KITA-OSAKA KYUKO RAILWAY
Extension Project

Disclosure 2016

北大阪急行線延伸事業
ディスクロージャー2016
～事業進捗と今後の見通し～

平成 28 年(2016 年)2 月

箕面市

Contents

1．事業概要 p.1

延伸区間と新駅の設置
延伸区間の地域特性
延伸線のルートと駅位置
事業スキーム
整備主体と運行主体
想定運賃

2．整備計画 p.7

開業目標と現在の進捗状況
新駅と周辺のまちづくり
（仮称）新箕面駅
（仮称）箕面船場駅
工事のスケジュールと進行イメージ
　Section①高架区間（新箕面駅）
　Section②高架区間（線路部）
　Section③開削区間（箕面船場駅）
　Section④シールド区間

3．事業費と波及効果 p.43

事業費と負担割合
財源充当の見通し
需要予測
波及効果（ダイジェスト）

4．延伸がもたらす、まちの変化 p.53

駅まで徒歩・自転車圏の大幅増
大阪都心へのアクセス性向上
バス路線の再編
新御堂筋の渋滞緩和
大阪の南北軸の強化
北大阪エリア全体の発展をめざして

5．事業の経緯 p.59

総合計画での位置付け
国・大阪府の施策への位置付け
推進体制・検討体制
新たな事業スキームの確立
市民アンケート調査
市民説明会・出張説明会
北急延伸基金
基本合意
環境影響評価（アセスメント）
市道認定の手続き
都市計画の手続き
許可・特許の手続き
立地適正化計画の策定
事業の経緯まとめ（年表）

※本資料中、図・表等における新駅名称はすべて仮称です。

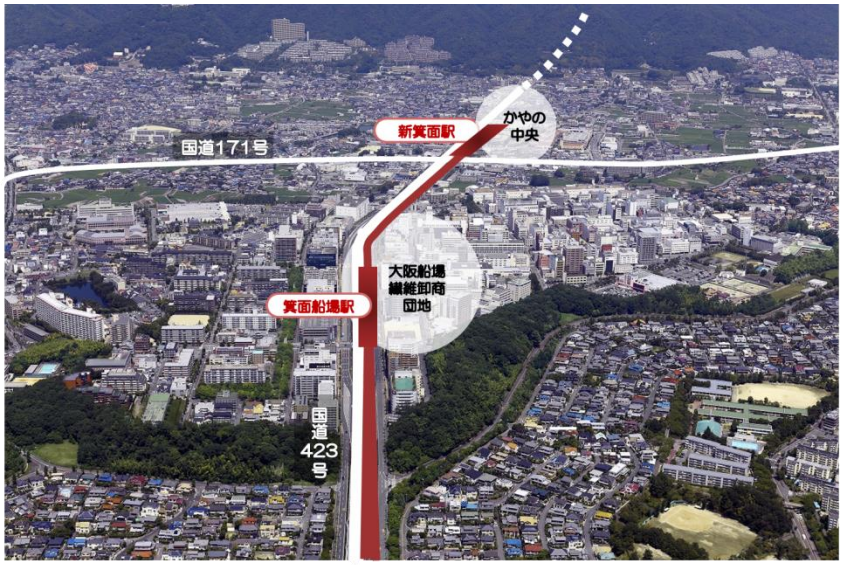
1．事業概要

延伸区間と新駅の設置

北大阪急行線延伸事業は、現在、江坂駅から千里中央駅まで運行している北大阪急行南北線を、千里中央駅から北へ約 2.5km 延伸しようとするものです。

延伸線のターミナル駅となるのは(仮称)新箕面駅で、現在、商業集積の中核となっている「かやの中央」に設置します。

また、(仮称)新箕面駅から千里中央駅までの間にある船場地域に(仮称)箕面船場駅を設置します。



延伸区間の地域特性

延伸区間は、箕面市の中部地域に位置し、国道 171 号と国道 423 号(新御堂筋線)が交差する交通の要衝です。

箕面新都心(かやの中央)は、萱野中央特定土地区画整理事業を軸に整備され、平成１５年にまち開きしました。大型店舗を核とした多機能型商業施設(みのおキューズモール)は、年間１千万人もの来訪者がある賑わいの中心となっており、周辺に広がる住宅地や自然と共存しながら箕面らしい都市核を形成しています。

船場地域においては、大阪船場繊維卸商団地を擁し、本市唯一の業務地区として発展してきましたが、団地の創設からすでに４５ 年を経過し、建物の老朽化や繊維業を取り巻く社会情勢の変化などにより、大きな変革の時期に来ています。一方、国道 423 号の西側は中高層マンションが多いエリアとなっています。

また、中部地域における最大の特徴は、市街化区域であるにもかかわらず、まとまった農地が残されていることで、“身近なみどり”が背景の山なみとともに豊かな住宅都市としての魅力を創出しています。

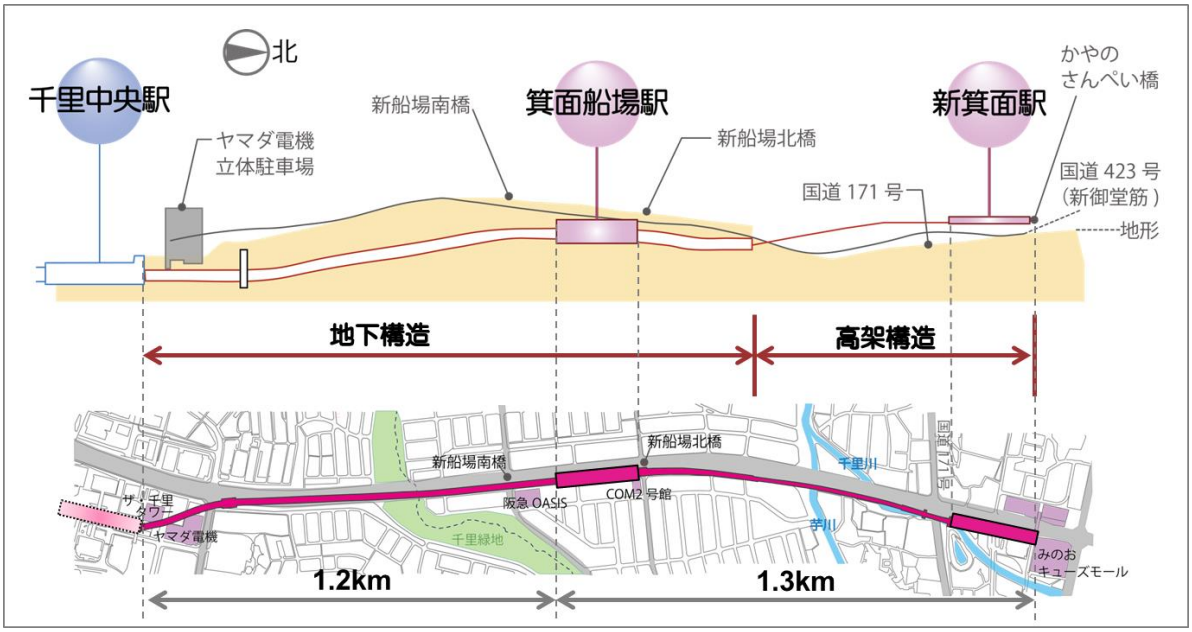
延伸線のルートと駅位置

延伸線は、千里中央駅を発して、(仮称)箕面船場駅を経由し、ターミナル駅である(仮称)新箕面駅まで、国道 423 号に沿ってその東側を北上します。

最初に停車する(仮称)箕面船場駅は地下駅で、新船場北橋と新船場南橋の間に設置します。

(仮称)新箕面駅は高架駅で、国道423号を跨ぐ既存の歩行者デッキ「かやのさんぺい橋」の東側に接続します。

電車は、千里中央駅から(仮称)箕面船場駅を越えるまで地下を走り、国道 171 号の手前から地上に顔を出して、かやの中央の 2 階メインデッキへとつながります。



(仮称)箕面船場駅が地下駅となるのは、千里中央駅が地下駅であり、かつ千里中央から北が地形的に丘陵となっていることから、(仮称)箕面船場駅を地上に設置すると勾配が大きすぎて電車が登れないためです。

(仮称)箕面船場駅を過ぎると勾配は下りとなり、(仮称)新箕面駅が高架駅であるため、電車は下り勾配の途中で地上に出て、高架に上がる形になるものです。

(仮称)箕面船場駅から(仮称)新箕面駅までの区間が高架構造になるのは、現実的な選択肢が高架構造のみであるためです。

全路線を地下に通すためには、路線が横切る国道 171 号の地下に共同溝が埋設されていることから、相当な深さを通過しなければならず、仮にそうした場合、(仮称)箕面船場駅で乗客が地上に出るまでに 30 メートル以上の上下移動を強いられることになります。

また、地上を走らせるには主要幹線道路である国道 171 号に踏切をつくるなどの大規模な改変が必要となるため、現実的には不可能です。

なお、延伸線が地下構造と国道 423 号の側道上を通る高架構造になりますので、新たに必要となる用地は高架の橋脚部分など最小限で済み、かつそのほとんどが道路であるため、地上を走らせる場合の膨大な用地買収に比べ、難易度・コストともに極めて低いというメリットもあります。

事業スキーム

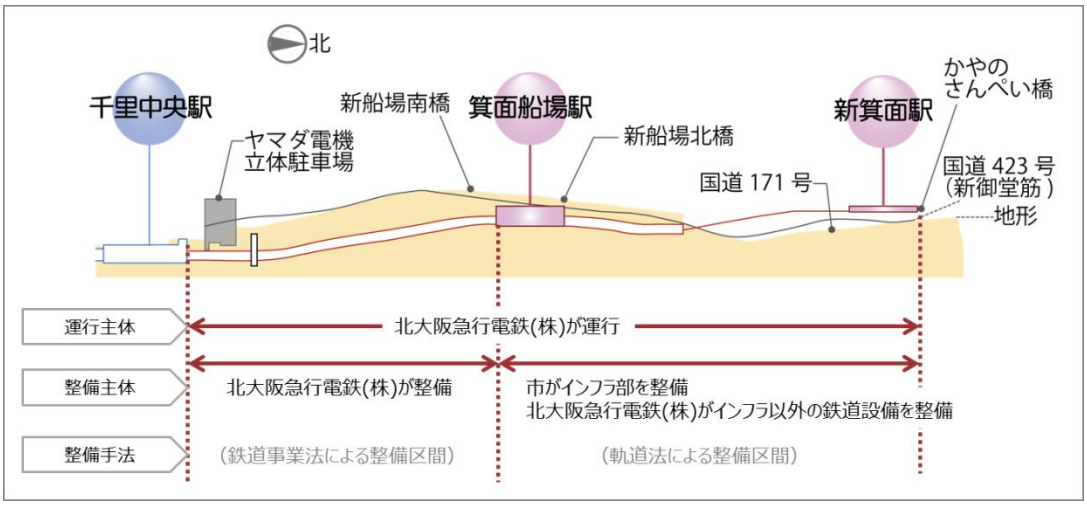
従来、鉄道の延伸に対する国からの補助率は 35%で、鉄道事業者の負担が大きかったため採算性が低く、北大阪急行線延伸の実現に対し大きな障壁になっていましたが、箕面市から国に対し、「社会資本整備総合交付金制度を活用した新たな整備計画」を提案、関係省庁との協議・調整を積み重ねた結果、平成 24 年(2012 年)3 月にこれが認められ、全国初となる社会資本整備総合交付金を活用した鉄道整備が可能となりました。

今回の北大阪急行線延伸事業では、1 本の延伸線を鉄道事業法と軌道法の 2 つの法律を適用して整備する手法を取り入れ、鉄道事業法適用区間を鉄道事業者である北大阪急行電鉄(株)が、軌道法適用区間を箕面市と北大阪急行電鉄(株)が整備し、建設費は、北大阪急行電鉄(株)、国の社会資本整備総合交付金及び地方(大阪府及び箕面市)が負担する事業スキームとなっています。

整備主体と運行主体

前述のとおり、今回の事業スキームでは、1 本の延伸線を北大阪急行電鉄(株)と箕面市が区間を分けて整備します。

千里中央駅から(仮称)箕面船場駅手前までの区間は北大阪急行電鉄(株)が、それ以北については市がインフラ部(土木構造物)、北大阪急行電鉄(株)がレールや電気設備などインフラ以外の鉄道設備を整備するという役割分担です。



整備後の施設・設備については、それぞれの整備主体が保有します。

また、延伸により当初必要となる車両については、市が整備し、市から北大阪急行電鉄(株)に貸与し

ます。

整備後の鉄道の運行は、北大阪急行電鉄(株)が行い、経営上のリスクはすべて北大阪急行電鉄(株)が負います。

なお、この基本的な枠組みは、平成 26 年(2014 年)3 月に、関係 4 者(箕面市、大阪府、北大阪急行電鉄(株)、阪急電鉄(株))で締結した「北大阪急行線の延伸に関する基本合意」(以下、単に「基本合意」という。)に定められており、平成 28 年(2016 年)3 月に締結を予定している「基本協定」にも同内容で引き継がれます。

開業後の施設や設備の維持管理については、箕面市と北大阪急行電鉄(株)がそれぞれ保有する部分について維持管理を担います。

北大阪急行電鉄(株)が保有する千里中央駅から(仮称)箕面船場駅手前までの区間は、北大阪急行電鉄(株)が維持管理を行います。(仮称)箕面船場駅以北については、箕面市が整備したインフラ部は箕面市が、北大阪急行電鉄(株)が整備したインフラ以外の設備は北大阪急行電鉄(株)が、それぞれ維持管理していきます。

想定運賃

鉄道の新しい路線では、鉄道設備の建設等にかかった費用の一部を利用者にも負担いただくという考え方のもと、資本費コストを回収するため「加算運賃」を通常運賃に上乗せすることが認められています。

加算運賃は、一般的に通常運賃の初乗り料金(北大阪急行線の場合 90 円)を超えない金額とされることから、今回の延伸線においては 70 円程度になると想定されます。

仮に加算運賃が 70 円になった場合の運賃は下表のとおりです。なお、加算運賃等を含めた正式な運賃は、開業の 1～2 年前をめどに国土交通省の認可を受けて決定される予定です。

想定運賃 (加算運賃70円の場合)

	新箕面	箕面船場	千里中央	桃山台	緑地公園	江坂	東三国	新大阪	西中島南方	中津	梅田	
(仮称)新箕面												新箕面
(仮称)箕面船場	160											箕面船場
千里中央	180	160										千里中央
桃山台	190	180	90									桃山台
緑地公園	210	190	110	90								緑地公園
江坂	230	210	120	110	90							江坂
東三国	410	390	300	270	250	180						東三国
新大阪	410	390	300	270	250	180	180					新大阪
西中島南方	470	450	360	350	330	240	180	180				西中島南方
中津	470	450	360	350	330	240	240	180	180			中津
梅田	470	450	360	350	330	240	240	240	180	180		梅田
淀屋橋	510	490	400	390	370	280	240	240	240	180	180	淀屋橋
本町	510	490	400	390	370	280	240	240	240	240	180	本町

北大阪急行

大阪市営地下鉄

加算運賃がかかっている区間

※H26.4.1以降の運賃表をもとに想定しています

実際の「駅までのアクセス＋鉄道の運賃」を比較すると、中部地域の住民でこれまでバスで駅にアクセスしていた人が徒歩で駅に来られるようになる場合には 110 円の負担軽減になります(バス 220 円＋鉄道 360 円＝580 円が徒歩＋鉄道 470 円へ)。

一方、粟生団地周辺など東部地域からは、延伸後もバス利用が必要であるため、今後、新駅を中心としたバス路線再編にあたっては、現行の東部地域から千里中央駅へのバスルートを一部残して、時間短縮優先の場合は新駅を利用、時間に余裕がある場合は現行どおり千里中央駅を利用できるようにするなど、利用者に選択肢を確保する方策や、バスと鉄道を乗り継ぐ場合の「乗り継ぎ割引」の導入を検討していきます。

2．整備計画

開業目標と現在の進捗状況

延伸線の開業時期は、平成 32 年度(2020 年度)を目標としています。

平成 26 年(2014 年)3 月に関係 4 者で基本合意に至り、平成 26 年度に概略設計を実施、現在は、この概略設計を基に詳細設計を実施中で、併せて設計に必要な地盤調査、交通量調査及び測量などを行っており、平成 27 年(2015 年)7 月に環境影響評価も完了しています。

直近の大きな動きとしては、平成 27 年(2015 年)12 月 10 日、大阪府及び箕面市において都市計画決定を行い、同年 12 月 25 日には北大阪急行電鉄(株)が国から鉄道事業法に基づく鉄道事業の許可及び軌道法に基づく特許を取得し、法律上の条件が正式に整いました。

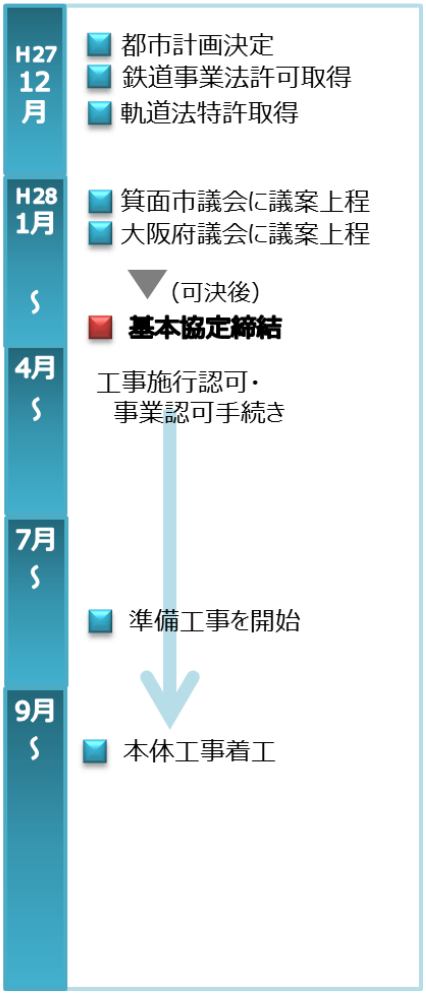
このため、大阪府においては、平成 28 年(2016 年)2 月開会の大阪府議会に負担予定額の予算案を上程し、箕面市においても平成 28 年度当初予算案に関係予算を盛り込んで、2 月 22 日に箕面市議会に上程します。

大阪府議会及び箕面市議会においてこれらの議案が可決されたならば、3 月中に関係 4 者で、具体的な開業までの工程、整備費とその負担等を確定する「基本協定」を締結します。

これをもっていよいよ、延伸事業はキックオフとなり、平成 28 年度早期に鉄道事業法及び軌道法による工事施行認可、都市計画法による事業認可を受け、同年秋ごろに本体工事に着工する予定です。

なお、本体工事に先立って、同年夏ごろから市立かやの中央駐車場の解体など準備工事を開始します。

直近の動き



※都市計画決定、許可・特許、環境影響評価など各種手続きについて詳しくは、第 5 章をごらんください。

新駅と周辺のまちづくり

北大阪急行線の延伸は、単に鉄道が伸びて交通が便利になるだけではなく、新駅ができ、周辺のまちにも大きな変化をもたらします。

箕面市の市街化が明治 43 年の箕面有馬電気軌道(現在の阪急電鉄箕面線)の開通に始まり、箕面、牧落、桜井の各駅を中心に、沿線地域で発展してきたように、鉄道と駅は、まちの一部でありながら、まちを創る原動力でもあります。

また、沿線周辺でまちづくりが進むことにより、鉄道の需要が増加し、鉄道のサービスレベルの維持・向上ができるなど、持続的な好循環を生み出すことができます。

現在、(仮称)新箕面駅及び(仮称)箕面船場駅の 2 駅の設計などを進めると同時に、駅周辺において、駅利用者の利便性を高めるとともに、駅周辺、ひいては箕面市の都市としての魅力を高め、人を呼び込む核となり得る”新たなまち“の形成をめざしてまちづくりに取り組んでいます。

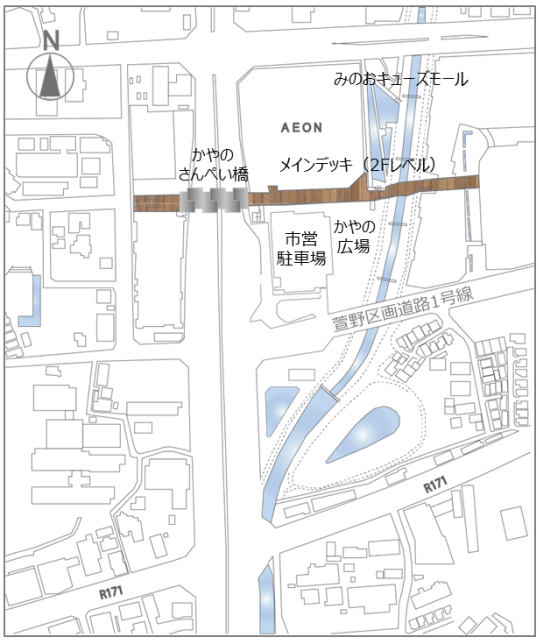
(仮称)新箕面駅

(仮称)新箕面駅は、2 階建てで、2 階がプラットホームとなり、みのおキューズモールの 2 階メインデッキに接続します。

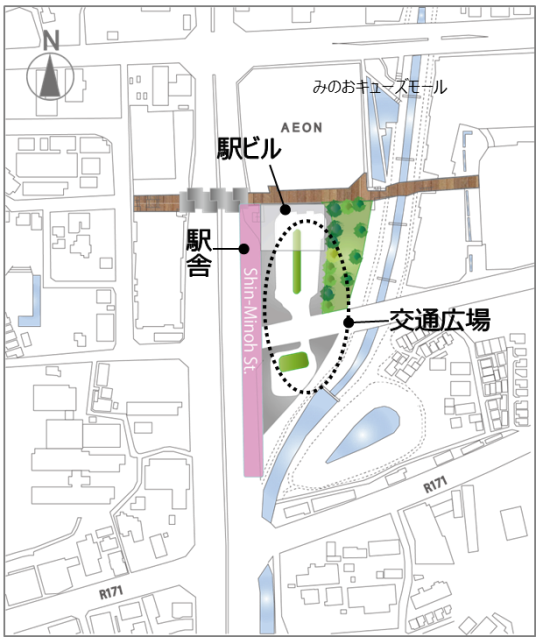
駅舎は、国道 423 号の東側に建設し、その東側、現在は市営駐車場がある場所及び萱野区画道路 1 号線をはさんで南側に、交通広場を整備します。

なお、市営駐車場は、鉄道延伸が実現されるまでの暫定施設として建設されたものであり、土地はもともと駅前広場用地として取得されました。

かやの中央エリア現況



（仮称）新箕面駅配置イメージ



現在、市営駐車場の東側にある「かやの広場」も駅前広場用地に含まれていますが、この空間は、千里川の親水空間とまちを結ぶ貴重なオープンスペースであるとともに、市民の憩いの場として賑わいを創

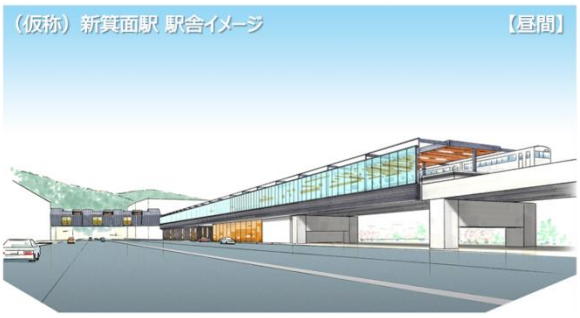
出しています。

新駅ができた後においても、機能性一辺倒の駅前広場ではなく、駅と商業施設で賑わうまちの中心に、集い憩い、自然に親しむ貴重な空間として、できる限り現況を残していきます。

駅ビルは、交通広場の上空を立体的に利用して整備する計画で、建築面積や高さなどの建物規模は検討中であり、上図は仮のイメージです。

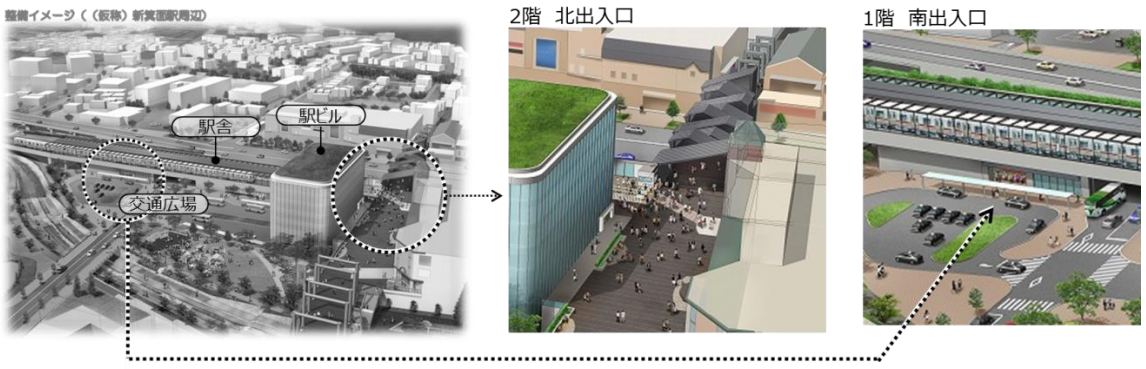
■ 駅舎のデザインコンセプト

(仮称)新箕面駅の駅舎は、山麓の豊かな緑を背景に、広い空の下、身近な緑や水と親しむ、かやの中央のまちのイメージに調和するよう、シンプルで、かつガラスと木材を多く用いて軽快さと柔らかさを演出するとともに、国道 423 号からの眺望においてかやのさんぺい橋との一体感を持たせ、かやの中央のランドマークとなるようデザインの検討を進めています。



