東大阪市交通マスタープラン

令和７年９月

東大阪市

はじめに

この度、本市の交通施策における今後の在り方を示す、「東大阪市交通マスタープラン」を策定しました。

令和２（2020）年７月に策定しました第３次総合計画において、「若者・子育て世代に選ばれるまちづくり」、「高齢者が活躍するまちづくり」、「人が集まり、活気あふれるまちづくり」の３つを重点施策と位置づけ、その実現に向けて邁進しております。この度策定をいたしました東大阪市交通マスタープランは、これらの施策実現のために策定する様々な計画のうち、交通に特化したものとして、１冊にまとめたものです。

本市は、「モノづくりのまち」、「ラグビー（スポーツ）のまち」として全国に知られた魅力を有していますが、交通利便性の高さも、本市の都市魅力を構成する重要なピースの一つです。市域には鉄軌道が６路線２６駅、路線バスは１５路線、道路網では、阪神高速道路、近畿自動車道に加え、大阪中央環状線、大阪外環状線と築港枚岡線（中央大通）が存しており、京都・神戸・奈良などの近畿主要都市へ１時間以内でアクセスすることができます。さらに今後は、大阪モノレールの南伸による利便性の向上にも期待できます。

一方、本市の交通にも解決すべき課題が存在しています。東部山麓地域の急傾斜地や鉄軌道駅へのアクセスが難しい地域の存在といった地理的要因（都市構造面）によるものや、人口減少・少子高齢化などを背景とした公共交通の利用者減少や運転手などの担い手不足などに起因する公共交通サービスの縮小といった社会的要因（社会構造面）によるものなどの、様々な課題に今後も取り組んでいかなければなりません。

このような課題に対応し、東大阪市の魅力を交通の面から一層高めるために、必要な都市交通体系を構築するとともに、めざすべき公共交通の姿を示す「東大阪市交通マスタープラン」を策定いたしました。ハード・ソフトの両面から効果的な交通施策・事業を展開し、その相乗効果により東大阪市の持続可能な発展に大きく貢献することを期待します。

交通の魅力を高めることは、すべての世代の方にとって住みたいまち、住み続けたいまちとなることにつながります。本市は「子どもファースト」の理念を掲げておりますが、子どもたちを含むすべての人が安心して移動できるまち、そして「感動創造都市　東大阪」の実現をめざし、現在進めている取組みに加え、新たな交通施策、他の施策との連携を進めてまいります。

市民の皆様・交通事業者におかれましては、今後ともより一層のご協力を賜りますようお願いいたします。

結びに、東大阪市交通マスタープラン策定にあたりまして、ご協力いただきました東大阪市地域公共交通活性化協議会委員並びに関係者の皆様に、心から御礼申し上げます。

令和７年９月

東大阪市長　野田　義和

目次

Ⅰ　東大阪市交通マスタープランについて……1
１－１．計画の背景・構成・位置づけ……2
（１）背景……2
（２）構成……3
（３）位置づけ……4
（４）目標年次……4
１－２．都市・地域総合交通戦略とは……5
１－３．地域公共交通計画とは……5
Ⅱ　東大阪市における都市交通の現状と課題……7
２－１．本市の現況……8
（１）人口……8
（２）人の動き……10
（３）道路交通の状況……16
（４）公共交通の状況……24
（５）市民の意見……32
（６）移動に対する意見……33
（７）現状のまとめ……34
２－２．社会構造面・都市構造面からの課題……35
Ⅲ　めざすべき将来像と計画理念……36
３－１．上位計画・関連計画……37
（１）東大阪市第３次総合計画……37
（２）東大阪市都市計画マスタープラン……38
３－２．めざすべき将来都市像……39
３－３．計画理念……39
Ⅳ　東大阪市総合交通戦略編……40
４－１．東大阪市総合交通戦略中間見直しの趣旨……41
４－２．東大阪市総合交通戦略の目標……41
（１）総合交通戦略の目標……41
（２）対象区域……42
（３）総合交通戦略における地域別目標……42
４－３．地域別の分析と施策目標……43
（１）地域別の SWOT 分析……43
（２）本市のめざすべき都市交通から見た施策目標……44
４－４．めざす都市交通体系の実現に向けた施策の展開……45
（１）施策展開の方向性……45
（２）効果的な施策パッケージとその展開……46
（３）実施プログラム……52
（４）施策の優先度……77
（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……79
Ⅴ　東大阪市地域公共交通計画編……82
５－１．地域公共交通について……83
（１）地域公共交通の役割と課題……83
（２）東大阪市の公共交通利用者の推移と地域旅客運送サービスについて……84
５－２．計画フレーム……85
（１）地域公共交通計画の目標……85
（２）対象区域……85
５－３．施策の目標と施策内容……86
（１）施策の目標……86
（２）施策内容……86
Ⅵ　東大阪市交通マスタープランの推進に向けて……96

６－１．推進の考え方 97
（１）基本的な考え方 97
（２）評価指標 98
６－２．総合交通戦略の評価指標と目標値 99
（１）評価指標 99
（２）目標値 101
（３）事業の進捗状況一覧 105
（４）まとめ 106
６－３．地域公共交通計画の評価指標と目標値 107
（１）評価指標 107
（２）目標値 108
（３）まとめ 110
６－４．交通マスタープランの評価指標と目標値 111
（１）評価指標 111
（２）目標値 111
（３）まとめ 113
６－５．推進管理と推進体制 114
（１）推進管理 114
（２）施策の推進体制 115
参考資料 116
（１）策定の経緯 117
（２）東大阪市総合交通戦略検討協議会規約 118
（３）東大阪市地域公共交通活性化協議会設置要綱 120
（４）東大阪市地域公共交通活性化協議会運営規約 122
（５）用語集 123

Ⅰ　東大阪市交通マスタープランについて

１－１．計画の背景・構成・位置づけ
１－２．都市・地域総合交通戦略とは
１－３．地域公共交通計画とは

１－１．計画の背景・構成・位置づけ

（１）　背景

本市では、令和２（2020）年に「東大阪市第３次総合計画」を策定し、「若者・子育て世代に選ばれるまちづくり」、「高齢者が活躍するまちづくり」、「人が集まり、活気あふれるまちづくり」に取り組むことで、つくる・つながる・ひびきあう　― 感動創造都市　東大阪 ― の実現をめざしています。

本市は「ラグビーのまち」「モノづくりのまち」と言われるように様々な都市魅力を有していますが、市民の暮らしを支えているのは利便性の高い公共交通です。本市には、鉄道（軌道を含む。以下同じ）が６路線２６駅、路線バスが１５路線運行されており、さらには発達した道路網があることからも移動がとても便利です。

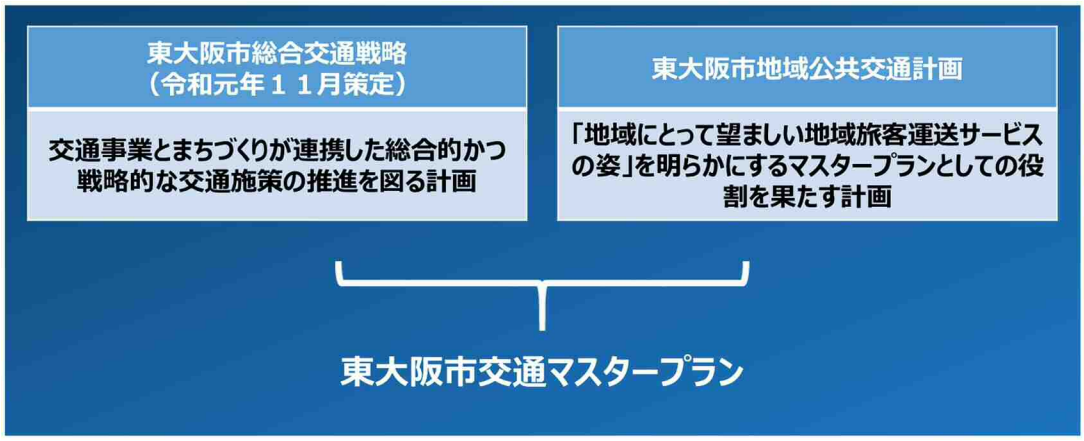
このように本市の交通利便性は都市の魅力を構成する重要なピースであり、今後も交通利便性を向上させることで本市全体の魅力向上に大きく寄与すると考えています。

しかし、近年の地域公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。全国の社会情勢を見ると、人口減少と少子高齢化が進行しており、令和 32（2050）年には総人口が 1 億人を下回り、高齢化率（65 歳以上の人口の割合）は約 40%に達すると推計されています。本市においても今後 20 年間で生産年齢人口が約 19.7%減少すると見込まれています。このような社会情勢の変化に伴い、鉄道、バス、タクシーといった公共交通の利用者は、減少傾向にあります。全国の交通事業者は、さまざまな経営努力によりこの需要減に対応してきましたが、その多くが赤字経営を余儀なくされ、更にはコロナ禍による交通需要の減少により、我が国の公共交通事業は存続が危ぶまれる状況になっています。この傾向は、今後も継続する可能性が高いと考えられており、この流れを放置すれば、公共交通サービスの縮小や撤退がさらに進み、高齢者や子育て世代をはじめとする人々の移動手段が一層制限され、いずれ本市にも大きな影響を与える可能性があります。

地域公共交通は、生活の不安を解消し、くらしやすく魅力あふれる地域を創り上げるとともに、地域間の人の流れを創出したり、旅行者など地域外を含む多様な人との交流を図るために必要な基盤的サービスといえます。また、自家用車の利用を公共交通に転換することで、脱炭素化への寄与にも期待できます。

交通環境の悪化は、本市の魅力低下、都市の衰退に繋がるおそれがあります。このような状況下で、都市交通の将来像を明確にし、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令和元（2019）年１１月に策定した「東大阪市総合交通戦略」を改定するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、都市交通の将来像を実現するための公共交通のあり方などを示す「東大阪市地域公共交通計画」を新たに策定します。

東大阪市交通マスタープラン(以下、本計画)は、「東大阪市総合交通戦略」と「東大阪市地域公共交通計画」を統合したものであり、統合することにより、都市構造と社会構造の両面から交通施策・事業を展開し、相乗効果による効果の増大をめざします。



（２）構成

本計画は、次のとおり全６章で構成されており、第１章で本計画の背景・目的・位置づけを整理し、第２章で本市の交通に関する現状と課題を把握し、第３章で本市の将来都市像と基本理念を定めます。第４章、第５章では本市がめざす将来都市像に寄与する東大阪市総合交通戦略と東大阪市地域公共交通計画のそれぞれに基づく基本方針、施策の方向性及び実現に向けた施策を整理します。そして、第６章で、本計画の推進に必要な評価指標や推進体制を設定し、本計画をまとめます。

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

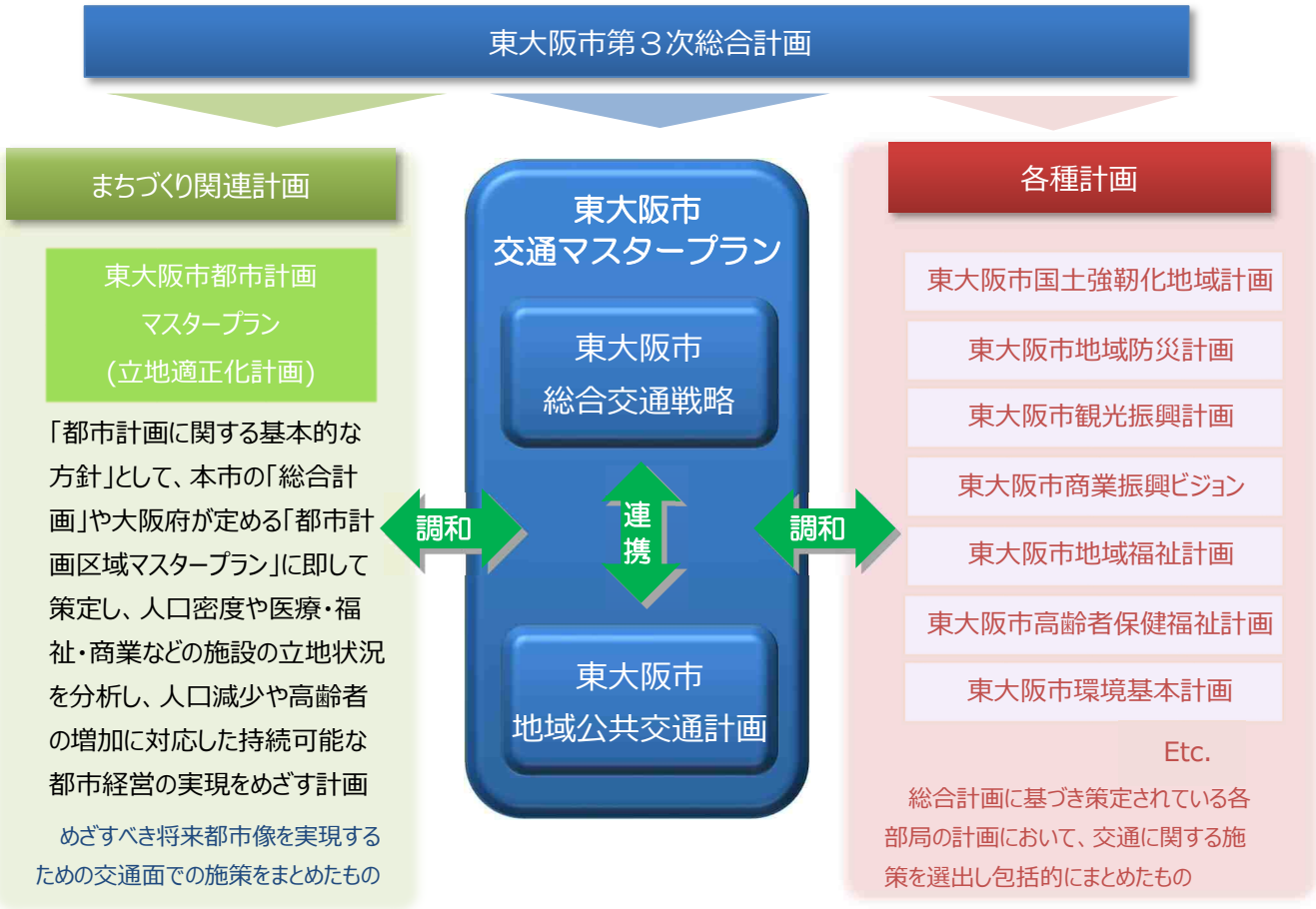
第５章　東大阪市地域公共交通計画編

第６章　東大阪市交通マスタープランの推進に向けて

東大阪市交通マスタープランの構成

（３）位置づけ

本計画は、上位計画である「東大阪市第３次総合計画」と整合し、都市計画に関する基本方針を定めた「東大阪市都市計画マスタープラン（立地適正化計画）」、「東大阪市国土強靭化地域計画」などの関連する各種計画等と調和します。また、交通マスタープランに基づく施策や事業を進めるにあたっては、「子どもファースト」の視点も盛り込み、取り組んでまいります。



他計画との関係

（４）目標年次

本計画は、中長期的な視点で実現をめざすため、計画期間を 10 年間とします。

東大阪市交通マスタープランの目標年次

令和１６（2034）年度

１－２．都市・地域総合交通戦略とは

都市・地域総合交通戦略は、安全で円滑な交通を確保し、将来を見据えた魅力あるまちづくりを進めるために不可欠な都市交通環境を構築するため、総合的な施策展開を図る計画です。

本市では、誰もが利用しやすい交通機関について、行政として都市交通の将来像を明確にし、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検討協議会」で意見聴取し、「総合交通戦略庁内検討委員会」における議論を経て令和元（2019）年11 月に「東大阪市総合交通戦略」を策定しました。

令和元（2019）年に東大阪市総合交通戦略を策定して以降、コロナの影響による公共交通の利用者減少や人手不足を要因とする路線バスの休廃止など、公共交通を取り巻く環境は変化しています。また、公共交通の基幹軸となる鉄道事業については、大阪モノレール延伸の開業時期が令和１１（2029）年からおおむね４年延期されました。

さらに令和２（2020）年には「東大阪市第３次総合計画」が策定、令和５（2023）年には「東大阪市都市計画マスタープラン(立地適正化計画)」が改定されたことを受け、これらの計画と連携を図る必要があります。

１－３．地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。地域の社会・経済の基盤となるものであり、市町村は地域公共交通計画を作成することは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により「努力義務」として定められています。

地域旅客運送サービス

【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第５条における規定】

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

２　地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一　地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

二　地域公共交通計画の区域

三　地域公共交通計画の目標

四　前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五　地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

六　計画期間

七　前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

Ⅱ　東大阪市における都市交通の現状と課題

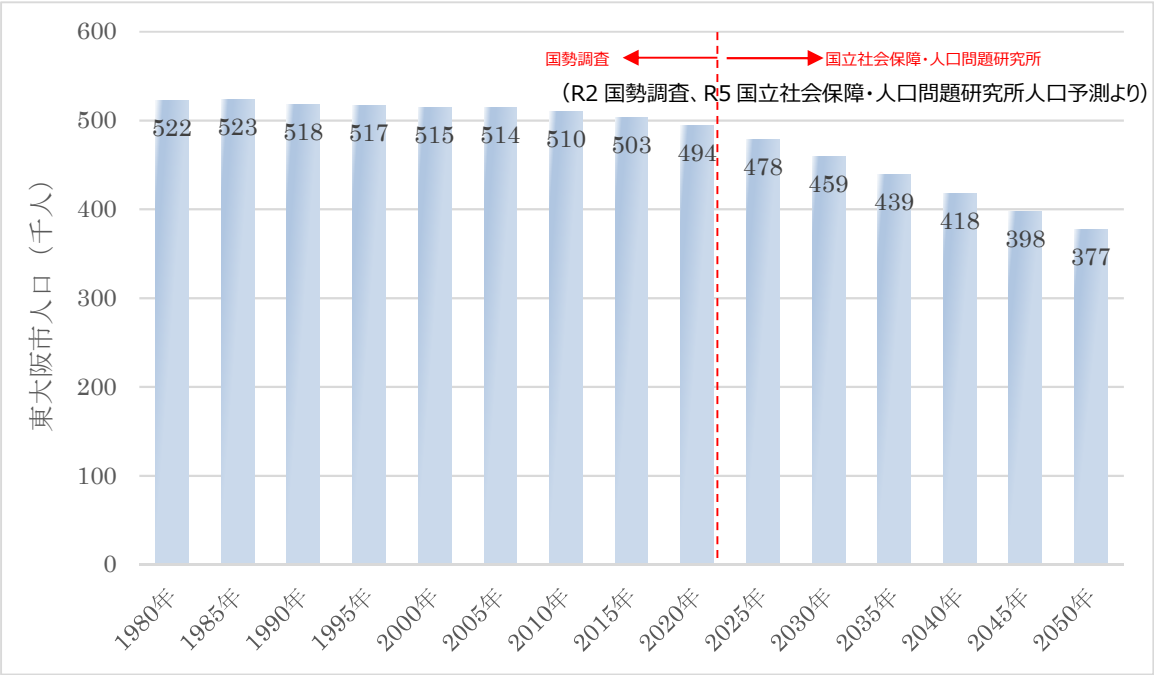
２－１．本市の現況
２－２．社会構造面・都市構造面からの課題

２－１．本市の現況

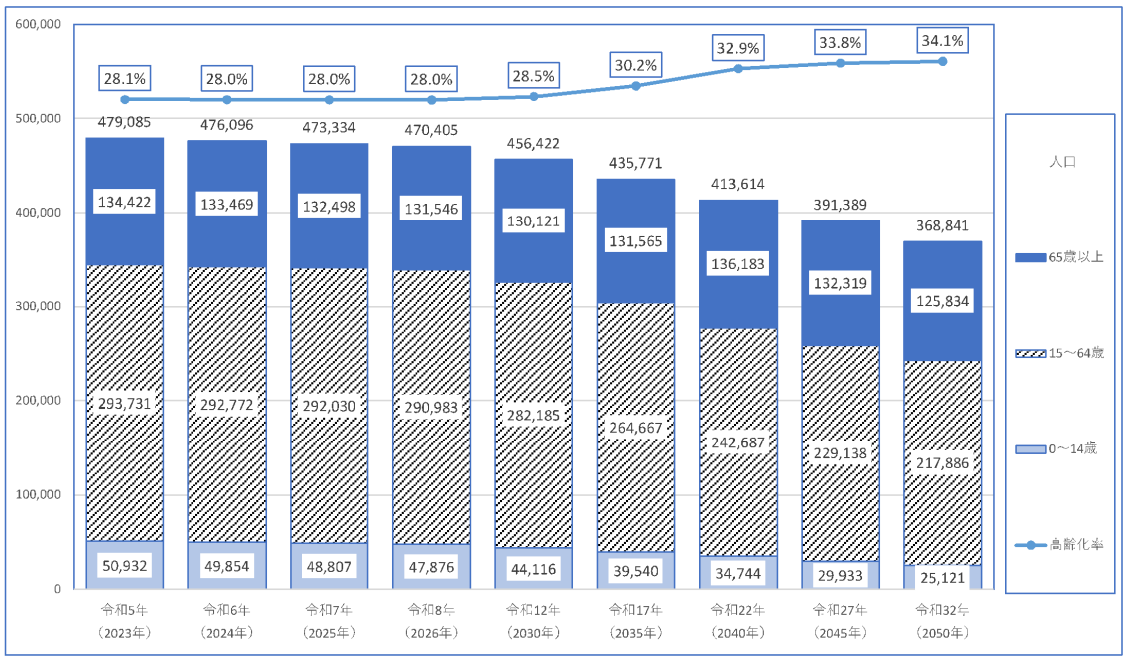
（１）人口

本市の人口は、昭和 45（1970）年以降 50 万人以上を維持していましたが、令和 2（2020）年に 50 万人を下回って以降減少が進んでいます。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口を見ると、今後も減少傾向が進むと予測されており、令和 27（2045）年には人口 40 万人を下回るとされています。また年齢階層別の人口割合を見ると、令和 32（2050）年には高齢者の割合が約 34%に達する見込みであり、全国平均と同様に本市の高齢化率は徐々に高まっていくと予測されています。

人口推移



年齢階層別人口及び高齢化率の推移

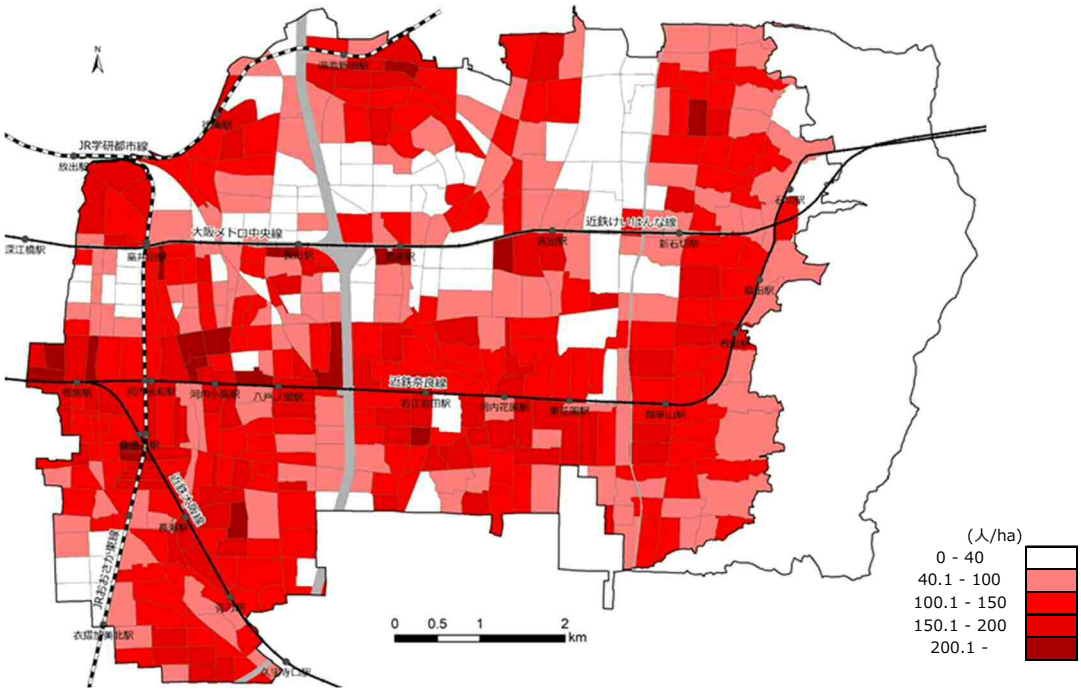


（出典：東大阪市いきいき長寿 TRY ぷらん 2024）

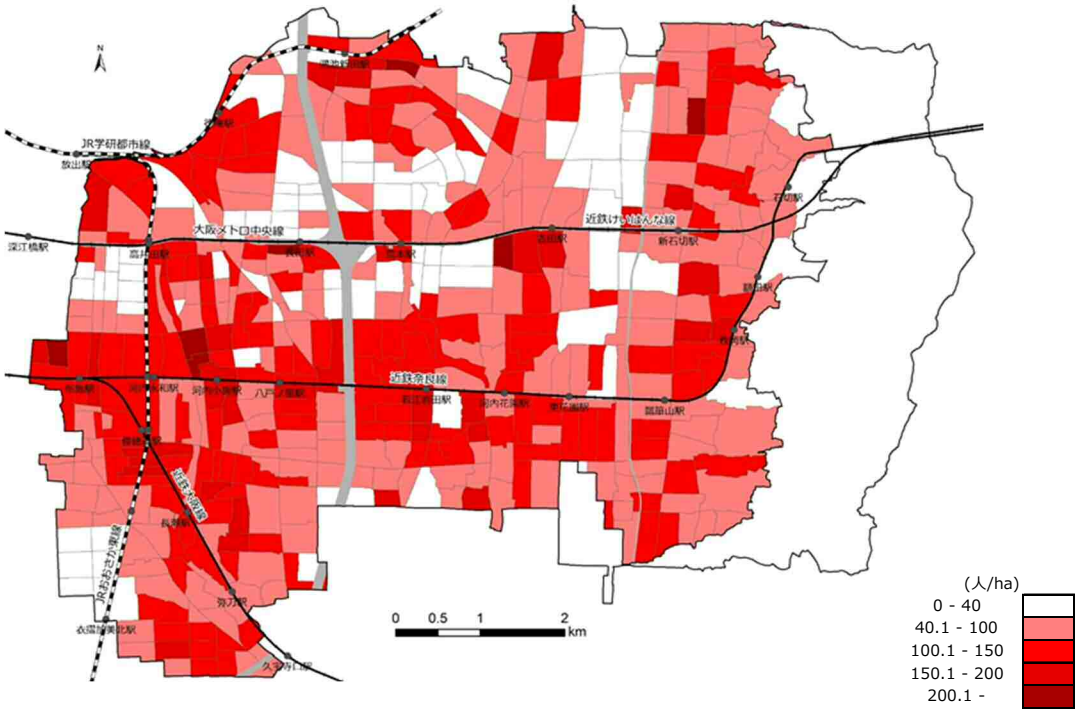
(東大阪市高齢者保健福祉計画･東大阪市第 9 期介護保険事業計画･東大阪市認知症施策推進計画)

次に、町丁目ごとの人口密度をみると、令和 2（2020）年は駅周辺の人口密度が高く、特にまちの発展が早かった近鉄奈良線および近鉄大阪線周辺で高い傾向になっています。また、令和22（2040）年の人口密度では減少幅は大きいものの同地域において人口密度が高い傾向は続くことが予測されます。

人口密度分布（R2）



人口密度分布（R22）

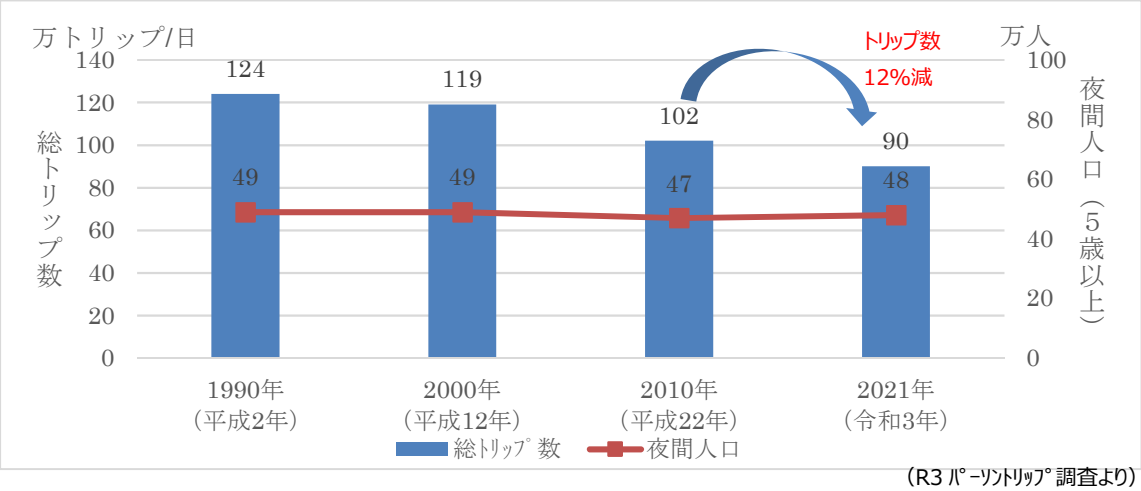


（2）人の動き

①移動トリップ数

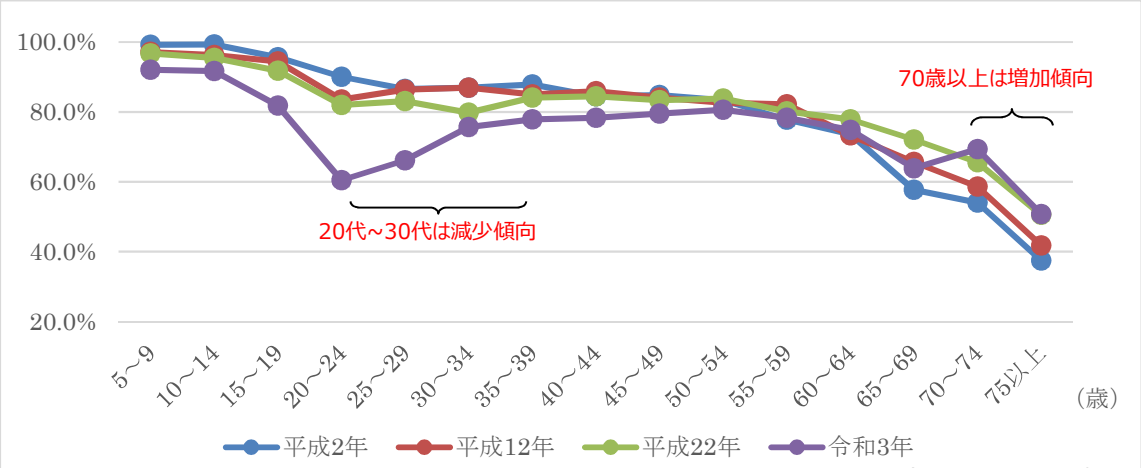
本市域におけるトリップ数の推移を見ると、夜間人口の減少率を上回るペースでトリップ数が減少しており、平成 22（2010）年からの 10 年で約 12%減少しています。また年齢別の外出率を見ると 20 代、30 代では減少傾向がみられる一方、70 歳以上においては増加傾向となっています。

総トリップ数及び夜間人口の推移



（R3 パーソントリップ調査より）

外出率の推移



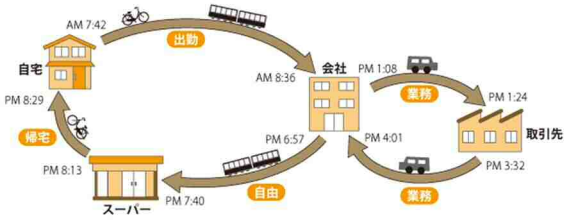
（R3 パーソントリップ調査より）

●トリップとは？？

ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。

●パーソントリップ調査とは？？

交通に関する実態調査として、最も基礎的な調査のひとつ。「どのような人が」「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような目的で」「どの交通手段で」移動しているかを調査し、人の一日の動きを把握したもの。交通実態を把握できるデータとして、交通計画、道路計画、防災計画などに活用されている。



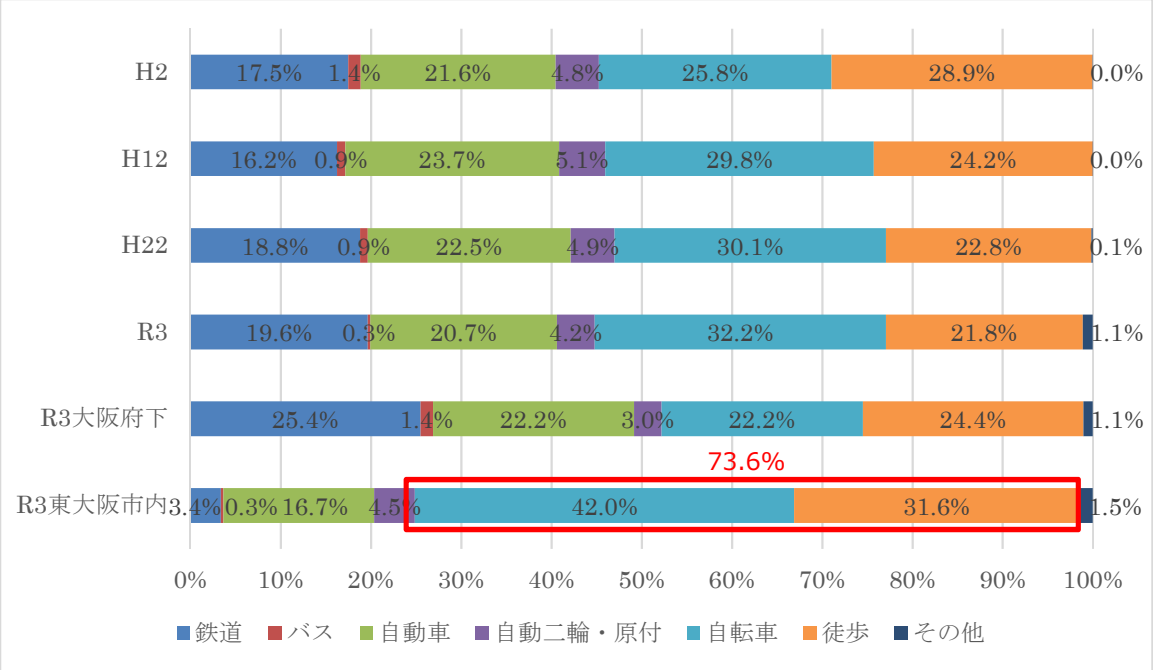
※ある一日において、上図のような移動をした場合、一日のトリップ数は 5 となる。

②交通分担率

本市の令和 3(2021)年の交通分担率を見ると、鉄道やバスといった公共交通利用者が 19.9%であり、大阪府下の平均より低い傾向になっています。その一方で、本市の自転車の利用率は大阪府下より 10%高いという傾向になっています。また、市内の移動においては、徒歩と自転車が約 70%を占めています。

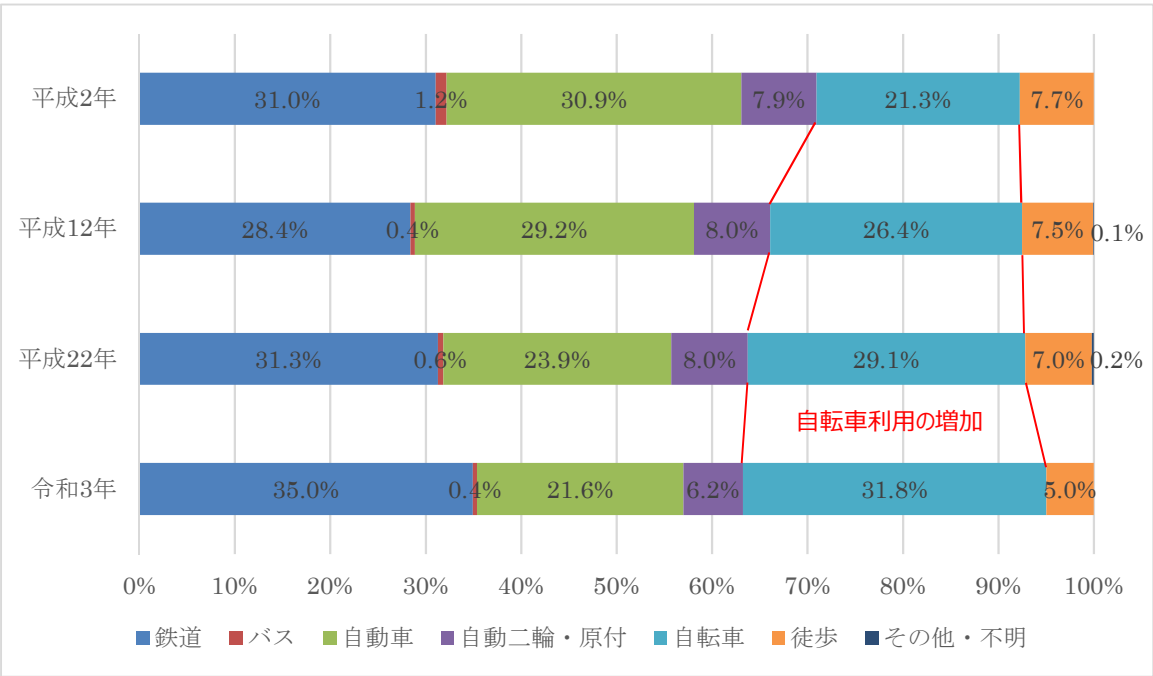
目的別に交通分担率を見ると、出勤や業務目的の自転車利用が増加している一方で、自由目的の移動における自動車利用が増加しています。ここでいう自由目的とは、出勤・登校・業務以外の目的であり、通院や買い物、レクリエーションなどの私的な目的を指します。また、通学目的では、徒歩と自転車が約 70%で推移しています。

交通分担率の推移



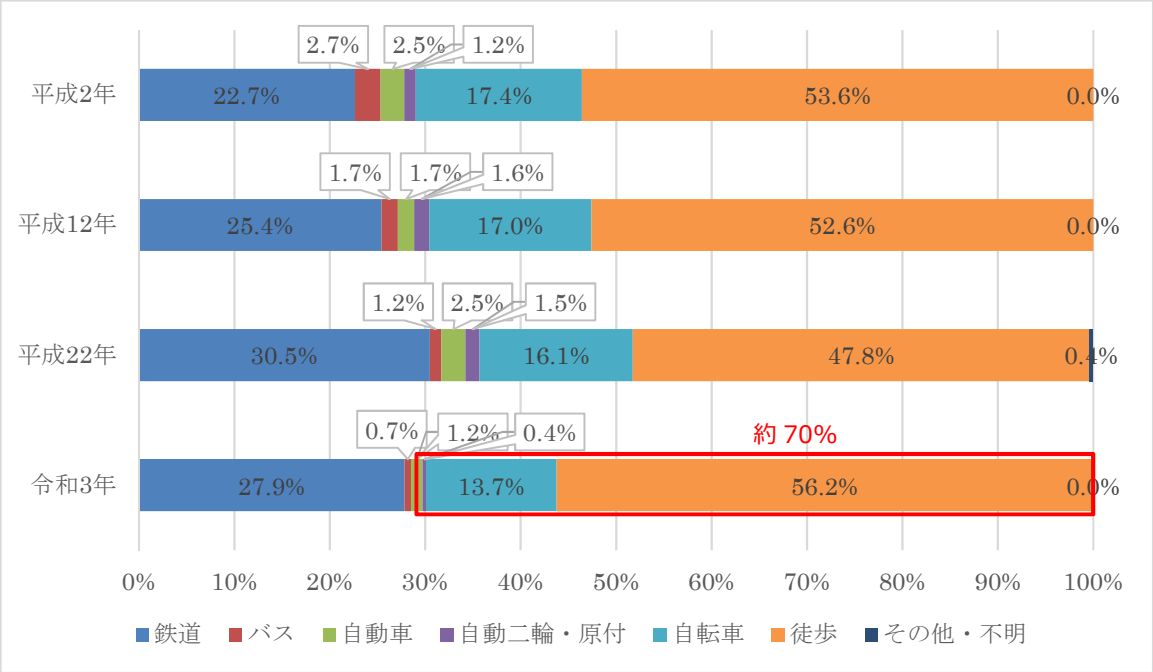
(R3 ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査より)

