

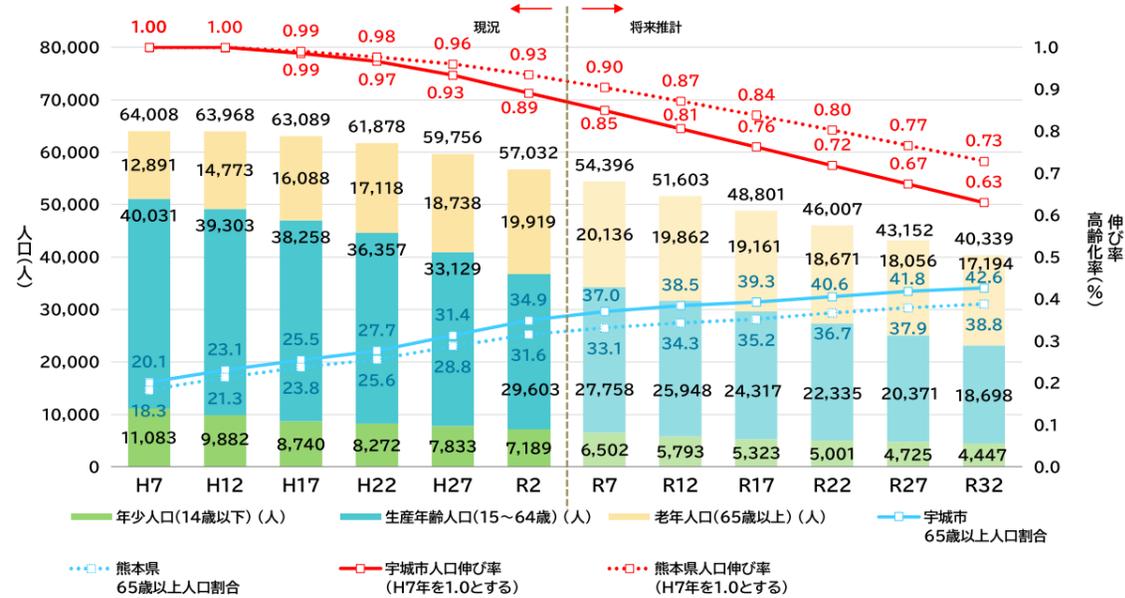
## 1 地域特性

### 1 市全体の人口等の推移

市全体の人口は減少傾向にあり、平成7年から令和2年までの25年間で11%減少しており、熊本県全体（7%減少）に比べて減少率が大きい状況です。

一方、高齢化率（65歳以上の人口割合）は令和2年に約35%になり、25年間で15ポイントも上昇している状況で、こちらも県全体を上回って高齢化が進んでいます。

この傾向は将来的にさらに進行する予測となっており、令和12年には65歳以上の高齢者人口も減少に転じ、人口減少がさらに進行する見込みです。



▲宇城市の人口及び高齢化率の推移

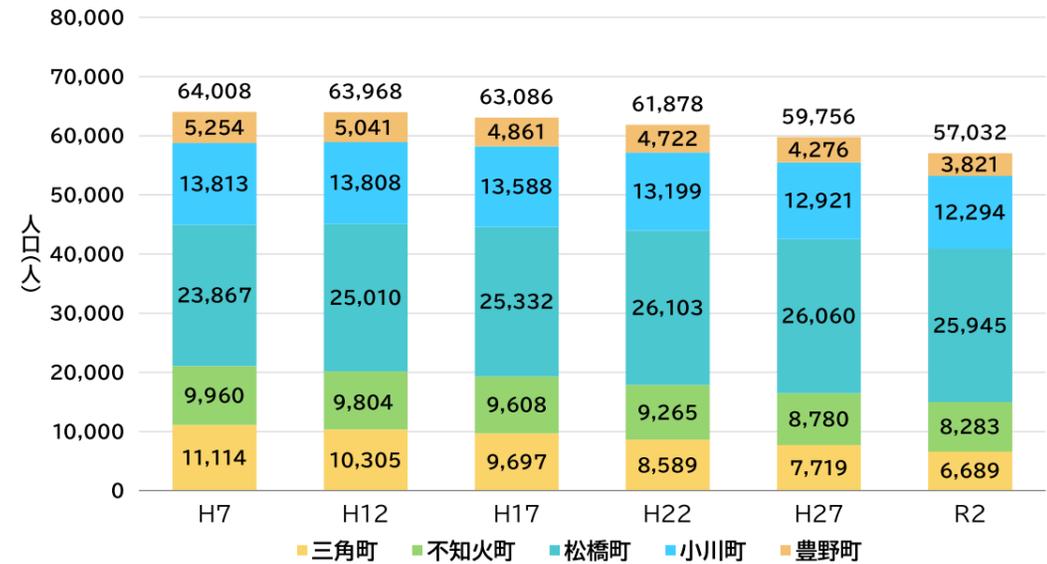
出典：国勢調査  
国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口  
(令和5年(2023年)推計)

## 2 地区別の人口特性

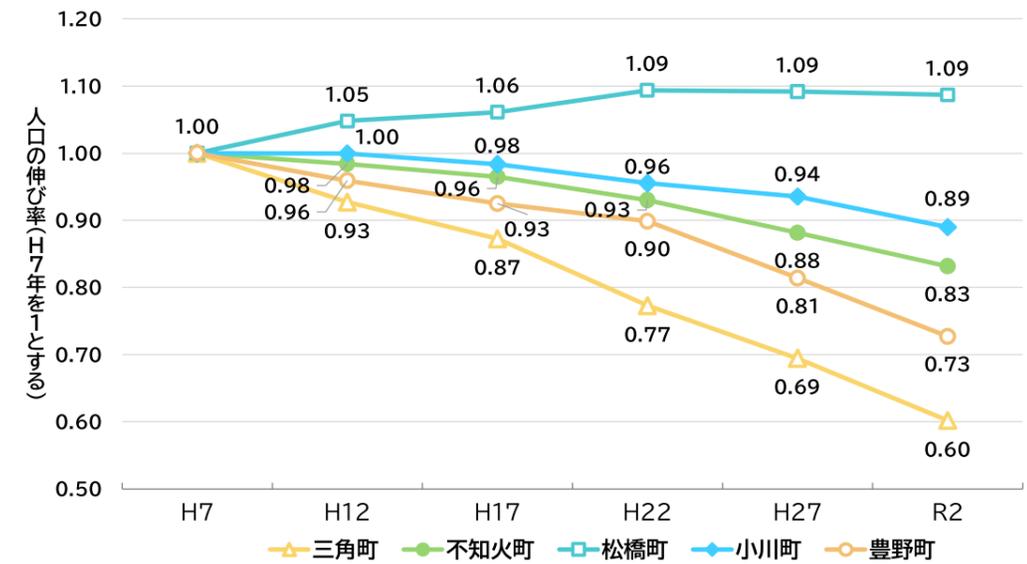
### 1) 地区別人口

令和2年では市内の5地区の人口は松橋町が約26,000人で最も多く、近年はほぼ横ばいで推移しています。

他の4町は年々減少しており、特に三角町と豊野町では人口減少が著しく、平成7年からの人口伸び率が三角町では0.60、豊野町では0.73となっています。



▲地区別人口の推移



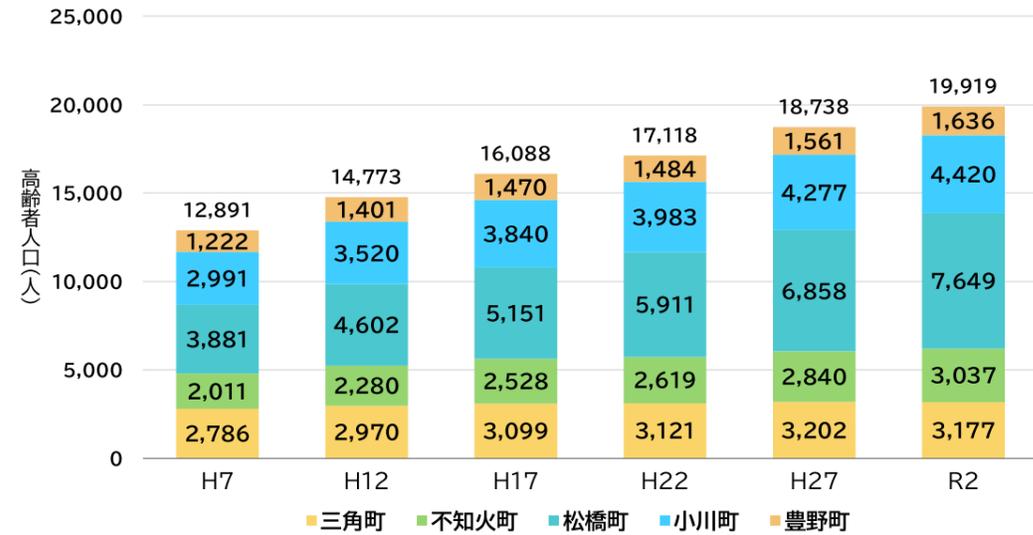
▲地区別の人口伸び率の推移

出典：国勢調査

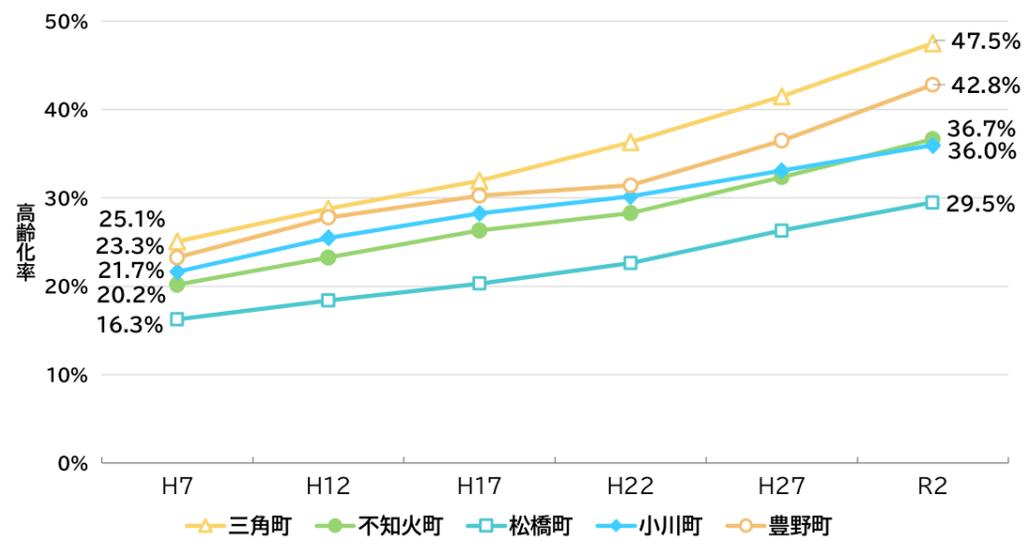
## 2) 地区別高齢化率

市内の5地区の高齢者人口は年々増加傾向にあります。三角町では令和2年に高齢者人口が減少しています。

高齢化率は5地区とも年々上昇傾向にあり、最も低い松橋町は約30%となり、最も高い三角町では約48%と人口の約半分が高齢者となっています。



▲地区別の高齢者数の推移



▲地区別の高齢化率の推移

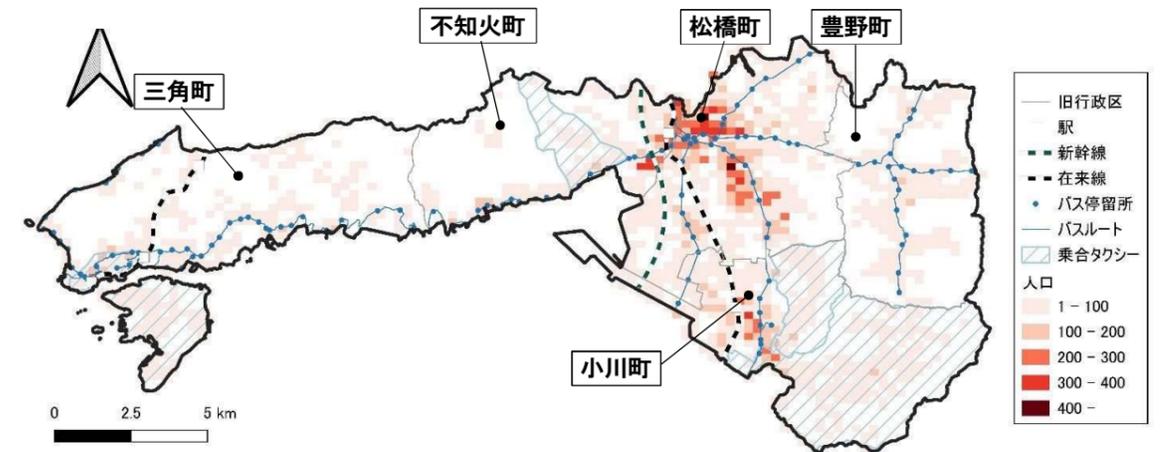
出典：国勢調査

## 3 人口分布等の特性

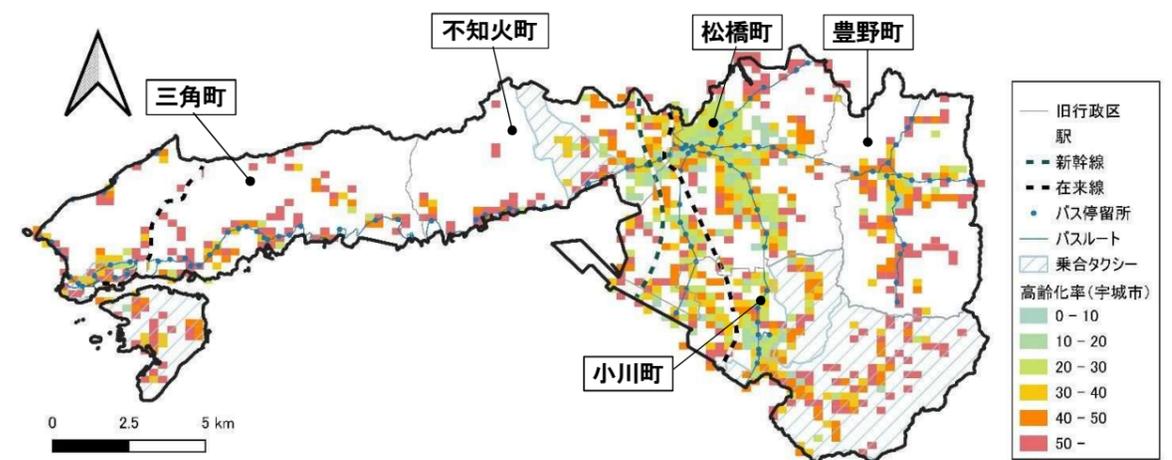
人口分布は、松橋町の市街地部に人口が集中しており、その他は小川町の駅周辺に人口集積しています。バス路線のある幹線道路周辺に人口が薄く広がっている状況です。