■ 駅利用者の主な動線

改札口は 2 カ所で、利用者の主動線となるのは、かやのさんぺい橋の東側、2 階レベルのメインデッキに接続する駅舎２階の北出入口、もう１カ所は、交通広場のうち萱野区画道路１号線の南側に出る、駅舎 1 階の南出入口です。



2 階の北出入口を出ると、階段・エスカレーター等で 1 階に下り、北側交通広場のバス乗り場に行くこ

とができます。

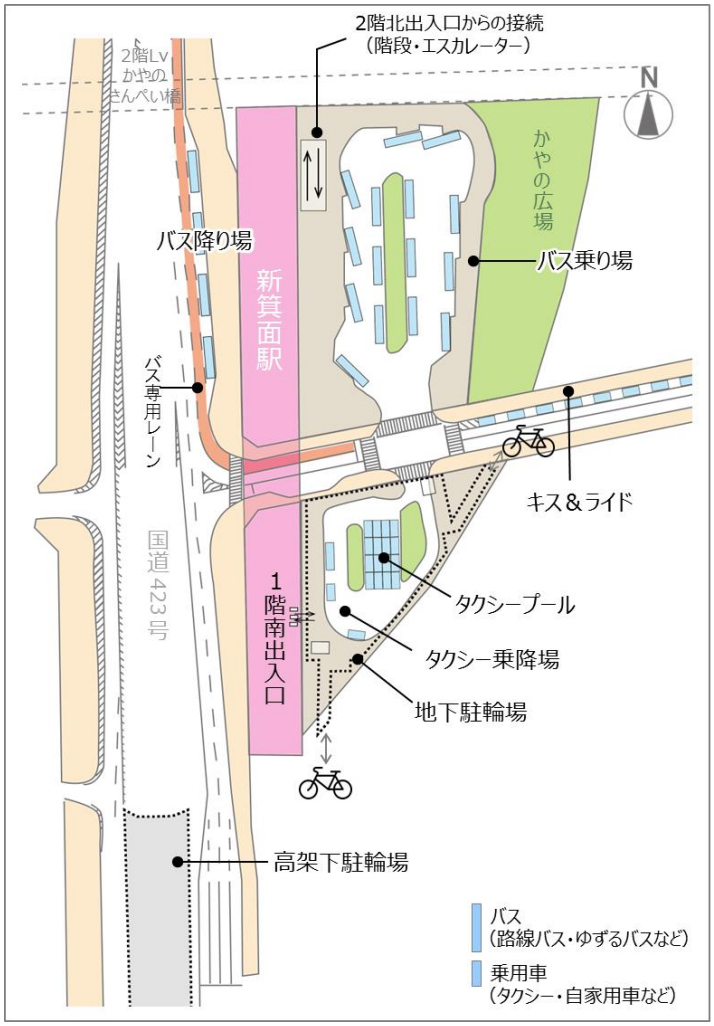
1 階の南出入口から出る南側交通広場は、地上にタクシー乗り場、地下に自転車駐車場(駐輪場)を整備する予定です。

■ 駅周辺の交通処理イメージ

(仮称)新箕面駅は、複数の交通機関が接続する新たな「交通結節点」です。

バス、タクシー、送迎などの自家用車、自転車などで駅にアクセスして鉄道を利用しやすいようにすることは、駅周辺の交通安全を確保し、良好な住環境を保持するだけでなく、物理的・心理的な乗換抵抗を軽減し、公共交通機関の利用促進にもつながります。

右図は、平成 26 年(2014 年)3 月に「新駅整備に伴う交通結節点検討会」でとりまとめられた(仮称)新箕面駅周辺の交通処理案をもとにしたグラウンド(地表)レベルの平面イメージ図です。



バスについては、北側交通広場に乗り場、国道 423 号側に降り場を設けます。駅利用者は、2 階北出入口の改札を利用していただきます。

南側交通広場には、地上にタクシー乗降場とタクシープールを、地下には自転車駐車場(駐輪場)を整備します。ここからの駅利用は、1 階南出入口の改札が主動線になります。

駐輪場は、国道 423 号の高架下にも整備する計画で、原動機付自転車や自動二輪車などは、主にこちらを利用します。

また、国道 423 号の南行き車線から萱野区画道路 1 号線にかけて、一番左側のレーンをバス専用レーンとし、特に朝の通勤時間帯における定時性の確保を図ります。

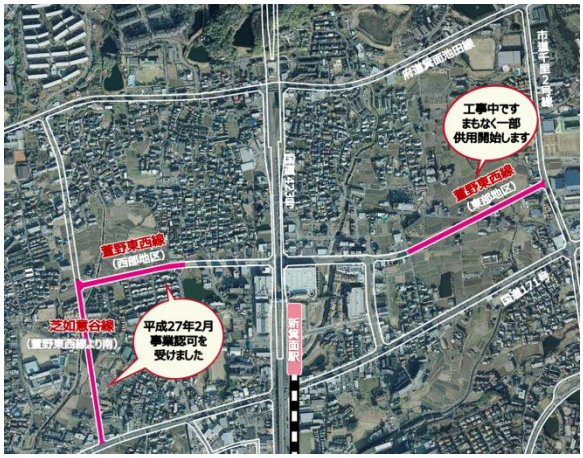
自家用車による送迎(キスアンドライド)については、萱野区画道路 1 号線に専用の停車帯を設けることとしています。

駅周辺の都市計画道路の整備状況

(仮称)新箕面駅は、新たな交通結節点となり、これまで以上にバス、タクシー等の公共交通機関及び送迎の自家用車などの流入増が想定されますので、駅へのアクセス道路を確保して周辺の交通容量を増加し、交通渋滞や住宅地の通り抜けなどが起こらないようにするため、都市計画道路「芝如意谷線」と「萱野東西線」の整備を進めています。

現在、萱野東西線のうち、市道千里 2 号線(箕面今宮線)に通じる区間の工事が進んでおり、まもなく一部供用を開始します。

また、萱野東西線の西部地区及び芝如意谷線の萱野東西線以南の区間においても、平成 27 年 2 月に事業認可を受け、整備を進めているところです。



(仮称)新箕面駅周辺のまちづくり

(仮称)新箕面駅ができるかやの中央周辺は、市街地に貴重な農地が残る緑豊かなエリアです。

新駅周辺においては、都市部にはない穏やかな田園風景と都市部への絶好のアクセス性を両立し、箕面を象徴するまちとして守り育てていくことを基本としながら、駅前広場上空の立体利用などにより「子育て」を核とした魅力ある施設を整備する計画です。

現在は、PFI 手法による事業者選定に向けた前提条件の整理を行っています。

（仮称）新箕面駅周辺 整備イメージ

駐車容量確保のための取り組み状況

かやの中央では現在、休日に駐車場の入庫待ちによる交通渋滞が発生しています。

かやの中央には市営駐車場 1 つとショッピングモールの駐車場 3 つ(EAST・WEST・CENTER)があり、それぞれの収容台数は、市営駐車場 380 台、ショッピングモールの駐車場 1800 台(EAST 駐車場 400 台・WEST 駐車場 400 台・CENTER 駐車場 1,000 台)となっていますが、現在、これらの休日の稼働率は次表のとおりであり、実は、駐車場の容量が十分に活用されていない状況にあります。

休日の駐車場稼働状況

	市営駐車場	WEST	CENTER	EAST
収容台数 (駐車容量)	380	400	1,000	400
休日の稼働台数	360	164～331	718	377～385
稼働率	95%	60%	70%	95%

市営駐車場・EAST 駐車場の 95%と比較して、WEST 駐車場と CENTER 駐車場の稼働率がそれぞれ 60%、70%と低くなっており、実際に入庫待ち渋滞が発生しているにもかかわらず、未利用の駐車スペースが多数あることがわかります。

これは、WEST駐車場とCENTER駐車場において、休日に出庫時の渋滞が発生することに起因しています。

WEST駐車場とCENTER駐車場は、後述する要因から、出口付近の道路が渋滞しやすくなっており、出口渋滞のため駐車場から外へ出ることができず駐車場内に滞留する、いわゆる「出庫待ち時間」が発生することがあります。特に、休日のピーク時には、駐車場からの「出庫待ち時間」が 1 時間以上となるケースもあり、来場客の大きなストレスになっています。

一方、来場客のショッピングモールでの滞在時間は概ね一定の傾向にあるため、来店時間帯が集中すると、出庫時間帯も集中することがわかっています。このため、ショッピングモール側は、これ以上の「出庫待ち時間」の悪化を防ぐため、あらかじめ駐車場の入庫を制限することで来店時間帯を分散させるという対策をとっています。

現在、WEST 駐車場と CENTER 駐車場の稼働率が低く、未利用の駐車スペースが多数あるにもかかわらず、入庫待ち渋滞が発生しているのは、このためです。したがって、入庫制限を解除し、駐車場の容量を最大限に活用するためには、駐車場の出口付近の道路渋滞を解消することが必要です。

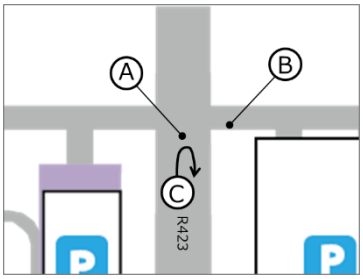
WEST駐車場とCENTER駐車場の出口付近の道路渋滞は、出庫の方向や、国道 423 号との位置関係が主な要因となっています。

まず、CENTER 駐車場の出口は、左折出庫のみ(広幅員道路であり右折出庫は不可)であり、出口から国道 423 号(坊島 4 丁目交差点)との距離が近接しているため、出庫した先がすぐに交差点となります。ほとんどの車両は、この交差点を左折(国道423号を南下)しようとしますが、この交差点には、国道 423 号を横断する長尺の横断歩道が存在しており、これを渡る歩行者を待つ必要があるため、なかなか左折することができず、左折レーンが詰まって渋滞が発生します。

また、WEST 駐車場の出口は、左右両方向に出庫できますが、左折先は狭隘な生活道路のため、ほとんどの車両が右折出庫します。しかしながら、出口から国道423号(坊島4丁目交差点)との距離が近接しているため、こちらも右折出庫した先がすぐに交差点となります。ほとんどの車両は、この交差点を右折(国道 423 号を南下)しようとしますが、上述のとおり、この交差点には、歩行者横断を待つ対向車線の左折車両が滞留しているため、こちらからもなかなか右折することができず渋滞が発生します。

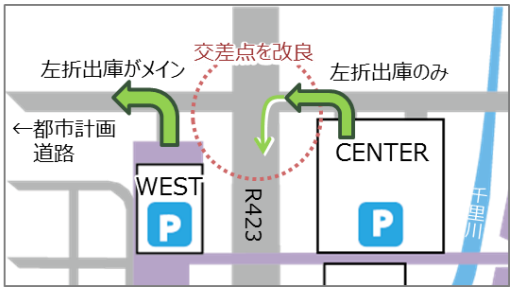
これらの渋滞要因を解消するため、現在、市として複数の対策を検討しており、順次、実施していく予定でいます。

まず、CENTER 駐車場の出口付近の渋滞解消には、坊島 4 丁目交差点の改良が不可欠であり、市・警察・ショッピングモールが連携して対策を協議しています。



対策案としては、右図Aの位置にある交差点南側の横断歩道の廃止(交差点北側の横断歩道は存続)、B の場所の車線数を増やすことにより左折専用レーンを増加、C の位置でのUターン禁止(現在はUターン可のためUターン車両が阻害要因となって B 方向からの左折が遅滞する)、などがあり、今後、具体化に向けた協議を進めていきます。

また、WEST 駐車場の出口付近の渋滞解消には、左折出庫をメインとし、右折出庫による坊島 4 丁目交差点への進入を抑制することが必要となります。これについては、現在整備中の都市計画道路萱野東西線・芝如意谷線の開通により、左折出庫した車がスムーズに国道 171 号線に出られるようになります。左折出庫した先には近接した位置に交差点などもありませんので、左折出庫をメイン動線とすることで、抜本的に道路渋滞が解消される見通しです。



これらの対策により、WEST 駐車場・CENTER 駐車場の出口付近の道路渋滞を解消することによっ

て、駐車場の入庫制限の解除が可能となり、EAST駐車場・市営駐車場と同様に95%程度の稼働率を見込むことができますので、WEST 駐車場・CENTER 駐車場あわせて、現状よりも 390 台程度の駐車容量の増加となります。

しかしながら、交通広場予定地である市営駐車場は、延伸工事に先立って解体する必要があるため、駐車スペース 380 台分(市営駐車場の稼働率が 95%であるため、実質稼働容量は 360 台)の減少が発生しますので、WEST・CENTER・EAST 駐車場の休日の余裕台数は、入庫制限を解除して増加する駐車容量 390 台から 360 台分を差し引いた 30 台分となります。

そのため、現在発生している入庫待ち台数最大 130 台は、最大 100 台程度に改善されるものと見込んでいます。

■ 新駅開業後の駐車場の見通し

ある場所に駅ができると、これまでの来訪客に加えて、鉄道を利用する人の車(自家用車)が流入します。この流入パターンには 2 種類あります。

一つは、鉄道利用者を車で送迎するパターン(キスアンドライド)で、これは鉄道を利用する人を送ったり迎えたりするための一時的な車両の流入であり、駐車場に車を駐車するわけではありません。

もう一つは、自ら鉄道を利用するために駅まで車で来るパターン(パークアンドライド)で、鉄道を利用して帰ってくるまでの間、駅周辺に車を駐車しておく必要があります。新駅開業後の駐車場需要には、これを加算する必要があり、「新駅整備に伴う交通結節点検討会」において調査・検討された「(仮称)新箕面駅周辺の交通処理案」では、パークアンドライド需要を平日で約 520 台、休日で約 140 台と予測されています。

一方、駅ができると、自家用車の流入が減少する要素もあります。これは、ある場所に駅ができることによって、従来はその場所に自家用車で行っていた人の一部が、別の乗り物にシフトし、自家用車の流入が減少するというものです。

代表的なものはバスであり、新駅設置はバス路線の新設・増加を招き、駅周辺へのバスアクセスが便利になることから、例えば、ショッピングモールの近くに駅ができると、従来は車で買い物に行っていた人の一部が、バスで買い物に行くようになり、自家用車の流入が減少します。このほか、地域によっては自家用車から鉄道へのシフトなども発生します。

ある場所に来る人のうち、移動手段に自動車を使った人の割合を「自動車分担率」と言い、公共交通機関の利便性が高い場所ほど、自動車分担率は低くなります。新駅開業後の駐車場需要には、この自動車分担率から見込んだ数を一部減算する必要があります。

現在、みのおキューズモールの自動車分担率は 80%(来訪者の 80%が自家用車)です。一方、類似施設である尼崎キューズモール(尼崎駅に隣接)の自動車分担率は 20%(来訪者の 20%が自家用車)となっています。低減分については過剰に見込まないほうがよく、尼崎駅は鉄道が３方向から乗り入れ

ているのに対し、(仮称)新箕面駅は鉄道が 1 方向からのみであるため、前述の「(仮称)新箕面駅周辺の交通処理案」では、堅めの見通しとして、自動車分担率は尼崎の 3 倍の「60%」と予測されています。

現在のかやの中央における市営駐車場 1 つとショッピングモールの駐車場 3 つ(EAST・WEST・CENTER)におけるピーク時の駐車台数は、平日約 1,000 台、休日約 1,800 台です。ただし、休日については、入庫制限による入庫待ち渋滞台数(最大 130 台程度)を加える必要があるため、約 1,930 台がピーク時の駐車場需要です。

この台数は、自動車分担率が 80%現在の数値のため、新駅開業後、自動車分担率が 60%に低減したと想定して換算し、「現在の駐車場需要×(60%÷80%)」を算出すると、平日約 750 台、休日約 1,450 台となります。

ここに、先述の鉄道利用による増加分(パークアンドライド需要)を加算すると、新駅開業後の駐車場需要として、平日が 750 台＋520 台＝1,270 台、休日が 1,450 台＋140 台＝1,590 台と予測されます。

3 つの駐車場の駐車容量は合計 1,800 台で、入庫制限をしない場合の稼働率が 95%程度であることから実質稼働容量は 1,710 台となります。この容量は、平日、休日ともに駐車場需要を上回っていることから、あらかじめ出庫渋滞の解消により入庫制限を解除しておくことにより、新駅開業後の鉄道需要に対しても、十分な駐車スペースが確保されるものと見込んでいます。

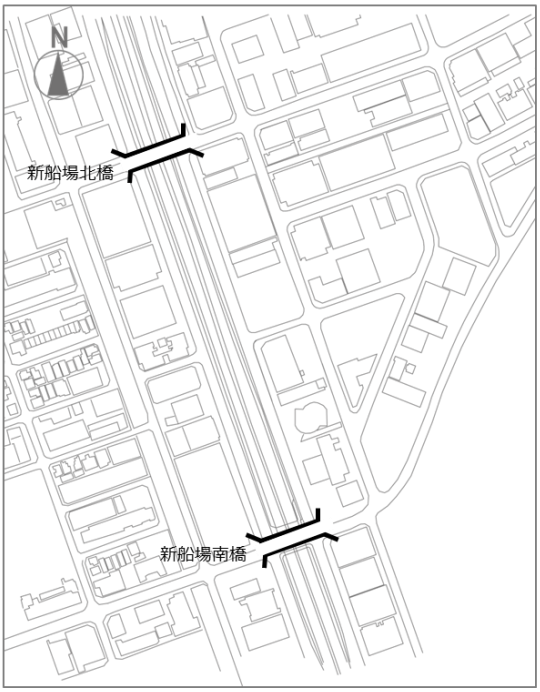
（仮称）
箕面船場駅

(仮称)箕面船場駅は、国道 423 号の東側に設置します。

駅は地下 3 層構造で、すべて地下構造物となります。

改札階は地下 1 階で、改札階と地上とを行き来する出入口は南北 2 カ所となり、一つは、土地区画整理事業が行われる駅前エリアに専用の建物(昇降口)を建築し、階段、エレベーター、エスカレーターを整備する南出入口、もう一つは、新船場北橋東詰の角地にある既存ビル「ＣＯＭ2 号館」に接続します。

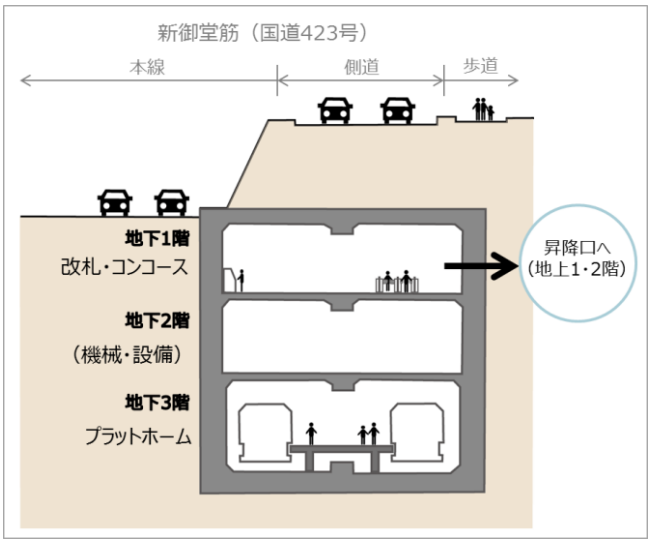
箕面船場エリア現況



（仮称）箕面船場駅配置イメージ

駅の階層は 3 層で、地下 3 階がプラットホーム、地下 2 階が電気室などの設備機器室となり、地下 1 階は改札などがあるコンコースになります。

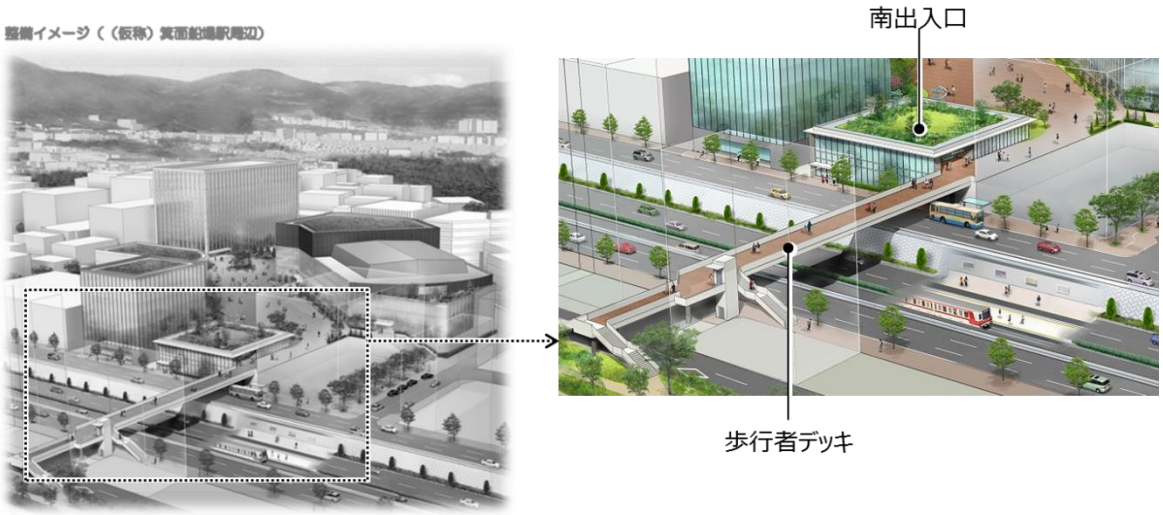
駅の階層(深さ)は、駅利用者の利便性を考えて地表から極力浅い位置に駅を建設するのが望ましいという命題と、線路の勾配を一定角度よりも小さくしなければ電車が登れないため、千里中央駅の深さから線路をなるべく勾配の少ない線形にするという命題とをすり合わせた結果です。そのため、必然的に最下層である地下 3 階がプラットホームとなるものです。



また、(仮称)箕面船場駅の建設場所を国道 423 号の東側に計画しているのは、既存の千里中央駅が国道の東側にあること、また、国道423号の本線が地表面から深い位置を通っていることから、線路を反対側(国道の西側)まで交差させたり本線の下に駅を建設したりするのは現実的に不可能であるためです。

駅へのアクセス

駅出入口は国道 423 号の東側にできることから、住宅の多い西側の住民のアクセス性を確保するため、国道 423 号を跨ぐ歩行者デッキを整備します。



歩行者デッキは、駅の南出入口(昇降口)から西へ伸びます。

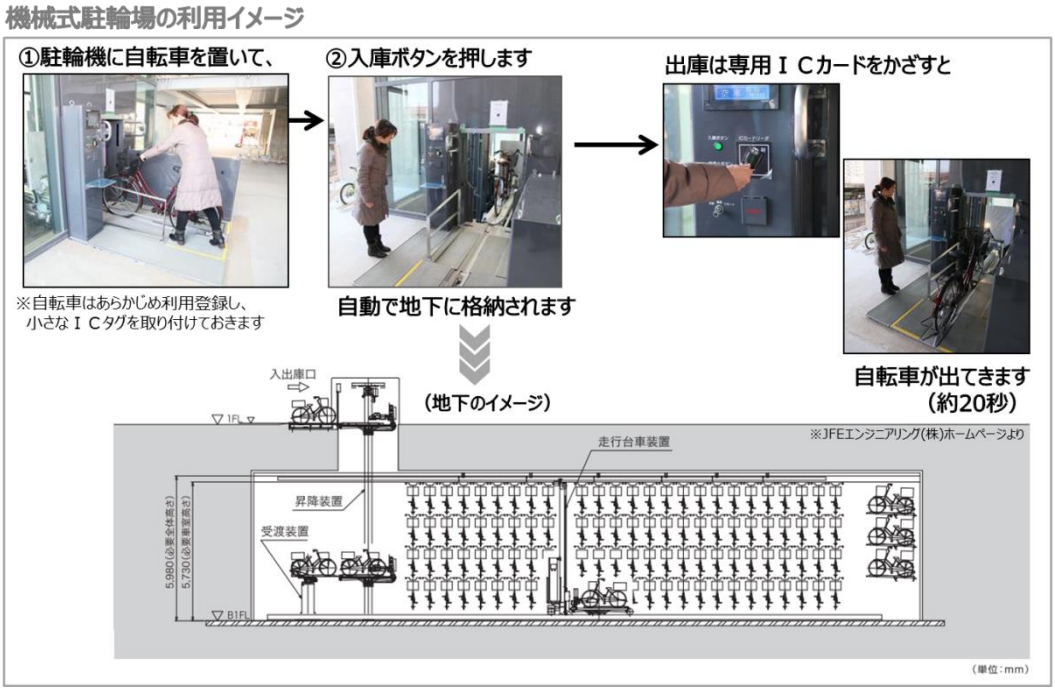
東西を結ぶ基幹動線となることから、普通の道を歩く感覚と遜色がないよう十分な幅員(幅員 6.5 メートル、有効幅員6.0メートル)のものとし、国道423号の東側歩道・南行き側道・本線・北行き側道の上空を通過し、西側歩道に階段とエレベーターを設置します。そこからさらに、幅員 4.5 メートル(有効幅員 4.0 メートル)で西に伸ばし、住宅地との境界となっている新船場西公園にも階段を設置する計画です。

