

1 調査名称：東部大阪都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：大阪府

3 調査圏域：東部大阪都市圏

4 調査期間：平成19年度

5 調査概要：

本調査は、大阪都心部を取り巻くインナーエリアとして位置づけられた地域のうち、広域圏の東西及び南北の基幹交通軸が交差する「東部大阪都市圏」について、社会経済情勢の変化の中で整備が進む新たな交通基盤などを勘案しつつ、今後求められる交通整備のあり方などを明らかにすることを目的とする。

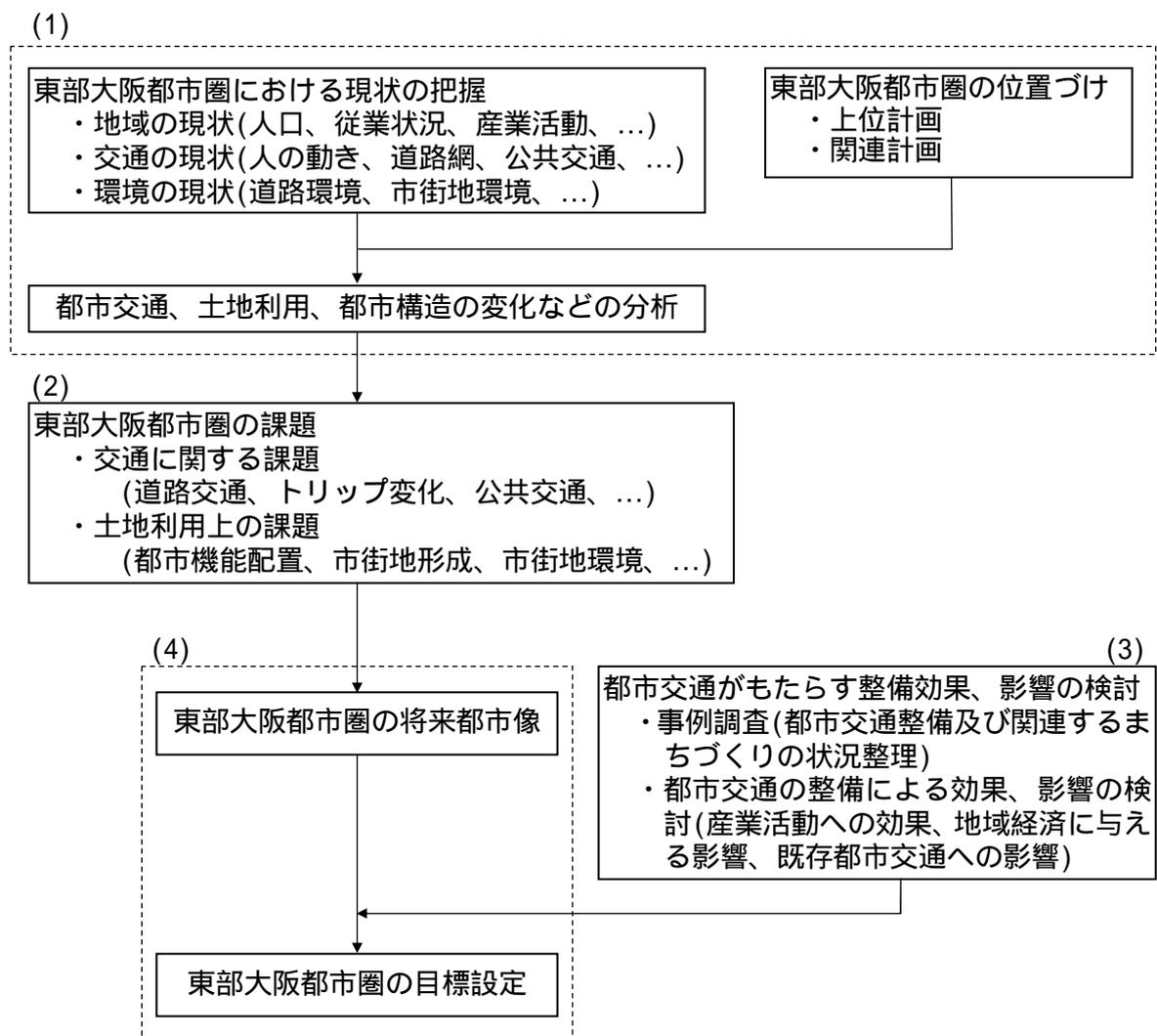
調査については、パーソントリップ調査等の既存データを活用し、トリップの現状や推移を把握するとともに、都市交通がもたらすまちづくりへの効果・影響を分析する。そして、この結果を踏まえて都市圏における将来のあるべき都市像や目標設定に関する検討を行う。

