

**北大阪急行線延伸
プロジェクト・アウトライン**

平成26年2月

箕面市

もくじ

1. 北大阪急行線延伸事業の概要	1
1.1. 延伸区間	
1.2. 新駅の設置	
1.3. 延伸区間の地域特性	
2. 北大阪急行線延伸に係る経緯	3
2.1. 箕面市総合計画における位置付け	
2.2. 国の施策への位置付け	
2.2.1. 運輸政策審議会答申第10号	
2.2.2. 近畿地方交通審議会答申第8号	
2.3. 大阪府の施策への位置付け	
2.4. 推進・検討体制	
2.5. 新たな事業スキームの確立	
2.6. 市民アンケート調査	
2.6.1. 平成19年アンケート調査	
2.6.2. 平成23年アンケート調査	
2.7. 市民説明会・出張説明会	
2.8. 箕面市交通施設整備基金（北大阪急行南北線延伸整備基金）	
3. 北大阪急行線延伸の必要性	11
3.1. 交通面での現状と課題	
3.1.1. 箕面市の交通の状況	
3.1.2. 北大阪地域の交通の状況	
3.2. まちづくり面での現状と課題	
3.2.1. 箕面市の現状と課題	
3.2.2. 周辺エリアの現状と課題	
3.3. 北大阪急行線延伸がもたらすソリューション	

- 3.3.1. 交通面での効果
 - 3.3.1.1. 箕面市の公共交通への効果
 - 3.3.1.1.1. 徒歩圏・自転車圏の大幅増
 - 3.3.1.1.2. 大阪都心へのアクセス性の向上
 - 3.3.1.2. 広域交通への効果
 - 3.3.1.2.1. 国道423号の渋滞緩和
 - 3.3.1.2.2. 大阪の南北軸の強化
- 3.3.2. まちづくり面での効果
 - 3.3.2.1. 箕面市のまちづくりへの効果

4. 整備計画 21

- 4.1. 鉄道整備計画
 - 4.1.1. ルートと駅位置
 - 4.1.2. (仮称)箕面船場駅の計画
 - 4.1.3. (仮称)新箕面駅の計画
 - 4.1.4. 整備主体と運行主体
 - 4.1.5. 想定運賃
 - 4.1.5.1. 新線加算運賃と想定運賃
 - 4.1.5.2. 将来的な運賃低廉化の可能性
 - 4.1.6. 目標スケジュール
- 4.2. 関連まちづくり計画
 - 4.2.1. 都市計画道路の整備
 - 4.2.2. (仮称)新箕面駅周辺のまちづくり
 - 4.2.2.1. 田園風景の保存
 - 4.2.2.2. 駅の活性化
 - 4.2.3. (仮称)箕面船場駅周辺のまちづくり
 - 4.2.3.1. 船場団地の再整備との連携
 - 4.2.3.2. 船場地域のポテンシャル
 - 4.2.3.3. 市民ホールの移転新築計画

5. 整備効果 35

- 5.1. 需要予測

- 5.2. 波及効果
 - 5.2.1. 地価上昇
 - 5.2.2. ビルドアップの進展
 - 5.2.3. 定住人口の増加
 - 5.2.4. 従業人口の増加
 - 5.2.5. 事業所数の増加
 - 5.2.6. 商業施設等における売上の増加
 - 5.2.7. 駅前広場、都市計画道路等の整備による効果
 - 5.2.8. 車両の保有に伴う広告効果
- 5.3. 鉄道延伸による費用便益分析
- 5.4. 税収シミュレーション
- 5.5. 工事に伴う経済波及効果
- 5.6. 整備効果のまとめ

6. 財政シミュレーション・・・・・・・・・・・・ 47

- 6.1. 北大阪急行線延伸事業の事業費と費用負担
- 6.2. 延伸に係る支出シミュレーション
- 6.3. 財政基本条例による財源確保ルール
- 6.4. 財源充当の見通し
 - 6.4.1. 競艇事業収益金からの繰入額の推移
 - 6.4.2. 競艇収益金6億円パターン
 - 6.4.3. 競艇収益金5億円パターン
- 6.5. 関連まちづくりも含めた財政シミュレーション
 - 6.5.1. 実質収支の推移
 - 6.5.2. 実質赤字比率の推移
 - 6.5.3. 実質公債費比率の推移
 - 6.5.4. 将来負担比率の推移
 - 6.5.5. 経常収支比率の推移
- 6.6. 財政シミュレーションのまとめ

1. 北大阪急行線延伸事業の概要

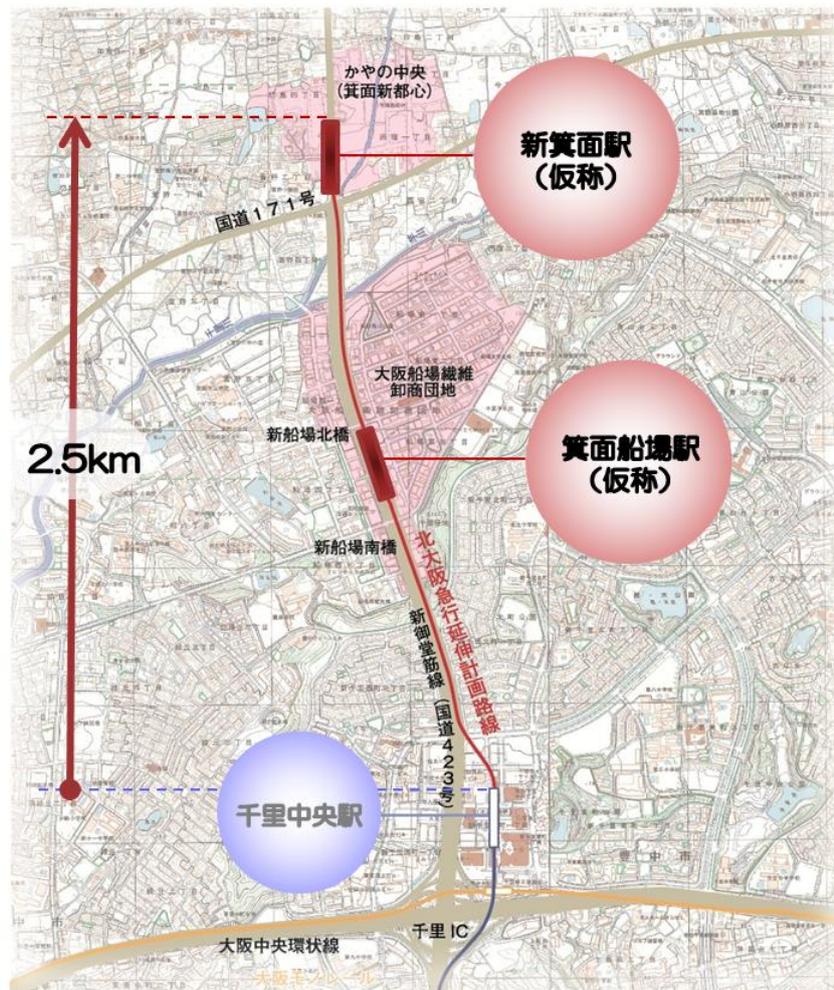
1.1. 延伸区間

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、千里中央から北へ約 2.5km 延伸しようとするものである。

1.2. 新駅の設置

延伸線の起点は、かやの中央であり、ここにターミナル駅となる「(仮称) 新箕面駅」を設置する。

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」を設置する。

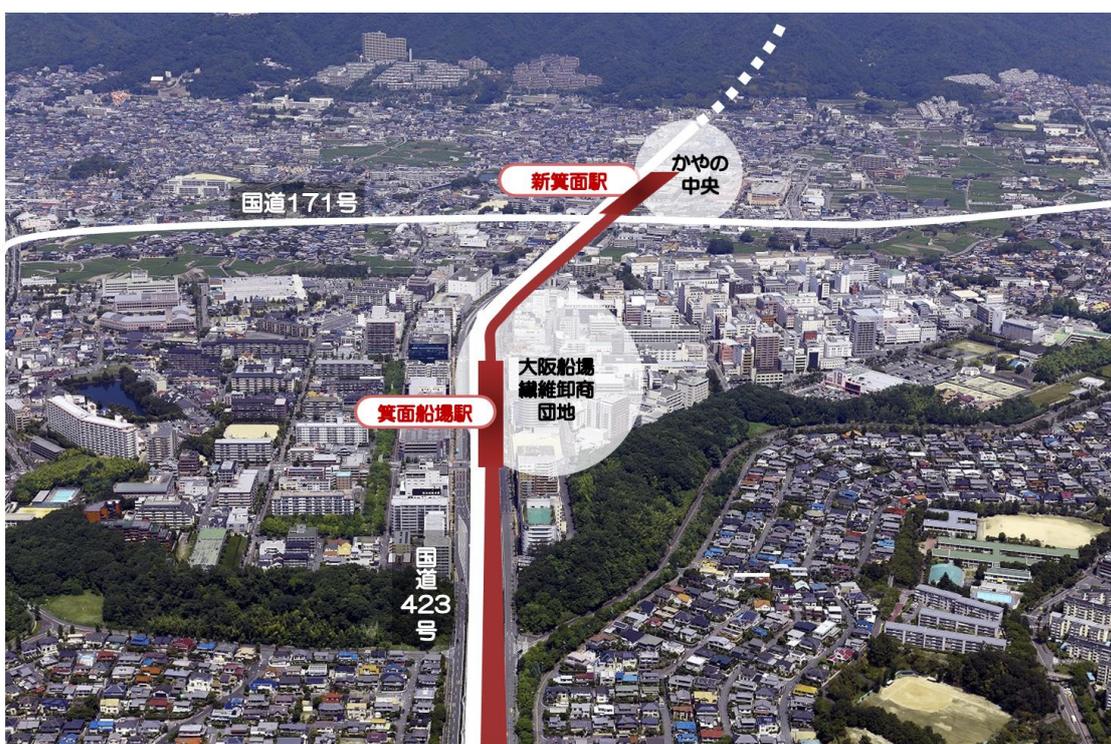


13. 延伸区間の地域特性

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ある。

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る。

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たが、団地の創設からすでに43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る。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る。



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ある。この“身近なみどり”は、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る。

2. 北大阪急行線延伸に係る経緯

2.1. 箕面市総合計画における位置付け（注：引用文中の表記は原文のまま）

“北大阪急行線の延伸”が初めて登場するのは、昭和43年に策定された箕面市総合計画（第一次総合計画）である。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」と記載されている。

昭和51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、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る。

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”として描かれていたが、昭和61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る。

平成13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る。

平成23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る。

2.2. 国の施策への位置付け

2.2.1. 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た。

2.2.2. 近畿地方交通審議会答申第8号 (注: 引用文中の表記は原文のまま)

平成16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た。

- 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。

2.3. 大阪府の施策への位置付け

平成24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」が位置付けられている。

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ている。



2.4. 推進・検討体制

○北大阪急行線延伸推進会議

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る。

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より、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、多くの自治会を始め各種団体等も“賛助会員”として参画し、現在は66団体となっている。

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

学校・各種団体など			(登録順)
	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
2	箕面青年会議所	12	箕面測量設計協会
3	箕面ライオンズクラブ	13	箕面都市開発(株)
4	箕面船場ライオンズクラブ	14	緑遊新都心(株)
5	箕面ロータリークラブ	15	東急不動産(株)
6	箕面中央ロータリークラブ	16	ウィル包装(株)
7	箕面FMまちそだて(株)	17	大和ハウス工業㈱北摂支店
8	箕面市観光協会	18	たんぽぽの綿毛の会
9	箕面市文化振興事業団	19	NPO街づくり支援センターみのお
10	箕面市国際交流協会	20	箕案会
		21	箕面市建設業協同組合
		22	箕面市管工事業協同組合
		23	大阪大学外国語学部
		24	聖母被昇天学院
		25	大阪青山大学・大阪青山短期大学
		26	梅花女子大学・短期大学
		27	関西大倉中学校・高等学校
		28	追手門学院
		29	早稲田摂陵中学校・高等学校

○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、18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）」を策定した。

平成20年、21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）をとりまとめた。

○北大阪急行線延伸関係者会議

平成21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、阪急電鉄株式会社、北大阪急行電鉄株式会社）で平成22年度に設置した。

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いる。

○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、阪急電鉄株式会社、北大阪急行電鉄株式会社に大阪船場繊維卸商団地協同組合を加えて、平成22年度から設置している。

○新駅整備に伴う交通結節点検討会

（仮称）新箕面駅はターミナル駅であり、新たに交通結節点（人や物の輸送において、複数の交通手段が接続する場所）としての多様な交通機能を備える必要があることから、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て、平成24年度から安全かつ機能的な駅周辺の交通について協議を行っている。

○北大阪急行線延伸技術検討会

平成25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、その解消に向けて検討を行っている。

○北大阪広域拠点形成検討連絡会

北大阪急行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、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る。

2.5. 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った。

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。

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3月に「箕面市総合都市交通戦略」を策定、翌25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。

2.6. 市民アンケート調査

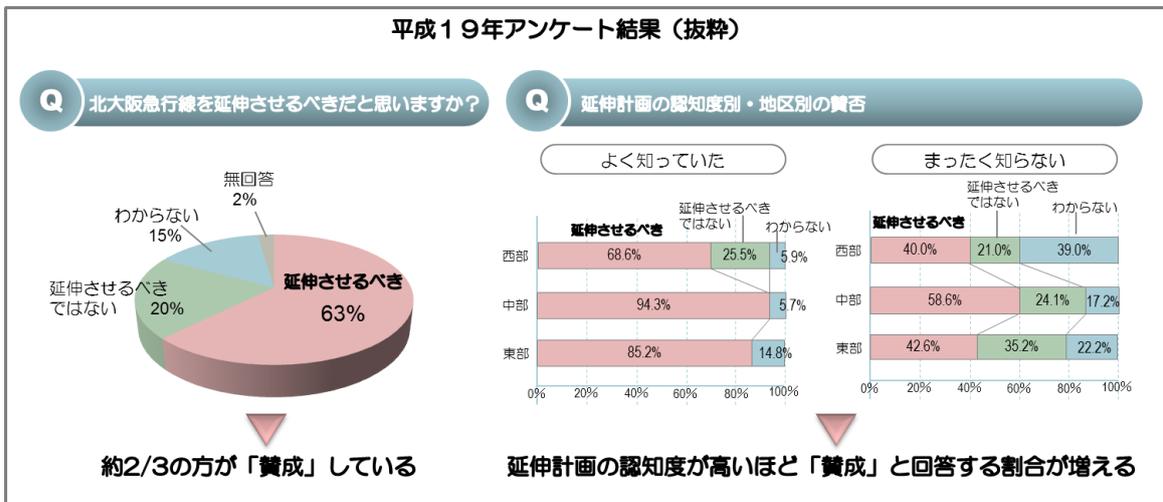
2.6.1. 平成19年アンケート調査

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年に実施した。

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%だった。

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る。

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ある。



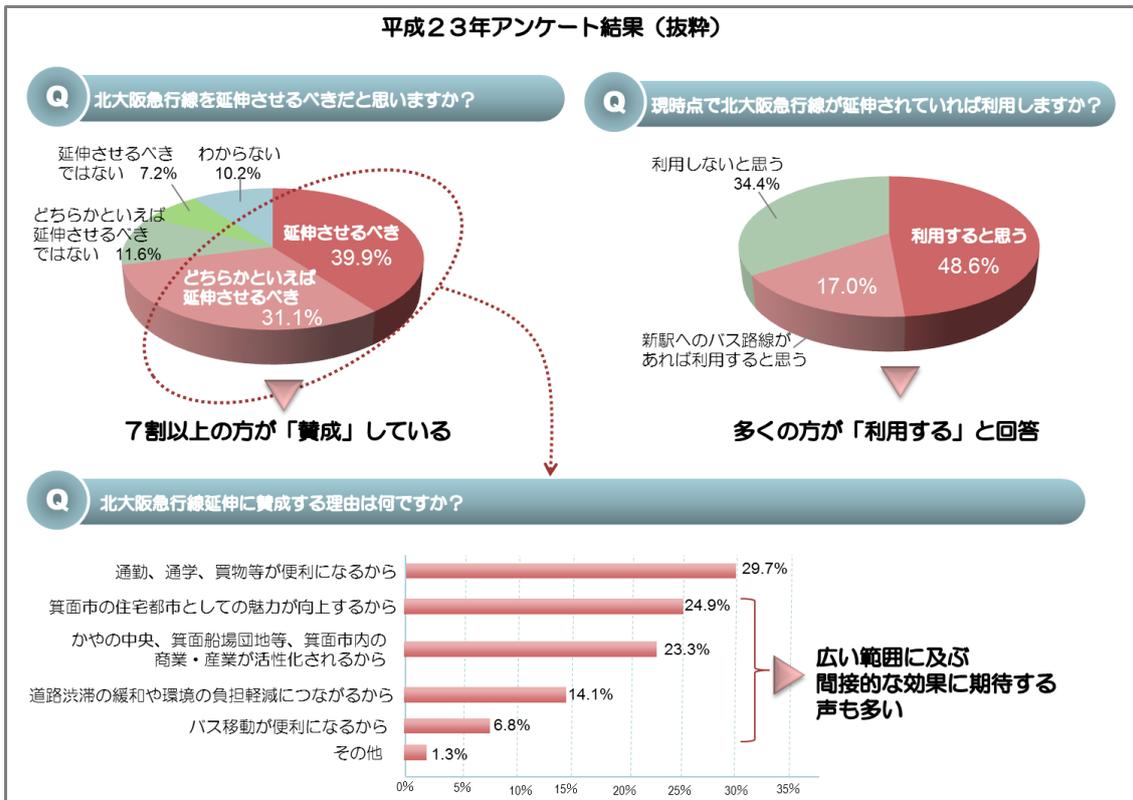
2.6.2. 平成23年アンケート調査

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年に再度アンケート調査を実施した。

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%だった。

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%にのぼった。

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げられているが、「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る。



