

5

関連計画の整理

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。

1 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）
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 多様な暮らしびりを選択できるまち・宇城
基本方針	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：多様な暮らしび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・将来都市構造
将来都市構造	<p>図 将来都市構造</p> <p>《拠点形成》 都市拠点、地域拠点、生活拠点、産業拠点、レクリエーション拠点</p> <p>《連携軸》 都市間連携軸、拠点間連携軸、UKINISUM LINE</p> <p>《土地利用》 商業・業務地区、工業地区、沿道地区、集落地区、住宅地区、農地、山林</p> <p>《基盤情報》 都市計画区域、用途地域、行政区域、地域界、国道、県道、高速道路/IC、河川、鉄道、市役所・支所、駅</p>

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

- 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

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

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

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

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

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。
------	-------------------------------------------------------------------------------------

2 宇城市立地適正化計画

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・方針	<div data-bbox="595 398 1225 533" 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）】 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効率的な拠点の形成》 《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>
主要施策の内容	<p>（公共交通に関する内容）</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</p> <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。

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	<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"> <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（現状値 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（現状値 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（現状値 63.9%） 指標Ⅳ：鉄道の収支率 ■目標値 71.2%以上（現状値 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（現状値 113円/A） </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（現状値 3） </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を図る。</p> <p>数値指標・目標値（目標②の達成を測る指標）</p> <table border="1"> <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（現状値 694千人） </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> <table border="1"> <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（現状値 ） </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（現状値 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（現状値 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（現状値 63.9%） 指標Ⅳ：鉄道の収支率 ■目標値 71.2%以上（現状値 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（現状値 113円/A）	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（現状値 3）	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（現状値 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（現状値 ）								
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（現状値 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（現状値 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（現状値 63.9%） 指標Ⅳ：鉄道の収支率 ■目標値 71.2%以上（現状値 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（現状値 113円/A）	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（現状値 3）															
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（現状値 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（現状値 ）																
主要施策の内容	<p>（公共交通に関する内容）</p> <table border="1"> <tr> <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 複数市町村にまたがる広域での検討の推進 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> 策定 策定 策定 </td> </tr> <tr> <td> 共同経営による“あるべきバス路線網”の構築 </td> <td> 複数事業者による重複区間の最適化 利便性向上のための新たな運賃施策の導入 事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置 </td> <td> 策定 策定 策定 </td> </tr> <tr> <td> 鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上 </td> <td> 被災鉄道路線の復旧・復興 空港アクセス鉄道の検討推進 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> 策定 策定 策定 </td> </tr> <tr> <td> 交通モード間の連絡性の強化 </td> <td> 交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備 シームレスな乗継を可能にする情報提供 交通モード間をまたいだ運賃施策の導入 </td> <td> 策定 策定 策定 </td> </tr> <tr> <td> 地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入 </td> <td> コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定 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 既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化 新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入 コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実 コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討 </td> <td> 策定 策定 策定 策定 策定 策定 </td> </tr> </table>	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 複数市町村にまたがる広域での検討の推進 幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し	策定 策定 策定	共同経営による“あるべきバス路線網”の構築	複数事業者による重複区間の最適化 利便性向上のための新たな運賃施策の導入 事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置	策定 策定 策定	鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上	被災鉄道路線の復旧・復興 空港アクセス鉄道の検討推進 鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用	策定 策定 策定	交通モード間の連絡性の強化	交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備 シームレスな乗継を可能にする情報提供 交通モード間をまたいだ運賃施策の導入	策定 策定 策定	地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入	コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定 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 既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化 新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入 コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実 コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討	策定 策定 策定 策定 策定 策定
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 複数市町村にまたがる広域での検討の推進 幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し	策定 策定 策定														
共同経営による“あるべきバス路線網”の構築	複数事業者による重複区間の最適化 利便性向上のための新たな運賃施策の導入 事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置	策定 策定 策定														
鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上	被災鉄道路線の復旧・復興 空港アクセス鉄道の検討推進 鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用	策定 策定 策定														
交通モード間の連絡性の強化	交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備 シームレスな乗継を可能にする情報提供 交通モード間をまたいだ運賃施策の導入	策定 策定 策定														
地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入	コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定 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 既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化 新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入 コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実 コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討	策定 策定 策定 策定 策定 策定														

