資料①

熊取町地域公共交通計画
（案）

令和7年2月

熊　取　町

目次

０．　熊取町地域公共交通計画の概要 1
１．　はじめに 3
　１．１　計画策定の背景・目的 3
　１．２　計画の位置付け 3
　１．３　計画の概要 3
２．　熊取町の地域公共交通を取り巻く現況 4
　２．１　人口動向 4
　２．２　土地利用 10
　２．３　町内の主要施設 12
　２．４　交通現況 13
　２．５　町の財政状況 37
　２．６　住民の公共交通に対する声 38
３．　熊取町の地域公共交通の課題 59
　３．１　熊取町の地域公共交通を取り巻く環境 59
　３．２　熊取町の地域公共交通の課題 65
４．　熊取町の目指す地域公共交通の姿と基本方針 69
　４．１　熊取町の目指す地域公共交通の姿 69
　４．２　基本方針 69
５．　目標将来像の設定について 70
　５．１　将来ネットワークと路線の役割 70
　５．２　計画の目標 73
６．　基本方針及び目標の達成に向けた施策や事業 75
７．　計画の進捗管理 87

参考.　資料編 88
参考１　協議の経緯 88
参考２　熊取町公共交通協議会　委員名簿 89

0.　熊取町地域公共交通計画の概要

【計画策定の背景】

- 本町では、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。

【計画策定の目的】

- 本町の地域公共交通は、住民生活を取り巻く環境の変化を鑑み、コンパクトなまちの更なる発展のため、住民の生活に必要な移動を考慮した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、本町の地域公共交通のマスタープランとなる「熊取町地域公共交通計画」を策定します。

【計画の位置づけ】

- 本計画は「熊取町第４次総合計画」に即するものとします。
- 本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に定める法定計画とします。
- また、右記の持続可能な開発目標「SDGs」の達成への貢献を目指します。

【本計画に関連するSDGs】

【計画の区域・期間】

- 計画区域：熊取町全域
- 計画期間：2025（令和７）年度～2029（令和11）年度（５年間）

本町を取り巻く現状（一部抜粋）

- 本町の人口は2010（平成22）年以降緩やかな減少傾向にあり、今後も引き続き減少することが推計されています。その中で、高齢化率は引き続き上昇することが推計されています。
- 本町における移動手段の約47%が自動車での移動であり、移動は自動車が中心となっています。
- 地域公共交通の利用状況をみると、ひまわりバスは新型コロナウイルス感染症の影響を受けた2020（令和２）年度を除けば、年々増加している一方で、鉄道、路線バスにあたっては2020（令和２）年度以降、約1～2割程度減少しています。
- ひまわりバスには年間4,000万円以上の費用が投じられており、運行経費が年々増加傾向にあります。
- 2021（令和３）年度に実施した住民・利用者アンケート調査によると、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声があります。

図　熊取町の人口推移

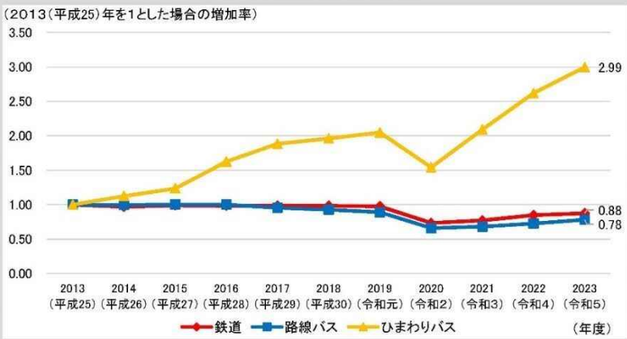


図　2013（平成25）年の利用者数を１とした場合の各年利用者数の増減率の推移

【本町の地域公共交通の課題】

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

- 人口減少や新たな生活スタイルの普及によって、地域公共交通の利用者は、今後、徐々に減少していくことが想定されます。また、運転手の担い手不足等によって地域公共交通を取り巻く状況は厳しくなると考えられます。
- 町内外への移動が多いことから地域公共交通の維持・形成が必要不可欠です。

各公共交通機関の連携・適切な役割分担

- 現在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の大部分が重複しています。
- 事業者間の競合は、利用者の減少に繋がり、地域公共交通の衰退の可能性もあります。
- 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。

地域公共交通の更なる利便性の向上

- 本町は大阪都心部へのアクセスが良く、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です。
- 高齢化の進展に伴い「買物弱者」「ラストワンマイル問題」等の移動困難者が増えている中で特定のニーズに対応した移動手段の確保が必要です。
- 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。

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

- 町民の地域公共交通の利用頻度は少ないです。
- 地域公共交通を維持していくためには住民にその有効性を認知してもらうとともに、実際に利用していただくことが重要であり、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を進めていくことが求められます。

【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

【計画の基本方針】

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組みます。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、構築に取組みます。

地域公共交通を利用しやすい環境の構築【利便性向上】

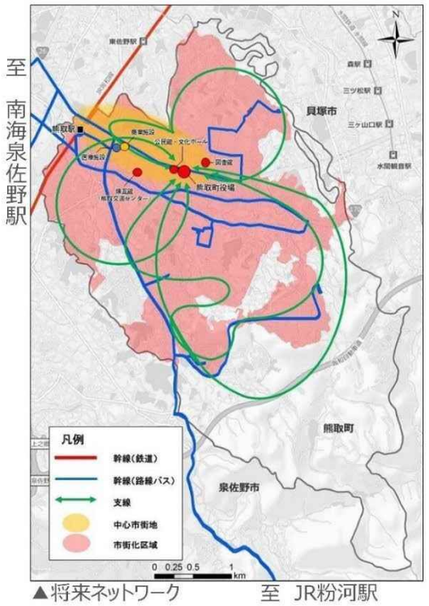
- 既存の地域公共交通の利便性向上を目指します。また、新たな地域公共交通サービスについても検討することで本町のどこに住んでいても安心して地域公共交通を利用できるような環境整備に取組みます。

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組みます。

0.　熊取町地域公共交通計画の概要

【本町における地域公共交通の将来ネットワークと役割分担】



▲将来ネットワーク　　至　JR粉河駅

機能	役割	主な手段	該当路線
幹線	ネットワークの基軸であり、本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	（JR西日本） ・JR阪和線（熊取駅）
	ネットワークの基軸であり、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	（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	・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	
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	

【計画の目標】

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(2023(令和5)年度)	目標値(2029(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
●ひまわりバスの利用者数	97 千人/年	130 千人/年以上
●交通事業者と町との意見交換の実施回数	-	1 回/年以上
●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 1 km あたり395.7 円）	4,296 万円/年以下
●ひまわりバスの収支率	6.7 %	7.0 %

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(2023(令和5)年度)	目標値(2029(令和11)年度)
●地域公共交通の人口カバー率	93.0 %	93.0 %以上
●路線バス利用者の路線バスに対する満足度	34.4 %	40.0 %
●ひまわりバス利用者のひまわりバスに対する満足度	74.0 %	80.0 %

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(2023(令和5)年度)	目標値(2029(令和11)年度)
●路線バスの利用頻度	22.0 %	25.0 %
●ひまわりバスの利用頻度	26.0 %	30.0 %
●タクシーの利用頻度	9.5 %	20.0 %
●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

【基本方針及び目標の達成に向けた施策や事業】

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】

1．鉄道、路線バス、ひまわりバス、タクシーの連携・役割分担

①熊取駅の快速停車駅としての機能の確保
②路線バスとひまわりバスの重複区間における運行効率化

2．ひまわりバス維持に向けた資金確保

①ひまわりバスの運賃体系等の見直し
②広告等による収益源の確保・開拓

3．その他の移動手段との連携

①他の輸送資源との連携

町内の地域公共交通 ▶

地域公共交通を利用しやすい環境の構築【利便性向上】

4．地域公共交通間の乗継利便性の向上

①乗継を考慮したダイヤの維持・改善
②交通結節点である熊取駅周辺の適切な管理等
③案内表示の整備

5．町内移動のしやすさの向上

①地域主体の交通づくりの支援
②ラストワンマイルの移動を支える地域公共交通サービスの検討
③福祉輸送等の継続的な実施

6．ひまわりバスの利便性の向上

①バリアフリーに配慮した車両による運行
②バス停の増設検討
③バス待ち環境向上

7．まちづくりと地域公共交通との連携

①熊取駅周辺の活性化
②町内道路の整備促進による運用効率性の向上

交通結節点である熊取駅周辺の適切な管理等

熊取駅周辺の設備等を適切に管理・更新することで、利用者の利便性向上を図ります。

バス停の増設検討

利用状況や利用者のニーズを踏まえ、バス停の増設等を検討し、利便性の向上を図ります。

商業施設付近に設置した停留所（紺屋一丁目）▶

熊取駅周辺の活性化

地域の魅力づくりプロジェクトや熊取駅西地区のまちづくり、駅周辺での創業を支援します。

地域の魅力づくりプロジェクトにより緑化された熊取駅前夢広場 ▶

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】

8．地域公共交通の情報発信の実施

①町広報誌等での定期的な鉄道・バス等の情報発信
②バス情報のデジタル化継続・更新
③リアルタイムなバス運行情報の提供

9．地域公共交通の利用促進

①モビリティ・マネジメントの推進
②高齢者の運転免許自主返納事業の継続実施

モビリティ・マネジメントの推進

熊取町ホームページ等を通じて、健康増進や二酸化炭素の排出削減に繋がる等の地域公共交通を利用するメリットや地域公共交通を利用することが地域公共交通の維持に繋がるということを積極的にPRすることに努めます。

公共交通機関の利用促進の呼びかけ(熊取町HP) ▶

1.　はじめに

1.1　計画策定の背景･目的

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「熊取町地域公共交通計画」を策定することとします。

1.2　計画の位置付け

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。

参考　持続可能な開発目標「SDGs」との関連性

本計画は、「熊取町第４次総合計画」に即し、下記の３つのゴールの達成に貢献することを目指します。

表　熊取町第４次総合計画と関連する主な SDGs との対応

分野	目標を達成するための施策	施策概要	関連する主な SDGs
19. 道路・交通	(1) 広域・地域内道路の整備	広域幹線道路の事業進捗に向けた関係機関との協議や「道路整備計画」に基づく計画的な整備の実施など、広域・地域内道路の整備を図る。	
	(2) 道路の安全確保	「修繕計画」に基づく計画的な道路施設の修繕や「通学路等交通安全プログラム」に基づく交通安全施設の整備など、道路の安全を確保する。	
	(3) 移動利便性の向上	民間の交通事業者と協調しながら、公共施設循環バスを運行し、移動利便性の向上を図る。	

資料：第４次総合計画における基本計画と主な SDGs 一覧（一部加工）

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。なお、計画の内容については、社会情勢等を鑑みて適宜見直しを行います。

2.　熊取町の地域公共交通を取り巻く現況

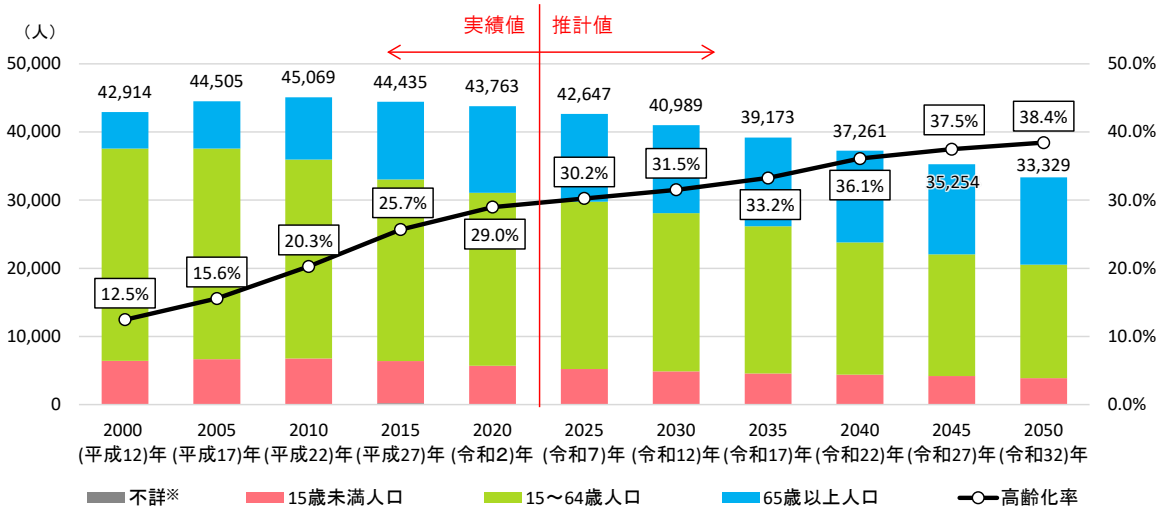
2.１　人口動向

(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。

また、高齢化率は年々上昇傾向にあり、2020(令和２)年では約 29%となっています。

人口の減少と高齢化率の上昇は今後も進行していくと推計されています。



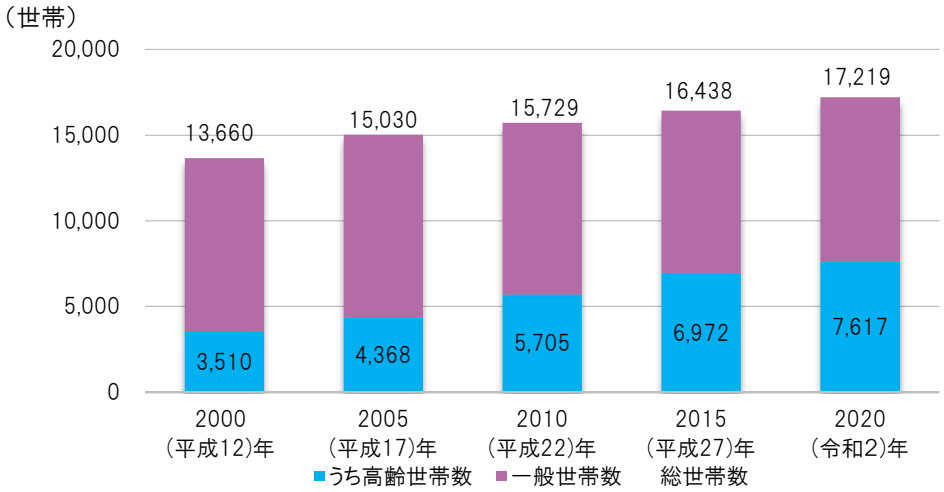
※年齢不詳は各年 17～207 人であるためグラフ上では確認できない。

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。



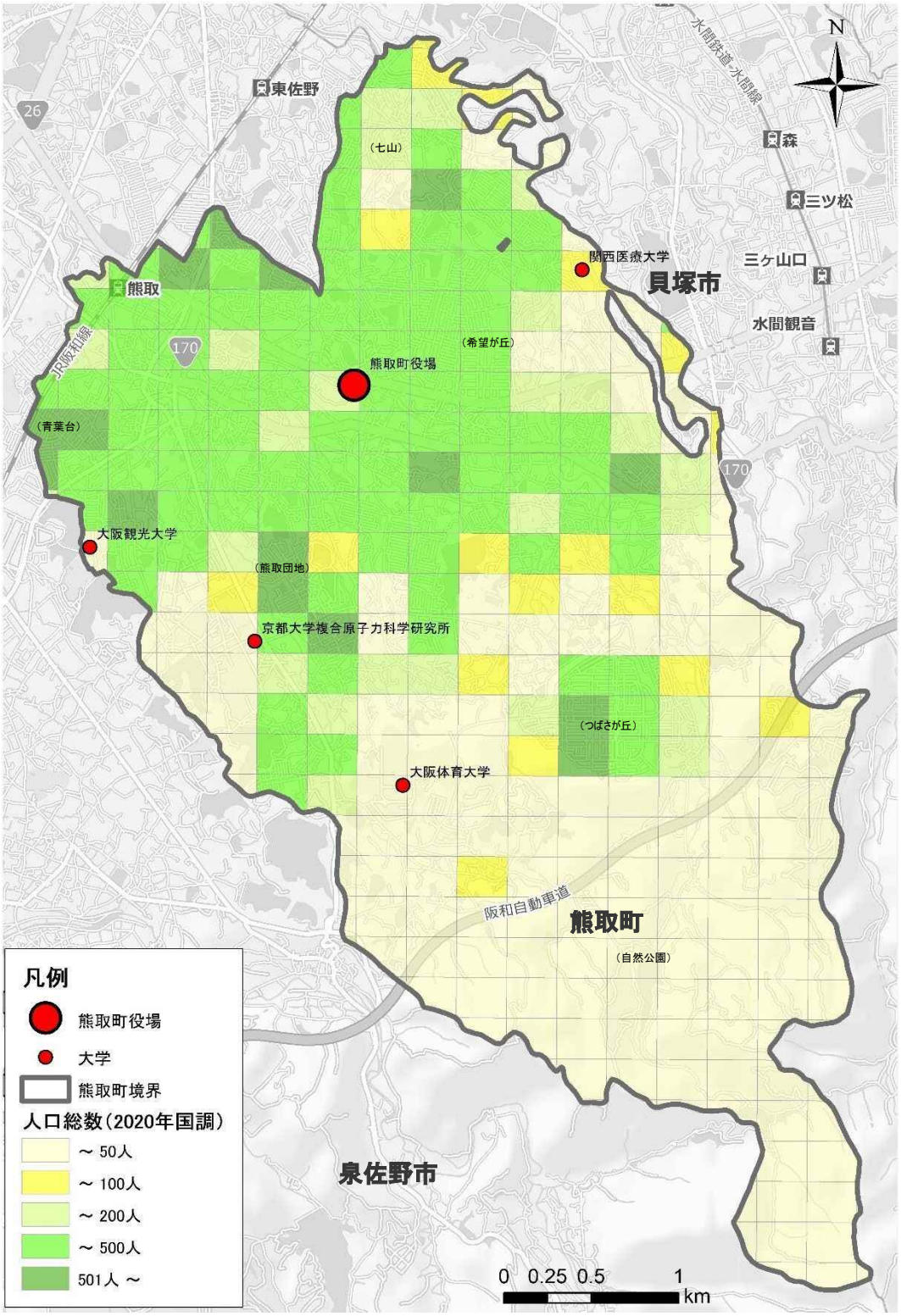
資料：国勢調査(2020（令和２）年)

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熊取駅をはじめ、熊取団地やつばさ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。

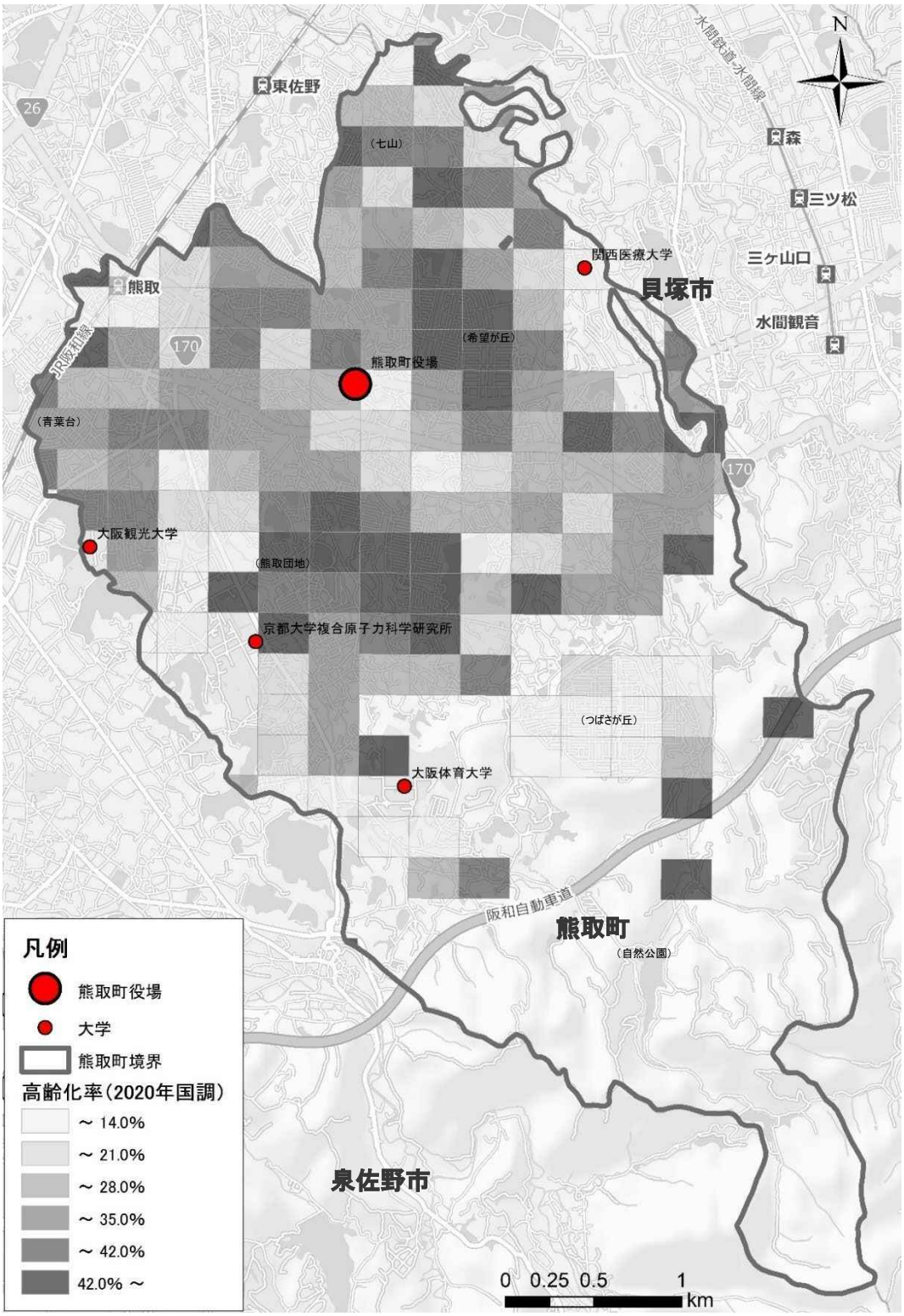


資料：国勢調査（2020（令和２）年）

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）

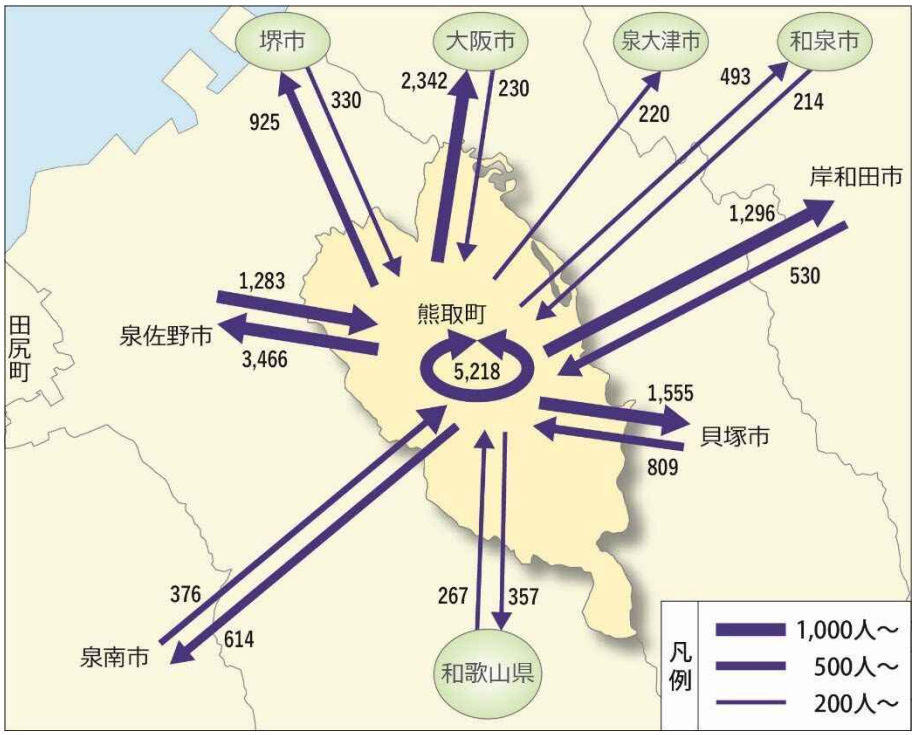
図　2020（令和２）年度高齢化率（250m メッシュ）

(4)　町内外への移動

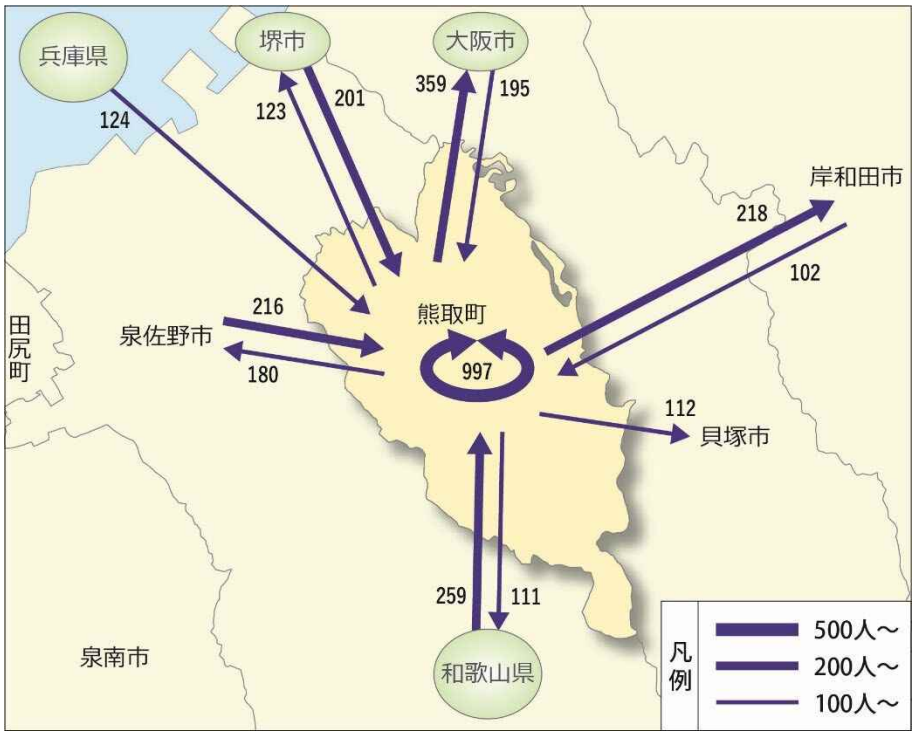
通勤においては、本町内での移動が最も多くなっており、町外への移動としては、隣接する泉佐野市や貝塚市の他に、堺市や岸和田市、大阪市への移動が多くなっています。

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。

通勤



通学



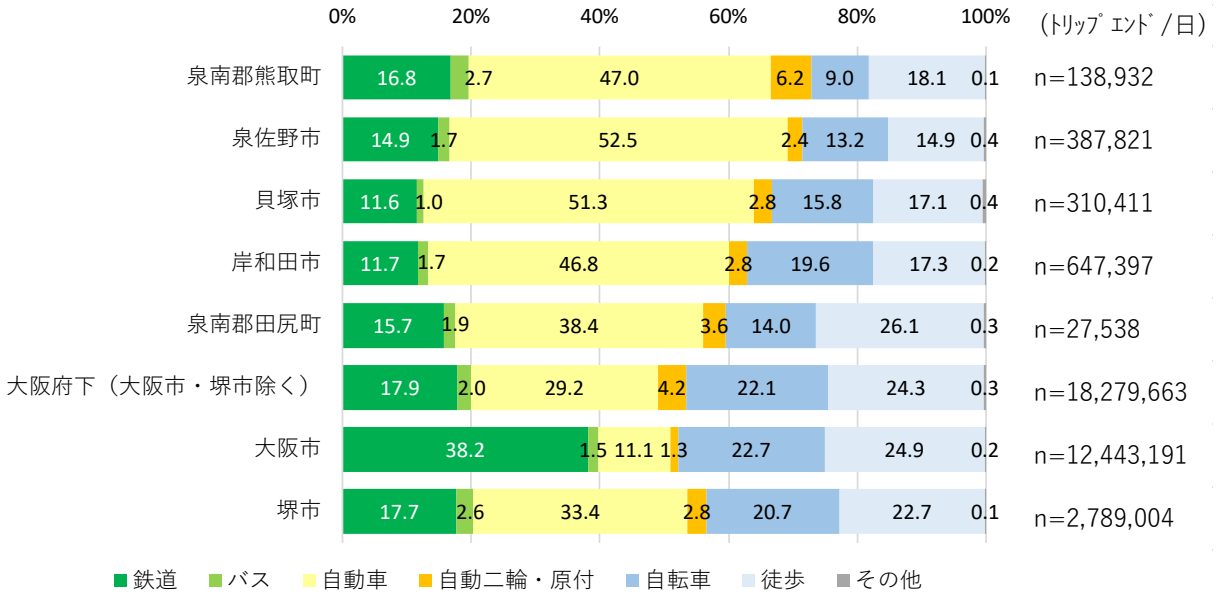
※図に示している値は 15 歳以上の移動を対象としている。
資料：国勢調査（2020（令和２）年）

