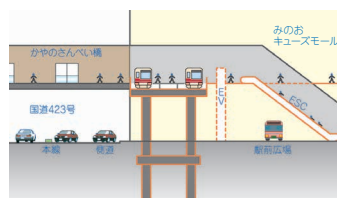


新箕面駅 (仮称)

SHIN-MINOH STATION

新箕面駅は2階建てで、2階がプラットフォームになり、かやの中央の賑わいの中に接続します。

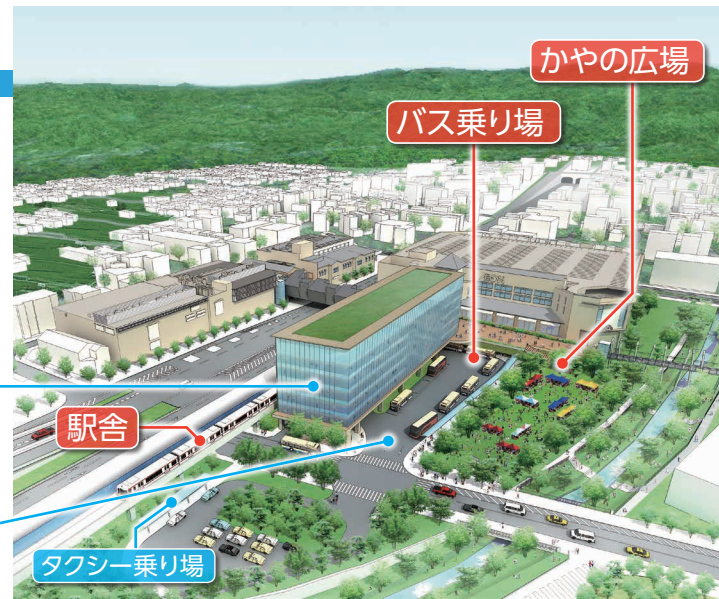


集客力のある施設を整備

バス乗り場の上空を立体利用して「子育て」を核とした新しい施設を作り、まちの魅力をいっそう引き出します。

交通広場・駐輪場・道路を整備

新たにバス乗り場や駐輪場を整備します。また、駅周辺の都市計画道路の整備にも着手しています。



鉄道延伸後も、萱野地域の豊かな田園風景を守り育てていきます!

新駅ができる萱野地域は、市街地に貴重な農地が残る緑豊かなエリア。鉄道延伸後も、山なみとまちなかの緑を大切にきた箕面を象徴するまちとして、この萱野地域の「身近なみどり」を守り続けます。



箕面船場駅 (仮称)

MINOH SEMBA STATION

箕面船場駅は地下駅で、地下3階がプラットフォームになります。駅出口は国道の東側にできるため、国道をまたぐ歩行者デッキを設置します。

保健医療・スポーツ・文化を核に

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構想の具体化をめざします。

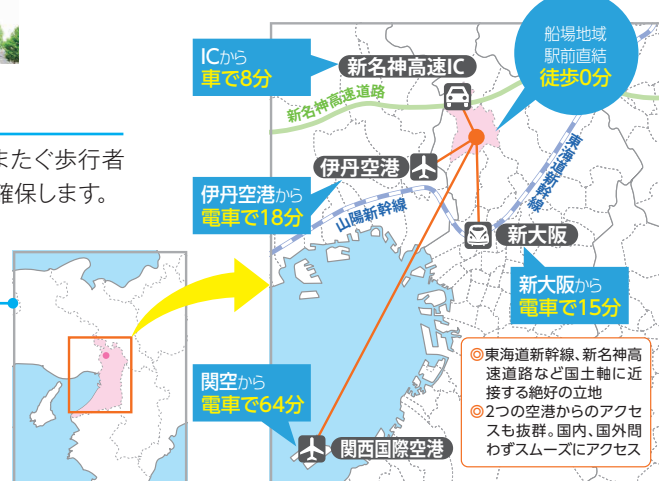


新御堂筋をまたぐ歩行者デッキ

駅出口は国道の東側にできるため、新御堂筋をまたぐ歩行者デッキを設置して、西側からの利用者の利便性を確保します。

ビジネス拠点として高い価値

船場地域は、箕面市で唯一高いビルが建設できる地域です。新駅ができることにより得られる高いアクセス性を活かして、新たな企業集積などをめざします。



北大阪急行線の延伸について

北大阪急行線延伸プロジェクト・アウトライン

2020年度の開業をめざします!

