

端末バス路線網の設定

- ・ 延伸後の駅端末のバス路線網については、現在の路線網と新駅の位置を考慮し、新駅へのアクセスにより時間短縮が図れる路線については、箕面船場駅もしくは新箕面駅へのアクセスへ再編されるものと仮定した。

運賃体系

- ・ 運賃体系は、(仮称)新箕面駅～江坂まで、現行の北大阪急行線の通算運賃とする。
- ・ また、(仮称)新箕面駅～千里中央駅間の新線部分には新線加算運賃を設定する。

(2) 検討ケース

検討ケース

- 検討ケースは、以下の通り想定する。

表 7-1 検討ケース

ケース番号	予測年次	整備区間	既存線からの運行本数	備考
0	2020年	整備なし		
1		箕面中央～ 千里中央間整備	全列車乗入	高架案
2			半数乗入	
3			全列車乗入	地下化案
4			半数乗入	

運行形態の前提

- 運行本数及び駅間所要時間は、以下の通り想定する。
 - ケース 1 及びケース 3：現在の北大阪急行線が**全列車**，延伸線へ乗り入れるものとする。

表 7-2 運行条件（ケース 1 及びケース 3）

ケース1	距離 (km)	所要時間 (分:秒)	運行本数			
			ピーク		終日	
			↓	↑	↓	↑
(仮称)新箕面	1.2	2:00	15	14	156	154
(仮称)箕面船場						
千里中央	1.2	2:00	15	14	156	154

- ケース 2 及びケース 4：現在の北大阪急行線の**半数**が，延伸線へ乗り入れるものとする。

表 7-3 運行条件（ケース 2 及びケース 4）

ケース 2	距離 (km)	所要時間 (分:秒)	運行本数			
			ピーク		終日	
			↓	↑	↓	↑
(仮称)新箕面	1.2	2:00	7	7	78	77
(仮称)箕面船場						
千里中央	1.2	2:00	7	7	78	77

- なお、地下化案については、高架案よりも上下移動が大きくなることから、高架案に対して、駅アクセス時間を以下のとおり増加させることとした。

- (仮称)箕面船場駅：高架案（ケース 1 及びケース 2）に 1 分追加
- (仮称)新箕面駅： " 2 分追加

《増加時間の算出根拠》

高架案に対する地下化案の駅アクセス時間の増分については、以下に示すとおり、両案の移動高低差をエスカレーターで移動した場合の時間 + α （平面移動距離の増分）とした。

なお、 α （平面移動距離の増分）については、一般的には階層が増えるほど大きくなると考えられるが、昇降設備の設置方法等によって変化し、現時点では条件が不明確のため、上記計算により算出される所要時間を 1 分単位に切り上げることで考慮しているものとした。

■(仮称)箕面船場駅

○移動高低差（ホームまでの深さの差）

・（高架案：地下約 25m）－（地下化案：地下約 35m）＝移動高低差約 10m

○エスカレーターでの移動距離の増分

・ $10\text{m} \div \sin 30^\circ \text{ }^{*1} = 20\text{m}$

○所要時間の増分

・ $20\text{m} \div 30\text{m/min} \text{ }^{*2} = 0.67 \text{ 分} \div 1 \text{ 分}$

■(仮称)新箕面駅

○移動高低差（ホームまでの深さの差）

・（高架案：高架約 7m）－（地下化案：地下約 30m）＝移動高低差約 23m

○エスカレーターでの移動距離の増分

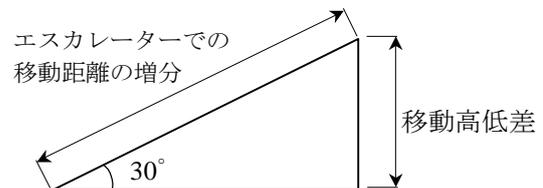
・ $23\text{m} \div \sin 30^\circ \text{ }^{*1} = 46\text{m}$

○所要時間の増分

・ $46\text{m} \div 30\text{m/min} \text{ }^{*2} = 1.53 \text{ 分} \div 2 \text{ 分}$

*1：一般的なエスカレーターの角度（ $=30^\circ$ ）

*2：一般的なエスカレーターの移動速度



※需要予測モデルでは、①鉄道の所要時間（乗車時間）と②鉄道の端末所要時間（駅までの徒歩、バスアクセス時間）は別の説明変数として扱っている。地下化案の場合の駅アクセス時間の増分は、②鉄道の端末所要時間に上記増分を加えることで考慮している。

- また、加算運賃は下表のとおり想定した。

表 7-4 加算運賃の想定

加算運賃	備考
60 円	下記参考の①～③の平均値および整備延長が同程度である京阪線の事例を参考に設定した

(仮称)新箕面～江坂間を北大阪急行線として、運賃は江坂まで通算とし、千里中央～(仮称)新箕面間(新線区間)を利用するODに対しては別途一律上記の金額を上乗せする。

《参考：加算運賃について》

加算運賃の設定の考え方としては、以下が考えられる。

北大阪急行線の通常運賃を限度とする 80 円～100 円
 周辺鉄道の初乗り運賃との関係からみた可能性 70 円
 平行既存路線の運賃を超えない 30 円

通常運賃を限度とする

事業者名	路線名	新線区間名	営業キロ	実施年月	加算運賃	通常初乗運賃
京成	京成本線	京成成田～成田空港	8.1	H3.3	140	110 (8.1km 140)
京王	相模原線	京王多摩川～橋本	12.5	S54.1	～4km 30 4～8km 40 8～13km 50	70
名鉄	豊田線	赤池～梅坪	15.2	S54.7	～3km 30 3～7km 50 7～11km 70 11～15km 90 15～19km 110	70
近鉄	東大阪線	長田～生駒	10.2	S61.10	～3km 50 3～6km 70 6～10km 90 10～11km 110	90
南海	空港線	泉佐野～関西空港	8.8	H6.9	～3km 120 3～7km 170 7～9km 220	120
京阪	鴨東線	三条～出町柳	2.3	H1.10	60	100

