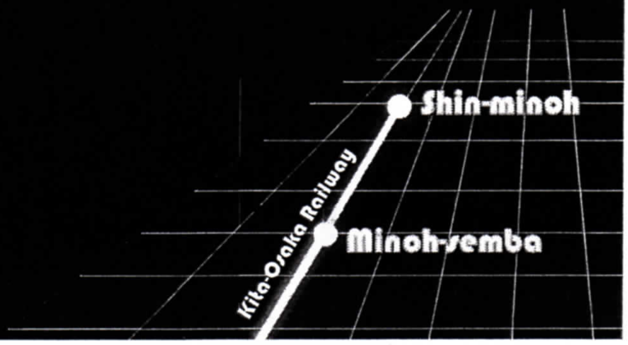
緑豊かな北大阪都市
箕面市



北大阪急行線延伸

プロジェクト・アウトライン

【説明会資料（平成２６年度）】

箕面市

もくじ

北大阪急行線延伸事業の概要・・・p.1
北大阪急行線延伸に係る経緯・・・p.2
箕面市民へのアンケート調査結果から・・・p.3

延伸の必要性　・・・p.4～

交通面での現状と課題
北急延伸で課題を解決！①　徒歩圏・自転車圏が増える！
北急延伸で課題を解決！②　バス路線が新駅中心に再編！
北大阪地域の交通面の課題
北急延伸で課題を解決！③　広域パークアンドライド
まちづくり面での現状と課題
北急延伸で課題を解決！④　アクセス性向上で魅力アップ！

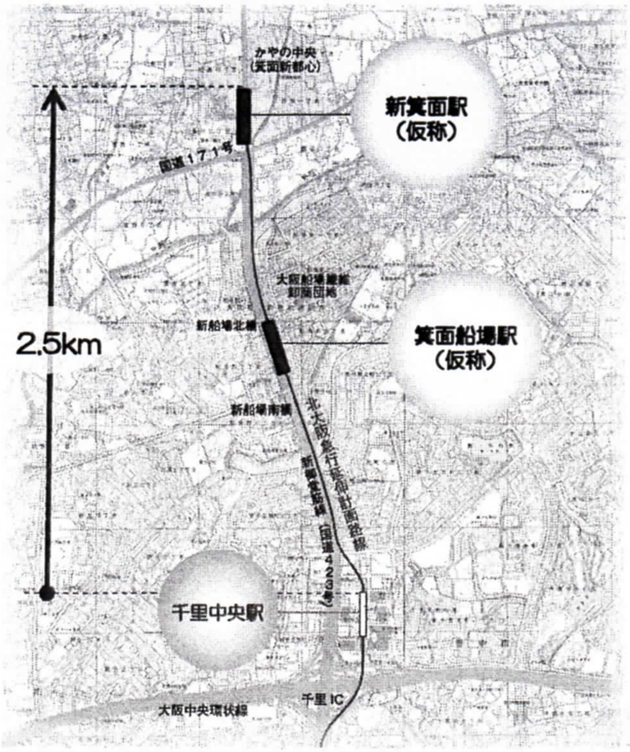
整備計画　・・・p.12～

鉄道整備計画①　ルートと駅位置
鉄道整備計画②　新駅の計画
鉄道整備計画③　整備主体と運行主体
鉄道整備計画④　目標スケジュール
関連まちづくり計画①　新箕面駅周辺のまちづくり
関連まちづくり計画②　都市計画道路の整備
関連まちづくり計画③　箕面船場駅周辺のまちづくり
関連まちづくり計画④　グリーンホールの移転新築の検討
北大阪全体の発展をめざして

北大阪急行線延伸事業の概要

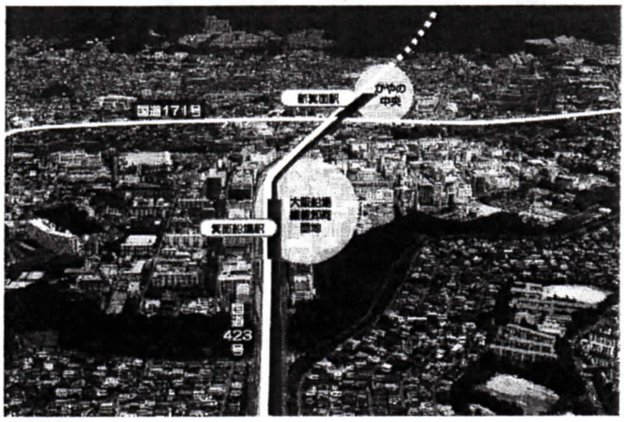
北大阪急行線延伸事業は、現在江坂～千里中央までの北大阪急行線を北へ2.5km延長し、「新箕面駅」と「箕面船場駅」（いずれも仮称）の２つの新駅をつくる事業です。

