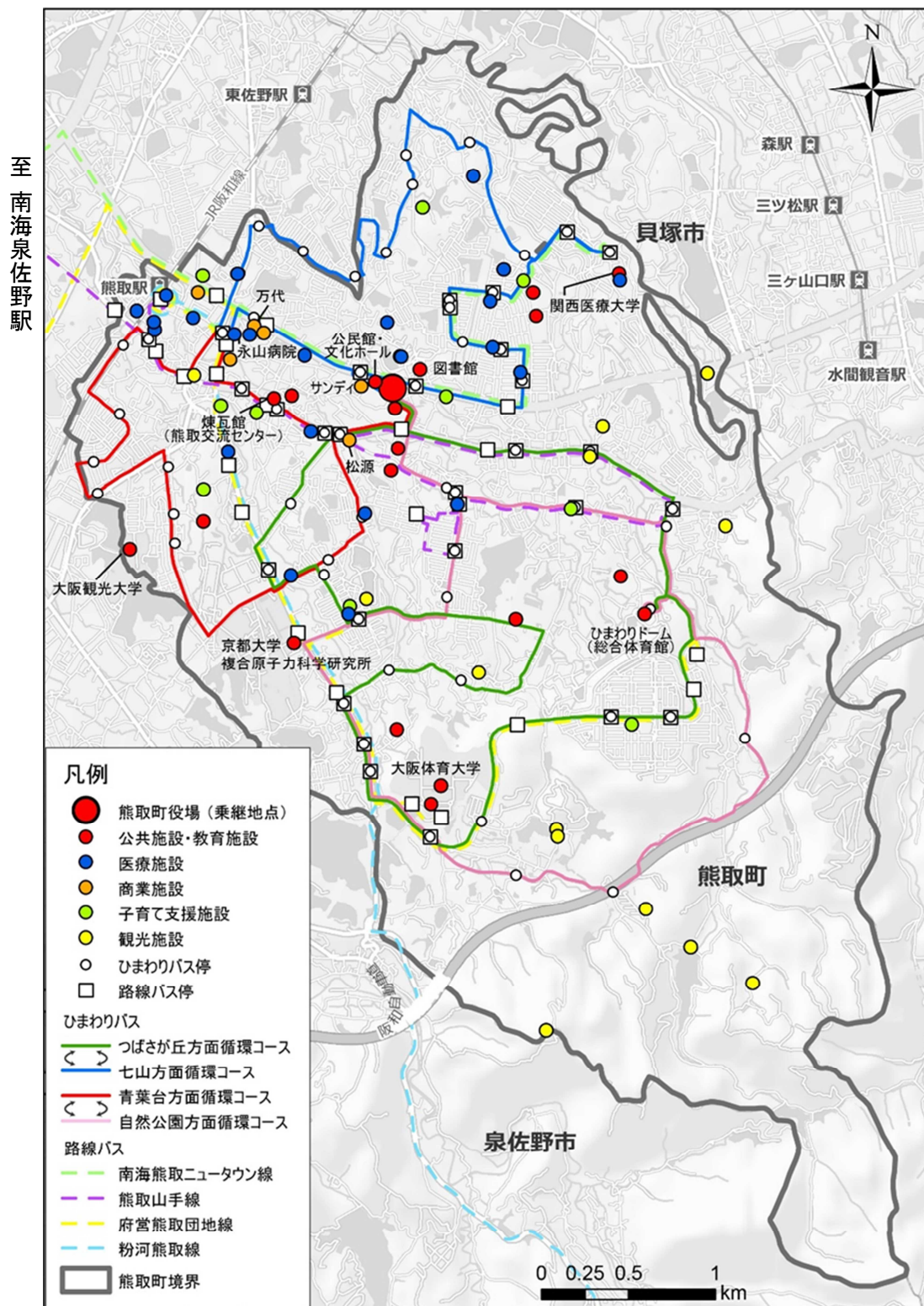


(1) 目標将来像の設定について

1. 将来ネットワークと路線の役割(案)

(1) 現在の地域公共交通ネットワーク

熊取町の現在のネットワークは以下となっています。



至 JR 粉河駅

図 現在の地域公共交通ネットワーク

(2) 将来の地域公共交通ネットワーク（案）

熊取町における将来の地域公共交通ネットワークイメージを町内の現状や上位・関連計画の内容を踏まえ、以下の様に示します。

広域的な移動を支える幹線（鉄道）、熊取町内の居住地域と鉄道駅や隣接する市町を結ぶ幹線（路線バス）を基軸とし、町内の都市機能が集中している中心市街地と居住地域を結ぶ支線（ひまわりバス）について、各路線の役割を明確にし、地域公共交通の維持に努めながら、利便性と効率性の向上を図ります。

