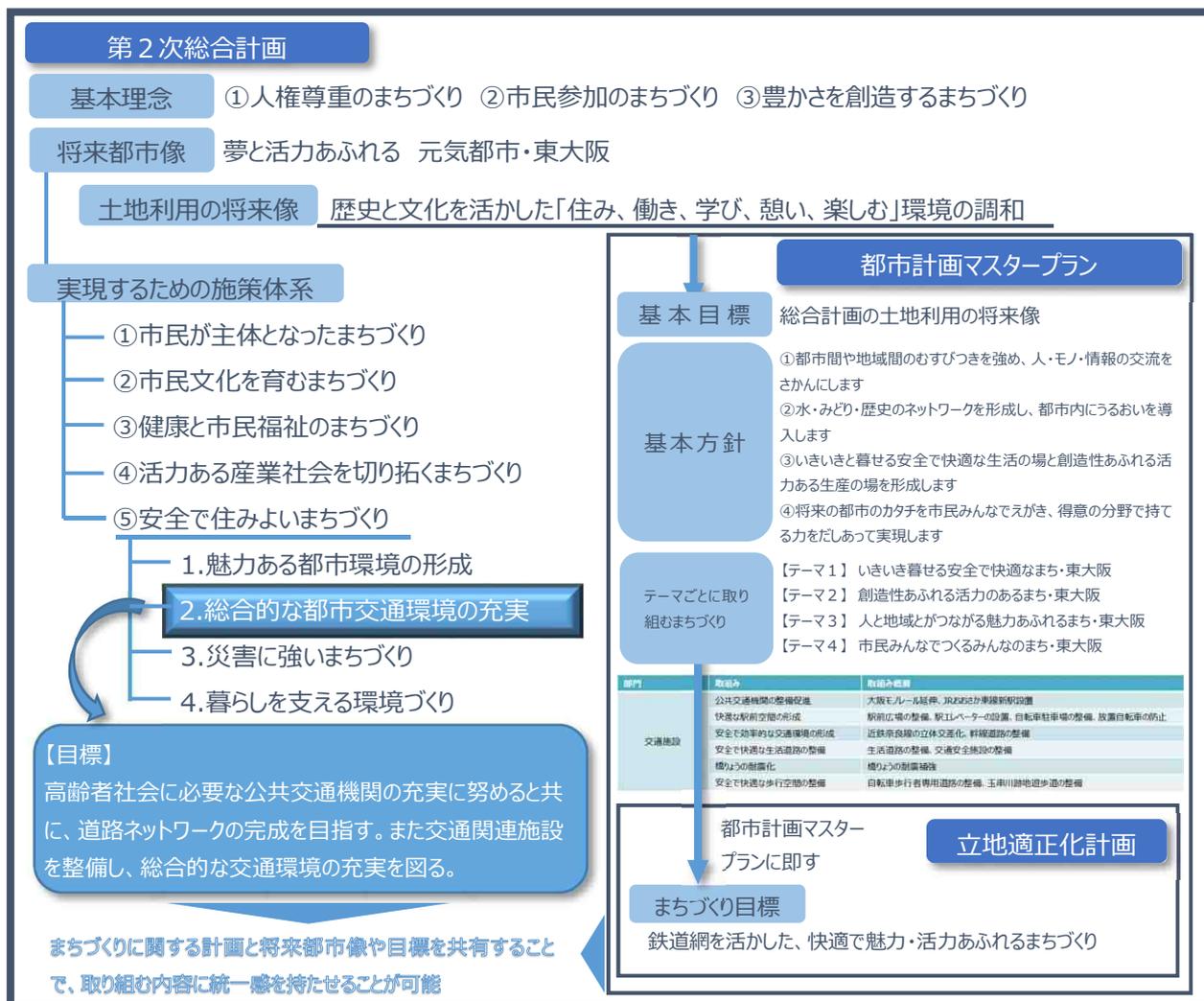


### 3 東大阪市総合交通戦略の方向性

#### 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

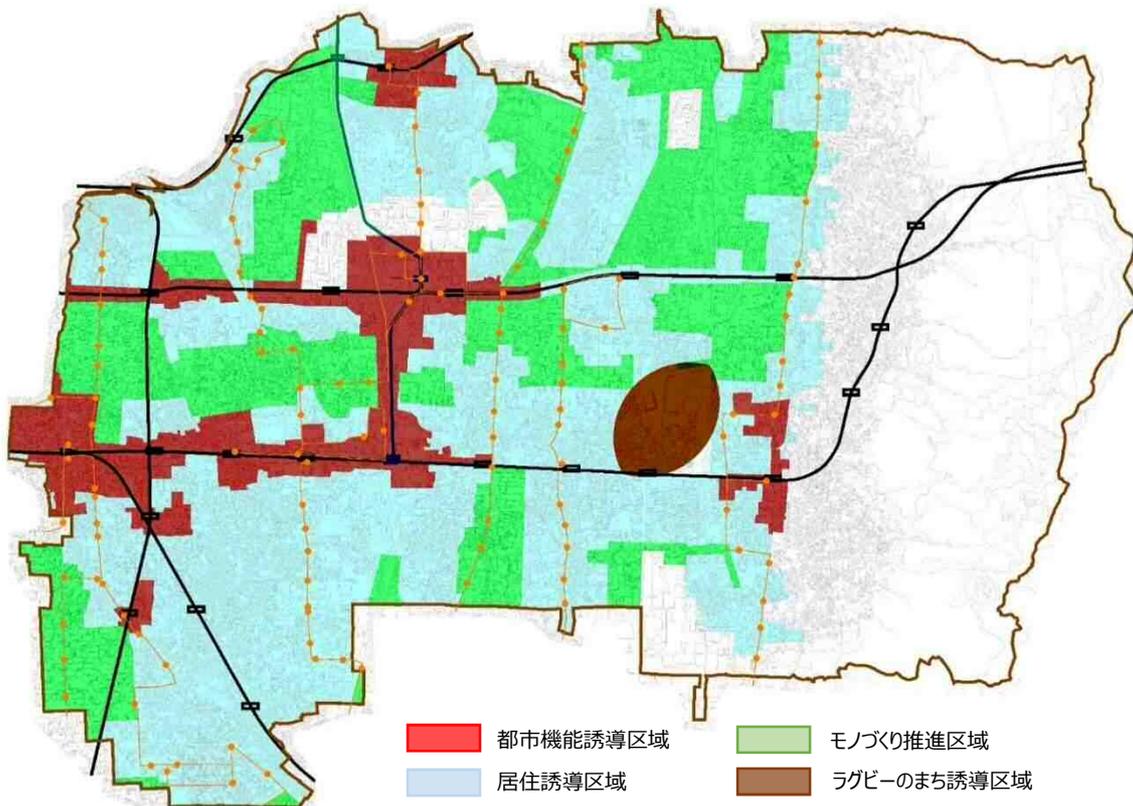
## 立地適正化計画とは

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	
【快適】 安全で歩いて暮せる まちの実現	生駒山麓の地域において 安全性を高める。	・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	・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
【魅力】 新たな拠点の構築 (ランドマーク)	子育て世代にとって住み やすい環境の整備	・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	・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
【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	拠点周辺のにぎわいを 創出し都市の魅力を増大	・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	・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
	新たな住工混在の発生 を抑制	・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	・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

