

# 熊取町地域公共交通計画 (素案)

令和7年〇月

# 目次

1.	はじめに	1
1. 1	計画策定の背景・目的（案）	1
1. 2	計画の位置付け（案）	1
1. 3	計画の概要	1
2.	熊取町の地域公共交通を取り巻く現況	2
2. 1	人口動向	2
2. 2	土地利用	8
2. 3	本町内の主要施設	10
2. 4	交通現況	11
2. 5	町の財政状況	35
2. 6	住民の公共交通に対する声	36
3.	熊取町の地域公共交通の課題	57
3. 1	熊取町の地域公共交通を取り巻く環境	57
3. 2	熊取町の地域公共交通の課題	63
4.	熊取町の目指す地域公共交通の姿と基本方針（案）	67
4. 1	熊取町の目指す地域公共交通の姿（案）	67
4. 2	基本方針（案）	67
5.	目標将来像の設定について	68
5. 1	将来ネットワークと路線の役割（案）	68
5. 2	計画の目標（案）	71
6.	基本方針及び目標の達成に向けた施策や事業（案）	73
7.	計画の進捗管理	86

# 1. はじめに

## 1.1 計画策定の背景・目的(案)

熊取町では、これまで自然と都市が調和したコンパクトな町域に市街地を形成し、都市機能や住環境の整備を進めるなどのまちづくりを進めてきました。その結果、充実した地域公共交通など、より良好な住環境が確保されたまちとして発展してきました。

一方で路線バスの利用者減少やバス事業者の経営悪化、運転手の高齢化・担い手不足をはじめ、ひまわりバス事業の費用増加による町の財政負担の増加、人口減少など、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。

そのため、コンパクトなまちの更なる発展のためには、住民生活を取り巻く環境の変化を鑑みて、住民の生活に必要な移動を考慮した地域公共交通のあり方について、今一度見直すことが重要となります。

地域公共交通のあり方を再検討し、住民や本町に関わる人々にとって利用しやすい、持続可能な地域公共交通体系を構築するため、熊取町の地域公共交通のマスタープランとなる「(仮称)熊取町公共交通計画」を策定することとします。

## 1.2 計画の位置付け(案)

本計画は、本町の最上位計画である「熊取町第4次総合計画」に即するとともに、「熊取町都市計画マスタープラン」、「熊取町立地適正化計画」をはじめとした本町の各種計画との整合を図ります。

また本計画は、地域公共交通の活性化と再生を一体的かつ効率的に推進していくために定められた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)」の中で定められている法定計画として位置付けます。

## 1.3 計画の概要

### (1) 計画の区域

本計画の対象区域は、熊取町内全域とします。

### (2) 計画の期間

本計画の対象期間は、2025(令和7)年度から2029(令和11)年度までの5年間とします。

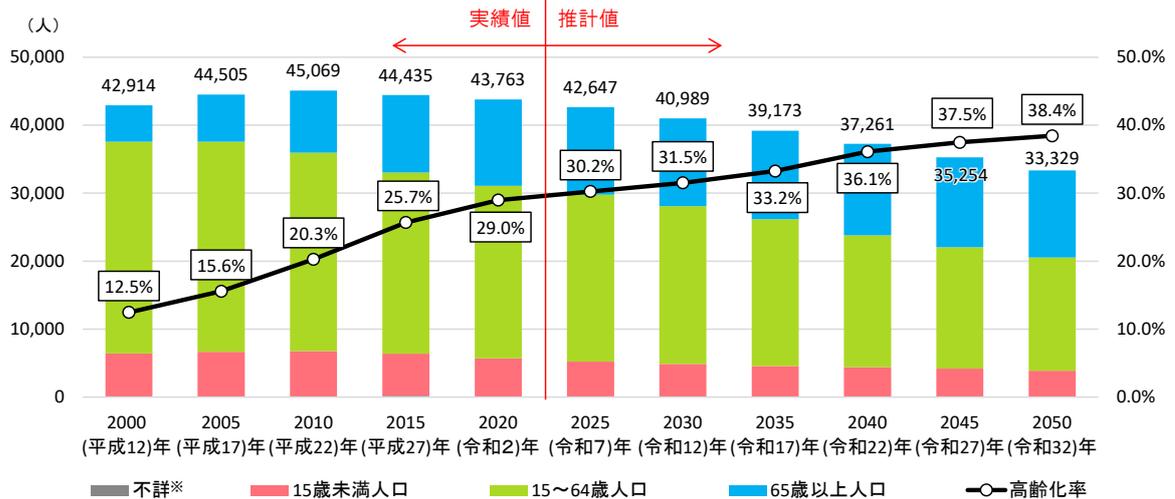
## 2. 熊取町の地域公共交通を取り巻く現況

### 2.1 人口動向

#### (1) 人口推移

本町の人口は、2010(平成22)年以降、緩やかな減少傾向にあり、2020(令和2)年では約4.4万人となっています。今後、2050(令和32)年には3.3万人程度まで減少する見通しとなっています。

また、高齢化率は年々上昇傾向にあり、2050(令和32)年には高齢化率が約38%まで上昇することが推計されています。

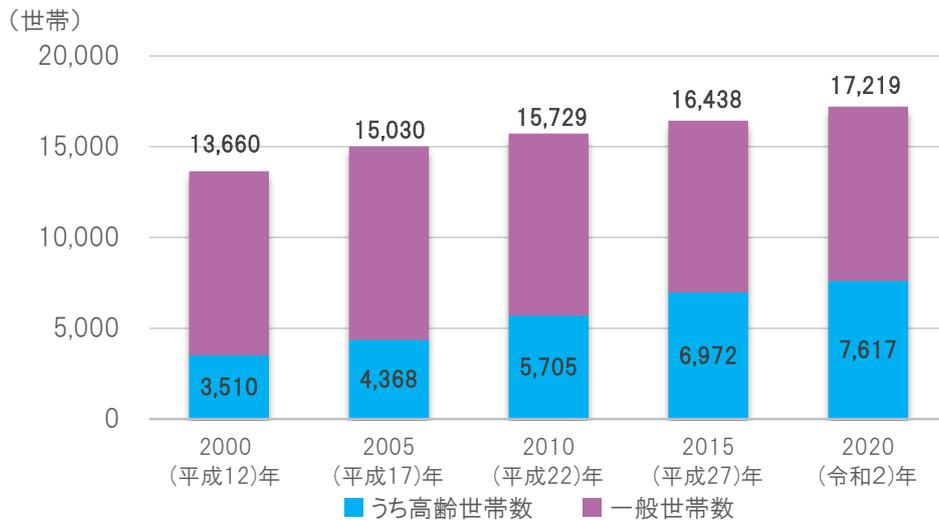


※年齢不詳は各年 17~207 人であるためグラフ上では確認できない。  
資料：国勢調査(~2020(令和2)年)、国立社会保障・人口問題研究所(2025(令和7)年~)

図 人口の推移と将来推計

#### (2) 世帯数推移

本町の世帯総数は約17,000世帯と年々増加しており、65歳以上の高齢者が住んでいる世帯は、2000(平成12)年と2020(令和2)年を比べるとおよそ2倍以上に増加しています。



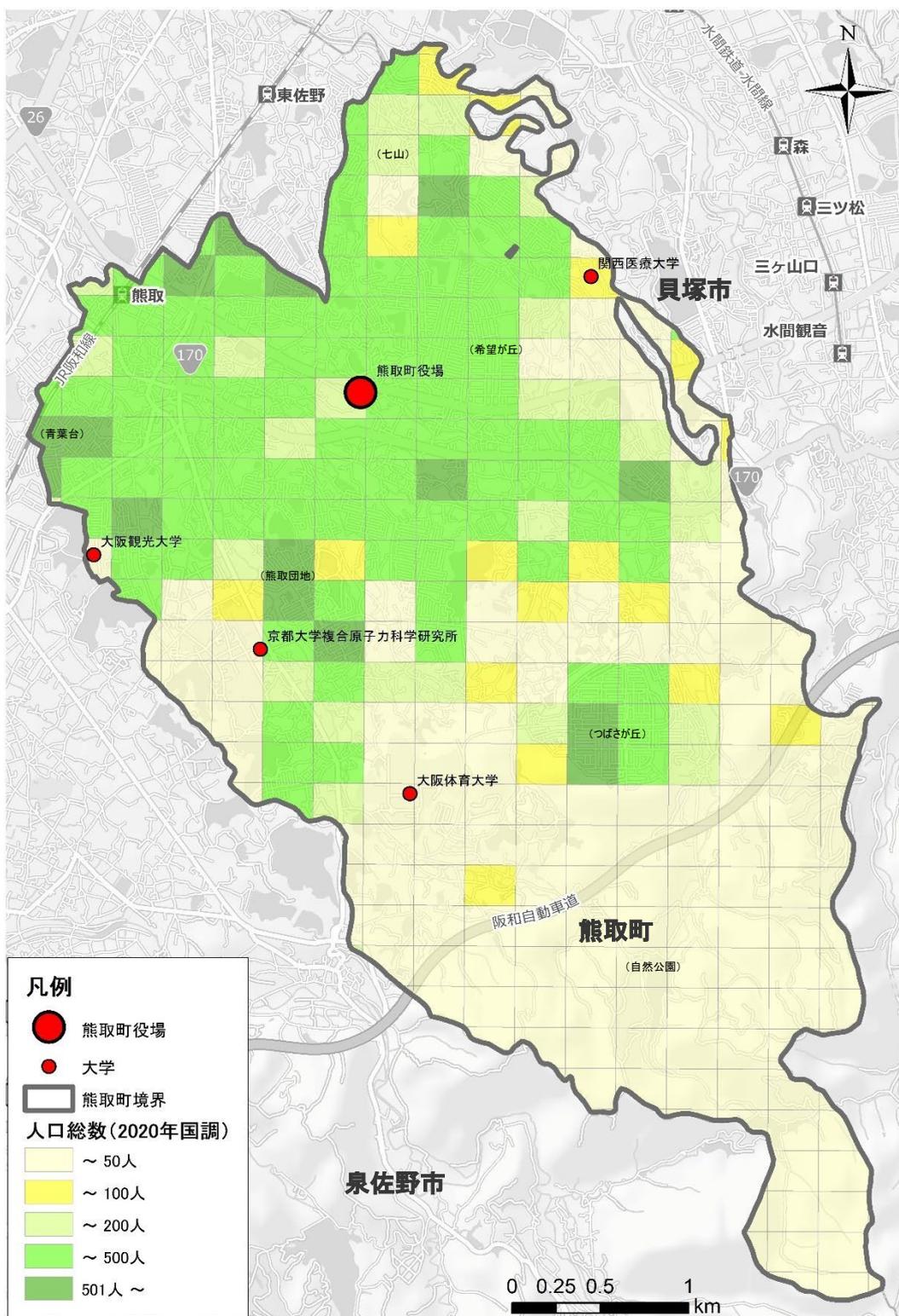
資料：国勢調査(~2020(令和2)年)

図 一般世帯数と高齢世帯数の推移

### (3) 人口分布

#### ① 総人口分布

町中央部から北部にかけて広く居住していますが、本町北西部に位置するＪＲ熊取駅をはじめ、熊取団地や希望が丘等の住宅地周辺において特に人口が集中しています。

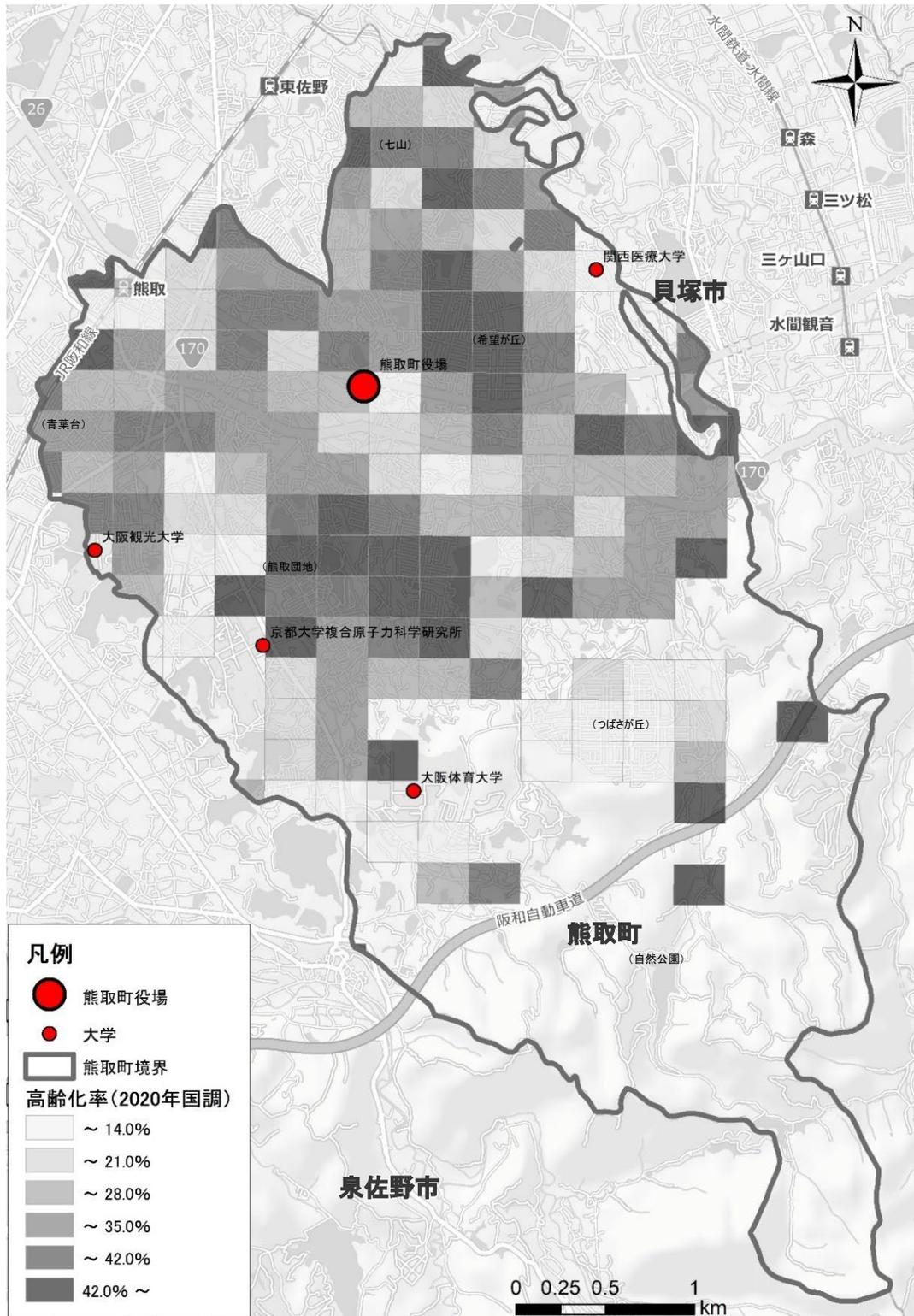


資料：国勢調査（2020（令和2）年）

図 2020（令和2）年度総人口（250mメッシュ）

② 高齢化率分布

高齢化率をみると、町中央部から北部にかけて高齢化率が高くなっており、熊取団地や希望が丘等周辺では、高齢化率が42%を越えている部分もみられます。



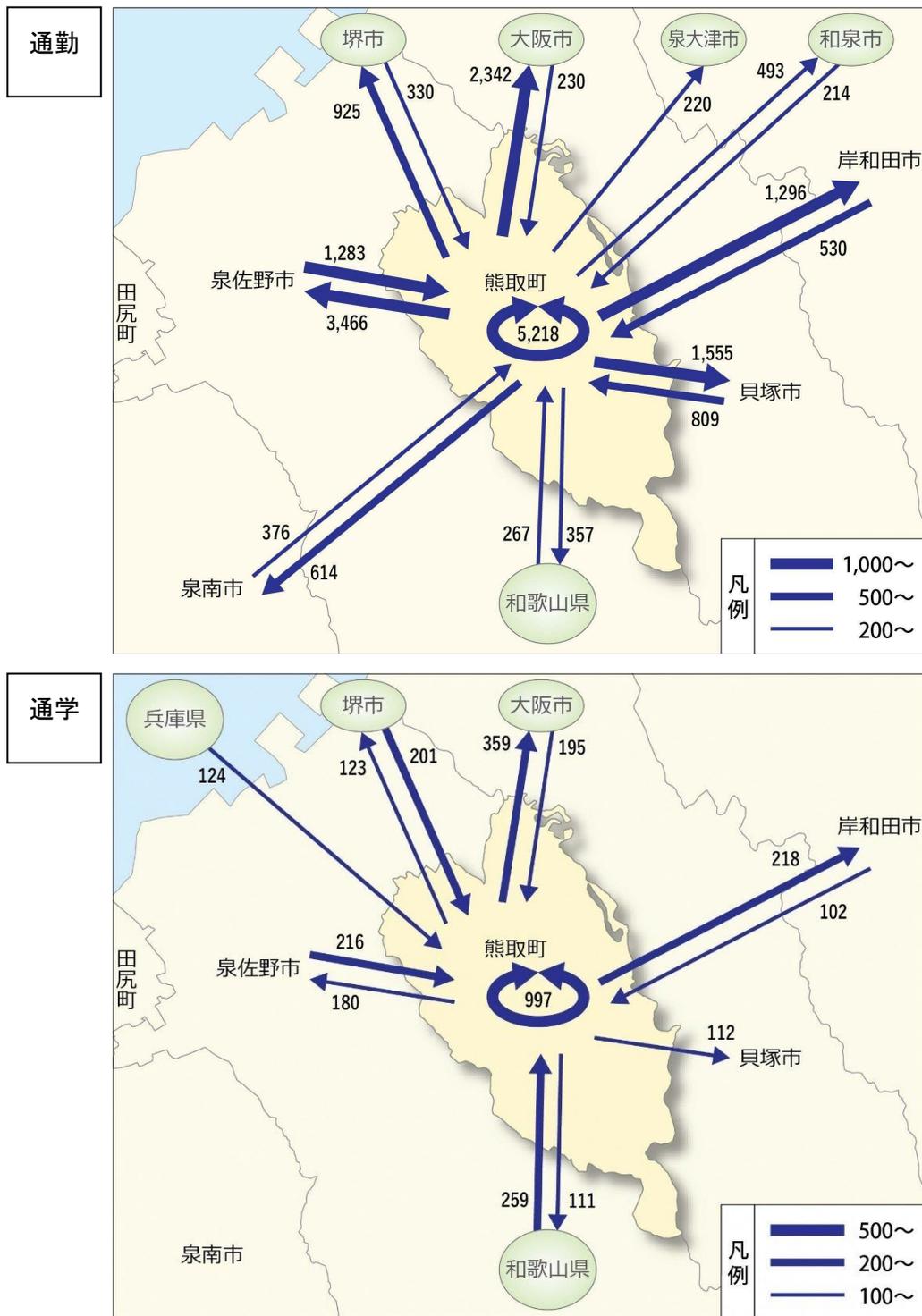
資料：国勢調査（2020（令和2）年）

図 2020（令和2）年度高齢化率（250mメッシュ）

#### (4) 町内外への移動

通勤においては、本町内での移動が最も多くなっており、町外への移動としては、隣接市町である泉佐野市や貝塚市の他に、堺市や岸和田市、大阪市への移動が多くなっています。

通学においては、本町内での移動が最も多くなっており、兵庫県、和歌山県、大阪市など広域での流出入がみられます。



※図に示している値は15歳以上の移動を対象としている。

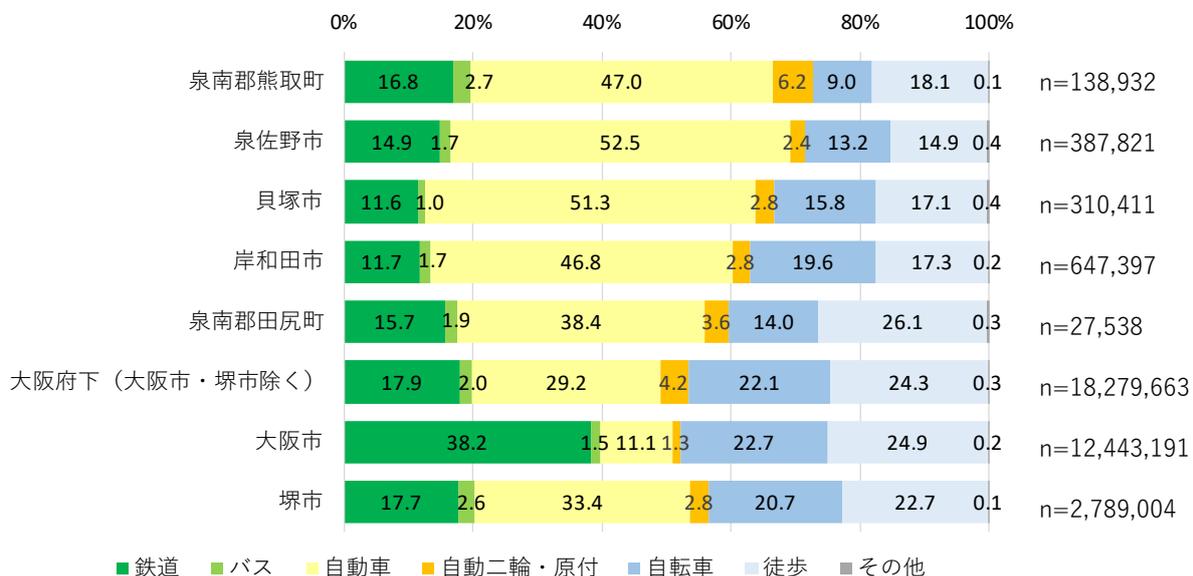
資料：国勢調査（2020（令和2）年）

図 本町内外への人の動き

(5) 熊取町に関する移動実態

① 近隣市町の交通手段分担率

本町及び近隣市町の移動手段を整理し、大阪市や堺市と比較すると本町は自動車での移動割合が多くなっています。

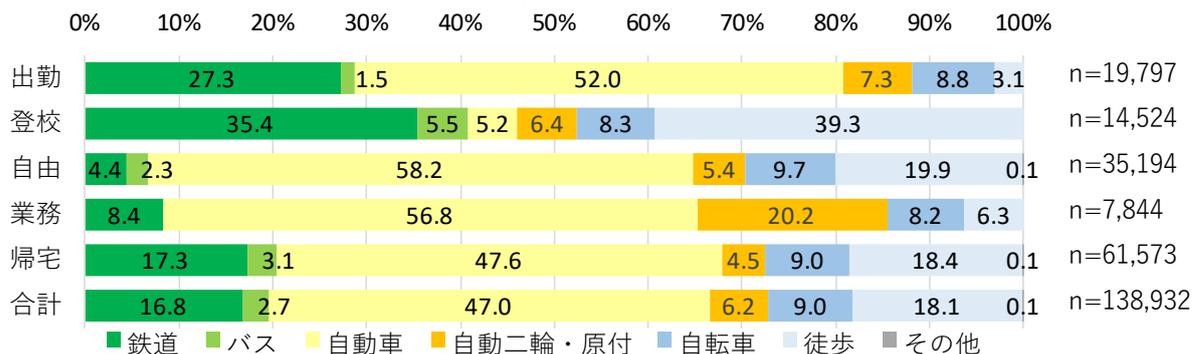


資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 本町及び近隣市町における交通手段分担率

② 目的別交通手段分担率

本町における移動手段を目的別に整理すると、登校以外の目的ではおよそ半数が自動車での移動となっていますが、出勤、登校では鉄道利用の割合が高くなっています。

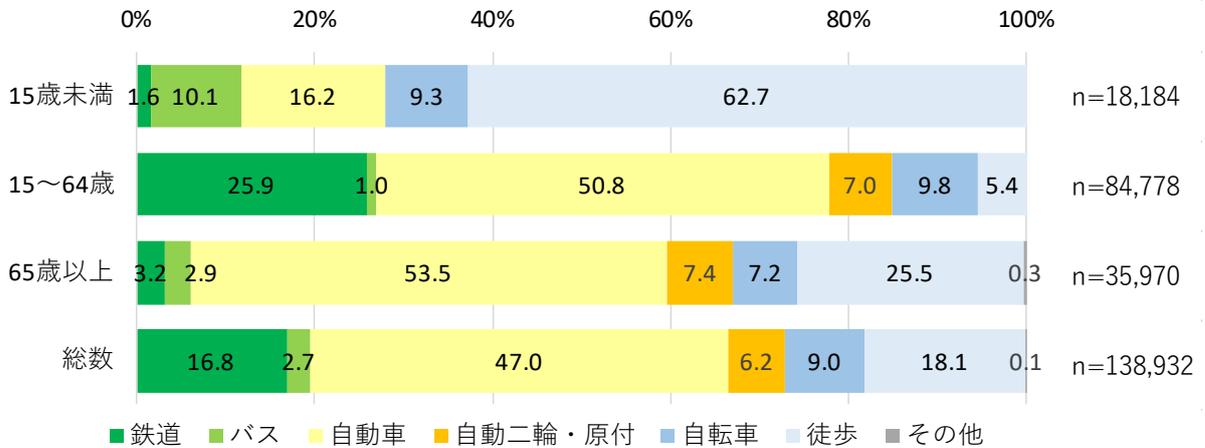


資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 本町内における目的別交通手段分担率

③ 年齢階層別交通手段分担率

本町における移動手段を3年齢階層別に整理すると、15歳未満においては約6割が徒歩で移動しており、15～64歳の生産年齢層、65歳以上の高齢者層に関しては、自動車での移動が主となっています。

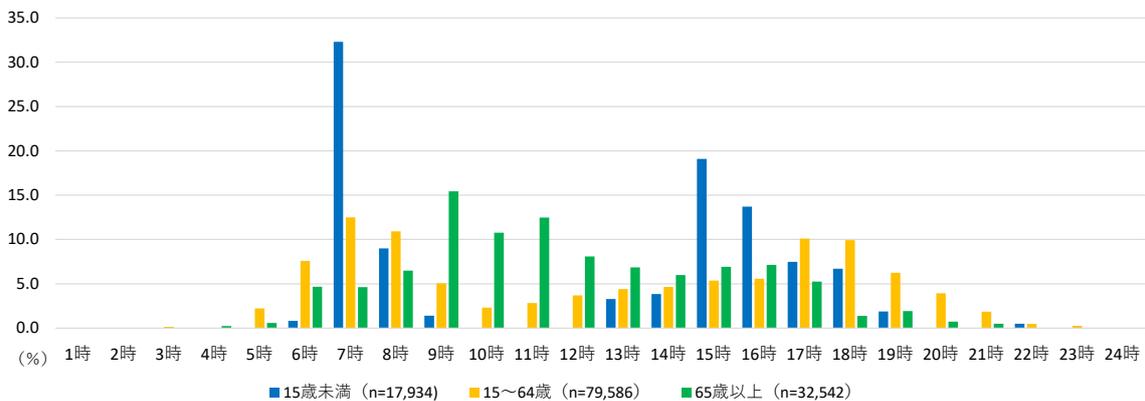


資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 本町内における3年齢階層別交通手段分担率

④ 移動時間帯

本町における移動時間帯を3年齢階層別に整理すると、15歳未満に関しては、7時台と15～16時台に異動が集中しています。一方、65歳以上の高齢者層においては、9時台～11時台で比較的多いものの、移動時間帯の偏りは少なく、広い時間幅で移動されている傾向にあります。



