

話題・ニュース

☆交通対策特別委員会で活発な意見続出
 去る平成14年2月1日(金)、箕面市役所3F委員会室で第2回箕面市交通対策特別委員会が開催され、北急延伸構想と市内バスの運行の充実についての両案件と、国道423号バイパス、第2名神高速道路、国文モノレールの3報告案件をテーマに活発な意見、質問のやりとりが行われました。とりわけ平成13年度に本市で実施した北急延伸調査の概要報告を受けて、活発な意見交換がありました。主な意見、質問等は、

○ 乗降客確保の見通しは？
 ↓
 ・学校の誘致等の逆輸送が鍵、水と緑の健康都市に期待。スクールバスの発着拠点も大いに有効。あとは箕面の滝、勝尾寺の観光資源の活用PRと船場地区の潜在能力は大きい。

○ 船場の再生、活性化には規制緩和が必要
 ↓
 ・土地利用の転換期。今後組合と積極的に検討していく。

○ 延伸の総事業費680億で市の負担はどれほどか？
 ↓
 ・地方負担分の合計は資本金と補助金で約240億、これを大阪府と箕面市で負担することになる筈。

○ 建設基金等の積み立てを始め、広く市民に現状の取り組みを知らせるべき。
 ↓
 ・混乱を招かないよう、ある程度事業に見通しが立った段階で広くPRしていきたい。市民の協力、御理解なくしては進まない事業でもある。

【編集後記】

娘の成人式の記念品である親鸞の歎異抄をお寺さんから頂いた。世の中には善悪を超越したものが有るといふ。この北急の延伸がまさにそう。北急延伸で特に便利になる訳でもない新稲の大阪青山短期大学さんが早々と賛助会員に参画下さっている。自己の利害に関わらず「箕面が良くなるのなら…」の思いで快く賛同して頂いており頭が下がる思いである。

今年度の調査結果も出、周囲の状況は依然として非常に厳しいものがあるが、僅かに光明が見えたと確信している。5万人乗れば何とかかなる。善悪を超越して北急の延伸は箕面市民の夢であり悲願である。

悲願と言え『水と緑の健康都市』だ。箕面市街地の目覚ましい発展に対し、止々呂美の皆さんの将来への不安、過疎化解消への思いが314haに凝縮されている。民間開発者への期待から最終的に大阪府が施行者となったお陰で、箕面トンネルまでもが現実のものとなった。今、トンネルは止々呂美側の北坑口がポッカーリと姿を現した。感動した！この『水緑』『箕面トンネル』も善悪を超越したもののよう思えてならない。府の昨年2月の縮小案発表から1年が経ち、市の主張する「1万人規模のまち」の必要性を府も認識し、協議も大詰め段階にきている。北急延伸にも重要な意味をもつ『水緑』の早期工事再開が待たれる。

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きましたら、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網
 : 箕面市観光協会
 : 箕面市文化振興事業団
 : 箕面市国際交流協会
 : 大阪府宅地建物取引業協会箕面支部
 : 箕面測量設計協会
 : 箕面都市開発塾
 : 緑遊新都心塾
 : 大阪外国語大学
 : 宝塚造形芸術大学短期大学部
 : 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.14.3 現在)

北急延伸ニュース

No.4

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

《 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13年10月18日には、在阪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19日には東京の国土交通省本省に梶田箕面市長をはじめ、尾池商工会議所会頭、山下 JA 大阪北部代表理事組合長、小杉船場繊維団地組合副理事長の各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。

なお19日の本省要望には、参議院の谷川秀善議員と、当推進会議顧問の原田憲治府議の両先生が急遽応援に駆けつけて下さり、お陰で国会会期中でテンヤワンヤの国土交通省にもかかわらず、佐藤副大臣に直接面談が叶い、熱い地元の思いを伝えることができました。

【 先進地事例調査 】

☆ 今年の先進地事例調査は、11月27日(火)に、臨海部の新都心計画と合わせ地下鉄3号線の延伸と東西鉄軌道を計画中の堺市を訪問し、これまでの経過と進捗状況、課題と今後の目標、そして現在の組織体制等を聞かせて頂き、新都心予定地や、計画ルート等をつぶさに観察して参りました。

《 鉄軌道計画の概要 》

- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| 1. 地下鉄3号線(四つ橋線)延伸計画 | 2. 東西鉄軌道計画 |
| ・事業主体 第3セクターを検討中 | ・事業主体 第3セクターを検討中 |
| ・整備区間 住之江公園駅～南海本線堺駅約3km | ・整備区間 臨海堺2区～JR堺市駅 約8km |
| ・総事業費 約900億円 | ・総事業費 約800億～1,100億 |
| ・中間駅等 1駅 三宝駅(予定) | ・機種・構造等 LRT、一部地下 or 高架構造 |
| ・構造 地下式 | ・想定利用者 約7万人～9万人/日 |
| ・想定利用者 約3万人～4万人/日 | |

【 賛助会員懇談会 】

☆ 平成13年10月12日(金)には、グリーンホール会議室において、賛助会員の皆様を迎えての初めての懇談会を実施しました。当日は構成員の皆様も一同に会して現状報告と意見交換等を行いました。日頃、情報は『きたきた通信』からの一方方向だけに、賛助会員の皆様の北急延伸に対する切実な思いや、ざっくばらんな意見、提案が活発に飛び交い、非常に有意義な会議となりました。