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。

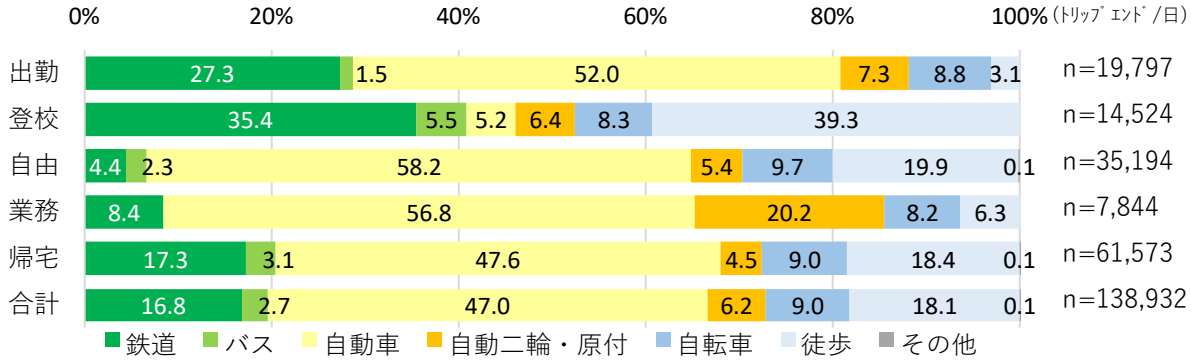


資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査

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。

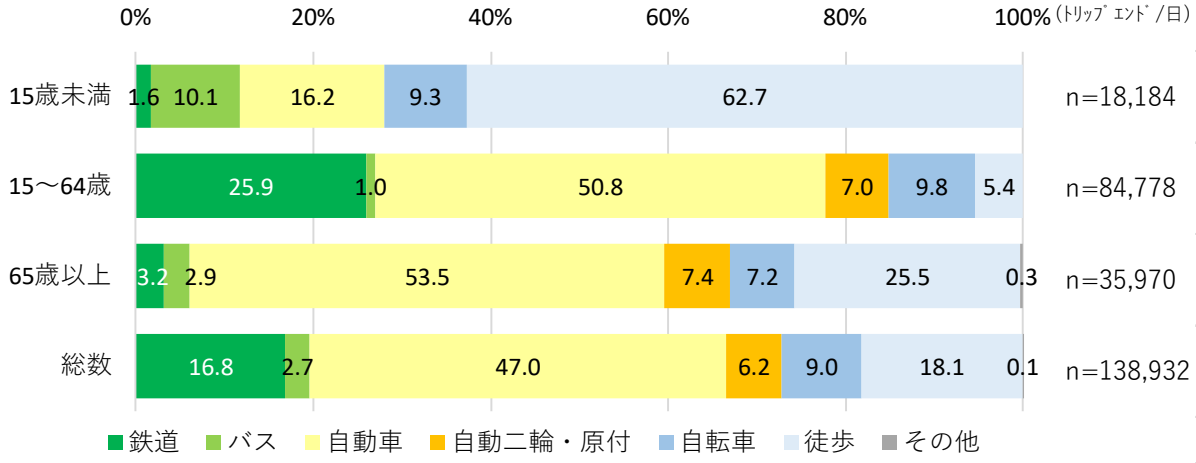


資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査

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。

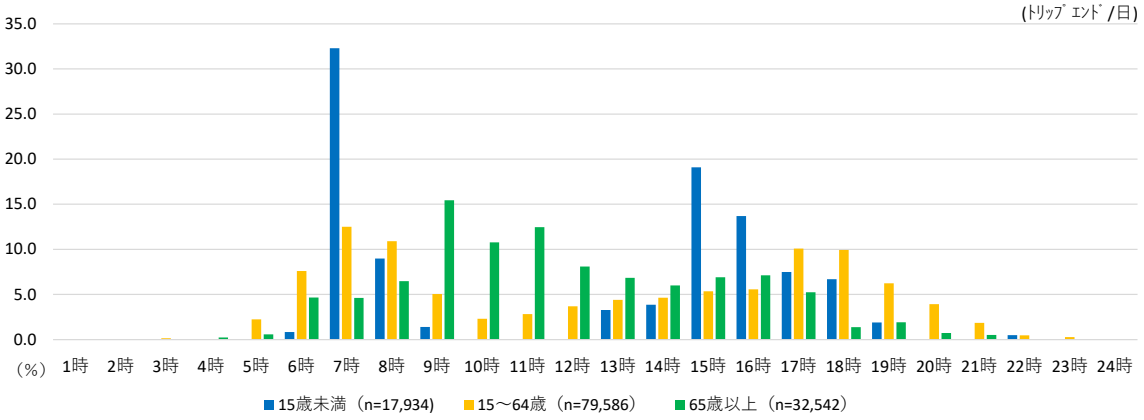


資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査

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 時台に移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。



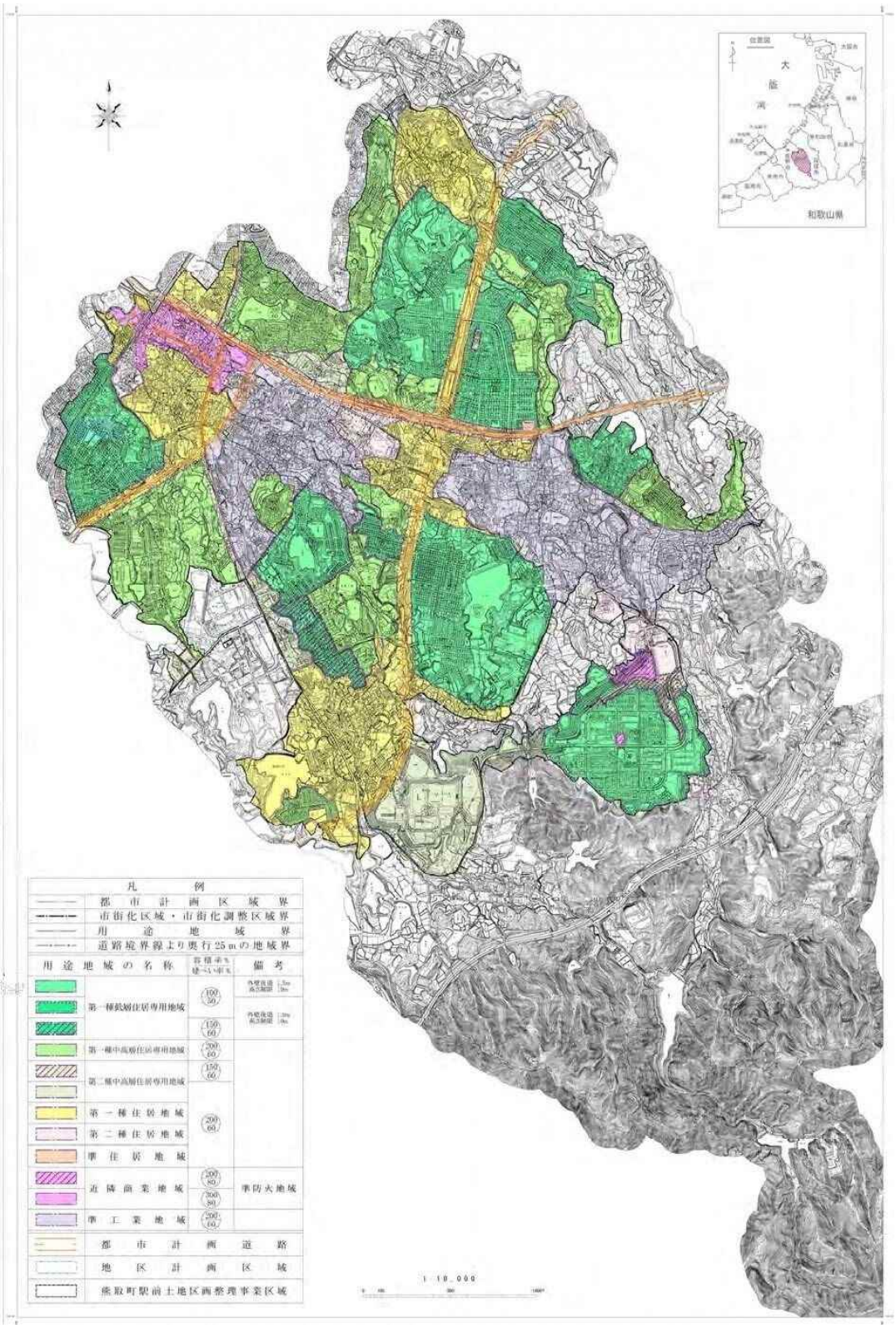
資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査

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。

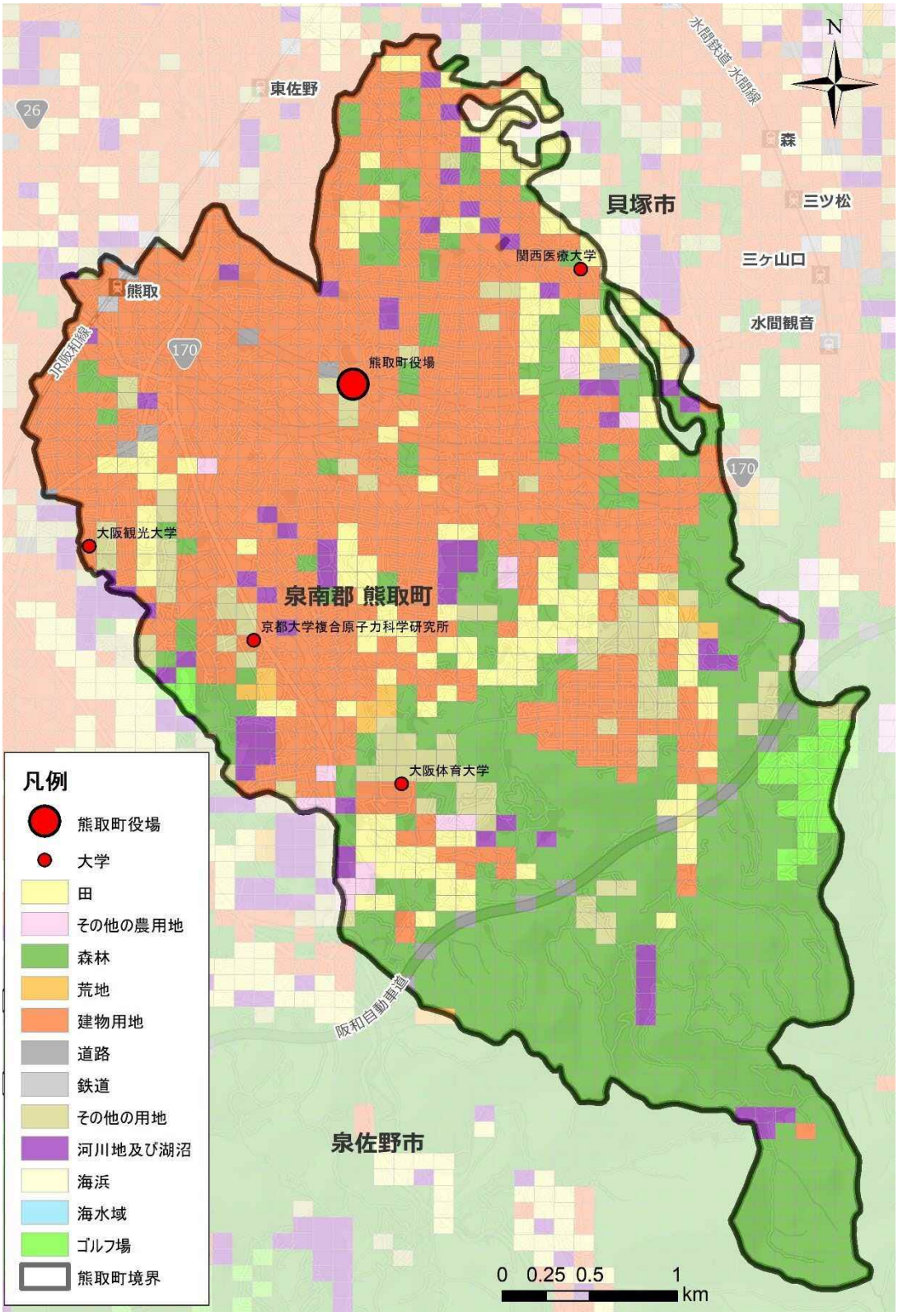


出典：熊取町立地適正化計画（2022（令和４）年）

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。



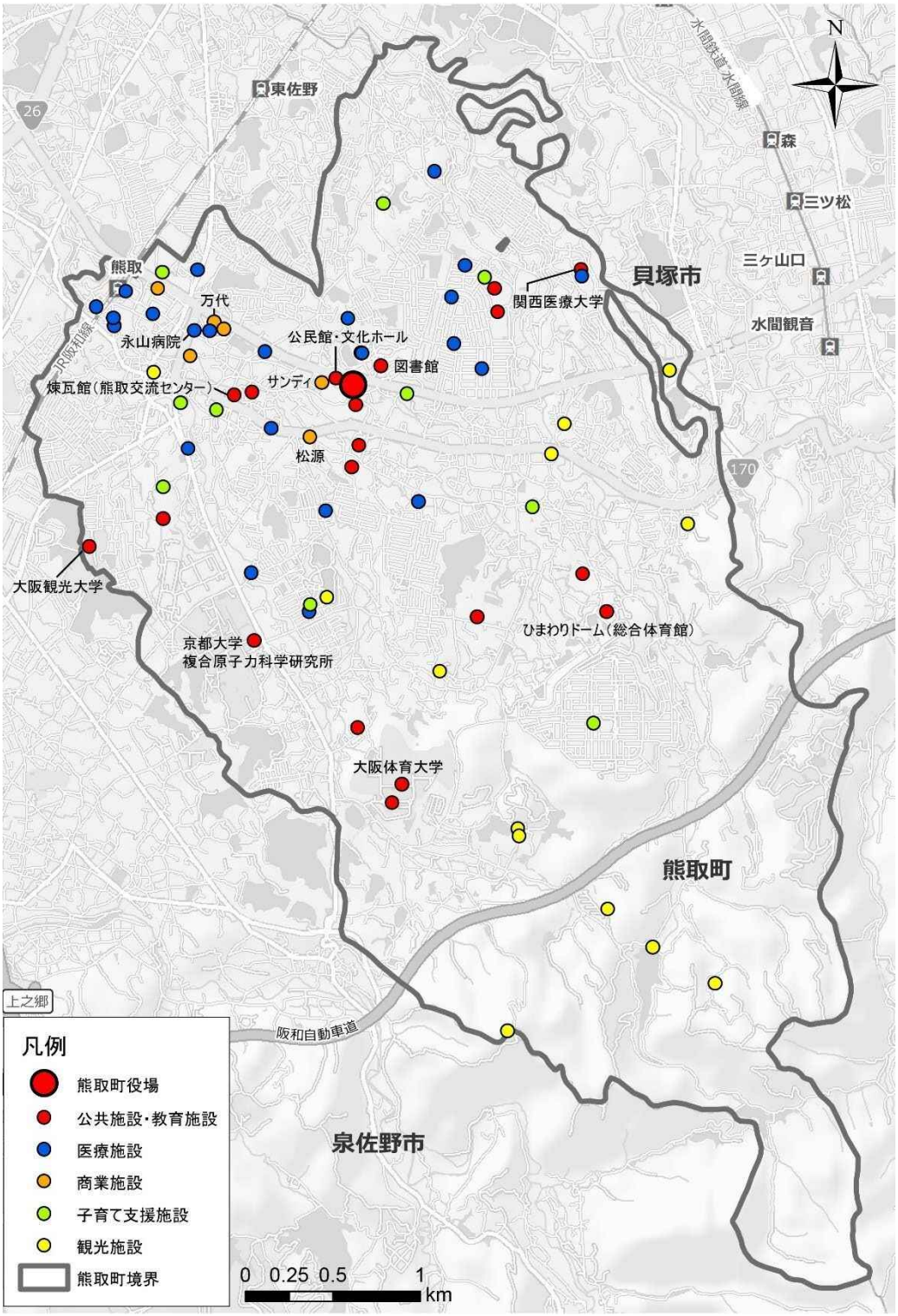
資料：国土数値情報（2021（令和３）年）

図　土地利用状況

2.3 町内の主要施設

熊取駅～熊取町役場間において、医療施設や商業施設が集積している他、町内の広い範囲で公共施設・教育施設や観光施設が立地しています。

特に教育施設では、京都大学複合原子力科学研究所、関西医療大学、大阪観光大学、大阪体育大学が設置されており、本町は府内有数の「学園文化都市」となっています。



※【各資料】公共施設・教育施設：町 HP、商業施設：立地適正化計画より作成、子育て支援施設：町 HP
医療施設：地域防災計画より作成、観光施設：町 HP

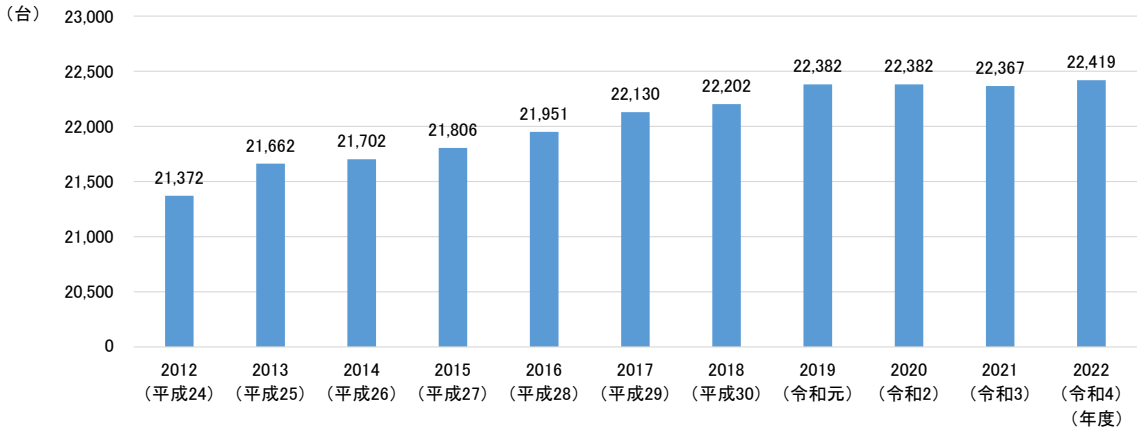
図　本町内の主な施設分布

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）
免許保有人口（人）	30,303	30,081	30,000	29,974
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。

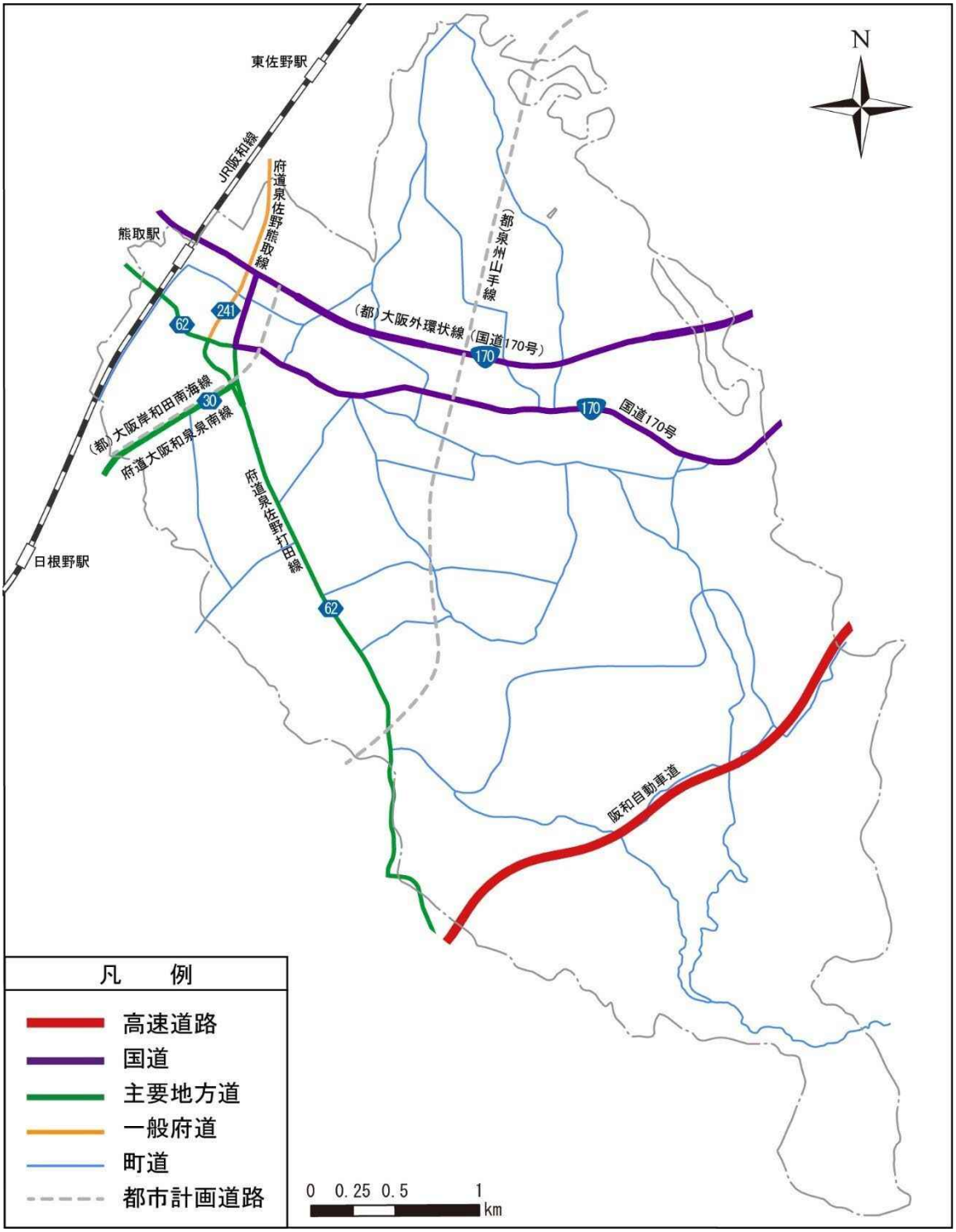
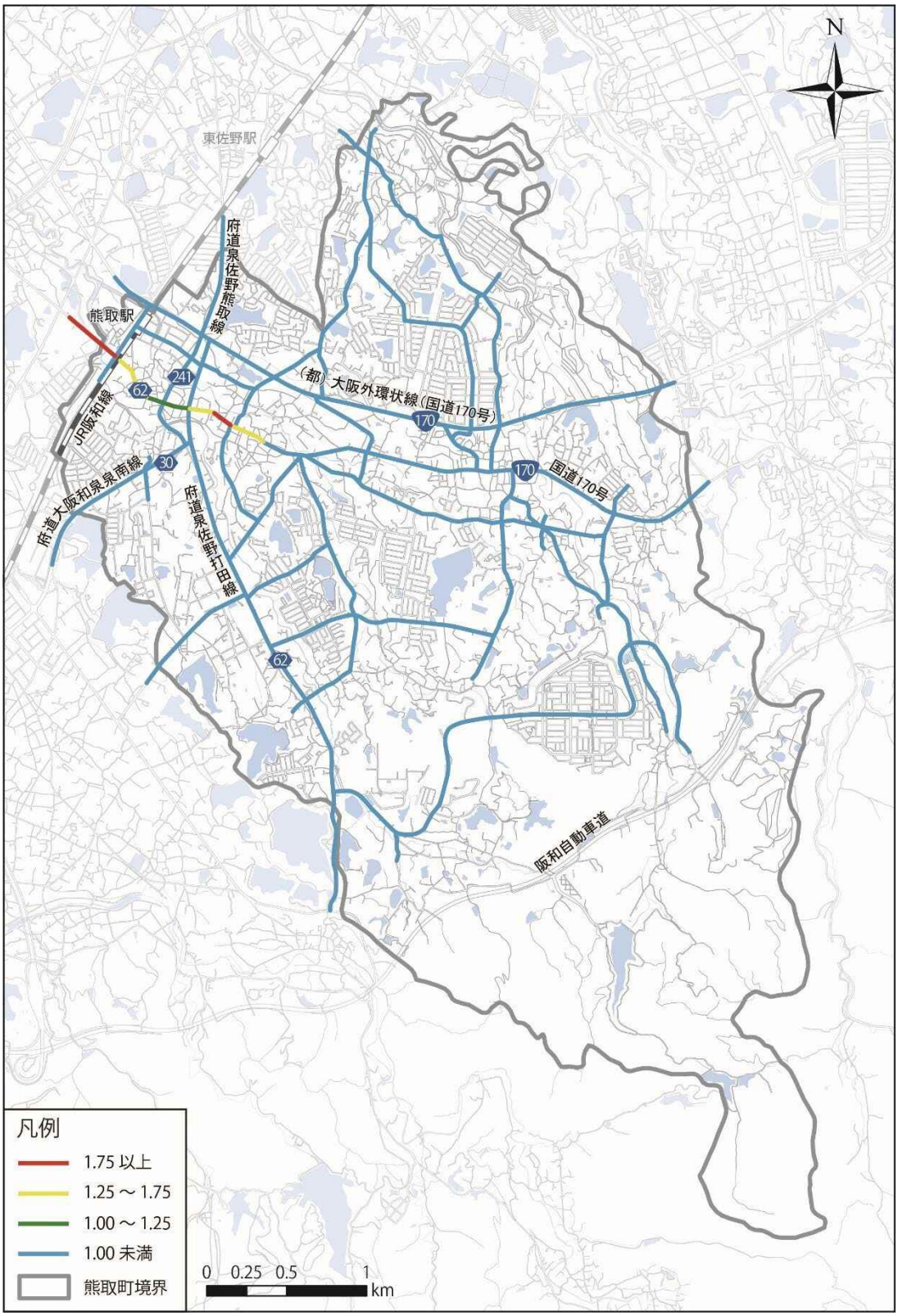


図　本町内の道路ネットワーク

④　交通量混雑度

本町北西部において、国道 170 号や府道泉佐野打田線の交通量混雑度が高くなっています。また、（都）大阪外環状線においては、交通量混雑度が 1.00 未満ですが、悪天候時や一部の時間帯で渋滞の発生もみられています。



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。

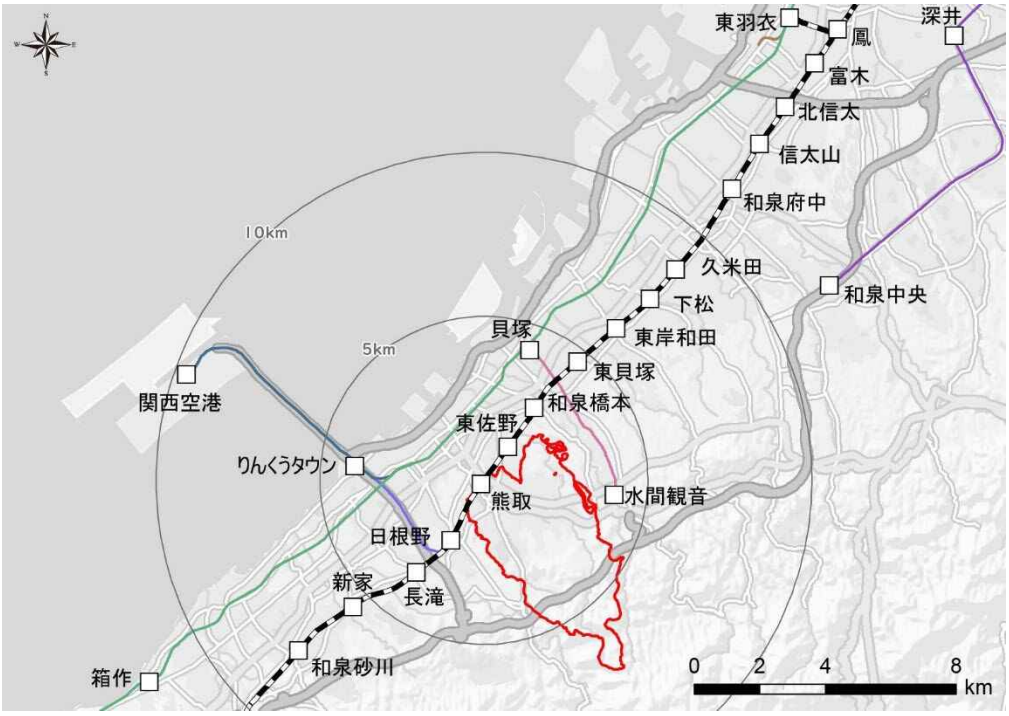


図　熊取駅の立地状況とその周辺図

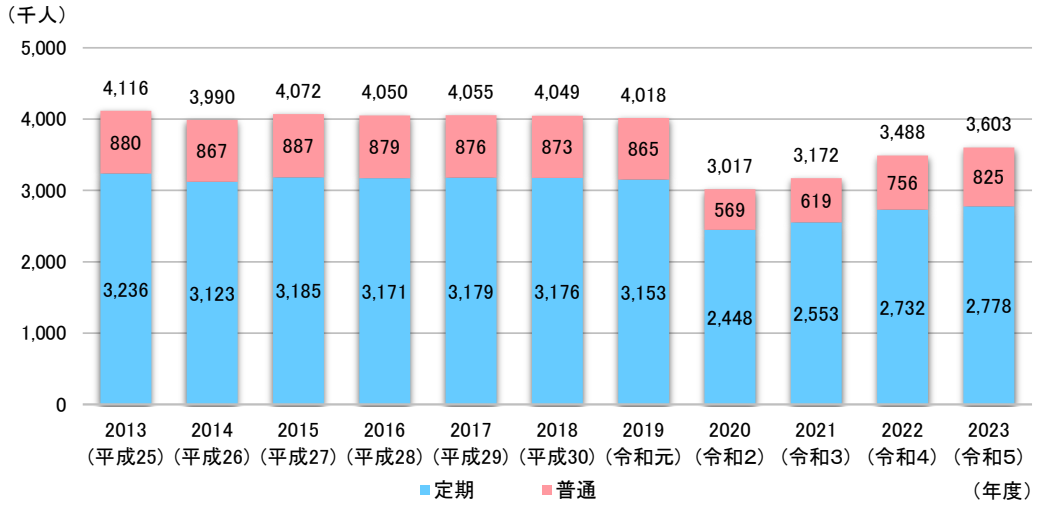
写真　熊取駅前広場（駅東側）

写真　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、定期利用が普通利用に比べ多くなっています。



資料：熊取町統計書（各年度）

図　熊取駅の年間乗車人員数の推移

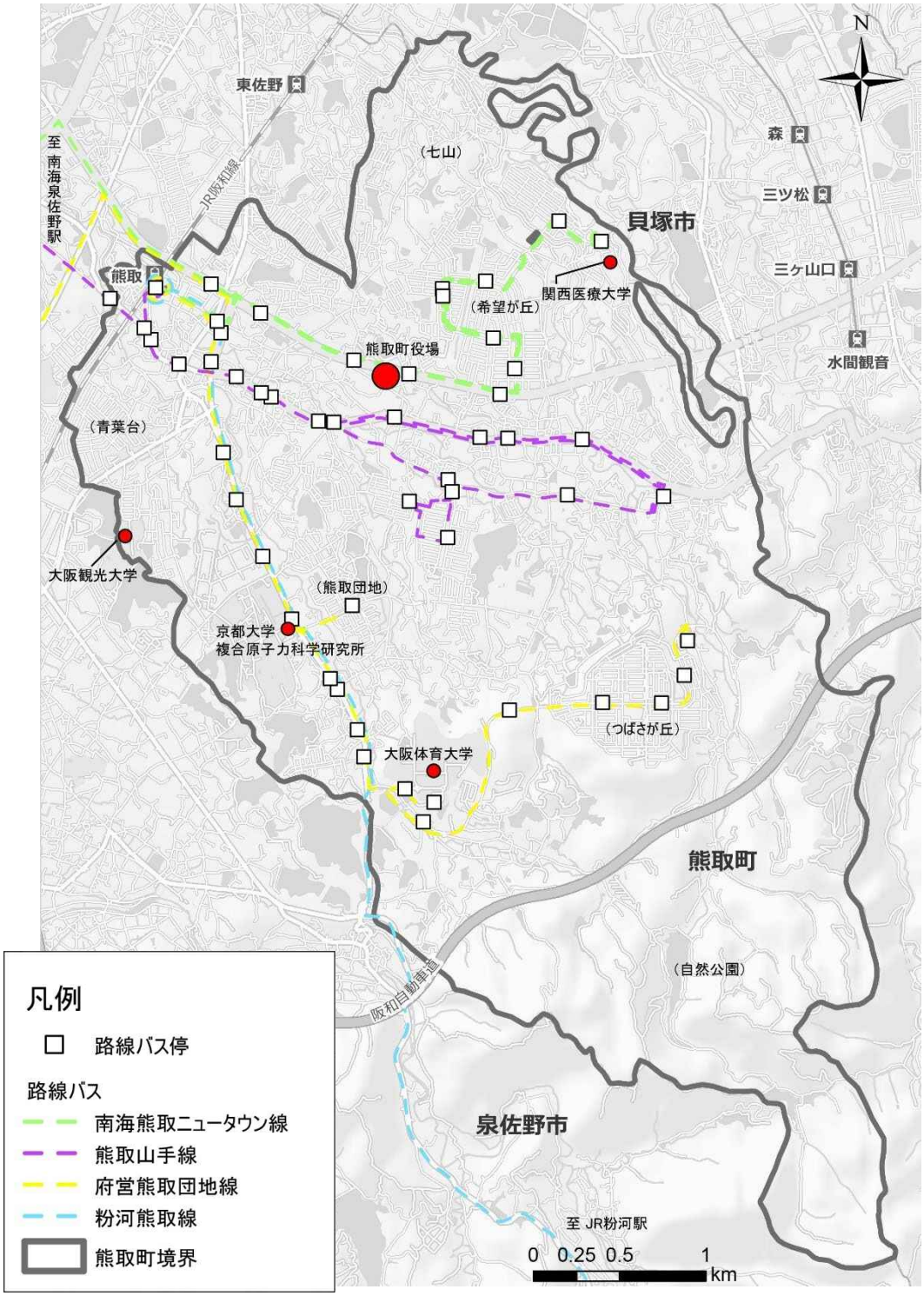
(3)　路線バス

①　路線

本町では、南海ウイングバス㈱、和歌山バス那賀㈱の２社が運行しています。

南海ウイングバス㈱は、主要３ルートで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熊取駅を経由して南海泉佐野駅に接続しています。

