

第5回八尾市地域公共交通会議

令和2年 11月17日(火) 14時00分～
八尾市 水道局 4階 大会議室

協議事項

- ・八尾市地域公共交通計画(骨子案)
 - ①区域
 - ②計画期間
 - ③基本的な方針

報告事項

- ・今後のスケジュール

【交通不便地モデル地区（竹湊地域）への対応】

- ・竹湊地域の公共交通制度設計（第1～4回八尾市地域公共交通会議）

⇒ ・令和3年2月1日 実証運行開始予定

【中学校区別における移動実態の調査】

- ・「移動に関する実態調査」（アンケート）の実施（令和元年11月）

⇒ ・移動実態（頻度・移動手段など）の把握
・交通不便地における一定の移動ニーズの把握



【これからの取組】

- ・竹湊地域以外の交通不便地における公共交通制度設計の実施
- ・公共交通のマスタープランとなる「八尾市地域公共交通計画」の策定

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

公布：令和2年6月3日 ⇨ 施行：公布から6ヶ月以内

【背景・必要性】

- 人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。
 - 多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。
- 
- 
- 地方公共団体が、交通事業者等と連携して、
 - ①公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画を作成（努力義務化）
 - ②最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、国が予算面とノウハウ面から支援を行うことで、持続可能な地域公共交通を実現。

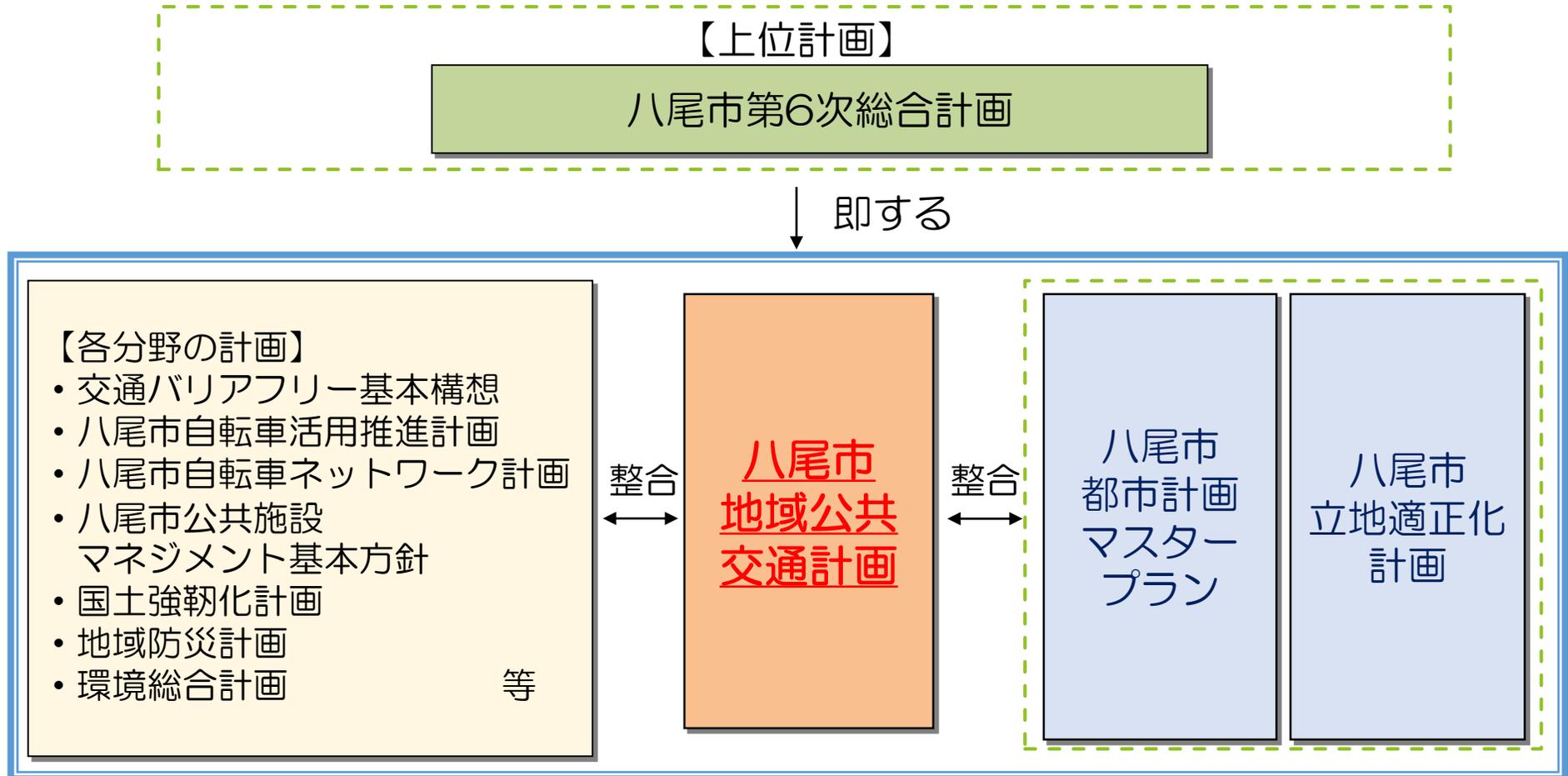
- ・平成14年からコミュニティバス（愛あいバス）を運行していたが、地域ニーズとの不整合のため平成20年に廃止
- ・公共交通利用者の減少が続いているため、路線バスの一部廃止に伴う公共交通ネットワークの縮小がみられる



- ・市民、交通事業者、行政がともに支える公共交通ネットワークの実現をめざすことを目的として「八尾市地域公共交通計画」を策定

- (1) 地域旅客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**
- (2) 地域公共交通計画の**区域**
- (3) 地域公共交通計画の**目標**
- (4) 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
- (5) 地域公共交通計画の達成状況の**評価に関する事項**
- (6) **計画期間**
- (7) 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

