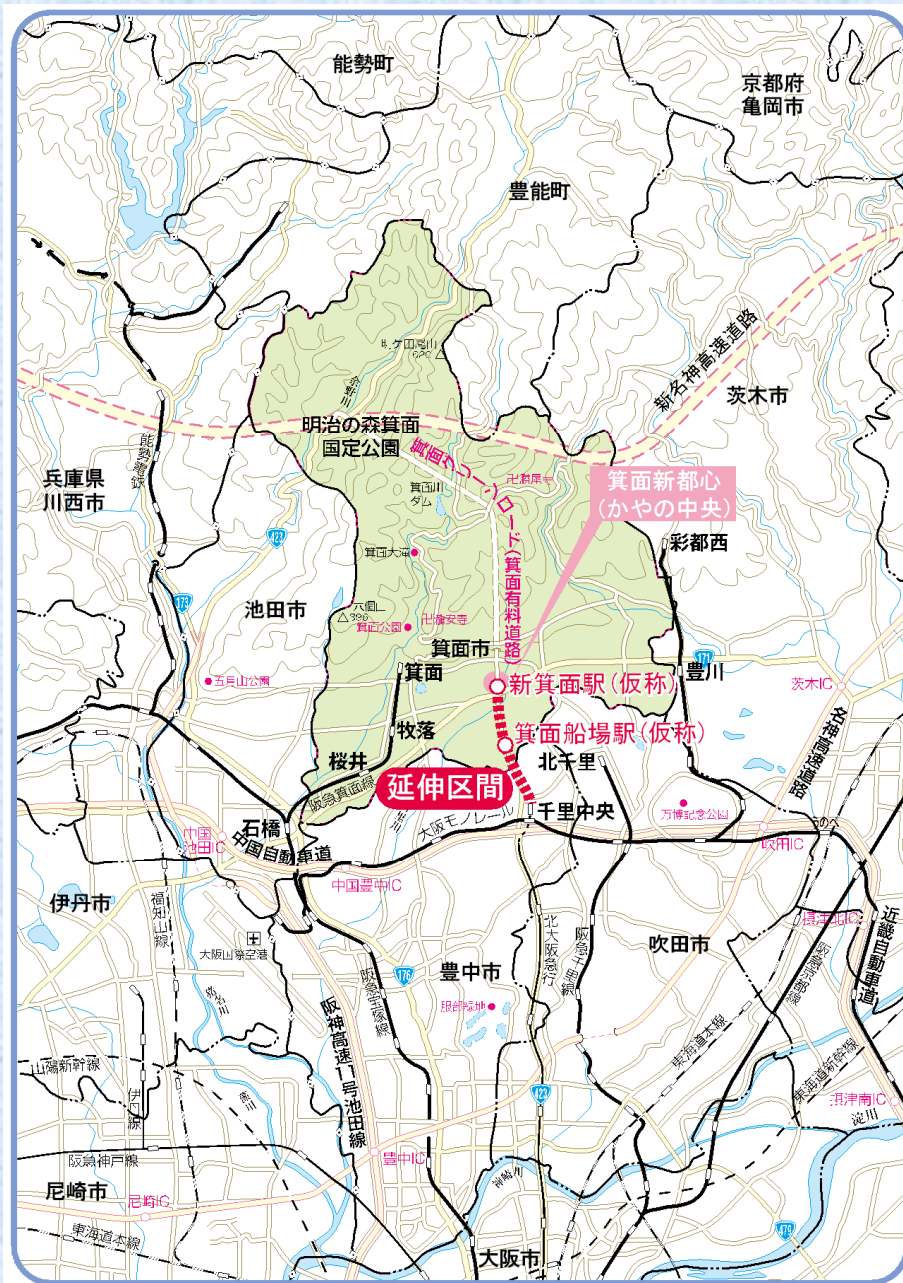


平成21年11月 北大阪急行線延伸整備計画深度化調査（概要）

1. 概要と位置づけ
2. これまでの経緯
3. 路線整備の意義・必要性
4. 路線整備のミッション
5. 整備計画案
6. 事業の枠組み

「北大阪急行線延伸整備計画深度化調査（H21年11月：北大阪急行線延伸検討委員会）より抜粋

1. 概要と位置づけ(1)



