

東 大 阪 市 総 合 交 通 戦 略

令和元年 11 月

東 大 阪 市

はじめに

本市は、全国高等学校ラグビーフットボール大会やラグビーワールドカップ2019の開催地であり、ラグビーを楽しむ全ての人々のあこがれの地である東大阪市花園ラグビー場を有するラグビーのまちとして知られています。また、工場密度が全国1位で中小モノづくり企業が集積するモノづくりのまち、4つの大学が位置し約3万人の学生が集う大学のまちとしても知られています。



これら本市の特色あるまちづくりや、人やモノの流れ、市民の暮らしやすさを支えているのは、利便性の高い交通環境です。本市には現在、鉄道が6路線26駅、路線バスが17路線運行されており、これらを利用する事で大阪市内はもとより、京都・神戸・奈良などへ1時間以内でアクセスでき、大阪の玄関口である新大阪駅にも直結、関西国際空港、大阪国際空港へ向かうリムジンバスも運行されています。また、高速道路は東西に阪神高速13号東大阪線、南北に近畿自動車道が整備され、日本夜景遺産にも選ばれた東大阪ジャンクションで両路線が接続していることから、近畿各地の主要都市へ車でのアクセスも非常に便利です。

このように本市の交通環境は都市の魅力を構成する重要なピースではありますが、一方、近年の人口減少・少子高齢化により、公共交通を取り巻く環境が全国的に変化し、利用者の減少、公共交通サービスの低下、移動困難者の増加などが危惧されています。本市においても交通環境の悪化は、都市の魅力低下、都市の衰退に繋がる恐れがあり、本市が主体的に地域の交通を考えていく必要があることから、この度『東大阪市総合交通戦略』を策定いたしました。

東大阪市総合交通戦略では、本市の交通の現状と課題を整理し、「鉄道駅を中心とした誰もが利用しやすい交通環境づくり」を基本方針に、安全安心な交通環境を確保するとともに、大阪モノレール南伸を契機に交通環境の利便性をさらに高め、都市のさらなる発展を目指してまいります。

この戦略の実現にあたっては、市民の皆様・交通事業者・行政が協働し、まちづくりに取り組む必要があります。市民の皆様・交通事業者におかれましては、今後ともより一層のご協力を賜りますようお願いいたします。

結びに、東大阪市総合交通戦略策定にあたりまして、ご協力いただきました東大阪市総合交通戦略検討協議会委員、並びに関係者の皆様に、心からお礼申し上げます。

令和元年11月

東大阪市長 野田 義和

目 次

東大阪市総合交通戦略

1 東大阪市総合交通戦略について.....	1
1.1 背景と目的.....	1
1.2 構成.....	2
1.3 本戦略の位置づけ.....	3
2 東大阪市における都市交通の現状と課題.....	4
2.1 東大阪市の概況.....	4
2.1.1 概況.....	4
2.1.2 人口.....	5
2.2 人の動き.....	7
2.2.1 移動トリップ数.....	7
2.2.2 交通分担率.....	8
2.2.3 通勤・通学による流動数.....	9
2.3 道路交通の状況.....	11
2.3.1 道路交通網.....	11
2.3.2 都市計画道路の整備状況.....	11
2.3.3 駅前交通広場の整備状況.....	12
2.3.4 歩道の整備状況.....	12
2.3.5 道路交通量.....	13
2.3.6 主要渋滞箇所.....	14
2.3.7 自動車の利用状況.....	15
2.3.8 自転車の利用状況.....	16
2.4 公共交通の状況.....	17
2.4.1 鉄道.....	17
2.4.2 路線バス.....	20
2.4.3 高速バス.....	21
2.4.4 タクシー.....	22
2.5 市民の意見.....	23
2.5.1 市民意識調査.....	23
2.5.2 市民アンケート調査.....	24
2.6 現状のまとめ.....	25
2.7 課題整理.....	26

3 東大阪市総合交通戦略の方向性	27
3.1 本市の将来都市像	27
3.1.1 総合交通戦略における将来都市像	27
3.2 本市が目指す将来都市交通体系	29
3.2.1 総合交通戦略における基本方針	29
3.2.2 総合交通戦略における対象区域および目標年次	29
3.2.3 総合交通戦略における地域別目標	30
3.3 目標達成に向けた施策方針	31
3.3.1 地域別の SWOT 分析	31
3.3.2 本市の目指すべき都市交通から見た施策方針	32
3.4 各モードの役割整理	33
4 目指す都市交通体系の実現に向けた施策の展開	35
4.1 施策展開の方向性	35
4.2 効果的な施策パッケージとその展開	36
4.3 実施プログラム	42
4.4 施策の優先度	67
4.5 優先度の高い大阪モノレール南伸を中心とした施策パッケージ	69
5 東大阪市総合交通戦略の評価指標	72
5.1 評価指標の考え方	72
5.2 施策方針ごとの評価指標	72
5.2.1 施策方針1の評価指標	72
5.2.2 施策方針2の評価指標	73
5.2.3 施策方針3の評価指標	73
5.3 評価指標の目標値	74
5.3.1 各指標の目標値の設定	74
5.3.2 目標値一覧	78
6 東大阪市総合交通戦略の推進に向けて	79
6.1 推進管理	79
6.2 施策の推進体制	80
6.2.1 庁内での推進体制	80
6.2.2 関係機関との推進体制	80
東大阪市総合交通戦略検討協議会 会員名簿	81
用語集	82

1 東大阪市総合交通戦略について

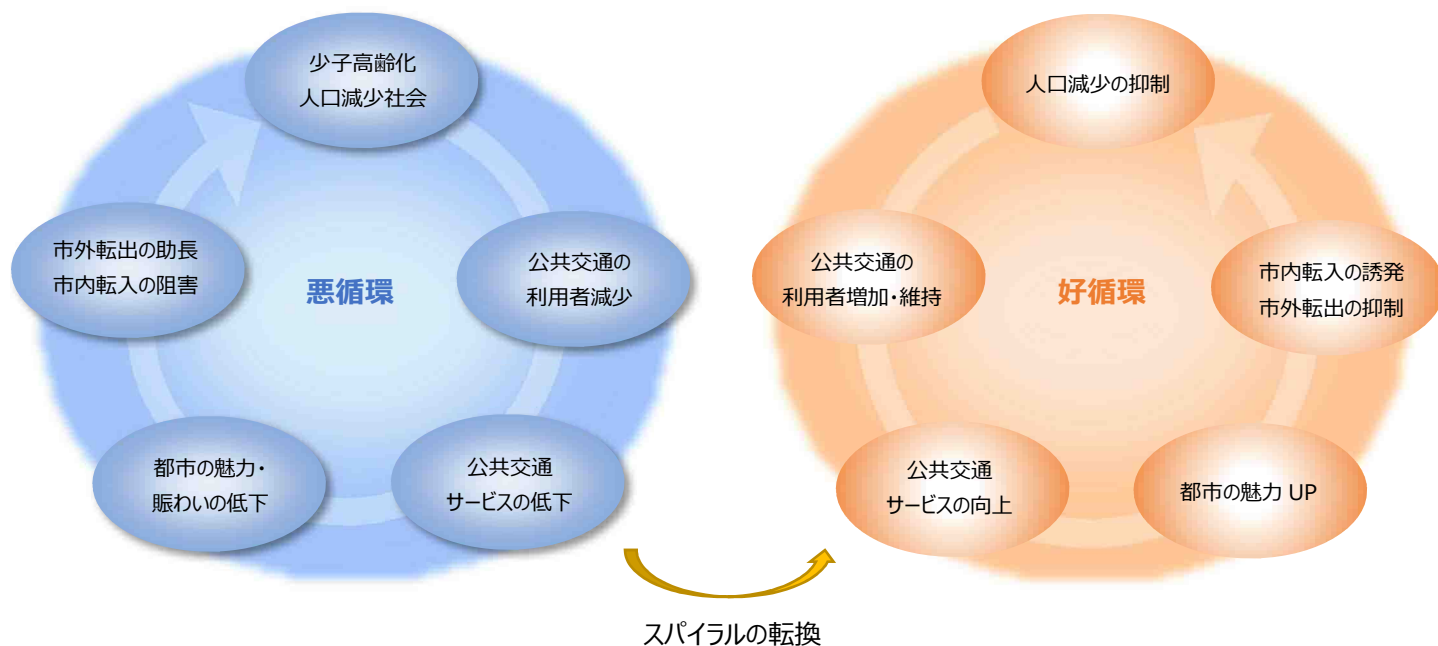
1.1 背景と目的

本市では、平成 21 年度に「第 2 次総合計画後期基本計画」を策定し、その部門別計画「安全で住みよいまちづくり」を実現する取組みの一つとして「安全で便利な交通機関や道路のあるまち」を位置づけています。現在、市域では道路と鉄道の立体交差化を進め、交通渋滞の解消や事故防止、鉄道で分断された地域の一体化などに努めていますが、今後も道路や駅前空間の整備や、バス路線の充実を事業者に働きかけ、誰もが利用しやすい交通機関について検討するものとしています。

公共交通の基幹軸となる鉄道路線については、現在 JR 学研都市線・JR おおさか東線・近鉄奈良線・近鉄大阪線・近鉄けいはんな線・大阪メトロ中央線が運行しています。そのうち近鉄奈良線については、連続立体交差事業を推進しており、それに伴った周辺整備（都市計画道路、駅前交通広場等）を進めています。また平成 31 年 3 月には大阪モノレールに関する都市計画決定を行い、令和 2 年度より事業を開始する予定であり、交通を取り巻く環境は変化していくことが想定されます。

また、近年の少子高齢化、人口減少が今後一層進めば、公共交通に対する需要が減少し、利用者の確保が困難になり、公共交通サービスの低下が予測されます。本市においても交通環境の悪化は、都市の魅力低下、都市の衰退に繋がる恐れがあります。

このような状況下で、行政として都市交通の将来像を明確にし、中長期的な総合的かつ戦略的な交通施策を展開するために、東大阪市総合交通戦略（以下「本戦略」）を策定します。



1.2 構成

本戦略は、次のとおり全6章で構成されており、本市の交通に関する現状と課題を把握した上で、本戦略の方針を定めます。その方針に基づき、本市が目指す将来都市像に寄与する交通体系の実現に向けた施策を整理します。そして、最後に評価指標や推進体制を設定し、本戦略をまとめます。

第1章 東大阪市総合交通戦略について

第2章 東大阪市における都市交通の現状と課題

第3章 東大阪市総合交通戦略の方向性

第4章 目指す都市交通体系の実現に向けた施策の展開

第5章 東大阪市総合交通戦略の評価指標

第6章 東大阪市総合交通戦略の推進に向けて

1.3 本戦略の位置づけ

東大阪市総合交通戦略は、本市の最上位計画である『東大阪市第2次総合計画（平成15年2月策定）』における交通分野に関する目標の実現に向けて、施策の推進に取り組むものです。

『東大阪市第2次総合計画基本構想』では、本市の将来都市像「夢と活力あふれる 元気都市・東大阪」を実現するための施策体系の1つとして、総合的な都市交通環境の充実という項目を掲げており、高齢化社会に必要な公共交通機関の充実に努めると共に道路ネットワークの完成を目指し、交通関連施設を整備し、総合的な交通環境の充実を図ると記載されています。

また、交通施策の実施にあたり、まちづくり施策と一体的な推進が必要となるため、都市計画に関する基本方針を定めた『東大阪市都市計画マスタープラン（平成25年3月改定）』やコンパクトシティの実現に向けた『東大阪市立地適正化計画（平成31年3月公表）』との連携を図ります。また、本市が定めた各種の計画における、交通に関する施策・事業についても本戦略の中に位置付け、分野を超えた総合的な交通に関する施策を推進すると共に、令和元年度策定予定の（仮称）東大阪市国土強靱化地域計画との連携を図ります。



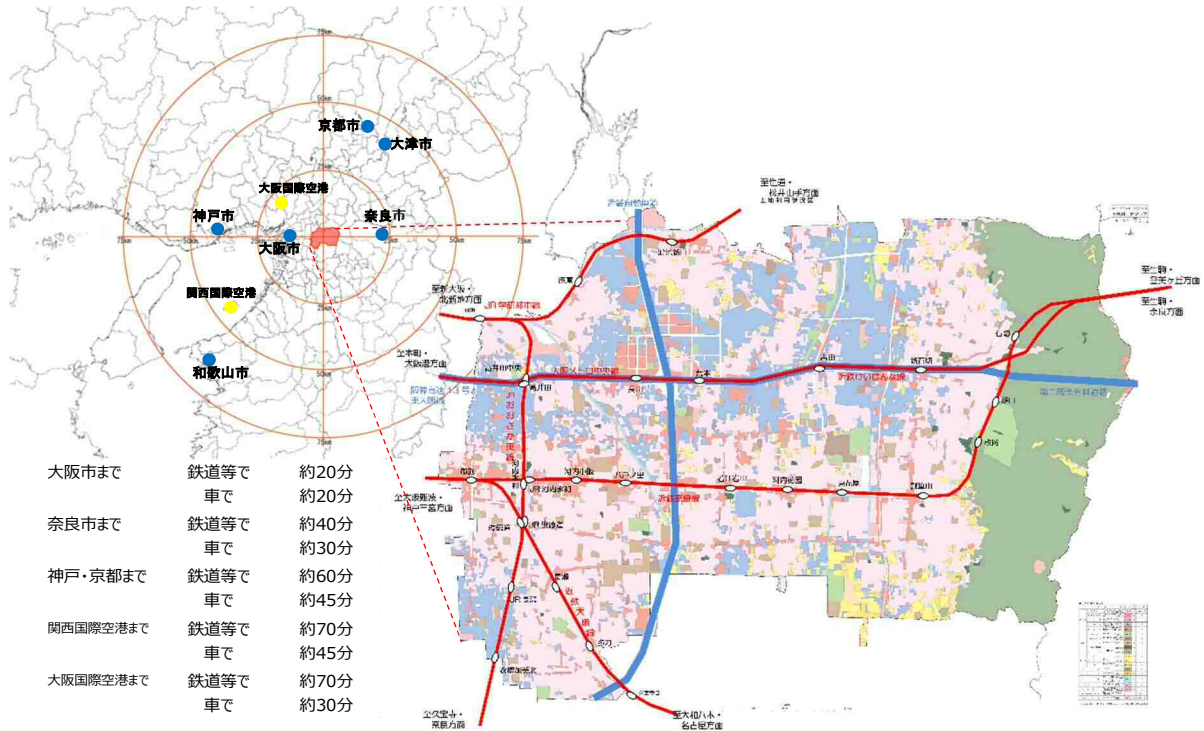
2 東大阪市における都市交通の現状と課題

2.1 東大阪市の概況

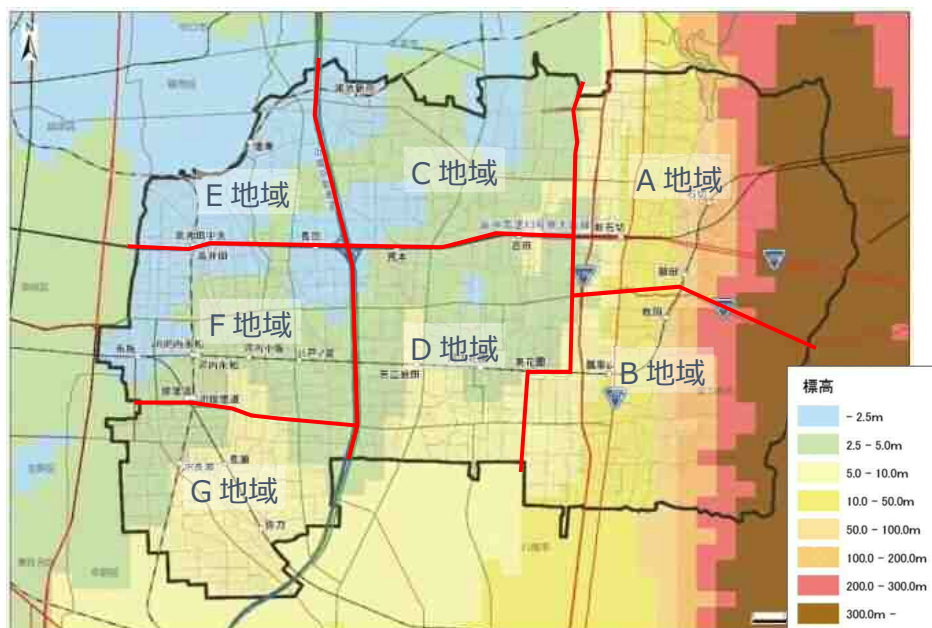
2.1.1 概況

本市は大阪東部に位置し、大阪市、大東市、八尾市、奈良県に隣接する、東西 11.2km、南北 7.9km、面積 61.78 平方 km、人口約 50 万人の都市です。東部には生駒山系が連なっており、山麓部に住宅が立地する一方、中部から以西については河内平野が広がり、平坦な地形に市街地が形成されています。また、近畿地方の主要都市から概ね 50km 圏内であり、1 時間程度で移動できます。

本市の概況図

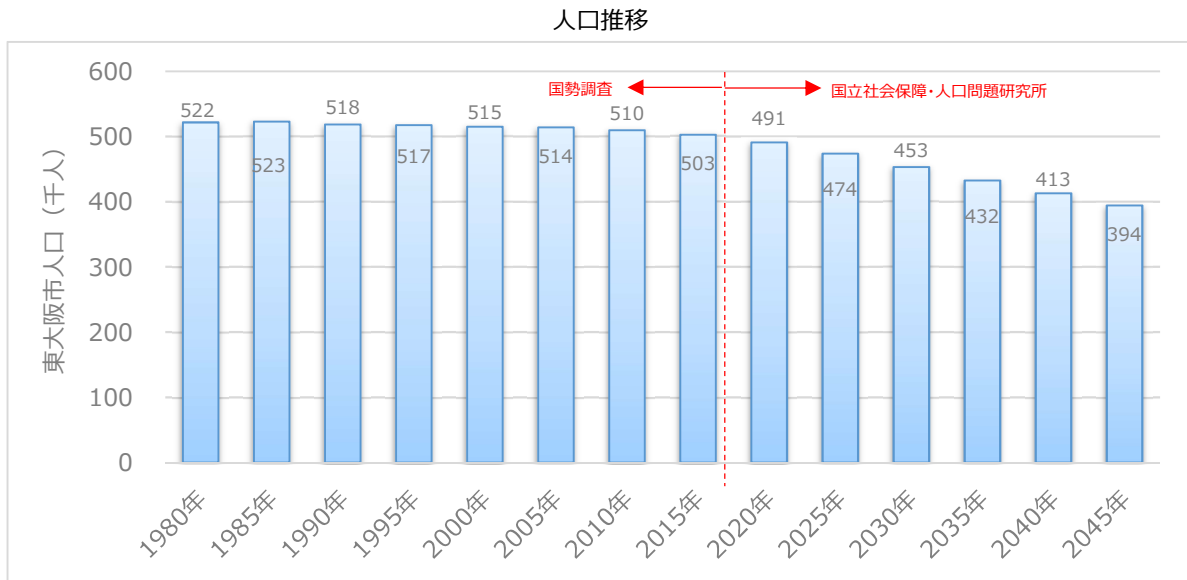


本市の標高

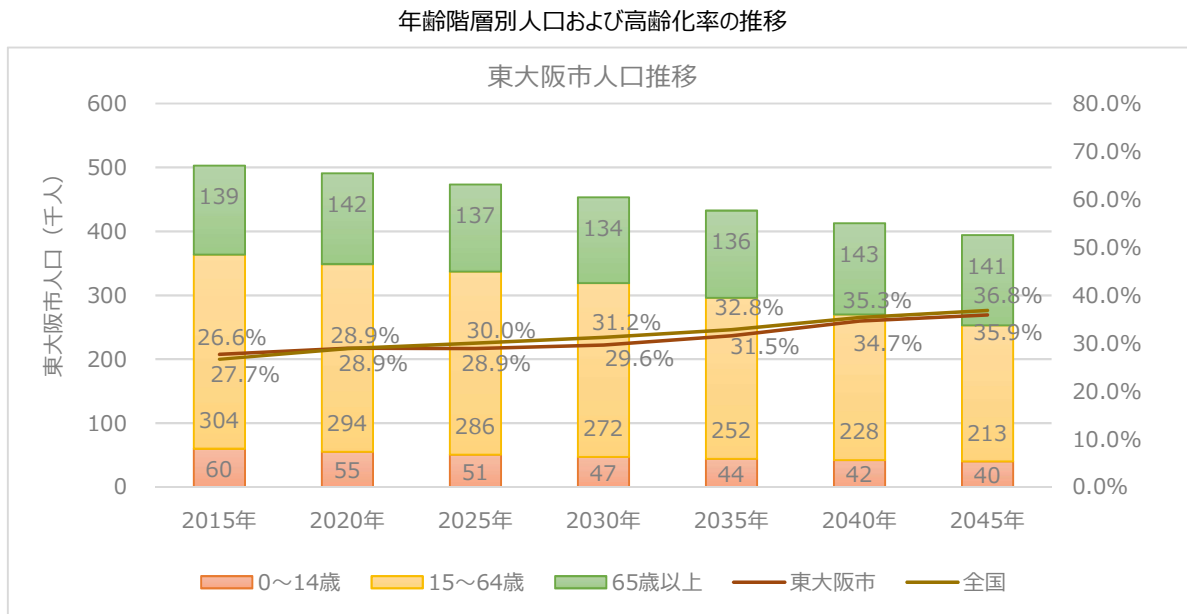


2.1.2 人口

本市の人口は、1970年以降50万人以上を維持して今に至っていますが、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口を見ると、今後急速に人口減少に転じると予測されており、2045年には人口40万人を下回るとされています。また年齢階層別の人口割合を見ると、2045年には高齢者の割合が約36%に達する見込みであり、全国平均と同様に本市の高齢化率は徐々に高まっていくと予測されています。



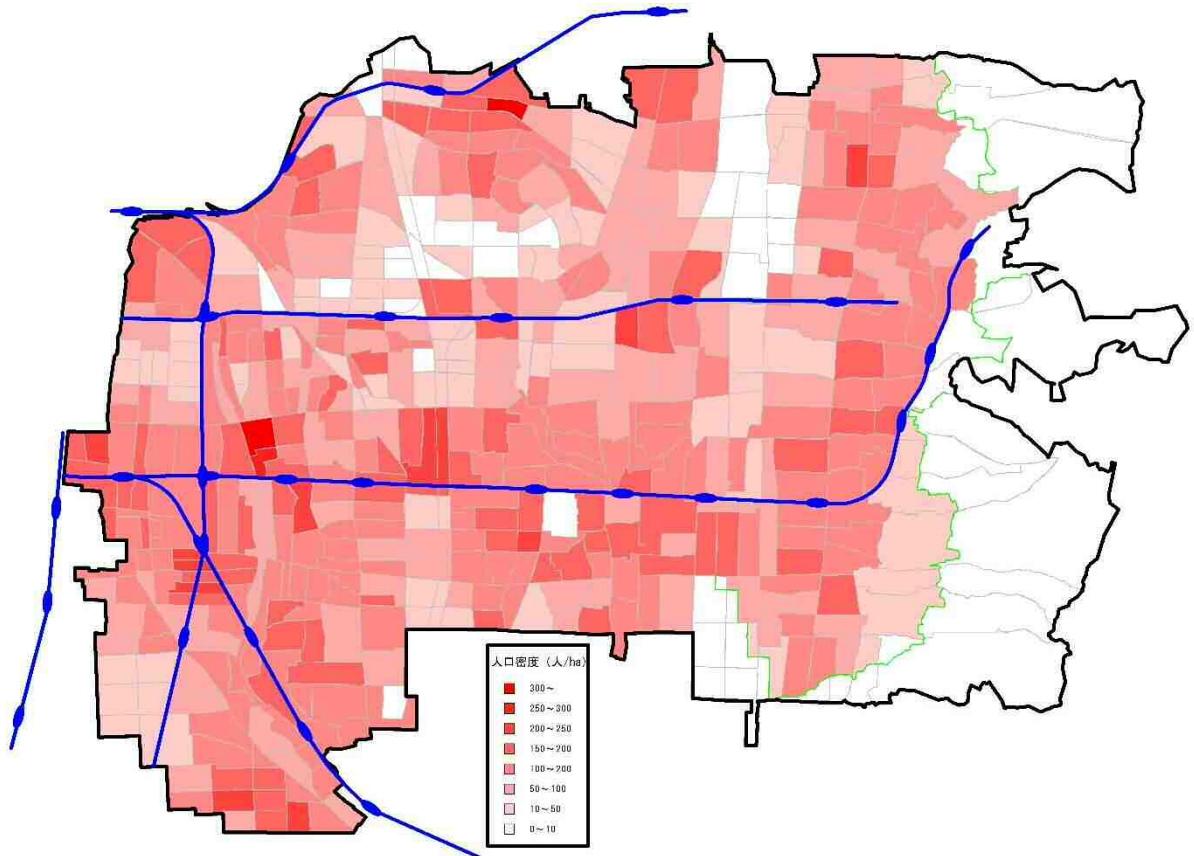
(H27 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所人口予測より)



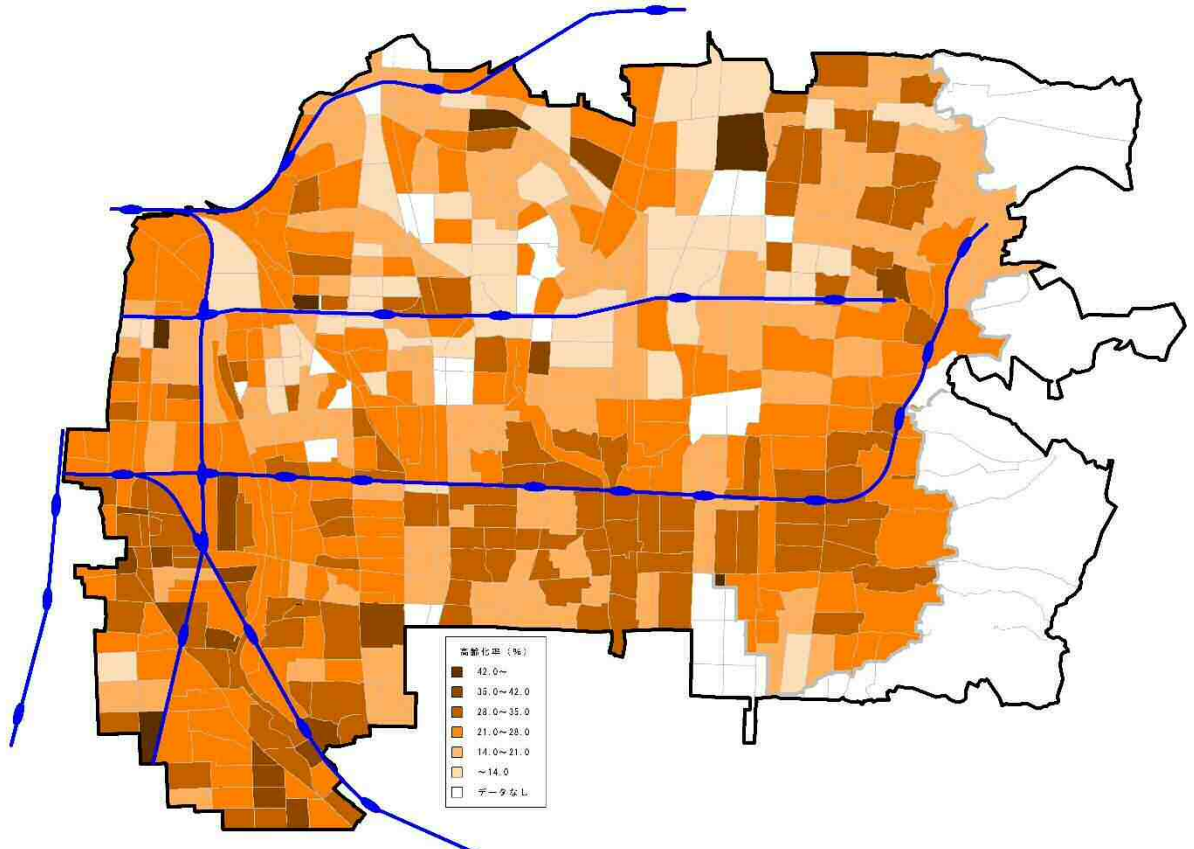
(H27 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所人口予測より)

次に、町丁目ごとの人口密度および高齢化率を見ると、駅周辺の人口密度が高く、まちの発展が早かった近鉄奈良線および近鉄大阪線周辺での高齢化率が高い傾向となっています。

人口分布 (H22)



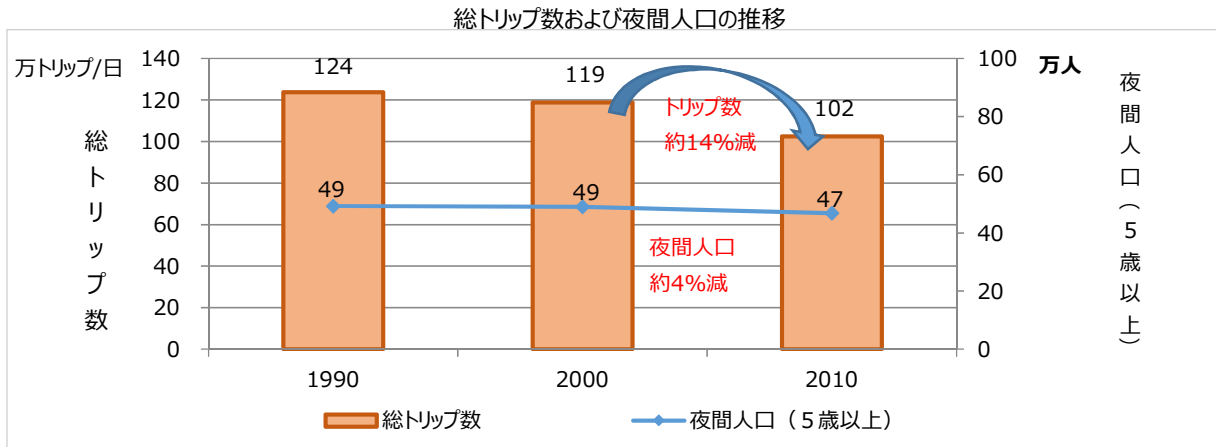
高齢化率分布 (H22)



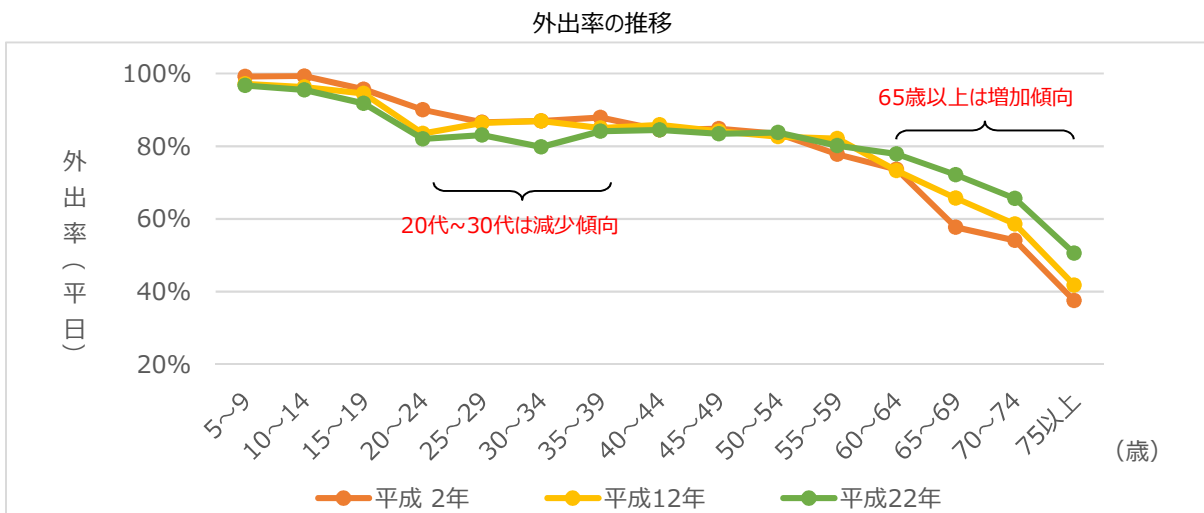
2.2 人の動き

2.2.1 移動トリップ数

本市域におけるトリップ数の推移を見ると、夜間人口の減少率よりトリップの減少率が高く、平成12年（2000年）からの10年で約14%減少しています。また外出率は20代、30代では減少傾向であり、65歳以上においては増加傾向となっています。



(H22 パーソントリップ調査より)



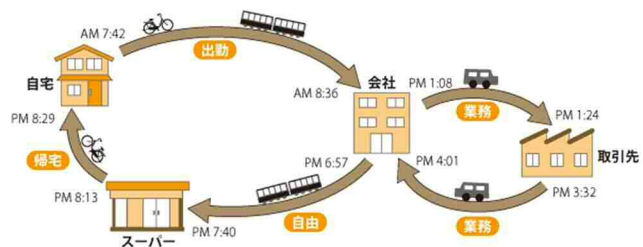
(H22 パーソントリップ調査より)

●トリップとは??

ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。

●パーソントリップ調査とは??

