

1. 公共交通戦略4路線について

■ 4路線の概要

(大阪における鉄道ネットワークの考え方)

- 大阪が、首都圏と両輪で日本の成長をけん引するためには、大阪の都心機能の強化と都市間連携（鉄道ミッシングリンクの解消）が不可欠
- 以下の4つの取組みを戦略的に実施（リニア全線早期開業の機運醸成にも寄与）
 - ・国土軸アクセスの強化（新大阪・大阪までの動線を確保し、北陸新幹線、リニア中央から全国へ）
 - ・関空アクセス強化
 - ・放射環状型鉄道ネットワークの形成
 - ・都心機能の強化（「うめきた」のまちづくりの促進）

◆ 公共交通戦略





今後、事業実施の可否について個別に検討が必要な「戦略4路線」を位置付け

	概要（数値は概数）	効果
北大阪急行延伸	* 延長：2.5km（千里中央～新箕面） * 事業費：600億円	* 北大阪地域と大阪都心との直結 * 拠点形成とセットによる北大阪地域の活性化
大阪モノレール延伸	* 延長：9.0km（門真市～瓜生堂） * 事業費：1,050億円 （インフラ：740億、インフラ外：310億）	* 環状型鉄道ネットワークの形成 （新たに4路線を加え11路線の放射鉄道と結節） * 交通結節点の形成、都市構造を変革
なにわ筋線	* 延長：10.2km（新大阪～JR・南海難波） * 事業費：2,500億円	* 関空アクセスの強化（JR、南海の梅田直結） * 大阪都心・国土軸にアクセスし、大阪・関西全体への広がりをもった路線
西梅田十三新大阪連絡線	* 延長：5.2km（西梅田～十三～新大阪） * 事業費：1,350億円	* 神戸・宝塚方面などから新大阪・なんばへアクセス

