

宇城市地域公共交通網形成計画



平成 31 年 3 月

宇城市

----- 目 次 -----

第1章 はじめに.....	1
1.1 計画策定の背景・目的.....	1
1.2 計画策定の区域.....	1
1.3 計画の期間.....	2
1.4 計画の位置づけ.....	2
第2章 宇城市の現状.....	3
2.1 地域特性.....	3
2.2 地域公共交通の現状.....	9
第3章 市民及び公共交通利用者の移動実態及びニーズの把握.....	22
3.1 路線バス利用実態調査.....	22
3.2 駅利用者ヒアリング調査.....	45
3.3 乗合タクシー利用実態調査.....	52
3.4 交通事業者ヒアリング調査.....	55
3.5 関係団体等調査.....	59
3.6 住民アンケート調査.....	63
第4章 基本方針.....	73
4.1 地域公共交通が抱える課題.....	73
4.2 課題解決に向けた基本方針.....	82
4.3 本市が目指す地域公共交通網の姿.....	84
第5章 計画の目標.....	86
5.1 計画の目標及び数値目標.....	86
5.2 目標達成のための施策・事業.....	92
第6章 計画の達成状況の評価.....	104

第1章 はじめに

1.1 計画策定の背景・目的

本市は、平成17年1月に、旧宇土郡三角町、不知火町、下益城郡松橋町、小川町、豊野町の5町が合併して誕生しました。熊本県の中央部に位置し、東西約31.2km、南北13.7kmと東西に長い形状で、北は熊本市・宇土市、東は下益城郡美里町、南は八代市・八代郡氷川町、西は上天草市にそれぞれ境を接しています。そのため、市民の日常生活に関する圏域は、本市のみならず、隣接市町等も含めて形成されている状況です。

こうした状況の中、本市の公共交通はJR（鹿児島本線・三角線）、路線バス及び予約制乗合タクシーから形成されています。この中で、地域公共交通といわれる路線バスは、松橋産交や三角産交を拠点に、主に本市～周辺市町を結ぶ路線が運行しています。一方、乗合タクシーは、路線バスが運行していない又は運行が廃止された交通空白地域において、地域住民の移動手段を確保するため、平成20年度の小川町海東地区を皮切りに、現在市内4地区（小川町海東方面・三角町戸馳地区・不知火町長崎地区・小川町小野部田地区）で運行しています。

しかし、人口減少や少子化の影響などから地域公共交通の利用者数は減少する一方であり、その結果、地域公共交通を維持するための行政負担額は増加しています。さらには、地域公共交通の運行を担う交通事業者においては、運転手の高齢化や運転手不足などの問題に直面しており、地域公共交通の維持そのものが危惧される状況となっています。

地域公共交通は、今後さらに進展する高齢社会への対応や交流人口の拡大等から、本市が持続的に発展するために欠かせない基盤であり、将来にわたり持続可能な地域公共交通体系の構築が急務となっています。

本計画は、交通政策基本法及び改正地域公共交通活性化再生法に基づき、本市の持続可能な地域公共交通網を形成することを目的に、市民や利用者の移動実態やニーズ等を踏まえつつ、本市が目指す将来まちづくりの方針とも連携した地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