• 北大阪急行千里中央
駅から北へ延伸

• 延長：約2.5km

• 新駅：2駅

1. 概要と位置づけ(2)

近畿地方交通審議会答申第8号 (平成16年10月8日)

- ・「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
- 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
- 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

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」(平成12年12月)

【将来像】

多彩な活動の舞台となる
都市・大阪

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等)
- ・ 既成市街地の再生(商店街の活性化、公共交通の利便性向上等)
- ・ 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)

大阪府交通道路マスタープラン (平成16年3月)

- 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、鉄道へのアクセス改善等により、移動可能圏域の拡大を図る

第四次箕面市総合計画 (平成13年1月)

- 公共交通機関整備の基本方針として、「北大阪急行線延伸の推進」を位置づけ

都市計画マスタープラン (平成8年8月)

- 公共交通(鉄道・バス)の整備方針として、北大阪急行線の延伸(箕面新都心及び船場地区への駅設置、駅前広場計画)を位置づけ

2. これまでの経緯

- 昭和60年 : 第三次箕面市総合計画に位置づけ
- 平成元年 : 運輸政策審議会答申第10号に位置づけ
- 平成3年 : 北大阪急行線延伸推進会議の設置
- 平成4年 : 箕面市交通施設整備計画基金積立開始 → **現在積立額27億円**
- 平成13年 : 第四次箕面市総合計画に位置づけ
- 平成15年 : かやの中央(箕面新都心)のまちびらき → **駅前広場用地(1ha)の確保**
- 平成16年 : 近畿地方交通審議会答申第8号に位置づけ
- 平成17年 : 都市鉄道等利便増進法の施行(8月)
- 平成17,18年: **北大阪急行線延伸検討委員会**の開催 → **整備計画(案)**の取りまとめ
- 平成19年 : 関係者連絡会議の開催
- 平成20年 : 大阪府、箕面市、阪急電鉄(株)及び北大阪急行電鉄(株)の4者間で