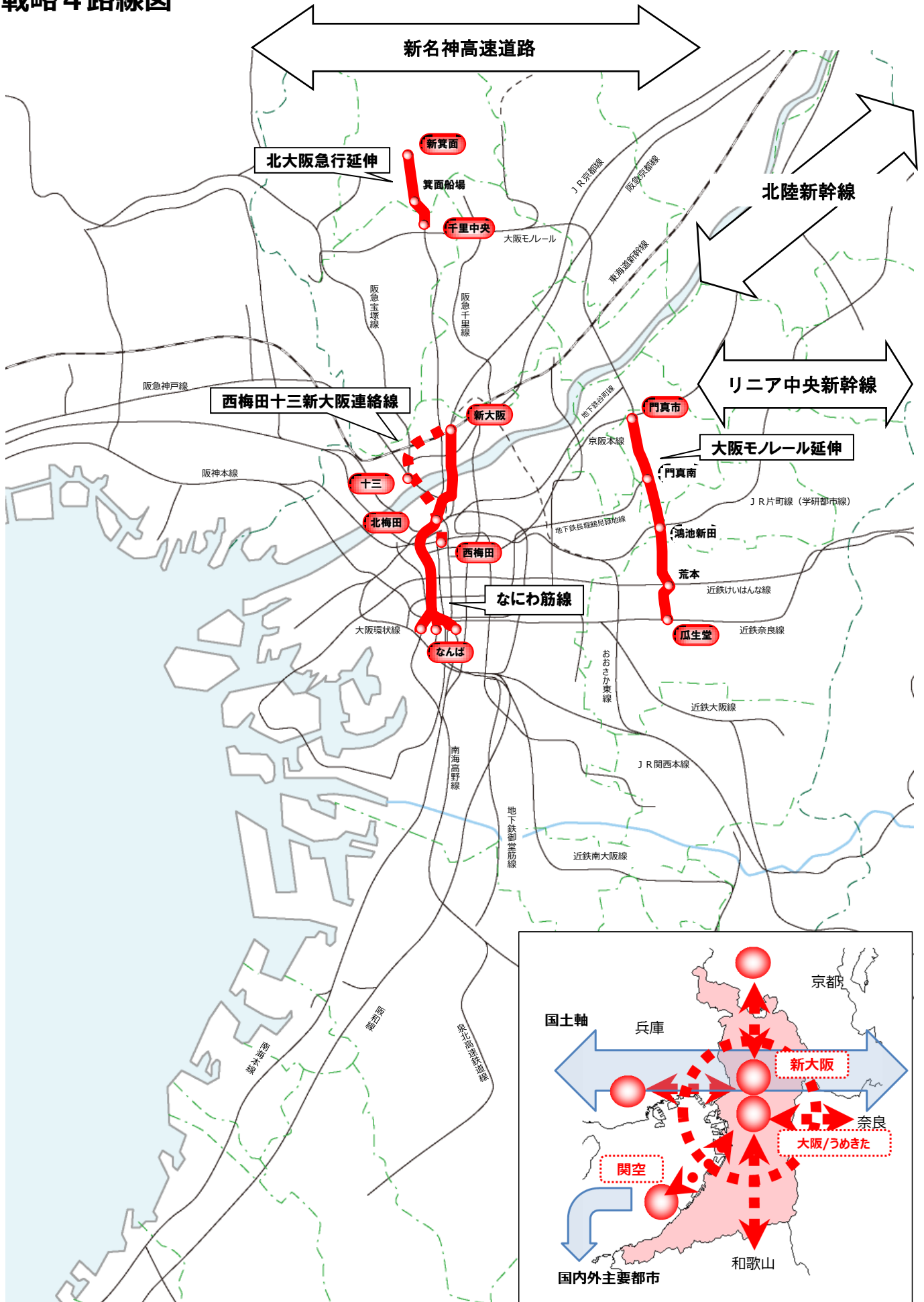
■ 今後の進め方（イメージ）

※詳細は、今後、関係者と調整

- 具体的な実施時期は、「効果の発現」、「調査熟度」、「地域の熱意」、「利害関係者との調整状況」を総合的に勘案
- 財源は、「府の財政収支見通し」、「公共施設等整備基金の活用」、「鉄道事業者、関係自治体の財政状況」などを考慮

	整備の方向性	今後の対応方針
北大阪急行延伸	 新名神開通 を視野、南北軸を強化 (広域P&R、高速バス乗継などによる公共交通転換の促進)	* 今年度末、事業スキームを確認、基本合意書締結
大阪モノレール延伸	 早期に 環状型鉄道ネットワーク を形成 (都心への交通集中を分散)	* 来年度の事業化意思決定に向け、関係者と協議調整
なにわ筋線	 早期に 関空アクセス を強化 ("うめきた"などの都心と関空を直結)	* 事業化に向けた府市一体での検討をスタート (体制強化、共同調査)
西梅田十三新大阪連絡線	 リニア開業 の状況を踏まえ、国土軸アクセスを複数化	* うめきたのまちづくり、東海道支線地下化の状況を見て判断

戦略 4 路線図



2. 北大阪急行延伸について

■ 路線の概要

《これまでの経緯》

- H16 近畿地方交通審議会答申8号に位置付け
- H24 事業調査 開始

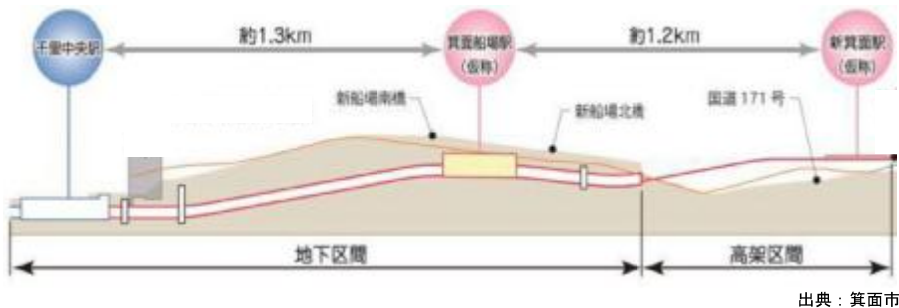
《路線の概要》

- 区間：千里中央～箕面船場～新箕面
- 延長：2.5km（豊中市域0.8km・箕面市域1.7km）

《路線の効果》

- 鉄道利用需要約4.2万人
- 大阪都心部への時間短縮12分

（縦断面図）



（位置図）



■ 事業スキーム（方向性の確認）

（1）整備主体等

	千里中央駅～	箕面船場駅～新箕面駅
事業手法	鉄道事業法	軌道法
事業主体	北大阪急行(株)	北大阪急行(株)(インフラ外) 箕面市(インフラ)

