

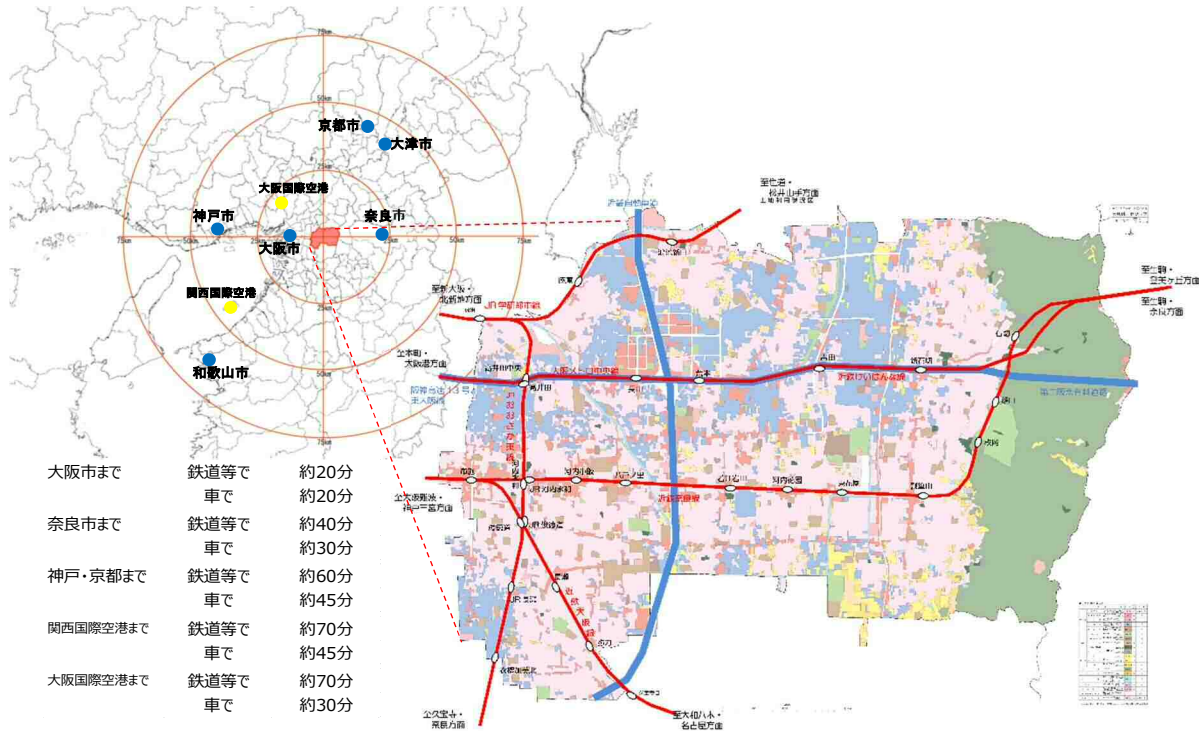
2 東大阪市における都市交通の現状と課題

2.1 東大阪市の概況

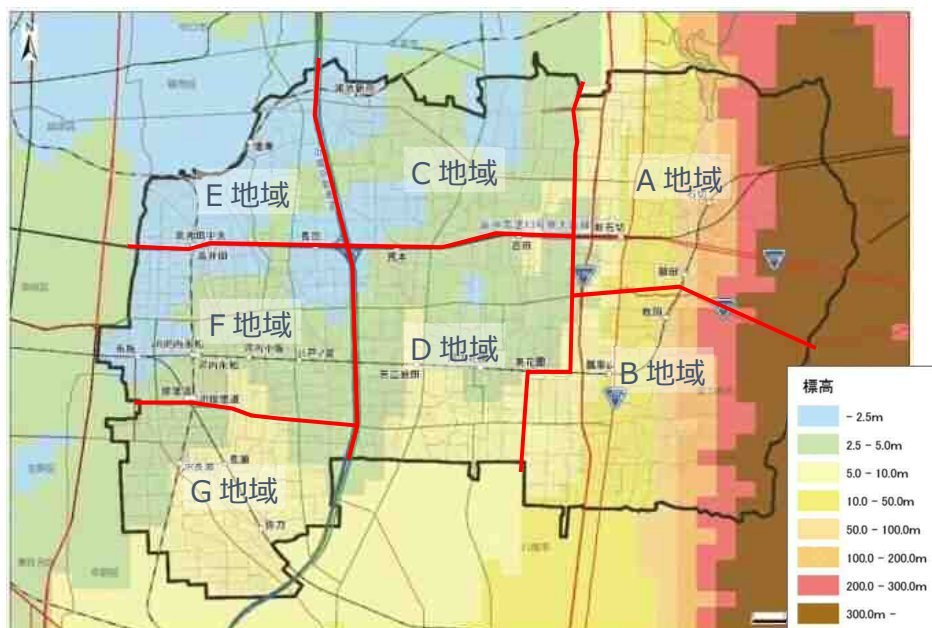
2.1.1 概況

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

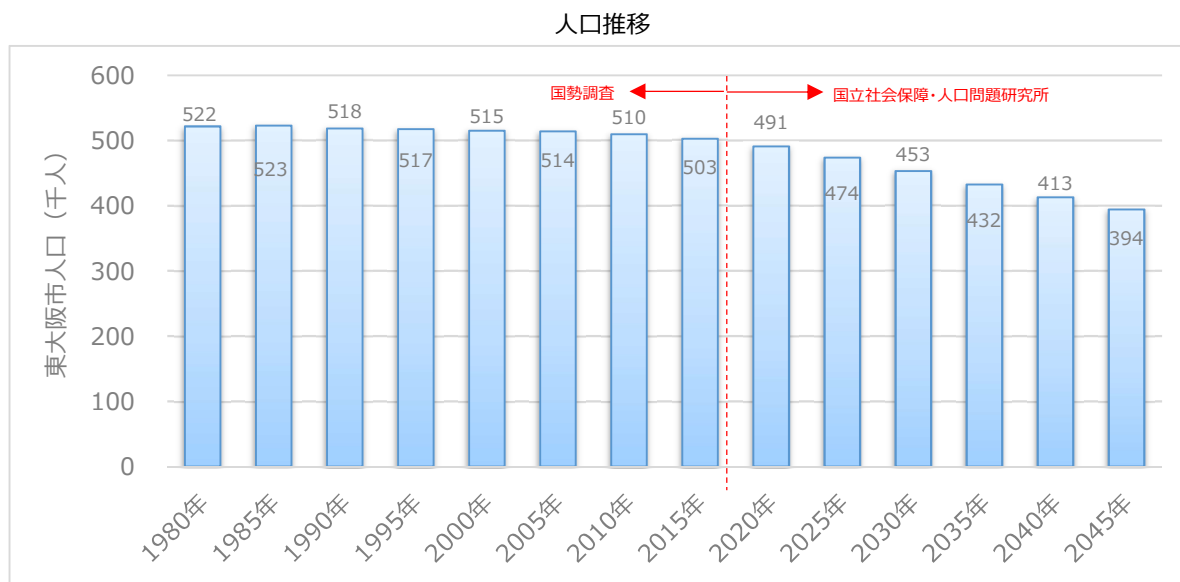


本市の標高

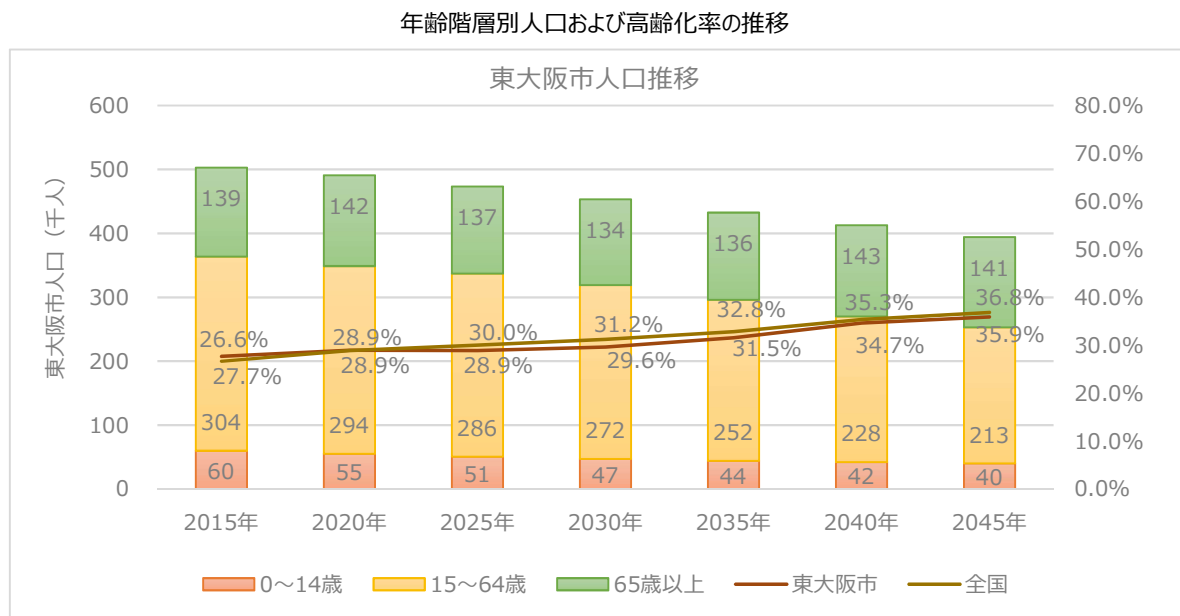


2.1.2 人口

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。



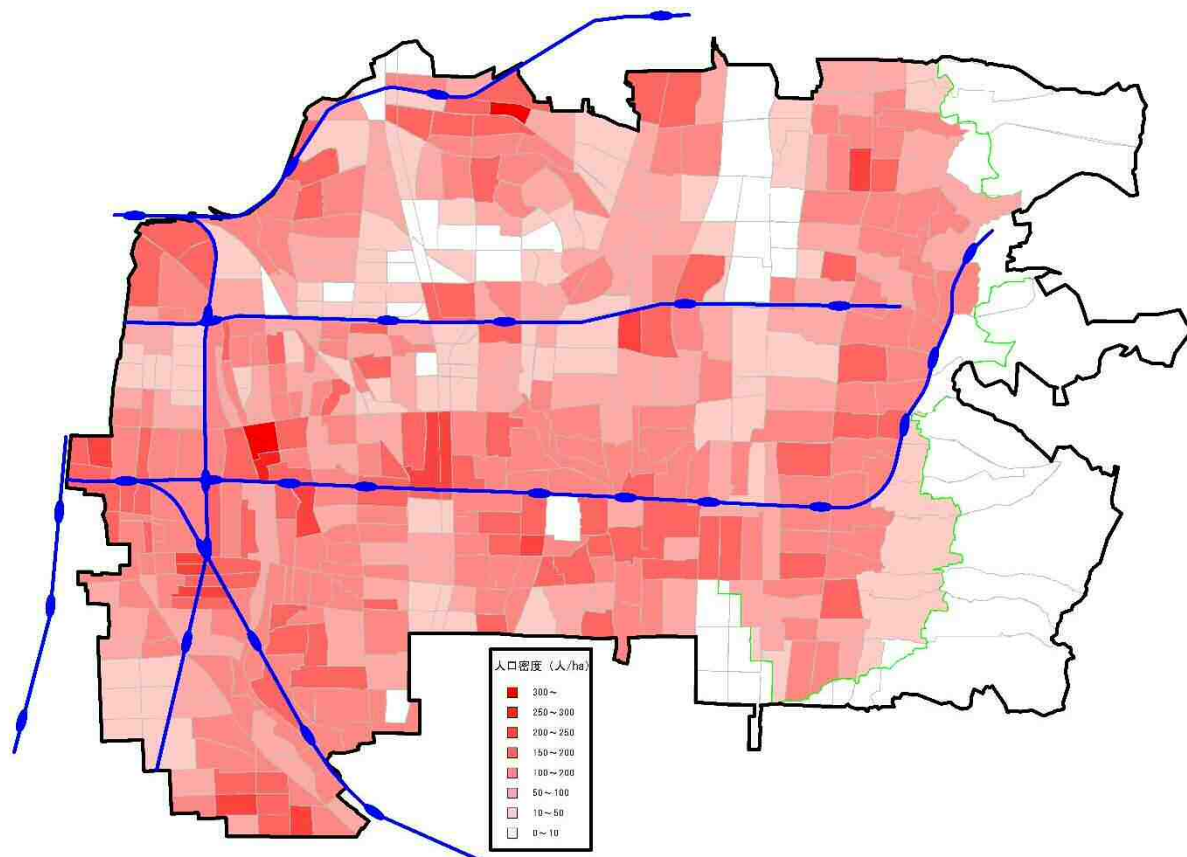
(H27 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所人口予測より)