国道西側に階段を 2 カ所設置するのは、人の流れの多いエリアになるべく近い場所までデッキを設置して、道路横断を少なくし、特に通勤・通学時間帯に集中する住宅地からの歩行者の安全性をより高めるためです。

駅の地下 1 階には、機械式の自転車駐車場(地下駐輪場)を設置します。

機械式駐輪場は、地上の駐輪機に自転車を置いて入庫ボタンを押すだけで、自動で自転車が地下に格納される仕組みで、入庫 10 秒、出庫 20 秒ほどの短時間に入出庫が可能です。

近隣では、阪急南千里駅、阪急西宮北口駅、ＪＲ京都駅などで導入されています。



また、駅周辺の交通処理については、(仮称)箕面船場駅は、ターミナル駅となる(仮称)新箕面駅よりも交通処理量が少ないためバスターミナルなどの特別な設備は設けませんが、国道423号側道のバス停の位置変更や、キスアンドライドスペースの設定など、駅利用者の利便性を確保するとともに、周辺の安全性向上と渋滞防止を図ります。

■ (仮称)箕面船場駅周辺のまちづくり

新駅周辺の最大地権者である大阪船場繊維卸商団地組合は、平成 24 年(2012 年)5 月に「船場団地再整備マスタープラン(案)」を策定し、土地区画整理手法による土地の集約や企業誘致について検討、関係者との協議を進めており、市もこの動きと連携しながら、団地組合と協力してまちづくりを進めているところです。

まちづくりの検討対象のうち、新駅に直結する 5.7ha のエリアを先行整備地区と位置付け、新駅の開業に合わせたリニューアルをめざしており、平成 26 年(2014 年)6 月に団地組合、箕面市、その他の地権者で「箕面船場駅周辺土地区画整理事業準備組合」を発足し、現在は事業計画の作成などが進められています。

平成 27 年(2015 年)6 月には、大阪大学と箕面市が、阪大箕面キャンパス(現在は箕面市粟生間谷東)の(仮称)箕面船場駅周辺への移転と総合的なまちづくりに向けて、両者が協力して事業を進めることに合意しました。

キャンパス移転により、学術研究という“文化”そのものがまちの魅力となると同時に、新キャンパス周辺に大学発ベンチャー企業を集積するなど新たな可能性が広がるとともに、閉じられたキャンパス内ではなく、街なかで常に数百から数千人の学生や教員が活動することで商業や市民活動の大きな活力となり、ま

ちづくりへの多大な効果が期待できます。

キャンパスとともに、大学が保有する蔵書 60 万冊の図書館機能が移転してくることも、まちの魅力の一つになります。すぐ近隣にある市立萱野南図書館を新駅前に移転し、市立図書館に大学図書館が融合した新たな図書館を整備することで、大学の高度な知の資源を誰もが利用できる環境を整える方向で、大阪大学と協議を進めています。

現在は、平成 28 年(2016 年)4 月の合意書締結をめざして、校舎や図書館の規模、機能など、さらなる具体案の検討を進めているところです。

（仮称）箕面船場駅周辺 整備イメージ

もう一つの集客の核として、市民文化ホールの移転新築の検討を進めています。

これは、西部地域にある箕面市民ホール(現グリーンホール)がまもなく築半世紀となり、老朽化が進行しているうえ、現地建替は既存不適格が解消できないため不可能であることから、移転新築が決定され、(仮称)箕面船場駅周辺がその移転先の最終候補地に選ばれたもので、交通アクセスが抜群に良い立地を活かして、箕面市民だけでなく市外からも広く集客できるエリアの核施設として整備を進める計画です。

市民文化ホールには、1,000～1,200 席程度の大ホールのほか、小規模なホール、会議室や音楽

スタジオなどの生涯学習機能を併設し、新たな図書館とも併せて、市民に開かれた「知の拠点」創出をめざしています。

　また、これらと並行して、産学官連携で先進的な健康機能施設の整備を検討するため、平成 26 年(2014 年)2 月に「関西スポーツ科学・ヘルスケア総合センター(仮称)」関係者連絡協議会が発足し、大阪大学医学部及び工学部、箕面市、スポーツ関連事業者などにより、保健医療・スポーツ施設の検討が進んでいます。

工事のスケジュールと進行イメージ

北大阪急行線延伸線は、平成 32 年度(2020 年度)の開業を目標に、平成 28 年(2016 年)夏には準備工事を始め、同年秋ごろに鉄道本体工事に着手します。

準備工事は、萱野市営駐車場の解体と、国道 423 号沿いでガス管や水道管などの移設工事を実施します。

本体工事は、箕面市が施工する(仮称)新箕面駅から(仮称)箕面船場駅までの区間においては、平成 28 年(2016 年)秋ごろからほぼ同時並行で複数の工事を進めていきます。

一方、北大阪急行電鉄(株)が施工する(仮称)箕面船場駅以南の区間のシールドマシンによる工事は、平成 30 年度(2018 年度)終盤からトンネル掘削工事を行います。

平成 30 年度(2018 年度)からは、北大阪急行電鉄(株)が軌道(レール)敷設や電気工事、駅舎の建築などを行います。

各工事区間における大まかな工事スケジュールは下表のとおりです。

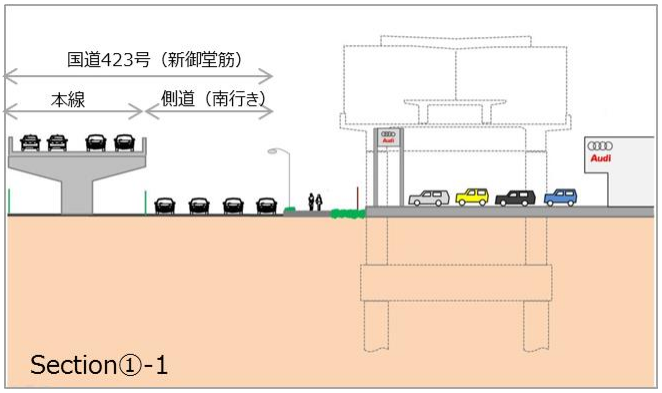
工事区間	施行	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年 開業目標
①高架区間（新箕面駅）	市	準備工	基礎杭工・橋脚工		橋桁工	道路復旧工
	北急					軌道・電気・建築工
②高架区間（線路部）	市	準備工	基礎杭工・橋脚工		橋桁工	道路・河川復旧工
	北急					軌道・電気
③開削区間（箕面船場駅）	市	準備工	土留め工～路面覆工～掘削支保工		躯体工	出入口・道路復旧工
	北急					軌道・電気・建築工
④シールド区間	市					
	北急	準備工	中間換気所土留め工～掘削支保工～躯体工			軌道・電気・建築工
			マシン及びセグメントの設計・製作		マシン搬入組立・掘削・マシン解体	

※表の工程は、平面図に示した断面①～④の場所における時期を記載しています。
※駅舎の建築工事は、橋桁工、躯体工などが完了次第着手します。（新箕面駅：平成31年1月頃、箕面船場駅：平成31年9月頃）

次に、各工事区間における工事の進行イメージを、横断面図で見ていきます。
横断面図はすべて、南から北を見る方向です。

Section① 高架区間((仮称)新箕面駅)

【現況】

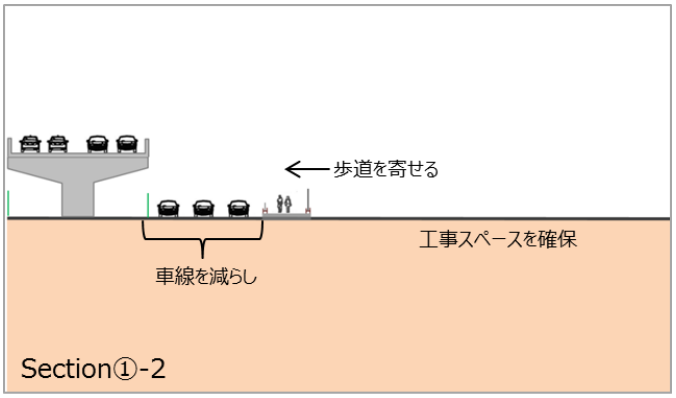


左図は、(仮称)新箕面駅ができる場所の現況です。

現在の歩道の東側に駅舎を建築していきます。

▼

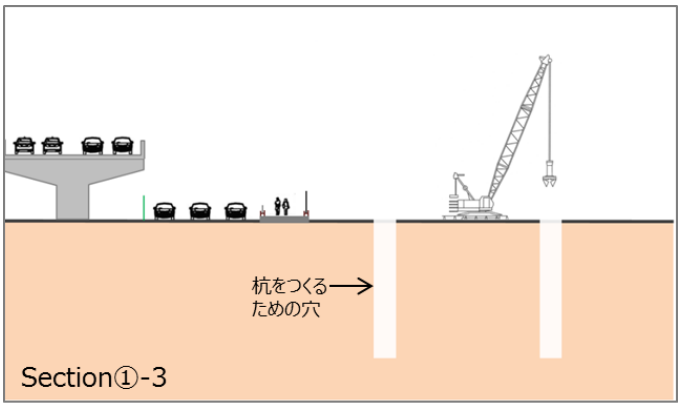
【平成 28 年度(2016 年度)】



まず始めに工事スペースを確保するため、国道 423 号側道の車線を 4 車線から 3 車線に減らし、歩道の場所を西側にずらします。その際、歩道の樹木もいったん撤去します。

車線を減らすのは工事中のみで、工事完了後は元の 4 車線に戻ります。

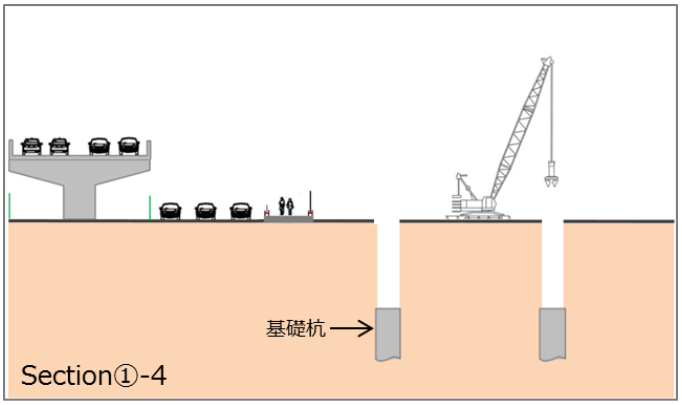
▼



次に、基礎杭をつくるための穴を掘っていきます。

掘削する深さは場所によって異なりますが、橋脚や駅舎など重量物を支えるのに十分な堅い地盤に達するまで掘るため、高架区間のうち最も深いところでは 45 メートル程度になります。

▼

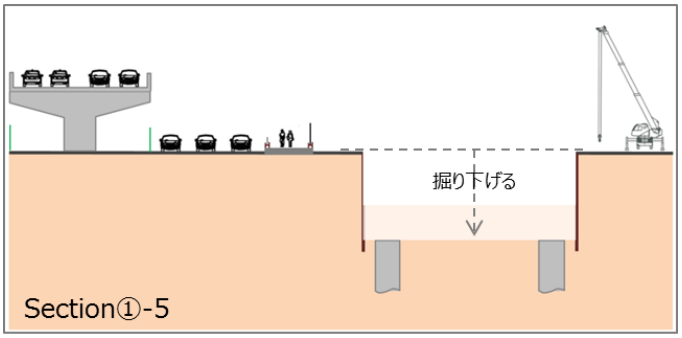


掘った穴に基礎杭をつくります。

基礎杭は、この上に橋脚を立てる土台となるもので、コンクリート現場打ちで施工します。

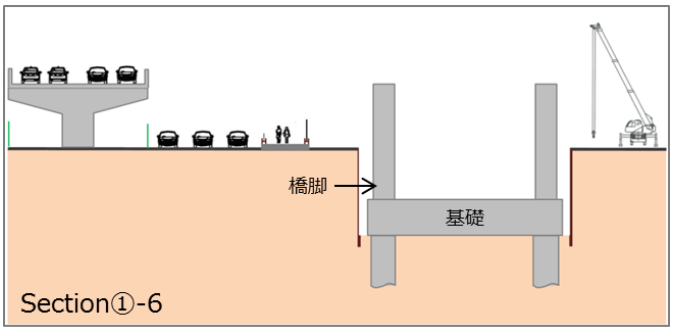
▼

【平成 29 年度(2017 年度)】



基礎杭の頭部の深さまで土を掘り下げていきます。

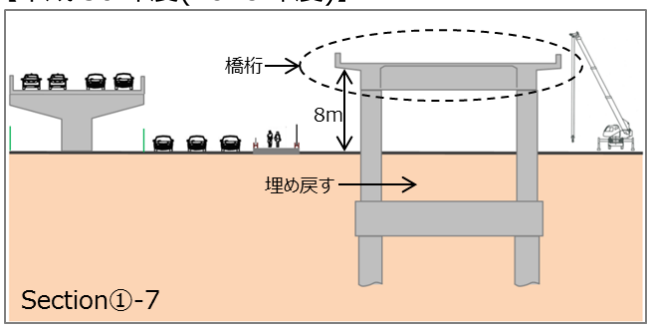
▼



コンクリートで基礎をつくり、その上に橋脚をつくります。

▼

【平成 30 年度(2018 年度)】

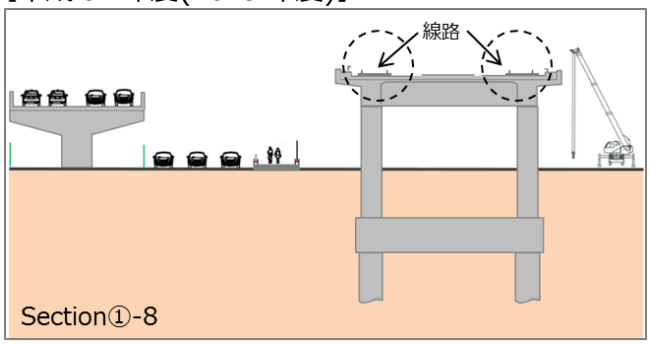


橋脚の上に橋桁をつくります。

地表から橋桁までは、約８メートルの高さになり、キューズモールの 2 階レベルに合わせます。

▼

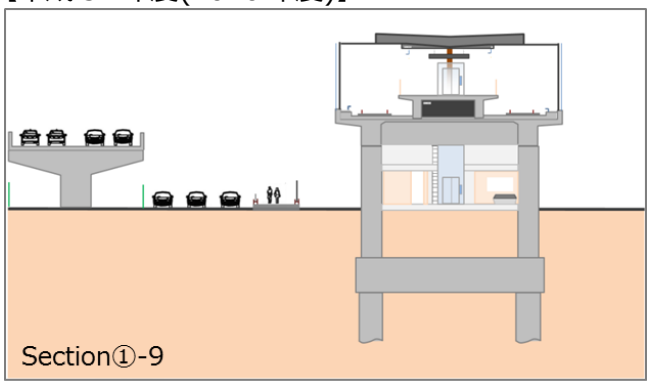
【平成 31 年度(2019 年度)】



橋桁の上に線路を敷きます。

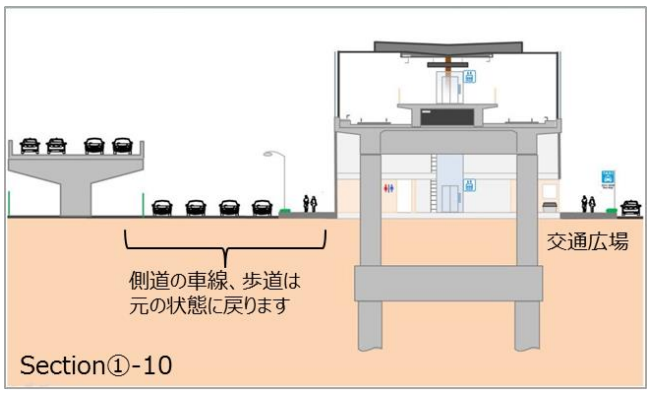
▼

【平成 32 年度(2020 年度)】



駅舎を建築し、エレベーター・エスカレーターなど乗降客が使用する設備や、電車の運行のために必要な機械設備などを整備します。

▼



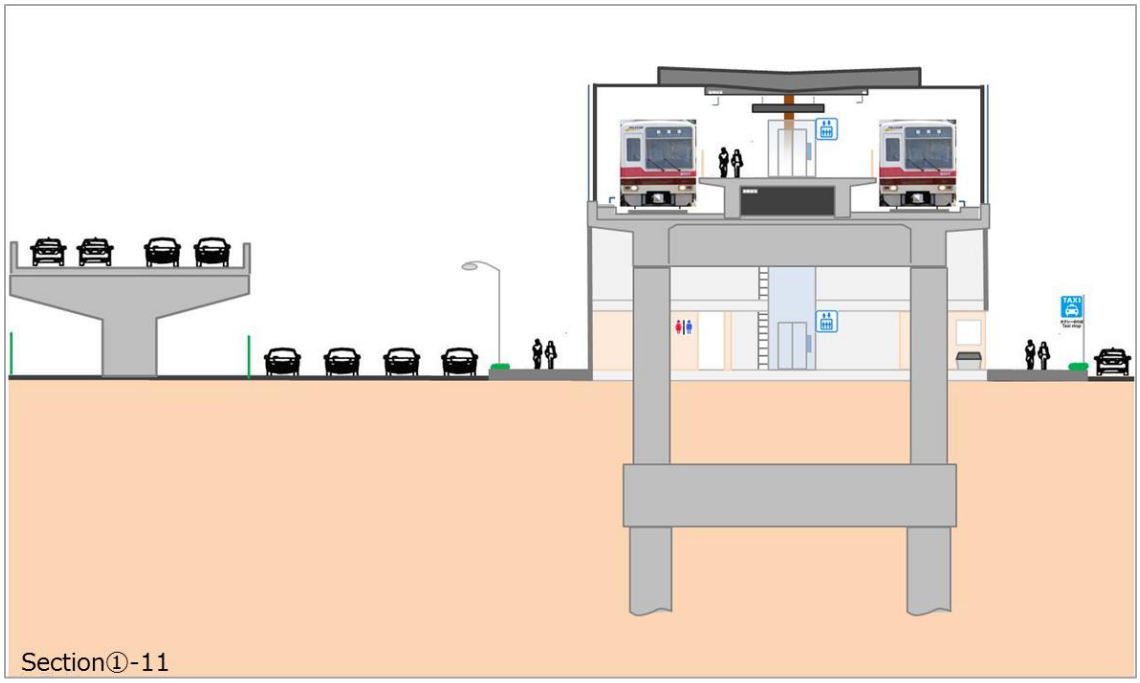
国道423号側道の車線と歩道を復旧します。

車線は元の 4 車線、歩道も元の位置に戻し、植栽も施します。

駅舎の東側は交通広場として整備し、バス乗り場やタクシー乗り場、地下駐輪場などになります。

▼

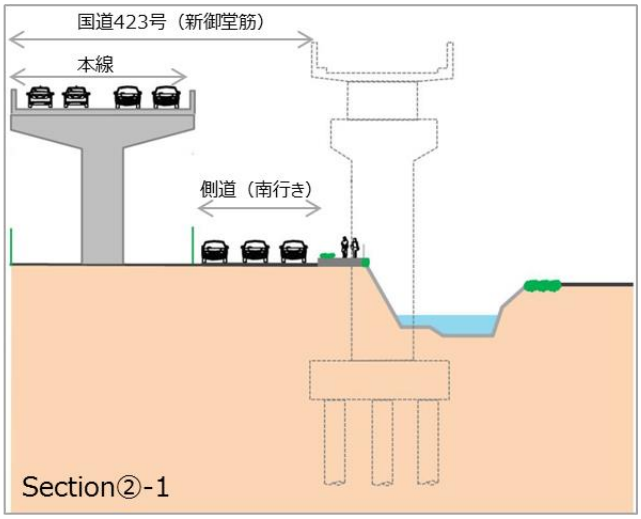
検査や試運転などを経て、完成です。



Section①-11

Section② 高架区間(線路部)

【現況】



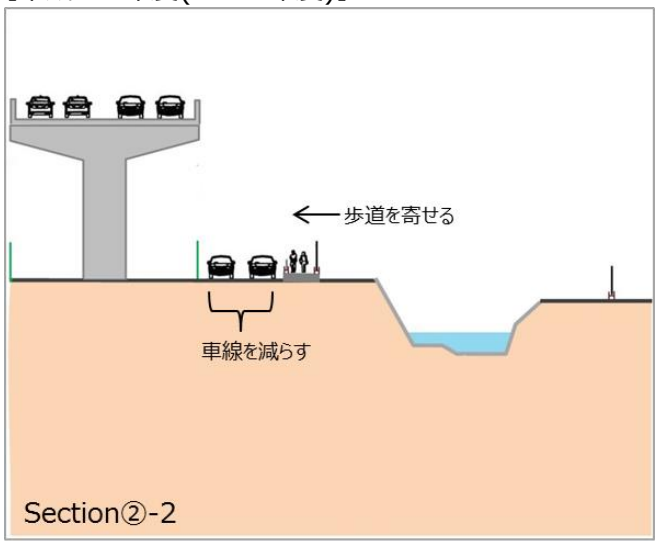
左図は、高架の上を線路が走る区間で、国道 171 号の南側、国道 423 号の東側に千里川が流れている場所の現況です。

高架を支える橋脚が、現在の歩道部分と河川の一部にまたがる形で築造されます。

そのため、工事中は河川を仮河川に切り替えるとともに、工事完了後は、川の位置を少しずらします。

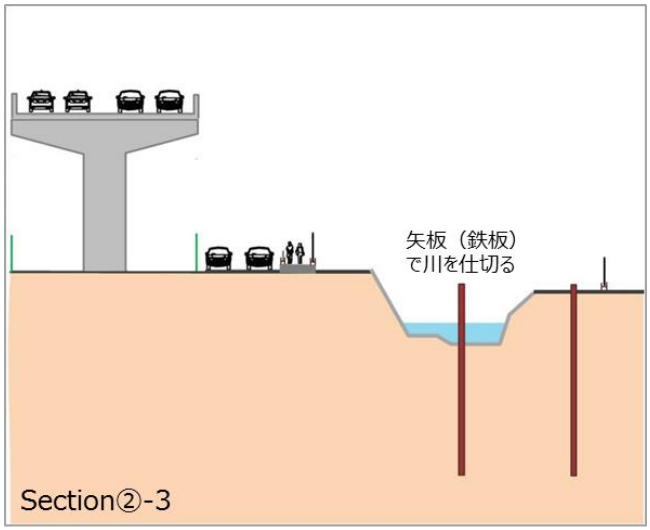
▼

【平成 28 年度(2016 年度)】



まず始めに工事スペースを確保するため、国道 423 号側道の車線を 3 車線から 2 車線に減らし、歩道の位置を西側に寄せます。その際、歩道の植栽もいったん撤去します。