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る。

2.7. 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る。

特に、平成19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ることとし、以降、のべ73か所（うち市主催14、出張説明会59）で説明会を開催、のべ1,741人の参加をいただいている。

2.8. 箕面市交通施設整備基金（北大阪急行南北線延伸整備基金）

平成4年に北大阪急行線の延伸とモノレールの（仮称）川合駅の建設を目的とした「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た。

平成11年度までに計25億円超の基金を積み立てたが、その後、12年度から19年度までは運用収入を積み立てるだけの状況が続いた。

平成20年度に一般財源からの積立を再開、21年度からは「ふるさと寄付金」の寄付メニューにも加えた。

平成25年度末には、基金創設から合わせて、寄付金約12.8億円、競艇事業収入から43.5億円、一般会計から6.5億円に運用収入を加えて、約65億円の積立額となる。

なお、これまで当基金の用途は、条例で「北大阪急行線の延伸整備」と「モノレール彩都線の（仮称）川合駅整備」の2つとされていたが、モノレール駅については、設置の前提条件であった地元調整と周辺整備が整わないことから、現在、整備計画自体がすでになくなっている。

そのため、平成26年3月には条例を改正し、「北大阪急行線の延伸整備」だけに用途を限定すると同時に、基金の名称を「北大阪急行南北線延伸整備基金」とする予定（平成26年箕面市議会第1回定例会に条例改正案を提出）で、名実ともに“北急延伸のための貯金”として活用していく方針である。

■別添資料1 「北大阪急行線延伸の経緯（年表）」

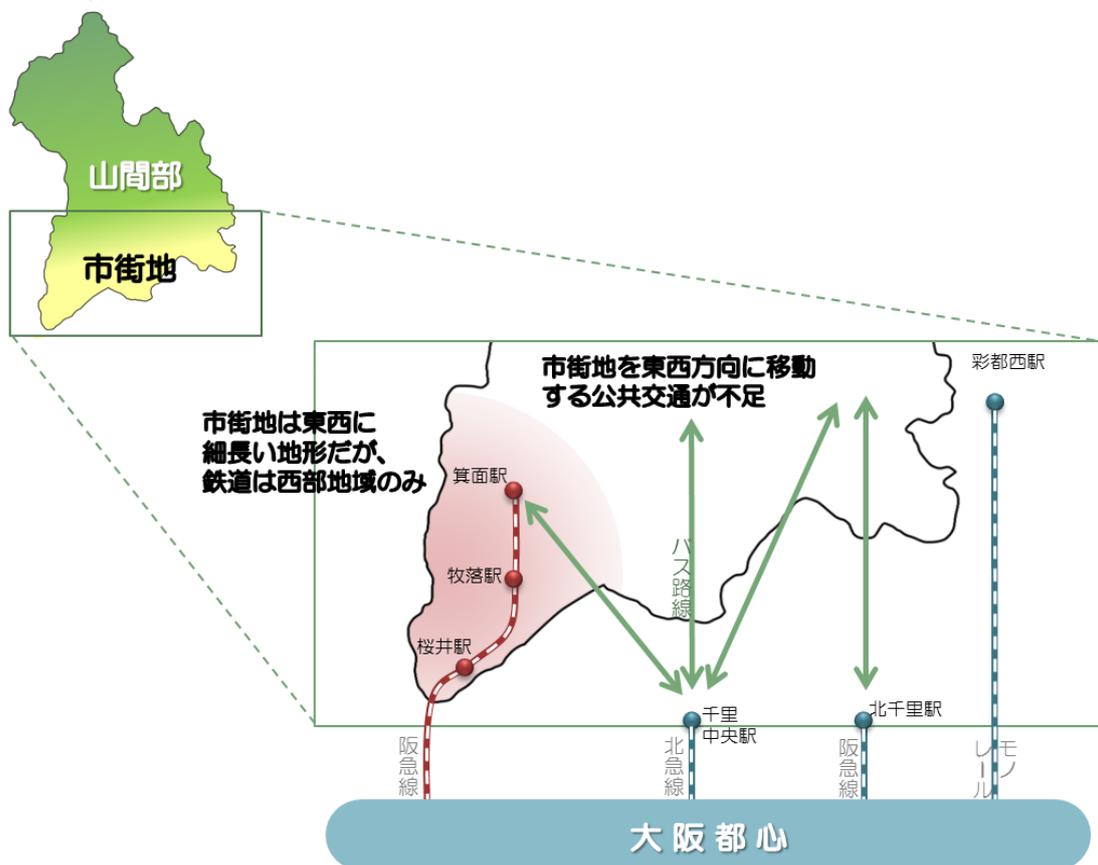
3. 北大阪急行線延伸の必要性

3.1. 交通面での現状と課題

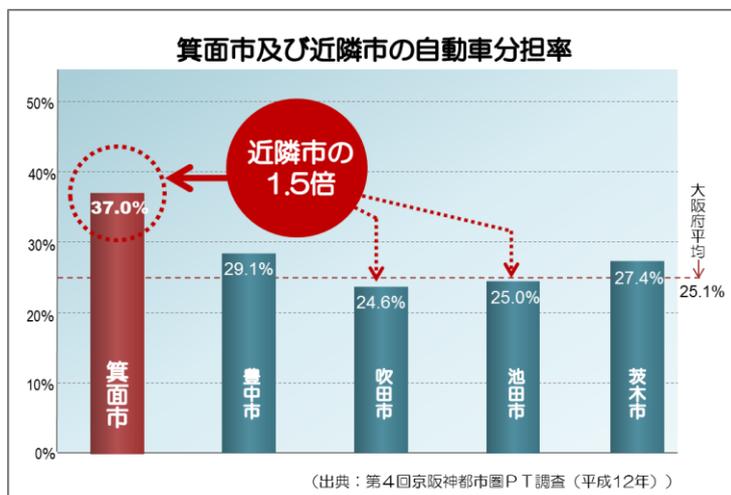
3.1.1. 箕面市の交通の状況

箕面市は、市域の北3分の2が山間部で、市街地は南3分の1ほどであり、東西に細長い地形となっている。市街地においては、阪急電鉄箕面線が走る西部地域から住宅都市としての発展が始まり、その後、東部地域、中部地域へと住宅開発が進んだものの、東部・中部には鉄道がない。そのため、大阪都心のベッドタウンであるにもかかわらず、都心を含む他都市へのアクセスが不便で、路線バスで千里中央駅または北千里駅に向かい鉄道に乗り継ぐか、自家用車での移動を余儀なくされている。

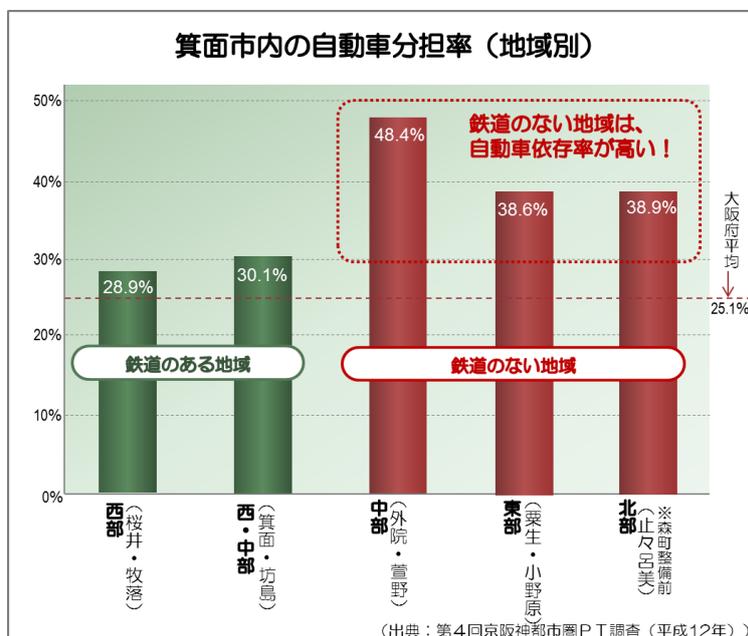
また、路線バスは、駅と駅を結ぶルート、住宅街と駅を結ぶルートが主要となることから、箕面駅—千里中央駅、東部地域の住宅街—千里中央駅・北千里駅の便はあるものの、東西に細長い箕面市の市街地を東西方向に移動する公共交通が不足している状況にある。



これらに起因してか、箕面市と近隣市の自動車分担率（移動手段に自動車を利用する割合）の調査では、箕面市は、近隣市に比べて約 1.5 倍という結果が出ており、箕面市民の自動車への依存度が高いことを示している。



また、箕面市内の地域別自動車分担率においては、鉄道駅へのアクセスがしやすい西部や西・中部よりも、鉄道不便地域である中部、東部、北部において自動車依存度が高い傾向が顕著に表れており、鉄道の整備が自動車依存度に及ぼす影響が確認できる。



現在、箕面市の高齢化率は 20%程度で、彩都、森町など新市街地への転入増、既成市街地においても子育て支援施策の充実による若い世代の流入などがあり、全国的なトレンドに比べると高齢化の進行はゆるやかであるが、それでも确实

に高齢化が進む。

高齢化により自動車の運転が困難になった市民の移動には、公共交通が不可欠であり、自動車依存度の高さは、近い将来、多くの市民が日常的な移動にさえ支障を生じる状況を示唆している。

さらに、平成12年度から22年度までの10年間の推移を見ると、箕面市の人口が約6%増加しているにもかかわらず、箕面市内における鉄道、バスの利用者数は約7%減少している。

公共交通の利用者数の減少は、運行便数の削減や路線の廃止など公共交通サービスの低下につながり、さらなる状況の悪化を招くことになりかねない。

公共交通の利用者数を増やし、さらに利便性を上げていくという“プラスのスパイラル”に持ち込むためには、市内の公共交通全体のサービスレベルを底上げしていくことが必要である。



3.1.2. 北大阪地域の交通の状況

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する。



多重化される神戸から高槻間には「宝塚」「川西」「箕面」「茨木北」の4つのインターチェンジができるが、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。

その一方で、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る。この状況を改善するには、「人は鉄道」「物流は国道」の棲み分けを行っていく必要がある。

3.2. まちづくり面での現状と課題

3.2.1. 箕面市の現状と課題

全国的な傾向として少子高齢化と人口減少が進む中、支える世代も支えられる世代もバランスよく、うまく支え合って暮らせるまちをつくっていくには、箕面市全体を若い世代、勤労世代にとって魅力あるまちにしていかなければならない。

このような中において、かやの中央は、平成 15 年にまちびらきして以来、美しい街のたたずまいと良質な商業施設の集積により、市内外からの来訪者で賑わっているが、この賑わいを今後も長く保ち続けるためには、漫然と現状を維持するだけではなく、人が集まり続ける仕掛けをつくり、さらなるまちの魅力アップを図っていく必要がある。

また、船場地域は、昭和 45 年の大阪船場繊維卸商団地（コムアートヒル）開業以来、特別業務地区として発展してきたが、団地の創設から 43 年が経過し、建物の老朽化が目立つようになっている。また、創設当時から比べると、繊維業を取り巻く社会情勢も変化し、ビルや倉庫などに空きが生じるなどリソースが十分活かされていない状況もある。

新たな企業誘致などによりまち全体を活性化させるとともに、集合住宅が増えつつある現状に対応するため、これまで「物流のまち」として整備してきた都市機能を「人流のまち」へと転換していく必要がある。

3.2.2. 周辺エリアの現状と課題

北大阪地域では、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、「千里中央地区活性化ビジョン」の策定に取り組んでいるところである。

良質な住環境をその魅力とする北大阪全体がより魅力的なエリアとして発展していくためには、かやの中央、箕面船場、千里中央がそれぞれの特性を生かしながら機能を分化し、特徴あるまちをつくっていく必要がある。

3.3. 北大阪急行線延伸がもたらすソリューション

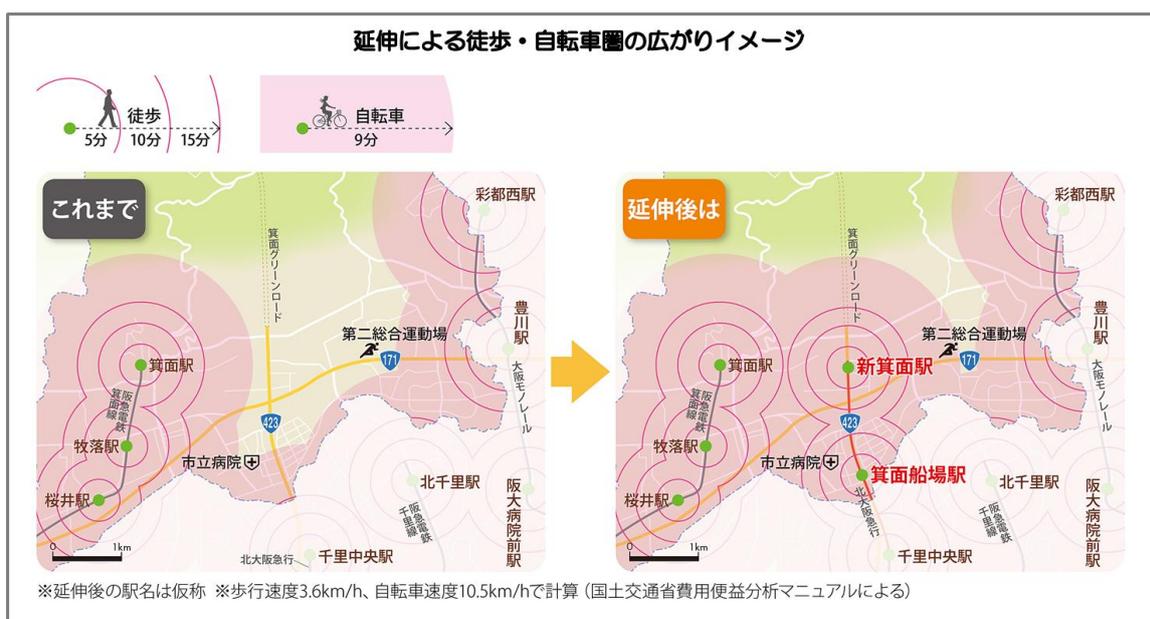
3.3.1. 交通面での効果

3.3.1.1. 箕面市の公共交通への効果

3.3.1.1.1. 徒歩圏・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駅に直接アクセスできるようになる。

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あったが、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、同じく自動車依存度の高い東部地域においても大幅な改善が実現できる。



徒歩・自転車圏の拡大により、中部・東部地域の住民が鉄道を利用する機会が大きく増えて、自動車依存傾向が大きく軽減されるものと考えられる。

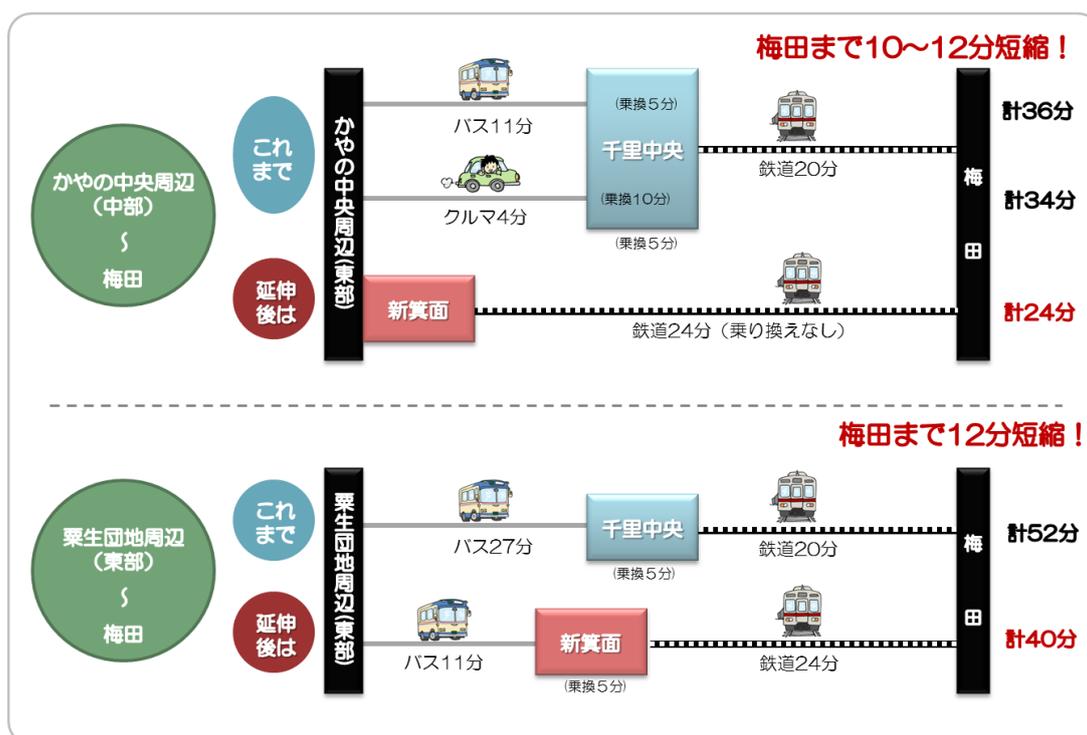
3.3.1.1.2. 大阪都心へのアクセス性の向上

鉄道の延伸と新駅の設置は、大阪都心までのアクセス時間を短縮する効果がある。

例えば、中部地域であるかやの中央周辺においては、これまでバスか自家用

車で千里中央駅にアクセスしそこから鉄道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り、乗り換えなしで大阪都心へ行くことができる。梅田まで行く場合、千里中央駅までバス利用だったケースに比べて約12分、自家用車利用だったケースに比べて約10分の時間短縮となる。

