

參考資料

上位・関連計画の整理

上位関連計画の整理

1) 第2次宇城市総合計画(後期基本計画)

項 目		内 容																			
計画期間		計画期間：平成 29 年度～令和 6 年度（8 年間） 【前期計画】平成 29 年度～令和 2 年度（4 年間） 【後期計画】令和 3 年度～令和 6 年度（4 年間）																			
基本目標・将来像	将来像	『ちょうどいい！住みやすさを実感できる都市(まち)・宇城』																			
	基本目標	1 「育てる」まちづくり（学校教育・子育て支援） 2 「住み続ける」まちづくり（生活環境・健康福祉・社会福祉） 3 「持続する」まちづくり（産業経済・都市機能・行財政改革） 4 「選ばれる」まちづくり（観光物産・移住定住） 5 「活躍する」まちづくり（雇用・男女共同参画・交流・文化スポーツ）																			
公共交通への関係する内容	主要施策の内容	<基本施策> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%; padding: 5px;"> 4-1 「住みたくなる宇城市」を追求 </td> <td style="width: 40%; padding: 5px; text-align: center;"> SDGs  </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"> 所 管 市長政策部企画課 </td> <td></td> </tr> </table>		4-1 「住みたくなる宇城市」を追求	SDGs 	所 管 市長政策部企画課															
		4-1 「住みたくなる宇城市」を追求	SDGs 																		
所 管 市長政策部企画課																					
		<主要施策> (1) 「選ばれるまち」をつくる JR 鹿児島本線 2 駅立地の利便性を活かし、電車とバス、タクシー等の交通機関相互の乗りつぎを容易にする取組みを進めることで、地域に最適な公共交通網を形成するコンパクトで移動が容易なまち・長く安心して暮らせるまちづくりを目指します。 (2) 持続可能な発展への基礎をつくる 宇城市の居住快適性と行政経営の持続性を維持、発展させるために、民間事業者、各種学校、住民との関係性を高め、コンパクトかつ公共交通網で補完可能なまちづくりの基礎づくりを進めます。																			
		<成果指標> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center;">(3)</td> <td style="width: 15%;">指標名</td> <td style="width: 45%;">路線バス運行に対する補助金の額</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">目標</td> </tr> <tr> <td></td> <td>指標の説明</td> <td>路線バス 20 系統に対する補助金の合計額</td> <td style="text-align: center;">年度</td> <td style="text-align: center;">R1</td> <td style="text-align: center;">R6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>個別計画名</td> <td>宇城市地域公共交通網形成計画</td> <td style="text-align: center;">指標</td> <td style="text-align: center;">105,918 千円</td> <td style="text-align: center;">80,000 千円</td> </tr> </table>		(3)	指標名	路線バス運行に対する補助金の額		基準	目標		指標の説明	路線バス 20 系統に対する補助金の合計額	年度	R1	R6		個別計画名	宇城市地域公共交通網形成計画	指標	105,918 千円	80,000 千円
(3)	指標名	路線バス運行に対する補助金の額		基準	目標																
	指標の説明	路線バス 20 系統に対する補助金の合計額	年度	R1	R6																
	個別計画名	宇城市地域公共交通網形成計画	指標	105,918 千円	80,000 千円																

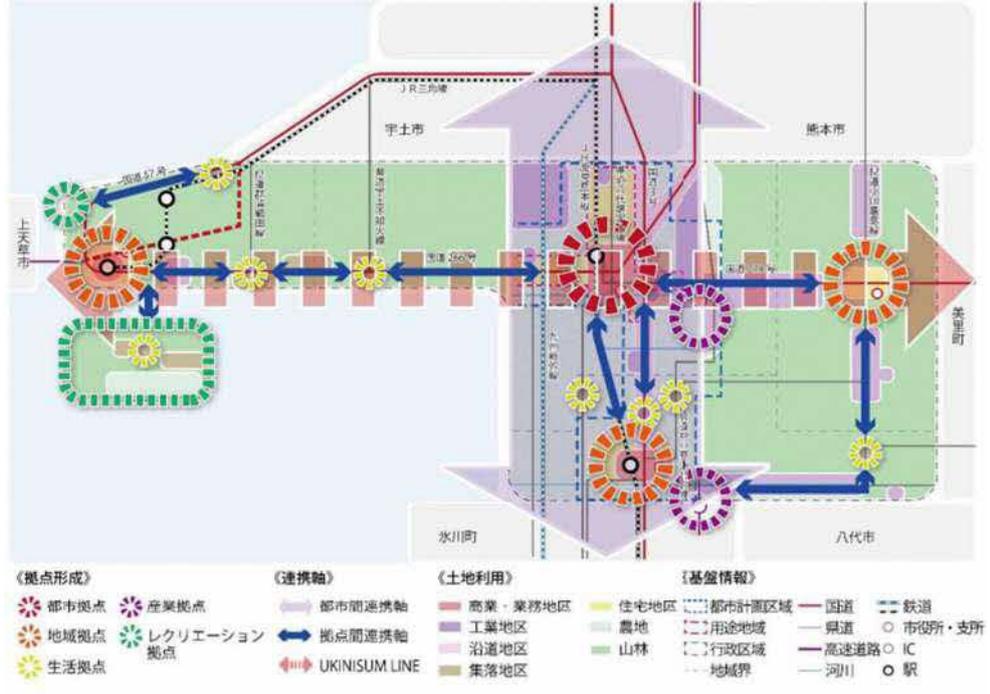
2) 第2期宇城市まち・ひと・しごと創生総合戦略

項 目	内 容													
計画期間	策 定：令和2年3月 計画期間：令和2年度～令和6年度（5年間）													
基本目標と 施策の体系	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="547 398 911 461">子育て・教育 「育てる」</th> <th data-bbox="911 398 1275 461">健康・生涯活躍 「住み続ける」・「活躍する」</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="547 461 911 640">次代を担う子どもたちが、主体的で社会の変化に柔軟に対応できる幅広い知識と教養を身につけ、豊かな人間性と健やかな身体を養い、たくましく成長できる教育環境と子育て支援が充実したまちづくりを進めます。</td> <td data-bbox="911 461 1275 640">「ちょうどいい！住みやすさ」を実感でき、将来にわたり健康で、年齢や障がいの有無等を問わず、まちづくり活動の主役となり、活躍できるまちづくりを進めます。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 640 911 730">重要業績評価指標（KPI） ■出生数：450人以上/年 ■社会増減（25～44歳）：±0人/年</td> <td data-bbox="911 640 1275 730">重要業績評価指標（KPI） ■健康づくり活動参加者数：7,000人 ■要介護認定率：19%以下</td> </tr> <tr> <th data-bbox="547 730 911 792">産業・都市 「持続する」</th> <th data-bbox="911 730 1275 792">観光・交流 「選ばれる」</th> </tr> <tr> <td data-bbox="547 792 911 972">本市が、将来にわたり持続的に発展できる地域となるように、『良質な雇用を創る「稼ぐ力を高める」』という観点のもと、産業基盤や都市機能の充実した持続するまちづくりを進めます。</td> <td data-bbox="911 792 1275 972">多様な人々が、訪れ・交流し活力を生む「まち」となるように、本市固有の地域資源や特徴を生かした、ブランドが確立し、さまざまな目的に選ばれるまちづくりを進めます。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 972 911 1061">重要業績評価指標（KPI） ■市民税額：2,090百万円 ■法人市民税額：382百万円</td> <td data-bbox="911 972 1275 1061">重要業績評価指標（KPI） ■観光入込客数：2,125千人/年 ■魅力度ランキング：県内10位</td> </tr> </tbody> </table>		子育て・教育 「育てる」	健康・生涯活躍 「住み続ける」・「活躍する」	次代を担う子どもたちが、主体的で社会の変化に柔軟に対応できる幅広い知識と教養を身につけ、豊かな人間性と健やかな身体を養い、たくましく成長できる教育環境と子育て支援が充実したまちづくりを進めます。	「ちょうどいい！住みやすさ」を実感でき、将来にわたり健康で、年齢や障がいの有無等を問わず、まちづくり活動の主役となり、活躍できるまちづくりを進めます。	重要業績評価指標（KPI） ■出生数：450人以上/年 ■社会増減（25～44歳）：±0人/年	重要業績評価指標（KPI） ■健康づくり活動参加者数：7,000人 ■要介護認定率：19%以下	産業・都市 「持続する」	観光・交流 「選ばれる」	本市が、将来にわたり持続的に発展できる地域となるように、『良質な雇用を創る「稼ぐ力を高める」』という観点のもと、産業基盤や都市機能の充実した持続するまちづくりを進めます。	多様な人々が、訪れ・交流し活力を生む「まち」となるように、本市固有の地域資源や特徴を生かした、ブランドが確立し、さまざまな目的に選ばれるまちづくりを進めます。	重要業績評価指標（KPI） ■市民税額：2,090百万円 ■法人市民税額：382百万円	重要業績評価指標（KPI） ■観光入込客数：2,125千人/年 ■魅力度ランキング：県内10位
子育て・教育 「育てる」	健康・生涯活躍 「住み続ける」・「活躍する」													
次代を担う子どもたちが、主体的で社会の変化に柔軟に対応できる幅広い知識と教養を身につけ、豊かな人間性と健やかな身体を養い、たくましく成長できる教育環境と子育て支援が充実したまちづくりを進めます。	「ちょうどいい！住みやすさ」を実感でき、将来にわたり健康で、年齢や障がいの有無等を問わず、まちづくり活動の主役となり、活躍できるまちづくりを進めます。													
重要業績評価指標（KPI） ■出生数：450人以上/年 ■社会増減（25～44歳）：±0人/年	重要業績評価指標（KPI） ■健康づくり活動参加者数：7,000人 ■要介護認定率：19%以下													
産業・都市 「持続する」	観光・交流 「選ばれる」													
本市が、将来にわたり持続的に発展できる地域となるように、『良質な雇用を創る「稼ぐ力を高める」』という観点のもと、産業基盤や都市機能の充実した持続するまちづくりを進めます。	多様な人々が、訪れ・交流し活力を生む「まち」となるように、本市固有の地域資源や特徴を生かした、ブランドが確立し、さまざまな目的に選ばれるまちづくりを進めます。													
重要業績評価指標（KPI） ■市民税額：2,090百万円 ■法人市民税額：382百万円	重要業績評価指標（KPI） ■観光入込客数：2,125千人/年 ■魅力度ランキング：県内10位													
公共交通へ 主要 施策 の 内容 に関 する 関 連 する 内 容	基本目標③ 産業・都市【「持続する」まちづくり】 （V）持続可能な公共交通網の形成と交通結節点の強化 地方を中心に、高齢者運転の問題や運転手不足の深刻化など、地域の交通を巡る環境はますます厳しさを増しており、本市においても例外ではありません。 人口減少と本格的な高齢社会を迎える中で、市民生活を支える地域公共交通サービスの確保・充実等を図るため、スクールバスや福祉事業者などの公共交通事業者以外とも連携を深めていく必要があります。 併せて、地域の実情などを踏まえた持続可能な公共交通網の形成、効率的で利便性の高い公共交通の実現を目指し、公共交通サービスと交通結節点の整備による利便性の向上に向けたまちづくりが求められます。 宇城市が目指す地域公共交通網の実現に当たっては、コンパクト・プラス・ネットワークの概念のもと、交通拠点（駅）を中心に居住地や医療機関、商業施設等の生活サービスを効率的に結ぶことで、人口減に対応できるコンパクトシティ形成の基礎とします。 また、新たな交通拠点（駅周辺）の整備においては、公共施設や公的不動産などの既存ストックについて、PPP/PFI手法の導入により民間の知見・ノウハウを取り入れながら、官民共同による魅力的な空間を創ります。これにより、交通・観光ハブ機能の強化だけでなく、子育て環境や地域包括ケア支援などのコミュニティ拠点機能の向上を目指します。 さらに、公共交通を取り巻く課題の解決や地域の発展を目指す取組として、自動運転サービスやAI,IoTなどの先端・未来技術の実装によるスマートシティに向けたまちづくりを進めます。													

3) 宇城市復興グランドデザイン

項 目		内 容
計画期間		計画期間：平成 29 年度～令和 6 年度（8 年間） 【前期計画】 平成 29 年度～令和 2 年度（4 年間） 【後期計画】 令和 3 年度～令和 6 年度（4 年間）
基本 目標・ 将来 像	将来像	『ちょうどいい！住みやすさを実感できる都市(まち)・宇城』
	基本目標	1 「復興する」まちづくり 2 「育てる」まちづくり 3 「住み続ける」まちづくり 4 「持続する」まちづくり 5 「選ばれる」まちづくり 6 「活躍する」まちづくり
	目標人口	目標人口 2024年▶55,000人
交通公共 （ 主要 施策 の 内容 に 関 連 す る 内 容）	小川地区における主な重点プロジェクト <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; margin: 10px 0;">  JR小川駅西側の整備計画・推進 </div> <p>2015（平成 27）年 4 月に開通した県道竜北小川停車場線バイパス（跨線橋）に続き、小川駅西側のさらなる整備に向けた計画に取り組みます。</p> <p>JR 小川駅西側地区内には駅の西口整備を計画すると共に、東西軸から駅西口へのアクセス道路を整備し、駅へのアクセス性を高めると共に、自動車による駅利用者のためのパーク＆ライド駐車場の整備を検討しています。</p> <p>国道 3 号沿線には大規模集客施設や市役所支所等の都市機能が集積しています。よって、JR 小川駅周辺と都市機能が集積するエリアとをバス等の公共交通により連携強化し、利便性を高めます。</p> <p>熊本県 2 大都市へのアクセス利便性の高い JR 小川駅に新たな都市機能を挿入し、県央の新しい定住拠点を形成します。</p>	

4) 宇城市都市計画マスタープラン

項目	内容		
計画期間	計画期間：令和2年度～令和22年度（20年間）		
基本理念	海×山可決まちが織りなす 多様な暮らしぶりを選択できるまち・宇城		
基本方針	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="384 501 491 647">基本方針1</td> <td data-bbox="491 501 1374 647"> 魅力に満ちた生活圏の形成と波及による“暮らしやすい”まちづくり 施策方針1：地域の生活を支える魅力的な生活圏の形成 施策方針2：生活圏を結ぶ交通ネットワークの形成 施策方針3：多様な暮らしぶりを可能とする自然共生型の居住地形成 </td> </tr> </table>	基本方針1	魅力に満ちた生活圏の形成と波及による“暮らしやすい”まちづくり 施策方針1：地域の生活を支える魅力的な生活圏の形成 施策方針2：生活圏を結ぶ交通ネットワークの形成 施策方針3：多様な暮らしぶりを可能とする自然共生型の居住地形成
	基本方針1	魅力に満ちた生活圏の形成と波及による“暮らしやすい”まちづくり 施策方針1：地域の生活を支える魅力的な生活圏の形成 施策方針2：生活圏を結ぶ交通ネットワークの形成 施策方針3：多様な暮らしぶりを可能とする自然共生型の居住地形成	
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="384 654 491 831">基本方針2</td> <td data-bbox="491 654 1374 831"> 地域活力を高める賑わいと交通の要所を活かした産業の発展による“暮らし続ける”まちづくり 施策方針1：交通の要所である JR 駅を中心とした賑わいの創出 施策方針2：多様な産業の発展と新規産業の誘致による地域活力の維持・創出 施策方針3：恵まれた広域交通網を活かした交流の拡大 </td> </tr> </table>	基本方針2	地域活力を高める賑わいと交通の要所を活かした産業の発展による“暮らし続ける”まちづくり 施策方針1：交通の要所である JR 駅を中心とした賑わいの創出 施策方針2：多様な産業の発展と新規産業の誘致による地域活力の維持・創出 施策方針3：恵まれた広域交通網を活かした交流の拡大
	基本方針2	地域活力を高める賑わいと交通の要所を活かした産業の発展による“暮らし続ける”まちづくり 施策方針1：交通の要所である JR 駅を中心とした賑わいの創出 施策方針2：多様な産業の発展と新規産業の誘致による地域活力の維持・創出 施策方針3：恵まれた広域交通網を活かした交流の拡大	
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="384 837 491 1014">基本方針3</td> <td data-bbox="491 837 1374 1014"> 水と緑豊かな自然環境とそれに育まれてきた歴史文化の継承・活用による“暮らしたくなる”まちづくり 施策方針1：水と緑豊かな自然環境の保全 施策方針2：三角西港等の歴史・文化資源の保全及び観光への活用 施策方針3：自然、文化、都市を象徴する景観の保全及び形成 </td> </tr> </table>	基本方針3	水と緑豊かな自然環境とそれに育まれてきた歴史文化の継承・活用による“暮らしたくなる”まちづくり 施策方針1：水と緑豊かな自然環境の保全 施策方針2：三角西港等の歴史・文化資源の保全及び観光への活用 施策方針3：自然、文化、都市を象徴する景観の保全及び形成	
基本方針3	水と緑豊かな自然環境とそれに育まれてきた歴史文化の継承・活用による“暮らしたくなる”まちづくり 施策方針1：水と緑豊かな自然環境の保全 施策方針2：三角西港等の歴史・文化資源の保全及び観光への活用 施策方針3：自然、文化、都市を象徴する景観の保全及び形成		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="384 1021 491 1167">基本方針4</td> <td data-bbox="491 1021 1374 1167"> みんなで支え、安全・安心に“暮らし合う”まちづくり 施策方針1：復興の推進と大規模災害に対応する靱やかな都市の形成 施策方針2：みんなで支える地域福祉の充実 施策方針3：市民との協働によるまちづくりの推進 </td> </tr> </table>	基本方針4	みんなで支え、安全・安心に“暮らし合う”まちづくり 施策方針1：復興の推進と大規模災害に対応する靱やかな都市の形成 施策方針2：みんなで支える地域福祉の充実 施策方針3：市民との協働によるまちづくりの推進	
基本方針4	みんなで支え、安全・安心に“暮らし合う”まちづくり 施策方針1：復興の推進と大規模災害に対応する靱やかな都市の形成 施策方針2：みんなで支える地域福祉の充実 施策方針3：市民との協働によるまちづくりの推進		
基本方針・将来都市構造	 <p>図 将来都市構造</p>		

公共交通 に関する 主要施策の内容 に関連する 内容	第4章 全体構想 (2) 公共交通体系 1) 鉄道 <ul style="list-style-type: none"> ● JR 松橋駅は、駅西口駅前広場の開設によって、線路西側からのアクセス性や交通結節機能が向上しており、本市の玄関口となる主要駅として公共交通の利用促進を進めるとともに、駅周辺の交通結節機能の維持・充実を図ります。 ● JR 小川駅は、駅周辺の交通結節機能の向上を図ることで、鉄道とバスなどへの円滑な乗り換えを推進します。 ● JR 三角駅周辺は、地域住民以外の観光客の利用も多く、交通事業者との連携強化やレンタサイクル・モービルの導入など、様々な交通手段への乗り換えの円滑化を図ります。 2) その他の公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ● 拠点間を結ぶ公共交通網を構築するため、路線バスやコミュニティ交通などによる連携の維持・充実を図ります。 ● 各地域の公共交通については、ドローン配送や自動モービルなどの民間事業者による新たな交通手段を積極的に取り入れるとともに、コミュニティバスやタクシーなどのデマンド交通も含め、様々な交通手段の導入を検討し、市民の交通利便の確保に努めます。 ● 持続可能な公共交通体系を構築するため、MaaS 導入に向けた実証実験などを含めた公共交通のあり方について検討を行います。 ● 三角港については、定期船の維持に努め、交通結節機能の強化を図り、鉄道やバスなどの公共交通機関や車、自転車などとの乗り換えの円滑化を推進します。 		
	第5章 地域別構想 (5) 地域づくりの方針 ■三角地域		
	<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #e0f2f1;">基盤整備</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● JR 三角駅の交通結節機能の向上と利便性の強化を図ります。 ● 郡浦、戸馳、大田尾など宇土半島沿岸の交通利便性の確保に努めます。 </td> </tr> </table>	基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 三角駅の交通結節機能の向上と利便性の強化を図ります。 ● 郡浦、戸馳、大田尾など宇土半島沿岸の交通利便性の確保に努めます。
	基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 三角駅の交通結節機能の向上と利便性の強化を図ります。 ● 郡浦、戸馳、大田尾など宇土半島沿岸の交通利便性の確保に努めます。 	
	■不知火地域		
	<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #ffe0b2;">基盤整備</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● JR 松橋駅の交通結節機能の向上と利便性の強化を図ります。 ● 松合など不知火海沿岸集落の公共交通利便性の確保に努めます。 </td> </tr> </table>	基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 松橋駅の交通結節機能の向上と利便性の強化を図ります。 ● 松合など不知火海沿岸集落の公共交通利便性の確保に努めます。
	基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 松橋駅の交通結節機能の向上と利便性の強化を図ります。 ● 松合など不知火海沿岸集落の公共交通利便性の確保に努めます。 	
	■松橋地域		
	<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #ffe0b2;">基盤整備</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● 歩いて暮らせる市街地形成に向けた道路環境の向上を推進します。 ● 南豊崎、竹崎など生活拠点の交通利便性の確保に努めます。 ● 産業力を強化する IC アクセス道路の整備を促進します。 </td> </tr> </table>	基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩いて暮らせる市街地形成に向けた道路環境の向上を推進します。 ● 南豊崎、竹崎など生活拠点の交通利便性の確保に努めます。 ● 産業力を強化する IC アクセス道路の整備を促進します。
	基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩いて暮らせる市街地形成に向けた道路環境の向上を推進します。 ● 南豊崎、竹崎など生活拠点の交通利便性の確保に努めます。 ● 産業力を強化する IC アクセス道路の整備を促進します。 	
■小川地域			
<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #ffe0b2;">基盤整備</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● JR 小川駅の交通結節機能の向上と利便性の強化を図ります。 ● 小野部田、海東など生活拠点の交通利便性の確保に努めます。 </td> </tr> </table>	基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 小川駅の交通結節機能の向上と利便性の強化を図ります。 ● 小野部田、海東など生活拠点の交通利便性の確保に努めます。 	
基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 小川駅の交通結節機能の向上と利便性の強化を図ります。 ● 小野部田、海東など生活拠点の交通利便性の確保に努めます。 		
■豊野地域			
<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #e0f2f1;">基盤整備</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● 松橋地域の都市拠点との連携を促進する交通基盤の整備に努めます。 </td> </tr> </table>	基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 松橋地域の都市拠点との連携を促進する交通基盤の整備に努めます。 	
基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 松橋地域の都市拠点との連携を促進する交通基盤の整備に努めます。 		

5) 宇城市立地適正化計画

項目	内容
計画期間	計画期間：平成2年度～令和22年度（20年間）
基本理念・方針	<div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 10px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p>【まちづくりの方針（ターゲット）】</p> <p>子育て世帯や高齢者が快適に暮らしやすく 自然環境と都市のバランスがとれた 多様な暮らしぶりの核となるまちづくり</p> </div> <p>■誘導方針1：誰もが快適かつ健康に暮らせる都市拠点の形成 《ゾーンの適正配置によるこう率的な拠点の形成》 《多世代にとって便利な都市機能の集約と住居の誘導》 《快適で外出しやすいまちなかの形成》</p> <p>■誘導方針2：多様な暮らしぶりをつなぐ公共交通ネットワークの形成 《拠点間連携を強化する地域間幹線ネットワークの形成》 《地域ニーズに応じた細やかな公共交通ネットワークの形成》</p> <p>■誘導方針3：安心・安全に暮らすことができる防災都市構造の形成 《安全・安心な居住地の形成》 《復興まちづくり計画に基づく防災都市構造の構築》</p>
公共交通 に関する 主要施策の内容 に 関する 内容 に 関する 内容	<div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>誘導方針2：多様な暮らしぶりをつなぐ公共交通ネットワークの形成</p> </div> <p>《拠点間連携を強化する地域間幹線ネットワークの形成》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○熊本及び八代方面を結ぶ鹿児島本線と三角から熊本方面を結ぶ三角線で構成される鉄道を活かし、熊本市や宇土市をはじめとする周辺都市への移動を円滑にする地域間幹線ネットワークの形成を図ります。 ○鉄道駅と各地域の拠点を結ぶ路線バス等の維持・充実による地域内幹線ネットワークの形成を図るとともに、各地域の拠点から離れた地域と拠点までを結ぶ乗合タクシーの効率的運用による地域内幹線を補完する支線の形成を図ります。 ○拠点では、鉄道、路線バス、乗合タクシー、自家用車等の多様な交通間を対象とした円滑な乗り換えの促進を図ります。また、駅周辺等において、民間活力の導入等による官民共同の魅力的な交通結節点の形成を図り、公共交通結節機能と拠点形成の連動による効率的な地域間幹線ネットワークの構築を図ります。 <p>《地域のニーズに応じた細やかな公共交通ネットワークの形成》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域のニーズや利用状況に応じた運行形態・ルート・ダイヤ・バス停位置の変更等の見直しを行うなど、細やかな公共交通ネットワークの形成を図ります。 ○交通空白地域では、乗合タクシーの導入やスクールバスの地域公共交通への活用など、交通利便性の向上に向けた取組を進めます。 ○自動運転サービスやAI、IoTなどの先端・未来技術の実装によるMaaSの導入検討を図るなど、スマートシティに向けたまちづくりを進め、公共交通の課題の解決を目指します。

6) 宇城市国土強靱化地域計画

項 目		内 容
計画期間		策 定：令和2年6月(令和6年2月一部改訂) 計画期間：令和2年度～令和6年度（5年間）
基本目標・方針	基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ① 市民の生命を守ること ② 市の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること ③ 市民の財産及び公共施設に係る被害を最小化すること ④ 被災した場合も迅速な復旧復興を可能にすること
	基本方針	<p>(1) 強靱化に向けた取組姿勢</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 本市の強靱性を損なう要因について、あらゆる側面から検討する。 ② 短期的な視点によらず、長期的な視野を持って計画的に取り組む。 ③ 災害に強いまちづくりにより、力強い地域社会を構築し、地域経済の持続的な成長につなげるとともに、市内各地域の特性を踏まえつつ、地域間の連携を強化する視点を持つ。 ④ 国、県及び他市町村との連携体制を構築するとともに、民間との役割分担や協力体制についても、必要に応じて整備を図る。 <p>(2) 効率的かつ効果的な施策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 災害リスクや地域の状況等に応じて、ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせて効果的に施策を推進する。 ② 非常時に防災・減災等の効果を発揮するのみならず、平時にも有効に活用される対策となるよう工夫する。 ③ 人口の減少や社会資本の老朽化等を踏まえるとともに、財政資金の効率的な使用による施策の持続的な実施に配慮して、施策の重点化を図る。 ④ 国、県の施策の適切かつ積極的な活用、既存の社会資本の有効活用、PPP／PFI等による民間資金の積極的な活用を図り、効率的かつ効果的に施策を推進する。 ⑤ 施設等の効率的かつ効果的な維持管理を推進する。 ⑥ 人命を保護する観点から、関係者の合意形成を図りつつ、土地の合理的利用を促進する。 <p>(3) 地域の特性に応じた施策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 人のつながりや地域コミュニティ機能を強化し、地域全体で強靱化を推進する。 ② 高齢者、障がい者、外国人、女性、子ども等の状況に配慮して施策を講じる。 ③ 自然との共生、環境との調和及び景観の維持に配慮する。
主要 施策 の内容	公共交通 ～ 関係 する に 関	

7) 復興まちづくり計画

項 目		内 容
計画期間		策 定：令和2年3月改訂 計画期間：〈復旧・復興期〉平成29年度～令和2年度（4年間） 〈再生・発展期〉令和3年度～令和6年度（4年間）
基本理念・方向性	基本理念	安全で安心して暮らせる まち・住まいづくり
	方向性	(1) 災害に強い都市構造の構築 (2) 避難・応急対策活動を支える拠点の整備 (3) 避難・応急対策活動を支えるネットワークの整備 (4) 生活の拠り所となる住まいの確保
主要施策の内容	公共交通（ 関連する内 容）に関する	

8) 宇城市公共施設長寿命化計画

項 目		内 容
計画期間		策 定：令和3年3月 計画期間：令和2年度～令和37年度（35年間）
施設保全の基本方針		(1) 施設の要求水準の確保 (2) 財政負担への対応
主要施策の内容	公共交通（ 関連する内 容）に関する	

9) 熊本県地域公共交通計画

項目	内容															
計画期間	策定：令和3年3月 計画期間：令和3年度～令和7年度（5年間）															
計画の目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>計画の目標① 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築</p> <p>県の公共交通ネットワークの骨格となる幹線公共交通（鉄軌道・路線バス等）について、その役割を明確に定義した上で、交通事業者どうし、並びに交通事業者と自治体との協働により、将来にわたり、その持続可能性を高め、ネットワークとしての維持を図る。また、2度の大きな災害の経験を踏まえ、災害時のネットワークの持続性についても向上を図る。</p> <p>数値指標・目標値（目標①の達成を測る指標）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>幹線公共交通利用者数の維持</p> <p>指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員 ■目標値 26,737千人/年以上（現状値 26,737千人/年）</p> <p>指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員 ■目標値 3,813千人/年以上（現状値 3,611千人/年）</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>幹線公共交通の収益性の向上</p> <p>指標Ⅲ：路線バスの収支率 ■目標値 63.9%以上（現状値 63.9%）</p> <p>指標Ⅳ：鉄道の収支率 ■目標値 71.2%以上（現状値 71.2%）</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>利用者一人当たりの行政負担額の削減</p> <p>指標Ⅴ：路線バス利用者一人当たりの行政負担額 ■目標値 113円/人以下（現状値 113円/人）</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>広域での地域公共交通計画数の増加</p> <p>指標Ⅵ：複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数 ■目標値 7以上（現状値 3）</p> </td> </tr> </table> <p>計画の目標② 輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実</p> <p>輸送資源が縮小する中でも多様化する県民の移動ニーズに対応するため、既存の輸送資源の活用や、複数市町村間の協働による広域コミュニティ交通の導入、新たな法制度やモビリティ技術の活用等、あらゆる選択肢の中から地域の実情に応じて適切な施策を導入できるような指針を立案し、幹線公共交通ネットワークを補完するコミュニティ交通の充実に努める。</p> <p>数値指標・目標値（目標②の達成を測る指標）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しの推進</p> <p>指標Ⅶ：コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数 ■目標値 45市町村</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>コミュニティ交通利用者数の増加</p> <p>指標Ⅷ：コミュニティ交通の年間利用者数 ■目標値 694千人以上（現状値 694千人）</p> </td> </tr> </table> <p>数値指標・目標値（目標①・②の達成を測る共通指標）</p> <p>公共交通に対する県民満足度の向上</p> <p>指標Ⅸ：県民アンケートにおける公共交通に対する県民満足度 ■目標値 25.0%以上（現状値 →）</p> </div>	<p>幹線公共交通利用者数の維持</p> <p>指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員 ■目標値 26,737千人/年以上（現状値 26,737千人/年）</p> <p>指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員 ■目標値 3,813千人/年以上（現状値 3,611千人/年）</p>	<p>幹線公共交通の収益性の向上</p> <p>指標Ⅲ：路線バスの収支率 ■目標値 63.9%以上（現状値 63.9%）</p> <p>指標Ⅳ：鉄道の収支率 ■目標値 71.2%以上（現状値 71.2%）</p>	<p>利用者一人当たりの行政負担額の削減</p> <p>指標Ⅴ：路線バス利用者一人当たりの行政負担額 ■目標値 113円/人以下（現状値 113円/人）</p>	<p>広域での地域公共交通計画数の増加</p> <p>指標Ⅵ：複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数 ■目標値 7以上（現状値 3）</p>	<p>コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しの推進</p> <p>指標Ⅶ：コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数 ■目標値 45市町村</p>	<p>コミュニティ交通利用者数の増加</p> <p>指標Ⅷ：コミュニティ交通の年間利用者数 ■目標値 694千人以上（現状値 694千人）</p>									
<p>幹線公共交通利用者数の維持</p> <p>指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員 ■目標値 26,737千人/年以上（現状値 26,737千人/年）</p> <p>指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員 ■目標値 3,813千人/年以上（現状値 3,611千人/年）</p>	<p>幹線公共交通の収益性の向上</p> <p>指標Ⅲ：路線バスの収支率 ■目標値 63.9%以上（現状値 63.9%）</p> <p>指標Ⅳ：鉄道の収支率 ■目標値 71.2%以上（現状値 71.2%）</p>															
<p>利用者一人当たりの行政負担額の削減</p> <p>指標Ⅴ：路線バス利用者一人当たりの行政負担額 ■目標値 113円/人以下（現状値 113円/人）</p>	<p>広域での地域公共交通計画数の増加</p> <p>指標Ⅵ：複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数 ■目標値 7以上（現状値 3）</p>															
<p>コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しの推進</p> <p>指標Ⅶ：コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数 ■目標値 45市町村</p>	<p>コミュニティ交通利用者数の増加</p> <p>指標Ⅷ：コミュニティ交通の年間利用者数 ■目標値 694千人以上（現状値 694千人）</p>															
公共交通 に関する 主要施策の内容 に関する 関連する 内容	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; vertical-align: top;"> <p>幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備</p> </td> <td style="width: 60%;"> <p>幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定</p> <p>複数市町村にまたがる広域での検討の推進</p> <p>幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し</p> </td> <td style="width: 20%; text-align: right;"> <p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>共同経営による“あるべきバス路線網”の構築</p> </td> <td> <p>複数事業者による重複区間の最適化</p> <p>利便性向上のための新たな運賃施策の導入</p> <p>事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置</p> </td> <td style="text-align: right;"> <p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上</p> </td> <td> <p>被災鉄道路線の復旧・復興</p> <p>空港アクセス鉄道の検討推進</p> <p>鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用</p> </td> <td style="text-align: right;"> <p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>交通モード間の連絡性の強化</p> </td> <td> <p>交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備</p> <p>シームレスな乗継を可能にする情報提供</p> <p>交通モード間をまたいだ運賃施策の導入</p> </td> <td style="text-align: right;"> <p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入</p> </td> <td> <p>コミュニティ交通の充実にに向けた指針の策定</p> <p>需給バランスを考慮した運行の効率化・ダウンサイジング</p> <p>既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化</p> <p>新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入</p> <p>コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実</p> <p>コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討</p> </td> <td style="text-align: right;"> <p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p> </td> </tr> </table>	<p>幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備</p>	<p>幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定</p> <p>複数市町村にまたがる広域での検討の推進</p> <p>幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し</p>	<p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p>	<p>共同経営による“あるべきバス路線網”の構築</p>	<p>複数事業者による重複区間の最適化</p> <p>利便性向上のための新たな運賃施策の導入</p> <p>事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置</p>	<p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p>	<p>鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上</p>	<p>被災鉄道路線の復旧・復興</p> <p>空港アクセス鉄道の検討推進</p> <p>鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用</p>	<p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p>	<p>交通モード間の連絡性の強化</p>	<p>交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備</p> <p>シームレスな乗継を可能にする情報提供</p> <p>交通モード間をまたいだ運賃施策の導入</p>	<p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p>	<p>地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入</p>	<p>コミュニティ交通の充実にに向けた指針の策定</p> <p>需給バランスを考慮した運行の効率化・ダウンサイジング</p> <p>既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化</p> <p>新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入</p> <p>コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実</p> <p>コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討</p>	<p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p>
<p>幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備</p>	<p>幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定</p> <p>複数市町村にまたがる広域での検討の推進</p> <p>幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し</p>	<p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p>														
<p>共同経営による“あるべきバス路線網”の構築</p>	<p>複数事業者による重複区間の最適化</p> <p>利便性向上のための新たな運賃施策の導入</p> <p>事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置</p>	<p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p>														
<p>鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上</p>	<p>被災鉄道路線の復旧・復興</p> <p>空港アクセス鉄道の検討推進</p> <p>鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用</p>	<p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p>														
<p>交通モード間の連絡性の強化</p>	<p>交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備</p> <p>シームレスな乗継を可能にする情報提供</p> <p>交通モード間をまたいだ運賃施策の導入</p>	<p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p>														
<p>地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入</p>	<p>コミュニティ交通の充実にに向けた指針の策定</p> <p>需給バランスを考慮した運行の効率化・ダウンサイジング</p> <p>既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化</p> <p>新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入</p> <p>コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実</p> <p>コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討</p>	<p>計 画 期 間 内 の 実 施 計 画 に 掲 げ ら れ る 事 業 等</p>														

10) 熊本地域公共交通計画

項目	内容																																				
計画期間	策 定：令和6年3月 計画期間：平成28年4月～令和8年3月（10年間）																																				
計画の目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>第6章 計画の目標</p> <p>1. 計画の目標</p> <p>目標1 まちづくりと連動した公共交通施策の展開</p> <p>目標2 都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成</p> <p>目標3 住民・事業者・行政等の適切な役割分担と協働による公共交通の維持・確保</p> <p>2. 数値目標及び設定理由</p> <p>数値目標1 公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率</p> <p>将来的な人口減少の中においても、住民等が安心して移動できる公共交通網の維持は重要であることから、公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率の維持を目標とする。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>基準値 (H27年度)</td> <td>実績値 (R2年度)</td> <td>目標値 (R7年度)</td> </tr> <tr> <td>83.9%</td> <td>85.6%</td> <td>85.6%</td> </tr> </table> <p>数値目標2 公共交通機関の年間利用者数</p> <p>新しい公共交通施策を積極的に展開し、利用促進・利便性向上を図り、公共交通を利用し続けることが重要であることから、公共交通利用者数の増加を目標とする。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>基準値 (H27年度) (H26年度実績)</td> <td>実績値 (R2年度) (R1年度実績)</td> <td>目標値 (R7年度) (R6年度実績)</td> </tr> <tr> <td>55,436千人</td> <td>53,216千人</td> <td>56,000千人</td> </tr> </table> <p>※目標値には新たなコミュニティ交通含む</p> <p>数値目標3 目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合</p> <p>様々な施策を展開し、移動手段を公共交通に転換していくことが重要であることから、少なくとも市民の2人に1人が目的地に行く時に公共交通を利用することを目標とする。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>基準値 (H27年度)</td> <td>実績値 (R2年度)</td> <td>目標値 (R7年度)</td> </tr> <tr> <td>47.5%</td> <td>31.3%</td> <td>50.0%</td> </tr> </table> <p>※公共交通を週に1回以上、または月に1回以上利用すると回答した人の割合</p> <p>数値目標4 公的資金が投入されている公共交通の収支率</p> <p>新しい船舶への積極的な更新や経営基盤の強化により、利用者数・収益増加および支出を抑制し、サービス水準の向上を図ることが重要であることから、公共交通の収支率の向上を目指す。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th colspan="2">■バス（5社）</th> <th colspan="2">■鉄軌道（市電、電鉄）</th> </tr> <tr> <td>基準値 (R2年度) (R元年度実績)</td> <td>目標値 (R7年度) (R6年度実績)</td> <td>基準値 (R2年度) (R元年度実績)</td> <td>目標値 (R7年度) (R6年度実績)</td> </tr> <tr> <td>63.9%</td> <td>63.9%以上</td> <td>93.8%</td> <td>93.8%以上</td> </tr> </table> <p>数値目標5 利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額</p> <p>公共交通のサービス水準の維持・確保にむけて、一定期間の公的資金の支援は必要である。公的資金投入額のうち運行経費の占める割合を抑制し、新たな取組に対して積極的な支援を行い、効果的に公的資金を投入することが重要であることから、利用者1人当たりの公的資金投入額の減少を目指す。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th colspan="2">■バス（5社）、鉄軌道（電鉄・市電）、コミュニティ交通</th> </tr> <tr> <td>基準値 (R2年度) (R元年度実績)</td> <td>目標値 (R7年度) (R6年度実績)</td> </tr> <tr> <td>21円/人</td> <td>21円/人以下</td> </tr> </table> <p>※公的資金は、車両増強等設備投資、災害分（コロナ含む）を除く運行に関する補助</p> </div>	基準値 (H27年度)	実績値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	83.9%	85.6%	85.6%	基準値 (H27年度) (H26年度実績)	実績値 (R2年度) (R1年度実績)	目標値 (R7年度) (R6年度実績)	55,436千人	53,216千人	56,000千人	基準値 (H27年度)	実績値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	47.5%	31.3%	50.0%	■バス（5社）		■鉄軌道（市電、電鉄）		基準値 (R2年度) (R元年度実績)	目標値 (R7年度) (R6年度実績)	基準値 (R2年度) (R元年度実績)	目標値 (R7年度) (R6年度実績)	63.9%	63.9%以上	93.8%	93.8%以上	■バス（5社）、鉄軌道（電鉄・市電）、コミュニティ交通		基準値 (R2年度) (R元年度実績)	目標値 (R7年度) (R6年度実績)	21円/人	21円/人以下
基準値 (H27年度)	実績値 (R2年度)	目標値 (R7年度)																																			
83.9%	85.6%	85.6%																																			
基準値 (H27年度) (H26年度実績)	実績値 (R2年度) (R1年度実績)	目標値 (R7年度) (R6年度実績)																																			
55,436千人	53,216千人	56,000千人																																			
基準値 (H27年度)	実績値 (R2年度)	目標値 (R7年度)																																			
47.5%	31.3%	50.0%																																			
■バス（5社）		■鉄軌道（市電、電鉄）																																			
基準値 (R2年度) (R元年度実績)	目標値 (R7年度) (R6年度実績)	基準値 (R2年度) (R元年度実績)	目標値 (R7年度) (R6年度実績)																																		
63.9%	63.9%以上	93.8%	93.8%以上																																		
■バス（5社）、鉄軌道（電鉄・市電）、コミュニティ交通																																					
基準値 (R2年度) (R元年度実績)	目標値 (R7年度) (R6年度実績)																																				
21円/人	21円/人以下																																				
主要施策の内容 （宇城市に関連する内容）	<p>7章 目標達成のための施策・事業</p> <p>(7)川尻・富合方面</p> <p>【施策・事業の展開方針等】</p> <p>○幹線区間の機能強化等を図るとともに、リバグリーン八幡周辺を乗換拠点として、乗換拠点以北・以南を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。</p> <p>○なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。</p>																																				

11) 宇土市地域公共交通計画

項目	内容
計画期間	策 定：令和4年2月 計画期間：令和4年度～令和8年度（5年間）
計画の目標	<p>【本市における地域公共交通の基本的な方針】</p> <p>地域公共交通が“輝く”まち・宇土 -地域みんなで魅力的な地域公共交通を創出します-</p> <p>【地域公共交通が抱える課題】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①地域公共交通の利便性の低さ ⇒ 地域の需要やニーズなどに応じたメリハリのあるサービス提供など利便性を確保した地域公共交通への見直しが必要です。 ②地域公共交通に係る財政負担の増加 ⇒ 各地域公共交通の役割分担を明確にしつつ、利用形態などに応じた効率的な地域公共交通体系への見直しが必要です。 ③地域公共交通相互などの連携不足 ⇒ 地域公共交通相互の接続性を高め、地域に存在する輸送資源を活用・連携させた一体的な地域公共交通体系の構築が必要です。 ④交通空白地の存在 ⇒ ニーズが今後さらに高まる交通弱者への対応を考慮し、きめ細かい地域公共交通サービスの提供が必要です。 ⑤地域公共交通に対する市民の関心の低さ ⇒ 地域公共交通を利用するために必要となる適切な情報提供に加え、関心を高め、促すような工夫、意識啓発に向けた取り組みが必要です。 ⑥地域公共交通の維持・確保に対する懸念 ⇒ 交通事業者のみでなく市民、地域が一体となり、地域公共交通を維持・確保していくための取り組みが必要です。 <p>【計画の目標(今後の方向性)】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①移動ニーズを踏まえつつ、まちづくりと連携した一体的な地域公共交通体系の構築 -移動ニーズに合わせた地域公共交通網を形成するとともに、拠点性（結節性）の向上や運行ダイヤの接続強化など、まちづくりと連携した一体的な地域公共交通体系を構築します。 ②地域が一丸となった持続可能な地域公共交通サービスの提供 -既存の地域公共交通を有効活用しつつ、地域の輸送資源も活用し、役割分担の明確化や需要に応じたメリハリのあるサービス提供など、地域が一丸となり持続可能な地域公共交通サービスを提供します。 ③交通弱者に配慮したきめ細かい地域公共交通サービスの提供 -運転免許証を保有しない中高生や高齢者などの移動ニーズや生活実態などを踏まえ、交通弱者に配慮したきめ細かい地域公共交通サービスを提供します。 ④地域公共交通の利用促進・需要創出に向けた機会づくり -市民の地域公共交通に対する意識啓発による利用促進に取り組むとともに、市民及び来訪者の地域公共交通を利用する機会づくりなど需要創出に取り組みます。 ⑤地域・行政・交通事業者の連携・協働による地域公共交通づくり -地域公共交通の維持・確保に向けて、地域・行政・交通事業者が連携・協働する地域公共交通づくりに取り組みます。
主要施策の内容	<p>(宇城市に関連する内容)</p> <p>4章 地域公共交通計画 4-6 目標達成に向けた施策・事業 事業3) 路線バスの見直し ①三角線の見直し 路線バスの三角線（三角～宇土間）を対象に、運行区間や運行本数などの見直しを、現在の利用者の利用実態等を踏まえ行います。</p>

12) 上天草市地域公共交通計画

項 目	内 容
計画期間	策 定：令和5年3月 計画期間：令和5年度～令和9年度（5年間）
計画の目標	<p>【基本理念】 ひと・地域を支え、にぎわいを創出する地域公共交通 ～みんながパートナーとなり、使って守る地域公共交通～</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 課題① 持続可能な地域公共交通ネットワークの確保 課題② 輸送サービスの持続的な提供に向けた仕組みの再構築 課題③ 観光分野などの関係機関との積極的な連携 課題④ 地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成 課題⑤ 多様な移動サービスとの連携 <p>基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本方針1： ◆交通弱者を中心とした市民の生活移動を支える地域公共交通ネットワークの形成 基本方針2： ◆まちづくりと連携し、地域の活力につなげる地域公共交通サービス 基本方針3： ◆使いたくなる地域公共交通を一掃に考え使って守る、持続的に未来につなげる仕組みづくり
主要施策の内容	<p>(宇城市に関連する内容)</p> <p>第5章 計画の目標と目標達成のための施策事業</p> <p>5.2 施策・事業展開</p> <p>3-2：港・航路を活かした連携強化</p> <p>上天草市グランドデザインにおいて、重点整備地域に位置付け、観光ブランド力を活かした地域産業の活性化、観光需要拡大を目指している前島地区への来訪者のアクセス性を強化します。</p> <p>JR 三角駅、三角港からのアクセス強化として、路線バスの延伸や航路の天草宝島ラインの増便など、港や航路を活かした連携による需要拡大を目指します。</p> <p>また、熊本市の桜町バスターミナルから天草市の本渡まで運行している快速あまくさ号も、現在、新型コロナウイルス感染症等の影響を受け、減便して運行していますが、来訪者の需要の回復・向上に合わせて便数の回復を目指します。</p>

調査結果

1) 市民アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼市民アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	宇城市公式 SNS を登録している方
調査方法	宇城市公式 SNS より、WEB アンケートの URL を配信
調査期間	令和 6 年 9 月 24 日～令和 6 年 10 月 31 日
調査内容	次頁に調査票掲載

宇城市地域公共交通に関するアンケート調査へのご協力をお願い

宇城地域公共交通活性化協議会では、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通のあり方等の検討を行っており、その一環として、地域公共交通（鉄道、路線バス、乗合タクシー）の利用実態を調査しています。

本調査は、地域公共交通に関する計画を検討する上での基礎資料として活用し、それ以外の目的には一切使用しません。

調査実施主体：宇城市地域公共交通活性化協議会

調査実施機関：復建調査設計㈱

問1. 住所 1. 宇城市内 → 以下より該当する地域を選択してください

[三角町 ・ 不知火町 ・ 松橋町 ・ 小川町 ・ 豊野町]

2. 宇城市外 (_____) 市・町・村

問2. 性別 1. 男性 2. 女性 3. 無回答

問3. 年齢 (_____) 歳

問4. 職業 1. 会社員・会社役員 2. 自営業 3. 公務員 4. 専業主夫・主婦
5. パート・アルバイト 6. 学生 7. 無職 8. その他(_____)

問5. 現在のご家族の構成について1つに○をつけてください。

1. ひとり暮らし 2. 夫婦のみ 3. 親もしくは子供との二世帯
4. 親と子供と孫の三世帯 5. 兄弟・姉妹 6. その他(_____)

問6. ご自身、もしくはご家族が保有しており、ご自身が自由に使える自動車等の状況について該当するもの全てに○をつけてください。

1. 自動車 2. 原付・バイク 3. 自転車
4. その他(_____) 5. 保有していない

問7. 自動車運転免許証の保有状況について該当するものを全てに○をつけてください。

1. 自動車 2. 自動二輪・バイク 3. 保有していない
4. 以前は保有していたが返納した → 返納時の年齢:(_____)歳

問8. 普段の日常生活(通勤・買い物・通院など)における外出頻度について1つに○をつけてください。

1. ほぼ毎日 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日
4. 月に数日 5. 年に数日

問9. 普段の日常生活(通勤・買い物・通院など)において、最もよく利用する移動手段について1つに○をつけてください。

1. 徒歩のみ 2. 自転車 3. バイク 4. 車(自分で運転)
5. 車(家族・知人の送迎) 6. 鉄道 7. 路線バス
8. 乗合タクシー 9. タクシー 10. その他(_____)

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を全てに○をつけてください。

*小川駅～イオンモール宇城間のコミュニティバス

1. 鉄道 2. 路線バス 3. 乗合タクシー 4. 無料コミュニティバス*
5. タクシー 6. その他(_____) 7. 利用しない

⇒選択肢4~6と回答された方は裏面問13へ

裏面にお進みください

▲市民アンケート 調査票 (1/2)

問 10 で 1～3 を選択した方は回答してください。

問 11. 普段の日常生活(通勤・買い物・通院など)における鉄道・路線バス・乗合タクシーの利用頻度について1つに○をつけてください。

- | | | |
|---------|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4日 | 3. 週に1～2日 |
| 4. 月に数日 | 5. 年に数日 | |

問 12. 鉄道・路線バス・乗合タクシーを利用する際の主な目的を選択肢より1つに○をつけてください。

- | | | | |
|---------------|-----------|--------------|-------|
| 1. 通勤 | 2. 通学 | 3. 買い物 | 4. 通院 |
| 5. 出張・業務上の移動 | 6. 趣味・習い事 | 7. 親戚や友人宅の訪問 | |
| 8. その他(_____) | | | |

⇒問 14へ

問 10 で 4～7 を選択した方は回答してください。

問 13. 鉄道・路線バス・乗合タクシーを利用しない理由として該当するもの全てに○をつけてください。

- | | |
|----------------|---------------------|
| 1. 乗車時間が長い | 2. 自動車が楽 |
| 3. 自宅と駅・バス停が遠い | 4. 目的地と駅・バス停が遠い |
| 5. 運行本数が少ない | 6. 利用したい時間帯に運行していない |
| 7. 運賃が高い | 8. その他(_____) |

全員回答してください。

問 14. 公共交通(鉄道・路線バス・乗合タクシー)の利用にあたり改善してもらいたい項目として該当するもの全てに○をつけてください。

- | | |
|-------------------|-------------------------|
| 1. 運行本数 | 2. 運行ルート(経由地) |
| 3. 運賃 | 4. 各公共交通の乗り継ぎ |
| 5. 乗合タクシー乗降・バス停位置 | 6. バス停・駅の待ち合い環境 |
| 7. 遅延情報等の情報提供 | 8. バス停・駅の利用環境(駐輪場の設置など) |
| 9. 乗合タクシーの運行曜日・時間 | 10. 乗合タクシーの予約時間 |
| 11. その他(_____) | |

問 15. 公共交通(鉄道・路線バス・乗合タクシー)全体の満足度について1つに○をつけてください。

- | | | | | |
|-------|---------|-------|---------|-------|
| 1. 満足 | 2. まあ満足 | 3. 普通 | 4. やや不満 | 5. 不満 |
|-------|---------|-------|---------|-------|

