

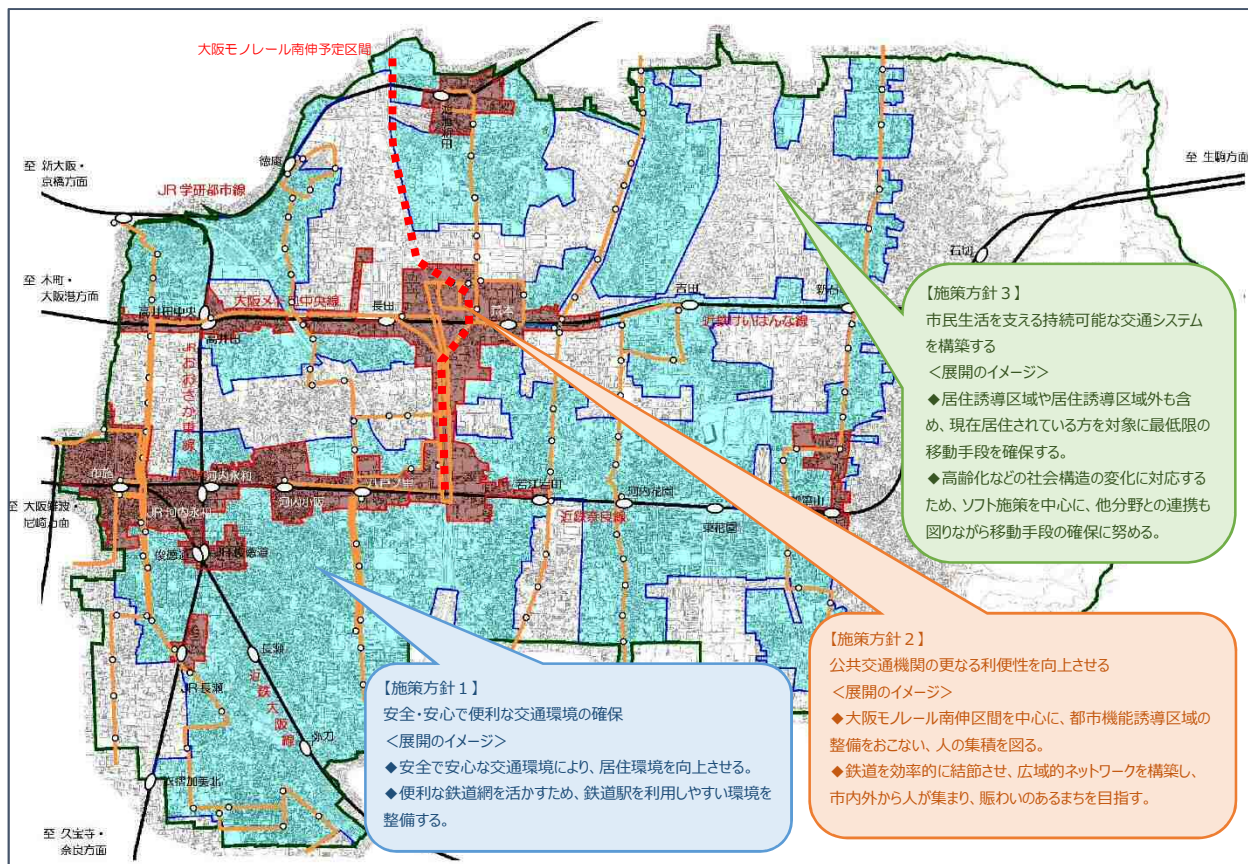
## 4 目指す都市交通体系の実現に向けた施策の展開

### 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

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

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

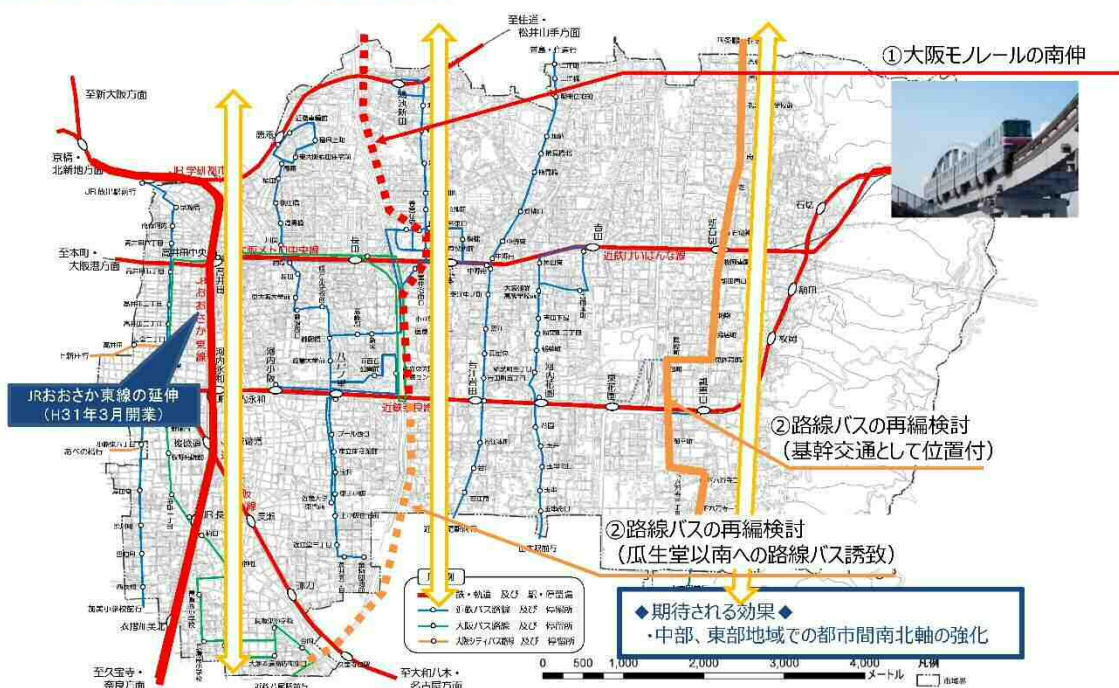
### 1-3 主要道路の自動車混雑度の低下



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

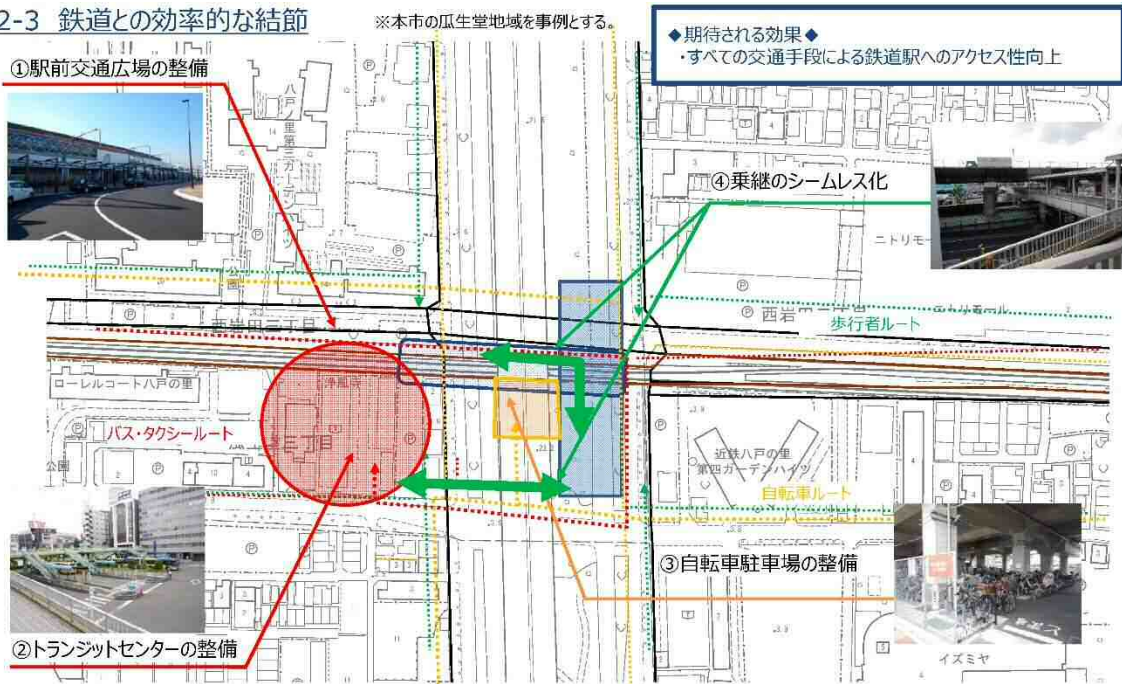