また、東部地域にある栗生団地周辺からも、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分の時間短縮となる。



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、これも公共交通への転換を促す大きな要素となる。

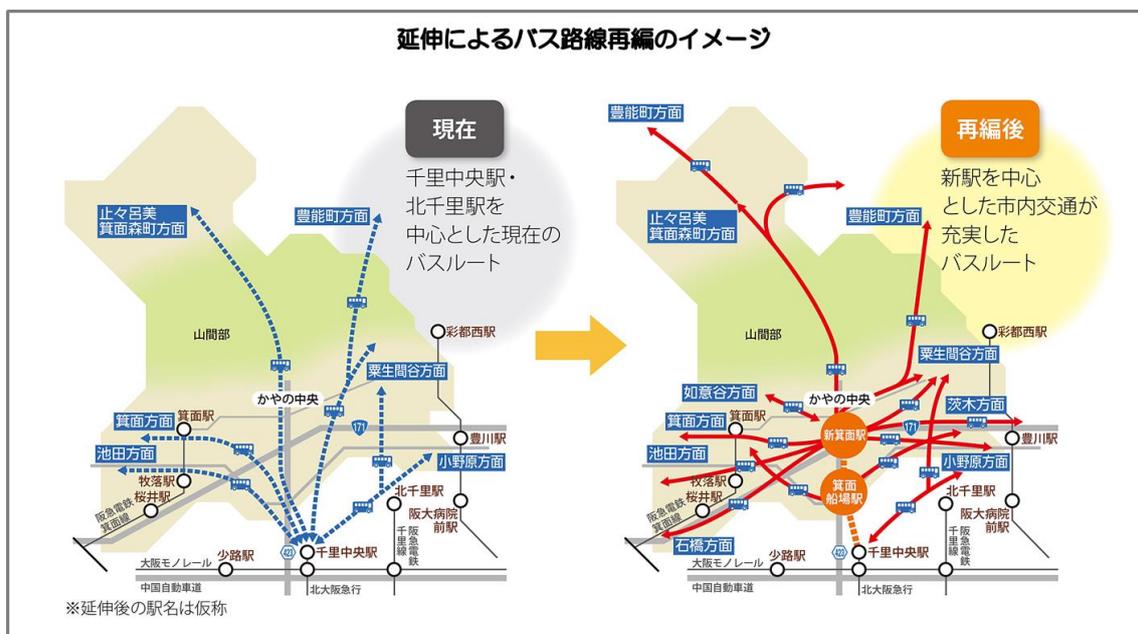
3.3.1.13. 新駅を中心にしたバス路線の再編

新駅ができることによる交通利便性の向上は、鉄道延伸の大きな効果であることは間違いない一方で、それだけでは鉄道延伸の効果は限定的で、一部住民にしか恩恵がないとの指摘もあるが、実はそうではない。新駅ができることによる真の成果、市域全域にわたる効果は、バス路線が新駅を中心に再編されることにある。

「3.1.1. 箕面市の交通の状況」で述べたとおり、路線バスは、駅と駅を結ぶルート、住宅街と駅を結ぶルートが主要となることから、現在、箕面市内を運

行している阪急バスは、箕面駅—千里中央駅、東部地域の住宅街—千里中央駅・北千里駅の便が中心である。

そこに新駅ができることにより、市内のバス路線は、特にターミナル駅である（仮称）新箕面駅を起終点としたルート中心に大きく変わることになる。



この再編により、これまで不便だった市内の東西接続が格段に良くなることから、市域全体の住民の交通利便性が向上し、高齢社会に向けての大きな課題である自動車依存度を市全体で低減することが可能となる。

3.3.1.2. 広域交通への効果

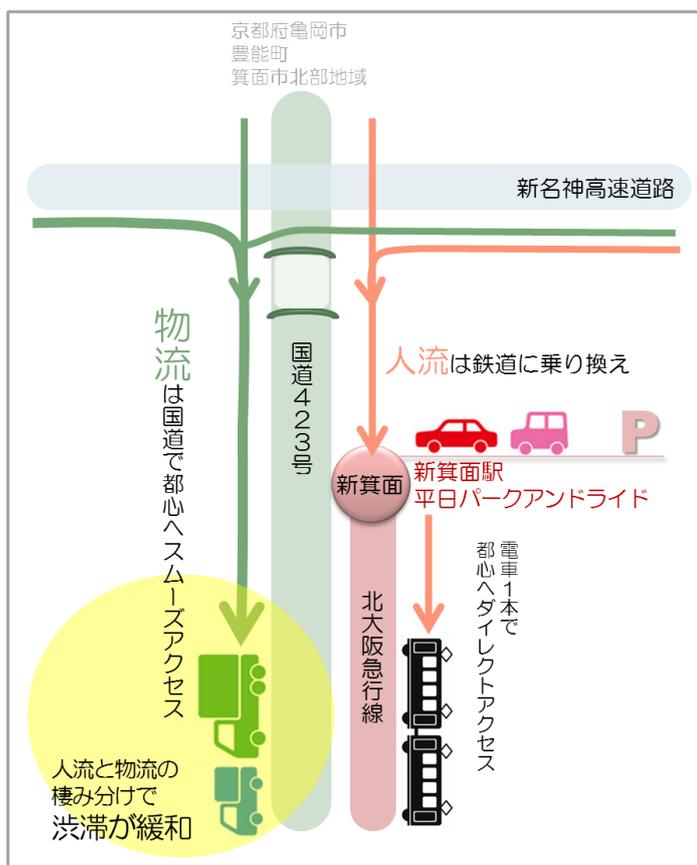
3.3.1.2.1. 国道 423 号の渋滞緩和

物流のための交通容量を確保し、人流を公共交通に転換するためには、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）が効果的である。

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る。

(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可能である。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。

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る。

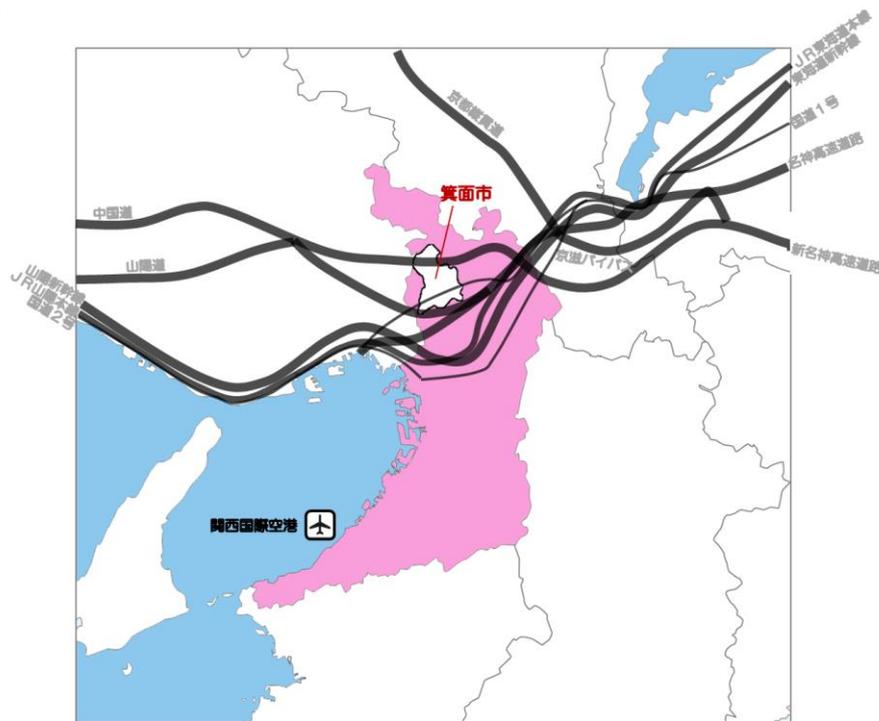


3.3.1.2.2. 大阪の南北軸の強化

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ある。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ある。

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る。

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、国土軸の結び目である。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る。



3.3.2. まちづくり面での効果

3.3.2.1. 箕面市のまちづくりへの効果

北大阪急行線の延伸により、大阪都心部を縦断する地下鉄御堂筋線と直結し、（仮称）新箕面駅から新大阪・梅田・本町・難波・天王寺と、多くの主要駅にダイレクトアクセスが可能になる。

この交通利便性は、都心への通勤・通学者が多い住宅都市・箕面の魅力をさらに高めることは間違いなく、人口の増加や生活施設の充実などが進み、企業や店舗の増加による新たな雇用の創出、集客力の向上による商業の活性化、移動の利便性向上による市民活動の促進など、まちの活性化にさまざまな効果が期待できる。

かやの中央は、ターミナル駅になることから、商業集積地としての立地条件が飛躍的に向上する。



駅利用者の消費を取り込んで、より良質なサービスを提供する好循環をつくり、住民にとっても来訪者にとっても魅力的なまちであり続けることが可能となる。



箕面船場では、老朽化した卸商団地を単に建て替えるのではなく、新駅の設置により高まる価値を最大限に生かして、新たな人流を生み出す企業誘致などの可能性が広がるとともに、駅を中心に“人が集うまち”として新たな魅力付けを行い、地域のポテンシャルをさらに向上させるチャンスを手にするようになる。



3.3.2.2. 広域的なまちづくりへの効果

かやの中央と箕面船場に新駅ができ、それぞれが集客力の高い魅力あるまちづくりを行うことで、これから生まれ変わろうとしている千里中央も含め、エリア全体が活気づく。

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ることで、地域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、または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る。

4. 整備計画

4.1. 鉄道整備計画

4.1.1. ルートと駅位置

延伸線は、千里中央駅を発して国道 423 号沿いを北上する。



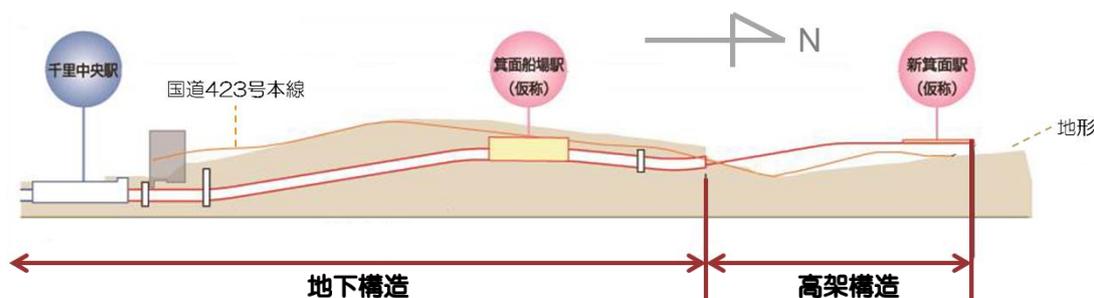
最初に停車する（仮称）箕面船場駅は地下駅とし、新船場北橋と新船場南橋の間に設置する。

終点となる（仮称）新箕面駅は高架駅とし、国道 423 号を跨ぐ歩行者デッキ「かやのさんぺい橋」の東側に接続する。電車は、千里中央から地下を走って箕面船場駅を経由し、国道 171 号の手前から地上に顔を出して、かやの中央の賑わいの中に停車することになる。



イメージ映像

(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ある。



(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。

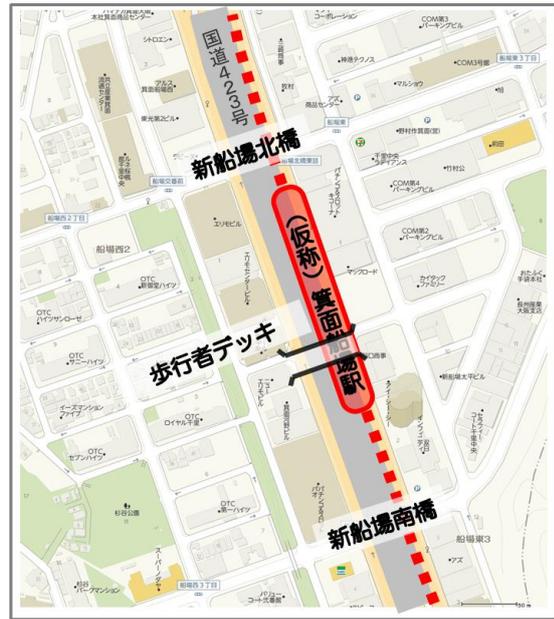
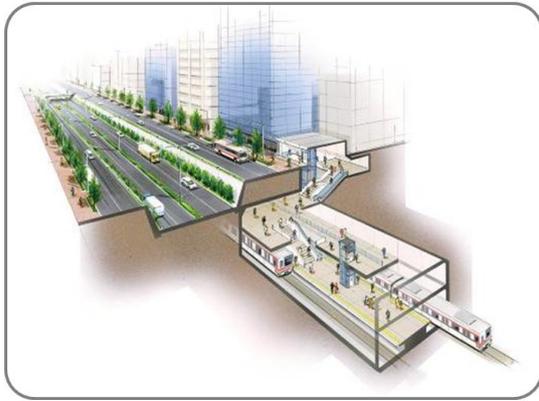
(仮称) 箕面船場駅から(仮称) 新箕面駅までの区間が高架構造になるのは、現実的な選択肢が高架構造のみであるためである。全路線を地下に通すためには、路線が横切る国道 171 号の地下に共同溝が埋設されていることから、相当な深さを通過しなければならず、(仮称) 箕面船場駅で乗客が地上に出るまでに 30 メートル以上の上下移動を強いられることになる。また、地上を走らせるには主要幹線道路である国道 171 号に踏切をつくるなどの大規模な改変が必要となるため、現実的には不可能である。

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ることにより、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る。

4.1.2. (仮称) 箕面船場駅の計画

(仮称) 箕面船場駅は、国道 423 号の東側に設置する。

階層は 3 層で、地下 3 階がプラットフォーム、地下 2 階が改札等の駅設備となり、地下 1 階は自転車駐輪場を、駅出口の前には駅前広場の設置を検討している。



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ある。そのため、必然的に最下層である地下3階がプラットフォームとなる。



イメージ映像

乗客のスムーズな動線確保のため、改札など乗客が利用する設備はその直上階である地下2階に設置し、地下2階に設置しきれない設備を地下1階に設置する。その際、地下1階に余剰の空間が確保できる見込みであることから、そ

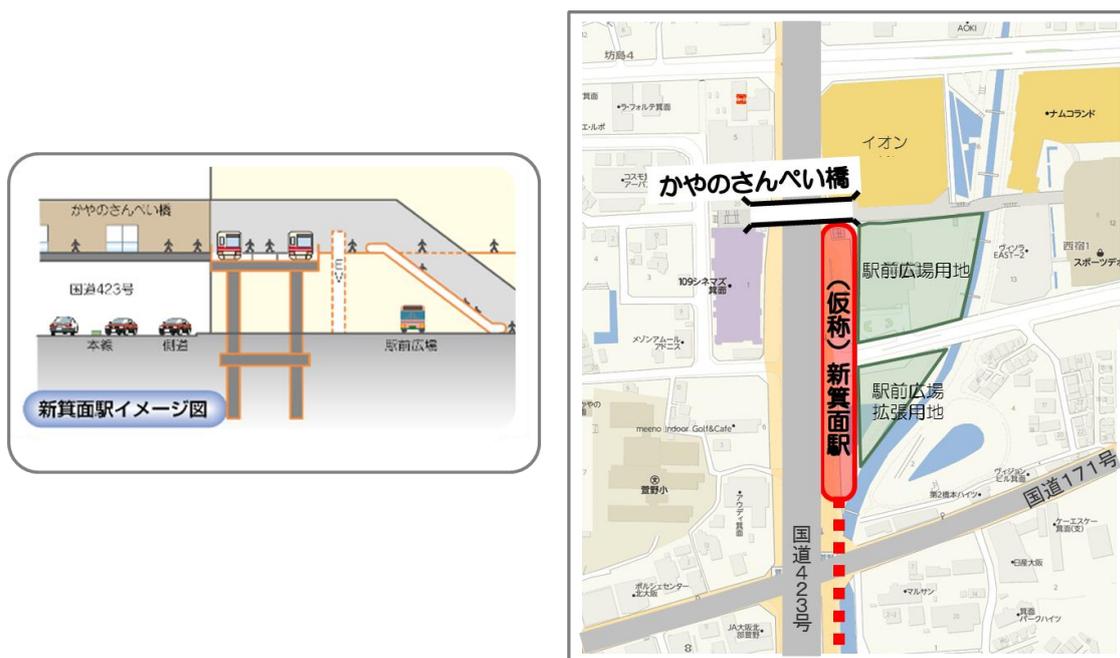
ここに駐輪場を設置することで、自転車で駅にアクセスする駅利用者の利便性を確保しようとするものである。

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ある。

なお、駅出口は国道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の建造を計画している。

4.1.3. (仮称)新箕面駅の計画

電車が(仮称)箕面船場駅から北上すると、国道171号の手前から北は路線が高架構造であることから、(仮称)新箕面駅は2階建てで、2階がプラットホームとなる。



また、かやの中央は、新駅の設置により新たな「交通結節点」(人や物の輸送において、複数の交通手段が接続する場所)になることから、路線バス等の乗降場所、タクシー乗り場、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ための駐車場)、キスアンドライド(自家用車による送迎の乗降場所)等、様々な交通機能を複合的に備える必要がある。

