

The background of the entire page is a light green gradient. On the left side, there is a large, abstract pattern composed of various shades of green squares and rectangles, some of which are overlapping and slightly transparent, creating a complex, pixelated or mosaic-like effect.

宇城市地域公共交通計画

概要版

令和7年3月
宇城市

策定の背景・目的

本市では、人口減少や少子高齢化などの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など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などの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。

これらに対応するため、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。

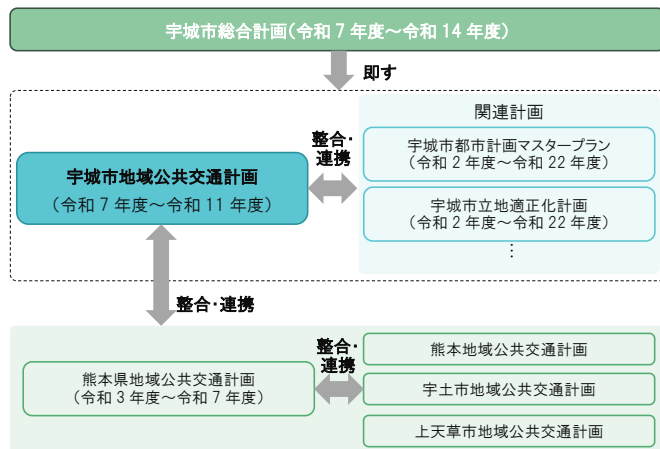
計画期間

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。

計画の位置づけ

本計画は、「宇城市総合計画」を上位計画とし、「宇城市都市計画マスタープラン」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。

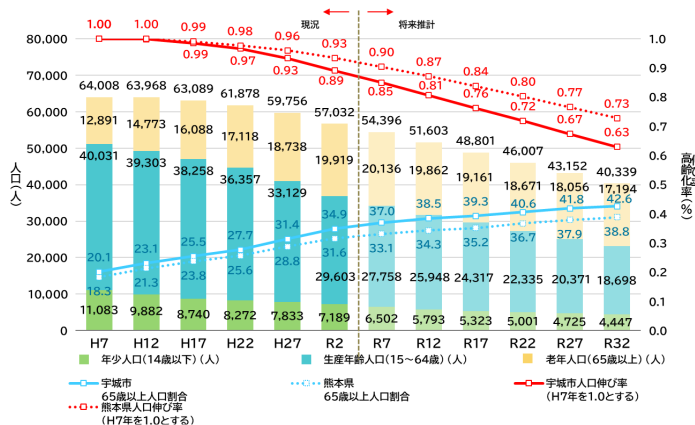


地域特性

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

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

この傾向は、将来的にさらに進行する予測となっており、令和12年にはこれまで増加していた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。

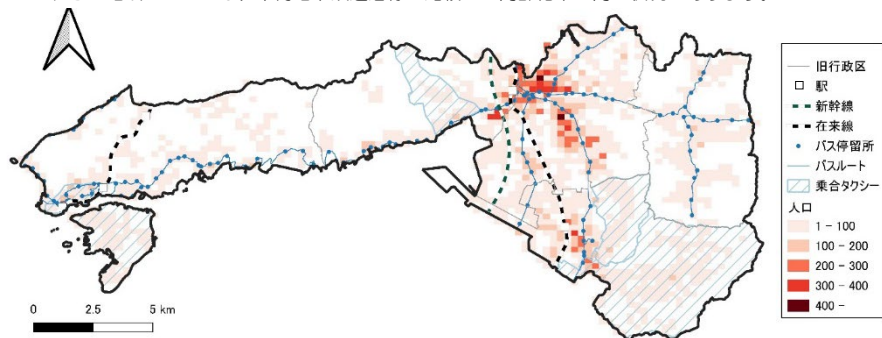


▲宇城市の人口及び高齢化率の推移

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)

人口の分布は、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は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。