### 2-2 広域的な交通ネットワークの充実



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。

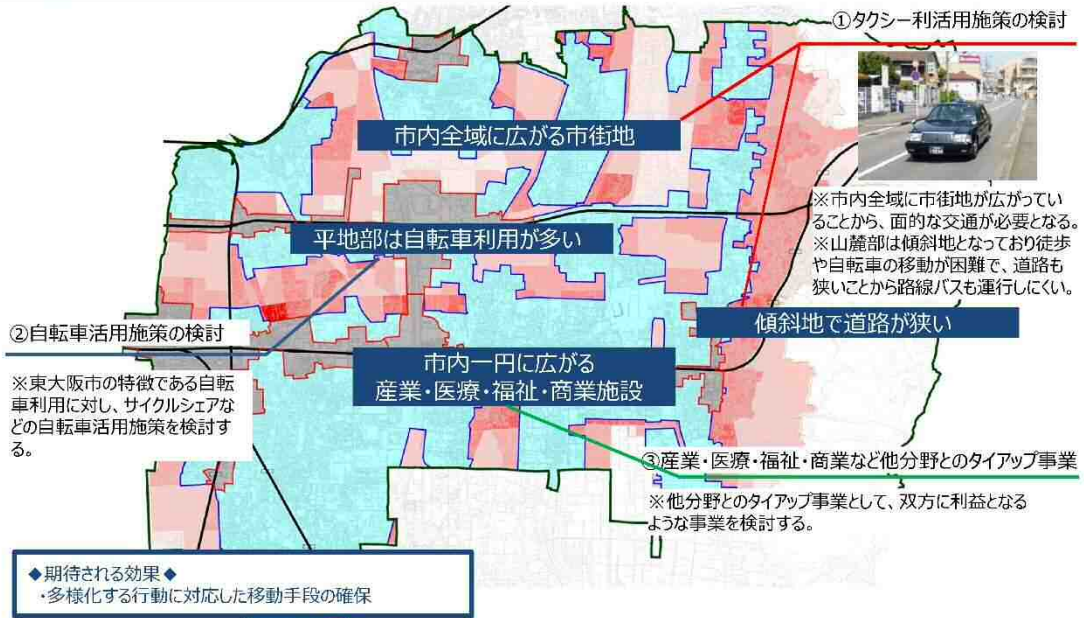


※近鉄バスHPより

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



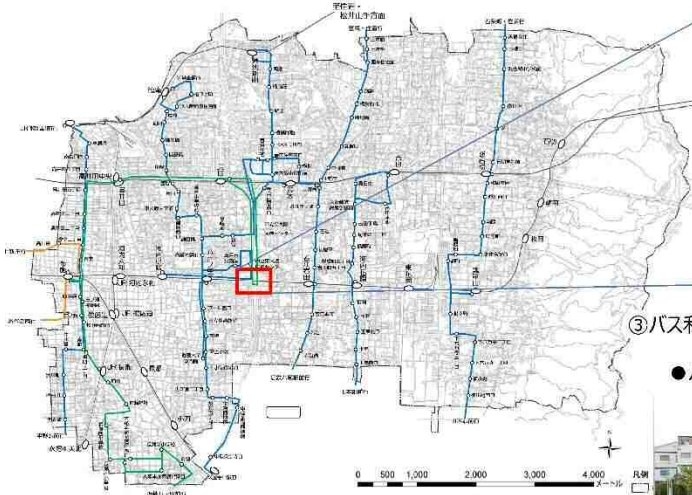
社会的・地域的ニーズに合った交通手段の確保につながる事業として、市内全域に広がる市街地をカバーする面的な公共交通として①タクシーの利活用施策を検討します。次に本市において自転車利用が多いという特徴に対する施策として、サイクルシェアなどの②自転車活用施策を検討します。また、産業・医療・福祉・商業など他分野とのタイアップとして、双方にとって利益となるような③タイアップ事業を検討します。