こうした交通機能のうち、公共交通の交通処理のための駅前広場用地として、現在の市営駐車場がある場所を確保している。(現在の市営駐車場は、鉄道延伸

が実現するまでの暫定施設として建設されたもの。)

また、市道をはさんだ南側の土地を駅前広場の拡張用地と位置付け、現在、その機能等を検討するとともに、自転車で駅にアクセスする駅利用者のため、高架下等に駐輪場の設置を検討している。



イメージ映像

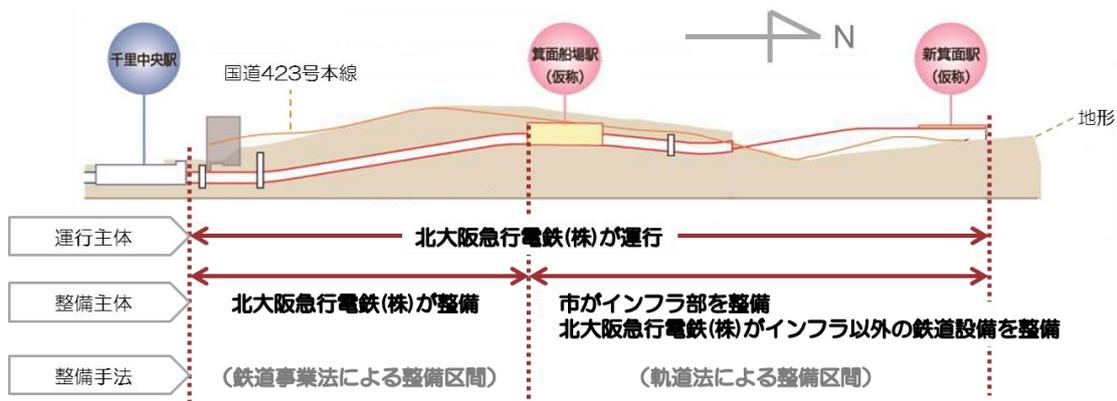
なお、現在、市営駐車場の東側にある「かやの広場」も駅前広場用地に含まれているが、この空間は、千里川の親水空間とまちを結ぶ貴重なオープンスペースであるとともに、市民の憩いの場として賑わいを創出している。新駅ができた後においても、機能性一辺倒の駅前広場ではなく、駅と商業施設で賑わうまちの中心に、集い憩い、自然に親しむ貴重な空間として、できる限り現況を残していくこととする。

4.1.4. 整備主体と運行主体

今回の北大阪急行線延伸事業は、鉄道延伸に国の社会資本整備総合交付金を活用する全国初のスキームであり、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た。

その結果、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)が整備し、それ以北については市がインフラ部、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を予定している。

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することとなる。



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)に貸与する。

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)が負う。

4.1.5. 想定運賃

4.1.5.1. 新線加算運賃と想定運賃

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の利用者にも負担いただくという考え方のもと、初期投資を回収するまでの間、「新線加算運賃」を通常運賃に上乗せすることが認められている。

新線加算運賃は、一般的に通常運賃の初乗り料金を超えない金額（北大阪急行線の場合 80 円）とされることから、今回の延伸線においては、60 円から 70 円程度になると想定される。

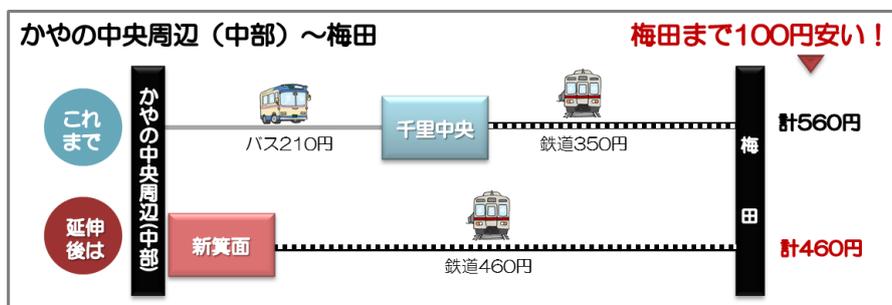
想定運賃 (新線加算運賃70円の場合)

	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	150											箕面船場
千里中央	180	150										千里中央
桃山台	190	180	80									桃山台
緑地公園	210	190	110	80								緑地公園
江坂	230	210	120	110	80							江坂
東三国	430	410	320	290	260	200						東三国
新大阪	430	410	320	290	260	200	200					新大阪
西中島南方	460	440	350	340	310	230	200	200				西中島南方
中津	460	440	350	340	310	230	230	200	200			中津
梅田	460	440	350	340	310	230	230	230	200	200		梅田
淀屋橋	500	480	390	380	350	270	230	230	230	200	200	淀屋橋
本町	500	480	390	380	350	270	230	230	230	230	200	本町

新線加算運賃がかかっている区間

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となる。

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、100 円の負担軽減になる。



一方、栗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の一部を残して、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く。

4.1.5.2. 将来的な運賃低廉化の可能性

現時点では、北大阪急行線と大阪市営地下鉄がそれぞれ別の事業者による運行のため初乗り料金が 2 度かかっており、運賃に関して割高感がある。

将来的な可能性の一つとして、北大阪急行電鉄(株)が江坂駅から梅田駅までの運行を一元化した場合、または大阪市交通局が地下鉄御堂筋線と北大阪急行線の運行を一元化した場合を仮定すると、運賃体系の一本化により運賃が 140 円安くなることが想定できる。

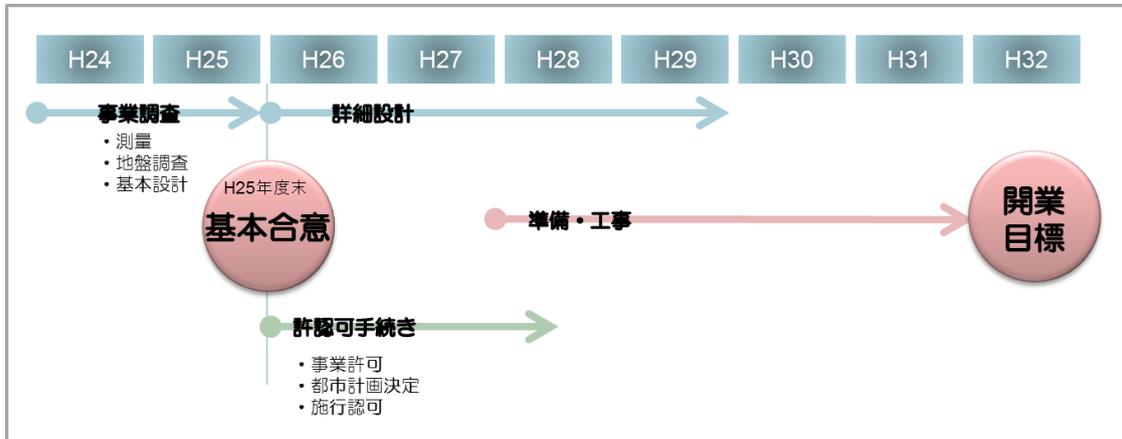
これらの可能性も含め、延伸後も運賃の低廉化など利用者の利便性向上をめざして努力していく必要がある。

	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
現行運賃		80	110	120	320	320	350	350	350
延伸後の運賃	180	190	210	230	430	430	460	460	460
運賃体系が一本化された場合の運賃	180	240	240	280	280	280	280	320	320

▲140円

4.1.6. 目標スケジュール

延伸線の開業時期は、平成32年度を目標として、各種手続きを進めていく。

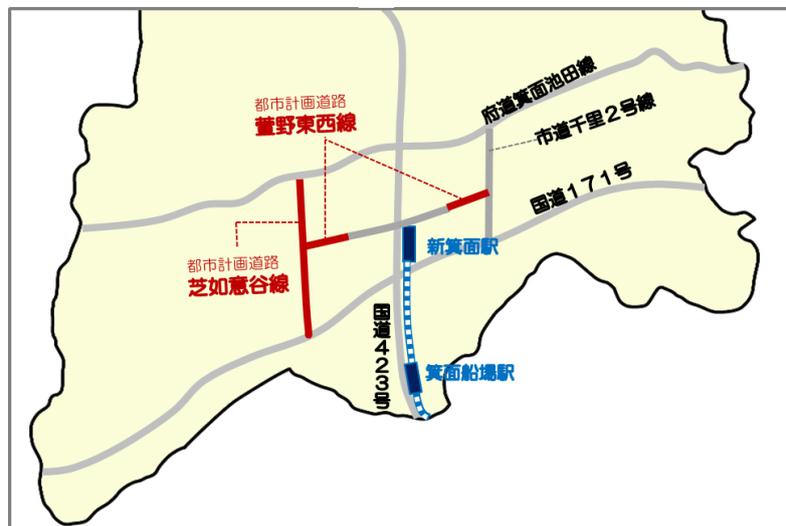


4.2. 関連まちづくり計画

4.2.1. 都市計画道路の整備

(仮称)新箕面駅は、交通結節点となることから、これまで以上にバス、タクシー等の公共交通機関の乗り入れが増えるとともに、自宅から駅への送迎などにより自家用車の流入増も想定されるため、新駅へのアクセス道路を確保することで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必要があります。

そのため、駅周辺において未整備だった都市計画道路「芝如意谷線」と「萱野東西線」を整備する。



4.2.2. (仮称)新箕面駅周辺のまちづくり

4.2.2.1. 田園風景の保存

箕面市は、大阪都心に至近でありながらも、山なみとまちなかの緑を大切にし、ほかにはない良質な住環境をつくり上げてきた。それゆえに「住みたい街ランキング」で常に上位にランクインするなど、憧れのまちとしてその価値を高めてきている。



なかでも、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あるため、(仮称)新箕面駅周辺においては、都市部にはない穏やかな田園風景と、都心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する。

4.2.2.2. 駅の活性化

駅前においては、商業施設の集客性を高め、鉄道の乗降客を増加させるとともに、市民が交通利便性を十分に享受できることをめざし、さらなる活性化を進める。

豊かな田畑の緑に囲まれながら、その中心核に凝縮された活気あるコンパクトシティが存在する、その中心核が(仮称)新箕面駅前である。

開発区域を最小限に抑えるため、駅前広場の上空を立体利用することとし、市の子育て支援センターと併せて子育て系の民間施設を誘致するなど、「子育て」を集客の核として、かやの中央の魅力を一層引き出す施設の建設をめざす。



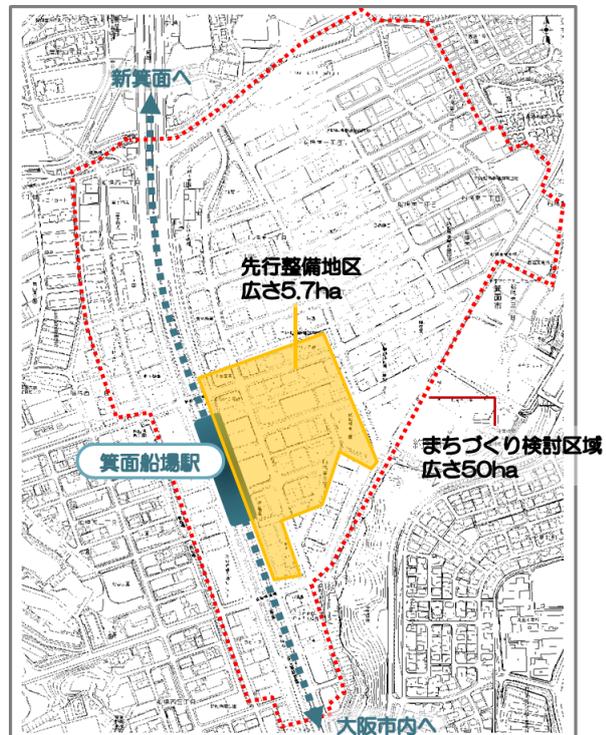
4.2.3. (仮称)箕面船場駅周辺のまちづくり

船場地域においては、鉄道の延伸により“物流のまち”から“人流のまち”へと転換させていくことを念頭に置きながら、特別業務地区として発展してきたまちの特性を活かし、繊維卸商団地の再整備を中心に、新たな企業誘致によるまちの活性化をめざす。

4.2.3.1. 船場団地の再整備との連携

大阪船場繊維卸商団地協同組合では、北大阪急行線延伸を契機に再整備を進めるべく、平成24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、関係者との協議等を進めているところであり、市は、このマスタープランと連携しながら、団地組合と協力してまちづくりの検討を進めている。

船場団地全体(約50ha)をまちづくりの検討区域としつつ、(仮称)箕面船場駅の東側5.7haを駅周辺整備地区と位置付けて、鉄道の延伸と同時期のビルドアップをめざしており、現在は、その中核となる施設について具体化を進めている段階にある。



延伸線は、約2.5kmの間に千里中央、箕面船場、新箕面の3駅が存在するエリアとなることから、3駅周辺がそれぞれ異なる個性を持ち、集客を競いつつ

広域的な人流を生み出していく必要がある。

こうした中、船場地域においては、保健医療・スポーツなどの健康機能と公共ホールなどの文化機能を備えた複合施設を産学官協働で整備し、文化と健康をキーワードにした高品質な都市空間を創出するとともに、空き倉庫や空きビルなどの既存リソースも活用して新産業を集積するなど、まち全体のリノベーションをめざす構想が動き出している。

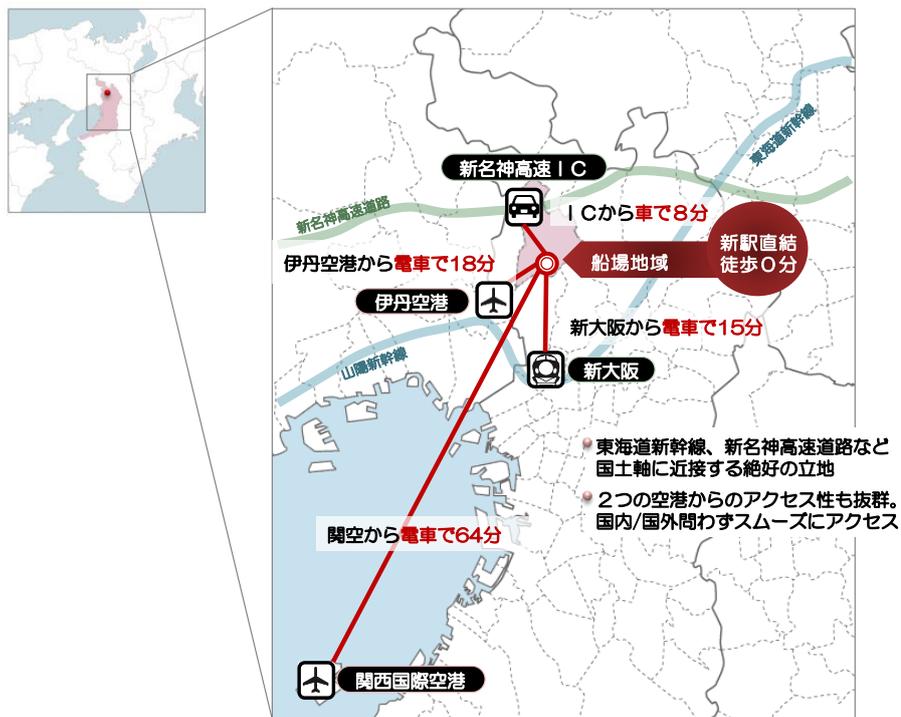


4.2.3.2. 船場地域のポテンシャル

船場地域は、ビジネス拠点として必須となるアクセス性において、北大阪急行線の延伸により高いポテンシャルを有することになる。

まず、核となる新たな施設は、新駅の出口に直結することが可能で、鉄道駅から徒歩0分という地の利を得る。

また、新大阪駅から電車で15分、伊丹空港から電車で18分、関西国際空港から電車で64分と、国内・国外を問わずどこからでもスムーズなアクセスが可能である。

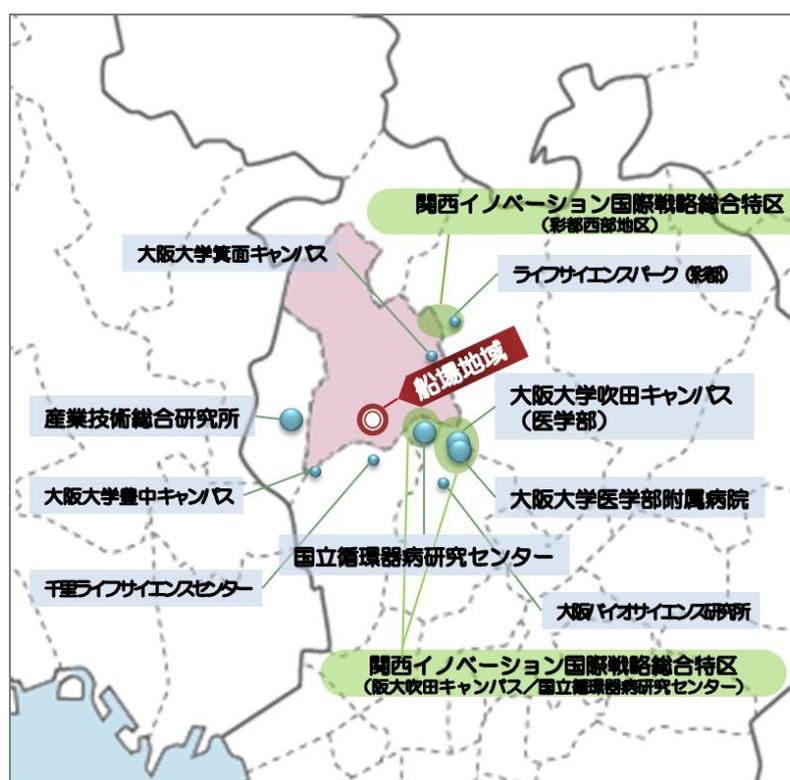


さらに、平成28年度開通予定の新名神高速道路のインターチェンジからも車で8分の場所に位置しており、元々物流のまちとして整備されてきた地域内の良好な道路状況とも相まって、自動車によるアクセス性も抜群である。

