

話題・ニュース

☆民間鉄道で初めて「上下分離方式」

線路や駅舎を第三セクターが建設し、鉄道会社が賃借して列車を運行する、いわゆる「上下分離方式」を導入する中之島新線(天満橋駅～玉江橋駅間2.9km)と西大阪延伸線(西九条駅～近鉄難波駅間3.4km)が着工に向けいよいよ動き出した。この2線はこれまでの様な鉄道運賃だけでは難しくなってきた鉄道建設を押し進める新しい方式として注目されている。北急延伸にとっても非常に参考となるもので、今後、これらの状況を見まもっていききたい。

☆まちづくり再スタート(水と緑の健康都市)

本年5月8日に「民間活力を導入しながらまちづくりを進める」ことで府市基本合意が整い、今後、具体の協議がなされまちづくりが本格化します。北急延伸の観点からも、国道423号バイパスとともに止々呂美地域全体の魅力あるまちづくりに期待しています。

☆箕面新都心 工事着工

平成15年秋のオープンを目指している都心ゾーンの建築工事が8月に着工しました。新都心は、将来の北急延伸につながる大きな一歩であり、今後の発展に期待しています。

☆彩都PRモノレール発進

平成16年春の第一期(西部地区の一部)まち開きを目指す彩都(国際文化公園都市)をPRするため、ボディに彩都をイメージしたモノレール車両が9月3日から全線で運行を開始しました。



【編集後記】

9月始めの朝刊紙で今夏、おおさかでは真夏日が70日を超え過去タイ記録、熱帯夜も47日となったと掲載していた。

世界的に「地球温暖化」が問題となり、各方面で様々な研究や取り組みが進められている。8月のある日、大阪府が都市部の「ヒートアイランド現象」について対策を検討するため、府下の2地点(1つは箕面)で本格的な調査を始めたというニュースを耳にした。何を今さらという感じがしないでもないが、便利さ、快適さだけを追い求める現代社会、鉄とコンクリートに囲まれた生活環境を改めない限り、いくらお金をつぎ込んででも抜本的な解消策とはならないだろう。

新御堂筋(国道423号)を車の渋滞で埋めるより、排気ガスのない環境にやさしい地下鉄車両を静かに走らす方が、環境対策はもちろん、文明生活にも似合うのではなかろうか。北急線延伸の一日も早い実現に「ヒートアップ」したい。

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います。よろしくご協力お願いいたします。

※『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ご協力をお願いする場合があります。(協力は自由)

・ アイデア、意見等は随時提供していただき、また、アンケート等にもご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。

※ 事務局までご連絡頂きましたら、申込書持参で説明にお伺いいたします。

☎ 0727-23-2121 (代) 内線 3447

担当 中村・森・畑中まで

【 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
願 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
箕面市文化振興事業団
箕面市国際交流協会
箕面都市開発株式会社
緑遊新都心株式会社
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
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.14.9 現在)

北急延伸ニュース

No 5

またまた通信



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13回『北急延伸推進会議総会』を開催

第13回の北大阪急行線延伸推進会議の総会が、平成14年5月20日(月)に市役所3階の委員会室で開催され、平成13年度の活動・決算報告と、平成14年度の活動計画案・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。

『事業費の低廉化ができたのは、どのような部分か? また事業費の低廉化も大きな課題であり、今後も低廉化の努力を願いたい。』

⇒『最新の親子シールドマシンを採用し掘削量を減らせたことが大きな要因である。今後も工法や設計を行う段階で更なる低廉化に努めていきたい。』

『需要拡大方策の中で観光資源の活用については、箕面の滝や勝尾寺と共に明治の森箕面国定公園も含めた検討をして欲しい。』

⇒『観光資源は、需要拡大の大きな要因である。併せて検討をしていきたい。』

《 推進会議の今後の活動予定 》

要望陳情活動 10月22日(火) 国土交通省近畿運輸局
大阪府庁
北大阪急行電鉄線
10月30日(水) 国土交通省(本省)

先進地調査 検討中

研修会 検討中

(総会の主な出席者)

箕面市役所 梶田市長、芝 助役、清田助役
箕面商工会議所 尾池会頭、石川副会頭
J A大阪北部 山下代表理事組合長
船場協同組合 小杉副理事長、川崎専務理事
顧問 府議会 中島府議
市議会 上田議長、永田副議長
牧野交通対策委員長、田代同副委員長
オブザーバー 大阪府 交通道路室 中西課長
平野参事
総合計画課 東条参事