問 16. 公共交通のサービスが改善された場合の利用意向について1つに○をつけてください。

- | | | |
|-------------------|-----------------|----------|
| 1. 今まで同様に積極的に利用する | 2. 今後は積極的に利用する | |
| 3. 利用機会を増やす | 4. 今までと同程度に利用する | 5. 利用しない |

問 17. 路線バスや乗合タクシーを維持していくために、あなたが協力できそうなことに1つ○をつけてください。

1. 利用できそうなときは、なるべく公共交通を利用するようにする
2. 今以上に公共交通を利用する回数を増やす
3. 公共交通を維持するための寄付等に協力する
4. 地域の行事等での団体移動で公共交通を利用するなど、利用促進を図る活動に参加する
5. その他(_____)

問 18. その他、宇城市の地域公共交通に対する要望、意見をご記入ください。

[_____]

調査へのご協力、ありがとうございました

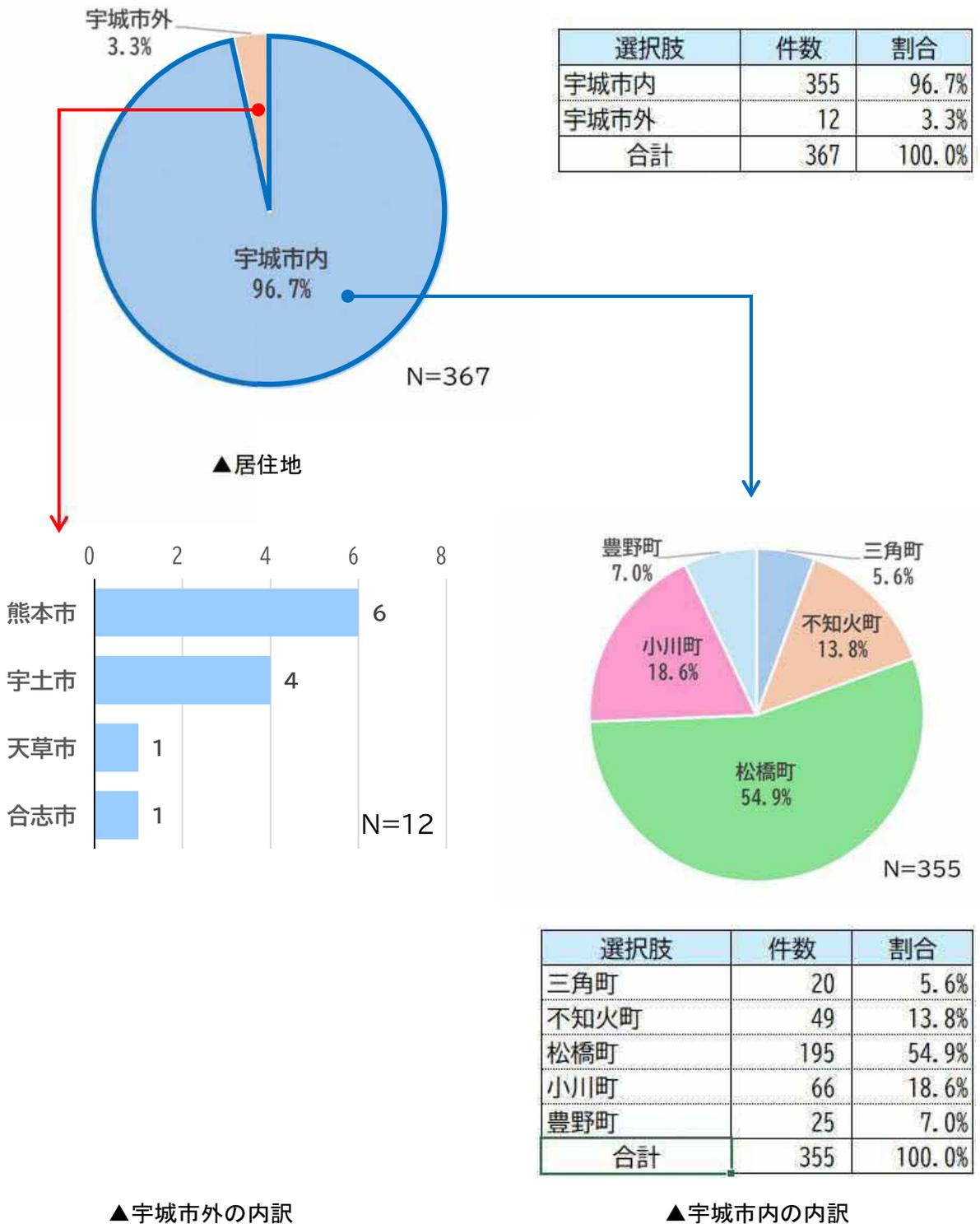
▲市民アンケート 調査票 (2/2)

(2) 調査結果

問1. 居住地

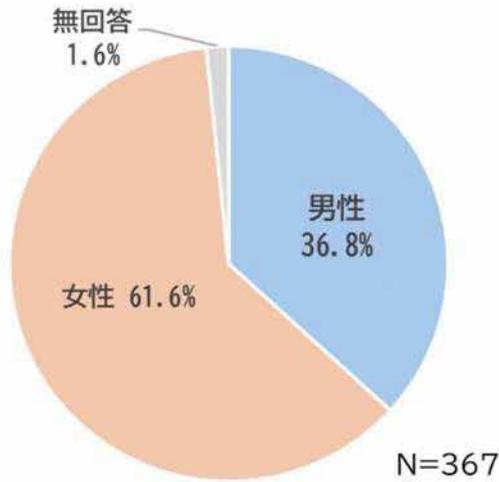
回答者の居住地は、「宇城市内」が約97%を占めており、その内、「松橋町」(54.9%)が半数以上を占め、次点で「小川町」(18.6%)、「不知火町」(13.8%)が多い。

一方、宇城市外については、熊本市、宇土市在住者の回答が複数ある。



問2. 性別

回答者の性別は、「女性」(61.6%)が約6割を占めている。

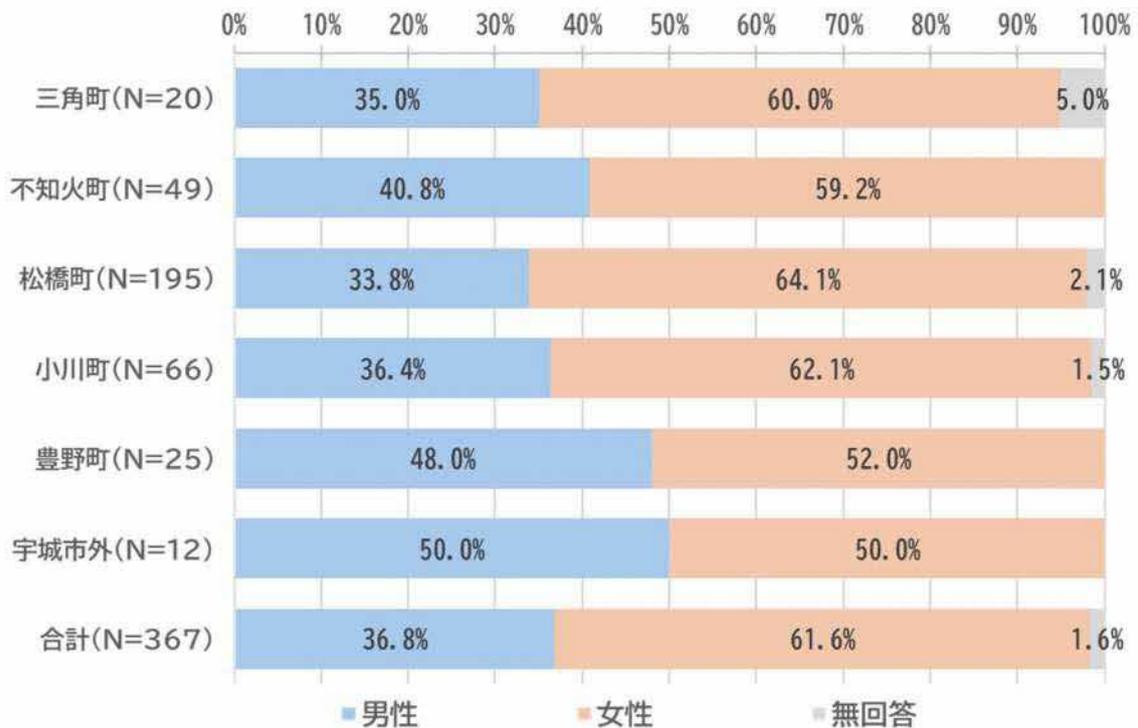


選択肢	件数	割合
男性	135	36.8%
女性	226	61.6%
無回答	6	1.6%
合計	367	100.0%

▲性別の内訳

<地域別>

回答者の性別を地域別に見ると、三角町と松橋町は全体より女性の割合が大きく、豊野町は少なくなっている。



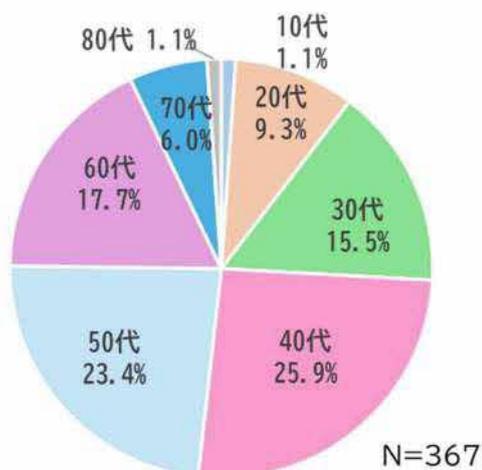
▲地域別性別の内訳

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
男性	7	20	66	24	12	6	135
女性	12	29	125	41	13	6	226
無回答	1	0	4	1	0	0	6
合計	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
男性	35.0%	40.8%	33.8%	36.4%	48.0%	50.0%	36.8%
女性	60.0%	59.2%	64.1%	62.1%	52.0%	50.0%	61.6%
無回答	5.0%	0.0%	2.1%	1.5%	0.0%	0.0%	1.6%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問3. 年齢層

回答者の年齢層は、「40歳代」(25.9%)が最も多く、次点で「50歳代」(23.4%)、「60歳代」(17.7%)、「30歳代」(15.5%)が多く、生産年齢層で占められている。

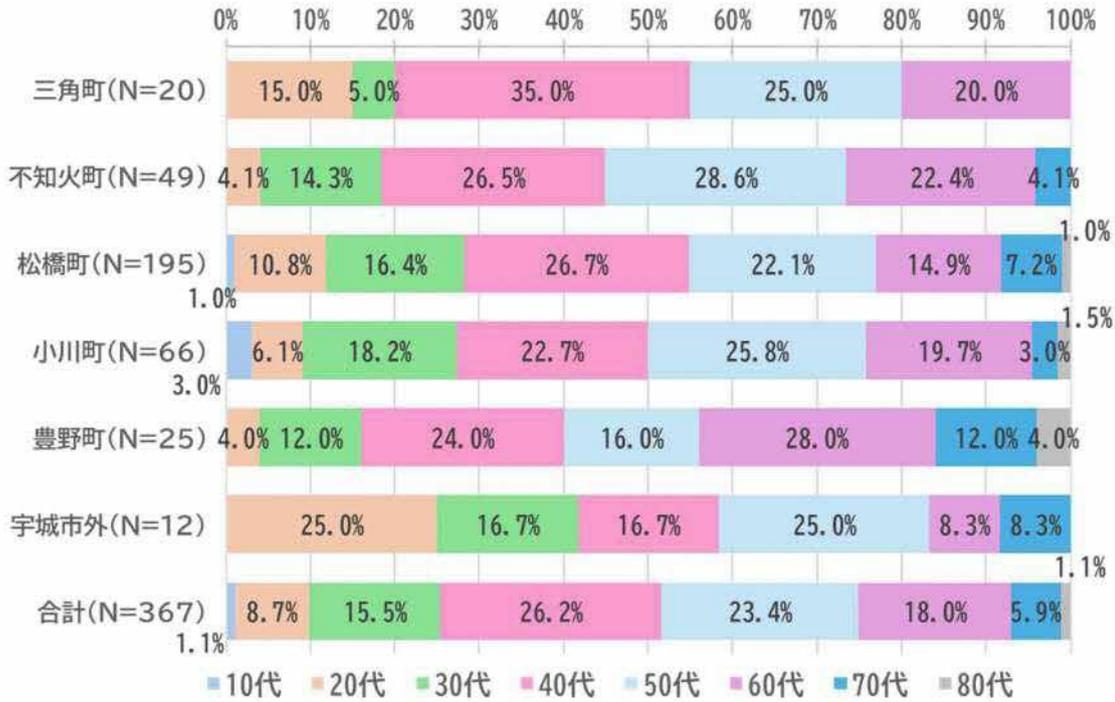


選択肢	件数	割合
10代	4	1.1%
20代	34	9.3%
30代	57	15.5%
40代	95	25.9%
50代	86	23.4%
60代	65	17.7%
70代	22	6.0%
80代	4	1.1%
合計	367	100.0%

▲年齢層の内訳

<地域別>

回答者の年齢層を地域別に見ると、豊野町を除く4町は50歳代以下の層が約8割を占めており、豊野町では6割以下に留まり、高齢者層が多く占めている。



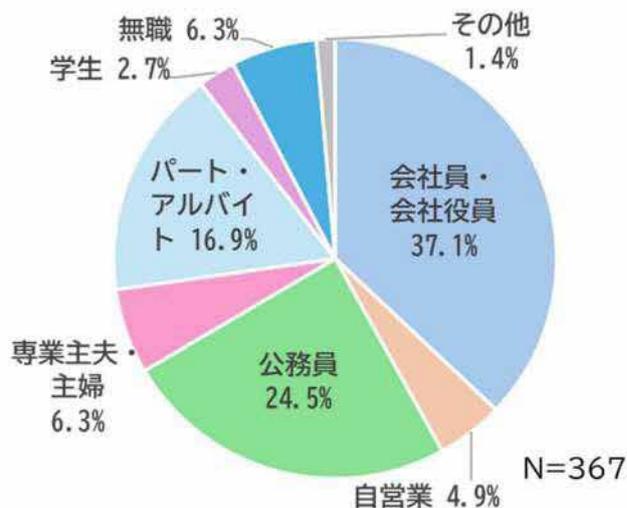
▲地域別年齢層の内訳

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
10代	0	0	2	2	0	0	4
20代	3	2	21	4	1	3	34
30代	1	7	32	12	3	2	57
40代	7	13	52	15	6	2	95
50代	5	14	43	17	4	3	86
60代	4	11	29	13	7	1	65
70代	0	2	14	2	3	1	22
80代	0	0	2	1	1	0	4
合計	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
10代	0.0%	0.0%	1.0%	3.0%	0.0%	0.0%	1.1%
20代	15.0%	4.1%	10.8%	6.1%	4.0%	25.0%	8.7%
30代	5.0%	14.3%	16.4%	18.2%	12.0%	16.7%	15.5%
40代	35.0%	26.5%	26.7%	22.7%	24.0%	16.7%	26.2%
50代	25.0%	28.6%	22.1%	25.8%	16.0%	25.0%	23.4%
60代	20.0%	22.4%	14.9%	19.7%	28.0%	8.3%	18.0%
70代	0.0%	4.1%	7.2%	3.0%	12.0%	8.3%	5.9%
80代	0.0%	0.0%	1.0%	1.5%	4.0%	0.0%	1.1%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問4. 職業

回答者の職業は、「会社員・会社役員」(37.1%)が最も多く、次点で「公務員」(24.5%)、「パート・アルバイト」(16.9%)が多い。

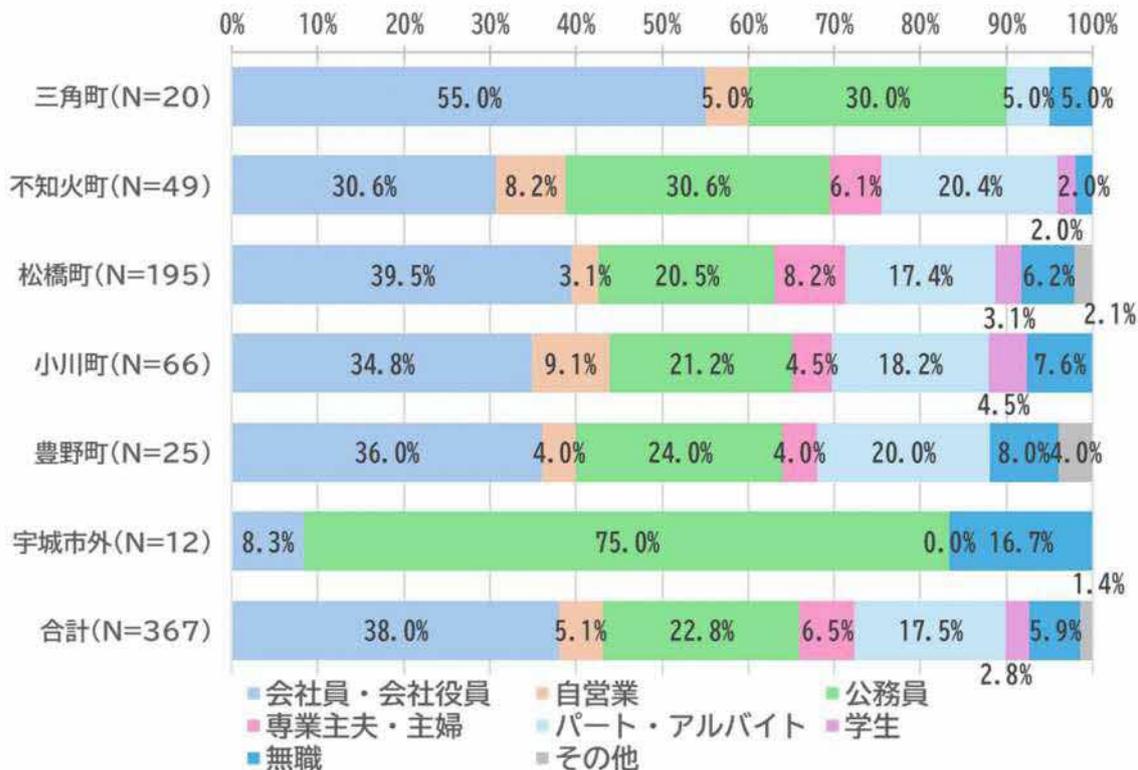


選択肢	件数	割合
会社員・会社役員	136	37.1%
自営業	18	4.9%
公務員	90	24.5%
専業主夫・主婦	23	6.3%
パート・アルバイト	62	16.9%
学生	10	2.7%
無職	23	6.3%
その他	5	1.4%
合計	367	100.0%

▲職業の内訳

<地域別>

回答者の職業を地域別に見ると、三角町は「会社員・会社役員」と「自営業」と「公務員」を合わせた比率が約9割を占め、他の4町よりも高い。



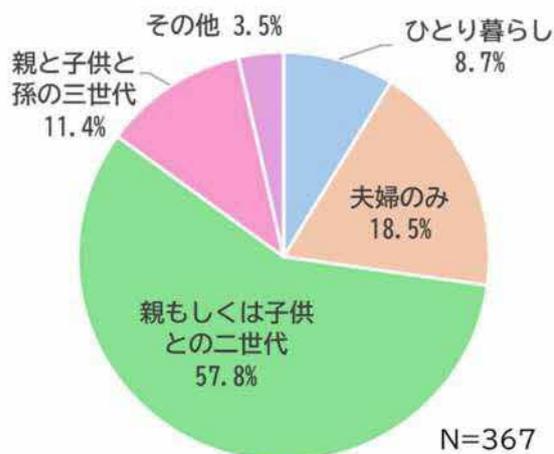
▲地域別職業の内訳

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
会社員・会社役員	11	15	77	23	9	1	136
自営業	1	4	6	6	1	0	18
公務員	6	15	40	14	6	9	90
専業主夫・主婦	0	3	16	3	1	0	23
パート・アルバイト	1	10	34	12	5	0	62
学生	0	1	6	3	0	0	10
無職	1	1	12	5	2	2	23
その他	0	0	4	0	1	0	5
合計	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
会社員・会社役員	55.0%	30.6%	39.5%	34.8%	36.0%	8.3%	38.0%
自営業	5.0%	8.2%	3.1%	9.1%	4.0%	0.0%	5.1%
公務員	30.0%	30.6%	20.5%	21.2%	24.0%	75.0%	22.8%
専業主夫・主婦	0.0%	6.1%	8.2%	4.5%	4.0%	0.0%	6.5%
パート・アルバイト	5.0%	20.4%	17.4%	18.2%	20.0%	0.0%	17.5%
学生	0.0%	2.0%	3.1%	4.5%	0.0%	0.0%	2.8%
無職	5.0%	2.0%	6.2%	7.6%	8.0%	16.7%	5.9%
その他	0.0%	0.0%	2.1%	0.0%	4.0%	0.0%	1.4%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問5. 家族構成

回答者の家族構成は、「親もしくは子供との二世帯」(57.8%) が約6割と最も多く、次点で「主婦のみ」(18.5%)が多い。

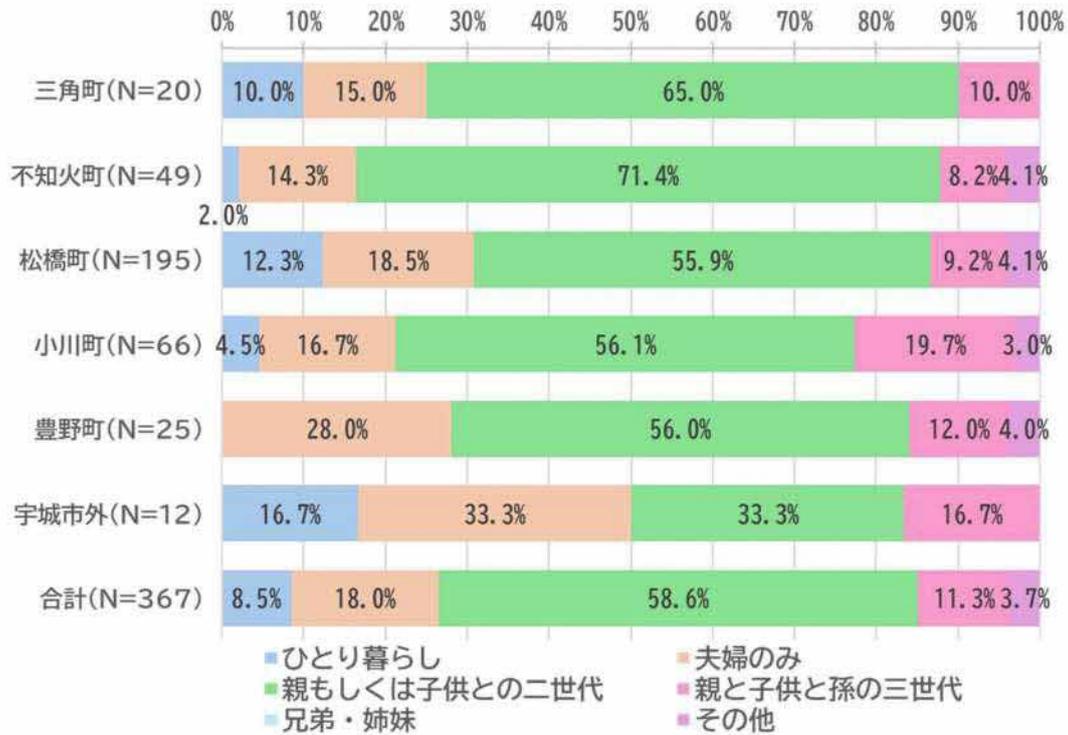


選択肢	件数	割合
ひとり暮らし	32	8.7%
夫婦のみ	68	18.5%
親もしくは子供との二世帯	212	57.8%
親と子供と孫の三世帯	42	11.4%
兄弟・姉妹	0	0.0%
その他	13	3.5%
合計	367	100.0%

▲家族構成の内訳

<地域別>

回答者の家族構成を地域別に見ると、小川町が「親と子供と孫の三世代」の比率が他の4町よりも高く、三角町と松橋町が「ひとり暮らし」の比率が高い。



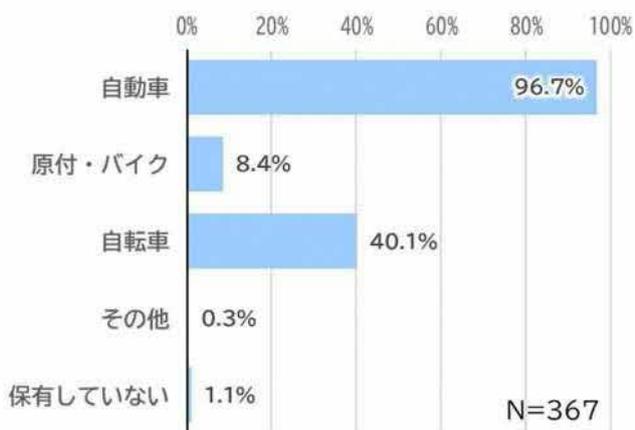
▲地域別家族構成の内訳

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
ひとり暮らし	2	1	24	3	0	2	32
夫婦のみ	3	7	36	11	7	4	68
親もしくは子供との二世代	13	35	109	37	14	4	212
親と子供と孫の三世代	2	4	18	13	3	2	42
兄弟・姉妹	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	2	8	2	1	0	13
合計	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
ひとり暮らし	10.0%	2.0%	12.3%	4.5%	0.0%	16.7%	8.5%
夫婦のみ	15.0%	14.3%	18.5%	16.7%	28.0%	33.3%	18.0%
親もしくは子供との二世代	65.0%	71.4%	55.9%	56.1%	56.0%	33.3%	58.6%
親と子供と孫の三世代	10.0%	8.2%	9.2%	19.7%	12.0%	16.7%	11.3%
兄弟・姉妹	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	0.0%	4.1%	4.1%	3.0%	4.0%	0.0%	3.7%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問6. 移動手段の保有状況〔複数回答〕

回答者自由に使える移動手段の保有状況は、「自動車」(96.7%)が概ね10割で保有率が高く、次点で「自転車」(40.1%)が約4割で高い。



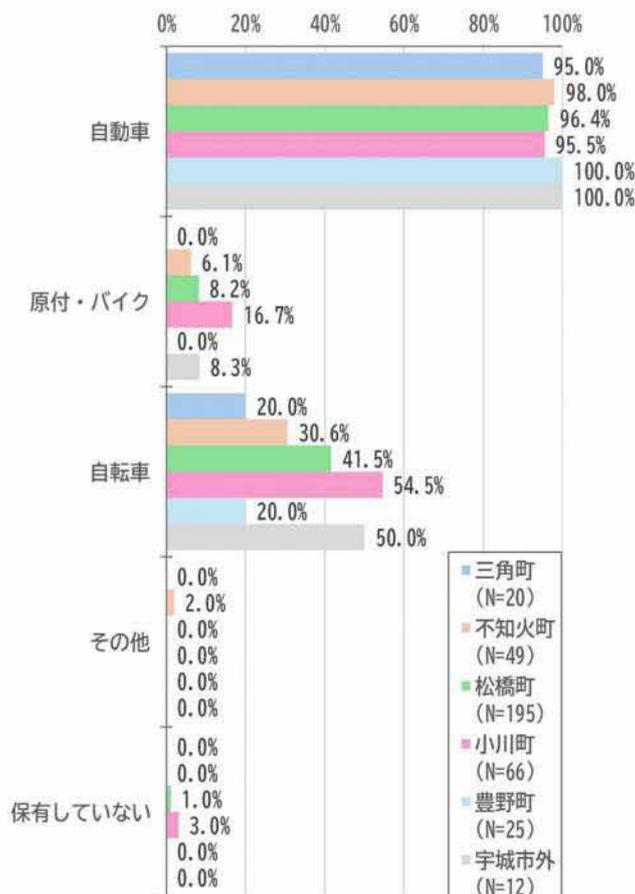
選択肢	件数	割合
自動車	355	96.7%
原付・バイク	31	8.4%
自転車	147	40.1%
その他	1	0.3%
保有していない	4	1.1%
回答者	367	

※その他：車いす

▲自由に使える移動手段の保有状況

<地域別>

地域別に見ると、豊野町の「自動車」が100%、小川町の「自転車」(54.5%)と「原付・バイク」(16.7%)が他の4町より保有率が高い。



▲地域別に見た自由に使える移動手段の保有状況

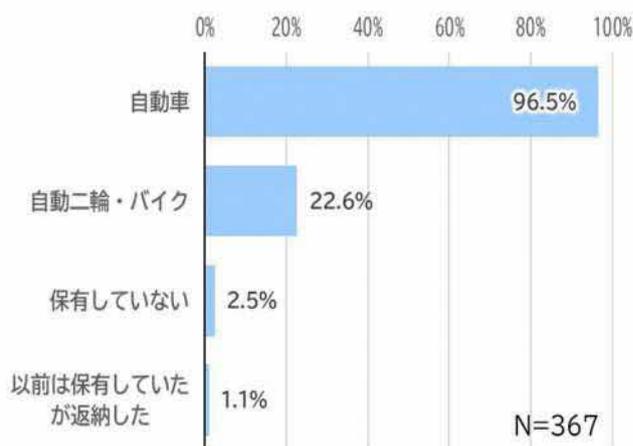
選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
自動車	19	48	188	63	25	12	355
原付・バイク	0	3	16	11	0	1	31
自転車	4	15	81	36	5	6	147
その他	0	1	0	0	0	0	1
保有していない	0	0	2	2	0	0	4
回答者	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
自動車	95.0%	98.0%	96.4%	95.5%	100.0%	100.0%	96.7%
原付・バイク	0.0%	6.1%	8.2%	16.7%	0.0%	8.3%	8.4%
自転車	20.0%	30.6%	41.5%	54.5%	20.0%	50.0%	40.1%
その他	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
保有していない	0.0%	0.0%	1.0%	3.0%	0.0%	0.0%	1.1%

問7. 運転免許証の保有状況〔複数回答〕

回答者の運転免許証の保有状況は、「自動車」(96.5%)が概ね10割と保有率が高い。

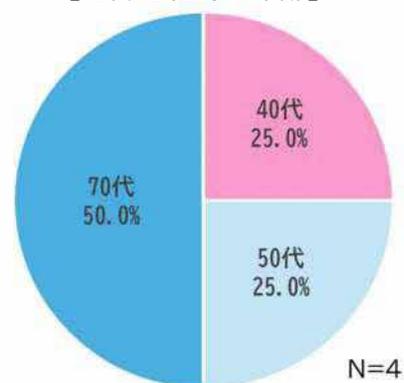
運転免許を返納したと回答したのは4名で、返納時の年齢は「70歳代」が2名、「50歳代」が1名、「40歳代」が1名であった。



▲自動車運転免許証の保有状況

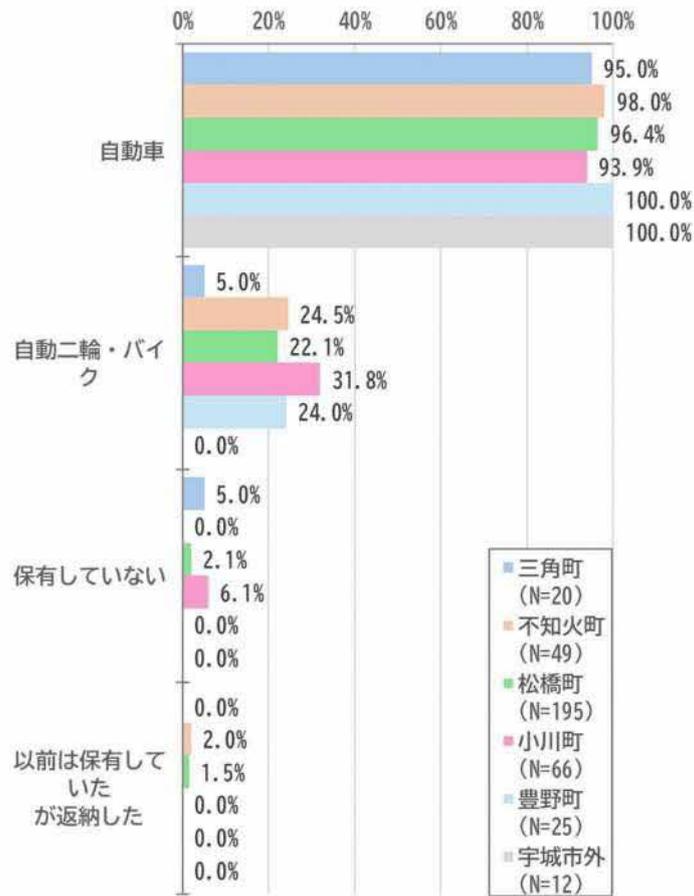
選択肢	件数	割合
自動車	354	96.5%
自動二輪・バイク	83	22.6%
保有していない	9	2.5%
以前は保有していたが返納した	4	1.1%
回答者	367	

【免許返納時の年齢】



<地域別>

地域別に見ると、豊野町の「自動車」が100%保有、小川町の「自動二輪・バイク」(31.8%)が他の4町より保有率が高い。



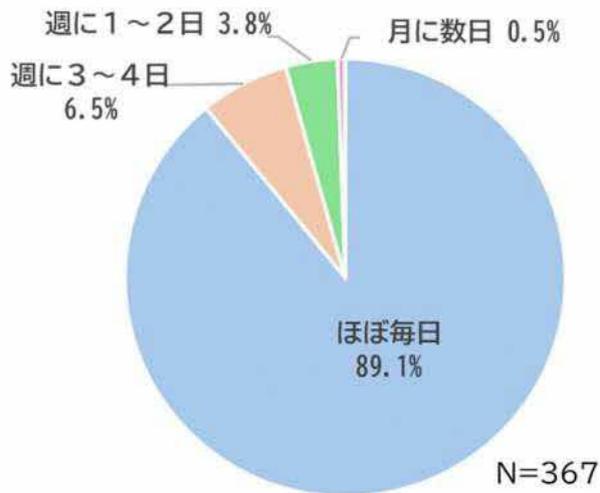
▲地域別に見た自動車運転免許証の保有状況

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
自動車	19	48	188	62	25	12	354
自動二輪・バイク	1	12	43	21	6	0	83
保有していない	1	0	4	4	0	0	9
以前は保有していたが返納した	0	1	3	0	0	0	4
回答者	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
自動車	95.0%	98.0%	96.4%	93.9%	100.0%	100.0%	96.5%
自動二輪・バイク	5.0%	24.5%	22.1%	31.8%	24.0%	0.0%	22.6%
保有していない	5.0%	0.0%	2.1%	6.1%	0.0%	0.0%	2.5%
以前は保有していたが返納した	0.0%	2.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%

問8. 普段の日常生活（通勤・買い物・通院など）における外出頻度

回答者の普段の日常生活における外出頻度は、「ほぼ毎日」（89.1%）が約9割を占め最も多い。



選択肢	件数	割合
ほぼ毎日	327	89.1%
週に3～4日	24	6.5%
週に1～2日	14	3.8%
月に数日	2	0.5%
年に数日	0	0.0%
合計	367	100.0%

▲日常生活での外出頻度

<地域別>

地域別に見ると、「ほぼ毎日」が豊野町 80.0%、小川町 86.4%で他の4町に比べて少ない。



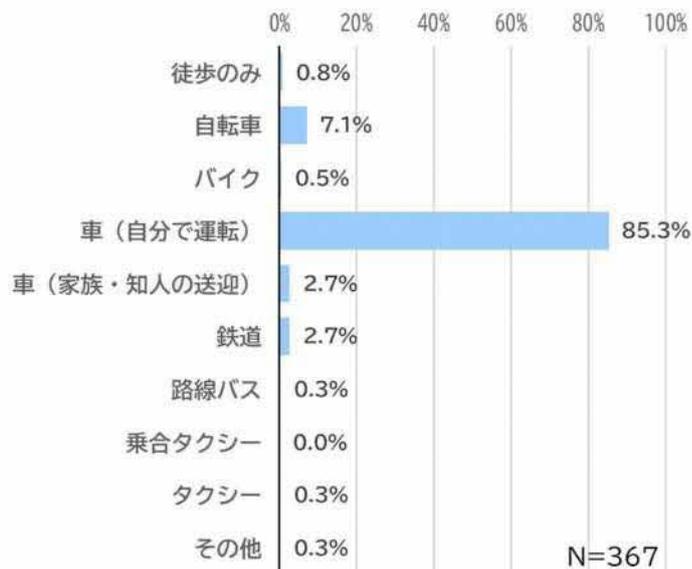
▲地域別に見た日常生活での外出頻度

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
ほぼ毎日	18	45	176	57	20	11	327
週に3～4日	1	4	13	3	3	0	24
週に1～2日	1	0	6	4	2	1	14
月に数日	0	0	0	2	0	0	2
年に数日	0	0	0	0	0	0	0
合計	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
ほぼ毎日	90.0%	91.8%	90.3%	86.4%	80.0%	91.7%	89.1%
週に3～4日	5.0%	8.2%	6.7%	4.5%	12.0%	0.0%	6.5%
週に1～2日	5.0%	0.0%	3.1%	6.1%	8.0%	8.3%	3.8%
月に数日	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	0.5%
年に数日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問9. 普段の日常生活（通勤・買い物・通院など）で最もよく利用する移動手段

回答者が日常生活で最も利用している移動手段は、「車（自分で運転）」（85.3%）が最も多く、鉄道や路線バス等の公共交通の利用は非常に少ない。

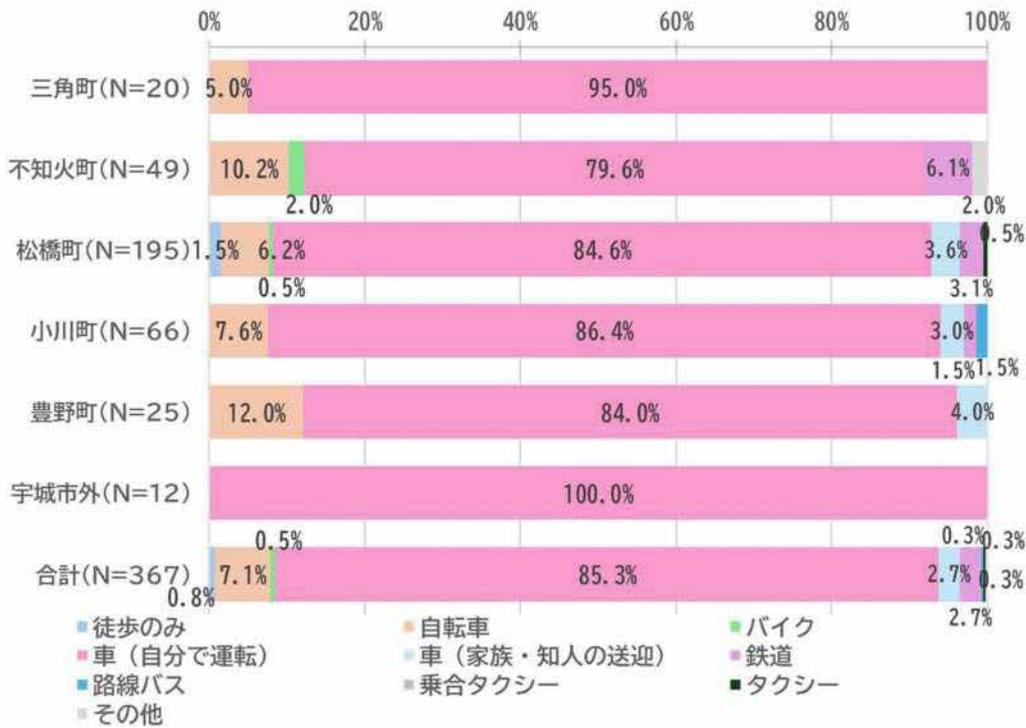


選択肢	件数	割合
徒歩のみ	3	0.8%
自転車	26	7.1%
バイク	2	0.5%
車（自分で運転）	313	85.3%
車（家族・知人の送迎）	10	2.7%
鉄道	10	2.7%
路線バス	1	0.3%
乗合タクシー	0	0.0%
タクシー	1	0.3%
その他	1	0.3%
合計	367	100.0%

▲日常生活で最も利用する移動手段

<地域別>

地域別に見ると、三角町の「車（自分で運転）」が95.0%と他の4町に比べて多い。



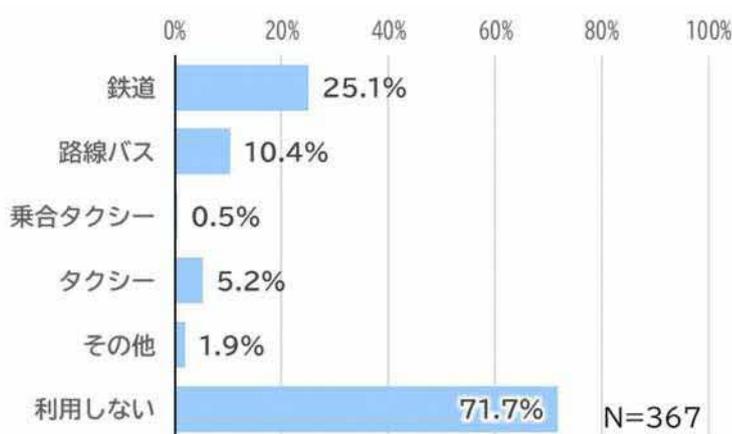
▲地域別に見た日常生活で最も利用する移動手段

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
徒歩のみ	0	0	3	0	0	0	3
自転車	1	5	12	5	3	0	26
バイク	0	1	1	0	0	0	2
車（自分で運転）	19	39	165	57	21	12	313
車（家族・知人の送迎）	0	0	7	2	1	0	10
鉄道	0	3	6	1	0	0	10
路線バス	0	0	0	1	0	0	1
乗合タクシー	0	0	0	0	0	0	0
タクシー	0	0	1	0	0	0	1
その他	0	1	0	0	0	0	1
合計	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
徒歩のみ	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%
自転車	5.0%	10.2%	6.2%	7.6%	12.0%	0.0%	7.1%
バイク	0.0%	2.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%
車（自分で運転）	95.0%	79.6%	84.6%	86.4%	84.0%	100.0%	85.3%
車（家族・知人の送迎）	0.0%	0.0%	3.6%	3.0%	4.0%	0.0%	2.7%
鉄道	0.0%	6.1%	3.1%	1.5%	0.0%	0.0%	2.7%
路線バス	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.3%
乗合タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
タクシー	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
その他	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

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〕

回答者が日常生活で最も利用している公共交通は、「鉄道」（25.1%）が約 2 割、「路線バス」（10.4%）が約 1 割に留まっており、「利用しない」（71.7%）が約 7 割と多い。

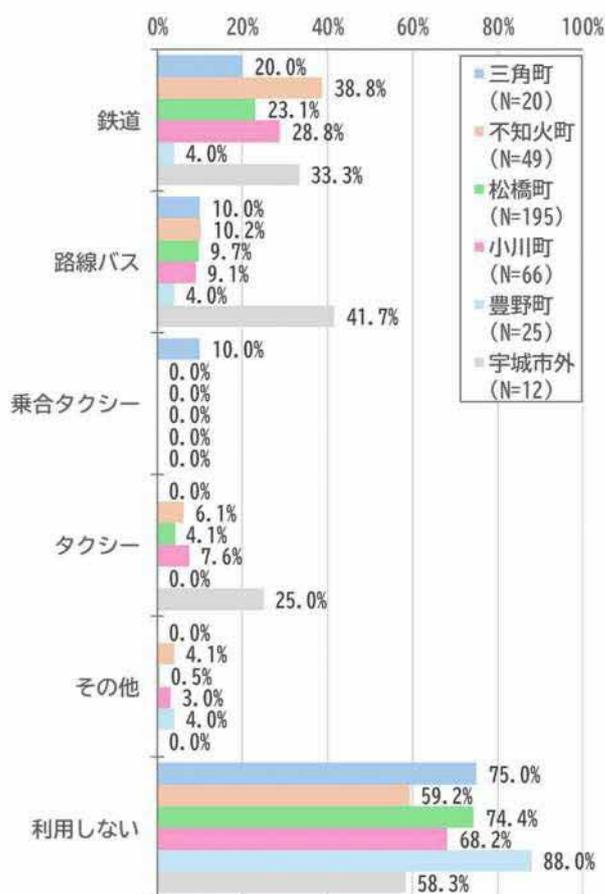


選択肢	件数	割合
鉄道	92	25.1%
路線バス	38	10.4%
乗合タクシー	2	0.5%
タクシー	19	5.2%
その他	7	1.9%
利用しない	263	71.7%
回答者	367	100.0%

▲日常生活で最も利用する公共交通

<地域別>

地域別に見ると、不知火町の「鉄道」（38.8%）、豊野町の「利用しない」（88.0%）が他の 4 町に比べて多い。



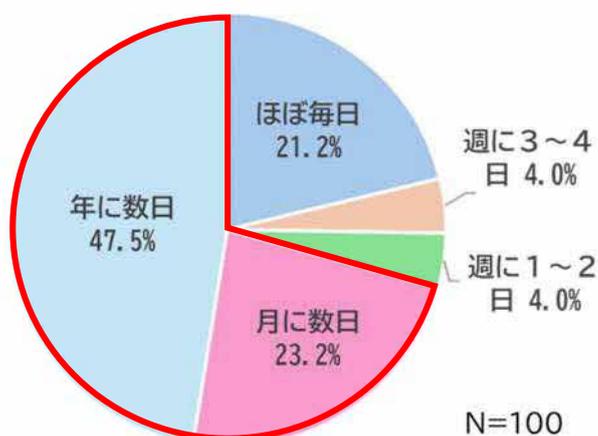
▲地域別に見た日常生活で最も利用する公共交通

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
鉄道	4	19	45	19	1	4	92
路線バス	2	5	19	6	1	5	38
乗合タクシー	2	0	0	0	0	0	2
タクシー	0	3	8	5	0	3	19
その他	0	2	1	2	1	0	6
利用しない	15	29	145	45	22	7	263
回答者	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
鉄道	20.0%	38.8%	23.1%	28.8%	4.0%	33.3%	25.1%
路線バス	10.0%	10.2%	9.7%	9.1%	4.0%	41.7%	10.4%
乗合タクシー	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%
タクシー	0.0%	6.1%	4.1%	7.6%	0.0%	25.0%	5.2%
その他	0.0%	4.1%	0.5%	3.0%	4.0%	0.0%	1.6%
利用しない	75.0%	59.2%	74.4%	68.2%	88.0%	58.3%	71.7%

問 11. 普段の日常生活（通勤・買い物・通院など）の公共交通利用頻度

回答者の日常生活での公共交通利用頻度は、「年に数日」（47.5%）がほぼ半数を占めており、「月に数回」（23.2%）と合わせた約7割で利用頻度が低い。



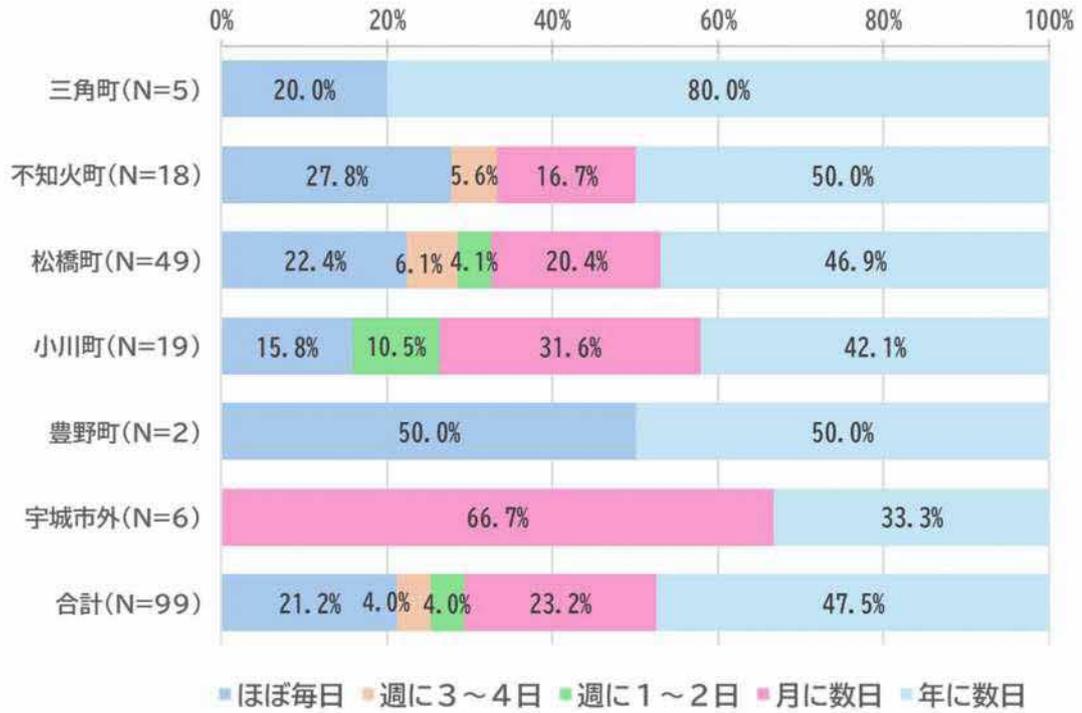
選択肢	件数	割合
ほぼ毎日	21	21.0%
週に3~4日	4	4.0%
週に1~2日	4	4.0%
月に数日	23	23.0%
年に数日	47	47.0%
合計	100	100.0%

▲日常生活での公共交通利用頻度

<地域別>

地域別に見ると、不知火町で「ほぼ毎日」(27.8%)が松橋町、小川町に比べて多い。

(※三角町と豊野町はサンプル数が少ないため比較評価しない)



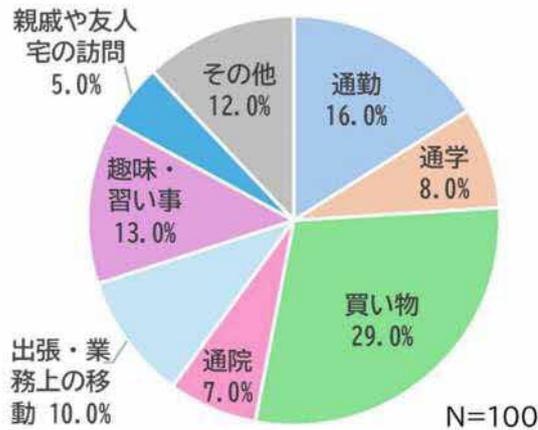
▲地域別に見た日常生活で最も利用する公共交通

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
ほぼ毎日	1	5	11	3	1	0	21
週に3~4日	0	1	3	0	0	0	4
週に1~2日	0	0	2	2	0	0	4
月に数日	0	3	10	6	0	4	23
年に数日	4	9	23	8	1	2	47
合計	5	18	49	19	2	6	99

選択肢	三角町 (N=5)	不知火町 (N=18)	松橋町 (N=49)	小川町 (N=19)	豊野町 (N=2)	宇城市外 (N=6)	合計 (N=99)
ほぼ毎日	20.0%	27.8%	22.4%	15.8%	50.0%	0.0%	21.2%
週に3~4日	0.0%	5.6%	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	4.0%
週に1~2日	0.0%	0.0%	4.1%	10.5%	0.0%	0.0%	4.0%
月に数日	0.0%	16.7%	20.4%	31.6%	0.0%	66.7%	23.2%
年に数日	80.0%	50.0%	46.9%	42.1%	50.0%	33.3%	47.5%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問 12. 公共交通（鉄道・路線バス・乗合タクシー）利用時の目的

