

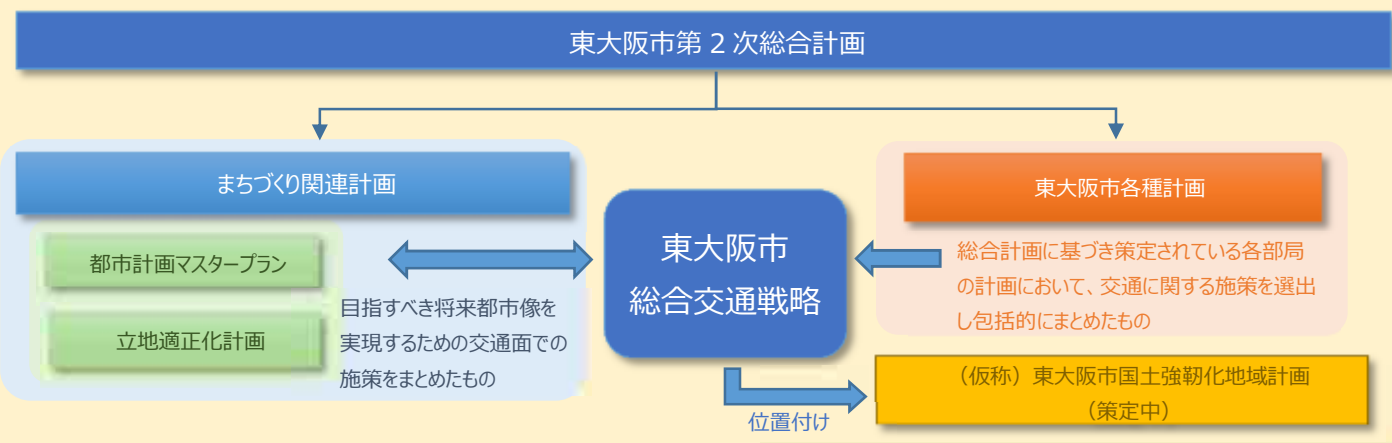
東大阪市総合交通戦略【概要版】

●総合交通戦略策定の目的

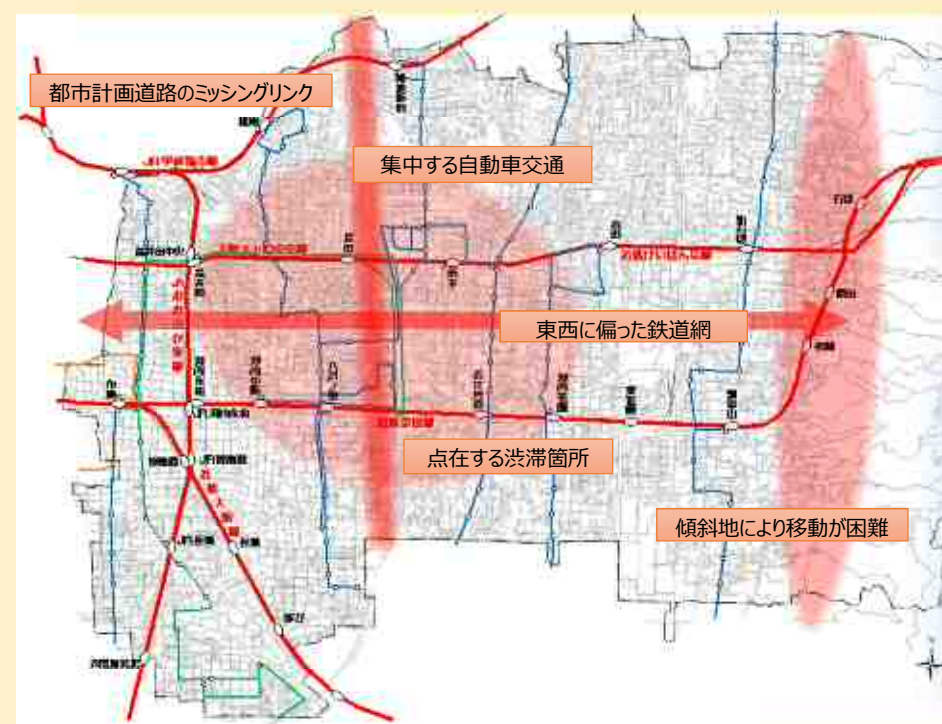
総合交通戦略は、進展する少子・超高齢化への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものです。

本市においては現在、鉄道路線が6路線、路線バスが17路線運行しており、また阪神高速13号東大阪線や近畿自動車道が整備されており、大阪市内はもとより、京都・神戸・奈良など近畿の主要都市へ自動車や公共交通により1時間以内でアクセスできる利便性の高い交通環境が都市魅力の一つとなっています。一方、近年の全国的な少子高齢化、人口減少により、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もあることから、本市が地域の交通を主体的に考え、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を策定します。

●総合交通戦略の位置付け



●本市の交通に関する課題整理



【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路網
- 集中する自動車交通
- 歩行者、自転車の安全性

●総合交通戦略の方向性

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

目標年次

令和12年度(2030年)

対象区域

市街化区域全域

施策方針

【施策方針1】
安全・安心で便利な
交通環境の確保

【施策方針2】
公共交通機関の更なる
利便性の向上

【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

●実施する施策および事業

施策方針に基づき、それぞれの目指すべき都市交通体系の実現に資する施策および事業を総合的、戦略的に実施

総合交通戦略では、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。

【施策方針1 安全・安心で便利な交通環境の確保】

目指すべき都市交通	施策
《1-1》 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備	1 駅前交通広場の整備
	2 歩行空間の整備
	3 自転車走行空間の整備
	4 特定経路のバリアフリー化
《1-2》 安全安心な交通環境の実現	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
	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	
《1-3》 主要道路の自動車混雑度の低下	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【再掲】
	9 自転車走行空間の整備【再掲】
	1 都市計画道路の整備
2 大阪モルレルの南伸	
3 路線バスの再編・検討	
4 踏切道安全対策【再掲】	
5 公共交通利用促進	