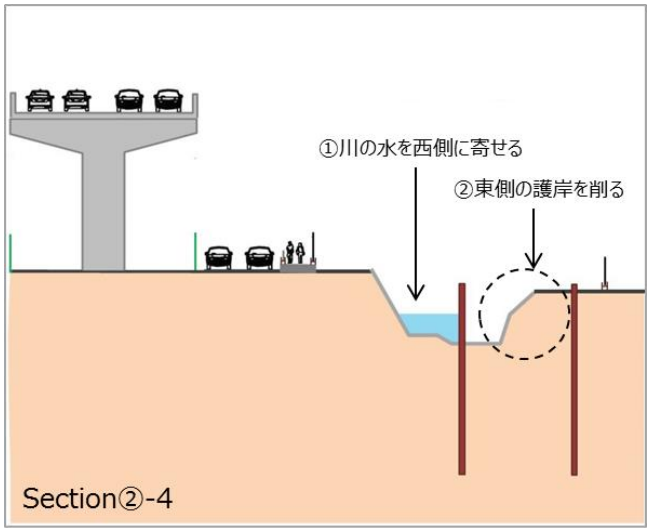
▼



次に、千里川を仮河川に切り替えるため、川を矢板(鉄板)でタテ半分に仕切ります。

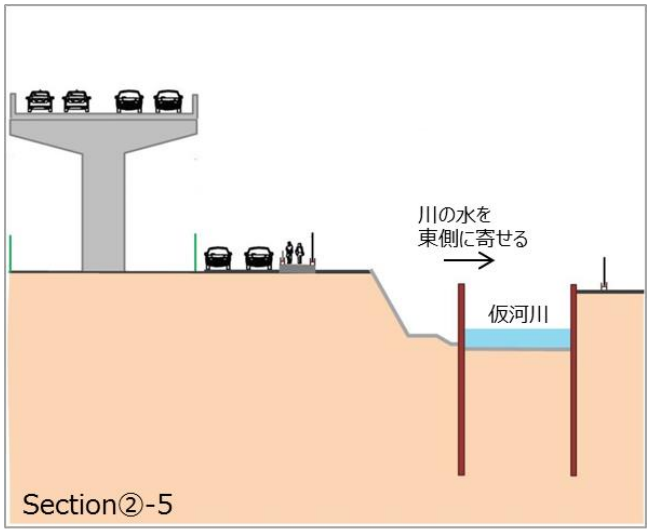
また、東側の河岸にも矢板を埋め込みます。

▼



川の水を仕切りの西側に寄せてから、東側の護岸を撤去します。

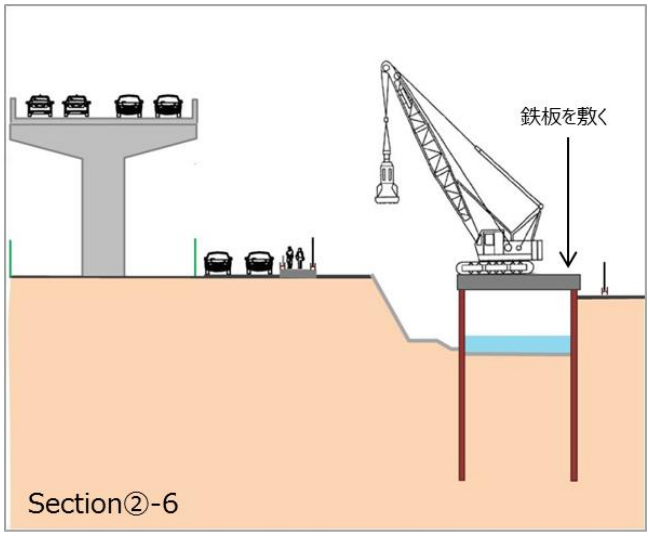
▼



川の水を仕切りの東側に寄せます。

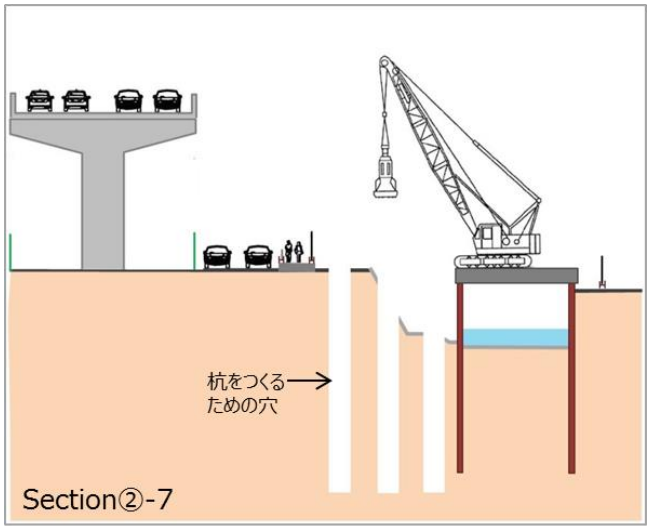
これが工事期間中の仮河川になります。

▼



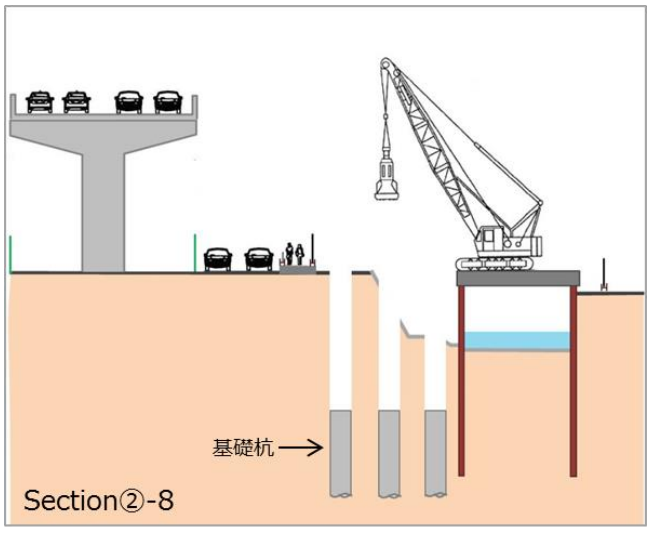
仮河川の上に鉄板を敷き、ここを足場に工事を進めます。

▼



基礎杭をつくるための穴を掘ります。

▼

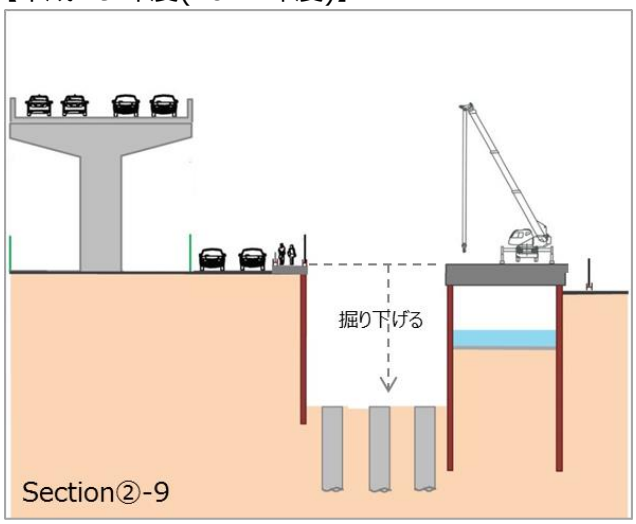


掘った穴に基礎杭をつくります。

基礎杭は、この上に橋脚を立てる土台となるもので、コンクリート現場打ちで施工します。

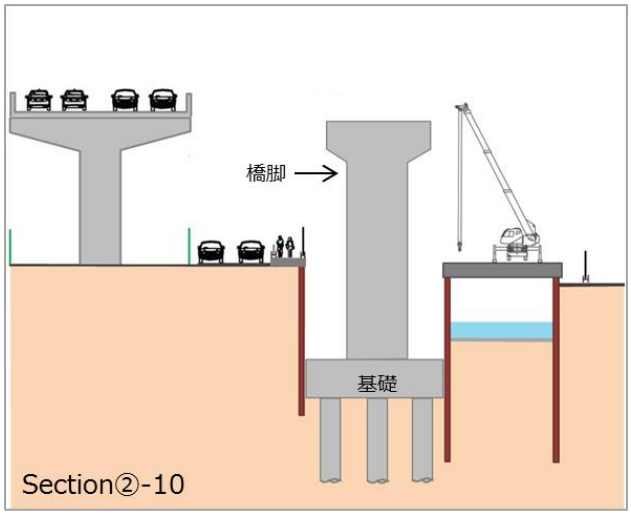
▼

【平成 29 年度(2017 年度)】



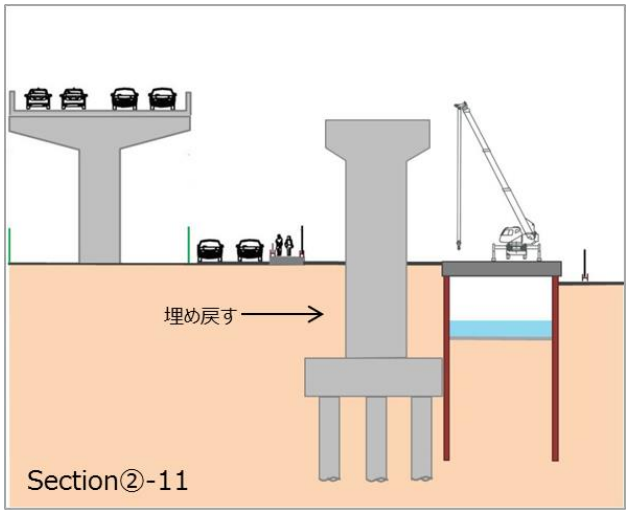
基礎杭の頭部の深さまで土を掘り下げていきます。

▼



基礎杭の上に基礎をつくり、その上に橋脚をつくります。

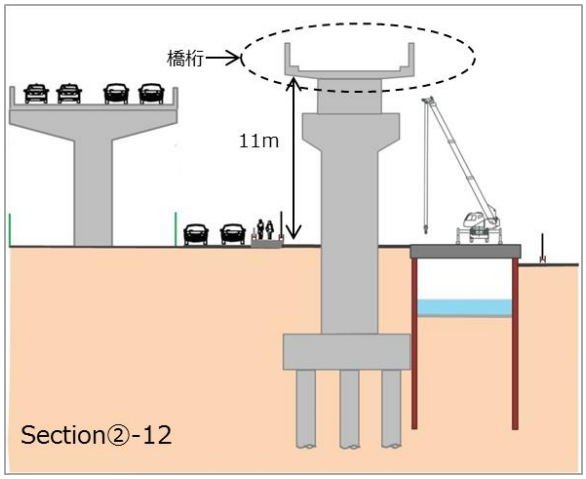
▼



地表面まで埋め戻します。

▼

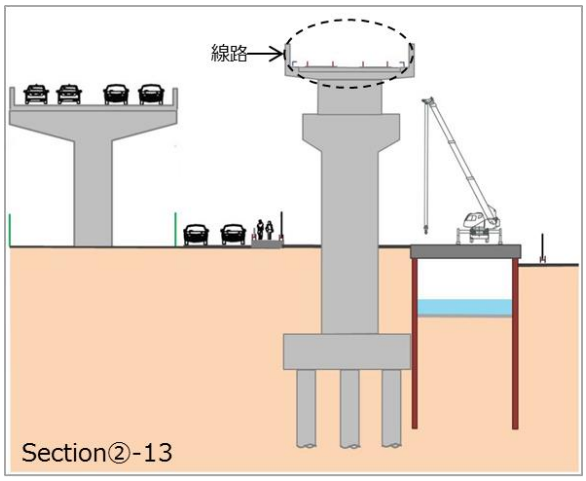
【平成 30 年度(2018 年度)】



橋脚の上に橋桁をつくります。
地表から橋桁までは約 11 メートルの高さになります。
電車が走る一番高い場所と国道 423 号の本線の一番高い場所とを比べると、電車は本線より少し高い位置を走ることになります。

▼

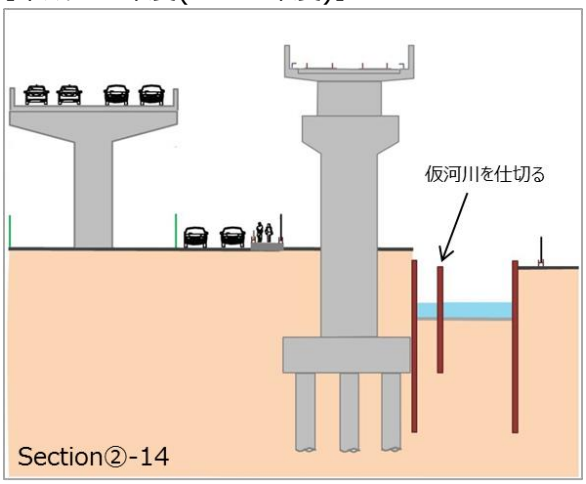
【平成 31 年度(2019 年度)】



線路を敷きます。

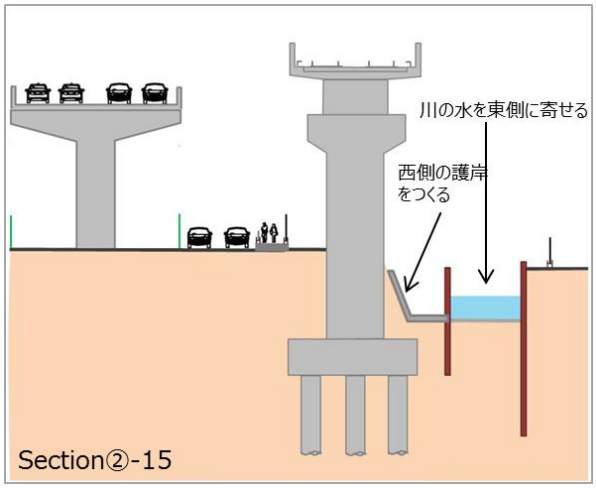
▼

【平成 32 年度(2020 年度)】



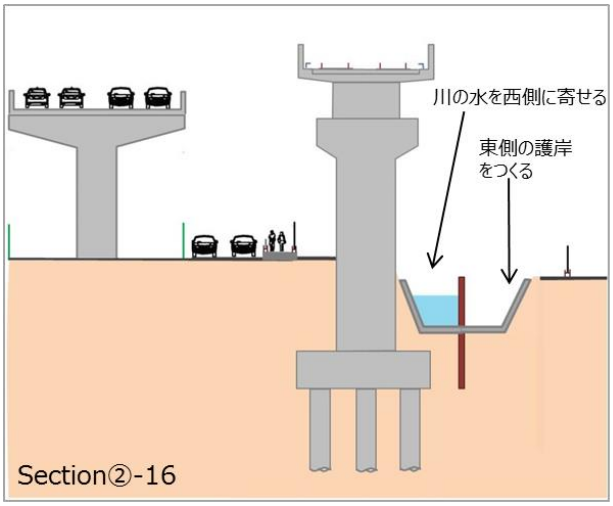
河川を復旧していきます。
仮河川を矢板でタテに仕切ります。

▼



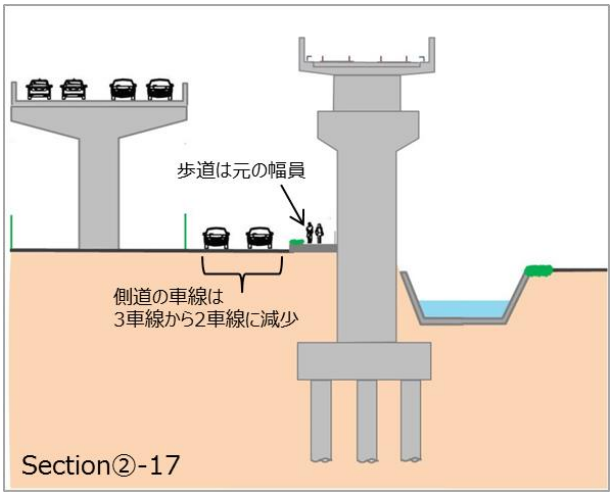
川の水を仕切りの東側に寄せ、水がなくなった西側の護岸をつくります。

▼



川の西側に水を寄せ、東側の護岸をつくります。

▼



川の仕切りをはずすと、新しい千里川が完成します。

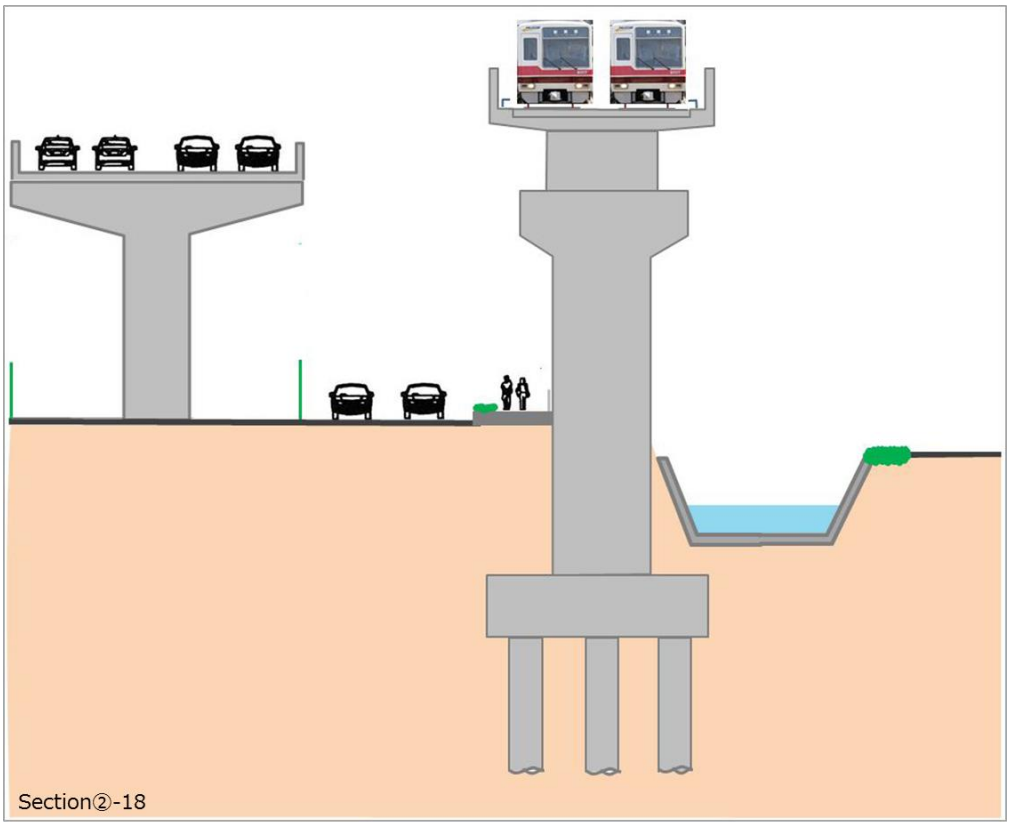
次に、道路を復旧します。

川や国道 423 号本線の高架橋の位置関係などの制約から、工事完了後、歩道を確保するため、3 車線だった側道を 2 車線に減少します(車線減少の影響については次頁をごらんください)。

なお、歩道の幅員は元に戻ります。

▼

検査、試運転などを経て完成です。



■ 車線減少の影響について

国道 423 号側道の車線が減少する国道 171 号南の現況は、幅員に余裕があり、いちばん左のレーンは大型ダンプなどの路上駐車でふさがっている状況がよく見られますが、交通渋滞などは発生しておらず、交通容量に余裕があります。

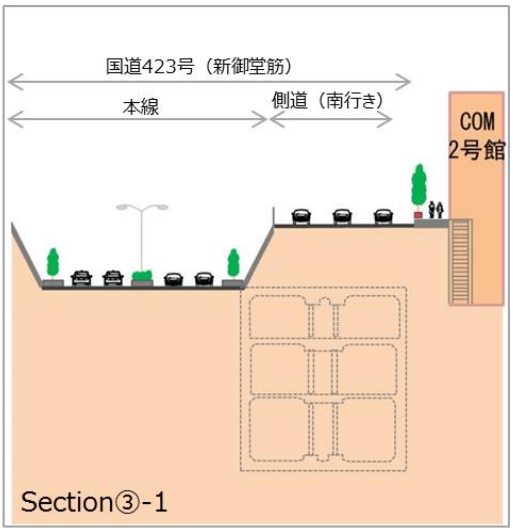
交通量調査の結果なども踏まえ、車線減少による渋滞などの問題は発生しない見込みです。

車線が減少する区間の現況

↓上空から見た写真　　南から北を見た写真→

Section③ 開削区間((仮称)箕面船場駅)

【現況】

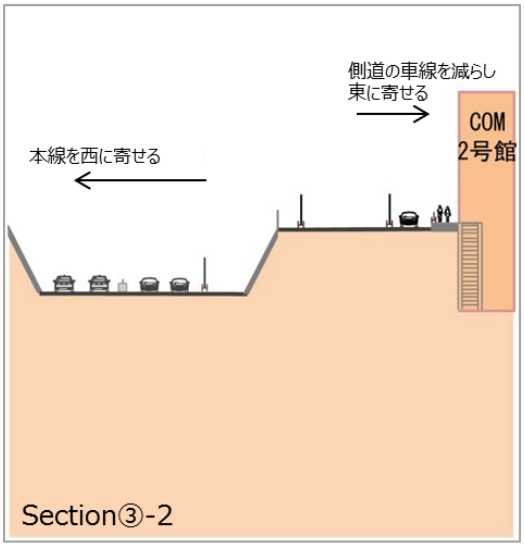


左図は、(仮称)箕面船場駅ができる場所の現況です。

国道 423 号の東側、本線の擁壁から側道にかけての地下に駅をつくっていきます。

▼

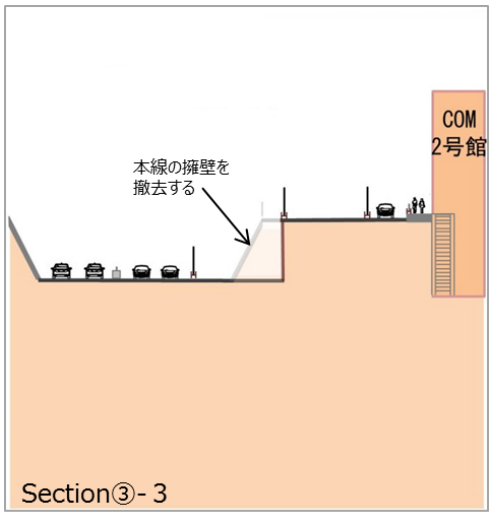
【平成 28 年度(2016 年度)】



まず始めに工事スペースを確保するため、国道 423 号本線の植樹帯や中央分離帯を撤去し、車線を西に寄せます(車線数は減少しません)。

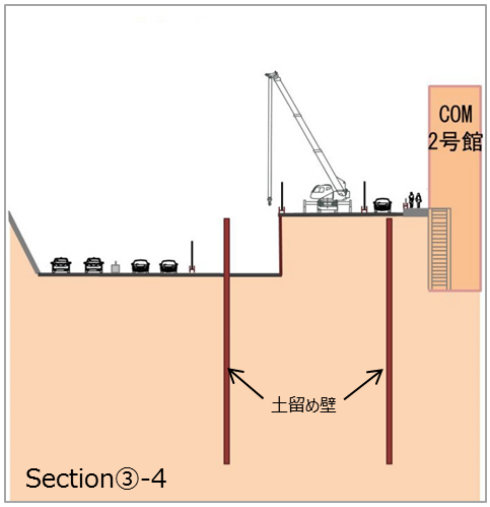
歩道の植栽をいったん撤去し、側道の車線を 1 車線にして東に寄せます。

▼



本線の東側の擁壁を撤去します。

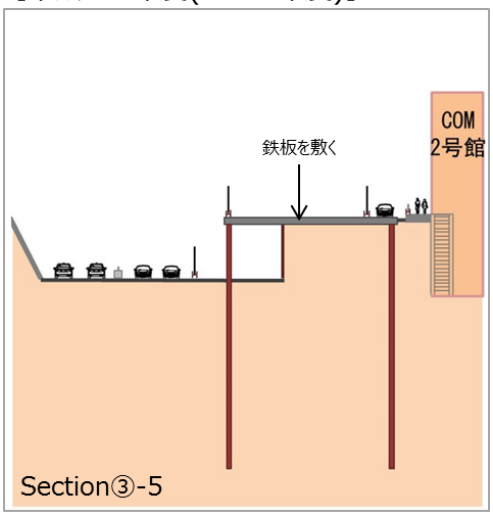
▼



土留め壁を打ち込みます。

▼

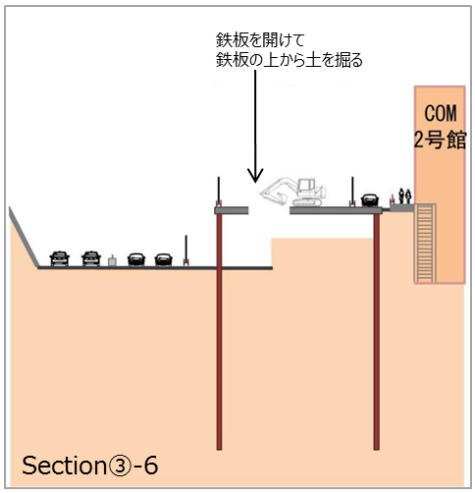
【平成 29 年度(2017 年度)】



土留め壁の上に鉄板を敷きます。

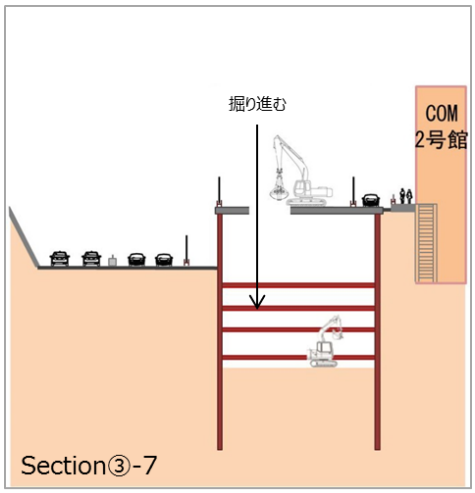
この鉄板は、掘削していくときの足場になるもので、掘削時には、一部分ずつ開けて作業します。