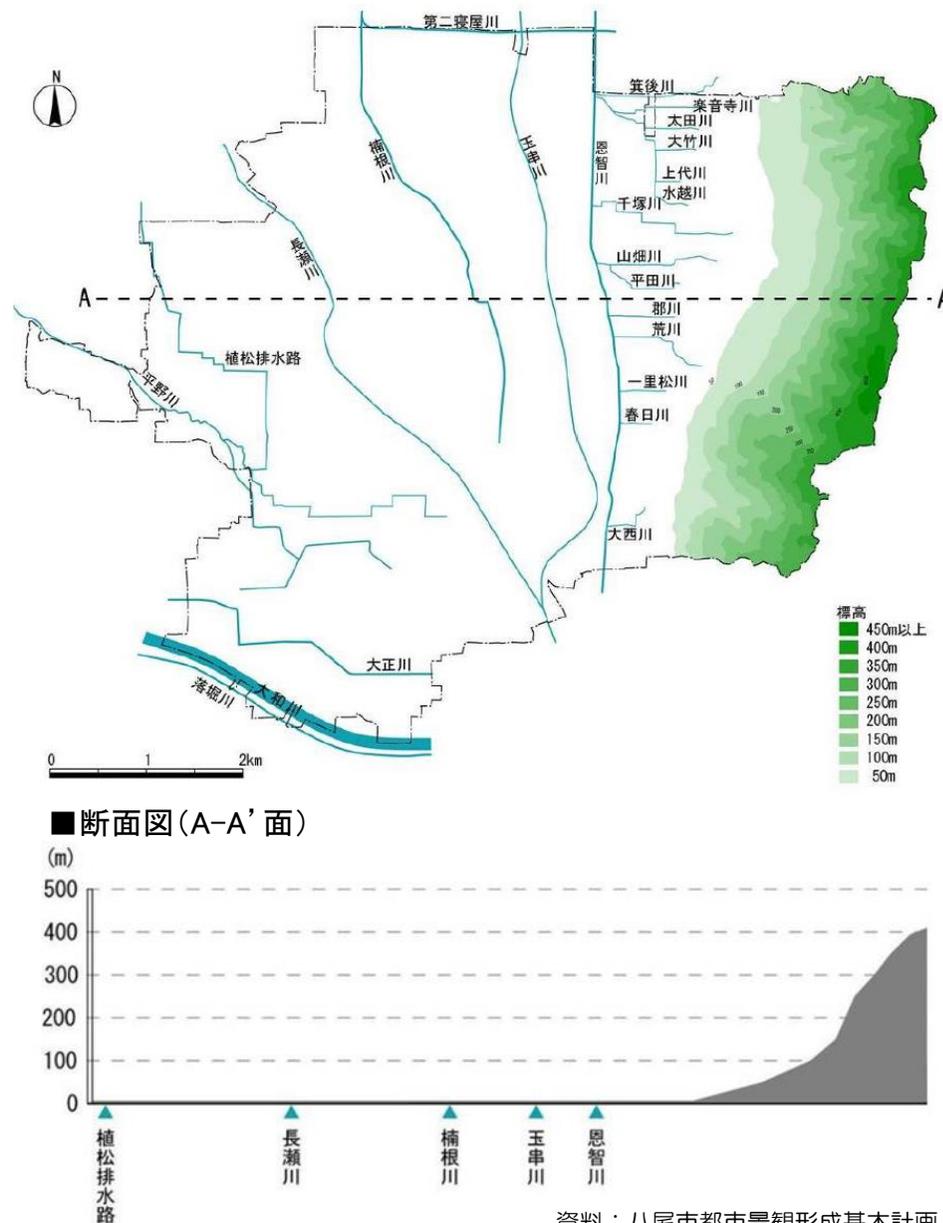
位置づけ



(1) 八尾市の地域概況

1 地勢

- 東部の山地と、約9割を占める西方に広がる平坦地に分かれています。
- 平坦地は、南より北へ概ね1,000分の1のゆるやかな勾配となっています。
- 標高は488mの高安山（東部山地）を除き、平均約10mとなっています。
- 一方で、東部では勾配の大きい住宅地が存在します。



資料：八尾市都市景観形成基本計画

図 八尾市の地勢

(1) 八尾市の地域概況

2 人口（全人口と高齢者）

- 人口は年々減少傾向にあります。また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、将来的にも減少傾向が続くと予測されています。
- 生産年齢人口（15～64歳）と年少人口（0～14歳）が減少する一方で、老年人口（65歳～）は増加し、令和22(2040)年には高齢化率が36.7%まで上昇することが予測されています。

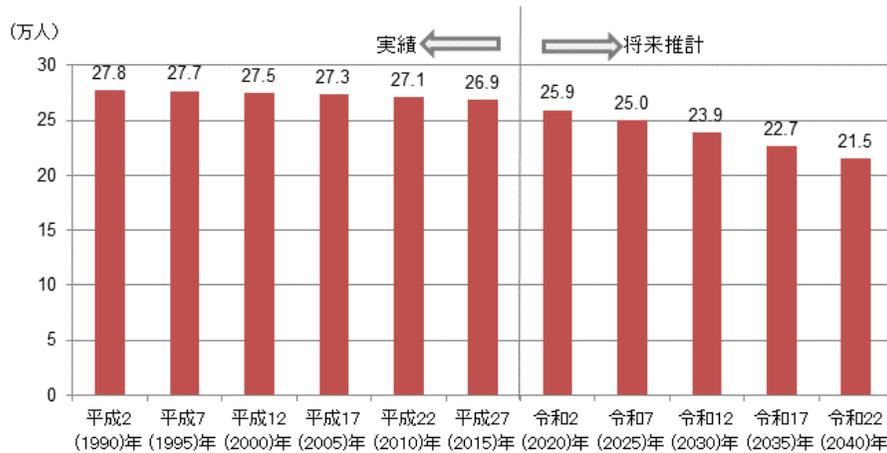


図 総人口の推移

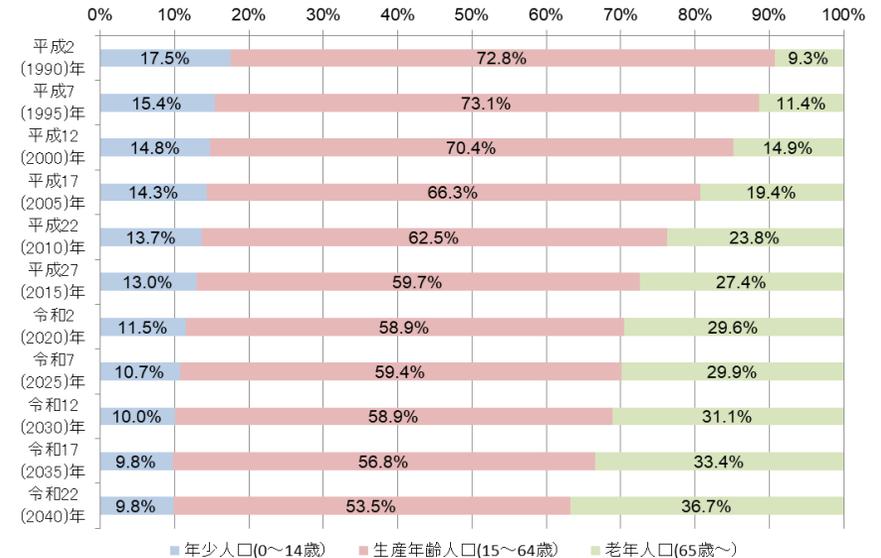


図 年齢階層別人口の割合

資料：平成27年国勢調査

※年齢別人口は年齢不詳を除く。棒グラフ最上部の数値は年齢不詳も含めた市全体の人口
 ※2020年（令和2年）以降は『日本の地域別将来推計人口』国立社会保障・人口問題研究所より（2018年3月推計）

(1) 八尾市の地域概況

2 人口（単身高齢世帯）

- 近年は、高齢者の単身世帯数が急激に増加しており、平成27(2015)年には15,179世帯となっています。
- 高齢者の単身世帯のうち、85歳以上の単身世帯数の割合が約15%を占めています。