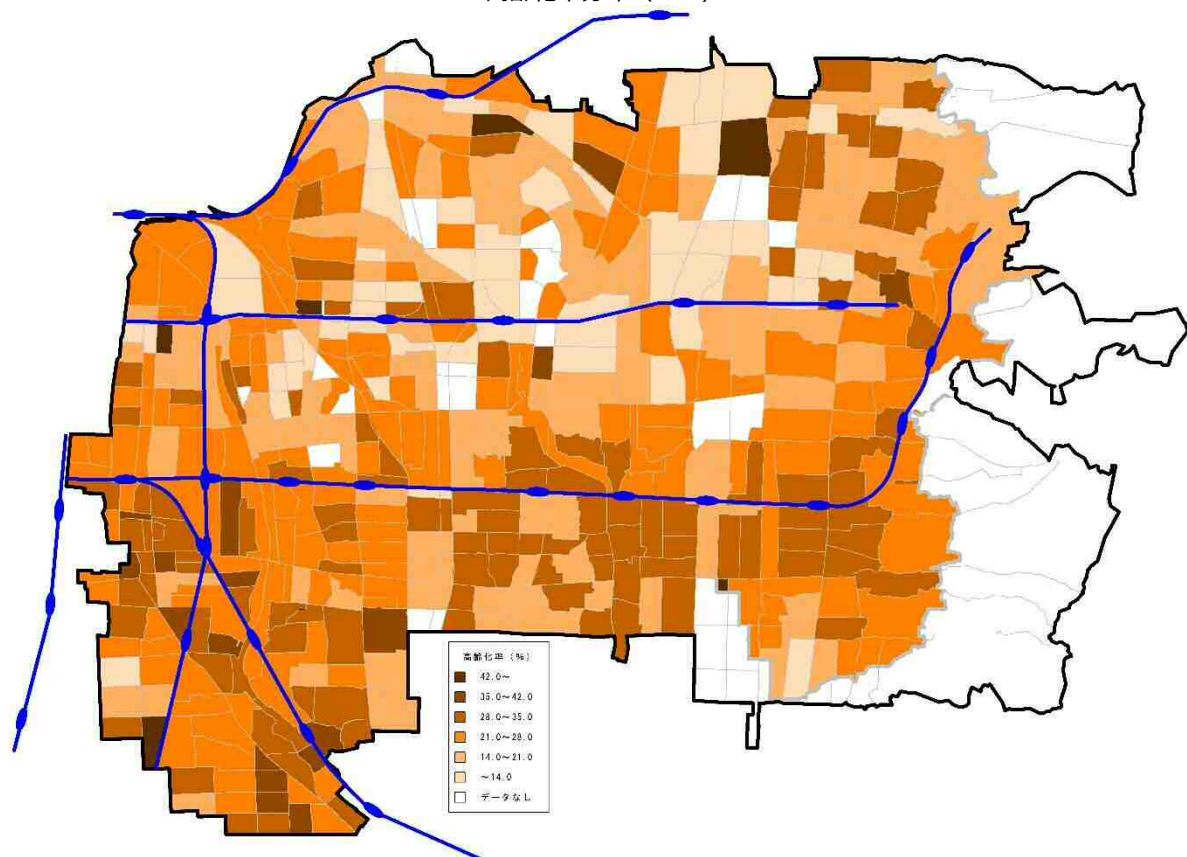
(H27 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所人口予測より)

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)



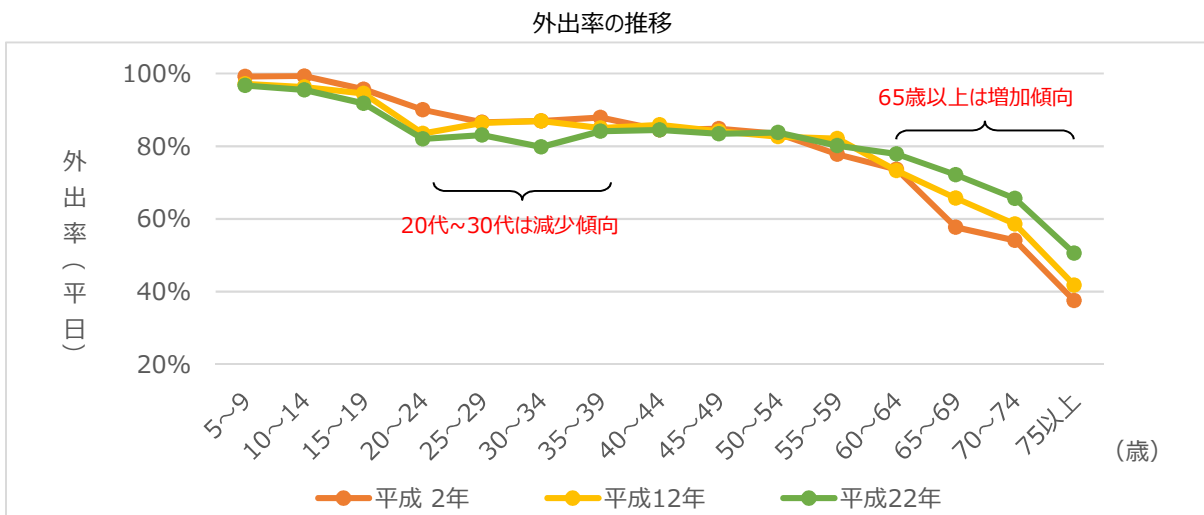
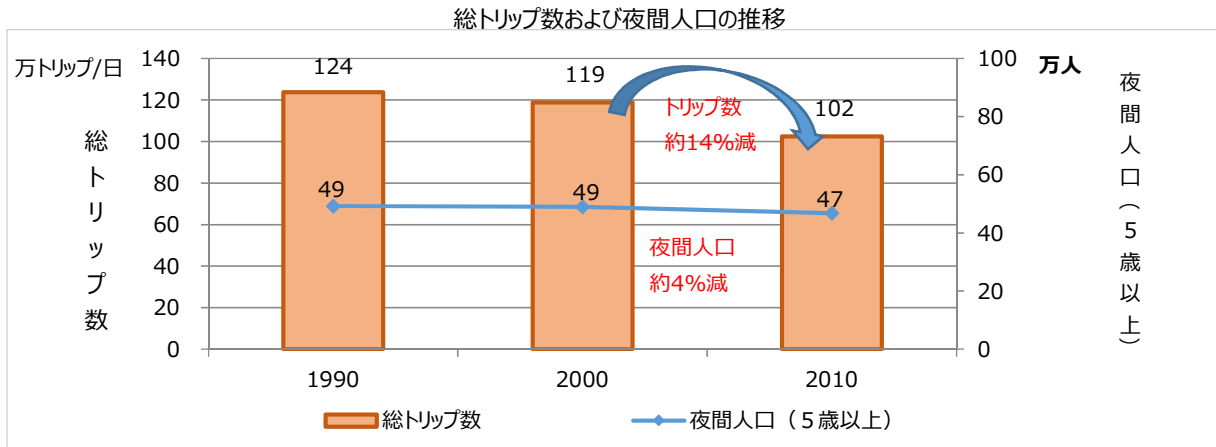
高齢化率分布 (H22)



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。

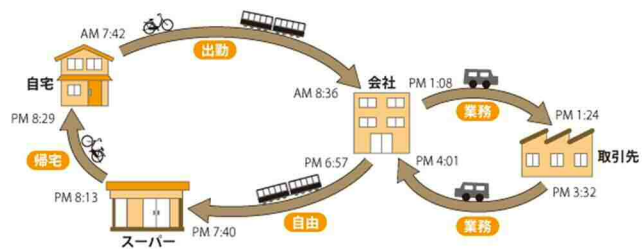


●トリップとは??

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。

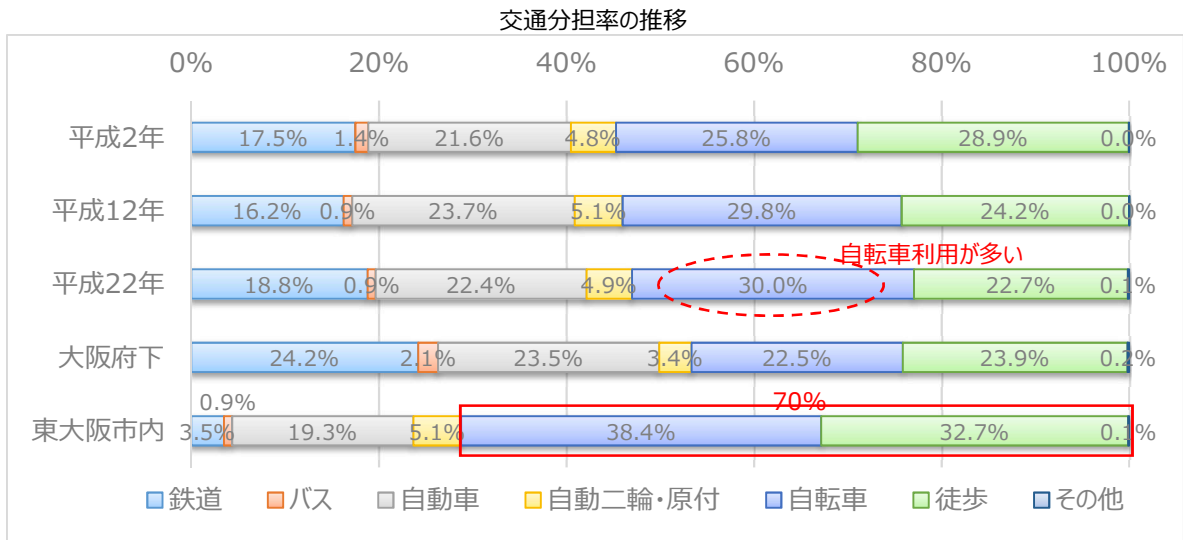


※ある一日において、上図のような移動をした場合、一日のトリップ数は5となる。

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。

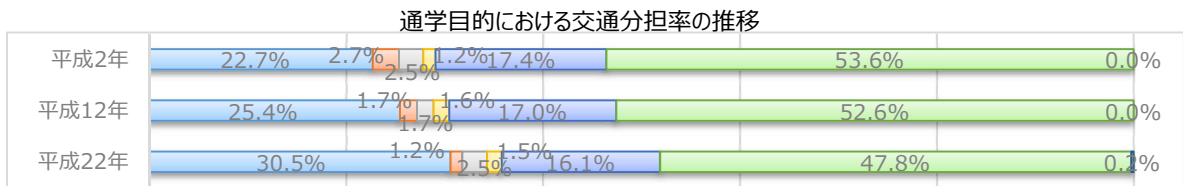
また、目的別の交通分担率を見ると、出勤目的の自転車利用が増加しており、自由目的における自動車利用が増加しています。ちなみにここでいう自由目的とは、出勤・登校・業務以外の目的であり、通院や買い物、レクリエーションなどの私的な目的を指します。



(H22 パーソントリップ調査より)



