

宇城市地域公共交通計画 (素案)

令和 7 年 1 月

宇城市

目 次

1	計画の概要	1
	1 策定の背景・目的	1
	2 計画期間	1
	3 計画区域	2
	4 計画の位置づけ	2
2	宇城市の現状	3
	1 地域特性	3
	2 地域公共交通の現状	13
3	地域公共交通の実態・ニーズの把握	25
	1 アンケート調査	25
	2 ヒアリング調査	33
	3 地区別カルテ	36
4	地域公共交通が抱える課題	47
	1 地域公共交通網形成計画の評価	47
	2 地域公共交通が抱える課題	51
5	関連計画の整理	55
6	計画の基本方針	63
	1 計画の評価計画の基本方針	63
	2 数値指標及び目標値	68
7	目標達成に向けた施策・事業	71
8	計画の達成状況の評価	85
	1 計画の推進体制	85
	2 PDCA サイクルによる評価・検証	86
	巻末資料	87
	1 宇城市地域公共交通活性化協議会委員名簿	87
	2 用語解説	88

1 策定の背景・目的

本市では、人口減少や少子高齢化といった社会的課題を踏まえ、平成 31 年 3 月に「宇城市地域公共交通網形成計画」を策定しました。この計画では、持続可能な地域公共交通体系の構築を目指し、路線バスや乗合タクシーの利便性向上および運行効率化に取り組んできました。

しかし、計画策定から 5 年が経過し、地域公共交通を取り巻く状況は大きく変化しています。具体的には、人口減少に伴う利用者数の減少や収支構造の悪化、運転手不足といった供給面の課題が顕在化しています。さらに、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした人々の行動様式の変化、AI 技術の活用やライドシェアといった新たな移動サービスの普及が進み、地域公共交通に求められる役割が多様化しています。

これに対応するため、本市では自動運転技術を活用した実証運行を実施し、将来的な導入を視野に入れた検討を進めています。このような急速な環境変化に適応し、持続可能な地域公共交通サービスを将来にわたって確保するためには、新たな計画の策定が必要不可欠です。

本市では、地域特性や市民の移動実態、公共交通の利用状況やニーズを総合的に分析し、地域の実情に応じた公共交通の在り方を示す「宇城市地域公共交通計画」を策定します。この計画を通じて、地域の特性に即した効率的な公共交通体系の実現を目指します。

2 計画期間

計画期間は、令和 7 年度（2025 年度）から令和 11 年度（2029 年度）までの 5 年間とします。

なお、計画期間内においても、必要に応じて見直し・修正を行います。

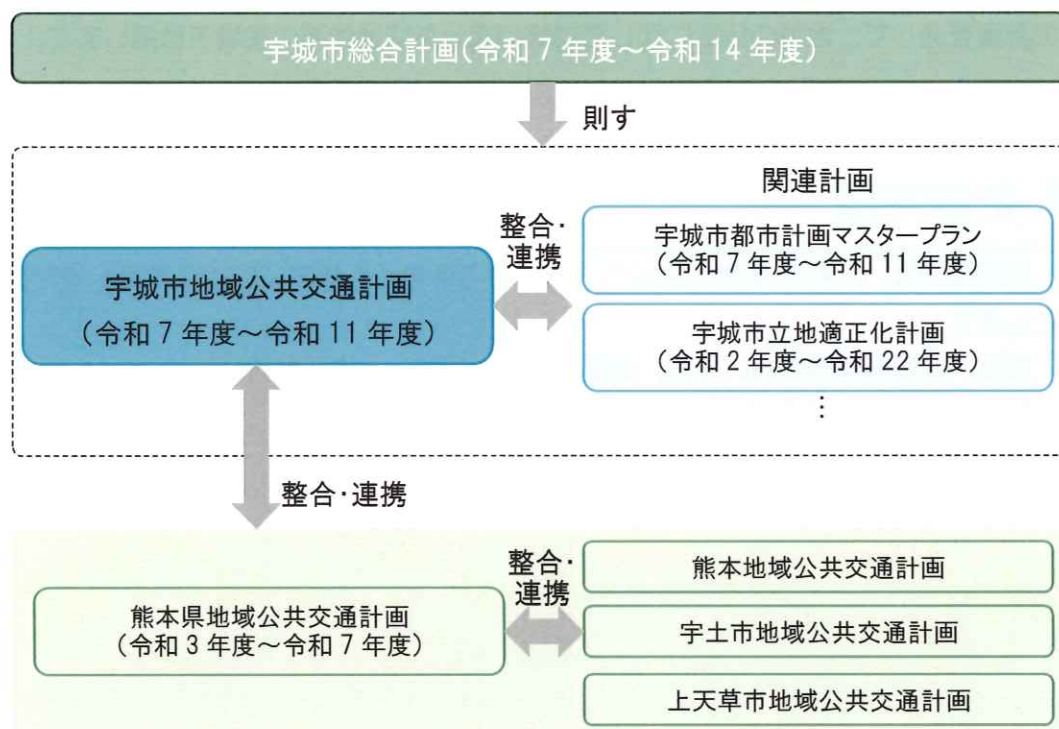
3 計画区域

計画区域は宇城市全域とします。



4 計画の位置づけ

本計画は、「第2次宇城市総合計画」を上位計画とし、「宇城市都市マスタープラン」や「宇城市立地適正化計画」等の関連計画と整合を図りながら、宇城市として目指すべき地域公共交通体系を実現するために定めるものです。



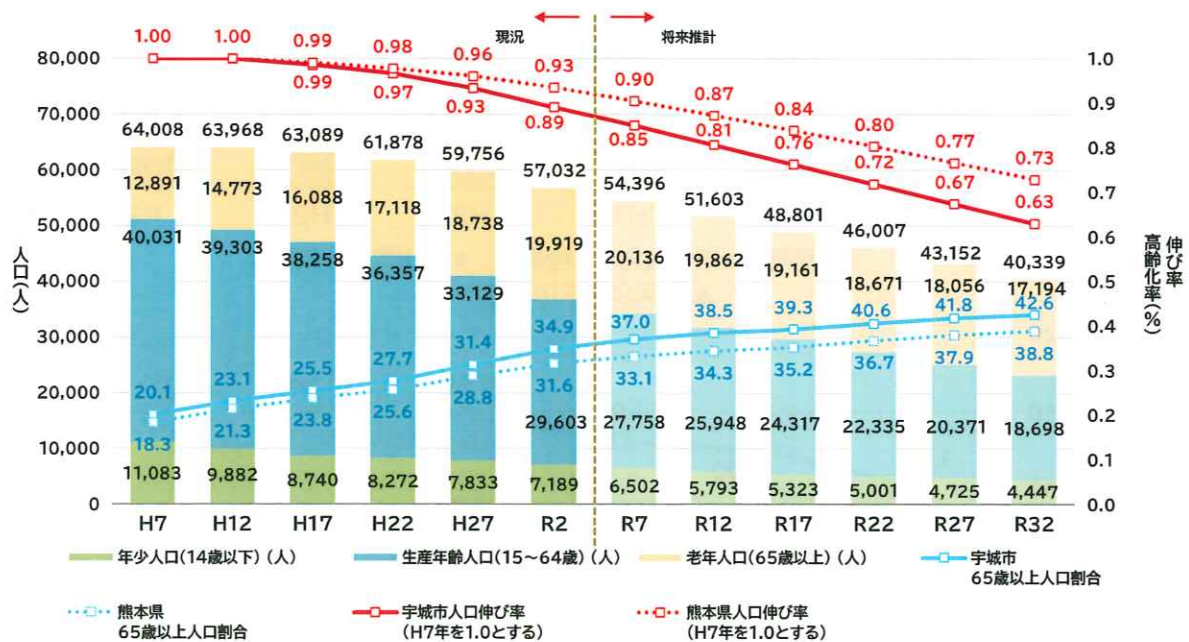
1 地域特性

1 市全体の人口等の推移

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

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

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



▲宇城市の人口及び高齢化率の推移

出典：国勢調査

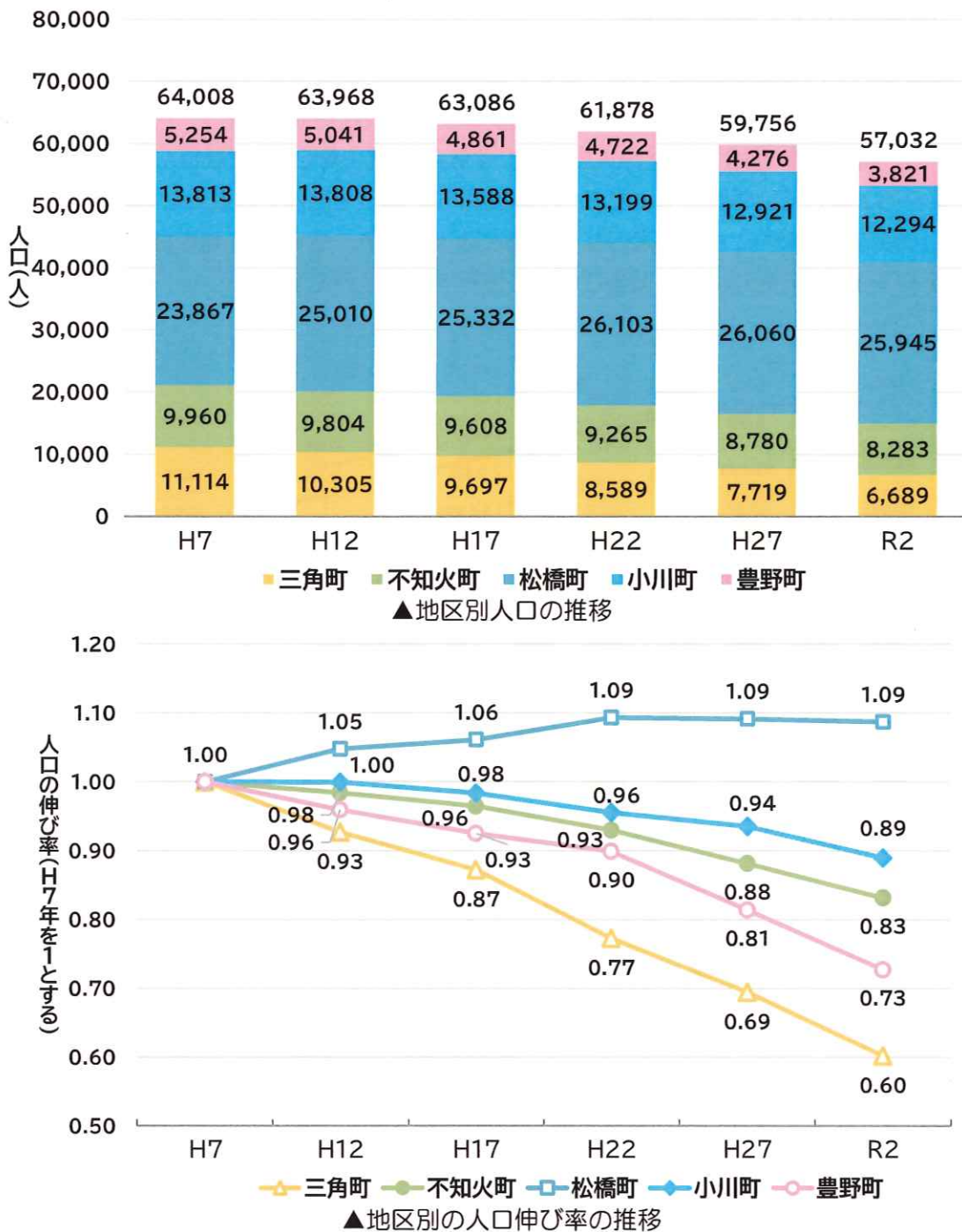
国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口
(令和5年(2023年)推計)

2 地区別の人口特性

1) 地区別人口

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

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

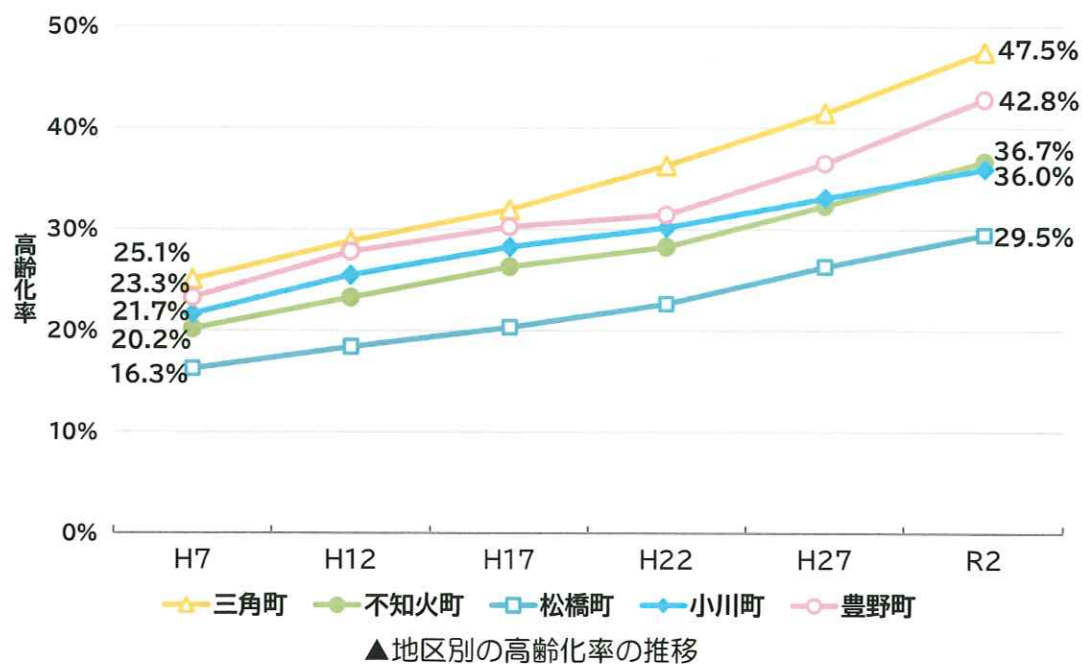
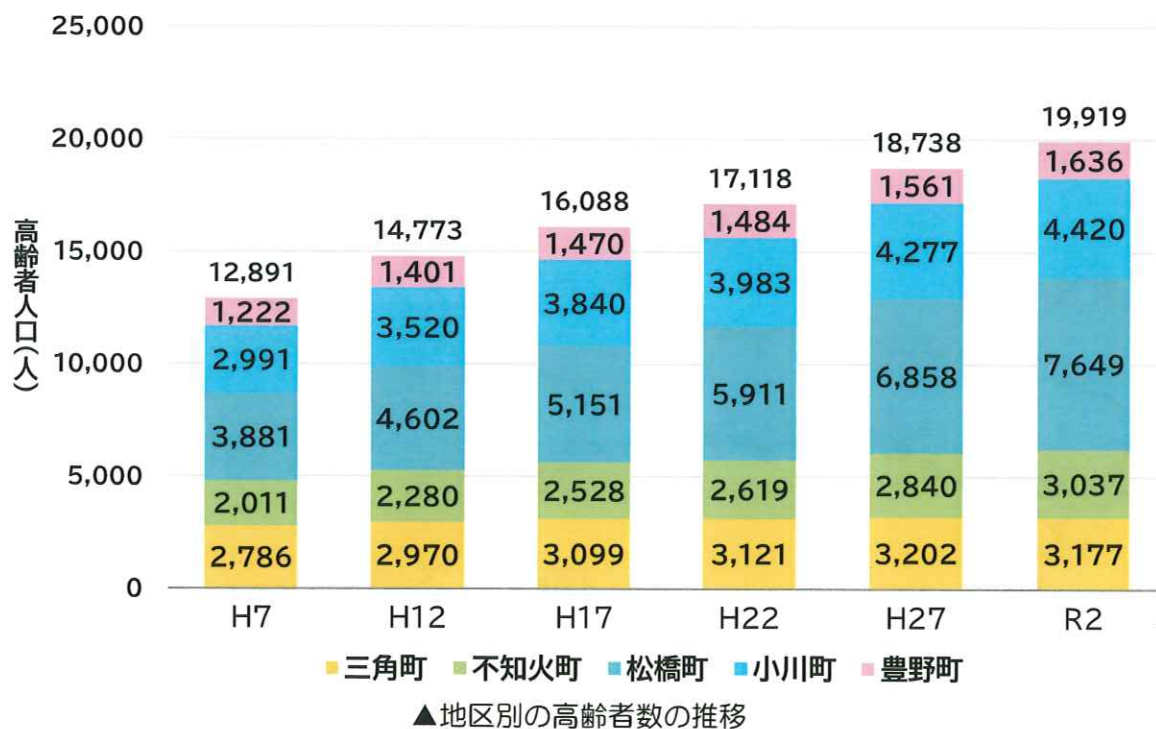


出典：国勢調査

2) 地区別高齢化率

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

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



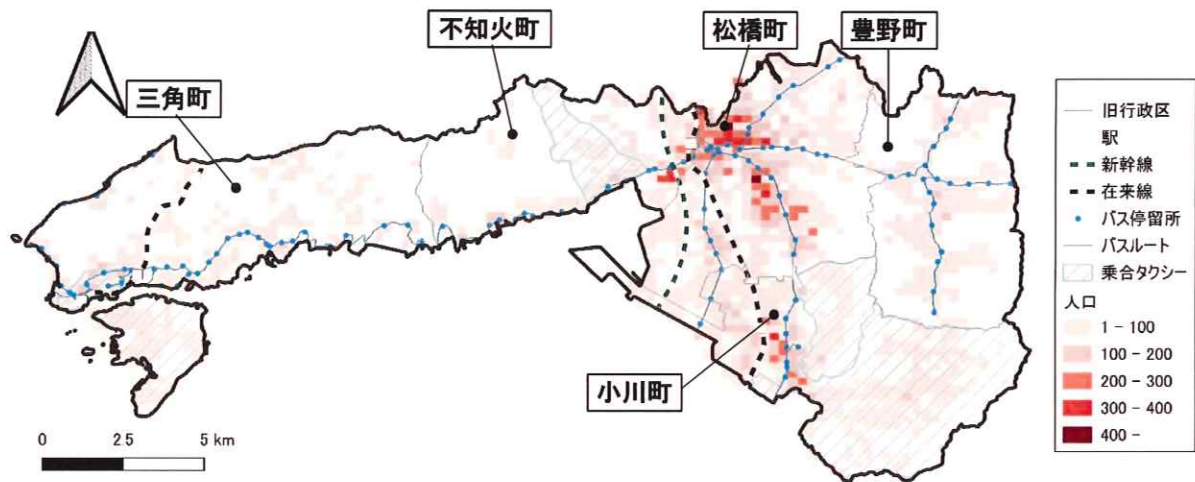
出典：国勢調査

3 人口分布等の特性

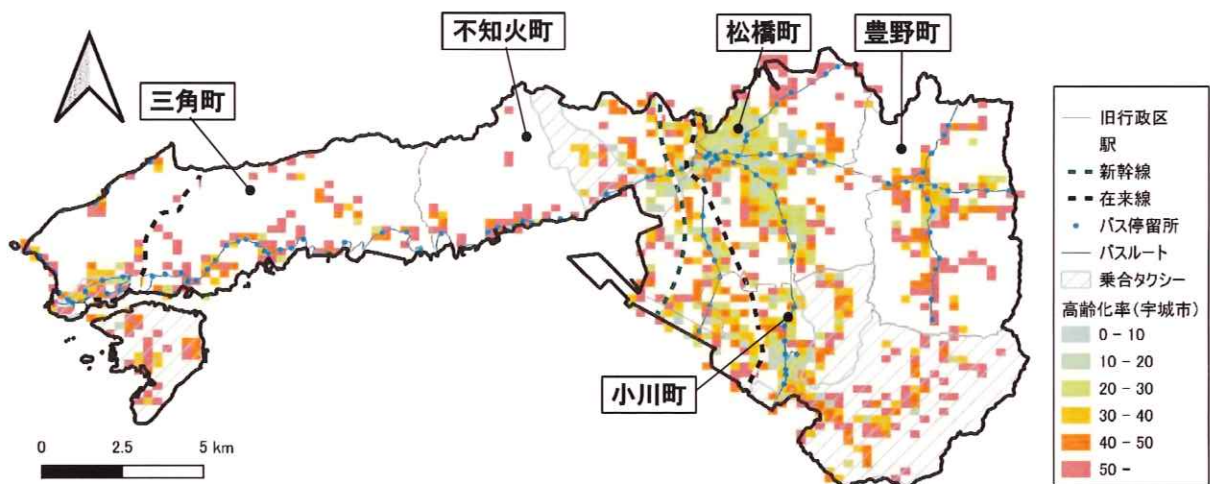
人口分布は、松橋町の市街地部に人口が集中しており、その他は小川町の駅周辺に人口集積しています。バス路線のある幹線道路周辺に人口が薄く広がっている状況です。