< 調査成果 >

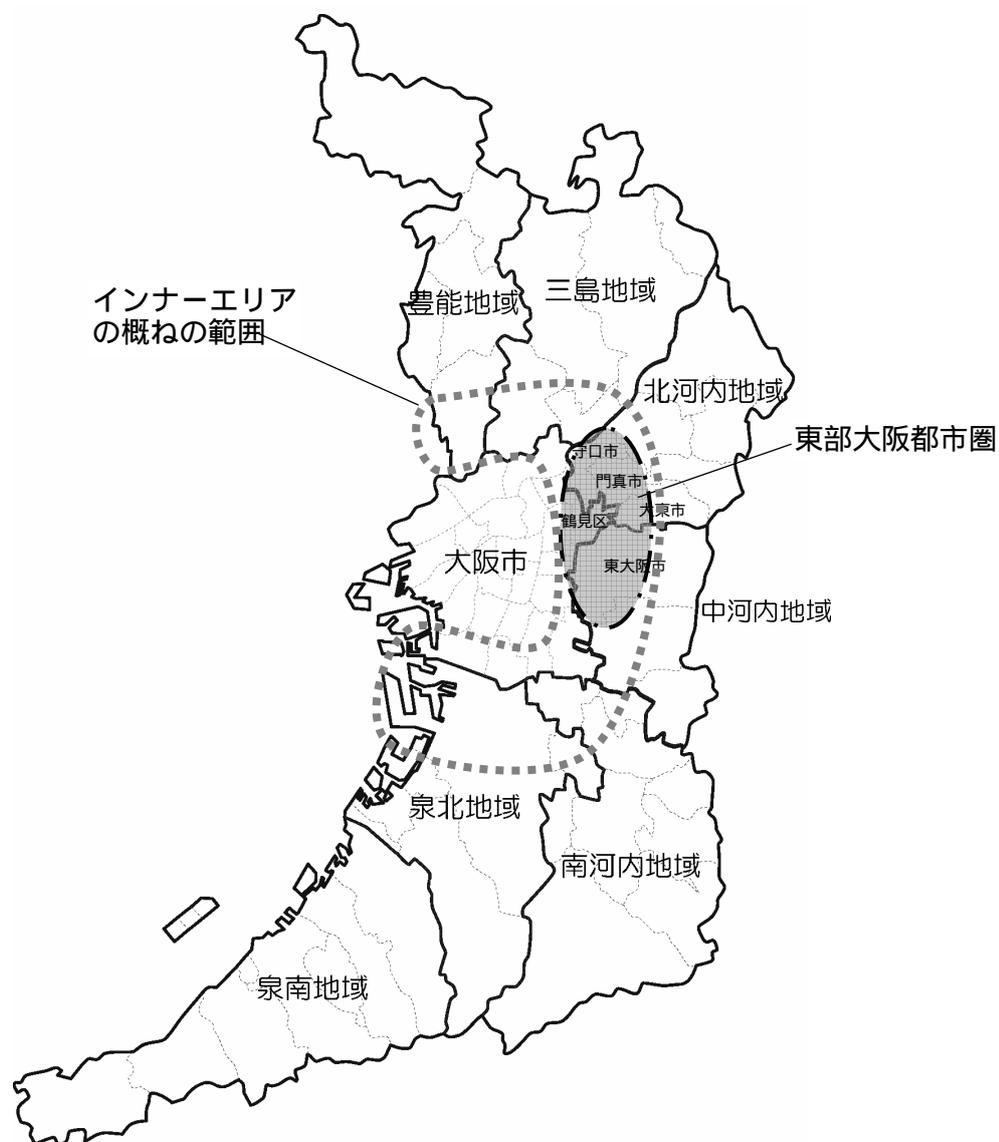
1 調査目的

本調査は、大阪都心部を取り巻くインナーエリアとして位置づけられた地域のうち、広域圏の東西及び南北の基幹交通軸が交差する「東部大阪都市圏」について、社会経済情勢の変化の中で整備が進む新たな交通基盤などを勘案しつつ、今後求められる交通整備のあり方などを明らかにすることを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1. 東部大阪都市圏の現状と課題

東部大阪都市圏の現状(社会経済情勢と地域特性)

社会経済情勢	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少、超高齢社会の到来 自動車利用の拡大(モータリゼーションの進展)
人口状況	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏内の各市人口は、横ばいか減少傾向にあり、高齢化率が20%前後になっている
交通網の現状	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通網は東西方向に発達し、南北方向では北摂～門真間にモノレールが整備済 骨格的な広域道路網が形成されている反面、地域内の都市計画道路の多くが未整備
公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バスの公共交通利用者が減少傾向 主要鉄道駅をターミナルとする路線バス網が形成されているが、一部地域でネットワークが粗い
道路交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> 主要道路の交通量は微減している箇所もあるが、混雑度の依然高い箇所が存在 中央環状線や国道1号、170号での貨物交通量が多く、大型車混入率が高い
将来交通流動	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏での将来の交通需要は、増加傾向と想定され、特に環状方向の動きが増加
人の動き、交通機能の分担	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏を中心とするODトリップでは、隣接地域とのトリップが多いが、経年では北摂方面(環状方向)、兵庫県、奈良県とのトリップが増加 都市圏での発生集中トリップの交通手段は、自動車が増加し、鉄道やバスの公共交通分担率が低下 都市圏内の内々トリップ及び末端交通手段は、二輪と徒歩で8~9割を占め、駅までの所要時間は10分程度と移動距離は短い
機能立地の状況	<ul style="list-style-type: none"> 中央環状線沿いでの大規模商業施設、サービス施設の立地が進み、新都心に物流地区が形成されている
インナーエリアとしての特性	<ul style="list-style-type: none"> 製造業の集積度が高く、小規模事業所が多く、基礎素材型が中心 木造借家を中心とした密集市街地が形成

課題設定のための視点

社会経済情勢上の視点

- 優れた既存社会基盤の存在
- 一層効果的な実施が求められる公共投資
- 都市環境への負荷拡大を誘引する過度な自動車への依存
- 公共交通の成立する都市構造の必要性

都市交通上の視点

- 利便が十分でない南北方向の公共交通
- 利用者の減少傾向がみられるバス交通
- 交通混雑の解消が十分でない自動車交通
- 増加する貨物交通への対応
- 不足する歩行者や自転車による移動利便
- 増加する自転車トリップへの対応

土地利用上の視点

- 建物の老朽化や防災上の問題などが継続する密集市街地
- 産業と住環境のバランスが懸案となっている住工混在地区
- 第二京阪道路の供用により注目される沿道などでの土地利用