【施策方針2 公共交通機関の更なる利便性の向上】

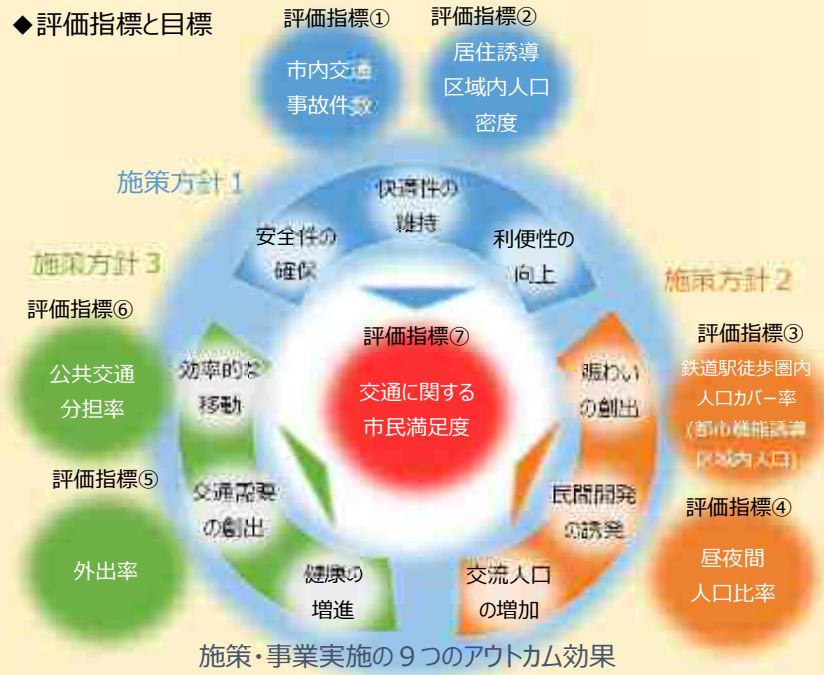
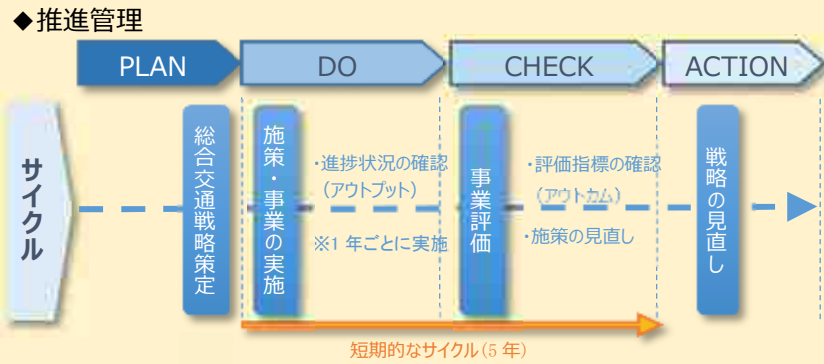
目指すべき都市交通	施策
《2-1》 持続可能な南北の公共交通の確保	1 大阪モルレルの南伸【再掲】
	2 路線バスの再編・検討【再掲】
《2-2》 広域的な交通ネットワークの充実	1 大阪モルレルの南伸【再掲】
	2 路線バスの再編・検討【再掲】
	3 近鉄奈良線新駅の設置
	4 トランジットセンターの整備
《2-3》 鉄道との効率的な結節	1 駅前交通広場の整備【再掲】
	2 トランジットセンターの整備【再掲】
	3 自転車駐車場の整備【再掲】
	4 鉄道駅の乗継改善(シームレス化)
《2-4》 公共交通の利便性を高める施設整備	1 公共サインの設置【再掲】
	2 鉄道駅の乗継改善(シームレス化)【再掲】
	3 トランジットセンターの整備【再掲】
	4 バス利用環境の改善
	5 公共交通利用促進【再掲】

【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】

目指すべき都市交通	施策
《3-1》 社会的、地域的ニーズに合った交通手段の確保	1 タクシー活用施策の検討
	2 自転車施策の検討
	3 産業・医療・福祉・商業など他分野とのタイアップ事業
《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【再掲】
	2 トランジットセンターの整備【再掲】
	3 バス利用環境の改善【再掲】
《3-3》 公共交通利用者の確保	1 公共交通利用促進【再掲】

● 総合交通戦略の推進と評価

戦略の推進にあたっては、PDCA サイクルにより事業推進を図るため、毎年事業進捗を確認し、5年ごとに事業評価を行い、戦略の見直しにつなげます。その際には、下に記載の評価指標7項目により、施策を評価し、それぞれの目標を達成するよう、各施策・事業の推進を図っていきます。



施策方針	評価指標	現況値	目標(目標値)
①	市内交通事故件数	2,087件(2018年)	減少(1,584件)
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)
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%(2015年)(71,429人)	増加(73.8%)(減少緩和66,270人)
②	昼夜間人口比率	103.8%(2015年)	増加(109.5%)
③	外出率	78.8%(2010年)	維持(78.8%)
③	公共交通分担率	19.7%(2010年)	増加(22.2%)
①②③	市民満足度	25.9%(2017年)	増加(30.0%)

10年後の東大阪市の交通