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

【人口分布】



【高齢化率の分布】



▲人口及び高齢化率の分布

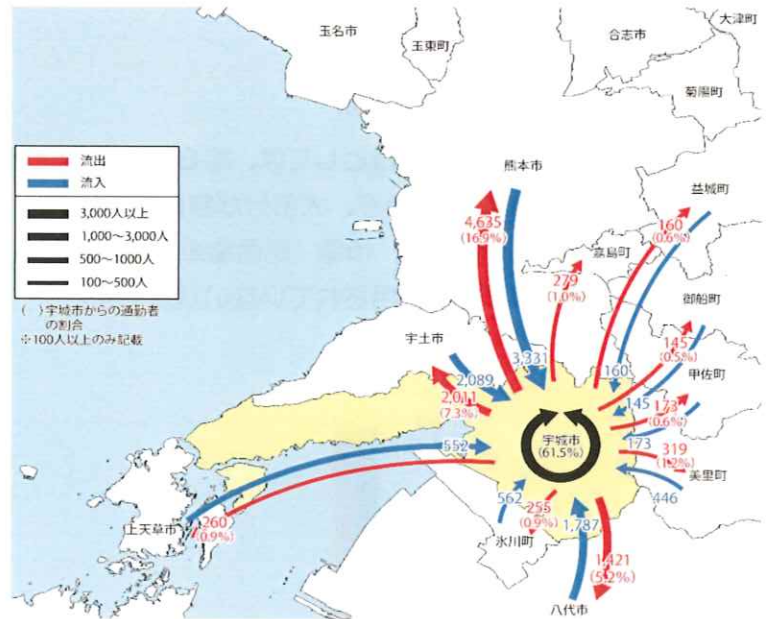
出典：令和2年国勢調査（250m メッシュ）

4 通勤・通学流動状況

1) 通勤流動

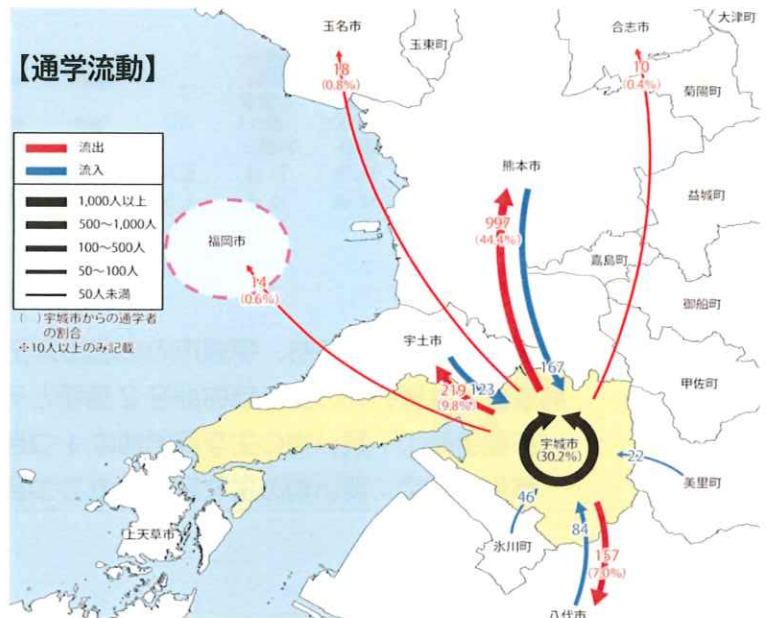
令和2年の15歳以上の市内居住者の通勤先は、市内が61.5%を占めています。

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



2) 通学流動

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



▲通勤・通学流動図

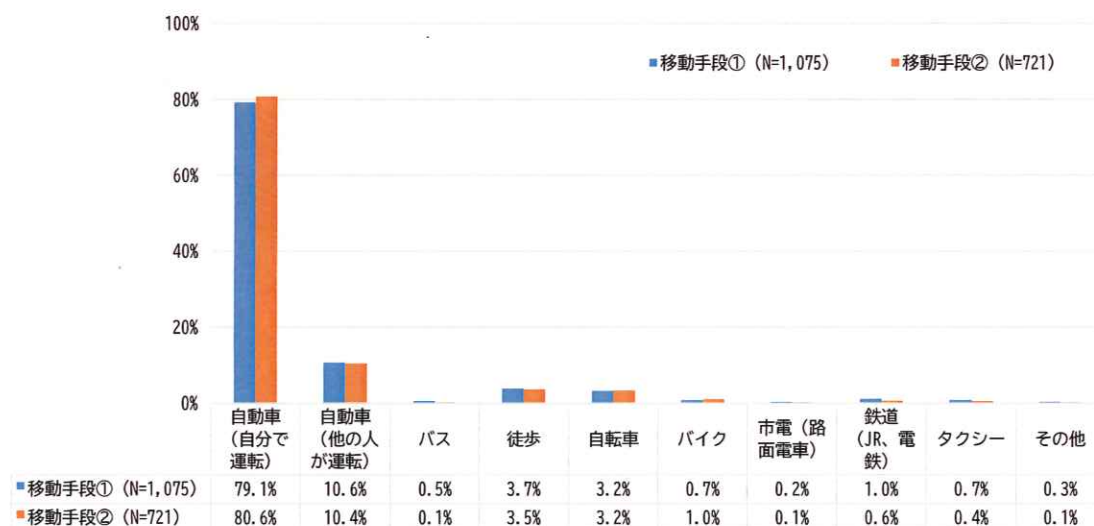
出典：令和2年国勢調査

5 買い物状況

1) 買い物の移動手段

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

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



▲買い物の移動手段

出典：令和5年度熊本市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出（N=1,316）。

調査票では買い物の主な目的地を2箇所とそれに対応する移動手段を回答。

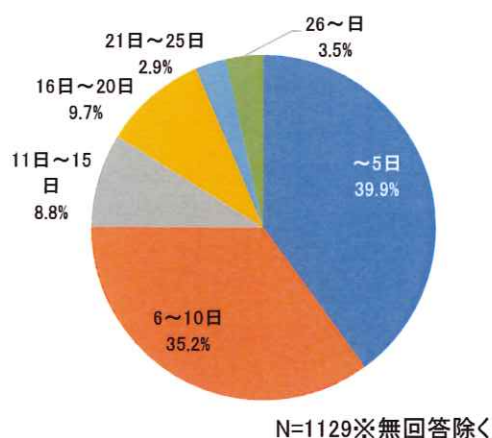
移動手段①：買い物の主な目的地の1つ目の施設への移動手段

移動手段②：買い物の主な目的地の2つ目の施設への移動手段

2) 買い物の頻度

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

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



▲買い物の回数（1ヶ月あたり）

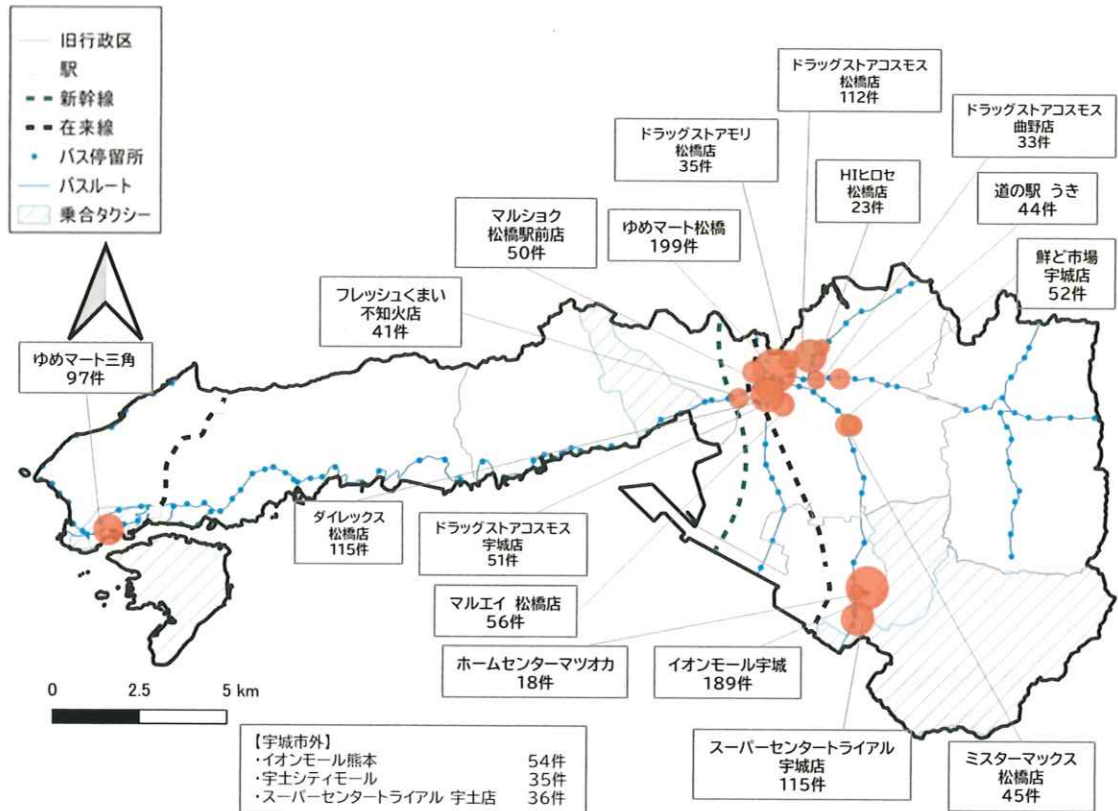
出典：令和5年度熊本市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出（N=1,316）。

3) 買い物の目的地

買い物の目的地としては、「ゆめ마트松橋」199件、「イオンモール宇城」189件、「スーパーセンタートライアル宇城店」115件、「ドラッグストアコスモス松橋店」112件、「ゆめ마트三角」97件の順となっています。

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



▲買い物の目的地

出典：令和5年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出（N=1,316）。

調査票では買い物の主な目的地を2箇所とそれに対応する移動手段を回答。

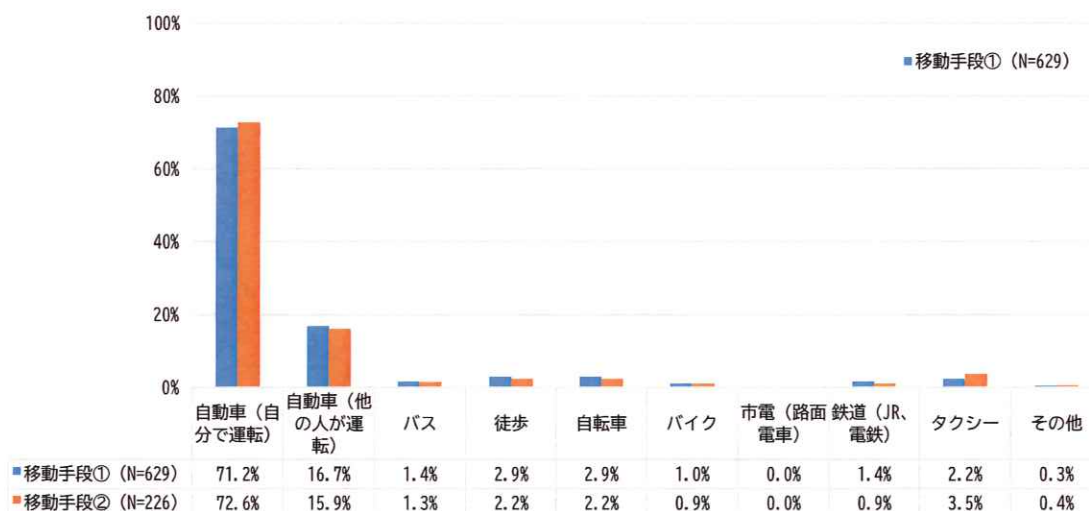
目的地として、回答が多くあった上位20箇所を図示。

6 通院状況

1) 通院の移動手段

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

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



▲通院の移動手段

出典：令和5年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出（N=1,316）。

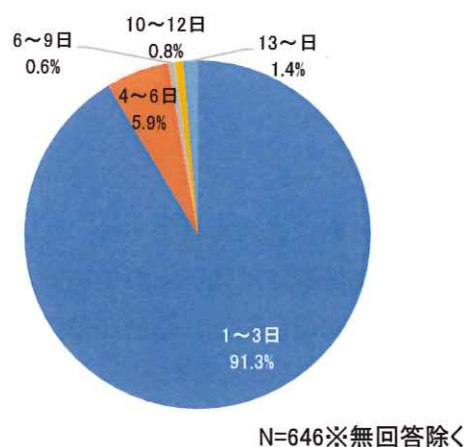
調査票では通院の主な目的地を 2 箇所とそれに対応する移動手段を回答。

移動手段①：通院の主な目的地の 1 つ目の施設への移動手段

移動手段②：通院の主な目的地の 2 つ目の施設への移動手段

2) 通院の頻度

1 ヶ月あたりの通院回数として、1～3 日が 91.3%と大多数を占めています。



▲買い物の頻度（1 ヶ月あたり）

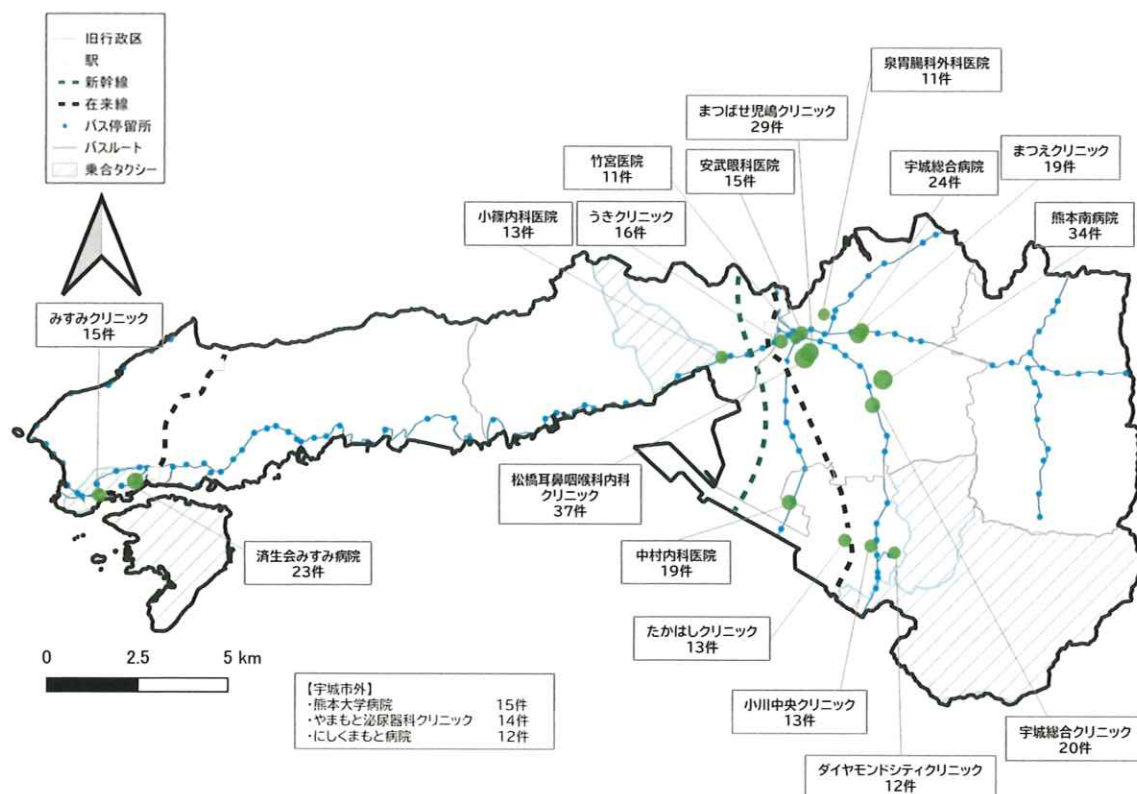
出典：令和5年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出（N=1,316）。

3) 通院の目的地

通院の目的地としては、「松橋耳鼻咽喉科内科クリニック」37件、「熊本南病院」34件、「まつばせ児嶋クリニック」29件の順となっています。

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



▲通院の目的地

出典：令和5年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

※付帯調査対象者のうち、宇城市内の居住者を抽出（N=1,316）。

調査票では通院の主な目的地を2箇所とそれに対応する移動手段を回答。

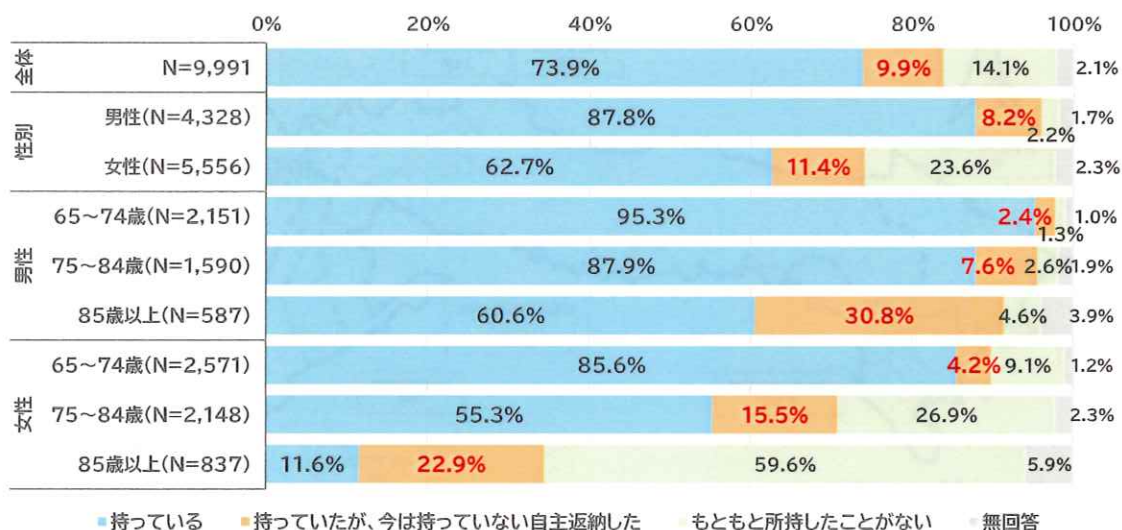
目的地として、回答が多くあった上位20箇所を図示。

7 運転免許証保有状況

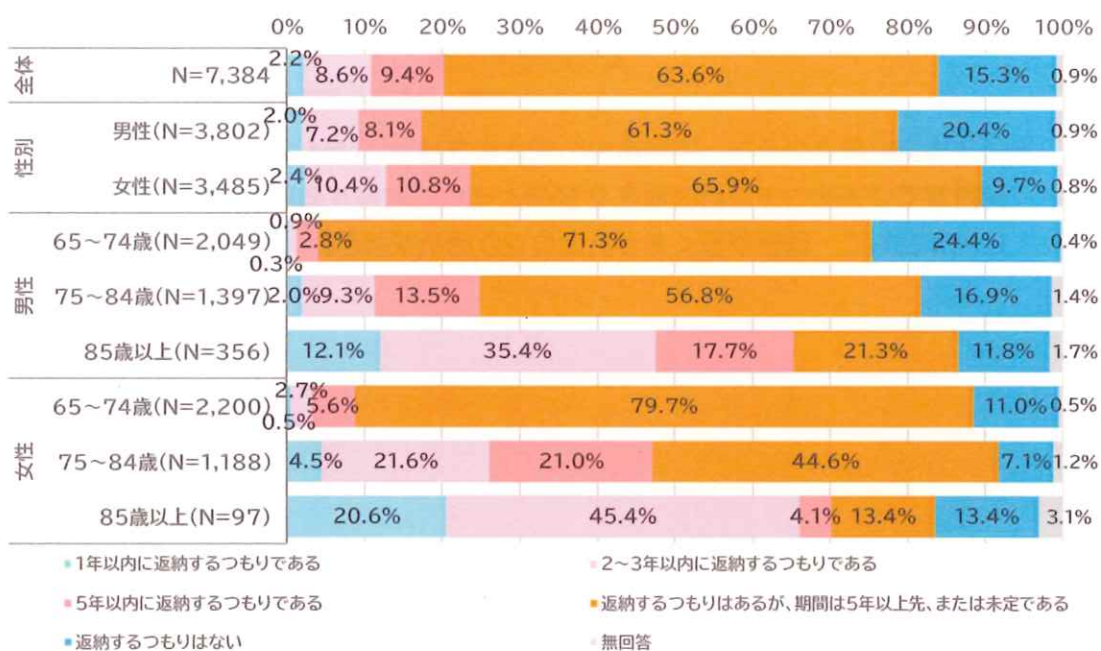
65 歳以上の高齢者の運転免許証保有率は 73.9%で、男性より女性、及び年齢層が高いほど保有率が低くなっています。免許を自主返納した割合は 10%前後となっていますが、85 歳以上では 20~30%と高くなっています。

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

【運転免許証の保有状況】



【運転免許証の返納意向】



▲運転免許証の保有・返納状況

出典：介護予防・日常生活圏域二一ズ調査（宇城市.R5）

2 地域公共交通の現状

1 地域公共交通網

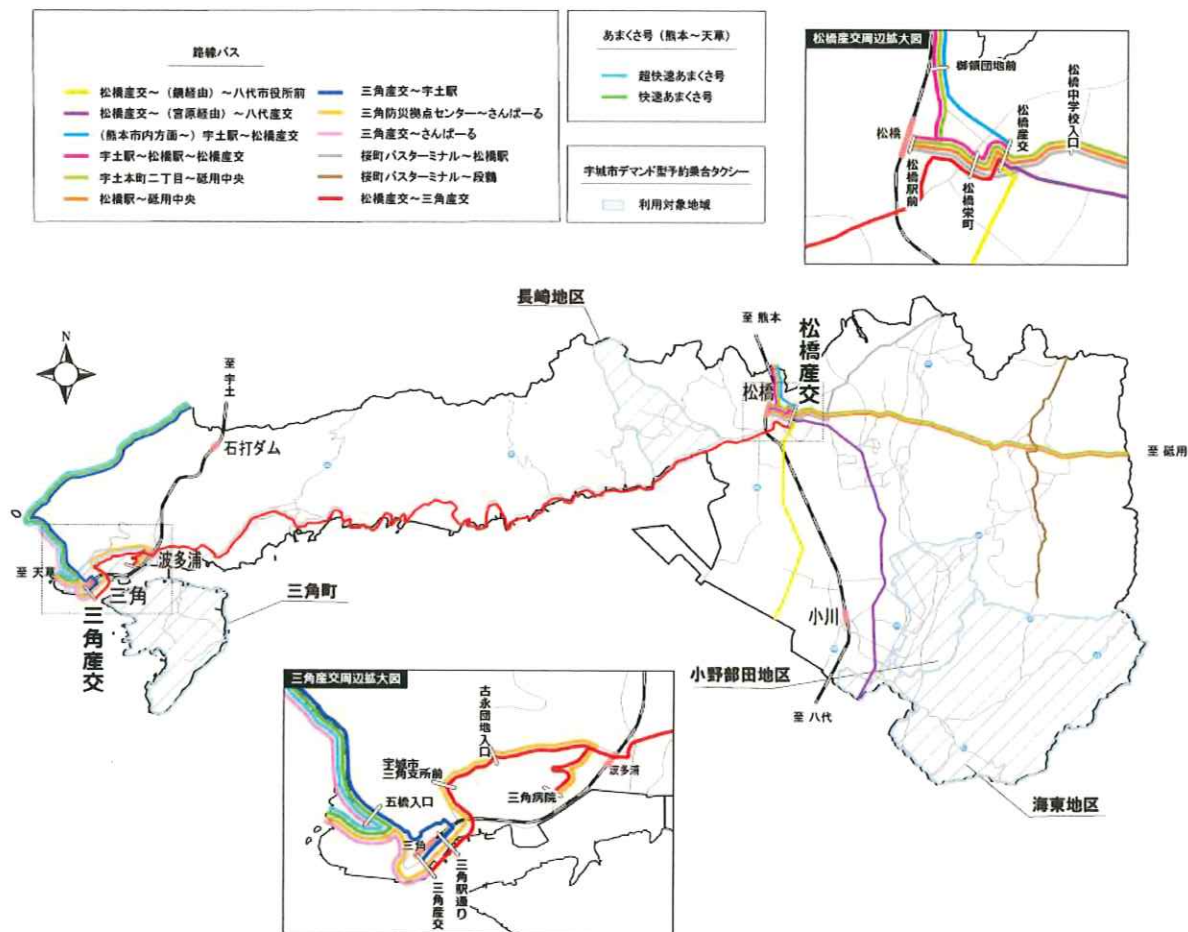
1) 地域公共交通の運行状況

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

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

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

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



▲地域公共交通網の状況

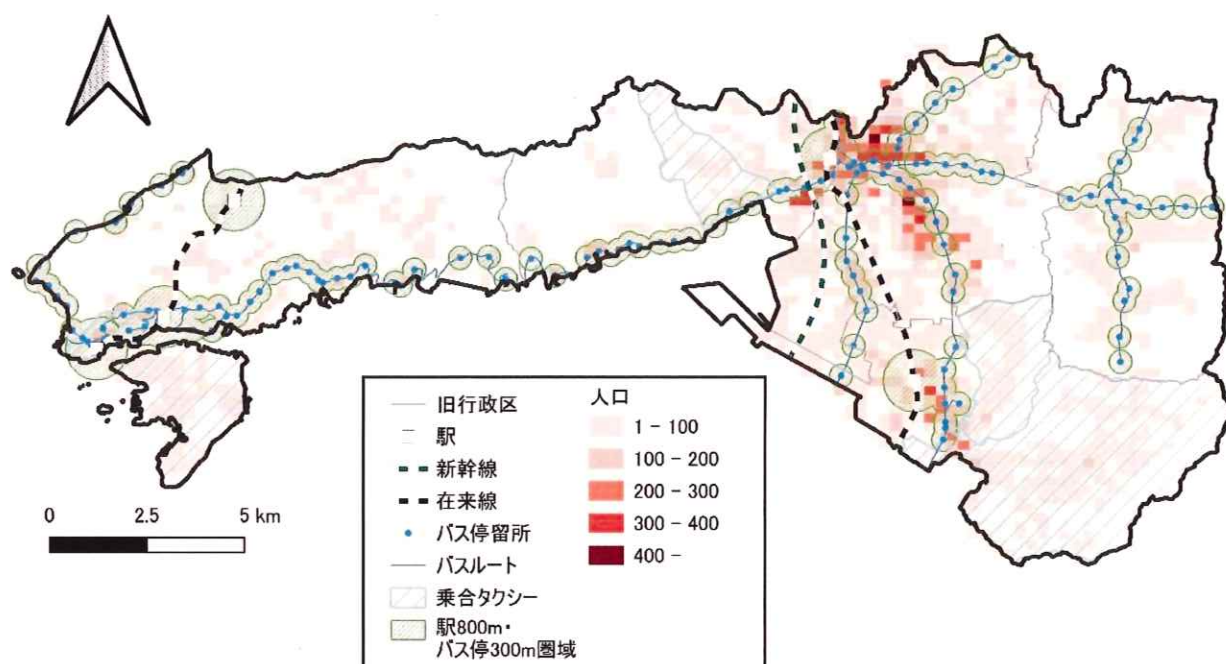
※令和6年時点

2) 地域公共交通の空白地

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

本計画では、鉄道駅から 800m 圏外かつバス停から 300m 圏外、さらにはデマンド型予約乗合タクシーの運行エリア圏外を交通空白地として位置づけます。

交通空白地には、約 22,000 人が居住している状況です。



▲交通空白地の分布

出典：令和 2 年国勢調査、国土数値情報、市資料

※令和 6 年時点

2 地域公共交通のサービス水準

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

また三角線は、日祝日に特急「A列車で行こう」が運行されています。

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

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

▼鉄道・路線バスのサービス水準

【JRの運行本数】

	平 日			日 祝 日		
	上り (熊本方面)	下り (八代方面)	計	上り (熊本方面)	下り (八代方面)	計
松橋駅	45	43	88	45	43	88
小川駅						