この資料中、延伸後の駅名に「(仮称)」と明記していない場合がありますが、いずれも仮称です。



延伸区間の特性

- 箕面市の中部地域（市街地のほぼ真ん中）
- 国道171号と423号（新御堂筋線）が交差する交通の要衝
- 市街地の中にまとまった農地が残る貴重な空間

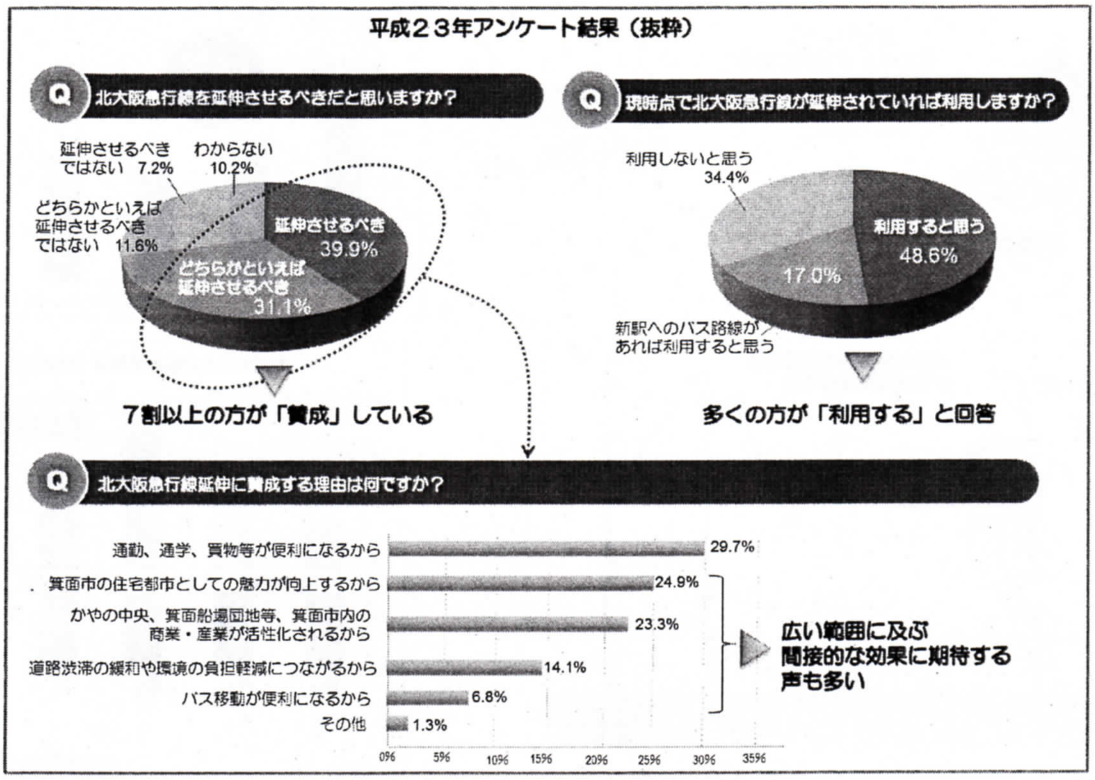


北大阪急行線延伸に係る経緯

- **S43**　**箕面市総合計画（第一次総合計画）に登場**
- **S61**　**第三次箕面市総合計画に位置付け**
- **H元**　国の運輸政策審議会答申第10号に位置付け
- **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**　国の近畿地方交通審議会答申第8号に位置付け
- **H18**　**「整備計画（案）」とりまとめ**
- **H21**　**「整備計画（案）深度化調査報告書」とりまとめ**
- **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**
  - **「箕面市総合都市交通戦略」の策定**
- **H24**
  - 大阪府市「グランドデザイン・大阪」に位置付け
  - **「箕面市総合都市交通戦略」の大臣認定**
- **H25**
  - 大阪府「公共交通戦略」に位置付け
- **H26.3.31**　**「北大阪急行線の延伸に関する基本合意書」に調印**

箕面市民へのアンケート調査結果から

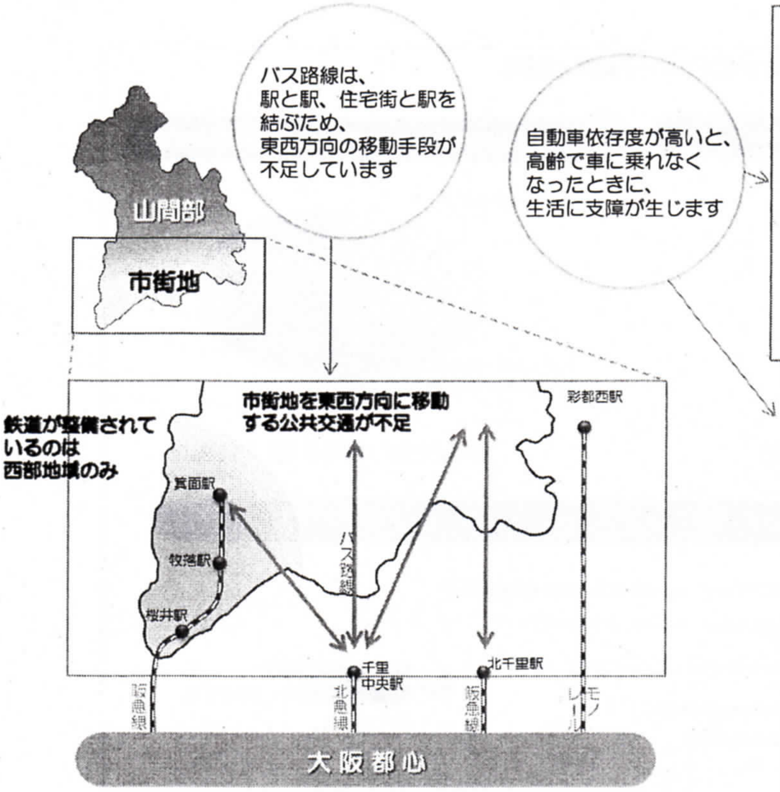
延伸の実現に向けて取り組む中で、箕面市民の皆さんが延伸についてどう感じているか、アンケート調査を実施した結果、多くの方が延伸に賛成され、延伸がもたらす効果に期待されていることがわかりました。

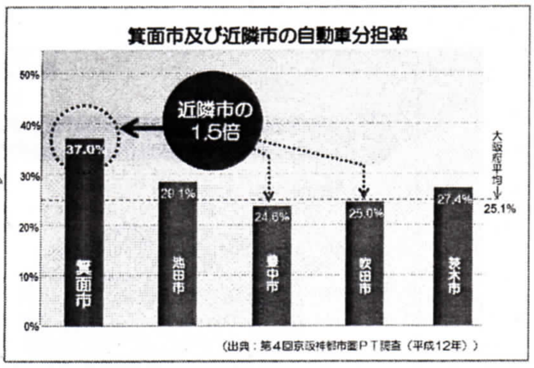


延伸の必要性

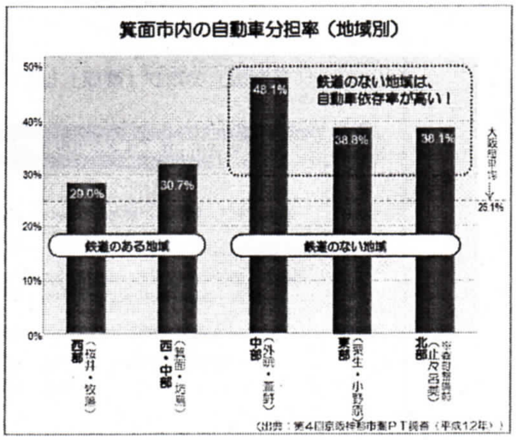
交通面での現状と課題

箕面市は、市街地が東西に細長い地形ですが、鉄道が西部地域にしかない上、東西方向の公共交通が不便です。そのため、近隣の他市にくらべて自動車依存度が高く、今後の高齢化社会に対応しきれないと予想されます。また、市内でも、鉄道のない地域はある地域に比べて自動車依存度が高くなっています。





