

北大阪急行線延伸整備計画深度化調査

報告書

平成 21 年 11 月

北大阪急行線延伸検討委員会
箕 面 市

目次

序 調査の目的とフロー	1
1. 路線整備の位置づけ	3
1.1 京阪神圏における中長期的に望まれる鉄道ネットワーク	3
1.2 大阪府の上位計画	4
1.3 箕面市の上位計画	9
2. 沿線地域の現況・課題と最近の社会情勢の変化等	11
2.1 沿線地域の現況と課題	11
2.2 最近の社会情勢の変化等	14
3. 路線整備の主たる目的	21
3.1 路線整備の意義・必要性	21
3.2 路線整備のミッションについて	31
4. 運行計画案の検討	32
4.1 検討フロー	32
4.2 検討の前提条件	33
4.3 検討の考慮事項	35
4.4 運行サービスの検討	36
4.5 運賃水準の検討	43
4.6 運行計画(鉄道サービス水準)のあり方	53
5. 路線計画案の検討	54
5.1 検討フロー	55
5.2 検討の前提条件	56
5.3 トンネル工法の検討	61
5.4 線形検討	62
5.5 駅レイアウトの検討	70
5.6 引上げ線の検討	74
5.7 千里中央駅付近の施工法及び構造形式の検討	79
5.8 検討案の絞り込み	84
5.9 (仮称)箕面船場駅深度の検討	89
5.10 概算建設費の算定	92
6. ターミナル計画の検討	94
6.1 検討フロー	94
6.2 検討の前提条件	95
6.3 導入機能の検討	100
6.4 必要施設規模の算定	103
6.5 交通処理重視案の検討	106

6.6 乗換え・交流重視案の検討	112
6.7 ターミナル(駅前広場)計画のあり方	116
7. 需要予測及び収支採算性の検討	117
7.1 検討フロー	117
7.2 需要予測の前提条件	119
7.3 収支採算性検討の前提条件	124
7.4 需要予測及び収支採算性の検討	129
7.5 需要予測及び収支採算性の結果	151
7.6 新たな需要の検討	155
8. 感度分析	161
8.1 分析フロー	161
8.2 感度分析ケースの設定	161
8.3 運賃水準(割引運賃の適用)による感度分析	166
8.4 建設費変動による感度分析	167
8.5 需要変動による感度分析	168
8.6 運行経費等変動による感度分析	169
8.7 資金調達による感度分析	170
8.8 感度分析のまとめ	171
9. 整備効果の検討	172
9.1 検討フロー	172
9.2 鉄道利便性向上の効果	173
9.3 環境改善・安全性向上の効果	176
9.4 交通拠点機能強化の効果	180
9.5 まちづくりの効果	183
9.6 工事に伴う経済波及効果	188
9.7 費用便益分析	189
10. 整備計画案のまとめ	190
10.1 運行計画(鉄道サービス水準)	190
10.2 路線計画	190
10.3 事業スキーム	190
11. 事業の実現化に向けて	194
11.1 事業性の向上	194
11.2 事業制度	194
11.3 関係者の合意形成	194

序 調査の目的とフロー

北大阪急行線の延伸計画は、平成 17 年度、18 年度の 2 カ年で整備計画案の検討調査を実施している。事業性の検討については、既存の地下高速鉄道整備事業費補助の事業スキームでの検討と併せて、平成 17 年に都市鉄道等利便増進法が成立したのを受けて、都市鉄道等利便増進法における速達性向上事業の事業スキームである受益活用型上下分離方式の採用による事業化検討を行った。検討の結果、リスクの分担や事業性の面で、受益活用型上下分離方式の採用による事業実現可能性が見いだされた。

しかし、北大阪急行線の延伸は単純延伸であり、都市鉄道等利便増進法の適用は現時点では困難であるため、平成 19 年度においては、関係諸機関が参加する関係者連絡会議を開催し、今後の検討の方向性等について議論を行い、事業制度としては既存の地下高速鉄道整備事業費補助を用いながら、反射損益を活用する受益活用型上下分離方式と同等の効果が得られるような事業スキームの検討を行っていくことで方向性の一致をみたとともに、今後の検討の項目についても確認を行ったところである。

これらの経緯を受け、平成 20、21 年度は、運行計画、路線計画、需要予測、事業制度等について、平成 17、18 年度調査をもとにした深度化検討を行い、関係者が合意可能な延伸整備計画案のとりまとめを行うことを調査の目的とする。

調査にあたり、学識経験者をはじめ関係者で構成する「北大阪急行線延伸検討委員会」を設置して、検討を進めたものである。

北大阪急行線延伸検討委員会		
委員名簿		
(順不同・敬称略)		
委員長	斎藤 峻彦	近畿大学 経営学部 教授
委員	新田 保次	大阪大学 大学院工学研究科 教授
〃	浪越 祐介 (堤 俊哉)	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長
〃	水田 忠典 (長谷川 吉治)	国土交通省 近畿運輸局 鉄道部 計画課長
〃	奈良 明浩	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 鉄道建設部 大阪支社 計画部長
〃	上村 正美	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部長
〃	松本 敬史	北大阪急行電鉄株式会社 取締役 鉄道部長
〃	岡村 隆正 (梶山 善弘)	大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課長 (交通対策課長)
〃	柴崎 啓二 (井出 仁雄)	大阪府 都市整備部 交通道路室 参事
〃	伊藤 哲夫	箕面市 政策総括監 (都市計画部長)
	小泉 正己 (中井 勝次)	箕面市 地域創造部長 (市長公室長)
オブザーバー	山本 雅之	大阪市交通局 総務部 鉄道事業企画担当課長
事務局		国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課 箕面市 地域創造部 北大阪鉄道延伸課