また、三角町や不知火町の沿岸部や山間部、豊野町や小川町の山間部に人口が点在しています。これらの地域においては、市街地やバス路線沿線と比較して高齢化率が高い状況にあります。

【人口分布】



【高齢化率の分布】



▲人口及び高齢化率の分布

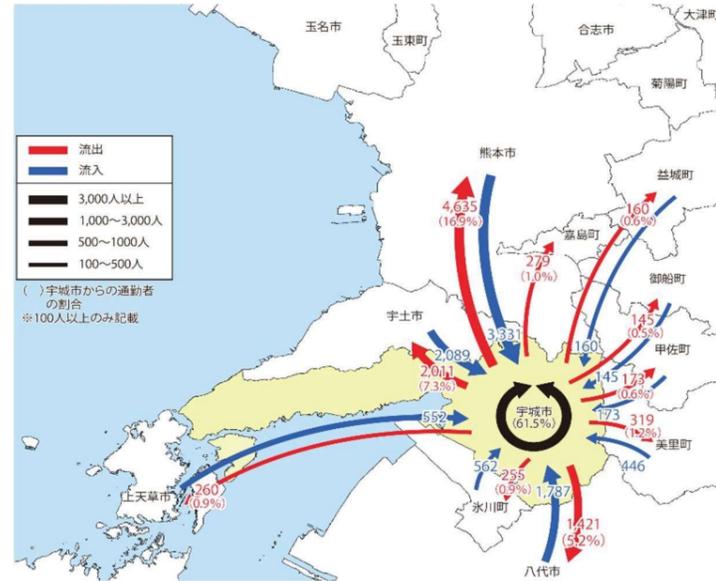
出典：令和2年国勢調査（250mメッシュ）

## 4 通勤・通学流動状況

### 1) 通勤流動

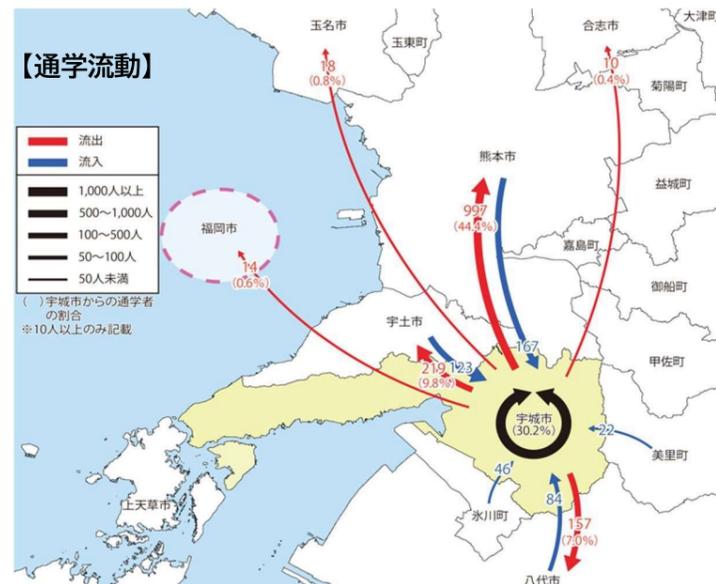
令和2年の15歳以上の市内居住者の通勤先は、市内が61.5%を占めています。

市外への通勤先で、最も多いのは熊本市(16.9%)で、次いで宇土市(7.3%)、八代市(5.2%)の順となっています。



### 2) 通学流動

令和2年の15歳以上の市内居住者の通学先は、市内が30.2%と低く、半数近くが熊本市(44.4%)へ通学しています。



▲通勤・通学流動図

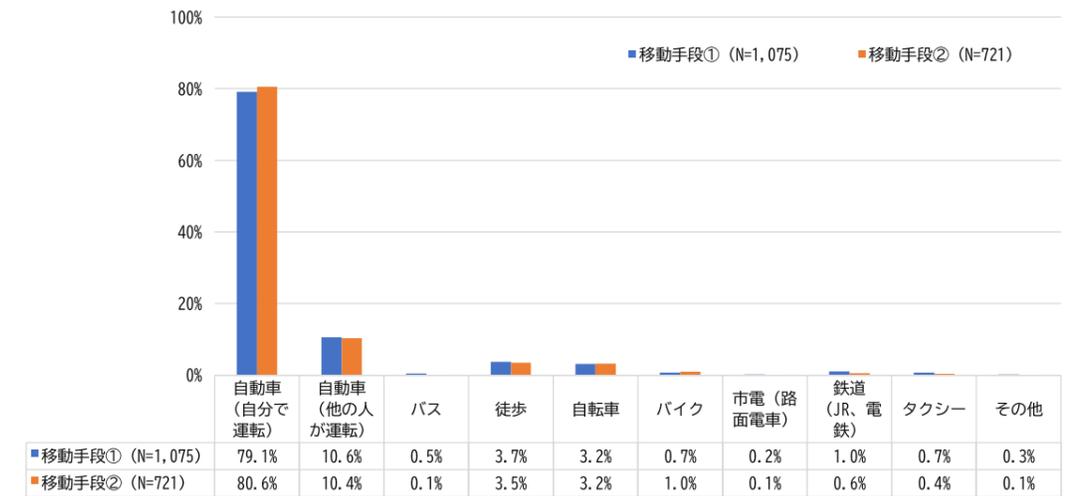
出典：令和2年国勢調査

## 5 買い物状況

### 1) 買い物の移動手段

買い物の移動手段としては、約80%が「自動車(自分で運転)」、約10%が「自動車(他の人が運転)」となり、大部分が自動車で移動しています。

公共交通(バス、市電(路面電車)、鉄道(JR、電鉄))の割合は、2%未満であり、公共交通はほとんど利用されていない状況です。



▲買い物の移動手段

出典：令和5年度熊本市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出(N=1,316)。

調査票では買い物の主な目的地を2箇所とそれに対応する移動手段を回答。

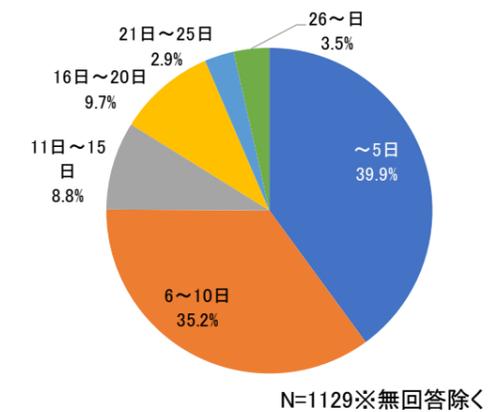
移動手段①：買い物の主な目的地の1つ目の施設への移動手段

移動手段②：買い物の主な目的地の2つ目の施設への移動手段

### 2) 買い物の頻度

月の買い物回数として、5日以下が最も多く39.9%、続いて6~10日が35.2%を占めており、少ない回数でまとめて買い物をする傾向が見られます。

一方で、残りの24.9%は月に11日以上、つまり3日に1回以上の頻度で買い物をしている状況です。



▲買い物の回数(1ヶ月あたり)

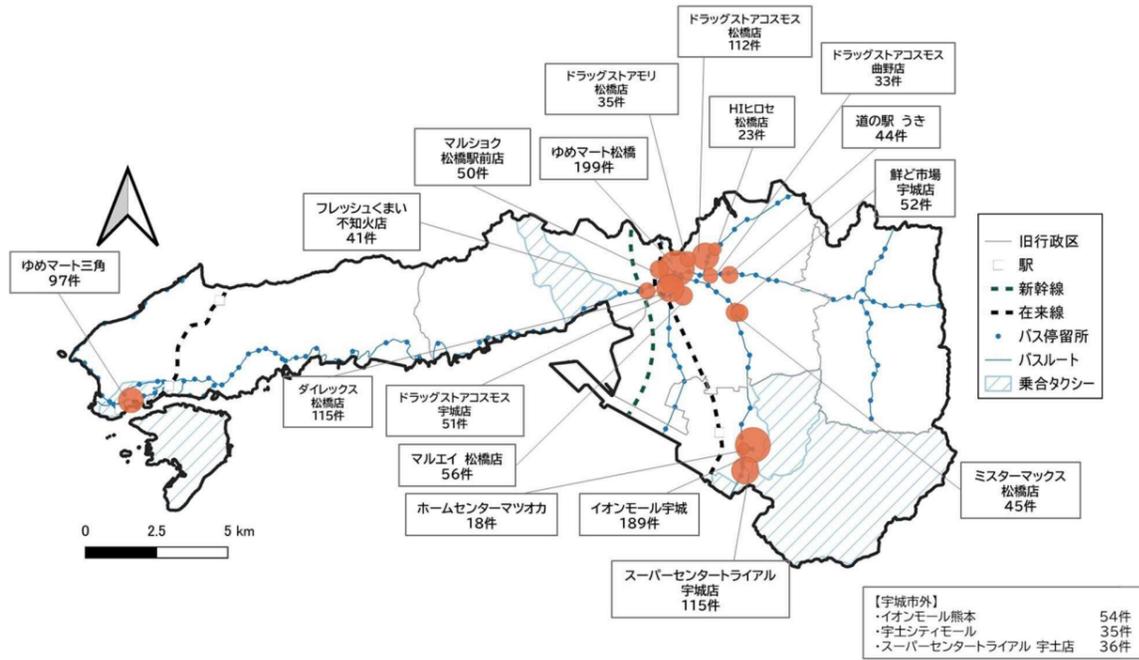
出典：令和5年度熊本市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出(N=1,316)。

### 3) 買い物の目的地

買い物の目的地としては、「ゆめ마트松橋」199件、「イオンモール宇城」189件、「スーパーセンタートライアル宇城店」115件、「ドラッグストアコスモス松橋店」112件、「ゆめ마트三角」97件等が多い状況です。

松橋町を中心に、小川町や三角町も含めた宇城市内の施設への買い物が多いため状況ではありますが、一部熊本市や宇土市の市外への買い物も確認されました。



#### ▲買い物の移動手段

出典：令和5年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出 (N=1,316)。

調査票では買い物の主な目的地を2箇所とそれに対応する移動手段を回答。

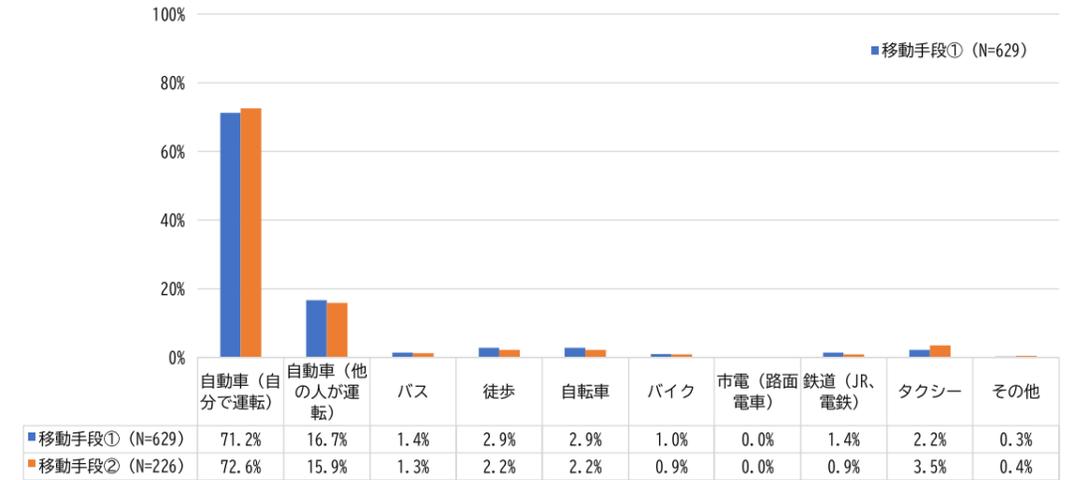
目的地として、回答が多くあった上位20箇所を图示。

## 6 通院状況

### 1) 通院の移動手段

通院の移動手段としては、約70%が「自動車(自分で運転)」、約15%が「自動車(他の人が運転)」となり、大部分が自動車で移動しています。

公共交通(バス、市電(路面電車)、鉄道(JR、電鉄))の割合は、2~3%程度であり、公共交通はほとんど利用されていない状況です。



#### ▲通院の移動手段

出典：令和5年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出 (N=1,316)。

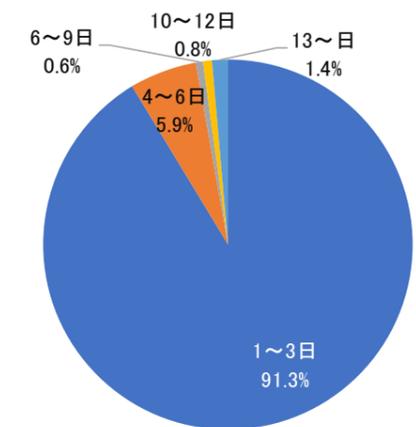
調査票では通院の主な目的地を2箇所とそれに対応する移動手段を回答。

移動手段①：通院の主な目的地の1つ目の施設への移動手段

移動手段②：通院の主な目的地の2つ目の施設への移動手段

### 2) 通院の頻度

1ヶ月あたりの通院回数として、1~3日が91.3%と大多数を占めています。



N=646 ※無回答除く

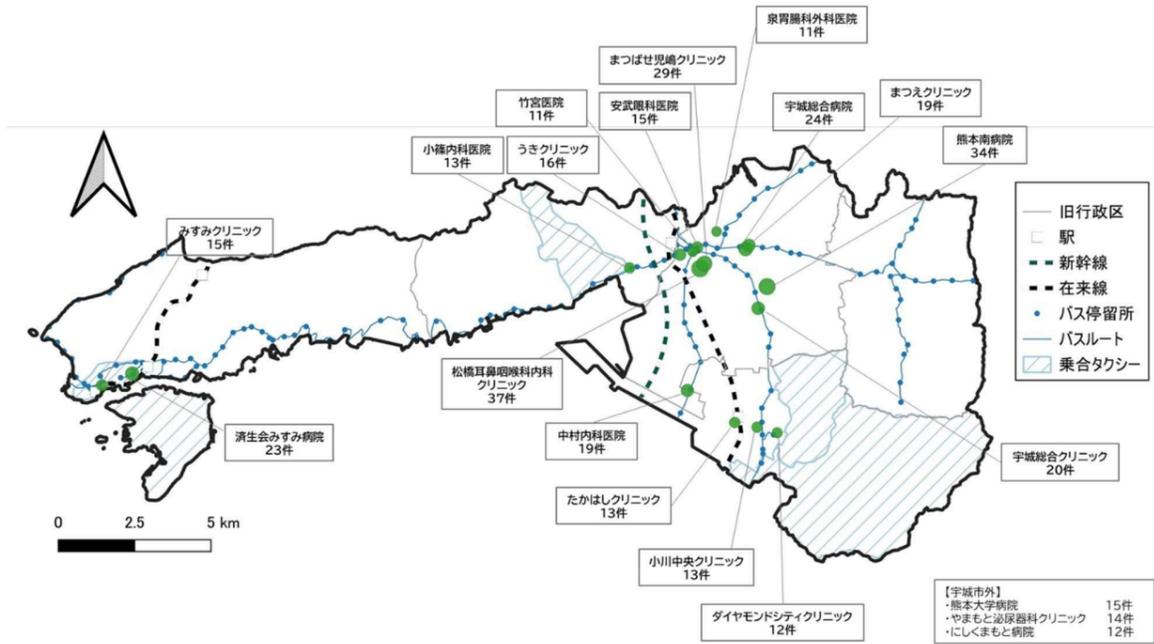
出典：令和5年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出 (N=1,316)。

