

## 公共交通ワークショップ結果について

### 1. 実施概要

#### ○目的

- ・利用者、住民の“生”の声の収集
- ・異なる立場の参加者同士の考えや課題の相互理解

#### ○参加者 13名

(内訳)・高齢者(2名 長生会より紹介)

- ・学生(4名 大阪体育大学、大阪観光大学より各2名紹介)
- ・校区福祉委員(5名※校区毎 社会福祉協議会より紹介)
- ・一般公募住民(2名)

○総括 … 熊取町公共交通会議 井上会長

○交通事業者 … 大阪第一交通(株)、南海ウイングバス(株)

○開催 全3回

|     | 実施日時                     | ワーク<br>参加人数 | テーマ   |
|-----|--------------------------|-------------|---|
| 第1回 | 11月1日(火)<br>19:00~20:45  | 12人         | ・地域公共交通を取り巻く現状<br>・熊取町の現状<br>・路線バス・タクシーの現状<br>・意見交換 |
| 第2回 | 11月18日(金)<br>19:00~20:45 | 12人         | ・第1回ワークショップの振り返り<br>・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)<br>19:00~20:45 | 12人※        | ・より外出しやすくするために<br>(公共交通を活用、利用して外出してもらう<br>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ワークに参加。

## 2. 熊取町を取り巻く地域公共交通に関する意見まとめ

※ワークショップを通じ、参加者の考え方に変化が見られた。

### ◆第1回ワークショップ（参加前）⇒**利用したことがない、よく知らない、不便**

【参加者の意見】 ※個別意見は9ページに掲載

- バスやタクシーが移動手段として選ばれない
- 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、買い物施設 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）

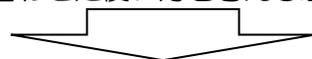
【交通事業者の意見】 ※個別意見は10ページに掲載

- 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



### ◆第2回ワークショップ⇒**利用してみたら案外便利、使い分けや使い方を考えると活用しやすくなる**

- ・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。（参考：7ページ）
- ・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。
- ・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。
- ・自分達が地域公共交通の手段や時間に合わせた使い方を考える必要があると思う。



### ◆第3回ワークショップ⇒**公共交通の良さを活かして選択肢として選んでもらうための取組みが必要**

- ・梅田へ成人した娘に会いに行くのに、いつもなら車で移動していたが、今回は公共交通を使って移動した。そのおかげで娘と一緒にお酒を飲んだりカラオケに行ったりと、帰りの心配をする事なく楽しむことができた。娘と別れた後、公共交通機関の中で、娘とのこれまでの記憶に思いを馳せながら帰ることができた。
- ・こういった場に参加したからこそ、公共交通を移動手段の選択肢として選ぶことができたし、楽しいひと時を過ごす要因となった。



「現在の利用者のことも考えると、大きな変更はすぐには難しい」

「使い方・使い分けを考える（知る）ことでより便利に使えるかもしれない」

「地域公共交通を活用してもらおう（選択肢にしてもらおう）ことが大切」

# <ひまわりバスはこんなバス>

## 七山方面循環コース(約40分)

- ・万代
- ・駅方面(青年会場前)、永山病院
- ・七山病院
- ・関西医療大学
- ・図書館
- ・桜ヶ丘、七山、ニュータウンなど

## 自然公園方面循環コース(約40分)

- ・永楽ゆめの森公園、永楽墓苑
- ・ひまわりドーム
- ・山の手台、朝代、小谷など
- ※役場を経由してそのまま駅方面にも行けます。

## 青葉台方面循環コース(約30分)

- ・煉瓦館
- ・駅方面(青年会場前)、永山病院
- ・松源(朝和口)
- ・五門、大久保、青葉台、長池など

## つばさヶ丘方面循環コース(約40分)

- ・ひまわりドーム
- ・野外活動ふれあい広場
- ・松源(朝和口)
- ・小垣内、小谷、つばさヶ丘
- ・和田、熊取団地など
- ※役場を経由してそのまま駅方面にも行けます。

ジャンプ君号

1乗車  
100円

令和4年度  
は無料



ポイント!

>大きく分けて2本の8の字のルート(赤ピンクと青緑)で町内全域を運行

>経路する乗継地(役場)で他方のルートと発着時間を合わせており、乗継が可能

>ジャンプ君号が赤とピンク  
メジャーナちゃん号が青と緑のコースを交互に運行



### 3. 地域公共交通を活用してもらう（選択肢にってもらう）ための参加者からの取組み提案

#### ○地域公共交通を使って町を散策する機会を作る

- 町内で撮影してもらった写真の展示、撮影会、動画撮影など  
景色写真の施設展示 / インスタグラム・広報誌での掲載、写真の人気投票イベント / モデルを呼んで撮影会を実施 / 町内の写真集を出版・展覧会を開催して収益の一部を公共交通に活用 / 新たな魅力や場所などを撮影してもらった動画を町の紹介用コマーシャルとして活用 / ひまわりバス車内に貸出用のカメラを設置 など
- 学校や町内会での活用  
学校教育や町内会で町内散策をしてもらい、そのモデルルートを作って町民に共有 / 地域公共交通を活用した町内散策を授業の一環として取り入れる / 遠足に地域公共交通を活用したりすることで教育の一環として地域公共交通に触れる機会を設ける など
- 四季折々のツアーの実施  
桜の花見をする際の路線バスやひまわりバスを使ったルートや、町内の観光地を巡るルートなど、楽しみがあるモデルルートを設定 / モデルルートを使って移動していただいた方にはポイントを発行して熊取コロッケやお弁当の割引などポイントに応じた特典を設ける / より多くの方がひまわりバスを利用できるようにフリー乗降区間を広げる など