また、船場地域のビジネス拠点としてのポテンシャルは交通アクセス性だけではない。

大阪大学医学部、同附属病院を始めとした医療・バイオ関連施設が周辺に集積しており、こうした研究機関・医療機関等との連携による関連産業の発展に適した場所と言える。

さらに、彩都地区（箕面市・茨木市）や大阪大学吹田キャンパス（医学部）及び国立循環器病研究センター（吹田市）は、関西イノベーション国際戦略総合特区に指定されており、医療・医薬分野における最先端技術の国際競争拠点形成が図られている。



関西イノベーション国際戦略総合特区の区域を船場地域に拡大することで、各種規制緩和のほか、大阪府と箕面市のダブル税制優遇措置により法人税の国税軽減・地方税ゼロ、固定資産税の課税免除が実現できることから、今後、特区を活用した企業集積をめざす。

4.2.3.3. 市民ホールの移転新築計画

現在、箕面市には、グリーンホール（市民会館）とメイプルホールという2つのホールが存在するが、そのうちグリーンホールは、築45年を超え、大規模改修が目前に迫っていることや維持管理経費の増嵩、音響設備の陳腐化など様々な課題を抱えている。

また、最寄り駅である牧落駅からのアクセス性が低いこと、1,000人規模のホールであるにもかかわらず駐車場がほとんどないことなどの悪条件が重なり、ホールとしての稼働率は例年50%前後、そのうち約6割が箕面市青少年吹奏楽団の利用（練習）、残りも半数以上が市内の幼稚園や小中学校の定期利用に依存しており、文化芸術の鑑賞機会の提供という面から見た稼働率は非常に低い。現に、車の利用が多いイベントは、駐車スペースに余裕のある池田市のアゼリアホールが利用される場合が多く、現状のままでは今以上の活用は望めない状況である。

現在の建物に対して多額の費用をかけて今後も継続的に老朽化対策を施し続けることや、アクセス条件の改善がないまま現地での建て替えに投資することと比較すれば、北大阪急行線の延伸を機にアクセス性が飛躍的に向上する船場地域にグリーンホールを移転新築し、魅力あるコンテンツの展開をめざすことは、箕面市民だけでなく、大阪都心はもとより大阪南部、大阪北部、さらには京都府からの集客によるホール活用の可能性を拡大する。

また、“文化”をコンセプトに据えた高質なまちの核となり得る可能性を持っていることから、船場地域の核施設の一角に市民ホールを移転新築する検討を進めている。



5. 整備効果

5.1. 需要予測

(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： $(A+B-C) \times 2$ (往復分) = $(14,413 + 6,910 - 200) \times 2 = 42,246$ 人

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している。

- 運行本数は、ピーク時・オフピーク時とも“全数乗り入れ”（御堂筋線を千里中央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（「4.1.4. 新線加算運賃と想定運賃」の項を参照）とする。

なお、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している。

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）を行っている。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。

また、この需要予測は主に東京圏で用いられている需要予測モデルを用いているが、箕面市においても近畿地方交通審議会の需要予測モデルを用いた上で、平成23年アンケート調査による市民の交通行動の変化なども加味して精査した需要予測を行っている。両者を比較すると、鉄道事業者の予測が約42,200人に対し、市の予測は42,500人と、ほぼ合致しており、鉄道事業者の需要予測は妥当なものであると判断できる。

5.2. 波及効果

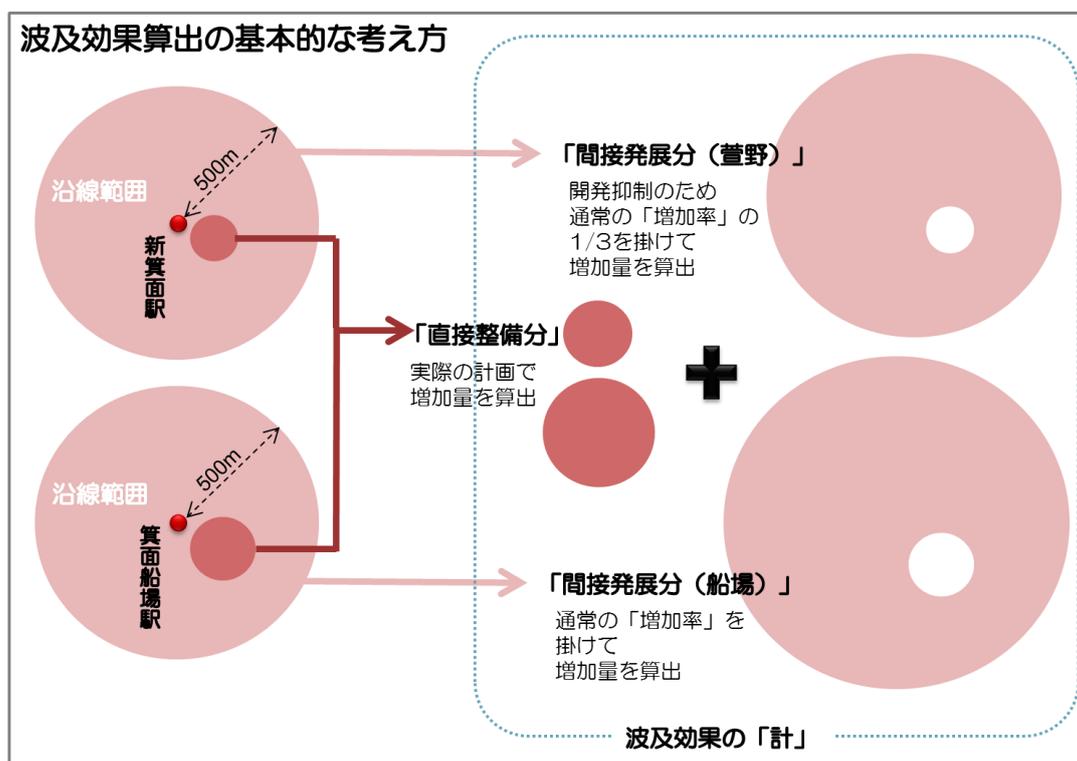
北大阪急行線の延伸により、さまざまな波及効果が見込まれる。

以下の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る。

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」として表示している。

「直接整備分」については、本稿に記載している駅前広場など実際のまちづくり計画による効果を算出している。

「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る。これは、沿線範囲の地域特性や鉄道延伸による効果を反映し、試算の精度を上げるためである。



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船場地域の3分の1としている。（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）

なお、以下の波及効果の試算は、過大なものとならないよう実際のデータや一般的な手法に基づき堅実に算出することとし、さらに萱野地域については、市としての開発抑制の方向性を反映しているものである。

また、地価上昇効果以外は、新駅から500メートルにかかる町丁目（沿線範囲）を超えるエリアの影響は算入していない。

5.2.1. 地価上昇

北大阪急行線の延伸で交通利便性が上がるなどから、地価が上昇する。

地価上昇額は約445億円、上昇率は2.8%と試算している。

この試算は、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で行っており、北大阪地域のデータを用いて地価関数を推計した上で、箕面市の町丁目のデータを代入して、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た。

地価上昇効果

住宅地		282.5億円
	箕面市域	257.1億円
	豊中市域	25.4億円
商業地		162.9億円
	箕面市域	155.5億円
	豊中市域	7.4億円
合計		445.4億円

5.2.2. ビルドアップの進展

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、関連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から、沿線範囲において、建物の延べ床面積が約18万6,000平方メートル増加する。

ビルドアップの進展効果（建物の延べ床面積の増加）

	直接整備分		間接発展分				計
	萱野	船場	萱野	増加率	船場	増加率	
住宅		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㎡
事務所等		47,208㎡	137㎡	0.67%	5,298㎡	2%	52,643㎡
小計	28,337㎡	110,014㎡	11,042㎡	—	36,975㎡	—	
合計	186,368㎡						

この試算は、「波及効果算出の基本的な考え方」に従い、「直接整備分」について「4.2. 関連まちづくり計画」による延べ床面積の増加をあてはめ、「間接発展分」については、沿線範囲から「直接整備分」対象区域を除いた残りのエリアにおける住宅用途、商業用途、業務用途の建物の延べ床面積（平成24年土地利用現況調査より）に、船場地域においては他事例から算出した増加率を、萱野地域においてはその3分の1にあたる増加率を掛けて算出したものである。

5.2.3. 定住人口の増加

住宅が増えれば、その分定住人口が増加する。また、他の鉄道延伸の事例などから、沿線範囲で人口が増加する傾向が見られる。

こうした効果を合計すると、新駅から半径500メートルにかかる町丁目において、約2,000人の定住人口が増加する。

定住人口の増加効果

	直接整備分		間接発展分				計
	萱野	船場	萱野	増加率	船場	増加率	
定住人口	0人	785人	304人	4.33%	884人	13%	1,973人

「直接整備分」については、直接整備によって増加する船場の住宅の延床面積32,710㎡（前項参照）に、箕面市全体の住宅の延べ床面積1㎡あたりの定住人口0.024人（平成25年3月末住民基本台帳人口132,823人を平成24年土地利用現況調査による市全体の住宅用途建物の延床面積5,444,282㎡で除したもの）を掛けて算出した。

「間接発展分」については、「直接整備分」対象区域を除いた平成25年3月末住民基本台帳人口に、船場地域は増加率13%、萱野地域はその3分の1の増加率4.33%を掛けて算出した。

5.2.4. 従業人口の増加

商業施設や事務所等が増えれば、それに応じて従業人口が増加する。また、新規事業所以外でも、利用者数の増加などにより従業人口の増加が見られる。

これらの効果を合計すると、沿線範囲で約3,200人の従業人口が増加する。

従業人口の増加効果

	直接整備分		間接発展分				計
	萱野	船場	萱野	増加率	船場	増加率	
従業人口	737人	2,010人	95人	2%	376人	6%	3,218人

「直接整備分」については、直接整備により増加する「商業施設等」と「事務所等」の延べ床面積増加分（萱野 28,337 m²、船場 77,304 m²）に、箕面市全体の商業用途及び業務用途の延べ床面積 1 m²あたりの従業人口 0.026 人（平成 21 年経済センサスによる箕面市全体の従業人口 45,550 人を平成 24 年土地利用現況調査による市全体の住宅用途以外の建物の延床面積 1,733,182 m²で除したものを）を掛けて算出した。

「間接発展分」については、平成 21 年経済センサスによる沿線範囲の従業人口から「直接整備分」の従業人口を除き、船場地域には増加率 6%、萱野地域はその 3 分の 1 の増加率 2% を掛けて算出した。

5.2.5. 事業所数の増加

ビルドアップの進展効果を基に増加する事業所数を算出すると、萱野、船場で新規開発される商業施設等も含め、沿線範囲で 300 余りの事業所が増加する。

事業所数の増加効果

	直接整備分		間接発展分				計
	萱野	船場	萱野	増加率	船場	増加率	
事業所数	85所	232所	4所	1%	9所	3%	330所

「直接整備分」については、直接整備により増加する「商業施設等」と「事務所等」の延べ床面積増加分（萱野 28,337 m²、船場 77,304 m²）に、箕面市全体の商業用途及び業務用途の延べ床面積 1 m²あたりの事業所数 0.003（平成 21 年経済センサスによる箕面市全体の事業所数 4,447 を平成 24 年土地利用現況調査による市全体の住宅用途以外の建物の延床面積 1,733,182 m²で除したものを）を掛けて算出した。

「間接発展分」については、平成 21 年経済センサスによる沿線範囲の事業所数から「直接整備分」の事業所数を除き、船場地域には増加率 3%、萱野地域はその 3 分の 1 である増加率 1% を掛けて算出した。

5.2.6. 商業施設等における売上の増加

新駅周辺及び沿線範囲において商業施設等の延べ床面積が増加することから、それらの商業施設での売上を波及効果として見込むことができる。

箕面市内の既存商業施設の面積当たりの年間販売額から算出すると、年間約500億円の売上の増加効果が見込まれる。

商業施設等の売上の増加効果（延べ床面積の増加による効果）

商業施設等の増加効果 （延べ床面積） A	市内商業施設1㎡あたりの 年間販売額 B	年間の売上増加額 A×B
66,639㎡	75万円	4,997,951万円

これは、ビルドアップの進展により増加する商業施設等の延べ床面積66,639㎡に、箕面市の商業施設における年間販売額38,429,458万円（平成25年度市勢年鑑より）を箕面市全体の商業施設面積511,011㎡（平成24年土地利用現況調査より）で除して算出した「市内商業施設1㎡あたりの年間販売額」75万円を掛けて算出した。

また、新駅の利用者が駅周辺の商業施設で買い物などを行うことから、さらに約46億円の売上増が見込まれる。

商業施設等の売上の増加効果（利用者の増加による効果）

	駅利用者数 （需要予測から） A	平均消費支出 （1人1週あたり） B	年間の売上増加額 A×B×52週
新箕面駅	14,413人	4,182円	約31億円
箕面船場駅	6,910人		約15億円
計	—	—	約46億円

ここで使用している「平均消費支出」は、平成22年家計調査より、2つの新駅利用者が新駅周辺で消費すると考えられる費目（食料、家具・家事用品、被服及び履物、保健医療、教育、教養娯楽）に係る1人1週あたりの平均支出額の合計に対し、そのうち3分の1を新駅で消費するものとして算出している。

5.2.7. 駅前広場、都市計画道路等の整備による効果

北大阪急行線の延伸に合わせ、駅前広場や道路を整備することにより、様々な面で利用者の利便性が上がる。こうした効果は、「便益」として経済効果に換算することができ、その算出方法は、国が各種マニュアルで定めている。

これらのマニュアルによって算出した便益は次のとおりで、合計約 27.5 億円となる。

駅前広場等の整備による効果

地区	整備内容	整備によって得られる効果	便益(年)	計
新箕面駅周辺	駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者(国道171号系統のバス利用者)の利便性向上 市民の交流促進 	99 百万円 11 百万円	2,716百万円
	都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> 走行時間の短縮 走行経費の減少 	2,606 百万円	
箕面船場駅周辺	歩行者デッキ	歩行者(国道423号の西側からの利用者)の利便性向上	47 百万円	52百万円
	駅前広場	市民の交流促進	5 百万円	

(仮称)新箕面駅の駅前広場の整備により、広場がない場合に比べて、バス利用者の利便性が上がる。国の「交通結節点整備における費用便益分析マニュアル」の手法に基づき利用者の移動便益を算出すると、国道171号沿いにバス停がある系統については、駅前広場の整備により動線が170m短縮されることから、この距離を徒歩速度70m/分で割ると2.4分の時間短縮効果がある。

“乗り換え利便性の向上による時間短縮効果”は1人1分あたり39.2円の便益に換算される(「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」による)ことから、国道171号系統のバス利用者数想定2,884人/日×2.4分×39.2円/人/分×365日で、年間約1億円の便益となる。

また、駅前広場には市民の交流の場としての緑地を残す。「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル」より“交流促進に関する支払い意思額”は1日につき2円/人とされていることから、鉄道需要予測による駅利用者数14,413人/日×2円/人/日×365日で、年間約1千万円の便益となる。

(仮称)新箕面駅周辺の都市計画道路の整備により、走行時間が短縮したり、走行経費が減少したりする効果が得られる。国の「費用便益分析マニュアル」(道路・街路事業)及び「交通結節点整備における費用便益分析マニュアル」に照らし、現在の交通量をベースに都市計画道路を整備した場合と整備しない場合それぞれの交通容量との関係から便益を算出すると、時間短縮便益が年間24.6億円、走行経費減少便益が年間1.5億円、合計で年間約26億円となる。

(仮称) 箕面船場駅に計画している歩行者デッキの整備によって、国道 423 号よりも西側からの歩行者の移動が容易になる。需要予測による駅利用者から国道より東側エリアからの需要を除くなどして算出したデッキ利用者数想定は 6,420 人/日で、国の「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル」により“移動の快適性向上に関する支払い意思額”は 1 日につき 20 円/人とされていることから、 $6,420 \text{ 人/日} \times 20 \text{ 円/人/日} \times 365 \text{ 日}$ で、年間約 4,700 万円の便益となる。

また、駅前広場の整備により市民の交流が促進されることから、(仮称) 新箕面駅と同様、鉄道需要予測による駅利用者数 $6,910 \text{ 人/日} \times 2 \text{ 円/人/日} \times 365 \text{ 日}$ で、年間約 500 万円の便益となる。

5.2.8. 車両の保有に伴う広告効果

北大阪急行線の延伸によって、10 両×3 編成分の新たな車両が必要となるため、延伸当初については、市がこれを整備し、北大阪急行電鉄(株)に貸与することとなる。

こ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すると、地下鉄御堂筋線の車両 1 編成分 (10 両) の広告料が年間 3 千万円であり、これが 3 編成分あることから、広告効果は年間 9,000 万円となる。

なお、一般的に車両の使用年数は 30 年程度とされていることから、30 年間で 27 億円の広告効果が得られることとなる。

車両の保有に伴う広告効果

広告料金単価 (年)	保有編成数	広告効果 (年)
3,000万円/編成	3編成	9,000万円
		↓
		広告効果 (30年間)
		27億円

5.3. 鉄道延伸による費用便益分析

国の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 年改訂版」に基づき、北大阪急行線延伸の費用便益分析（ある事業の目的を達成するための諸案の採否決定にあたり、費用とそれによって得られる便益を評価し比較する手法）を実施すると、次のようになる。