回答者の公共交通利用時の目的は、「買い物」(29.0%) が約 3 割で最も多く、次点で「通勤」(16.0%) が多い。



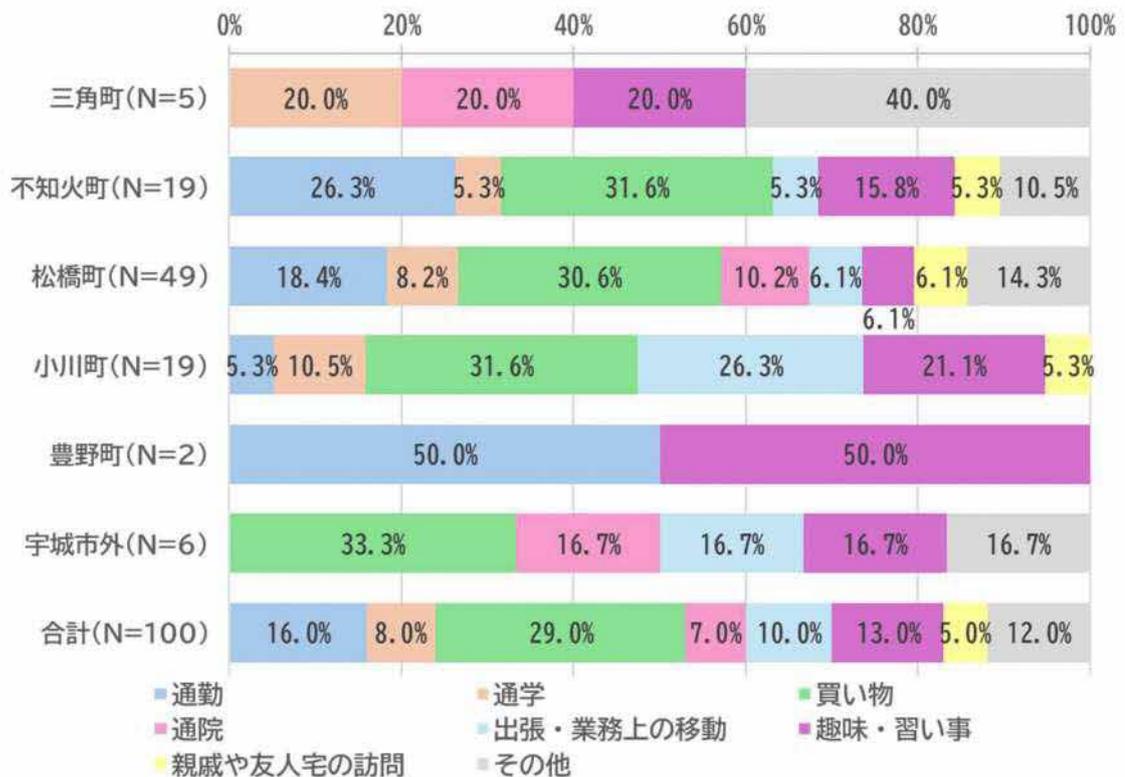
選択肢	件数	割合
通勤	16	16.0%
通学	8	8.0%
買い物	29	29.0%
通院	7	7.0%
出張・業務上の移動	10	10.0%
趣味・習い事	13	13.0%
親戚や友人宅の訪問	5	5.0%
その他	12	12.0%
合計	100	100.0%

▲公共交通利用時の目的

<地域別>

地域別に見ると、不知火町で「通勤」(26.3%) 利用が松橋町、小川町に比べて多く、小川町で「出張・業務上の移動」(26.3%) 利用が不知火町、松橋町に比べて多い。

(※三角町と豊野町はサンプル数が少ないため比較評価しない)



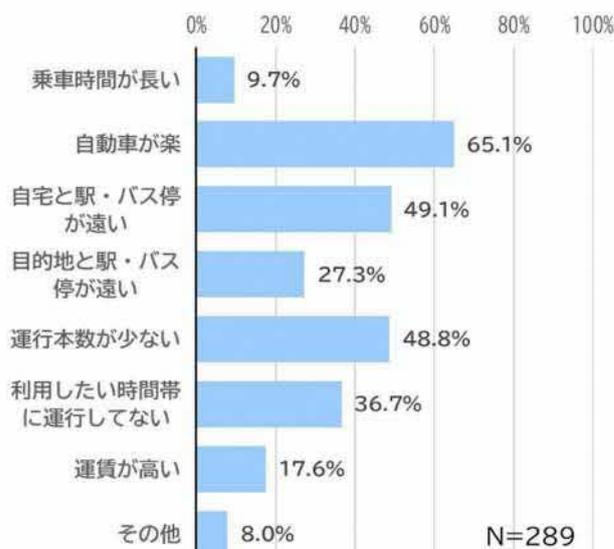
▲地域別に見た公共交通利用時の目的

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
通勤	0	5	9	1	1	0	16
通学	1	1	4	2	0	0	8
買い物	0	6	15	6	0	2	29
通院	1	0	5	0	0	1	7
出張・業務上の移動	0	1	3	5	0	1	10
趣味・習い事	1	3	3	4	1	1	13
親戚や友人宅の訪問	0	1	3	1	0	0	5
その他	2	2	7	0	0	1	12
合計	5	19	49	19	2	6	100

選択肢	三角町 (N=5)	不知火町 (N=19)	松橋町 (N=49)	小川町 (N=19)	豊野町 (N=2)	宇城市外 (N=6)	合計 (N=100)
通勤	0.0%	26.3%	18.4%	5.3%	50.0%	0.0%	16.0%
通学	20.0%	5.3%	8.2%	10.5%	0.0%	0.0%	8.0%
買い物	0.0%	31.6%	30.6%	31.6%	0.0%	33.3%	29.0%
通院	20.0%	0.0%	10.2%	0.0%	0.0%	16.7%	7.0%
出張・業務上の移動	0.0%	5.3%	6.1%	26.3%	0.0%	16.7%	10.0%
趣味・習い事	20.0%	15.8%	6.1%	21.1%	50.0%	16.7%	13.0%
親戚や友人宅の訪問	0.0%	5.3%	6.1%	5.3%	0.0%	0.0%	5.0%
その他	40.0%	10.5%	14.3%	0.0%	0.0%	16.7%	12.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問 13. 公共交通（鉄道・路線バス・乗合タクシー）を利用しない理由〔複数可能〕

回答者が公共交通を利用しない理由は、「自動車が楽」（65.1%）が最も多く、次点で「自宅と駅・バス停が遠い」（49.1%）、「運行本数が少ない」（48.8%）が多い。



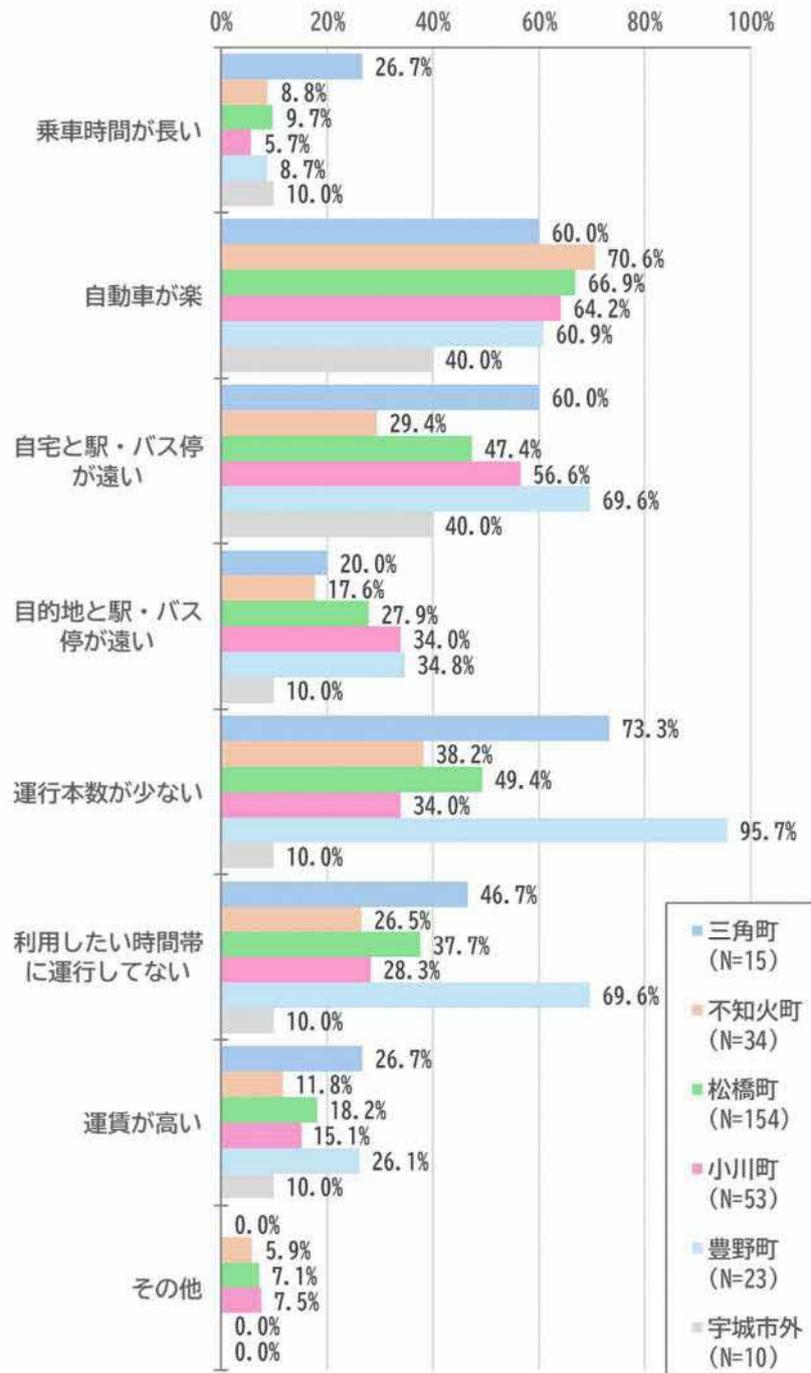
▲公共交通を利用しない理由

選択肢	件数	割合
乗車時間が長い	28	9.7%
自動車が楽	188	65.1%
自宅と駅・バス停が遠い	142	49.1%
目的地と駅・バス停が遠い	79	27.3%
運行本数が少ない	141	48.8%
利用したい時間帯に運行してない	106	36.7%
運賃が高い	51	17.6%
その他	23	8.0%
回答者	289	

※その他：公共交通は不便 7、子供が小さく迷惑掛ける 6、車がある 5、他

<地域別>

地域別に見ると、「自宅と駅・バス停が遠い」は豊野町、三角町、小川町で多く、「運行本数が少ない」と「利用したい時間帯に運行してない」は豊野町、三角町が多い。



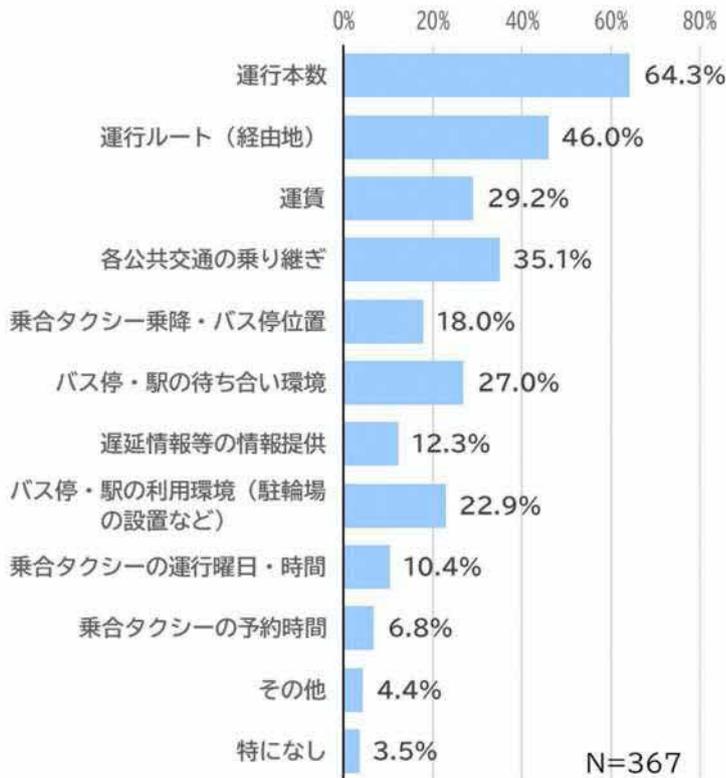
▲地域別に見た公共交通を利用しない理由

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
乗車時間が長い	4	3	15	3	2	1	28
自動車が楽	9	24	103	34	14	4	188
自宅と駅・バス停が遠い	9	10	73	30	16	4	142
目的地と駅・バス停が遠い	3	6	43	18	8	1	79
運行本数が少ない	11	13	76	18	22	1	141
利用したい時間帯に運行してない	7	9	58	15	16	1	106
運賃が高い	4	4	28	8	6	1	51
その他	0	2	11	4	0	0	17
回答者	15	34	154	53	23	10	289

選択肢	三角町 (N=15)	不知火町 (N=34)	松橋町 (N=154)	小川町 (N=53)	豊野町 (N=23)	宇城市外 (N=10)	合計 (N=289)
乗車時間が長い	26.7%	8.8%	9.7%	5.7%	8.7%	10.0%	9.7%
自動車が楽	60.0%	70.6%	66.9%	64.2%	60.9%	40.0%	65.1%
自宅と駅・バス停が遠い	60.0%	29.4%	47.4%	56.6%	69.6%	40.0%	49.1%
目的地と駅・バス停が遠い	20.0%	17.6%	27.9%	34.0%	34.8%	10.0%	27.3%
運行本数が少ない	73.3%	38.2%	49.4%	34.0%	95.7%	10.0%	48.8%
利用したい時間帯に運行してない	46.7%	26.5%	37.7%	28.3%	69.6%	10.0%	36.7%
運賃が高い	26.7%	11.8%	18.2%	15.1%	26.1%	10.0%	17.6%
その他	0.0%	5.9%	7.1%	7.5%	0.0%	0.0%	5.9%

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〔複数可能〕

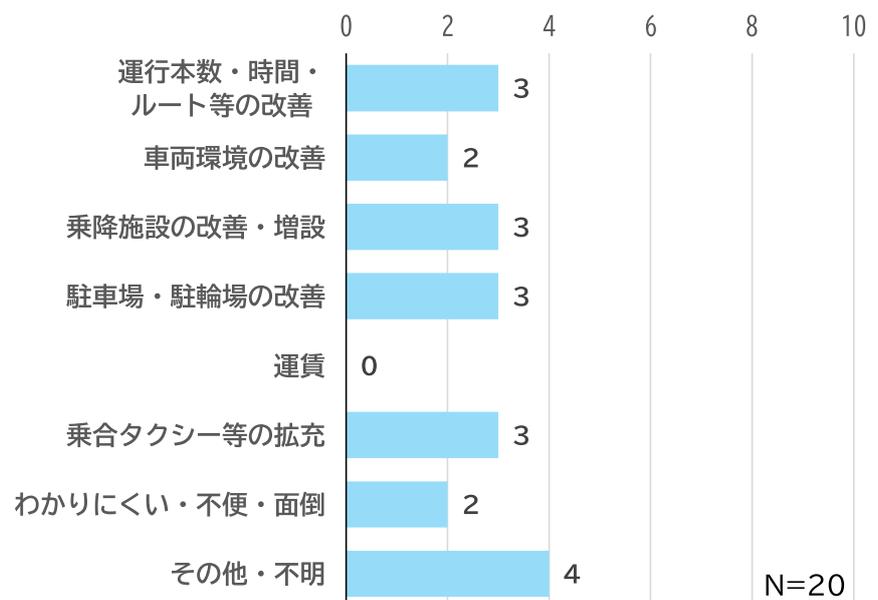
回答者が公共交通を利用するにあたって改善してもらいたい項目は、「運行本数」（64.3%）が最も多く、次点で「運行ルート（経由地）」（46.0%）、「各公共交通の乗り継ぎ」（35.1%）が多い。



選択肢	件数	割合
運行本数	236	64.3%
運行ルート（経由地）	169	46.0%
運賃	107	29.2%
各公共交通の乗り継ぎ	129	35.1%
乗合タクシー乗降・バス停位置	66	18.0%
バス停・駅の待ち合い環境	99	27.0%
遅延情報等の情報提供	45	12.3%
バス停・駅の利用環境（駐輪場の設置など）	84	22.9%
乗合タクシーの運行曜日・時間	38	10.4%
乗合タクシーの予約時間	25	6.8%
その他	16	4.4%
特になし	13	3.5%
回答者	367	

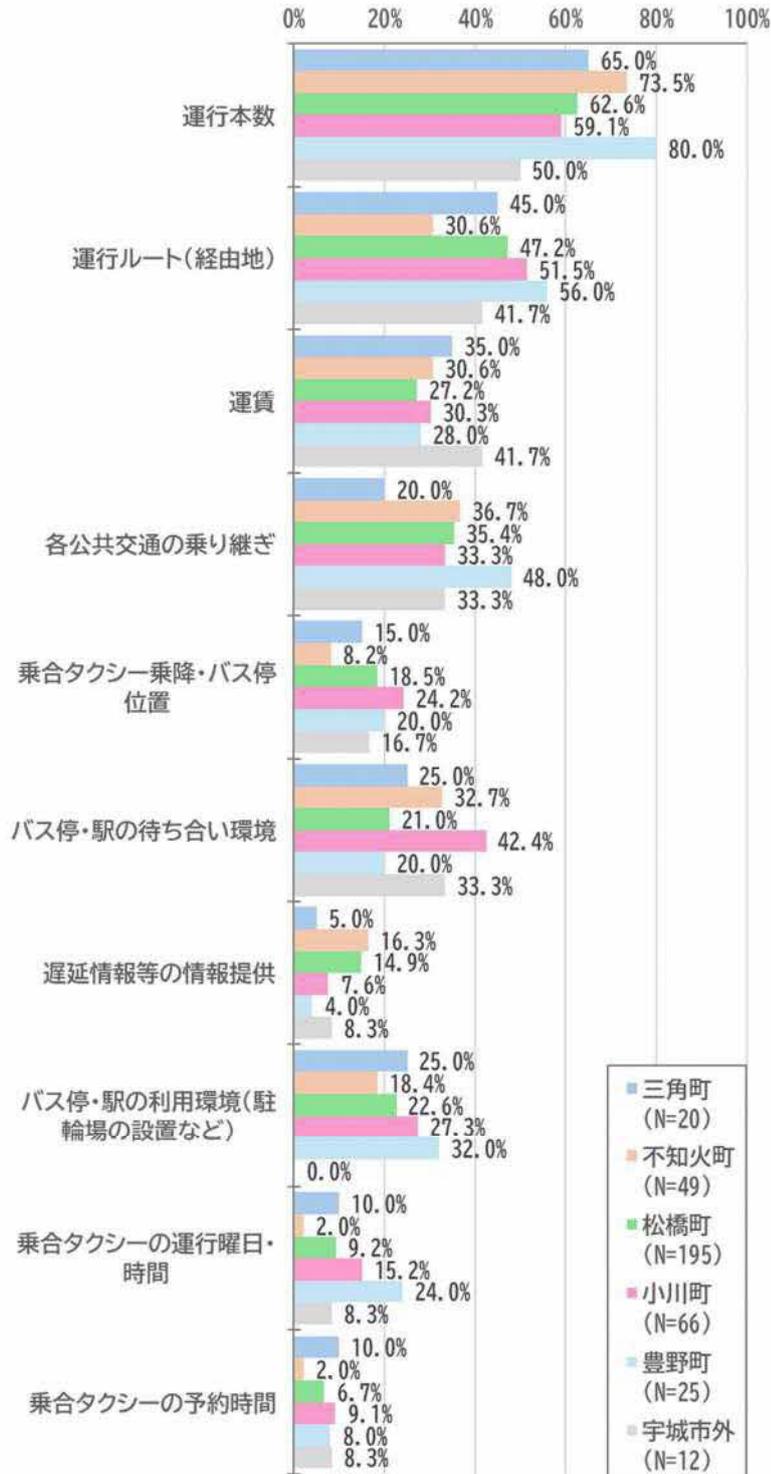
▲公共交通利用にあたっての改善点

（その他の内訳）



<地域別>

地域別に見ると、豊野町の「運行本数」、「運行ルート（経由地）」、「各公共交通の乗り継ぎ」が他の4町より多い。



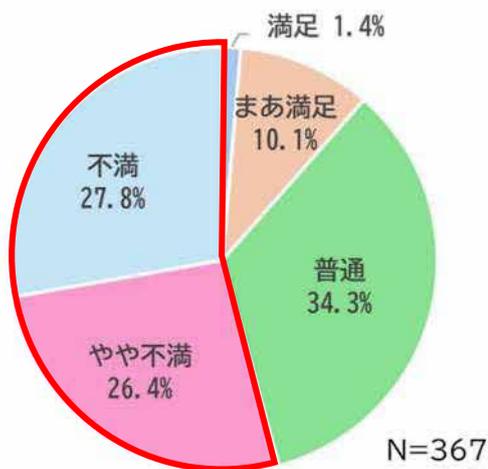
▲地域別に見た公共交通を利用するにあたっての改善点

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
運行本数	13	36	122	39	20	6	236
運行ルート（経由地）	9	15	92	34	14	5	169
運賃	7	15	53	20	7	5	107
各公共交通の乗り継ぎ	4	18	69	22	12	4	129
東合タクシー東降・バス停位置	3	4	36	16	5	2	66
バス停・駅の待ち合い環境	5	16	41	28	5	4	99
遅延情報等の情報提供	1	8	29	5	1	1	45
バス停・駅の利用環境（駐輪場の設置など）	5	9	44	18	8	0	84
東合タクシーの運行曜日・時間	2	1	18	10	6	1	38
東合タクシーの予約時間	2	1	13	6	2	1	25
その他	1	1	5	8	1	0	16
特になし	1	2	5	3	1	1	13
回答者	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
運行本数	65.0%	73.5%	62.6%	59.1%	80.0%	50.0%	64.3%
運行ルート（経由地）	45.0%	30.6%	47.2%	51.5%	56.0%	41.7%	46.0%
運賃	35.0%	30.6%	27.2%	30.3%	28.0%	41.7%	29.2%
各公共交通の乗り継ぎ	20.0%	36.7%	35.4%	33.3%	48.0%	33.3%	35.1%
東合タクシー東降・バス停位置	15.0%	8.2%	18.5%	24.2%	20.0%	16.7%	18.0%
バス停・駅の待ち合い環境	25.0%	32.7%	21.0%	42.4%	20.0%	33.3%	27.0%
遅延情報等の情報提供	5.0%	16.3%	14.9%	7.6%	4.0%	8.3%	12.3%
バス停・駅の利用環境（駐輪場の設置など）	25.0%	18.4%	22.6%	27.3%	32.0%	0.0%	22.9%
東合タクシーの運行曜日・時間	10.0%	2.0%	9.2%	15.2%	24.0%	8.3%	10.4%
東合タクシーの予約時間	10.0%	2.0%	6.7%	9.1%	8.0%	8.3%	6.8%
その他	5.0%	2.0%	2.6%	12.1%	4.0%	0.0%	4.4%
特になし	5.0%	4.1%	2.6%	4.5%	4.0%	8.3%	3.5%

問 15. 公共交通（鉄道・路線バス・乗合タクシー）全体の満足度

回答者の公共交通全体の満足度は、「満足」（1.4%）と「まあ満足」（10.1%）を合わせた「満足」が約 11%に対し、「不満」（26.4%）と「やや不満」（27.8%）を合わせた「不満足」が約 54%と、不満が満足を大幅に上回っている。

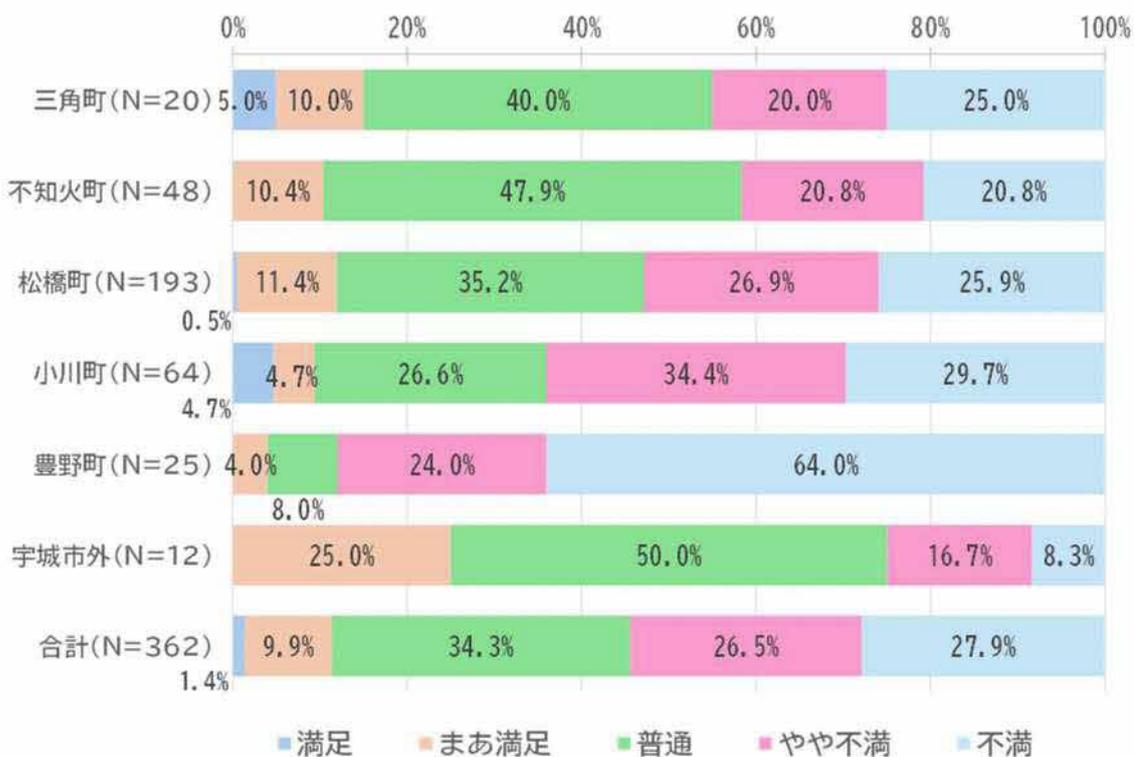


選択肢	件数	割合
満足	5	1.4%
まあ満足	37	10.1%
普通	126	34.3%
やや不満	97	26.4%
不満	102	27.8%
合計	367	100.0%

▲公共交通全体の満足度

<地域別>

地域別に見ると、豊野町の「不満足」が 88%（=64.0+24.0）と最も多く、次点で小川町、松橋町の順で不満足が多い。



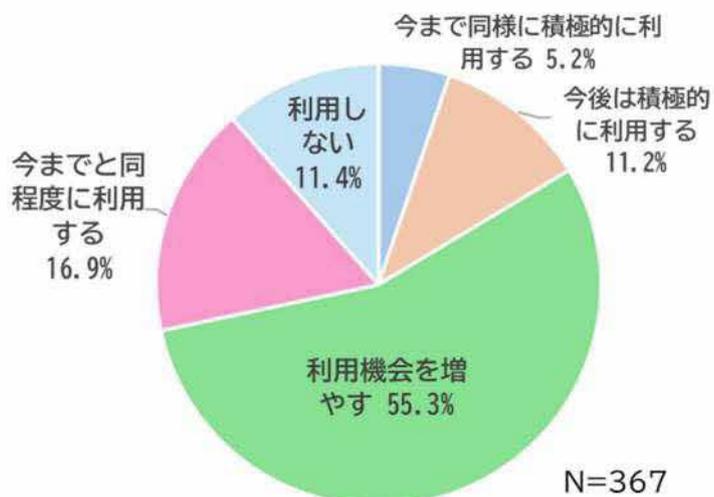
▲地域別に見た公共交通全体の満足度

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
満足	1	0	1	3	0	0	5
まあ満足	2	5	23	3	1	3	37
普通	8	24	68	18	2	6	126
やや不満	4	10	53	22	6	2	97
不満	5	10	50	20	16	1	102
合計	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
満足	5.0%	0.0%	0.5%	4.5%	0.0%	0.0%	1.4%
まあ満足	10.0%	10.2%	11.8%	4.5%	4.0%	25.0%	10.1%
普通	40.0%	49.0%	34.9%	27.3%	8.0%	50.0%	34.3%
やや不満	20.0%	20.4%	27.2%	33.3%	24.0%	16.7%	26.4%
不満	25.0%	20.4%	25.6%	30.3%	64.0%	8.3%	27.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問 16. 公共交通サービス改善時の利用意向

公共交通サービスが改善された場合の利用意向は、「利用機会を増やす」(55.3%)が半数以上を占め、「今まで同様に積極的に利用」(5.2%)と「今後は積極的に利用」(11.2%)と合わせた約72%が利用増の意向を持っている。

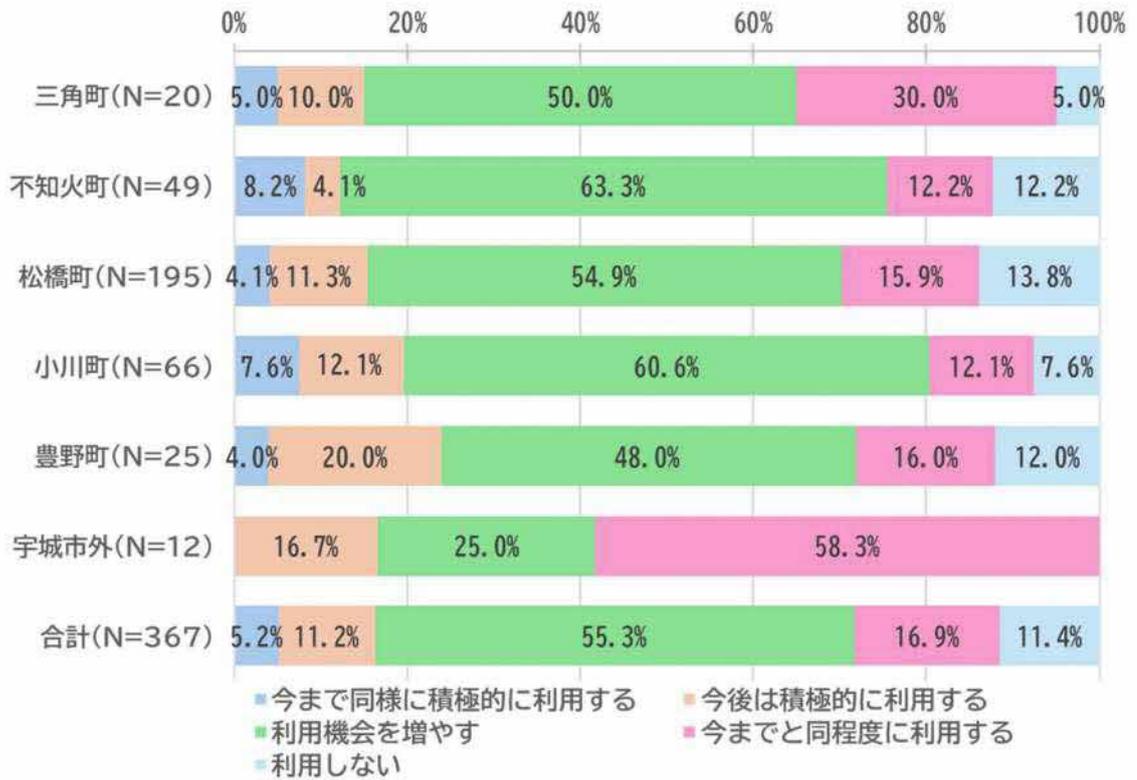


選択肢	件数	割合
今までは積極的に利用する	19	5.2%
今後は積極的に利用する	41	11.2%
利用機会を増やす	203	55.3%
今までと同程度に利用する	62	16.9%
利用しない	42	11.4%
合計	367	100.0%

▲公共交通サービス改善時の利用意向

<地域別>

地域別に見ると、不知火町と小川町において、利用増の意向（「利用機会を増やす」＋「今まで同様に積極的に利用」＋「今後は積極的に利用」）が多い。



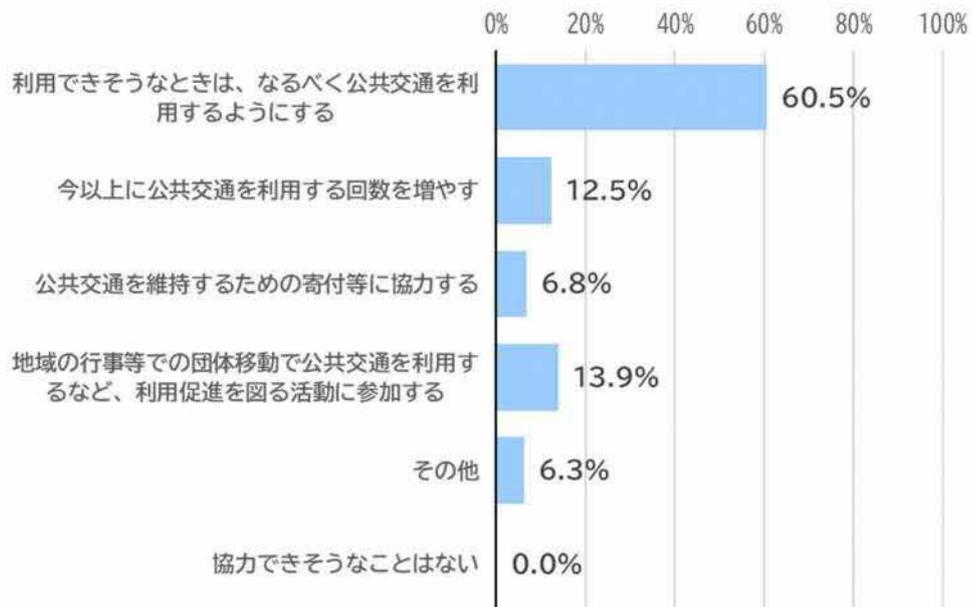
▲地域別に見た公共交通サービス改善時の利用意向

選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
今まで同様に積極的に利用する	1	4	8	5	1	0	19
今後は積極的に利用する	2	2	22	8	5	2	41
利用機会を増やす	10	31	107	40	12	3	203
今までと同程度に利用する	6	6	31	8	4	7	62
利用しない	1	6	27	5	3	0	42
合計	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町(N=20)	不知火町(N=49)	松橋町(N=195)	小川町(N=66)	豊野町(N=25)	宇城市外(N=12)	合計(N=367)
今まで同様に積極的に利用する	5.0%	8.2%	4.1%	7.6%	4.0%	0.0%	5.2%
今後は積極的に利用する	10.0%	4.1%	11.3%	12.1%	20.0%	16.7%	11.2%
利用機会を増やす	50.0%	63.3%	54.9%	60.6%	48.0%	25.0%	55.3%
今までと同程度に利用する	30.0%	12.2%	15.9%	12.1%	16.0%	58.3%	16.9%
利用しない	5.0%	12.2%	13.8%	7.6%	12.0%	0.0%	11.4%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問 17. 路線バスや乗合タクシーの維持するための協力可能項目

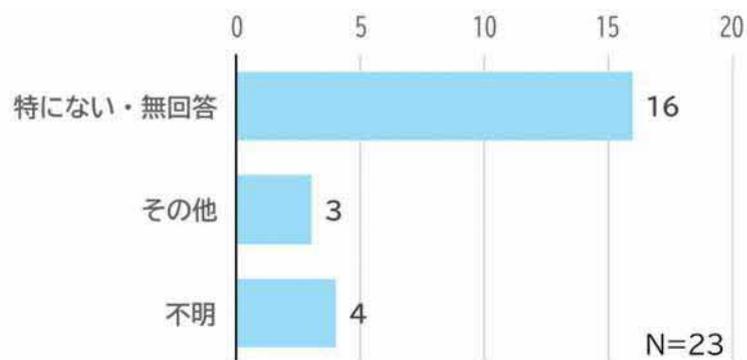
路線バスや乗合タクシーを維持していくために協力できることとして、「利用できそうなときはなるべく利用する」（60.5%）が約6割と最も多い。



▲路線バスや乗合タクシーの維持するための協力可能項目

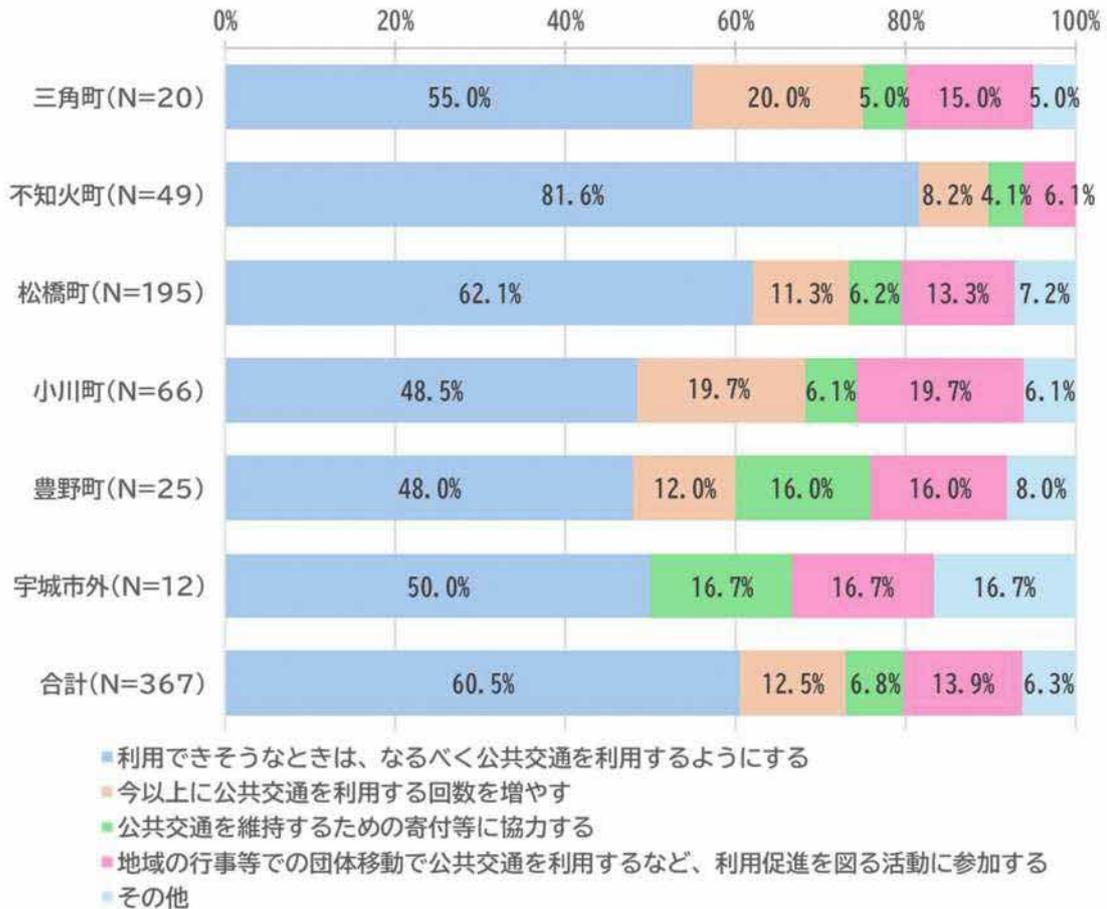
選択肢	件数	割合
利用できそうなときは、なるべく公共交通を利用するようにする	222	60.5%
今以上に公共交通を利用する回数を増やす	46	12.5%
公共交通を維持するための寄付等に協力する	25	6.8%
地域の行事等での団体移動で公共交通を利用するなど、利用促進を図る活動に参加する	51	13.9%
その他	23	6.3%
協力できそうなことはない	0	0.0%
合計	367	100.0%

(その他の内訳)



<地域別>

地域別に見ると、不知火町において、「利用できそうなときはなるべく利用する」が8割以上と他の4町よりも多い。



▲地域別に見た路線バスや乗合タクシーの維持するための協力可能項目

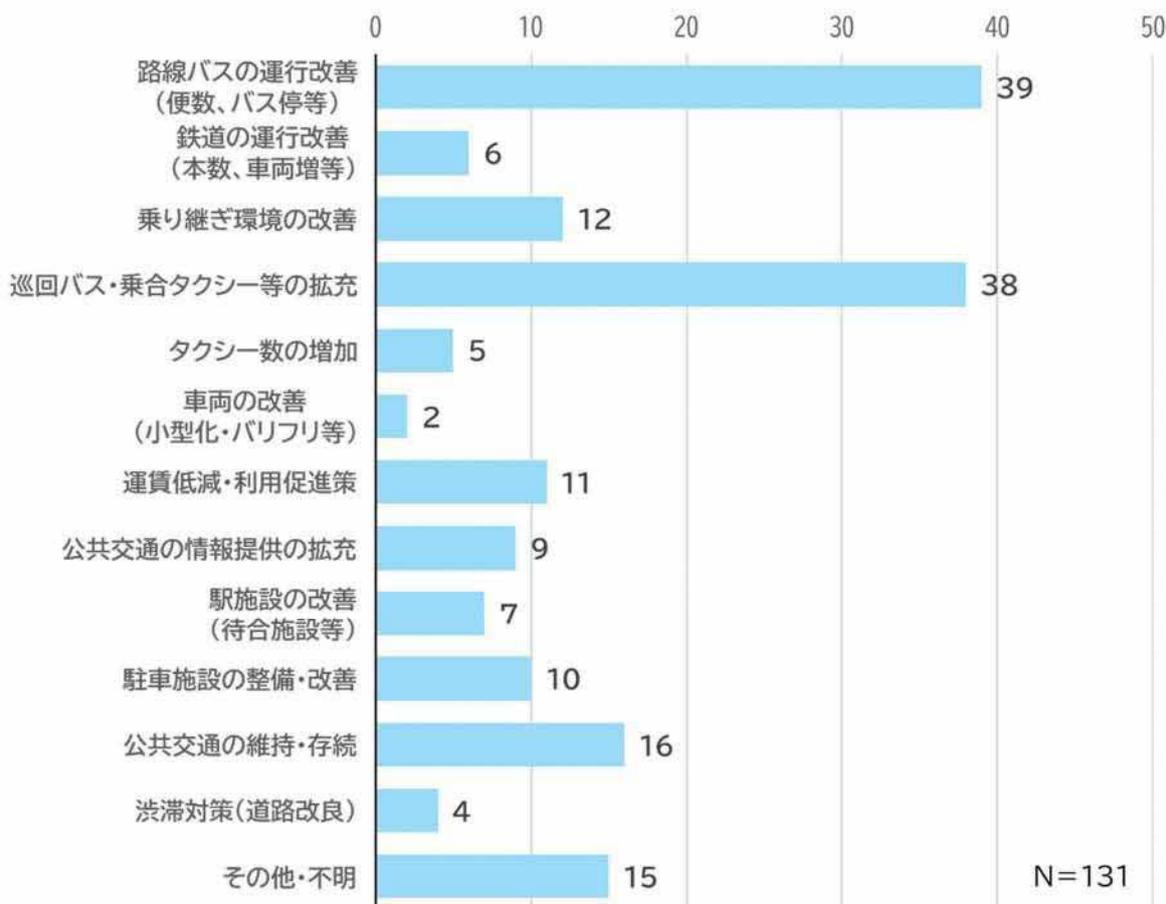
選択肢	三角町	不知火町	松橋町	小川町	豊野町	宇城市外	合計
利用できそうなときは、なるべく公共交通を利用するようにする	11	40	121	32	12	6	222
今以上に公共交通を利用する回数を増やす	4	4	22	13	3	0	46
公共交通を維持するための寄付等に協力する	1	2	12	4	4	2	25
地域の行事等での団体移動で公共交通を利用するなど、利用促進を図る活動に参加する	3	3	26	13	4	2	51
その他	1	0	14	4	2	2	23
合計	20	49	195	66	25	12	367

選択肢	三角町 (N=20)	不知火町 (N=49)	松橋町 (N=195)	小川町 (N=66)	豊野町 (N=25)	宇城市外 (N=12)	合計 (N=367)
利用できそうなときは、なるべく公共交通を利用するようにする	55.0%	81.6%	62.1%	48.5%	48.0%	50.0%	60.5%
今以上に公共交通を利用する回数を増やす	20.0%	8.2%	11.3%	19.7%	12.0%	0.0%	12.5%
公共交通を維持するための寄付等に協力する	5.0%	4.1%	6.2%	6.1%	16.0%	16.7%	6.8%
地域の行事等での団体移動で公共交通を利用するなど、利用促進を図る活動に参加する	15.0%	6.1%	13.3%	19.7%	16.0%	16.7%	13.9%
その他	5.0%	0.0%	7.2%	6.1%	8.0%	16.7%	6.3%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問 18. 宇城市の地域公共交通に対する要望、意見

宇城市の公共交通に対する要望としては、「路線バスの運行改善（便数、バス停位置等）」や「巡回バス・乗合タクシー等の拡充」に関する要望が最も多い。

また、「公共交通の維持・存続」に関する要望・意見も多く、公共交通の減便や路線廃止などによって高齢になっても免許返納ができないことや、それに伴い高齢でも運転せざるをえない状況や外出頻度が減ることへの危惧（※高齢者当事者の意見とともに、高齢者の子世代からの意見）が挙げられている。



▲宇城市の公共交通に対する要望・意見

2) 駅利用者アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼駅利用者アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	駅利用者（松橋駅、小川駅、三角駅を対象）
調査方法	調査員を駅に配置し、可能な範囲で聞き取り調査
調査期間	令和6年9月25日（水）
調査内容	次頁に調査票掲載

宇城市地域公共交通に関するアンケート調査へのご協力をお願い

宇城地域公共交通活性化協議会では、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通のあり方等の検討を行っており、その一環として、地域公共交通（路線バス、乗合タクシー）の利用実態を調査しています。

本調査は、地域公共交通に関する計画を検討する上での基礎資料として活用し、それ以外の目的には一切使用しません。

下記の調査票に直接ご記入の上、**調査員にお渡し**ください。

調査実施主体：宇城市地域公共交通活性化協議会

調査実施機関：復建調査設計㈱

問1. 住所 1. 宇城市内 → 以下より該当する地域を選択してください

[三角町 ・ 不知火町 ・ 松橋町 ・ 小川町 ・ 豊野町]

2. 宇城市外 (_____) 市・町・村

問2. 性別 1. 男性 2. 女性 3. 無回答

問3. 年齢 (_____) 歳

問4. 職業 1. 会社員・会社役員 2. 自営業 3. 公務員 4. 専業主夫・主婦
5. パート・アルバイト 6. 学生 7. 無職 8. その他(_____)

問5. 現在のご家族の構成について1つに○をつけてください。

1. ひとり暮らし 2. 夫婦のみ 3. 親もしくは子供との二世帯
4. 親と子供と孫の三世帯 5. 兄弟・姉妹 6. その他(_____)

問6. ご自身、もしくはご家族が保有しており、ご自身が自由に使える自動車等の状況について該当するものを全てに○をつけてください。

1. 自動車 2. 原付・バイク 3. 自転車
4. その他(_____) 5. 保有していない

問7. 自動車運転免許証の保有状況について該当するものを全てに○をつけてください。

1. 自動車 2. 自動二輪・バイク 3. 保有していない
4. 以前は保有していたが返納した → 返納時の年齢:(_____)歳

問8. 本日、鉄道を利用した主な目的について1つに○をつけてください。

1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院
5. 出張・業務上の移動 6. 趣味・習い事 7. 親戚や友人宅の訪問 8. 旅行
9. その他(_____)

問9. 本日の目的地(行き先)として該当するものを全てに○をつけてください。

1. 宇城市内 [三角町 ・ 不知火町 ・ 松橋町 ・ 小川町 ・ 豊野町 ・ 不明]
2. 熊本市内 3. 宇土市内 4. その他(_____)市・町

問10. 本日の乗車駅と降車駅を教えてください。

乗車 (_____) 駅 降車 (_____) 駅

裏面にお進みください

問 11. 本日のご自宅から乗車駅までの交通手段について 1 つに○をつけてください。

- | | | | |
|----------------|-----------------|-----------|-------------|
| 1. 徒歩のみ | 2. 自転車 | 3. バイク | 4. 車(自分で運転) |
| 5. 車(家族・知人の送迎) | 6. 路線バス | 7. 乗合タクシー | |
| 8. タクシー | 9. その他(_____) | | |

問 12. 本日の降車駅から目的地までの交通手段について 1 つに○をつけてください。

- | | | | |
|----------------|-----------------|-----------|-------------|
| 1. 徒歩のみ | 2. 自転車 | 3. バイク | 4. 車(自分で運転) |
| 5. 車(家族・知人の送迎) | 6. 路線バス | 7. 乗合タクシー | |
| 8. タクシー | 9. その他(_____) | | |

問 13. 普段、日常生活において活動等を行う場合の主な移動時間帯は何時頃ですか。

- | | |
|-------------|--------------------|
| 自宅から目的地へ行く際 | 午前・午後 (_____) 時頃 |
| 目的地から自宅へ帰る際 | 午前・午後 (_____) 時頃 |

問 14. 普段の公共交通(鉄道・路線バス・乗合タクシー)の利用頻度について 1 つに○をつけてください。

- | | | |
|---------|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3~4日 | 3. 週に1~2日 |
| 4. 月に数日 | 5. 年に数日 | |

問 15. 鉄道を利用する理由として該当するものを全てに○をつけてください。

- | | |
|-----------------|--------------------|
| 1. 目的地まで早く行ける | 2. 他に移動手段がない |
| 3. 自宅と駅が近い | 4. 目的地と駅が近い |
| 5. 運行本数が多い | 6. 利用したい時間帯に運行している |
| 7. 運賃が安い | 8. 自動車の運転をしたくない |
| 9. その他(_____) | |

問 16. 鉄道を利用するにあたり改善してもらいたい項目として該当するもの全てに○をつけてください。

- | | |
|-----------------|---------------------|
| 1. 運行本数 | 2. 運賃 |
| 3. 各公共交通の乗り継ぎ | 4. 駅の待ち合い環境 |
| 5. 遅延情報等の情報提供 | 6. 駅の利用環境(駐輪場の設置など) |
| 7. その他(_____) | |

問 17. その他、宇城市の地域公共交通に対する要望、意見をご記入ください。

[_____]

調査へのご協力、ありがとうございました

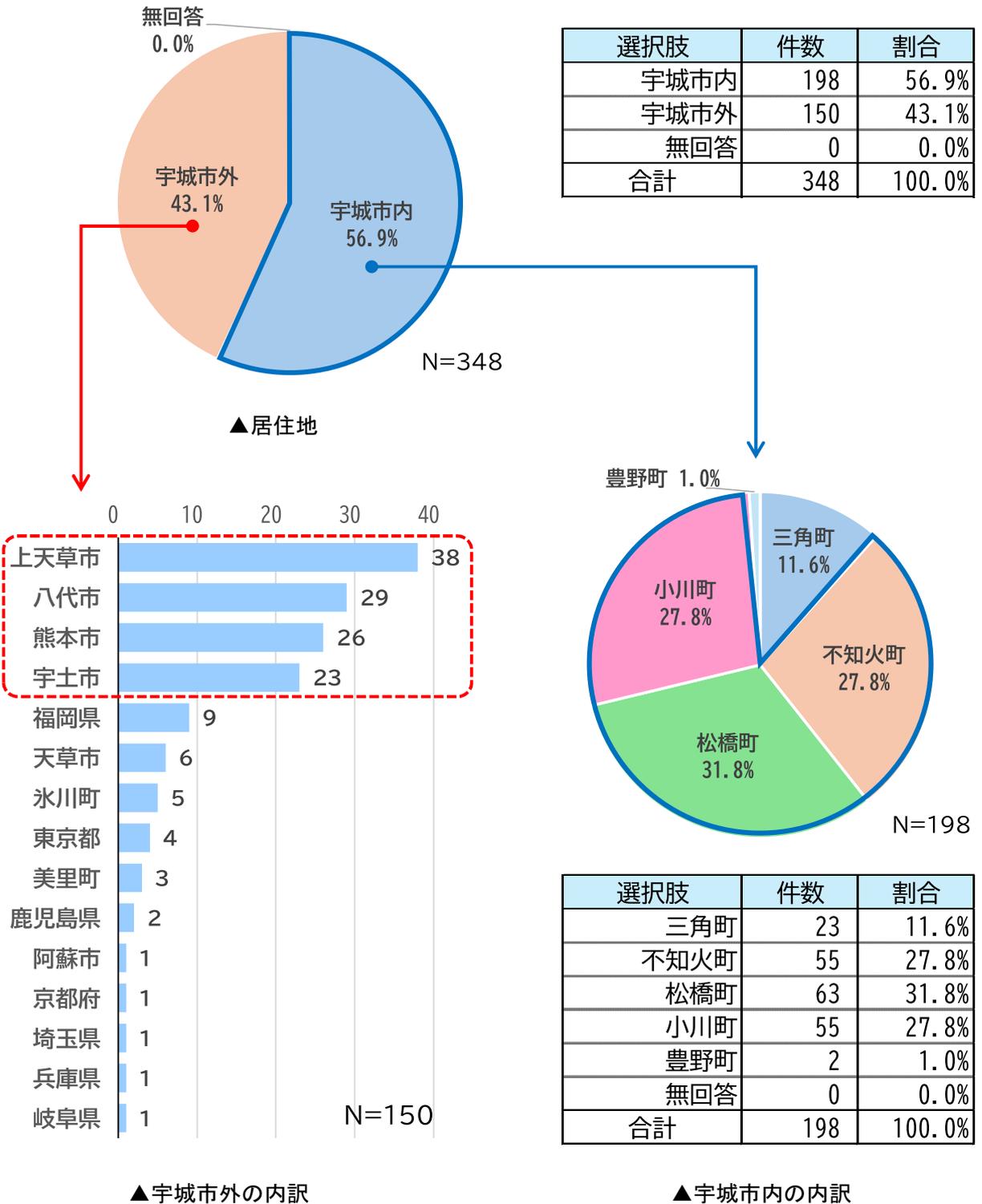
▲駅利用者アンケート 調査票 (2/2)

