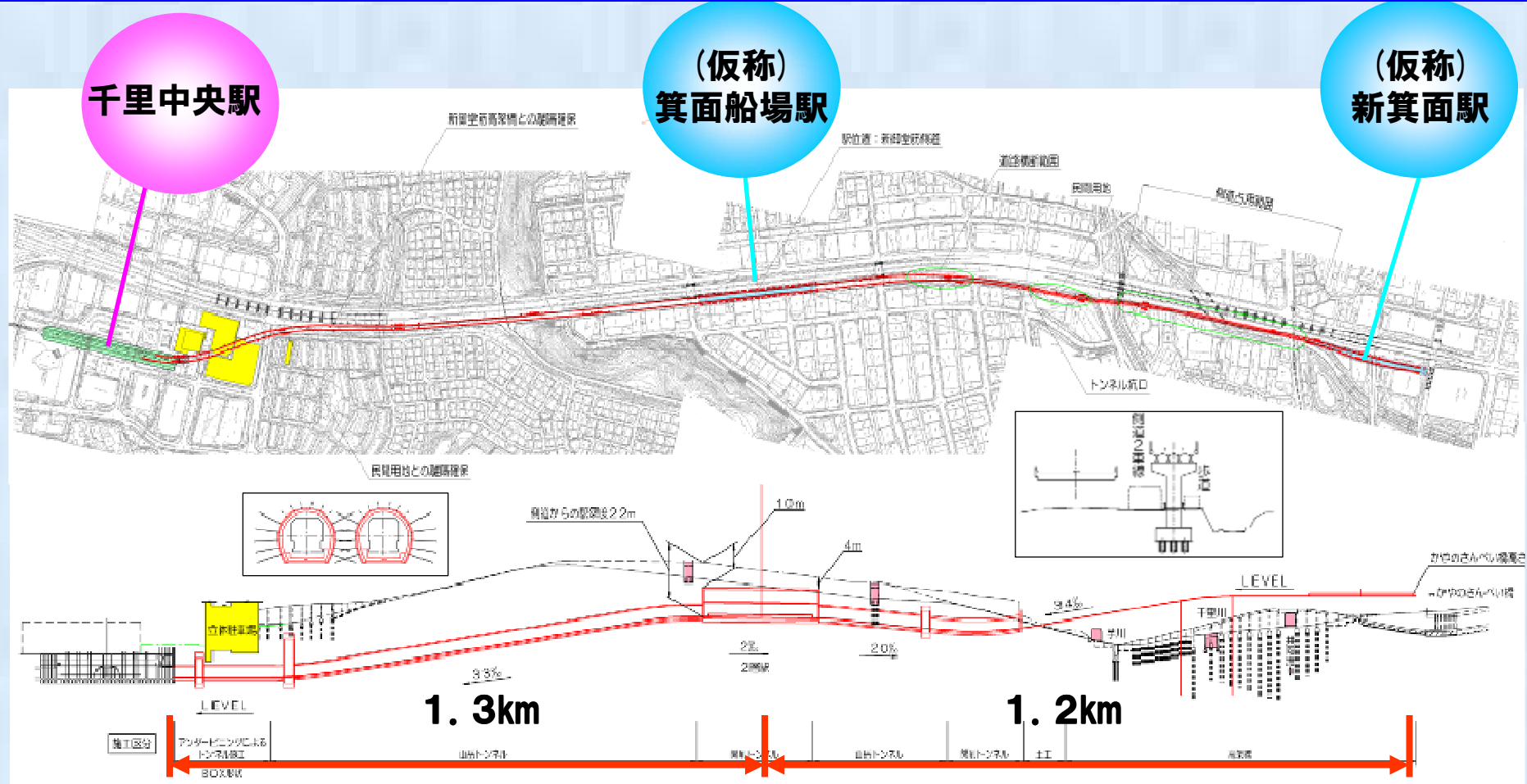


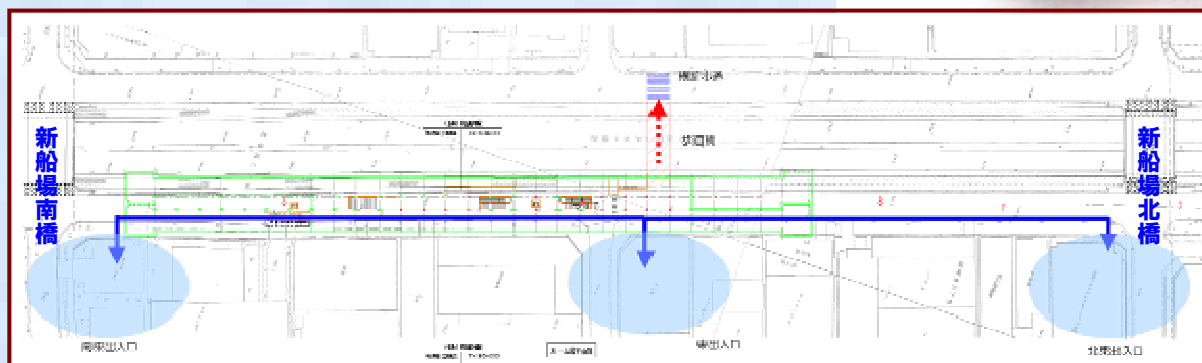