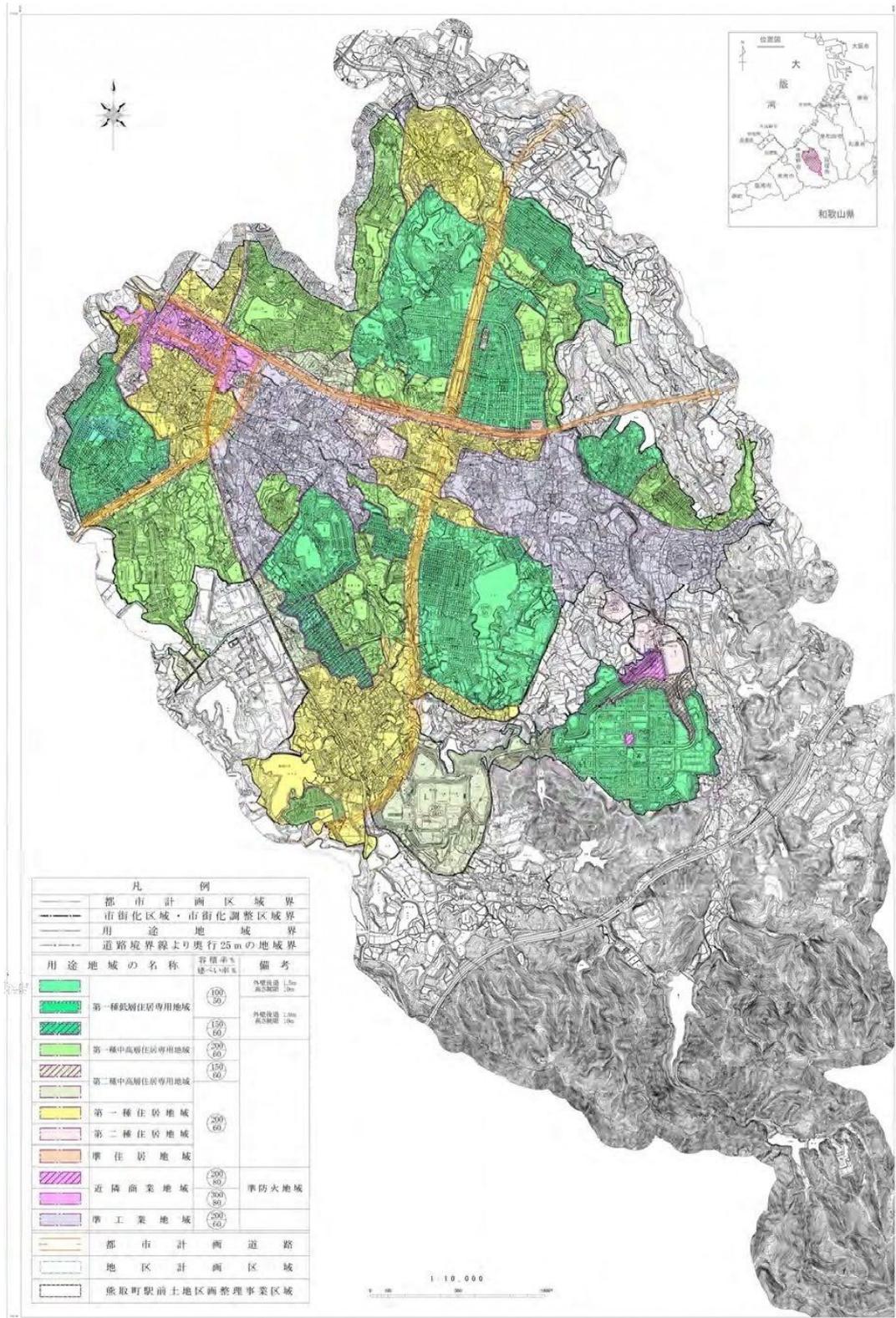
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 本町内における移動する時間帯

## 2.2 土地利用

### (1) 用途地域

町中央部から北側にかけて、住居専用地域、準工業地域が広がっています。



出展：熊取町立地適正化計画（2022（令和4）年）

図 都市計画図

## (2) 土地利用状況

人口が集積している町中央部から北部にかけて建物用地が広がっており、南部では森林が広がっています。

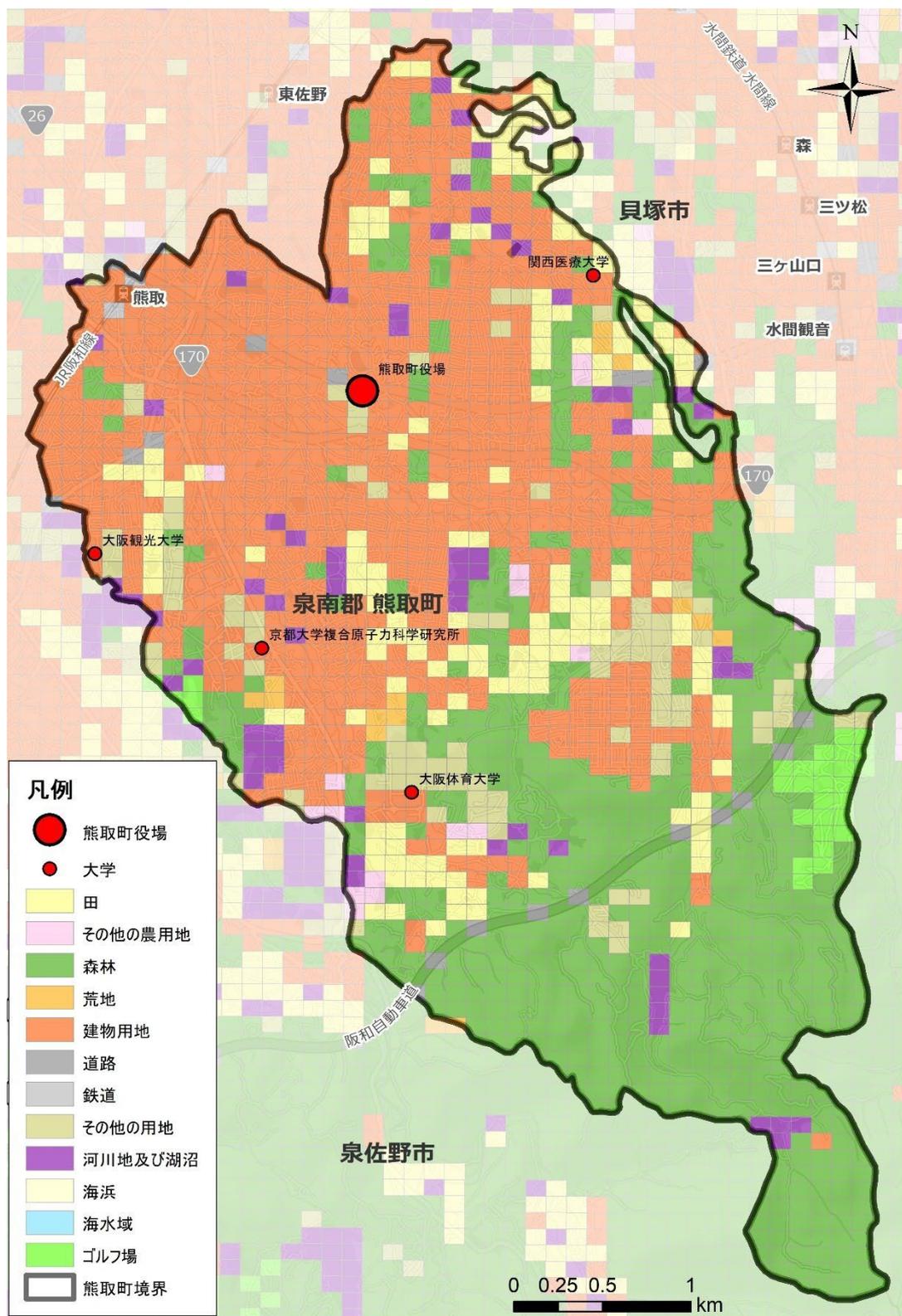


図 土地利用状況

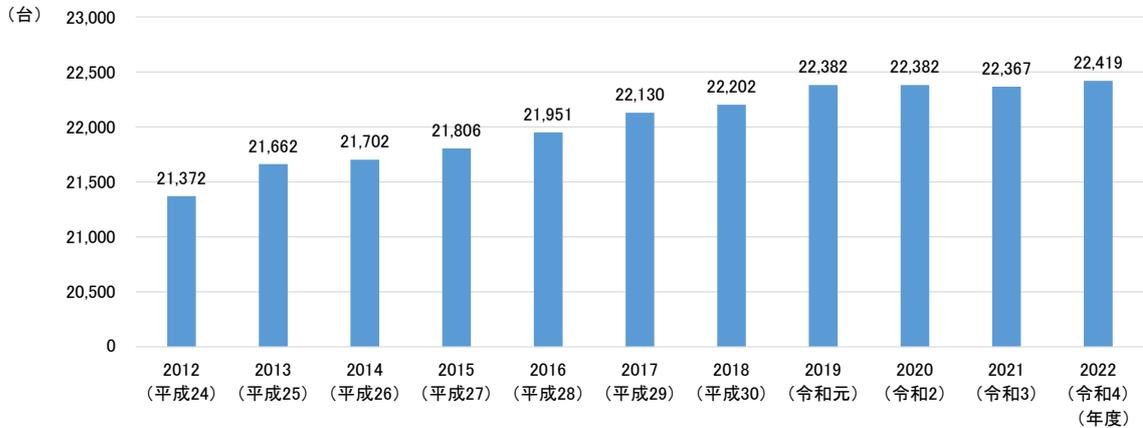


## 2.4 交通現況

### (1) 自動車交通

#### ① 自動車保有台数推移（※自家用乗用車）

本町における自動車保有台数は、2019（令和元）年まで増加傾向にあり、その後横ばいとなっています。



資料：熊取町統計書（各年度）

図 自動車保有台数の推移

#### ② 運転免許保有状況・返納状況

自動車の運転免許保有者数は減少傾向にあり、2022（令和4）年には30,000人を下回りました。そのうち約27%が65歳以上の高齢者となっています。

また、運転免許の返納者数も減少傾向にあります。

表 運転免許保有者数及び返納者数

	年				
	2019 (令和元)	2020 (令和2)	2021 (令和3)	2022 (令和4)	2023 (令和5)
免許保有人口(人)	30,303	30,081	30,000	29,974	29,967
うち65歳以上(人)	7,867	7,959	8,035	8,070	-
うち65歳以上割合	26.0%	26.5%	26.8%	26.9%	-
返納者数(人)	195	167	167	134	-
うち65歳以上(人)	186	163	163	130	-
うち65歳以上割合	95.4%	97.6%	97.6%	97.0%	-

資料：大阪府警（各年）

### ③ 道路網

国道としては、町北部を東西に（都）大阪外環状線、国道170号が横断しており、町西部には、府道泉佐野打田線、府道大阪和泉南線（（都）大阪岸和田南海線）が存在し、交通の軸となっています。これらの主要な道路を補完するように町道が町全域に張り巡らされています。

都市計画道路については、現在、大阪岸和田南海線が事業中（2030（令和12）年概成目標）であり、今後、暫定2車線供用中の大阪外環状線の4車線化や大阪外環状線以北の泉州山手線の事業化が予定されています。

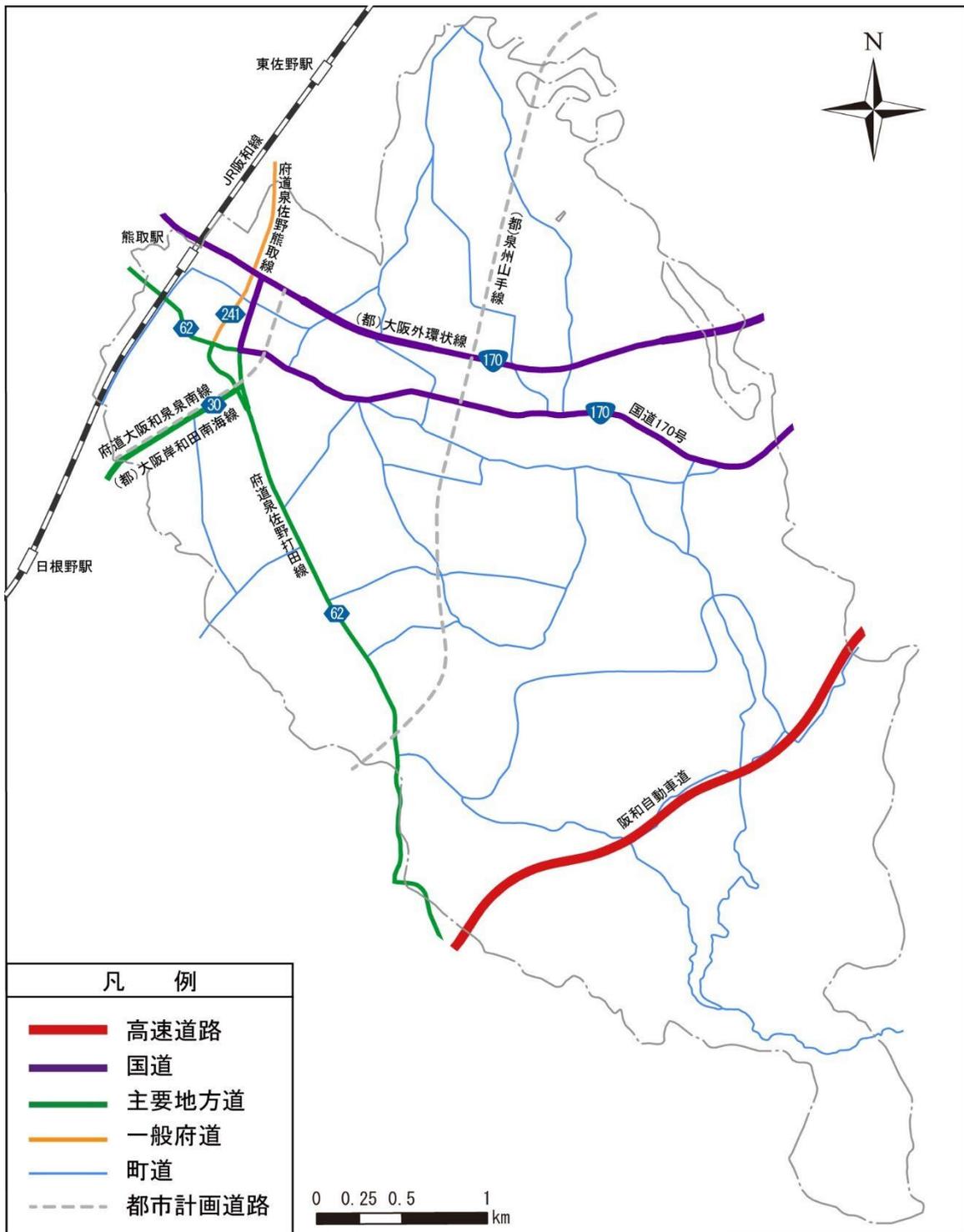
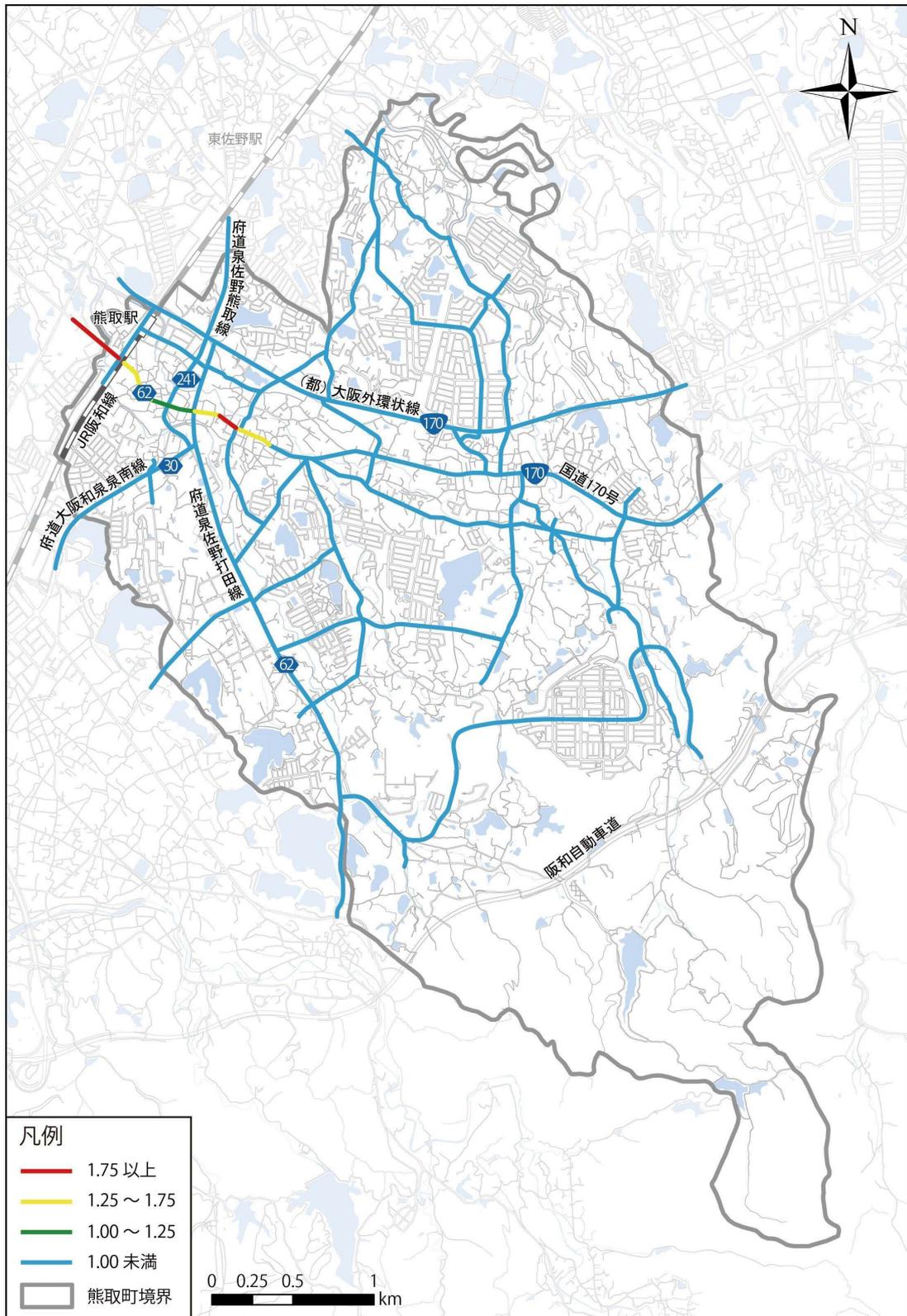


図 本町内の道路ネットワーク

④ 交通量混雑度

本町北西部の府道泉佐野打田線から国道 170 号に流入する部分において、交通量混雑度が高くなっています。



資料：2021（令和 3）年度熊取町混雑度調査結果

図 本町内の交通量混雑度

## (2) 鉄道

### ① ネットワーク

町北西端に本町唯一の鉄道駅であるJR熊取駅があり、主に通勤・通学に利用されています。

駅東側の駅前広場には、路線バス（4路線）やタクシーが乗り入れています。また、駅西側では、2022（令和4）年12月に供用開始した交通広場に、タクシーが乗り入れています。

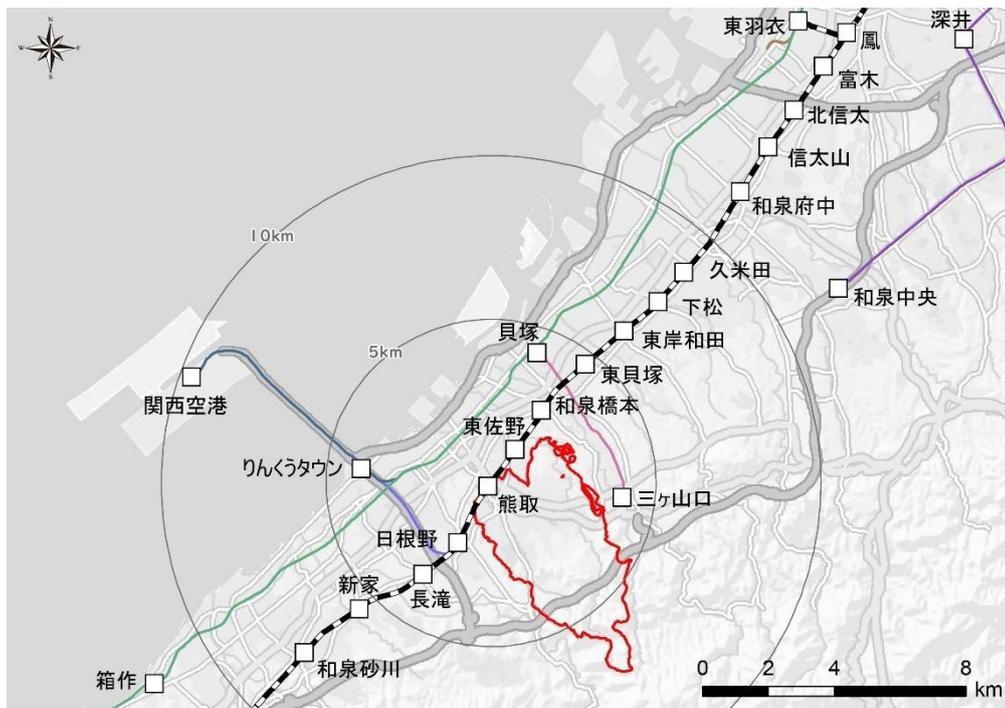


図 JR熊取駅の立地状況とその周辺図



熊取駅前広場（駅東側）

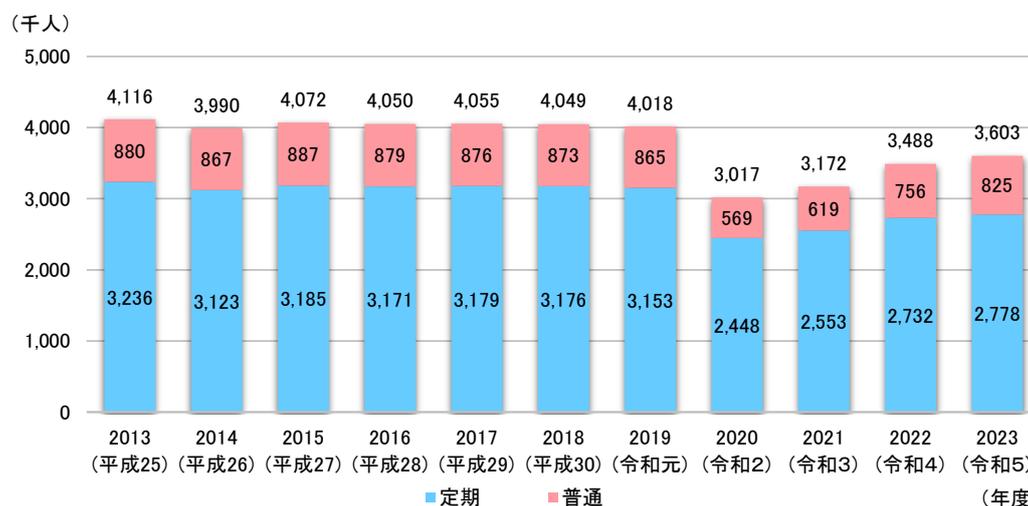


熊取駅西交通広場（駅西側）

② 年間乗車人員数推移

2019(令和元)年度まで、約4,000千人で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車人員数が減少し、2020(令和2)年度には約3,000千人となっています。その後、乗車人員数は徐々に回復傾向にあり、2023(令和5)年度の乗車人員数は2019(令和元)年度と比べて約90%にまで回復しています。

また、乗車人員数の内訳をみると、定期利用の割合の方が大きくなっています。



資料：熊取町統計書（各年度）

図 JR熊取駅の年間乗車人員数の推移

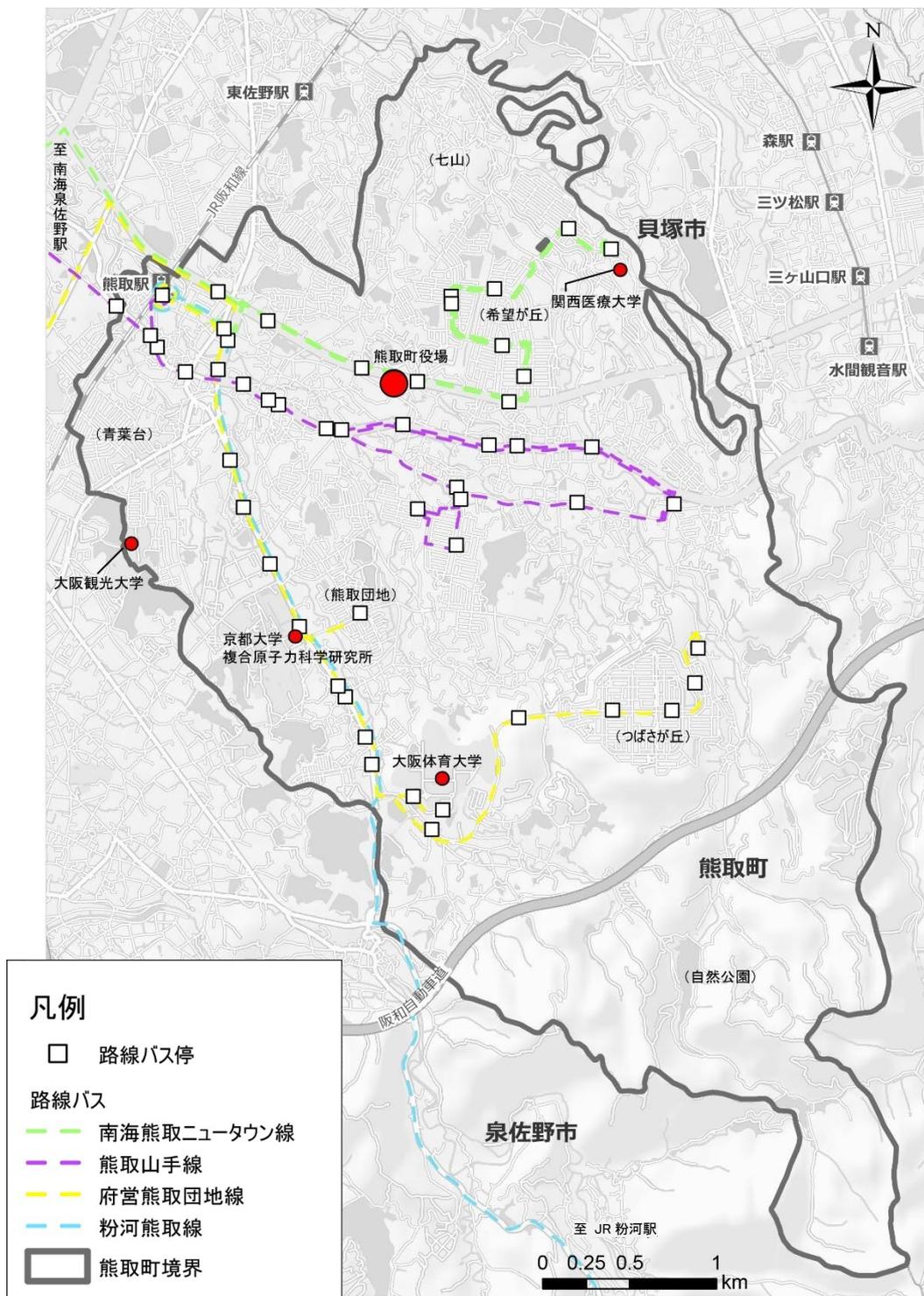
### (3) 路線バス

#### ① 路線

本町では、南海ウイングバス株、和歌山バス那賀株の2社が運行しています。

南海ウイングバス株は、主要3ルートでJR熊取駅と地域を連絡しています。なお、3ルートとも一部の便はJR熊取駅を經由して南海泉佐野駅に接続しています。

和歌山バス那賀株は、JR熊取駅から和歌山県紀の川市に立地しているJR粉河駅までを接続する広域路線となっています。



資料：各地域公共交通 HP

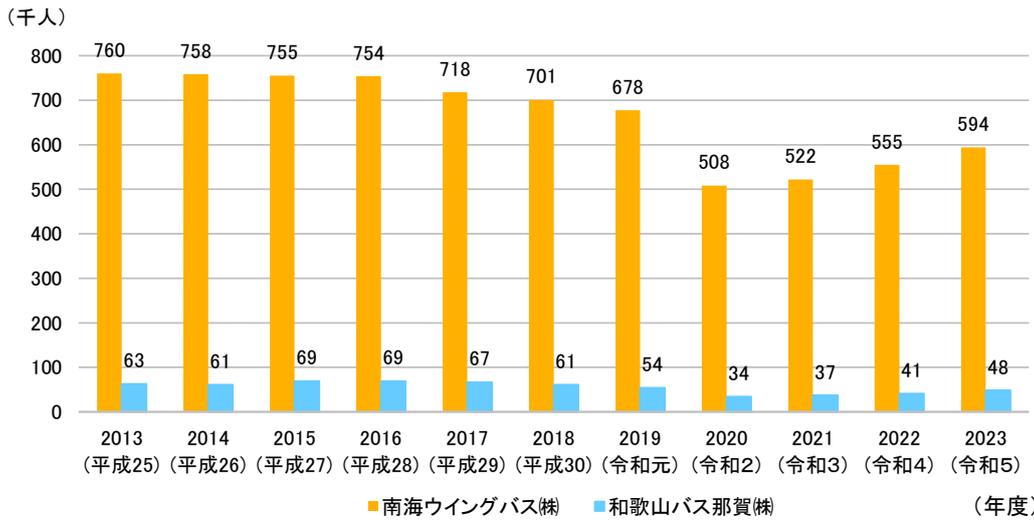
図 路線バスネットワーク

② 年間利用者数推移

全体的に利用者数は減少傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020（令和2）年度の利用者数は大きく減少しました。