周辺鉄道の初乗り運賃との関係から見た可能性

事業者	初乗り運賃	北急(80円)との差額
阪急電鉄	150 円	70 円
大阪市交通局	200 円	120 円
大阪モノレール	200 円	120 円

平行既存路線の運賃を超えない

目的地	発駅	ルート	料金	差額
梅田	新箕面	御堂筋線梅田	160円+230円=390円	
	阪急 箕面	阪急梅田	260円	-130円
	阪急 北千里	阪急梅田	260円	-130円
本町	新箕面	御堂筋線本町	160円+270円=430円	
	阪急 箕面	阪急梅田→御堂筋線本町	260円+200円=460円	30円
	阪急 北千里	堺筋本町→中央線本町	220円+230円=450円	20円
《参考》 新大阪	新箕面	御堂筋線新大阪	160円+200円=360円	
	阪急 箕面	阪急梅田→御堂筋線新大	260円+230円=490円	130円
	阪急 北千里	阪急南方→御堂筋線新大	220円+200円=420円	60円

※新箕面～江坂は、現況の北大阪急行の運賃水準より160円とした。

(3) 現況再現結果

需要予測モデルの予測精度を検証するため、現況年度（2005年度）のデータを投入して現況再現を行い、平成15年度都市交通年報（掲載値は平成12年度の値）における駅間通過人員との比較により再現性のチェックを行う。

北大阪急行と御堂筋線における、各駅間断面における予測値と実績値の乖離をプロットすると、以下の図のようになる。回帰式の傾きが1.071と1に極めて近いこと、相関係数 $R^2 = 0.988$ と極めて高く、再現性は比較的高いものと言える。

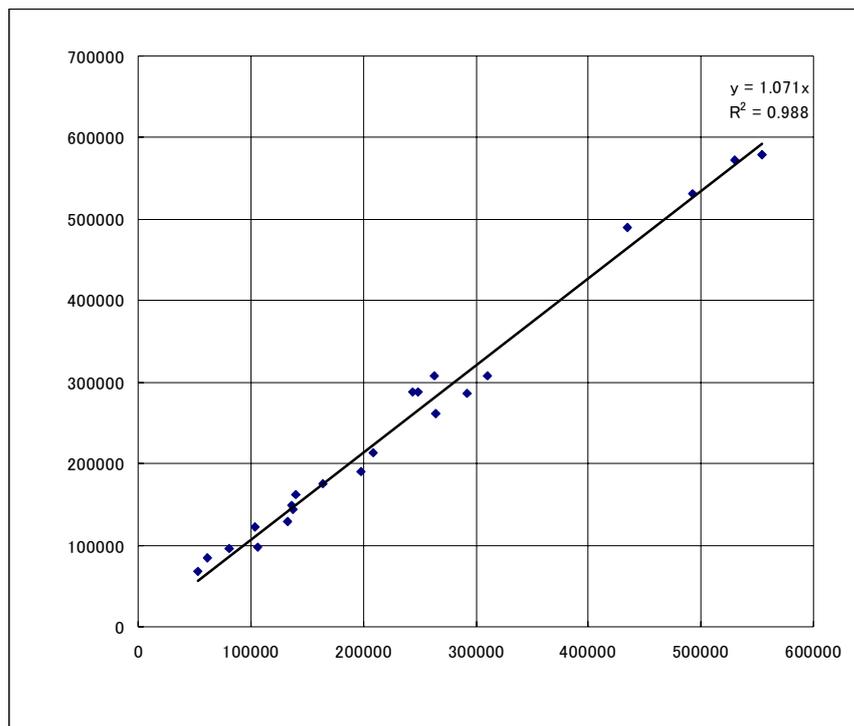


図 7-2 各駅間断面における予測値と実績値の乖離（単位：人／日）

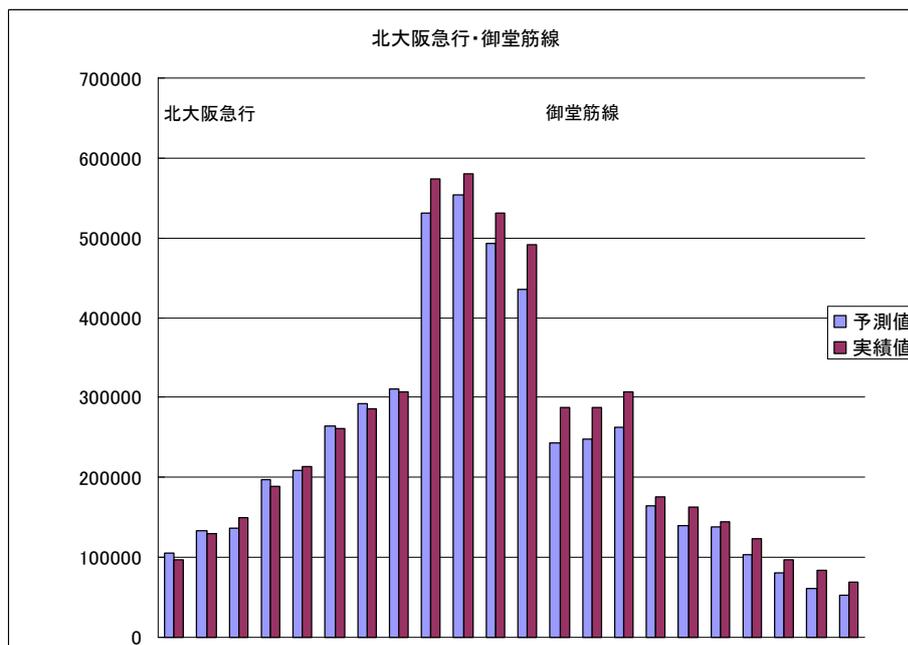


図 7-3 各駅間断面輸送量（人／日）

(4) 将来交通量予測結果

運輸指標総括表

北大阪急行線延伸線の輸送需要（運輸指標総括表）は以下のとおりである。

- 延伸区間の利用者数は、高架案全列車乗り入れケースで 57,223 人、半数乗り入れケースでは、54,772 人、地下案全列車乗り入れケースで 53,735 人、半数乗り入れケースでは、51,653 人となった。