## ◆施策パッケージ 3-2

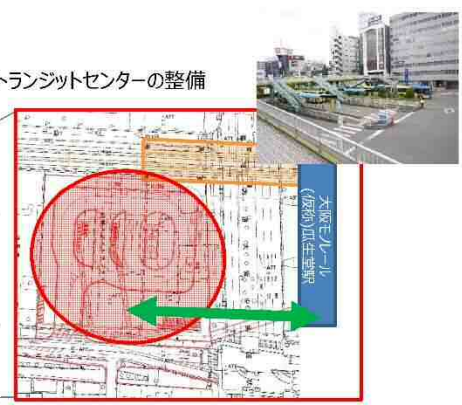
### 3-2 バス路線の効率化による利便性の向上

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



※近鉄バスHPより

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。

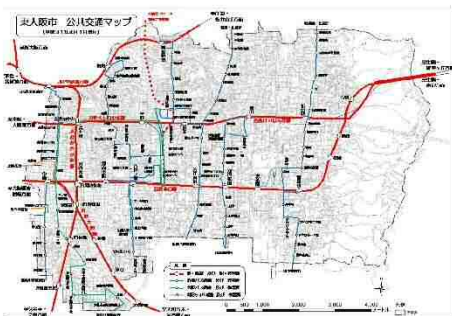
## ◆施策パッケージ 3-3

### 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めます。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。

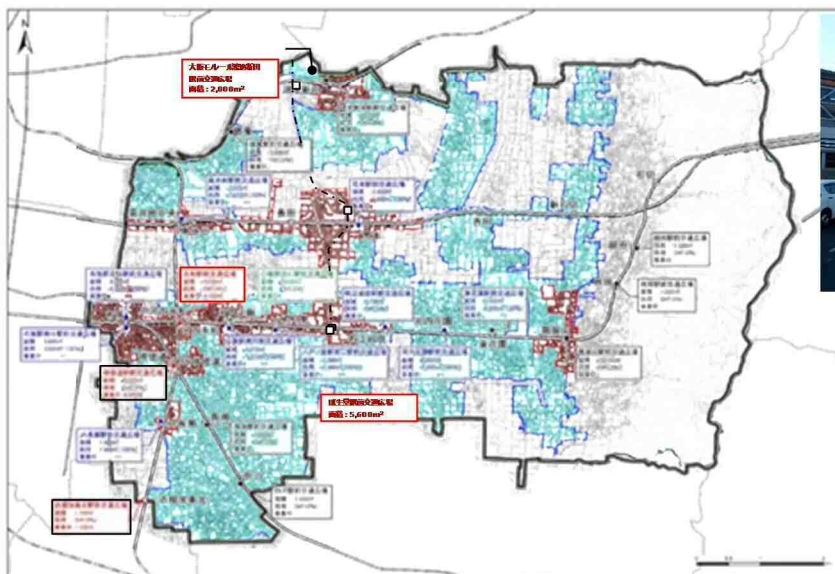
### 4.3 実施プログラム

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"> <li>◆複数路線が接続する鉄道駅を優先的に整備を進める。</li> <li>◆現在認可中の河内永和駅前交通広場の整備を進める。</li> <li>◆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。</li> <li>◆新たに着手する駅前交通広場を検討する。</li> <li>◆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。</li> </ul>		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆駅周辺の交通機能性、安全性、利便性の向上</li> <li>◆拠点機能の強化</li> <li>◆都市機能施設の誘導</li> </ul>	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"> <li>◆現在、東大阪市で実施する都市計画道路の整備を進める。</li> <li>◆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。</li> </ul>										
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆歩行者の安全性、利便性の向上</li> <li>◆居住環境の向上</li> <li>◆居住エリアへの誘導</li> </ul>		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"> <li>◆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。</li> <li>◆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。</li> </ul>		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自転車利用者、歩行者の安全性、利便性の向上</li> <li>◆居住環境の向上</li> <li>◆居住エリアへの誘導</li> </ul>	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	◆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＞