1.2 計画策定の区域

計画の区域は市全域としますが、必要に応じて周辺市町も含めて検討します。



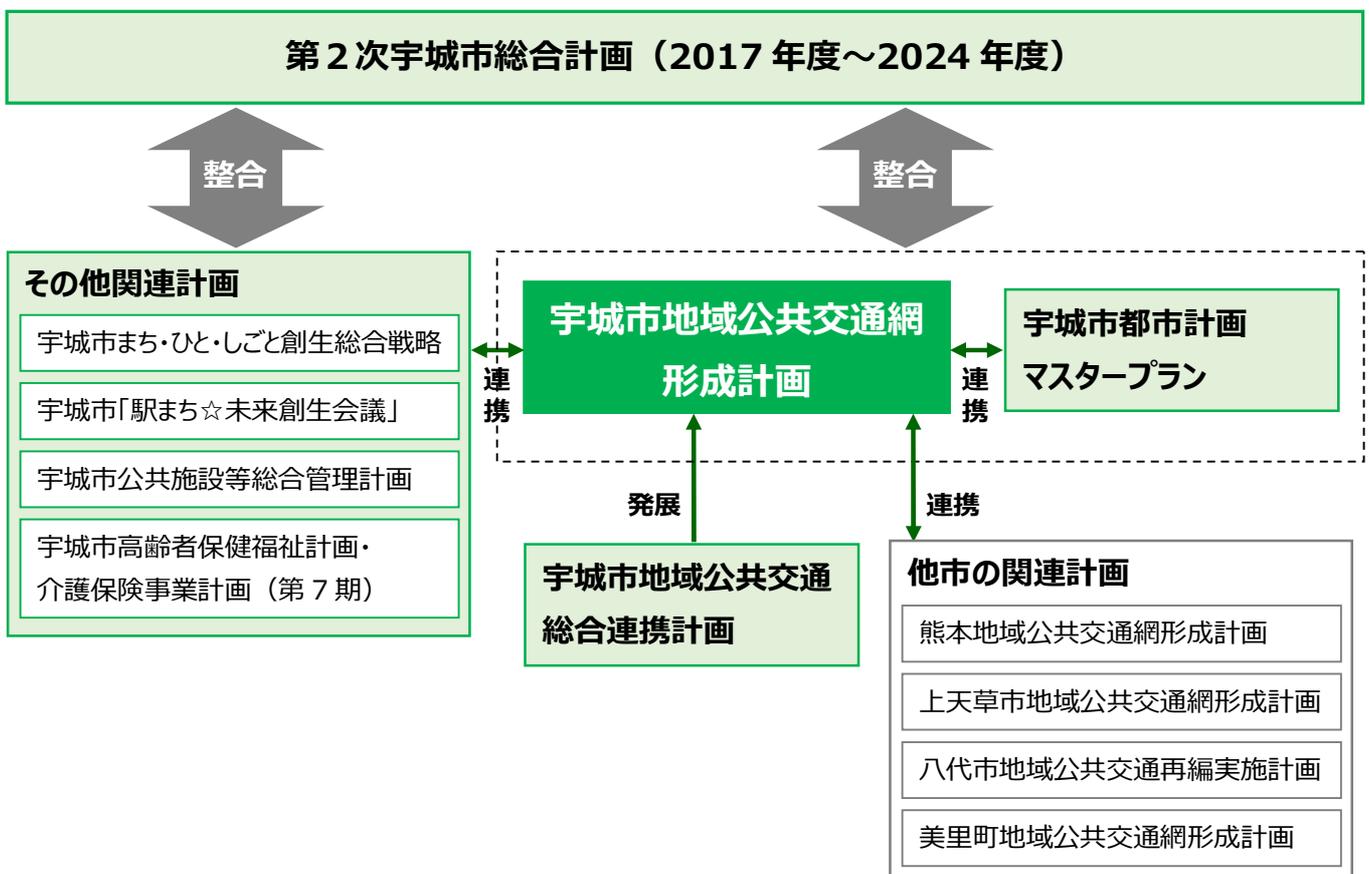
1.3 計画の期間

2019年（平成31年4月）から2025年3月までの6年間とします。

なお、計画期間内においても、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

1.4 計画の位置づけ

本計画は、「第2次宇城市総合計画」を上位計画として、まちづくりに関連する「宇城市都市計画マスタープラン」や「宇城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、その他福祉等に関する計画など、関連計画との整合性を考慮して策定します。