### 3) 通院の目的地

通院の目的地としては、「松橋耳鼻咽喉科内科クリニック」37件、「熊本南病院」34件、「まつばせ児嶋クリニック」29件等が多い状況です。

松橋町を中心に、小川町や三角町も含めた宇城市内の施設への通院が多い状況ではありますが、一部熊本市や宇土市の市外への通院も確認されました。



▲通院の移動手段

出典：令和5年度熊本市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出 (N=1,316)。

調査票では通院の主な目的地を2箇所とそれに対応する移動手段を回答。

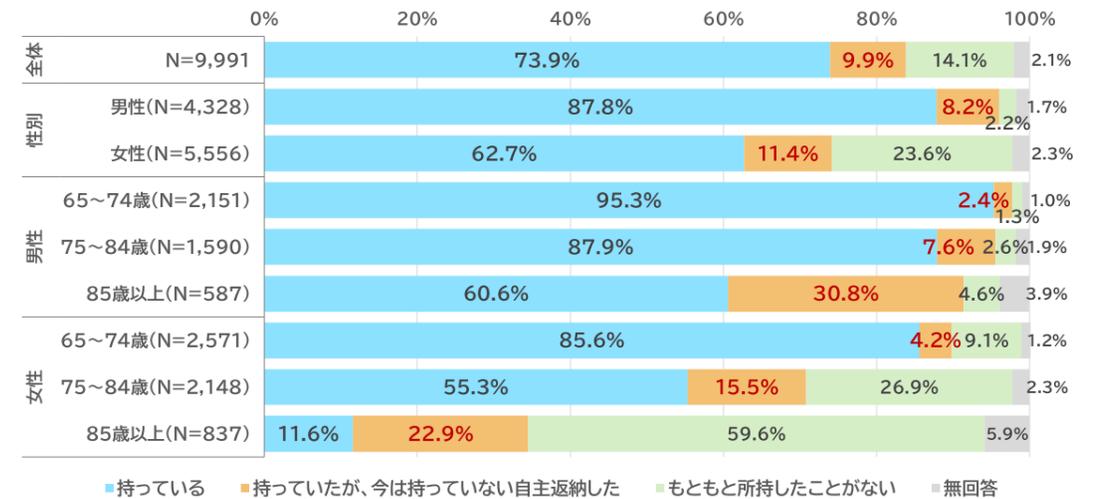
目的地として、回答が多くあった上位20箇所を図示。

### 7 運転免許証保有状況

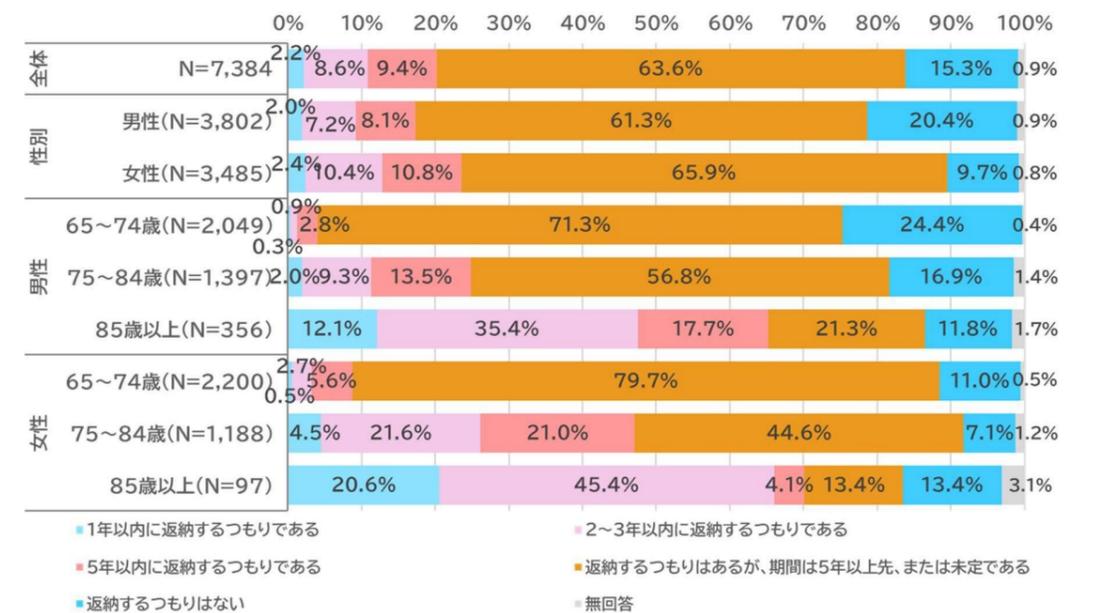
65歳以上の高齢者の運転免許証保有率は73.9%で、男性より女性、及び年齢層が高いほど保有率が低くなっています。免許を自主返納した割合は10%前後となっていますが、85歳以上では20~30%と高くなっています。

また、運転免許証の返納は65歳以上の全体では、「返納するつもりはあるが、期間は5年以上先、または未定である」が63.6%と最も多く、次に「返納するつもりがない」が15.3%となっています。

【運転免許証の保有状況】



【運転免許証の返納意向】



▲運転免許証の保有・返納状況

出典：介護予防・日常生活圏域二一ズ調査 (宇城市.R5)

## 2 地域公共交通の現状

### 1 地域公共交通網

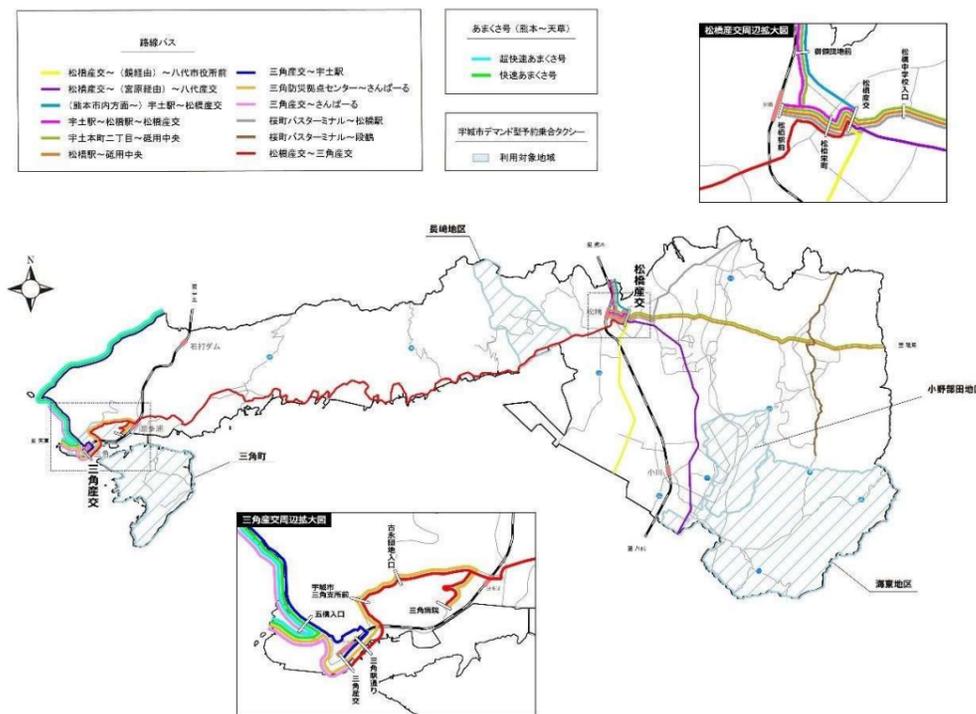
#### 1) 地域公共交通の運行状況

本市の公共交通網は JR（鹿児島本線・三角線）、路線バス、及び乗合タクシーから形成されています。

JR は鹿児島本線の松橋駅、小川駅、三角線の石打ダム駅、波多浦駅、三角駅が立地しています。

路線バスは、松橋産交と三角産交を中心に路線網が構築されています。令和 4 年度末を持って、三角産交-大口線、三角産交-小田良線、黒崎環状線が廃止となりました。

デマンド型予約乗合タクシーは、三角町、長崎地区、小野部田地区、海東地区で運行しています。三角町では戸馳地区のみの運行でしたが、黒崎環状線の廃止に伴い東港四区・東港五区・赤岩・黒崎・金桁のエリアに拡大しました。

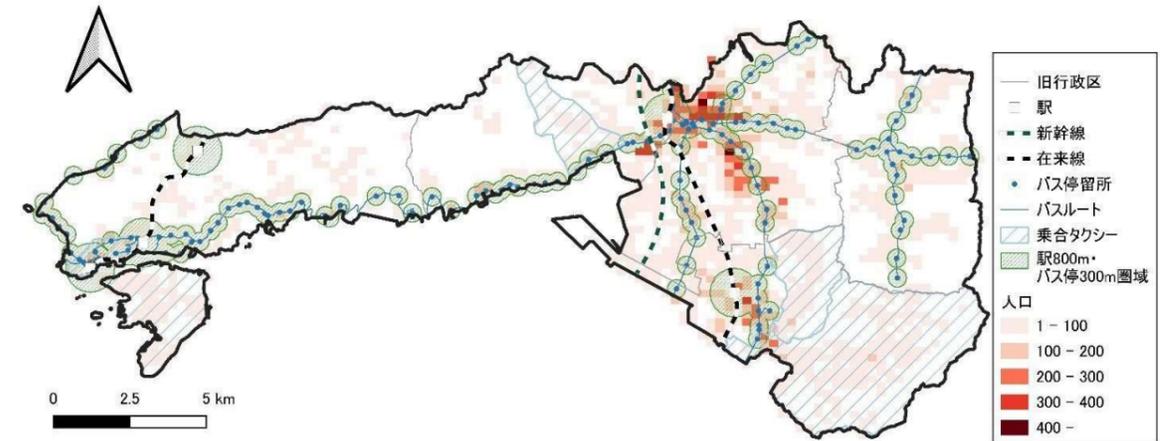


#### 2) 地域公共交通の空白地

「宇城市立地適正化計画」では、鉄道駅から 800m 圏外、またはバス停から 300m 圏外を公共交通空白地域と定義しています。

本計画では、上記に加えデマンド型予約乗合タクシーの運行エリアを除いた範囲を交通空白地として位置づけます。

交通空白地には、約 22,000 人が居住している状況です。



## 2 地域公共交通のサービス水準

鉄道は、鹿児島本線（松橋駅、小川駅）が平日で40便/日程度、三角線（石打ダム駅、波多浦駅、三角駅）が平日で16便となっています。

また三角線は、日祝日に特急「A列車で行こう」が運行されています。

路線バスは、快速あまくさ号を含めた天草市方面、宇土市方面、八代市方面の路線の本数が市の路線では比較的が多い状況です。

令和5年10月に三角産交～さんばーる、令和6年4月に三角産交～松橋産交、三角産交～宇土駅で減便が行われ、減便が進んでいる状況にあります。

【JRの運行本数】

	平日			日祝日		
	上り (熊本方面)	下り (八代方面)	計	上り (熊本方面)	下り (八代方面)	計
松橋駅	45	43	88	45	43	88
小川駅						

	平日			日祝日		
	上り (熊本方面)	下り (三角方面)	計	上り (熊本方面)	下り (三角方面)	計
石打ダム駅	16	16	32	16	16	32
波多浦駅				16	16	32
三角駅				18※	18※	36

※特急「A列車で行こう」を2便含む

【路線バスの運行本数】

系統	平日			系統	平日		
	平日	土曜日	日祝日		平日	土曜日	日祝日
快速あまくさ号	20	20	20	松橋産交～三角産交	12	8	0
松橋産交～(鏡経由)～八代産交	19	12	12	三角産交～宇土駅	10	8	0
松橋産交～(宮原経由)～八代産交	22	18	18	三角防災拠点センター～さんばーる	16	0	0
(熊本市内方面～)宇土駅～松橋産交	52	41	36	三角産交～さんばーる	16	12	12
宇土本町二丁目～砥用中央	2	2	0	桜町バスターミナル～松橋駅	8	4	0
松橋駅～砥用中央	20	19	16	桜町バスターミナル～段鶴	1	2	0

交通空白地の解消のため、4地区でデマンド型予約乗合タクシーが導入されており、各地区から旧町の中心部まで運行しています。三角町では、黒崎環状線の廃止に伴い運行エリアを拡大しました。

