

★近畿地方交通審議会答申第8号の概要

●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ます。
- ★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ます。
- ★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ます。
- ★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）の展開を求めています。

●答申における北大阪急行線延伸の目的・効果

- ★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、JR新大阪駅や大阪都心部への連絡機能が強化できる路線である。
- ★道路交通混雑の緩和や環境負荷の軽減ができる路線である。

●延伸路線の概要（右図を参照してください。）

延伸区間延長：約2.5 km

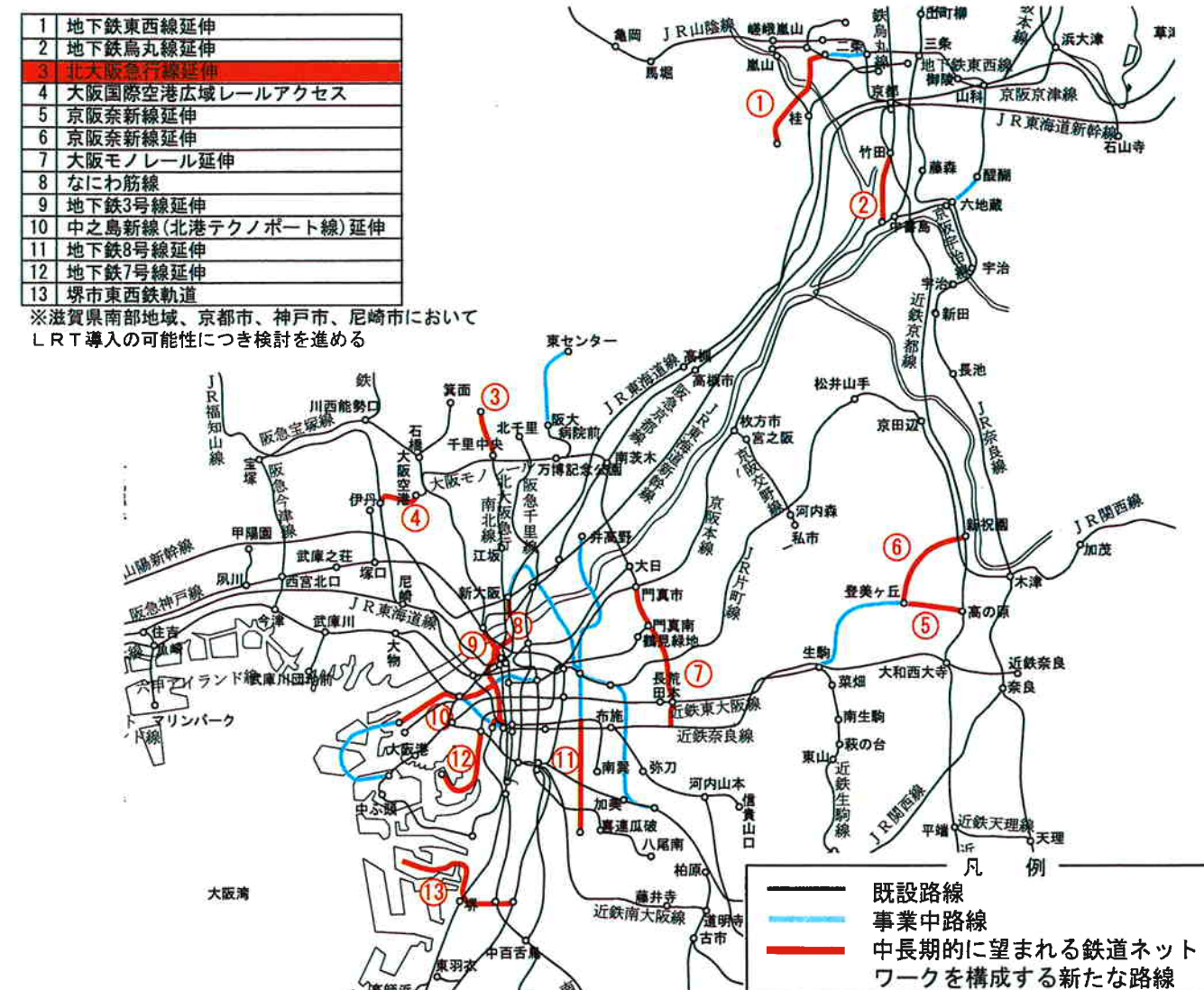
新駅（予定）：（仮称）箕面船場駅及び新箕面駅

ル　　ト：国道423号（新御堂筋）東側側道地下を基本とする

◆ 答申路線の選定とその考え方（答申抜粋）

- ★路線の選定に当たっては、利用が確実に見込まれる大都市圏の鉄道路線であることを前提に、運輸政策審議会第10号答申の未整備路線も含め地方自治体等から検討すべきものとして提案のあった路線を検討対象とした。
- ★これらの路線については、一定の条件設定の下に、路線ごとの輸送需要を算定し、これを踏まえて費用対効果や採算性の分析を行っている。費用対効果としては、整備費用に対する時間短縮、快適性向上、道路混雑緩和、環境改善等の効果を金銭価値に換算し分析している。
- ★これらの検討に基づき、費用対効果が1を超えるものであり、かつ、施設整備に対し相当の支援措置を前提に採算性が確保される路線を基本とし、さらに、地域開発や都市機能の向上等都市政策上の必要性を考慮して「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」として選定した。

『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』



『北大阪急行線延伸概略平面図』

（北大阪急行延伸基本計画（案）策定調査報告書 平成14年3月 箕面市より）