2.1 地域特性

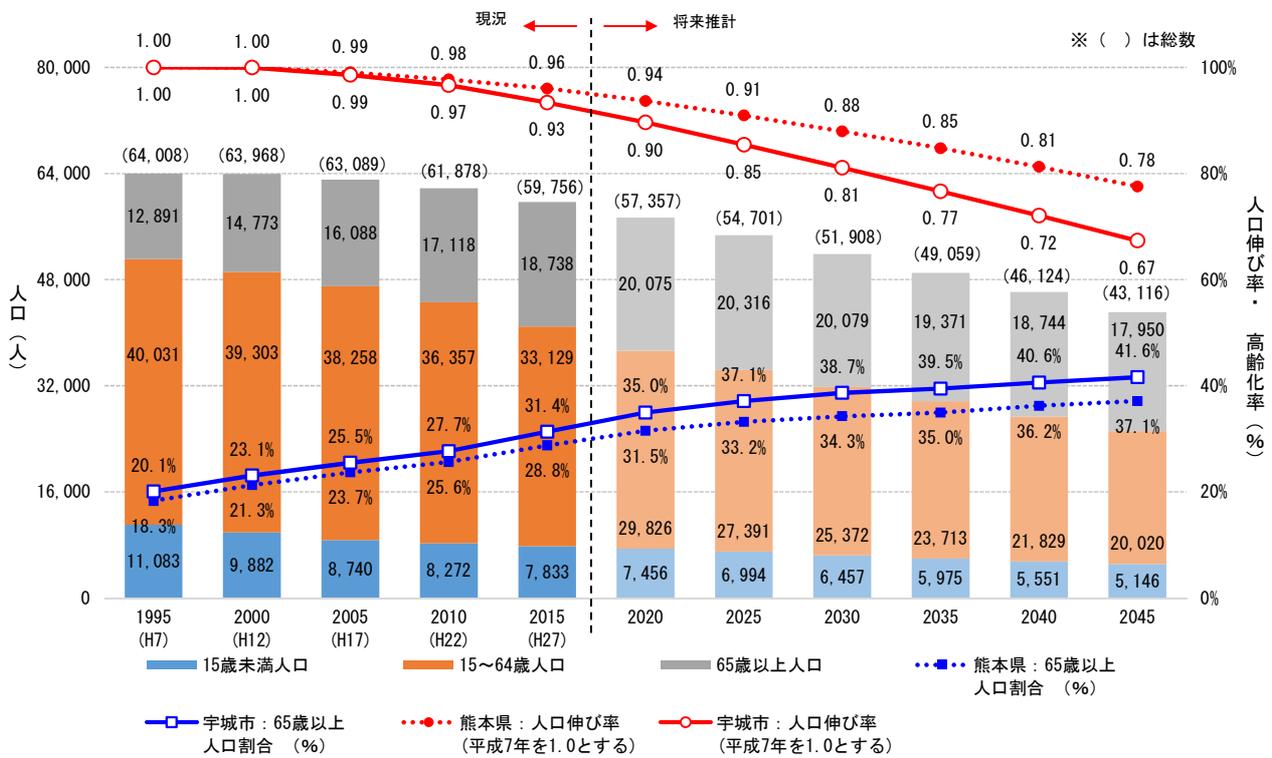
(1) 市全体の人口等の推移

市全体の人口は年々減少している状況であり、約20年間で7%減少している状況です。

また、65歳以上の高齢化率も約30%となっている状況です。

人口減少及び高齢化の進展は、県全体と比較しても著しい状況です。

それらの動向は将来的にもさらに進展する予測となっており、2035年には65歳以上の高齢者人口も減少する見込みです。

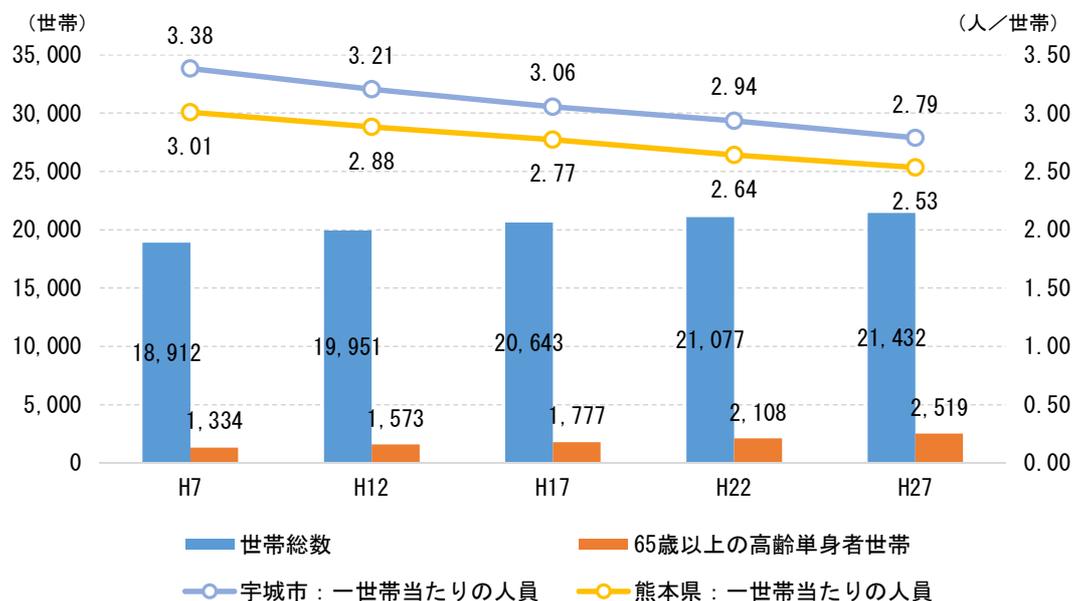