北大阪急行延伸事業 費用便益分析

（作成：阪急電鉄株式会社）

項目・内訳		算定値（百万円）		主な項目
		30年	50年	
便益	利用者便益	87,415	108,597	
	時間短縮便益	90,386	112,288	・総所要時間の短縮 ・乗換利便性の向上
	費用削減便益	-2,971	-3,691	・交通費用の減少
	車両内混雑緩和便益	-	-	（今回算定せず）
	供給者便益	9,835	12,218	
	当該事業者収益	10,967	13,624	・営業収益（新線収入、既存線根元受益） ・営業費（運送費、維持修繕費、諸税）
	競合・補完事業者収益	-1,132	-1,406	・競合・補完鉄道路線収益の増加（阪急、大阪モノレール、大阪市交通局）
	環境等改善便益	2,232	2,772	
	局所的環境改善便益	127	157	・NOx排出量削減
	地球的環境改善便益	93	116	・CO2排出量
	道路混雑緩和便益	-	-	（今回算定せず）
	道路交通事故削減便益	2,012	2,500	・道路交通事故の減少
	期末残存価値	1,515	726	
	便益計	100,997	124,314	
費用	建設投資額	49,018	49,018	・建設費 ・車両費
	維持改良費・再投資費	1,405	1,843	・駅、変電所、電気設備更新費
	費用計	50,423	50,861	

算定結果	項目	算定値	
		30年	50年
	費用便益比（CBR）	2.00	2.44
	純現在価値（NPV）	50,574百万円	73,453百万円
	経済的内部収益率（EIRR）	9.84%	10.30%

費用便益比は、事業の効果を金銭に置き換えてその妥当性を評価するための指標となっており、「1.0」を下回ると費用対効果が低いと判断される。

北大阪急行線延伸事業においては、30年間で「2.0」、50年間では「2.44」となっている。この数字は、横浜市の相鉄・東急直通線速達性向上事業の「2.0」、大阪外環状線鉄道事業の「1.39」など他の鉄道関連の大規模事業と比べても、遜色のない数値となっている。

5.4. 税収シミュレーション

北大阪急行線の延伸が本市の税収に与える影響は、主に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る。

以下の試算では、増加人口の定着完了後（開業後 20 年経過時）には、年間約 3 億 5,000 万円の税収増が見込まれる。

開業後 経過年数	増収要因			支出要因		収支 (A-B)	(参考) 人口増
	鉄道施設	住民税等	計 (A)	市民行政 コスト (B)			
0	-40	25	-15	8	-23	98	
1	-31	50	19	16	3	196	
2	-23	75	52	24	28	294	
3	-17	100	83	32	51	392	
4	-12	125	113	41	72	490	
5	10	150	160	49	112	588	
6	12	175	187	57	131	686	
7	14	200	214	65	149	784	
8	15	225	240	73	167	882	
9	15	250	265	81	184	980	
10	28	275	303	89	214	1,078	
11	27	300	327	97	229	1,176	
12	25	325	350	105	244	1,274	
13	23	350	373	114	259	1,372	
14	21	375	396	122	274	1,470	
15	18	400	418	130	288	1,568	
16	16	425	441	138	303	1,666	
17	13	450	463	146	317	1,764	
18	10	475	485	154	331	1,862	
19	6	500	506	162	344	1,960	
20	3	505	508	163	345	1,973	
21	3	505	508	163	345	1,973	
22	3	505	508	163	345	1,973	
23	3	505	508	163	345	1,973	
24	3	505	508	163	345	1,973	
25	3	505	508	163	344	1,973	
26	3	505	508	163	344	1,973	
27	2	505	507	163	344	1,973	
28	2	505	507	163	344	1,973	
29	2	505	507	163	344	1,973	
30	2	505	507	163	344	1,973	

「増収要因」となっている「鉄道施設」の項目に記載しているのは、鉄道延伸に伴い整備する線路や駅、車両などにかかる固定資産税である。今回の延伸事業では、北大阪急行電鉄(株)が整備する部分と箕面市が整備する部分があるが（「4.1.4. 整備主体と運行主体」の項を参照）、このうち北大阪急行電鉄(株)が整備した部分で、かつ箕面市内に存在するものにかかる固定資産税は、箕面市の収入となる。

また、鉄道の場合は、その路線が通っているすべての市町村に按分して固定資産税を納める仕組みになっていることから、箕面市内に鉄道が敷設されることにより、延伸線部分だけでなく、北大阪急行線や地下鉄御堂筋線の既存の設備や車両にかかる固定資産税の一部も、新たに箕面市の収入となる。

一方、箕面市が整備した部分については、箕面市に対しては固定資産税に関する収入も支出も発生しないが、市が保有する車両の固定資産税相当額を「国有資産等所在市町村交付金」として車庫のある市町村に支払わなければならない。

開業から4年目までは、箕面市が支払う「国有資産等所在市町村交付金」が、箕面市に入る鉄道施設にかかる固定資産税を上回るため、鉄道施設に係る税収にマイナスが生じるが、5年目からはプラスに転じる。

なお、設備や車両は償却資産であり、一定の計算式に従って年々その価値が減るものとして課税されるため、箕面市に収められる固定資産税も、箕面市が支払う「国有資産等所在市町村交付金」も年々減っていくこととなる。

「増収要因」のうち「住民税等」は、定住人口の増加による個人市民税、従業人口の増加による法人市民税、地価が25%以上上昇する住宅用土地がある場合の土地に係る固定資産税・都市計画税、地価が16%以上上昇する商業用土地がある場合の土地に係る固定資産税・都市計画税、住宅や商業施設、事務所等の延べ床面積が増加することによる建物に係る固定資産税・都市計画税の増加を見込んでいる。

人口、住宅、事業所等の増加数については、「5.2.波及効果」の項で試算した数値を利用している。なお、人口増は徐々に進むことから、人口増効果は開業後20年で最大値（増加人口の定着完了）となるように設定している。

「支出要因」としている「市民行政コスト」とは、人口が増えることにより増加する行政コスト（たとえばごみ収集や教育、福祉などにかかる経費）のことで、ここでは平成24年度決算額の物件費、扶助費、補助費、繰越金の合計を箕面市の人口で除して算出した市民一人あたりの行政コスト82,745円/人を用いて計算している。

5.5. 工事に伴う経済波及効果

鉄道延伸では、出来上がった後の波及効果だけではなく、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する。また、それらの所得や利潤は新たな消費に支出され、間接的に経済効果を生み出す。

こうした効果を試算すると、工事により誘発される労働者数は約8千人、誘発される効果額は1,700億円以上と見込まれる。

鉄道延伸工事に伴う経済波及効果

	生産誘発額	粗付加価値	雇用者所得			誘発労働者数
			雇用者所得	営業余剰	その他	
直接効果	650億円	311億円	269億円	1億円	41億円	5,010人
間接一次効果	255億円	132億円	67億円	18億円	47億円	1,424人
間接二次効果	234億円	145億円	59億円	34億円	52億円	1,546人
合計額	1,139億円	588億円	395億円	53億円	140億円	7,980人

生産誘発額は民間消費等の最終需要が直接・間接的に発生した額、粗付加価値は生産活動で新たに生み出される価値を表しており、国土交通省建設部門分析用産業連関表の鉄軌道建設における係数等を用いて、総務省統計局の「産業連関表作成基本要綱」による測定手法に従って求めている。

誘発労働者数は、工事によって直接生み出される雇用と、所得や利潤が消費に支出されることにより消費先の産業において生み出される雇用を合わせたもので、上記測定手法に大阪府産業連関表の労働力係数を使用して計算したものである。

5.6. 整備効果のまとめ

以上の整備効果のうち年額で算出されているものを合計すると、1年間で約578億円の経済波及効果が得られる試算となる。

また、地価上昇額が445億円、延伸工事に伴う経済波及効果が1,727億円、合わせて2,172億円の初期効果が得られる。

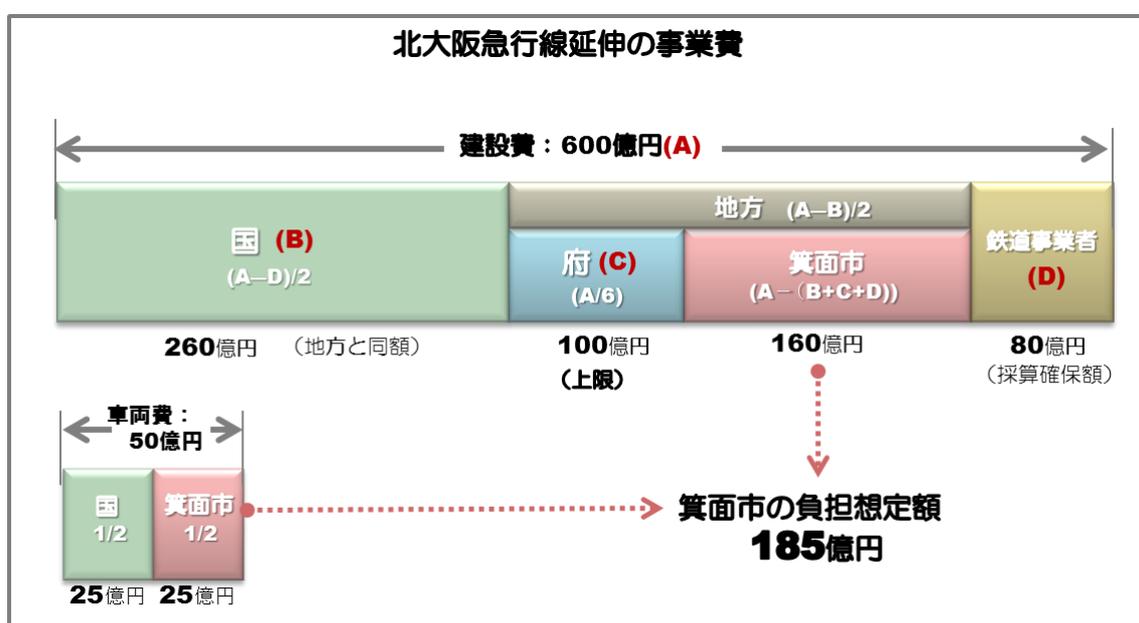
■別添資料2 「整備効果一覧」

6. 財政シミュレーション

6.1. 北大阪急行線延伸事業の事業費と費用負担

北大阪急行線延伸事業は、平成26年3月の基本合意時点の見込みで、650億円の事業費（うち、600億円が建設費、50億円が車両費）と想定される。

事業費は、国、大阪府、箕面市、鉄道事業者（北大阪急行電鉄(株)）が負担することとなり、その負担割合は下図のとおりである。



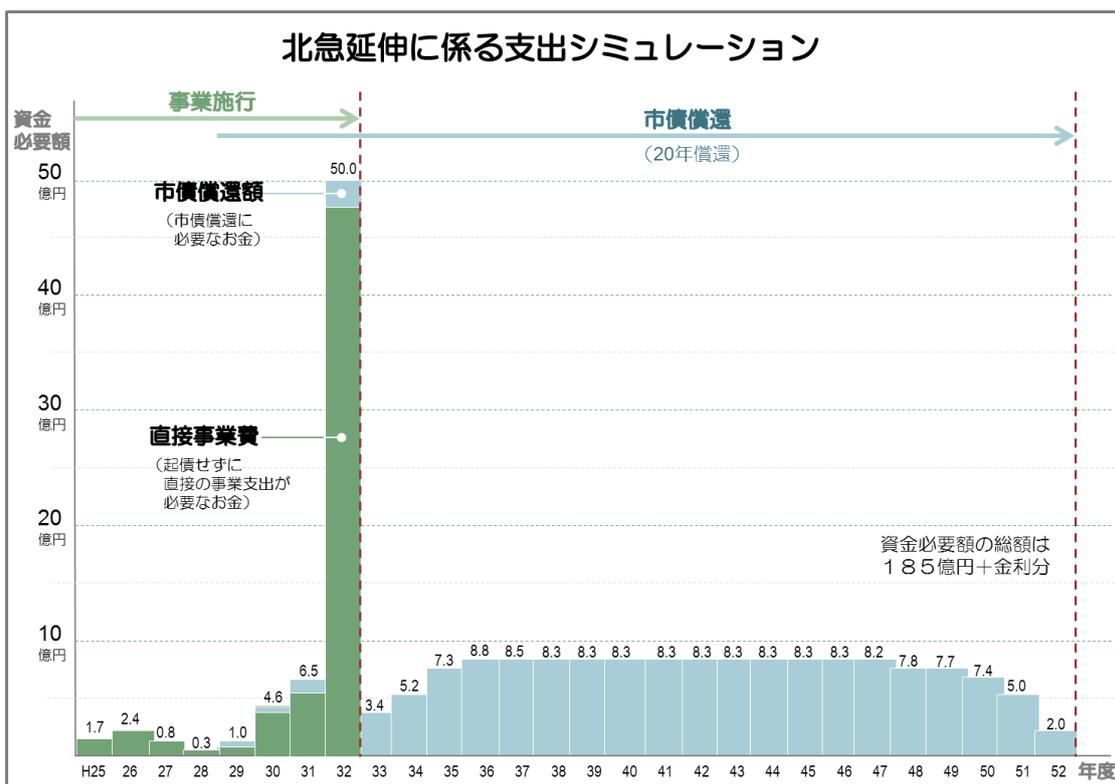
箕面市は、建設費で160億円、車両費で25億円、計185億円を負担する想定である。(今後、詳細設計を進めていく中で、事業費が変更になる場合がある。)

また、鉄道事業者の負担は採算が確保できる範囲で80億円となっているが、これには駅周辺の関連まちづくりによる鉄道需要の増が見込まれていないため、関連まちづくり計画が具体化した場合は、増加する需要に応じて負担を増額することとなっている。

6.2. 延伸に係る支出シミュレーション

箕面市の負担想定額 185 億円は、62 億円の直接事業費と 123 億円の市債で構成される。このため、延伸事業に必要な資金は、185 億円に市債の金利分（29 億円）を加えた額となる。

市債の償還期間は 20 年であり、年度ごとの資金必要額を試算すると次のようになる。



6.3. 財政基本条例による財源確保ルール

北大阪急行線の延伸には多額の資金が必要であり、市の財政に与える影響を考慮する必要がある。

数年前までの箕面市の財政は、毎年の歳入でその年の歳出を賅えず、長らく基金（貯金）に依存して運営されており、平成19年度、20年度の決算は箕面市始まって以降初めての経常赤字となる最悪の事態となっていた。これを立て直すため、「緊急プラン(素案)・ゼロ試算」による行財政改革に取り組んだ結果、平成21年度から現在まで4年連続の経常黒字（収入の範囲内で支出を賅えている状態）を果たし、また、平成24年度決算では、10年ぶりに完全黒字（臨時財政対策債に依存せずに黒字になる状態）を達成するまでに財政状況が回復している。

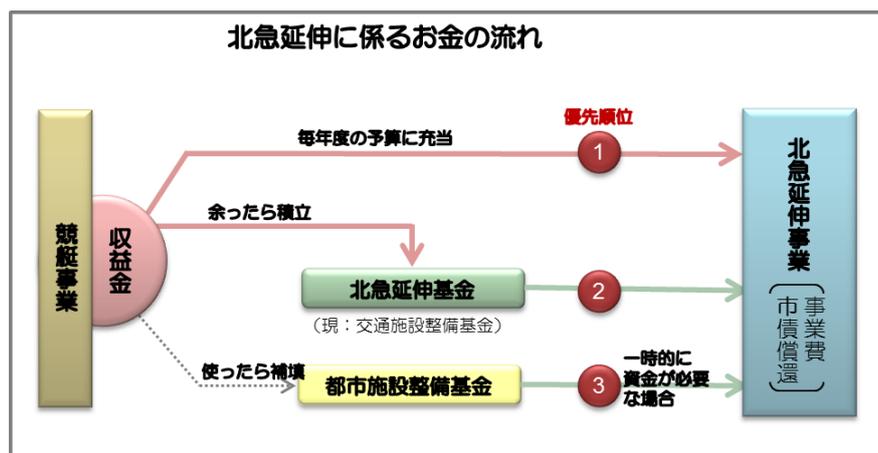
ここまで健全化した財政状況について、たとえ鉄道延伸のための支出といえども、再度の悪化を招くようなことがあってはならない。

そこで、北大阪急行線延伸に取り組もうとするこの機に、財政基本条例（「箕面市財政運営基本条例」）を制定し、まず財政運営全体の基本フレームを定める。

そしてその上で、北大阪急行線延伸に必要な支出については、原則として競艇事業収益金と北急延伸基金のみで賅うルールを条例に盛り込む。

※財政基本条例制定案は、平成26年箕面市議会第1回定例会に提出予定。

※上記条例制定時に併せて、「交通施設整備基金」を「北大阪急行南北線延伸整備基金」に改称予定。本稿では「北急延伸基金」と略す。



財源充当のルール

- 1 まず競艇収益金を充当する。
- 2 足りない場合は北急延伸基金を使い、競艇収益金が余る場合は北急延伸基金に積み立てる。
- 3 なお不足する場合は、一時的に都市施設整備基金を使い、後年度に競艇収益金で補填する。

