻彦

(Ⅲ) 大阪圏の問題点

1. 都市鉄道体系の概成

大阪圏の都市鉄道体系は、形としては概成しているが、今後の課題は

- ・平成元年の第10号答申の未着手部分、特にBランク路線への取り組みが必要。(注：北急もBランク)
- ・大阪湾岸開発の具体化、近郊地域の都市化等、都市構造の変化に伴う10号答申の見直しが必要。
- ・新線建設から改良投資へのシフトが必要。
- ・鉄道システムの高度化、特に高齢化社会を控えシームレス化(乗り継ぎ難の解消)が重要。

2. 鉄道経営の環境条件の変化—都市鉄道整備の環境条件は改善されるか?①

関西経済の停滞と少子高齢化、情報化。クルマ依存の都市構造が鉄道輸送人員の減少の真犯人か?かつては運賃改定で乗り切れたが現状は困難。政府の交通・運輸政策の自由化の方向も今後重要視しておくべき。

3. 鉄道整備の支援方針の変化—都市鉄道整備の環境条件は改善されるか?②

大阪圏は、鉄道の公的助成とは無縁の私鉄が中心。おまけにJR通勤路線は近代化が始まる直前に民营化されてしまった。また各路線が複線競合型でサービスが高く、運賃は安いという特徴があり新線建設の大きな壁となっている⇒第三セクター方式の鉄道整備の公的支援政策の改善(19号答申)で関西圏の鉄道整備を応援。

(Ⅳ) 先進諸国における鉄道改革の進展

1. 日本モデルと鉄道改革

新幹線、国鉄改革、私鉄型の鉄道経営の成功、これら全てが世界の鉄道改革のモデルとなっている。

2. 鉄道見直し論

見直し論から見直し政策となり、かつては壊滅状態の北米、カナダで鉄軌道が復活。ヨーロッパ各地でもLRT(低床式路面電車)ブーム。日本でも広島や熊本で導入。

3. 鉄道経営の再生

上下分離(EU加盟国)、分割民営化、経済的規制緩和、そして競争原理の導入や地方では地方が企業と契約を結んで交通サービスを確保するなど、どんどん変化しつつあるのが世界の現状。

4. 都市鉄道政策

- ・公的責務と公的負担に関するルールの確立

鉄道インフラは公共財の発想⇒費用の全額を公共側で負担。例外は開発利益の還元として地方政府が独自で交通税として事業所の土地や住宅の床面積あたりで課税、整備費に充当している。また企業が、採算達成のため運賃が高額になる場合は、官側が運営費補助で運賃を安くさせ、減収分を補填する。

- ・公的負担の拡充と契約制、競争的参入ルールの確立

(Ⅴ) 運政審19号答申のポイント —都市鉄道関係—

1. 基本的方向と整備水準

- 1) 利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築
- 2) 新たな社会的ニーズに対応—地球環境問題、高齢化に伴う福祉重視型社会
- 3) 効率的かつ重点的な鉄道整備—財政負担を次世代に回さない
(整備水準) 快適な通勤・通学を常時実現できるような整備

- ・すべての区間において混雑率150%以内(東京圏は当面180%以内)
- ・最混雑時間帯における速達性の向上
- ・鉄道ネットのシームレス化、大都市圏交通システム全体のシームレス化(バス、マイカー、航空等とも)
- ・定量的な目標を重視、重要なものは、国が数値による整備水準の指標を設定・公表

2. 現行支援制度の見直し

- 1) 民間主導、利用者負担原則に基づく収支採算性確保が基本だが、限界も明らか
 - 2) 民間事業者による整備が期待したい場合は、公的主体(国・地方)が適切に補完
 - 3) 現行の支援制度を常に見直すという視点が重要
- ・PFI方式の活用検討・第三セクター方式の支援制度の見直し・地上鉄道、LRTの支援制度の見直し
 - ・償還期間の考え方を30年から40年に見直し

3. 整備方式に関する基本的な考え方

- ・民間が困難な場合は三セク補助を積極活用、地方公営企業整備は引き続き有効な方式
- ・支援政策だけでは困難な場合は『上下分離方式』も検討が必要
- 大規模、無償資金の投入も償還可能、営業収支良好⇒償還型上下分離方式
- 大規模、無償資金率が極めて高く、収支見込み厳しい⇒公設型上下分離方式

*注(Ⅵ)の都市鉄道調査(斎藤先生がワーキング座長を務められた「なにわ筋線」「阪神西大阪線」「京阪中之島線」等)の内容、結果等のお話は省略させていただきます。