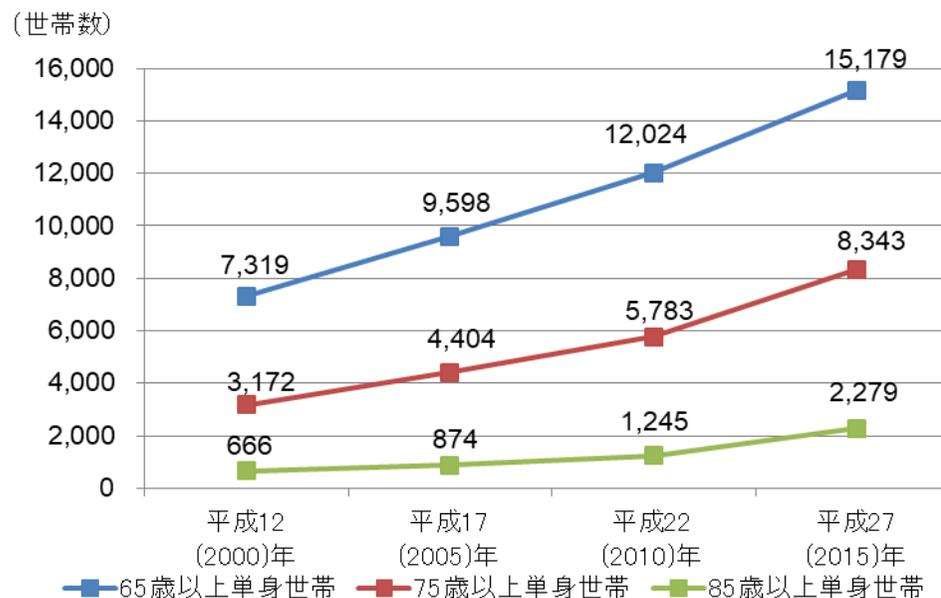


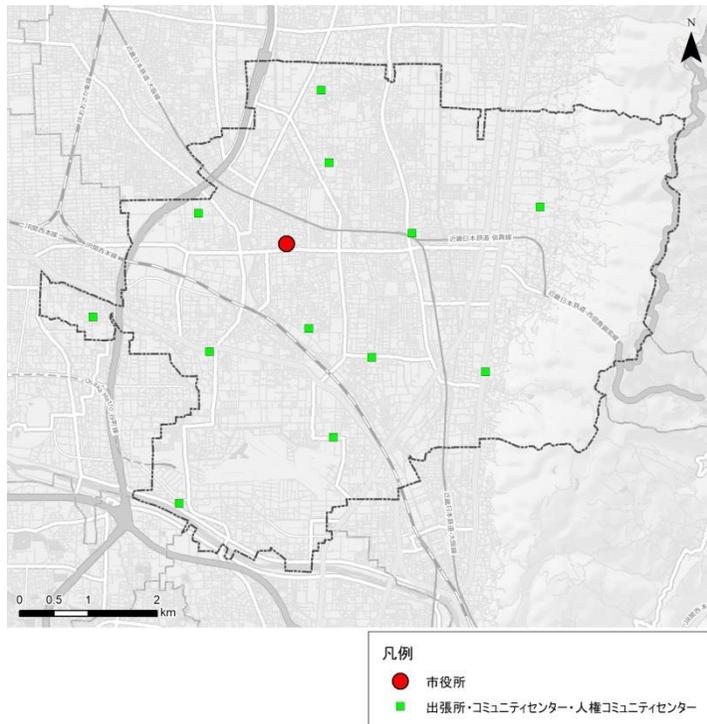
図 高齢者単身世帯数の推移

資料：平成27年国勢調査

(1) 八尾市の地域概況

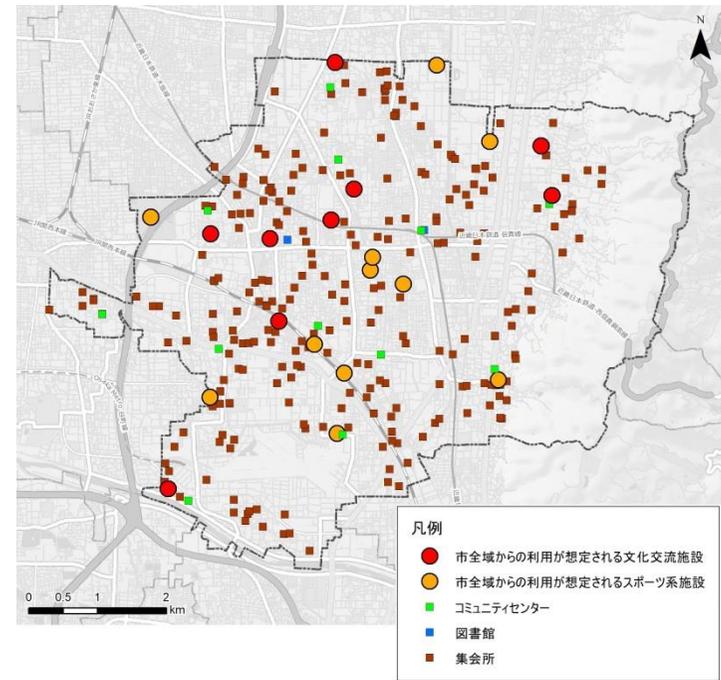
3 施設の立地 (公共施設)

- 市役所は、近鉄八尾駅南に立地しています。
- 市全域からの利用が想定される文化交流施設は、近鉄八尾駅、八尾南駅周辺と市役所周辺、久宝寺地区等に立地しています。



資料：八尾市資料

図 行政施設の立地状況



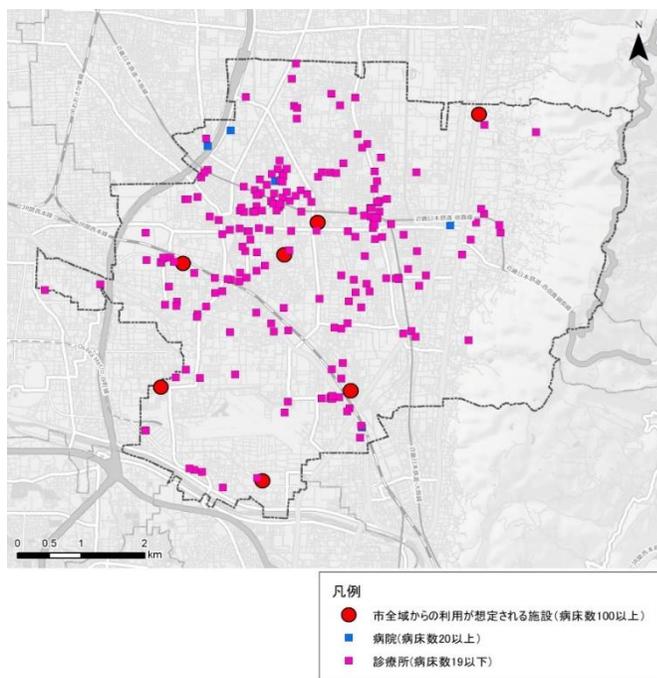
資料：八尾市資料

図 文化施設の立地状況

(1) 八尾市の地域概況

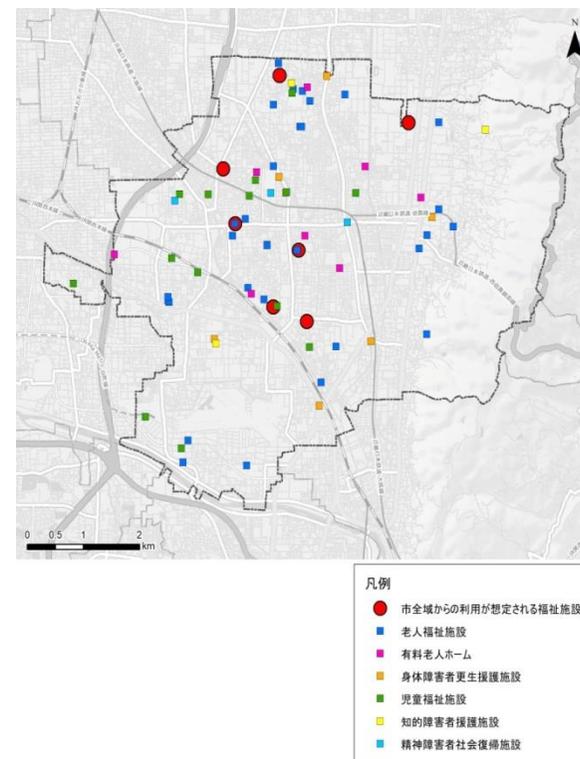
3 施設の立地 (医療・福祉)

- 医療施設は市全域に分布しており、特に近鉄八尾駅と河内山本駅、久宝寺駅、志紀駅周辺で多く立地しています。
- 福祉施設は近鉄八尾駅周辺と桂中学校区に多く立地しています。



資料：八尾市資料

図 医療施設の立地状況



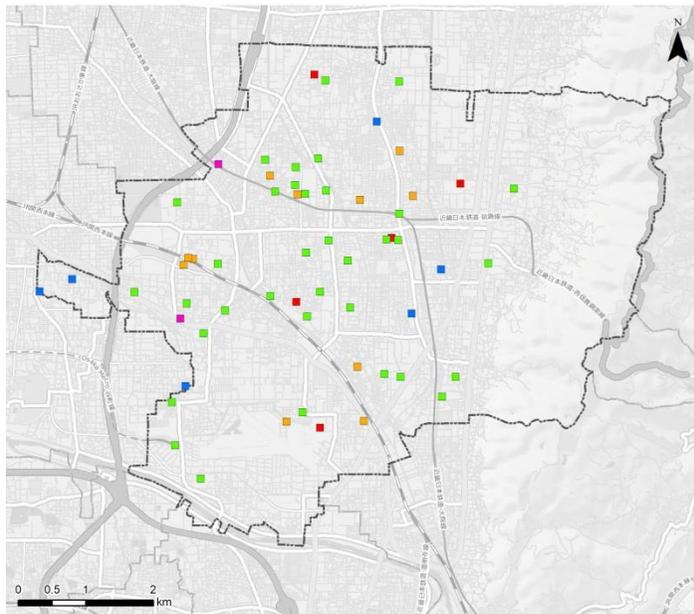
資料：八尾市資料

図 福祉施設の立地状況

(1) 八尾市の地域概況

3 施設の立地 (子育て支援・商業施設)