（出典：第4回京阪神都市圏ＰＴ調査（平成12年））

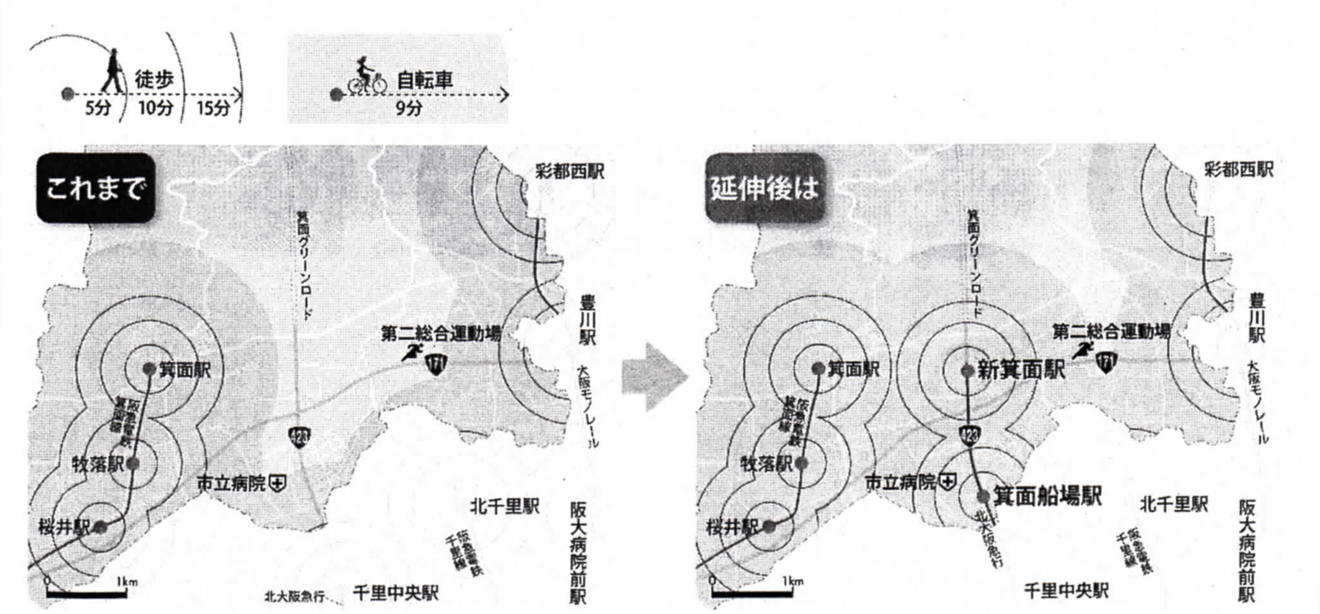


（出典：第4回京阪神都市圏ＰＴ調査（平成12年））

北急延伸で課題を解決！① 徒歩圏・自転車圏が増える！

北大阪急行線延伸により、市街地のほぼど真ん中に駅が2つできます。これにより駅まで徒歩・自転車でいけるエリアが大幅に増えるため、特に中部・東部地域にお住いのかたが鉄道を利用する機会が増えていきます。

延伸による徒歩・自転車圏の広がりイメージ

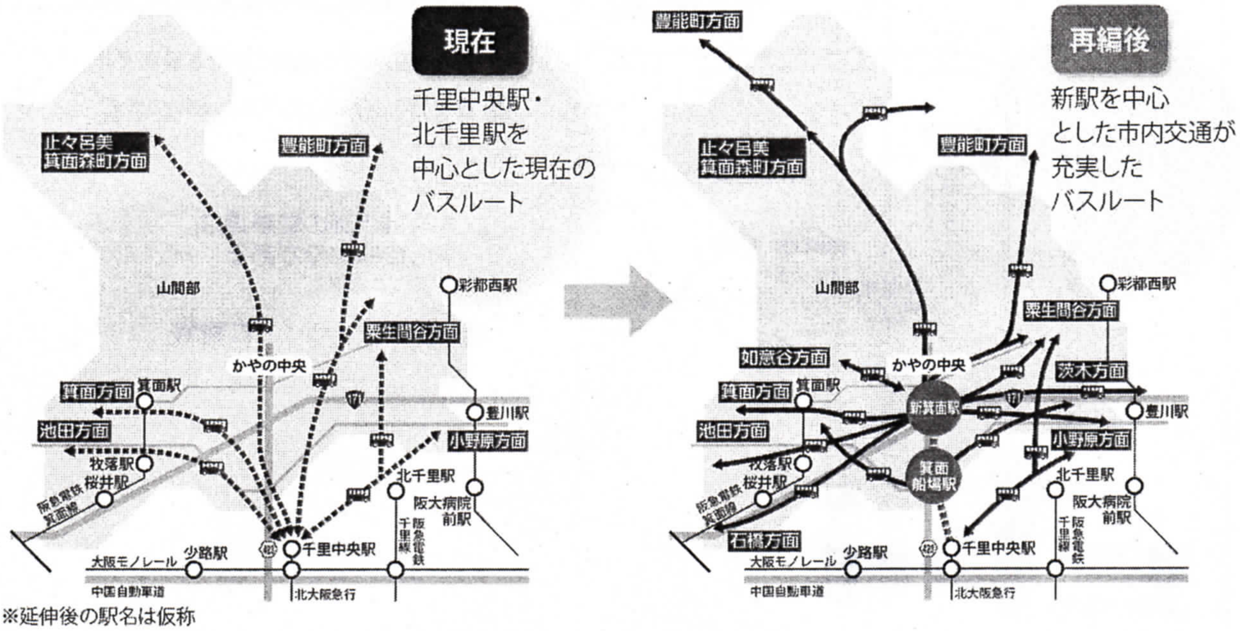


※延伸後の駅名は仮称 ※歩行速度3.6km/h、自転車速度10.5km/hで計算（国土交通省費用便益分析マニュアルによる）

北急延伸で課題を解決！② バス路線が新駅中心に再編！

バス路線は、「駅と駅」「住宅街と駅」を結ぶため、延伸により新駅ができると、新駅（特にターミナル駅になる新箕面駅）を中心にバス路線が再編されます。
これにより東西方向にバスが走るようになり、不便だった箕面市内の公共交通が格段に便利になります。

