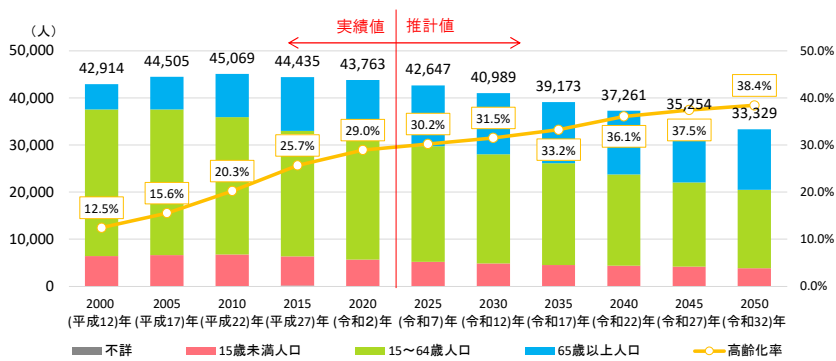


熊取町の地域公共交通の課題、目指す地域公共交通の姿と基本方針

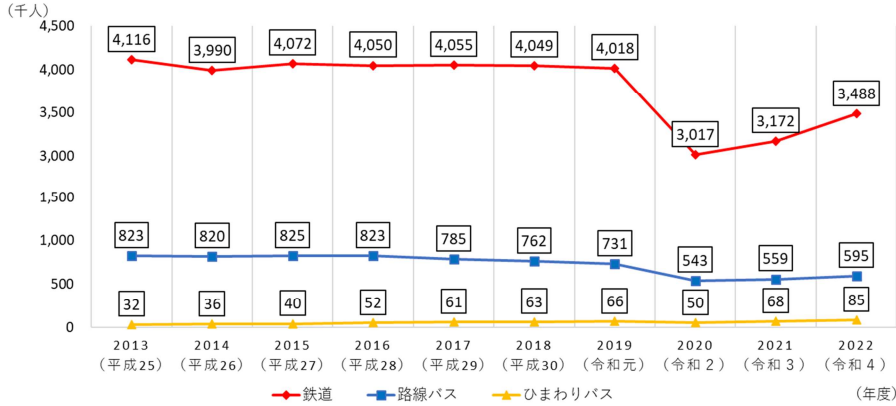
1. 熊取町の地域公共交通の課題（案）

1-1. 熊取町の地域公共交通を取り巻く環境の整理

(1) 熊取町の特性

項目	概要
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> ・町中央部から北部にかけて団地等の居住地域が形成されている。 ・医療施設、商業施設等の主な都市機能が熊取駅～熊取町役場間に集積している。 ・市街化区域内の各地区においては、日常生活に必要な医療・子育て支援施設・会議・福祉などの都市施設が立地している。 ・自然と都市が調和した「コンパクトなまち」として発展し、都市機能（施設）の立地や地域公共交通の充実による良好な生活環境が形成されている。
人口特性	<ul style="list-style-type: none"> ・2010（平成22）年以降、緩やかに人口減少が進んでおり、2020（令和2）年時点で約4.4万人となっている。 ・人口の減少傾向は継続するものと考えられ、2050年時点で約3.3万人と推計されている。また、総人口の約39%が高齢者になると推定されている。 ・熊取団地周辺や希望が丘周辺などにおいて高齢化率が高い傾向にある。  <p>資料：国勢調査（～2020（令和2）年）、国立社会保障・人口問題研究所（2025（令和7）年～）</p> <p>図 人口の推移と将来推計</p>
人の動き	<p><通勤></p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内での移動が多い他、泉佐野市や貝塚市、岸和田市、堺市、大阪市など、様々な市へ移動している。流入人口より流出人口の方が多くなっている。 <p><通学></p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内での移動が多い他、大阪市や岸和田市への流出が多くなっている一方、堺市や泉佐野市、和歌山県、兵庫県等からの流入も多くみられる。

