

第1回東大阪市地域公共交通活性化協議会

【報告第2号】

東大阪市における公共交通の現状と課題

東大阪市の公共交通

鉄道6路線

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

路線バス14路線

近鉄バス
大阪バス
大阪シティバス

タクシー

市内の営業所に登録
されている車両数
約1300台(個人を含む)
※市内で運行している台数
ではありません。

AIオンデマンド乗合タクシー

東部エリアで3台運行中
乗降スポット数214か所
(R6.11時点)

大阪モノレール【南伸事業中】

新駅が3つ設置予定(令和15年開業目標)

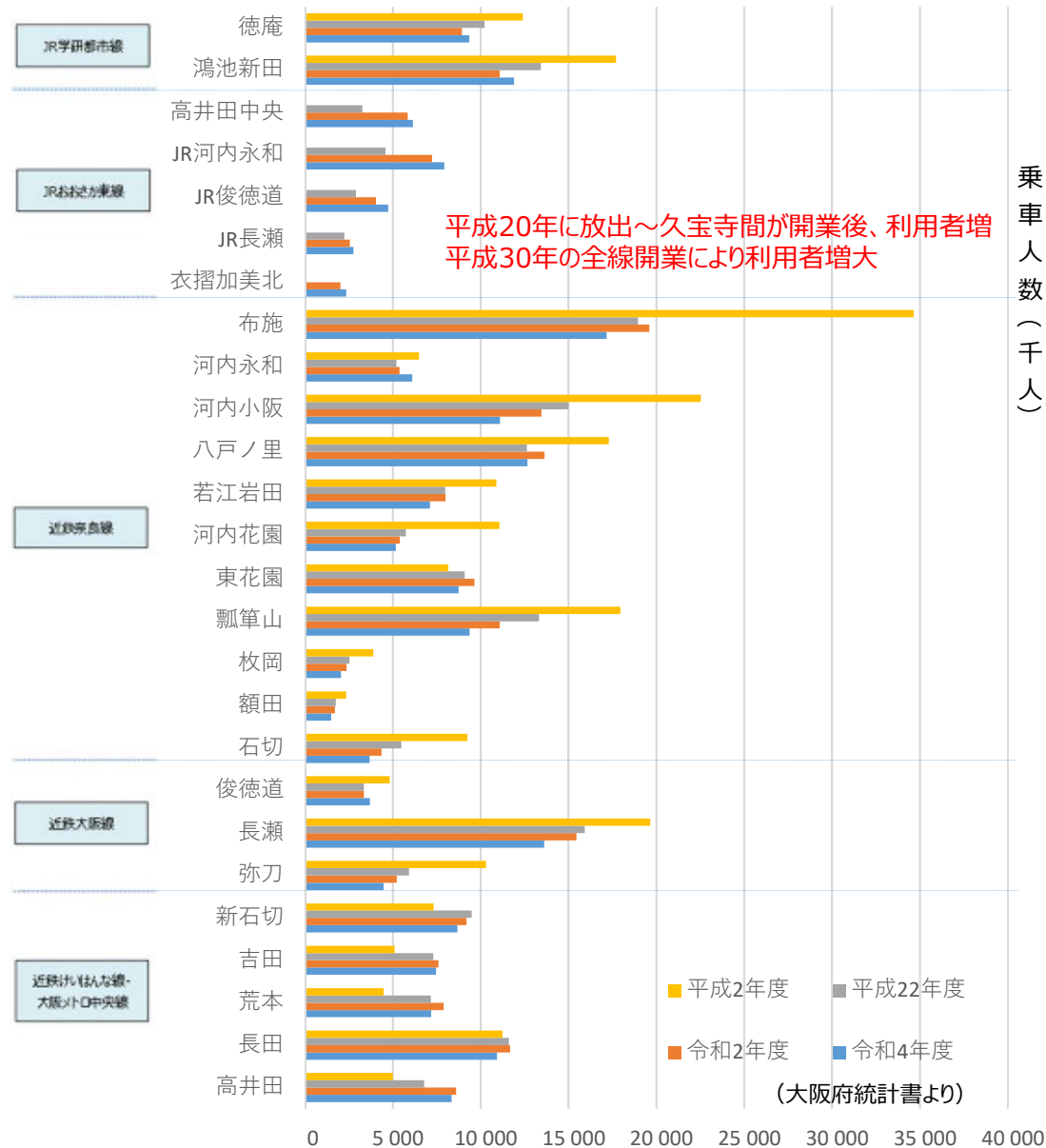


【東大阪市の公共交通マップ】

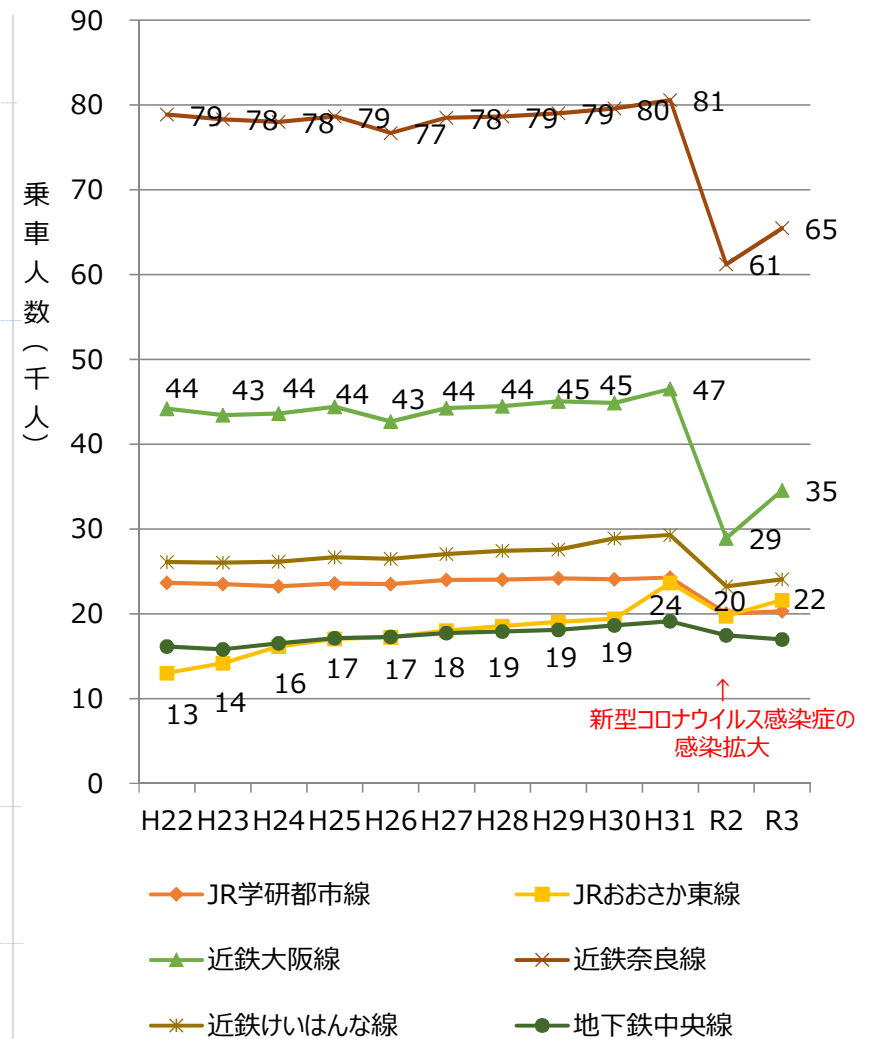


鉄道

【各鉄道駅の乗車人員数】



【東大阪市における鉄道利用者の推移】

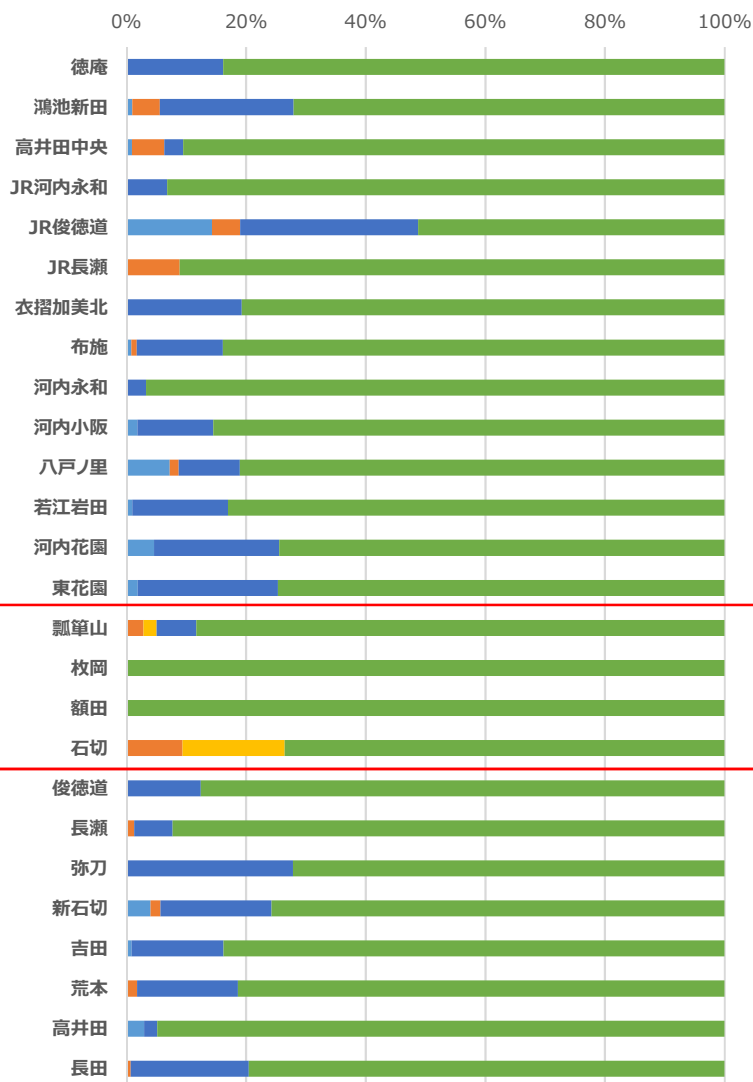


(大阪府統計書より)