延伸によるバス路線再編のイメージ

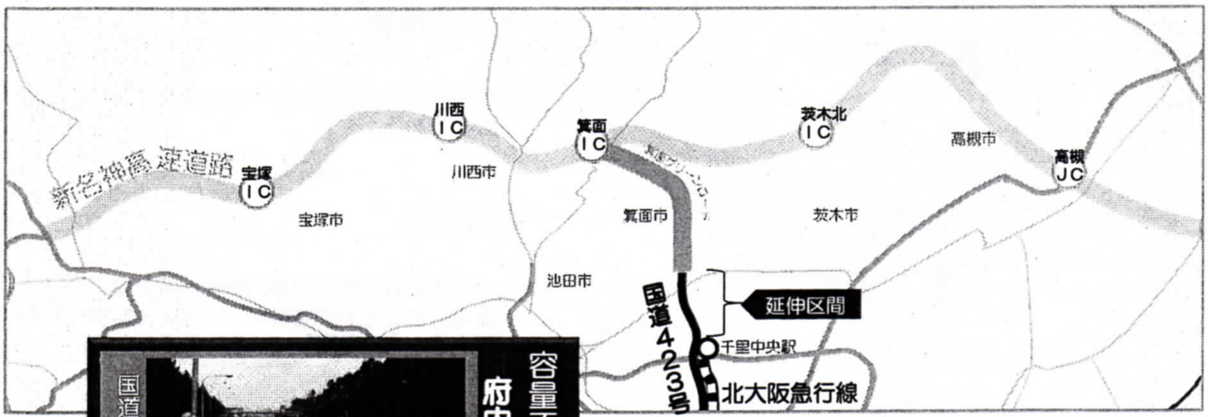


※延伸後の駅名は仮称

※再編後のバスルートは、社会実験を経て決定されます。

北大阪地域の交通面の課題

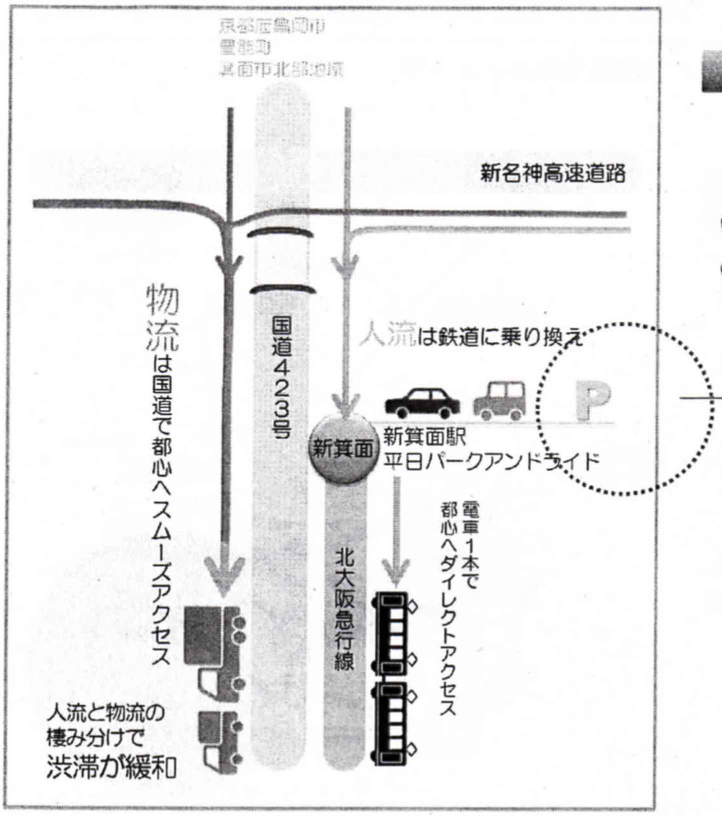
平成２８年開通予定の新名神高速道路は、神戸から高槻間に「宝塚」「川西」「箕面」「茨木北」の４つのインターチェンジができますが、このうち大阪都心への広域アクセス道路に接続しているのは「箕面」だけで、箕面グリーンロードから大阪都心に向けて大きな物流の流れが生まれます。
その一方で、国道４２３号（新御堂筋線）は、現在でも大阪府内ワースト２位の慢性的な渋滞が発生しており広域アクセスのボトルネックとなっています。



この状況を改善するためには、
「人は鉄道」「物流は国道」の
棲み分けを行っていく必要があります。

北急延伸で課題を解決！③　広域パークアンドライド

新箕面駅で、平日に余裕のある店舗の駐車場を利用して「パークアンドライド」を実施することにより、物流は国道を、人は鉄道を利用するように棲み分けて、国道の交通量を減らし、渋滞を緩和することができます。