和歌山バス那賀㈱は、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

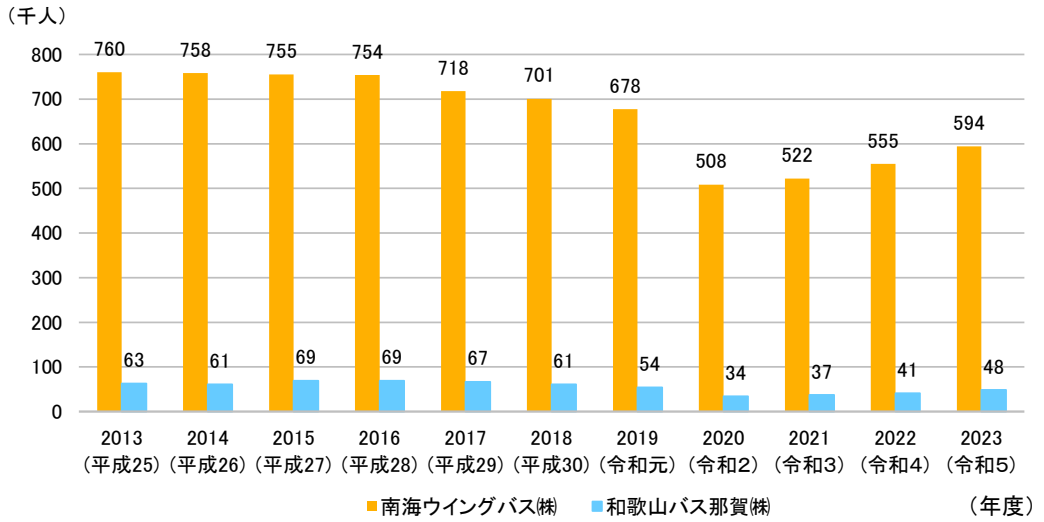
図　路線バスネットワーク

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。

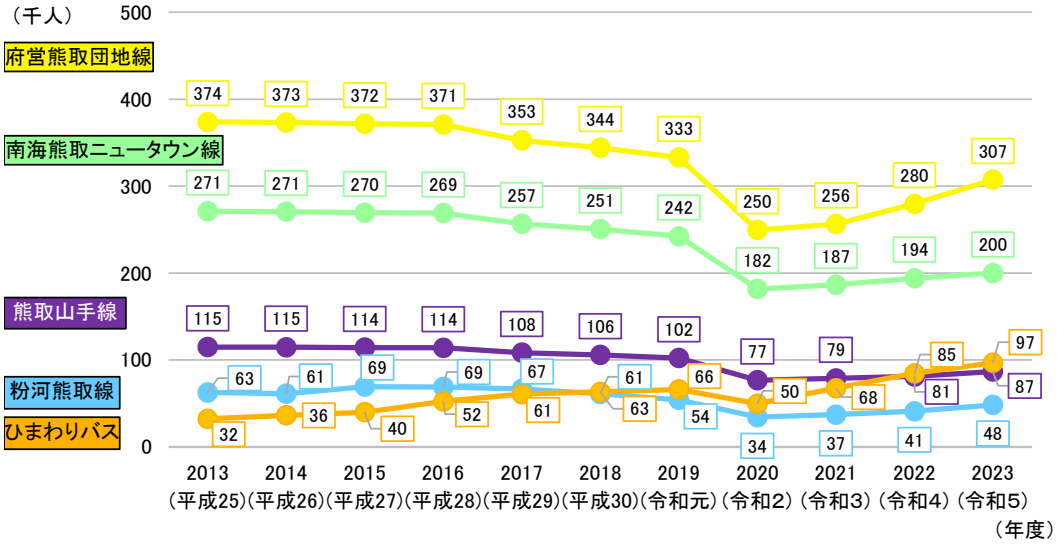
その後、利用者は徐々に回復し、2023（令和５）年度時点で、南海ウイングバス㈱で約594 千人、和歌山バス那賀㈱で約 48 千人となり、2019（令和元）年度と比べて約 88%にまで回復しています。

路線別にみると、大阪体育大学・つばさが丘方面に向かう「府営熊取団地線」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㈱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

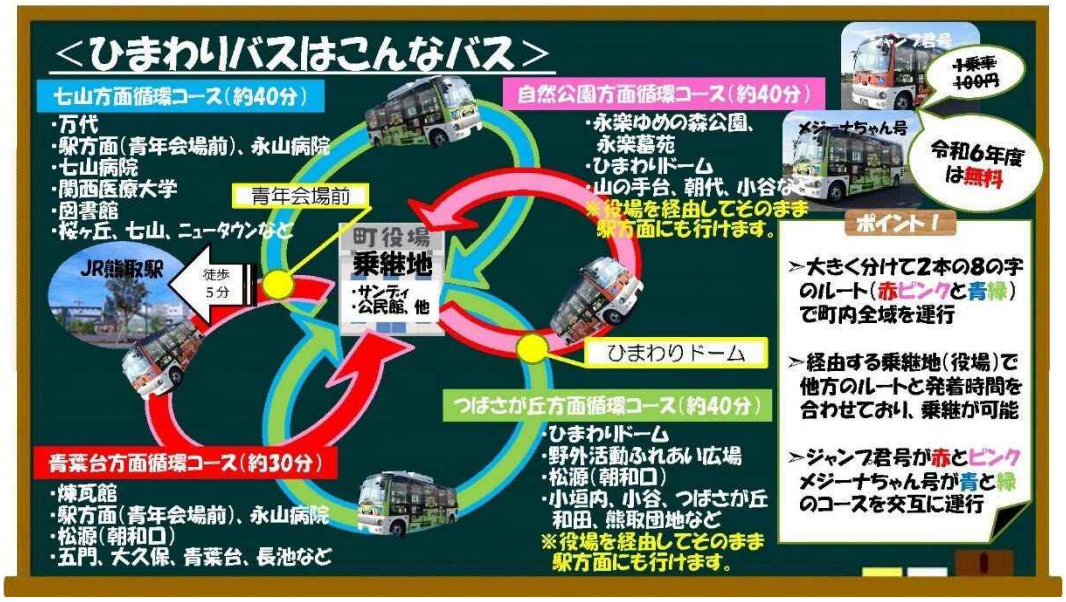
項目	概要
運賃	１乗車につき大人 100 円/子ども 50 円※1
運行日	毎日（12 月 29 日～１月３日、祭礼（だんじり祭）の日は運休）
ルート数	８の字２ルートの合計４コース
便数	８便（土・日・祝日は６便※2）

※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。2021（令和３）年４月１日～2025（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。

写真　ジャンプ君号

写真　メジーナちゃん号



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。

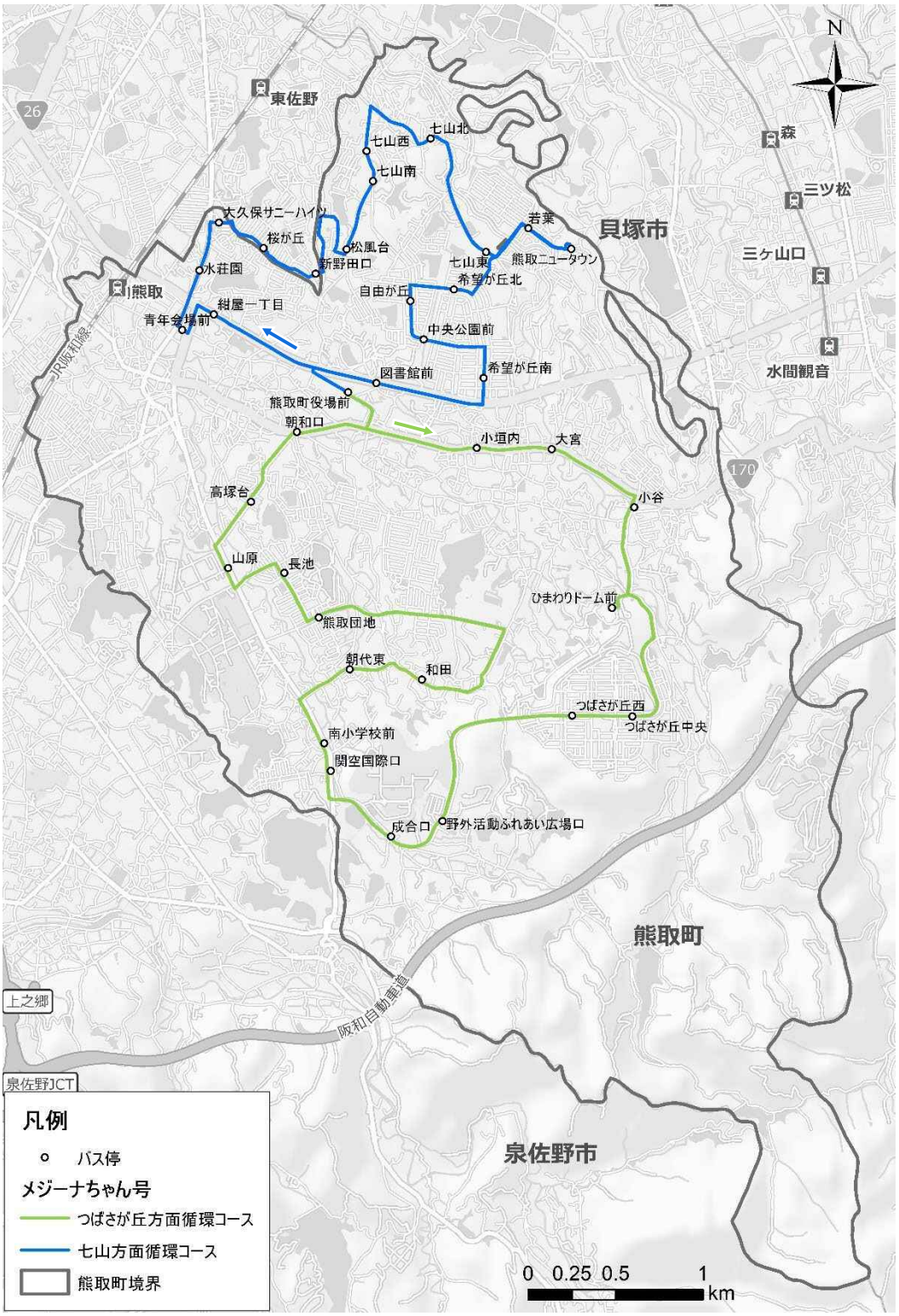


図　メジーナちゃん号運行ルート

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、成合等、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）ではメジーナちゃん号と発着時間を合わせており、乗継が可能です。

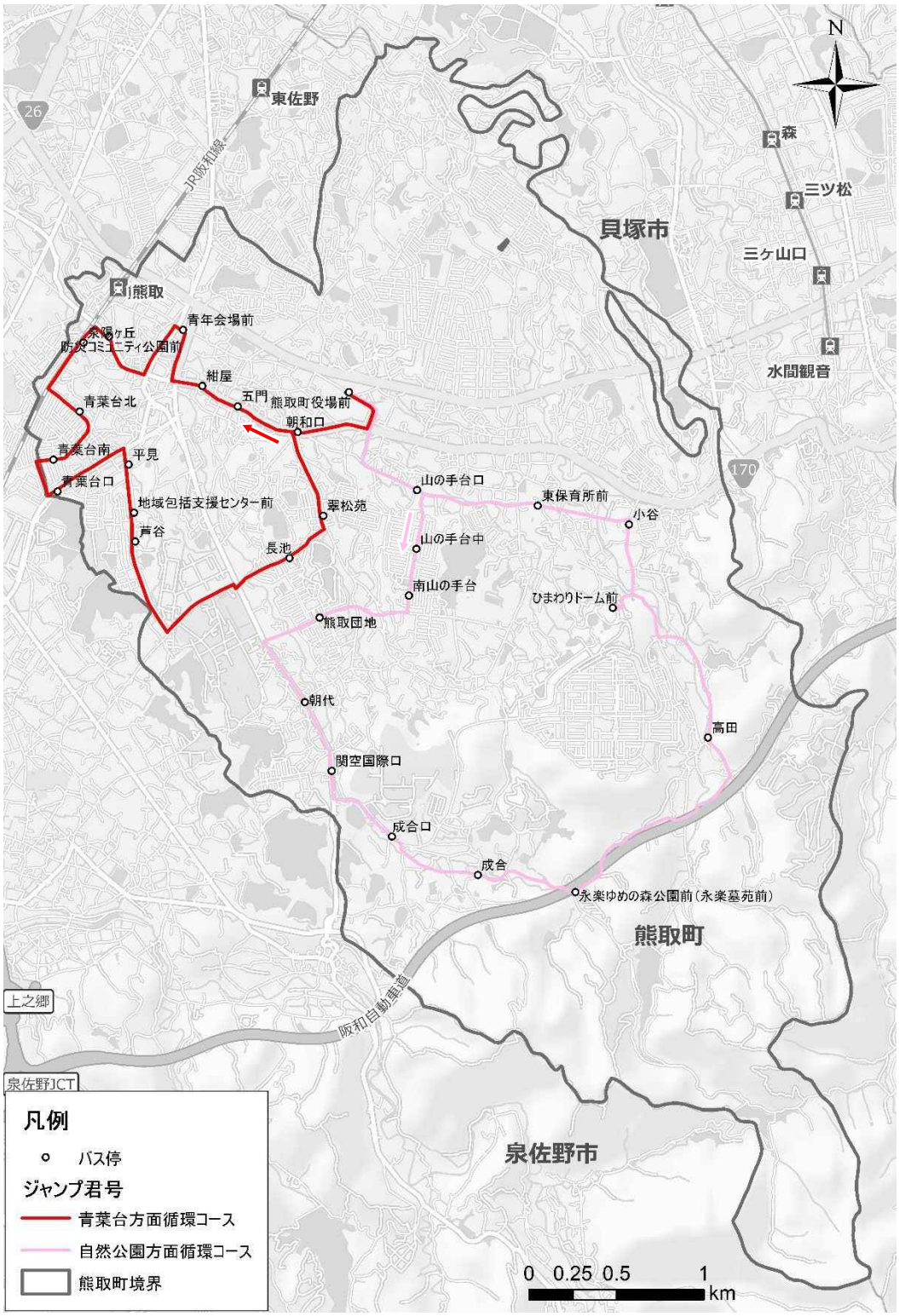
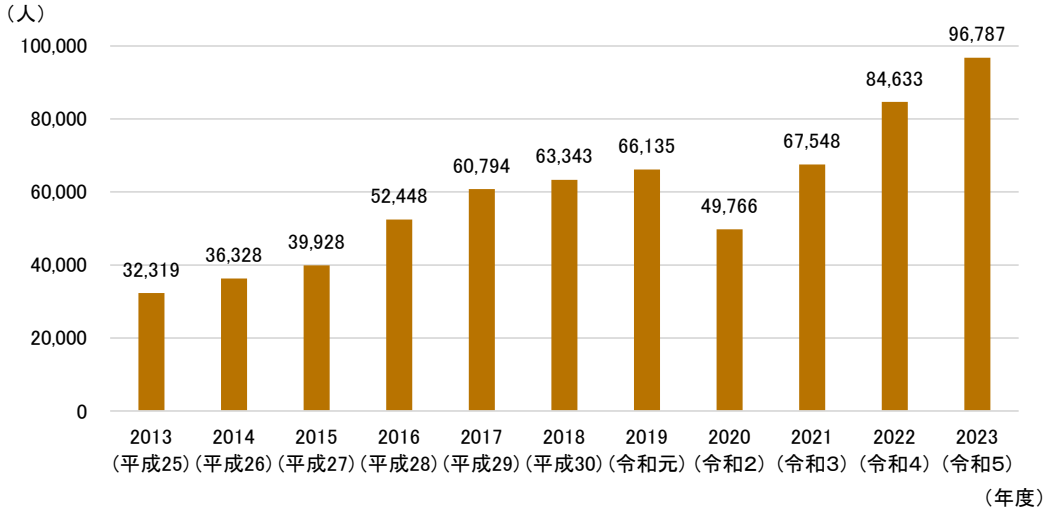


図　ジャンプ君号運行ルート

③　年間利用者数推移

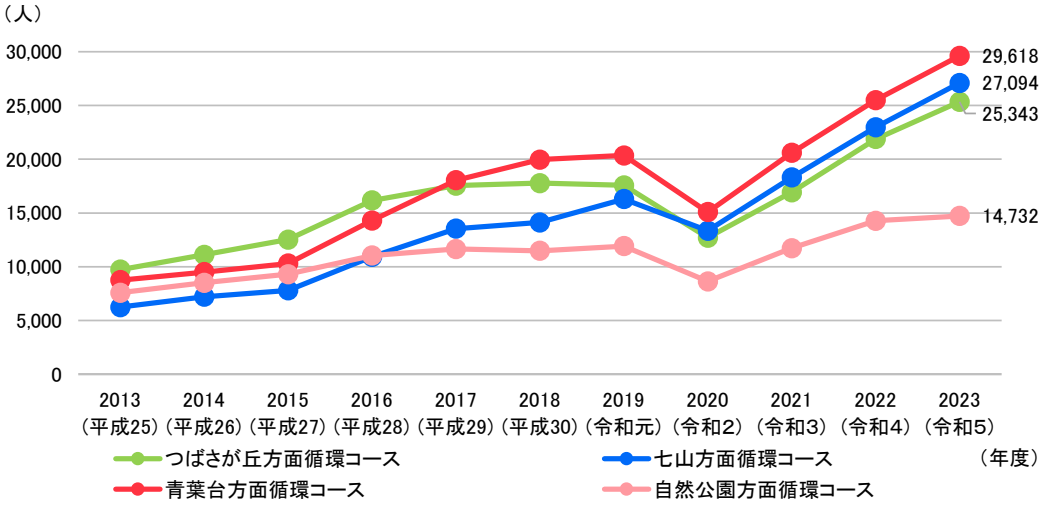
ひまわりバスの利用者数は、2019（令和元）年度まで、年々増加していましたが、2020（令和２）年度は新型コロナウイルス感染症の影響で約 50,000 人にまで減少しました。2021（令和３）年度以降は、運賃無償化の効果もあり、年々増加しており、2023（令和５）年度では利用者数が約 97,000 人となり、過去最大の利用者数となっています。



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）

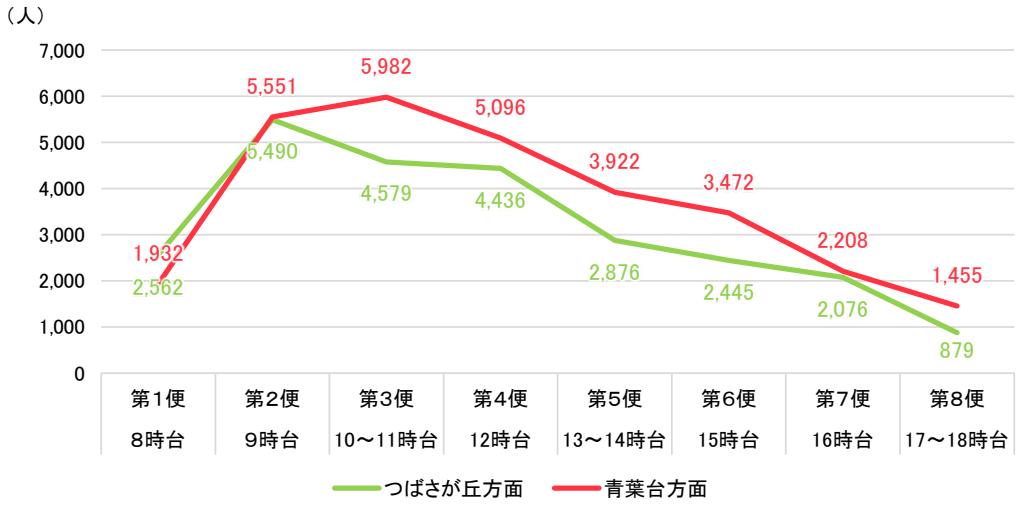
図　コース別にみたひまわりバスの年間利用者数の推移

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（10～11 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。

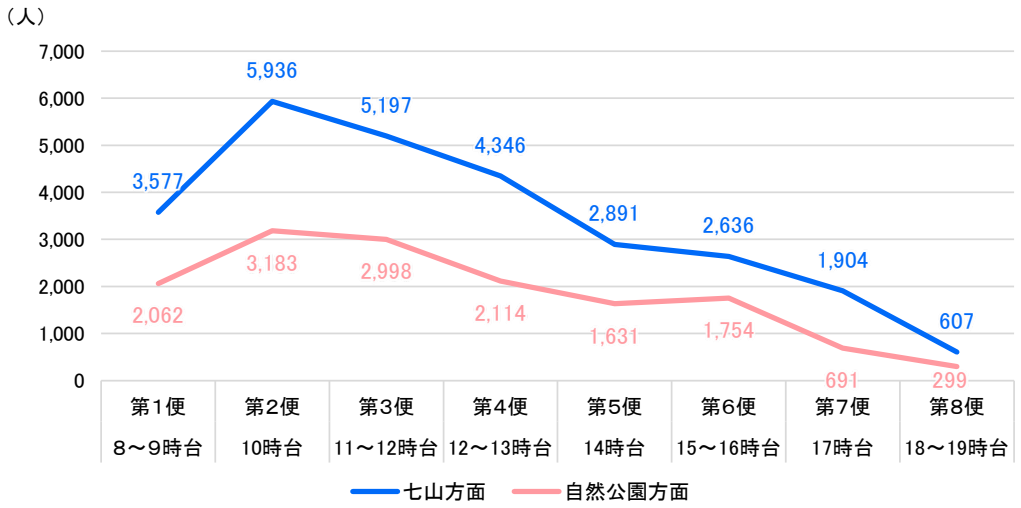
また、同じ時間帯に運行している七山方面と自然公園方面を比較すると、七山方面、自然公園方面ともに第２便（10 時台）での利用が多くなっています。以降、利用は減少傾向にあり、第８便（18～19 時台）での利用が最も少なくなっています。

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）



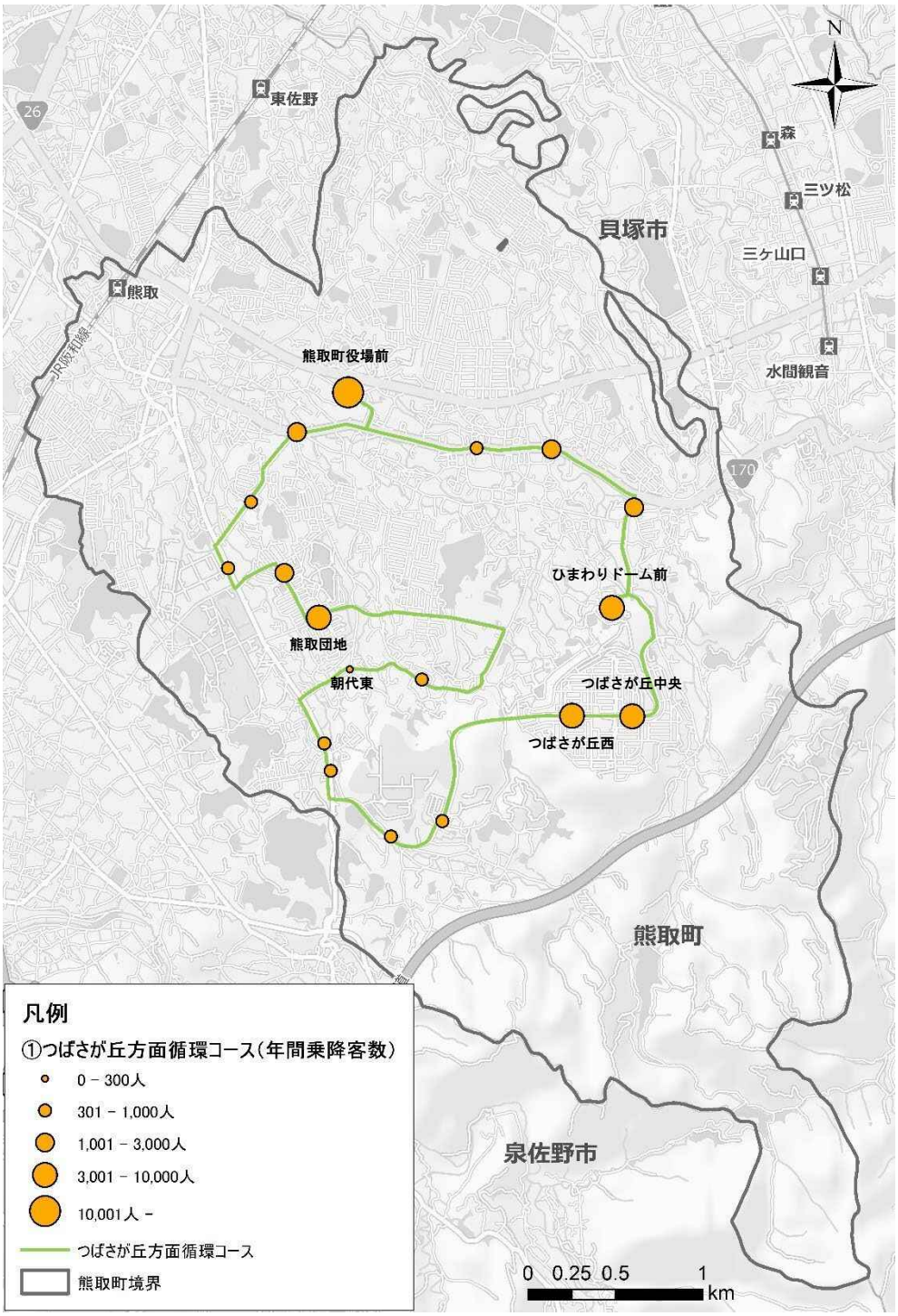
資料：熊取町資料

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

メジーナちゃん号

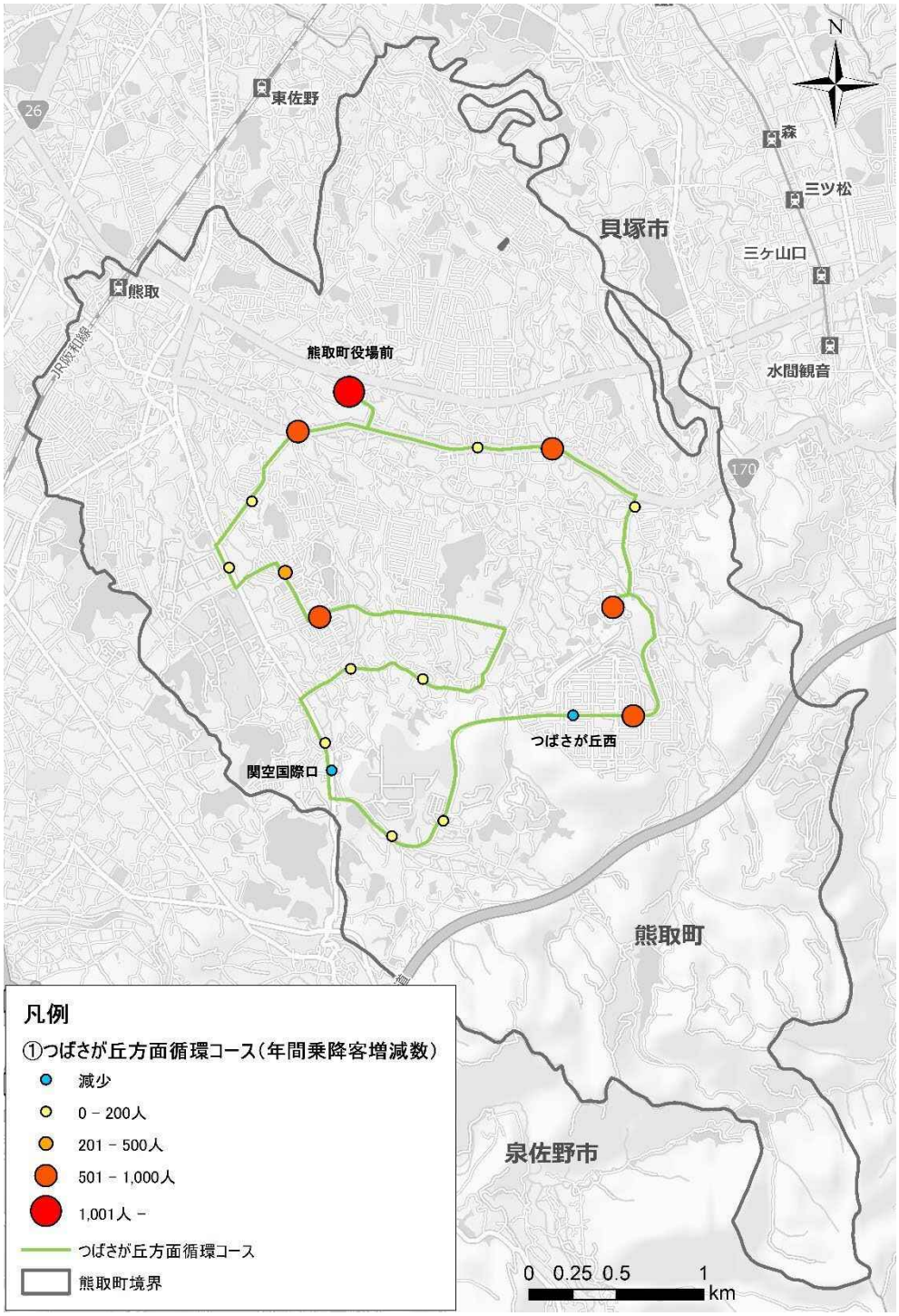
つばさが丘方面においては、乗継地である「熊取町役場前（19,929 人）」の乗降客数が最も多くなっており、その他には「ひまわりドーム前（4,811 人）」「つばさが丘中央（3,891 人）」「つばさが丘西（3,602 人）」「熊取団地（3,406 人）」等での利用が多くなっています。一方、年間乗降客数が 300 人以下の停留所は 1 箇所となっています。