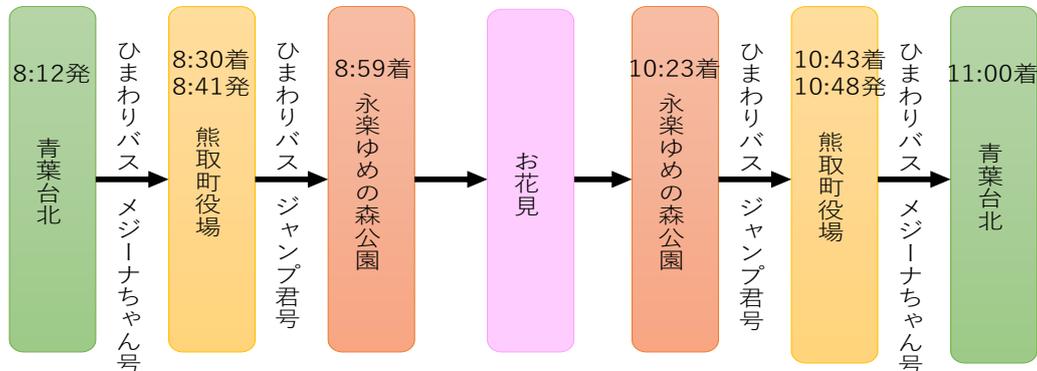


図 WS 参加者にご提案いただいたルート案

#### ○バス・タクシーを利用した取組みの実施

- 桜のライトアップや中家住宅の寄席など、町内の楽しいイベントの際に目的地までバスが運行すれば、利用しやすくなる。期間限定のお弁当販売等で連携すればより利用につながると思う。
- タクシーを乗り合いすることで、安く、みんなで楽しく移動することができる。
- 週に1回、ひまわりバスを使った買い物ツアーを行う。

※参加者の個別意見

○バスやタクシーが移動手段として選ばれない

- 運転免許を所持しており、自家用車を運転しているので利用していない。
- ひまわりバスに乗ったことはあるが、不便に感じ、あまり利用していない。
- 燃料代の高騰や事故のリスクもあるが、住まいの近くにスーパーや病院が無いので自家用車を使わざるを得ない。 等

○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）

- 路線バスに関して、朝の通勤時間帯や昼の大学生の方が多く利用している時間帯で、便数が不足しているように感じる。
- 路線バスに関して、熊取駅前からつばさが丘方面のバスの本数が少ない。
- バスの最終便が早い。 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

- 熊取駅への乗り入れをしてほしい。現状、熊取駅へ行くのに乗り換えが必要で、かつ時間がかかる。
- フリー乗降区間をもっと拡大してほしい。
- ひまわりバスのルートは熊取町役場を起点としているが、日々の生活の中で熊取町役場を利用する機会は少ないと思う。
- 大きな買い物施設に行けるようにしてほしい。
- 双方向での運行を実施してほしい。
- 地域内を細やかに運行してほしい。 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）

- バス停環境について、雨の日は傘をさして待つのが大変なので屋根を設置してほしい。
- 路線バスの定期券を購入する場所を熊取町内に設けてほしい。 等

## ※交通事業者の個別意見

### ○バス・タクシー利用者が減少している

- 熊取町で運行している路線バスに関して、他地域で運行している路線と比較すると利用が多いとは言えない。高校、大学の通学や通勤の利用は比較的多いものの、昼間や路線によっては利用が少なくなっている。
- マイカーによる通勤が増え、年々約 2% ずつ路線バスの利用が減っていたが、新型コロナウイルス感染症ウィルスの影響で追い打ちをかけるように減少した。緊急事態宣言解除後も、新たな生活様式の定着によって、新型コロナウイルス感染症が拡大する前の利用状況と比較すると、約 20% は減少したままで回復していない。
- タクシーに関して、新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の頃は新型コロナウイルス感染症の拡大前と比べて売上げが半減し、大阪府内でタクシー会社が 5 社倒産した。この 2 年間はずっと赤字である。関西空港のタクシーの売上もゼロとなり、業界で初めてタクシー会社が休業する事態も生じた。 等

### ○バス・タクシー運転手の確保が困難となっている

- 大型 2 種免許の保有者数は 10 年前と比較して約 20% 以上減っている。50 歳以上の大型 2 種免許の保有者数が全体の約 80% を占めており、大型 2 種免許を持っている若い方が減っている。
- タクシーに関して、車両はあるものの、運転手が不足しており、予約に応じることができないこともある。2 種免許を取得できる年齢制限を 19 歳からにするなど、タクシー乗務員に対するイメージ向上を目指しているが、3K（きつい、汚い、危険）の前時代的なイメージがなかなか払しょくできず、運転手の確保に苦労している。 等

### ○燃料の高騰

- 原油価格が高騰しており、安かった頃と比べると 1 L 当たり約 30 円も値上がりしている。路線バスの規模で年間数千万円の費用増加となっている。
- タクシーの規模では、1 ヶ月当たりで一千万円の費用増加となっている。利益率が約 10% を下回る一方で、そのほとんどが人件費に賄われるため、事業を継続することが非常に厳しくなっている。 等

## ※交通事業者の取組み内容

### ○現在実施している取組みについて

- 路線バスの運賃のシームレス化のための交通 IC カードでの支払い制度の導入
- バスロケーションシステムの導入による逐次の運行情報発信（R4.11 月ひまわりバス対応済）
- タクシーにおいて、交通空白地を作らないことを前提とした運行の実施

### ○路線・事業の維持に向けた取組み

- 効率的な運行に向けた運行便数やルートの見直し
- 移動手段の一つとして地域公共交通を選んでいただくための維持に向けた企業努力の継続