

話題・ニュース

☆近畿圏の望ましい交通のあり方を諮問

・ 3月10日国土交通省近畿運輸局は、昨今の社会的課題に対応した、想定年次を2015年とする「近畿圏における望ましい交通のあり方」を近畿地方交通審議会に諮問されました。

H15年度

- ・総合交通部会、環境・情報部会で審議
- ・審議会中間報告（H16年1月～3月）

H16年度

- ・パブリックコメント ・部会審議
- ・審議会答申（H16年秋～冬）
- ・この答申は、将来の鉄道建設の運命を左右すると言っても過言ではない重要な答申であります。
- ・北急延伸は現在いわゆる「B」ランクの答申であります。この答申でのランクアップを目指した更なる取組を進めていきたいと考えています。
- ・多くの皆様方の更なるご支援をお願いします。

☆箕面新都心が姿現す

北急延伸具体化の第一歩である箕面新都心の都心ゾーンが、本年10月のまち開きに向かっていよいよその姿を現してきました。



- ・姿を現してきたカルフル棟（写真右中央）
- ・写真右下方向が北を指します。

【編集後記】

◆ある日、職場のパソコンにメールが入った。「北急延伸は、立ち消えとなったと聞いたが本当ですか。」当方は、「延伸構想はそのまま引き継がれており、国等への要望や延伸具体化のための調査・検討を行っていますよ。」と応えた。2005年を目標年次とした、平成元年の運政審10号答申に基づく鉄道整備は、目標年次まであと3年を残すのみとなった。」◆国土交通省は未着手路線の整備目標や事業の必要性など、「近畿圏における望ましい交通のあり方について」近畿地方交通審議会に諮問した。◆国中が経済の低迷や深刻な財政危機から脱し切れないうちで、「箕面市まちづくり百年の大計」といわれた箕面新都心の整備は急ピッチで進んでおり、本年10月に一部まち開きを迎える。多様な商業施設や市民広場などの利用による賑わいや周辺プロジェクトの進捗は北急延伸の追い風となるに違いない。新都心の「まち育て」は北急延伸の大事な需要確保の一策だ。車の両輪となってガンバろう。

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。よろしくご協力お願いいたします。

- ・『賛助会員』になれますと
- ・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。
- ・事務局までご連絡頂きましたら、申込書持参で説明にお伺い致します。

☎072-723-2121（代）内線3405 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
※能勢町
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局
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
箕面都市開発局
緑道新都心
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
※追手門学院
※摂津中学校・高等学校

※印は今年度に参加いただいた団体です。

（H15.3 現在）

平成15年3月28日（金）発行

北大阪急行線延伸推進会議 PR資料

北急延伸ニュース

No.6

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 ☎072-723-2121（代） FAX 072-722-2466

《 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14年10月22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30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。

30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会議員の両先生が急遽応援に駆けつけて下さり、お陰で中馬弘毅、吉村剛太郎両副大臣に直接面談がかない、地元の熱い思いを伝え副大臣からは、共に力を合わせて頑張りましょうとのエールをいただきました。

【先進地事例調査】

☆ 今年の先進地事例調査は、12月16日（月）に、いよいよ本格着工に向け動き出した中之島新線について、中之島高速鉄道線を訪問し、これまでの経過や課題と今後の目標などを調査して参りました。

《計画の概要》

- ・中之島新線建設計画
- ・事業主体【償還型上下分離方式】
建設・保有：中之島高速鉄道線（第3セクター）
運 営：京阪電気鉄道線
- ・整備区間 玉江橋～天満橋（京阪） L=約2.9km
- ・総事業費 約1,503億円
- ・駅 4駅 玉江橋駅、渡辺橋駅、大江橋駅、新北浜駅
- ・構造 全線地下式
- ・完成予定 平成20年度

【研 修 会】

☆ 本年度の研修会は、平成15年3月20日（木）に、市役所3階の委員会室で『西大阪延伸線の整備について』と題して、西大阪高速鉄道線取締役設計部部長の北村英和様にご講演をいただきました。当日は、原田府議会議員並びに市議会議員、推進会議構成員をはじめ多くの方々の出席があり、熱心に聞き入っておられました。

（概 要）

- ・整備区間 阪神西九条～近鉄難波間
- ・延 長 建設 約3.4km 営業 約3.8km
- ・事業主体 建設：西大阪高速鉄道線
運 営：阪神電気鉄道線
- ・需要予測 81,000人/日
- ・完成予定 平成21年春開業

（主な質疑）

○需要予測には、新たな開発の発生需要を見込んでいるのか？
⇒開発からの発生需要は、それぞれの開発熟度に合わせた需要を見込んでおります。

○平成元年の答申から平成11年の都市鉄道調査までの間の活動内容は？
⇒大阪市も、この路線が必要との認識を持っておりまして、大阪市が中に立つような形で阪神電鉄と近鉄との勉強会などをねばり強く継続していた。そういう中で、国の方で新しい補助制度ができて、前向きに進み出したということです。