都市構造上の視点

- 整備が十分に進んでいない都市拠点と拠点同士のネットワーク

東部大阪都市圏の課題

公共交通を利用しやすい都市構造への移行

都市圏の基幹ネットワークの拡充
地域活力の維持・充実と利用者の移動利便の拡充を目指した公共交通軸の形成

多様な公共交通相互の連携と調整
公共交通相互の結節強化や乗換利便の向上を図る公共交通サービス提供主体の連携、調整

公共交通と自動車交通の連携
広域幹線道路の整備などをふまえた公共交通と自動車交通の連携

暮らしやすさと便利さを持つ都市構造への移行

生活圏内の道路空間の充実
諸機能の集約を図る拠点への徒歩アクセスの充実、生活圏における道路空間の適切な活用

円滑な都市内物流と他交通との調整
小規模物流などに対応した道路網の構成や物流施設の立地促進、道路上で他交通との調整

地域を元気づける都市構造への移行

拠点形成と交通整備との適切な連携
諸機能の集積を図る拠点形成の促進、広域幹線道路整備や公共交通網拡充などとの連携

市街地環境の改善を支える活力の維持、充実
市街地環境の改善を目指したこれまでのまちづくりを支える地域活力の維持、充実

モノづくり集積地としての維持、充実
住機能と産業の適切なバランスを前提とした立地条件の充実や働く場としての魅力の向上

都市機能の集約と公共交通の連携が必要

2. 都市交通がもたらす整備効果、影響の検討

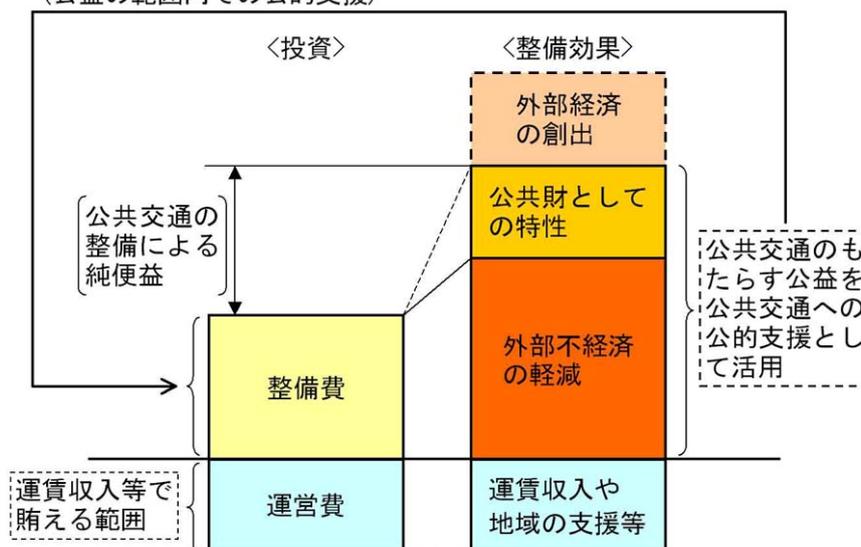
2-1 都市交通がもたらす整備効果及び地域経済などに与える影響の検討

ここでは、公共交通整備に対する公的支援の考え方の背景を明らかにするため、既存の都市交通の整備効果を検討する。また、東部大阪都市圏の将来都市像の実現を目指した目標設定の参考とするため、既存都市交通の整備効果を基にして、東部大阪都市圏で新たに都市交通を整備した場合の整備効果を検討する。

(1) 公共交通整備に対する公的支援の考え方

公共交通への投資と整備効果の関係

(公益の範囲内での公的支援)



□直接効果

(公共財としての特性)

- モビリティの公平性を確保(交通弱者、高齢者への配慮)

- 利用可能性の提供

(外部不経済の軽減)

- 自動車交通から発生する社会的コストの削減
→交通渋滞、環境負荷、交通事故の削減

□直接効果から波及する効果

(外部経済の創出)

- 土地利用への効果(沿線人口増加、機能立地、拠点形成支援など)

- 地域経済への効果(消費活動活発化、雇用拡大など)

- 自治体財政への効果(税収増など)