- 子育て支援施設は、人口が密集するエリアや駅周辺で立地しています。
- 商業施設は駅周辺を中心に立地しています。

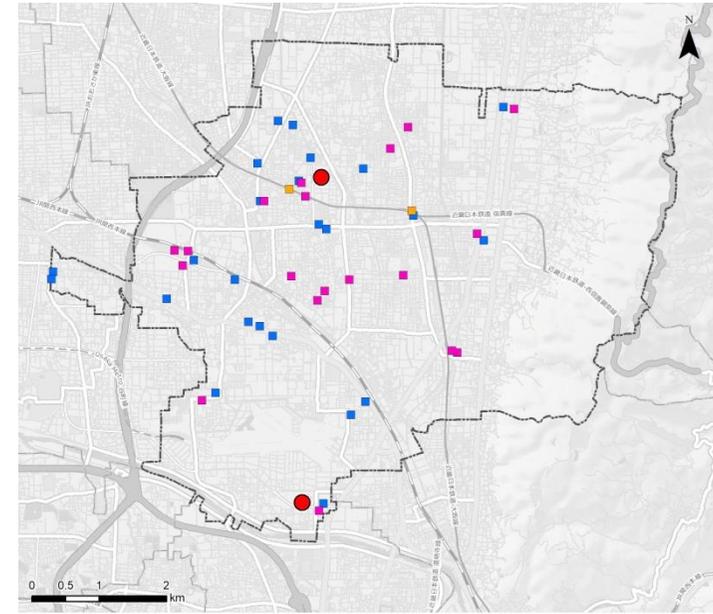


凡例

■	公立認定こども園
■	私立保育所(園)
■	幼保連携型認定こども園
■	幼稚園型認定こども園
■	小規模幼稚園

資料：八尾市資料

図 子育て支援施設の立地状況



凡例

●	市全域からの利用が想定される大規模商業施設(10,000㎡以上)
■	大規模小売店(1,000㎡を超える施設)
■	スーパー
■	商店街

資料：八尾市資料

図 商業施設の立地状況

(2) 八尾市の交通状況

1 道路網

- 八尾市内では、幅員4m以下の道路が見られます。

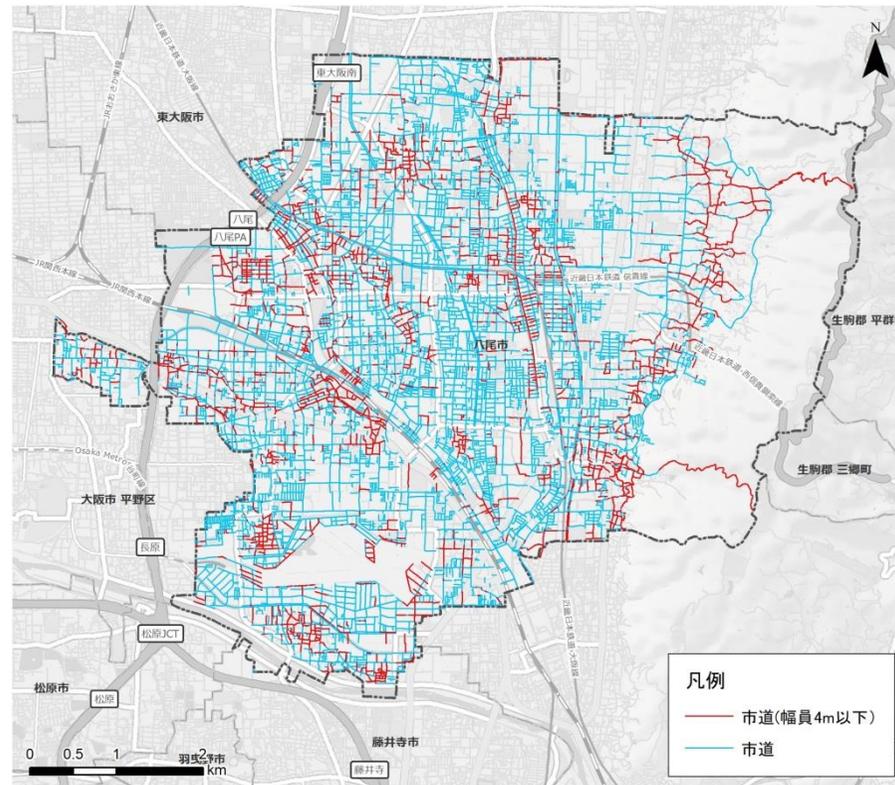


図 市道分布図

資料：八尾市資料

(2) 八尾市の交通状況

2 交通結節点

- 交通結節点としての主要な施設である、市内の都市計画決定している駅前広場の整備状況を見ると、JR等の一部の駅前広場においては整備が完了していますが、半数の鉄道駅では整備されていない状況にあります。

表 各拠点における整備状況

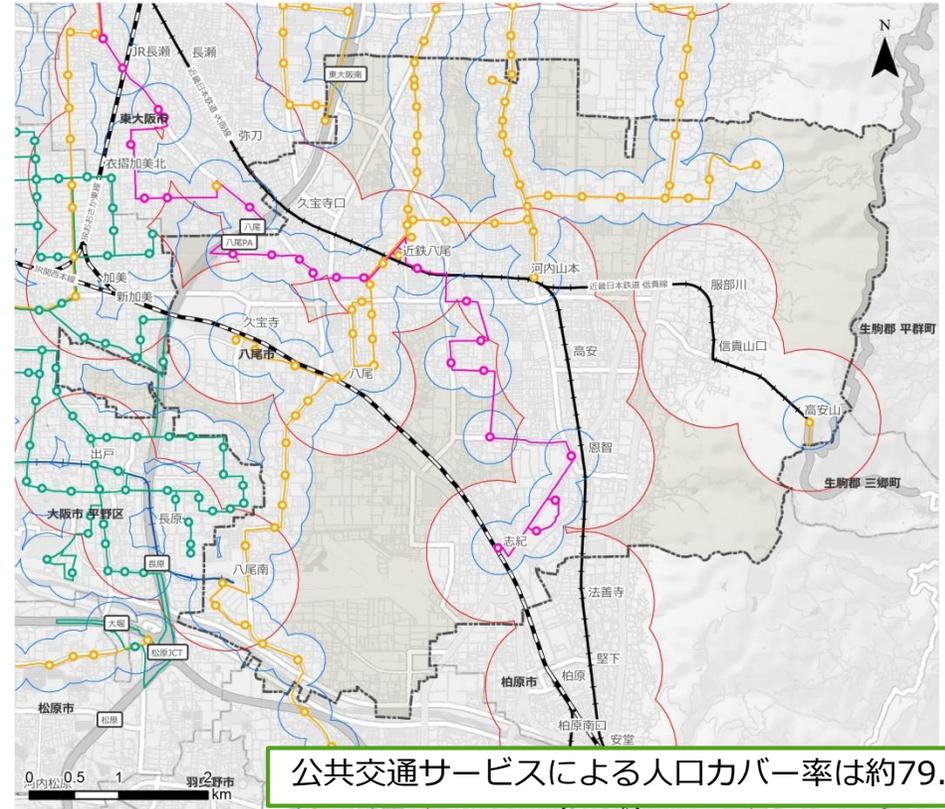
事業者	駅名	駅前広場整備状況
近鉄	久宝寺口	-
近鉄	近鉄八尾駅	○
近鉄	河内山本駅	-
近鉄	服部川	-
近鉄	高安	-
近鉄	恩智	-
JR	久宝寺	北:-、南:○
JR	JR八尾駅	北:-、南:○
JR	志紀	東:○、西:-
大阪メトロ	八尾南駅	○

※整備が完了したものを「○」、未整備を「-」としている。

(2) 八尾市の交通状況

3 鉄道およびバス（ネットワーク）

- 近鉄、JR、大阪メトロによる鉄道軸と鉄道駅を起点としたバスネットワークが形成されています。
- 鉄道駅から半径800mを徒歩圏、バス停から半径300mを徒歩圏と考え、いずれかの徒歩圏内に含まれる人口の割合は約79.8%となっています。
- しかし、八尾市の一部では、鉄道駅やバス停からの徒歩圏外である交通不便地が存在しています。



凡例	
● 近鉄バス停留所	バス停 300m圏域
● 大阪バス停留所	鉄道駅 800m圏域
● 大阪シティバス停留所	市町村界
— 近鉄バス	— 近畿日本鉄道
— 大阪バス	— JR
— 大阪シティバス	— 大阪メトロ
	交通不便地域