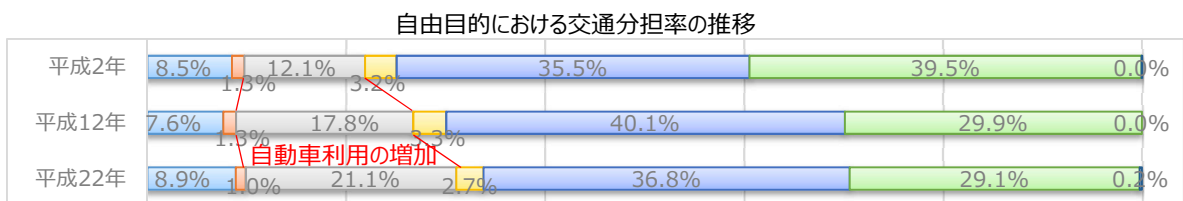
(H22 パーソントリップ調査より)



(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)



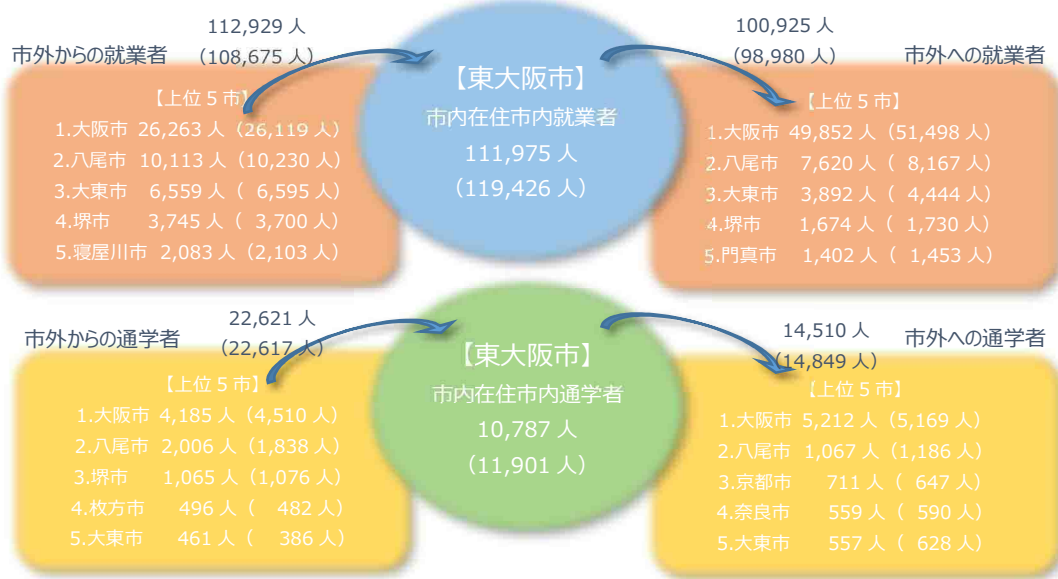
(H22 パーソントリップ調査より)

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。

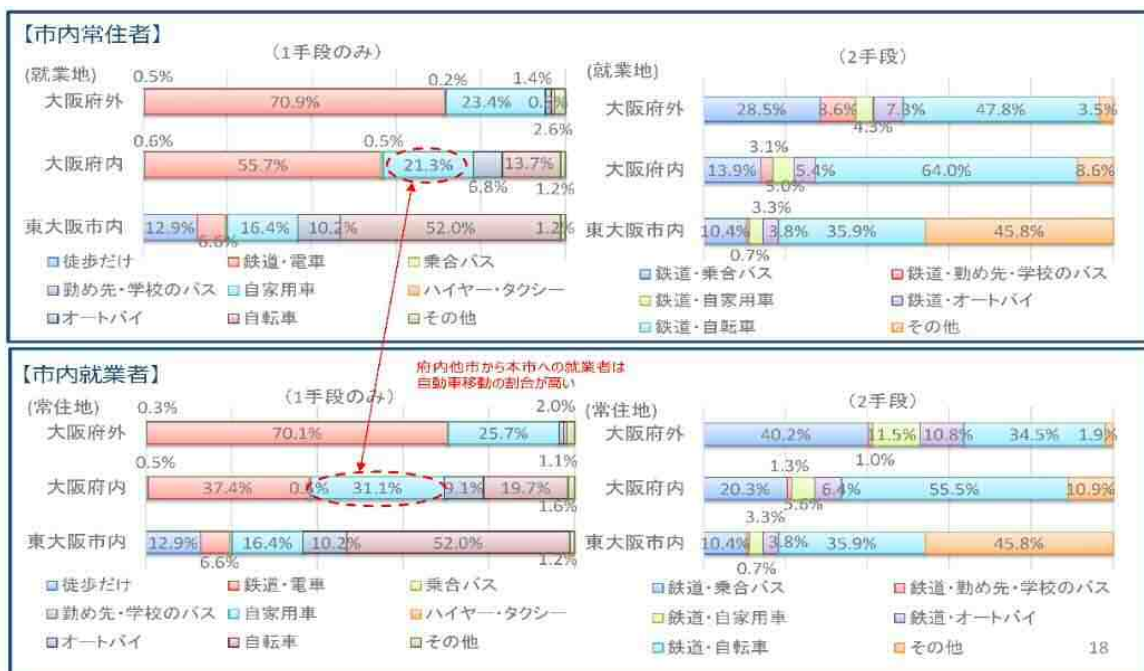
通勤・通学における流動数



(H27 国勢調査より)

※()内はH22データ

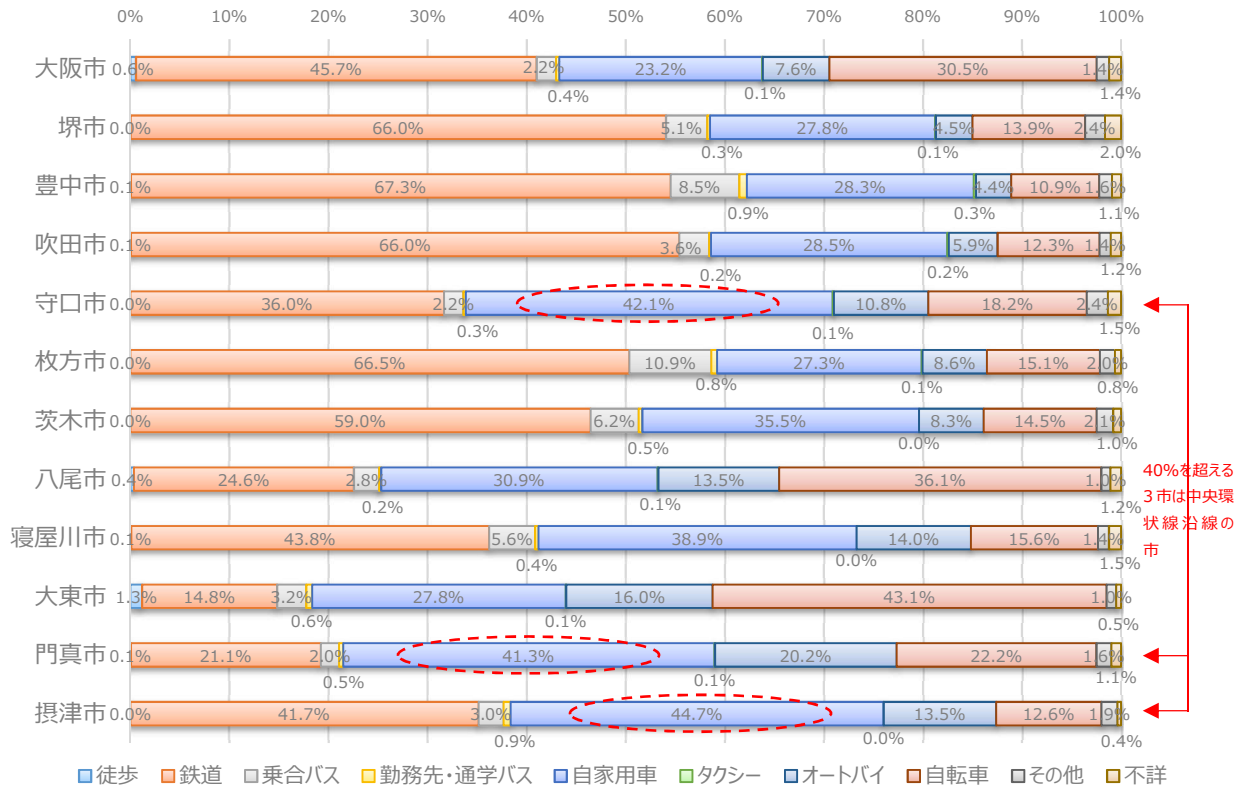
通勤・通学における移動手段割合



(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



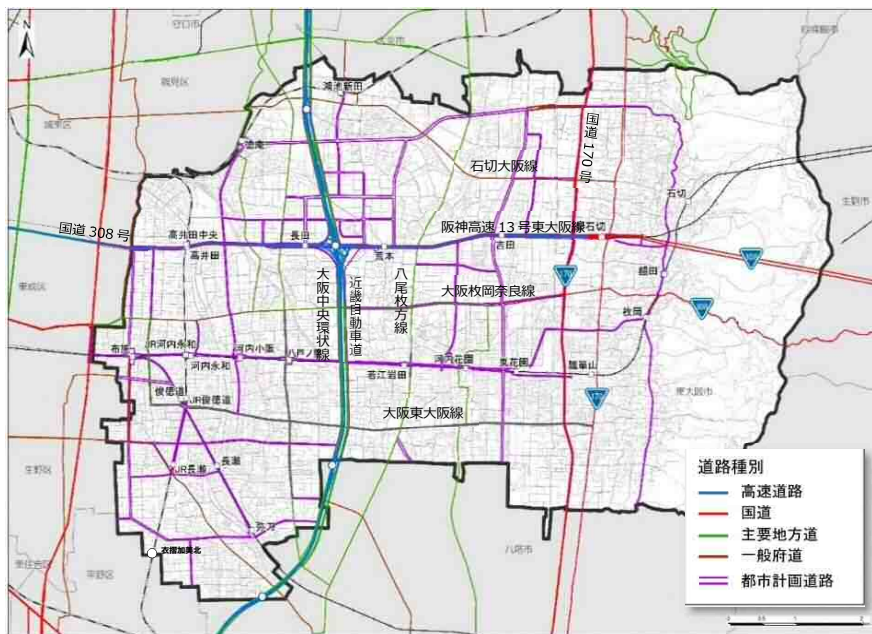
(H22 国勢調査より)