(2) 調査結果

問1. 居住地

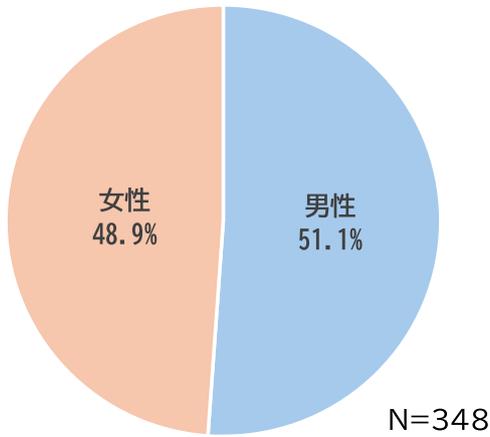
駅利用者の居住地は、「宇城市内」が約 57%を占めており、その内の 9 割近くを不知火町、松橋町、小川町の旧 3 町が占めている。

一方、宇城市外については、上天草町、八代市、熊本市、宇土市からの利用者が多い。



問2. 性別

駅利用者の性別は、男性と女性がほぼ半数ずつとなっている。

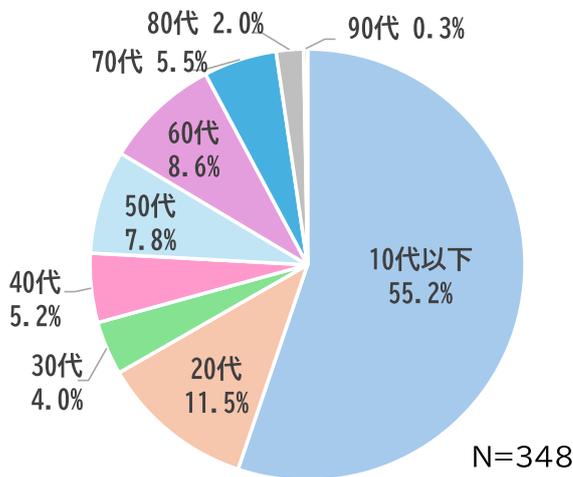


▲性別の内訳

選択肢	件数	割合
男性	178	51.1%
女性	170	48.9%
無回答	0	0.0%
合計	348	100.0%

問3. 年齢層

駅利用者の年齢層は、「10歳代以下」が55.2%と半数以上を占め、次点で「20歳代」(11.5%)が多い。

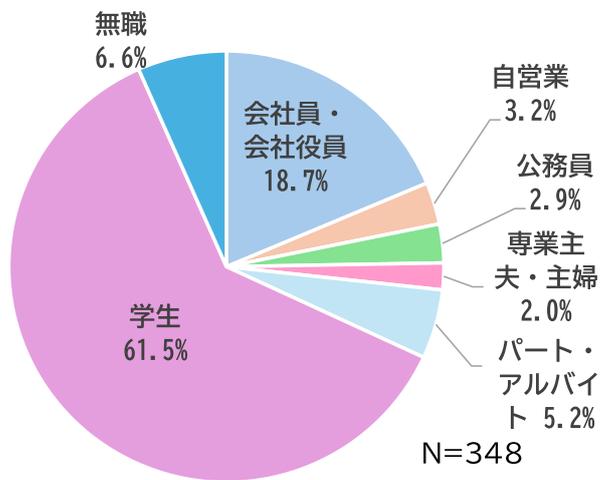


▲年齢層の内訳

選択肢	件数	割合
10代未満	1	0.3%
10代	191	54.9%
20代	40	11.5%
30代	14	4.0%
40代	18	5.2%
50代	27	7.8%
60代	30	8.6%
70代	19	5.5%
80代	7	2.0%
90代	1	0.3%
無回答	0	0.0%
合計	348	100.0%

問4. 職業

駅利用者の職業は、「学生」(61.5%)が6割以上を占めており、次点で「会社員・会社役員」(18.7%)が多く、両者で約8割を占めている。

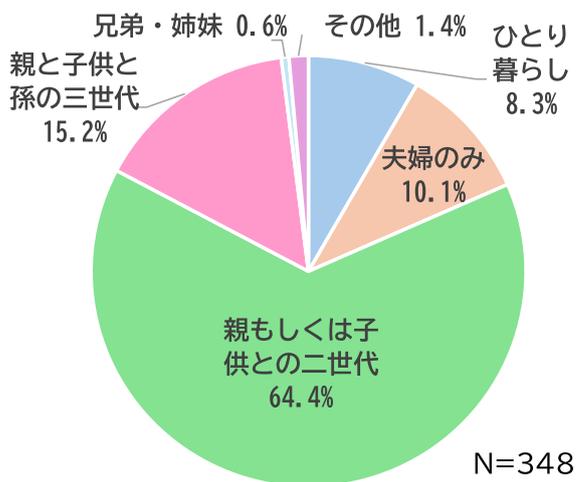


選択肢	件数	割合
会社員・会社役員	65	18.7%
自営業	11	3.2%
公務員	10	2.9%
専業主夫・主婦	7	2.0%
パート・アルバイト	18	5.2%
学生	214	61.5%
無職	23	6.6%
その他	0	0.0%
合計	348	100.0%

▲職業の内訳

問5. 家族構成

駅利用者の家族構成は、学生の利用者が多いため、「親もしくは子供との二世帯」(64.4%)が6割以上を占めており、次点で「親と子供と孫の三世帯」(15.2%)が多く、両者で約8割を占めている。



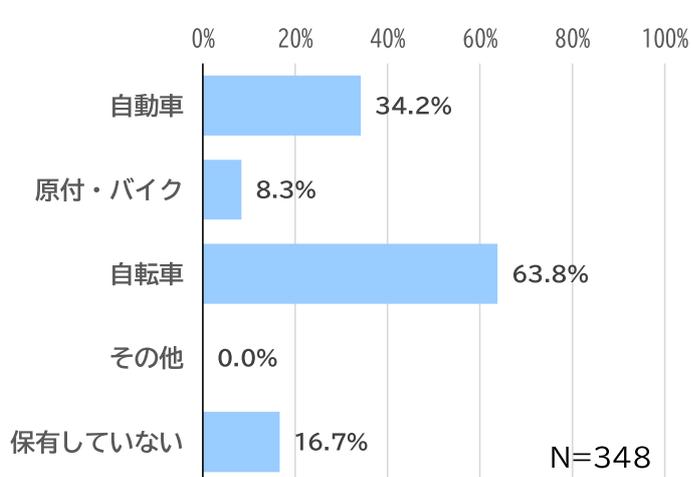
選択肢	件数	割合
ひとり暮らし	29	8.3%
夫婦のみ	35	10.1%
親もしくは子供との二世帯	224	64.4%
親と子供と孫の三世帯	53	15.2%
兄弟・姉妹	2	0.6%
その他	5	1.4%
合計	348	100.0%

※その他：友人、寮

▲家族構成の内訳

問6. 移動手段の保有状況〔複数回答〕

駅利用者自身が自由に使える移動手段の保有状況は、学生の利用者が多いため、「自転車」(63.8%)が最も多く、次点で「自動車」(34.2%)が多い。



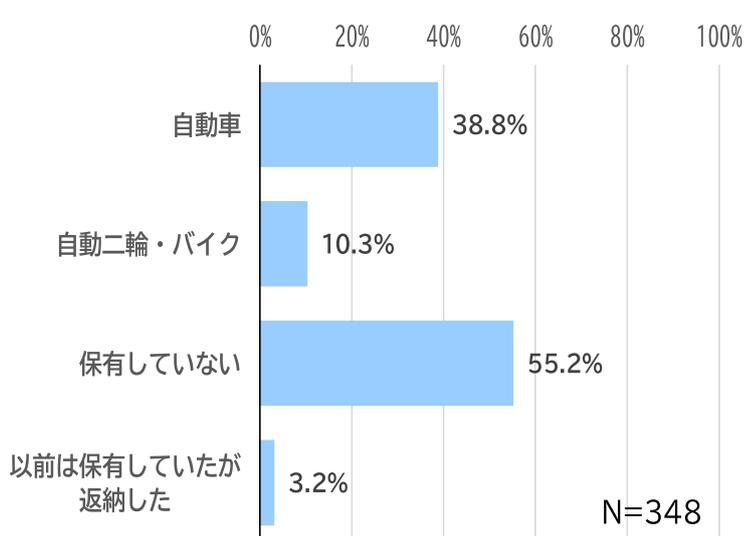
選択肢	件数	割合
自動車	119	34.2%
原付・バイク	29	8.3%
自転車	222	63.8%
その他	0	0.0%
保有していない	58	16.7%
合計	348	

▲自由に使える移動手段の保有状況

問7. 運転免許証の保有状況〔複数回答〕

駅利用者の運転免許証の保有状況は、学生の利用者が多いため、「保有していない」(55.2%)が半数以上を占め、「自動車免許保有者」は約4割に留まっている。

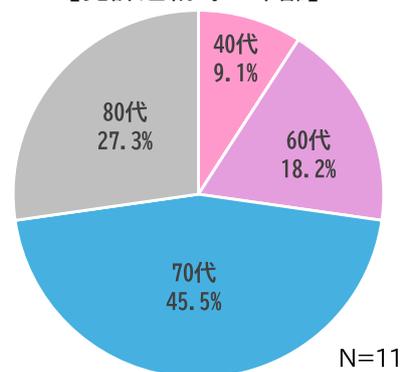
運転免許返納年齢は、「70歳代」(45.5%)、「80歳代」(27.3%)で約7割を占めている。



選択肢	件数	割合
自動車	135	38.8%
自動二輪・バイク	36	10.3%
保有していない	192	55.2%
以前は保有していたが返納した	11	3.2%
合計	348	

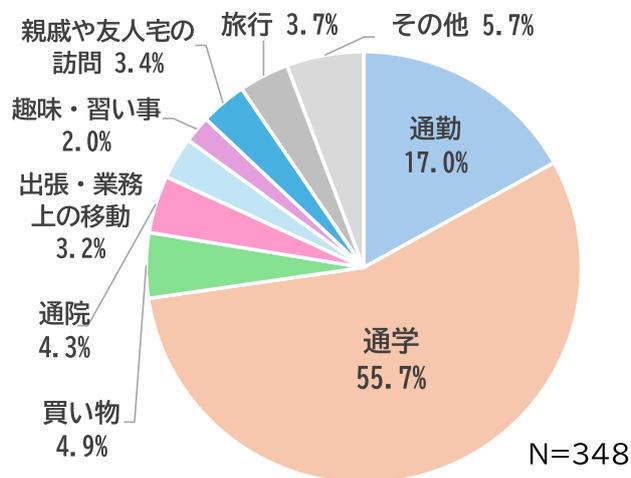
▲自動車運転免許証の保有状況

【免許返納時の年齢】



問 8. 駅利用目的

駅利用目的は、学生の利用者が多いため、「通学」(55.7%)が最も多く、次点で「通勤」(17.0%)が多く、「通勤・通学」で7割以上を占めている。

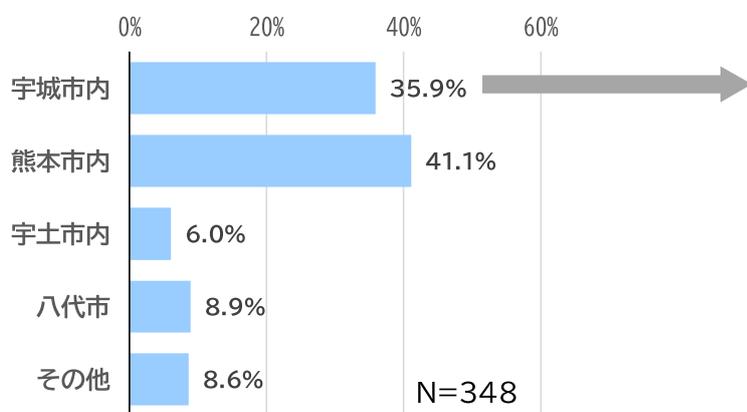


選択肢	件数	割合
通勤	59	17.0%
通学	194	55.7%
買い物	17	4.9%
通院	15	4.3%
出張・業務上の移動	11	3.2%
趣味・習い事	7	2.0%
親戚や友人宅の訪問	12	3.4%
旅行	13	3.7%
その他	20	5.7%
合計	348	100.0%

▲駅利用目的の内訳

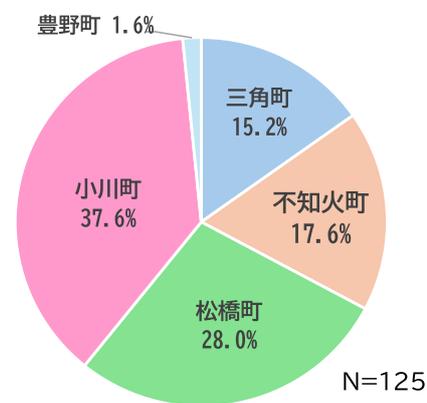
問 9. 目的地（行き先）〔複数回答〕

目的地（行き先）は、「熊本市内」(41.1%)が最も多く、次点で「宇城市内」(35.9%)が多く、宇城市内については「小川町」(37.6%)、「松橋町」(28.0%)が多い。



▲目的地（行き先）

選択肢	件数	割合
宇城市内	125	35.9%
熊本市内	143	41.1%
宇土市内	21	6.0%
八代市	31	8.9%
その他	30	8.6%
合計	348	



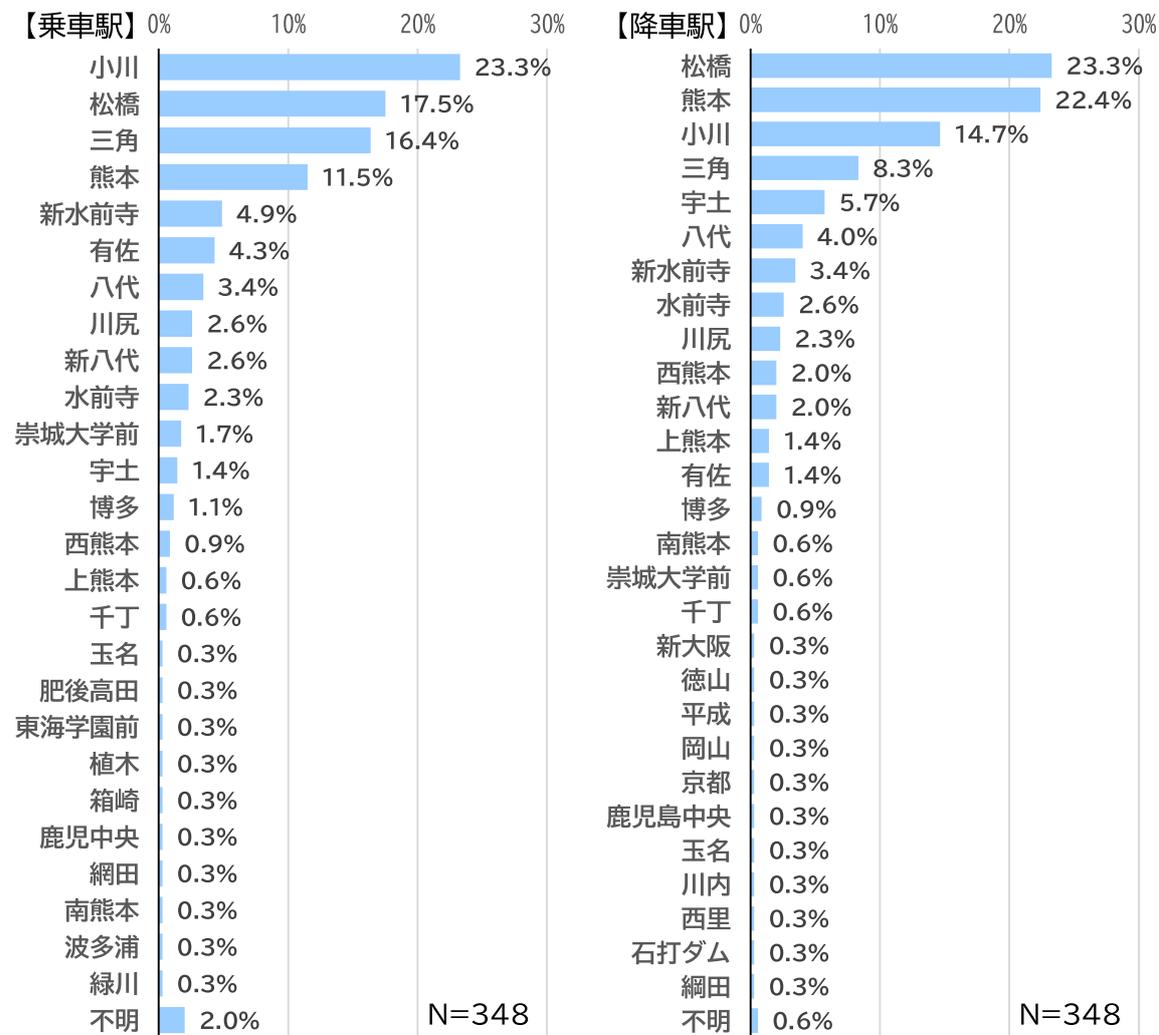
▲宇城市内の内訳

選択肢	件数	割合
三角町	19	15.2%
不知火町	22	17.6%
松橋町	35	28.0%
小川町	47	37.6%
豊野町	2	1.6%
合計	125	100.0%

※その他：熊本県内 15、九州他県 8、九州外 7

問 10. 乗車駅・降車駅

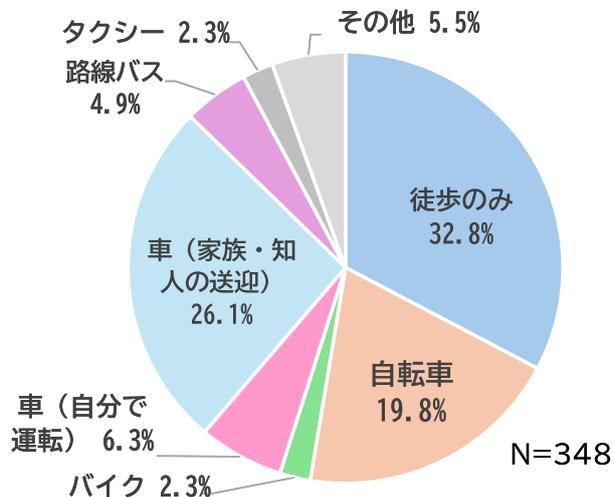
乗降駅は「小川駅」(23.3%)、「松橋駅」(17.5%)、「三角駅」(16.4%)、「熊本駅」(11.5%)の利用が多く、降車駅は「松橋駅」(23.3%)、「熊本駅」(22.4%)、「小川駅」(14.7%)、「三角駅」(8.3%)の利用が多く、乗車・降車とも上位は同じ駅となっている。



▲乗降駅・降車駅の内訳

問 11. 自宅から乗降駅までの交通手段

自宅から乗降駅までの交通手段は、「徒歩のみ」(32.8%)が最も多く、次点で「車(家族・知人の送迎)」(26.1%)、「自転車」(19.8%)が多く、これらで約8割を占めており、公共交通機関の利用は少ない。



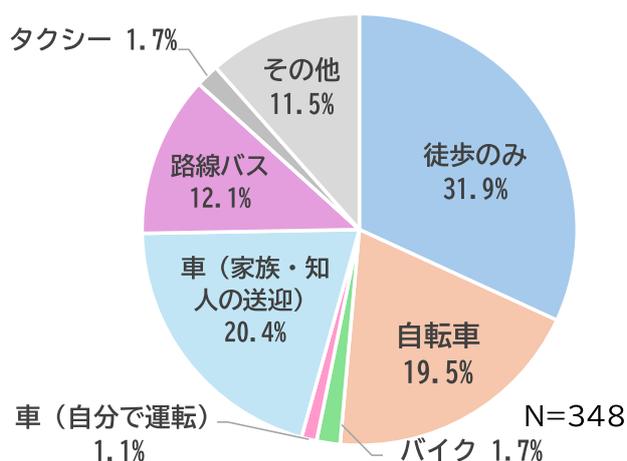
選択肢	件数	割合
徒歩のみ	114	32.8%
自転車	69	19.8%
バイク	8	2.3%
車(自分で運転)	22	6.3%
車(家族・知人の送迎)	91	26.1%
路線バス	17	4.9%
乗合タクシー	0	0.0%
タクシー	8	2.3%
その他	19	5.5%
合計	348	100.0%

※その他：市電15、他交通4

▲自宅から乗降駅までの交通手段

問 12. 降車駅から目的地までの交通手段

降車駅から目的地までの交通手段は、「徒歩のみ」(31.9%)が最も多く、次点で「車(家族・知人の送迎)」(20.4%)、「自転車」(19.5%)が多く、これらで約7割を占めており、公共交通機関の利用は少ない。



選択肢	件数	割合
徒歩のみ	111	31.9%
自転車	68	19.5%
バイク	6	1.7%
車(自分で運転)	4	1.1%
車(家族・知人の送迎)	71	20.4%
路線バス	42	12.1%
乗合タクシー	0	0.0%
タクシー	6	1.7%
その他	40	11.5%
合計	348	100.0%

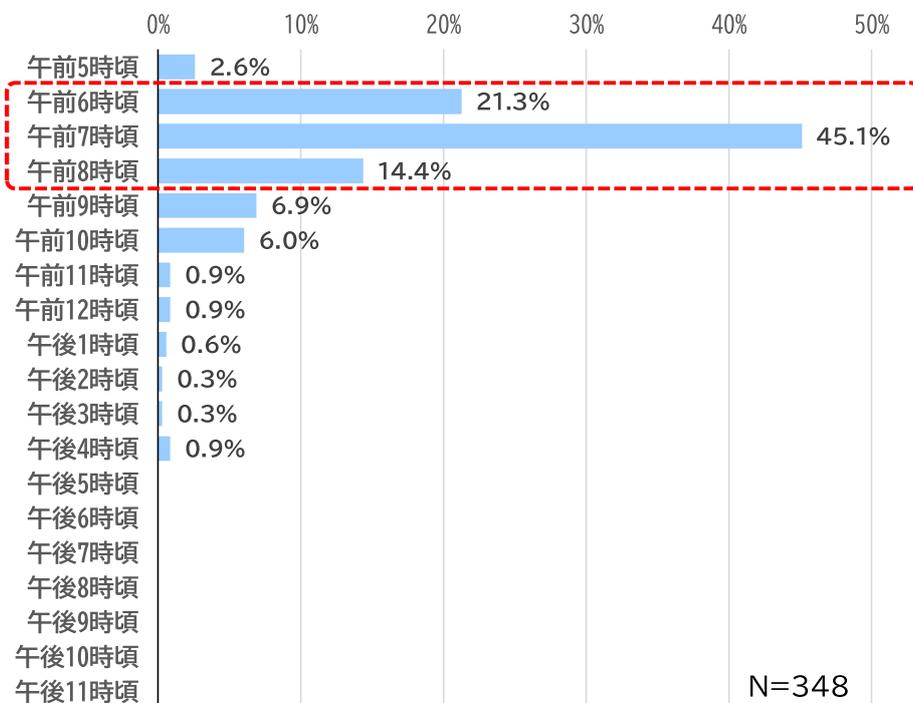
※その他：市電24、新幹線6、コミバス3、他交通7

▲降車駅から目的地までの交通手段

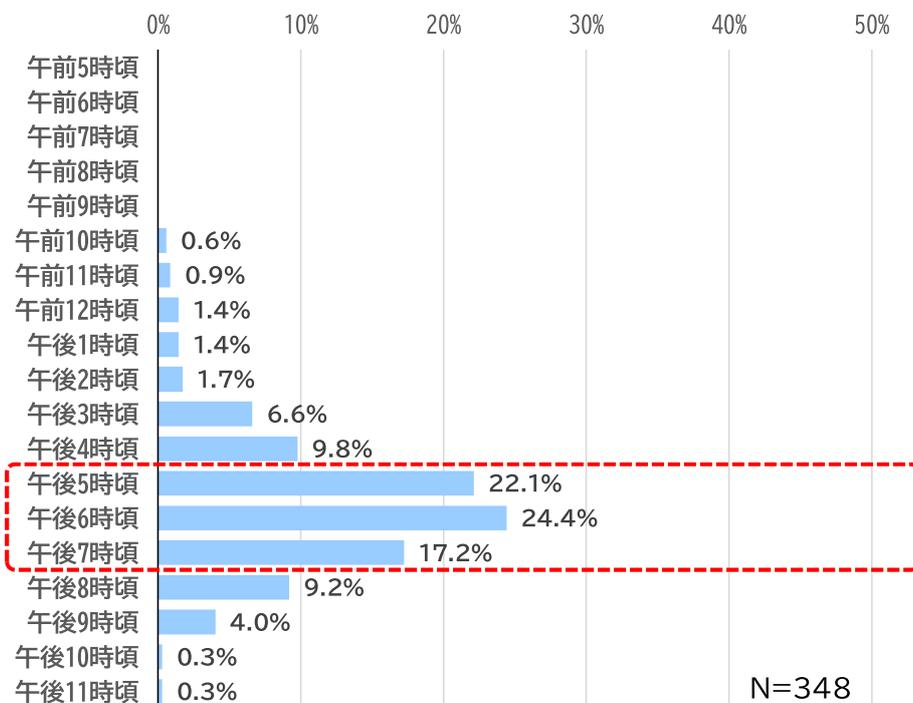
問 13. 日常生活における主な移動時間帯

自宅から目的地まで行く移動時間帯は、「午前7時頃」(45.1%)が最も多く、前後の時間帯を合わせた「午前6時～8時頃」で全体の約8割を占めている。

一方、目的地から自宅に帰る移動時間帯は、「午後6時頃」(24.4%)が最も多いが分散しており、前後の時間帯を合わせた「午後6時～7時頃」で全体の約6割となっている。



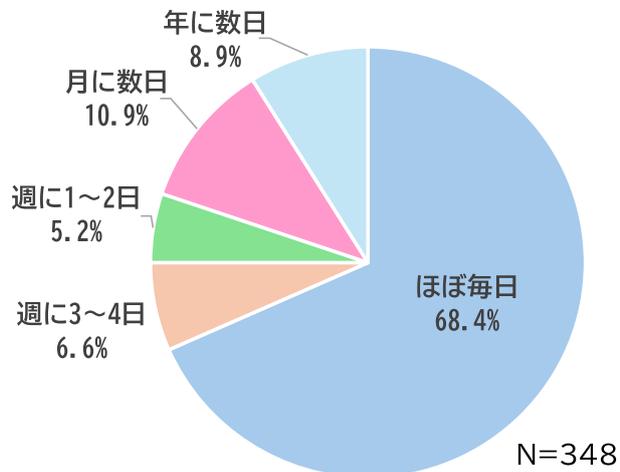
▲自宅から目的地へ行く移動時間帯



▲目的地から自宅へ帰る移動時間帯

問 14. 公共交通の利用頻度

普段の公共交通の利用頻度は、回答者に学生が多いことから「ほぼ毎日」(68.4%)が約7割を占めている。

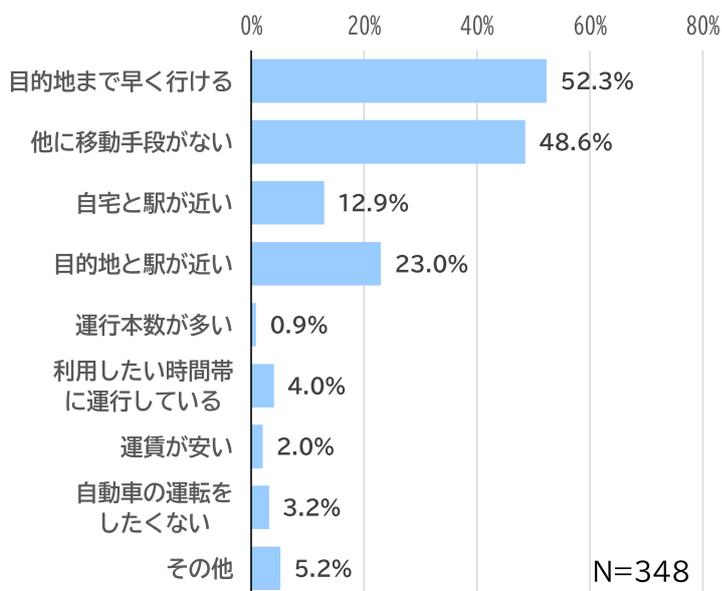


選択肢	件数	割合
ほぼ毎日	238	68.4%
週に3~4日	23	6.6%
週に1~2日	18	5.2%
月に数日	38	10.9%
年に数日	31	8.9%
合計	348	100.0%

▲公共交通の利用頻度

問 15. 鉄道を利用する理由〔複数回答〕

鉄道を利用する理由としては、「目的地まで早く行ける」(52.3%)と、「他に移動手段がない」(48.6%)が多くなっている。



選択肢	件数	割合
目的地まで早く行ける	182	52.3%
他に移動手段がない	169	48.6%
自宅と駅が近い	45	12.9%
目的地と駅が近い	80	23.0%
運行本数が多い	3	0.9%
利用したい時間帯に運行している	14	4.0%
運賃が安い	7	2.0%
自動車の運転をしたくない	11	3.2%
その他	18	5.2%
合計	348	

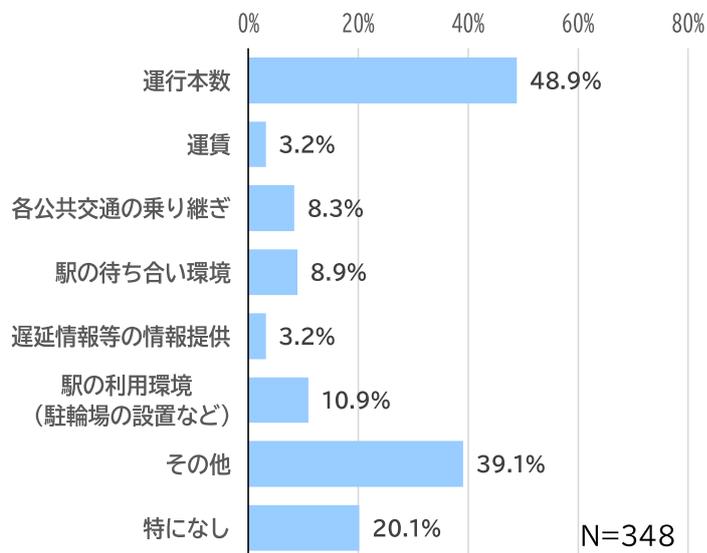
※その他：鉄道好き 5、利便性 5、安全 3、飲酒後 2、他 3

▲鉄道を利用する理由

問 16. 鉄道を利用するための改善点〔複数回答〕

鉄道を利用するための改善点は、約半数の方が「運行本数」(48.9%)を挙げており、他の改善点については1割程度に留まっている。

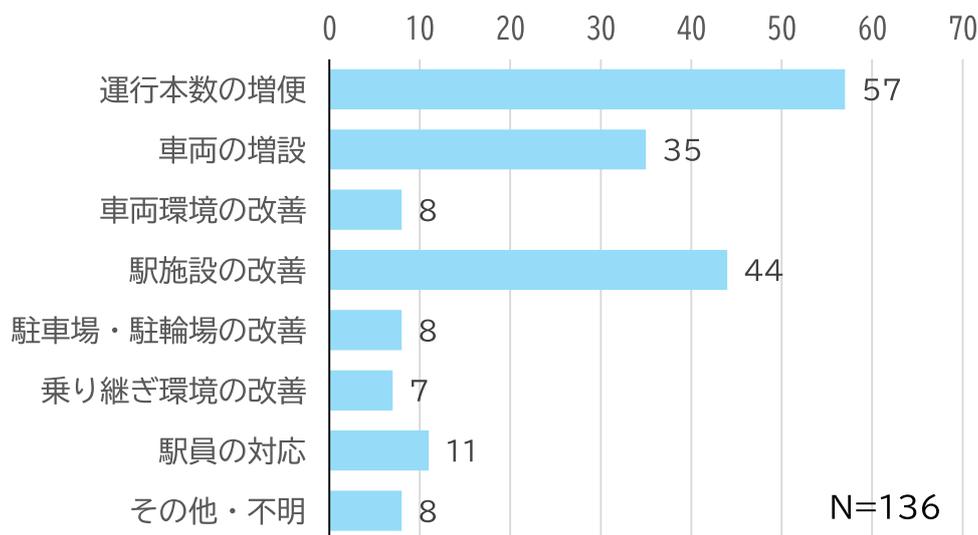
また、その他の改善点として、運行本数の増便や混雑解消のために車両数増加、駅施設の改善が多い。



選択肢	件数	割合
運行本数	170	48.9%
運賃	11	3.2%
各公共交通の乗り継ぎ	29	8.3%
駅の待ち合い環境	31	8.9%
遅延情報等の情報提供	11	3.2%
駅の利用環境 (駐輪場の設置など)	38	10.9%
その他	136	39.1%
特になし	70	20.1%
合計	348	

▲鉄道を利用するための改善点

(その他の主な内訳)

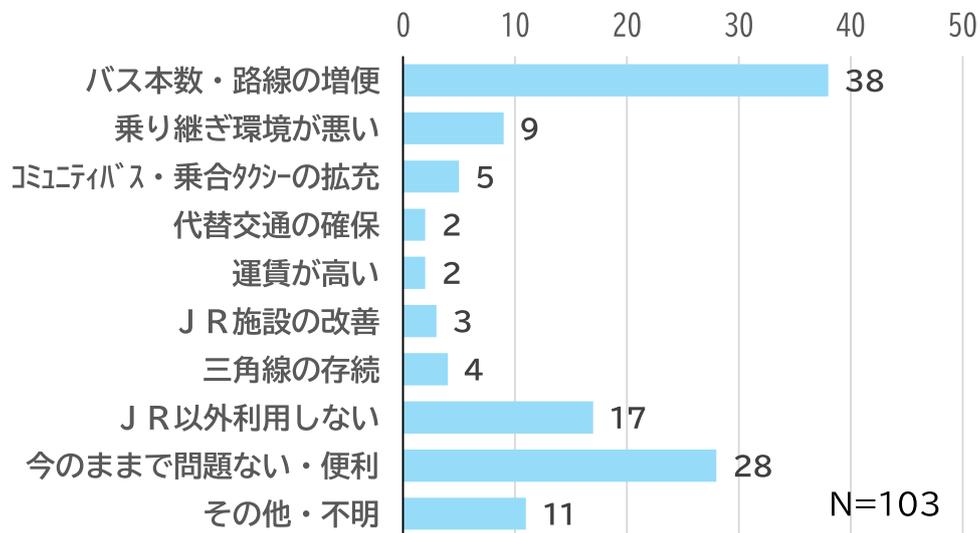


※駅施設の改善：待合室のエアコン設置、トイレの美化・備品補充、ICカードの利用不可、コンビニの設置、エスカレーターの設置など

問 17. 宇城市の地域公共交通に対する要望・意見〔自由回答〕

宇城市の地域公共交通に対する要望・意見を集約すると、「バスの本数・路線の増便」に関する要望が最も多い。

一方、「今のままで問題ない・便利」や「JR以外利用しない」との意見が多く見られる。



▲宇城市の地域公共交通に対する要望・意見

3) バス停利用者アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼バス停利用者アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	バス停利用者（松橋産交、三角産交を対象）
調査方法	調査員をバス停に配置し、可能な範囲で聞き取り調査
調査期間	令和6年9月25日（水）
調査内容	次頁に調査票掲載

宇城市地域公共交通に関するアンケート調査へのご協力をお願い

宇城地域公共交通活性化協議会では、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通のあり方等の検討を行っており、その一環として、地域公共交通（鉄道、路線バス、乗合タクシー）の利用実態を調査しています。

本調査は、地域公共交通に関する計画を検討する上での基礎資料として活用し、それ以外の目的には一切使用しません。

下記の調査票に直接ご記入の上、**調査員にお渡し**ください。

調査実施主体：宇城市地域公共交通活性化協議会

調査実施機関：復建調査設計㈱

問1. 住所 1. 宇城市内 → 以下より該当する地域を選択してください
[三角町 ・ 不知火町 ・ 松橋町 ・ 小川町 ・ 豊野町]
2. 宇城市外 (_____) 市・町・村

問2. 性別 1. 男性 2. 女性 3. 無回答

問3. 年齢 (_____) 歳

問4. 職業 1. 会社員・会社役員 2. 自営業 3. 公務員 4. 専業主夫・主婦
5. パート・アルバイト 6. 学生 7. 無職 8. その他(_____)

問5. 現在のご家族の構成について1つに○をつけてください。
1. ひとり暮らし 2. 夫婦のみ 3. 親もしくは子供との二世帯
4. 親と子供と孫の三世帯 5. 兄弟・姉妹 6. その他(_____)

問6. ご自身、もしくはご家族が保有しており、ご自身が自由に使える自動車等の状況について該当するものを全てに○をつけてください。
1. 自動車 2. 原付・バイク 3. 自転車
4. その他(_____) 5. 保有していない

問7. 自動車運転免許証の保有状況について該当するものを全てに○をつけてください。
1. 自動車 2. 自動二輪・バイク 3. 保有していない
4. 以前は保有していたが返納した → 返納時の年齢:(_____)歳

問8. 本日、路線バスを利用した主な目的について1つに○をつけてください。
1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院
5. 出張・業務上の移動 6. 趣味・習い事 7. 親戚や友人宅の訪問 8. 旅行
9. その他(_____)

問9. 本日の目的地(行き先)として該当するものを全てに○をつけてください。
1. 宇城市内 [三角町 ・ 不知火町 ・ 松橋町 ・ 小川町 ・ 豊野町 ・ 不明]
2. 熊本市内 3. 宇土市内 4. その他(_____)市・町

問10. 本日の乗車バス停と降車バス停を教えてください。
乗車 (_____)バス停 降車 (_____)バス停

裏面にお進みください

▲バス停利用者アンケート 調査票 (1/2)

問 11. 本日のご自宅から乗車バス停までの交通手段について 1 つに○をつけてください。

- | | | | |
|-----------------|-----------|---------|-------------|
| 1. 徒歩のみ | 2. 自転車 | 3. バイク | 4. 車(自分で運転) |
| 5. 車(家族・知人の送迎) | 6. 乗合タクシー | 7. タクシー | |
| 8. その他(_____) | | | |

問 12. 本日の降車バス停から目的地までの交通手段について 1 つに○をつけてください。

- | | | | |
|-----------------|-----------|---------|-------------|
| 1. 徒歩のみ | 2. 自転車 | 3. バイク | 4. 車(自分で運転) |
| 5. 車(家族・知人の送迎) | 6. 乗合タクシー | 7. タクシー | |
| 8. その他(_____) | | | |

問 13. 普段、日常生活において活動等を行う場合の主な移動時間帯は何時頃ですか。

- | | |
|-------------|--------------------|
| 自宅から目的地へ行く際 | 午前・午後 (_____) 時頃 |
| 目的地から自宅へ帰る際 | 午前・午後 (_____) 時頃 |

問 14. 普段の公共交通(鉄道・路線バス・乗合タクシー)の利用頻度について 1 つに○をつけてください。

- | | | |
|---------|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3~4日 | 3. 週に1~2日 |
| 4. 月に数日 | 5. 年に数日 | |

問 15. 路線バスを利用する理由として該当するものを全てに○をつけてください。

- | | |
|-----------------|--------------------|
| 1. 目的地まで早く行ける | 2. 他に移動手段がない |
| 3. 自宅とバス停が近い | 4. 目的地とバス停が近い |
| 5. 運行本数が多い | 6. 利用したい時間帯に運行している |
| 7. 運賃が安い | 8. 自動車の運転をしたくない |
| 9. その他(_____) | |

問 16. 路線バスを利用するにあたり改善してもらいたい項目として該当するものを全てに○をつけてください。

- | | |
|-----------------|-----------------------|
| 1. 運行本数 | 2. 運行ルート(経由地) |
| 3. 運賃 | 4. 各公共交通の乗り継ぎ |
| 5. バス停位置 | 6. バス停の待ち合い環境 |
| 7. 遅延情報等の情報提供 | 8. バス停の利用環境(駐輪場の設置など) |
| 9. その他(_____) | |

問 17. その他、宇城市の地域公共交通に対する要望、意見をご記入ください。

調査へのご協力、ありがとうございました

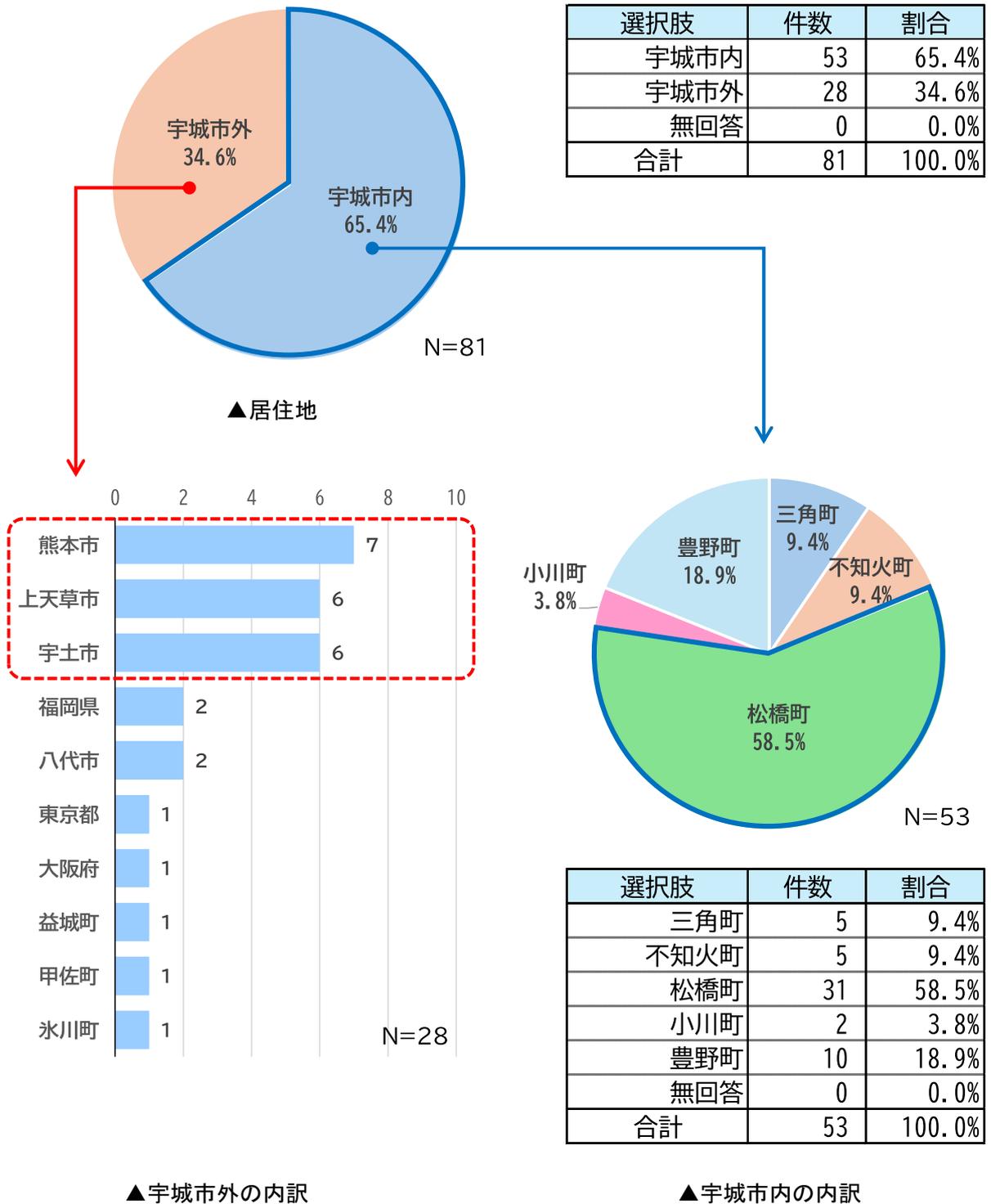
▲バス停利用者アンケート 調査票 (2/2)

(2) 調査結果

問1. 居住地

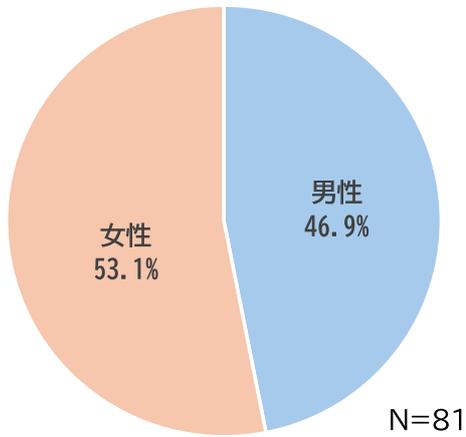
バス停利用者の居住地は、「宇城市内」が約65%を占めており、その内の6割近くを松橋町が占めている。

一方、宇城市外については、熊本市、上天草町、宇土市からの利用者が多い。



問2. 性別

バス停利用者の性別は、男性と女性がほぼ半数ずつとなっている。

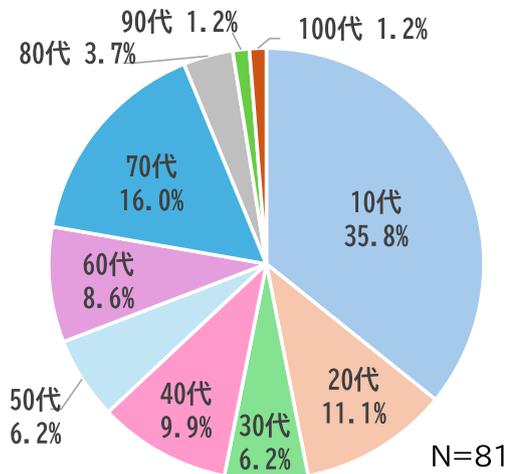


▲性別の内訳

選択肢	件数	割合
男性	38	46.9%
女性	43	53.1%
無回答	0	0.0%
合計	81	100.0%

問3. 年齢層

バス停利用者の年齢層は、「10歳代」が35.8%と最も多く、次点で「70歳代」(16.0%)、「20歳代」(11.1%)が多い。

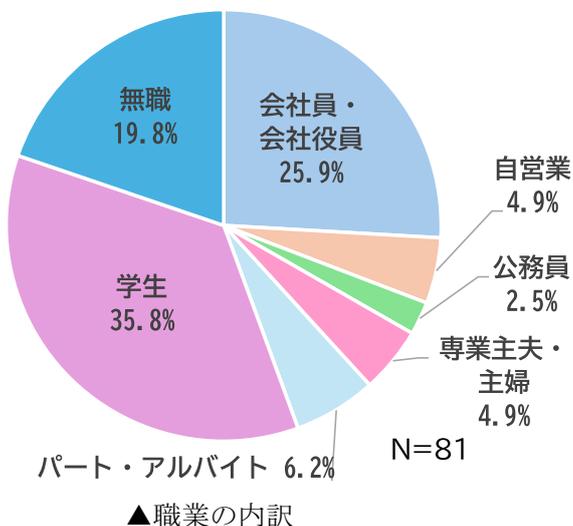


▲年齢層の内訳

選択肢	件数	割合
10代	29	35.8%
20代	9	11.1%
30代	5	6.2%
40代	8	9.9%
50代	5	6.2%
60代	7	8.6%
70代	13	16.0%
80代	3	3.7%
90代	1	1.2%
100代	1	1.2%
合計	81	100.0%

問4. 職業

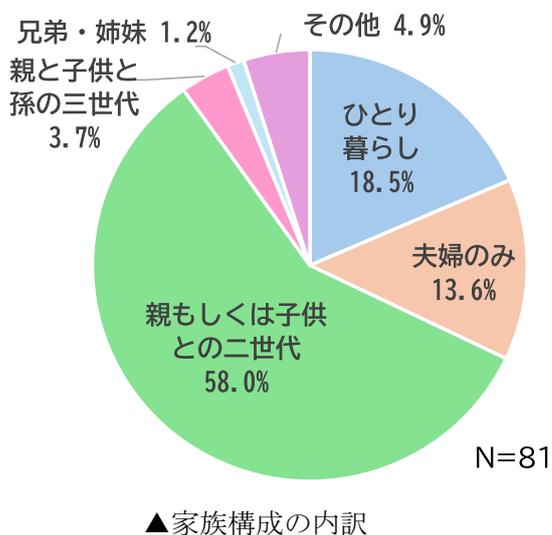
バス停利用者の職業は、「学生」(35.8%)が最も多く、次点で「会社員・会社役員」(25.9%)が多く、両者で約6割を占めている。



選択肢	件数	割合
会社員・会社役員	21	25.9%
自営業	4	4.9%
公務員	2	2.5%
専業主夫・主婦	4	4.9%
パート・アルバイト	5	6.2%
学生	29	35.8%
無職	16	19.8%
その他	0	0.0%
合計	81	100.0%

問5. 家族構成

バス停利用者の家族構成は、「親もしくは子供との二世帯」(58.0%)が約6割を占めており、次点で「ひとり暮らし」(18.5%)が多い。

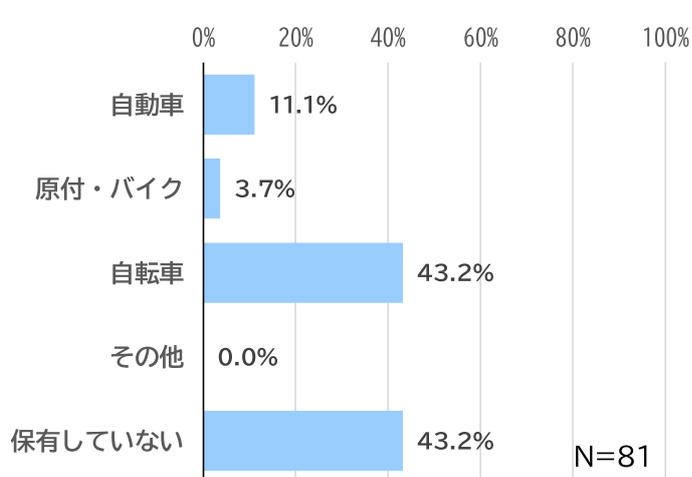


選択肢	件数	割合
ひとり暮らし	15	18.5%
夫婦のみ	11	13.6%
親もしくは子供との二世帯	47	58.0%
親と子供と孫の三世帯	3	3.7%
兄弟・姉妹	1	1.2%
その他	4	4.9%
合計	81	100.0%