北大阪急行線を現在の千里中央駅から北へ2.5km延伸し、新駅を2つ作る「北大阪急行線延伸事業」がスタートします。2014年度には詳細設計に着手し、2020年度の開業をめざして各種手続きを進めています。

大阪都心へ ダイレクトアクセス!

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。緑豊かな住宅都市・箕面に至極の利便性が加わり、まちの魅力がさらにアップします!



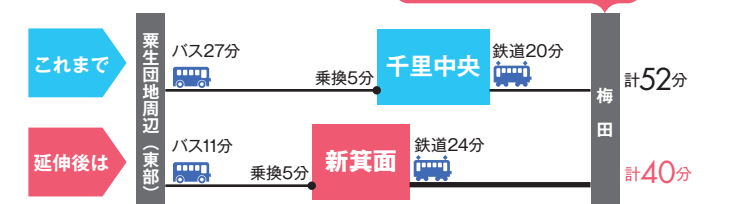
乗り換えなし梅田まで24分!

新箕面駅(仮称)から梅田まで、乗り換えなしで24分。今より10~12分短縮され、毎日の通勤・通学がとっても便利になります。

かやの中央周辺 (中部) → 梅田 梅田まで10~12分短縮!



粟生団地周辺 (東部) → 梅田 梅田まで12分短縮!

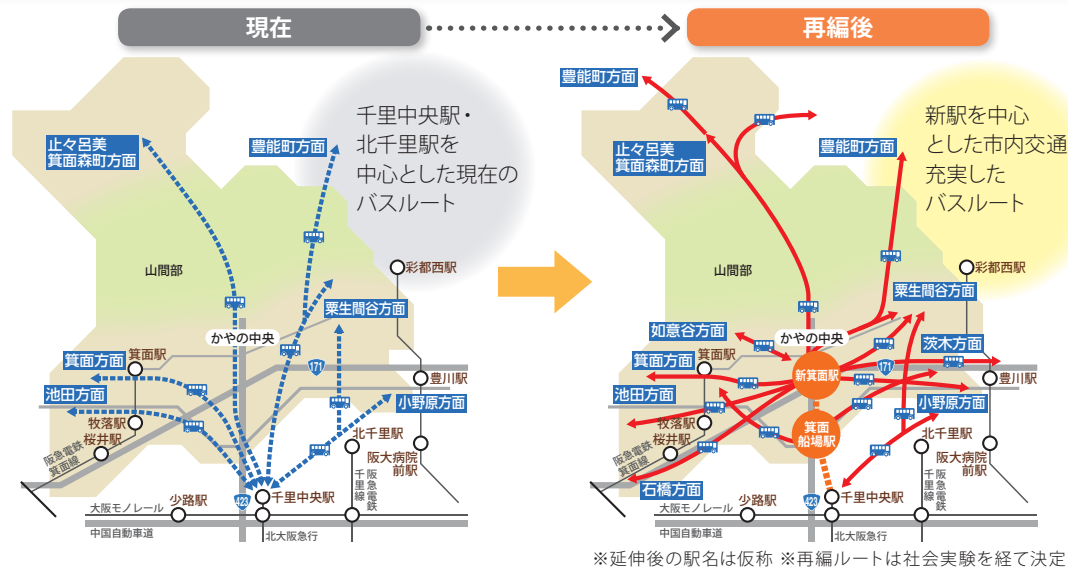


※延伸後の所要時間は現時点での想定

バス路線が再編され、東西の移動がスムーズに！

バス路線は主に「駅と駅」「住宅街と駅」を結ぶため、延伸により新駅を中心にルートが再編されます。市街地の真ん中に駅ができることにより、東西方向の移動利便性が格段に良くなります。