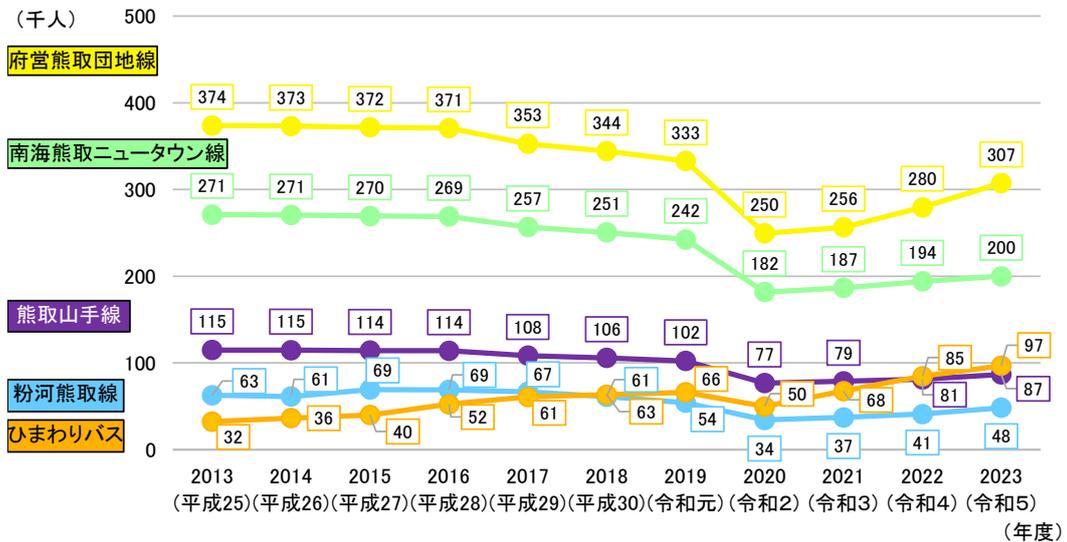
その後、利用者は徐々に回復し、2023（令和5）年度時点で、南海ウイングバス(株)で約594千人、和歌山バス那賀(株)で約48千人となり、2019（令和元）年度と比べて約88%にまで回復しています。

路線別にみると、大阪体育大学・つばさが丘方面に向かう「府宮熊取団地線」の利用が最も多く、関西医療大学方面に向かう「南海熊取ニュータウン線」、山の手台方面に向かう「熊取山手線」、和歌山バス那賀(株)の「粉河熊取線」の順で利用が少なくなっています。



資料：熊取町統計書（各年度）

図 路線バス年間利用者数の推移（事業者別）



資料：熊取町統計書（各年度）

図 路線バス・ひまわりバス年間利用者数の推移（路線別）

(4) ひまわりバス（コミュニティバス）

① 運行概要

住民の移動手段の確保のため、本町が運行主体として、1999(平成 11)年度に無償で運行を開始し、2010（平成 22）年度より有償で運行しています。

現在、熊取町役場を起点（乗継地）として、町の主要な公共施設と各地域を 2 台 4 コースで循環しており、各地域を網羅的に運行しています。

表 ひまわりバスの運行概要

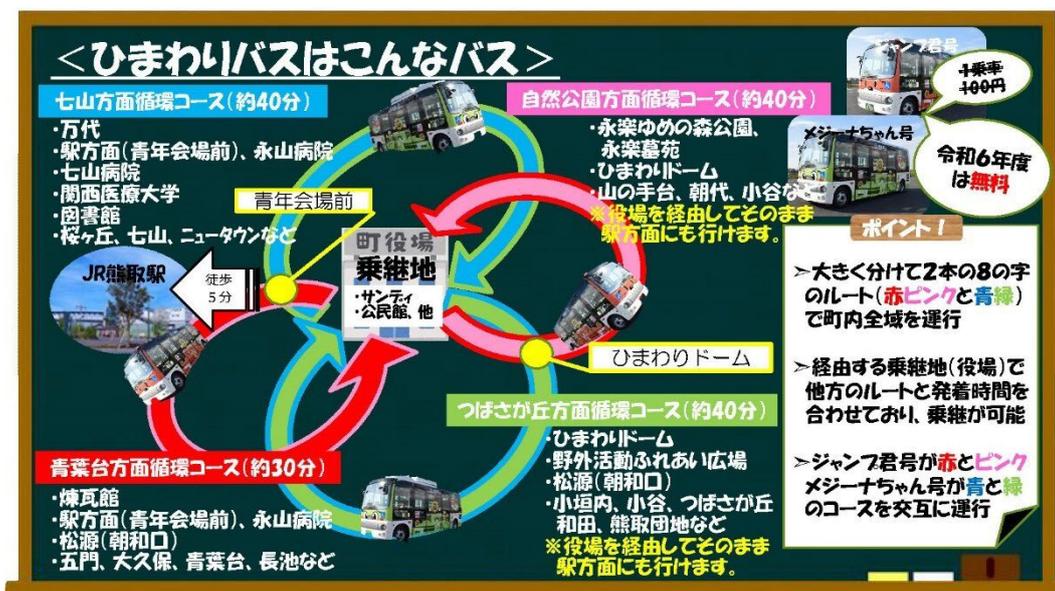
項目	概要
運賃	1 乗車につき大人 100 円/子ども 50 円※ <sup>1</sup>
運行日	毎日（12 月 29 日～1 月 3 日、祭礼（だんじり祭）の日は運休）
ルート数	8 の字 2 ルートの合計 4 コース
便数	8 便（土・日・祝日は 6 便※ <sup>2</sup> ）

※1：身体障がい者手帳・療育手帳・精神障がい者保健福祉手帳を持っている場合は無料。令和 3 年 4 月 1 日～令和 7 年 3 月 31 日は運賃無償化実施（コロナ禍における熊取町版緊急生活経済対策など）。

※2：5～8 月の土・日・祝日は 7 便。



ジャンプ君号 メジャーナちゃん号



② 路線

ひまわりバスのメジーナちゃん号は乗継地(熊取町役場)で「つばさが丘方面循環コース」「七山方面循環コース」の2コースが切り替わる8の字のルートとなっています。「つばさが丘方面循環コース」では、つばさが丘や熊取町役場、熊取団地等、町の中心部を運行し、「七山方面循環コース」では、熊取ニュータウンや自由が丘等、町北部を運行しています。また、乗継地(熊取町役場)ではジャンプ君号と発着時間を合わせており、乗継が可能です。

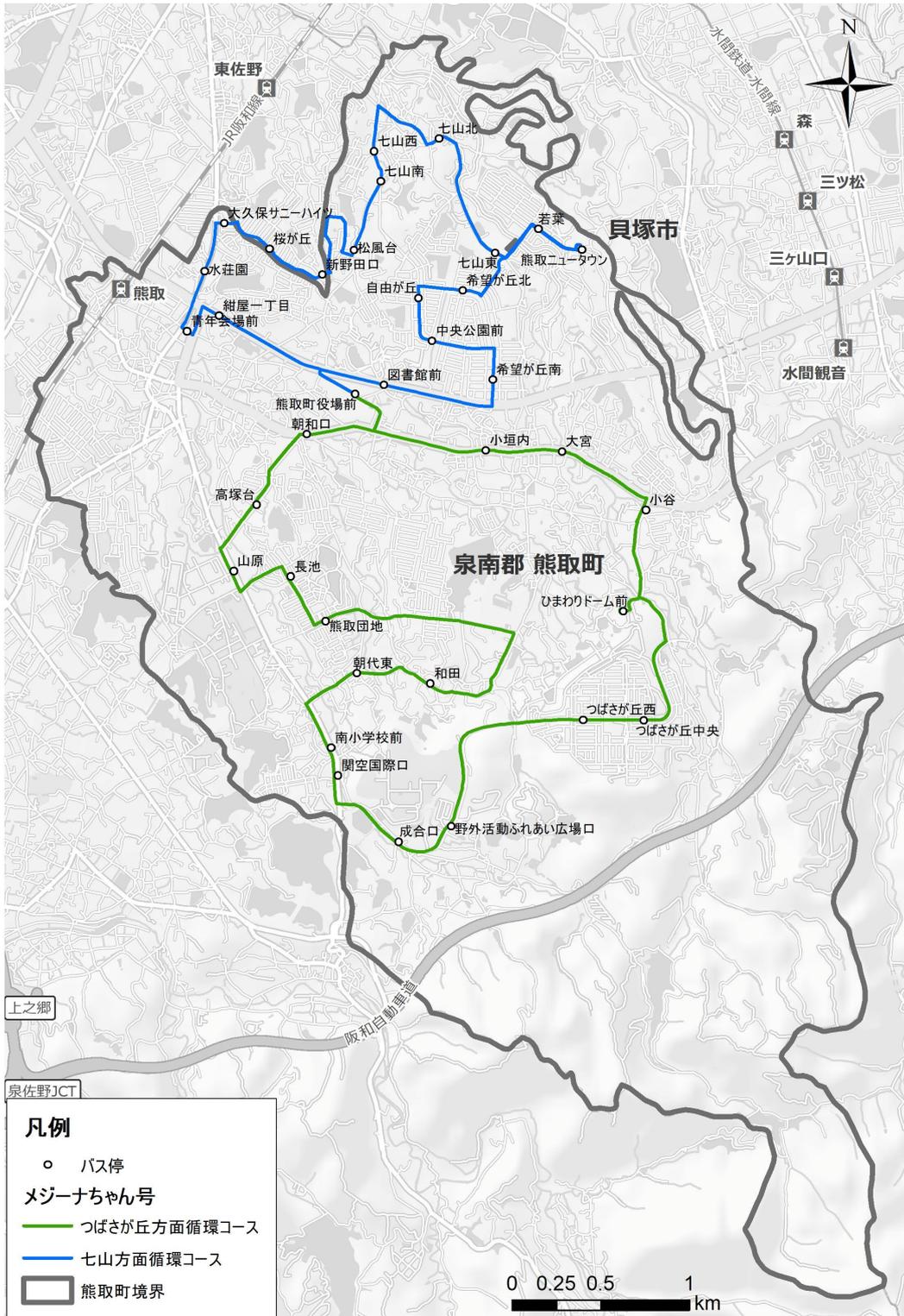


図 メジーナちゃん号運行ルート

ジャンプ君号では乗継地（熊取町役場）で「青葉台方面循環コース」「自然公園方面循環コース」の2コースが切り替わる8の字のルートとなっています。「青葉台方面循環コース」では、熊取町役場や青葉台、地域包括支援センター等、町の北西部を運行し、「自然公園方面循環コース」では、熊取町役場や山の手台、永楽ゆめの森公園前（永楽墓苑前）等、町中央部から南部方面に運行しています。また、乗継地（熊取町役場）ではメジャーちゃん号と発着時間を合わせており、乗継が可能です。

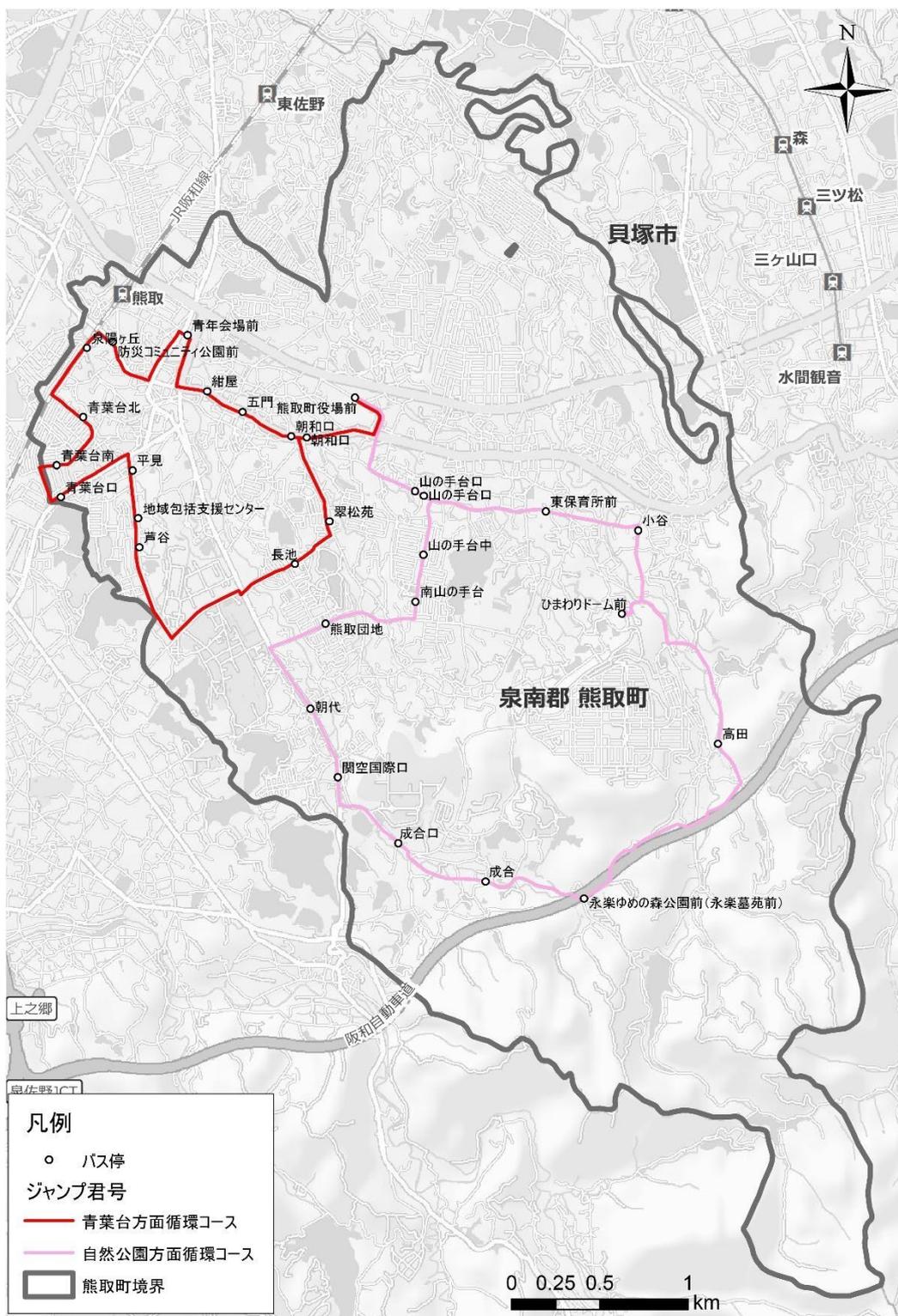
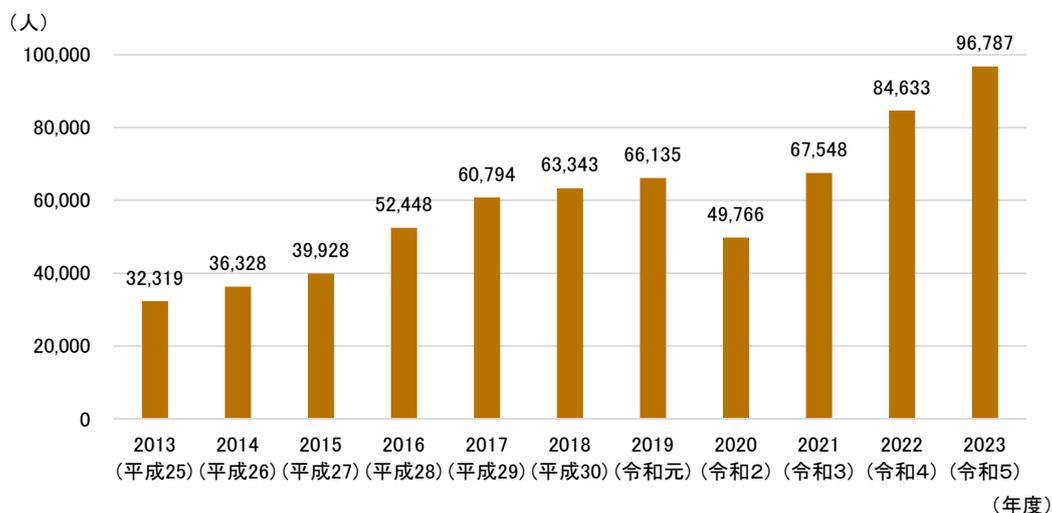


図 ジャンプ君号運行ルート

### ③ 年間利用者数推移

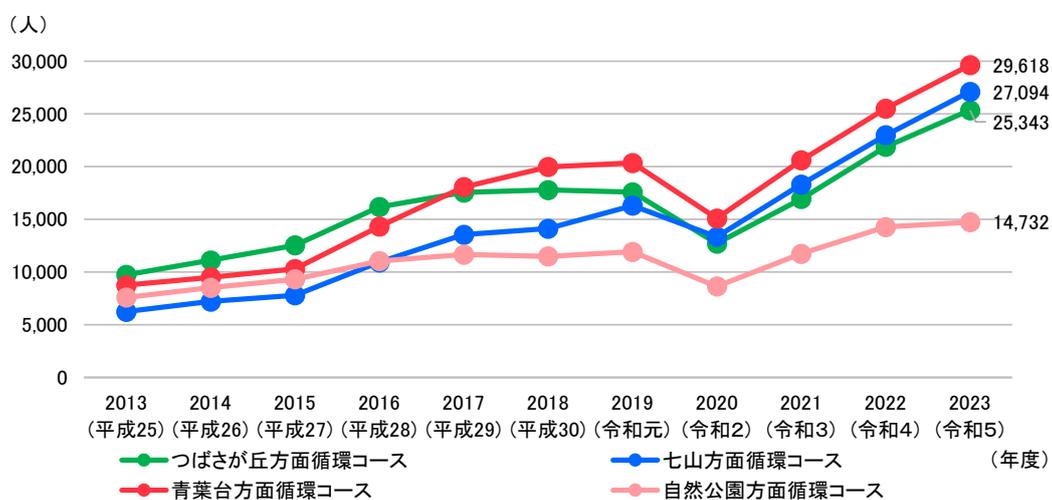
ひまわりバスの利用者数は、2019（令和元）年度まで、年々増加していましたが、2020（令和2）年度は新型コロナウイルス感染症の影響で約50,000人にまで減少しました。2021（令和3）年度以降は、運賃無償化の効果もあり、年々増加しており、2023（令和5）年度では利用者数が約97,000人となり、過去最大の利用者数となっています。



資料：熊取町統計書（各年度）

図 ひまわりバス年間利用者数の推移

また、コース別にみると、「青葉台方面循環コース」での利用が最も多くなっており、「自然公園方面循環コース」の利用が最も少なくなっています。



資料：熊取町統計書（各年度）

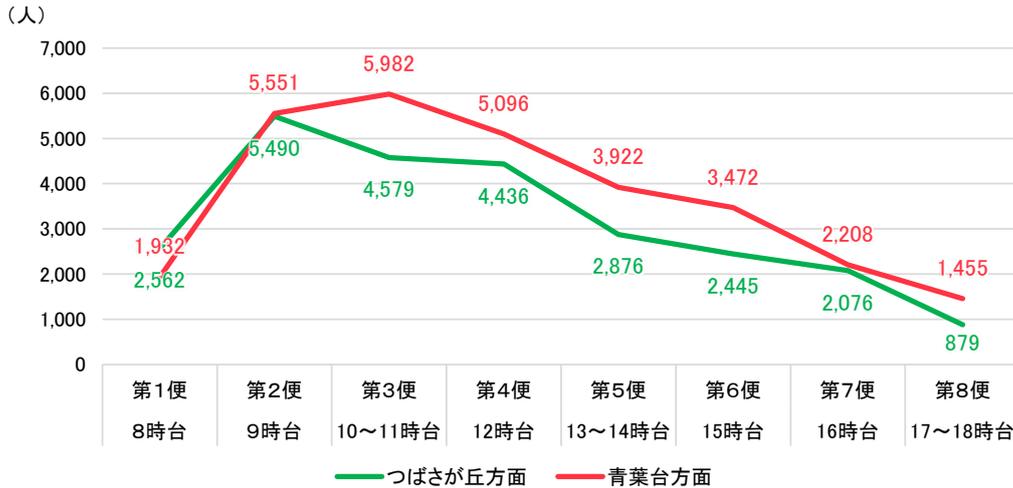
図 ひまわりバス年間利用者数の推移（コース別）

④ 便別利用状況

ほぼ同じ時間帯に運行しているつばさが丘方面と青葉台方面を比較すると、つばさが丘方面では第2便（9時台）、青葉台方面で第3便（10時台）での利用が多くなっています。以降、利用は減少傾向にあり、第8便（17～18時台）での利用が最も少なくなっています。

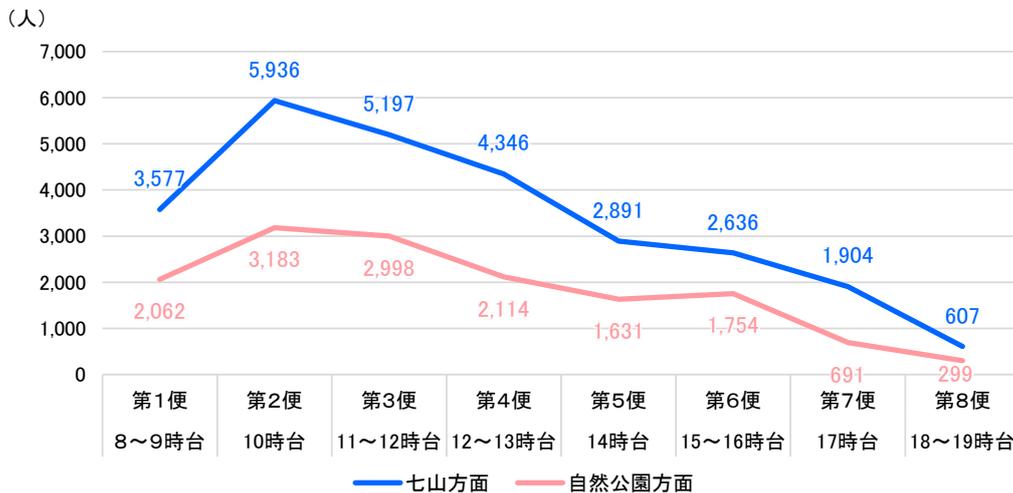
また、同じ時間帯に運行している七山方面と自然公園方面を比較すると、七山方面、自然公園方面ともに第2便（10時台）での利用が多くなっています。以降、利用は減少傾向にあり、第8便（18～19時台）での利用が最も少なくなっています。

午前の移動は活発である一方、午後の移動はやや停滞していると考えられます。



資料：熊取町資料

図 つばさが丘方面、青葉台方面における便別利用者数（2023(令和5)年度）



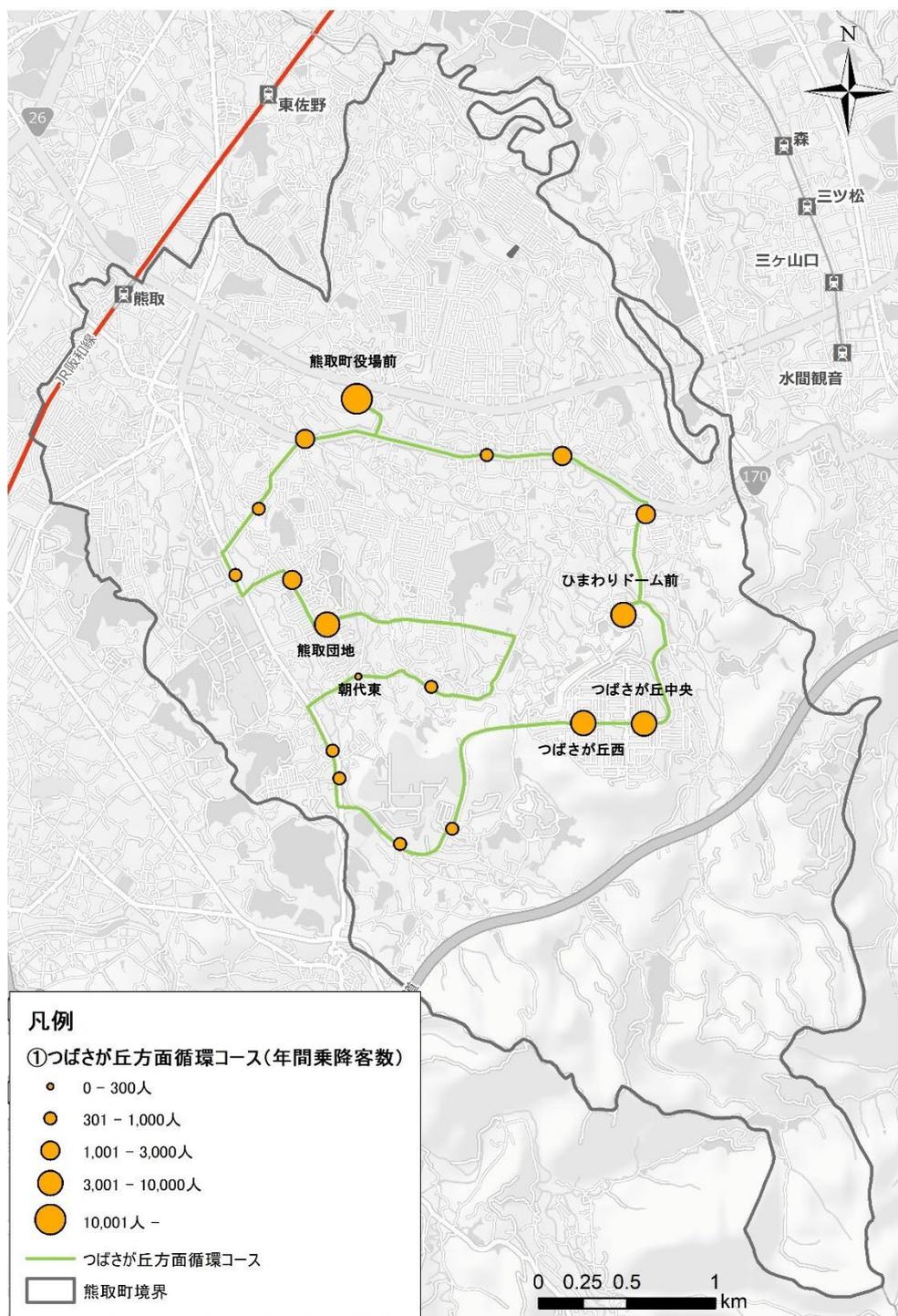
資料：熊取町資料

図 七山方面、自然公園方面における便別利用者数（2023(令和5)年度）

⑤ 停留所別乗降客数

メジャーなちゃん号

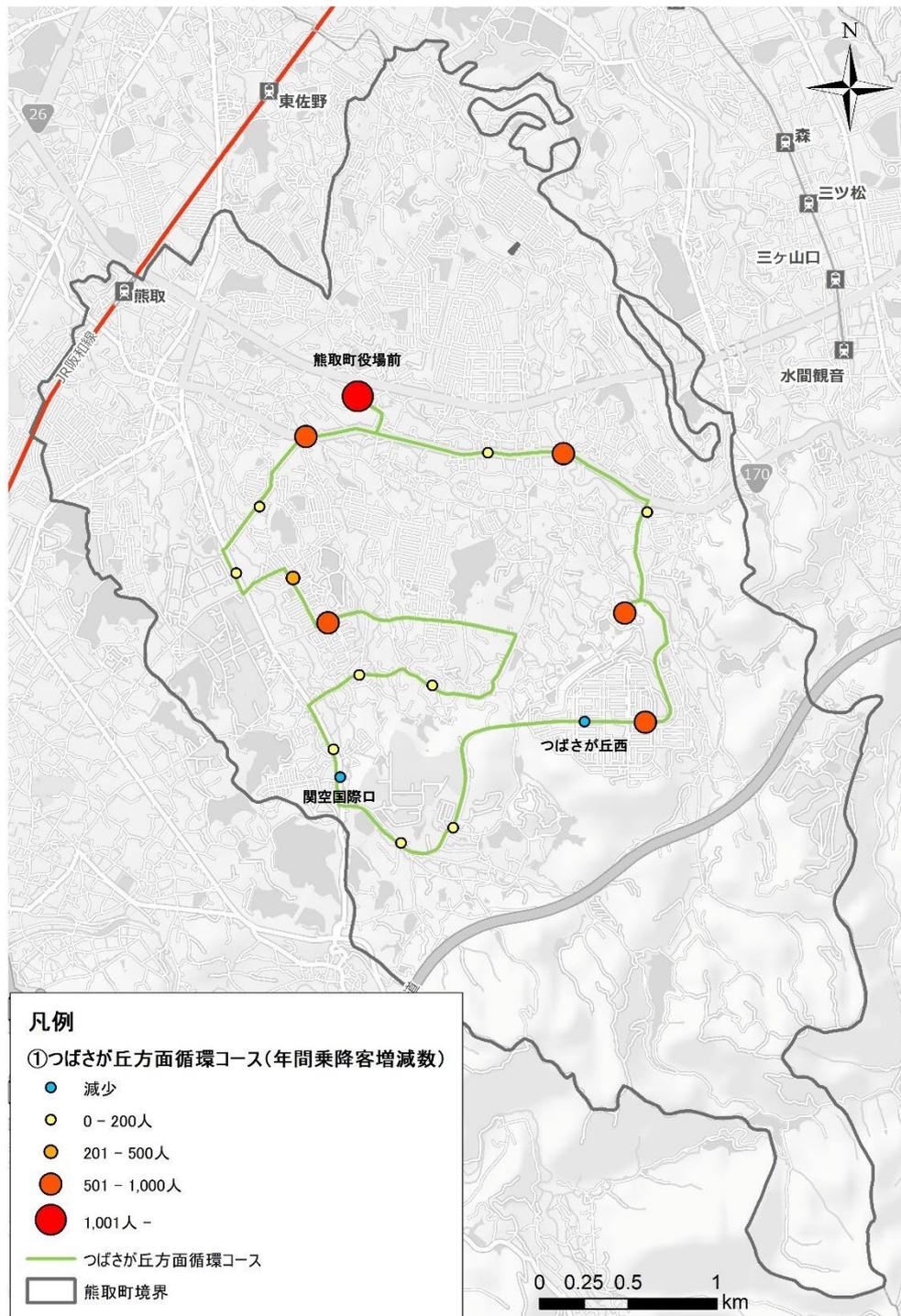
つばさが丘方面においては、乗継地である「熊取町役場前（19,929人）」の乗降客数が最も多くなっており、その他には「ひまわりドーム前（4,811人）」「つばさが丘中央（3,891人）」「つばさが丘西（3,602人）」「熊取団地（3,406人）」等での利用が多くなっています。一方、年間乗降客数が300人以下の停留所は1箇所となっています。



