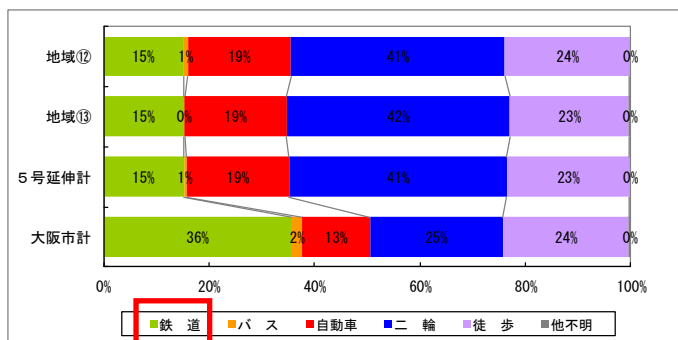


#### (4) 沿線の交通状況

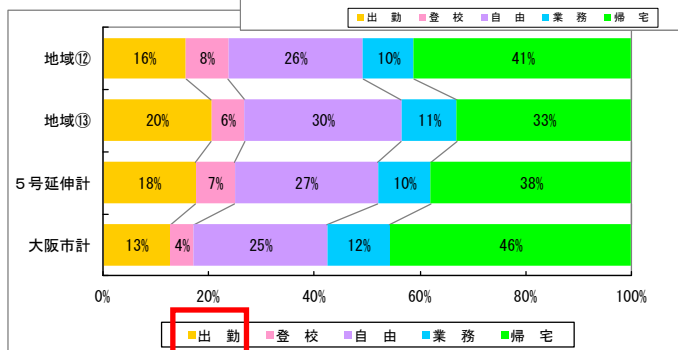
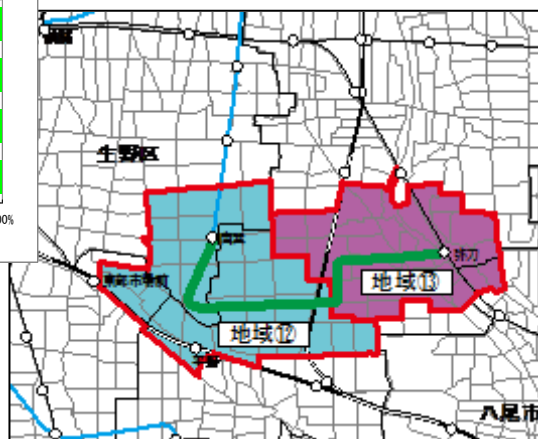
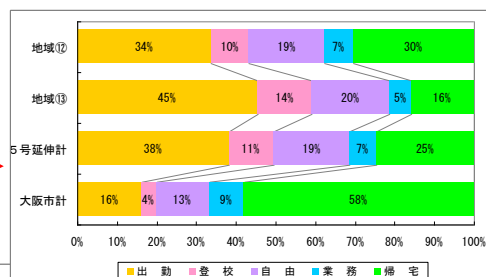
##### ① 沿線地域の交通特性 (交通手段・交通目的)

沿線は、大阪市全体と比較して、鉄道分担率が低く、二輪分担率が高い。また、目的別では出勤目的が高く、沿線からの通勤が多いと考えられる。

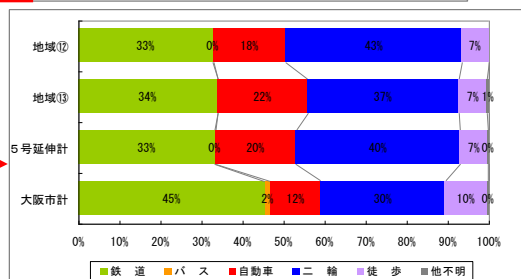
沿線内では特に、沿線⑬（東大阪市内）で出勤目的が高く、東大阪市内から大阪市内への通勤需要があるものと考えられる。



鉄道トリップの目的構成



出勤トリップの手段構成



※発生ベースによる集計  
集計地域がパーソントリップ調査ゾーンに比べて小さいため、面積比で案分して算出している。  
二輪=バイク+自転車

資料：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図 4-12 沿線の交通手段割合と交通目的割合

② 沿線地域からの鉄道利用駅及びトリップの目的地分布

<地域⑫>

広範囲の駅を利用しており、鉄道利用に関して不便地域となっている。沿線地域からの目的地は、周辺部の他、鉄道の利用の考えられるトリップとしては、大阪市中央区への長トリップも分布している。

