

八尾市地域公共交通計画

-2020.11 時点版-

令和2年11月時点

目次

1. はじめに	1
1.1 策定の目的	1
1.2 地域公共交通計画の位置づけ	2
1.3 目標年次（計画期間）	2
1.4 計画の区域	3
2. 八尾市の地域概況及び交通現況	4
2.1 地域概況	4
2.1.1 位置と広域公共交通状況	4
2.1.2 地勢	5
2.1.3 人口動向と分布状況	6
2.1.4 公共施設・商業施設等の立地状況	11
2.1.5 通勤・通学流動	18
2.2 交通現況	20
2.2.1 自動車	20
2.2.2 鉄道	25
2.2.3 バス交通	33
2.2.4 交通不便地	38
2.2.5 タクシー	40
2.2.6 自転車	41
2.2.7 その他の輸送資源	42
2.3 移動状況	44
2.3.1 移動手段	44
2.3.2 外出状況	46
2.3.3 目的地	48
2.3.4 新たな交通手段の利用意向	50
2.3.5 希望の行き先（鉄道駅）	51
2.4 社会情勢	52
2.4.1 高齢者による交通事故の状況	52
2.4.2 路線バスの運転者不足の深刻化	54
2.4.3 新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響	55

3. 八尾市の将来像	56
3.1 八尾市第6次総合計画	56
3.2 八尾市都市計画マスタープラン（改訂中）	60
3.3 八尾市立地適正化計画	62
4. 八尾市の地域公共交通を取り巻く課題（今後作成）	64
5. 計画でめざす基本方針・目標（今後作成）	65
5.1 基本理念	65
5.2 基本方針	66
5.3 目標	67
6. 計画の方向性・重点施策（今後作成）	68
6.1 方向性	68
6.2 将来ネットワーク像	69
6.3 重点施策	70
7. 施策の達成状況の評価方法（今後作成）	71

1. はじめに

1.1 策定の目的

わが国では、1960年代からのモータリゼーションの進行や少子高齢化に伴う人口減少などにより、公共交通利用者の減少が続いています。加えて、運転者不足など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、さらに公共交通利用者を減少させることになり、「負のスパイラル」に陥っている状況がみられます。

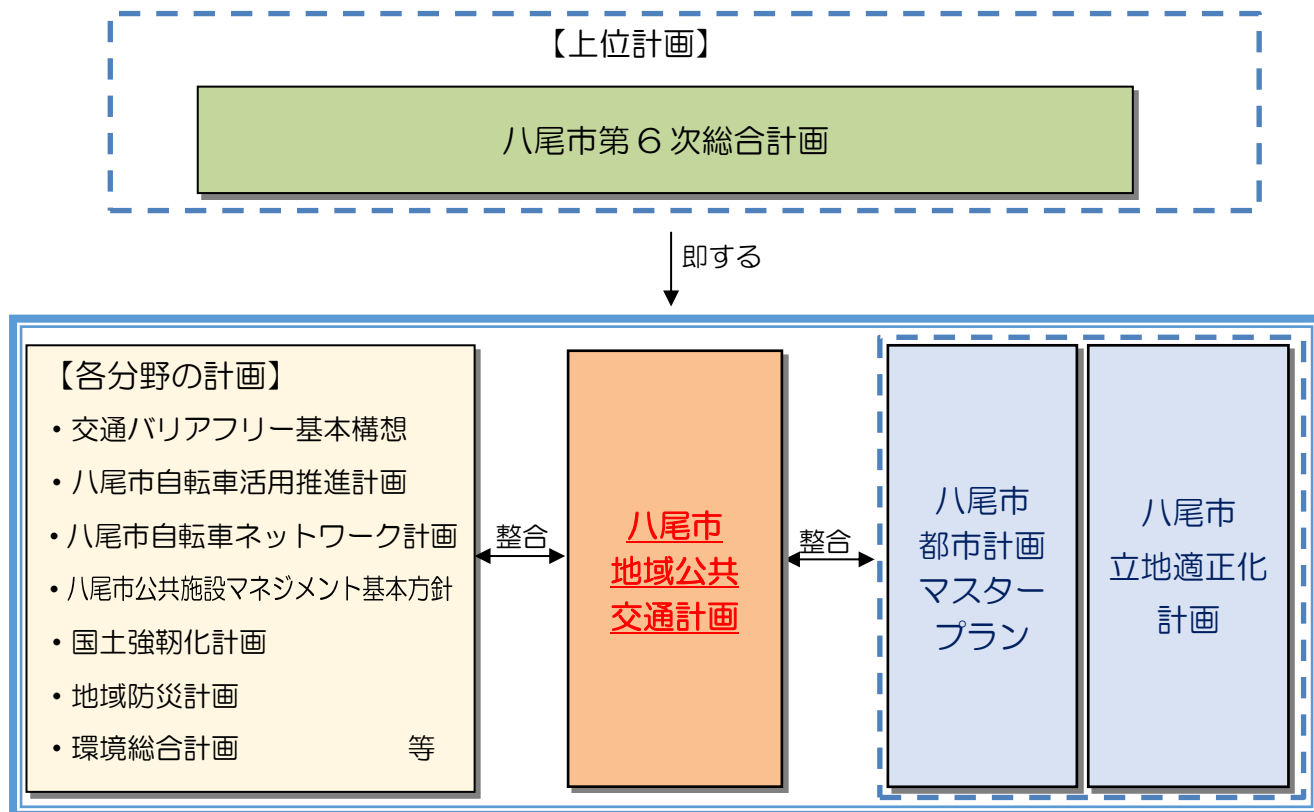
また、公共交通の維持・確保は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・観光・健康・福祉・子育て・教育・環境等のさまざまな分野で大きな効果をもたらします。しかし、これまでは交通事業者を中心として公共交通サービスの提供が行われてきたケースも少なくありません。このままでは、地域で公共交通が成り立たなくなる可能性が指摘されるようになってきているため、この枠組みを見直し、市民、交通事業者、行政が一体となって、持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要性が高まっています。

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化再生法」という。）の改正が平成26年11月20日に施行され、地域公共交通の現状・問題、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、市民、交通事業者、行政の役割を定める「地域公共交通網形成計画」の策定ができることになりました。その後、令和2年6月3日に交付された「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」に基づき、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画」と名称変更され、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とすることもできるようになり、また策定が努力義務化となりました。

八尾市においては、平成14年からコミュニティバス（愛あいバス）を運行していましたが、地域ニーズとの不整合のため平成20年に廃止した経過があり、また、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ます。このような背景のもと、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」を策定することとしました。

1.2 地域公共交通計画の位置づけ

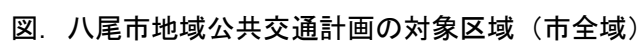
八尾市地域公共交通計画の上位計画には、八尾市第6次総合計画があり、以下のように位置付けられています。また、八尾市都市計画マスタープラン、八尾市立地適正化計画及び各分野の計画との整合を図ります。



1.3 目標年次（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。

八尾市地域公共交通計画は、八尾市全域の交通ネットワークのあり方を示すものとして、市全域を対象区域に設定します。

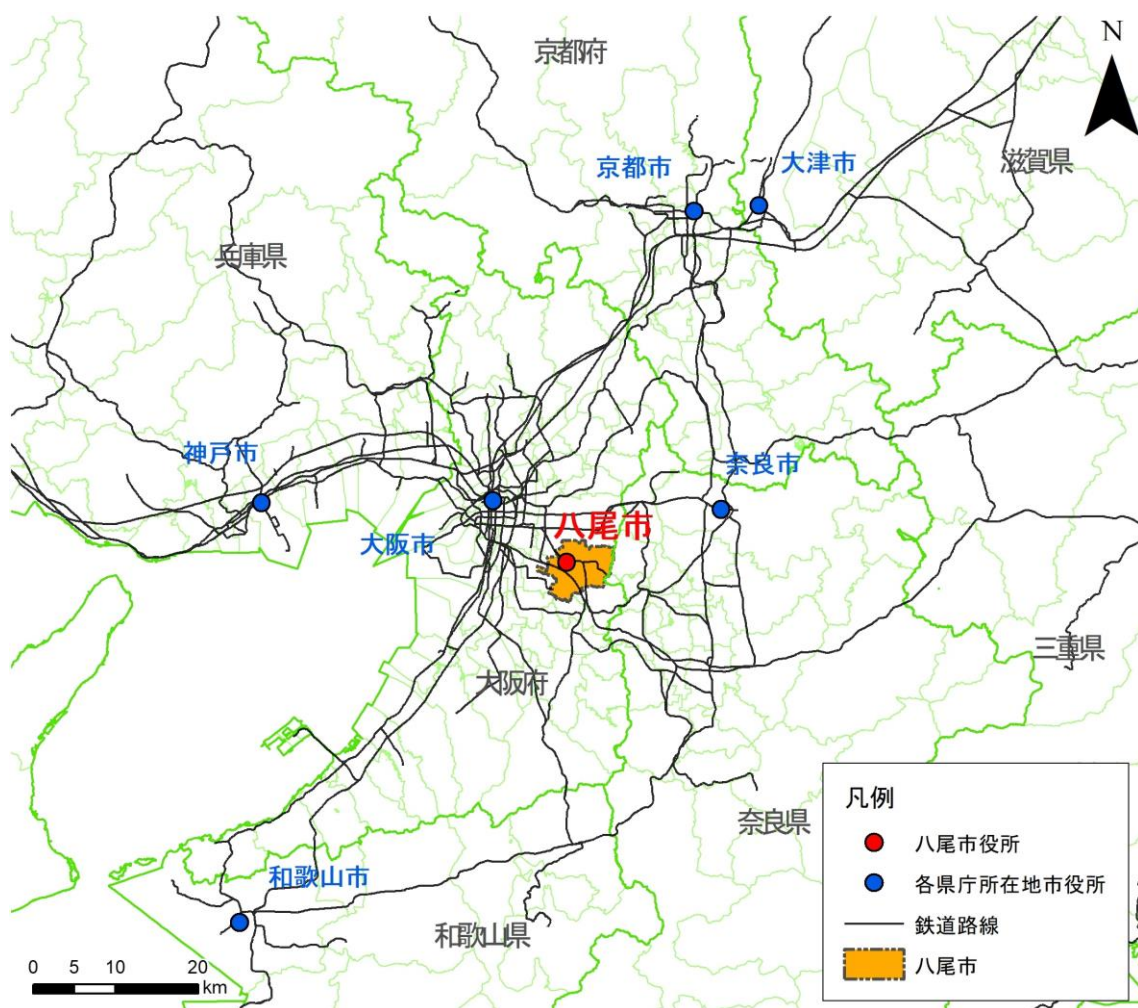


2. 八尾市の地域概況及び交通現況

2.1 地域概況

2.1.1 位置と広域公共交通状況

- 八尾市は、大阪府の中央部の東寄りに位置し、周囲 40.37km、東西 9.2km、南北 7.4km と、やや東西に長く、総面積約 41.72km² となっています。
- 近鉄大阪線が市を横断し、さらに近鉄奈良線と阪神なんば線本線で相互直通運行を行っていることから、奈良だけでなく、神戸三宮方面へも1時間圏内となっています。
- JR 関西本線（大和路線）が市を横断し、さらに、おおさか東線が久宝寺駅から新幹線など国土軸に直結する新大阪駅へ接続されています。

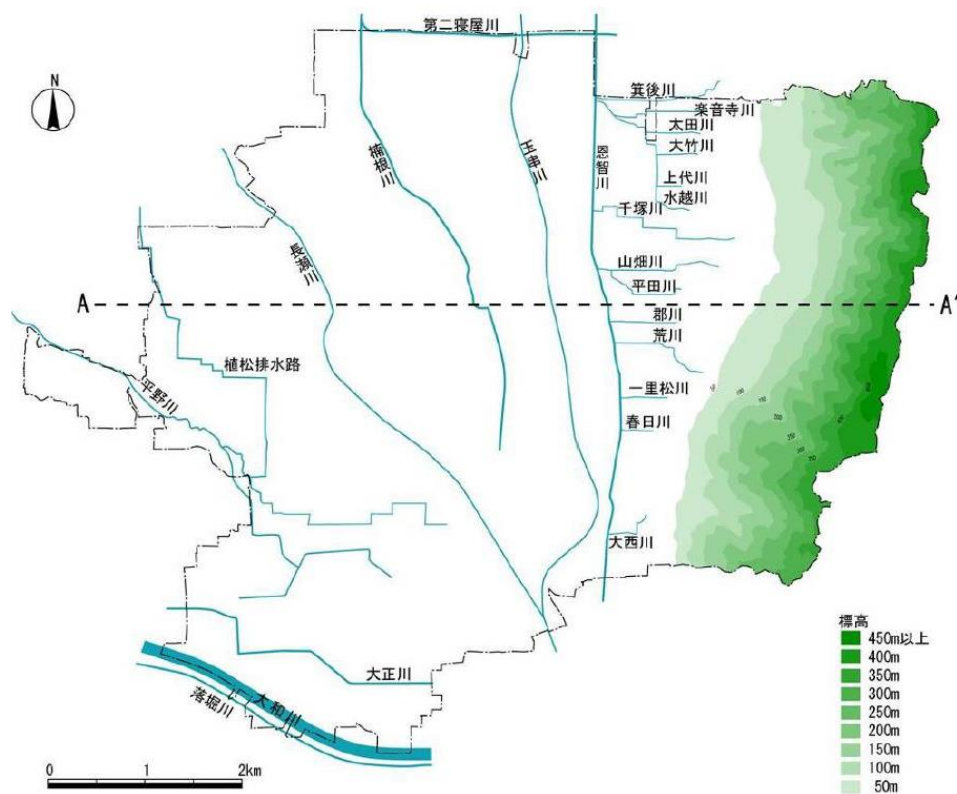


資料：八尾市資料

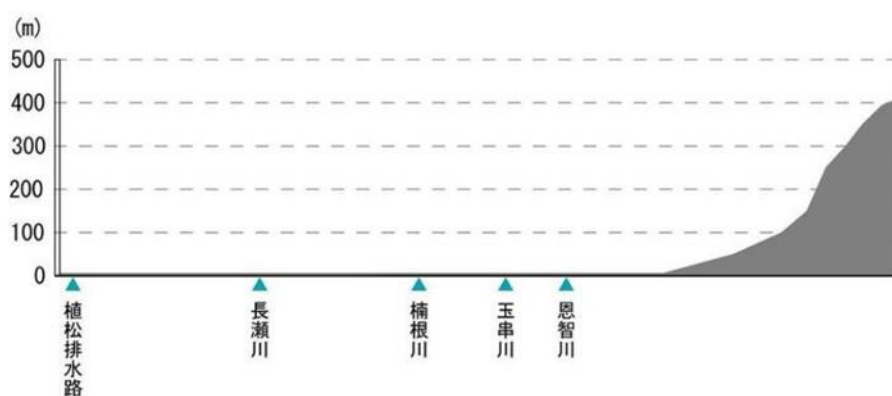
図 位置図

2.1.2 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。



■断面図（A-A'面）



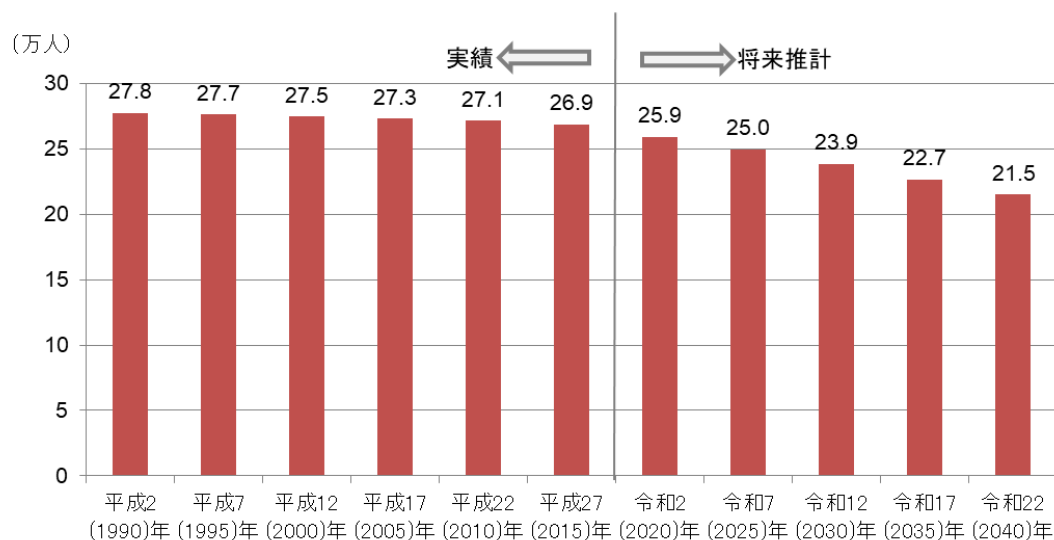
資料：八尾市都市景観形成基本計画

図 八尾市の地勢

2.1.3 人口動向と分布状況

(1) 全人口

- 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。



出典：平成 27(2015)年まで実績値：総務省「国勢調査」

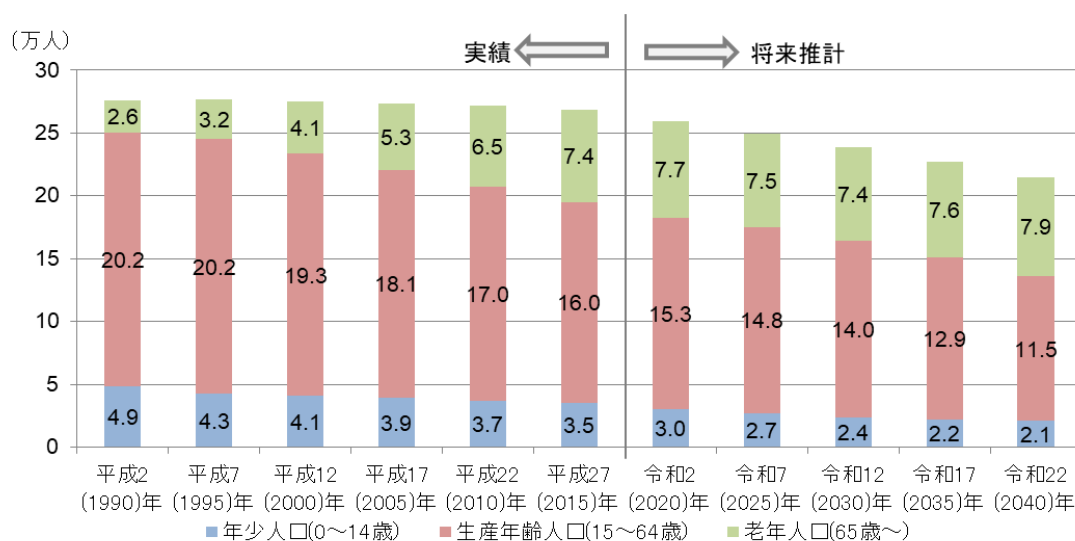
令和 2(2020)年から推計値：国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計に準拠

※総人口には不詳人口を含む（年齢階層別人口は人口比率で按分）

図 総人口の推移

(2) 年齢階層別人口

- 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。

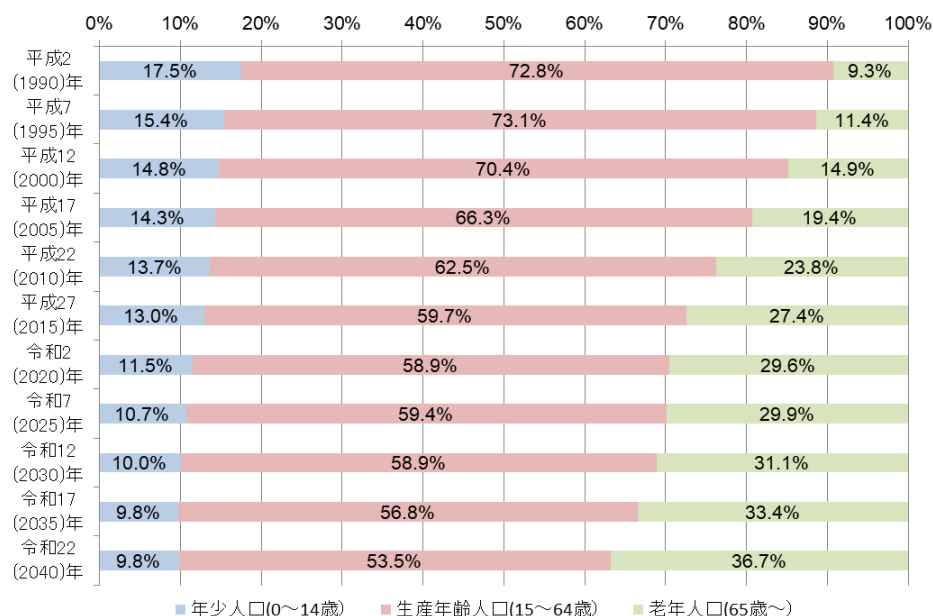


出典：平成 27(2015)年まで実績値：総務省「国勢調査」

令和 2(2020)年から推計値：国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計に準拠

※総人口には不詳人口を含む（年齢階層別人口は人口比率で按分）

図 年齢階層別人口の推移



出典：平成 27(2015)年まで実績値：総務省「国勢調査」

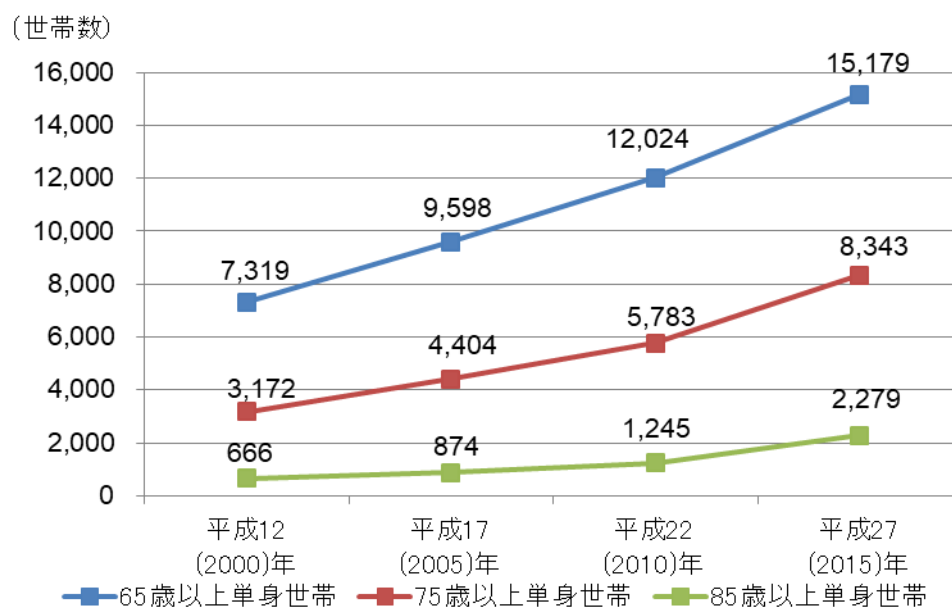
令和 2(2020)年から推計値：国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計に準拠