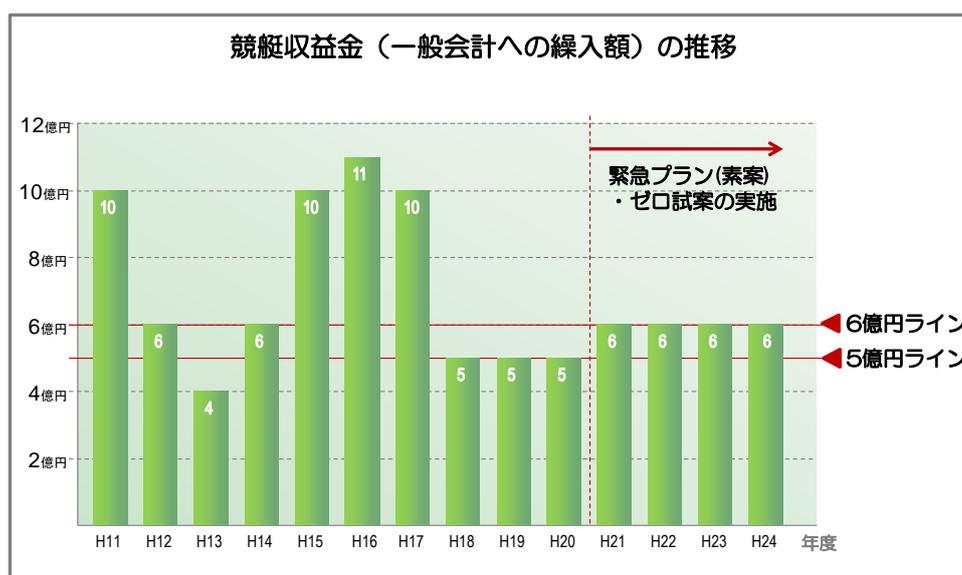
6.4. 財源充当の見通し

北大阪急行の延伸に係る財源充当ルールを定めるにあたり、競艇事業収益金、北急延伸基金及び都市施設整備基金による財源充当の見通しについてシミュレーションを行った。

6.4.1. 競艇事業収益金からの繰入額の推移

財源の優先順位 1 位に位置付ける競艇事業収益金について、平成 11 年以降に一般会計に繰り入れられた額の推移は以下のとおりで、10 年以上前に 1 度、4 億円という年度があるが、それ以降 10 年以上にわたって 5 億円を下回る年はない。

また、「緊急プラン(素案)・ゼロ試算」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いる。



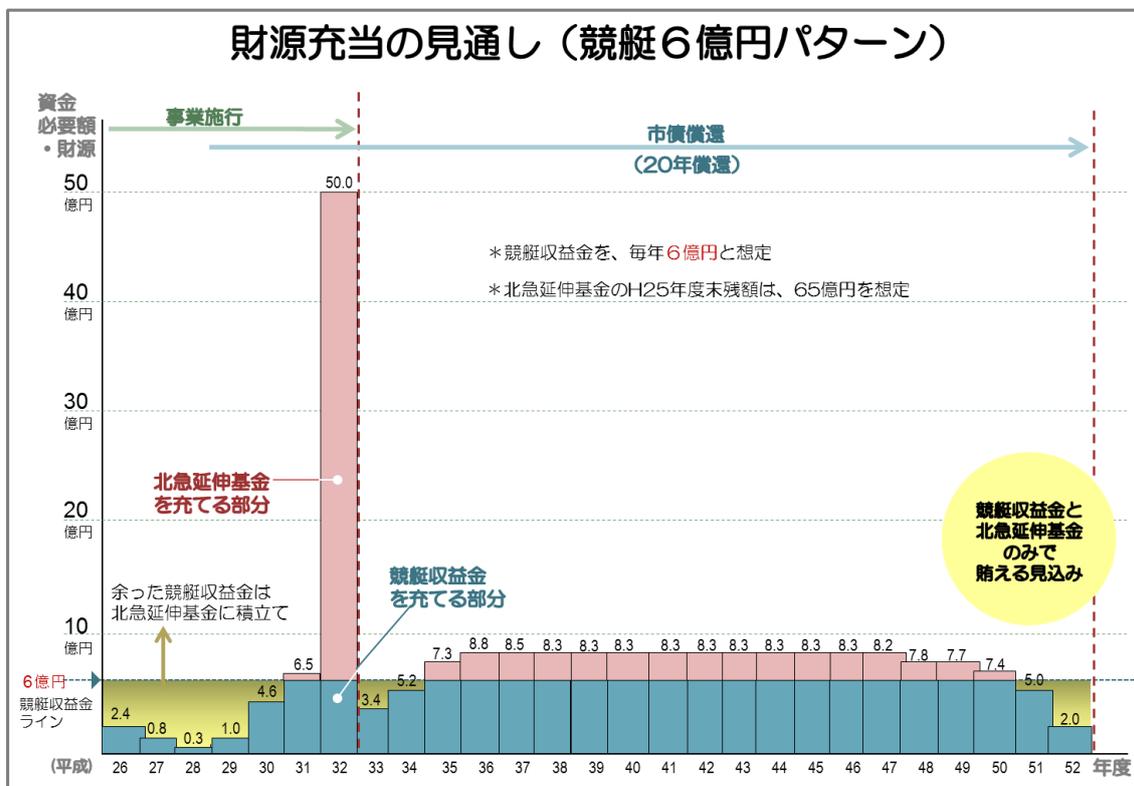
この推移から、延伸事業に充てる競艇事業収益金の額を年間「6 億円」、「5 億円」の 2 パターンに設定して試算を行った。

なお、北急延伸基金の平成 25 年度末残額は約 65 億円である。

北急延伸基金の積立金の財源内訳

財源内訳	金額
寄付金	1,280,260千円
競艇事業収入	4,350,000千円
一般財源（市税収入など）	646,673千円
運用収入	271,010千円
積立額合計	6,547,943千円

6.4.2. 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 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）

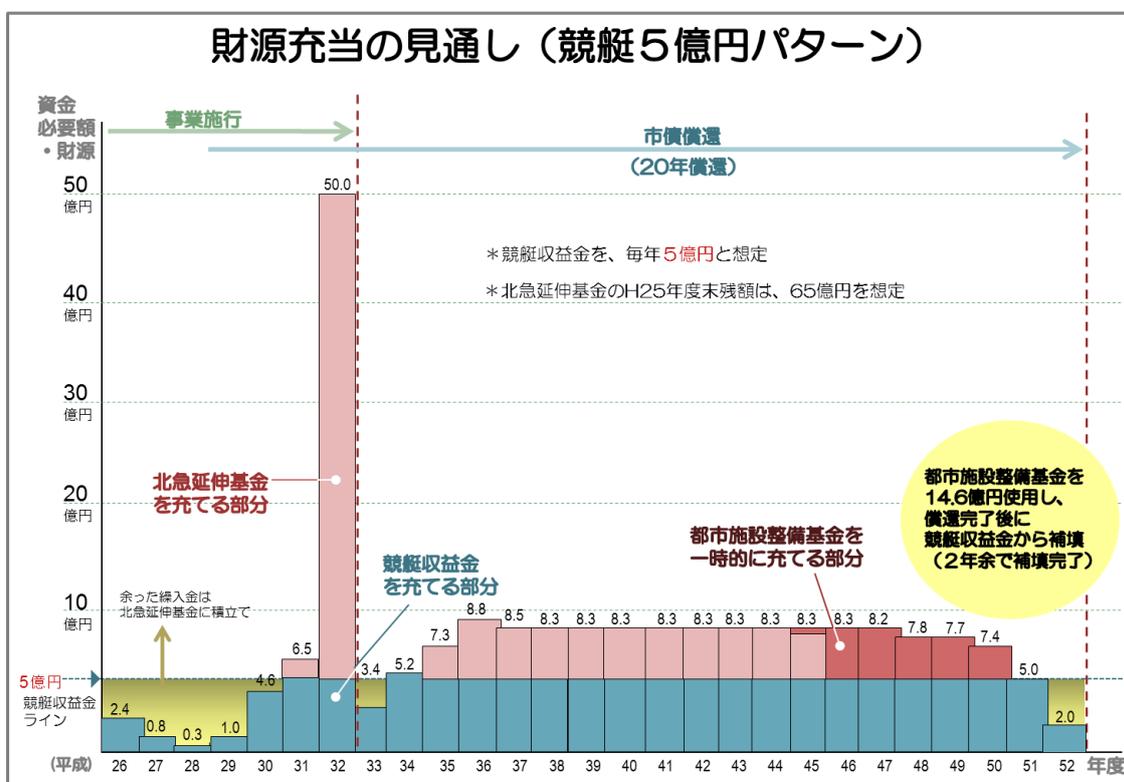
（単位：億円）

年度（平成）	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
基金の収支		3.6	5.2	5.7	5	1.4	-0.5	-4.4	2.6	0.8	-1.3	-2.8	-2.5	-2.3
基金の残額	65	68.6	73.8	79.5	84.5	85.9	85.4	41.4	44	44.8	43.5	40.7	38.2	35.9

年度（平成）	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
基金の収支	-2.3	-2.3	-2.3	-2.3	-2.3	-2.3	-2.3	-2.3	-2.2	-1.8	-1.7	-1.4	1	4
基金の残額	33.6	31.3	29	26.7	24.4	22.1	19.8	17.5	15.3	13.5	11.8	10.4	11.4	15.4

競艇事業収益金が年間 6 億円あれば、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ある。

6.4.3. 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（平成）	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
基金の収支		2.6	4.2	4.7	4	0.4	-1.5	-4.5	1.6	-0.2	-2.3	-3.8	-3.5	-3.3
基金の残額	65	67.6	71.8	76.5	80.5	80.9	79.4	34.4	36	35.8	33.5	29.7	26.2	22.9

年度（平成）	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
基金の収支	-3.3	-3.3	-3.3	-3.3	-3.3	-3.3	-3.3	-3.3	-3.2	-2.8	-2.7	-2.4	0	3
基金の残額	19.6	16.3	13	9.7	6.4	3.1	-0.2	-3.5	-6.7	-9.5	-12.2	-14.6	-14.6	-11.6

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

※2年余で補填完了

競艇事業収益金が年間 5 億円と想定すると、市債償還の終盤の 6 年間は、一時的に都市施設整備基金を使用することになる。都市施設整備基金からは合計 14.6 億円を使用するが、これは償還完了後 2 年余で補填が完了する規模のため、償還完了から 2 年余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ある。

6.5. 関連まちづくりも含めた財政シミュレーション

北大阪急行線の延伸の効果を最大限に引き出し、活気ある豊かなまちを完成させていくには、鉄道本体の延伸だけでなく、周辺のまちづくりも同時に進めていく必要がある。

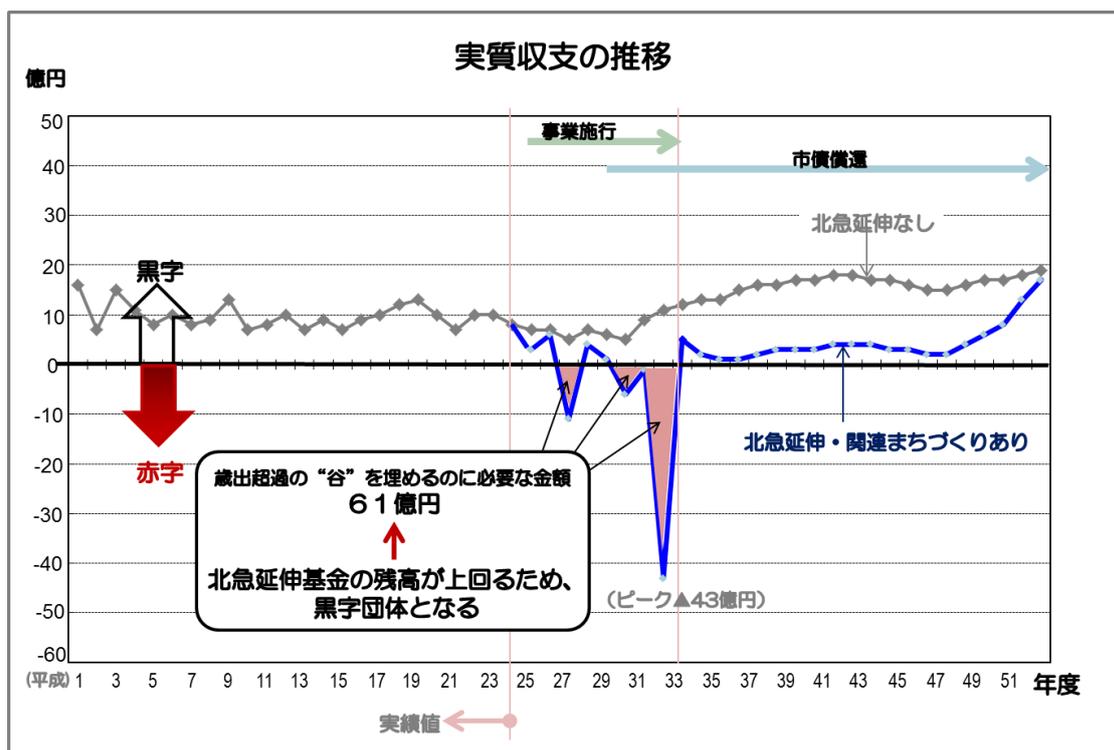
ここでは、鉄道の延伸と関連まちづくりを合わせた事業が本市財政に与える影響をシミュレーションしていく。

主な条件設定は以下のとおりである。

- 基本収支には、経済成長率、消費税率アップ（5%→8%・10%）、扶助費や国民健康保険給付の伸びなど、社会情勢や近年の傾向に応じた変動要因を北大阪急行線延伸や関連まちづくりに関係なく反映している。
- 「5.4. 税収シミュレーション」の項で試算した税の増収効果については、このシミュレーションに見込んでいない。
（箕面市における年間約 3.5 億円の歳入増は、経常収支比率で 1.5 ポイント程度の改善効果があるため、これを見込まないシミュレーションは、相当“安全側に立った”試算とすることができる。）
- 関連まちづくりのための支出は、約 98.1 億円（都市計画道路の整備 24.3 億円、新箕面 8.1 億円、箕面船場 65.7 億円。いずれも市負担分）と想定し試算している。

6.5.1 実質収支の推移

実質収支は、その年度の歳入から歳出を引き、かつ翌年度に繰り越すべき財源を控除したもので、自治体の実際の財政状況を示している。実質収支がプラスであれば黒字団体、マイナスであれば赤字団体となる。

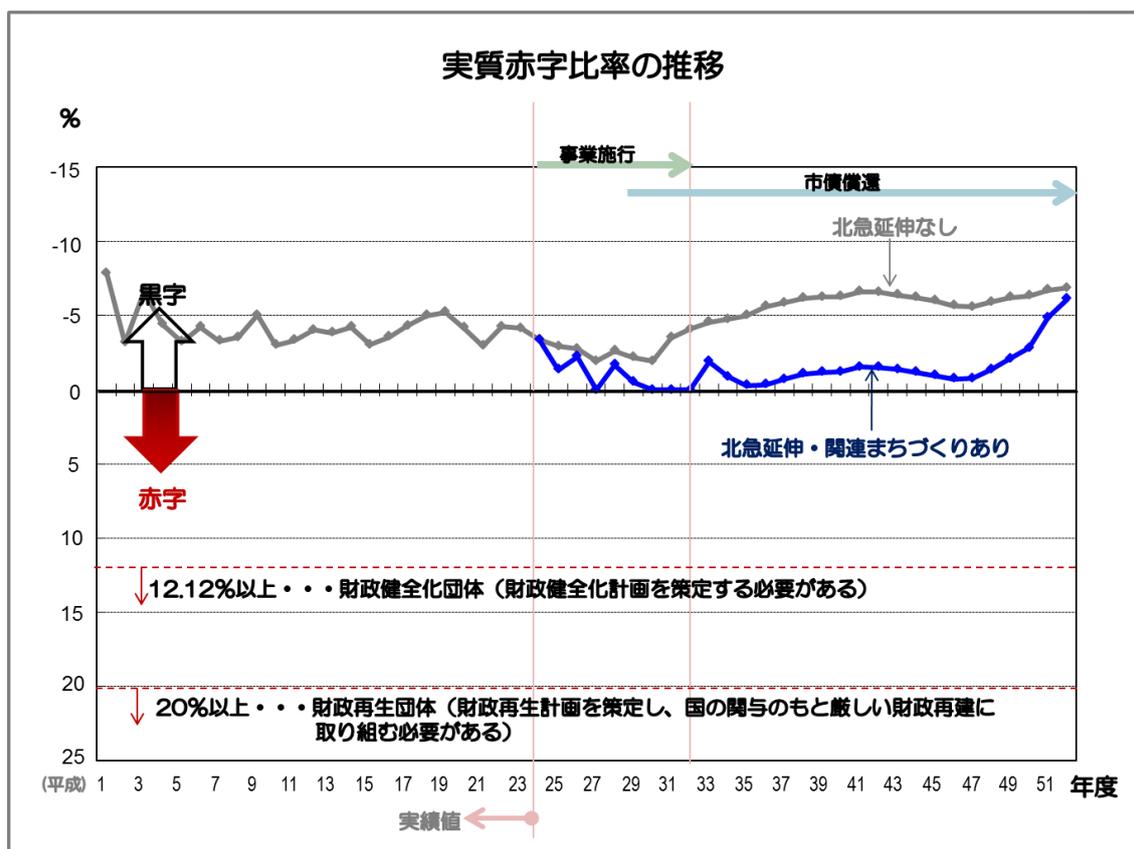


試算において、歳出超過の年度が生じるが、この歳出超過の“谷”に基金を充当することになるため、この“谷”を埋められるだけの資金力の有無がポイントとなる。

試算の“谷”を埋めるのに必要な金額 61 億円に対して、北急延伸基金の平成 25 年度末時点の積立金がすでに 65 億円のため、黒字運営を堅持することが可能である。