覚書の締結

- 平成20,21年: 北大阪急行線延伸検討委員会の開催**
→ **整備計画(案)**を詳細検討し、関係者が合意可能な計画(案)にする。

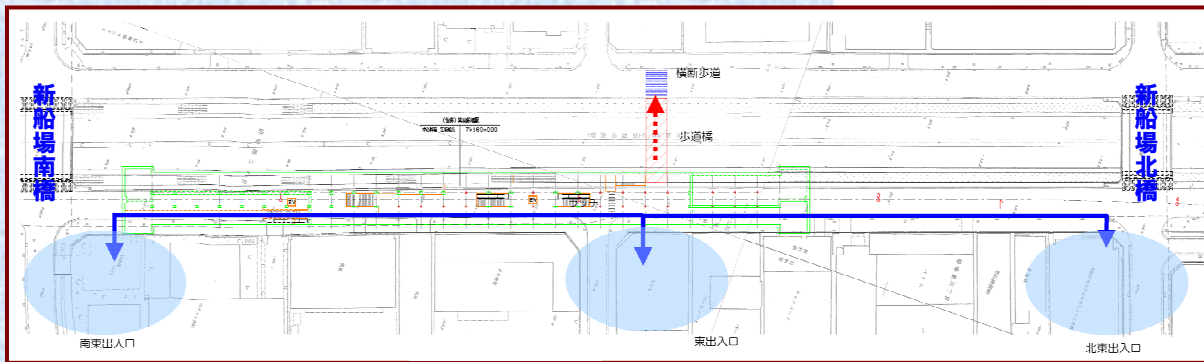
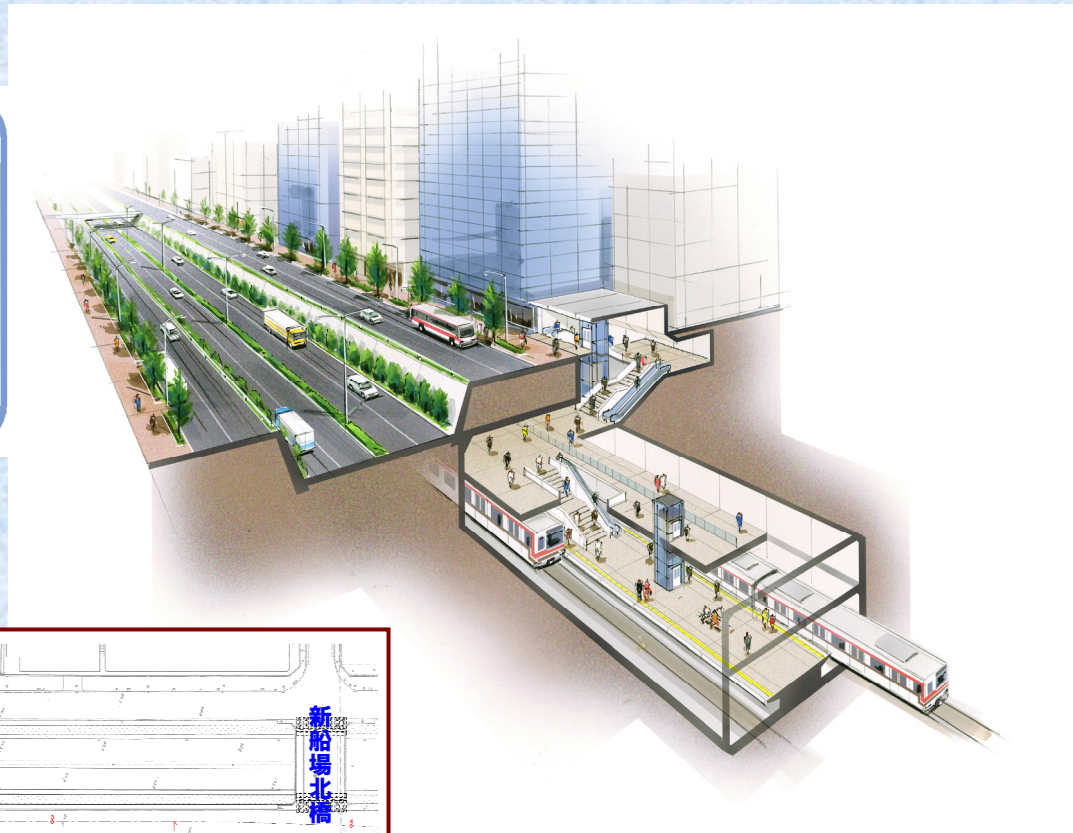
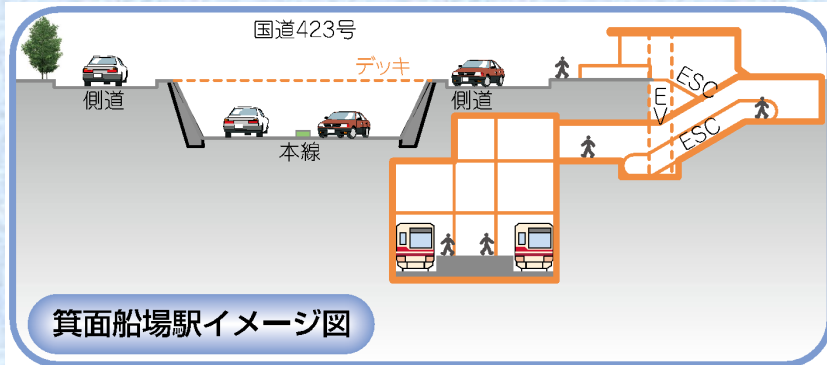
3. 路線整備の意義・必要性

- ① 大阪都心部へのアクセス時間短縮
- ② 新たな輸送需要への対応
- ③ 都心方面への道路交通混雑の緩和や環境負荷の軽減
- ④ 新幹線・空港アクセスの強化
- ⑤ 大阪圏における鉄道ネットワークの強化
- ⑥ 大阪圏における都市拠点の形成促進への寄与
- ⑦ 北部大阪地域の広域交通拠点としての機能強化
- ⑧ 箕面市における公共交通指向型のまちづくりへの寄与
(自動車依存からの脱却)
- 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