※総人口には不詳人口を含む（年齢階層別人口は人口比率で按分）

図 年齢階層別人口の割合

(3) 単身高齢者世帯数

- 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。



資料：平成 27 年国勢調査

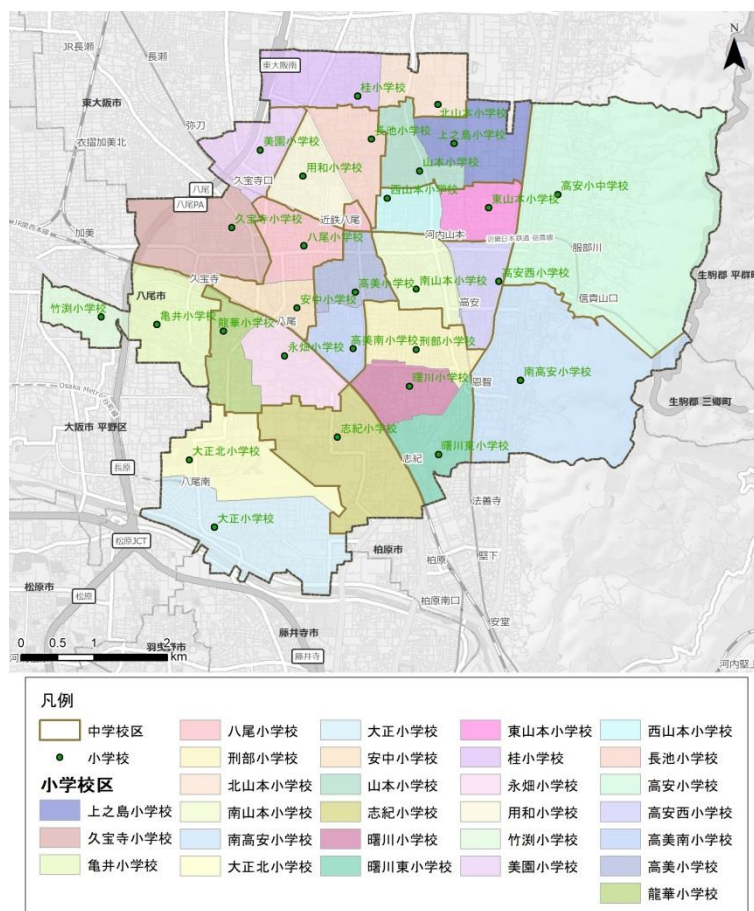
図 高齢者単身世帯数の推移

(4) 地域別人口

① 中学校区別人口

- 人口が多い中学校区は順に、曙川南、成法、八尾、龍華、曙川となっており、いずれも人口が 20,000 人を超えています。
- これらの人口が多い校区は久宝寺口、近鉄八尾、河内山本、高安、久宝寺といった、近鉄や JR の駅の中でも 1 日当たりの発車本数の多い主要駅がある校区が中心となっています。
- 一方、人口が少ない中学校区は順に、高安、桂、東、南高安、高美となっており、高安、桂では 10,000 人を下回っていますが、これらの人口が少ない校区には、鉄道の主要駅から離れている特徴がみられます。

小学校区	人口	中学校区	人口
用和	12,052	八尾	22,375
長池	10,323		
久宝寺	11,119	久宝寺	19,489
美園	8,370		
龍華	10,641	龍華	21,698
永畑	11,057		
大正	10,491	大正	19,356
大正北	8,865		
八尾	12,756	成法	23,405
安中	10,649		
南高安	15,118	南高安	15,118
高安	7,836		
南山本	10,812	曙川	21,553
高安西	10,741		
志紀	16,358	志紀	16,358
桂	3,179		
北山本	5,360	桂	8,539
山本	9,344		
上之島	7,266	上之島	16,610
高美	10,551		
高美南	5,705	高美	16,256
曙川	7,726		
刑部	11,335	曙川南	25,582
曙川東	6,521		
東山本	8,737	東	14,863
西山本	6,126		
竹淵	4,585	亀井	16,632
亀井	12,047		
その他	238	その他	238
合計	265,908	合計	265,908



資料：住民基本台帳（2020 年 3 月 31 日時点）、国土数値情報

図 小学校区別人口（左）及び小学校区域（右）

② 人口分布

- 人口は、鉄道沿線をはじめとした市域の平坦地で集積がみられます。
- 老年人口（65 歳～）も同様に、市域の平坦地で多くなっています。
- 高齢化率の分布では、人口が集中する鉄道の主要駅周辺のほか、市域の東部（高安、南高安中学校区）や北部（桂中学校区）等で 30%以上に達しているエリアが多く存在しています。

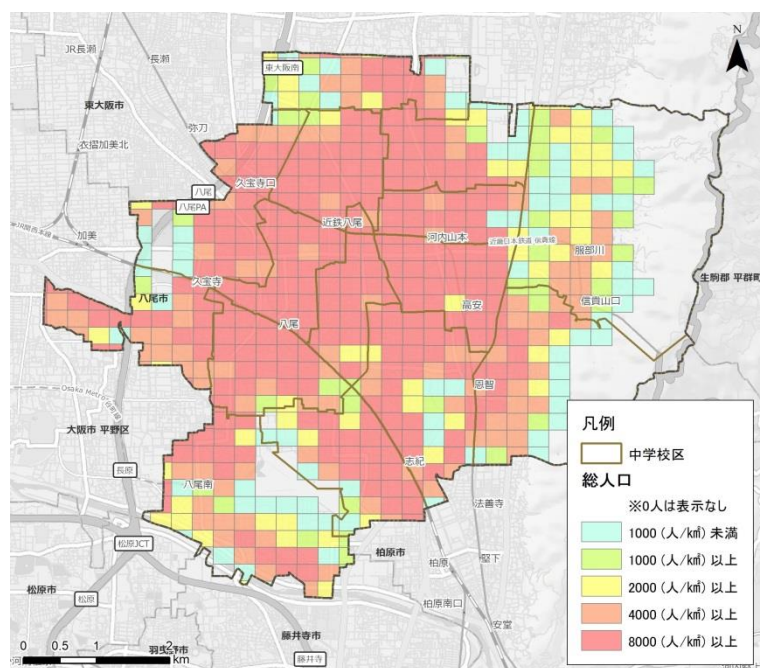
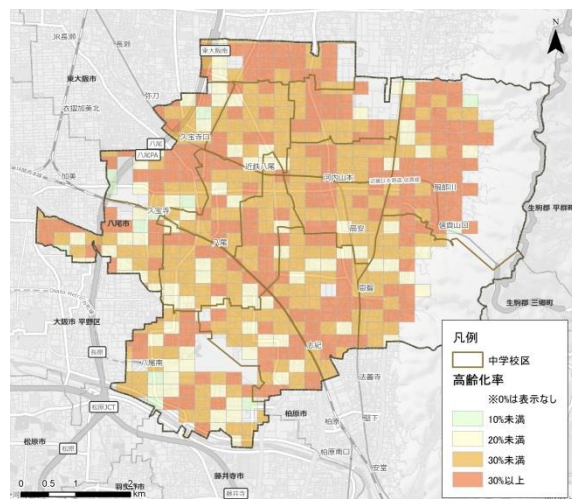
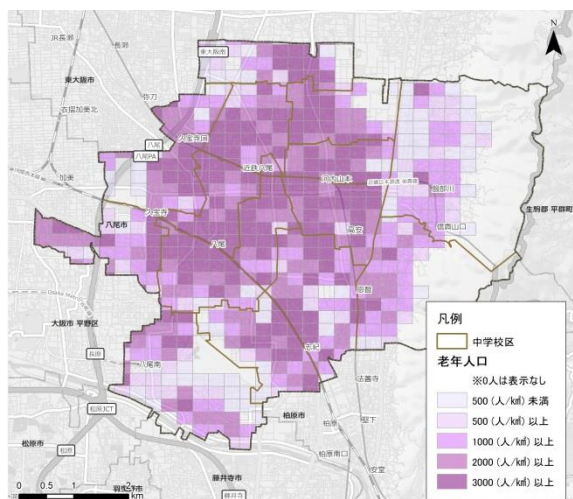


図 平成 27（2015）年総人口（250mメッシュ）



資料：平成 27 年国勢調査

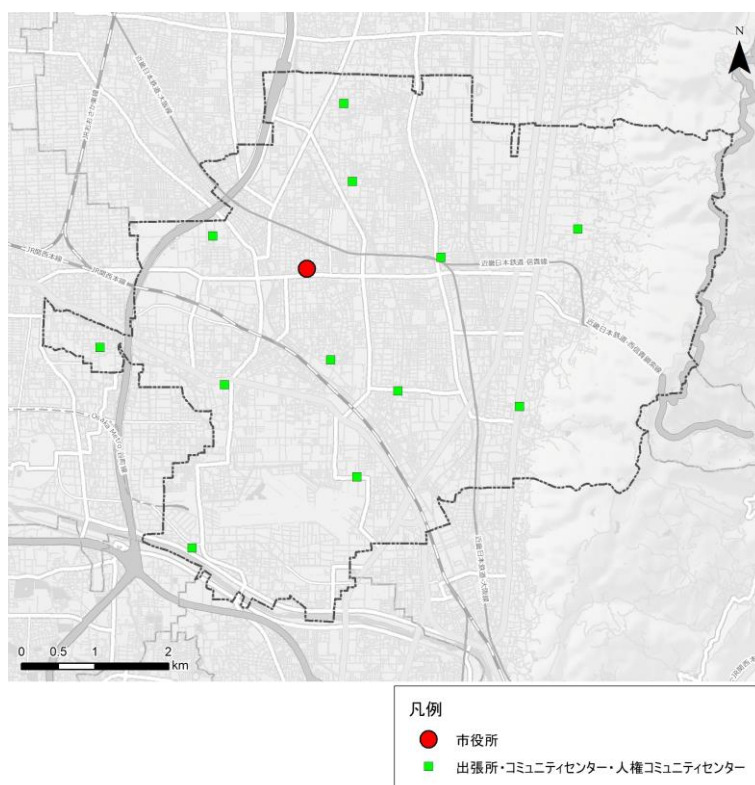
図 平成 27（2015）年 老年人口（65 歳～）（左）と高齢化率（右）（250mメッシュ）

2.1.4 公共施設・商業施設等の立地状況

(1) 公共施設

① 市役所・出張所など

- 市役所は、近鉄八尾駅南に立地しています。
- 出張所、コミュニティセンター及び人権コミュニティセンターは概ね中学校区に1ヶ所の割合で立地しています。

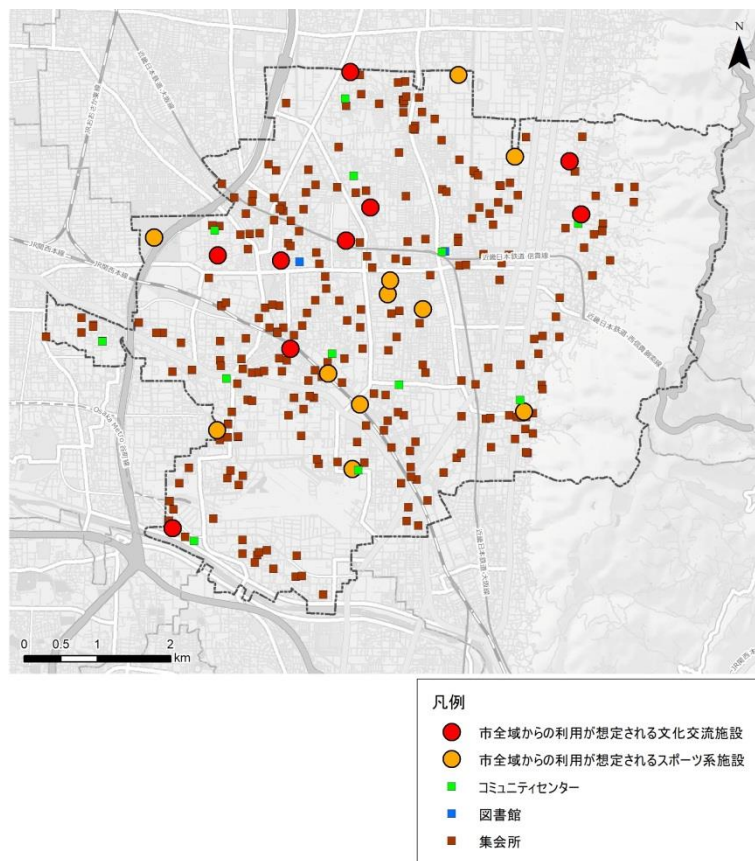


資料：八尾市資料

図 行政施設の立地状況

② 文化交流・スポーツ系施設等

- 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おり、スポーツ系施設は市の東部に多く立地しています。
- 集会所は各中学校校区に複数立地しています。



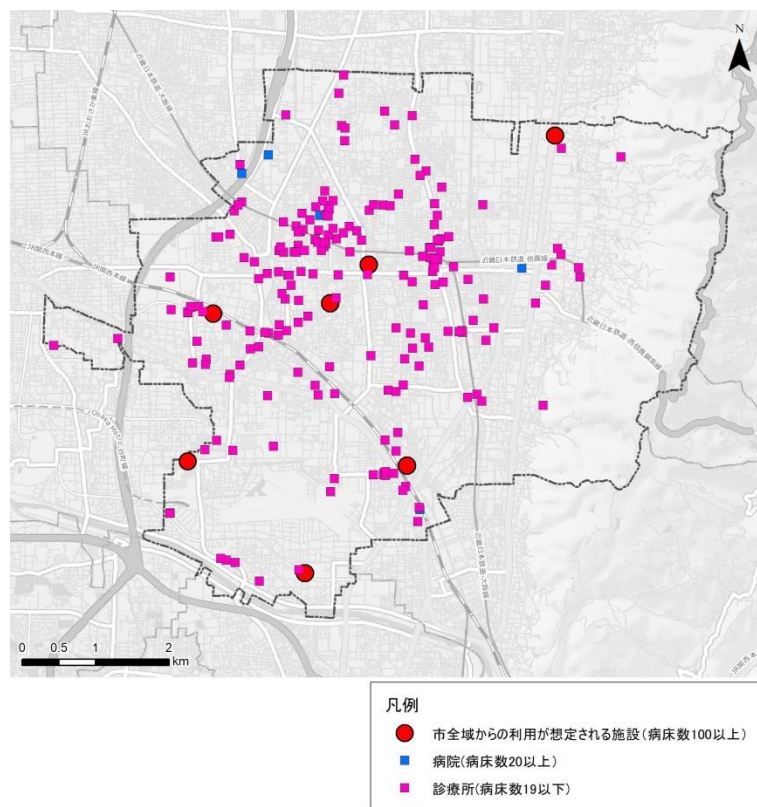
資料：八尾市資料

※広域的な利用が想定される施設として総合体育館や文化会館等を指す。

図 文化施設の立地状況

(2) 医療施設

- 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。

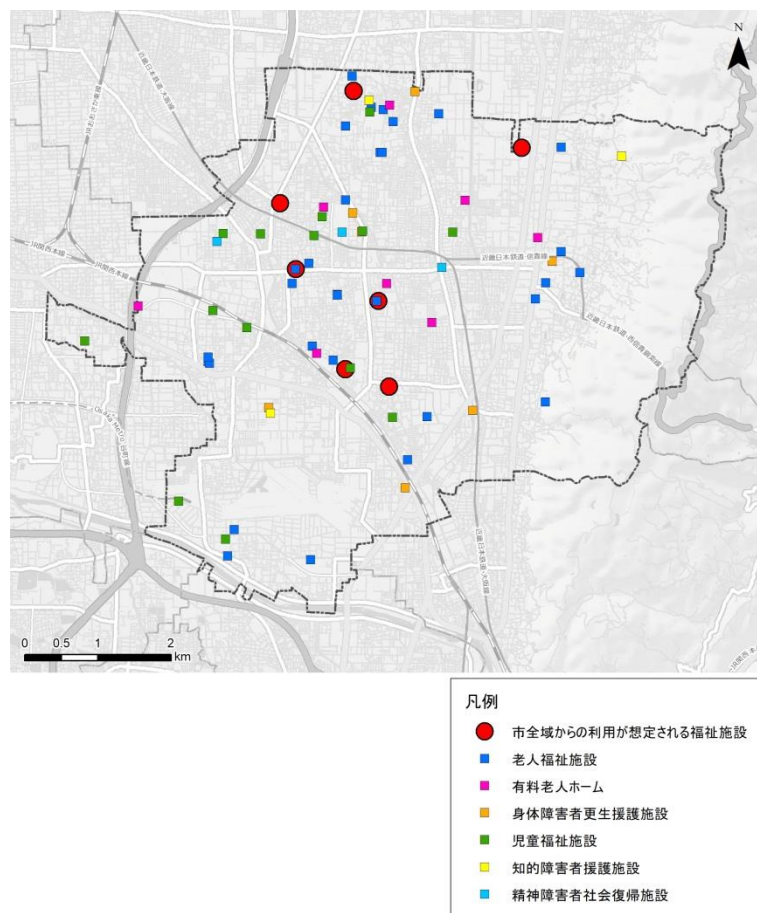


資料：八尾市資料

図 医療施設の立地状況

(3) 福祉施設

- 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。
- 社会福祉会館、障害者総合福祉センターといった、市全域からの利用が想定される施設は、久宝寺口駅、八尾駅、志紀駅周辺の他、桂中学校区や上之島中学校区に立地しています。