出典：国勢調査（各年10月1日現在）

：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（平成30年推計）

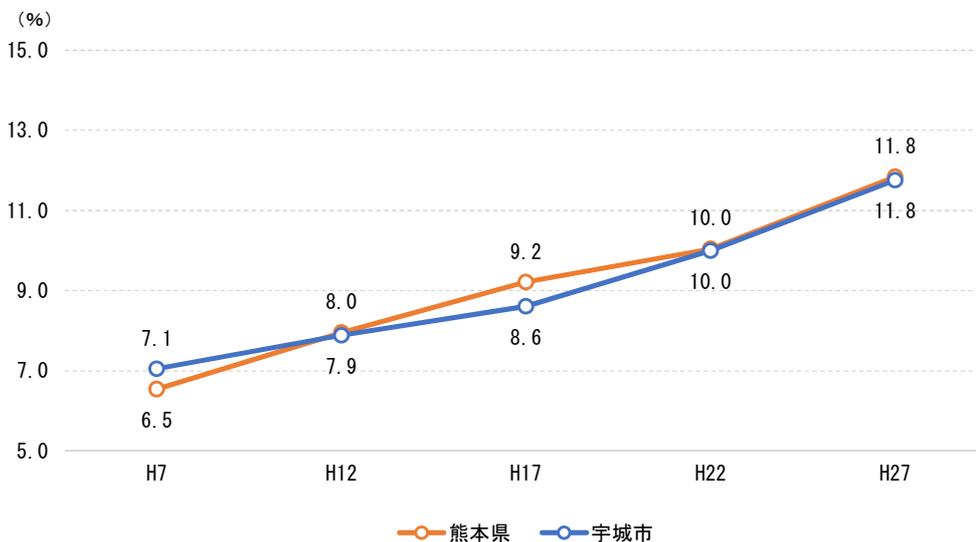
(2) その他人口等の特性

一方、世帯数に関しては増加している状況であり、1世帯当たりの人員は年々減少していますが、2.79人/世帯と県全体と比較して多くなっています。



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

