

第3回東大阪市地域公共交通活性化協議会

【報告第1号】

東大阪市交通マスタープラン(素々案)
について

交通マスタープランの構成

第1章 東大阪市交通マスタープランについて

第2章 東大阪市における都市交通の現状と課題

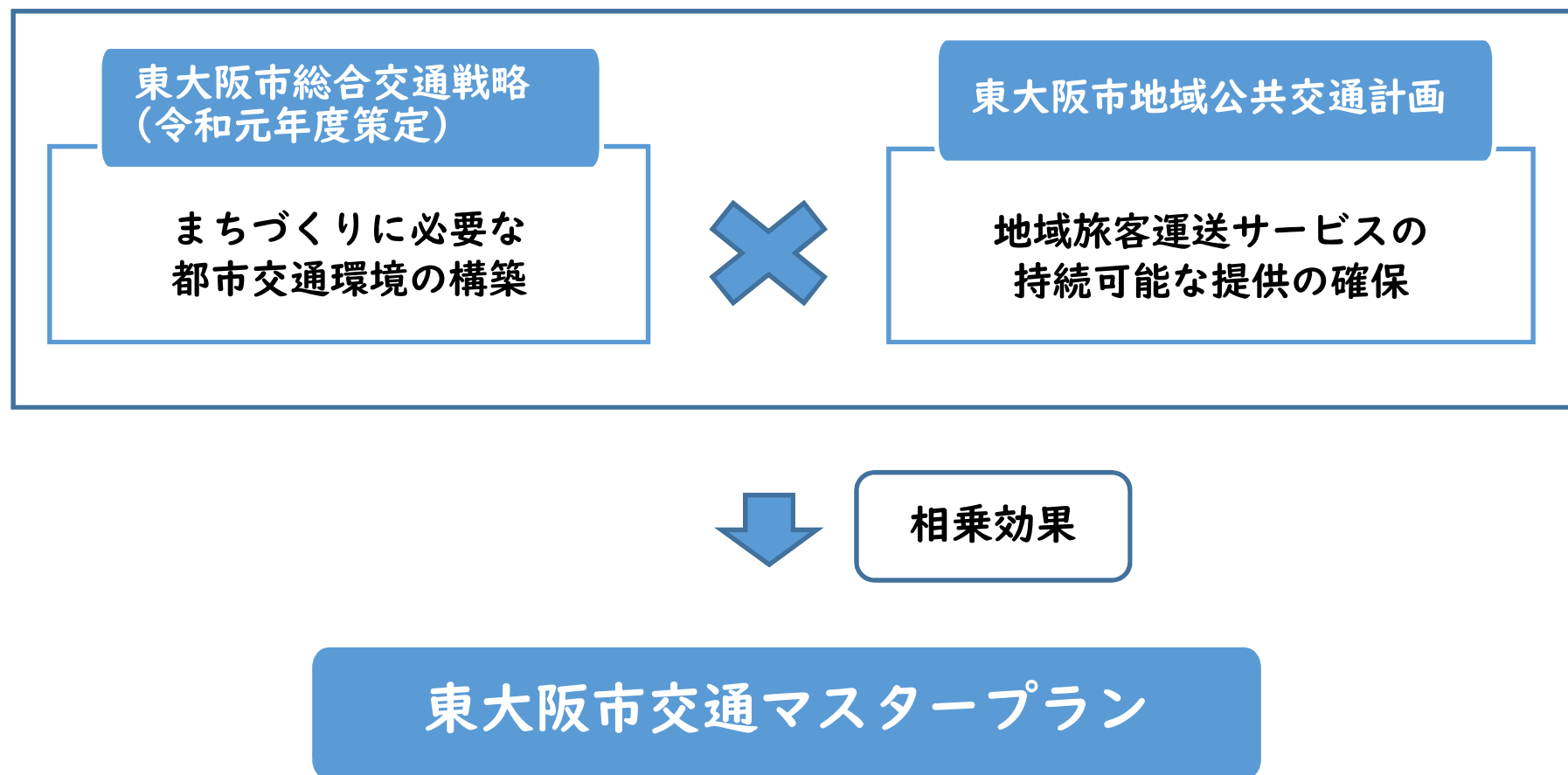
第3章 めざすべき将来都市像と計画理念

第4章 東大阪市総合交通戦略編

第5章 東大阪市地域公共交通計画編

第6章 東大阪市交通マスタープランの推進に向けて

第1章 東大阪市交通マスタープランについて



第2章 東大阪市における都市交通の現状と課題

主な本市の現状

- ・ 少子高齢化の進展
- ・ 市東部の人口集積地が傾斜地である
- ・ 大阪中央環状線に交通が集中し、混雑が発生している
- ・ 都市計画道路がつながっていない
- ・ 鉄道は東西方向中心で、南北方向の移動手段が不足
- ・ 市民の「安全で便利な交通や道路」への期待度は高い
- ・ 様々なニーズに対応した交通サービスが必要

社会構造面の課題

- ・ 少子高齢化・人口減少に対応した柔軟で持続可能な交通体制が必要
- ・ 目的、年齢等様々なニーズに対応する多様な交通サービスが必要
- ・ 担い手不足に対応した交通サービスが必要

都市構造面の課題

- ・ 東部の傾斜地や鉄道駅から遠い地域のアクセス確保
- ・ 南北移動の利便性が低い
- ・ 徒歩圏外地域の交通弱者への対応
- ・ 自動車交通に対応の格子状道路網の整備
- ・ 大阪中央環状線などに集中する自動車交通の緩和
- ・ 歩行者や自転車の安全確保
- ・ 公共交通利用者の安全性向上

第3章 将来都市像と計画理念

将来都市像

総合計画の将来像と適合

つくる・つながる・ひびきあうー感動創造都市

計画理念

都市計画マスタープランの基本方針と適合

新たな価値を創造する拠点を構築し、
人・モノ・情報の交流を呼び起こす都市づくり