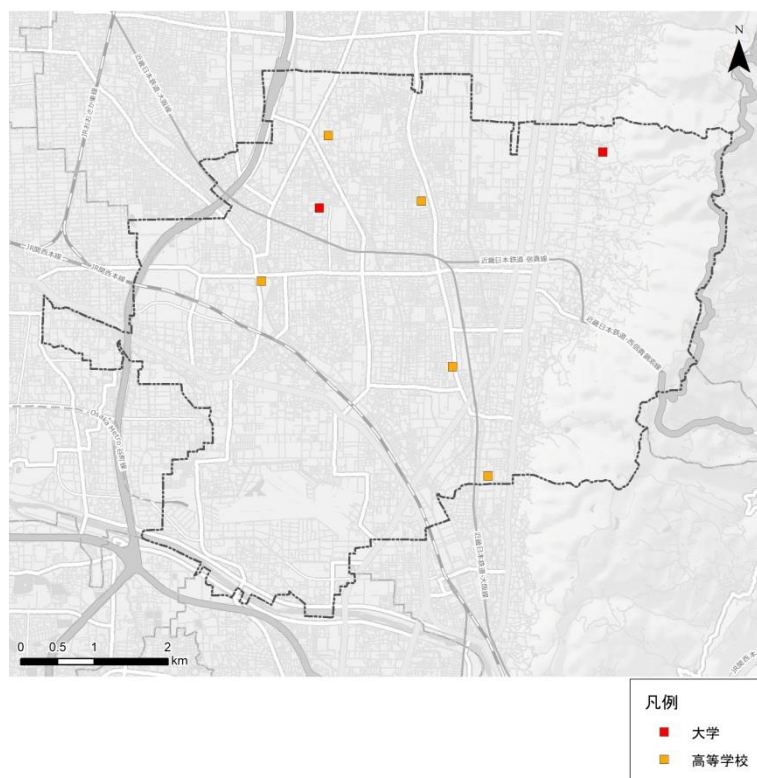
資料：八尾市資料

※ 市全域からの利用が想定される施設とは、社会福祉会館、
障害者総合福祉センター等、福祉の相談の拠点となる施設を指す。

図 福祉施設の立地状況

(4) 高等教育機関

- 市内には、4つの高等学校と2つの大学が立地しています。

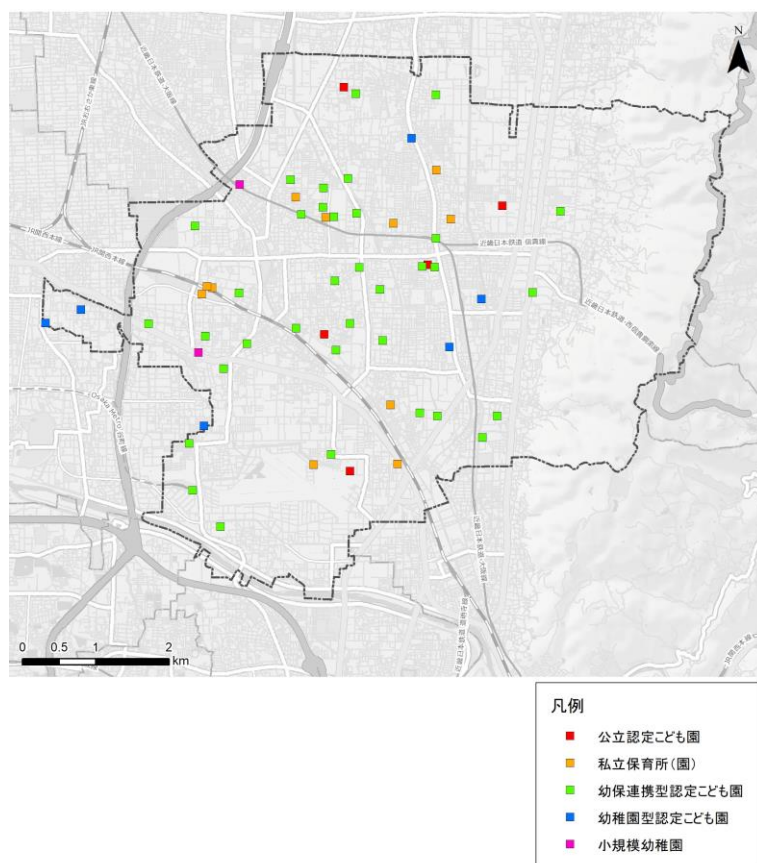


資料：八尾市資料

図 高等教育機関の立地状況

(5) 子育て支援施設

- 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。
- 平成 31(2019)年 4 月に、教育・保育を一体的に行うため、市立幼稚園 19 園と保育所 7 園を公立認定こども園 5 園に再編されました。
- 現在、私立保育所(園)が 11 園、幼保連携型認定こども園が 35 園、幼稚園型認定こども園が 6 園、小規模保育園が 2 園存在しています。

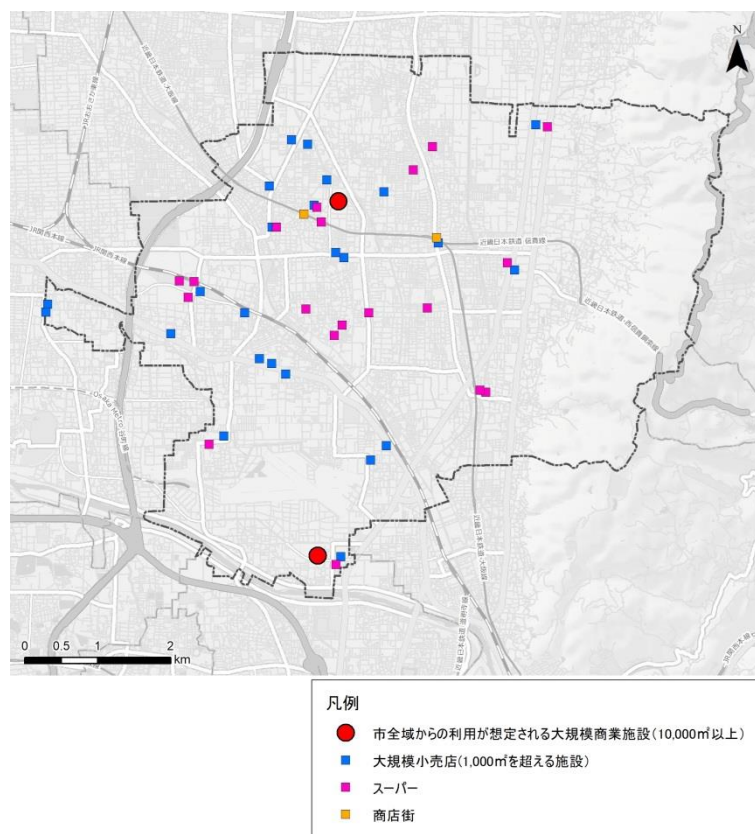


資料：八尾市資料

図 子育て支援施設の立地状況

(6) 商業施設

- 商業施設は駅周辺を中心に立地しています。
- 市全域からの利用が想定される施設は近鉄八尾駅周辺と八尾空港南側の地域に立地しています。



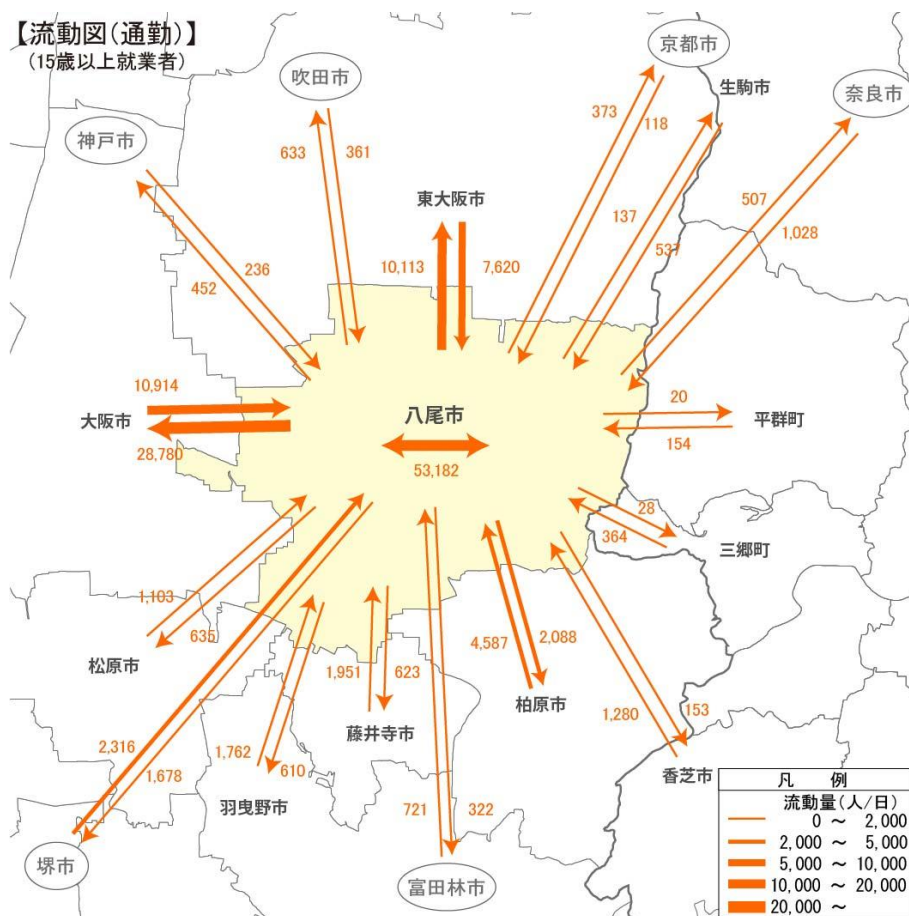
資料：八尾市資料

図 商業施設の立地状況

2.1.5 通勤・通学流動

(1) 通勤

- 八尾市民の通勤先は、八尾市内が最も多く、53,182 人となっています。
- 他市町との流動では、大阪市への流出が 28,780 人で最も多く、次いで大阪市からの流入が 10,914 人、東大阪市への流出が 10,113 人の順で多くっており、大阪府内における流出・流入が多く見られます。



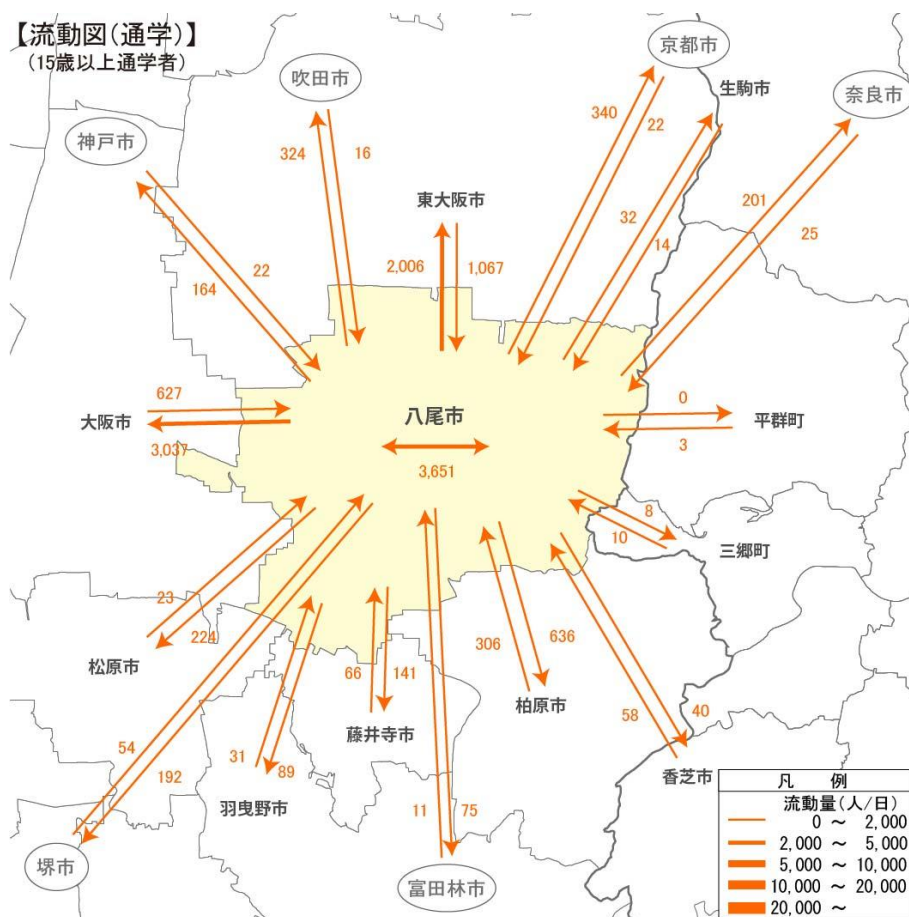
資料：平成 27 年国勢調査

※近隣他都市への流動を出力

図 通勤における流動図

(2) 通学

- 八尾市民の通学先は、八尾市内が最も多く、3,651 人となっています。
- 他市町との流動では、大阪市への流出が 3,037 人で最も多く、次いで東大阪市への流出が 2,006 人、東大阪市からの流入が 1,067 人の順で多くっており、大阪府内における流出・流入が多く見られます。



資料：平成 27 年国勢調査

※近隣他都市への流動を出力

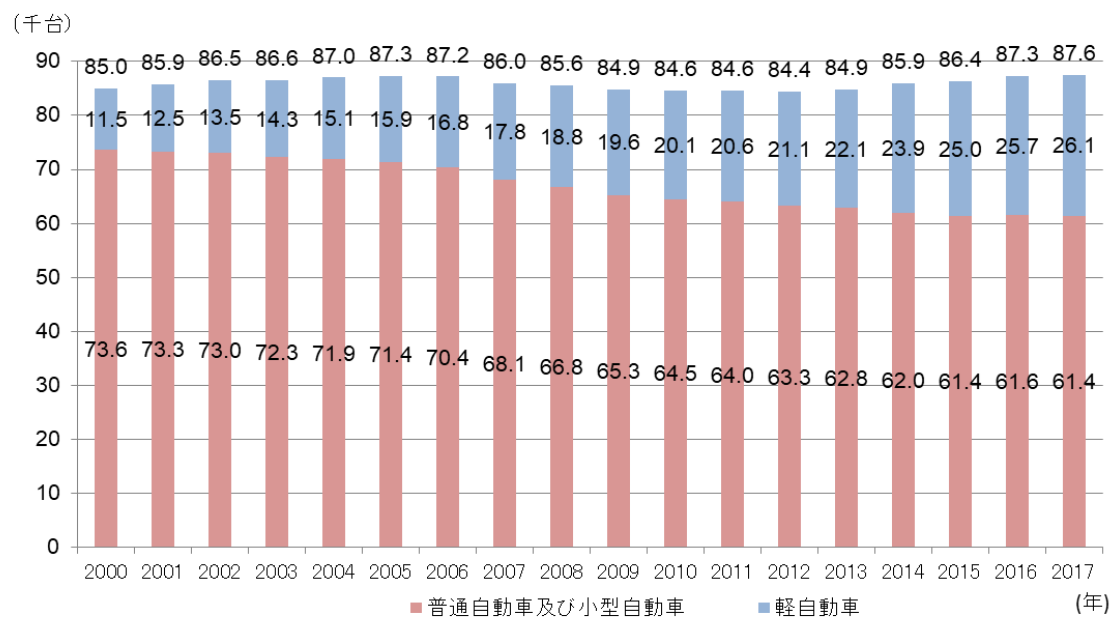
図 通学における流動図

2.2 交通現況

2.2.1 自動車

(1) 自動車保有台数

- 八尾市における自動車保有台数(軽自動車含む)は平成12年(2000年)以降、横ばいですが、軽自動車の保有台数は増加傾向にあります。



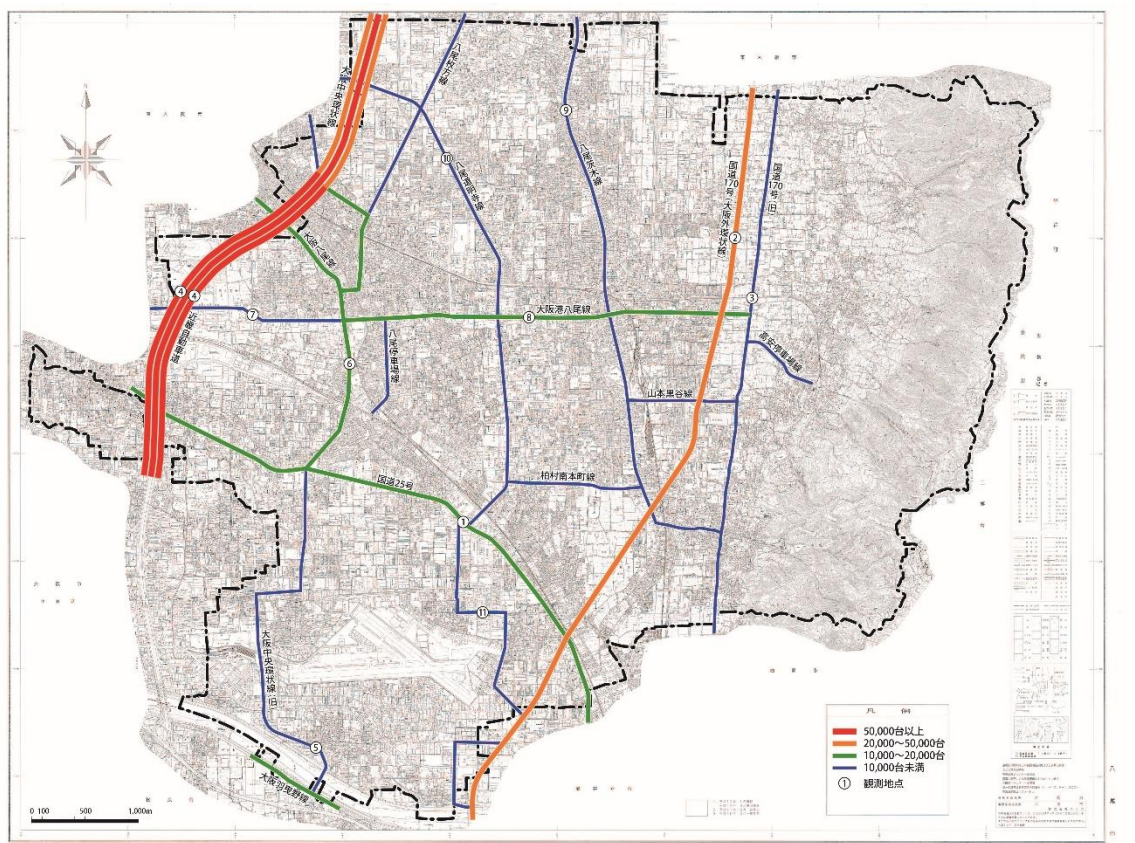
資料：八尾市統計書 2019年版

図 自動車保有台数の推移

(2) 道路網

① 交通量

- 近畿自動車道を除き、南北においては国道 170 号（大阪外環状線）と大阪八尾線、東西においては国道 25 号と大阪港八尾線で交通量が多く、交通の軸となっています。

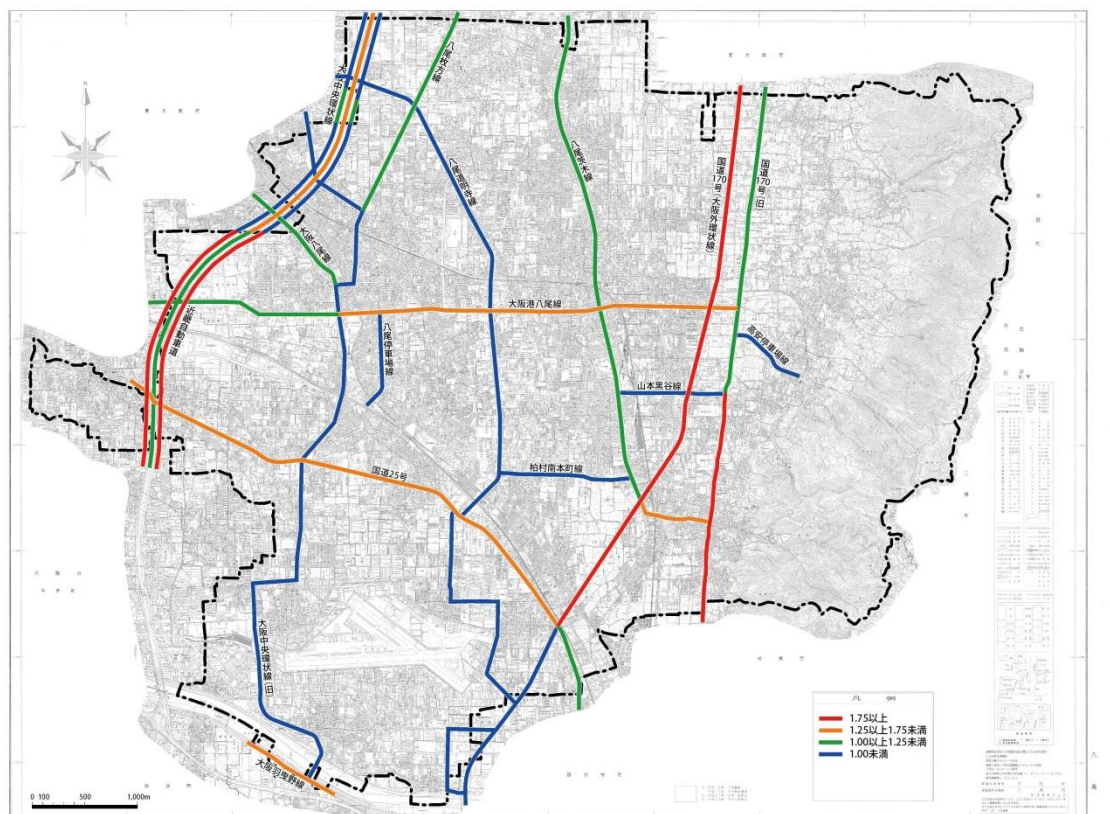


資料：平成 27 年道路交通センサス

図 八尾市内道路別交通量

② 混雑状況

- 道路の混雑状況では、主要道路は交通量が多いですが、とくに大阪中央環状線と国道 170 号（大阪外環状線）が混雑度 1.75 以上と慢性的な混雑状態となっています。