出勤目的における交通分担率の推移



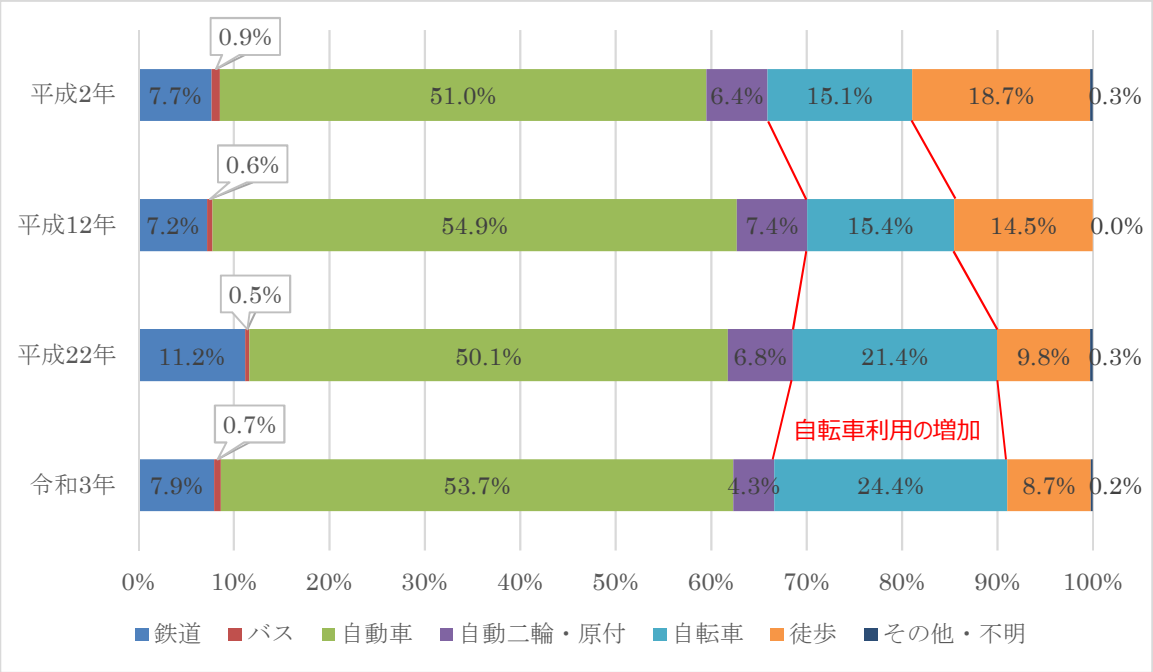
(R3 ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査より)

通学目的における交通分担率の推移



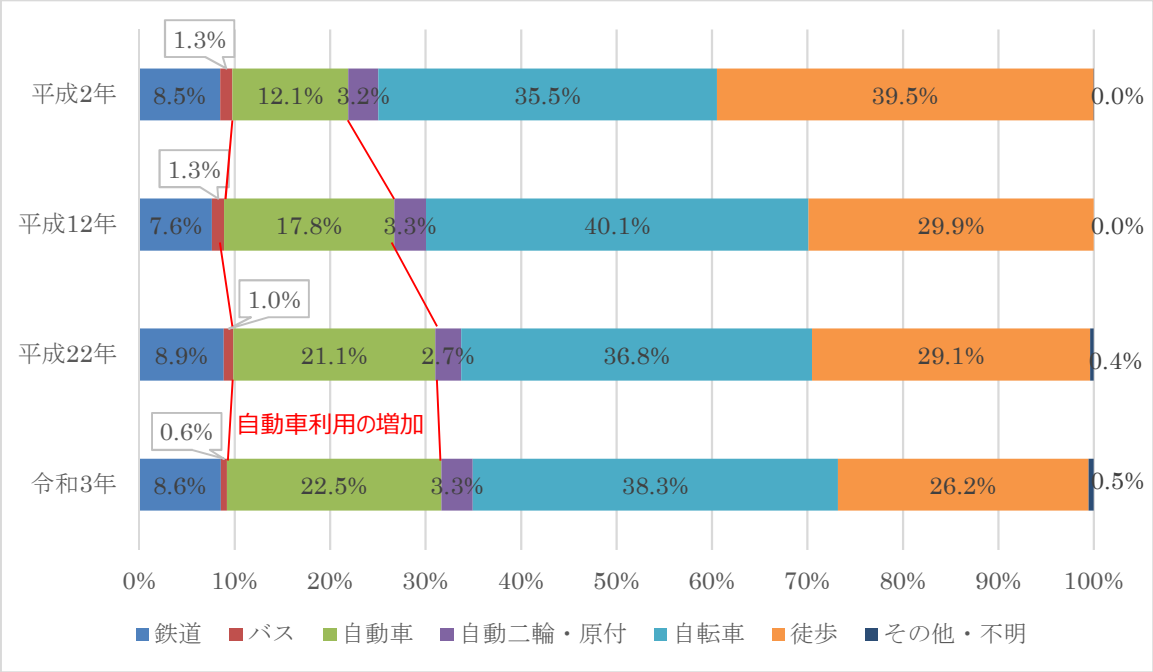
（R3 ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査より）

業務目的における交通分担率の推移



（R3 ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査より）

自由目的における交通分担率の推移



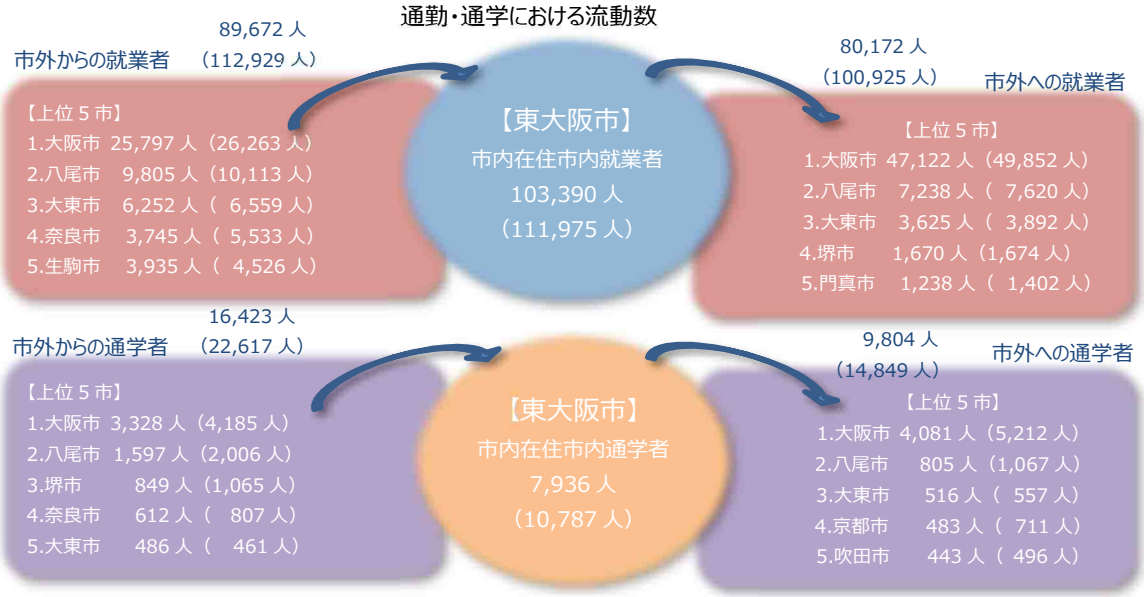
（R3 ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査より）

③通勤・通学における流動数

本市の通勤・通学の状況においては、近年、市内に居住し、市内で働く人の数は減少しており、通勤・通学における市外への流出、市外からの流入ともに減少しています。これはリモートワークの普及などワークスタイルの変化等が減少の要因であると想定されます。

通勤・通学時の交通手段について分析すると、１つの手段のみを利用する場合は、大阪府外においては流入・流出ともに、70%弱が鉄道で約 25%が自動車となっており、流入流出での差異は見られません。大阪府内の他市との流動では、流出に比べ流入での自動車利用が多くなっており、自動車移動の割合が 10%ほど高くなっています。また市内における通勤手段としては自転車が半分以上を占めています。

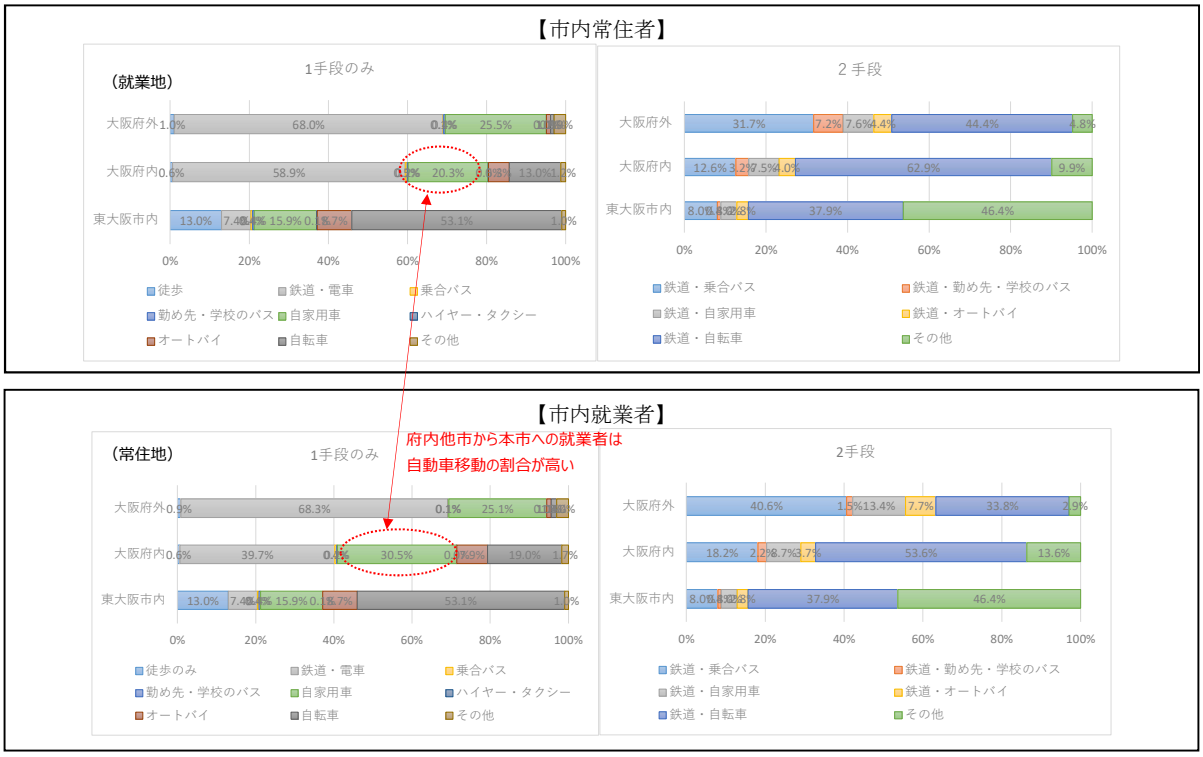
通勤・通学における流動数



（R2 国勢調査より）

※（）内は H27 データ

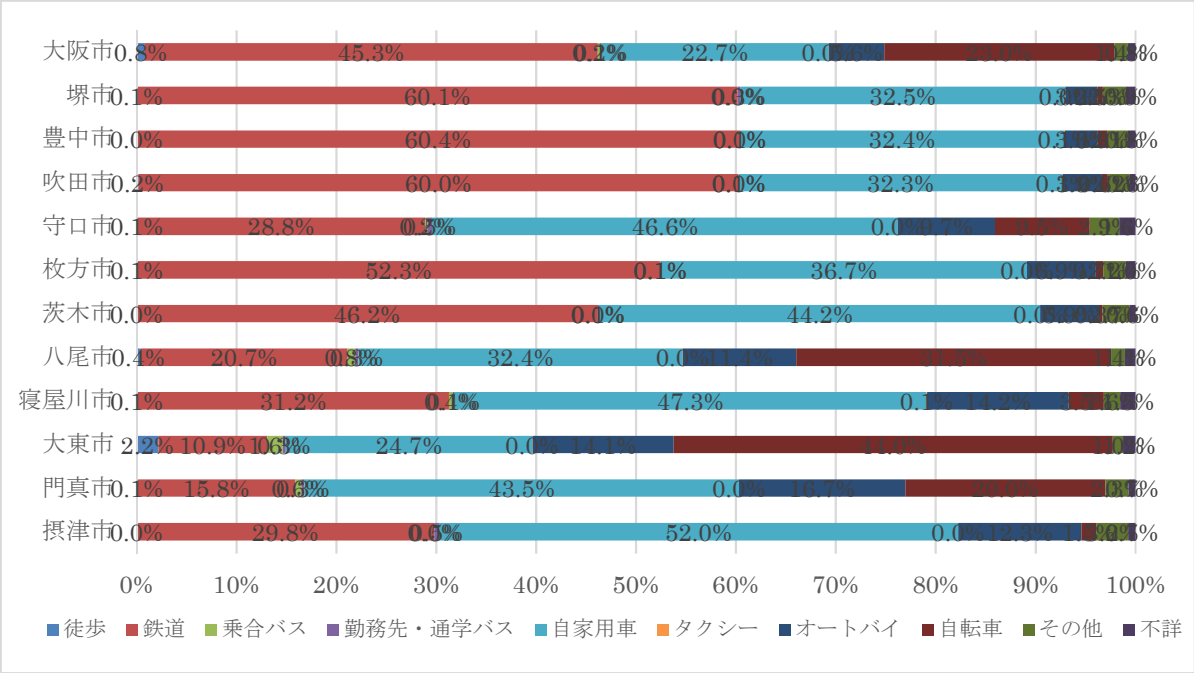
通勤・通学における移動手段割合



（R2 国勢調査より）

市町村ごとの東大阪市への通勤における交通手段割合を分析しますと、自動車利用割合が多い順に、摂津市、寝屋川市、守口市となっており、これらの市では ４５%以上が自動車を利用しています。このうち、摂津市と寝屋川市は、大阪中央環状線沿線に位置する都市であり、鉄道での移動が不便なため、自動車の利用が多いと考えられます。また隣接している市からは自転車の利用が多く、移動距離が遠くなると鉄道利用が多くなる傾向となっています。

市内就業者の常住地別通勤･通学手段割合



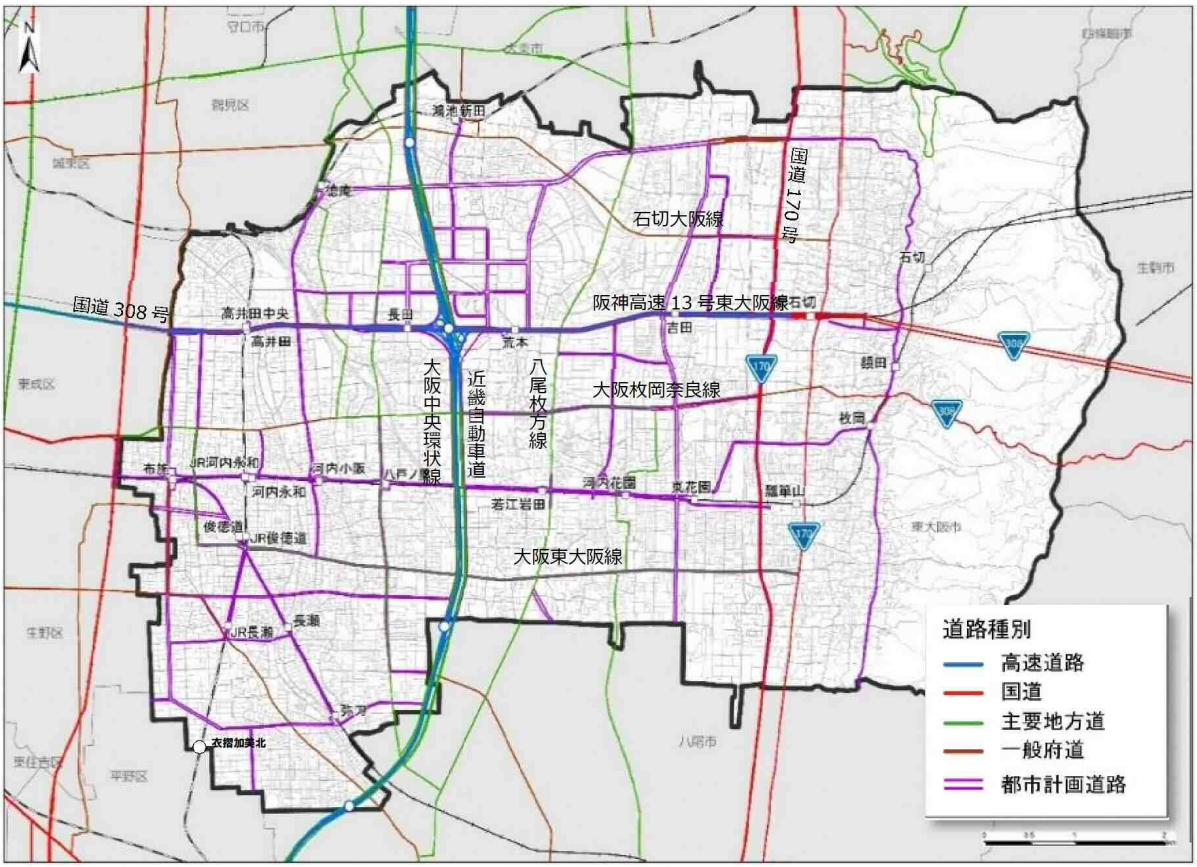
（R2 国勢調査より）

（３）道路交通の状況

①道路交通網

本市の道路網は、東西方向、南北方向に格子状に形成されており、高速道路は、市のほぼ中央部を、南北に近畿自動車道が、東西に阪神高速 13 号東大阪線が整備され、東大阪 JCT で両路線が接続しています。一般国道は、市の東部を南北方向に大阪外環状線が、市のほぼ中央を東西方向に築港枚岡線が位置しています。これらを補完する形で府道等が整備されており、東西方向では大阪東大阪線、石切大阪線、大阪枚岡奈良線が、南北方向では大阪中央環状線、八尾枚方線等が整備されています。

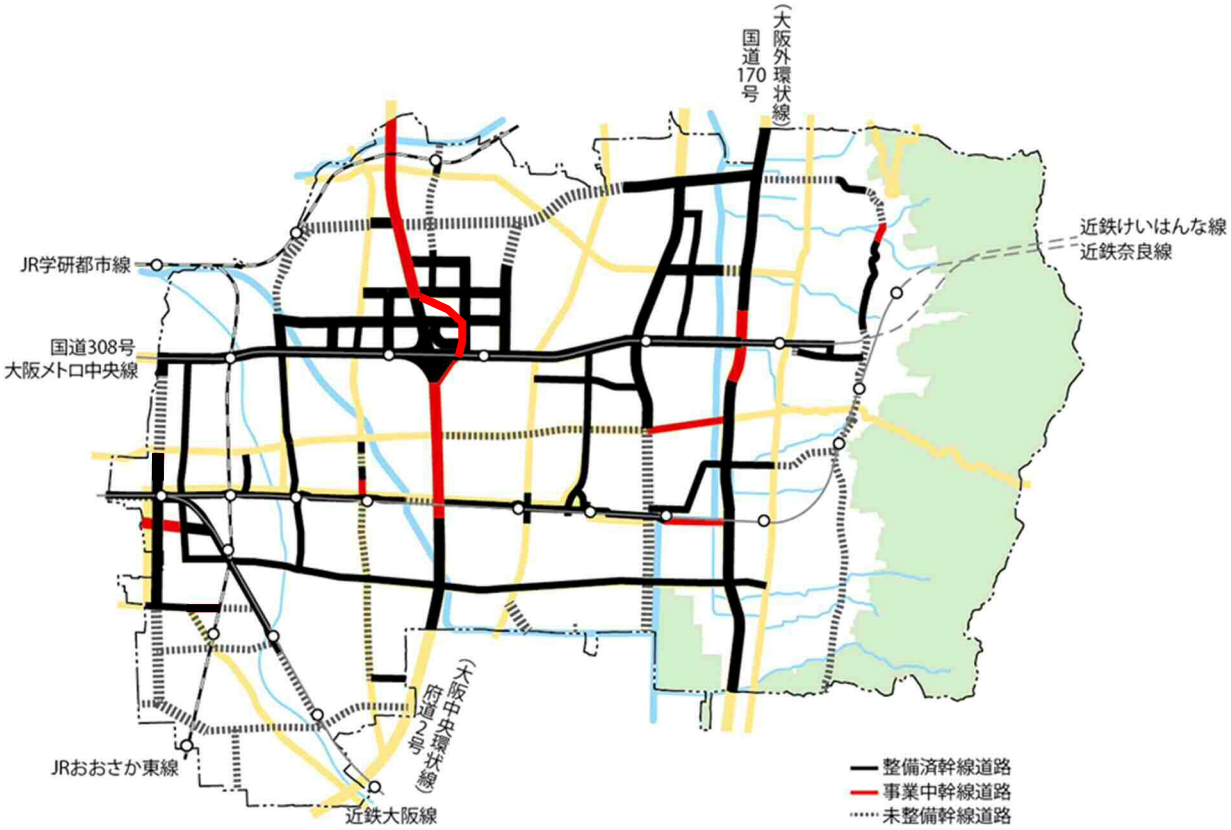
東大阪市の道路網



②都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は東西南北の格子状に計画されていますが、一部未整備であり、様々な箇所でミッシングリンクとなっています。

都市計画道路の整備状況

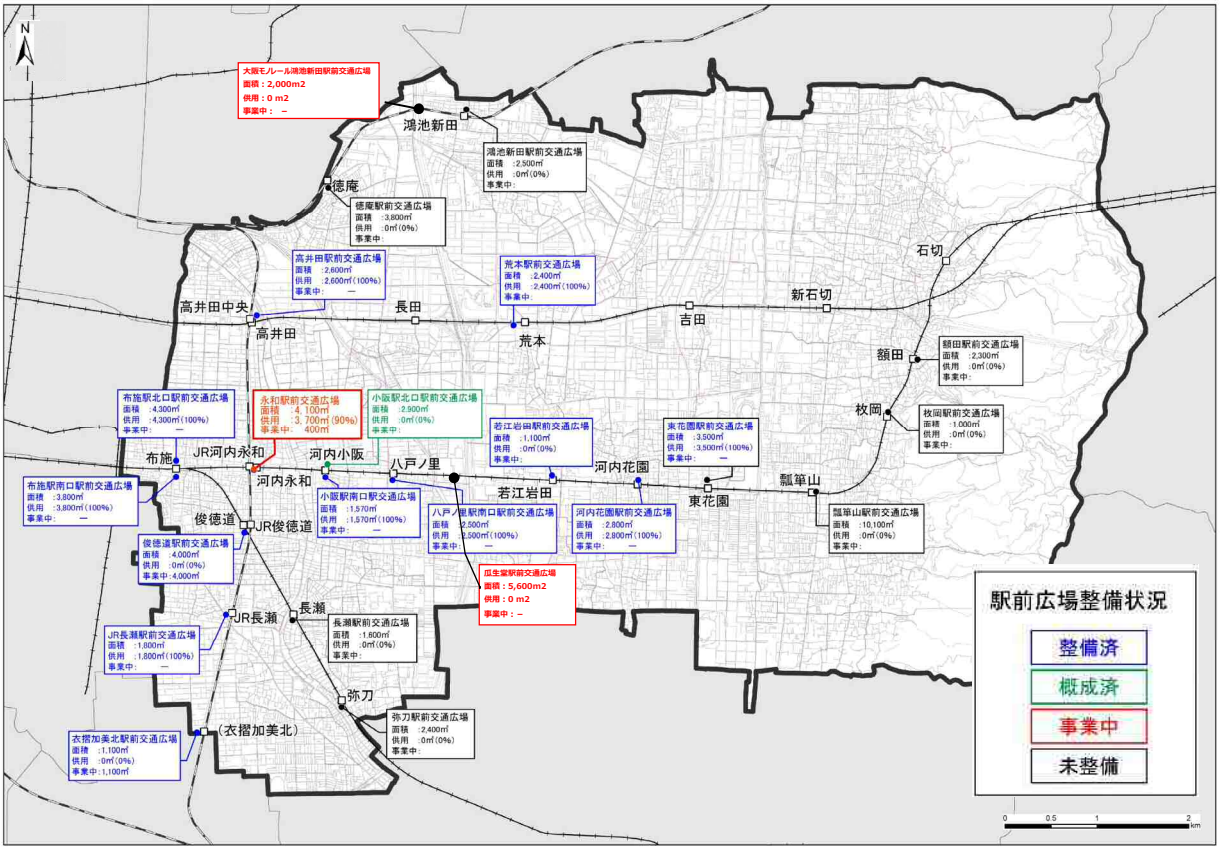


（R5 東大阪市都市計画マスタープラン（立地適正化計画）を基に作成）

③駅前交通広場の整備状況

本市で計画されている駅前交通広場は 23 箇所あり、そのうち１２箇所が整備済み、３箇所が事業中となっています。また、現在バス路線が乗り入れているにもかかわらず、交通結節点となる駅前交通広場が未整備の箇所も存在します。

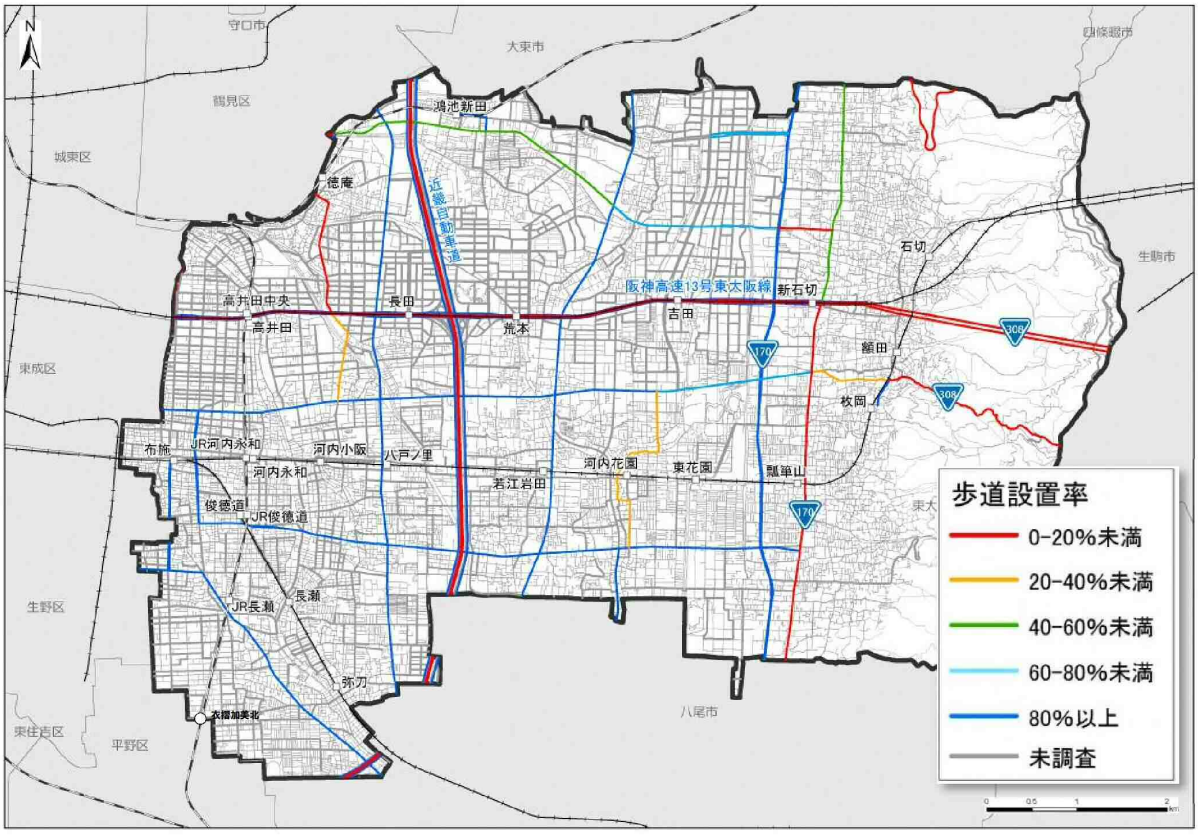
駅前交通広場の整備状況



④歩道の整備状況

一般国道、府道の歩道設置状況をみると、大阪外環状線（旧道）、石切大阪線等一部の路線を除き、歩道設置率は 80%以上となっています。

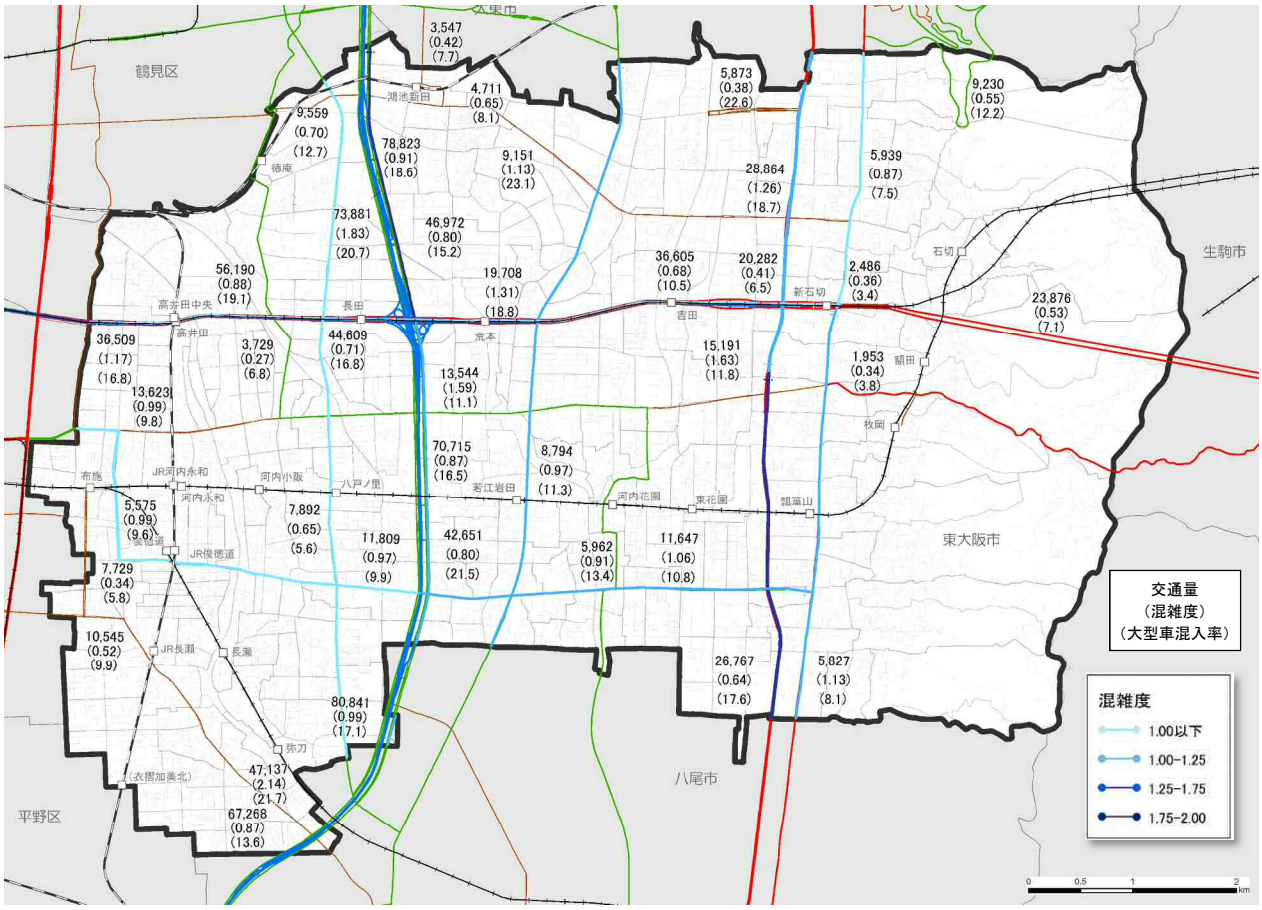
歩道の整備状況



⑤道路交通量

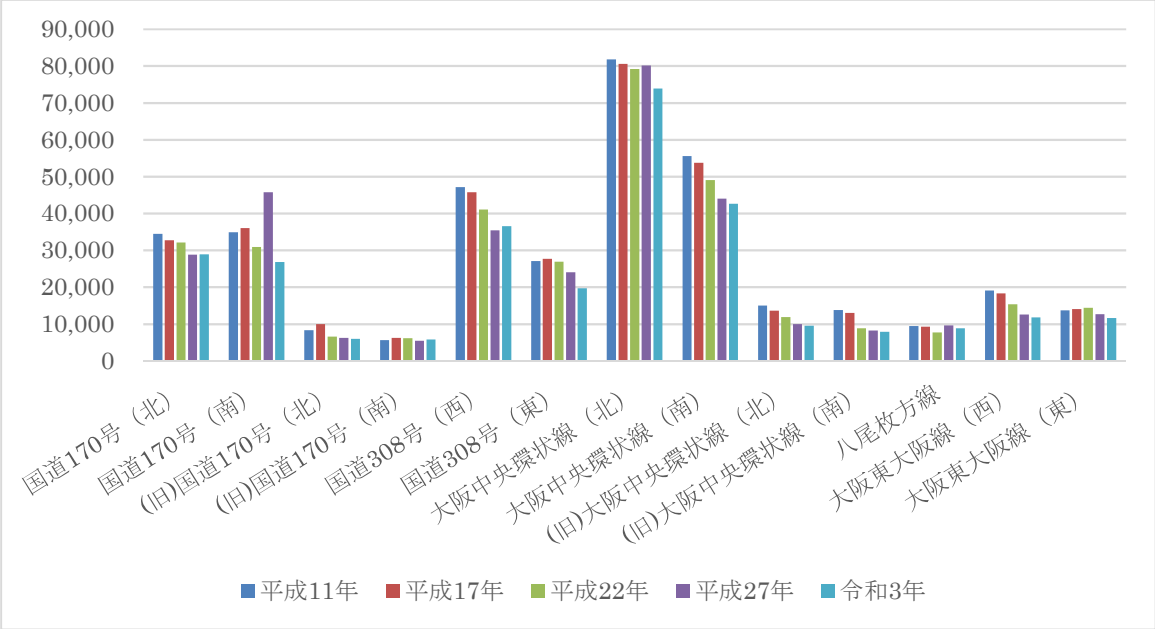
本市における主な道路の交通量および混雑度をみると、高速道路では、近畿自動車道は概ね 7～8 万台/日、阪神高速 13 号東大阪線は 2～6 万台/日となっています。一般国道では、南北方向では、大阪中央環状線が築港枚岡線以北で 7.3 万台/日（混雑度 1.83）、以南が 4.2 万台/日（混雑度 0.80）、大阪外環状線では築港枚岡線以北で 2.9 万台/日（混雑度 1.26）、以南が 2.6 万台/日（混雑度 0.64）となっています。一方、東西方向では、築港枚岡線は 2～3 万台/日となっています。府道は、概ね 1 万台/日前後の交通量となっています。本市における主な道路の混雑度をみると、大阪中央環状線や大阪外環状線と交差する路線で 1.0 を超える区間が多くみられ、特に大阪外環状線の築港枚岡線以北、築港枚岡線の一部区間、大阪中央環状線築港枚岡線以北区間、大阪枚岡奈良線では混雑度が 1.25 以上と交通容量を大きく上回っています。大型車混入率は、南北方向では、大阪中央環状線が築港枚岡線以北で 21.7%、以南が 21.5%、大阪外環状線では 17.6%～18.7%となっています。一方、東西方向では、築港枚岡線は 16.8%～18.8%となっています。

主要道路の交通量



（R3 道路交通センサスより）

主要道路の交通量

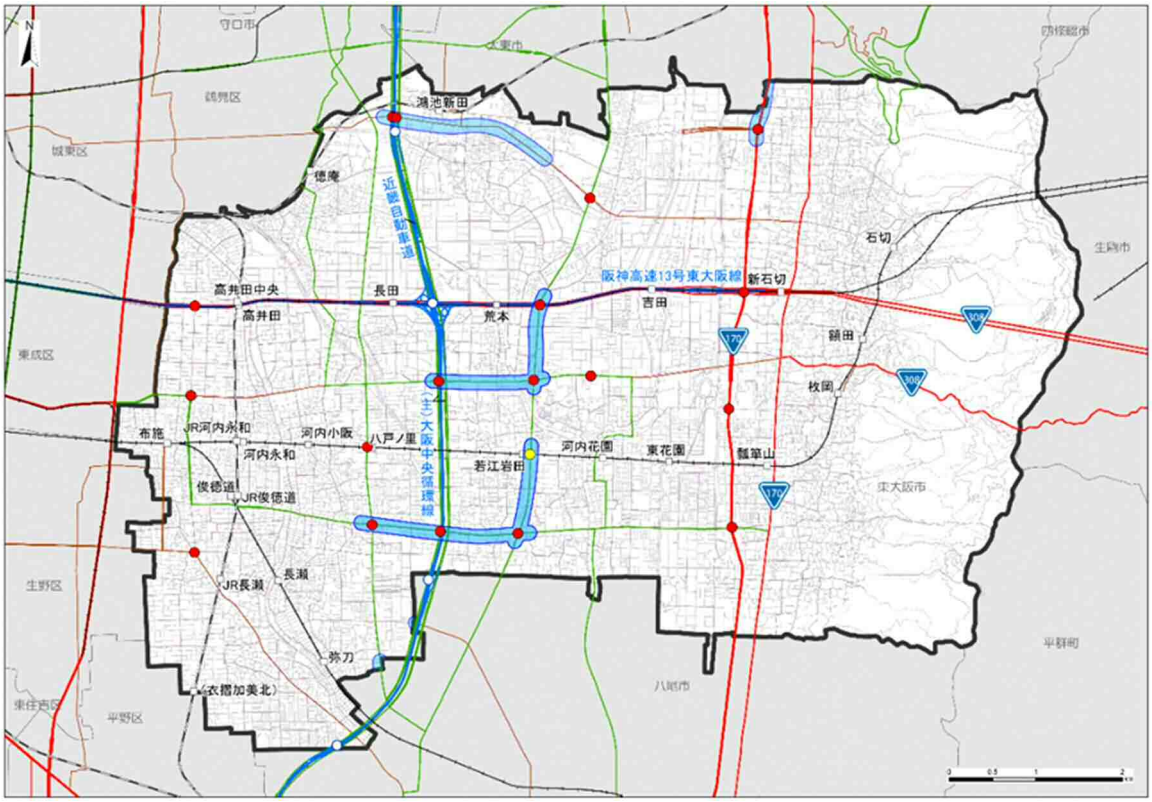


（R3 道路交通センサスより）

⑥主要渋滞箇所

京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会において、主要渋滞箇所・区間として、大阪外環状線、築港枚岡線、大阪中央環状線のほか、市内各地が指定されています。

主要渋滞箇所

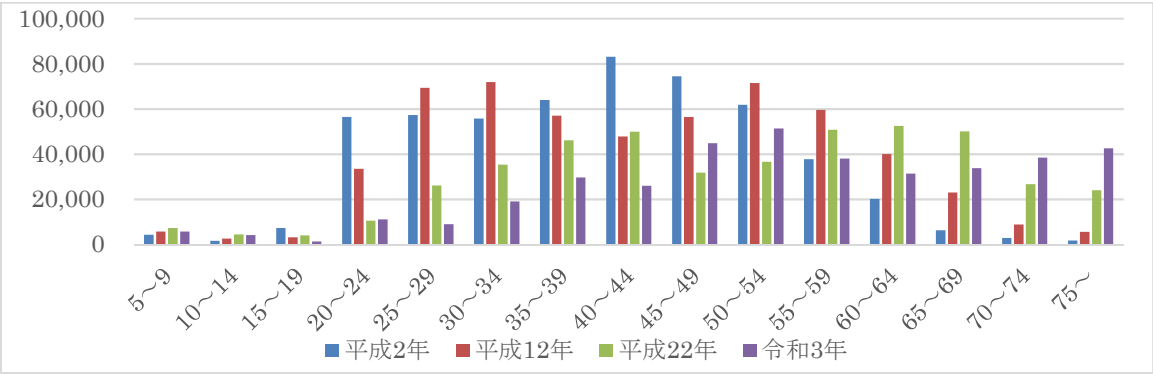


（京阪神圏ボトルネック対策協議会より(H29 年時点)）

⑦自動車の利用状況

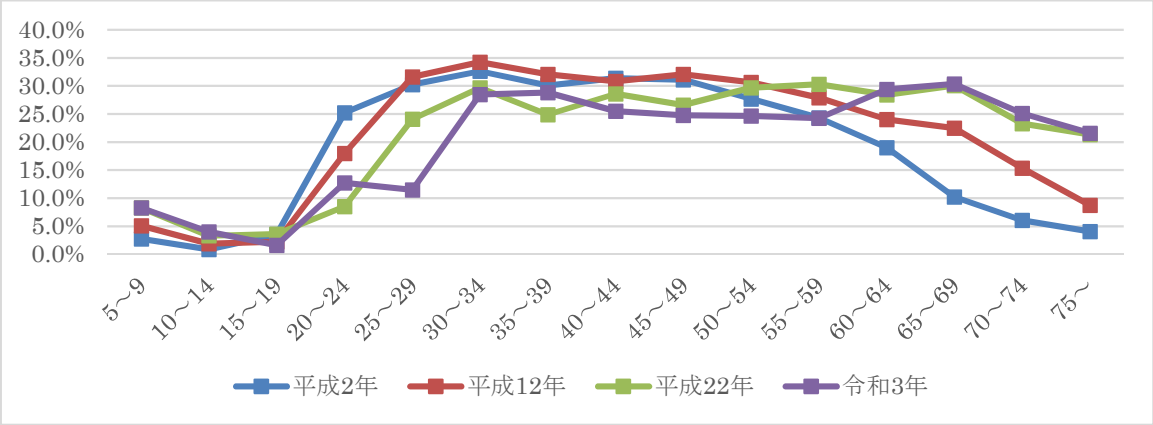
自動車の利用状況を分析すると、トリップ数は 70 歳以上で、分担率は 60 歳以上でそれぞれ増加しており、高齢者の自動車移動が多いことがわかります。また目的別では業務目的での移動は減少している一方、自由目的や出勤目的での移動はほぼ横ばいとなっています。