鉄道

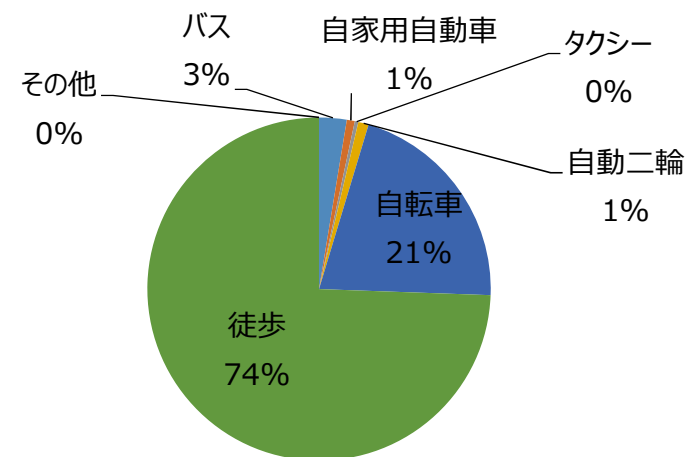
【駅別端末移動手段割合】



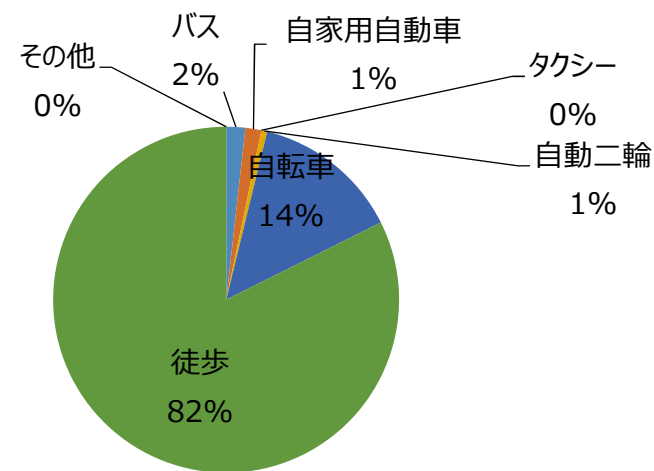
平地部は、
・徒歩
・自転車

山麓部は、
・徒歩
・自動二輪
・自動車

【鉄道駅端末移動手段割合】



平成22年



令和3年

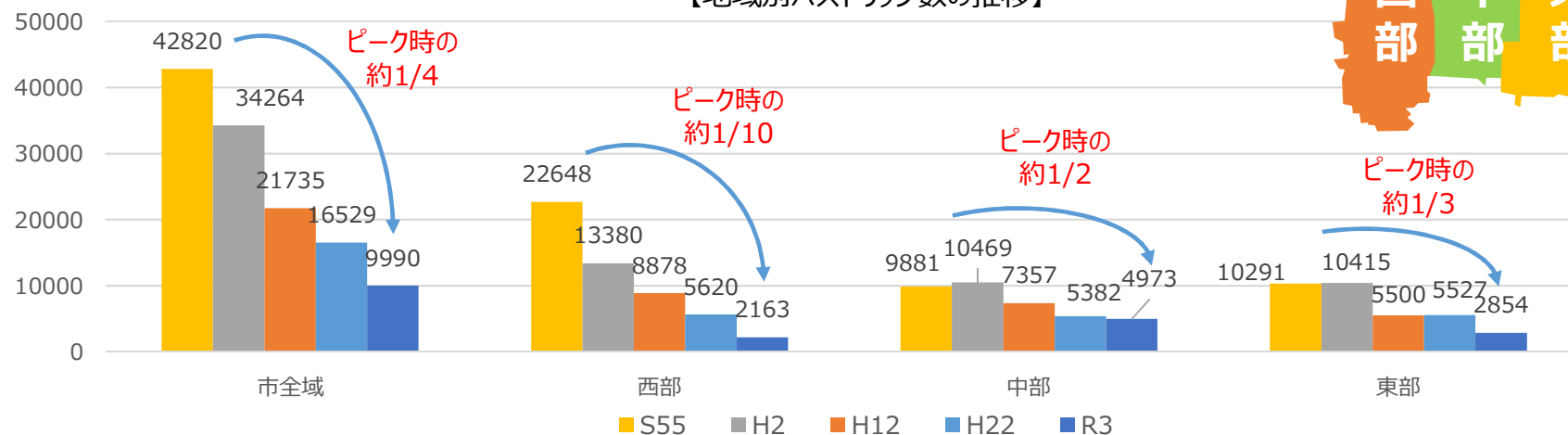
(R3パーソントリップ調査より)

(R3パーソントリップ調査より)