乗合タクシーは、1日2～6便の定時運行であり、午前の便は前日、午後の便は前日もしくは当日の午前までに予約する形態となっています。

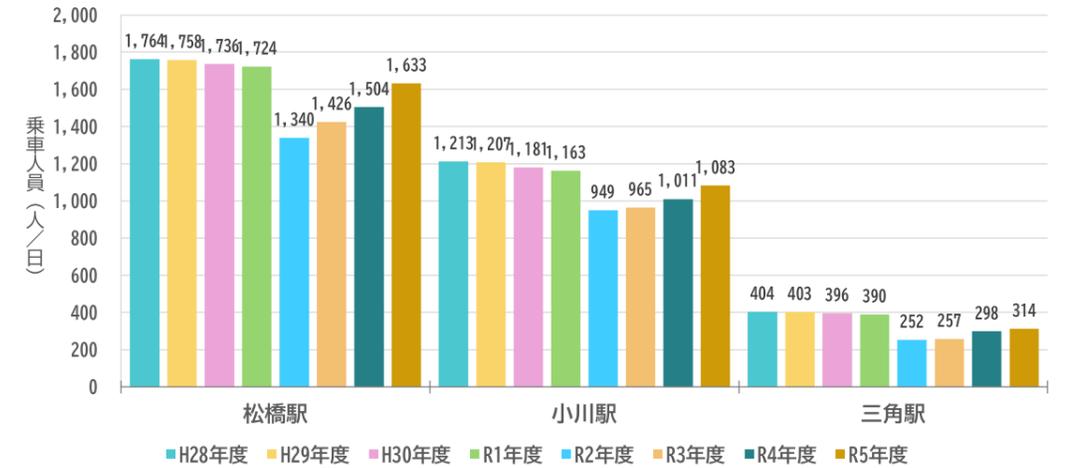
対象	運行日	運行便数	運行ダイヤ	予約時間	利用料金
小川町 海東地区	月曜日 ～土曜日	海東方面発 ⇒小川中心部着 平日5便 土曜2便	海東方面発 ⇒小川中心部着 (平日)8:00,9:00, 11:00,13:00, 15:00 (土曜)9:00,13:00	午前の便 前日の14:00 ～17:00 午後の便 前日の14:00 ～17:00 当日の8:00 ～11:00	表南小川、日岳町など ⇒目的地：200円 野添、宮原、蓮仏など ⇒目的地：300円 弦巻、田中、小園など ⇒目的地：400円
		小川中心部発 ⇒海東方面着 平日4便 土曜2便	小川中心部発 ⇒海東方面着 (平日)10:00,12:00, 14:00,16:30, (土曜)11:00,15:00		
三角町	月曜日 ～土曜日	戸馳地区・東港四区・東港五区・赤岩区方面発 ⇒三角中心部着 平日5便 土曜2便	戸馳地区・東港四区・東港五区・赤岩区方面発 ⇒三角中心部着 (平日)8:00,9:30, 11:00,13:00, 15:00 (土曜)9:00,13:00	午前の便 前日の17:00 まで 午後の便 当日の12:00 まで	戸馳地区 ⇒戸馳郵便局・佐藤医院等：200円 東港四区・東港五区・赤岩区・黒崎区 ⇒目的地：200円 田井浦地区・金桁区 ⇒目的地：250円 内湯地区、野崎地区 ⇒目的地：300円 本村地区・中河原地区 ⇒目的地：350円 片島地区 ⇒目的地：400円
		黒崎区・金桁区方面発 ⇒三角中心部着 平日4便 土曜2便	黒崎区・金桁区方面発 ⇒三角中心部着 (平日)8:30,10:00, 13:30,15:30 (土曜)9:30,13:30		
		三角中心部発 ⇒戸馳地区・東港四区・東港五区・赤岩区方面着 平日6便 土曜2便	三角中心部発 ⇒戸馳地区・東港四区・東港五区・赤岩区方面着 (平日)10:30,11:30, 12:30,14:30, 16:30,18:00 (土曜)11:00,15:00		
		三角中心部発 ⇒黒崎区・金桁区方面着 平日4便 土曜2便	三角中心部発 ⇒黒崎区・金桁区方面着 (平日)10:30,11:30, 15:00,17:00 (土曜)11:30,15:30		

不知火町 長崎地区	火曜日 ・木曜日	長崎地区発 ⇒不知火・松橋 町中心部着 平日2便	長崎地区発 ⇒不知火・松橋町中心部 着 9:00,13:00	午前の便 前日の9:00 ～17:00	不知火町中心部 ⇔目的地：200円 松橋町中心部 ⇔目的地：300円
		不知火・松橋町中 心部発 ⇒長崎地区着 平日2便	不知火・松橋町中心部発 ⇒長崎地区着 11:00,15:00	午後の便 前日の9:00 ～17:00 当日の8:00 ～11:00	
小川町 小野部田 地区	火曜日 ・金曜日	小野部田地区発 ⇒小川中心部着 平日2便	小野部田地区発 ⇒小川中心部着 8:30,13:30	午前の便 前日の14:00 ～17:00	北部田、南部田地区 ⇔目的地：200円 北小野、中小野、 南小野地区⇔目的地 ：300円
		小川中心部発 ⇒小野部田地区着 平日2便	小川中心部発 ⇒小野部田地区着 11:35,15:35	午後の便 前日の14:00 ～17:00 当日の8:00 ～11:00	

### 3 地域公共交通の利用状況

#### 1) JR

令和5年度のJR乗車人員は、松橋駅約1,600人/日、小川駅約1,100人/日、三角駅約300人/日となっており、コロナ禍の減少から回復傾向にあります。

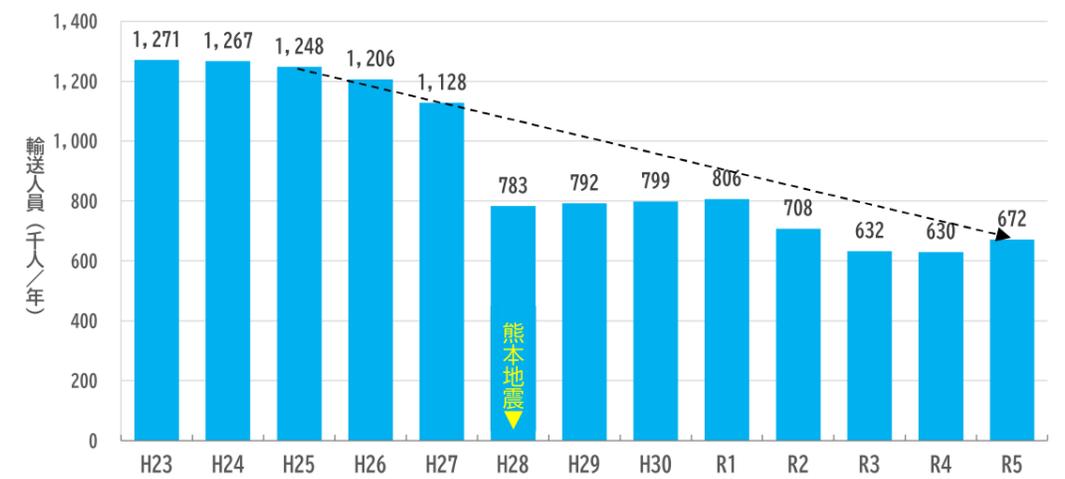


▲ JR駅の乗車人員の推移

#### 2) 路線バス

路線バス輸送人員は、令和5年に672千人/年となっており、熊本地震前の平成27年値（1,128千人/年）と比較して4割減少しています。

熊本地震やコロナ禍後に大幅に減少し、その後横ばい傾向となっていますが、長期的に見ると地震前の減少傾向が継続した状況にあります。



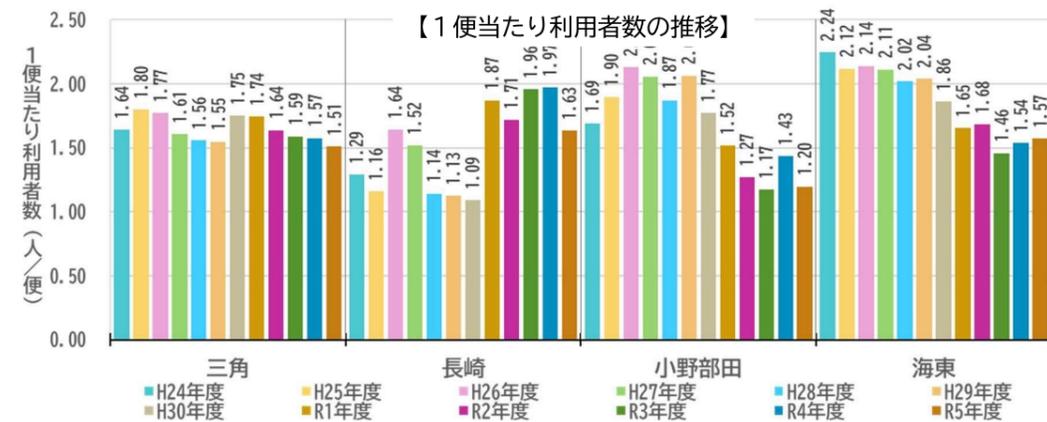
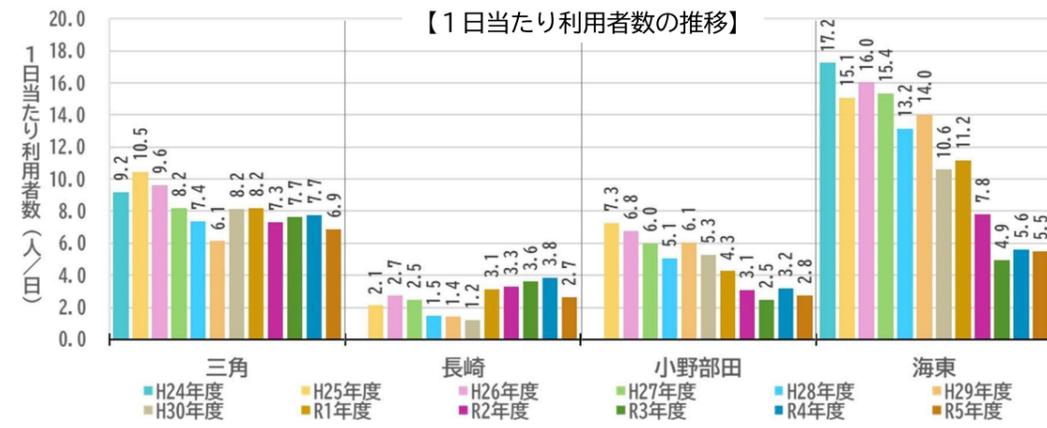
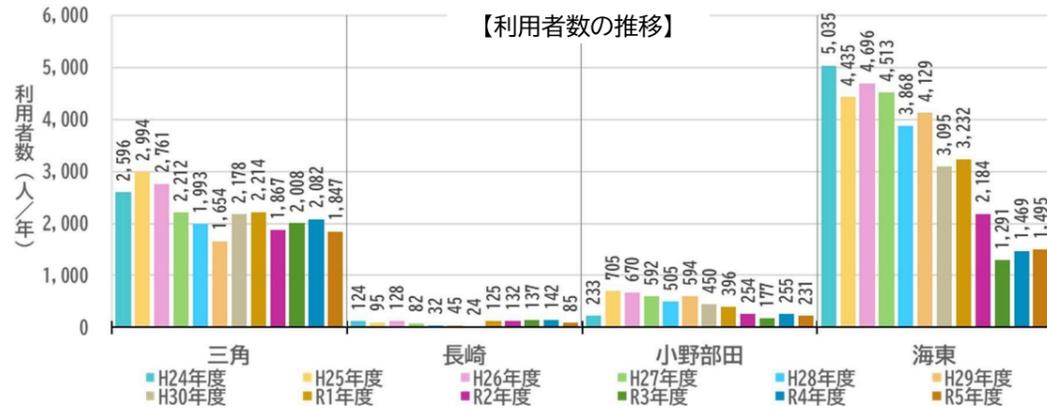
▲ 路線バスの輸送人員の推移

### 3) 乗合タクシー

乗合タクシーの利用者数は、三角、小野部田、海東の3地区では長期的に減少傾向にあり、長崎地区では利用者数は少ないですが令和元年度以降増加しています。

1日当たり利用者数では、各地区とも10人/日以下の利用であり、12年間で海東地区が7割減少、小野部田地区が6割減少しています。三角町は8人/日程度で定着して利用されています。

また、1便あたりの利用者数では、各地区と約1.5人/便の利用となっています。



▲乗合タクシーの利用者数の推移

出典：市資料

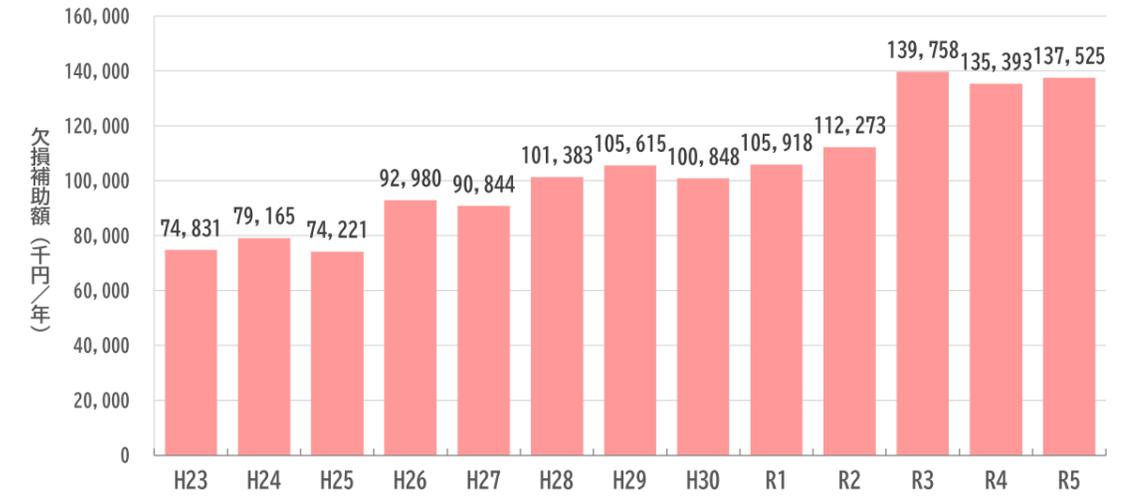
### 4 地域公共交通に係る財政負担状況

#### 1) 路線バス

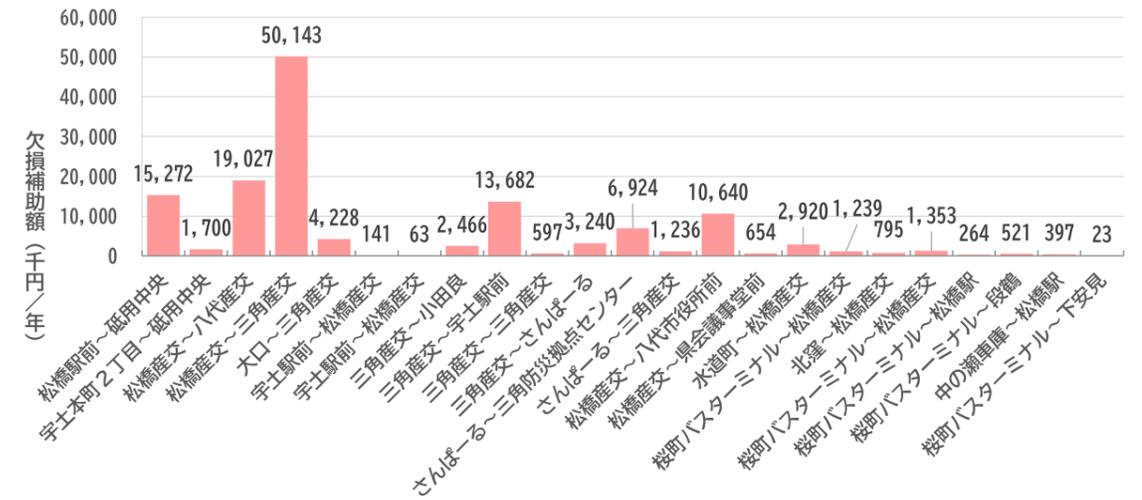
路線バスに対する欠損補助額は年々増加し、令和5年度は137,525千円となっており、平成23年度と比較して約1.8倍、約63,000千円の増加となっています。コロナ禍での行動抑制の影響により、令和3年度に急増しています。