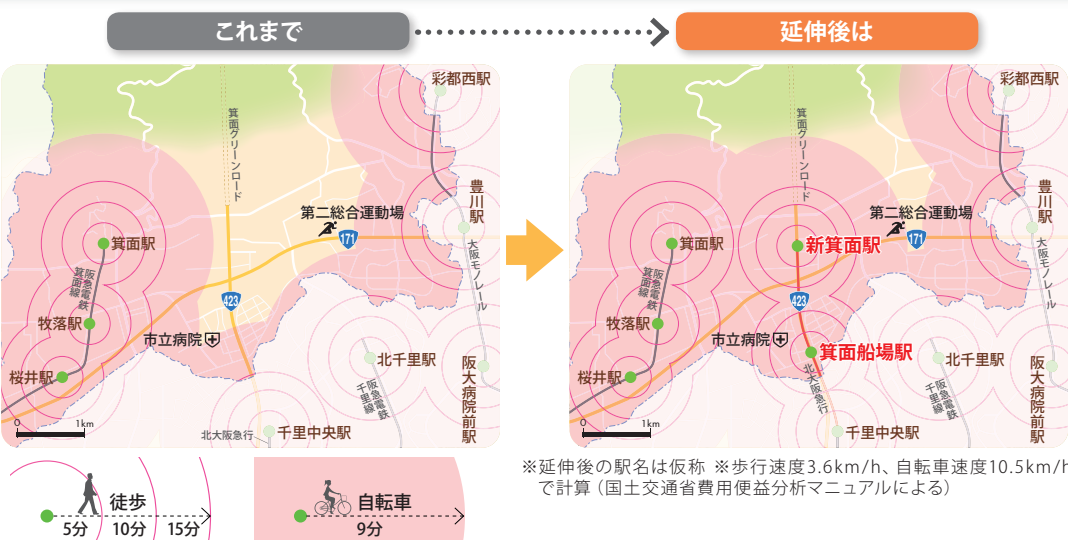
延伸による
バス路線再編
のイメージ



駅まで 徒歩 / 自転車 自転車圏が増える！

延伸により、市街地の真ん中に駅が2つできて、駅まで徒歩・自転車でいけるエリアが大幅に増え、市街地の大部分が「駅まで徒歩・自転車圏」になります。

延伸による
徒歩・自転車圏
の広がり
イメージ



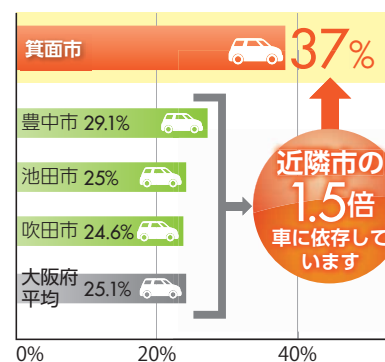
箕面市は自動車依存度が近隣市の1.5倍

箕面市は、市街地が東西に細長いのに鉄道が西部地域にしかなく、東西方向の移動も不便なため、自動車依存度が近隣市に比べて高くなっています。

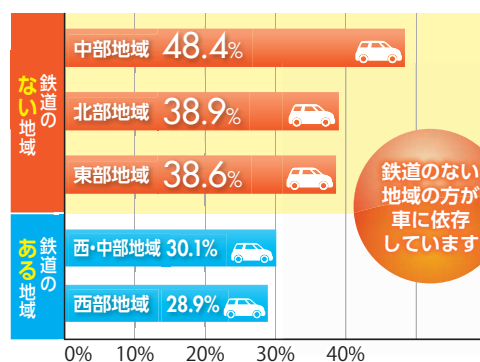
鉄道延伸で、高齢になっても暮らしやすいまちへ

鉄道とバスの両方が便利になることで自動車への依存度が下がり、高齢のかたも、子どもたちも、誰もが安全で暮らしやすいまちになっていきます。

■近隣市との自動車依存度の比較



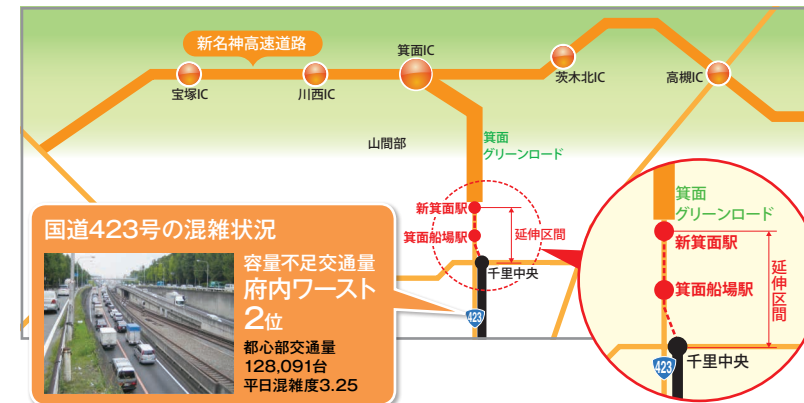
■箕面市内の地域別自動車依存度



鉄道延伸の効果は、大阪全体にも！

新御堂筋の渋滞を緩和

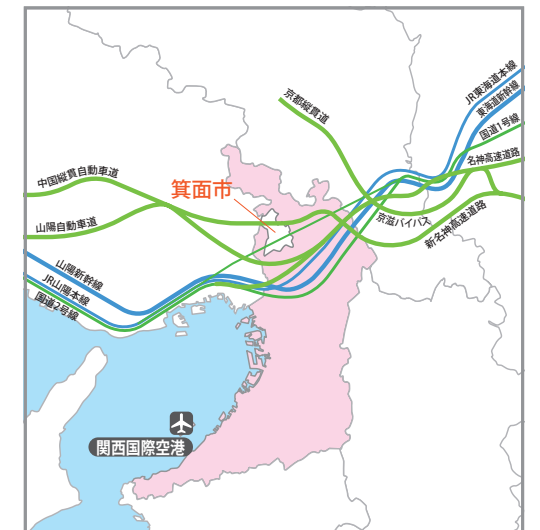
平成28年度に開通する新名神高速道路は、混雑する名神高速道路・中国自動車道を多重化し、東西国土軸を貫く主要ルートの一つとして大きな流れを形成します。多重化される神戸～高槻間には「宝塚」「川西」「箕面」「茨木北」の4つのインターチェンジができますが、このうち大阪都心への広域アクセス道路に接続しているのは「箕面」だけであり、箕面グリーンロードから大阪都心に向けて大きな物流の動きが生まれます。