(2) 熊取町の地域公共交通の現状

項目	概要																																												
ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道（JR 阪和線）、路線バス（4 路線）、町内循環バス（ひまわりバス）（4 コース）、タクシーが運行している。 ・鉄道、路線バス、ひまわりバスによって人口の約 93%（鉄道駅から 800m、バス停留所から 300m 以内の居住人口の割合）がカバーされている。また、タクシーが町内を網羅的に運行している。 ・一方、カバー圏域にあっても丘陵地等のため地域公共交通を利用しにくい地域も一部みられる。 																																												
利用状況	<p><鉄道></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍前までは約 400 万人前後で推移していたものの、2020（令和 2）年度のコロナ禍により利用者が減少し、2022（令和 4）年度時点で約 349 万人となっている（令和元年度比約 13%減）。 <p><路線バス></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍前から微減傾向であったが、2020（令和 2）年度のコロナ禍より利用者がさらに減少した。2021（令和 3）年度以降、徐々に回復しているものの、コロナ禍前の利用者数までの回復には至っておらず、2022（令和 4）年度時点で、約 59.5 万人となっている。（令和元年度比約 18%減） <p><ひまわりバス></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍前から増加傾向にあり、2020（令和 2）年度のコロナ禍で利用者は減少したものの、運賃無償化等の影響もあり、コロナ禍前以上に利用者が増えており、2022（令和 4）年度では約 8.5 万人となっている。（令和元年度比約 28%増） ・熊取町役場から西方面に向かう青葉台方面循環コースの利用が最も多く、全利用者の約 30%を占めている。最も利用が少ない自然公園方面循環コースでも全利用者の約 17%を占めているなど、コースによって大きな偏りは見られない。一方、各コースで利用者が年間 300 人未満（1 日当たりの利用者 1 人未満）の停留所もみられる。 ・運行には、年間約 4,000 万円以上の費用が投入されており、運賃収入以外の運行経費を町が負担している。  <table border="1" data-bbox="443 1435 1342 1839"> <caption>各公共交通の利用者数の推移 (千人)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>鉄道</th> <th>路線バス</th> <th>ひまわりバス</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013 (平成 25)</td> <td>4,116</td> <td>823</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>2014 (平成 26)</td> <td>3,990</td> <td>820</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>2015 (平成 27)</td> <td>4,072</td> <td>825</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>2016 (平成 28)</td> <td>4,050</td> <td>823</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>2017 (平成 29)</td> <td>4,055</td> <td>785</td> <td>61</td> </tr> <tr> <td>2018 (平成 30)</td> <td>4,049</td> <td>762</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>2019 (令和元)</td> <td>4,018</td> <td>731</td> <td>66</td> </tr> <tr> <td>2020 (令和 2)</td> <td>3,017</td> <td>543</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>2021 (令和 3)</td> <td>3,172</td> <td>559</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>2022 (令和 4)</td> <td>3,488</td> <td>595</td> <td>85</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">図 各公共交通の利用者数の推移</p>	年度	鉄道	路線バス	ひまわりバス	2013 (平成 25)	4,116	823	32	2014 (平成 26)	3,990	820	36	2015 (平成 27)	4,072	825	40	2016 (平成 28)	4,050	823	52	2017 (平成 29)	4,055	785	61	2018 (平成 30)	4,049	762	63	2019 (令和元)	4,018	731	66	2020 (令和 2)	3,017	543	50	2021 (令和 3)	3,172	559	68	2022 (令和 4)	3,488	595	85
年度	鉄道	路線バス	ひまわりバス																																										
2013 (平成 25)	4,116	823	32																																										
2014 (平成 26)	3,990	820	36																																										
2015 (平成 27)	4,072	825	40																																										
2016 (平成 28)	4,050	823	52																																										
2017 (平成 29)	4,055	785	61																																										
2018 (平成 30)	4,049	762	63																																										
2019 (令和元)	4,018	731	66																																										
2020 (令和 2)	3,017	543	50																																										
2021 (令和 3)	3,172	559	68																																										
2022 (令和 4)	3,488	595	85																																										