要因としてコロナ禍も含めた利用者数の減少だけでなく、燃料費の高騰、人件費の上昇なども影響しています。

また、系統別では、松橋産交～三角産交間が約50,000千円/年と全体の36%を占めて、他の系統より突出しています。その他、松橋～八代間や松橋駅前～砥用中央間、三角～宇土間の系統が多くなっています。



▲路線バスに対する欠損補助額の推移 (前年10月～当年9月)



▲系統別の補助額 (R4.10～R5.9：宇城市補助額分)

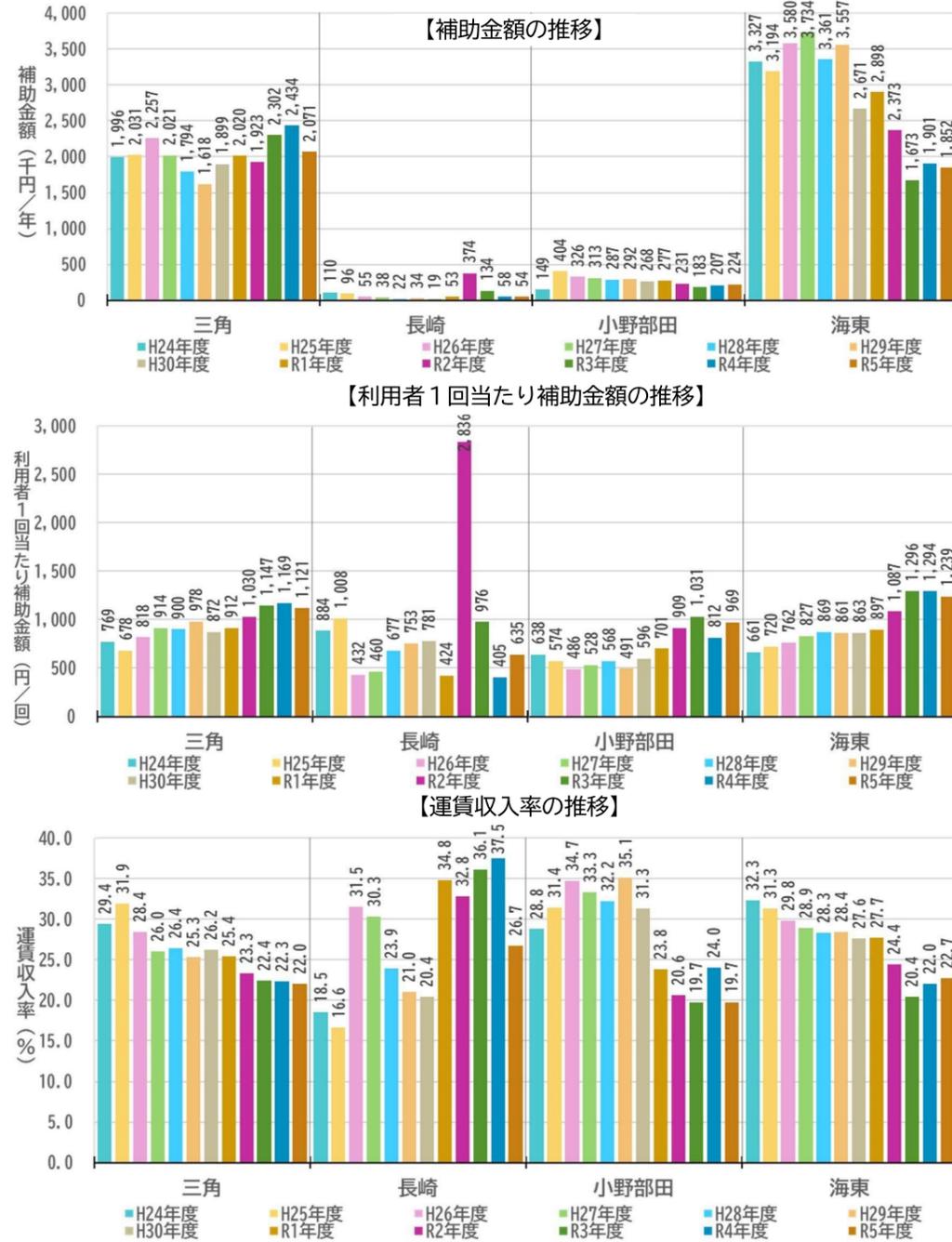
出典：市資料

## 2) 乗合タクシー

乗合タクシーに対する補助金額は、小野部田地区と海東地区では減少傾向、三角町や長崎地区では横ばいから増加傾向となっています。

利用者1回あたりの補助金額で見ると、4地区とも概ね1,000円/回相当であり、近年上昇傾向にあります。

また、運賃収入率(運賃収入/経費×100)は、長崎地区を除く3地区で低下傾向にあり、近年は20~25%前後となっており、長崎地区は35%前後と上昇しています。



▲乗合タクシーの補助金額の推移

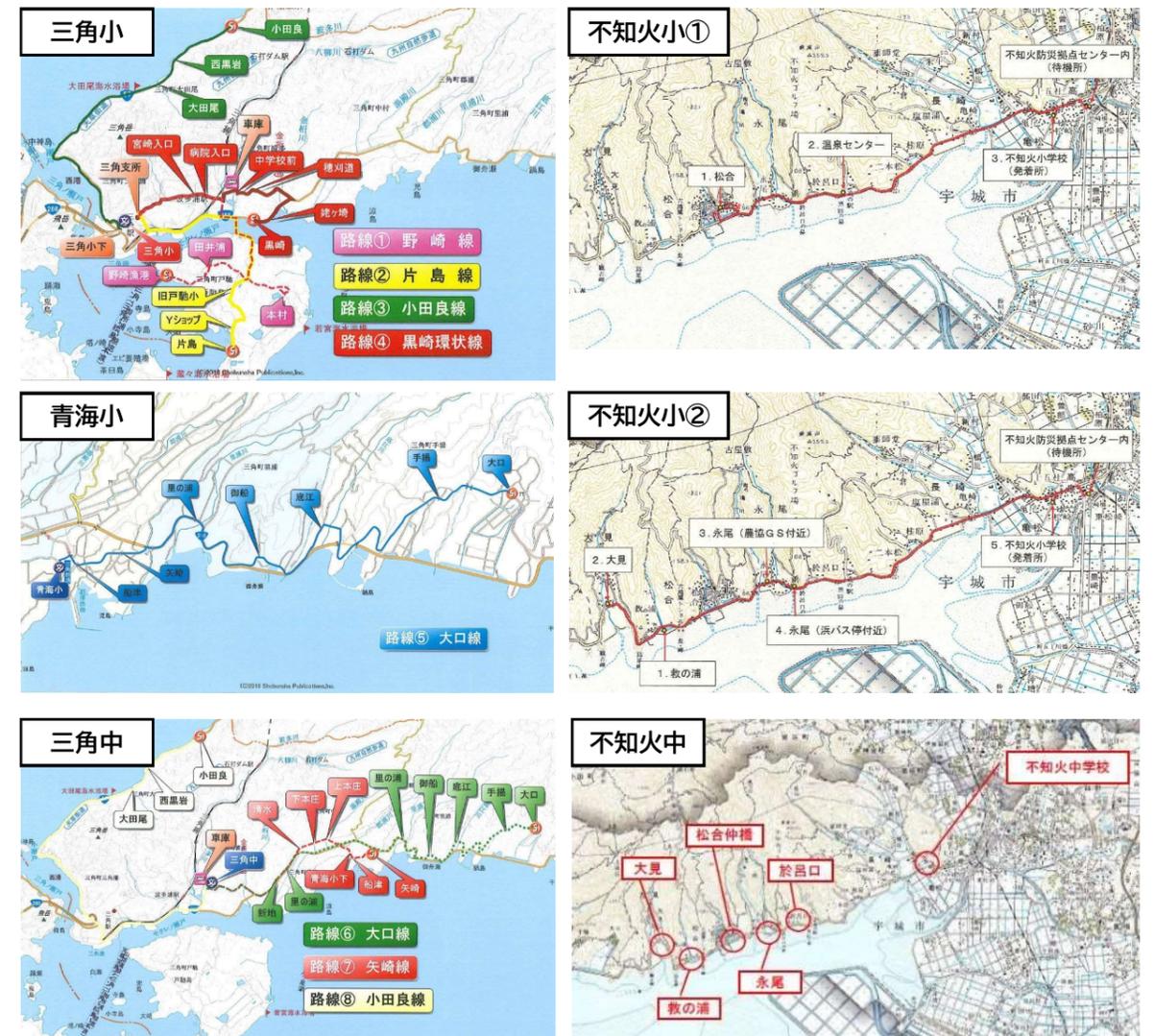
出典：市資料

## 5 スクールバスの運行状況

本市では小中学生の通学手段として、三角町、不知火町、豊野町の計6校(三角小、青海小、三角中、不知火小、不知火中、豊野小)でスクールバスを運行しています。

三角小学校は4路線(定員計152名)の運行に103名、青海小学校は1路線(定員45名)の運行に31名、三角中学校は3路線(定員計72名)の運行に39名がそれぞれ利用しています。

不知火小学校は2路線(定員74名)の運行に31名、不知火中学校は1路線(定員29人)の運行に15名が利用し、豊野小学校は1路線(定員15名)の運行に6名が利用しています。



▲スクールバス路線図

▼スクールバスの運行概要

学校名	路線名	運行日	登校便	下校便	定員・利用者数	
三角小学校	小田良線	平日	開校日 4~10月 (火・木・金) 開校日 11~3月 (火・木・金)	三角小着 1便 7:40	三角小発 2便 14:50、15:40	〔車両〕 ワゴン車：1 中型バス：3 〔定員〕 152名 〔利用者〕 103名
		部活動休日	開校日 (月・水)			
	黒崎循環線	平日	開校日 4~10月 (火・木・金) 開校日 11~3月 (火・木・金)	三角小着 1便 7:40	三角小発 3便 14:50、15:40、18:00	
		部活動休日	開校日 (月・水)		三角小発 2便 14:50、15:40	
	野崎線	平日	開校日 4~10月 (火・木・金) 開校日 11~3月 (火・木・金)	三角小着 1便 7:40	三角小発 3便 14:50、15:40、18:00	
		部活動休日	開校日 (月・水)		三角小発 2便 14:50、15:40	
	片島線	平日	開校日 4~10月 (火・木・金) 開校日 11~3月 (火・木・金)	三角小着 1便 7:40	三角小発 3便 14:50、15:40、18:00	
		部活動休日	開校日 (月・水)		三角小発 2便 14:50、15:40	
青海小学校	大口線	-	開校日 (月~金)	青海小着 1便 7:40	青海小発 2便 14:40、15:40	〔車両〕 中型バス：1 〔定員〕 45名 〔利用者〕 31名
三角中学校	小田良線	-	開校日 4~10月 (月・火・木・金)	三角中着 1便 7:20	三角中発 2便 16:35、19:10	〔車両〕 ワゴン車：1 マイクロ：2 〔定員〕 72名 〔利用者〕 39名
			開校日 11~3月 (月・火・木・金)		三角中発 2便 16:35、18:20	
			開校日 (水)		三角中発 1便 15:45	
	大口線 ・ 矢崎線	-	開校日 4~10月 (月・火・木・金)	三角中着 1便 7:30	三角中発 2便 16:35、19:10	
開校日 11~3月 (月・火・木・金)			三角中発 2便 16:35、18:20			
開校日 (水)			三角中発 1便 15:45			
不知火小学校	路線1 ・ 路線2	平日	開校日 (月~金)	不知火小着 1便 7:50	不知火小発 2便 15:00、15:55	〔車両〕 マイクロ：1 中型バス：1 〔定員〕 74名 〔利用者〕 31名
不知火中学校	-	4~10月 3月	開校日 (月・火・木・金)	不知火中着 1便 7:40	不知火中発 3便 16:40、18:00、19:00	〔車両〕 マイクロ：1 〔定員〕 29名 〔利用者〕 15名
			開校日 (水)		不知火中発 3便 15:40、18:00、19:00	
		11~2月	開校日 (月・火・木・金)		不知火中発 2便 16:40、19:00	
			開校日 (水)		不知火中発 2便 15:40、19:00	
豊野小学校	-	-	-	豊野小着 1便 7:55	豊野小発 2便 15:30、16:30	〔車両〕 ワゴン車：1 〔定員〕 15名 〔利用者〕 6名

※土曜日及び春季・夏季・冬季休業期間の運行ダイヤ・本数は除外  
※利用者数はR6.4時点

出典：市資料

### 3 調査結果の整理

#### 1 アンケート調査

##### 1) 調査概要

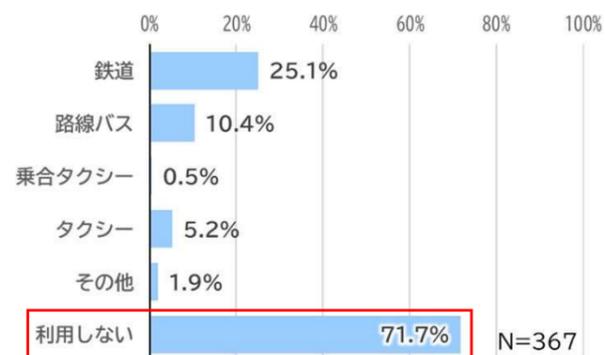
宇城市の公共交通の実態を把握するために、各種アンケート調査を実施しました。調査の概要は以下の通りです。

