

八尾市地域公共交通計画

- 2021.5月時点版 -

令和3年5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の現況	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	17
2.2 交通現況	19
2.2.1 自動車	19
2.2.2 鉄道	24
2.2.3 バス交通	31
2.2.4 交通不便地	36
2.2.5 タクシー・ハイヤー	38
2.2.6 自転車	39
2.2.7 高齢者・障がい者及び要介護者への移動支援	40
2.2.8 市内におけるその他の輸送資源	42
2.2.9 隣接市の輸送資源	44
2.3 移動状況	45
2.3.1 移動手段	45
2.3.2 外出状況	47
2.3.3 目的地	49
2.3.4 新たな交通手段の利用意向	51
2.3.5 希望の行き先（鉄道駅）	52
2.4 社会情勢	53
2.4.1 高齢者による交通事故の状況	53
2.4.2 路線バスの運転者不足の深刻化	55
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	56

3. 八尾市の将来像	57
3.1 八尾市第6次総合計画	57
3.2 八尾市都市計画マスタープラン	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	64
課題1. 交通不便地の解消	64
課題2. 移動困難者となりうる市民の移動手段の確保	64
課題3. 交通資源の維持	64
課題4. 公共交通の円滑な提供環境の確保	65
課題5. 公共交通を必要とする機運醸成	65
課題6. 時代のニーズに合った地域公共交通の提供	65
5. 計画でめざす基本方針・目標	67
5.1 基本理念	67
5.2 基本方針	67
5.3 目標	70
6. 重点施策	71
I まちづくりと連携した地域公共交通サービスの改善	75
II 既存の地域公共交通サービスの活用や相互連携の強化	78
III 多様な媒体を使った情報発信	82
IV 多様な方法での移動環境の確保	84
7. 施策の評価方法	88
参考 資料	90

1. はじめに

1.1 策定の目的

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。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。

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なく、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(2014)年11月20日に施行され、地域公共交通の現状・問題点、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(2020)年6月3日に公布された「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組み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、鉄道や路線バス等の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。

本市においては、平成14(2002)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(2008)年に廃止した経過があります。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」（以下、「本計画」という。）を策定することとしました。

なお、本計画は、本市の地域公共交通のあり方を総合的に示すマスタープランであり、平成18(2006)年に策定した「八尾市交通基本計画」に置き換わる計画として策定します。

1.2 地域公共交通計画の位置づけ

本計画は、八尾市第6次総合計画（以下、「総合計画」という。）を上位計画とし、八尾市都市計画マスタープラン（以下、「都市計画マスタープラン」という。）、八尾市立地適正化計画（以下、「立地適正化計画」という。）及び各分野の計画との整合を図り、以下のように位置づけています。

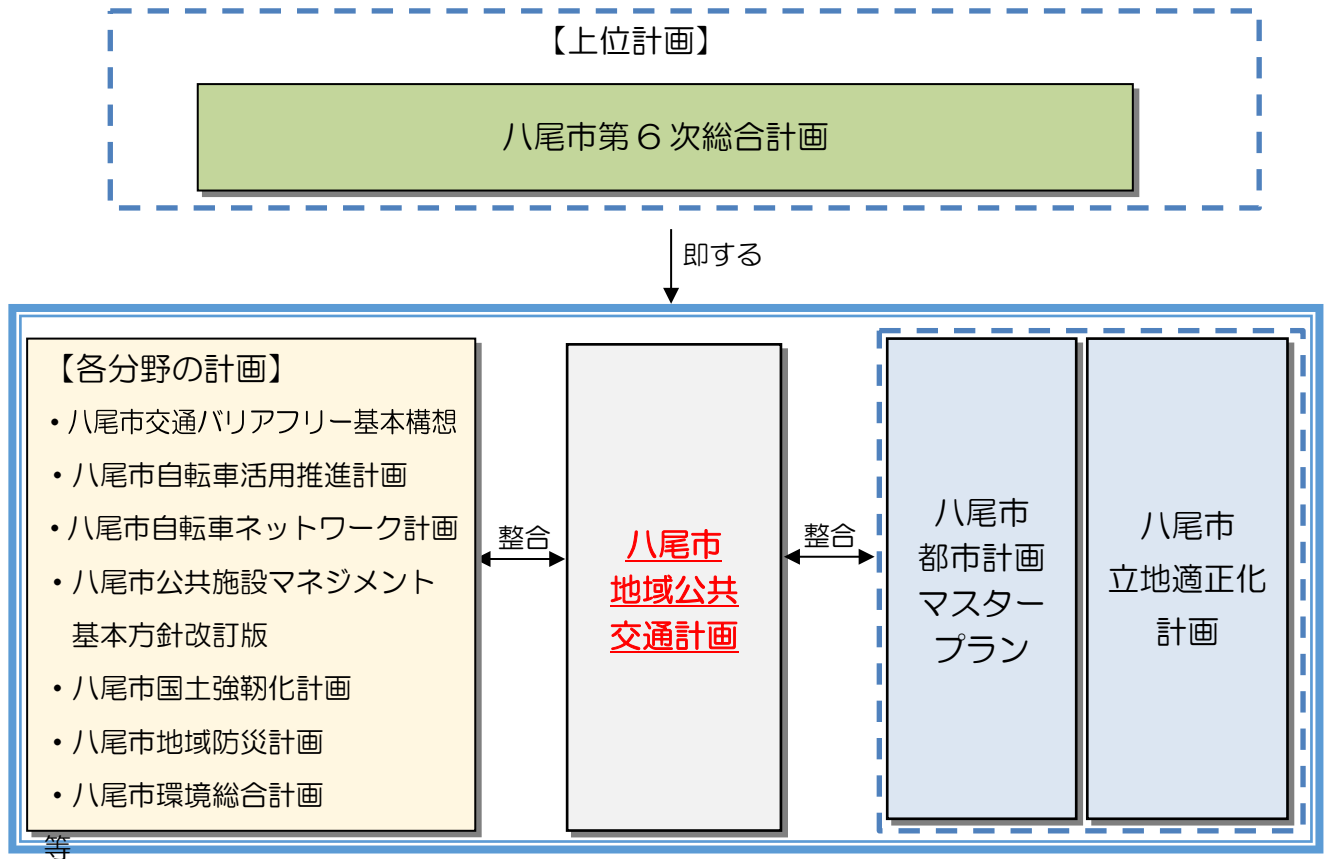


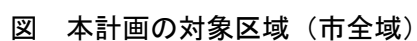
図. 計画の位置づけ

1.3 目標年次（計画期間）

本計画では上位・関連計画と整合を図り、令和3（2021）年度から令和10（2028）年度までの8年間の計画期間とします。

なお、本市を取り巻く社会の状況が大きく変わるなど、必要に応じて適宜見直しを図ります。

本計画は、本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。

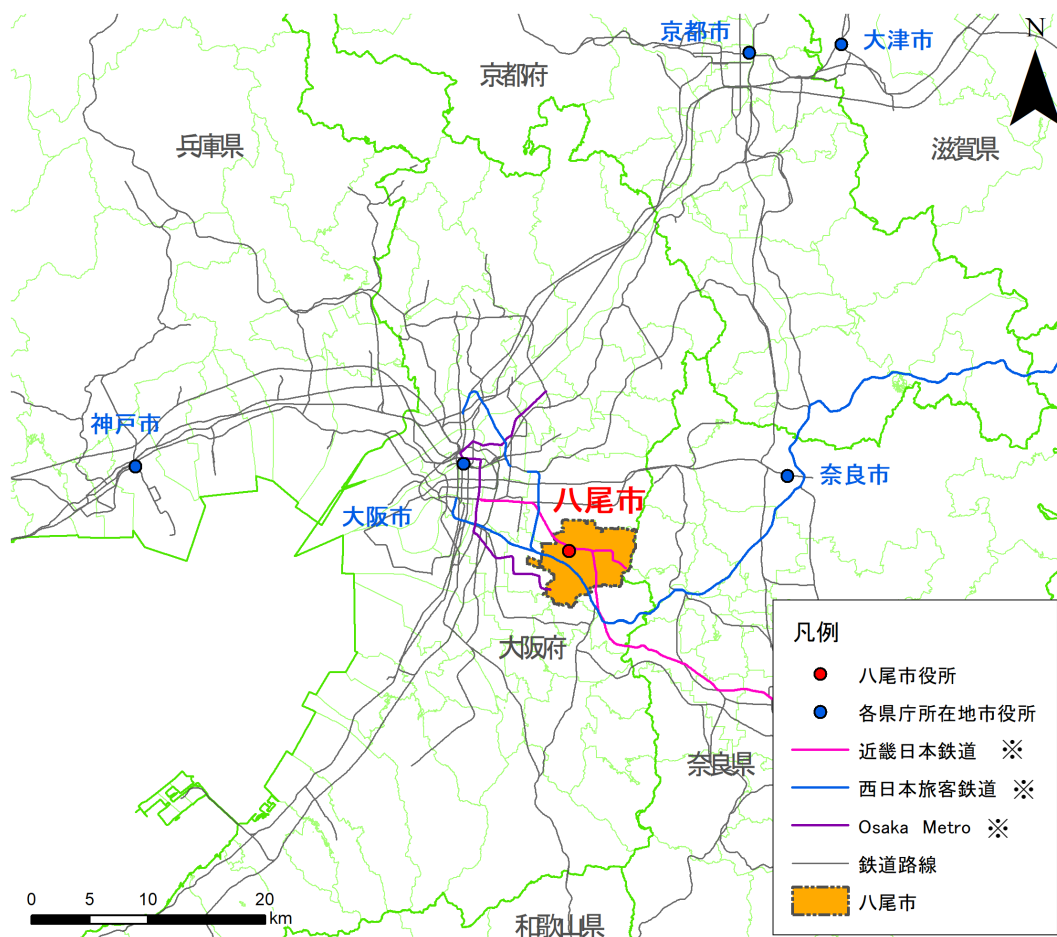


2. 八尾市の地域概況及び交通現況

2.1 地域概況

2.1.1 位置と広域公共交通の現況

- 本市は、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、大阪市内から奈良県、三重県への移動が可能です。さらに相互直通運転を行っている近鉄奈良線と阪神なんば線・本線と連絡しており、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。
- Osaka Metro 谷町線が乗り入れしており、本市南部からも大阪市内中心部へ 30 分圏内となっています。

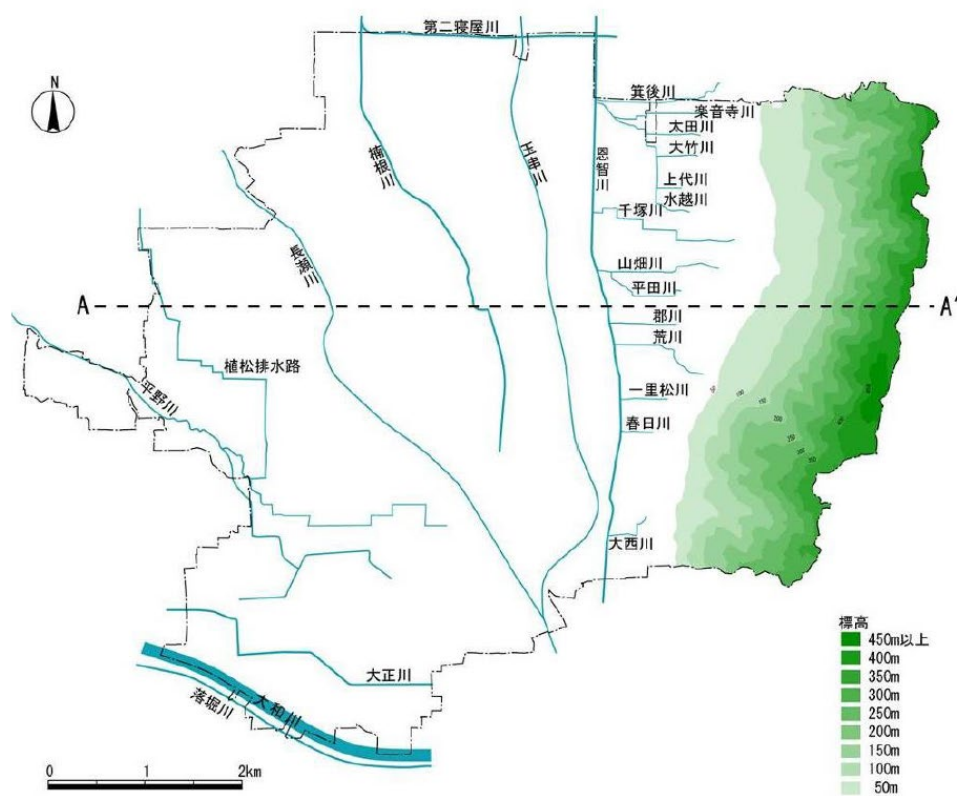


※三事業者については八尾市を通過する路線のみを着色

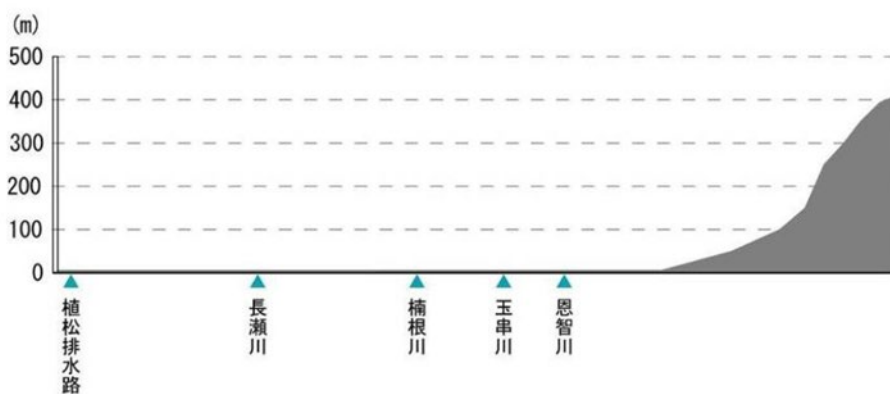
図 位置図

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。
- 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）



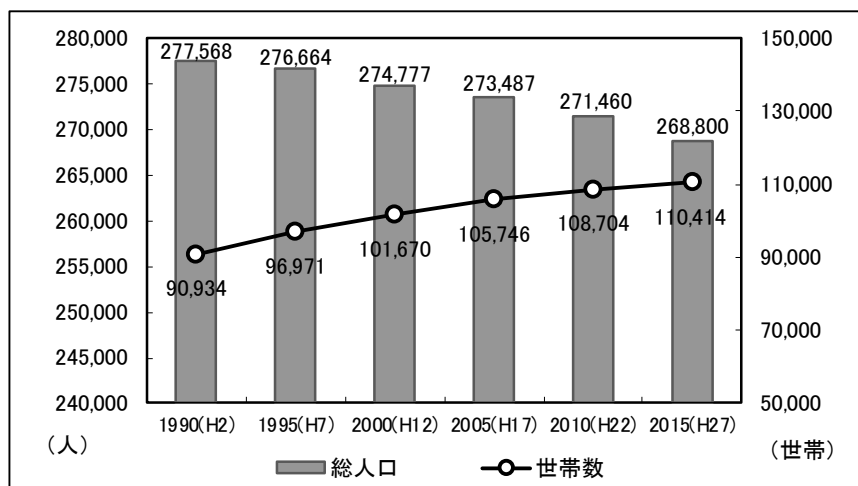
出典：八尾市都市景観形成基本計画

図 八尾市の地勢

2.1.3 人口動向と分布状況

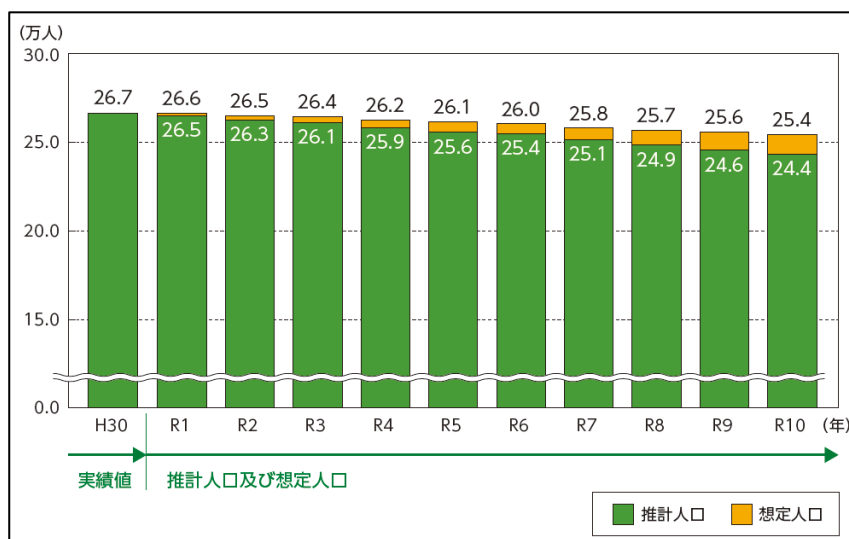
(1) 全人口

- 人口は、年々減少傾向にあります。その一方で世帯数は増加傾向にあります。
- 令和 10（2028）年では、約 244,000 人程度にまで人口が減少していくと推計※¹されています。今後も人口減少が続くことが不可避ですが、様々な施策によって人口減少幅を抑えることにより、令和 10（2028）年の想定人口※²については、約 254,000 人としています。



資料：国勢調査

図 総人口の推移



出典：八尾市第 6 次総合計画

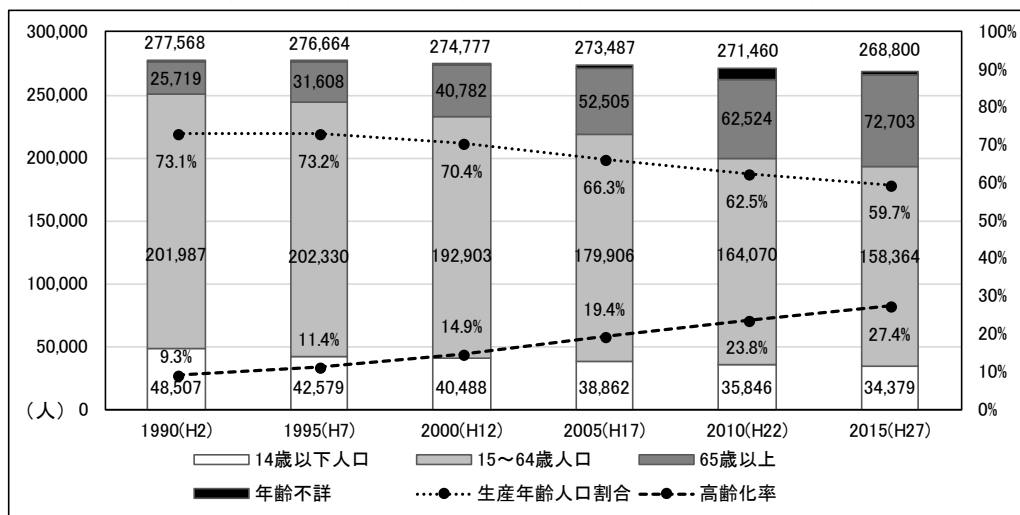
※ 1 本市の近年の人口動態の状況も推計したもの。

※ 2 本市の近年の社会動態のうち、20 代及び 30 代の社会動態が 0 と仮定し、かつ合計特殊出生率が令和 12(2030)年で 1.8 と仮定したもの。

図 推計人口及び想定人口の推移

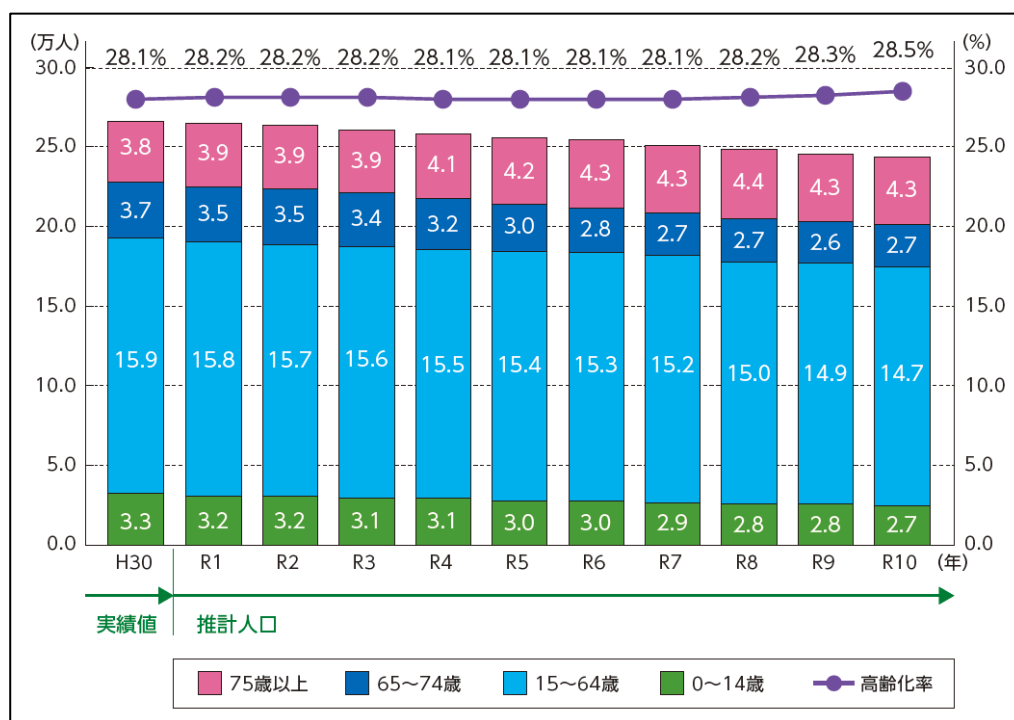
(2) 年齢階層別人口

- 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～）は増加傾向にあります。
- 推計人口では、令和10(2028)年には高齢化率が28.5%にまで上昇することが見込まれています。



資料：国勢調査

図 年齢階層別人口の推移

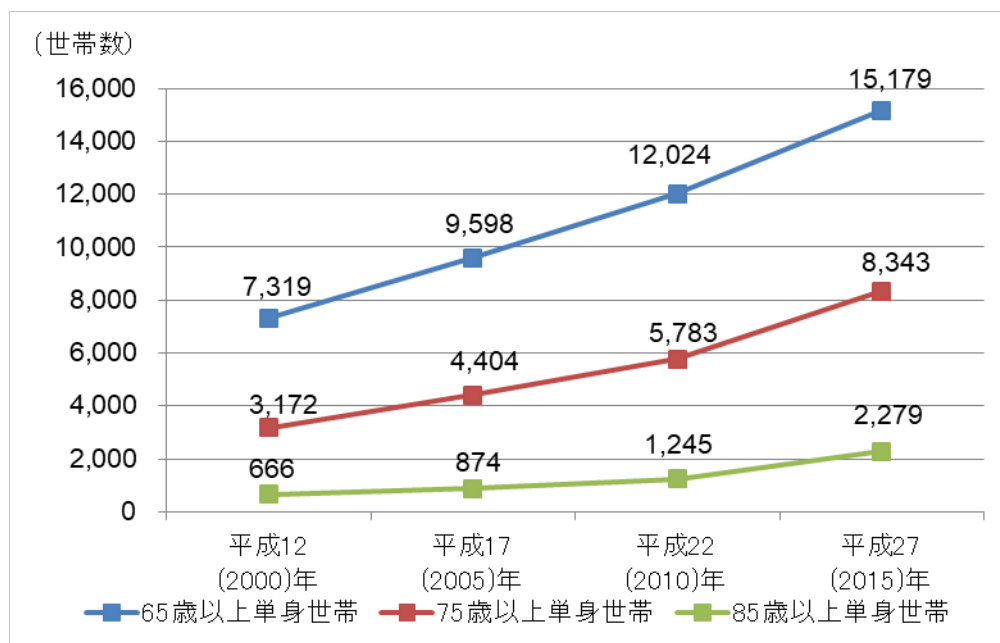


出典：八尾市第6次総合計画

図 推計人口における年齢階層別人口の推移

(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、65 歳以上単身世帯が 15,179 世帯となっています。
- 高齢者の単身世帯数のうち、85 歳以上の単身世帯数の割合が約 15%を占めています。



出典：平成 27(2015)年国勢調査

図 高齢者単身世帯数の推移

コラム 高齢化に対する問題意識

八尾市第6次総合計画基本構想では、「施策 No.24 高齢者が安心して暮らし続けられる社会の実現」の中で、以下の6つを課題として取り上げています。

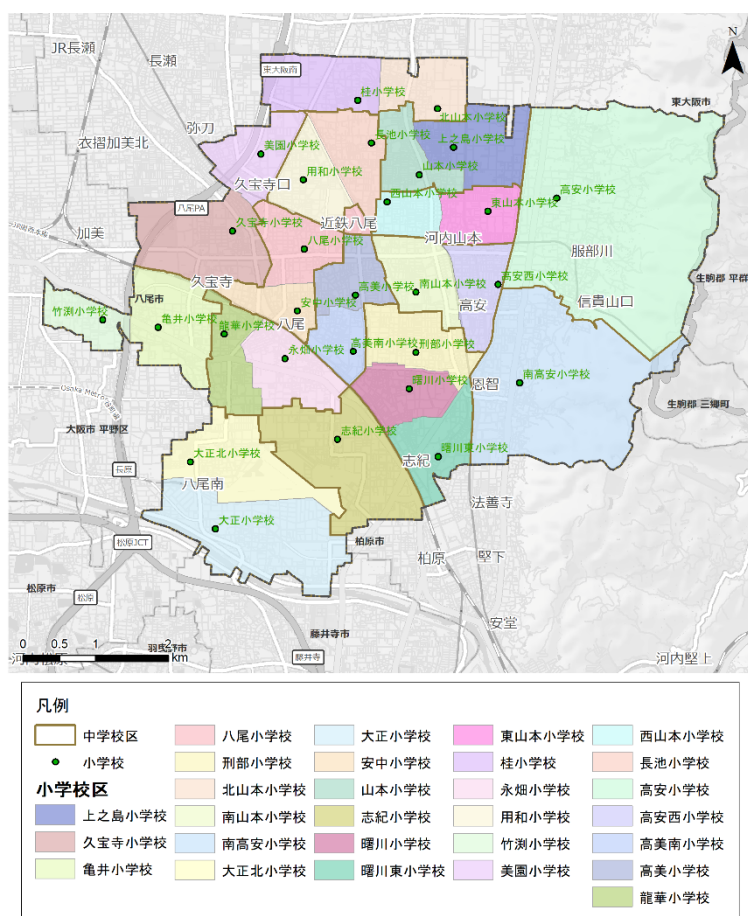
- 1. 社会と関わりながら、高齢者が住み慣れた地域で生活できるように、高齢者が自主活動や社会参加できる環境づくりが課題です。
- 2. 認知症の高齢者とその家族の生活を取りまく、より良い環境づくりのため、地域住民や関係機関、民間の事業者と連携し、認知症に対する理解を深めるための啓発や高齢者の権利擁護を図ることが必要です。
- 3. 認知症の進行や身体機能の低下等があっても高齢者が尊厳を保ち、自立した暮らしを送れるよう、支援を適切に行うことが求められています。
- 4. 高齢者の自立を支援し、重度化を防止するため、自主的に社会参加を行い、介護予防（健康づくり）に取り組む高齢者が増えることが必要です。
- 5. 利用者の心身や生活の状況に応じた、より質の高い介護サービスの提供される環境整備が必要です。
- 6. 負担と給付のバランスを確保しつつ、介護保険制度を持続的に安定して運営できることが必要です。