資料：八尾市資料

図 公共交通機関の人口カバー状況

(2) 八尾市の交通状況

3 鉄道およびバス（路線バスの縮小）

- 八尾市では、平成20(2008)年に八尾市コミュニティバスの各路線が廃止されたほか、平成26(2014)年以降、路線バスの路線縮小が行われています。

表 廃止路線一覧

事業者	名称	区間	導入年	廃止年※2
八尾市コミュニティバス	竹淵ルート	竹淵第一公園前～近鉄八尾駅前 (後に竹淵第一公園前～JR久宝寺駅前に変更)	平成11 (1999)年	平成20 (2008)年
八尾市コミュニティバス	東ルート	山本駅前～志紀駅東口 (後に一部ルート変更、一部バス停を廃止)	平成15 (2003)年	平成20 (2008)年
八尾市コミュニティバス	中央ルート	近鉄八尾駅前～志紀駅東口	平成15 (2003)年	平成20 (2008)年
八尾市コミュニティバス	北ルート	近鉄八尾駅前起点市域北部巡回	平成15 (2003)年	平成20 (2008)年
近鉄バス(株)	志紀線(八尾木経由)	近鉄八尾駅前～志紀車庫前	昭和33 (1958)年	平成29 (2017)年
近鉄バス(株)	八尾線(沼循環)	八尾南駅前～八尾南駅前	昭和56 (1981)年	平成29 (2017)年
近鉄バス(株)	久宝寺線(南系統)	JR久宝寺駅～八尾南駅前	平成22 (2010)年	平成29 (2017)年
近鉄バス(株) ※1	中央環状線	金物団地前～久宝寺口駅前	昭和39 (1964)年	平成31 (2019)年
大阪バス(株)	久宝寺出戸線	JR久宝寺駅～竹淵コミュニティセンター地下鉄出戸駅	平成29 (2017)年	平成31 (2019)年
大阪シティバス(株)	9A号系統	近鉄八尾駅前～大阪市内 (後に近鉄八尾駅前～JR平野駅前に変更)	昭和25 (1950)年	平成26 (2014)年

資料：八尾市資料及び近鉄バスHP ほか

※1：導入年については最も古い免許取得年としている。

※2：2000年以降に廃止された路線を記載

(2) 八尾市の交通状況

4 タクシー

- 八尾市内に営業所を設けているタクシー事業者は7社、個人タクシーは105社あります。

表 八尾市内に営業所を設けているタクシー事業者

事業者名	所在地
(株) WORLD CABIN	神武町1-81 (大阪東営業所)
龍華交通 (株)	陽光園2-6-35
ワンコイン八尾 (株)	垣内1-54
新金岡交通 (株)	垣内1-54
(株) 天野交通	跡部南の町1丁目2-43
K2 JAPAN (株)	刑部4-300
(株) 未来都	安中町1-3番29号 (八尾営業所)

(2) 八尾市の交通状況

5 その他の輸送資源

- 八尾市内では地域公共交通のほか、医療機関や高等教育機関、自動車教習所等で、送迎等の輸送サービスが展開されています。

表 その他の輸送資源

施設種別	概 要
福祉施設	1 件（八尾市立障害者総合福祉センター・きずな）
商業施設	なし（確認できず）
自動車教習所	2 件（八尾自動車教習所 等）
医療機関	5 件（八尾徳洲会総合病院 等）
交通教育機関	1 件（大阪経済法科大学）
その他	宿泊施設、スポーツ施設、企業 等

(3) 八尾市の移動状況

1 移動手段（通院）

- 通院においては、各地域とも自転車の利用が多くみられます。八尾市全体では、通院目的による移動の約3割が自転車となっています。
- 一方、JRや近鉄といった鉄道、路線バス等の公共交通の利用は約2割となっています。

	徒歩	自転車	原付・バイク	JR	近鉄	地下鉄	路線バス	自動車	タクシー	その他	総計	回答者数	公共交通 (鉄道・路線バス)
八尾	62	91	4	2	16	3	10	41	22	12	263	184	31
久宝寺	50	81	1	6	12	0	6	38	17	8	219	163	24
龍華	58	111	4	18	5	1	15	46	13	8	279	205	39
大正	53	74	6	7	6	18	25	69	18	20	296	209	56
成法	92	74	1	8	6	2	3	27	7	11	231	194	19
南高安	41	46	17	8	40	1	4	76	12	13	258	188	53
高安	42	22	18	5	47	6	12	93	14	17	276	204	70
曙川	61	66	3	3	24	0	5	36	15	20	233	173	32
志紀	70	83	7	31	3	3	6	51	13	12	279	209	43
桂	28	54	5	3	11	0	41	37	10	15	204	150	55
上之島	46	74	10	1	19	1	25	43	15	6	240	170	46
高美	64	79	3	7	11	5	6	28	9	8	220	170	29
曙川南	65	87	3	18	13	2	6	52	12	13	271	204	39
東	51	66	7	3	22	3	9	32	14	2	209	143	37
亀井	62	75	5	16	1	3	7	48	10	12	239	186	27
八尾市計	845	1083	94	136	236	48	180	717	201	177	3717	2752	600
八尾市計 (%表記)	23%	29%	3%	4%	6%	1%	5%	19%	5%	5%			16%

資料：移動に関する実態調査結果
 ※掲載している移動手段の内、各地域の回答割合が40%以上のものを赤色、回答割合が30%以上のものを橙色、回答割合が20%以上のものを黄色、回答割合が10%以上のものを黄緑色で表記し、記載されていない移動手段はその他とした。
 ※複数回答含む

図 通院における中学校区別移動手段

(3) 八尾市の移動状況

1 移動手段（買物）

- 買物においては、多くの地域で自転車の利用が多くなっています。八尾市全体では、買物目的による移動の約4割が自転車となっています。
- 一方、JRや近鉄といった鉄道、路線バス等の公共交通の利用は約1割となっています。

	徒歩	自転車	バイク	JR	近鉄	地下鉄	路線バス	自動車	タクシー	その他	総計	回答者数	公共交通 (鉄道・路線バス)
八尾	97	141	7	2	6	1	5	51	3	6	319	247	14
久宝寺	67	156	6	3	13	0	1	71	2	7	326	248	17
龍華	62	180	5	18	2	0	11	87	2	9	376	289	31
大正	86	130	10	3	3	14	13	109	3	9	380	284	33
成法	111	137	3	7	0	0	7	70	0	6	341	276	14
南高安	78	86	24	6	22	0	0	144	4	8	372	286	28
高安	46	54	29	0	44	1	6	127	5	9	321	247	51
曙川	104	138	12	0	16	0	1	74	1	9	355	271	17
志紀	108	152	6	10	2	0	6	90	1	8	383	290	18
桂	40	94	8	0	4	0	26	78	0	8	258	215	30
上之島	54	152	14	0	7	1	21	80	5	5	339	250	29
高美	89	150	6	8	4	3	2	62	5	4	333	253	17
曙川南	96	150	9	3	9	0	2	76	3	8	356	267	14
東	87	139	7	3	19	1	3	85	7	2	353	256	26
亀井	115	128	3	11	2	6	10	70	1	6	352	274	29
八尾市計	1240	1987	149	74	153	27	114	1274	42	104	5164	3953	368
八尾市計 (%表記)	24%	38%	3%	1%	3%	1%	2%	25%	1%	2%			7%

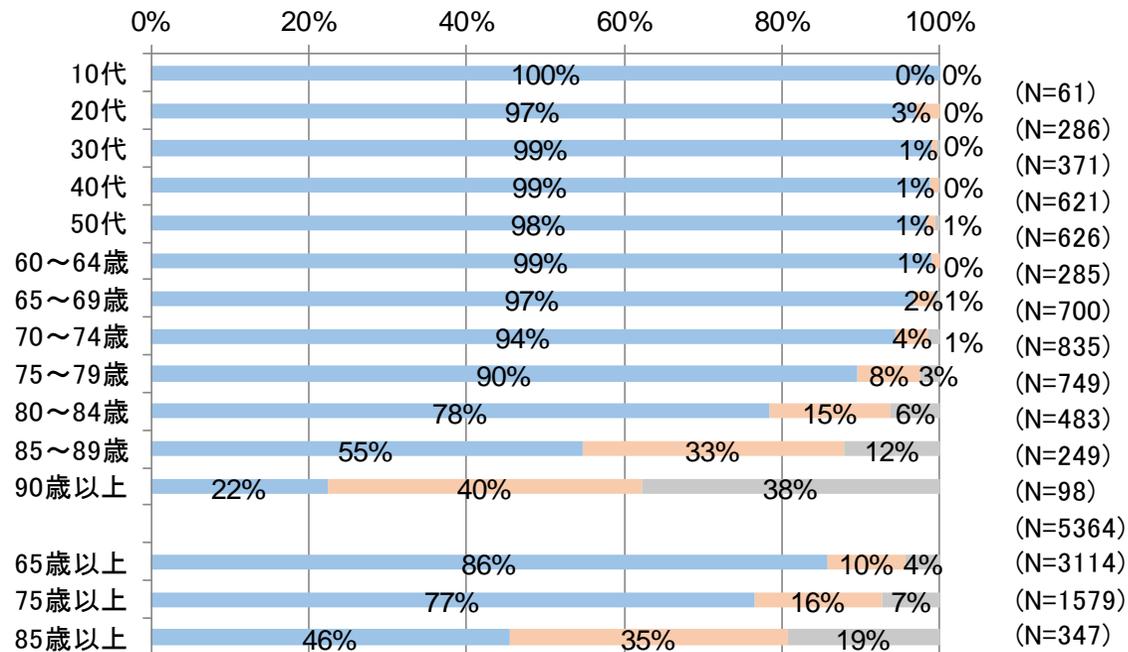
資料：移動に関する実態調査結果
 ※掲載している移動手段の内、各地域の回答割合が40%以上のものを赤色、回答割合が30%以上のものを橙色、回答割合が20%以上のものを黄色、回答割合が10%以上のものを黄緑色で表記し、記載されていない移動手段はその他とした。
 ※複数回答含む