資料：熊取町資料

図 つばさが丘方面における停留所別乗降客数（2023(令和5)年度）

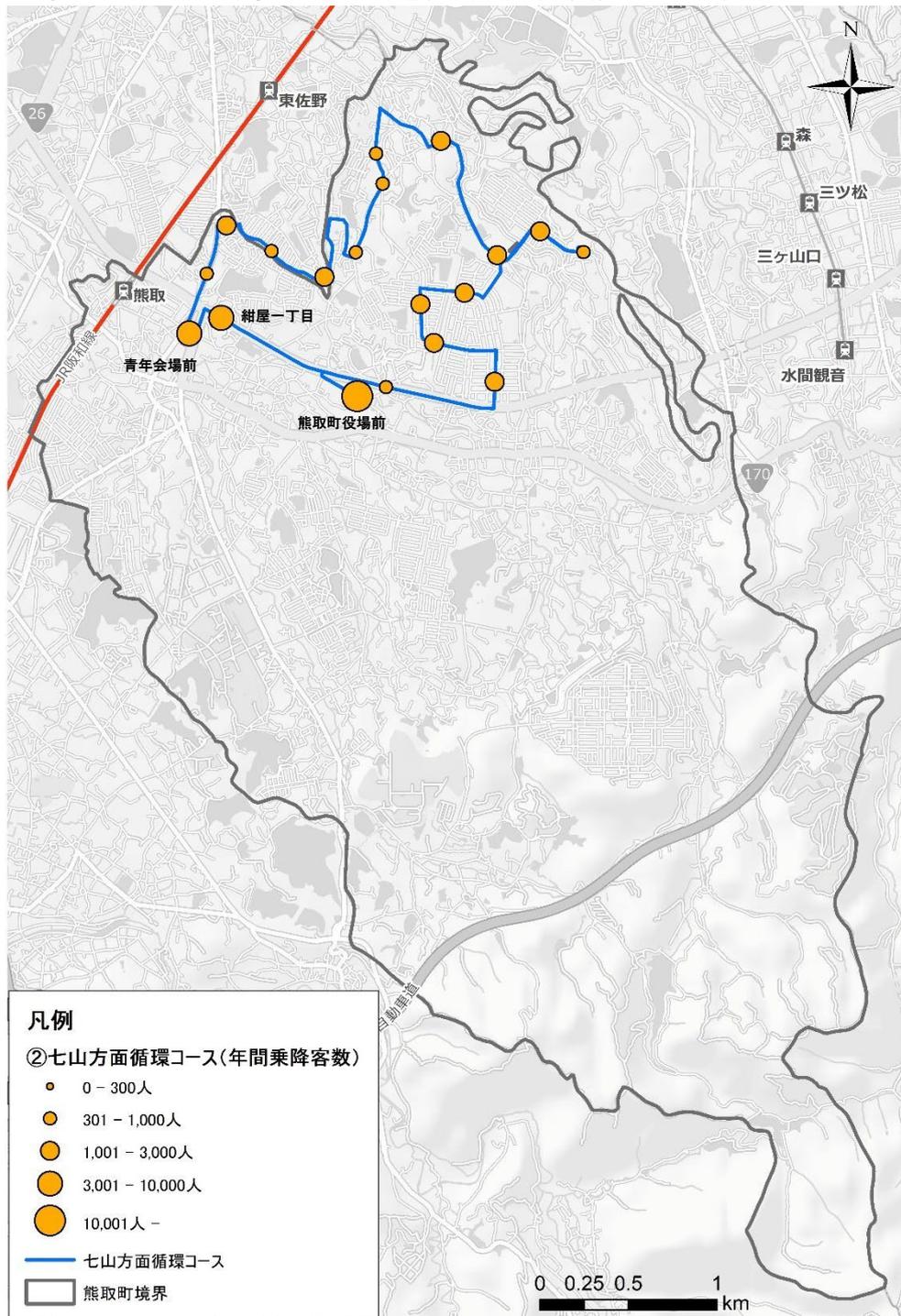
2023（令和5）年度と2022（令和4）年度で比較すると、ほとんどの停留所で乗降客数が増加している中で、「つばさが丘西」、「関空国際口」においては減少しています。



資料：熊取町資料

図 つばさが丘方面における停留所別乗降客数の増減（2023（令和5）-2022（令和4）年度）

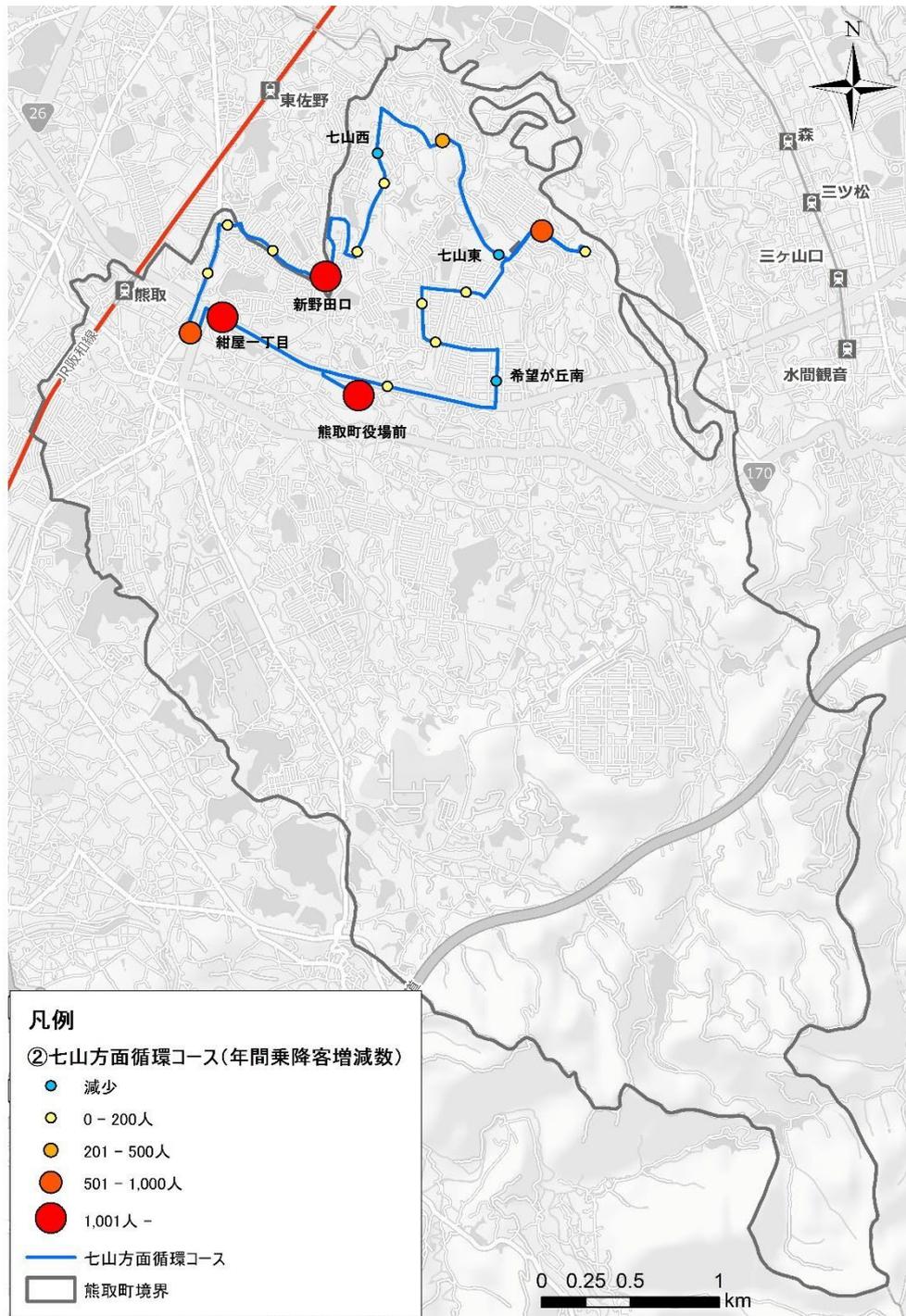
七山方面においては、乗継地である「熊取町役場前（20,128人）」の乗降客数が最も多くなっており、その他には「紺屋一丁目（9,784人）」「青年会場前（4,762人）」等での利用が多くなっています。全ての停留所の年間乗降客数が300人以上となっています。



資料：熊取町資料

図 七山方面における停留所別乗降客数（2023(令和5)年度）

2023（令和5）年度と2022（令和4）年度で比較すると、乗降客数が「熊取町役場前」、  
 「紺屋一丁目」、「新野田口」で大きく増加している一方、「七山西」、「七山東」、「希  
 望が丘南」においては減少しています。

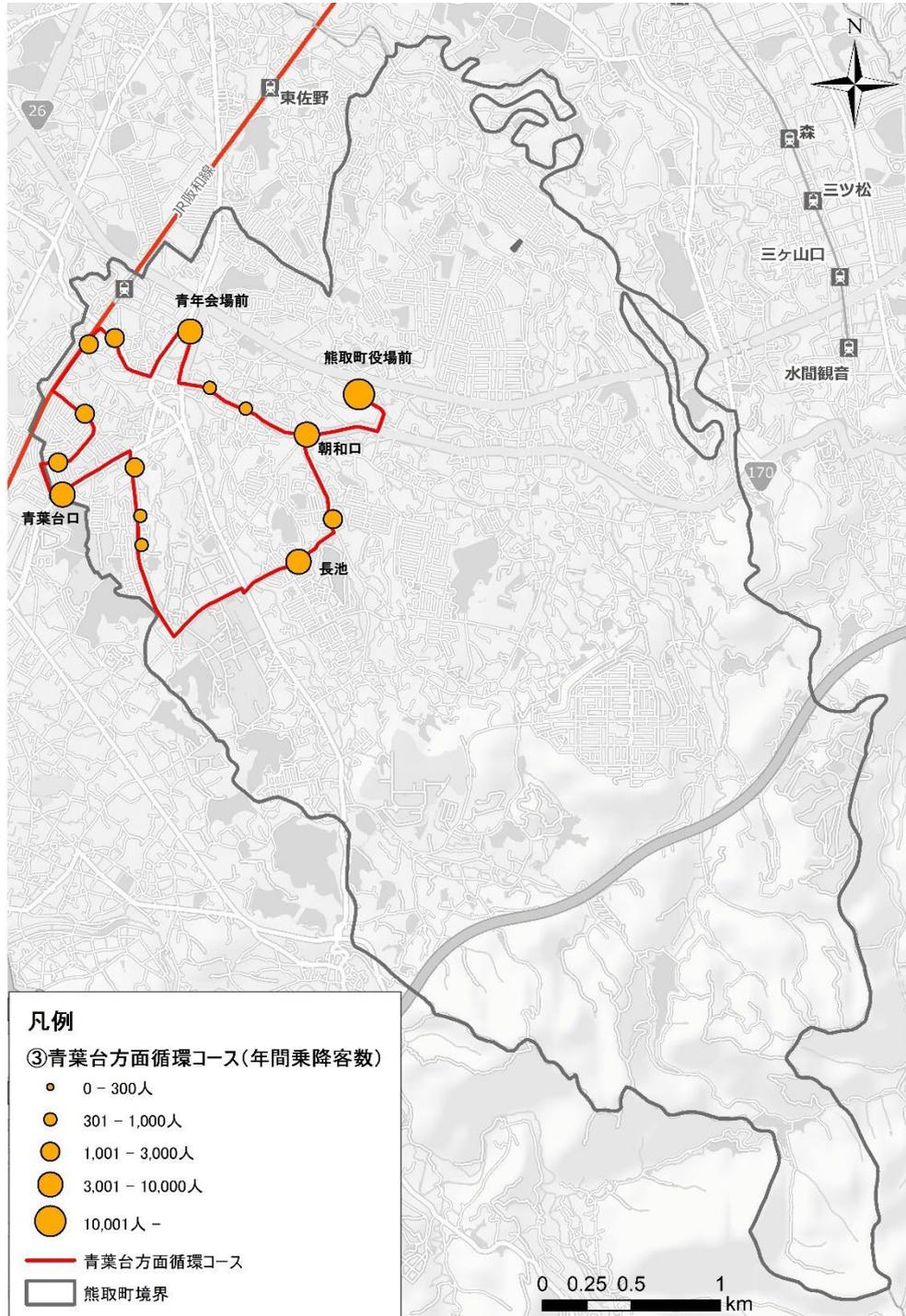


資料：熊取町資料

図 七山方面における停留所別乗降客数の増減（2023（令和5）-2022（令和4）年度）

## ジャンプ君号

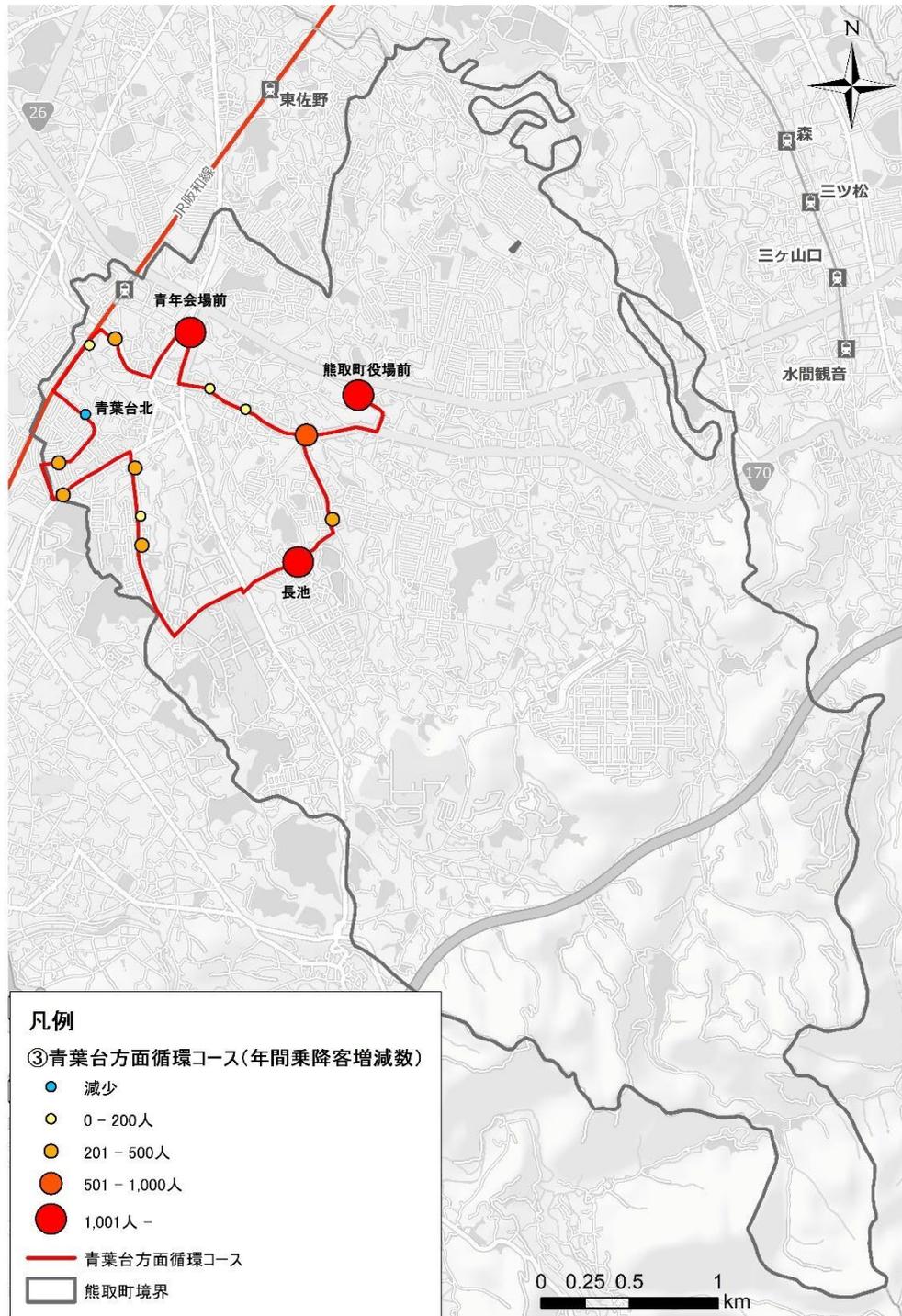
青葉台方面においては、乗継地である「熊取町役場前（18,954人）」の乗降客数が最も多くなっており、その他には「青葉台口（8,870人）」「青年会場前（8,291人）」「長池（6,006人）」「朝和口（5,136人）」等での利用が多くなっています。全ての停留所の年間乗降客数が300人以上となっています。



資料：熊取町資料

図 青葉台方面における停留所別乗降客数(2023(令和5)年度)

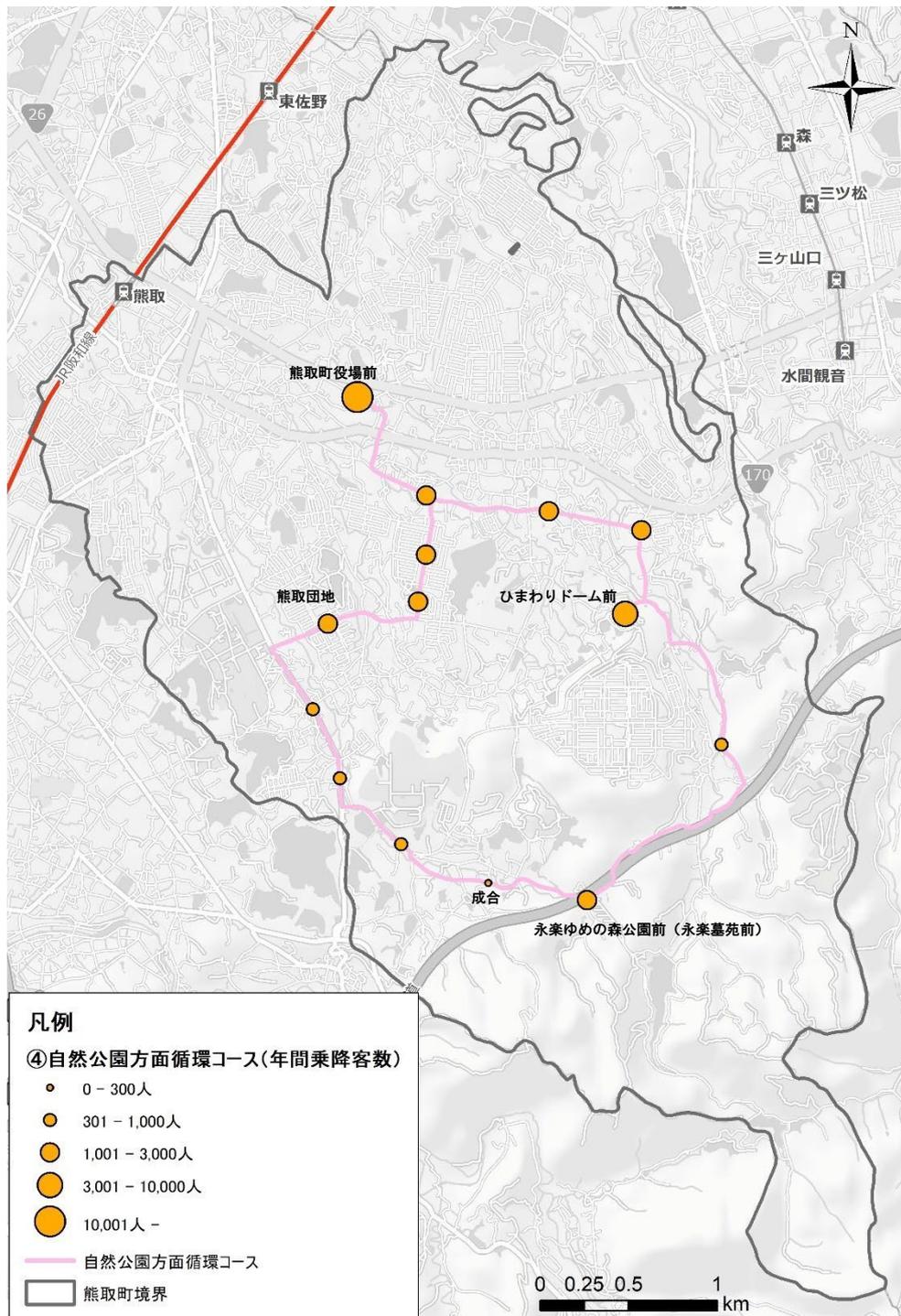
2023（令和5）年度と2022（令和4）年度で比較すると、乗降客数が「熊取町役場前」「青年会場前」「長池」で大きく増加している一方、「青葉台北」においては減少しています。



資料：熊取町資料

図 青葉台方面における停留所別乗降客数の増減（2023（令和5）-2022（令和4）年度）

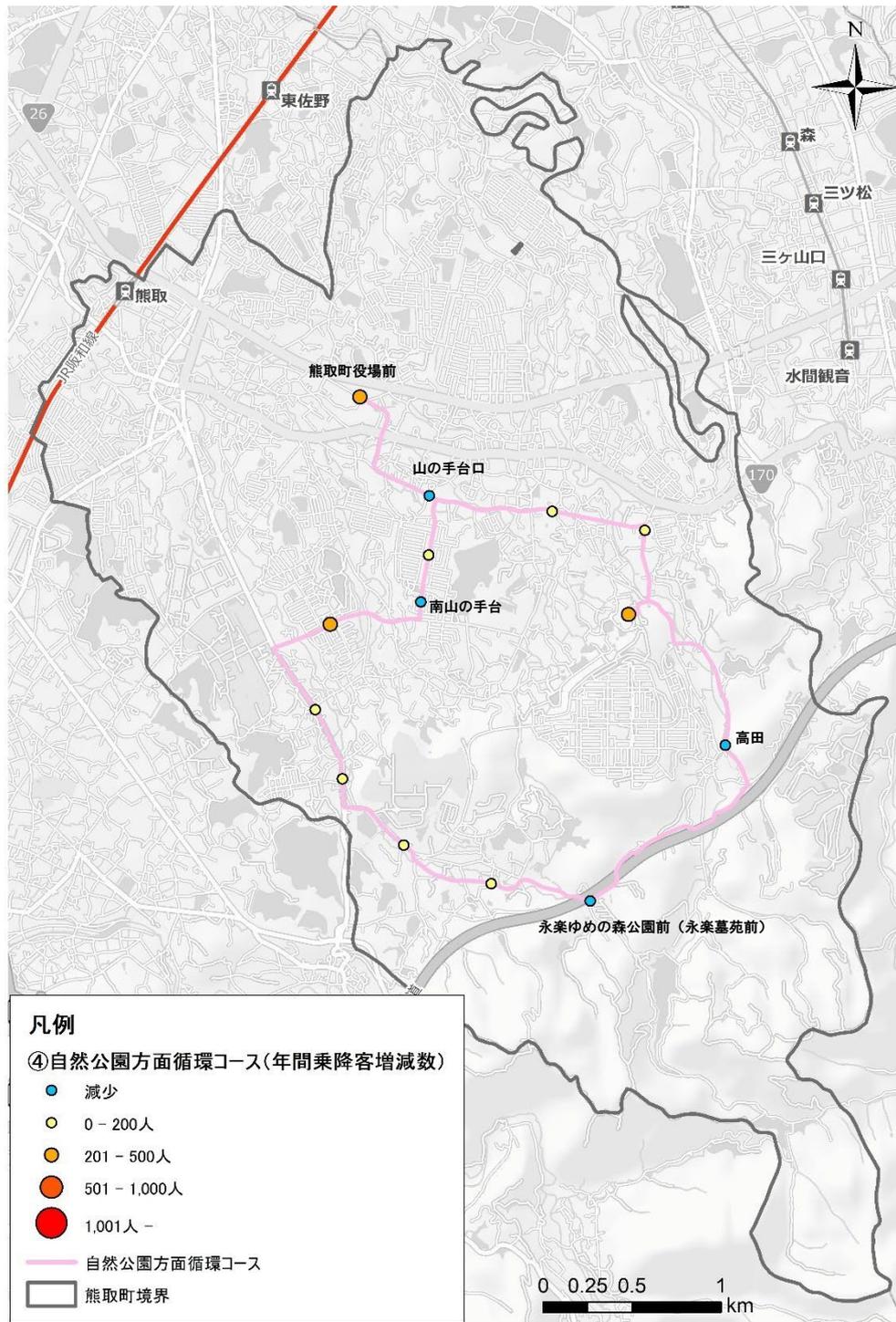
自然公園方面においては、乗継地である「熊取町役場前（11,901人）」の乗降客数が最も多くなっており、その他には「ひまわりドーム前（4,298人）」「熊取団地（2,336人）」「永楽ゆめの森公園前（永楽墓苑前）（2,297人）」等での利用が多くなっています。一方、年間乗降客数が300人以下の停留所は1箇所となっています。



資料：熊取町資料

図 自然公園方面における停留所別乗降客数(2023(令和5)年度)

2023（令和5）年度と2022（令和4）年度で比較すると、「山の手台口」「南山の手台」「永楽ゆめの森公園前（永楽墓苑前）」「高田」以外では乗降客数が増加しています。



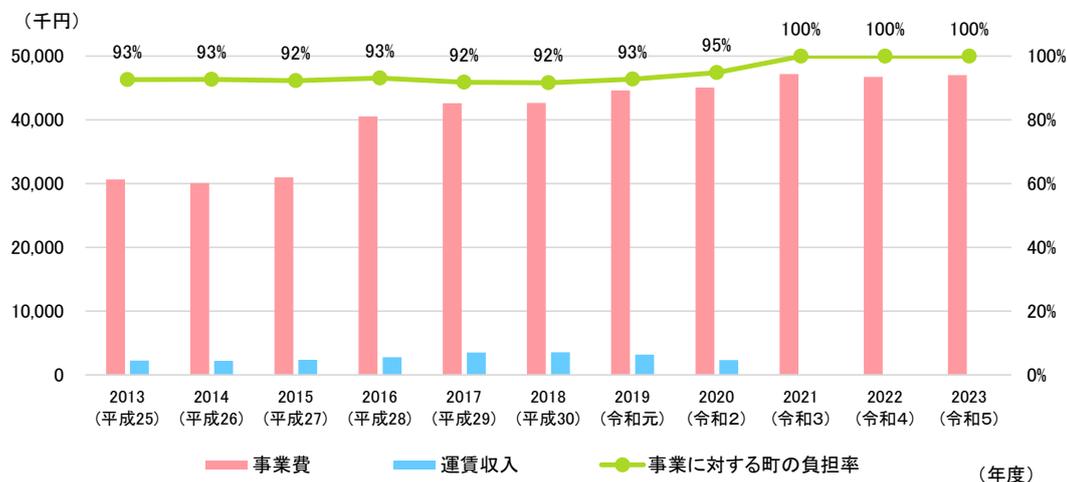
資料：熊取町資料

図 自然公園方面における停留所別乗降客数の増減（2023(令和5)-2022(令和4)年度)