() 内は前任職・氏名

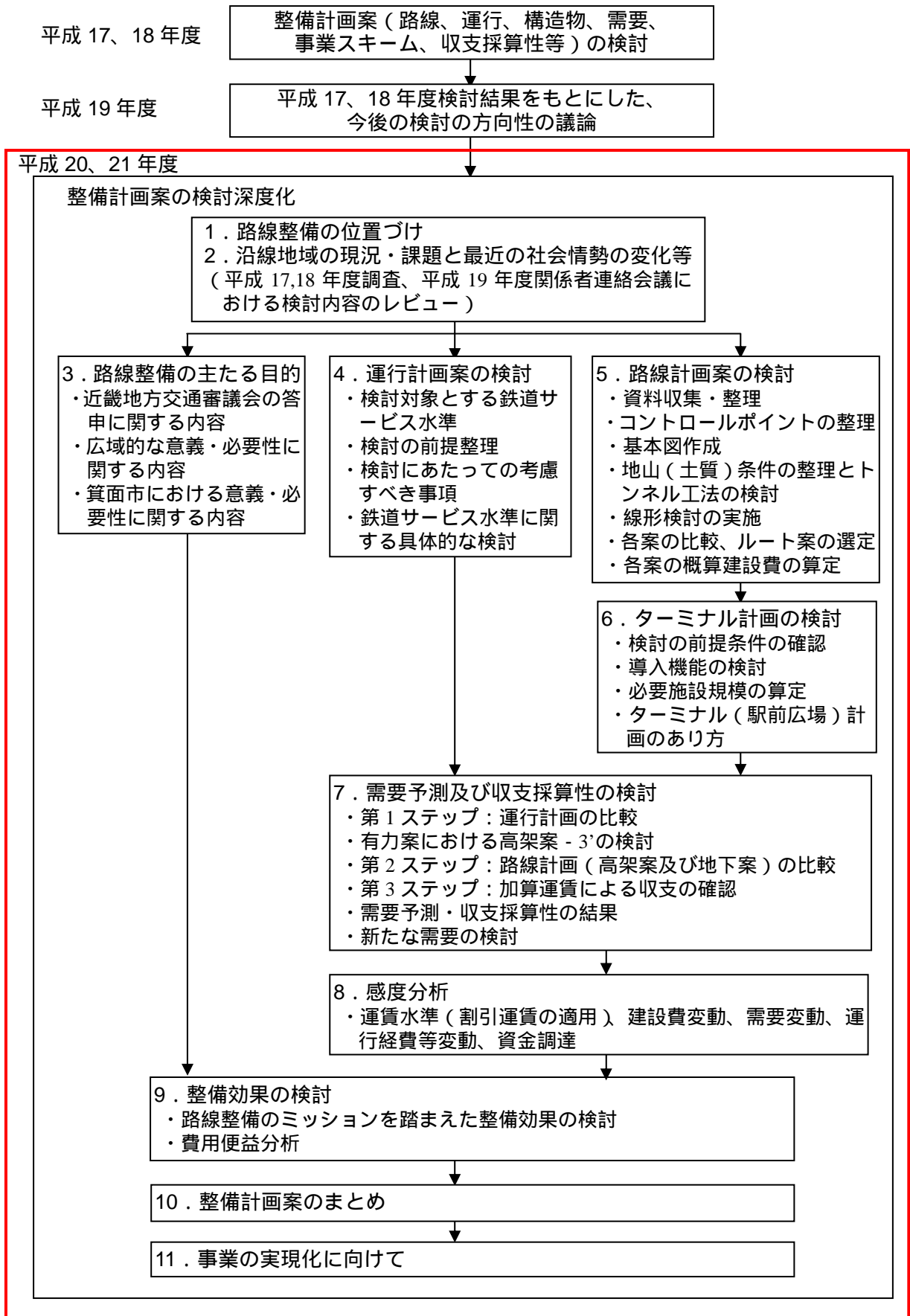


図 序-1 検討フロー

1. 路線整備の位置づけ

1.1 京阪神圏における中長期的に望まれる鉄道ネットワーク

➤ 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ている。

- ・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に力点を置い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。

