

# 事案一覧表

鉄 道 局

平成27年11月10日

申請種別	軌道事業の特許
申請 年月日 受付	平成27年5月15日  平成27年8月31日
申請者名	北大阪急行電鉄株式会社 代表取締役社長 岸本 和也
申請内容	大阪府箕面市船場東三丁目100-1 から 1. 2キロメートル 大阪府箕面市西宿一丁目2026 まで
運輸局別	近畿運輸局
備考	

## 北大阪急行電鉄(株)南北線延伸線の特許申請について

### 1. 申請者の概要

- (1) 申請者 北大阪急行電鉄株式会社  
代表取締役社長 岸本 和也
- (2) 所在地 大阪府豊中市寺内二丁目4番1号
- (3) 会社設立日 昭和42年12月11日
- (4) 資本金 15億円  
(出資内訳) 阪急電鉄(株)54.0%、大阪府25.0%  
関西電力(株)5.0%、その他(4者)
- (5) 役員・社員数 役員8名(うち常勤4名)、社員数139名

### 2. 申請の概要

- (1) 申請年月日 平成27年5月15日
- (2) 事業種別 軌道事業
- (3) 区間 箕面船場(仮称)・新箕面(仮称)間
- (4) 営業キロ 1.2キロ
- (5) 単・複線の別等 複線、1,435mm、直流750V
- (6) 駅数 2駅
- (7) 運転計画 平日156本/日、ピーク時14本/時(片道)  
編成両数:10両
- (8) 建設費 415億円(車両費含む)  
(インフラ部250億円、インフラ外部165億円)
- (9) 開業予定時期 平成32年度

### 3. 申請理由

箕面市域は、大阪都心との流動が多い地域であるが、都心方向の交通需要に対しては隣接市の拠点駅にアクセスする路線バスに頼っている状況であり、鉄道不便地域の一つになっている。また、箕面市は、都心アクセス、市域内々移動ともに自家用車の利用が多く、大阪府内でも自動車依存の高い地域となっていることから、箕面市では過度に自家用車利用に依存することなく、公共交通指向型のまちづくりを目指している。

南北線延伸線は、北部大阪地域の鉄道不便地域の解消、箕面市の公共交通指向型のまちづくりに向けた交通体系の確立のほか、京阪神圏の鉄道ネットワークの充実、箕面市域の都市拠点の形成促進と都市再生、道路交通の混雑緩和と環境負荷の軽減に寄与する路線である。

北大阪急行電鉄(株)、阪急電鉄(株)、大阪府、箕面市の関係4者で、南北線延伸線の整備の実現に向けて検討を行い、北大阪急行電鉄(株)では、千里中央駅～箕

面船場（仮称）駅は鉄道事業法による整備を、箕面船場（仮称）駅～新箕面（仮称）駅間は軌道法による整備を行い、軌道法区間については、高架橋や地下トンネル等のインフラ部を箕面市が整備し、線路や電気設備等のインフラ外部を鉄道事業法区間と合わせて同社が整備することにより、平成32年度の開業を目指し事業を行うものである。

以上の理由により、南北線延伸線の軌道事業の特許申請に及んだものである。

#### 4. 関係者の意向について

##### (1) 道路管理者

近畿運輸局長から道路管理者である近畿地方整備局長、大阪府知事、箕面市長に対し、意見を聴取したところ、同意する旨、回答を得ている。

##### (2) 議会

箕面市議会では、平成25年度（平成26年3月）に北大阪急行線延伸事業に関する債務負担行為の議案が可決され、北大阪急行線延伸事業が承認された。また同議会で、北大阪急行線延伸事業の支出への財源充当ルールを定めた箕面市財政運営基本条例が可決された。

##### (3) 沿線の商工団体

箕面市の商工団体である箕面商工会議所、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は北大阪急行線延伸事業に賛意を示し、箕面市とともに事業を早期実現するための「北大阪急行線延伸推進会議」に「構成員」として参加している。また、沿線の新駅整備場所の付近で商業施設を運営する事業者も「北大阪急行線延伸推進会議」の「賛助会員」として参加しており、賛意を示している

##### (4) 沿線住民

箕面市民及び沿線住民へは、箕面市が全市民対象の説明会や出張説明会等を実施するとともに、市のホームページや広報誌への事業内容の掲載、事業PR誌の配布等を通じて同事業への理解を得てきた。今後も、引続き説明会等を実施していく予定。

