

#### 4. 路線整備の意義・必要性の整理

##### (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。

表 4-1 各駅からの所要時間比較

目的地	発駅	ルート	所要時間			
			乗車時間	その他時間		
梅田	新箕面	→地下鉄御堂筋線 梅田	24分	0分	24分	
	阪急 箕面	直通(通勤準急)	→(直通)→阪急 梅田	30分	0分	30分
		石橋乗換	→石橋→(通勤急行)→阪急 梅田	26分	2分	28分
	阪急 北千里	→(直通)→阪急 梅田	32分	0分	32分	
本町	新箕面	→地下鉄御堂筋線 本町	31分	0分	31分	
	阪急 箕面	直通(通勤準急)	→(直通)→阪急 梅田→(徒歩)→地下鉄御堂筋線 梅田→本町	36分	7分	43分
		石橋乗換	→石橋→(通勤急行)→阪急 梅田→(徒歩)→地下鉄御堂筋線 梅田→本町	32分	9分	41分
	阪急 北千里	→阪急 淡路→地下鉄堺筋線 堺筋本町→地下鉄中央線 本町	35分	5分	40分	

新箕面からの所要時間は、北大阪急行千里中央駅からの所要時間に 4 分を加えて算出した。  
 既存駅からの所要時間は駅すばあとによる

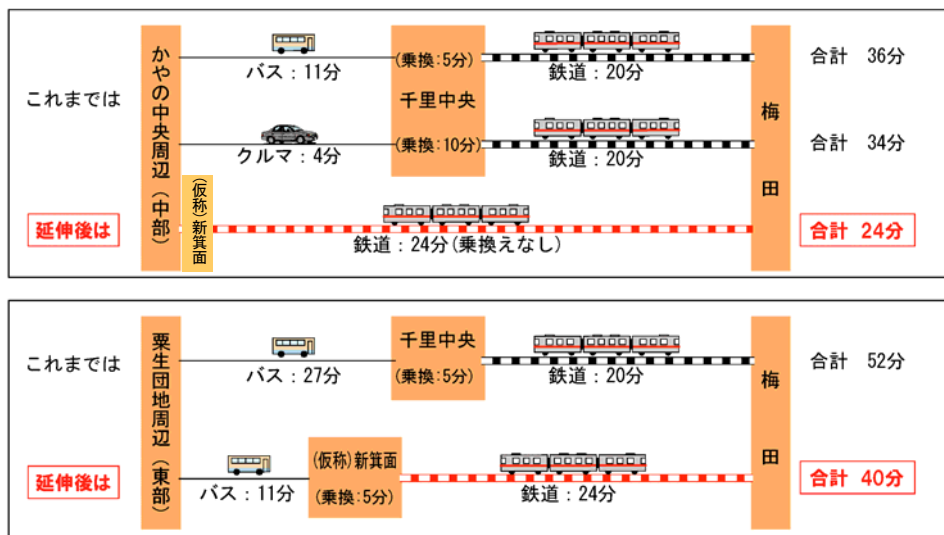


図 4-1 北大阪急行線延伸による都心アクセスの所要時間の短縮効果 (例)