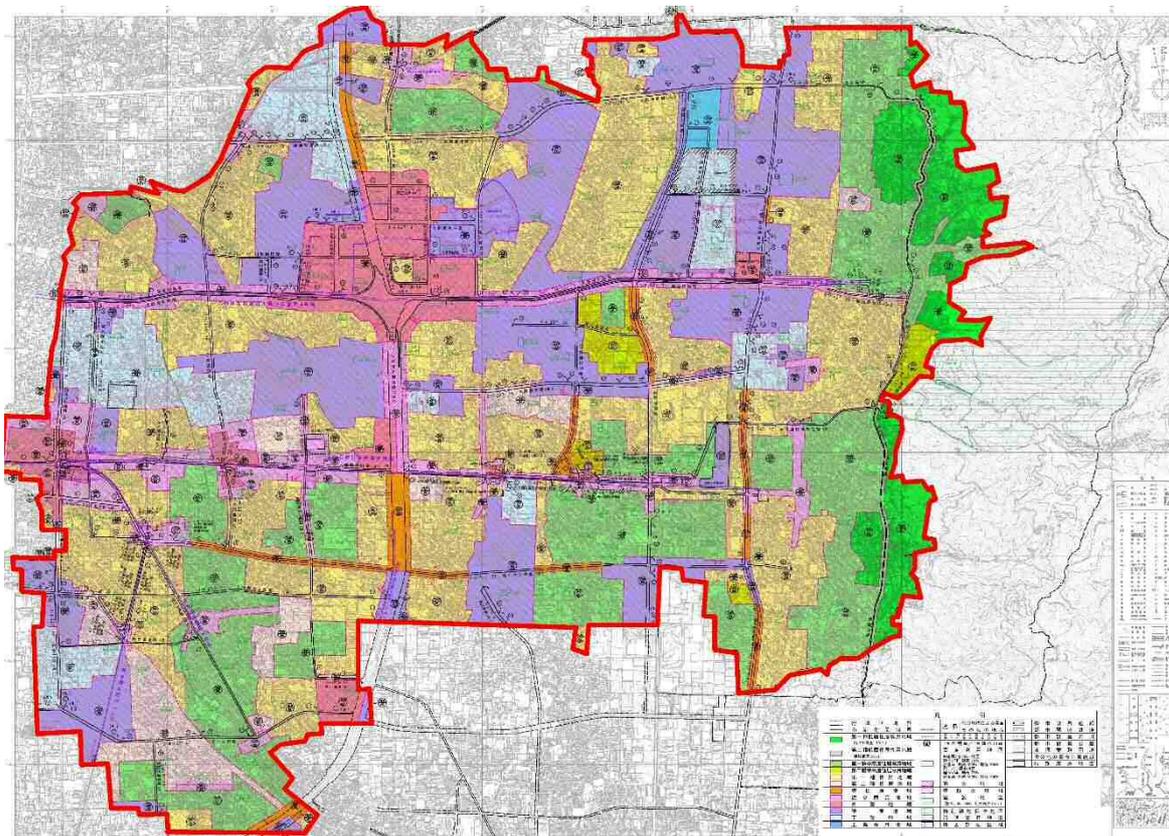
第2章で整理した本市の課題を踏まえ、3.1.1の将来都市像の実現に向けて、本戦略における基本目標を次のとおり定め、この基本方針を元に施策・事業を展開します。

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（49.81km<sup>2</sup>）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"> <li>・徒歩圏域に駅がある</li> <li>・自転車で移動しやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全に配慮した道路環境が確保されていない。</li> <li>・自動車交通が集中する主要道路の混雑度が高い</li> <li>・広域的な南北の公共交通がない</li> </ul>
機会 (opportunity)	脅威 (threat)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪モレールが南伸する</li> <li>・ラグビーWC の開催</li> <li>・観光施策の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国平均より早く進む高齢化</li> <li>・公共交通利用者の減少</li> <li>・バス路線の減便廃止</li> </ul>

##### ②山麓部の SWOT 分析

強み (strength)	弱み (weakness)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスが南北の移動手段として確立している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全に配慮した道路環境が確保されていない。</li> <li>・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。</li> </ul>
機会 (opportunity)	脅威 (threat)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ラグビーWC の開催</li> <li>・観光施策の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国平均より早く進む高齢化</li> <li>・公共交通利用者の減少</li> <li>・バス路線の減便廃止</li> </ul>

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。