年齢別自動車トリップ数の推移



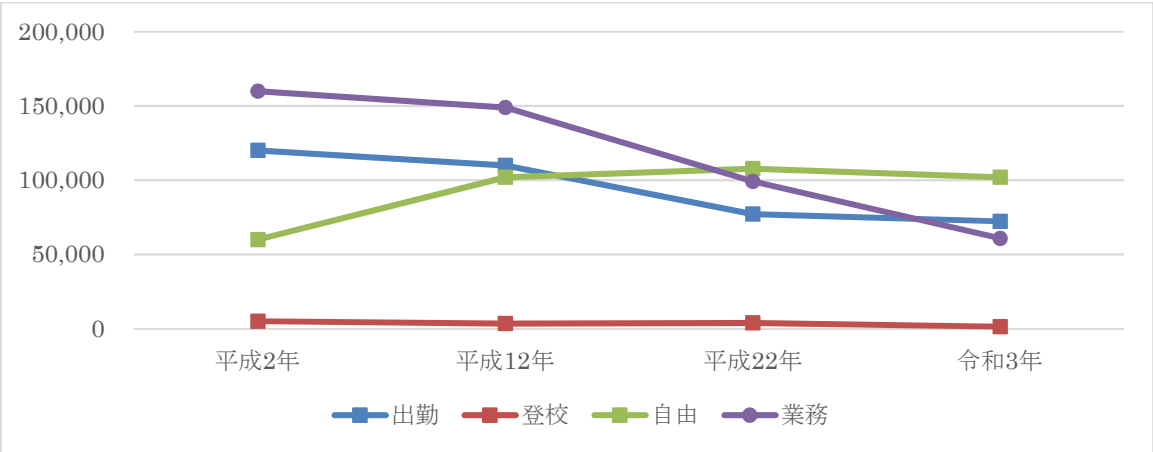
（R3 ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査より）

年齢別自動車分担率の推移



（R3 ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査より）

目的別自動車トリップ数の推移

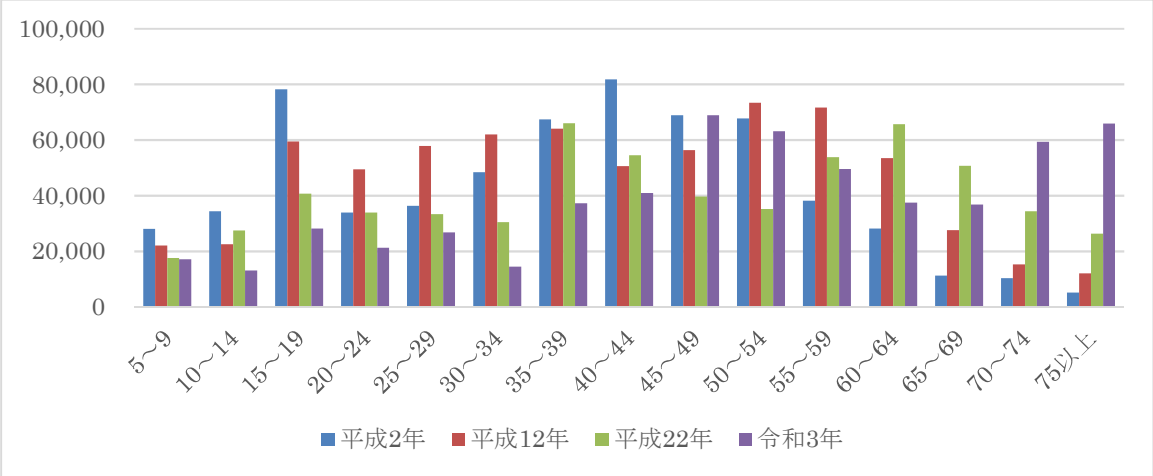


（R3 パーソントリップ調査より）

⑧自転車の利用状況

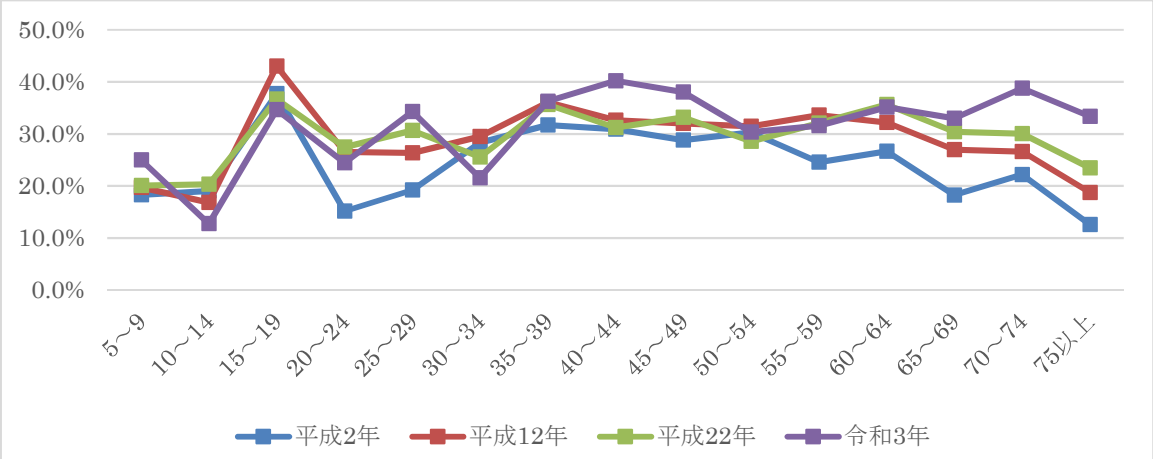
自転車の利用状況を分析すると、７０歳以上の高齢者において、トリップ数・交通分担率ともに増加していることから、高齢者の自転車利用率が高くなっています。また、総事故件数が減少傾向にあるのに対し、自転車の事故はあまり減少していないことがわかります。

目的別自転車トリップ数の推移



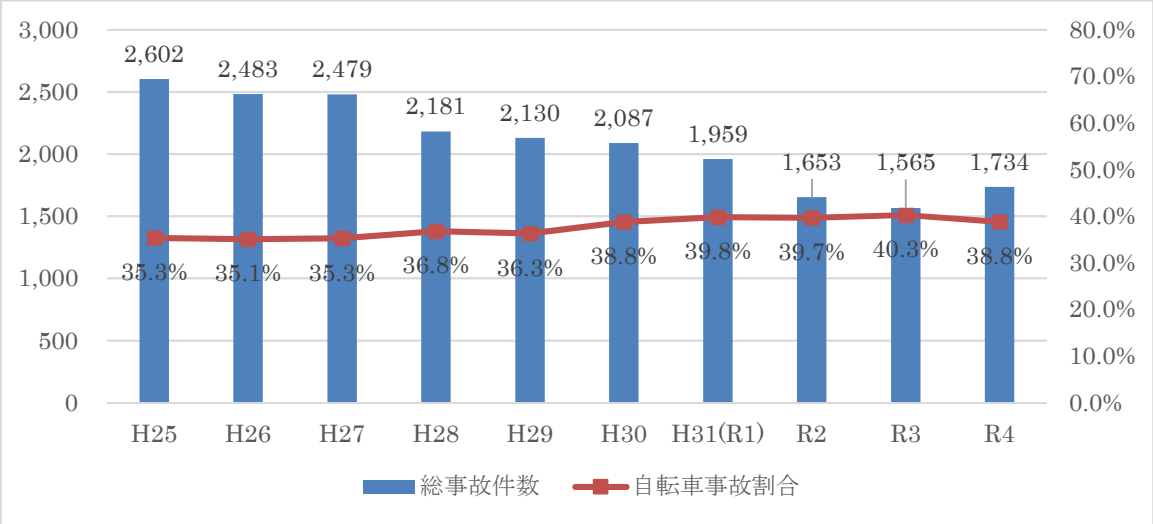
（R3 パーソントリップ調査より）

年齢別自転車分担率の推移



（R3 パーソントリップ調査より）

事故件数と自転車事故の推移



（大阪府警資料より）

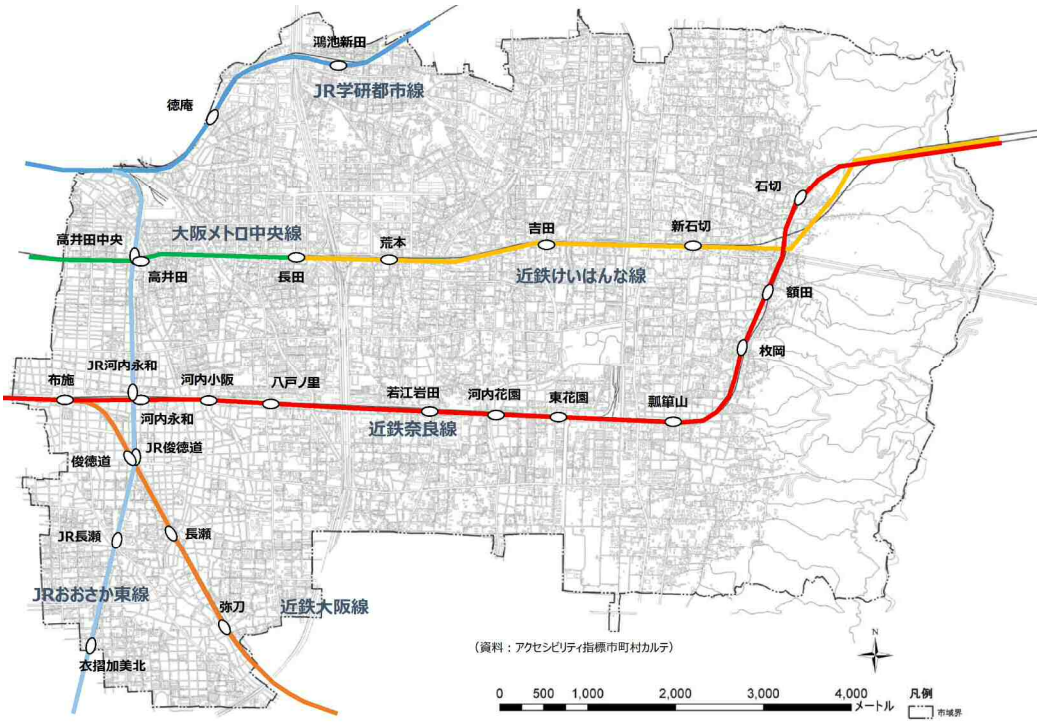
（4）公共交通の状況

①鉄道

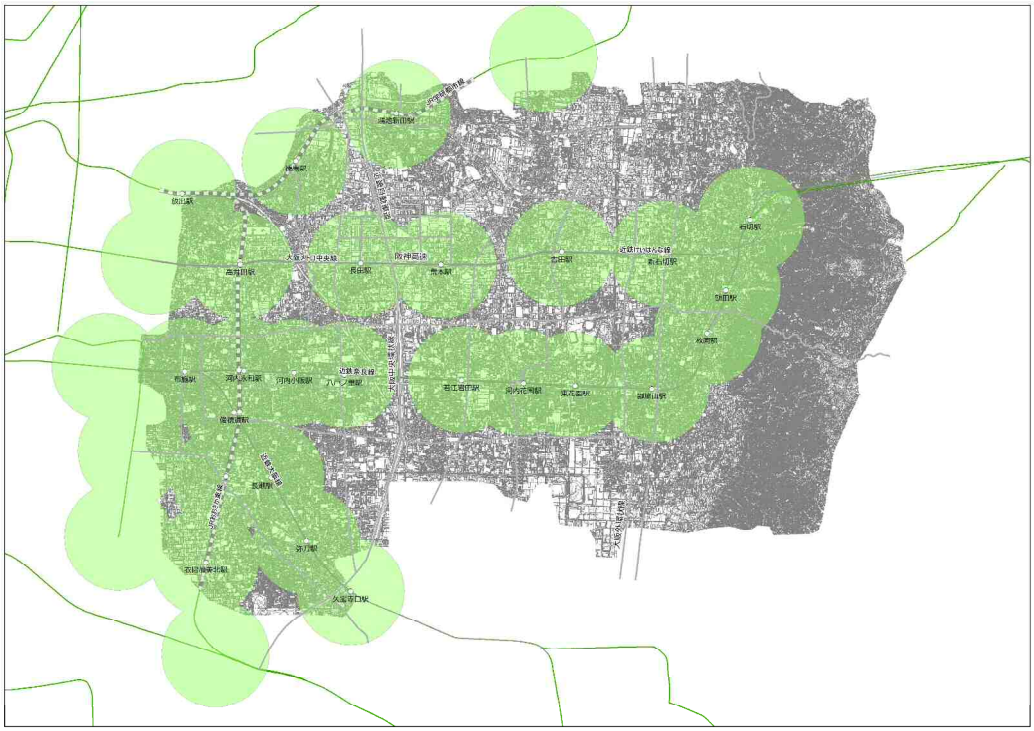
本市では JR 学研都市線、JR おおさか東線、近鉄奈良線、近鉄大阪線、近鉄けいはんな線、大阪メトロ中央線の６路線が運行しており、市内の駅数は 26 駅です。本市の鉄道網は東西に発達しており、大阪市や奈良方面へのアクセスが非常に便利ですが、南北の鉄道は西部地域を縦断するおおさか東線が唯一の路線となっています。

全国平均と比べ、可住地面積あたりの駅数は多く、鉄道駅徒歩圏域(800m)内の人口カバー率は約 70.8%となっています。

東大阪市の鉄道網

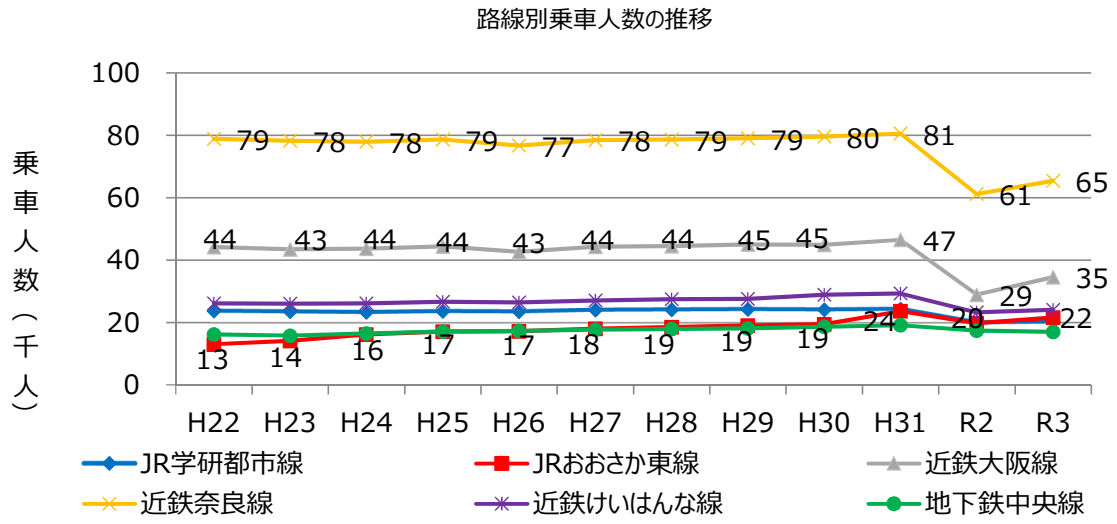


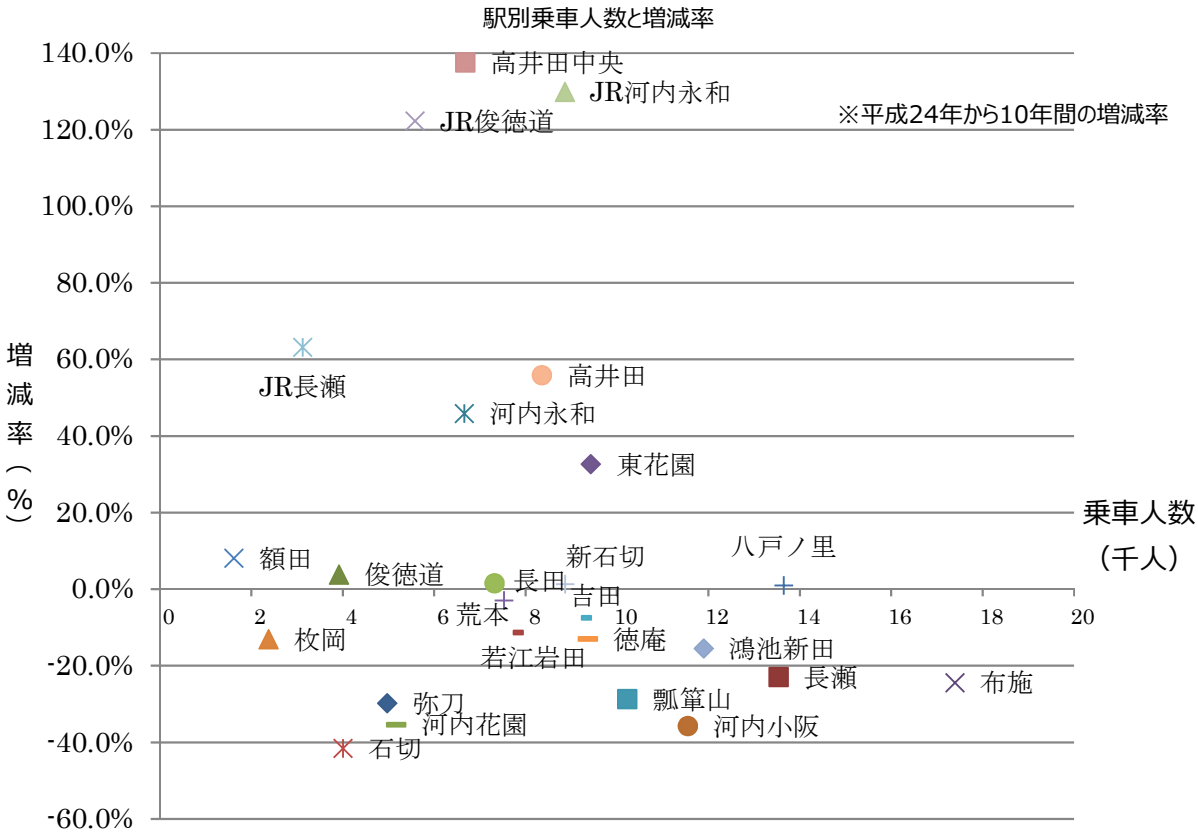
鉄道駅徒歩圏域(800m)



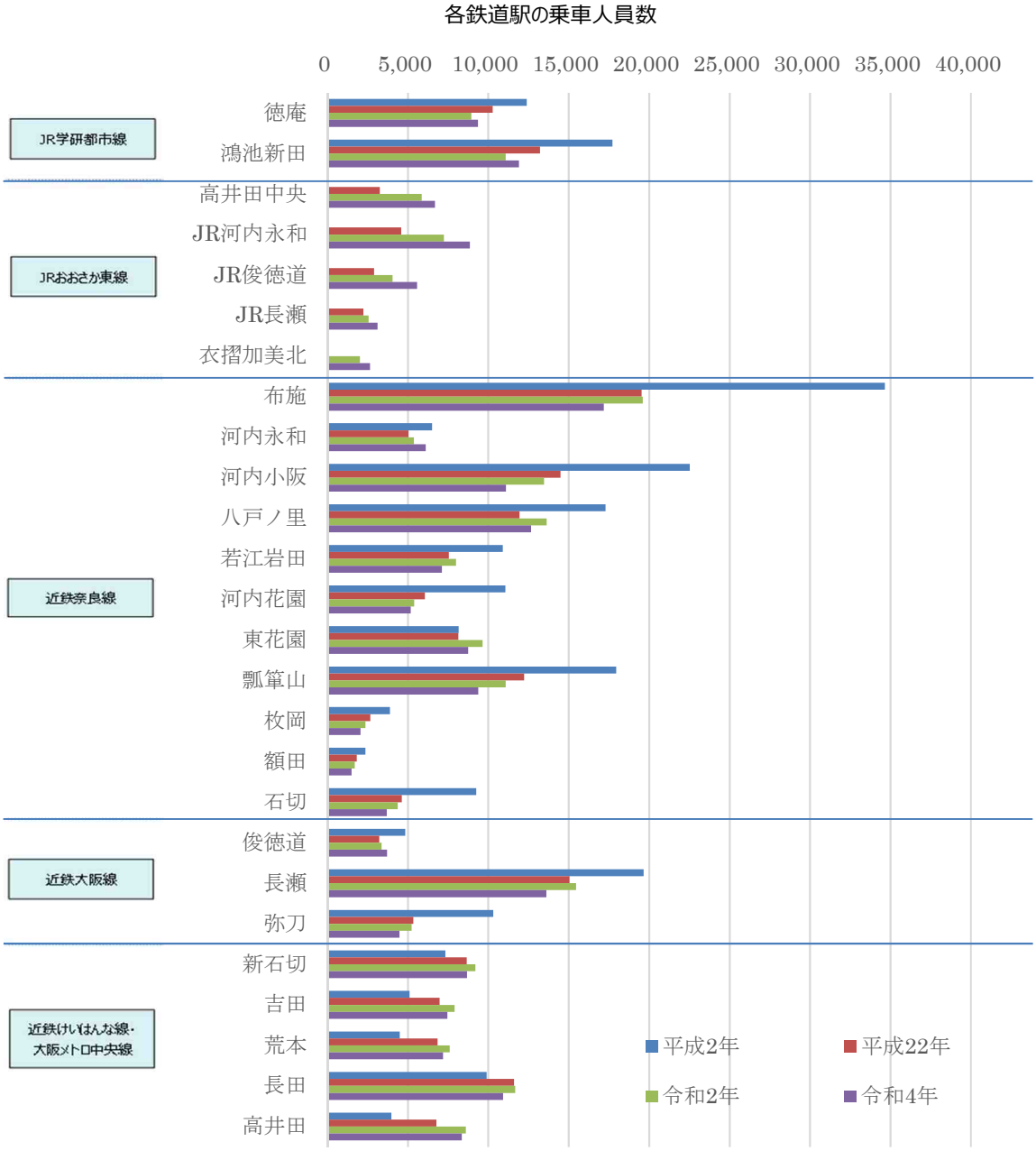
本市の鉄道路線別の乗車人数の推移を分析すると、どの路線もコロナ禍の令和２（2020）年までの間は、乗車人数が微増または横ばいで推移してきました。しかし、令和２（2020）年にコロナ禍で移動が制限されたことにより、市内の全ての路線が大きな影響を受けたことが分かります。特に近鉄奈良線、近鉄大阪線においては、乗車人数が２万人ほど減少しています。一方、JR おおさか東線は、平成 20（2008）年に放出駅から久宝寺駅までの間が開業し、さらに平成 31（2019）年に新大阪まで全線開業したことにより利用者が急増しました。その後、令和５(2023)年に大阪駅まで延伸されました。駅別の乗車人数増減率を見ると、JR おおさか東線の各駅が軒並み上位にきています。

全体的な傾向として、乗車人数の多い駅ほど減少傾向が顕著となっています。





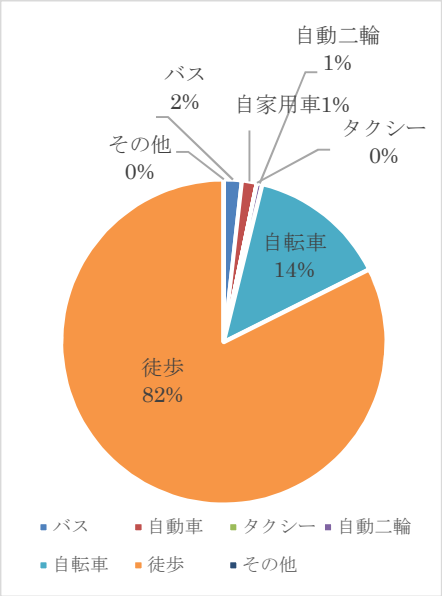
（東大阪市統計書より）


各鉄道駅の乗車人員数
0
5,000
10,000
15,000
20,000
25,000
30,000
35,000
40,000
JR学研都市線
徳庵
鴻池新田
JRおおさか東線
高井田中央
JR河内永和
JR俊徳道
JR長瀬
衣摺加美北
近鉄奈良線
布施
河内永和
河内小阪
八戸ノ里
若江岩田
河内花園
東花園
瓢箪山
枚岡
額田
石切
近鉄大阪線
俊徳道
長瀬
弥刀
近鉄けいはんな線・大阪メトロ中央線
新石切
吉田
荒本
長田
高井田
平成2年
平成22年
令和2年
令和4年

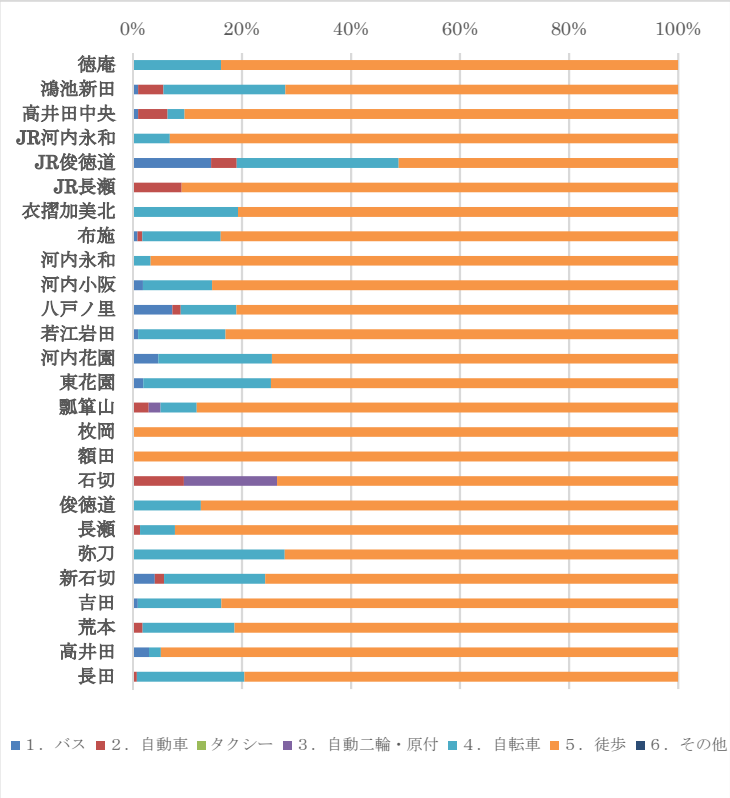
（大阪府統計書より）

鉄道駅の端末交通手段を分析すると、徒歩および自転車利用が全体の約 95%を占めており、そのうち徒歩が約 82%です。駅別の端末交通手段を見ると、瓢箪山駅、枚岡駅、額田駅、石切駅などの山麓部に位置する駅では、徒歩に加え、自動二輪・原付、自動車の利用が見られます。一方で徒歩の割合が最も低い JR 俊徳道駅では自転車利用が多く、バスの利用も他の駅と比べて最も高い傾向にあります。

鉄道駅端末移動手段割合



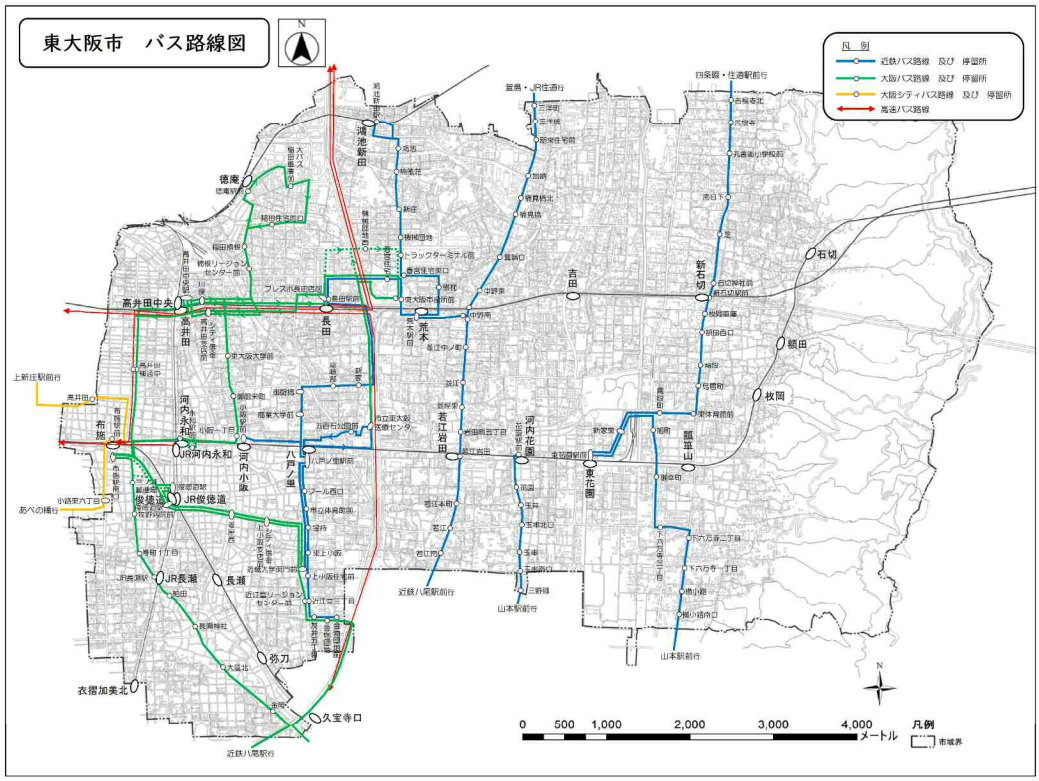
駅別端末移動手段割合



②路線バス

本市の路線バスは、鉄道網を補完するように南北方向に路線が形成されており、市内で１５路線が運行しています。また、鉄道駅徒歩圏域(800m)にバス停徒歩圏域(300m)を加えると人口カバー率は約８０.４%となっています。

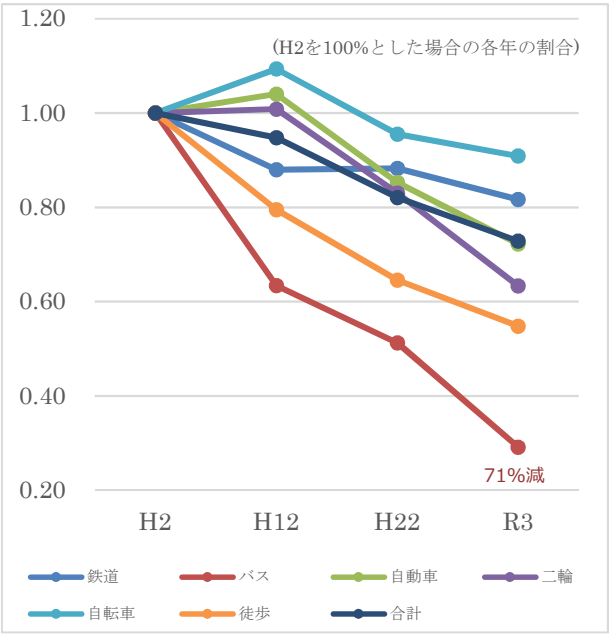
東大阪市のバス路線図



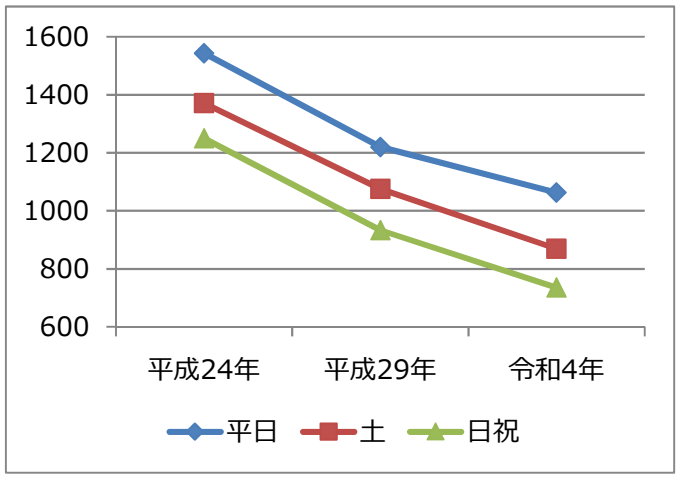
鉄道駅徒歩圏域(800m)およびバス停徒歩圏域(300m)

バスのトリップ数は年々減少しており、全体のトリップ数に比べ約 40%程度減少しています。この要因として、鉄道網の発達、自転車・電動自転車の普及や運転手不足による路線バスの減便、休廃止が挙げられます。近年の減便傾向は顕著であり、この 10 年間で運行本数は約 4 割減少しています。

交通手段別トリップの減少率



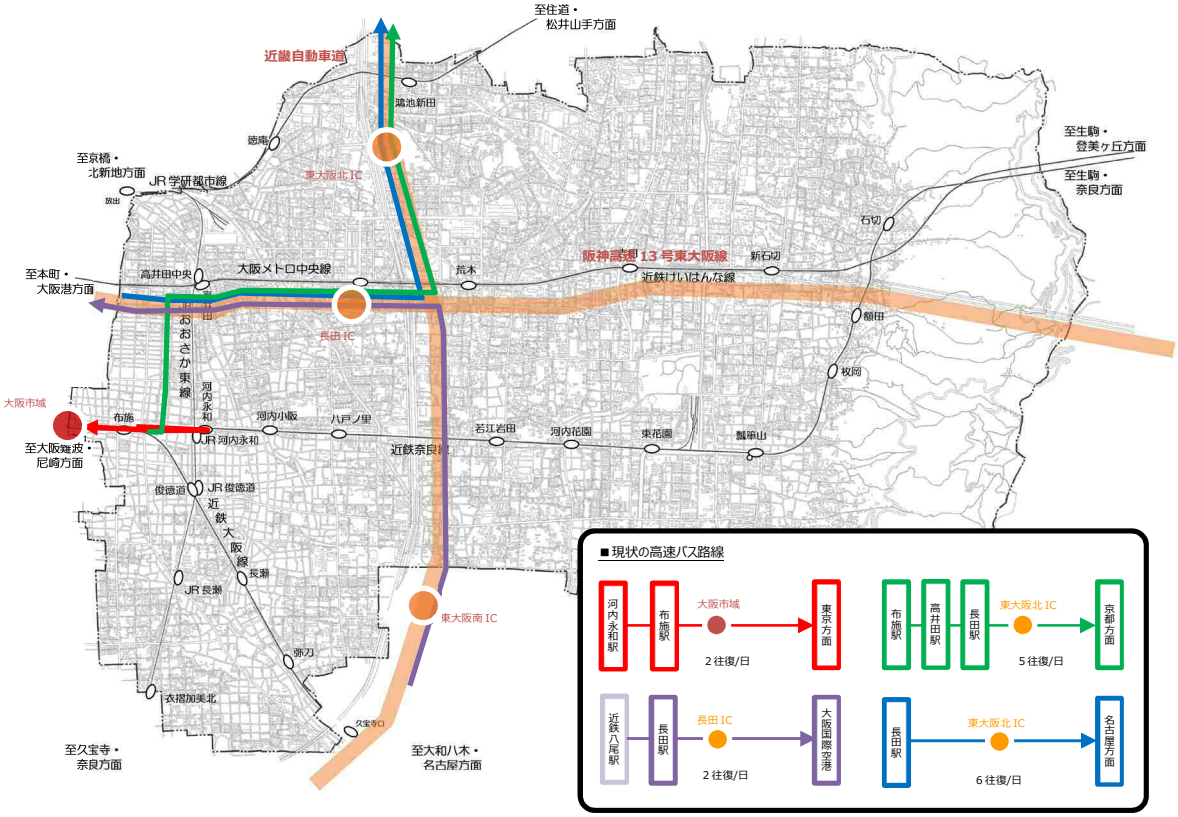
路線バス運行本数の推移



③高速バス

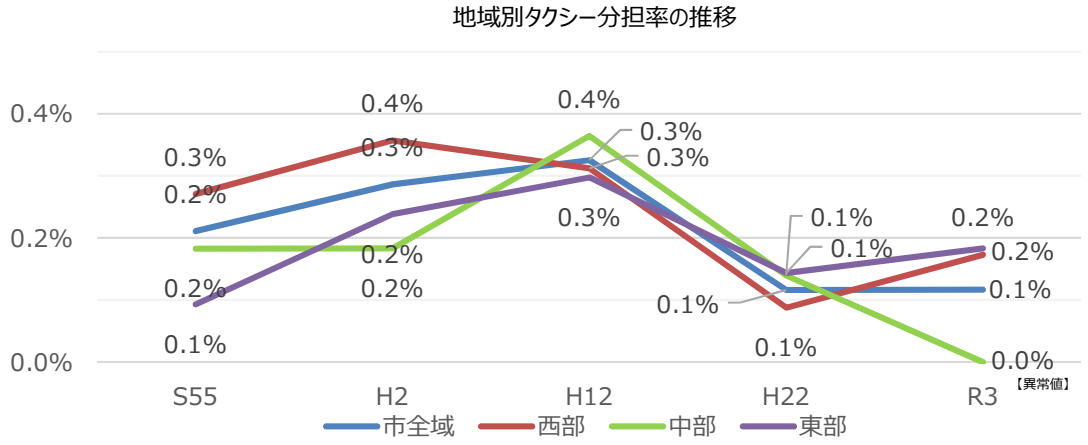
本市では、近畿自動車道、阪神高速 13 号東大阪線の高速道路網を利用し、東京都、大阪国際空港、京都駅、名古屋駅へ向かう高速バスが運行していますが、広域的な都市間移動は大阪市を経由する鉄道移動に依存しています。

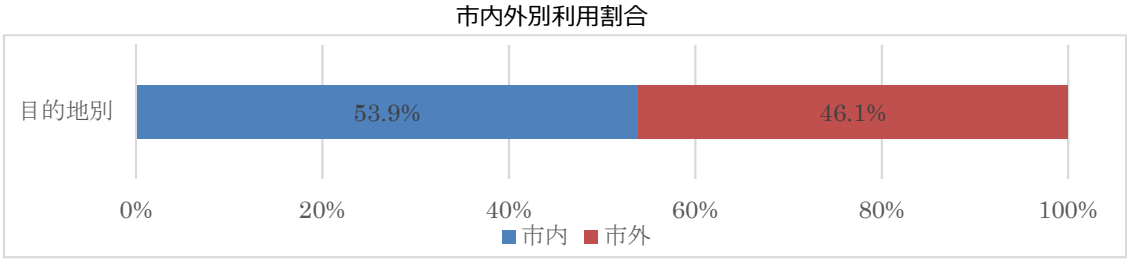
高速バスの運行状況



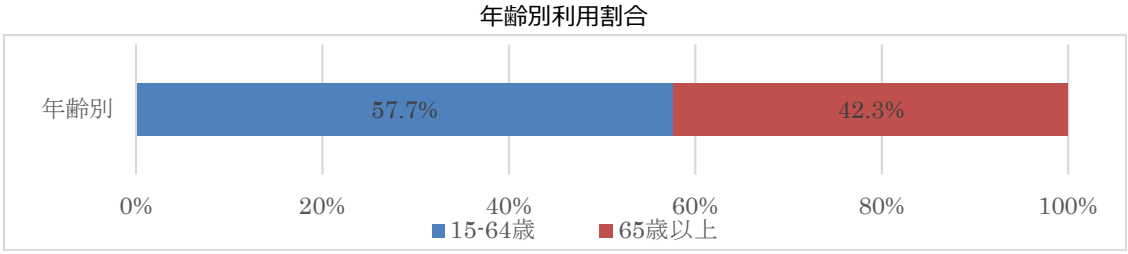
④タクシー

本市は、大阪市域交通圏に属しており、市内には２１社(令和７(2025)年３月時点)の営業所が存在しています。タクシーの利用形態については、利用者の約４割が高齢者であり、目的としては帰宅と通院の割合が多くなっています。