▼



鉄板を開けて、鉄板の上から重機のアームを入れて土を掘っていきます。

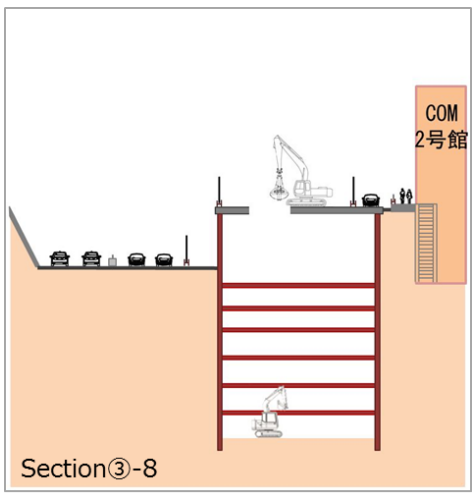
▼



鉄板の下にある程度の高さの空間ができたら、小さ目の重機を入れて、鋼材の”つっかえ棒“を入れて土留め壁を支えながら、下へ掘り進めます。

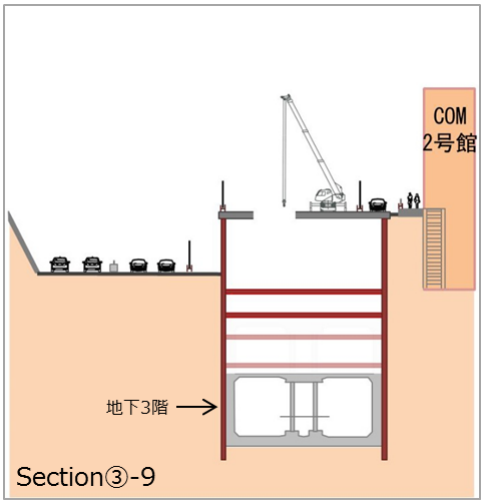
▼

【平成 30 年度(2018 年度)】



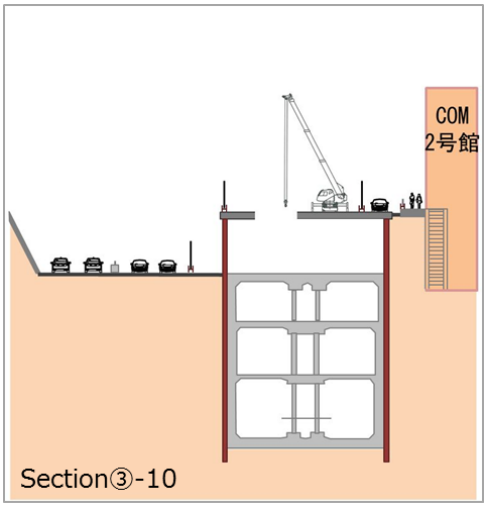
地下駅の底面になる深さまで掘り進めます。

▼



地下にコンクリートで駅の躯体をつくっていきます。
躯体は地下 3 層で、下から順に 1 層ずつつくります。

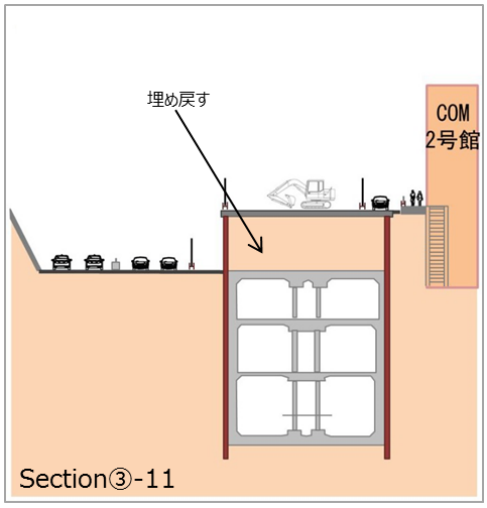
▼



地下 2 階、地下 1 階を順につくり、駅の躯体が完成します。

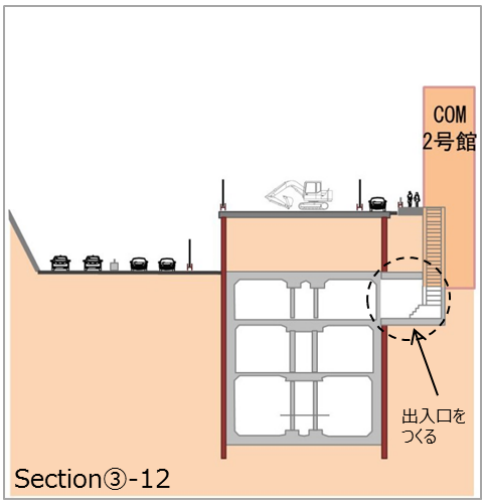
▼

【平成 31 年度(2019 年度)】



駅の躯体の上から国道 423 号側道の地表まで、土で埋め戻します。

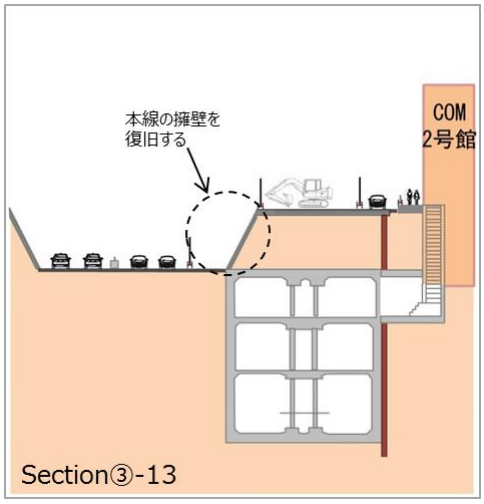
▼



駅の地下 1 階から出入口への通路をつくります。

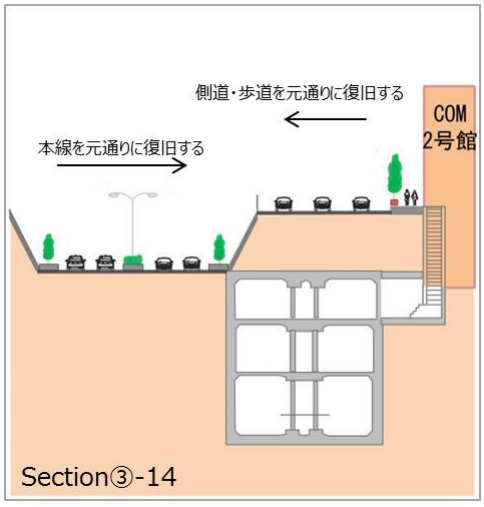
出入口は２つ、COM2 号館と、新たに整備する昇降口で、いずれも地下 1 階に接続します。

▼



国道 423 号本線の東側の擁壁を復旧します。

▼



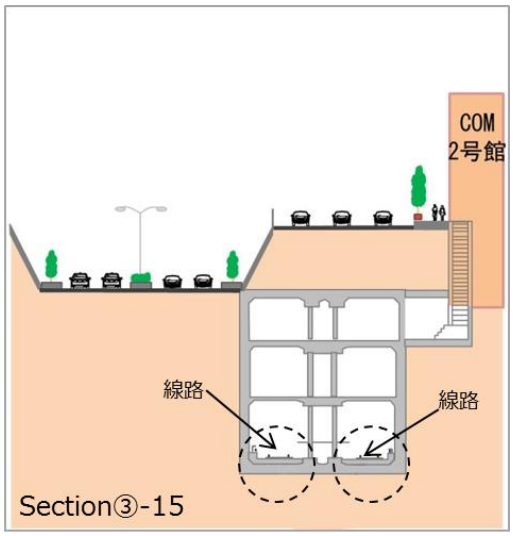
国道423号本線の植樹帯、中央分離帯を復旧し、車線を元に戻します。

側道、歩道の植栽なども元通りに復旧します。

駅は地下構造なので、工事完了後は地上に影響はありません。

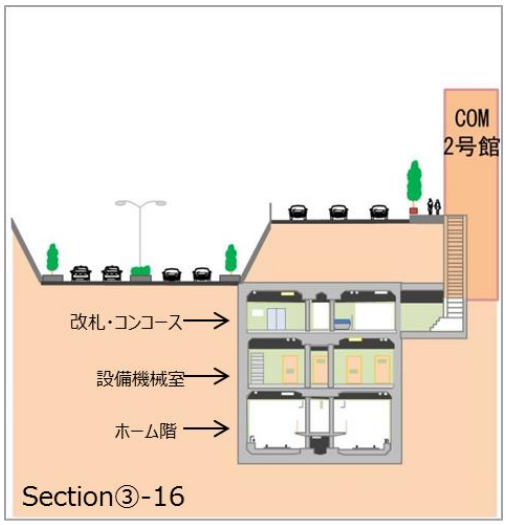
▼

【平成 32 年度(2020 年度)】



地下 3 階に線路を敷きます。

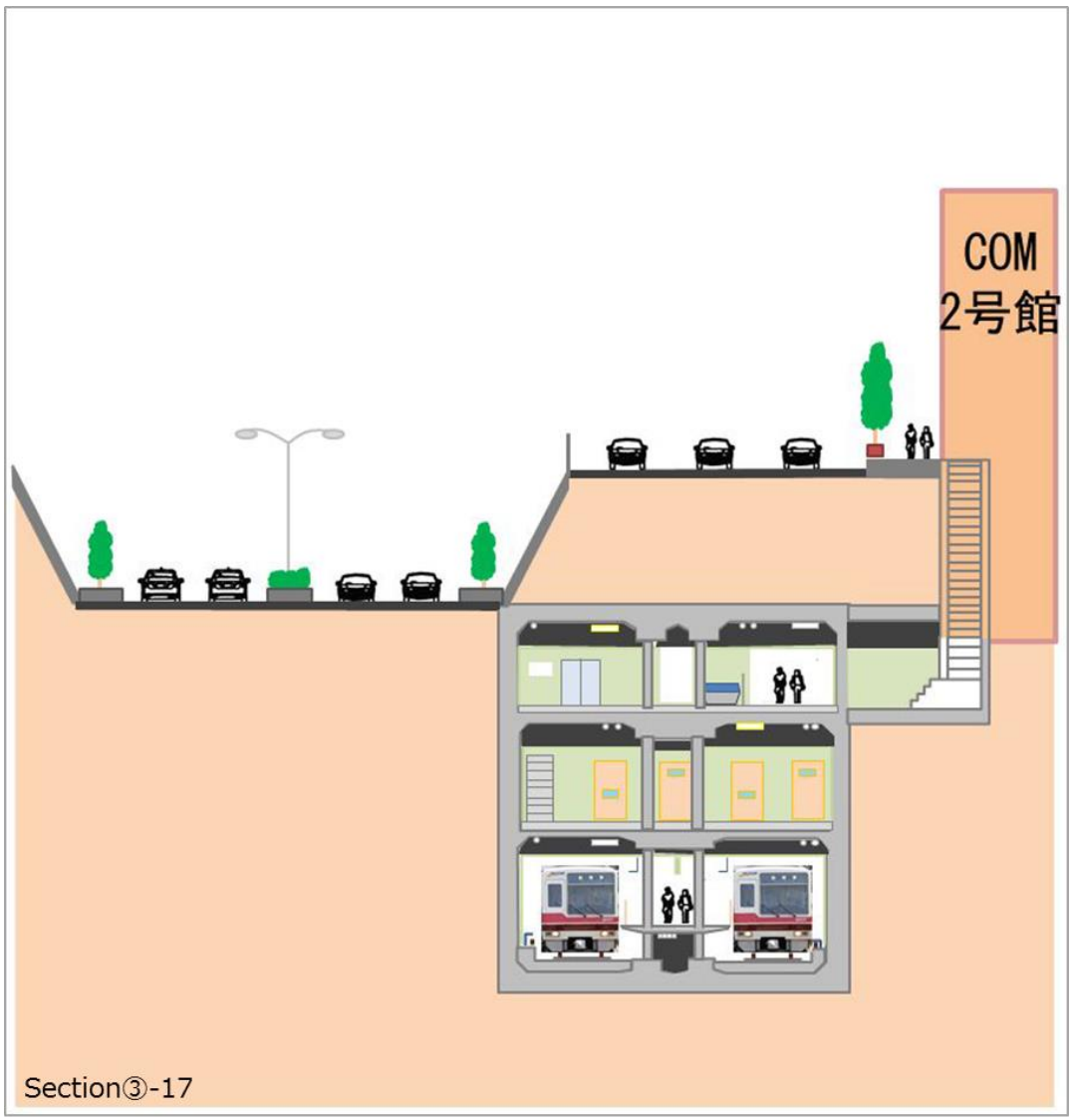
▼



駅舎にエレベーター・エスカレーターなど乗降客が使用する設備や、電車の運行のために必要な機械設備などを整備します。

▼

検査・試運転等を経て、完成です。



Section④ シールド区間

シールド工事とは

シールド工事は、「シールドマシン」という大型機械を使って、地下トンネルを掘り進めていく工法です。

一般的に総重量 350 トン超となるシールドマシンは、工場で製作され、工事現場まで 30 以上のパーツに分解して搬送されます。

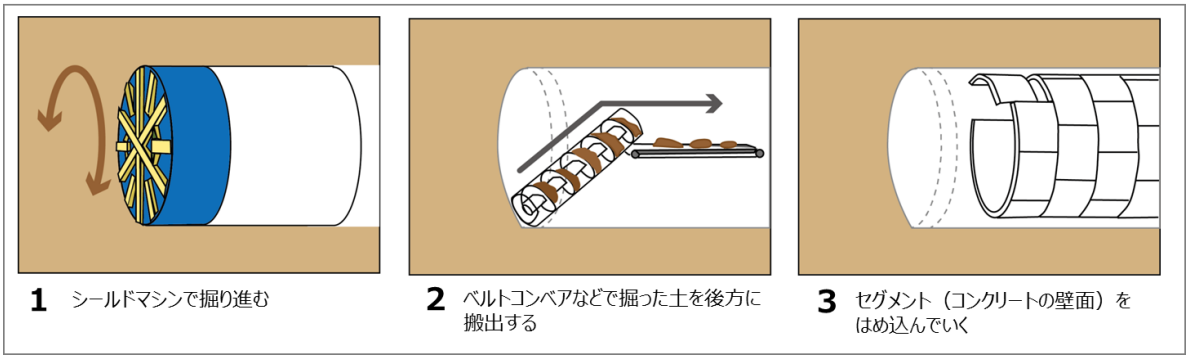
シールドマシン

（写真：大阪市交通局ホームページより）

シールド工事では、シールドマシンで掘削しながら、ベルトコンベアやトロッコなどを使用して土を後方に搬出します。

また、「セグメント」と呼ばれるコンクリートのブロックを搬入し、壁面にはめこんでトンネルを形成していきます。

シールド工事のイメージ

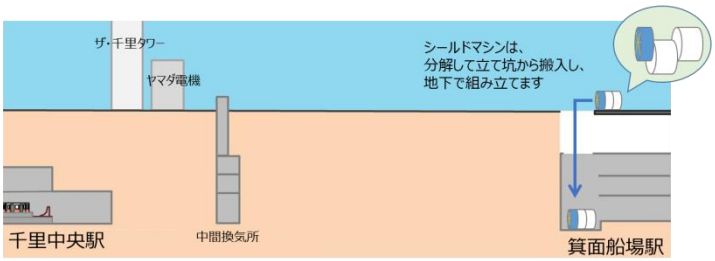


これらの作業がほぼ同時進行で行われ、シールドマシンが掘り進んだ後にはすぐに堅牢なトンネルが完成するかたちになりますので、軟弱な地盤であっても安全性の高いトンネル掘削が可能な工法です。

今回のシールド工事の進行イメージ

下図は、千里中央駅から(仮称)箕面船場駅までの区間を、東側から西に向かって見た縦断面図です。

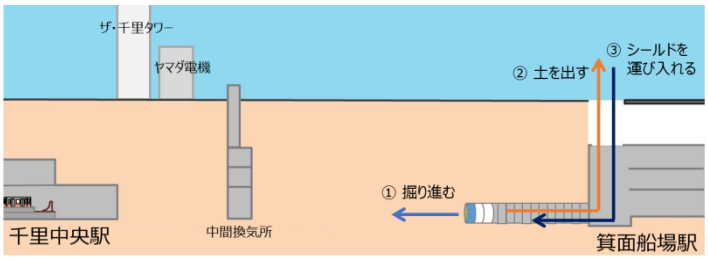
【平成 30 年度】



現場に到着したシールドマシンは、分解された状態で(仮称)箕面船場駅の南端の地下 3 階レベルに搬入し、組み立てます。

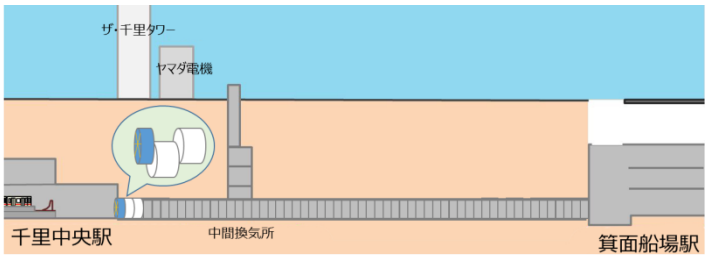
▼

【平成 31 年度】



シールドマシンで南に向かって掘り進みながら、土の搬出、セグメント(コンクリート製のトンネル壁面)を取り付けていきます。

▼



千里中央駅には、現在使用しているホームの北に 40 メートル程度のトンネルが既設されているため、新たなトンネルはここに接続します。

千里中央駅まで到着したら、マシンを再度解体して後方に運び、(仮称)箕面船場駅から搬出し、トンネルの完成です。

▼

【平成 32 年度】

線路を敷き、電気設備などを整備します。

3．事業費と波及効果

事業費と負担割合

北大阪急行線延伸事業の事業費は、建設費と車両購入費で構成され、いずれも国の社会資本整備総合交付金の交付対象となります。

国費を除く事業費のうち、建設費は北大阪急行電鉄(株)、箕面市、大阪府が負担し、車両購入費は箕面市が負担します。

平成 26 年(2014 年)3 月の基本合意における総事業費は 650 億円、うち建設費が 600 億円、車両購入費が 50 億円であり、平成 28 年(2016 年)3 月の基本協定においても変更はありません。

■ 建設費の負担割合

社会資本整備総合交付金を活用する事業スキームでは、建設費について、鉄道事業者が採算を確保できる額を負担し、残りを国と地方(都道府県と市町村)が 2 分の 1 ずつ負担することとなり、地方負担分、すなわち都道府県と市町村の負担割合は特に基準はなく両者の協議で決定します。

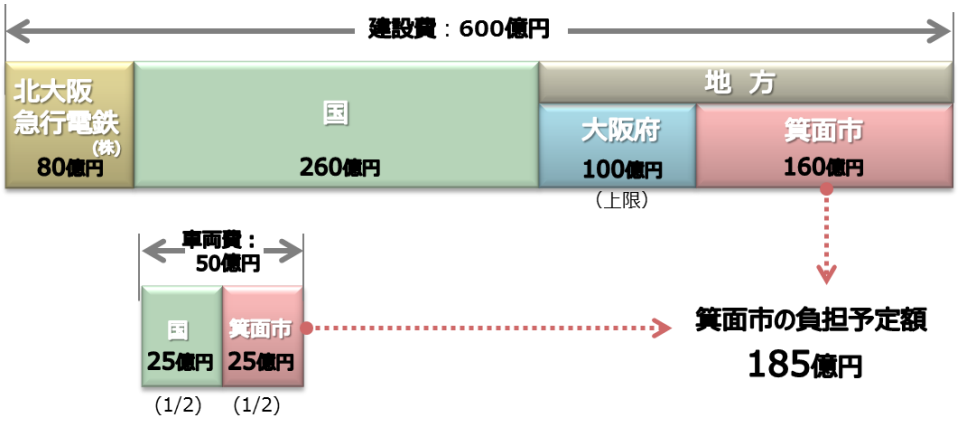
基本合意においては、建設費 600 億円のうち、北大阪急行電鉄(株)が 80 億円を負担し、残りの 520 億円について、2 分の 1 の 260 億円に社会資本整備総合交付金を充て、地方負担分 260 億円のうち大阪府が 100 億円を上限に負担、箕面市が 160 億円を負担することとしており、この負担割合が基本協定に引き継がれます。

なお、大阪府は、建設費の 6 分の 1、かつ 100 億円を負担の上限としており、建設費が 600 億円よりも縮減した場合はその縮減後の建設費の 6 分の 1 を、逆に 600 億円よりも増嵩した場合は 100 億円を負担する仕組みです。

また、車両購入費 50 億円については上記にかかわらず、その 2 分の 1 に国費が充てられ、残り 2 分の 1 を箕面市が負担します。

■ 箕面市の負担予定額

箕面市の負担予定額は、建設費 160 億円と車両購入費 25 億円、総額 185 億円となり、基本協定においても基本合意から変更はありません。



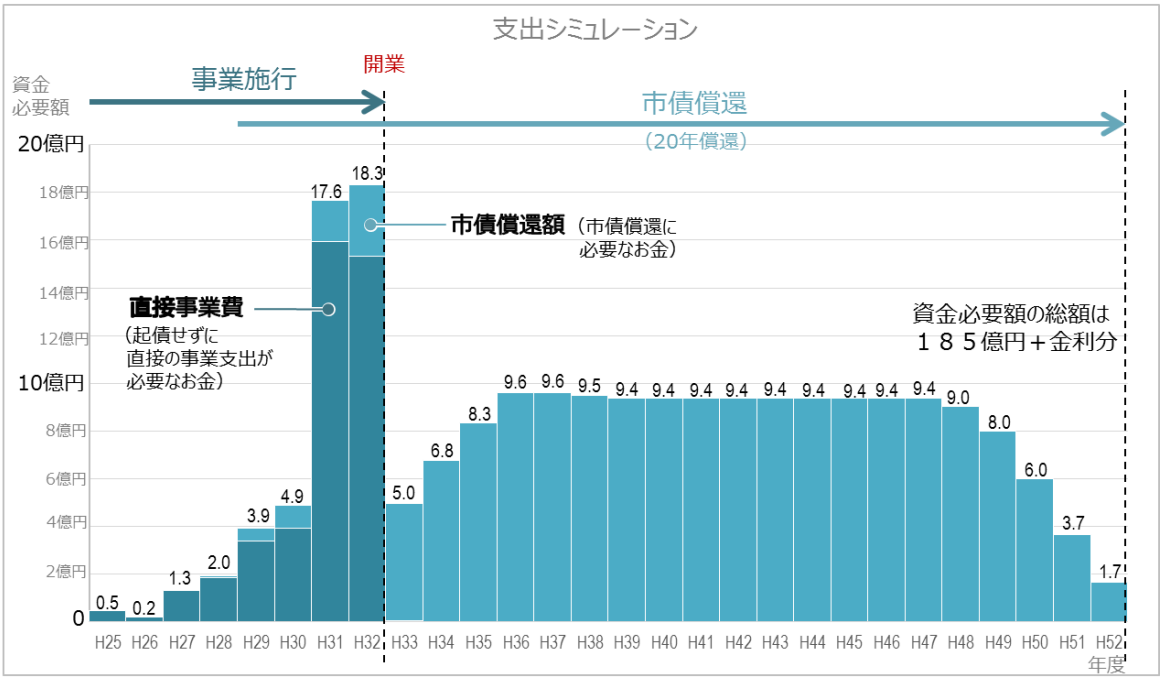
なお、箕面市では平成 26 年(2014 年)3 月の基本合意の締結に先立ち、箕面市議会において議決を受け、箕面市が予算化する総額 570 億円について債務負担行為を設定しています。

財源充当の見通し

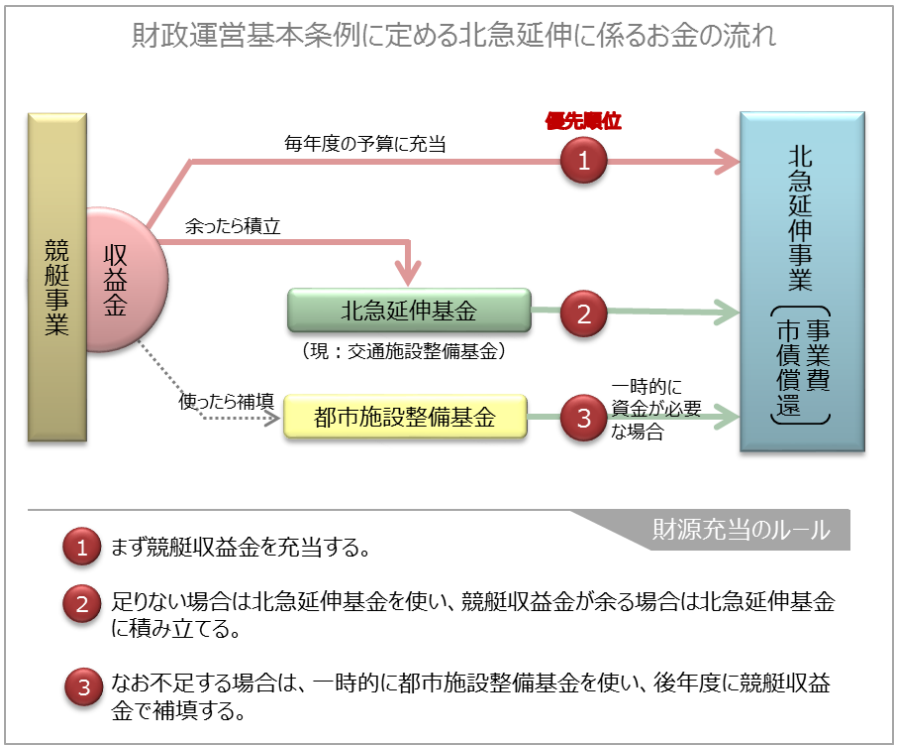
■ 支出シミュレーション

箕面市の負担額 185 億円は、43 億円の直接事業費と 142 億円の市債で対応するため、延伸事業に必要な資金は、185 億円に市債の金利分(25 億円)を加えた額となります。