▲人口の分布

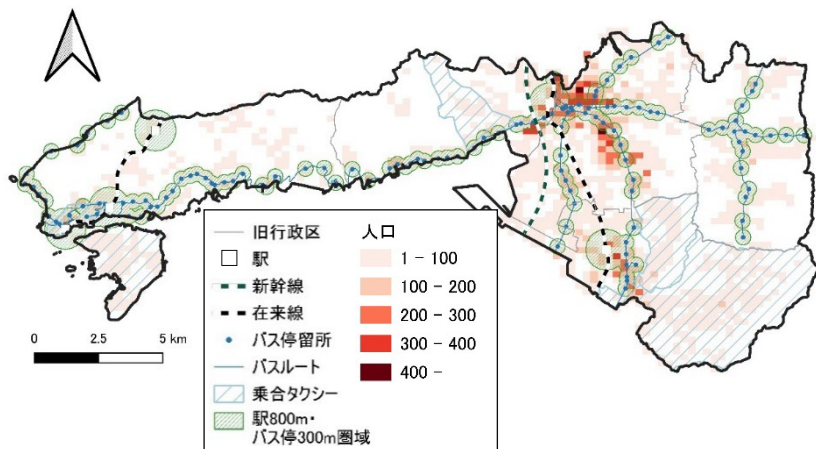
出典：令和2年国勢調査(250mメッシュ)