『北大阪急行線延伸に関する逆輸送需要拡大方策検討調査の概要』

既往調査

(前提条件)

2010年の将来人口フレーム

需要予測

鉄道利用乗降客
57,000人/日

(周辺プロジェクト)

- ・箕面新都心
- ・彩都：国際文化公園都市
- ・水と緑の健康都市

【目的と内容】

きたきた通信№5では、北大阪急行線延伸に関して、延伸距離2.5km、事業費約688億円の場合、国の新しい補助制度の適用を受けた場合、57,000人/日以上乗降客が確保できれば事業採算性が確保できるとの結果を報告しております。

その中で、建設費の低廉化、財源の確保、乗降客の確保、鉄道事業者の協力、競合路線などとの調整という課題を整理していますが、なんといっても乗降客の確保が重要と考えております。

平成7年度から9年度にかけて行った既往調査においては、平成2年のパーソントリップ調査をもとに需要予測を行った結果、57,000人/日程度の乗降客確保が可能との結果がでておりますが、長引く経済不況、少子・高齢化等により、その数字を確保することが難しい状況と考えられます。

そこで、本調査では、既往調査をもとに社会情勢の変化、拠点施設の見直しによる乗降客への影響を試算し、乗降客がどの程度減少するのかを把握した上で、その確保の方策を検討しました。

需要予測を行う場合は、最新(H12年)のパーソントリップ調査結果などを基に詳細に検討しなければ、計算ができないため、本調査では概算の検討を行っています。

鉄道新線の建設は非常にきびしく、乗降客・採算性の確保ということも大事であります。昨今の社会情勢は環境対策・高齢者の社会参画という意味からも公共交通機関の重要性が高まっています。

北大阪急行線の延伸は、これらを考える中で、千里中央と箕面新都心を中心とした交通需要マネジメント(TDM)政策上も重要な路線であります。

本推進会議では、今後も北大阪急行線の延伸具体化に向かってさらなる努力をしていきます。

事業成立のため必要となる乗降客5,7000人/日を超える。

本調査

【社会情勢の変化】

5,700人減

鉄道利用乗降客
51,300人/日

- ☆ 箕面市計画人口の伸び悩み
- ☆ 周辺プロジェクトの見直しによる変化(水と緑の健康都市の一部見直しなど)

【拠点施設の見直し】

600人減

鉄道利用乗降客
50,700人/日

- ☆ 箕面新都心における商業施設などの見直し
約2,600人/日減少
- ☆ 船場繊維卸商団地内(SSOK)における鉄道利用転換者数
約2,000人/日増加

【逆輸送需要拡大方策】

8,600人増

鉄道利用乗降客
59,300人/日

- 逆輸送需要を生み出すためには、新たな制度・アイデアなど箕面市独自の方策というような、大胆かつ慎重な検討が必要であると考えております。
- ☆ 実施すべき施策
 - ①市街化調整区域の土地利用の促進など
 - ②沿線を中心とする既成市街地の活性化など
 - ③施設誘致など
 - ④観光資源などの活用・活性化など
- ☆ 本調査では、例として学校・商業施設誘致・観光資源活用を試算しました。

- ☆ 学校施設の誘致
約5,800人/日増加
- ☆ 商業施設の立地
約1,000人/日増加
- ☆ 観光シャトルバスの運行
約1,800人/日増加

- ★ 前回調査では2010年の人口を153千人と推計し、今回調査では144千人と推計しているため、約6%減少しています。
- ★ PT調査における北大阪地域における鉄道利用量は、H2年からH12年にかけて約9%減少しています。
- ★ これらを総合的に判断すると、約1割程度減少すると判断しました。

- ★ 箕面新都心の商業施設について、東急不動産の建設計画に基づき、需要の予測を行った結果、約2,600人/日減少する予測となります。
- ★ SSOK来場者へのアンケート調査を実施した結果、鉄道が延伸されれば、自動車等の利用から鉄道に転換すると答えた方が約13%あり、約2,000人/日増加する予測となります。

- ★ 10,000人規模の学校施設が立地した場合、同志社大学の京田辺キャンパスを例に取れば、約58%の乗降客の増加が予測できます。
- ★ 沿線に5,000㎡の商業施設が立地した場合、箕面新都心やSSOKの調査内容を例に取れば、約1,000人/日の乗降客増が予測できます。
- ★ 箕面の滝や勝尾寺など観光地へ箕面新都心からシャトルバスを運行することにより、約1,800人/日の乗降客の増加が予測できます。

※パーソントリップ調査とは、ある人がどこからどこへ、どう交通手段で移動したかなどを把握する調査です。
(=PT調査)