資料：平成 27 年道路交通センサス

図 八尾市内道路別混雑度

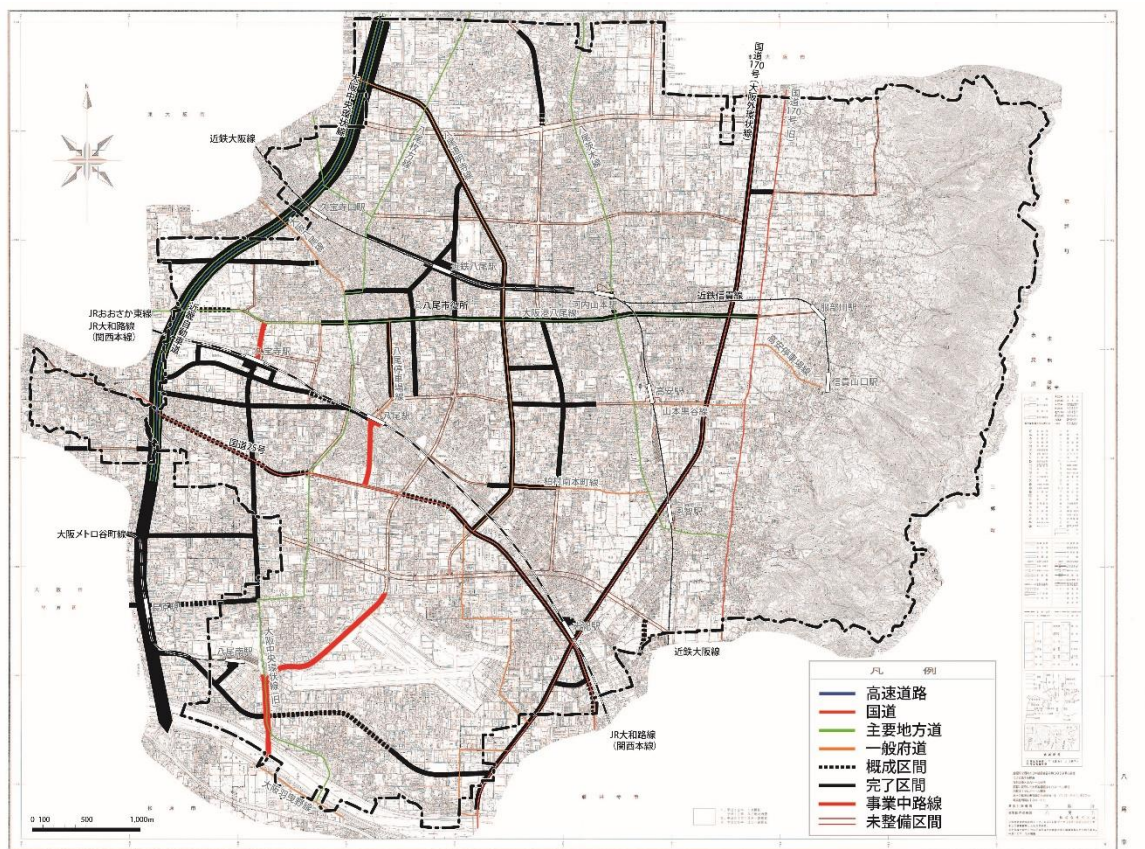
表 混雑度に対する状態

凡例	混雑度	状態
	1.75以上	慢性的に混雑が発生する
	1.25～1.75	ピーク時を中心に、日中にも連続して混雑が発生する
	1.00～1.25	ピーク時間帯で混雑が発生する
	1.00未満	円滑に走行できる

(3) 都市計画道路や市道の整備状況

① 都市計画道路

- ・ 八尾市の都市計画道路は、現在 45 路線、総延長 79.55km が計画決定されており、令和 2 年 4 月の時点で約 6 割が整備されています。
- ・ 主要な道路である国道 25 号では、一部区間が整備完了しているものの、安全性を向上するための歩道拡幅や、交通渋滞を緩和し速達性を向上させるためのハード整備が求められています。



資料：八尾市資料より

図 都市計画道路の整備状況

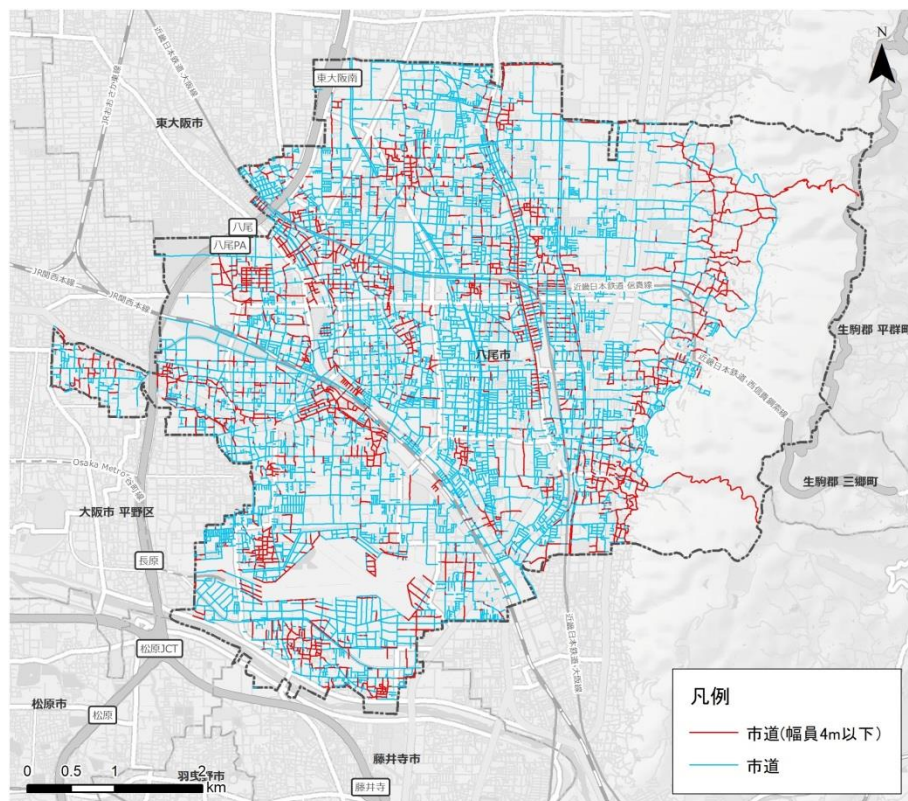
表 都市計画道路の整備状況

	都市計画道路		
	総延長(km)	整備延長(km)	整備率(%)
八尾市	79.55	43.94	55.2

資料：八尾の都市計画（令和 2 年 4 月）〈八尾市〉

② 市道

- 八尾市内では、幅員 4m 以下の道路が見られます。



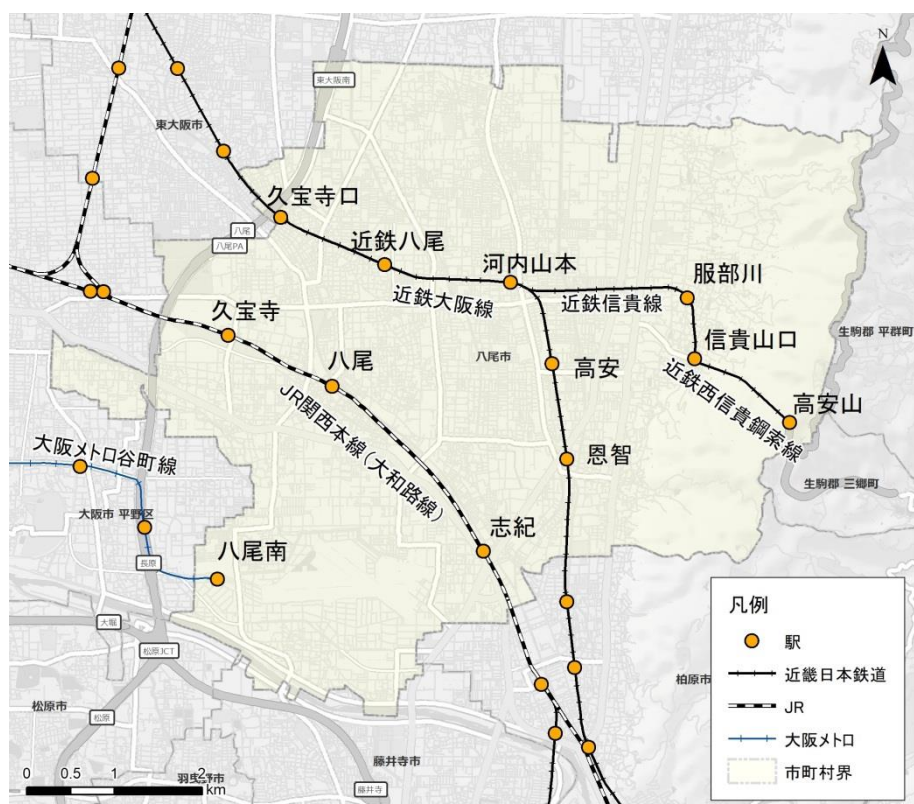
資料：八尾市資料より

図 市道分布図

2.2.2 鉄道

(1) 鉄道路線

- 鉄道は、市内において、近鉄 8 駅、J R 3 駅、大阪メトロ 1 駅の計 12 駅が存在しています。



資料：八尾市資料

図 鉄道路線分布図

(2) 鉄道駅別発車本数と乗車人員

① 近鉄大阪線、近鉄信貴線、近鉄西信貴鋼索線

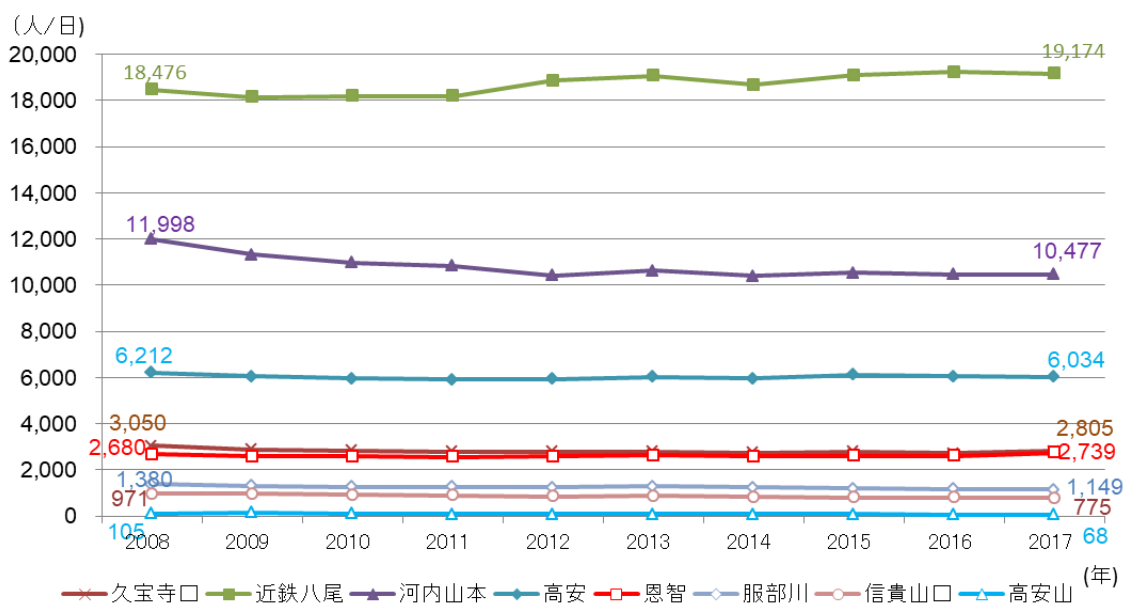
- 近鉄八尾駅、河内山本駅で発車本数が多くなっています。また、近鉄信貴線の各駅を除けば、平日・休日ともに、各駅で1時間あたりの平均発車本数が概ね4本以上となっています。

表 鉄道駅の発車本数（近鉄）

		平日		土休日	
		総発車本数(本)	1時間当たり平均発車本数(本/時)	総発車本数(本)	1時間当たり平均発車本数(本/時)
久宝寺口駅	大阪上本町方面	96	4.8 (5～24時台で運行)	89	4.5 (5～24時台で運行)
	河内国分・名張方面	100	5.0 (5～24時台で運行)	89	4.5 (5～24時台で運行)
近鉄八尾駅	大阪上本町方面	165	8.3 (5～24時台で運行)	152	7.6 (5～24時台で運行)
	河内国分・名張方面	163	8.2 (5～24時台で運行)	150	7.5 (5～24時台で運行)
河内山本駅	大阪上本町方面	165	8.3 (5～24時台で運行)	152	7.6 (5～24時台で運行)
	河内国分・名張方面	163	8.2 (5～24時台で運行)	150	7.5 (5～24時台で運行)
	信貴山口方面	65	3.3 (5～24時台で運行)	60	3.0 (5～24時台で運行)
服部川駅	河内山本方面	65	3.3 (5～24時台で運行)	60	3.0 (5～24時台で運行)
	信貴山口方面	65	3.3 (5～24時台で運行)	60	3.0 (5～24時台で運行)
信貴山口駅	河内山本方面	65	3.3 (5～24時台で運行)	60	3.0 (5～24時台で運行)
	高安山方面(ケーブルカー)	13	1.4 (9～17時台で運行)	13	1.4 (9～17時台で運行)
高安山駅	信貴山口方面(ケーブルカー)	13	1.4 (9～17時台で運行)	13	1.4 (9～17時台で運行)
高安駅	大阪上本町方面	165	8.3 (5～24時台で運行)	152	7.6 (5～24時台で運行)
	河内国分・名張方面	96	4.8 (5～24時台で運行)	81	4.1 (5～24時台で運行)
恩智駅	大阪上本町方面	75	3.8 (5～24時台で運行)	76	3.8 (5～24時台で運行)
	榛原方面	79	4.0 (5～24時台で運行)	73	3.7 (5～24時台で運行)

資料：近畿日本鉄道ホームページ（令和2年（2020年）10月時点）

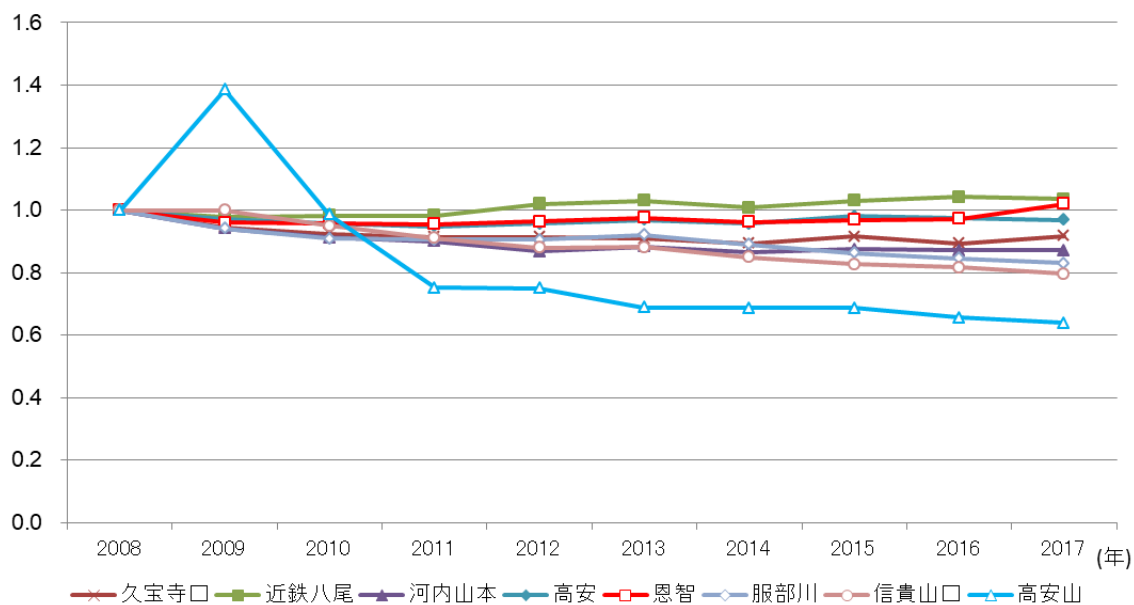
- 乗車人員は平成 20（2008）年と比較すると、近鉄八尾駅において増加がみられるものの、その他の駅ではおおむね減少傾向にあります。



資料：八尾市統計書 2019 年版

※年間利用者数を 1 日当たり利用者数に換算

図 近鉄の駅別乗車人員の推移



資料：八尾市統計書 2019 年版

※年間利用者数を 1 日当たり利用者数に換算

図 2008 年を基準（1.0）とした利用者数の推移

② J R 関西本線（大和路線、おおさか東線）

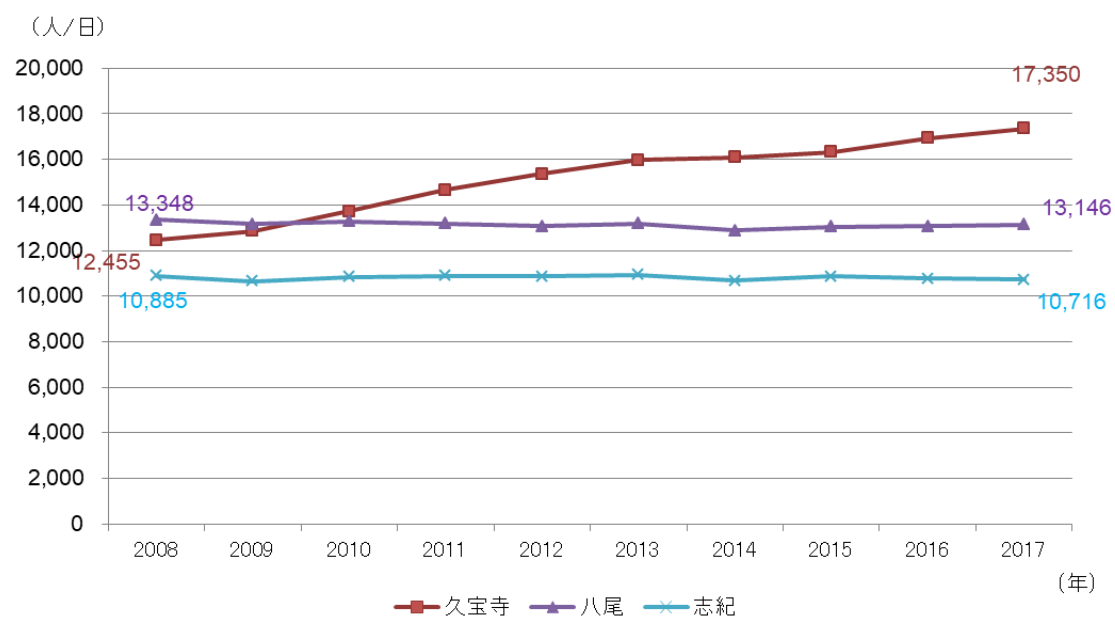
- 久宝寺駅は、快速電車が停車しおおさか東線の始発駅のため、最も発車本数が多くなっています。また、平日・休日ともに、各駅で1時間あたりの平均発車本数が概ね4本以上となっています。

表 鉄道駅の発車本数（JR）

		平日		土休日	
		総発車本数(本)	1時間当たり平均 発車本数(本/時)	総発車本数(本)	1時間当たり平均 発車本数(本/時)
久宝寺駅	放出・新大阪 方面	71	3.7 (5～23時台で運行)	70	3.7 (5～23時台で運行)
	王寺・奈良・ 高田方面	180	9.0 (5～24時台で運行)	169	8.5 (5～24時台で運行)
	天王寺・JR難波・ 大阪方面	177	8.4 (4～24時台で運行)	165	7.9 (4～24時台で運行)
八尾駅	王寺・奈良・ 高田方面	93	4.7 (5～24時台で運行)	87	4.4 (5～24時台で運行)
	天王寺・JR難波・ 大阪方面	91	4.3 (4～24時台で運行)	87	4.1 (4～24時台で運行)
志紀駅	王寺・奈良・ 高田方面	93	4.7 (5～24時台で運行)	87	4.4 (5～24時台で運行)
	天王寺・JR難波・ 大阪方面	91	4.3 (4～24時台で運行)	87	4.1 (4～24時台で運行)

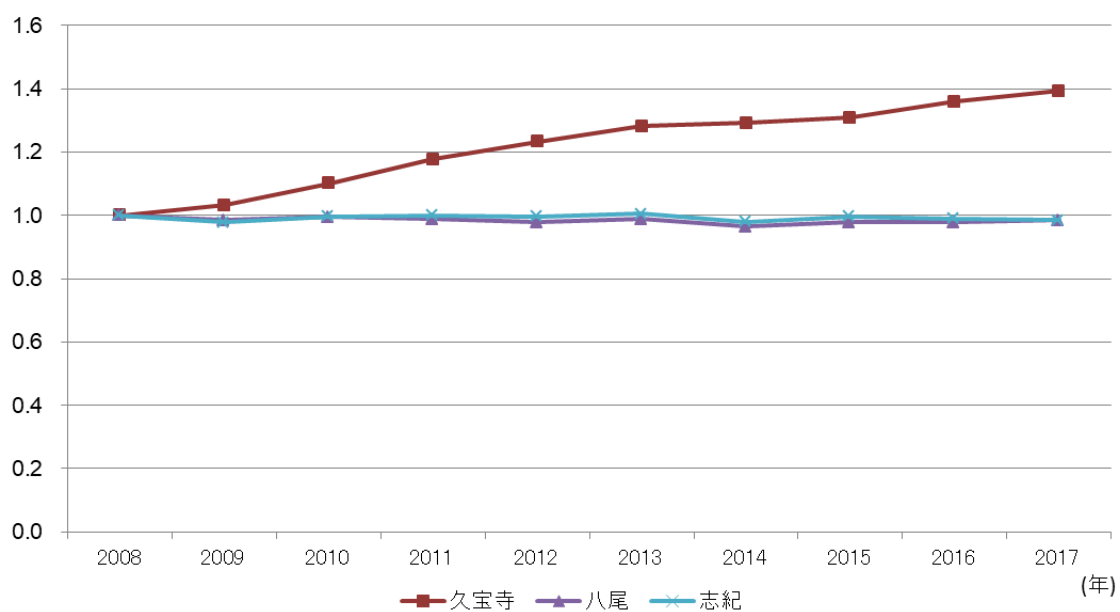
資料：JR 西日本ホームページ（令和2年（2020年）10月時点）

- 乗車人員の総数は増加傾向にあり、特に久宝寺駅において増加がみられます。
- 平成 29（2017）年の久宝寺駅における乗車人員は、平成 20（2008）年と比較すると約 1.4 倍に増加しています。