○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。



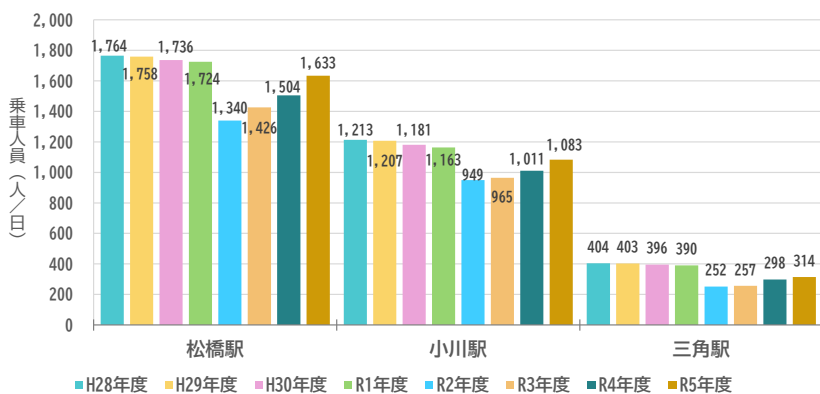
▲交通空白地の分布

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

○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。



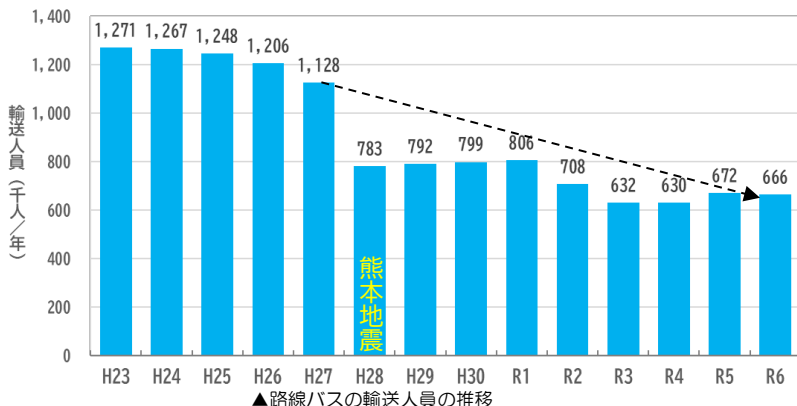
▲JR駅の乗車人員の推移

出典：駅別乗車人員上位300駅（JR九州：2016～2023年度）

○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。



出典：事業者提供資料

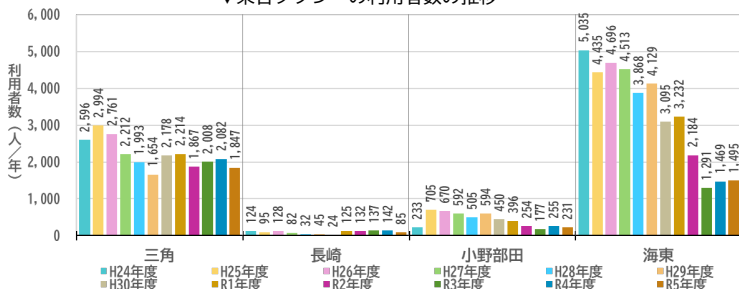
○乗合タクシー

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ます。

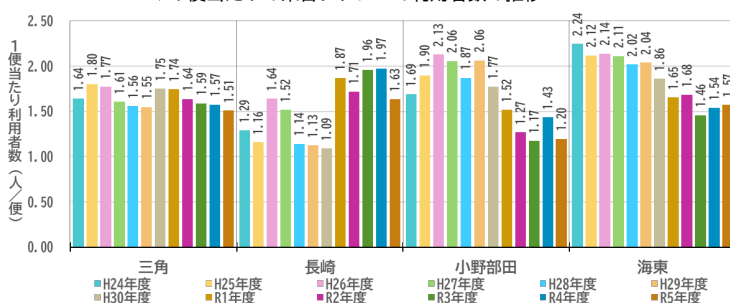
一方で、長崎地区では利用者数は少ないですが、令和元年度以降増加しています。

また、1便あたりの利用者数では、各地区とも約1.2～1.6人/便の利用となっています。

▼乗合タクシーの利用者数の推移



▼1便当たりの乗合タクシーの利用者数の推移



出典：市資料

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	駅 348 票 バス停 81 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

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。

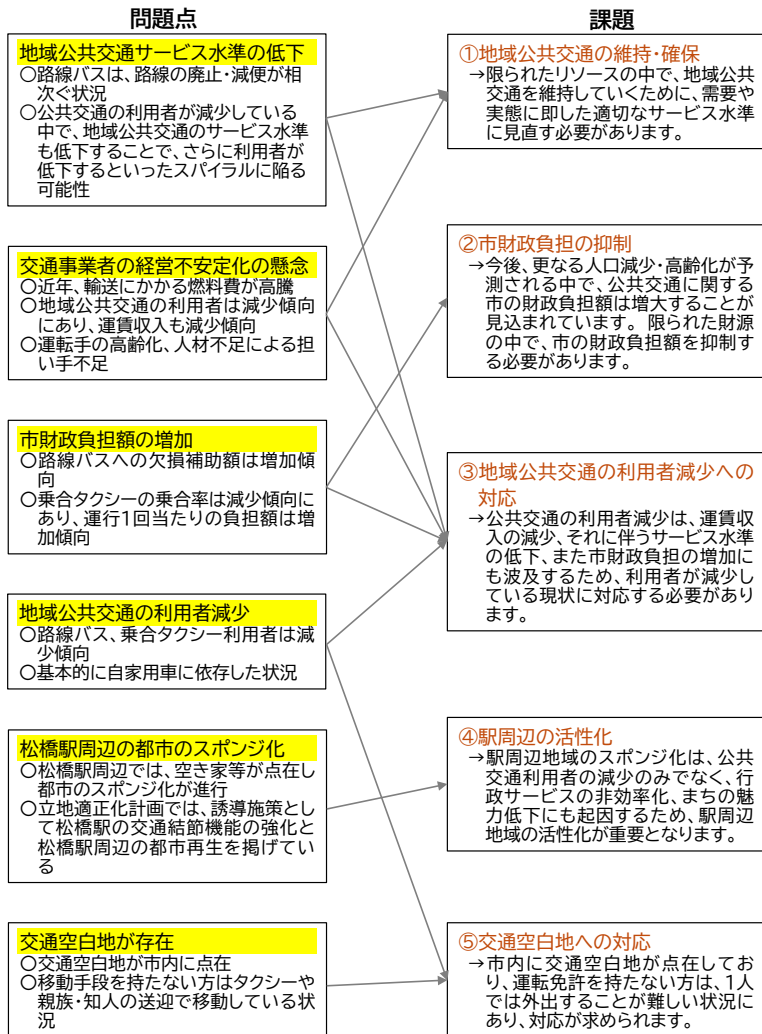
宇城市地域公共交通網形成計画の総評

「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、現状値(網形成計画策定時)を下回る結果となりました。また、路線バスに係る補助金額は、削減を目標としていましたが、増額す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。