（2）総事業費 約600億円

（3）負担割合

北急(株)(A) (受益の範囲)	国(B) ((事業費-A)/2)	地方	
		大阪府(C) (事業費/6)	箕面市 (事業費-(A+B+C))

※負担額確定は議会議決を経た上で、基本協定締結時（H27年度）

※ただし、府：株式譲渡なども含め、100億円相当を上限に財源措置
北急：80億円（需要に応じて負担額増額）

（4）リスク負担

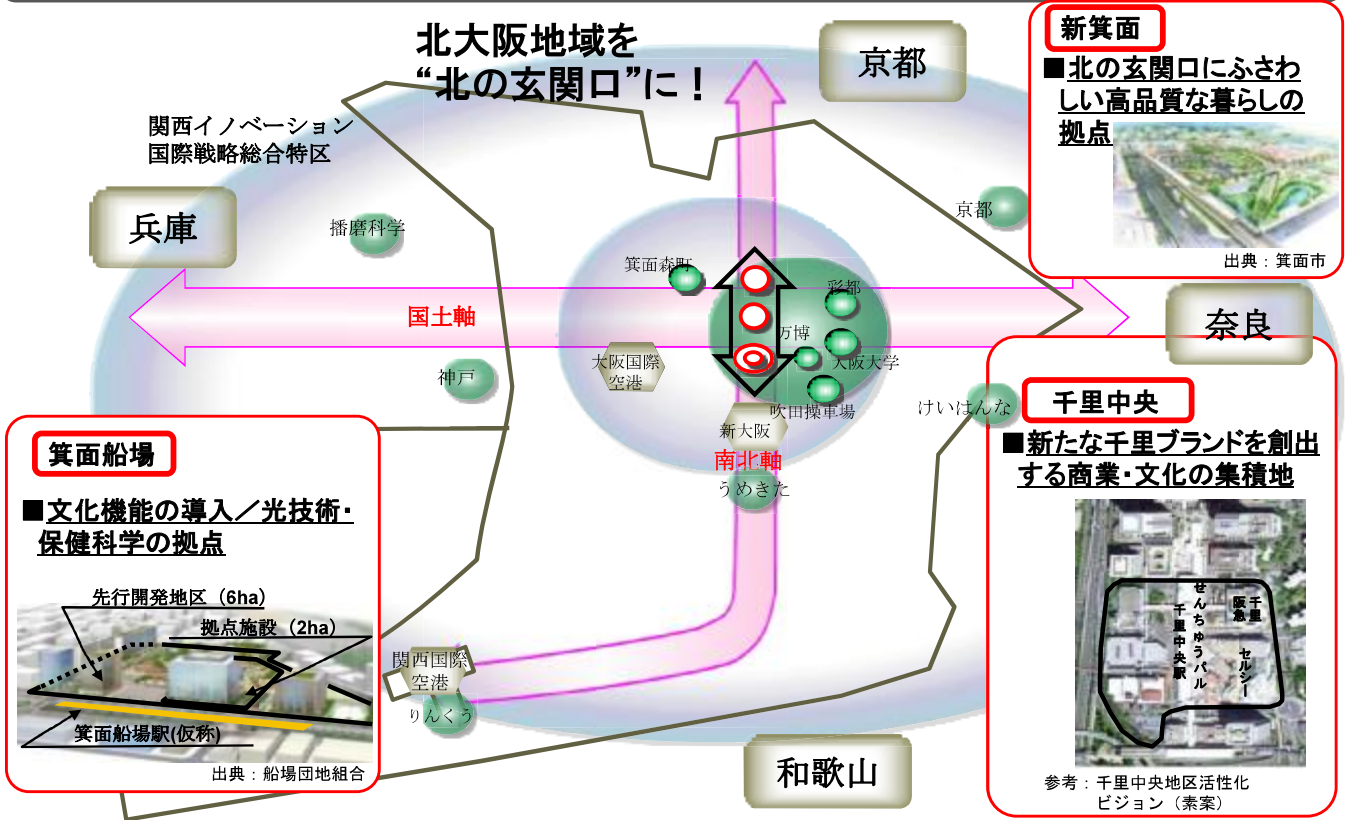
* 増嵩リスク、国費措置のリスクは、全て箕面市が負担

■ 北大阪急行延伸とまちづくりの広域的意義

「まちづくり」と「交通」の“二本柱”で取り組みを推進

《まちづくり》● 北大阪地域のポテンシャルの活用 ● 千里中央、船場のリニューアル

《交通》● 北急延伸による南北軸の強化 ● バス再編・広域P & Rによる公共交通への転換



■ 今後のスケジュール

	H25年度	H26年度	H27	H28	H29	H30以降
法手続き関係	法手続き事前準備		議会同意 取得 特許/許可/都計 手続き	議会同意 取得 認可 手続き		
調査・設計	基本設計	土質調査	実施設計			用地・工事 (H32年度目標)
まちづくり	まちづくりの検討・取りまとめ (広域拠点形成検討連絡会)	まちづくりの具体化		各施策の実施 (駅周辺再整備、バス再編、駅広等)		