市債の償還期間は 20 年であり、償還完了までの年度ごとの資金必要額を試算すると次のようになります。

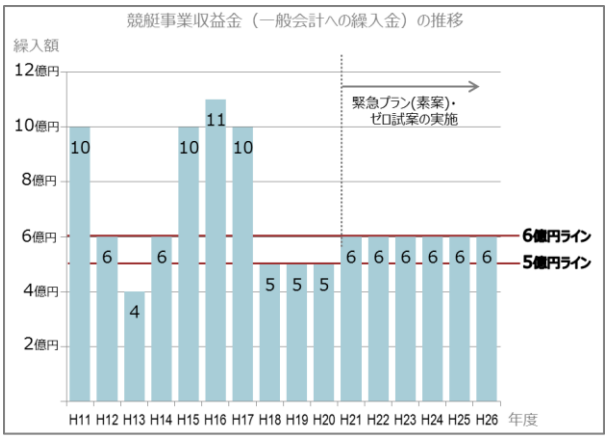


箕面市では、北大阪急行線の延伸に要する資金が市の財政に与える影響の大きさに鑑み、平成 26 年(2014 年)3 月に箕面市財政運営基本条例を制定し、その中で、「北大阪急行線延伸に必要な支出は、原則として競艇事業収益金と北大阪急行南北線延伸整備基金(以下「北急延伸基金」という。)のみで賄う」という、財源充当のルールを定めました。



■ 競艇事業収益金からの繰入金

財源の優先順位 1 位に位置付けられている競艇事業収益金について、平成 11 年(1999 年)以降に一般会計に繰り入れられた額の推移は右図のとおりで、平成 13 年(2001 年)に一度、4 億円という年がありますが、それ以降 13 年間にわたって 5 億円を下回る年はなく、「緊急プラン(素案)・ゼロ試案」による行財政改革の開始以来、現在に至るまで、毎年 6 億円がコンスタントに繰り入れられており、今後も毎年 6 億円の繰り入れを見込んでいます。



■ 北急延伸基金の積立額

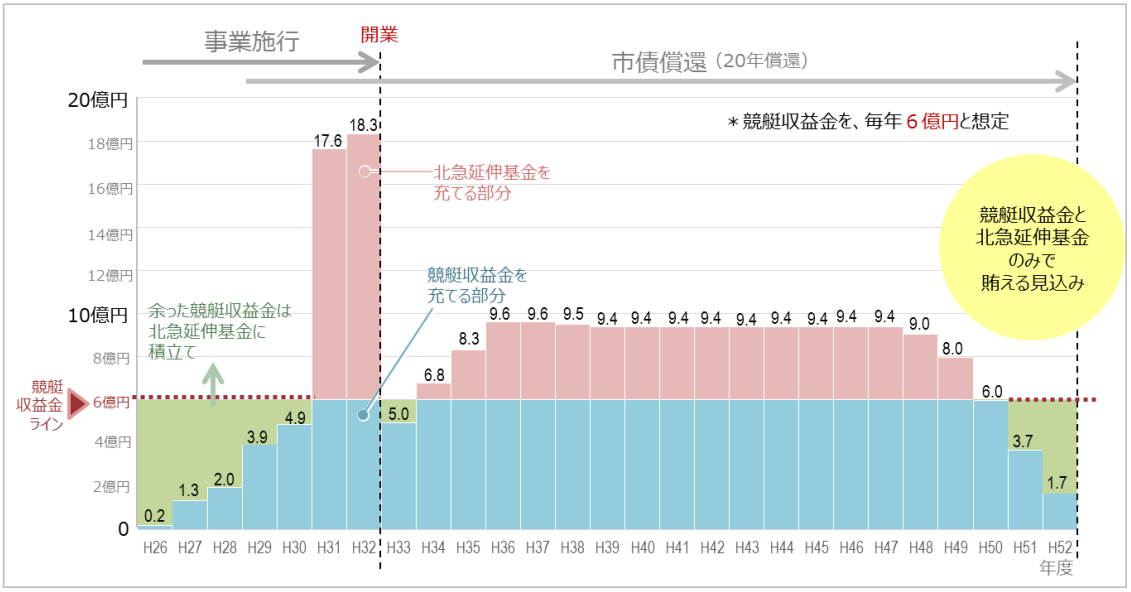
平成 27 年度末(見込み)の北急延伸基金の積立額は、約 76 億円です。

財源充当シミュレーション①(競艇事業収益金からの繰入金が年間 6 億円)

競艇事業収益金からの繰入金を年間 6 億円と想定し、財源充当の見通しをシミュレーションすると次のとおりで、市債償還期間の完了まで、一度も北急延伸基金が底をつくことはなく、競艇事業収益金と北急延伸基金のみで支出を賄える見込みです。

なお、当シミュレーションは、基本的にはプロジェクト・アウトラインと同じですが、平成 26・27 年度の事業費に実績値を、平成 28～32 年度の事業費に最新の執行見込み額を使用し、市債の利率を現時点のものに見直しています。

財源充当の見通し（競艇収益金6億円パターン）



北急延伸基金の収支と残額（競艇収益金6億円パターン）

資金必要額＜競艇事業収益金（余った収益金を北急延伸基金に積み立てる年度）
資金必要額＞競艇事業収益金（北急延伸基金からお金を使う年度）

（単位：億円）

年度	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40
基金の収支	6	5	4	2	1	-12	-12	1	-1	-2	-4	-4	-3	-3	-3
基金の残額	71	76	81	83	84	72	60	61	60	58	54	51	47	44	41

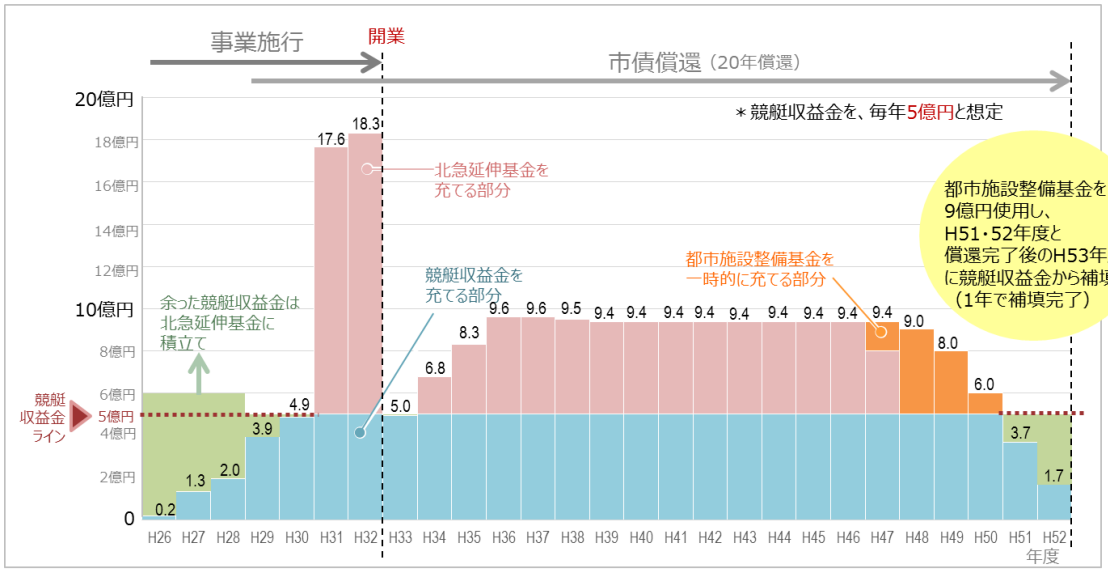
年度	H41	H42	H43	H44	H45	H46	H47	H48	H49	H50	H51	H52
基金の収支	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-2	0	2	4
基金の残額	37	34	31	27	24	21	18	15	13	13	15	20

財源充当シミュレーション②(競艇事業収益金からの繰入金が年間 5 億円)

競艇事業収益金からの繰入金を、低めの年間 5 億円と想定すると、市債償還の終盤の 4 年間は、一時的に都市施設整備基金を使用することになります。都市施設整備基金からは合計 9 億円を使用しますが、市債償還期間の最終 2 年でこのうち 4 億円を補填し、残る 5 億円は償還完了後 1 年で補填が完了する規模のため、償還完了から 1 年の遅れで競艇事業収益金と北急延伸基金のみで支出を賄える見込みです。

なお、シミュレーションの条件は前頁の 6 億円パターンと同じです。

財源充当の見通し（競艇収益金5億円パターン）



北急延伸基金の収支と残額（競艇収益金5億円パターン）

資金必要額＜競艇事業収益金（余った収益金を北急延伸基金に積み立てる年度）
資金必要額＞競艇事業収益金（北急延伸基金からお金を使う年度）

（単位：億円）

年度	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40
基金の収支	6	5	4	1	0	-13	-13	0	-2	-3	-5	-5	-4	-4	-4
基金の残額	71	76	81	82	82	69	56	56	54	51	46	42	37	33	29

年度	H41	H42	H43	H44	H45	H46	H47	H48	H49	H50	H51	H52
基金の収支	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-3	-1	1	3
基金の残額	24	20	16	11	7	3	-2	-6	-8	-9	-8	-5

北急延伸基金では足りなくなるため、一時的に都市施設整備基金を使用する年度

償還完了後に競艇収益金（年5億円）で補填

※1年で補填完了

需要予測

基本合意時に実施した需要予測では、(仮称)新箕面駅から千里中央駅までの延伸線の乗降客数は、1 日に約 42,200 人と予測されています。

需要予測を行うにあたって、延伸区間のサービス水準は以下のとおり設定されています。

◎運行本数は、ピーク時・オフピーク時とも“全数乗り入れ”(北大阪急行線を千里中央駅まで走ってきた電車が、そこから本数を減らすことなく、すべて(仮称)新箕面駅まで運行される)とする。
◎運賃は、新線加算運賃を 70 円とする。

需要予測結果 ： 駅間ＯＤ表

(人/日)

	新箕面	箕面船場	千里中央	桃山台	緑地公園	江坂	計
新箕面	0	200	1,596	361	226	12,030	14,413
箕面船場	200	0	360	122	107	6,121	6,910
千里中央	1,596	360	0	1,675	586	33,405	37,622
桃山台	361	122	1,675	0	73	17,329	19,560
緑地公園	226	107	586	73	0	14,425	15,417
江坂	12,030	6,121	33,405	17,329	14,425	0	83,310
計	14,413	6,910	37,622	19,560	15,417	83,310	177,232

(作成：阪急電鉄株式会社)

A　B　C(重複分)

延伸線の乗降客数：
（A＋B－C）×2（往復分）＝（14,413 ＋ 6,910 － 200）×2 ＝ 42,246人

上記の需要予測は、鉄道事業者が需要予測システムを利用して行っており、新駅から一定範囲の人口や駅までのバス便数など様々な要素を入力して試算されています。

需要予測システムについては、その試算の正確性、予測の妥当性を検証するために、“現況再現”(既存路線についてシステムを用いて需要予測を行い、実績値と照合して大きな差が出ないことを確認する作業)を行っており、北大阪急行線の既存路線及び大阪市営地下鉄御堂筋線について現況再現を行った結果は、再現比率(比率 1 で予測値＝実績値)は 0.95 から 1.1 までであり、高い精度で予測されていると言うことができます。

なお、この需要予測は、新駅周辺のまちづくりが進展することによる鉄道利用者の増加を加味しておらず、あくまで新駅周辺が現在の状況であった場合を想定して計算されています。

そのため、(仮称)新箕面駅における駅ビルの整備、(仮称)箕面船場駅周辺における大阪大学箕面キャンパスの移転、市民文化ホールや図書館などの整備に伴う鉄道利用者増加が反映されれば、上記需要予測も増加することとなりますので、それぞれの計画が具体化してきた時点で、再度、需要予測を行います。

また、需要予測の変動により鉄道事業者の採算確保額も変動しますので、現在 80 億円としている北大阪急行電鉄(株)の負担予定額も変更となる可能性があります。

波及効果（ダイジェスト）

北大阪急行線の延伸により、さまざまな波及効果が見込まれるため、平成 26 年(2014 年)2 月に策定した「北大阪急行線延伸プロジェクト・アウトライン」において、詳細に分析を行いました。

波及効果は、需要予測や、駅周辺に整備する施設などの床面積などに連動して算出されているものがあり、これらが変動すると効果も変動しますが、現時点において、需要予測に変動はなく、施設などについても規模が確定したものはなくプロジェクト・アウトライン策定時の仮定値をそのまま用いますので、波及効果にも変更はありません。

そのため、ここではプロジェクト・アウトラインに記載した内容のダイジェストを掲載します。

※算定の詳しい説明は、プロジェクト・アウトラインをごらんください。

■ 波及効果算定の基本的な考え方

波及効果の試算では、延伸線の“沿線範囲”を 2 つの新駅からそれぞれ半径 500 メートルにかかる町丁目としています。

また、波及効果算出の基本的な考え方として、沿線範囲を「直接整備分」と「間接発展分」に分けて波及効果を算出し、最後に両者を足し合わせて「計」として表示しています。

「直接整備分」については、駅周辺施設など実際のまちづくり計画による効果を仮定しており、「間接発展分」については、まず沿線範囲から「直接整備分」の対象になっている区域の面積や人口を除いた上で、残りのエリアの面積や人口に、他の鉄道延伸事例の実績から算定した「増加率」を掛けて算出しています。

ただし、萱野地域においては、豊かな田園風景を残すため、周辺の開発について抑制の方向で各種施策を進めていくことから、「直接整備分」には駅前広場の立体利用のみを見込み、「間接発展分」については増加率を通常の 3 分の 1 としています(船場地域には他の事例から算出した増加率をそのまま使用)。

■ 金額に換算されない波及効果

プロジェクト・アウトラインで算定した波及効果のうち、金額に換算されない波及効果は、「ビルドアップの進展」、「定住人口の増加」、「事業所数の増加」、「従業人口の増加」の 4 項目です。

「ビルドアップの進展」とは、新駅ができることによりまちの価値が上がり、建設が可能な地区では住宅や事業所などの建物が増えたり、駅周辺のまちづくりを進める中で駅前に施設等ができたりすることにより増加する建物の延べ床面積で表します。

「定住人口の増加」は、住宅が増えることにより増加する人口のほか、他の鉄道延伸の事例などでは沿線範囲全体で人口増加の傾向が見られることから、これらの効果を合計したものです。

「事業所数の増加」は、直接整備により増加するものと、他の鉄道延伸の事例などから沿線範囲で見込まれる増加分とを足したものです。

「従業人口の増加」は、商業施設や事業所等が増えることによりそこで働く人が増加するほか、既存の商業施設などにおいても、駅利用者が新たな顧客となるなど利用者数が増加するため従業人口の増加が見られますので、これらの効果を合計しています。

		直接整備分		間接整備分				計
		萱野	船場	萱野	増加率	船場	増加率	
ビルドアップの進展	住宅	0 ㎡	32,710 ㎡	8,513 ㎡	3.00%	25,863 ㎡	9%	67,086 ㎡
	商業施設等	28,337 ㎡	30,096 ㎡	2,392 ㎡	1.67%	5,814 ㎡	5%	66,639 ㎡
	事業所等	0 ㎡	47,208 ㎡	137 ㎡	0.67%	5,298 ㎡	2%	52,643 ㎡
	小計	28,337 ㎡	110,014 ㎡	11,042 ㎡	-	36,975 ㎡	-	186,368 ㎡
定住人口の増加		0 人	785 人	304 人	4.33%	884 人	13%	1,973 人
事業所数の増加		85 所	232 所	4 所	1.00%	9 所	3%	330 所
従業人口の増加		737 人	2,010 人	95 人	2.00%	376 人	6%	3,218 人

■ 効果額が年額で算出される効果

プロジェクト・アウトラインで算定した波及効果のうち、効果を金額で表すことが可能で、かつ年額で算出される波及効果をまとめると、年間 578 億円の効果が見込まれます。

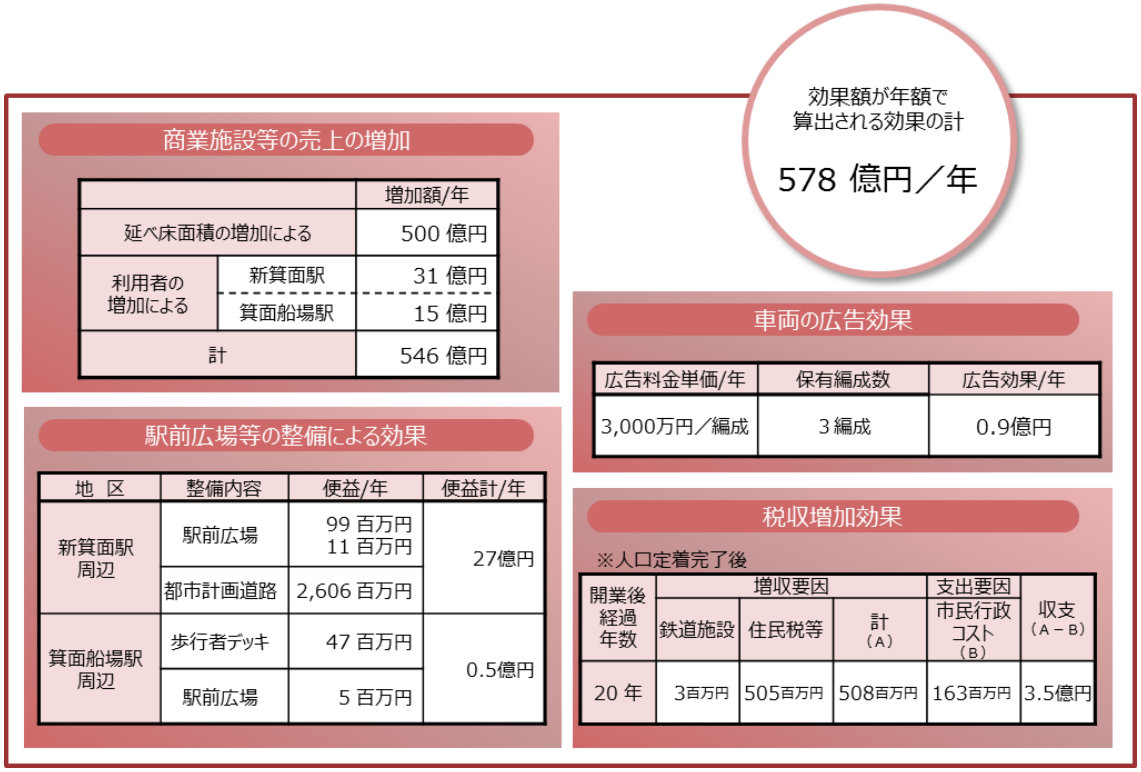
このカテゴリには、「商業施設等の売上の増加」、「駅前広場等の整備による効果」、「車両の広告効果」、「税収増加効果」が含まれています。

「商業施設等の売上の増加」は、商業施設等の床面積が増加することから、それらの商業施設での新たな売上と、駅利用者が既存の商業施設等の新たな顧客になることによる売上増加を見込んでいます。

「駅前広場等の整備による効果」は、例えば駅前広場の整備によって歩行者の利便性が向上したり、駅周辺の都市計画道路整備によって自動車の走行時間の短縮や走行経費の減少などが図られたりする効果のことです。こうした効果は、「便益」として経済効果に換算することが可能であり、国が各種マニュアルで定めている算出方法を用いて換算を行っています。

「車両の広告効果」は、今回の延伸のために購入する 10 両×3 編成分の全車両にラッピング広告を施した場合の広告効果を試算したものです。

「税収増加効果」は、鉄道施設ができることによる固定資産税、住宅が新築され人口が増えることによる固定資産税と個人市民税、事業所が増えることによる固定資産税と法人市民税などに現れますので、これらの増加効果を合計した上で、人口増加に伴って増える行政支出(ごみ収集や教育、福祉などにかかる経費)を差し引いて算定しています。



初期効果

延伸に伴い発生する初期効果は、2,172 億円に上ります。

このカテゴリは、鉄道の延伸により上昇が見込まれる沿線地域の地価の上昇分と、延伸工事に伴う経済波及効果を合計したものです。

地価上昇の試算は、地価上昇便益の一般的な測定手法であるヘドニックアプローチを用いて行っており、鉄道延伸された場合とされない場合の地価の差額で算出しています。

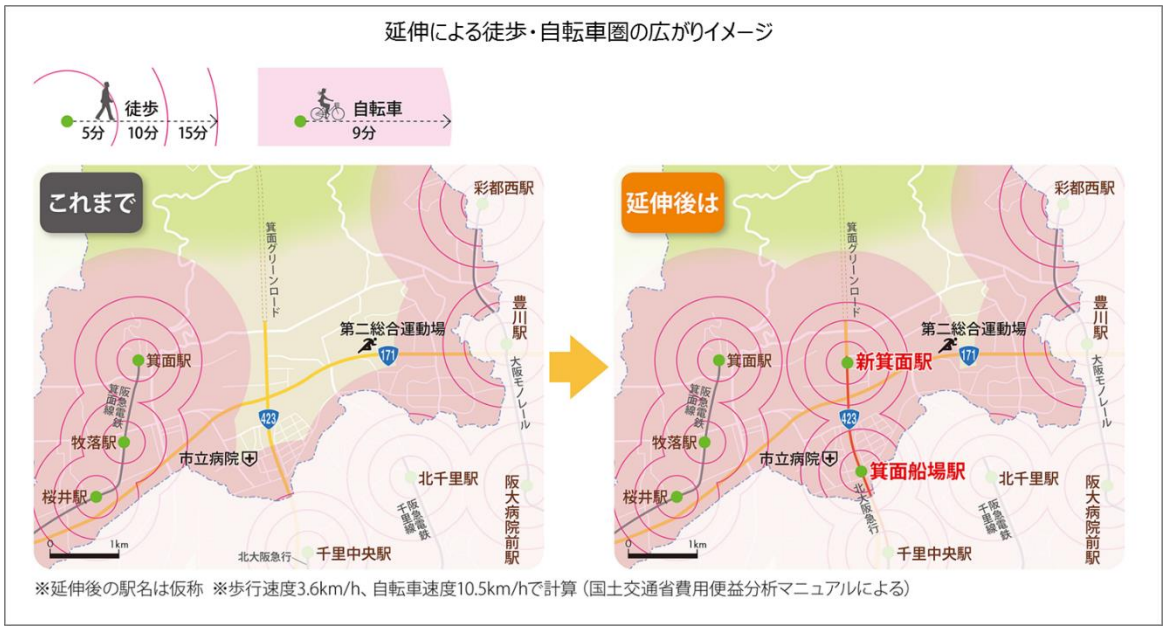
延伸工事に伴う経済波及効果は、工事に伴って雇用が創出されたり、資材等の生産が増加したりすることから、雇用された者の所得や受注事業者の利潤などが発生します。また、それらの所得や利潤は新たな消費に支出され、さらに間接的な経済効果を生み出しますので、これらの効果を合わせたものとなっています。

4． 延伸がもたらす、まちの変化

駅まで徒歩・自転車圏の大幅増

鉄道が延伸され新駅が２つできることによって、市街地の大部分が徒歩または自転車で最寄り駅に直接アクセスできるようになります。

特に、中部地域はこれまで駅への徒歩・自転車圏の空白地帯で、鉄道不便性から市内で最も自動車依存度が高いエリアでしたが、新駅の設置により、全域が徒歩または自転車圏になるとともに、東部地域においても大幅な改善が実現できます。



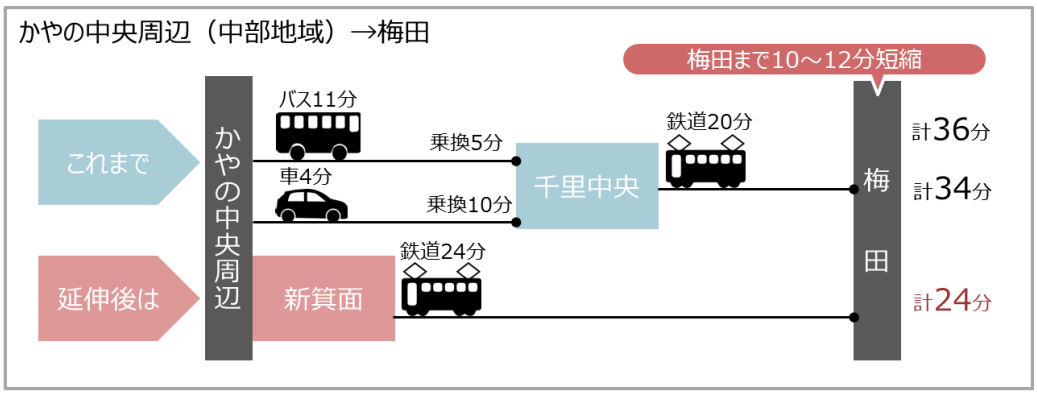
※延伸後の駅名は仮称 ※歩行速度3.6km/h、自転車速度10.5km/hで計算（国土交通省費用便益分析マニュアルによる）