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）

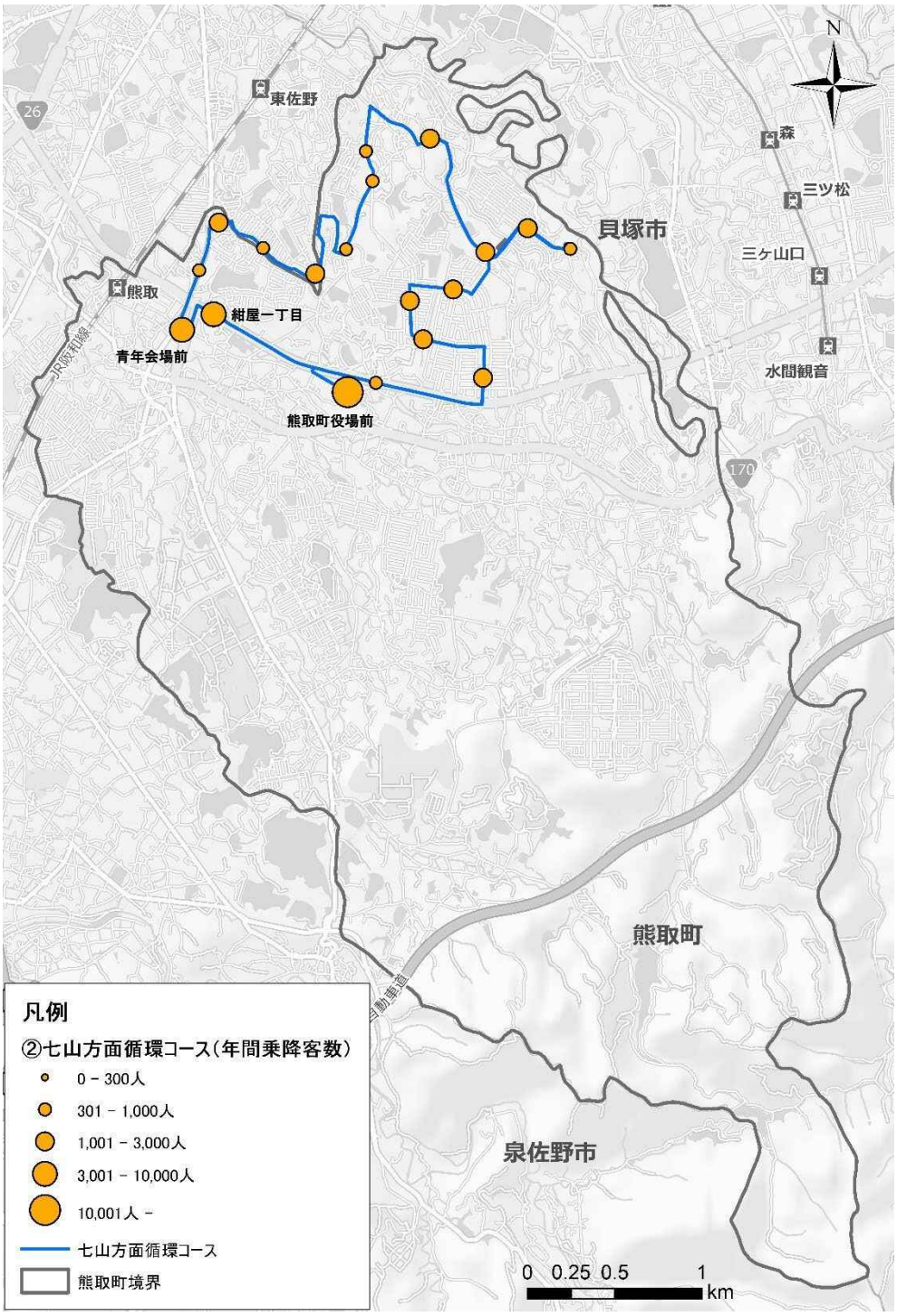
2023（令和５）年度と 2022（令和４）年度で比較すると、ほとんどの停留所で乗降客数が増加している中で、「つばさが丘西」、「関空国際口」においては減少しています。



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）

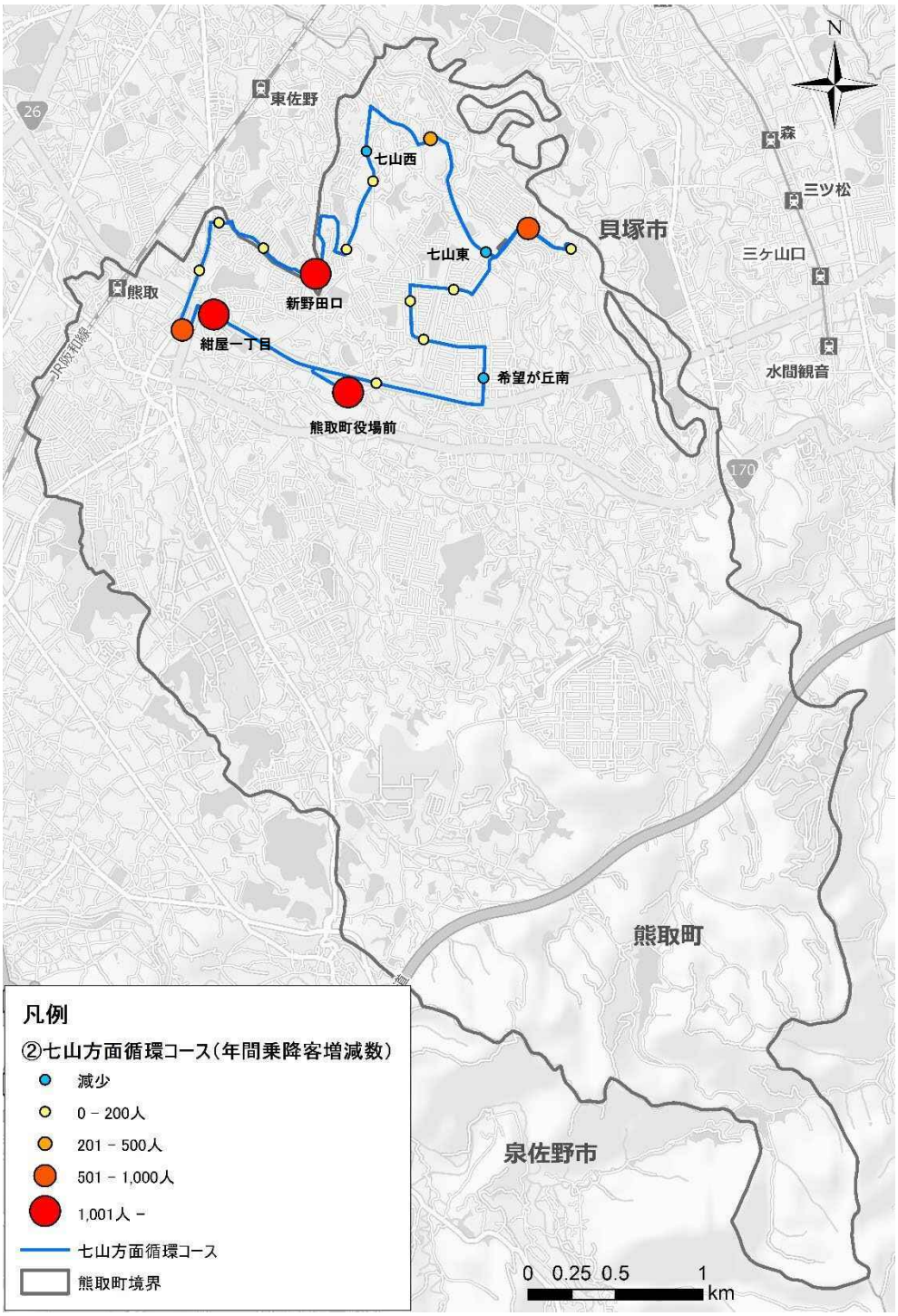
七山方面においては、乗継地である「熊取町役場前（20,128 人）」の乗降客数が最も多くなっており、その他には「紺屋一丁目（9,784 人）」「青年会場前（4,762 人）」等での利用が多くなっています。全ての停留所の年間乗降客数が 300 人以上となっています。



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。

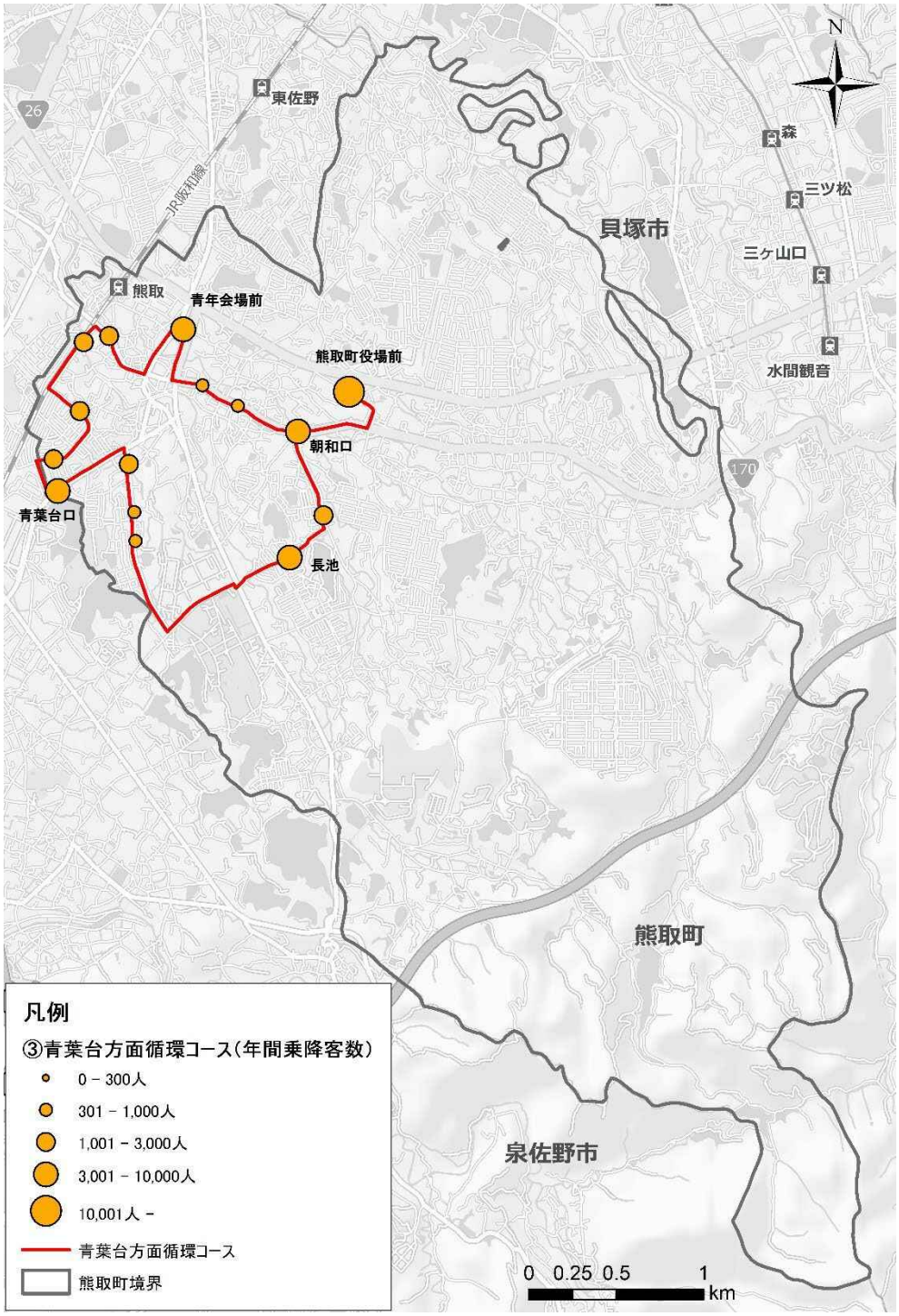


資料：熊取町資料

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

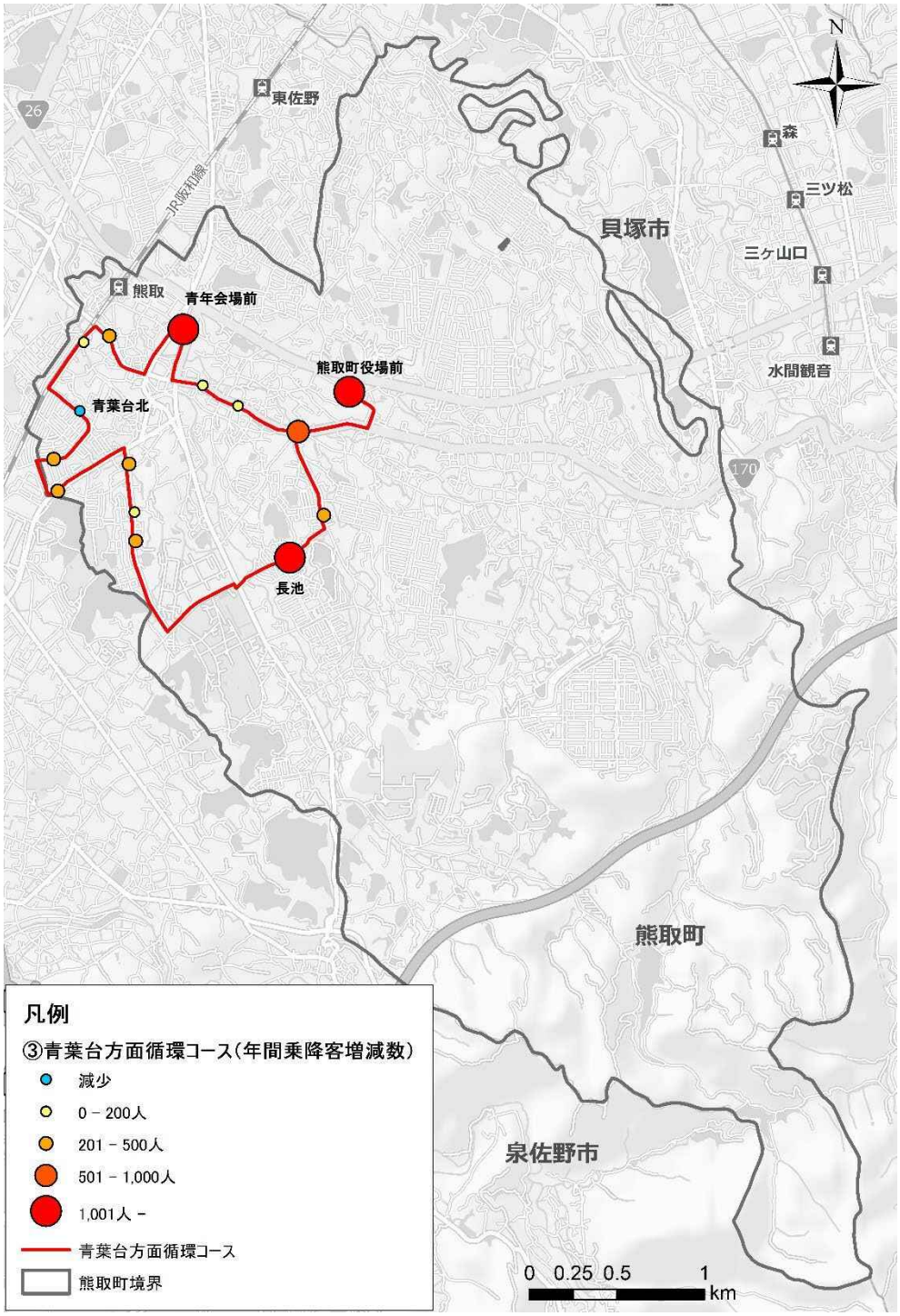
青葉台方面においては、乗継地である「熊取町役場前（18,954 人）」の乗降客数が最も多くなっており、その他には「青葉台口（8,870 人）」「青年会場前（8,291 人）」「長池（6,006 人）」「朝和口（5,136 人）」等での利用が多くなっています。全ての停留所の年間乗降客数が 300 人以上となっています。



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」「長地」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。