パークアンドライドとは

自家用車で駅まで行き、駅に車を停めて、
公共交通機関に乗り換えるしくみのことです。

- 都心部に向かう道路の渋滞を緩和する
- 排気ガスを減らし、CO_2を削減する

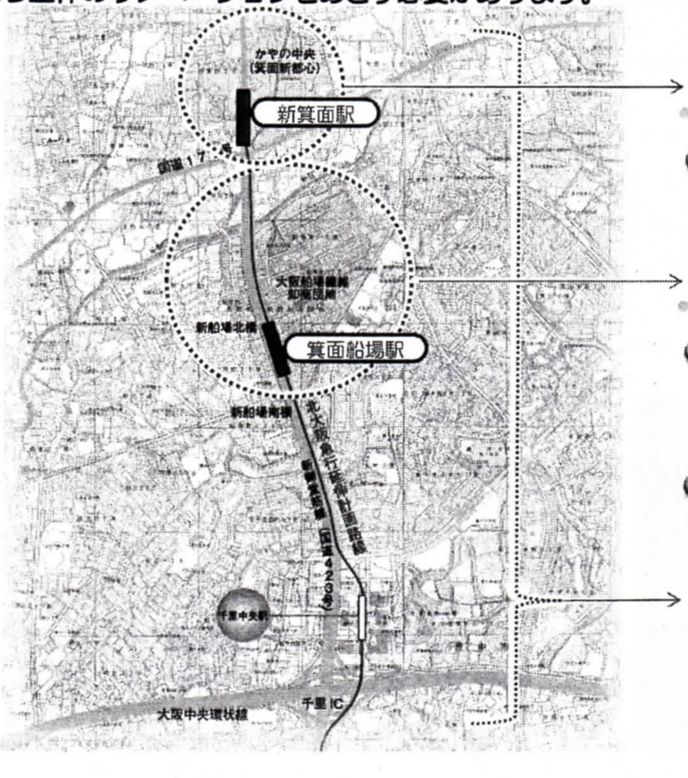
大規模店舗の駐車場は
平日にゆとりがある

▼

パークアンドライドに利用

まちづくり面での現状と課題

かやの中央は、人が集まり続ける仕掛けをつくり、今の賑わいを今後も長く保ち続けられるよう魅力アップを図っていく必要があります。
船場地域は、繊維卸商団地のリニューアルと連携しながら、住宅が増加している状況に対応し、これまでの“物流中心のまち”から“人流のまち”への転換を念頭に置きながら、新たな企業誘致によるまちの活性化など、まち全体のリノベーションをめざす必要があります。



かやの中央

- 今の賑わいを保ち続け、魅力的なまちであり続ける必要がある

船場地域

- 大阪船場繊維卸商団地の創設から43年が経過し、建物の老朽化や繊維業を取り巻く社会情勢の変化により、大きな変革の時期にある。

- 駅を中心に“人が集うまち”として新たな魅力付けを行うとともに、既存リソースを活用して、まち全体のリノベーションを目指す必要がある

エリア全体では…

かやの中央、船場地域、千里中央がそれぞれ機能分化しエリア全体として集客力アップ・魅力アップを図る必要がある

北急延伸で課題を解決！④　アクセス性向上で魅力アップ！

北大阪急行線延伸により都心へのアクセス性が大幅に良くなることで、住宅都市・箕面の魅力がアップするとともに、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ったり、新たな企業誘致などの可能性が広がります。

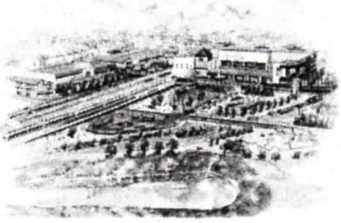
住宅都市・箕面の魅力がアップ

梅田まで乗り換えなし24分！

「住みたいまちランキング」上位ランクインの緑豊かな箕面市に、至極の利便性が加わり、まちとしての魅力がさらにアップします

かやの中央　駅利用者の消費で活力アップ

ターミナル駅の立地を活かして、駅利用者の消費を取り込み、より良いサービスを提供する好循環をつくれます



箕面船場　駅を中心に“人が集うまち”に

抜群のアクセス性は、ビジネス拠点として必須！新たな企業誘致の可能性が広がります

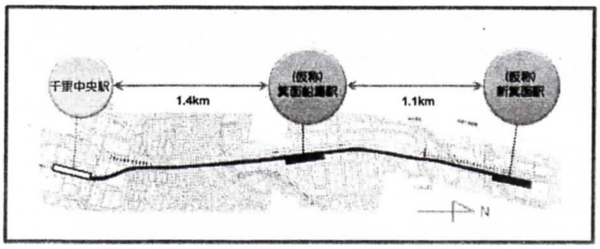
「物流のまち」が駅を中心に「人が集うまち」に生まれ変わります

それぞれ違う魅力を持ち、エリア全体のイメージアップへ

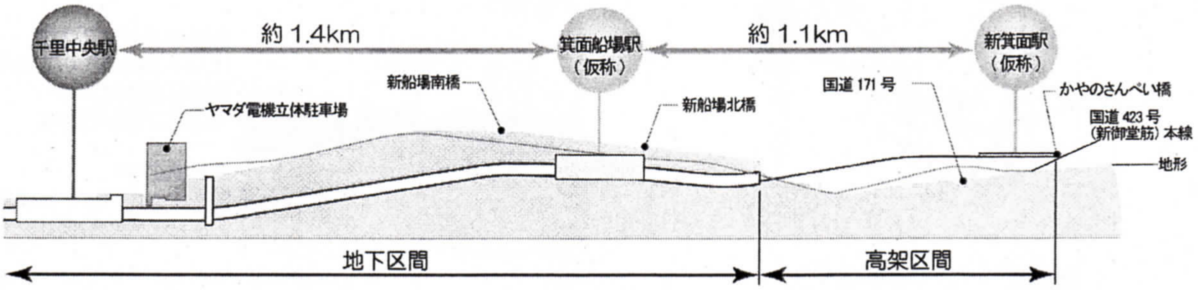
整備計画

鉄道整備計画①　ルートと駅位置

延伸線は、千里中央駅を出発して、国道423号沿いを北上します。
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。電車はそのあと地上に出て高架に上がり、終点の（仮称）新箕面駅の２階ホームに停まります。



イメージ画像：R171手前の高架を走る電車



鉄道整備計画②　新駅の計画

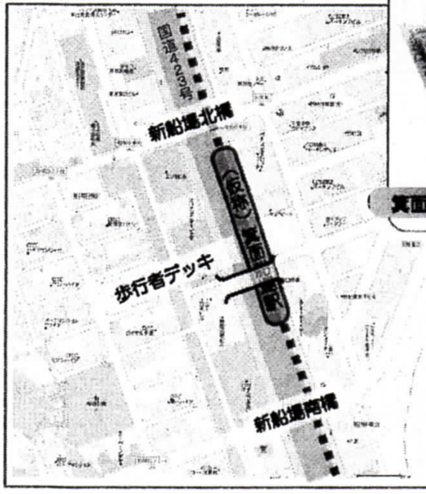
箕面船場駅

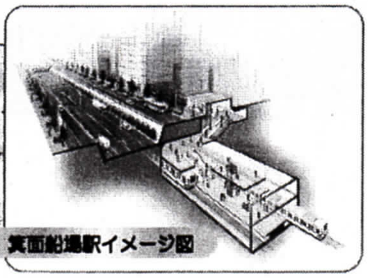
箕面船場駅は、国道423号の東側に設置します。階層は３層、地下３階がプラットホーム、地下２階が改札になる計画で、駅出口前の広場や地下駐輪場などについても検討を進めています。
また、国道の西側からのアクセス性を確保するため、国道をまたぐ歩行者デッキを設置します。