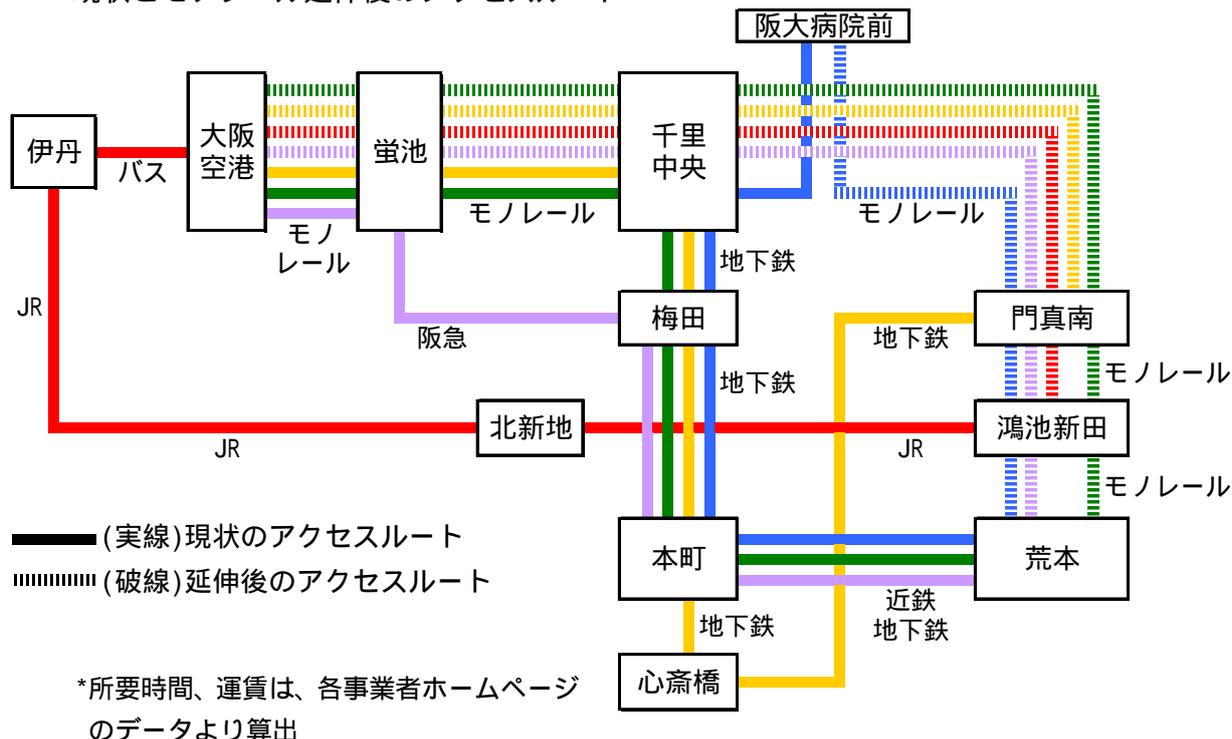
(2) 既存都市交通及び大阪モノレール南伸区間における整備効果のケーススタディ

- ・都市交通の整備事例からあげられる整備効果を基本として、大阪モノレールや富山ライトレールをケーススタディとして、既存都市交通の整備効果を検討する。
- ・また、大阪モノレールの南伸区間をケーススタディとして、新たな都市交通の整備効果を検討する。

利用者効果(移動時間短縮、移動費用節減、定時性向上、快適性向上など)

- ・モノレールの南伸整備により、東大阪市や大東市から大阪国際空港へのアクセスは、大阪市中心部経由から直通での利用が可能となる。
- ・現状と南伸後での所要時間と運賃の比較を行うと、いずれもモノレール延伸後の方が所要時間、運賃とも節減される。

現状とモノレール延伸後のアクセスルート



大阪国際空港、阪大病院への所要時間、運賃比較

区間	モノレール延伸	乗換回数	所要時間	運賃	経由
門真南	なし	2回	72分	920円	地下鉄(長堀鶴見緑地線, 御堂筋線)-大阪モノレール
	あり	なし	40分	570円	大阪モノレールのみ
大阪空港	差	-2回	-32分	-350円	
鴻池新田	なし	1回	75分	600円	JR(片町線, 東西線, 福知山線)-伊丹市バス
	あり	なし	42分	600円	大阪モノレールのみ
大阪空港	差	-1回	-33分	0円	
荒本	なし	2回	70分	940円	近鉄けいはんな線-地下鉄(中央線, 御堂筋線)-大阪モノレール
	あり	なし	48分	660円	大阪モノレールのみ
大阪空港	差	-2回	-22分	-280円	
荒本	なし	3回	64分	880円	近鉄けいはんな線-地下鉄(中央線, 御堂筋線)-阪急-大阪モノレール
	あり	なし	48分	660円	大阪モノレールのみ
大阪空港	差	-3回	-22分	-220円	
荒本	なし	2回	69分	1,130円	近鉄けいはんな線-地下鉄(中央線, 御堂筋線)-大阪モノレール
	あり	なし	40分	590円	大阪モノレールのみ
阪大病院	差	-2回	-29分	-590円	

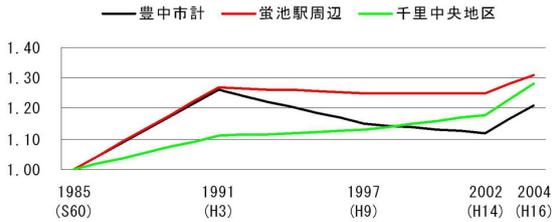
*延伸区間の所要時間は延長1kmで約2分で計算し、運賃は30円/2kmで計算した(大阪モノレールの既存路線における設定を参考)。
 門真市～門真南間は約2km、門真市～鴻池新田間は約4km、門真市～荒本間は約8km。
 現状の門真市～大阪空港間は約36分、540円。門真市～阪大病院前間は約28分(万博記念公園での乗換5分含む)、420円。
 所要時間欄の()内は乗換時間(想定)

まちづくり効果(機能立地、拠点形成支援、バス路線網の再編など)、沿線活性化効果(人口増加、経済活動の活発化など)

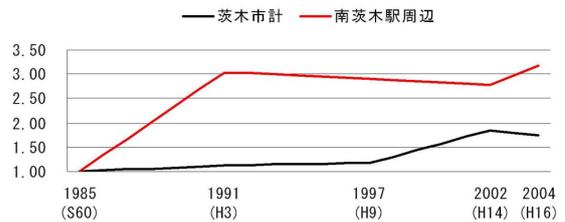
- ・大阪モノレールの既存区間においてみられる駅周辺での面的開発や大規模商業施設の立地、人口流入、商業・業務機能の拡大などの効果が南伸区間でも期待できる。