4 熊本地域公共交通計画

項目	内容																																		
計画期間	策定：平成28年3月（令和3年3月改定） 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	<p>第6章 計画の目標</p> <p>1. 計画の目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <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"> <tr> <th>基準値 (H27年度)</th> <th>実績値 (R2年度)</th> <th>目標値 (R7年度)</th> </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>新しい公共交通網を積極的に展開し、利用促進、利用者向上を図り、公共交通を利便していただく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"> <tr> <th>基準値 (H27年度実績)</th> <th>実績値 (R2年度実績)</th> <th>目標値 (R7年度実績)</th> </tr> <tr> <td>55,436千人</td> <td>53,216千人</td> <td>56,000千人</td> </tr> </table> <p>※月単位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ただ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"> <tr> <th>基準値 (H27年度)</th> <th>実績値 (R2年度)</th> <th>目標値 (R7年度)</th> </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>新しい圏域への積極的な展開や経営環境の強化により、利用者数・収益増加および支出を削減し、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標とする。</p> <table border="1"> <tr> <th colspan="2">■バス（5社）</th> <th colspan="2">■鉄軌道（市電、電鉄）</th> </tr> <tr> <th>基準値 (R2年度実績)</th> <th>目標値 (R7年度実績)</th> <th>基準値 (R2年度実績)</th> <th>目標値 (R7年度実績)</th> </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・向上に向けて、一定程度の公的資金の投入は必要である。公的資金投入額のうち運行費補助のみを削減し、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標とする。</p> <table border="1"> <tr> <th>基準値 (R2年度)</th> <th>目標値 (R7年度)</th> </tr> <tr> <td>21円/人</td> <td>21円/人以下</td> </tr> </table> <p>※公的資金は、路線補修等設備投資、災害分（コロナ含む）を除く運行に関する補助</p>	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年度実績)	実績値 (R2年度実績)	目標値 (R7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年度実績)	目標値 (R7年度実績)	基準値 (R2年度実績)	目標値 (R7年度実績)	63.9%	63.9%以上	93.8%	93.8%以上	基準値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	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年度実績)	実績値 (R2年度実績)	目標値 (R7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年度実績)	目標値 (R7年度実績)	基準値 (R2年度実績)	目標値 (R7年度実績)																																
63.9%	63.9%以上	93.8%	93.8%以上																																
基準値 (R2年度)	目標値 (R7年度)																																		
21円/人	21円/人以下																																		
主要施策の内容 (宇城市に関する内容)	<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>																																		

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	<p style="text-align: center;">〔本市における地域公共交通の基本的な方針〕</p> <div style="text-align: center; background-color: #FFD700; padding: 5px; margin: 10px 0;"> 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- </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">〔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・使ってみたくなるような工夫・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。 </div> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">〔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校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。 </div> </div>
主要施策の内容	<p style="text-align: center;">（宇城市に関する内容）</p> <p>4 章 地域公共交通計画</p> <p>4-6 目標達成に向けた施策・事業</p> <p>事業 3) 路線バスの見直し</p> <p>①三角線の見直し</p> <p>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>

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	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <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> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">課 題</p> <p>課題① 持続可能な地域公共交通ネットワークの確保</p> <p>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</p> <p>課題③ 観光分野などの関係機関との積極的な連携</p> <p>課題④ 地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成</p> <p>課題⑤ 多様な移動サービスとの連携</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">基本方針</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> </div> </div> </div>
主要施策の内容	<p>（宇城市に関する内容）</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>