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。

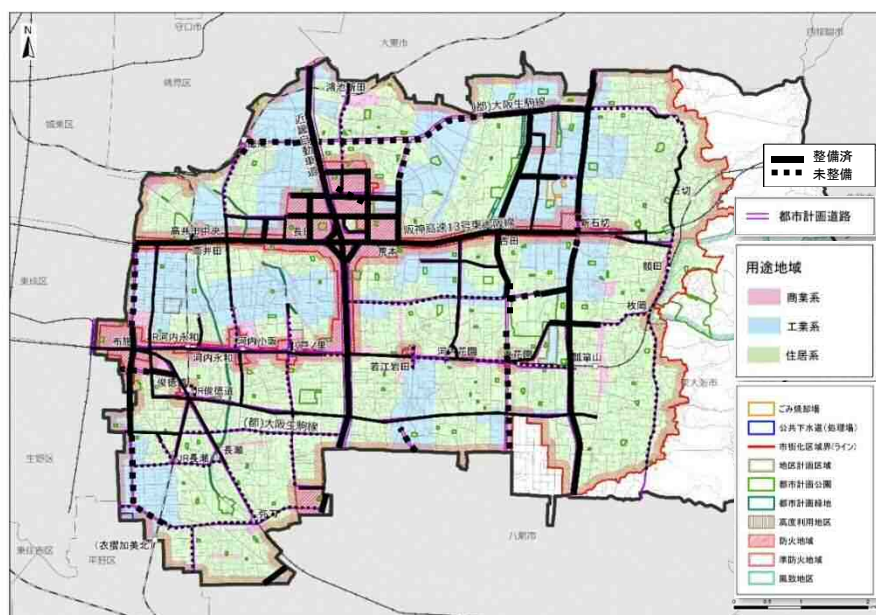
東大阪市の道路網



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。

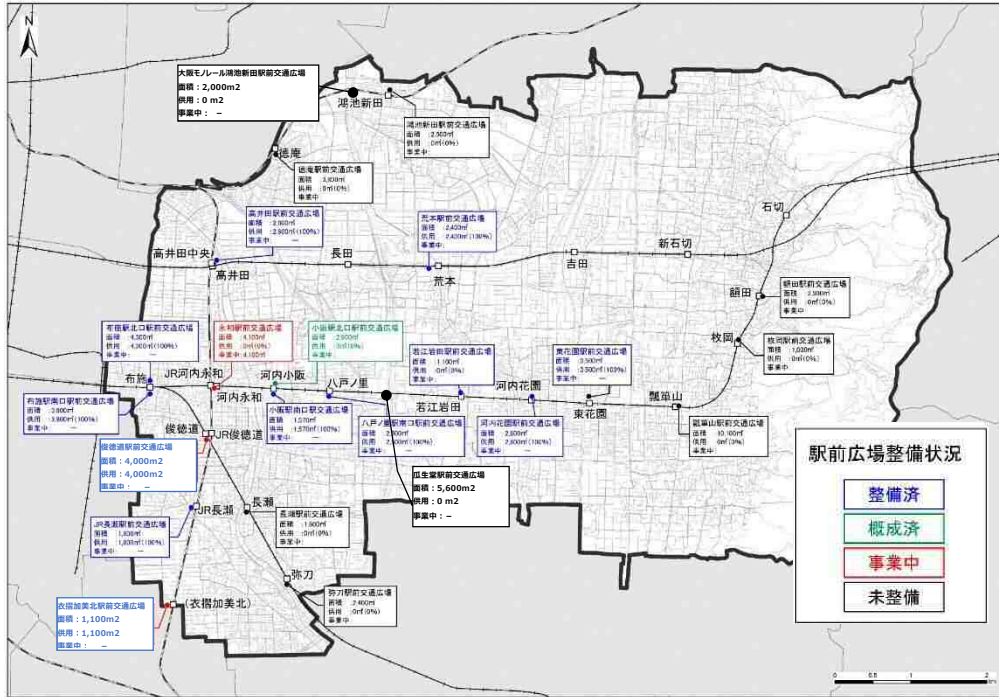
都市計画道路の整備状況



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。

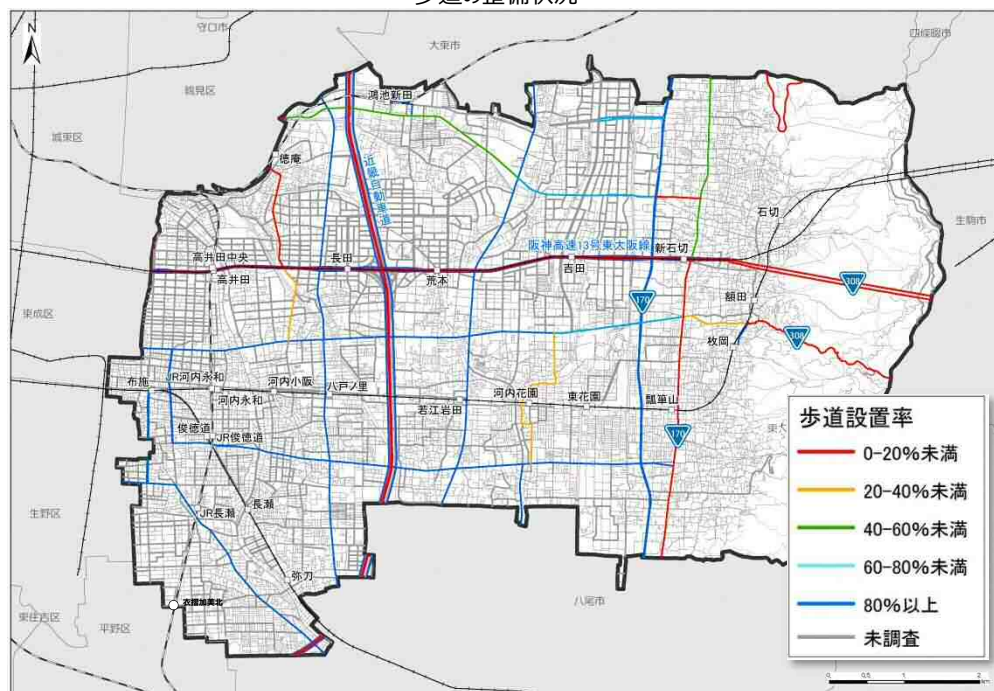
駅前交通広場の整備状況



2.3.4 歩道の整備状況

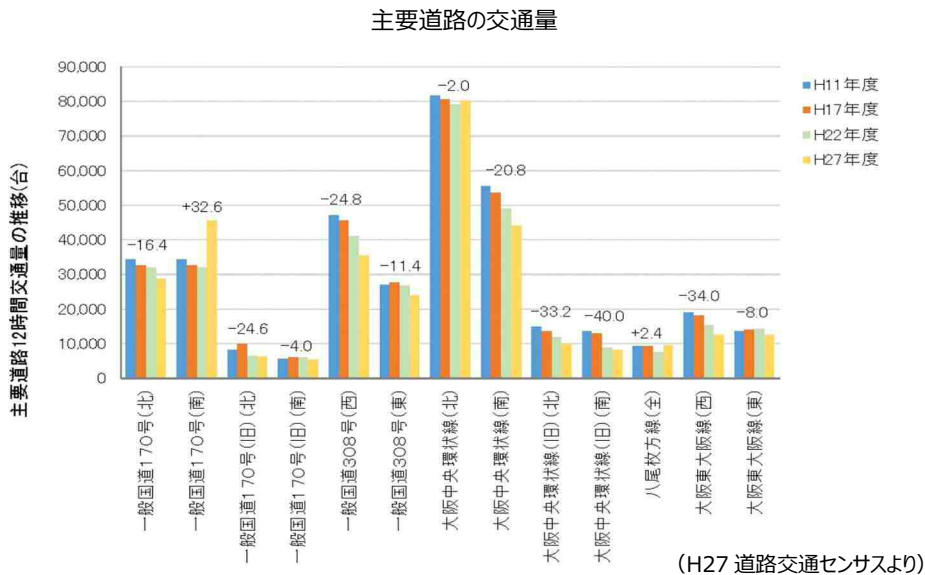
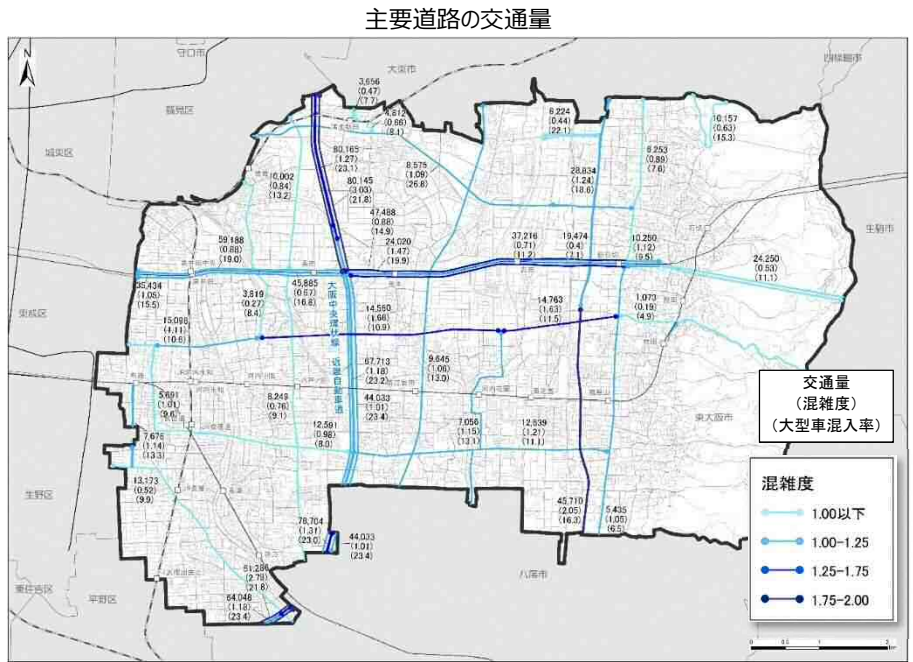
一般国道、府道の歩道設置状況を見ると、国道170号（旧道）、（一）石切大阪線等一部の路線を除き、80%以上の歩道設置率となっています。

歩道の整備状況



2.3.5 道路交通量

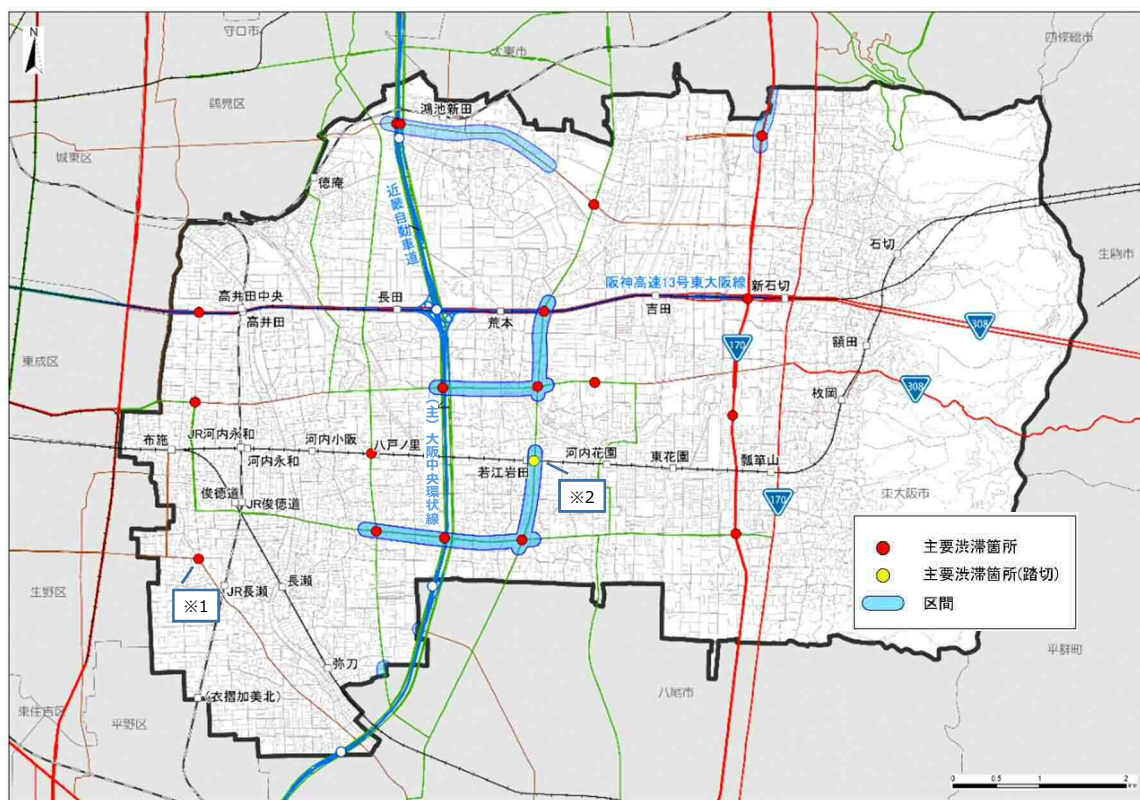
本市における主な道路の交通量および混雑度をみると、高速道路では、近畿自動車道は概ね7~8万台/日、阪神高速13号東大阪線は3~6万台/日となっています。一般国道では、南北方向では、大阪中央環状線が国道308号以北で8.0万台/日（混雑度3.03）、以南が4.4万台/日（混雑度1.01）、国道170号では国道308号以北で2.9万台/日（混雑度1.24）、以南が4.6万台/日（混雑度2.05）となっています。一方、東西方向では、国道308号は2~5万台/日となっています。府道は、概ね1万台/日前後の交通量となっています。本市における主な道路の混雑度をみると、(主)大阪中央環状線と国道170号に挟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。