**【A市の例】**

**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

**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

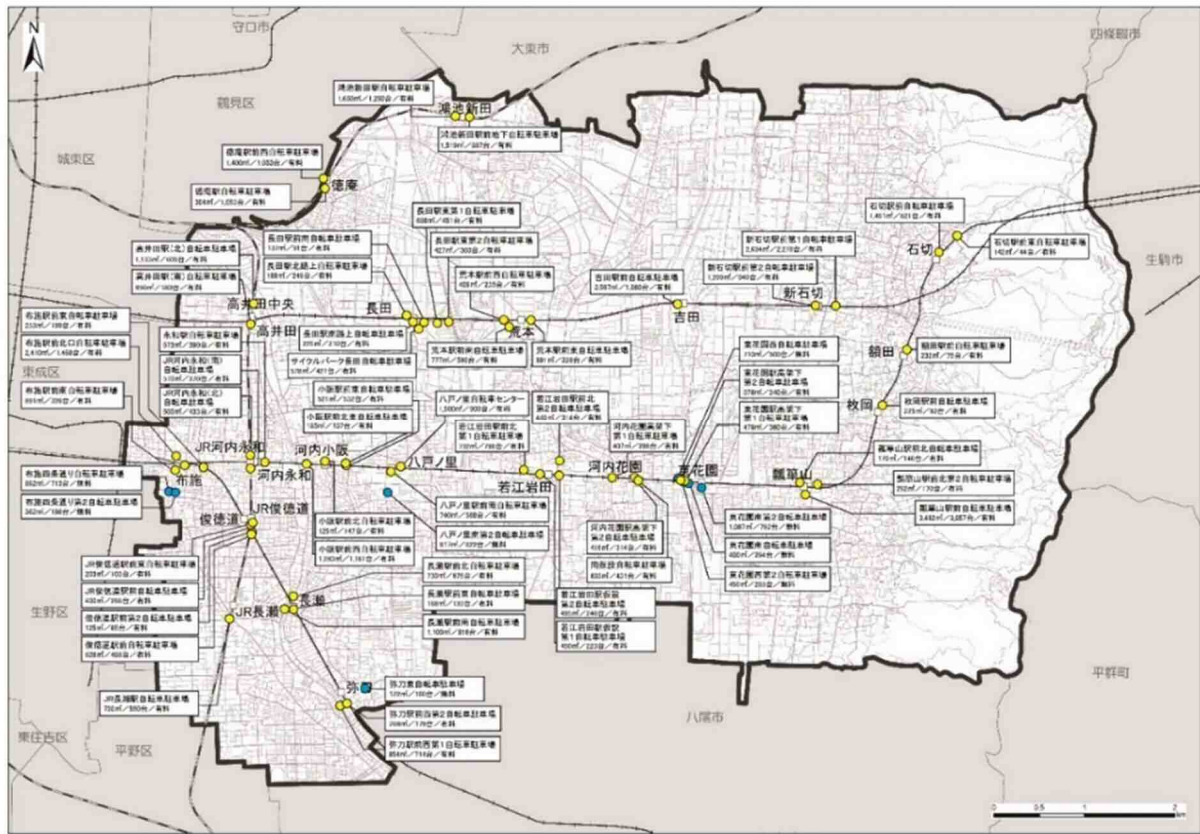
● 移動等円滑化促進地区  
● 移動等円滑化促進地区かつ重点整備地区

◆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"> <li>◆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。</li> <li>◆自転車駐車場の利用率に応じて増設する。</li> </ul>		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆駅周辺の交通機能性、安全性、利便性の向上</li> <li>◆拠点機能の強化</li> </ul>	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)		

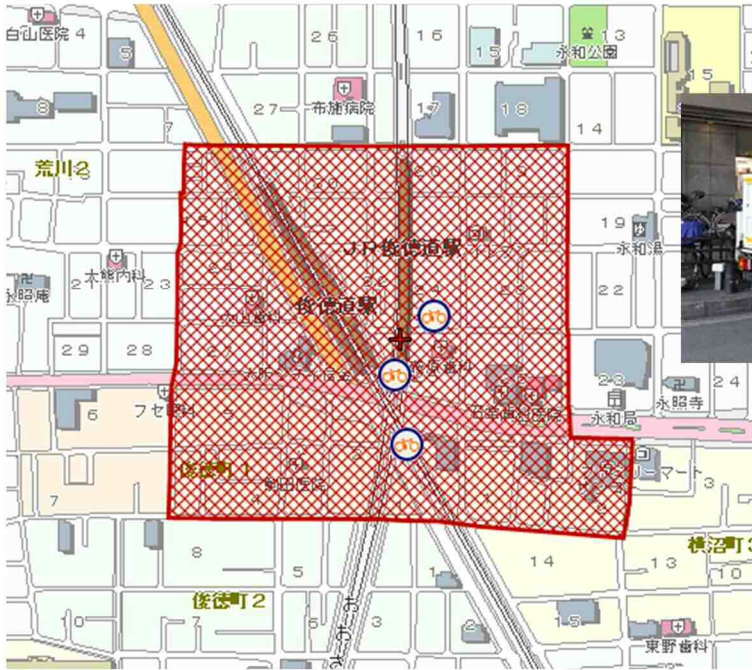
事業スケジュール											
年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
自転車駐車場の整備							(仮称) 湊池新田駅、(仮称) 荒木駅、(仮称) 瓜生堂駅				
事業イメージ											



◆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"> <li>◆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。</li> <li>◆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。</li> </ul>										
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆駅周辺の交通機能の向上</li> <li>◆歩行者の安全性の向上</li> <li>◆拠点機能の強化</li> </ul>	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) 瓜生駅				
放置自転車の撤去					継続						
事業イメージ											