資料：八尾市統計書 2019 年版

図 JR の駅別乗車人員の推移



資料：八尾市統計書 2019 年版

図 2008 年を基準（1.0）とした利用者数の推移

③ 大阪メトロ（谷町線）

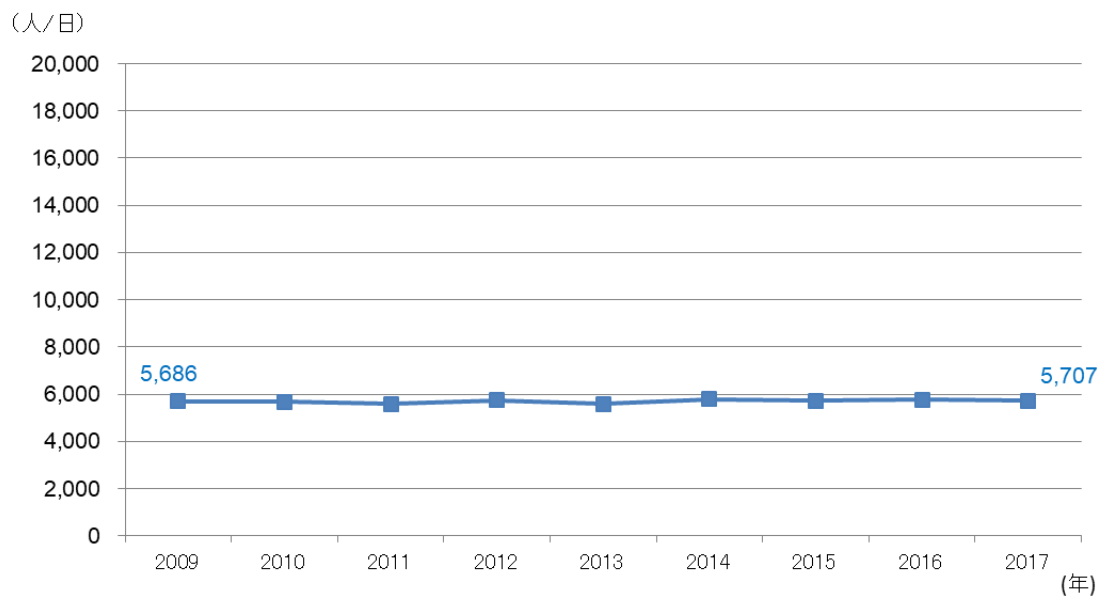
- 大阪メトロは市内において、八尾南駅のみで、平日・休日ともに、1時間あたりの平均発車本数が概ね8本以上となっています。

表 鉄道駅の発車本数（大阪メトロ）

		平日		土休日	
		総発車本数(本)	1時間当たり平均発車本数(本/時)	総発車本数(本)	1時間当たり平均発車本数(本/時)
八尾南駅	大日方面	174	8.7 (5～24時台で運行)	178	8.9 (5～24時台で運行)

資料：大阪メトロ（令和2年（2020年）10月時点）

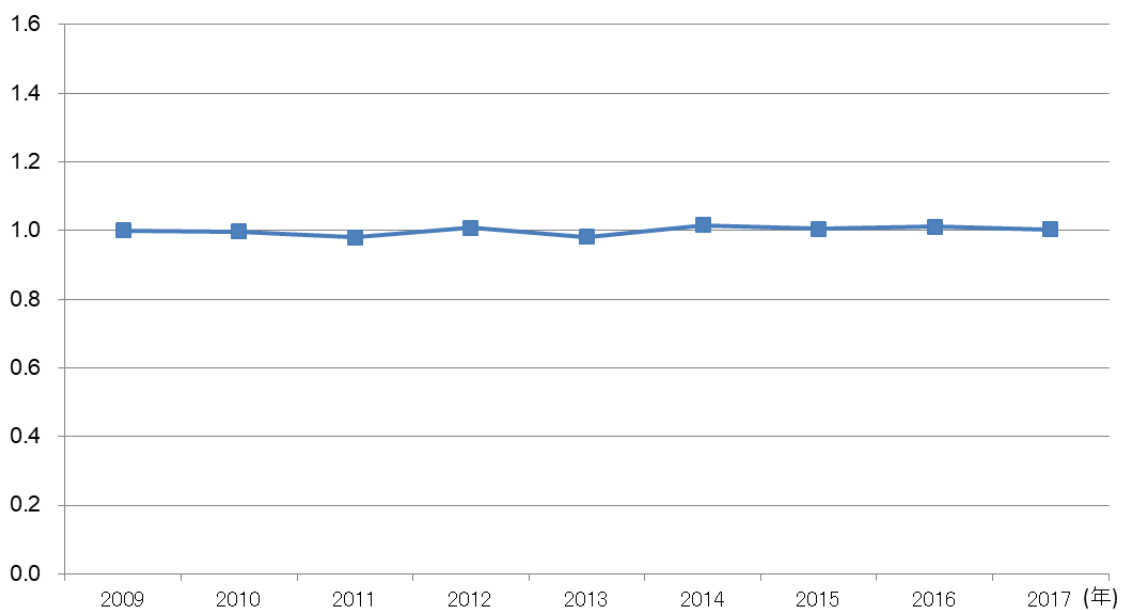
- 乗車人員の総数は、平成 21 (2009) 年以降、ほぼ、横ばい傾向にあります。



資料：八尾市統計書 2019 年版

※ 1 年の内のある 1 日の乗車人員の記録を記載

図 八尾南駅のある 1 日 (11 月) の乗車人員の推移



資料：八尾市統計書 2019 年版

※ 1 年の内のある 1 日の乗車人員の記録を記載

図 2009 年を基準 (1.0) とした乗車人員の推移

(4) 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

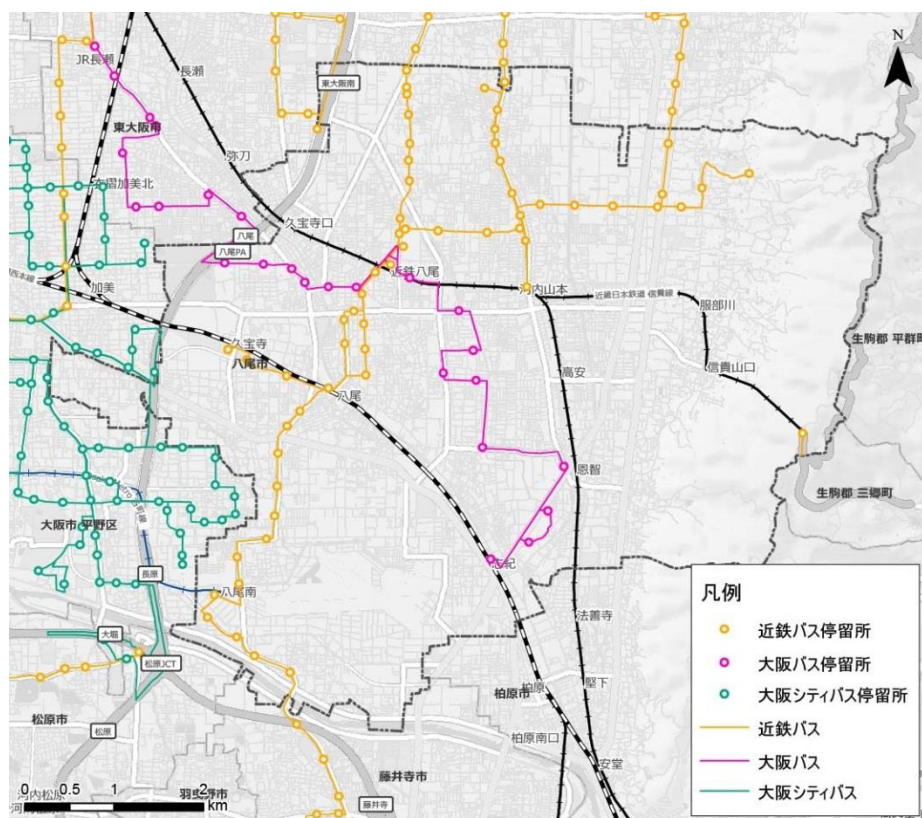
事業者	駅名	駅前広場整備状況
近鉄	久宝寺口	-
近鉄	近鉄八尾駅	○
近鉄	河内山本駅	-
近鉄	服部川	-
近鉄	高安	-
近鉄	恩智	-
JR	久宝寺	北:-、南:○
JR	JR八尾駅	北:-、南:○
JR	志紀	東:○、西:-
大阪メトロ	八尾南駅	○

※整備が完了したものを「○」、未整備を「-」としている。

2.2.3 バス交通

(1) バス路線

- JR 久宝寺駅、近鉄八尾駅や河内山本駅を起点にバスネットワークが形成されています。
- 近鉄バスにおいては 7 路線存在し、停留所は 59 ヶ所存在しており、大阪バスにおいては 2 路線数存在し、停留所は 17 ヶ所立地しています。
- 八尾市内においては 9 つのバス路線が存在し、76 ヶ所の停留所が存在しています。



資料：八尾市資料より

図 路線バスのネットワーク

表 路線バスの発車本数

事業者	名称	区間	方向	平日本数	土曜本数	休日本数
近鉄バス (株)	八尾線	近鉄八尾駅前～ 藤井寺駅	近鉄八尾駅前行き	63	56	56
			藤井寺駅行き	60	51	51
	久宝寺線	アリオ八尾行き～ JR久宝寺駅	アリオ八尾行き	25	28	28
			JR久宝寺駅行き	26	28	28
	萱島線	近鉄八尾駅前～ 萱島(八尾中学校前～西郡新町経由)	近鉄八尾駅前行き	48	45	41
			萱島行き	53	46	41
	萱島線・高砂線	八尾中学校前～ 萱島(光町2丁目経由) 近鉄八尾駅前～高砂住宅 (光町2丁目経由)	近鉄八尾駅前行き	81	73	69
			萱島行き	53	46	41
			高砂行き	33	26	26
	高砂線	山本駅前～高砂住宅 (光町～福万寺口経由)	高砂行き	33	28	28
			近鉄八尾駅前行き	33	28	28
	高砂線・花園線・ 瓢箪山線	山本駅前～高砂住宅(美好橋経由) 山本駅前～花園駅前(美好橋経由) 山本駅前～東花園駅前(美好橋経由)	山本駅前行き	111	97	97
			花園駅前行き	58	54	54
			東花園駅前行き	54	44	44
	花園線	山本駅前～花園駅前 (大和橋～福万寺口経由)	花園駅前行き	58	54	54
			高砂行き	33	28	28
			山本駅前行き	57	54	54
			近鉄八尾駅前行き	33	28	28
	瓢箪山線	山本駅前～東花園駅前 (上之島二丁目～楽音寺経由)	山本駅前行き	53	43	43
			東花園駅前行き	54	44	44
	信貴山上線	高安山～信貴山口	信貴山門行き	13	13	13
大阪バス (株)	八尾志紀線	近鉄八尾駅前～ JR志紀駅前	近鉄八尾駅行き	8	8	8
			JR志紀駅行き	8	8	8
	布施八尾線 (大蓮経由)	布施駅南口 ～近鉄八尾駅	近鉄八尾駅行き	12	12	12
			布施駅南口行き	12	12	12

資料：近鉄バス HP、大阪バス HP の資料を元に作成（令和2年（2020年）10月時点）

(2) 運行路線の状況

- 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：八尾市資料及び各バス事業者 HP ほか

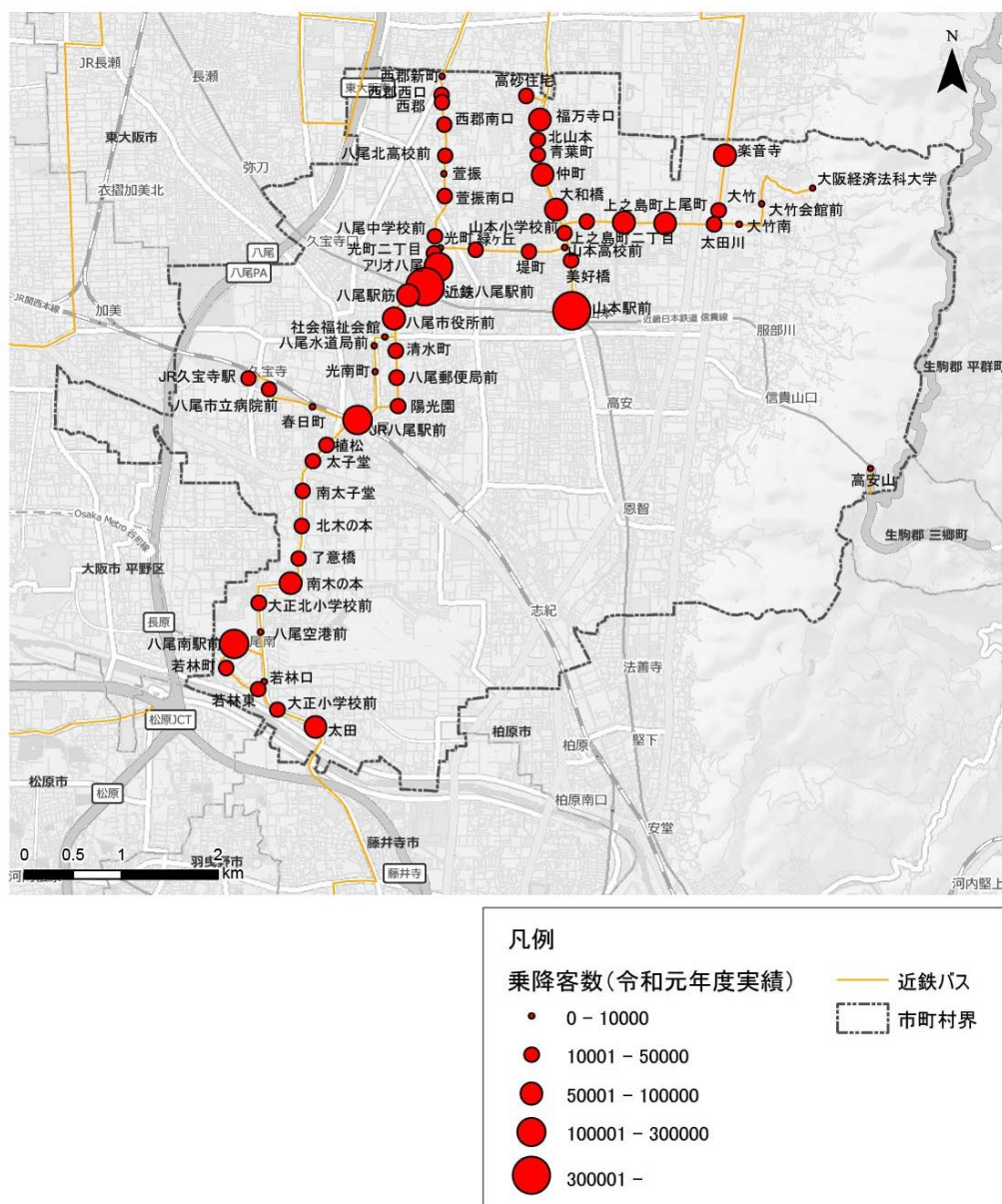
※1：導入年については最も古い免許取得年としている。

※2：2000 年以降に廃止された路線を記載

(3) 利用者数

① 近鉄バス

- 「近鉄八尾駅前」、「山本駅前」バス停留所において年間 30 万人以上の利用者がバスを利用しています。その他に、「JR 八尾駅前」、「八尾南駅前」、「アリオ八尾」バス停留所において年間 10 万人以上の利用者がバスを利用しています。
- 主要な鉄道駅にアクセスできるバス停留所において、利用者の乗降が多くなっています。



資料：八尾市資料

※停留所「若林口」(令和2(2020)年3月に廃止)、「大竹南」、「大竹会館前」、「大阪経済法科大学」の乗降客数データ無し。

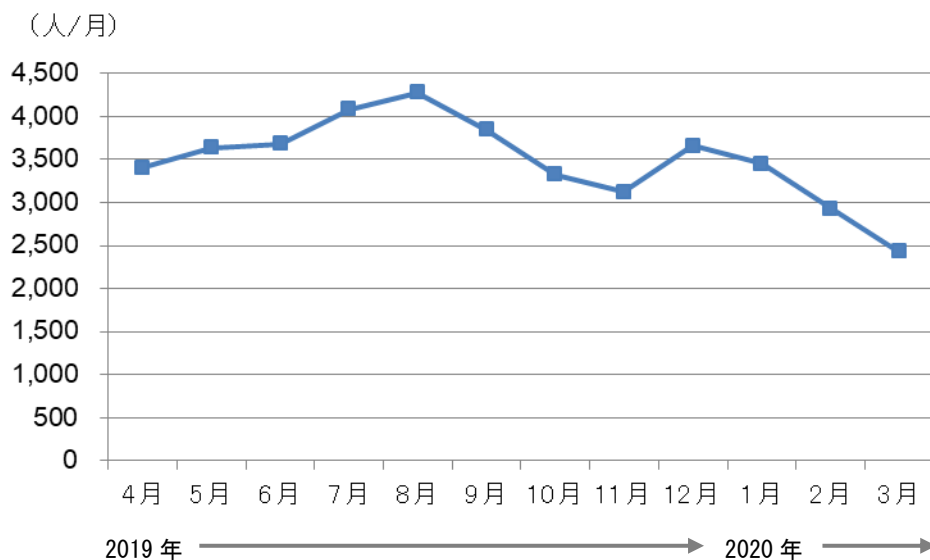
※現金・ICカード・磁気カードの利用者数を表示。定期券は含まれない。

図 停留所別の利用者状況

② 大阪バス

1. 布施八尾線

- 令和元(2019)年4月から7月にかけて月当たり利用者数は徐々に増えていきましたが、7月以降、緩やかな減少傾向にあります。



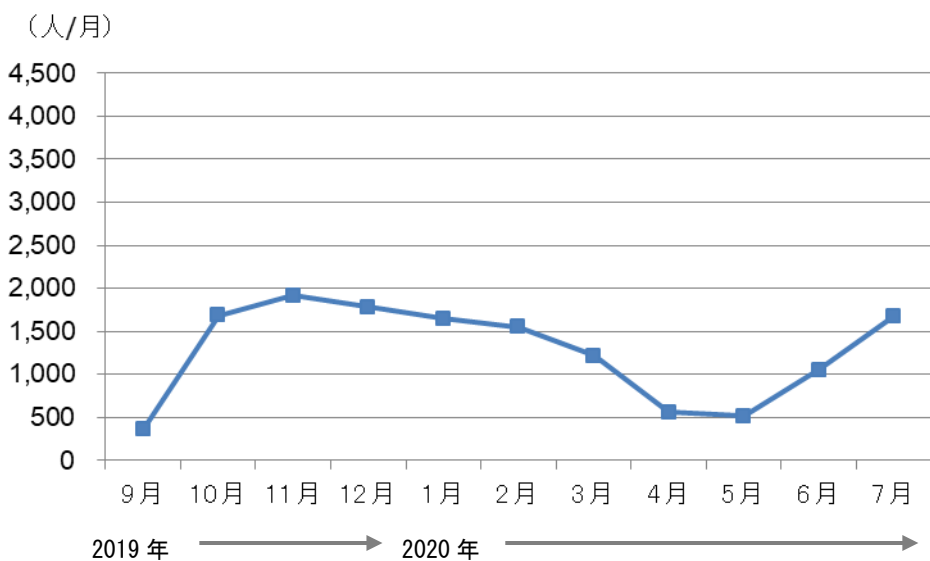
資料：大阪バス資料

※令和元(2019)年度利用実績を基に作成

図 大阪バス布施八尾線の月別利用者数

2. 八尾志紀線

- 運行開始後の利用者数は令和元(2019)年10月～令和2(2020)年1月までの間で、およそ2,000人/月となっています。



資料：大阪バス資料

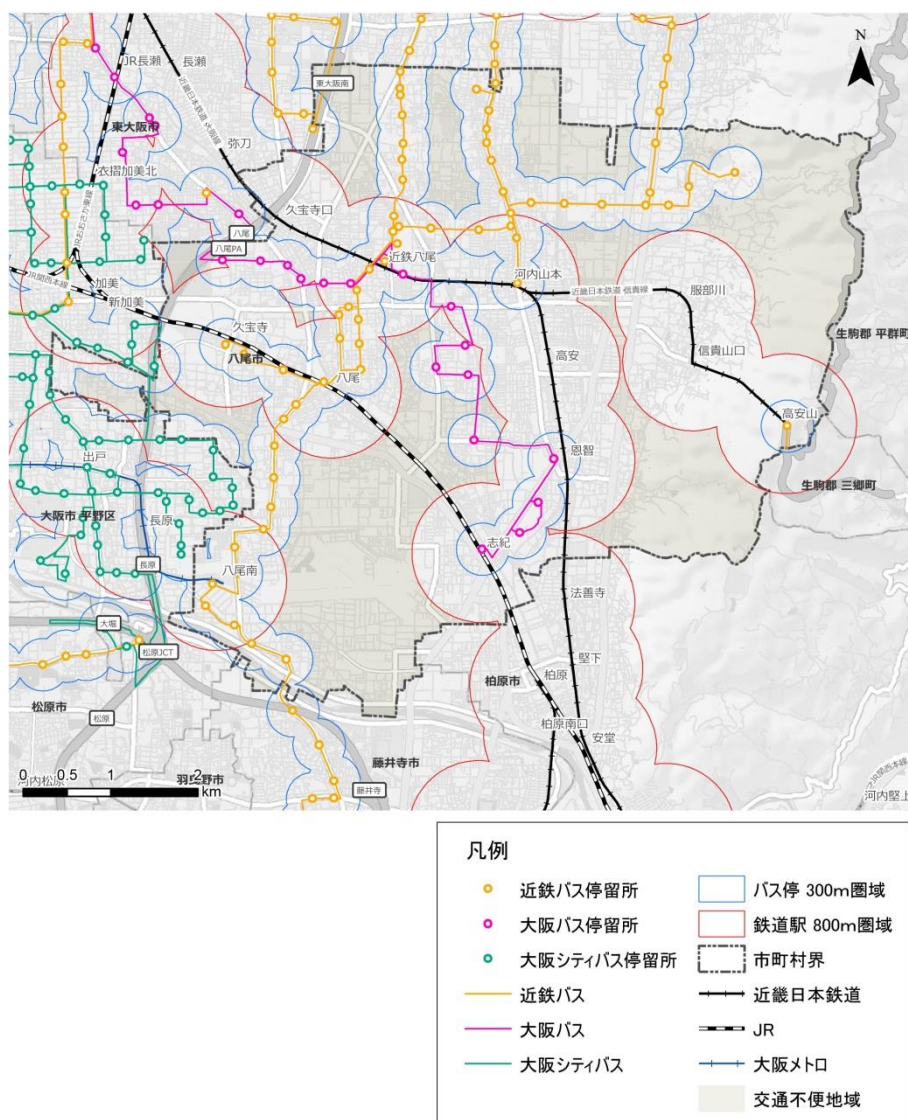
※運行が開始された令和元(2019)年9月24日から令和2(2020)年7月31日の乗車報告を基に作成