交通に関する実態調査として、最も基礎的な調査のひとつ。「どのような人が」「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような目的で」「どの交通手段で」移動しているかを調査し、人の一日の動きを把握したもの。交通実態を把握できるデータとして、交通計画、道路計画、防災計画などに活用されている。

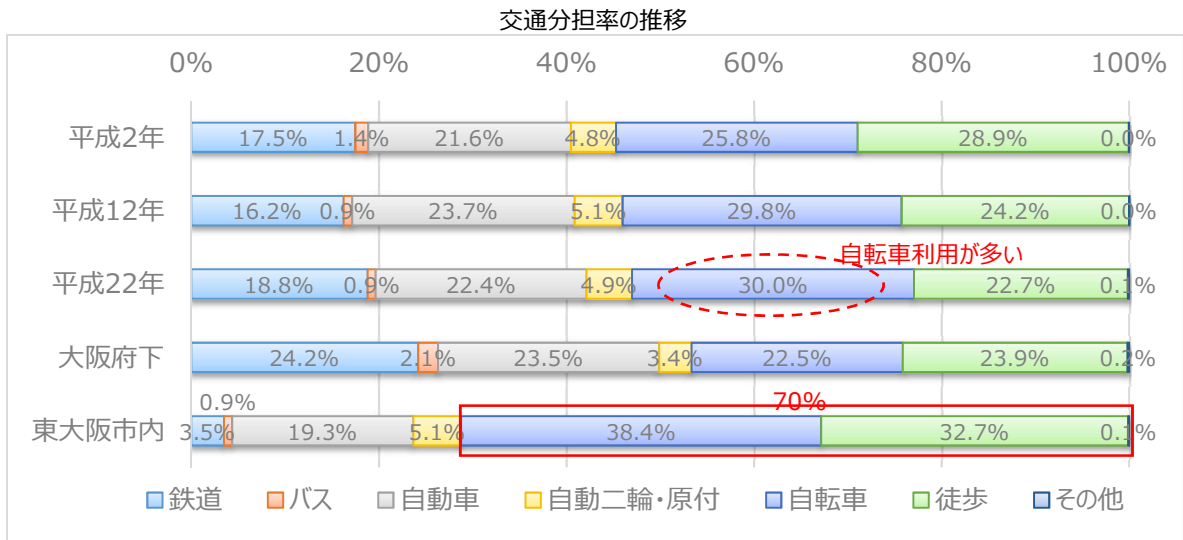


※ある一日において、上図のような移動をした場合、一日のトリップ数は5となる。

2.2.2 交通分担率

本市の交通分担率は、鉄道バスの公共交通利用者が20%弱程度で大阪府下の平均より低く、その分自転車利用が多いという傾向にあります。特に市内の移動については、7割が徒歩と自転車になっています。

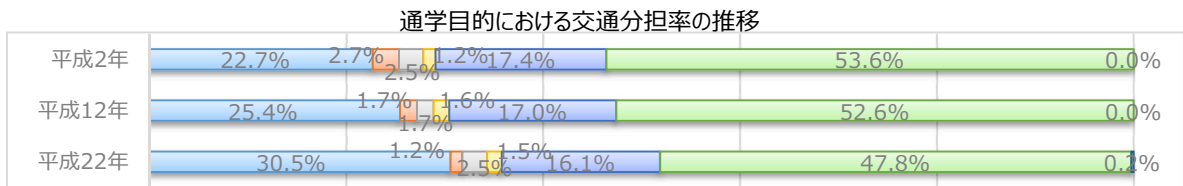
また、目的別の交通分担率を見ると、出勤目的の自転車利用が増加しており、自由目的における自動車利用が増加しています。ちなみにここでいう自由目的とは、出勤・登校・業務以外の目的であり、通院や買い物、レクリエーションなどの私的な目的を指します。



(H22 パーソントリップ調査より)



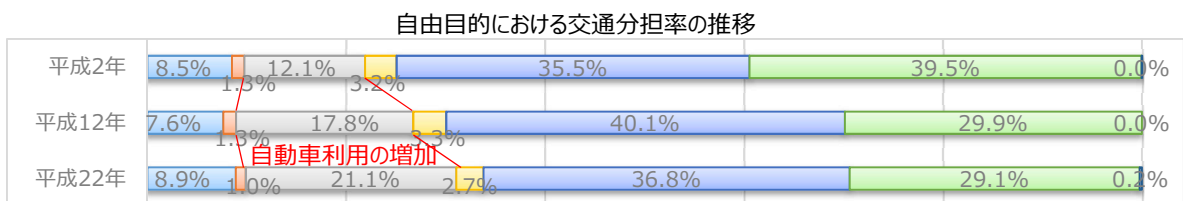
(H22 パーソントリップ調査より)



(H22 パーソントリップ調査より)



(H22 パーソントリップ調査より)



(H22 パーソントリップ調査より)

2.2.3 通勤・通学による流動数

本市の通勤通学の状況においては、近年、市内に住んでいて市内で働いている人の数は減少しており、通勤・通学において市外への流出、市外からの流入が増えています。しかし、流動数の多い5市を見ると、H22年に比べ概ね減少していることから、流動がより多様化していることが予測され、通勤・通学の距離が長くなっていることが想定されます。

通勤通学時の交通手段について分析すると、交通手段が1手段のみの場合は、大阪府外においては流入流出ともに、70%が鉄道で25%が自動車となっており、流入流出での差異は見られないが、大阪府内の他市との流動では、流出に比べ流入での自動車利用が多くなっており、自動車移動の割合が10%ほど高くなっています。また市内における通勤手段としては自転車が半分以上を占めています。

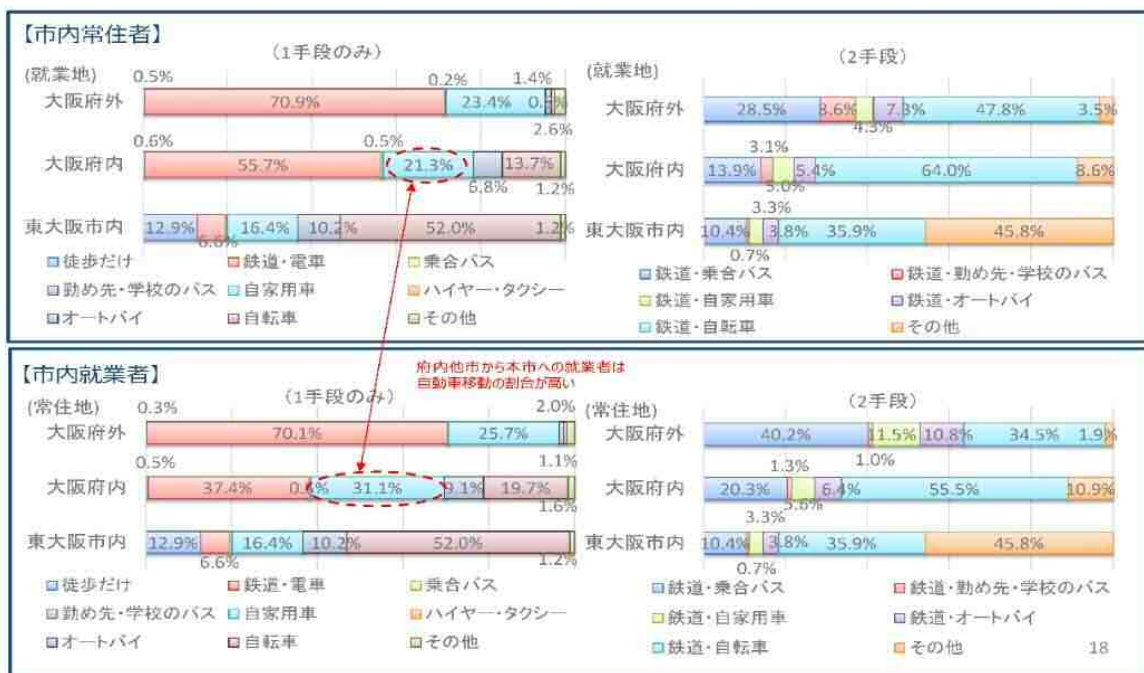
通勤・通学における流動数



(H27 国勢調査より)

※()内はH22データ

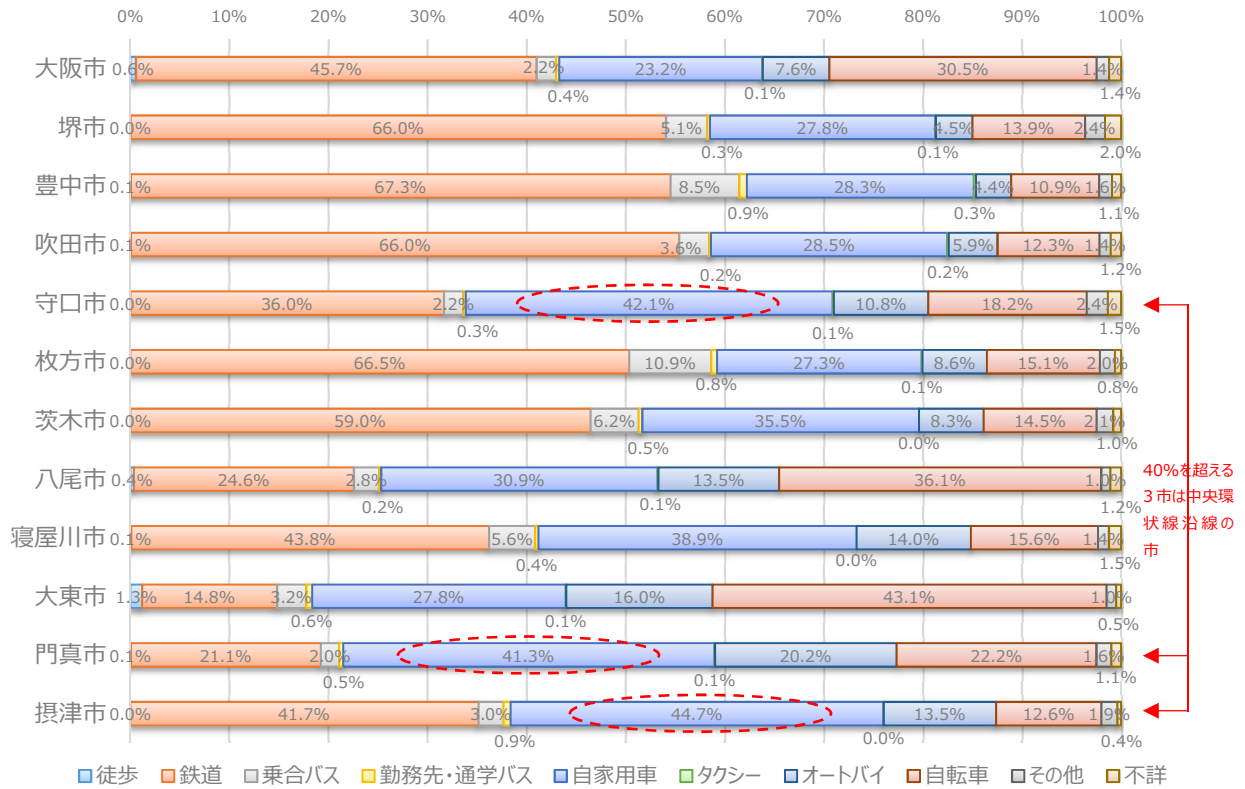
通勤・通学における移動手段割合



(H22 国勢調査より)

市町村ごとの東大阪市への通勤における交通手段割合を分析しますと、自動車利用が多い順に、摂津市、守口市、門真市となっており、40%以上が自動車利用となっています。この3市は大阪中央環状線沿線の都市であり、鉄道での移動が不便なため、自動車を利用していることが考えられます。また隣接している市からは自転車が多く、移動距離が遠くなると鉄道利用が多くなる傾向となっています。

市内就業者の常住地別通勤・通学手段割合



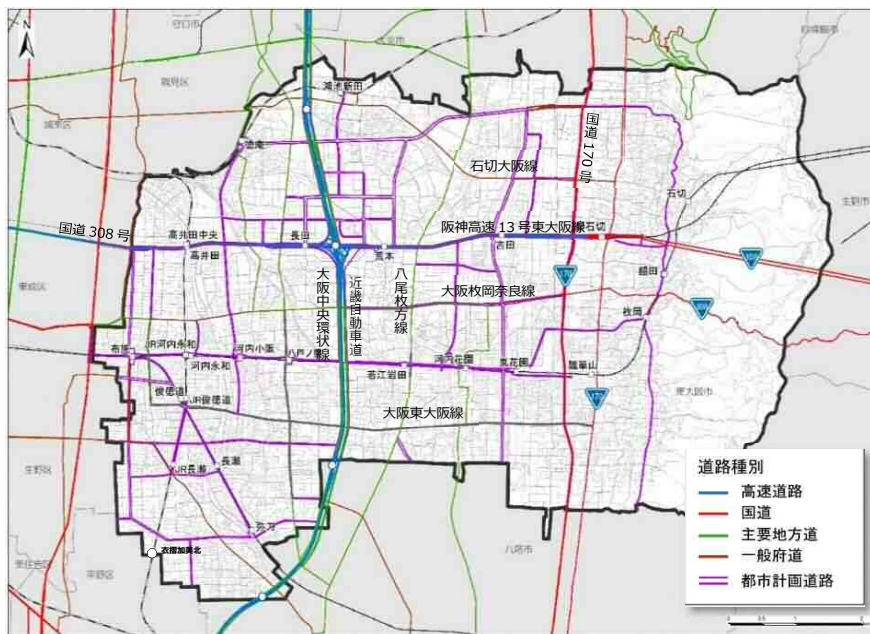
(H22 国勢調査より)

2.3 道路交通の状況

2.3.1 道路交通網

本市の道路網は、東西方向、南北方向に格子状に形成されており、高速道路は、市のほぼ中央部を、南北に近畿自動車道が、東西に阪神高速 13 号東大阪線が整備され、東大阪 JCT で両路線が接続しています。一般国道は、市の東部を南北方向に国道 170 号が、市のほぼ中央を東西方向に国道 308 号が位置しています。これらを補完する形で府道等が整備されており、東西方向では大阪東大阪線、石切大阪線、大阪枚岡奈良線が、南北方向では大阪中央環状線、八尾枚方線等が整備されています。

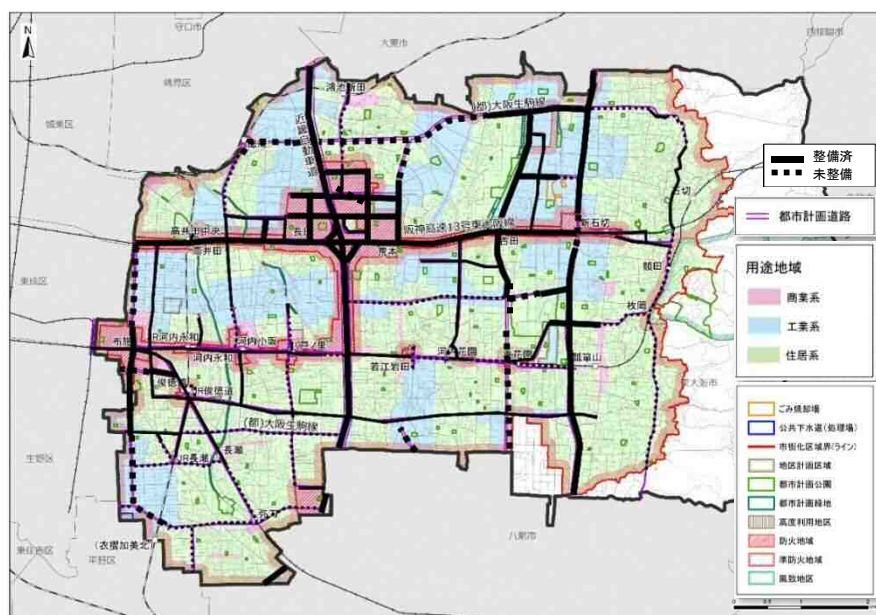
東大阪市の道路網



2.3.2 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は東西南北の格子状に計画されていますが、一部未整備であり、様々な箇所でもッシングリンクとなっています。

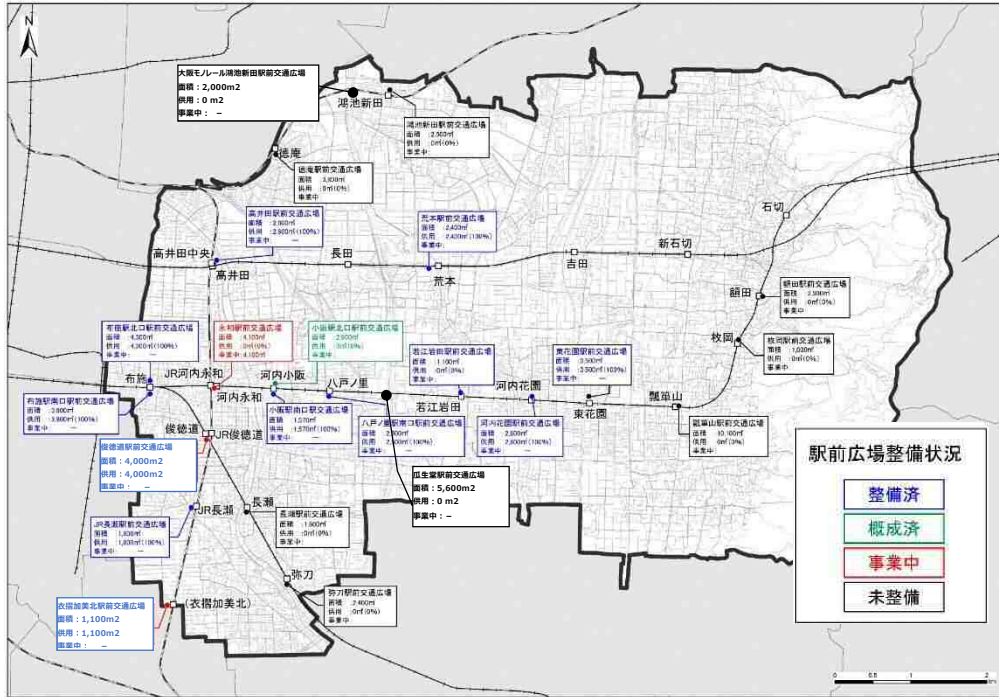
都市計画道路の整備状況



2.3.3 駅前交通広場の整備状況

本市で計画されている駅前交通広場は23箇所あり、そのうち13箇所が整備済み、1箇所が事業中となっています。また、現在バス路線が乗り入れているが、交通結節点となる駅前交通広場が未整備な箇所も存在します。

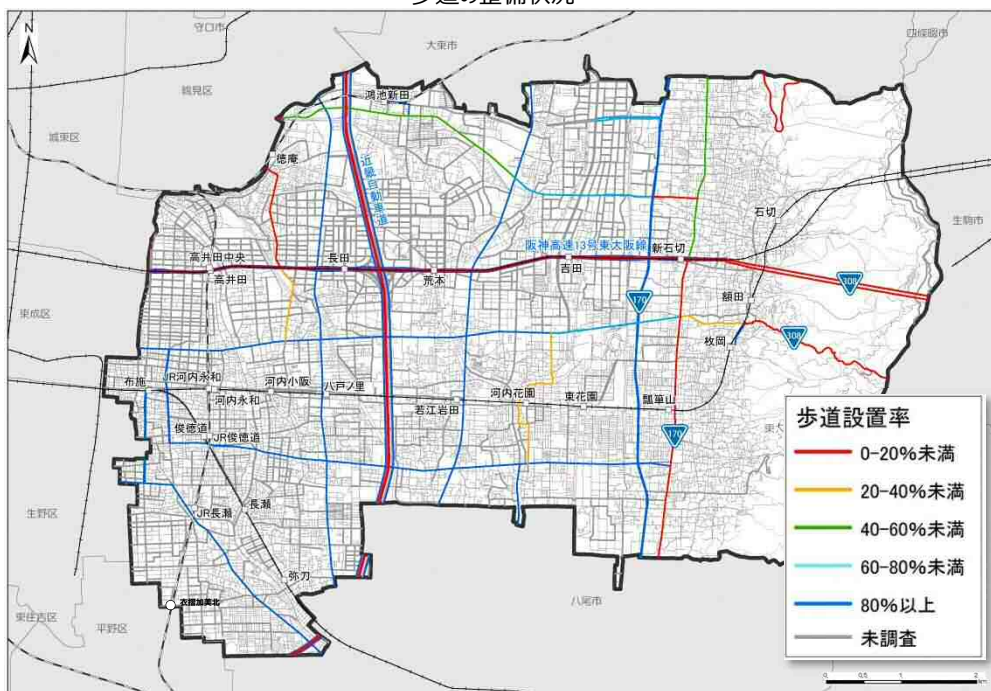
駅前交通広場の整備状況



2.3.4 歩道の整備状況

一般国道、府道の歩道設置状況を見ると、国道170号（旧道）、（一）石切大阪線等一部の路線を除き、80%以上の歩道設置率となっています。

歩道の整備状況

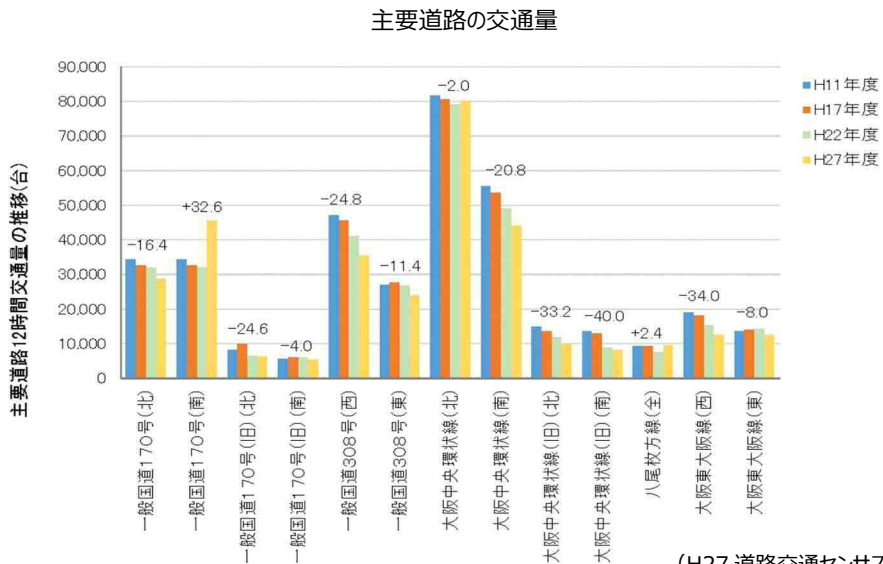


2.3.5 道路交通量

本市における主な道路の交通量および混雑度をみると、高速道路では、近畿自動車道は概ね7~8万台/日、阪神高速13号東大阪線は3~6万台/日となっています。一般国道では、南北方向では、大阪中央環状線が国道308号以北で8.0万台/日（混雑度3.03）、以南が4.4万台/日（混雑度1.01）、国道170号では国道308号以北で2.9万台/日（混雑度1.24）、以南が4.6万台/日（混雑度2.05）となっています。一方、東西方向では、国道308号は2~5万台/日となっています。府道は、概ね1万台/日前後の交通量となっています。本市における主な道路の混雑度をみると、(主)大阪中央環状線と国道170号に挟まれるエリアの路線で1.0を超える区間が多くみられ、特に国道170号の国道308号以南、国道308号、(主)大阪中央環状線国道308号以北区間、(一)大阪枚岡奈良線では混雑度が1.25以上と交通容量を大きく上回っています。大型車混入率は、南北方向では、大阪中央環状線が国道308号以北で21.8%、以南が23.4%、国道170号では16.3%~18.6%となっています。一方、東西方向では、国道308号は15.5%~19.9%と高い傾向にあります。



(H27 道路交通センサより)

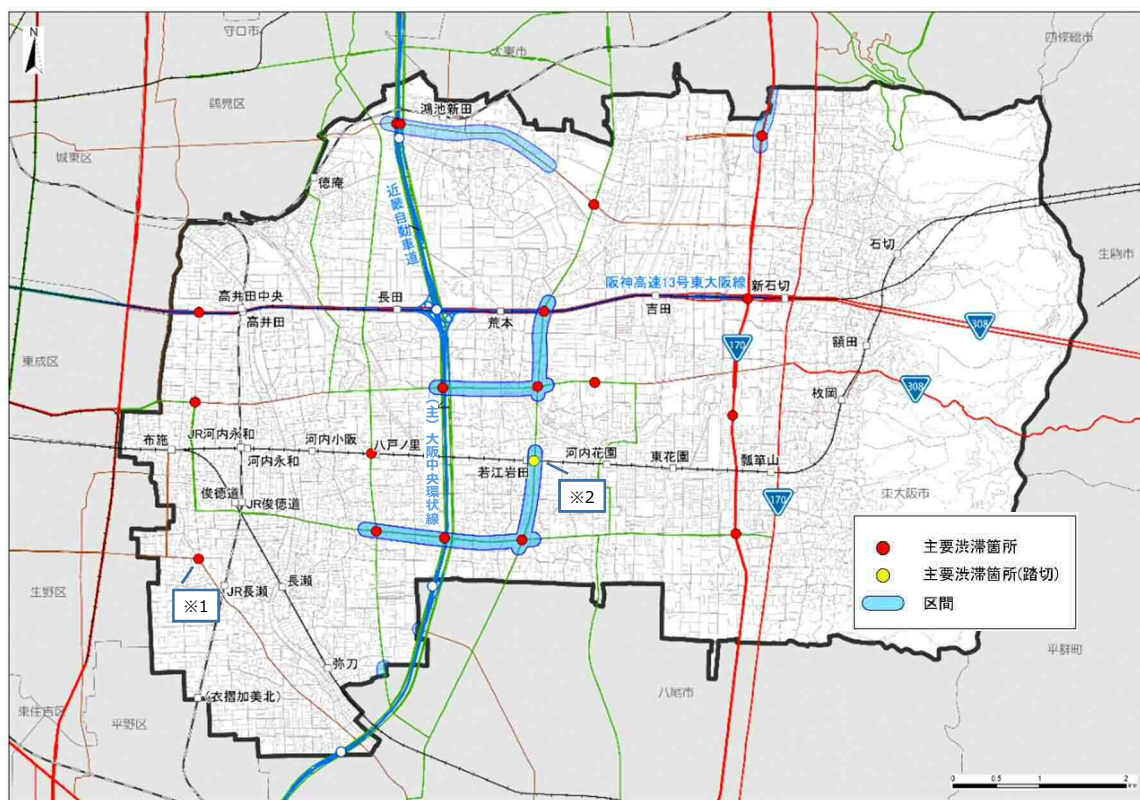


(H27 道路交通センサより)

2.3.6 主要渋滞箇所

京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会において、主要渋滞箇所・区間として、国道 170 号、国道 308 号、(主)大阪中央環状線のほか、市内各地で指定されています。

主要渋滞箇所



(京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会より(H29 年時点))

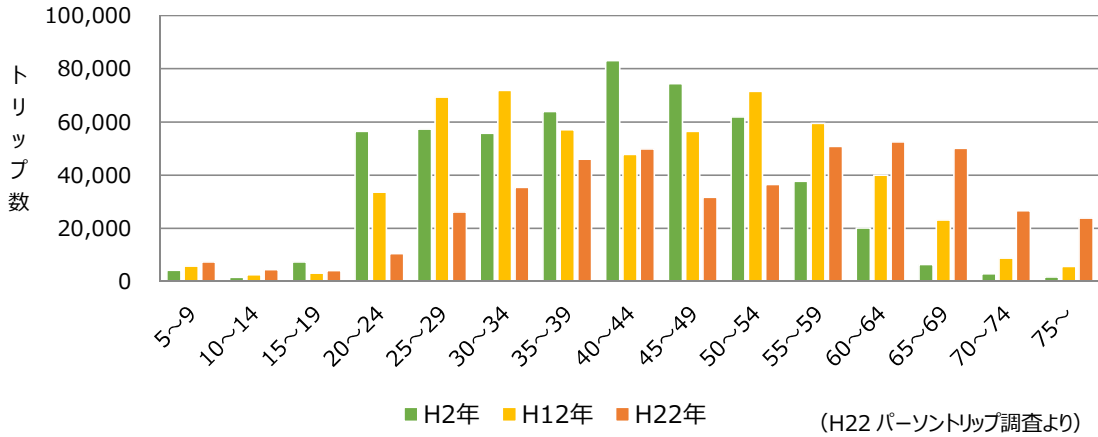
※1 「寿町 1 交差点」は平成 30 年度に主要渋滞箇所が解除

※2 「近鉄奈良線若江岩田第 1 号踏切」は平成 30 年度に主要渋滞箇所（踏切）が解除

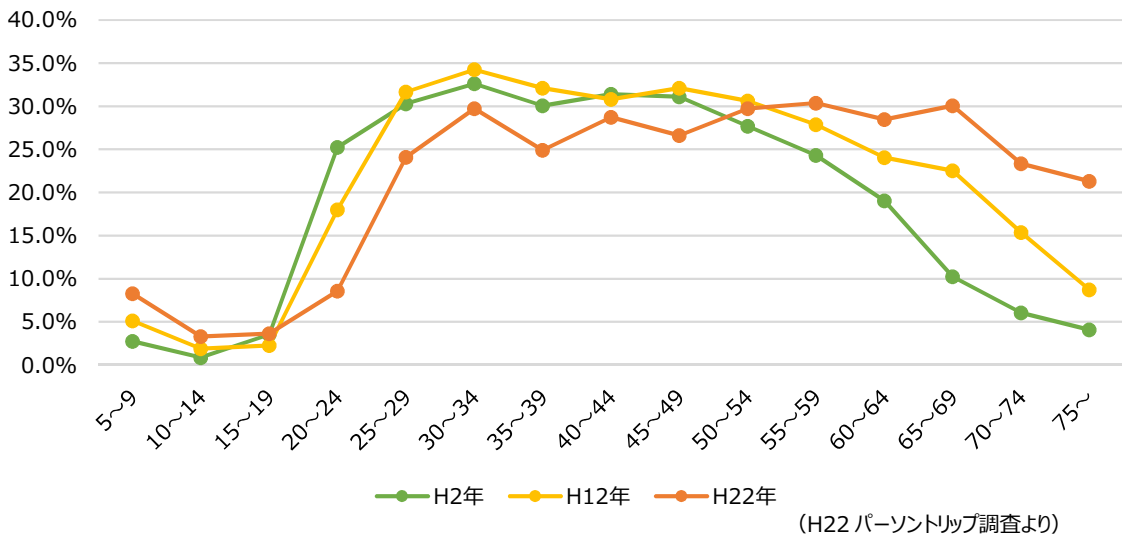
2.3.7 自動車の利用状況

自動車のトリップ数は全体で18%減となっており、年齢別トリップ分担率では60歳以上のトリップ数および分担率が増え、高齢者の自動車移動が多いことがわかります。また目的別では自由目的の自動車利用が増えています。

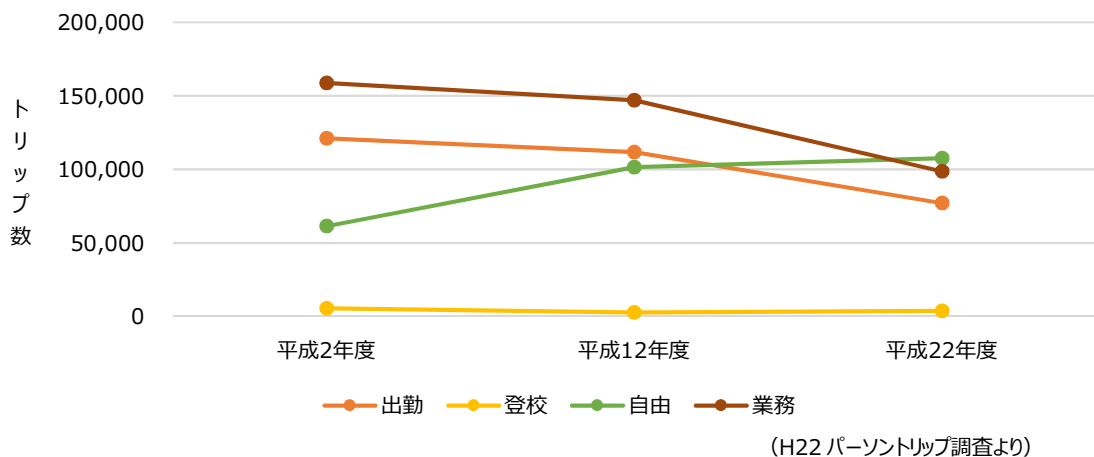
年齢別自動車トリップ数の推移



年齢別自動車分担率の推移



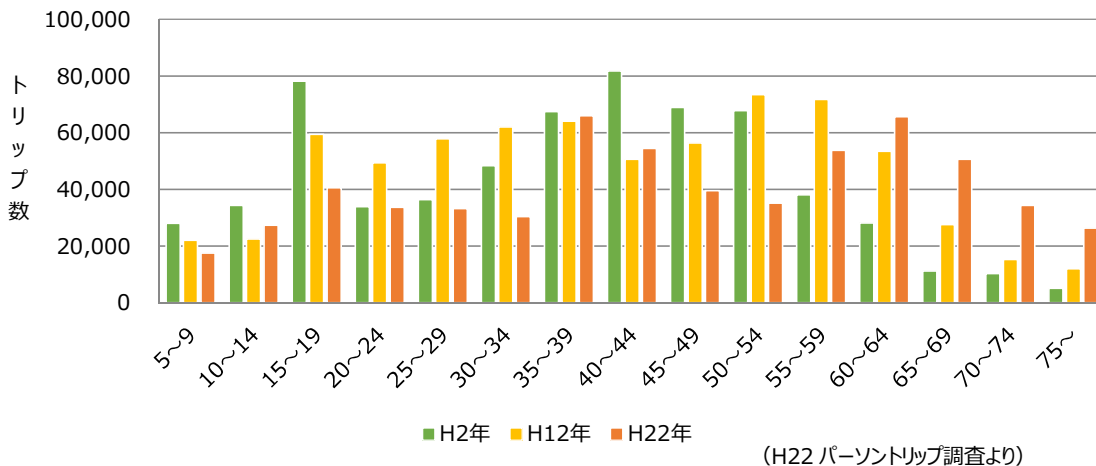
目的別自動車トリップ数の推移



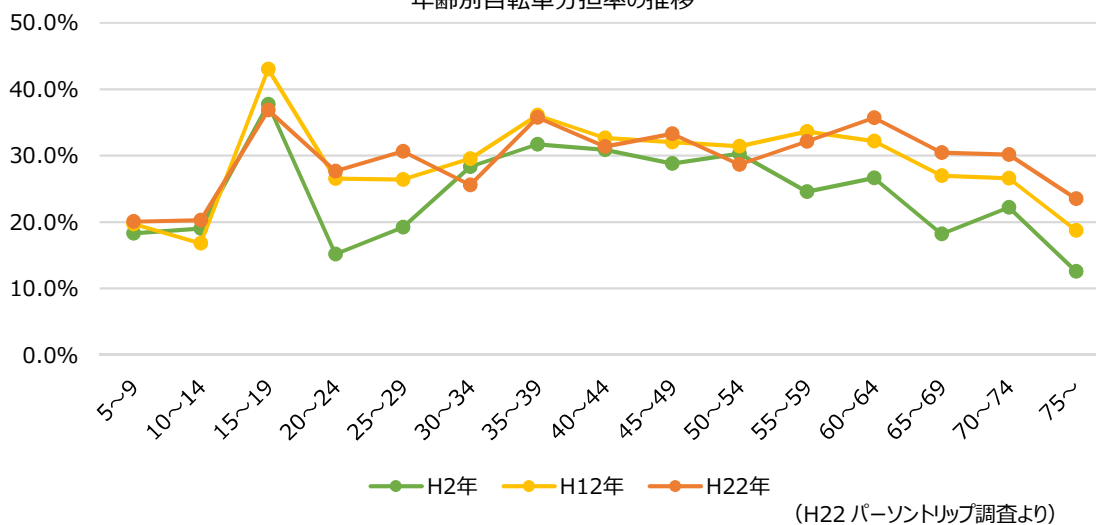
2.3.8 自転車の利用状況

自転車の利用状況を分析すると、65歳以上の高齢者において、トリップ数・交通分担率ともに増加していることから、高齢者の自転車利用率が高くなっています。また市内の事故件数を見ると、事故件数は年々減少しているものの、高齢者事故の割合は高まり、自転車事故についても、割合は微増していることがわかります。