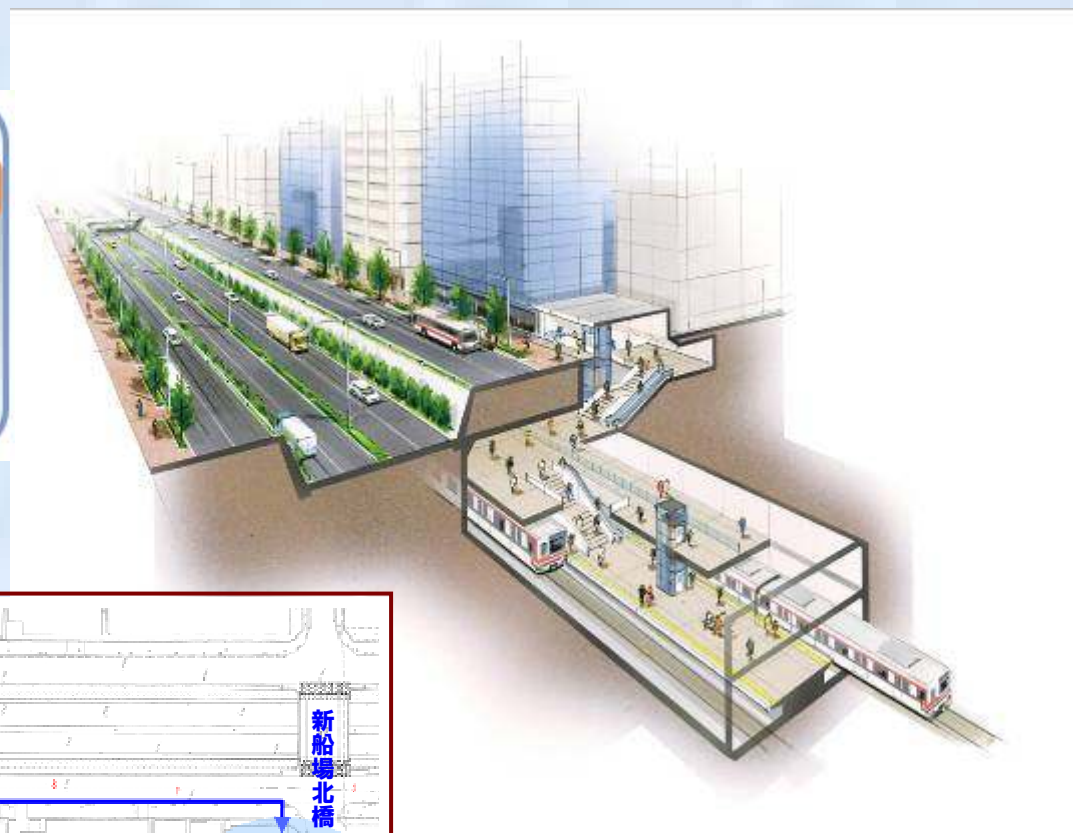
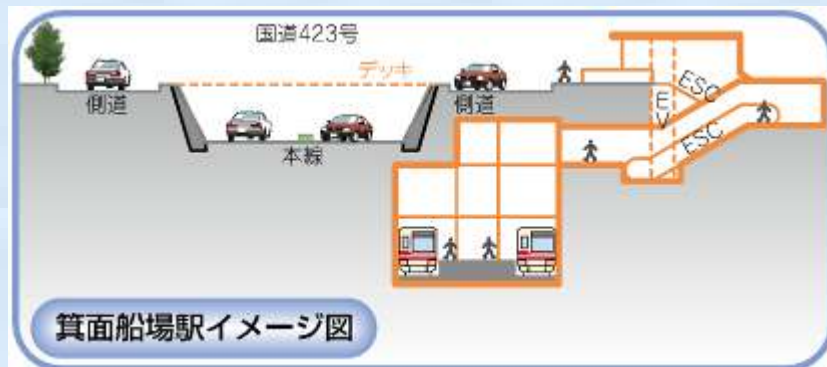
# 北急延伸の取り組み状況