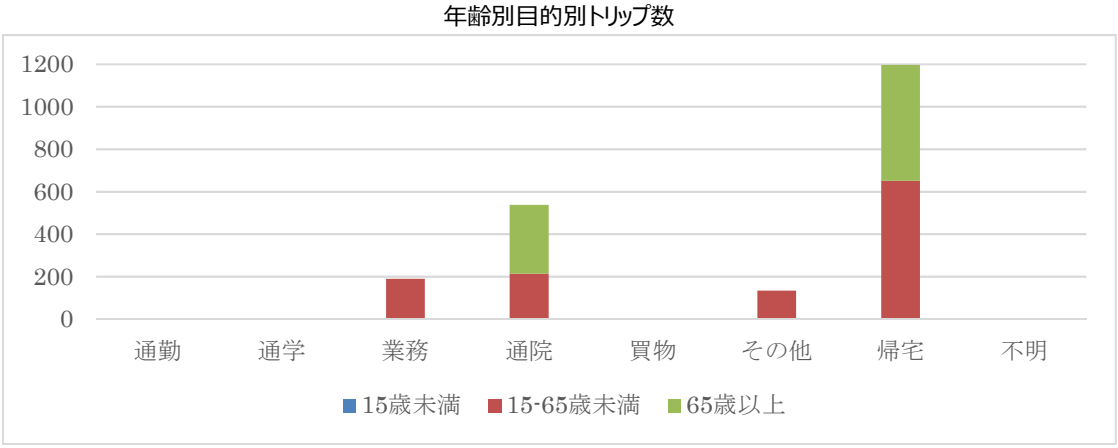




（R3 パーソントリップ調査より）

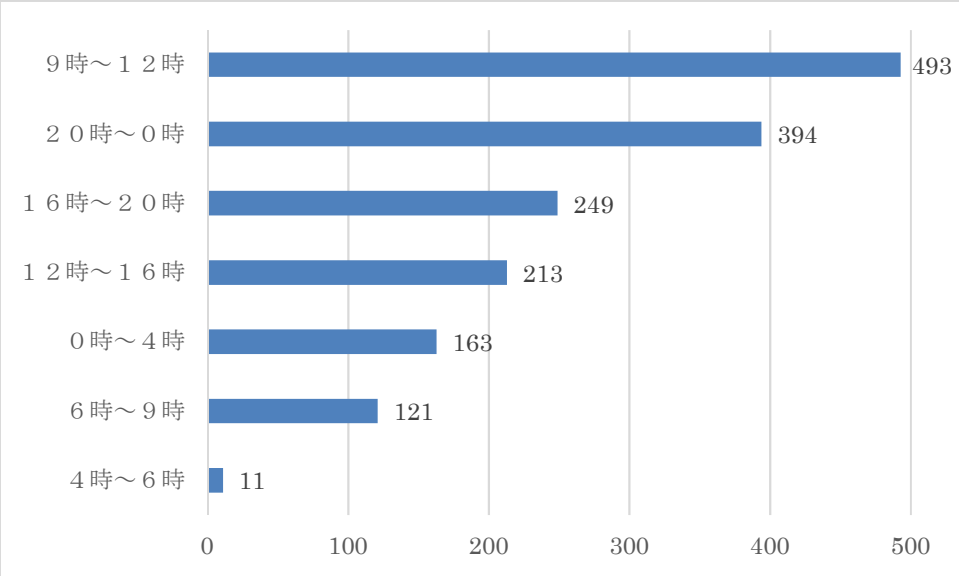


（R3 パーソントリップ調査より）



（R3 パーソントリップ調査より）

タクシーの利用状況について、令和６（2024）年１０月にLINEアンケートを実施し、調査を行いました。
市民のタクシー利用は、「９時～１２時」（４９３人）が最も高く、次いで「２０時～０時」（３９４人）、「１６時～２０時」（２４９人）となっています。



n=1,882 人（うち 238 人は未回答）

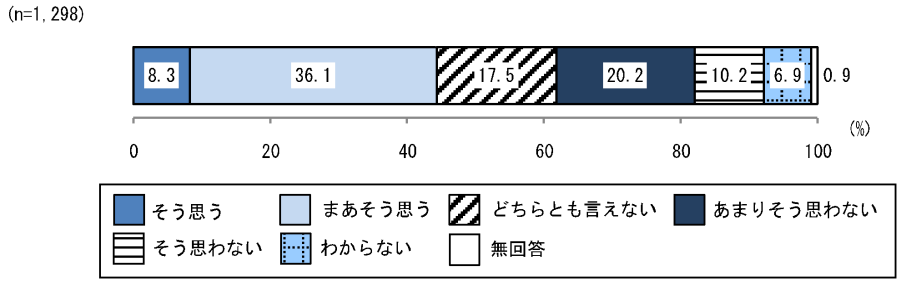
（５）市民の意見

①市政世論調査

本市で実施している市政世論調査において、本市の交通施策に対する市民満足度について調査しています。令和５（2023）年の調査によると、「本市は、安全で便利な公共交通機関（鉄道やバス、タクシーなど）や道路のあるまちづくりが進められていると思いますか。」という項目では、「そう思う」と「まあそう思う」を合わせた割合は 44.4%となっています。また、「日常の移動において、今後さらに充実してほしいものを選んでください。」という項目では、「歩行者、自転車などが安心して利用できる道路環境」が 67.5%と最も高く、市民の関心が強いことが明らかになり、更なる充実が求められます。

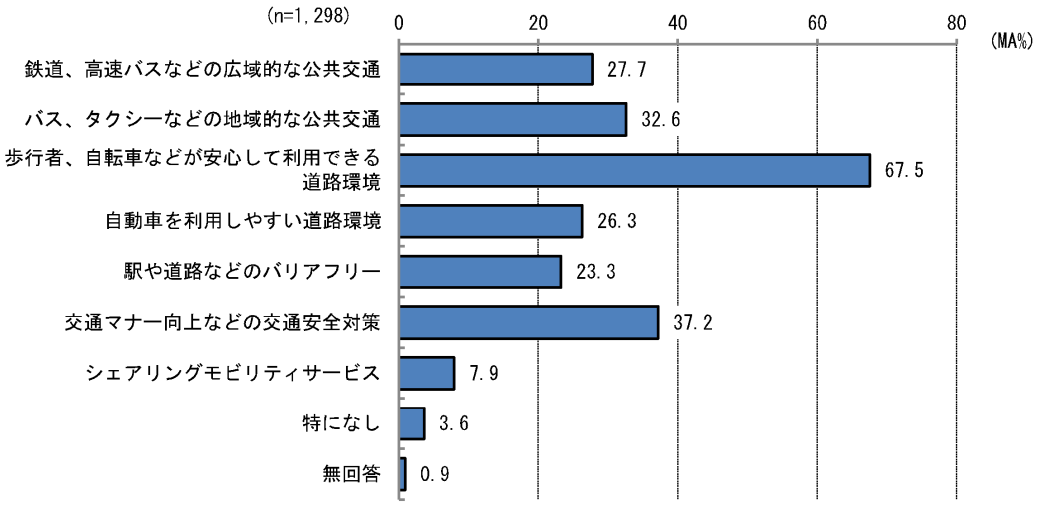
問 24　本市は、安全で便利な公共交通機関（鉄道やバス、タクシーなど）や道路のあるまちづくりが進められていると思いますか。（○は１つ）

図 4-1　安全で便利な公共交通機関や道路のあるまちづくりが進められていると思うか



問 25　日常の移動において、今後さらに充実してほしいものを選んでください。（○は３つまで）

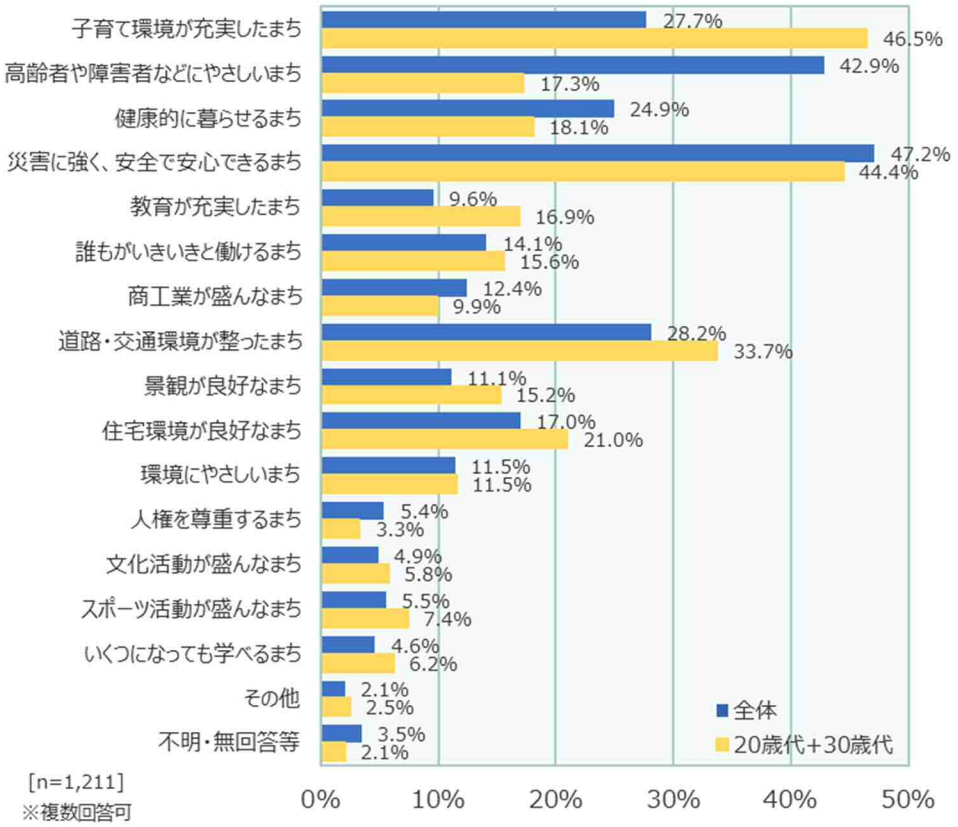
図 4-4　日常の移動において今後さらに充実してほしいもの



出典：令和５年度市政世論調査報告書

②東大阪市まちづくりアンケート

平成 30（2018）年９月に実施した「東大阪市まちづくりアンケート」において、「本市が特にどのようなまちであってほしいか」という質問に対し、「道路・交通環境が整ったまち」は全体の３番目に高くなっており、市民の期待が高い分野であることがわかりました。



出典：東大阪市第３次総合計画

（６）移動に対する意見

地域公共交通計画を策定するために設置した、交通事業者や利用者、行政等で構成される東大阪市地域公共交通活性化協議会において、東大阪市における移動に関する意見を調査しました。

鉄道については、利用者から「ホームドアが無い駅で危険を感じることがある」との意見がありました。

バスについては、事業者から「運転手不足による遅延や乗務制限への対応が課題となっている」「バスの安全運行や定時運行は道路環境の影響を受けており、結果的に乗客に不利益を与えることがある」との意見がありました。

タクシーについては、利用者から「タクシーを利用する前提で予定を組むことが難しい」との声があり、また事業者からは「タクシー乗り場が無い駅がある」や「タクシーの安全運行が道路環境の影響を受けている」との意見がありました。

	利用者（市民）	交通事業者
鉄道	・(乗降者数が多い駅で)ホームドアがない駅で危険を感じる	・鉄道利用者が減少傾向
バス	・利用したいところにバスがない	・運転手不足（遅延対策、乗務制限対策） ・バスの安全運行・定時運行は、道路環境による影響を受けており、乗客の不利益につながる
タクシー	・乗りたい時にタクシーがいない	・タクシー乗り場がない駅がある ・タクシーの安全運行は、道路環境による影響を受けている

（7）現状のまとめ

本市の現状をまとめると次のとおりになります。

<table>
<tr><th colspan="4">東大阪市の現状</th></tr>
<tr><th colspan="3">項目</th><th>主な特徴</th></tr>
<tr><td colspan="3">人口動態</td><td>・人口減少が続き、令和 32（2050）年には約 38 万人と平成 27（2015）年から 25.0%減少することが想定されている。
・高齢者人口は増加し、令和 32（2050）年の高齢化率は約 34%と想定され、今後全国平均と同様に高齢化が進む。
・人口が多い地区は、鉄道駅周辺とともに、駅からやや離れた地区や大阪外環状線以東の生駒山地山麓の傾斜地にも点在している。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">移動</td><td colspan="2">外出率</td><td>・外出率は、高齢になるにつれて低くなるが、長期的には高齢者の外出率は増加傾向にある。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">交通手段</td><td>全体</td><td>・自転車の分担率は鉄道、自動車より高く（32.2%）、大阪府下平均（22.2%）と比較しても高い水準にある。</td></tr>
<tr><td>市内</td><td>・市内移動手段は、自転車と徒歩が７3.６%を占めている。</td></tr>
<tr><td>市外</td><td>・府内在住の市内就業者の自動車通勤割合が高い。
・大阪中央環状線沿線市からの流入では自動車利用の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">道路交通</td><td colspan="2">道路網</td><td>・都市計画道路は、東西南北の格子状に計画されているが、一部未整備の箇所があり、様々な箇所でミッシングリンクとなっている。</td></tr>
<tr><td colspan="2">駅前交通広場</td><td>・都市計画決定がされている駅前交通広場（23 駅）のうち、約４割の９箇所が未整備となっている。</td></tr>
<tr><td colspan="2">交通状況</td><td>・市の中心部に流通業務市街地が形成されているため、周辺幹線道路での大型車混入率が高くなっている。
・幹線道路では慢性的に混雑度が高く、特に南北の広域幹線である大阪中央環状線の交通量が多く、混雑度が非常に高い。
・自転車の分担率が高いものの、自転車専用道路が整備されておらず、自転車交通事故割合は増加傾向にある。</td></tr>
<tr><td rowspan="6">公共交通</td><td colspan="2">鉄道</td><td>・鉄道は６路線が運行しているが、JR おおさか東線を除き、いずれも東西方向の路線となっている。
・令和２（2020）年にコロナ禍で移動が制限されたことにより、市内のどの路線においても打撃を受け、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。</td></tr>
<tr><td colspan="2">バス</td><td>・バス路線は 15 路線運行しているが、運転手不足、鉄道網の発達や自転車、電動自転車の普及によって、トリップ数、運行本数とも減少傾向となっている。
・市内から４路線、高速バスが運行している。
・運転手不足（遅延対策、乗務制限対策）
・渋滞等の道路環境がバスの安全運行・定時運行に影響を及ぼし、結果的に利用者に不利益をもたらす。</td></tr>
<tr><td colspan="2">タクシー</td><td>・市域全体としてみると、交通分担率が低い。
・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（2000）年から年々減り、コロナ禍において一時回復傾向がみられる。
・市外への移動を目的とした利用が５割を占める。
・高齢者の利用が約４割を占め、主に通院や帰宅を目的として利用されている。
・タクシーの安全運行は、道路環境による影響を受けている。</td></tr>
<tr><td colspan="2">利用圏域</td><td>・鉄道駅の徒歩圏カバー率は総人口の約 70.8%となっている。
・鉄道駅、バス停の徒歩圏カバー率は総人口の約８0.４%であるものの、加納、花園ラグビー場北側、六万寺町等でカバーされない地域が存在している。</td></tr>
<tr><td colspan="2">その他</td><td>・公共性を有する交通手段として、シェアサイクルが鉄道駅やバス停までの二次交通の役割を果たしている。</td></tr>
<tr><td colspan="3">市民意見</td><td>・「安全で便利な交通機関や道路のあるまち」に対する市民の満足度は約 44%。
（同項目に対する期待度も高い）
・「歩行者、自転車などが安心して利用できる道路環境」のさらなる充実を求める。
・（乗降者数が多い駅で）ホームドアがない駅で危険を感じる。
・ 利用したいところにバスがない。
・ 乗りたい時にタクシーがいない、タクシー乗り場がない駅がある</td></tr>
</table>

２－２．社会構造面・都市構造面からの課題

前項でまとめた現状から求められる対応について、社会構造面・都市構造面の課題として整理します。

◆将来においてもさらに進展する少子高齢化への対応
◆将来においても減少する総人口、生産年齢人口への対応
◆市東部の傾斜地における人口集積地への対応

◆将来増加すると考えられる高齢者の外出への対応
◆通勤、通学、私用等多様な移動に対する各交通手段の適正な分担
◆分担率の高い自転車移動への対応

◆都市計画道路のミッシングリンクの解消
◆市中心部の流通業務市街地から発生する大型車交通への対応
◆大阪中央環状線に集中する自動車交通の緩和
◆自転車に係る交通事故の減少

◆東西に偏った鉄道路線
◆鉄道と他の交通手段との交通結節機能の向上
◆南北の都市間移動を担うバスの再編および利用促進
◆市内各地に存在する徒歩カバー圏域外への対応

◆「安全で便利な交通機関や道路のあるまち」に対する市民の満足度は比較的高く、期待度も高い
◆「歩行者、自転車などが安心して利用できる道路環境」の充実を求める声が多い

◆鉄道利用の安全性向上
◆公共交通における担い手不足への対応
◆ニーズに対応した交通サービスの提供

【 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
- 担い手不足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網
- 集中する自動車交通
- 歩行者、自転車の安全性
- 公共交通利用者の安全性

３－１．上位計画・関連計画
３－２．めざすべき将来都市像
３－３．計画理念

３－１．上位計画・関連計画

（１）東大阪市第３次総合計画

項目	概要	
将来都市像 (基本構想)	つくる・つながる・ひびきあう　―感動創造都市　東大阪―	
分野別施策	誰もが利用しやすい交通環境づくり	
施策推進に向けた主な方針	公共交通の利便性向上	大阪モノレールの南伸に伴う整備を推進し、南北方向の公共交通を確保するとともに、駅周辺に乗継利便性を高める施設を整備するなど、公共交通を利用して市内外へ移動しやすい環境を整えます。
	安全・安心で快適な交通環境の実現	ネットワークを構築する道路や、安心して通行できる生活道路の整備を進め、安全・安心かつ快適に通行できる道路環境を実現するとともに、利用者の安全に配慮した鉄道施設の整備を促進します。
	市民生活を支える持続可能な交通システムの構築	東部の傾斜地、鉄道駅から離れた地域などの地域特性や、高齢者、障害者等の利用者特性を踏まえた、誰もが利用しやすい持続可能な交通システムを構築します。

（令和２（2020）年７月策定）

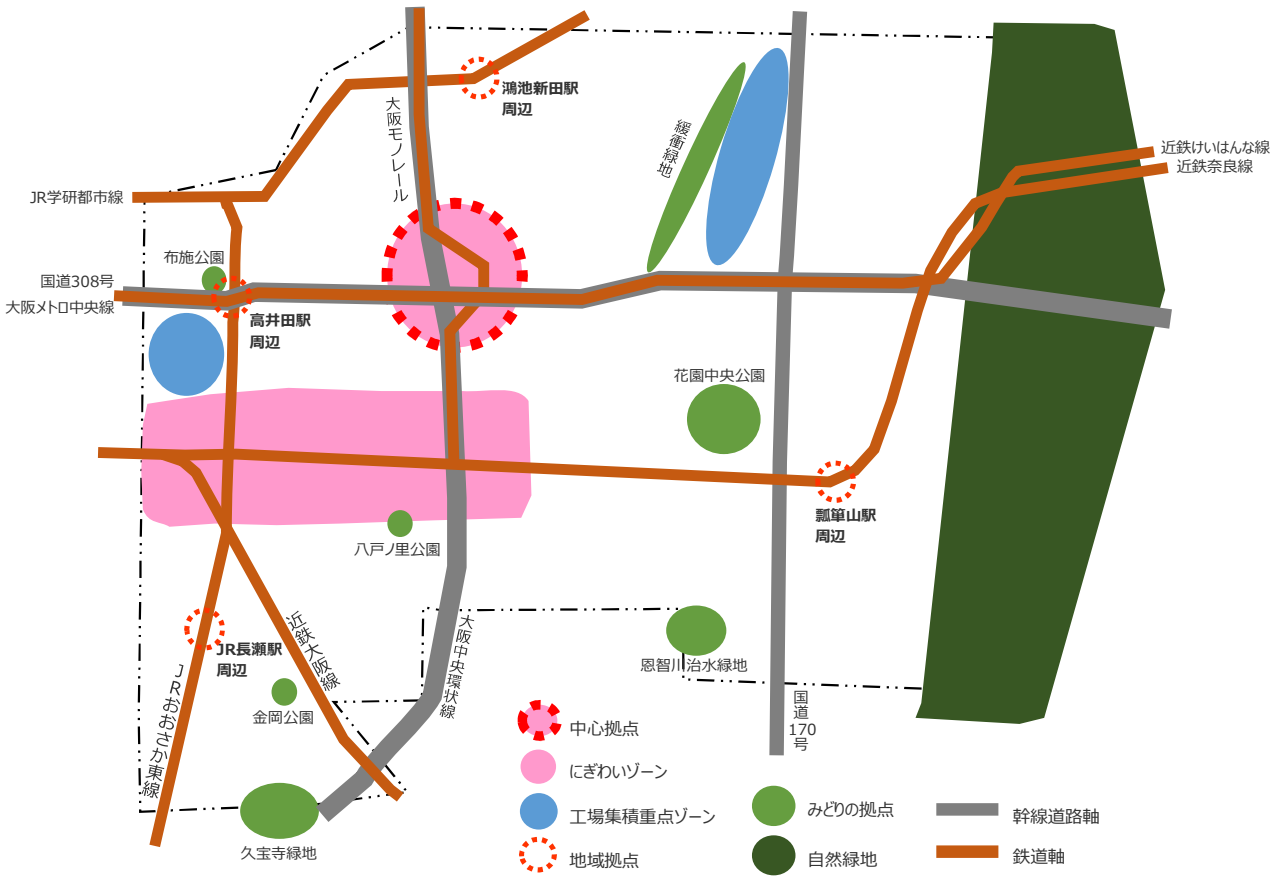


図 ４　総合計画における土地利用の方向性

（2）東大阪市都市計画マスタープラン

項目	概要（公共交通関連）	
都市づくりの基本目標	つくる・つながる・ひびきあう　―感動創造都市　東大阪―	
基本方針	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	
取り組む施策	市の中心拠点の構築	大阪モノレール南伸事業の交通施策の推進により交通利便性を向上させ、市内外からの来訪者の増加をめざします。
	利便性の高い都市交通の構築	拠点を中心とした人・モノ・情報の交流を呼び起こすために利便性の高い都市交通を構築し、拠点への交通アクセスの充実をめざします。
		鉄道駅を中心とした交通環境を整備し、安全・安心で便利な交通環境の確保をめざします。
		大阪モノレール南伸事業等の推進や公共交通を利用しやすい環境を整備し、公共交通機関の更なる利便性の向上をめざします。
		社会的・地域的ニーズに合った交通手段の確保やICTの活用による交通手段のシームレス化を図り、利便性を高めることで市民生活を支える交通システムの構築をめざします。
		ネットワーク形成を優先した幹線街路の整備を進め、道路ネットワークの機能強化およびミッシングリンクの解消をめざします。
		公共交通軸の強化や新たなモビリティなどの活用・連携による移動円滑化と回遊性の向上を図ります。

（令和５（２０２３）年３月策定）

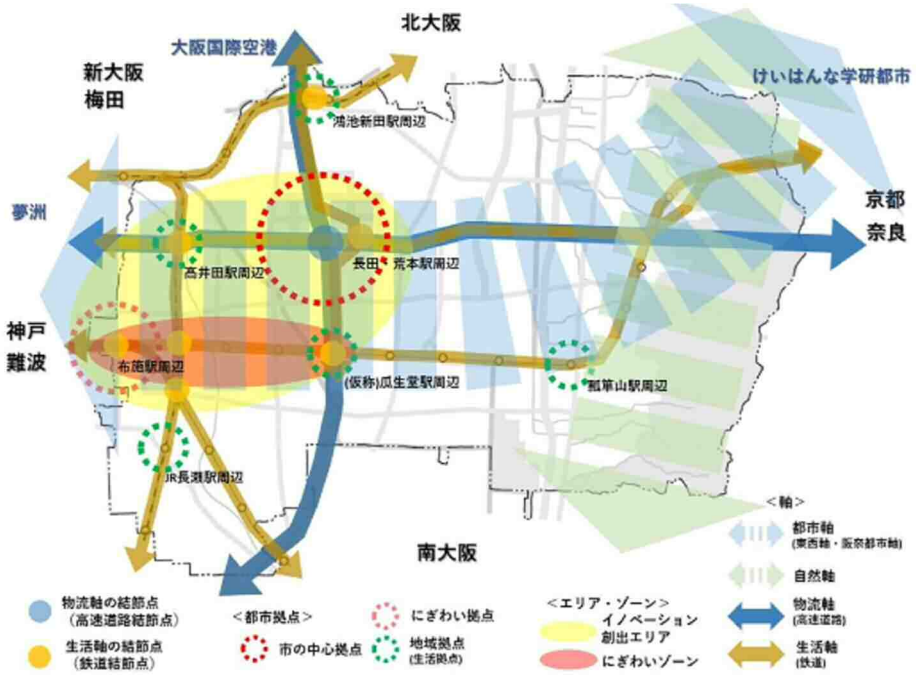


図 5　都市計画マスタープラン「東大阪市がめざす将来都市構造」

３－２．めざすべき将来都市像

本計画は、東大阪市第３次総合計画で掲げた基本構想をめざすべき将来都市像とします。

将来都市像

つくる・つながる・ひびきあう　―感動創造都市　東大阪―

３－３．計画理念

本市の都市計画マスタープランでは、将来都市像である「つくる・つながる・ひびきあう　―感動創造都市　東大阪―」を都市づくりの基本目標としています。

都市計画マスタープランで掲げる基本方針の一つである「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」 を本計画の基本理念とし、都市計画の分野において将来像の実現に寄与することをめざします。

この基本理念に基づき、総合交通戦略および地域公共交通計画に基づく施策を展開します。

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

↓

総合交通戦略
の目標

↓

総合交通戦略
の施策

↓

地域公共交通計画
の目標

↓

地域公共交通計画
の施策

４－１．東大阪市総合交通戦略中間見直しの趣旨
４－２．東大阪市総合交通戦略の目標
４－３．地域別の分析と施策目標
４－４．めざす都市交通体系の実現に向けた施策の展開

４－１．東大阪市総合交通戦略中間見直しの趣旨

東大阪市総合交通戦略(以下、本戦略)は、都市交通のめざすべき将来像を明確にし、中長期的な総合的かつ戦略的な交通施策を展開するものとして、令和元（2019）年１１月に策定しました。本戦略は策定から概ね５年が経過したことから、各施策の進捗及び成果確認を行い、上位計画や関連計画の改訂等を踏まえ、中間見直しを実施します。

４－２．東大阪市総合交通戦略の目標

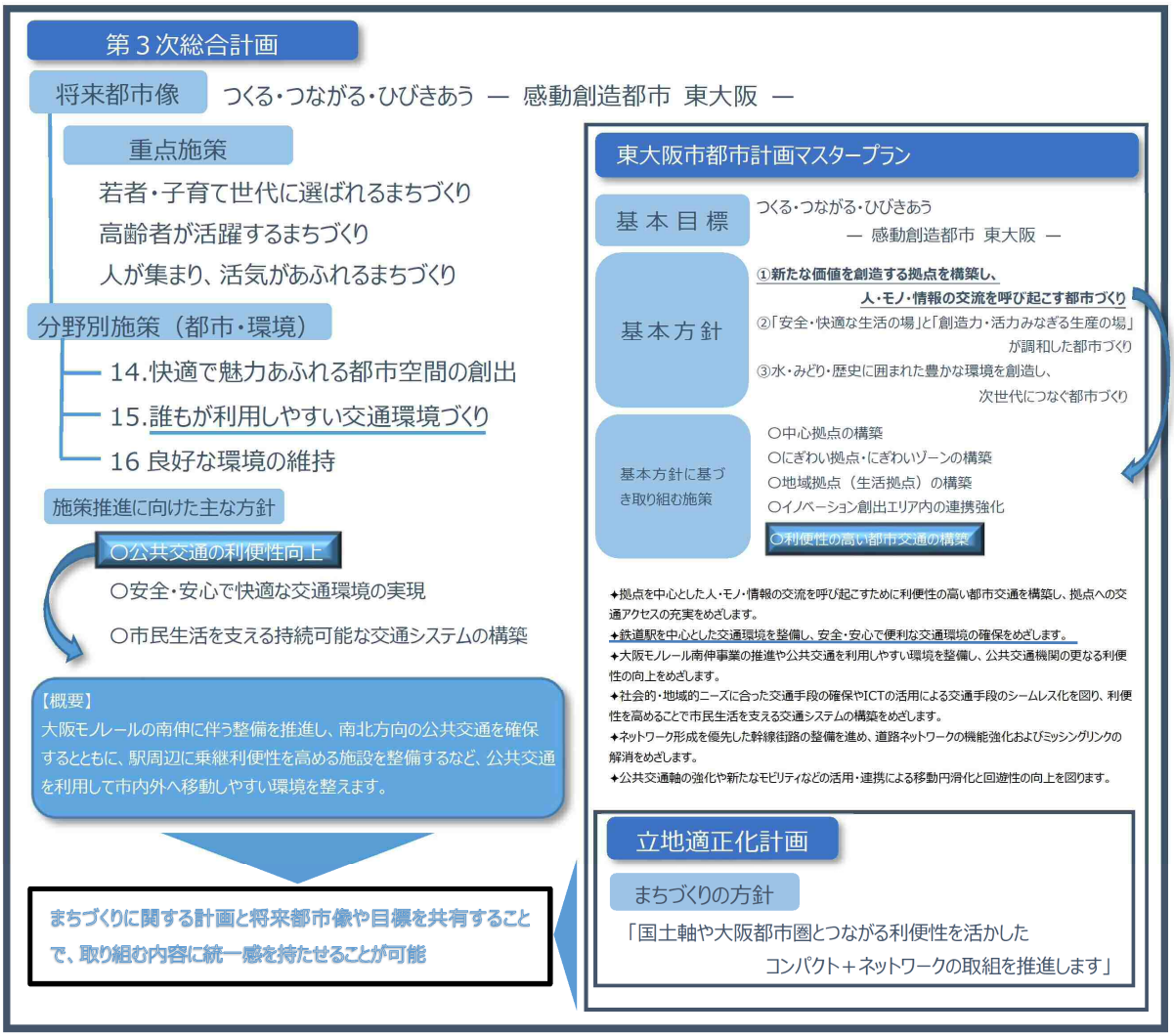
（１）総合交通戦略の目標

第２章で整理した本市の現状と課題を踏まえ、めざすべき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、この基本目標を元に施策・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

令和元年に本戦略が策定されて以降、令和２（2020）年には「東大阪市第３次総合計画」が策定、令和５（2023）年には「東大阪市都市計画マスタープラン(立地適正化計画)」が改定されました。上記の基本方針は、上位計画の将来都市像、基本方針との整合が図られているため、今後も継続するものとします。



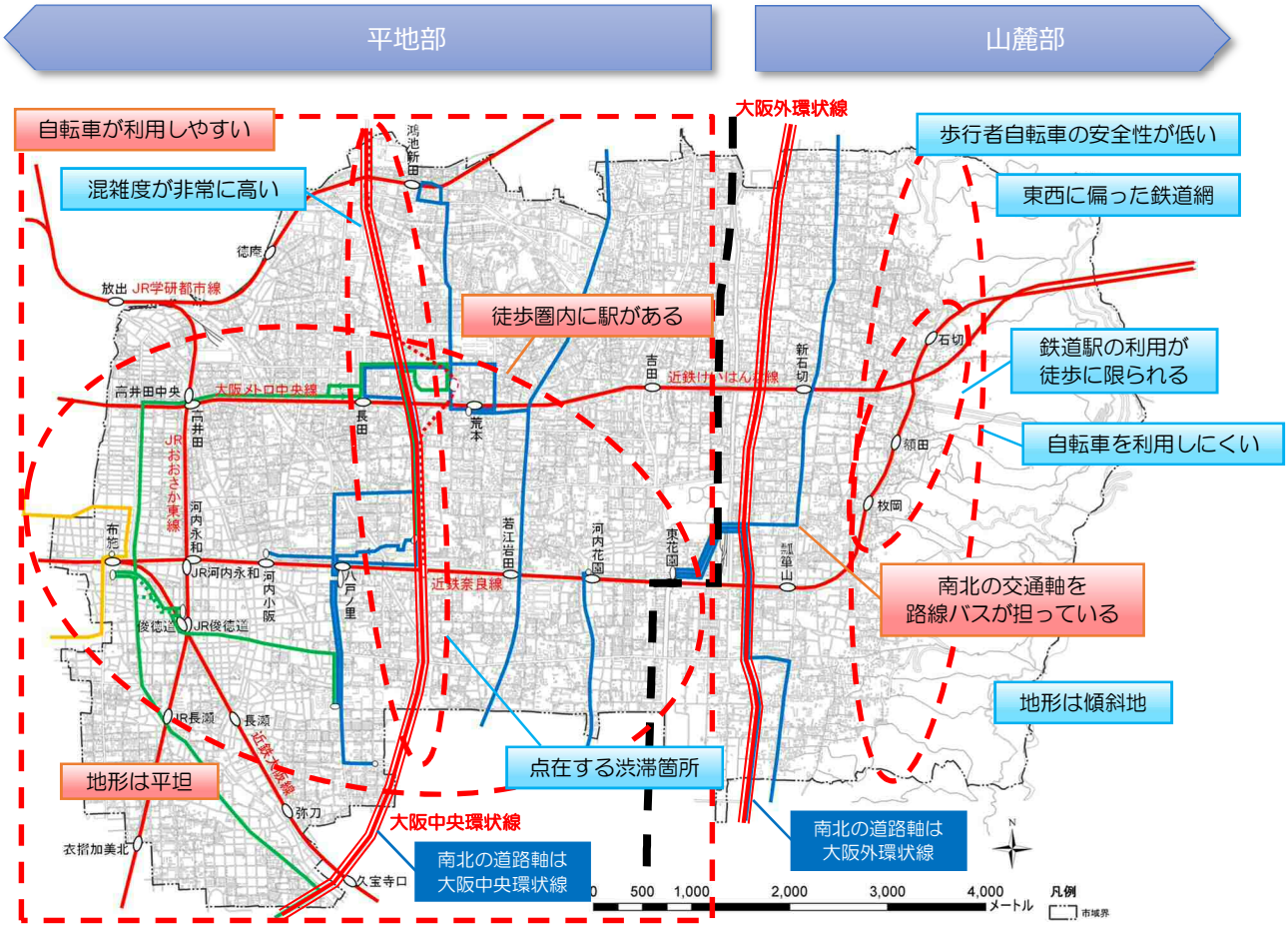
（2）対象区域

本市では市内の約８割が市街化区域（49.81km2）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、本市がめざ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た都市交通施策を検討する必要があるため、市内の市街化区域全域を対象区域と定めます。

（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ため自転車の利用がしやすく、鉄道駅などの拠点にも比較的アクセスしやすい環境にありますが、道路交通の混雑が激しく、各所で渋滞が発生しています。一方、山麓部は傾斜地が多いため自転車の利用が難しく、鉄道駅へのアクセスは徒歩が中心となっています。この地域では、南北方向の交通手段として路線バスが主要な役割を担っており、交通軸として機能しています。

このように地域ごとに異なる特徴があることから、地域別に目標を設定することとし、恩智川以西を「平地部」、恩智川以東を「山麓部」とします。



【平地部の目標】

移動の効率性を高める交通環境の整備

【山麓部の目標】

鉄道駅へアクセスしやすい交通環境の整備

４－３．地域別の分析と施策目標

（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

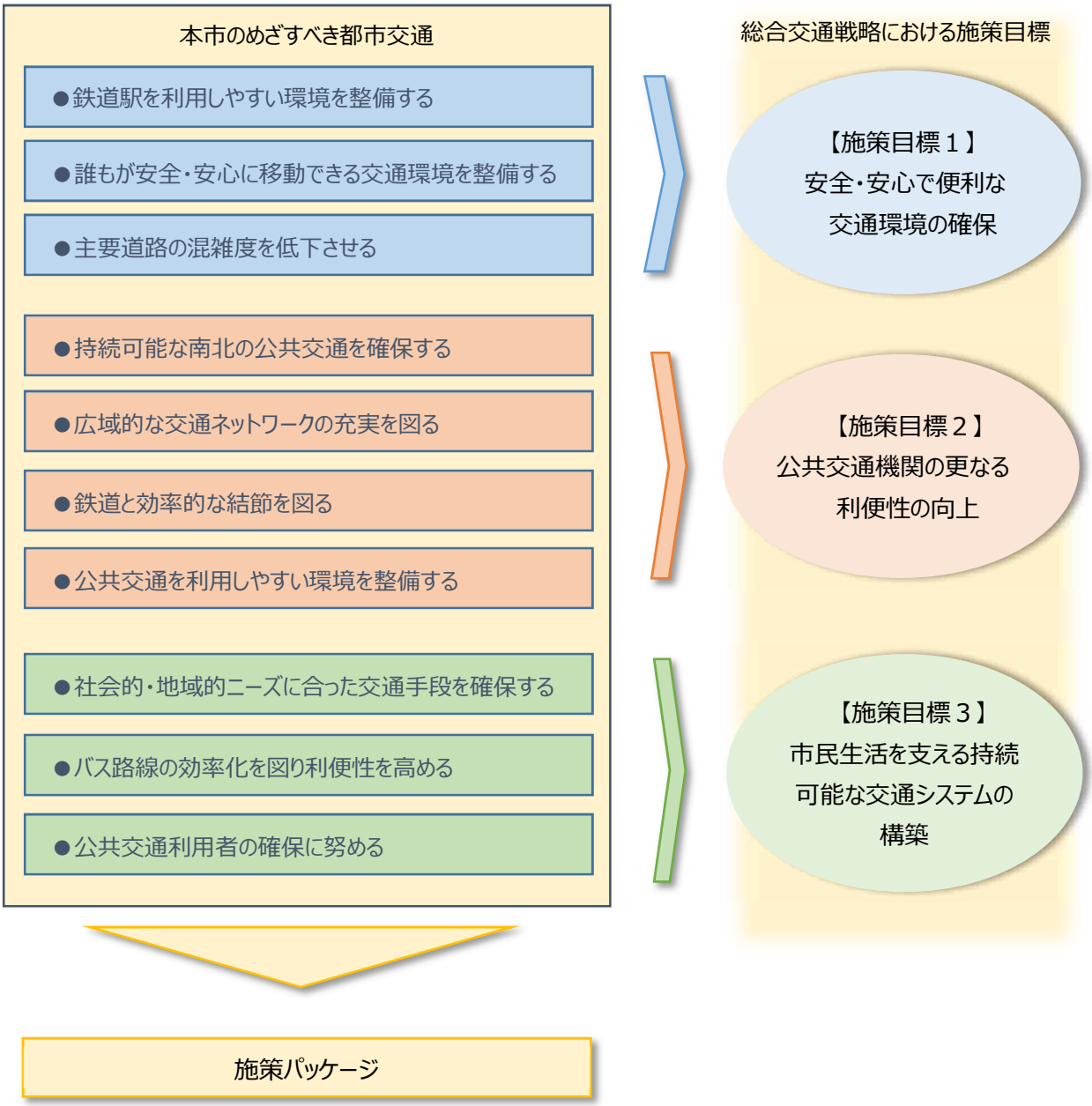
強み（strength）	弱み（weakness）
・徒歩圏域に駅がある ・自転車で移動しやすい	・安全に配慮した道路環境が確保されていない ・自動車交通が集中する主要道路の混雑度が高い ・広域的な南北の公共交通がない
機会（opportunity）	**脅威（threat）**
・大阪モノレールが南伸する ・観光施策の推進	・公共交通利用者の減少 ・バス路線の減便廃止 ・バス・タクシーの担い手不足

②山麓部の SWOT 分析

強み（strength）	弱み（weakness）
・路線バスが南北の移動手段として確立している	・安全に配慮した道路環境が確保されていない ・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
機会（opportunity）	**脅威（threat）**
・観光施策の推進	・全国平均より早く進む高齢化 ・公共交通利用者の減少 ・バス路線の減便廃止 ・バス・タクシーの担い手不足