6.5.2. 実質赤字比率の推移

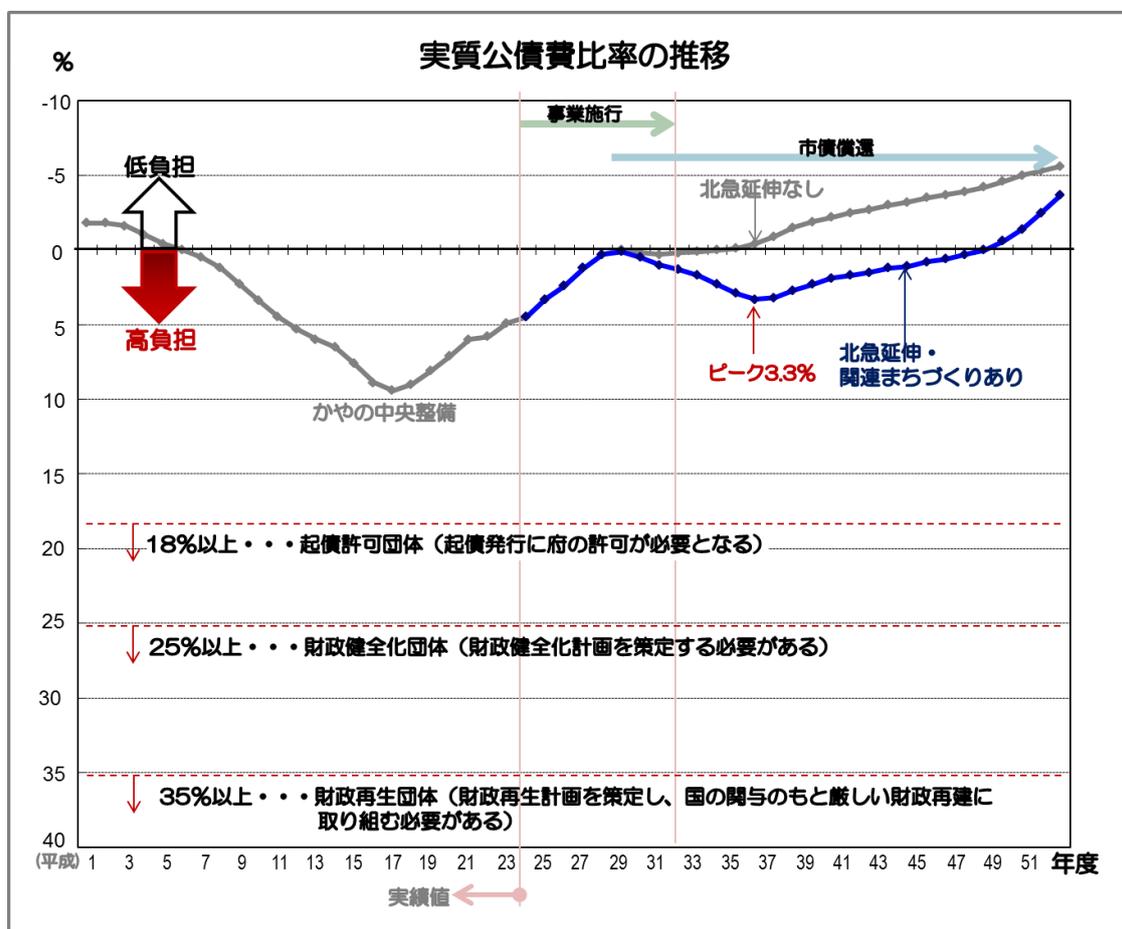
実質赤字比率は、自治体が使える収入に対する赤字額（公営企業を含む。）の割合を示す。



前項の試算の“谷”を資金力が上回ることから、実質赤字比率は黒字（0以下）を維持、健全な財政運営を堅持することが可能である。

6.5.3. 実質公債費比率の推移

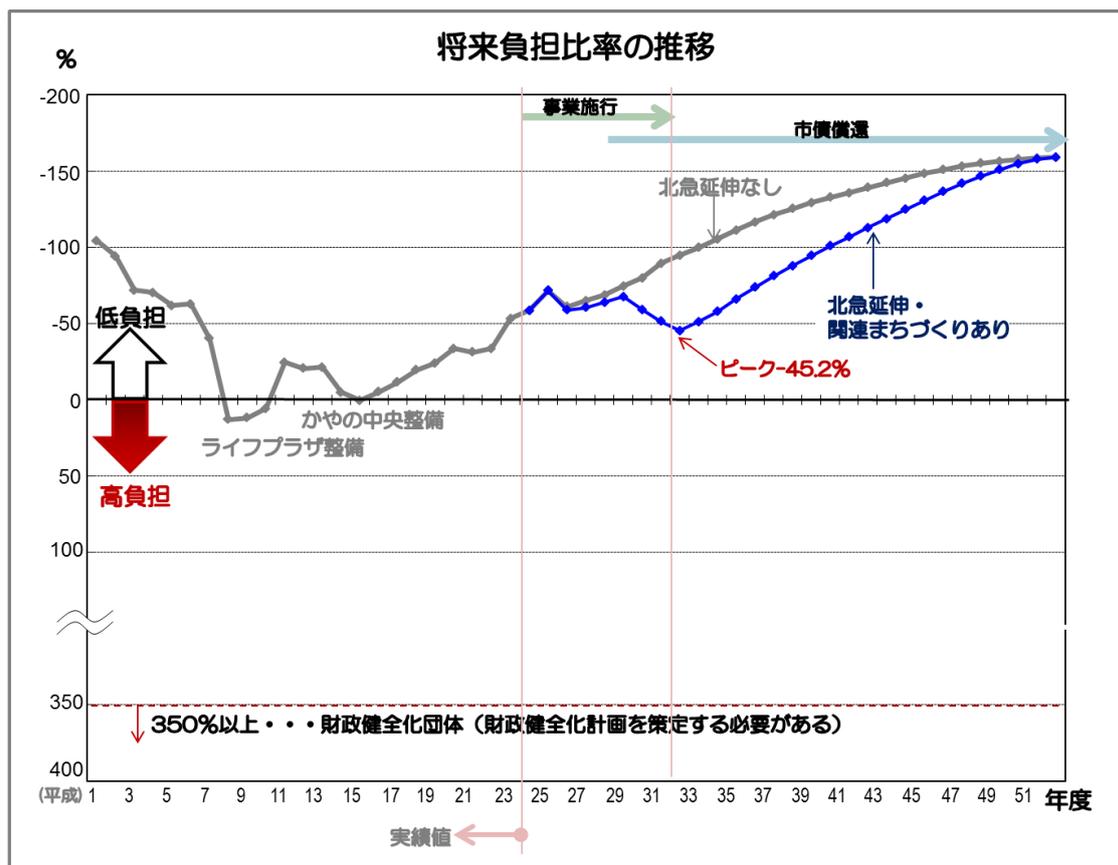
実質公債費比率は、自治体の収入に対する負債返済の割合を示す。



平成36年ごろに実質公債費比率が高負担のピーク（3.3%）となるが、かやの中央の整備による過去のピーク（平成17年度、9.4%）よりも、その水準は3分の1程度であり、財政運営上過大なものではなく、国の指標と比してもまったく問題はない。

6.5.4. 将来負担比率の推移

将来負担比率は、自治体の一般会計が将来負担すべき債務（公営事業会計や公社などを含む。）と財産（貯金）の額の比較を示すもので、「0」が「借金の額＝貯金の額」、マイナスが「借金の額＜貯金の額」を表す。



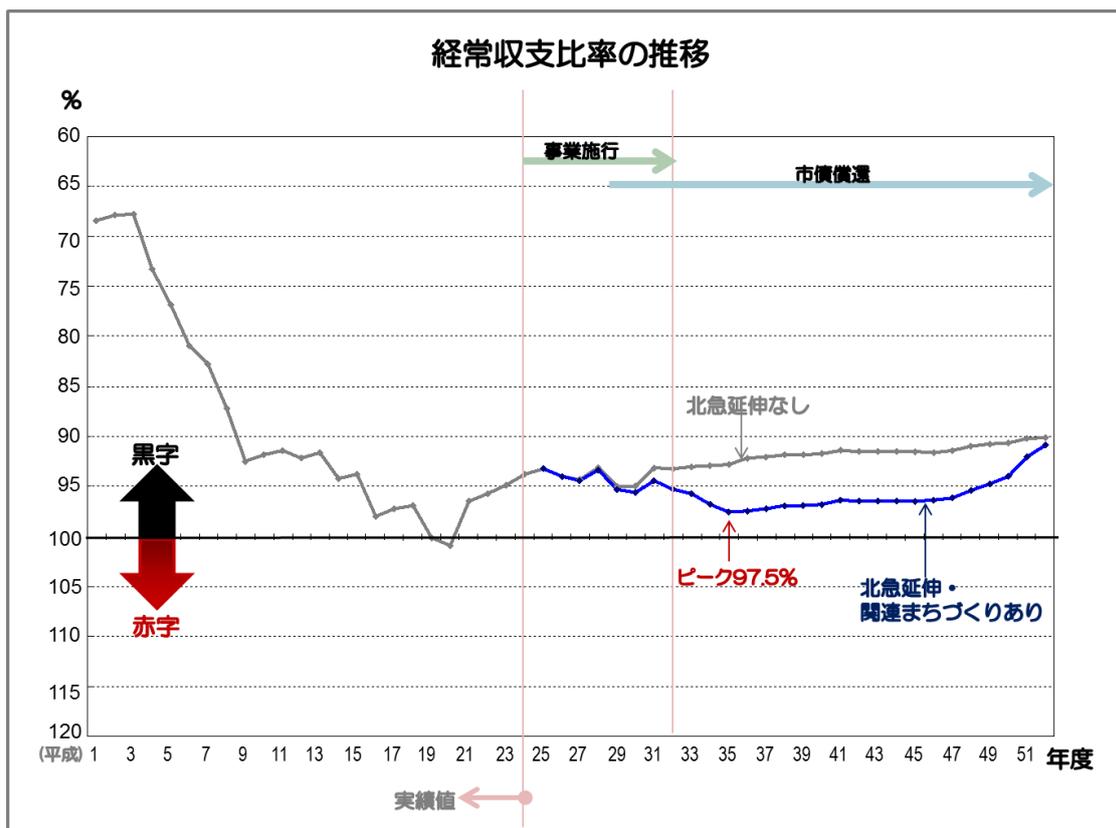
H19～24年度は実績値。国が指標を策定する以前(H18年度までは)推計。

市債発行が一時的に増加する平成32年度がピーク（-45.2%）となるが、マイナス（借金より貯金のほうが多い状態）を維持している上に、現在の水準とそれほど変わるものではなく、影響は極めて限定的である。

6.5.5. 経常収支比率の推移

経常収支比率は、自治体が使える収入のうち、人件費や生活保護費、公債費（借金の返済）など、必ず支出しなければならない経費が占める割合を示す。

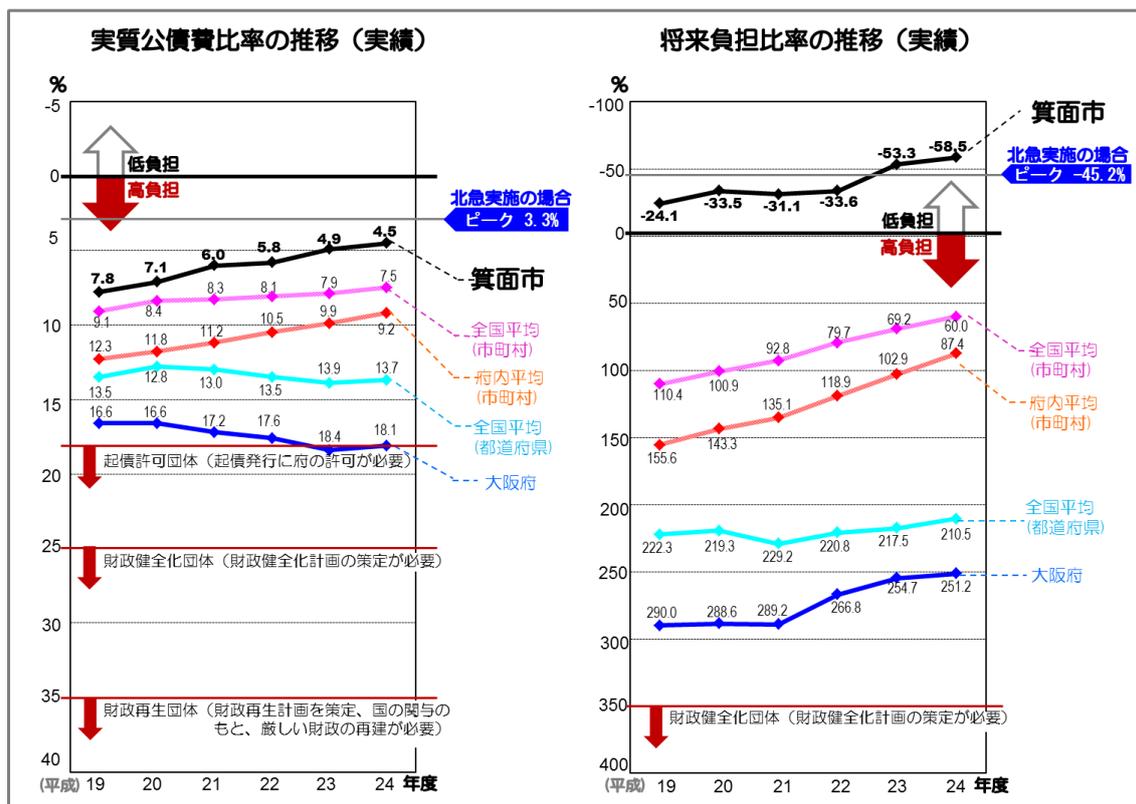
家計に置き換えれば、「毎月の収入の中で毎月の支出をやりくりできているかどうか」を表す指標となる。



事業施行期間から償還期間まで通して経常収支比率が 100%を割ることはなく、健全な財政運営を継続することが可能である。

6.6. 財政シミュレーションのまとめ

以下のグラフのとおり、全国平均、府内平均等の実績値と比較しても、箕面市は、実質公債費比率、将来負担比率ともに安定的に推移しており、かつ、北大阪急行線の延伸及び関連まちづくりを実施した場合の負担のピーク値であっても、各平均値よりも良好な水準を維持することができる。



関連まちづくりも含め北大阪急行線延伸が財政に与えるインパクトは決して小さくない。

しかしながら、これだけの大事業への支出を差し引いてもなお、箕面市は130億円を超える基金を保有している状況であり、かつ、前項のとおり各年度の財政への影響や、後年度に送る負担の大きさについても現実的な範囲であると言える。

北大阪急行線延伸に係る経緯（年表）

時期 (年度)	箕面市			国・大阪府	推進・検討体制
	計画など	基金	アンケート・説明会など		
S61	第三次箕面市総合計画に位置付け				
S62					
S63					
H1				運輸政策審議会答申第10号に位置付け（「2005年までに着手が適当な区間」）	
H2					
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）			
H5					
H6					
H7					
H8					
H9					
H10					
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
H12					
H13	第四次箕面市総合計画に位置付け				
H14					
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（「鉄道ネットワークを構成する新たな路線」）	
H17					北大阪急行線延伸検討委員会の開催
H18	「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）		
H20		積立の再開 （年度末積立額：27億円）	説明会（2回）		北大阪急行線延伸検討委員会の開催
H21	「整備計画（案）深度化調査報告書」とりまとめ		説明会（12回）		
H22			説明会（7回）		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
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（鉄道を中心とした公共交通のめざすべき将来像を戦略的に展開）		市民アンケート調査の実施（延伸に賛成71%） 説明会（17回）		
H24	「箕面市総合都市交通戦略」の大臣認定		説明会（26回）	府市「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
H25		年度末積立金額 65億円	説明会（4回）	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

需要予測

42,246人/日

地価上昇

住宅地	282.5 億円
商業地	162.9 億円
合計	445.4 億円

ビルドアップの進展

	萱野	船場	計
住宅	8,513㎡	58,573㎡	67,086㎡
商業施設等	30,729㎡	35,910㎡	66,639㎡
事務所等	137㎡	52,506㎡	52,643㎡
小計	39,379㎡	146,989㎡	186,368㎡

定住人口

	萱野	船場	計
定住人口	304人	1,669人	1,973人

従業人口

	萱野	船場	計
従業人口	832人	2,386人	3,218人

事業所数

	萱野	船場	計
定住人口	89所	241所	330所

鉄道延伸工事に伴う経済波及効果

	生産誘発額	粗付加価値	誘発労働者数
直接効果	650億円	311億円	5,010人
間接一次効果	255億円	132億円	1,424人
間接二次効果	234億円	145億円	1,546人
合計額	1,139億円	588億円	7,980人

初期効果の計
2,172 億円

効果額が年額で
算出される効果の計

578 億円/年

商業施設等の売上の増加

		増加額/年
延べ床面積の増加による		500 億円
利用者の増加による	新箕面駅	31 億円
	箕面船場駅	15 億円
計		546 億円

駅前広場等の整備による効果

地区	整備内容	便益/年	便益計/年
新箕面駅周辺	駅前広場	99 百万円 11 百万円	27億円
	都市計画道路	2,606 百万円	
箕面船場駅周辺	歩行者デッキ	47 百万円	0.5億円
	駅前広場	5 百万円	

車両の広告効果

広告料金単価/年	保有編成数	広告効果/年
3,000万円/編成	3 編成	0.9億円

税収増加効果

※人口の張り付き完了後（開業後20年経過時）

開業後 経過年数	増収要因			支出要因		収支 (A-B)
	鉄道施設	住民税等	計 (A)	市民行政 コスト (B)		
20年	3百万円	505百万円	508百万円	163百万円	3.5億円	