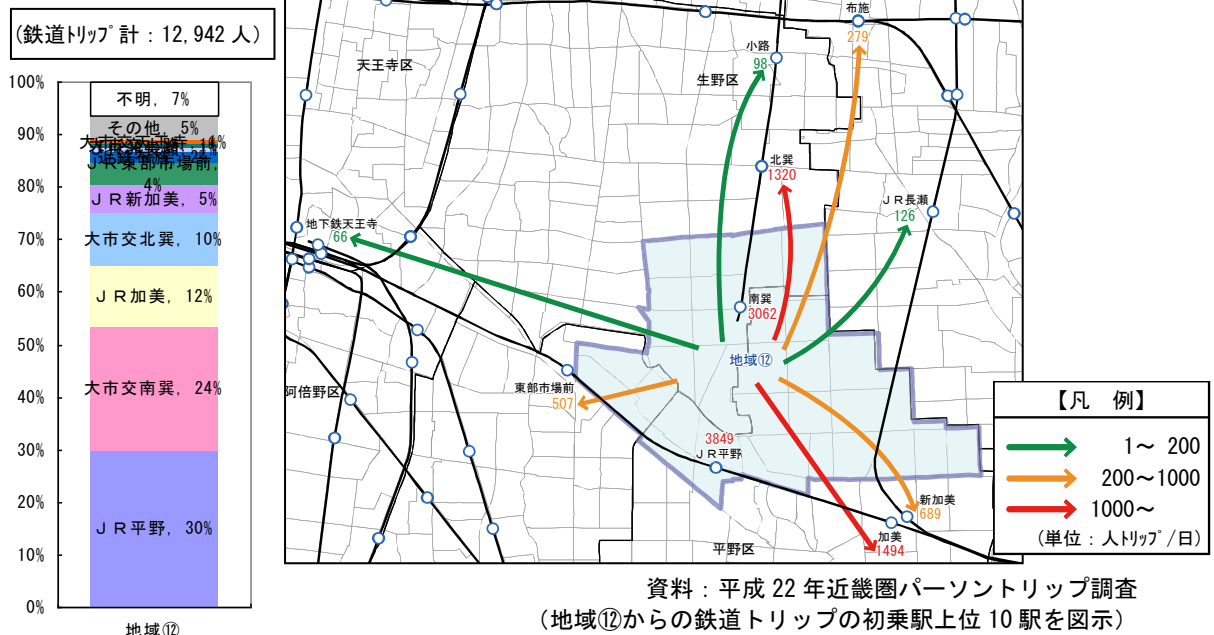


図 4-13 沿線地域からの初乗駅構成比と初乗駅分布<地域⑫>

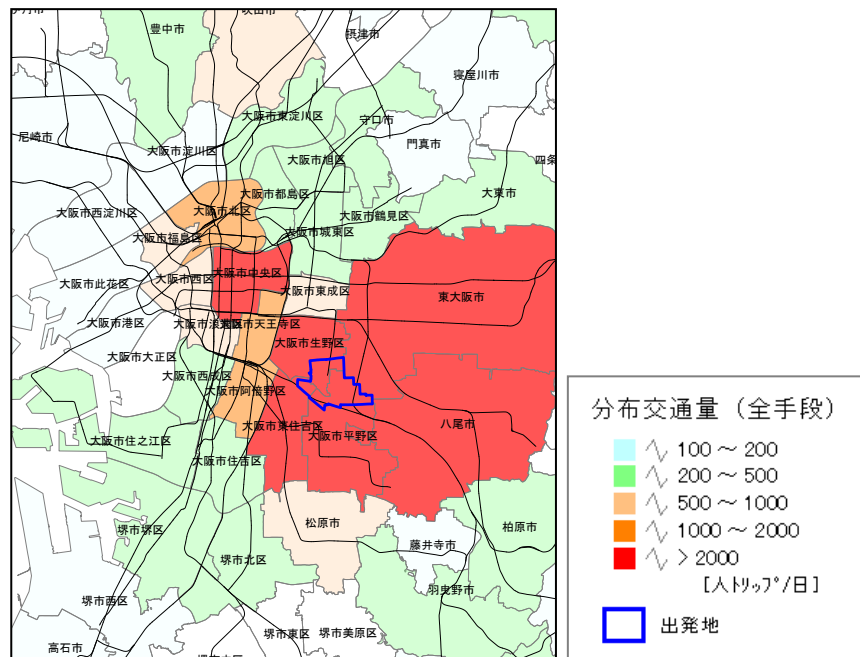
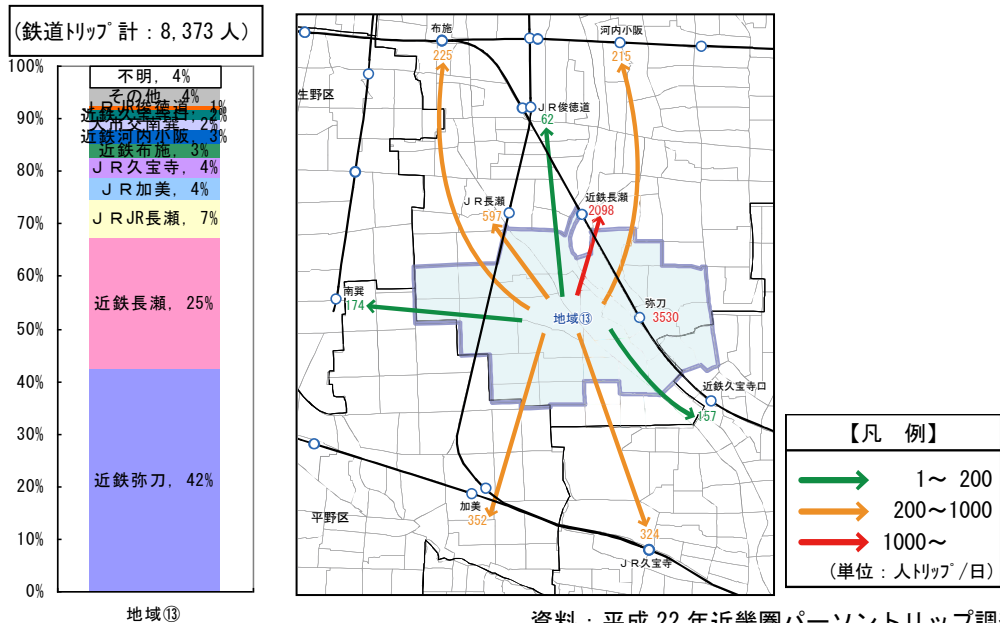