調査名	実施方票	有効サンプル数
市民アンケート調査	WEB調査	367票
駅・バス停利用者アンケート調査	聞き取り調査	429票
乗合タクシー利用者アンケート調査	車内に調査票を設置	33票
商業施設利用者アンケート調査	聞き取り調査	404票
企業・事業所への通勤等に関するアンケート調査	WEB調査	代表者11票、従業員39票
学生への通学等に関するアンケート調査	WEB調査	高校生661票、支援学校2票※
民生委員への地区の生活交通に関するアンケート調査	調査票を配布	119票

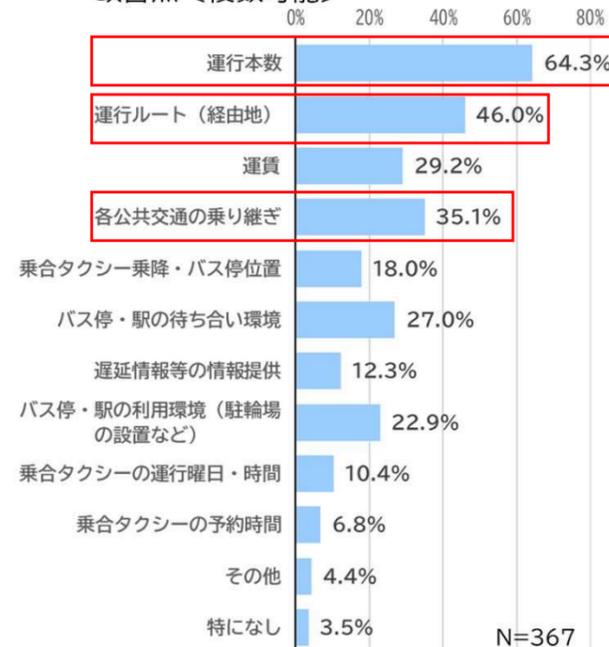
##### 2) 市民アンケート調査

- ・約7割が公共交通を利用しないとの回答がありました。
- ・公共交通への改善要望としては、**運行本数**が最も多く、**運行ルート**、**各公共交通の乗り継ぎ**と続きます。
- ・公共交通への満足度としては、**半数以上が不満**と回答しています。

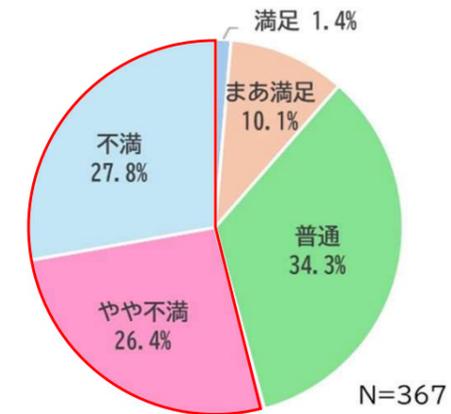
問10. 普段の日常生活（通勤・買い物・通院など）で利用する公共交通〔複数回答〕



問14. 公共交通（鉄道・路線バス・乗合タクシー）を利用するにあたっての改善点〔複数回答〕



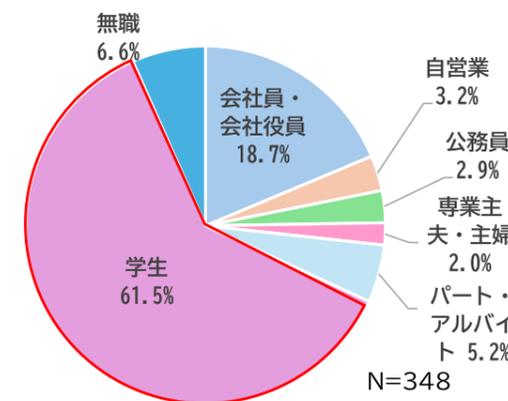
問15. 公共交通（鉄道・路線バス・乗合タクシー）全体の満足度



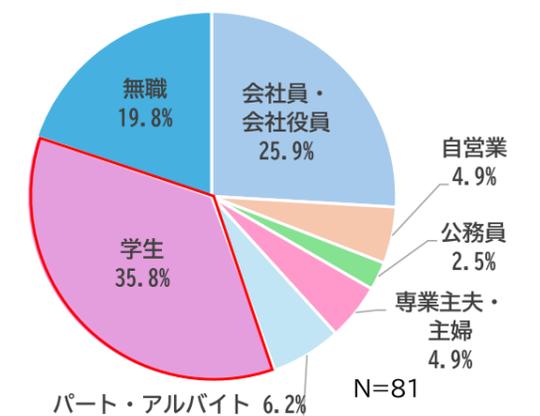
##### 3) 駅・バス停利用者アンケート調査

- ・学生の割合が高く、**通学に多く利用**されている状況です。
- ・改善要望としては、**運行本数**が最も多く挙げられました。

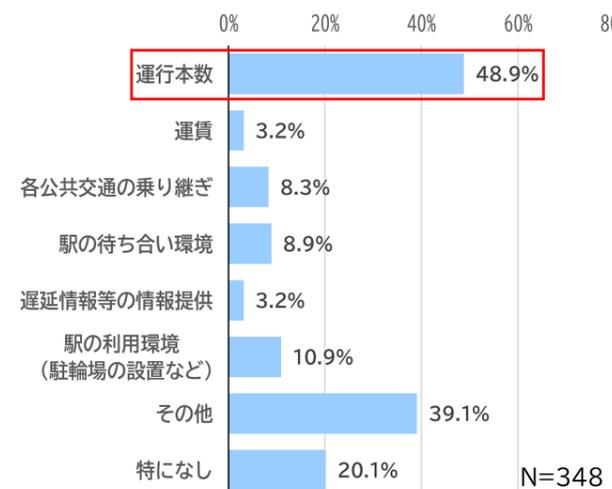
問4. 職業（鉄道）



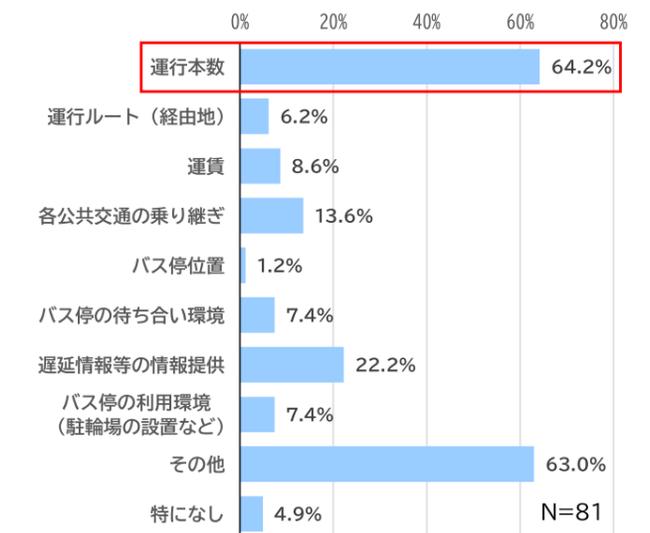
問4. 職業（路線バス）



問16. 鉄道を利用するための改善点〔複数回答〕



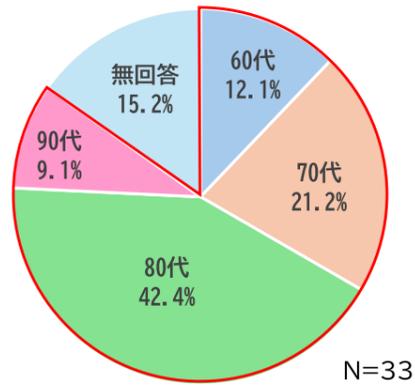
問16. 路線バスを利用するための改善点〔複数回答〕



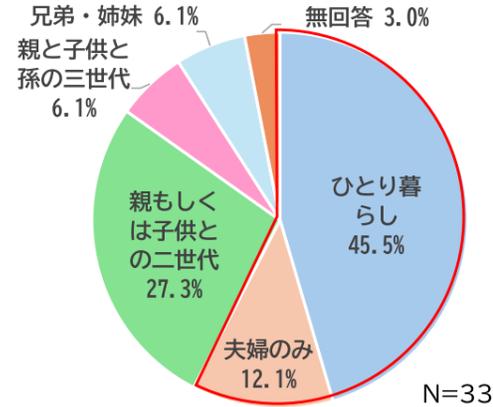
#### 4) 乗合タクシー利用者アンケート調査

- ・60歳以上が利用しており、特に高齢者のみの世帯の方の利用が多い傾向にあります。
- ・主に買い物、通院での利用が多く、運行本数の増便に対する要望が強い傾向にあります。

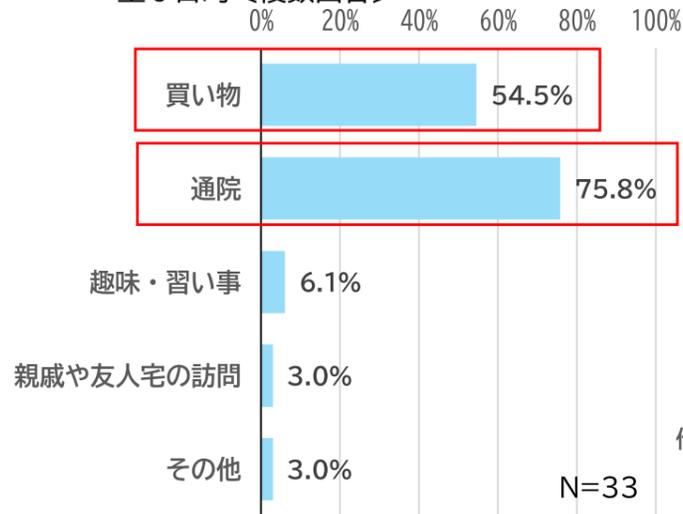
問3. 年齢層



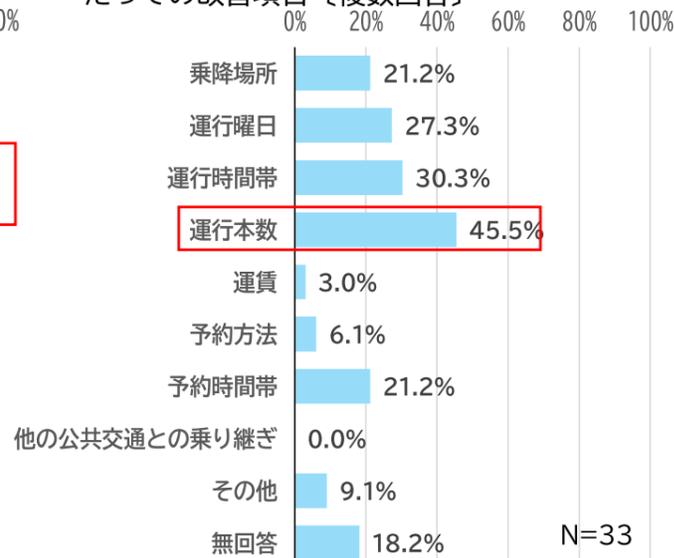
問4. 家族構成



問7. 乗合タクシーを利用する際の主な目的〔複数回答〕



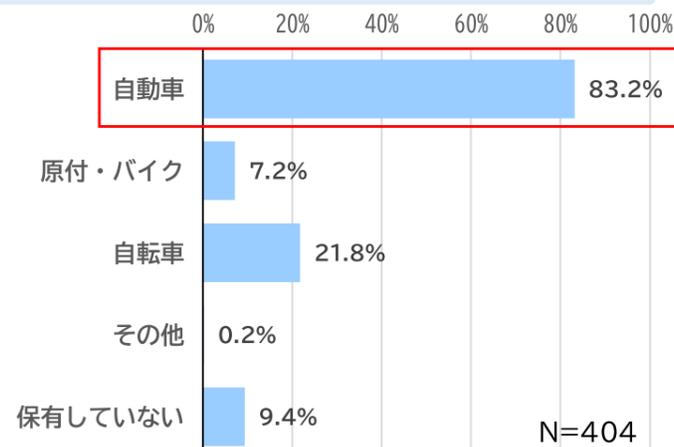
問9. 乗合タクシーを利用するにあたっての改善項目〔複数回答〕



#### 5) 商業施設利用者アンケート調査

- ・多くの方が車で来訪しており、日常的に公共交通を利用している方は少ない状況です。

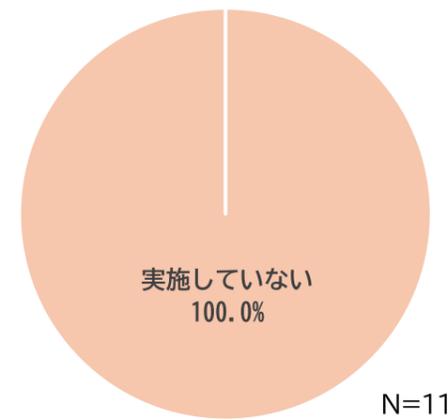
問6. 移動手段の保有状況〔複数回答〕



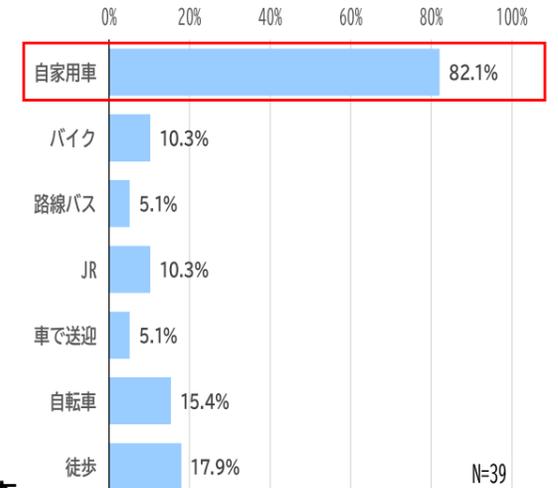
#### 6) 企業・事業所への通勤等に関するアンケート調査

- ・アンケート調査に協力いただいた宇城市内の企業・事業所では、送迎サービスが実施されていない状況です。
- ・通勤手段は、自家用車が多数を占めますが、路線バスやJRで通勤する方も一部いる状況です。