（２）本市のめざすべき都市交通から見た施策目標

本市の「強み」「弱み」を確認した結果、大きな変化は見られないことから、当初策定時の施策方針を引き継ぐものとします。



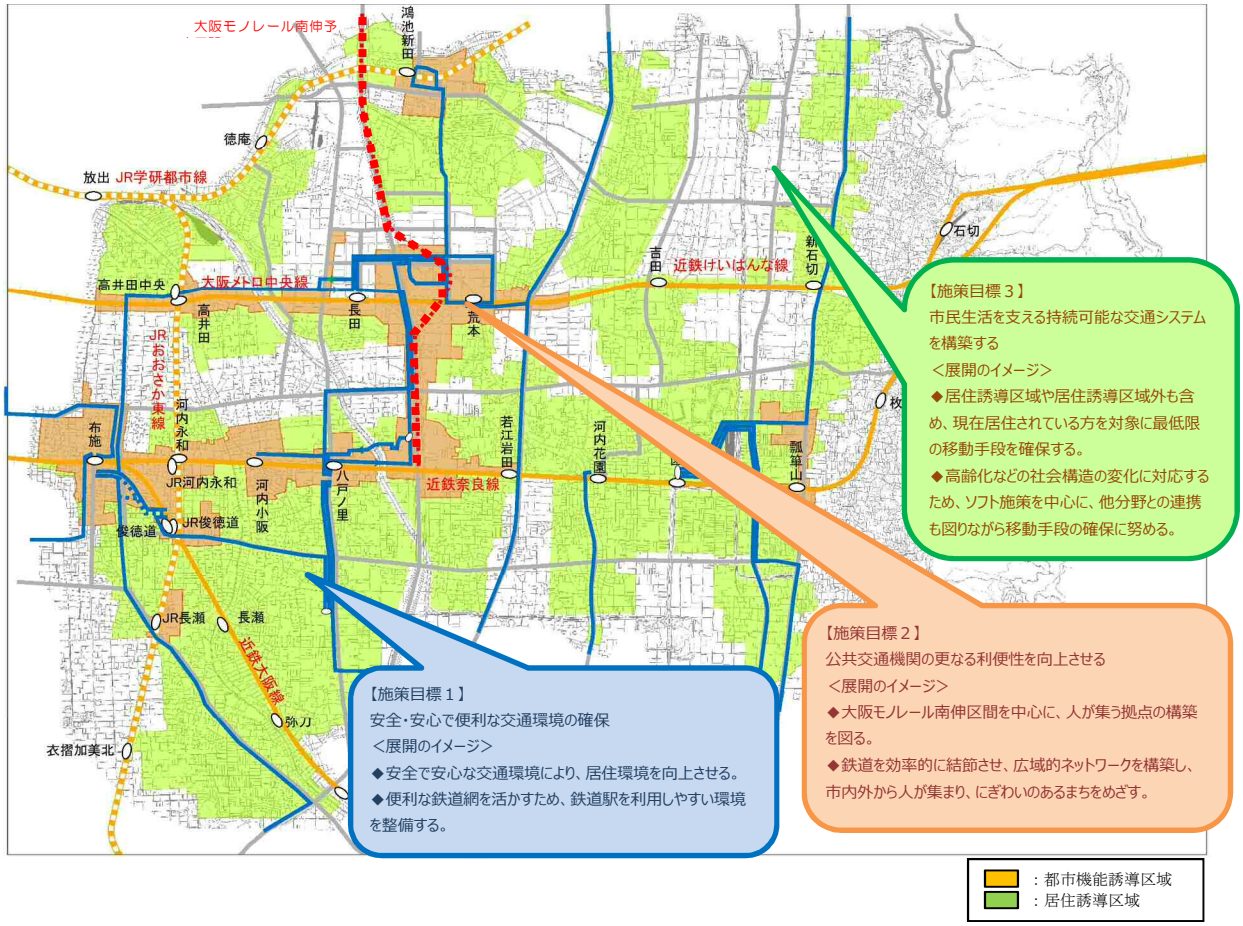
４－４．めざす都市交通体系の実現に向けた施策の展開

（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めざ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ともに、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「国土軸や大阪都市圏とつながる利便性を活かしたコンパクト＋ネットワークの取組を推進します」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（施策目標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（施策目標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（施策目標３）をめざします。

施策展開のイメージ



（２）効果的な施策パッケージとその展開

施策目標に基づき、それぞれのめざ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。

【施策目標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．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
- 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

1-2 安全･安心な交通環境の整備
- 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．自転車走行空間の整備

1-3 主要道路の自動車混雑度の低下
- １．都市計画道路の整備
- ２．大阪モノレールの南伸
- ３．路線バスの再編･検討
- ４．踏切道安全対策
- ５．公共交通の利用促進

【施策目標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
- 1.大阪モノレールの南伸
- 2.路線バスの再編・検討

2-2 広域的な交通ネットワークの充実
- 1.大阪モノレールの南伸
- 2.路線バスの再編・検討
- 3.大阪モノレール南伸に伴う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
- 2.トランジットセンターの整備
- 3.自転車駐車場の整備
- 4.乗継のシームレス化

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
- 2.乗継のシームレス化
- 3.トランジットセンターの整備
- 4.バス利用環境の改善
- 5.公共交通の利用促進

【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

3-1　社会的･地域的ニーズに合った交通手段の確保
- 1.タクシー利活用施策の検討
- 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向上
- 1.路線バスの再編･検討
- 2.トランジットセンターの整備
- 3.バス利用環境の改善
- 4.自動運転バスの導入

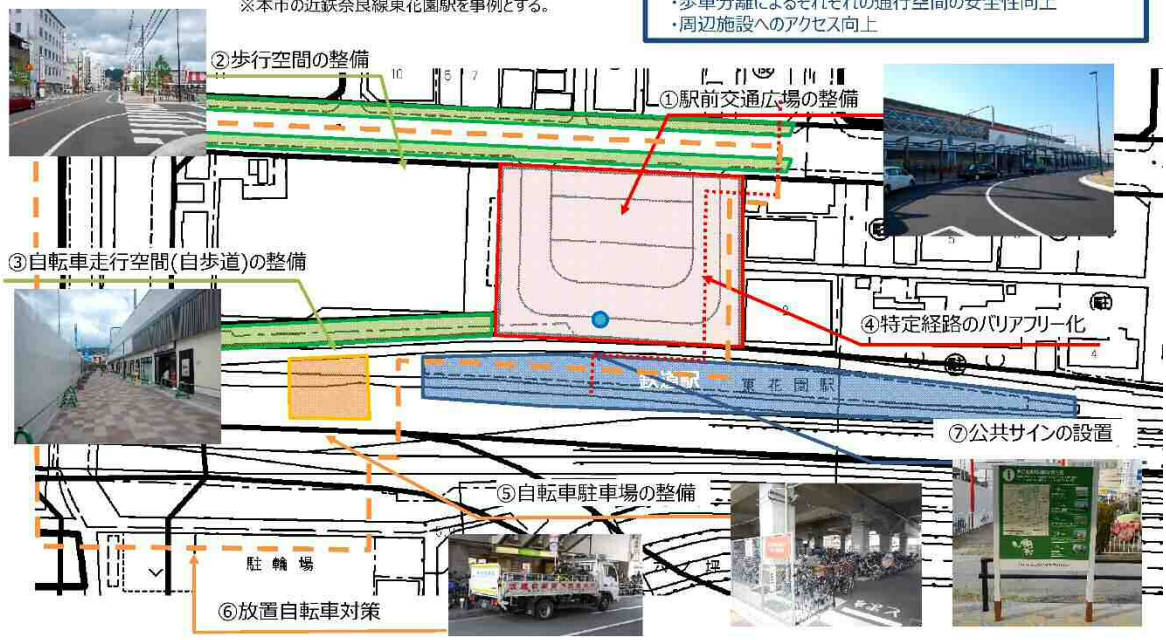
3-3 公共交通利用者の確保
- 1.公共交通の利用促進

◆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。

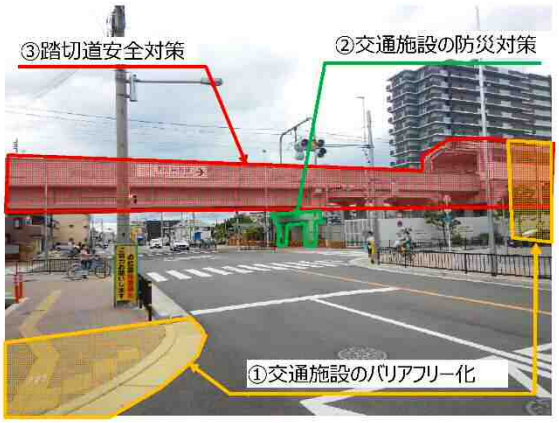
◆期待される効果◆
・歩車分離によるそれぞれの通行空間の安全性向上
・周辺施設へのアクセス向上



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



⑥通学路等における安全・安心対策

⑦交通安全啓発

④道路・橋梁の計画的な維持補修

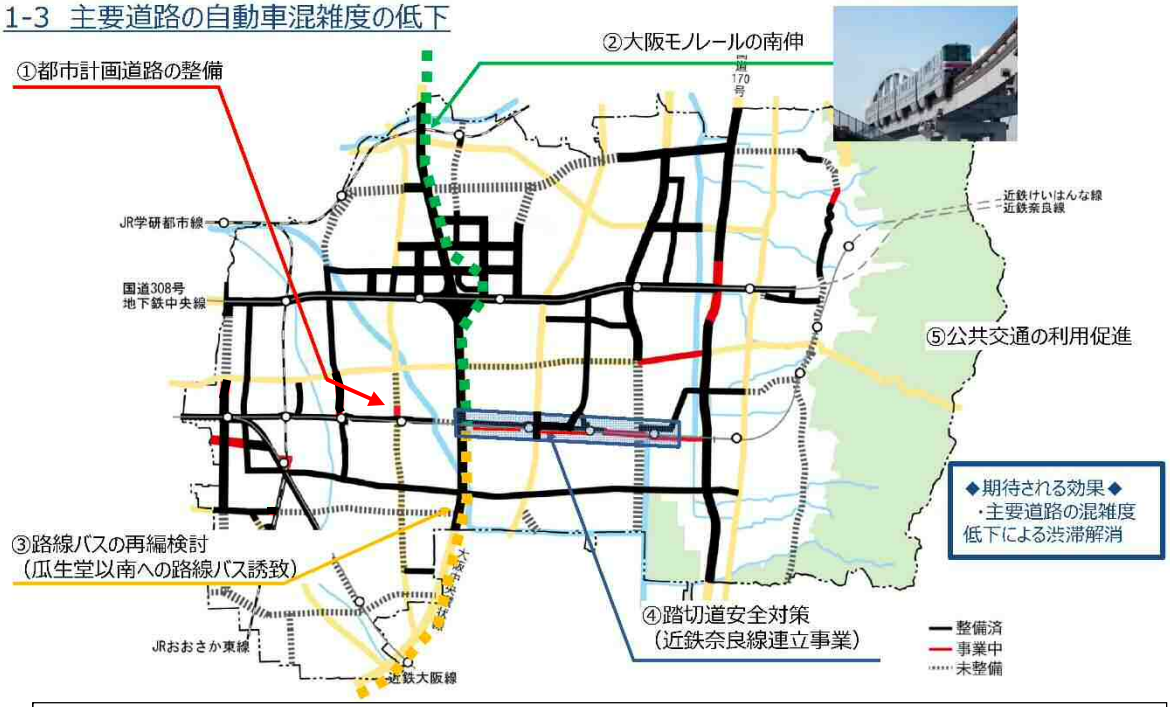
⑤生活道路整備

◆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

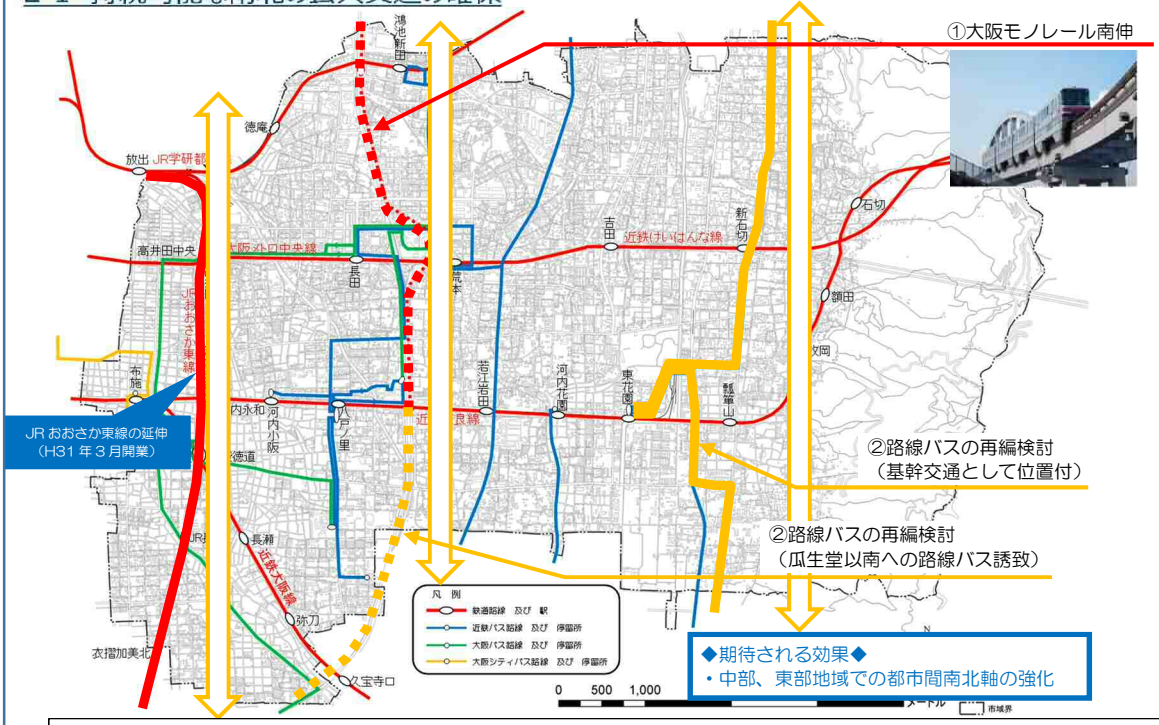
1-3 主要道路の自動車混雑度の低下



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

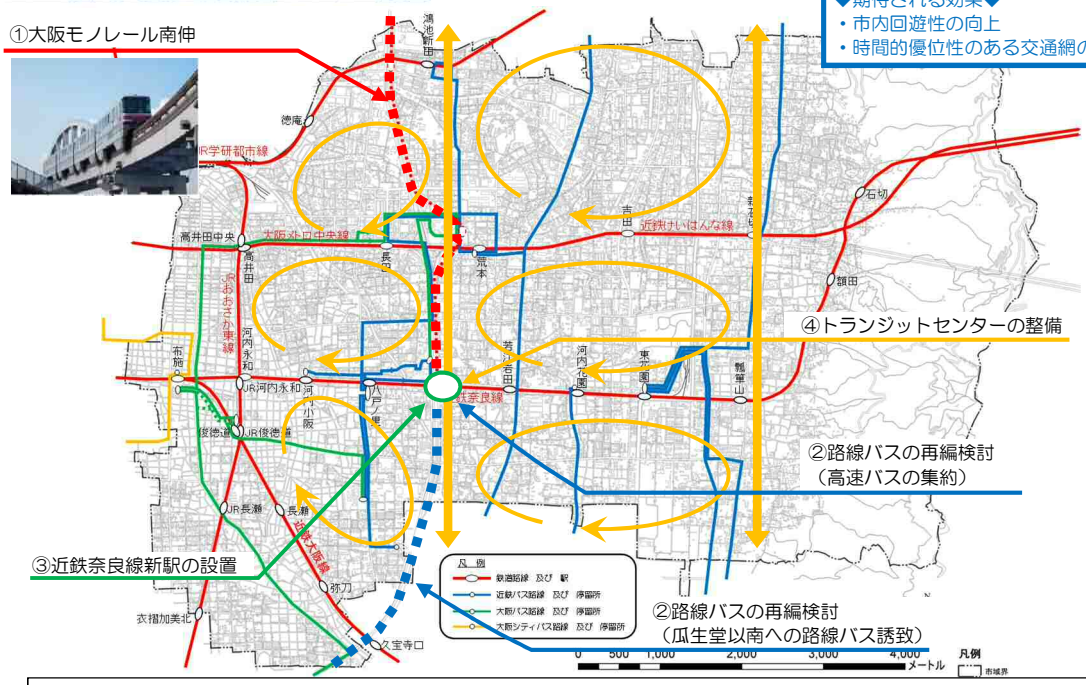


西部地域では、JR おおさか東線が全線開業し国土軸と直結する南北交通が整備されていますが、中部、東部地域においても南北軸の強化を図るため、①大阪モノレールの南伸および②路線バスの再編として瓜生堂以南の路線バス誘致を検討します。また東部地域の南北交通軸を担う路線バスについて、基幹交通とすべく強化を図っていきます。

◆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

◆期待される効果◆
・市内回遊性の向上
・時間的優位性のある交通網の形成



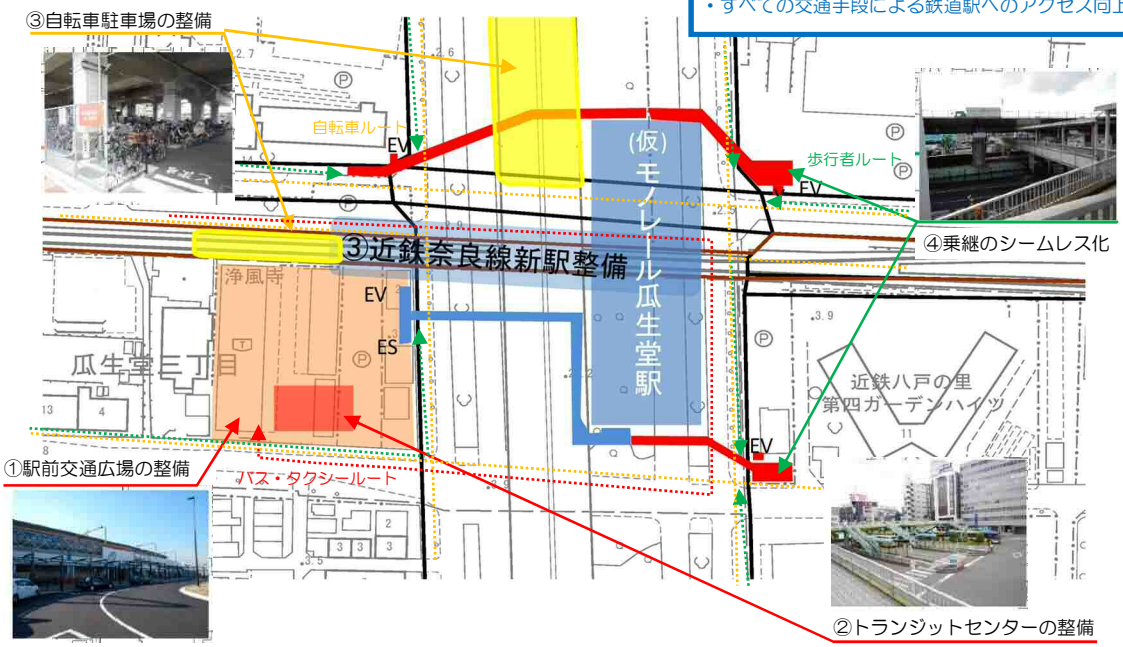
広域的なネットワークについては、現在充実する東西の鉄道網と今後強化を図る南北交通とを結節し、回遊性のあるネットワークを形成することで、利便性は大幅に向上します。よって、南北交通を担う①大阪モノレールの南伸、②路線バスの再編はもとより、既存の路線との結節を考え③近鉄奈良線新駅の設置、鉄道とバスを結節するための④トランジットセンターの整備などにより、広域ネットワークが形成されます。

◆施策パッケージ 2-3

2-3 鉄道との効率的な結節

※本市の瓜生堂地区を事例とする

◆期待される効果◆
・すべての交通手段による鉄道駅へのアクセス向上



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ので、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。

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。

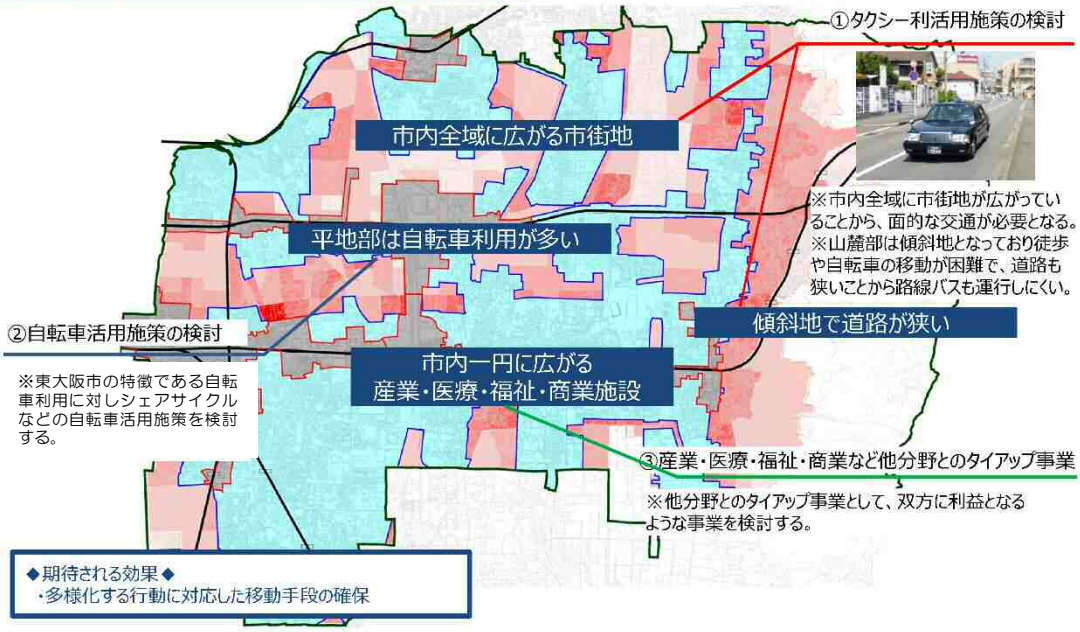
※近鉄バスHPより

◆期待される効果◆
・公共交通機関の利用しやすさの向上

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

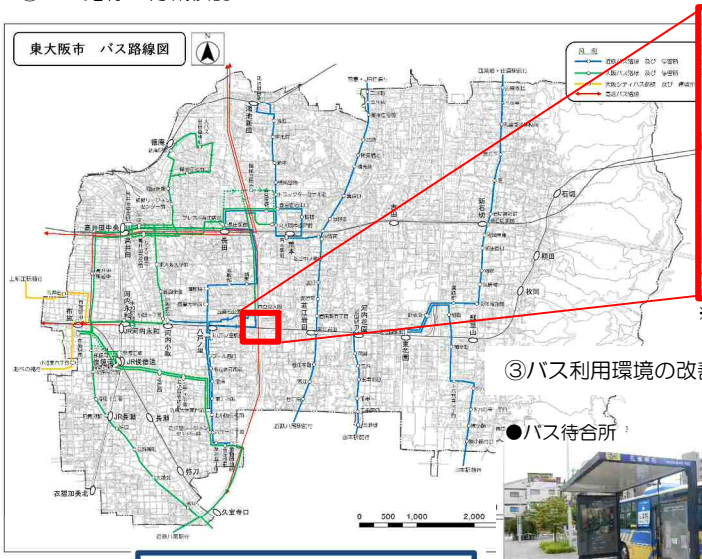


社会的・地域的ニーズに合った交通手段の確保につながる事業として、市内全域に広がる市街地をカバーする面的な公共交通として①タクシーの利活用施策を検討します。次に本市において自転車利用が多いという特徴に対する施策として、シェアサイクルなどの②自転車活用施策を検討します。また、産業・医療・福祉・商業など他分野とのタイアップとして、双方にとって利益となるような③タイアップ事業を検討します。

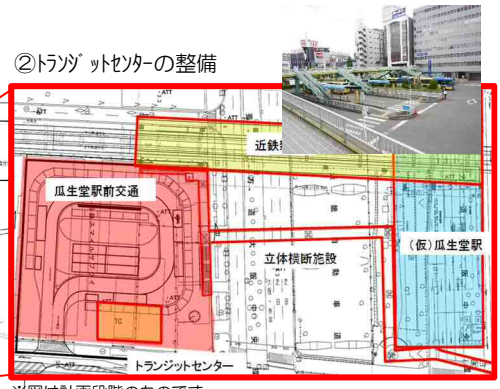
◆施策パッケージ 3-2

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



②ﾄﾗﾝｼﾞ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

●ﾊﾞｽ待合所

●ﾊﾞｽﾛｹｰｼｮﾝｼｽﾃﾑ

※近鉄バス HP より

④自動運転バスの導入

◆期待される効果◆
・バスの利用しやすさ向上

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、④自動運転バスの導入を検討します。

◆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みます。内容としては、公共交通マップの作成配布や市政だよりや SNS を利用した PR 活動、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。

（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。当初策定時に示した施策から、新たな取り組みを追加等し、施策を展開します。

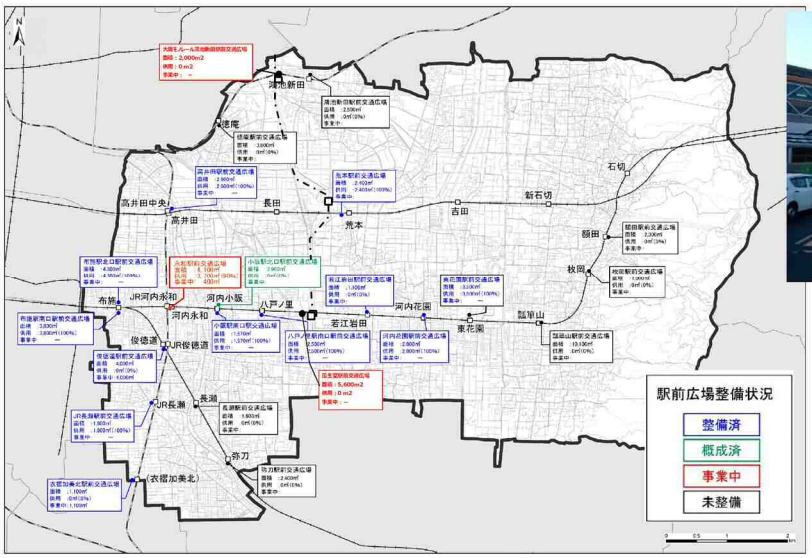
施策１　駅前交通広場の整備

実施プログラム			
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	◆複数路線が接続する鉄道駅を優先的に整備を進める。 ◆現在認可中の河内永和駅前交通広場の整備を進める。 ◆大阪モノレール南伸の事業に併せて、大阪モノレール鴻池新田駅前交通広場、鴻池新田駅前交通広場、大阪モノ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。 ◆新たに着手する駅前交通広場を検討する。 ◆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。		
期待される効果	◆駅周辺の交通機能性、安全性、利便性の向上 ◆拠点機能の強化 ◆都市機能施設の誘導	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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
永和駅前交通広場	用地取得･工事										
大阪モノレール鴻池新田駅前交通広場	測量･調査･用地取得				設計･工事				工事		
大阪モノレール荒本駅前交通広場	測量･調査･用地取得							設計･工事			
瓜生堂駅前交通広場	測量･調査･用地取得							設計･工事			
鴻池新田駅前交通広場	事業化の検討		用地交渉･買収、概略･詳細設計、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

実施プログラム			
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	◆現在、東大阪市で実施する都市計画道路の整備を進める。 ◆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。		
期待される効果	◆歩行者の安全性、利便性の向上 ◆居住環境の向上 ◆居住エリアへの誘導	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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
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

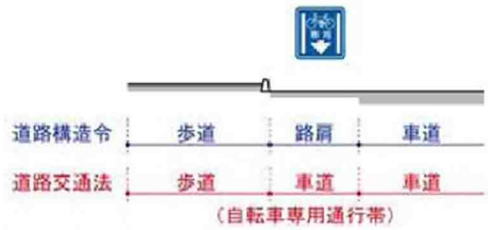
施策３　自転車走行空間の整備

実施プログラム			
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	◆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。 ◆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。		
期待される効果	◆自転車利用者、歩行者の安全性、利便性の向上 ◆居住環境の向上 ◆居住エリアへの誘導	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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
自転車走行空間（市道）	検討				整備						
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

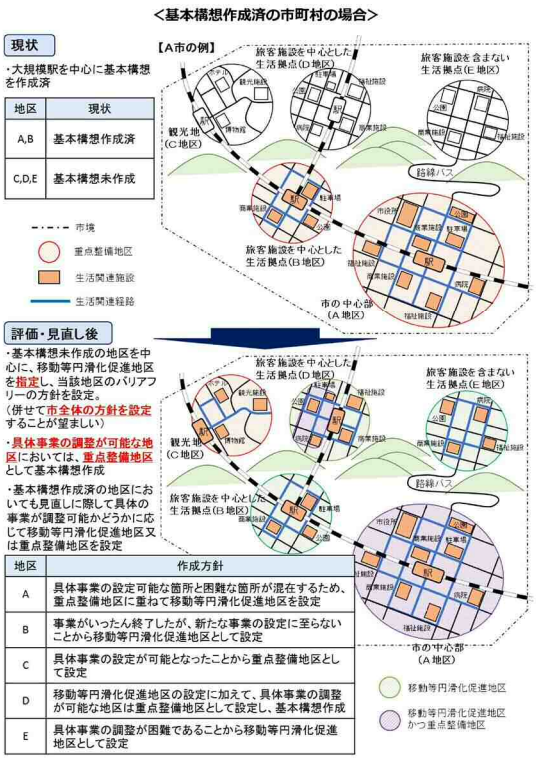
実施プログラム			
施策	特定経路のバリアフリー化	施策NO.	4
施策パッケージ	1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備	新規 or 継続	新規・継続
		種別	ハード施策
施策の概要	本市では平成14年に東大阪市交通バリアフリー基本構想を策定し、重点地区の駅周辺においてバリアフリー化の整備を実施してきた。しかし、平成18年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が制定され、さらに当法律が平成30年に改正されたことから、基本構想の見直しを検討する。		
施策方針	◆改正バリアフリー法に基づき、過年度に策定した基本構想の内容を検証し、見直しを検討する。 ◆見直しの際には、公共施設再編整備計画や大阪モノレ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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
基本構想の見直し検討				検討							

事業イメージ

◆H14年に策定したバリアフリー基本構想



◆改正法のイメージ

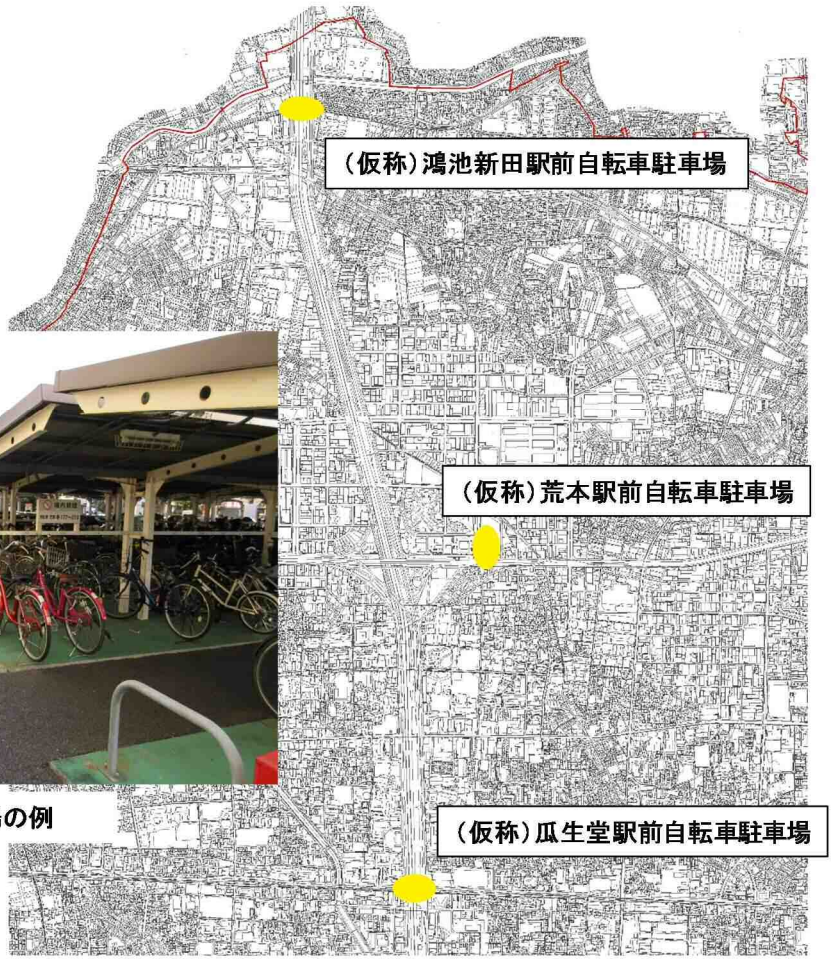
施策５　自転車駐車場の整備

実施プログラム			
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	◆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。 ◆自転車駐車場の利用率に応じて増設する。		
期待される効果	◆駅周辺の交通機能性、安全性、利便性の向上 ◆拠点機能の強化	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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
自転車駐車場の整備		検討【（仮称）鴻池新田駅、（仮称）荒本駅、（仮称）瓜生堂駅】						設計	工事		

事業イメージ



◆自転車駐車場の例

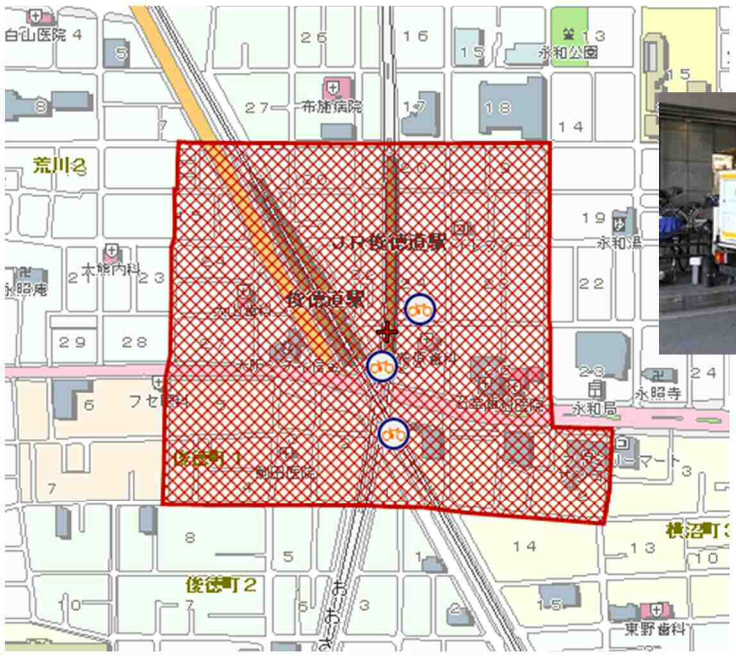
施策６　放置自転車対策

実施プログラム			
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及び啓発活動を実施する。 市営自転車駐車場の適切な管理運営を行う。		
施策方針	◆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。 ◆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。		
期待される効果	◆駅周辺の交通機能の向上 ◆歩行者の安全性の向上 ◆拠点機能の強化	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） 放置自転車の撤去及び啓発（東大阪市） 市営自転車駐車場の管理運営（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)
放置自転車禁止区域の設定						検討【（仮称）鴻池新田駅、（仮称）荒本駅、（仮称）瓜生堂駅】					
放置自転車の撤去及び啓発					継続						
市営自転車駐車場の管理運営					継続						

事業イメージ



◆自転車放置禁止区域の例

◆放置自転車の撤去状況

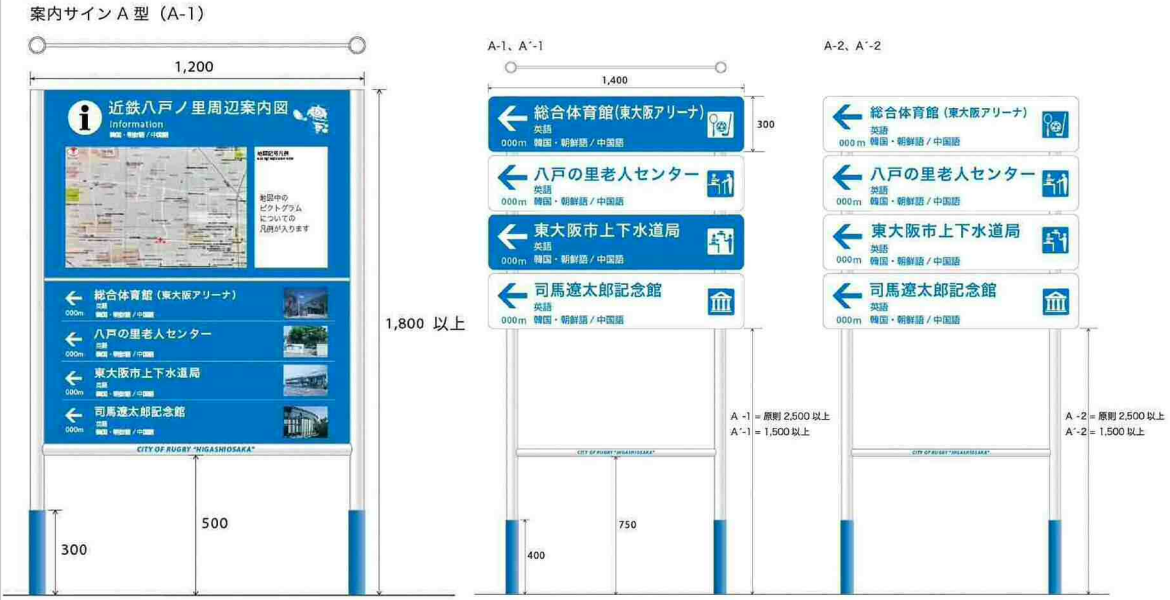
施策７　公共サインの設置

実施プログラム			
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） ◆公共工事において、必要に応じて公共サインを設置する。		
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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
公共サインの設置	公共工事　検討･調整･整備						(仮称)鴻池新田駅、(仮称)荒本駅、(仮称)瓜生堂駅 検討･調整･整備				

事業イメージ



◆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

実施プログラム			
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	◆引き続き道路施設の段差解消を進める。 ◆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。 ◆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。 ◆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。		
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	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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
道路施設のバリアフリー化											
道路の段差解消	継続										
立体横断施設	徳庵駅				（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

◆段差解消

◆立体横断施設

◆エレベーター

◆可動式ホーム柵

施策９　交通施設の防災対策

実施プログラム			
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	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。 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。		
施策方針	◆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。 ◆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。 ◆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。		
期待される効果	◆都市の防災性の向上 ◆市民の安全性の向上	関連施策	11・16
実施する事業（事業主体）	道路施設の防災対策（東大阪市・大阪府） 鉄道施設の防災対策（鉄軌道事業者）		

事業スケジュール

年度	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
道路施設											
道路施設・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河内永和駅間										
耐震 大阪メトロ	長田駅										
耐震 近鉄	【奈良線】布施～若江岩田駅間、東花園～瓢箪山間 【大阪線】布施～長瀬間										
落橋防止 近鉄											

事業イメージ

◆防災道路拡幅整備の状況

◆鉄道施設の耐震補強

施策 10　踏切道安全対策

実施プログラム			
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	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。 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。 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。		
施策方針	◆近鉄奈良線連続立体交差事業の早期完了を目指す。 ◆対策踏切の改良方法を検討する。 ◆近鉄大阪線連続立体交差事業の検討を進める。		
期待される効果	◆交通機能性の向上 ◆市民の安全性の向上 ◆生活環境の向上による居住誘導	関連施策	1・15
実施する事業（事業主体）	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） 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） 踏切道改良事業（東大阪市・大阪府・鉄道事業者）		

事業スケジュール

年度	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
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

◆近鉄奈良線連立事業の状況

◆近鉄大阪線の緊急対策踏切

施策 11　道路・橋梁の計画的な維持補修

実施プログラム			
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）	橋梁長寿命化事業（東大阪市）		

事業スケジュール

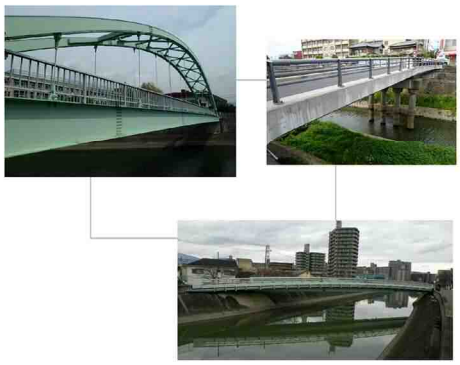
年度	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
計画的維持修繕				継続							

