

## 路線整備のミッションについて

### 1. 平成 17、18 年度調査以降の社会情勢の変化等

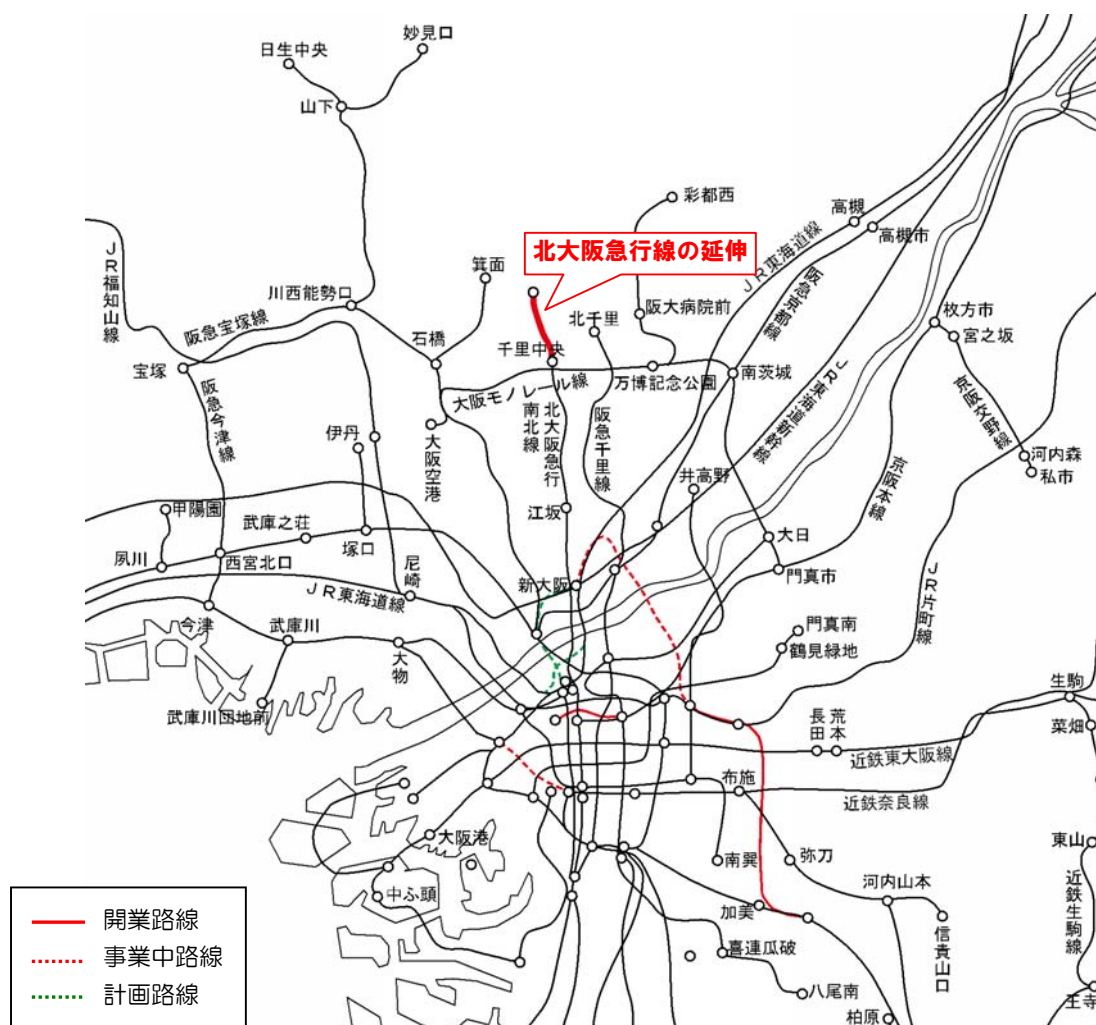
#### (1) 大阪圏における鉄道ネットワーク形成促進

- 前回、北大阪急行線延伸整備計画策定調査を行なった平成 17 年度、18 年度以降、下記の鉄道が開業した。

○平成 20 年 3 月 15 日 : おおさか東線（放出～久宝寺間）

○平成 20 年 10 月 19 日 : 中之島線

- また、平成 21 年 3 月には、事業中路線である阪神なんば線の開業が予定されている。この 2、3 年の間に、大阪圏における鉄道ネットワークの形成が着実に進んでいる。
- 現在、大阪都心部においては、東海道線支線の地下化や西梅田・十三連絡線（仮称）、新大阪連絡線の整備計画が事業化に向けて検討されており、これらの整備が実現すると、大阪圏の鉄道ネットワークはいっそうの機能強化が図られるものと考えられる。



## (2) 道路網の整備

- 新名神高速道路高槻第一 JCT から神戸 JCT まで 40.5km の区間は、現在、設計協議・用地幅杭設置・用地取得の段階にあり、平成 30 年度の完成に向けて事業が進捗している。
- また、新名神高速道路箕面 IC と接続予定の箕面有料道路（箕面グリーンロード）は、平成 19 年 5 月 30 日に開通した。本路線は、箕面市北部、豊能町、能勢町や京都府亀岡市などから大阪方面への交通の主要路線となり、北大阪地域の交通渋滞緩和に寄与するとともに、災害発生時の広域緊急交通路としての役割も果たす。また、箕面森町へのアクセスとしても寄与し、新名神高速道路との接続により、大阪都心部と全国を結ぶ広域ネットワークを形成するものである。



(出典：NEXCO 西日本 HP)



(出典：大阪府道路公社 HP)