図 大阪バス八尾志紀線の月別利用者数

2.2.4 交通不便地

(1) 交通不便地の分布

- 近鉄、J R、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。
- しかし、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不便地（市全域のうち、鉄道駅から 800m以内、バス停から 300m以内のいずれにも含まれない地域）が存在しています。

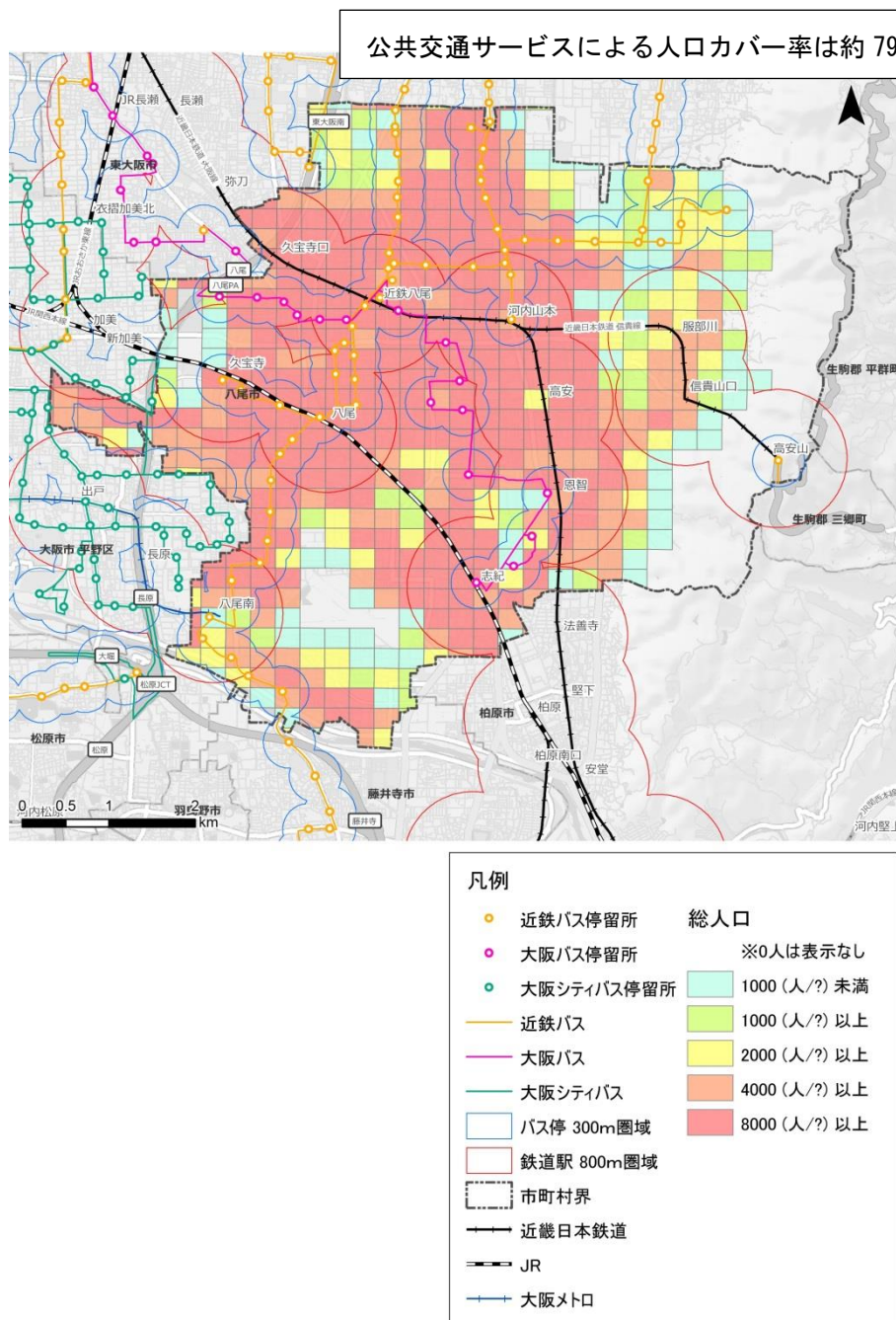


資料：八尾市資料

図 交通不便地

(2) 公共交通サービスの人口カバー率

- 鉄道では、駅から半径 800m のエリア内で、全人口の 61.3% をカバーしています。
- バス交通では、近鉄バス及び大阪バス、市外を走る大阪シティバスの停留所から半径 300 m のエリア内で、全人口の 45.8% をカバーしています。
- 鉄道駅から半径 800m、もしくはバスの停留所から半径 300m のエリア内のいずれかに含まれる人口の割合は約 79.8% となっています。



資料：八尾市資料

図 公共交通機関の人口カバー状況

2.2.5 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。

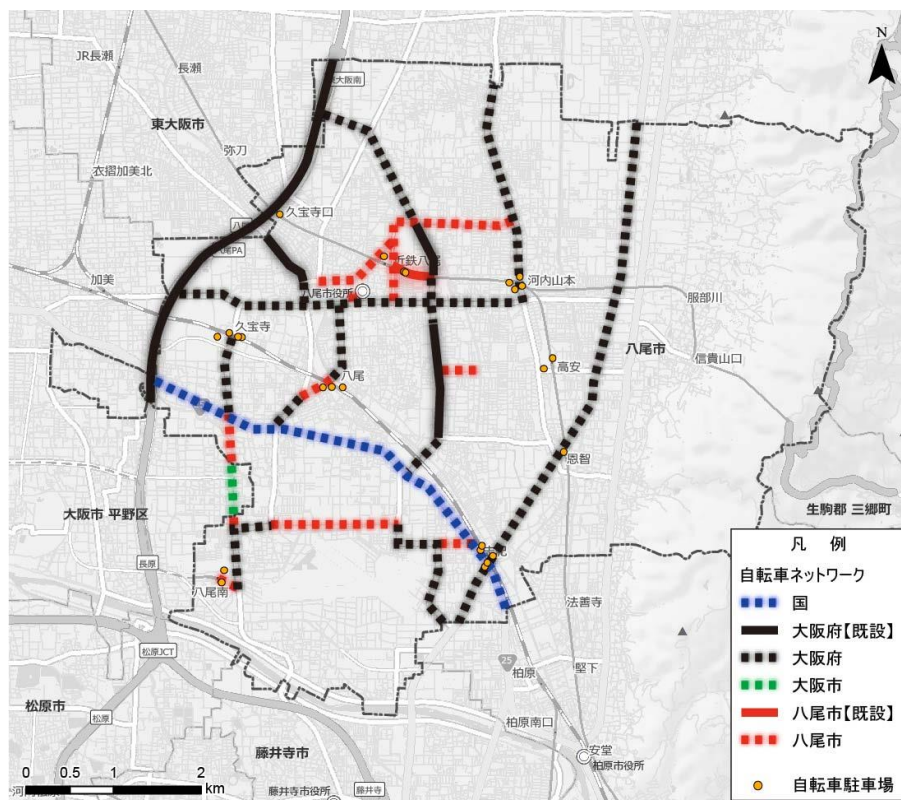
表 八尾市内タクシー事業者及び個人タクシー

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
K2JAPAN(株)	刑部4-300
(株)未来都	安中町1-3番29号(八尾営業所)

資料：近畿運輸局資料

2.2.6 自転車

- 八尾市内は平地が広がっているため自転車での移動が多く、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ます。
- 公営による 25 の自転車駐車場が整備されており、そのうち、12 の自転車駐車場では、市の指定管理者及び外郭団体がレンタサイクル（貸し自転車）を行っています。



資料：八尾市資料

図 自転車駐車場立地及び自転車ネットワーク図

表 自転車駐車場リスト

No	自転車駐車場名	備考	No	自転車駐車場名	備考
1	近鉄八尾駅東	レンタサイクル有	14	JR八尾駅東	レンタサイクル有
2	近鉄八尾駅北		15	志紀駅南	
3	近鉄山本駅中央	レンタサイクル有	16	志紀駅前	レンタサイクル有
4	近鉄山本駅南		17	志紀外環状北	
5	近鉄山本駅前		18	志紀外環状南	
6	近鉄山本駅北		19	志紀外環状中央	
7	近鉄山本駅東	レンタサイクル有	20	JR久宝寺駅北	レンタサイクル有
8	近鉄久宝寺口駅	レンタサイクル有	21	JR久宝寺駅東	
9	近鉄高安駅東	レンタサイクル有	22	JR久宝寺駅西	
10	近鉄高安駅西		23	JR久宝寺駅南	レンタサイクル有
11	近鉄恩智駅	レンタサイクル有	24	地下鉄八尾南駅北	レンタサイクル有
12	JR八尾駅西		25	地下鉄八尾南駅	
13	JR八尾駅南		-	-	-

資料：八尾市ホームページ

2.2.7 その他の輸送資源

(1) 福祉施設

- 福祉施設では、八尾市立障害者総合福祉センターで鉄道駅への輸送を実施しています。

表 公共施設における輸送資源

分類	名称	時刻表 有無	経路図 有無	主な発着地点
福祉施設	八尾市立障害者総合福祉センター・きずな	○	△	近鉄八尾駅(定時制) JR八尾駅、JR久宝寺駅、JR志紀駅 他 (予約制)

資料：H28 八尾市域における交通資源調査業務報告書及び各施設ホームページ（令和2(2020)年10月時点）

※経路図有無 ○：経路図あり △：行先、方面の記載のみ

(2) 商業施設

- 市内の商業施設では、送迎サービス等の輸送は実施されていません。

(3) 自動車学校

- 自動車学校では、2つの自動車学校で鉄道駅への輸送を実施しています。

表 自動車学校における輸送資源

分類	名称	時刻表 有無	経路図 有無	主な発着地点
自動車学校	八尾自動車教習所	○	△	近鉄八尾駅、近鉄久宝寺口駅、近鉄山本駅、大阪経済法科大学 他
自動車学校	八尾柏原ドライビングスクール	○	△	近鉄八尾駅、地下鉄八尾南駅、JR志紀駅 他

資料：H28 八尾市域における交通資源調査業務報告書及び各施設ホームページ（令和2(2020)年10月時点）

※経路図有無 ○：経路図あり △：行先、方面の記載のみ

(4) 医療機関

- 一部の医療施設では、鉄道駅への送迎サービスが実施されています。

表 医療機関における輸送資源

分類	名称	時刻表 有無	経路図 有無	主な発着地点
医療施設	八尾徳洲会総合病院	○	△	JR久宝寺駅、近鉄八尾駅 JR八尾駅、近鉄河内山本駅 他
	医真会八尾総合病院	○	△	地下鉄八尾南駅、JR志紀駅 近鉄恩智駅 他
	貴島中央病院	○	△	近鉄八尾駅、JR八尾駅
	貴島病院本院	○	△	近鉄瓢箪山駅、近鉄河内山本駅
	八尾リハビリテーション病院	○	△	JR河内山本駅、JR恩智駅、JR志紀駅
	八尾市立病院	×		輸送資源なし
	厚生会第一病院	×		輸送資源なし
	八尾はあとふる病院	×		輸送資源なし
	東朋八尾病院	×		輸送資源なし
	介護医療院新井病院	×		輸送資源なし
	荒井クリニック	×		輸送資源なし
	辻野病院	×		輸送資源なし

資料：H28 八尾市域における交通資源調査業務報告書及び各施設ホームページ（令和2(2020)年10月時点）

※経路図有無 ○：経路図あり △：行先、方面の記載のみ

(5) 高等教育機関

- 大学から鉄道駅への輸送が実施されています。

表 高等教育機関における輸送資源

分類	名称	時刻表 有無	経路図 有無	主な発着地点
高等教育機関	大阪経済法科大学	○	△	近鉄八尾駅 他

資料：H28 八尾市域における交通資源調査業務報告書及び各施設ホームページ（令和2(2020)年10月時点）

※経路図有無 ○：経路図あり △：行先、方面の記載のみ

(6) その他施設

- 宿泊施設のほか、一部のスポーツ施設で鉄道駅への輸送が実施されています。

表 その他施設における輸送資源

分類	名称	時刻表 有無	経路図 有無	主な発着地点
宿泊施設	八尾天然温泉リゾート・ 八尾グランドホテル	○	△	JR久宝寺駅、JR八尾駅、近鉄八尾駅
スポーツ施設	パシオ八尾スイミングスクール	○	○	JR志紀駅 他
	スポーツクラブ&スパ ルネサンス 久宝寺	○	○	近鉄八尾駅 他
	八尾アスレチックセンター	×	△	八尾グランドホテル 他
	JSSスイミングスクール八尾	×	△	近鉄八尾駅周辺 他
	ピオス・クリエイティブ・ スポーツクラブ	×	△	八尾空港バス停前、大正小学校前 他
企業	(株)メディセオ	×	△	JR久宝寺駅

資料：H28 八尾市域における交通資源調査業務報告書及び各施設ホームページ（令和2(2020)年10月時点）

※経路図有無 ○：経路図あり △：行先、方面の記載のみ

2.3 移動状況

2.3.1 移動手段

(1) 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、次いで、徒歩や自動車の回答数が多くなっています。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。
- ・ 南高安、高安では自動車の利用が最も多くなっています。
- ・ 自動車による移動が約 2 割、鉄道（JR・近鉄・大阪メトロ）や路線バスといった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

(2) 買物

- ・ 買物においては、多くの地域で自転車の利用が多く、次いで、徒歩や自動車の回答数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。
- ・ 通院の場合と同様に、南高安、高安では自動車の利用が最も多くなっています。
- ・ 自動車による移動が約2割、鉄道（JR・近鉄・大阪メトロ）や路線バスといった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。

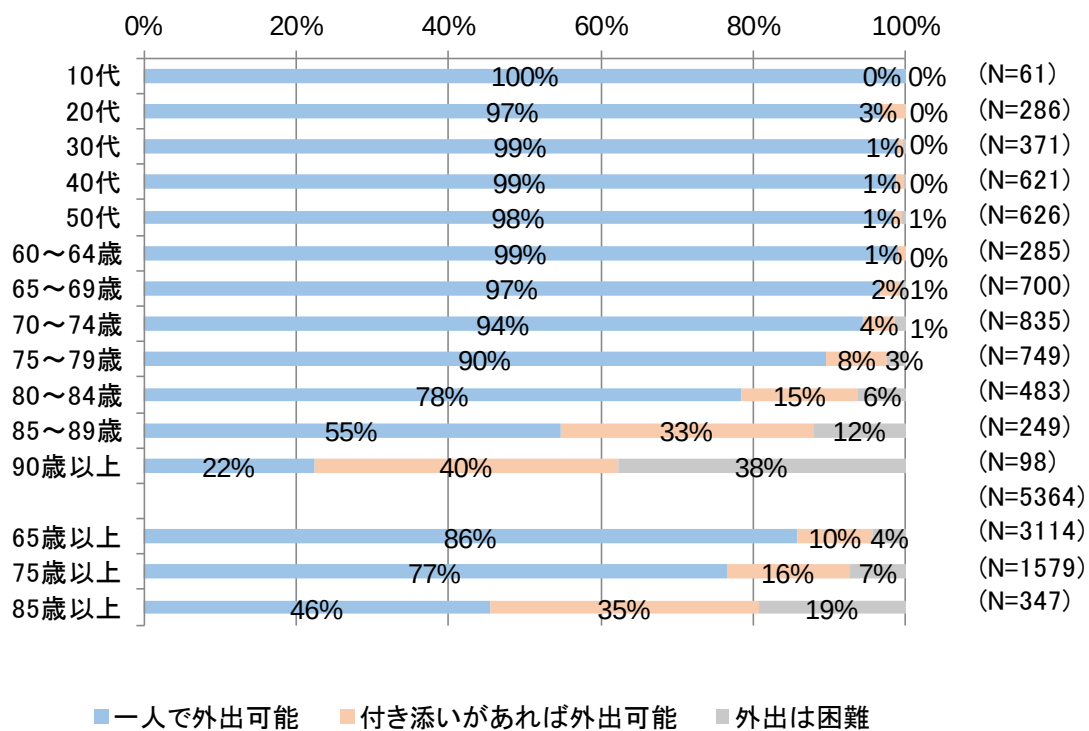
※複数回答含む

図 買物における中学校区別移動手段

2.3.2 外出状況

(1) 外出割合

- 「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います。
- 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」が占める割合は合計で約5割となっています。

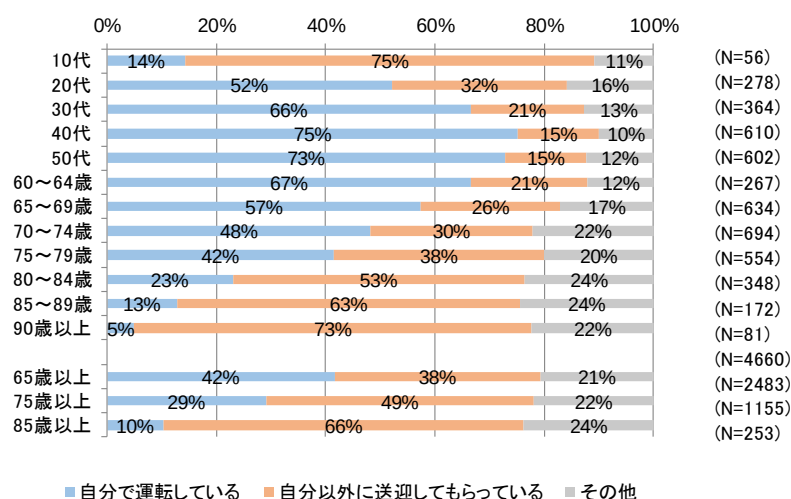


資料：移動に関する実態調査結果

図 年齢別における外出状況

(2) 自動車運転の状況

- 65 歳以上では約 4 割が自動車を運転しています。
- 「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。