事業イメージ

東大阪市

橋梁長寿命化修繕計画（第三期）

令和 4 年（2022 年）3 月更新



東大阪市　土木部　道路整備室　道路整備課

東大阪市は、橋梁の特性や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえつつ、以下に示す記載事項を基本として、メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画を策定し、これに基づき戦略的な維持管理・更新等を推進します。

対象施設

東大阪市が管理する橋梁は、2021 年（令和 3 年）9 月現在、329 橋です。第二期計画対象であった社会的に重要である 71 橋に生活道路などとして利用されている 258 橋を加えて、合計 329 橋の管理橋梁全数を本計画の対象とします。

	道路橋	その他	合計
全管理橋数	282	47	329
本計画対象橋梁数	282	47	329
前計画(第二期)の計画対象橋梁数	59	12	71
本計画(第三期)での追加橋梁数	223	35	258

※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。

計画期間

橋梁の状態は、年月の経過や疲労等によって時々刻々と変化します。定期点検のサイクルを考慮したうえで計画期間を設定しますが、点検の結果等をふまえながら、適宜、計画の更新が必要です。これまでの点検結果や最新の点検要領から維持管理手法の蓄積を進めながら、計画期間の長期化を図ることで、中長期的な維持管理・更新等に係るコストの見通しの精度向上を図ります。

東大阪市では、
「橋梁定期点検要領」（国土交通省　道路局　国道・防災課）
を、管理する全ての橋梁の定期点検要領として規定します。

また、東大阪市では、上記の点検要領に従い、下記①～③を実施します。
①定期点検を 5 年に一回の頻度で実施します
②定期点検は近接目視とします
③点検・診断により健全度を「Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ」で段階的に評価します

施策 12　生活道路整備

実施プログラム			
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	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。 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。 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。		
施策方針	◆引き続き生活道路整備を行う。		
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・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） 市内一円舗装事業（東大阪市）		

事業スケジュール

年度	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
市内一円道路改良事業					継続						
市内一円舗装事業					継続						

事業イメージ

◆舗装工事の例

◆道路改良事工事の例

施策 13　通学路等における安全・安心対策

実施プログラム			
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	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・保護者等への啓発を実施する。 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及び通学路強調シートの更改・新設することにより、通学路の安全安心啓発を推進する。		
施策方針	◆地域と協力して、引き続き愛ガード推進事業を実施する。 ◆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。		
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）	愛ガード運動推進事業（東大阪市） 通学路安全対策事業（東大阪市）		

事業スケジュール

年度	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
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

◆愛ガードによる通学路見守りの様子

◆スクールゾーン表示

施策 14　交通安全啓発

実施プログラム			
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	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。 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の追放、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。		
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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
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

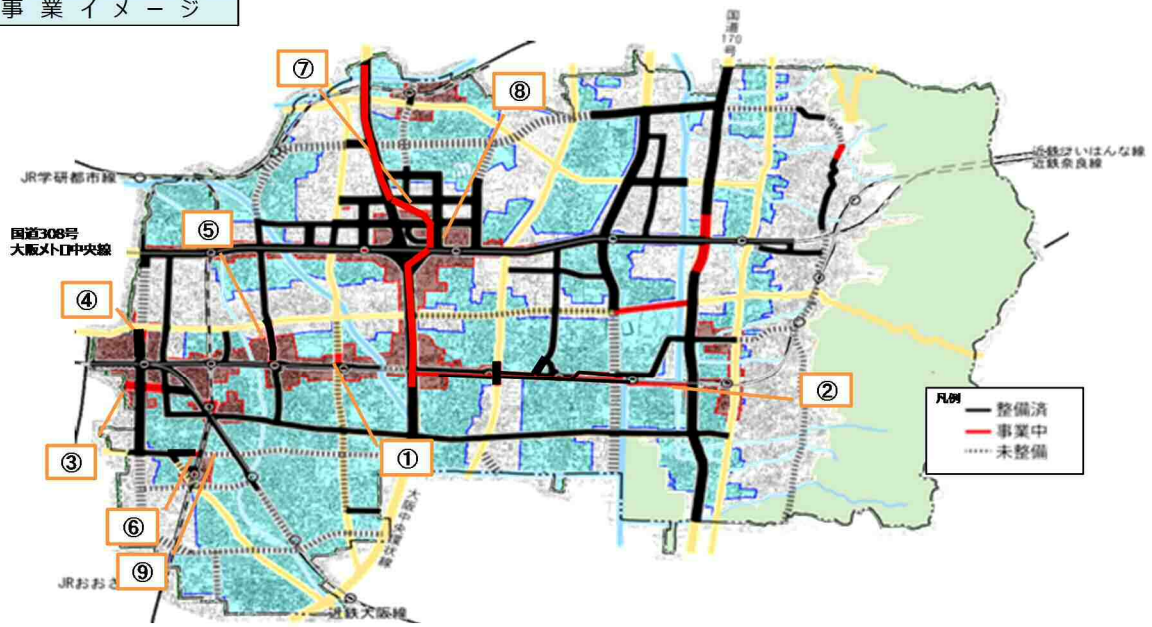
施策 15　都市計画道路の整備

実施プログラム			
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	新規・継続
		種別	ハード施策
施策の概要	本市における幹線道路の混雑度緩和のため、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	◆現在認可中の路線の早期完成を目指す。 ◆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。 ◆新規着手路線の事業化を検討する。		
期待される効果	◆道路混雑の緩和 ◆移動時間の短縮 ◆歩行者の安全性の向上	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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
大阪府	①御厨南上小阪線	用地取得・工事										
大阪府	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										
東大阪市	④高井田長堂線	用地取得・工事										
東大阪市	⑤小阪稲田線	用地取得・工事										
東大阪市	⑥太平寺上小阪線	用地取得・工事										
東大阪市	⑦若江稲田線			調査・用地取得				設計・工事				
東大阪市	⑧新庄荒本北線		調査・用地取得					設計・工事				
東大阪市	⑨太平寺上小阪線			事業化の検討・実施、用地交渉・買収、概略・詳細設計、工事								
東大阪市	新規着手路線				事業化の検討・実施							

事業イメージ



◆都市計画道路の整備状況

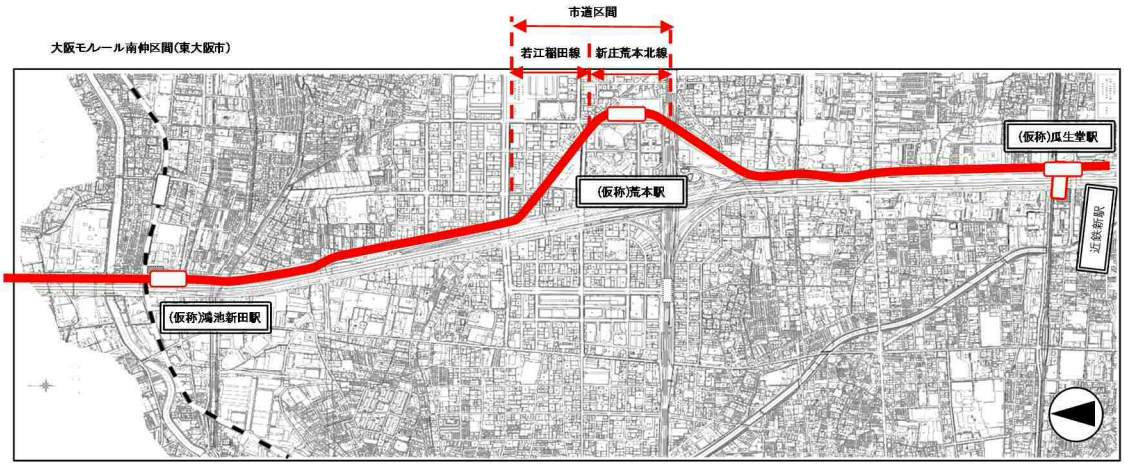
施策 16　大阪モノレールの南伸

実施プログラム			
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 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	新規 or 継続 種別	新規 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	◆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。 ◆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。		
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 ◆昼夜間人口の増加 ◆結節部の賑わい創出 ◆都市機能施設の誘導	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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
モノレール専用道整備	工事										
市道拡幅整備	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）

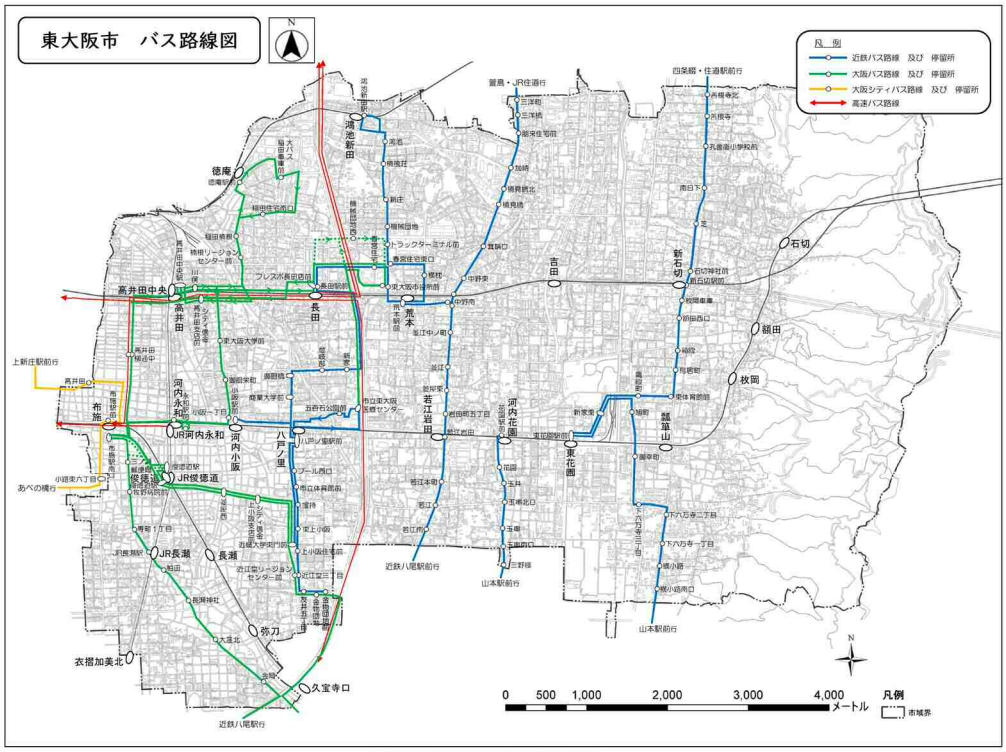
施策 17　路線バスの再編・検討

実施プログラム			
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・集約の検討や自動運転バスの導入を推進する。		
施策方針	◆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。 ◆路線を瓜生堂に集約するよう、再編を検討する。 ◆効果的かつ効率的なバス路線の再編を検討する。		
期待される効果	◆利用者の利便性の向上 ◆移動時間の短縮 ◆移動費用の縮減	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） 自動運転バスの導入（東大阪市・バス事業者）		

事業スケジュール

年度	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
路線バス再編・検討	検討										
高速バス再編・検討	検討										
自動運転バスの導入		検討									

事業イメージ



◆東大阪市内バス路線図

施策 18　公共交通の利用促進

実施プログラム			
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 2-4 公共交通の利便性を高める施設整備 3-3 公共交通利用者の確保	新規 or 継続 種別	新規・継続 ソフト施策
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。 市政だよりやSNSを活用した公共交通を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 ◆利用者の増加 ◆事業者の操業環境の安定化	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） 市政だよりやSNSを活用した公共交通をPR（東大阪市・大阪府・交通事業者）		

事業スケジュール

年度	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
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										
市政だより等を活用したPR	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

◆東大阪市生涯学習出前講座の実施

◆市主催イベントへの出展

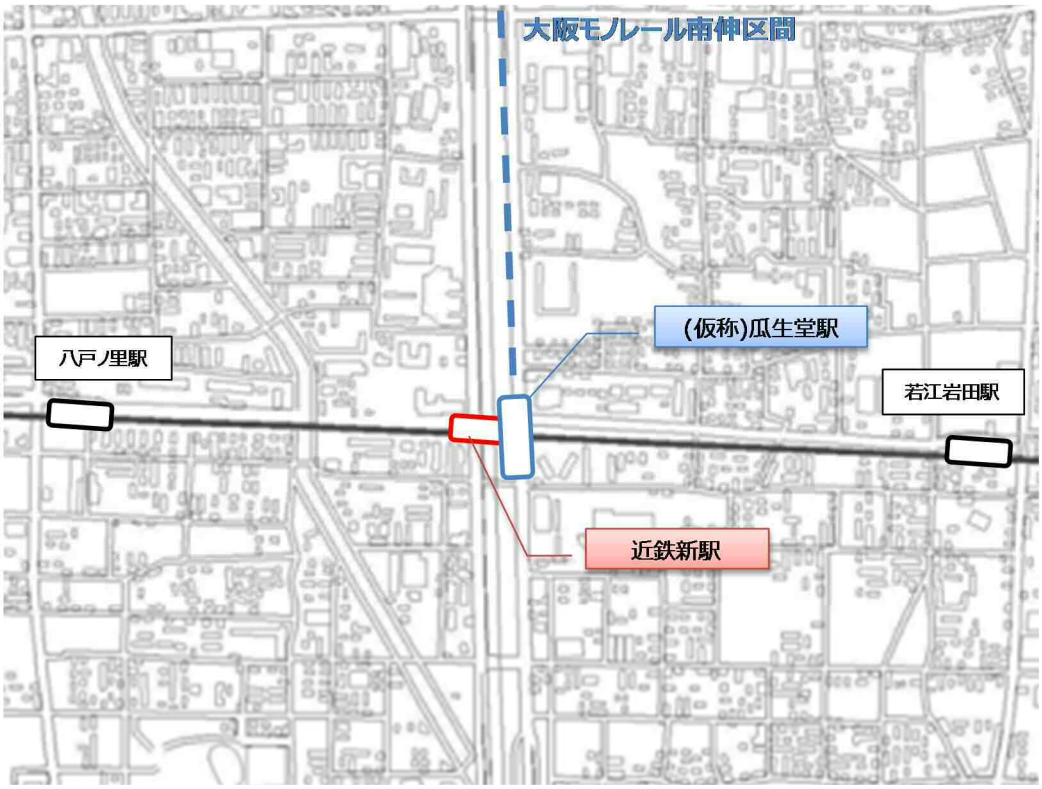
施策 19　近鉄奈良線新駅の設置

実施プログラム			
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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
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

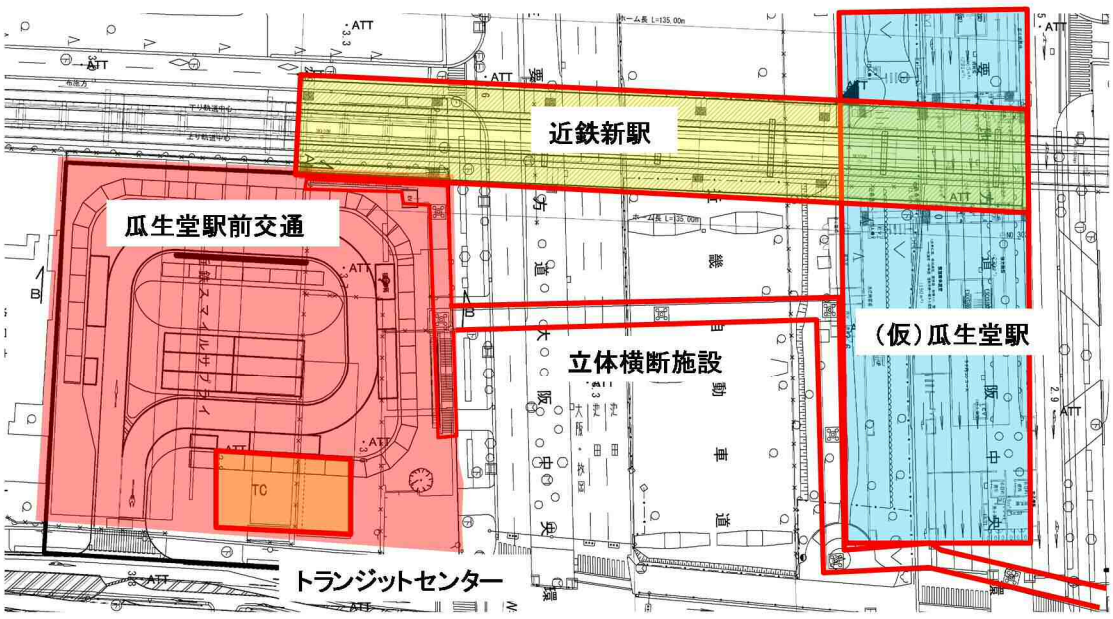
施策 20　トランジットセンターの整備

実施プログラム			
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 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 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
		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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
トランジットセンター整備			調整			工事					

事業イメージ



◆（仮称）瓜生堂駅周辺整備イメージ

施策 21　乗継のシームレス化

実施プログラム			
施策	乗継のシームレス化	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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
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				整備は行わない							
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											
JR鴻池新田駅～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				
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											
大阪モノレール							（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

◆駅へアクセスする立体横断施設

施策 22　バス利用環境の改善

実施プログラム			
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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
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

◆民間事業者による上屋設置の例

◆バスロケーションシステム（近鉄バスHPより）

施策 23　タクシー利活用施策の検討

実施プログラム			
施　策	タクシー利活用施策の検討	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	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とともに、AIオンデマンド乗合交通を導入する。 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。		
施策方針	◆タクシーの効果的な利用を推奨する。 ◆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。 ◆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。 ◆タクシーを活用した社会実験を検討する。 ◆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。		
期待される効果	◆利用者の利便性の向上 ◆利用者の増加 ◆タクシー利用の促進 ◆道路の良好な走行環境の確保	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） AIオンデマンド乗合交通を導入（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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
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										
AIオンデマンド乗合交通の導入	検討・導入										

事業イメージ

◆タクシーの利活用施策の検討

施策 24　自転車施策の検討

実施プログラム			
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を検討及び導入する。		
施策方針	◆シェアサイクルの導入を実証実験から開始し、利用状況や効果を検証する。 ◆シェアサイクルの実証実験結果に応じて、本格導入の検討及び実施を行う。 ◆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 ◆環境負荷の低減 ◆市民の健康増進 ◆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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
シェアサイクルの導入検討	検討										
シェアサイクルの実証実験	実施										
シェアサイクルの本格導入			実施								
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

実施プログラム			
施策	産業・医療・福祉・商業など他分野とのタイアップ事業	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	◆交通事業者や関係団体と連携し、イベント開催等の観光コンテンツづくりやプロモーションを通じた市内への誘客及び周遊の増加を目指す。 ◆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。 ◆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。 ◆子育て支援として、妊婦タクシーなどの支援を検討する。		
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	~R6	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
他分野とのタイアップ事業		検討・調整・実施									

事業イメージ

◆観光施策とのタイアップ

（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】

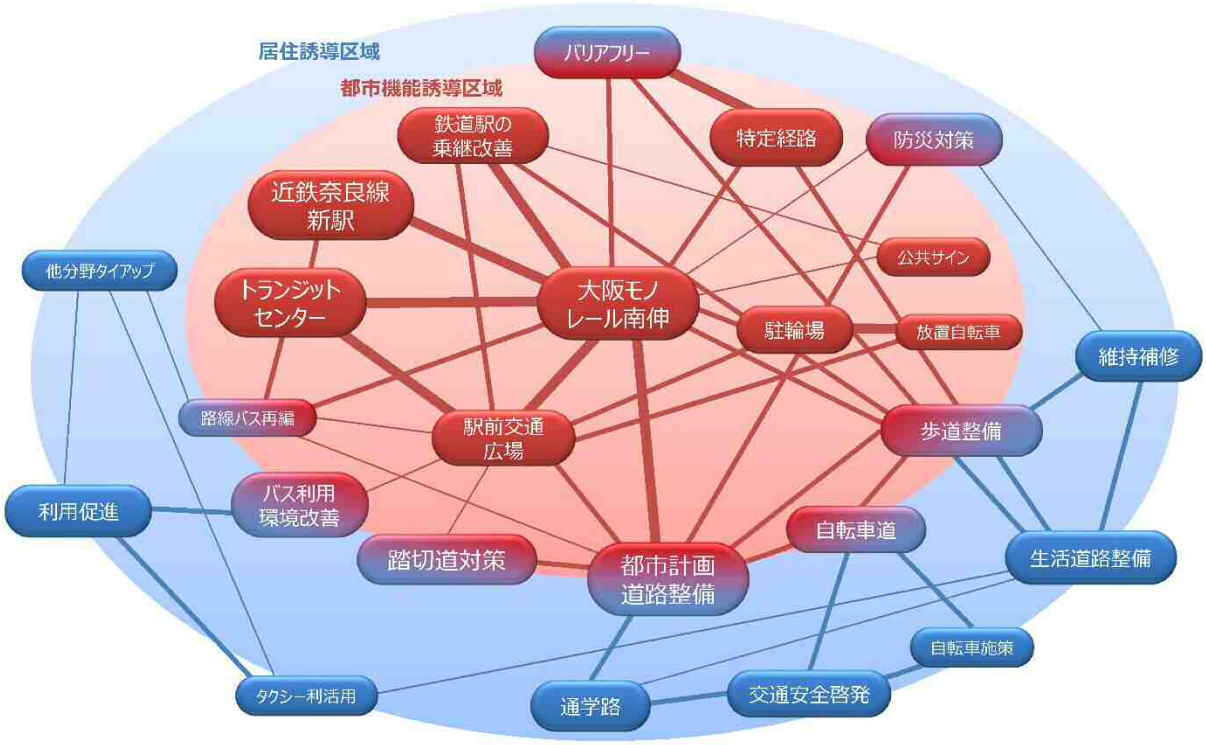
① 市民生活を守る事業として、安全で快適な市民生活を確保する上で必要不可欠な事業の継続が求められるもの

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員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（自動車利用抑制）	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	大阪モノレールの南伸	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	28	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	△	△	○	○	○	○	○	○	○	△	24	A
20	トランジットセンターの整備	△	△	○	○	○	○	○	○	○	△	24	A
21	乗継のシームレス化	△	○	○	○	△	△	○	○	○	△	22	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	×	×	△	○	○	△	○	○	○	○	20	B

○・・効果がある　△・・多少効果がある　×・・あまり効果がない

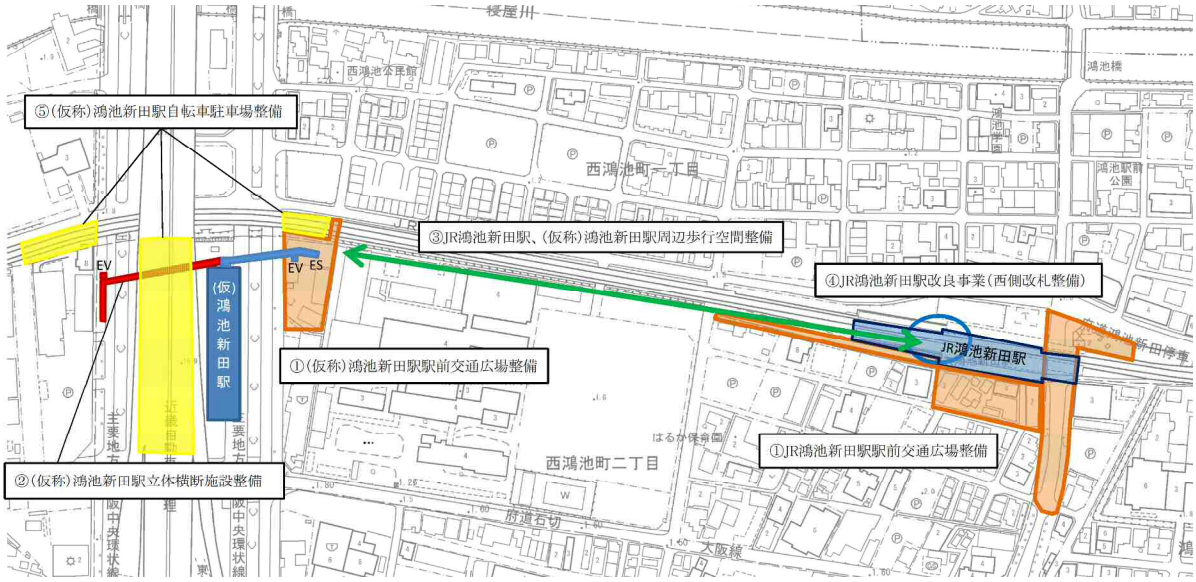
（５）優先度の高い大阪モノレール南伸を中心とした施策パッケージ

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れ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場を整備します。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、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。さらに鉄道利用者の安全性や乗換利便性の確保など交通結節点としての機能の強化・向上と、大阪モノレール南伸事業との連携により、JR 鴻池新田駅を中心とする交通ネットワークの強化と地域活性化につながる鴻池新田駅前交通広場の整備を進めます。

【事業概要図】



【整備スケジュール】

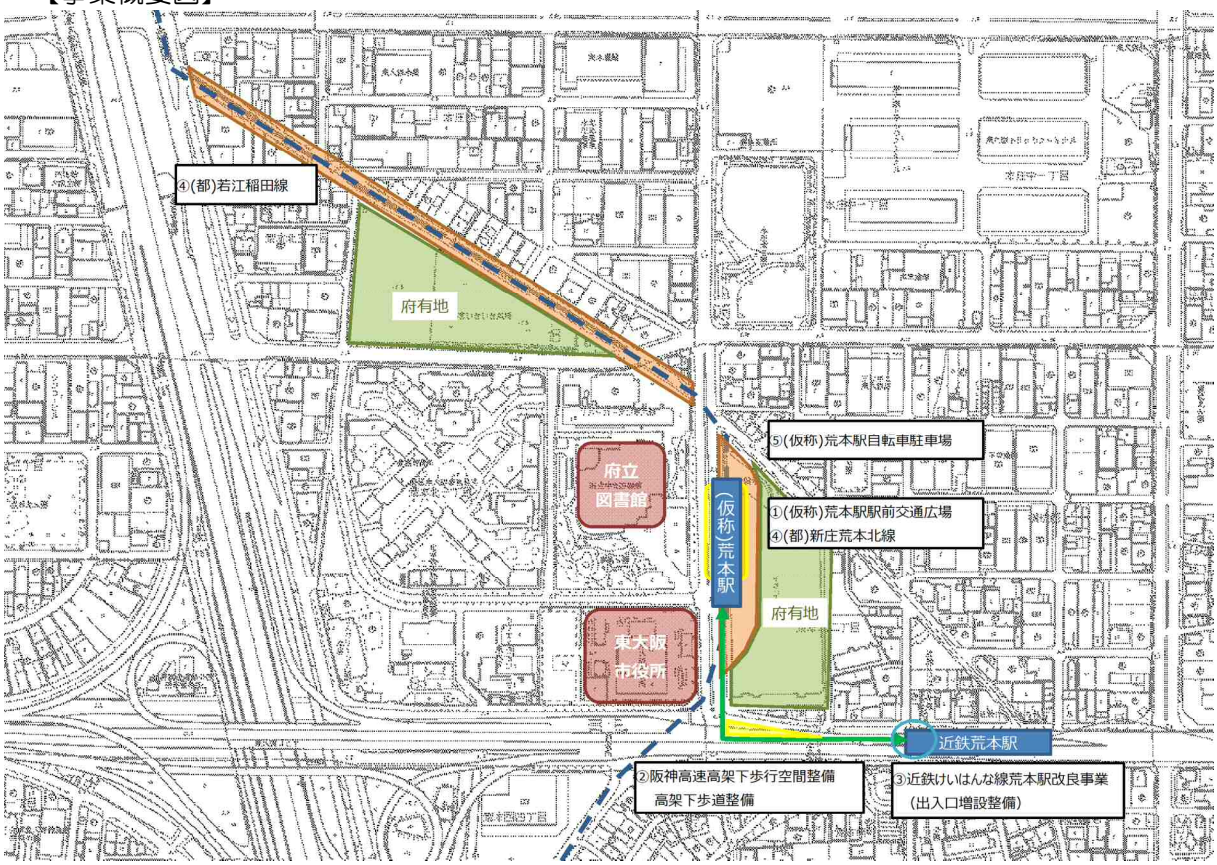
		R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
施策1	①駅前交通広場	―	―	―	―	―	―	―	―	―	―	―		―	―	
施策21	②立体横断施設			―	―						―	―	―	―		
	③歩行空間						―	―	―	―	―	―				
	④既存駅舎の改良										―	―	―	―		
施策5	⑤自転車駐車場												―	―		

※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、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場を整備します。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、幹線道路である築港枚岡線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】

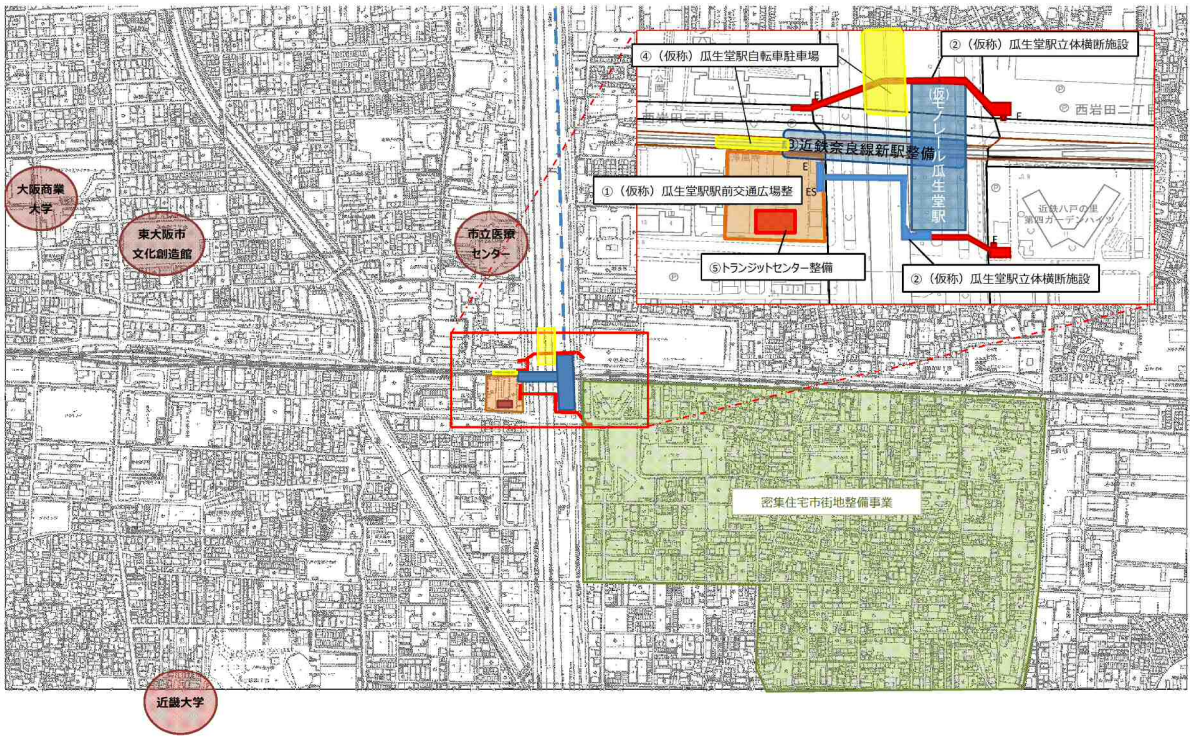
		R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
施策1	①駅前交通広場	―	―	―	―	―	―			―	―	―	―	―	―	
施策21	②歩行空間											―	―	―		
	③既存駅舎の改良										―	―	―	―		
施策15	④都市計画道路	―	―	―	―	―	―			―	―	―	―	―	―	
施策5	⑤自転車駐車場												―	―		

※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。

＜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めざします。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場を整備します。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事から、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と共に、大阪モノレール南伸によって人が集まりにぎわいある地域としての発展をめざします。

【事業概要図】



【整備スケジュール】

		R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
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。

５－１．地域公共交通について
５－２．計画フレーム
５－３．施策の目標と施策内容

５－１．地域公共交通について

（１）地域公共交通の役割と課題

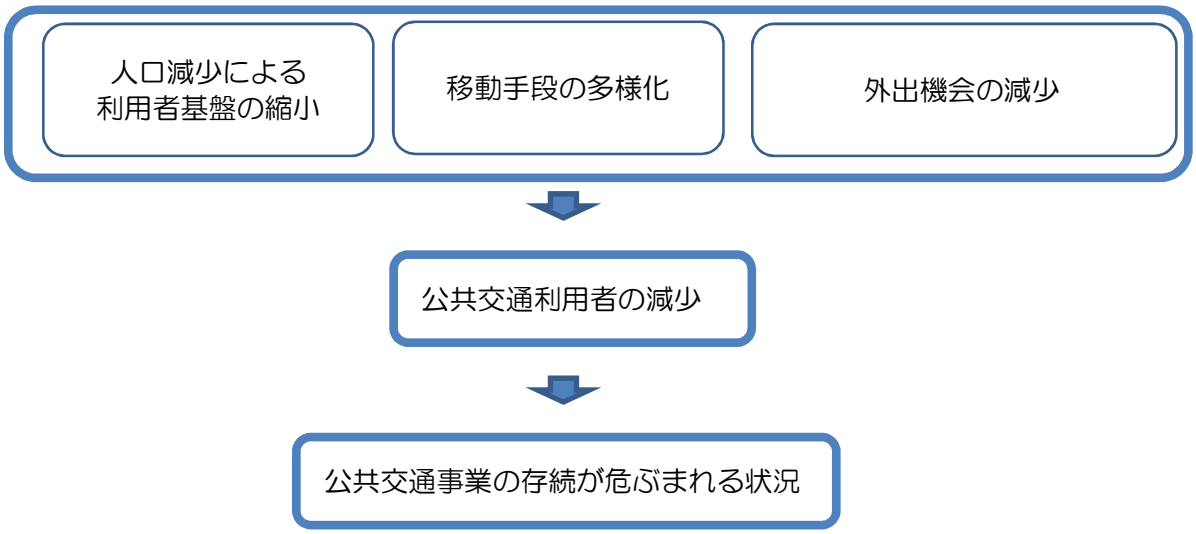
私たちの日常生活は、「移動」の上に成り立っています。こうした日々の移動において、公共交通機関や自家用自動車は不可欠です。新型コロナウイルス感染症拡大により人の移動が制限される中、EC 業界の発展やテレワークの普及により、日常生活の一部がリモートにより代替できるようになりましたが、移動を伴った生活から得られる喜びや満足感、臨場感などの全てを代替するところまでには至っていません。

逆に、国民のニーズが商品の所有や機能に価値を見出す「モノ消費」から体験や経験に価値を見出す「コト消費」に移行する中、移動の重要性が改めて見直されています。また、地方部を中心に、近隣の中小店舗の減少や病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、買物・通院・通学などの日常生活における移動手段の確保は大きな課題となっています。

一方で、鉄道・バス・タクシーといった公共交通の利用者は、特に地方部において減少傾向にあります。全国の交通事業者は、様々な経営努力によりこの需要減に対応してきていますが、その多くが赤字経営を余儀なくされ、更にはコロナ禍による交通需要の減少により、我が国の公共交通事業は存続が危ぶまれる状況になっています。

これまで、地方における公共交通の利用者減少の主な要因は、モータリゼーションの進展に伴う公共交通から自家用自動車への移動手段の転換でした。しかし、国内の自家用自動車保有台数が頭打ちとなっている現在、公共交通から自家用自動車への転換は一段落しています。それでもなお公共交通の利用が減少しているのは、人口減少の影響が大きいことに起因しており、更には、若者世代においては、人口減少のペースを上回って公共交通の移動量が減少している地域も多くあります。

他方、高齢化の進展や、高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあること等から、自家用自動車を運転できない高齢者等の移動手段としての、公共交通の重要性が増大しています。このような中、地域公共交通は、生活の不安を解消し、くらしやすく魅力あふれる地域を創り上げるため、また、地域間の人の流れを創出し、旅行者など地域外を含む多様な人との交流を図るために必要な基盤的サービスといえます。

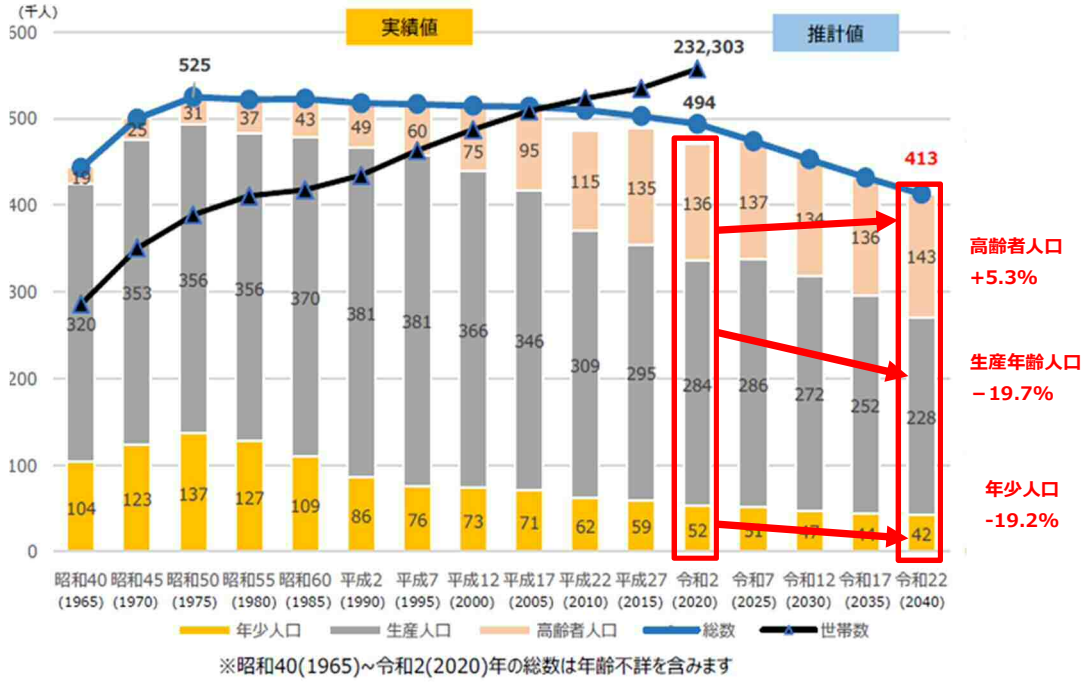


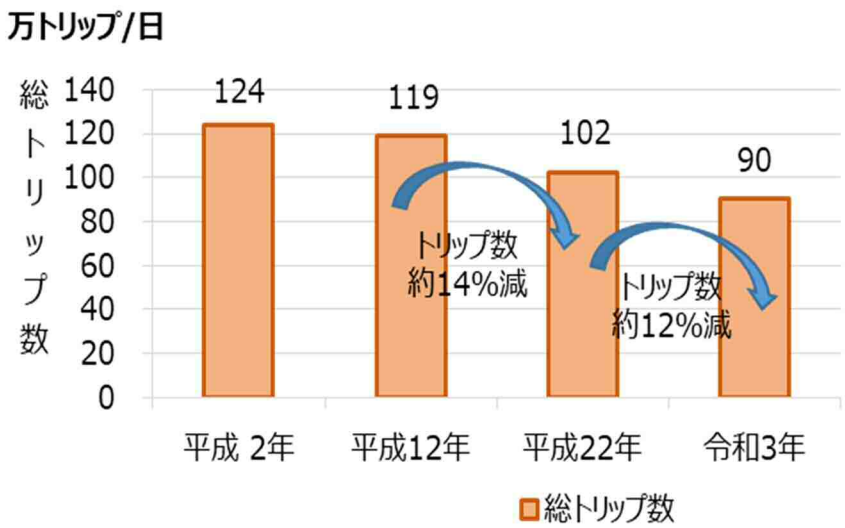
（２）東大阪市の公共交通利用者の推移と地域旅客運送サービスについて

このような社会的背景は本市においても見られます。本市では、今後 20 年間で生産年齢人口が約 19.7%減少すると見込まれています。加えて、トリップ数の過去のデータを見ると、平成 12（2000）年から平成 22（2010）年にかけて総トリップ数が 14%減少し、その後も平成 22（2010）年から令和３（2021）年までの間に約 12%減少していることから、この傾向は今後も継続する可能性が高いと考えられます。

こうした状況は、公共交通の利用者減少に直結し、結果として事業者の収益が低下し、サービスの維持や運営がますます困難になることが懸念されます。この流れを放置すれば、公共交通サービスの縮小や撤退がさらに進み、高齢者や子育て世代をはじめとする交通弱者の移動手段が一層制限される可能性があります。