第4章 東大阪市総合交通戦略編

目的

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ため

基本目標

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

対象区域

市街化区域



(施策目標①)
安全・安心で便利な交
通環境の確保

(施策目標②)
公共交通機関の更なる
利便性の向上

(施策目標③)
市民生活を支える持続
可能な交通システムの
構築

第4章 東大阪市総合交通戦略編

実施する事業一覧

主体		施策目標① 安全・安心で便利な交通環境の確保	
行政		・ 駅前交通広場の整備 ・ 自転車走行空間の整備 ・ 自転車駐車場の整備 ・ 公共サインの設置 ・ 道路橋梁の計画的な維持補修 ・ 通学路等の安全・安心対策 ・ 都市計画道路の整備 ・ 公共交通の利用促進	・ 歩行空間の整備 ・ 道路施設のバリアフリー化 ・ 放置自転車対策 ・ 踏切道安全対策 ・ 生活道路整備 ・ 交通安全啓発 ・ 路線バスの再編・検討 ・ 自動運転バスの導入
事業者	鉄道	・ 交通施設のバリアフリー化 ・ 踏切道安全対策	・ 交通施設の防災対策 ・ 自転車駐車場の整備
	バス	・ 路線バスの再編・検討	

第4章 東大阪市総合交通戦略編

実施する事業一覧

主体		施策目標② 公共交通機関の更なる利便性の向上	
行政		・ 大阪モノレール南伸事業 ・ トランジットセンターの整備 ・ 路線バスの再編・検討 ・ バス利用環境の改善 ・ 公共サインの設置 ・ 自動運転バスの導入	・ 近鉄奈良線新駅の整備 ・ 駅前交通広場の整備 ・ 自転車駐車場の整備 ・ 公共交通の利用促進 ・ 乗継のシームレス化 ・ 公共交通のPR
事業者	鉄道	・ 乗継のシームレス化 ・ 近鉄奈良線新駅の整備	・ 自転車駐車場の整備
	バス	・ 路線バスの再編・検討	・ バス利用環境の改善