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。

計画の基本方針

〇地域公共交通の基本理念

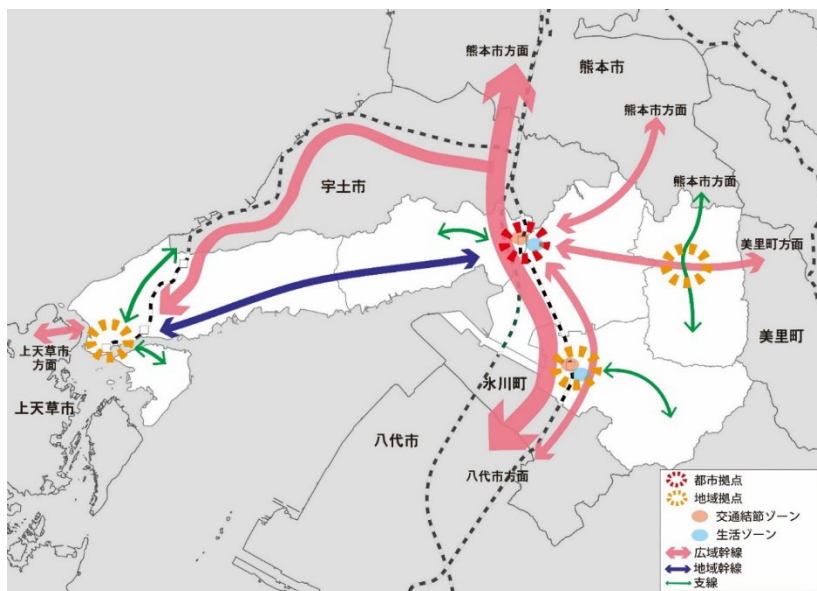
本市では限られた交通資源の中で、既存の交通モードに加え、新たなモビリティや運行形態の導入、さらには他分野との連携強化を図ることで、地域全体で相互に支え合う公共交通体系を構築し、持続可能性の向上を目指すことが重要であると考えます。

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」

〇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・地域公共交通ネットワークの考え方

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  支線 	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

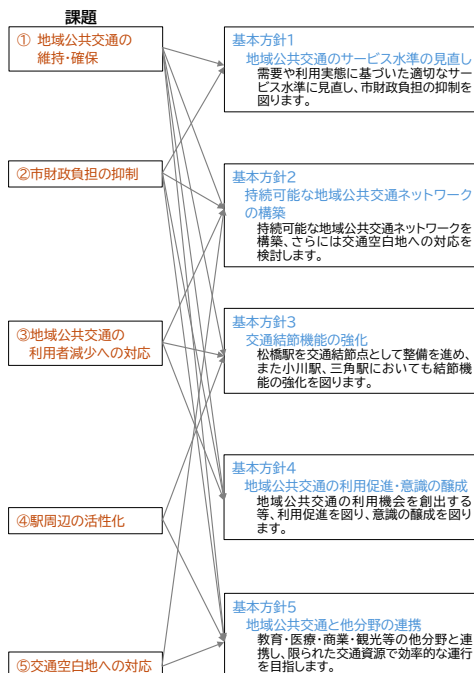
▲地域公共交通の役割

拠点分類	地域	ゾーン	位置づけ	
			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	○	
		宇城市役所周辺		○
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	○	
		イオンモール宇城周辺		○
	三角駅含む周辺の地域	-	○	○
	豊野支所を含む周辺の地域	-		○

▲拠点の考え方

○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。



数値指数及び目標値

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。

	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%	22.0%
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%	18.0%
	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

※乗合タクシーの収支率、乗合タクシーの利用者数、乗り換え拠点の利用者数、乗合タクシーの新規利用者数は前年度実績で評価

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
	[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
	[2-1]	路線バスの路線の見直し	路線の見直し
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	[2-2]	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と しての整備	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	市の広報紙での情報発信の継続 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

▲目標達成に向けた施策・事業一覧

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。