(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。

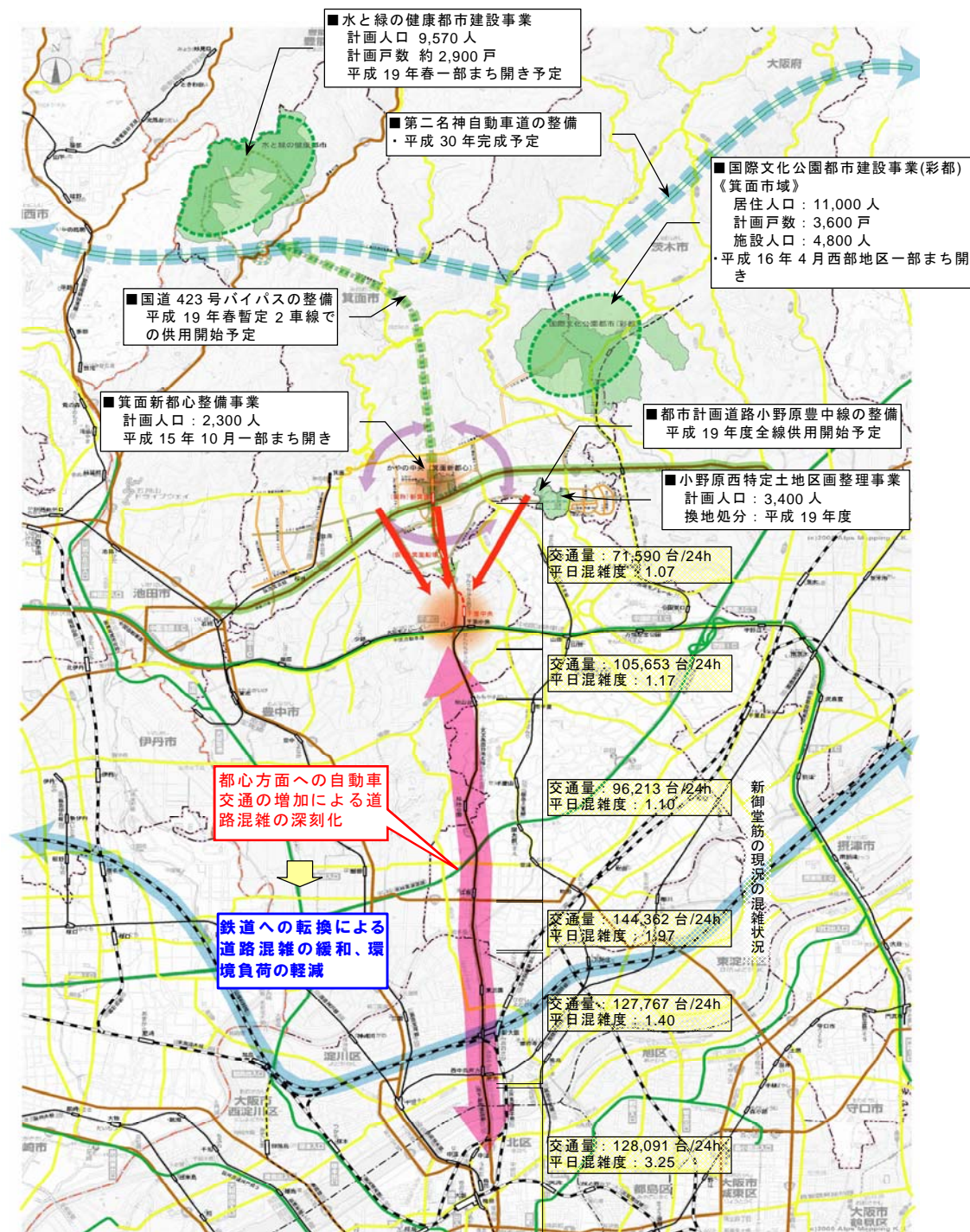
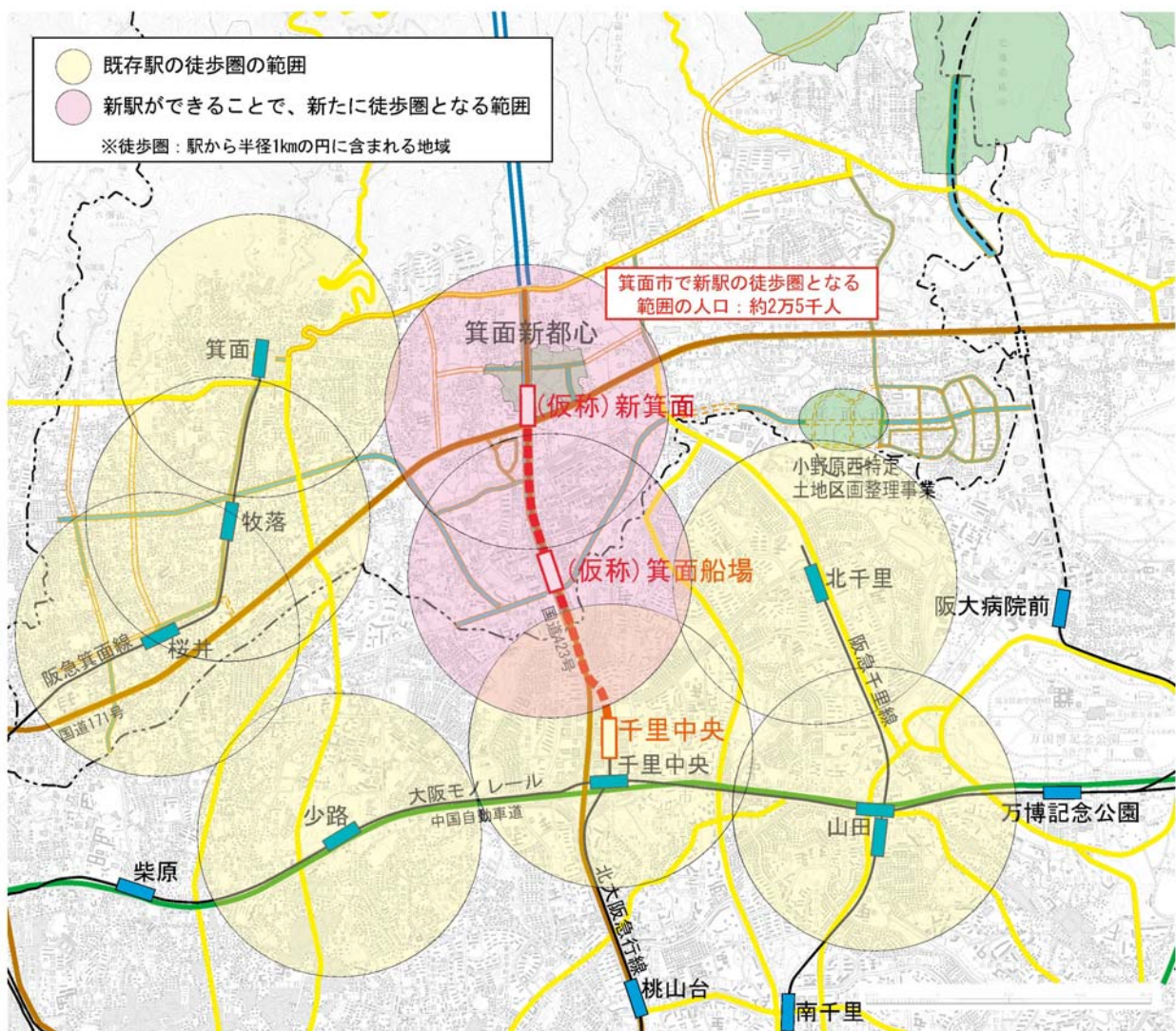