第4章 東大阪市総合交通戦略編

実施する事業一覧

主体		施策目標③ 市民生活を支える持続可能な交通システムの構築
行政		・自転車施策の検討 ・タクシー利活用施策の検討 ・トランジットセンターの整備 ・バス利用環境の改善 ・AIオンデマンド乗合交通の導入 ・自動運転バスの導入
事業者	バス	・路線バスの再編・検討 ・バス利用環境の改善
	タクシー	・タクシー利活用施策の検討
全主体 共通		・公共交通の利用促進 ・産業・医療・福祉・商業など他分野とのタイアップ事業

第5章 地域公共交通計画編

目的

個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現



計画の目標

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保



施策の目標①

公共交通の利用者を
ふやす



施策の目標②

事業者の安定した
操業環境をつくる

第5章 地域公共交通計画編

施策

公共交通の利用者を
ふやす施策

- ・ 公共交通を利用した外出機会の創出
- ・ 利用者の費用負担軽減
- ・ バリアフリーの推進
- ・ 交通不便地の解消
- ・ 交通資源の維持・改善

事業者の安定した
操業環境をつくる施策

- ・ 事業者の安定した収入の確保
- ・ 運転手等の人材確保
- ・ 事業者のコスト負担の軽減

実施事業

公共交通の利用促進

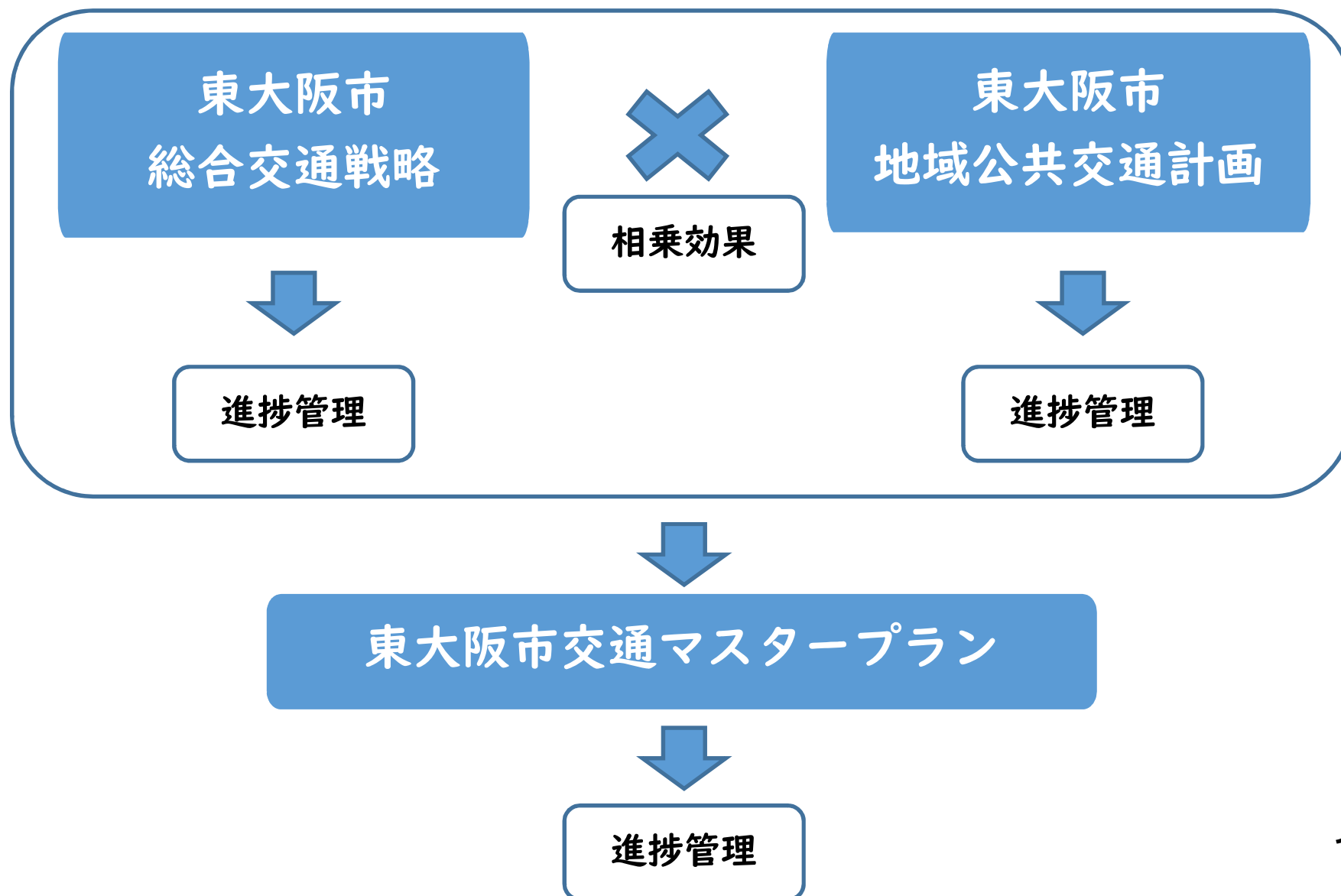
運賃外収入の確保

自動運転バスの導入

AIオンデマンド乗合交通の導入

貨客混載事業

第6章 交通マスタープランの推進に向けて



第6章 交通マスタープランの推進に向けて

評価指標と目標値(総合交通戦略)

評価指標	策定時	現時点 (2023年)	目標値 (2034年)
市内交通事故件数	2,087件	1,727件	減少(1,236件)