### (3) 大規模開発・面整備事業等の進展

- 延伸線の沿線では、箕面森町（水と緑の健康都市）、彩都（国際文化公園都市）の大規模開発や千里中央地区再整備事業、かやの中央土地区画整理事業、小野原西土地区画整理事業が着実に進展している。
- 都心部では、大阪駅北地区や中之島西部地区の開発が進められている。大阪駅北地区は西日本最大の交通ターミナルに隣接し、高い立地ポテンシャルを有しており、関西の都市再生を牽引する中枢的拠点の形成が図られる計画である。この大阪駅北地区の開発の成功は、将来の大阪圏にとっての最重要課題の一つであり、大阪経済の活性化及び大阪圏の都市再生に大きく寄与するものと期待されている。また、中之島西部地区では、大阪の国際・文化・情報化を図る都心機能を備え、また、ウォーターフロント等水辺の景観を活用した大阪のイメージアップにより、世界に誇れる大阪の顔となるよう、オフィス・商業、文化施設、高規格住宅等の立地促進が図られている。
- また、都心南部の難波・湊町地区や阿倍野地区においても、新たな拠点形成が進められている。

#### ■各事業等の概要

##### ○箕面森町（水と緑の健康都市）

- ・箕面森町第1期整備が平成19年9月末に完成し、10月1日から保留地の分譲や仮換地の使用収益が始まった。また、同時に地区センターや千里中央駅へのアクセスバスの運行も開始し、まちとしてオープンすることとなった。
- ・第1期整備等事業の概要
  - 面積約 100 ヘクタール
  - 区画数約 1,200 区画（内 保留地：約 600 区画）
- ・定着人口：323 人（平成20年9月末現在）

##### ○彩都（国際文化公園都市）

- ・平成16年4月の西部地区一部まち開き以降、着実に整備が進んでいる。平成19年3月にはモノレール彩都線が開通し、西部地区のグランドオープンとなった。
- ・西部地区内にあるライフサイエンスパークでは、関連の研究開発施設が現在8箇所開設され、さらに2基目のインキュベート施設となる彩都バイオイノベーションセンターの整備が進められているなど、計11か所の立地が決定している。
- ・定着人口（平成20年9月末現在）
  - ・箕面市：295 人
  - ・茨木市：5,886 人

##### ○千里中央地区再整備事業

- ・「千里中央地区再整備事業」は、民間活力導入によって、大阪府、豊中市等が千里中央駅周辺に保有していた約5.2haの資産を一体的に再整備するものである。

- ・平成 16 年に事業コンペが行われ、平成 17 年に優先交渉権者候補者が決定した。
- ・平成 18 年 6 月に第 1 立体駐車場および第 2 立体駐車場増築工事に着工したのを皮切りに、豊中市千里文化センターのオープン、ヤマダ電機の開店、千里中央病院の開院等着実に整備が進められている。
- ・今後、住宅・商業複合施設となるタワービルの竣工等により、平成 21 年の完成が予定されている。

#### ○かやの中央土地区画整理事業

- ・平成 8 年より行われてきた事業が、平成 20 年に完了した。
- ・箕面マーケットパーク visola を核として、商業施設が集積し、visola は年間 960 万人の来客数がある（平成 19 年度）。

#### ○小野原西土地区画整理事業

- ・平成 19 年 7 月に工事が概成し、保留地の販売やアパート用地の売却等が行われている。
- ・定着人口：127 人（平成 20 年 9 月）

#### ○大阪駅北地区開発

- ・大阪駅北地区は、都市再生、土地の高度利用促進の観点から、平成 14 年 7 月に都市再生緊急整備地域（大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域）の一部として指定され、平成 16 年 7 月には同地区のまちづくりに関係する機関等で構成される「大阪駅北地区まちづくり推進協議会」において「大阪駅北地区まちづくり基本計画」が策定されている。
- ・また、大阪駅北地区の一部においては、「大阪駅北大深東地区土地区画整理事業」（面積：約 8.6ha、施行期間：平成 17 年度～平成 22 年度）が実施中であり、平成 23 年度に同事業地区のまち開きが予定されている。

#### ○中之島西部地区開発

- ・中之島西部地区は、都市再生、土地の高度利用促進の観点から、平成 14 年 7 月に都市再生緊急整備地域（大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域）の一部として指定され、水と緑豊かな環境整備を進め、国際的な文化ゾーンやステイタス性のあるビジネス環境を活用し、オフィス・商業、文化施設、高規格住宅等の立地促進が図られている。
- ・平成 20 年 10 月 19 日には、地区への鉄道アクセスを担う中之島線が開通し、地区へのアクセス性が大幅に向上した。

#### ○湊町・難波地区、阿倍野地区

- ・湊町・難波地区は、関西国際空港に直結する大阪の南の玄関口にふさわしい、人・情報・文化が交流し発信する新しい拠点の形成を目指し、阿倍野地区では、天王寺・阿倍野ターミナルに近接する立地を生かし、商業・娯楽・居住・宿泊等の機能が複合した、個性ある拠点形成を目指し、それぞれ事業が進められている。