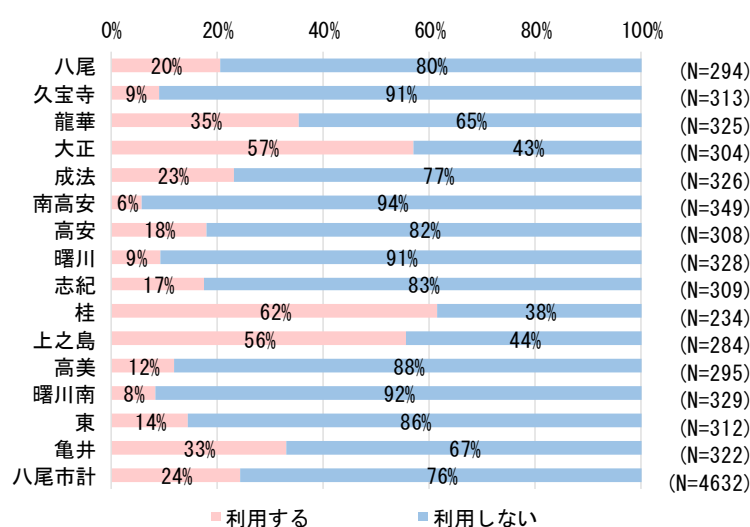


資料：移動に関する実態調査結果

図 年齢別における自動車の運転状況

(3) 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

2.3.3 目的地

(1) 通院

- ・通院の目的地は「八尾市立病院」、「徳州会総合病院」、「医真会八尾総合病院」が多くなっています。
- ・地域ごとに通院で利用されている施設が異なっています。

	総利用数上位10位										総計
	八尾市立病院	徳州会総合病院	医真会八尾総合病院	貴島中央病院	阪本医院	山田医院	豊田外科内科	ハヤシクリニック	ふるかわ内科クリニック	医真会総合クリニックス	
八尾	6	26	17	3		2		1		2	145
久宝寺	10	16	7						2		117
龍華	38	6	8	1				1	10	1	157
大正	31	7	33	2			1		1	14	147
成法	21	12	11	4					1		153
南高安	11	11	15		1		2	2		5	146
高安	10	11	9	5	36			1			156
曙川	6	15	15	3		1				1	138
志紀	23	11	18	1			26	19	1	4	171
桂	9	18	9			2					119
上之島	12	15	14	2		16					149
高美	15	20	10	17			1		2	1	145
曙川南	15	7	19	2		1	4	6	1		154
東	6	18	6	2	1	14					114
亀井	28	7	4	1			1		12	2	124
総計	241	200	195	43	38	36	35	30	30	30	2135

八尾		大正		高安		桂		曙川南	
徳州会総合病院	26	医真会八尾総合病院	33	阪本医院	36	徳州会総合病院	18	医真会八尾総合病院	19
医真会八尾総合病院	17	八尾市立病院	31	藤原医院	22	浅井クリニック	13	八尾市立病院	15
東朋八尾病院	10	医真会総合クリニックス	14	徳州会総合病院	11	八尾北医療センター	11	医療生協八尾クリニック	10
総計	145	総計	147	総計	156	総計	119	総計	154
久宝寺		成法		曙川		上之島		東	
徳州会総合病院	16	八尾市立病院	21	医真会八尾総合病院	15	山田医院	16	徳州会総合病院	18
八尾市立病院	10	徳州会総合病院	12	徳州会総合病院	15	徳州会総合病院	15	山田医院	14
いなりば内科クリニック	10	医真会八尾総合病院	11	中垣内科皮膚科	11	医真会八尾総合病院	14	吉崎クリニック	7
総計	117	総計	153	総計	138	総計	149	総計	114
龍華		南高安		志紀		高美		亀井	
八尾市立病院	38	ほりい内科・整形外科クリニック	15	豊田外科内科	26	徳州会総合病院	20	八尾市立病院	28
竹中医院	17	医真会八尾総合病院	15	八尾市立病院	23	貴島中央病院	17	ふるかわ内科クリニック	12
水野整形外科	11	徳田診療所	13	ハヤシクリニック	19	八尾市立病院	15	谷浦クリニック	12
総計	157	総計	146	総計	171	総計	145	総計	124

資料：移動に関する実態調査結果

※掲載している医療施設の内、各地域の回答割合が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た。

図 利用の多い医療施設

(2) 買物

- 買物の目的地は、近鉄八尾駅付近に立地する「アリオ八尾」「万代八尾店」、河内山本駅付近に立地する「万代山本店」が多くなっています。

	総利用数上位10位										総計
	アリオ八尾	万代山本店	万代八尾店	ライフ八尾店	ライフ志紀店	万代楽音寺店	ライフ久宝寺駅前店	万代南木の本店	イズミヤ八尾店	食品館アプロ高安店	
八尾	76	1	104	7		1	1		2		285
久宝寺	56		5	1			30		2		245
龍華	25	1	1	4	8		48	39	4		296
大正	16	1		1	1			99	91		275
成法	51		19	43	1		14		2		286
南高安	30	3		7	6	14	1		10	29	325
高安	28	26		5	1	134			1	3	241
曙川	34	99	1	25	1	4			3	52	306
志紀	21			11	130			8	14		321
桂	38	7	75	5		9		1			205
上之島	49	52	21	4		16			1		298
高美	38		14	108	3		1		1	8	295
曙川南	23	1	5	10	64	2			12	49	296
東	42	104	21	5		9		2		2	280
亀井	18		1	8		1	71	2			304
総計	545	295	267	244	215	190	166	151	143	143	4258

八尾		大正		高安		桂		曙川南	
万代八尾店	104	万代南木の本店	99	万代楽音寺店	134	万代八尾店	75	ライフ志紀店	64
アリオ八尾	76	イズミヤ八尾店	91	アリオ八尾	28	アリオ八尾	38	食品館アプロ高安店	49
関西スーパー旭ヶ丘店	32	サンプラザ八尾店	24	万代山本店	26	マルシゲ八尾店	27	万代八尾曙川店	26
総計	285	総計	275	総計	241	総計	205	総計	296
久宝寺		成法		曙川		上之島		東	
アリオ八尾	56	アリオ八尾	51	万代山本店	99	関西スーパー旭ヶ丘店	54	万代山本店	104
万代久宝寺駅前店	34	ライフ八尾店	43	食品館アプロ高安店	52	万代山本店	52	アリオ八尾	42
ライフ久宝寺駅前店	30	アオイJR八尾駅前店	35	アリオ八尾	34	アリオ八尾	49	関西スーパー旭ヶ丘店	34
総計	245	総計	286	総計	306	総計	298	総計	280
龍華		南高安		志紀		高美		亀井	
ライフ久宝寺駅前店	48	食品館アプロ恩智店	72	ライフ志紀店	130	ライフ八尾店	108	ライフ久宝寺駅前店	71
グルメシティ八尾店	41	近商ストア恩智店	57	万代志紀店	117	アリオ八尾	38	satake久宝寺駅前店	44
万代南木の本店	39	万代八尾曙川店	54	アリオ八尾	21	スーパー玉出八尾店	21	ライフ八尾竹渚店	53
総計	296	総計	325	総計	321	総計	295	総計	304

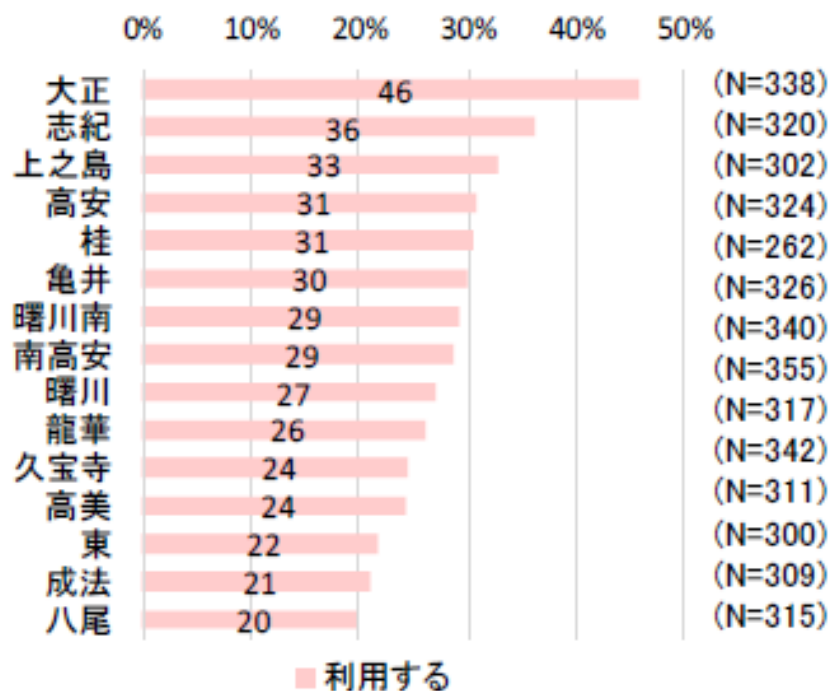
資料：移動に関する実態調査結果

※掲載している買物施設の内、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た。

図 利用の多い買い物施設

2.3.4 新たな交通手段の利用意向

- 新たな交通手段の利用意向では、大正、志紀の順で「利用する」と回答した割合が高くなっています。
- 交通不便地となっている地域で、新たな交通手段に対する利用意向が高い傾向にあります。



資料：移動に関する実態調査結果

図 新たな交通手段の利用意向

2.3.5 希望の行き先（鉄道駅）

- 新たな公共交通が運行される場合、希望する行き先（鉄道駅）として最も回答数が多かったのは、「近鉄八尾」であり、次いで、「八尾」、「久宝寺」が多くなっています。

	八尾	近鉄八尾	八尾南	久宝寺	久宝寺口	河内山本	服部川	高安
八尾	13	32	5	15	1			
久宝寺	11	40	5	36	7	1		1
龍華	20	47	6	15		1		2
大正	13	49	48	66		1		1
成法	20	26	3	7		1	1	
南高安	13	64	5	16	1	1	1	8
高安	19	91	4	9		26	6	
曙川	26	35	5	27		12		6
志紀	21	89	10	8		3		2
桂	11	46	2	3		9		
上之島	26	41	2	6	2	23		1
高美	46	41	4	8	3	2		3
曙川南	23	60	12	13		2		8
東	17	46	4	20		25	1	1
亀井	8	57	15	24	2	2		
八尾市計	287	764	130	273	16	109	9	33
	恩智	志紀	加美	出戸	柏原	布施	計	回答者数
八尾	1	2					66	76
久宝寺		2					103	107
龍華	1	2					94	100
大正	1	8		1			188	182
成法	1						59	69
南高安	10	38					157	155
高安		5				1	161	161
曙川	1	9					121	116
志紀		21					154	153
桂	2	2					75	84
上之島	1	1				1	104	105
高美	3	2					112	114
曙川南	5	21				2	146	139
東	2	5					121	123
亀井		4	2	3	1	1	119	123
八尾市計	28	122	2	4	1	5	1783	1807

資料：移動に関する実態調査結果

※希望の行先の内、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た。

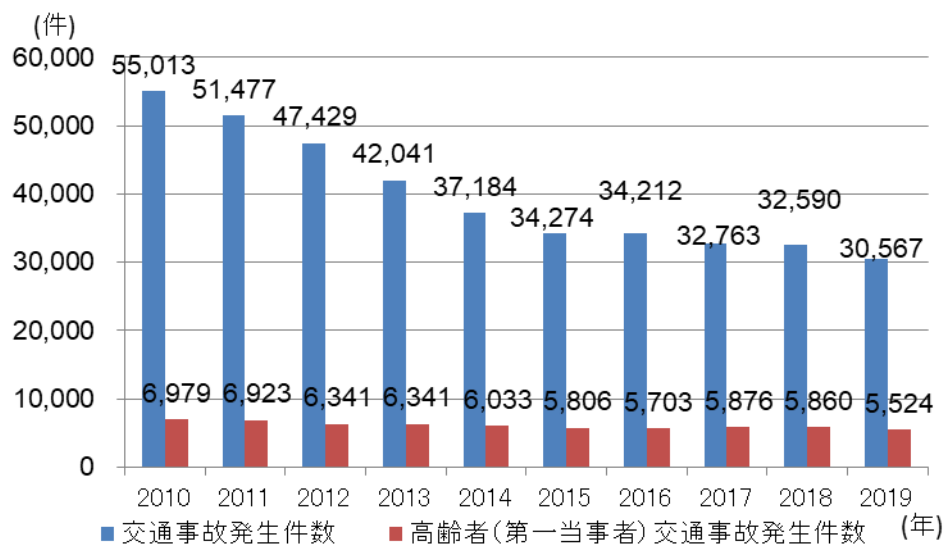
図 中学校区別希望の行先（鉄道駅）

2.4 社会情勢

2.4.1 高齢者による交通事故の状況

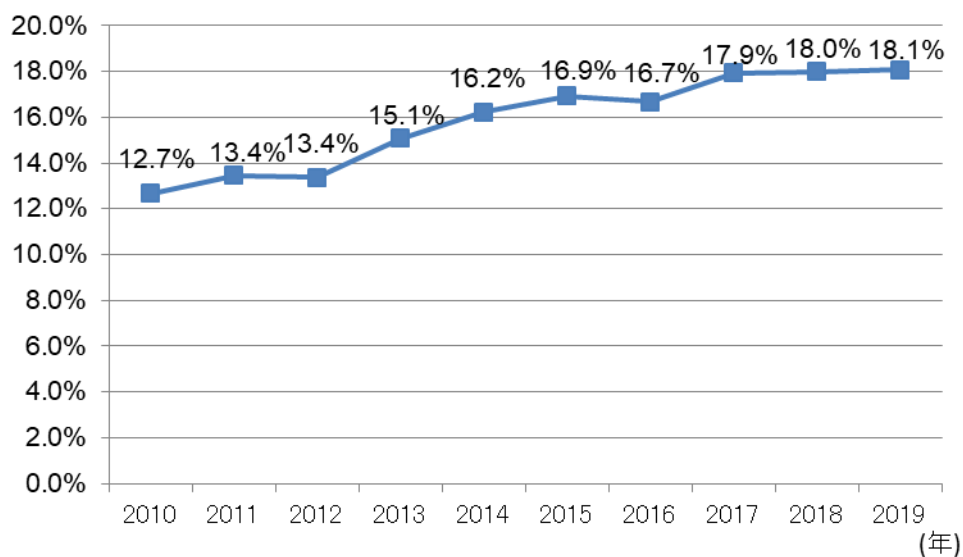
(1) 全国

- 全国的に交通事故の発生件数は減少している一方で、交通事故全体に占める高齢者運転の割合は概ね増加し続けており、大きな社会問題となっています。



資料：警視庁交通総務課統計

図 年間交通事故発生件数及び高齢者交通事故発生件数

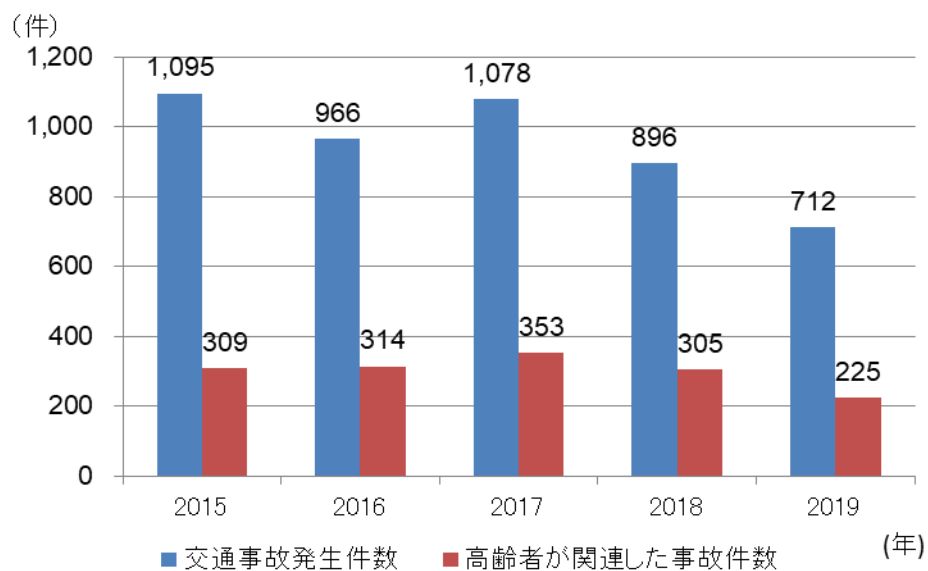


資料：警視庁交通総務課統計

図 事故全体に占める高齢運転者の事故割合

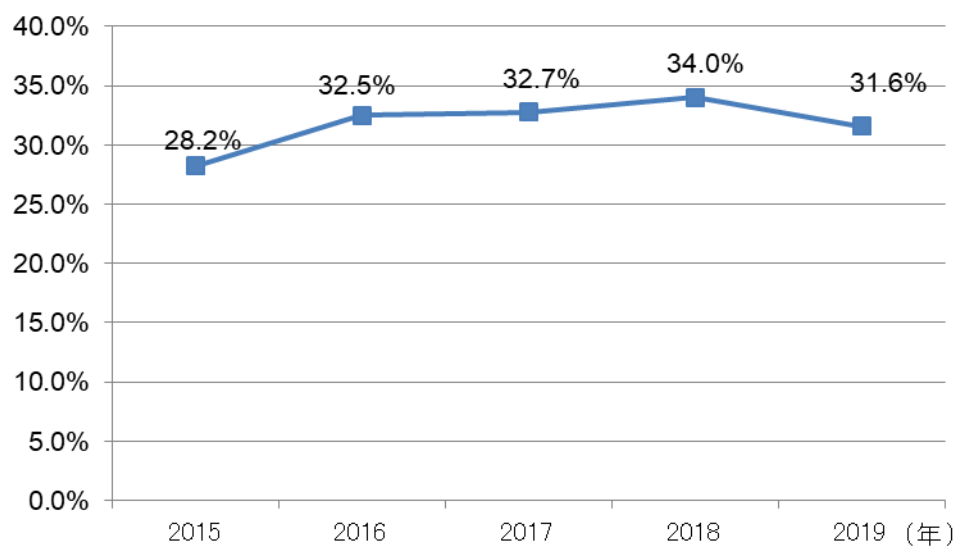
(2) 八尾市

- 八尾市も全国と同様に、近年は交通事故の発生件数は概ね減少しています。
- 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

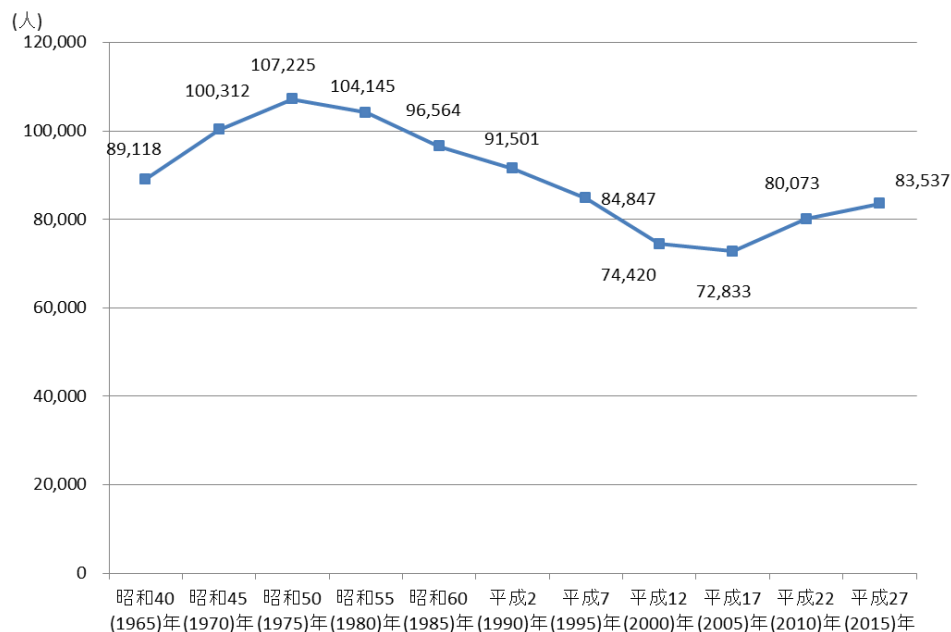


資料：八尾市ホームページ

図 事故全体に占める高齢者が関連する事故割合

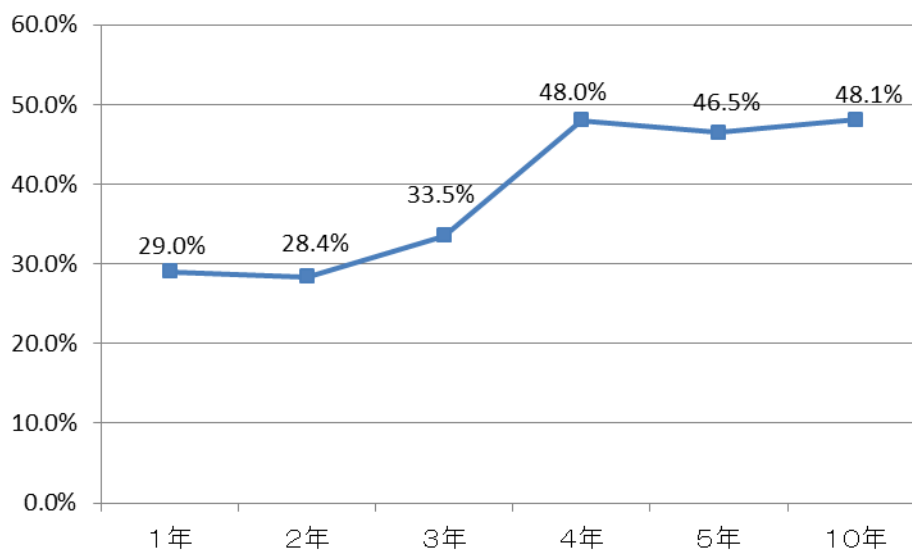
2.4.2 路線バスの運転者不足の深刻化

- バスの運転者数は、昭和 50（1975）年をピークに減少しており、平成 17 年（2005 年）にはピーク時の約 6 割まで減少しています。
- バスの運転者は勤務年数 1 年で 29%、4 年で約 48%が離職しています。
- 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