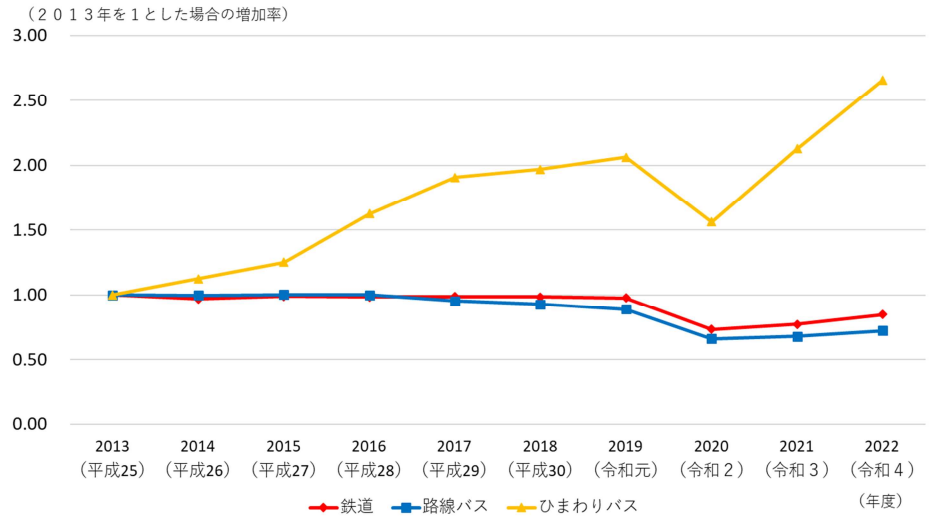


図 2013年の利用者数を1とした場合の各年利用者数の増減率の推移

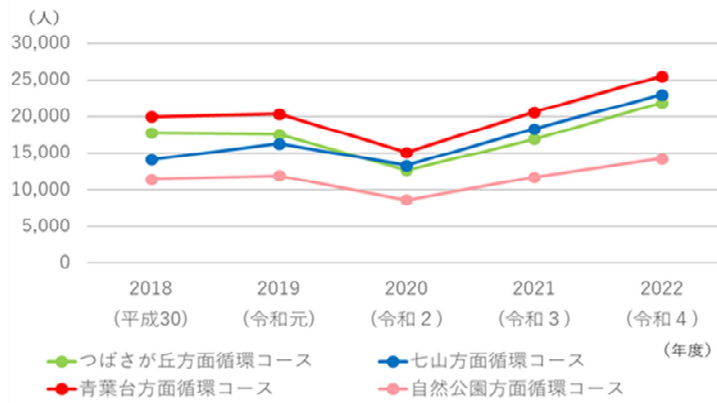


図 コース別にみたひまわりバスの利用者数の推移

(3) 上位・関連計画における地域公共交通に関する方向性

項目	概要
方向性	<p><熊取町第4次総合計画></p> <ul style="list-style-type: none">・公共交通による大阪都心へのアクセスのよさや町内での移動の便利さなど「トカイナカ」の個性を活かして、まち全体が一体感を持ったコンパクトなまちとしての魅力を高めていく。 <p><第2期「熊取町まち・ひと・しごと創生総合戦略」></p> <ul style="list-style-type: none">・買物弱者に対する移動支援など、高まる様々なニーズに対応するため、幅広い層から意見をいただいた上で、持続可能で利用しやすい地域公共交通サービスを整備する。・町の公共施設の利用促進等を図るため、ひまわりバスを運行管理する。 <p><熊取町都市計画マスタープラン></p> <ul style="list-style-type: none">・鉄道やバスなどの公共交通機関は、今後、高齢化がますます進展する中で、日常生活の移動手段として重要な役割を担うことが予想されることから、地域の実情、要望等について関係機関に働きかけるほか、低床バスの導入についても働きかける。・ひまわりバスは住民のニーズを踏まえ、公共施設等への移動利便性向上を図ると共に、公共交通機関を補完しながら持続性のある運行体制の確立に努める。 <p><熊取町立地適正化計画></p> <ul style="list-style-type: none">・すべての住民が安全・安心、快適に暮らせるように、郊外部での良好な居住環境や生活利便性を維持するとともに、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図る。・地域公共交通会議（現在は熊取町公共交通協議会）と連携した公共交通の利用促進、利便性向上及び持続可能な公共交通ネットワークの再構築を検討。 <p><熊取町スマートシティ構想 Ver1.0></p> <ul style="list-style-type: none">・高齢化の進行により、自宅から最寄りの路線バス等の停留所までの移動すら困難な高齢者が増加し、いわゆる「買物弱者」や「ラストワンマイル問題」という課題が顕在化している。本町では、民間事業者による路線バスやひまわりバスを運行し、広く住民の移動手段を確保しているところであるが、前述の課題への対応に向けてよりきめ細かな取組が必要である。