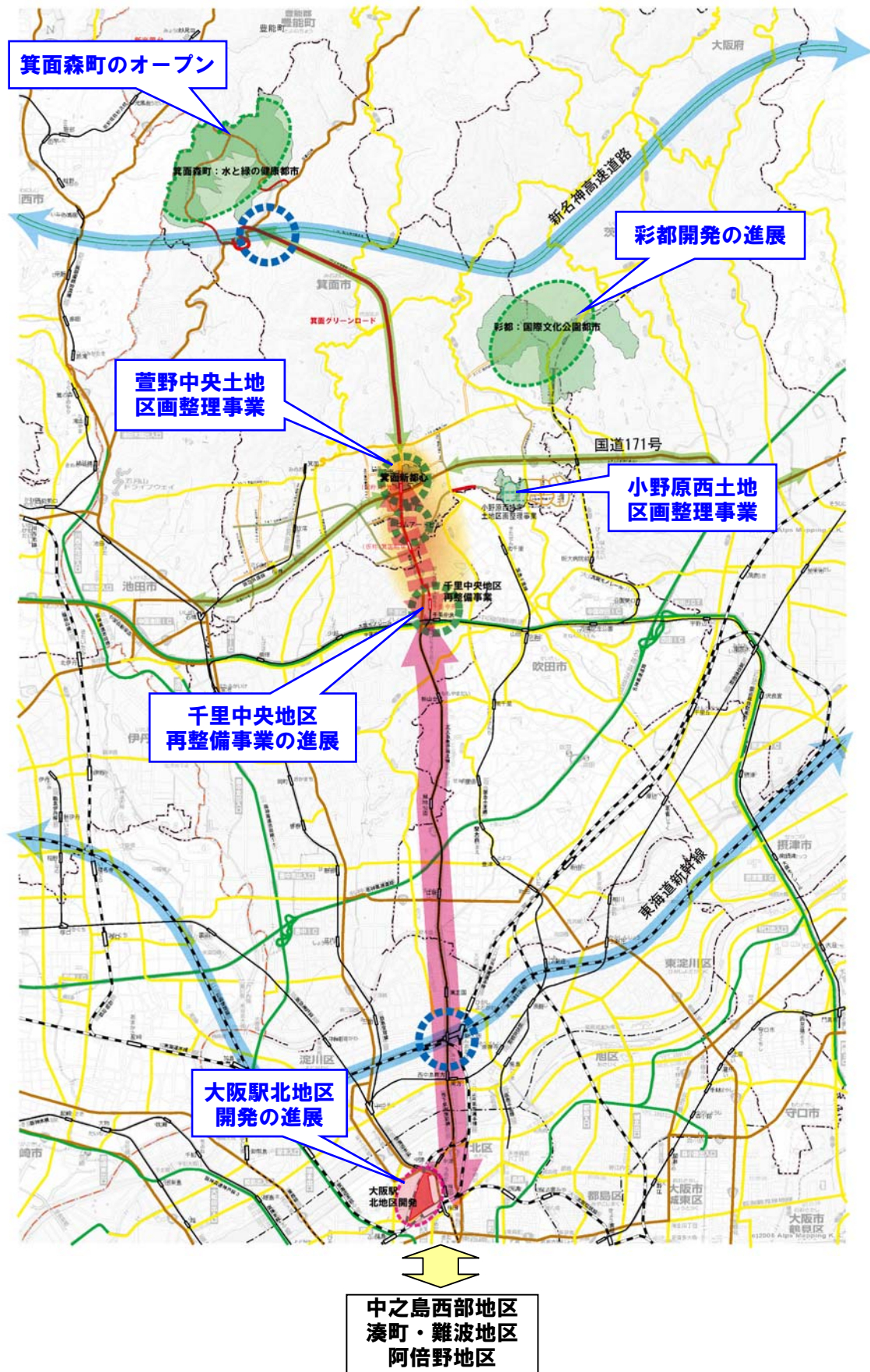


図 大規模開発・面整備事業等の進展

#### (4) 今後の鉄道ネットワーク整備のあり方について

- 平成 20 年 6 月 19 日に、交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会において、今後の鉄道輸送・鉄道技術のあるべき姿と鉄道政策が目指すべき方向性についての提言「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像 ―鉄道がつなぐ、エコフレンドリーな生活圏（「鉄道エコ生活圏」）の創造に向けて―」がとりまとめられた。
- 本提言においては、今後の都市鉄道ネットワークのあり方として、「都市鉄道利便増進事業の積極的活用」や「事業者の壁を越えた一層のシームレス化」、「空港や新幹線とのアクセス改善」、「まちづくりとの連携」等の考え方が示されている。

■環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像 ―鉄道がつなぐ、エコフレンドリーな生活圏（「鉄道エコ生活圏」）の創造に向けて― 抜粋

### 第 5 節 今後の都市鉄道ネットワークのあり方

―活力ある都市活動と快適で豊かな都市生活を実現する、質の高いネットワークへ―

#### 1. 都市鉄道ネットワークの現状

##### 【ネットワークの現状と、拡充にあたっての課題】

- 都市鉄道は、活力ある都市活動や豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない重要な社会基盤である。東京、大阪及び名古屋の各圏域に関する運輸政策審議会答申等に基づき、新線建設や複々線化等の輸送力増強が着実に進められてきた結果、都市鉄道ネットワークは全体として相当程度拡充されてきた。
- しかしながら、都市部の成熟に伴う物理的な制約や権利関係の複雑化、整備費の増大等により、鉄道事業者が運行と施設整備を上下一体的に行う従来の手法では、今後、新線整備や施設の大規模改良の進展を期待することが難しい状況にある。

##### 【「質」的課題の顕在化】

- 都市鉄道ネットワークにおいては、依然として高い混雑率を示す路線が存在するほか、相互直通運転による遅延の影響の広域化や、交通結節点として重要な役割を担う駅とその周辺との一体的な整備の欠如等の「質」的課題が顕在化していることから、利用者利便を一層高めるべく、ネットワークの「質」の向上に取り組むよう期待されている。

#### 2. 都市鉄道ネットワークの拡充方策

##### 【都市鉄道利便増進事業の積極的活用】

- 平成17年度に施行された「都市鉄道等利便増進法」は、既存ストックを有効活用して最小限の投資により機能を高めるとの趣旨の下、「受益活用型上下分離方式」に基づく「都市鉄道利便増進事業」制度を導入し、連絡線等の整備による速達性の向上や、周辺と一体的な駅整備による交通結節機能の高度化を推進しているところである。既存ストックを活用したこのようなネットワークの拡充が、今後ますます重要になってくるが、その際、「都市鉄道利便増進事業」の積極的な活用が図られるよう、補助対象となる公的主体の範囲の見直し等の要件緩和や事業の便益が広域にわたる場合の負担のあり方を調整するための枠組み等を検討し、更なる都市鉄道ネットワークの拡充と利用者利