※その他：グループホーム等施設入所4

問6. 移動手段の保有状況〔複数回答〕

バス停利用者自身が自由に使える移動手段の保有状況は、「自転車」(43.2%)と「保有していない」(43.2%)が同率で最も多い。



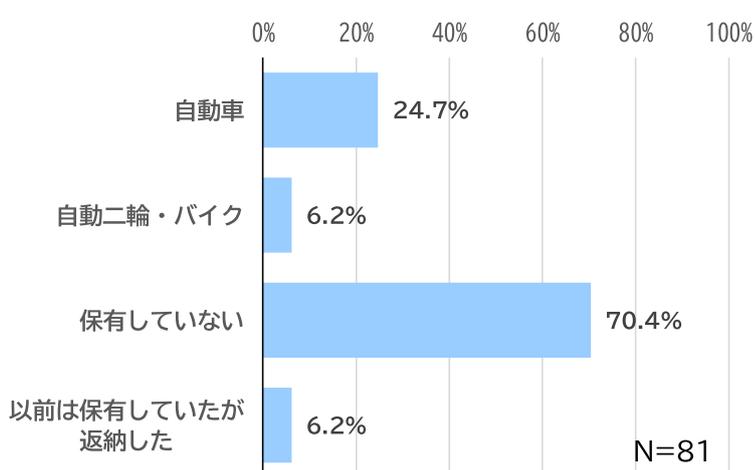
選択肢	件数	割合
自動車	9	11.1%
原付・バイク	3	3.7%
自転車	35	43.2%
その他	0	0.0%
保有していない	35	43.2%
合計	81	

▲自由に使える移動手段の保有状況

問7. 運転免許証の保有状況〔複数回答〕

バス停利用者の運転免許証の保有状況は、学生の利用者が多いため、「保有していない」(70.4%)が7割以上を占め、「自動車免許保有者」は2割程度に留まっている。

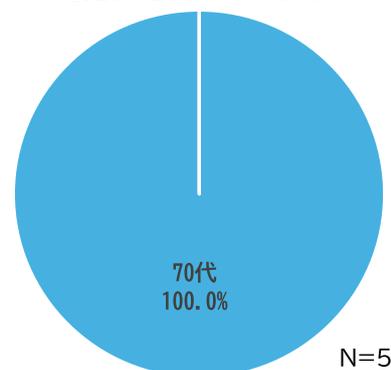
運転免許返納年齢は、「70歳代」(100.0%)のみである。



選択肢	件数	割合
自動車	20	24.7%
自動二輪・バイク	5	6.2%
保有していない	57	70.4%
以前は保有していたが返納した	5	6.2%
合計	81	

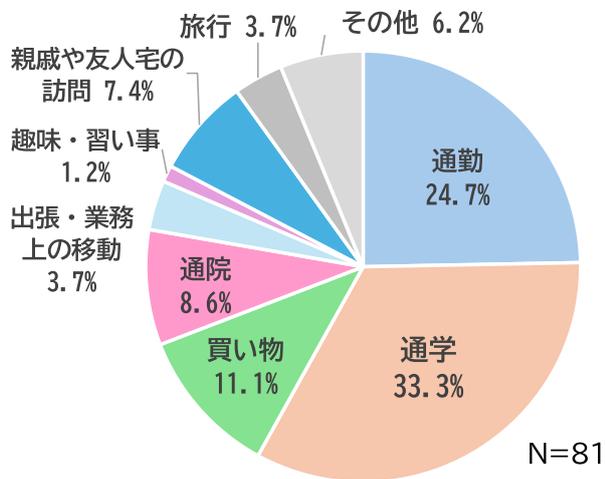
▲自動車運転免許証の保有状況

【免許返納時の年齢】



問 8. バス停利用目的

バス停利用目的は、学生の利用者が多いため、「通学」(33.3%)が最も多く、次点で「通勤」(24.7%)が多く、「通勤・通学」で約6割を占めている。



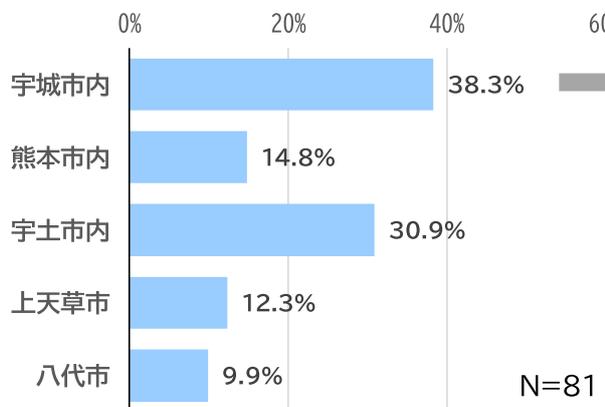
▲バス停利用目的の内訳

選択肢	件数	割合
通勤	20	24.7%
通学	27	33.3%
買い物	9	11.1%
通院	7	8.6%
出張・業務上の移動	3	3.7%
趣味・習い事	1	1.2%
親戚や友人宅の訪問	6	7.4%
旅行	3	3.7%
その他	5	6.2%
合計	81	100.0%

※その他：私用5

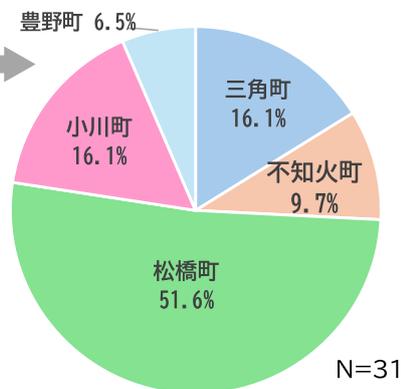
問 9. 目的地（行き先）〔複数回答〕

目的地（行き先）は、「宇城市内」(38.3%)が最も多く、次点で「宇土市内」(30.9%)が多く、宇城市内については「松橋町」(51.6%)が半数以上を占めている。



▲目的地（行き先）

選択肢	件数	割合
宇城市内	31	38.3%
熊本市内	12	14.8%
宇土市内	25	30.9%
上天草市	10	12.3%
八代市	8	9.9%
合計	81	

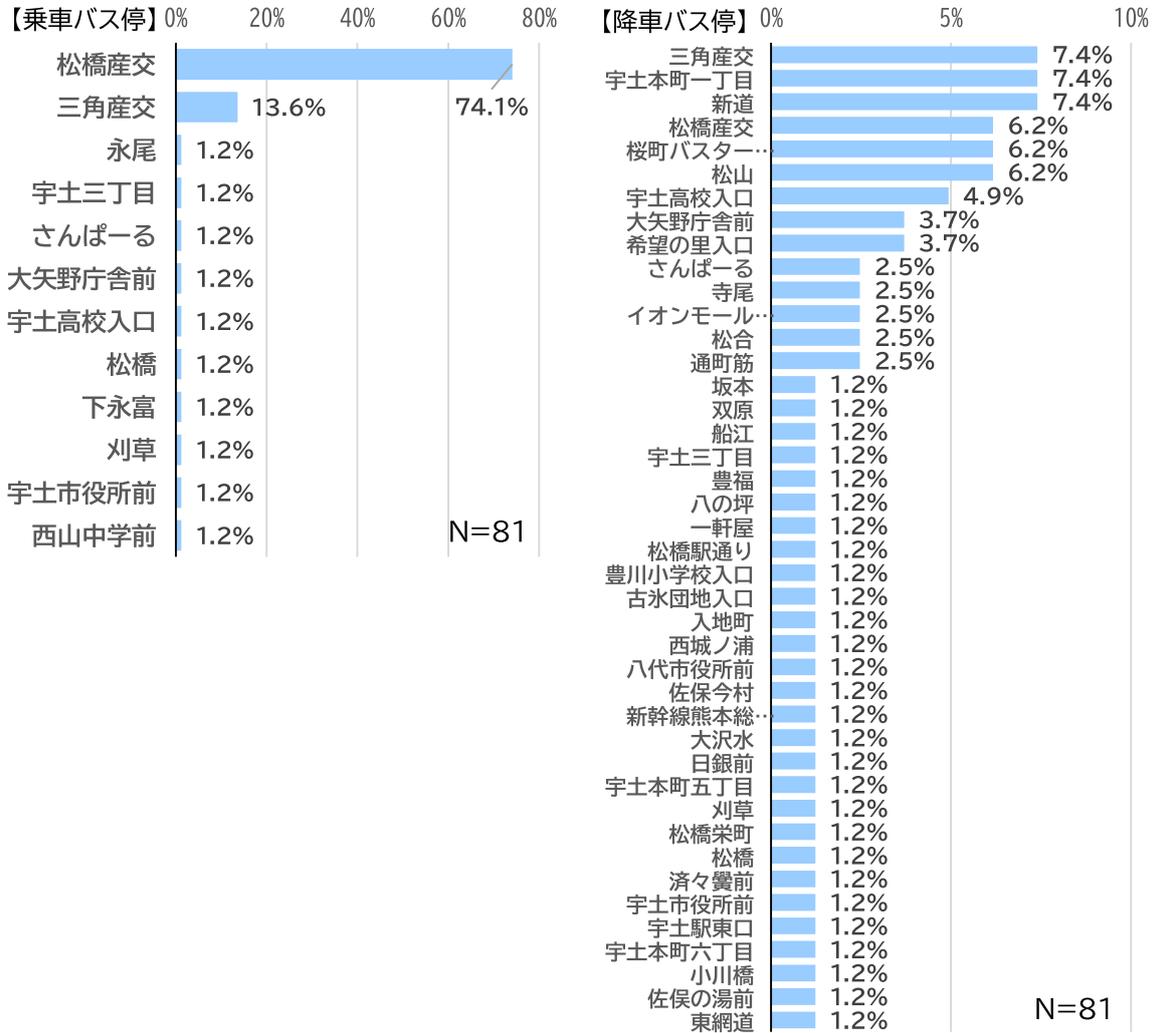


▲宇城市内の内訳

選択肢	件数	割合
三角町	5	16.1%
不知火町	3	9.7%
松橋町	16	51.6%
小川町	5	16.1%
豊野町	2	6.5%
合計	31	100.0%

問 10. 乗車バス停・降車バス停

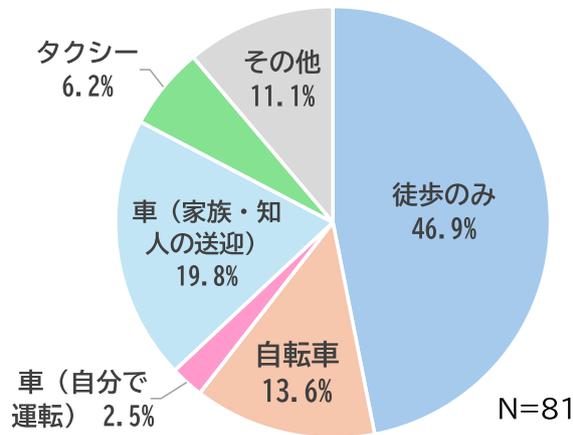
乗降バス停は「松橋産交」(74.1%) が7割以上を占めて最も利用が多く、降車駅は利用が分散しており、1割を超えるバス停はない。



▲乗降バス停・降車バス停の内訳

問 11. 自宅から乗降バス停までの交通手段

自宅から乗降バス停までの交通手段は、「徒歩のみ」(46.9%)がほぼ半数を占めて最も多く、次点で「車(家族・知人の送迎)」(19.8%)、「自転車」(13.6%)が多く、これらで約8割を占めており、公共交通機関の利用は少ない。



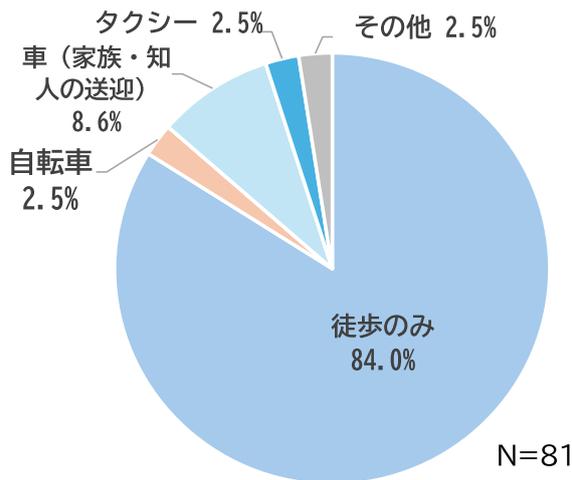
選択肢	件数	割合
徒歩のみ	38	46.9%
自転車	11	13.6%
バイク	0	0.0%
車(自分で運転)	2	2.5%
車(家族・知人の送迎)	16	19.8%
乗合タクシー	0	0.0%
タクシー	5	6.2%
その他	9	11.1%
合計	81	100.0%

※その他：JR9

▲自宅から乗降バス停までの交通手段

問 12. 降車バス停から目的地までの交通手段

降車バス停から目的地までの交通手段は、「徒歩のみ」(84.0%)が8割以上を占めており、公共交通機関の利用は少ない。



選択肢	件数	割合
徒歩のみ	68	84.0%
自転車	2	2.5%
バイク	0	0.0%
車(自分で運転)	0	0.0%
車(家族・知人の送迎)	7	8.6%
乗合タクシー	0	0.0%
タクシー	2	2.5%
その他	2	2.5%
合計	81	100.0%

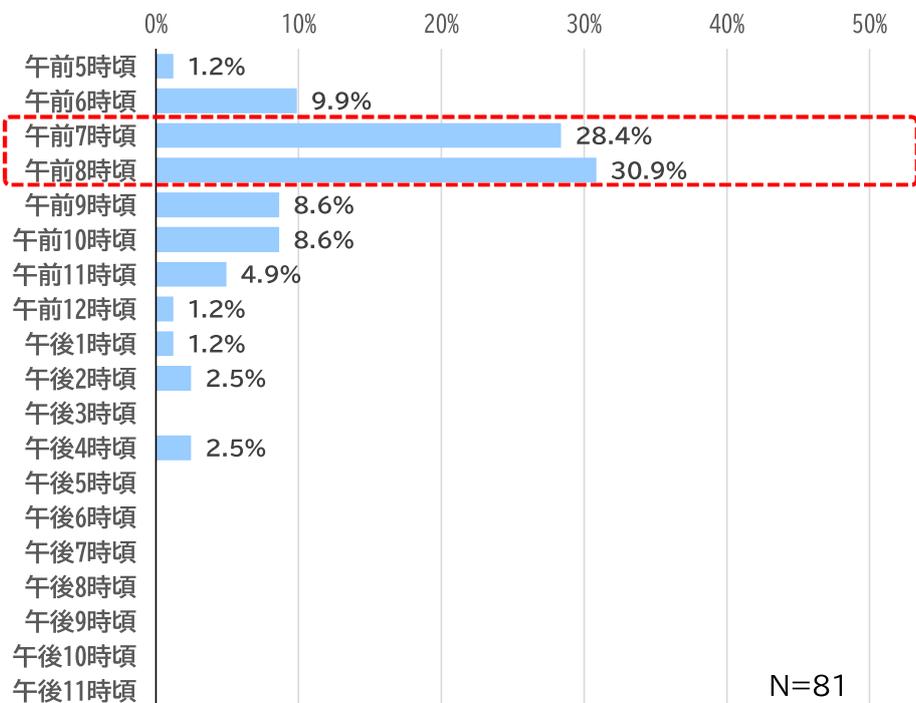
※その他：JR2

▲降車バス停から目的地までの交通手段

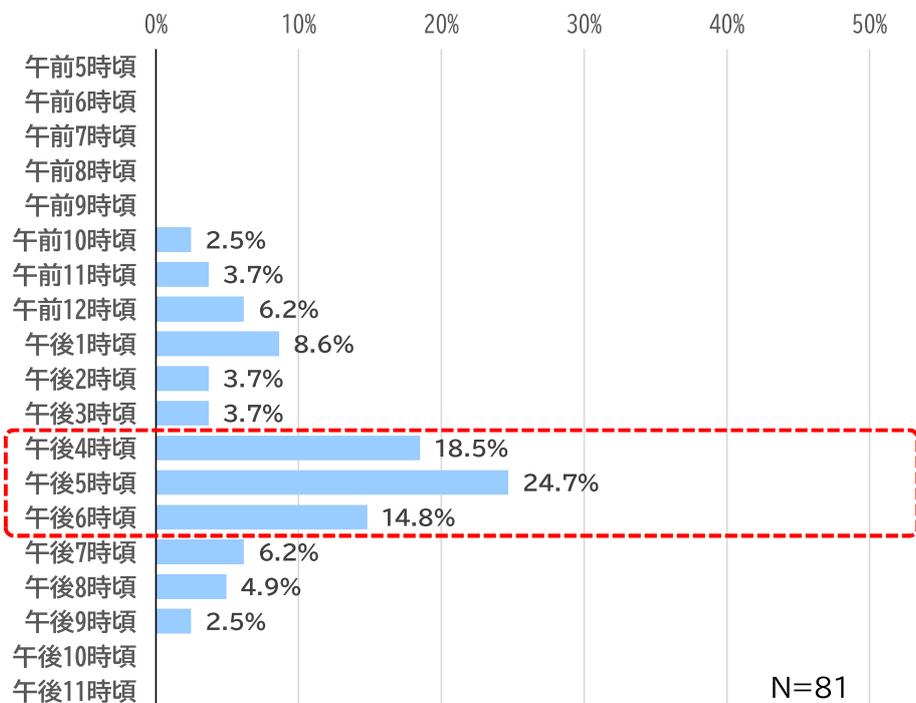
問 13. 日常生活における主な移動時間帯

自宅から目的地まで行く移動時間帯は、「午前8時頃」(30.9%)、「午前7時頃」(28.4%)の2時間帯が多く、全体の約6割を占めている。

一方、目的地から自宅に帰る移動時間帯は、「午後5時頃」(24.7%)が最も多く、前後の時間帯を合わせた「午後4時～6時頃」で全体の約6割を占めている。



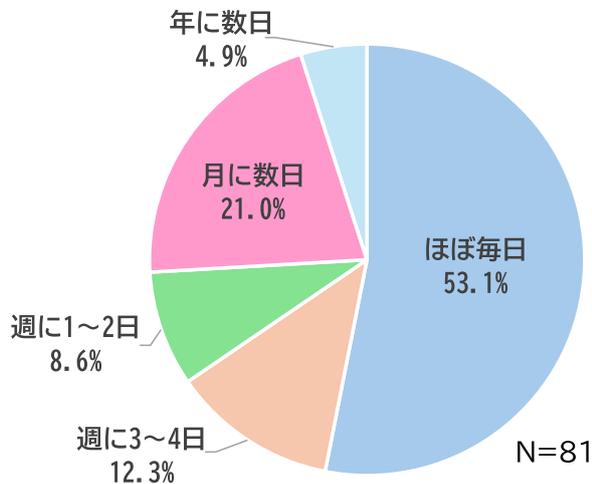
▲自宅から目的地へ行く移動時間帯



▲目的地から自宅へ帰る移動時間帯

問 14. 公共交通の利用頻度

普段の公共交通の利用頻度は、回答者に学生が多いことから「ほぼ毎日」(53.1%)が約5割を占めている。

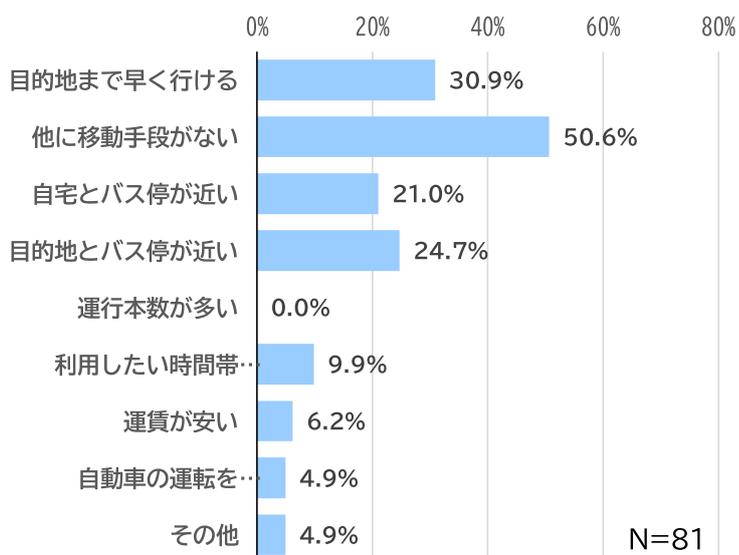


選択肢	件数	割合
ほぼ毎日	43	53.1%
週に3~4日	10	12.3%
週に1~2日	7	8.6%
月に数日	17	21.0%
年に数日	4	4.9%
合計	81	100.0%

▲公共交通の利用頻度

問 15. 路線バスを利用する理由〔複数回答〕

路線バスを利用する理由としては、「他に移動手段がない」(50.6%)が最も多く、次点で「目的地まで早く行ける」(30.9%)、「目的地とバス停が近い」(24.7%)、「自宅とバス停が近い」(21.0%)が多い。



選択肢	件数	割合
目的地まで早く行ける	25	30.9%
他に移動手段がない	41	50.6%
自宅とバス停が近い	17	21.0%
目的地とバス停が近い	20	24.7%
運行本数が多い	0	0.0%
利用したい時間帯に運行している	8	9.9%
運賃が安い	5	6.2%
自動車の運転をしたくない	4	4.9%
その他	4	4.9%
合計	81	

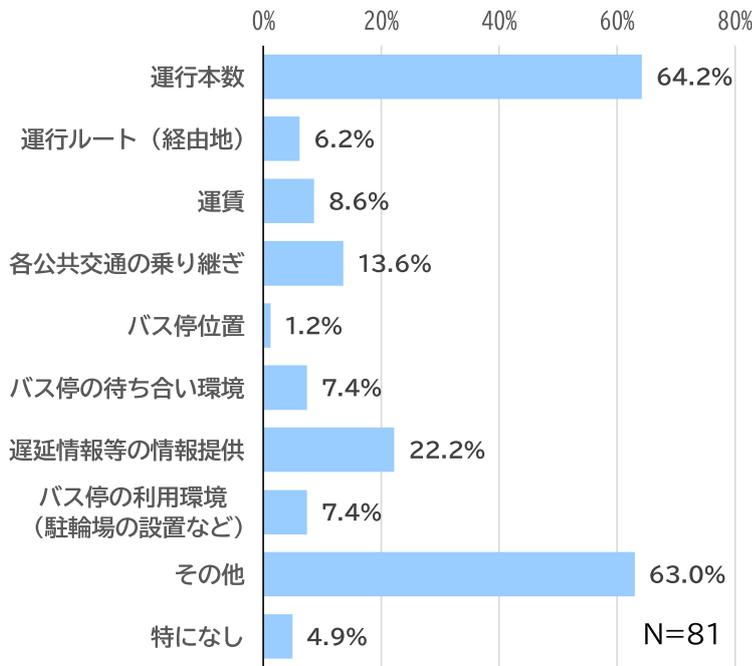
※その他：運転しなくて良い、障がい者割引等

▲路線バスを利用する理由

問 16. 路線バスを利用するための改善点〔複数回答〕

路線バスを利用するための改善点は、6割以上の方が「運行本数」（64.2%）を挙げており、次点で「遅延情報等の情報提供」（22.2%）が多い。

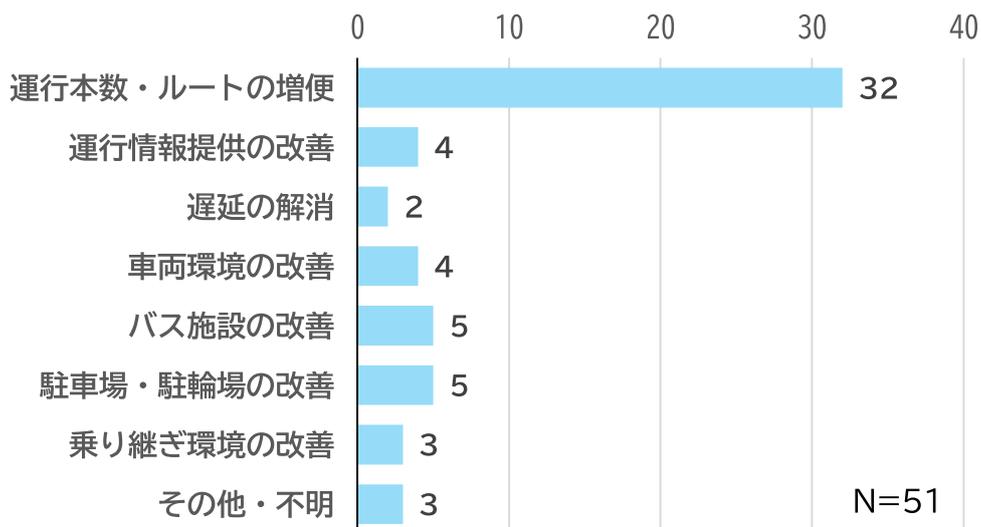
また、その他の改善点として、運行本数や運行ルート of 改善の要望が多い。



選択肢	件数	割合
運行本数	52	64.2%
運行ルート（経由地）	5	6.2%
運賃	7	8.6%
各公共交通の乗り継ぎ	11	13.6%
バス停位置	1	1.2%
バス停の待ち合い環境	6	7.4%
遅延情報等の情報提供	18	22.2%
バス停の利用環境（駐輪場の設置など）	6	7.4%
その他	51	63.0%
特になし	4	4.9%
合計	81	

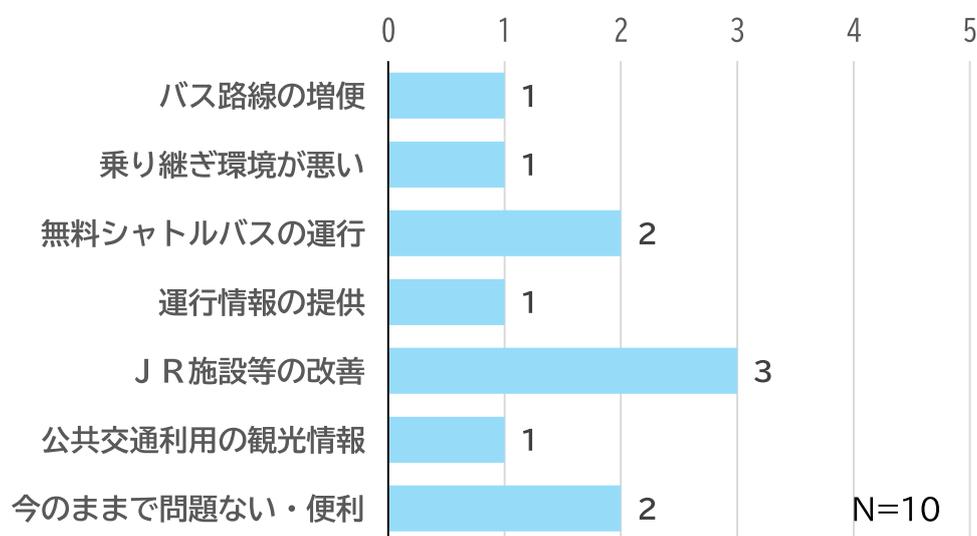
▲路線バスを利用するための改善点

（その他の主な内訳）



問 17. 宇城市の地域公共交通に対する要望・意見〔自由回答〕

宇城市の地域公共交通に対する要望・意見を集約すると、突出した要望・意見は見られない。



▲宇城市の地域公共交通に対する要望・意見

4) 乗合タクシーアンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼乗合タクシーアンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	乗合タクシー利用者
調査方法	乗合タクシー乗車時に運転手より配布、車内で記入し運転手が回収
調査期間	令和6年9月26日(木)～令和6年11月4日(月)
調査内容	次頁に調査票掲載

宇城市地域公共交通に関するアンケート調査へのご協力をお願い

宇城地域公共交通活性化協議会では、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通のあり方等の検討を行っており、その一環として、地域公共交通（路線バス、乗合タクシー）の利用実態を調査しています。本調査は、地域公共交通に関する計画を検討する上での基礎資料として活用し、それ以外の目的には一切使用しません。調査票に直接ご記入の上、以下の通りお願いいたします。

- ①乗車中にご記入いただいた方は、降車時に運転手さんにお渡しください。
 ②降車後にご記入いただく方は、次回乗合タクシーを利用される際に運転手さんにお渡しください。

調査実施主体：宇城市地域公共交通活性化協議会

問1. 住所 1. 三角町 2. 不知火町 3. 松橋町 4. 小川町 5. 豊野町 6. その他()

問2. 性別 1. 男性 2. 女性 3. 無回答 問3. 年齢 () 歳

問4. 現在のご家族の構成について1つに○をつけてください。

1. ひとり暮らし 2. 夫婦のみ 3. 親もしくは子供との二世代
 4. 親と子供と孫の三世代 5. 兄弟・姉妹 6. その他()

問5. 自動車運転免許証の保有状況について該当するもの全てに○をつけてください。

1. 自動車 2. 自動二輪・バイク 3. 保有していない
 4. 以前は保有していたが返納した → 返納時の年齢:()歳

問6. 本日利用した乗合タクシーの路線について1つに○をつけてください。

1. 海東地区乗合タクシー 2. 三角町乗合タクシー
 3. 小野部田地区乗合タクシー 4. 長崎地区乗合タクシー

問7. 乗合タクシーを利用する際の主な目的について1つに○をつけてください。

1. 買い物 2. 通院 3. 趣味・習い事 4. 親戚や友人宅の訪問
 5. その他()

問8. 乗合タクシーを利用する理由として、該当するもの全てに○をつけてください。

1. 他に手段がない 2. 自宅付近で乗降可能 3. 目的地付近で乗降可能
 4. 利用したい時間帯に便がある 5. 運賃が安い 6. 免許返納したから
 7. 自動車を運転したくない 8. その他()

問9. 乗合タクシーを利用するにあたり改善してもらいたい項目として、該当するもの全てに○をつけてください。

※具体的なご意見は問10に記入してください。

1. 乗降場所 2. 運行曜日 3. 運行時間帯 4. 運行本数
 5. 運賃 6. 予約方法 7. 予約時間帯 8. 他の公共交通との乗り継ぎ
 9. その他()

問10. 公共交通に対する要望、ご意見を記入してください。

[]

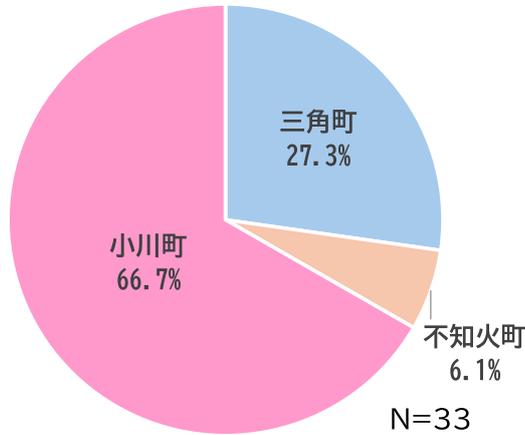
調査へのご協力、ありがとうございました

▲乗合タクシーアンケート調査票

(2) 調査結果

問1. 居住地

回答者の居住地は、「小川町」(66.7%) が約7割を占めており、「三角町」(27.3%) が3割弱、「不知火町」(6.1%) が1割弱となっている。

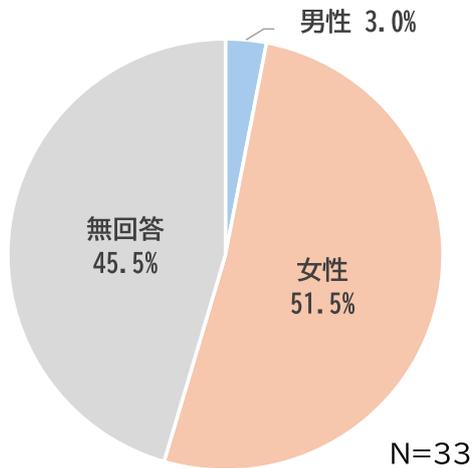


▲居住地

選択肢	件数	割合
三角町	9	27.3%
不知火町	2	6.1%
松橋町	0	0.0%
小川町	22	66.7%
豊野町	0	0.0%
合計	33	100.0%

問2. 性別

半数近くが「無回答」のため乗合タクシー利用者の性別が正確に確認できないが、回答記入者のほとんどは「女性」(51.5%)である。

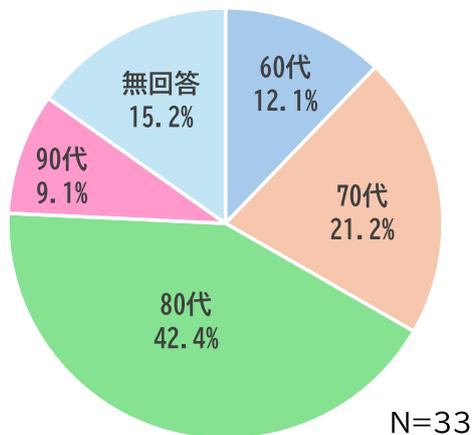


▲性別

選択肢	件数	割合
男性	1	3.0%
女性	17	51.5%
無回答	15	45.5%
合計	33	100.0%

問3. 年齢層

回答者の年齢層は、全員が「60代」以上であり、最も多いのは「80代」（42.4%）で約4割を占めている。

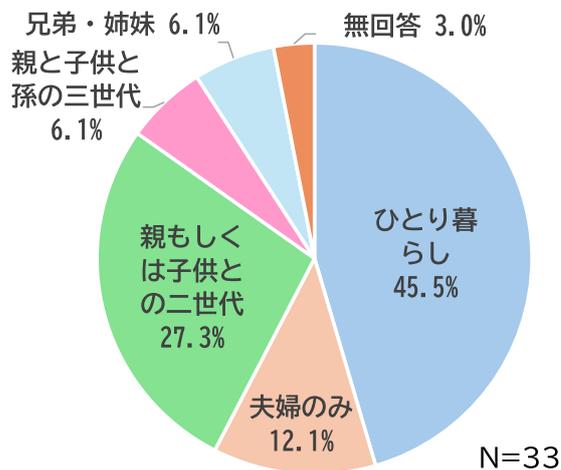


▲年齢層

選択肢	件数	割合
60代	4	12.1%
70代	7	21.2%
80代	14	42.4%
90代	3	9.1%
無回答	5	15.2%
合計	33	100.0%

問4. 家族構成

回答者の家族構成は、「ひとり暮らし」（45.5%）がほぼ半数で最も多く、次点で「親もしくは子供との二世帯」（27.3%）が多い。

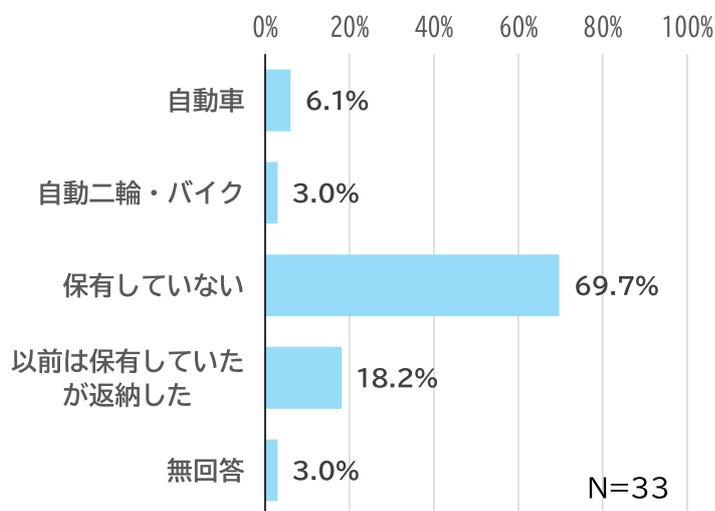


▲年齢層

選択肢	件数	割合
ひとり暮らし	15	45.5%
夫婦のみ	4	12.1%
親もしくは子供との二世帯	9	27.3%
親と子供と孫の三世帯	2	6.1%
兄弟・姉妹	2	6.1%
その他	0	0.0%
無回答	1	3.0%
合計	33	100.0%

問5. 運転免許証の保有状況〔複数回答〕

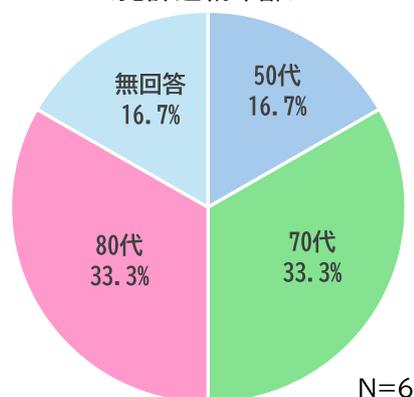
回答者の運転免許証の保有状況は、「保有していない」(69.7%)が約7割と多く、「以前は保有していたが返納した」(18.2%)も約2割となっている。



選択肢	件数	割合
自動車	2	6.1%
自動二輪・バイク	1	3.0%
保有していない	23	69.7%
以前は保有していたが返納した	6	18.2%
無回答	1	3.0%
合計	33	100.0%

▲自動車運転免許証の保有状況

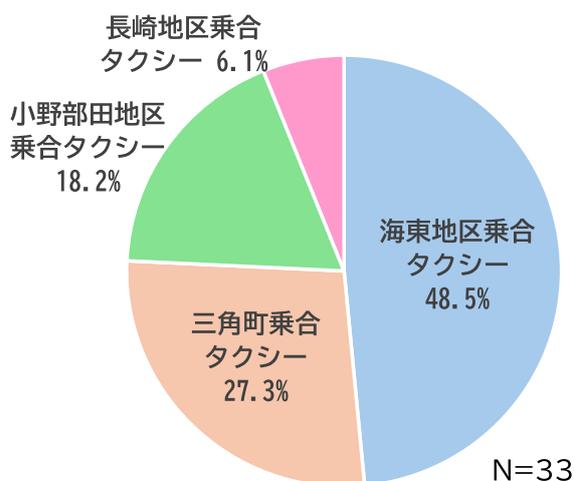
<免許返納年齢>



N=6

問6. 本日利用した乗合タクシーの路線

回答者が利用した乗合タクシー路線は、「海東地区乗合タクシー」(48.5%)が約半数を占めている。

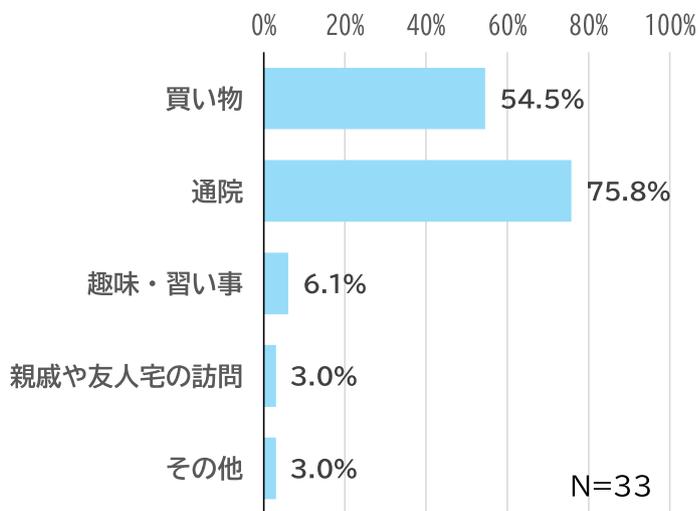


選択肢	件数	割合
海東地区乗合タクシー	16	48.5%
三角町乗合タクシー	9	27.3%
小野部田地区乗合タクシー	6	18.2%
長崎地区乗合タクシー	2	6.1%
合計	33	100.0%

▲利用した乗合タクシー路線

問7. 乗合タクシーを利用する際の主な目的〔複数回答〕

乗合タクシーを利用する主な目的は、「通院」(75.8%)が最も多く、次点で「買い物」(54.5%)となっている。

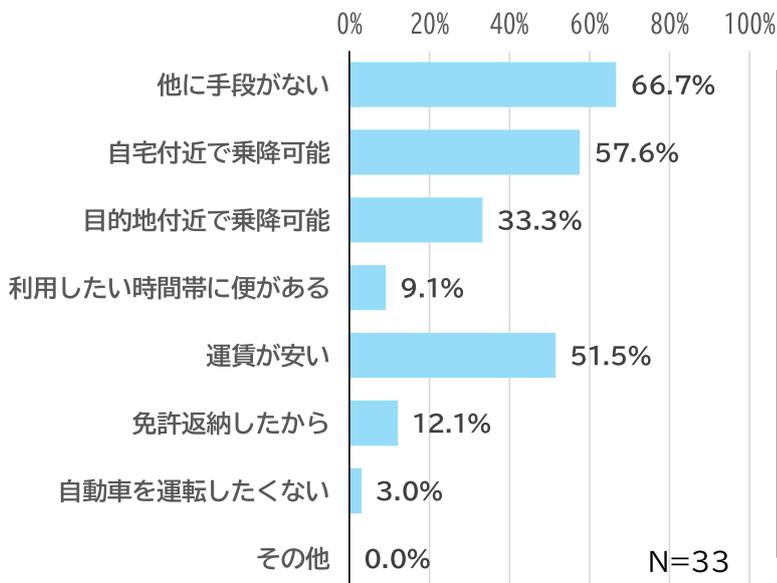


選択肢	件数	割合
買い物	18	54.5%
通院	25	75.8%
趣味・習い事	2	6.1%
親戚や友人宅の訪問	1	3.0%
その他	1	3.0%
回答者	33	

▲乗合タクシーの主な利用目的

問8. 乗合タクシーを利用する理由〔複数回答〕

乗合タクシーを利用する理由は、「他に手段がない」(66.7%)が最も多く、次点で「自宅付近で乗降可能」(57.6%)、「運賃が安い」(51.5%)が多い。

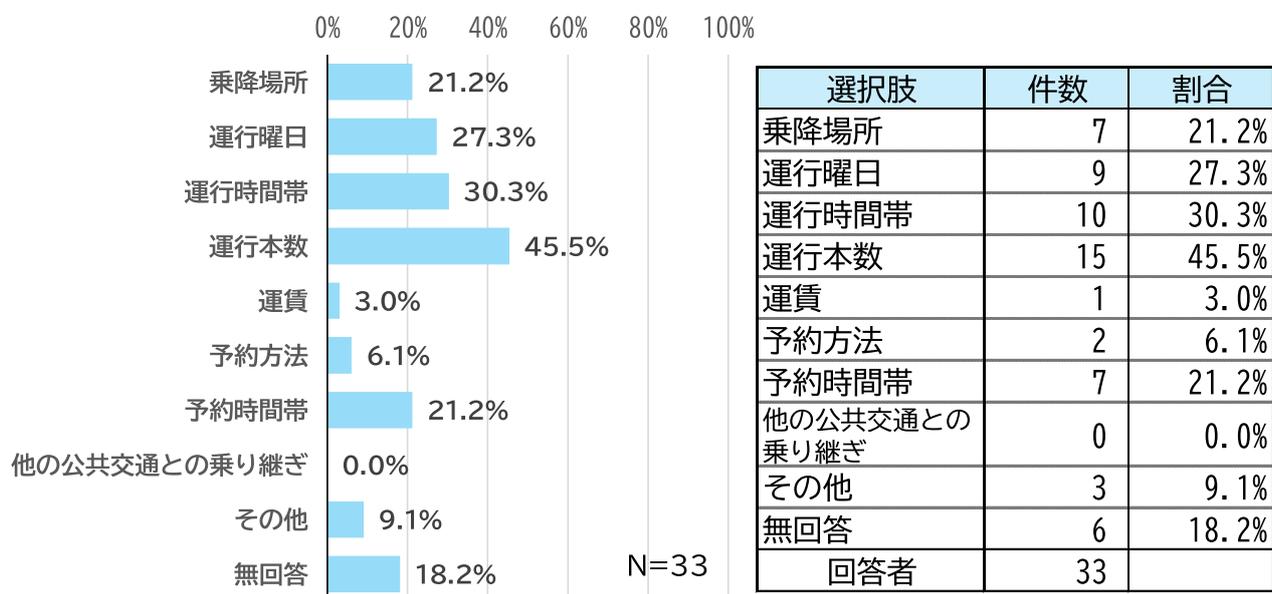


選択肢	件数	割合
他に手段がない	22	66.7%
自宅付近で乗降可能	19	57.6%
目的地付近で乗降可能	11	33.3%
利用したい時間帯に便がある	3	9.1%
運賃が安い	17	51.5%
免許返納したから	4	12.1%
自動車を運転したくない	1	3.0%
その他	0	0.0%
回答者	33	

▲乗合タクシーを利用する理由

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〕

乗合タクシーを利用するにあたって改善してもらいたい項目として、「運行本数」(45.5%)が最も多く、「運行時間帯」(30.3%)、「運行曜日」(27.3%)、「乗降場所」(21.2%)と合わせて運行に関して改善希望が多い。



▲乗合タクシー利用にあたっての改善項目

問10. 公共交通に対する要望等〔自由回答〕

公共交通に対する要望等として、以下のような要望が挙げられており、「年末年始」や「土日」の運行希望が挙げられている。

住所	性別	年齢	年齢層	公共交通に対する要望・意見
三角町	無回答	92	90代	年末年始に便数を増やしてもらいたい
三角町	無回答	87	80代	年末29日～年始3日の間も運営してほしい
三角町	無回答	72	70代	土、日にも運行してもらいたい
三角町	無回答	86	80代	年末年始、連休にも使いたい
小川町	女性	78	70代	いつも助かっています。今後長くしてもらいたいです。

5) 商業施設アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼商業施設アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	商業施設利用者 (イオンモール宇城、ゆめマート松橋、ゆめマート三角を対象)
調査方法	調査員を商業施設に配置し、可能な範囲で聞き取り調査
調査期間	令和6年9月25日(水)
調査内容	次頁に調査票掲載

宇城市地域公共交通に関するアンケート調査へのご協力をお願い

宇城地域公共交通活性化協議会では、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通のあり方等の検討を行っており、その一環として、地域公共交通（鉄道、路線バス、乗合タクシー）の利用実態を調査しています。

本調査は、地域公共交通に関する計画を検討する上での基礎資料として活用し、それ以外の目的には一切使用しません。

下記の調査票に直接ご記入の上、**調査員にお渡し**ください。

調査実施主体：宇城市地域公共交通活性化協議会

調査実施機関：復建調査設計㈱

問1. 住所 1. 宇城市内 → 以下より該当する地域を選択してください

[三角町・不知火町・松橋町・小川町・豊野町]

2. 宇城市外 ()市・町・村

問2. 性別 1. 男性 2. 女性 3. 無回答

問3. 年齢 () 歳

問4. 職業 1. 会社員・会社役員 2. 自営業 3. 公務員 4. 専業主夫・主婦
5. パート・アルバイト 6. 学生 7. 無職 8. その他()

問5. 現在のご家族の構成について1つに○をつけてください。

1. ひとり暮らし 2. 夫婦のみ 3. 親もしくは子供との二世帯
4. 親と子供と孫の三世帯 5. 兄弟・姉妹 6. その他()

問6. ご自身、もしくはご家族が保有しており、ご自身が自由に使える自動車等の状況について該当するもの全てに○をつけてください。

1. 自動車 2. 原付・バイク 3. 自転車
4. その他() 5. 保有していない

問7. 自動車運転免許証の保有状況について該当するものを全てに○をつけてください。

1. 自動車 2. 自動二輪・バイク 3. 保有していない
4. 以前は保有していたが返納した → 返納時の年齢:()歳

問8. 本日の来訪手段について該当するもの全てに○をつけてください。*小川駅～イオンモール宇城間のコミュニティバス

1. 徒歩のみ 2. 自転車 3. バイク 4. 車(自分で運転)
5. 車(家族・知人の送迎) 6. 鉄道 7. 路線バス
8. 乗合タクシー 9. タクシー 10. 無料コミュニティバス*
11. その他()

問9. 普段利用している公共交通として該当するもの全てに○をつけてください。

1. 鉄道 2. 路線バス 3. 乗合タクシー 4. 無料コミュニティバス*
5. タクシー 6. その他()
7. 利用していない

⇒選択肢 4～7 のみ回答された方は裏面問 11へ

裏面にお進みください

▲商業施設アンケート 調査票 (1/2)

問9で1～3を選択した方は回答してください。

問 10. 普段の鉄道・路線バス・乗合タクシーの利用頻度について1つに○をつけてください。

- | | | |
|---------|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4日 | 3. 週に1～2日 |
| 4. 月に数日 | 5. 年に数日 | |

⇒問 12へ

問9で4～7を選択した方は回答してください。

問 11. 鉄道・路線バス・乗合タクシーを利用しない理由として該当するもの全てに○をつけてください。

- | | |
|----------------|--------------------|
| 1. 乗車時間が長い | 2. 自動車が楽 |
| 3. 自宅と駅・バス停が遠い | 4. 目的地と駅・バス停が遠い |
| 5. 運行本数が少ない | 6. 利用したい時間帯に運行してない |
| 7. 運賃が高い | 8. その他(_____) |

全員回答してください。

問 12. 公共交通(鉄道・路線バス・乗合タクシー)の利用にあたり改善してもらいたい項目として該当するもの全てに○をつけてください。

- | | |
|-------------------|-------------------------|
| 1. 運行本数 | 2. 運行ルート(経由地) |
| 3. 運賃 | 4. 各公共交通の乗り継ぎ |
| 5. 乗合タクシー乗降・バス停位置 | 6. バス停・駅の待ち合い環境 |
| 7. 遅延情報等の情報提供 | 8. バス停・駅の利用環境(駐輪場の設置など) |
| 9. 乗合タクシーの運行曜日・時間 | 10. 乗合タクシーの予約時間 |
| 11. その他(_____) | |

問 13. 公共交通(鉄道・路線バス・乗合タクシー)全体の満足度について1つに○をつけてください。

- | | | | | |
|-------|---------|-------|---------|-------|
| 1. 満足 | 2. まあ満足 | 3. 普通 | 4. やや不満 | 5. 不満 |
|-------|---------|-------|---------|-------|

問 14. 公共交通のサービスが改善された場合の利用意向について1つに○をつけてください。

- | | | |
|-------------------|-----------------|----------|
| 1. 今まで同様に積極的に利用する | 2. 今後は積極的に利用する | |
| 3. 利用機会を増やす | 4. 今までと同程度に利用する | 5. 利用しない |

問 15. 路線バスや乗合タクシーを維持していくために、あなたが協力できそうなことはありますか。

1. 利用できそうなときは、なるべく公共交通を利用するようにする
2. 今以上に公共交通を利用する回数を増やす
3. 公共交通を維持するための寄付等に協力する
4. 地域の行事等での団体移動で公共交通を利用するなど、利用促進を図る活動に参加する
5. その他(_____)

問 16. その他、宇城市の地域公共交通に対する要望、意見をご記入ください。

[_____]

