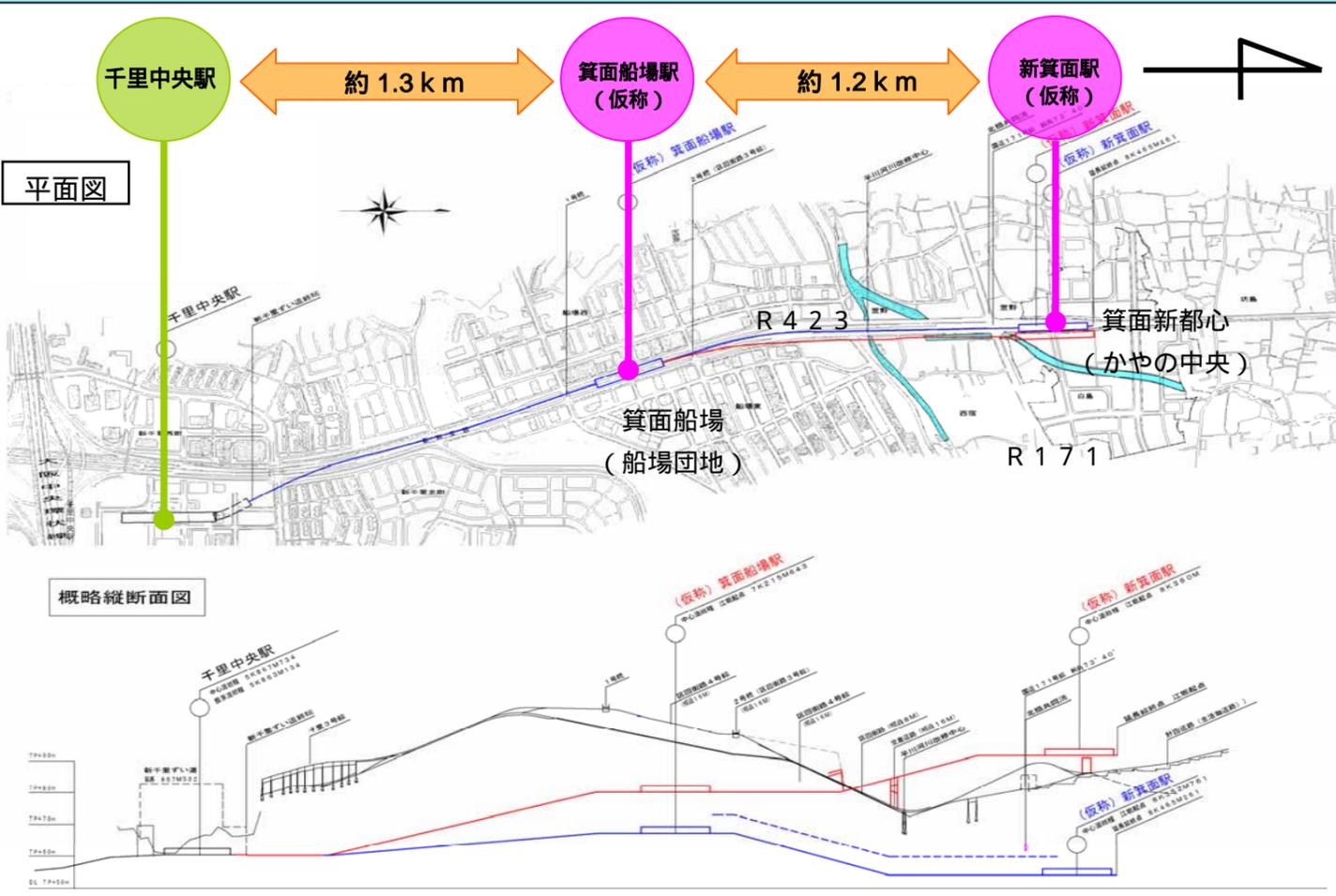


北大阪急行線延伸計画について

1 どこをとおるの？どこに駅ができるの？

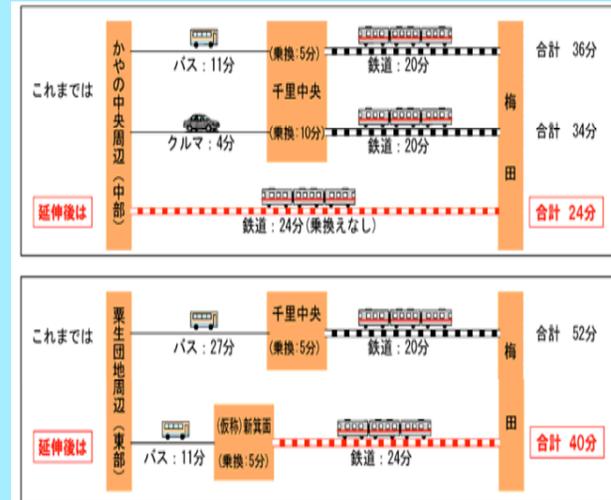


現在の北大阪急行は、地下鉄御堂筋線と直結し、江坂駅から千里中央駅まで運行されています。
 現在終点の千里中央～かやの中央までの約2.5kmを国道423号に沿った形で延伸を検討しています。
 新駅は、箕面船場団地内に（仮称）箕面船場駅、かやの中央に（仮称）新箕面駅の2駅が設置される予定です。
 千里中央駅から（仮称）箕面船場駅までは、千里中央駅が地下に設置されていることから必然的に地下式になりますが、（仮称）箕面船場駅をこえてから（仮称）新箕面駅までは、高架案と地下案の両案を検討しています。



2 なぜ必要なの？

(1) 都心方面へのアクセス性の向上
 大阪市内への所要時間が5分～15分短縮され、平均短縮時間は約6.5分、所要時間短縮ゾーンの人口は約9万人となります。