	平 日			日 祝 日		
	上り (熊本方面)	下り (三角方面)	計	上り (熊本方面)	下り (三角方面)	計
石打ダム駅	16	16	32	16	16	32
波多浦駅				18※	18※	36
三角駅						

※特急「A列車で行こう」を2便含む

【路線バスの運行本数】

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

出典：各交通事業者 HP

※令和6年時点

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

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

▼乗合タクシーのサービス水準

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

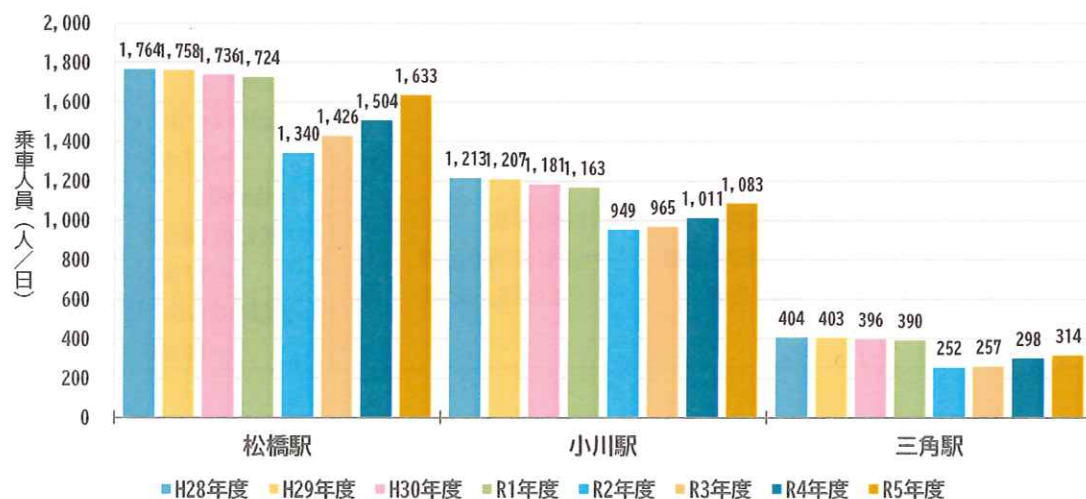
不知火町 長崎地区	火曜日 ・木曜日	長崎地区発 ⇒不知火・松橋 町中心部着 平日 2 便	長崎地区発 ⇒不知火・松橋町中心部 着 9:00,13:00	午前の便 前日の 9:00 ～17:00 午後の便 前日の 9:00 ～17:00 当日の 8:00 ～11:00	不知火町中心部 ⇔目的地：200 円 松橋町中心部 ⇔目的地：300 円
		不知火・松橋町中 心部発 ⇒長崎地区着 平日 2 便	不知火・松橋町中心部発 ⇒長崎地区着 11:00,15:00		
小川町 小野部田 地区	火曜日 ・金曜日	小野部田地区発 ⇒小川中心部着 平日 2 便	小野部田地区発 ⇒小川中心部着 8:30,13:30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

出典：市資料
※令和 6 年時点

3 地域公共交通の利用状況

1) JR

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



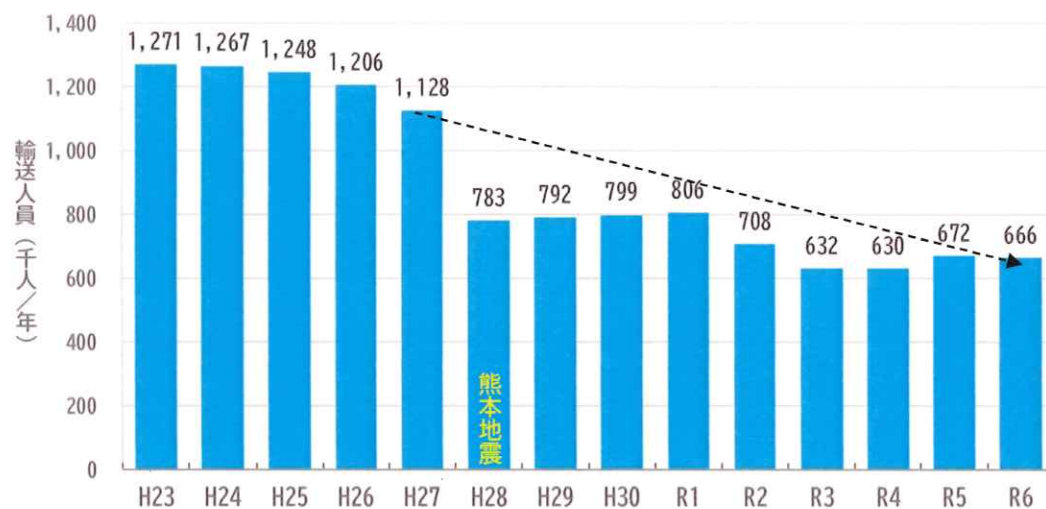
▲ JR駅の乗車人員の推移

出典：駅別乗車人員上位300駅（JR九州：2016～2023年度）

2) 路線バス

路線バス輸送人員は、令和6年に666千人/年となっており、熊本地震前の平成27年値（1,128千人/年）と比較して4割減少しています。

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



▲ 路線バスの輸送人員の推移

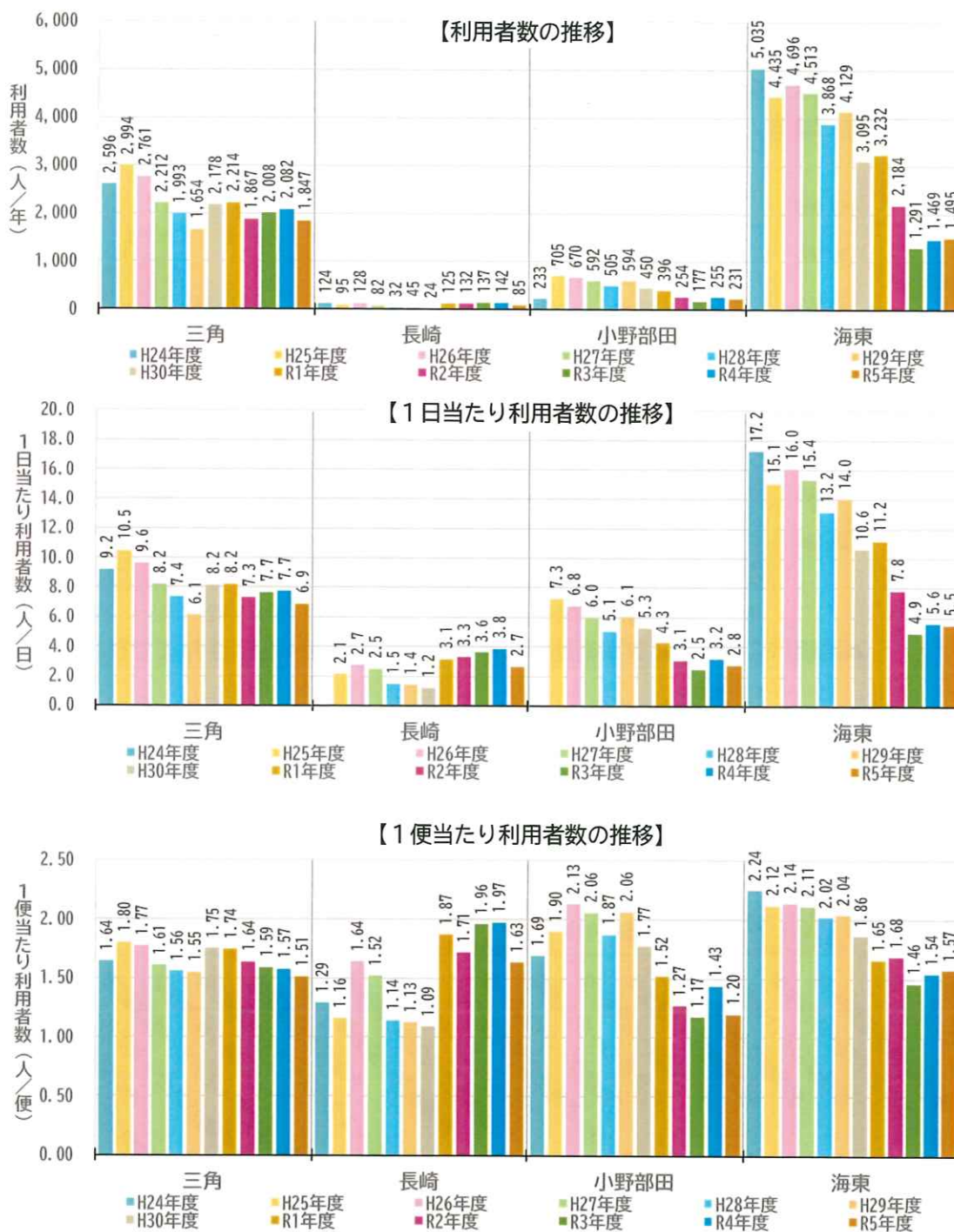
出典：事業者提供資料

3) 乗合タクシー

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

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

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



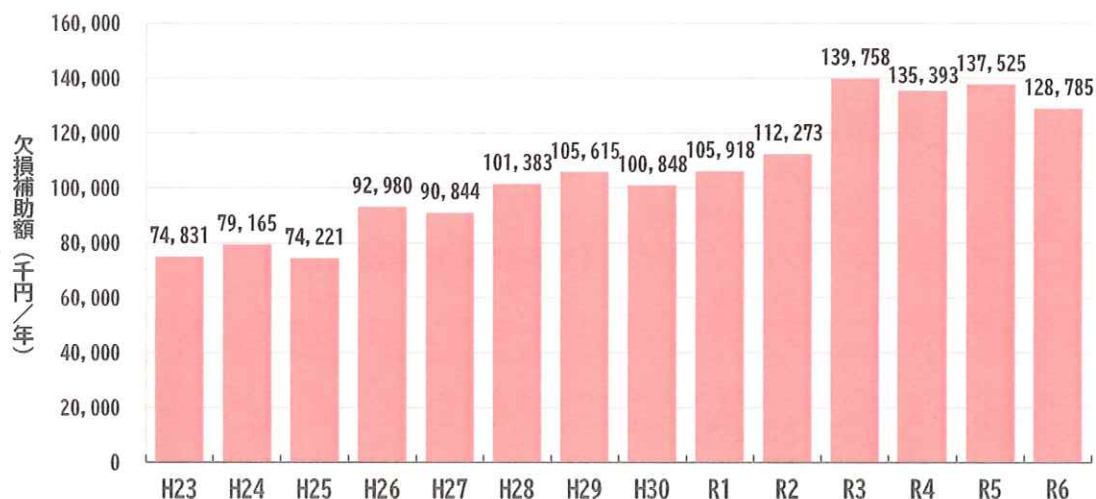
4 地域公共交通に係る財政負担状況

1) 路線バス

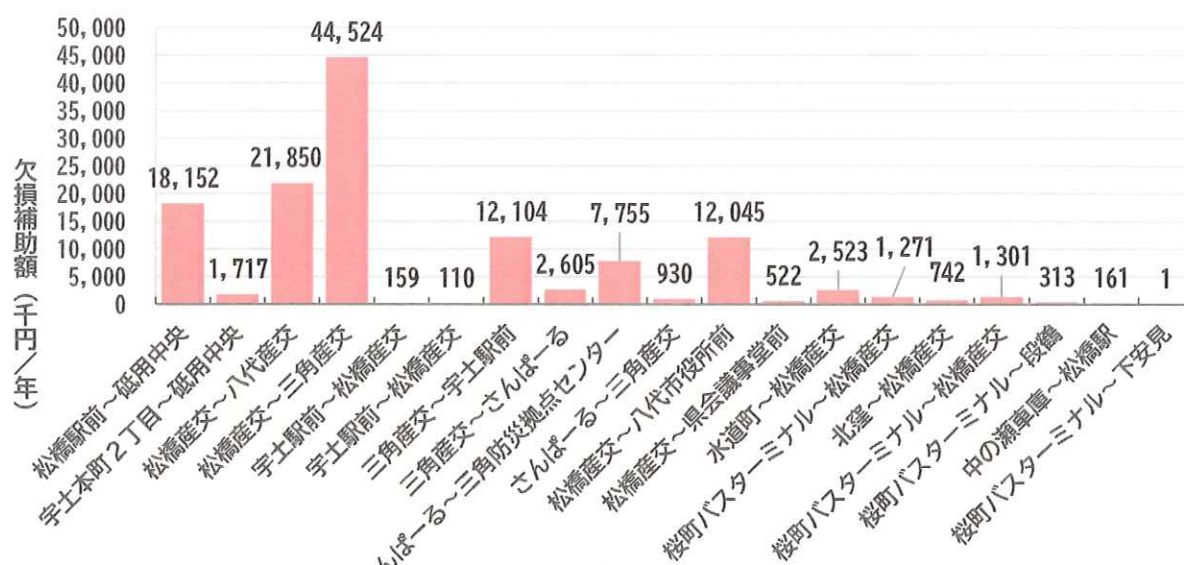
路線バスに対する欠損補助額は年々増加し、令和6年度は128,785千円となっており、平成23年度と比較して約1.7倍、約54,000千円の増加となっています。コロナ禍での行動抑制の影響により、令和3年度に急増しています。

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

また、系統別では、松橋産交～三角産交間が約45,000千円/年と全体の35%を占めて、他の系統より突出しています。その他、松橋～八代間や松橋駅前～砥用中央間の系統が多くなっています。



▲路線バスの対する欠損補助額の推移(前年10月～当年9月までを計上)



▲系統別の補助額(R5.10～R6.9:宇城市補助額分)

出典:市資料

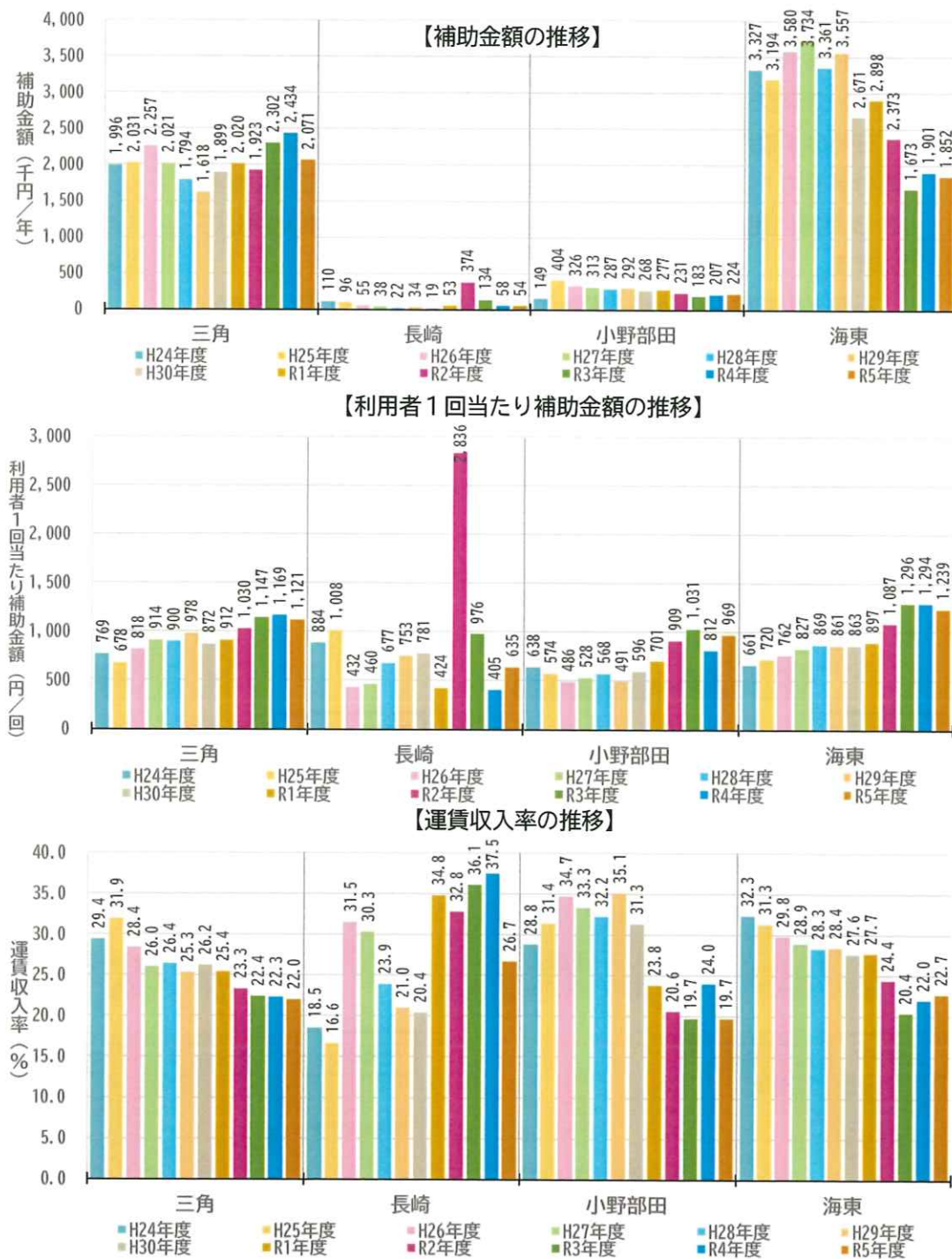
2) 乗合タクシー

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

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

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

長崎地区は上昇しており、35%前後となっています。



▲乗合タクシーの補助金額の推移

出典：市資料

5 一般タクシーの状況

本市では市内のタクシー事業者は、6社となっています。各事業者の運転手の平均年齢は60～70代と高齢化が進んでいます。（ヒアリング調査結果より）

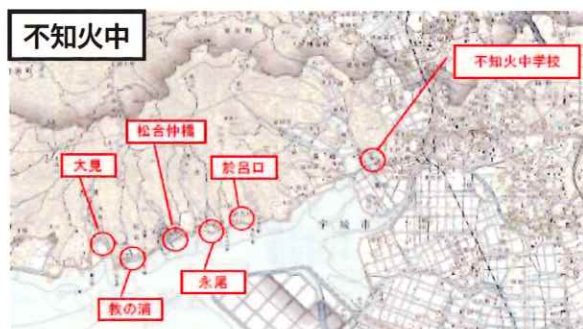
有限会社 三角タクシー	有限会社 小川タクシー	有限会社 湊タクシー
有限会社 おがたタクシー	有限会社 松橋タクシー	有限会社 おゝ村タクシー

6 スクールバスの運行状況

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

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

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



▼スクールバスの運行概要

▼スクールバスの運行概要

学校名	路線名	運行日		登校便	下校便	定員・利用者数
三角小学校	小田良線	—	開校日 (月～金)	1 便	2 便	〔車両〕 ワゴン車：1 中型バス：3 〔定員〕 152名 〔利用者〕 103名
	黒崎線	平日	開校日 (火・木・金)	1 便	3 便	
		部活動休日	開校日 (月・水)		2 便	
	野崎線	平日	開校日 (火・木・金)	1 便	3 便	
		部活動休日	開校日 (月・水)		2 便	
	片島線	平日	開校日 (火・木・金)	1 便	3 便	
		部活動休日	開校日 (月・水)		2 便	
青海小学校	大口線	—	開校日 (月～金)	1 便	2 便	〔車両〕 中型バス：1 〔定員〕 45名 〔利用者〕 31名
三角中学校	小田良線	平日	開校日 (月・火・木・金)	1 便	2 便	〔車両〕 ワゴン車：1 マイクロ：2 〔定員〕 72名 〔利用者〕 39名
		部活動休日	開校日 (水)		1 便	
	大口線	平日	開校日 (月・火・木・金)	1 便	2 便	
		部活動休日	開校日 (水)		1 便	
	矢崎線	平日	開校日 (月・火・木・金)	1 便	2 便	
		部活動休日	開校日 (水)		1 便	
不知火小学校	路線 1	—	開校日 (月～金)	1 便	2 便	〔車両〕 マイクロ：1 中型バス：1 〔定員〕 74名 〔利用者〕 31名
	路線 2	—	開校日 (月～金)	1 便	2 便	
不知火中学校	—	4～10月 3月	開校日 (月・火・木・金)	1 便	3 便	〔車両〕 マイクロ：1 〔定員〕 29名 〔利用者〕 15名
			開校日 (水)		1 便	
		11～2月	開校日 (月・火・木・金)		2 便	
			開校日 (水)		1 便	
豊野小学校	—	—	開校日 (月～金)	1 便	2 便	〔車両〕 ワゴン車：1 〔定員〕 15名 〔利用者〕 6名

※土曜日及び春季・夏季・冬季休業期間の運行分は除外

※利用者数はR6.4時点

出典：市資料

3

地域公共交通の実態・ニーズの把握

1 アンケート調査

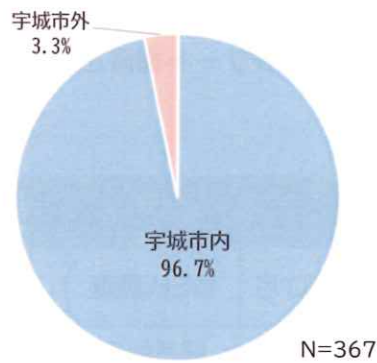
1 アンケート調査概要

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

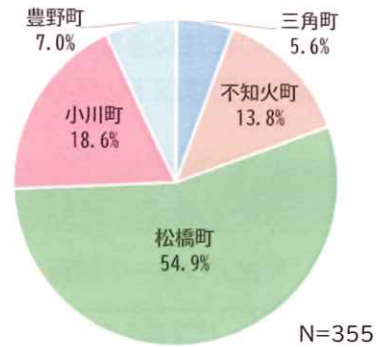
調査名	実施時期	実施方法	有効サンプル数
市民アンケート調査	令和6年9月～10月	WEB 調査	367 票
駅・バス停利用者 アンケート調査	令和6年9月	聞き取り 調査	429 票
乗合タクシー利用者 アンケート調査	令和6年9月～10月	車内に調査 票を設置	33 票
商業施設利用者 アンケート調査	令和6年9月	聞き取り 調査	404 票
企業・事業所への通勤等に 関するアンケート調査	令和6年9月～10月	WEB 調査	代表者 11 票、 従業員 39 票
学生への通学等に 関するアンケート調査	令和6年9月～10月	WEB 調査	高校生 661 票、 支援学校 2 票
民生委員への地区の生活交通 に関するアンケート調査	令和6年9月～10月	調査票を 配布	119 票