調査へのご協力、ありがとうございました

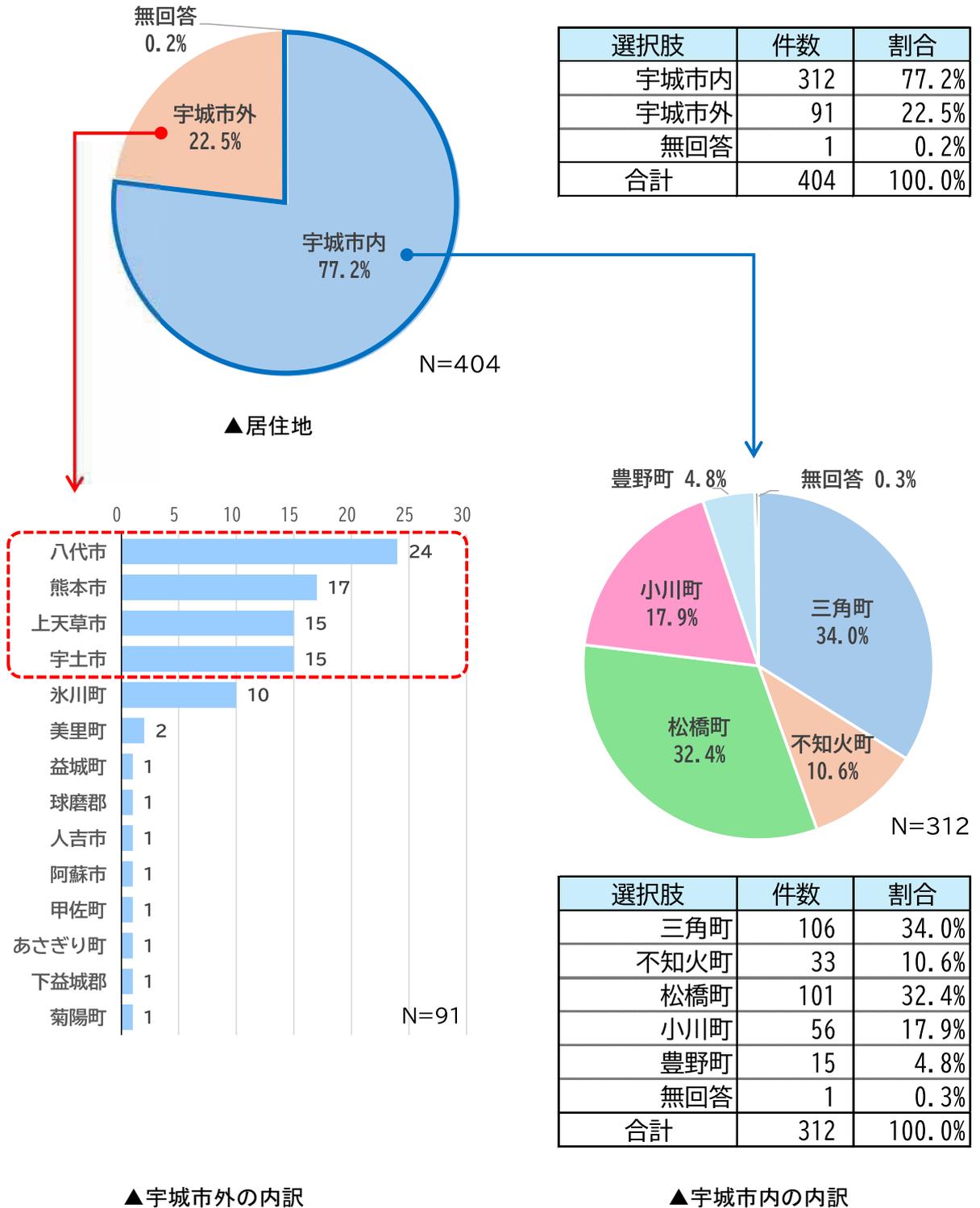
▲商業施設アンケート 調査票 (2/2)

(2) 調査結果

問1. 居住地

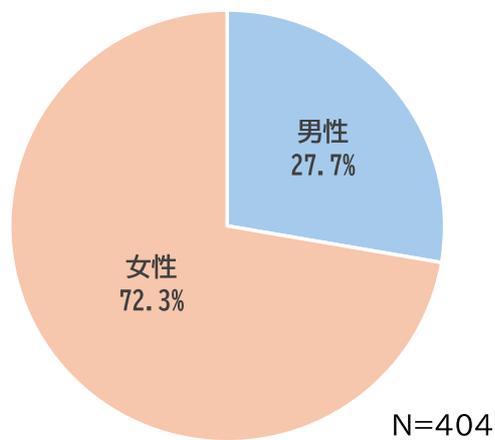
商業施設利用者の居住地は、「宇城市内」が約77%を占めており、その内、「三角町」(34.0%)と「松橋町」(32.4%)の2町で全体の7割近くを占めている。

一方、宇城市外については、八代市、熊本市、上天草町、宇土市からの利用者が多い。



問2. 性別

商業施設利用者の性別は、「女性」(72.3%)が約7割を占めている。

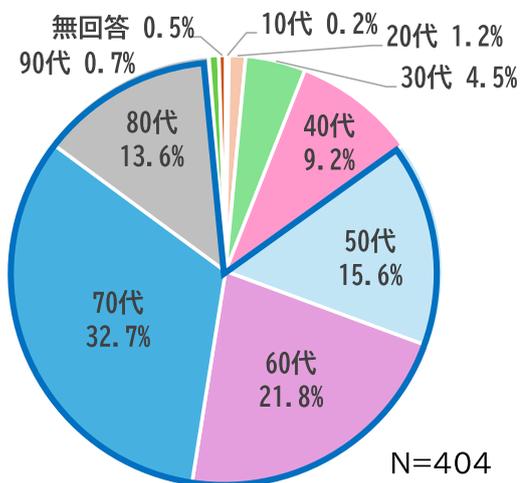


▲性別の内訳

選択肢	件数	割合
男性	112	27.7%
女性	292	72.3%
無回答	0	0.0%
合計	404	100.0%

問3. 年齢層

商業施設利用者の年齢層は、「70歳代」が32.7%で最も多く、次点で「60歳代」(21.8%)、「50歳代」(15.6%)、「80歳代」(13.6%)が多く、高齢者層が多い。

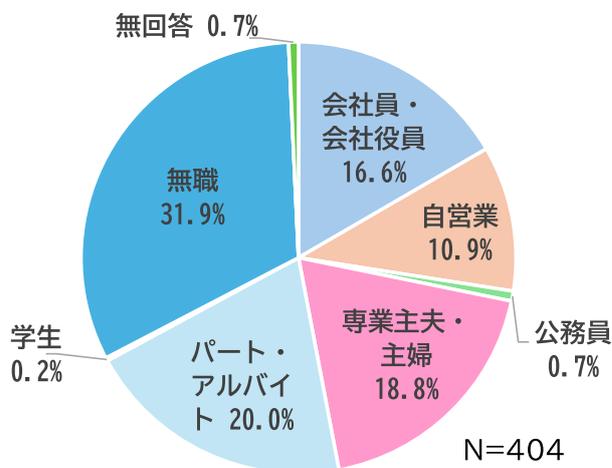


▲年齢層の内訳

選択肢	件数	割合
10代	1	0.2%
20代	5	1.2%
30代	18	4.5%
40代	37	9.2%
50代	63	15.6%
60代	88	21.8%
70代	132	32.7%
80代	55	13.6%
90代	3	0.7%
無回答	2	0.5%
合計	404	100.0%

問4. 職業

商業施設利用者の職業は、「無職」(31.9%)が最も多く、次点で「パート・アルバイト」(20.0%)、「専業主夫・主婦」(18.8%)が多い。

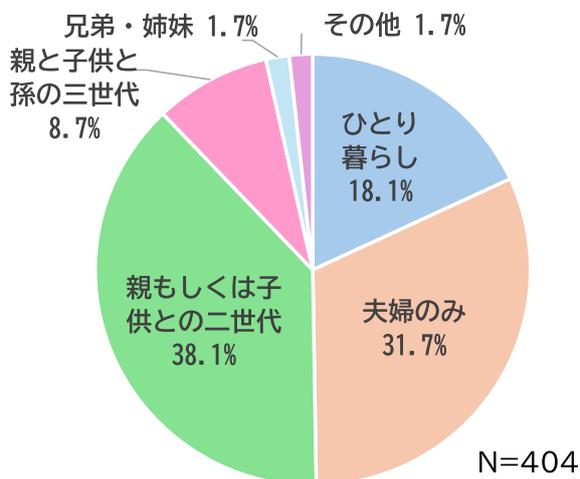


▲職業の内訳

選択肢	件数	割合
会社員・会社役員	67	16.6%
自営業	44	10.9%
公務員	3	0.7%
専業主夫・主婦	76	18.8%
パート・アルバイト	81	20.0%
学生	1	0.2%
無職	129	31.9%
その他	0	0.0%
無回答	3	0.7%
合計	404	100.0%

問5. 家族構成

商業施設利用者の家族構成は、「親もしくは子供との二世帯」(38.1%)が最も多く、次点で「主婦のみ」(31.7%)、「ひとり暮らし」(18.1%)が多い。

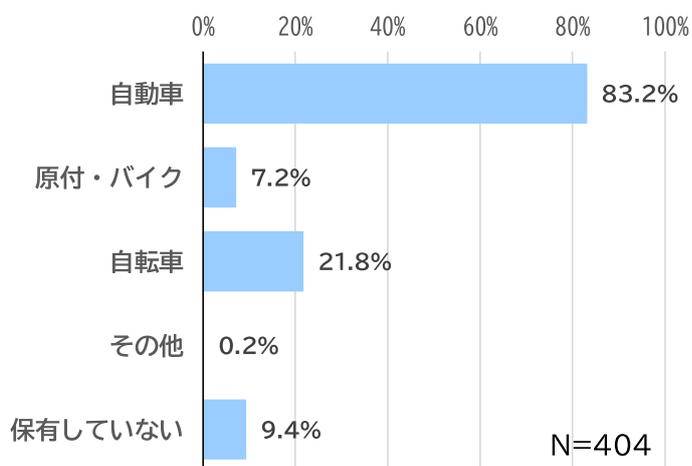


▲家族構成の内訳

選択肢	件数	割合
ひとり暮らし	73	18.1%
夫婦のみ	128	31.7%
親もしくは子供との二世帯	154	38.1%
親と子供と孫の三世帯	35	8.7%
兄弟・姉妹	7	1.7%
その他	7	1.7%
合計	404	100.0%

問6. 移動手段の保有状況〔複数回答〕

商業施設利用者自身が自由に使える移動手段の保有状況は、「自動車」(83.2%)が8割以上で最も多い。



選択肢	件数	割合
自動車	336	83.2%
原付・バイク	29	7.2%
自転車	88	21.8%
その他	1	0.2%
保有していない	38	9.4%
合計	404	

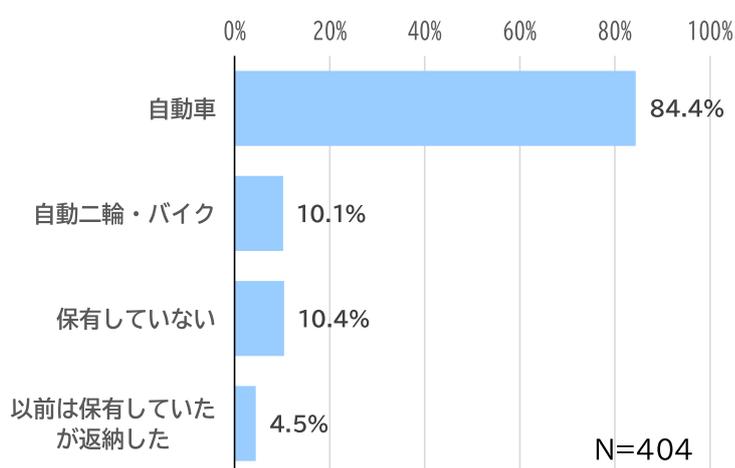
※その他：シニアカー

▲自由に使える移動手段の保有状況

問7. 運転免許証の保有状況〔複数回答〕

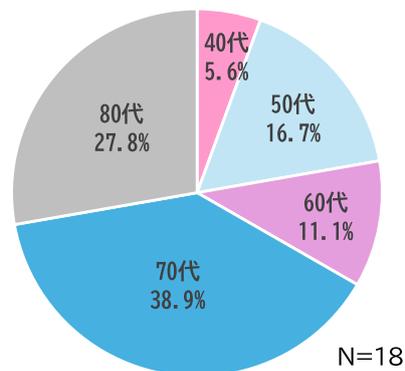
商業施設利用者の運転免許証の保有状況は、「自動車」(84.4%)が8割以上を占めている。

運転免許返納年齢は、「70歳代」(38.9%)、「80歳代」(27.8%)が多く、両年齢層で7割近くを占めている。



選択肢	件数	割合
自動車	341	84.4%
自動二輪・バイク	41	10.1%
保有していない	42	10.4%
以前は保有していたが返納した	18	4.5%
合計	404	

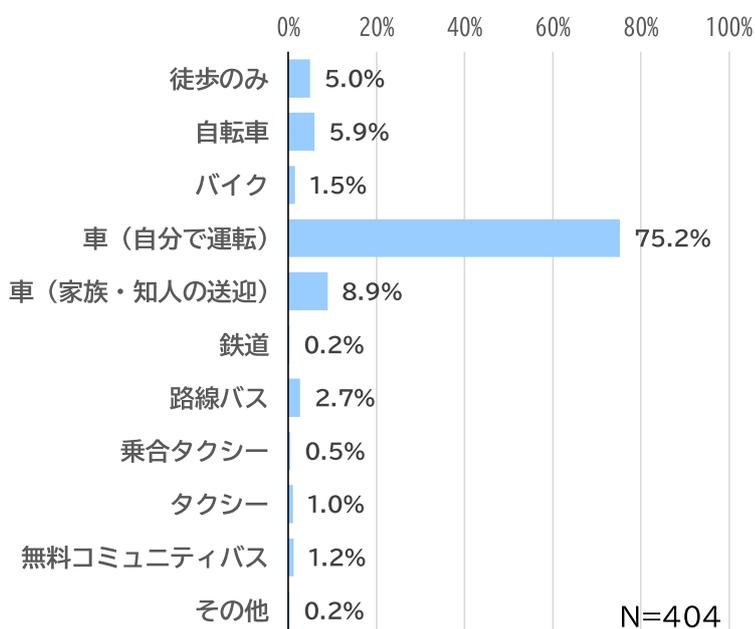
【免許返納時の年齢】



▲自動車運転免許証の保有状況

問 8. 商業施設への来訪手段〔複数回答〕

商業施設への来訪手段は、「車（自分で運転）」（75.2%）が7割以上を占めて最も多く、他の交通手段は1割以下に留まっている。



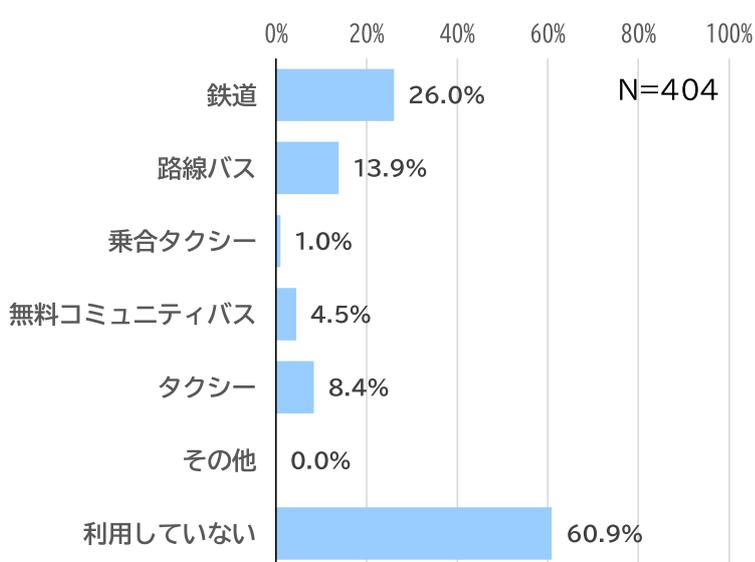
選択肢	件数	割合
徒歩のみ	20	5.0%
自転車	24	5.9%
バイク	6	1.5%
車（自分で運転）	304	75.2%
車（家族・知人の送迎）	36	8.9%
鉄道	1	0.2%
路線バス	11	2.7%
乗合タクシー	2	0.5%
タクシー	4	1.0%
無料コミュニティバス	5	1.2%
その他	1	0.2%
合計	404	

※その他：シニアカー

▲商業施設への来訪手段

問 9. 普段利用している公共交通〔複数回答〕

商業施設来店者が普段利用している公共交通については、「利用していない」（60.9%）が最も多く、利用している中では「鉄道」（26.0%）、「路線バス」（13.9%）が多い。

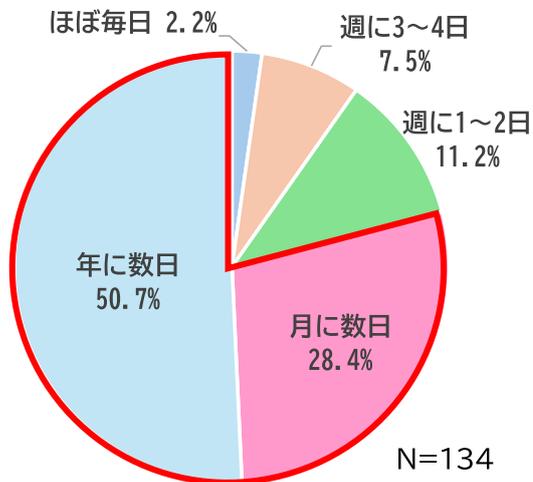


選択肢	件数	割合
鉄道	105	26.0%
路線バス	56	13.9%
乗合タクシー	4	1.0%
無料コミュニティバス	18	4.5%
タクシー	34	8.4%
その他	0	0.0%
利用していない	246	60.9%
合計	404	

▲目的地（行き先）

問 10. 普段の鉄道・路線バス・乗合タクシーの利用頻度

普段の鉄道・路線バス・乗合タクシーの利用頻度は、「年に数日」(50.7%)が半数を占めて最も多く、次点の「月に数日」(28.4%)と合わせると8割以上で利用頻度が低い状況にある。

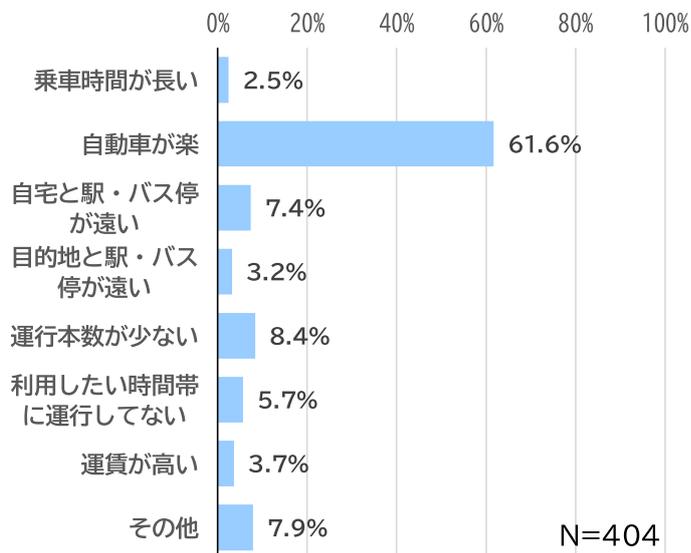


選択肢	件数	割合
ほぼ毎日	3	2.2%
週に3~4日	10	7.5%
週に1~2日	15	11.2%
月に数日	38	28.4%
年に数日	68	50.7%
合計	134	100.0%

▲ 普段の公共交通の利用頻度

問 11. 鉄道・路線バス・乗合タクシーを利用しない理由〔複数回答〕

鉄道・路線バス・乗合タクシーを利用しない理由は、「自動車が楽」(61.6%)が約6割を占め最も多い。



選択肢	件数	割合
乗車時間が長い	10	2.5%
自動車が楽	249	61.6%
自宅と駅・バス停が遠い	30	7.4%
目的地と駅・バス停が遠い	13	3.2%
運行本数が少ない	34	8.4%
利用したい時間帯に運行してない	23	5.7%
運賃が高い	15	3.7%
その他	32	7.9%
合計	404	

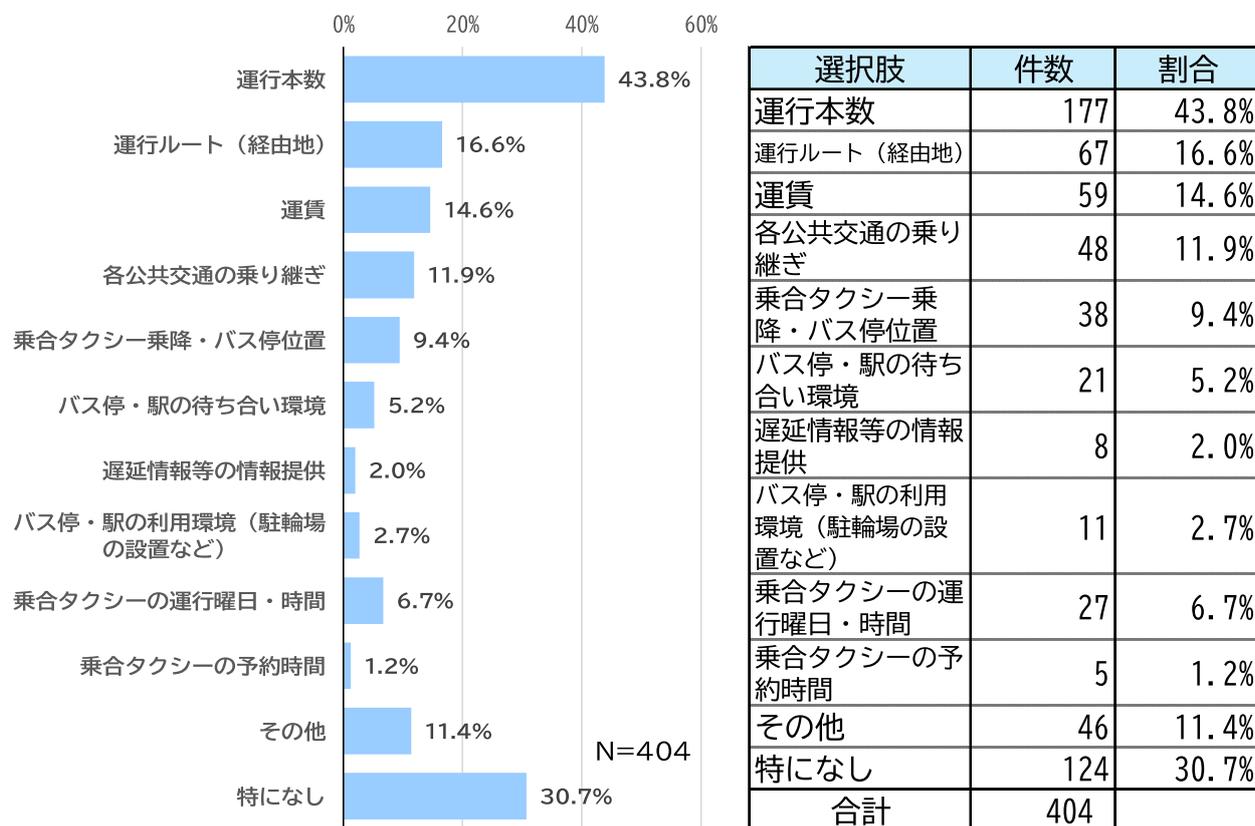
※その他：家族の送迎7、利用機会なし8、必要ない6、公共交通不便3等

▲ 公共交通を利用しない理由

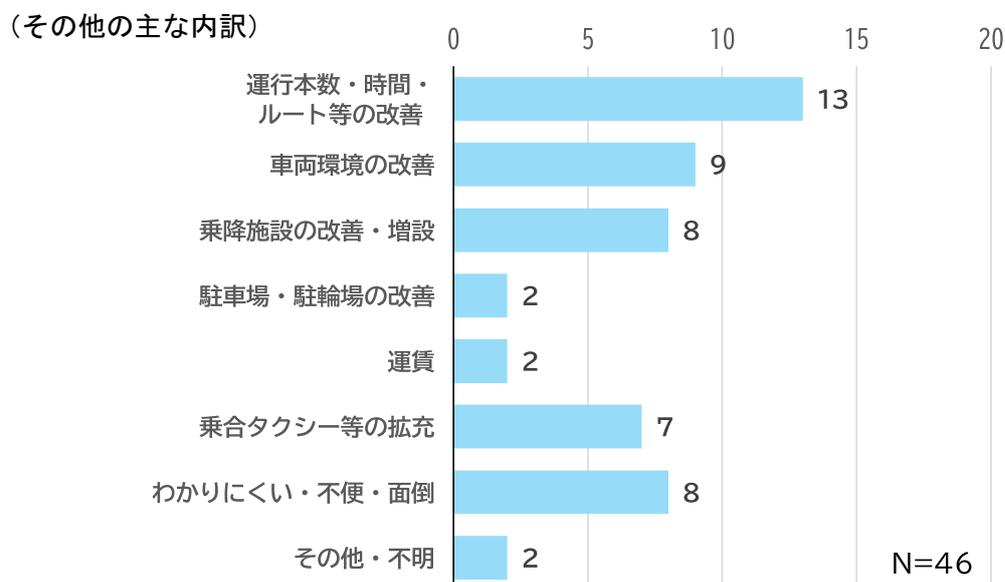
問 12. 公共交通を利用するための改善点〔複数回答〕

公共交通を利用するにあたって改善してもらいたい点としては、「運行本数」(43.8%) が最も多く、次点で「運行ルート(経由地)」(16.6%)、「運賃」(14.6%)が多い。また、「特になし」が約3割と高くなっている。

また、その他の改善点として、運行本数・時間・ルート等の改善の要望が多い。

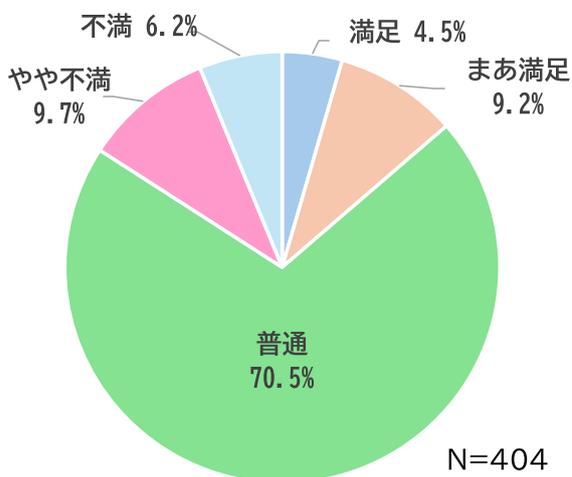


▲公共交通を利用するための改善点



問 13. 公共交通全体の満足度

公共交通全体の満足度は、「普通」(70.5%)が7割を占めて最も多く、「不満」(6.2%)と「やや不満」(9.7%)を合わせた『不満足度』が約16%と低いものの、「満足」(4.5%)と「まあ満足」(9.2%)を合わせた『満足度』が約14%とさらに低い。

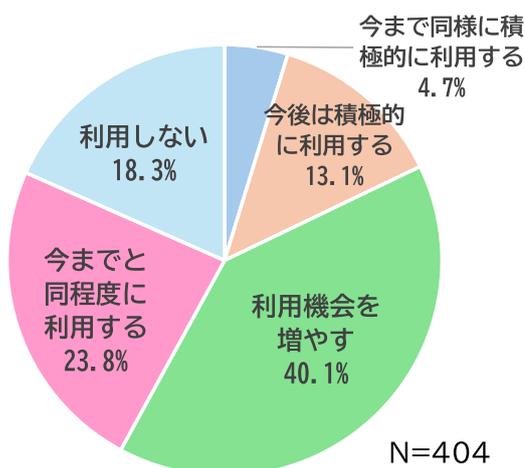


選択肢	件数	割合
満足	18	4.5%
まあ満足	37	9.2%
普通	285	70.5%
やや不満	39	9.7%
不満	25	6.2%
合計	404	100.0%

▲公共交通全体の満足度

問 14. 公共交通サービス改善時の利用意向

公共交通サービスが改善された場合の利用意向は、「利用機会を増やす」(40.1%)が最も多くなっているが、「今までと同程度に利用する」(23.8%)、「利用しない」(18.3%)の否定的な利用意向が多く見られる。

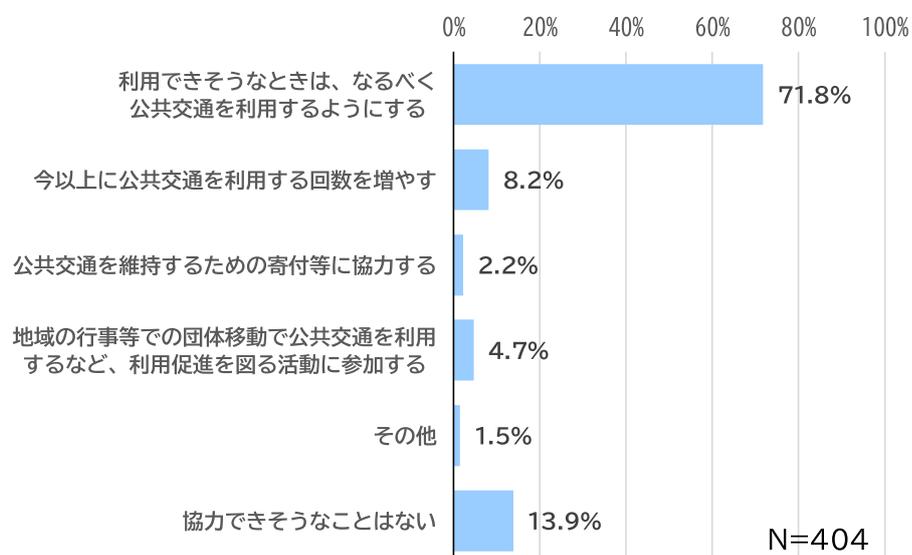


選択肢	件数	割合
今まで同様に積極的に利用する	19	4.7%
今後は積極的に利用する	53	13.1%
利用機会を増やす	162	40.1%
今までと同程度に利用する	96	23.8%
利用しない	74	18.3%
合計	404	100.0%

▲公共交通サービス改善時の利用意向

問 15. 路線バスや乗合タクシーの維持に対する協力〔複数回答〕

路線バスや乗合タクシーを維持していくために協力できることとしては、「利用できそうなきは、なるべく公共交通を利用するようにする」(71.8%)が最も多い。

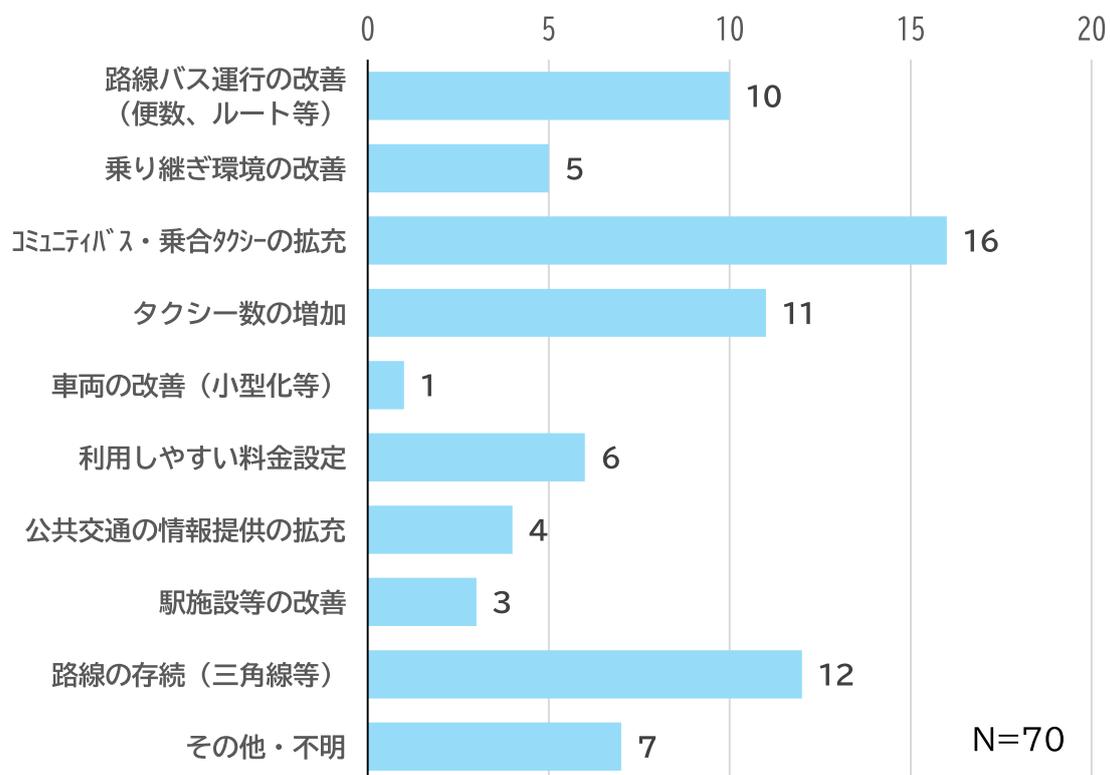


▲路線バスや乗合タクシーの維持に対する協力

選択肢	件数	割合
利用できそうなきは、なるべく公共交通を利用するようにする	290	71.8%
今以上に公共交通を利用する回数を増やす	33	8.2%
公共交通を維持するための寄付等に協力する	9	2.2%
地域の行事等での団体移動で公共交通を利用するなど、利用促進を図る活動に参加する	19	4.7%
その他	6	1.5%
協力できそうなことはない	56	13.9%
合計	404	

問 16. 宇城市の地域公共交通に対する要望・意見〔自由回答〕

宇城市の地域公共交通に対する要望・意見を集約すると、「コミュニティバスや乗合タクシーの拡充」が最も多く、「路線（三角線）の存続」、「タクシー数の増加」、「路線バス運行の改善（便数・ルート等）」が多くなっている。



▲宇城市の地域公共交通に対する要望・意見

6) 事業者（代表者）アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼事業者（代表者）アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	宇城市企業クラブ会員企業 ※企業の代表者に回答いただく
調査方法	宇城市企業クラブ会員企業に WEB アンケートの URL を配信
調査期間	令和 6 年 9 月 30 日～令和 6 年 10 月 31 日
調査内容	次頁に調査項目掲載

1.企業概要について教えてください。

*企業名を教えてください。

*事業所の住所を教えてください。
① 以下から一つをお選び下さい。
 三角町
 不知火町
 松橋町
 小川町
 豊野町
 その他：

*回答されている方の所属部署を教えてください。

*回答されている方のお名前を教えてください。

*回答されている方のご連絡先を教えてください。

2.送迎サービスの実施状況について教えてください。

*送迎等のサービスを実施していますか。
*個人の移動は除く、複数人の送迎サービス。
① 以下から一つをお選び下さい。
 実施している
 実施していない

*送迎サービスの概要を教えてください。

*運行形態を教えてください。
① 以下から一つをお選び下さい。
 直営
 委託
 その他：

*運転手の人数を教えてください。

人

*車両タイプと車両台数を教えてください。
例：ワンボックス1台、小型バス2台

*運行頻度を教えてください。
① 以下から一つをお選び下さい。
 ほぼ毎日
 週に3~4回
 週に1~2回
 月に数回
 年に数回

*主な運行日と運行時間帯を教えてください。
例：毎日の8:00~10:00、月~木の12:00~17:00

*年間の費用負担額を教えてください。
① このフィールドには数字のみ入力できます
約

円/年

*半年以内に車両購入する予定はありますか。
① 以下から一つをお選び下さい。
 購入予定がある
 購入予定がない

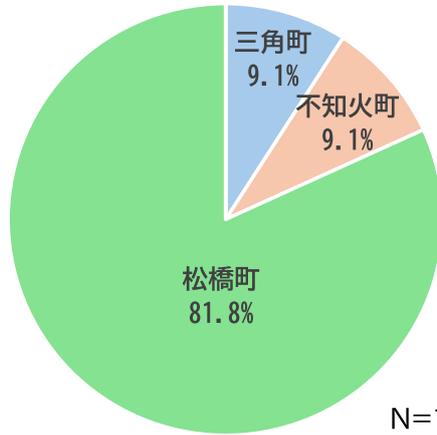
*
① このフィールドには数字のみ入力できます

台程度

(2) 調査結果

問1. 事業所住所

アンケート回答事業所は、「松橋町」が9社（81.8%）、三角町及び不知火町が各1社となっている。



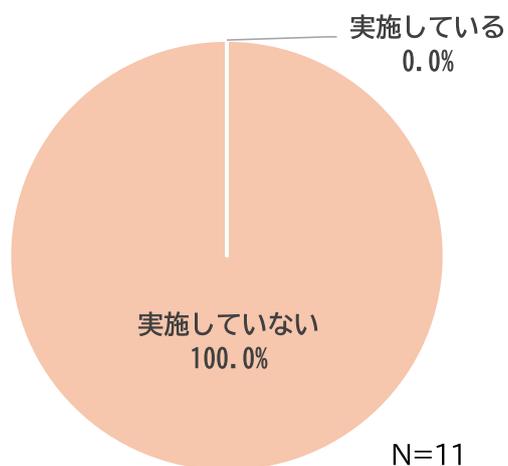
選択肢	件数	割合
三角町	1	9.1%
不知火町	1	9.1%
松橋町	9	81.8%
小川町	0	0.0%
豊野町	0	0.0%
合計	11	100.0%

▲事業所住所

所在地	企業名
三角町	正垣機械工業有限会社
不知火町	シモダ印刷(株)
松橋町	株式会社九州エフ・シー・シー
	株式会社永井製作所
	株式会社オカムラ
	株式会社サンデリカ熊本事業所
	株式会社 和幸製作所
	株式会社 九電工 宇城営業所
	株式会社 松南防災
	三和コンクリート工業(株)
	株式会社ケイ・エム・ケイ

問2. 送迎等のサービス実施状況

アンケートに回答した全事業所において、送迎等のサービスは実施されていない。

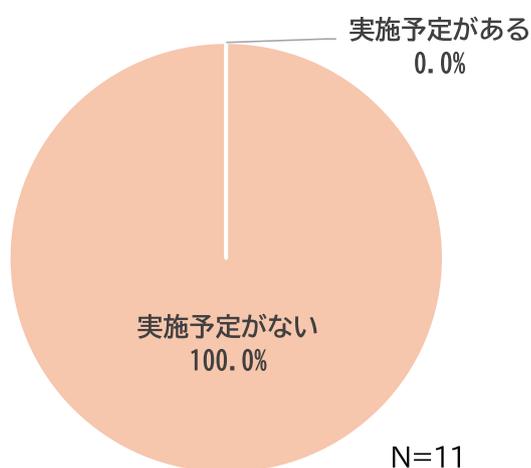


選択肢	件数	割合
実施している	0	0.0%
実施していない	11	100.0%
合計	11	100.0%

▲送迎等のサービス実施状況

問3. 送迎等のサービスの今後の実施予定

アンケートに回答した全事業所において、今後送迎等のサービスを実施する予定はない。



選択肢	件数	割合
実施予定がある	0	0.0%
実施予定がない	11	100.0%
合計	11	100.0%

▲年齢層の内訳

7) 事業者（個人）アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼事業者（個人）アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	宇城市企業クラブ会員企業 ※企業に属する従業員に回答いただく
調査方法	宇城市企業クラブ会員企業に WEB アンケートの URL を配信
調査期間	令和 6 年 9 月 30 日～令和 6 年 10 月 31 日
調査内容	次頁に調査項目掲載

1.あなた自身のことについて教えてください。

***企業名を教えてください。**

***事業所の住所を教えてください。**
① 以下から一つをお選び下さい。
 三角町
 不知火町
 松橋町
 小川町
 豊野町
 その他：

***お住まいの住所を教えてください。**
① 以下から一つをお選び下さい。
 宇城市内
 宇城市外

***性別を教えてください。**
① 以下から一つをお選び下さい。
 男性
 女性
 無回答

***年齢を教えてください。**
① このフィールドには数字のみ入力できます

歳

***現在のご家族の構成について教えてください。**
① 以下から一つをお選び下さい。
 ひとり暮らし
 夫婦のみ
 親もしくは子供との二世帯
 親と子供と孫の三世帯
 兄弟・姉妹
 その他：

***ご自身、もしくはご家族が保有しており、ご自身が自由に使える自動車等の状況について教えてください。**
① あてはまるものをすべてチェックしてください。
 自動車
 原付・バイク
 自転車
 保有していない
 その他：

***自動車運転免許証の保有状況について教えてください。**
① あてはまるものをすべてチェックしてください。
 自動車
 自動二輪・バイク
 保有していない
 以前は保有していたが返納した

***勤務形態を教えてください。**
① 以下から一つをお選び下さい。
 固定時間制
 変形労働時間制
 フレックスタイム制
 パートタイム勤務
 その他：

2. 普段の通勤状況について教えてください。

★普段の通勤時、自宅から勤務先までの移動手段を全て順番に選択してください。

〈例〉自宅→自転車→JR→徒歩→勤務先

1番目の手段 自転車

2番目の手段 JR

3番目の手段 徒歩

4番目の手段 回答終了

5番目の手段 回答終了

6番目の手段 回答終了

1番目の手段

徒歩

自転車

バイク

自家用車

路線バス

新幹線

JR

車で送迎

その他

回答終了

2番目の手段

徒歩

自転車

バイク

自家用車

路線バス

新幹線

JR

車で送迎

その他

回答終了

3番目の手段

徒歩

自転車

バイク

自家用車

路線バス

新幹線

JR

車で送迎

その他

回答終了

4番目の手段

徒歩

自転車

バイク

自家用車

路線バス

新幹線

JR

車で送迎

その他

回答終了

5番目の手段

徒歩

自転車

バイク

自家用車

路線バス

新幹線

JR

車で送迎

その他

回答終了

6番目の手段

徒歩

自転車

バイク

自家用車

路線バス

新幹線

JR

車で送迎

その他

回答終了

★普段の通勤時間を教えてください。
 ※自宅を出発してから勤務先に到着するまでの時間

① 以下から一つをお選び下さい。

選択してください・・・

通勤状況について具体的なご意見があれば、入力してください。

3. 普段（通勤以外）の公共交通利用状況を教えてください。

★普段（通勤以外）、公共交通をどれくらいの頻度で利用しますか。

① 以下から一つをお選び下さい。

- ほぼ毎日
- 週に3~4回
- 週に1~2回
- 月に数回
- 年に数回
- 利用しない

★公共交通を利用するにあたって、何が重要だと思いますか。（3つまで）

① 1から3の中から選択してください。

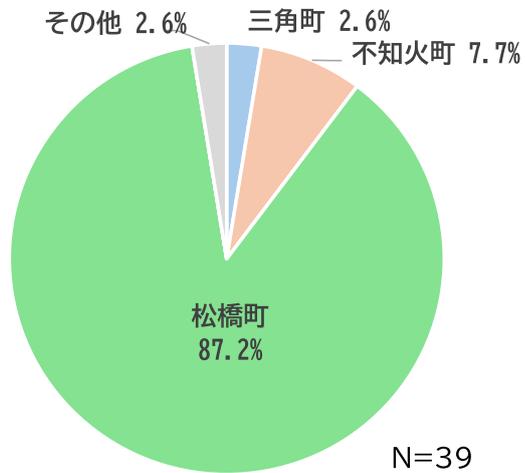
- 停留所までのアクセス制
- 運行本数の充実
- 運賃の安さ
- 乗り継ぎのしやすさ
- 乗車時間の短さ
- ルートの経由地
- 停留所の待ち環境
- バスの乗降のしやすさ
- わかりやすさ
- その他：

公共交通に対する要望等、ご意見を入力してください。

(2) 調査結果

問1. 事業所住所

アンケート回答者が就業している事業所は、「松橋町」(87.2%)が約9割を占めている。

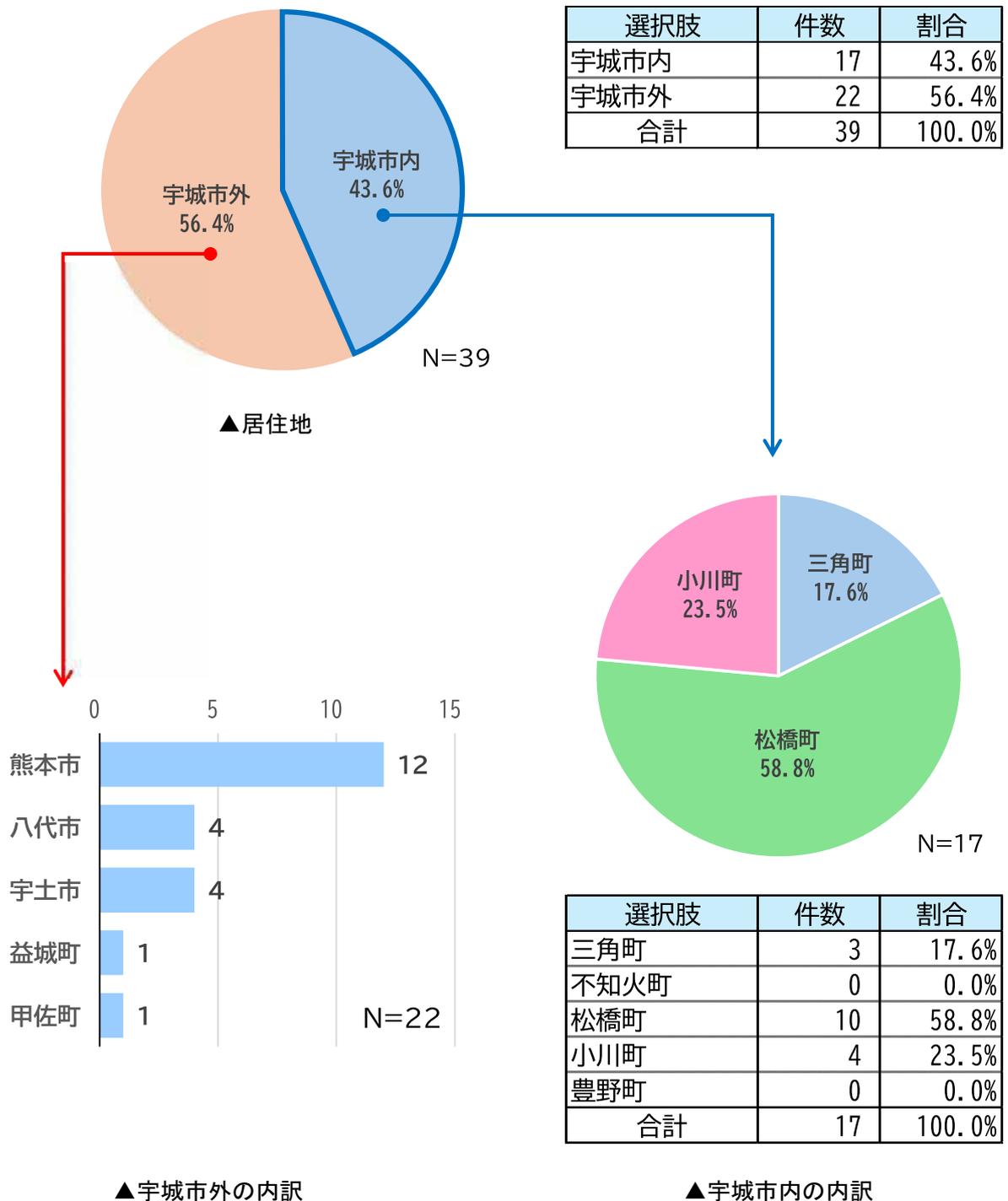


選択肢	件数	割合
三角町	1	2.6%
不知火町	3	7.7%
松橋町	34	87.2%
小川町	0	0.0%
豊野町	0	0.0%
その他	1	2.6%
合計	39	100.0%

▲就業事業所住所

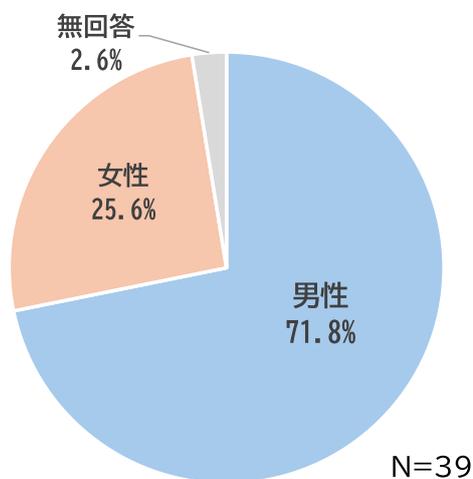
問2. 居住地

回答者の居住地は、「宇城市内」が約44%で、そのうち「松橋町」(58.8%)が約6割を占めている。一方、宇城市外については、熊本市が多く、八代市、宇土市在住者の回答が複数ある。



問3. 性別

回答者の性別は、「男性」(71.8%)が約7割、「女性」(25.6%)が約3割となっている。

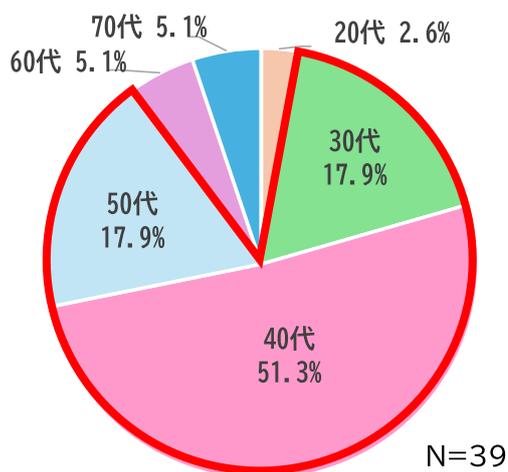


▲性別

選択肢	件数	割合
男性	28	71.8%
女性	10	25.6%
無回答	1	2.6%
合計	39	100.0%

問4. 年齢層

回答者の年齢層は、「40代」(51.3%)で半数を占め、次点で「30代」と「50代」(17.9%)が占め、これらで約9割となっている。

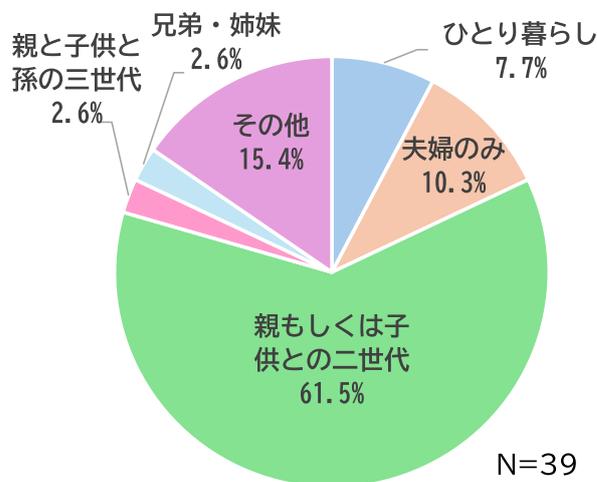


▲年齢層

選択肢	件数	割合
10代	0	0.0%
20代	1	2.6%
30代	7	17.9%
40代	20	51.3%
50代	7	17.9%
60代	2	5.1%
70代	2	5.1%
80代	0	0.0%
合計	39	100.0%

問5. 家族構成

回答者の家族構成は、「親もしくは子供との二世代」(61.5%)が約6割を占めている。

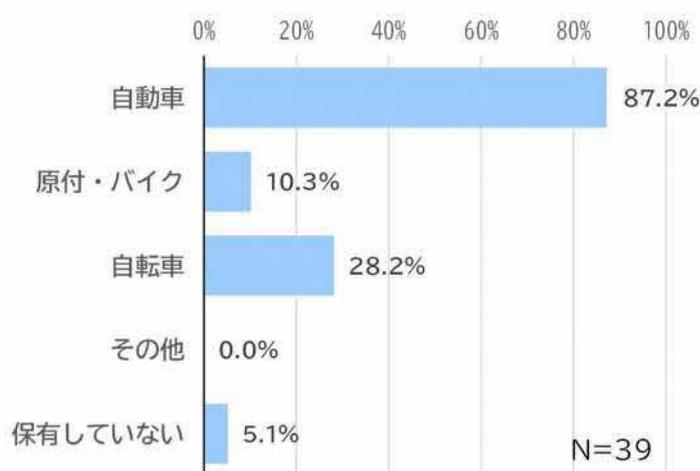


選択肢	件数	割合
ひとり暮らし	3	7.7%
夫婦のみ	4	10.3%
親もしくは子供との二世代	24	61.5%
親と子供と孫の三世代	1	2.6%
兄弟・姉妹	1	2.6%
その他	6	15.4%
合計	39	100.0%