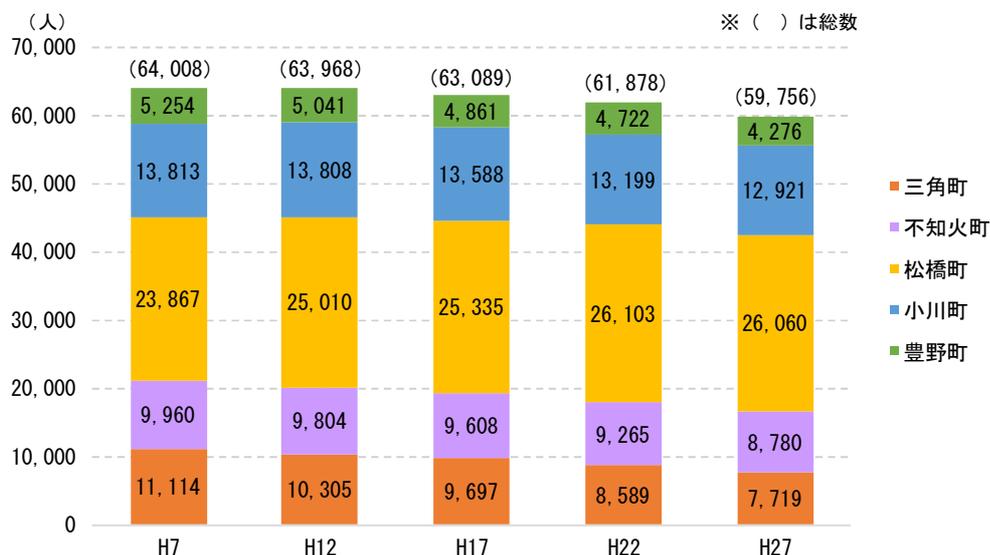
65歳以上の高齢単身者世帯の割合は約12%で、年々増加していますが、県全体と同程度となっています。



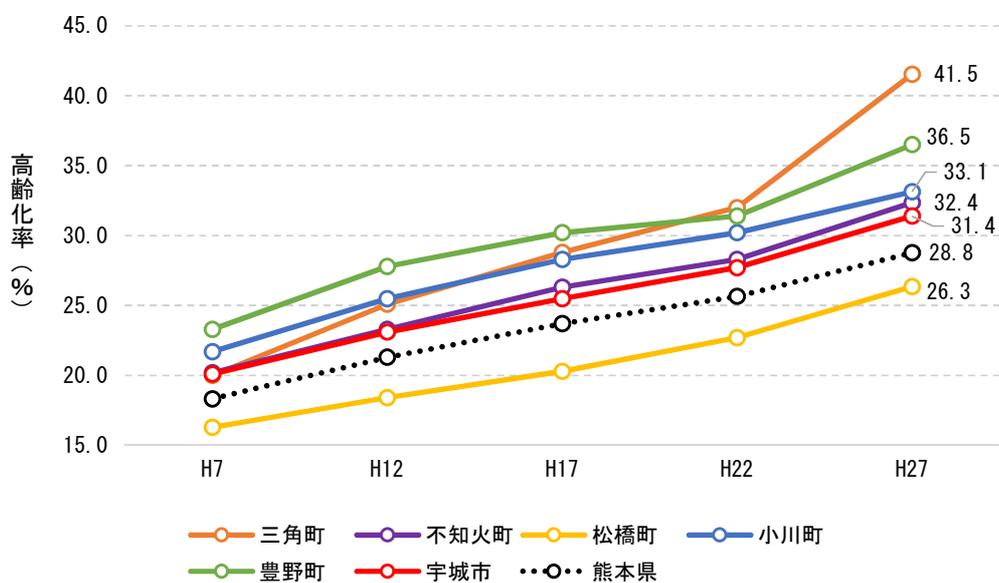
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

(3) 地域別の人口特性

地域別では、松橋町はほぼ横ばいで推移していますが、豊野町や三角町において人口減少が著しい状況です。これら地域においては、65歳以上の高齢化率も35%を超えており他地域と比較して高い状況です。