意思決定プロセス	戦略本部会議	基本合意書締結	都計決定等	基本協定書締結	予算	
	基本合意の事業者調整	負担協議		事業調整		

3. 大阪モノレール延伸について

■ 路線の概要

位置図



《これまでの経過》

- H16 近畿地方交通審議会答申 8号に位置付け
- H24 延伸の検討を戦略本部会議で確認

《概要》

- 区 間：門真市～鴻池新田～荒本～瓜生堂
- 延 長：9.0 km

《H25検討のまとめ》

- 事業費：約1,050億円
- 需 要：南伸区間 3万7千人/日
(全区間 13万9千人/日)
- ルー ト：大阪中央環状線の未利用地を活用
荒本駅側を經由
- 駅 数：既存鉄道と結節する4駅
モノレールとの結節のための近鉄奈良線の
新駅整備が必要
- 車 庫：大阪中央環状線の未利用地を活用

■ 事業化に向けた取組み

※ 来年度、事業化意思決定

(1) 整備主体

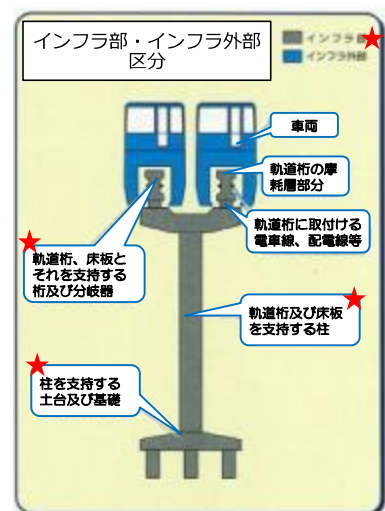
	インフラ部	インフラ外部
事業主体	大阪府	OKT (大阪高速鉄道株)

(2) 総事業費 約1,050億円

(3) 負担割合

インフラ部 約740億円		インフラ外部 約310億円
国 407億円 (55%)	地方 333億円 (45%)	OKT 310億円 (出資金等を含む)