▲年齢層

問6. 移動手段の保有状況〔複数回答〕

回答者自由に使える移動手段の保有状況は、「自動車」(87.2%)が約9割で最も保有率が高く、次点で「自転車」(28.2%)が約3割で高い。

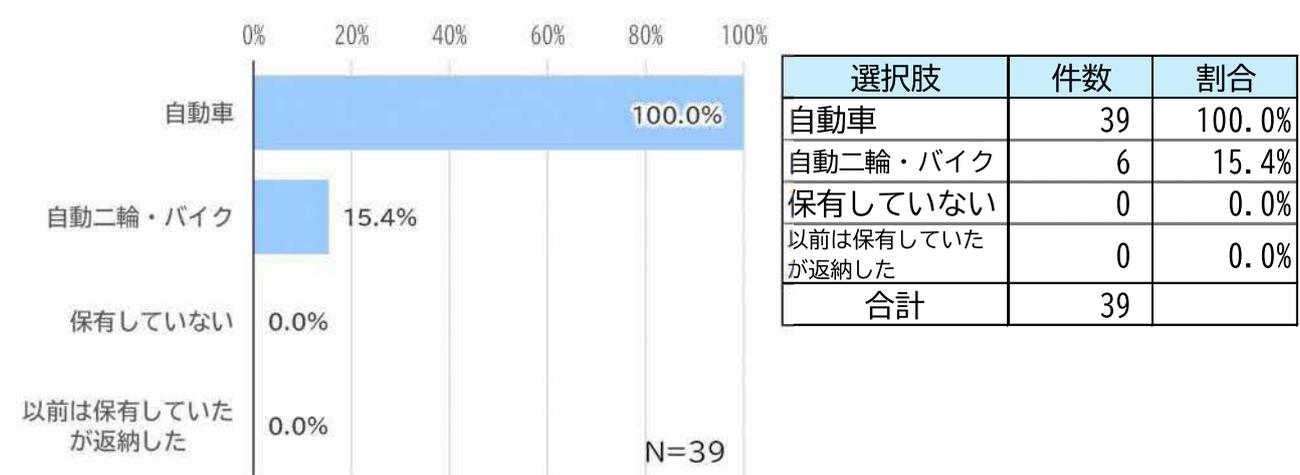


選択肢	件数	割合
自動車	34	87.2%
原付・バイク	4	10.3%
自転車	11	28.2%
その他	0	0.0%
保有していない	2	5.1%
合計	39	

▲自由に使える移動手段の保有状況

問7. 運転免許証の保有状況〔複数回答〕

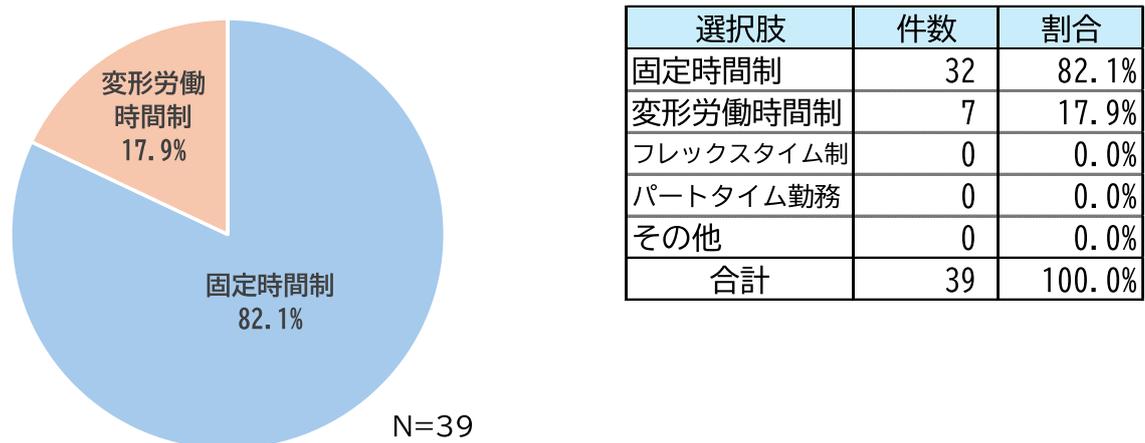
回答者の運転免許証の保有状況は、「自動車」が100%の保有率で、「自動二輪・バイク」が約15%の保有率となっている。



▲自動車運転免許証の保有状況

問8. 勤務形態

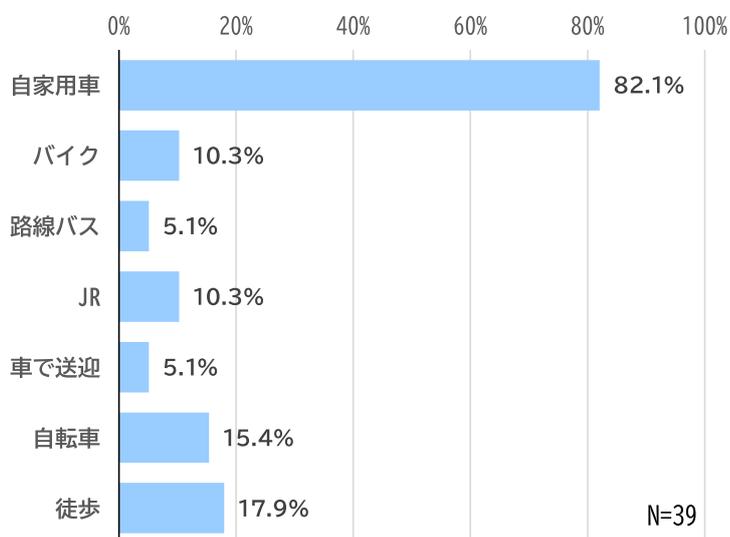
回答者の勤務形態は、「固定時間制」(82.1)が約8割を占めており、「変形労働時間制」が約18%となっている。



▲勤務形態

問9. 通勤時の自宅から勤務先までの移動手段

回答者の通勤時の移動手段は、「自家用車」(82.1%)が最も多く、車通勤者が多数である。また、公共交通での通勤は少なく「路線バス」(5.1%)、「JR」(10.3%)に留まった。

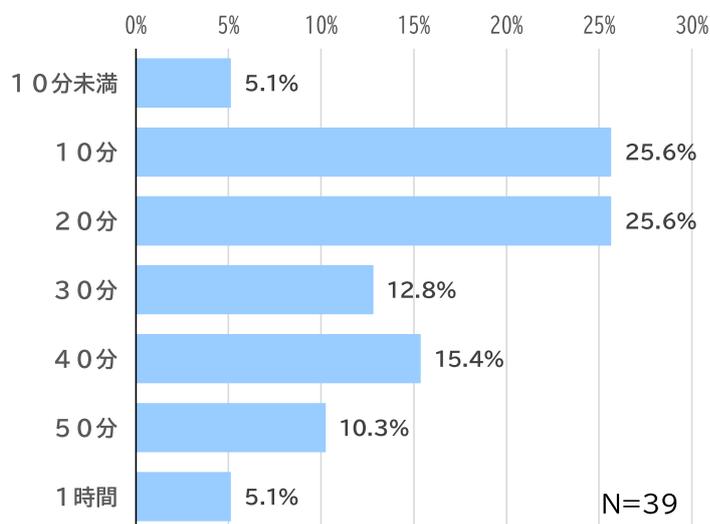


選択肢	件数	割合
自家用車	32	82.1%
バイク	4	10.3%
路線バス	2	5.1%
JR	4	10.3%
車で送迎	2	5.1%
自転車	6	15.4%
徒歩	7	17.9%
	39	100.0%

▲移動手段

問 10. 普段の通勤時間

回答者の通勤時間は、「10分」と「20分」(25.6%)がピークで最も多く、次点で「40分」(15.4%)が多い。



選択肢	件数	割合
10分未満	2	5.1%
10分	10	25.6%
20分	10	25.6%
30分	5	12.8%
40分	6	15.4%
50分	4	10.3%
1時間	2	5.1%
合計	39	100.0%

▲通勤時間

問 11. 通勤時の乗降バス停

通勤時の移動手段としてバスを利用する回答者は無かった。

(※バスを選択した回答者は2名いたが、自宅住所、事業所住所、選択移動手段、通勤時間等を勘案した上、回答内容に信憑性がないため判別不能とした。)

問 12. 通勤時の乗降駅

通勤時の移動手段として鉄道（JR）を利用する回答者は2名おり、乗降駅は以下の通り。

自宅住所	事業所住所	乗車駅	降車駅	備考
熊本市	松橋町	上熊本駅	富合駅	熊本県熊本市南区富合町に営業所あり
熊本市	松橋町	熊本駅	松橋駅	
宇土市	松橋町	宇土駅	松橋駅	
宇土市	松橋町	住吉駅	松橋駅	

問 13. 公共交通での通勤において困っている点

公共交通での通勤で困っている点として、回答者全員が「運行本数が少ない」（100.0%）を挙げている。

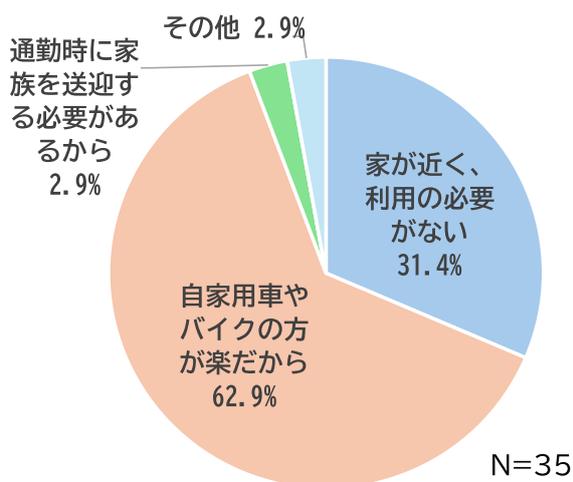


選択肢	件数	割合
乗車時間が長い（通勤時間が長い）	0	0.0%
運行本数が少ない	4	100.0%
利用したい時間帯の便がない	0	0.0%
乗り継ぎの待ち時間が長い	1	25.0%
停留所に屋根、ベンチ等がない	0	0.0%
停留所、駅までの移動手段がない	0	0.0%
運賃が高い	0	0.0%
その他	0	0.0%
回答者	4	100.0%

▲公共交通での通勤で困っている点

問 14. 通勤で公共交通を利用しない理由

通勤で公共交通を利用しない理由は、「自家用車やバイクの方が楽」（62.9%）が約6割を占め最も多く、次点で「家が近く、利用の必要がない」（31.4%）が多い。また、「本来は利用したいが利用していない」は回答がなかった。

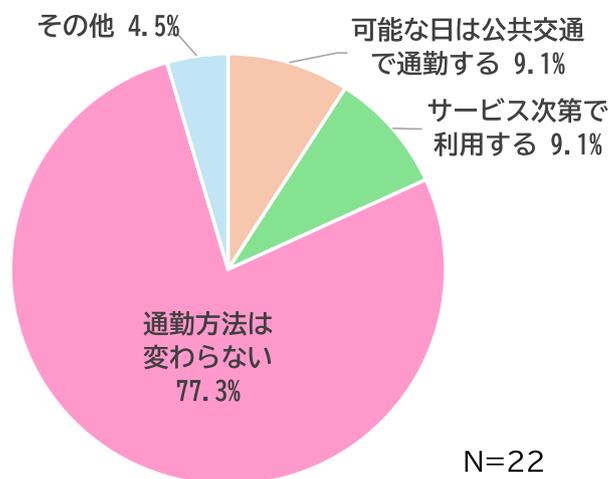


選択肢	件数	割合
家が近く、利用の必要がない	11	31.4%
自家用車やバイクの方が楽だから	22	62.9%
通勤時に家族を送迎する必要があるから	1	2.9%
本来は利用したいが、利用していない	0	0.0%
その他	1	2.9%
合計	35	100.0%

▲通勤で公共交通を利用しない理由

問 15. 公共交通のサービスが改善された場合の公共交通での通勤可能性

公共交通のサービスが改善された場合に公共交通で通勤する可能性については、「通勤方法は変わらない」(77.3%) が約 8 割を占め最も多く、「利用する」回答を大幅に上回っている。

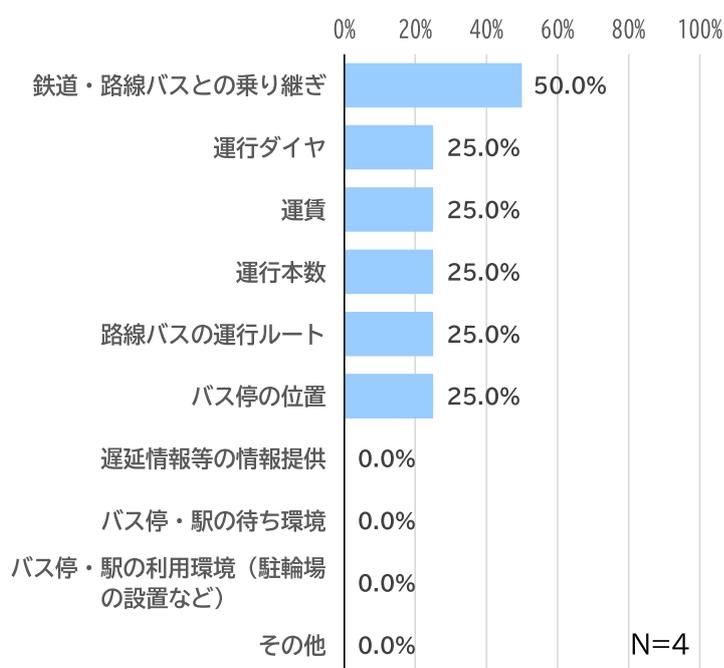


選択肢	件数	割合
毎日公共交通で通勤する	0	0.0%
可能な日は公共交通で通勤する	2	9.1%
サービス次第で利用する	2	9.1%
通勤方法は変わらない	17	77.3%
その他	1	4.5%
合計	22	100.0%

▲公共交通での通勤可能性

問 16. 改善が必要な公共交通のサービス内容

改善が必要な公共交通のサービスとしては、「鉄道・路線バスの乗り継ぎ」(50.0%) が最も多く、他に「運行ダイヤ」「運賃」「運行本数」「路線バスの運行ルート」「バス停の位置」が挙げられている。



選択肢	件数	割合
鉄道・路線バスとの乗り継ぎ	2	50.0%
運行ダイヤ	1	25.0%
運賃	1	25.0%
運行本数	1	25.0%
路線バスの運行ルート	1	25.0%
バス停の位置	1	25.0%
遅延情報等の情報提供	0	0.0%
バス停・駅の待ち環境	0	0.0%
バス停・駅の利用環境（駐輪場の設置など）	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	4	100.0%

▲改善が必要な公共交通のサービス内容

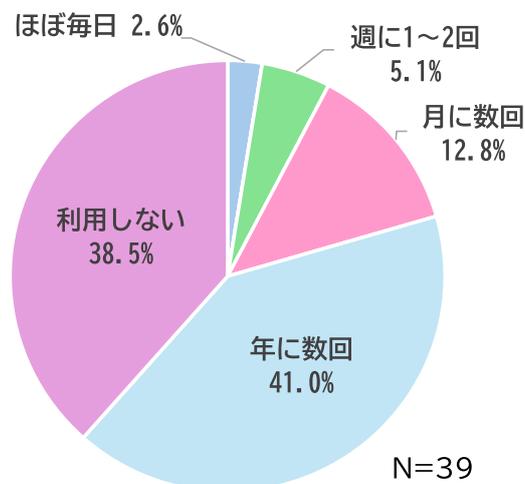
問 17. 通勤状況についての意見〔自由回答〕

通勤に公共交通を利用した場合、「通勤時間を要する」点が挙げられており、「公共交通の速達性（時間短縮）」が利用上の課題となっている。

性別	年齢	自宅 → 勤務先	通勤状況について	公共交通の課題
男性	70代	小川町 → 不知火町	ガソリン代を安くして欲しい。	－
女性	50代	熊本市 → 松橋町	時間が短縮されれば公共交通機関を利用したい。普通列車も快速並に早くなればいい。	速達性（時間短縮）
男性	40代	熊本市 → 松橋町	渋滞が少なくなって欲しい	－
女性	40代	宇土市 → 松橋町	公共交通を使用すると通勤時間に何倍もの時間を取られるので。	速達性（時間短縮）
男性	50代	松橋町 → 松橋町	自転車通勤が可能な距離だが、会社内に駐輪場がない。	－

問 18. 普段（通勤以外）の公共交通利用頻度

通勤以外の普段における公共交通の利用頻度は、「年に数回」（41.0%）が最も多く、次点で「利用しない」（38.5%）もほぼ同等に多くなっている。

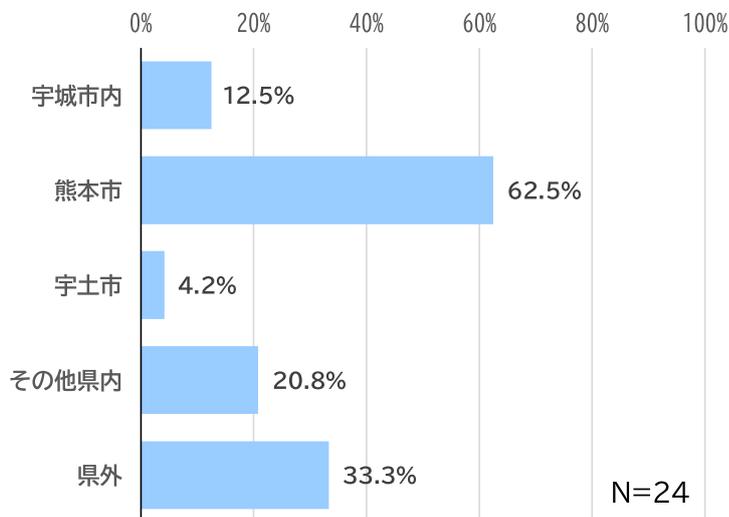


選択肢	件数	割合
ほぼ毎日	1	2.6%
週に3~4回	0	0.0%
週に1~2回	2	5.1%
月に数回	5	12.8%
年に数回	16	41.0%
利用しない	15	38.5%
合計	39	100.0%

▲ 普段の公共交通利用頻度

問 19. 通勤以外で公共交通利用時の目的地

通勤以外で公共交通を利用したときの目的地は、「熊本市」(62.5%)が約6割と最も多く、次点で「県外」(33.3%)が多くなっている。

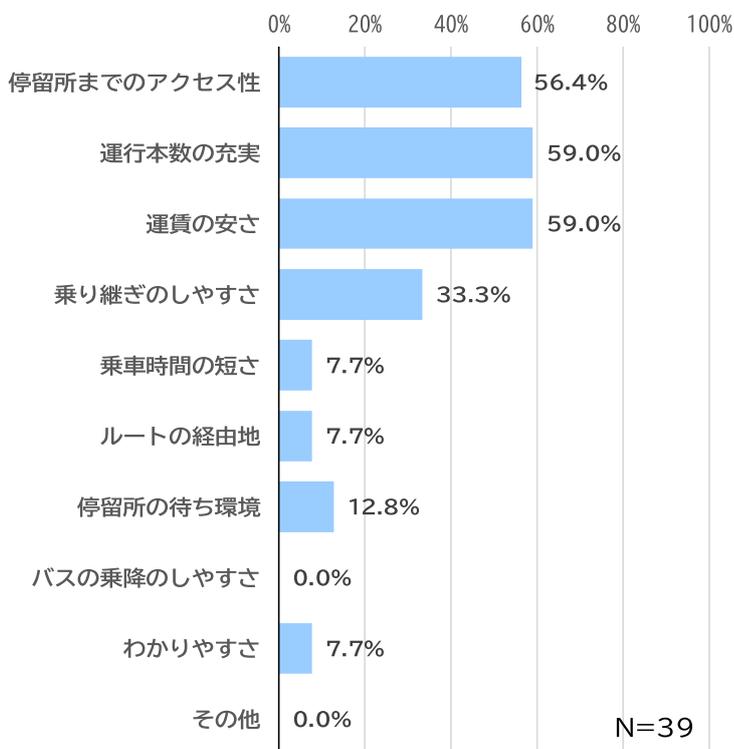


選択肢	件数	割合
宇城市内	3	12.5%
熊本市	15	62.5%
宇土市	1	4.2%
その他県内	5	20.8%
県外	8	33.3%
合計	24	

▲通勤以外で公共交通利用時の目的地

問 20. 公共交通利用時の重要点

公共交通を利用するにあたって重要と思う点は、「運行本数の充実」と「運賃の安さ」(59.0%)が約6割と最も多く、次点で「停留所までのアクセス性」(56.4%)が多い。



選択肢	件数	割合
停留所までのアクセス性	22	56.4%
運行本数の充実	23	59.0%
運賃の安さ	23	59.0%
乗り継ぎのしやすさ	13	33.3%
乗車時間の短さ	3	7.7%
ルートの経由地	3	7.7%
停留所の待ち環境	5	12.8%
バスの乗降のしやすさ	0	0.0%
わかりやすさ	3	7.7%
その他	0	0.0%
合計	39	

▲公共交通利用時の重要点

問 21. 公共交通に対する要望等〔自由回答〕

公共交通に対する要望等として、以下のような要望が挙げられている。

性別	年齢	自宅 → 勤務先	公共交通に対する要望・意見	公共交通の課題
女性	40代	八代市 → 松橋町	環境さえ整えば利用者は増えると思うし、自分自身も利用したいと思うが、車社会なので利用が増えると思えないので正直期待はしていない。	—
男性	70代	小川町 → 不知火町	鉄道、バス路線とも自宅から遠いのでタクシー代が安くなって欲しい。	運賃の低減
男性	70代	松橋町 → 松橋町	運行時間の精度（交通環境もあり難しいと思いますが、発着時刻があてにならない）	定時性の確保 運行時間等の情報提供
女性	40代	松橋町 → 松橋町	松橋駅東側にも駐車場（有料）を完備してほしい	駅周辺施設等の整備

8) 学生アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼学生アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	宇城市内、近隣に立地する高等学校（松橋高校、小川工業高校、宇土高校） ※高校に通学する生徒に回答いただく
調査方法	高等学校に WEB アンケートの URL を配信
調査期間	令和 6 年 9 月 24 日～令和 6 年 10 月 31 日
調査内容	次頁に調査項目掲載

1.あなた自身のことについて教えてください。

*学校名を教えてください。

① 以下から一つをお選び下さい。

- 松橋高等学校
- 小川工業高校
- 宇土高校
- その他：

*住所を教えてください。

① 以下から一つをお選び下さい。

- 宇城市内
- 宇城市外

*性別を教えてください。

① 以下から一つをお選び下さい。

- 男性
- 女性
- 無回答

*学年を教えてください。

① 以下から一つをお選び下さい。

- 1年生
- 2年生
- 3年生

2.普段の通学状況について教えてください。

*普段の登校時、自宅から学校までの移動手段を全て順番に選択してください。

(例) 自宅→自転車→JR→徒歩→学校 の場合

- 1番目の手段 自転車
- 2番目の手段 JR
- 3番目の手段 徒歩
- 4番目の手段 回答終了
- 5番目の手段 回答終了
- 6番目の手段 回答終了

1番目の手段

- 徒歩
- 自転車
- バイク
- 路線バス
- スクールバス
- JR
- 車で送迎
- その他
- 回答終了

2番目の手段

- 徒歩
- 自転車
- バイク
- 路線バス
- スクールバス
- JR
- 車で送迎
- その他
- 回答終了

3番目の手段

徒歩

自転車

バイク

路線バス

スクールバス

JR

車で送迎

その他

回答終了

4番目の手段

徒歩

自転車

バイク

路線バス

スクールバス

JR

車で送迎

その他

回答終了

5番目の手段

徒歩

自転車

バイク

路線バス

スクールバス

JR

車で送迎

その他

回答終了

6番目の手段

徒歩

自転車

バイク

路線バス

スクールバス

JR

車で送迎

その他

回答終了

★普段の登校時、自宅出発時刻を教えてください。
 ① 以下から一つをお選び下さい。

★普段の登校時、学校到着時刻を教えてください。
 ① 以下から一つをお選び下さい。

★普段の帰宅時、学校出発時刻を教えてください。
 ① 以下から一つをお選び下さい。

★普段の帰宅時、自宅到着時刻を教えてください。
 ★学校から直接自宅に帰宅した場合
 ① 以下から一つをお選び下さい。

通学状況について具体的なご意見があれば、入力してください。

3. 普段（通学以外）の公共交通利用状況を教えてください。

★普段（通学以外）、公共交通をどれくらいの頻度で利用しますか。
 ① 以下から一つをお選び下さい。

ほぼ毎日

週に3~4回

週に1~2回

月に数回

年に数回

利用しない

★公共交通を利用するにあたって、何が重要だと思いますか。（3つまで）

① 1から3の中から選択してください。

停留所までのアクセス制

運行本数の充実

運賃の安さ

乗り継ぎのしやすさ

乗車時間の短さ

ルートの経由地

停留所の待ち環境

バスの乗降のしやすさ

わかりやすさ

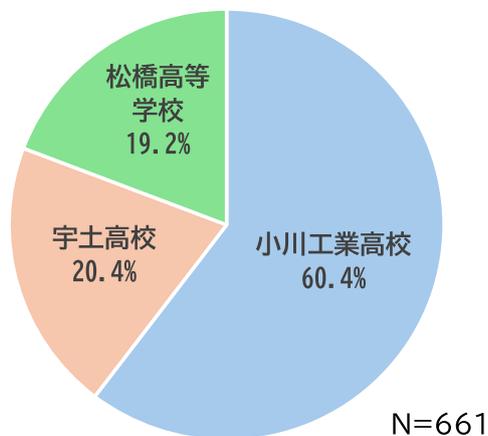
その他：

公共交通に対する要望等、ご意見を入力してください。

(2) 調査結果

問1. 回答者の学校

アンケート回答者が通学している学校は、「小川工業高校」(60.4%)が約6割、「宇土高校」(20.4%)と「松橋高校」(19.2%)が約2割となっている。



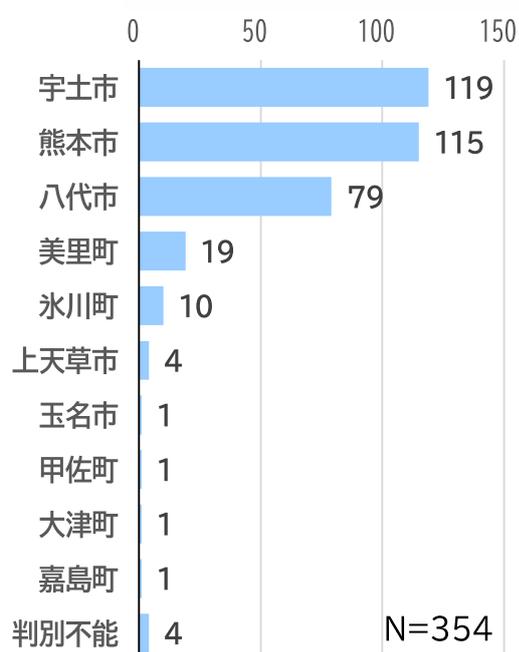
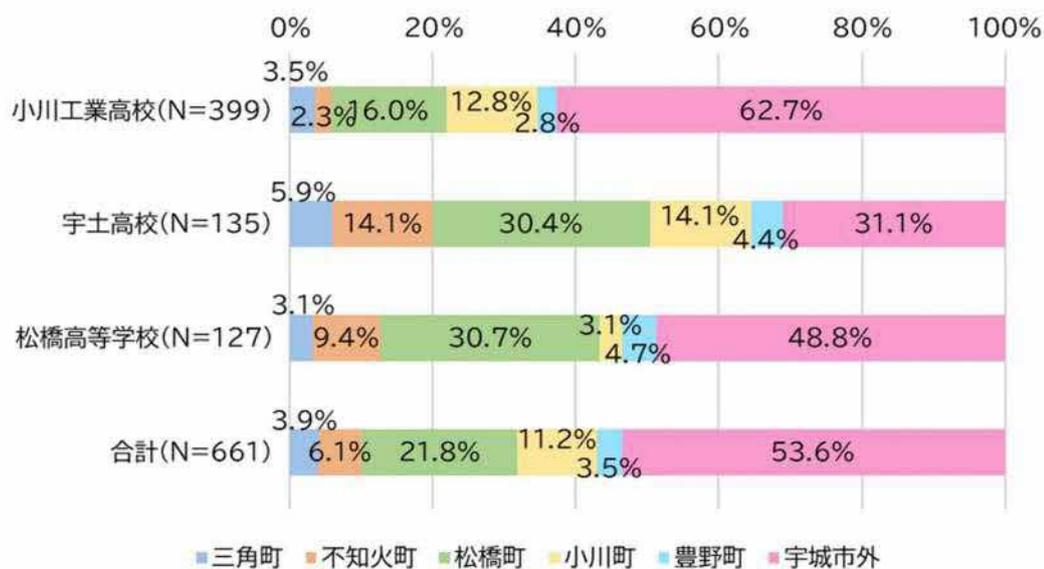
選択肢	件数	割合
小川工業高校	399	60.4%
宇土高校	135	20.4%
松橋高等学校	127	19.2%
合計	661	100.0%

▲回答者の学校

問2. 居住地

回答学生の居住地は、「宇城市内」の割合が、小川工業高校が約37%、宇土高校が約69%、松橋高等学校が約51%となった。

特に、宇土高校では「松橋町」(30.4%)、松橋高等学校では「松橋町」(30.7%)と高い割合を占めた。



▲居住地

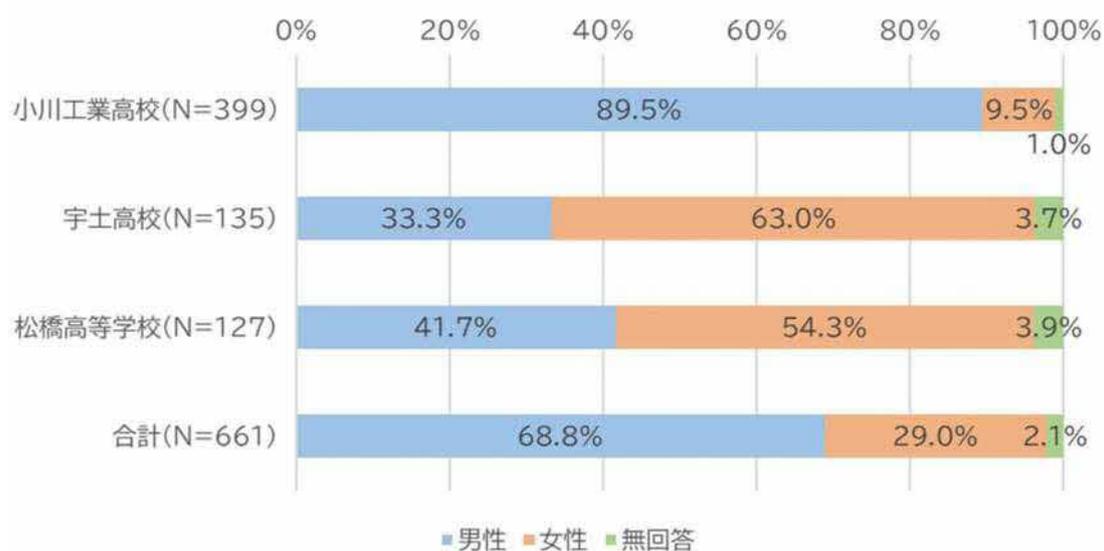
選択肢	小川工業高校	宇土高校	松橋高等学校	合計
三角町	14	8	4	26
不知火町	9	19	12	40
松橋町	64	41	39	144
小川町	51	19	4	74
豊野町	11	6	6	23
宇城市外	250	42	62	354
合計	399	135	127	661

選択肢	小川工業高校	宇土高校	松橋高等学校	合計
三角町	3.5%	5.9%	3.1%	3.9%
不知火町	2.3%	14.1%	9.4%	6.1%
松橋町	16.0%	30.4%	30.7%	21.8%
小川町	12.8%	14.1%	3.1%	11.2%
豊野町	2.8%	4.4%	4.7%	3.5%
宇城市外	62.7%	31.1%	48.8%	53.6%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

▲宇城市外の内訳

問3. 性別

回答者の性別は、小川工業高校で「男性」(89.5%)と多数を占めた一方で、宇土高校、松橋高等学校では、「女性」が半数以上を占めた。



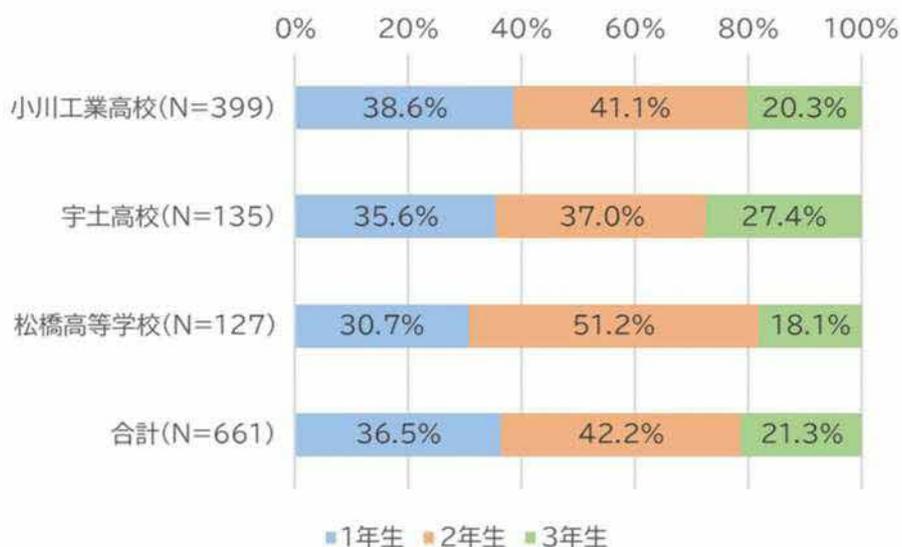
▲性別

選択肢	小川工業高校	宇土高校	松橋高等学校	合計
男性	357	45	53	455
女性	38	85	69	192
無回答	4	5	5	14
	399	135	127	661

選択肢	小川工業高校	宇土高校	松橋高等学校	合計
男性	89.5%	33.3%	41.7%	68.8%
女性	9.5%	63.0%	54.3%	29.0%
無回答	1.0%	3.7%	3.9%	2.1%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問4. 学年

回答学生の学年は、3校共通して、「2年生」が最も多く、「1年生」、「3年生」と続いた。



▲学年

選択肢	小川工業高校	宇土高校	松橋高等学校	合計
1年生	154	48	39	241
2年生	164	50	65	279
3年生	81	37	23	141
	399	135	127	661

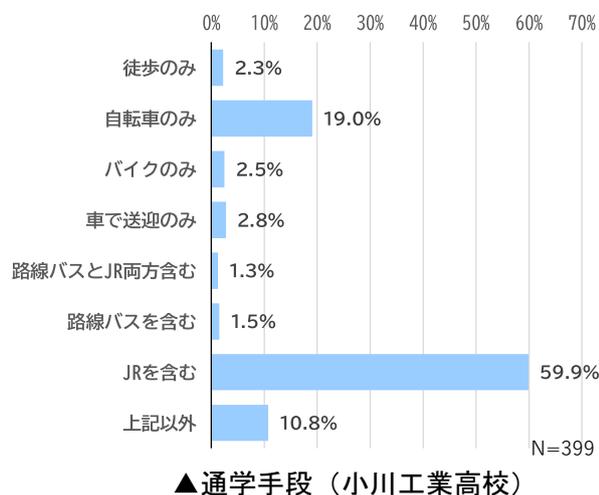
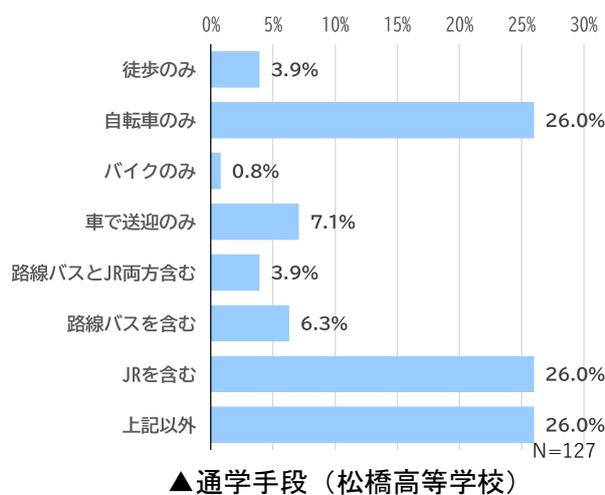
選択肢	小川工業高校	宇土高校	松橋高等学校	合計
1年生	38.6%	35.6%	30.7%	36.5%
2年生	41.1%	37.0%	51.2%	42.2%
3年生	20.3%	27.4%	18.1%	21.3%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問5. 登校時の自宅から学校までの移動手段

宇土高校では、自転車のみ（31.1%）が最も割合が高く 3 割以上となった。路線バスを含む（25.2%）、JR を含む（25.1%）、路線バスと JR 両方含む（4.4%）と、反数近くの生徒が公共交通を利用して実態であった。

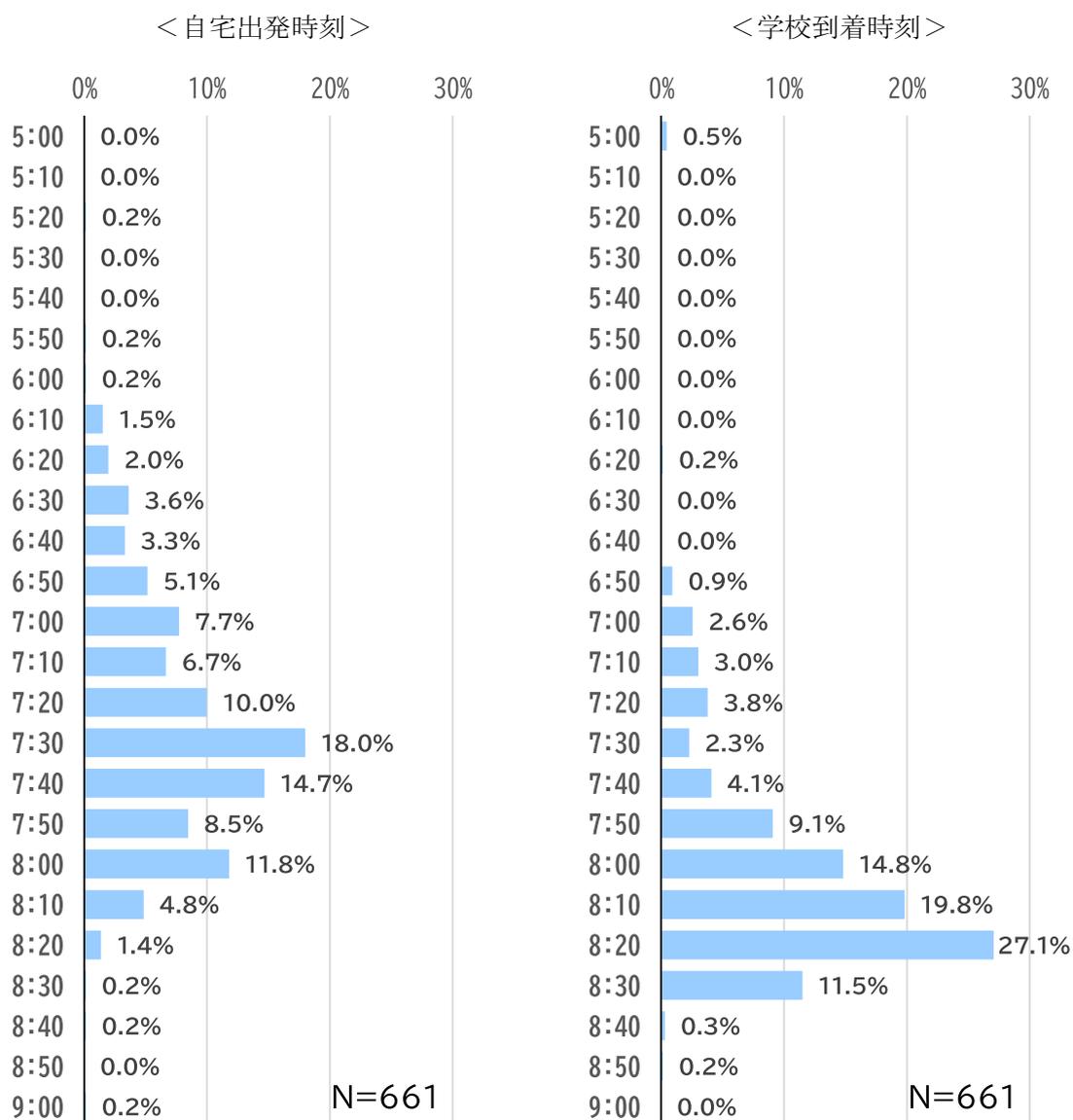
松橋高等学校では、自転車のみ（26.0%）JR を含む（26.0%）と最も割合が高い。路線バスを含む（6.3%）、路線バスと JR 両方含む（3.9%）と路線バスの利用割合は10%程度に留まる。

小川工業高校では、JR を含む（59.9%）と半数以上を占めた。路線バスを含む（1.5%）、路線バスと JR 両方含む（1.3%）と路線バスはほとんど利用されていない実態となった。



問6. 普段の登校時の自宅出発・学校到着時刻

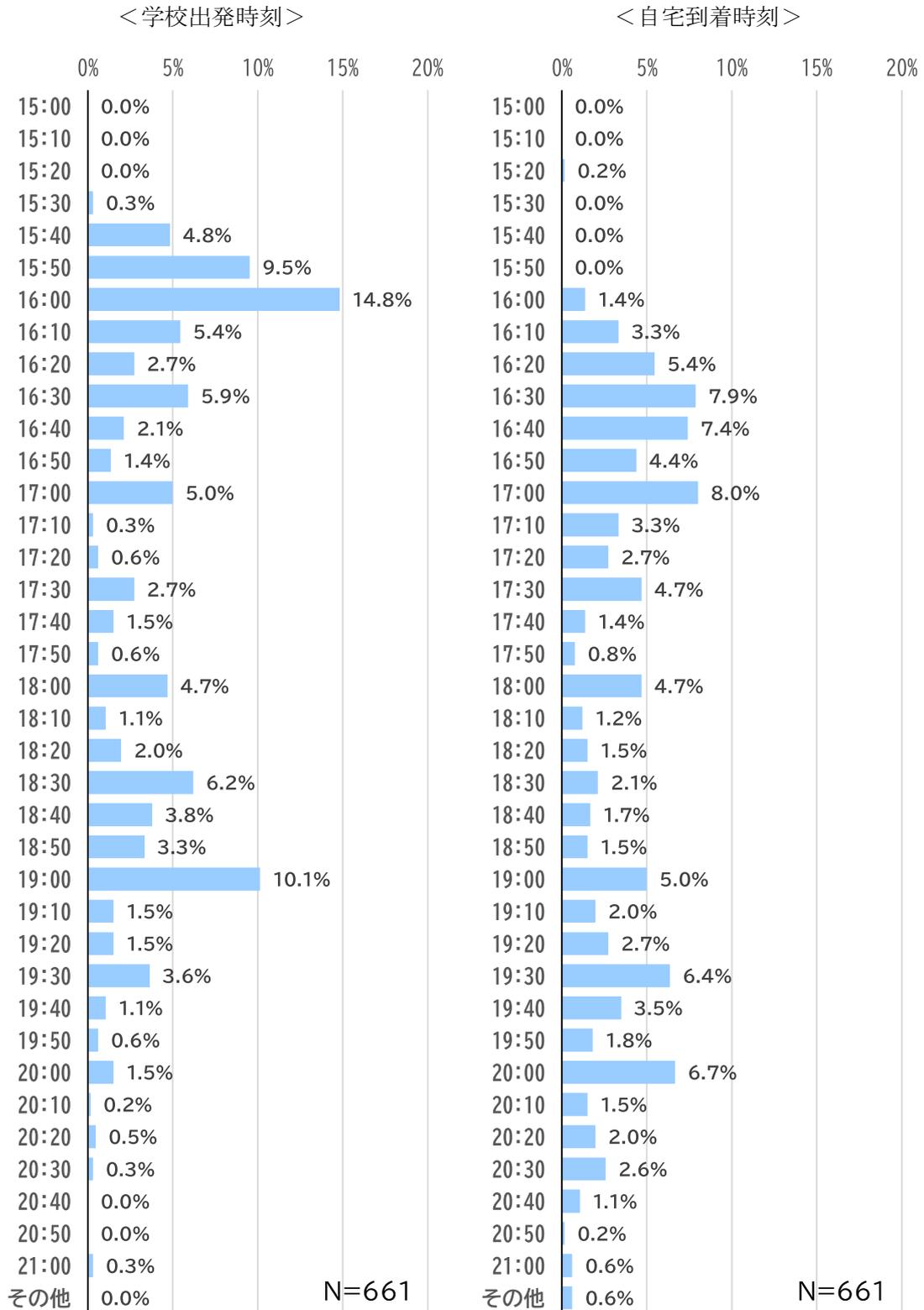
回答学生の登校時の自宅出発時刻は、7:30 をピークとして概ね6:10~8:20 に分散しており、学校到着時刻は8:20 をピークとして6:50~8:30 に分散している。



▲登校時の自宅出発・学校到着時刻

問7. 普段の帰宅時の学校出発・自宅到着時刻

回答学生の帰宅時の学校出発時刻は、16:00と19:00にピークがあり概ね15:40～20:00に分散しており、自宅到着時刻は大きなピークはなく16:00～21:00頃まで広く分散している。

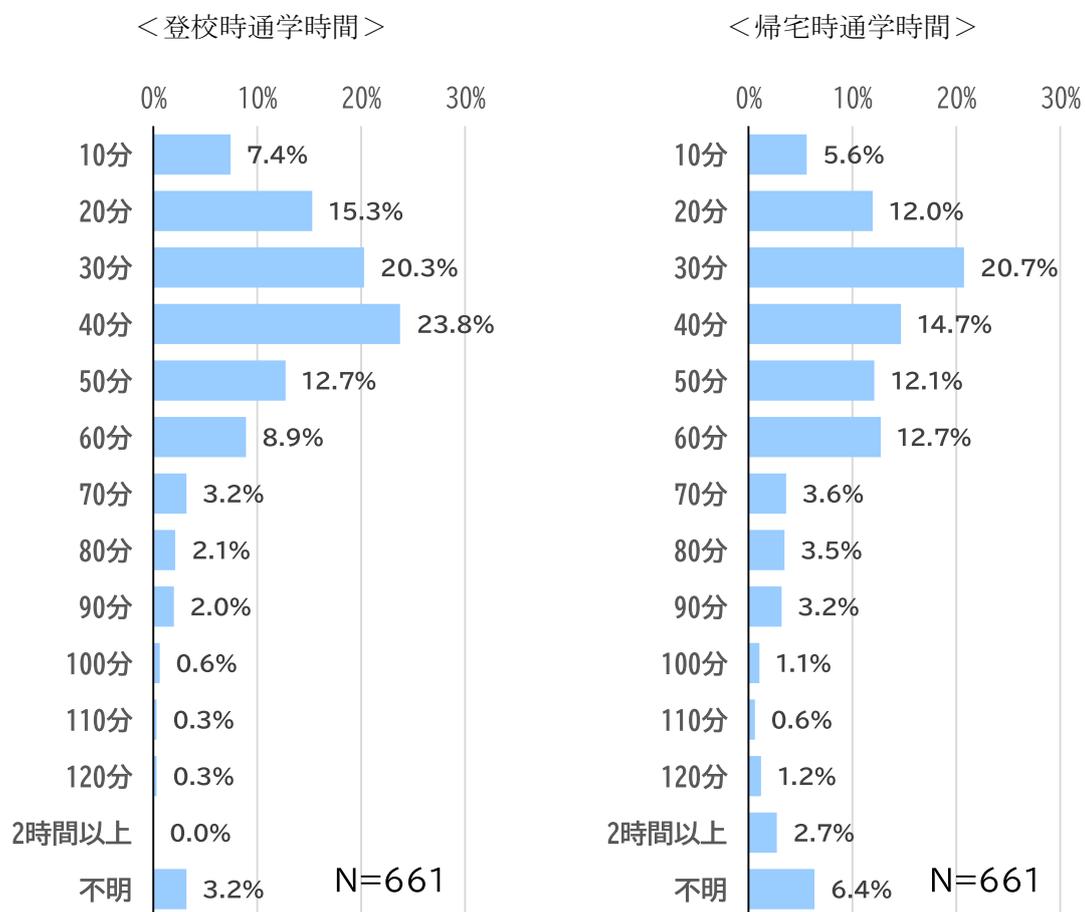


▲帰宅時の学校出発・自宅到着時刻

【参考】登校時、帰宅時の通学時間〔出発～到着時刻から算出〕

回答学生の登校時の通学時間は、40分が最も多く、20分～40分に集中している。

また、帰宅時の通学時間は、30分が最も多く、20分～60分に集中している。



▲登校時、帰宅時の通学時間

問 8. 通学時の乗降バス停

回答学生の乗車バス停は、「松橋産交」(14 票) が最多となり、その他バス停は目立った傾向はみられない。

一方で、降車バス停は、「宇土本町一丁目」もしくは「宇土高校入口」の回答が多く、宇土高校への通学として路線バスが利用されていることが確認される。

乗車バス停		降車バス停	
松橋産交	14	宇土本町一丁目・宇土高校入口	25
御領団地前	3	松橋産交	5
山崎橋	3	大野橋	4
宇土駅前	3	松橋高校前	2
砥用中央	2	小川工業高校前	2
佐俣今村	2	松橋駅	2
川尻駅前	1	産交	1
松橋町インターチェンジ入口	1	新四ツ橋	1
森の木口	1	三角産交	1
宇城市不知火支所前	1	佐俣今村	1
松橋	1	小川	1
糸石	1	神園	1
寺村口	1		
本町	1		
三軒屋	1		
城南町宮地バス停	1		
岩谷入口	1		
若宮団地前	1		
法道寺	1		
城南営業所	1		
刈草	1		
宇土市本町6丁目	1		
水俣	1		
中央庁舎前	1		
神園	1		

問9. 通学時の乗降駅

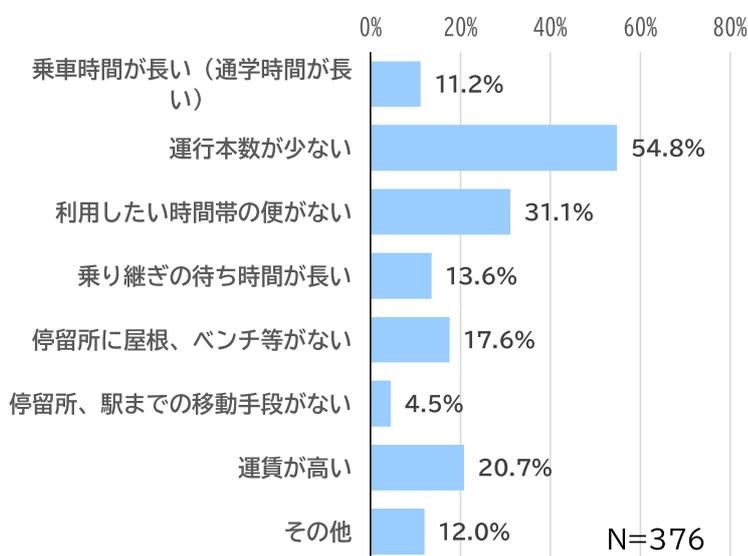
回答学生の乗車駅は、「宇土駅」(85票)「松橋駅」(43票)「有佐駅」(40票)の回答が多い。

一方で、降車駅では、「小川駅」(263票)が大多数を占めており、小川工業高校への通学が確認された。

乗車駅		降車駅	
宇土駅	85	小川駅	263
松橋駅	43	宇土駅	45
有佐駅	40	松橋駅	29
西熊本駅	26	富合駅	2
八代駅	21	新八代駅	1
小川駅	20		
川尻駅	18		
富合駅	15		
波多浦駅	13		
新八代駅	11		
三角駅	9		
千丁駅	7		
熊本駅	6		
網田駅	6		
住吉駅	5		
緑川駅	3		
南熊本駅	2		
竜田口駅	2		
崇城大学前駅	2		
赤瀬駅	1		
植木駅	1		
大野下駅	1		
上熊本駅	1		
北熊本駅	1		
新水前寺駅	1		