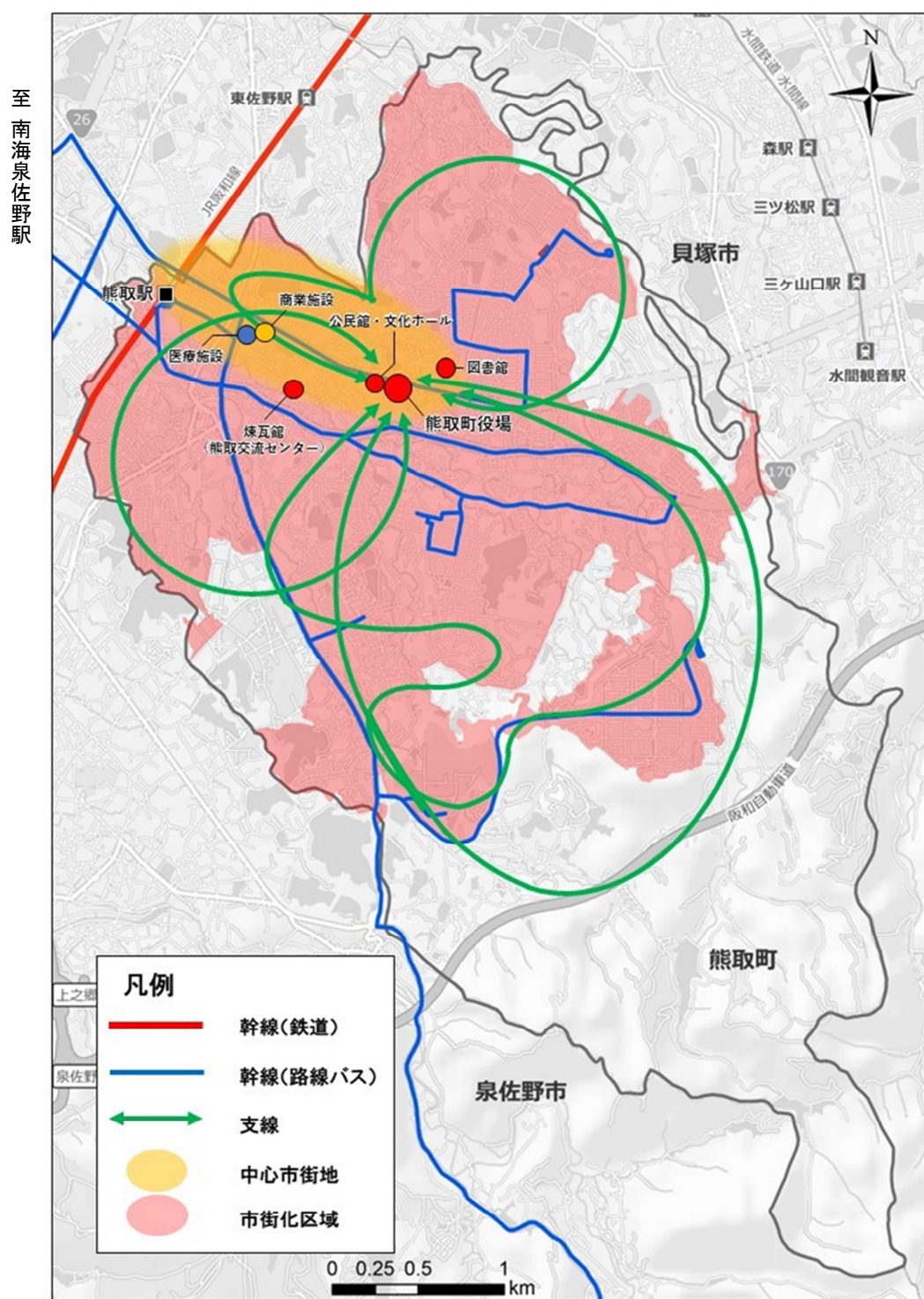


図 将来の地域公共交通ネットワークイメージ（案）

表 将来の各地域公共交通における役割（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	・ 鉄道 【乗車人員数：3,603,000 人】※	(JR 西日本) ・ 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鉄道駅や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	・ 路線バス 【利用者数：642,706 人】※	(南海ウイングバス株式会社) ・ 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) ・ 粉河熊取線
支線	主に熊取町内の公共施設や中心市街地と居住地域を結び、住民の移動を支える	・ ひまわりバス 【利用者数：96,787 人】※	・ 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	・ 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	・ 新たな地域公共交通 (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	