このような現状を踏まえ、地域の実情に即した東大阪市公共交通計画を策定し、持続可能な公共交通サービスの確保に向けた取り組みが不可欠です。

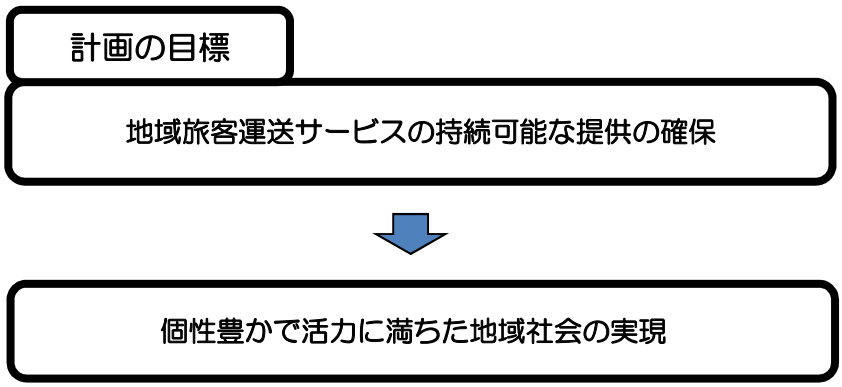




５－２．計画フレーム

（１）地域公共交通計画の目標

地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定されたものであり、同法第１条に掲げられた目標を計画目標として設定する必要があることから、同条に定められた「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」を計画の目標とします。



(参考)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(第１条)

> この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス（以下「地域旅客運送サービス」という。）の提供を確保するために地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施並びに再構築協議会による再構築方針の作成に関する措置並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、もって**個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現**に寄与することを目的とする。

（２）対象区域

地域公共交通計画の対象区域は、市域全域とします。これは、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保し、市内に居住または通勤・通学・訪問するすべての人々に対し、公共交通の利便性向上を図るためです。

５－３．施策の目標と施策内容

（１）施策の目標

計画目標に掲げる「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」の実現に向け、地域公共交通計画で実施する施策の目標を以下の通りとします。

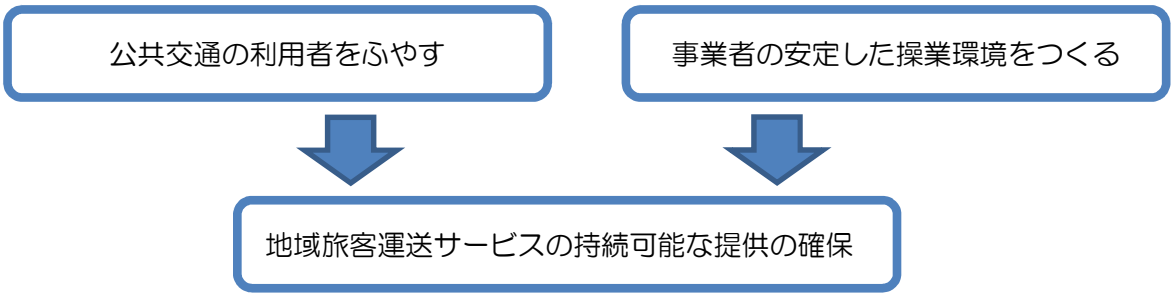
1. 公共交通の利用者をふやす

公共交通の利用者をふやすことで事業者の収益向上と経営の安定化を図ります。そのために、住民や旅行者に公共交通の利便性を認知させるための効果的な情報発信を行います。

また、高齢者や子育て世代に配慮したバリアフリー対応やタクシーの利活用を進め、多様な利用者層の確保を図ります。また、地域イベントや観光資源との連携により、公共交通の利用者をふやすことで、事業者の経営基盤の強化につなげる仕組みを構築します。これらの取り組みを通じて、地域の交通利便性向上と事業者の収益安定を両立します。

2. 事業者の安定した操業環境をつくる

事業者が安定的に運行を続けられる環境を構築することは、持続的なサービス提供を可能にし、利用者の信頼を得る基盤となります。運行コストの削減支援や事業者の経営改善に向けた取り組み、地域との協働体制の構築、運転手の確保、労働環境の改善などを推進し、公共交通の持続可能な運営を支えます。



（２）施策内容

地域公共交通計画では、掲げた目標である「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」を実現するため、施策の目標として「公共交通の利用者をふやす」「事業者の安定した操業環境をつくる」の２つを設定しています。これらの目標達成に向け、地域の実情や利用者のニーズを踏まえた具体的な施策と具体的な事業を以下に示します。

計画の施策・事業一覧

社会情勢の変化	計画の目標	施策の目標	課題	施策		施策内容	
人口減少による利用者基盤の縮小	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保	【Ⅰ】公共交通の利用者をふやす	公共交通を利用した外出が減少している	①	公共交通を利用した外出機会の創出	・公共交通利用促進の啓発活動 ・公共交通を活用したイベントの開催 ・公共交通を活用した社会参加支援 ・商業施設・観光施設等との連携 ・デジタル技術を活用	【事業１】公共交通の利用促進
			公共交通の運賃が高いと感じる層が存在している	②	利用者の費用負担軽減	・移動支援が必要な層への負担軽減策の導入 ・タクシー利活用施策の検討 ・タクシーの効果的な利用の推奨	【事業２】運賃外収入の確保
移動手段の多様化			安心して利用できる公共交通の設備・環境が不十分である	③	バリアフリーの推進	・駅やバス停および車両のバリアフリー化 ・交通情報提供の多言語化・障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法等に基づく障害者対応推進	
			駅やバス停までのアクセスが不便な地域がある	④	交通不便地の解消	・タクシー利活用施策の検討 ・自動運転グリーンスローモビリティ等、新技術・次世代モビリティ等の導入の検討	【事業３】自動運転バスの導入
			公共交通を利用したい時に利用できない	⑤	交通資源の維持・改善	・タクシー利活用施策の検討 ・バス路線の再編やダイヤ改正 ・自動運転グリーンスローモビリティ等、新技術・次世代モビリティ等の導入の検討	
外出機会の減少		【Ⅱ】事業者の安定した操業環境をつくる	安定した需要の確保が困難である	①	事業者の安定した収入の確保	・効果的かつ効率的なバス路線の再編 ・自動運転バス等新技術の活用の検討 ・運賃外収入の確保 ・貨客混載事業の検討	【事業４】AI オンデマンド乗合交通の導入
			運転手の高齢化や運転手が不足している	②	運転手等の人材確保	・運転手の魅力発信 ・運転手募集広報の強化 ・自動運転バス等新技術の活用の検討	【事業５】貨客混載事業
			設備・車両等の、維持・更新やバリアフリー化のコストが増大している	③	事業者の経営基盤の強化	・補助制度の活用検討 ・運賃外収入の確保	

※(事業主体)・【行政】…東大阪市、大阪府、国土交通省　・【交通】…鉄軌道、バス、タクシー等事業者　・【産業】…「交通」を除く民間事業者　・【大学】…大学等の教育機関

<table>
<tr><td>事業名</td><td colspan="2">【事業１】公共交通の利用促進</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="2">公共交通を利用する機会を増やし、利用を促すことで、公共交通の利用者をふやします。</td></tr>
<tr><td>事業の概要</td><td colspan="2">①公共交通マップの配布　【行政】
　移動時に公共交通を利用しやすくなるよう、公共交通マップを常に最新の情報に更新し、広く配布します。

②モビリティ・マネジメントの実施　【行政】
　移動手段の選択肢として公共交通を積極的に利用するよう促し、目的や状況に応じた最適な移動手段の選択を推奨します。

③市主催イベント等での公共交通利用啓発・PR 活動【行政・交通】
　市主催イベントには公共交通機関を利用して来場するよう広報を行います。また、大型イベントでは、公共交通に関するブースを出展する等、公共交通利用促進のための PR 活動を実施します。

④交通事業者と連携したイベントの実施　【行政・交通】
　市と交通事業者が連携し、市民が公共交通をより身近に感じられるイベントを企画・実施します。

⑤市政だよりや SNS を活用した公共交通の PR　【行政】
　市政だよりの紙面や公式 LINE、X、インスタグラム等を活用し、公共交通利用促進に関する情報を定期的に発信します。SNS では文字情報だけではなく、動画等も活用して効果的な PR を行います。

⑥商業施設・観光施設等との連携　【交通・産業】
　商業施設や観光施設等と連携し、公共交通機関を利用した来場者への割引チケットの発行などのキャンペーンを実施し、公共交通を利用した外出機会を増やす取組みを検討します。</td></tr>
<tr><td>施策目標</td><td colspan="2">【Ⅰ】公共交通の利用者をふやす
【Ⅱ】事業者の安定した操業環境をつくる</td></tr>
<tr><td rowspan="2">関連する施策</td><td>【Ⅰ】-①公共交通を利用した外出機会の創出</td><td>・公共交通利用促進の啓発活動
・公共交通を活用したイベントの開催
・公共交通を活用した社会参加支援
・商業施設・観光施設等との連携
・デジタル技術を活用</td></tr>
<tr><td>【Ⅰ】-②利用者の費用負担軽減</td><td>・移動支援が必要な層への負担軽減策の導入
・タクシー利活用施策の検討
・タクシーの効果的な利用の推奨</td></tr>
</table>

	【Ⅰ】-③バリアフリーの推進	・駅やバス停および車両のバリアフリー化 ・交通情報提供の多言語化・障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法等に基づく障害者対応推進
	【Ⅰ】-④交通不便地の解消	・タクシー利活用施策の検討 ・自動運転グリーンスローモビリティ等、新技術・次世代モビリティ等の導入の検討
	【Ⅰ】-⑤交通資源の維持・改善	・タクシー利活用施策の検討 ・バス路線の再編やダイヤ改正 ・自動運転グリーンスローモビリティ等、新技術・次世代モビリティ等の導入の検討
	【Ⅱ】-①事業者の安定した収入の確保	・効果的かつ効率的なバス路線の再編

実施スケジュール	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
公共交通マップの配布	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
モビリティ・マネジメントの実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
市主催イベント等での啓発・PR 活動	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
交通事業者と連携したイベントの実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
市政だよりや SNS を活用した公共交通の PR	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
商業施設・観光施設等との連携	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→

事業イメージ

（出典：東大阪市作成）
◆公共交通マップ

（出典：国土交通省資料）
◆モビリティ・マネジメント

◆SNS の活用

<table>
<tr><td>事業名</td><td colspan="2">【事業２】運賃外収入の確保</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="2">公共交通の運営を安定させ、市民にとって利用しやすい環境を整えるため、広告収入などの運賃以外の収入を確保します。
事業者の安定した運営を支えるとともに、公共交通の利用促進につなげます。</td></tr>
<tr><td>事業の概要</td><td colspan="2">① 公共交通基金の創設 【行政】
市民や企業からの寄付を受け付け、一元的に管理する「公共交通基金」を創設します。この基金を活用し、公共交通施策を安定的かつ長期的に継続できる仕組みをつくります。

（基金の原資）
・寄付・ふるさと納税 【行政・交通・産業】
市民や企業から寄付を募るほか、ふるさと納税の使い道に「公共交通支援」を追加し、支援を広げます。
・クラウドファンディングの活用 【行政・交通・産業】
行政や交通事業者は、特定の公共交通事業に必要な資金を確保するため、クラウドファンディングを活用します。

（活用例）
・市が必要と判断した公共交通維持及び新規運行のための補助
・市が実施する移動利便性向上・持続可能な交通の構築を目的とした事業
・市が実施する利用促進啓発等事業

② 広告収入・CSR 活動の活用 【行政・交通・産業】
市の公用車や公共施設を活用し、公共交通の運営資金となる広告収入を確保します。
また、交通事業者も、自社の交通サービス維持のために広告収入の拡大に取り組みます。さらに、地域の公共交通の維持・活性化に貢献した企業を市が表彰・広報し、社会的な評価を高めます。

（活用例）
・市が必要と判断した公共交通維持及び新規運行の補助
・市が実施する移動利便性向上・持続可能な交通の構築事業
・市が実施する利用促進啓発等事業
・【交通事業者の広告収入】自社の経営維持に係る経費</td></tr>
<tr><td>施策目標</td><td colspan="2">【Ⅱ】事業者の安定した操業環境をつくる</td></tr>
<tr><td rowspan="3">関連する施策</td><td>【Ⅱ】-①事業者の安定した収入の確保</td><td>・運賃外収入の確保</td></tr>
<tr><td>【Ⅱ】-②運転手等の人材確保</td><td>・運転手の魅力発信
・運転手募集広報の強化</td></tr>
<tr><td>【Ⅱ】-③事業者の経営基盤の強化</td><td>・補助制度の活用検討
・運賃外収入の確保</td></tr>
</table>

実施スケジュール	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
公共交通基金の創設	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
広告収入・CSR 活動の活用	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→

事業イメージ

（出典：近鉄バス株式会社ウェブサイト）

◆車両ラッピング広告

（出典：総務省資料）

◆ふるさと納税

（出典：近鉄バス株式会社ウェブサイト）

◆車内広告

◆音声広告（イメージ）

事業名	**【事業３】**自動運転バスの導入
目的	自動運転バス（レベル４）の導入により、交通事業者の運転手不足を解消し、運行コストを削減することで、事業者の安定した操業環境をつくります。 また、自動運転バスにより安定した運行を行うことで、地域の公共交通の維持・改善を行い、住民や通勤者の移動手段を確保することで、公共交通の利用者をふやします。
事業の概要	産官学連携によるコンソーシアムを設立し、約３年間を目途とした社会実験を行い、その後の本格運行をめざします。将来的には完全民間による商業運行をめざします。 （役割） ・実証実験への協力、技術提供　**【産業】** 自動運転バスの運行に向けた実証実験に協力し、必要な技術提供を行います。 ・コンソーシアム事務局の運営、関係機関調整、インフラ整備、許認可等のサポート　**【行政】** 行政が事務局を担い、関係機関との調整、道路等インフラ整備、許認可手続き等のサポートを行います。 ・専門的な知見の提供　**【大学】** 自動運転技術や交通システムに関する専門的な研究を活かし、事業に関する知見を提供します。 ・運行への協力　**【交通】** 交通事業者が自動運転バスの運行を担い、安全かつ効率的な運行体制を構築します。
施策目標	【Ⅰ】公共交通の利用者をふやす 【Ⅱ】事業者の安定した操業環境をつくる
関連する施策	【Ⅰ】-④交通不便地の解消 ／ ・自動運転グリーンスローモビリティ等、新技術・次世代モビリティ等の導入の検討
	【Ⅰ】-⑤交通資源の維持・改善 ／ ・自動運転グリーンスローモビリティ等、新技術・次世代モビリティ等の導入の検討
	【Ⅱ】-①事業者の安定した収入の確保 ／ ・自動運転バス等新技術の活用の検討
	【Ⅱ】-②運転手等の人材確保 ／ ・自動運転バス等新技術の活用の検討

実施スケジュール	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
社会実験	→	→	→							
本格運行				→	→	→	→	→	→	→

事業イメージ

◆小型 EV バス

◆ハンドルのない車両

（出典：国土交通省資料）

事業名	【事業４】AI オンデマンド乗合交通の導入	
目的	移動手段の選択肢を増やすことで有償での移動機会を増やし、公共交通全体の利用者をふやします。 またモビリティ・マネジメントにより効率的・経済的な移動を推進し、AI オンデマンド乗合交通と、タクシーなど他の公共交通を含めた最適な移動を促進します。 地域公共交通共有アプリ開発のためのデータ収集も合わせて行います。	
事業の概要	①AI オンデマンド乗合交通の運行　**【行政・交通】** AI オンデマンド乗合交通を、市東部地域において、自家用有償旅客運送の制度を活用し、社会実験にて運行します。社会実験を経て本格運行が可能と判断できる場合、本格運行を実施します。社会実験は令和 7～9 年度を予定しています。 ②モビリティ・マネジメントの実施　**【行政】** AI オンデマンド乗合交通の普及を促進するとともに、タクシーなど他の公共交通機関を利用した効率的・経済的な移動を促進します。 ③配車アプリの改良　**【行政・産業】** AI オンデマンド乗合交通とタクシーなど多様な移動手段を選択できるよう、開発事業者と連携し、アプリを改良します。	
施策目標	【Ⅰ】公共交通の利用者をふやす	
関連する施策	【Ⅰ】-②利用者の費用負担軽減	・タクシー利活用施策の検討
	【Ⅰ】-④交通不便地の解消	・自動運転グリーンスローモビリティ等、新技術・次世代モビリティ等の導入の検討
	【Ⅰ】-⑤交通資源の維持・改善	・自動運転グリーンスローモビリティ等、新技術・次世代モビリティ等の導入の検討

実施スケジュール	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
社会実験	→	→	→							
本格運行				→	→	→	→	→	→	→
モビリティマネジメントの実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
配車アプリ改良・運用				→	→	→	→	→	→	→

事業イメージ

（出典：国土交通省資料）
◆AI オンデマンド乗合交通

（出典：東大阪市）
◆ライドシェア車両(イメージ)

事業名	【事業５】貨客混載事業
目的	地域の物流効率を向上させるとともに、公共交通事業者の新たな収益源を確保し、安定した運営につなげます。
事業の概要	①事業モデルの提示および事業提案の受付　**【行政・交通】** 行政が貨客混載の事業モデルを提示し、事業者からの提案も広く受け付けることで、多様なサービスの創出を促します。 ②荷主と運行事業者のマッチングの場の設置　**【行政・交通・産業】** 貨客混載を活用したい荷主と、事業に参画を希望するバス・タクシー事業者を結びつけるためのマッチングの場を設置します。 ③貨物運送許可に関する協議の場の設置　**【行政・交通・産業】** バス・タクシー事業者が貨物輸送を行うための許可取得に向けた協議の場を設け、事業の円滑な開始を支援します。 ・事業モデル(案)1. バスの空きスペースを活用し、沿線の商店や企業の商品を輸送することで、効率的な物流を実現します。 ・事業モデル(案)2 昼食時間帯に、バスやタクシーを活用して宅配弁当の配達を行い、効率的な配送網を構築します。
施策目標	【Ⅱ】事業者の安定した操業環境をつくる
関連する施策	【Ⅱ】-①事業者の安定した収入の確保 ・貨客混載事業の検討

実施スケジュール	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)
貨客混載事業	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→

＜事業イメージ＞

◆乗合バスでの貨客混載イメージ

（出典：国土交通省資料）

６－１．推進の考え方
６－２．総合交通戦略の評価指標と目標値
６－３．地域公共交通計画の評価指標と目標値
６－４．交通マスタープランの評価指標と目標値
６－５．推進管理と推進体制

６－１．推進の考え方

（１）基本的な考え方

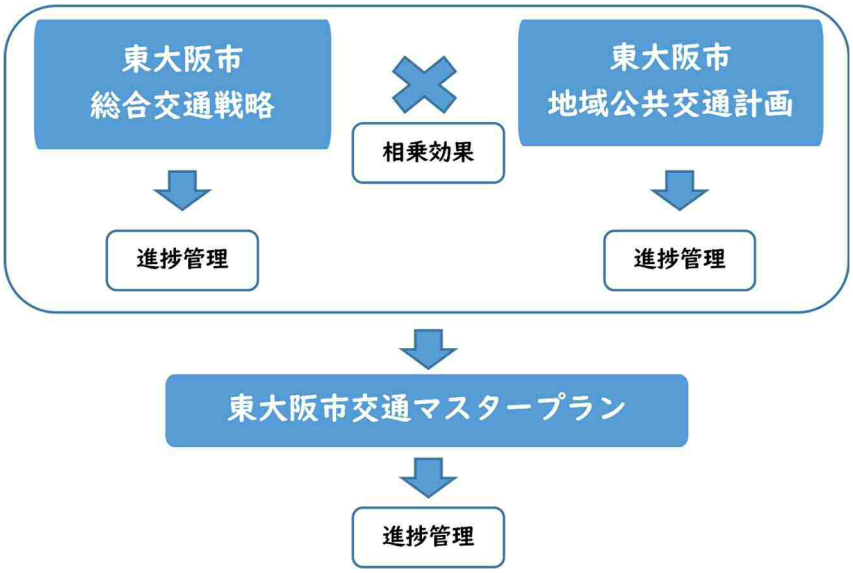
本章では、交通マスタープランの推進に向けた基本的な考え方と、その進捗を適切に管理するための枠組みについて説明します。

交通マスタープランは、「総合交通戦略」と「地域公共交通計画」の２つを統合し、それぞれの目標を達成することで、都市全体の持続可能な成長を促進するものです。

これらの施策が相乗効果を生み出すことで、市全体の移動の利便性が向上し、結果として人口の増加や企業誘致、経済の活性化など、都市の発展につながることが期待されます。そのため、まず「総合交通戦略」と「地域公共交通計画」における具体的な評価指標と目標値を設定し、進捗状況を適切に管理します。

その上で、これらの施策が都市の成長にどのように寄与しているかを確認するため、本計画の評価指標と目標値を設定し、必要に応じて施策の見直しや新たな施策の導入を検討します。

この進捗管理の枠組みを通じて、交通施策が都市全体の発展と連動し、持続可能な成長を促すよう調整を行っていきます。



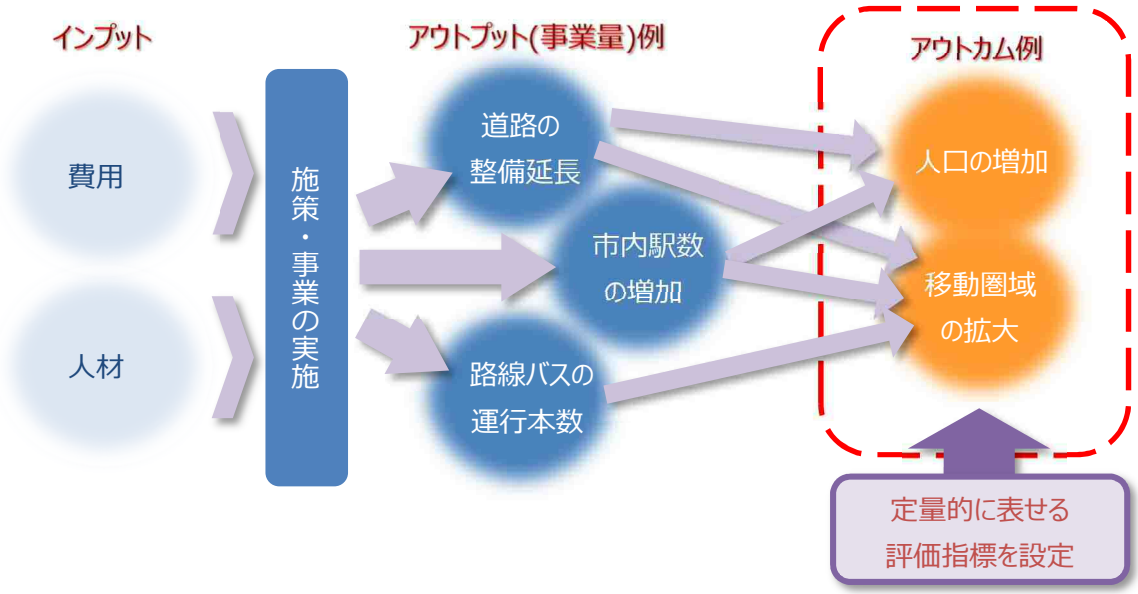
（2）評価指標

施策や事業の実施にあたっては、その成果を適切に評価することが重要です。一般的に、評価手法としては「アウトカム」を用いることが有効とされています。施策や事業を実施する際に必要となる費用や人材を「インプット」、その実施によって生じる事業量を「アウトプット」、そしてアウトプットによってもたらされる具体的な効果を「アウトカム」と定義します。このアウトカムを客観的かつ定量的に評価するため、適切な指標を設定することが求められます。

評価指標の設定にあたっては、以下の４つの観点を重視します。

1. 市民にとって分かりやすい指標であること
2. 目標に対する説明力が十分であること
3. データの入手が容易で継続的な評価が可能であること
4. 交通分野にとどまらず、広い視点を考慮したものであること

これらの視点を踏まえ、適切な指標を用いた進捗管理を行うことで、交通マスタープランの効果を最大限に引き出し、都市の持続可能な発展を実現していきます。



６－２．総合交通戦略の評価指標と目標値

（１）評価指標

①　施策目標１「安全・安心で便利な交通環境の確保」については、市民生活を守り居住を誘導する施策を中心に構成されていることから、前章において整理した優先度の検証において評価項目として挙げた「安全性の確保」「快適性の維持」「利便性の向上」を施策・事業実施のアウトカムとし、これらを評価する指標を設定します。

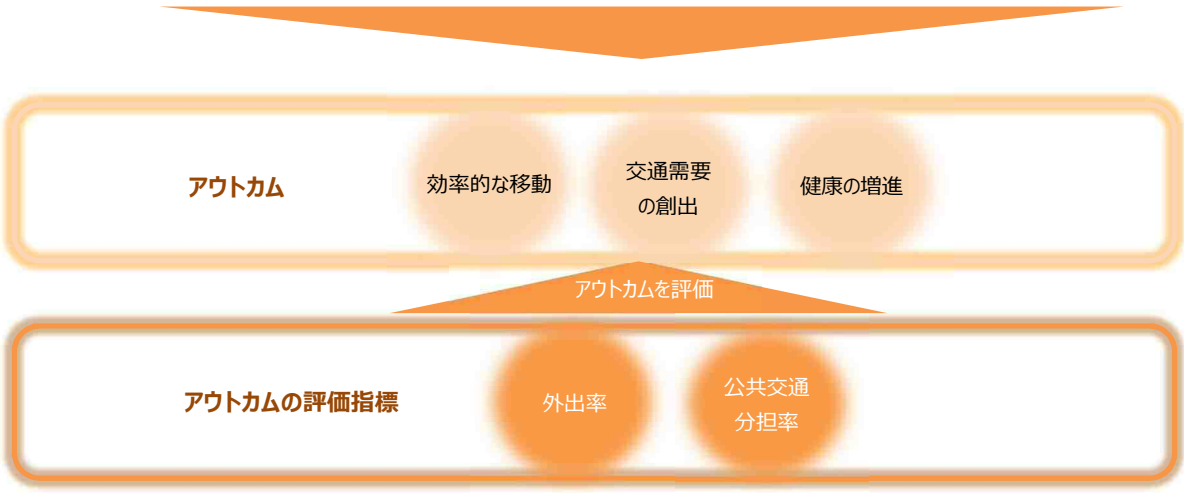
施策目標１	安全・安心で便利な交通環境の確保		
施策パッケージ	1-1 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備	1-2 安全・安心な交通環境の実現	1-3 主要道路の自動車混雑度の低下

②　施策目標２「公共交通機関の更なる利便性の向上」については、都市の発展に寄与する施策を中心に構成されており、「にぎわいの創出」「民間開発の誘発」「交流人口の増加」のアウトカムに対し評価指標を設定します。

施策目標２	公共交通機関の更なる利便性の向上			
施策パッケージ	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

③　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」については、社会全体の利益となる施策を中心に構成されており、「効率的な移動」「交通需要の創出」「健康の増進」のアウトカムに対し評価指標を設定します。

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		
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	3-2 バス路線の効率化による利便性の向上	3-3　公共交通利用者の確保



（2）目標値

①市内交通事故件数

近年の交通事故件数は減少傾向にあり、令和５（2023）年度の事故件数は 1,727 件となっています。今後、年間 2%の減少率が続いたと仮定した場合、令和 16（2034）年度の予測値は 1,511 件となります。この予測に対し本戦略を実施した場合、自動車から公共交通機関へ利用者の転換を図り、自動車交通量を減らすことが期待できるため、交通事故件数をさらに減少させることが可能であることから、令和 16（2034）年度の目標値を 1,236 件とします。

【市内事故件数】 策定時：2,087 件(H30)大阪府警データ参照
現況値：1,727 件(R5)大阪府警データ参照

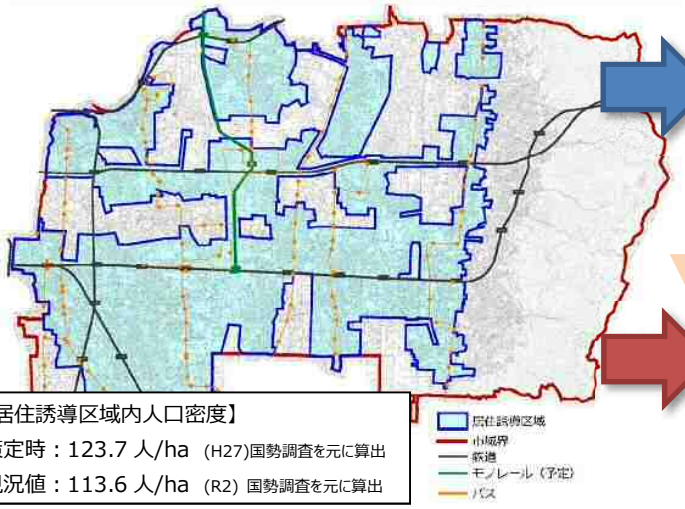
戦略の実施

【R16 年度予測値】
東大阪市内交通事故件数
1,511（件）

【R16 年度目標値】
東大阪市内交通事故件数
1,236（件）

②居住誘導区域内人口密度

本市では持続可能な都市経営を目的に東大阪市立地適正化計画を策定し、居住誘導区域や都市機能誘導区域を定めています。令和２（2020）年度現在で居住誘導区域内人口密度は 117.7 人/ha ですが、国立社会保障・人口問題研究所の予測では今後人口減少が加速的に進み、令和 16（2034）年度には 96.7 人/ha まで減少すると予測されています。この予測に対し、本戦略を実施することにより、居住誘導区域内人口密度を 99.6 人/ha まで引き上げることを目標とします。



【R16 年度予測値】
居住誘導区域内人口密度
96.7（人/ha）

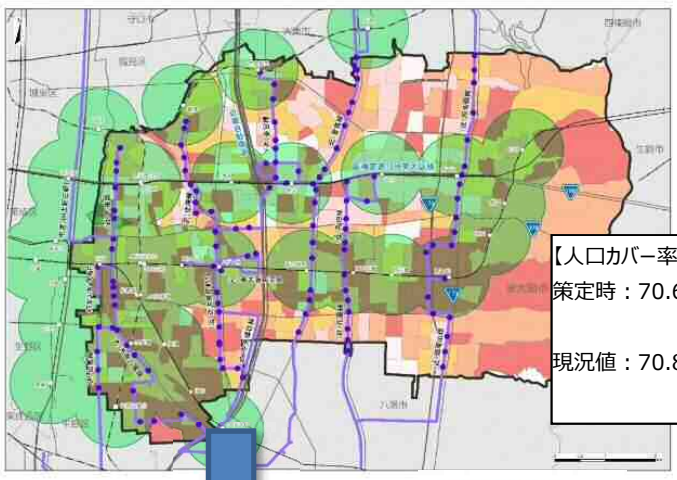
戦略の実施

【R16 年度目標値】
居住誘導区域内人口密度
99.6（人/ha）

【居住誘導区域内人口密度】
策定時：123.7 人/ha （H27)国勢調査を元に算出
現況値：113.6 人/ha （R2）国勢調査を元に算出

③鉄道駅徒歩圏内人口カバー率及び都市機能誘導区域内人口

H27（2015）年の国勢調査を元に算出した本市の鉄道駅徒歩圏（半径 800m）内の人口カバー率は 70.6%となっています。国立社会保障・人口問題研究所の人口予測を元に予測値を算出していますが、人口減少は市内一律に減少すると予測しているため、令和 16（2034）年のカバー率は 70.6%のままとなります。この予測に対し、本戦略を実施することより、鉄道駅徒歩圏内人口カバー率を 73.8%まで高めることを目標とします。また、補完する指標として、都市機能誘導区域内人口を設定しており、現況の 66,935 人に対し、目標値を 64,336 人に設定し、減少幅を縮減していきます。



【人口カバー率】
策定時：70.6% 都市機能誘導区域内人口 71,429 人
国勢調査(H27)の人口分布を元に算出
現況値：70.8% 都市機能誘導区域内人口 66,935 人
国勢調査(R2)の人口分布を元に算出

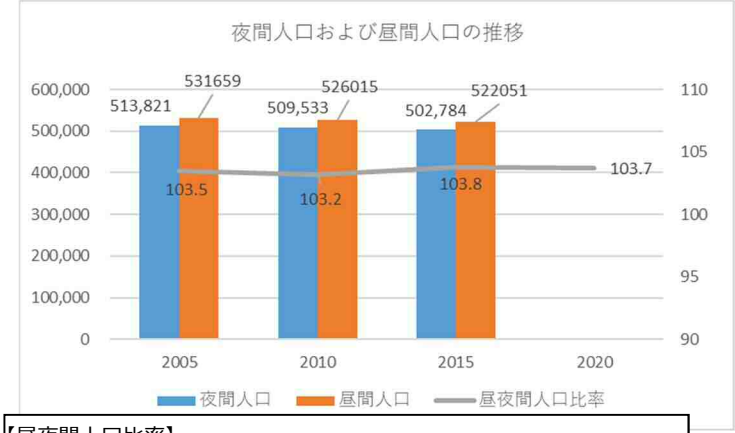
戦略の実施

【R16 年度予測値】
鉄道駅徒歩圏内人口カバー率 70.6(%)
都市機能誘導区域内人口 64,384 人

【R16 年度目標値】
鉄道駅徒歩圏内人口カバー率 73.8（%）
都市機能誘導区域内人口 64,336 人

④昼夜間人口比率

本市の昼間人口は夜間人口よりやや多く、令和２（2020）年の昼夜間人口比率は 103.7%となっています。国立社会保障・人口問題研究所の人口予測を元に令和 16（2034）年の昼間人口および夜間人口を予測すると、昼夜間人口比率は 104.8%となります。この予測に対し、交通施策を実施することにより、市内の就業人口、就学人口について現在の水準を維持し、昼夜間人口 109.7%を目標とします。



【昼夜間人口比率】
策定時：103.8%　夜間人口：502,784　昼間人口：522,051
(H27)国勢調査を元に算出
現況値：103.7%（R2)国勢調査を元に算出

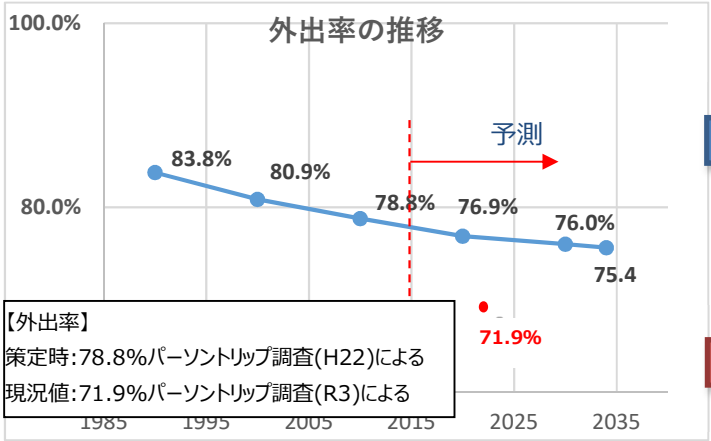
【R16 年度予測値】
昼夜間人口比率
104.8（%）

戦略の実施

【R16 年度目標値】
昼夜間人口比率
109.7（%）

⑤外出率

本市の外出率は予測を大きく下回っており、令和３（2021）年には 71.9%となっています。これは、すでに令和 16（2034）年の予測値である 75.4%をすでに下回っており、今後さらなる低下が予測されます。この予測に対し、戦略の実施により鉄道のみならず、バスやタクシーの利便性向上を図ることで外出機会の創出につなげ、当初の予測値まで回復させることを目標とし、78.8%を目標値とします。



【外出率】
策定時:78.8%パーソントリップ調査(H22)による
現況値:71.9%パーソントリップ調査(R3)による

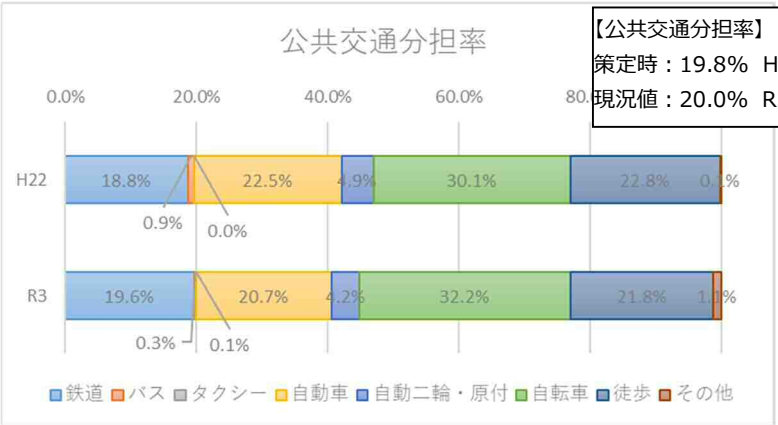
【R16 年度予測値】
東大阪市の外出率
75.4（%）

戦略の実施

【R16 年度目標値】
東大阪市の外出率
78.8（%）

⑥公共交通分担率

令和３（2021）年パーソントリップ調査によると本市の交通分担率は、鉄道、バス、タクシーを合わせて 20.0%となっています。しかし、高齢化の進行やライフスタイルの変化に伴い、令和 16（2034）年の公共交通の分担率は 19.3%に減少することが予測されます。この予測に対し、鉄道を中心としたまちづくりにより、鉄道利用者を維持すること、またバスやタクシーの利便性向上による需要を創出し、自動車からの転換を図ることで、交通分担率を 22.1%まで増加させることを目標とします。



【公共交通分担率】
策定時：19.8%　H22 パーソントリップ調査より
現況値：20.0%　R3 パーソントリップ調査より

戦略の実施

【R16 年度予測値】
公共交通の分担率
19.3（%）

【R16 年度目標値】
公共交通の分担率
22.1（%）

⑦市民満足度

すべての施策におけるアウトカムを評価する指標として市民満足度を設定します。令和５（2023）年の市政世論調査では、安全で便利な交通機関や道路のあるまちに対する満足度は 44.4%となっていることから、本戦略の実施により 50.0%まで高めることを目標とします。

	そう思う	どちらともいえない	そう思わない	わからない	合計
31 安全で便利な交通機関や道路のあるまち	379	412	548	124	1,463

戦略の実施

【市民満足度】
策定時：25.9%
H29 市民意識調査より
現況値：44.4%
R5 市政世論調査より

【R16 年度目標値】
市民満足度
50.0（%）

（３）事業の進捗状況一覧

<table>
<tr><th>施策目標</th><th colspan="2">施策パッケージ</th><th>進捗・実施した主な事業</th><th>今後、実施する主な事業</th><th colspan="2">評価指標</th></tr>
<tr><td rowspan="3">安全・安心で便利な交通環境の確保</td><td>1-1</td><td>誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備</td><td>・大阪ﾓﾉﾚｰﾙ駅前交通広場
・市内一円道路改良事業
・自転車走行空間（府道）
・放置自転車の撤去</td><td>・永和駅前交通広場
・鴻池新田駅前交通広場
・自転車走行空間（市道）
・自転車駐車場の整備</td><td rowspan="3">・居住誘導区域内人口密度</td><td rowspan="9">・市民満足度</td></tr>
<tr><td>1-2</td><td>安全・安心な交通環境の整備</td><td>・市内一円道路改良事業
・自転車走行空間（府道）
・道路の段差解消
・徳庵駅立体横断施設補修
・防災道路整備
・鉄道施設の耐震、落橋防止
・市内一円道路整備
・愛ｶﾞｰﾄﾞ運動推進事業
・通学路安全対策事業
・自転車ﾏﾅｰ向上啓発
・交通安全運動</td><td>・自転車走行空間（市道）
・鉄道施設のｽﾛｰﾌﾟ設置
・可動式ﾎｰﾑ柵
・近鉄大阪線連立事業
・近鉄奈良線連立事業</td></tr>
<tr><td>1-3</td><td>主要道路の自動車混雑度の低下</td><td>・高井田長堂線
・太平寺上小阪線
・若江稲田線
・新庄荒本北線
・大阪ﾓﾉﾚｰﾙの南伸事業
・路線バスの再編・検討
・ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄ</td><td>・近鉄大阪線連立事業
・近鉄奈良線連立事業
・大阪瓢箪山線（大阪府）</td></tr>
<tr><td rowspan="4">公共交通機関の更なる利便性の向上</td><td>2-1</td><td>持続可能な南北の公共交通の確保</td><td>・大阪ﾓﾉﾚｰﾙの南伸事業
・路線ﾊﾞｽの再編・検討</td><td>・路線ﾊﾞｽの再編・検討</td><td rowspan="4">・鉄道駅徒歩圏内人口カバー率（都市機能誘導区域内人口）
・昼夜間人口比率</td></tr>
<tr><td>2-2</td><td>広域的な交通ﾈｯﾄﾜｰｸ充実</td><td>・大阪ﾓﾉﾚｰﾙの南伸事業
・路線ﾊﾞｽの再編・検討</td><td>・近鉄奈良線新駅の設置
・ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄｾﾝﾀｰの整備</td></tr>
<tr><td>2-3</td><td>鉄道との効率的な結節</td><td>・大阪ﾓﾉﾚｰﾙ駅前交通広場
・JR 徳庵駅ｴﾚﾍﾞｰﾀｰ設置
・大阪ﾓﾉﾚｰﾙ立体横断施設</td><td>・永和駅前交通広場
・鴻池新田駅前交通広場
・自転車駐車場の整備
・ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄｾﾝﾀｰの整備
・乗継経路（歩行空間等）整備</td></tr>
<tr><td>2-4</td><td>公共交通の利便性を高める施設整備</td><td>・JR 徳庵駅ｴﾚﾍﾞｰﾀｰ設置
・大阪ﾓﾉﾚｰﾙ立体横断施設
・ﾊﾞｽ停上屋整備（河内永和）
・ﾊﾞｽ停留所整備</td><td>・公共交通の利用促進
・ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄｾﾝﾀｰの整備
・乗継経路（歩行空間等）整備</td></tr>
<tr><td rowspan="3">市民生活を支える持続可能な交通システムの構築</td><td>3-1</td><td>社会的、地域的ﾆｰｽﾞに合った交通手段の確保</td><td>・社会実験の実施（地域内ﾀｸｼｰ乗り場、AI ｵﾝﾃﾞﾏﾝﾄﾞ乗合ﾀｸｼｰ事業）
・ﾀｸｼｰ初乗り料金低額化
・ｼｪｱｻｲｸﾙの導入
・自転車保険加入促進
・観光施策とのﾀｲｱｯﾌﾟ</td><td>・EV バスの導入
・ライドシェアの実施
・電動キックボードの導入</td><td rowspan="3">・外出率
・公共交通分担率</td></tr>
<tr><td>3-2</td><td>ﾊﾞｽ路線の効率化による利便性の向上</td><td>・路線ﾊﾞｽの再編・検討</td><td>・ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄｾﾝﾀｰの整備
・路線ﾊﾞｽの再編・検討</td></tr>
<tr><td>3-3</td><td>公共交通利用者の確保</td><td>・ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄ</td><td>・ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄ</td></tr>
</table>