⑥ 事業にかかる費用等推移

ひまわりバスにかかる事業費は、土日祝日運行の開始や車両の更新を行った2016（平成28）年度以降、年間40,000千円以上なっています。

ひまわりバスの事業に対する本町の負担率は、9割を超えています。なお、2021（令和3）年度以降は、コロナ禍における熊取町版緊急生活経済対策などの施策として運賃無償化を行っているため、運賃収入はありません。



	2013 (平成25)年度	2014 (平成26)年度	2015 (平成27)年度	2016 (平成28)年度	2017 (平成29)年度	2018 (平成30)年度
事業費(円)	30,658,000	30,103,000	30,972,000	40,551,000	42,645,000	42,666,000
運賃収入(円)	2,262,950	2,191,000	2,371,000	2,796,000	3,504,000	3,557,000
事業に対する町の負担率	93%	93%	92%	93%	92%	92%
	2019 (令和元)年度	2020 (令和2)年度	2021 (令和3)年度	2022 (令和4)年度	2023 (令和5)年度	
事業費(円)	44,617,000	45,080,000	47,181,000	46,739,000	47,041,000	
運賃収入(円)	3,195,000	2,336,000	0	0	0	
事業に対する町の負担率	93%	95%	100%	100%	100%	

※2016（平成28）年8月～土日祝日運行開始・車両2台更新（10年償却・4,084千円/2台年）

図 ひまわりバスの事業費と運賃収入の推移

(5) タクシー

本町内にタクシーの営業所はありませんが、国土交通省によって指定されるタクシーの営業区域のうち、本町は泉州交通圏※に属しており、主に近隣市町に営業所があるタクシー事業者3社が、本町内を営業範囲として運行しています。

※泉州交通圏は高石市以南の各市町。

## (6) 交通不便地域

本町内には、鉄道、路線バス、ひまわりバスによる地域公共交通ネットワークが形成されており、居住人口の約93%を駅もしくはバス勢圏でカバーできています。また、駅もしくはバス勢圏内にあっても、丘陵地等の影響もあり地域公共交通の利用が困難な地域も存在しています。

※交通不便地域：鉄道駅、バス停留所から一定距離離れており、地域公共交通を利用しにくい地域のこと。  
本計画においては、鉄道駅から800m、バス停留所から300m離れた地域を交通不便地域としています。

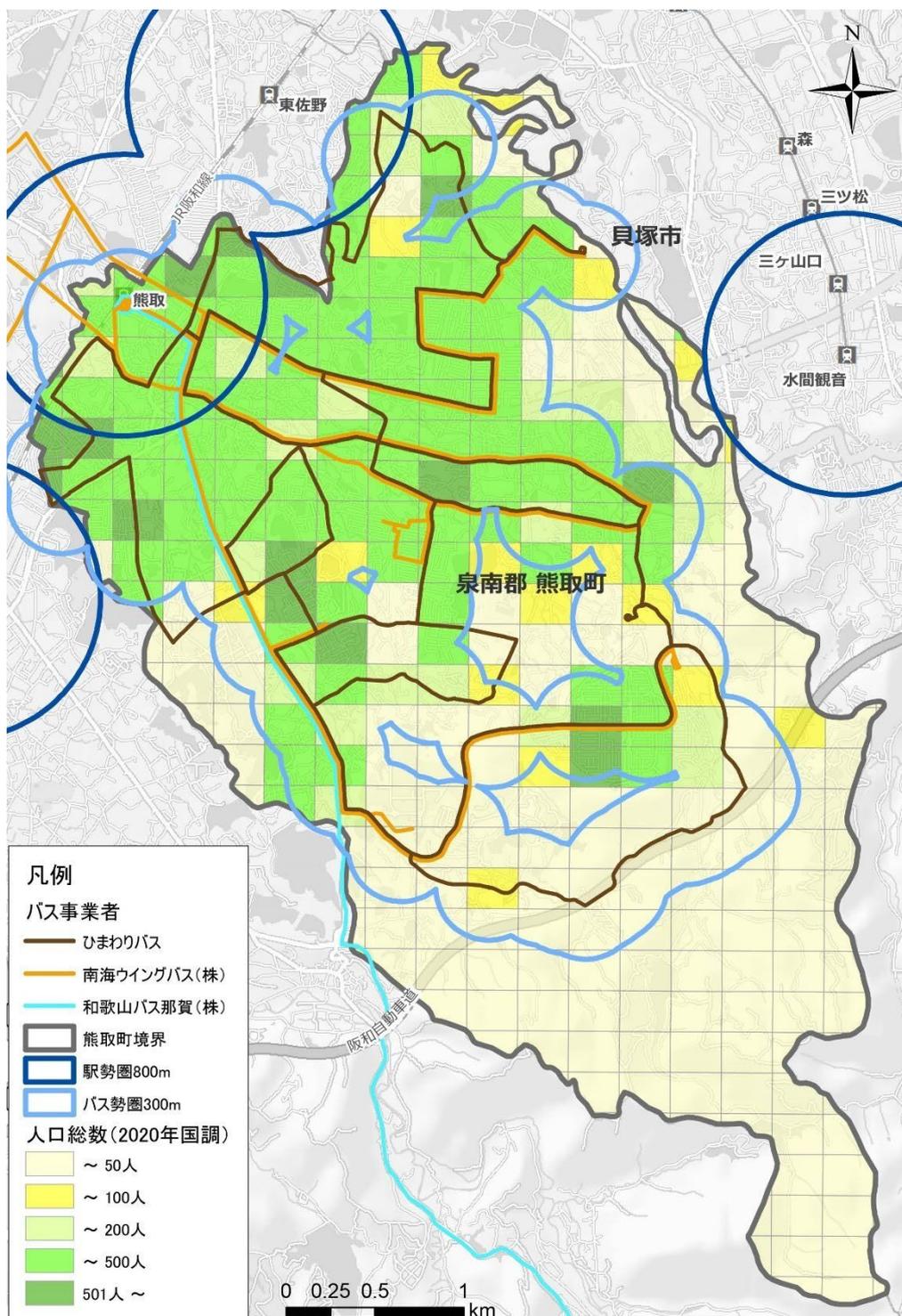


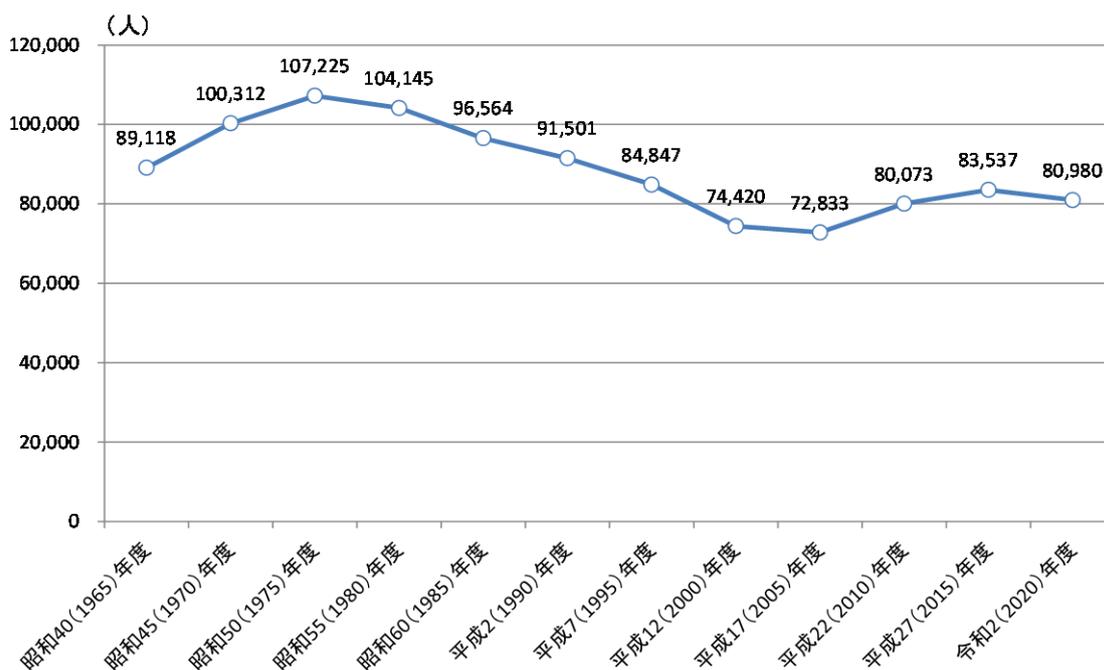
図 本町内の地域公共交通における人口カバー圏域

## (7) 地域公共交通の運営環境

### ① 担い手の不足

乗合バスの運転者数は、1975（昭和50）年度をピークに減少しており、2005（平成17）年度にはピーク時の約6割まで減少しています。労働環境（年収、労働時間、雇用形態）が厳しいことや、大型二種免許の取得要件が足かせになっていることが背景として考えられます。

また、2024（令和6）年4月1日以降、働き方改革関連法によって、「自動車運転の業務」における年間の時間外労働時間の上限が960時間に制限される「2024年問題」によって、労働時間が大きく制限されることとなり、今後、運転手の担い手の確保が非常に困難になることが想定されています。



資料：数字で見る自動車 2022（国土交通省）

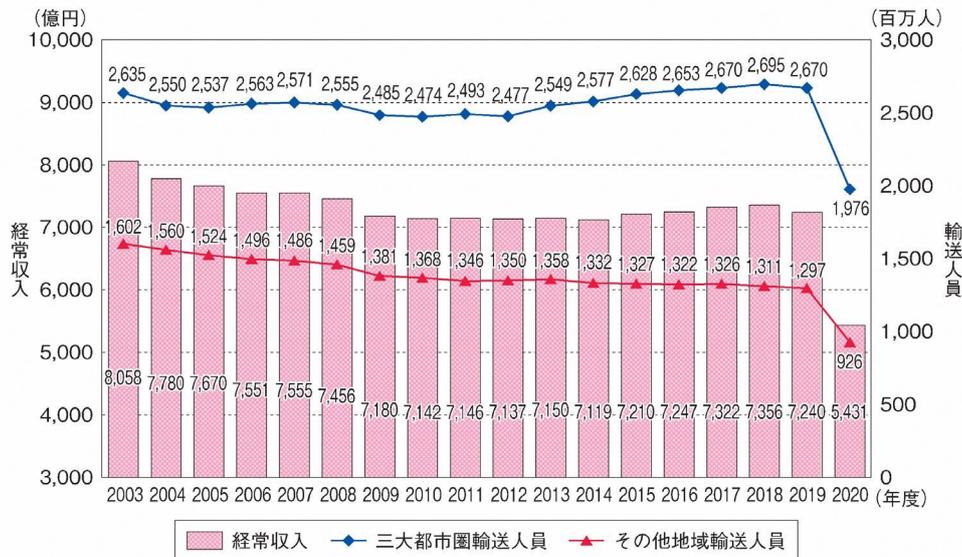
図 乗合バス運転者数の推移（全国）

## ② 収支環境の悪化

一般路線バスの輸送人員は、三大都市圏を除く地域では、平成15（2003）年以降、微減傾向が続いていましたが、コロナ禍によって、急激な落ち込みとなっており、輸送人員の減少に伴い、経常収入も非常に落ち込んでいます。

乗合バス事業者の収支状況は、調査対象となった223者のうち、約99.6%が赤字となっており、バス事業者の経営状況は非常に厳しいものといえ、本町内を運行している南海ウイングバス株、和歌山バス那賀株でも同様の状況となっています。

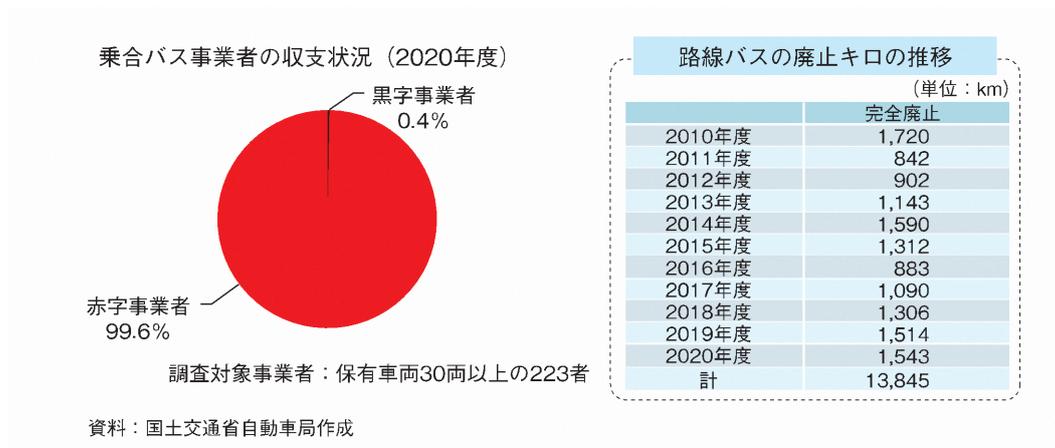
また、収益の低下に伴う路線バスの廃止も多く見られ、特に地方部での路線バスの廃止が続いています。



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。  
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。  
 資料：国土交通省自動車局作成

資料：令和4年版交通政策白書

図 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移



資料：令和4年版交通政策白書

図 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

## 2.5 町の財政状況

### (1) 歳入

2017(平成29)年度まで約120～130億円で推移していましたが、2018(平成30)年度には約200億円で大きく増加しました。また、歳入全体に占める自主財源の割合は、2018(平成30)年度以降、減少傾向にあり、厳しい状況にあることがわかります。

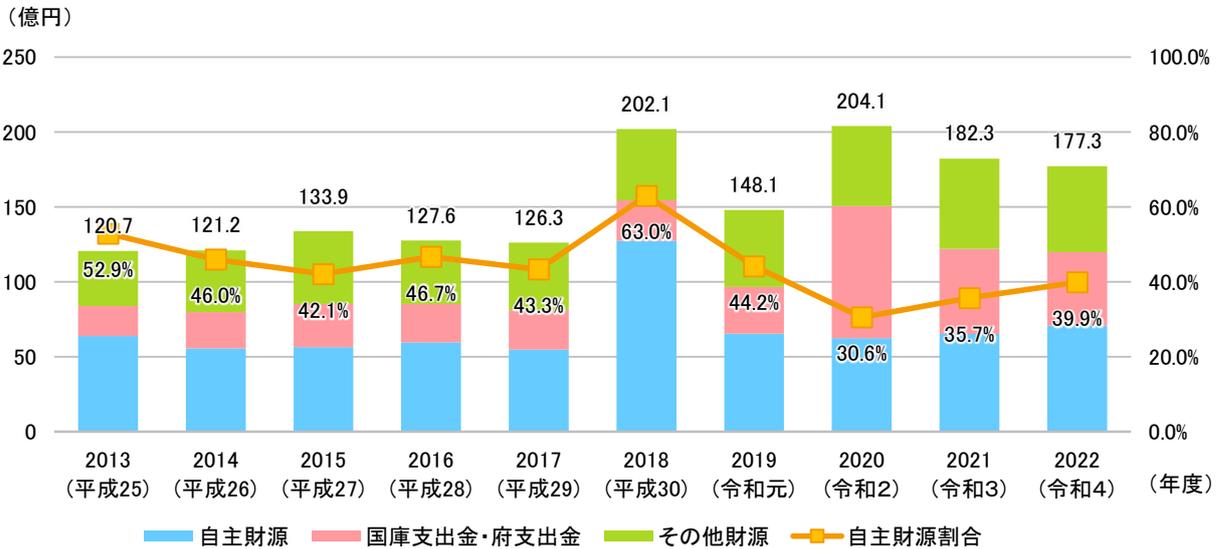
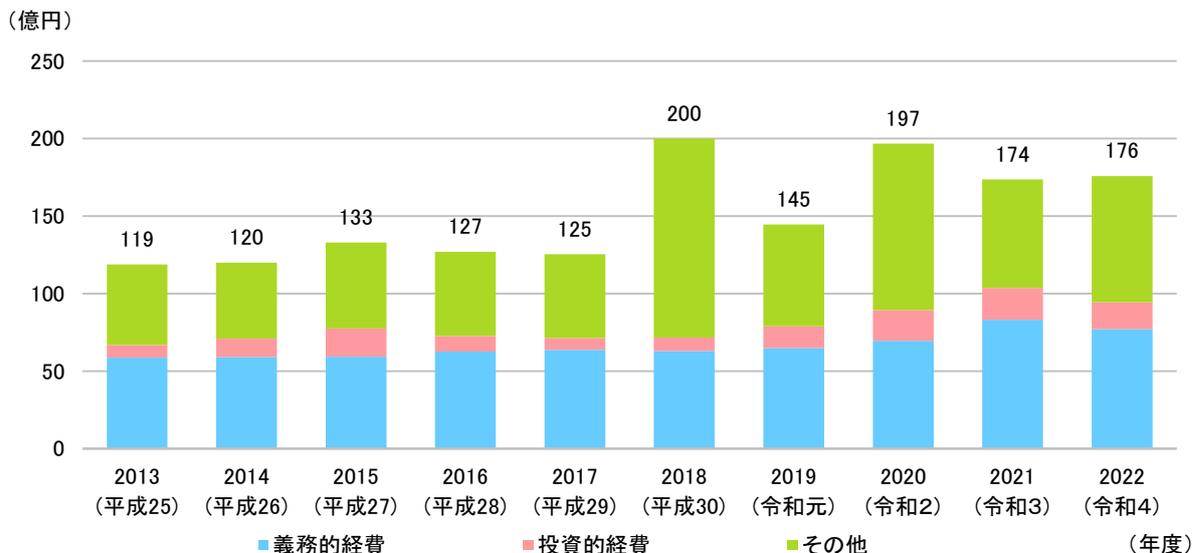


図 歳入の推移

### (2) 歳出

2017(平成29)年度まで約120～130億円で推移していましたが、2018(平成30)年度には約200億円で大きく増加しました。



※義務的経費：人件費や扶助費等、法令や性質上、支出が義務付けられており、裁量的に減額できない経費のこと。

資料：市町村決算カード（総務省）

図 歳出の推移

## 2.6 住民の公共交通に対する声

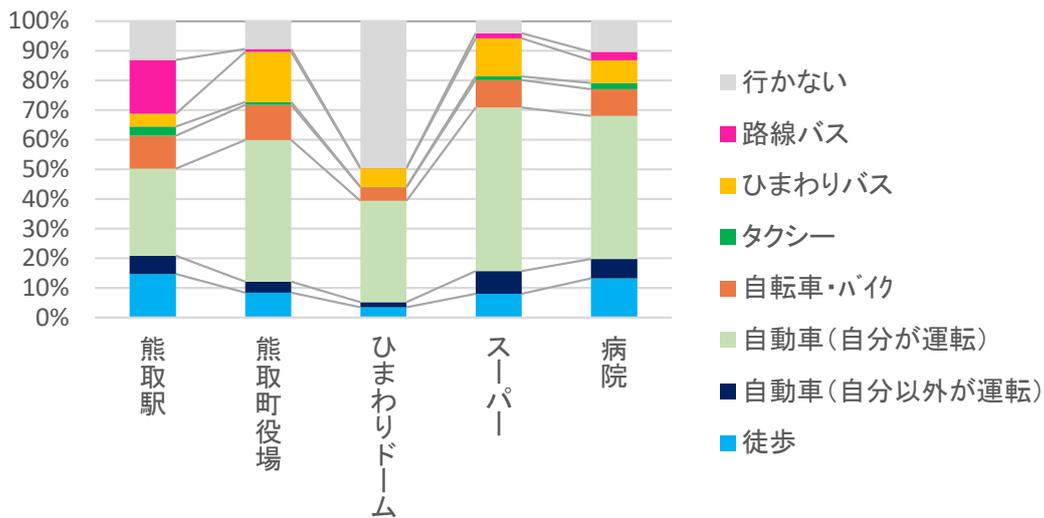
### (1) 住民・地域公共交通利用者アンケート調査

本町の地域公共交通に対する住民の声を把握するために、2021（令和3）年7～8月にかけて地域公共交通に関するアンケート調査を実施しました。

実施時期	2021（令和3）年7月20日（火）～ 2021（令和3）年8月31日（火）
回収状況	636部 （うち各区・自治会 432部、地域公共交通利用者 204部） ※1,500部配布、回収率42.4%

#### ① 目的地別の移動手段

地域公共交通に関して注目すると、JR熊取駅へ行くのに路線バス、熊取町役場及びスーパーに行くのにひまわりバスを活用されている方が10%を越えているなど、目的地によって活用する移動手段が異なることがわかります。

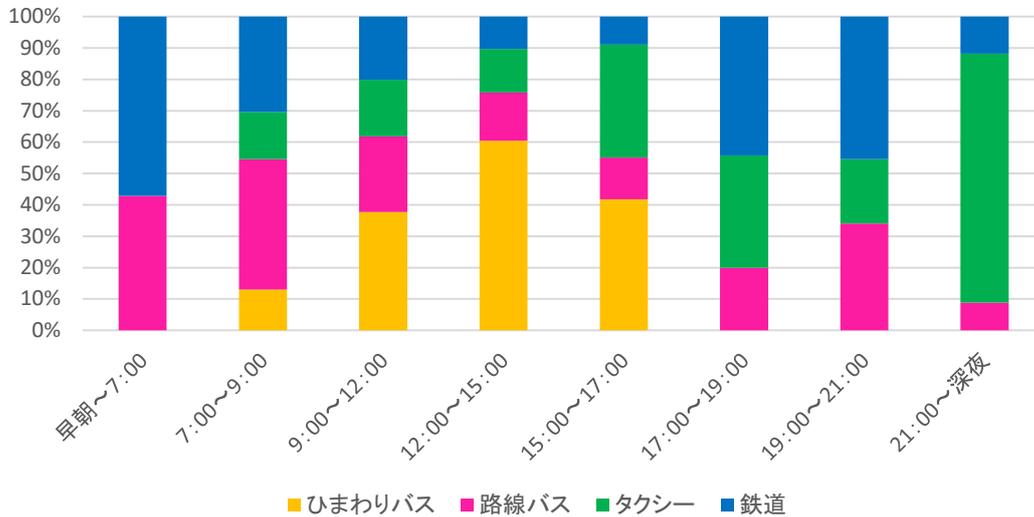


※それぞれの回答数は、JR熊取駅（n=612）、熊取町役場（n=609）、ひまわりドーム（n=591）、スーパー（n=611）、病院（n=610）となっている。

図 目的地別の移動手段

② 地域公共交通の利用時間帯

ひまわりバスは12:00～15:00の時間帯で最も利用されていることがわかります。通勤通学時に利用される早朝～9:00、17:00～21:00では路線バスや鉄道が特に利用されていることがわかります。また、通勤の帰りの時間帯になる15:00～19:00や地域公共交通機関が運行していない21:00以降の深夜の時間帯でタクシーの利用が多くなっています。



※括弧内は各地域公共交通の利用している時間帯の回答数

図 時間帯別の地域公共交通利用状況

③ 地域公共交通の利用頻度

路線バスの利用頻度についてお聞きしたところ、回答者のうち、約41%が「それ以下（月1回未満）」で最も多く、月に1回以上の利用は約22%に留まっています。

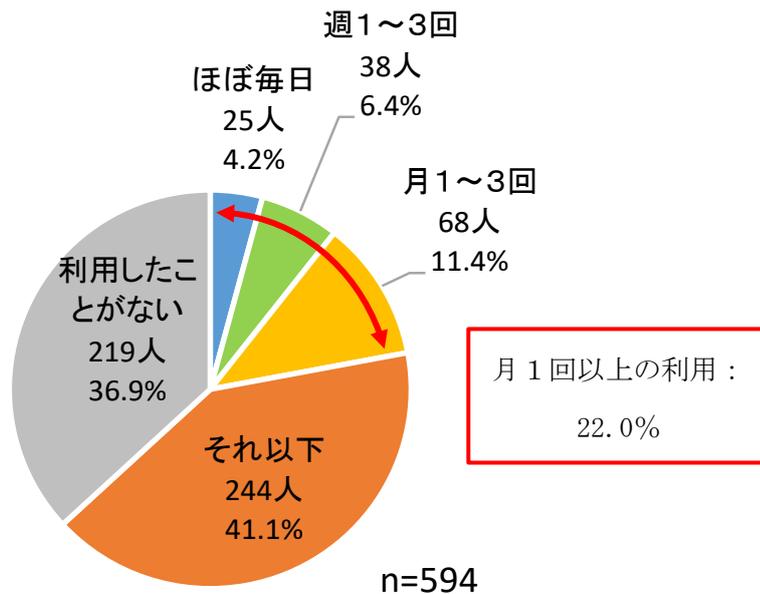


図 路線バスの利用頻度

ひまわりバスの利用頻度についてお聞きしたところ、回答者のうち、約57%が「利用したことがない」で最も多く、月に1回以上の利用は約26.0%に留まっています。

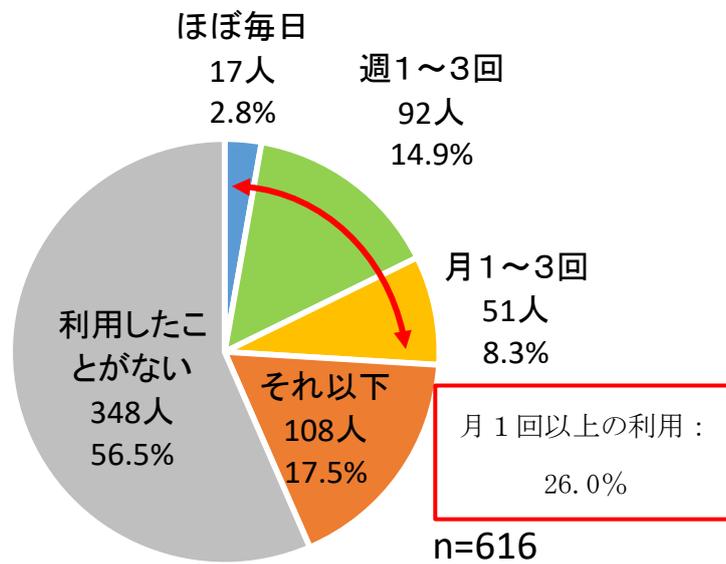


図 ひまわりバスの利用頻度

タクシーの利用頻度についてお聞きしたところ、回答者のうち、約56%が「それ以下（月1回未満）」で最も多く、月に1回以上の利用は約9.5%と、10%にも満たない状態となっています。

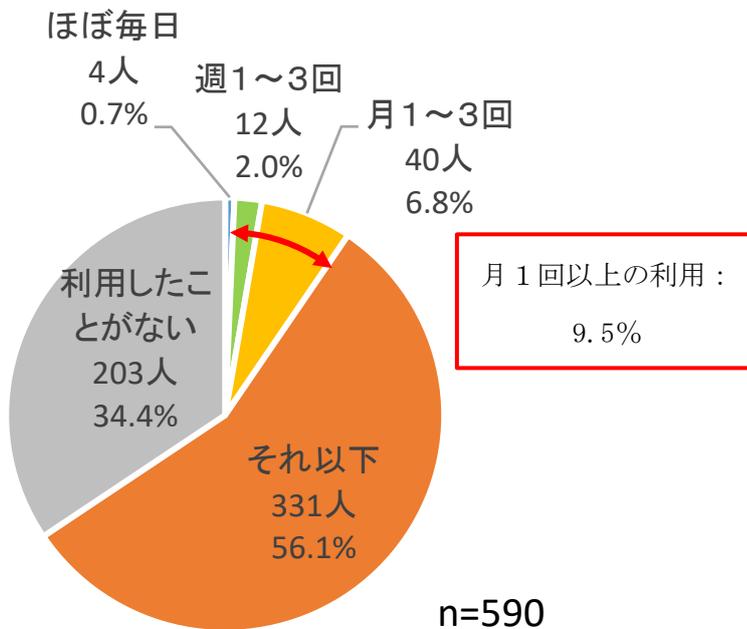


図 タクシーの利用頻度

④ 地域公共交通における満足度

路線バスにおける満足度についてお聞きしたところ、回答者のうち、約43%が「利用していない」となっており、路線バスを1週間に1回以上利用している方に限定して満足度を集計したところ、約46%が「不満」「やや不満」と回答しており、「やや満足している」「満足している」と回答している方よりも多くなっています。