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ります。北大阪急行線の延伸は、「人は鉄道」「物流は国道」の棲み分けに貢献し、新御堂筋(国道423号)の渋滞を緩和します。

大阪の南北軸の強化

南北に長い大阪は、新幹線や名神・新名神高速道路などの主要な「国土軸」と北大阪地域で接しています。北大阪急行線延伸により大阪の南北軸が強化されることで大阪全体の活性化につながるるとともに、北大阪地域は関西北部から関西国際空港へのダイレクト輸送の発火点になります。



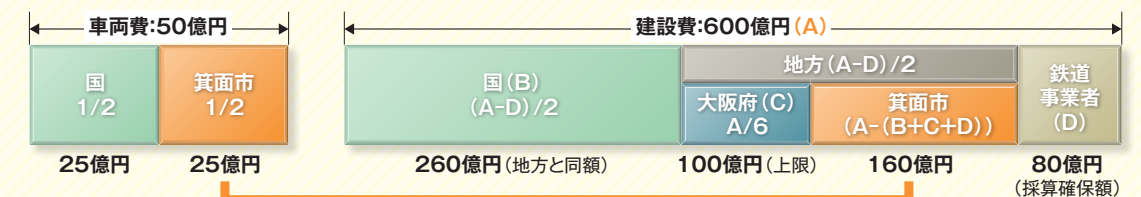
年間578億円。高い経済波及効果！

延伸線は、1日に約42,000人が乗降すると予測されています。(新箕面駅の利用者約14,000人、箕面船場駅の利用者約7,000人で、乗降人数は駅利用者×2(往復分)で算出。(鉄道事業者の需要予測による)) また、さまざまな経済波及効果も期待できます。



市の負担想定額は185億円 ← “北急貯金”と競艇収益金のみで賄います

現時点で想定されている延伸の事業費は650億円(建設費600億円、車両費50億円)で、そのうち箕面市の負担は185億円です。



市の負担想定額185億円は、これまで貯めてきた北急延伸基金と、競艇事業からの収益金のみで賄うことができる見通しです。市は、この財源ルールを条例化して、ずっと守り続けていきます。

※負担額は、府市それぞれの議会の議決を経た上で確定