※乗車人員数については 2023（令和 5）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. 計画の目標（案）

熊取町公共交通計画において、計画の策定後、計画進捗状況を評価するための基準として基本方針に基づいた評価指標を設定します。

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】		
評価指標		現状値 (令和5年度)
●熊取駅の乗車人員数		3,603 千人/年
●南海ウイングバスの利用者数		594 千人/年
●和歌山バス那賀の利用者数		48 千人/年
目標の考え方	・熊取駅及び各路線バスの利用状況を示すため設定。人口減少やライフスタイルの変化の観点から現状維持を目指す。	
評価時期	・1年毎に熊取駅の乗車人員数及び各事業者の路線バス利用者数を評価。	
●ひまわりバスの利用者数		97 千人/年
目標の考え方	・ひまわりバスの利用状況を示すために設定。有償化していた令和元年度以前は1.05～1.15倍※ ¹ の水準で年間利用者数が増加していたことから、今後の運賃体系の見直しとあわせ、年間1.05倍程度の利用者数の増加を目指す。	
評価時期	・1年毎にひまわりバス利用者数を評価。	
●交通事業者と町との意見交換の実施回数		1 回/年 以上
目標の考え方	・町内を運行する地域公共交通の状況を定期的に共有し、密な情報共有、連携を示すため設定。	
評価時期	・1年毎に実施回数を評価。	
●ひまわりバスにかかる町の事業負担金 (車両更新費除く)		4,296 万円/年 (運行1kmあたり395.7円)
目標の考え方	・地域公共交通を維持する上で町が負担する費用状況を示すため設定。燃料費高騰等、運行費が増加傾向にある中、現状維持を目指す。	
評価時期	・1年毎にひまわりバスの運行事業にかかる負担金を評価。	
●ひまわりバスの収支率		6.7 % ※ ²
目標の考え方	・今後の運賃体系の見直しと合わせて、地域公共交通を維持するために設定。 ・コロナ禍以前よりも利用者数が増加していることを踏まえ、無償化以前の収支率以上の水準を目指す。	
評価時期	・1年毎にひまわりバスの収入額と運行事業にかかる負担金を収集し評価。	

※1：土日祝の運行を開始した平成28年度は除く

※2：運賃無償化前3カ年（H30. R元. R2年度）の平均値

地域公共交通を利用しやすい環境の構築【利便性向上】			
評価指標		現状値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
●地域公共交通の人口カバー率		93 %	93 % 以上
目標の 考え方	・ 町内を運行する地域公共交通ネットワークの維持状況を示すため設定。現状維持もしくは向上を目指す。		
評価 時期	・ 計画最終年度の地域公共交通の人口カバー率と計画策定時の人口カバー率を比較して評価。		
●路線バス利用者の路線バスに対する満足度※ ¹		34.4 % ※ ²	35 %
●ひまわりバス利用者のひまわりバスに対する満足度※ ¹		74.0 % ※ ²	75 %
目標の 考え方	・ 各公共交通機関のサービスの充実度を示すために設定。利便性の改善による向上を目指す。		
評価 時期	・ 計画最終年度に利用者アンケートを実施し評価。		

※ 1 : 令和 3 年度に実施した「熊取町公共交通に関するアンケート調査」参照

※ 2 : 各公共交通機関を週 1 回以上利用している人の割合

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】			
評価指標		現状値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
●路線バスの利用頻度※ ¹		22.0 % ※ ²	25 %
●ひまわりバスの利用頻度※ ¹		26.0 % ※ ²	30 %
●タクシーの利用頻度※ ¹		9.5 % ※ ²	10 %
目標の 考え方	・ 住民の地域公共交通の利用頻度を示すために設定。利用頻度の向上を目指す。		
評価 時期	・ 計画最終年度に町民アンケートを実施し評価。		
●町、交通事業者が実施する地域公共交通に関する情報発信の実施回数		－	1 回/年 以上
●地域公共交通の利用促進に向けた取組みの実施回数		－	2 回/年 以上
目標の 考え方	・ 住民に対する広報誌等による情報発信、地域公共交通に関する情報発信の実施頻度を示すため設定。定期的な実施を目指す。		
評価 時期	・ 1 年毎に地域公共交通の情報発信に関する取り組みの実施回数を評価。		

※ 1 : 令和 3 年度に実施した「熊取町公共交通に関するアンケート調査」参照

※ 2 : 各公共交通機関を月 1 回以上利用している方の割合