図 4-2 都心方面への交通流動の増加

(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、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。



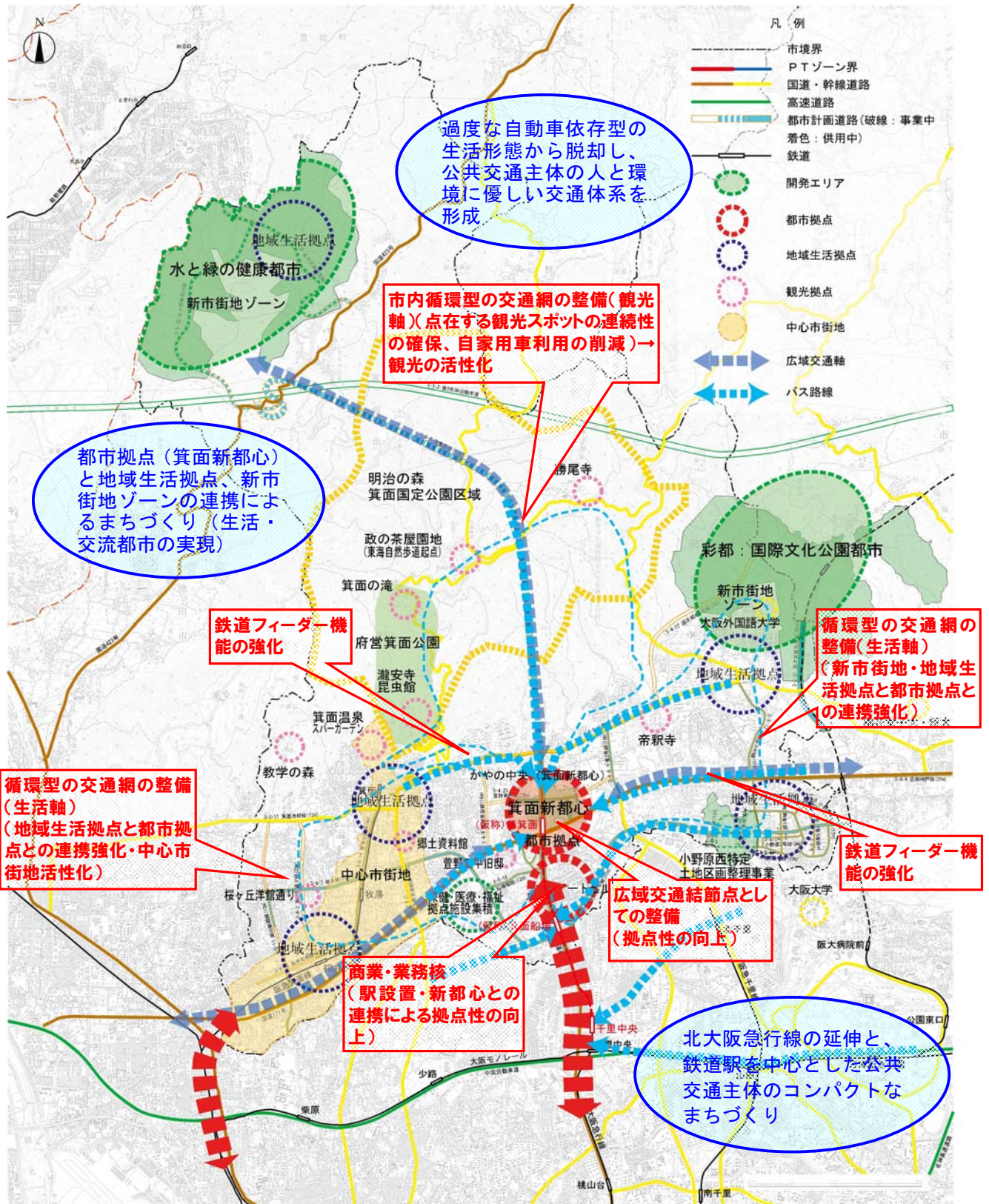


図 4-4 公共交通指向交通体系整備によるまちづくり

#### (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、広い商圏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。