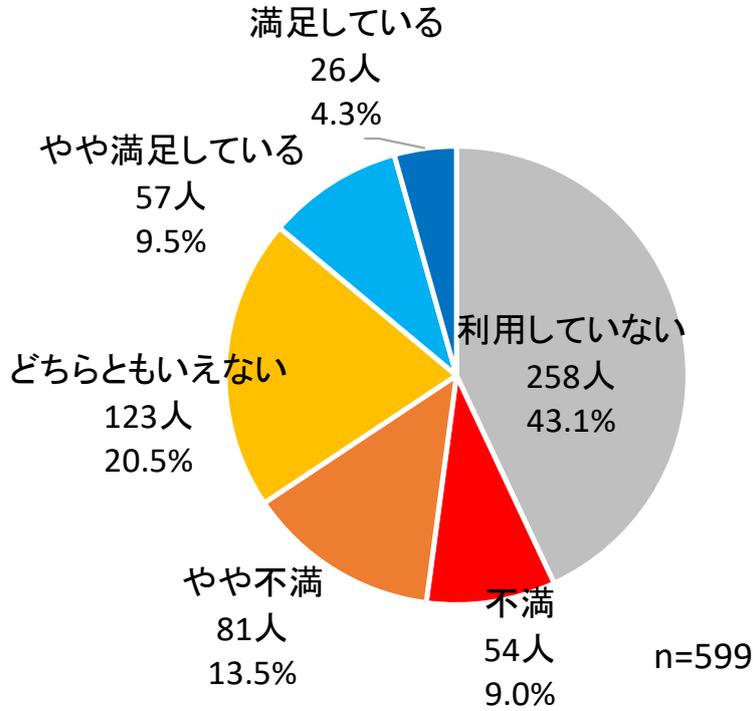


図 路線バスにおける満足度（全回答者）

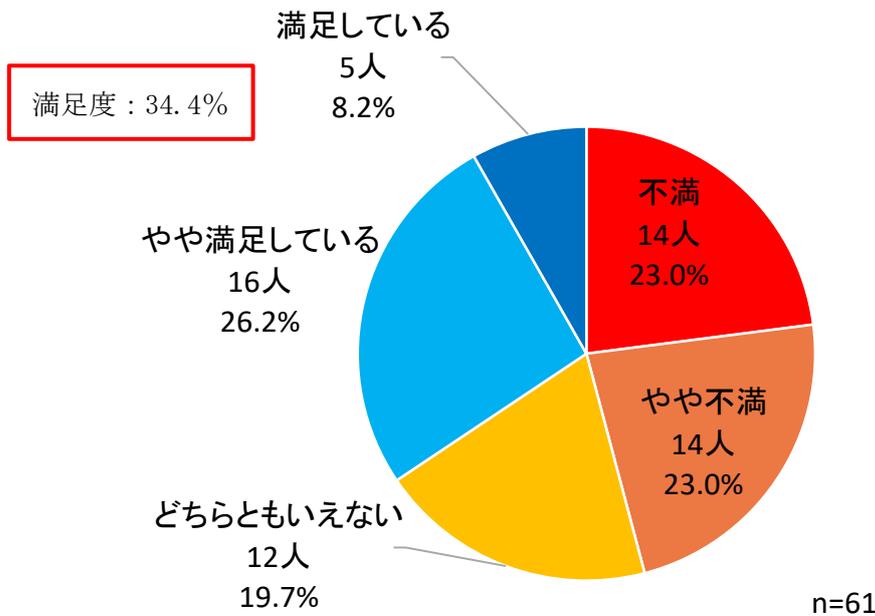


図 路線バスにおける満足度（路線バスを週に1回以上利用している人）

ひまわりバスにおける満足度についてお聞きしたところ、回答者のうち、半数以上が「利用していない」となっています。

一方、ひまわりバスを1週間に1回以上利用している方に限定して満足度を集計したところ、約74%が「やや満足している」「満足している」と回答しており、利用者からの評価は良いことがわかります。

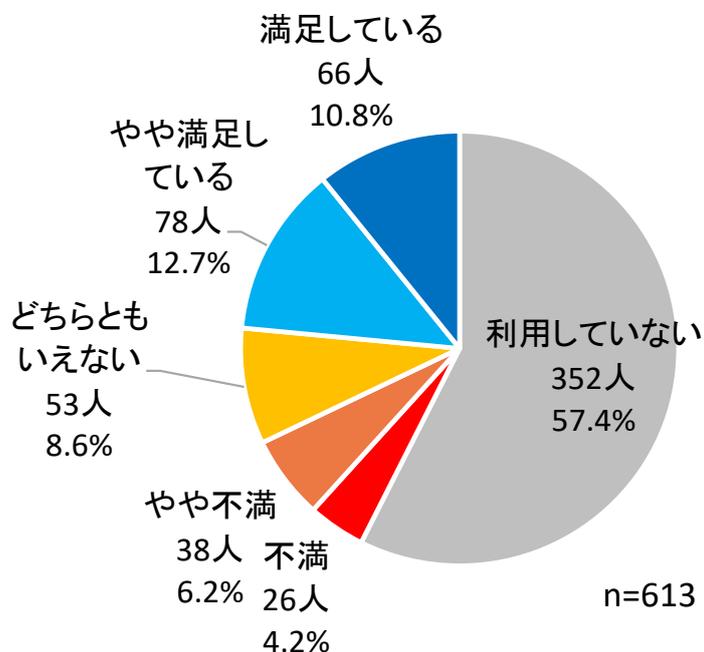


図 ひまわりバスにおける満足度（全回答者）

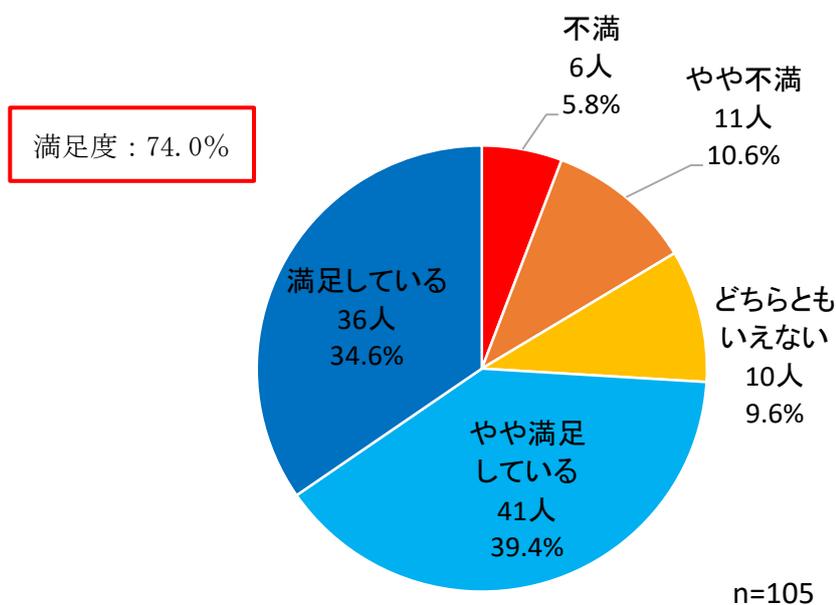


図 ひまわりバスにおける満足度（ひまわりバスを週に1回以上利用している人）

タクシーにおける満足度についてお聞きしたところ、回答者のうち、約47%が「利用していない」となっています。

一方、タクシーを1週間に1回以上利用している方に限定して満足度を集計したところ、約50%が「やや満足している」「満足している」と回答しており、利用者からの評価は高いことがわかります。

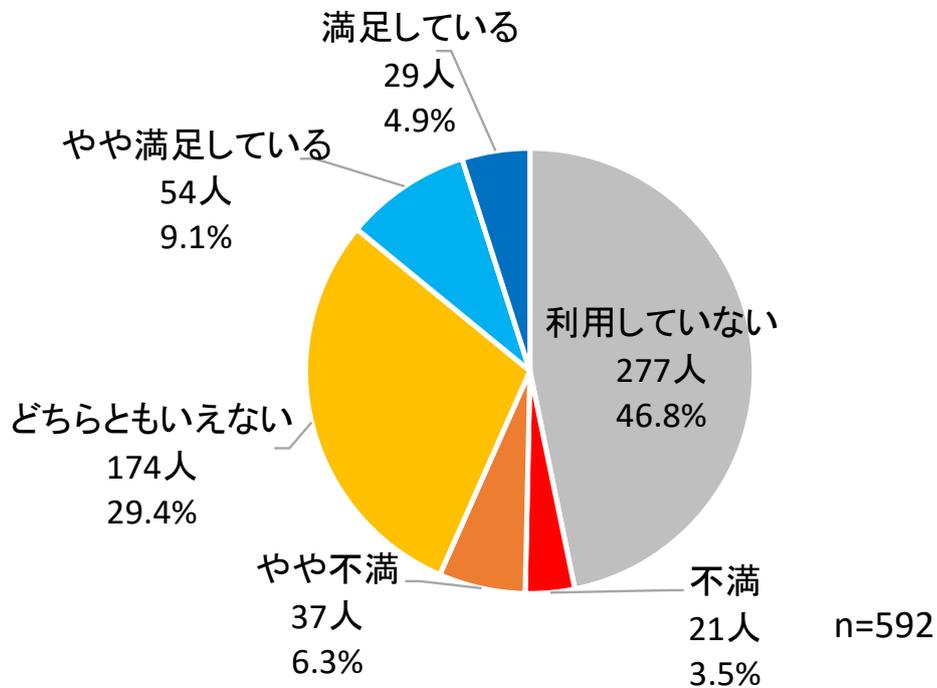


図 タクシーにおける満足度（全回答者）

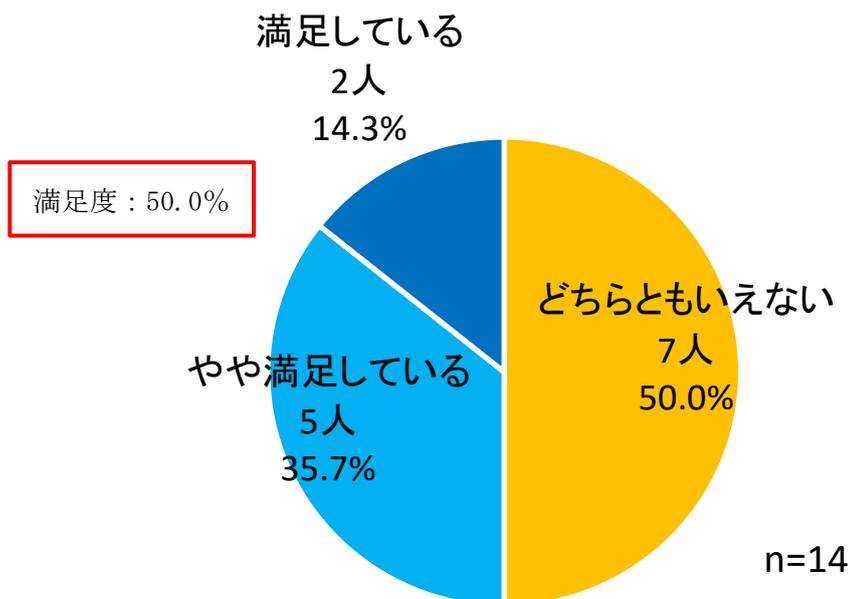


図 タクシーにおける満足度（タクシーを週に1回以上利用している人）

⑤ 地域公共交通に対する不満な点

路線バスを1週間に1回以上利用している方に路線バスに対する不満な点について回答していただいたところ、「運行本数が少なく不便」という回答が最も多くなっています。その他に「遅延することがある」「運行ルートが目的地を通らない」などが多くなっています。

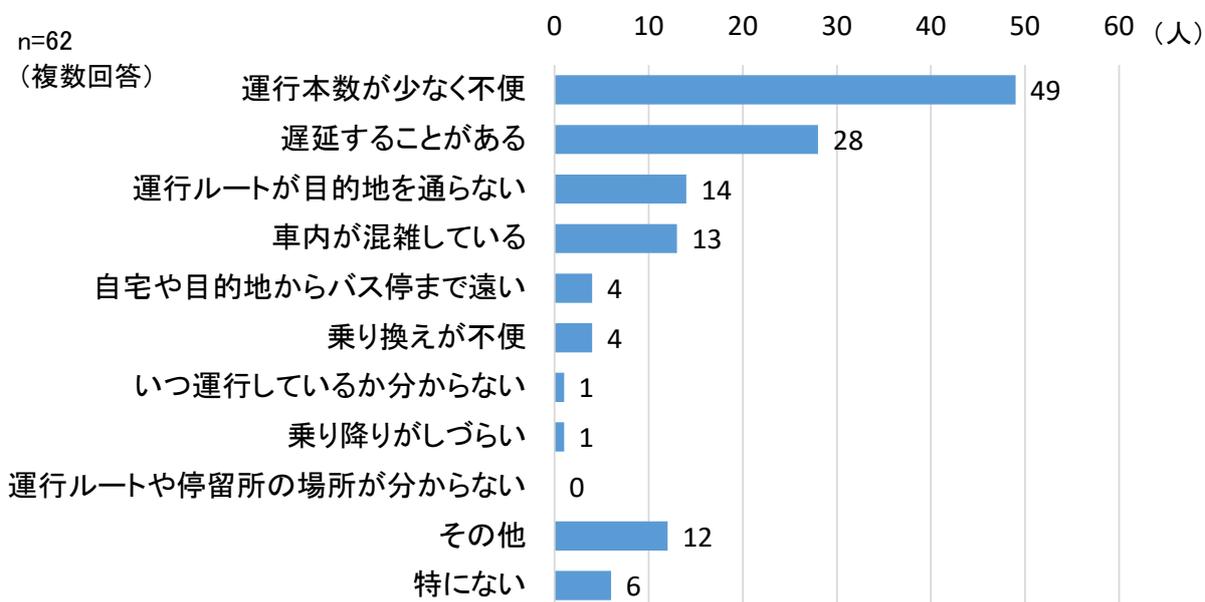


図 路線バスに対する不満な点 (路線バスを週に1回以上利用している人の回答)

ひまわりバスを1週間に1回以上利用している方にひまわりバスに対する不満な点について回答いただいたところ、「運行本数が少なくて不便」という回答が最も多くなっています。その他に「運行ルートが目的地を通らない」「乗り換えが不便」などが多くなっています。

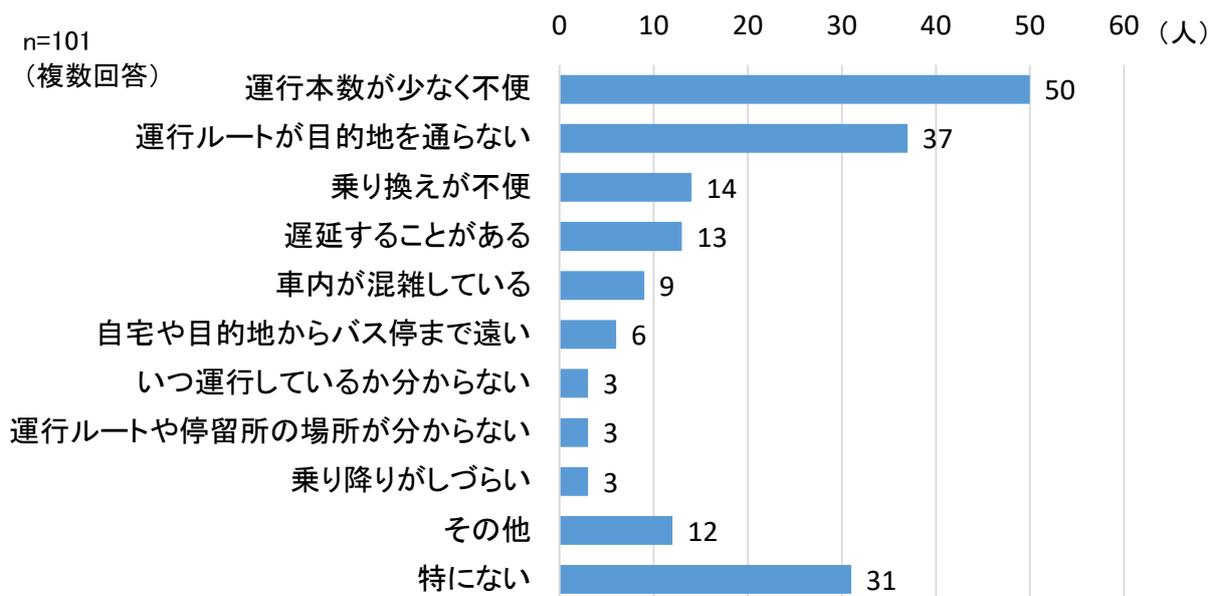


図 ひまわりバスに対する不満な点 (ひまわりバスを週に1回以上利用している人の回答)

⑥ 地域公共交通に求めるもの

路線バスを1週間に1回以上利用している方に地域公共交通に求めるものについて回答していただいたところ、「現在位置や遅延情報などの運行情報」を求める方が最も多くなっており、逐次情報を入手できる環境整備が求められています。その他に「近隣市のコミュニティバスとの連携による広域交通」「鉄道や他のバス路線等への乗換に関する情報」などが多くなっています。

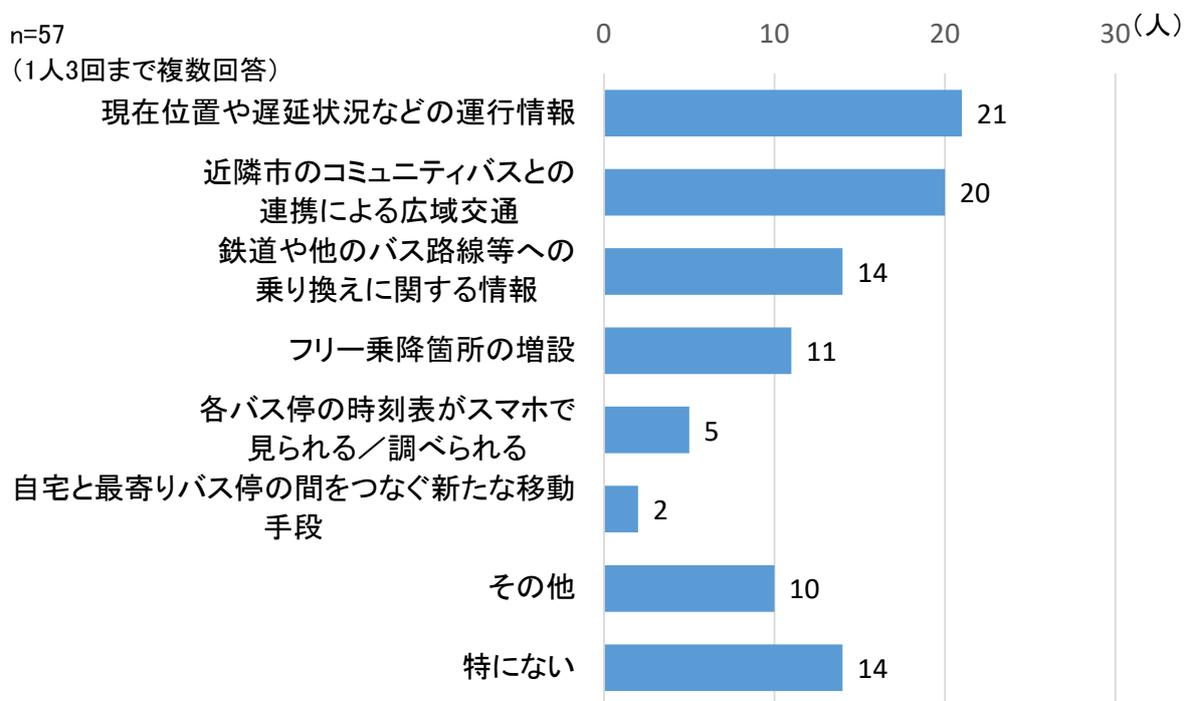


図 地域公共交通に求めるもの（路線バスを週に1回以上利用している人の回答）

ひまわりバスを1週間に1回以上利用している方に地域公共交通に求めるものについて回答していただいたところ、「現在位置や遅延情報などの運行情報」を求める方が最も多くなっており、逐次情報を入手できる環境整備が求められています。その他に「フリー乗降箇所の増設」「近隣市のコミュニティバスとの連携による広域交通」などが多くなっています。

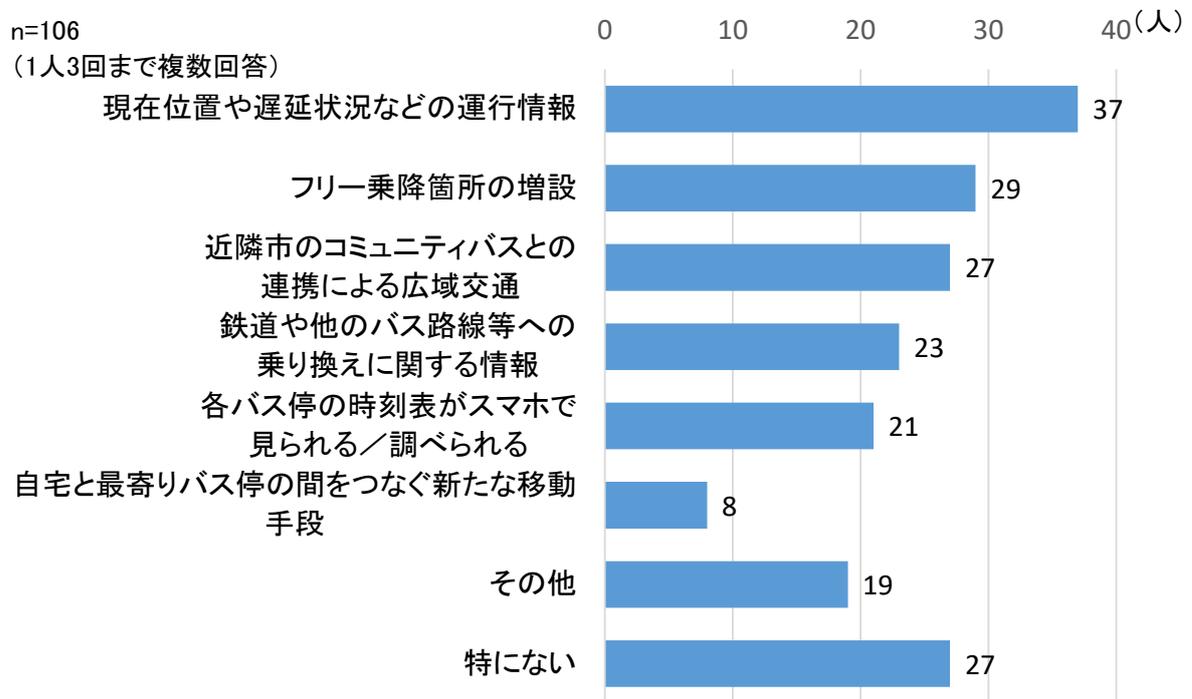


図 地域公共交通に求めるもの（ひまわりバスを週に1回以上利用している人の回答）

路線バス及びひまわりバスを1週間に1回も使用していない方に地域公共交通に求めるものについて回答していただいたところ、「特にない」を除くと、「各バス停の時刻表がスマホで見られる/調べられる」ことを求める方が最も多くなっています。

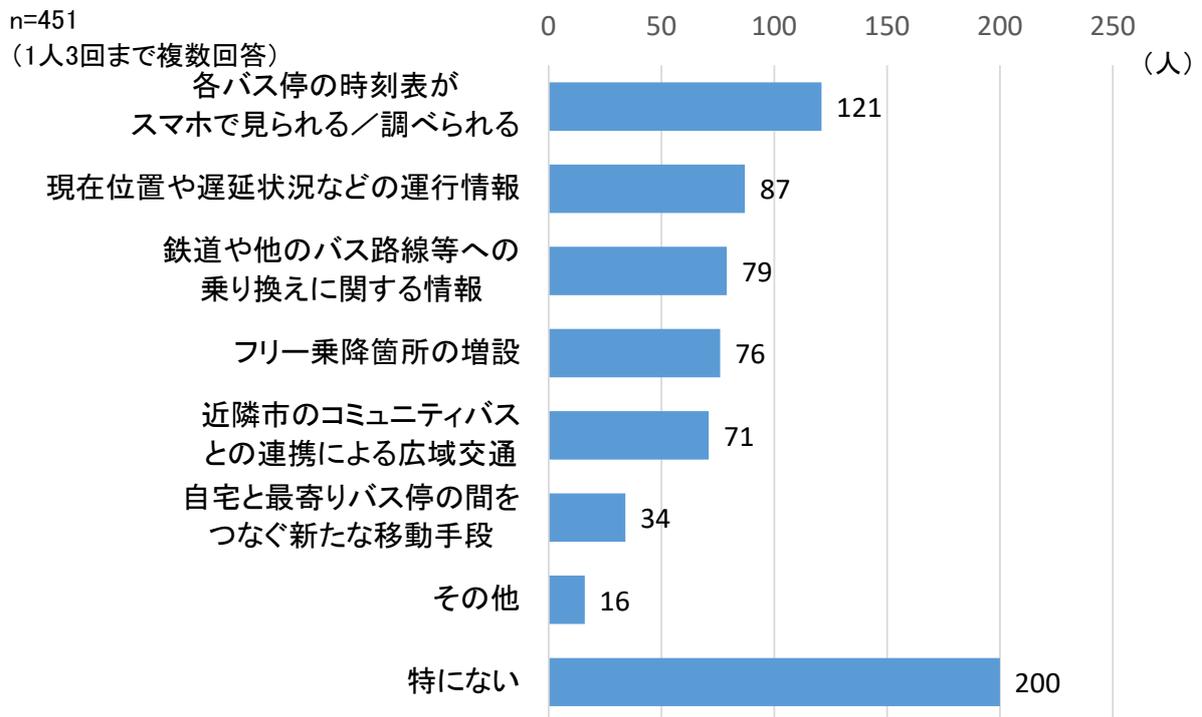


図 地域公共交通に求めるもの（路線バス及びひまわりバスを週に1回も利用していない人の回答）

タクシーに求めるものについて回答していただいたところ、「特にない」を除くと、「行政からのタクシーチケット配布」を求める方が最も多くなっています。

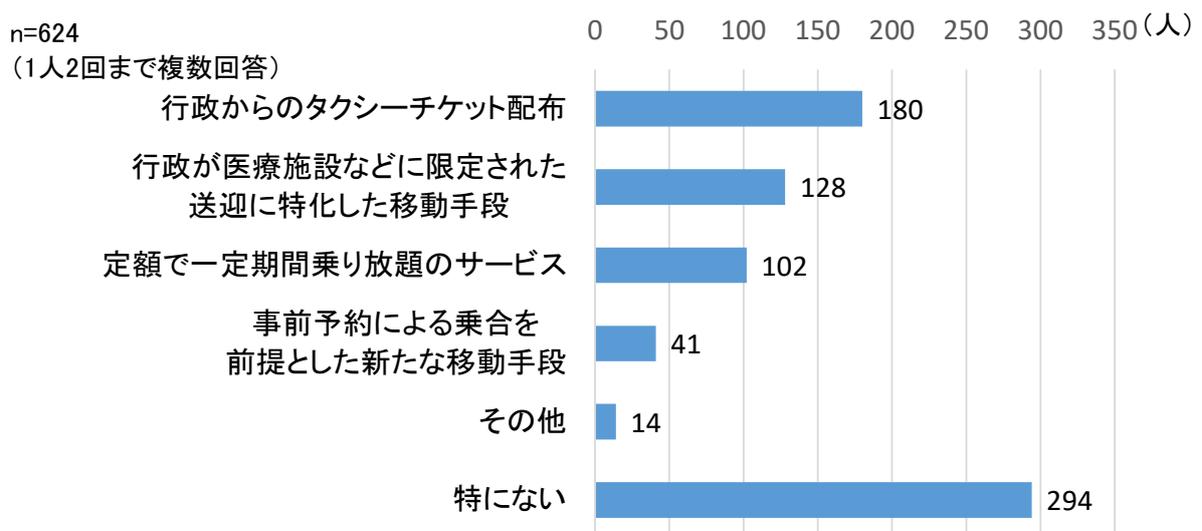


図 タクシーに求めるもの

⑦ ひまわりバスの逆回り運行

ひまわりバスは現在、片方向での運行のみとなっており、逆回りでの運行について回答いただいたところ、全回答者のうち約72%が「わからない・その他（無回答含む）」となっている一方で約22%の方が逆回り運行を「要望する」としています。ひまわりバスを週に1回以上利用している方に限定すると逆回り運行を「要望する」としている方の割合は増え、約43%となっています。

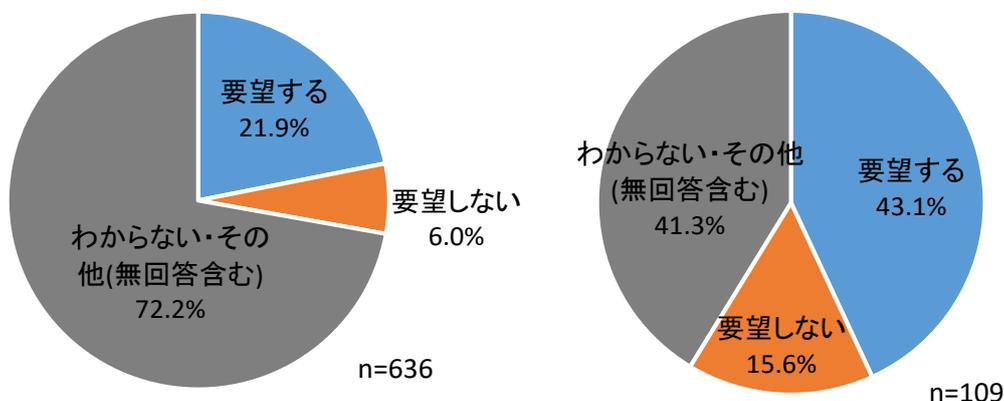


図 ひまわりバスの熊取駅の逆回り運行の実現について  
(左：全回答者、右：ひまわりバスを週に1回以上利用している人の回答)