2 市民アンケート調査

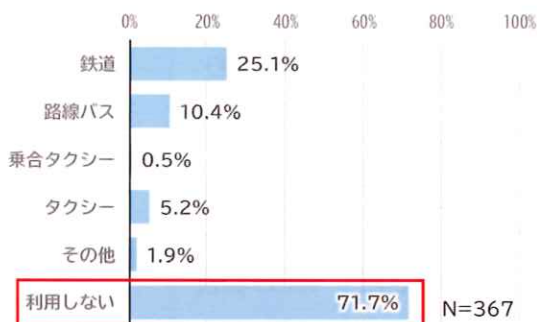
- ・約 7 割が公共交通を利用しないとの回答がありました。
- ・公共交通への改善要望としては、運行本数が最も多く、運行ルート、各公共交通の乗り継ぎと続きます。
- ・公共交通への満足度としては、半数以上がやや不満、不満と回答しています。



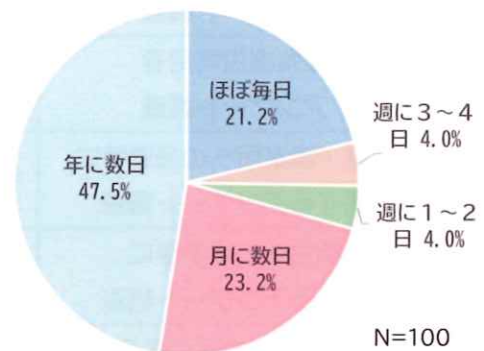
▲回答者の居住地



▲市内居住者の住所



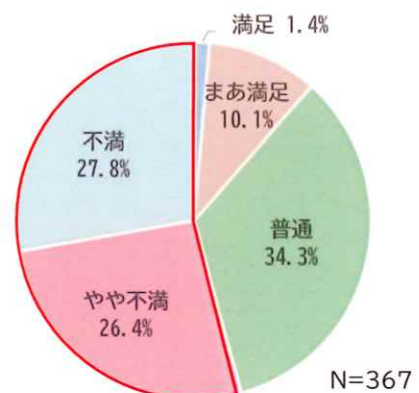
▲日常生活で利用する公共交通
〔複数回答〕



▲日常生活で公共交通を利用する頻度
※公共交通を利用する人のみ対象



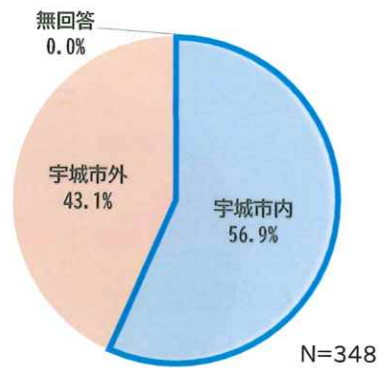
▲公共交通を利用するにあたっての改善点
〔複数回答〕



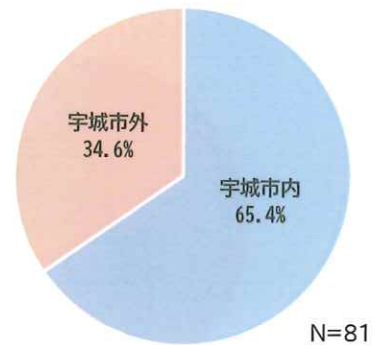
▲公共交通の満足度

3 駅・バス停利用者アンケート調査

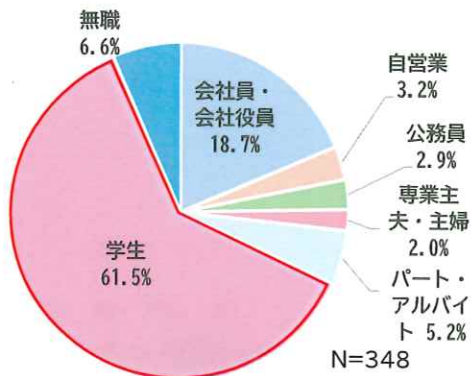
- ・学生の割合が高く、**通学に多く利用**されている状況です。
- ・改善要望としては、運行本数が最も多く挙げられました。



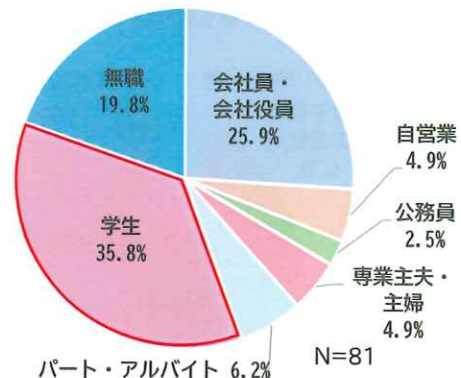
▲回答者の居住地（鉄道駅利用者）



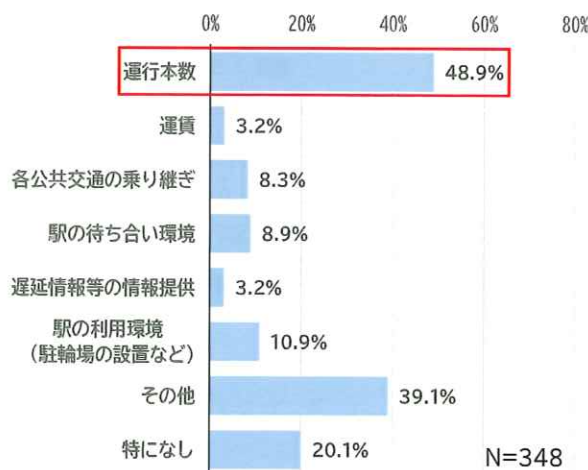
▲回答者の居住地（バス停利用者）



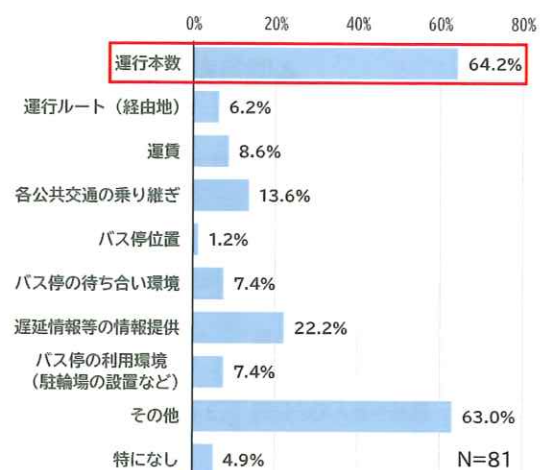
▲回答者の職業（鉄道駅利用者）



▲回答者の職業（バス停利用者）



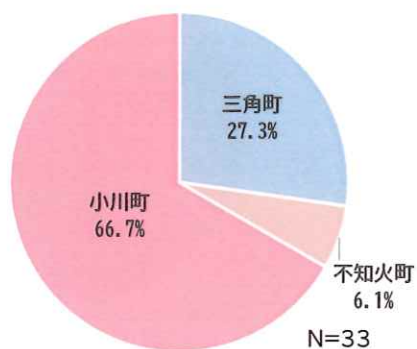
▲鉄道を利用するための改善点
〔複数回答〕



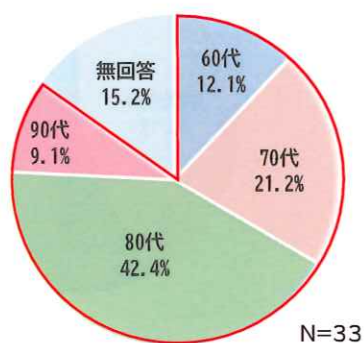
▲路線バスを利用するための改善点
〔複数回答〕

4 乗合タクシー利用者アンケート調査

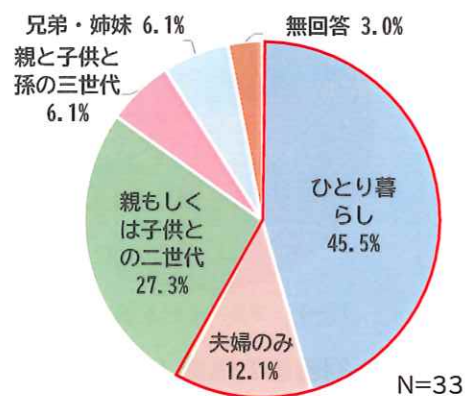
- ・ 60 歳以上が利用しており、特に高齢者のみの世帯の方の利用が多い傾向にあります。
- ・ 主に買い物、通院での利用が多く、運行本数の増便に対する要望が強い傾向にあります。



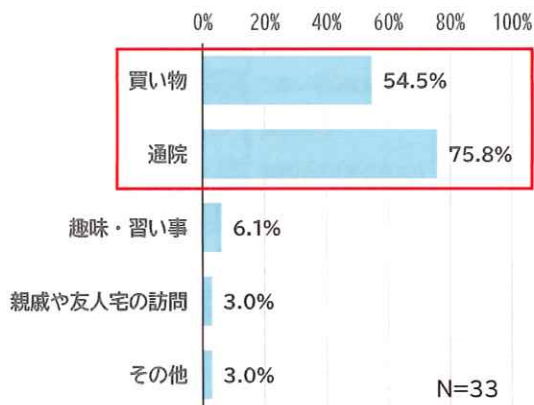
▲回答者の居住地



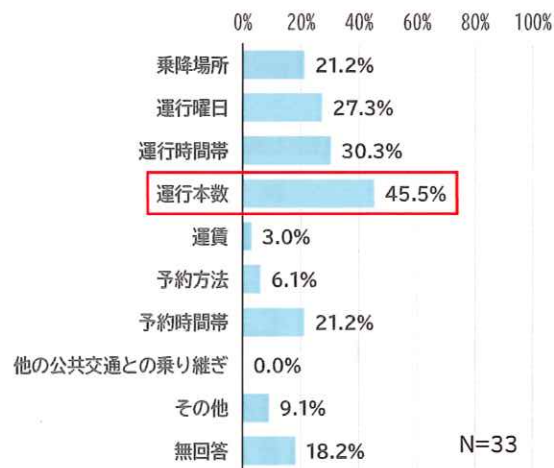
▲回答者の年代



▲回答者の家族構成



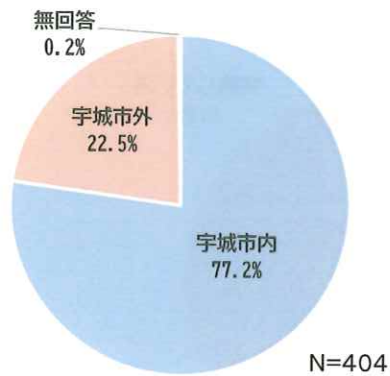
▲乗合タクシーを利用する際の主な目的
〔複数回答〕



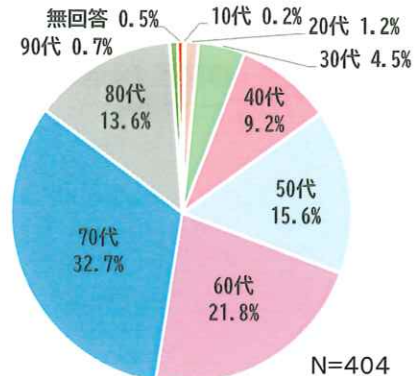
▲乗合タクシーを利用するにあたっての
改善項目〔複数回答〕

5 商業施設利用者アンケート調査

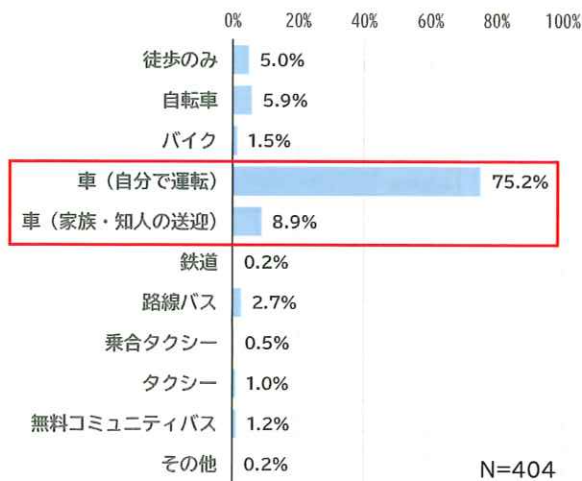
- ・多くの方が車で来訪しており、日常的に公共交通を利用している方は少ない状況です。



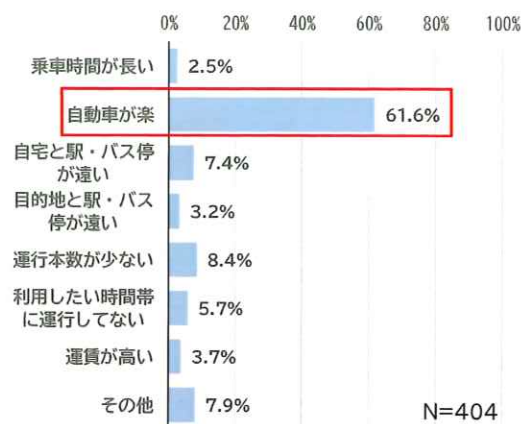
▲回答者の居住地



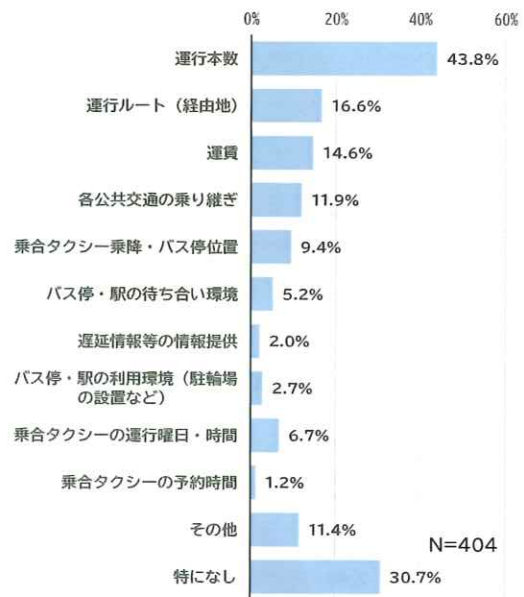
▲回答者の年代



▲商業施設への来訪手段〔複数回答〕



▲公共交通を利用しない理由
〔複数回答〕

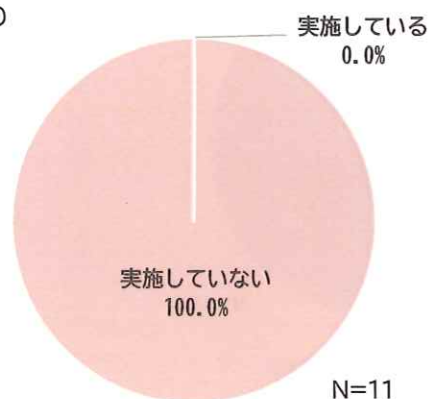


▲公共交通を利用するための改善点
〔複数回答〕

6 企業・事業所への通勤等に関するアンケート調査

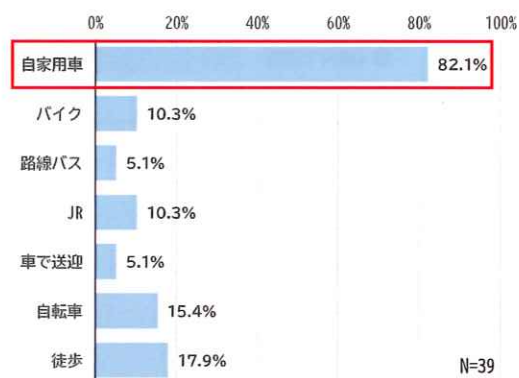
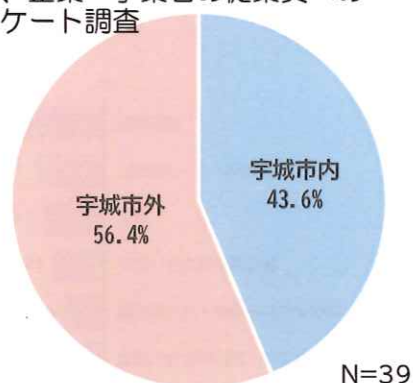
- ・アンケート調査に協力いただいた宇城市内の企業・事業所では、送迎サービスが実施されていない状況です。
- ・通勤手段は、自家用車が多数を占めますが、路線バスや JR で通勤する方も一部いる状況です。

※企業・事業者の代表者へのアンケート調査

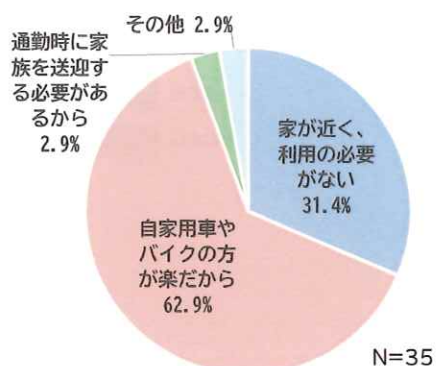


▲送迎サービスの実施状況

※以下、企業・事業者の従業員へのアンケート調査

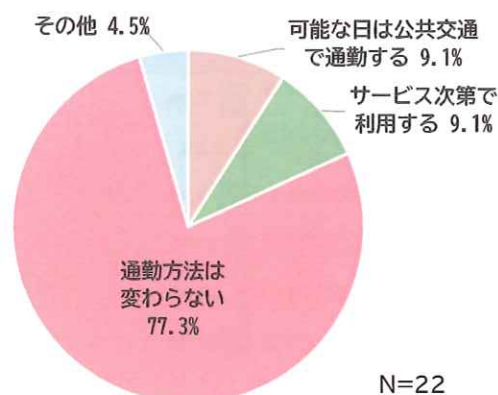


▲回答者の居住地



▲通勤で公共交通を利用しない理由

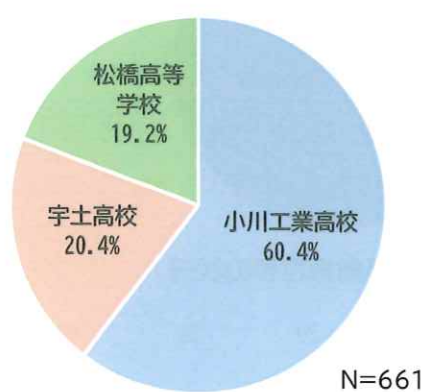
▲通勤時の移動手段〔複数回答〕



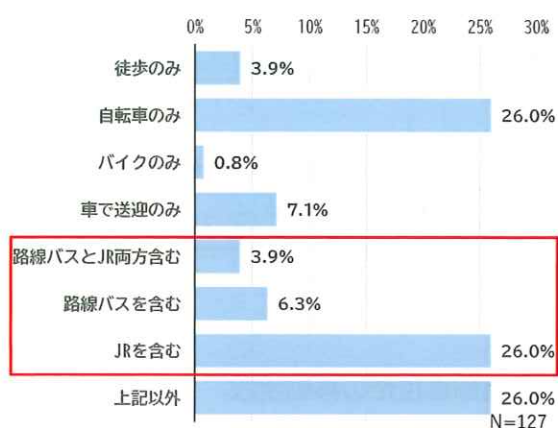
▲公共交通での通勤可能性

7 学生への通学等に関するアンケート調査

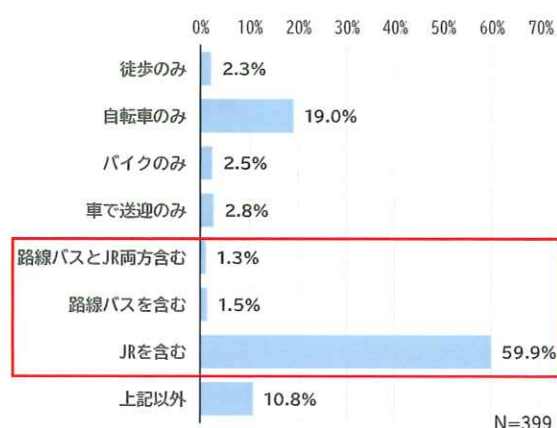
- 宇土高校と松橋高校は、3～4 割が公共交通で通学しています。
- 小川工業高校は小川駅にも近いことが影響し、約 6 割が JR で通学しています。
- 支援学校では、公共交通を利用して通学している生徒は少ない状況にあります。



▲回答者の学校



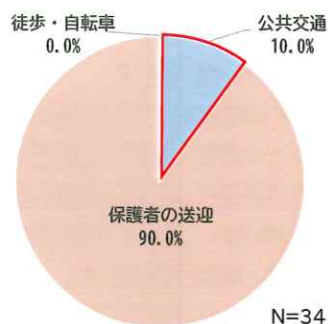
▲通学手段（宇土高校）



▲通学手段（松橋高校）

▲通学手段（小川工業高校）

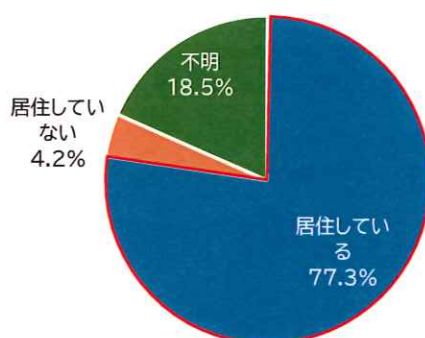
※支援学校への
アンケート調査



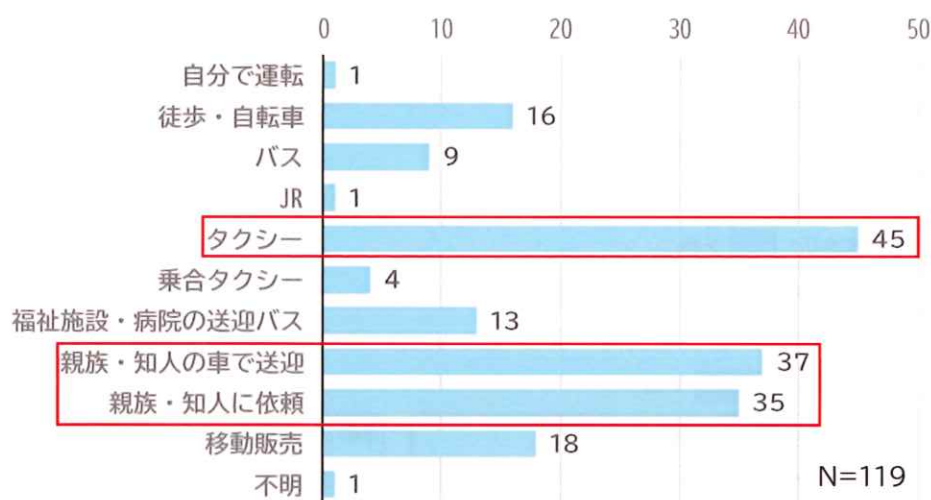
▲通学方法（松橋支援学校）

8 民生委員への地区の生活交通に関するアンケート調査

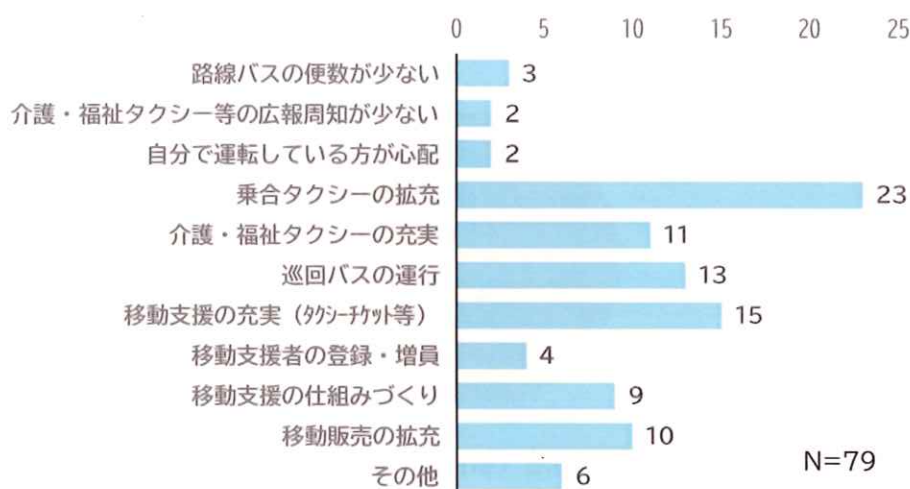
- 多くの地区には、移動手段を持たない高齢世帯が居住している状況にあります。
- 移動手段を持たない方はタクシーや親族・知人の送迎で移動している状況にあります。