新箕面駅

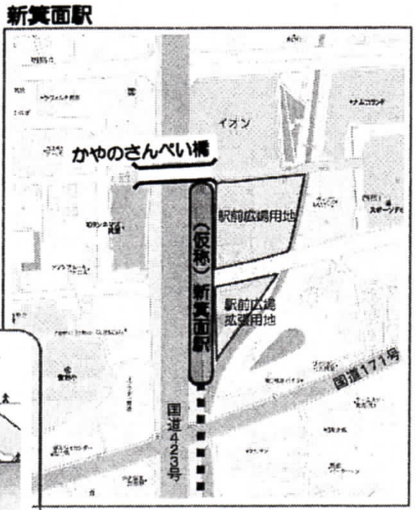
新箕面駅は高架駅で、２階がプラットホームです。「交通結節点」（人や物の輸送で、複数の交通手段が接続する場所）として、駅前広場の整備も進めます。
また、高架下などに駅利用者のための新たな駐輪場も設置していきます。

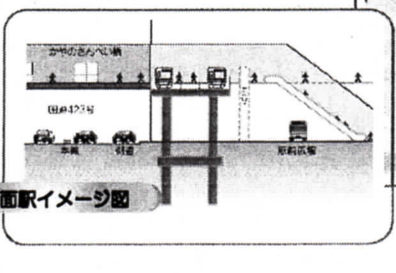
箕面船場駅




箕面船場駅イメージ図

新箕面駅

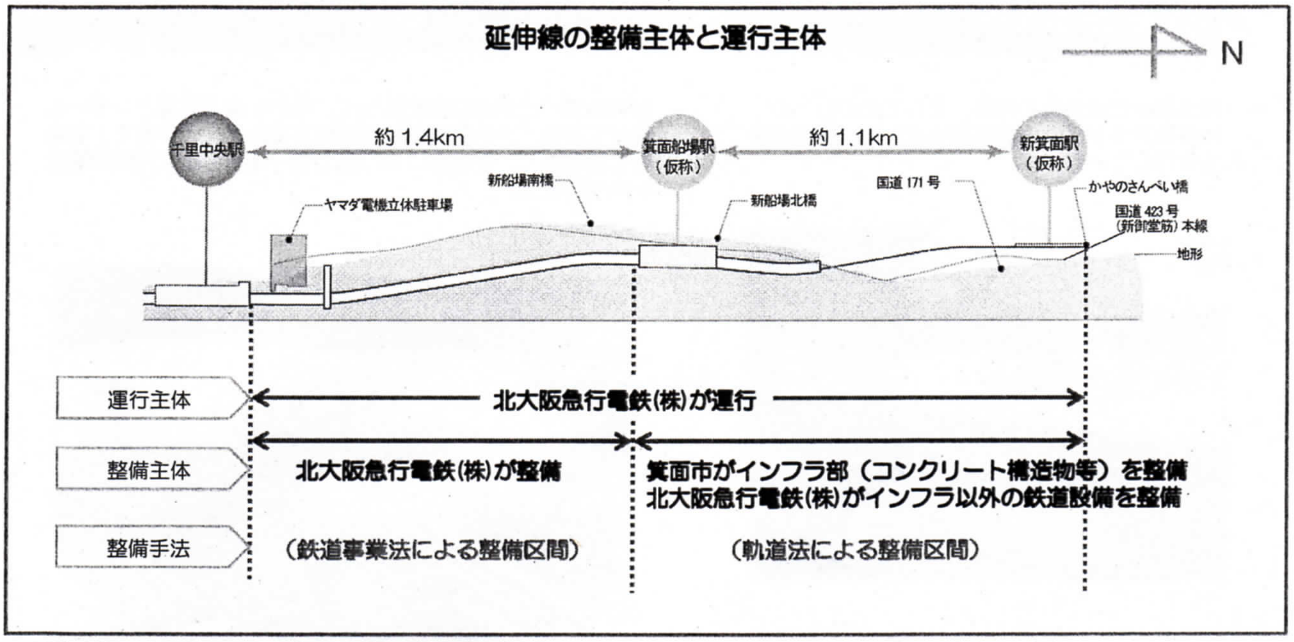




新箕面駅イメージ図

鉄道整備計画③　整備主体と運行主体

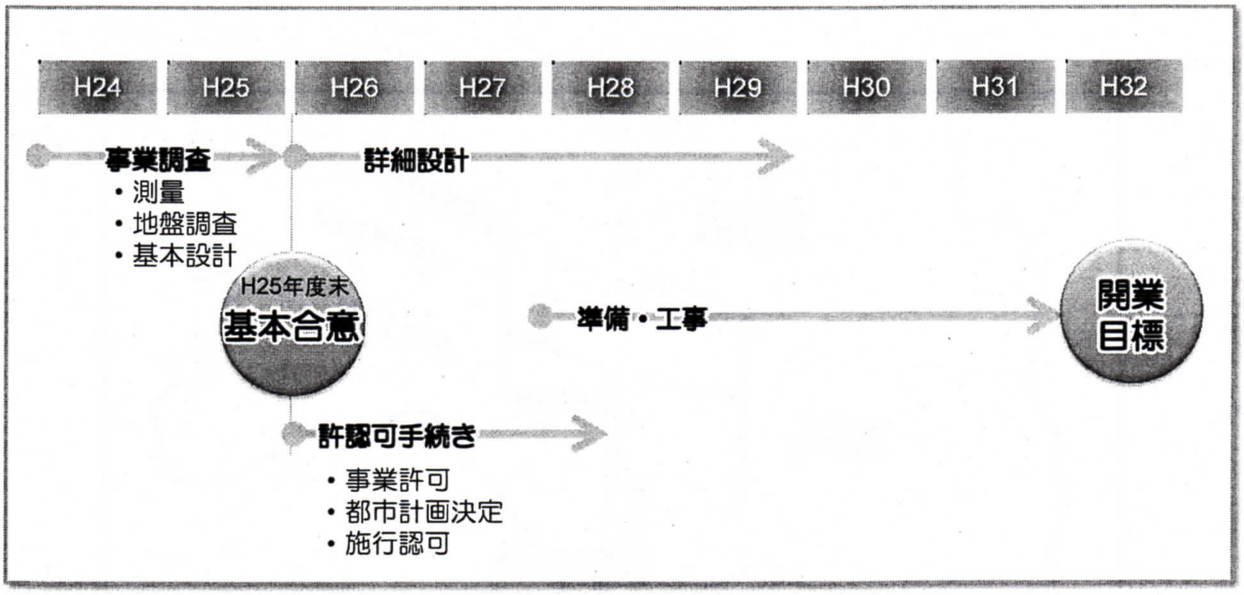
延伸線は、箕面市と北大阪急行電鉄(株)が役割分担して整備し、整備後の施設はそれぞれの整備主体が保有します。開業後の鉄道の運営は、北大阪急行電鉄(株)が行い、同社がすべての経営リスクを負います。（箕面市が経営上のリスクを負うことはありません。）