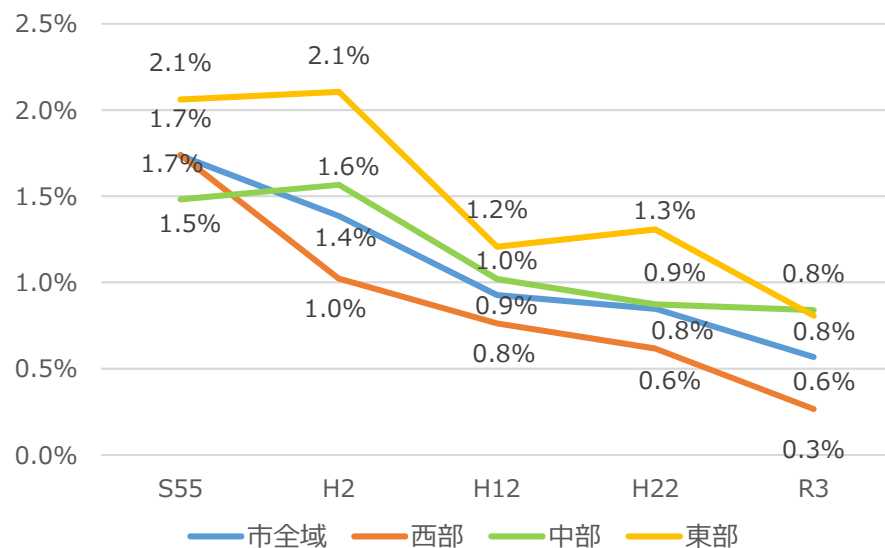


バス

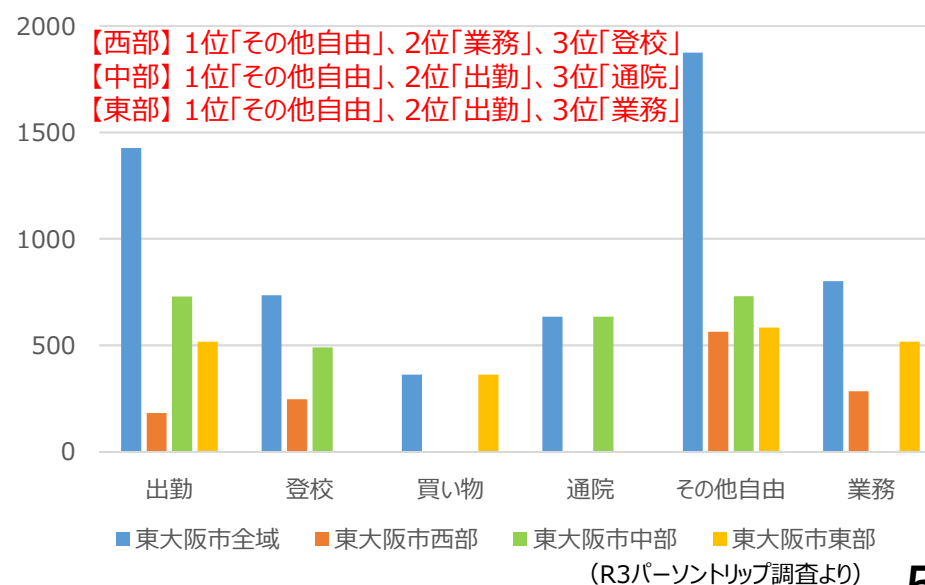
【地域別バストリップ数の推移】



【地域別バス分担率の推移】



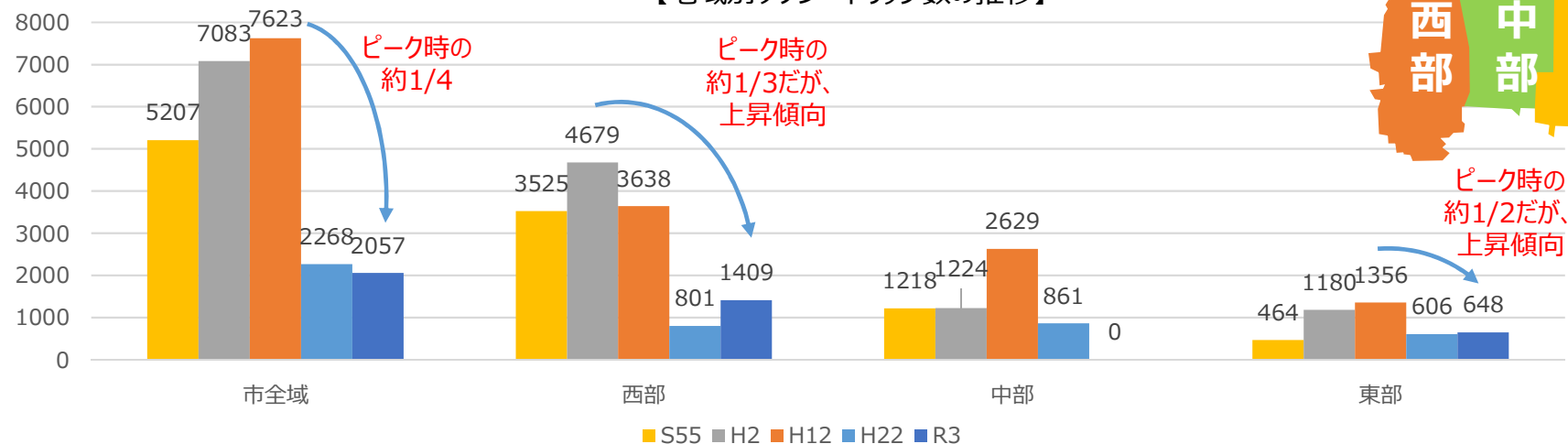