表 7-5 運輸指標総括表

番 号		1	2	3	4
ケ ー ス 名		全列車 乗り入れ (高架)	半数 乗り入れ (高架)	全列車 乗り入れ (地下化)	半数 乗り入れ (地下化)
区 間		新箕面 ～千里中央			
駅 数		3	3	3	3
距 離 (km)		2.5	2.5	2.5	2.5
利 用 者 数 (人)	通 勤	27,828	27,236	26,202	25,670
	通 学	5,020	4,802	4,616	4,534
	その他	24,375	22,734	22,917	21,449
	合 計	57,223	54,772	53,735	51,653
1km当たり利用者数 (人/km)	通 勤	11,131	10,894	10,481	10,268
	通 学	2,008	1,921	1,846	1,814
	その他	9,750	9,094	9,167	8,580
	合 計	22,889	21,909	21,494	20,661
輸 送 人 キ 口 (人・km)	通 勤	57,895	56,814	54,254	53,222
	通 学	9,557	9,108	8,674	8,498
	その他	49,616	46,980	46,441	44,041
	合 計	117,068	112,902	109,369	105,761
1km当たり輸送人キ口 (輸送密度)(人キ口/km)	通 勤	23,158	22,726	21,702	21,289
	通 学	3,823	3,643	3,470	3,399
	その他	19,846	18,792	18,576	17,616
	合 計	46,827	45,161	43,748	42,304
1人当たり乗車キ口 (km/人)	通 勤	2.08	2.09	2.07	2.07
	通 学	1.90	1.90	1.88	1.87
	その他	2.04	2.07	2.03	2.05
	合 計	2.05	2.06	2.04	2.05

- 千里中央～新箕面間の延伸により、北大阪急行既存線（千里中央～江坂）の純増は、高架案で約 11 千人/日、地下化案で約 9 千人/日となった。
- また、市交 1 号線の純増は、高架案で約 8 千人/日、地下化案で約 6 千人/日となった。

番号		1	2	3	4		1	2	3	4	
ケース名	整備なし	全列車 乗り入れ (高架)	半数 乗り入れ (高架)	全列車 乗り入れ (地下化)	半数 乗り入れ (地下化)	整備なし	全列車 乗り入れ (高架)	半数 乗り入れ (高架)	全列車 乗り入れ (地下化)	半数 乗り入れ (地下化)	
区間	千里中央 ～江坂					江坂 ～中百舌鳥					
駅数	4	4	4	4	4	20	20	20	20	20	
距離(km)	5.9	5.9	5.9	5.9	5.9	24.5	24.5	24.5	24.5	24.5	
利用者数 (人)	通勤	80,984	85,780	85,768	84,540	84,506	601,988	605,804	605,584	604,800	604,560
	通学	11,944	13,018	12,986	12,824	12,808	58,440	59,300	59,258	59,112	59,086
	その他	59,069	64,570	64,491	63,613	63,562	320,048	323,903	323,685	323,115	322,941
	合計	151,997	163,368	163,245	160,977	160,876	980,476	989,007	988,527	987,027	986,587
	増分	0	11,371	11,248	8,980	8,879	0	8,531	8,051	6,551	6,111
1km当たり利用者数 (人/km)	通勤	13,726	14,539	14,537	14,329	14,323	24,571	24,727	24,718	24,686	24,676
	通学	2,024	2,206	2,201	2,174	2,171	2,385	2,420	2,419	2,413	2,412
	その他	10,012	10,944	10,931	10,782	10,773	13,063	13,221	13,212	13,188	13,181
	合計	25,762	27,689	27,669	27,284	27,267	40,019	40,368	40,348	40,287	40,269
輸送人キロ (人・km)	通勤	400,254	429,325	428,459	422,048	421,076	2,907,860	2,943,219	2,942,014	2,935,116	2,933,795
	通学	59,040	65,341	65,114	64,205	64,063	305,266	313,854	313,615	312,431	312,251
	その他	306,049	338,220	337,029	332,761	331,754	1,685,190	1,714,916	1,713,797	1,709,293	1,708,387
	合計	765,343	832,886	830,602	819,014	816,893	4,898,316	4,971,989	4,969,426	4,956,840	4,954,433
1km当たり輸送人キロ (輸送密度)(人キロ/km)	通勤	67,840	72,767	72,620	71,534	71,369	118,688	120,131	120,082	119,801	119,747
	通学	10,007	11,075	11,036	10,882	10,858	12,460	12,810	12,801	12,752	12,745
	その他	51,873	57,325	57,124	56,400	56,229	68,783	69,997	69,951	69,767	69,730
	合計	129,719	141,167	140,780	138,816	138,456	199,931	202,938	202,834	202,320	202,222
1人当たり乗車キロ (km/人)	通勤	4.94	5.00	5.00	4.99	4.98	4.83	4.86	4.86	4.85	4.85
	通学	4.94	5.02	5.01	5.01	5.00	5.22	5.29	5.29	5.29	5.28
	その他	5.18	5.24	5.23	5.23	5.22	5.27	5.29	5.29	5.29	5.29
	合計	5.04	5.10	5.09	5.09	5.08	5.00	5.03	5.03	5.02	5.02