◆放置自転車の撤去状況

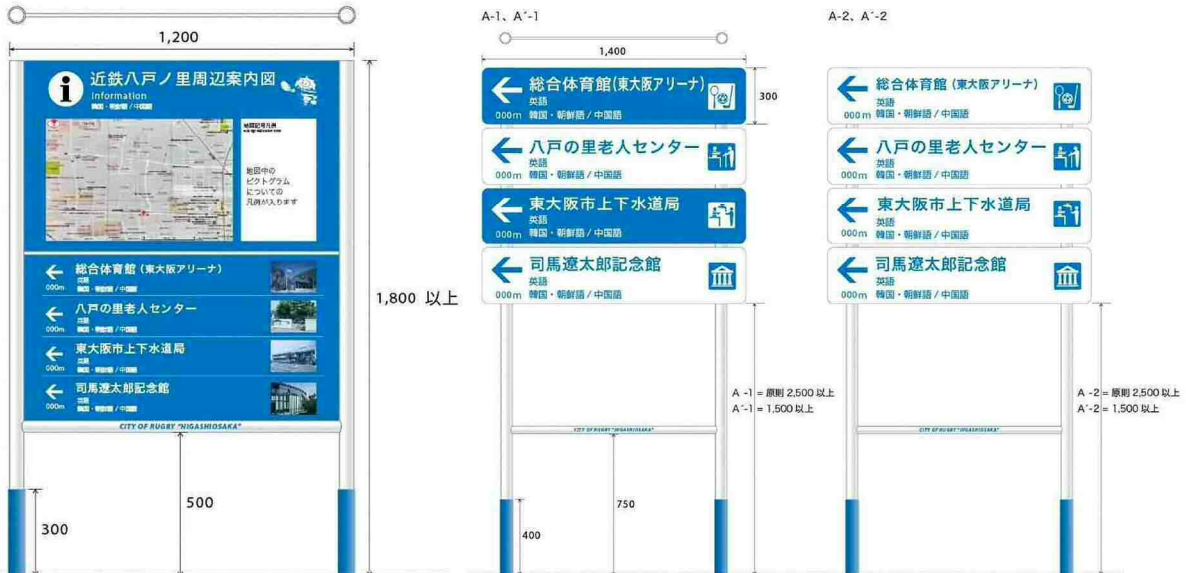
◆自転車放置禁止区域の例

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"> <li>◆引き続き道路施設の段差解消を進める。</li> <li>◆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。</li> <li>◆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。</li> <li>◆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。</li> </ul>												
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆駅利用者の利便性の向上</li> <li>◆駅周辺公共施設利用者の利便性の向上</li> <li>◆拠点機能の強化</li> </ul>							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	継続												
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	<p>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。</p> <p>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。</p>											
施策方針	<p>◆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。</p> <p>◆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。</p> <p>◆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。</p>											
期待される効果	<p>◆都市の防災性の向上</p> <p>◆市民の安全性の向上</p>		関連施策	11・16								
実施する事業 (事業主体)	<p>道路施設の防災対策 (東大阪市・大阪府)</p> <p>鉄道施設の防災対策 (鉄軌道事業者)</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)	
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～橿原山間					【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"> <li>◆近鉄奈良線連続立体交差事業の早期完了を目指す。</li> <li>◆対策踏切の改良方法を検討する。</li> <li>◆近鉄大阪線連続立体交差事業の検討を進める。</li> </ul>										
期 待 さ れ る 効 果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆交通機能性の向上</li> <li>◆市民の安全性の向上</li> <li>◆生活環境の向上による居住誘導</li> </ul>	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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>◆近鉄奈良線連立事業の状況</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>◆近鉄大阪線の緊急対策踏切</p> </div> </div>										

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"> <li>◆安全で快適な交通の維持</li> <li>◆市民の快適な生活の維持</li> <li>◆生活環境の向上による居住誘導</li> </ul>		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	◆通学路の安全性の向上 ◆生活環境の向上による居住誘導						関連施策	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												

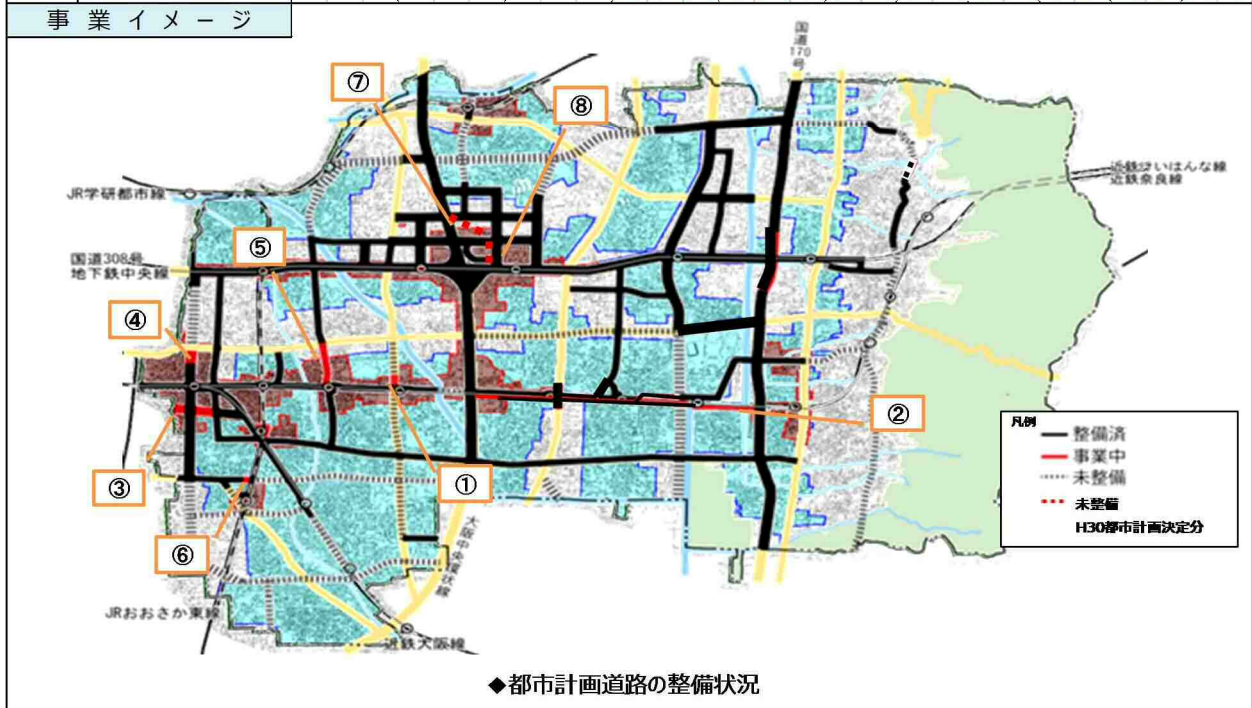


◆交通安全講習

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"> <li>◆現在認可中の路線の早期完成を目指す。</li> <li>◆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。</li> <li>◆新規着手路線の事業化を検討する。</li> </ul>		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆道路混雑の緩和</li> <li>◆移動時間の短縮</li> <li>◆歩行者の安全性の向上</li> </ul>	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					