(4) 地域別人口

① 中学校区別人口

- 人口が多い中学校区は、曙川南、成法、八尾、龍華、曙川の順となっており、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中学校区は、久宝寺口、近鉄八尾、河内山本、高安、久宝寺といった、近畿日本鉄道や西日本旅客鉄道の駅の中でも 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、高安、桂、東、南高安、高美の順となっており、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	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	桂	8,539
北山本	5,360		
山本	9,344	上之島	16,610
上之島	7,266		
高美	10,551	高美	16,256
高美南	5,705		
曙川	7,726	曙川南	25,582
刑部	11,335		
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



出典：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。

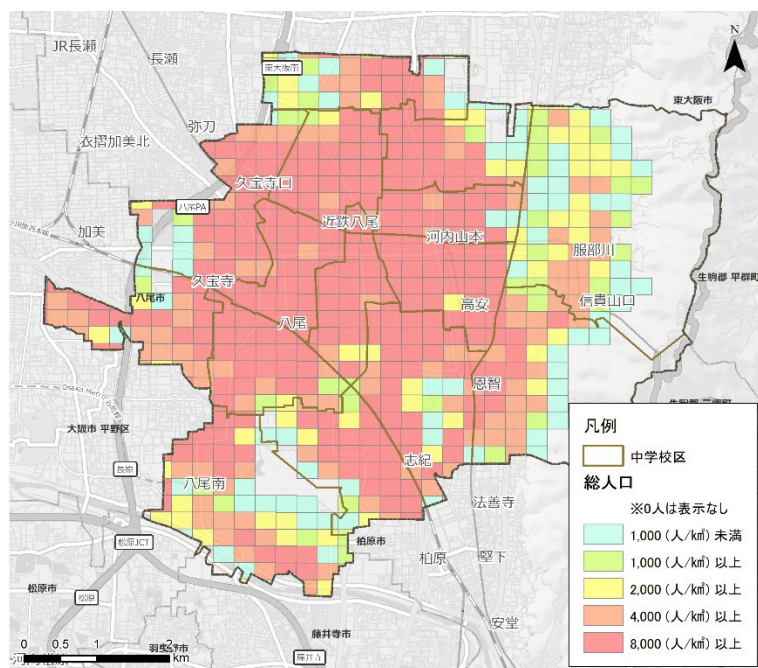
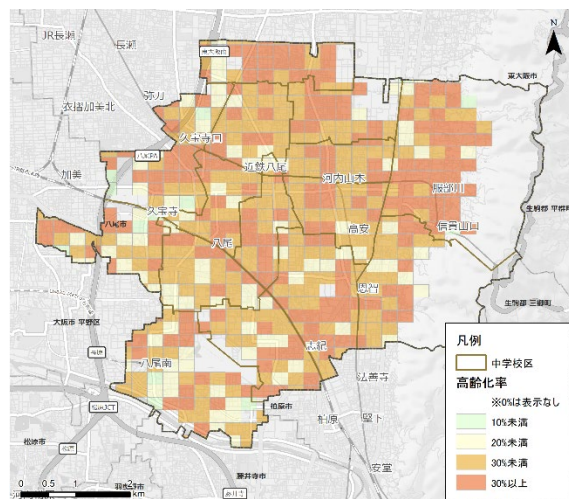
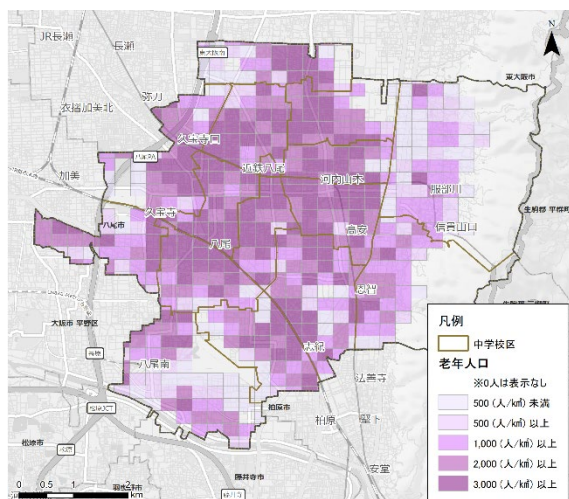


図 平成 27（2015）年総人口（250mメッシュ）



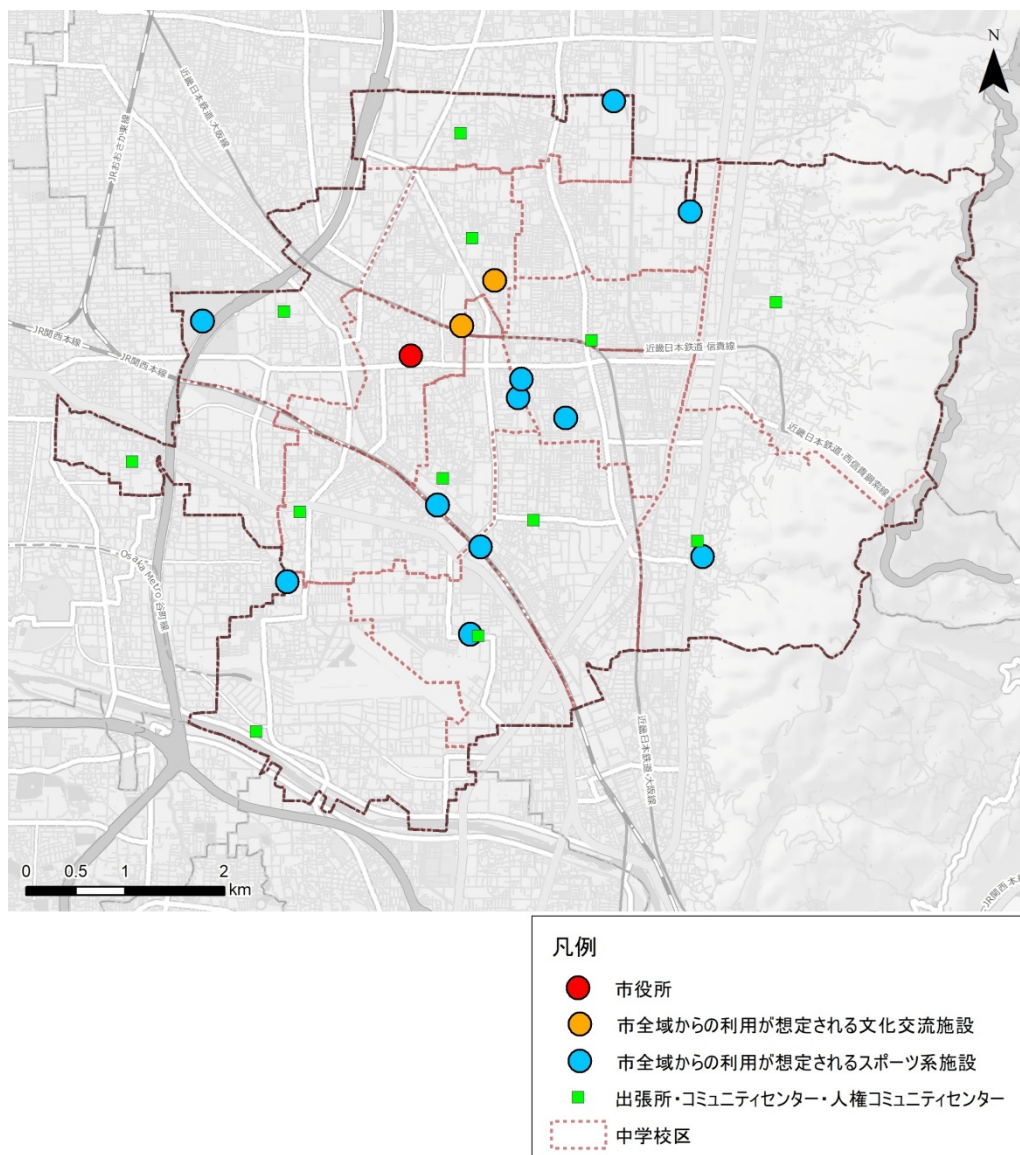
出典：平成 27(2015)年国勢調査

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

- ・市全域からの利用が想定される市役所は、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北に立地しています。
- ・市全域からの利用が想定されるスポーツ系施設は市の東部に集積しています。
- ・近隣地域からの利用が想定される出張所、コミュニティセンター等は概ね中学校区に一つの割合で立地しています。

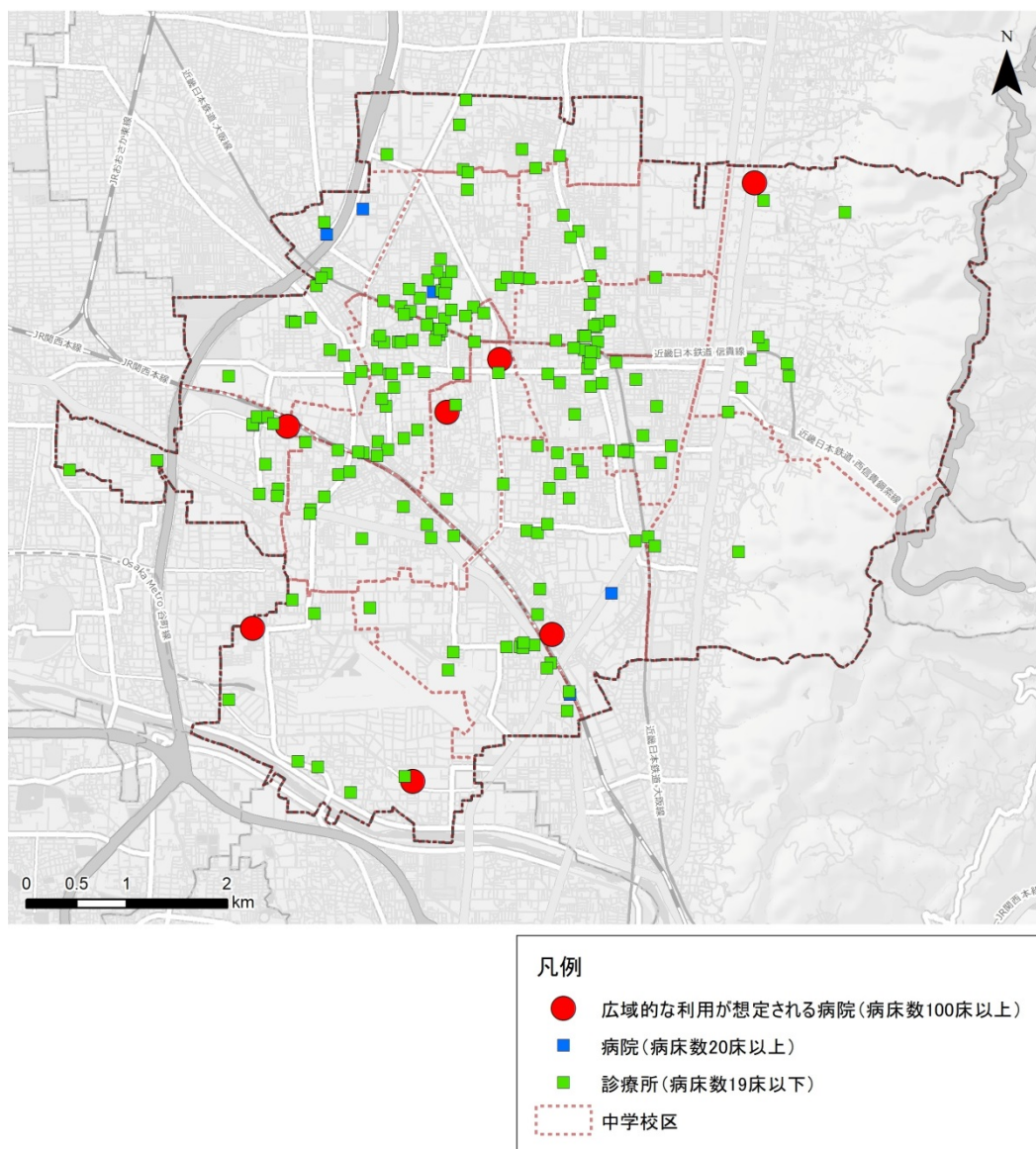


出典：八尾市立地適正化計画（掲載資料を令和3（2021）年2月時点で更新）

図 行政施設の立地状況

(2) 医療施設

- 医療施設は市全域に立地しているが、鉄道駅周辺への集積性が高く、特に近鉄八尾駅と河内山本駅、久宝寺駅、志紀駅周辺は集積性が高くなっています。

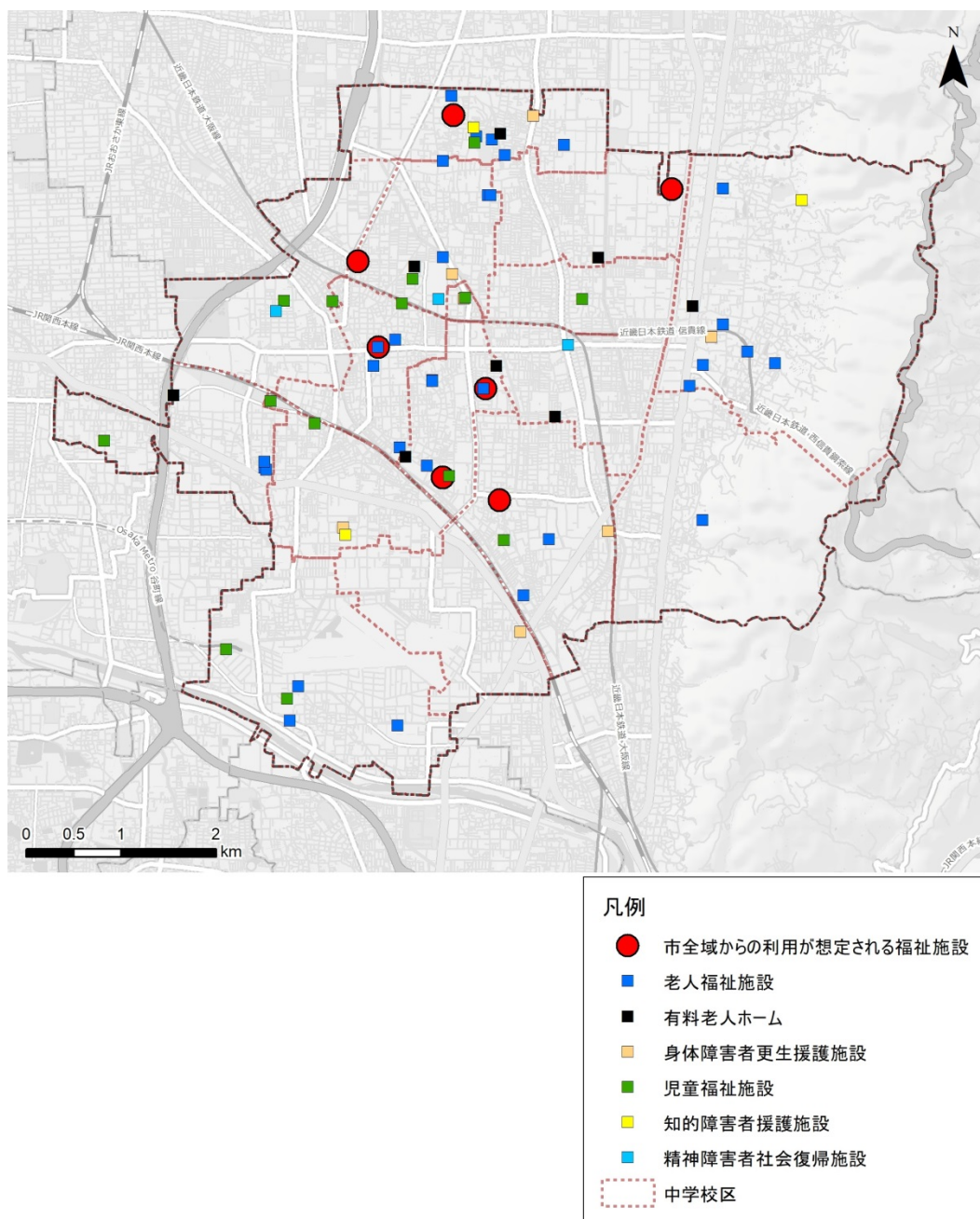


出典：八尾市立地適正化計画（掲載資料を令和3（2021）年2月時点で更新）

図 医療施設の立地状況

(3) 福祉施設

- ・ 近隣地域からの利用が想定される施設は、市全域に立地しています。
- ・ 市全域からの利用が想定される福祉施設は、近鉄八尾駅と八尾駅間の中心的な市街地内と北部地域に集積しています。



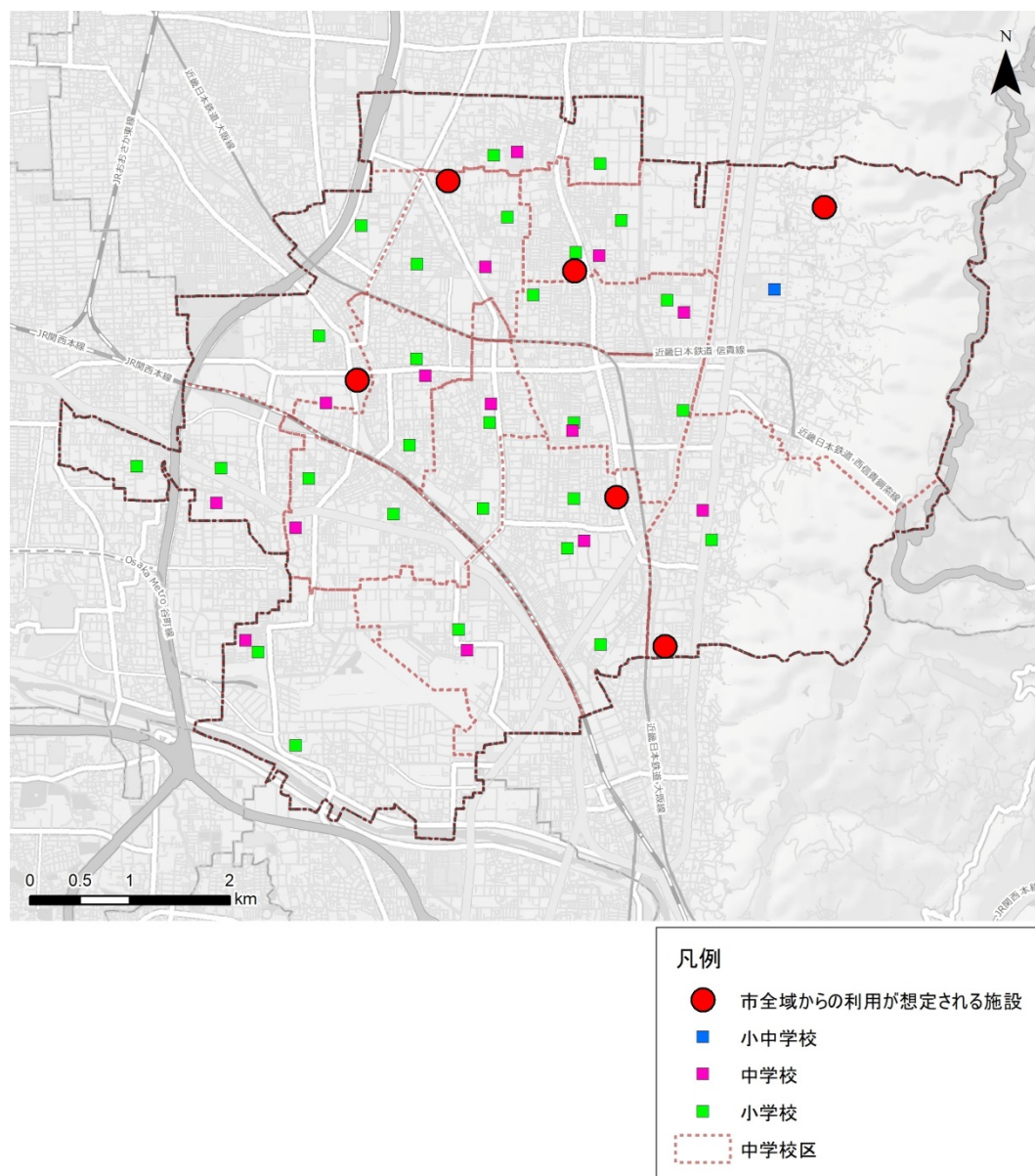
※ 市全域からの利用が想定される施設とは、社会福祉会館、
障害者総合福祉センター等、福祉の相談の拠点となる施設を指す。

出典：八尾市立地適正化計画（掲載資料を令和3（2021）年2月時点で更新）

図 福祉施設の立地状況

(4) 教育施設

- 広域的な利用が想定される施設（高校、大学等）は JR 線以北に立地しています。

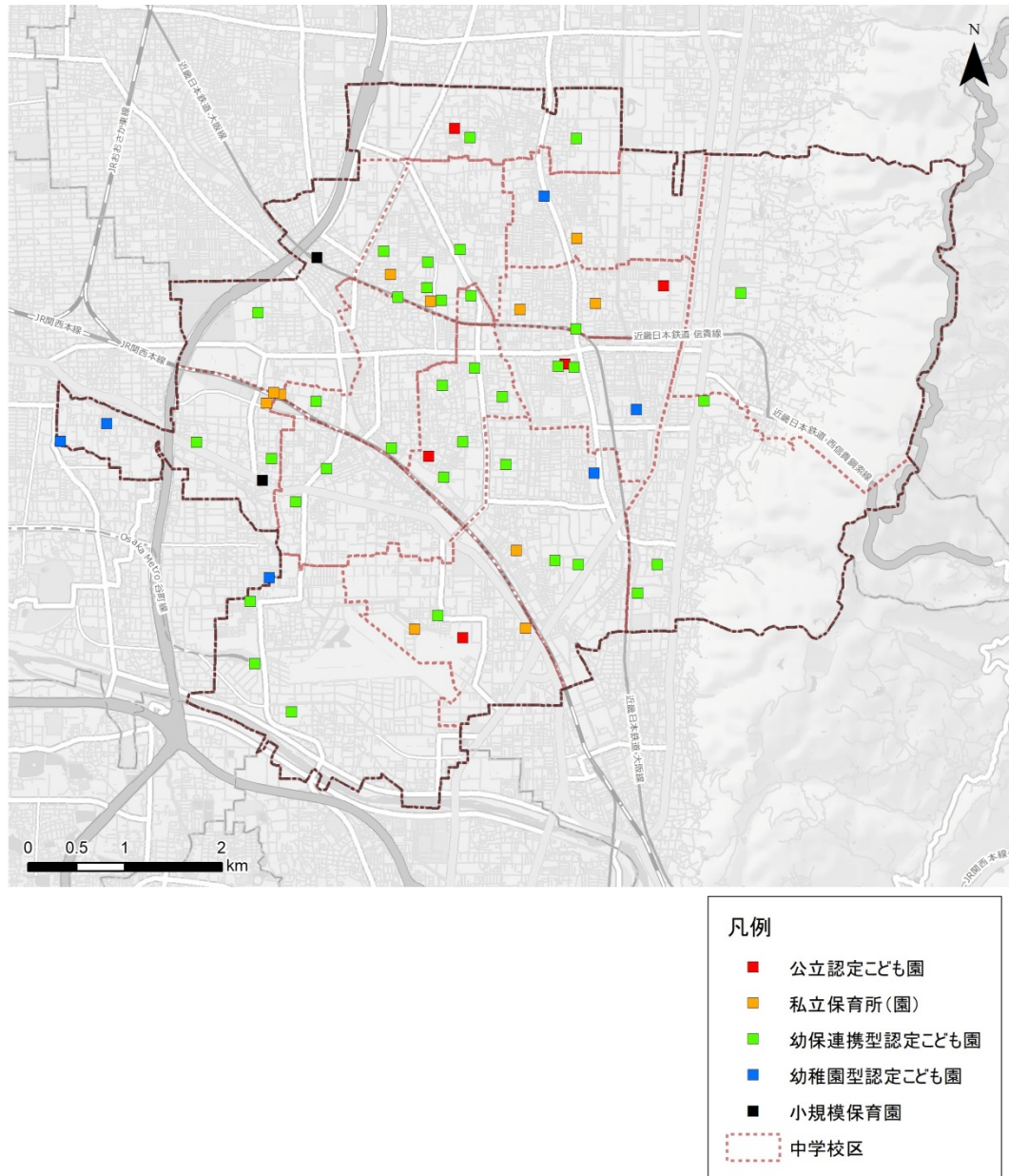


出典：八尾市立地適正化計画（掲載資料を令和3（2021）年2月時点で更新）

図 高等教育機関の立地状況

(5) 子育て支援施設

- 近隣地域からの利用が想定される施設は市全域に一定程度立地しているが、市東部や南部における立地がやや少なくなっています。

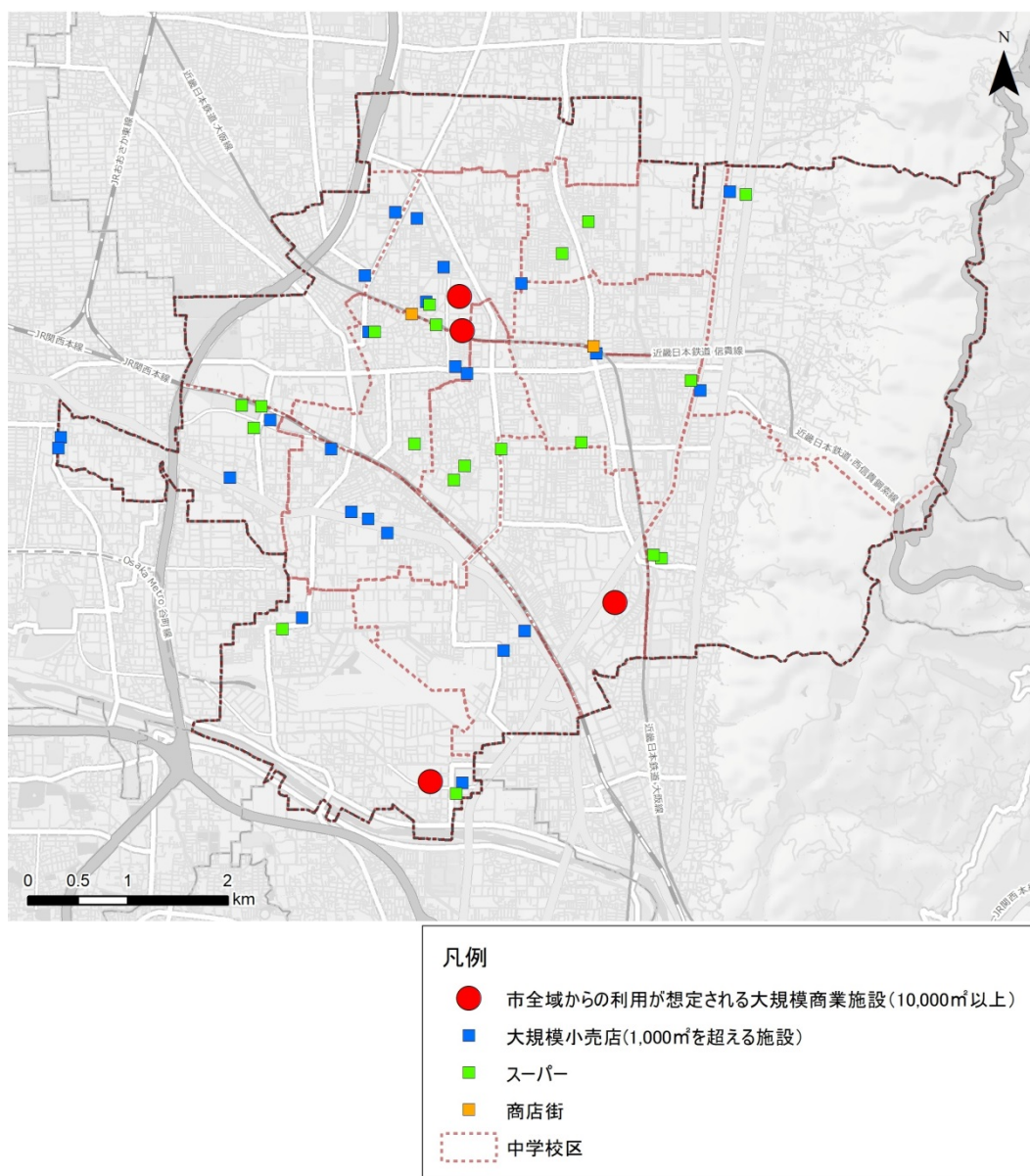


出典：八尾市立地適正化計画（掲載資料を令和3（2021）年2月時点で更新）

図 子育て支援施設の立地状況

(6) 商業施設

- 広域的な利用が想定される施設は近鉄八尾駅周辺と JR 志紀駅北側、八尾空港南側の地域に立地しています。
- 近隣地域からの利用が想定される施設は、市全域に分布しています。