表 ひまわりバスの逆回り運行を「要望する、要望しない」理由

<b>要望する（一部抜粋）</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• あると利用しやすい</li> <li>• 時間がかかりすぎる</li> <li>• 1本逃すと1時間近く待たなければならない</li> <li>• 行って帰るのではなく、遠くまで連れて行かれて、乗っていて不要な道を通らされている感が強い、いやになる</li> <li>• 一方通行ばかりより乗車人数も増える</li> <li>• 目的地までの往復がしたい</li> </ul>
<b>要望しない（一部抜粋）</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 時刻表や運行が複雑になる</li> <li>• 便利だが費用がかかりすぎる／公費負担が増す</li> <li>• 利便性が上がることは理解するが、その分運行者側のコストが増え、悪化し、バスの運行自体中止になってほしくない</li> <li>• 町内はそんなに広くないので循環しているなら問題ない、要望が全町民の過半数を超えるような数があるなら考えればよい</li> <li>• デメリットが大きすぎる</li> <li>• 現行の運行に満足している</li> </ul>

⑧ ひまわりバスの熊取駅の乗り入れ

ひまわりバスは現在、熊取駅を通るルートが存在せず、熊取駅への乗り入れについて回答いただいたところ、全回答者のうち約48%が「要望する」となっています。ひまわりバスを週に1回以上利用している方に限定すると熊取駅への乗り入れを「要望する」としている方の割合は半数を越えています。

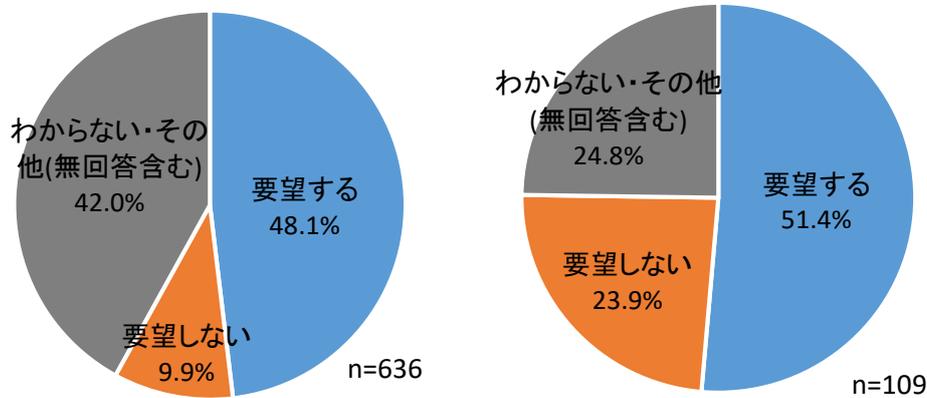


図 ひまわりバスの熊取駅への乗り入れについて

(左：全回答者、右：ひまわりバスを週に1回以上利用している人の回答)

表 ひまわりバスの熊取駅乗り入れを「要望する、要望しない」理由

<b>要望する (一部抜粋)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• JRを利用するため／駅を利用する人が多いから</li> <li>• 乗り入れは当然でしょ！／何故乗り入れしていないのか理解できない</li> <li>• 駅に乗入れてこそそのコミュニティバス</li> <li>• 料金が安くなる／低価格で駅まで行ける</li> <li>• 青年会場前から歩くのは5分でも大変</li> <li>• 朝、夜の通勤・通学での利用に便利</li> </ul>
<b>要望しない (一部抜粋)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 民間の路線バスに頼るべき／すみわけを重視すべき</li> <li>• 路線バスが減便されると困る</li> <li>• 路線バスの衰退、ひまわりバスの経費増につながるのであれば断固反対</li> <li>• 青年会場前までで充分、歩いてもそんなに時間はかからないので別に良い</li> <li>• デメリットの方が大きい／デメリットを考えると今のままでよい</li> <li>• 今以上の税金をかけることは絶対にしないでください。納税者の立場にたって下さい</li> </ul>

総体的に、ひまわりバスの逆回り、駅乗り入れ運行に対しては、いずれもひまわりバス単体の利用における住民、個人の利便性向上を望む声と対極的に公共交通全体の役割分担及び公費削減等の経済効率化を求める意見となった。

⑨ 町民の様々な意見

住民アンケート調査の中では、以下のとおり町民の様々な意見がみられました。

項目	意見（一部抜粋）
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自分の行きたいところに自分の足で行くことができる公共の交通手段を今まで通り減らすことなく大事にしてほしい</li> <li>• 出勤時間帯（6～8時）の本数が少なく使いづらい</li> <li>• 朝夕の時間帯に集中して運行してほしい</li> <li>• 土日の夜おそい時間の路線バスがあると助かる</li> <li>• JR日根野、南海泉佐野駅へのバスを増やしてほしい</li> <li>• JRとの連絡が悪い</li> <li>• 止まる所の地名を書いたものを各地区に配布してほしい</li> </ul>
ひまわりバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 買い物で大変助かっている。時間、のりつぎを考えて頭の体操をしている</li> <li>• 無くなるのはとても困る。今まで通りの時刻で、料金が少し上がってもひまわりバスがあってほしい</li> <li>• 「年間パス」を販売してはどうか</li> <li>• 座席数を増やしてほしい</li> <li>• もう少し小さくすれば、狭い道での対向車とのすれ違いが楽になり、台数も増やせるのではないか</li> <li>• 青葉台まわりのルートで芦谷～長池までの間距離が長いので、その間に一つバス停が欲しい</li> <li>• 日根野の商業施設に行くため、青葉台口がもう少し施設へ近いと助かる</li> <li>• バス停まで階段、坂道がありきつい</li> <li>• 地区からひまわりバス停が離れており不便</li> <li>• 第1、7、8便などは乗客が少ない</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 高齢者向け施策（高齢の方が便利で利用しやすいようにしてほしい／料金減免）</li> <li>• コロナ後であれば乗合交通OK</li> <li>• 行先の料金が不明なので乗りづらい</li> <li>• 予約しても時間がかかるときがある</li> <li>• クレジットカードが使えないタクシーがある</li> <li>• 当日までの予約ができるようになってほしい</li> </ul>

## (2) 公共交通ワークショップ

本町の地域公共交通の利用者や住民の”生”の声を収集し、様々な立場の方同士の考えや課題の相互理解を深めるため、2022（令和4）年11月に3回にわたってワークショップを開催しました。

表 公共交通ワークショップ実施概要

	実施日時	ワーク 参加人数	テーマ
第1回	11月1日（火） 19:00～20:45	12人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通を取り巻く現状</li> <li>・熊取町の現状</li> <li>・路線バス・タクシーの現状</li> <li>・意見交換</li> </ul>
第2回	11月18日（金） 19:00～20:45	12人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回ワークショップの振り返り</li> <li>・普段の移動について、良いこと・悪いこと</li> </ul>
第3回	11月29日（火） 19:00～20:45	12人※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・より外出しやすくするために （公共交通を活用、利用して外出してもらうための取組み提案）</li> </ul>

※うち4人については公共交通事業者や行政公共交通担当者が提案者として参加。



ワークショップ当日の様子

① 第1回ワークショップで得られた意見

第1回ワークショップでは、地域公共交通や本町の現状の説明を行い、それを踏まえたうえで参加者の普段の移動などについて各々発言していただきました。

町民は基本的に自家用車で移動されている方が多く、町内に立地している大学に通う大学生や高齢者等が路線バス等の地域公共交通を利用している傾向にあります。また、全体的に路線バスやひまわりバス等の地域公共交通を利用したことが無い、よく知らない、不便だという意見が多くみられました。

表 第1回ワークショップの意見概要

視点	主な意見
参加者の意見	<ul style="list-style-type: none"><li>• バスやタクシーが移動手段として選ばれない（自家用車が便利）</li><li>• バスの現行サービスに対する不満（便数が少ない、ダイヤが合わない等）</li><li>• ひまわりバスのルート・停留所の位置がニーズに合わない（駅、買い物施設等）</li><li>• 路線バスの利用環境の悪さ（バス停の屋根がない、バス定期券の購入場所がない等）</li></ul>
交通事業者の意見	<ul style="list-style-type: none"><li>• バス・タクシー利用者が減少している</li><li>• バス・タクシー運転手の確保が困難となっている</li><li>• 燃料の高騰</li></ul>

② 第2回ワークショップで得られた意見

第2回ワークショップでは、普段の移動時に感じる困りごとや、本町の地域公共交通における良い点と悪い点について2つのチームに分かれて話し合いました。

このワークショップでは、バスの運行時間帯や待合環境の改善を求める意見、ひまわりバスを実際に利用してみると意外に便利だったことを踏まえたうえで、地域公共交通の使い方や多様な公共交通機関の使い分けを各々が学ぶべきことが重要だという意見などがみられました。

表 第2回ワークショップの意見概要

意見（一部抜粋）
<ul style="list-style-type: none"> <li>• バスの最終運行時間が早い</li> <li>• バス停が狭く、屋根が欲しい</li> <li>• 利用してみないと意見が言えないので、試しにひまわりバスを利用してみると、思った以上に利用しやすく感じた。</li> <li>• ひまわりバスで役場を経由して他のコース（他地域や商業施設など）に行けることを初めて知った。個人個人で目的に応じて使い方をもっと考えると良いと思う。</li> <li>• 仮にひまわりバスが熊取駅へ乗り入れると、利用者は増えるかもしれないが、買い物や通院などで今利用している人が、現在でも座れない状況もある中、困る可能性がある。</li> <li>• 駅に乗り入れないまでも、「青年会場前」停留所から駅側にもう少し近い停留所があればより良いと思う。</li> <li>• バスの時刻表をあらかじめ理解しておけば、移動のイメージをすることができ、活用しやすくなると思う。</li> <li>• 利用している人からは、目的に応じた使い分けをしていると聞いた。</li> </ul>

③ 第3回ワークショップで得られた意見

第3回ワークショップでは、地域公共交通を利用してもらうための工夫について、事前に考えてきていただいた取組案からチームを作り、チームごとに意見を出し合いました。

町内での撮影会や撮影した写真の展示会、学校や町内会の取組での活用、地域公共交通機関を活用した四季折々のツアーの実施などの意見が出され、**地域公共交通の良さを活かし、移動手段の選択肢として選んでもらうための取組みが必要**であり、実践することが大切といったまとめとなりました。

(3) 予約制乗合タクシー実証実験

本町において今後、新たな地域公共交通の導入の可能性や、地域公共交通の改善の方向性を検討するため、MONET Technologies 株式会社 に業務委託のうえ、予約制乗合タクシーの実証実験を行いました。

<b>運行期間</b>	2022年9月15(木)～2022年11月14日(月) ※ 10月2日(日)、8日(土)、9日(日)は運休
<b>運行時間</b>	毎日9:00-17:00
<b>運行会社</b>	大阪第一交通(株)
<b>運行車両</b>	ジャパンタクシー
<b>運行地域</b>	自由が丘、若葉、五月ヶ丘、緑ヶ丘、小谷、高田地区 ※乗降場所の限定はあるが、町外・他地区居住者も利用可能
<b>乗車場所</b>	各地区内2～3箇所、計17箇所
<b>利用料金</b>	1回大人200円、小学生以下100円
<b>利用方法</b>	① 利用1週間前～1時間前までに電話かインターネットで予約 ② 予約日時・乗降場所にタクシー到着 ③ 乗合運行 ④ 降車の際に現金で料金支払い

### 買い物・通院・お出かけに便利な予約制乗合タクシー

**熊取町AIオンデマンド交通実証実験 (実施期間: 令和4年9月15日～11月14日)**

**自由が丘・若葉・五月ヶ丘・緑ヶ丘・小谷・高田地区で実証実験実施!** 詳細はコチラ  
町ホームページ

※乗降場所は限定されますが、町外の方、他地区の方もご利用いただけます。

**電話またはネットでカンタン予約!**

**【電話(9-17時)】**  
☎ 080-3210-1171  
大阪第一交通専用オペレーターにつながります

**【ネット(24h)】**  
メールアドレスと任意のパスワードを入力  
名前、電話番号、アクセスコード(273619)を入力

**電話またはネットでカンタン予約!**

例) 9:30 10時に「小谷南」から「熊取南」まで2人お乗りします

**1週間前～1時間前まで予約ができるよ! 続けて慣りの予約もできるから便利!**

予約した日時・乗降場所にタクシーが迎えにくるよ!

予約した〇〇です  
この標識が目印!

到着! 降りる時に利用料を支払ってね

**利用料金**  
大人200円 / 小学生以下100円  
※1歳未満の小児無料  
※障がい者手帳等提示で無料

**運行時間**  
9:00-17:00 土日祝日も毎日運行!  
※10/2,8,9(試験実、祭礼日)は運休

コロナ対策は入念に行っています

車内に消毒液を設置  
乗車前に消毒液を噴霧  
乗務員の顔の消毒実施

※乗車の際は、マスクの着用・消毒にご協力をお願いします。  
※無熱帯などの症状がある方は、利用をご遠慮下さい。

**片道15～30分程度で運行**

目的地施設      各地区内

※目的地施設間(青～青)、地区内・地区間(赤～赤)での利用はできません。

＜お問い合わせ先＞  
①予約・運行について ☎080-3210-1171  
大阪第一交通(金日9-17時)  
②乗車手帳について ☎072-452-6396  
熊取町運輸公園課(平日9-17時)

図 予約制乗合タクシー実証実験の概要

① 利用者の年齢層

回答いただいた利用者のうち、約6割が70代以上となっており、20～30代の利用は1割程度に留まっています。

また、利用者の平均年齢をみると女性、夫婦のみ世帯、車非保有者で比較的高くなっています。

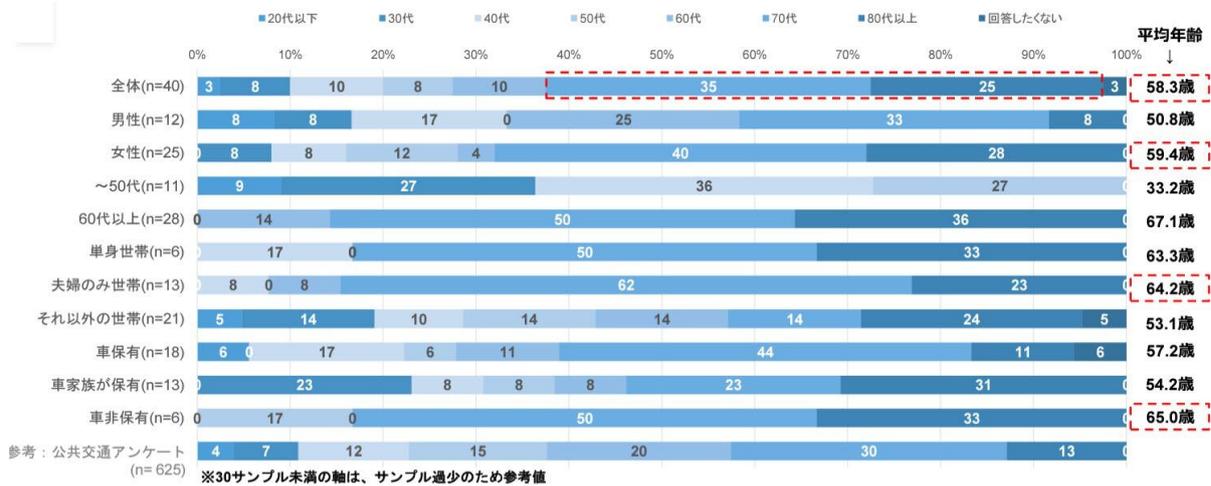


図 予約制乗合タクシー利用者の年齢層

② 運行時の平均乗車人数

実証期間中の乗車人数は205人となったのに対し、1回の運行時における月当たり平均乗車人数は1.15～1.27と、乗合になったケースはほとんどみられませんでした。

表 乗車人数

実施期間	利用回数	乗車人数	平均乗車人数
全体	166	205	1.23
9月	30	38	1.27
10月	89	113	1.27
11月	47	54	1.15

※キャンセルしたにもかかわらず利用された方がいるため予約数(165)とずれています



図 月当たりの平均乗車人数

③ 利用者あたりの利用頻度

利用者ごとの乗車回数を見ると、6名のヘビーユーザーによる利用のみで全体の運行回数の約半数を占めています。

1人の乗車回数	実質人数	総乗車回数	%
26回	1	26	16%
16回	1	16	10%
15回	1	15	9%
10回	2	20	12%
6回	1	6	4%
5回	3	15	9%
4回	2	8	5%
3回	6	18	11%
2回	10	20	12%
1回	22	22	13%
合計	49	166	100%

全体の50%

※キャンセルしたにもかかわらず利用された方がいるため予約数(165)とずれています

図 利用者ごとの利用頻度と利用割合

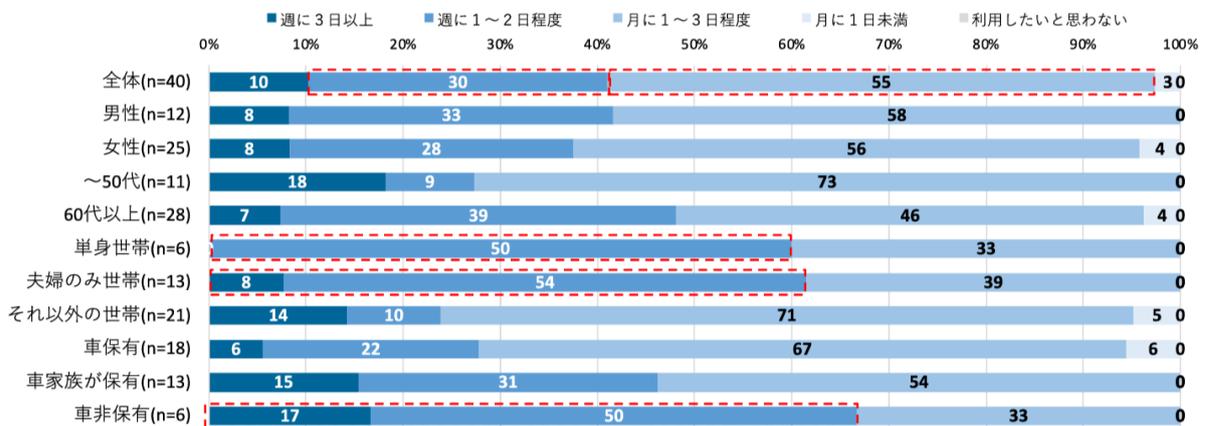
④ 利用者アンケート

予約制乗合タクシーの利用者に対して、予約制乗合タクシーの利用状況や満足度、今後の利用ニーズ等を探ることで、新たな交通手段の導入の方向性や今後の公共交通の改善の方向性の検討をするため、利用者アンケート調査を行いました。

アンケートの回収部数は、64部であり、そのうち有効回答部数は40部でした。

今後の利用意向

1乗車あたりの運賃が希望額になった際の利用意向について、「月に1～3日程度」が約6割を占めており、次いで「週に1～2日以上」が約3割となっています。



※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値

図 利用者ごとの利用頻度と利用割合

## 予約制乗合タクシーに対する満足・不満足

予約制乗合タクシーに対する総合満足度をみると、「満足」が70%にものぼり、「やや満足」を合わせると90%が満足と回答しており、公共交通アンケートにおけるその他の交通手段と比べても、満足度が高い結果となりました。

また、満足な要素をみると、約半数の方が「車の乗り心地」をあげており、次いで、「公共交通施設への行きやすさ」や「JRへの乗り継ぎやすさ」、「予約のしやすさ」など、全体的に町内の主要な施設へのアプローチのしやすさなどの利便性の要素が評価されていることが視えました。

反対に、不満足な要素をみると、全体的には各項目の割合は少ない中で、「運行開始時刻／終了時刻」に対しては、全体の30%の方が不満の要素としてあげており、次いで、「運行ルート」や「乗降場所の便利さや数の多さ」が続いています。

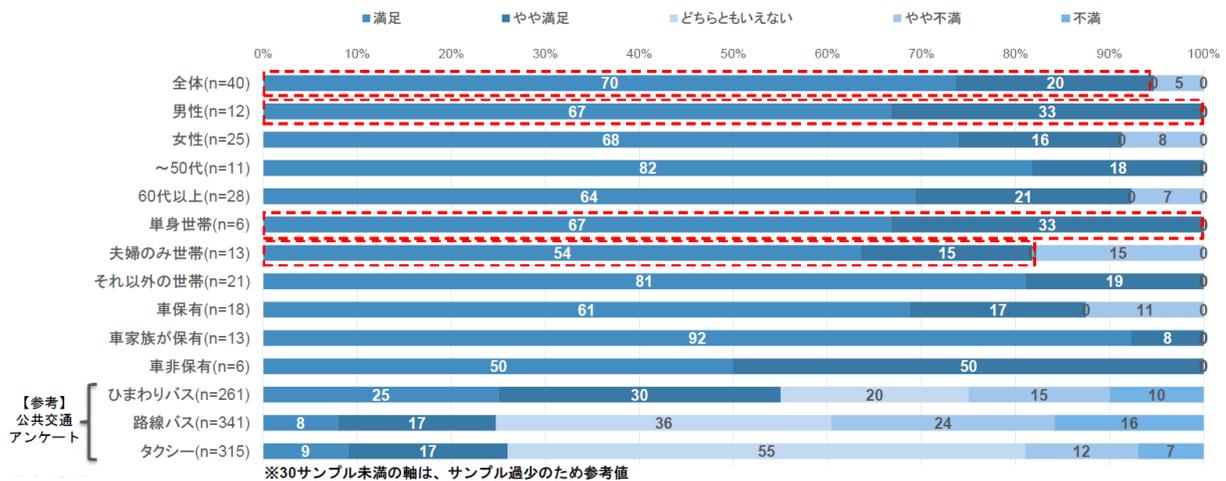
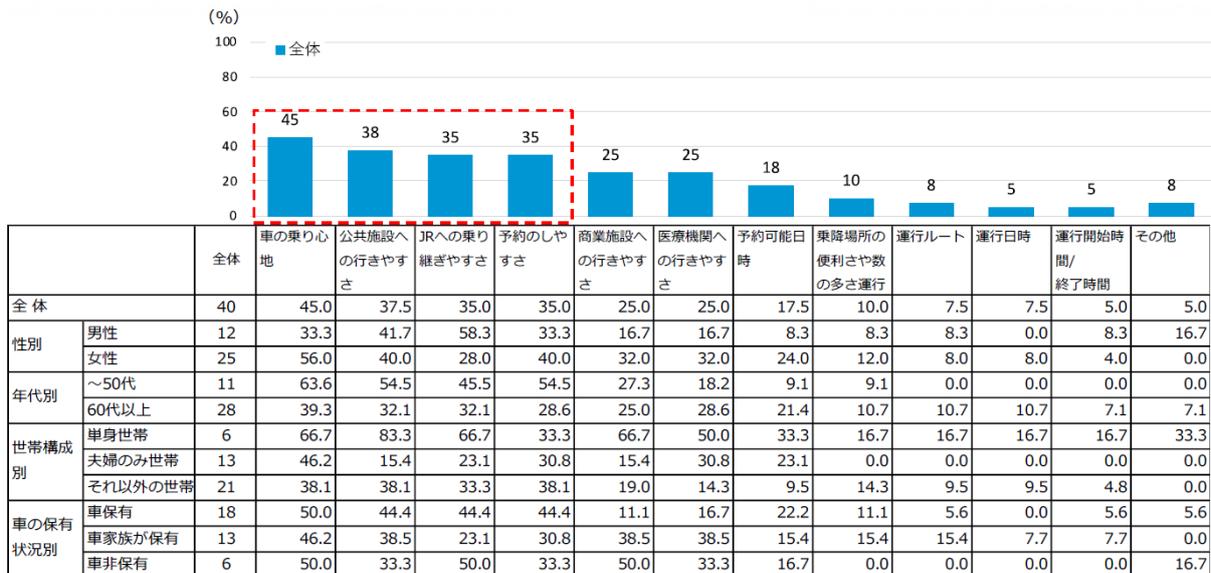


図 総合満足度



※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値

図 満足な要素

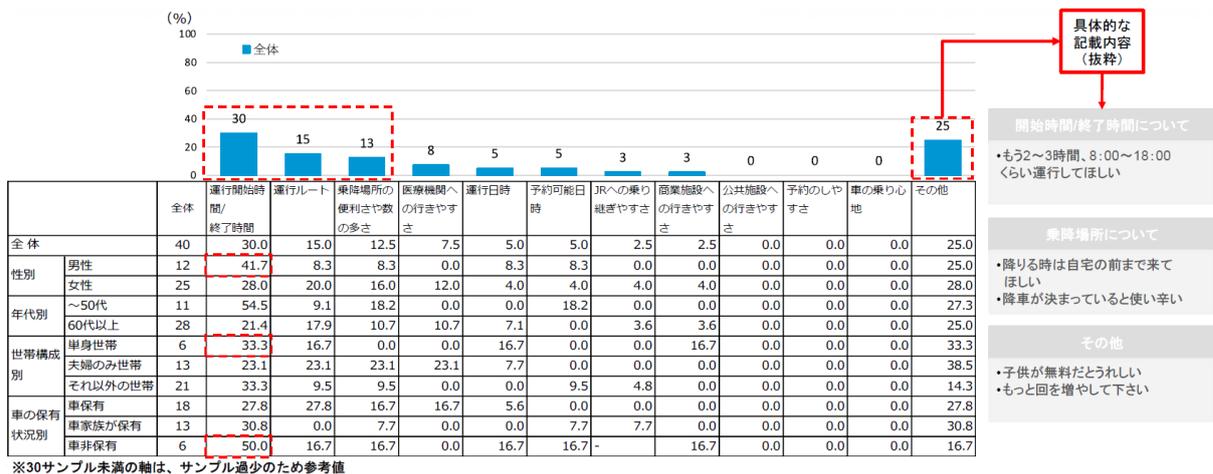
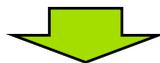


図 不満足な要素

⑤ 課題と方向性

- ・ 日常で気軽に利用できるひまわりバスとタクシーとの中間的な役割や機能が求められる。
- ・ JR熊取駅への乗り入れ実現に向けては、既存路線バスと予約制乗合タクシーとの双方の利益向上を目指すことが必要。
- ・ 利便性や事前予約制への評価が高く、満足度も高いことから現状の方向性で利用ニーズがあると想定される。
- ・ 運行開始時間・終了時間については不満も出ており、改善の検討が必要。



本調査結果から導かれる予約制乗合タクシーが担うべき機能と、既存の路線バス、ひまわりバスが担ってきた役割等を再度整理しながら、適切な機能分担の実現を含めた、将来的な町内の公共交通のあり方に関する更なる検討・整理が必要

### 3. 熊取町の地域公共交通の課題

#### 3.1 熊取町の地域公共交通を取り巻く環境

##### (1) 熊取町の特性

項目	概要																																				
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>医療施設、商業施設等の主な都市機能がJR熊取駅～熊取町役場間に集積している。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>																																				
人口特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>人口の減少傾向は継続するものと考えられ、2050（令和32）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。</li> <li>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。</li> </ul> <div data-bbox="494 1041 1324 1400" style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <caption>人口の推移と将来推計 (単位: 人)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>2000</th> <th>2005</th> <th>2010</th> <th>2015</th> <th>2020</th> <th>2025</th> <th>2030</th> <th>2035</th> <th>2040</th> <th>2045</th> <th>2050</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総人口</td> <td>42,914</td> <td>44,505</td> <td>45,069</td> <td>44,435</td> <td>43,763</td> <td>42,647</td> <td>40,989</td> <td>39,173</td> <td>37,261</td> <td>35,254</td> <td>33,329</td> </tr> <tr> <td>高齢化率 (%)</td> <td>12.5%</td> <td>15.6%</td> <td>20.3%</td> <td>25.7%</td> <td>29.0%</td> <td>30.2%</td> <td>31.5%</td> <td>33.2%</td> <td>36.1%</td> <td>37.5%</td> <td>38.4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※年齢不詳は各年17～207人であるためグラフ上では確認できない。 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> </div> <p style="text-align: center;"><b>図 人口の推移と将来推計</b></p>	年	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	総人口	42,914	44,505	45,069	44,435	43,763	42,647	40,989	39,173	37,261	35,254	33,329	高齢化率 (%)	12.5%	15.6%	20.3%	25.7%	29.0%	30.2%	31.5%	33.2%	36.1%	37.5%	38.4%
年	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050																										
総人口	42,914	44,505	45,069	44,435	43,763	42,647	40,989	39,173	37,261	35,254	33,329																										
高齢化率 (%)	12.5%	15.6%	20.3%	25.7%	29.0%	30.2%	31.5%	33.2%	36.1%	37.5%	38.4%																										
人の動き	<p>&lt;通勤&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;通学&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>																																				