4. 路線整備のミッション

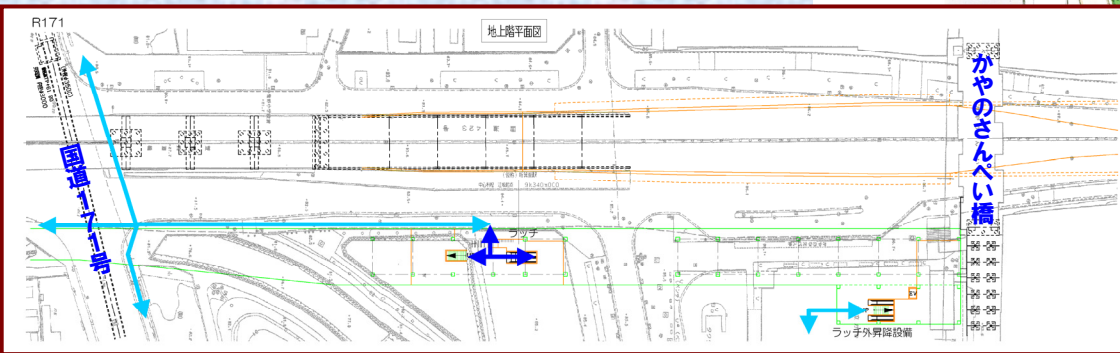
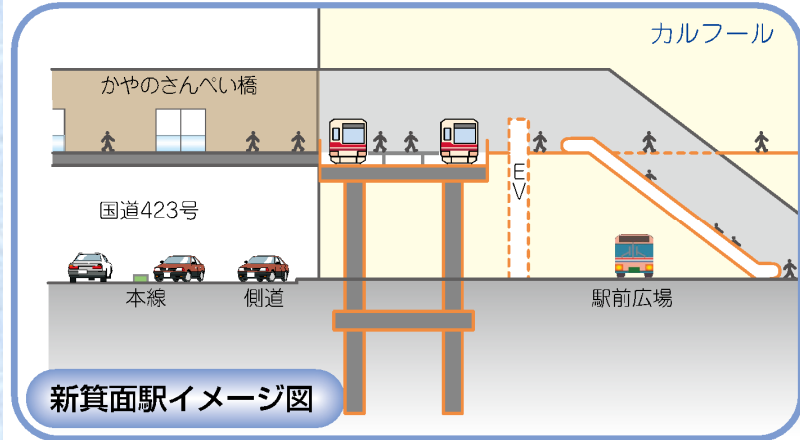
- ① 大阪都心部への鉄道アクセス時間の短縮による北部大阪地域の鉄道不便地域解消、鉄道を主体とした交通システムへのグレードアップ
- ② 広域的な鉄道ネットワークの形成による、北部大阪地域や京都府中部、兵庫県中部地域から大阪都心部、新大阪、大阪圏の都市拠点、関西空港への広域的な鉄道アクセスの改善
- ③ 都心方面への自動車交通の鉄道への転換による道路交通混雑の緩和や環境負荷の軽減
- ④ かやの中央地区における新駅を中心としたバス路線網の再編等の総合的な交通体系の確立、かやの中央・千里中央地区の両地区が一体となった北部大阪地域の広域交通拠点としての機能強化
- ⑤ 新駅の設置によるかやの中央地区と船場団地の都市拠点形成促進や都市再生、千里中央地区を含めた北大阪地域の一大都市拠点の形成