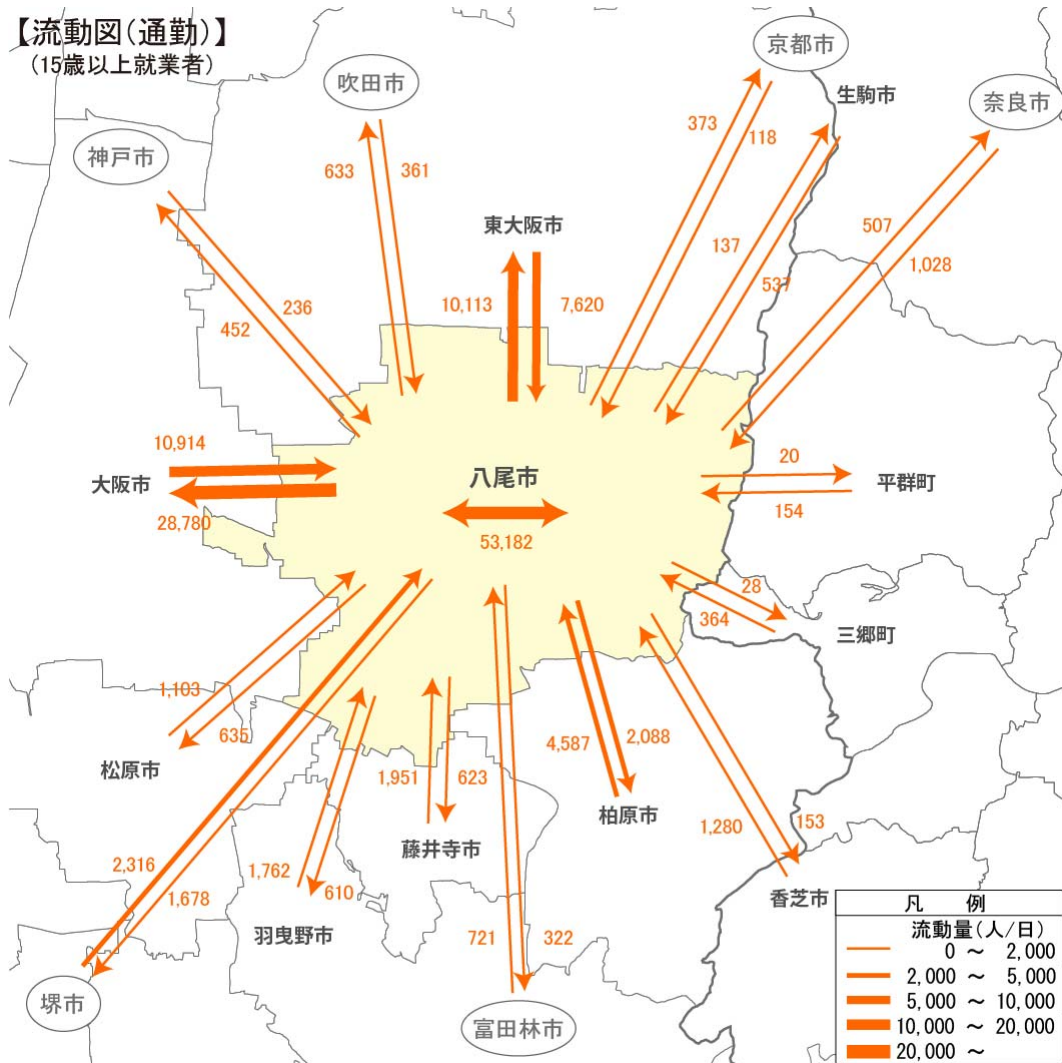
出典：八尾市立地適正化計画（掲載資料を令和3（2021）年2月時点で更新）

図 商業施設の立地状況

2.1.5 通勤・通学流動

(1) 通勤

- 本市民の通勤先は、本市内が最も多く、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・流入が多くみられます。



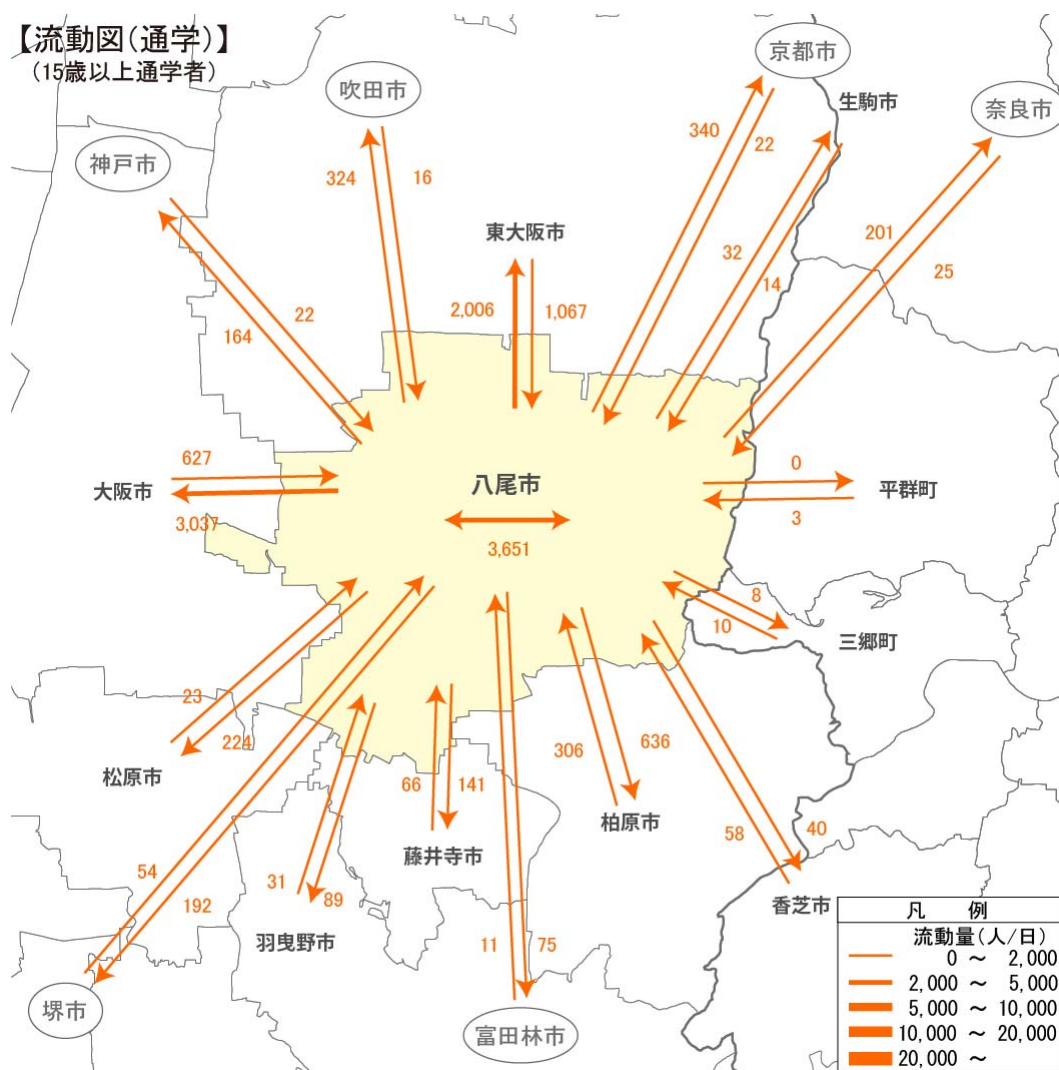
出典：平成 27(2015)年国勢調査

※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

- 本市民の通学先は、本市内が最も多く、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・流入が多くみられます。



出典：平成 27(2015)年国勢調査

※近隣他都市への流動を出力

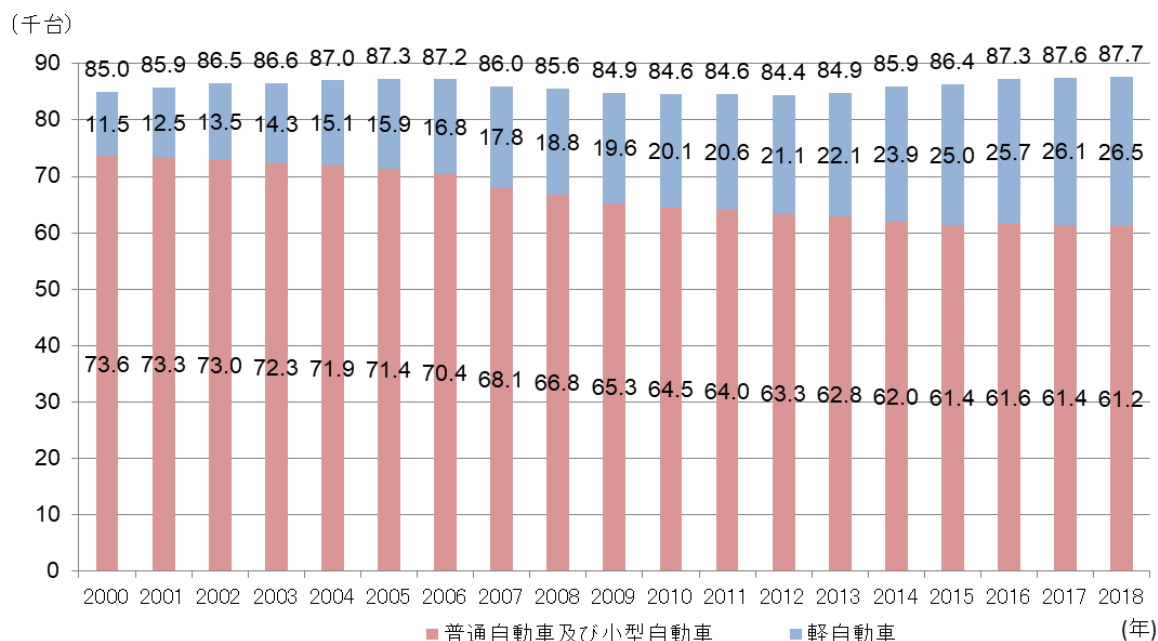
図 通学における流動図

2.2 交通現況

2.2.1 自動車

(1) 自動車保有台数

本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。



出典：八尾市統計書 2020年版

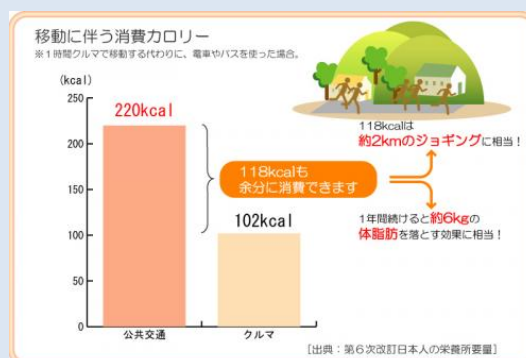
図 自動車保有台数の推移

コラム 自動車のメリット・デメリット

自動車は自分の好きな時間に、行きたい場所に直接移動することができるなど、便利な乗り物です。一方で、渋滞や維持費、事故のリスクなど、様々なデメリットもあります。

公共交通は好きな時間に移動できないなどのデメリットもありますが、運転免許証の有無に関わらず利用できる、移動時間を自由に使える（読者や学習活動など）、健康促進につながる（右のグラフ）などのメリットも多くあります。

普段の暮らしの中で、自動車と公共交通をうまく使い分けることを意識し、よりよい暮らしに役立ててください。



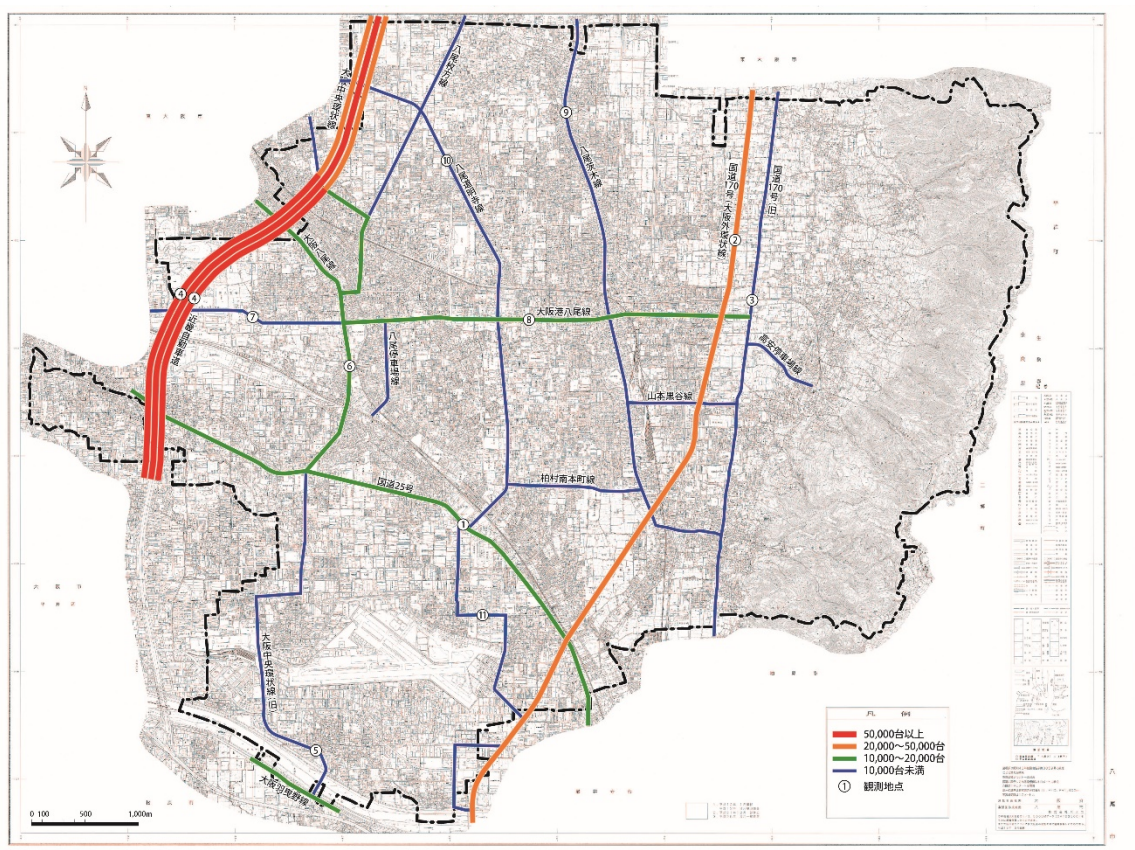
出典：大阪府ホームページ

図. 移動に伴う消費カロリー

(2) 道路網

① 交通量

- 大阪中央環状線を除き、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 1 日の交通量が 10,000 台以上と、交通の軸となっています。

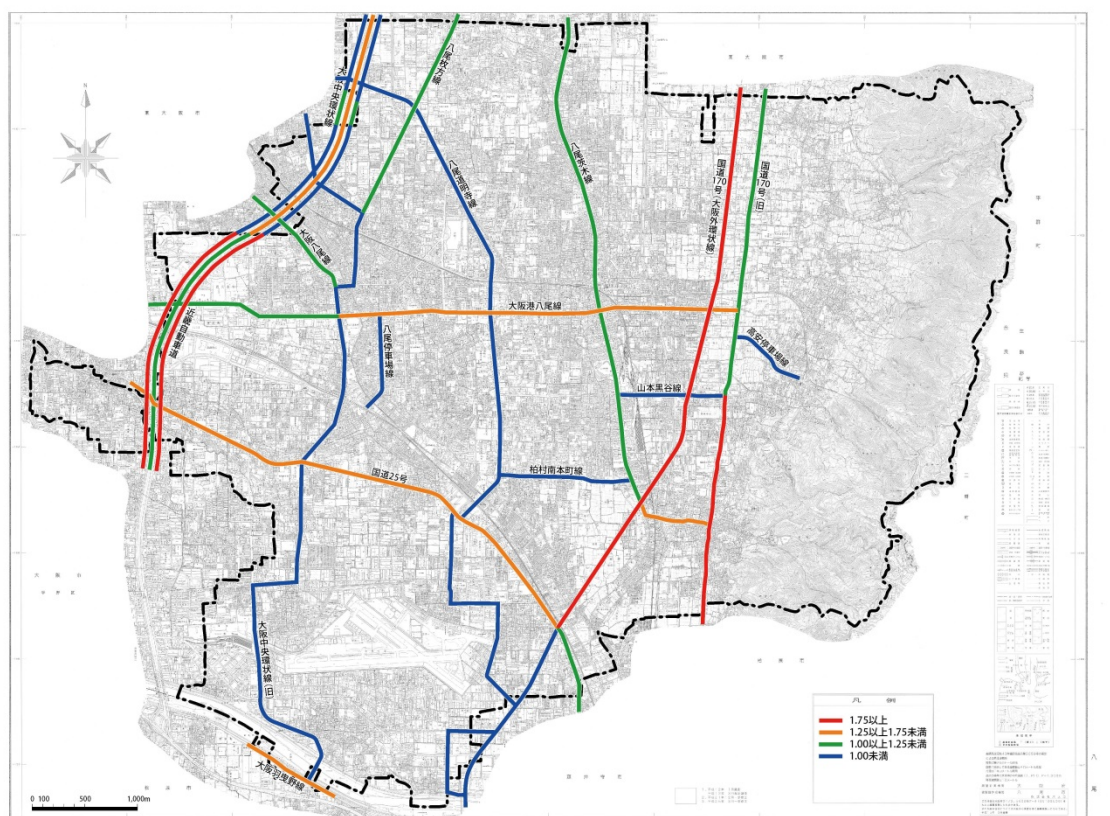


出典：平成 27(2015)年道路交通センサス

図 八尾市内道路別交通量

② 混雑状況

- 混雑度について、大阪中央環状線と国道 170 号（大阪外環状線）が 1.75 以上と慢性的混雑状態、国道 25 号と大阪港八尾線が 1.25 以上 1.75 未満とピーク時間に混雑しやすい状態となっています。



出典：平成 27(2015)年道路交通センサス

図 八尾市内道路別混雑度

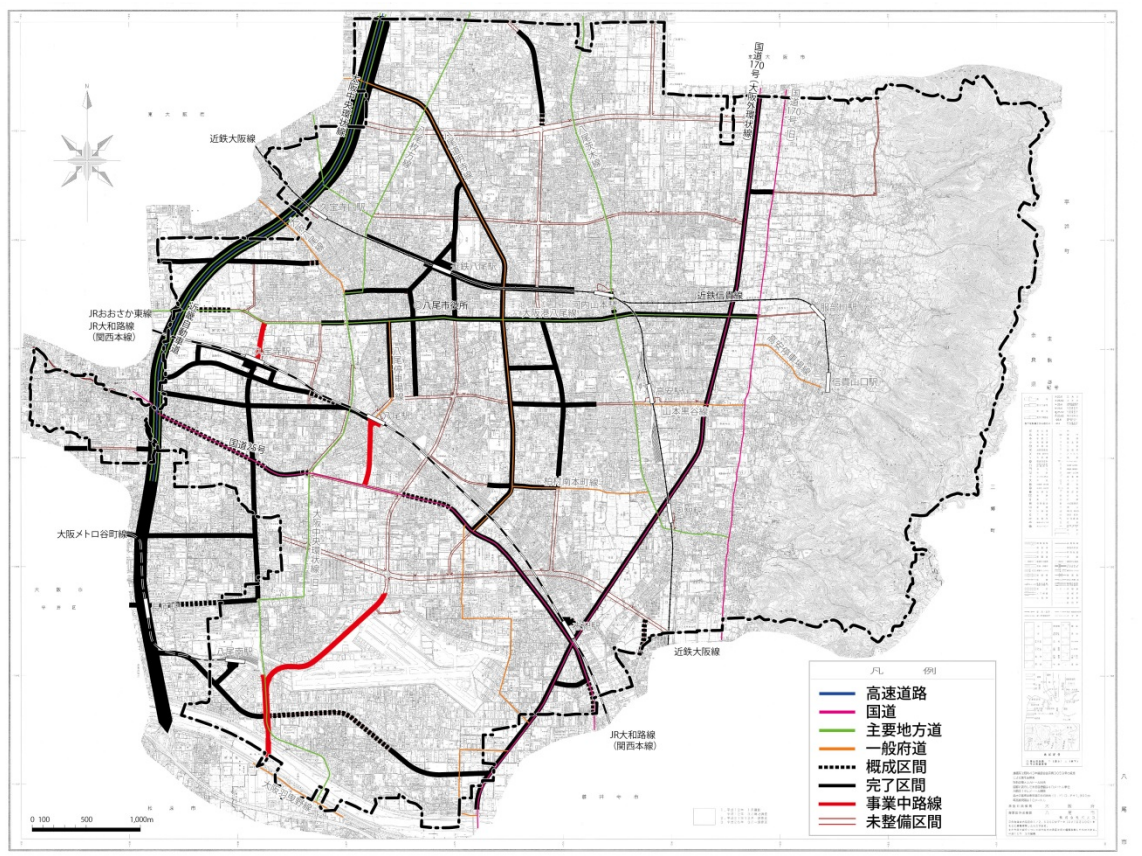
表 混雑度に対する状態

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

- 本市の都市計画道路は、現在 46 路線、総延長 79.81km 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。
- 国道 25 号では、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。