（4）まとめ
総合交通戦略における評価指標と目標値を以下のとおり設定し、進捗を管理します。

評価指標	策定時	現況値	目標（目標値）（2034 年）
市内交通事故件数	2,087 件（2018 年）	1,727 件（2023 年）	減少（1,236 件）
居住誘導区域内人口密度	123.7 人/ha（2015 年）	117.7 人/ha（2020 年）	減少緩和（99.6 人/ha）
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% 71,429(人) （2015 年）	70.8% 66,935(人) （2020 年）	増加（73.8%） 減少緩和（64,336(人)）
昼夜間人口比率	103.8%（2015 年）	103.7%（2020 年）	増加（109.7%）
外出率	78.8%（2010 年）	71.9%（2021 年）	維持（78.8%）
公共交通分担率	19.8%（2010 年）	20.0%（2021 年）	増加（22.1%）
市民満足度	25.9%（2017 年）	44.4%(※)（2023 年）	増加（50.0%）

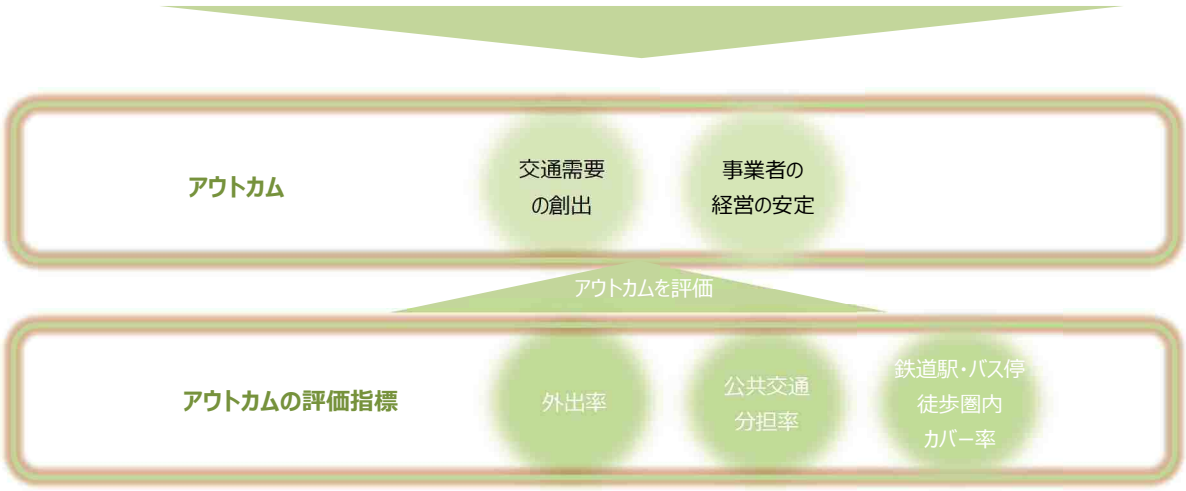
(※)令和 5 年に実施した「市政世論調査」によるもの。

６－３．地域公共交通計画の評価指標と目標値

（１）評価指標

施策目標である「利用者をふやす」および「事業者の安定した操業環境をつくる」については、相互に関連していることから「交通需要の創出」「事業者の経営の安定」をアウトカムとして設定し、両者を包括的に評価できる指標を設定します。

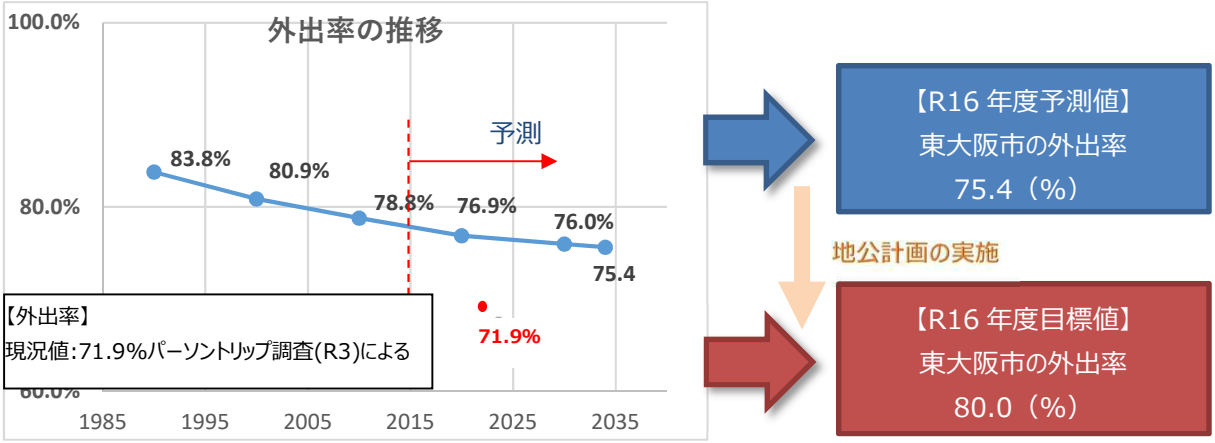
施策目標①	利用者をふやす
施策目標②	事業者の安定した操業環境をつくる



（2）目標値

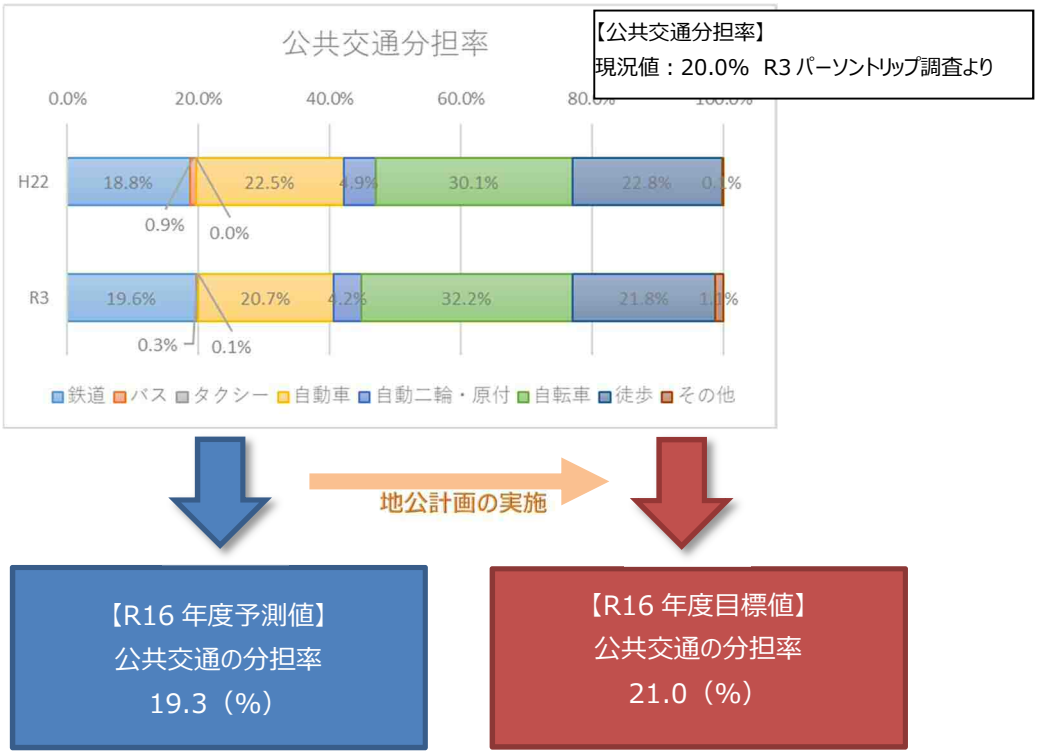
①外出率

本市の外出率は予測を大きく下回っており、令和３（2021）年には 71.9%となっています。これは、すでに令和 16（2034）年の予測値である 75.4%をすでに下回っており、今後さらなる低下が予測されます。こうした状況を踏まえ、地域公共交通計画の実施により、公共交通の利便性向上を図ることで外出機会の創出につなげ、外出率の改善をめざします。その目標値を 80%とします。



②公共交通分担率

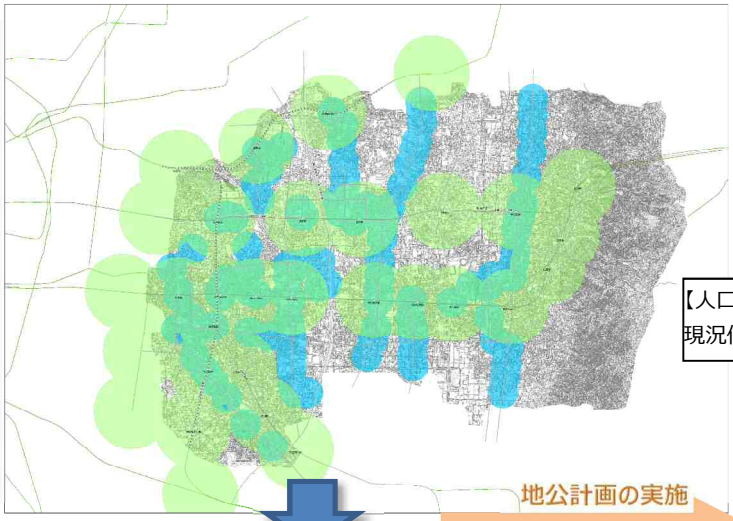
令和３（2021）年パーソントリップ調査によると本市の交通分担率は、鉄道、バス、タクシーを合わせて 20.0%となっています。しかし、高齢化の進行やライフスタイルの変化に伴い、令和 16（2034）年の公共交通の分担率は 19.3%に減少することが予測されます。この予測に対し、公共交通の利便性向上を図り、新たな需要を創出することで、交通分担率を 21.0%まで増加させることを目標とします。



③鉄道駅・バス停徒歩圏内人口カバー率

令和２（2020）年の国勢調査を元に算出した結果、本市の鉄道駅徒歩圏（半径 800m）およびバス停徒歩圏(半径 300m)を含めた人口カバー率は８0.4%となっています。

国立社会保障・人口問題研究所の人口予測を元に予測値を算出していますが、人口減少は市内一律に減少すると予測しているため、令和 16（2034）年のカバー率は８0.4%のままとなります。この予測に対し、地域公共交通計画を実施することより、鉄道駅及びバス停徒歩圏内人口カバー率を 86.6%まで高めることを目標とします。



【人口カバー率】
現況値：８０.４％　国勢調査(R２)の人口分布を元に算

地公計画の実施

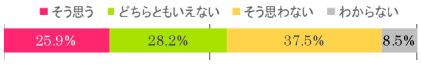
【R16 年度予測値】
鉄道駅･バス停徒歩圏内人口カバー率８０.４(%)

【R16 年度目標値】
鉄道駅･バス停徒歩圏内人口カバー率 86.6（%）

④市民満足度

すべての施策におけるアウトカムを評価する指標として市民満足度を設定します。令和５（2023）年の市政世論調査では、安全で便利な交通機関や道路のあるまちに対する満足度は 44.4%となっていることから、地域公共交通計画の実施により 48%まで高めることを目標とします。

	そう思う	どちらともいえない	そう思わない	わからない	合計
31 安全で便利な交通機関や道路のあるまち	379	412	548	124	1,463



地公計画の実施

【市民満足度】
策定時：25.9%
H29 市民意識調査より
現況値：44.4%
R5 市政世論調査より

【R16 年度目標値】
市民満足度
48.0（%）

（3）まとめ

地域公共交通計画における評価指標と目標値を以下のとおり設定し、進捗を管理します。

評価指標	現況値	目標（目標値） （2034 年）
外出率	71.9% （2021 年）	増加（80.0%）
公共交通分担率	20.0% （2021 年）	増加（21.0%）
鉄道駅・バス停 徒歩圏内カバー率	80.4% (2024 年)	増加（86.6%）
市民満足度	44.4%※ （2023 年）	増加（48.0%）

(※)令和 5 年に実施した「市政世論調査」によるもの。

６－４．交通マスタープランの評価指標と目標値

（１）評価指標

交通マスタープランの評価指標は、本計画の基本理念が実現されているかを的確に判断できるものであるべきです。本計画の理念は、「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」としており、その達成度を測るためには、都市の持続可能な発展に直結する指標の設定が不可欠です。

具体的には、人口減少の抑制や産業の全体生産額の増加、さらには公共交通の利用促進といった指標を設定し、都市の成長と交通施策の関連性を明確に可視化することが重要です。

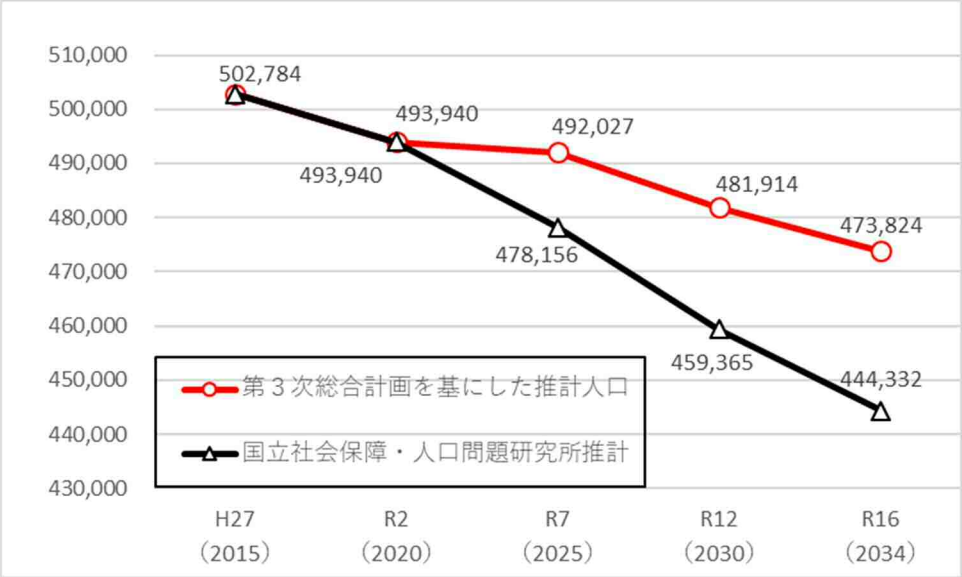
（２）目標

①東大阪市の人口について

現況の国立社会保障・人口問題研究所（社人研）推計に基づく予測人口については、令和２（2020）年の 493,940 人を起点に、令和７（2025）年は 478,156 人、令和 12（2030）年は 459,365 人と推移するデータをもとに計算すると、令和 16（2034）年は 444,332 人となります。

一方、東大阪市第３次総合計画では令和 12（2030）年の目標人口を 481,914 人と示されています。令和 13（2031）年以降の目標人口については第４次総合計画の策定にあわせ設定されるため、交通マスタープランでは同計画において示されている令和７（2025）年から令和 12（2030）年の人口推移が令和 16（2034）年まで推移するものと想定し、本計画の目標年次である令和 16（2034）年の人口を 473,824 人と設定します。

引き続き、第３次総合計画の重点施策である若者・子育て世代に選ばれるまちづくりを推進し、人口減少の抑制をめざします。

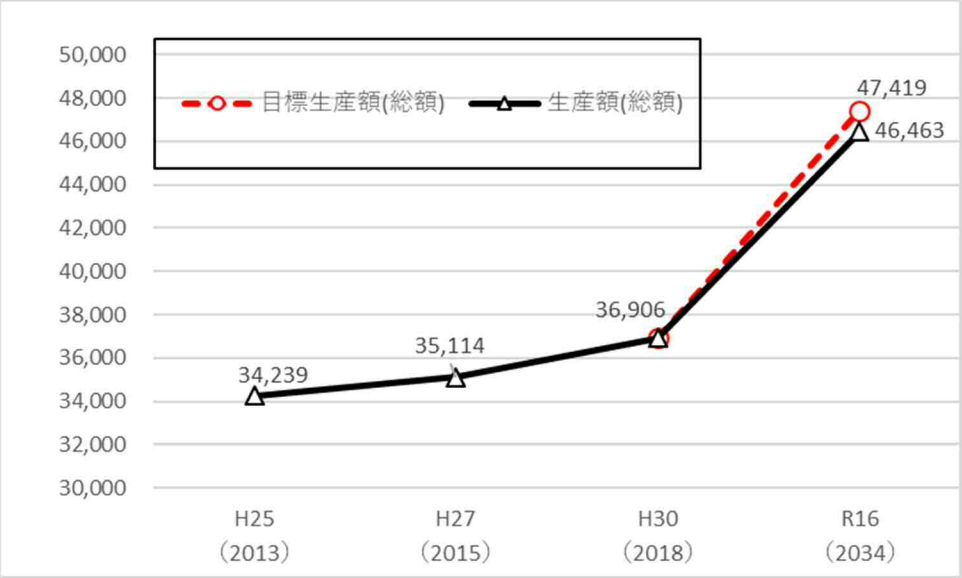


【R16 年度社人研予測値】
東大阪市人口　436,939(人)

【R16 年度推計値】
東大阪市人口　473,824(人)

②生産額（総額）について

東大阪市の生産額（総額）は、平成 25（2013）年に 34,239 億円、平成 27（2015）年に 35,114 億円、平成 30（2018）年に 36,906 億円でした。この平成 27 年から平成 30 年の成長率を維持すると、令和 16（2034）年には約 46,463 億円に達すると推測されます。都市の発展を促すため、成長率を 1 割増することを目標とし、令和 16（2034）年の生産額（総額）の目標値を 47,419 億円に設定します。



出典：RESAS（地域経済分析システム）―生産分析

【R16 年度予測値】
生産額(総額)46,463(億円)

【R16 年度目標値】
生産額(総額)47,419(億円)

③公共交通利用者数について

今後、人口減少が予測される中で、公共交通の利用促進が重要となります。そのため、令和 16（2034）年においても、現在の公共交通利用者数を上回ることを目標とします。
公共交通利用者数の目標値の対象範囲は、鉄道、バス、タクシーの３つとし、各利用者数の内訳は以下のとおりです

公共交通の種類	年間利用者数 （現況値）	備考
鉄道	71,966,138 人 （2023 年）	市内に所在する各駅の利用者数
バス	2,143,485 人 （2023 年）	市内に設置されている各バス停の利用者数
タクシー	3,665,505 トリップ （2021 年）	直近のパーソントリップ調査に基づくタクシーの年間トリップ数
合計	鉄道・バス 74,109,623 人 タクシー 3,665,505 トリップ	

（３）まとめ

総合交通戦略と地域公共交通計画を統合した交通マスタープランおける目標達成状況を適切に把握するため、以下のような指標を設定し、進捗を管理します。

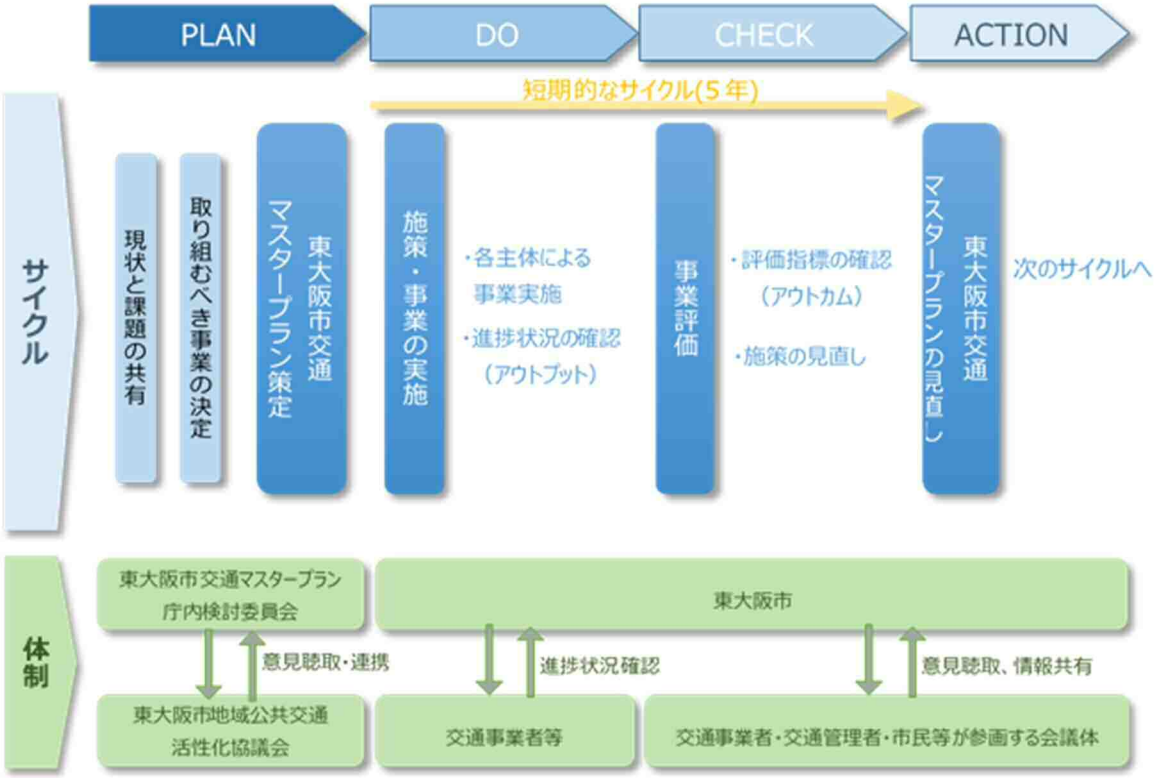
評価指標	現況値	目標（目標値） （2034 年）
人口	493,940 人 （2020 年）	減少抑制
生産額(総額)	36,906 億円 （2018 年）	増加（47,419 億円）
公共交通利用者数 (鉄道、バス、タクシー)	鉄道・バス 74,109,623 人 (2023 年) タクシー 3,665,505 トリップ (2021 年)	増加

６－５．推進管理と推進体制

（１）推進管理

本計画は、令和 １６年を目標に進めるものであり、施策に取り組む期間も長くなることから、社会情勢や市民ニーズの変化に柔軟に対応できるようにしておく必要があります。

また、本計画に位置づけられた事業の多くは、事業主体が本市であることから、本市において適切な推進管理体制を構築すると共に、交通事業者等の関係団体と進捗状況を確認する場を設けることで、事業進捗の透明化を図ります。具体的には５年ごとに事業評価を行い、計画を見直す際には、関係団体と情報を共有し、調整を図ります。



（２）施策の推進体制

本計画の推進管理にあたっては、適切な推進体制を築く必要があります。庁内においても、人口減少・少子高齢化などに伴って発生する社会構造の課題に対応するためには、これまでのような縦割りの組織体制ではなく横断的に連携を図る必要があり、それを可能とする横断的な推進体制の構築が求められます。また、本市だけでなく交通事業者などの関係機関がそれぞれの役割に基づいて、相互に連携しながら本市の交通環境の充実に努めます。

①庁内での推進体制

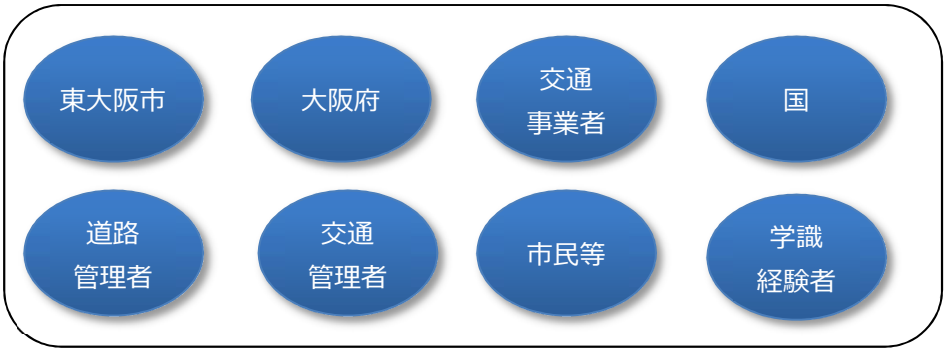
本市の推進体制として、交通部局を中心に、まちづくり・観光・福祉・商業などの各部局と連携し、事業推進に取り組みます。そのために、関係部局に対し年度ごとに事業進捗を確認するとともに、必要に応じて庁内会議を開催し、計画の方向性や施策の見直しを適宜行います。

東大阪市交通マスタープラン
庁内検討委員会

②関係機関との推進体制

本計画の推進には、市単独の取り組みだけでなく、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民団体など、多様な関係機関との協力が不可欠です。

このため、計画策定にあたり、交通事業者、学識経験者、道路管理者、交通管理者、関係行政機関などが参画する「東大阪市地域公共交通活性化協議会」を設立しました。今後もこの協議会を活用し、情報共有と意見交換を継続的に行いながら、事業の進捗状況を定期的に確認し、適切な事業評価を実施していきます。また、計画の見直しの際には協議会における意見を反映し、施策内容を適宜修正することで、より実効性の高い公共交通施策の推進を図ります。



東大阪市地域公共交通
活性化協議会

（１）策定の経緯

年月	市民意見等	総合交通戦略検討協議会	地域公共交通活性化協議会	行政
平成２９（2017）年１１月				第１回庁内検討委員会
平成２９（2017）年１１月		第１回検討協議会		
平成３０（2018）年2月				第２回庁内検討委員会
平成３０（2018）年2月		第２回検討協議会		
平成３０（2018）年8月		第３回検討協議会		
平成３１（2019）年2月		第４回検討協議会		
平成３１（2019）年2月				第３回庁内検討委員会
令和元（2019）年7月		第５回検討協議会		
令和元（2019）年7月				第４回庁内検討委員会
令和元（2019）年１１月	東大阪市総合交通戦略策定			
令和6（2024）年8月				第１回庁内検討委員会
令和6（2024）年１１月			第１回活性化協議会	
令和6（2024）年１２月				第２回庁内検討委員会
令和7（2025）年2月			第２回活性化協議会	
令和7（2025）年3月			第３回活性化協議会	
令和7（2025）年5月	パブリックコメント			
令和7（2025）年6月				第３回庁内検討委員会
令和7（2025）年9月	東大阪市交通マスタープラン策定			

（２）東大阪市総合交通戦略検討協議会規約

東大阪市総合交通戦略検討協議会規約

（名称）
第１条　本会は、東大阪市総合交通戦略検討協議会（以下「協議会」という。）と称する。
（目的）
第２条　協議会は、東大阪市における総合交通戦略の策定に向けた施策の検討および施策の推進を目的とする。
（検討事項）
第３条　協議会の検討事項は次の各号に掲げる事項とする。
　（１）　総合交通戦略策定に向けた検討・協議に関すること
　（２）　前号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項
（組織）
第４条　協議会は、別表第１に掲げる者で組織する。
（任期）
第５条　会員の任期は１年とし、再任を妨げない。
（会長および副会長）
第６条　協議会に会長および副会長をそれぞれ１名置く。
２　会長は、会員のうち学識経験者もしくは行政関係者の中から互選で定める。
３　会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
４　副会長は、会長が指名するものとする。
５　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理する。
（会議）
第７条　協議会の会議は会長が招集する。
２　会長が、必要と認めるときは、会員以外の者に出席を求め、その意見を聴くことができる。
（事務局）
第８条　協議会の事務局は、東大阪市都市整備部に置く。
（委任）
第９条　この規約に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が定める。

附　則
　この規約は、平成２９年１１月２８日から施行する。
　この規約は、平成３０年　２月２６日から施行する。
　この規約は、平成３０年　８月２０日から施行する。
　この規約は、平成３１年　２月１８日から施行する。
　この規約は、令和元年　７月１８日から施行する。

別表第１（第４条関係）

学識経験者	近畿大学　経営学部　教授　髙橋　愛典
	近畿大学　理工学部　社会環境工学科　教授　冨田　安夫
交通事業者	一般社団法人　大阪タクシー協会　東亜交通株式会社　代表取締役
	大阪高速鉄道株式会社　南伸事業室長
	大阪市高速電気軌道株式会社　鉄道事業本部　計画部　交通企画課　課長
	大阪バス株式会社　代表取締役
	近畿日本鉄道株式会社　総合企画本部　計画部　課長
	近鉄バス株式会社　営業部　乗合営業課長
	西日本旅客鉄道株式会社　大阪支社　総務企画課長
交通管理者	大阪府河内警察署　交通課長
	大阪府枚岡警察署　交通課長
	大阪府布施警察署　交通課長
市民団体等	一般社団法人　河内医師会　理事
	週刊ひがしおおさか　代表
	東大阪市小売商業団体連合会長
	東大阪市自治協議会　総務
行政関係者	大阪府　都市整備部　交通道路室　道路整備課　参事
	大阪府　八尾土木事務所　地域支援・企画課長
	国土交通省　近畿運輸局　大阪運輸支局　総務企画部門　首席運輸企画専門官
	国土交通省　近畿運輸局　大阪運輸支局　輸送部門　首席運輸企画専門官
	国土交通省　近畿地方整備局　建政部　都市整備課長
	東大阪市　副市長
	東大阪市　建設局長
	東大阪市　建設局　副技監

（３）東大阪市地域公共交通活性化協議会設置要綱

東大阪市地域公共交通活性化協議会設置要綱

（目的）
第１条　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号。以下「法」という。）の規定に基づき必要となる事項を協議するため東大阪市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。
（協議事項）
第２条　協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。
（１）　法第５条に規定する地域公共交通計画（以下「計画」という。）の策定及び変更に関する事項
（２）　協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項
（委員）
第３条　協議会は、次に掲げる者を委員として構成される。
（１）　別表に掲げる者
（２）　前号に掲げる者のほか、東大阪市長が必要と認める者
（会長）
第４条　協議会に、別表に掲げる者から市長が指名する会長を置く。
　２　会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
（報償費）
第５条　別表第４号及び第５号の委員が協議会に出席した場合、一人日額８，０００円を上限に報償を支払うことができる。
（庶務）
第６条　協議会の庶務は、交通戦略室において処理する。
（その他）
第７条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附　則
この要綱は、令和６年１１月１日から施行する。

別表（第３条関係）

(1)	東大阪市職員	部長級職員の内、市長の指名する者
		交通戦略室職員の内、市長の指名する者
(2)	公共交通事業者等、道路管理者その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	枚岡交通株式会社の役員又は従業員
		近鉄タクシー株式会社の役員又は従業員
		近鉄バス株式会社の役員又は従業員
		大阪バス株式会社の役員又は従業員
		近畿日本鉄道株式会社の役員又は従業員
		西日本旅客鉄道株式会社の役員又は従業員
		大阪市高速電気軌道株式会社の役員又は従業員
		大阪モノレール株式会社の役員又は従業員
		OpenStreet 株式会社の役員又は従業員
		東大阪市道の管理者
(3)	公安委員会	大阪府公安委員会の職員又は東大阪市を管轄する警察署職員
(4)	地域公共交通の利用者	利用者(市民)
		東大阪商工会議所の役員又は職員
(5)	学識経験者	東大阪市内大学において都市計画に関する学識経験を有する者
		東大阪市内大学において地域公共交通に関する学識経験を有する者
		東大阪市内大学において子育て・教育に関する学識経験を有する者
(6)	関係行政機関	大阪運輸支局総務企画部門の職員
		大阪運輸支局輸送部門の職員
		大阪府都市整備部公共交通部門の職員

（４）東大阪市地域公共交通活性化協議会運営規約

東大阪市地域公共交通活性化協議会運営規約

（目的）
第１条　この規約は、東大阪市地域公共交通活性化協議会設置要綱（以下「要綱」という。）第７条の規定に基づき、東大阪市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の運営に関して必要な事項を定めるものとする。
（協議会の会議）
第２条　協議会は、会長を会議の議長とする。
２　協議会の会議は、委員の過半数が出席しなければ、開催することができない。
３　委員は、やむを得ない事由により会議に出席することができない場合は、あらかじめ通知された事項について、その賛否その他の意見を記載した書面（電磁的記録を含む。以下同じ）を会長に提出することができる。
４　協議会の議決は、出席委員及び前項の規定による書面を提出した委員の過半数（議長及び棄権票を除く。）でこれを決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
５　会長が必要と認めるときは、委員以外の者に出席を求めることができる。
（議事概要の公開）
第３条　協議会の議事の概要は、東大阪市のウェブサイトに掲載して、公開するものとする。
２　前項の規定にかかわらず、会長は、必要があると認めるときは、協議会の議決をもって、協議会の議事の概要の一部又は全部を非公開とすることができる。
（会議の特例）
第4条　会長は、やむを得ない事由により協議会を開くことができないとき、この協議会において議決した事項の履行等に関する軽微な変更に係る事項について協議会の議決を行うとき等については、議案の概要を記載した書面を委員へ送付し、賛否その他の意見を徴することにより協議会の会議に代えることができる。
２　第２条第２項及び第４項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、同条第２項中「出席しなければ、開催する」とあるのは「書面又は第４条第１項に規定する電磁的記録により意見を提出しなければ、成立させる」と、同条第４項中「出席委員」とあるのは「意見を提出した委員」と、「議長」とあるのは「会長」と読み替えるものとする。
（その他）
第条　この規約に定めるもののほか、必要な事項は、会長が別に定める。

附　則
１　この規約は、令和６年１１月２１日から施行する。

（5）用語集

用語	説明
EC	ECとはElectronic Commerce(電子商取引)の略で、インターネット上で行われる物やサービスの取り引きのことです。
大阪市域交通圏	道路運送法において、一般旅客自動車運送業者は発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存ずる旅客の運送をしてはならない、と定められています。 この一般旅客自動運送業者はタクシーを指します。また、営業区域は大阪府下で7つの地域に分けられており、そのうちの1つである大阪市域交通圏に含まれる地域は、大阪市・堺市・東大阪市・八尾市・守口市・門真市・吹田市・豊中市の8市です。
外出率	外出した人の全人口に対する割合のことです。
居住誘導区域	東大阪市立地適正化計画の中で、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域と定義付けられています。 東大阪市では居住を誘導することで不都合が生じる地域（①新たな住工混在が発生する可能性がある地域、②住民の生命に危険が生ずる恐れがあると認められる地域、③他の施策によって住宅の立地が制限されている地域）以外の地域を居住誘導区域と定めています。
公共交通	不特定多数の人が利用できる交通機関を指します。東大阪市では、鉄軌道・バス・タクシーを指します。
交通分担率	ある交通手段のトリップ数の、全交通手段のトリップ数に占める割合をいいます。
国土軸	日本経済を支える太平洋ベルトと東京を通る一本の軸を指します。現在、国では国土の均衡的な発展や災害時のリスク分散等の考えから、新たな国土軸を設定していく方針を示しています。
混雑度	国土交通省により定期的に行われる道路交通センサスで算出される道路の混み具合の指標です。計算方法は交通量/交通容量であり、1.0を超えると交通容量以上の交通量であることがわかります。
コンパクトシティ	今後、より深刻化する人口減少や少子高齢化に対応するため、限られた自然資源や人的資源の中でも効率的に公共サービスが提供できるよう都市機能を集約したまちを指します。
CSR活動	CSRとはCorporate Social Responsibility(企業の社会的責任)の略で、企業が社会の一員として、地域社会のために貢献する活動をいいます。
市街化区域	都市計画法において、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、市街化を進める地域を市街化区域、市街化を抑制する区域を市街化調整区域とし都市計画に定めることができるとの記載があります。東大阪市は、災害が発生する可能性がある生駒山麓付近と、優良な農地のある池島地域の一部のみ市街化調整区域であり、市域のほとんどが市街化区域に定められています。
SWOT分析	SWOTとは、英語のStrength（強み）、Weakness（弱み）、Opportunity（機会）、Threat（脅威）のそれぞれの頭文字からきています。戦略、計画を立てる際の状況の把握を行うための手法です。

用語	説明
生産年齢人口	働く意思や能力の有無に関わらず、この年齢を満たせば労働に従事できる、という人の人口を指します。日本では主に15歳から65歳未満の人口を指します。
総合計画	市町村の全ての施策を進める上での指針となる計画です。自治体の将来の展望に基づいて立てられる自治体運営の最高理念である基本構想、基本理念の部門別・地域別に立てられる基本計画、具体的な実施に向け立てられる実施計画で構成されます。
ソフト施策	ソフトとは意識や情報等無形の要素を指します。ソフト施策とは、ある課題に対する無形の要素を対象にした施策を指します。 例：道路交通の安全性が低いという課題に対し、交通安全講習を行い市民の意識向上を図る。
端末交通手段	一回のトリップで複数の交通手段を用いた場合、その際の主な交通手段を代表交通手段といい、その代表交通手段を用いるために使用したその他の交通手段を端末交通手段と言います。
特定経路	鉄道駅等の特定旅客施設と周辺の主要施設を結ぶ移動経路のうち、特に重点的にバリアフリー化を図るべき移動経路を指します。
都市機能誘導区域	原則、居住誘導区域内に設定され、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し、集約することにより、これら各種サービスの効率的な提供が図られるように定めた区域です。東大阪市では、駅からの徒歩圏800m内を基本とし、商業系用途地域や子育て支援施設、リージョンセンター等を含むよう設定しています。
都市計画マスタープラン	都市づくりを具体的に進めていくための基本的な方針を指します。各市町村が、住民の意見を反映させつつ、都市の現在の状況や将来の変化を考慮し定めます。
トランジットセンター	鉄軌道やバス等、公共交通機関の乗換えに際し、利便性を向上させる施設であり、昇降施設(階段、エスカレーター、エレベーター)とバス券売所、待合所が一体となった施設を指します。
トリップ	ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位を指します。
ハード施策	ハードとは建築物等の有形の要素を指します。ハード施策とは、ある課題に対する有形の要素を対象にした施策を指します。
ボトルネック	踏切、トンネルなど、瓶（ボトル）の口のように狭くなり、交通容量が低い場所をいいます。
モータリゼーション	自動車利用が一般に広く普及することを指します。
モビリティ・マネジメント	多様な交通手段を効率的・効果的に利用する状態へと変えていく取組みをいいます。

用語	説明
流通業務団地	流通業務施設（トラックターミナル、流通倉庫、配送センター等）を集約的に立地することにより、流通をスムーズに行うことを目的として作られた地域を指します。大阪府下では、東大阪市と茨木市に存在します。
連続立体交差事業	踏切事故、交通渋滞、市街地の分断を解消するために、地上を走る鉄道敷を高架化する事業です。高架下を利用できるというメリットもあります。

モノづくり・ラグビーのまち
東大阪市

東大阪市交通マスタープラン

東大阪市交通戦略室
住所：〒577-8521　大阪府東大阪市荒本北一丁目１番１号

令和７(2025)年９月策定