便の向上を目指す必要がある。

**【安定的な資金供給の確保】**

- 新線建設や複々線化等の大規模な施設整備プロジェクトなどには、長期・低利の安定的な資金供給を確保することが不可欠である。このため、平成20年10月の日本政策投資銀行の民営化後を見据えて、今後の民間金融市場における新たな金融手法の開発状況等も踏まえつつ、必要に応じ**安定的な資金供給の確保**のための更なる措置について国としても検討を進めていくべきである。

**5. 都市鉄道ネットワークの効果を引き出すための工夫**

**【事業者の壁を越えた一層のシームレス化】**

- 従来より、鉄道事業者は、相互に連携しつつ、乗り継ぎの円滑化や相互直通運転の実施、乗り継ぎ割引の導入等のサービス向上策を進めてきたが、都市鉄道ネットワークが相当程度拡充される中、今後更に利用者の立場に立って、**事業者の壁を越えた一層のシームレス化**を推進することが求められている。

**【更なるシームレス化を実現するための多面的な検討】**

- 都市鉄道ネットワークのシームレス化については、相互直通運転の拡大やＩＣカードシステムの普及等によって物理的な対応は進んできているが、ターミナル駅における共通案内サインの整備等、更に改善すべき問題も残されている。また、複数の事業者をまたがって利用する際、**事業者ごとに初乗り運賃が課される結果としての負担感から、全体としてよりなだらかな運賃**にして欲しいとの利用者の声もある。これまで築き上げられてきた都市鉄道ネットワークを活かしつつ、鉄道事業者の**経営の自主性を基礎**として今後更に利用者利便性を高めるとの観点から、**乗り継ぎ運賃の割引拡大や事業の運営形態の見直し**等を含め、関係者間で多面的な検討を行うことも重要である。

**6. 都市鉄道と幹線交通とのアクセス改善**

**【改善の余地が残る幹線交通とのアクセス】**

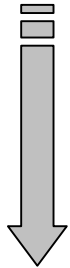
- 都市の国際競争力の強化や内外との広域的な連携・交流の必要性が高まる中、航空や新幹線、高速道路等の幹線交通へのアクセスが重要性を増している。
- しかしながら、これまで、都市鉄道の整備にあたっては、郊外から都心部に向けた通勤・通学輸送への対応に主眼が置かれてきたため、都市鉄道ネットワーク内の移動に重点を置いて整備が進められてきており、**空港や新幹線、高速道路等への「都市鉄道外へのアクセス」**については必ずしも十分には整備されていない。特に、空港へのアクセス改善については、成田空港の拡充や羽田空港の国際化等の動きを受け、両空港と都心間及び両空港間のアクセス強化が求められているほか、新幹線へのアクセスについても、所要時間や乗換回数等の面で**改善の余地**が残されている。

**【空港や新幹線とのアクセス改善】**

- 空港へのアクセス改善については、**都心から成田空港へのアクセス時間を国際的に遜色ない水準まで大幅に短縮（51分→36分）する成田高速鉄道アクセスの整備**（平成22年度開業予定）を着実に推進するとともに、世界の主要都市における空港間の鉄道アクセス時間を参考にしながら、**成田・羽田両空港間の鉄道アクセス改善のための直通列車の運行本数の増加、既設線の線形改良や追越施設の整備等の対応策**につき、関係者が連携して検討を進めることが必要である。
- また、**新幹線へのアクセス**についても、広域的な鉄道ネットワークを形成する観点から、ＪＲ東北線、高崎線及び常磐線方面から東海道新幹線へのアクセス改善が期待できる東北縦貫線計画や、新横浜駅へのアクセスを向上させる相鉄・ＪＲ直通線及び相鉄・東急直通線の整備等を鉄道事業者等において**適切に推進**していくことが必要である。

## 2. 路線整備の意義・必要性について

### ■意義必要性の整理の流れ



○近畿地方交通審議会の答申に関する内容〔（１）、（２）、（３）、（４）〕

○広域的な意義・必要性に関する内容〔（５）、（６）、（７）〕

○箕面市における意義・必要性に関する内容〔（８）、（９）〕

### （１）大阪都心部へのアクセス時間短縮

- 箕面市域は、大阪府の市町村の中でも特に大阪市方面への流動が多い地域であり、都心との結びつきが強い地域であるが、都心方面の交通需要に対しては、千里中央までの輸送を路線バスに頼っている状況である（バスの分担率は約 70%）。
- このため、箕面市域は、大阪都心から 20km 圏において、鉄道不便地域（自動車での移動は便利だが、鉄道での移動が不便な地域）の一つとなっている。
- 路線整備により、都心部へのアクセス時間は 5 分～15 分程度短縮されると予想され、都心部との結節強化が図られる。

### （２）新たな輸送需要への対応

- 箕面新都心、箕面森町等の開発により、新たな輸送需要が発生する。これに伴う、都心方面への交通流動の増加に対応するとともに、開発地域の人口定着を着実に進めるためには、鉄道を中心とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築が必要である。

### （３）都心方面への道路交通混雑の緩和や環境負荷の軽減

- 新たな開発による人口の増加および箕面有料道路（国道 423 号バイパス）の整備や新名神高速道路の整備により、都心方面の自動車交通量は今後さらに増加すると考えられる。これにより、すでに混雑度が 2.0 以上の区間も存在するなど混雑している新御堂筋（国道 423 号）などの都心方面へのアクセス道路を中心とした道路混雑の深刻化が予想される。
- 2005 年 2 月 16 日に発効した京都議定書では、2008 年～2012 年に温室効果ガスの排出量を 6%減らすことが義務づけられており、運輸部門においては、特に自家用乗用車からの排出量の削減が重要な課題となっている。
- 当該路線の整備により、自動車交通の鉄道への転換が図られ、新御堂筋（国道 423 号）をはじめとする道路混雑の緩和や環境負荷の軽減が期待できる。