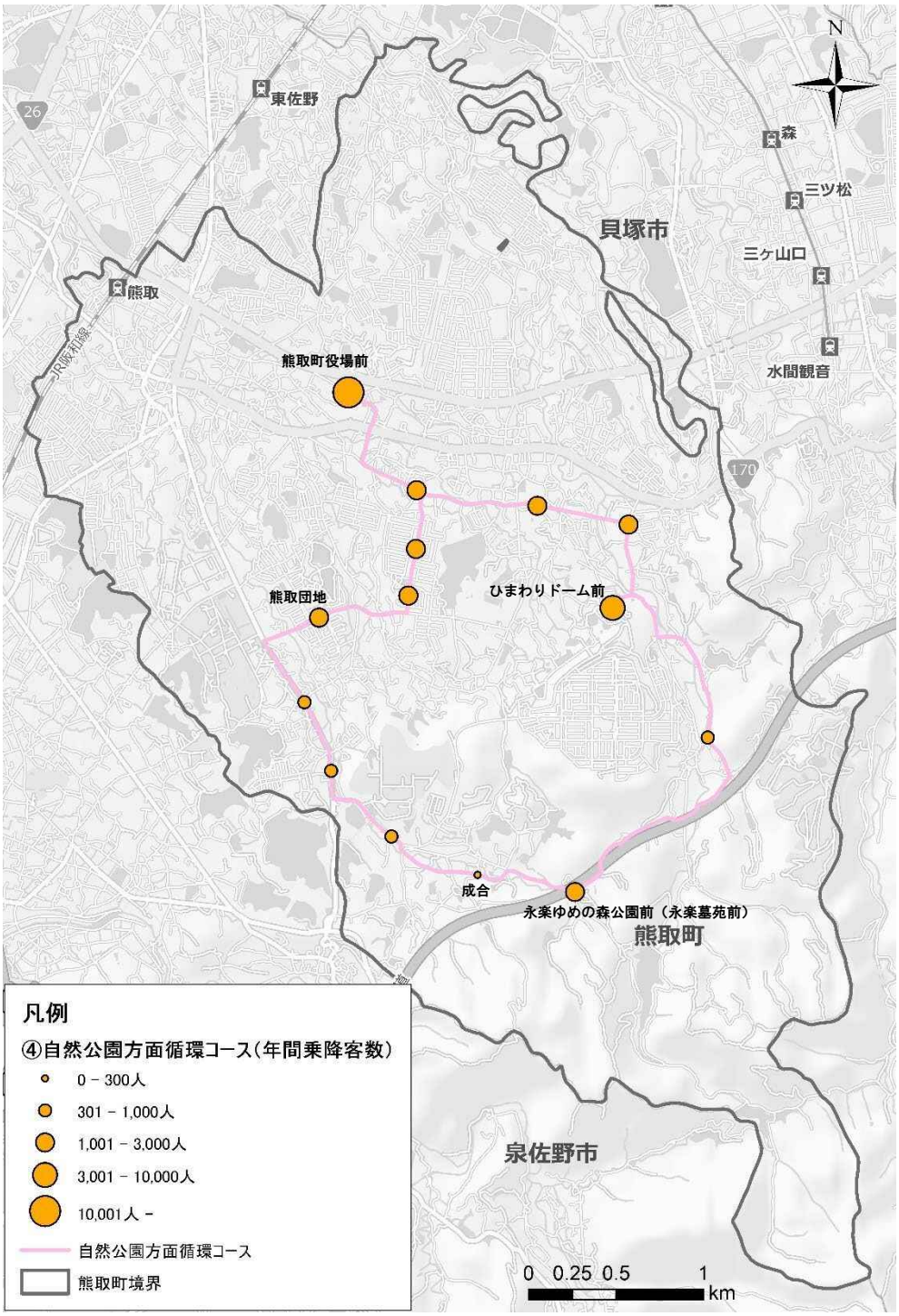


資料：熊取町資料

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。

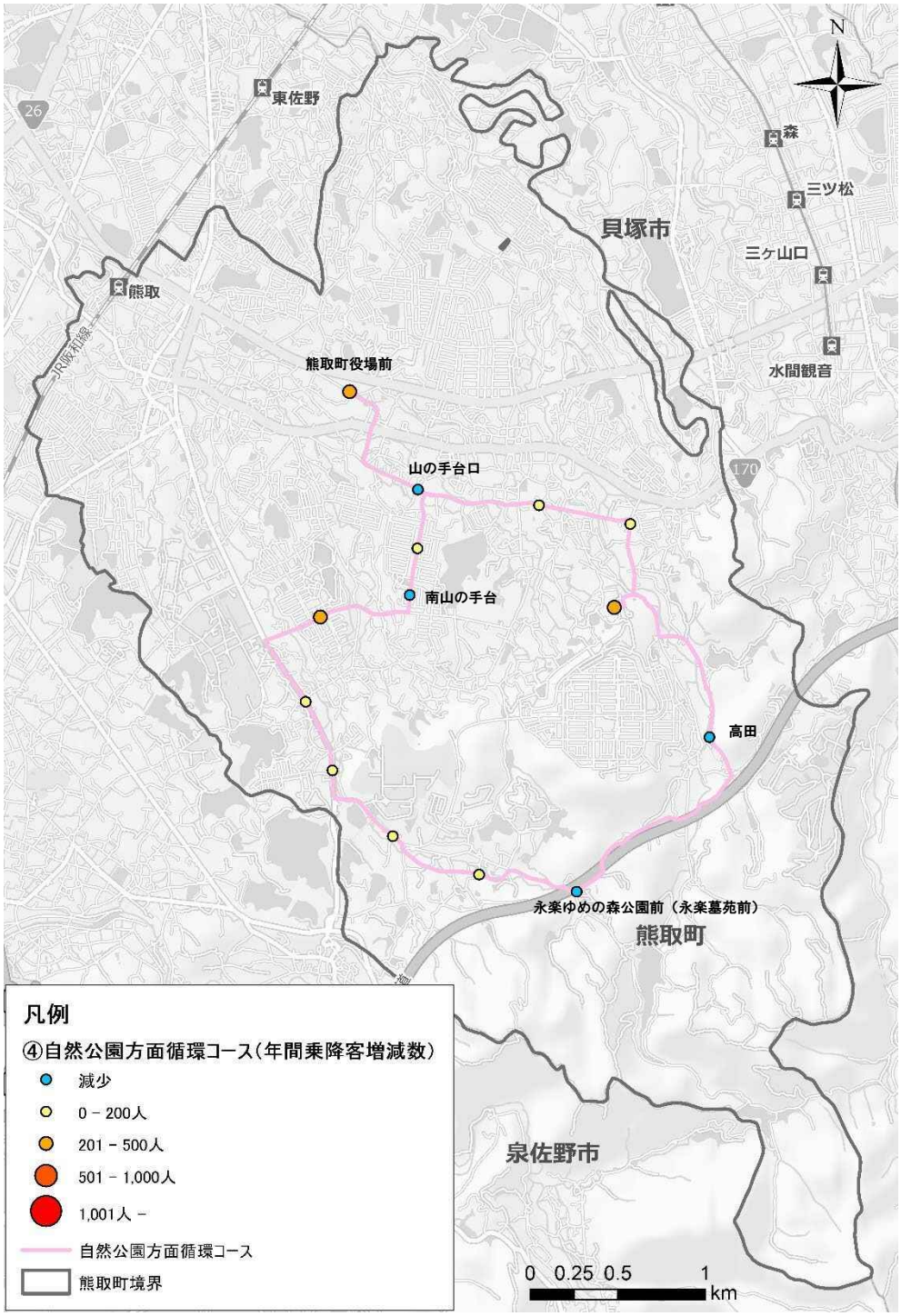
一方、年間乗降客数が 300 人以下の停留所は１箇所となっています。



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。



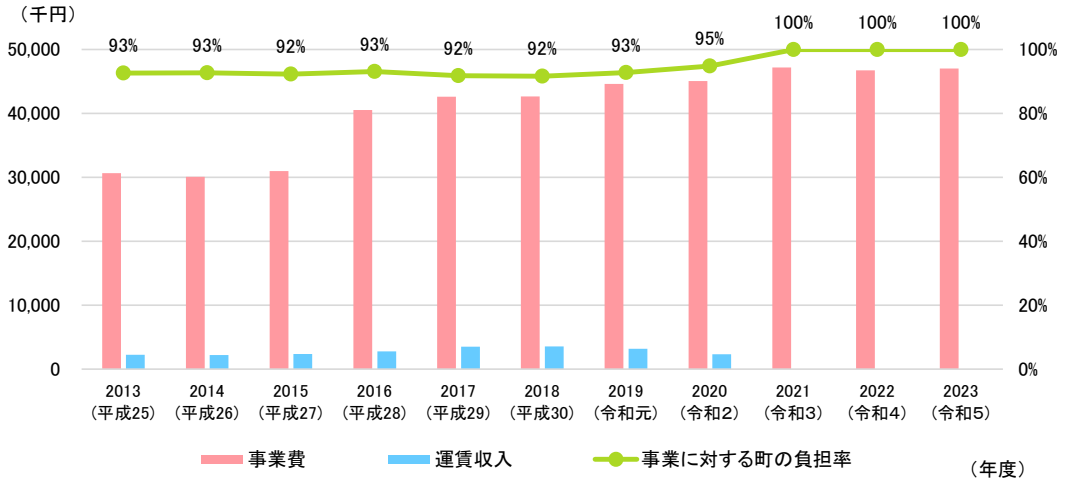
資料：熊取町資料

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 千円以上になっています。

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。

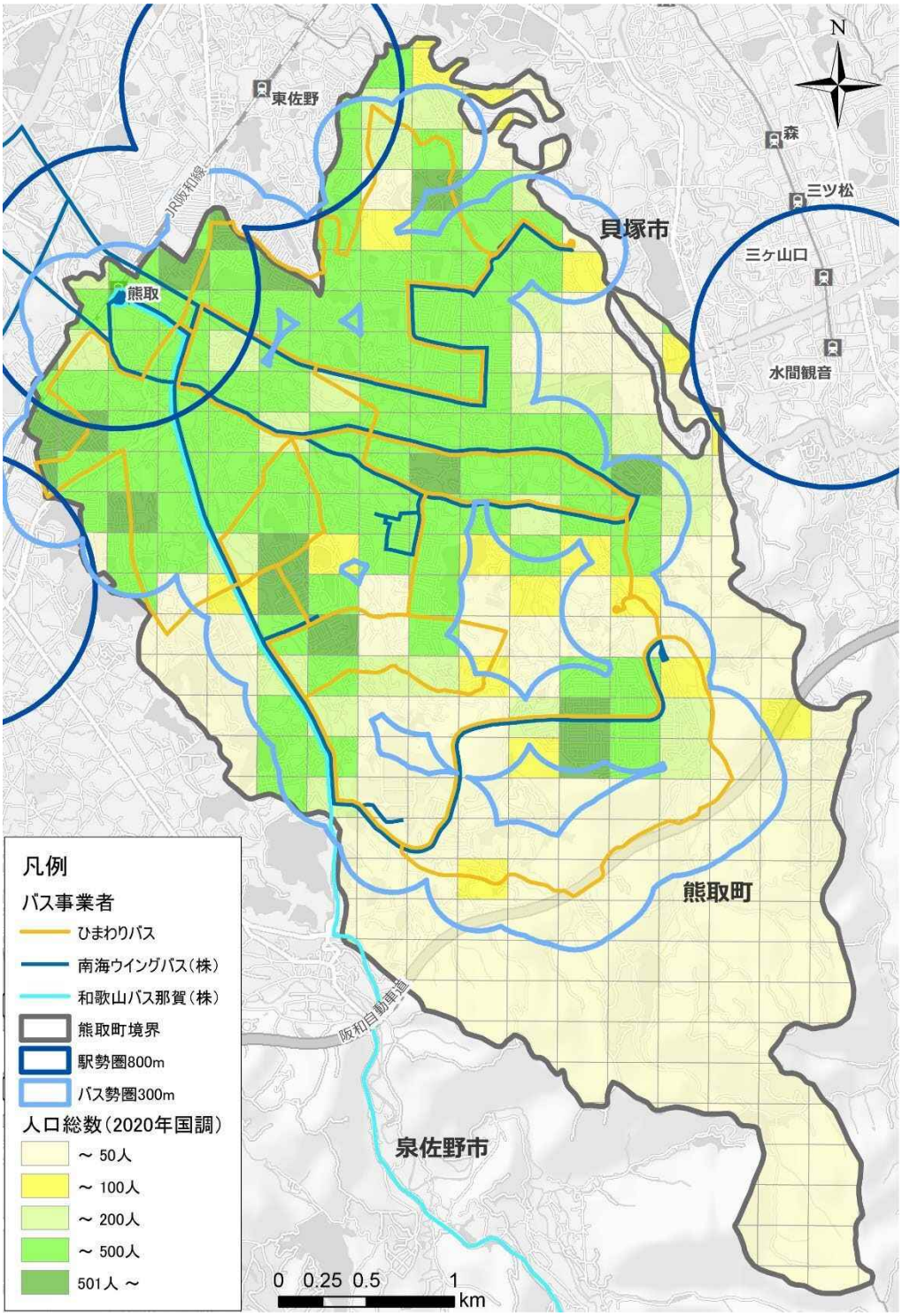


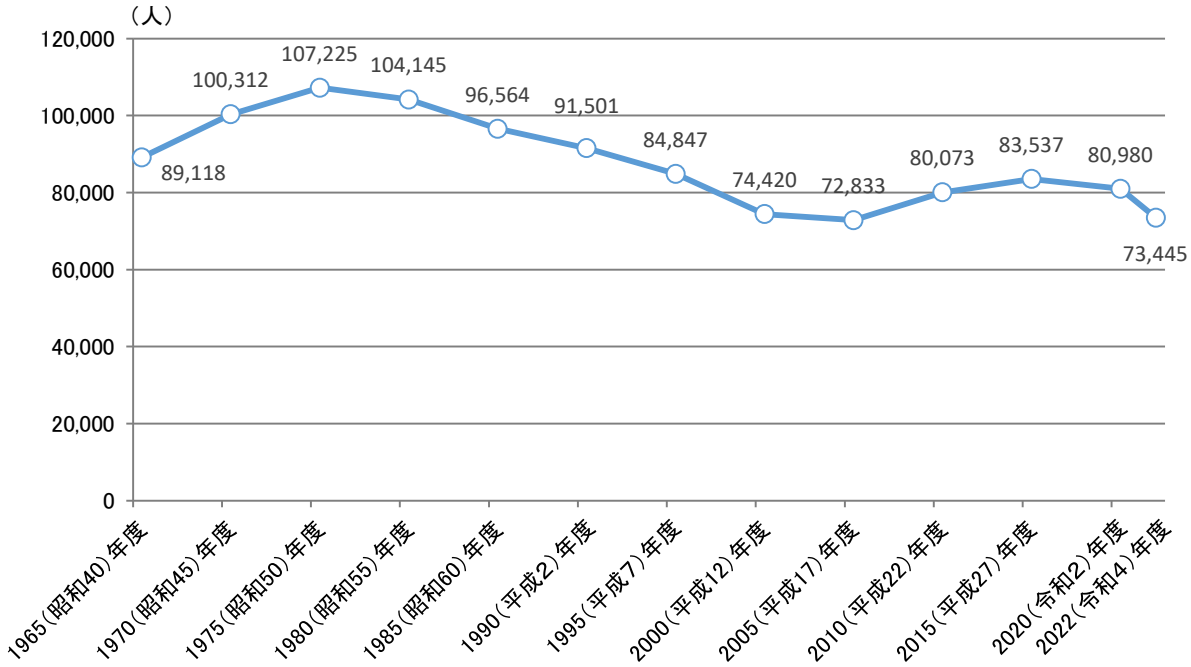
図　本町内の地域公共交通における人口カバー圏域

(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います。2005（平成 17）年度から 2015（平成 27）年度にかけて一時増加に転じましたが、以降は再び減少傾向にあり、2022（令和４）年度にはピーク時の約７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 2024（国土交通省）

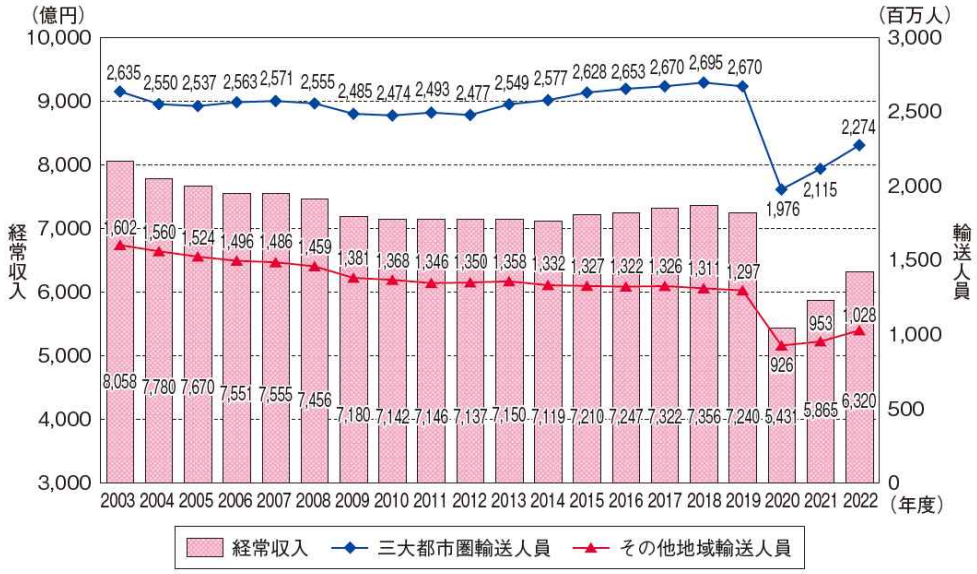
図　乗合バス運転者数の推移（全国）

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、2003（平成 15）年以降、微減傾向が続いていましたが、2020（令和２）年度はコロナ禍によって輸送人員・経常収入ともに大きく減少しました。その後、徐々に回復傾向にありますが、コロナ禍前までの回復には至っていません。

2022（令和４）年度における乗合バス事業者の収支状況は、調査対象となった 217 者のうち、約 87.1%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㈱、和歌山バス那賀㈱でも同様の状況となっています。

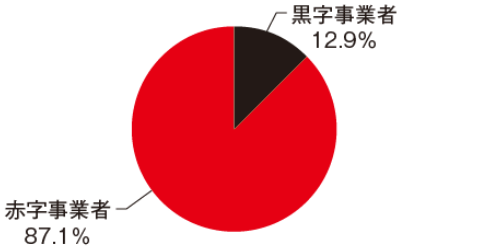
また、収益の低下に伴う路線バスの廃止も多くみられ、特に地方部での路線バスの廃止が続いています。



資料：2024（令和６）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

乗合バス事業者の収支状況（2022年度）



調査対象事業者：保有車両30両以上の217者

路線バスの廃止キロの推移

（単位：km）

	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
計	13,466

資料：国土交通省物流・自動車局作成

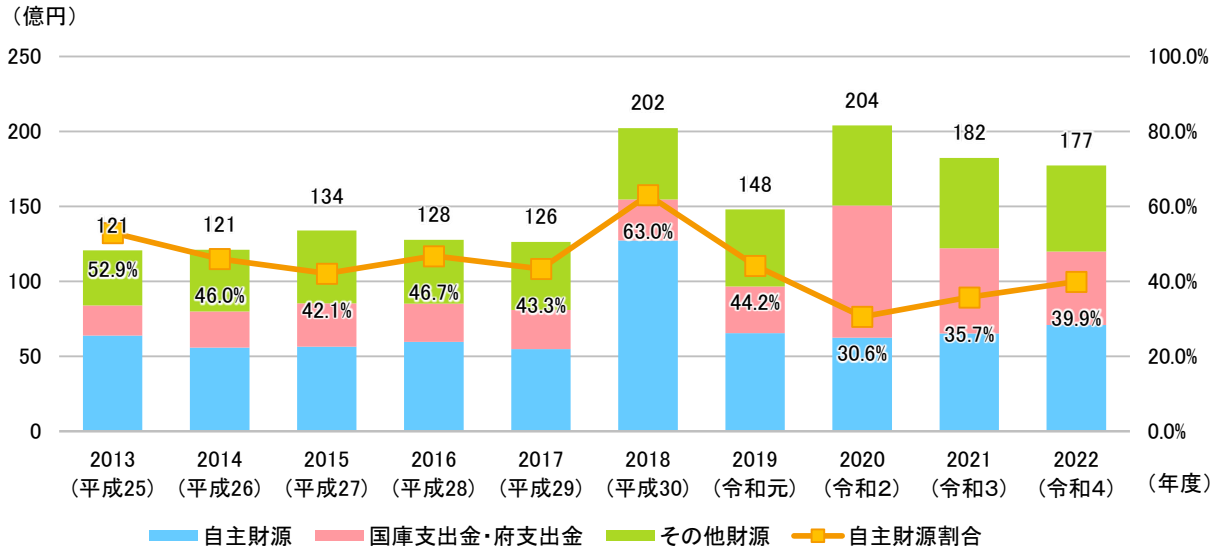
資料：2024（令和６）年版交通政策白書

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)年度以降は 2019（令和元）年度を除き約 180～200 億と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各年度によりばらつきがありますが、2020（令和２）年度以降は約 30～40%と、厳しい状況にあることがわかります。

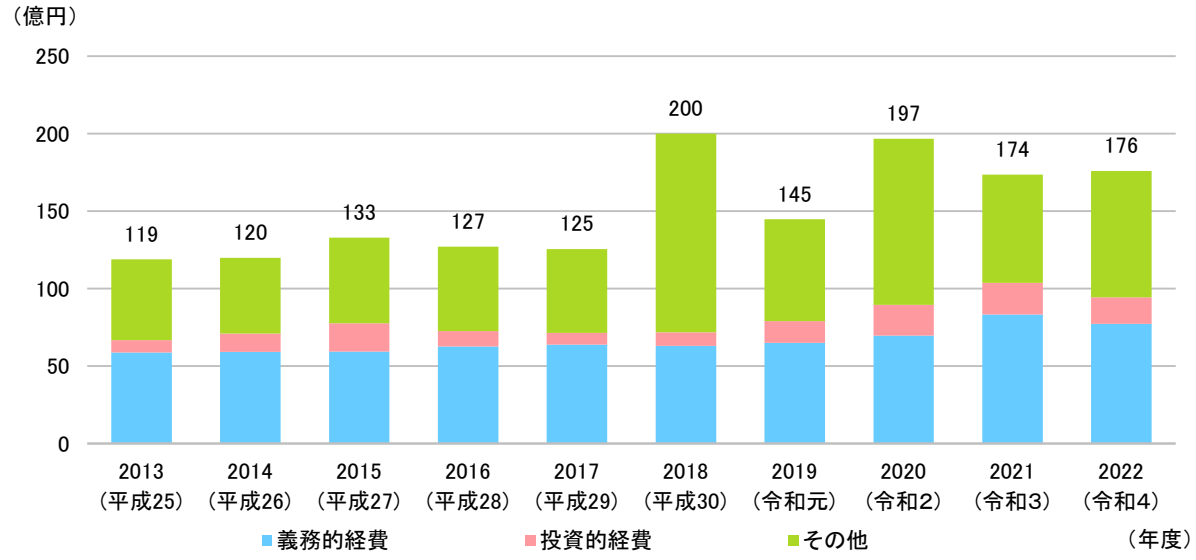


資料：市町村決算カード（総務省）

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)年度以降は 2019（令和元）年度を除き約 170～200 億円と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

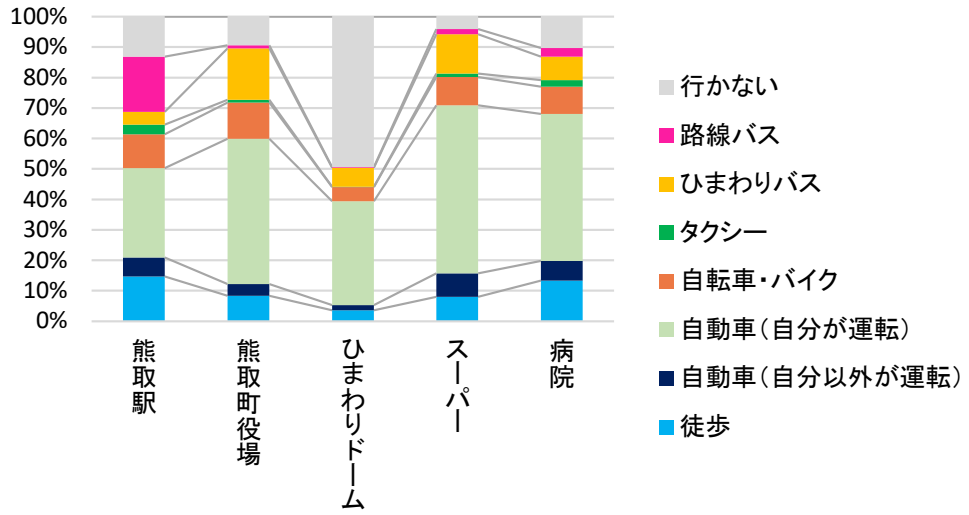
(1) 住民・地域公共交通利用者アンケート調査

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、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、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ます。通勤通学時間帯である早朝～9:00、17:00～21:00 では路線バスや鉄道が特に利用されています。また、通勤等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。

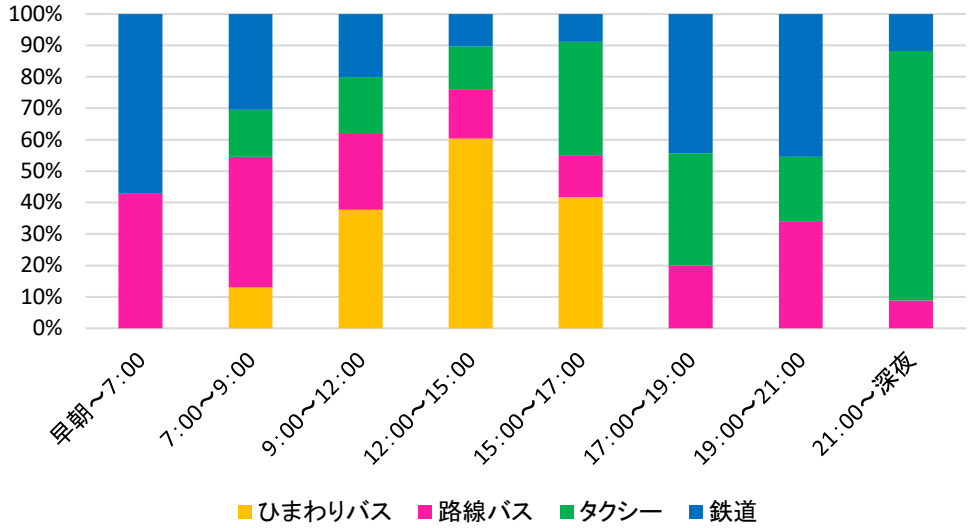


図　時間帯別の地域公共交通利用状況

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。

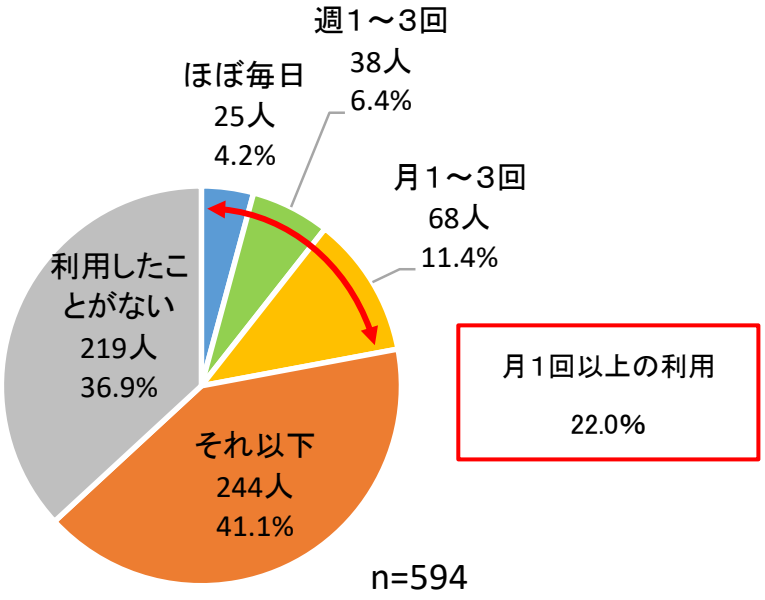


図　路線バスの利用頻度

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。

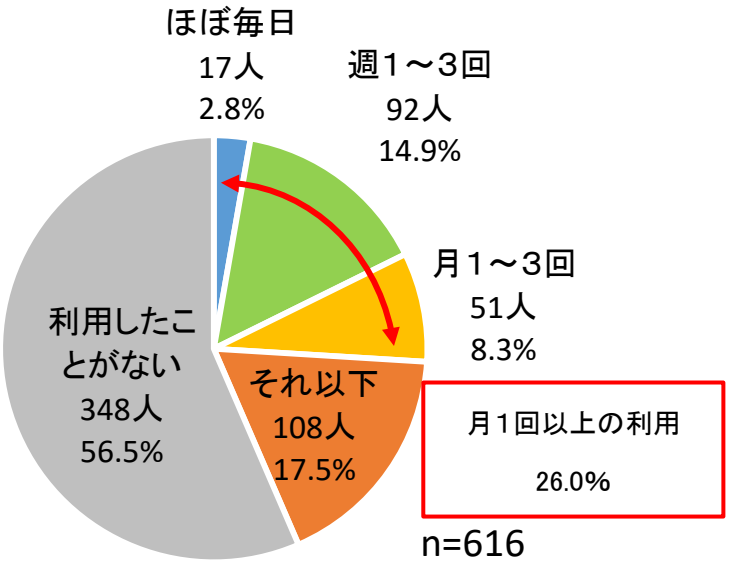


図　ひまわりバスの利用頻度

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。

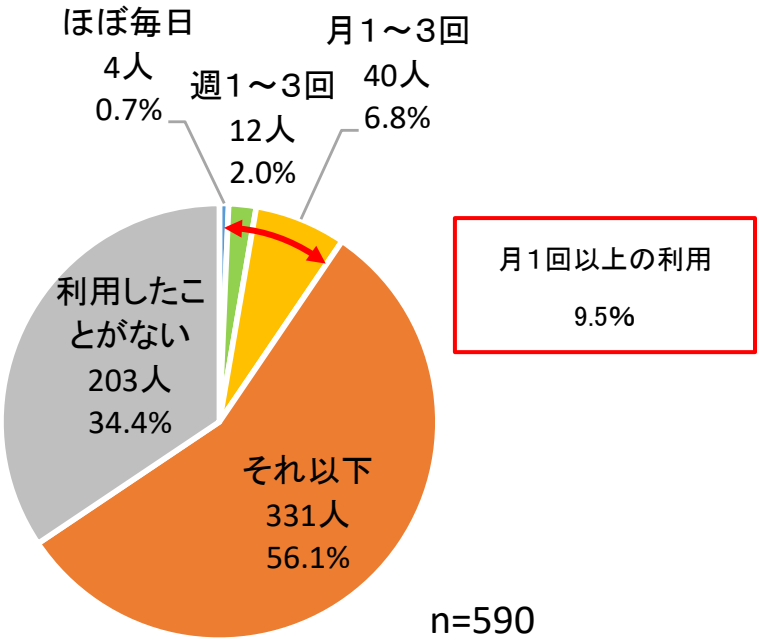


図　タクシーの利用頻度

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。

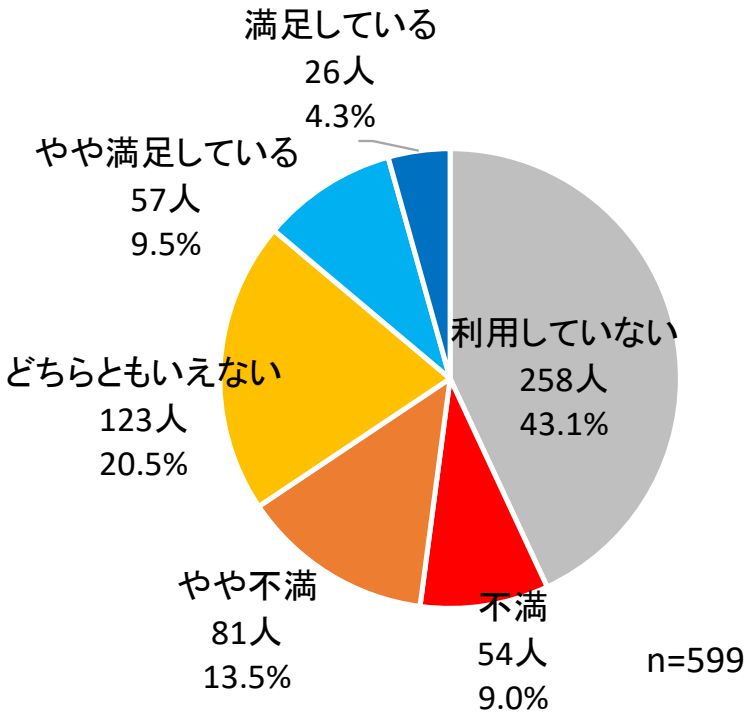


図　路線バスにおける満足度（全回答者）

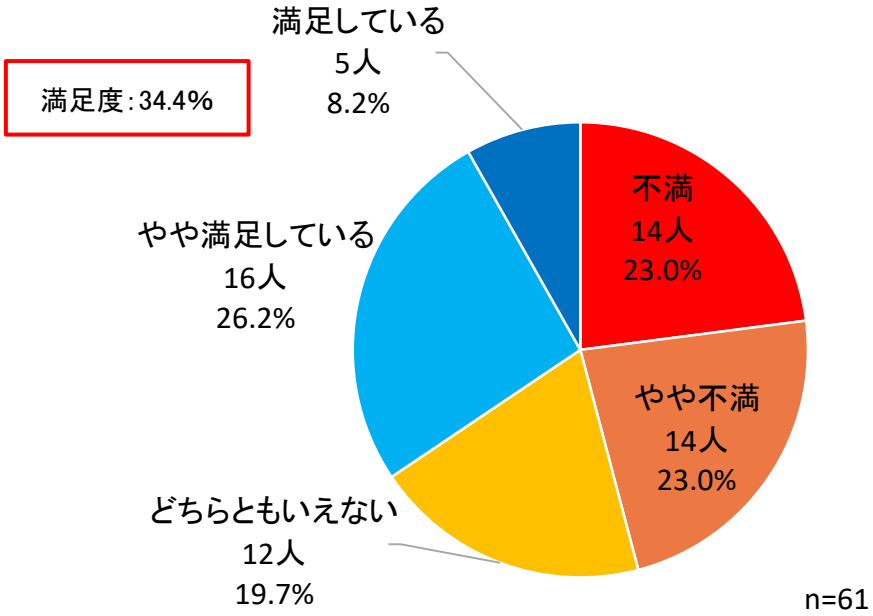


図　路線バスにおける満足度（路線バスを週に 1 回以上利用している人）

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。

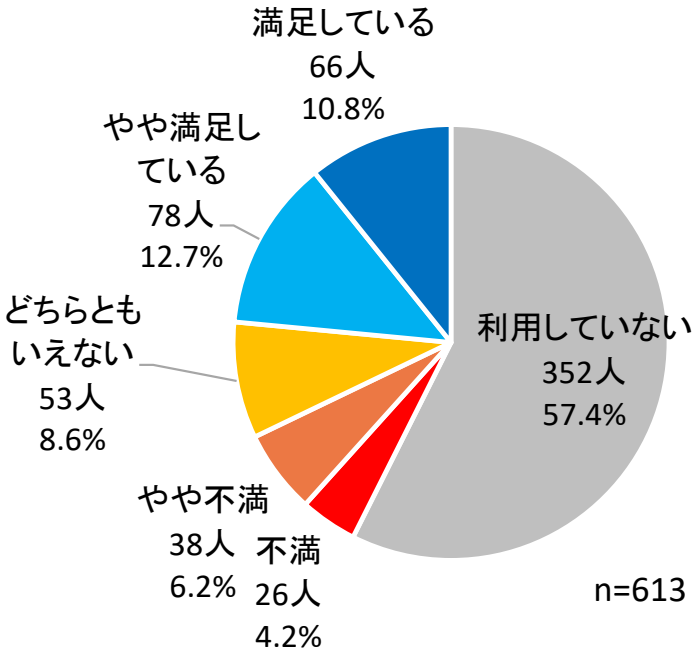


図　ひまわりバスにおける満足度（全回答者）

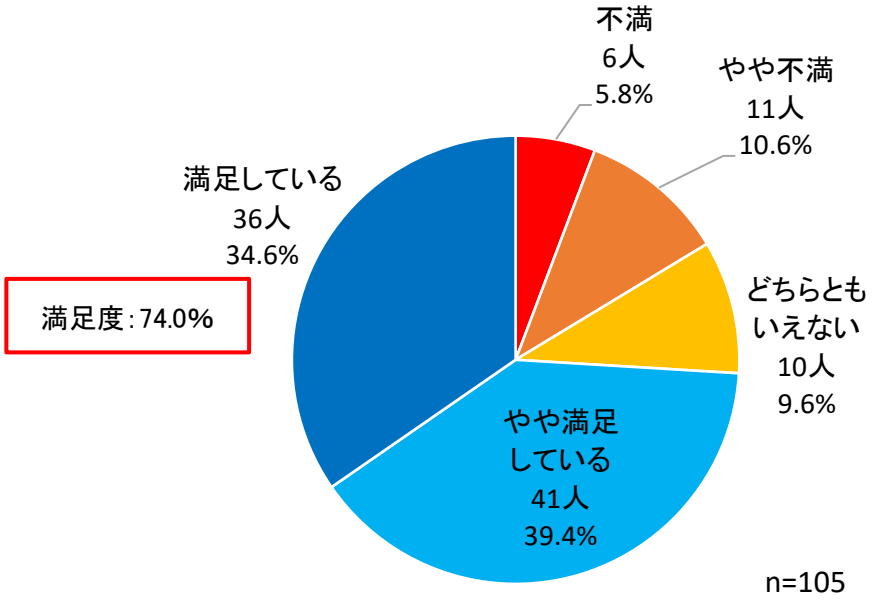


図　ひまわりバスにおける満足度（ひまわりバスを週に１回以上利用している人）

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、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。