※ 別途、近鉄奈良線の新駅や乗継施設等の整備が必要



(4) 今後の方針

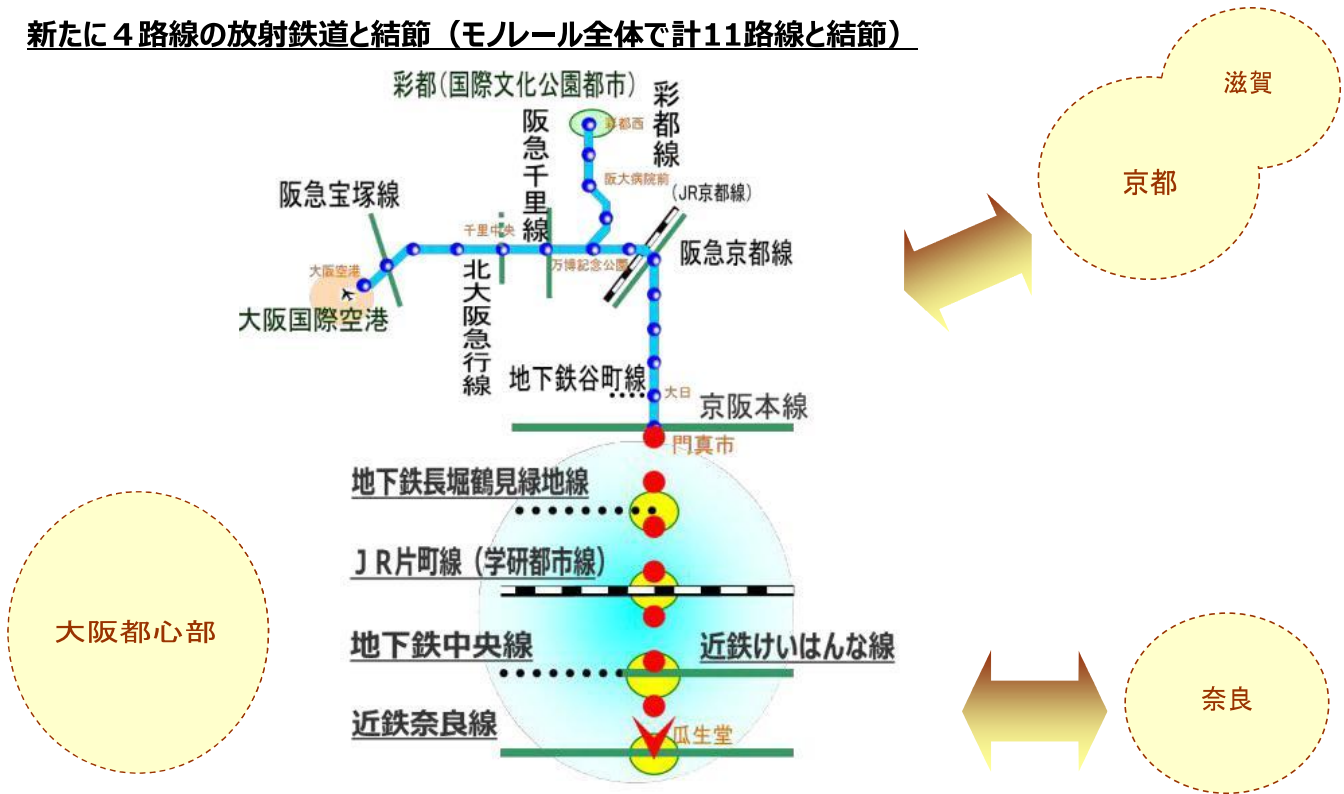
- * インフラ外部の採算性の検証を深める
 - * 沿線市に応分の負担を求めていく (インフラ部の負担、OKTへの出資、新駅整備など)
- ⇒ 採算性の検証を進め、沿線市等との協議により、負担が確定した上で
事業化を意思決定 (平成26年度)

■ 事業の意義

◇ 環状軸の強化と沿線地域の活性化・発展

- 放射状鉄道との結節による広域的な鉄道ネットワークの形成
- 延伸沿線地域の活性化

新たに4路線の放射鉄道と結節（モノレール全体で計11路線と結節）



■ 今後のスケジュール

	H25年度	H26年度	H27	H28	H29	H30以降
法手続き関係		法手続き事前準備	環境アセス/都計/特許手続き等	議会同意	議会同意取得	取得 認可
調査・設計	ルート等検討 需要予測、採算性	乗継検討 (近鉄新駅等)	測量・土質調査 基本設計・実施設計 アセス調査			用地・工事
まちづくり	まちづくり勉強会	まちづくり・駅前広場等の具体化				実施
意思決定プロセス		○戦略本部会議 ・事業化に向け関係者との協議の開始確認	建設 事業 評価 審議会	○戦略本部会議 ・事業化意思決定		
	OKT協議		事業調整			
	沿線市費用負担協議 既存鉄道乗継協議					