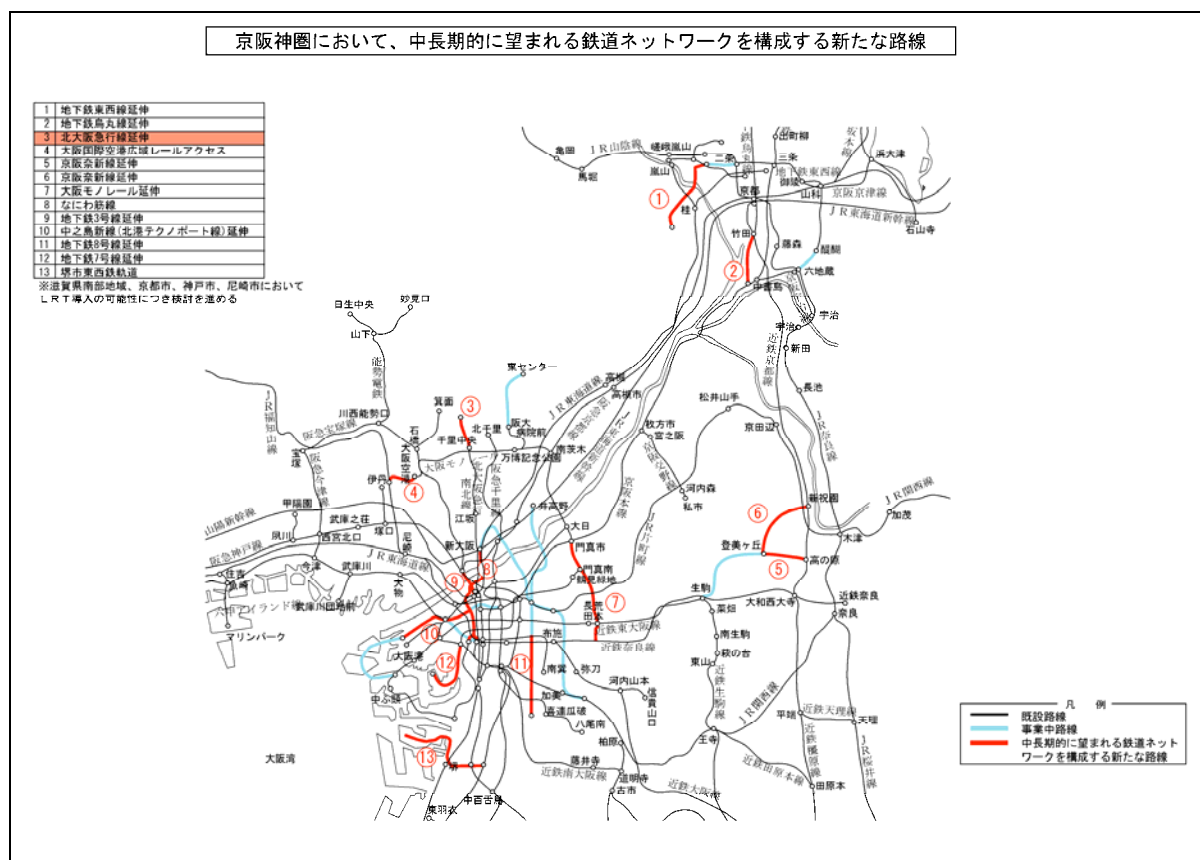


図 1-1 答申路線（抜粋）

1.2 大阪府の上位計画

1) 大阪府総合計画「大阪の再生・元気倍増プラン～大阪 21 世紀の総合計画」

- 大阪府では、「大阪の再生・元気倍増 - 大阪の都市や産業などが再生し、大阪に集い、くらす誰もが夢をもち、夢をかなえる元気あふれる大阪づくり - 」を将来目標に、「人」「くらし」「都市」それぞれについて具体的な大阪の将来像を定め、その実現を目指している。
- ここでは、都市交通政策に関連する内容を中心に整理を行う。

【将来像】環境と調和した、安全なくらしの大阪

【基本方向】環境を守り、地球と生きる

- ・自動車公害の防止（低公害な車への転換や自動車交通需要マネジメントの導入など）

【将来像】多彩な活動の舞台となる都市・大阪

【基本方向】都市を活かす

- ・既成市街地の再生（商店街の活性化、快適な歩行空間の確保、公共交通の利便性向上など）
- ・円滑で効率的な都市内交通の充実（適切な交通手段による新たな公共交通ネットワークの整備等による公共交通の利便性の向上、公共交通と自動車交通が調和した環境にやさしい交通体系の形成）

2) 大阪府交通道路マスタープラン

- 概ね平成 37(2025)年を目標にして、関西圏の再生・発展に貢献する今後の道路整備や鉄道、バスなどの公共交通のあり方など「総合的な交通政策」の方針を提示するものである。
- 重点施策として、「自動車交通と公共交通の調和、選択と集中、ストックの活用 ～交通ネットワークの強化～」の視点から、地域の交通特性を踏まえ、自動車交通と公共交通の利便性を高めるために、TDM 等のソフト施策を含めて、鉄道網の充実や、鉄道駅へのアクセス改善等により 30 分移動可能圏域や 60 分移動可能圏域の拡大を図っている。

大阪府総合計画「大阪の再生・元気倍增プラン～大阪 21 世紀の総合計画」

- ・大阪では、少子・高齢化が急速に進行、低迷する経済、情報化への対応の遅れ、都市環境問題、危機的な地方財政など様々な課題が顕在化している。
- ・このような、「大阪の危機」ともいえる状況を乗り越えるため、めざすべき将来像を明確に見据え、大阪の再生に向けた取り組みをすすめていけるよう、平成 12 年に策定された。
- ・この計画では、平成 22 (2010) 年度を目標年次として、誰もが幸せにくらせる大阪の実現に向けた視点と取り組みの方向性を示している。



図 1-2 大阪府総合計画「大阪の再生・元気倍增プラン～大阪 21 世紀の総合計画」の構成

大阪府交通道路マスタープラン

- ・大阪府道路整備長期計画（レインボー計画 21（昭和 62 年策定））の進捗や社会情勢の変化を踏まえ、大阪のみならず、関西圏の再生・発展に貢献する今後の道路整備や鉄道、バスなどの公共交通のあり方など「総合的な交通政策」の方針を提示するものである。
- ・施策方針として、以下の 5 つが示されている。
 - 大阪の再生・発展を支える 交通ネットワーク
 - ストックを活用した 利便性の高い交通
 - 安全で安心な 府民生活を支える交通
 - 多様なニーズに応える きめ細かな交通
 - 良好な施設の保全と 機能向上
- ・重点施策として、以下の 3 つの視点からの施策が挙げられており、1) の視点から、地域の交通特性を踏まえ、自動車交通と公共交通の利便性を高めるために、TDM 等のソフト施策を含めて、鉄道網の充実や、鉄道駅へのアクセス改善等により移動圏域の拡大を図るとしている。
 - 1) 自動車交通と公共交通の調和、選択と集中、ストックの活用 ～交通ネットワークの強化～
 - 2) 環境・安全・安心の重点化 ～安全で安心な府民生活の実現～
 - 3) 生活者、来訪者の視点に立った交通まちづくり ～駅から広がる大阪再生～

●機能的な交通ネットワークの形成

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を形成し、産業の競争力や観光・集客機能等の向上を図るため、「選択と集中」に基づく重点投資により、放射、環状方向の道路、鉄道などを整備強化します。