問 10. 公共交通での通学において困っている点

公共交通での通学で困っている点として、「運行本数が少ない」(54.8%)が最も多く、次点で「利用したい時間帯に便がない」(31.1%)が多い。

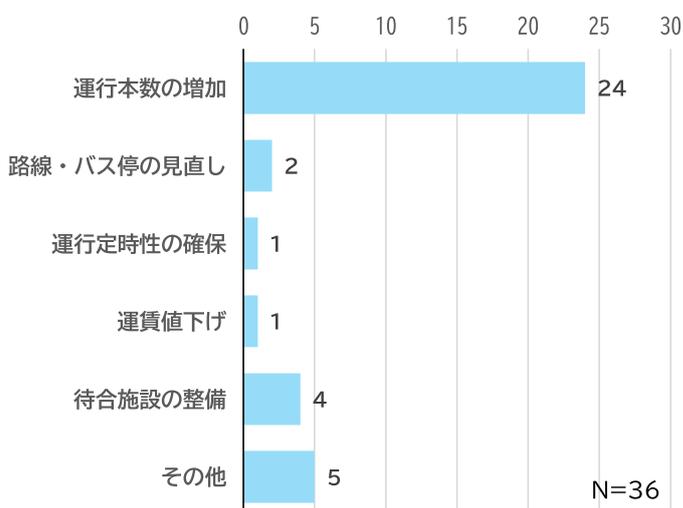


選択肢	件数	割合
乗車時間が長い(通学時間が長い)	42	11.2%
運行本数が少ない	206	54.8%
利用したい時間帯の便がない	117	31.1%
乗り継ぎの待ち時間が長い	51	13.6%
停留所に屋根、ベンチ等がない	66	17.6%
停留所、駅までの移動手段がない	17	4.5%
運賃が高い	78	20.7%
その他	45	12.0%
回答者	376	

▲公共交通での通勤で困っている点

問 11. 公共交通での通学において困っている点の要望

公共交通での通学で困っている点の要望として、「運行本数が増加」が突出して多い。

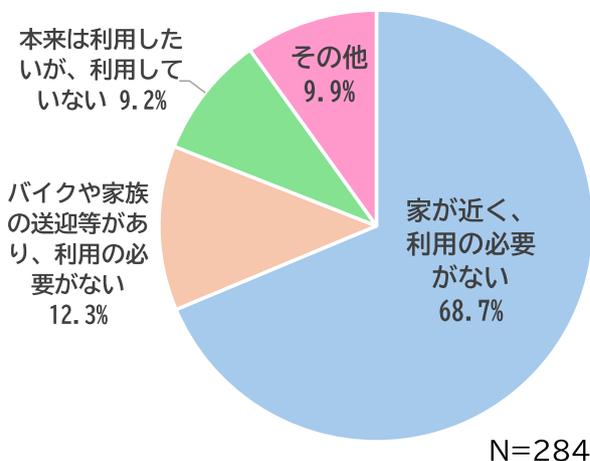


選択肢	件数	割合
運行本数の増加	24	66.7%
路線・バス停の見直し	2	5.6%
運行定時性の確保	1	2.8%
運賃値下げ	1	2.8%
待合施設の整備	4	11.1%
その他	5	13.9%
回答者	36	

▲公共交通での通学で困っている点の要望

問 12. 通学で公共交通を利用しない理由

現在、通学で公共交通をしていない方が、公共交通を利用していない理由は、「家が近く、利用の必要がない」(68.7%) が約7割を占めて最も多い。

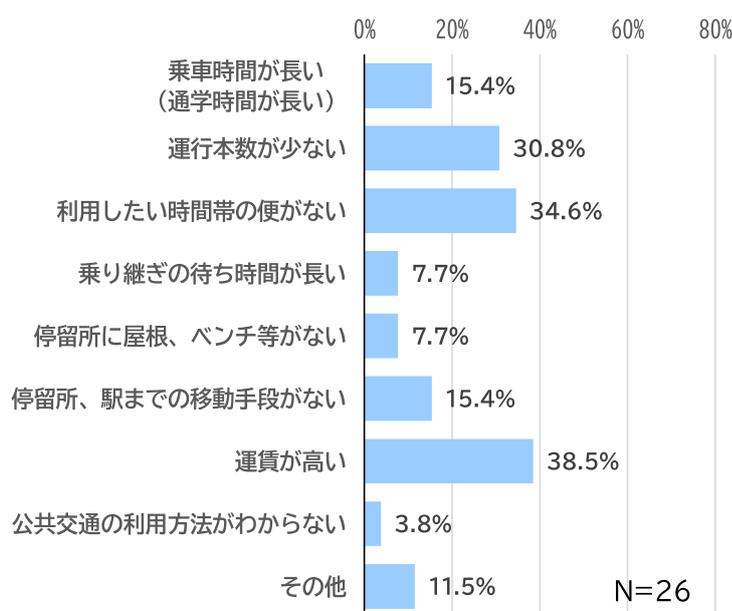


選択肢	件数	割合
家が近く、利用の必要がない	195	68.7%
バイクや家族の送迎等があり、利用の必要がない	35	12.3%
本来は利用したいが、利用していない	26	9.2%
その他	28	9.9%
合計	284	100.0%

▲通学で公共交通を利用しない理由

問 13. 通学で公共交通を利用したいが利用していない理由

本来は通学で公共交通を利用したいが利用していない理由は、「運転が高い」(38.5%)、「利用したい時間帯に便がない」(34.6%)、「運行本数が少ない」(30.8%)が多い。

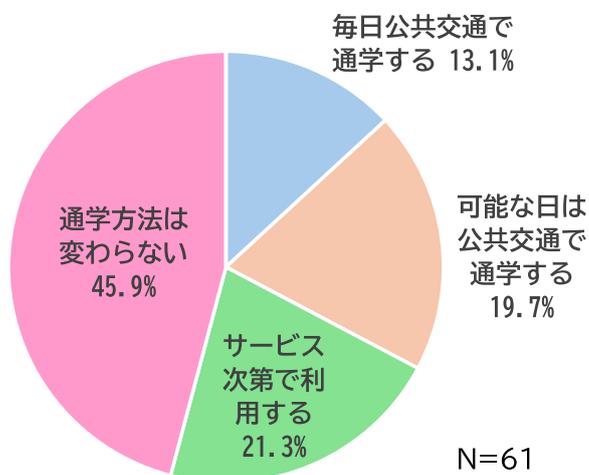


選択肢	件数	割合
乗車時間が長い(通学時間が長い)	4	15.4%
運行本数が少ない	8	30.8%
利用したい時間帯の便がない	9	34.6%
乗り継ぎの待ち時間が長い	2	7.7%
停留所に屋根、ベンチ等がない	2	7.7%
停留所、駅までの移動手段がない	4	15.4%
運賃が高い	10	38.5%
公共交通の利用方法がわからない	1	3.8%
その他	3	11.5%
回答者	26	

▲通学で公共交通を利用したいが利用していない理由

問 14. 公共交通のサービスが改善された場合の公共交通での通学可能性

公共交通のサービスが改善された場合に公共交通で通学する可能性については、「通学方法は変わらない」（45.9%）が約半数を占めて最も多い。

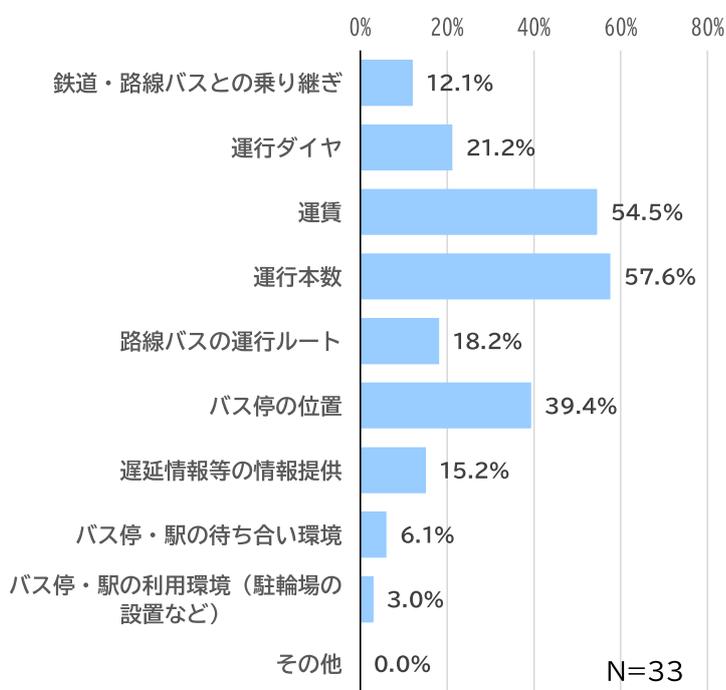


選択肢	件数	割合
毎日公共交通で通学する	8	13.1%
可能な日は公共交通で通学する	12	19.7%
サービス次第で利用する	13	21.3%
通学方法は変わらない	28	45.9%
その他	0	0.0%
合計	61	100.0%

▲公共交通での通学可能性

問 15. 改善が必要な公共交通のサービス内容

通学で公共交通を利用するために改善が必要なサービスとしては、「運行本数」（57.6%）と「運賃」（54.5%）が多く、次点で「バス停の位置」（39.4%）が挙げられている。

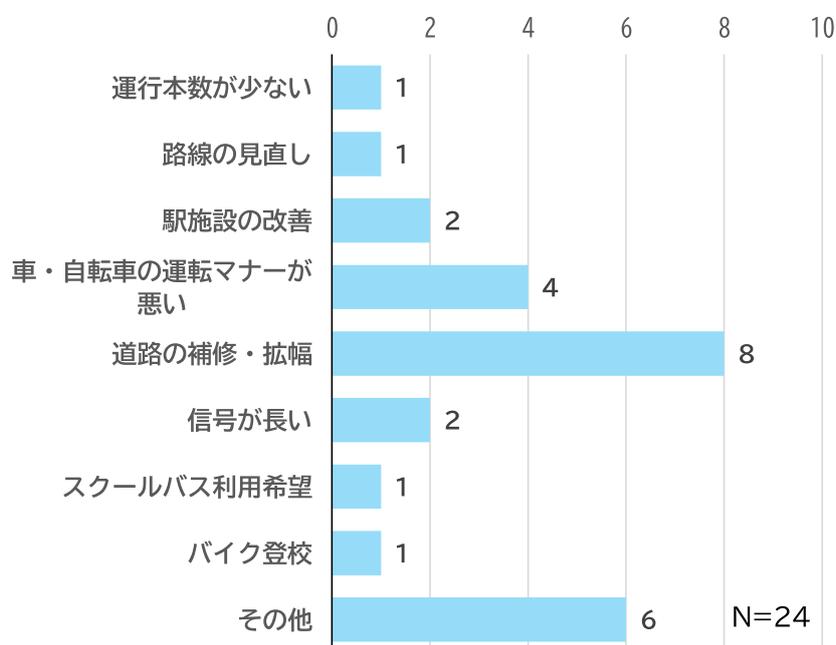


選択肢	件数	割合
鉄道・路線バスとの乗り継ぎ	4	12.1%
運行ダイヤ	7	21.2%
運賃	18	54.5%
運行本数	19	57.6%
路線バスの運行ルート	6	18.2%
バス停の位置	13	39.4%
遅延情報等の情報提供	5	15.2%
バス停・駅の待ち合い環境	2	6.1%
バス停・駅の利用環境（駐輪場の設置など）	1	3.0%
その他	0	0.0%
回答者	33	

▲改善が必要な公共交通のサービス内容

問 16. 通学状況についての意見〔自由回答〕

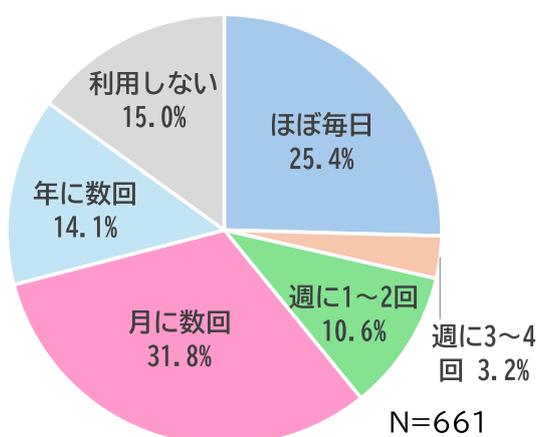
通学状況について学生からの指摘として、「道路の補修・拡幅」や「車・自転車の運転マナーが悪い」に多くの意見が挙げられ、「通学で利用する道路の利用しづらさ」が指摘されている。



▲通学状況についての意見

問 17. 普段（通学以外）の公共交通利用頻度

通学以外の普段における公共交通の利用頻度は、「月に数回」（31.8%）が最も多く、次点で「ほぼ毎日」（25.4%）が多い。

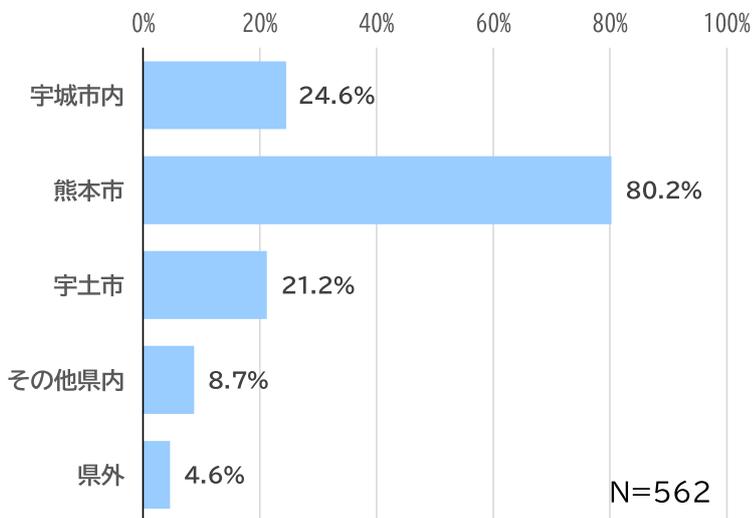


選択肢	件数	割合
ほぼ毎日	168	25.4%
週に3~4回	21	3.2%
週に1~2回	70	10.6%
月に数回	210	31.8%
年に数回	93	14.1%
利用しない	99	15.0%
合計	661	100.0%

▲普段の公共交通利用頻度

問 18. 通学以外で公共交通利用時の目的地

通学以外で公共交通を利用したときの目的地は、「熊本市」(80.2%) が約 8 割で最も多く、次点で「宇城市内」(24.6%)、「宇土市」(21.2%) が多い。

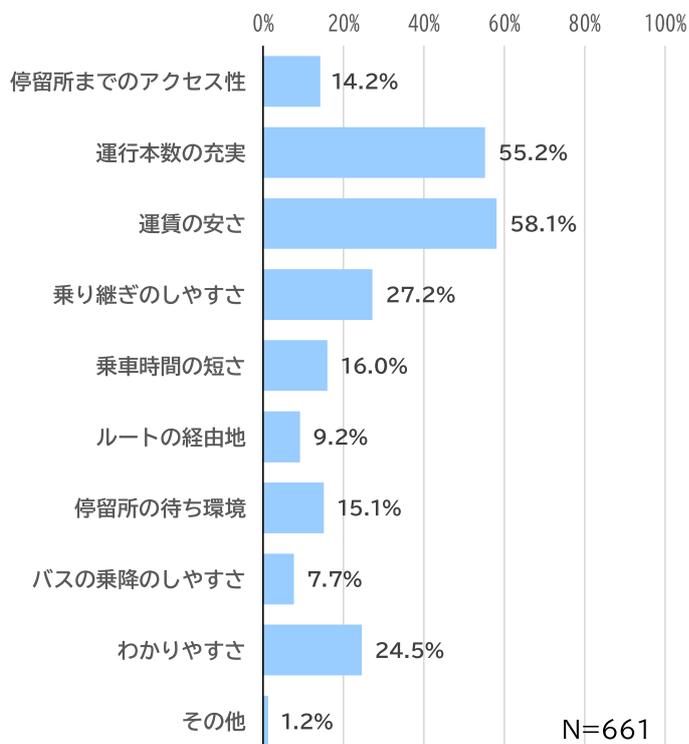


選択肢	件数	割合
宇城市内	138	24.6%
熊本市	451	80.2%
宇土市	119	21.2%
その他県内	49	8.7%
県外	26	4.6%
合計	562	

▲通学以外で公共交通利用時の目的地

問 19. 公共交通利用時の重要点

公共交通を利用するにあたって重要と思う点は、「運賃の安さ」(58.1%) と「運行本数の充実」(55.2%) が約 6 割で多く、次点で「乗り継ぎのしやすさ」(27.2%) が多い。

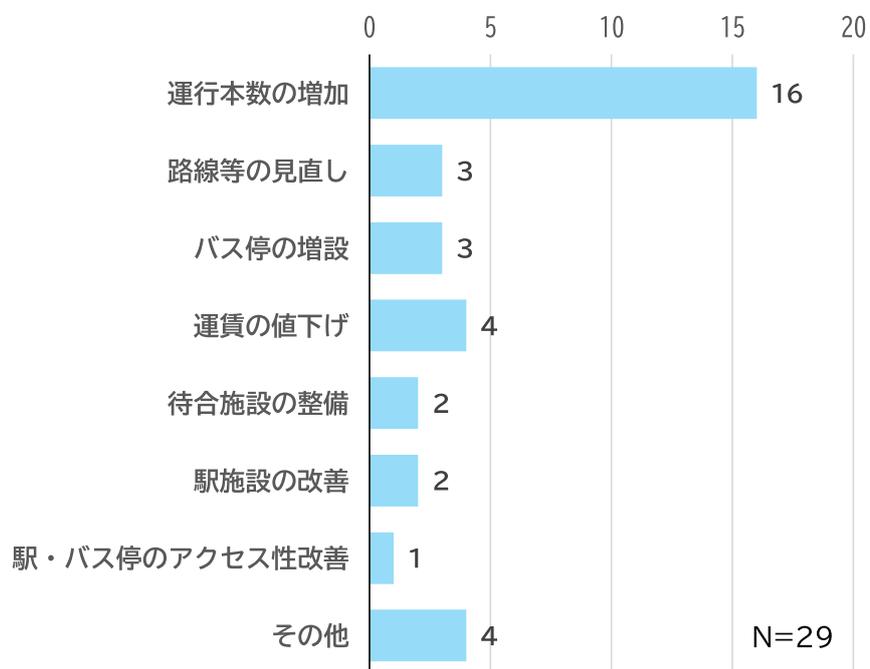


選択肢	件数	割合
停留所までのアクセス性	94	14.2%
運行本数の充実	365	55.2%
運賃の安さ	384	58.1%
乗り継ぎのしやすさ	180	27.2%
乗車時間の短さ	106	16.0%
ルートの経由地	61	9.2%
停留所の待ち環境	100	15.1%
バスの乗降のしやすさ	51	7.7%
わかりやすさ	162	24.5%
その他	8	1.2%
合計	661	

▲公共交通利用時の重要点

問 20. 公共交通に対する要望・意見〔自由回答〕

公共交通に対する要望・意見として、「運行本数の増加」が最も多く要望されている。



▲公共交通に対する要望・意見

9) 支援学校アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼支援学校アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	宇城市内に立地する支援学校 ※支援学校の代表者に回答いただく
調査方法	支援学校に WEB アンケートの URL を配信
調査期間	令和 6 年 9 月 30 日～令和 6 年 10 月 31 日
調査内容	次頁に調査項目掲載

***学校名を教えてください。**
 ① 以下から一つをお選び下さい。
 松橋支援学校
 松橋東支援学校
 松橋西支援学校
 その他：

***生徒数を教えてください。**
 ① このフィールドには数字のみ入力できます

 人

***生徒の居住地割合を教えてください。**
 ※○○町が何割など

***スクールバスを運行していますか。**
 ① 以下から一つをお選び下さい。
 運行している
 運行していない

***主に公共交通で通学する生徒・児童の割合を教えてください。**
 ① 以下から一つをお選び下さい。

***主に保護者の送迎で通学する生徒・児童の割合を教えてください。**
 ① 以下から一つをお選び下さい。

***主に徒歩・自転車で通学する生徒・児童の割合を教えてください。**
 ① 以下から一つをお選び下さい。

公共交通を利用するにあたり、困っていることや要望として生徒・児童、保護者からお聞きした意見があれば教えてください。

学校として、通学における問題点や懸念事項があれば教えてください。

学校として、公共交通への要望があれば教えてください。

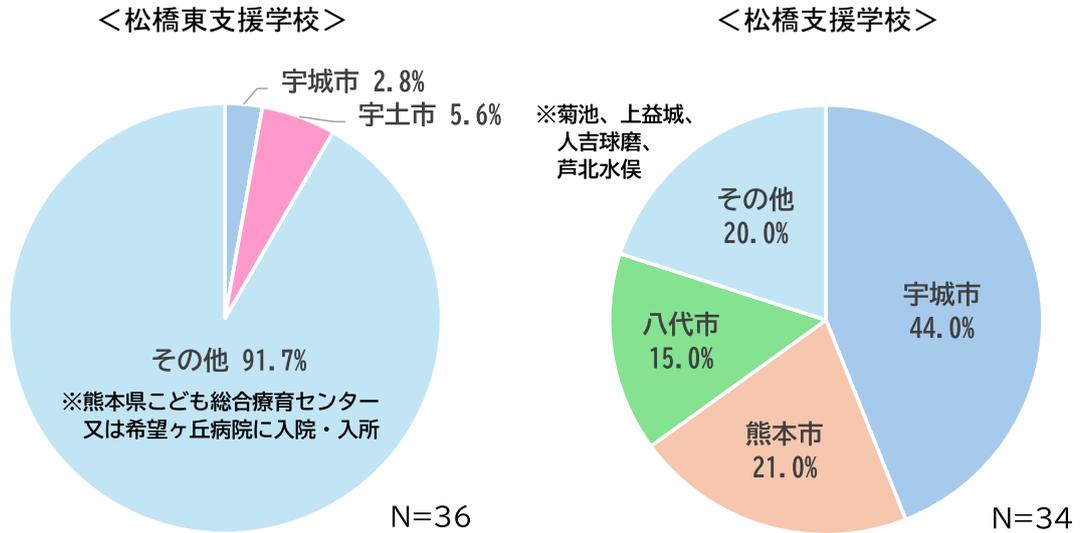
▲支援学校アンケート WEB 画面

(2) 調査結果

問1. 生徒の居住地割合

松橋東支援学校は生徒が隣接する「熊本県こども総合療育センター」又は「希望ヶ丘病院」に入院・入所しているため、居住地としては約9割が「その他」となっている。

一方、松橋支援学校は「宇城市」が約44%で最も多く、次点で「熊本市」(約21.0%)、「八代市」(約15%)となっている。

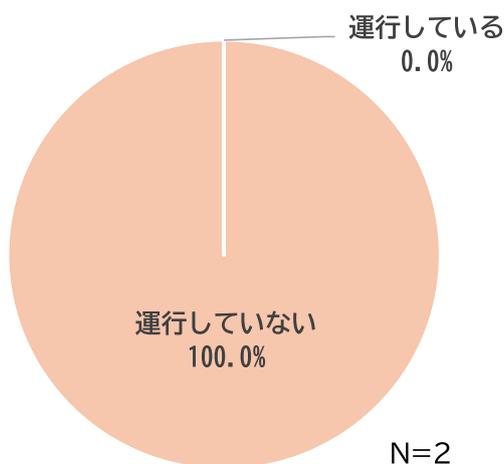


▲生徒の居住地割合

選択肢	松橋東支援学校	松橋支援学校
生徒数(人)	36	34
宇城市	2.8%	44.0%
熊本市	0.0%	21.0%
八代市	0.0%	15.0%
宇土市	5.6%	0.0%
その他	91.7%	20.0%
合計	100.0%	100.0%

問2. スクールバスの運行状況

両校とも、スクールバスは運行していない。



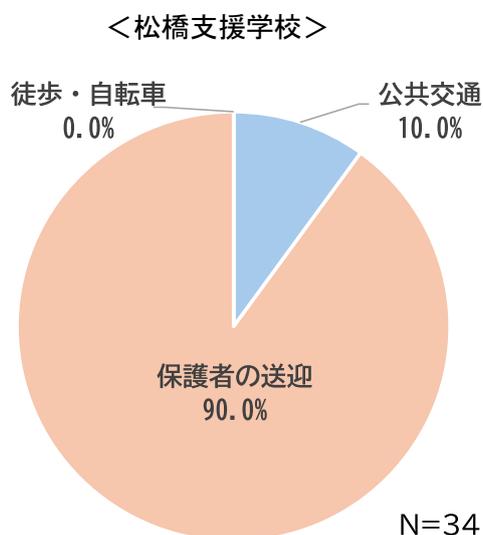
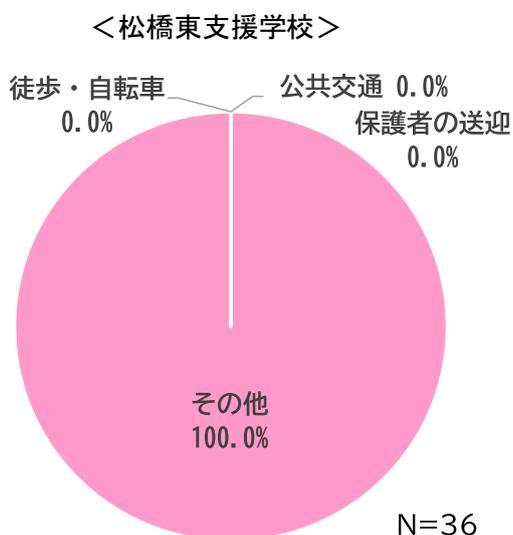
選択肢	件数	割合
運行している	0	0.0%
運行していない	2	100.0%
合計	2	100.0%

▲スクールバスの運行状況

問3. 児童・生徒の通学手段

松橋東支援学校は生徒が隣接する「熊本県こども総合療育センター」又は「希望ヶ丘病院」に入院・入所しているため、通学手段として公共交通等は利用していない。

一方、松橋支援学校は「保護者の送迎」が9割で最も多く、「公共交通」が1割となっている。



▲年齢層の内訳

選択肢	松橋東支援学校	松橋支援学校
生徒数(人)	36	34
公共交通	0.0%	10.0%
保護者の送迎	0.0%	90.0%
徒歩・自転車	0.0%	0.0%
その他	100.0%	0.0%
合計	100.0%	100.0%

問4. 公共交通利用時における困りごと・要望、児童・生徒・保護者からの意見

松橋東支援学校からの意見としては、「公共交通利用時の車いすでの乗降不可」が重要な問題として挙げられており、バスはほとんど利用する機会がなく、主な移動手段は福祉タクシーとのことである。

一方、松橋支援学校からは特に意見は挙げられていない。

- 本校に在籍している肢体不自由のある幼児児童生徒はほぼ全員が車いすを利用しているので、公共交通機関等を利用する際は車いすで乗降できるかが大きく関わってくる。
- JR鹿児島本線は校外学習等で利用することはあるが、バスはバス停までの距離や車いすでの乗降、移動時間等の関係からほとんど利用する機会はない。
- 移動時は主に福祉タクシーを利用している。

(松橋東支援学校)

問5. 学校としての通学時の問題点・懸念事項

松橋東支援学校は、公共交通機関等を利用して登下校していないことから、通学時の問題点や懸念事項は挙げられていない。

一方、松橋支援学校からは、「緊急時の対応や把握に時間を要する」ことが挙げられている。

- 本校は全ての幼児児童生徒が、隣接する「熊本県こども総合療育センター」又は「希望ヶ丘病院」に入院・入所をしているため、公共交通機関等を利用して登下校する児童生徒はいない。
- 幼稚部のみ自宅から来る幼児もいるが、保護者送迎で通学している。

(松橋東支援学校)

- 遠方から通学する生徒がいるため、緊急時の対応や把握に時間を要することがある。

(松橋支援学校)

問6. 学校としての公共交通への要望

松橋東支援学校からの要望としては、鉄道・路線バス、乗合タクシー、福祉タクシーに関して、「車いす利用者がいつでも利用可能な環境整備」、「安価で利便性の高い公共交通」が挙げられている。

一方、松橋支援学校からの要望としては、低床バスの運行状況などが把握できれば利用を検討できるとのことから、「運行状況の情報提供」が挙げられている。

○鉄道に関しては、車いすのある児童生徒も利用しているが、事前のサポート申込等が必要なので、通常利用者と同様にいつでも利用できるようなる等、更に利便性が高まるといい。

○路線バス、乗り合いタクシーに関しては、車いすを使用してはなかなか利用しづらい部分がある。

○福祉タクシーは、利用料金が高額なこともあり、車いすを利用しているも、更に安価で利便性の高い公共交通があれば便利。

(松橋東支援学校)

○宇城市における低床バスの運行状況などを把握できれば、校外学習等での利用が検討できる。

(松橋支援学校)

10) 民生委員・児童委員アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼民生委員アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	宇城市民生委員・児童委員
調査方法	民生委員・児童委員の会議で調査票を配布、次回会議で回収（WEB 併用）
調査期間	令和6年10月2日～令和6年11月15日
調査内容	次頁に調査票掲載

民生委員・児童委員のみなさま

市内の生活交通に関するアンケート

<調査ご協力のお願ひ>

皆様には、日頃から市政運営についてご理解とご協力をいただき厚くお礼申し上げます。

さて宇城地域公共交通活性化協議会では、住民の生活行動や地域の実情に即した持続可能な公共交通体系を構築するため、現在、宇城市における公共交通計画の策定作業を進めております。

ついでには、この計画検討の資料とするため、民生委員・児童委員を担っておられる皆様に、地域の高齢者等の移動実態や生活移動に係る問題点などについてのご意見をお聞きするアンケート調査を実施することとしました。

ご多用中ご面倒とは存じますが、本調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

なお、このアンケートは、宇城市における民生委員・児童委員の皆様にお配りしております。

<ご記入にあたって>

◎選択肢の中より、あてはまる番号に○をつけてください。○の数は、質問によって異なりますので、質問をよく読んでお答えください。また、() 内には具体的な内容をご記入ください。

◎①～③のいずれかの方法で回答をお願いします。

- ① 本日記入いただき、お帰りの際に市担当者にご提出いただく。
- ② 本調査票を持ち帰りいただき、次回市担当者にご提出いただく。
- ③ 右側のQRコードを読み込み、WEBで回答いただく。(本用紙の提出は不要です)



<お問い合わせ先>

◎この調査について、何かご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。

宇城市 企画課 企画統計係 電話 0964-32-1902 内線(1347)

質問1 民生委員・児童委員として活動される地区についておたずねします

①あなたの受け持ち地区はどちらですか。

担当地区 ()

ウラ面へつづきます

▲民生委員アンケート調査票 (1/2)

質問2 受け持ち地区における移動手段の状況についておたずねします

①受け持ち地区の高齢者の中で1人で外出できる方は、普段どのような交通手段で、買物や通院をされることが多いと思いますか。(該当するもの全てに○、感覚で結構です)

- | | | | | |
|----------------|---------------------|--------------------------|----------|-------------|
| 1. JR | 2. 路線バス | 3. 乗合タクシー | 4. タクシー | 5. 病院等の送迎バス |
| 6. 自家用車(自分で運転) | 7. 自家用車(同居する親族等が送迎) | 8. 自家用車(同居していない親族や知人が運転) | | |
| 9. バイク・原付 | 10. 自転車 | 11. シニアカー・電動カート | 12. 徒歩のみ | |
| 13. その他(具体的に | | | |) |

②1人での外出が困難な方は、どのような移動の支援を受けていることが多いと思いますか。(該当するもの全てに○、感覚で結構です)

- | | | |
|---------------------|-----------------------|-------------------|
| 1. 同居する親族等に送迎を依頼 | 2. 同居していない親族や知人に送迎を依頼 | 3. ボランティアの方に送迎を依頼 |
| 4. 福祉施設の外出支援サービスを手配 | 5. 通常のタクシーを手配 | 6. 福祉タクシーを手配 |
| 7. その他(具体的に | |) |

質問3 受け持ち地区における移動の問題についておたずねします

①受け持っておられる地区で、高齢者のみの世帯数はどの程度でしょうか。

おおよそ()世帯

②そのうち、移動手段がなくて、お困りになっている高齢者の世帯は、おおよそ何割程度だと思いますか。

移動でお困りの世帯は、①の世帯のおおよそ()割くらい

③移動でお困りの世帯では、どうやって通院や買物などの移動をされていることが多いのでしょうか。

[]

④高齢者等の移動に制約がある方の移動手段に関してお感じになっている問題点や、これからの本市において、高齢になられた市民がより便利に暮らしていくために必要だと思う移動手段の工夫・サービス、移動支援の活動などについて、是非、ご意見をおきかせください。

[]

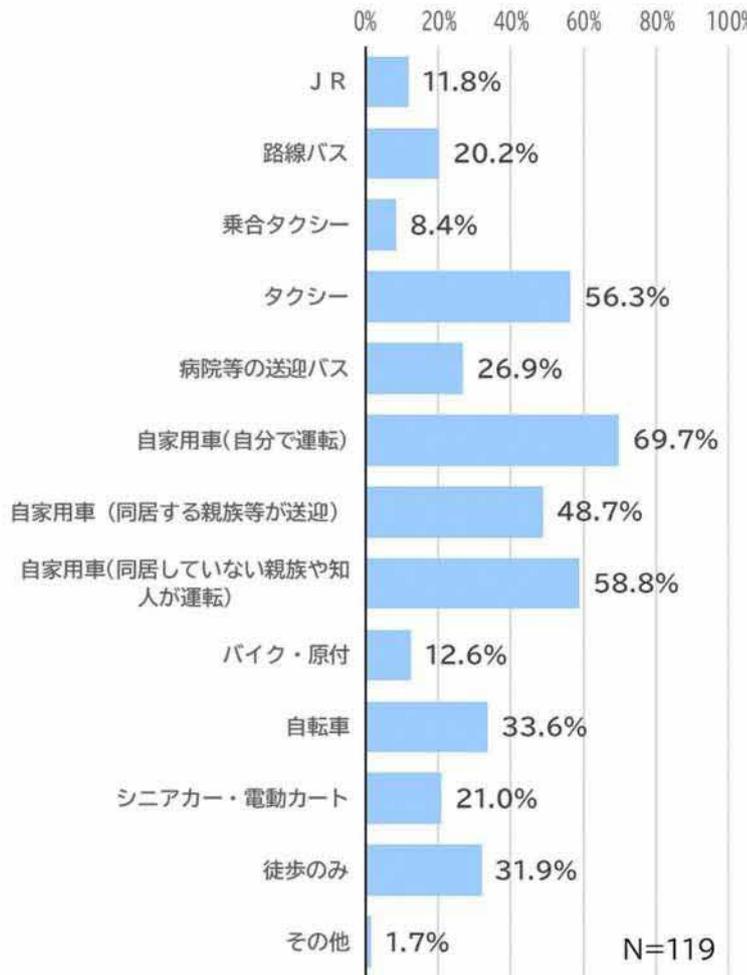
質問は以上です。ありがとうございました。

▲民生委員アンケート調査票 (2/2)

(2) 調査結果

問1. 受け持ち地区の1人で外出できる高齢者の交通手段〔複数回答〕

高齢者が買物や通院で利用する交通手段は、「自家用車（自分で運転）」(69.7%) が最も多く、次点で「自家用車（同居していない親族や知人が運転）」(58.8%)、「タクシー」(56.3%)が多い。

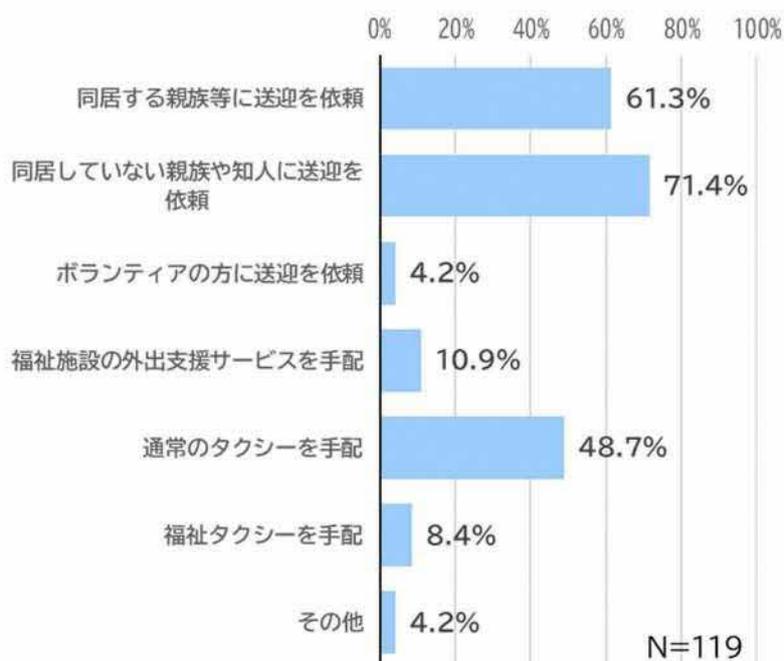


▲高齢者が買物や通院で利用する移動手段

選択肢	件数	割合
JR	14	11.8%
路線バス	24	20.2%
乗合タクシー	10	8.4%
タクシー	67	56.3%
病院等の送迎バス	32	26.9%
自家用車(自分で運転)	83	69.7%
自家用車(同居する親族等が送迎)	58	48.7%
自家用車(同居していない親族や知人が運転)	70	58.8%
バイク・原付	15	12.6%
自転車	40	33.6%
シニアカー・電動カート	25	21.0%
徒歩のみ	38	31.9%
その他	2	1.7%
回答者	119	

問2. 1人で外出が困難な高齢者が受けている移動支援〔複数回答〕

1人で外出が困難な高齢者が受けている移動支援は、「同居していない親族や知人に送迎を依頼」（71.4%）が最も多く、次点で「同居する親族等に送迎を依頼」（61.3%）、「通常のタクシーを手配」（48.7%）が多い。

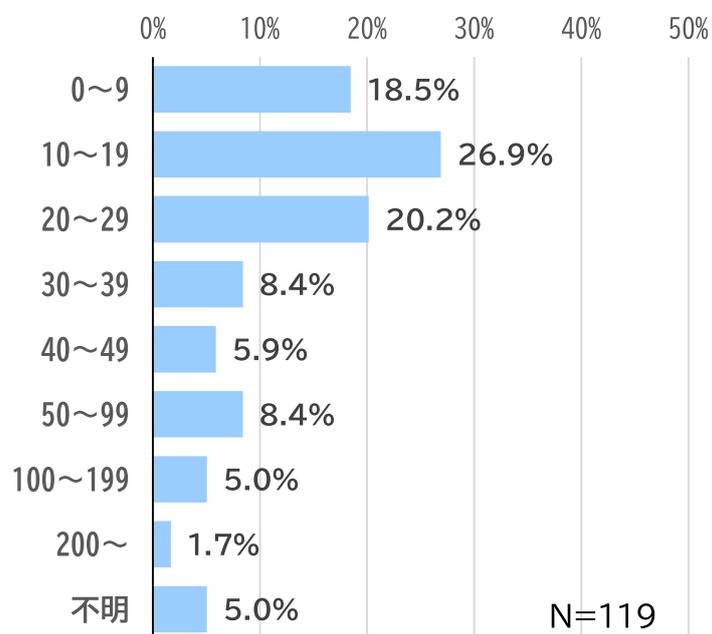


▲1人で外出が困難な高齢者が受けている移動支援

選択肢	件数	割合
同居する親族等に送迎を依頼	73	61.3%
同居していない親族や知人に送迎を依頼	85	71.4%
ボランティアの方に送迎を依頼	5	4.2%
福祉施設の外出支援サービスを手配	13	10.9%
通常のタクシーを手配	58	48.7%
福祉タクシーを手配	10	8.4%
その他	5	4.2%
回答者	119	

問3. 受け持ち地区の高齢者のみの世帯数

受け持ち地区の高齢者のみの世帯数は、「10～19世帯」(26.9%)、「0～9世帯」(18.5%)、「20～29世帯」(20.2%)が約2割前後で多くなっている。

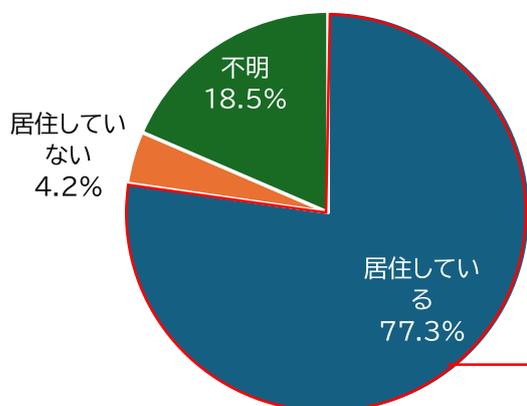


▲受け持ち地区の高齢者のみの世帯数

選択肢	件数	割合
0～9	22	18.5%
10～19	32	26.9%
20～29	24	20.2%
30～39	10	8.4%
40～49	7	5.9%
50～99	10	8.4%
100～199	6	5.0%
200～	2	1.7%
不明	6	5.0%
合計	119	100.0%

問4. 移動手段がなく困っている高齢者世帯数

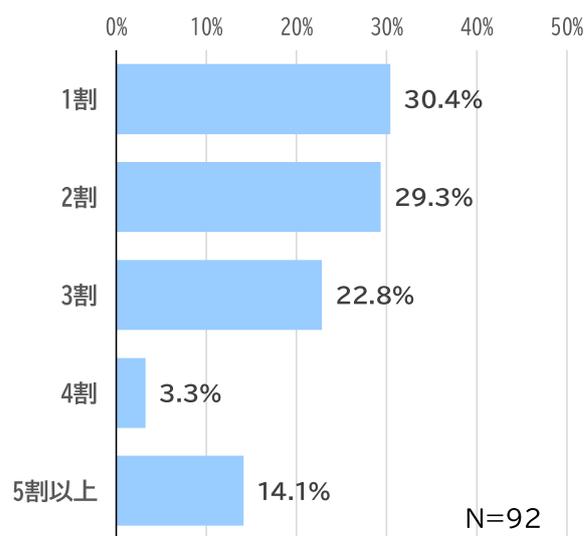
約 8 割の地区で、移動手段がなく困っている高齢者世帯が居住している（77.3%）となった。移動手段がなく困っている高齢者世帯が居住していないと回答したには一部の地区（4.2%）のみであった。



選択肢	件数	割合
居住している	92	77.3%
居住していない	5	4.2%
不明	22	18.5%
合計	119	100.0%

▲受け持ち地区の移動手段がない高齢者世帯の状況

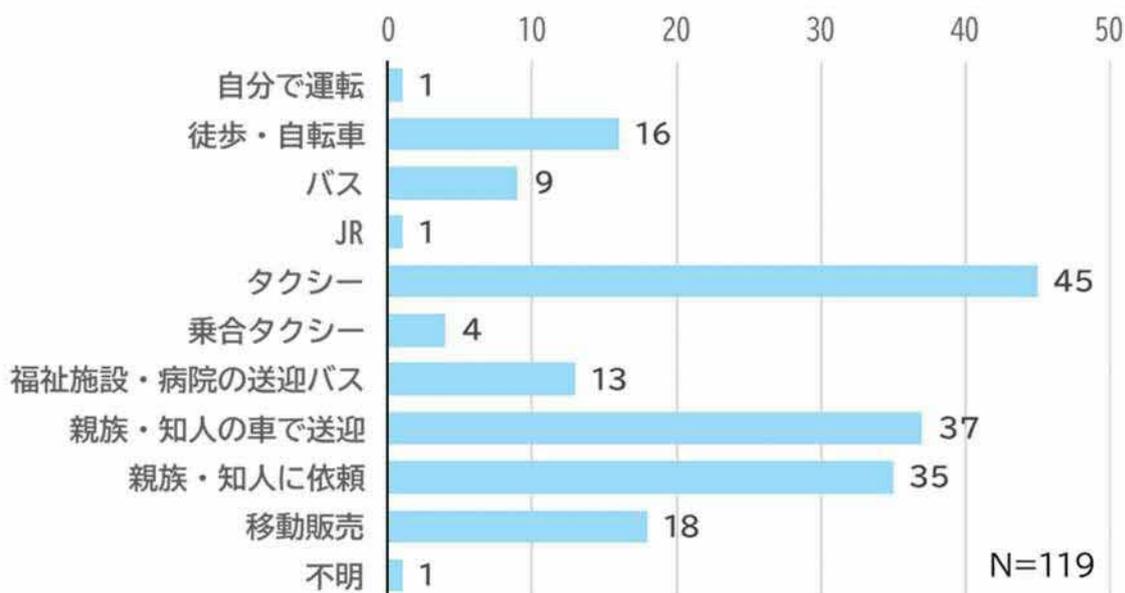
選択肢	件数	割合
1割	28	30.4%
2割	27	29.3%
3割	21	22.8%
4割	3	3.3%
5割以上	13	14.1%
合計	92	100.0%



▲受け持ち地区の移動手段がない高齢者世帯数

問5. 移動で困っている高齢者世帯の移動手段〔自由回答〕

移動で困っている高齢者世帯の通院や買物の移動は、「タクシー利用」が最も多く、次点で「親族・知人の車で送迎」、「親族・知人に依頼」が上位となっている。



▲移動で困っている高齢者世帯の移動手段

問6. 高齢者等の移動に制約がある方の移動手段に関してお感じになっている問題点、高齢になられた市民がより便利に暮らしていくために必要だと思う移動手段の工夫・サービス、移動支援の活動など

必要だと思う移動手段の工夫・サービス・移動支援の活動等として、「乗合タクシーの拡充」が最も多く、次点で「移動支援の充実（タクシーチケット等）」が上位となっている。



▲移動で困っている高齢者世帯に関する問題点・要望・意見

1 1) ヒアリング調査

(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。

▼ヒアリング調査の実施概要

項目	内容
調査対象	<ul style="list-style-type: none">■路線バス事業者 九州産交バス（株）、産交バス（株）、熊本バス（株）■タクシー事業者 （有）三角タクシー、（有）おがたタクシー、（有）おがわタクシー、 （有）松橋タクシー、（有）湊タクシー、（有）おゝ村タクシー■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■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■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
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">・地域公共交通の利用者の実態、ニーズ・地域公共交通の問題点・課題・将来展望 等

(2) 路線バス事業者

利用実態・ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用者は主に学生 ・日中は、高齢者の買い物での利用もあり
問題点・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>運転者不足・高齢化</u> ・<u>燃料費高騰に伴う運行経費の増加</u> ・車両価格の高騰 ・<u>利用者減少による運賃収入の減少</u>
将来展望	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の採用強化 ・運転手の待遇改善 ・DX を活用した業務効率化 ・タイヤの見直し ・車両のダウンサイジング ・観光客への企画乗車券 ・<u>天草号の三角産交への乗り入れ (R6.10~)</u>
地域公共交通に対する提案・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・JR や乗合タクシーとの接続強化

(3) タクシー事業者

利用実態・ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー・乗合タクシーともに<u>高齢者の利用が多い</u> ・乗合タクシーの指定乗降場所以外での乗降の要望あり ・移動支援（タクシーチケット等）の拡充の要望あり
問題点・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>運転手不足</u> ・運行車両不足 ・経営の資金不足 ・宿泊施設等が送迎サービスを実施するため需要低下 ・<u>利用される時間が午前中等に集中するため、対応できないこともある</u>
将来展望	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の確保 ・現状の経営の維持
地域公共交通に対する提案・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシー利用促進施策の実施（無料キャンペーン等） ・乗合タクシーのサービス向上（エリア・運行日）

(4) 商業施設

来店者の実態	<ul style="list-style-type: none">・ <u>概ね自家用車で来店、公共交通の利用は少ない</u>・ 一部コミュニティバスで来店（イオンモール宇城）
移動支援・買い物支援の実施状況	<ul style="list-style-type: none">・ 無料コミュニティバスの運行（イオンモール宇城）・ 公共交通の待機場所の提供（検討中）・ 宅配サービス（検討中）
地域公共交通に対する提案・要望	<ul style="list-style-type: none">・ 自動運転等の積極的導入・検討・ 公共交通サービスの充実
地域公共交通との連携可能性	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通利用者への割引は状況に応じて検討可能・ 現時点での想定しているものはいが、依頼があれば積極検討

(5) 医療施設

来院者からの要望	<ul style="list-style-type: none">・ <u>運行本数の増便</u>・ 病院入り口までの乗り入れ・ <u>バス待合環境の改善（屋根・ベンチ）</u>・ バス停名の変更（病院前など）・ <u>深夜時間帯のタクシー運行</u>
移動支援の実施状況	<ul style="list-style-type: none">・ 移送支援の実施・ 病院施設内のローソンの移動販売・ 訪問診療・看護サービスの実施

(6) 市関係部署（まちづくり関係）

市が目指す 将来 都市構造	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺市町村や市内の各拠点を連携軸で有機的に結び、各拠点が都市づくりの基本理念や基本方針を踏まえた都市形成を図れるよう設定。
今後の拠点 整備等に対 する考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・小川駅周辺の整備計画（都市再生整備計画事業）を現在作成中。 ・三角地域についても天草との中間拠点といった視点からも整備に力を入れていくことが必要。
今後のネット ワーク等 整備に対す る考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・宇城市では立地適正化計画を策定しており、鉄道やバス停を中心とした徒歩圏内に都市機能誘導区域を設定。
地域公共交 通に求める ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地等の公共交通が利用しづらい場所やそこに居住する市民が減少するような、細やかな公共交通ネットワークの形成。
地域公共交 通との連携 可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープラン及び立地適正化計画と連動し、<u>「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進。</u>

(7) 市関係部署（教育関係）

スクールバ スの運行	<ul style="list-style-type: none"> ・一部の地域では定期券補助からスクールバスになったことで、学校行事にあわせて通学できるメリットがある一方で、路線バスのダイヤに合わせた自由度が高い通学ができなくなった。 ・境界付近に住まれている保護者から、一部ご意見をいただくこともあるが、基本的には要望等はない状況。
スクールバ スの課題	<ul style="list-style-type: none"> ・今後は、生徒数が減少していく見込みとなっている。スクールバス車両は、約20年使用している状況にあり、5,10年後を見据えたバス車両の購入が課題。

(8) 市関係部署（福祉・介護関係）

交通弱者の移動に関する現状 ・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者は、将来は困ると思うが現状では困っていない意見が多数。 ・移動販売や店による配達、生協や配色サービス等、活用しながらなんとか買い物はできている現状。 ・宇城市内の多くの医療機関では、送迎等のサービスを実施。 ・障がい者は、タクシーや介護タクシー、移動支援事業の活用で移動。
移動支援に対する取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・移動支援事業（同行支援）を実施
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の公共交通網では、利用を促すことが難しい。 ・タクシーチケット等の方が有効では。
地域公共交通との連携可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・曲野地区では、地区サロンへの移動に乗合タクシーを活用。
地域公共交通計画に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・シニアカートの購入助成、もしくはレンタル助成。 ・運転免許の返納により、外出機会が減少する可能性もある。

(9) 市関係部署（観光関係）

観光客なども含めた来訪者の移動に関する現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・三角駅前レンタルサイクル・レンタルバイク設置。三角駅から三角西港、戸馳島へのアクセスのために利用。 ・三角駅から三角西港までの交通手段がバスかレンタカーしかないので、公共交通機関でのアクセスが不便。
現在の移動支援等に対する取組	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「不知火」、三角西港内などにサイクルスタンド設置。
過去に実施した移動支援等に対する取組事例	<ul style="list-style-type: none"> ・R5：もったいなかレストラン参加者向けに三角駅から三角西港間のシャトルバスを運行 ・R5：不知火海の火まつり、及び松橋町ふるさと祭りにおいて、祭り会場と駐車場間のシャトルバスを運行
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・三角駅から三角西港のアクセス性向上。