【地域別目的別バストリップ数（R3）】



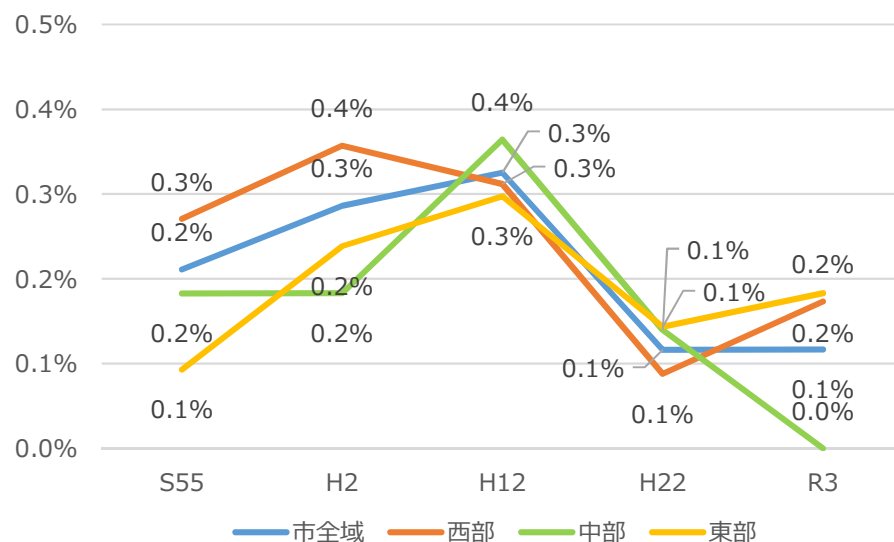


タクシー

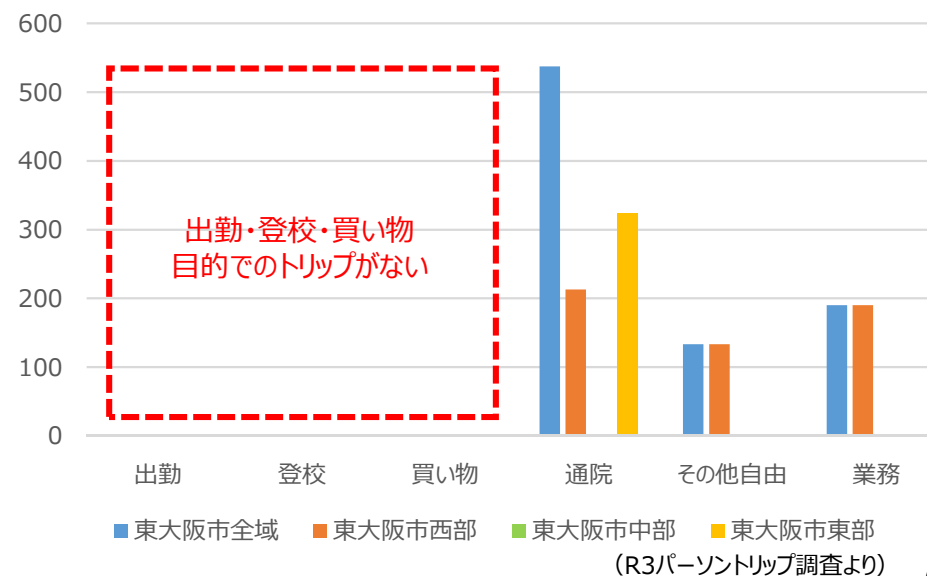
【地域別タクシートリップ数の推移】



【地域別タクシー分担率の推移】



【地域別目的別タクシートリップ数（R3）】