平成27年10月末まで 説明会の通算回数 103回 参加人数2,783名

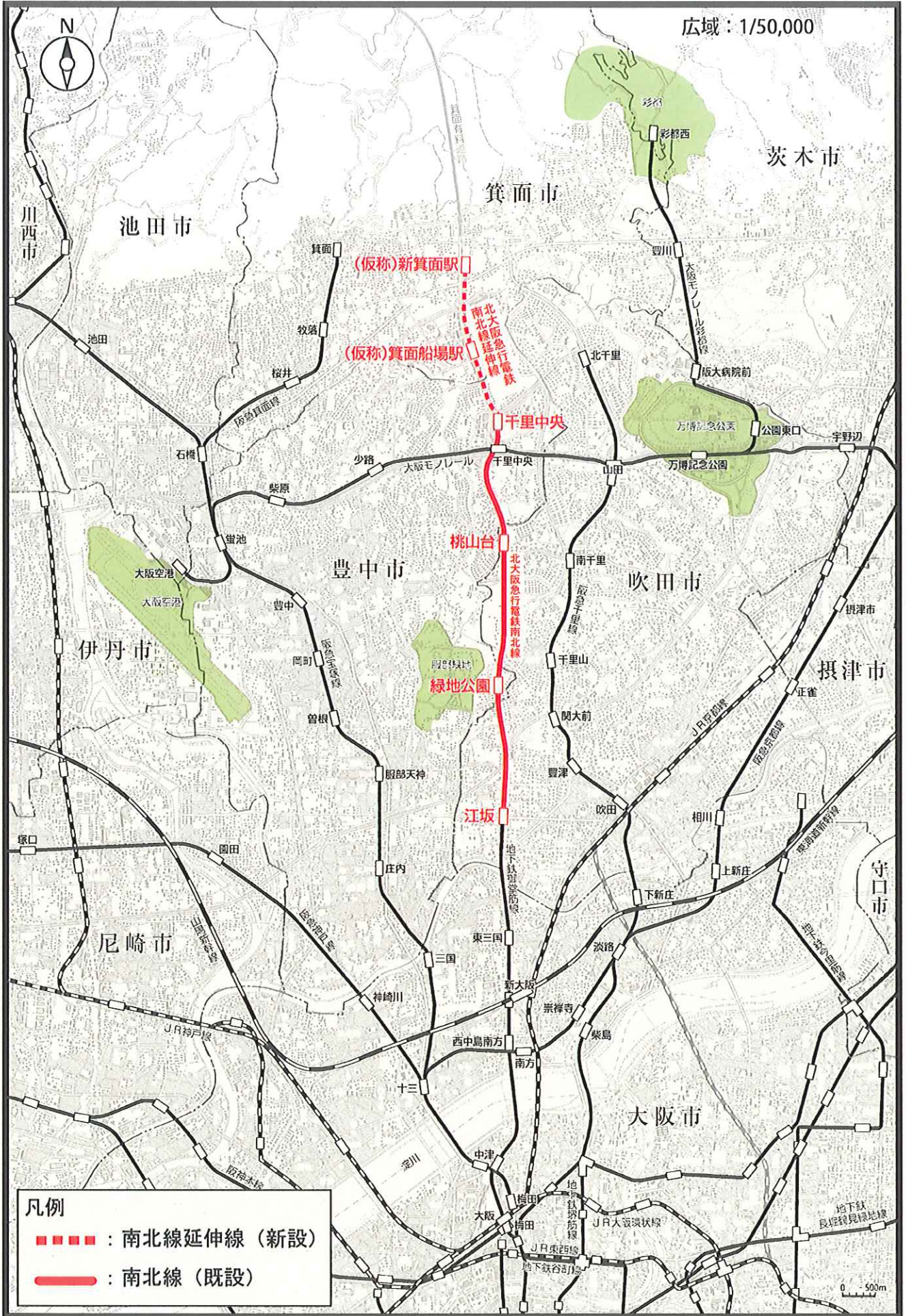
##### (5) バス事業者

箕面市域では、北大阪急行電鉄(株)と同じ阪急グループの一員である阪急バス(株)のみが路線バスを運行しており、南北線延伸区間においても、阪急バス(株)は、南北線延伸線の開業に合わせてバス路線を再編することについて同意している。



# 北大阪急行電鉄路線図

広域：1/50,000





## 事業計画の概要

項目	概要																	
1 申請者	<p>事業者名 北大阪急行電鉄株式会社</p> <p>所在地 大阪府豊中市寺内二丁目4番1号</p> <p>代表者 代表取締役社長 岸本 和也</p>																	
2 建設区間 及び 予定工期	<p>建設区間 箕面船場駅（仮称）～新箕面駅（仮称）間 （全区間：千里中央駅～新箕面駅（仮称）間）</p> <p>営業キロ 1.2km（全区間 2.5km）</p> <p>予定工期 平成28年度～平成32年度</p> <p>開業予定 平成32年度</p>																	
3 輸送需要	<p>（全区間）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 20%;"></th> <th rowspan="2" style="width: 15%;">年間 輸送人員 (千人)</th> <th rowspan="2" style="width: 15%;">1日平均 輸送人員 (人)</th> <th colspan="2" style="width: 50%;">ラッシュ時最混雑区間</th> </tr> <tr> <th style="width: 25%;">通過人員 (人/時)</th> <th style="width: 25%;">混雑率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成32年度</td> <td>15,223 (H33)</td> <td>41,954</td> <td>5,804</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>平成61年度</td> <td>12,903</td> <td>35,350</td> <td>4,890</td> <td>27</td> </tr> </tbody> </table> <p>参考</p> <p>○平成32年度（開業時）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最混雑区間 箕面船場駅（仮称）→千里中央駅間</li> <li>最混雑時通過人員 5,804人</li> <li>需要 20,804人</li> </ul> <p>○平成61年度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最混雑区間 箕面船場駅（仮称）→千里中央駅間</li> <li>最混雑時通過人員 4,890人</li> <li>需要 17,529人</li> </ul>		年間 輸送人員 (千人)	1日平均 輸送人員 (人)	ラッシュ時最混雑区間		通過人員 (人/時)	混雑率 (%)	平成32年度	15,223 (H33)	41,954	5,804	32	平成61年度	12,903	35,350	4,890	27
	年間 輸送人員 (千人)				1日平均 輸送人員 (人)	ラッシュ時最混雑区間												
		通過人員 (人/時)	混雑率 (%)															
平成32年度	15,223 (H33)	41,954	5,804	32														
平成61年度	12,903	35,350	4,890	27														