5. 整備計画案(1) ～(仮称)箕面船場駅の計画～



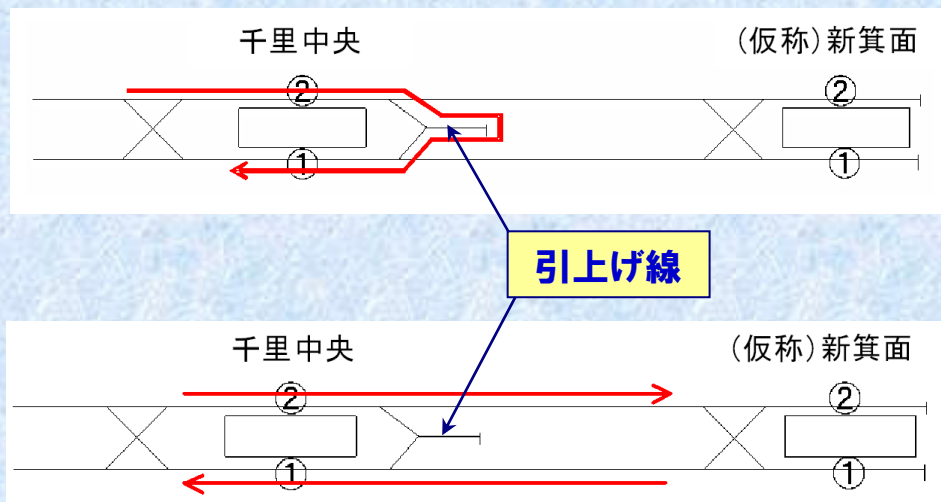
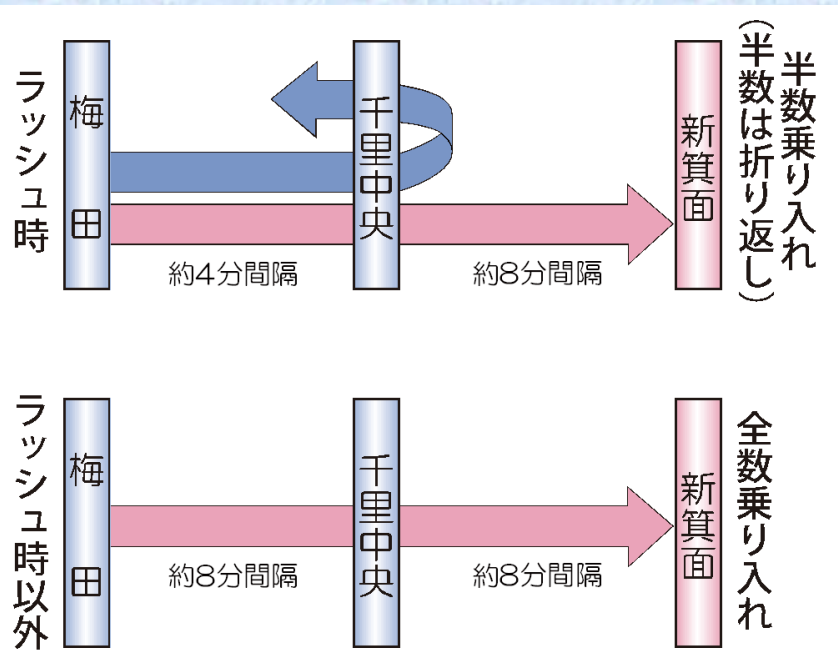
- ・ 地上からの上下移動を少なくするために、**出来る限り浅い位置**で計画

5. 整備計画案(2) ～(仮称)新箕面駅の計画～



- ホームの高さと「かやのさんぺい橋」の高さを合わせて、駅へのアクセスの利便性を向上

5. 整備計画案(3) ～運行サービス～



- **ラッシュ時**：現行の運行本数の**半数**が乗り入れ
(千里中央駅に**引上げ線**を設置し、
半数は折り返す)
- **ラッシュ時以外**：**全ての列車**が乗り入れ

あくまでも想定であり、事業化にあたっては変更になる可能性があります。

5. 整備計画案(4) ～想定運賃～

例) 加算運賃60円の場合

(仮称)新箕面	➡	千里中央	: 170円
		新大阪	: 420円
		梅田	: 450円
		本町	: 480円

■想定運賃(加算運賃60円の場合)

	新箕	船場	千中	桃山	緑地	江坂	東三	新大	南方	中津	梅田	
新箕面												新箕
箕面船場	140											船場
千里中央	170	140										千中
桃山台	180	170	80									桃山
緑地公園	200	180	110	80								緑地
江坂	220	200	120	110	80							江坂
東三国	420	400	320	290	260	200						東三
新大阪	420	400	320	290	260	200	200					新大
西中島南方	450	430	350	340	310	230	200	200				南方
中津	450	430	350	340	310	230	230	200	200			中津
梅田	450	430	350	340	310	230	230	230	200	200		梅田
淀屋橋	480	460	380	370	340	260	230	230	230	200	200	淀屋
本町	480	460	380	370	340	260	230	230	230	230	200	本町

※青字は加算運賃(運賃+60円)