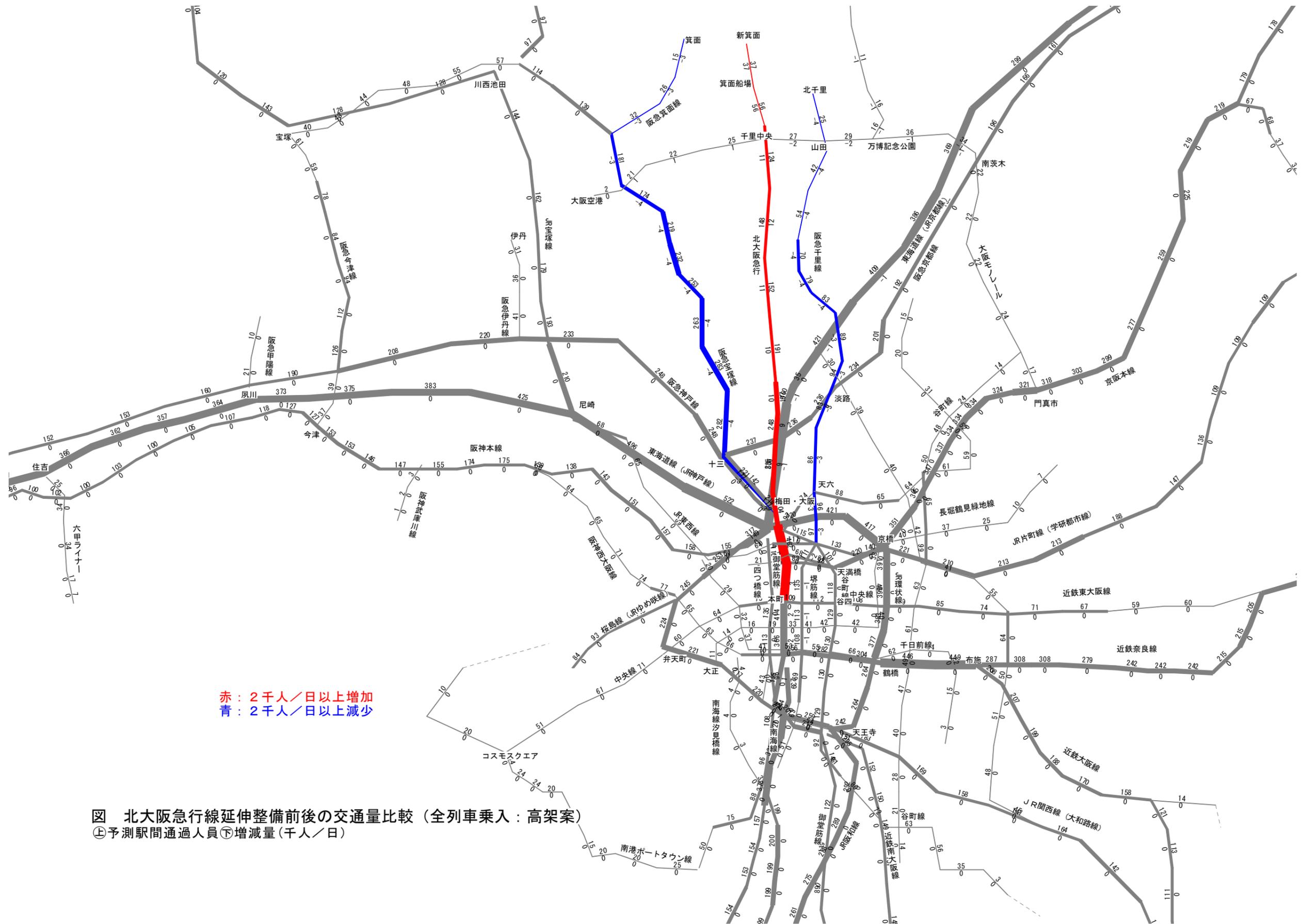
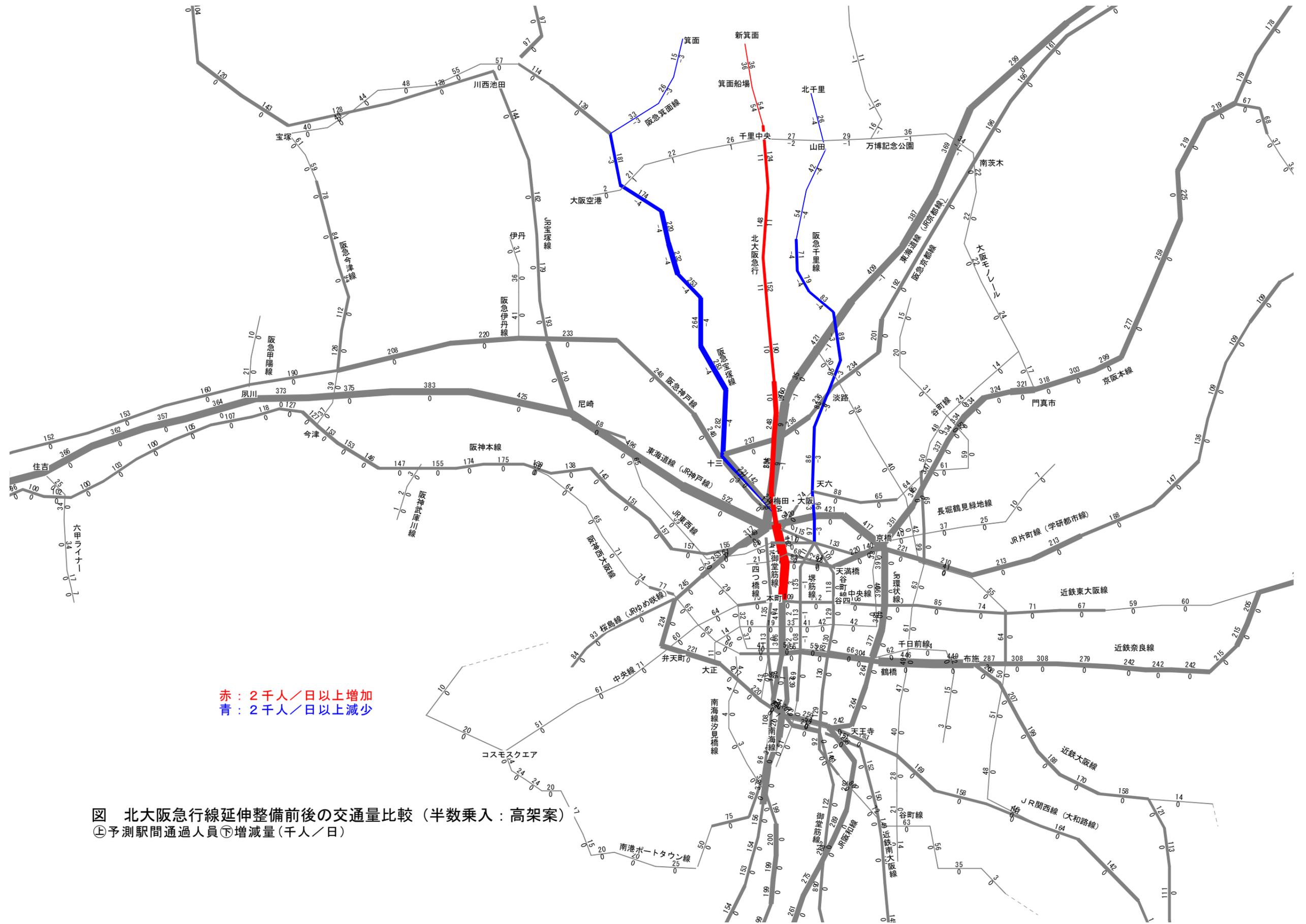