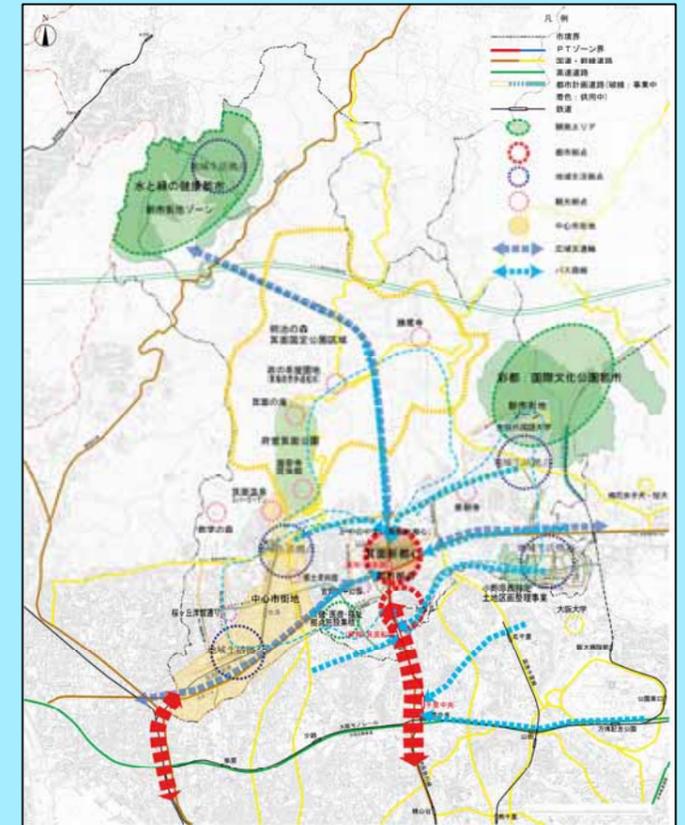


(3) 環境改善・安全性の向上
 自動車から鉄道への交通手段転換により、窒素酸化物(NOx)や二酸化炭素(CO2)の削減、道路交通事故の減少が期待でき、人と環境にやさしいまちづくりに貢献します。

《環境改善効果》
 NOx削減効果 5.8トン/年
 CO2削減効果 1,334トン/年

CO2削減量 1,334トン/年は、森林126ha分(大阪ドーム約37個分の面積)のCO2吸収量に相当する量である

(2) 総合交通体系の確立
 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、延伸と合わせて、新駅を中心としたバス路線網の再編等ができれば、自家用車から公共交通への転換につながります。



(4) 箕面市の活性化
 「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北大阪圏の拡大新都心(地域核)を形成し、箕面市の活性化につながります。



裏面につづく...