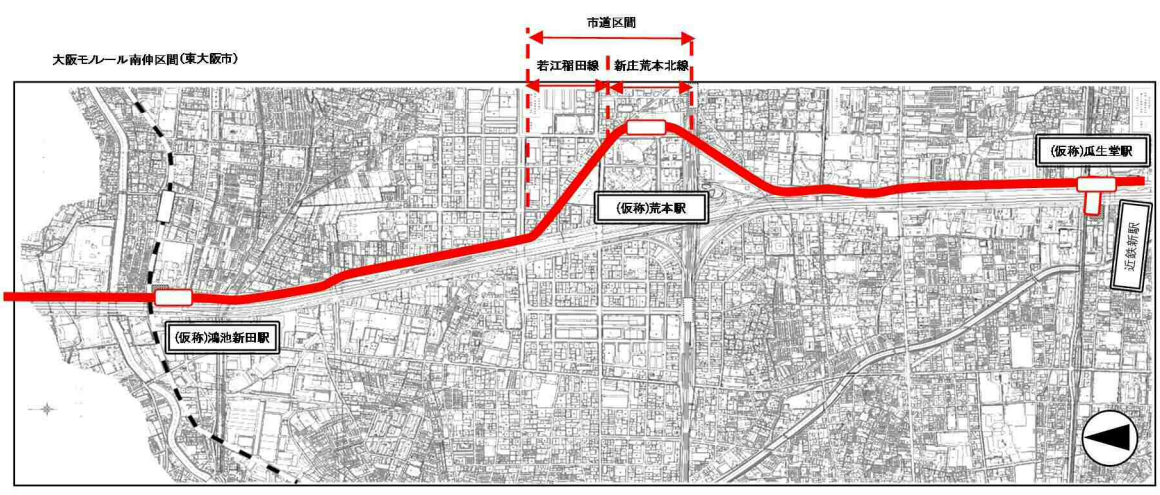




施策 16 大阪モノレールの南伸

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 2-2 広域的な交通ネットワークの充実	種別	ハード施策
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"> <li>◆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。</li> <li>◆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。</li> </ul>		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆広域的な鉄道ネットワークの形成による利便性の向上</li> <li>◆昼夜間人口の増加</li> <li>◆結節部の賑わい創出</li> <li>◆都市機能施設の誘導</li> </ul>	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											

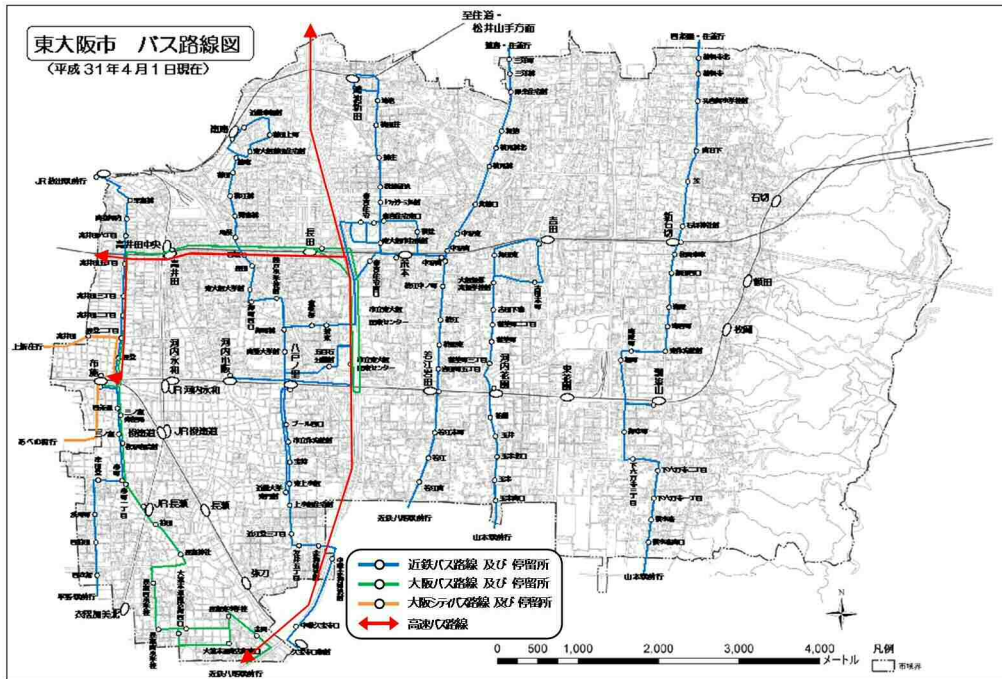


◆大阪モノレール南伸区間（東大阪市内）

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"> <li>◆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。</li> <li>◆路線を瓜生堂に集約するよう、再編を検討する。</li> </ul>		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆利用者の利便性の向上</li> <li>◆移動時間の短縮</li> <li>◆移動費用の縮減</li> </ul>	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											

**いつでもどこでも 楽しく学べる 出前講座**

出前講座をご存じですか?  
東大阪市役所の職員が市内各所にある公民分館などの公共施設へ出向いて講座を行います。平成30年度から講座のメニューが71講座に増え、ますます充実した内容になりました。ご希望の方はお気軽にお申しください。

さゆしして話します!

お申し込み

まずは日程をお問合せ

職員が出向いてみなさんにお話しします

お申込方法  
① 市が実施している出前講座から希望の講座を選びます。  
② 日程をお問合せ下さい。各講座の申込窓口へご連絡いただくと担当が日程調整をします。  
③ 申請書を記入し、窓口へ出して下さい(※1)

ガイドブックのご案内  
全講座の詳細を記したガイドブックは、市のウェブサイトからご覧いただけます。また、公共施設などには無料配布をしております。

※1 申込窓口・申込方法などは講座によって異なります。詳しくは市ウェブサイトかガイドブックをご覧下さい。申込書は社会教育課にて配布、ウェブサイトからもダウンロードできます。  
問合せ先 社会教育課 電話 06-4309-3279 FAX 06-4309-3835