(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"> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> <li>• また、タクシーが町内を網羅的に運行している。</li> <li>• 一方、カバー圏域にあっても一部に丘陵地等のため地域公共交通を利用しにくい地域がみられる。</li> </ul>
利用状況	<p>＜鉄道＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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乗車人員数が減少し、2023（令和5）年度時点で約360万人となっている（令和元年度比約10%減）。</li> </ul> <p>＜路線バス＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• コロナ禍前から微減傾向であったが、2020（令和2）年度のコロナ禍に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、2023（令和5）年度時点で、約64.3万人となっている。（令和元年度比約12%減）</li> </ul> <p>＜ひまわりバス＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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、2023（令和5）年度では約9.7万人となっている。（令和元年度比約46%増）</li> <li>• 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31%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15%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、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。</li> <li>• 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。</li> </ul>

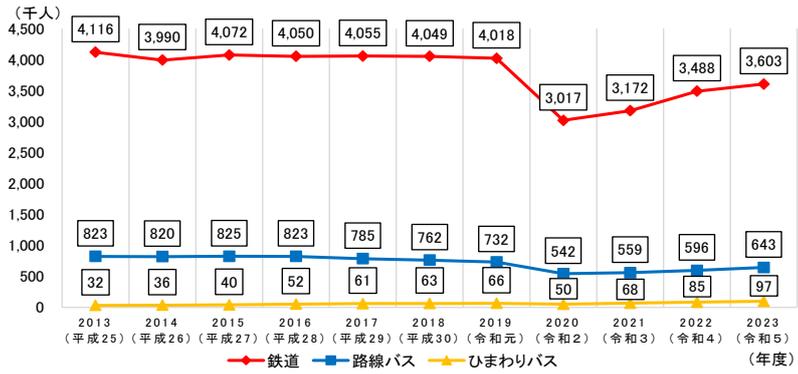


図 各地域公共交通の利用者数の推移

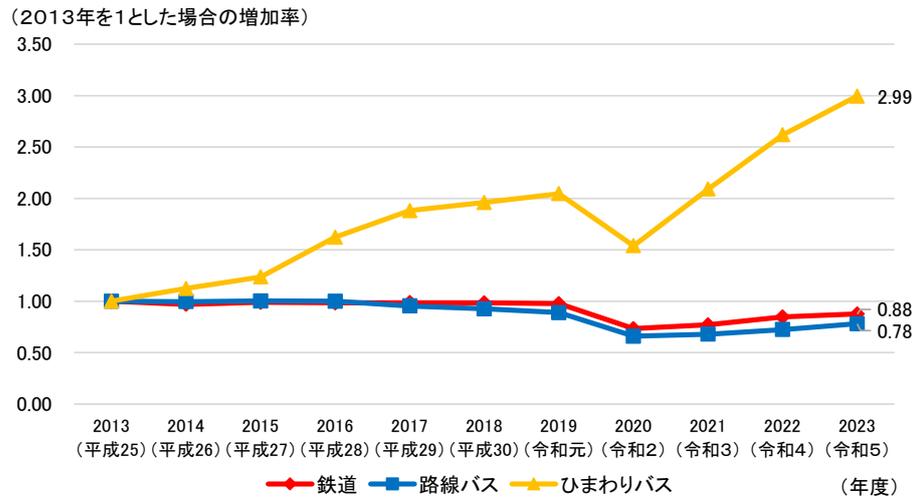


図 2013年の利用者数を1とした場合の各年利用者数の増減率の推移

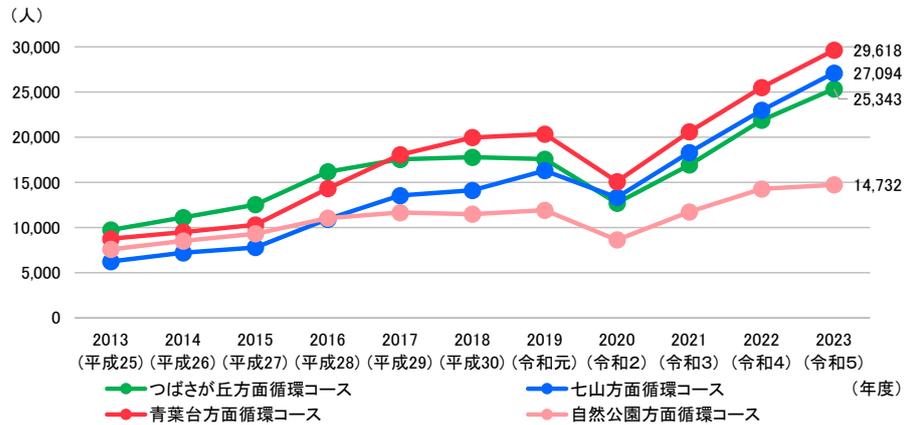


図 コース別にみたひまわりバスの利用者数の推移

(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"> <li>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。</li> </ul> <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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>＜熊取町都市計画マスタープラン＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>＜熊取町立地適正化計画＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>＜熊取町スマートシティ構想 Ver1.0＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

#### (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>&lt;路線バス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li></ul> <p>&lt;ひまわりバス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li><li>フリー乗降区間の拡張を求める意見が多い。</li><li>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。</li><li>J R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。</li><li>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。</li></ul> <p>&lt;タクシー&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li></ul> <p>&lt;その他&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li></ul>

<p>交通事業者の 声やニーズ</p>	<p>&lt;路線バス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 高校、大学の通学や通勤は多いものの、昼間の利用が少ない、路線によって利用者数に偏りが生じるなどの問題がある。</li> <li>• 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り、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。</li> <li>• 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。</li> <li>• 2024年問題等により運転手の確保が困難となっている。</li> </ul> <p>&lt;タクシー&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両はあるものの、運転手が不足している。</li> <li>• 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。</li> </ul> <p>&lt;交通事業者共通&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 燃料の高騰によって運行にかかる費用が増えている。</li> </ul>
-------------------------	--

### 3.2 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効果もあり、2023（令和5）年度時点で約9.7万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進んでおり、地域公共交通を取り巻く状況はより厳しくなっています。

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。

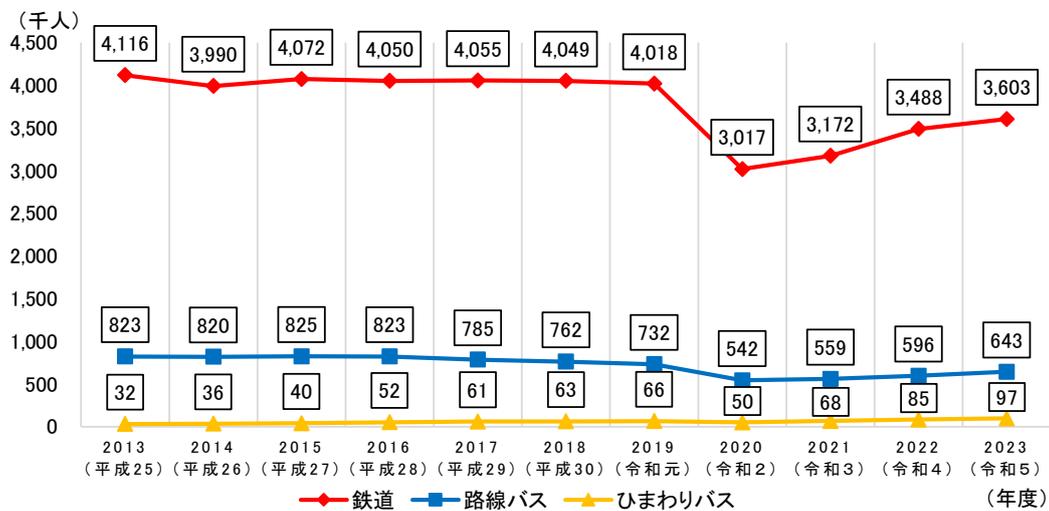


図 各地域公共交通の利用者数の推移

## 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、各地域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。

各地域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。

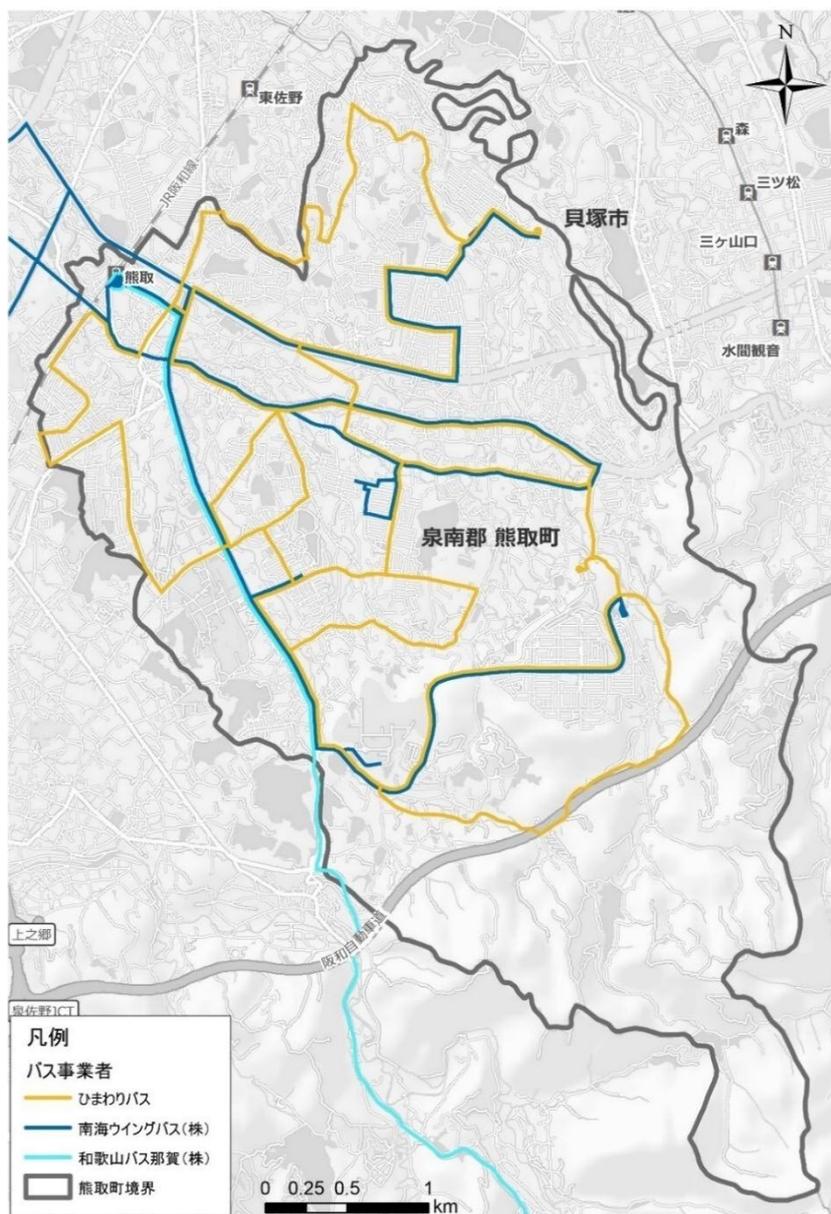


図 現在の地域公共交通ネットワーク

### 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。

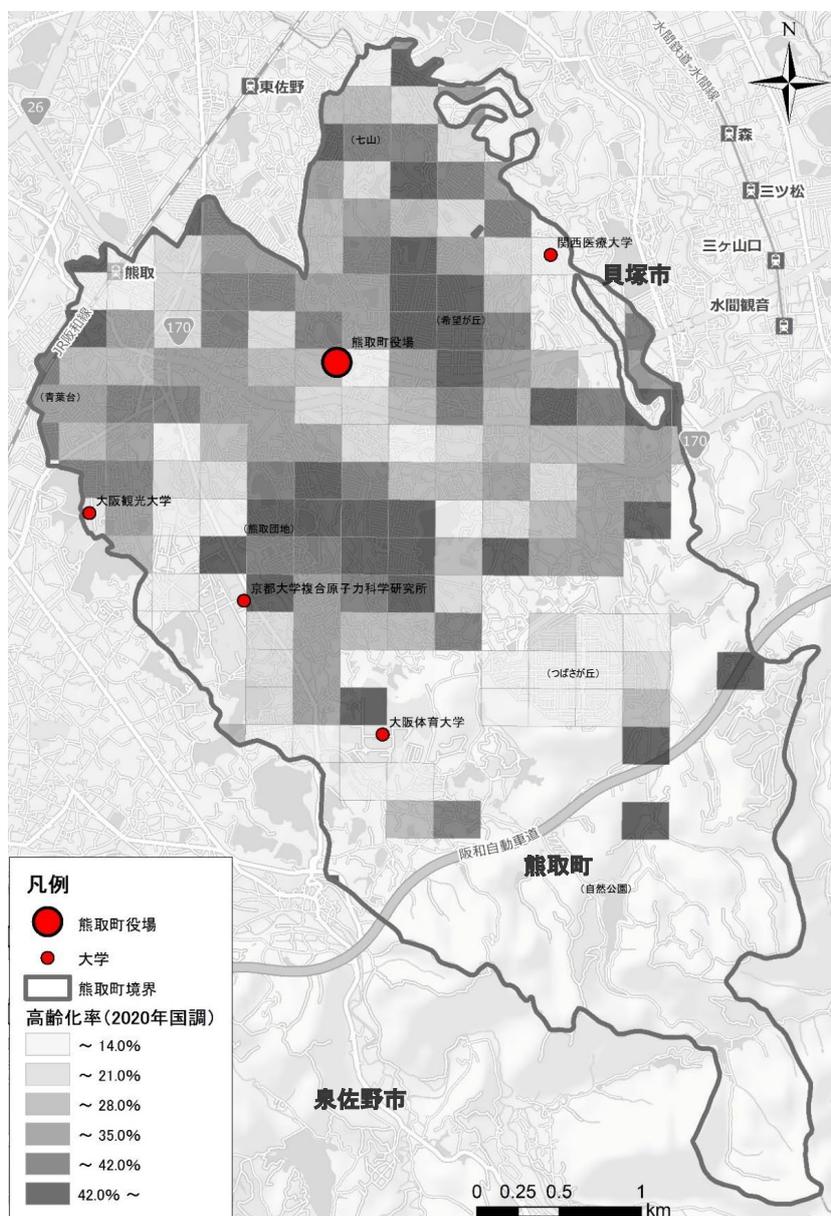


図 町民の居住状況（高齢化率）

#### 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、路線バスは利用者が減少しており、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。

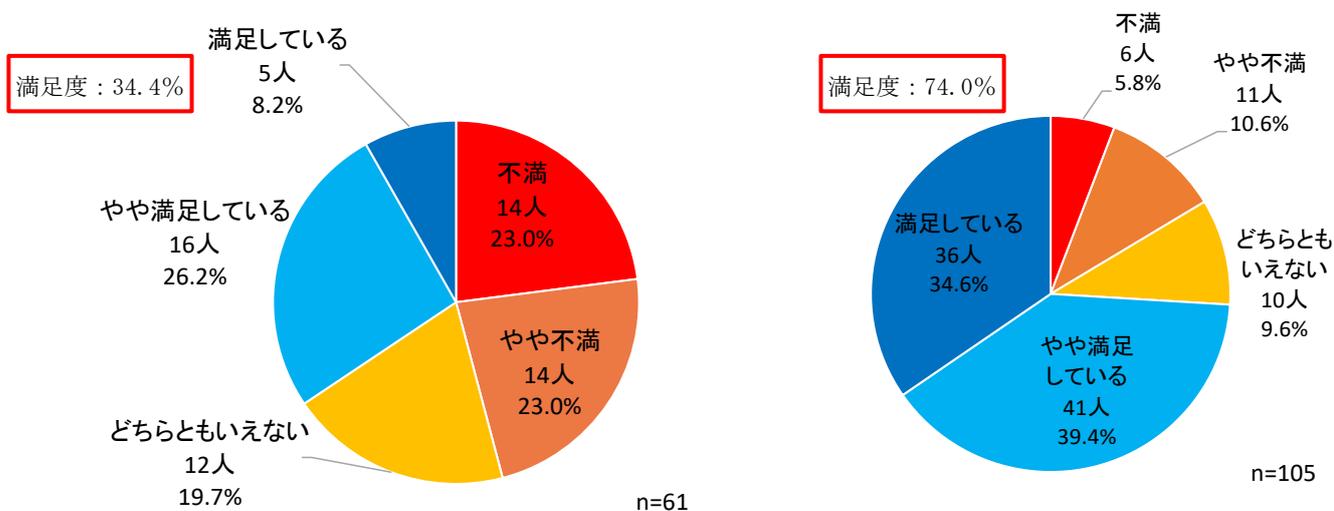
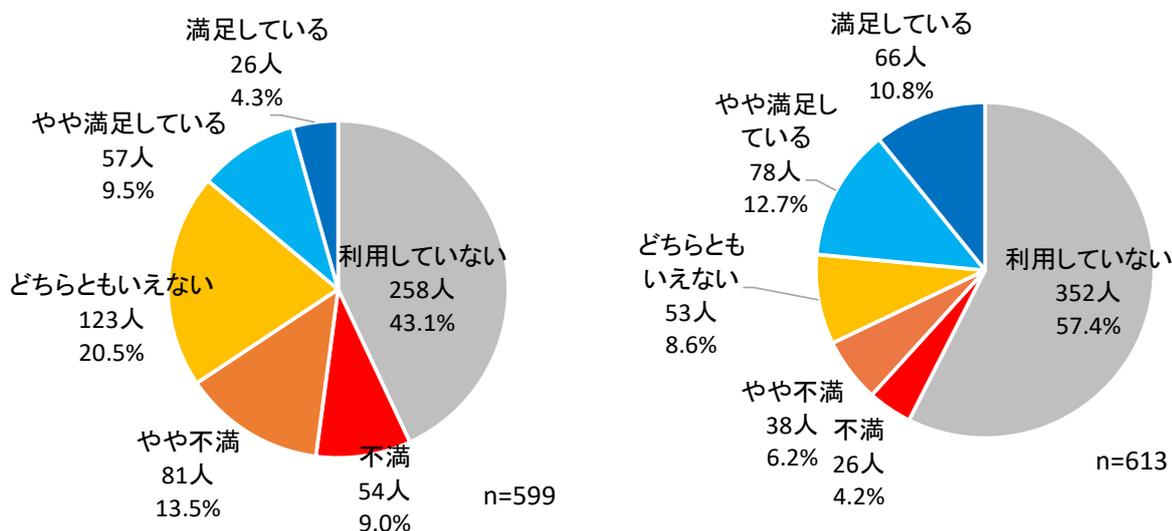


図 地域公共交通における満足度（週に1回以上利用している人）  
（左：路線バス、右：ひまわりバス）

## 4. 熊取町の目指す地域公共交通の姿と基本方針(案)

### 4.1 熊取町の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、安心して健康で長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**

3.2 に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つの基本方針を次のように設定します。

### 4.2 基本方針(案)

#### 基本方針1 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2 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3 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。

## 5. 目標将来像の設定について

### 5.1 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。

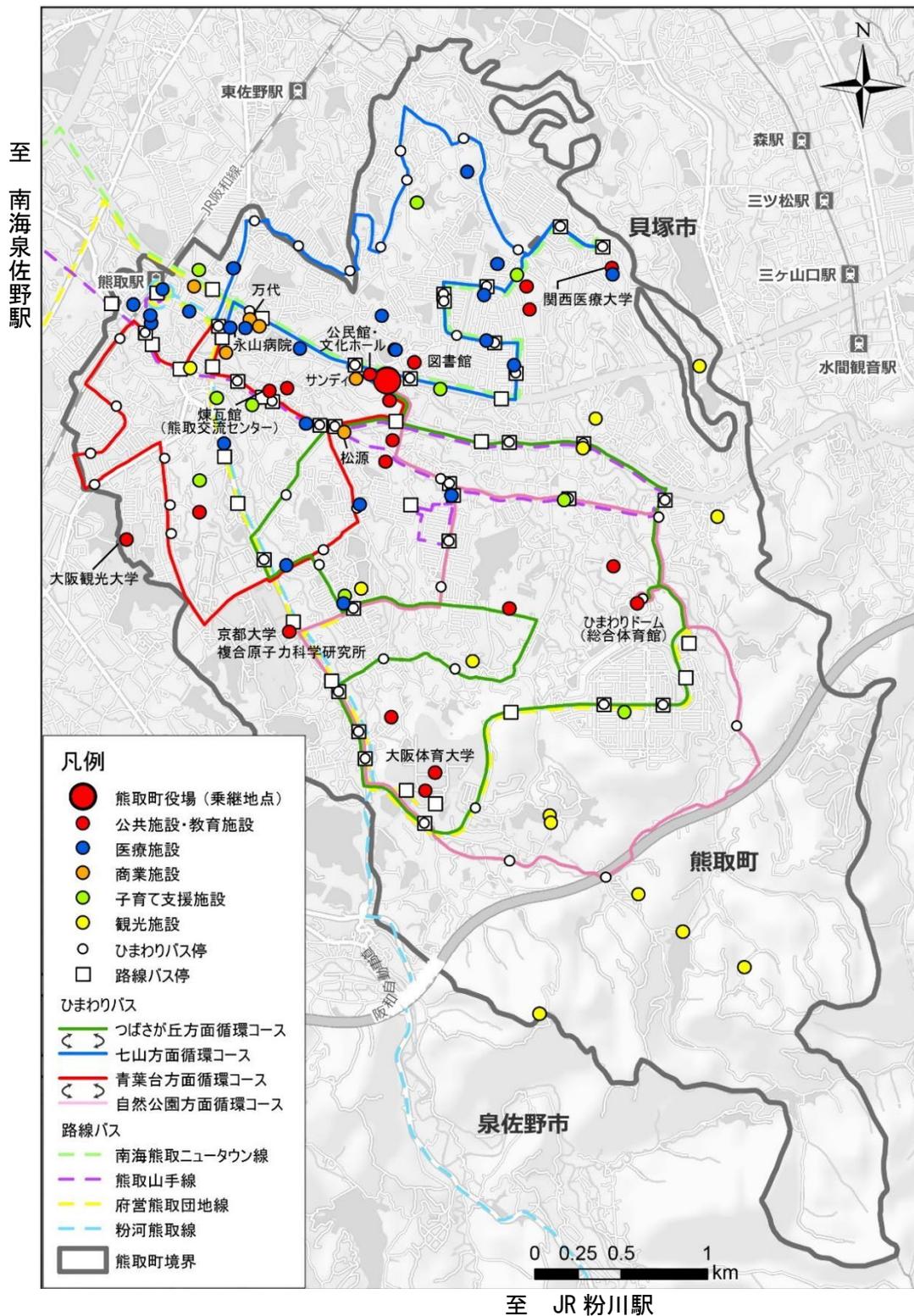


図 現在の地域公共交通ネットワーク

## (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。

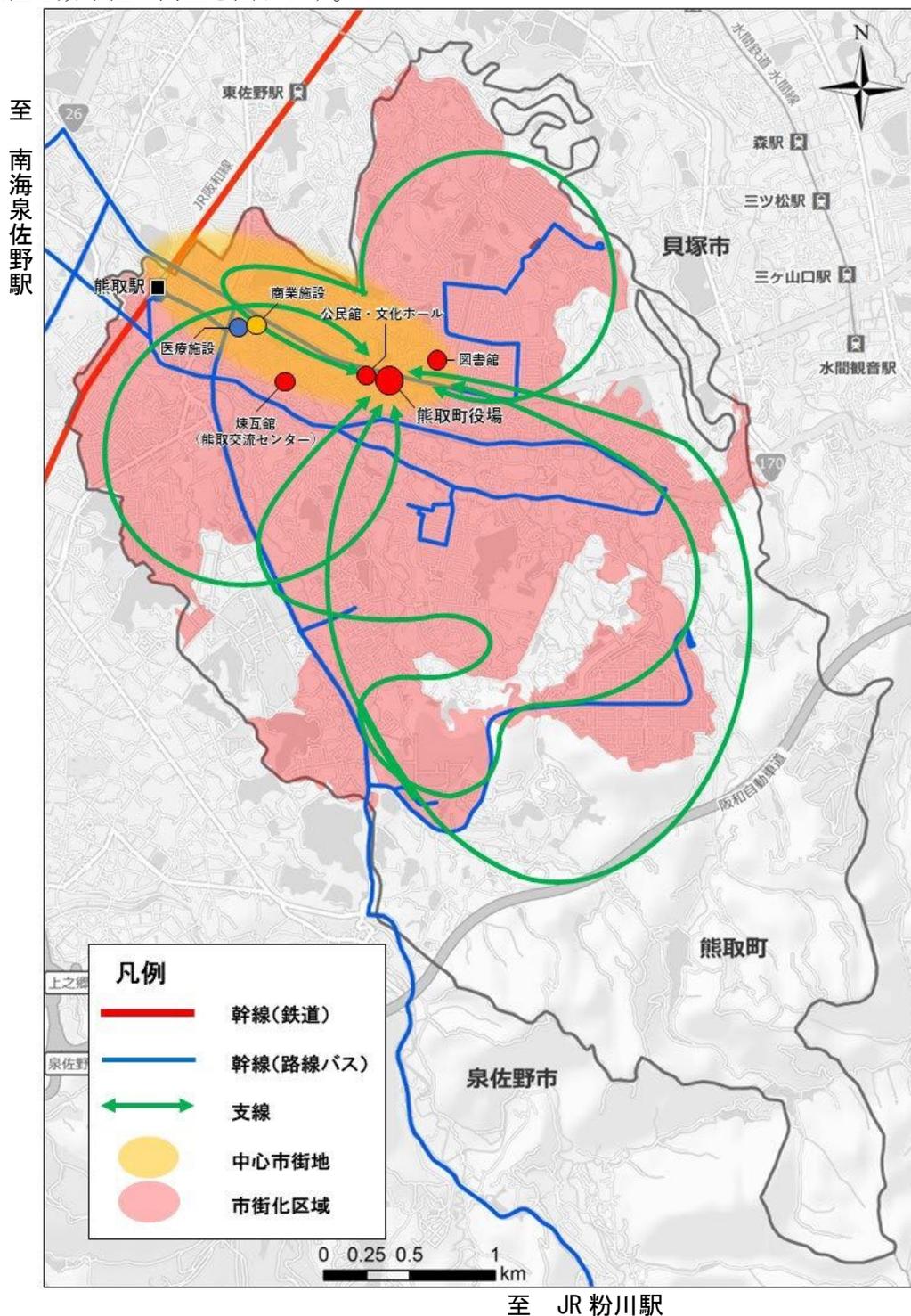


図 将来の地域公共交通ネットワークイメージ（案）

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道</li> </ul> 【利用者数：3,603,000人】※	(JR西日本) <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR阪和線（熊取駅）</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス</li> </ul> 【利用者数：642,706人】※	(南海ウイングバス株式会社) <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海熊取ニュータウン線</li> <li>・熊取山手線</li> <li>・府営熊取団地線 (和歌山バス那賀株式会社)</li> <li>・粉河熊取線</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ひまわりバス</li> </ul> 【利用者数：96,787人】※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・つばさが丘方面循環コース</li> <li>・七山方面循環コース</li> <li>・青葉台方面循環コース</li> <li>・自然公園方面循環コース</li> </ul>
	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"> <li>・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)</li> </ul>	
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"> <li>・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)</li> <li>・福祉交通（福祉有償運送、行こう Car 等）</li> <li>・スクールバス、企業バス</li> </ul> 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）

## 5.2 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、計画進捗状況の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)	目標値 (令和11年度)
●熊取駅の乗車人員数	3,603 千人/年	3,603 千人/年以上
●南海ウイングバスの利用者数	594 千人/年	594 千人/年以上
●和歌山バス那賀の利用者数	48 千人/年	48 千人/年以上
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	130 千人/年以上
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)	4,296 万円/年以下
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	7%
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 <sup>※1</sup>	34.4 % <sup>※2</sup>	35 %
●ひまわりバス利用者のひまわりバスに対する満足度 <sup>※1</sup>	74.0 % <sup>※2</sup>	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 <sup>※1</sup>	22.0 % <sup>※2</sup>	25 %
●ひまわりバスの利用頻度 <sup>※1</sup>	26.0 % <sup>※2</sup>	30 %
●タクシーの利用頻度 <sup>※1</sup>	9.5 % <sup>※2</sup>	20 %
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