#### （４）国土軸との結節強化

- 北大阪急行線と直通する地下鉄御堂筋線は、新大阪駅で国土軸である新幹線と連絡している。
- 新大阪駅では、現在、駅北側で新幹線のホーム増設工事が行われており、将来的な輸送力増強に対応可能になるほか、平成 23 年には、九州新幹線と山陽新幹線の直通運転が予定されており、新大阪と鹿児島中央間が約 4 時間で結ばれる予定である。このように、将来的には新大阪駅の拠点性はさらに向上するものと考えられる。
- 路線整備により、箕面市域を中心に、豊能・能勢地域等から新大阪駅への所要時間が短縮され、国土軸との結節強化が図られる。

#### （５）大阪圏における鉄道ネットワークの強化

- 大阪都市圏における南北方向の鉄道の大動脈であり、大阪の都市軸を形成する地下鉄御堂筋線及び北大阪急行線という既存のストックを活用しながら、当該路線を延伸整備することにより、北部大阪地域と大阪駅北地区、中之島西部地区、湊町・難波地区、阿倍野地区等の拠点等を連絡する南北方向の鉄道ネットワーク及び大阪モノレールとの結節による東西方向の結節が強化され、広域的な鉄道アクセスが改善されるとともに、新御堂筋（国道 423 号）との機能分担により、大阪圏における自動車交通と公共交通による機能的な広域交通ネットワークの形成にも寄与する。

#### （６）大阪圏における都市拠点の形成促進への寄与

- 北部大阪地域は、国土軸上に位置し、名神高速道路、中国縦貫自動車道、東海道新幹線などの広域交通基盤が充実しており、千里中央地区に代表される商業・業務機能に加え、大阪大学や千里ライフサイエンスセンター、彩都などの国際的な研究機関の集積が見られる。
- 千里中央地区は、商業・業務・住居などの機能が集積し、交通至便かつ、人口が集積した北大阪地域の一大拠点となっている。また、千里中央からかやの中央地区にかけても SSOK やマーケットパーク visola のような広い商圈を持つ商業施設等が立地し、これらの施設では年間 1,500 万人以上の集客がある。
- 千里中央地区～かやの中央地区にかけては、大阪府の都市計画マスタープランにおいてインナーエリアにおける都市拠点と位置づけられており、ポテンシャルの高いエリアとして、防災性の高い豊かな住環境を形成するとともに、商業・住居機能を強化し職住近接を図るなど、良好な企業環境を形成することで、都市活力を有する魅力ある地域へと再生していくとされている。
- 北大阪急行線の延伸整備により、これら 2 つの地区や新大阪・大阪都心が直結されることで、各地区への鉄道アクセスが充実し、土地利用の高度化や都市機能の高度化が図られ、大阪圏における都市拠点の形成促進に寄与するものと考えられる。

### **(7) 北部大阪地域の広域交通拠点としての機能強化**

- 北部大阪地域において、かやの中央地区は、既存の国道 171 号、新御堂筋（国道 423 号）による南北方向と東西方向の交通軸の結節点であるとともに、新名神高速道路や箕面有料道路（国道 423 号バイパス）の整備によって、新名神からかやの中央を経由して大阪都心方面と連絡する広域的な交通の軸上に位置することとなる。
- しかし、鉄道ネットワークは千里中央止まりで、千里中央以北はバス交通が主体となっている。一方、バス交通の受け皿となっている千里中央ターミナルでは、ターミナルの混雑やバス乗降場の分散、バリアフリー化の対応の遅れ等により、バスとの結節機能や利用者利便の低下が課題となっている。
- 今後、北部大阪地域において、都市を再生し、高次の商業・業務・流通機能や国際的な学術研究・情報の中核機能等の都市機能の高度化を図るためには、北部大阪地域の市街地の広がりに対応し、千里中央とかやの中央の適切な役割分担により、広域交通拠点としての機能強化が必要である。

### **(8) 大阪府内でも極めて高い自家用車依存からの脱却（公共交通指向型のコンパクトなまちづくり）**

- 新駅の設置により、駅までの徒歩アクセス圏人口は約 2.5 万人増加すると考えられる。また、路線整備と合わせて、駅を中心としたバス路線網の再編等、総合的な公共交通体系の整備を行うことにより、自家用車から公共交通への転換が期待できる。
- これにより、箕面市のまちづくりの基本方向である、「環境重視のまちづくり」、「人間主体のまちづくり」、「新しい都市の魅力を創造するまちづくり」にしたがった、人と環境にやさしい、公共交通指向の交通体系整備による、コンパクトで高品質なまちづくりに寄与できるものと考えられる。

### **(9) かやの中央の都市拠点形成促進と船場団地の都市再生への寄与**

- 箕面市の中で、かやの中央地区は、都市拠点として位置づけられている。かやの中央地区は、商業・業務機能に加え、文化・情報・知識が集積し、また交通結節点として広域的な交流を生み出す箕面市の中心核となるものであり、箕面市の発展を担う地区である。
- また、船場団地は、日本有数の繊維卸商団地として活発な商業活動を展開してきた地区であり、かやの中央や千里中央地区とともに、北摂地域の都市核となる「千里中央拡大都心」の一角をなす地区である。しかし、船場団地においては、繊維業界の不況等の影響から、まちの様相が急激に変化しつつある。今後の箕面市の発展においては、船場団地が繊維卸売業を根幹にしつつ、かやの中央や千里中央地区とリンクし、互いに相乗効果を生み出しながら商業・産業の発展をとげていくための、都市再生が急務となっている。
- 延伸線の整備及び新駅の設置により、船場団地及びかやの中央地区への多方面からのアクセスが大幅に改善されることから、土地利用の高度化、都市機能の集積・強化が図られ、地域の活力・競争力が向上することで、かやの中央地区の都市拠点形成促進と船場団地の都市再生へ寄与するものと考えられる。