大阪モノレールの既存区間沿線におけるまちづくり効果、沿線活性化効果

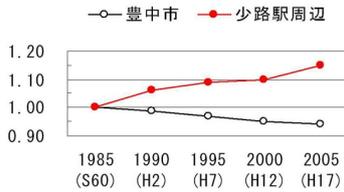
<売場面積の伸び>



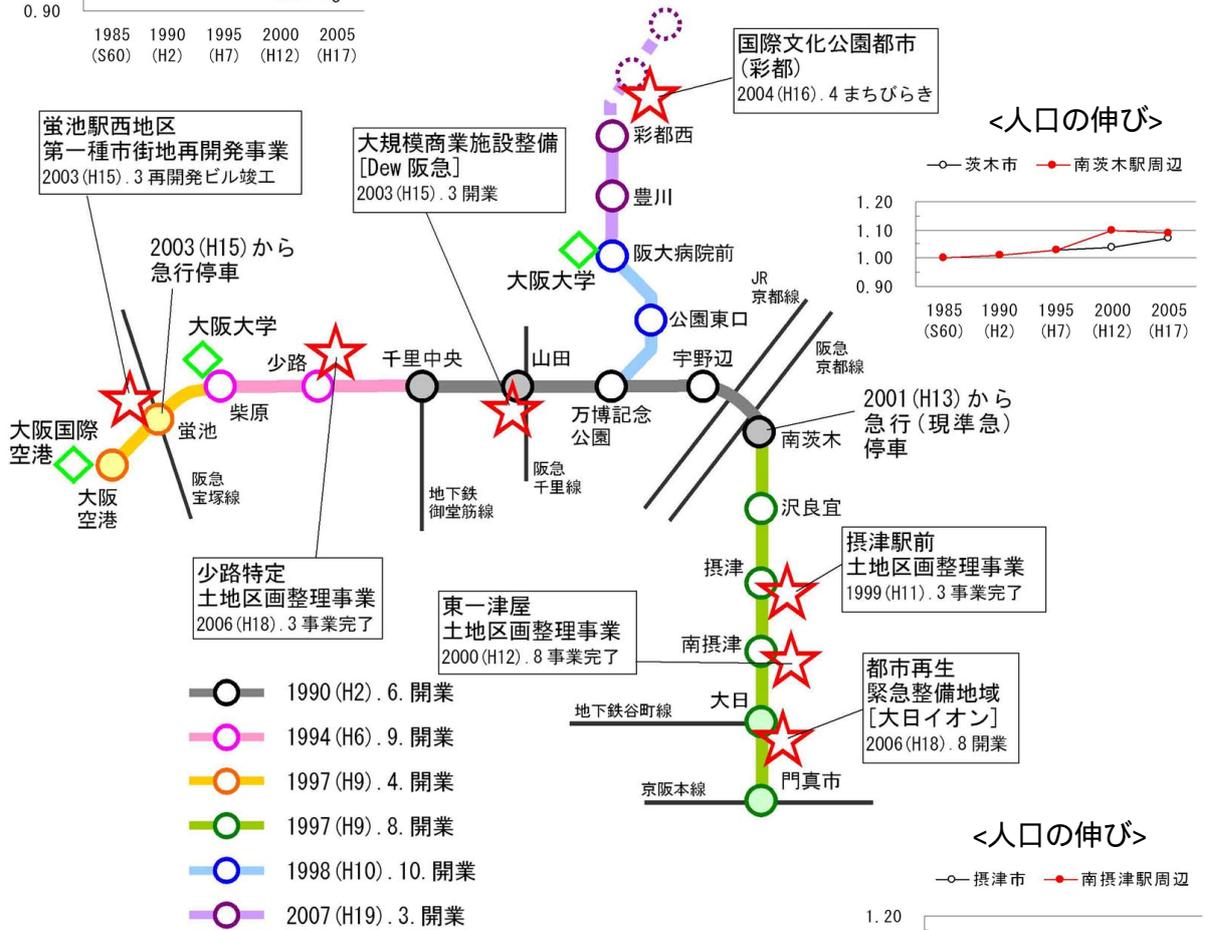
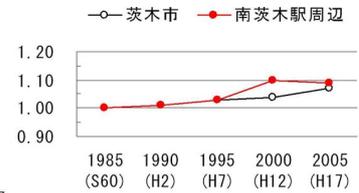
<売場面積の伸び>



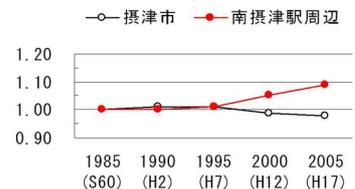
<人口の伸び>



<人口の伸び>



<人口の伸び>

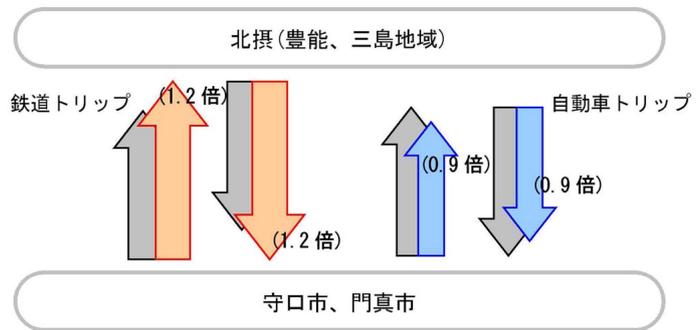


資料:国勢調査、商業統計調査(立地環境特性別統計編)

道路交通改善効果(旅行速度の改善、交通混雑緩和)

- ・大阪モノレールの既存区間の「守口市、門真市」～北摂間(1997年(H9)に新規開業)では、鉄道利用トリップが伸び自動車利用トリップが減っている。
- ・モノレール整備により、一部の自動車利用トリップが鉄道利用トリップへ移ることで、自動車交通量の削減や環境負荷軽減へのメッセージ効果が期待できる。

■守口市、門真市～北摂間の交通手段別 OD トリップの伸び(1990→2000)

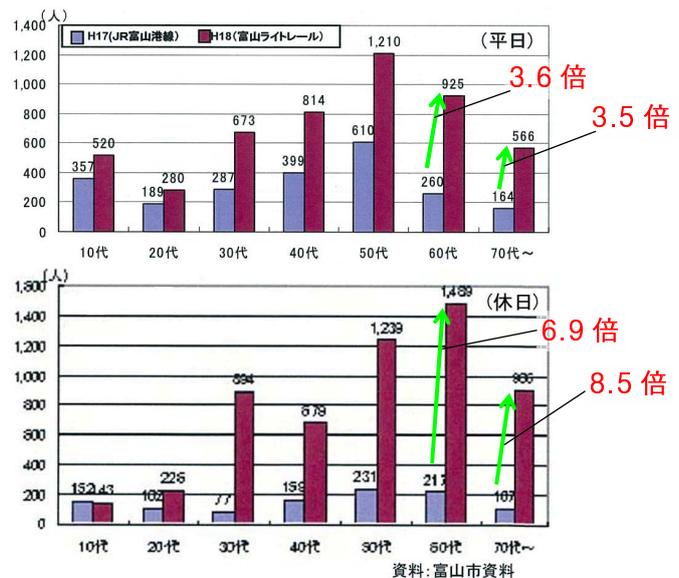


資料:第4回京阪神都市圏PT調査(2000年)