(4) 町民や交通事業者の声（住民・利用者アンケート、オンデマンド実証実験、ワークショップ等から）

項目	概要
町民の声やニーズ	<p><路線バス></p> <ul style="list-style-type: none"> ・約 37%の方が路線バスを利用したことが無い。また、1週間に1回以上利用されている方の満足度は約 34%が「満足している」「やや満足している」となっている。 ・朝夕の出勤時間帯に集中して運行してほしい等の運行時間に対する意見が見られた。 <p><ひまわりバス></p> <ul style="list-style-type: none"> ・半数以上の方がひまわりバスを利用したことが無い。一方、1週間に1回以上利用されている方の満足度は約 74%が「満足している」「やや満足している」と肯定的な意見が多い。 ・運行ルートが目的地を通らないことや運行本数が少ないことに対する意見が他意見と比べて多く見られた。 ・フリー乗降区間の拡張を求める意見が多い。 ・民間の路線バスに頼るべき／棲み分けを重視すべきという意見もみられた。 ・熊取駅への乗入れや逆回り運行については、利便性向上の観点から要望する意見がある一方で、事業にかかる経費の増加を懸念する声もある。 ・ひまわりバスを利用してみると、思った以上に使いやすく、利用者からの感謝の声が多いことから、普段利用していない方に使い方を知ってもらうことが重要だという意見がみられた。 <p><タクシー></p> <ul style="list-style-type: none"> ・約 34%の方がタクシーを利用したことが無い。また、1週間に1回以上利用されている方の満足度は 50%が「満足している」「やや満足している」となっている。 ・利用者の意見としては、行先の料金が不明なので乗りづらい、予約しても時間がかかるときがある等の意見が見られた。 <p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動の際、自家用車での移動が、どの目的の場合でも最も多い。 ・オンデマンド交通の実証実験では、利用者の満足度は 90%と高いものの、仮にデマンド交通が導入された場合、利用頻度は「月 1～3回」の回答が最も多く、利用者数は少数となる可能性が高いことが想定される。
交通事業者の声やニーズ	<p><路線バス></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高校、大学の通学や通勤は多いものの、昼間の利用が少なかったり、路線によって利用者数に偏りが生じたりなどの問題もある。 ・新型コロナウイルス感染症以前から利用者は減少しつつあった。今後も、コロナ禍前ほどの回復が見込めないことが想定される。 ・大型 2種免許の保有者数の減少や高齢化により運転手が減少している。 ・2024 年問題等により運転手の確保が困難となっている。 <p><タクシー></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両はあるものの、運転手が不足している。 ・労働時間と収入のつり合いがよくないというところで、若者のドライバーが不足し、労働者の高齢化が進んでいる。 <p><交通事業者共通></p> <ul style="list-style-type: none"> ・燃料の高騰によって運行にかかる費用が増えている。

1-2. 熊取町の地域公共交通の課題

熊取町の特性や上位・関連計画、住民・利用者アンケート、公共交通ワークショップの結果等を踏まえ、本町の地域公共交通の課題を次の通りまとめました。

課題1：各公共交通機関による持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・形成

地域公共交通の利用者は2020（令和2）年の新型コロナウイルス感染症の影響によって大きく減少したものの、徐々に回復傾向にあります。特にひまわりバスにおいては、2021（令和3）年度以降実施している熊取町版緊急生活・経済支援等による運賃無償化の影響もあり、2022（令和4）年度時点で約8.5万人と過去最大の利用者となっています。

一方で、人口減少やテレワークなどの新たな生活スタイルの普及によって、ひまわりバスを除く地域公共交通の利用者はコロナ禍前にまで回復することは見込めず、むしろ今後は、徐々に減少し続けていくことも想定され、先行きを予測することは非常に困難な状態といえます。

また、全国的にも2024（令和6）年4月からトラックやバスの運転手の労働時間が制限されることで、減便や運行時間の短縮が想定されており、地域公共交通を取り巻く状況はより厳しくなると考えられます。

本町の住民は町外への移動が非常に多く、住民が快適に町内外を移動するためには、鉄道をはじめとした町内外を移動できる地域公共交通の維持が必要不可欠です。町民の日常的な移動を支える持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・形成が求められます。