**(1) 大阪都心部へのアクセス時間短縮、国土軸との結節強化**

- 箕面市域は、大阪府の市町村の中でも特に大阪市方面の流動が多い地域であり、都心との結びつきが強い地域である。また、箕面新都心、水と緑の健康都市の開発等に伴い、人口の定着が着実に進むことから、新たな輸送需要が発生する。これに伴い、都心方面への交通流動が増加すると予想される
- しかし、箕面市域は、大阪都心から 20km 圏において、鉄道不便地域（自動車での移動は便利だが、鉄道での移動が不便な地域）の一つとなっている。
- このため、都心方面の交通需要に対して、千里中央までの輸送を路線バスに頼っている状況である（バスの分担率は約 70%）。
- 路線整備により、都心部へのアクセス時間は 5 分～15 分程度短縮されると予想され、都心部との結節強化が図られるとともに、新大阪駅で国土軸である新幹線との結節強化も図られる。

**(2) 都心方面への道路交通混雑の緩和や環境負荷の軽減**

- 新たな開発による人口の増加および国道 423 号バイパスの整備や第二名神の整備により、都心方面の自動車交通量は今後さらに増加すると考えられる。これにより、新御堂筋などの都心方面へのアクセス道路を中心とした道路混雑の深刻化が予想される。
- 2005 年 2 月 16 日に発効した京都議定書では、2008 年～2012 年に温室効果ガスの排出量を 6 %減らすことが義務づけられており、運輸部門においては、特に自家用乗用車からの排出量の削減が重要な課題となっている。
- 新御堂筋と平行した当該路線の整備により、自動車交通の鉄道への転換が図られ、新御堂筋をはじめとする道路混雑の解消や環境負荷の軽減が期待できる。

**(3) 大阪府内でも極めて高い自家用車依存からの脱却(公共交通指向型のコンパクトなまちづくり)**

- 新駅の設定により、駅までの徒歩アクセス圏人口は約 2.5 万人増加すると考えられる。また、路線整備と合わせて、駅を中心としたバス路線網の再編等、公共交通体系の整備を行うことにより、自家用車から公共交通への転換が期待できる。
- これにより、箕面市のまちづくりの基本方向である、「環境重視のまちづくり」、「人間主体のまちづくり」、「新しい都市の魅力を創造するまちづくり」にしたがった、人と環境にやさしい、公共交通指向の交通体系整備による、コンパクトで高品質なまちづくりに寄与できるものと考えられる。

**(4) 北大阪地域の広域交通ネットワークの強化、地域核の形成促進**

- かやの中央は、既存の国道 171 号、国道 423 号による南北方向と東西方向の交通軸の結節点であるとともに、第二名神自動車道や国道 423 号バイパスの整備によって、第二名神からかやの中央を経由して大阪都心方面と連絡する広域的な交通の軸上に位置することとなる。
- よって、箕面新都心、水と緑の健康都市の開発等に伴う人口増による新たな輸送需要の発生等とあいまって、かやの中央は、現在の北摂の地域核である千里中央や、広い商圈をもつ商業施設等が立地する船場団地とともに大阪圏の拡大新都心（地域核）を形成することになる。
- 当該路線の整備により、広域的な交通、拠点形成の観点から、大阪の再生・発展を支える交通ネットワークとして、自動車交通と公共交通による機能的な交通ネットワークの強化が図られるとともに、まちづくりプロジェクトと連携した地域核の形成促進に寄与するものと考えられる。

### 3. 路線整備のミッションについて

大阪圏及び北大阪地域の活力向上に寄与すると考えられる千里中央からかやの中央に至る都市拠点の形成及び都市再生を支える重要なインフラ整備である北大阪急行延伸整備の主たる整備目的（ミッション）は、以下とする。

#### （１）アクセス機能の強化

- ・ 鉄道不便地域を解消するとともに、当該地域から大阪都心部方面への時間短縮を図ること  
で、これまでのバスを主体とした交通システムから、鉄道を主体とした交通システムへと  
大幅なグレードアップを図る。
- ・ 新大阪駅への所要時間短縮を図ることで、国土軸新幹線との結節強化を図る。

#### （２）総合的な交通体系の確立

- ・ 大阪都市圏における鉄道の大動脈である地下鉄御堂筋線や北大阪急行線を有効に活用しな  
がら、南北方向の鉄道ネットワークの強化及び東西方向の結節強化を図るとともに、新御  
堂筋（国道 423 号）との機能分担により、自動車交通と公共交通による機能的な広域交通  
ネットワークの形成に寄与する。
- ・ 北部大阪地域の市街地の広がりに対応し、千里中央とかやの中央の適切な役割分担により、  
広域交通拠点としての機能強化を図り、都市機能の高度化に寄与する。
- ・ 新駅を設置し、鉄道駅までの徒歩アクセス圏の拡大や駅を中心とした交通結節機能を強化  
し、総合的な交通体系の確立を図る

#### （３）環境への配慮

- ・ 都心方面への自動車交通量に対し、当該路線を延伸し、自動車交通を鉄道へ転換すること  
により、道路交通混雑の緩和や環境負荷の軽減を図る。
- ・ 新御堂筋（国道 423 号）との機能分担により、新御堂筋の自動車交通量の抑制に寄与する。

#### （４）まちづくりへの貢献

- ・ 北部大阪地域の都市拠点として位置づけられる千里中央地区や船場団地、かやの中央地区  
と新大阪・大阪都心を直結し、各地区への鉄道利便を向上することで、土地利用の高度化  
や都市機能の高度化を図り、大阪圏における都市拠点の形成促進に寄与する。
- ・ 延伸線の整備及び新駅の設定により、船場団地及びかやの中央地区への多方面からのアク  
セスを大幅に改善し、地域の活力・競争力を向上することで、かやの中央地区の都市拠点  
形成促進と船場団地の都市再生へ寄与する。
- ・ 箕面新都心、箕面森町等の開発により増加する都心方面への交通需要に対応し、開発地域  
の人口定着等、まちの発展に寄与する。
- ・ 総合的な交通体系の確立により、自家用車への過度な依存から脱却し、公共交通との連携  
の上に成り立つコンパクトで高品質なまちづくりへ寄与する。