問2. 送迎等のサービス実施状況



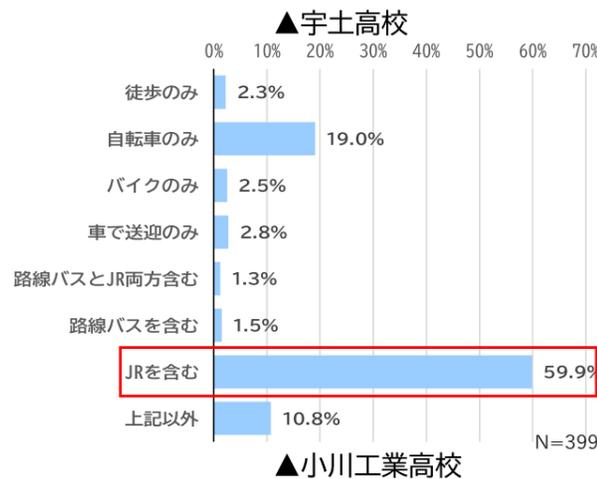
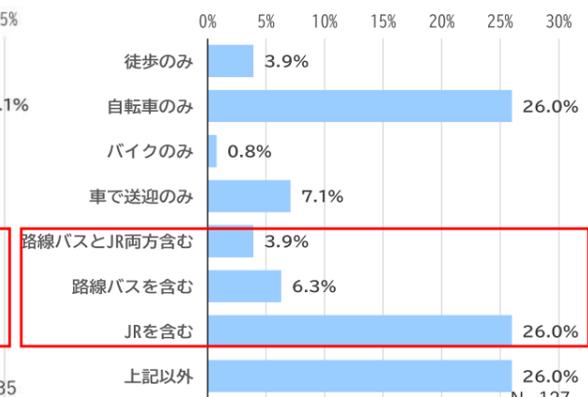
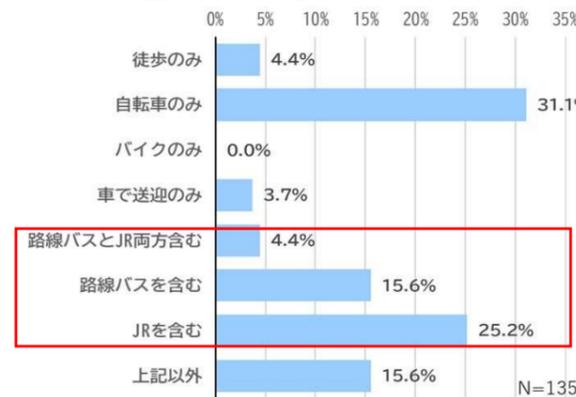
問9. 通勤時の自宅から勤務先までの移動手段



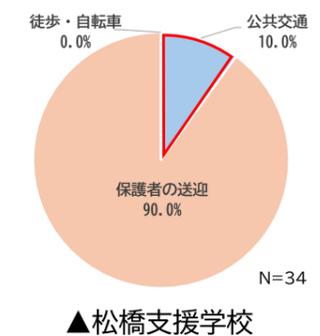
#### 7) 学生への通学等に関するアンケート調査

- ・宇土高校と松橋高校は、3~4割が公共交通で通学しています。
- ・小川工業高校は小川駅にも近いことが影響し、約6割がJRで通学しています。
- ・支援学校では、公共交通を利用して通学している生徒は少ない状況にあります。

問5. 登校時の自宅から学校までの移動手段



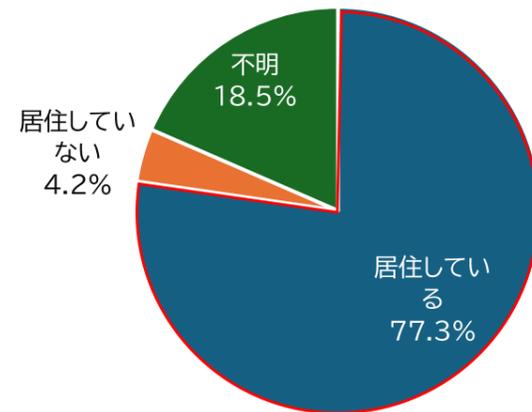
支援学校アンケート  
問3. 児童・生徒の通学手段



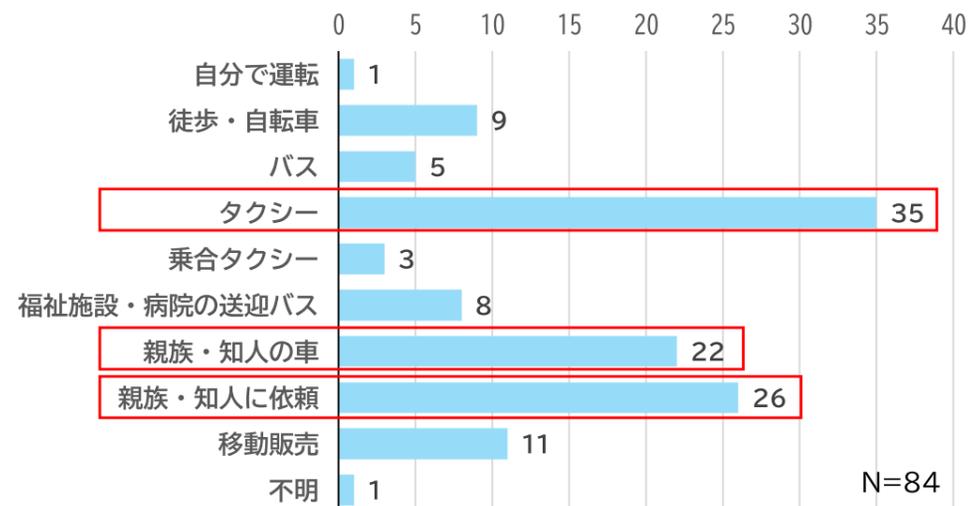
## 8) 民生委員への地区の生活交通に関するアンケート調査

- 多くの地区には、移動手段を持たない高齢世帯が居住している状況にあります。
- 移動手段を持たない方はタクシーや親族・知人の送迎で移動している状況にあります。

問4. 移動手段がなく困っている高齢者世帯の状況



問5. 移動で困っている高齢者世帯の移動手段〔自由回答〕



## 2 ヒアリング調査結果

### 1) 調査概要

本市の公共交通の課題を詳細に把握していると考えられる市内を運行する交通事業者、及び市民の公共交通の利用実態を把握していると考えられる商業・医療施設にヒアリング調査を実施しました。また、公共交通との連携可能性を把握するため、市関係部署に対してもヒアリング調査を実施しました。

項目	内容
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>■路線バス事業者 九州産交バス(株)、産交バス(株)、熊本バス(株)</li> <li>■タクシー事業者 (有)三角タクシー、(有)おがたタクシー、(有)小川タクシー、(有)松橋タクシー、(有)湊タクシー、(有)おゝ村タクシー</li> <li>■商業施設 イオンモール宇城、ゆめマート松橋、ゆめマート三角</li> <li>■医療施設 済生会みすみ病院、宇城総合病院、桜十字熊本宇城病院、熊本南病院</li> <li>■市関係部署 まちづくり関係部署、教育関係部署、介護・福祉関係部署、観光関係部署</li> </ul>
調査方法	直接訪問して聞き取り調査(状況に応じてメールや電話を活用)
実施時期	令和6年9月25日～
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の利用者の実態、ニーズ</li> <li>・地域公共交通の問題点・課題</li> <li>・将来展望 等</li> </ul>

### 2) 調査結果

#### 【交通事業者】

- 路線バス、タクシーともに運転手が不足、また高齢化している状況です。
- 路線バスは利用者は減少傾向にあり、それに伴い運賃収入も減少傾向にある一方で、燃料費高騰により運行経費は増加しています。
- タクシー事業は、需要量が供給台数を超過する時間帯があります。

#### 【商業施設】

- 商業施設へは自家用車での来訪が多数となっており、公共交通への要望は少ない状況です。
- イオンモール宇城では、現在無料のコミュニティバスが運行されています。また、R6年12月に自動運転実装実験が熊本県内で初めて実施し、駅周辺の立地環境を活かし域内交流によるにぎわいの創出及び活性化を図るとともに、持続可能な地域社会の実現に向け、自動運転EVバスの導入・運行可能性を検討します。

#### 【医療施設】

- 施設入口までの路線バスの乗り入れ、待合環境の改善等、路線バスに関連した改善要望が来訪者からの要望として聞かれている状況です。
- 各病院で、送迎支援、訪問サービス等が実施されている状況です。

#### 【庁内関係部署】

- 宇城市では、令和5年に立地適正化計画が策定されており、コンパクト・プラス・ネットワークの観点から、まちづくりとあわせた交通ネットワーク構築が必要となります。
- 高齢者等に必要に応じた移動支援施策が必要な意見がありますが、一方でタクシーも予約が取りにくい状況となっています。
- 三角駅から世界文化遺産の三角西港にアクセスする方法が限られており、観光の観点からは移動手段の確保が望まれています。

## 4 宇城市網形成計画の評価

本市では、2019年3月に、計画期間を2025年3月までとする「宇城市地域公共交通網形成計画」を策定しており、6つの基本方針をもとに、5つの施策・事業を進めてきました。本章では、これら施策・事業の取組み状況と当初設定した目標値の達成状況を整理し、評価を行いました。

### 1 事業の実施状況

事業	実施状況	施策・事業の取組概要
		施策・事業①：路線バスの見直し・再編
三角地域における路線バス再編	○	前計画で特に早急な対策を講じるとした、三角産交-大口線、三角産交-小田良線、黒崎環状線の3路線は令和5年3月31日をもって廃止。代替する路線のない黒崎環状線については、既存の戸馳エリアを運行の予約乗合タクシーのエリア拡大で対応した。 また、三角産交-松橋産交線、三角産交-宇土駅前線については、令和6年4月に、さんばー-三角産交線については、令和5年10月に減便を行った。
三角～松橋線の見直し	○	令和6年4月1日で三角地区の路線バス2路線（三角産交-松橋産交、三角産交-宇土駅前）を減便した。
松橋駅を拠点とした路線バスの見直し	○	九州産交バスの窓口機能移転（松橋産交→松橋駅）の申出を受け、松橋駅地域交流スペースを所管する都市整備課との調整を開始した。
事業	実施状況	施策・事業②：乗合タクシーの見直し・導入
導入基準に基づく乗合タクシー等を活用した新たな地域公共交通の導入	△	令和5年4月から試行運行後、令和6年4月から黒崎環状線の廃止により、三角町の東港四区・東港五区・赤岩・黒崎・金桁で、既存の戸馳地区乗合タクシーのエリアを拡大した。 令和4年度～5年度にかけて優先検討地区としたすべての地区に説明会を実施したが、新規導入には至らなかった。
乗合タクシー存廃検討基準に基づく既存乗合タクシーの運行内容等の見直し	×	存廃検討基準に該当するのは戸馳地区（①R2からR5まで22%、②R5から1.5人未満）と小野部田地区（①R2から25%未満、②R2から1.5未満）だったが、コロナ禍等もあり、状況を考慮し存廃検討をしなかった。
事業	実施状況	施策・事業③：駅等を拠点とした交通結節機能の強化
松橋駅の交通結節機能強化	○	九州産交バスの窓口機能移転（松橋産交→松橋駅）の申出を受け、松橋駅地域交流スペースを所管する都市整備課との調整を開始した。
市街地や観光地を回遊する新たな地域公共交通の導入	×	特に取り組んだことはなかった。

イオンモール宇城の交通結節機能強化	○	イオンモール宇城とJR小川駅を結ぶルートで12月に自動運転バスの実証実験を行う。
事業	実施状況	施策・事業④：既存ストック等を活用した新たな地域公共交通システムの検討・導入
既存施設等を活用した交通（乗換）拠点の創出	×	特に取り組んだことはなかった。
既存交通（快速あまくさ号、戸馳地区乗合タクシー）の観光等への活用	△	R6年10月から快速あまくさ号の土日祝の一部の便において、三角産交（三角駅前）経路に変更された。
スクールバスの有効活用	×	特に取り組んだことはなかった。
事業	実施状況	施策・事業⑤：路線バス・乗合タクシーの利用促進
市民等を対象とした地域公共交通乗り方教室の実施	○	R2、R3はコロナ禍ということで実施できなかったが、R4には不知火美術館図書館主催のイベントに出展する形でバスの乗り方教室を実施し、R5にも同様に不知火美術館図書館主催のイベントに出展する形でバスの利用促進イベント（バスの乗車体験・運転士からのお話・バスアナウンス体験）を実施した。
地域公共交通マップの作成と情報の提供	○	①令和4年度に利用促進パンフレットを作成し、情報発信の強化として、バスの路線図や乗り方説明など主に路線バスに関する内容を掲載。令和5年度に市内の全小学生へ約3,000部配布した。その他上記のバス関連イベントでも参加者に配布した。 ②令和5年10月から宇城市の広報誌で公共交通の隔月連載を行っている。 ③乗合タクシーの停留所更新のため標識を作成し、利用者が多い場所及び公共施設等に計9台設置した。
料金システムの見直し	△	※R7年度に向けて、乗合タクシーの運行に係る市の補助制度の見直しを行っている（現在調整中）。
路線バスと乗合タクシーを活用した観光ルート等の構築	×	特に取り組んだことはなかった。
免許返納者への公共交通利用促進	△	令和1年10月から、バス会社窓口に「免許返納者割引乗車証」を申請した免許返納者に1,500円分チャージ済ICカードの進呈を始めたものの、公共交通の利用状況は把握できていないので今後の課題となる。

実施状況：○ 取り組みを実施した。

△ 一部取り組みを実施した、もしくは検討・調整等を実施した

× 取り組みを実施しなかった

## 2 目標達成状況

目標値	現状 (網形成計画策定時)	目標 (2024 年)	実績値 (見込み値)	達成 状況
①-1 交通拠点(駅)への地域公共交通の利用率の向上	松橋駅 約4% 小川駅 約8% 三角駅 0%	松橋駅 15% 小川駅 20% 三角駅 18%	松橋駅 約5% 小川駅 約2% 三角駅 約8%	× × ×
②-1 路線バスの年間利用者数の増加	799 千人	840 千人以上	630 千人 (R4)	×
②-2 路線バスに係る補助金額の削減	100,848 千円	80,000 千円以下	135,393 千円 (R4)	×
②-3 乗合タクシーの1便あたり利用者数の増加	1.3~2.1 人/便	全系統 2.0 人/便 以上	1.2~1.6 人/便	△
④-1 交通空白地居住人口の減少	4,700 人	1,700 人	4,100 人	△
⑤-1 65歳以上の高齢者の地域公共交通利用率の向上	17%	23%	約4%	×
⑥-1 市民の地域公共交通に対する意識(市全体)の向上	約65%	約71%	約73%	○