図 北大阪急行線延伸整備前後の交通量比較（全列車乗入：高架案）
 ㊦ 予測駅間通過人員 ㊦ 増減量(千人/日)



赤：2千人／日以上増加
 青：2千人／日以上減少

図 北大阪急行線延伸整備前後の交通量比較（半数乗入：高架案）

⊕ 予測駅間通過人員 ⊖ 増減量（千人／日）

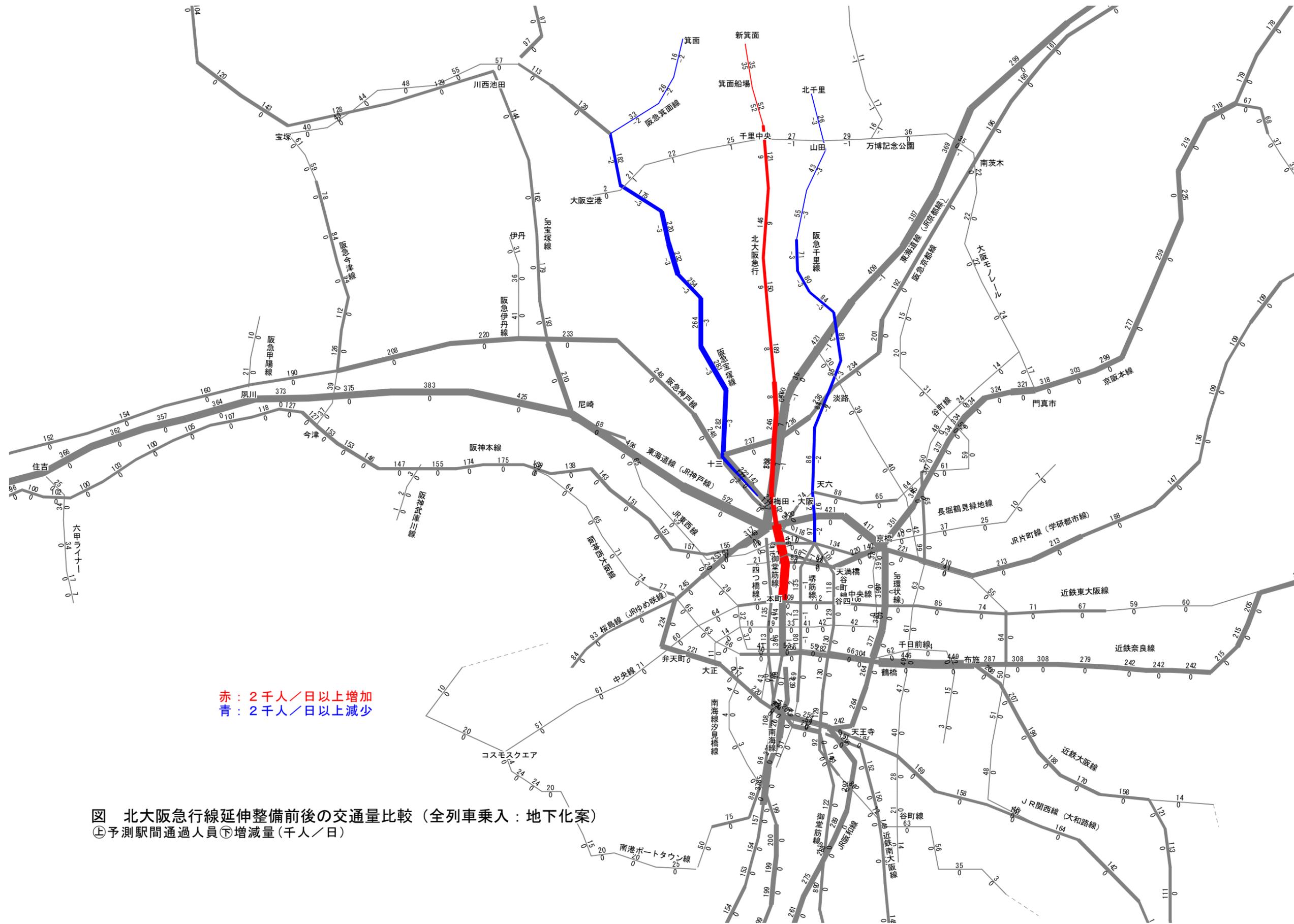


図 北大阪急行線延伸整備前後の交通量比較 (全列車乗入：地下化案)
 ① 予測駅間通過人員 ② 増減量(千人／日)