※令和 3 (2021) 2 月時点

図 都市計画道路の整備状況

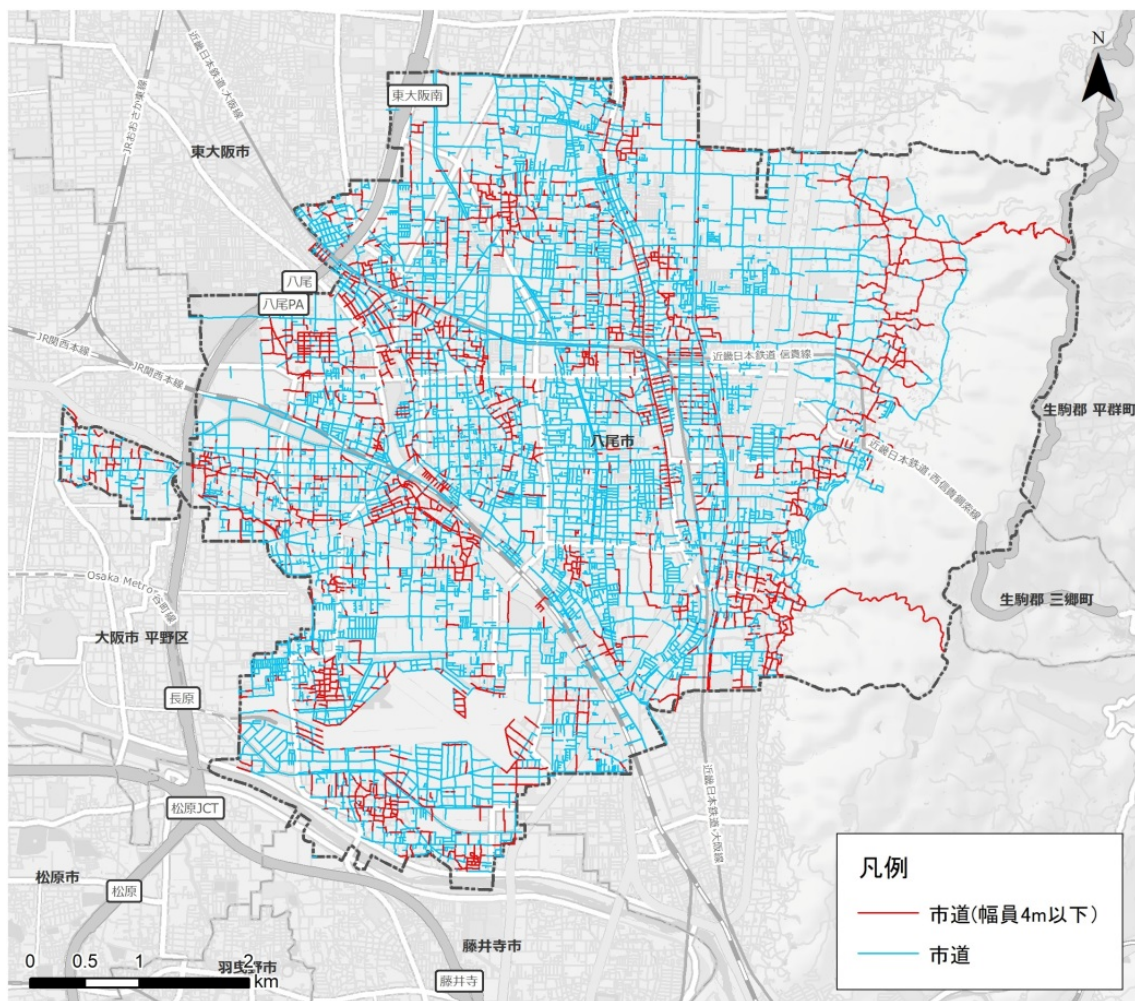
表 都市計画道路の整備状況

	都市計画道路		
	総延長(km)	整備延長(km)	整備率(%)
八尾市	79.81	43.94	55.1

出典：八尾の都市計画（令和 2 年 4 月）

② 市道

- 市内各所で幅員4m以下の市道が密集する地域が存在します。



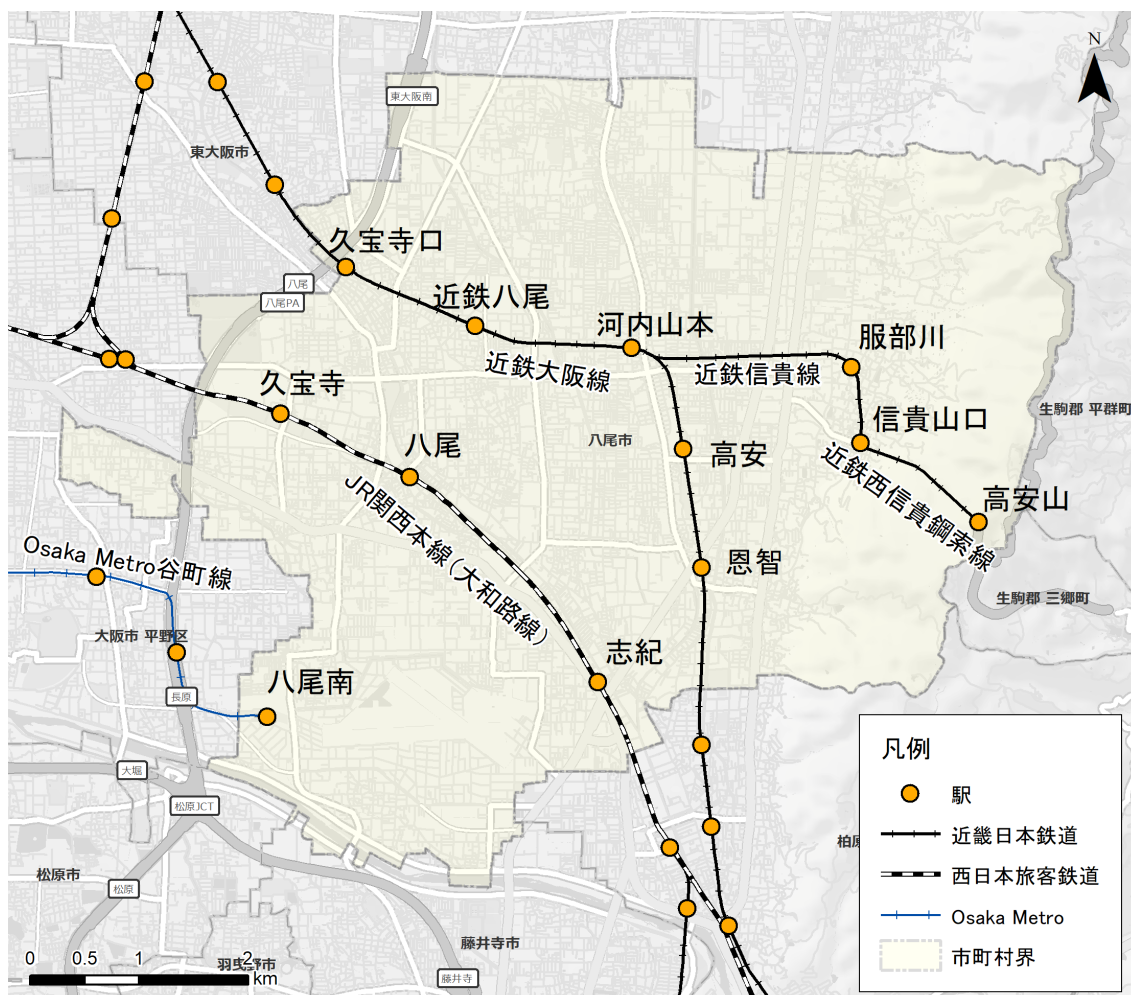
※令和2(2020)年9月時点

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、近畿日本鉄道 8 駅、西日本旅客鉄道 3 駅、Osaka Metro 1 駅の計 12 駅が存在しています。



※令和 3 (2021) 年 2 月時点

図 鉄道路線分布図



近畿日本鉄道



西日本旅客鉄道



Osaka Metro

(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（ケーブルカー）

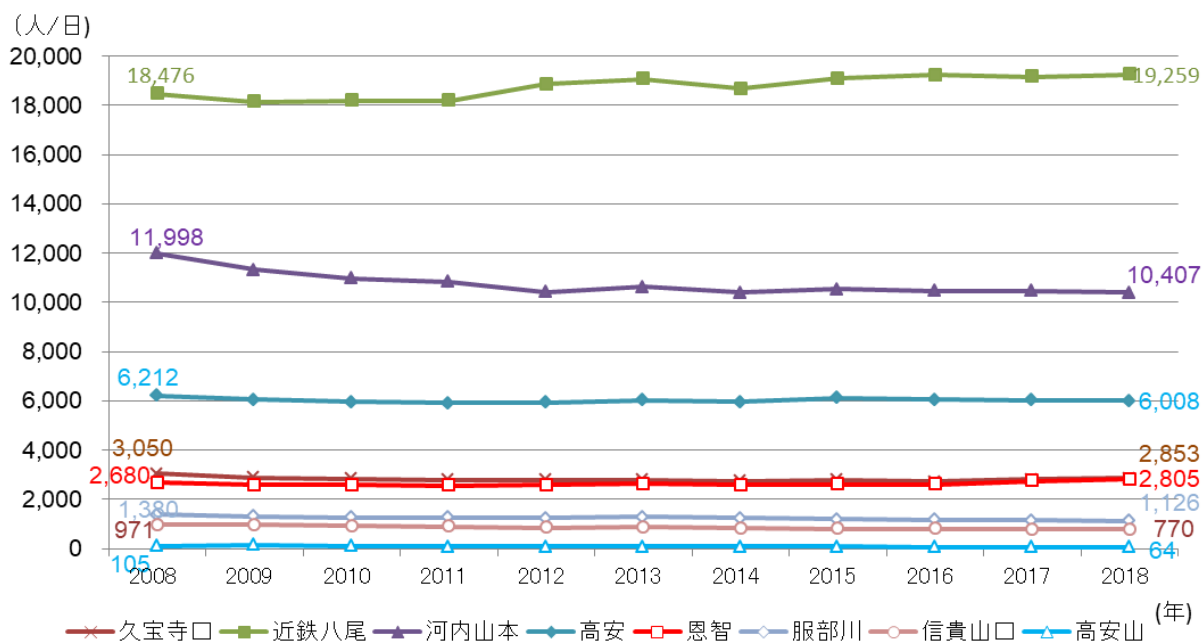
- ・ 近鉄八尾駅、河内山本駅で発車本数が多くなっています。また、近鉄信貴線・近鉄西信貴鋼索線の各駅を除けば、平日・休日ともに、各駅で1時間当たりの平均発車本数が概ね4本以上となっています。

表 鉄道駅の発車本数（近畿日本鉄道）

		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)

出典：近畿日本鉄道ホームページ（令和2（2020）年10月時点）

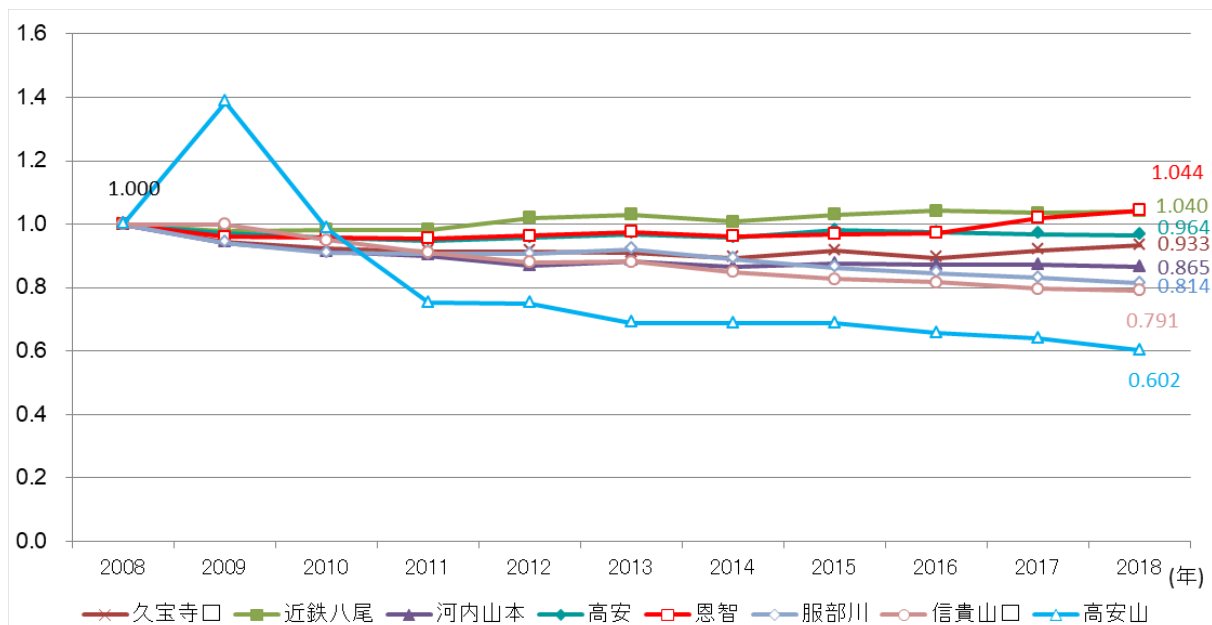
- 乗車人員は平成 20（2008）年と比較すると、近鉄八尾駅と恩智駅において増加がみられるものの、その他の駅ではおおむね減少傾向にあります。



出典：八尾市統計書 2020 年版

※年間利用者数を 1 日当たり利用者数に換算

図 近畿日本鉄道の駅別乗車人員の推移



出典：八尾市統計書 2020 年版

※年間利用者数を 1 日当たり利用者数に換算

図 平成 20（2008）年を基準（1.0）とした利用者数の推移

② JR 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時間当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（西日本旅客鉄道）

		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	8.3 (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)

出典：西日本旅客鉄道ホームページ（令和2（2020）年10月時点）

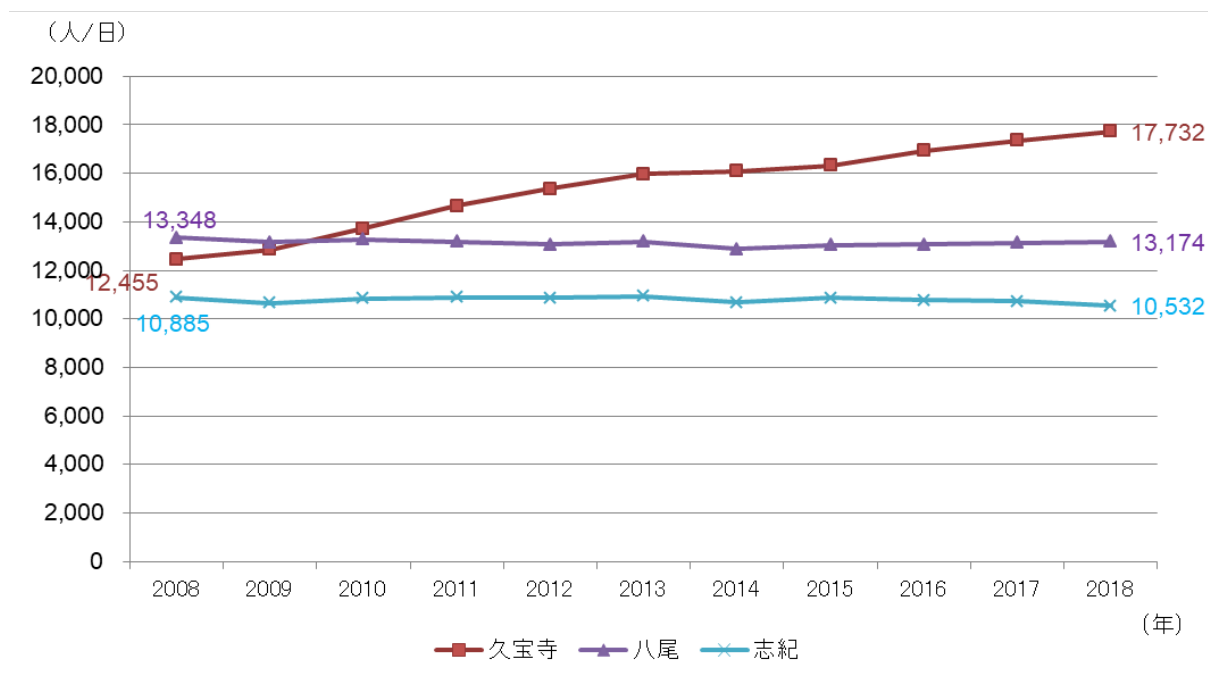


JR 八尾駅



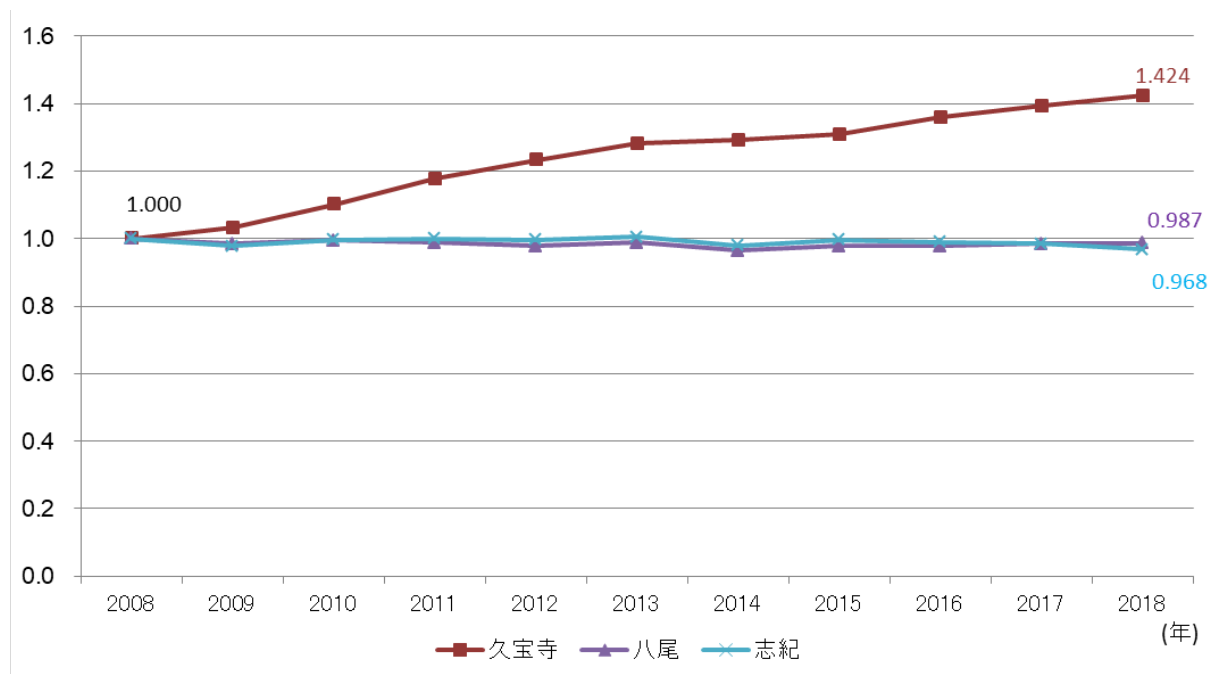
JR 久宝寺駅

- 平成 30(2018)年の八尾駅と志紀駅における乗車人員は、平成 20(2008)年における各駅の乗車人員と比較すると減少傾向ですが、久宝寺駅の乗車人員においては、駅の高架化と周辺の土地区画整理や、おおさか東線の開通により、約 1.4 倍に増加しています。



出典：八尾市統計書 2020 年版

図 西日本旅客鉄道の駅別乗車人員の推移



出典：八尾市統計書 2020 年版

図 平成 20(2008)年を基準 (1.0) とした利用者数の推移

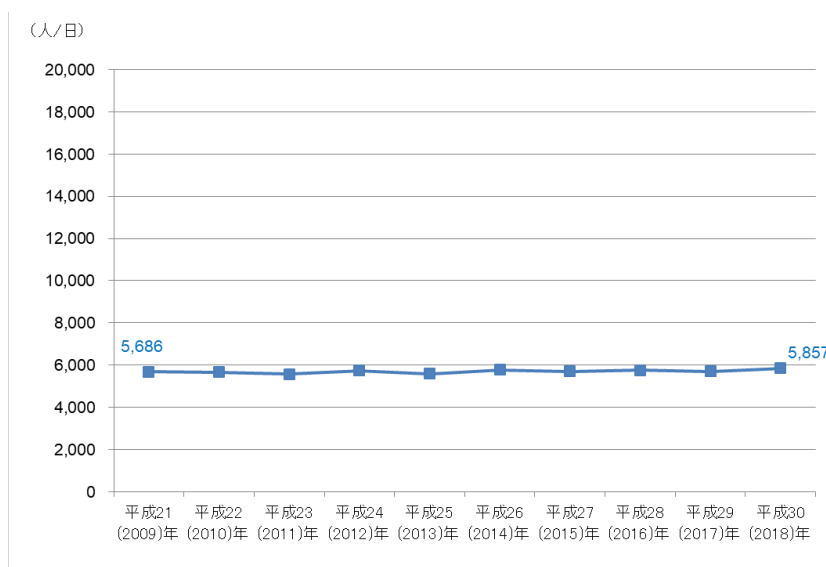
③ Osaka Metro (谷町線)

- Osaka Metro の市内にある駅は、発着駅である八尾南駅のみですが、平日・休日ともに、1 時間当たりの平均発車本数は概ね 8 本以上となっています。
- 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。

表 鉄道駅の発車本数 (Osaka Metro)

		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	172	8.6 (5～24時台で運行)	178	8.9 (5～24時台で運行)

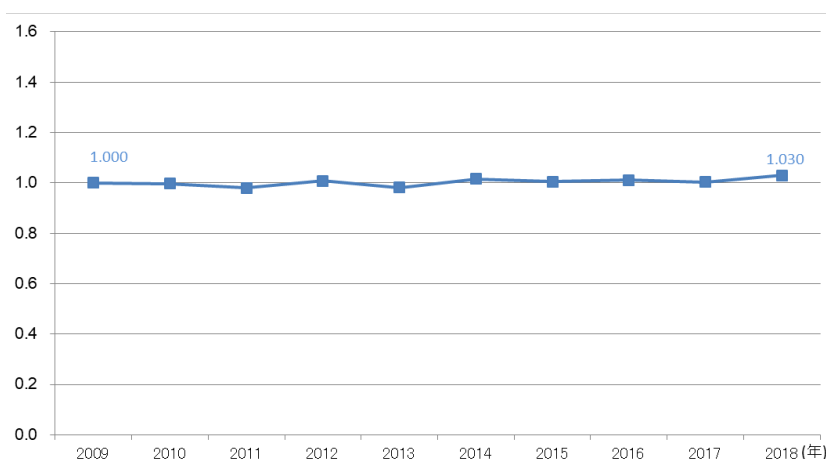
出典：Osaka Metro (令和 2 (2020) 年 10 月時点)



出典：八尾市統計書 2020 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



出典：八尾市統計書 2020 年版

※ 1 年の内のある 1 日の乗車人員の記録を記載

図 平成 21 (2009) 年を基準 (1.0) とした乗車人員の推移

(4) 交通結節点

- 交通結節点は、市民の利便性を高めるため必要な施設ですが、都市計画決定している駅前広場の整備状況をみると、西日本旅客鉄道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
近畿日本鉄道（株）	久宝寺口	－
近畿日本鉄道（株）	近鉄八尾	○
近畿日本鉄道（株）	河内山本	－
近畿日本鉄道（株）	服部川	－
近畿日本鉄道（株）	高安	－
近畿日本鉄道（株）	恩智	－
西日本旅客鉄道（株）	久宝寺	北：－、南：○
西日本旅客鉄道（株）	八尾	北：－、南：○
西日本旅客鉄道（株）	志紀	東：○、西：－
Osaka Metro	八尾南	○

※整備が完了したものを「○」、未整備を「－」としている。

※令和2（2020）年10月時点



近鉄八尾駅



Osaka Metro 八尾南駅

コラム 八尾市内の鉄道

本市では、近畿日本鉄道、西日本旅客鉄道、Osaka Metro と3つの事業者が運行していますが、長い時間をかけて、今の鉄道路線が形成されました。

近畿日本鉄道においては、大正 13（1924）年に現在の近鉄にあたる、大阪電気鉄道の八木線（現在の大阪線）の終点として八尾駅（現在の近鉄八尾駅）が誕生しました。その後大正 14（1925）年に八木線の延伸、昭和5（1930）年の信貴山電鉄鋼索線（現在の近鉄西信貴鋼索線）及び同鉄道路線の開通によって、現在の鉄道路線網が形成されました。



高安駅操車場



旧 八尾駅 駅舎

西日本旅客鉄道においては、八尾市内で最も歴史が古く、明治 22（1889）年に八尾駅が開業しました。その後、明治 42（1909）年に志紀駅、明治 43（1910）年に久宝寺駅がそれぞれ開業し、現在の鉄道路線網が形成されました。

八尾駅は平成 25（2013）年には駅舎が、平成 27（2015）年には南側駅前広場が整備され、現在の姿になりました。

また、令和元（2019）年には、おおさか東線が全線開業し、久宝寺駅から新大阪駅までが結ばれました。



現在の八尾駅



おおさか東線

Osaka Metro においては、昭和 55（1980）年に谷町線天王寺駅からの延伸に伴い開業し、八尾市内にある駅の中では最も新しい駅になります。

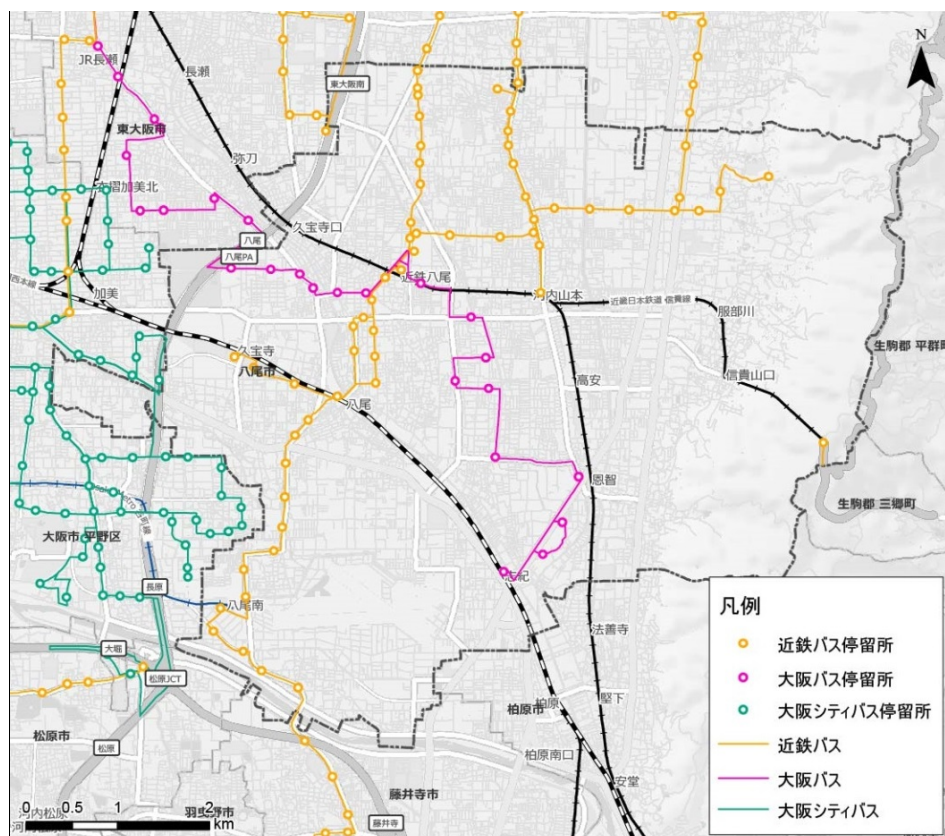


八尾南駅車庫

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路線存在し、停留所は17ヶ所存在しています。
- 本市内においては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。



※令和2（2020）年10月時点

図 路線バスのネットワーク



近鉄バス



大阪バス

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

出典：近鉄バス HP、大阪バス HP（令和2（2020）年10月時点）

(2) 運行路線の状況

- 本市では、平成20（2008）年に八尾市コミュニティバス（愛あいバス）の全路線が廃止されたほか、平成26（2014）年以降、路線バス6路線が廃止されています。

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	竹濲ルート	竹濲第一公園前～近鉄八尾駅前 （後に竹濲第一公園前～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～竹濲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

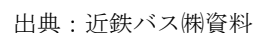
出典：各バス事業者 HP ほか

※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

① 近鉄バス

-
- This map illustrates the geographical distribution of red circles, which represent specific locations, within the Hachioji area. The circles are concentrated in the central and northern parts of the city, particularly around the Hachioji Station area and the surrounding residential and commercial districts. The map also shows the surrounding urban landscape, including major roads, rivers, and neighboring cities like Osaka and Himeji. A scale bar at the bottom indicates distances up to 2 km.