モビリティ向上効果(高齢者・障害者の外出機会促進)

- ・富山ライトレールでは、整備前後で利用客の増加とともに、高齢者層での利用増加が顕著となっており、モノレール南伸区間においても、同様の効果が期待できる。

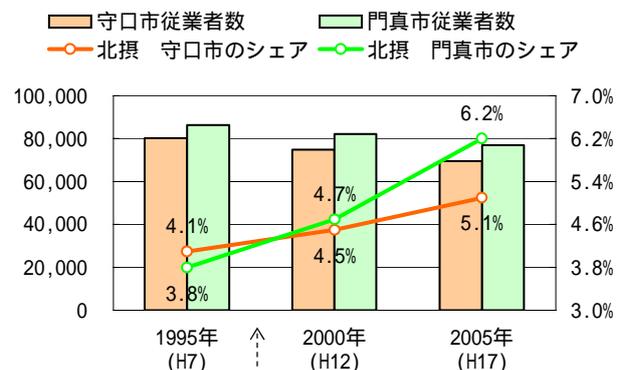
富山ライトレール整備前後の年代別利用者数



産業活動に与える影響

- ・北摂から守口市、門真市へ通勤する従業者の両市の就業者全体に占める比率の伸びが顕著である。
- ・このようにモノレール整備による利便の確保が雇用によって重要な役割を果たしていることがわかる。

守口市、門真市～北摂の通勤流動の推移



資料:国勢調査

↑モノレール延伸開業

地域経済に与える影響

- ・ここでは、東部大阪都市圏に大阪モノレールが延伸(門真市～瓜生堂(仮))した場合の整備効果をケーススタディとして算出する。
- ・モノレール整備工事が誘発する波及効果として産業連関表による分析を行うと、大阪府下全域において、約 1,600 億円(直接効果含む)の効果となり、それを大阪府に対する東部大阪都市圏の産業規模の比率で按分すると、下表のようになる。

東部大阪都市圏における経済波及効果の試算

	商業 販売額 (百万円)	製造業 出荷額等 (百万円)	計 (百万円)
大阪府	60,096,953	15,961,123	76,058,076
東部大阪都市圏	3,426,223	2,818,447	6,244,670

府全体に対する比率： 8.2%

×

モノレール延伸による生産誘発額(府全体)： 1,646億円

東部大阪都市圏の想定額： 135億円

*東部大阪都市圏は、守口市、大東市、大阪市鶴見区、門真市、東大阪市の計

(3) 都市交通の整備効果とまちづくりの方向性についてのまとめ

- ・都市交通整備による効果として最たるものは利用者利便の向上と言え、既存路線との結節と相まって地域間での流動が活発になり、それに伴う沿線開発、活性化の誘引が期待できる。
- ・ケーススタディで明らかになっているように、これらの整備効果は沿線への人口流入、機能立地などにつながるとともに、沿線に居住する高齢者の活動支援などへの効果も高いことから、多様な世代の交流の場や機会が生まれ、生活者による地域づくり、まちづくり機運の盛り上がり期待できる。
- ・このような都市交通整備による効果の特性をふまえたまちづくりの先導が必要と言える。