出典：国勢調査（各年10月1日現在）



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

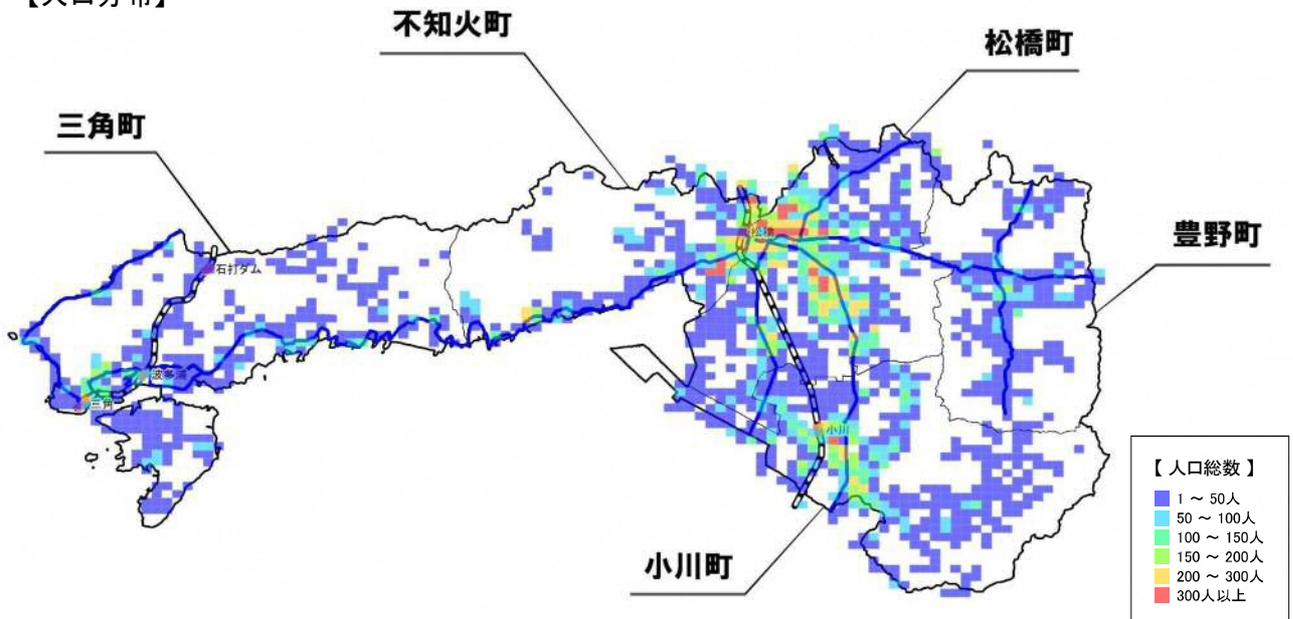
(4) 人口分布等の特性

人口分布は、松橋町の市街地に人口が集中しており、その他小川町や三角町など駅周辺に人口集積が見られます。バス路線沿線には人口が薄く拡がっている状況です。

三角町や不知火町においては、山間地に人口が点在しているのが見受けられます。

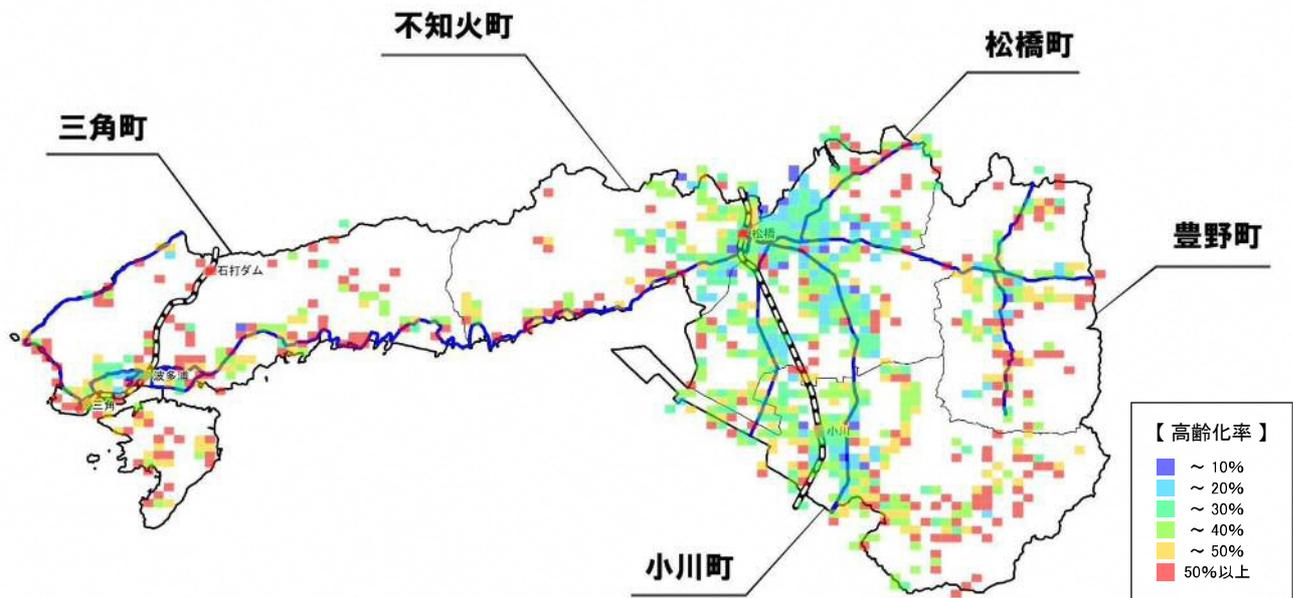
これらの地域においては、市街地やバス路線沿線と比較して高齢化率が高い状況がうかがえます。