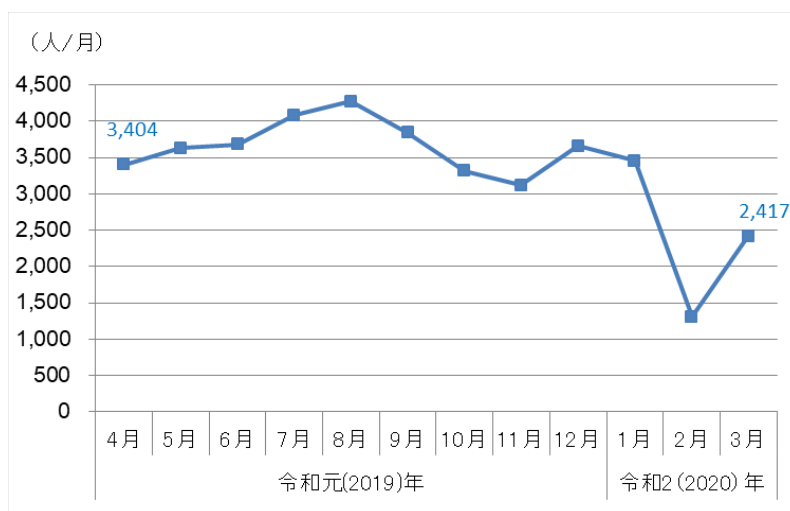
※停留所「若林口」(令和2(2020)年3月に廃止)、「大竹南」、「大竹会館前」、「大阪経済法科大学」の乗降客数データ無し。

– 34 –

② 大阪バス

1. 布施八尾線

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



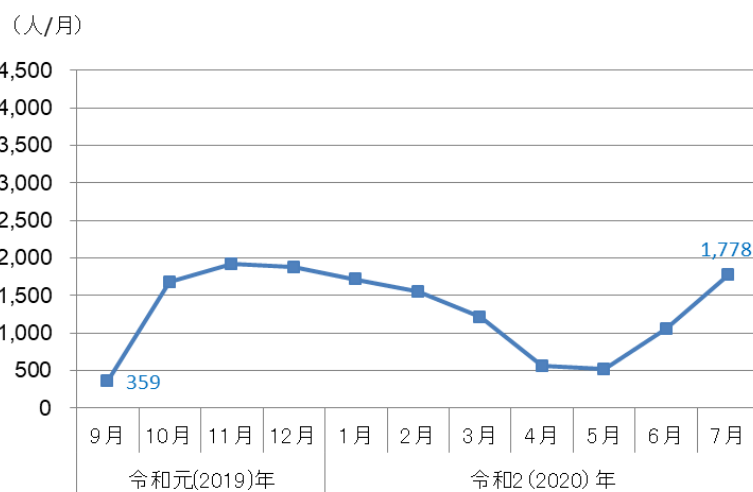
出典：大阪バス(株)資料

※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

- 令和元年(2019)年9月の運行開始後、令和元(2019)年10月～令和2(2020)年1月までの利用者数は、およそ2,000人/月となっています。
- 令和2(2020)年1～5月にかけては、新型コロナウイルスの影響もあり利用者が減少し、4月、5月においては、およそ500人/月まで利用者は減少しましたが、その後は徐々に増加の傾向にあります。



出典：大阪バス(株)資料

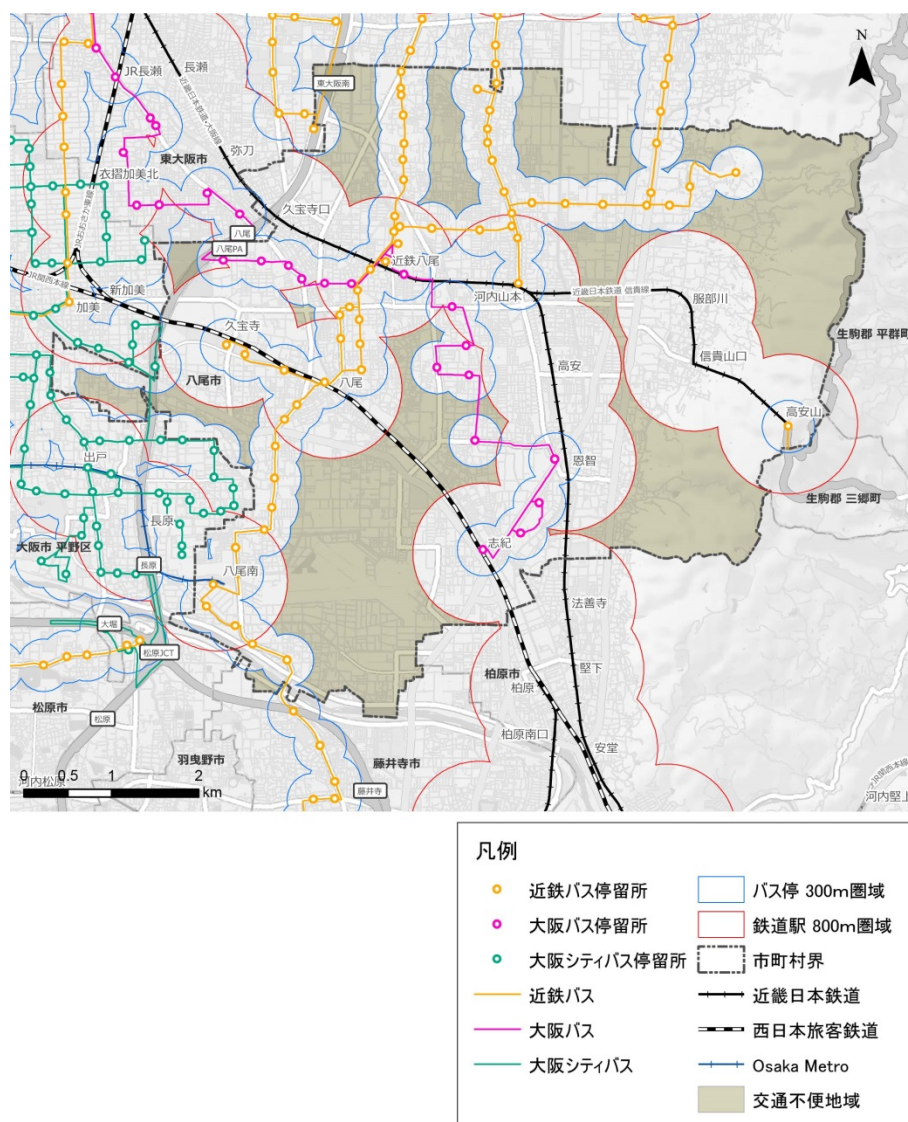
※運行が開始された令和元(2019)年9月23日から令和2(2020)年7月31日の乗車報告を基に作成

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

- ・ 近畿日本鉄道、西日本旅客鉄道、Osaka Metro 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、本市の中央部と東部山麓部では、鉄道駅やバス停から遠く、公共交通機関の徒歩圏外で交通不便地（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）となっています。

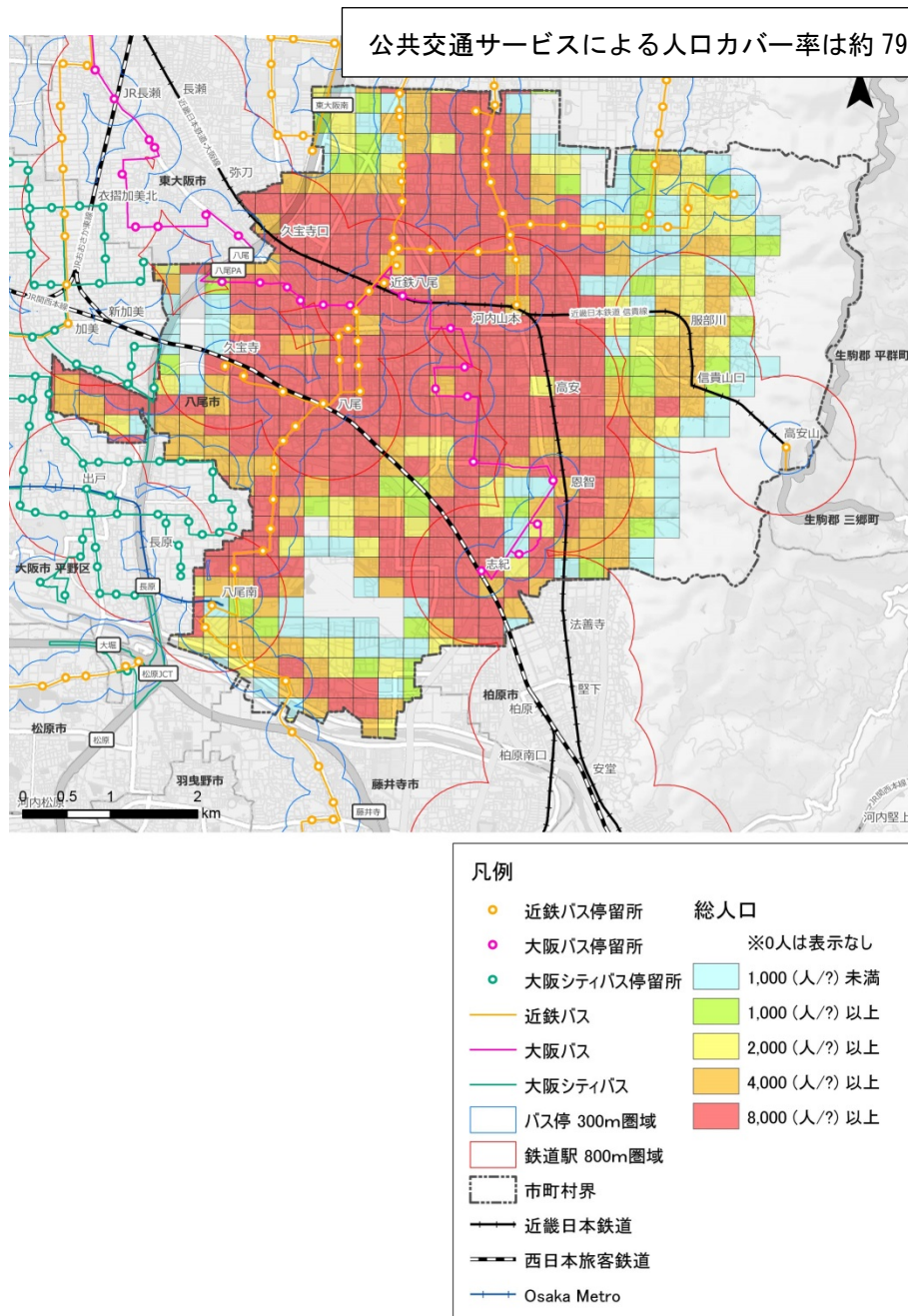


※鉄道駅及び路線、バス停及び路線：令和 2 (2020) 年 10 月時点

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 300m 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。



※鉄道駅及び路線、バス停及び路線：令和 2 (2020) 年 10 月時点、総人口：平成 27 (2015) 年国勢調査

図 公共交通機関の人口カバー状況

2.2.5 タクシー・ハイヤー

- 本市内に営業所を設けているタクシー事業者は4者、個人タクシーは106者あり、ハイヤー事業者は2者あります。

表 八尾市内タクシー・ハイヤー事業者

分類	事業者名	所在地
タクシー	龍華交通(株)	陽光園 2-6-35
	ワンコイン八尾(株)	垣内 1-54
	K2JAPAN(株)	服部川 1-1499-3
	(株)未来都	安中町 1-3-29 (八尾営業所)
	個人タクシー(計106者)	-
ハイヤー	(株)WORLD CABIN	上尾町 5-25-103
	(株)天野交通	跡部南の町 1-2-43

出典：近畿運輸局資料（令和3（2021）年5月時点）

コラム 公共交通における新型コロナウイルス感染予防対策

令和2（2020）年4月に緊急事態宣言が発令されて以降、企業においてはテレワーク、大学等ではリモート授業が急速に進むとともに、短中距離の移動手段として自転車の利用が進むなど、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通機関の利用は大きく減少しています。

各事業者では、利用者に安全に安心して公共交通をご利用いただけるよう、運転手の体調管理や運行前後の車内消毒、走行中の車内換気など、新型コロナウイルス感染予防対策を徹底しています。

利用者の皆様も、マスクの着用など、新型コロナウイルス感染防止にご協力のうえ、安心してご利用ください。

外出が必要な方のために運行を続けています

お客様の安全・安心のための取り組みを行っています



マスクの着用・健康管理



窓開けによる換気



定期的な清掃・消毒



マスクの着用をお願いします



会話を控えるようお願いします

ソーシャル・ディスタンス
なるべく間隔を空けて乗車下さい

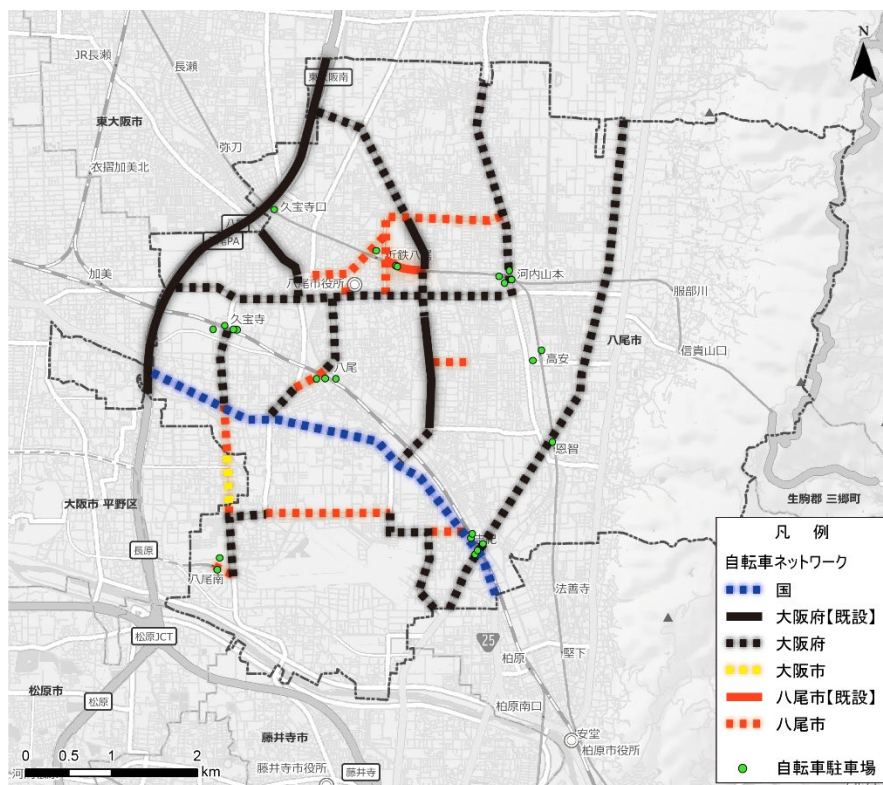
感染拡大を防止するためにご協力をお願いします

やむを得ない急ブレーキ・急ハンドルの際、危険ですので手すり・つり革をお持ち下さい。降車後に手洗いをお願いします。

出典：くらしの足をなくさない！交通崩壊を止める緊急フォーラム運営委員会

2.2.6 自転車

- 本市内は約9割で平坦地が広がっているため自転車による移動が多く、国・大阪府における整備と連携し、本市との自転車ネットワーク形成を進めていきます。
- 本市内には、市営及び公的自転車駐車場が25ヶ所で整備されており、そのうち、11ヶ所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。



出典：八尾市自転車ネットワーク計画

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

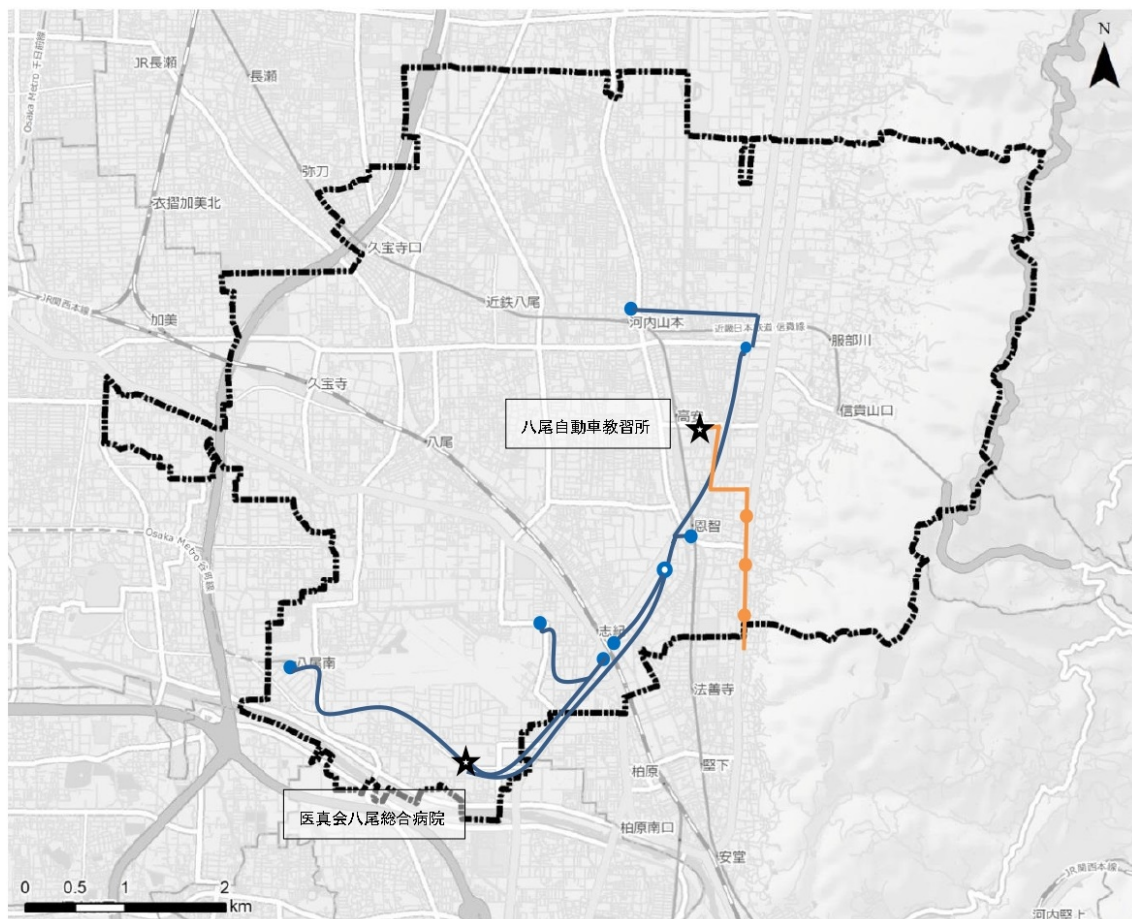
No	自転車駐車場名	備考	No	自転車駐車場名	備考
1	近鉄八尾駅東	レンタサイクル有	14	JR八尾駅東	レンタサイクル有
2	近鉄八尾駅北		15	志紀駅南	
3	近鉄山本駅中央	レンタサイクル有	16	志紀駅前	レンタサイクル有
4	近鉄山本駅南		17	志紀外環状北	
5	近鉄山本駅前		18	志紀外環状南	
6	近鉄山本駅北		19	志紀外環状中央	
7	近鉄山本駅東	レンタサイクル有	20	JR久宝寺駅北	レンタサイクル有
8	近鉄久宝寺口駅	レンタサイクル有	21	JR久宝寺駅東	
9	近鉄高安駅東	レンタサイクル有	22	JR久宝寺駅西	
10	近鉄高安駅西		23	JR久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

※令和2(2020)年10月時点

2.2.7 高齢者・障がい者及び要介護者への移動支援

(1) 高齢者『おでかけ支援バス』（お試し運行）

- 本市では、既存の路線バスの運行に影響を与えない範囲で、事業所にご協力をいただき、送迎用バスの空席を利用した高齢者の移動支援を試験的に実施しています。本制度は「利用状況」や「課題」を把握するための試験運行中の段階にあります。



出典：八尾市ホームページ(令和3(2021)年2月時点)

※ ルートは概略

図 路線図

(2) 重度障がい者タクシー利用券の交付

- 本市では、身体障がい者手帳1・2級（下肢・体幹・視覚・内部障がい）、療育手帳Aをお持ちの在宅の方を対象にタクシーの基本料金を補助する利用券を交付する事業に取り組んでいます。

※利用券の利用には所得制限があります。また、施設に入所している方は、対象となりません。

(3) 福祉有償運送

- 福祉有償運送とは NPO 法人や社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障がい者などの公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所レジャーなどを目的に有償で行う福祉車両等による移送サービスのことをいいます。
- 利用できるのは、おひとりでは公共交通機関の利用が困難な方で、(1)身体障がい者(2)介護保険の要介護又は要支援認定を受けている方(3)肢体不自由、内部障がい、知的障がい、精神障がい、発達障がいのある方などです。

表 福祉有償運送の実施法人と運送区域

法人名称	運送の区域
特定非営利活動法人生活館	大阪市、東大阪市、八尾市
社会福祉法人八尾市社会福祉協議会	八尾市
医療法人山田医院	八尾市
特定非営利活動法人自立生活センターやお	八尾市
社会福祉法人愛光会	八尾市、東大阪市、柏原市、藤井寺市、富田林市
社会福祉法人若草会	大東市、守口市、東大阪市、八尾市
NPO法人 ノーサイド	東大阪市、八尾市
社会福祉法人 恵和会	八尾市、柏原市、東大阪市、大阪狭山市、富田林市、河内長野市、羽曳野市、藤井寺市、松原市、太子町、河南町、千早赤阪村

出典：大阪府 HP「福祉有償運送」（令和 2（2020）年 12 月時点）



出典：八尾市社会福祉協議会

2.2.8 市内におけるその他の輸送資源

(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)

出典：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
	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

出典：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

コラム 障がい者の移動について

本市では令和3(2021)年から「八尾市第6次総合計画」がスタートし、そのもとで「第4期障がい者基本計画」が始まりました。その中で生活支援の分野において、「移動手段の確保」が記載されており、「障がい者など移動困難者の移動の利便性を高めるため、交通不便地において持続的かつニーズに合った新たな公共交通の制度設計を行う。」としています。

また、福祉有償運送においては、「中部ブロック福祉有償運送市町村共同設置運営協議会において、その必要性や収受する対価等を協議する（社会福祉協議会などの事業所において事業を実施）。」としています。

本市では高齢者や障がい者の移動について、庁内関係部局が連携し、移動に対する課題に取り組みます。

(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

出典：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、東花園駅

出典：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
	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	㈱メディセオ	×	△	JR久宝寺駅

出典：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

2.2.9 隣接市の輸送資源

(1) 柏原市 市内循環バス「きらめき号」

- 本市南部に隣接する柏原市では、市の直営により、市内を循環するバスが運行されています。

表 柏原市 市内循環バス「きらめき号」の概要

運行区域	柏原市全域
運行時間帯	6 時台～18 時台
運行本数	各号車につき 4 便/日（1～4 号車） 5 号車は 8 便
運賃	無料
運休日	土曜日・日曜日・祝日・振替休日・市役所の年末年始の休日

出典：柏原市ホームページ

(2) 藤井寺市 公共施設循環バス

- 本市南部に隣接する藤井寺市では、市内の公共施設を利用するための移動を目的として、市内の各公共施設循環するバスが運行されています。

表 藤井寺市 公共施設循環バス

運行区域	藤井寺市全域
運行時間帯	9 時台～16 時台
運行本数	北回り：A コース 2 便 B コース 2 便 南回り：A コース 2 便 B コース 2 便
運賃	無料
運休日	日曜日、第 4 月曜日、国民の祝・休日（敬老の日は除く）と年末年始の 12 月 29 日から翌年 1 月 5 日

出典：藤井寺市ホームページ

2.3 移動状況

2.3.1 移動手段

(1) 通院

- ・ 通院時の移動手段として、各中学校区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。本市全体では、通院の際の移動手段のうち、約3割が自転車となっています。
- ・ 自動車による移動が約2割、鉄道（近畿日本鉄道・西日本旅客鉄道・Osaka Metro）や路線バスといった公共交通の利用も約2割となっています。
- ・ 南高安、高安中学校区では、自動車の利用が最も多くなっています。

	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%

出典：移動に関する実態調査結果（令和元(2019)年度実施）

※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%以上のものを薄緑色で表記し、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

- ・買物時の移動手段として、多くの中学校区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。本市全体では、買物目的による移動の約4割が自転車となっています。
- ・自動車による移動が約2割、鉄道（近畿日本鉄道・西日本旅客鉄道・Osaka Metro）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。
- ・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。