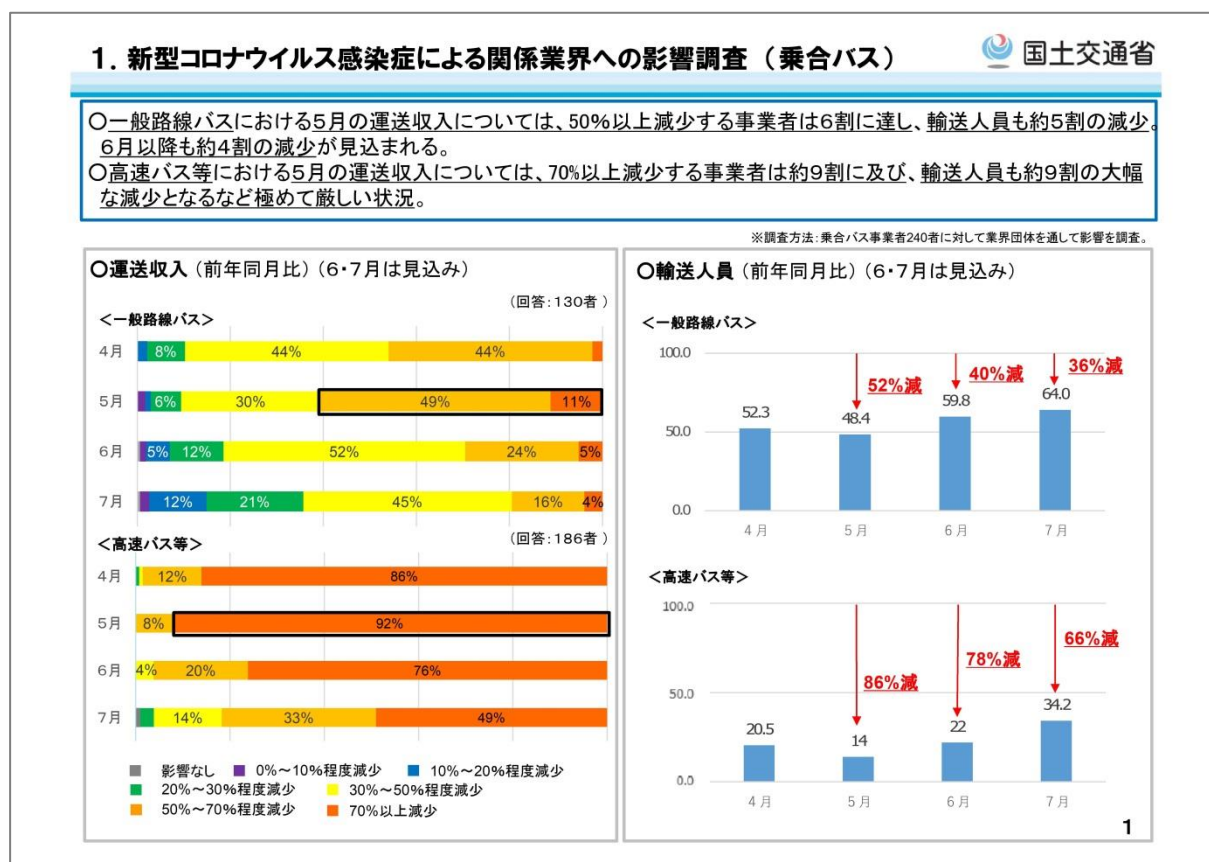


資料：国土交通省自動車局資料

図 バス運転者の勤務年数と離職率の推移（平成 25 (2013) 年）

2.4.3 新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響

- 令和2年4月には、新型コロナウイルス感染症の広がりを受けて、全国の都道府県に緊急事態宣言の対象が拡大されました。移動は大きく制限され、公共交通にも大きな影響が生じました。
- 国土交通省が公表した資料では、一般路線バスの5月の輸送収入について、50%以上減少する事業者は6割に達し、輸送人員も約5割の減少となっています。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、人々の暮らしや移動のあり方が見直される契機となっています。



資料：国土交通省「国土幹線道路部会資料」

図 新型コロナウイルス感染拡大におけるバス事業者への影響

3. 八尾市の将来像

3.1 八尾市第6次総合計画

市民と行政がともにまちづくりを進める八尾市の指針として、令和10（2028）年を目標年度とする八尾市第6次総合計画「八尾新時代しあわせ成長プラン」が策定されました。

（1）将来都市像

八尾に関わるすべての市民がしあわせを感じられるまちをめざし、また、社会全体、さらには未来の人々のしあわせにつながることをめざして、総合計画の推進により実現をめざす八尾市の姿を表す将来都市像を「**つながり、かがやき、しあわせつづく、成長都市 八尾**」と掲げています。

（2）まちづくりの目標

将来都市像の実現に向けて、市民の日常生活の場面とライフステージという視点で設定し、市民のしあわせが実現するための6つのまちづくりの目標を定めています。



図. まちづくりの目標

(3) 施策体系

基本計画では、将来都市像の実現に向け、以下の 34 施策を掲げています。

まちづくりの目標		目標 1 未来への育ち を誰もが実 感できるまち	目標 2 もしもの時へ の備えがある まち	目標 3 世界に魅力 が広がるまち	目標 4 日常の暮らし が快適で環 境にやさしい まち	目標 5 つながりを創 り育て自分ら しさを大切に しあうまち	目標 6 みんなの力で ともにつくる持 続可能なまち
取 り 組 み 方 向 （ 政 策 ）		政策 1	政策 2	政策 3	政策 4	政策 5	政策 6
施 策	1	切れ目のない子育て支援の推進	○			○	
	2	就学前教育・保育の充実	○		○		
	3	子どもの学びと育ちの充実	○			○	
	4	子ども・若者 [※] の健全育成と支援の推進	○	○		○	
	5	やおブローション [※] の推進		○	○		○
	6	歴史資産などの保全・活用・発信	○	○		○	
	7	みどり豊かな潤いのある暮らし		○	○	○	
	8	芸術文化の魅力を活かした豊かなまちづくり	○	○		○	
	9	地域経済を支える産業の振興		○		○	
	10	就労支援と雇用機会の創出		○	○	○	
	11	消費者教育の推進と消費生活相談体制の充実		○	○		
	12	住みたい・住み続けたい良質な住まいづくり		○	○	○	
	13	快適な交通ネットワークの充実		○	○		
	14	魅力ある都市づくりの推進		○	○		
	15	都市基盤施設の整備と維持		○	○		
	16	上水道の安定供給		○	○		○
	17	防災・防犯・緊急事態対応力の向上		○		○	
	18	消防力の強化		○			
	19	健康づくりの推進		○		○	
	20	健康を守り支える環境の確保		○			
	21	地域医療体制の充実		○	○		○
	22	良好な生活環境の確保・地球環境の保全		○	○	○	
	23	つながり・支え合う地域福祉のしくみづくり		○		○	
	24	高齢者が安心して暮らし続けられる社会の実現		○	○	○	
	25	障がいのある人への支援の充実	○	○	○	○	
	26	生活困窮者への支援	○	○			
	27	一人ひとりの人権が尊重される差別のない社会の推進	○	○	○	○	○
	28	平和意識の向上	○			○	○
	29	多文化共生の推進		○		○	
	30	地域のまちづくり支援・市民活動の促進				○	○
	31	生涯学習とスポーツの振興	○			○	
	32	信頼される行政経営		○	○		○
	33	公共施設マネジメントの推進		○	○		○
	34	行財政改革の推進					○

図. 施策体系図

(4) 地域公共交通に関連する方向性

地域公共交通に関連する取組について、(3)で示した施策 No. 13「快適な交通ネットワークの充実」で、めざす暮らしの姿、現状、課題、基本方針が掲げられています。基本方針として、「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」ことを挙げています。

表. 地域公共交通に関連する「めざす暮らしの姿」、「現状」

めざす暮らしの姿	現状
1. 一人ひとりの目的や状況に応じ、様々な移動手段を選択でき、誰もが円滑に移動できるまちになっています。 目標 4 日常の暮らしが快適で環境にやさしいまち	[公共交通] 1. 障がいのある人や車いす利用者、妊婦やベビーカー利用の子育て世代等支援を必要とする人に加えて、高齢化の進行により、自動車や自転車に乗れなくなり移動手段を持たない移動困難者の増加が見込まれます。 2. 公共交通の利用促進につなげるため、鉄道の整備促進に向けた鉄道事業者への働きかけを行うなど、低炭素社会への実現に向けた取り組みを進めています。
2. 適正な自転車利用と道路環境の充実により、快適に自転車で移動することができるまちになっています。 目標 4 日常の暮らしが快適で環境にやさしいまち	[自転車利用] 3. 平坦な地形のため自転車の利用が多く、道路状況に見合った自転車通行空間等を確保する必要があります。 4. 放置自転車の撤去台数は年々減少傾向にあります。
3. 交通ルールの遵守やマナーの向上等により、交通事故が減っています。 目標 2 もしもの時への備えがあるまち	[交通安全] 5. 交通事故件数は減少しています。 6. 交通安全イベント等、警察や地域及び関係団体等と連携した交通事故防止に向けた啓発活動に取り組むとともに、子どもから高齢者に至るまで、各々の年代層に応じた交通安全教育を実施しています。

表. 地域公共交通に関連する「課題」、「基本方針」

課題	基本方針
1. バス路線の廃止により交通不便地域が増えていることが課題です。 2. 公共交通ネットワークに大きく影響する都市計画道路の整備が進んでいないことが課題です。	① 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とともに、地域との連携による公共交通の維持存続のための利用促進に取り組みます。また、都市計画道路や駅前広場の整備に合わせて、渋滞の緩和や交通結節点[※]機能等を高めるなど、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ます。 ② 交通手段の選択肢を増やし、公共交通の利便性を高めるため、これまでの公共交通を補完する新たなシステムや、より良い自転車利用環境の整備を促進します。
3. 放置自転車はまちの美観を損ねるとともに交通事故や交通マナーの低下につながる恐れもあり、指導・撤去を行っていない曜日、時間帯に放置される自転車が多いことから、放置自転車対策を充実することが課題です。	③ 適正な自転車利用のため、自転車通行空間の確保等、安全・安心で快適な自転車の利用環境の整備を進めるとともに、駅周辺の放置自転車対策として、指導・撤去を行っていない時間帯の放置防止対策に取り組むなど、移動保管活動や啓発活動をさらに充実します。
4. 交通事故件数に占める高齢者や自転車に関わる交通事故の割合の増加や、自転車のいわゆる「ながら運転」の防止対策が必要です。	④ 交通事故に占める割合が高い高齢者や自転車利用者の安全を守るため、関係機関と連携し、高齢者の身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響や、自転車の正しい乗り方などの交通安全教育や啓発活動をさらに充実します。

3.2 八尾市都市計画マスタープラン（改訂中）

平成 23(2011)年の全面改定から 10 年が経過し、1. で示した次期総合計画の策定や大阪府都市計画区域マスタープラン（東部大阪）の改定も行われることから、それらの上位関連計画等と整合を図りながら、令和 2(2020)年度を目標に、八尾市都市計画マスタープランの改定を図っています。

(1) 改定に向けた視点

改定に向けての視点は、都市計画マスタープランに関する見直しの観点を踏まえ、3 つの視点と対応すべき事項を挙げています。

【対応すべき事項】

①安全・安心のまちづくり

■都市基盤の老朽化

■防災・交通安全対策

②都市の成長

■都市魅力の創出

■集約型都市構造の実現

■景観とみどりに配慮したまちづくり

■環境に配慮したまちづくり

③交通ネットワークの充実

■誰もが利用できる交通ネットワークの構築（交通不便地の解消）

(2) 地域公共交通に関連する視点

(1)で示したとおり、改定に向けた視点の1つとして、交通ネットワークの充実を掲げています。このなかで、交通不便地の広がり、日常生活に必要なサービスの享受を課題として挙げています。そのうえで、下記に示す6つの対策を示しています。

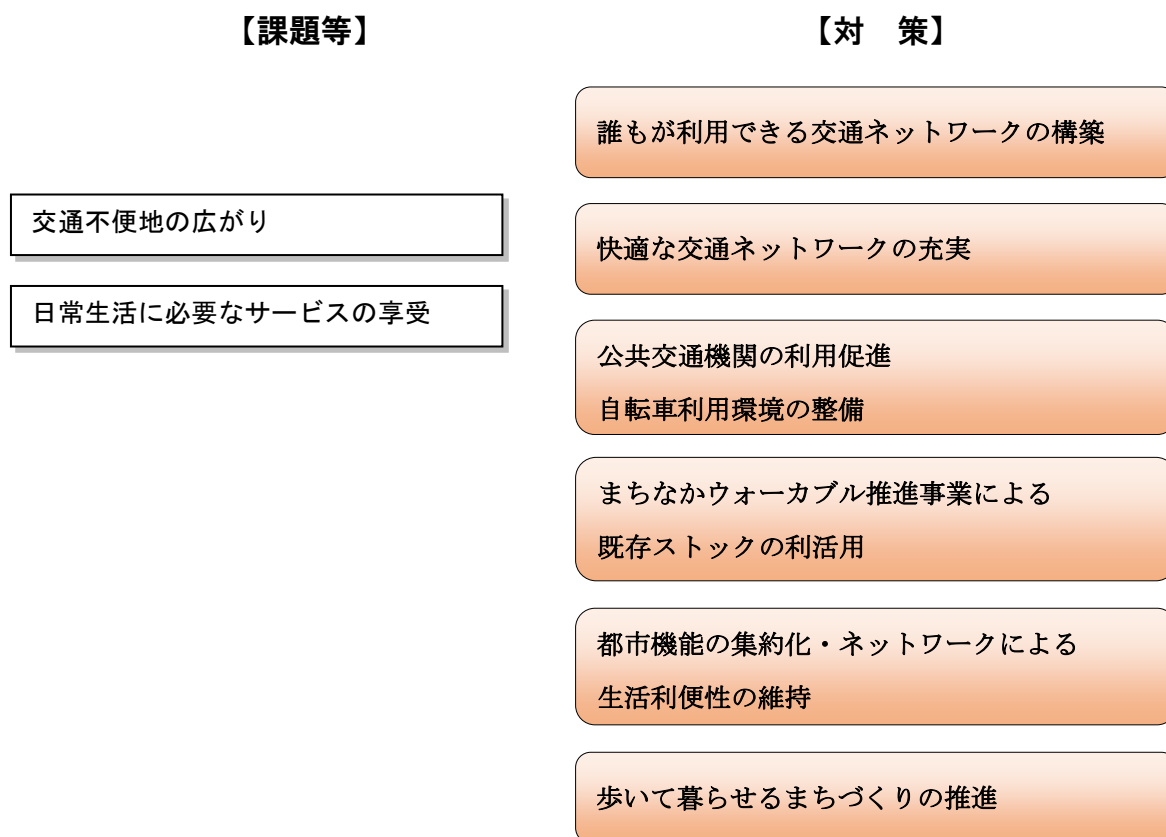


図. 改定に向けた視点に関する課題等と対策

3.3 八尾市立地適正化計画

八尾市立地適正化計画は、関連する行政分野と整合を図りながら都市全体の構造を見直し、八尾市版の『コンパクト＋ネットワーク』の具現化を推進する計画として、2018 年（平成 30 年）に策定しています。

(1) 立地適正化の方向性

八尾市においては、全市的な生活利便性を維持しながらも、主要駅周辺に「地域の顔づくり」につながる広域的な都市機能を集積させることで、八尾市の魅力を高めていくことを目指すこととし、立地適正化の方向性を以下のとおり定めています。

都市構造の現状	課 題	立地適正化の方向性	課題解決のために考えられる誘導の方向性
・まちの魅力をたかめていくためには、主要駅について「地域の顔づくり」を行うことが必要である	地域の顔としての都市機能の集約および都市基盤整備	地域の個性を発揮した 多世代が住みたい・住み続けたいと思えるまちづくり	○各拠点の後背地にある住環境を踏まえ、拠点ごとに「地域の顔」を打ち出し、魅力ある拠点をつくる
・日常生活に求める市民ニーズは多様化してきている	多様なニーズに応じた良好な住環境の確保		○「地域の顔」づくりを踏まえ、市民ニーズに応じた生活利便性を確保する
・工業系地域において住工混在の状態にある	工場の操業環境と居住環境の両立の必要性		○工場の操業環境と周辺の居住環境との快適性を両立できる住工共存のまちづくりをめざす
・わがまち推進計画の策定など、学校区単位でのまちづくり活動が盛んである	小学校・中学校区単位でのまちづくりの継続		○地域住民の地域交流活動を促進する
・全市にわたって浸水被害が想定されているとともに、市街化区域においても土砂災害警戒区域に指定されている地域がある	災害等に対する安全性の確保		○災害等に対する住環境の安全性を確保する

図. 立地適正化の方向性に関するフロー

(2) めざす『コンパクト+都市核をつなぐネットワーク』のイメージ

立地適正化計画の基本的な方向性の実現に向けて、現行の都市計画マスタープランにおける位置づけを踏まえ、拠点の設定の考え方やまちづくりの方向性ととともに、拠点間あるいは拠点と後背地にある住宅地をつなぐ公共交通のネットワークを公共交通軸を下記のとおり、定めている。このなかで、近鉄八尾駅、八尾駅、河内山本駅、久宝寺駅、八尾南駅の5駅周辺を都市核と位置付けています。

拠点設定	考え方	拠点におけるまちづくりの方向性
都市核	・広域からの利用が想定される施設が立地しており、駅ごとに特色を持った八尾市の顔となる拠点 ・総合計画及び都市計画マスタープランにおいても「都市核」として位置づけられている近鉄八尾駅、八尾駅、河内山本駅、久宝寺駅、八尾南駅を位置づける	各都市核の特色を踏まえた広域的な都市機能の維持・誘導

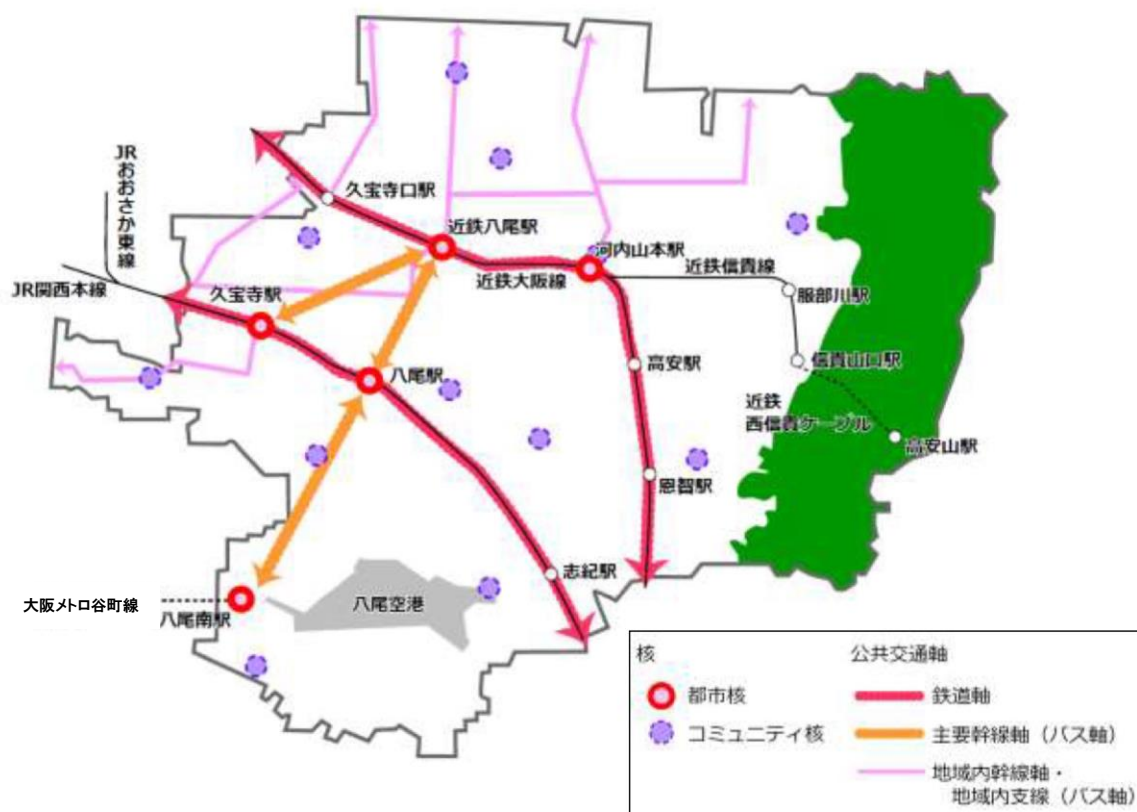


図. コンパクト+ネットワークのイメージ

4. 八尾市の地域公共交通を取り巻く課題（今後作成）

今後作成

5. 計画でめざす基本方針・目標（今後作成）

5.1 基本理念

今後作成

5.2 基本方針

今後作成

5.3 目標

今後作成

6. 計画の方向性・重点施策（今後作成）

6.1 方向性

今後作成

6.2 将来ネットワーク像

今後作成

6.3 重点施策

今後作成

7. 施策の達成状況の評価方法（今後作成）

今後作成