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))

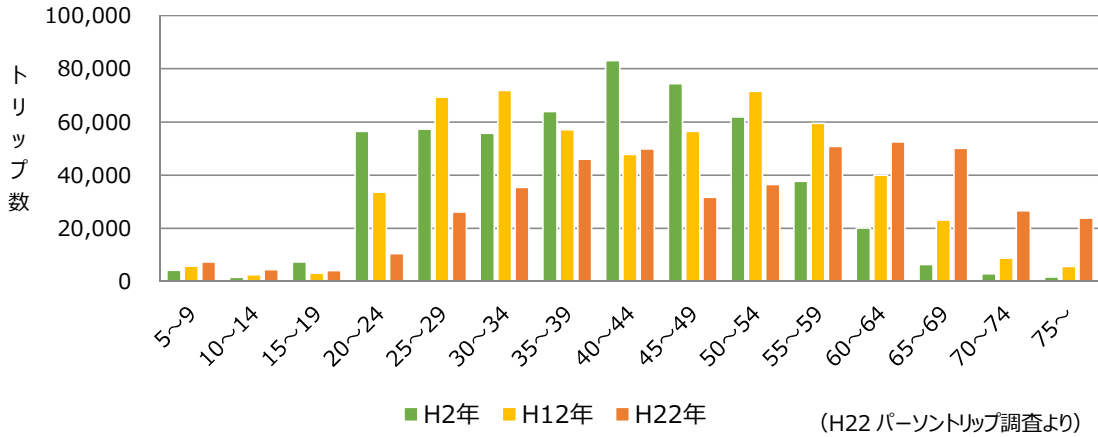
※1 「寿町 1 交差点」は平成 30 年度に主要渋滞箇所が解除

※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

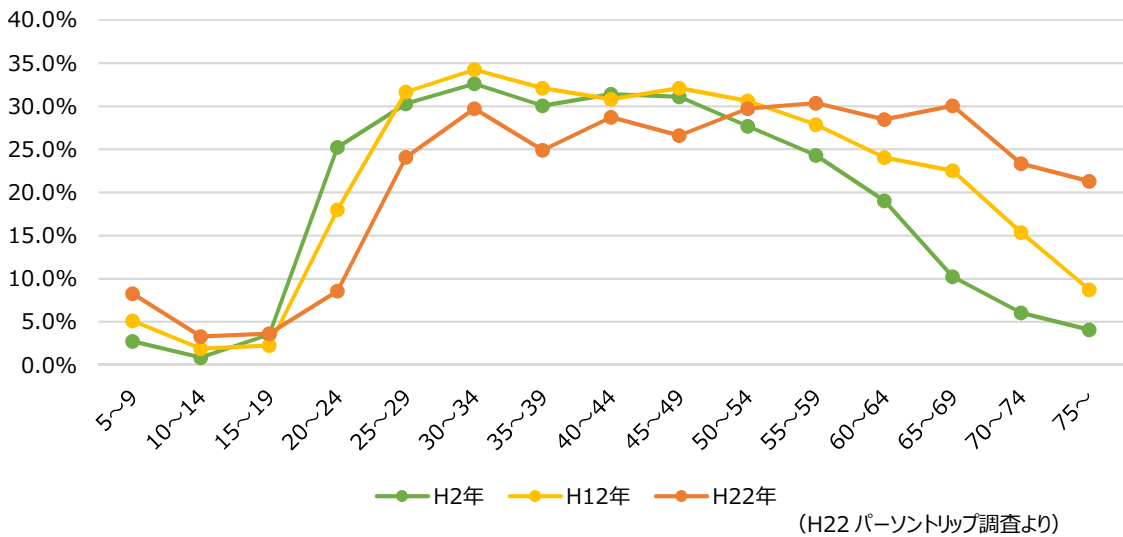
2.3.7 自動車の利用状況

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。

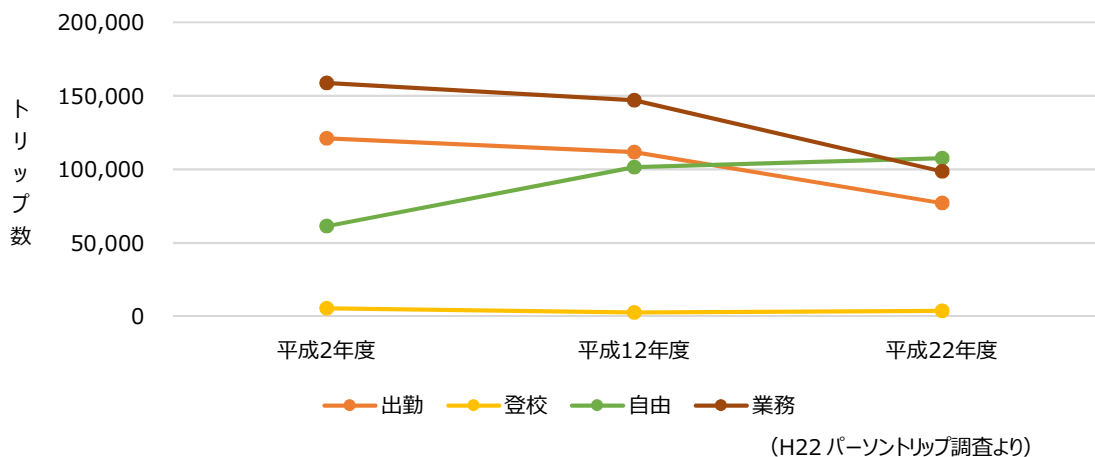
年齢別自動車トリップ数の推移



年齢別自動車分担率の推移



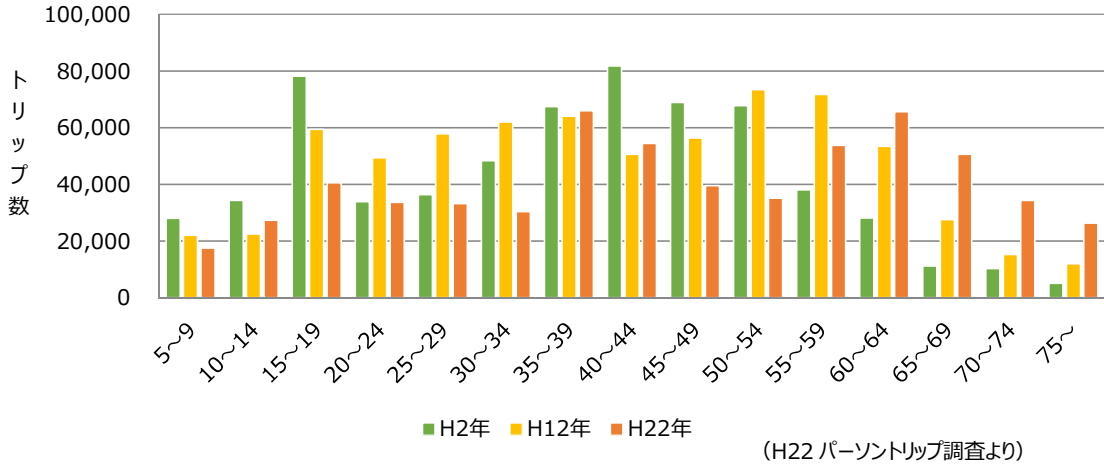
目的別自動車トリップ数の推移



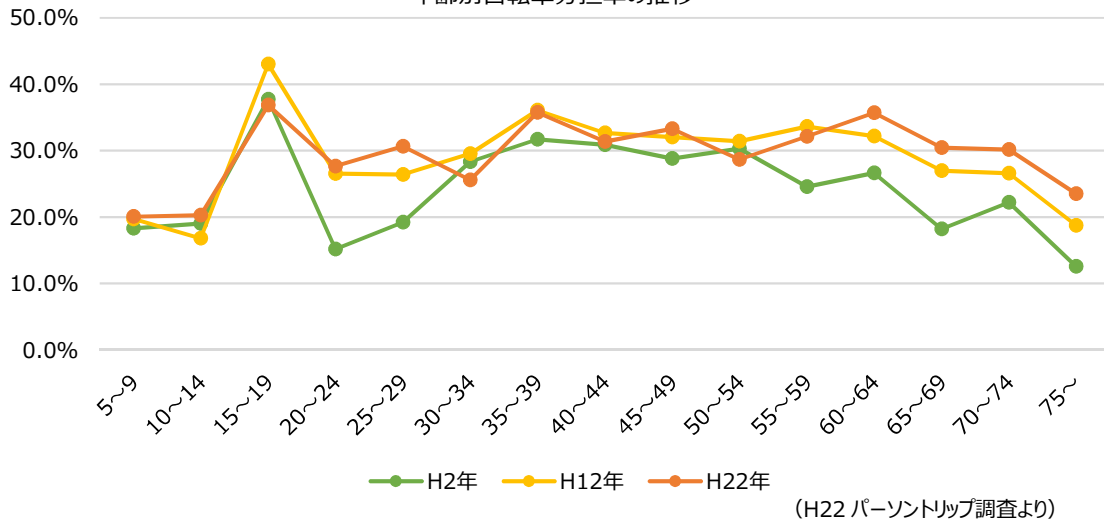
2.3.8 自転車の利用状況

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。

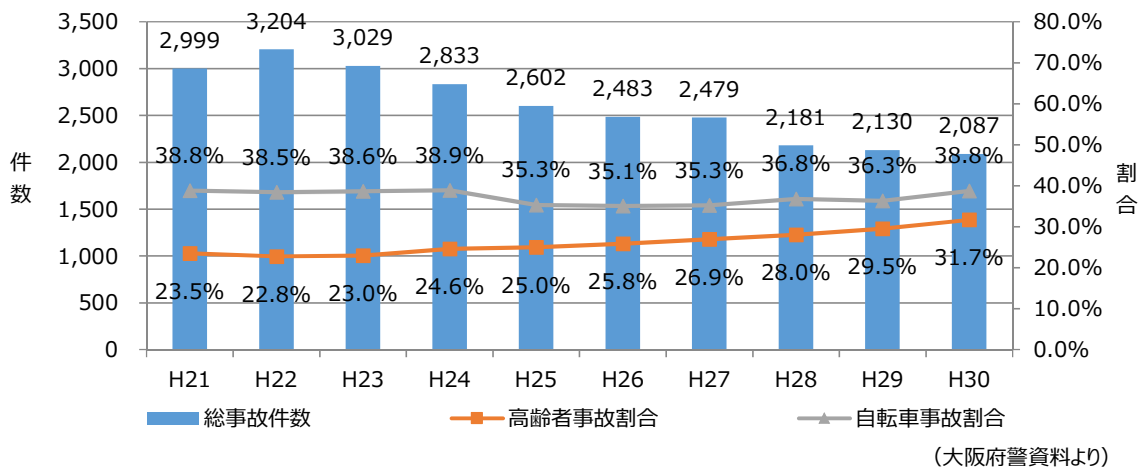
年齢別自転車トリップ数の推移



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



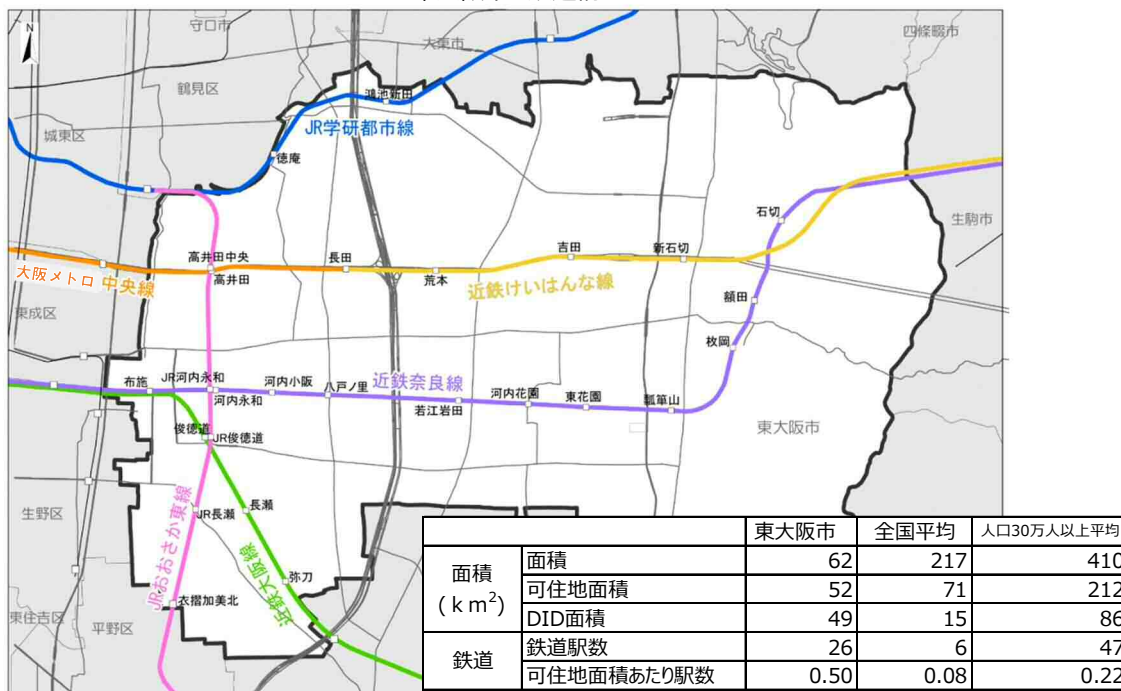
2.4 公共交通の状況

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。