図 買物における中学校区別移動手段

(3) 八尾市の移動状況

2 外出状況

- 「付き添いがあれば外出可能」の割合について、75歳以上で大きく増加しており、85歳～89歳においては「付き添いがあれば外出可能」「外出は困難」が占める割合は約5割となっています。



■ 一人で外出可能 ■ 付き添いがあれば外出可能 ■ 外出は困難

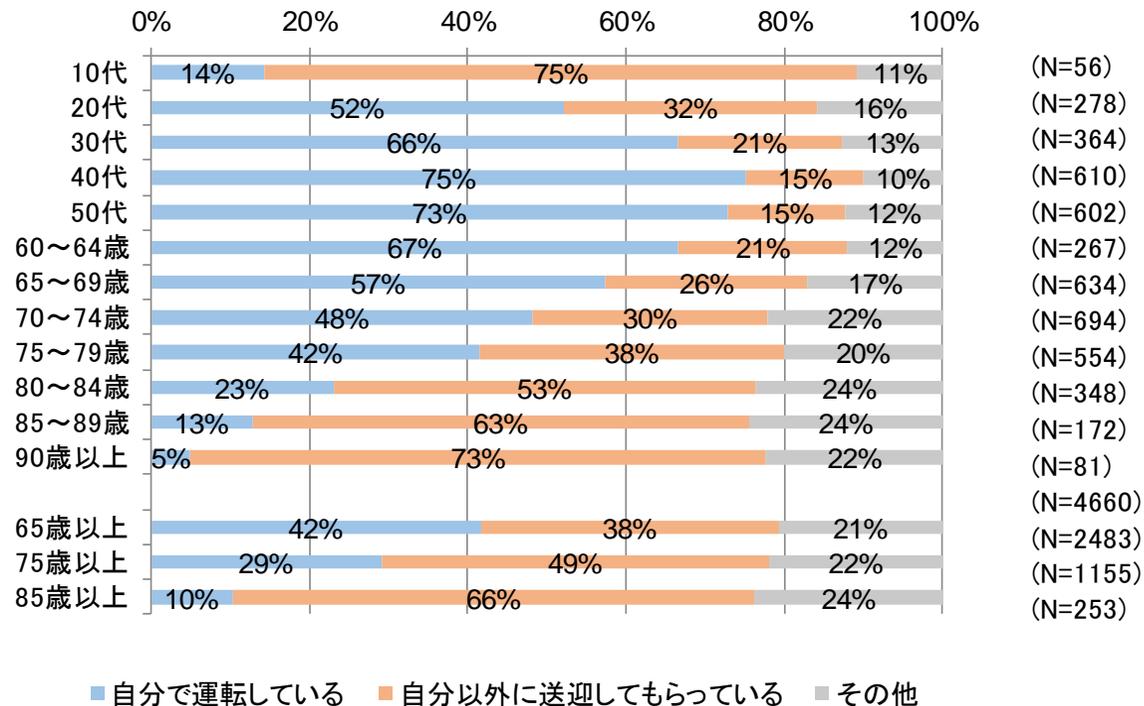
資料：移動に関する実態調査結果

図 年齢別における外出状況

(3) 八尾市の移動状況

3 自動車の運転

- 「自分で運転している」が占める割合について、65歳～69歳で6割近くとなっているほか、75歳～79歳でも約4割を占めています。
- 65歳以上では約4割の高齢者が自動車を運転しています。



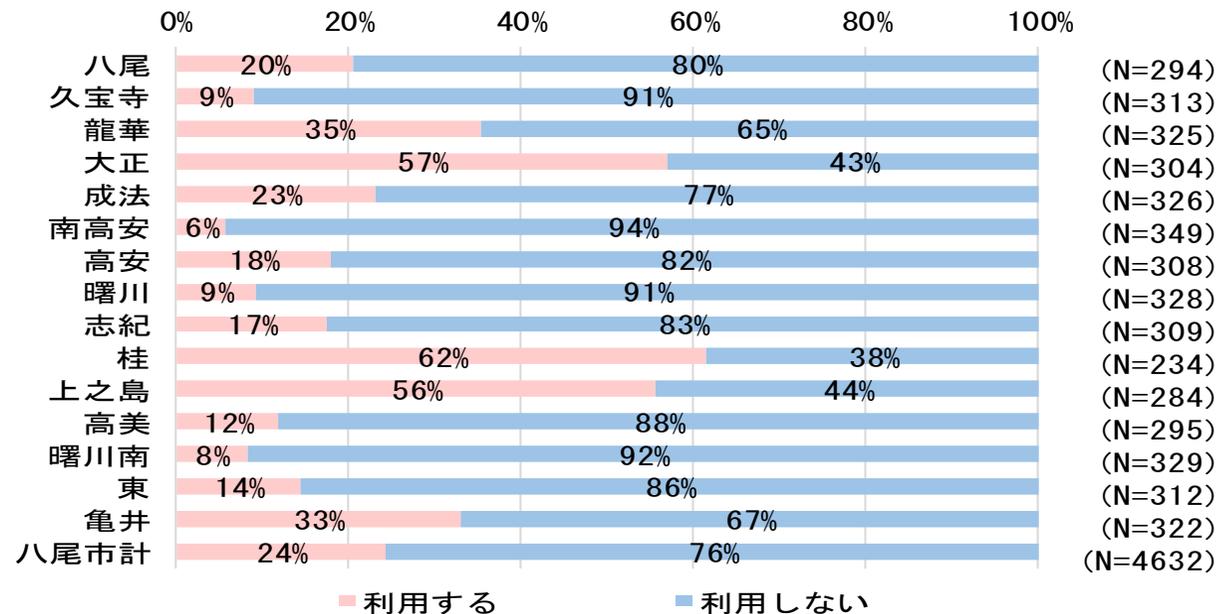
資料：移動に関する実態調査結果

図 年齢別における自動車の運転状況

(3) 八尾市の移動状況

4 路線バスの利用

- 公共交通の利用について、八尾市全体で「利用する」と回答した割合は3割未満にとどまっています。
- 中学校区別にみると、大正、桂、上之島において「利用する」と回答した割合が5割を超えており、地域間で差がみられます。