【人口分布】



出典：平成 27 年国勢調査 250m メッシュ

【高齢化率の分布】



出典：平成 27 年国勢調査 250m メッシュ

(5) 各種施設の分布状況

公共施設は各地域に分散しており、県立高校が2校、支援学校が3校立地しています。

商業施設は、松橋市街地に多く立地し、その他各地域にも立地していますが、豊野町にはスーパー等の立地が見られない状況です。

医療施設は各地域に立地していますが、特定の科目（眼科や耳鼻科など）は立地に偏りが見られます。

その他観光施設は、世界文化遺産に登録されている三角西港をはじめとして、自然、文化等に関する施設が多数存在しますが、それらは分散して立地し、バス路線沿線以外にも立地している状況です。

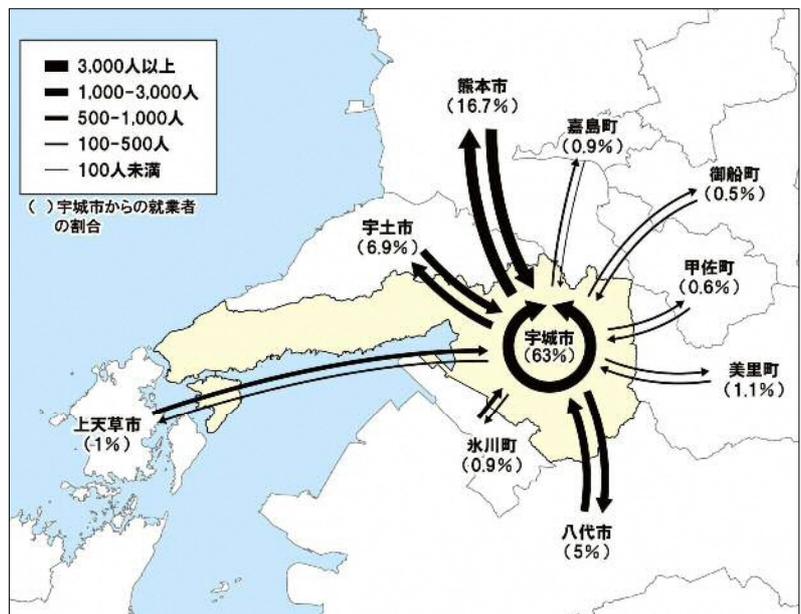
(6) 通勤通学に関する特性

15歳以上の市内居住者の通勤先は、【通勤】

市内が約60%を占めていますが、熊本市へ通勤している人も多く見られ、その他宇土市や八代市への流動も見られる状況です。

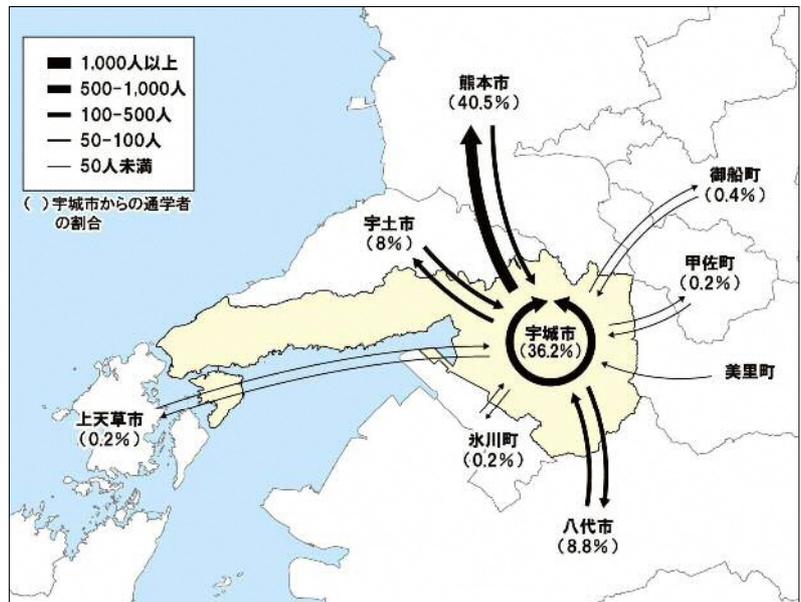
一方、通学に関しては、市内が約36%と低く、40%が熊本市へ通学している状況です。