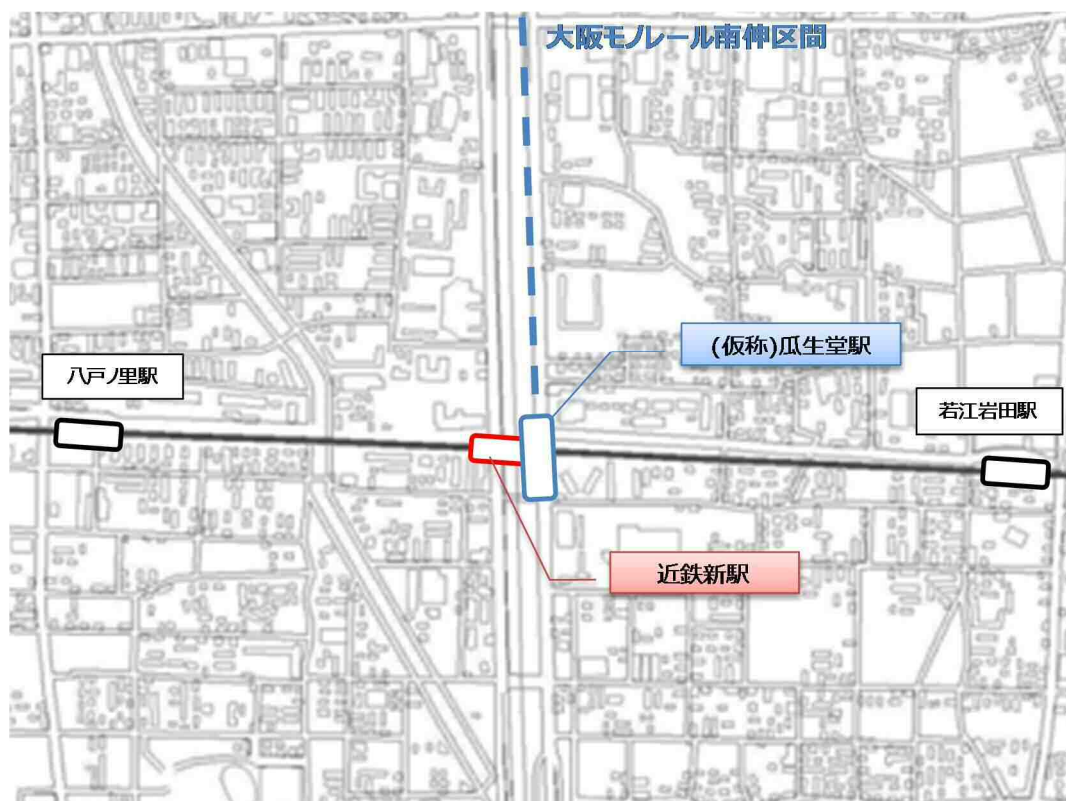


◆市主催イベントへの出展

◆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>◆（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"> <li>◆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。</li> <li>◆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。</li> <li>◆タクシーを活用した社会実験を検討する。</li> <li>◆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。</li> </ul>												
期 待 さ れ る 効 果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆利用者の利便性の向上</li> <li>◆タクシー利用の促進</li> <li>◆道路の良好な走行環境の確保</li> </ul>						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	新規・継続
		種別	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"> <li>◆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。</li> <li>◆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。</li> <li>◆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。</li> <li>◆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。</li> <li>◆子育て支援として、妊婦タクシーなどの支援を検討する。</li> </ul>											
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

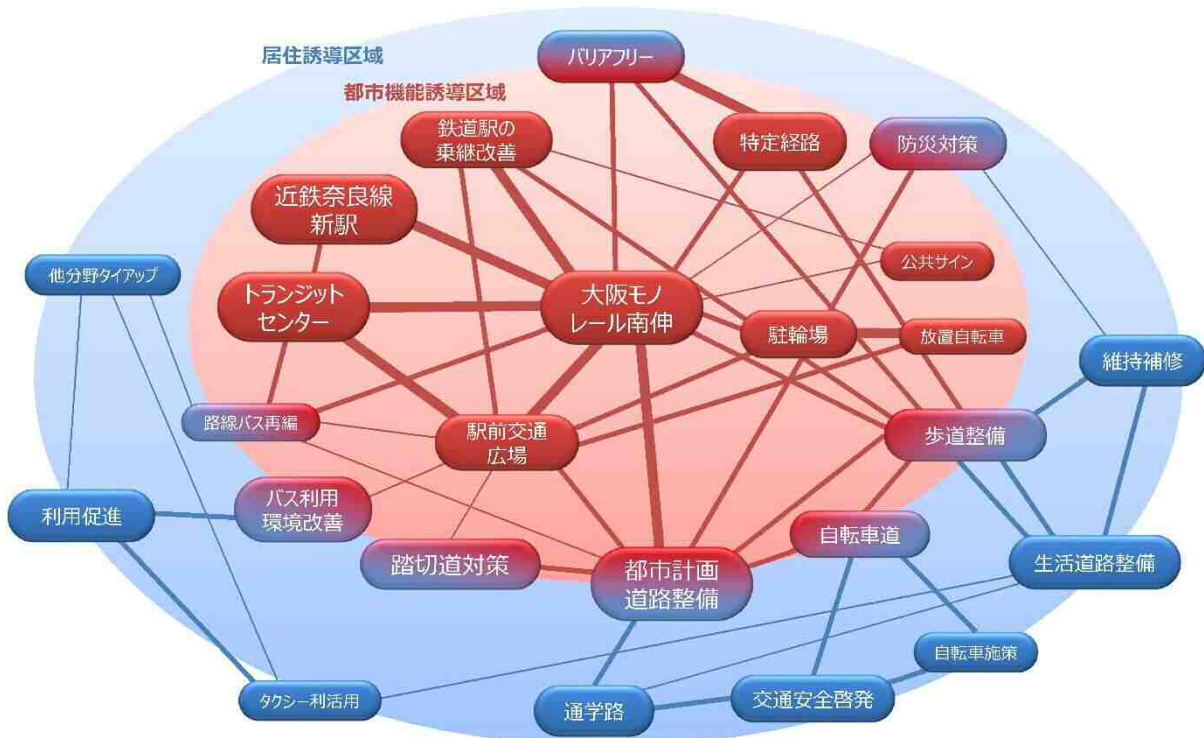
前項では、本市において実施すべき施策を実施プログラムとして 25 の施策を位置づけましたが、併せて実施することでより効果が大きくなる関連性の高い施策や、限られた財源の中で優先的に取り組むべき施策を、以下の点に留意して整理します。