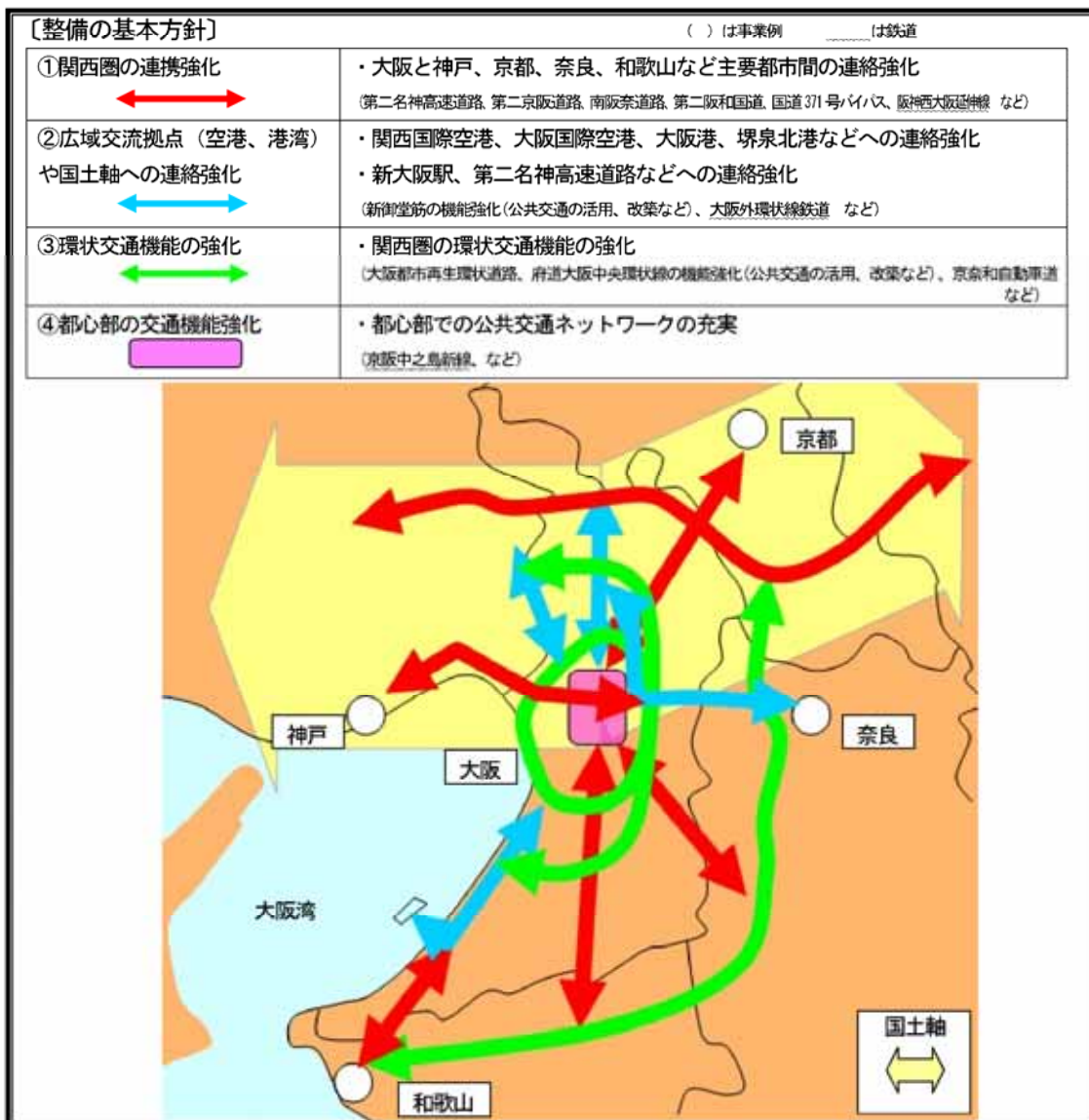


図 1-3 機能的な交通ネットワークの形成

●機能集約型都市構造の形成

都市核(都心エリア)、拠点(インナーエリア)、地域核(アウターエリア)、それぞれに必要な都市機能を適切に集積した「機能集約型都市構造」の形成を促進するため、都市核、拠点、地域核となる主要駅などへのアクセスを強化するとともに、まちづくりプロジェクトと連携した道路や鉄道などの整備を推進します。