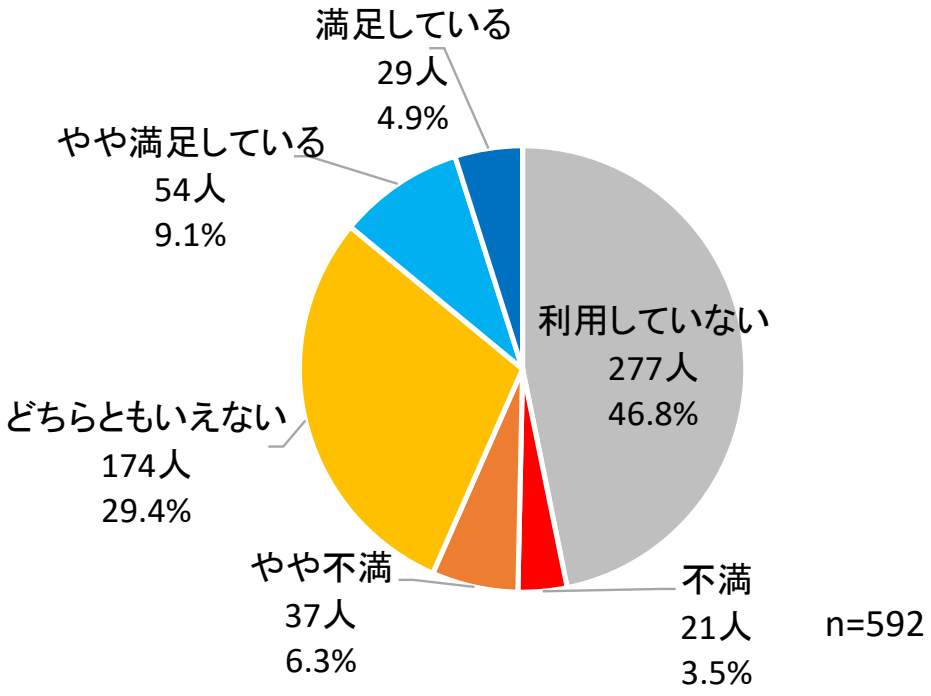


図　タクシーにおける満足度（全回答者）

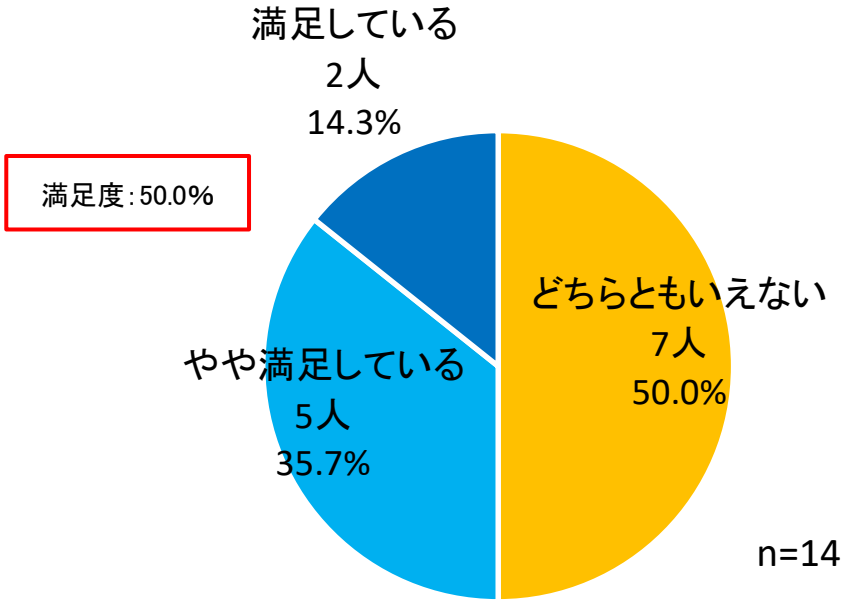


図　タクシーにおける満足度（タクシーを週に 1 回以上利用している人）

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。

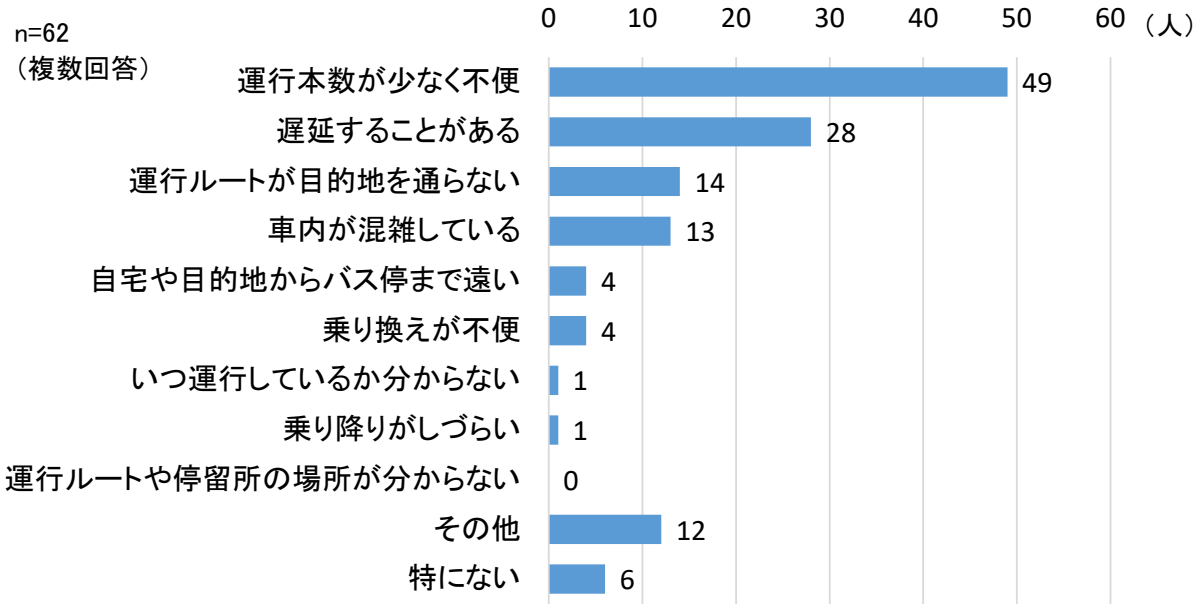


図　路線バスに対する不満な点（路線バスを週に１回以上利用している人の回答）

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。

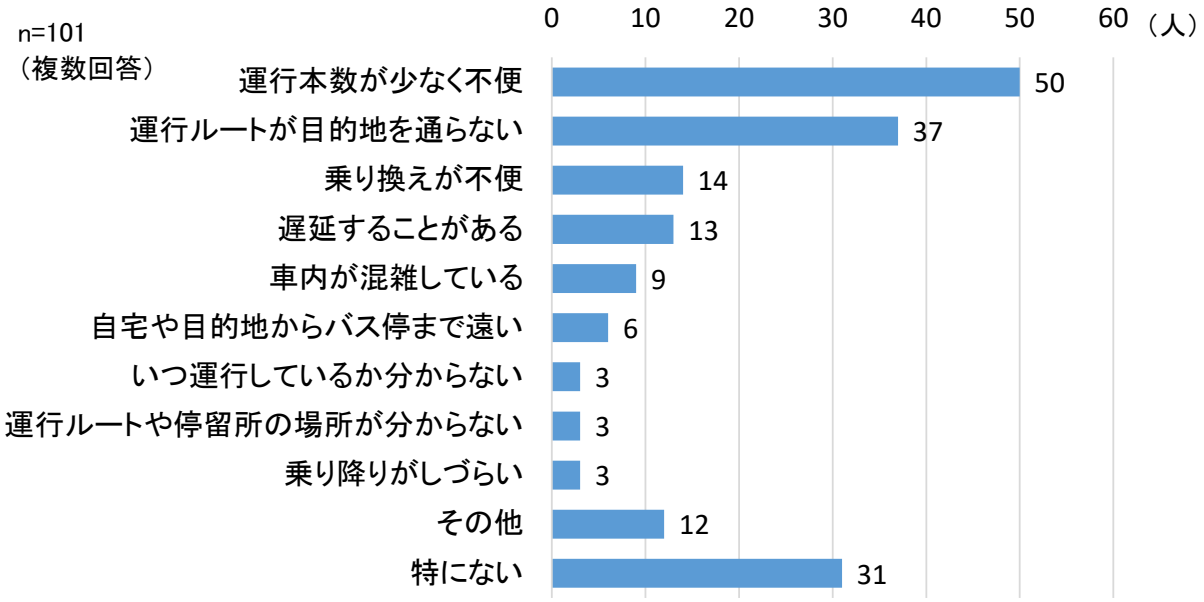


図　ひまわりバスに対する不満な点（ひまわりバスを週に１回以上利用している人の回答）

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、「現在位置や遅延状況などの運行情報」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り換えに関する情報」などが多くなっています。

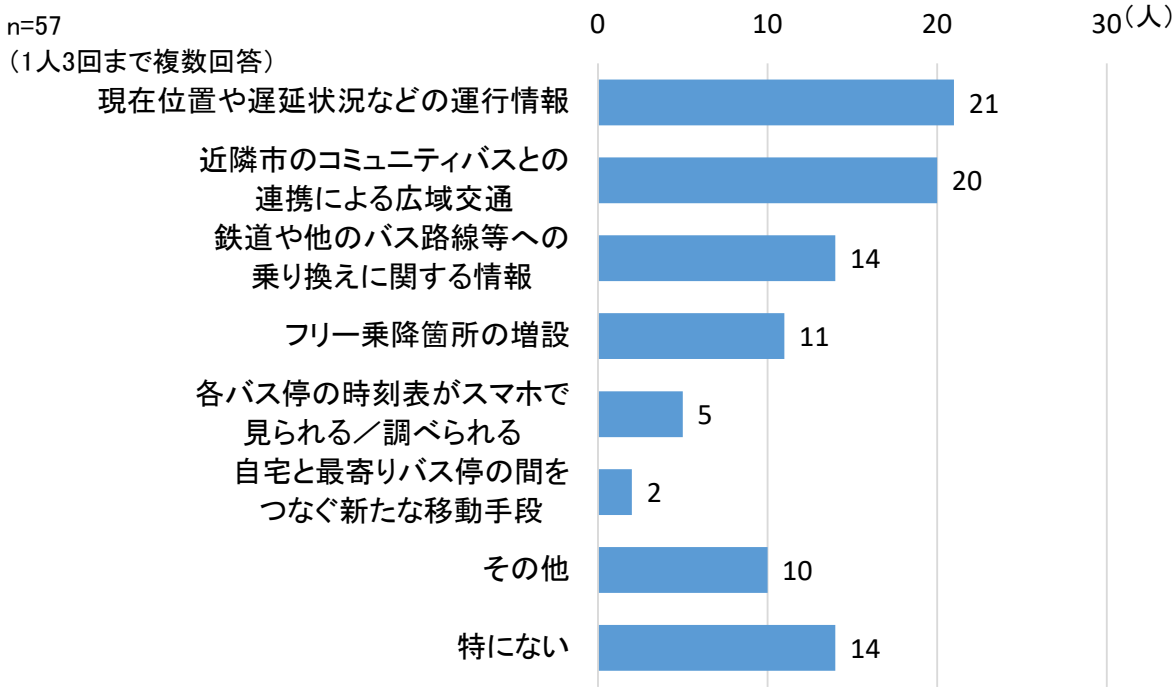


図　地域公共交通に求めるもの（路線バスを週に１回以上利用している人の回答）

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、「現在位置や遅延状況などの運行情報」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。

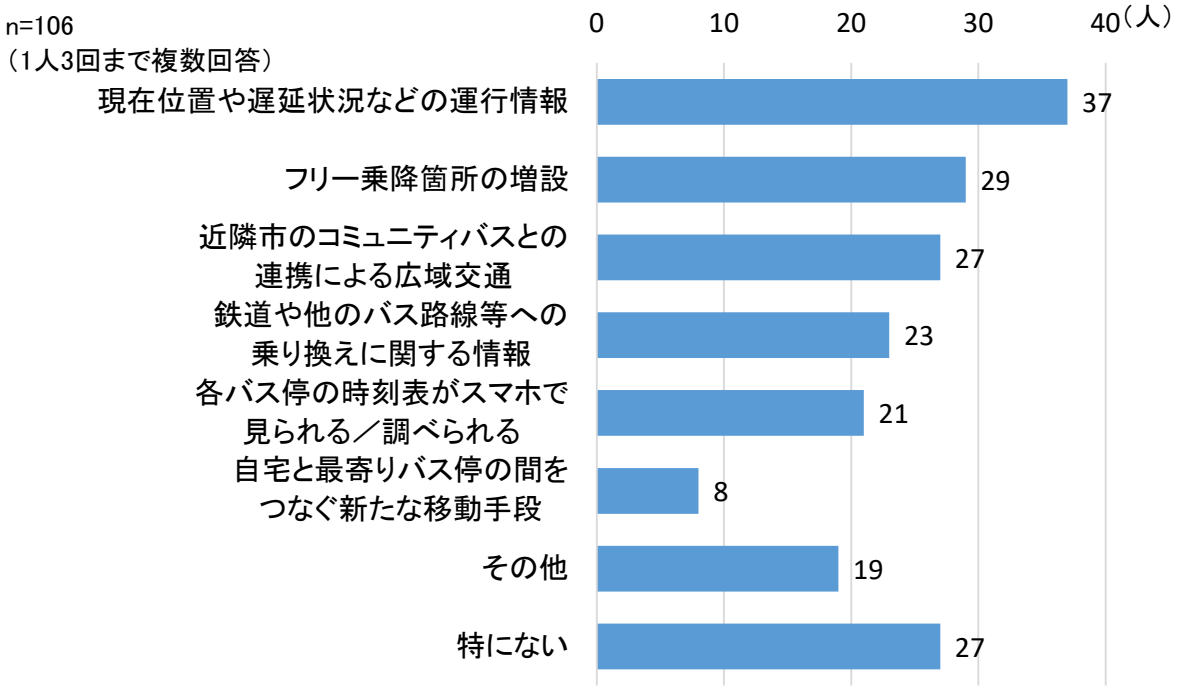


図　地域公共交通に求めるもの（ひまわりバスを週に１回以上利用している人の回答）

路線バス及びひまわりバスを１週間に１回も利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。

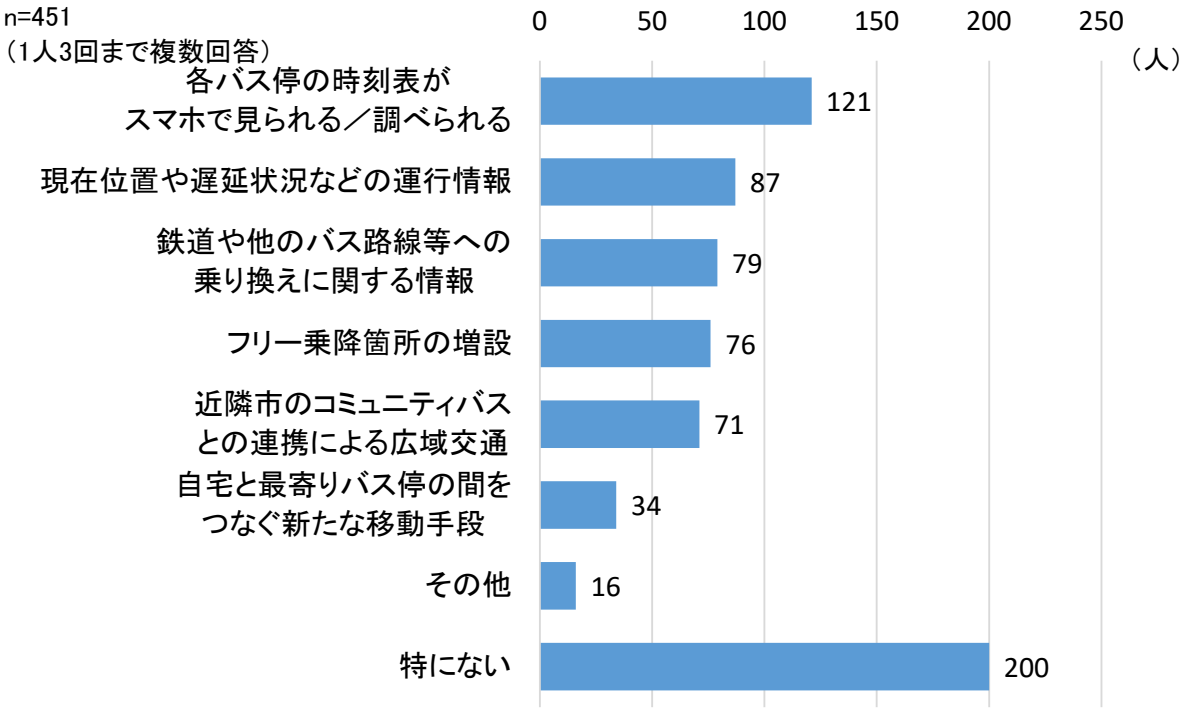


図　地域公共交通に求めるもの（路線バス及びひまわりバスを週に１回も利用していない人の回答）

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。

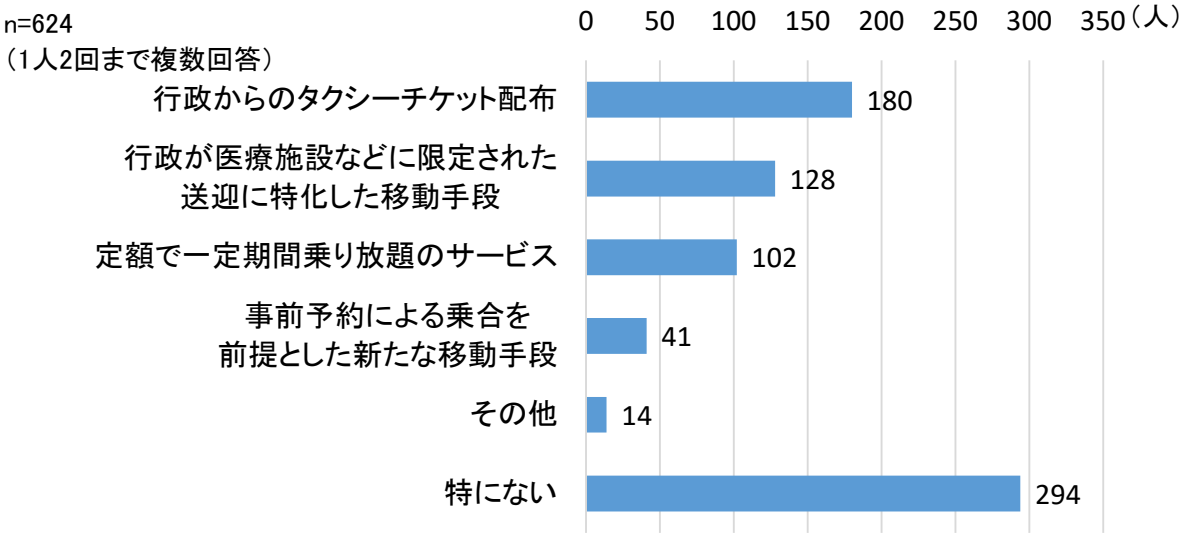


図　タクシーに求めるもの

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%となっている一方で、「要望しない」としている方の割合は約 16%となっています。

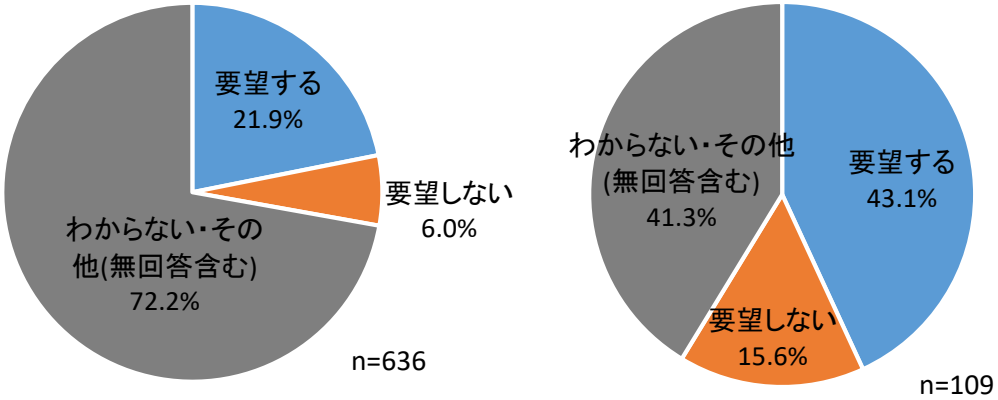


図　ひまわりバスの逆回り運行について

（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

要望する（一部抜粋）
• あると利用しやすい • 時間がかかりすぎる • １本逃すと１時間近く待たなければならない • 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 • 一方通行ばかりより乗車人数も増える • 目的地までの往復がしたい
要望しない（一部抜粋）
• 時刻表や運行が複雑になる • 便利だが費用がかかりすぎる／公費負担が増す • 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 • 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 • デメリットが大きすぎる • 現行の運行に満足している

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る一方で、「要望しない」としている方の割合は約 24%となっています。

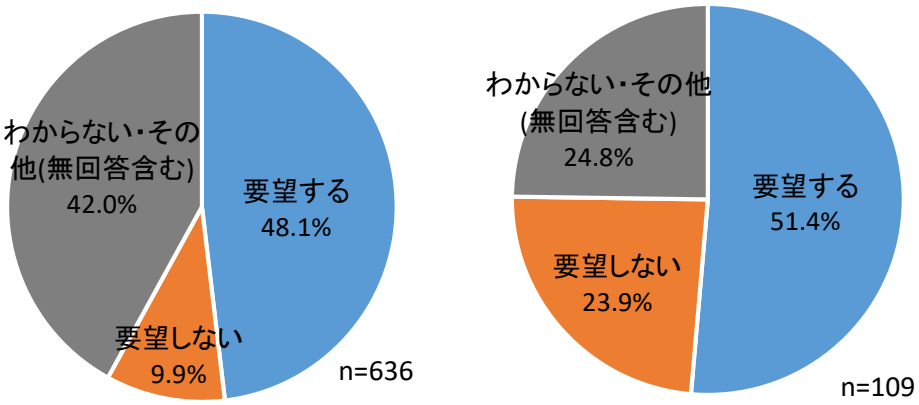


図　ひまわりバスの熊取駅への乗り入れについて

（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

要望する（一部抜粋）
• JR を利用するため／駅を利用する人が多いから • 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 • 駅に乗り入れてこそのコミュニティバス • 料金が安くなる／低価格で駅まで行ける • 青年会場前から歩くのは５分でも大変 • 朝、夜の通勤・通学での利用に便利
要望しない（一部抜粋）
• 民間の路線バスに頼るべき／すみわけを重視すべき • 路線バスが減便されると困る • 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 • 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 • 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 • 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

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	• 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 • 出勤時間帯（６～８時）の本数が少なく使いづらい • 朝夕の時間帯に集中して運行してほしい • 土日の夜おそい時間の路線バスがあると助かる • JR 日根野、南海泉佐野駅へのバスを増やしてほしい • JR との連絡が悪い • 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
ひまわりバス	• 買い物で大変助かっている。時間、乗継を考えて頭の体操をしている • 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 • 「年間パス」を販売してはどうか • 座席数を増やしてほしい • 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 • 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 • 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 • バス停まで階段、坂道がありきつい • 地区からひまわりバス停が離れており不便 • 第１、７、８便などは乗客がいない
タクシー	• 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） • コロナ後であれば乗合交通 OK • 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 • クレジットカードが使えないタクシーがある • 当日までの予約ができるようになってほしい

(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	・地域公共交通を取り巻く現状 ・熊取町の現状 ・路線バス・タクシーの現状 ・意見交換
第２回	11 月 18 日（金） 19:00～20:45	12 人	・第１回ワークショップの振り返り ・普段の移動について、良いこと・悪いこと
第３回	11 月 29 日（火） 19:00～20:45	12 人※	・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）

※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。

写真　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	• 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） • 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） • 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、買物施設 等） • 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）
交通事業者の意見	• バス・タクシー利用者が減少している • バス・タクシー運転手の確保が困難となっている • 燃料の高騰

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）
• バスの最終運行時間が早い • バス停が狭く、屋根が欲しい • 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。 • 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。 • 仮にひまわりバスが熊取駅へ乗り入れすると、利用者は増えるかもしれないが、買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。 • 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。 • 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。 • 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。

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みでの活用、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。

運行期間	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
運行時間	毎日9:00-17:00
運行会社	大阪第一交通(株)
運行車両	ジャパンタクシー
運行地域	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
乗車場所	各地区内2～3箇所、計17箇所
利用料金	1回大人200円、小学生以下100円
利用方法	❶ 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 ❷ 予約日時・乗降場所にタクシー到着 ❸ 乗合運行 ❹ 降車の際に現金で料金支払い

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。

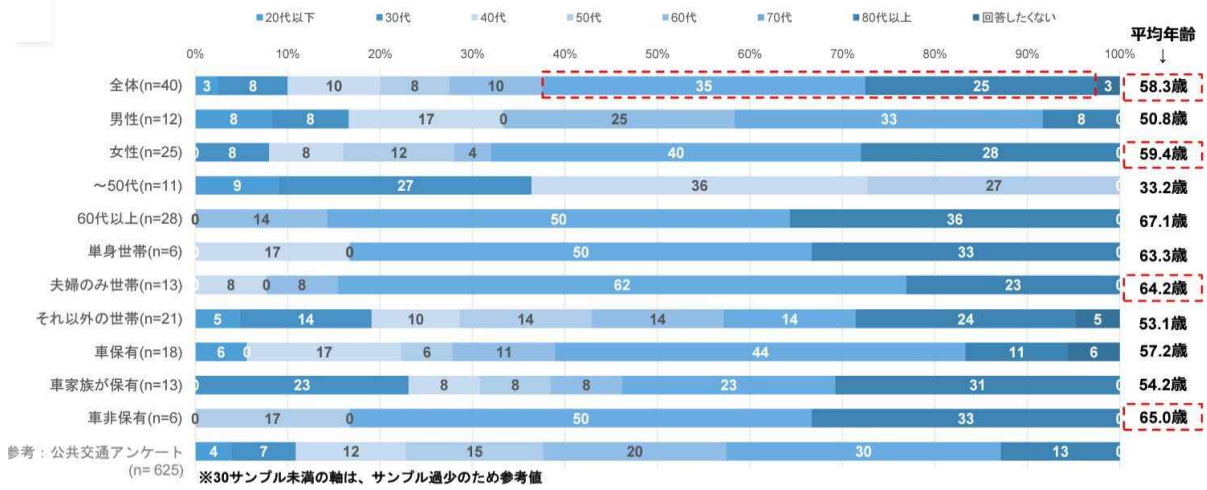


図　予約制乗合タクシー利用者の年齢層

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

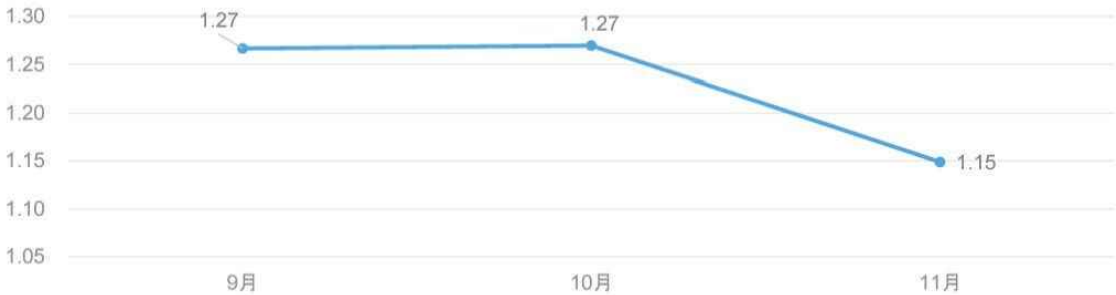


図　月当たりの平均乗車人数

③　利用者あたりの利用頻度

利用者ごとの乗車回数をみると、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。

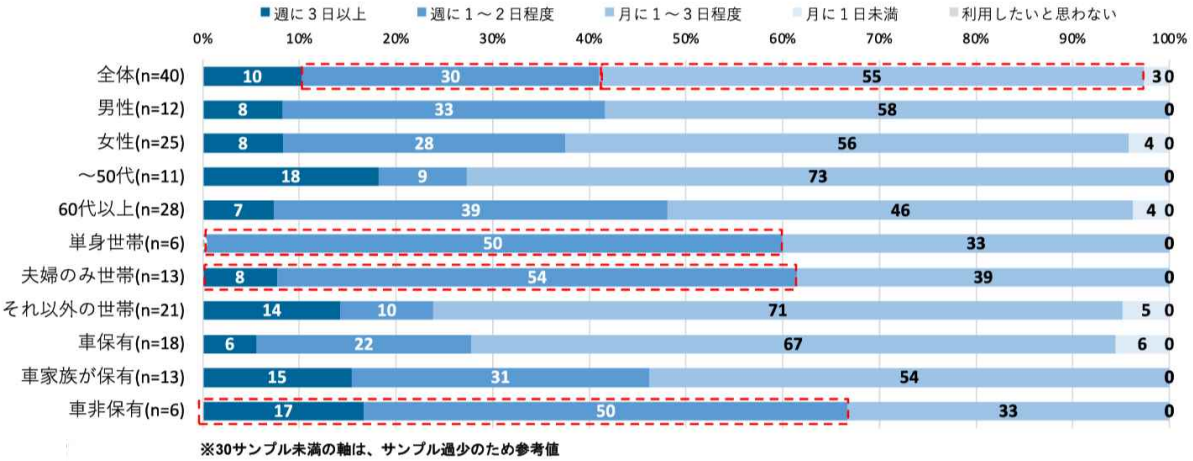


図　利用者ごとの利用頻度と利用割合

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、「公共施設への行きやすさ」や「JR への乗継やすさ」、「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うかがえました。

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、「運行開始時間／終了時間」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。

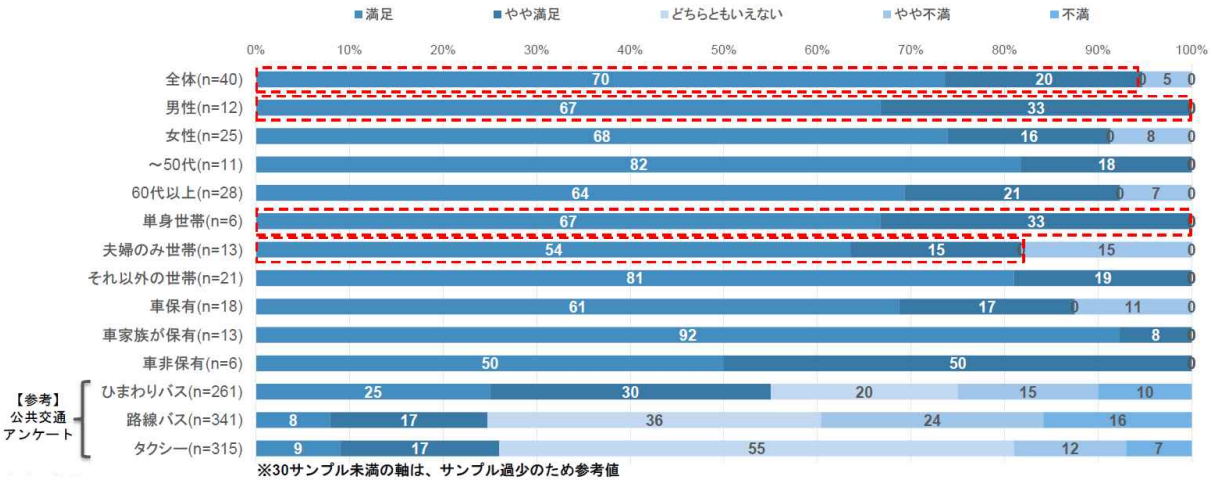
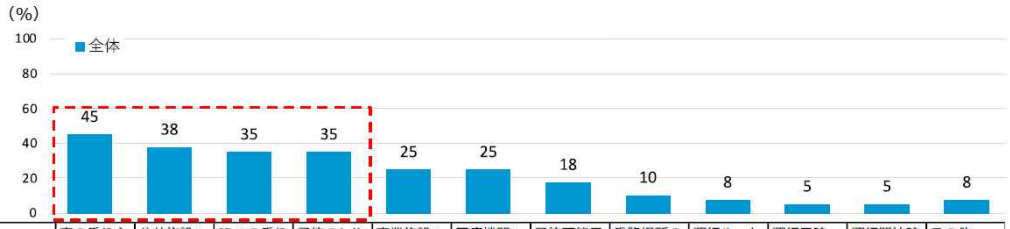