AIオンデマンド乗合タクシー（社会実験）

東部エリアにおいて、道路運送法 21 条の許可を受け、AIオンデマンドシステムを活用した乗合車両の運行を令和5年8月14日より開始。

＜社会実験の概要＞

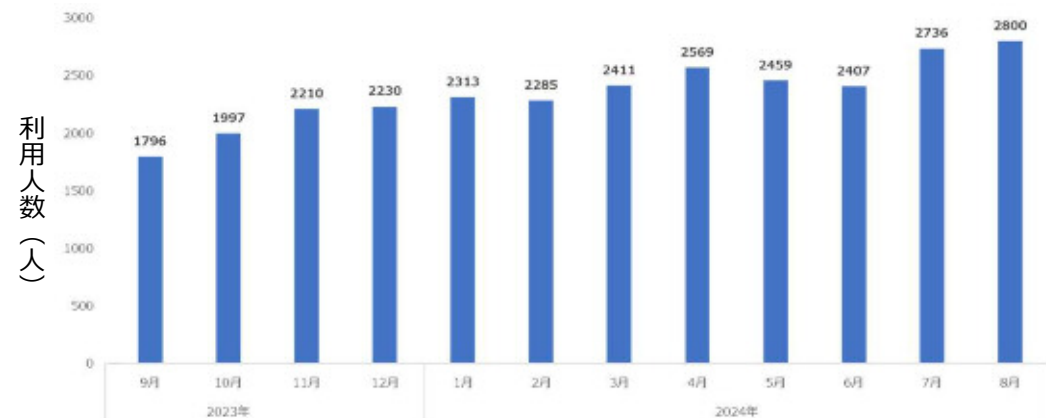
運行時間：午前7時から午後10時(15時間)