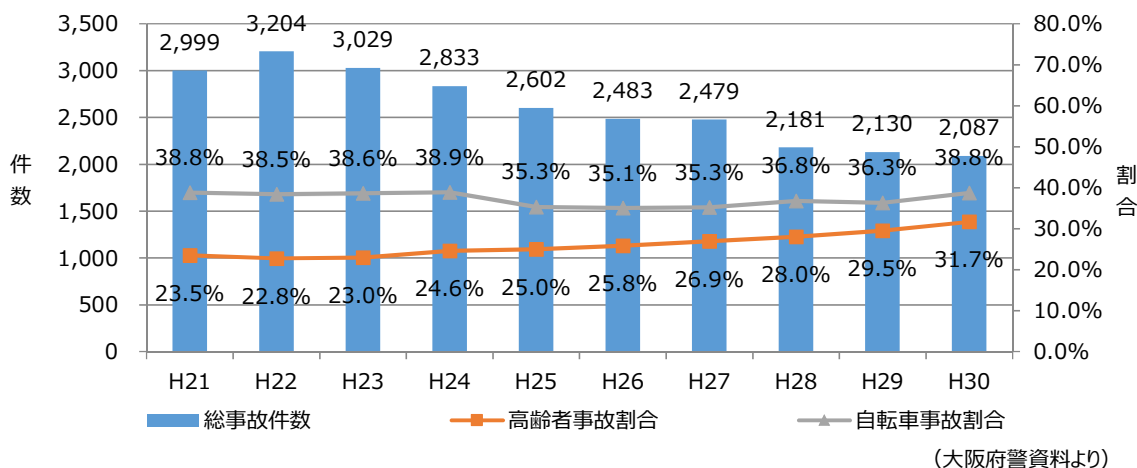
年齢別自転車トリップ数の推移



年齢別自転車分担率の推移



事故件数と高齢者および自転車事故の推移

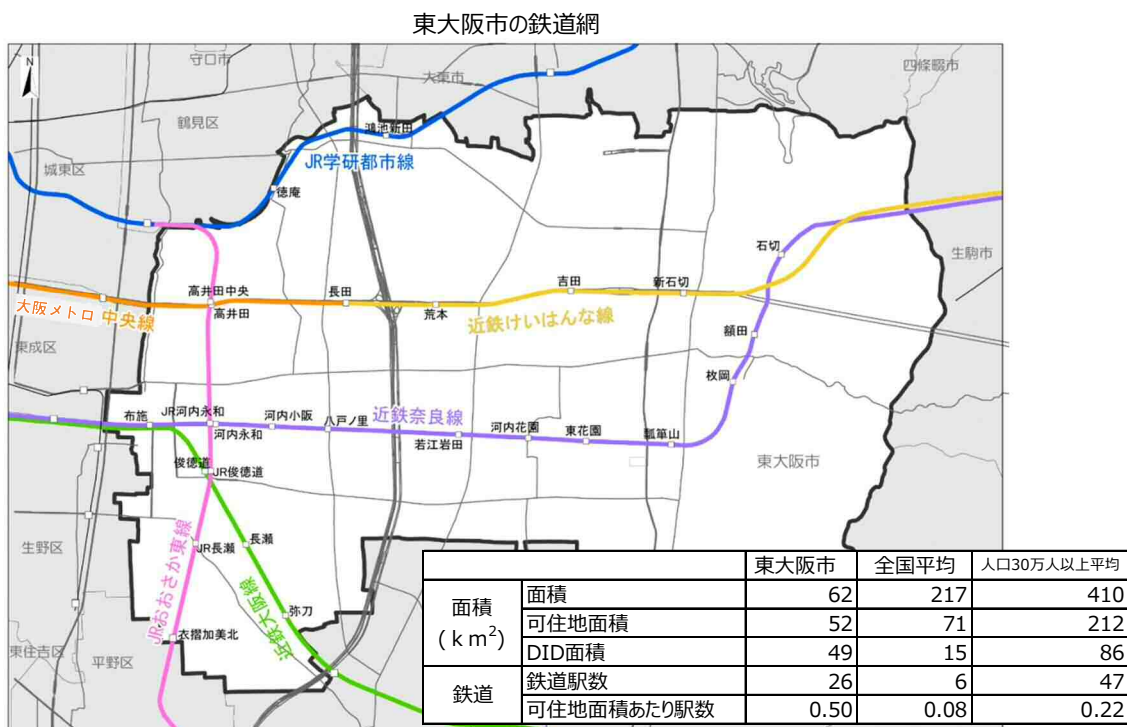


2.4 公共交通の状況

2.4.1 鉄道

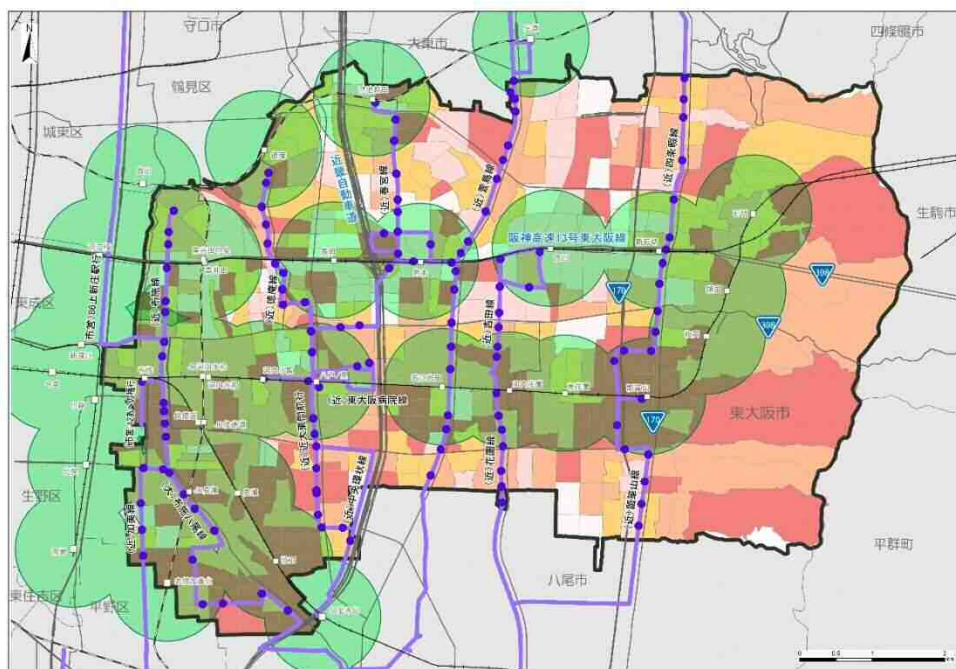
本市では JR 学研都市線、JR おおさか東線、近鉄奈良線、近鉄大阪線、近鉄けいはんな線、大阪メトロ中央線の 6 路線が運行しており、市内の駅数は 26 駅です。本市の鉄道網は東西に発達しており、大阪市や奈良方面へのアクセスが非常に便利ですが、南北の鉄道は西部地域を縦断するおおさか東線が唯一の路線となっています。

全国平均と比べ、可住地面積あたりの駅数は多く、鉄道駅徒歩圏域(800m)内の人口カバー率は約 70%となっています。

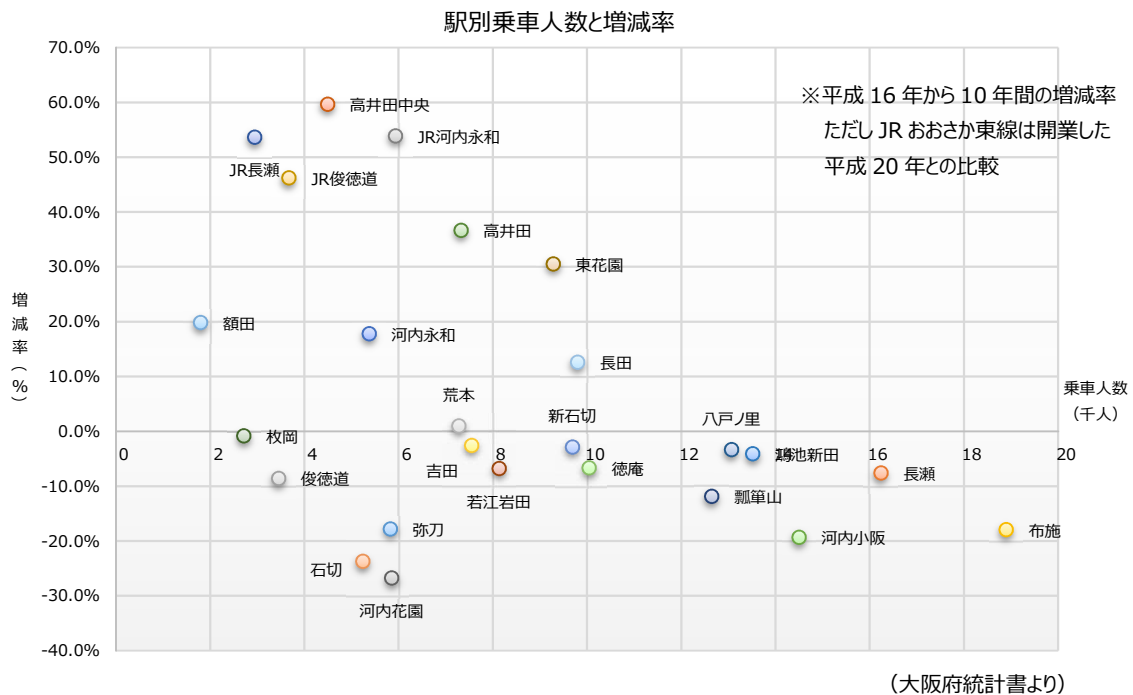
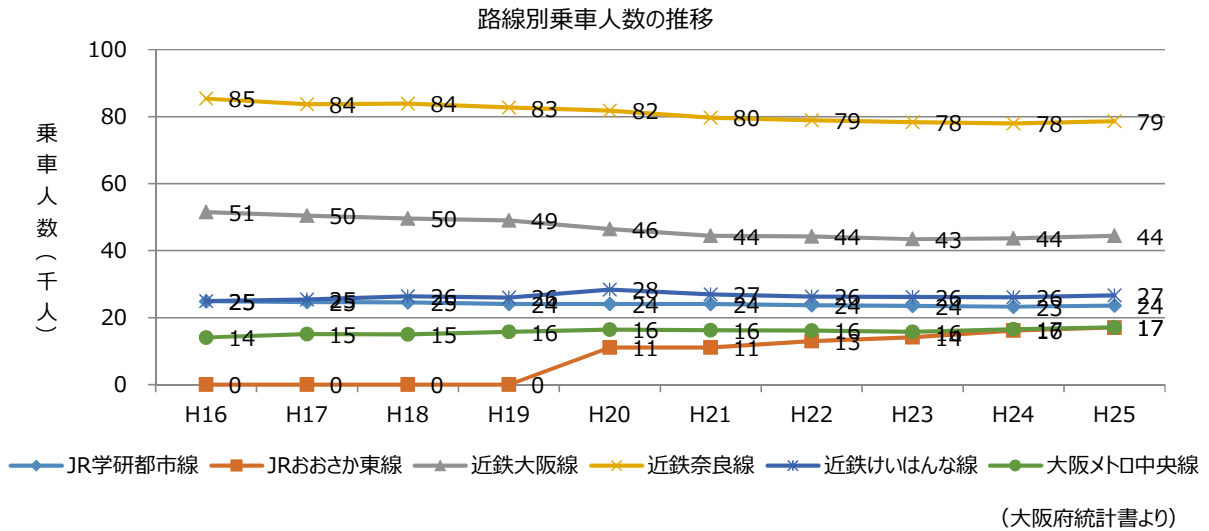


(国土交通省総合交通政策局市町村カルテ)

鉄道駅徒歩圏域(800m)

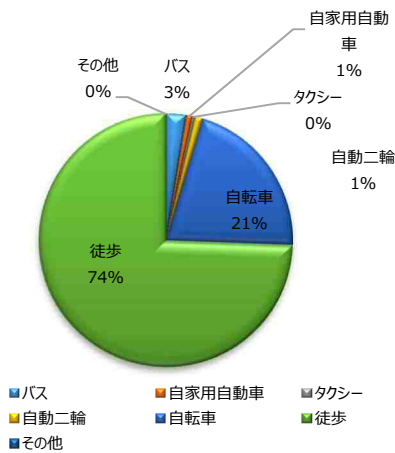


本市の路線別の乗車人数の推移を見ると、乗車人数の多い近鉄奈良線や近鉄大阪線は微減と
なっていますが、大阪メトロ中央線や平成 20 年に新たに開業した JR おおさか東線の乗車人数
は微増となっています。駅別の増減率を見ると、JR おおさか東線の各駅が軒並み上位にきて
います。また東花園駅では準急停車の影響からか、乗車人数は増えており、その分、隣駅の瓢
箆山駅と河内花園駅が減少しています。また全体的に乗車人数の多い駅は減少する傾向となっ
ています。



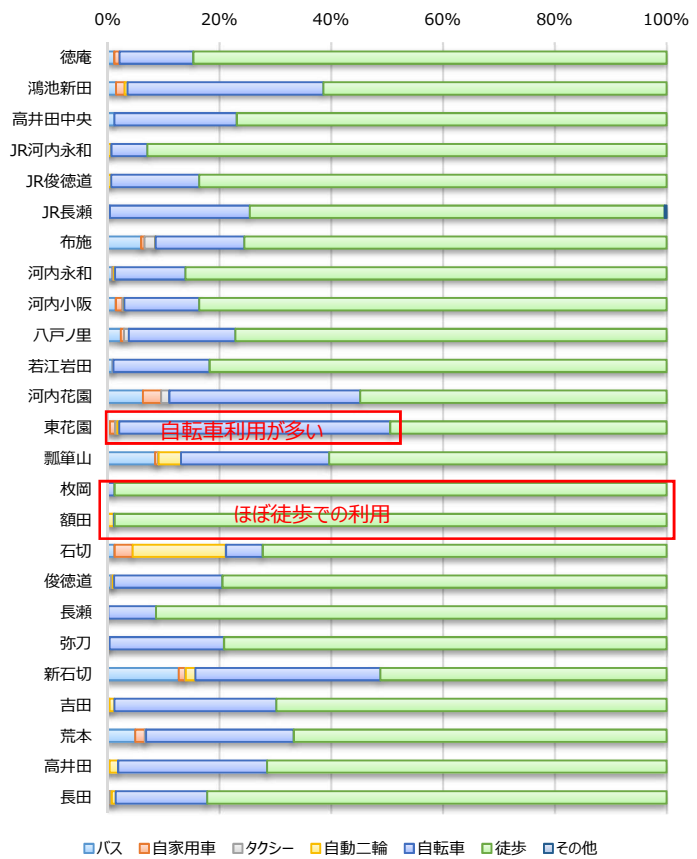
鉄道駅の端末交通手段の割合では、徒歩および自転車での利用が95%を占めています。また徒歩は74%であり、さきほど示した徒歩圏カバー率と近い数字となっています。駅別の端末手段を見ると、山麓部に位置する枚岡駅、額田駅はほぼ徒歩利用のみであり、徒歩が一番少ない東花園駅では自転車利用が多く、これは準急停車駅であることから、多少遠くても自転車でアクセスしていることが推測されます。バスの利用が一番多いのは新石切駅で、次いで瓢箪山駅となっており、両駅を結ぶ路線の利用が多いことがわかります。

鉄道駅端末移動手段割合



(H22 パーソントリップ調査より)

駅別端末移動手段割合

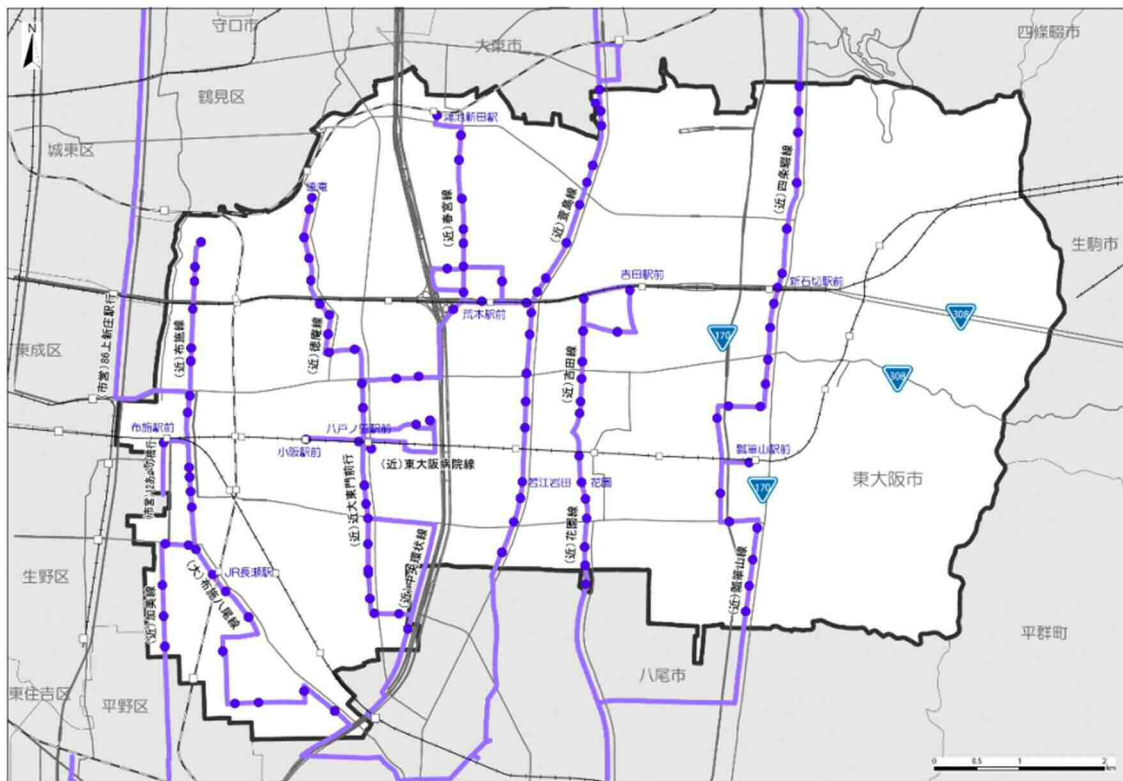


(H22 パーソントリップ調査より)

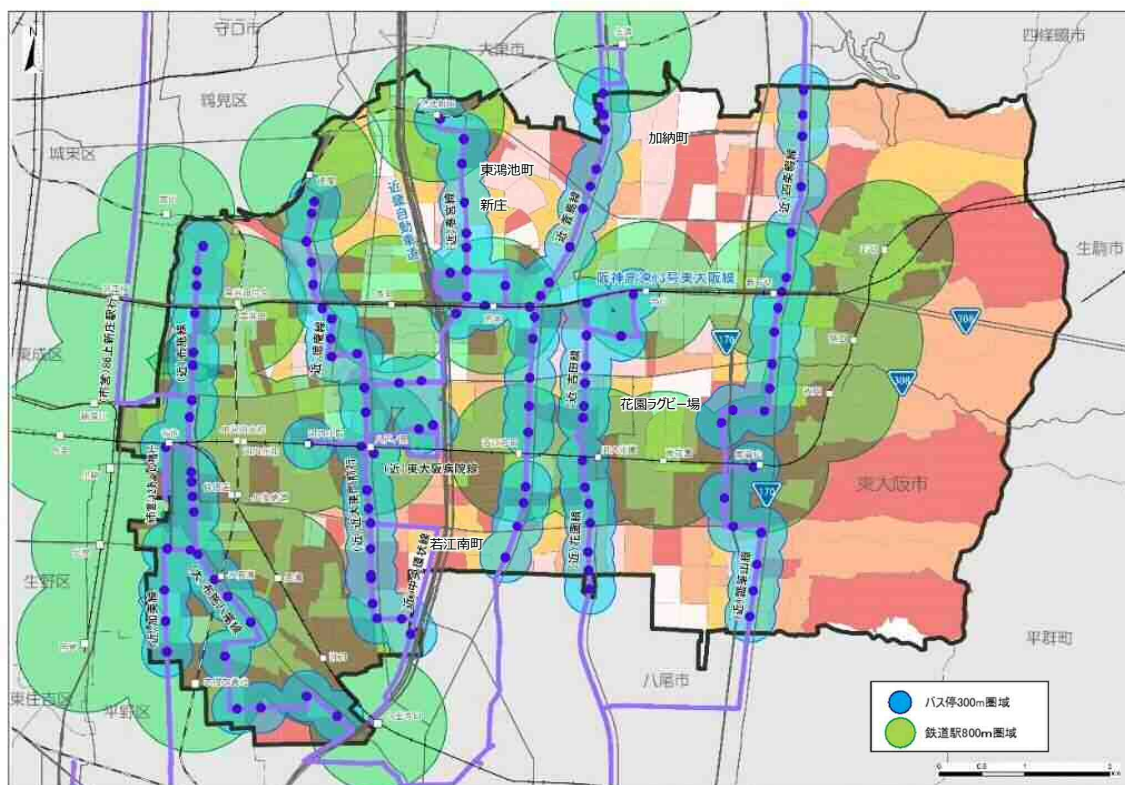
2.4.2 路線バス

本市の路線バスは、鉄道網を補完するように南北に路線が形成され、平成 31 年 4 月時点で市内で 17 路線が運行しています。また、鉄道駅徒歩圏域(800m)にバス停徒歩圏域(300m)を加えると人口カバー率は約 83%となります。

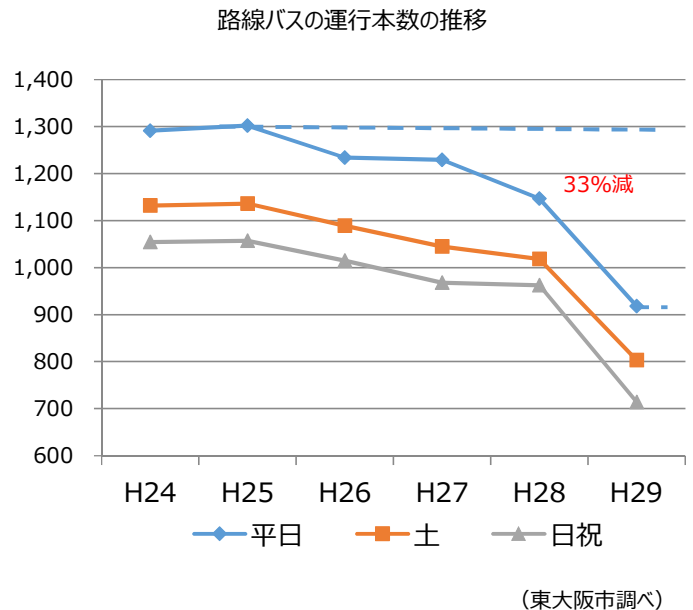
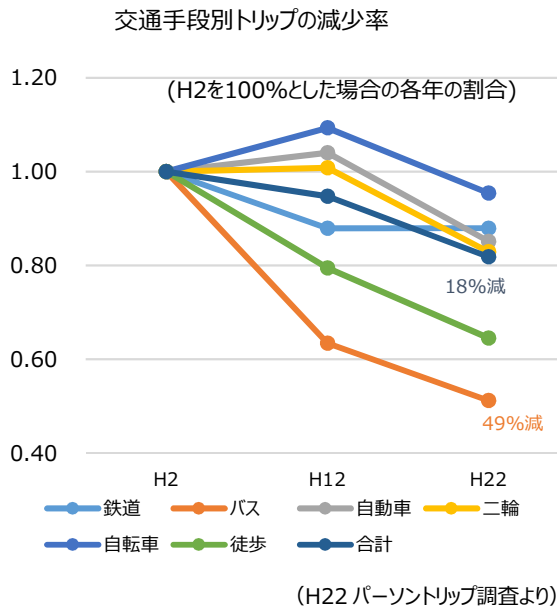
東大阪市のバス路線図 (H29 年現在)



鉄道駅徒歩圏域(800m)およびバス停徒歩圏域(300m)

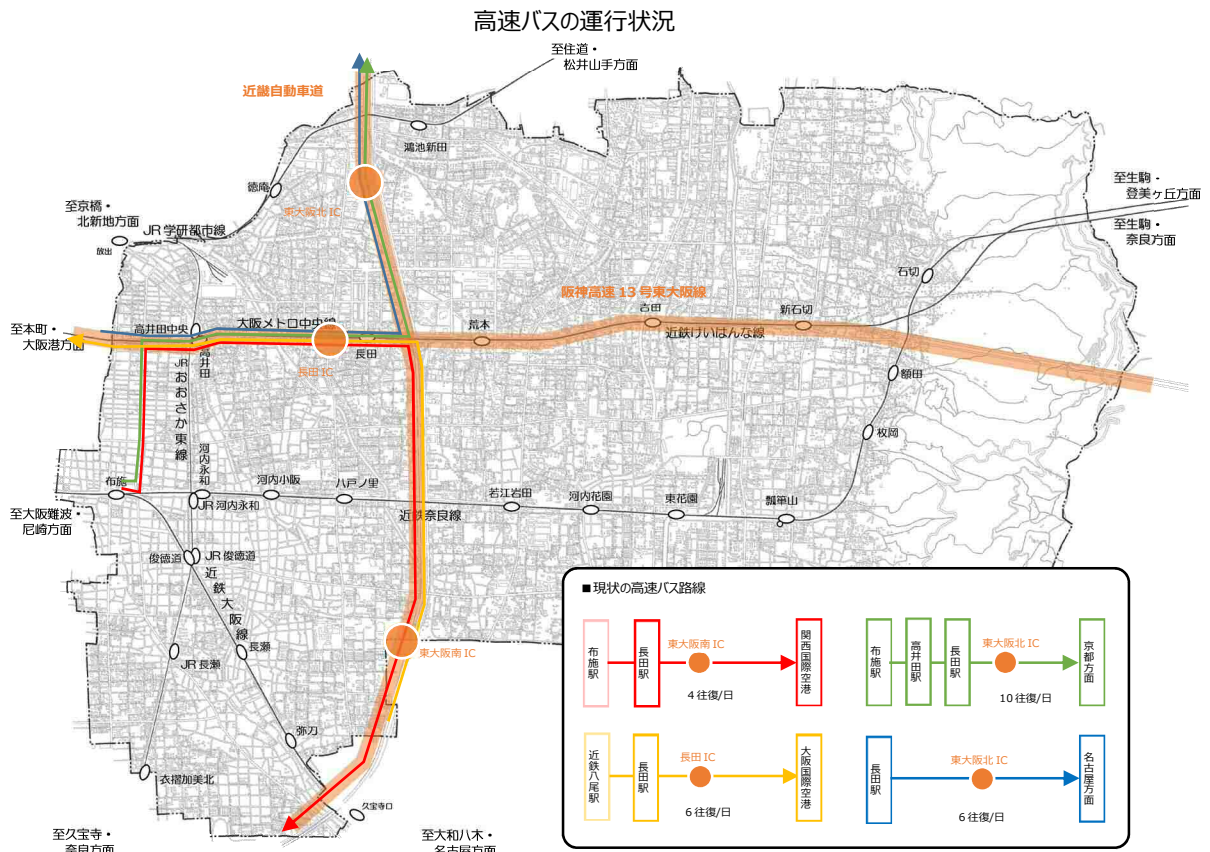


バスのトリップ数は年々減少しており、全トリップ数に比べ30%ほど多く減少しています。このような状況により、近年路線バスの減便、廃止が続いており、ここ5年で1/3程度、運行本数が減少しています。



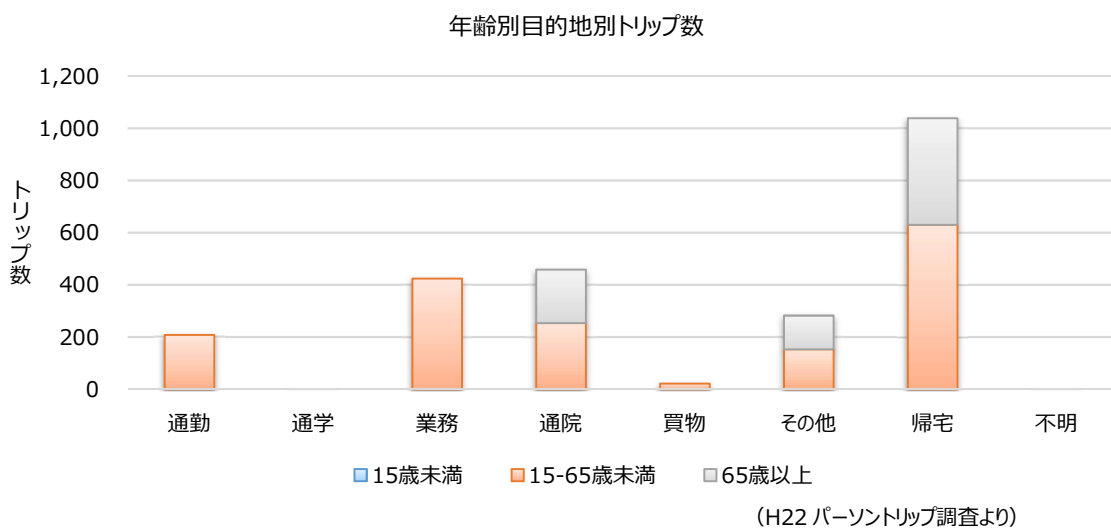
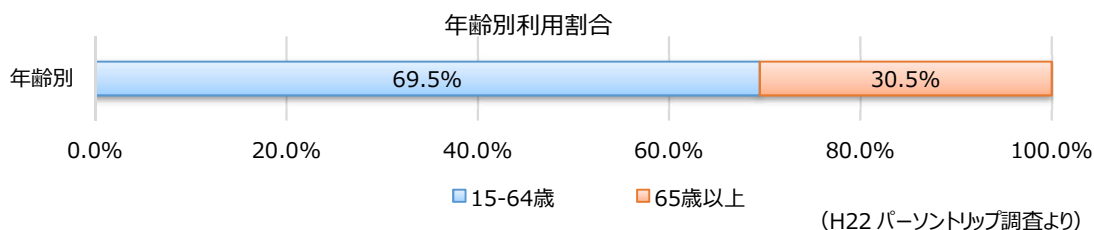
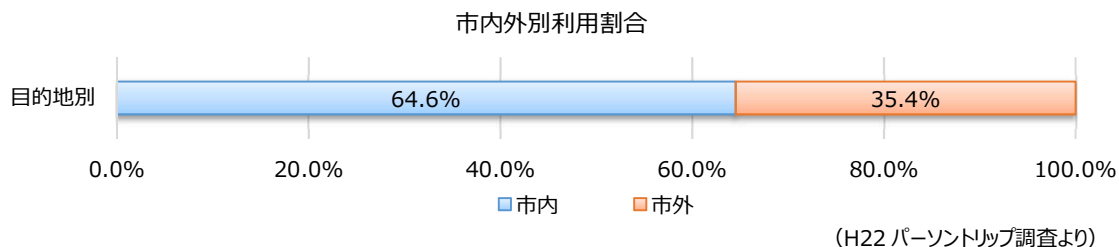
2.4.3 高速バス

本市では、近畿自動車道、阪神高速13号東大阪線の高速道路網を利用し、関西国際空港、大阪国際空港、京都駅、名古屋駅への高速バスが運行しているが、広域的な都市間移動としては大阪市を經由した鉄道移動に依存しています。



2.4.4 タクシー

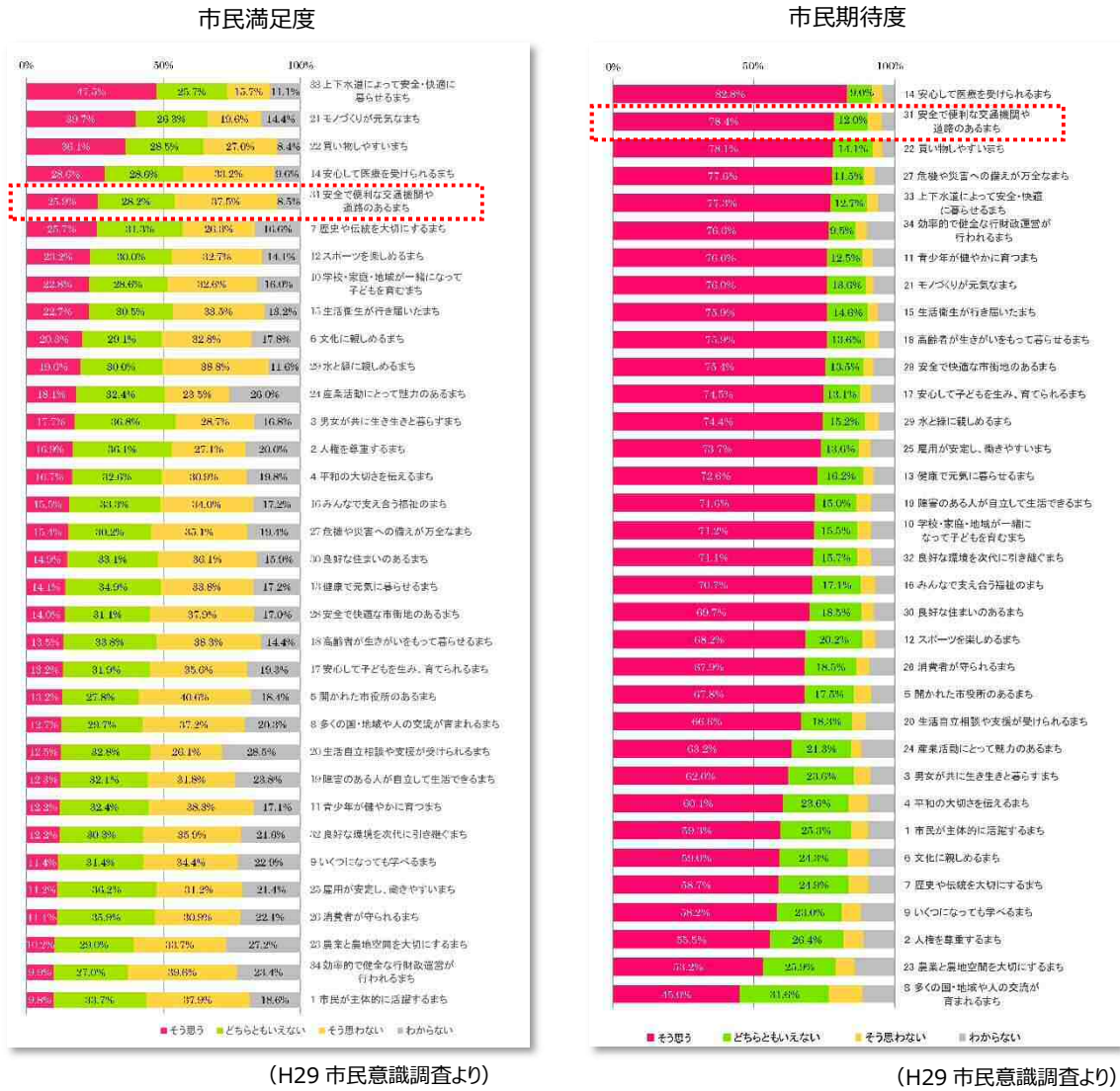
本市は、大阪府域交通圏に属しており、市内には25社の営業所が存在しています。タクシーの利用形態については、目的地別では1/3が市外であり、その多くが大阪市となっています。高齢者の利用者は約3割となっており、タクシー利用の目的は業務と通院が多くなっています。



2.5 市民の意見

2.5.1 市民意識調査

本市で実施している市民意識調査において、総合計画における部門別計画ごとに満足度と期待度を調査しています。平成29年に実施した調査によると、「安全で便利な交通機関や道路のあるまち」という項目に関しては、全34項目中5番目に高い満足度となっています。また、期待度も2番目に高く、満足ではあるが、さらに今後期待されている分野でもあることがわかります。



地域別市民満足度および期待度

市民満足度

	全体	A	B	C	D	E	F	G
31 安全で便利な交通機関や道路のあるまち	25.9% ⑤	↓ 16.2% ⑫	↓ 24.0% ⑩	↓ 19.3% ⑧	↑ 29.8% ④	↑ 28.3% ④	↑ 29.9% ④	↑ 28.6% ④

市民期待度

	全体	A	B	C	D	E	F	G
31 安全で便利な交通機関や道路のあるまち	78.4% ②	↓ 76.2% ④	↓ 74.3% ⑩	↑ 80.6% ②	⇒ 79.2% ④	↑ 83.3% ②	⇒ 79.2% ②	⇒ 77.8% ⑤

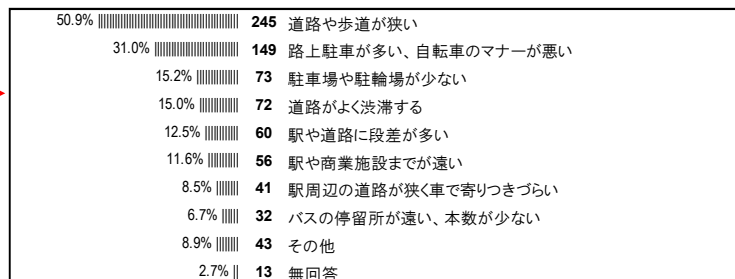
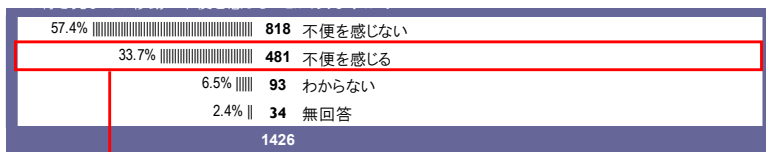
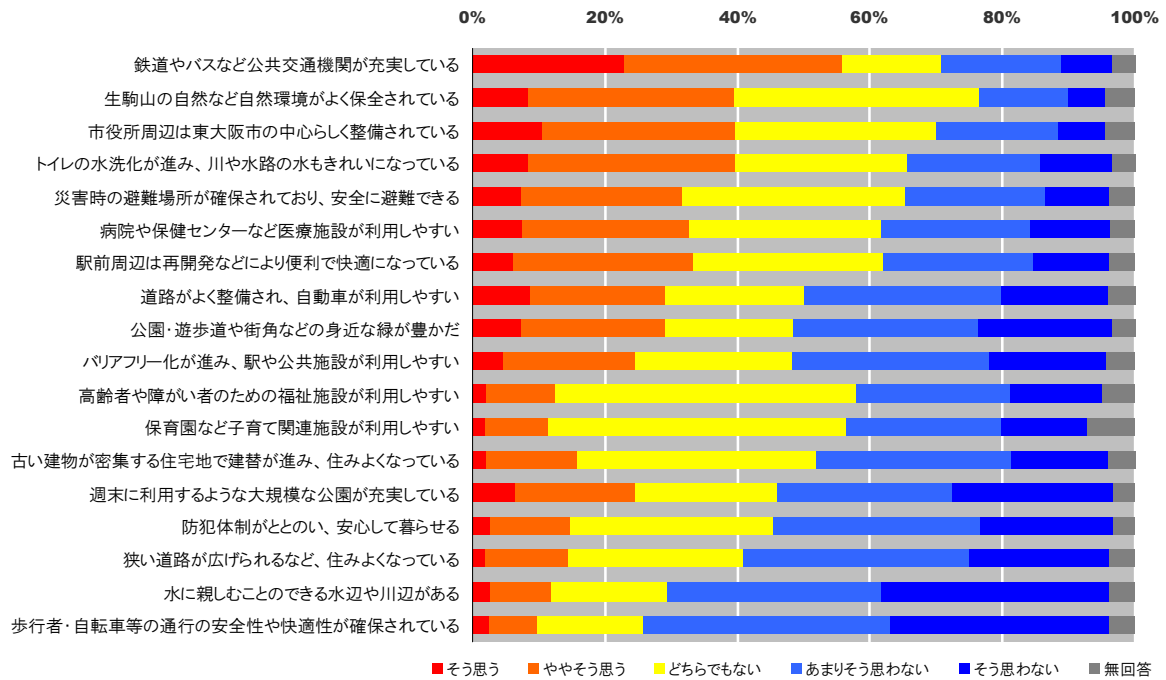
※矢印は、全体値に対する関係性を示す。全体値の前後1%以内は同等(→)とし、それより高いもの(↑)、低いもの(↓)に分類している。
 ※全体値より5%以上値に差があるものを着色している。(ピンク=全体より期待値が5%以上高い。ブルー=全体より期待値が5%以上低い)
 ※○内の数字は、各地域又は全体における満足度の高い順位を示す。(同率は同順位とする)