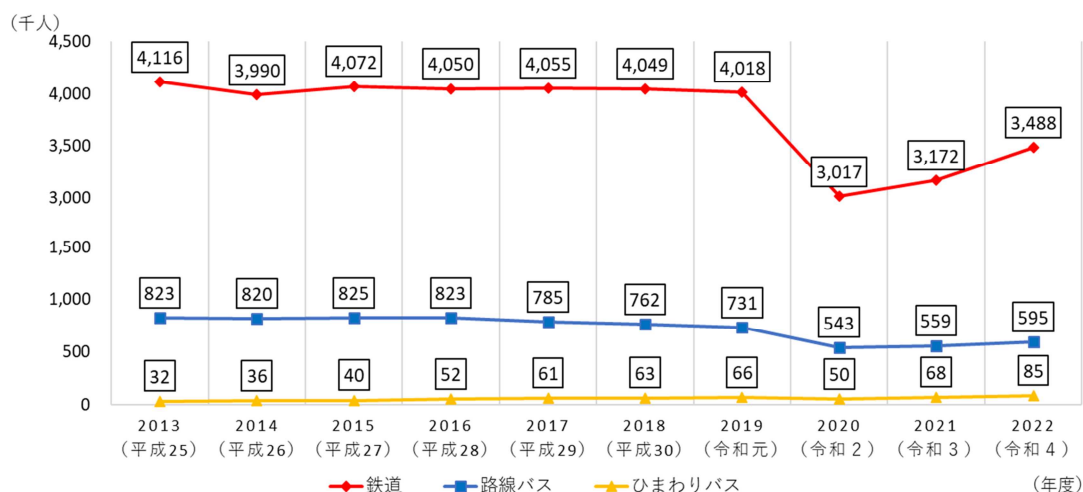


図 各公共交通の利用者数の推移

課題2：各公共交通機関の連携・適切な役割分担

地域公共交通を取り巻く状況が厳しくなる中で、本町の地域公共交通ネットワークは、路線バスとひまわりバスの運行ルート的大部分が重複しています。交通事業者間の競合は、利用者の減少に繋がり、その結果、収益の減少や路線の減便、最悪の場合、路線の廃止につながる可能性があります。運転手の確保等が困難になりつつある中で、地域公共交通ネットワークを維持するためには、各公共交通機関での棲み分けを行い、効率的に運行することが重要となります。