	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%

出典：移動に関する実態調査結果（令和元(2019)年度実施）

※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%以上のものを薄緑色で表記し、記載されていない移動手段はその他とした。

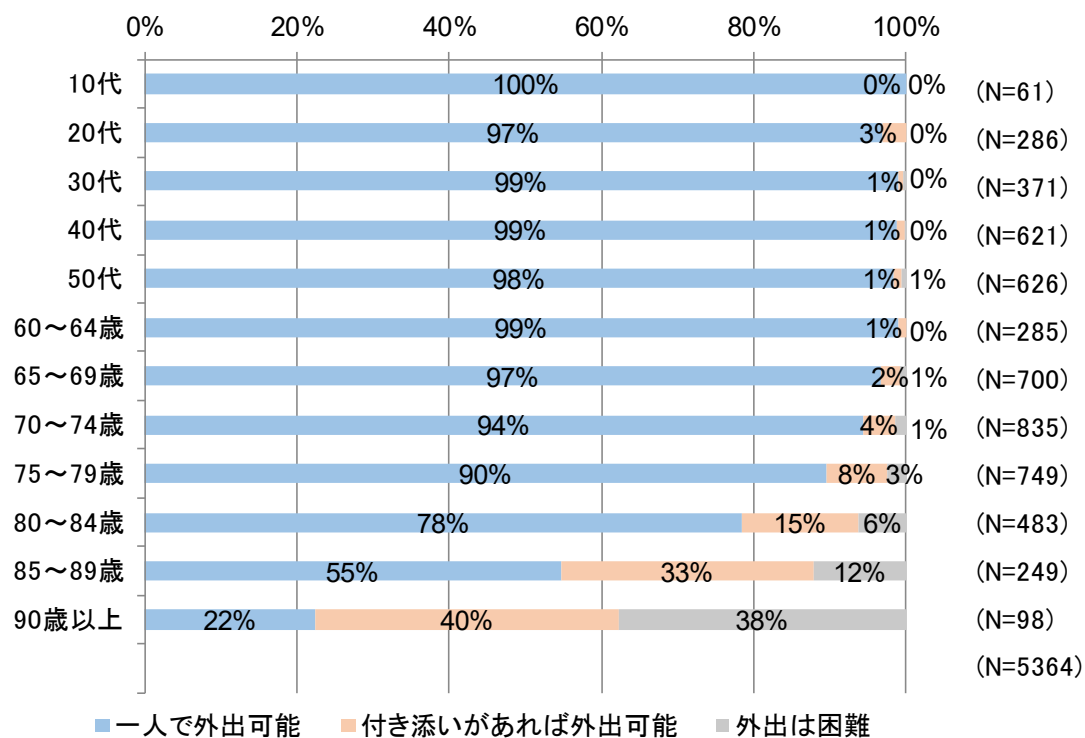
※複数回答含む

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、85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。

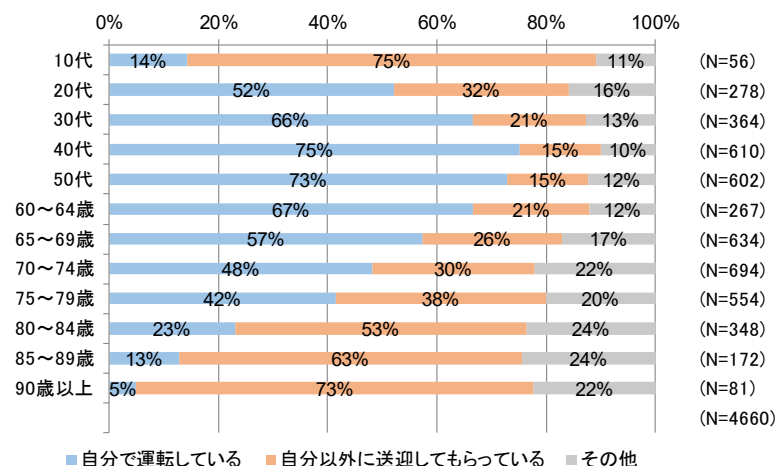


出典：移動に関する実態調査結果（令和元(2019)年度実施）

図 年齢別における外出状況

(2) 自動車運転の状況

- ・ 自分で自動車を運転している割合は、年齢が上がれば減少しているものの、65 歳以上では約 4 割が運転しています。
- ・ 「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。

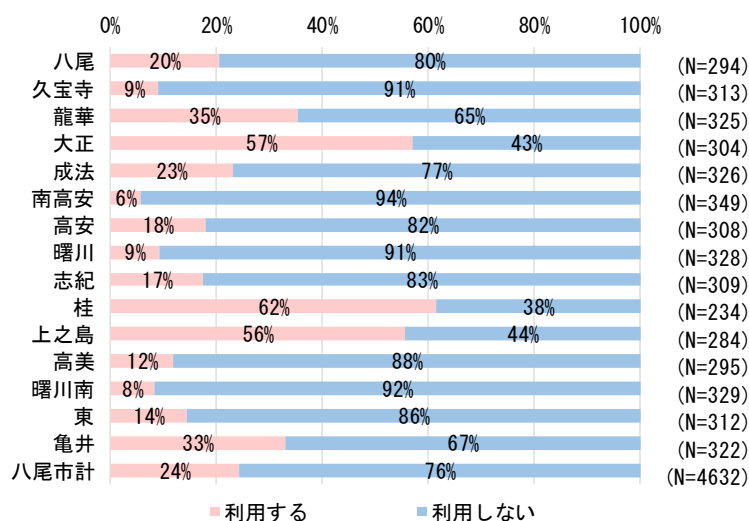


出典：移動に関する実態調査結果（令和元(2019)年度実施）

図 年齢別における自動車の運転状況

(3) 路線バスの利用

- ・ 路線バスの利用について、本市全体で「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。



出典：移動に関する実態調査結果（令和元(2019)年度実施）

図 中学校区別の路線バスの利用

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

出典：移動に関する実態調査結果（令和元(2019)年度実施）

※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%以上のものを薄緑色で表記した。

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。
- ・ 中学校区ごとに買物で利用されている施設が異なっていますが、地域から近い施設を利用する方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	サンブラザ八尾店	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	ライフ八尾竹瀬店	53
総計	296	総計	325	総計	321	総計	295	総計	304

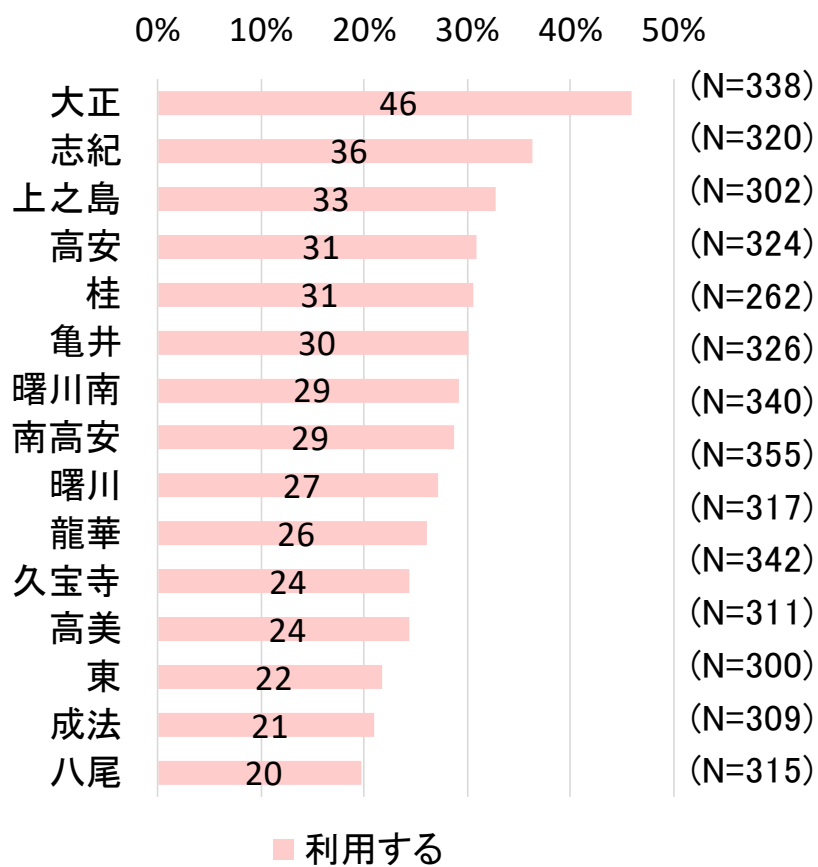
出典：移動に関する実態調査結果（令和元（2019）年度実施）

※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%以上のものを薄緑色で表記した。

図 利用の多い買物施設

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。



出典：移動に関する実態調査結果（令和元(2019)年度実施）

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

出典：移動に関する実態調査結果（令和元(2019)年度実施）

※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%以上のものを薄緑色で表記した。

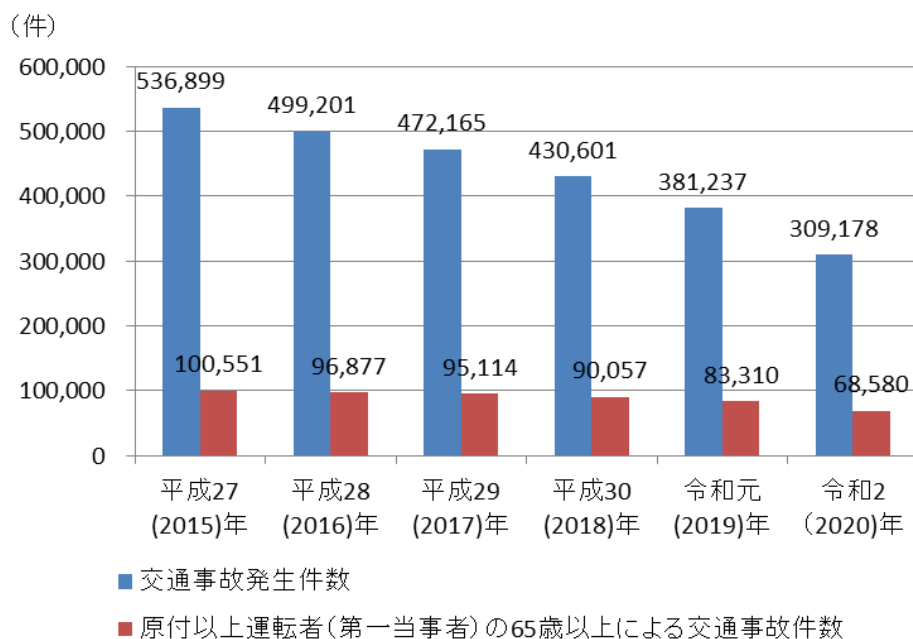
図 中学校区別希望の行先（鉄道駅）

2.4 社会情勢

2.4.1 高齢者による交通事故の状況

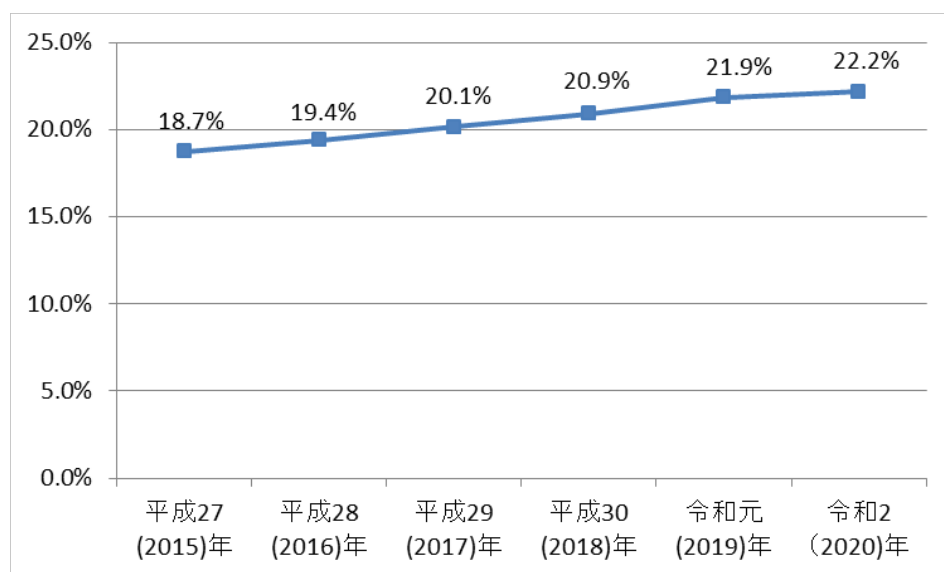
(1) 全国

- 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。



出典：警察庁交通企画課

図 年間交通事故発生件数及び高齢者交通事故発生件数

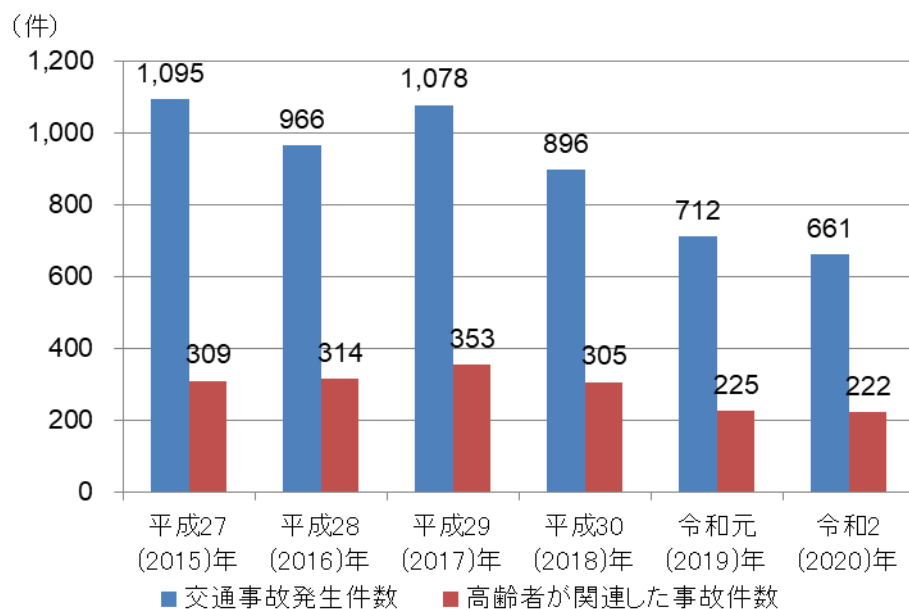


出典：警察庁交通企画課

図 事故全体に占める高齢運転者の事故割合

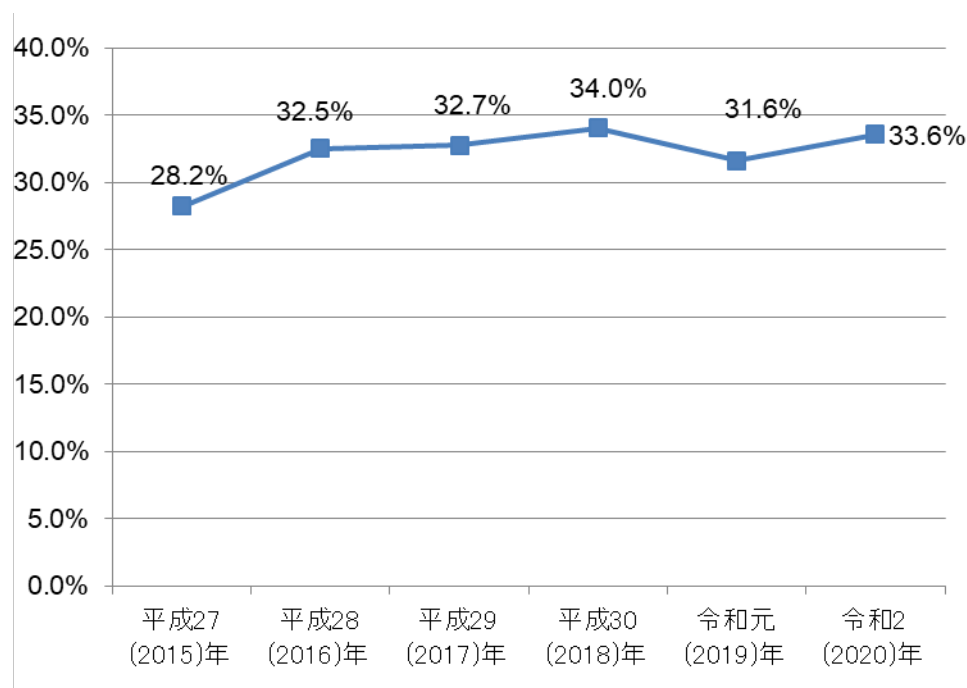
(2) 八尾市

- 本市も全国と同様に、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。



出典：八尾市統計書 2020年版 及び 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

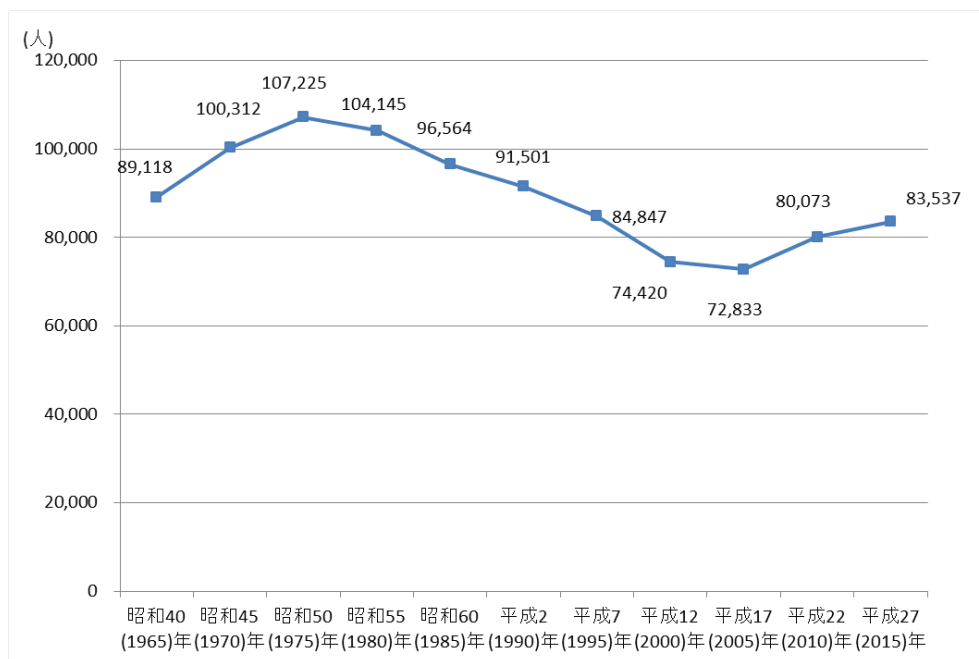


出典：八尾市統計書 2020年版 及び 八尾市ホームページ

図 事故全体に占める高齢者が関連する事故割合

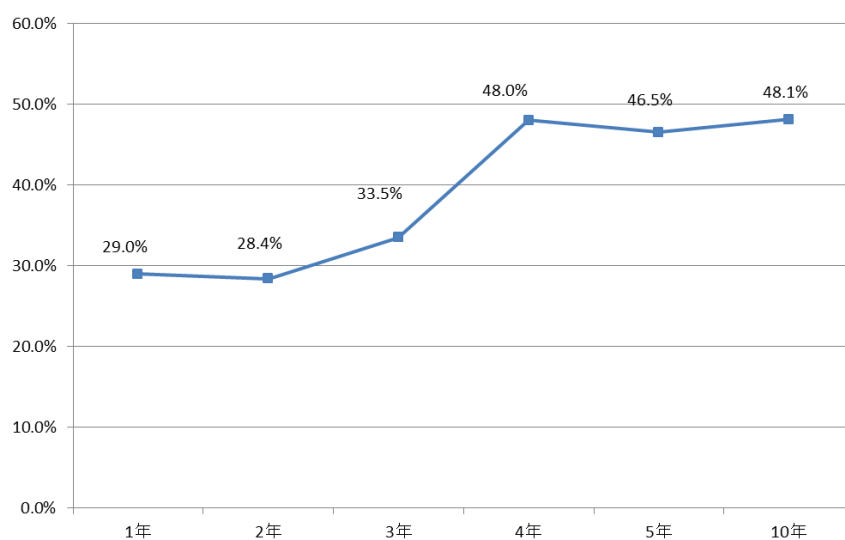
2.4.2 路線バスの運転者不足の深刻化

- 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 7 割近く（67.9%）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。



出典：2017 年版 日本のバス事業

図 乗合バス運転者数の推移



出典：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

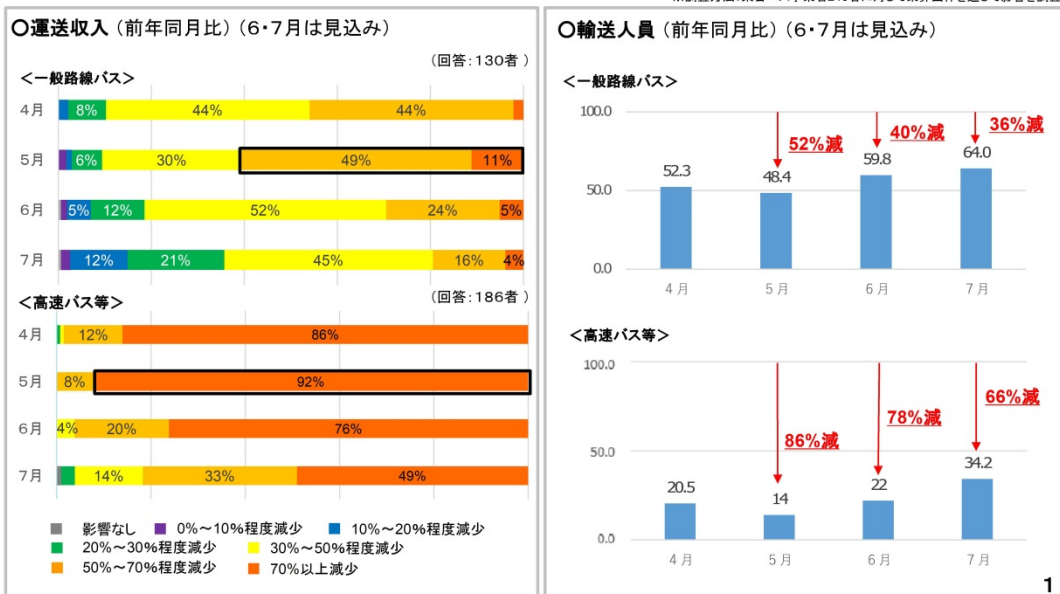
- 令和2年4月には、新型コロナウイルス感染症の広がりを受けて、全国の都道府県に緊急事態宣言の対象が拡大されました。これにより移動は大きく制限され、公共交通にも大きな影響が生じました。
- 国土交通省が公表した資料では、一般路線バスの令和2(2020)年5月の輸送収入について、前年同月比50%以上減少する事業者は6割に達し、輸送人員も約5割の減少となっています。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、人々の暮らしや移動のあり方が見直される契機となっています。

1. 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（乗合バス）

国土交通省

○一般路線バスにおける5月の運送収入については、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。6月以降も約4割の減少が見込まれる。
○高速バス等における5月の運送収入については、70%以上減少する事業者は約9割に及び、輸送人員も約9割の大幅な減少となるなど極めて厳しい状況。

※調査方法：乗合バス事業者240者に対して業界団体を通して影響を調査。



出典：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

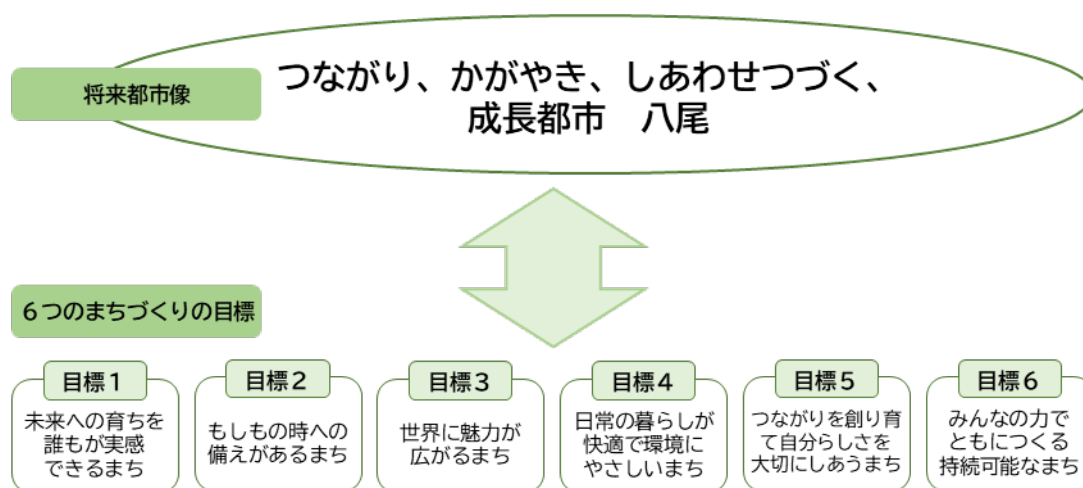
市民と行政がともにまちづくりを進める本市の指針として、令和10（2028）年を目標年度とする総合計画「八尾新時代しあわせ成長プラン」が策定されました。

（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本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から、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。



出典：八尾市第6次総合計画

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 ともに作る持 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 やおプロモーションの推進			○	○		○
	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 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り組みについて、(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」、「課題」、「基本方針」

めざす暮らしの姿	現状	課題	基本方針
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。	[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。	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。
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。	[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. 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。
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。	[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、各々の年齢層に応じた交通安全教育を実施しています。	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件数の割合の増加や、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

平成 23 (2011) 年の全面改定から 10 年が経過し、3.1 で示した総合計画の策定や大阪府東部大阪都市計画区域マスタープラン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、都市計画マスタープランを改定しました。

(1) 全体構想

都市計画マスタープランにおける「めざす都市の姿」を定めています。これを実現するために次ページに示しているように、2 つの都市構造の方向性と 4 つの基本方針を示した上で、分野別に 6 つの都市課題や整備方針を示します。

基本方針のうち、「便利で快適な交通ネットワークが充実した都市づくり」のなかで、「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」をめざすことが掲げられています。

