資料6

八尾市地域公共交通計画　概要版

令和3（2021）年　策定

1．はじめに

策定の目的

わが国では、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います。

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、令和２（2020）年６月に公布された「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」において、「地域公共交通計画」の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」を策定することとしました。

計画期間と区域

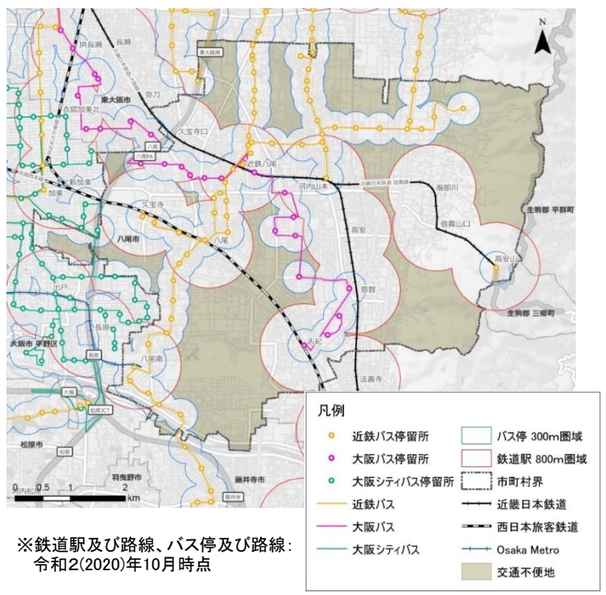
計画期間：令和３(2021）年度から令和10（2028）年度までの８年間

対象区域：市全域

2．公共交通を取り巻く現況

公共交通ネットワークの現状

- 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。
- 本市の中央部と東部山麓部等、7つの地域において、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

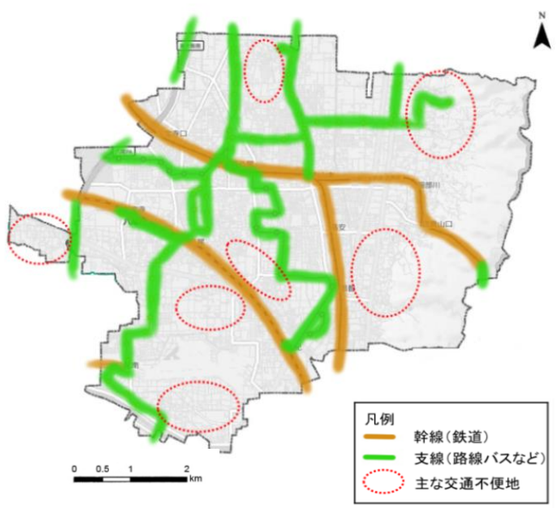


図　新たな交通手段の導入を図る交通不便地の概要

新たな移動手段に対する利用意向の増加

- 令和元（2019）年度に実施した移動に関する実態調査によれば、自動車の運転状況について、「自分で運転している」が占める割合が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割を占めており、高齢者が自分で自動車を運転する機会が多くなっています。
- 新たな交通手段に対する利用意向もみられ、特に大正や志紀等の交通不便地となっている地域で利用意向が高い傾向にあります。

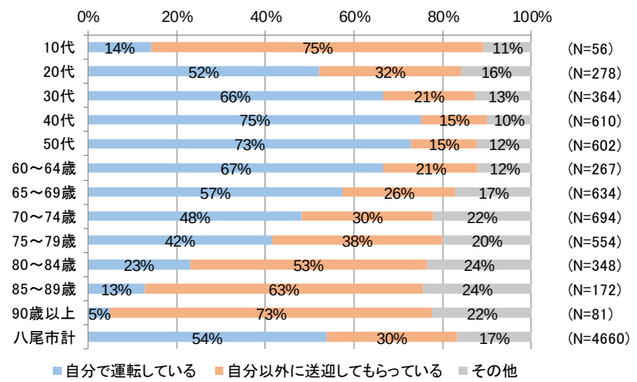


図　年齢別における自動車の運転状況

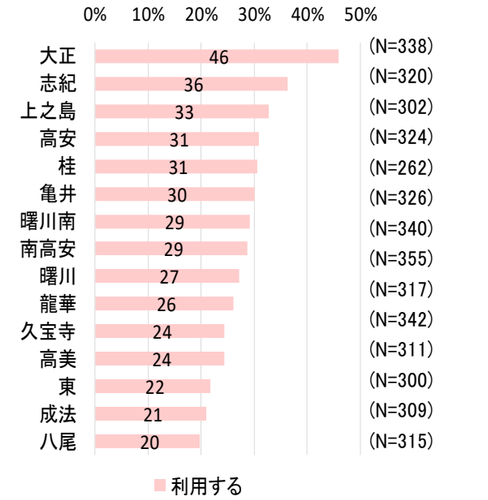


図　新たな交通手段の利用意向

出典：移動に関する実態調査結果（令和元(2019)年度実施）

3．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。
- 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。

課題②　移動困難者となりうる市民の移動手段の確保

- 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。

課題③　交通資源の維持

- 鉄道軸・バスネットワーク及びタクシーは、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。
- 鉄道、バスともに利用者が減少するなど、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。

課題④　公共交通の円滑な提供環境の確保

- 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。
- 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、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。

課題⑤　公共交通を必要とする機運醸成

- 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。
- 公共交通の利用者の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。

課題⑥　時代のニーズに合った地域公共交通の提供

- 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。

4. 基本理念・基本方針と重点施策

（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

本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

重点施策	取り組みスケジュール 前半（R3～R6年度）	取り組みスケジュール 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		
Ⅰ－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	
Ⅰ－2　新たなバス路線の開設	協議・検討	検討結果に基づき実施
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	協議・検討	検討結果に基づき実施
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	協議・検討	検討結果に基づき実施
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	協議・検討	検討結果に基づき実施
Ⅱ－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	
Ⅱ－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		
Ⅲ－1　広報誌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
Ⅲ－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		
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）	実施	
Ⅳ－2　運転免許証自主返納の促進	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	検討	実施

5. 目標と評価指標

計画の推進

- 策定した計画（Plan）を推進するため、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協力します。
- 重点施策の取り組みを進めます。（Do）
- 設定した目標の達成状況とあわせて評価・検証（Check）を行います。
- 必要に応じて施策等の改善・見直し（Action）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取り組んだ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。
- 八尾市地域公共交通会議において、毎年、計画の進行管理を行います。

図　本計画における
PDCAサイクルのイメージ

お問い合わせ先：八尾市都市整備部　都市交通課
（TEL）072-924-3856（FAX）072-924-0207

計画達成の評価と検証方法

基本理念	基本方針	評価指標		現状	目標値	検証時期
形成	Ⅰ	交通不便地の数（ヶ所）		7	0（令和6年度時点）	毎年（実績値）
維持	Ⅰ・Ⅱ	鉄道駅の数（駅）		12	12	毎年（実績値）
		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	33,381（※1）	新型コロナウイルス流行前の水準への回復をめざす（※2）	毎年（実績値）
			西日本旅客鉄道 市内3駅の合計	34,168（※1）		
			Osaka Metro 市内1駅の合計	5,241（※1）		
			近鉄バス 市内59停留所の合計	2,909（※1）		
			大阪バス 2路線の合計	122（※1）		
	Ⅲ	地域公共交通会議の回数（回/年）		3	4	毎年（実績値）
		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（地域/年）		-	28	毎年（実績値）

※1：令和2（2020）年度の1日あたり乗車数　　※2：新型コロナウイルスの状況を踏まえて見直しを行う