項 目	概 要			
4 運行計画	年度		平成 32 年度 (開 業 時)	(参考:平成 27 年度) 既 設 区 間
	項 目			
	開 業 区 間	江坂・新箕面(仮称)間		江坂・千里中央間
	営 業 時 間	04:45~24:30		04:45~24:30
	運 転 間 隔	ラッシュ時	4.5分	
		昼 間 時	8分	
		朝・晩閑散時	12分	
	ラッシュ時運転本数		14本/時(片道)	14本/時(片道)
	所要時分		約14分	約9分
	列車編成数		8編成	5編成
	車両数		80両	50両
	車両定員		129人	129人
	ラッシュ時間帯		7:20~8:20	
5 建設費	(1) 建設費総額	415億円		
	インフラ部	250億円		
	インフラ外部	165億円		
	(2) キロ当たり建設費	319億円		
	(参考) 鉄道部分建設費			
	(1) 建設費総額	257億円		
	(2) キロ当たり建設費	214億円		

項 目		概 要		(億円)
6 資金計画				(億円)
		資 金 種 別		金 額
インフラ部	社会資本整備総合交付金 (関連事業)	国庫補助金	125	
		自治体負担分	125	
計			250	
インフラ外部	社会資本整備総合交付金 (基幹事業、効果促進事業)	国庫補助金	56	
		自治体負担分	56	
	日本政策投資銀行借入金		27	
	市中銀行借入金		27	
計			165	
合 計			415	
鉄道事業法区間建設費			257	
建設費合計			672	
7 収支試算		全区間（千里中央駅～新箕面駅（仮称）間）		
収 入	(1) 運輸収入	①運輸数量：需要予測による。 ②運賃：既存区間と同じ対キロ区間制とし、新規開業区間は70円の加算運賃を追加し、運賃改定は見込まない。		
	(2) その他	運輸雑収入：運賃収入の7.96%		

項 目		概 要																			
費用	(1) 人件費	①要員計画 平成27年度(現在) 117人 平成32年度(延伸開業時) 147人																			
		②人件費単価 平成25年度基準値にベースアップ率年0.1%を加えた額を計上。																			
	(2) 経費	動力費、修繕費、その他経費 平成26年度実績値に物騰率年0.1%を見込み計上。																			
	(3) 償還利息	①日本政策投資銀行借入 20年元金均等償還(据置期間3年) 1. 54%/年(平成26年度3月実績) ②市中銀行長期借入 10年元金均等償還(据置期間3年) 1. 770%/年(長期プライムレート) ③市中銀行短期借入 翌年度償還 1. 530%/年(短期プライムレート)																			
	(4) 減価償却費	定額法により算出。																			
8 収支算定結果		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>黒字転換</th> <th>最大欠損</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">損益 収支</td> <td>単年度</td> <td>平成32年度 (開業後1年)</td> <td>平成58年度 (開業後27年) 48百万円</td> </tr> <tr> <td>累積</td> <td>平成32年度 (開業後1年)</td> <td>欠損生じず</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">資金 収支</td> <td>単年度</td> <td>平成33年度 (開業後2年)</td> <td>平成38年度 (開業後7年) 434百万円</td> </tr> <tr> <td>累積</td> <td>平成54年度 (開業後23年)</td> <td>平成41年度 (開業後10年) 2,315百万円</td> </tr> </tbody> </table>				黒字転換	最大欠損	損益 収支	単年度	平成32年度 (開業後1年)	平成58年度 (開業後27年) 48百万円	累積	平成32年度 (開業後1年)	欠損生じず	資金 収支	単年度	平成33年度 (開業後2年)	平成38年度 (開業後7年) 434百万円	累積	平成54年度 (開業後23年)	平成41年度 (開業後10年) 2,315百万円
		黒字転換	最大欠損																		
損益 収支	単年度	平成32年度 (開業後1年)	平成58年度 (開業後27年) 48百万円																		
	累積	平成32年度 (開業後1年)	欠損生じず																		
資金 収支	単年度	平成33年度 (開業後2年)	平成38年度 (開業後7年) 434百万円																		
	累積	平成54年度 (開業後23年)	平成41年度 (開業後10年) 2,315百万円																		