※延伸当初に必要な車両（３編成）は、箕面市が保有して、箕面市から北大阪急行電鉄(株)に貸与します。

鉄道整備計画④　目標スケジュール

北大阪急行線延伸は、平成３２年度の開業を目標に、各種手続きを進めています。



今後の説明会など

都市計画決定に関する説明会、工事に関する説明会は、別途開催を予定しています。

関連まちづくり計画①　新箕面駅周辺のまちづくり

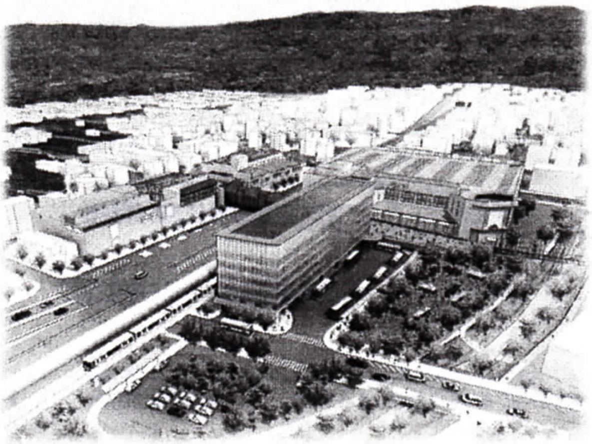
新箕面駅の周辺は、市街地に貴重な農地が残る緑豊かなエリアです。
この穏やかな田畑の緑に囲まれながら、その中心核に凝縮された活気あるコンパクトシティが存在する…。
そんなイメージを持って、周辺の農地を守りながら、駅前のさらなる活性化をめざします。

田園風景の保存

豊かな緑と良質な住環境、そして都心部への抜群のアクセス性の**共存**をめざして、田園風景を保存していきます。

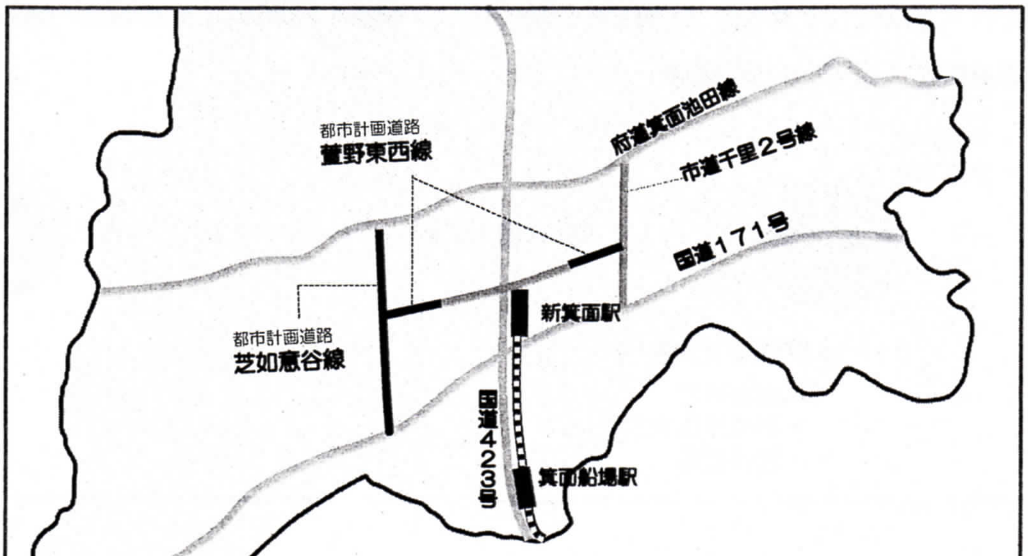
駅の活性化

駅前広場の上空を立体利用して、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します。



関連まちづくり計画②　都市計画道路の整備

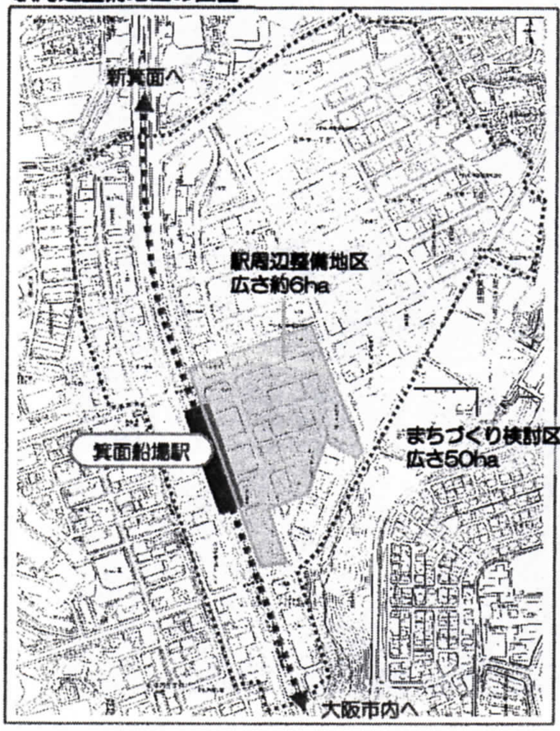
新箕面駅は交通結節点になりますので、これまで以上にバス・タクシー、自家用車による送迎など交通量の増加が予想されます。新駅へのアクセス道路を確保して、交通渋滞や住宅地への通り抜けが起こらないようにするため、これまで未整備だった都市計画道路「芝如意谷線」と「萱野東西線」を整備します。