## 3 総括

路線バスの見直し・再編等の施策には取り組んでいるものの、コロナ禍という社会変化があったことなどから、公共交通の利用者数・利用率は、目標値を上回るどころか、現状値(網形成計画策定時)を下回る結果となっています。その他に、補助金額も現状値(網形成計画策定時)を大幅に上回る結果となっています。この間、コロナ禍による社会環境の著しい変化があり、市民の生活スタイルも大きく変化しているため、今後は利用者のニーズに合わせた効率的な運行により、公共交通の利便性向上に向けた施策に取り組む必要があります。

また、乗合タクシーに関しては、一部の地区に拡大したことなどから、一定の利用者数は維持できたため、今後はより積極的に働きかけて利用者数増加につながる施策を実行していく必要があります。

その他、地域公共交通の乗り方教室やマップ作成等により、地域公共交通に対する意識は大いに変わり、意識が向上したものと考えます。こうした意識醸成ができたため、今後は、利用促進策や利便性向上策によって、着実な利用者層の定着を図ることが求められます。

## 5 課題の整理

### 1 宇城市の現況

#### 上位・ 関連計画 の整理

- ・松橋駅周辺では空き家等が増加し都市の密度が低下する、いわゆる都市のスポンジ化が進展しており、**立地適正化計画**では、誘導施策として**松橋駅の交通結節機能の強化と松橋駅周辺の都市再生**を掲げています。

#### 地域特性

- ・**人口減少・高齢化**が進展しており、今後もさらに進展する見込みです。
- ・特に、三角町、豊野町の人口減少・高齢化が著しい状況です。
- ・**買い物や通院で訪れる施設**は、**松橋町に集中**しており、**小川町や三角町にも立地**している状況です。
- ・高齢者の運転免許保有率は7割以上となっており、そのうちの約8割が5年以内に返納するつもりはないと回答し、自主返納は進んでいない状況です。

#### 地域公共 交通の 現状

- 【鉄道】**
  - ・松橋駅、小川駅、三角駅の乗車人数は、コロナ禍の減少から回復傾向にあります。
- 【路線バス】**
  - ・**路線の廃止・減便**が相次いでいる状況です。
  - ・**輸送人員**は、コロナ禍の減少から回復傾向にあるものの、コロナ禍前からの**減少傾向が継続**している状況です。
  - ・路線バスに対する**欠損補助額は増加傾向**にあります。
- 【乗合タクシー】**
  - ・乗合タクシーの**利用人数は減少傾向**にあり、乗合率も低下傾向にあります。
  - ・そのため、全体では補助金額額が減少傾向にありますが、**1回当たりの補助金額は増加傾向**にあります。
- 【その他】**
  - ・**交通空白地が点在**している状況です。交通空白地への対応として、令和4年度～5年度にかけて優先検討地区としたすべての地区に説明会を実施しましたが、**新規導入には至っていない状況**です。
  - ・市内6校でスクールバスを運行している状況です。

#### ヒアリン グ調査

- 【交通事業者】**
  - ・路線バス、タクシーともに**運転手が不足**、また**高齢化**している状況です。
  - ・路線バスは**利用者は減少傾向**にあり、それに伴い**運賃収入も減少傾向**にある一方で、燃料費高騰により**運行経費は増加**しています。
  - ・**タクシー事業は、需要量が供給台数を超過する時間帯**があります。
- 【商業施設】**
  - ・商業施設へは自家用車での来訪が多数となっており、公共交通への要望は少ない状況です。
  - ・イオンモール宇城では、現在無料のコミュニティバスが運行されています。また、R6年12月に**自動運転実装実験が熊本県内で初めて実施**し、駅周辺の立地環境を活かし域内交流によるにぎわいの創出及び活性化を図るとともに、持続可能な地域社会の実現に向け、**自動運転EVバスの導入・運行可能性**を検討します。
- 【医療施設】**
  - ・**施設入口までの路線バスの乗り入れ、待合環境の改善等、路線バスに関連した改善要望**が来訪者からの要望として聞かれている状況です。
  - ・各病院で、送迎支援、訪問サービス等が実施されている状況です。
- 【庁内関係部署】**
  - ・宇城市では、令和5年に立地適正化計画が策定されており、コンパクト・プラス・ネットワークの観点から、**まちづくりとあわせた交通ネットワーク構築**が必要となります。
  - ・高齢者等に必要に応じた**移動支援施策が必要**な意見がありますが、一方でタクシーも予約が取りにくい状況となっています。
  - ・**三角駅から三角西港にアクセス**する方法が限られており、観光の観点からは移動手段の確保が望まれています。

#### アンケー ト調査

##### 【市民アンケート調査】

- ・約7割が公共交通を利用しないとの回答がありました。
- ・公共交通への改善要望としては、**運行本数が最も多く、運行ルート、各公共交通の乗り継ぎ**と続きます。
- ・公共交通への満足度としては、**半数以上が不満**と回答している状況です。

##### 【駅・バス停利用者アンケート調査】

- ・学生の割合が高く、**通学に多く利用**されている状況です。
- ・改善要望としては、運行本数が最も多く挙げられました。

##### 【乗合タクシー利用者アンケート調査】

- ・60歳以上が利用しており、特に**高齢者のみの世帯の方の利用が多い**傾向にあります。
- ・主に買い物、通院での利用が多く、**運行本数の増便に対する要望が強い**傾向にあります。

##### 【商業施設利用者アンケート調査】

- ・多くの方が車で来訪しており、日常的に公共交通を利用している方は少ない状況です。

##### 【企業・事業所への通勤に関するアンケート調査】

- ・アンケート調査に協力いただいた宇城市内の企業・事業所では、送迎サービスが実施されていない状況です。
- ・通勤手段は、自家用車が多数を占めますが、路線バスやJRで通勤する方も一部いる状況です。

##### 【学生への通学に関するアンケート調査】

- ・宇土高校と松橋高校は、3～4割が公共交通で通学しています。
- ・**小川工業高校**は小川駅にも近いことが影響し、**約6割がJRで通学**しています。
- ・支援学校では、公共交通を利用して通学している生徒は少ない状況にあります。

##### 【民生委員への地区の生活交通に関するアンケート調査】

- ・多くの地区には、移動手段を持たない高齢世帯が居住している状況にあります。
- ・**移動手段を持たない方はタクシーや親族・知人の送迎で移動**している状況にあります。

## 問題点

### 地域公共交通サービス水準の低下

- 路線バスは、路線の廃止・減便が相次ぐ状況
- 公共交通の利用者も減少している中で、地域公共交通のサービス水準が低下することで、さらに利用者が低下するといったスパイラルに陥る可能性

### 交通事業者の経営不安定化の懸念

- 近年、輸送にかかる燃料費が高騰
- 地域公共交通の利用者も減少傾向にあり、運賃収入も減少傾向
- 運転手の高齢化、人材不足による担い手不足

### 市財政負担額の増加

- 路線バスへの欠損補助額は増加傾向
- 乗合タクシーも乗合率は減少傾向にあり、運行1回当たりの負担額は増加傾向

### 地域公共交通の利用者減少

- 路線バス、乗合タクシー利用者は減少傾向
- 基本的に自家用車に依存した状況

### 松橋駅周辺の都市のスポンジ化

- 松橋駅周辺では、空き家等が点在し都市のスポンジ化が進行
- 立地適正化計画では、誘導施策として松橋駅の交通結節機能の強化と松橋駅周辺の都市再生を掲げている

### 交通空白地が存在

- 交通空白地が市内に点在
- 移動手段を持たない方はタクシーや親族・知人の送迎で移動している状況

## 課題

### ①地域公共交通の維持・確保

- 限られたリソースの中で、地域公共交通を維持していくために、需要や実態に即した適切なサービス水準に見直す必要があります。

### ②市財政負担の抑制

- 今後、更なる人口減少・高齢化が予測される中で、公共交通に関する市の財政負担額は増大することが見込まれています。限られた財源の中で、市の財政負担額を抑制する必要があります。

### ③地域公共交通の利用者減少への対応

- 公共交通の利用者減少は、運賃収入の減少、それに伴うサービス水準の低下、また市財政負担の増加にも波及するため、利用者が減少している現状に対応する必要があります。

### ④駅周辺の活性化

- 駅周辺地域のスポンジ化は、公共交通利用者の減少のみでなく、行政サービスの非効率化、まちの魅力低下にも起因するため、駅周辺地域の活性化が重要となります。

### ⑤交通空白地への対応

- 市内に交通空白地が点在しており、運転免許を持たない方は、1人では外出することが難しい状況にあり、対応が求められます。

## 6 基本方針

### 1 基本理念

本市では限られた交通資源の中で、既存の交通モードに加え、新たなモビリティや運行形態の導入、さらには他分野との連携強化を図ることで、地域全体で相互に支え合う公共交通体系を構築し、持続可能性の向上を目指すことが重要であると考えます。

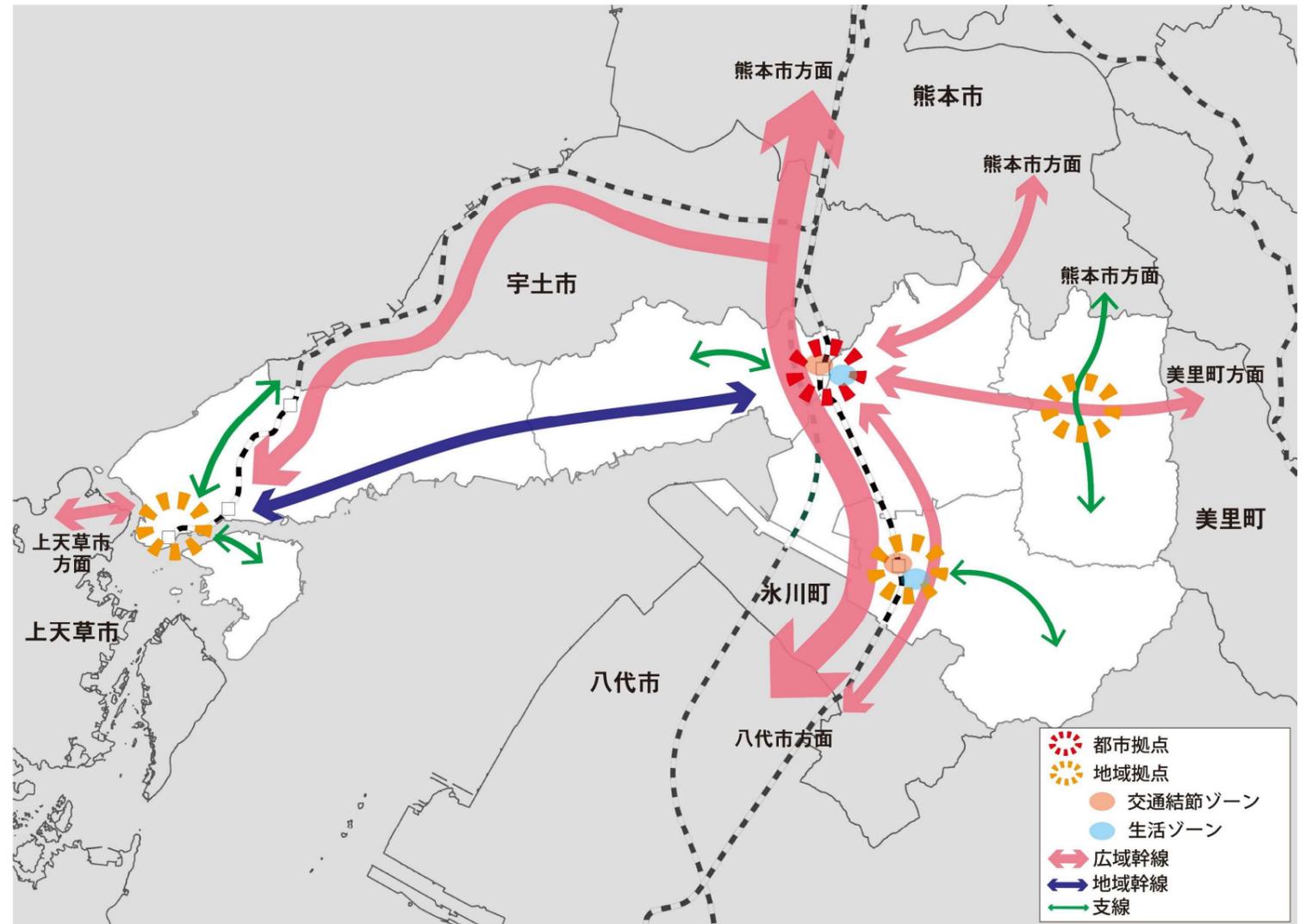
上記を踏まえ、以下の基本理念を設定します。

「多様な交通モードを連携し未来につなぐ」

### 2 将来像

公共交通の位置づけと役割

位置づけ	交通モード	役割
広域幹線 ↔	鉄道、路線バス	宇城市と周辺市町を結ぶ広域的な移動を担う
地域幹線 ↔	路線バス	松橋町から不知火町、三角町を結ぶ市内の移動を担う
支線 ↔	路線バス、乗合タクシー、タクシー	各地域と拠点をつなぐ役割を担う



▲ 宇城市の公共交通の将来像

拠点の配置方針と位置づけ

拠点分類	地域	ゾーン	ゾーン		位置づけ
			交通結節	生活	
都市拠点 ⊙	松橋駅・松橋市役所を含む周辺の地域	松橋駅周辺	○		広域幹線と地域間幹線の鉄道・バス路線を結節し、市内外の地域公共交通のハブとしての役割を担う拠点。
		宇城市役所周辺		○	市役所を含む行政施設や商業・医療施設等が立地し、市民の生活の中心となる拠点。
地域拠点 ⊙	小川駅・イオンモール宇城を含む周辺の地域	小川駅周辺	○		広域幹線の鉄道・バス路線、もしくはコミュニティバスを結節する拠点。
		イオンモール宇城周辺		○	市内外から来訪者が多く、商業を中心に生活の中心となる拠点。
	三角駅含む周辺の地域	-	○	○	広域幹線と地域間幹線の鉄道・バス路線を結節し、宇城市内、もしくは上天草方面の結節を担う拠点。また三角地域の生活の中心としての役割を担う。
	豊野支所を含む周辺の地域	-		○	豊野地域の生活の中心としての役割を担う。

## 2 基本方針

### 基本理念 「多様な交通モードを連携し未来につなぐ」