各公共交通機関が連携し、それぞれの役割を明確にすることで目的に応じたサービスの提供や利用促進を行うことが求められます。

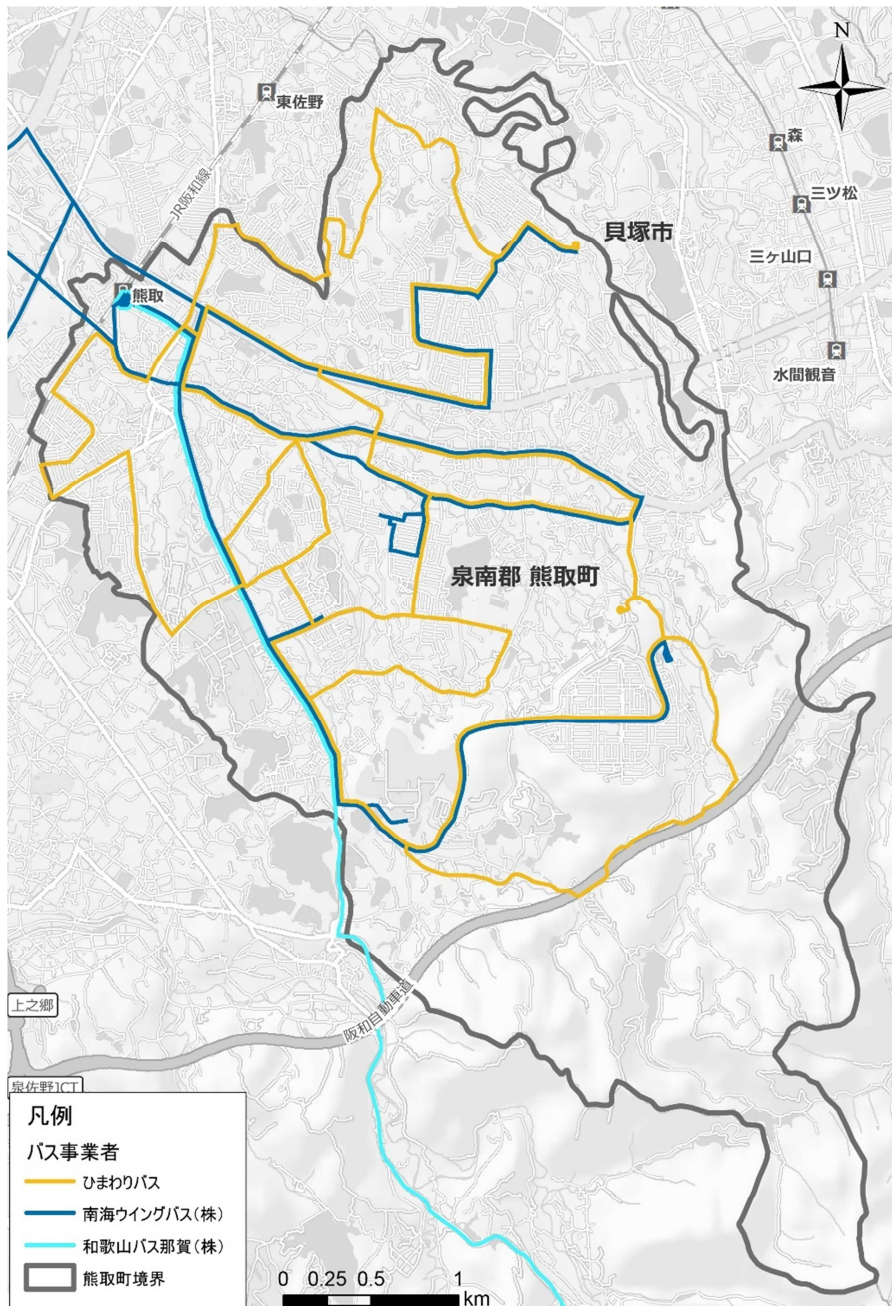


図 現在の地域公共交通ネットワーク

課題3：地域公共交通の更なる利便性の向上

熊取町第4次総合計画で謳っているように、本町は大阪都心部へのアクセスが良く、豊かな自然環境に恵まれた“トカイナカ”（都会で田舎）であり、隣接市である泉佐野市や貝塚市をはじめ、大阪市などの中心都市への移動需要も高くなっています。鉄道や路線バスなどの町外へ運行している地域公共交通へのアクセス性の向上は本町のまちづくりにおいて重要な要素の一つと言えます。

また、町全体、特に町中央部から北部にかけて高齢化が進んでおり、高齢化の進展に伴う「買物弱者」や、土地の高低差等の影響で自宅から最寄りの停留場までの移動が困難であるといった「ラストワンマイル問題」等の移動困難者が増えつつある中で、特定のニーズに対応した移動手段の確保も大きな課題の1つとなっています。

これらを踏まえたうえで、既存の地域公共交通の利便性の向上を図りつつ、新たな地域公共交通サービスの導入や福祉輸送の充実等によって既存の地域公共交通を補完するなど、より利便性の高い移動環境の構築を検討することが求められます。