3 市が電車を走らせるの？

市が延伸線の電車を走らせるわけではありません。運行する鉄道事業者を決めるため、関係鉄道事業者と協議しています。
最新の需要予測、あるいは学識経験者、関係鉄道事業者、国、府、市など関係者で組織した「北大阪急行線延伸検討委員会」でも延伸線は採算がとれる路線とされています。
市は、線路や駅などの施設整備に係る事業費の一部を負担いたします。

4 どれくらいお金がかかるの？

整備に係る全体事業費

現在の計画では、高架案と地下案の両案を検討しています。地下案については、土質等の状況により施工できる工法（NATM工法、シールド工法）が変わってくるため、二通りの概算事業費を算出しています。
また、千里中央駅までピーク時で4分間隔で運行されていますが、新箕面駅まで4分間隔で運行するのか8分間隔（千里中央駅で半数は引き返し）で運行するかで事業費は変わってきます。これは、千里中央駅で半数引き返すための引き替え線と呼ばれる車庫的な線路を造る必要があるため、半数乗り入れの場合は事業費が高くなりますが、運行経費を低くすることができます。

	工法	概算事業費	
		ピーク時運行間隔4分 (全数乗り入れ)	ピーク時運行間隔8分 (半数乗り入れ)
高架案	地下部 NATM案	510億円	570億円
	NATM案	530億円	590億円
地下案	シールド案	610億円	670億円

箕面市の負担額

どのような事業制度で事業を実施するのが確定していないため、事業費及び市負担額を算出するのは厳しいですが、「北大阪急行線延伸検討委員会」で作成した整備計画案で算出されたケースでは、地方公共団体（大阪府と箕面市）が負担する額は、事業費が一番低い高架案全数乗り入れで約137億円、事業費が一番高い地下案（シールド工法）半数乗り入れで約188億円になります。
地方公共団体負担額の大阪府と箕面市の負担割合は、今後の協議等により決定します。
市負担額は、交通施設整備基金（貯金、現在額約25億円）と起債（ローン）での対応や受益者からの負担金を求めるなど、市財政に大きな影響がでないように検討を進めています。
また、延伸が実現されれば、固定資産税などの収入も見込めます。

5 市は実現に向けどんな取り組みをしているの？

「かやの中央」の整備（仮称）新箕面駅が設置させる予定の「かやの中央」は、乗降客の確保など北大阪急行線の延伸等に対応できるよう、都市核型土地利用誘導エリアに位置づけ、市が事業主体となり区画整理事業を実施し、平成15年にまち開きを迎えました。
「かやの中央」は北摂最大級のショッピングモールで、年間約800万の入場者にぎわっています。



駅前広場用地の確保
「かやの中央」には、（仮称）新箕面駅の駅前広場用地として、約1haの用地を確保しています。



交通施設整備基金
市では事業費に充てるため、交通施設整備基金を積み立てています。

現在積立金 約25億円

北大阪急行線延伸推進会議
事業を早期に実現させるため、市、箕面商工会議所、大阪北部農業協同組合、大阪船場繊維卸商団地協同組合などの関係者と「北大阪急行線延伸推進会議」を組織し、国への要望、各種調査、広報活動などを実施しています。

6 実現にはどんな課題があるの？

課題 事業制度等に関する検討の深度化

対応
鉄道の整備主体・運行主体や補助率を決定するための事業制度確立に向け、鉄道事業者等の関係者と協議、調整をするとともに、関係機関へ働きかける。

課題 関係者間の合意形成

対応
北大阪急行線延伸検討委員会で示された方向性（整備計画案）を基に、整備スケジュール、事業枠組み、サービスレベル等について所要の協議・調整を実施し、合意形成を図る。

課題 整備計画案の検討の深度化

対応
運行計画、運賃水準などの鉄道サービス、構造形式の決定やターミナル計画を検討する。

課題 理解を深めるための情報提供

対応
市広報紙やホームページにより、積極的に伝える。また、適切な時期にアンケート調査等を実施する。