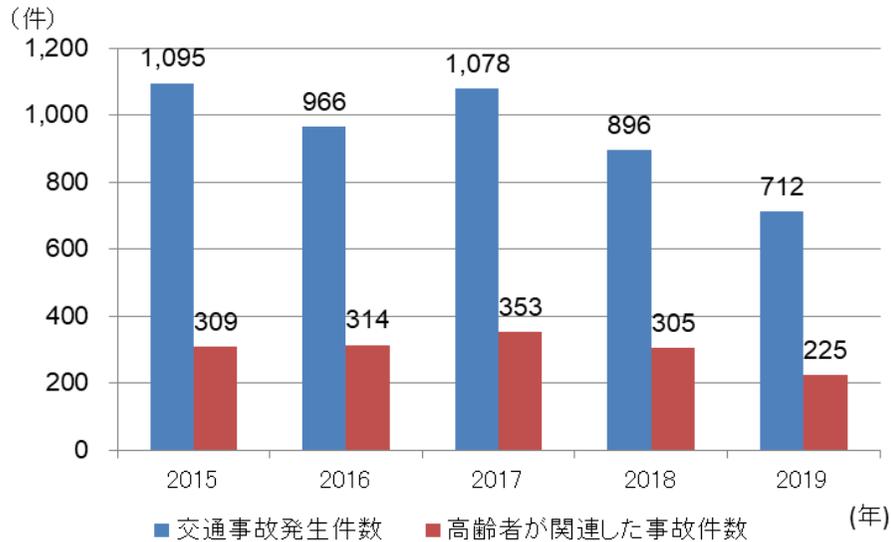
資料：移動に関する実態調査結果

図 中学校区別の公共交通の利用

(4) 八尾市の社会情勢

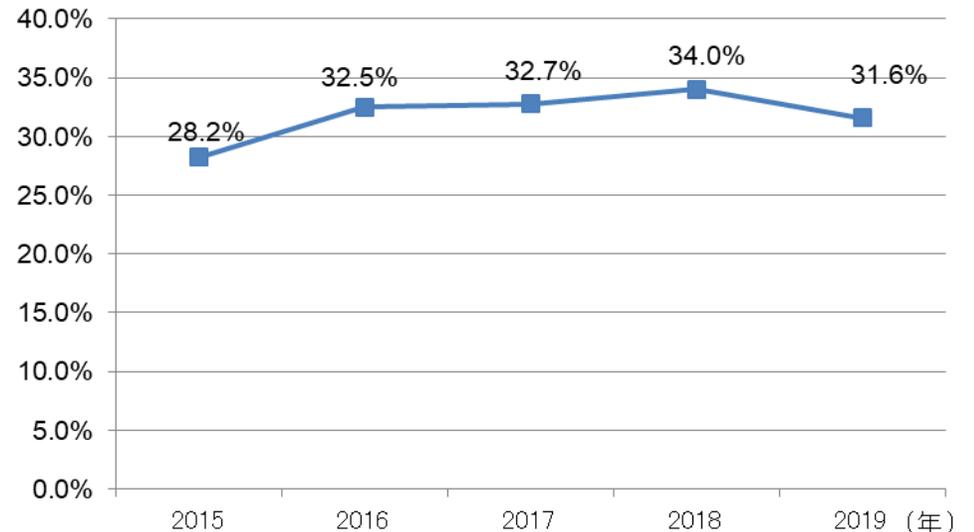
1 高齢者による交通事故の状況

- 八尾市も全国と同様に、交通事故の発生件数は減少しています。
- 高齢者が関連する事故の割合は交通事故発生件数のうち、約3割となっています。



資料：八尾市ホームページ

図 年間交通事故発生件数及び高齢者交通事故発生件数



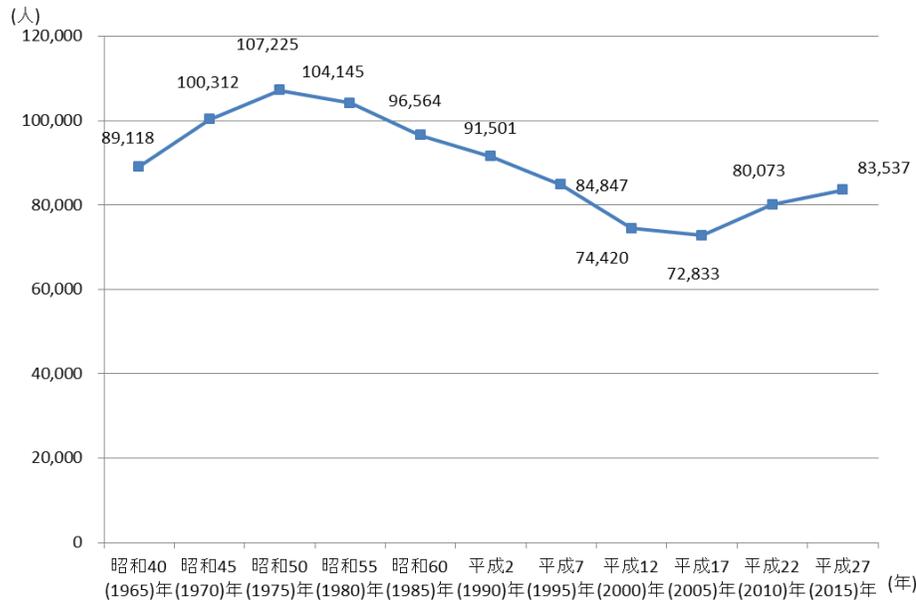
資料：八尾市ホームページ

図 事故全体に占める高齢者が関連する事故割合

(4) 八尾市の社会情勢

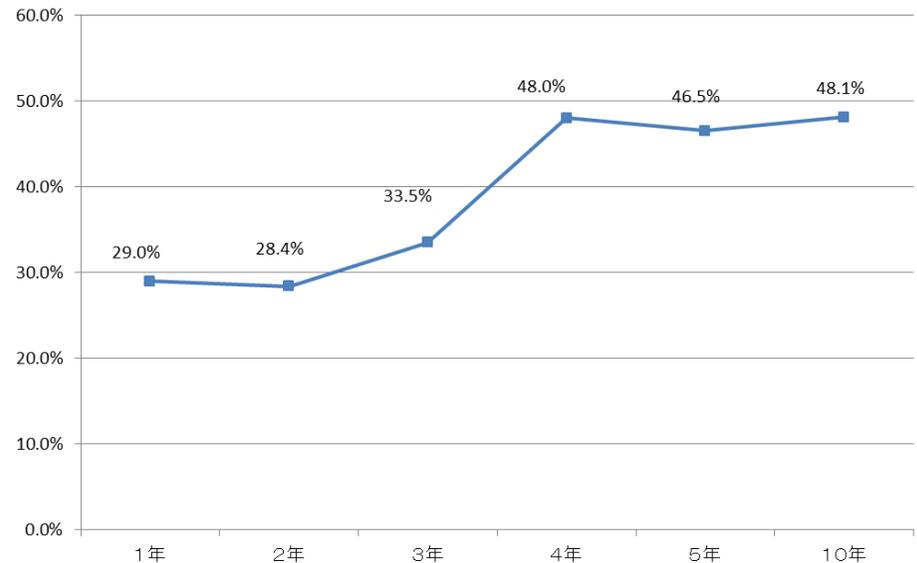
2 路線バスの運転者不足の深刻化

- バスの運転者数は、1975年（昭和50年）度をピークに減少しており、2005年（平成17年）度にはピーク時の約6割まで減少しています。
- この背景としては、厳しい労働環境（年収、労働時間、雇用形態）や大型二種免許の取得要件が挙げられ、バス事業者を取り巻く環境は一層厳しいものとなっています。