▲移動手段がない高齢者世帯の状況



▲移動で困っている高齢者世帯の移動手段



▲移動で困っている高齢者世帯に関する問題点・要望・意見

2 ヒアリング調査

1 ヒアリング調査概要

本市の公共交通の課題を詳細に把握していると考えられる市内を運行する交通事業者、及び市民の公共交通の利用実態を把握していると考えられる商業・医療施設にヒアリング調査を実施しました。

また、公共交通との連携可能性を把握するため、市関係部署に対してもヒアリング調査を実施しました。

項目	内容
調査対象	■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）小川タクシー、 （有）松橋タクシー、（有）湊タクシー、（有）おゝ村タクシー ■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	・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 ヒアリング調査結果

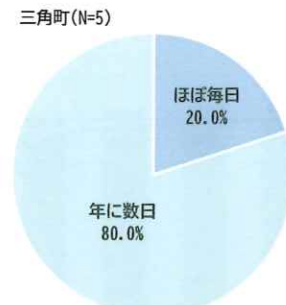
交通事業者	・路線バス、タクシーともに<u>運転手が不足</u>、また<u>高齢化</u>している状況です。 ・路線バスの<u>利用者は減少傾向</u>にあり、それに伴い<u>運賃収入も減少傾向</u>にある一方で、燃料費高騰により<u>運行経費は増加</u>しています。 ・<u>タクシー事業は、需要量が供給台数を超過する時間帯</u>があります。
商業施設	・商業施設へは自家用車での来訪が多数となっており、公共交通への要望は少ない状況です。 ・イオンモール宇城では、現在無料のコミュニティバスが運行されています。 また、令和 6 年 12 月に<u>自動運転実証実験を熊本県内で初めて実施</u>し、駅周辺の立地環境を活かし域内交流によるにぎわいの創出及び活性化を図るとともに、持続可能な地域社会の実現に向け、<u>自動運転EVバスの導入・運行可能性</u>を検討します。
医療施設	・<u>施設入口までの路線バスの乗り入れ、待合環境の改善等、路線バスに関連した改善要望</u>が来訪者からの要望として聞かれている状況です。 ・各病院で、送迎支援、訪問サービス等が実施されている状況です。
庁内関係部署	・宇城市では、令和 5 年に立地適正化計画が策定されており、コンパクト・プラス・ネットワークの観点から、<u>まちづくりとあわせた交通ネットワーク構築</u>が必要となります。 ・高齢者等に必要に応じた<u>移動支援施策が必要</u>な意見がありますが、一方でタクシーも予約が取りにくい状況となっています。 ・<u>三角駅から世界文化遺産の三角西港にアクセス</u>する方法が限られており、観光の観点からは移動手段の確保が望まれています。

2) 公共交通の利用実態

- ・日常生活において最も利用する公共交通は、「利用しない」が75.0%で最も多く、「鉄道」が20.0%となっています。
- ・利用頻度は「ほぼ毎日」が20.0%と少なく、「年に数日」が80.0%となっています。



▲日常生活で利用する公共交通

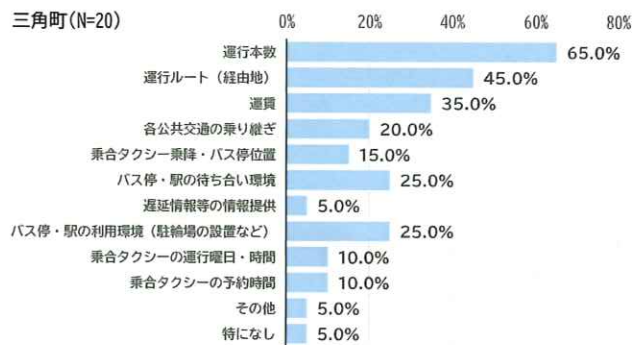


▲公共交通の利用頻度

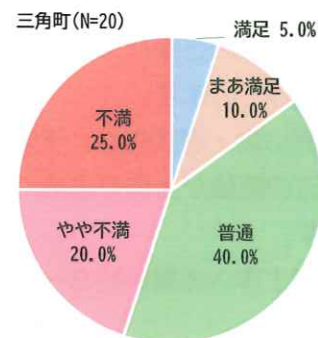
出典：市民アンケート調査

3) 公共交通に求めるニーズ

- ・改善要望項目としては、「運行本数」が最も多く、満足度は低くなっています。
- ・魅力的な移動支援として、「定額乗り放題」が最も多く挙げられています。

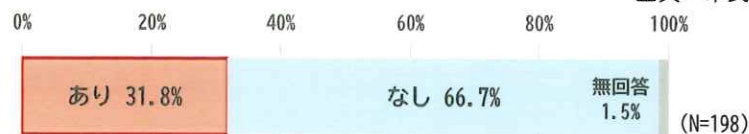


▲公共交通に対する改善要望項目

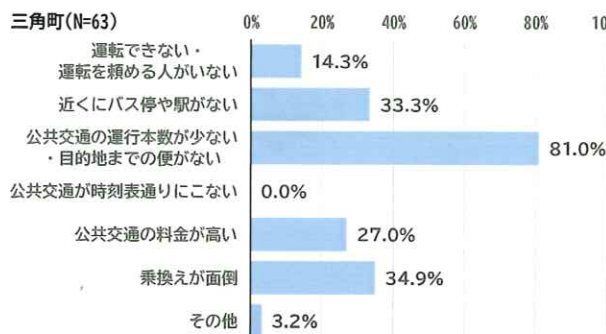


▲公共交通の満足度

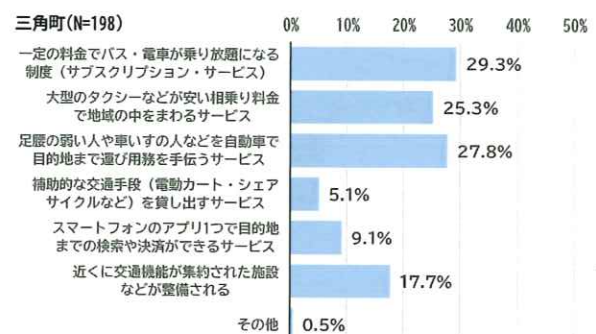
出典：市民アンケート調査



▲公共交通の困りごとの有無



▲公共交通の困りごとの内容



▲魅力的な移動支援サービス

出典：令和5年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

2 不知火町地区

1) 地区の概況

- ・ 不知火町地区の人口は約 8,200 人で、25 年間で約 2 割減少しています。
- ・ 高齢化率は約 37%まで上昇し、人口の約 4 割が高齢者となっています。



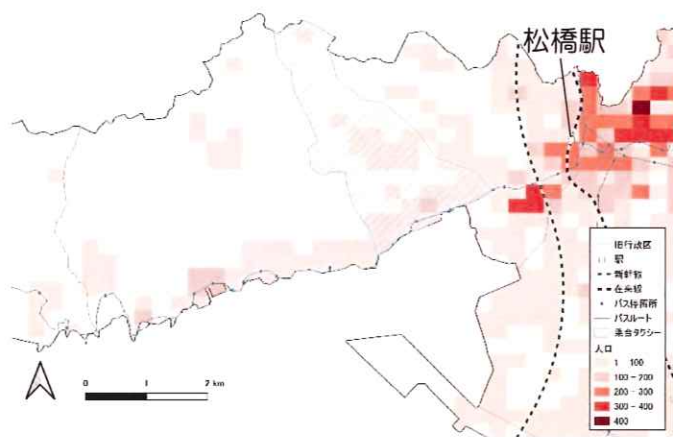
▲地区内人口・変化率の推移



▲高齢化率の推移

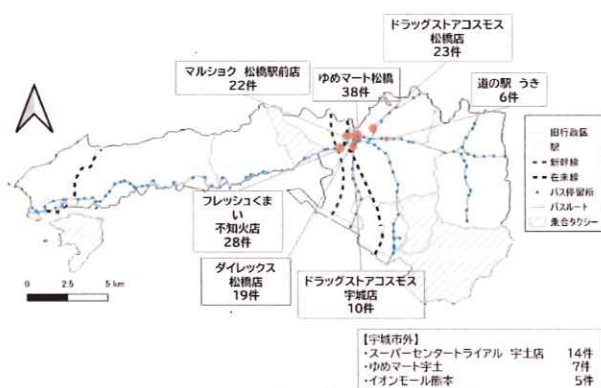
出典：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

- ・ 松橋駅周辺に人口が集積している他、沿岸部の路線バス沿線等に人口が分布しています。
- ・ 買い物・通院先は、不知火町・松橋町の施設が上位を占めている状況です。
- ・ 宇土市への買い物も一部確認されます。

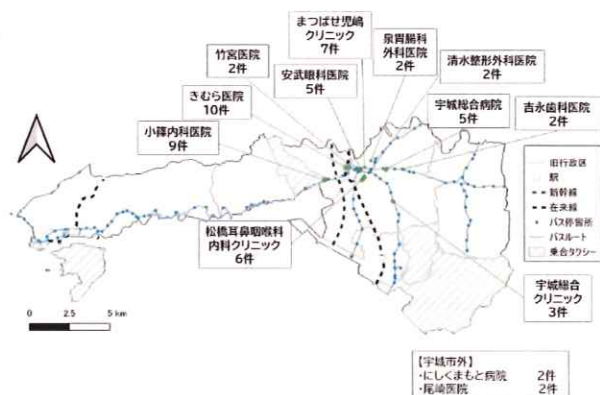


▲人口メッシュ図

出典：令和 2 年国勢調査（250m メッシュ）



▲買い物先施設図

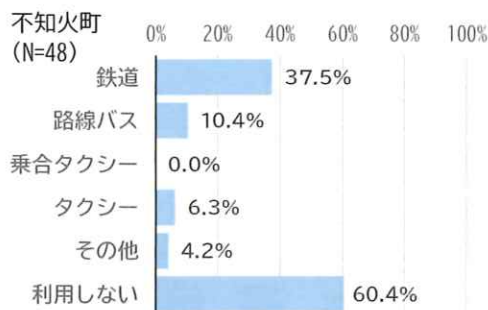


▲通院先施設図

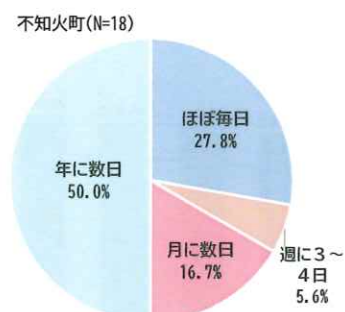
出典：令和 5 年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

2) 公共交通の利用実態

- ・日常生活において最も利用する公共交通は、「利用しない」が60.4%で最も多く、「鉄道」が37.5%となっています。
- ・利用頻度は「ほぼ毎日」が27.8%で、「年に数日」が50.0%で半数を占めています。



▲日常生活で利用する公共交通

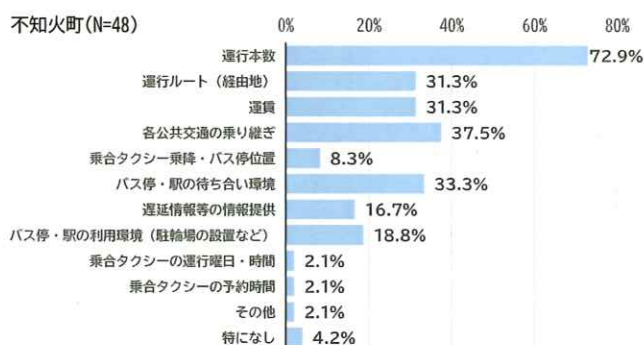


▲公共交通の利用頻度

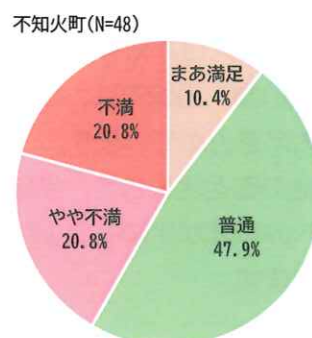
出典：市民アンケート調査

3) 公共交通に求めるニーズ

- ・改善要望項目としては、「運行本数」が最も多く、満足度は低くなっています。
- ・魅力的な移動支援として、「定額乗り放題」が最も多く挙げられています。

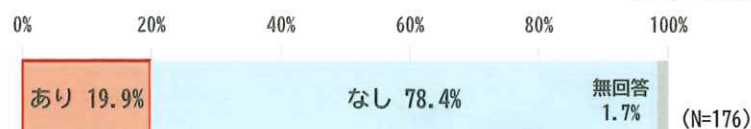


▲公共交通に対する改善要望項目

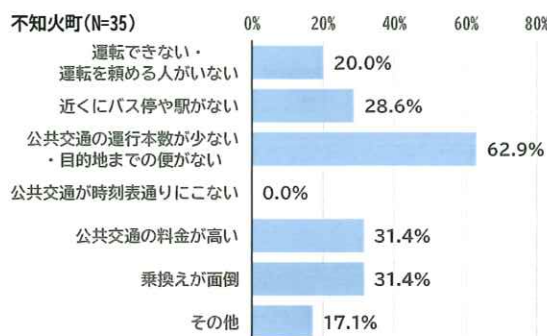


▲公共交通の満足度

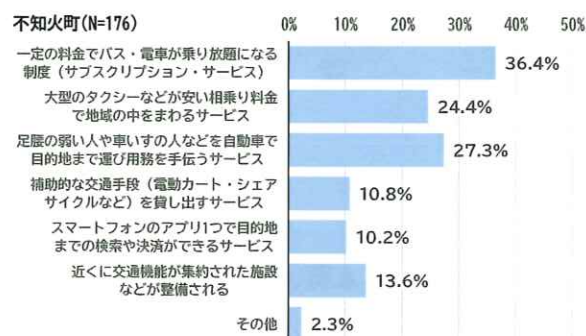
出典：市民アンケート調査



▲公共交通の困りごとの有無



▲公共交通の困りごとの内容



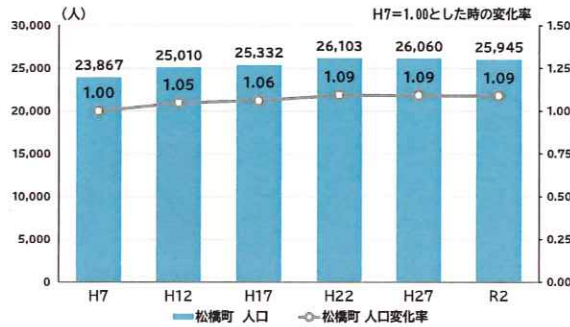
▲魅力的な移動支援サービス

出典：令和5年度熊本市都市圏パーソントリップ調査付帯調査

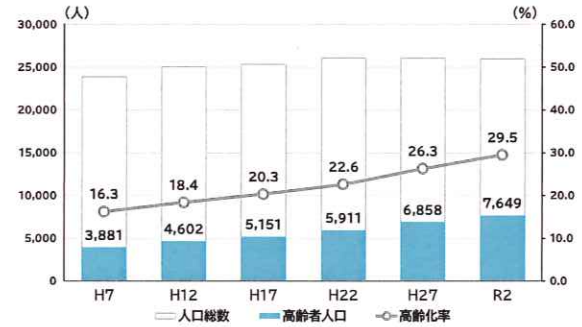
3 松橋町地区

1) 地区の概況

- ・松橋町地区の人口は約 26,000 人で、25 年間で約 1 割増加しています。
- ・高齢化率は約 30%まで上昇し、人口の約 3 割が高齢者となっています。



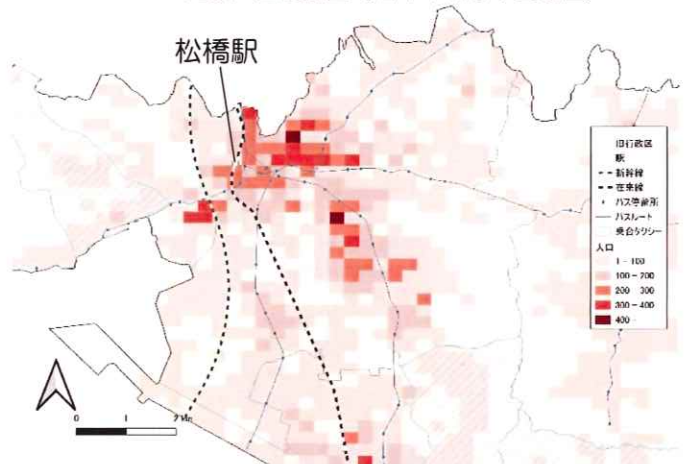
▲地区内人口・変化率の推移



▲高齢化率の推移

出典：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

- ・松橋駅周辺に人口が集積し、町全体に広く人口が分布しています。
- ・買い物・通院先は、松橋町の施設が大半を占めています。
- ・他の町と比較して、宇城市外の施設への移動が比較的に少ない傾向にあります。



▲人口メッシュ図

出典：令和2年国勢調査（250m メッシュ）



▲買い物先施設図

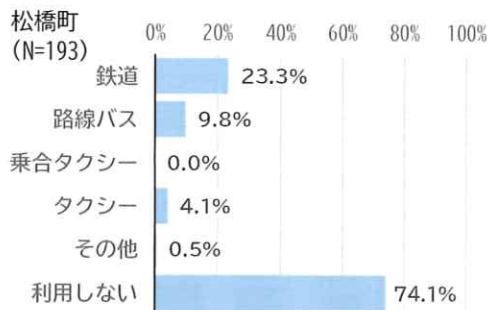


▲通院先施設図

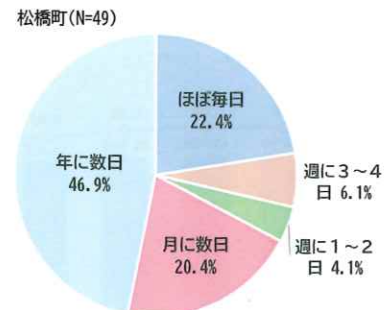
出典：令和5年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

2) 公共交通の利用実態

- ・日常生活において最も利用する公共交通は、「利用しない」が74.1%で最も多く、「鉄道」が23.3%となっています。
- ・利用頻度は「ほぼ毎日」が22.4%で、「年に数日」が46.9%で約半数を占めています。



▲日常生活で利用する公共交通



▲公共交通の利用頻度

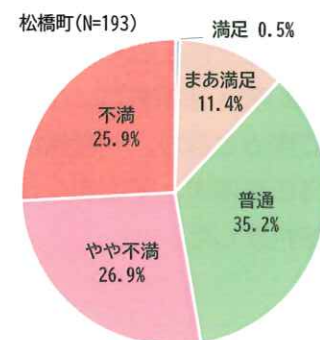
出典：市民アンケート調査

3) 公共交通に求めるニーズ

- ・改善要望項目としては、「運行本数」が最も多く、不満足度が半数を越えています。
- ・魅力的な移動支援として、「定額乗り放題」が最も多く挙げられています。

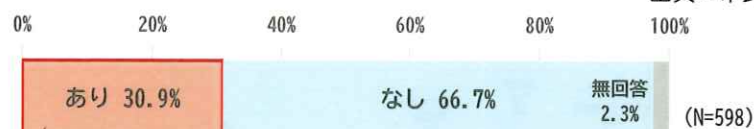


▲公共交通に対する改善要望項目

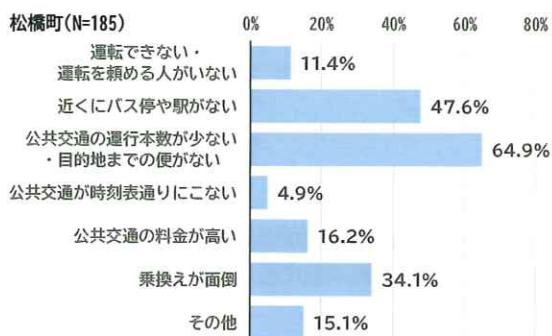


▲公共交通の満足度

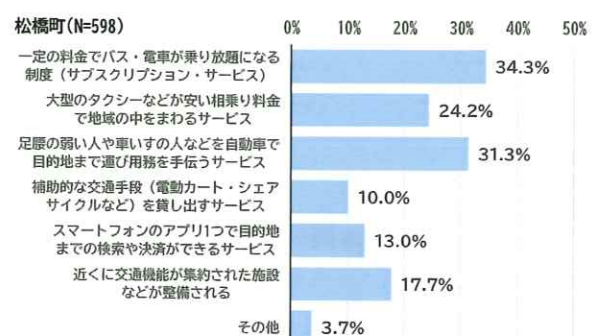
出典：市民アンケート調査



▲公共交通の困りごとの有無



▲公共交通の困りごとの内容



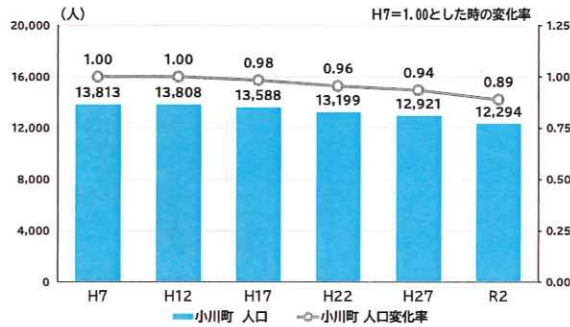
▲魅力的な移動支援サービス

出典：令和5年度熊本市圏パーソントリップ調査付帯調査

4 小川町地区

1) 地区の概況

- ・小川町地区の人口は約 12,300 人で、25 年間で約 1 割減少しています。
- ・高齢化率は約 36%まで上昇し、人口の約 4 割が高齢者となっています。



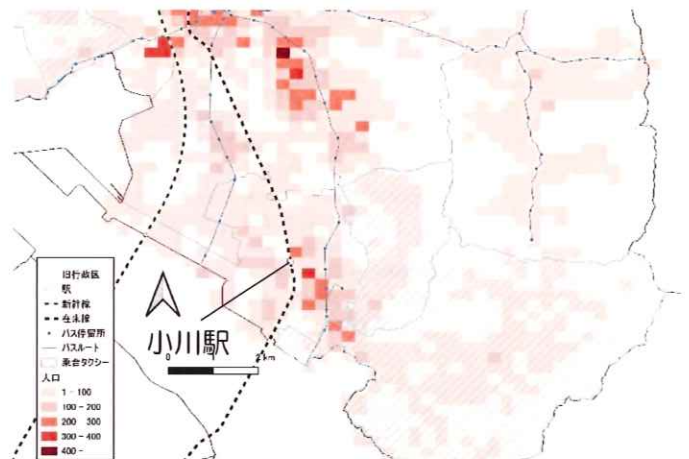
▲地区内人口・変化率の推移



▲高齢化率の推移

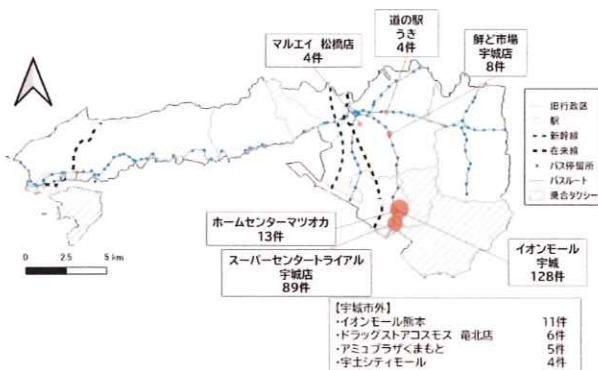
出典：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