(H29 市民意識調査より)

2.5.2 市民アンケート調査

本市では都市計画マスタープランを見直す際に、まちづくりに係る市民アンケート調査（平成 21 年）を実施しており、都市計画にかかる各項目に対し、市民がどう感じているかをまとめたグラフによると、「鉄道やバスなど公共交通網が充実している」という項目に対し、「そう思う」「ややそう思う」と回答した人が約 50%で、質問項目の中で一番多くなっています。また「そう思う」「ややそう思う」と答えた人が少ない項目としては、「歩行者・自転車の通行の安全性や快適性が確保されている」項目が挙げられます。また日常の移動に対し、不便と感じている人は約 1/3 程度おり、どのような点で不便と感じるかについては、「道路や歩道が狭い」と回答した人が一番多くなっています。

市民アンケートの結果



(H21 市民アンケートより)

2.6 現状のまとめ

本市の現状をまとめると次のとおりになります。

東大阪市の現状			
項目	主な特徴		
人口動態	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少が続き、2045年には約39万人と2015年から22%減少することが想定されている。 ・高齢者人口は増加し、2045年の高齢化率は35.9%と想定され、今後全国平均と同様に高齢化が進む。 ・人口が多い地区は、鉄道駅周辺とともに、駅からやや離れた地区や国道170号以東の生駒山地山麓の傾斜地にも点在している。 		
移動	外出率	・外出率は、高齢になるにつれて低くなるが、経年的には高齢者の外出率は高まっている。	
	交通手段	全体	・自転車の分担率は鉄道、自動車より高く（約30.0%）、大阪府下平均（22.5%）と比較しても高い水準にある。
		市内	・市内移動は、自転車と徒歩が約70%を占めている。
		市内外	<ul style="list-style-type: none"> ・府内在住の市内就業者の自動車通勤割合が高い。 ・大阪中央環状線沿線市からの流入において、自動車利用の割合が高い。
道路交通	道路網	・都市計画道路は、東西南北の格子状に計画されているが、一部未整備であり、様々な箇所でミッシングリンクとなっている。	
	駅前広場	・都市計画決定がされている駅前交通広場（23駅）のうち、約3割の7箇所が未整備となっている。	
	交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・市の中心部に流通業務市街地が形成されているため、周辺幹線道路での大型車混入率が高くなっている。 ・幹線道路では慢性的に混雑度が高く、特に南北の広域幹線である大阪中央環状線の交通量が多く、混雑度が非常に高い。 ・自転車の分担率が高いものの、自転車専用道路がなく、自転車交通事故割合は増加傾向にある。 	
公共交通	鉄道	・鉄道は6路線が運行しているが、JRおおさか東線を除き、いずれも東西方向の路線となっている。	
	バス	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線は17路線運行しているが、トリップ数、運行本数とも減少傾向となっている。 ・市内から4路線、高速バスが運行している。 	
	利用圏域	<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域の約72%が鉄道駅徒歩圏域（800m）となっている。 ・鉄道駅の徒歩圏カバー率は総人口の約70%となっている。 ・鉄道駅、バス停の徒歩圏カバー率は総人口の約83%であるものの、加納、花園ラグビー場北側、六万寺町等でカバーされない地域が存在している。 	
市民意見	<ul style="list-style-type: none"> ・「安全で便利な交通機関や道路のあるまち」に対する市民の満足度は比較的高いが、地域別ではA,C地域において他地域より満足度が低い。 ・同項目に対する期待度も高く、さらなる充実が求められている。 ・特に公共交通の充実は評価されているが、歩行者や自転車の安全性において市民の評価は低くなっている。 		

2.7 課題整理

前項でまとめた現状について、次のような対応が求められます。それらを課題として整理します。

- ◆将来においてもさらに進展する少子高齢化への対応
- ◆将来においても減少する総人口、生産年齢人口への対応
- ◆市東部の傾斜地における人口集積地への対応

- ◆将来増加すると考えられる高齢者の外出への対応
- ◆通勤、通学、私用等多様な移動に対する各交通手段の適正な分担
- ◆分担率の高い自転車移動への対応

- ◆都市計画道路のミッシングリンクの解消
- ◆市中心部の流通業務市街地から発生する大型車交通への対応
- ◆大阪中央環状線に集中する自動車交通の緩和
- ◆自転車に係る交通事故の減少

- ◆東西に偏った鉄道路線
- ◆鉄道と他の交通手段との交通結節機能の向上
- ◆南北の都市間移動を担うバスの再編および利用促進
- ◆市内各地に存在する徒歩カバー圏域外への対応

- ◆「安全で便利な交通機関や道路のあるまち」に対する市民の満足度は比較的高く、期待度も高い
- ◆歩行者や自転車に対する安全性において評価が低い

【 社会構造面からの課題 】

- 進展する人口減少、少子高齢化に対応した交通体系の構築
- 目的、年齢等様々な移動のニーズに対応した交通サービスの提供

【 都市構造面からの課題 】

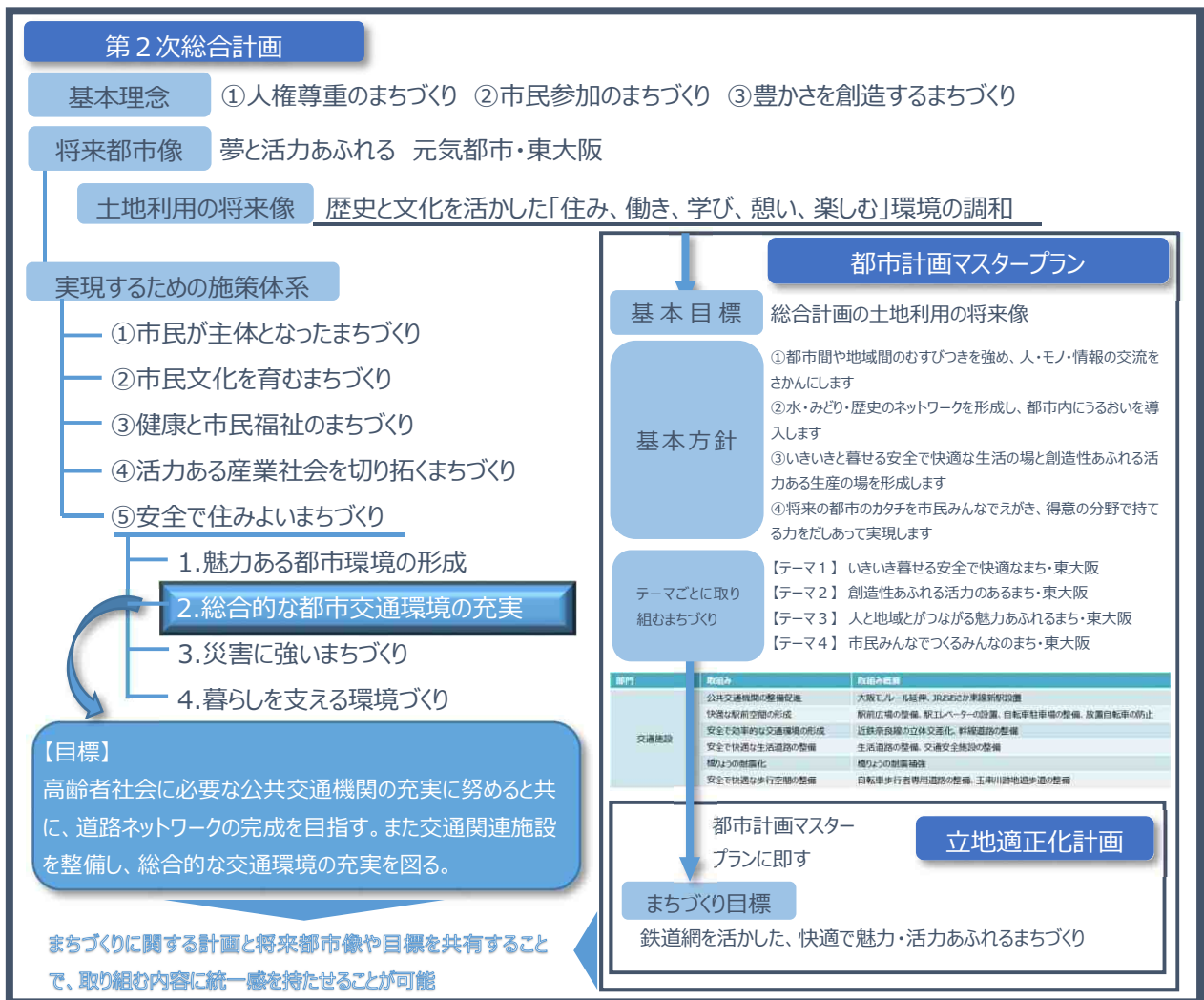
- 東部地域の傾斜地や鉄道駅徒歩圏域外における交通サービス
- 不便な南北移動における交通サービス
- 自動車交通需要に対応した格子状道路網
- 集中する自動車交通
- 歩行者、自転車の安全性

3 東大阪市総合交通戦略の方向性

3.1 本市の将来都市像

3.1.1 総合交通戦略における将来都市像

第2次総合計画における将来都市像である「夢と活力あふれる 元気都市・東大阪」は、都市計画マスタープランでも同様であり、本戦略においても目指す将来都市像は同一である必要があります。また、本戦略は都市計画の基本的方針を示した都市計画マスタープランに包括されるものであることから、基本目標についても、「歴史と文化を活かした「住み、働き、学び、憩い、楽しむ」環境の調和」を踏襲します。このように、上位計画の将来都市像、基本目標を実現させるだけでなく、持続可能な都市経営を目的とした立地適正化計画と併せ、コンパクト+ネットワークを構築し、施策体系のひとつである「総合的な都市交通環境の充実」を達成するための戦略とします。



東大阪市総合交通戦略

将来都市像 夢と活力あふれる 元気都市・東大阪

基本目標 歴史と文化を活かした「住み、働き、学び、憩い、楽しむ」環境の調和

将来都市像、基本目標を踏まえた **基本方針** および **戦略の目標** を設定する。

東大阪市立地適正化計画が目指すまちづくり

立地適正化計画とは

全国的な人口減少・高齢化に対応し持続可能な都市経営を可能とするため、都市再生特別措置法の改正に伴い、平成26年に立地適正化計画制度が創設されました。立地適正化計画は医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能や住居等を計画的に誘導するとともに、公共交通の充実によりこれらの生活サービスへ容易にアクセスが可能となる等、都市の全体構造を見直し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えでまちづくりを進める計画です。

まちづくり方針

鉄道網を活かした、快適で魅力・活力あふれるまちづくり

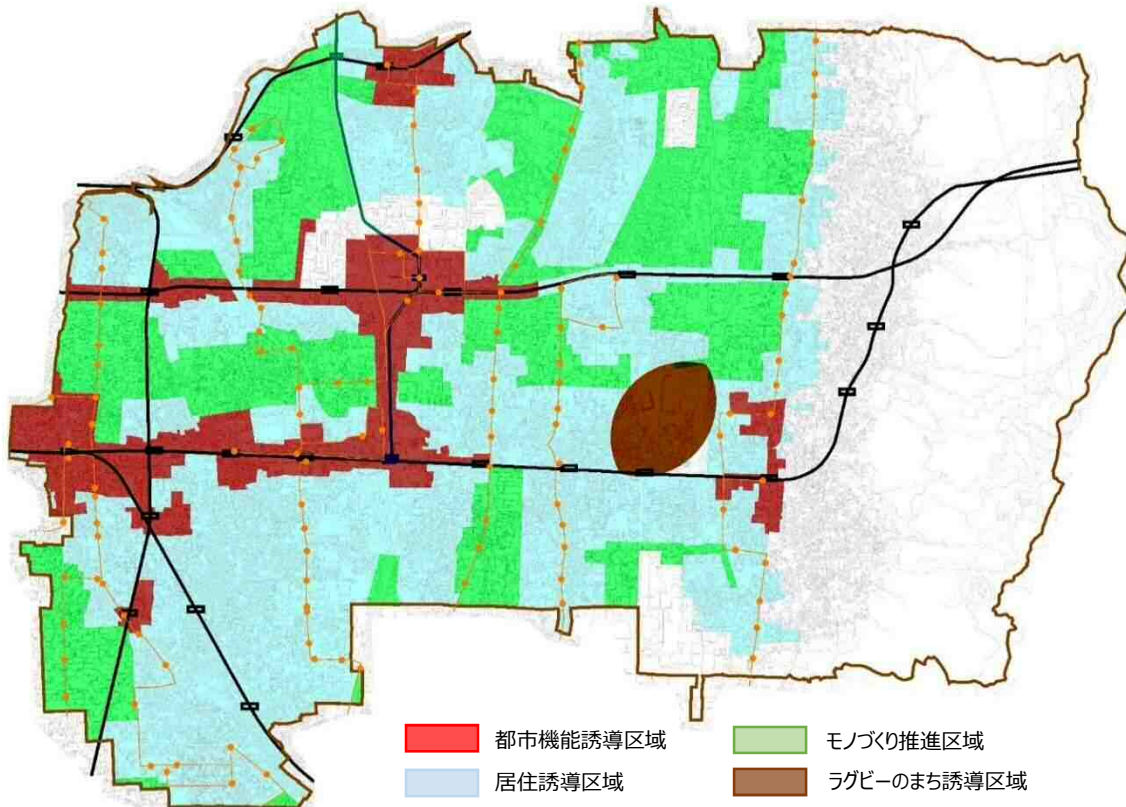
誘導方針

施策

<p>【快適】 安全で歩いて暮せる まちの実現</p>	<p>生駒山麓の地域において 安全性を高める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の生駒山麓の地域を居住誘導区域から除外し、当該地域において安全性を高める事業の実施を働きかける 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性に課題がある地域への転入の減少を図る ・安全性を高める事業の実施により、課題がある地域の縮小を図る
<p>【魅力】 新たな拠点の構築 (ランドマーク)</p>	<p>子育て世代にとって住み やすい環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点となる駅周辺に、子育て支援施設をはじめとした様々な都市機能を維持・誘導する 	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点となる駅周辺への各種機能の集約により、歩いて暮らせるまちの実現とともに、子育て環境の整備を図る ・生産年齢人口・年少人口の減少抑制を図る ・人口減少社会進行等による財政基盤悪化の抑制を図る
<p>【活力】 活力あるモノづくりのまち 効率的な物流の あるまち</p>	<p>拠点周辺のにぎわいを 創出し都市の魅力を増大</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレール南伸により新たな拠点となる駅周辺に、各種機能を集約する ・ラグビー場周辺に来訪者拡大を目的とした施設を維持・誘導する 	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点となる駅周辺への来訪者数拡大によりにぎわいを回復させ、都市の魅力増大を図る ・ラグビーによる市民のふるさと意識向上や、市内内外へのイメージ発信を図る
	<p>新たな住工混在の発生 を抑制</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな住工混在の発生を抑制し、市民の良好な住環境とモノづくり企業の操業環境を保全・創出するため、モノづくり推進地域を居住誘導区域から除外する 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな住工混在発生を抑制することで、モノづくり企業の良好な操業環境の維持・保全・創出と、市民の良好な住環境の維持・保全・創出を図る

目指すべき
都市の
骨格構造

産業を支える高速道路を物流軸、生活を支える鉄道を生活軸として位置付け、市内で唯一これらの結節点が重なる荒本・長田地区は都市の中心拠点とする。また、その他の生活軸結節点や、都市計画マスタープランにおいて中心商業業務地の位置付けがある区域内の駅、徒歩圏内に子育て支援センターを有する駅、市内東部地域の生活を支えるような日常買回り品が充実した賑わいある駅前商店街が形成されている駅等を生活拠点とし、各拠点を結ぶ公共交通と、居住により、まちの骨格を形成する。



3.2 本市が目指す将来都市交通体系

3.2.1 総合交通戦略における基本方針

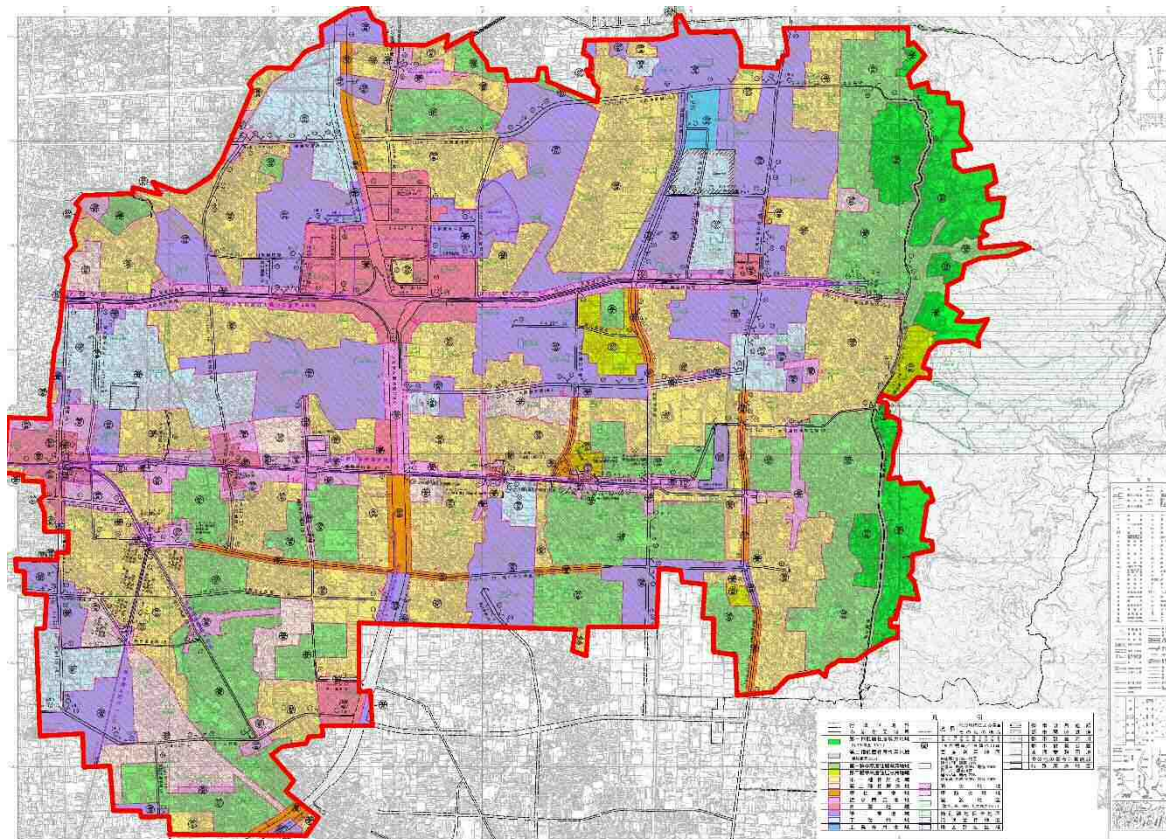
第2章で整理した本市の課題を踏まえ、3.1.1の将来都市像の実現に向けて、本戦略における基本目標を次のとおり定め、この基本方針を元に施策・事業を展開します。

東大阪市総合交通戦略における基本方針

鉄道駅を中心とした誰もが利用しやすい交通環境づくり

3.2.2 総合交通戦略における対象区域および目標年次

本市では市内の約8割が市街化区域（49.81km²）であり、そのほぼ全域がDID地区（人口集中地区：1haあたり40人以上の人口が集中する区域）となっています。本戦略は、本市が目指す将来都市像の実現に向けて、市域全域に広がる公共交通網を考慮して都市交通施策を検討する必要がありますため、市内の市街化区域全域を対象区域と定めます。



また、本戦略については、関連する都市計画マスタープランに適合し、立地適正化計画との連携を図る必要があることから、目標年次を統一します。

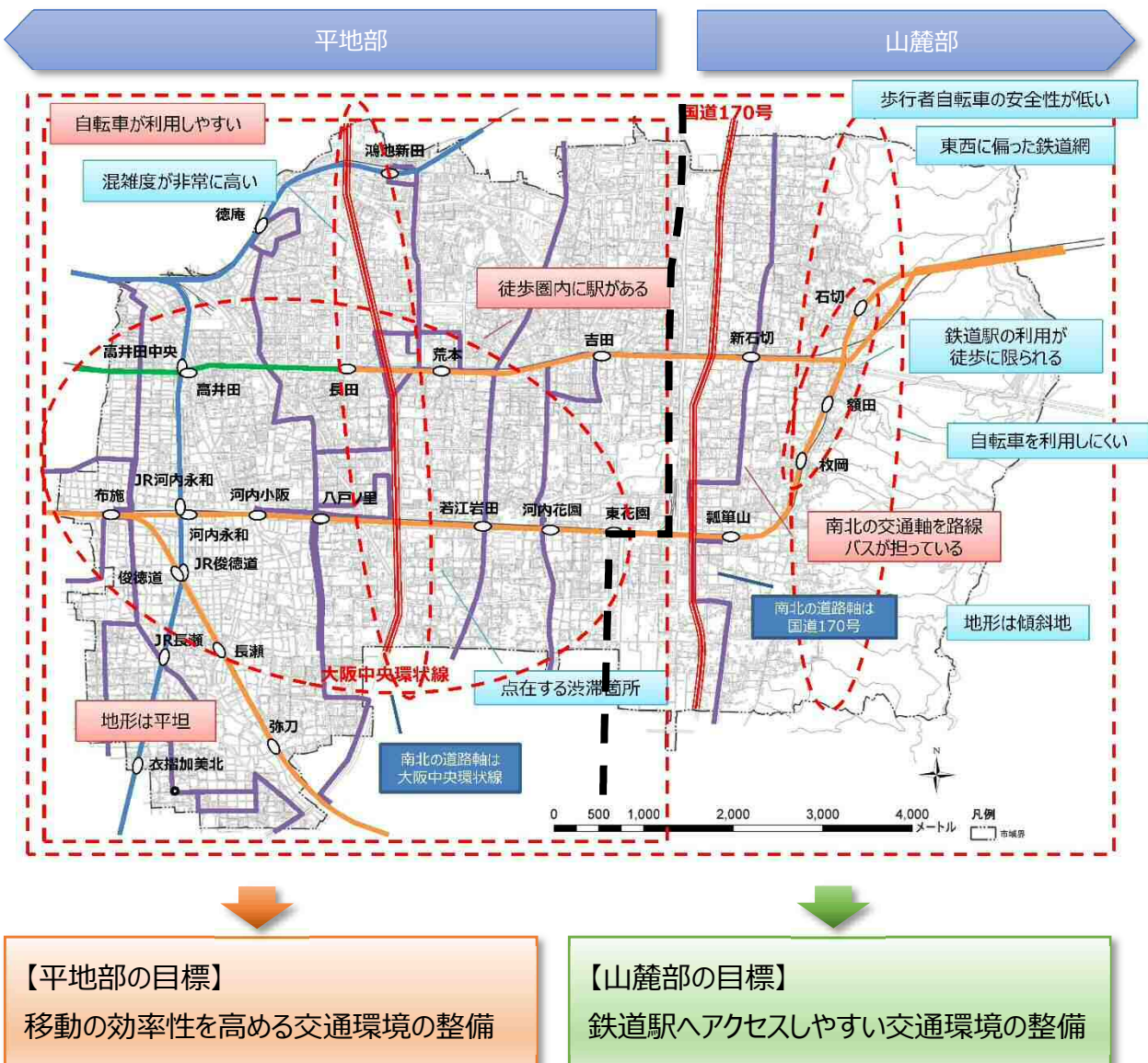
東大阪市総合交通戦略における目標年次

令和12年（2030年）

3.2.3 総合交通戦略における地域別目標

本市では地域ごとに都市の構造的な特徴が異なっています。平地部は地形が平坦であることから自転車を利用しやすく、鉄道駅等の拠点へ比較的アクセスしやすい環境ではありますが、道路交通は混雑しており渋滞箇所が点在しています。山麓部は傾斜地であることから自転車が利用しにくく、鉄道駅へのアクセスは徒歩に限られています。またこの地域の特徴として南北交通を路線バスが担っており、交通軸として機能しています。

このように地域の特徴が異なっていることから、基本方針を達成するための目標を同一とするのは合理的でないため、区域を分けて目標を設定します。その際に、恩智川以西を平地部、恩智川以東を山麓部とします。



3.3 目標達成に向けた施策方針

3.3.1 地域別の SWOT 分析

地域別の目標達成に向けた施策方針を検討するにあたり、本市の現状における「強み」「弱み」「機会」「脅威」を整理するため、SWOT 分析を行います。

①平地部の SWOT 分析

強み (strength)	弱み (weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩圏域に駅がある ・自転車で移動しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全に配慮した道路環境が確保されていない。 ・自動車交通が集中する主要道路の混雑度が高い ・広域的な南北の公共交通がない
機会 (opportunity)	脅威 (threat)
<ul style="list-style-type: none"> ・大阪モレールが南伸する ・ラグビーWC の開催 ・観光施策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・全国平均より早く進む高齢化 ・公共交通利用者の減少 ・バス路線の減便廃止

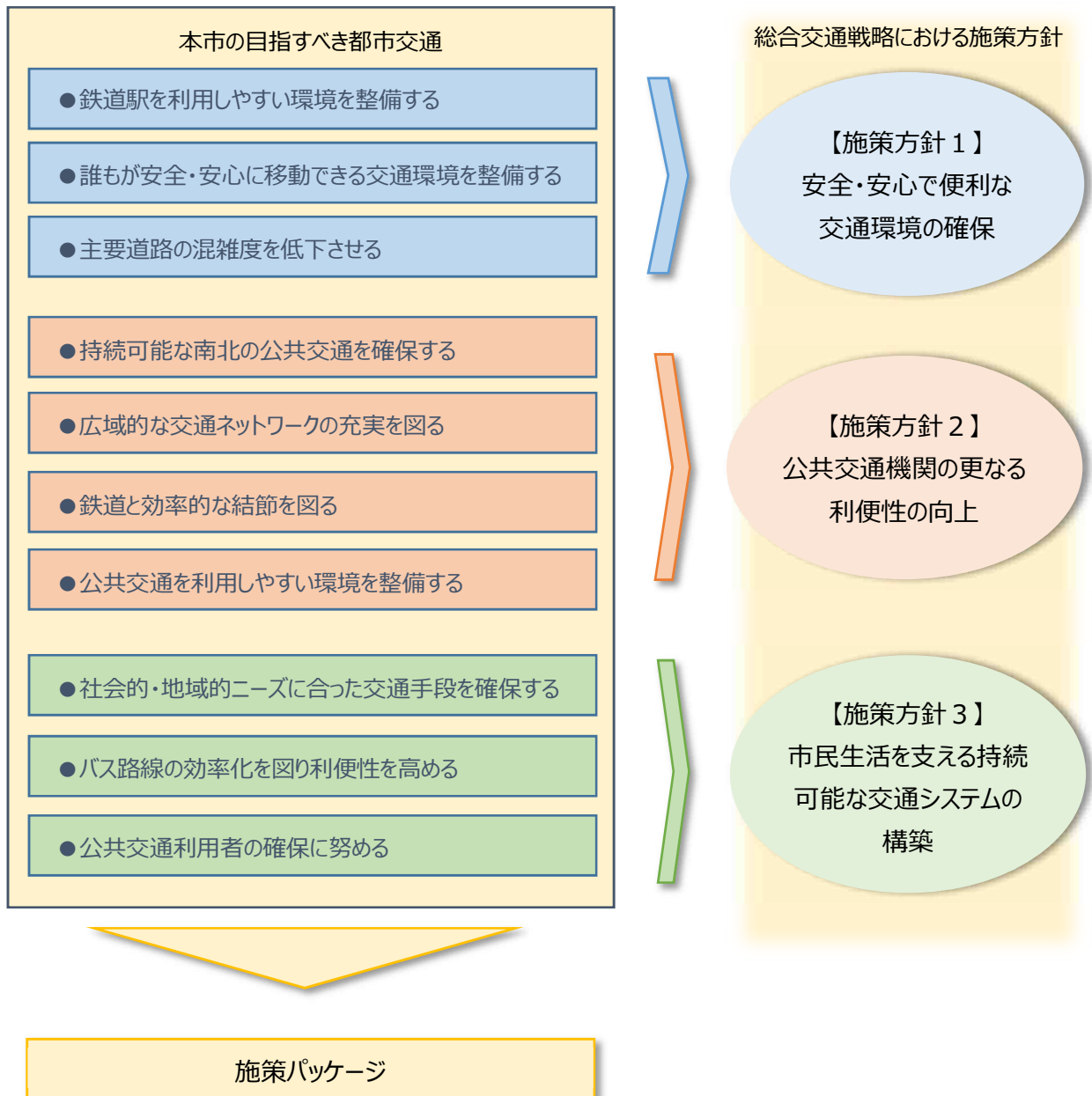
②山麓部の SWOT 分析

強み (strength)	弱み (weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスが南北の移動手段として確立している 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全に配慮した道路環境が確保されていない。 ・傾斜地であるため自転車利用がしにくく、駅の利用範囲がせまい。
機会 (opportunity)	脅威 (threat)
<ul style="list-style-type: none"> ・ラグビーWC の開催 ・観光施策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・全国平均より早く進む高齢化 ・公共交通利用者の減少 ・バス路線の減便廃止

上記、SWOT 分析により整理した本市の交通に関する「強み」「弱み」「機会」「脅威」に対して、「強み」は伸ばし、「弱み」は緩和し、「機会」は活かし、「脅威」は低減させるという方向性のもと、本市の目指すべき都市交通のあり方を整理します。

3.3.2 本市の目指すべき都市交通から見た施策方針

目指すべき都市交通は、まず本市の「強み」「弱み」に対応するものとして、現在実施している事業を中心にまとめ、「安全・安心で便利な交通環境の確保」を一つ目の施策方針とします。次に、将来の「機会」を活かす施策として、大阪モノレール南伸を中心とした交通環境整備としてとりまとめ、「公共交通機関の更なる利便性の向上」を二つ目の施策方針とします。最後に、将来の「脅威」に対応する施策を中心にまとめ、「市民生活を支える持続可能な交通システムの構築」を三つ目の施策方針とします。



3.4 各モードの役割整理

施策方針に基づいた施策・事業を実施するにあたり、下記の移動手手段別各モードの役割およびそれに対する課題を整理し、行政、事業者、市民の各主体が取り組むべき事項を明らかにし、事業案をまとめます。

【公共交通機関以外】

		公共交通機関以外		
モード		歩行者	自転車	自動車
運ぶ物		人	人	人、モノ
輸送距離		生活圏	短距離	長距離、中距離、短距離、生活圏
輸送量		個人	個人	少量、個人
旅行速度		遅い	遅い	速い
コスト		-	-	高い
役割	①	① 社会的、経済的活動の基礎となる移動手手段 ・活動を行うほぼすべての人が使用する移動手手段であり、他の交通機関を利用する際にも基本的な移動手手段となる。	① 短距離移動に優位な個別移動手手段 ・本市では2km圏内にいずれかの鉄道駅が存在するが、2kmの距離の移動に対しては、自転車利用が最も速達性が高い。 ・また市域のほとんどが平坦な地形であることから、自転車の分担率が高く、市内移動の足として利用されている。	① 個人の自由な移動を可能にする個別移動手手段 ・モータリゼーションによって、ほとんどの家庭が自家用車を有しており、時間に縛られず個人の都合に合わせた移動が可能な交通手段として利用されている。 ・また生活圏の移動から長距離移動まで対応可能であり、多様化する移動に適している。
	②	② 環境、健康、コストに配慮した個別移動手手段 ・環境にやさしく、健康増進に繋がり、コストが一切かからない移動手手段である。	② 環境や健康に配慮した交通手段 ・燃料不要によりCo2を排出せず環境にやさしい交通手段であり、また近年の健康志向により自転車利用が推進されている。	② 物流の大半を担う陸上交通 ・本市には、流通業務市街地が形成されており、物流の大半をトラックが担っている。
	役割に対する課題	① 安全な歩行空間が確保されていない ② 安全な歩行空間が確保されていない	① 鉄道駅以外の駐輪施設が不十分である。 ② 安全な自転車走行空間が確保されておらず、自転車事故対策が不十分である。	① 交通渋滞、交通事故が起こる ② 慢性的な渋滞により環境への悪影響が懸念される
	市の考え方	・歩行者が安全に移動できる歩行環境を整備する。 ・移動の最末端手段として、平地部800m、山麓部300mは徒歩の最低移動距離とし、この距離は徒歩で移動するものとして公共交通の施策を検討する。	・市内の移動に対しては自転車利用が時間的に優位であることから、安全に利用できるよう自転車走行空間を整備する。 ・自転車利用の促進を図り、鉄道駅周辺には自転車駐車を整備する。 ・鉄道を中心として1.5km圏内は自転車利用の優位性が高いことから、自転車利用を促進する地域とする。	・自動車混雑度を低下させるため、都市計画道路を整備し、道路ネットワークを構築する。 ・環境負荷を低減するため、過度な自動車利用を抑制し、公共交通の利用促進を図る。
取り組むべき事項	行政	・道路を安全に通行できるように、歩行空間を整備する。 ・高齢者や障害者に配慮し、歩道のバリアフリー化を図る。	・道路を安全に走行できるように、道路幅員等を考慮した上で、自転車走行空間を整備する。 ・鉄道利用の端末交通手段としての利用に備え、鉄道駅周辺に自転車駐車を整備する。 ・駅前の良好な交通環境を維持するため、放置自転車対策を実施する。 ・本市の特徴を活かした自転車利用促進を検討する。	・道路ネットワークを構築するため、都市計画道路を整備する。 ・渋滞緩和を目的とした連続立体交差事業を推進する。 ・円滑な道路交通を確保するため、良好な道路環境を維持する。
	事業者	・安全に利用できるように施設のバリアフリー化を図る。	・自転車でのアクセスに備え、自転車駐車を整備する。	・環境負荷の低減につながるよう低炭素化の取組を実施する。
	市民	・平地部800m、山麓部300mは徒歩圏とし、この距離は徒歩で移動するようにする。	・自転車マナーの向上を図る。	・公共交通を維持するには利用者の確保が重要であるため、公共交通機関の利用を心がける。