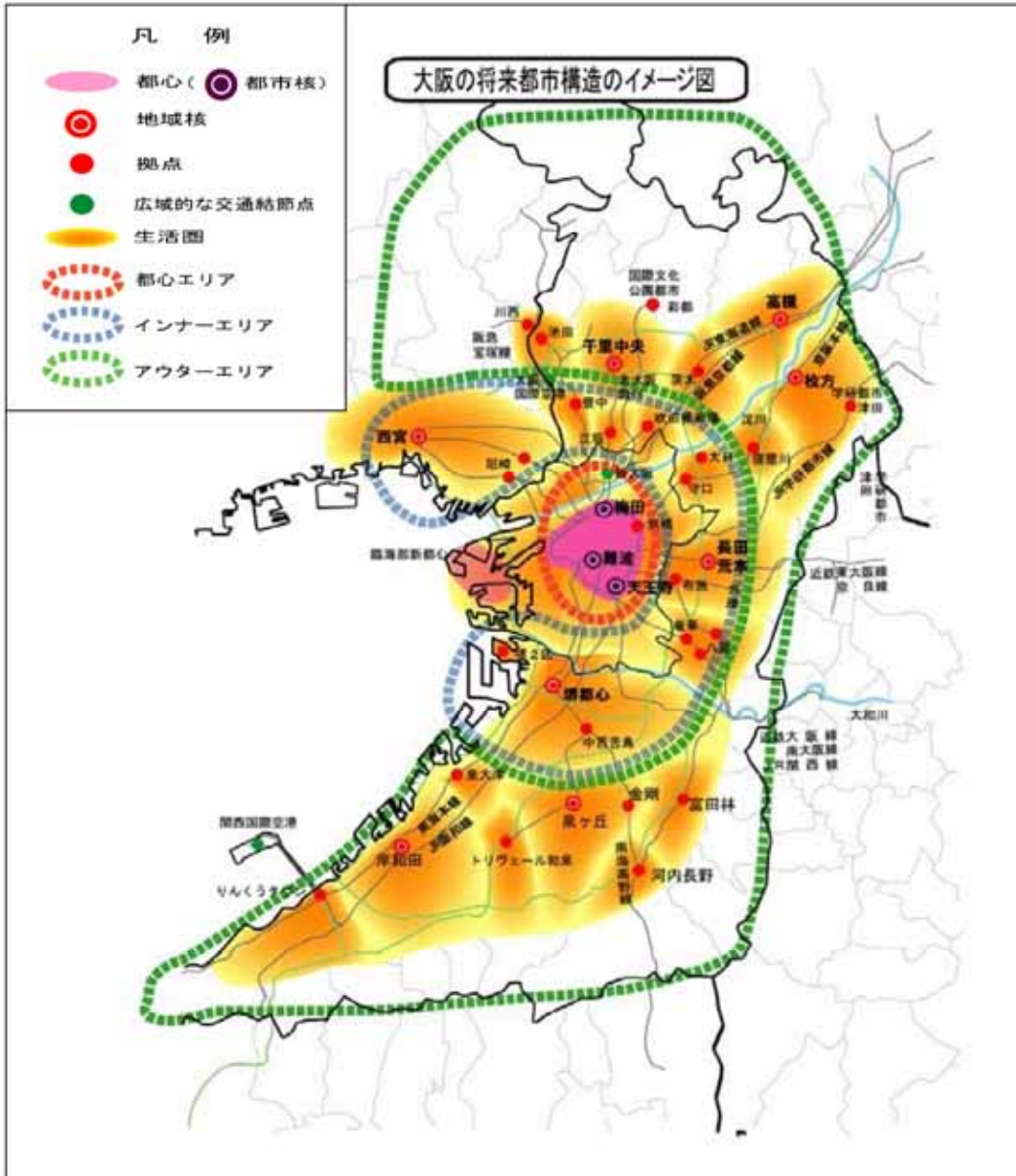


図 1-4 機能集約型都市構造の形成

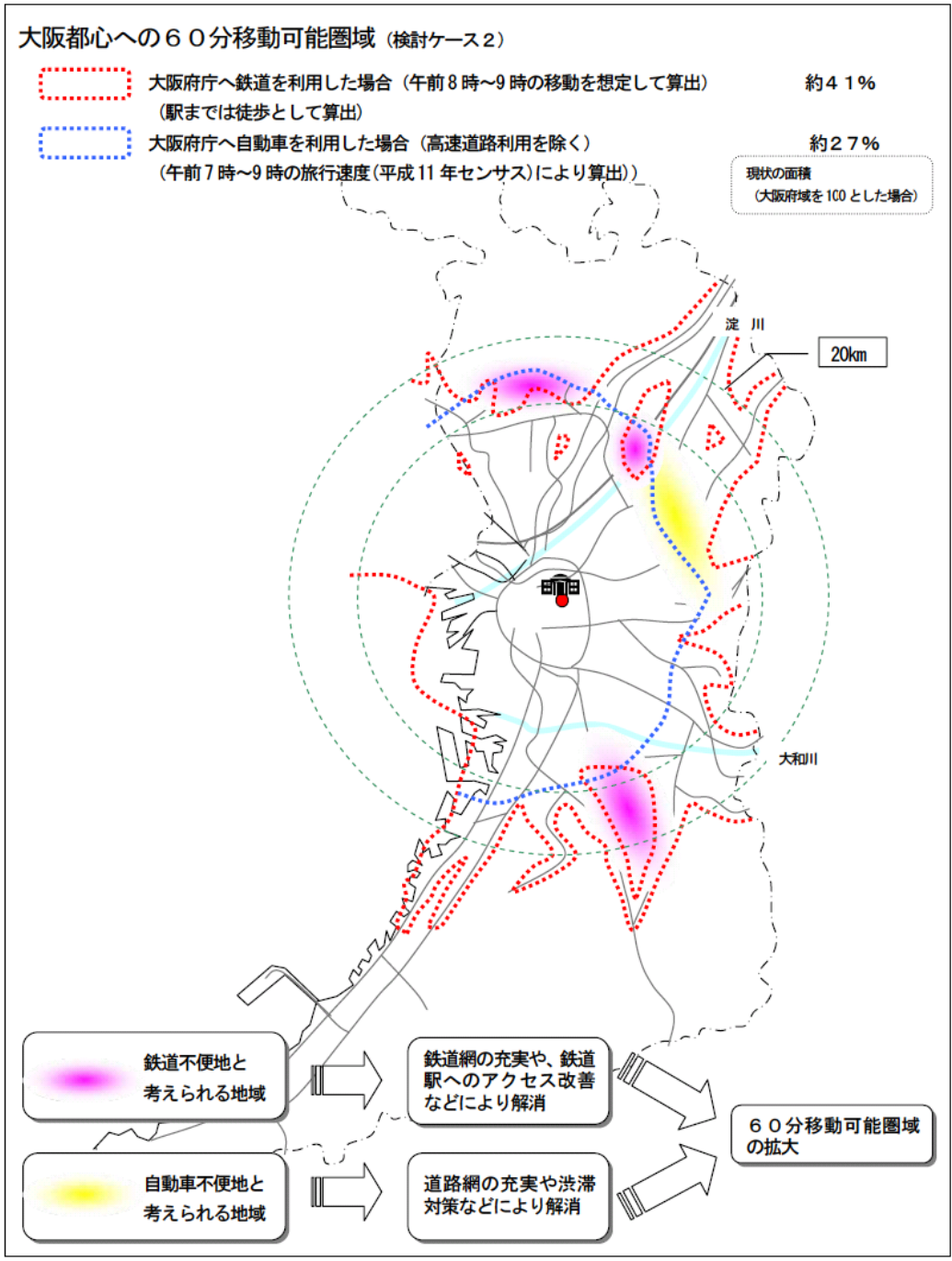


図 1-5 60分移動可能圏域の拡大

1.3 箕面市の上位計画

1) 第四次箕面市総合計画

- ここでは、箕面市のまちづくりの方向として、基本計画の中で都市交通政策に関連する内容を中心に整理を行う。

都市の骨格

- 箕面新都心を中心とした広域都市軸の設定
- 都市拠点、地域生活拠点、新市街地ゾーン

箕面新都心の位置づけ

- 都市拠点として、箕面市のまちづくりを先導し、広域的な文化交流の拡大等によるにぎわいを生み出す。

公共交通機関の整備

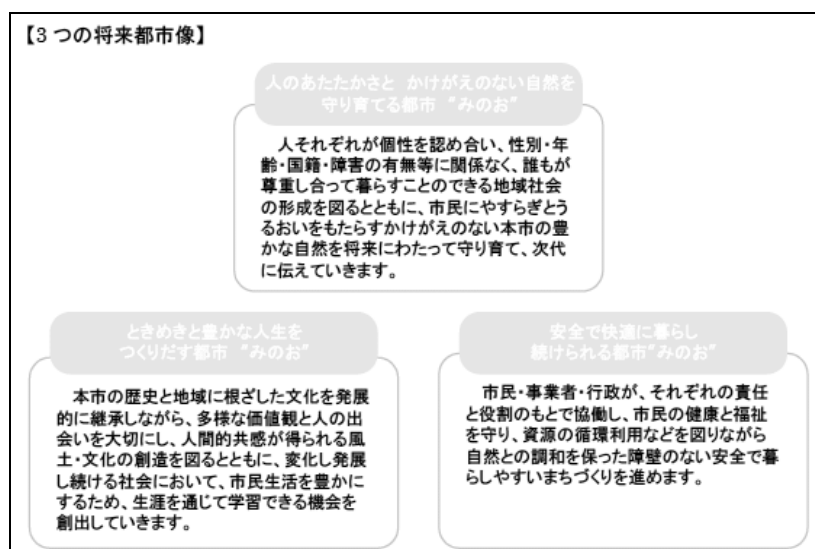
- モノレールや北大阪急行線延伸等推進
- 鉄道駅を拠点とした駅前広場、バス路線網の整備
- 市内を循環する公共交通の充実を図る

観光

- 観光シーズンの交通渋滞の解消、来訪者の利便性の向上

第四次箕面市総合計画

- ・ 地方分権の推進、国際化や高度情報化の進展、少子高齢化、地球環境問題、経済の低迷への対応など、新たな社会経済情勢の変化を踏まえて、2001年～2010年（平成13年度～平成22年度）までを計画期間として策定した箕面市のまちづくりの指針である。
- ・ 将来都市像、基本目標、施策の大綱を示す「基本構想」と、施策の基本方針、体系及び、内容等を示す「基本計画」、さらに、基本計画で定められた事業計画を着実に実現するため、3年単位で策定する「実施計画」によって構成されている。



(出典：箕面市中心市街地活性化基本計画)

図 1-6 箕面市総合計画 3つの将来都市像

【3つの基本目標と基本計画】	
<p>安心な暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> ■保健・医療・福祉の充実 ■生活環境の整備と保全 ■安全の確保 	<p>～ 健康で快適な生活をいつまでも ～</p> <p>健康・地域医療・子育て・高齢福祉・障吉福祉 住環境・都市緑化・リサイクル 防災・消防・救急・交通安全</p>
<p>いきいきとした暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> ■文化の振興と教育・学習環境の充実 ■自然環境の保全 ■産業の振興 	<p>～ 成長・ゆとり・うるおいを次世代にまで ～</p> <p>人権文化・学校教育・生涯学習 地球環境・自然環境 消費者支援・就労支援・商工業の活性化・観光</p>