- ・小川駅周辺に一部人口が集中しており、町全体に広く分布しています。
- ・買い物・通院先は、小川町内の施設が中心となり、一部松橋町や宇城市外の熊本市、宇土市、氷川町も確認されました。

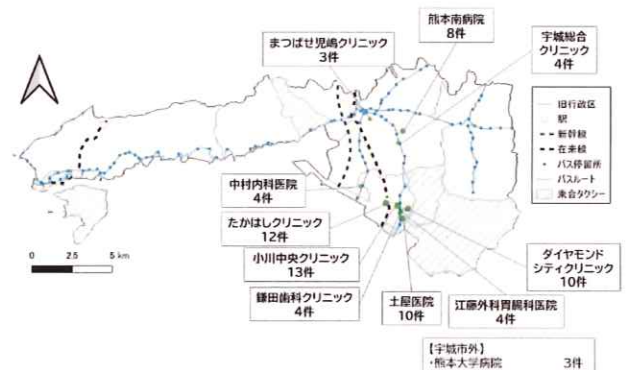


▲人口メッシュ図

出典：令和2年国勢調査（250m メッシュ）



▲買い物先施設図

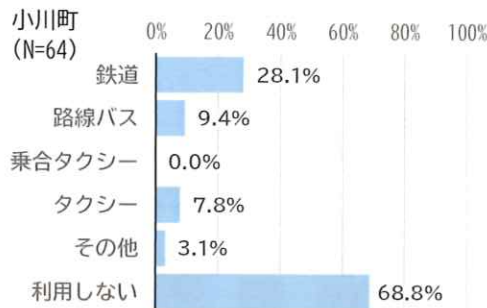


▲通院先施設図

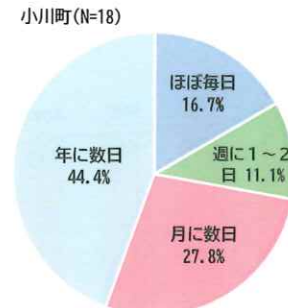
出典：令和5年度熊本市圏パーソントリップ調査付帯調査

2) 公共交通の利用実態

- ・日常生活において最も利用する公共交通は、「利用しない」が68.8%で最も多く、「鉄道」が28.1%となっています。
- ・利用頻度は「ほぼ毎日」が16.7%で、「年に数日」が44.4%で約半数を占めています。



▲日常生活で利用する公共交通



▲公共交通の利用頻度

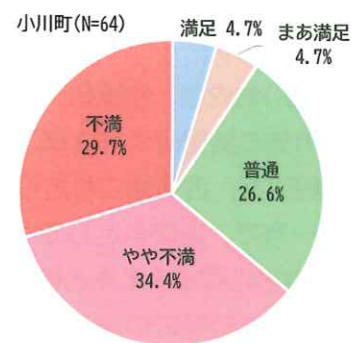
出典：市民アンケート調査

3) 公共交通に求めるニーズ

- ・改善要望項目としては、「運行本数」が最も多く、不満足度が6割を越えています。
- ・魅力的な移動支援として、「定額乗り放題」が最も多く挙げられています。

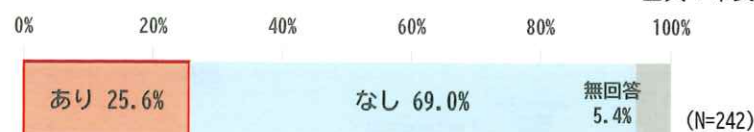


▲公共交通に対する改善要望項目

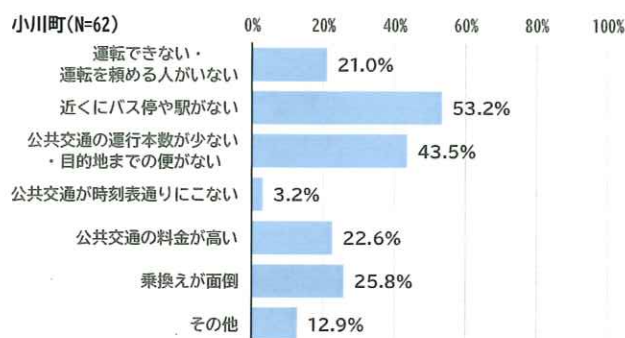


▲公共交通の満足度

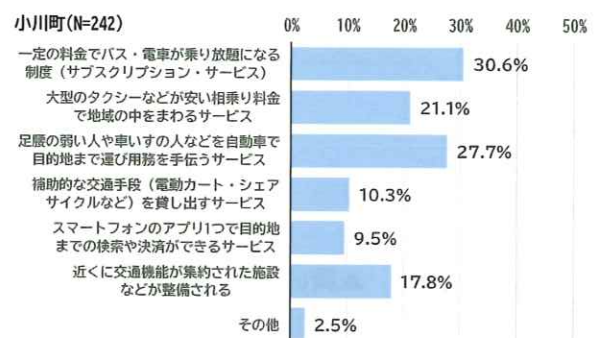
出典：市民アンケート調査



▲公共交通の困りごとの有無



▲公共交通の困りごとの内容



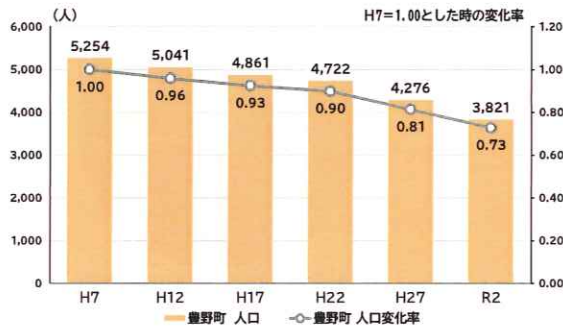
▲魅力的な移動支援サービス

出典：令和5年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

5 豊野町地区

1) 地区の概況

- ・豊野町地区の人口は約 3,800 人で、25 年間で約 3 割減少しています。
- ・高齢化率は約 43%まで上昇し、人口の約 4 割が高齢者となっています。



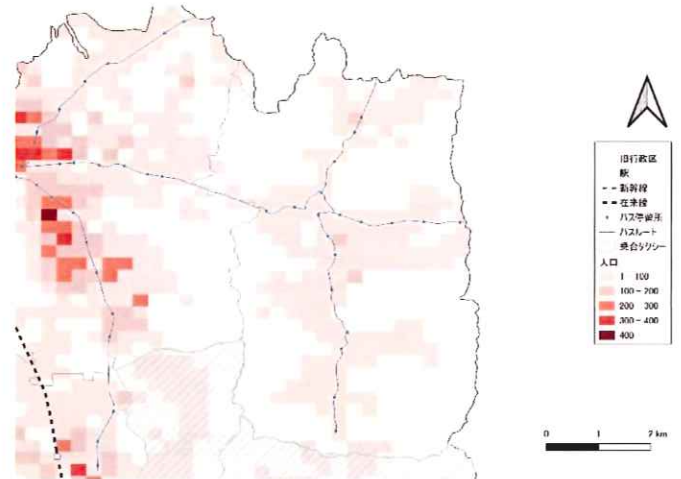
▲地区内人口・変化率の推移



▲高齢化率の推移

出典：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

- ・路線バス沿線を中心に人口が分布しています。
- ・買い物先は、松橋町、もしくは宇城市外の美里町や熊本市、甲佐町、御船町等、広範囲にわたります。
- ・一方で、通院先としては、豊野町内の狩場医院が 4 件と最も多く、そのほかは松橋町の病院をはじめ、分散している傾向にあります。

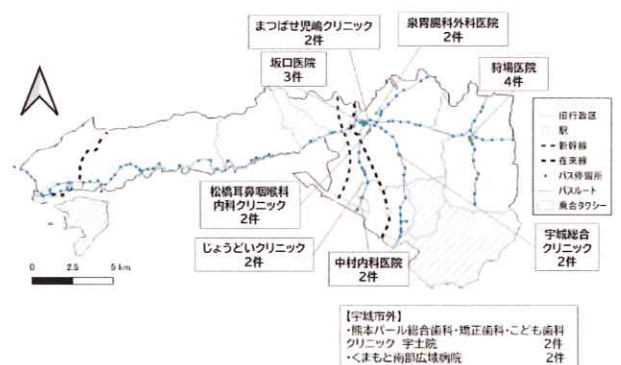


▲人口メッシュ図

出典：令和 2 年国勢調査（250m メッシュ）



▲買い物先施設図

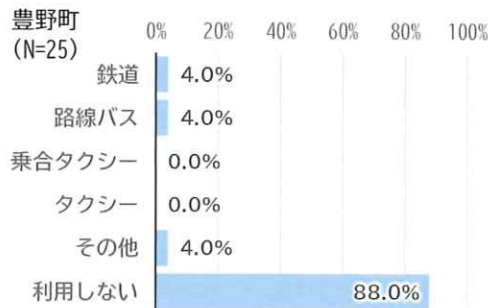


▲通院先施設図

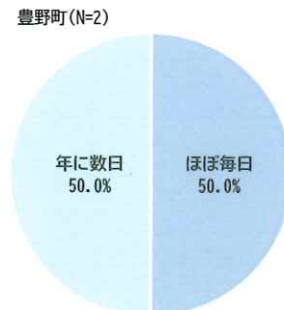
出典：令和 5 年度熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査

2) 公共交通の利用実態

- ・日常生活において最も利用する公共交通は、「利用しない」が88.0%で最も多く、「鉄道」と「路線バス」が4.0%でほとんど利用がありません。
- ・利用頻度は「ほぼ毎日」と「年に数日」が1名ずつとなっています。



▲日常生活で利用する公共交通

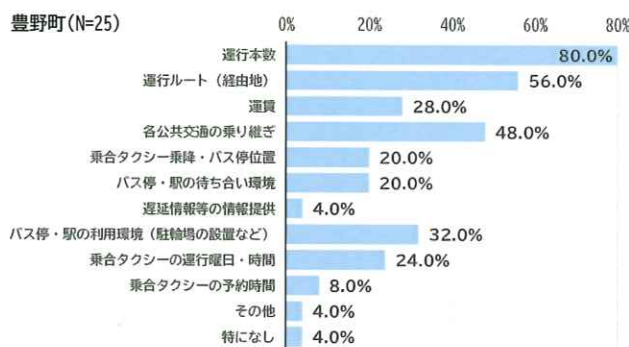


▲公共交通の利用頻度

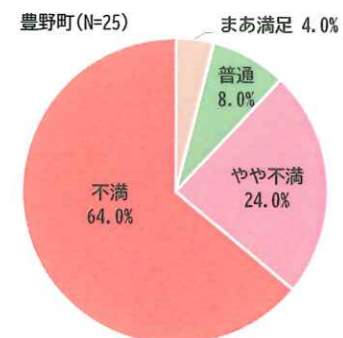
出典：市民アンケート調査

3) 公共交通に求めるニーズ

- ・改善要望項目としては、「運行本数」が最も多く、不満足度は約9割となっています。
- ・魅力的な移動支援として、「定額乗り放題」が最も多く挙げられています。

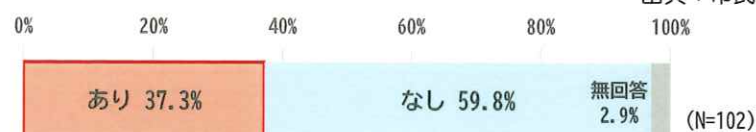


▲公共交通に対する改善要望項目

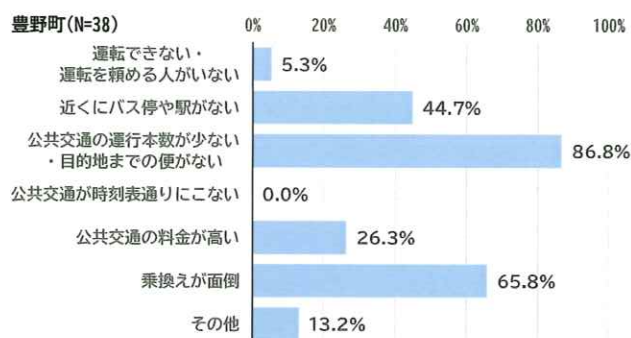


▲公共交通の満足度

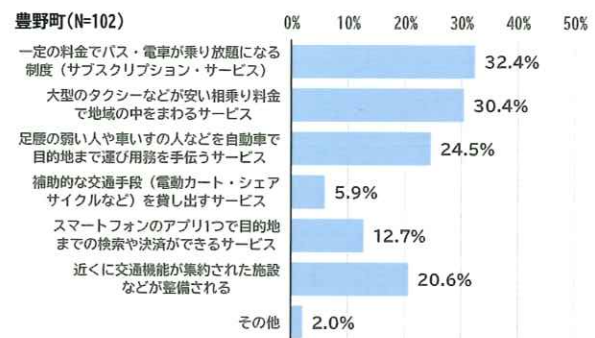
出典：市民アンケート調査



▲公共交通の困りごとの有無



▲公共交通の困りごとの内容



出典：令和5年度熊本市圏パーソントリップ調査付帯調査

4

地域公共交通が抱える課題

1 地域公共交通網形成計画の評価

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

1 総評

「宇城市地域公共交通網形成計画」では、期間中に、コロナ禍という社会変化があったことなどから、各事業の実施や目標達成が困難になる等様々な影響を及ぼしました。

特に、公共交通の利用者数・利用率は、目標値を上回るどころか、現状値(網形成計画策定時)を下回る結果となりました。その他に補助金額も現状値(網形成計画策定時)を大幅に上回る結果となりました。

今後は、コロナ禍を経た市民の生活スタイルの変化等の社会環境の変化にあわせ、利用者のニーズを考慮した効率的な運行により、今まで以上に公共交通の利便性向上に向けた施策に取り組む必要があります。

また、地域公共交通に対する市民の意識醸成のため、引き続き、利用促進策や利便性向上策によって、着実な利用者層の定着を図ることも求められます。

2 事業の実施状況

事業	実施状況	施策・事業の取組概要
		施策・事業①：路線バスの見直し・再編
三角地域における路線バス再編	○	前計画で特に早急な対策を講じるとした、三角産交-大口線、三角産交-小田良線、黒崎環状線の3路線は令和5年3月31日をもって廃止。代替する路線のない黒崎環状線については、既存の戸馳エリアを運行の予約乗合タクシーのエリア拡大で対応した。 また、三角産交-松橋産交線、三角産交-宇土駅前線については、令和6年4月に、さんばーる-三角産交線については、令和5年10月に減便を行った。
三角～松橋線の見直し	○	令和6年4月1日で三角地区の路線バス2路線（三角産交-松橋産交、三角産交-宇土駅前）を減便した。
松橋駅を拠点とした路線バスの見直し	○	九州産交バスの窓口機能移転（松橋産交→松橋駅）の申出を受け、松橋駅地域交流スペースを所管する都市整備課との調整を開始した。
事業	実施状況	施策・事業②：乗合タクシーの見直し・導入
導入基準に基づく乗合タクシー等を活用した新たな地域公共交通の導入	△	令和5年4月から試行運行後、令和6年4月から黒崎環状線の廃止により、三角町の東港四区・東港五区・赤岩・黒崎・金桁で、既存の戸馳地区乗合タクシーのエリアを拡大した。 令和4年度～5年度にかけて優先検討地区としたすべての地区に説明会を実施したが、新規導入には至らなかった。
乗合タクシー存廃検討基準に基づく既存乗合タクシーの運行内容等の見直し	×	存廃検討基準に該当するのは戸馳地区（①R2からR5まで22%、②R5から1.5人未満）と小野部田地区（①R2から25%未満、②R2から1.5未満）だったが、コロナ禍等もあり、状況を考慮し存廃検討をしなかった。
事業	実施状況	施策・事業③：駅等を拠点とした交通結節機能の強化
松橋駅の交通結節機能強化	○	九州産交バスの窓口機能移転（松橋産交→松橋駅）の申出を受け、松橋駅地域交流スペースを所管する都市整備課との調整を開始した。
市街地や観光地を回遊する新たな地域公共交通の導入	×	特に取り組んだことはなかった。
イオンモール宇城の交通結節機能強化	○	イオンモール宇城とJR小川駅を結ぶルートで12月に自動運転バスの実証実験を行う。

事業	実施状況	施策・事業④：既存ストック等を活用した新たな地域公共交通システムの検討・導入
既存施設等を活用した交通（乗換）拠点の創出	×	特に取り組んだことはなかった。
既存交通（快速あまくさ号、戸馳地区乗合タクシー）の観光等への活用	△	令和 6 年 10 月から快速あまくさ号の土日祝の一部の便において、三角産交（三角駅前）経由に変更された。
スクールバスの有効活用	×	特に取り組んだことはなかった。
事業	実施状況	施策・事業⑤：路線バス・乗合タクシーの利用促進
市民等を対象とした地域公共交通乗り方教室の実施	○	令和 2 年、令和 3 年はコロナ禍ということで実施できなかったが、令和 4 年には不知火美術館図書館主催のイベントに出展する形でバスの乗り方教室を実施し、令和 5 年にも同様に不知火美術館図書館主催のイベントに出展する形でバスの利用促進イベント（バスの乗車体験・運転士からのお話・バスアナウンス体験）を実施した。
地域公共交通マップの作成と情報の提供	○	①令和 4 年度に利用促進パンフレットを作成し、情報発信の強化として、バスの路線図や乗り方説明など主に路線バスに関する内容を掲載。令和 5 年度に市内の全小学生へ約 3,000 部配布した。その他上記のバス関連イベントでも参加者に配布した。 ②令和 5 年 10 月から宇城市の広報誌で公共交通の隔月連載を行っている。 ③乗合タクシーの停留所更新のため標識を作成し、利用者が多い場所及び公共施設等に計 9 台設置した。
料金システムの見直し	△	※令和 7 年度に向けて、乗合タクシーの運行に係る市の補助制度の見直しを行っている（現在調整中）。
路線バスと乗合タクシーを活用した観光ルート等の構築	×	特に取り組んだことはなかった。
免許返納者への公共交通利用促進	△	令和 1 年 10 月から、バス会社窓口「免許返納者割引乗車証」を申請した免許返納者に 1,500 円分チャージ済 IC カードの進呈を始めたものの、公共交通の利用状況は把握できていないので今後の課題となる。

実施状況：○ 取り組みを実施した。

△ 一部取り組みを実施した、もしくは検討・調整等を実施した

× 取り組みを実施しなかった

3 目標達成状況

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

2 地域公共交通が抱える課題

1 問題点の整理

アンケート調査等から把握した宇城市の問題点を整理しました。

上位・関連計画の整理	松橋駅周辺では空き家等が増加し都市の密度が低下する、いわゆる都市のスポンジ化が進展しており、<u>立地適正化計画</u>では、誘導施策として<u>松橋駅の交通結節機能の強化と松橋駅周辺の都市再生</u>を掲げています。
地域特性	<u>人口減少・高齢化</u>が進展しており、今後もさらに進展する見込みです。 - 特に、三角町、豊野町の人口減少・高齢化が著しい状況です。 <u>買い物や通院で訪れる施設</u>は、<u>松橋町に集中</u>しており、<u>小川町や三角町にも立地</u>している状況です。 - 高齢者の運転免許保有率は7割以上となっており、そのうちの約8割が5年以内に返納するつもりはないと回答し、自主返納は進んでいない状況です。
地域公共交通の現状	【鉄道】 - 松橋駅、小川駅、三角駅の乗車人数は、コロナ禍の減少から回復傾向にあります。 【路線バス】 <u>路線の廃止・減便</u>が相次いでいる状況です。 <u>輸送人員</u>は、コロナ禍の減少から回復傾向にあるものの、コロナ禍前からの<u>減少傾向が継続</u>している状況です。 - 路線バスに対する<u>欠損補助額は増加傾向</u>にあります。 【乗合タクシー】 - 乗合タクシーの<u>利用人数は減少傾向</u>にあり、乗合率も低下傾向にあります。 - そのため、全体では補助金額額が減少傾向にありますが、<u>1回当たりの補助金額は増加傾向</u>にあります。 【その他】 <u>交通空白地が点在</u>している状況です。交通空白地への対応として、令和4年度～5年度にかけて優先検討地区としたすべての地区に説明会を実施しましたが、<u>新規導入には至っていない状況</u>です。 - 市内6校でスクールバスを運行している状況です。
アンケート調査	【市民アンケート調査】 <u>約7割が公共交通を利用しない</u>との回答がありました。 <u>公共交通への改善要望</u>としては、<u>運行本数</u>が最も多く、<u>運行ルート</u>、<u>各公共交通の乗り継ぎ</u>と続きます。 - 公共交通への満足度としては、<u>半数以上がやや不満、不満</u>と回答している状況です。

	【駅・バス停利用者アンケート調査】 ・学生の割合が高く、<u>通学に多く利用</u>されている状況です。 ・改善要望としては、運行本数が最も多く挙げられました。 【乗合タクシー利用者アンケート調査】 ・60 歳以上が利用しており、特に<u>高齢者のみの世帯の方の利用が多い</u>傾向にあります。 ・主に買い物、通院での利用が多く、<u>運行本数の増便に対する要望が強い</u>傾向にあります。 【商業施設利用者アンケート調査】 ・多くの方が車で来訪しており、日常的に公共交通を利用している方は少ない状況です。 【企業・事業所への通勤に関するアンケート調査】 ・アンケート調査に協力いただいた宇城市内の企業・事業所では、送迎サービスが実施されていない状況です。 ・通勤手段は、自家用車が多数を占めますが、路線バスや JR で通勤する方も一部いる状況です。 【学生への通学に関するアンケート調査】 ・宇土高校と松橋高校は、3～4 割が公共交通で通学しています。 ・<u>小川工業高校</u>は小川駅にも近いことが影響し、<u>約 6 割が JR で通学</u>しています。 ・支援学校では、公共交通を利用して通学している生徒は少ない状況にあります。 【民生委員への地区の生活交通に関するアンケート調査】 ・多くの地区には、移動手段を持たない高齢世帯が居住している状況にあります。 ・<u>移動手段を持たない方はタクシーや親族・知人の送迎で移動</u>している状況にあります。
ヒアリング調査	【交通事業者】 ・路線バス、タクシーともに<u>運転手が不足</u>、また<u>高齢化</u>している状況です。 ・路線バスの<u>利用者は減少傾向</u>にあり、それに伴い<u>運賃収入も減少傾向</u>にある一方で、燃料費高騰により<u>運行経費は増加</u>しています。 ・<u>タクシー事業は、需要量が供給台数を超過する時間帯</u>があります。 【商業施設】 ・商業施設へは自家用車で来訪が多数となっており、公共交通への要望は少ない状況です。 ・イオンモール宇城では、現在無料のコミュニティバスが運行されています。また、令和 6 年 12 月に<u>自動運転実証実験を熊本県内で初めて実施</u>し、駅周辺の立地環境を活かし域内交流によるにぎわいの創出及び活性化を図るとともに、持続可能な地域社会の実現に向け、<u>自動運転 EV バスの導入・運行可能性</u>を検討します。

	【医療施設】 ・ <u>施設入口までの路線バスの乗り入れ、待合環境の改善等、路線バスに関連した改善要望</u>が来訪者からの要望として聞かれている状況です。 ・ 各病院で、送迎支援、訪問サービス等が実施されている状況です。 【庁内関係部署】 ・ 宇城市では、令和 5 年に立地適正化計画が策定されており、コンパクト・プラス・ネットワークの観点から、<u>まちづくりとあわせた交通ネットワーク構築</u>が必要となります。 ・ 高齢者等に必要に応じた<u>移動支援施策が必要</u>な意見がありますが、一方でタクシーも予約が取りにくい状況となっています。 ・ <u>三角駅から三角西港にアクセス</u>する方法が限られており、観光の観点からは移動手段の確保が望まれています。
--	---