【公共交通機関】

モード	鉄道	バス	タクシー
運ぶ物	人 (モノ)	人	人
輸送距離	長距離、(中距離)	(長距離)、中距離、短距離	短距離、生活圏
輸送量	大量	中量	少量、個人
旅行速度	速い	普通	普通
コスト	安い	安い	高い
役割	① 安価で定時性、速達性を活かした大量輸送機関 ・鉄道は専用の軌道を走行することから定時性および速達性に優れ、大量輸送機関であるため安価に移動できる交通手段であり、社会的・経済的活動を支える交通インフラとして日常的に通勤などで利用されている。	① 都市内移動を補助する中量輸送機関 ・短距離の移動に関しては自転車などが主となっているが、自転車利用ができない需要に対し、中量輸送機関であるバスが居住誘導区域と鉄道駅を結ぶ移動手段として必要になる。 ・また市内回遊性を高め、都市施設が集中する都市拠点に効率的に結ぶ交通ネットワークを形成する。	① ドアツードアの個々の移動に対応する少量輸送機関 ・高齢者のみならず市民全員がいつでも利用できるドアツードアの移動手段として活用できる公共交通手段であり、機動力が高いことから個別のニーズに対応することが可能である。
	② 中長距離移動に適した公共交通機関 ・定時性および速達性を活かした中長距離移動手段としての役割に加え、超長距離の移動を担う新幹線や飛行機と結ぶことで、国土軸とネットワークを形成する役割がある。	② 都市間移動に便利な鉄道を補完する公共交通機関 ・中距離移動を担う公共交通機関として、南北交通の一部を補完し、鉄道網と合わせて都市間移動が可能な交通ネットワークを形成する。	② 面的な移動サービスを提供する短距離移動に役立つ公共交通機関 ・市民の多様な移動に対応するため、市域全域を面的な移動手段としてタクシー活用を検討する必要がある。 ・また、東部地域では傾斜地により移動が困難な、狭い道路が多いためバスが運行しにくいことから、このような地域を包括した公共交通機関としてタクシーが適している。
	③ 過度な自動車移動を抑制するための交通手段 ・本市における物流は大型車が担っており、一定の自動車利用はやむをえない状況であるが、環境負荷の低減、交通渋滞の緩和を目的として、過度な自動車利用を抑制するため、人の移動に関しては公共交通の利用を促進する。	③ 便利な高速道路網を活かした交通手段 ・広域的に整備された高速道路ネットワークを活かした都市間移動の手段として高速バスを利用する。	
役割に対する課題	① 安全安心に利用できる駅周辺施設が未整備の駅がある ② 国土軸とのネットワークが直結しておらず、都市間移動に対して非効率な移動となる地域がある ③ 自動車集中する中央環状線の代替となる鉄道路線がない	① 狭隘な道路が多く、路線バスが運行しにくい。 ② 鉄道の代替としては、定時性が確保されない ③ 高速バスの認知度が低く、利用者数が少ない	① 料金が安いことから、身近に利用しにくい ② 料金が安いことから、身近に利用しにくい
市の考え方	・本市では比較的便利な鉄道網が発達しており、鉄道を中心としたまちづくりを進め、都市機能の維持を図る。 ・鉄道は経済活動を支える交通インフラとして、利用者が安全安心に利用できるような鉄道施設のバリアフリー化や耐震化を推進する。 ・東西方向の長距離移動に資する路線が整備されているため需要が多くなっているが、南北方向に長距離移動できる路線がなく非効率な移動となることから、南北の都市間移動が可能な路線として、放射状に広がる既存鉄道路線と結ぶ鉄道路線を整備し、都市の更なる発展を目指す。 ・鉄道が結ぶ箇所においては、乗り継ぎのシームレス化を図り、乗継抵抗を下げるような施設整備を推進する。	・広域移動に対する時間的優位性を見込み、南北の都市間移動が可能な公共交通機関として、路線バスがその役割を担う。 ・南北の路線バスは放射状に伸びる鉄道路線（JR学研都市線、近鉄けいはんな線、近鉄奈良線、近鉄大阪線など）を結ぶ路線とすることで、市外を経由する非効率な移動を解消する。 ・駅の徒歩(800m)、自転車圏(1500m)から外れる地域および居住誘導区域を通過する路線とする。 ・瓜生堂をターミナルとし、さらなる広域連携として京都や関西国際空港への高速バスを集約する。 ・近大線のように特定目的のために運行する路線について、公共用の移動手段として活用できるよう事業者と調整を進める。 ・市内公共施設については、集中した利用客が見込めるため、循環バスを検討する。	・鉄道駅への移動や市内移動の際に、市民の多様な移動に対応できる公共交通機関としてタクシーの活用を図る。 ・路線バスでは不採算となるような地域に対し、タクシー活用を推進する。 ・公共交通機関としての位置付けになるので、特定の人に対するサービスとはせず、初乗り料金の低額化など、市民全員が利用できるサービスを検討する。 ・新たな利用者を確保する観点から、タクシーの昼間割引等をタクシー協会に提案する。 ・各鉄道駅からの端末手段としての利用を見込み、駅前広場整備時にはタクシーバスを設置し、積極的な誘致を図る。
取り組むべき事項	行政 ・どの端末手段でも駅へのアクセスが良くなるよう駅周辺を整備する。 ・利用者の安全性を高める施設整備に対し、補助金により整備を推進する。 ・大阪モノレール南伸に合わせて、既存路線と乗り継ぎがスムーズになるよう周辺施設を整備する。(近鉄新駅を整備する)	・駅前交通広場を整備し、鉄道駅との結節を図る。 ・ターミナル拠点となるトランジットセンターを整備する。 ・バスの利用促進を図る。 ・公共施設を結ぶ循環バスなど、新たなバス活用施策を検討する。	・駅前交通広場を整備し、鉄道駅との結節を図る。 ・タクシーを安価で利用できるような施策を検討する。 ・タクシー利用をPRする。
	事業者 ・鉄道高架橋の耐震化や駅施設のバリアフリー化など、利用者安全性を高める施設を整備する。 ・広域的な南北交通を担う大阪モノレールを整備する。	・バス利用サービスの向上を図る。 ・路線バスの利用促進を図る。 ・鉄道路線を補完し、都市間移動を担う路線バス、高速バスを再編、検討する。	・タクシーの活用施策を検討する。
	市民 ・公共交通の維持するには利用者の確保が重要であるため、公共交通機関の利用を心がける。	・公共交通の維持するには利用者の確保が重要であるため、公共交通機関の利用を心がける。	・公共交通の維持するには利用者の確保が重要であるため、公共交通機関の利用を心がける。

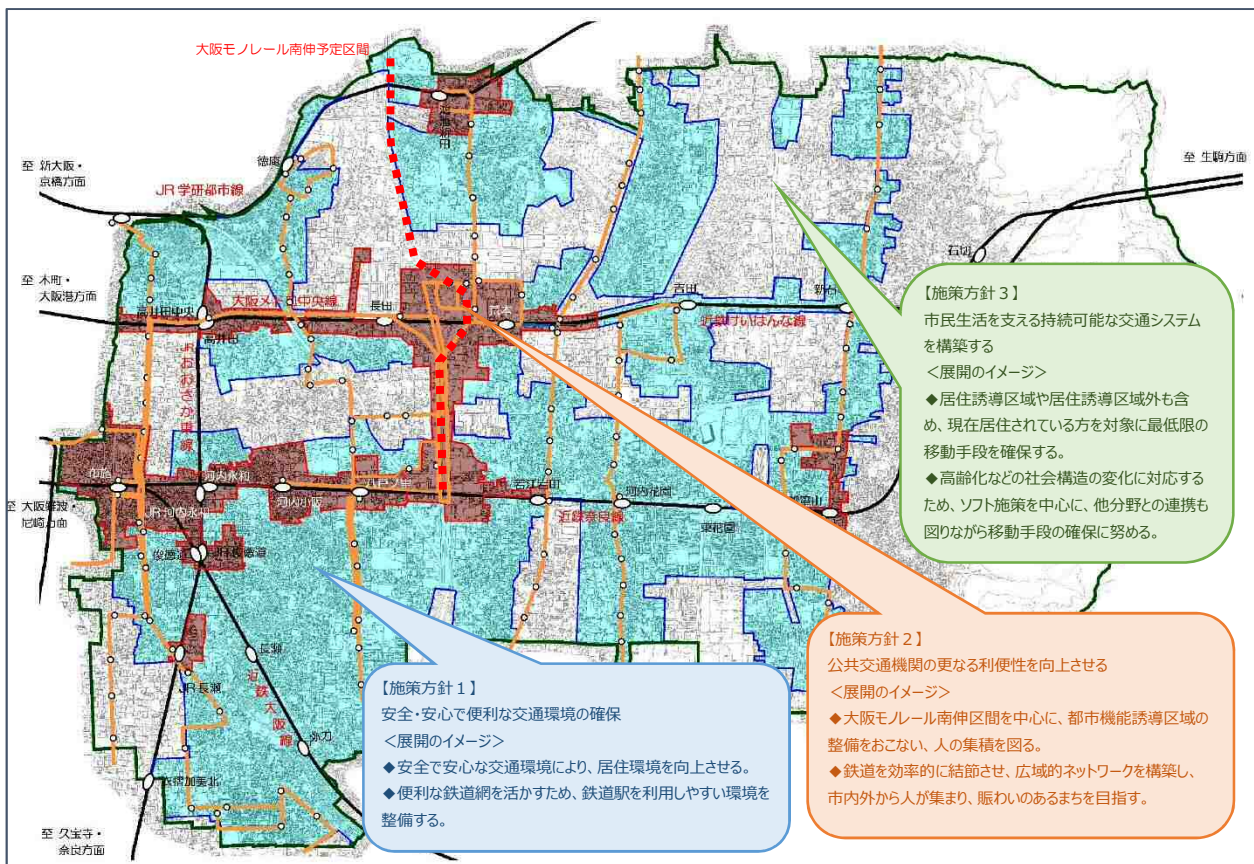
4 目指す都市交通体系の実現に向けた施策の展開

4.1 施策展開の方向性

本戦略では、相互に関係する施策および事業をパッケージ化し、総合的に推進していくことで、より効果的な施策展開を図っていきます。施策のパッケージ化については、前項において整理した目指すべき都市交通を本戦略における「パッケージ」として捉え、市民や事業者と協力しながら、目標を達成するために必要なハード施策およびソフト施策を取りまとめます。

また、本戦略は平成31年3月に策定した東大阪市立地適正化計画と併せて、コンパクトなまちとそれを支える交通ネットワークを構築するものです。本市立地適正化計画においては、安全で歩いて暮らせるまちの実現に向けた誘導施策として、本戦略に基づき市民が安全・安心に利用できる交通環境を整備すると共に、交通利便性向上を目的に大阪モノレールの南伸を推進するとしています。本戦略においても立地適正化計画で定めたまちづくりの方針「鉄道網を活かした、快適で魅力・活力あふれるまちづくり」の実現に向け、居住や都市機能を誘導するために、「鉄道駅を中心とした誰もが利用しやすい交通環境づくり」を目標に施策を推進するものです。安全・安心で便利な交通環境の確保（施策方針1）により、居住環境を向上させ、公共交通機関の更なる利便性向上（施策方針2）により、大阪モノレール南伸区間の結節駅において都市機能の誘導を図り、地域の活性化により都市の魅力を増大させます。また、高齢化などの社会構造の変化に対応するため、市民生活を支える持続可能な交通システムの構築（施策方針3）を目指します。

施策展開のイメージ



4.2 効果的な施策パッケージとその展開

施策方針に基づき、それぞれの目指すべき都市交通の実現に資する施策および事業について、個別に実施するのではなく、総合的、戦略的に実施することで、より事業効果を高めるパッケージを例示します。

【施策方針 1】 安全・安心で便利な交通環境の確保

1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備	1-2 安全・安心な交通環境の整備	1-3 主要道路の自動車混雑度の低下
1. 駅前交通広場の整備	1. 交通施設のバリアフリー化	1. 都市計画道路の整備
2. 歩行空間の整備	2. 交通施設の防災対策	2. 大阪モノレールの南伸
3. 自転車走行空間の整備	3. 踏切道安全対策	3. 路線バスの再編・検討
4. 特定経路のバリアフリー化	4. 道路、橋梁の計画的な維持補修	4. 踏切道安全対策
5. 自転車駐車場の整備	5. 生活道路整備	5. 公共交通の利用促進
6. 放置自転車対策	6. 通学路等における安全・安心対策	
7. 公共サインの設置	7. 交通安全啓発	
	8. 歩行空間の整備	
	9. 自転車走行空間の整備	

【施策方針 2】 公共交通機関の更なる利便性の向上

2-1 持続可能な南北の公共交通の確保	2-2 広域的な交通ネットワークの充実	2-3 鉄道との効率的な結節	2-4 公共交通の利便性を高める施設整備
1. 大阪モノレールの南伸	1. 大阪モノレールの南伸	1. 駅前交通広場の整備	1. 公共サインの設置
2. 路線バスの再編・検討	2. 路線バスの再編・検討	2. トランジットセンターの整備	2. 乗継のシームレス化
	3. 大阪モノレール南伸に伴う近鉄奈良線新駅の設置	3. 自転車駐車場の整備	3. トランジットセンターの整備
	4. トランジットセンターの整備	4. 乗継のシームレス化	4. バス利用環境の改善
			5. 公共交通の利用促進

【施策方針 3】 市民生活を支える持続可能な交通システムの構築

3-1 社会的・地域的ニーズに合った交通手段の確保	3-2 バス路線の効率化による利便性向上	3-3 公共交通利用者の確保
1. タクシー活用施策の検討	1. 路線バスの再編・検討	1. 公共交通の利用促進
2. 自転車施策の検討	2. トランジットセンターの整備	
3. 産業・医療・福祉・商業など他分野とのタイアップ事業	3. バス利用環境の改善	

◆施策パッケージ 1-1

1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備

※本市の近鉄奈良線東花園駅を事例とする。

◆期待される効果◆

- ・歩車分離によるそれぞれの通行空間の安全性向上
- ・周辺施設へのアクセス向上

①駅前交通広場の整備

②歩行空間の整備

③自転車走行空間(自歩道)の整備

④特定経路のバリアフリー化

⑤自転車駐車場の整備

⑥放置自転車対策

⑦公共サインの設置

駅周辺整備として、①駅前交通広場の整備、②駅前歩行区間の整備、③自転車走行空間(自歩道)の整備、④特定経路のバリアフリー化、⑤自転車駐車場の整備、⑥放置自転車対策、⑦公共サインの整備、以上の事業を合わせて実施することで、通行区間の安全性向上や周辺施設へのアクセス性が向上します。

◆施策パッケージ 1-2

1-2 安全・安心な交通環境の実現

③踏切道安全対策

②交通施設の防災対策

①交通施設のバリアフリー化

④道路・橋梁の計画的な維持補修

⑤生活道路整備

⑥通学路等における安全・安心対策

⑦交通安全啓発

⑧歩行空間の整備

⑨自転車走行空間(自歩道)の整備

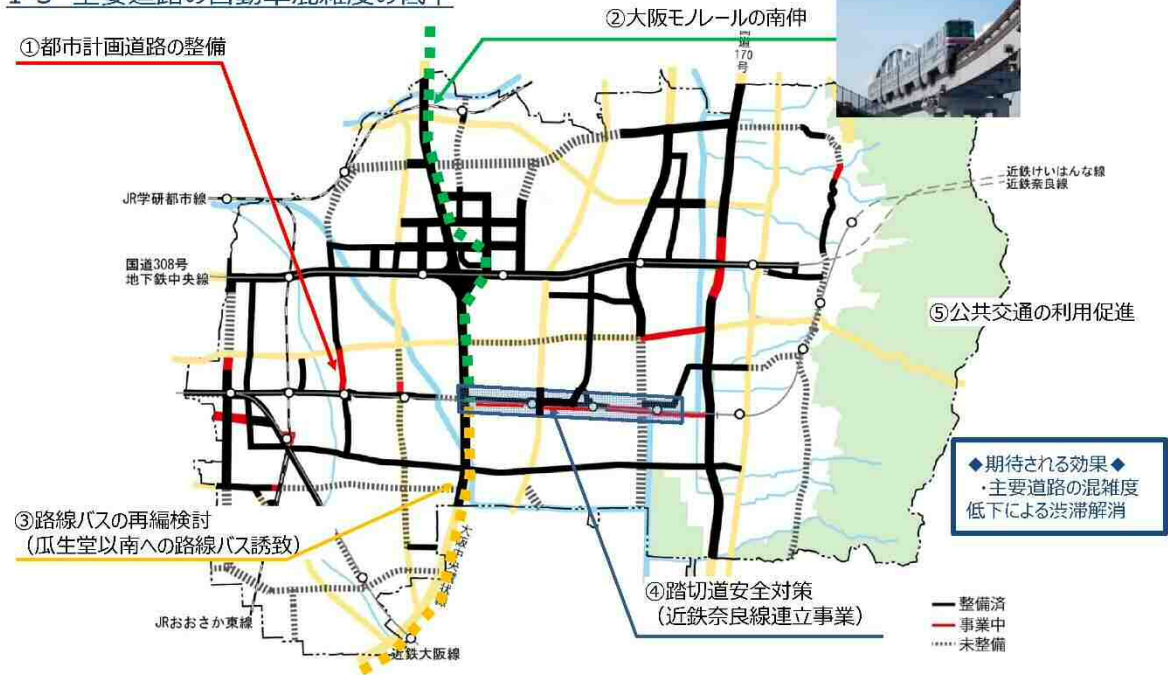
◆期待される効果◆

- ・交通事故、鉄道事故の抑制
- ・発災時の交通環境の確保

安全・安心な交通環境の実現に向け、①交通施設のバリアフリー化、②交通施設の防災対策、③踏切道安全対策を実施します。また、良好な道路環境の維持のため、④道路・橋梁の計画的な維持補修、⑤生活道路整備、歩行者安全対策の一環として、⑥通学路等における安全・安心対策、⑦交通安全啓発を引き続き行い、⑧歩行空間や⑨自転車走行空間(自歩道)を整備します。

◆施策パッケージ 1-3

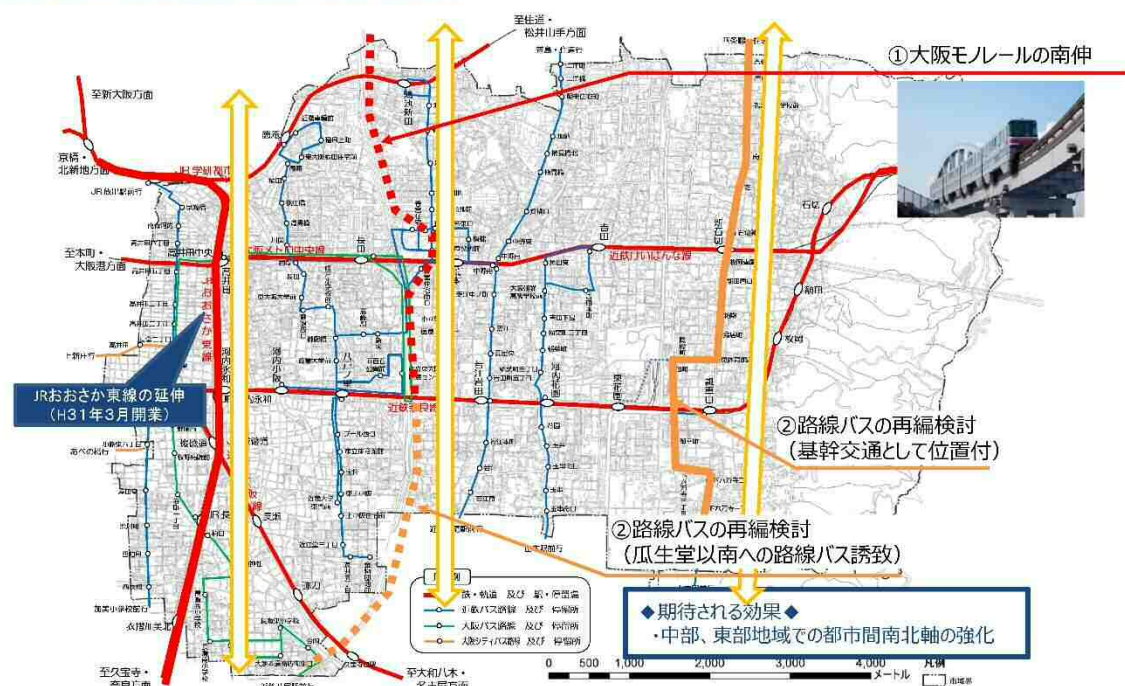
1-3 主要道路の自動車混雑度の低下



主要道路の混雑度を低下させるためにミッシングリンクとなっている都市計画道路を整備します。また中央環状線に集中する自動車交通を緩和するため、大阪モノレールを門真市以南に延伸し、瓜生堂地域以南については新たな路線バスを誘致します。また踏切道安全対策として連立事業の推進を図り、併せて公共交通の利用促進により、主要道路の混雑度低下による渋滞解消につなげます。

施策パッケージ 2-1

2-1 持続可能な南北の公共交通の確保



西部地域では、JR おおさか東線が全線開業し国土軸と直結する南北交通が整備されていますが、中部、東部地域においても南北軸の強化を図るため、①大阪モノレールの南伸および②路線バスの再編として瓜生堂以南の路線バス誘致を検討します。また東部地域の南北交通軸を担う路線バスについて、基幹交通とすべく強化を図っていきます。

◆施策パッケージ 2-2

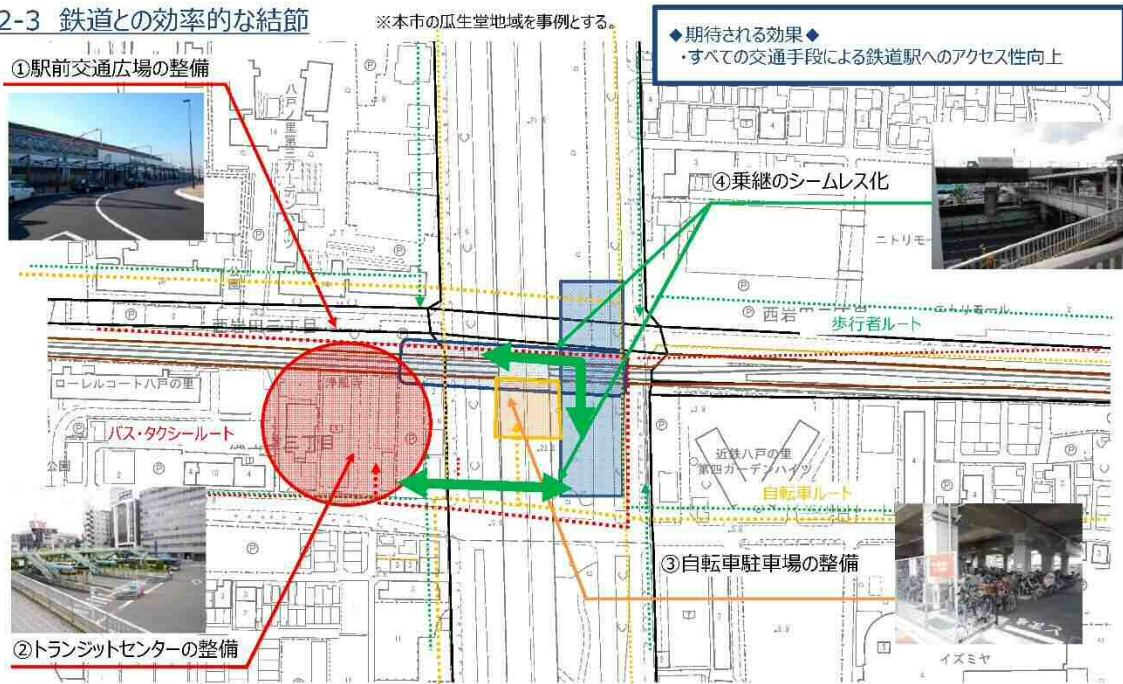
2-2 広域的な交通ネットワークの充実



広域的なネットワークについては、現在充実する東西の鉄道網と今後強化を図る南北交通とを結節し、回遊性のあるネットワークを形成することで、利便性は大幅に向上します。よって、南北交通を担う①大阪モノレールの南伸、②路線バスの再編はもとより、既存の路線との結節を考え③近鉄奈良線新駅の設置、鉄道とバスを結節するための④トランジットセンターの整備などにより、広域ネットワークが形成されます。

◆施策パッケージ 2-3

2-3 鉄道との効率的な結節



鉄道駅との効率的な結節として、①駅前交通広場を整備することで、バス、タクシーがアクセスしやすくなります。また瓜生堂については、②トランジットセンターの整備を予定しているため、バスを集約することによりさらに利便性が高まります。③自転車駐車場を整備することで、自転車利用者がアクセスしやすくなり、④乗継のシームレス化として乗継施設を整備することで、歩行者がアクセスしやすくなります。

◆施策パッケージ 2-4

2-4 公共交通の利便性を高める施設整備

①公共サインの設置

周辺施設への公共サインだけでなく、鉄道の乗換案内などの誘導サインを整備する。



③トランジットセンターの整備

路線バスや高速バスの拠点となるよう瓜生堂にトランジットセンターを整備する。



⑤公共交通の利用促進

公共交通の利用促進を図る。

◆期待される効果◆
・公共交通機関の利用しやすさの向上

②乗継のシームレス化

複数路線が結節する鉄道駅では、乗り換えがスムーズにできるよう乗継経路を整備する。



④バス利用環境の改善

バスの待合環境の改善や、バスロケーションシステムの導入などバス利用者が利用しやすい環境の改善を行う。

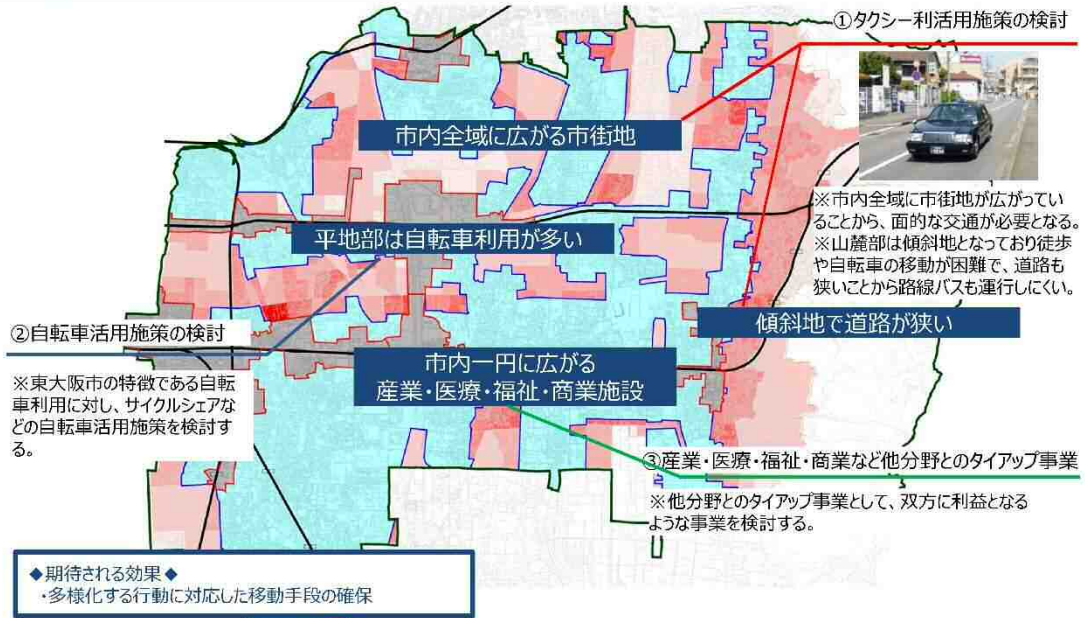


※近鉄バスHPより

公共交通の利便性を高める施設整備として、①公共交通サインの設置、②乗継のシームレス化、③トランジットセンターの整備に取り組みます。またバス利用環境の改善として、バス待合環境の改善や、バスロケーションシステムを導入することで、公共交通のひとつであるバスの利用促進に繋がるものと思われます。

◆施策パッケージ 3-1

3-1 社会的、地域的ニーズに合った交通手段の確保

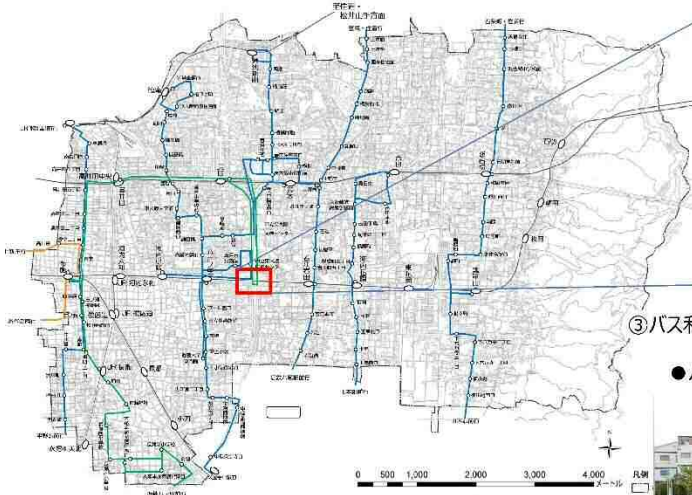


社会的・地域的ニーズに合った交通手段の確保につながる事業として、市内全域に広がる市街地をカバーする面的な公共交通として①タクシーの利活用施策を検討します。次に本市において自転車利用が多いという特徴に対する施策として、サイクルシェアなどの②自転車活用施策を検討します。また、産業・医療・福祉・商業など他分野とのタイアップとして、双方にとって利益となるような③タイアップ事業を検討します。

◆施策パッケージ 3-2

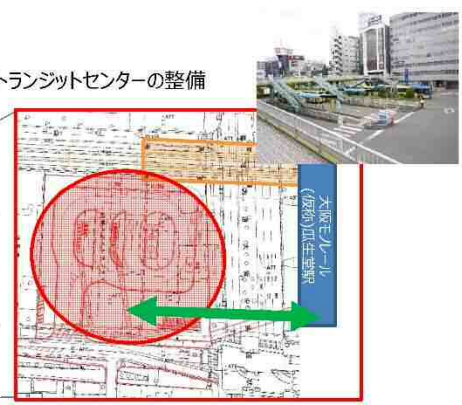
3-2 バス路線の効率化による利便性の向上

①バス路線の再編検討





◆期待される効果◆
・バスの利用しやすさ向上

②トランジットセンターの整備



※図は計画段階のものです

③バス利用環境の改善

- バス待合所
 
- バスロケーションシステム
 

減便、廃止が続くバス路線に関して、効率化による利便性向上に関する事業として、①バス路線の再編検討、②トランジットセンターの整備、③利用環境の改善に向けた施策を検討します。

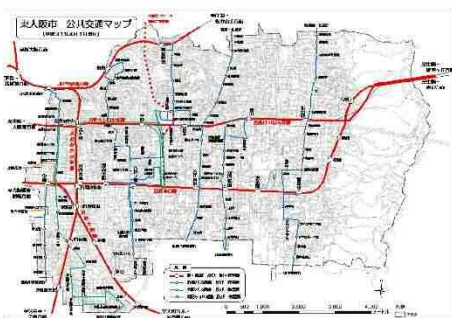
◆施策パッケージ 3-3

3-3 公共交通利用者の確保

◆期待される効果◆ 公共交通機関の認知度UP、利用者の増加

①公共交通利用促進

- 公共交通マップの作成・配布
…マップを作成し、広く市民に周知する。



- 市イベントでの利用啓発
…市主催イベントに参加し、本市の公共交通を知ってもらい、利用促進に繋げる。



- モビリティ・マネジメント…学校や地域に対し出前講座を開催し、モビリティ・マネジメントを推進する。



- 公共交通の利用PR…事業者と協力し、鉄道・バス・タクシーの利用PRを図る。

鉄道の日(10/14)



バスの日(9/20)



タクシーの日(8/5)



公共交通利用者を確保するために、公共交通利用促進事業に取り組みます。内容としては、公共交通マップの作成配布や、各種公共交通機関の日に関するイベント、また市イベントでのPR活動に加え、モビリティ・マネジメントにも取り組んでいきます。

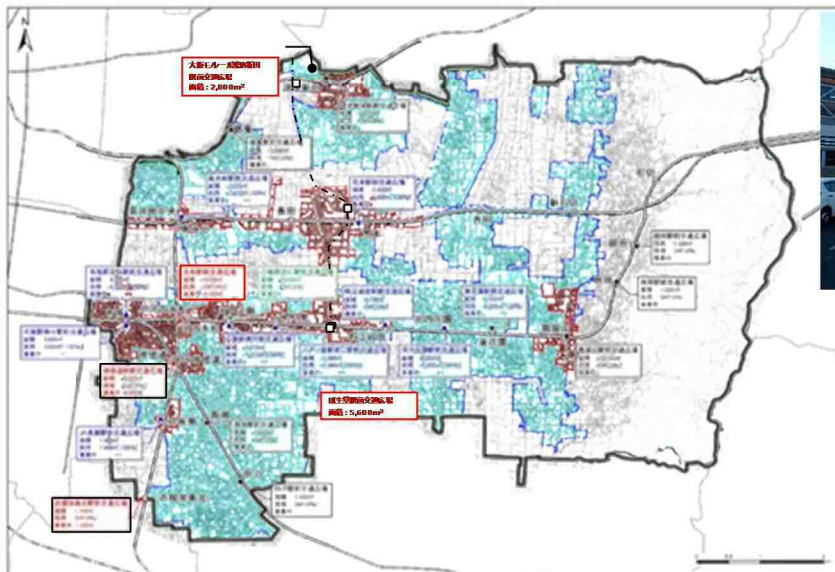
4.3 実施プログラム

施策ごとに実施プログラムを作成し、これに基づき施策の推進を図ります。

施策1 駅前交通広場の整備

施策	駅前交通広場の整備	施策NO.	1
施策パッケージ	1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備	新規 or 継続	継続
	2-3 鉄道との効率的な結節	種別	ハード施策
施策の概要	都市機能が集積する鉄道駅周辺へバスやタクシーなどでアクセスしやすくなるよう駅前交通広場を整備する。		
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆複数路線が接続する鉄道駅を優先的に整備を進める。 ◆現在認可中の河内永和駅前交通広場の整備を進める。 ◆大阪モレール南伸の事業に併せて、大阪モレール鴻池新田駅前交通広場、大阪モレール荒本駅前交通広場、瓜生堂駅前交通広場の事業を進める。 ◆新たに着手する駅前交通広場を検討する。 ◆都市計画未決定の駅前交通広場について、計画を検討する。 		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆駅周辺の交通機能性、安全性、利便性の向上 ◆拠点機能の強化 ◆都市機能施設の誘導 	関連施策	5・6・15・16・17・19・20・21
実施する事業 (事業主体)	駅前交通広場整備事業（東大阪市）		

事業スケジュール											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
永和駅前交通広場	用地取得・工事										
大阪モレール鴻池新田駅前交通広場	測量・調査・用地取得・工事										
大阪モレール荒本駅前交通広場			測量・調査・用地取得・工事								
瓜生堂駅前交通広場	測量・調査・用地取得・工事										
新規着手駅前交通広場						事業化の検討・実施					
事業イメージ											



◆駅前交通広場整備状況



◆整備例（東花園駅前交通広場）

施策2 歩行空間の整備

施策	歩行空間の整備		施策NO.	2							
施策パッケージ	1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備		新規 or 継続	継続							
	1-2 安全・安心な交通環境の整備		種別	ハード施策							
施策の概要	幹線道路や生活道路において、歩車分離の道路整備を行い、歩行者の安全で快適な歩行空間を確保する。										
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆現在、東大阪市で実施する都市計画道路の整備を進める。 ◆歩道の再整備や狭幅員な生活道路における通過車両の抑制などにより、歩行者の安全性を確保する。 										
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆歩行者の安全性、利便性の向上 ◆居住環境の向上 ◆居住エリアへの誘導 		関連施策	3・4・8・11・12・15							
実施する事業 (事業主体)	街路事業（東大阪市・大阪府）										
	市内一円道路整備事業（東大阪市）										
事業スケジュール											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
街路事業	※施策15「都市計画道路の整備」参照										
市内一円道路改良事業					継続						
事業イメージ											



◆駅周辺の歩行空間整備



◆近鉄奈良線連立事業に伴う自転車・歩行者専用道路整備

施策3 自転車走行空間の整備

施策	自転車走行空間の整備	施策NO.	3
施策パッケージ	1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備	新規 or 継続	新規・継続
	1-2 安全・安心な交通環境の整備	種別	ハード施策
施策の概要	自転車利用が多い本市の交通の特徴から、安全安心に自転車が利用できるよう自転車走行空間の整備を検討する。		
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆市道においては、今後整備する道路における自転車通行空間の整備方針を検討し、特に車道幅員の広い道路の再整備の際には、道路幅員の再配分を検討する。 ◆府道においては、引き続き自転車走行空間の設置に努める。 		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆自転車利用者、歩行者の安全性、利便性の向上 ◆居住環境の向上 ◆居住エリアへの誘導 	関連施策	2・14・15
実施する事業 (事業主体)	自転車走行空間整備方針の検討（東大阪市）		
	自転車走行空間の整備（大阪府）		

