

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

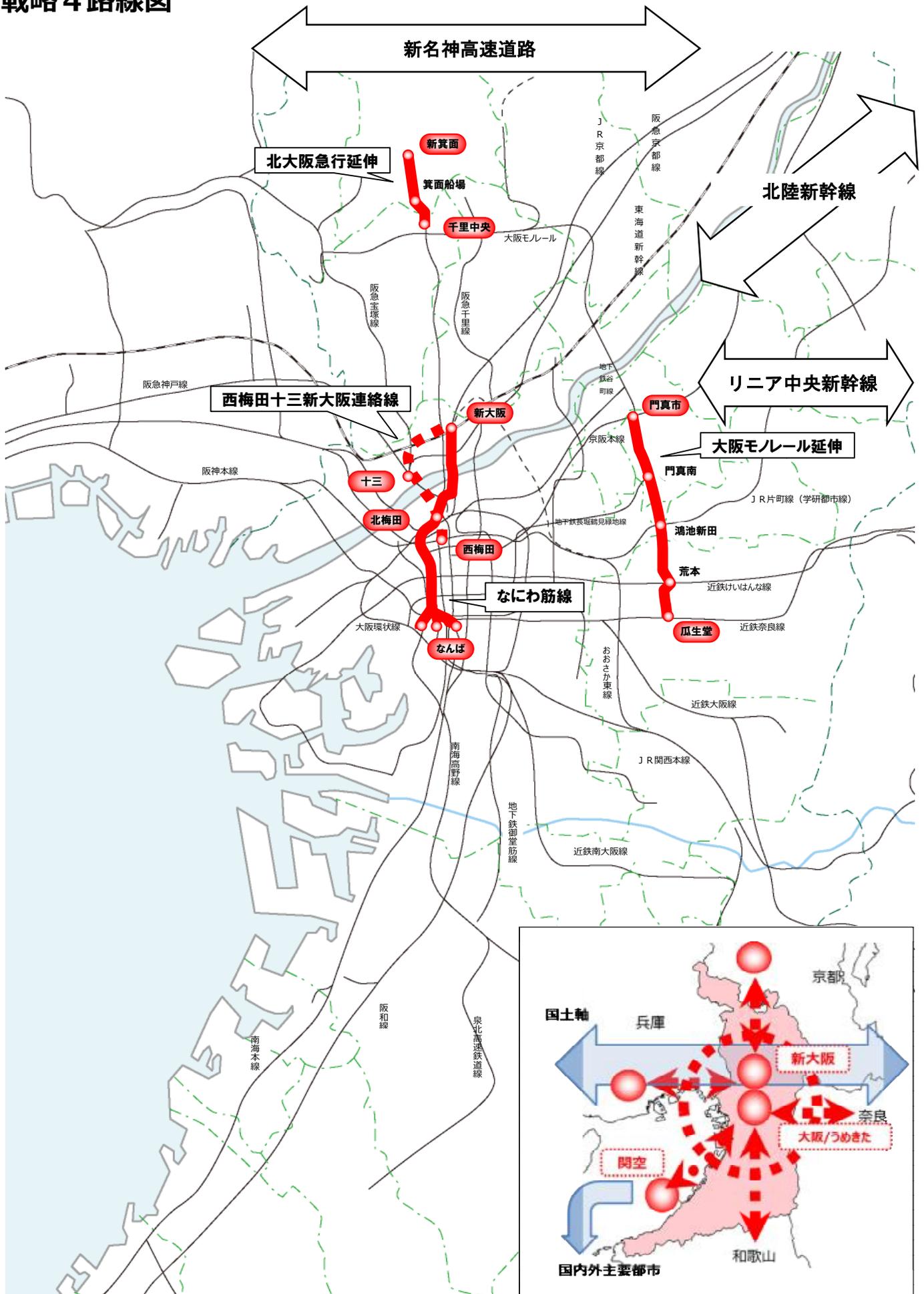
■ 今後の進め方（イメージ）

※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)	* H25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)	* H26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