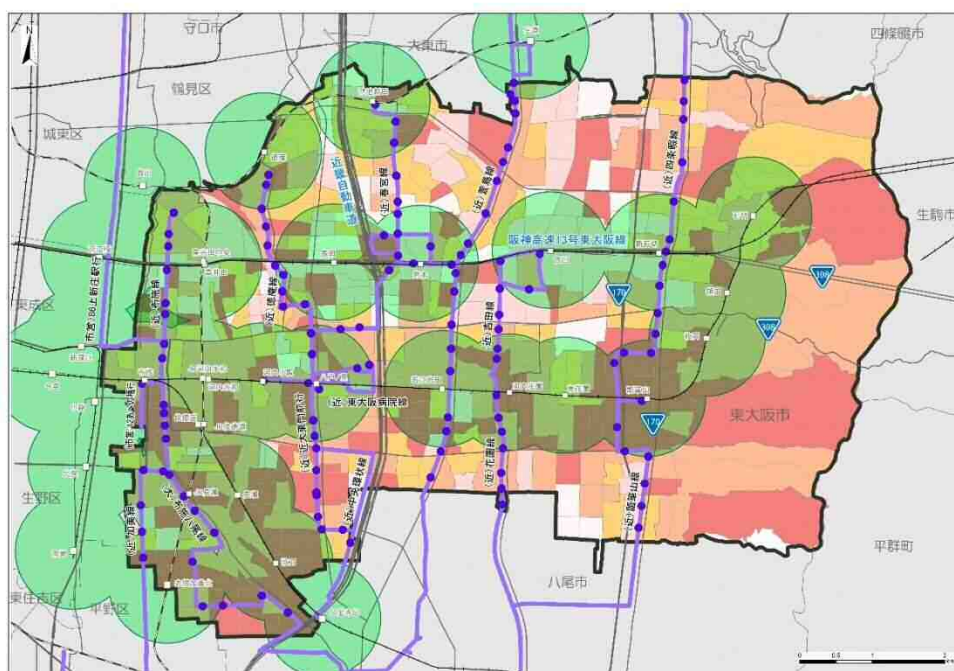
全国平均と比べ、可住地面積あたりの駅数は多く、鉄道駅徒歩圏域(800m)内の人口カバー率は約 70%となっています。

東大阪市の鉄道網

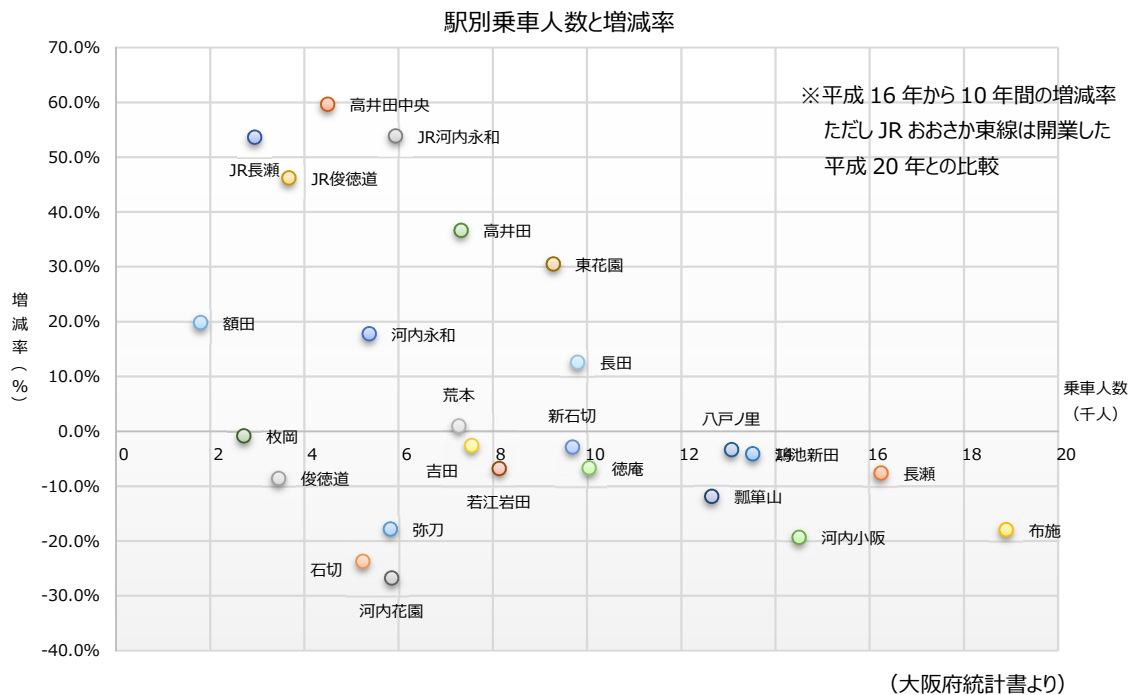
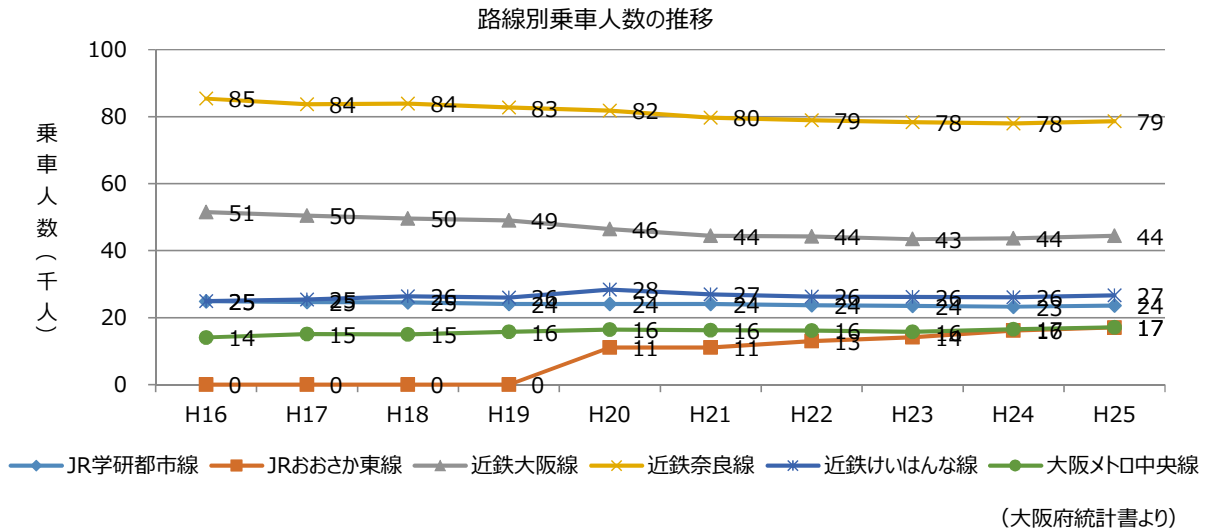


(国土交通省総合交通政策局市町村カルテ)

鉄道駅徒歩圏域(800m)

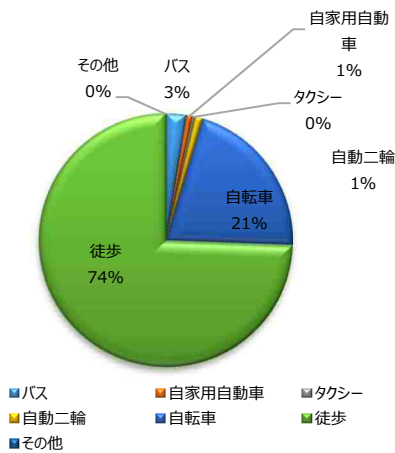


本市の路線別の乗車人数の推移を見ると、乗車人数の多い近鉄奈良線や近鉄大阪線は微減と
なっていますが、大阪メトロ中央線や平成 20 年に新たに開業した JR おおさか東線の乗車人数
は微増となっています。駅別の増減率を見ると、JR おおさか東線の各駅が軒並み上位にきて
います。また東花園駅では準急停車の影響からか、乗車人数は増えており、その分、隣駅の瓢
箆山駅と河内花園駅が減少しています。また全体的に乗車人数の多い駅は減少する傾向となっ
ています。



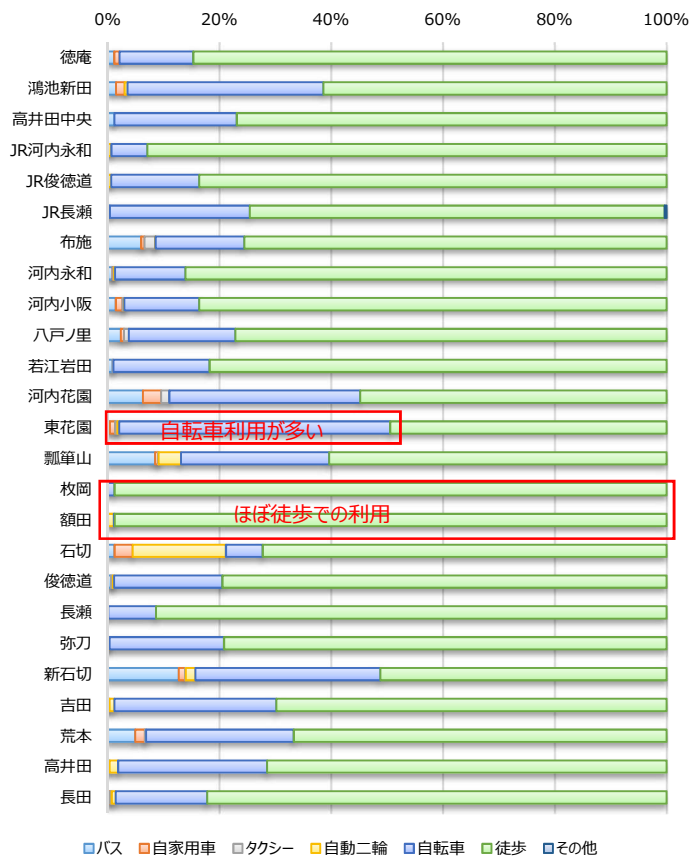
鉄道駅の端末交通手段の割合では、徒歩および自転車での利用が95%を占めています。また徒歩は74%であり、さきほど示した徒歩圏カバー率と近い数字となっています。駅別の端末手段を見ると、山麓部に位置する枚岡駅、額田駅はほぼ徒歩利用のみであり、徒歩が一番少ない東花園駅では自転車利用が多く、これは準急停車駅であることから、多少遠くても自転車でアクセスしていることが推測されます。バスの利用が一番多いのは新石切駅で、次いで瓢箪山駅となっており、両駅を結ぶ路線の利用が多いことがわかります。