(2) 地域公共交通に関連する視点

(1) で示したとおり、6 つの分野別整備方針として、交通ネットワークの充実を掲げています。このなかで、交通ネットワークの視点について、下記の具体的な整備方針を示しています。

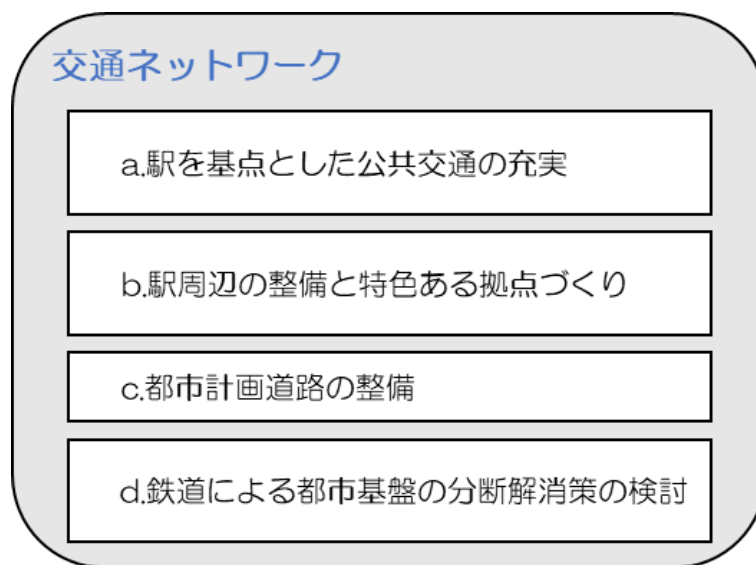


図 通ネットワークの視点に関する整備方針



図 尾市都市計画マスタープランにおける全体構想

基本方針②. 便利で快適な交通ネットワークが充実した都市づくり

【将来ビジョン】

- ・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。
- ・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。

3.3 八尾市立地適正化計画

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、本市版の『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（平成30）年に策定しています。

（1）立地適正化の方向性

本市においては、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、本市の魅力を高めていくことをめざすこととし、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として下図のとおり定めています。このなかで、近鉄八尾駅、JR 八尾駅、近鉄河内山本駅、JR 久宝寺駅、Osaka Metro 八尾南駅駅周辺を「都市拠点」と位置づけ、各拠点の特色を活かした都市魅力を創出し、にぎわいづくりを進めます。

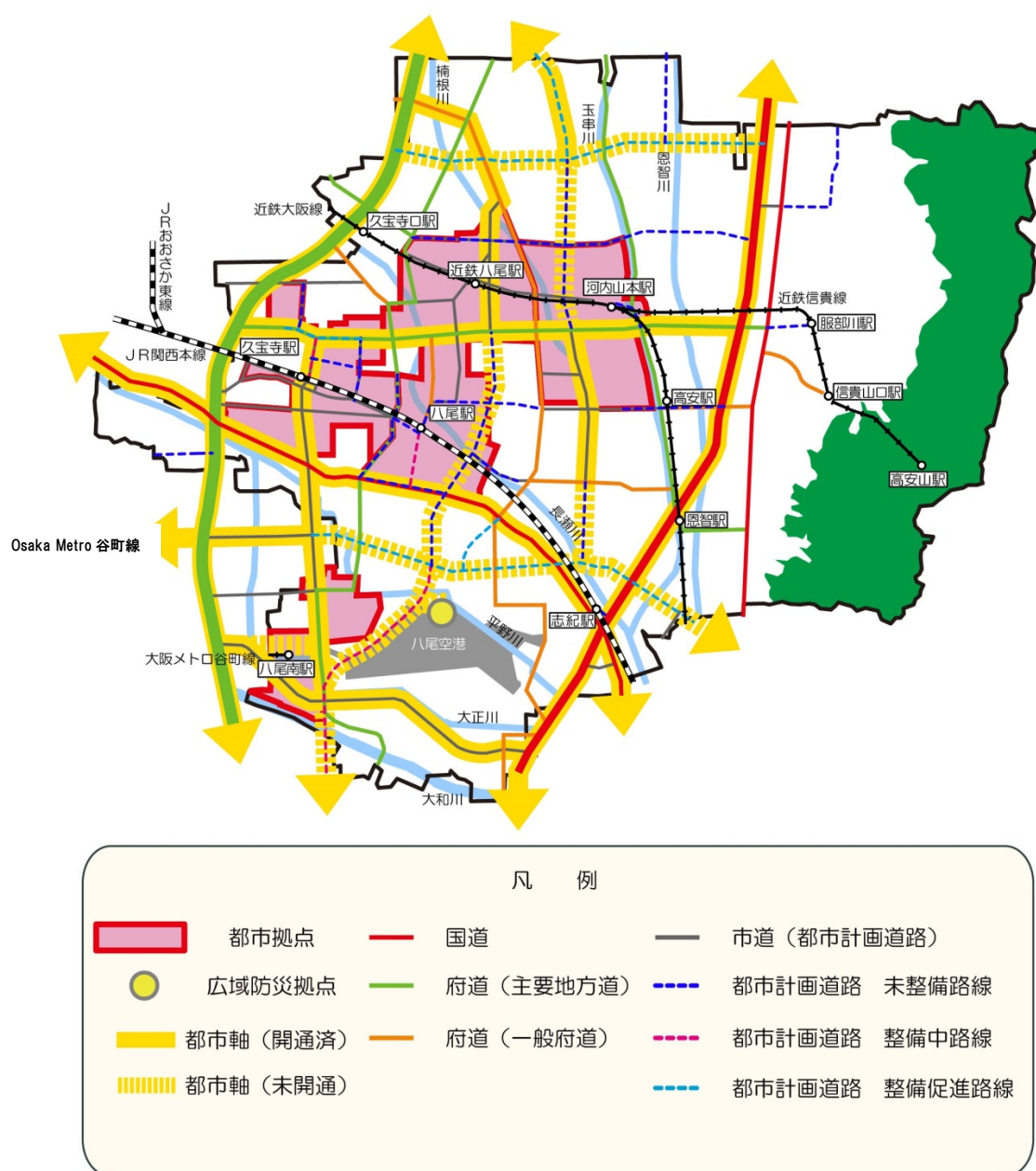


図 『コンパクト+都市核をつなぐネットワーク』のイメージ

4. 八尾市の地域公共交通を取り巻く課題

課題 1. 交通不便地の解消

本市では、近畿日本鉄道と西日本旅客鉄道、Osaka Metro による鉄道軸のほか、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ます。しかし、本市の一部では、鉄道駅やバス停からの距離が遠く、地域公共交通の利便性が低い交通不便地が存在しています。その結果、地域公共交通（鉄道やバス路線）がカバーしている人口エリアは約 79.8%となっています。

一方、本市では、令和 10(2028)年に高齢化率は約 29%まで上昇すると見込まれています。交通不便地が含まれる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します。これらの地域を中心に、さらに少子高齢化が進むとともに、運転免許証を返納し、地域公共交通手段を必要とする市民の割合は高まることが予測されます。

したがって、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』が課題となります。

課題 2. 移動困難者となりうる市民の移動手段の確保

本市では、生活に必要な多くの施設は市全域に分布していますが、勾配の大きい住宅地や、交通不便地が市内に存在しており、高齢者や障がい者、妊婦など、移動困難者にとっては、外出が困難になることが危惧されます。

また、本市では、少子高齢化とともに、単身の高齢者世帯が増加の一途をたどっています。単身の高齢者世帯は、家族などに送迎を頼む環境が限られていることから、同様に外出が困難になることが危惧されます。

総合計画においても、施策 No. 13「快適な交通ネットワークの充実」の中で、『めざすくらしの姿』として「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。」としているとおり、少子高齢化など社会情勢が変化する中で、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』が課題となります。

課題 3. 交通資源の維持

本市では、近畿日本鉄道と西日本旅客鉄道、Osaka Metro による鉄道軸のほか、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ます。鉄道軸においては、各駅とも概ね 1 時間当たり 4 本以上が発着し、近鉄八尾駅や JR 久宝寺駅をはじめ、乗車人員が 1 日当たり 1 万人以上の駅が複数存在しています。バスネットワークにおいても、9 つのバス路線、76 ヶ所の停留所が存在しており、その中で、近鉄八尾駅前、山本駅前停留所では年間 30 万人以上に利用されています。このように、鉄道軸、バスネットワークはともに、多くの市民の生活に不可欠な移動手段として、地域を支えています。また、タクシーについても、複数の事業者において、鉄道やバスでは補いきれない市内の移動を支えています。

しかしながら、鉄道軸では、利用者の減少がみられる鉄道駅が存在しています。また、バスネ

ットワークでは、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おり、本市内においても、近年、バス事業の路線縮小が進んでいます。

したがって、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』が課題となります。

課題4. 公共交通の円滑な提供環境の確保

本市では、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ます。しかしながら、国道や幹線軸を中心に市内各所で混雑度の高い道路が存在することで、一部のバス路線の定時性や速達性の低下が懸念されます。また、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しています。都市拠点においては、駅前広場の整備は比較的進んでいますが、近鉄八尾駅においては、整備から40年程度が経過し、施設の老朽化や、社会情勢の変化への対応とともに、交通結節点機能のさらなる充実が必要です。

したがって、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』が課題となります。

課題5. 公共交通を必要とする機運醸成

本市が令和元(2019)年度に実施した「移動に関する実態調査」では、65歳以上の約4割が自動車を自分で運転していると回答していますが、一方で、交通事故全体に占める高齢者が運転していた割合は増加しているなど、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識の見直しが必要な局面を迎えています。

しかしながら、通院や買物を目的とする移動手段として、自動車が約2割を占めており、地域公共交通(鉄道・バスの合計)の約1～2割を上回っています。また、本市全体で路線バスを「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。このような背景のもと、課題3でも示したとおり、利用者減少や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しています。

したがって、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』が課題となります。

課題6. 時代のニーズに合った地域公共交通の提供

これまで地域公共交通は、通勤・通学需要への対応などを中心とした大規模・中規模の輸送を担ってきました。今後もこれらの役割は変わりませんが、少子高齢化に伴う小規模の輸送に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大などにより、人々の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』が課題となります。

（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

- ・市域の約9割が標高10m程度の平坦地となっている。
- ・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、令和10(2028)年度の推計人口は25.4万人となっている。
- ・令和10(2028)年度に高齢化率は約28.5%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、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。
- ・市内各所で幅員4m以下の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、近鉄信貴線・西信貴鋼索線以外の駅では、1時間4本以上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、しあわせつづく、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。
- ・公共交通の維持継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

図 八尾市の取り巻く地域公共交通の特徴と課題

5. 計画でめざす基本方針・目標

5.1 基本理念

総合計画で示された将来都市像「つながり、かがやき、しあわせつづく、成長都市 八尾」を軸として、都市計画マスタープランで示された将来ビジョン「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」や立地適正化計画で示された方向性「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」を実現していくためには、住む場所や年齢などに関係なく、誰もが安心して、快適に移動できる地域公共交通サービスをめざすことが重要となっていきます。

本市内においては、鉄道・バス・タクシーによる豊かな交通資源に基づく地域公共交通サービスが提供されています。しかしながら、これら交通サービスの経営環境は厳しくなっています。そのため、これからは、民間事業者の努力だけでサービスを維持していくのではなく、行政に加え、地域住民が一体となって、地域公共交通ネットワークの維持と形成に努める必要があります。

以上をふまえ、「基本理念」を以下のとおり定めます。

【本計画における基本理念】

**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**

5.2 基本方針

本市の将来都市像や地域公共交通を取り巻く課題をふまえ、実施する事業を定めるうえでの基本方針を以下の3点とし、計画の具体化を図ります。

【基本方針】

- ＜基本方針Ⅰ＞ 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
- ＜基本方針Ⅱ＞ 地域公共交通に関する認知度向上と利用促進の徹底
- ＜基本方針Ⅲ＞ 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

まちづくりと連携し、本市内に有する豊かな交通資源（鉄道・バス・タクシー）が円滑に提供される環境の確保に努めながら、事業者や市民とともにサービスの維持を図っていくこととします（基本方針Ⅱ、Ⅲの視点）。

また、これらの既存の地域公共交通を補完する新たな交通手段やシステムの導入を検討し、交通不便地の解消や高齢者、障がい者、妊婦などの移動手段の確保に努め、既存の地域公共交通と有機的につながることで、質の高い地域公共交通ネットワークの実現を図ります（基本方針Ⅰの視点）。

なお、これらの取り組みにあたっては、ともに地域公共交通ネットワークを形成する隣接市とも十分に連携して検討していくこととします。

表 本計画の基本方針と課題に対する考え方

	基本方針		
	I	II	III
地域公共交通の課題	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
いかに、交通不便地を解消するか	○		○
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	○		○
いかに、交通資源を維持していくか		○	○
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	○		
いかに、公共交通を必要とする機運を高めていくか		○	○
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**

（基本理念）

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）

**I 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**

**II 地域公共交通に関する
認知度向上と利用促進の徹底**

**III 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**

図 本計画の基本理念と基本方針の考え方

5.3 目標

先に示した基本方針に基づく「評価指標ならびに目標値」を次のように設定します。

5

計画でめざす基本方針・目標

表 評価指標ならびに目標値

基本理念	基本方針との関係性	評価指標		現状	目標値	検証時期	考え方
形成	基本方針Ⅰ	交通不便地の数 (鉄道駅から800m、停留所から300m以遠)(ヶ所)		7	0 (令和6年度時点)	毎年 (実績値)	住む地域にかかわらず、地域公共交通が利用しうる環境を確保する。
維持	基本方針Ⅰ・Ⅱ	鉄道駅の数(駅)		12	12	毎年 (実績値)	既存の地域公共交通の経営環境が厳しさを増す中で、既存のサービスを維持する。
		路線バス停留所の数(停留所)		76	76	毎年 (実績値)	
		地域公共交通の利用者数 (人/日)	近畿日本鉄道 市内8駅の合計	令和2年度の乗車数	現状以上	毎年 (実績値)	生産年齢人口の減少、新型コロナウイルスによる公共交通利用者の減少が予測される中で、各公共交通の利用者数を維持する。
			西日本旅客鉄道 市内3駅の合計	令和2年度の乗車数	現状以上	毎年 (実績値)	
			Osaka Metro 市内1駅の合計	令和2年度の乗車数	現状以上	毎年 (実績値)	
			近鉄バス 市内59停留所の合計	令和2年度の乗車数	現状以上	毎年 (実績値)	
			大阪バス 2路線の合計	令和2年度の乗車数	現状以上	毎年 (実績値)	
	基本方針Ⅲ	地域公共交通会議の回数 (回/年)		3	4	毎年 (実績値)	四半期にそれぞれ一回とする。(書面開催等柔軟な開催を含む)
		地域公共交通の情報発信等で連携した地域(小学校区まちづくり協議会など)の数(回)		-	28	毎年 (実績値)	利用促進を行うことで、公共交通を維持する。

6. 重点施策

基本方針に基づき、4つの視点から12の重点施策を示します。なお、本計画においては、総合計画や都市計画マスタープランと整合を図りながら、SDGs（持続可能な開発目標）を意識して取り組んでいきます。

表 本計画の基本理念と基本方針の考え方

	重点施策	対応する基本方針		
		I	II	III
		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
Ⅰ まちづくりと連携した地域公共交通サービスの改善				
1	都市計画道路・区画道路の整備	○		
2	新たなバス路線の開設	○		○
3	隣接市との連携による公共交通ネットワークの形成	○		○
Ⅱ 既存の地域公共交通サービスの活用や相互連携の強化				
1	乗継利便性の向上を図る電子看板（デジタルサイネージ）の拡充	○	○	
2	移動手段の垣根にとらわれない移動を可能とする MaaS の取り組み	○	○	
3	駅前広場の交通結節点としての整備・機能更新	○	○	
4	新たな公共交通の取り組みを全市域で推進	○	○	

	重点施策	対応する基本方針		
		I	II	III
		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
Ⅲ 多様な媒体を使った情報発信				
1	広報紙やホームページなどを使った地域公共交通に関する情報発信		○	○
2	公共交通を認知・利用する機会の創出		○	○
Ⅳ 多様な方法での移動環境の確保				
1	実施事業の継続及び周知（重度障がい者へのタクシー利用券交付、福祉有償運送等）		○	○
2	運転免許証自主返納の促進		○	○
3	社会参加の推進をめざした移動困難者の移動支援		○	○

コラム 市民の役割

本市において、人口は平成 30（2018）年時点で約 26.7 万人となっていますが、令和 10（2028）年には約 25.4 万人にまで減少すると予測されています（6 ページ参照）。

人口減少が進む中で、地域公共交通を取り巻く経営環境はますます厳しくなっており、地域生活を守る地域公共交通手段を維持・発展させるためには、一人ひとりが地域公共交通に関心を持ち、行動を見直すとともに、本市が実施する市民の移動手段を守る、創る取り組みに積極的に参加・協力することが必要になります。

市民の皆様におかれましては、地域公共交通を積極的に利用するとともに、「地域が公共交通の担い手となる」という意識の下、引き続きご協力をお願いいたします。

コラム 【SDGs（持続可能な開発目標）について】

近年、グローバル化の進展、増加する大雨などによる自然災害、感染症による生活様式の変化、集中する都市基盤施設の更新、低未利用地の利活用など、社会情勢の大きな変化に伴う、様々な困難に直面しています。

SDGsとは、Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略称で、「誰一人取り残さない（leave no one behind）」持続可能でよりよい社会の実現をめざす世界共通の目標です。令和12（2030）年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。

169のターゲットのうち、本計画においては、9.1「全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。」、11.2「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」の2つのゴールに寄与するものです。

本市では、SDGsの理念を念頭に、「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」に向け、取り組んでいきます。



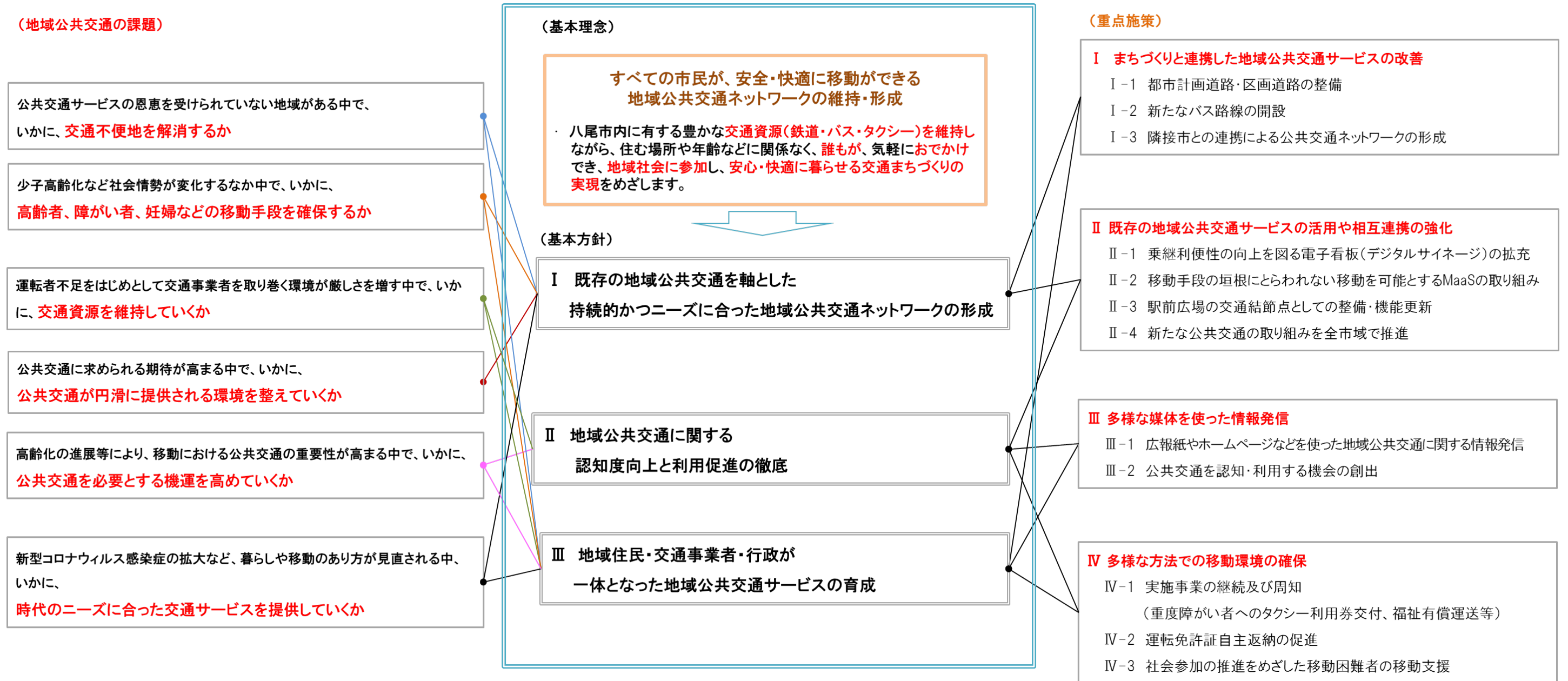


図 地域公共交通の課題と基本方針と重点施策の関係図

I まちづくりと連携した地域公共交通サービスの改善

I-1 都市計画道路・区画道路の整備

○ 取り組み内容

- ✧ 交通渋滞を緩和し、安全・快適に移動できる地域公共交通ネットワークの維持・形成を図るため、久宝寺線 JR 八尾駅前線など、計画的・効果的に都市計画道路の整備を進めます。特に、大阪柏原線や八尾富田林線などの広域的な都市計画道路については、国や大阪府、沿線市等と連携しながら整備を促進します。
- ✧ 地区計画制度等を活用し、街路区内道路の整備を進めます。

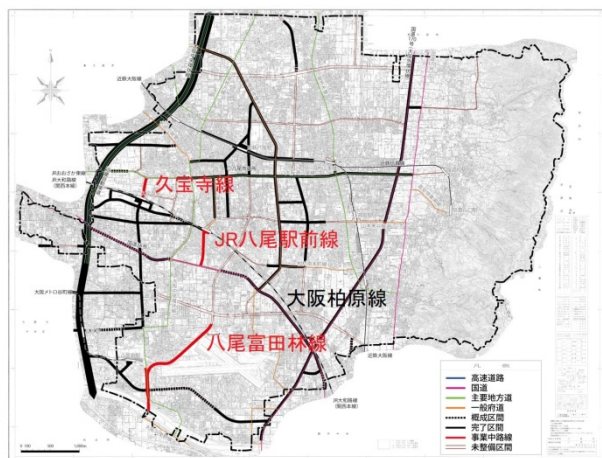


図 都市計画道路の区間

○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ✧ 地域公共交通の利便性向上
 - 地域公共交通の利用者数の維持・確保
 - 鉄道駅の数・路線バス停留所数の維持・確保
- ✧ 新たな交通手段の柔軟な路線設定
 - 地域公共交通サービスの人口カバー率の向上
 - ／ 新たな交通手段の利用者数の確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他（隣接市）
実施	実施	－	－	－	－	連携

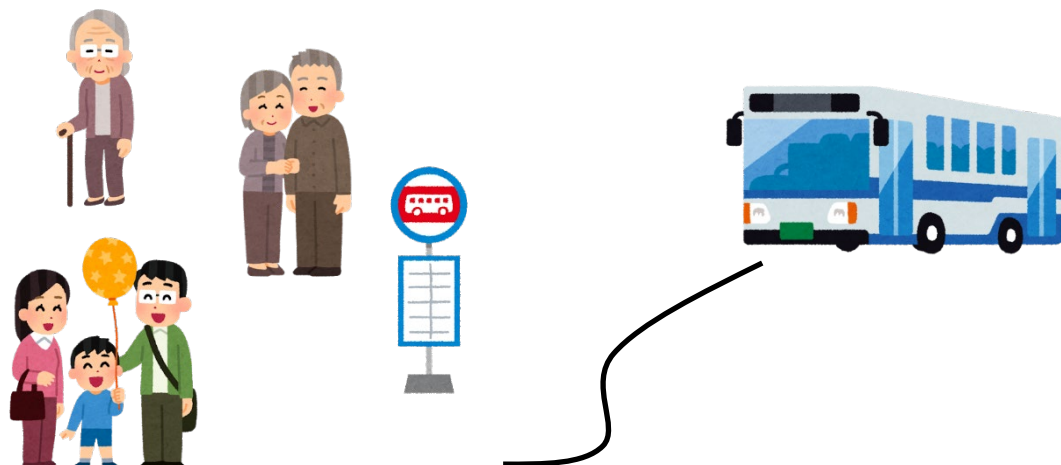
○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
久宝寺線・ JR 八尾駅前線・ 八尾富田林線 整備事業 実施	→	→	→	→	→	→	→

I-2 新たなバス路線の開設

○ 取り組み内容

- ◇ 今後のまちづくりや、地域の需要に応じた新たなバス路線の開設について、引き続き調査・検討を行います。
- ◇ 新たなバス路線の開設について、市は交通不便地の解消に向けた方針等を事業者と共有しながら、事業者が実施する導入可能性の調査や具体的な路線の検討を支援します。



○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ◇ 地域公共交通の利便性向上
 - 地域公共交通の利用者数の維持・確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他
支援	-	-	実施	-	-	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
協議・適宜実施	→	→	→	→	→	→	→

I-3 隣接市との連携による公共交通ネットワークの形成

○ 取り組み内容

- ◇ 「誰もが使いやすい地域公共交通」を実現するためには、隣接市とも連携した広域的な地域公共交通ネットワークの構築を検討します。
- ◇ 地域公共交通会議における隣接市のオブザーバーとしての参画要請や、隣接市との連携を目的とした検討部会の設置を進めます。

【地域公共交通会議で招聘を想定する隣接市】

- ✓ 藤井寺市、柏原市

【個別検討部会で想定するメンバー】

- ✓ 交通事業者、八尾市、隣接市

【個別検討部会で想定する協議イメージ】

- ✓ 利用状況や今後の課題の共有
- ✓ 事業者への支援のあり方
- ✓ 利用促進に向けた情報発信等、連携が望ましい方策検討
- ✓ バス路線の見直しに関する情報共有

○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ◇ 地域公共交通の利便性向上
→ 地域公共交通の利用者数の維持・確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他（隣接市）
実施	-	-	連携	-	-	連携