2 課題の整理



関連計画の整理

1 宇城市都市計画マスタープラン

本市のまちづくりや地域公共交通に関連する計画が目指している方向性や地域の課題を確認するため、関連計画を整理しました。

また、熊本県地域公共交通計画や周辺自治体の地域公共交通計画も整理しました。

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）								
事業主体	宇城市 都市整備課								
基本理念	海×山×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>基本方針 1</td><td> 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> <tr> <td>基本方針 2</td><td> 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> <tr> <td>基本方針 3</td><td> 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> <tr> <td>基本方針 4</td><td> 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韧やかな都市の形成 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 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 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 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 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韧やかな都市の形成 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 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 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 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 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韧やかな都市の形成 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								
将来都市構造	図 将来都市構造								

第4章 全体構想

(2) 公共交通体系

1) 鉄道

- 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

- 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

基盤整備

- 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

基盤整備

- 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

基盤整備

- 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

基盤整備

- 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

基盤整備

- 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。

2 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）
事業主体	宇城市 都市整備課
基本理念・方針	【まちづくりの方針（ターゲット）】 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 ■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》 ■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》 ■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》
主要施策の内容	（公共交通に関する、関連する内容） 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 《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》 ○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。

3 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）																																									
事業主体		熊本県地域公共交通協議会																																									
計画の目標		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																																									
		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。 数値指標・目標値（目標①の達成を測る指標） <table><tr><td>幹線公共交通利用者数の維持 指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員 ■目標値 26,737千人/年以上（※2019年度実績 26,737千人/年） 指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員 ■目標値 3,813千人/年以上（※2019年度実績 3,611千人/年）</td><td>幹線公共交通の収益性の向上 指標Ⅲ：路線バスの収支率 ■目標値 63.9%以上（※2019年度実績 63.9%） 指標Ⅳ：鉄道の収支率 ■目標値 71.2%以上（※2019年度実績 71.2%）</td></tr><tr><td>利用者一人当たりの行政負担額の削減 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（※2019年度実績 113円/人）</td><td>広域での地域公共交通計画数の増加 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（※2019年度実績 3）</td></tr></table>		幹線公共交通利用者数の維持 指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員 ■目標値 26,737千人/年以上（※2019年度実績 26,737千人/年） 指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員 ■目標値 3,813千人/年以上（※2019年度実績 3,611千人/年）	幹線公共交通の収益性の向上 指標Ⅲ：路線バスの収支率 ■目標値 63.9%以上（※2019年度実績 63.9%） 指標Ⅳ：鉄道の収支率 ■目標値 71.2%以上（※2019年度実績 71.2%）	利用者一人当たりの行政負担額の削減 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（※2019年度実績 113円/人）	広域での地域公共交通計画数の増加 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（※2019年度実績 3）																																				
幹線公共交通利用者数の維持 指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員 ■目標値 26,737千人/年以上（※2019年度実績 26,737千人/年） 指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員 ■目標値 3,813千人/年以上（※2019年度実績 3,611千人/年）	幹線公共交通の収益性の向上 指標Ⅲ：路線バスの収支率 ■目標値 63.9%以上（※2019年度実績 63.9%） 指標Ⅳ：鉄道の収支率 ■目標値 71.2%以上（※2019年度実績 71.2%）																																										
利用者一人当たりの行政負担額の削減 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（※2019年度実績 113円/人）	広域での地域公共交通計画数の増加 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（※2019年度実績 3）																																										
主要施策の内容		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																																									
		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を図る。 数値指標・目標値（目標②の達成を測る指標） <table><tr><td>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 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</td><td>コミュニティ交通利用者数の増加 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（※2019年度実績 694千人）</td></tr></table> 数値指標・目標値（目標①・②の達成を測る共通指標） <table><tr><td>公共交通に対する県民満足度の向上 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（※2019年度実績 25.0%）</td></tr></table>		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 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	コミュニティ交通利用者数の増加 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（※2019年度実績 694千人）	公共交通に対する県民満足度の向上 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（※2019年度実績 25.0%）																																					
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 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	コミュニティ交通利用者数の増加 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（※2019年度実績 694千人）																																										
公共交通に対する県民満足度の向上 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（※2019年度実績 25.0%）																																											
		<table><tr><td rowspan="5">（公共交通に関する、関連する内容）</td><td>幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備</td><td>幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定</td><td>計画</td></tr><tr><td rowspan="3">共同経営による“あるべきバス路線網”の構築</td><td>複数市町村にまたがる広域での検討の推進</td><td>計画</td></tr><tr><td>幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し</td><td>計画</td></tr><tr><td>複数事業者による重複区間の最適化</td><td>計画</td></tr><tr><td rowspan="3">鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上</td><td>利便性向上のための新たな運賃施策の導入</td><td>計画</td></tr><tr><td>被災鉄道路線の復旧・復興</td><td>計画</td></tr><tr><td>空港アクセス鉄道の検討推進</td><td>計画</td></tr><tr><td rowspan="3">交通モード間の連絡性の強化</td><td>鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用</td><td>計画</td></tr><tr><td>交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備</td><td>計画</td></tr><tr><td>シームレスな乗継を可能にする情報提供</td><td>計画</td></tr><tr><td rowspan="5">地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入</td><td>交通モード間をまたいだ運賃施策の導入</td><td>計画</td></tr><tr><td>コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定</td><td>計画</td></tr><tr><td>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</td><td>計画</td></tr><tr><td>既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化</td><td>計画</td></tr><tr><td>新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入</td><td>計画</td></tr><tr><td>コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実</td><td>計画</td></tr><tr><td>コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討</td><td>計画</td></tr></table>		（公共交通に関する、関連する内容）	幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備	幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定	計画	共同経営による“あるべきバス路線網”の構築	複数市町村にまたがる広域での検討の推進	計画	幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し	計画	複数事業者による重複区間の最適化	計画	鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上	利便性向上のための新たな運賃施策の導入	計画	被災鉄道路線の復旧・復興	計画	空港アクセス鉄道の検討推進	計画	交通モード間の連絡性の強化	鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用	計画	交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備	計画	シームレスな乗継を可能にする情報提供	計画	地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入	交通モード間をまたいだ運賃施策の導入	計画	コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定	計画	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	計画	既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化	計画	新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入	計画	コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実	計画	コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討	計画
（公共交通に関する、関連する内容）	幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備	幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定	計画																																								
	共同経営による“あるべきバス路線網”の構築	複数市町村にまたがる広域での検討の推進	計画																																								
		幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し	計画																																								
		複数事業者による重複区間の最適化	計画																																								
	鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上	利便性向上のための新たな運賃施策の導入	計画																																								
被災鉄道路線の復旧・復興		計画																																									
空港アクセス鉄道の検討推進		計画																																									
交通モード間の連絡性の強化	鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用	計画																																									
	交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備	計画																																									
	シームレスな乗継を可能にする情報提供	計画																																									
地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入	交通モード間をまたいだ運賃施策の導入	計画																																									
	コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定	計画																																									
	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	計画																																									
	既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化	計画																																									
	新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入	計画																																									
コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実	計画																																										
コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討	計画																																										

4 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）			
事業主体		熊本市公共交通協議会			
計画の目標	第6章 計画の目標				
	1.計画の目標				
	目標1 まちづくりと連動した公共交通施策の展開				
	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				
	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				
	2.数値目標及び設定理由				
	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				
	将来的な人口減少の府において、住民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地域の人口カバー率の維持を目標とする。				
		基準値 (H27年度)	実績値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	
		83.9 %	85.6 %	85.6 %	
	数値目標2 公共交通機関の年間利用者数				
	新しい公共交通網を積極的に展開し、利用促進・利用者拡大を図り、公共交通を利便して頂くことを重要であることから、公共交通利用者数の増進を目標とする。				
		基準値 (H27年度)	実績値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	
		55,436 千人	53,216 千人	56,000 千人	
	※月単位に集約したデータは別途公表				
	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				
	様々な利用を促進し、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。				
		基準値 (H27年度)	実績値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	
		47.5 %	31.3 %	50.0 %	
	※公共交通を月に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				
	数値目標4 公約資金が投入されている公共交通の収支率				
	新しい路線への延伸や路線の延伸等により、利用客数・収益が伸びることを目指す。サービス水準の向上を図る。収支率を改善することから、公共交通の収支率の向上を目標とする。				
		バス（5社）		鉄軌道（市電、有軌）	
		基準値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	基準値 (R2年度)	目標値 (R7年度)
		63.9 %	63.9 %以上	93.8 %	93.8 %以上
	数値目標5 利用者1人当たりの公共交通への公約資金投入額				
	公共交通のサービス水準の向上・維持にむけて、一定規模の公約資金の投入が必要である。公約資金投入額のうち利用客1人当たりの投入額を算出し、新たな路線に対しては1人当たりの投入額を算入することが重要であることから、利用者1人当たりの公約資金投入額の増進を目標とする。				
		バス（5社）、鉄軌道（市電、有軌）、コミュニティ交通			
		基準値 (R2年度)	目標値 (R7年度)		
		21 円/人	21 円/人以下		
	※公約資金は、路線延伸等整備費、買収費（コナ含）を除く運行に要する経費				
	8				
主要施策の内容 (宇城市に関連する内容)	7章 目標達成のための施策・事業				
	(7)川尻・富合方面				
	【施策・事業の展開方針等】				
	○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。				
	○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。				

5 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）
事業主体	宇土市地域公共交通活性化協議会
計画の目標	〔本市における地域公共交通の基本的な方針〕 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- 〔地域公共交通が抱える課題〕 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結節性を高め、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も考慮し、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・使ってみたくするような工夫・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。 〔計画の目標（今後の方向性）〕 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 ・移動ニーズにマッチし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小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	（宇城市に関連する内容） 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。

6 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）
事業主体	上天草市地域公共交通活性化協議会
計画の目標	〔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～ 課 題 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 基本方針 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緒に考え使って守る、持続的に未来につなげる仕組みづくり
主要施策の内容	第 5 章 計画の目標と目標達成のための施策事業 5.2 施策・事業展開 3-2：港・航路を活かした連携強化 上天草市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。 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。 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。

6

基本方針

1 計画の基本方針

1 地域公共交通の基本理念

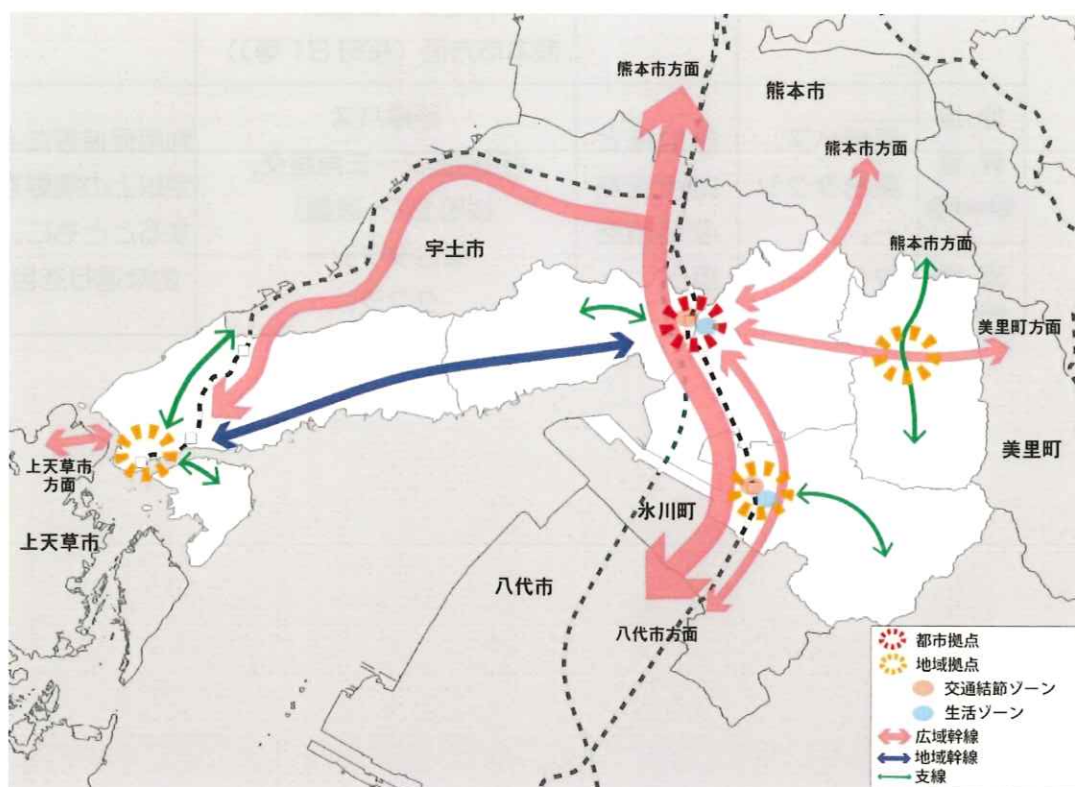
本市では限られた交通資源の中で、既存の交通モードに加え、新たなモビリティや運行形態の導入、さらには他分野との連携強化を図ることで、地域全体で相互に支え合う公共交通体系を構築し、持続可能性の向上を目指すことが重要であると考えます。

上記を踏まえ、以下の基本理念を設定します。

「多様な交通モードを連携し未来につなぐ」

2 地域公共交通の将来像

本市では限られた交通資源の中で、都市マスタープランが目指す都市構造の実現に向け、拠点及び地域公共交通ネットワークの考え方を以下のように設定します。



▲地域公共交通の将来像

●拠点の考え方地域公共交通ネットワークの考え方

▼地域公共交通の役割

位置づけ	交通モード	役割	系統等	確保・維持策の方向性
広域幹線 	鉄道、路線バス	宇城市と周辺市町を結ぶ広域的な移動を担う	鉄道	交通事業者と協議の上、一定以上の水準を確保する
			路線バス (松橋駅～砥用中央、宇土本町2丁目～砥用中央)	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、交通事業者と協議の上、一定以上の水準を確保する
			路線バス (松橋産交～八代産交、宇土駅前～松橋産交、三角産交(三角防災拠点センター)～さんばーる、松橋産交～八代市役所前、松橋産交(松橋駅)～熊本市方面(桜町BT等))	交通事業者と協議の上、一定以上の水準を確保し、持続可能な運行を目指す
地域幹線 	路線バス、乗合タクシー、タクシー	各地域と拠点を結ぶ役割を担う	路線バス (松橋産交～三角産交、桜町BT～段鶴) 乗合タクシー タクシー	利用促進等により一定以上の需要を確保するとともに、効率的な運行を目指す
支線 				

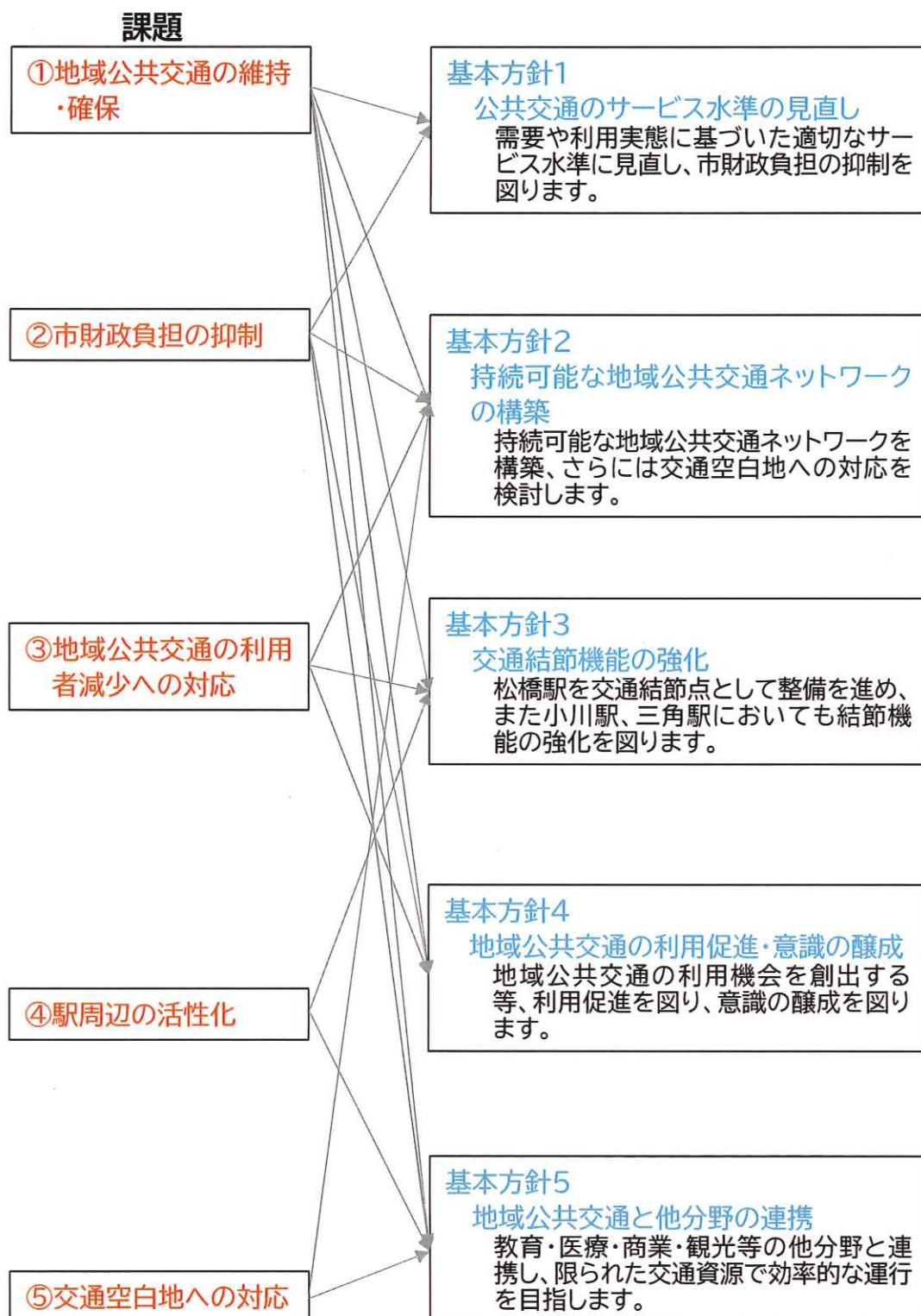
●拠点の考え方

▼拠点の考え方

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

3 基本方針

地域公共交通の将来像の実現に向け、5つの基本方針を設定します。



2 数値指標及び目標値

本計画の目標の達成状況を評価するために、数値指標と目標値を以下の通り設定します。

基本方針	数値指標	現状値（R6年）	目標値
① 地域公共交通のサービス水準の見直し	路線バスに関する財政負担額	128,785 千円/年	100,000 千円/年
	乗合タクシーの収支率※	22.3%	22%
② 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築	路線バスの利用者数	約 672 千人/年	672 千人/年
	乗合タクシーの利用者数※	3,658 人/年	4,500 人/年
③ 交通結節機能の強化	乗り換え拠点の利用者数※	松橋駅：1,633 人/日 小川駅：1,083 人/日 三角駅：314 人/日	松橋駅：1,700 人/日 小川駅：1,000 人/日 三角駅：300 人/日
④ 地域公共交通の利用促進・意識の醸成	地域公共交通の利用率	13.5%	18%
	乗合タクシーの新規利用者数※	76 人/年	80 人/年
	地域公共交通の利用促進策の実施回数	2 回	2 回
⑤ 地域公共交通と他分野の連携	他分野と連携・協働による取り組み	0 件	2 件

※前年度実績で評価

数値指標	評価方法		目標値の設定
路線バスに関する財政負担額	路線バスに対する欠損補助額	市資料	運転手確保に向けた給与水準の向上や燃料費の高騰等、今後も運行経費は増加することが想定される中で、路線再編に伴う実車走行キロを削減することで、補助金額の削減を目指します。
乗合タクシーの収支率※	運行料金/利用料金×100	市資料	乗合タクシーの利用者数増加を目標とする中で、乗合率を向上させることで、収支率の維持を目指します。
路線バスの利用者数	路線バスの年間利用者数	交通事業者資料	人口減少が見込まれる中で、路線バスの利用者数の現状維持を目指します。
乗合タクシーの利用者数※	乗合タクシーの年間利用者数	市資料	現在運行している4地区での利用促進を図るとともに、交通空白地において新規導入も目指すことで、利用人数の向上を目指します。
乗り換え拠点の利用者数※	駅別乗車人員	九州旅客鉄道株式会社HP	人口減少が見込まれる中で、駅別乗車人員の現状維持を目指します。
地域公共交通の利用率	(居住地が宇城市内かつ、日常生活で月に数日以上公共を利用している人数)/(居住地が宇城市内の人数)×100	市民アンケート調査	地区別の回答で、最も割合が高い不知火町の割合(18.4%)を目標とします。
乗合タクシーの新規利用者数	利用者名簿から1年間に追加された人数	市資料	高齢人口も減少することが想定される中で、毎現状と同程度の新規利用者の獲得を目指します。
地域公共交通の利用促進策の実施回数	地域公共交通の利用促進に関わる施策を実施した回数	市資料	実施している利用促進策を引き続き実施することとし、現状維持を目指します。
他分野と連携・協働による取り組み	商業・観光・医療分野等との連携・協働による取り組み	市資料	新たに2件の取り組みを実施することを目指します。

▼目標達成に向けた施策・事業一覧

基本方針	施策・事業		
基本方針1 地域公共交通 のサービス水 準の見直し	[1-1]	路線バスのサービス水準 の見直し	運行ダイヤの見直し
			車両のダウンサイジングの検討
	[1-2]	乗合タクシーのサービス 水準の見直し	運行ダイヤの見直し
			停留所の見直し
基本方針2 持続可能な地 域公共交通ネ ットワークの 構築	[2-1]	路線バスの路線の見直し	路線の見直し
	[2-2]	乗合タクシー運行エリア の検討	交通空白地への乗合タクシー導入検討
			乗合タクシーの利用促進
	[2-3]	運転手確保に向けた支援 の実施	運転手確保に向けた広報支援
	[2-4]	自動運転バスの導入促進	本格運行に向けた実証実験の継続的な実施
[2-5]	新たな移動サービスの検 討	新たな移動サービスの導入可能性を検討	
基本方針3 交通結節機能 の強化	[3-1]	松橋駅の交通結節拠点の 整備	松橋駅周辺を交通結節拠点として整備
			鉄道、路線バス、(乗合タクシー)の接続強化 ([1-1][1-2]関連)
	[3-2]	小川駅・三角駅の結節 機能の強化	鉄道、路線バス、コミュニティバス、(乗合タ クシー)の接続強化([1-1][1-2]関連)
			小川駅のパークアンドライドの推進
基本方針4 地域公共交通 の利用促進・ 意識の醸成	[4-1]	利用機会の創出	地域公共交通の利用促進策の実施
			周辺自治体と連携した取り組みの実施
	[4-2]	免許返納者への利用促進 策の見直し	免許返納者への支援内容の見直し
	[4-3]	地域公共交通に関する 情報の発信	使ってみよう公共交通の継続掲載
SNS を活用した情報の提供			
			地域公共交通 MAP の作成
基本方針5 地域公共交通 と他分野の連 携	[5-1]	地域の交通資源との 連携検討	スクールバスとの連携可能性の検討
			医療・宿泊・商業施設との連携可能性の検討
	[5-2]	観光分野との連携強化	観光と連携した地域公共交通活用検討
			三角駅から三角西港までの移動サービスの 検討

基本方針1 地域公共交通のサービス水準の見直し

[1-1]路線バスのサービス水準の見直し	実施主体	市、交通事業者
	対象地域	市全域、周辺自治体
運行ダイヤの見直し		
○路線バス利用者の移動実態やニーズを把握し、ニーズに応じた運行ダイヤに見直します。 ○各交通モード間の円滑な乗り継ぎを実現するため、各交通モードの接続強化を図ります。 ○運転手が不足している状況も踏まえた、適切なサービス水準での運行を目指します。		
車両のダウンサイジングの検討		
○需要に応じた車両で運行するため、乗車人数が少ない路線については車両のダウンサイジングを検討します。		