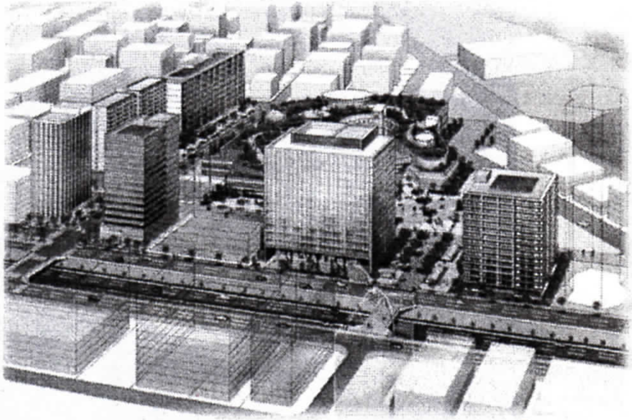
関連まちづくり計画③　箕面船場駅周辺のまちづくり

箕面船場駅周辺は、大阪船場繊維卸商団地協同組合が進める「船場団地再整備マスタープラン」と連携して、新駅の東側約6haを駅周辺整備地区に位置付け、核となる施設の具体化を進めています。

駅周辺整備地区の位置



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の整備構想の具体化をめざしています



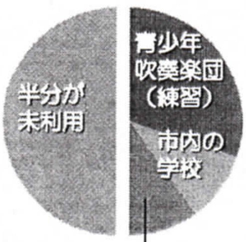
【イメージ図（施設の配置等は決まっていません）】

関連まちづくり計画④　グリーンホールの移転新築の検討

グリーンホール（箕面市立市民会館）は今、建物の老朽化による大規模改修費用や維持費の増加、設備の古さ、アクセス性の悪さ、駐車場の少なさ等により、利用率の低い状況が続いています。
老朽化対策や、アクセス条件の改善がないまま現地建て替えに巨額のお金を使うよりも、北大阪急行線延伸により高いポテンシャルを持とうとしている船場地域を最有力候補として、ホールの移転新築を検討しています。

現・グリーンホール
利用の現状

利用率は5割程度



楽団の練習や
学校の定期利用に依存し、
文化芸術の鑑賞機会の
提供という面では
非常に低い利用率

多くの皆さんにご利用
いただいている会議室は、
現在のまま残す予定です。

現・グリーンホールの課題

- 建物の老朽化　→大規模改修が必要、維持管理費が増加
- 設備が古い　→音響設備の古さなどで、良いコンテンツが企画できない
- アクセス性の悪さ　→集客力がない
- 駐車場が少ない　→自動車利用の多いイベントは他市のホールを使用…

箕面船場駅なら

アクセス性が抜群！

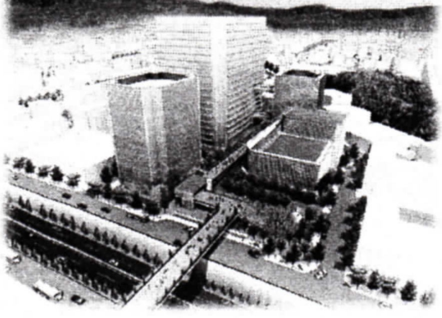
新駅直結・徒歩0分が実現

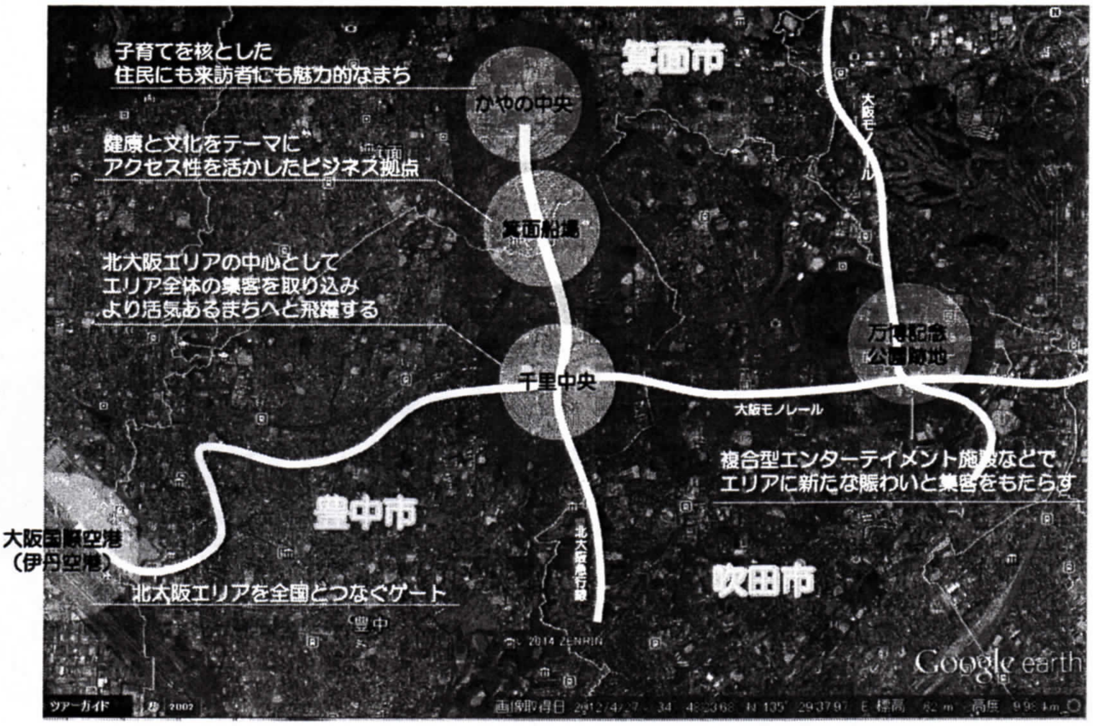
広域からの集客も可能

魅力あるコンテンツの展開により、
箕面市民だけでなく
大阪都心や大阪南部からも集客が可能

新しいまちの魅力付け

"文化"をコンセプトにしたまちの核に
なりうる



北大阪全体の発展をめざして

北大阪急行線の延伸は、各駅周辺がそれぞれ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て、北大阪エリア全体が活気づくきっかけになります。
“良質な住宅地”のイメージが強い北大阪エリアに、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ます。