事業スケジュール

年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
自転車走行空間（市道）			検討								
自転車走行空間（府道）				整備							

事業イメージ



◆自転車専用通行帯



◆自転車走行指導帯

施策 4 特定経路のバリアフリー化

施策	特定経路のバリアフリー化	施策NO.	4
施策パッケージ	1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備	新規 or 継続	新規・継続
		種別	ハード施策
施策の概要	本市では平成14年に東大阪市交通バリアフリー基本構想を策定し、重点地区の駅周辺においてバリアフリー化の整備を実施してきた。しかし、平成18年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が制定され、さらに当法律が平成30年に改正されたことから、基本構想の見直しを検討する。		
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆改正バリアフリー法に基づき、過年度に策定した基本構想の内容を検証し、見直しを検討する。 ◆見直しの際には、公共施設再編整備計画や大阪モジュール南伸を考慮して検討する。 ◆重点地区の指定がない駅において、必要性を検討する。 		
期待される効果	◆歩行者の安全性、利便性の向上	関連施策	2・8・15
実施する事業（事業主体）	基本構想の見直し検討（東大阪市）		

事業スケジュール												
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
基本構想の見直し検討		検討										
事業イメージ												

ラグビーのまち
東大阪市

**東大阪市交通バリアフリー基本構想
(全体構想)**

平成 14 年 10 月
東大阪市

◆H14年に策定したバリアフリー基本構想

＜基本構想作成済みの市町村の場合＞

現状

・大規模駅を中心に基本構想を作成済

地区	現状
A,B	基本構想作成済
C,D,E	基本構想未作成

--- 市境
○ 重点整備地区
■ 生活関連施設
— 生活関連経路

【A市の例】

評価・見直し後

・基本構想未作成の地区を中心に、移動等円滑化促進地区を指定し、当該地区のバリアフリーの方針を設定。
(併せて市全体の方針を設定することが望ましい)

・**具体事業の調整が可能な地区**においては、**重点整備地区**として基本構想作成

・基本構想作成済の地区においても見直しに際して具体の事業が調整可能かどうかに応じて移動等円滑化促進地区又は重点整備地区を設定

地区	作成方針
A	具体事業の設定可能な箇所と困難な箇所が混在するため、重点整備地区に重ねて移動等円滑化促進地区を設定
B	事業がいったん終了したが、新たな事業の設定に至らないことから移動等円滑化促進地区として設定
C	具体事業の設定が可能となったことから重点整備地区として設定
D	移動等円滑化促進地区の設定に加えて、具体事業の調整が可能な地区は重点整備地区として設定し、基本構想作成
E	具体事業の調整が困難であることから移動等円滑化促進地区として設定

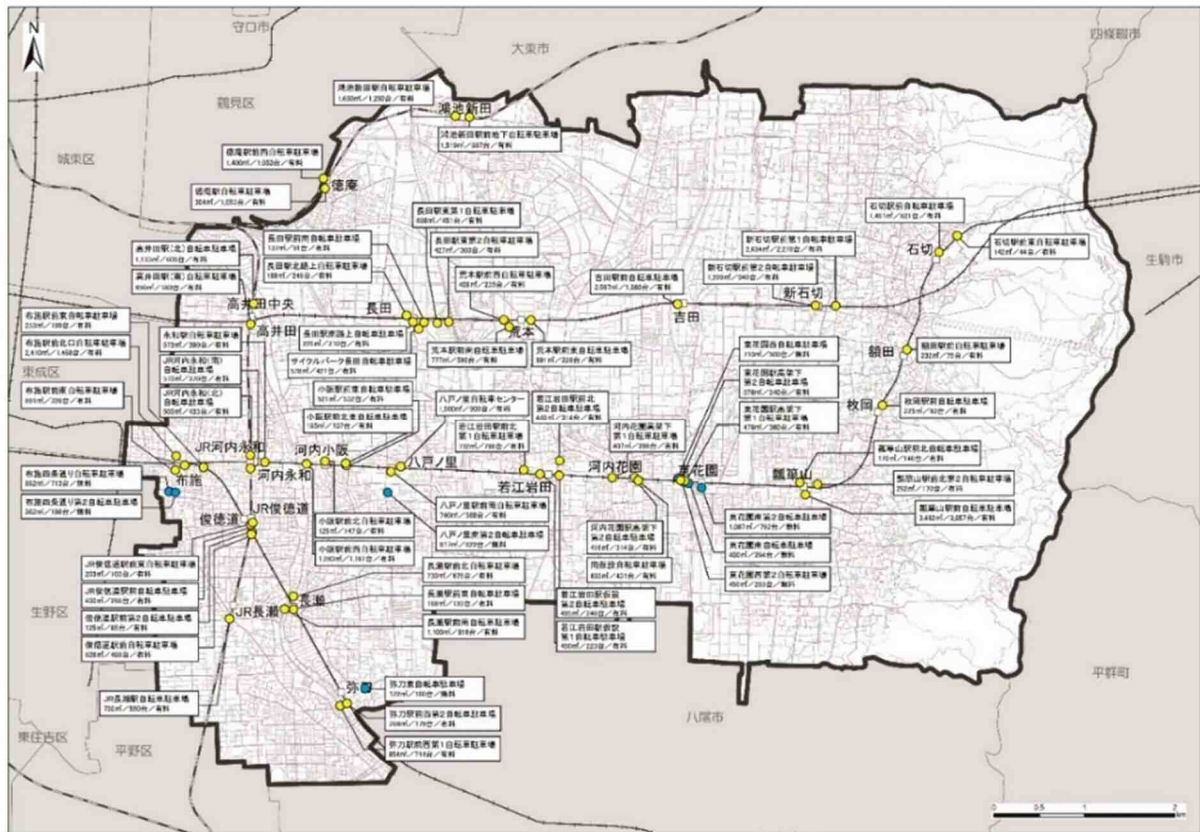
○ 移動等円滑化促進地区
■ 移動等円滑化促進地区かつ重点整備地区

◆改正法のイメージ

施策5 自転車駐車場の整備

施策	自転車駐車場の整備	施策NO.	5
施策パッケージ	1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備	新規 or 継続	継続
	2-3 鉄道との効率的な結節	種別	ハード施策
施策の概要	鉄道と自転車との結節を図るため、鉄道駅周辺に自転車駐車場を整備する。		
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆今後新たな駅が開業する際には、事業者と調整し自転車駐車場を整備する。 ◆自転車駐車場の利用率に応じて増設する。 		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆駅周辺の交通機能性、安全性、利便性の向上 ◆拠点機能の強化 	関連施策	1・6・16
実施する事業 (事業主体)	自転車駐車場の整備(東大阪市・鉄軌道事業者)		

事業スケジュール											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
自転車駐車場の整備							(仮称) 湊池新田駅、(仮称) 荒木駅、(仮称) 瓜生堂駅				
事業イメージ											



◆市内の自転車駐車場箇所図

施策6 放置自転車対策

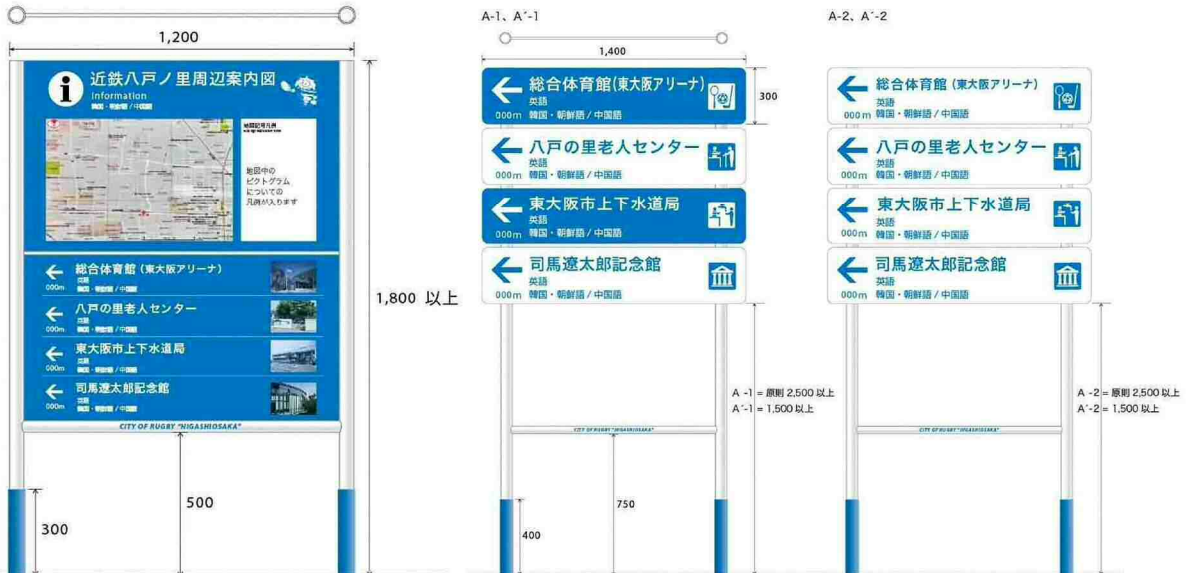
施策	放置自転車対策		施策NO.	6							
施策パッケージ	1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備		新規 or 継続	新規・継続							
			種別	ソフト施策							
施策の概要	東大阪市内の全26駅の駅周辺エリアにおいて、放置自転車禁止区域を設定している。 放置自転車禁止区域において、定期的に放置自転車の撤去を実施する。										
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆継続して放置自転車対策を実施し、駅前の良好な環境確保に努める。 ◆今後新たな駅が開業する際には、放置自転車禁止区域の指定や区域の見直しを実施する。 										
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆駅周辺の交通機能の向上 ◆歩行者の安全性の向上 ◆拠点機能の強化 	関連施策	1-5								
実施する事業 (事業主体)	放置自転車禁止区域の設定（東大阪市内）										
	放置自転車の撤去（東大阪市内）										
事業スケジュール											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
放置自転車禁止区域の設定						(仮称) 鶴池新田駅	(仮称) 荒木駅、(仮称) 瓜生堂駅				
放置自転車の撤去					継続						
事業イメージ	  <p>◆放置自転車の撤去状況</p> <p>◆自転車放置禁止区域の例</p>										

施策7 公共サインの設置

施策	公共サインの設置	施策NO.	7
施策パッケージ	1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備	新規 or 継続	新規・継続
	2-4 公共交通の利便性を高める施設整備	種別	ソフト施策
施策の概要	利用しやすい駅周辺環境の整備として、東大阪市公共サインガイドラインに基づき、訪問者の利便性および良好なまち並みの景観形成を目的に公共サインを設置する。		
施策方針	◆大阪モノレール南伸に伴い、新たな駅が開業する際に、周辺施設への公共サインを設置する。 (大阪モノレール：(仮称)鴻池新田駅、(仮称)荒本駅、(仮称)瓜生堂駅)		
期待される効果	◆駅利用者の利便性の向上 ◆駅周辺公共施設利用者の利便性の向上 ◆拠点機能の強化	関連施策	16・21
実施する事業 (事業主体)	公共サインの整備（東大阪市）		

事業スケジュール											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
公共サインの設置							(仮称) 鴻池新田駅、(仮称) 荒本駅、(仮称) 瓜生堂駅				
事業イメージ									検討・調整・整備		

案内サイン A 型 (A-1)



◆公共サインのデザイン

施策 8 交通施設のバリアフリー化

施策	交通施設のバリアフリー化											施策NO.	8
施策パッケージ	1-2 安全・安心な交通環境の整備											新規 or 継続	新規・継続
												種別	ハード施策
施策の概要	歩道の段差解消を行うと共に、立体横断施設のバリアフリー化に努める。 鉄道利用者の安全性向上の観点から、駅舎のバリアフリー化やホームからの転落防止対策を促進する。												
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆引き続き道路施設の段差解消を進める。 ◆立体横断施設の新設改良に当たっては、エレベーターの設置に努める。 ◆国の方針に基づき、令和2年度までに市内の既存駅の段差解消に努める。 ◆更なる安全性向上のために、可動式ホーム柵設置に努める。 												
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆駅利用者の利便性の向上 ◆駅周辺公共施設利用者の利便性の向上 ◆拠点機能の強化 						関連施策	2・4・16					
実施する事業 (事業主体)	道路施設のバリアフリー化（東大阪市・大阪府） 鉄道施設のバリアフリー化（鉄軌道事業者）												
事業スケジュール													
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
道路施設のバリアフリー化													
道路の段差解消	継続												
立体横断施設	徳施駅 (仮称) 鴻池新田駅、(仮称) 荒本駅、(仮称) 瓜生堂駅												
鉄道施設のバリアフリー化													
スロープ設置	枚岡駅 額田駅												
可動式ホーム柵	高井田駅、長田駅												
事業イメージ	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;">  <p>◆段差解消</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>◆立体横断施設</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>◆エレベーター</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>◆可動式ホーム柵</p> </div> </div>												

施策 9 交通施設の防災対策

施策	交通施設の防災対策		施策NO.	9								
施策パッケージ	1-2 安全・安心な交通環境の整備		新規 or 継続	新規・継続								
			種別	ハード施策								
施策の概要	本市における道路施設の耐震化を図ると共に、橋梁の修繕工事を実施する。また本市の若江・岩田・瓜生堂地区は地震等に著しく危険な密集市街地に指定されていることから、防災性の向上を目的に消防活動に寄与する防災道路を拡幅整備する。 鉄道施設利用者の安全の向上を図ると共に発災時における緊急応急活動拠点機能を確保することを目的とし、鉄道施設の耐震補強を行う。											
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆市内の道路施設の耐震化を進めると共に、防災道路の拡幅整備を行う。 ◆国の方針に基づき、令和4年度を目標に鉄道施設の耐震補強を進める。 ◆今後新たな鉄道施設を整備する際には、耐震基準を満たした施設とする。 											
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆都市の防災性の向上 ◆市民の安全性の向上 		関連施策	11・16								
実施する事業 (事業主体)	道路施設の防災対策（東大阪市・大阪府） 鉄道施設の防災対策（鉄軌道事業者）											
事業スケジュール												
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
道路施設												
道路・橋梁の耐震						継続						
防災道路整備	整備											
鉄道施設												
耐震	JR西日本	放出・JR河内永穂駅間										
	大阪メトロ	長田駅										
	近鉄	【奈良線】布施～若江岩田駅間、東花園～彌生山間					【大阪線】布施～長瀬間					
落橋防止	近鉄											
事業イメージ												



◆住宅市街地総合整備事業（防災道路整備）



◆鉄道施設の耐震補強

施策 10 踏切道安全対策

施 策	踏切道安全対策	施策NO.	10
施 策 パッケージ	1-2 安全・安心な交通環境の整備	新規 or 継続	新規・継続
	1-3 主要道路の自動車混雑度の低下	種別	ハード施策
施 策 の 概 要	<p>現在事業中の近鉄奈良線連続立体交差事業については、H5年2月に事業認可取得後、用地買収や鉄道工事を進め、H22年5月に下り線（奈良方面）、H26年9月に上り線（大阪難波方面）の高架切替が完了しているが、復旧工事や事後調査等が残っており、早期の事業完成を目指す。</p> <p>近鉄大阪線の高架化については平成元年ころから実施を検討しており、当時は近鉄奈良線の高架化を優先し事業を推進してきたが、近鉄奈良線事業完了が見えてきた中で、近鉄大阪線の事業化に向けて検討していく。</p> <p>踏切道改良促進法により指定された踏切について、鉄道事業者と共に改良計画の策定を目指す。</p>		
施 策 方 針	<ul style="list-style-type: none"> ◆近鉄奈良線連続立体交差事業の早期完了を目指す。 ◆対策踏切の改良方法を検討する。 ◆近鉄大阪線連続立体交差事業の検討を進める。 		
期 待 さ れ る 効 果	<ul style="list-style-type: none"> ◆交通機能性の向上 ◆市民の安全性の向上 ◆生活環境の向上による居住誘導 	関連施策	1-15
実 施 す る 事 業 (事 業 主 体)	<p>近鉄奈良線連続立体交差事業（東大阪市・大阪府・鉄道事業者）</p> <p>近鉄大阪線連続立体交差事業検討（東大阪市・大阪府・鉄道事業者）</p> <p>踏切道改良事業（東大阪市・大阪府・鉄道事業者）</p>		

事 業 ス ケ ジ ュ ー ル												
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
近鉄奈良線連立事業の推進		復旧工事等										
近鉄大阪線連立事業の検討			事業化の検討									
その他踏切対策	改良計画の検討											
事 業 イ メ ー ジ												



◆近鉄奈良線連立事業の状況



◆近鉄大阪線の緊急対策踏切

施策 11 道路・橋梁の計画的な維持補修

施策	道路、橋梁の計画的な維持補修										施策NO.	11																																								
施策パッケージ	1-2 安全・安心な交通環境の整備										新規 or 継続	継続																																								
											種別	ハード施策																																								
施策の概要	本市で策定している東大阪市橋梁長寿命化修繕計画に基づき、市内の橋梁の修繕工事を実施し、安全な交通機能を確保する。																																																			
施策方針	◆引き続き計画的に維持補修を行う。																																																			
期待される効果	◆安全で快適な交通の維持 ◆市民の快適な生活の維持 ◆生活環境の向上による居住誘導							関連施策	2・9・12																																											
実施する事業 (事業主体)	橋梁修繕補強事業 (東大阪市)																																																			
事業スケジュール																																																				
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)																																									
計画的維持補修				継続																																																
事業イメージ	<p>東大阪市 橋梁長寿命化修繕計画(第二期)</p> <p>平成31年(2019年)3月更新</p> <p>① 対象施設 東大阪市が管理する橋梁は、2018年(平成30年)9月現在、316橋です。これらのうち、社会的に重要である71橋を、本計画の対象とします。71橋の内訳は、道路橋59橋、その他12橋(人道橋)です。対象外の245橋についても、5年に一回の定期点検及び市職員による年一回の日常点検等により、重大な損傷が見受けられた場合は、適宜応急的な対応を実施します。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1級市道</th> <th>2級市道</th> <th>その他市道</th> <th>橋以外</th> <th>道外線合計</th> <th>その他</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全管理橋梁数</td> <td>19</td> <td>19</td> <td>223</td> <td>14</td> <td>275</td> <td>41</td> <td>315</td> </tr> <tr> <td>うち計画対象橋梁数</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>44</td> <td>0</td> <td>59</td> <td>12</td> <td>71</td> </tr> <tr> <td>うち金沢区(第一期)の計画対象橋梁数</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>44</td> <td>0</td> <td>59</td> <td>8</td> <td>67</td> </tr> <tr> <td>うち本島山(第二期)での追加橋梁数</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> <p>※上表「その他」は、主に人や自転車が通行する「人道橋」を指します。</p> <p>◆橋梁長寿命化修繕計画</p>  <p>東大阪市 建設局 土木部 道路建設室</p>													1級市道	2級市道	その他市道	橋以外	道外線合計	その他	合計	全管理橋梁数	19	19	223	14	275	41	315	うち計画対象橋梁数	7	8	44	0	59	12	71	うち金沢区(第一期)の計画対象橋梁数	7	8	44	0	59	8	67	うち本島山(第二期)での追加橋梁数	0	0	0	0	0	4	4
	1級市道	2級市道	その他市道	橋以外	道外線合計	その他	合計																																													
全管理橋梁数	19	19	223	14	275	41	315																																													
うち計画対象橋梁数	7	8	44	0	59	12	71																																													
うち金沢区(第一期)の計画対象橋梁数	7	8	44	0	59	8	67																																													
うち本島山(第二期)での追加橋梁数	0	0	0	0	0	4	4																																													

施策 12 生活道路整備

施策	生活道路整備		施策NO.	12							
施策パッケージ	1-2 安全・安心な交通環境の整備		新規 or 継続	継続							
			種別	ハード施策							
施策の概要	<p>市が管理する道路の整備、改良を行い、交通の安全と円滑化や、市民生活の利便性・安全性・快適性の向上を図る。</p> <p>路面排水機能の改善や道路幅員の有効利用を図るため、市内一円の側溝整備を実施する。</p> <p>市が管理する道路において、破損した舗装箇所や老朽化した舗装の整備を行い、快適で安全な交通を確保する。</p>										
施策方針	◆引き続き生活道路整備を行う。										
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆安全で快適な交通の維持 ◆市民の快適な生活の維持 ◆生活環境の向上による居住誘導 		関連施策	2・8・11・13・23							
実施する事業 (事業主体)	市内一円道路改良事業（東大阪市）										
	市内一円側溝整備事業（東大阪市）										
	市内一円舗装事業（東大阪市）										
事業スケジュール											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
市内一円道路改良事業					継続						
市内一円側溝整備事業					継続						
市内一円舗装事業					継続						
事業イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>◆舗装工事の例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>◆側溝整備工事の例</p> </div> </div>										

施策 13 通学路等における安全・安心対策

施 策	通学路等における安全・安心対策											施策NO.	13
施 策 パ ッ ケ ー ジ	1-2 安全・安心な交通環境の整備											新規 or 継続	継続
												種別	ハード・ソフト施策
施 策 の 概 要	<p>学校園・地域・家庭の連携の下、「地域の子どもは地域で守る」を合言葉に通学園時の園児・児童・生徒の安全確保を目的とし、通学路における登下校中の児童の交通安全対策、危機管理意識の向上および危機回避能力の育成、教職員・保護者等への啓発や研修を実施する。</p> <p>市立小学校の通学路における安全を目的とし、スクールゾーン表示の更改および設置、通学路強調シートを設置することにより、通学路の安全安心啓発を推進する。</p>												
施 策 方 針	<p>◆地域と協力して、引き続き愛ガード推進事業を実施する。</p> <p>◆更なる通学路の安全対策の実施にむけて調査・調整を進める。</p>												
期 待 さ れ る 効 果	<p>◆通学路の安全性の向上</p> <p>◆生活環境の向上による居住誘導</p>							関連施策	14・15				
実 施 す る 事 業 (事 業 主 体)	<p>愛ガード運動推進事業（東大阪市）</p> <p>通学路安全対策事業（東大阪市）</p>												
事 業 ス ケ ジ ュ ー ル													
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
愛ガード運動推進事業													継続
通学路安全対策事業		調査・調整・施工											
事 業 イ メ ー ジ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>◆愛ガードによる通学路見守りの様子</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>◆スクールゾーン表示</p> </div> </div>												

施策 14 交通安全啓発

施 策	交通安全啓発										施策NO.	14
施 策 パ ッ ケ ー ジ	1-2 安全・安心な交通環境の整備										新規 or 継続	継続
											種別	ソフト施策
施 策 の 概 要	<p>交通ルールの遵守とマナーの向上を目的に、関係機関や市民との協働により「全国交通安全運動」「自転車マナーデー」等での啓発活動を実施する。</p> <p>市民の交通安全意識の高揚を図ることを目的とし、交通事故の原因となる迷惑駐車、小学校等に対する交通安全教育、中学生に対するスタントマンによる交通安全教育、高齢者に対する交通安全指導等を関係機関と連携して実施する。</p>											
施 策 方 針	◆市民の自転車マナーの向上や交通安全意識の向上のために啓発運動や交通安全指導を行う。											
期 待 さ れ る 効 果	◆市民の交通安全意識の向上 ◆生活環境の向上による居住誘導						関連施策	3・13・24				
実 施 す る 事 業 (事 業 主 体)	自転車マナー向上等啓発事業（東大阪市） 交通安全運動推進事業（東大阪市）											
事 業 ス ケ ジ ュ ー ル												
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
自転車マナー向上啓発					継続							
交通安全運動					継続							
事 業 イ メ ー ジ												

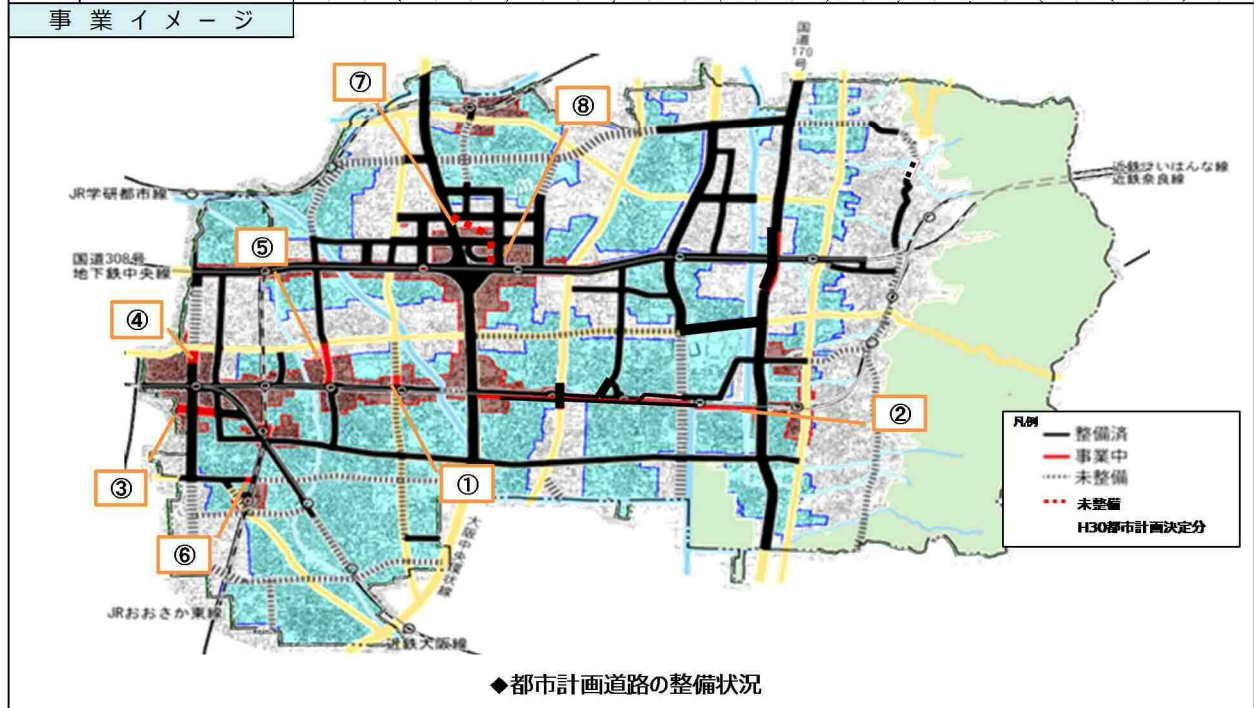


◆交通安全講習

施策 15 都市計画道路の整備

施策	都市計画道路の整備	施策NO.	15
施策パッケージ	1-3 主要道路の自動車混雑度の低下	新規 or 継続 種別	新規・継続 ハード施策
施策の概要	本市における幹線道路の混雑緩和のため、ミッシングリンクとなっている都市計画道路の整備を実施する。現在、事業中の路線の早期完成を目指すとともに、渋滞解消やコンパクトなまちづくりに効果的な路線を整備する。		
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆現在認可中の路線の早期完成を目指す。 ◆都市機能誘導区域への結節路線および大阪モノレール南伸に伴い必要となる路線を優先的に整備する。 ◆新規着手路線の事業化を検討する。 		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆道路混雑の緩和 ◆移動時間の短縮 ◆歩行者の安全性の向上 	関連施策	1・2・3・9・10・13・16・17
実施する事業 (事業主体)	街路事業 (東大阪市・大阪府)		

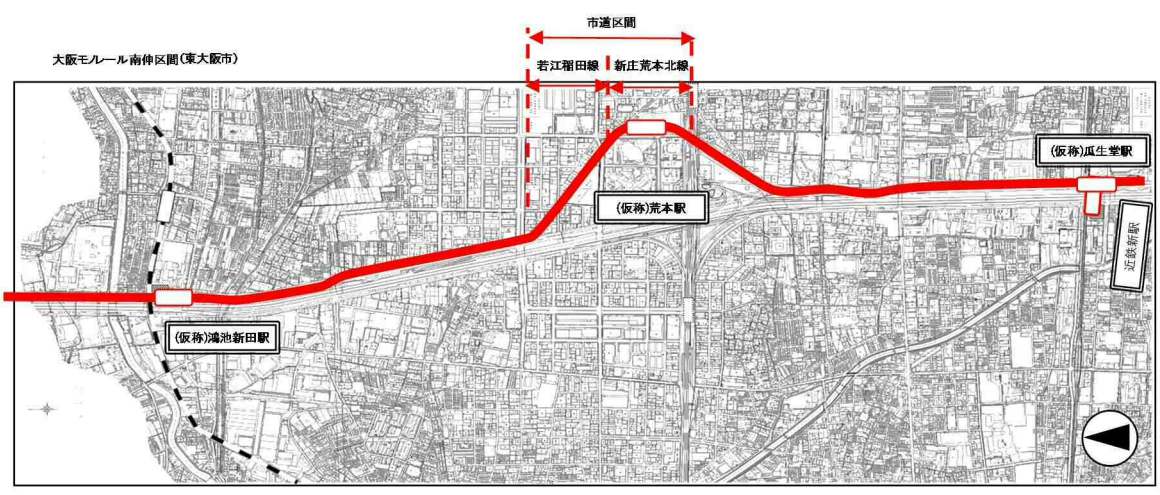
		事業スケジュール											
年度		R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
大阪府	①御厨南上小阪線	用地取得・工事											
	②大阪瓢箪山線		用地取得・工事										
東大阪市	③足代荒川線		用地取得・工事										
	④高井田長堂線		用地取得・工事										
	⑤小阪稲田線	用地取得・工事											
	⑥太平寺上小阪線			用地取得・工事									
	⑦若江稲田線		調査・用地取得							工事			
	⑧新庄荒本北線			事業認可		調査・用地取得				工事			
新規着手路線							事業化の検討・実施						



施策 16 大阪モノレールの南伸

施 策	大阪モノレールの南伸	施策NO.	16
施 策 パ ッ ケ ー ジ	1-3 主要道路の自動車混雑度の低下	新規 or 継続	新規
	2-1 持続可能な南北の公共交通の確保	種別	ハード施策
	2-2 広域的な交通ネットワークの充実		
施 策 の 概 要	大阪都心部から放射状に形成された既存鉄道を環状方向に結節することにより、広域的な鉄道ネットワークを形成することを目的に大阪モノレールを南伸する。 大阪モノレールの市道区間においては、現道ではモノレール専用道整備に必要な道路幅員が確保できないため、市道の拡幅が必要となる。		
施 策 方 針	<ul style="list-style-type: none"> ◆事業認可取得後、モノレール専用道整備のための市道拡幅部の用地取得をおこなう。 ◆モノレール専用道の整備を進め、進捗具合に応じて市道拡幅整備をおこなう。 		
期 待 さ れ る 効 果	<ul style="list-style-type: none"> ◆広域的な鉄道ネットワークの形成による利便性の向上 ◆昼夜間人口の増加 ◆結節部の賑わい創出 ◆都市機能施設の誘導 	関連施策	1・2・4・5・7・8・9・15・17・18・19・20・21
実 施 す る 事 業 (事 業 主 体)	モノレール専用道整備（大阪府） 市道拡幅整備（東大阪市） 軌道施設整備（軌道事業者）		

事 業 ス ケ ジ ュ ー ル											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
モノレール専用道整備				工事							
市道拡幅整備	調査			用地取得・工事							
軌道施設整備									工事		
事 業 イ メ ー ジ											

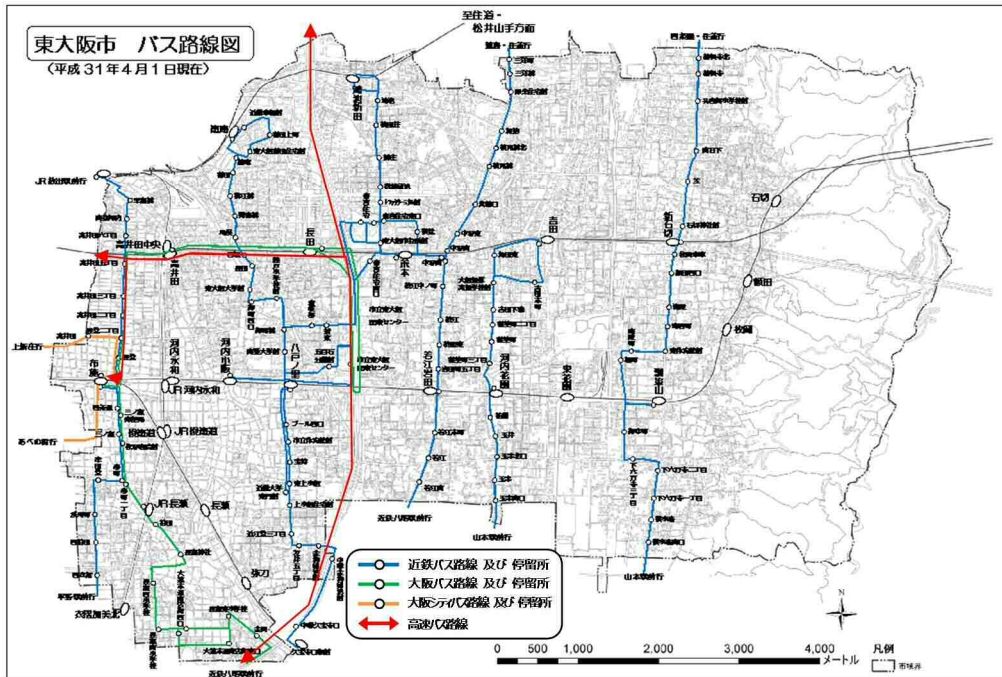


◆大阪モノレール南伸区間（東大阪市内）

施策 17 路線バスの再編・検討

施策	路線バスの再編・検討	施策NO.	17
施策パッケージ	1-3 主要道路の自動車混雑度の低下 2-1 持続可能な南北の公共交通の確保 2-2 広域的な交通ネットワークの充実 3-2 バス路線の効率化による利便性の向上	新規 or 継続	新規・継続
		種別	ソフト施策
施策の概要	今後、鉄道ネットワークの整備により、市内の交通の流れが変化し、バス利用者の需要が変化する路線もあると思われる。現在運行している路線の必要性について検証し、必要性の高い路線は維持し、低い路線については再編について検討する。 また、大阪中心部を経由せずに都市間移動が可能な路線バス、高速バスの再編・集約を検討する。		
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆需要が見込める路線について路線バスの再編を検討する。 ◆路線を瓜生堂に集約するよう、再編を検討する。 		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆利用者の利便性の向上 ◆移動時間の短縮 ◆移動費用の縮減 	関連施策	1・15・16・20・25
実施する事業 (事業主体)	路線バス再編・検討 (東大阪市・バス事業者) 高速バス再編・検討 (東大阪市・バス事業者)		

事業スケジュール												
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
路線バス再編・検討					検討							
高速バス再編・検討					検討							
事業イメージ												



施策 18 公共交通の利用促進

施策	公共交通の利用促進		施策NO.	18							
施策パッケージ	1-3 主要道路の自動車混雑度の低下		新規 or 継続	新規・継続							
	2-4 公共交通の利便性を高める施設整備		種別	ソフト施策							
	3-3 公共交通利用者の確保										
施策の概要	公共交通マップの作成・配布や、モビリティマネジメントの実施、本市主催イベント等への参加等で、本市の便利な公共交通をPRし、公共交通の利用促進を図る。										
施策方針	◆公共交通の利用促進に関する取り組みに関し、事業者と調整を図りながら実現に努める。										
期待される効果	◆利用者の行動変容 ◆環境負荷の低減		関連施策	16・22・23・25							
実施する事業 (事業主体)	公共交通マップの作成・配布 (東大阪市)										
	モビリティ・マネジメント (東大阪市・交通事業者)										
	イベント等での利用啓発 他 (東大阪市・大阪府・交通事業者)										
事業スケジュール											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
公共交通マップ	配布										
モビリティ・マネジメント			調整・実施								
イベント等での利用啓発			継続								
ノーマイカーデー		調査・検討									
割引切符の検討		検討									
事業イメージ											