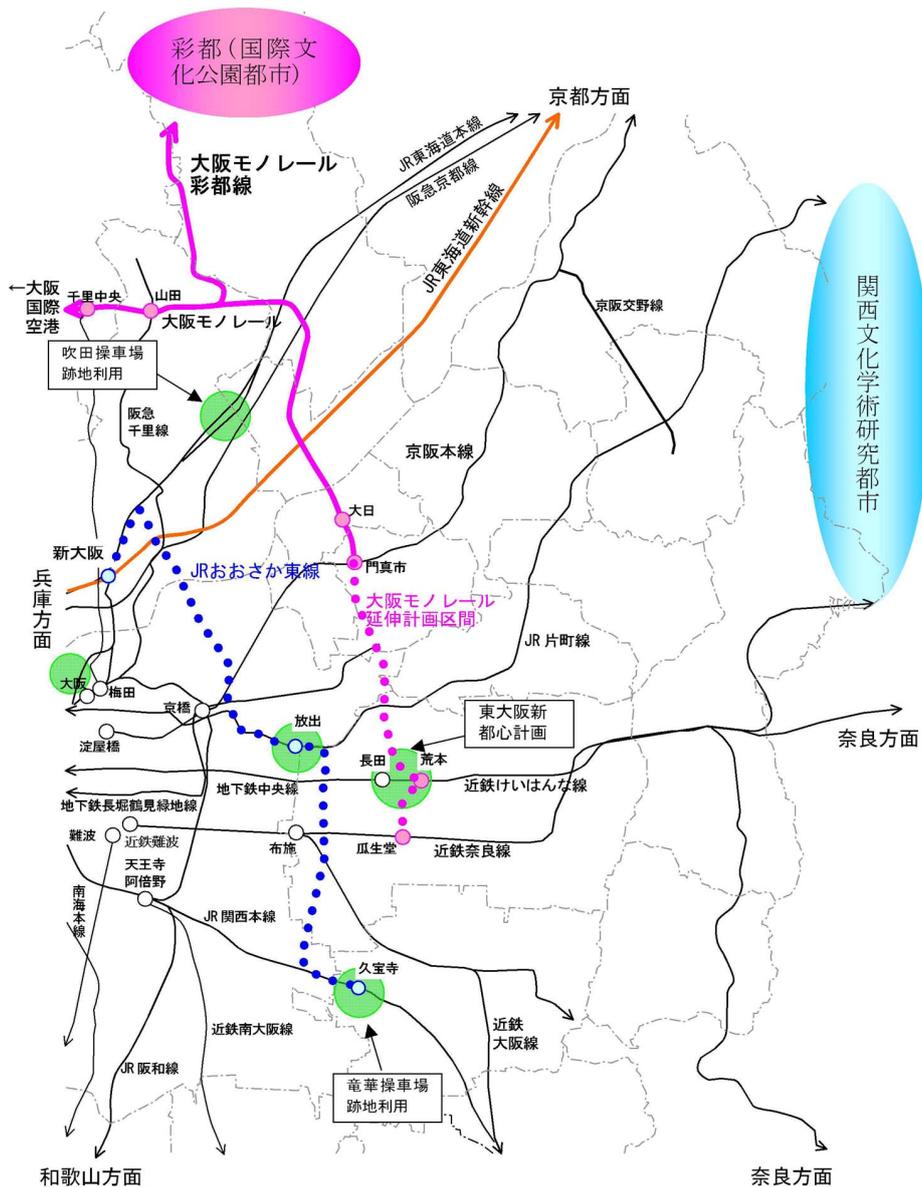
2-2 新規都市交通が既存都市交通に与える影響の検討

大阪モノレールの役割

- ・ 広域ネットワークを形成する拠点である大阪国際空港との接続
- ・ 放射線状鉄道ネットワークとの連携強化(京阪本線、近鉄奈良線など)
- ・ 延伸計画ルート沿線の利便性向上
- ・ 道路混雑の緩和
- ・ 東大阪新都心計画の開発促進
- ・ 彩都(国際文化公園都市)、関西文化学術研究都市の開発促進

JR おおさか東線の役割

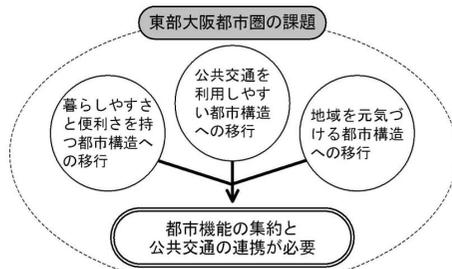
- ・ 広域ネットワークを形成する拠点である JR 東海道新幹線との接続
- ・ 放射状鉄道ネットワークとの連携強化(JR 京都線、JR 片町線など)
- ・ JR 環状線、JR 関西本線などの混雑緩和、都心部でのターミナル混雑緩和
- ・ 奈良県～新大阪～兵庫県方面との連絡強化
- ・ 竜華操車場、放出操車場跡地の開発促進



3. 将来都市像の検討

3-1 将来都市像

- 将来都市像の設定にあたっては、発達した東西方向の鉄道網や環状軸で構成される広域ネットワークとの関わりが重要であるとともに、環状軸における各拠点と第二京阪道路沿道における新たな土地利用がもたらす関係が都市構造の基本となる。
- また、これらの骨格的な都市構造と生活圏内のサブネットワークを効果的に連携させることで都市像が構成される。



東部大阪都市圏の将来都市像



モノづくり集積地を含む生活圏

+

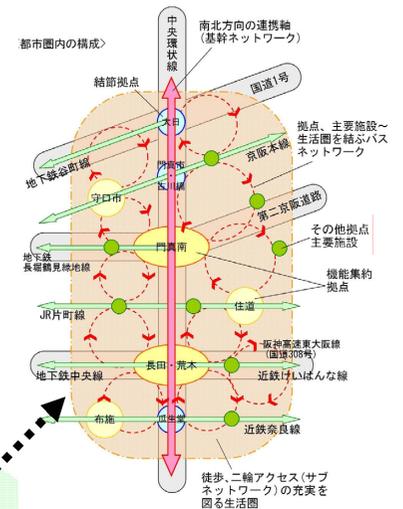
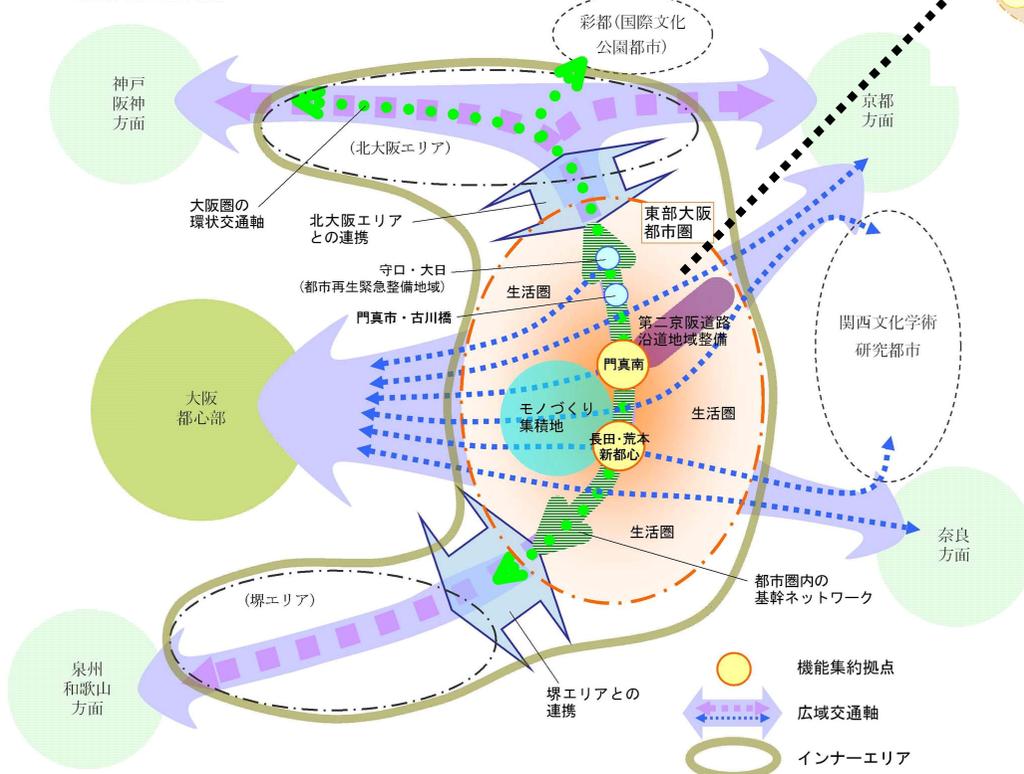
〈都市圏内の構成〉