居住誘導区域内 人口密度	123.7人/ha	115.2人/ha	減少緩和(99.6人/ha)
鉄道駅徒歩圏内 人口カバー率	70.6%	71.2%	増加(73.8%)
都市機能誘導区域内 人口	71,429人	66,935人	減少緩和(64,336人)
昼夜間人口比率	103.8%	103.7%	増加(109.7%)
外出率	78.8%	71.9%	維持(78.8%)
公共交通分担率	19.8%	20.0%	増加(22.1%)
市民満足度	25.9%	44.4%	増加(50.0%)

総合交通戦略として定量的な評価指標を定め、進捗管理を実施

第6章 交通マスタープランの推進に向けて

評価指標と目標値(地域公共交通計画)

評価指標	現時点 (2023年)	目標値 (2034年)
外出率	71.9%	増加 (80.0%)
公共交通分担率	20.0%	増加 (21.0%)
鉄道駅・バス停 徒歩圏内カバー率	82.8%	増加 (86.0%)
市民満足度	44.4%	増加 (48.0%)

地域公共交通計画として定量的な評価指標を定め、進捗管理を実施

第6章 交通マスタープランの推進に向けて

交通マスタープランの評価指標と目標値

交通マスタープランの計画理念

新たな価値を創造する拠点を構築し、
人・モノ・情報の交流を呼び起こす都市づくり



評価指標		現時点	目標値 (2034年)
人口		493,940人 (2023年)	減少抑制 (473,824人)
産業の全体生産額		36,597億円 (2018年)	増加 (46,521億円)
公共交通 利用者数 (年間)	鉄道 (市内所在の各駅利用者)	71,966,138人 (2023年)	増加
	バス (市内バス停利用者)	2,143,485人 (2023年)	
	タクシー (大阪市域交通圏内輸送人数)	6,298,698人 (2023年)	

計画理念への貢献度を客観的に把握できる評価指標を定め、進捗管理を実施¹⁵