[1-2]乗合タクシーのサービス水準の見直し	実施主体	市、交通事業者
	対象地域	市全域
運行ダイヤの見直し		
○利用ニーズに応じた運行本数・時間帯に見直します。 ○各交通モード間の円滑な乗り継ぎを実現するため、各交通モードの接続強化を図ります。 ○運転手が不足している状況も踏まえた、適切なサービス水準での運行を目指します。 ○利用者・交通事業者双方のニーズを踏まえ、予約受付時間帯についても検討します。		
停留所の見直し		
○一般タクシーとの差別化を図りつつ、乗合タクシーの利用者のニーズに応じて停留所を見直します。		

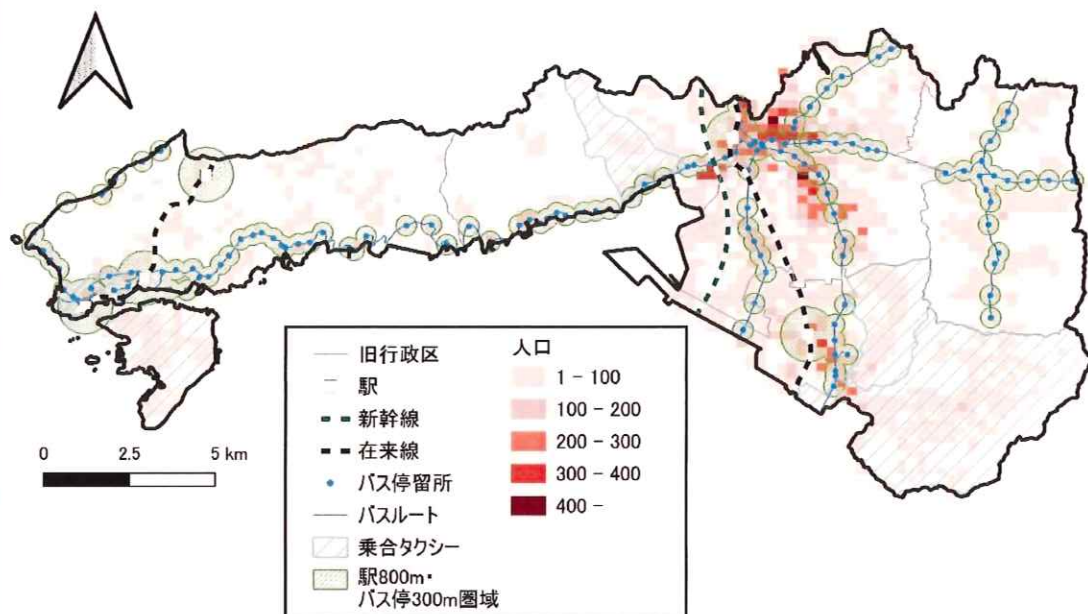
基本方針2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

[2-1]路線バスの路線の見直し				実施主体	市、交通事業者
				対象地域	市全域、周辺自治体
路線の見直し					
○利用人数が少ない路線を見直します。 ○路線の見直しに当たっては、下記に設定する存廃基準に示す条件のいずれかを下回った場合に、見直しの検討を実施します。 ■路線バスの存廃基準 ・平均乗車密度が 1.0 人未満 ・1 日当たりの輸送量 5.0 人未満					
運行ルート				平均乗車密度 (R6)	1 日あたり輸送量 (R6)
起点	経由地 1	経由地 2	終点		
松橋駅前	山崎橋	堅志田 (旧道)	砥用中央	1.2	10.9
宇土本町 2 丁目	山崎橋	堅志田 (旧道)	砥用中央	2.1	2.1
松橋産交	宮原	八代駅前	八代産交	1.4	14.2
松橋産交	大口	三角病院	三角産交	0.6	4.0
宇土駅前	西城の浦	松橋駅	松橋産交	1.2	0.6
宇土駅前	西城の浦		松橋産交	2.7	4.0
三角産交	東港	赤瀬 (三角)	宇土駅前	0.7	4.0
三角産交	三角港入口	さんばーる	さんばーる	0.7	2.7
さんばーる	大矢野庁舎前	三角産交	三角防災拠点センター	1.0	8.0
さんばーる	大矢野庁舎前	三角西港前	三角産交	1.1	2.2
松橋産交	鏡四つ角	大村	八代市役所前	0.8	6.5
松橋産交	宇土駅前	川尻市道	県会議事堂前	8.5	27.2
水道町	川尻市道	宇土駅前	松橋産交	6.3	59.2
桜町バスターミナル	川尻市道	宇土駅前	松橋産交	2.7	6.4
北窪	川尻市道	宇土駅前	松橋産交	7.2	18.7
桜町バスターミナル	元三町	宇土駅東口	松橋産交	5.4	25.3
桜町バスターミナル	田迎	城南	松橋駅	5.5	24.7
桜町バスターミナル	田迎・イオン	城南	段鶴	5.7	3.4
桜町バスターミナル	田迎・イオン	城南	下安見	6.6	3.3

[2-2] 乗合タクシー運行エリアの検討	実施主体	市、交通事業者
	対象地域	市全域

交通空白地への乗合タクシー導入検討

- 交通空白地に対して、乗合タクシー等の導入を検討します。
- 各地区にヒアリング調査を実施し、地区のニーズを把握し、ニーズに応じて導入します。
- また、既存の導入地区においても、必要に応じて運行エリアの拡大を検討します。



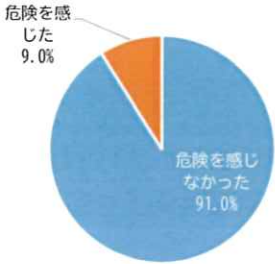
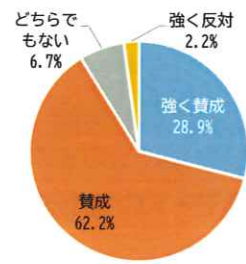
乗合タクシーの利用促進

- 乗合タクシーの利用者増加に向けた、利用促進を図ります。
- 近年、乗合タクシーの利用者は減少傾向にありますが、広く情報を発信することで利用促進を図ります。

[2-3] 運転手確保に向けた支援の実施	実施主体	市
	対象地域	市全域

運転手確保に向けた広報支援

- 持続可能な地域公共交通の構築には、運転手の確保が重要です。市ホームページや市広報資料等で運転手募集情報を掲載し、運転手確保への支援を行います。

[2-4]自動運転バスの導入促進	実施主体	市、交通事業者、関係事業者
	対象地域	小川町
本格運行に向けた実証実験の継続的な実施		
○令和 6 年 12 月 18～24 日の期間に、自動運転バスの実証実験を実施しました。 ○7 日間の実証実験では、延べ 343 人が乗車し、アンケート調査では、「危険を感じなかった」といった好意的な意見があった一方で、技術の信頼性(安全性)、高コスト等の課題も確認されました。 ○課題を解決に向けて、実証実験を繰り返し実施し、将来的なレベル 4 での運行を目指します。		
		
▲実証実験の様子		
【アンケート調査結果】		
		
▲安全性の評価		
		
▲自動運転サービスに対する支持 (宇城市民の回答を抽出)		

[2-5]新たな移動サービスの検討	実施主体	市、交通事業者
	対象地域	市全域
新たな移動サービスの導入可能性を検討		
○本市の地域公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー、乗合タクシーで構成されていますが、ライドシェア等の新たな移動サービスの導入可能性を検討します。 ○新たな移動サービスの導入可能性の検討に当たっては、以下の観点から検討を行います。 ・地域のニーズに合致しているか ・既存のサービスと役割が重複していないか ・人材やコストの面から持続可能なサービスであるのか		

基本方針3 交通結節機能の強化

[3-1] 松橋駅の交通結節拠点の整備	実施主体	市、交通事業者
	対象地域	松橋駅周辺
松橋駅周辺を交通結節拠点として整備		
○松橋産交の結節機能の松橋駅への移転に伴い、松橋駅周辺を交通結節拠点として整備します。 ○バス車両の待機スペースの確保、周辺道路の安全強化等を推進します。		
		
▲松橋駅		
鉄道、路線バス、(乗合タクシー)の接続強化([1-1][1-2]関連)		
○各交通モードの接続を強化することで、乗り継ぎの利便性向上を図ります。		

[3-2] 小川駅・三角駅の結節機能の強化	実施主体	市、交通事業者
	対象地域	小川駅周辺、三角駅周辺
鉄道、路線バス、コミュニティバス、(乗合タクシー)の接続強化([1-1][1-2]関連)		
○各交通モードの接続を強化することで、乗り継ぎの利便性向上を図ります。		
 		
▲小川駅 ▲三角駅		
小川駅のパークアンドライドの推進		
○小川駅周辺で、パークアンドライドの駐車場を整備し、公共交通の利用促進を図ります。 ○また、パークアンドライド駐車場と公共交通の定期券、両方を利用することによるインセンティブの付与等、利用促進策も検討します。		

基本方針4 地域公共交通の利用促進・意識の醸成

[4-1]利用機会の創出

実施主体

市、交通事業者、周辺自治体

対象地域

市全域

地域公共交通の利用促進策の実施

○地域公共交通に関する利用促進策を実施し、地域公共交通の利用機会の創出を図ります。

- ・児童や高齢者を対象としたバスの乗り方教室
- ・高齢者を対象とした乗合タクシーの利用促進策 等



▲バスの乗車体験会（R4）



▲バスの乗車体験会（R5）

周辺自治体と連携した取り組みの実施

○周辺自治体と連携した取り組みを実施し、市外への広域な移動においても地域公共交通の利用を促進します。



▲バス・電車無料の日のチラシ



▲半額パスのチラシ

[4-2] 免許返納者への利用促進策の見直し		実施主体	市
		対象地域	市全域
免許返納者への支援内容の見直し			
○現在、運転免許返納者に対して、「くまモンの IC カード」(1,500 円分使用可能)を進呈していますが、「くまモンの IC カード」の利用状況は把握できていない状況です。			
○そのため、運転免許返納者のニーズを把握し、適切な施策へ見直しを図ります。			
参考:周辺自治体の運転免許返納者への支援			
熊本市	熊本市内を運行する AI デマンドタクシー(チョイソコくまもと西南・チョイソコくまもと植木)について、料金を100円/日に割引 ※65歳以上の免許返納者 ※料金支払いの際に「運転経歴証明書」、「申請による運転免許の取消通知書」、「免許返納者割引乗車証」のいずれかを提示		
八代市	八代市内で運行している「乗合タクシー」の運賃半額割引		
宇土市	『電動アシスト付自転車の購入費の一部助成』 65歳以上の人で、次の全てに該当する人に費用の一部を助成します。 ①市税等の滞納がない人。 ②この事業の助成を受けていない世帯の人。 ③宇土市内の販売店で購入した人。 ④年に3回開催する自転車安全利用講習会を受講する人。 ●助成件数：1回の講習で10件程度(先着順) ●助成額：購入費の3分の1(上限2万円) ※免許返納日から申請日まで1年を経過していない人は上限4万円。		
	『コミュニティバス(行長ちゃん号)の割引』 65歳以上の人で運転免許証を自主返納された方が、「免許返納割引乗車証」を発行された場合、運賃が半額(150円→80円)になります。 ※有効期限は発行日を含め2年間です。		
上天草市	『上天草市高齢者運転免許証自主返納支援事業』 上天草市の住民基本台帳に記載されている満65歳以上の方で、免許を自主返納し、免許取消しの日から起算して6か月以内の方に対し、次のいずれか1点を一人につき1回限り交付。 (1)くまもん IC カード 2,000円分(保証料500円を含む。) (2)乗合タクシー利用券 2,000円分(100円券×20枚)		
美里町	『運転免許証自主返納者対策事業』 平成29年 4 月 1 日以降に運転免許証を自主返納した方 美里バスで利用可能な専用回数券を交付200円10枚綴りを 1 冊とし、免許証自主返納者 1 人に対し、5 冊(1 万円相当)を 1 回限り交付		
氷川町	『氷川町高齢者等福祉タクシー料金助成事業』 氷川町に居住の方で、町税の滞納がなく、運転免許を持たない75歳以上のみで構成され、前年度の市町村民税が、非課税世帯の方。助成額は、年12,000円(500円券24枚) ※免許返納者限定ではありません。		
▲周辺自治体の運転免許証自主返納者への特典			
出典：熊本県 HP「市町村による特典」令和 6 年 12 月 3 日現在より作成			

[4-3] 地域公共交通に関する情報の発信	実施主体	市、交通事業者
	対象地域	市全域
使ってみよう公共交通の継続掲載		
○令和 5 年 10 月号の広報「ウキカラ」より、「使ってみよう公共交通」を隔月連載しており、現在第 9 回となっています。 ○地域公共交通の情報を引き続き発信するために、継続して連載を実施していきます。		
使ってみよう 公共交通 市の公共交通の今を隔月でお知らせ  企画課 ☎32-1902 三角線・三角駅が125周年 1899年12月25日に開業した三角駅は、今年で125周年を迎えます。三角町史によると、三角港と熊本市を結ぶ三角線の終着駅として建設され、熊本の経済発展を支える役割が期待されました。 当初は、門司港と三角港を結ぶ計画でしたが、地形の険しさから工事が難航。同時に着工した宇土八代間が先に開通し、その後宇土三角間が開通。 開通当初、貨物輸送を目的にしていた三角線は現在、地域の公共交通としてだけでなく、観光路線としても活躍しています。 地域の宝である三角駅を利用しましょう。  1 月には松橋駅が開業130周年 1月28日に開業130周年を迎える松橋駅では、開業当時を思わせる「改札鉄」を設置し、特別なスタンプラリー（入鉄ラリー）が実施されています。 「バス・電車無料の日」を実施します 熊本市と宇城市を含む周辺20市町村で、公共交通の利用促進、交通渋滞の緩和を目的に「バス・電車無料の日」を実施します。路線バスも無料で乗車できますので、ぜひ公共交通をご利用ください。 実施日 12月21日 ※一部利用できない路線があります 詳細はこちら 		
▲使ってみよう公共交通（第9回） 出典：広報「ウキカラ」（令和6年12月号）		
SNS を活用した情報の提供		
○市の公式 SNS を活用して、地域公共交通の情報を発信し、利用促進を図ります。		
地域公共交通 MAP の作成		
○松橋産交の機能移転に伴い、バス路線網が変わるため、新たに地域公共交通 MAP を作成します。		
○また、鉄道、路線バスのみでなく、乗合タクシーの情報も MAP に記載します。		

基本方針5 地域公共交通と他分野の連携

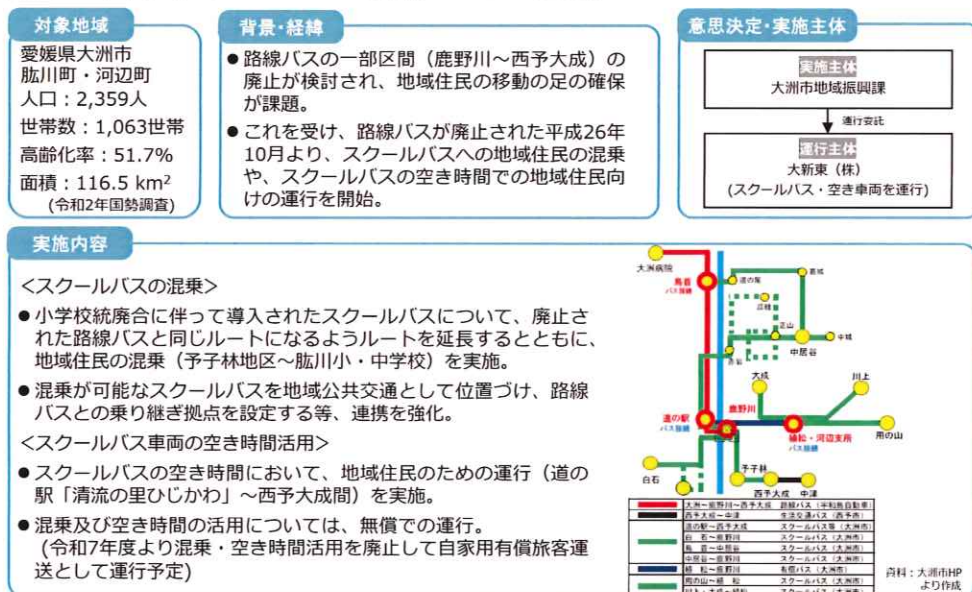
[5-1] 地域の交通資源との連携検討

実施主体	市、交通事業者、関係事業者
対象地域	市全域

スクールバスとの連携可能性の検討

○現在、市内では児童・生徒専用のスクールバスを運行していますが、限られた交通資源を効率的に活用するために、地域の特性に合致した方法でスクールバスとの連携可能性を検討します。

愛媛県大洲市の事例【スクールバスと路線バスとの連携】



群馬県下仁田町の事例【コミュニティバスとの車両の共通使用】



▲他都市の活用事例

出典：地域の関係者による連携・協働にカタログ（国土交通省）

医療・宿泊・商業施設との連携可能性の検討

- 医療施設や介護施設、宿泊施設等が独自で送迎サービスを実施している状況にあります。
- 分野横断的に連携することで効率的な移動サービスの提供が期待されるため、連携可能性を検討します。
- また、商業分野においては、地域公共交通での来訪者に対してインセンティブを付与する等、公共交通の利用を促す施策を検討します。

千葉県我孫子市の事例【病院・自動車教習所の送迎への混乗】

対象地域	背景・経緯	意思決定・実施主体
千葉県我孫子市 人口：130,510人 世帯数：56,311世帯 高齢化率：31.0% 面積：43.15km² (令和2年国勢調査)	●我孫子市では、高齢者が気軽に外出できる移動手段の確保や日常的な外出機会の確保による健康増進を目指し、交通空白地の解消が課題。 ●このため、平成17年3月から、コミュニティバスの運行開始とともに、市内の各民間事業者が運行している送迎バスへの高齢者等の混乗利用を実施。	実施主体 我孫子市 ↓ 送迎バス混乗協力要請 送迎バス運行主体 我孫子市に立地する教習所や病院、企業等
実施内容 ●令和2年3月現在、市内で送迎バスを運行する病院、福祉施設、自動車教習所の計9施設の協力のもと混乗を実施。 ●対象者は、我孫子市内在住の満65歳以上の高齢者または障がい者で、車両に単独または介助者の援助で乗降できる者が利用可能。 ●混乗は、送迎バスの空席がある場合に限り、運賃無料で利用可能。 ●利用には、市に申請することで交付される「バスカード」を運転者に提示することが必要。 ●我孫子市は混乗利用者分の傷害保険料費用とバスカードの印刷費用を負担。		

資料：関東運輸局（令和2年）「福祉施設・スクールバス等の実態及び多様な利用モードの確保の確保に向けた施策に関する調査報告書より作成

▲医療施設・自動車教習所との連携事例

出典：地域の関係者による連携・協働にカタログ（国土交通省）

3/20(金) ▶ 3/22(日)

熊本バスに
乗って
帰ろう！

Go home!

熊本バスチケット
400円分
プレゼント!

各日先着
500名さま

対象期間中のイオンモール熊本専門店でお買上げレシート額込1,500円以上で
当日お買りの際に利用いただける400円分の熊本バスチケットをプレゼント!

■お渡し場所／インフォメーション前特設会場
■お渡し時間／10:00～18:00

イオンモール熊本

▲商業施設との連携事例

出典：熊本バス株式会社 HP

市全域

事業の実施スケジュール

取組み	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029
地域公共交通のサービス水準の見直し					
[1-1]路線バスのサービス水準の見直し			適宜実施		
[1-2]乗合タクシーサービス水準の見直し			適宜実施		
持続可能な地域公共交通ネットワークの構築					
[2-1]路線バスの路線の見直し			適宜実施		
[2-2]乗合タクシー運行エリアの検討			適宜実施		
[2-3]運転手確保に向けた支援の実施			適宜実施		
[2-4]自動運転バスの導入促進	適宜実施			本格運行	
[2-5]新たな移動サービスの検討	検討・調整		必要に応じて導入		
交通結節機能の強化					
[3-1]松橋駅の交通結節拠点の整備		実施			
[3-2]小川駅・三角駅の結節機能の強化		検討・適宜実施			
地域公共交通の利用促進・意識の醸成					
[4-1]利用機会の創出			適宜実施		
[4-2]免許返納者への利用促進策の見直し	調査・検討			見直し	
[4-3]地域公共交通に関する情報の発信			適宜実施		
地域公共交通と他分野の連携					
[5-1]地域の交通資源との連携検討	検討・調整			実施	
[5-2]観光分野との連携強化	検討・調整			実施	

8

計画の達成状況の評価

1 計画の推進体制

本計画は、「宇城市地域公共交通活性化協議会」が主体となり、計画の推進や施策・事業の進捗状況の確認を行います。

行政、交通事業者、地域の3者が協働し、各主体が現状の課題を認識・共有することが重要です。

さらに、市内の関係部署や周辺自治体とも連携し、分野横断的に取り組むことで、地域全体で持続可能な公共交通の実現を目指します。

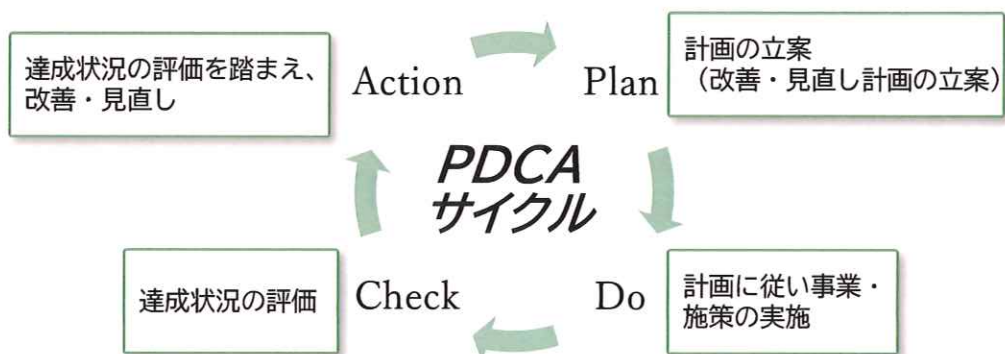


2 PDCA サイクルによる評価・検証

本計画は、施策・事業の実施状況及びその効果、改善の方向性等を把握することを目的に、PDCA サイクルに基づき、毎年度、進捗状況のモニタリングを実施します。

また、社会情勢や行政の財政負担状況等の取り巻く環境の変化に応じて、適宜見直し・改善を実施します。

なお、地域公共交通の利用実態や利用者ニーズは定期的に調査・把握を行い、目標達成に向けて取り組みます。



基本方針	数値指標	評価方法	評価時期
①地域公共交通のサービス水準の見直し	路線バスに関する財政負担額	路線バスに対する欠損補助額	毎年
	乗合タクシーの収支率※	運行料金/利用料金×100	毎年
②持続可能な地域公共交通ネットワークの構築	路線バスの利用者数	路線バスの年間利用者数	毎年
	乗合タクシーの利用者数※	乗合タクシーの年間利用者数	毎年
③交通結節機能の強化	乗り換え拠点の利用者数※	駅別乗車人員	毎年
④地域公共交通の利用促進・意識の醸成	地域公共交通の利用率	市民アンケート調査において、 (居住地が宇城市内かつ、日常生活で月に数日以上公共を利用して いる人数) / (居住地が宇城市内の 人数) ×100	最終年
	乗合タクシーの新規利用者数	利用者名簿から1年間に 追加された人数	毎年
	地域公共交通の利用促進策の実施回数	地域公共交通の利用促進策の 実施回数	毎年
⑤地域公共交通と他分野の連携	他分野と連携・協働による取り組み	商業・観光・医療分野等との 連携・協働による取り組み	最終年