機能集約拠点+連携軸+生活圏サブネットワーク

多様な都市活動を支える交通基盤の拡充を背景とした機能集約と連携

将来都市像のイメージ

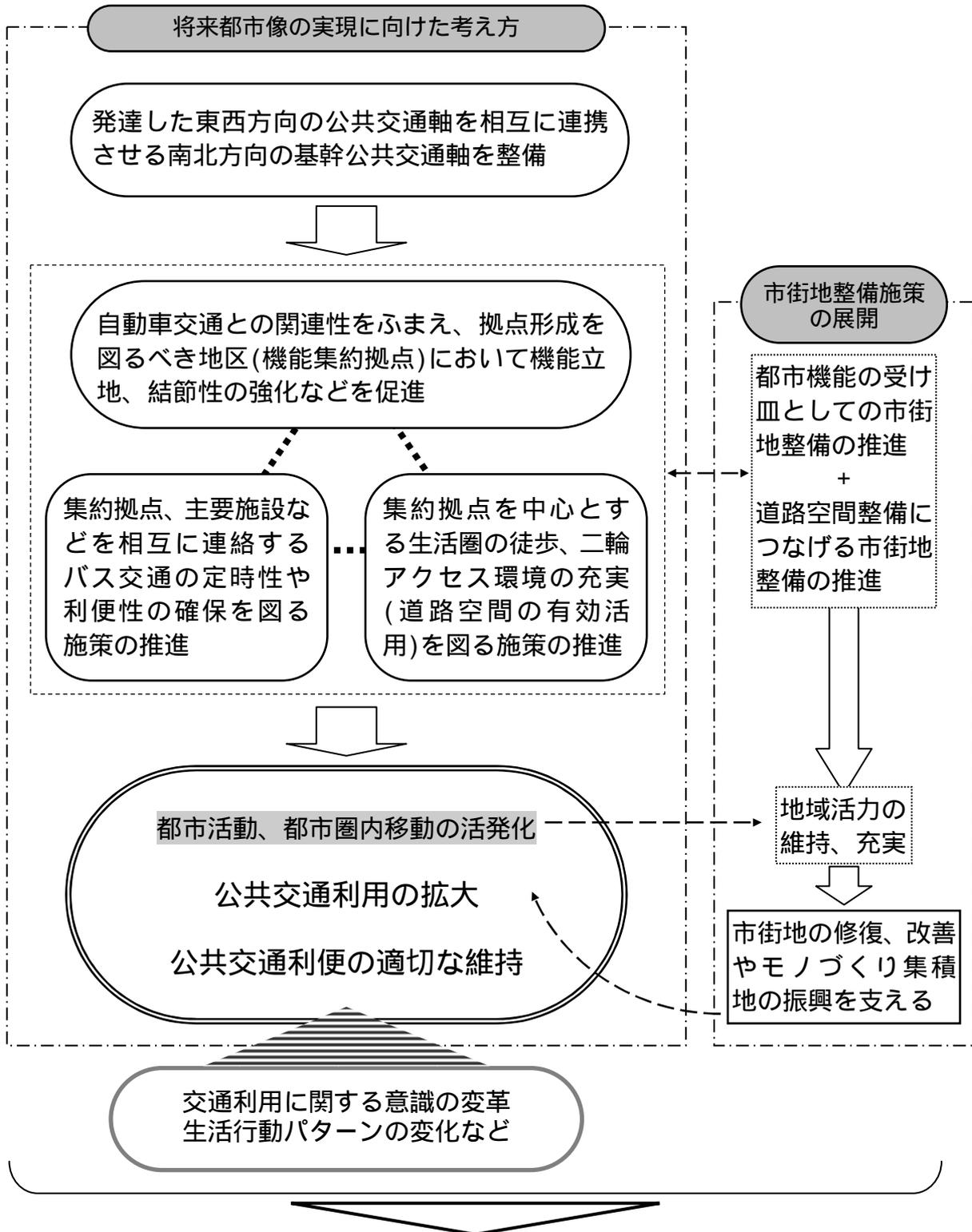
〈将来都市像の基本構造〉



3-2 将来都市像の実現に向けた目標設定

(1) 将来都市像の実現に向けた考え方

東部大阪都市圏の将来都市像として設定した「多様な都市活動を支える交通基盤の拡充を背景とした機能集約と連携」に向けて、次に示すステップでの実現を想定する。



(2)目標設定

東部大阪都市圏における将来都市像の実現に向けた目標として、「利用しやすい公共交通」、「歩いて暮らせるまちづくり」、「人、モノ交わる元気なまち」を設定する。また、設定した目標の達成に向けたアウトカム指標を検討する。

しかし、アウトカム指標の設定にあたっては、より多くの関係者間での合意が必要であるため、ここでは、今後の検討に向けて参考となるよう、アウトカム指標の項目案と指標の例を以下に示す。

- 1) 利用しやすい公共交通 - 公共交通を主体とした都市圏内移動の活発化 -
 - 公共交通利用割合
 - 高齢者の公共交通利用割合
 - P&R 駐車場利用台数

- 2) 歩いて暮らせるまちづくり - 移動の快適性、自由性 -
 - 日常生活での徒歩利用割合
 - 公共交通徒歩圏人口のカバー率
 - kmあたりの路上駐車車両台数
 - バリアフリー化率

- 3) 人、モノ交わる元気なまち - 多様な都市活動を支える都市構造の明確化 -
 - 公共交通沿線での人口増加
 - 公共交通沿線での従業人口の伸び率
 - 公共交通沿線での年間販売額、売り場面積の伸び率
 - 拠点での来街者数