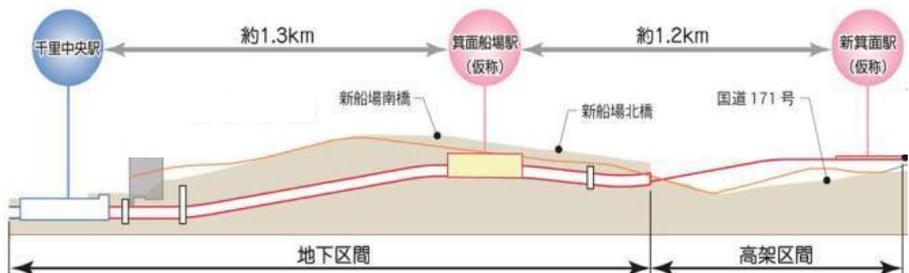
《路線の概要》

- ▶ 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）

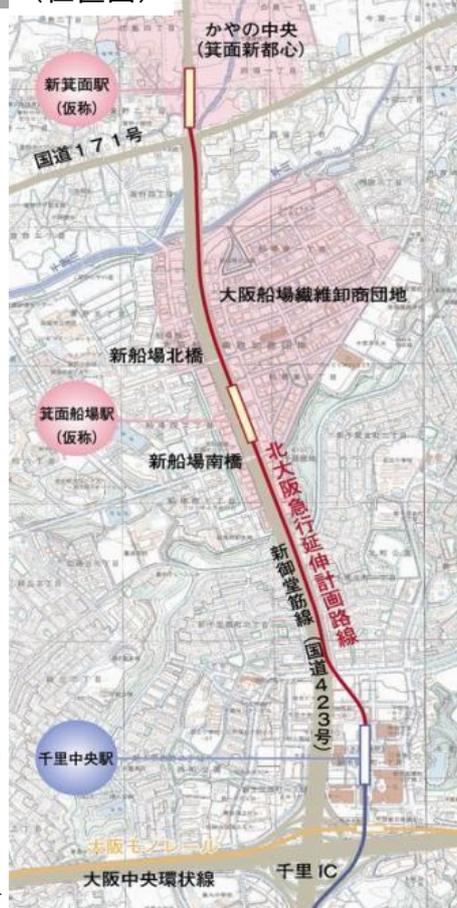
《路線の効果》

- ▶ 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

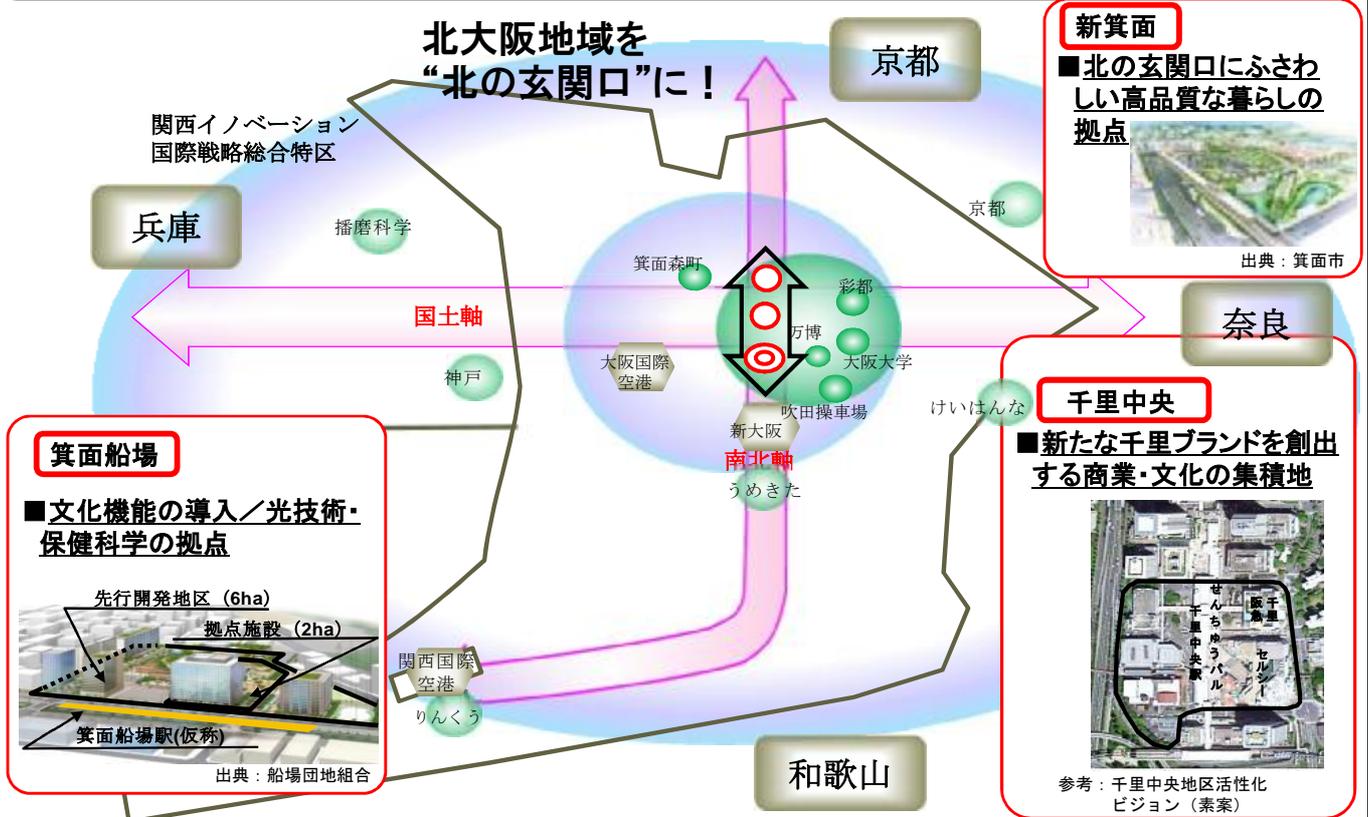
* 増嵩リスク、国費措置のリスクは、全て箕面市が負担

■ 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	議会同意	取得	
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	基本協定書締結			予算	
	基本合意の事業者調整		負担協議		事業者調整		