### 【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】

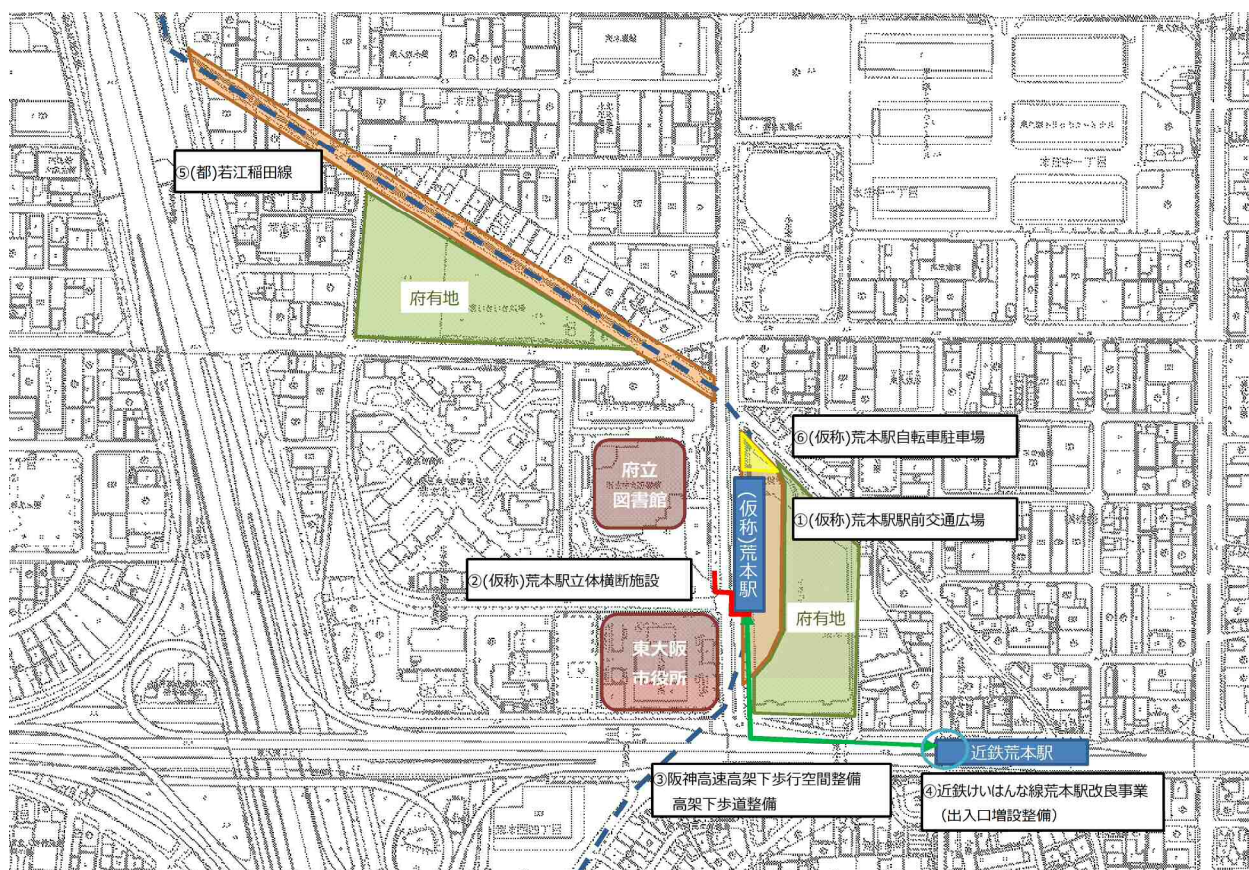
		年度	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
			(2020)	(2021)	(2022)	(2023)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)	(2029)	(2030)
施策1	①駅前交通広場												
施策21	②立体横断施設												
	③歩行空間												
	④既存駅舎の改良												
施策5	⑤自転車駐車場												

※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											

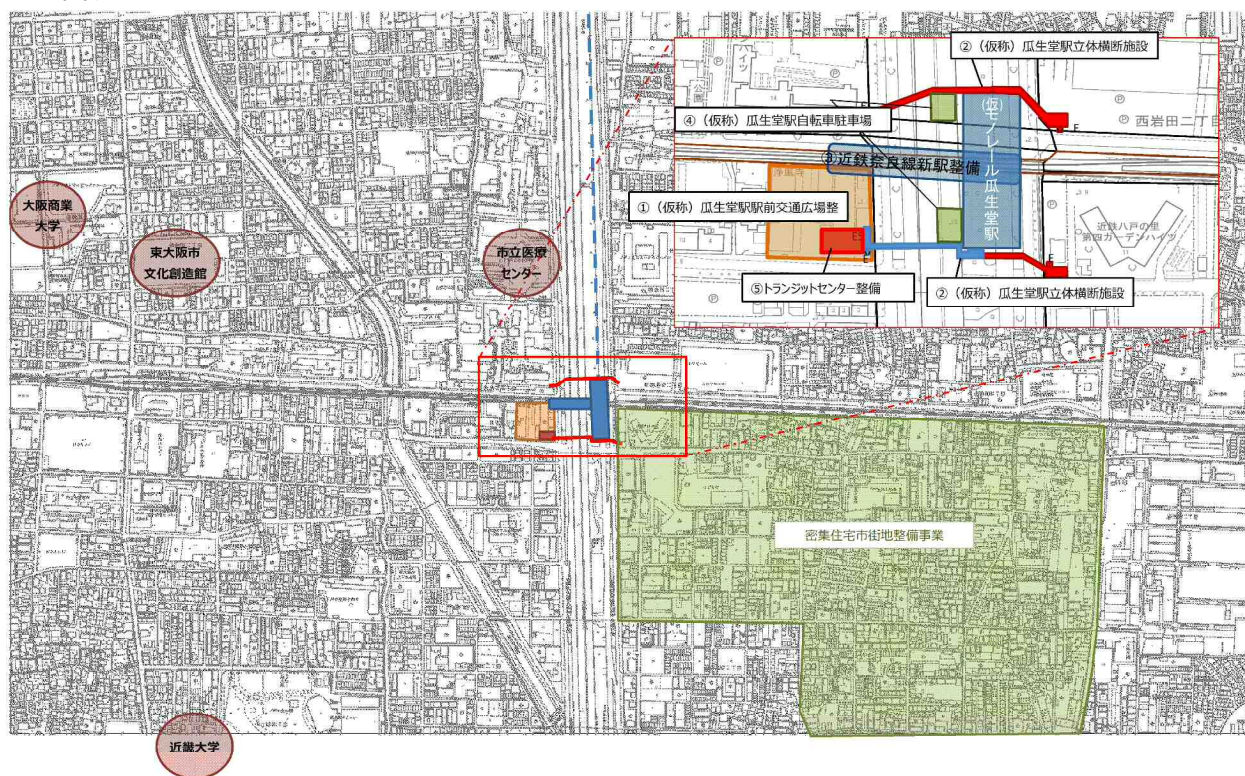
※これらの事業だけでなく、バス路線の再編やタクシーの活用など、結節点としての効果を高める施策を実施します。



## <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角となっており、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。