運行台数：2台

乗降スポット箇所：214箇所（R6.11末時点）

【社会実験1年間の利用者の推移（R5.9～R6.8）】

月の利用人数は、2500人前後を推移



平日の方が1日あたりの利用人数が多い傾向



行き先には駅や商業施設を含む移動が多い傾向

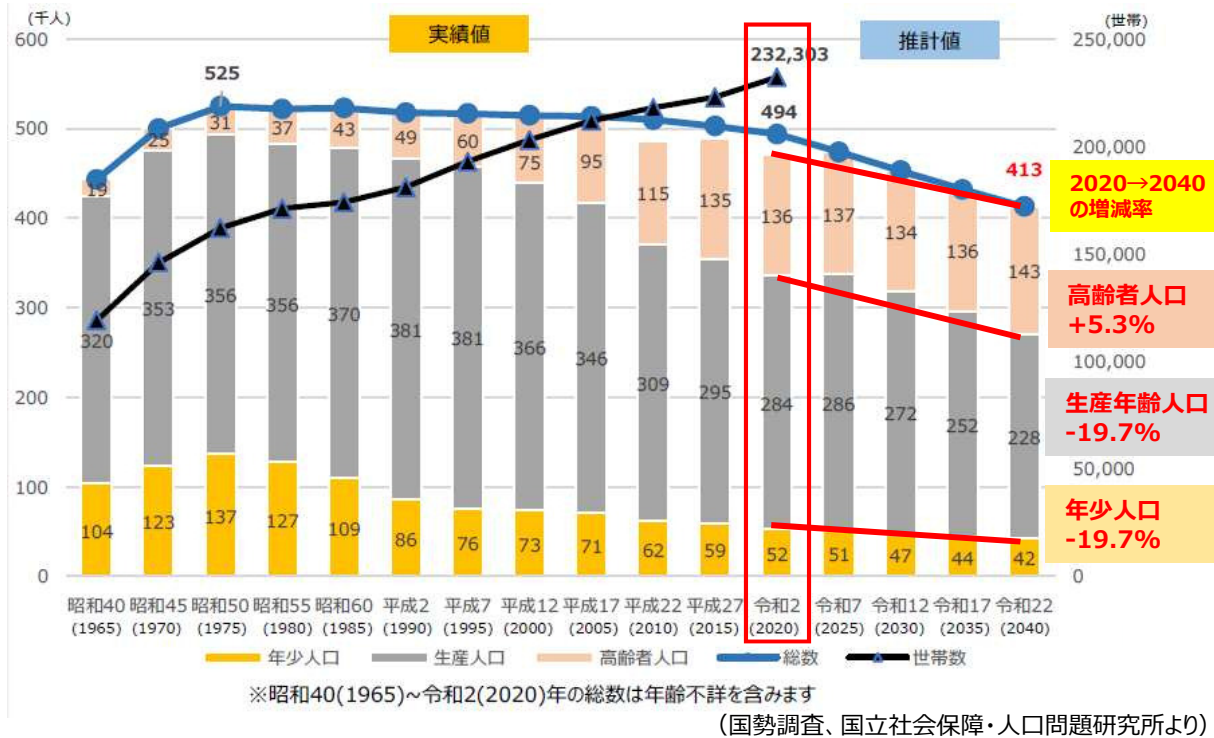


各交通モードにおける現状

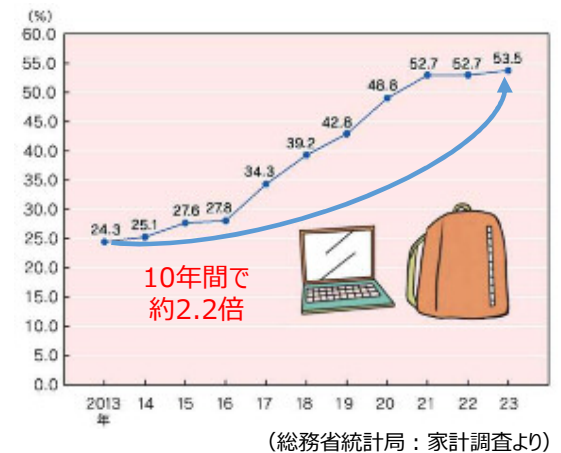
現状	
鉄道 	・利用者数は、どの鉄道路線においてもコロナ禍までは微増または横ばいで推移してきたが、令和2年のコロナ禍で大幅に減少し、その後徐々に回復してきている。 ・駅別端末移動手段は、平地部では主な交通手段が徒歩・自転車、山麓部では主な交通手段は徒歩・自動二輪・自動車であり、エリアの地形特性によって違いがある。 ・鉄道整備に伴い、自宅から駅が徒歩圏内になった利用者が増えたため、駅別端末移動手段の徒歩が増えている。
バス 	・利用者数は、鉄道網の発達や自転車、電動自転車の普及によって、ピーク時の昭和55年の約4分の1となっており、年々、減ってきている。 ・平地部の移動では、短距離移動に優位な自転車と競合する。 ・大学などの目的地がないバス路線が苦戦している。
タクシー 	・利用者数は、鉄道網の発達や政治・経済状況の大きな変化によって、ピーク時の平成12年の約4分の1となり、年々、減ってきているが、ここ10年の間で少し上昇傾向がみられる。 ・コロナ禍において一時回復傾向がみられる。 ・市域全体としてみると、分担率が低い。
AIオンデマンド乗合タクシー 	・月当たりの利用人数は、2500人前後を推移しており、特に9～16時の利用が多かった。 ・平日の方が1日あたりの利用人数が多く、行き先には駅や商業施設が多い傾向がみられた。