3. 大阪モノレール延伸について

■ 路線の概要



《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

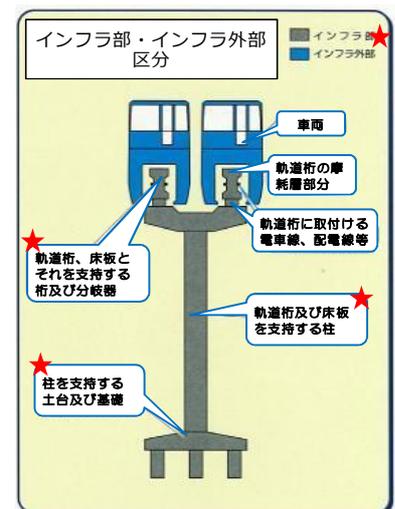
	インフラ部	インフラ外部
事業主体	大阪府	OKT (大阪高速鉄道株)

(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

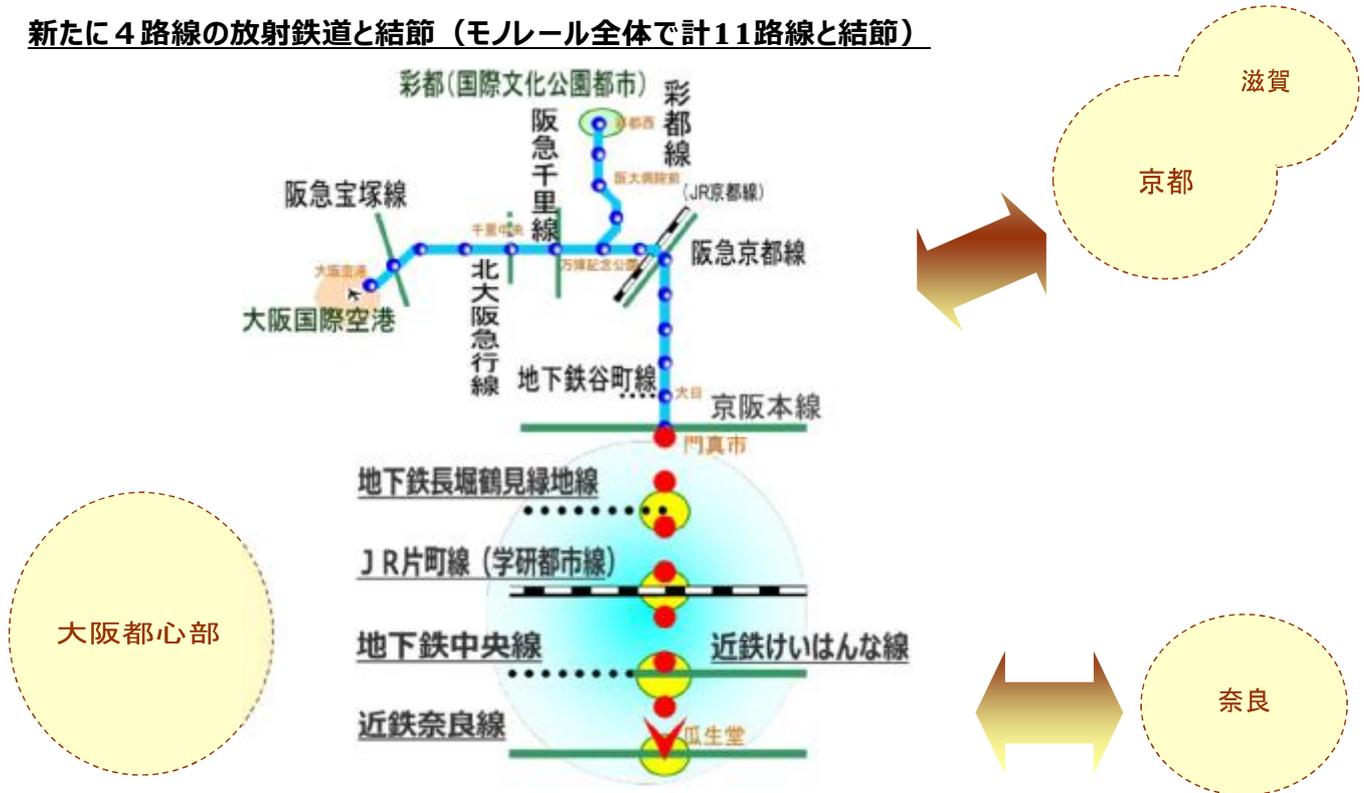
- * インフラ外部の採算性の検証を深める
 - * 沿線市に応分の負担を求めていく (インフラ部の負担、OKTへの出資、新駅整備など)
- ⇒ 採算性の検証を進め、沿線市等との協議により、負担が確定した上で
事業化を意思決定 (平成26年度)

■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