【参考：平成 17 年度、18 年度調査におけるミッション】

- ①鉄道不便地域を解消するとともに、増加する都心方面への交通需要に対応するために、当該地域から大阪都心部方面へのアクセス機能の強化による時間短縮や新幹線との結節強化を図ることで、これまでのバスを主体とした通勤交通システムから、鉄道を主体とした交通システムへと大幅なグレードアップを図る。
- ②新御堂筋と平行した当該路線を延伸し、自動車交通を鉄道へ転換することにより、道路交通混雑の緩和や環境負荷の軽減を図る。
- ③新駅を設置し、鉄道駅までの徒歩アクセス圏の拡大や駅を中心とした交通結節機能の強化を図ることで、自家用車への過度な依存から脱却し、公共交通との連携の上に成り立つさらにコンパクト型の高品質なまちづくりへ寄与する。
- ④第二名神自動車道や国道 423 号バイパスの整備により、都心部へ流入する自動車交通量が増加することを踏まえ、当該路線の延伸により広域交通のネットワークを強化し、広域交通における自動車との適切な交通機能分担を図るとともに、かやの中央と千里中央や船場団地とが連携した、北大阪地域における地域核の形成促進に寄与する。

【参考：意義・必要性の追加事項等に関する資料】

■近畿地方交通審議会答申第 8 号（近畿圏における望ましい交通のあり方について）【平成 16 年 10 月 8 日】

➤ 北大阪急行線の延伸計画は、近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年 10 月 8 日答申）で、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として位置づけられた。

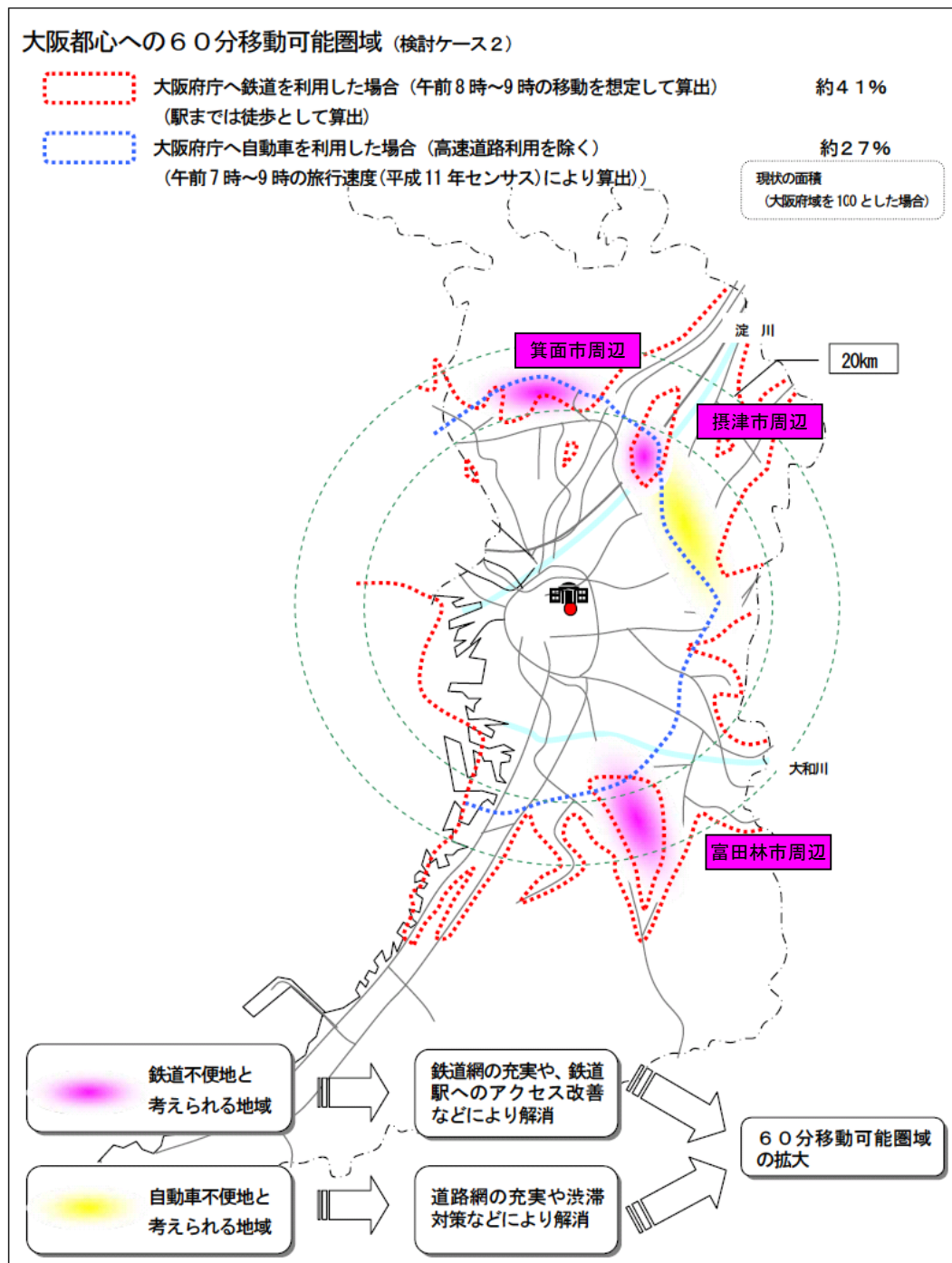
- ・箕面新都心、「水と緑の健康都市」の開発等に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、当該地域から JR 新大阪駅及び大阪都心部へのアクセス機能の強化に資する路線である
- ・道路交通混雑の緩和及び環境負荷の軽減のために資する路線である。