<p>暮らしを支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ■秩序ある市街地の形成 ■多様な市民活動の推進 	<p>～ 生活に必要な基盤整備と市民主体のまちづくり～</p> <p>既成市街地及び、新市街地の整備・公共交通・道路・水道河川 情報活用・地域コミュニティの維持再編・市民参加</p>

(出典：箕面市中心市街地活性化基本計画)

図 1-7 箕面市総合計画 3つの基本目標と基本計画

大阪府全体



箕面市

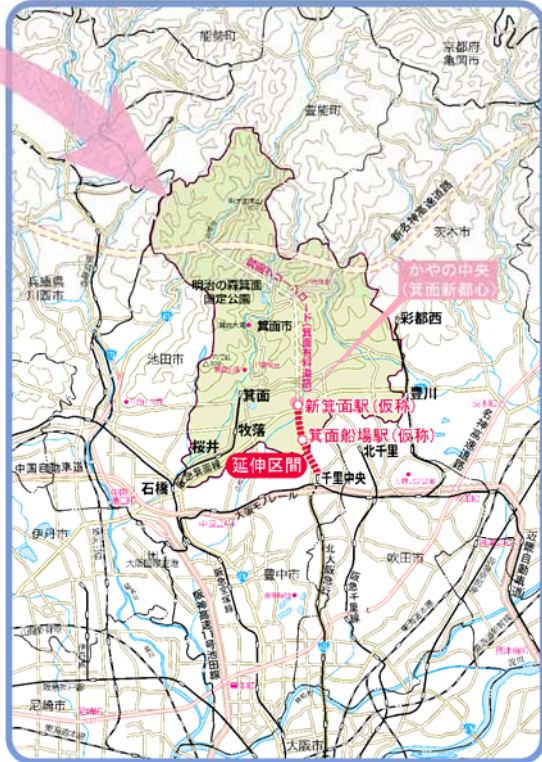


図 1-8 位置図

2. 沿線地域の現況・課題と最近の社会情勢の変化等

2.1 沿線地域の現況と課題

➤ 沿線地域の現況と課題については、以下のとおり整理される。

(1) 箕面市の位置と市域構成

広域交通の利便性が高い

➤ 10 キロ圏に大阪空港、新大阪駅、高速道路（名神、中国道、近畿道）があり、広域交通の利便性が高い。

性格の異なる地域特性

➤ 箕面市域は、西部、中部、東部、北部、中央山間の5地域に分けられる。

西部地域：良好な住環境（阪急箕面線沿線）

中部地域：商業集積（船場団地、箕面新都心）、保健・医療・福祉拠点集積（市立病院等）

東部地域：低層・中高層の住宅地を中心とした土地利用

北部地域：余野川沿いに集落が展開、「水と緑の健康都市」の開発

中央山間地域：明治の森箕面国定公園を含む北摂地域全体の貴重な緑地空間

(2) 箕面市の都市構造

箕面市は、地形的特徴、市街化の歴史的経緯などから、現在の都市構造自体がクルマへの依存度を強める要因となっている。

地形的特徴

徒歩・自転車移動による移動抵抗が大きい地形

➤ 国道171号を境に、北側は山地へつながる斜面、南側は千里丘陵であり、高低差が大きな地形となっており、徒歩や自転車移動の抵抗が大きい。

市街化の歴史的経緯

鉄道駅が無い地域での宅地開発

➤ 箕面有馬電気軌道の開通により、早い時期から市街化が進んだ西部地域以外は、最寄りの鉄道駅がない地域で、道路整備による利便性を活かした宅地開発が進められた。

道路の利便性を活かしたまちづくり

ロードサイド型店舗

➤ 山麓線や国道171号沿線には、ロードサイド店が多く立地している。

(3) 社会経済的特徴

箕面市は、良好な住環境を備えた大阪のベッドタウンとして、良好なイメージが形成されている。また、大規模開発等による着実な人口増加や豊かな観光資源など、高いポテンシャルを有する。