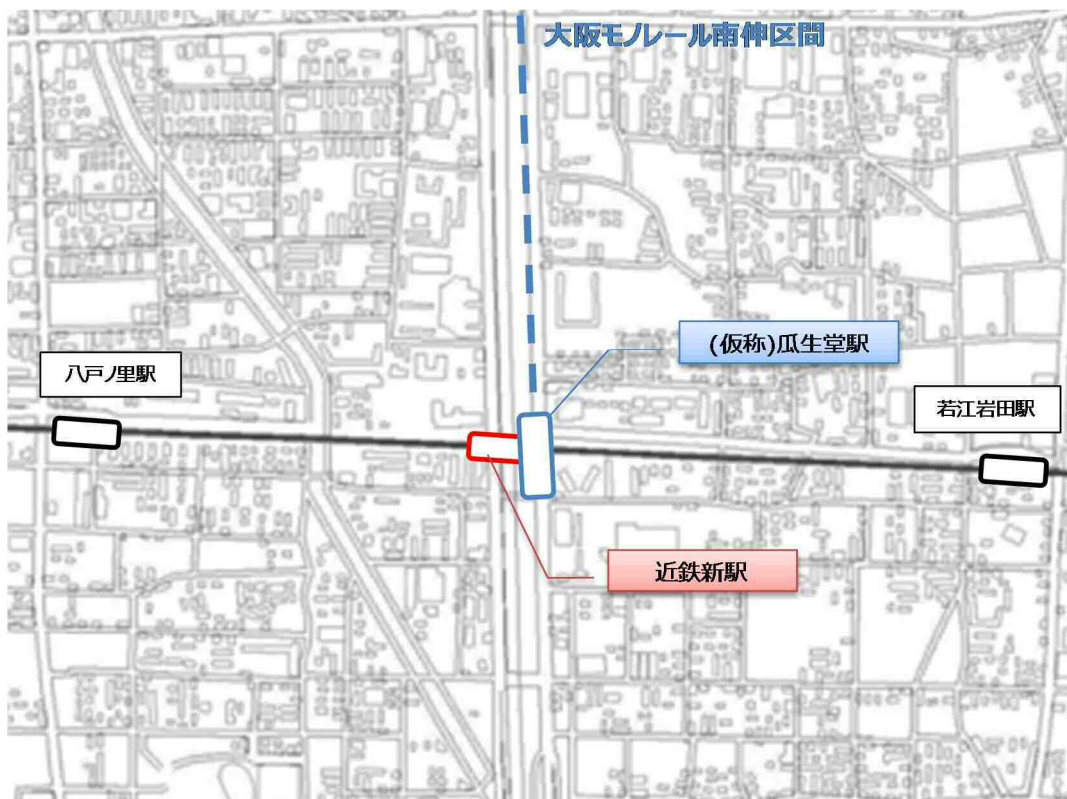


◆市主催イベントへの出展

◆東大阪市生涯学習出前講座の実施

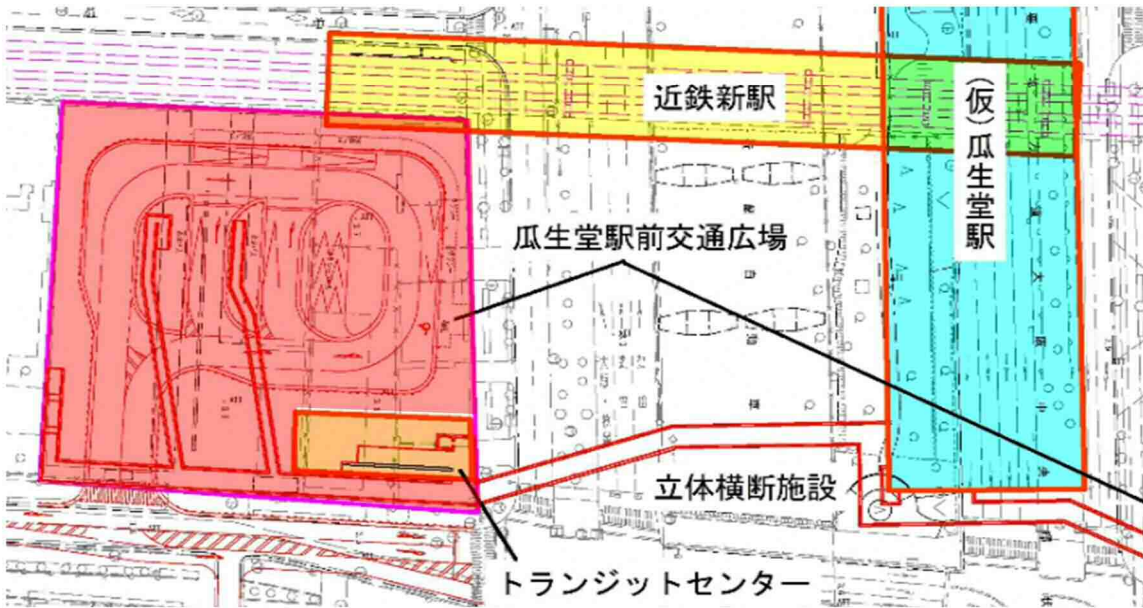
施策 19 近鉄奈良線新駅の設置

施策	近鉄奈良線新駅の設置		施策NO.	19							
施策パッケージ	2-2 広域的な交通ネットワークの充実		新規 or 継続	新規							
			種別	ハード施策							
施策の概要	大阪モノレール南伸区間においては、大阪都心部から放射状に形成された既存路線と結節するように駅が計画されており、今回延伸を予定している東大阪市の瓜生堂地区において近鉄奈良線に結節すべく新駅を設置する。										
施策方針	◆大阪モノレールの開業に合わせて、近鉄奈良線新駅に関する調整、設計および整備工事を進める。										
期待される効果	◆広域的な鉄道ネットワークの形成による利便性の向上 ◆都市拠点としての魅力創出 ◆都市機能施設の誘導	関連施策	16-20								
実施する事業 (事業主体)	近鉄奈良線新駅の整備 (東大阪市・大阪府・鉄道事業者)										
事業スケジュール											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
近鉄奈良線新駅の整備				調整・設計・工事							
事業イメージ											



◆近鉄奈良線新駅の位置図

施策 20 トランジットセンターの整備

施 策	トランジットセンターの整備		施策NO.	20							
施 策 パ ッ ケ ー ジ	2-2 広域的な交通ネットワークの充実		新規 or 継続	新規							
	2-3 鉄道との効率的な結節										
	2-4 公共交通の利便性を高める施設整備		種別	ハード・ソフト施策							
施 策 の 概 要	大阪モノレールと近鉄奈良線が結節する（仮称）瓜生堂駅は、大阪モノレール南伸の終着駅であり、ターミナル機能を活かして路線バス、高速バスの集約に伴い、モノレール・近鉄・バスを効率的に結節するためのトランジットセンターを整備し、各方面へのアクセス利便性を高め、広域的な都市間交通の拠点とする。										
施 策 方 針	◆路線バスや高速バスの集約に併せ、券売所や待合所機能を有したトランジットセンターを整備し、鉄道とバスの結節機能を強化する。										
期 待 さ れ る 効 果	◆公共交通ネットワーク形成による交通機能性の向上 ◆乗継利用者の利便性向上 ◆都市拠点としての魅力創出 ◆都市機能施設の誘導	関連施策	1・16・17・19								
実 施 す る 事 業 (事 業 主 体)	トランジットセンターの整備（東大阪市）										
事 業 ス ケ ジ ュ ー ル											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
トランジットセンター整備		調整		工事							
事 業 イ メ ー ジ	 <p style="text-align: center;">◆（仮称）瓜生堂駅周辺整備イメージ</p>										

施策 21 乗継のシームレス化

施 策	鉄道駅の乗継改善（シームレス化）											施策NO.	21
施 策 パ ッ ケ ー ジ	2-3 鉄道との効率的な結節											新規 or 継続	新規
	2-4 公共交通の利便性を高める施設整備											種別	ハード施策
施 策 の 概 要	鉄道駅での乗継利便性を高めるため、駅へアクセスする立体横断施設や歩行空間を整備すると共に、複数路線が結節する箇所では、両駅間の快適な乗継ができるよう乗継抵抗を下げるために、乗継経路の整備を行う。また、乗換の快適性や周辺へのアクセス性を高めるため、駅施設の案内板整備を行う。												
施 策 方 針	◆大阪モノレール南伸時に既存鉄道路線との効率的な結節を図るため、利用者の乗継利便性を高める施設を整備する。												
期 待 さ れ る 効 果	◆利用者の利便性の向上							関連施策	1-2-7-16				
実 施 す る 事 業 (事 業 主 体)	乗継施設(立体横断施設)整備（東大阪市・大阪府）												
	乗継経路(歩行空間等)整備（東大阪市）												
	乗継利便性を高める駅改良の検討（東大阪市・鉄軌道事業者）												
	案内表示板の整備（鉄軌道事業者）												
事 業 ス ケ ジ ュ ー ル													
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
立体横断施設整備													
大阪モノレール(仮称)鴻池新田駅				設計・工事									
大阪モノレール(仮称)荒本駅				設計・工事									
大阪モノレール(仮称)瓜生堂駅				設計・工事									
JR徳庵駅	設計・工事												
乗継経路(歩行空間等)整備													
大阪モノレール(仮称)鴻池新田駅					工事								
大阪モノレール(仮称)荒本駅						工事							
乗継利便性を高める駅改良			検討・調整						工事				
案内表示板整備													
大阪高速鉄道													(仮称) 鴻池新田駅、(仮称) 荒本駅、(仮称) 瓜生堂駅
西日本旅客鉄道													鴻池新田駅
近畿日本鉄道													荒本駅
大阪市高速電気軌道					高井田駅、長田駅								
事 業 イ メ ー ジ	 <p style="text-align: center;">◆ 駅へアクセスする立体横断施設</p>												

施策 22 バス利用環境の改善

施 策	バス利用環境の改善											施策NO.	22
施 策 パ ッ ケ ー ジ	2-4 公共交通の利便性を高める施設整備											新規 or 継続	新規・継続
	3-2 バス路線の効率化による利便性の向上											種別	ハード・ソフト施策
施 策 の 概 要	近年、利用者が減少している路線バスについて、バスを利用しやすい環境を整備し、利用者の利便性向上を図る。												
施 策 方 針	◆駅前交通広場の完成に合わせて、上屋の設置について事業者と調整する。 ◆バス停留所設置において、事業者と行政が連携して整備を行うことで、新規路線や路線変更を促進する。 ◆バスロケーションシステムの活用など、利用者の利便性向上に向けたバス利用環境の改善について事業者と検討を進める。												
期 待 さ れ る 効 果	◆利用者の利便性の向上											関連施策	1・17・18
実 施 す る 事 業 (事 業 主 体)	駅前交通広場でのバス停留所における上屋設置 (東大阪市・大阪府)												
	バスロケーションシステムの活用促進 (東大阪市)												
	電動車椅子への対応 (バス事業者)												
	バス優先システムの検討 (東大阪市・バス事業者)												
事 業 ス ケ ジ ュ ー ル													
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
上屋整備		河内永和駅、(仮称)鴻池新田駅 (仮称) 荒本駅、(仮称) 瓜生堂駅											
停留所整備					随時								
バスロケーションシステム		導入検討及び利用促進											
電動車椅子への対応		検討											
バス優先システムの検討		検討											
事 業 イ メ ー ジ	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  <p>◆民間事業者による上屋設置の例</p> </div> <div style="width: 45%;">  <p>◆バスロケーションシステム (近鉄バスHPより)</p> </div> </div>												

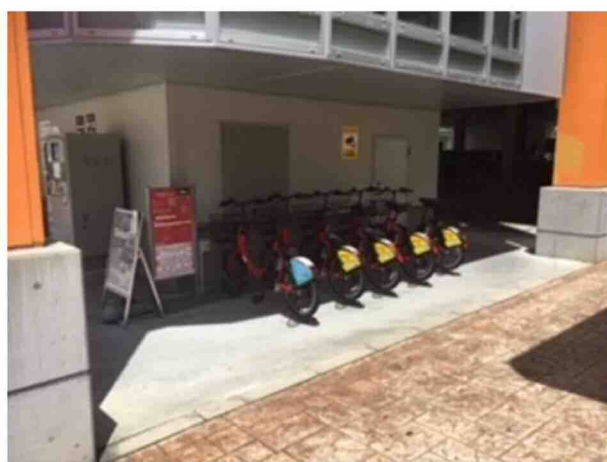
施策 23 タクシー利活用施策の検討

施 策	タクシーの利活用施策の検討										施策NO.	23
施 策 パ ッ ケ ー ジ	3-1 社会的、地域的ニーズに合った交通手段の確保										新規 or 継続	新規・継続
											種別	ハード・ソフト施策
施 策 の 概 要	<p>本市の東部地域では、生駒山麓部に住宅地が広がっており、高齢化により移動が困難な高齢者も増えていることや、本市では半径2km圏内に鉄道駅があり、また市内一円に商業・医療・福祉施設が点在しており、短距離の移動も見込まれることから、面的な交通手段であるタクシーの活用に向けて、初乗り距離短縮による初乗り料金の低額化や、乗合利用しやすくなるような配車サービスを検討する。また、検討の際には配車アプリ等の活用も併せて検討する。</p> <p>また、タクシー待機場となる駅前交通広場の整備を進めると共に、駅前交通広場の計画がない駅について、既存の道路施設を活用した待機スペースの確保を検討する。</p>											
施 策 方 針	<ul style="list-style-type: none"> ◆タクシーを利用しやすい環境をつくるため、タクシー配車サービスを検討する。 ◆初乗り距離の短縮による初乗り料金の低額化を事業者に要望する。 ◆タクシーを活用した社会実験を検討する。 ◆タクシー待機場の確保を目的とした道路整備を検討する。 											
期 待 さ れ る 効 果	<ul style="list-style-type: none"> ◆利用者の利便性の向上 ◆タクシー利用の促進 ◆道路の良好な走行環境の確保 						関連施策	12・18・25				
実 施 す る 事 業 (事 業 主 体)	タクシー配車サービスの検討（東大阪市・タクシー事業者）											
	タクシーを活用した社会実験の検討（東大阪市・タクシー事業者）											
	タクシーの初乗り距離短縮による料金の低額化の検討（タクシー事業者）											
	タクシー待機場の確保（東大阪市）											
事 業 ス ケ ジ ュ ー ル												
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
配車サービスの検討			検討・実施									
社会実験の検討			検討・実施									
初乗り料金低額化	事業者との調整											
待機場の整備			検討・整備									
事 業 イ メ ー ジ	 <p>◆タクシーの利活用施策の検討</p>											

施策 24 自転車施策の検討

施策	自転車施策の検討	施策NO.	24
施策パッケージ	3-1 社会的、地域的ニーズに合った交通手段の確保	新規 or 継続 種別	新規・継続 ソフト施策
施策の概要	自転車利用が多い本市の都市交通の特徴から、安全安心に自転車が利用できるような環境整備を行うとともに、市内移動が容易な自転車を活用した移動手段の確保を検討する。		
施策方針	◆シェアサイクル導入に向けた検討を行うとともに、大阪府自転車条例による自転車保険への加入の推進を図る。		
期待される効果	◆市内移動の利便性の向上 ◆利用者の安全性の向上	関連施策	3・5・14
実施する事業 (事業主体)	シェアサイクルの導入検討（東大阪市） 自転車保険の加入促進（東大阪市・大阪府）		

事業スケジュール											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
シェアサイクルの導入検討		検討									
自転車保険加入促進					実施						
事業イメージ											



◆シェアサイクル



◆自転車保険加入の義務化

施策 25 産業・医療・福祉・商業など他分野とのタイアップ事業

施策	産業・医療・福祉・商業など他分野とのタイアップ										施策NO.	25
施策パッケージ	3-1 社会的、地域的ニーズに合った交通手段の確保										新規 or 継続	新規
											種別	ソフト施策
施策の概要	産業・医療・福祉・商業など他分野とタイアップし、双方の利用者にとって利益となるような事業を関係部局と共に検討する。											
施策方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆本市ではモノづくりのまちを生かした体験型観光の推進に取り組んでいることから、観光施策と公共交通施策とのタイアップとして、一日乗車券付きの観光プランの企画を検討する。 ◆タクシーを利用しやすい環境整備を行うとともに、高齢者に対する支援を検討する。 ◆医商連携の観点から、医療施設や商業施設との連携を図り、地域交通の確保を検討する。 ◆交通系ICカードのポイント制度等の活用など、東大阪地域の商業施設との連携を図る。 ◆子育て支援として、妊婦タクシーなどの支援を検討する。 											
期待される効果	◆公共交通の需要の増加					関連施策		17・18・23				
実施する事業 (事業主体)	他分野とのタイアップ事業の検討 (東大阪市・交通事業者)											
事業スケジュール												
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
他分野とのタイアップ事業	検討・調整・実施											
事業イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>◆観光施策とのタイアップ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>◆商業施策とのタイアップ</p> </div> </div> <p>JR西日本のICOCAエリア内での列車のご利用および、一部のICOCA加盟店での電子マネーのご利用に応じて、ICOCAポイントが貯まるサービスです。貯まったICOCAポイントはチャージすることにより、列車やお買い物でご利用いただけます。</p> <p><small>※ICOCAポイントサービスのご利用には、初回登録(無料)が必要です。</small></p>											

4.4 施策の優先度

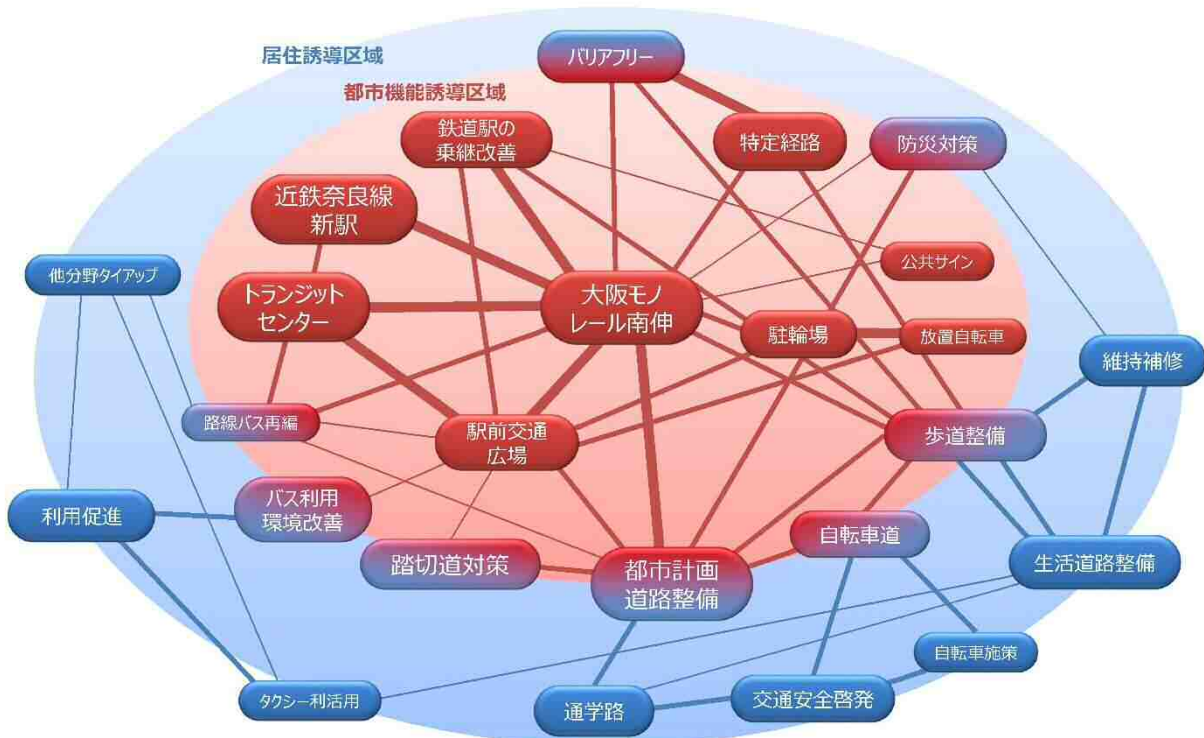
前項では、本市において実施すべき施策を実施プログラムとして25の施策を位置づけましたが、併せて実施することでより効果が大きくなる関連性の高い施策や、限られた財源の中で優先的に取り組むべき施策を、以下の点に留意して整理します。

【施策・事業の優先度の考え方】

- ① 市民生活を守る事業として、安全で快適な市民生活を確保する上で必要不可欠な事業の継続が求められるもの
- ② 都市の発展に寄与する事業として、機能的な都市活動を確保する基盤整備が必要であることから、大阪モノレール南伸による広域的な交通網が形成されるメリットを活かした事業の展開が求められるもの
- ③ 社会全体の利益になる事業として、交通の安全性や利便性を高めるなど、利用者のみならず市民全体の利益に繋がるような事業の展開が求められるもの

以上の3点においてそれぞれの評価項目を設定し、それに貢献する度合いを評価します。各施策の優先度は次頁のとおりであり、大阪モノレール南伸、都市計画道路の整備、近鉄奈良線新駅整備、トランジットセンターなど、大阪モノレール南伸に伴う交通施設整備の優先度が高くなっています。各施策の優先度および関連性をまとめると下図のようになり、今後は大阪モノレール南伸を中心とした交通体系の整備を進める必要があります。

施策の優先度および関連性



施策の優先度一覧表

番号	事業	財源確保	市民生活を守る (居住を誘導するもの)			都市の発展 (都市機能を誘導するもの)			社会全体の利益			優先度 A(21-27) B(16-20) C(11-15) D(6-10) E(0-5)	
			安全性の確保	快適性の維持	利便性の向上	賑わいの創出	民間開発の誘発	交流人口の増加	効率的な移動	交通需要の創出 (自転車利用抑制)	健康の増進		
1	駅前交通広場の整備	△	○	○	○	○	○	○	○	△	×	23	A
2	歩行空間の整備	○	○	○	○	×	×	△	○	△	○	20	B
3	自転車走行空間の整備	×	○	○	○	×	×	△	○	△	○	17	B
4	特定経路のバリアフリー化	×	○	○	○	△	×	△	○	△	△	16	B
5	自転車駐車場の整備	○	○	△	○	×	×	×	△	○	△	15	C
6	放置自転車対策	○	○	○	△	△	×	×	△	×	×	12	C
7	公共サインの設置	×	×	△	○	△	×	△	○	×	×	9	D
8	交通施設のバリアフリー化	△	○	○	○	×	×	△	○	△	△	16	B
9	交通施設の防災対策	○	○	○	○	×	×	△	△	△	×	15	C
10	踏切道安全対策	△	○	○	○	○	○	△	○	×	×	20	B
11	道路、橋梁の計画的な維持補修	○	○	○	○	×	×	×	△	×	△	14	C
12	生活道路整備	○	○	○	○	×	×	×	△	×	○	16	B
13	通学路等における安全・安心対策	○	○	○	△	×	×	×	△	△	△	13	C
14	交通安全啓発	○	○	○	△	×	×	×	△	△	○	15	C
15	都市計画道路の整備	△	○	○	○	○	○	△	○	△	○	24	A
16	大阪モレールの南伸	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	27	A
17	路線バスの再編・検討	×	×	○	○	△	△	△	○	○	△	16	B
18	公共交通利用促進	×	△	○	×	○	×	○	△	○	○	17	B
19	近鉄奈良線新駅の設置	×	△	○	○	○	○	○	○	○	△	23	A
20	トランジットセンターの整備	×	△	○	○	○	○	○	○	○	△	23	A
21	鉄道駅の乗継改善（シームレス化）	×	○	○	○	△	△	○	○	○	△	21	A
22	バス利用環境の改善	×	△	○	○	△	×	△	○	○	△	16	B
23	タクシー利活用施策の検討	×	△	○	○	×	×	△	○	○	△	15	C
24	自転車施策の検討	×	△	△	○	△	×	△	○	△	○	14	C
25	産業・医療・福祉・商業など他分野とのタイアップ事業	×	×	△	○	△	×	×	○	○	○	14	C

○・・・効果がある △・・・多少効果がある ×・・・あまり効果がない

4.5 優先度の高い大阪モノレール南伸を中心とした施策パッケージ

優先度の整理により、今後の中心施策となる大阪モノレール南伸において、駅設置が予定されている「鴻池新田地区」「荒本地区」「瓜生堂地区」について、整備方針をまとめます。本市立地適正化計画では、都市の魅力を増大させるため、新たな拠点の構築に向けて実施する施策として、モノレール南伸に伴い結節駅を中心としたエリアにおいて、広域的な交通ネットワークが形成させる施策を検討するとしています。このことから、各結節駅の地区において、人の流れを円滑にし、経済活動が盛んになるよう、既に整備されている都市施設と併せ周辺整備を行い、新たな拠点を構築します。また整備の際には、市民が安全安心に利用できる交通環境となるよう配慮します。

<鴻池新田地区>

鴻池新田地区では大阪モノレール南伸に伴い（仮称）鴻池新田駅の設置が予定されており、JR 学研都市線との新たな結節点となります。このことから駅利用の利便性を高めるバス等の滞留機能を有した駅前交通広場、モノレール新駅を安全かつ便利に利用するための立体横断施設や、良好な道路空間を確保するための自転車駐車を整備します。また JR 学研都市線鴻池新田駅との駅間が 630m と距離があることから、安全に乗り継ぐための歩行空間を整備し、さらに乗継効率を良くするため JR 鴻池新田駅の改良を事業者と共に検討します。

【事業概要図】



【整備スケジュール】

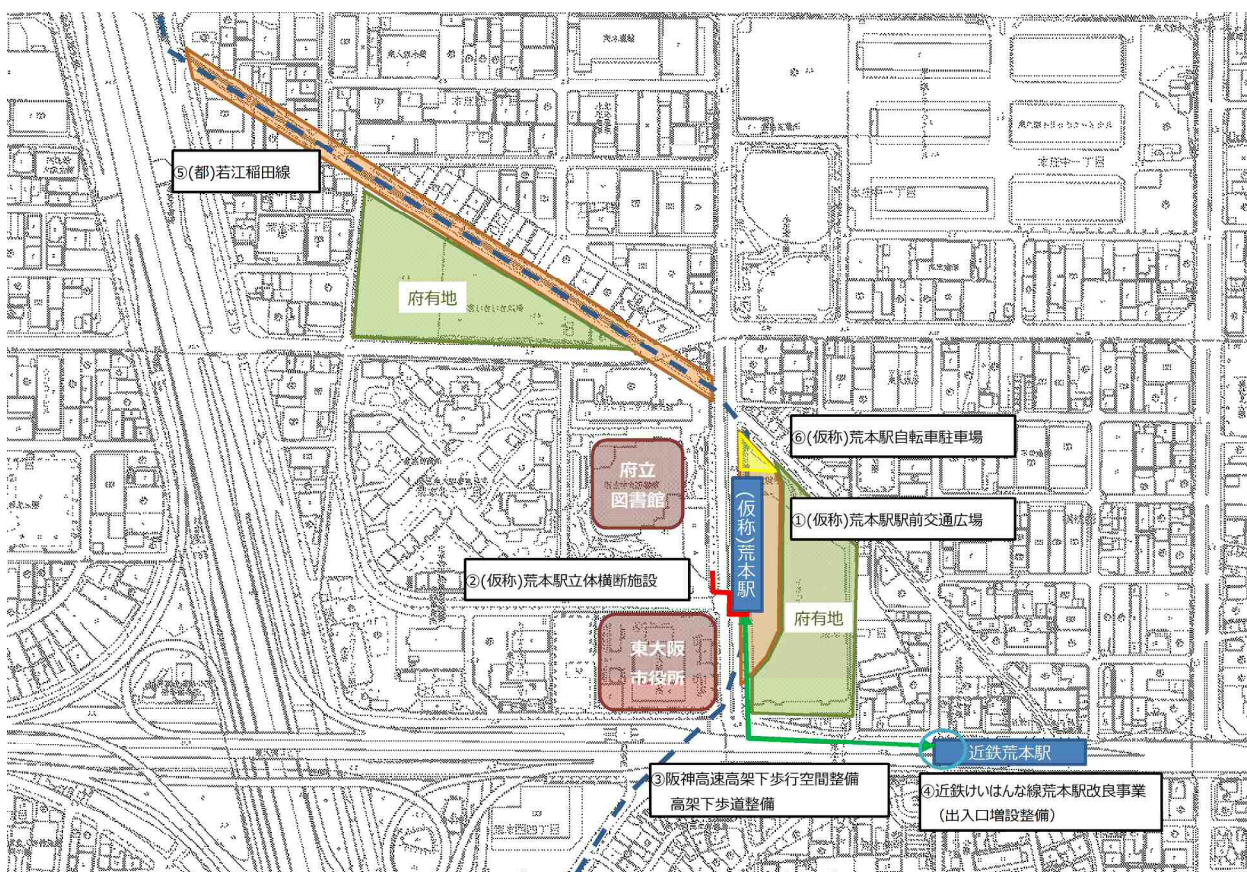
		年度	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
			(2020)	(2021)	(2022)	(2023)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)	(2029)	(2030)
施策1	①駅前交通広場												
施策21	②立体横断施設												
	③歩行空間												
	④既存駅舎の改良												
施策5	⑤自転車駐車場												

※これらの事業だけでなく、バス路線の再編やタクシーの活用など、結節点としての効果を高める施策を実施します。

<荒本地区>

荒本地区では大阪モノレール南伸に伴い（仮称）荒本駅の設置が予定されており、近鉄けいはんな線との新たな結節点となります。このことから駅利用の利便性を高めるバス等の滞留機能を有した駅前交通広場、モノレール新駅を安全かつ便利に利用するための立体横断施設、駅へと繋がるアクセス道路や、良好な道路空間を確保するための自転車駐車を整備します。また近鉄けいはんな線荒本駅との駅間を安全に繋ぐと共に、幹線道路である国道308号の今以上の混雑を防ぐために直接近鉄荒本駅へ接続する歩行空間を整備するなど、さらなる交通利便性の向上を事業者と共に検討します。また、この地区は本市の本庁舎が立地し、本市の中心となるエリアであることから、大阪モノレール南伸に併せ、周辺の府有地の活用を促進し、官民連携により新たな都市施設を誘導するなど、本市の中心拠点となるようなまちづくりを推進します。

【事業概要図】



【整備スケジュール】

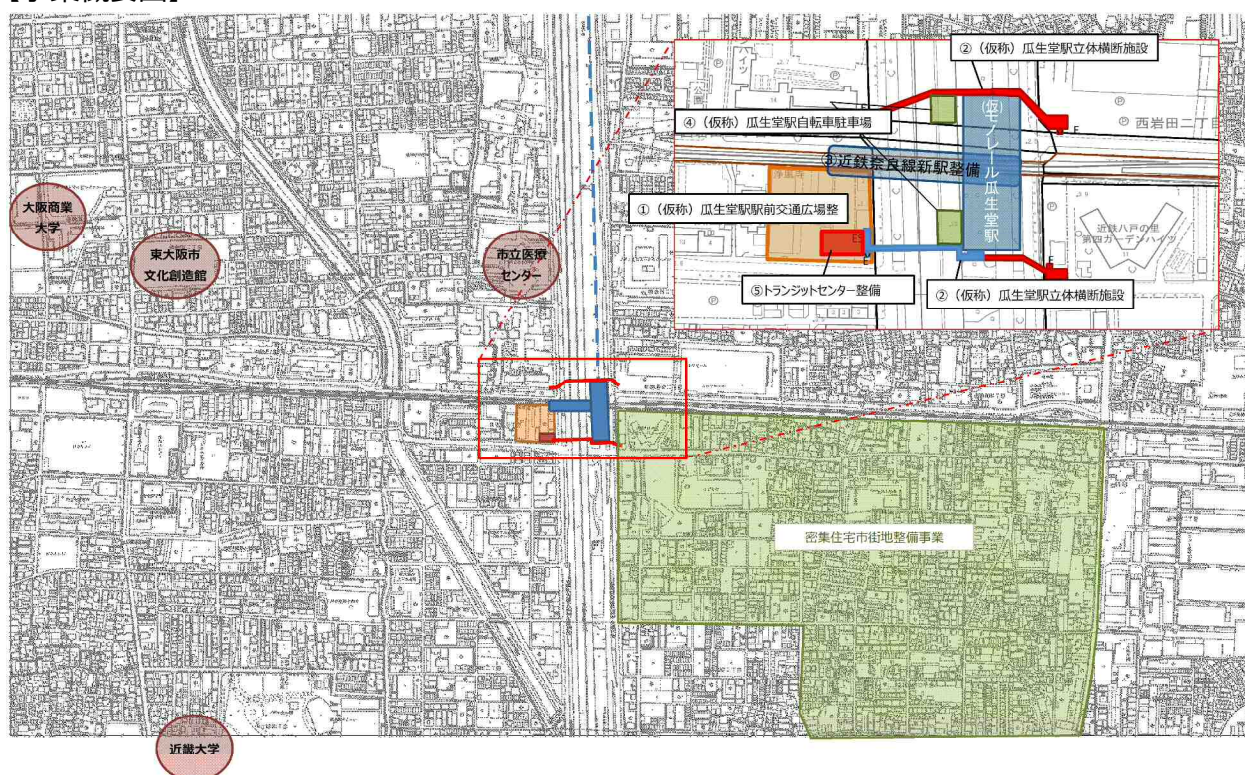
		年度										
		R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
施策1	①駅前交通広場											
	②立体横断施設											
施策21	③歩行空間											
	④既存駅舎の改良											
施策15	⑤都市計画道路											
施策5	⑥自転車駐車場											

※これらの事業だけでなく、バス路線の再編やタクシーの活用など、結節点としての効果を高める施策を実施します。

<瓜生堂地区>

瓜生堂地区では大阪モノレール南伸に伴い終着駅となる（仮称）瓜生堂駅の設置が予定されており、併せて近鉄奈良線にも新駅を整備することで新たな結節点としての発展を目指します。本地区は、本市のにぎわいゾーンの一部となっており、来訪者受入に向け新たな玄関口として相応しい整備を行います。具体的な施設としては、（仮称）瓜生堂駅や近鉄奈良線新駅を安全かつ便利に利用するための立体横断施設や、良好な道路空間を確保するための自転車駐車を整備します。また周囲には市立東大阪医療センター、東大阪市文化創造館、複数の大学など市外からも多くの人々が訪れる施設が立地しています。併せて、大阪国際空港や関西国際空港等にアクセスする広域的なバス路線が集中しているエリアでもあることから、交通拠点として高速バス等の滞留機能を有した駅前交通広場を整備し、高速バスや路線バスを再編・集約すると共に、鉄軌道とバスを効率的に結節させるトランジットセンターの整備を検討します。まちづくり施策としては、（仮称）瓜生堂駅南東部において密集住宅市街地整備事業を実施しており、まちの防災性および安全性を向上させる共に、大阪モノレール南伸によって人が集まり賑わいある地域としての発展を目指します。

【事業概要図】



【整備スケジュール】

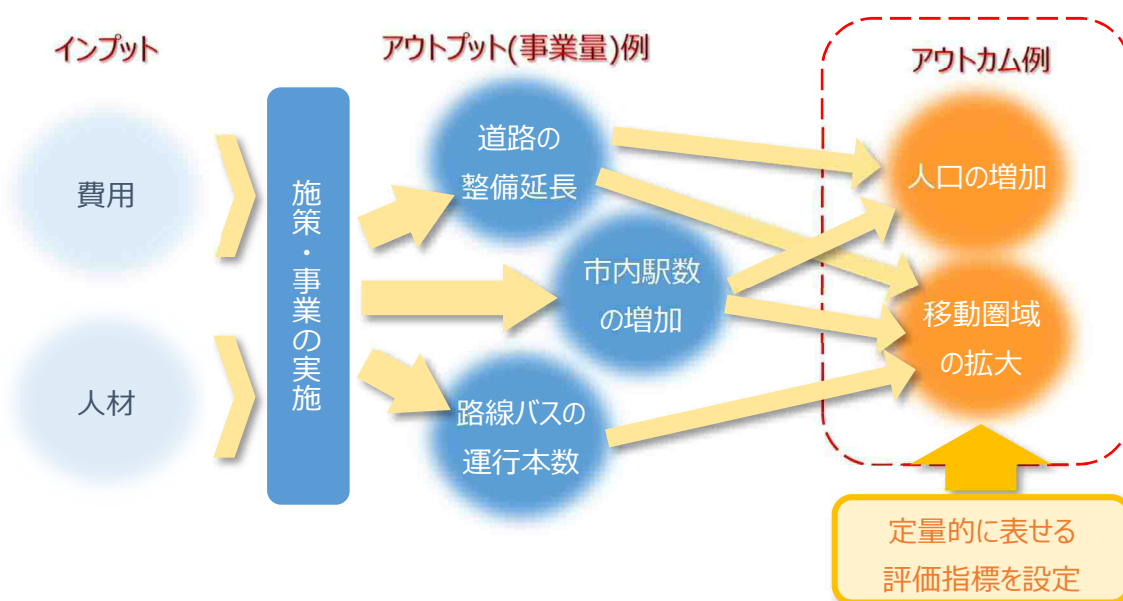
年度		R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
施策1	①駅前交通広場	■											
施策21	②立体横断施設		■										
施策19	③近鉄奈良線新駅	■											
施策5	④自転車駐車場								■				
施策20	⑤トランジットセンター			■									