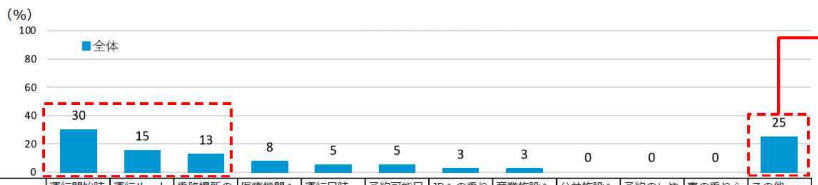
図　予約制乗合タクシーに対する総合満足度



		全体	車の乗り心地	公共施設への行きやすさ	JRへの乗り継ぎやすさ	予約のしやすさ	商業施設への行きやすさ	医療機関への行きやすさ	予約可能日時	乗降場所の便利さや数の多さ運行	運行ルート	運行日時	運行開始時間/終了時間	その他
全 体		40	45.0	37.5	35.0	35.0	25.0	25.0	17.5	10.0	7.5	7.5	5.0	5.0
性別	男性	12	33.3	41.7	58.3	33.3	16.7	16.7	8.3	8.3	8.3	0.0	8.3	16.7
	女性	25	56.0	40.0	28.0	40.0	32.0	32.0	24.0	12.0	8.0	8.0	4.0	0.0
年代別	～50代	11	63.6	54.5	45.5	54.5	27.3	18.2	9.1	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0
	60代以上	28	39.3	32.1	32.1	28.6	25.0	28.6	21.4	10.7	10.7	10.7	7.1	7.1
世帯構成別	単身世帯	6	66.7	83.3	66.7	33.3	66.7	50.0	33.3	16.7	16.7	16.7	16.7	33.3
	夫婦のみ世帯	13	46.2	15.4	23.1	30.8	15.4	30.8	23.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	それ以外の世帯	21	38.1	38.1	33.3	38.1	19.0	14.3	9.5	14.3	9.5	9.5	4.8	0.0
車の保有状況別	車保有	18	50.0	44.4	44.4	44.4	11.1	16.7	22.2	11.1	5.6	0.0	5.6	5.6
	車家族が保有	13	46.2	38.5	23.1	30.8	38.5	38.5	15.4	15.4	15.4	7.7	7.7	0.0
	車非保有	6	50.0	33.3	50.0	33.3	50.0	33.3	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値

図　予約制乗合タクシーに対する満足な要素



		全体	運行開始時間/終了時間	運行ルート	乗降場所の便利さや数の多さ	医療機関への行きやすさ	運行日時	予約可能日時	JRへの乗り継ぎやすさ	商業施設への行きやすさ	公共施設への行きやすさ	予約のしやすさ	車の乗り心地	その他
全 体		40	30.0	15.0	12.5	7.5	5.0	5.0	2.5	2.5	0.0	0.0	0.0	25.0
性別	男性	12	41.7	8.3	8.3	0.0	8.3	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0
	女性	25	28.0	20.0	16.0	12.0	4.0	4.0	4.0	4.0	0.0	0.0	0.0	28.0
年代別	～50代	11	54.5	9.1	18.2	0.0	0.0	18.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	27.3
	60代以上	28	21.4	17.9	10.7	10.7	7.1	0.0	3.6	3.6	0.0	0.0	0.0	25.0
世帯構成別	単身世帯	6	33.3	16.7	0.0	0.0	16.7	0.0	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	33.3
	夫婦のみ世帯	13	23.1	23.1	23.1	23.1	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.5
	それ以外の世帯	21	33.3	9.5	9.5	0.0	0.0	9.5	4.8	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3
車の保有状況別	車保有	18	27.8	27.8	16.7	16.7	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	27.8
	車家族が保有	13	30.8	0.0	7.7	0.0	0.0	7.7	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	30.8
	車非保有	6	50.0	16.7	16.7	0.0	16.7	16.7	-	16.7	0.0	0.0	0.0	16.7

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値

具体的な記載内容（抜粋）

開始時間/終了時間について

- もう2～3時間、8:00～18:00くらい運行してほしい

乗降場所について

- 降りる時は自宅の前まで来てほしい
- 降車が決まっていると使い辛い

その他

- 子供が無料だとうれしい
- もっと回を増やして下さい

図　予約制乗合タクシーに対する不満足な要素

⑤　課題と方向性

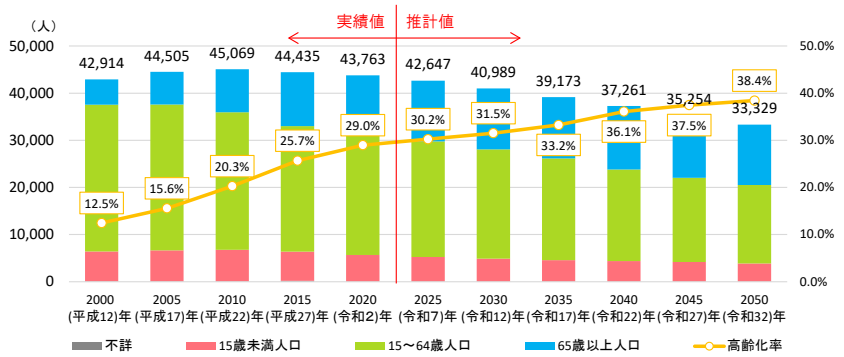
- 日常で気軽に利用できるひまわりバスとタクシーとの中間的な役割や機能が求められる。
- 熊取駅への乗り入れ実現に向けては、既存路線バスと予約制乗合タクシーとの双方の利益向上を目指すことが必要。
- 利便性や事前予約制への評価が高く、満足度も高いことから現状の方向性で利用ニーズがあると想定される。
- 運行開始時間・終了時間については不満も出ており、改善の検討が必要。

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

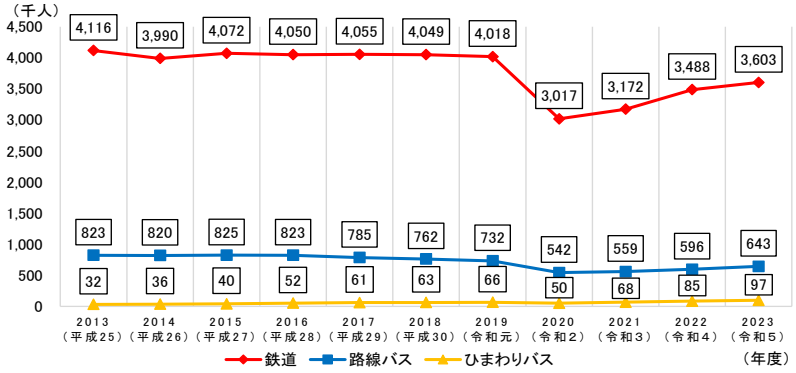
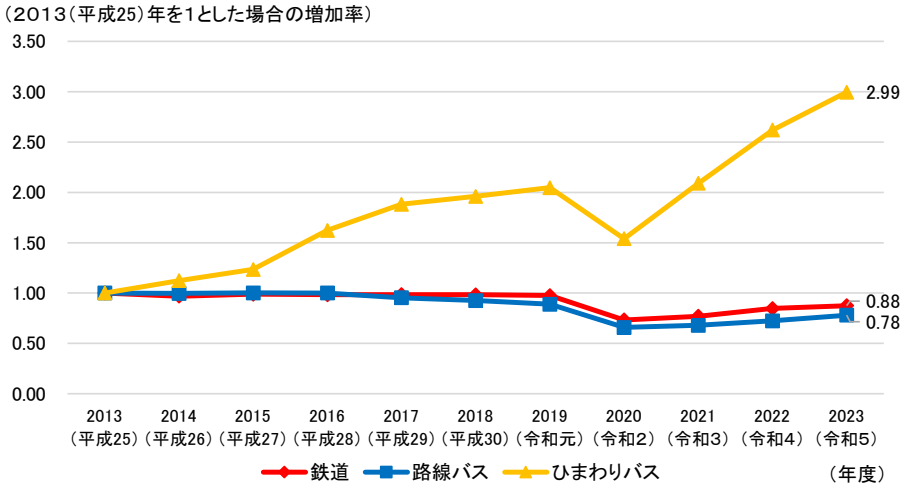
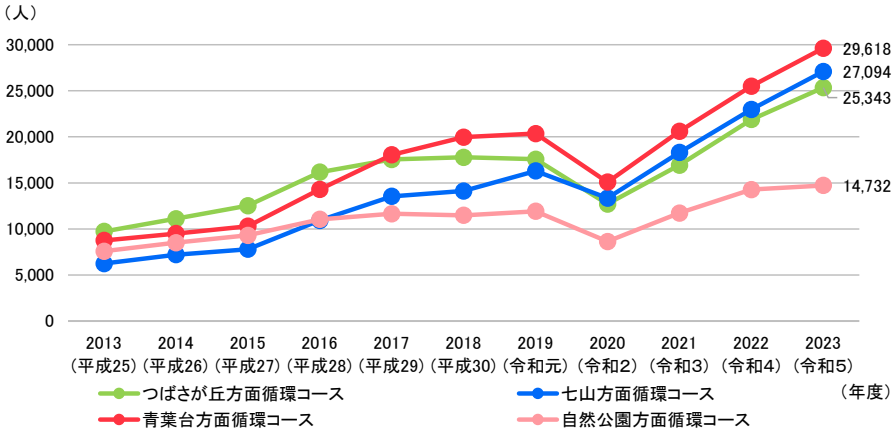
3.１　熊取町の地域公共交通を取り巻く環境

(1)　熊取町の特性

項目	概要
地域特性	• 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	• 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（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 38%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。  ※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**
人の動き	**＜通勤＞** • 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。 **＜通学＞** • 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	• 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。
利用状況	**＜鉄道＞** • 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。（2019（令和元）年度比約 10%減） **＜路線バス＞** • 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。（2019（令和元）年度比約 12%減） **＜ひまわりバス＞** • 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。（2019（令和元）年度比約 46%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 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みられない。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。 • 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。

項目	概要
利用状況	 図　各地域公共交通の年間利用者数の推移  図　2013（平成 25）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年間利用者数の推移

(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	**＜熊取町第４次総合計画＞** • 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。 **＜第２期「熊取町まち・ひと・しごと創生総合戦略」＞** • 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。 **＜熊取町都市計画マスタープラン＞** • 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。 **＜熊取町立地適正化計画＞** • 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。 **＜熊取町スマートシティ構想 Ver.1.0＞** • 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	＜路線バス＞ • 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みられた。 ＜ひまわりバス＞ • 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みられた。 • 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。 • 熊取駅への乗り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。 ＜タクシー＞ • 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みられた。 ＜その他＞ • 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。

項目	概要
交通事業者の声やニーズ	**＜路線バス＞** • 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。 • 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。 • 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。 **＜タクシー＞** • 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。 **＜交通事業者共通＞** • 燃料の高騰によって運行にかかる費用が増えている。

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。

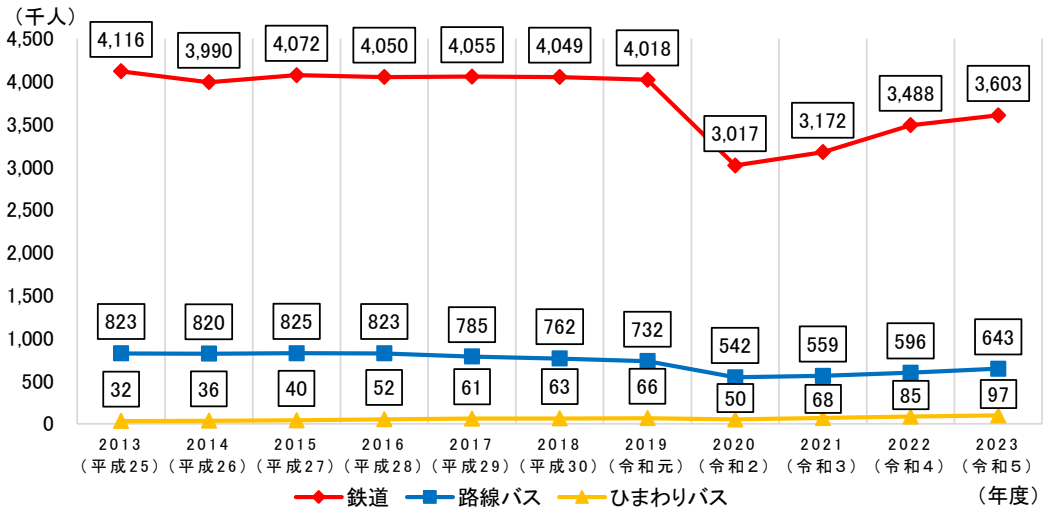


図　各地域公共交通の年間利用者数の推移

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の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もあります。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。

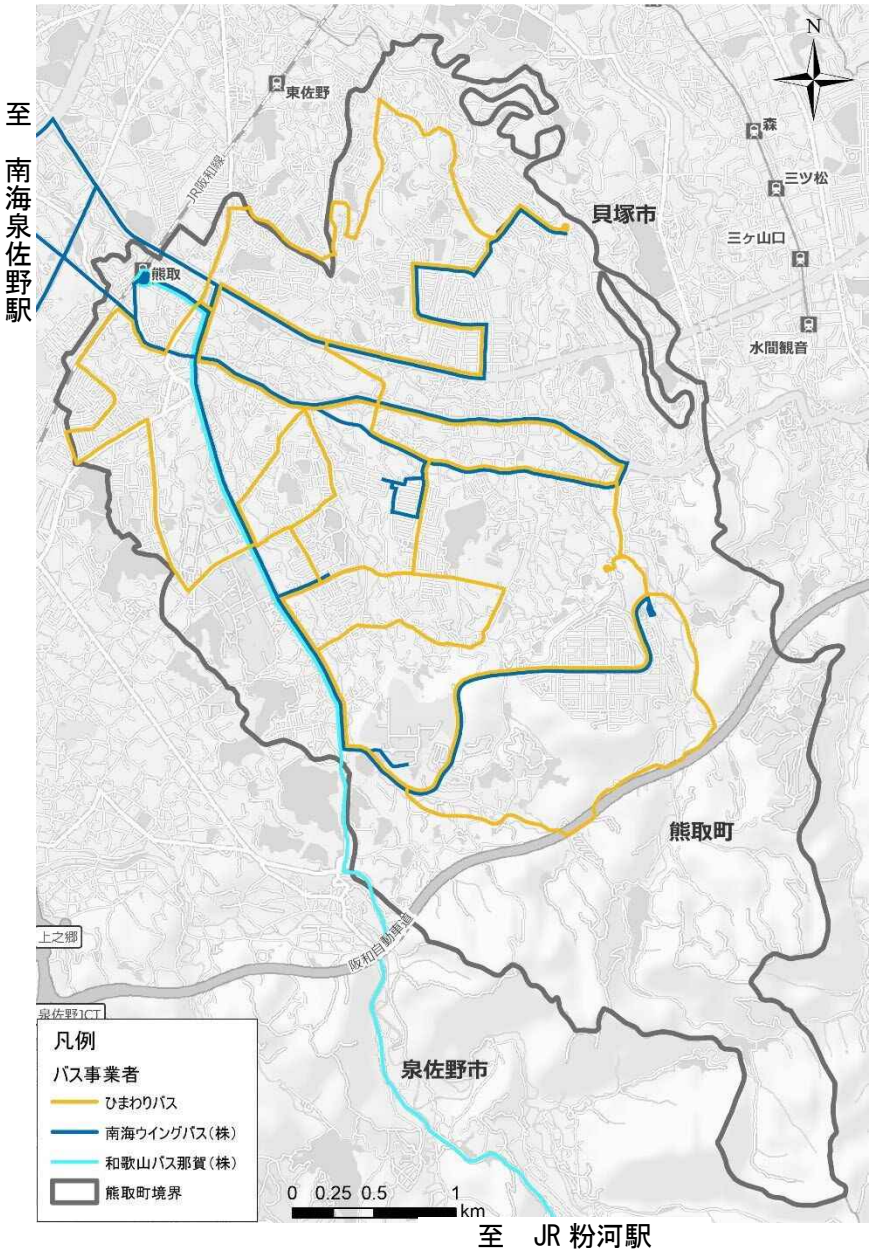


図　現在の地域公共交通ネットワーク

課題3：地域公共交通の更なる利便性の向上

熊取町第４次総合計画でうたっているように、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。

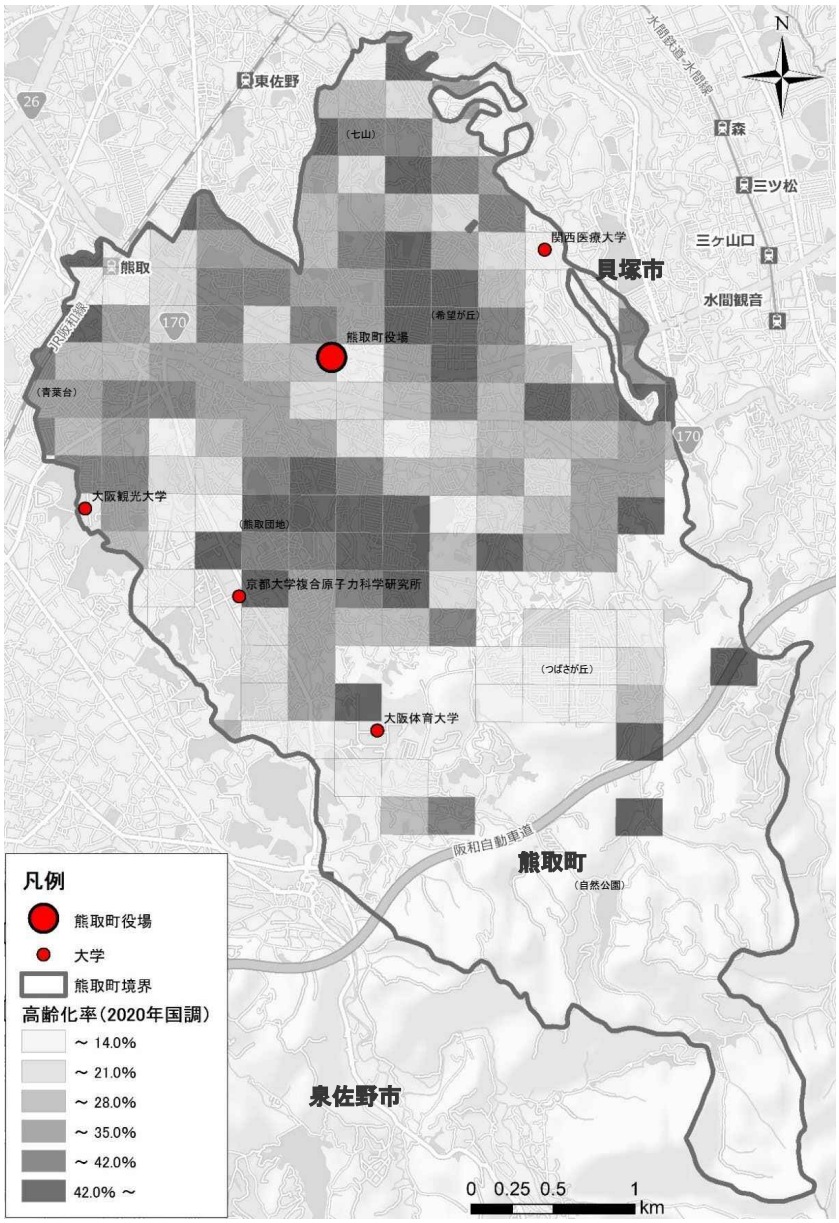


図　2020（令和２）年度高齢化率（250m メッシュ）

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みの推進

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、町全体でみ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、これまでの取組みの成果が実を結び、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みを進めていくことが求められます。

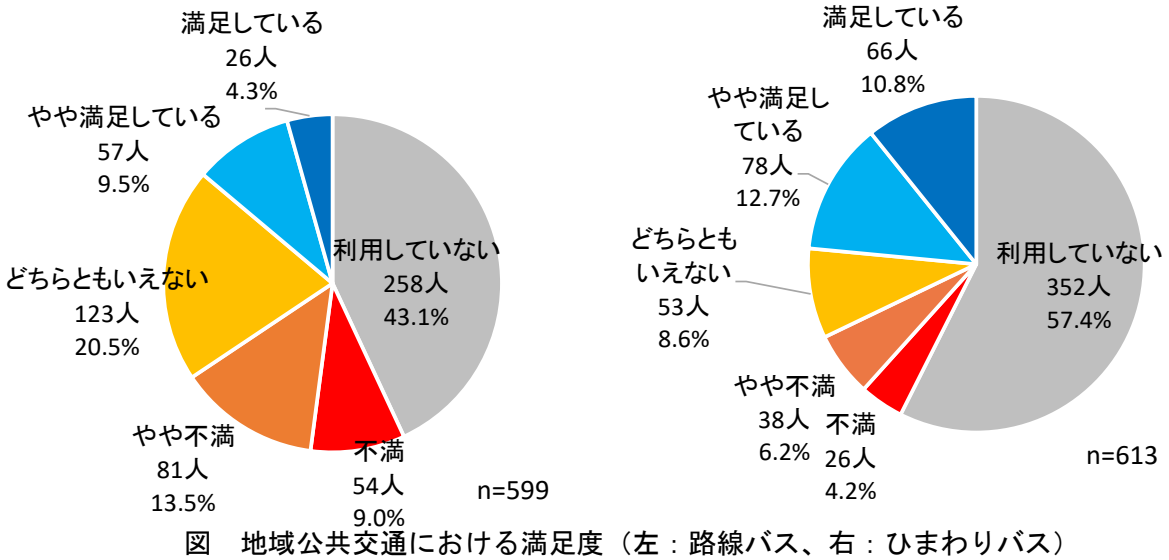


図　地域公共交通における満足度（左：路線バス、右：ひまわりバス）

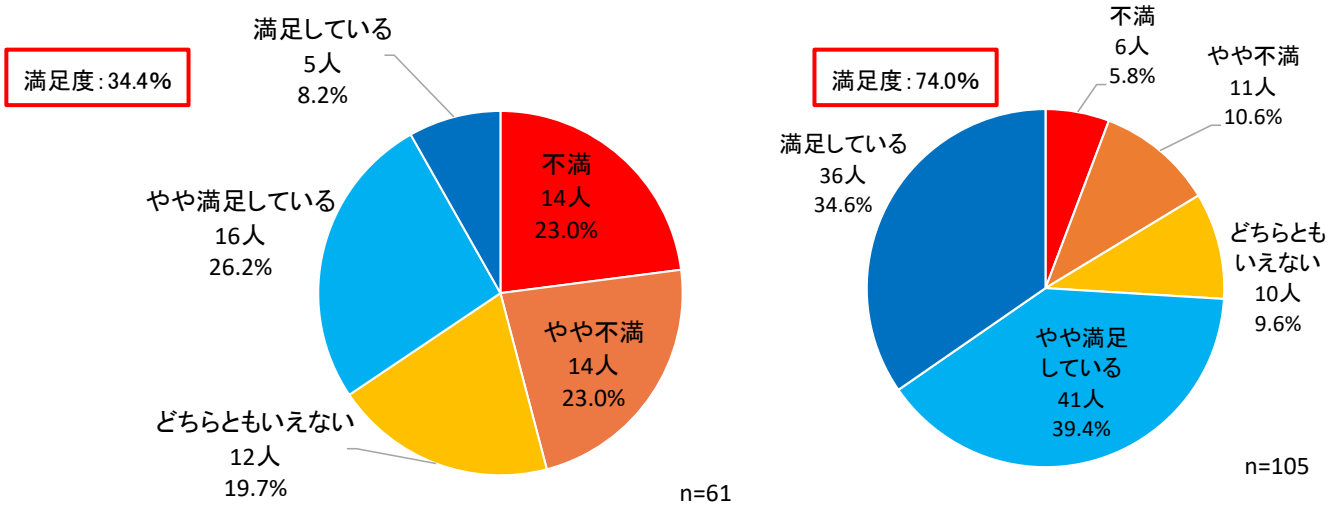


図　地域公共交通における満足度（週に１回以上利用している人）

（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

4.１　熊取町の目指す地域公共交通の姿

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、持続可能な地域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

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組みます。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、構築に取組みます。

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組みます。

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組みます。

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

(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。

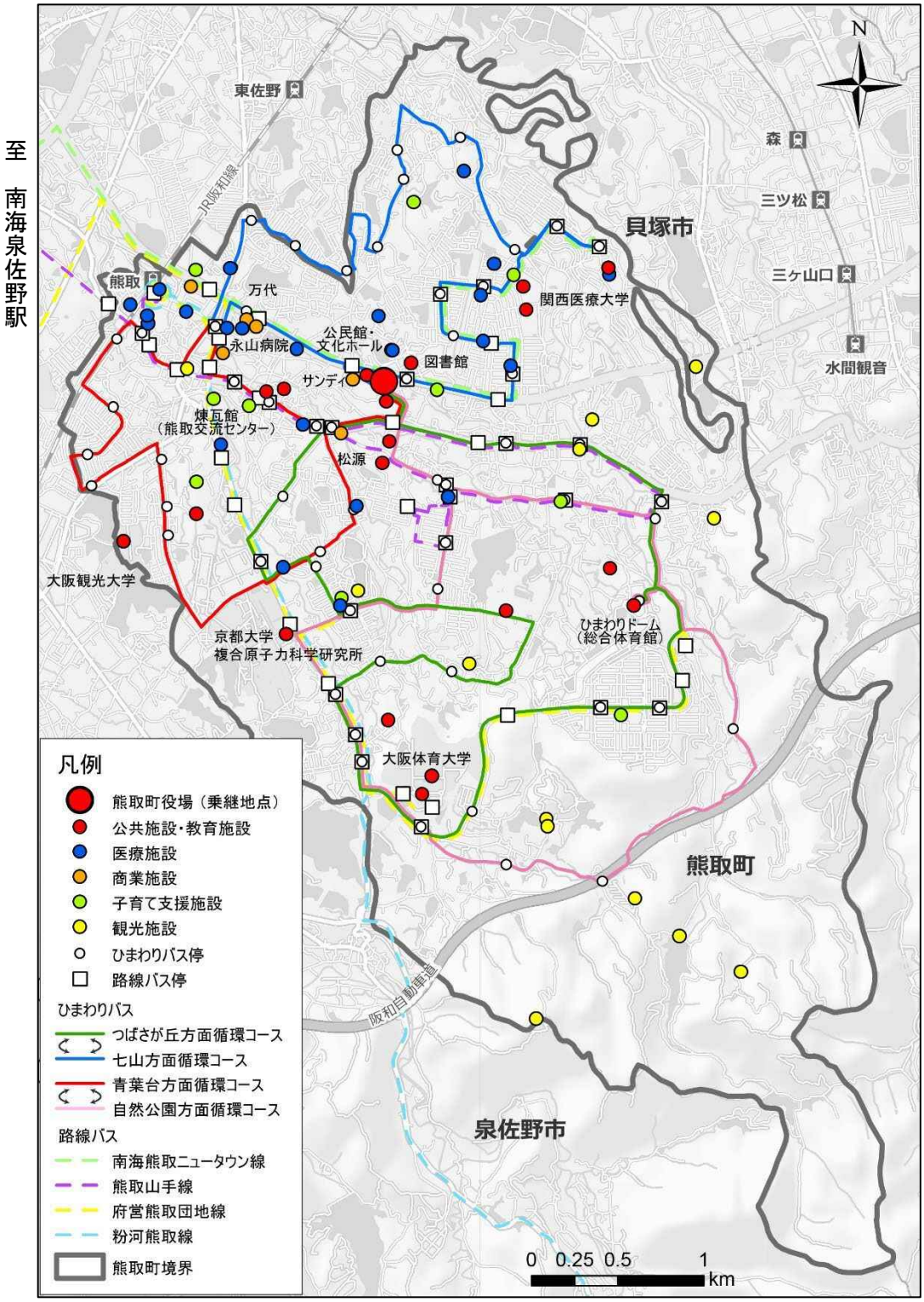


図　現在の地域公共交通ネットワーク

(2)　将来の地域公共交通ネットワーク

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。

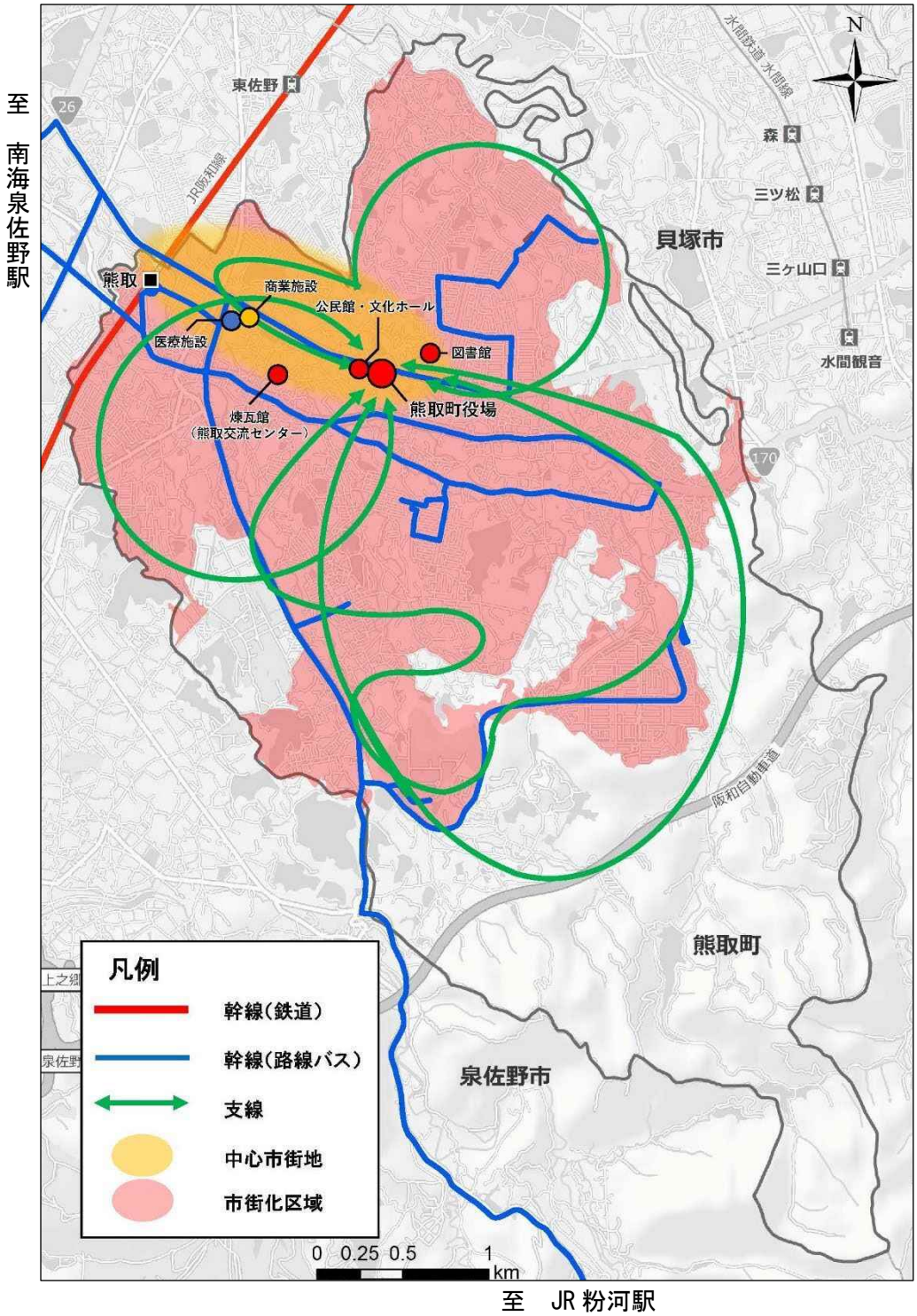


図　将来の地域公共交通ネットワークイメージ

表　将来の各地域公共交通における役割

<table>
<tr><th>機能</th><th>役割</th><th>主な交通手段</th><th>該当路線</th></tr>
<tr><td rowspan="2">幹線</td><td>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</td><td>・鉄道
【利用者数：3,603,000 人】※</td><td>（JR 西日本）
・JR 阪和線（熊取駅）</td></tr>
<tr><td>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</td><td>・路線バス
【利用者数：642,706 人】※</td><td>（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</td></tr>
<tr><td rowspan="2">支線</td><td>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</td><td>・ひまわりバス
【利用者数：96,787 人】※</td><td>・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</td></tr>
<tr><td>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</td><td colspan="2">・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）</td></tr>
<tr><td>その他</td><td>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</td><td colspan="2">・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</td></tr>
</table>