一方で、中心市街地の活力低下や船場繊維卸商団地の活力低下など、商業の減速傾向が見られ、商業活性化が箕面市のまちづくりにおける課題の一つとなっている。また、観光においては、観光資源を十分に活かし切れていないという問題や、観光期の交通渋滞の発生など、解決すべき課題も残されている。

箕面のイメージ	
良好な住環境	➤ 大阪圏では住宅地としての人気が高いエリアの一つであり、関西の中でも住みよい市の一つとされている。
高所得水準	➤ 箕面市は、大阪圏においても所得水準の高い市の一つであり、北摂地域の中でも持ち家率や1世帯あたりの延面積が広く、自家用車保有率も高い。
大阪のベッドタウン	➤ 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、大阪のベッドタウンとなっている。
高いポテンシャル	
着実な人口増加	➤ 箕面市の人口は着実に増加している。今後も箕面森町（水と緑の健康都市）、彩都（国際文化公園都市）、箕面新都心（かやの中央地区）の開発の進展、小野原西特定土地区画整理事業等の進展により人口定着が進み、人口は増加するものと考えられる。
豊かな観光資源	➤ 箕面市域の北部は、明治の森箕面国定公園など滝と紅葉で知られた関西有数の景勝地として豊かな観光資源を有し、年間110万人の観光客が訪れている。しかし、観光資源を十分に活かし切れていないという問題や、観光期の交通渋滞の発生など、解決すべき課題も残されている。
商業	
商業の活力低下	➤ 箕面駅周辺における中心市街地の活力低下や船場繊維卸商団地の組合員企業数の減少など、商業の減速傾向が見られる。

(4) 交通

箕面市は、大阪市方面の交通流動が多く、都心との結びつきが強い地域である。また、鉄道利用のため、また目的地として、千里中央地区へ交通が集中している。

公共交通サービスとしては、大阪府内の鉄道アクセス不便地域の一つであり、都心方面の交通需要に対して、路線バスが千里中央までの輸送を担い、バス路線網は千里中央一極集中型となっている。一方、市内を循環するバス路線網は系統・本数ともに少ない。

箕面市は、都心アクセス、市域内々移動ともに自家用車の利用が多く、過度に自家用車に依存した状態である。今後人口増加等により、都心方面の交通需要の増加が予想されるが、自家用車への過度な依存によって、新御堂筋をはじめとした都心方面への道路交通混雑が予想される。

交通流動

大阪都心との結びつきが極めて強い

➤ 交通流動は、大阪市方面への流動が多く、大阪都心との結びつきが強い。

千里中央指向

➤ 箕面市から都心への鉄道アクセスには、北大阪急行線千里中央駅が最も利用されている。また、箕面市から千里中央地区に対するトリップの概ね 1/3 は千里中央地区を目的地とした代表手段トリップであり、千里中央を目的地とした利用も比較的多い。

公共交通サービス（鉄道・バス）

鉄道アクセス不便地域

➤ 箕面市は、大阪都心から 20km 圏の地域の中で、鉄道アクセス不便地域の一つになっている。

市内バスサービスの不足

➤ 箕面市のバス路線網は千里中央一極集中型であり、市内循環型のバス路線網が不足している。

公共交通サービスへの不満

➤ 市民満足度アンケート調査によると、公共交通のサービス向上、道路交通の適正化に関する施策は、満足度が低く、重要度が高い施策群に属している。

自動車利用

自家用車への過度な依存

➤ 都心方面の利用、市内での利用のどちらにおいても自家用車への依存度が高い。

観光期の交通渋滞

➤ 観光期には、自家用車の集中により、ドライブウェイや市街地の幹線道路等で交通渋滞が発生しており、抜本的な対策が求められている。

2.2 最近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。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。

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 : 京阪中之島線

平成 21 年 3 月 20 日 : 阪神なんば線

- 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、また、なにわ筋線の調査も始められる。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。