- 採算を確保するためには、新線区間のみで「**新線加算運賃**」が必要(60円~70円程度)
- 利用者の利便性等を踏まえ、今後さらに検討が必要

5. 整備計画案(5) ～概算建設費・需要～

○概算建設費

高架案(有力案) : 約 420億円

[地下案 : 約 560億円]

過年度の検討より、既存土質調査結果を踏まえたトンネル工法の見直し等により、コスト縮減が図れた。

○需要 : 約 52,000人/日

○駅乗降者数

(仮称)新箕面駅:約39,500人/日

(仮称)箕面船場駅:約12,500人/日

- ・最新の需要予測モデルで予測
- ・人口等は最新データで時点修正
- ・高架案、加算運賃60円の場合

【参考】周辺の鉄道駅の乗降者数

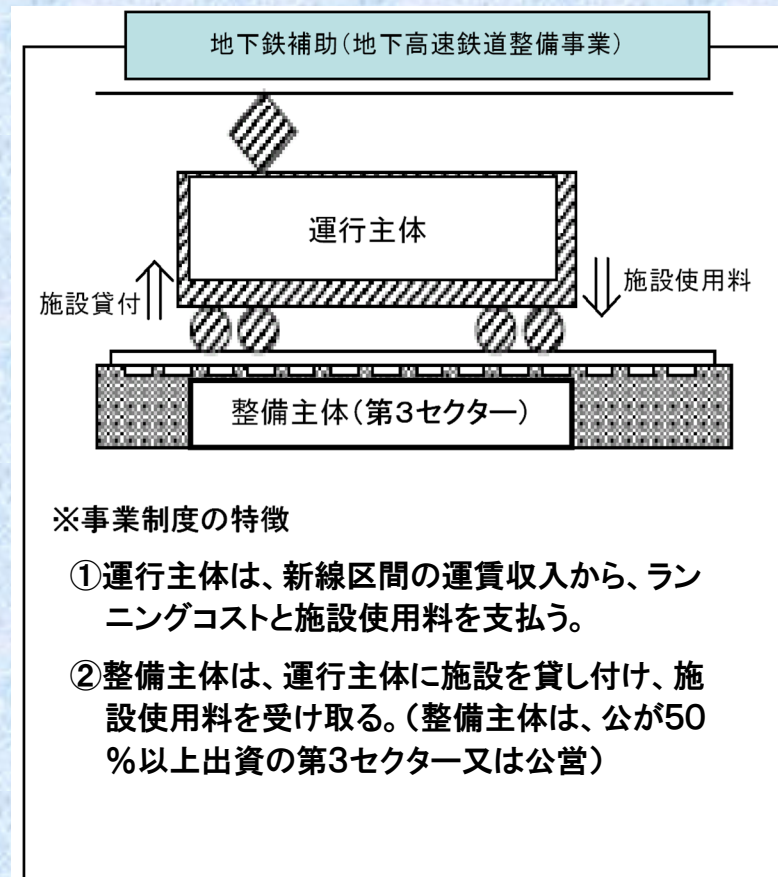
駅名	乗降者数(人/日)
北大阪急行 千里中央駅	93,259
北大阪急行 桃山台駅	38,911
阪急 箕面駅	16,891
阪急 牧落駅	7,980
阪急 桜井駅	10,994
阪急 北千里駅	28,600
大阪モノレール 千里中央駅	29,879
JR 茨木駅	91,296

出典：平成20年版都市交通年報

6. 事業の枠組み(1) ～誰が事業をするのか?～

○**運行主体** : **鉄道事業者**

○**整備主体** : **第3セクター**



既存の国の事業制度である「地下高速鉄道整備事業」による事業化を想定しています。

6. 事業の枠組み(2) ~どれぐらい負担するのか?~

建設事業費420億円の関係者の負担

国 (補助金) 94.1 億円(22.4%)	大阪府・箕面市 (補助金及び出資金) 146.5 億円(34.9%)	鉄道事業者他 (出資金及び施設使用料) 179.4 億円(42.7%)
------------------------------	--	---

・建設事業費が420億円の場合、地方公共団体(大阪府・箕面市の合計)の負担は、合計146.5億円となります。

○補助金 104.5億円

○第三セクターへの出資金の50% 42.0億円