駅乗降・駅間 OD

北大阪急行線延伸線の駅乗降、駅間 OD は、以下のとおりである。

- 延伸区間の駅間 OD をみると、延伸部内々のトリップの占める割合は低く、路線内外が多いため、千里中央以南（北大阪急行線既存線や御堂筋線などの利用者）への利用者で占められていることが分かる。

表 7-6 北大阪急行線延伸線の全列車乗り入れケース（高架案）の駅間 OD 表（目的別）

駅間OD表 (終日、通勤) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	4642	8924	13566	13328
北大阪急行箕面船場	4642	0	52	4694	0
北大阪急行新箕面	8924	52	0	8976	0
降車計	13566	4694	8976	27236	13328
乗換 降車計	13328	0	0	13328	0
路線内内	580				
路線内外	26656				
路線外外	0				
計	27236				

駅間OD表 (終日、通学) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	1103	1202	2305	2029
北大阪急行箕面船場	1103	0	96	1199	0
北大阪急行新箕面	1202	96	0	1298	0
降車計	2305	1199	1298	4802	2029
乗換 降車計	2029	0	0	2029	0
路線内内	744				
路線内外	4058				
路線外外	0				
計	4802				

駅間OD表 (終日、定期外) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	4394	8039	12433	11825
北大阪急行箕面船場	3106	0	294	3400	0
北大阪急行新箕面	6537	364	0	6901	0
降車計	9643	4758	8333	22734	11825
乗換 降車計	8396	0	0	8396	0
路線内内	2513				
路線内外	20221				
路線外外	0				
計	22734				

駅間OD表 (終日、合計) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	10139	18165	28304	27182
北大阪急行箕面船場	8851	0	442	9293	0
北大阪急行新箕面	16663	512	0	17175	0
降車計	25514	10651	18607	54772	27182
乗換 降車計	23753	0	0	23753	0
路線内内	3837				
路線内外	50935				
路線外外	0				
計	54772				

駅間OD表 (終日、通勤) (往復)

	北大 阪急行 千里中	北大 阪急行 箕面船	北大 阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	4807	9054	13861	13510
北大阪急行箕面船場	4807	0	53	4860	0
北大阪急行新箕面	9054	53	0	9107	0
降車計	13861	4860	9107	27828	13510
乗換 降車計	13510	0	0	13510	0
路線内内	808				
路線内外	27020				
路線外外	0				
計	27828				

駅間OD表 (終日、通学) (往復)

	北大 阪急行 千里中	北大 阪急行 箕面船	北大 阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	1141	1271	2412	2106
北大阪急行箕面船場	1141	0	98	1239	0
北大阪急行新箕面	1271	98	0	1369	0
降車計	2412	1239	1369	5020	2106
乗換 降車計	2106	0	0	2106	0
路線内内	808				
路線内外	4212				
路線外外	0				
計	5020				

駅間OD表 (終日、定期外) (往復)

	北大 阪急行 千里中	北大 阪急行 箕面船	北大 阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	4609	8256	12865	12009
北大阪急行箕面船場	3359	0	636	3995	0
北大阪急行新箕面	6797	718	0	7515	0
降車計	10156	5327	8892	24375	12009
乗換 降車計	8495	0	0	8495	0
路線内内	3871				
路線内外	20504				
路線外外	0				
計	24375				

駅間OD表 (終日、合計) (往復)

	北大 阪急行 千里中	北大 阪急行 箕面船	北大 阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	10557	18581	29138	27625
北大阪急行箕面船場	9307	0	787	10094	0
北大阪急行新箕面	17122	869	0	17991	0
降車計	26429	11426	19368	57223	27625
乗換 降車計	24111	0	0	24111	0
路線内内	5487				
路線内外	51736				
路線外外	0				
計	57223				

表 7-7 北大阪急行線延伸線の半数乗り入れケース（高架案）の駅間 OD 表（目的別）
 駅間OD表 (終日、通勤) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	4642	8924	13566	13328
北大阪急行箕面船場	4642	0	52	4694	0
北大阪急行新箕面	8924	52	0	8976	0
降車計	13566	4694	8976	27236	13328
乗換 降車計	13328	0	0	13328	0
路線内内	580				
路線内外	26656				
路線外外	0				
計	27236				

駅間OD表 (終日、通学) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	1103	1202	2305	2029
北大阪急行箕面船場	1103	0	96	1199	0
北大阪急行新箕面	1202	96	0	1298	0
降車計	2305	1199	1298	4802	2029
乗換 降車計	2029	0	0	2029	0
路線内内	744				
路線内外	4058				
路線外外	0				
計	4802				

駅間OD表 (終日、定期外) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	4394	8039	12433	11825
北大阪急行箕面船場	3106	0	294	3400	0
北大阪急行新箕面	6537	364	0	6901	0
降車計	9643	4758	8333	22734	11825
乗換 降車計	8396	0	0	8396	0
路線内内	2513				
路線内外	20221				
路線外外	0				
計	22734				

駅間OD表 (終日、合計) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	10139	18165	28304	27182
北大阪急行箕面船場	8851	0	442	9293	0
北大阪急行新箕面	16663	512	0	17175	0
降車計	25514	10651	18607	54772	27182
乗換 降車計	23753	0	0	23753	0
路線内内	3837				
路線内外	50935				
路線外外	0				
計	54772				

表 7-8 北大阪急行線延伸線の全列車乗り入れケース（地下化案）の駅間OD表（目的別）
 駅間OD表 (終日、通勤) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	4626	8418	13044	12719
北大阪急行箕面船場	4626	0	57	4683	0
北大阪急行新箕面	8418	57	0	8475	0
降車計	13044	4683	8475	26202	12719
乗換 降車計	12719	0	0	12719	0
路線内内	764				
路線内外	25438				
路線外外	0				
計	26202				

駅間OD表 (終日、通学) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	1090	1122	2212	1937
北大阪急行箕面船場	1090	0	96	1186	0
北大阪急行新箕面	1122	96	0	1218	0
降車計	2212	1186	1218	4616	1937
乗換 降車計	1937	0	0	1937	0
路線内内	742				
路線内外	3874				
路線外外	0				
計	4616				