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

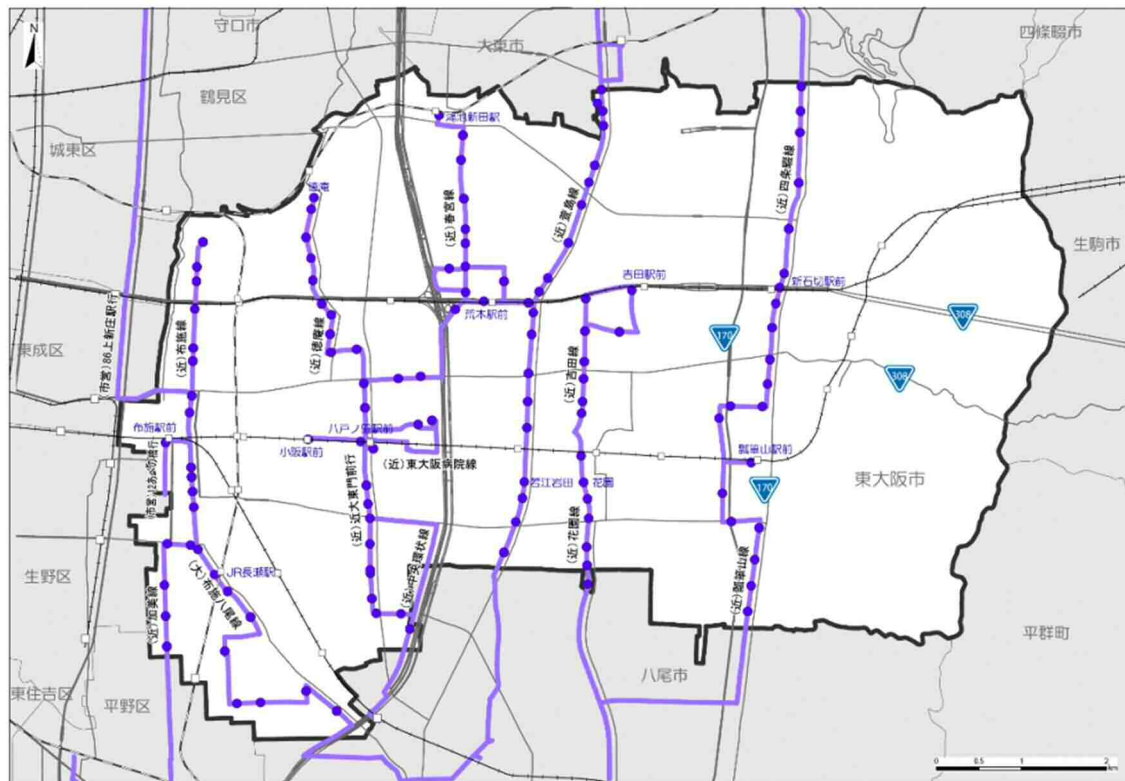


(H22 パーソントリップ調査より)

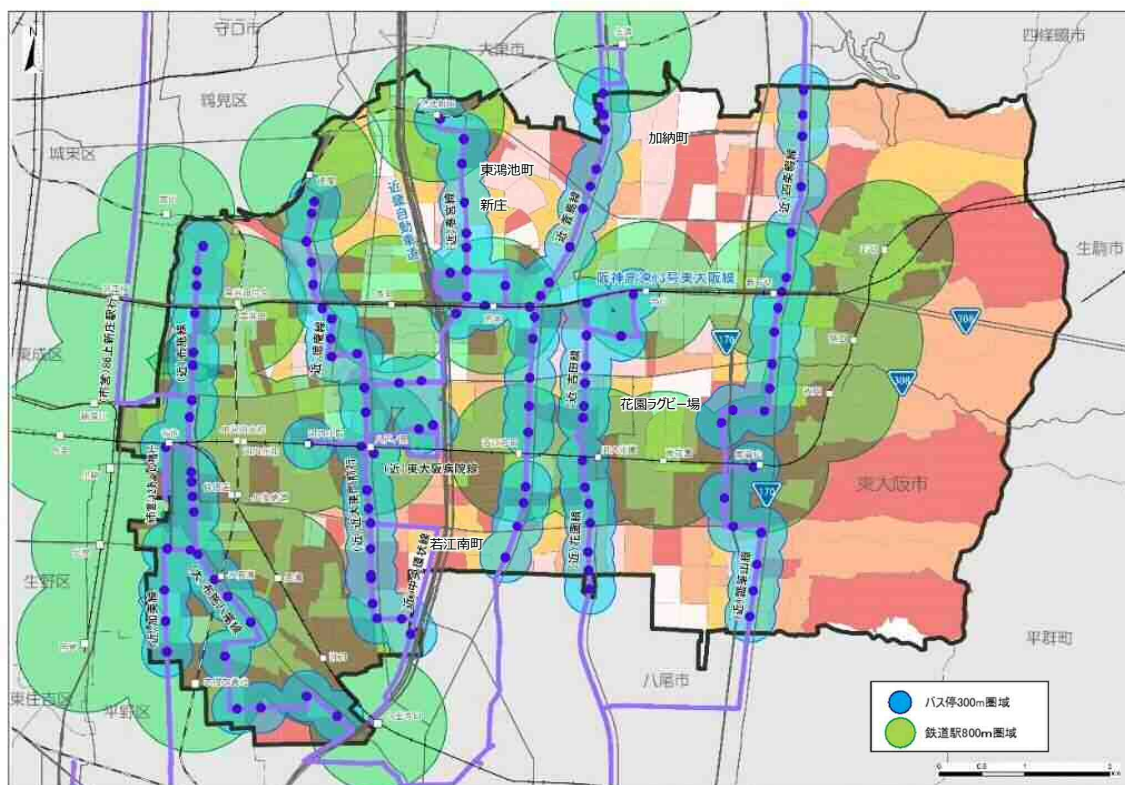
2.4.2 路線バス

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月時点では市内で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。

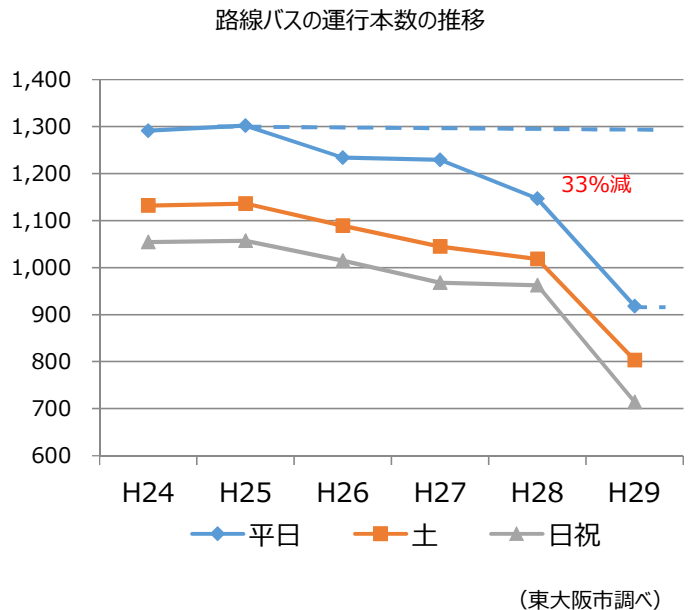
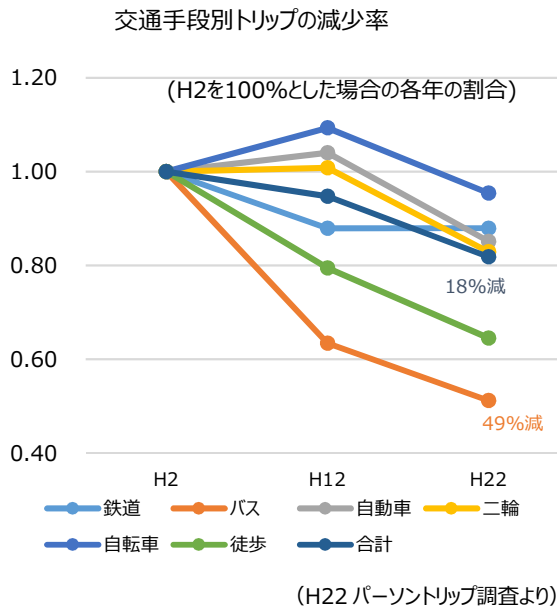
東大阪市のバス路線図 (H29年現在)



鉄道駅徒歩圏域(800m)およびバス停徒歩圏域(300m)

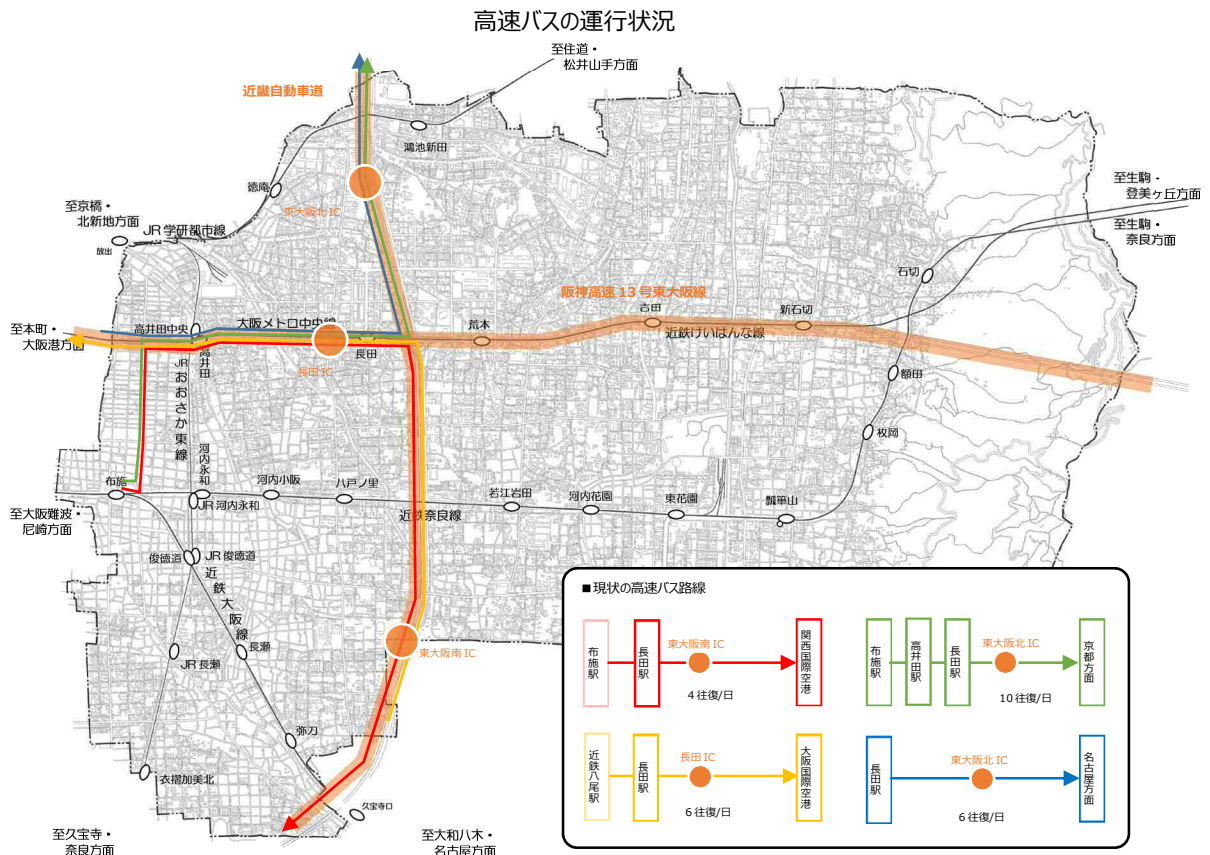


バスのトリップ数は年々減少しており、全トリップ数に比べ30%ほど多く減少しています。このような状況により、近年路線バスの減便、廃止が続いており、ここ5年で1/3程度、運行本数が減少しています。