☆ 商工会議所講演会で延伸計画をPR

去る7月9日、箕面商工会議所繊維卸売商業部会、大阪船場繊維卸商団地協同組合共催による講演会が箕面市船場東COM3号館において開かれました。東急不動産による「箕面新都心ゾーンについて」の講演に続いて、北大阪急行線延伸推進会議事務局からは約80名の参加者を前に「北急延伸計画について」と題し、計画の目的、概要、課題等について、箕面市が昨年度に実施した調査報告を混ぜながら講演しました。

平成元年に運政審答申第10号で「2005年までに整備に着手することが適当」としてBランクに位置づけられ早や14年、今、未曾有の長期不況下の中にありますが、答申見直しに向けて調査委員会による検討は既に始まり、昨年の調査で明らかになった乗降客、財源の確保及び鉄道事業者の協力など課題解決に向けた今後の取り組みがより重要となっており、引き続き、市民・関係者の皆様のご支援・ご協力をお願いします。



『北大阪急行線延伸に関する調査の概要』 (後 編)

箕面市では平成13年度に、北大阪急行線の延伸に関し、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。

きたきた通信№4では、ルート・構造等について概要を報告しましたので、今回は研修会で報告のあった内容の後編(その2調査)部分を紹介します。



【目的と内容】

その1調査でルート・構造の再検討によって絞り込まれた延伸線の基本計画案に基づき算定された事業費をベースに、運輸政策審議会答申第19号によって示された新たな補助制度を適用した場合の事業採算性の検証を行い、併せて今後の課題、問題点の整理と需要拡大方策等のあり方についても検討を行いました。

＜運輸政策審議会答申第19号の概要＞

- * 答申は、事業規模が大きい新線建設や既設線の大規模改良で多数の自治体や鉄道事業者が関係する場合には、「償還型上下分離方式」による整備が望ましいとしています。
これはインフラ整備を担当する第三セクターに対して公営地下鉄並補助を実施し、借入金の返済には列車の運行を担当する鉄道事業者が払う使用料を充てるといった仕組みです。
- * 答申第19号以前における助成制度を適用した場合の補助額の試算は約238億円、答申第19号を適用した場合の補助額の試算は、約332億円となります。
この結果、約94億円の補助金が増額となり、事業採算性もその分向上します。

【事業採算性の検討結果】

前提条件の整理

項 目	内 容
事業費	地下案 約688億円 (2005年価格) (物価上昇率0.3%/年) *地下案、高架案を比較し、総合的には地下案が妥当と考えています。
乗降客数	57,000 (人/日) <新箕面駅42千人、箕面船場駅15千人>
資本金	約138億円
補助金	約332億円 (公営地下鉄並補助)
採算条件	開業30年又は40年で経常累計損益が黒字転換し、かつ、借入残高がゼロ
運賃体系	加算運賃100円で最低180円を見込む (鉄道事業者との協議が必要)
再投資	実使用年数後3カ年に分けて再投資 (車両、駅施設等) 車両については10年毎にIT機器更新費として30%を計上

- ①上表の前提条件の場合 (乗降客数57,000人/日、運賃最低180円)
開業後9年で黒字転換し、26年で借入金を完済できるので事業として成立する結果です。
- ①上表の前提条件から鉄道乗降客が1割減少した場合
開業後17年で黒字転換するが、借入金については40年では完済できません。
- ③上表の前提条件から鉄道乗降客が2割減少した場合
開業後40年経過しても単年度黒字に転換できません。

【主な課題、問題点】

- ①建設費の低廉化
* 鉄軌道事業は初期投資が大きく鉄道運営に大きく影響するため、より一層の低廉化が必要
- ②財源の確保
* 事業費約688億円 (出資金+国庫補助金+地方補助金+借入金)
- ③乗降客の確保
* 57,000人/日以上乗降客の確保
- ④鉄道事業者の協力
- ⑤競合路線などとの調整

【需要拡大方策の検討】

- ①需要の総量 (沿線人口) を増加させる方策
 - * 夜間人口を増加させる
 - ・ 周辺の休閑地への人口定着、船場地区の土地利用再編
 - ・ 『水と緑の健康都市』への期待
 - * 昼間人口を増加させる (逆輸送需要の増大)
 - ・ 商業・業務施設の誘致 (新都心、船場地区等)
 - ・ 学校施設等の誘致・スクールバスの発着拠点
 - ・ 観光資源 (箕面固定公園等) の活用
- ②北大阪急行線の利用率を拡大させる方策
 - * TDM戦略で車からの転換を図る
 - ・ パークアンドライド、カーシェアリング、サイクルアンドライド等