駅間OD表 (終日、定期外) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	4516	7640	12156	11342
北大阪急行箕面船場	3168	0	585	3753	0
北大阪急行新箕面	6338	670	0	7008	0
降車計	9506	5186	8225	22917	11342
乗換 降車計	7946	0	0	7946	0
路線内内	3629				
路線内外	19288				
路線外外	0				
計	22917				

駅間OD表 (終日、合計) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	10232	17180	27412	25998
北大阪急行箕面船場	8884	0	738	9622	0
北大阪急行新箕面	15878	823	0	16701	0
降車計	24762	11055	17918	53735	25998
乗換 降車計	22602	0	0	22602	0
路線内内	5135				
路線内外	48600				
路線外外	0				
計	53735				

表 7-9 北大阪急行線延伸線の半数乗り入れケース（地下化案）の駅間OD表（目的別）
 駅間OD表 (終日、通勤) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	4503	8276	12779	12556
北大阪急行箕面船場	4503	0	56	4559	0
北大阪急行新箕面	8276	56	0	8332	0
降車計	12779	4559	8332	25670	12556
乗換 降車計	12556	0	0	12556	0
路線内内	558				
路線内外	25112				
路線外外	0				
計	25670				

駅間OD表 (終日、通学) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	1078	1093	2171	1904
北大阪急行箕面船場	1078	0	96	1174	0
北大阪急行新箕面	1093	96	0	1189	0
降車計	2171	1174	1189	4534	1904
乗換 降車計	1904	0	0	1904	0
路線内内	726				
路線内外	3808				
路線外外	0				
計	4534				

駅間OD表 (終日、定期外) (往復)

	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	4363	7421	11784	11195
北大阪急行箕面船場	2955	0	270	3225	0
北大阪急行新箕面	6094	346	0	6440	0
降車計	9049	4709	7691	21449	11195
乗換 降車計	7873	0	0	7873	0
路線内内	2381				
路線内外	19068				
路線外外	0				
計	21449				

駅間OD表 (終日、合計) (往復)

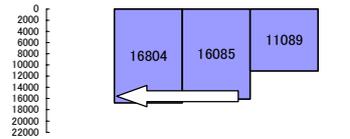
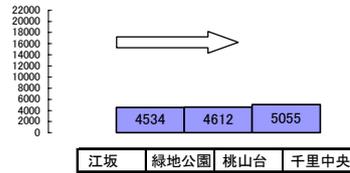
	北大阪急行 千里中	北大阪急行 箕面船	北大阪急行 新箕面	乗車計	乗換 乗車計
北大阪急行千里中央	0	9944	16790	26734	25655
北大阪急行箕面船場	8536	0	422	8958	0
北大阪急行新箕面	15463	498	0	15961	0
降車計	23999	10442	17212	51653	25655
乗換 降車計	22333	0	0	22333	0
路線内内	3665				
路線内外	47988				
路線外外	0				
計	51653				

ピーク時輸送需要予測結果

北大阪急行線延伸線のピーク時輸送需要予測結果は、以下のとおりである。

ピーク時片道(人/時・片道)

乗車 初乗	354	232	1083	0
乗換	4180	0	0	0
降車 終降	0	154	640	4671
乗換	0	0	0	384

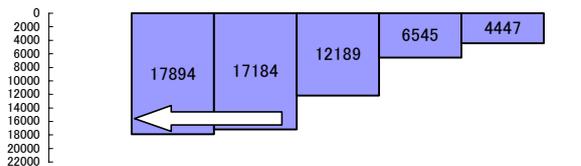
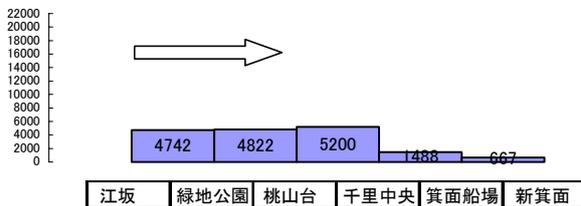


乗車 初乗	0	925	5447	10689
乗換	0	0	0	400
降車 終降	2801	206	451	0
乗換	14003	0	0	0

図 7-4 整備なしケースのピーク時輸送需要 (単位：人/時・片道)

ピーク時片道(人/時・片道)

乗車 初乗	366	233	1018	129	8	0
乗換	4376	0	0	196	0	0
降車 終降	0	153	640	3680	829	667
乗換	0	0	0	357	0	0

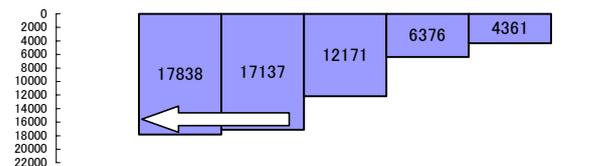
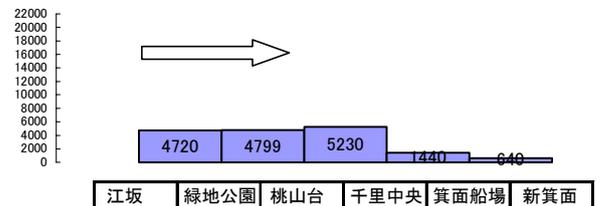


乗車 初乗	0	915	5413	5699	2165	4447
乗換	0	0	0	382	0	0
降車 終降	2785	205	418	202	67	0
乗換	15109	0	0	235	0	0

図 7-5 全列車乗り入れケース (高架案) のピーク時輸送需要 (単位：人/時・片道)

ピーク時片道(人/時・片道)

乗車 初乗	366	232	1068	104	7	0
乗換	4354	0	0	194	0	0
降車 終降	0	153	637	3707	807	640
乗換	0	0	0	381	0	0