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
協議・適宜実施	→	→	→	→	→	→	→

Ⅱ 既存の地域公共交通サービスの活用や相互連携の強化

Ⅱ-1 乗継利便性の向上を図る電子看板（デジタルサイネージ）の拡充

○ 取り組み内容

- ✧ 鉄道駅やバス乗継拠点において、利用者のスムーズな乗り換えを可能とするために、乗車場所の案内を行う電子看板（デジタルサイネージ）の拡充を図ります。
- ✧ 電子看板（デジタルサイネージ）の活用にあたっては、乗換利便性に加え、地域のイベント案内、災害・緊急時の情報等、様々な情報発信を可能とするよう、行政と交通事業者で協議をしていきます。



参考 近鉄八尾駅構内の電子看板

○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ✧ 地域公共交通の利便性向上
 - 地域公共交通の利用者数の維持・確保
 - 鉄道・路線バス停留所数の維持・確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他
支援	支援	連携	実施・連携	-	-	-

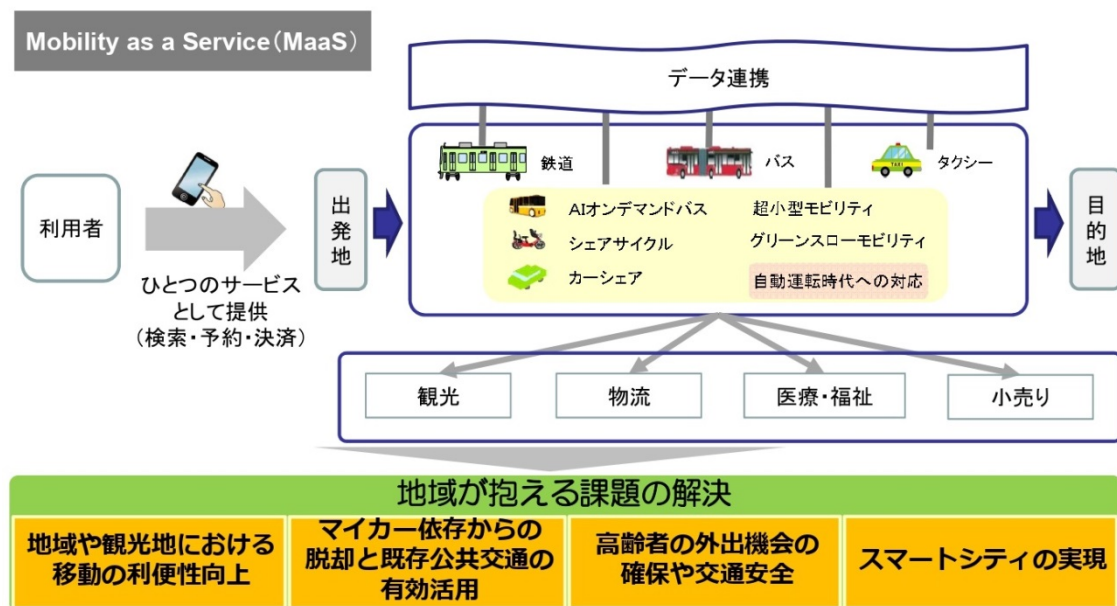
○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
協議・適宜実施	→	→	→	→	→	→	→

Ⅱ-2 移動手段の垣根にとらわれない移動を可能とする MaaS の取り組み

○ 取り組み内容

- ✧ 鉄道やバス、タクシーなど、本市に有する豊かな交通資源が有機的に連携し、シームレスな利用環境が整うよう、MaaS などの導入検討を進めます。
- ✧ MaaS への取り組みとして、令和 2（2020）年に西日本旅客鉄道からリリースされたアプリ「WESTER」や、令和 3（2021）年に Osaka Metro からリリースされたアプリ「Osaka MaaS 社会実験版」のような、公共交通に関する情報提供や、状況に応じたスムーズな移動を可能とする経路検索等のサービス導入に向けた取り組みを進めます。



出典：国土交通省ホームページ

図 MaaS 概念図

○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ✧ 地域公共交通の利便性向上
 - 地域公共交通の利用者数の維持・確保
 - 鉄道・路線バス停留所数の維持・確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他
支援	支援	連携	連携	連携	-	連携

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
検討・適宜実施	→	→	→	→	→	→	→

Ⅱ-3 駅前広場の交通結節点としての整備・機能更新

○ 取り組み内容

- ✧ 近鉄八尾駅周辺は、本市の中心的な都市拠点ですが、整備から40年程度が経過し、施設の老朽化や、社会情勢の変化への対応とともに、交通結節点機能のさらなる充実が必要です。駅前広場や駅周辺の再整備の検討を進めるとともに、土地の高度利用化や集約化等、都市計画手法等の活用により、本市の中心としてふさわしいにぎわいの創出を図ります。
- ✧ 近鉄河内山本駅では、地域の課題である踏切歩道部の拡幅を進めるとともに、玉串川上部を活用した景観軸にふさわしいにぎわいの創出や、駅前広場の整備を行う事で交通結節点機能等の充実による安全性、利便性の向上を図るとともに、景観軸にふさわしい整備の取り組みを進めます。
- ✧ JR八尾駅、JR久宝寺駅の駅北側では、駅周辺の安全性・利便性、にぎわいの向上を図るために、駅前広場の整備と合わせて都市計画手法等の活用を進めます。
- ✧ 八尾南駅では、駅北側の国有地である八尾空港西側跡地が未利用な土地として広がっています。都市計画手法を活用することで、都市基盤の整備や土地利用を誘導し、計画的に駅直結の魅力的な都市づくりを進め、国や大阪市など関係機関と連携を図ります。
- ✧ 交通結節点機能の充実のため、市営自転車駐車場及び他の公的自転車駐車場において実施しているレンタサイクル事業について、市民への周知に努めるとともに、リサイクル自転車の提供を行う等その活動を支援していきます。また、民間事業者等によるシェアサイクルの導入を検討します。



参考 JR八尾駅駅前広場



参考 近鉄八尾駅駅前広場

○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ✧ 地域公共交通の利便性向上
→ 地域公共交通の利用者数の維持・確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他
実施	連携	連携	連携	連携	-	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
近鉄河内山本駅 周辺整備事業 実施	→	→	→	→	→	→	→

Ⅱ-4 新たな公共交通の取り組みを全市域で推進

○ 取り組み内容

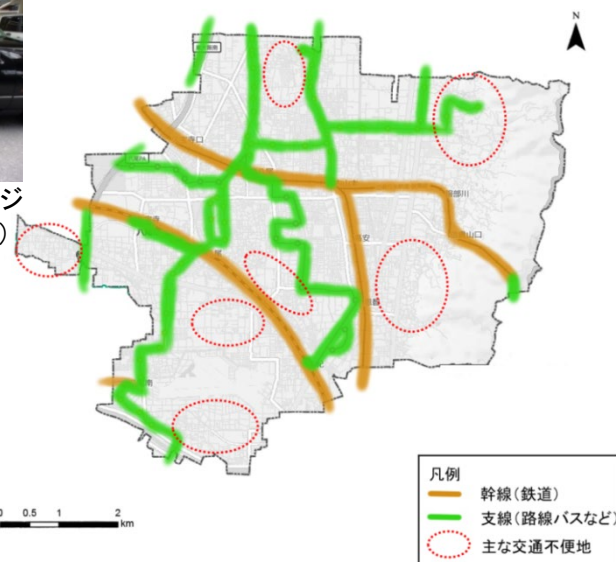
- ✧ 既存公共交通を補完するため、地域と連携し、地域特性に応じた新たな公共交通の取り組みを全市域で推進します。特に交通不便地においては、新たな公共交通の取り組みを進めることで、交通不便地の解消に努めます。また交通ネットワークの形成においては、乗継ポイントの設定とともに、乗継利便性を考慮したダイヤ設定を検討します。
- ✧ コミュニティバスをはじめ、令和3(2021)年2月に竹沢地域において実証運行を開始した乗合タクシーや、他都市で取り組みが進んでいる新たな移動手段などを参考に、地域のニーズに即した交通手段の検討を進めます。
- ✧ 各交通不便地においては、新たな公共交通の取り組みを進めるため、現状以上の財源確保に努めます。



乗合タクシーのイメージ
(八尾市「たこち号」)



コミュニティバスの
イメージ
(吹田市「すいすいバス」)



グリーンスローモビリティ
のイメージ
(河内長野市「クルクル」)

図 新たな交通手段の導入を図る交通不便地の概要 (写真はイメージ)

写真出典：河内長野市ホームページ、吹田市ホームページ、八尾市ホームページ

○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ✧ 新たな交通手段による交通不便地の解消
 - 地域公共交通サービスの人口カバー率の向上/ 新たな交通手段の利用者数の確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他
実施	支援	-	連携	連携	協働	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
実証運行	→	→	→				
	本格運行	→	→	→	→	→	→

Ⅲ 多様な媒体を使った情報発信

Ⅲ-1 広報紙やホームページなどを使った地域公共交通に関する情報発信

○ 取り組み内容

- ✧ 市民に地域公共交通の運行情報や使いやすさを周知するため、地域公共交通マップの作成及び配布をはじめとした、地域公共交通に関する情報発信を積極的行います。
- ✧ 広報紙や SNS、ホームページなどの媒体だけでなく、福祉施設、校区まちづくり協議会等と連携し、地域住民のニーズやライフスタイルに応じた個別のコミュニケーション、直接対話型の情報発信を進めます。
- ✧ その際、本市にかかわる情報のみを発信するのではなく、他市のイベント告知も含め、おでかけや公共交通の利用促進につながる情報発信も行っていきます。

【地域公共交通マップにおける情報発信の例】

- ✓ 地域公共交通のルート、時刻(いつ、どこに行けるの?)
- ✓ 主な施設の行き方(どのバスに乗れば、行けるの?)
- ✓ 路線バスの利用方法(どうやったら、乗れるの?)

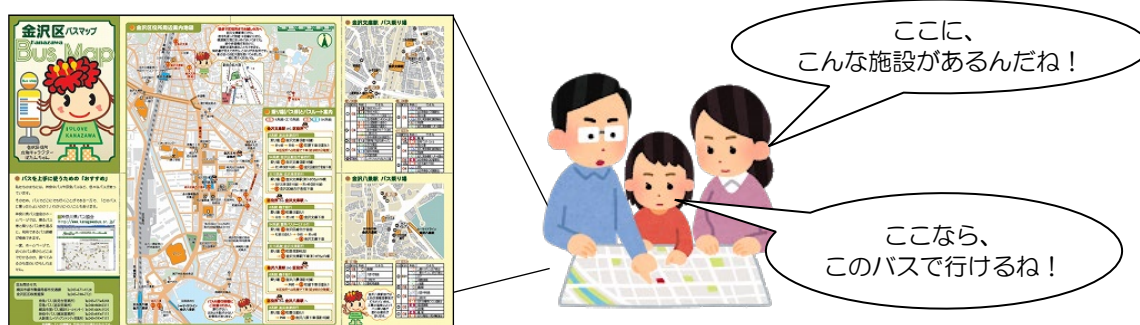


図 地域公共交通マップを使った例(左図は横浜市作成のおでかけマップ)

○ 期待される効果(達成を図る「目標」との関係性)

- ✧ 利用促進に関する情報発信の回数
→ 地域公共交通の利用者数の維持・確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他
実施・連携	－	実施・連携	実施・連携	実施・連携	連携	－

○ スケジュール(年度)

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
検討	実施	適宜見直し	→	→	→	→	→

Ⅲ-2 公共交通を認知・利用する機会の創出

○ 取り組み内容

- ✧ 利用機会が少ない市民に対し、地域公共交通を利用するきっかけづくりを行うため、情報発信と合わせて、乗車機会の創出を企画し、公共交通の啓発に取り組みます。

『地域の催し物でのブース出展』

- ✓ 地域のお祭り等で、公共交通の利用促進を図るため、ブース出展を行います。

『期間を限定したお試し乗車の検討』

- ✓ 広報紙等の周知とあわせて、利用促進の強化期間を設け、お試し乗車券の発行等の検討を行います。

『沿線住民・沿線事業所・学校・転入者に対するモビリティ・マネジメントの実施』

- ✓ 市内の小学生や高齢者を対象とした「バスの乗り方教室」などを行います。
- ✓ あわせて、沿線住民や沿線事業所、転入者に対するモビリティ・マネジメントを実施します。

○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ✧ 地域公共交通に対する認知度の向上
- 地域公共交通の利用者数の維持・確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他
実施	-	連携	連携	連携	連携	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
検討	実施	適宜 見直し	→	→	→	→	→

IV 多様な方法での移動環境の確保

IV-1 実施事業の継続及び周知（重度障がい者へのタクシー利用券交付、福祉有償運送等）

○ 取り組み内容

- ◇ 現在実施している下記の事業を継続するとともに、利用促進のための情報発信を進めます。
 なお、周知については、関連施設で配布するリーフレットの作成や、関係機関の従事者を通じた利用者への呼びかけ促進などを行います。

『おでかけ支援バス』

- ✓ 事業所の協力を得て、高齢者の方々の買物や交通機関への移動支援を目的に、各事業所が運営する送迎用バスの空席を利用します。

（現在）

- ・ 医真会八尾総合病院 / 八尾自動車教習所

『重度障がい者タクシー利用券の交付』

- ✓ 下記の重度障がい者を有する市民にタクシーの基本料金を補助する利用券を配布します。（月4枚）

（対象）

- ✓ 身体障がい者手帳1・2級（下肢・体幹・視覚・内部障がい） / 療育手帳A



出典：八尾市社会福祉協議会

図 社有償運行の事例

『福祉有償運送』

（例）八尾市社会福祉協議会

- ✓ 社会福祉協議会登録の運転ボランティアにより、本市内に住む移動が困難な障がい者の方や、要介護高齢者の方のおでかけを支援します。

○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ◇ 外出機会の創出
 → 地域公共交通の利用者数の維持・確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他 （地元事業者） （福祉協議会）
実施	-	-	-	-	-	実施・協力

○ スケジュール（年度）

2021 （R3）	2022 （R4）	2023 （R5）	2024 （R6）	2025 （R7）	2026 （R8）	2027 （R9）	2028 （R10）
実施	→	→	→	→	→	→	→

IV-2 運転免許証自主返納の促進

○ 取り組み内容

- ✧ 交通事故全体に占める高齢者運転の割合を減少させるため、自動車から公共交通への利用転換を図り、運転免許証の自主返納を促進します。

『高齢者運転免許自主返納サポート制度』（大阪府警）

- ✓ 運転免許証を自主返納、または運転免許を失効し運転経歴証明書[※]の交付を受けた大阪府在住の65歳以上の方が、サポート企業・店舗において「運転経歴証明書」または「運転経歴証明書交付済シールとマイナンバーカードの両方」を提示することにより、様々な特典を受けることが可能です。
- ✓ 本市では、特典を受けることができるサポート企業の増加に向けた働きかけを進めていくとともに、制度の啓発に努めます。

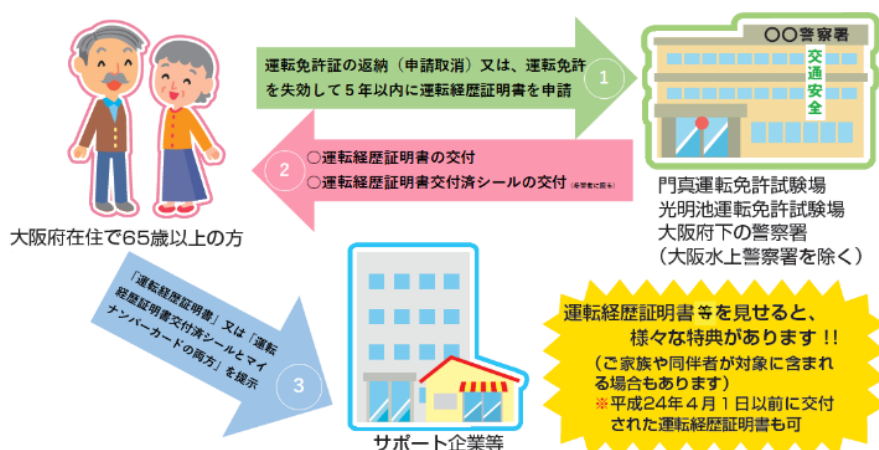


図 高齢者運転免許自主返納サポート制度の概要

○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ✧ 外出機会の創出
- 地域公共交通の利用者数の維持・確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他
連携	実施	協力	協力	協力	参画	-

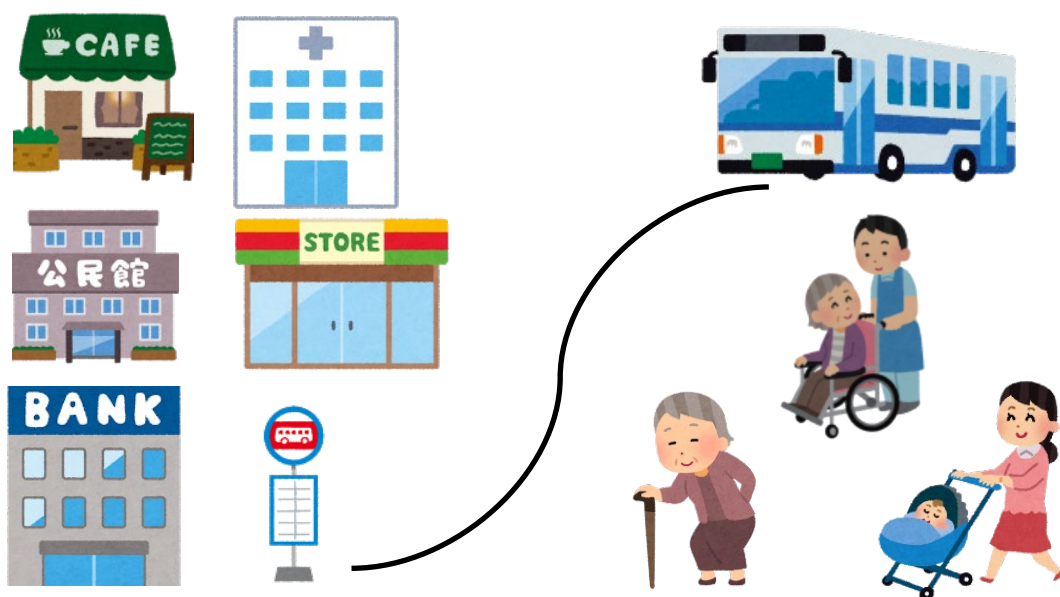
○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
実施	→	→	→	→	→	→	→

Ⅳ-3 社会参加の推進をめざした移動困難者の移動支援

○ 取り組み内容

- ✧ 移動困難者である高齢者、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が積極的に社会に参加し、健康促進などにつながる移動支援制度の構築を、関係部局と連携して検討していきます。
- ✧ 利用者の増加、公共交通の維持のため、事業者間における会議・連携の場の設定などを通じ、ICカードの活用などによる割引制度の導入など、乗継負荷の少ない料金体系の構築を検討します。



○ 期待される効果（達成を図る「目標」との関係性）

- ✧ 地域公共交通の利便性向上
→ 地域公共交通の利用者数の維持・確保

○ 実施主体

八尾市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他
実施	-	協力	協力	協力	協力	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
検討	→	→	→				
実施	→	→	→	→	→	→	→

○取り組みスケジュール

6

重点施策

	前半 R3～R6年度	後半 R7～R10年度
Ⅰ まちづくりと連携した地域公共交通サービスの改善		
1 都市計画道路・区画道路の整備	久宝寺線・JR八尾駅前線・八尾富田林線整備事業 実施	
2 新たなバス路線の開設	協議・適宜実施	
3 隣接市との連携による公共交通ネットワークの形成	協議・適宜実施	
Ⅱ 既存の地域公共交通サービスの活用や相互連携の強化		
1 乗継利便性の向上を図る電子看板（デジタルサイネージ）の拡充	協議・適宜実施	
2 移動手段の垣根にとらわれない移動を可能とする MaaS の取り組み	検討・適宜実施	
3 駅前広場の交通結節点としての整備・機能更新	近鉄河内山本駅周辺整備事業 実施	
4 新たな公共交通の取り組みを全市域で推進	実証運行	本格運行
Ⅲ 多様な媒体を使った情報発信		
1 広報紙やホームページなどを使った地域公共交通に関する情報発信	検討 実施	適宜見直し
2 公共交通を認知・利用する機会の創出	検討 実施	適宜見直し
Ⅳ 多様な方法での移動環境の確保		
1 実施事業の継続及び周知 （重度障がい者へのタクシー利用券交付、福祉有償運送等）	実施	
2 運転免許証自主返納の促進	実施	
3 社会参加の推進をめざした移動困難者の移動支援	検討	実施

7. 施策の評価方法

策定した計画（Plan）の各種事業の実施状況（Do）について、重点施策の取り組みを進め、設定した目標の達成状況とあわせて評価・検証（Check）し、必要に応じて施策等の改善・見直し（Action）を行います。

事業の実施にあたっては、行政、事業者、地域等の関係者が連携・協力し、計画の推進に努めます。また、持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・形成に向けた支援制度や新たな交通手段等の改善の検討を進めるとともに、関係機関への働きかけを行います。

評価・検証にあたっては、目標数値の定量的な評価にとどまらず、目標を達成するために行う各施策の実施状況などを踏まえて総合的に判断することとします。

改善や見直しにあたっては、評価・検証結果を踏まえつつ、特に、地域公共交通を取り巻く急激な環境の変化などに対応する必要がある場合は、速やかに「八尾市地域公共交通会議」を開催し、抜本的な見直しも踏まえ、柔軟な計画遂行を行うこととします。



図 本計画における PDCA サイクルのイメージ

なお、本市では、以下のとおり、計画の進行状況を管理・確認するとともに、計画の見直しを図ります。

表 進行管理のイメージ

- ・ 全体的な進捗管理（毎年）
- ・ 定期的な評価・検証（毎年）
- ・ 中間見直し（令和 6（2024）年度を目途）
（総合計画 前期基本計画の計画年次とあわせて）
- ・ 最終的な評価・検証（令和 10（2028）年度を目途）
（総合計画 基本構想/後期基本計画の計画年次とあわせて）

参考 資料

■用語集

あ行

用語	内容
IC カード (アイシーカード)	集積回路 (IC) を組み込んだカードのこと。交通系 IC カードには PiTaPa (ピタパ) や ICOCA (イコカ) 等があり、運賃の支払い方法として、近年、普及促進が進められている。
新たな交通手段	本市の交通不便地において、既存公共交通を補完するために、現在検討している交通手段のこと。
移動困難者	自動車等の移動手段がなく、公共交通機関に頼らざるを得ない人のこと。年少者、高齢者や障がい者、妊婦等が対象者となる。
SNS	登録された利用者同士が交流できる Web サイトの会員制サービスのこと。
オブザーバー	会議などで発言権はあるが、議決権のない人。もしくは、発言権・議決権ともにない傍聴者。

か行

用語	内容
外郭団体	国または地方公共団体の組織の外にありながら、そこから出資、補助金を受けるなどして、行政を補完するような事業や活動を行う団体のこと。
区画道路	住宅地へのアクセスを目的とし、街区を形成する道路。
交通結節点	「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」としての機能をもつ地点（駅やバスターミナル等）のこと。
交通バリアフリー 基本構想	旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化の方針を示したもの。
交通不便地	本市では、鉄道駅から 800m、バス停から 300m の範囲から外れるエリアを交通不便地と定義している。
高齢化率	65 歳以上の人口が総人口に占める割合。世界保健機構（WHO）や国連の定義によると、高齢化率が 7 % を超えた社会を「高齢化社会」、14 % を超えた社会を「高齢社会」、21 % を超えた社会を「超高齢社会」としている。

国勢調査	国内の人口や世帯の実態を明らかにするため、5年ごとに行われる総務省による統計調査のこと。
コミュニティバス	地域住民の移動手段を確保するために、自治体等が運行するバスのこと。

さ行

用語	内容
指定管理者	地方公共団体が、公の施設の管理を行わせるために期間を定めて指定する団体のこと。
シームレス	「継ぎ目のない」という意味で、利用者が、複数のサービスを違和感なく利用できる環境のこと。
集約型都市構造	中心市街地や駅周辺などの主要な交通結節点周辺等に各都市機能を集約したコンパクトな都市構造のこと。
シェアサイクル	相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供される システム。

た行

用語	内容
地域公共交通会議	学識経験者、公共交通事業者、地域住民、道路管理者、運輸支局、行政などで構成され、地域の実情やニーズに応じた適切な「地域公共交通」の形態及び運行ルート、運行回数、運賃などを関係者が一同に会して議論し、合意形成を図ることを目的とした法定会議のこと。
地区計画	地区の課題や特徴を踏まえ、住民と市町村とが連携しながら、地区のめざすべき将来像を設定し、その実現に向けたまちづくりを進めていくための、都市計画法に基づく地区独自の計画のこと。
道路交通センサス	全国の道路と道路利用の実態を捉えるために国土交通省が行う、5年ごとの調査のこと。国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査する。
都市計画道路	都市の基盤的な交通施設で、都市計画法に基づき都市計画決定を行った道路のこと。
都市計画マスタープラン	都市計画法に基づき、市町村の都市計画に関する基本的な方針を示した計画のこと。

な行

用語	内容
認定こども園	基本的には幼稚園と保育所（園）の機能や特徴をあわせもち、地域の子育て支援も行う施設のこと。

は行

用語	内容
PDCA サイクル	Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（改善）の頭文字を揃えたもので、計画・業務を継続的に改善すること。

ま行

用語	内容
MaaS（マース）	Mobility as a Service の略。ICT（情報通信技術）を活用して、マイカー以外の全ての交通手段による移動を1つのサービスとしてとらえ、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する新たな移動の概念のこと。
モビリティ・マネジメント	1人1人の移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
モータリゼーション	自家用車が普及して日常生活に深く入り込むこと。車社会化。

ら行

用語	内容
ライフステージ	人の一生における加齢にともなう変化を、いくつかの段階に区切って考える場合のそれぞれの段階のこと。
立地適正化計画	住宅（居住機能）や医療・福祉・商業等の生活に必要な施設（都市機能）のさまざまな都市機能の誘導により、都市全体を見渡したマスタープランのこと。
レンタサイクル	自転車を有料で一時的に貸し出すサービスのこと。