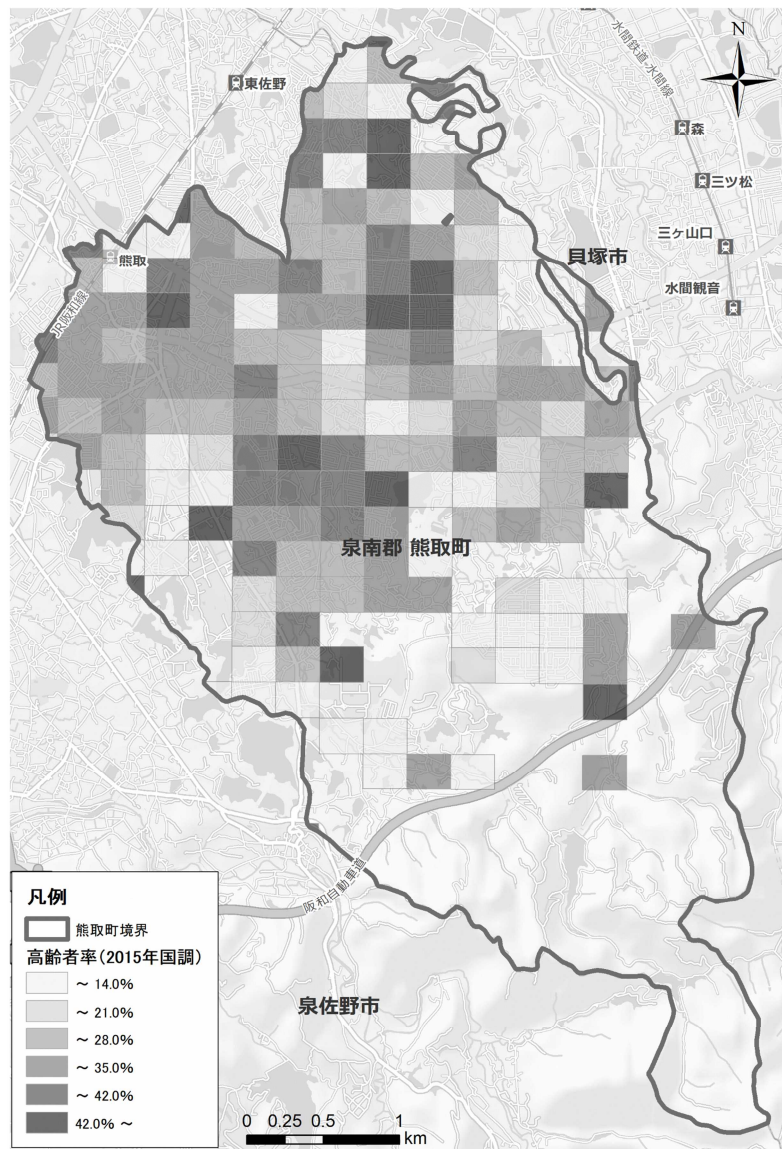


図 町民の居住状況（高齢化率）

課題4：地域公共交通を移動手段として選んでもらえるための取組の推進

住民・利用者アンケートの中で地域公共交通を利用している方は回答者のうち約半数程度であり、地域公共交通の利用度が低い状況にあり、町全体で見ると地域公共交通全体の利用者数は、新型コロナウイルス感染症が発生した2020（令和2）年から回復はしているものの、コロナ禍前の利用状況と比較すると少なくなっています。

公共交通機関ごとにみると、路線バスの利用者は減少しており、満足度においても不満という意見が多くみられる一方、ひまわりバスにおいては新型コロナウイルス感染症が発生した2020（令和2）年度を除けば利用者数は増加しているだけでなく、満足度も高いことから、これまでの取組の成果が実を結び、移動手段として根付きつつあるといえます。

それぞれの運行主体で課題は異なるものの、地域公共交通を維持していくためには、多くの住民にその有効性を認知していただくとともに、実際に利用していただくことが重要であり、地域住民に対して、移動手段として地域公共交通が選ばれるための情報発信等の取組を進めていくことが求められます。