【 研 修 会 】

☆ 本年度の研修会は、平成14年3月20日(水)に、市役所3階の委員会室で『北大阪急行線延伸に関する調査の概要』と題して、平成13年度に箕面市が実施した調査結果の報告会を実施しました。当日は調査の担当者から最新の生の報告が開けるとあって、議会の合間を縫って原田、中島両府議並びに多数の市議会の先生方他、推進会議構成員以外にも多数の参加者があり、全員が熱心に耳を傾け、報告終了後も活発な意見、質問が飛び交いました。



(調査の概要は次ページ)

『北大阪急行線延伸に関する調査の概要』 (前編)

箕面市では平成 13 年度に、北大阪急行線の延伸に関し、新都心の各施設計画との整合性も加味したルート・構造等の一歩踏み込んだ検討と、新しい補助制度での事業採算性の検討調査を実施しました。今回は、平成 14 年 3 月 20 日の研修会で報告のあった内容の前編 (その 1 調査) 部分を紹介いたします。

概略平面図 S=1/10000

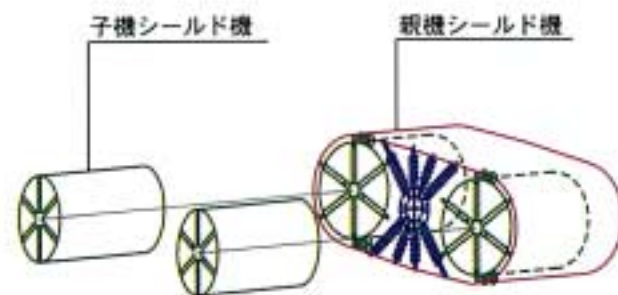


- 凡例
- 高架案
 - 地下案

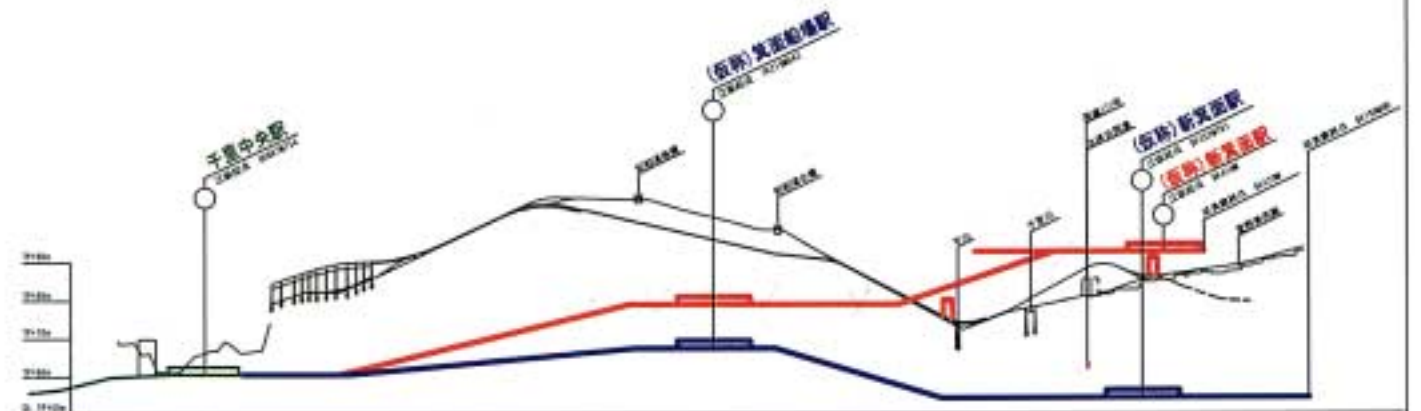
高架案はコム 1 号館の敷地に入ったあたりから地上に顔を出し始め、北側の斜面から一気に 3.3% で上昇します。最終的には新都心の交通広場を過ぎた所まで必要で、駅手前にはしか設置できない留置線部分は景観上も好ましくありません。
 地下案は船場の駅を過ぎて、全て新御堂筋線の道路敷内の地下部分を通ります。駅は地下 30m 前後と深くなりますが、留置線も新箕面駅を通過後の道路の地下に設けられそうです。

【地下案のトンネル工法】

今回の地下案の検討では、従前のナトム工法主体から、近年の技術の向上と低廉化傾向を考慮して、周辺への影響や土質条件による工事費の増嵩の心配が少ないシールド工法を全区間採用しています。特に工事起点 (北側) の車庫代わりとなる留置線と新箕面駅の広い断面を一気に掘削し、その後別々に上下線を掘り進むことが可能な親子シールド機を採用しています。



概略縦断面図



北大阪急行線延伸基本計画 (案) 策定調査 (その 1)

ルート・構造の検討においてはコントロールポイントとなる河川や横断道路、また国道 171 号の共同溝等を考慮しつつ、地下案と高架案を再検討しました。

両案の建設費を算定し総合的に比較検討した結果、騒音、振動、景観等の環境面や、たくさんの土地の提供や建物の取り壊しが必要となる高架案には問題が多く、今回、建設費も従来と比べかなりの低廉化が図れた地下案が妥当との結論を得ました。

なお建設費は高架案の 654 億円に対し地下案は今回の工法等の工夫による低廉化で 678 億円となりました。今後、河川、道路の各管理者との詳細な協議と併せ、駅舎等の特殊な部分の工法について、土質条件を加味した慎重な検討を行い、計画のレベルを高めていく必要があります。