図 4-14 沿線の地域別目的地分布・全交通手段トリップ<地域⑫>

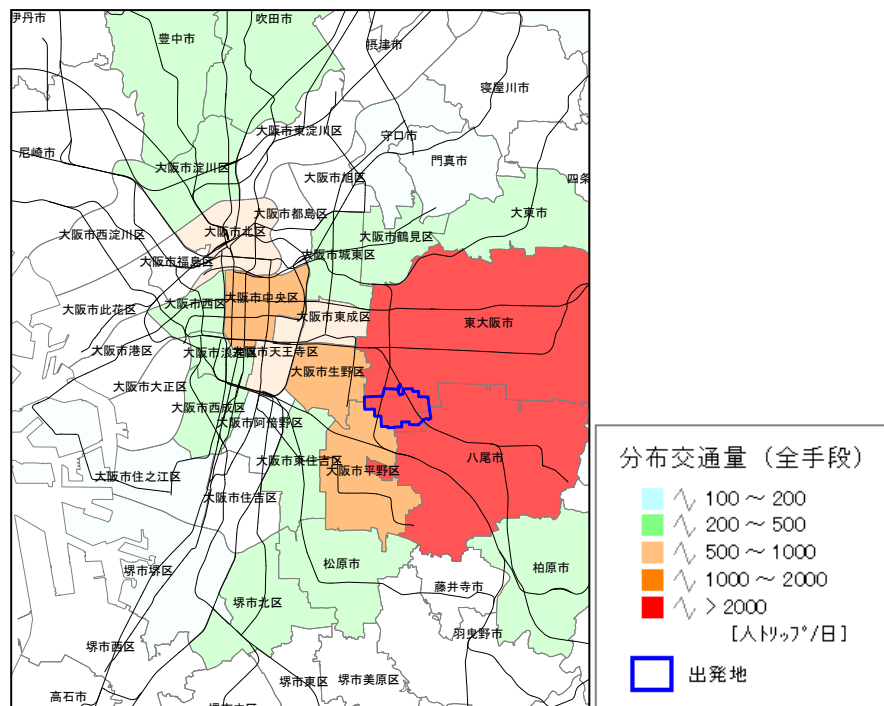
<地域⑬>

広範囲の駅を利用しており、鉄道利用に関して不便地域となっている。東大阪市や八尾市等、東部へ向かうトリップが多くみられる。



資料：平成22年近畿圏パーソントリップ調査  
(地域⑬からの鉄道トリップの初乗駅上位10駅を图示)

図 4-15 沿線地域からの初乗駅構成比と初乗駅分布<地域⑬>



資料：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図 4-16 沿線の地域別目的地分布・全交通手段トリップ<地域⑬>

### (5) 沿線の特徴と今後の課題

沿線地域は区画が整序化されておらず、都市計画道路事業の進捗も未定であることから、導入空間の検討が必要となる。

また、おおさか東線の新駅が設置されることから、これによる鉄道利用不便地域の解消も踏まえた検討が必要である。



図 4-17 第5号線延伸線沿線の特徴と課題