※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

熊取町地域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 2023（令和５）年度	目標値 2029（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 2019（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、今後の運賃体系等の見直しと合わせ、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	7.0 %
目標の考え方	・今後の運賃体系等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 2016（平成 28）年度は除く
※２：運賃無償化前３カ年（2018（平成 30）、2019（令和元）、2020（令和２）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 2023(令和５)年度	目標値 2029（令和 11）年度
●地域公共交通の人口カバー率		93.0 ％	93.0 ％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	40.0 ％
●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	80.0 ％
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。		

※１：2021（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 2023(令和５)年度	目標値 2029（令和 11）年度
●路線バスの利用頻度※1		22.0 ％ ※2	25.0 ％
●ひまわりバスの利用頻度※1		26.0 ％ ※2	30.0 ％
●タクシーの利用頻度※1		9.5 ％ ※2	20.0 ％
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。		

※１：2021（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人の割合

6.　基本方針及び目標の達成に向けた施策や事業

計画の目標で掲げた目標の達成に向け、基本方針に基づき、施策メニューを定めました。

基本方針	施策メニュー	取組内容
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】	1．鉄道、路線バス、ひまわりバス、タクシーの連携・役割分担	①熊取駅の快速停車駅としての機能の確保 ②路線バスとひまわりバスの重複区間における運行効率化
	2．ひまわりバス維持に向けた資金確保	①ひまわりバスの運賃体系等の見直し ②広告等による収益源の確保・開拓
	3．その他の移動手段との連携	①他の輸送資源との連携
地域公共交通を利用しやすい環境の構築 【利便性向上】	4．地域公共交通間の乗継利便性の向上	①乗継を考慮したダイヤの維持・改善 ②交通結節点である熊取駅周辺の適切な管理等 ③案内表示の整備
	5．町内移動のしやすさの向上	①地域主体の交通づくりの支援 ②ラストワンマイルの移動を支える地域公共交通サービスの検討 ③福祉輸送等の継続的な実施
	6．ひまわりバスの利便性の向上	①バリアフリーに配慮した車両による運行 ②バス停の増設検討 ③バス待ち環境向上
	7．まちづくりと地域公共交通との連携	①熊取駅周辺の活性化 ②町内道路の整備促進による運用効率性の向上
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】	8．地域公共交通の情報発信の実施	①町広報誌等での定期的な鉄道・バス等の情報発信 ②バス情報のデジタル化継続・更新 ③リアルタイムなバス運行情報の提供
	9．地域公共交通の利用促進	①モビリティ・マネジメントの推進 ②高齢者の運転免許自主返納支援事業の継続実施

施策ごとに具体的に取組む事業を次のように定めます。

基本方針	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】

1．鉄道、路線バス、ひまわりバス、タクシーの連携・役割分担

目的

- 地域公共交通の安定したサービスの提供
- 各公共交通機関の効率的な運行の確保

実施主体

熊取町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
実施	実施	連携	連携		

取組内容

① 熊取駅の快速停車駅としての機能の確保【継続】

- 本町唯一の鉄道駅である熊取駅への快速列車の継続的な停車により、路線バスやタクシー等の利用者が円滑に町内外に移動できるよう安定したサービスの提供を確保します。
- 熊取駅に接続する熊取駅東西自由通路並びに熊取駅前広場（駅東側）及び熊取駅西交通広場（駅西側）については、適宜利便性の向上を図りつつ、引き続き適正管理を行います。

② 路線バスとひまわりバスの重複区間における運行効率化【新規】

- 路線バスとひまわりバスの重複区間においては、路線バスは駅等への移動手段、ひまわりバスは主に町内の公共施設、商業施設、医療施設等への移動手段という役割分担のもと、双方協議しルートやダイヤの調整を検討します。

図　現在の地域公共交通ネットワーク

スケジュール

	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和 10）年度	2029（令和 11）年度
①	継続実施				
②	適宜検討				

２．ひまわりバス維持に向けた資金確保

目的

- ひまわりバスの持続的な運行
- 行政の負担軽減

実施主体

熊取町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
実施		運行			

取組内容

① ひまわりバスの運賃体系等の見直し【新規】

- ひまわりバス維持に向けた資金確保のため運賃体系等の見直しを検討します。

表　ひまわりバスの運賃設定

期間	2010（平成 22）年 10 月１日～
運賃	大人　100 円 子ども　50 円 ※熊取町内循環バス検討会議からの提言（H22.3）により有償化開始

※2021（令和３）年４月１日～2025（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・経済対策等）

② 広告等による収益源の確保・開拓【継続・拡充】

- ひまわりバスでは車内広告の募集を実施し、運賃や行政の補助金以外の収益源の確保に努めています。
- このほか、更なる収益源の確保方法を検討し、行政の負担軽減や経営の安定化を図ります。

表　ひまわりバス有料広告募集

掲載場所	寸法	掲載月数	広告掲載料（消費税抜）	備考
車内R部	B3横	1ヶ月	2,000円	なし
車内R部	B3横	3か月	4,800円	2割引
車内R部	B3横	6か月	8,400円	3割引
車内R部	B3横	12か月	12,000円	5割引

スケジュール

	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和 10）年度	2029（令和 11）年度
①	適宜検討				
②	継続実施・適宜検討				

３．その他の移動手段との連携

目的	• 多様な移動手段の活用による利便性向上					
実施主体	熊取町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他（町内の医療機関・学校・企業等）
	連携					連携
取組内容	① 他の輸送資源との連携【新規】 • 町内には従来の地域公共交通（バス、タクシー）の他に、医療機関やスクールバス・企業の送迎バスなど、多様な移動手段があります。 • 目的地やルートがバス路線と重複している箇所もあるため、将来的な移動需要の減少を見据えて、地域の施設や企業との連携を検討します。 • 2022（令和４）年に完成した駅西側の交通広場に交通を分散することで駅東側の駅前広場の交通混雑緩和を図ります。					

スケジュール		2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和 10）年度	2029（令和 11）年度
	①	適宜検討、協議				

基本方針	地域公共交通を利用しやすい環境の構築【利便性向上】

４．地域公共交通間の乗継利便性の向上

目的

- 利用者が快適に移動できる環境の整備

実施主体

熊取町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
実施	運行・連携	運行・連携	運行・連携	利用	

取組内容

①　乗継を考慮したダイヤの維持・改善【継続】

- 鉄道のダイヤ改正に合わせ、路線バスのダイヤ見直しを継続的に実施します。
- ひまわりバスは、熊取町役場前でジャンプ君号とメジーナちゃん号が定時的に接続し、乗継が可能なダイヤとなっています。引き続き接続を行い、町内移動の利便性を維持します。
- また、ひまわりバスは、路線バスとの乗継が可能なバス停を適所に設けていますが、それぞれのダイヤ見直し時には乗継が容易となるよう努め、ひまわりバス沿線から熊取駅や町外の目的地まで移動しやすい環境を構築します。

②　交通結節点である熊取駅周辺の適切な管理等【継続】

- 熊取駅周辺の設備等を適切に管理･更新することで､バリアフリーにも配慮し、利用者の利便性向上を図ります。
  - ✓ 切り下げスロープの整備
  - ✓ 駅下にぎわい館（待合機能）の運営
  - ✓ 熊取駅東西自由通路（エレベーター、エスカレーター等）の管理・更新
  - ✓ 駅前広場・交通広場のバス停及びタクシー乗場のシェルター（上屋）、ベンチ、ミスト等の管理・更新

③　案内表示の整備【新規】

- ひまわりバス（青年会場前・防災コミュニティ公園前）と鉄道（熊取駅）の乗継利便性向上のため、案内表示を整備します。
- さらに案内表示が必要な箇所を調査し、表示の整備を検討します。

スケジュール

	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和 10）年度	2029（令和 11）年度
①	継続実施				
②	継続管理				
③	調査	整備	更に調査・検討（適宜整備）		

５．町内移動のしやすさの向上

目的

- 地域公共交通だけではカバーしきれない移動ニーズへの対応

実施主体

熊取町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他（社会福祉協議会等）
実施				連携	運行

取組内容

①　地域主体の交通づくりの支援【新規】

- 将来的には公費負担や運賃収入だけでは公共交通を支えていくことに限界があるため、地域も主体となって協働による取組みが行えるよう双方協議し、支援を検討します。

②　ラストワンマイルの移動を支える地域公共交通サービスの検討【新規】

- 高齢化の進展や、高低差のある土地が多いという地域特性を踏まえ、移動困難者の移動確保を目的とした地域公共交通サービスを検討します。

③　福祉輸送等の継続的な実施【継続】

- 熊取町社会福祉協議会が主体として実施しているボランティア輸送事業である「行こう Car」の継続的な運行を支援するなど、福祉輸送との連携を図ります。

「行こう Car」の概要（※2024（令和６）年 10 月現在）

✓対象者　・介護保険法の「要支援」に認定されている方
　　・介護保険法の「要介護」に認定されていない「75 歳以上の単身世帯」又は「75 歳以上の方のみの世帯」で公共交通機関を利用することが困難な方
　　・その他社会福祉協議会会長が特に必要と認めた方

✓利用目的：買物、病院、散髪、役場、墓参りなどのお出かけの送り迎え

✓利用料　：無料（１世帯あたり月２回まで利用可能）

出典：熊取町社会福祉協議会 HP

- くまとりにぎわい観光協会が主体となって駅下にぎわい館で実施しているレンタサイクル（メジちゃり）の継続的な貸出を支援します。

「レンタサイクル（メジちゃり）」の概要（※2024（令和６）年 10 月現在）

✓利用手続：水曜日～日曜日・祝日（年末年始は除く）

✓貸出時間：午前９時～午後４時まで（返却は午後５時まで）

✓利用料金：変速機付き自転車 400 円/回、電動アシスト自転車 500 円/回

（参考）熊取駅周辺の自転車預り所（民間）でもレンタサイクルの貸出を行っている事業所があります。

出典：くまとりにぎわい観光協会 HP

スケジュール

	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和 10）年度	2029（令和 11）年度
①	適宜検討				
②	適宜検討				
③	継続実施				

６．ひまわりバスの利便性の向上

目的	• ひまわりバスの利用者の増加					
実施主体	熊取町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施		連携			

取組内容

①　バリアフリーに配慮した車両による運行【継続】

- ひまわりバスは、低床車両による運行を継続し、車いすやベビーカーを利用される方、高齢の方でも移動しやすい環境を維持します。
- なお、車両の更新にあたっては温室効果ガス排出削減を考慮して検討を行います。

②　バス停の増設検討【継続】

- ひまわりバスの利用状況や利用者のニーズを踏まえ、目的地まで距離のある場所等では、バス停の増設等を検討し、利便性の向上を図ります。

写真　紺屋一丁目停留所（2019（令和元）年設置）

③　バス待ち環境向上【新規】

- バス停の快適性向上により、積極的にバスを利用しようと思う環境構築を図ります。

写真　他市における停留所にベンチを設置した事例（参考）

スケジュール

	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和 10）年度	2029（令和 11）年度
①	継続実施				
②	継続実施				
③	適宜検討・実施				

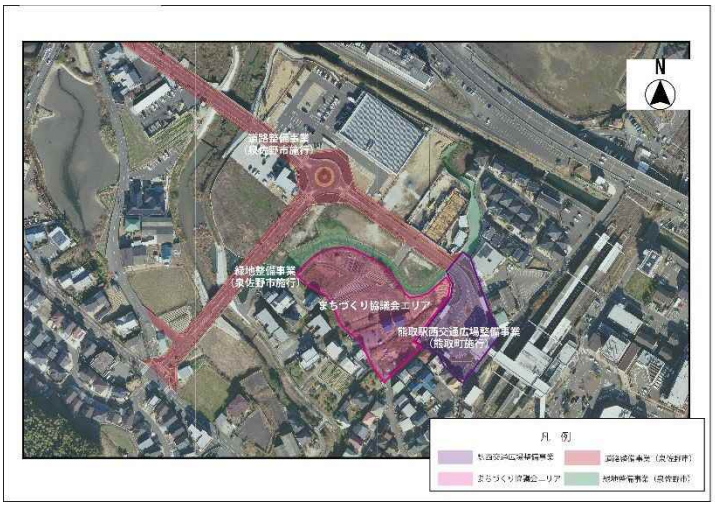
７．まちづくりと地域公共交通との連携

目的	• 交通以外の分野や地域と連携した、地域公共交通を利用して外出したくなるような環境の構築					
実施主体	熊取町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他（まちづくり協議会等）
	実施		連携			実施

取組内容

① 熊取駅周辺の活性化【継続】

- 泉佐野市と協力して熊取駅西地区の整備を進め、2022（令和４）年に駅西側の交通広場が完成しています。
- 駅西側については、交通広場西側に面する未利用地のエリアにおいて、快速停車駅のポテンシャルを活かした土地利用を促進し、商業・サービス業等の都市機能を集積することで本町の玄関口にふさわしいにぎわいの創造を図るため、土地所有者による「（熊取駅西地区）まちづくり協議会」が設立され、本町としても魅力あるまちづくりに向けた運営活動等の支援を実施しています。



出典：熊取町

図　熊取駅西地区整備計画の区域

- 熊取町商工会や地域の方々、行政、交通事業者が連携し、熊取町の唯一の鉄道の玄関口である熊取駅を中心にまちを綺麗にし、活性化していこうという目的で様々な活動を行っている「地域の魅力づくりプロジェクト＜熊取＞推進協議会」による取組みを継続的に支援し、駅周辺の華やかさを創出し、緑あるやすらぎを感じていただくことで、駅周辺の魅力向上を図ります。

図　緑化プロジェクトポスター（プロジェクトの一例）

<table>
<tr><td>取組内容</td><td>

- 駅東側については、新たなチャレンジをする人を支援し、産業の活性化を図ることを目的とした「産業活性化基金事業」の一環として、空き家対策も含め、熊取駅周辺の近隣商業地域の活性化に重点を置き、一定の要件の下、町内での創業を目的とした事業所開設に要する費用への支援を実施しています。

② 町内道路の整備促進による運用効率性の向上【継続】

- 広域幹線道路として、泉佐野市域から府道泉佐野打田線、国道 170 号、（都）大阪外環状線（国道 170 号）を結ぶルートで、事業主体である大阪府が 2030（令和 12）年度を概成目標に（都）大阪岸和田南海線（府道大阪和泉泉南線）の整備を進めているところです。
- 当該道路が完成することにより、（都）大阪外環状線など周辺道路の交通渋滞が緩和され、地域公共交通の速達性や定時性が向上されると考えられます。また、新たなバス路線の検討が可能となり、地域公共交通の利便性の向上にも繋がるものと考えています。
- 本町としても、早期完成に向けて引き続き大阪府に対して事業協力を行っていきます。

写真　（都）大阪岸和田南海線の整備状況（事業中）

</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>

	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和 10）年度	2029（令和 11）年度
①	継続実施				
②	継続実施（事業協力）				

</td></tr>
</table>

基本方針	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】

８．地域公共交通の情報発信の実施

目的

- 地域公共交通に対する認知度の向上
- 地域公共交通の運行情報へアクセスしやすくすることによる利用障壁の低減
- 路線バスやひまわりバスのリアルタイムでの運行情報の提供

実施主体

熊取町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
実施	実施	実施	実施	利用	

取組内容

① 町広報誌等での定期的な鉄道・バス等の情報発信【継続】

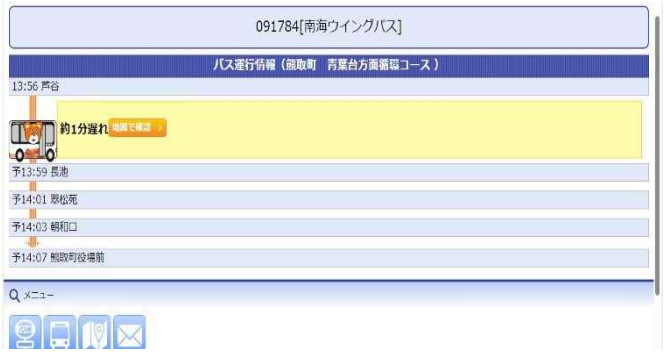
- 地域公共交通のダイヤやルート、利用方法等の基礎的な情報や、地域公共交通で利用できる沿線の観光施設や商業施設の情報等を、広報くまとりへの掲載や広報動画の配信等を通して定期的に発信することで、町民が地域公共交通に触れる機会を増やし、関心を高めます。

② バス情報のデジタル化継続・更新【継続】

- 利用者が個別に時刻表や路線図を調べることなく、鉄道と一体的に経路検索を行えることは大きな利用障壁の低減になることから、継続的な GTFS-JP※対応を進めます。 ※標準的なバス情報フォーマット
- また、ダイヤ改正や運行経路の変更に応じ、常に最新の情報に更新することで利便性の維持を図ります。

出典：YAHOO JAPAN 路線情報

図　経路検索の一例

<table>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">③　リアルタイムなバス運行情報の提供【継続】
• 路線バスやひまわりバスの運行状況（待ち時間・出発時間・到着時間等）をスマートフォンアプリ等により提供する「バスロケーションシステム」のサービスを継続して実施します。　※バス停標柱に QR コード添付
 

出典：南海バス HP
図　バスロケーションシステム検索の例</td></tr>
<tr><td rowspan="4">スケジュール</td><td></td><td>2025
（令和７）年度</td><td>2026
（令和８）年度</td><td>2027
（令和９）年度</td><td>2028
（令和 10）年度</td><td>2029
（令和 11）年度</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="5">継続実施</td></tr>
<tr><td>②</td><td colspan="5">継続実施、ダイヤ改正・経路変更ごとに随時更新</td></tr>
<tr><td>③</td><td colspan="5">継続実施</td></tr>
</table>

９．地域公共交通の利用促進

目的

- 自家用車に過度に頼らない生活スタイルへの転換
- 環境負荷の低減
- 交通渋滞の減少
- 地域公共交通の維持

実施主体

熊取町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
実施	協力	協力	協力	利用	

取組内容

①　モビリティ・マネジメントの推進【継続】

- 熊取町ホームページ等を通じて、健康増進や二酸化炭素の排出削減に繋がる等の地域公共交通を利用するメリットや地域公共交通を利用することが地域公共交通の維持に繋がるということを積極的に PR することに努めます。

②　高齢者の運転免許自主返納支援事業の継続実施【継続】

- 熊取町では、運転免許を返納しやすい環境づくりを進め、高齢運転者による交通事故を減少させることを目的として、2012（平成 24）年から 65 歳以上の方で運転免許の自主返納者や運転経歴証明書の交付を受けた方を対象に「ひまわりバス無料定期乗車券」（５年間有効）を交付しています。
- 本制度と併せて、自家用車を利用しなくても地域公共交通で生活できることを周知することで、免許返納を促し、地域公共交通の利用促進を図ります。

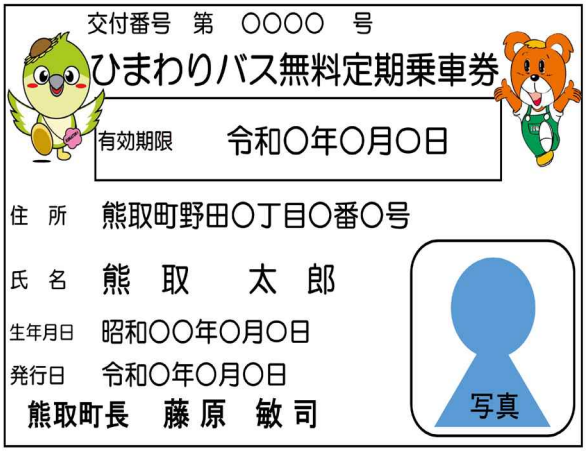


図　ひまわりバス無料定期乗車券

スケジュール

	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和 10）年度	2029（令和 11）年度
①	継続実施				
②	継続実施				

7.　計画の進捗管理

(1)　進捗管理の考え方

熊取町地域公共交通計画で策定した交通まちづくりの実現には、計画期間において、着実な取組みの実施と、継続的な評価・見直しが必要です。そのため、施策の達成状況を、定期的に調査・分析及び評価する仕組みづくりが重要です。本計画では、PDCA サイクルに基づく計画の進捗管理を実施するとともに、上位・関連計画の策定・改定や、社会情勢等の変化等と本計画との整合性を踏まえながら、適宜見直しに取り組みます。

(2)　計画の推進体制

本計画の推進に向けては、本計画策定後も継続して「熊取町公共交通協議会」を開催し、計画の評価、検証を行うとともに、地域、交通事業者、行政等の関係者間での意見交換を行い、必要に応じて計画を見直します。

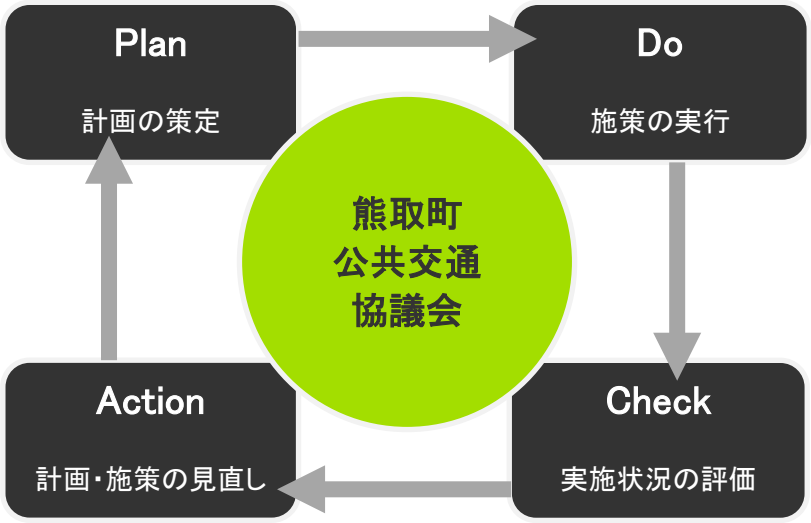


図　PDCA サイクルのイメージ

参考．　資料編

参考1　協議の経緯

表　熊取町公共交通協議会での協議の経緯

日付		回数・項目等	内容
2023（令和5）年	5月 24 日（水）	第1回	• 熊取町公共交通協議会の役員を指名。 • 熊取町公共交通協議会諸規程（案）について承認。 • 2023（令和５）年度熊取町公共交通協議会予算（案）について承認。 • 2023（令和５）年度及び 2024（令和６）年度のスケジュールを説明。
	8月 25 日（金）	第2回	• 地域公共交通計画の制度等について、大阪運輸支局より説明。 • 熊取町の公共交通を取り巻く現状（地域公共交通の利用状況や経営状況等）について、路線バス事業者及びタクシー事業者より説明。 • 地域公共交通に対する住民の声を把握するため、これまでに実施してきた取組み成果を報告し、町の地域公共交通における課題について協議。
2024（令和6）年	2月 16 日（金）	第3回	• 地域公共交通の現状について、大阪運輸支局や交通事業者より説明。 • 本計画における、目指す地域公共交通の姿と基本方針について協議。
	4月 23 日（火）	第4回	• 2023（令和５）年度熊取町公共交通協議会決算報告・監査報告について承認。 • 2024（令和６）年度熊取町公共交通協議会予算（案）について承認。 • 2023（令和５）年度の振り返りを実施。 • 2024（令和６）年度のスケジュールを説明。
	8月5日（月）	第5回	• 本計画の「目標将来像」及び「計画の目標（案）」について承認。 • 本計画の「目標を達成するための施策メニュー（案）」について承認。
	10 月 28 日（月）	第6回	• 本計画における目標の変更点と、「施策・事業（案）」の内容について承認。 • 本計画の策定スケジュールについて説明。
2025（令和7）年	1月 17 日（金）	第7回	• 本計画の「素案」について承認。
	1月 23 日（木）～2月6日（木）	パブリックコメント	• 本計画の「素案」に対してパブリックコメントを実施（意見：１件）
	2月 18 日（火）	第8回	• パブリックコメントの内容及び対応について説明。 • 本計画の「案」について承認。
	2月	本計画の策定	–

参考2 熊取町公共交通協議会 委員名簿

2025（令和７）年１月 17 日現在

委員区分	役職	所属･役職	氏名
学識経験を有する者 （第１号）	会長	日本交通学会会員 都市文化地域経済研究学堂事務局長博士（経済学） 熊取町まちづくりアドバイザー	井上　馨
町長又はその指名する者 （第２号）		熊取町（総合政策所管部署） 総合政策部長	田中　耕二
		熊取町（健康・福祉施策所管部署） 健康福祉部統括理事 （健康・いきいき高齢・介護・障がい福祉担当）	石川　節子
住民 （公共交通利用者等） を代表する者 （第３号）	副会長	熊取町自治会連合会会長	西野　洋
		熊取町長生会連合会会長	松浪　敏
		熊取町商工会代表	清原　猛志
		熊取町社会福祉協議会会長	前田　美穂子
		公募住民（公共交通利用者等）	上野　俊紀
		公募住民（公共交通利用者等）	近藤　圭一郎
		公募住民（公共交通利用者等）	佐藤　智子
大阪運輸支局長又はその指名する者 （第４号）		国道交通省近畿運輸局 大阪運輸支局（総務企画部門） 首席運輸企画専門官	釈迦戸　久夫
		国土交通省近畿運輸局 大阪運輸支局（輸送部門） 首席運輸企画専門官	中村　洋一
公共交通事業者 及びその組織する団体 が指名する者 （第５号）	監事	南海ウイングバス株式会社 取締役営業部長	讃井　聡
		一般社団法人　大阪タクシー協会 常任理事地域交通委員長	芝辻　徹
		西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部阪奈支社 地域共生室室長	杉田　精教
町議会議員 （第６号）	監事	熊取町議会　事業厚生常任委員会委員長	二見　裕子
大阪府泉佐野警察署長 又はその指名する者 （第７号）		大阪府泉佐野警察署 交通課長	大仲　俊司
道路管理者 又はその指名する者 （第８号）		大阪府岸和田土木事務所 管理課課長補佐	下川　昌
その他町長が 必要と認める者 （第９号）		大阪府都市整備部 交通戦略室交通計画課長補佐	井本　昌彦

熊取町地域公共交通計画（案）

発 行 年 月	2025(令和7)年2月
編集・発行	熊取町・熊取町公共交通協議会
事　務　局	熊取町　都市整備部道路公園課
	〒590-0495 大阪府泉南郡熊取町野田１丁目１番１号
	TEL 072-452-6396