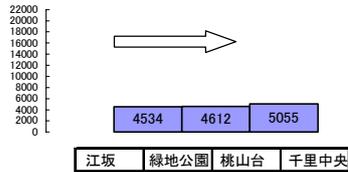


乗車 初乗	0	904	5406	5746	2080	4361
乗換	0	0	0	397	0	0
降車 終降	2784	203	440	151	65	0
乗換	15054	0	0	197	0	0

図 7-6 半数乗り入れケース (高架案) のピーク時輸送需要 (単位：人/時・片道)

ピーク時片道(人/時・片道)

乗車 初乗	354	232	1083	0
乗換	4180	0	0	0
降車 終降	0	154	640	4671
乗換	0	0	0	384

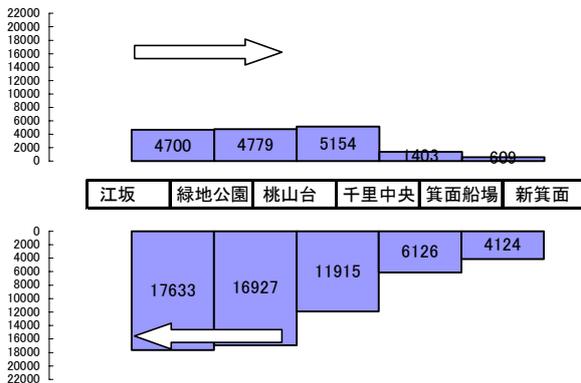


乗車 初乗	0	925	5447	10689
乗換	0	0	0	400
降車 終降	2801	206	451	0
乗換	14003	0	0	0

図 7-7 整備なしケースのピーク時輸送需要 (単位：人/時・片道)

ピーク時片道(人/時・片道)

乗車 初乗	366	234	1013	125	8	0
乗換	4334	0	0	188	0	0
降車 終降	0	155	638	3715	802	609
乗換	0	0	0	349	0	0

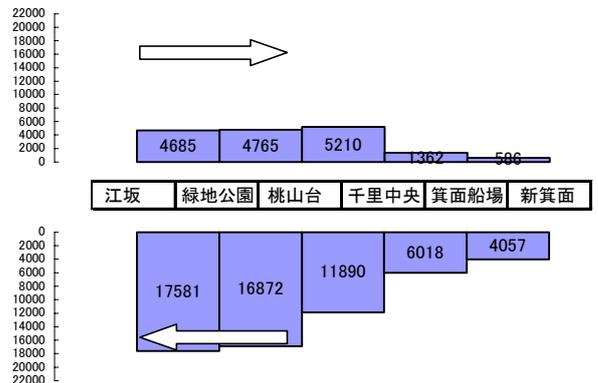


乗車 初乗	0	913	5431	5758	2071	4124
乗換	0	0	0	387	0	0
降車 終降	2788	207	419	177	69	0
乗換	14845	0	0	179	0	0

図 7-8 全列車乗り入れケース (地下化案) のピーク時輸送需要 (単位：人/時・片道)

ピーク時片道(人/時・片道)

乗車 初乗	366	232	1086	102	7	0
乗換	4319	0	0	183	0	0
降車 終降	0	152	641	3739	783	586
乗換	0	0	0	394	0	0



乗車 初乗	0	914	5420	5781	2028	4057
乗換	0	0	0	399	0	0
降車 終降	2789	205	438	141	67	0
乗換	14792	0	0	167	0	0

図 7-9 半数乗り入れケース (地下化案) のピーク時輸送需要 (単位：人/時・片道)

北大阪急行線延伸線の利用者分布

- 北大阪急行線延伸線のゾーン OD 分布（面積当たり発生集中量）を見ると、北大阪急行線と御堂筋線沿線を中心に分布している。

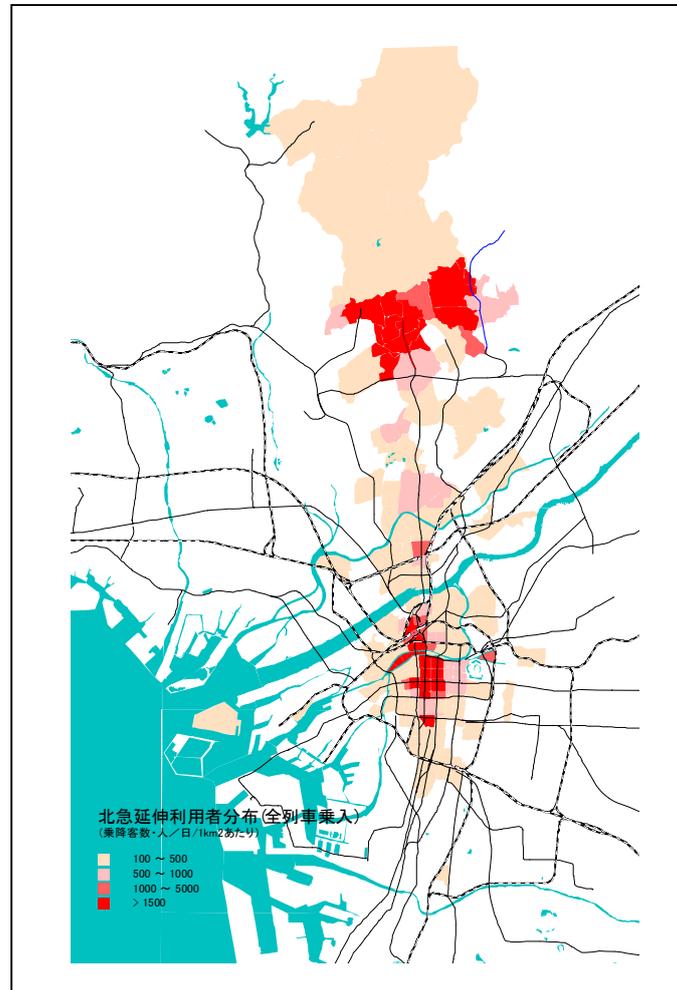


図 7-10 利用者分布（高架案、全列車乗り入れケース）