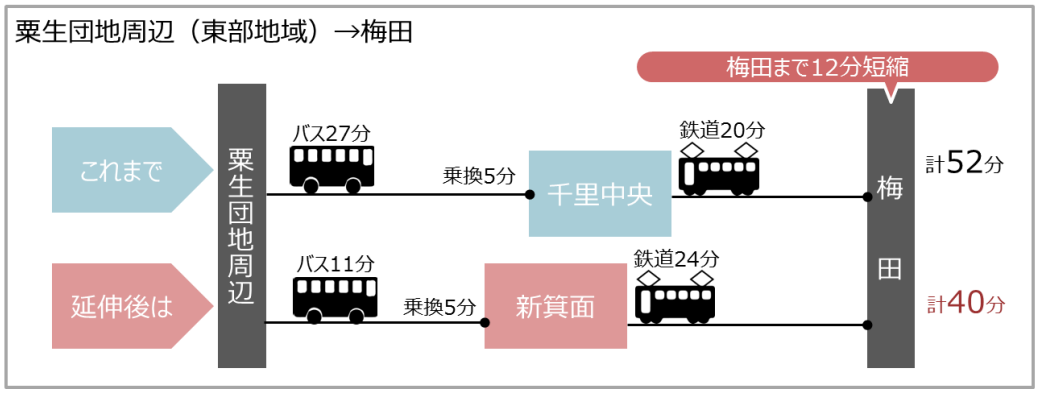
大阪都心へのアクセス性向上

北大阪急行線は、地下鉄御堂筋線に直接乗り入れるため、箕面市から新大阪・梅田・なんばなど大阪都心に乗り換えなしでダイレクトアクセスが可能になります。

(仮称)新箕面駅から大阪市営地下鉄梅田駅までは、乗り換えなしで 24 分。かやの中央周辺においては、これまでバスや自家用車で千里中央駅にアクセスしてそこから電車に乗っていたものが、(仮称)新箕面駅に直接徒歩・自転車でアクセスして鉄道に乗ることができるようになり、梅田まで行く場合、千里中央駅までバス利用に比べて約 12 分、自家用車利用に比べて約 10 分の時間短縮になります。

東部地域においても、例えば粟生団地周辺から、これまでバスで千里中央駅にアクセスしていたものが、同じくバスで(仮称)新箕面駅にアクセスすると、梅田まで約 12 分の短縮となります(延伸後の所要時間は現時点での想定です)。





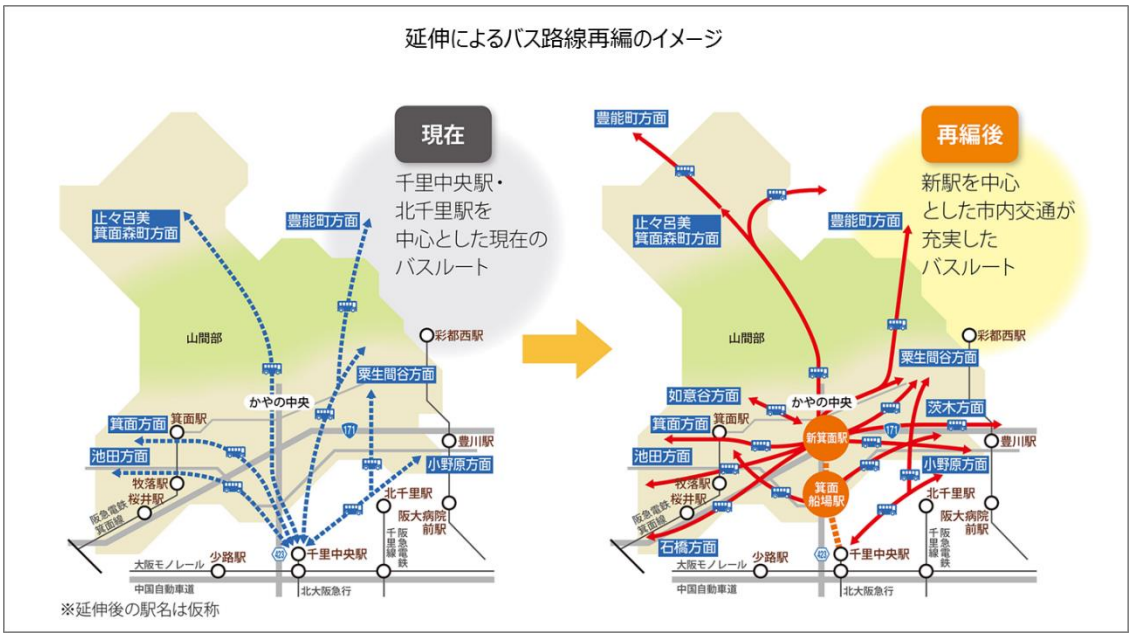
バス路線の再編

鉄道利用者の中でも、特に通勤・通学など日常的で反復性が高い利用者にとって時間短縮の効果は大きく、公共交通への転換を促す大きな要素となることが期待できます。

路線バスの主要なルートは一般的に、駅と駅を結ぶルート、住宅街と駅を結ぶルートであることから、現在の箕面市では、箕面駅-千里中央駅、東部地域の住宅街-千里中央駅・北千里駅の「南北方向」は発着本数が多く、市内循環型の箕面山麓線や、阪急石橋駅とＪＲ茨木駅(または阪急茨木市駅)を結ぶ「東西方向」の発着本数は非常に少ない状況です。

北大阪急行線の延伸により、市街地の地理的中心に新駅ができることにより、バス路線が新駅を中心とした形に再編され、東西方向の移動利便性が格段に良くなります。

また、延伸線の駅へのバスアクセスが確保されることにより、延伸線沿線以外の住民が都心直結の北大阪急行線(地下鉄御堂筋線)を利用しやすくなり、通勤・通学の利便性が向上します。



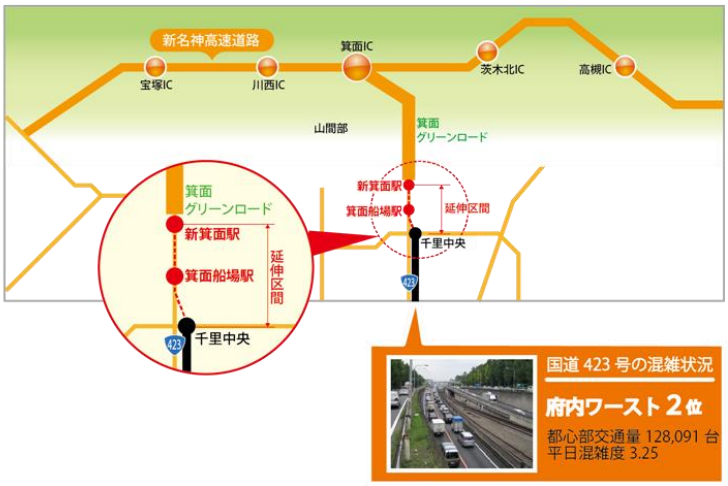
なお、バス路線の再編は、延伸線の開業と同時に社会実験を開始し、利用状況などを検証した上でルートを確定していく予定です。

新御堂筋の渋滞緩和

平成 28 年度に開通する新名神高速道路は、混雑する名神高速道路・中国自動車道を多重化し、東西国土軸を貫く主要ルートの一つとして大きな流れを形成します。

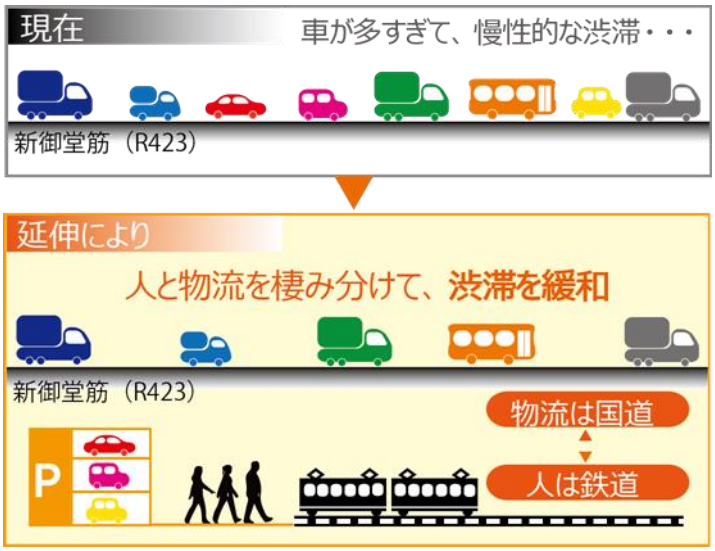
多重化される神戸～高槻間には、「宝塚」「川西」「箕面」「茨木北」の 4 つのインターチェンジができますが、このうち大阪都心への広域アクセス道路に接続しているのは「箕面」だけであり、箕面グリーンロードから大阪都心に向けて大きな物流の動きが生まれることになります。

一方、新御堂筋(国道 423 号)は、現在でも大阪府内ワースト 2 位の慢性的な渋滞が発生しており、広域アクセスのボトルネックとなっています。



(仮称)新箕面駅は、新御堂筋の北端に位置しているため、北から大阪都心に向かう交通の流れを、ここを分岐に「人は鉄道」「物流は国道」に振り分けることで、新御堂筋の渋滞を緩和することが可能になります。

国道に物流のための交通容量を確保し、人の流れを公共交通に転換するには、パークアンドライド(自家用車から公共交通機関に乗り換えるシステム)が効果的です。



商業施設の駐車場は、来客数の多い休日に対応できる駐車台数を確保しており、平日はキャパシティに余裕がある状況であることから、こうした駐車場を平日のパークアンドライド用として利用し、平日の人流を自動車から鉄道に転換させることで、物流量の多い平日に、国道 423 号の渋滞を緩和することが可能となります。

(仮称)新箕面駅では、大規模商業施設の事業者と連携して平日パークアンドライドを実施し、箕面市の北部地域や豊能町、京都府亀岡市等からの人流を駅で受け止め、北大阪急行線で都心部に運ぶことができます。しかも、電車に乗れば乗り換えなしで、大阪都心の主要駅にダイレクトアクセスできるのです。

これにより、交通渋滞という課題を解決するだけではなく、箕面グリーンロードの利便性との相乗効果で北部からのアクセスを呼び込み、商業の振興及び鉄道の乗降客数の増加など様々な効果を生み出すものと考えられます。

大阪の南北軸の強化

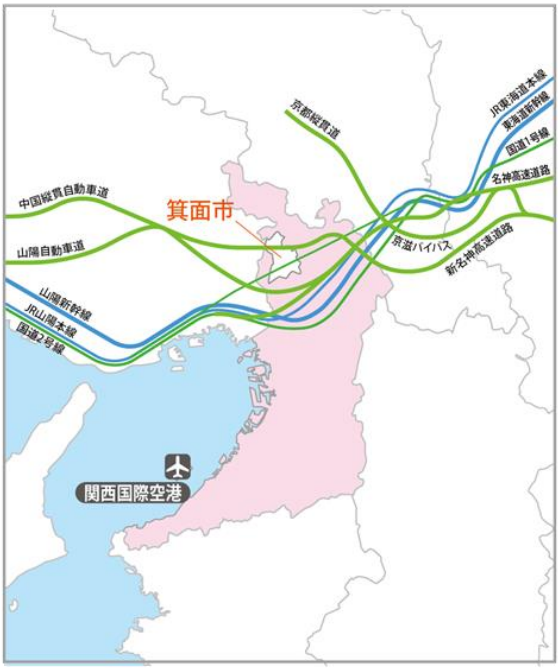
南北に長い大阪府の地形において、北大阪地域は、東海道・山陽新幹線、新名神高速道路という太い国土軸に接する地点です。

一方、世界の玄関口となる関西国際空港は大阪南部に位置しており、国土軸と関西国際空港を結ぶ"大阪の南北軸"を強化することが大阪全体、ひいては関西全体、特に関西北部の発展にとって必要です。

北大阪急行線の延伸により北大阪地域における“縦の流れ”が強化されることで、南北に長く、北部でしか主要な国土軸との接点がない大阪において重要な役割を担う“南北軸”の強化につながるとともに、北大阪地域が関西北部からアジアゲートウェイとなる関西国際空港へのダイレクト輸送の発火点となり、関空アクセスの改善を図ることが可能になります。

北大阪地域は、全国と大阪都心部をＴ字状に結び付ける陸路の要衝であり、これらの国土軸の主要幹線を束ねて縛るロープのような役割を果たしている国道 423 号の終着点を市域の中心にもつ箕面市もまた、国土軸の結び目です。

鉄道の延伸により、関西北部からの関空アクセスの起点ともなることから、交通の要衝、結節点としての役割はさらに重要性を増し、地域とまちの魅力を高めていくことになります。



北大阪エリア全体の発展をめざして

北大阪急行線の延伸は、まちづくりと都市交通の再編を同時に行うことにより、箕面市だけではなく、北大阪エリア全体が活気づくきっかけになります。

■ 各駅が機能分担した個性あるまちづくり

北大阪エリアでは、北大阪急行線のターミナル駅として発展してきた千里中央が建物の老朽化等によりまちの更新時期を迎えていることから、豊中市においては、千里中央の新たなブランド創出やエリアマネジメントの取り組みなど今後のまちづくりの方向性を示す「千里中央地区活性化基本方針」の策定に取り組んでいるところです。

また、吹田市の万博記念公園周辺では、エキスポランド跡地に西日本最大級の複合施設「EXPOCITY(エキスポシティ)」が平成 27 年(2015 年)秋に開業するとともに、4 万人を収容するサッカースタジアム「(仮称)吹田市立スタジアム」が完成し、平成 28 年(2016 年)3 月のＪリーグ開幕から利用が開始される予定です。

北大阪急行線の延伸により、(仮称)新箕面駅と(仮称)箕面船場駅ができ、新たに生まれ変わろうとしている千里中央、新たな賑わいの創出に向けてスタートを切った万博記念公園周辺とともに、それぞれの特性を生かして機能を分化し魅力あるまちづくりを行うことで、良質な住宅地というイメージが強い北大阪地域に、ショッピング、文化、健康、子育て、エンターテイメントといった魅力的なコンテンツが詰まった新しいゾーンが生まれます。

このことが北大阪エリア全体のイメージアップにつながり、若い世代の流入による人口増が期待できると

ともに、大阪都心から、さらには南大阪地域から、そして京都府南部からの来訪者を呼び込み、地域全体の商業振興を促すことが期待できます。

■ 広域的な都市交通の再編

北大阪急行線の延伸を契機に、新名神高速道路や「EXPOCITY」からの新たな交通需要、千里中央駅周辺の交通集中等に対応するため、大阪府とともに関係自治体が連携することで、広域的な都市交通の再編による課題解消が図られます。

千里中央に集中する路線バス・高速バスなどの一部を(仮称)新箕面駅へシフトし、鉄道の利用促進と合わせて、新御堂筋の渋滞軽減や千里中央の交通施設機能の再編を図るとともに、鉄道の利用促進策の一つとして、(仮称)新箕面駅において広域パークアンドライドを展開します。

また、各駅の交通対策として、千里中央の交通動線の再編と駐車場の再配置、(仮称)箕面船場駅への歩行者動線の確保と自動車交通対策、(仮称)新箕面駅の新たな交通施設整備と路線バス再編に合わせた公共交通の利用促進など、さまざまな都市交通機能を総合的に俯瞰し、より利便性の高い交通まちづくりが進んでいきます。

5．事業の経緯

箕面市において、総合計画が北大阪急行線の延伸に初めて触れてから現在(平成 28 年 2 月)までの、延伸事業の経緯を記録します。(引用文中の表記はいずれも原文のまま)

総合計画での位置付け

“北大阪急行線の延伸”が初めて登場するのは、昭和 43 年(1968 年)に策定された箕面市総合計画(第一次総合計画)です。

大阪都心のベッドタウンとして著しく発展しようとする本市にとって不可欠の要件として“軌道の市域内延伸”を挙げ、北大阪急行電鉄の「『高速鉄道１号線榎阪駅から府道御堂筋線に沿って国道 171 号線との交点までの新設路線の延伸』の実現に積極的に努力する」と記載されています。

また、昭和 51 年度(1976 年度)を初年度として策定された新箕面市総合計画(第二次総合計画)には、「本市の将来の発展を考えるとき、北大阪急行(中略)の延伸は不可欠」とし、そのための将来の課題として、投資効率の向上や都市基盤整備を挙げています。

ここまでは、“北大阪急行線の延伸”は将来の長期的展望のもと漠然とした“構想”として描かれていましたが、昭和 61 年度(1986 年度)を初年度とする第三次箕面市総合計画において初めて、都市課題を解決する基本方向の一つとして明確に盛り込まれました。「北大阪急行線及び国道 423 号線(新御堂筋線)の延伸」を促進しようとすると同時に、“鉄軌道・バスネットワーク”による総合交通体系の確立や、鉄道延伸に対応する土地利用の課題についても言及し、現在本市が進めている鉄道延伸事業の基礎が書き込まれています。

平成 13 年度(2001 年度)を初年度とする第四次箕面市総合計画では、21 世紀の箕面のまちづくりを先導するプロジェクトである箕面新都心の整備が大きく取り上げられる中、北大阪急行延伸の具体化の時期として、新都心の成熟期をめざすとされました。

そして今、「かやの中央」と名付けられた箕面新都心は、大型店舗を核とした商業集積施設と広々とした貴重な農地が共存する良質なまちとしてビルドアップしてきています。

平成 23 年度(2011 年度)を初年度とする現在の第五次箕面市総合計画においては、地域経営の好循環を生み出す重点課題３つのうちのひとつに「鉄道の延伸を始めとする都市交通基盤の整備推進」を位置付け、広域的な交通基盤の整備にあたっては、「過度な財政負担の軽減に向けて事業費の縮減や負担の平準化に取り組む」と、計画の早期実現に向けた具体的な取り組みを記しています。

国・大阪府の施策への位置付け

■ 運輸政策審議会答申第 10 号

平成元年、運輸政策審議会答申第 10 号(「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」)において、「北大阪急行南北線の延伸線 千里中央―箕面中部」が、「目標年次(西暦 2005 年)までに

整備に着手することが適当である区間」として位置付けられました。

■ 近畿地方交通審議会答申第８号

平成 16 年(2004 年)には、近畿地方交通審議会答申第８号(「近畿圏における望ましい交通のあり方について」)において、「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、以下のとおり記載されました。(引用文中の表記は原文のまま)

◎北大阪急行南北線延伸　千里中央～箕面船場～新箕面　2.5km
(北大阪急行千里中央駅から新箕面へ延伸する路線)
・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。

■ 大阪府の施策への位置付け

平成 24 年(2012 年)6 月、大阪府市統合本部は、「グランドデザイン・大阪」をとりまとめ、変化し躍動する大阪の今後の方向性を広く世界に発信するとともに、2050 年を目標とする大都市・大阪の都市空間の姿を示しました。

その中の「鉄道ネットワークの充実」の項において、北大阪地域と大阪都心との直結を図る施策として「北急延伸」が位置付けられました。

また、大阪府の都市としての成長・魅力向上や府民の暮らしの充実を図る公共交通に関する取り組みの方向性を明示するため、平成 26 年(2014 年)1 月に策定された大阪府の「公共交通戦略」において、整備について個別の検討に入る路線の一つとして、北大阪急行線の延伸が位置付けられました。

大阪府市統合本部　「グランドデザイン・大阪」から抜粋

推進体制・検討体制

■ 北大阪急行線延伸推進会議

北大阪急行線延伸推進会議は、平成 3 年に設置され、現在に至るまで箕面市、箕面商工会議所、大阪北部農業協同組合及び大阪船場繊維卸商団地協同組合を構成員として活動しています。

その目的は、かやの中央、彩都、水と緑の健康都市、新名神高速道路の建造等、北大阪地域において地域開発や交通基盤整備プロジェクトが進む中、地域整備上の大きな課題である北大阪急行線延伸の早期実現を支援することにあり、これまで 20 年余にわたり鉄道延伸の促進に関する調査及び広報啓発、国や大阪府等の関係機関への陳情・要望などの活動を行ってきました。

また、本市のみならず、豊能町、能勢町、兵庫県川西市、篠山市、猪名川町、京都府亀岡市、南丹市、京丹波町の各団体も“支援団体”として名を連ねるほか、さらには、多くの自治会をはじめ各種団体等も“賛助会員”として参画し、現在は 68 団体となっています。

北大阪急行線延伸推進会議　賛助会員一覧

自 治 会　（登録順）

	自治会名		自治会名		自治会名
1	稲西自治会	14	中村自治会	27	石丸自治会
2	小野原自治連合会	15	山之口自治会	28	西小路第三自治会
3	宮崎自治会	16	粟生新家自治会	29	箕面東自治会
4	若宮自治会	17	粟生外院自治会	30	唐池公園地区自治会
5	神楽自治会	18	北浦自治会	31	今宮コミュニティクラブ
6	岩戸自治会	19	芝自治会	32	メゾン箕面青松園前自治会
7	大西自治会	20	今宮自治会	33	坊島泉自治会
8	日の丸自治会	21	西宿自治会	34	新生自治会
9	大東自治会	22	今宮南自治会	35	坊島自治会
10	日の出自治会	23	如意谷第２自治会	36	上止々呂美自治会
11	粟生間谷地区	24	箕面如意谷住宅自治会	37	船場西地区連合自治会
12	奥自治会	25	今宮東自治会		
13	川合自治会	26	白島自治会		

各種団体・学校など　（登録順）

	団体名		団体名		団体名
1	かやの中央まち育て交流会	11	大阪府宅地建物取引業協会箕面市支部	21	箕面市建設業協同組合
2	(一社)箕面青年会議所	12	箕面測量設計協会	22	箕面市管工事業協同組合
3	箕面ライオンズクラブ	13	箕面都市開発(株)	23	大阪大学外国語学部
4	箕面船場ライオンズクラブ	14	緑遊新都心(株)	24	聖母被昇天学院
5	箕面ロータリークラブ	15	東急不動産(株)	25	大阪青山大学・大阪青山短期大学
6	箕面千里中央ロータリークラブ	16	ウィル包装(株)	26	梅花女子大学・短期大学
7	箕面ＦＭまちそだて(株)	17	大和ハウス工業㈱北摂支店	27	関西大倉中学校・高等学校
8	箕面市観光協会	18	たんぽぽの綿毛の会	28	追手門学院
9	(公財)箕面市メイプル文化財団	19	ＮＰＯ街づくり支援センターみのお	29	早稲田摂陵中学校・高等学校
10	(公財)箕面市国際交流協会	20	箕楽会	30	弘伸商事(株)
				31	(株)シュウロウライフ

■ 北大阪急行線延伸検討委員会

学識経験者と箕面市、国、大阪府、鉄道事業者等を構成員として設置され、平成 17 年(2005 年)、平成 18 年(2006 年)に「北大阪急行線延伸整備計画策定調査」を実施し、「北大阪急行線延伸整備計画(案)」を策定しました。

平成 20 年(2008 年)、平成 21 年(2009 年)には、同調査をもとに、路線計画や事業手法などについて各種シミュレーションを行いつつ深度化し、関係者が合意可能な計画案として、「北大阪急行線延伸整備計画(案)」(深度化調査報告書)をとりまとめました。

■ 北大阪急行線延伸関係者会議

平成 21 年(2009 年)に策定された「北大阪急行線延伸整備計画(案)」を受け、事業実現に向けて更なる検討を進めて関係者の合意形成を図るため、延伸事業に直接的に関係する 4 団体(箕面市、大阪府、阪急電鉄(株)、北大阪急行電鉄(株))で平成 22 年度(2010 年度)に設置しました。

技術的課題や採算性の検討等、延伸実現に必要な事項を幅広く具体的に検討する場で、各団体の幹部レベルのほか、実務者協議が継続的に行われてきました。

■ 北急延伸・関連まちづくり等連携協議会

延伸に関する検討が具体的に進められる一方で、船場地域においては、更新期を迎えつつある繊維卸商団地の再整備に向けた検討会が立ち上がり、延伸線周辺のまちづくりが動き出しつつあったこと、また、箕面市においては、鉄道延伸を視野に入れた総合的な都市交通戦略の策定をめざしていたことから、これらの動きを相互に連携させるとともに、交通とまちづくりが一体となった地域活性化を図るため、箕面市、大阪府、阪急電鉄(株)、北大阪急行電鉄(株)に大阪船場繊維卸商団地協同組合を加えて、平成 22 年度(2010 年度)から設置しています。

■ 新駅整備に伴う交通結節点検討会

学識経験者、箕面市のほか、道路管理者(大阪府など)、警察、鉄道・バス・タクシー等の事業者など、交通に関わる者を構成員とし、新たに交通結節点となる(仮称)新箕面駅について、平成 24 年度(2012 年度)から平成 25 年度(2013 年度)まで 2 か年かけて、安全かつ機能的な駅周辺の交通について協議を行い、平成 26 年(2014 年)3 月、(仮称)新箕面駅周辺の交通処理案をとりまとめました。