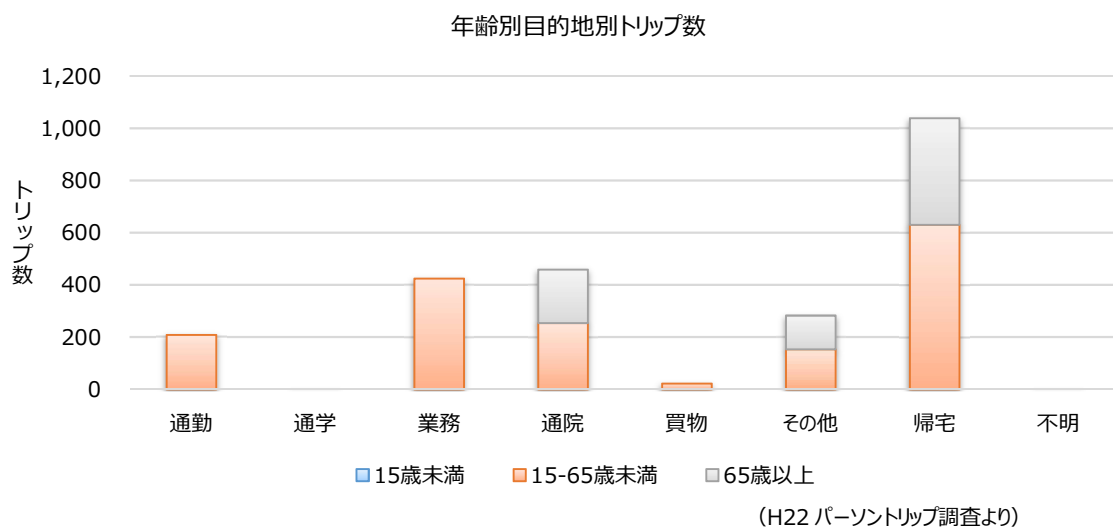
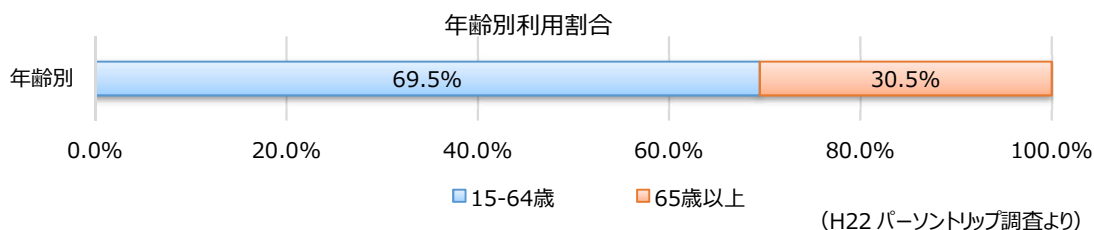
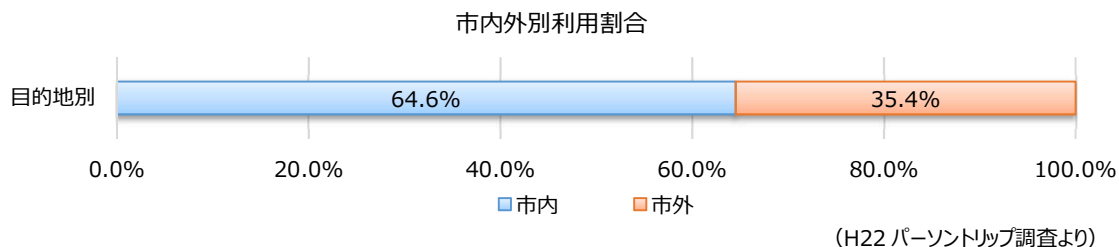
2.4.3 高速バス

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

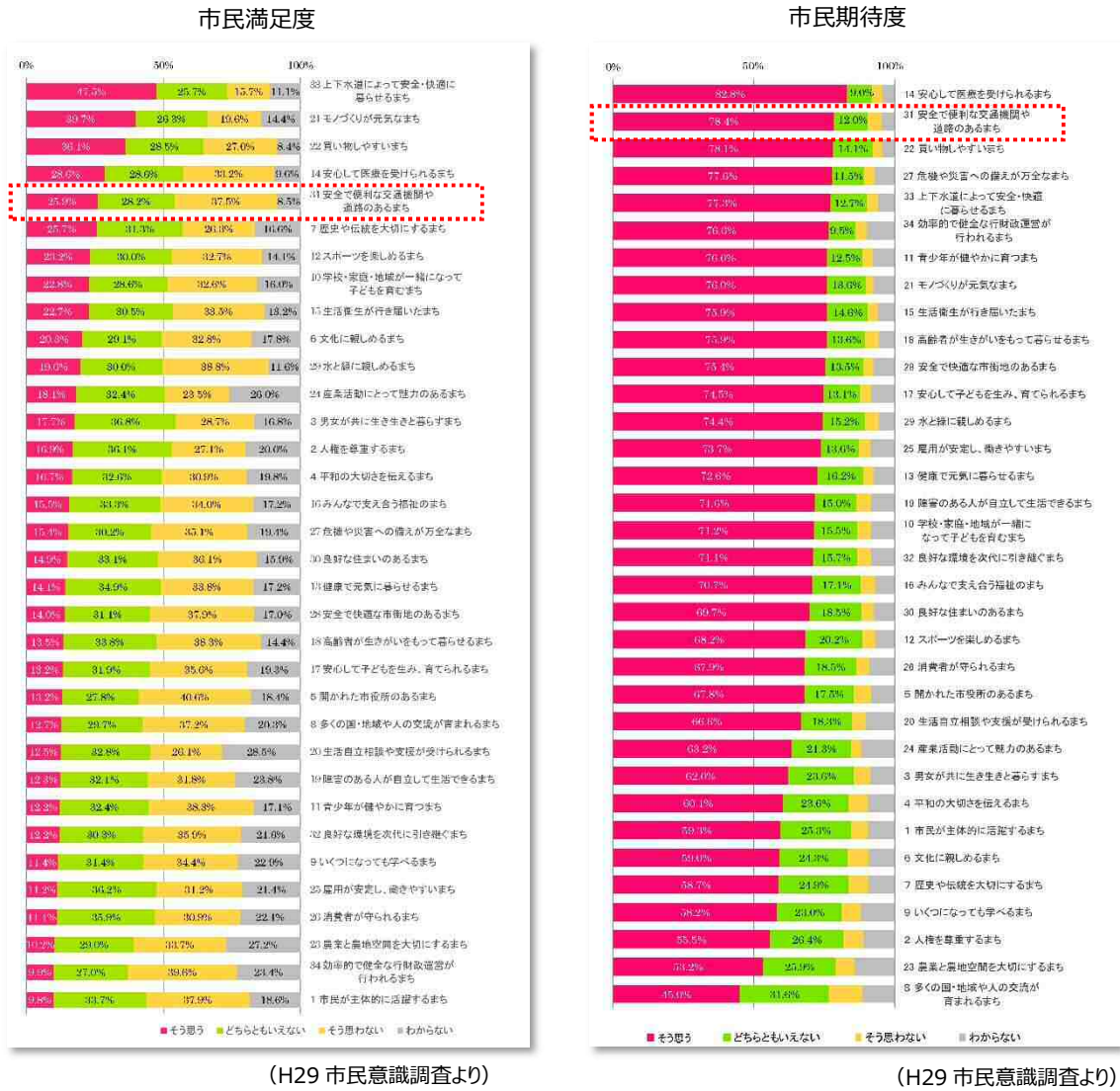
本市は、大阪府域交通圏に属しており、市内には25社の営業所が存在しています。タクシーの利用形態については、目的地別では1/3が市外であり、その多くが大阪市となっています。高齢者の利用者は約3割となっており、タクシー利用の目的は業務と通院が多くなっています。



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

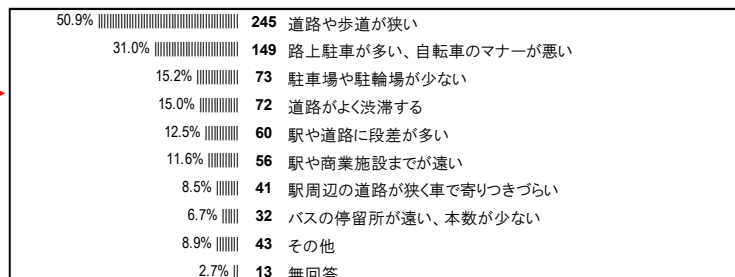
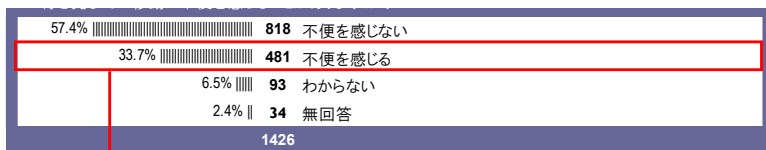
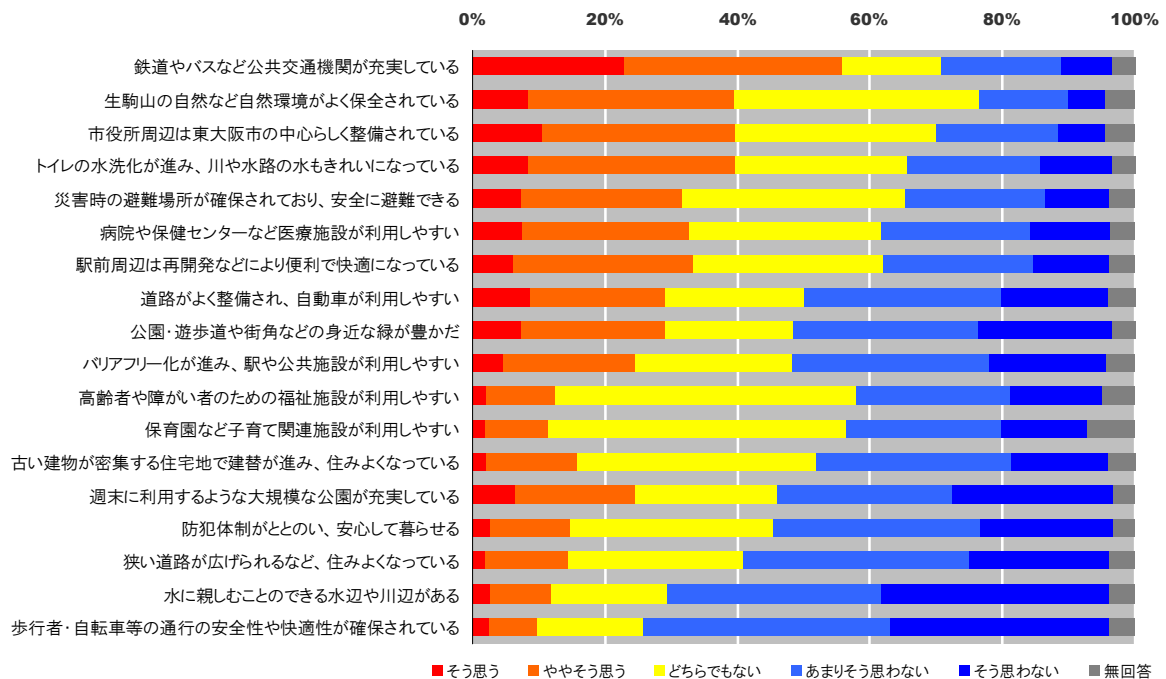
※矢印は、全体値に対する関係性を示す。全体値の前後1%以内は同等(→)とし、それより高いもの(↑)、低いもの(↓)に分類している。
 ※全体値より5%以上値に差があるものを着色している。(ピンク=全体より期待値が5%以上高い。ブルー=全体より期待値が5%以上低い)
 ※○内の数字は、各地域又は全体における満足度の高い順位を示す。(同率は同順位とする)

(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