【答申のポイント】

- ・鉄道網の整備が進む一方で、少子高齢化などに伴う利用者減少を踏まえ、新線計画については 12 路線と絞り込むとともに、相互直通運転など既存鉄道ネットワークの有効活用を力点とした内容となっている。
- ・北大阪急行線の延伸などの新規路線については、「既存の枠組みでは施設整備が十分に出来ない」として支援制度の拡充を求めている。
- ・また、鉄道が自動車交通量の減少を通して、都市の環境問題の改善や地球温暖化対策に寄与することから、新たな財源調達への対応の必要性を提示している。
- ・環境、安全等の観点から公共交通の利用が有益であることを個々人に伝え、交通行動の転換を促す施策（モビリティ・マネジメント）の展開を求めている。



## ■大阪府の鉄道不便地域



出典：大阪府交通道路マスタープラン（市名は加筆）

図 大阪都心から20km圏の鉄道不便地域

■国土軸との結節強化（新大阪駅への所要時間の短縮）

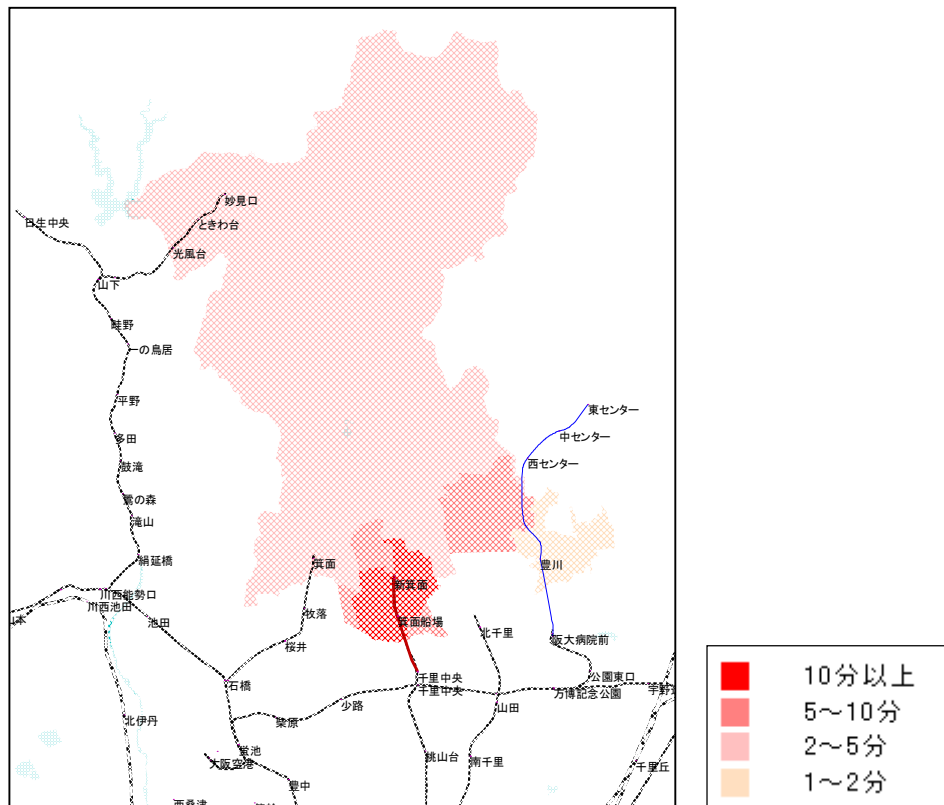


図 新大阪駅への所用時間短縮が図られるゾーン（高架案、全列車乗り入れケース）

■千里中央・かやの中央の広域的な位置づけ（大阪府都市計画区域マスタープラン（H16.4））



図 新しい大阪府の都市像

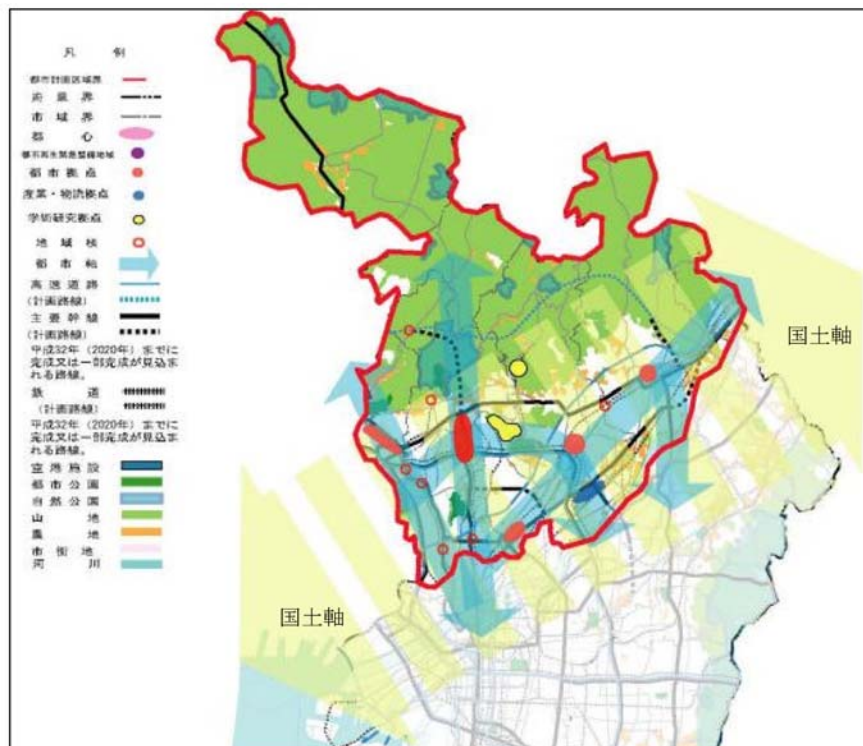


図 北部大阪都市計画区域の都市構造