※これらの事業だけでなく、バス路線の再編やタクシーの活用など、結節点としての効果を高める施策を実施します。

5 東大阪市総合交通戦略の評価指標

5.1 評価指標の考え方

施策・事業の実施にあたり、今後これら进行评估する必要があります。手法としてはアウトカムを評価する事が一般的であり、施策・事業実施の際に投資する費用や人材がインプット、実施の結果、事業量としての成果がアウトプットとなります。これらのアウトプットによりもたらされる効果をアウトカムと呼び、このアウトカムを客観的かつ定量的に評価する指標を設定します。また、設定にあたっては、施策方針ごとに評価指標を定め、市民に対するわかりやすさ、目標に対する説明力、データ入手の容易性と継続性、交通のほかの広い視点の4項目について留意します。



5.2 施策方針ごとの評価指標

5.2.1 施策方針1の評価指標

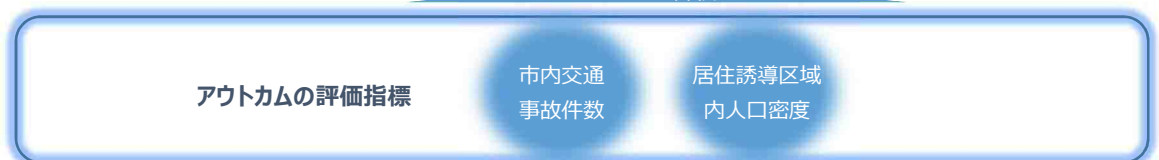
施策方針1「安全・安心で便利な交通環境の確保」については、市民生活を守り居住を誘導する施策を中心に構成されていることから、前章において整理した優先度の検証において評価項目として挙げた「安全性の確保」「快適性の維持」「利便性の向上」を施策・事業実施のアウトカムとし、これら进行评估する指標を設定します。

施策方針1	安全・安心で便利な交通環境の確保		
施策パッケージ	1-1 誰もが利用しやすい 駅周辺環境の整備	1-2 安全・安心な交通環境 の実現	1-3 主要道路の自動車 混雑度の低下

市民生活を守る施策の展開



アウトカムを評価



5.2.2 施策方針2の評価指標

施策方針2「公共交通機関の更なる利便性の向上」については、都市の発展に寄与する施策を中心に構成されており、「賑わいの創出」「民間開発の誘発」「交流人口の増加」のアウトカムに対し評価指標を設定します。



5.2.3 施策方針3の評価指標

施策方針3「市民生活を支える持続可能な交通システムの構築」については、社会全体の利益となる施策を中心に構成されており、「効率的な移動」「交通需要の創出」「健康の増進」のアウトカムに対し評価指標を設定します。



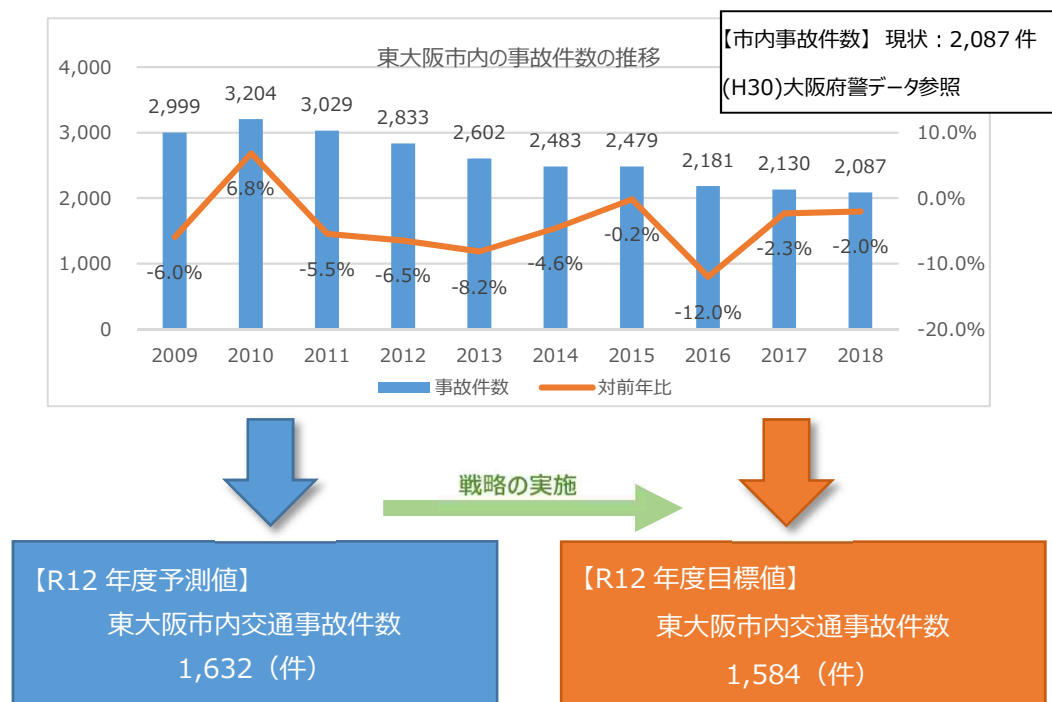
5.3 評価指標の目標値

施策・事業の実施による本戦略の目標年次である令和12年（2030年）度の予測値を算出し、それに対する目標値を設定します。目標値の設定の考え方は、基本的には何もなかった場合もしくは単独で施策等を実施した場合の数値に対し、本戦略に基づき施策をパッケージ化して実施した場合の数値を設定いたします。

5.3.1 各指標の目標値の設定

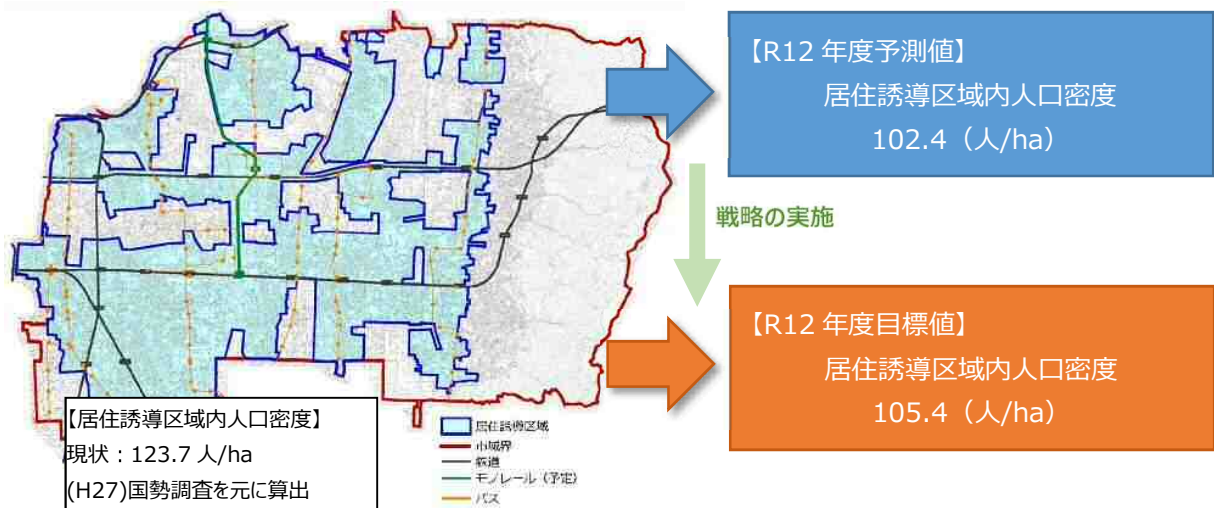
①市内交通事故件数

近年の交通事故件数は減少傾向にあり、平成30年（2018年）度の事故件数は2,087件となっています。今後、年間2%の減少率が続いたと仮定した場合、令和12年（2030年）度の予測値は1,632件となります。この予測に対し本戦略を実施した場合、自動車から公共交通機関へ利用者の転換を図り、自動車交通量を減らすことが期待できるため、交通事故件数をさらに減少させることが可能であることから、令和12年（2030年）度の目標値を1,584件とします。



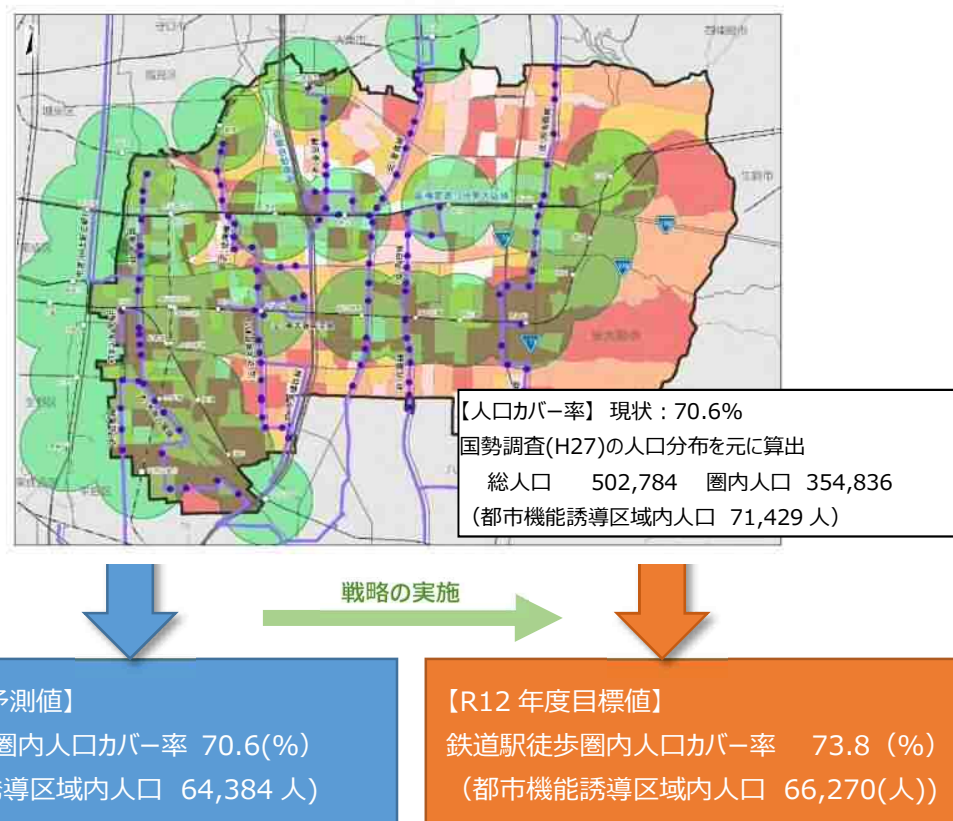
②居住誘導区域内人口密度

本市では持続可能な都市経営を目的に東大阪市立地適正化計画を策定し、居住誘導区域や都市機能誘導区域を定めています。平成27年（2015年）度現在で居住誘導区域内人口密度は123.7人/haですが、国立社会保障・人口問題研究所の予測では今後人口減少が加速的に進み、令和12年（2030年）度には102.4人/haまで減少すると予測されています。この予測に対し、東大阪市立地適正化計画では、本戦略に基づいた交通施策の実施などにより、居住誘導区域内人口密度を105.4人/haまで引き上げることを目標としています。よって、本戦略においても、この目標値を評価指標の目標値として設定します。



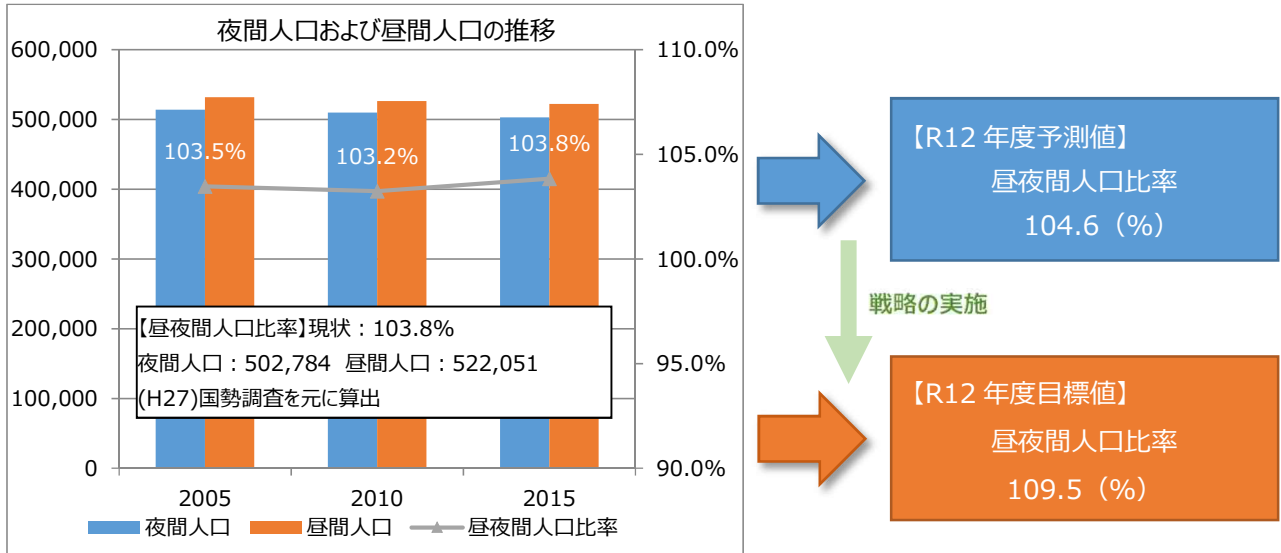
③鉄道駅徒歩圏内人口カバー率（都市機能誘導区域内人口）

平成 27 年（2015 年）の国勢調査を元に算出した本市の鉄道駅徒歩圏（半径 800m）内の人口カバー率は 70.6%となっています。国立社会保障・人口問題研究所の人口予測を元に予測値を算出していますが、人口減少は市内一律に減少すると予測しているため、令和 12 年（2030 年）のカバー率は 70.6%のままとなります。これに対し、本戦略を実施することで、鉄道駅徒歩圏内人口カバー率を 73.8%に高めることを目標とします。また、補完する指標として、都市機能誘導区域内人口を設定しており、現状の 71,429 人に対し、目標値を 66,270 人に設定し、減少幅を縮減していきます。



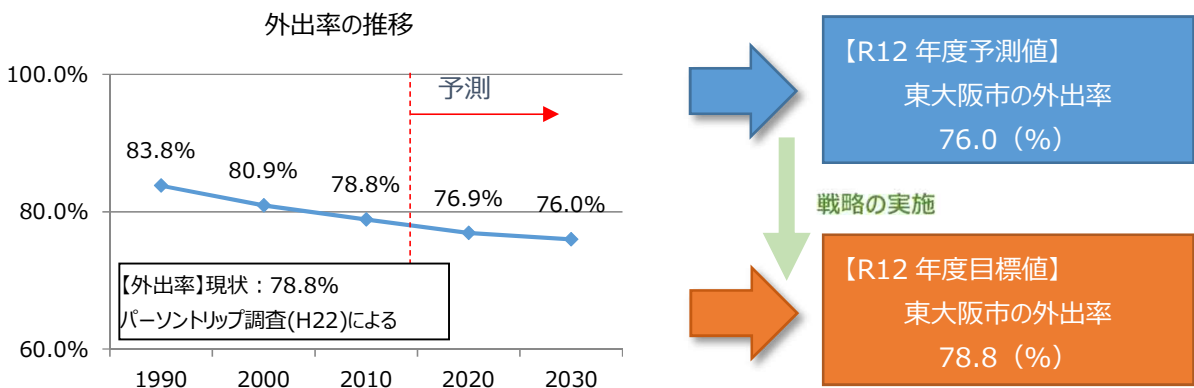
④昼夜間人口比率

本市の昼間人口は夜間人口よりやや多く、平成 27 年(2015 年)の昼夜間人口比率は 103.8% となっています。国立社会保障・人口問題研究所の人口予測を元に令和 12 年(2030 年)の昼間人口および夜間人口を予測すると、昼夜間人口比率は 104.6%となります。この予測値に対し、本戦略を実施することで、市内の就業人口、就学人口について現在の水準を維持し、昼間人口の減少を抑えることで、昼夜間人口 109.5%まで高めます。



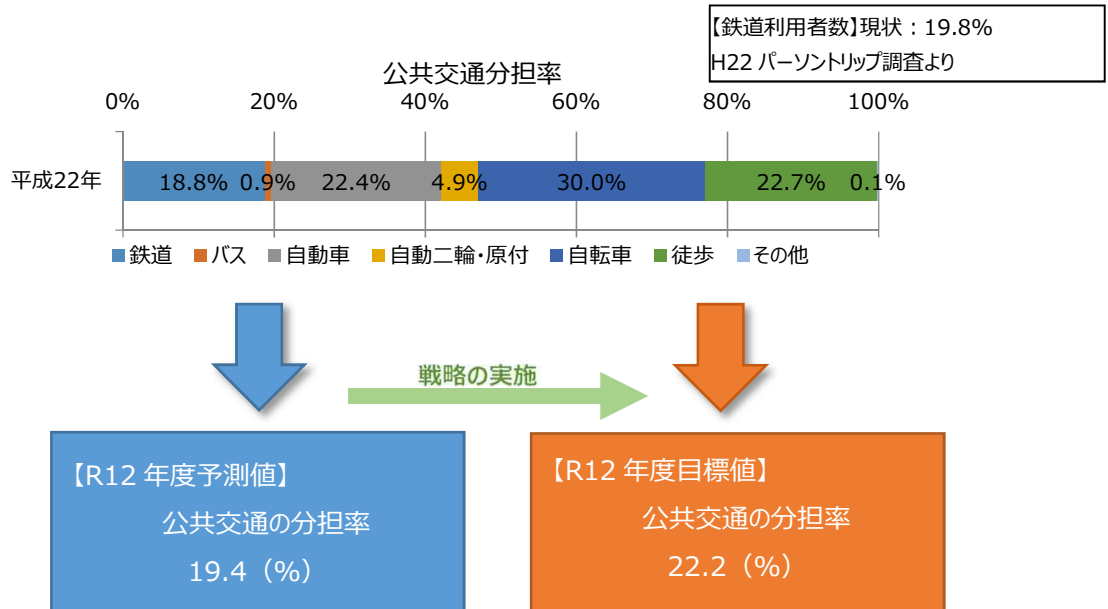
⑤外出率

本市の外出率は年々減少しており、平成 22 年(2010 年)の外出率は 78.8%となっています。このまま人口減少、高齢化が進行すれば、外出率はさらに減少し、令和 12 年(2030 年)の予測では 76.0%となります。この予測に対し、本戦略の実施により鉄道のみならず、バスやタクシーの利便性向上を図ることで外出機会の創出につなげ、現状の外出率を維持することを目標とし 78.8%を目標値とします。



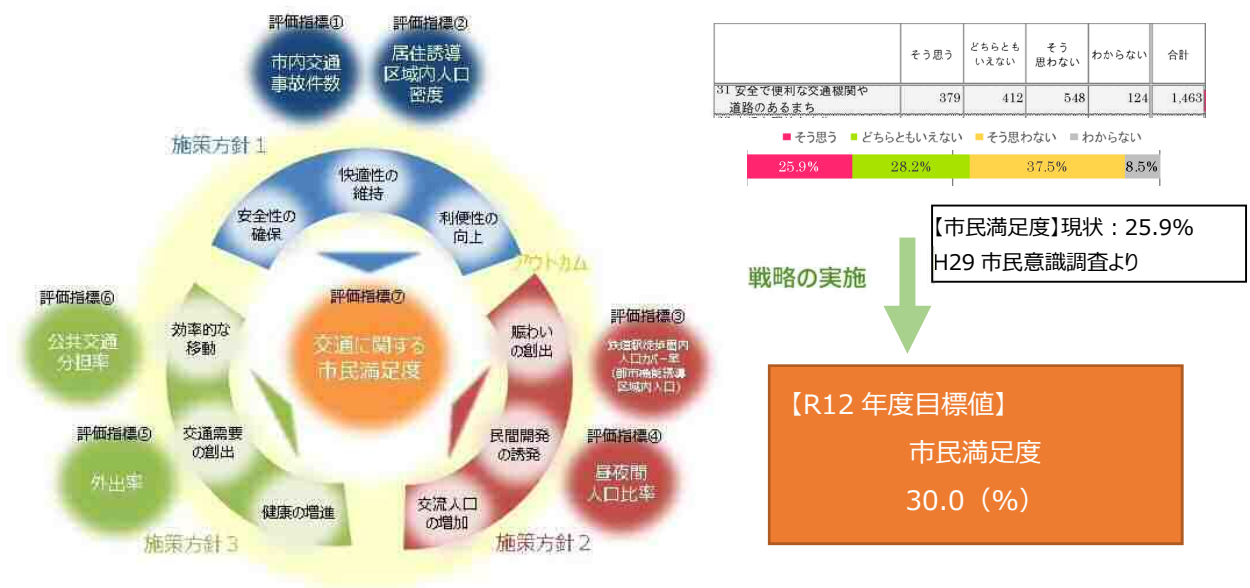
⑥公共交通分担率

パーソントリップ調査によると本市の交通分担率は、鉄道、バス、タクシーを合わせて19.8%となっています。近年、高齢者の自動車利用が増えているため、高齢者が増加する社会情勢により、令和12年の公共交通の分担率は19.4%に減少することが予測されます。この予測に対し、鉄道を中心としたまちづくりにより、鉄道利用者を維持すること、またバスやタクシーの利便性向上による需要を創出し、自動車からの転換を図ることで、交通分担率を22.2%まで増加させることを目標とします。



⑦市民満足度

特定の施策方針ではなく、すべての施策方針におけるアウトカムを評価する指標として市民満足度を設定します。平成29年の市民意識調査では、安全で便利な交通機関や道路のあるまちに対する満足度は25.9%となっており、30.0%まで高めることを目標とします。



5.3.2 目標値一覧

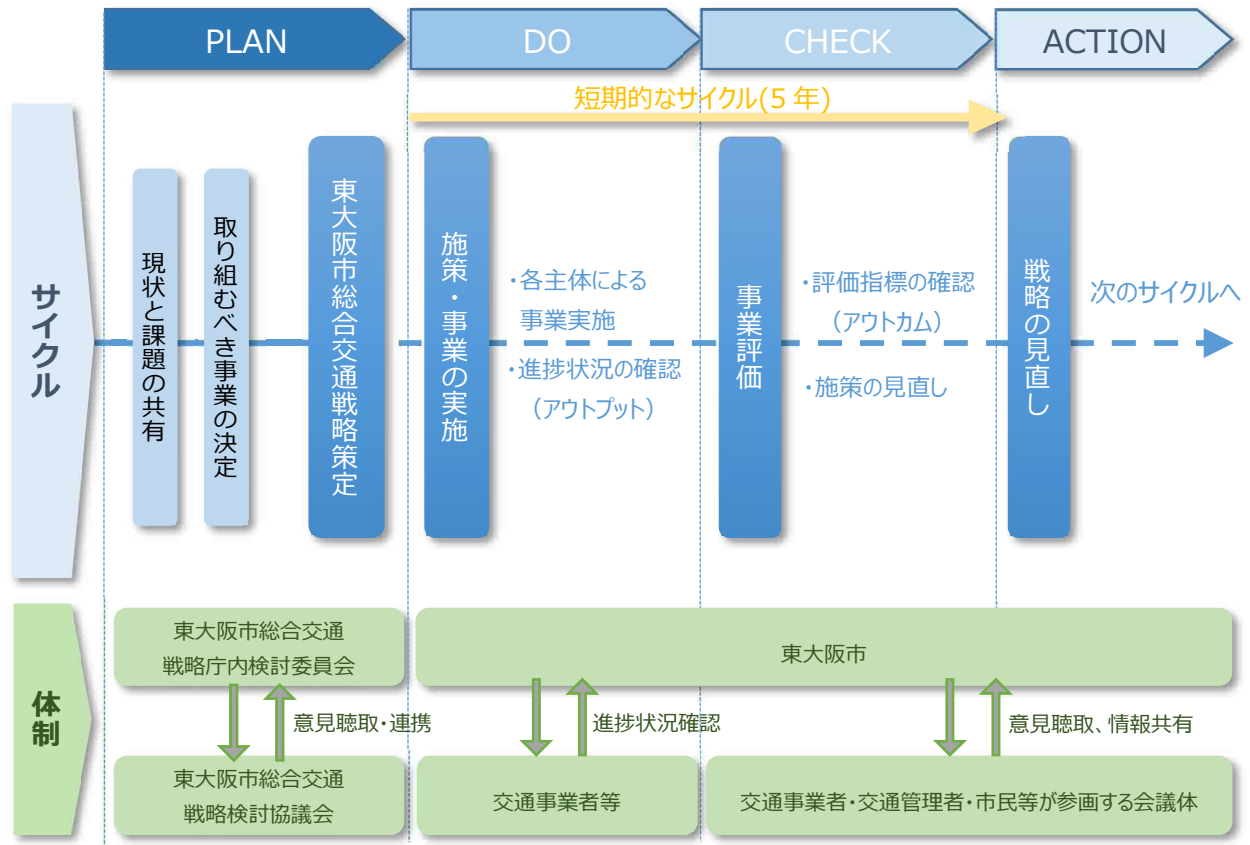
本戦略の評価指標および目標値を下表のとおり設定します。

施策方針	評価指標	現況値	目標（目標値） （2030年）	確認手法
①	市内交通事故件数	2,087件 (2018年)	減少（1,584件）	大阪府警資料 道路管理室資料
①	居住誘導区域内人口密度	123.7人/ha (2015年)	減少緩和 (105.4人/ha)	国勢調査 都市計画室資料
②	鉄道駅徒歩圏内人口カバー率 (都市機能誘導区域内人口)	70.6%(71,429(人)) (2015年)	増加（73.8%） (減少緩和 66,270(人))	国勢調査 公共交通課資料
②	昼夜間人口比率	103.8% (2015年)	増加（109.5%）	国勢調査
③	外出率	78.8% (2010年)	維持（78.8%）	パーソナリティップ調査 市政世論調査
③	公共交通分担率	19.8% (2010年)	増加（22.2%）	パーソナリティップ調査
①②③	市民満足度	25.9% (2017年)	増加（30.0%）	市民意識調査 市政世論調査

6 東大阪市総合交通戦略の推進に向けて

6.1 推進管理

本戦略は、令和12年を目標に進めるものであり、施策に取り組む期間も長くなることから、社会情勢や市民ニーズの変化に柔軟に対応できるようにしておく必要があります。また、本戦略に位置づけられた事業の多くは本市が事業主体であることから、本市において適切な推進管理体制を構築すると共に、交通事業者等の関係団体と進捗状況を確認する場を設けることで、事業進捗の透明化を図ります。具体的には5年ごとに事業評価を行い、戦略を見直す際には、関係団体と情報を共有し、調整を図ります。



6.2 施策の推進体制

本戦略の推進管理にあたっては、適切な推進体制を築く必要があります。市内においても、人口減少・少子高齢化などに伴って発生する社会構造の課題に対応するためには、これまでのような縦割りの組織体制ではなく横断的に連携を図る必要があります、それを可能とする横断的な推進体制の構築が求められます。また、本市だけでなく交通事業者などの関係機関がそれぞれの役割に基づいて、相互に連携しながら本市の交通環境の充実に努めます。

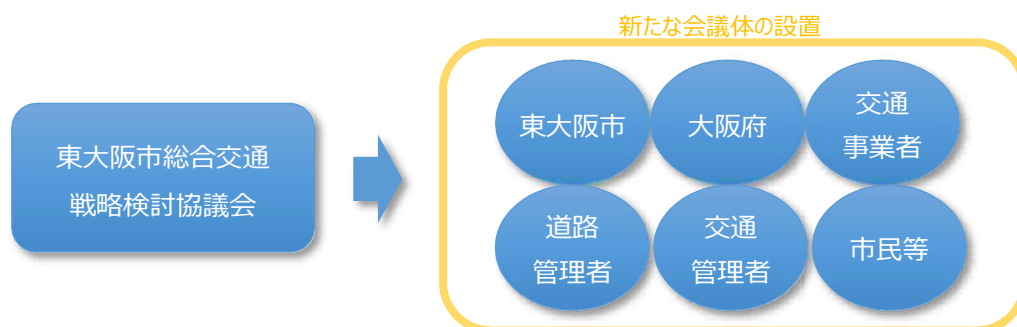
6.2.1 市内での推進体制

本市の推進体制として、交通部局を中心に、まちづくりや観光・福祉・商業などを所管する部局と連携を図り、事業推進に取り組みます。そのために、関連部局に対し年度ごとに事業進捗を確認すると共に、必要に応じて市内会議を開催し、戦略の方向性や施策の見直し等を適宜行います。



6.2.2 関係機関との推進体制

本戦略の着実な事業推進を図るために、交通事業者等との継続的な会議体を設立することで、関係団体と情報を共有し密な関係性を築くと共に、事業進捗状況等を確認します。また適切に事業評価を行い、定期的に戦略を見直す際に意見を聴取する場として活用します。新たな会議体については、現在の東大阪市総合交通戦略検討協議会を元に、行政、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民団体が参画する会議体として新たに設置します。



東大阪市総合交通戦略検討協議会 会員名簿

区分	所属
学識経験者	近畿大学 経営学部 高橋 愛典 教授
	近畿大学 理工学部 社会環境工学科 富田 安夫 教授
交通事業者	一般社団法人 大阪タクシー協会 東亜交通株式会社 代表取締役
	大阪高速鉄道株式会社 南伸事業室長
	大阪市高速電気軌道株式会社 鉄道事業本部 計画部 交通企画課長
	大阪バス株式会社 代表取締役
	近畿日本鉄道株式会社 総合企画本部 計画部 課長
	近鉄バス株式会社 営業部 乗合営業課長
	西日本旅客鉄道株式会社 大阪支社 総務企画課長
交通管理者	河内警察署 交通課長
	枚岡警察署 交通課長
	布施警察署 交通課長
市民団体等	一般社団法人 河内医師会 理事
	NPO 週刊ひがしおおさか 代表
	東大阪市小売商業団体連合会 会長
	東大阪自治協議会 総務
行政関係者	大阪府 都市整備部 交通道路室 道路整備課 参事
	大阪府 八尾土木事務所 地域支援・企画課長
	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門 首席運輸企画専門官
	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 首席運輸企画専門官
	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課長

用語集

用語	説明
大阪市域交通圏	<p>道路運送法において、一般旅客自動車運送業者は発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送をしてはならない、と定められています。</p> <p>この一般旅客自動車運送業者はタクシーを指します。また、営業区域は大阪府下で7つの地域に分けられており、そのうちの1つである大阪市域交通圏に含まれる地域は、大阪市・堺市・東大阪市・八尾市・守口市・門真市・吹田市・豊中市の8市です。</p>
可住地面積	<p>総面積から、林野面積と主要湖沼面積を差し引いた面積を指します。</p>
居住誘導区域	<p>東大阪市立地適正化計画の中で、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域と定義付けられています。</p> <p>東大阪市では居住を誘導することで不都合が生じる地域（①新たな住工混在が発生する可能性がある地域、②住民の生命に危険が生ずる恐れがあると認められる地域、③他の施策によって住宅の立地が制限されている地域）以外の地域を居住誘導区域と定めています。</p>
公共交通	<p>不特定多数の人が利用できる交通機関を指します。東大阪市では、鉄軌道・バス・タクシーを指します。</p>
国土軸	<p>日本経済を支える太平洋ベルトと東京を通る一本の軸を指します。現在、国では国土の均衡的な発展や災害時のリスク分散等の考えから、新たな国土軸を設定していく方針を示しています。</p>
混雑度	<p>国土交通省により定期的に行われる道路交通センサスで算出される道路の混み具合の指標です。計算方法は交通量/交通容量であり、1.0を超えると交通容量以上の交通量であることがわかります。</p>
コンパクトシティ	<p>今後、より深刻化する人口減少や少子高齢化に対応するため、限られた自然資源や人的資源の中でも効率的に公共サービスが提供できるよう都市機能を集約したまちを指します。</p>
市街化区域	<p>都市計画法において、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、市街化を進める地域を市街化区域、市街化を抑制する区域を市街化調整区域とし都市計画に定めることができるとの記載があります。東大阪市は、災害が発生する可能性がある生駒山麓付近と、優良な農地のある池島地域の一部のみ市街化調整区域であり、市域のほとんどが市街化区域に定められています。</p>
SWOT分析	<p>SWOTとは、英語のStrength（強み）、Weakness（弱み）、Opportunity（機会）、Threat（脅威）のそれぞれの頭文字からきています。戦略、計画を立てる際の状況の把握を行うための手法です。</p>
生産年齢人口	<p>働く意思や能力の有無に関わらず、この年齢を満たせば労働に従事できる、という人の人口を指します。日本では主に15歳から65歳未満の人口を指します。</p>
総合計画	<p>市町村の全ての施策を進める上での指針となる計画です。自治体の将来の展望に基づいて立てられる自治体運営の最高理念である基本構想、基本理念の部門別・地域別に立てられる基本計画、具体的な実施に向け立てられる実施計画で構成されます。</p>

用語	説明
ソフト施策	ソフトとは意識や情報等無形の要素を指します。ソフト施策とは、ある課題に対する無形の要素を対象にした施策を指します。 例：道路交通の安全性が低いという課題に対し、交通安全講習を行い市民の意識向上を図る。
端末交通手段	一回のトリップで複数の交通手段を用いた場合、その際の主な交通手段を代表交通手段といい、その代表交通手段を用いるために使用したその他の交通手段を端末交通手段と言います。
特定経路	鉄道駅等の特定旅客施設と周辺の主要施設を結ぶ移動経路のうち、特に重点的にバリアフリー化を図るべき移動経路を指します。
都市機能誘導区域	原則、居住誘導区域内に設定され、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し、集約することにより、これら各種サービスの効率的な提供が図られるように定めた区域です。東大阪市では、駅からの徒歩圏800m内を基本とし、商業系用途地域や子育て支援施設、リージョンセンター等を含むよう設定しています。
都市計画マスタープラン	都市づくりを具体的に進めていくための基本的な方針を指します。各市町村が、住民の意見を反映させつつ、都市の現在の状況や将来の変化を考慮し定めます。
トランジットセンター	鉄軌道やバス等、公共交通機関の乗換えに際し、利便性を向上させる施設であり、昇降施設（階段、ES、EV）とバス券売所、待合所が一体となった施設を指します。
トリップ	ある目的（例えば、出勤や買物など）をもって起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位を指します。
ハード施策	ハードとは建築物等の有形の要素を指します。ハード施策とは、ある課題に対する有形の要素を対象にした施策を指します。
ミッシングリンク	鉄道や道路が分断され、連続性に欠けていることを指します。
モータリゼーション	自動車利用が一般に広く普及することを指します。
流通業務市街地	流通業務施設（トラックターミナル、流通倉庫、配送センター等）を集約的に立地することにより、流通をスムーズに行うことを目的として作られた市街地を指します。
連続立体交差事業	踏切事故、交通渋滞、市街地の分断を解消するために、地上を走る鉄道敷を高架化する事業です。高架下を利用できるというメリットもあります。

東大阪市総合交通戦略

東大阪市建設局都市整備部公共交通課

住 所：〒577-8521 大阪府東大阪市荒本北一丁目1番1号

T E L：06-4309-3216 F A X：06-4309-3831