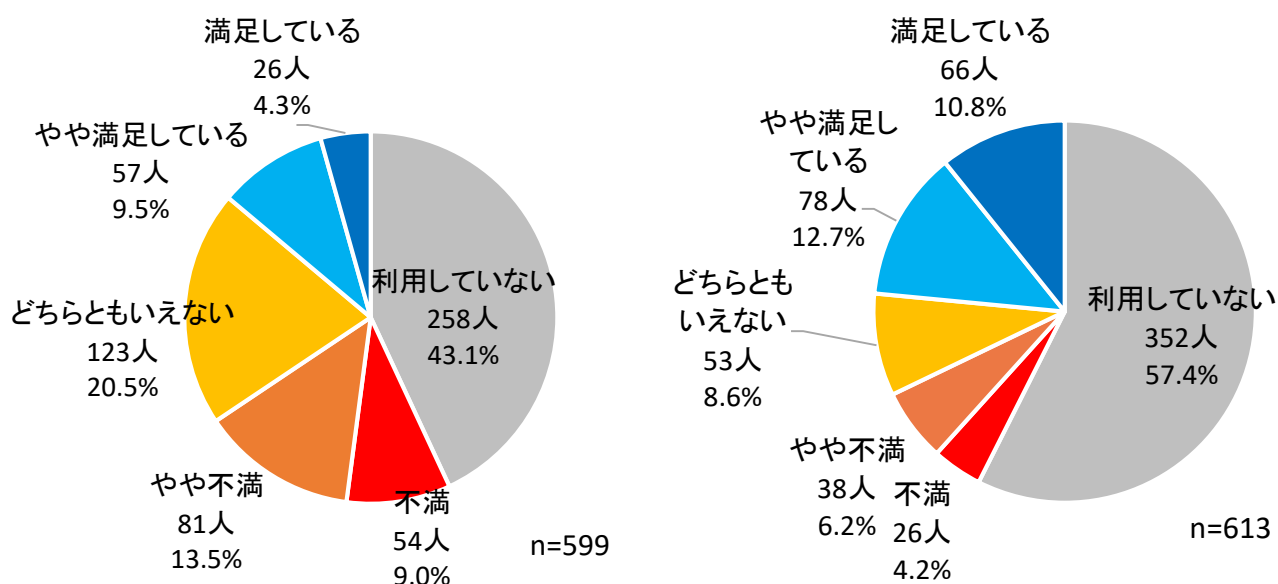


図 地域公共交通における満足度（左：路線バス、右：ひまわりバス）

2. 目指す地域公共交通の姿と基本方針（案）

2-1. 目指す地域公共交通の姿（案）

熊取町第4次総合計画では、まちの将来像を「住みたい 住んでよかった ともにつくる“やすらぎ”と“ほほえみ”のまち」と掲げています。この将来像には、子ども、若者から高齢者まですべての住民が、安心して健康で永く住み続けられるまちをめざしていくという思いが込められています。こうしたまちを目指していくうえで、地域公共交通が持つ役割は非常に大きいものとなっています。

本町では、これまでの良好な住環境を確保するための地域公共交通の整備を進めてきました。今後、すべての住民が利用しやすい地域公共交通となるよう更なる利便性の向上に努めるとともに、持続可能な公共交通ネットワークを形成していくことが重要となります。

以上をふまえ、本町が目指す地域公共交通の姿を以下とします。

【目指す地域公共交通の姿】

**だれもが安心して、快適に移動できる
持続可能な公共交通の形成**

6～9 ページで示した本町の課題を解決し、「目指す地域公共交通の姿」を実現するため、3つの基本方針を12ページのように設定します。

表 将来の各公共交通機関における役割（案）

機能	役割	主な交通手段	該当路線
幹線	ネットワークの基軸であり、熊取町と大阪市等の主要な都市圏を結び、広域的な移動を支える	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 【利用者数：3,488,000人】※	(JR西日本) <ul style="list-style-type: none"> ・JR阪和線（熊取駅）
	ネットワークの基軸であり、熊取町内の居住地域と隣接する市町を結び、通勤・通学での移動等、広域的な移動を支える	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス 【利用者数：596,000人】	(南海ウイングバス株式会社) <ul style="list-style-type: none"> ・南海熊取ニュータウン線 ・熊取山手線 ・府営熊取団地線 (和歌山バス那賀株式会社) <ul style="list-style-type: none"> ・粉河熊取線
支線	主に中心市街地と居住地域を結び、住民の移動を支える	<ul style="list-style-type: none"> ・ひまわりバス 【利用者数：84,633人】	<ul style="list-style-type: none"> ・つばさが丘方面循環コース ・七山方面循環コース ・青葉台方面循環コース ・自然公園方面循環コース
	ドアツードアなどの個別の需要に対して、細やかな対応によって住民の移動を支える	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー (大阪第一交通株式会社、新泉陽タクシー株式会社、新大阪タクシー株式会社等)	
その他	少量の移動ニーズや特定の目的に対応し、日常生活を支える	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな公共交通 (例：デマンド型乗合タクシー、自家用有償旅客運送等) ・福祉交通（福祉有償運送、行こうCar等） ・スクールバス、企業バス 等	

※利用者数については2022（令和4）年度実績（路線バス、ひまわりバスの利用者数についても同様）

2-2. 基本方針（案）

基本方針A 各公共交通機関の役割を果たすことによる地域公共交通ネットワークの維持【維持・役割分担】

交通事業者と連携し、路線の維持や担い手の確保に取り組めます。また、それぞれの各公共交通機関の役割を明確にし、役割に即した運行サービスの見直し、構築に取り組めます。

基本方針B 地域公共交通を利用しやすい環境の構築【利便性向上】

ひまわりバス停留所設置場所やルートの見直し、鉄道と路線バスとの接続の向上など、既存の地域公共交通の利便性向上を目指します。また、買物弱者やラストワンマイル問題に対応した新たな地域公共交通サービスについても検討を行うことで、本町のどこに住んでいても安心して地域公共交通を利用できるような環境整備に取り組めます。

基本方針C まち全体で利用できる地域公共交通の仕組みの構築【魅力向上・情報発信】

地域公共交通に関連する情報発信はもちろん、観光施設や商業施設といった他の分野との連携について積極的に検討、実行し、日々の移動手段として地域公共交通が選ばれるよう、地域公共交通の魅力向上に取り組めます。