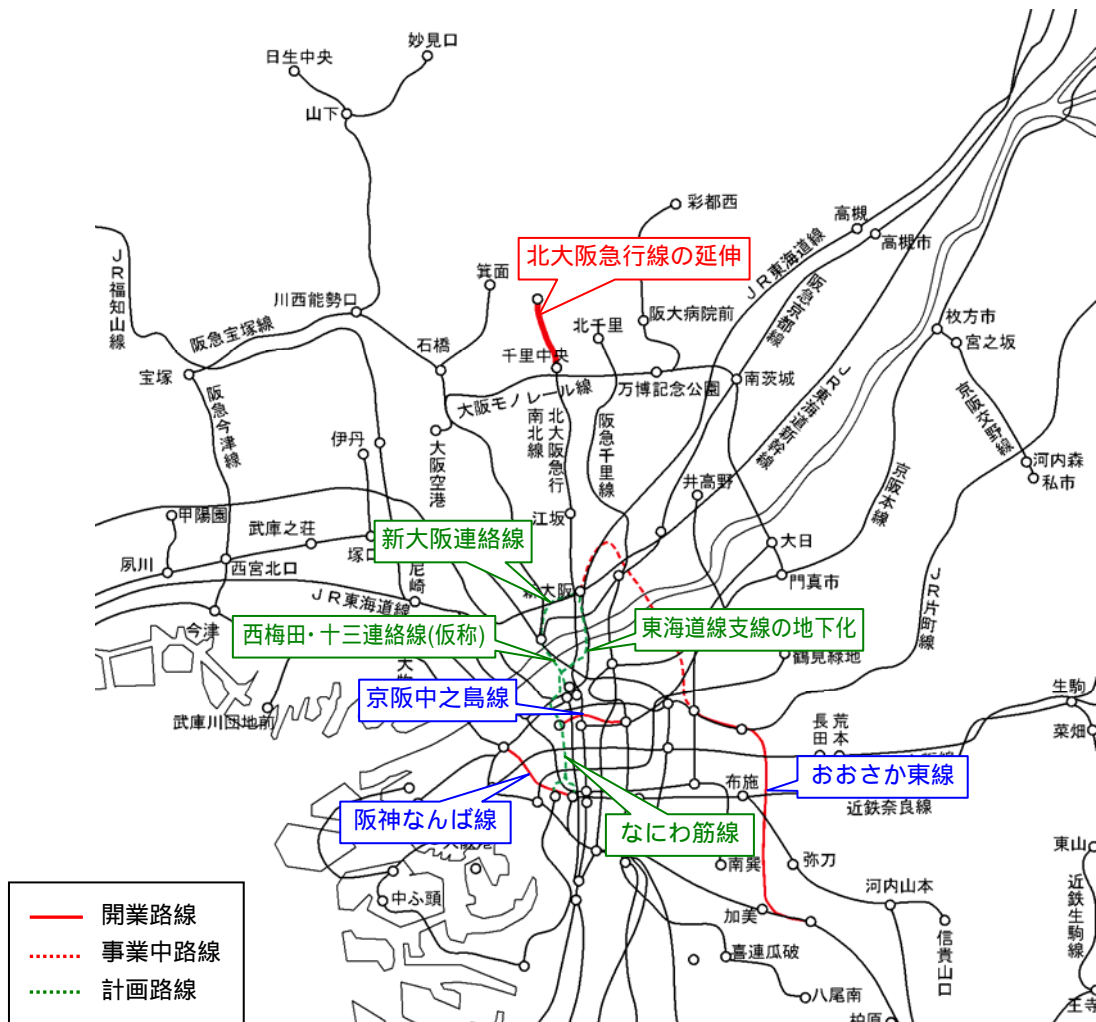


図 2-1 鉄道ネットワークの形成促進

(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、北部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)

図 2-2 新名神高速道路及び箕面有料道路の整備概要

(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）の大規模開発や箕面新都心（かやの中央地区）、千里中央地区再整備事業、小野原西特定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るとともに、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、都心南部の湊町・難波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ション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。

箕面新都心（かやの中央地区）

- ・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）。

小野原西特定土地地区画整理事業

- ・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。

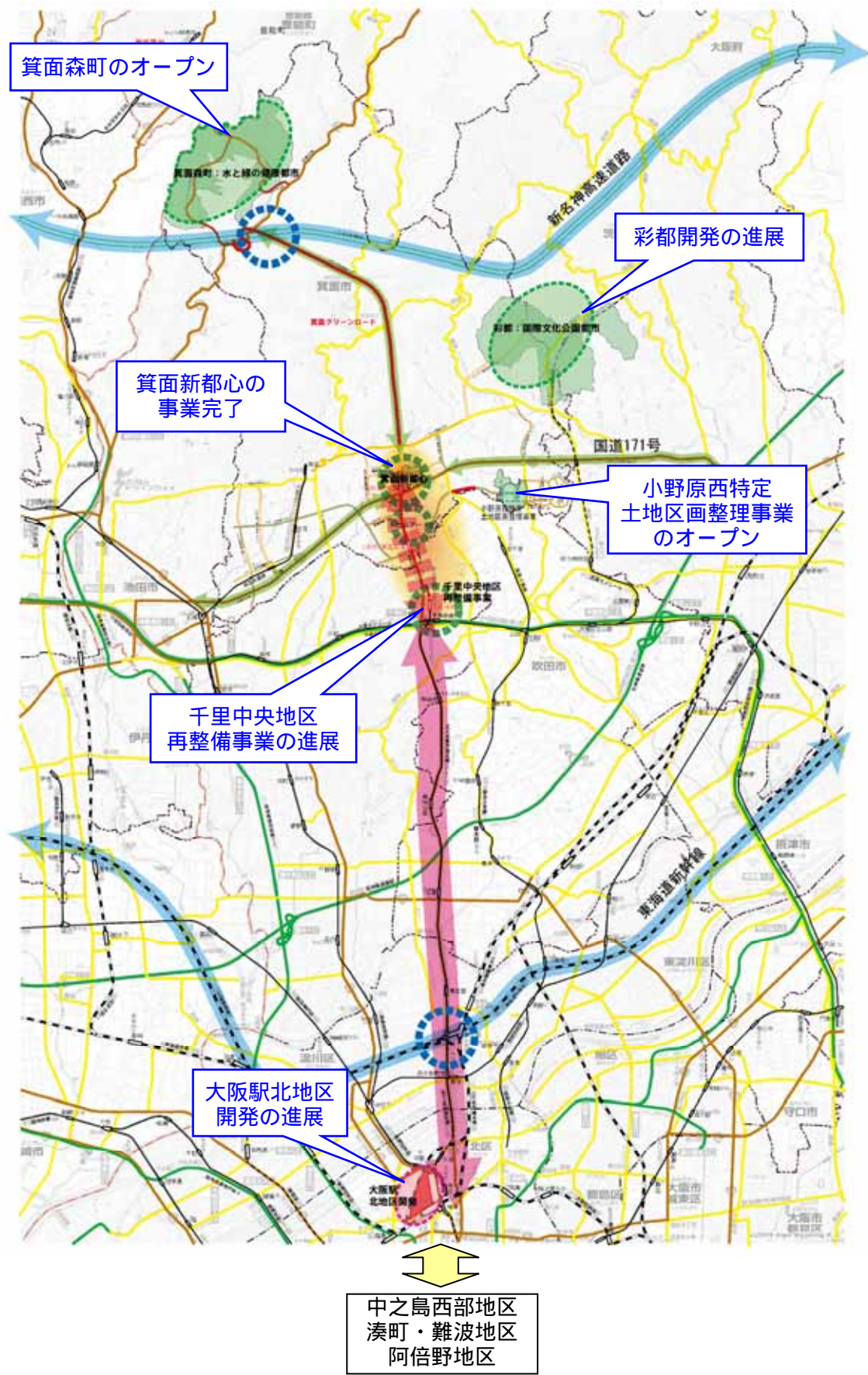


図 2-3 大規模開発・面整備事業等の進展

(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 - 鉄道がつなく、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 - 鉄道がつなく、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

便の向上を目指すことが必要である。

【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。