

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、移動は自動車を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。

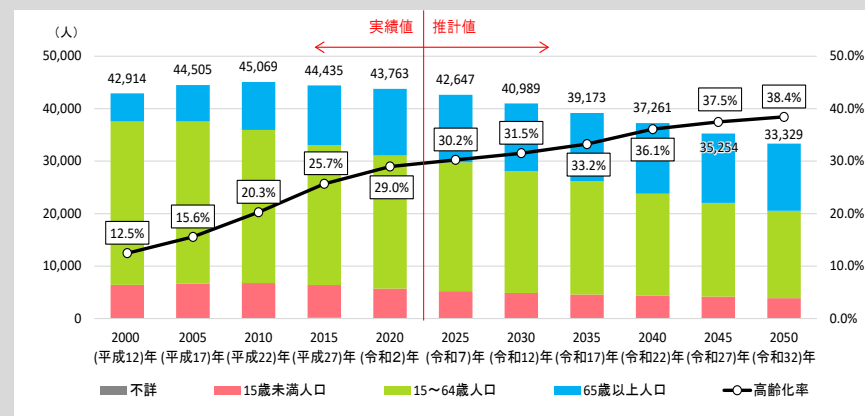


図 人口の推移と将来推計

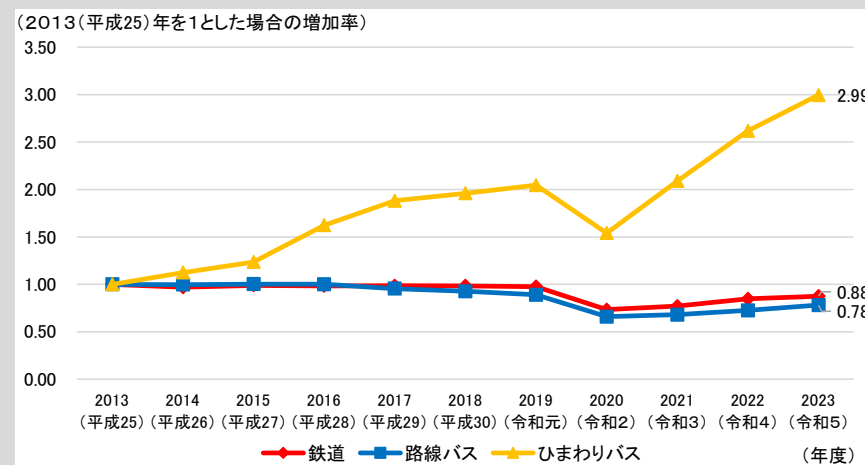


図 2013（平成25）年の利用者数を1とした場合の各年利用者数の増減率の推移

【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。

地域公共交通を利用しやすい環境の構築【利便性向上】

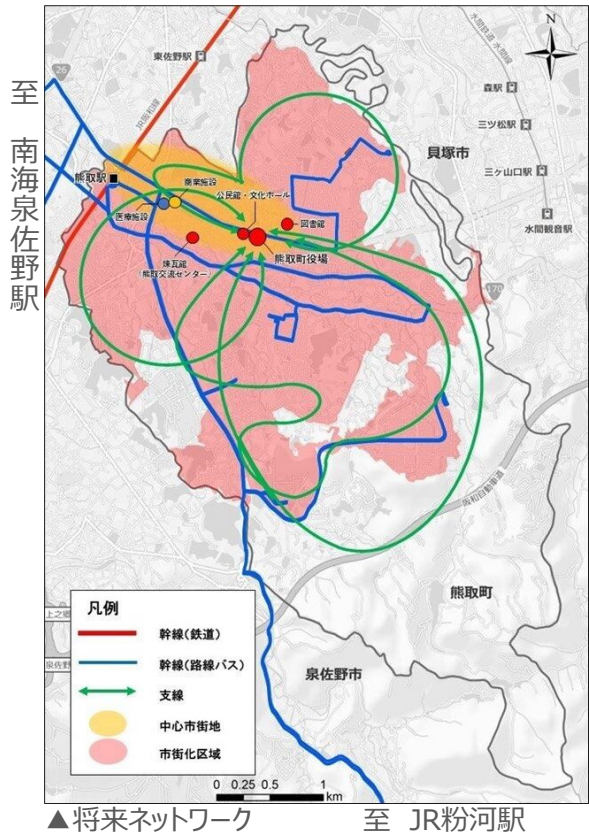
- 既存の地域公共交通の利便性向上を目指します。また、新たな地域公共交通サービスについても検討することで本町のどこに住んでも安心して地域公共交通を利用できるような環境整備に取り組めます。

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。

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】



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 %

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 %	93 %以上
●路線バス利用者の路線バスに対する満足度	34.4 %	40 %
●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 %

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 %
●ひまわりバスの利用頻度	26.0 %	30 %
●タクシーの利用頻度	9.5 %	20 %
●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



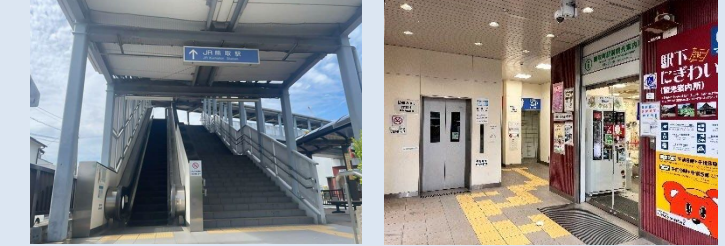
町内の地域公共交通 ▶

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支援事業の継続実施

公共交通機関の利用促進の呼びかけ(熊取町HP) ▶

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。