交通をとりまく社会情勢の変化

【東大阪市の人口推移】



【ネットショッピング利用世帯の割合の推移】

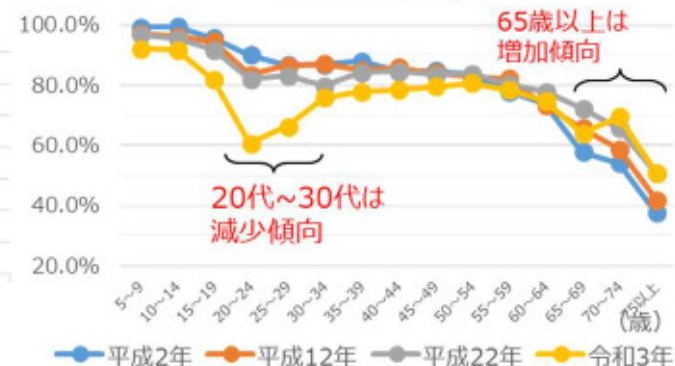
【買い物支援の事例】
移動スーパー

(近商ストアプレスリリースより)

【総トリップ数の推移】



【外出率の推移】



各交通モードにおける課題

利用者（市民）	行政	交通事業者
※市に寄せられた代表的なご意見 鉄道  ・本数が少ない ・乗り継ぎが悪い ・運賃が高い	・市内に26駅あるものの、駅までのアクセスが不便な地域がある（バスの減便、山麓部など） ・一部の駅でバリアフリー化及びホームドアが未整備であり、市民の安全が守られていない ・無人駅（時間帯無人駅）の増加により、駅で困った際のサービスが低下している	・鉄道利用者が減少傾向 ・老朽化した駅設備やインフラの維持・更新コストが増大する ・人件費及び燃料費が高騰している ・必要なコストは、原則事業者が負担
バス  ・利用したいところにバスがない ・運賃が高い ・時間が不正確	・民間事業者まかせである ・狭あいな道路が多く、バスの誘致が困難な地域がある ・SDGs(ECO、CO2削減)の観点で自転車利用を促進すると、バスの利用者が減少する	・利用者が少ない ・自転車と競合する ・人件費及び燃料費が高騰している ・必要なコストは、原則事業者が負担
タクシー  ・運賃が高い ・呼び出し不可の事業者が多い ・乗りたい時にタクシーがない	・タクシーが大阪市域交通圏(本市を含む8市)のうち本市域に留まらず、大阪市へ流出している ・万博などの大規模イベント開催時にさらなるタクシー不足が懸念される ・市に権限が少ない	・利用者が大阪市と比べ少ない ・需要のある時とない時の差が大きい（天候など） ・人件費及び燃料費が高騰している ・必要なコストは、原則事業者が負担