## 1. 整備計画案(1) ~ルート及び駅位置~



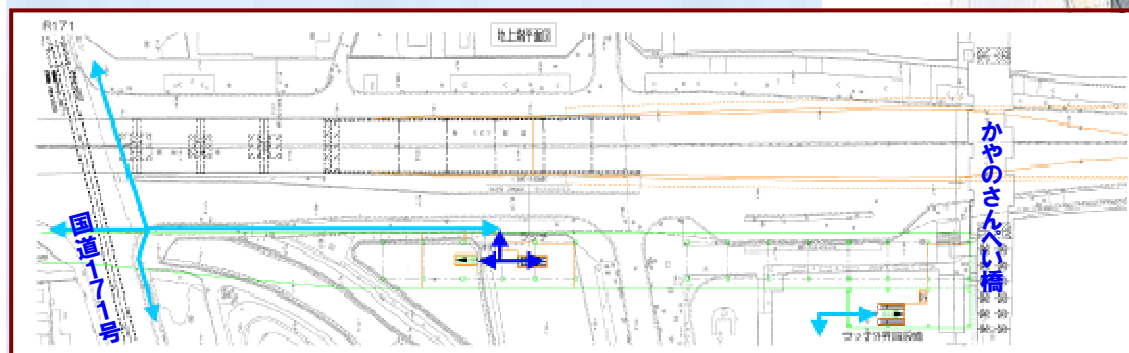
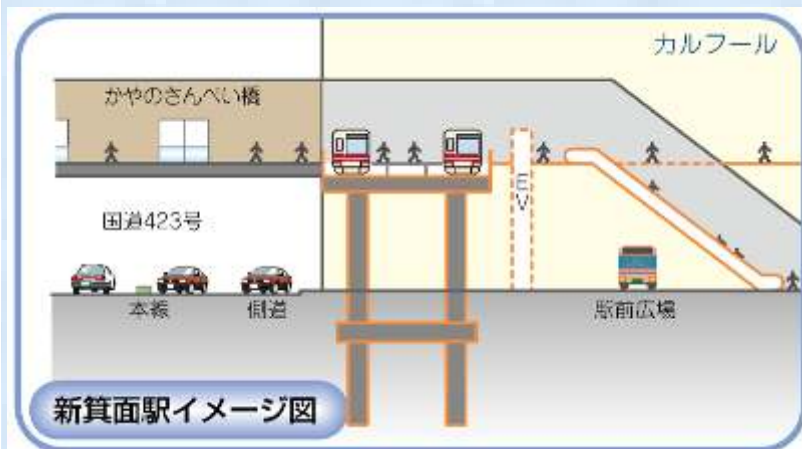
**延長 L = 2.5 km**  
(地下駅である千里中央駅から新箕面駅まで全て地下式よりも途中で高架式になる「地下式+高架式」が有力案)

# 1. 整備計画案(2) ～(仮称)箕面船場駅の計画～



- ・ 構造：地下式（地形上高架式は不可能）
- ・ 形状：延長  $L = 230\text{m}$ 、深さ  $H = 22\text{m}$

# 1. 整備計画案(3) ～(仮称)新箕面駅の計画～



- ・ 構造：高架式 (地下式も可能であるが高コスト)
- ・ 形状：延長 $L = 220\text{m}$ 、高さ $H = 5.2\text{m}$

# 1. 整備計画案(4) ～概算建設費・需要～

## ○概算建設費

地下式＋高架式(有力案):約 420億円(精査中) [すべて地下式:約 560億円]

※過年度の検討より、既存土質調査結果を踏まえたトンネル工法の見直し等により、コスト縮減が図れた。

## ○需要 : 約 52,000人/日(精査中)

## ○駅乗降者数

(仮称)新箕面駅:約39,500人/日

(仮称)箕面船場駅:約12,500人/日

- ・最新の需要予測モデルで予測
- ・人口等は最新データで時点修正
- ・高架案、加算運賃60円の場合

## 【参考】周辺の鉄道駅の乗降者数

駅名	乗降者数(人/日)
北大阪急行 千里中央駅	93,259
北大阪急行 桃山台駅	38,911
阪急 箕面駅	16,891
阪急 牧落駅	7,980
阪急 桜井駅	10,994
阪急 北千里駅	28,600
大阪モノレール 千里中央駅	29,879
JR 茨木駅	91,296

出典：平成20年版都市交通年報



事業化に向け、2～3割少ない35,000～40,000人でも  
採算が確保できるスキームにしていくことが必要

# (参考)社会資本整備総合交付金 パッケージのイメージ

## 《鉄道延伸を前提とした総合的な都市交通戦略とまちづくり(展開予定)》