資料：2017年版 日本のバス事業

図 乗合バス運転者数の推移

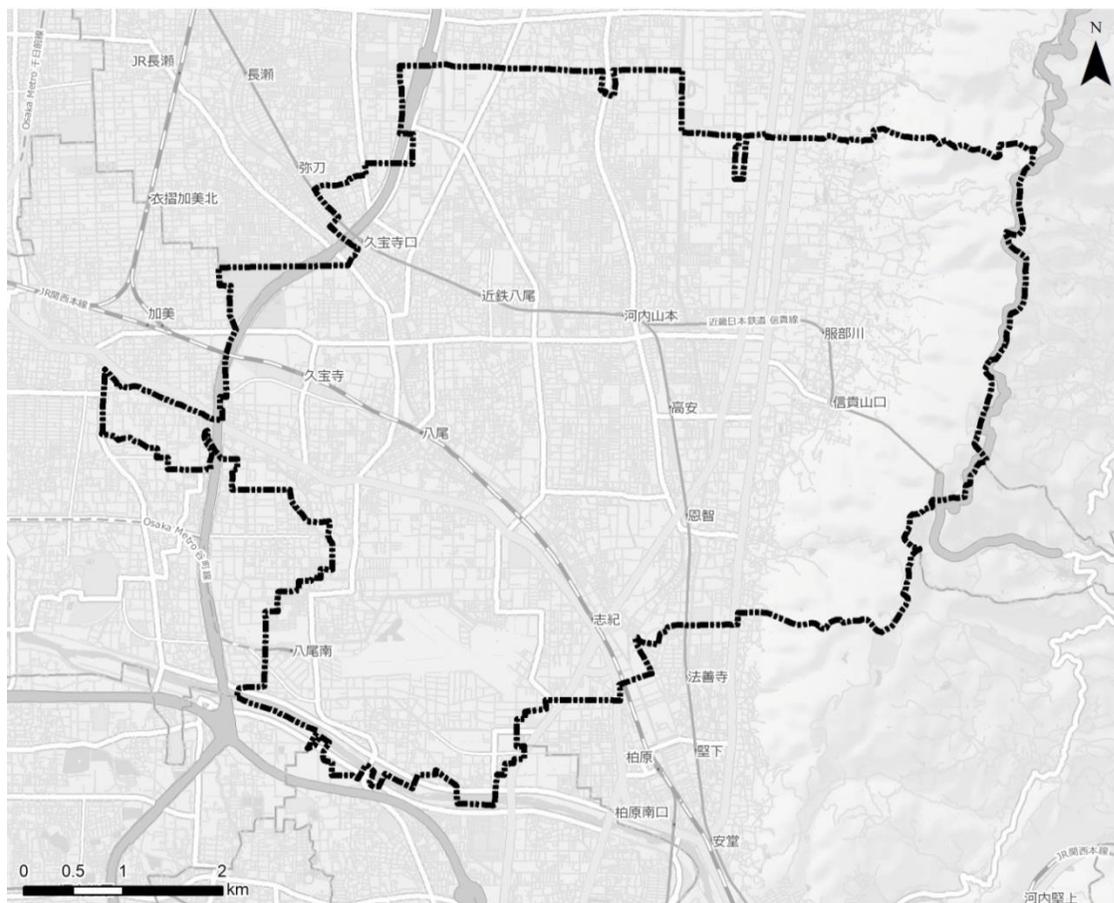


資料：国土交通省自動車局資料

図 バス運転者の勤務年数と離職率の推移(2013年)

協議事項①:区域

- ・ 八尾市全域



協議事項②:計画期間

- ・ 八尾市地域公共交通計画は、令和3（2021）年度から始まる八尾市第6次総合計画及び八尾市都市計画マスタープラン（ともに令和2（2020）年度策定）を踏まえ、計画期間を令和3（2021）年度から令和10（2028）年度までの8年間とします。

資料6

八尾市における地域公共交通の課題及び基本方針等 について(案)

(八尾市の特徴)

1. 八尾市の地域概況及び交通現況

(1) 地域概況

- ・ 地域の多くが**標高10m程度の平地**となっている。
- ・ 一方で、東部では**勾配の大きい住宅地**が存在する。
- ・ 全市的な**人口の減少局面**を迎えており、2040年の推計人口は215千人となっている。
- ・ 2040年に**高齢化率は約37%まで上昇**すると見込まれている。
- ・ 単身の高齢者世帯が増加の一途をたどっている。
- ・ 人口が集中する主要鉄道駅付近以外にも、東部や北部地域など、既に高齢化率が30%を上回っている地域も存在する。
- ・ **生活に必要な多くの施設は市全域に分布している**。ただし、近鉄八尾駅やJR久宝寺駅周辺に比べ、**相対的にみると、市東部では施設の集積が少ない**。
- ・ 通勤・通学ともに、八尾市内での移動が最も多くなっている。また、他市町との流動では、大阪市への流出が最も多い。

(2) 交通概況

- ・ 市内各所で**混雑度の高い道路**が存在する。
- ・ 市内各所で**狭隘な市道が密集**する地域が存在する。
- ・ 市内には12の鉄道駅が存在し、各駅とも1時間4本程度の運行本数が確保されている。
- ・ 近鉄八尾駅、JR久宝寺駅では利用者数の増加傾向が続いている。
- ・ ネットワークの核となる**駅前広場の整備が完了していない交通結節点**が存在する。
- ・ 近鉄八尾駅、JR久宝寺駅や河内山本駅を起点に民間事業者による**バスネットワークが形成**されている。
- ・ 民間バス事業者では**厳しい経営環境**が続き、**近年、バス事業の路線縮小**が進んでいる。
- ・ 八尾市の一部では、鉄道駅やバス停からの距離が遠く、**公共交通機関の利便性が低い地域(交通不便地)**が存在している。その結果、**地域の公共交通(鉄道やバス路線)がカバーしている人口エリアは約79.8%**となっている。
- ・ 市内では、複数のタクシー事業者・個人タクシーによって、タクシーサービスが提供されている。
- ・ 八尾市内の主要道路を含む各路線を対象に、自転車ネットワークの整備が計画されている。
- ・ 地域公共交通のほか、医療機関や高等教育機関、自動車教習所等で**送迎等の輸送サービスが展開**されている。

(3) 移動状況

- ・ 通院や買物における移動手段では、多くの地域で**自転車の利用**が最も多くなっている(通院目的の約3割、買物目的の約4割)。
- ・ 通院や買物ともに、自動車の移動が約2割を占めており、**地域公共交通(鉄道・バスの合計)での移動は約1~2割**にとどまっている。
- ・ 85歳以上の約5割が「付き添いが必要」「外出が困難」と回答している。
- ・ 65歳以上の約4割が**自動車を自分で運転**している。
- ・ 八尾市全体で**公共交通を「利用する」と回答した割合は3割未満**にとどまっている。
- ・ 市民の多くが「行きたいところ」を近鉄八尾駅方面と回答している。

(4) その他(社会情勢等)

- ・ 高齢ドライバーによる交通事故の増加など、**高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面**を迎えている。
- ・ バス事業者における運転者不足や利用者の減少など、**交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増している**。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の拡大により、**暮らしや移動のあり方が見直される契機**となっている。

2. 八尾市の将来像

○ 上位関連計画におけるまちづくりの方向性

まちづくりの将来像(総合計画)
つながり、かがやき、しあわせつづ、成長都市「八尾」

<公共交通に関する基本方針>

- ・ 地域特性に応じた**新たな公共交通ネットワークを構築**する。
- ・ 公共交通の維持存続のための**利用促進**に取り組む。
- ・ 移動のための**多様な手段と機能の拡充**に向けた取り組みを進める。
- ・ これまでの公共交通を補完する**新たなシステムの整備**を促進する。

都市計画の視点(都市計画マスタープラン) ※ 改訂中
・ 便利で快適な**交通ネットワークが充実した都市づくり**

(地域公共交通の課題)

公共交通サービスの恩恵を受けられていない地域がある中で、
いかに、**交通不便地を解消**するか

少子高齢化など社会情勢が変化するなか中で、
いかに、**高齢者、障がい者、妊婦などの移動手段を確保**するか

運転者不足をはじめとして交通事業者を取り巻く環境が厳しさを増す中で、
いかに、**交通資源を維持**していくか

公共交通に求められる期待が高まる中で、
いかに、**公共交通が円滑に提供される環境を整え**ていくか

高齢化の進展等により、移動における公共交通の重要性が高まる中で、
いかに、**公共交通を必要とする機運を高めて**いくか

新型コロナウイルス感染症の拡大など、暮らしや移動のあり方が見直される中、
いかに、**時代のニーズに合った交通サービスを提供**していくか

(地域公共交通の課題)

公共交通サービスの恩恵を受けられていない地域がある中で、
いかに、**交通不便地を解消するか**

少子高齢化など社会情勢が変化するなかで、
いかに、**高齢者、障がい者、妊婦などの移動手段を確保するか**

運転者不足をはじめとして交通事業者を取り巻く環境が厳しさを増す中で、
いかに、**交通資源を維持していくか**

公共交通に求められる期待が高まる中で、
いかに、**公共交通が円滑に提供される環境を整えていくか**

高齢化の進展等により、移動における公共交通の重要性が高まる中で、
いかに、**公共交通を必要とする機運を高めていくか**

新型コロナウイルス感染症の拡大など、暮らしや移動のあり方が見直される中、
いかに、**時代のニーズに合った交通サービスを提供していくか**

(基本理念(案))

すべての市民が、安全・快適に移動ができる地域公共交通ネットワークの維持・形成

・ 八尾市内に有する豊かな**交通資源(鉄道・バス・タクシー)**を維持しながら、住む場所や年齢などに関係なく、**誰もが、気軽におでかけでき、地域社会に参加し、安心・快適に暮らせる交通まちづくりの実現**をめざします。

(基本方針(案))

既存の地域公共交通を軸とした
持続的かつニーズに合った地域公共交通ネットワークの形成

地域公共交通に関する
認知度向上と利用促進の徹底

地域住民・交通事業者・行政が
一体となった地域公共交通サービスの育成

令和2年11月

**第5回八尾市地域公共交通会議
『区域』『計画期間』『基本的な方針』の協議**



令和3年3月頃

**第6回八尾市地域公共交通会議
『目標』『事業及びその実施主体』『評価に関する
事項』の協議**



**第7回八尾市地域公共交通会議
八尾市地域公共交通計画（案）の作成**



パブリックコメントによる市民意見の確認



**第8回八尾市地域公共交通会議
八尾市地域公共交通計画の策定**