■ 北大阪急行線延伸技術検討会

平成 25 年度(2013 年度)に学識経験者と鉄道の専門家を構成員として設置し、ボーリング調査等を行いながら地盤や土質について具体的な検証を行い、今後の工事に係る技術的課題を明らかにするとともに、その対策を検討しており、当技術検討会で得られた知見等を設計に反映しています。

■ 北大阪広域拠点形成検討連絡会

北大阪急行線延伸の効果や千里中央～萱野間の高いポテンシャルを有効に発揮させ、北大阪地域が広域的な都市拠点を形成することにより大阪の活性化に資するよう、各開発整備事業の連携調整を行うことを目的に、平成 25 年度(2013 年度)、大阪府を中心に、箕面市、豊中市、吹田市を構成員に発足、各地区でのまちづくりの取り組みの情報共有や地域全体での活性化のありかたなどについて協議を行っています。

平成 26 年(2014 年)3 月には、「北大阪広域拠点のまちづくり～北大阪急行延伸部沿線まちづくり～」をとりまとめ、現在も引き続き、各エリアの進捗状況の共有と情報交換を継続しており、平成 28 年(2016 年)3 月、最新情報をまとめた「北大阪広域拠点のまちづくり～北大阪急行延伸部沿線まちづくり～ まちづくりの取組みについて」(仮称)をまとめる予定です。

新たな事業スキームの確立

従来、鉄道の延伸に対する国からの補助率は 35%で、鉄道事業者の負担が大きかったため採算性が低く、北大阪急行線延伸の実現に対し大きな障壁になっていました。

そこで、箕面市から国に対し、「社会資本整備総合交付金制度を活用した新たな整備計画」を提案、関係省庁との協議・調整を積み重ねた結果、平成 24 年(2012 年)3 月にこれが認められ、全国初となる社会資本整備総合交付金を活用した鉄道整備が可能となりました。

これにより、国の補助率は 50%と大幅に上がり、その結果、鉄道事業者の採算性を確保することが可能となり、延伸事業が大きく前進することとなったものです。

また、このスキームでは、鉄道本体だけでなく、まちづくりや交通戦略と連携した事業展開が可能となることから、市では平成 24 年(2012 年)3 月に「箕面市総合都市交通戦略」を策定、翌平成 25 年(2013 年)3 月には大臣認定を受けて、鉄道延伸を核とする総合的な交通戦略の実現に向けて取り組んでいるところです。

市民アンケート調査

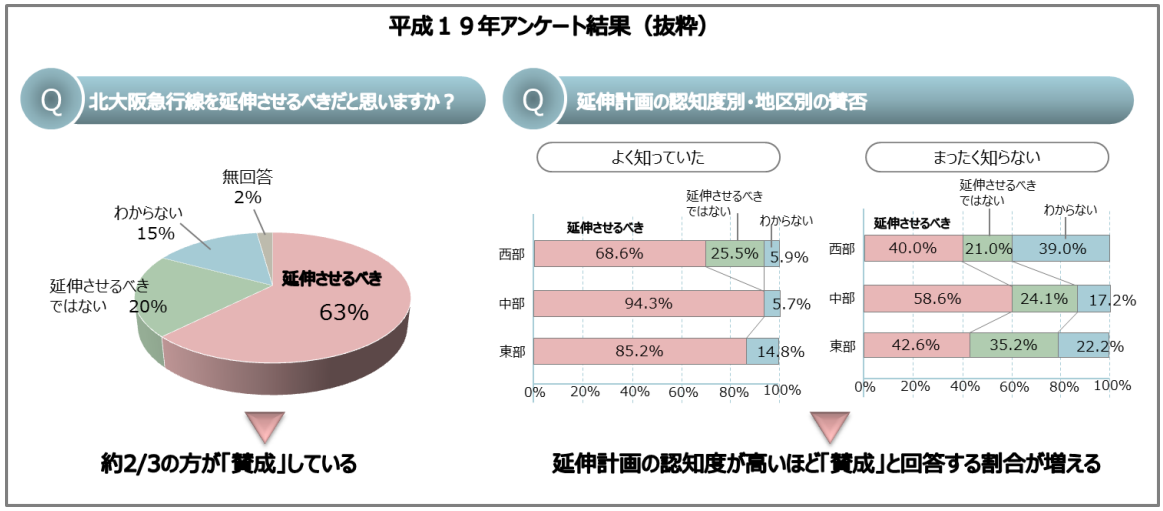
■ 平成 19 年アンケート調査

北大阪急行線延伸は、市の将来像の骨格を形成し、市の交通環境の改善に大きく寄与する一方で、市財政への影響が考えられることから、市民の理解のもとに進めていくべき重要な事業であることに鑑み、延伸計画について市民意向を把握するためのアンケート調査を平成 19 年(2007 年)に実施しました。

市内の 16 歳以上の方から無作為抽出した 2,000 人が対象で、主な調査内容は、年齢・性別・居住地域などの基本的事項や属性のほか、北大阪急行線延伸にかかる認知、賛否、選択理由などとし、回収率は 61.5%でした。

延伸による利便性向上などのメリットだけでなく、事業費見込みや市財政への影響なども示した上で賛否を問うたところ、回答者の約３分の２が「延伸させるべき」と回答しました。また、延伸計画の認知度が高いほど「延伸させるべき」と回答する割合が増えるという結果が出ています。

この結果を受けて、これ以降、市民説明会・出張説明会を積極的に行い、延伸事業の計画内容はもとより、その必要性や整備効果、事業費の見込みなどについて丁寧な説明を行ってきたところです。



■ 平成 23 年アンケート調査

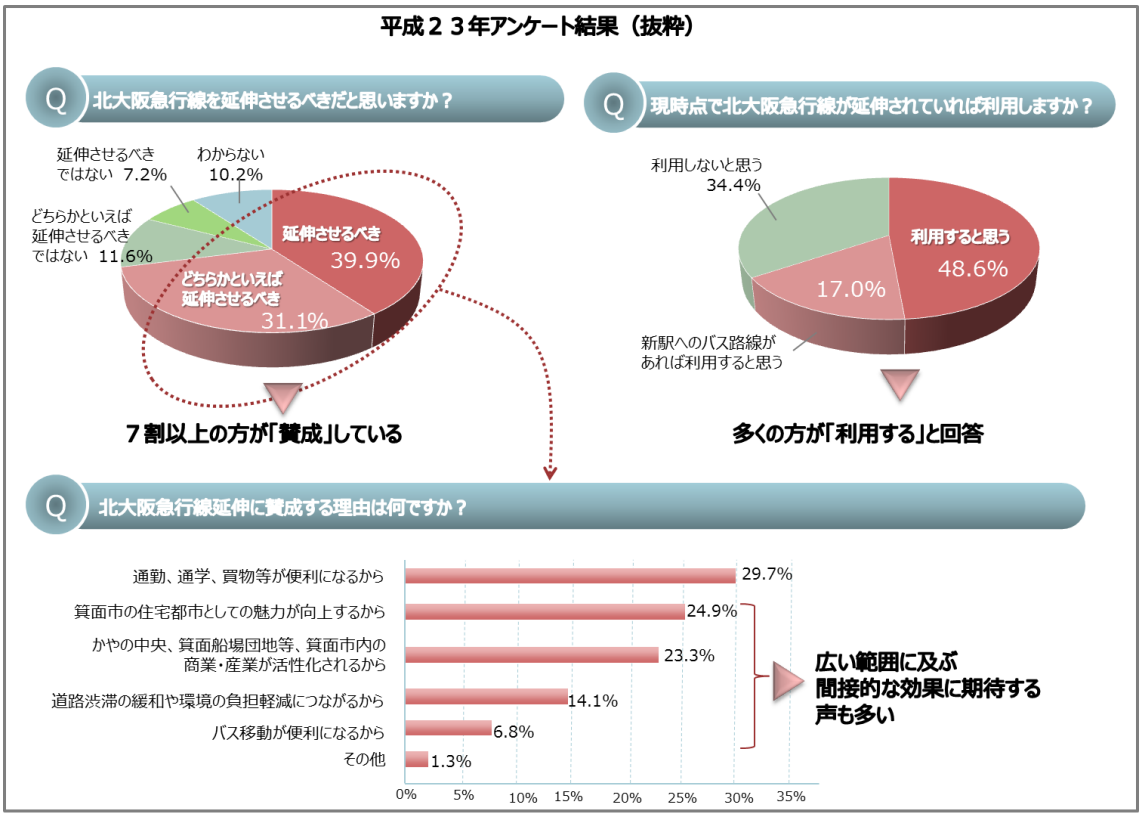
北大阪急行線延伸が市民の交通行動に与える影響を把握し、延伸によるバス路線再編や延伸線の需要予測精度の向上を図ること、また、延伸について最新の市民意向を把握することを目的に、平成 23 年(2011 年)に再度アンケート調査を実施しました。

市内の 16 歳以上の方から無作為抽出した 5,000 人が対象で、主な調査内容は、基本的事項・属性のほか、外出の場所・目的・頻度・移動手段など普段の交通行動、延伸にかかる認知、賛否、選択理由などの意向、延伸された場合の移動手段の変化などとし、回収率は 53.9%でした。

調査の結果、北大阪急行線の延伸計画については、「延伸させるべき」「どちらかといえば延伸させるべき」と回答した方が合わせて 71%にのぼりました。

延伸に賛成の理由は、「通勤、通学、買い物等が便利になるから」という生活の直接的な利便性向上がトップに挙がっていますが、「箕面市の住宅都市としての魅力が向上するから」や「箕面市内の商業・農業が活性化されるから」とする回答がそれに次いで多く、この結果から、市全体に広く及ぶ効果に期待する市民の声を聴くことができました。

また、「現時点で北大阪急行線が延伸されていれば利用しますか」という問いに対し、「利用すると思う」と回答した方が 50%近く、さらに「新駅へのバス路線があれば利用すると思う」と回答した方が 17%と、「利用する」との回答率が高く、鉄道が市街地の中心を走る効果の高さが現れています。



市民説明会・出張説明会

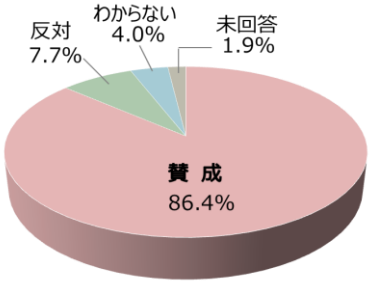
北大阪急行線延伸についてより市民に知っていただき、その必要性や効果を納得していただくため、説明会を開催しています。

特に、平成 19 年(2007 年)アンケート調査で、延伸計画の認知度が高いほど延伸に賛成する割合が高くなるという結果が得られたことから、説明会の実施により力を入れており、以降、のべ 105 回の説明会を開催し、のべ 2,872 人の方に参加いただいています。

このうち、76 回は自治会や各種団体から依頼を受けての出張説明会で、市主催の説明会はのべ 29 回、これには、北大阪急行線延伸推進会議の賛助会員向け説明会や、都市計画決定のための法定手続きである都市計画説明会を含んでいます。

平成 23 年(2011 年)秋以降、平成 25 年度末(基本合意締結)までに実施した説明会では、北大阪急行線延伸に対する賛否の参加者アンケートを実施しました(実施していない回もあり)。アンケートを実施した説明会の参加者のべ 911 人中、676 人から回答をいただき、回収率は 74.2%でした。

集計の結果、賛成 86.4%と、多くの参加者から延伸への賛意を得られています。



北急延伸基金

平成４年(1992 年)に「箕面市交通施設整備基金」を創設し、大阪船場繊維卸商団地協同組合等からの寄付金を原資に積立を開始しました。

平成 11 年度(1999 年)までに計 25 億円超の基金を積み立てましたが、その後、平成 12 年度(2000 年度)から 19 年度(2007 年度)までは運用収入を積み立てるだけの状況が続きました。

平成 20 年度(2008 年度)に一般財源からの積立を再開、平成 21 年度(2009 年度)からは「ふるさと寄付金」の寄付メニューにも加えました。

平成 26 年(2014 年)3 月には、基本合意の締結を機に条例を改正し、基金の名称を「北大阪急行南北線延伸整備基金」と明確化しています。

なお、平成２８年(201６年)3 月末見込みの基金積立額は約 76.4 億円で、その内訳は、基金創設から合わせて、寄付金 12.8 億円、競艇事業収入から 54.4 億円、一般財源から 6.2 億円、運用収入 3.0 億円となっています。

基本合意

平成 26 年(2014 年)3 月、箕面市、大阪府、北大阪急行電鉄(株)、阪急電鉄(株)の関係４者は、北大阪急行線の延伸について合意し、「北大阪急行線の延伸に関する基本合意書」を締結しました。

基本合意では、路線の概要や開業目標年度、整備及び営業主体、費用負担割合など、延伸事業の基礎となる項目を取り決めています。

基本合意の概要は以下のとおりです。

■ 基本合意の概要

□路線の概要

1.延伸区間　千里中央駅～(仮称)箕面船場駅～(仮称)新箕面駅
2.路線延長　約 2.5km
3.設置予定駅　(仮称)箕面船場駅：大阪府箕面市船場東３丁目付近
　　(仮称)新箕面駅：大阪府箕面市西宿１丁目付近
4.開業目標　2020 年度(平成 32 年度)
5.整備主体　箕面市及び北大阪急行電鉄(株)
6.営業主体　北大阪急行電鉄(株)

□費用負担割合

想定整備費　約 650 億円
(建設費 600 億円、車両費 50 億円)

・建設費の負担割合

建 設 費			
北大阪急行電鉄 （A） 受益相当額※	国 （B） ((建設費―A)/2)	地 方	
		大阪府 （C） (建設費/6)	箕面市 (建設費―(A＋B＋C))

※北大阪急行電鉄の現時点の受益相当額は 80 億円
※負担額は、大阪府及び箕面市の予算の議決を経た上で、基本協定締結時に確定

・車両費の負担割合
国と箕面市が折半して負担

環境影響評価(アセスメント)

北大阪急行線の延伸区間は、豊中市域と箕面市域にまたがるため、豊中市及び箕面市で環境影響評価(環境アセスメント)を実施し、平成 27 年(2015年)7 月にいずれも完了しました。

豊中市においては、「豊中市環境の保全等の推進に関する条例」に基づく手続きとして実施しました。

一方、箕面市においては、条例が適用される要件に該当しなかったため環境影響評価を行う法的義務はありませんでしたが、沿線周辺の住民により安心していただくため、任意で実施することとしました(実施内容は、条例に基づいて行う場合と同等です)。

以下に、両市における手続きの経過と評価結果概要をまとめます。

■ 箕面市における環境影響評価の手続き

平成 24 年 12 月　環境影響評価実施計画書作成
平成 25 年 3 月　市民部長意見受理
平成 27 年 4 月　環境影響評価準備書作成
平成 27 年 6 月　みどりまちづくり部長意見受理
平成 27 年 7 月　環境影響評価報告書提出

■ 豊中市における環境影響評価の手続き

平成 24 年 11 月　環境影響評価計画書提出
　　豊中市環境保全審査会
平成 24 年 11 月　豊中市長意見受理
平成 26 年 8 月　環境影響評価計画書(変更)提出
　　豊中市環境保全審査会
平成 26 年 9 月　豊中市長意見受理
平成 27 年 3 月　環境影響評価準備書提出

平成 27 年 4 月　　豊中市環境保全審査会
平成 27 年 5 月　　豊中市長意見受理
平成 27 年 7 月　　環境影響評価報告書提出

■ 箕面市域の環境影響評価

左図の調査・予測地点①(高架区間)における騒音と振動の評価結果は下表のとおりで、鉄道延伸後においても環境基準や振動感覚閾値(いきち)などを下回っています。

騒音

（単位：デシベル）

	環境基準		現況		**延伸後の予測結果**	
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
平日	65	60	59.7	54.8	61.7	56.0
休日			59.0	53.9	61.3	55.3

振動

（単位：デシベル）

	振動感覚閾値	現況		**延伸後の予測結果**	
		昼間	夜間	昼間	夜間
平日	55	37	29	50	50
休日		33	26	50	50

なお、評価結果はいずれも基準等をクリアしていますが、周辺への影響を極力低減するため、防音壁の設置などさらなる対策を実施していきます。

また、日照阻害や電波障害などの項目についても環境影響評価を実施しており、いずれも基準をクリアしています。

■ 豊中市域の環境影響評価

前図の調査・予測地点②(地下区間)における騒音と振動の評価結果は右表のとおりで、箕面市域と同様に、鉄道延伸後においても環境基準や振動感覚閾値(いきち)などを下回っています。

騒音

（単位：デシベル）

	環境基準		現況		**延伸後の予測結果**	
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
平日	60	55	60	54	60	54
休日			58	53	58	53

振動

（単位：デシベル）

	振動感覚閾値	現況		**延伸後の予測結果**	
		昼間	夜間	昼間	夜間
平日	55	40	32	44	42
休日		35	29	43	42

また、当該地点には、国道 423 号側道の東側にある緑地部分に鉄道施設として換気塔を設置しますので、景観についても環境影響評価を実施しており、建物規模や外壁の質感、植栽などにより、周辺景観との調和に配慮することとしています。

市道認定の手続き

延伸線のうち、(仮称)箕面船場駅から(仮称)新箕面駅までの間は、軌道法を適用して整備する区間であり、法的な位置付けは「特殊街路」(＝道路)となります。

道路には、国道、都道府県道、市町村道などがありますが、今回の区間は、箕面市の市道となることから、新たに市道として認定する手続きが必要です。

市道認定を行うためには、市議会の議決を経ることが法定されているため、箕面市議会平成 26 年第 3 回定例会に議案を提出し、可決いただいた上で、平成 26 年(2014 年)10 月 16 日に告示しました。

路線名　船場西宿線
区　域　起点　船場東三丁目 100-1
　　終点　西宿一丁目 2026
告示日　平成 26 年 10 月 16 日

都市計画の手続き

都市計画とは、道路や都市公園、下水道など、いわゆる都市インフラがどこに配置されるべきかを法的に位置付けるもので、今回の延伸計画についても、延伸線が通る場所が、箕面市という都市のあり方や将来像にとって適切であるかどうかが審査されます。

道路や鉄道などの都市計画決定は、国道や高速道路、鉄道など、広域交通ネットワークに関するものは都道府県が、その他の広域的影響がないものについては市町村が管轄しています。

今回は、鉄道は大阪府都市計画審議会で、「特殊街路」及び(仮称)新箕面駅に整備する予定の駅前ロータリー(バス乗り場など)については「交通広場」として、箕面市都市計画審議会で審議いただきました。

都市計画法に定められた手続きとして、住民向け説明会や公聴会、都市計画案の縦覧と意見書提出などを経て、平成 27 年(2015 年)12 月 10 日に、大阪府、箕面市ともに決定告示しました。

■ 都市計画説明会・公聴会

平成 27 年(2015 年)5 月 17 日・18 日　箕面市で説明会
平成 27 年(2015 年)5 月 29 日・30 日　豊中市で説明会
平成 27 年(2015 年)6 月 30 日　大阪府都市計画公聴会
平成 27 年(2015 年)10 月 5 日～19 日　都市計画案の縦覧

■ 都市計画決定

□都市高速鉄道
　区域　起点　豊中市新千里東町一丁目地内(千里中央駅)

終点　西宿一丁目地内((仮称)新箕面駅)
決定告示　平成 27 年 12 月 10 日(大阪府決定)

□特殊街路
区域　起点　船場東三丁目地内((仮称)箕面船場駅)
終点　西宿一丁目地内((仮称)新箕面駅)
決定告示　平成 27 年 12 月 10 日(箕面市決定)

□交通広場
区域　西宿一丁目地内((仮称)新箕面駅)
決定告示　平成 27 年 12 月 10 日(箕面市決定)

許可・特許の手続き

鉄道を新設したり、延伸したりするためには、鉄道事業が成り立つかどうか、鉄道事業者の経営状況や事業への投資などについて国が審査し、許可を取得する必要があります。

今回の計画は、鉄道事業法を適用する区間と軌道法を適用する区間がありますので、鉄道事業法に基づく鉄道事業の許可と軌道法に基づく特許を取得するため、北大阪急行電鉄が国に対して手続きを行い、平成 27 年(2015 年)12 月 25 日に許可及び特許を取得しました。

□鉄道事業法に基づく鉄道事業の許可
区間　鉄道事業法適用区間
千里中央駅から(仮称)箕面船場駅まで(駅含まず)
申請者　北大阪急行電鉄株式会社
取得日　平成 27 年 12 月 25 日

□軌道法に基づく特許
区間　軌道法適用区間
(仮称)箕面船場駅から(仮称)新箕面駅まで(駅含む)
申請者　北大阪急行電鉄株式会社
取得日　平成 27 年 12 月 25 日

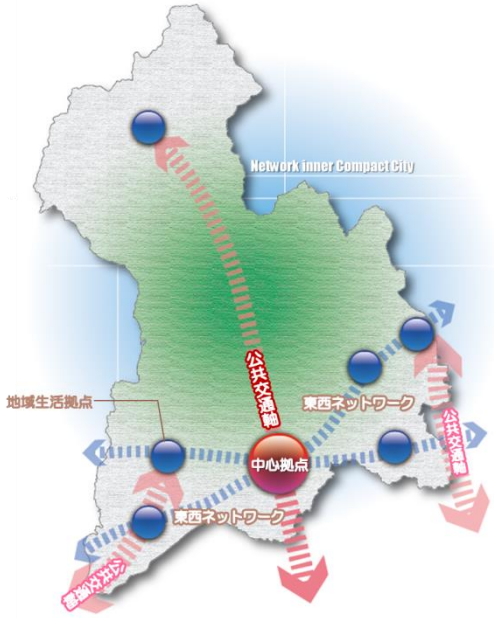
立地適正化計画の策定

国では、地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、地域活性化のために不可欠な〝地域の装置・社会インフラ〟であるとして、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築をめざしています。

平成 26 年(2014 年)に都市再生特別措置法が改正され、市町村が策定できることとなった「立地適正化計画」は、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通に

よるネットワーク」の連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の構築を推進しようとするものであり、箕面市は、全国に先駆けて平成 28 年(2016 年)2 月に策定しました。

箕面市立地適正化計画には、北大阪急行線延伸後の姿を展望し、延伸線を箕面市の「基幹的な公共交通軸」と位置付けるとともに、延伸線の沿線エリアを市の中心拠点として、市民の日常生活を支える 6 つの地域生活拠点を有機的に結ぶ公共交通ネットワークを構築し、コンパクトな市街地の中に緻密な交通ネットワークを持つ「ネットワーク・インナー・コンパクトシティ」の形成をめざすこととしています。



事業の経緯まとめ(年表)

時期（年度）	国・大阪府の動き	箕面市の動き・推進体制
S61		・第三次箕面市総合計画に位置付け
H1	運輸政策審議会答申第10号に位置付け	
H3		・北大阪急行線延伸推進会議の設置
H4		・箕面市交通施設整備基金に積立開始（年度末積立額：6億円）
H11		・北大阪急行線延伸推進会議に賛助会員、支援団体が参画開始
H13		・第四次箕面市総合計画に位置付け
H15		・かやの中央まちびらき
H16	近畿地方交通審議会答申第８号に位置付け	
H17		・北大阪急行線延伸検討委員会の開催
H18		・北大阪急行線延伸検討委員会の開催 ・「整備計画(案)」とりまとめ
H19		・市民アンケート調査の実施（延伸に賛成63%） ・説明会（５回）開催
H20		・北大阪急行線延伸検討委員会の開催 ・基金積立の再開（年度末積立額：27億円） ・説明会（２回）開催
H21		・北大阪急行線延伸検討委員会の開催 ・「整備計画（案）深度化調査報告書」とりまとめ ・説明会（12回）開催
H22		・北大阪急行線延伸関係者会議の設置 ・北急延伸・関連まちづくり等連携協議会の設置 ・説明会（７回）開催
H23		・第五次箕面市総合計画に位置付け ・新たな事業スキームの確立（事業採算性が向上し、延伸実現に大きく前進） ・「箕面市総合都市交通戦略」の策定 ・市民アンケート調査の実施（延伸に賛成71%） ・説明会（17回）開催
H24	府市「グランドデザイン・大阪」に位置付け	・事業調査に着手 ・新駅整備に伴う交通結節点検討会の設置 ・「箕面市総合都市交通戦略」の大臣認定 ・説明会（26回）開催
H25	府「公共交通戦略」に位置付け	・北大阪急行線延伸技術検討会の設置 ・北大阪広域拠点形成検討連絡会の発足 ・基金：年度末積立金額 65億円 ・説明会（5回）開催 ・箕面市財政基本条例を制定、延伸事業への財源充当をルール化 ・基金条例を改正、名実ともに「北急基金」に特化 ・関係4者で基本合意を締結
H26		・概略設計を実施 ・地盤調査、交通量調査、測量等を実施 ・説明会（18回）開催
H27		・詳細設計に着手 ・環境影響評価（環境アセスメント）完了 ・船場西宿線を市道認定 ・都市高速鉄道・特殊街路・交通広場の都市計画決定 ・北大阪急行電鉄(株)が鉄道事業の許可・軌道法特許を取得 ・「箕面市立地適正化計画」の策定 ・基金：年度末積立金額 76億円 ・説明会（11回）開催（都市計画説明会を含む）