通勤通学時の利用交通手段は、自家用車が約74%を占め、鉄道が約8%、バスが約2%となっており、隣接する宇土市や氷川町と大きく変わらない状況ですが、県全体と比較すると、自家用車への依存が高い状況です。



出典：平成27年国勢調査

【通学】



出典：平成27年国勢調査

(7) 買い物先に関する特性

日常生活に必要となる最寄品に関しては、市内の施設に依存している状況ですが、宇土市や美里町、氷川町からの流動が見られる状況です。

一方、買回品に関しては、熊本市や嘉島町への依存も見られる状況です。

【最寄品】



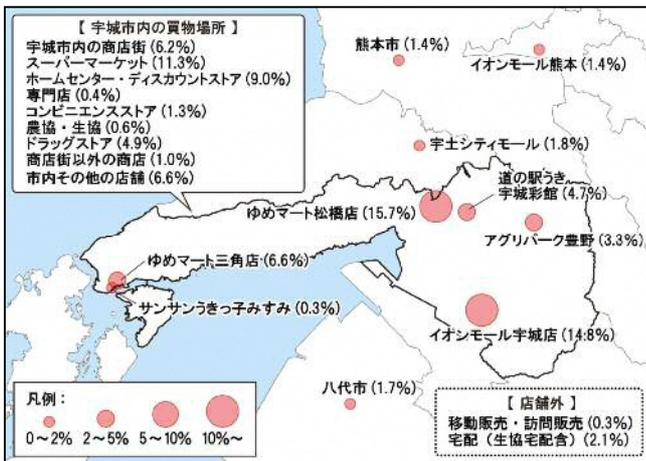
出典：熊本県消費動向調査報告書

【買回品】



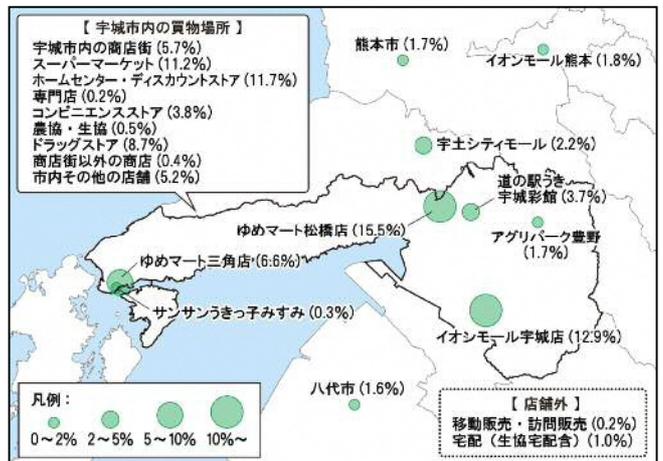
出典：熊本県消費動向調査報告書

【生鮮食品の買物場所】



出典：熊本県消費動向調査報告書

【一般食品の買物場所】



出典：熊本県消費動向調査報告書

2.2 地域公共交通の現状

(1) 地域公共交通網

本市の公共交通網はJR（鹿児島本線・三角線）、路線バス及び予約制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、三角駅があります。

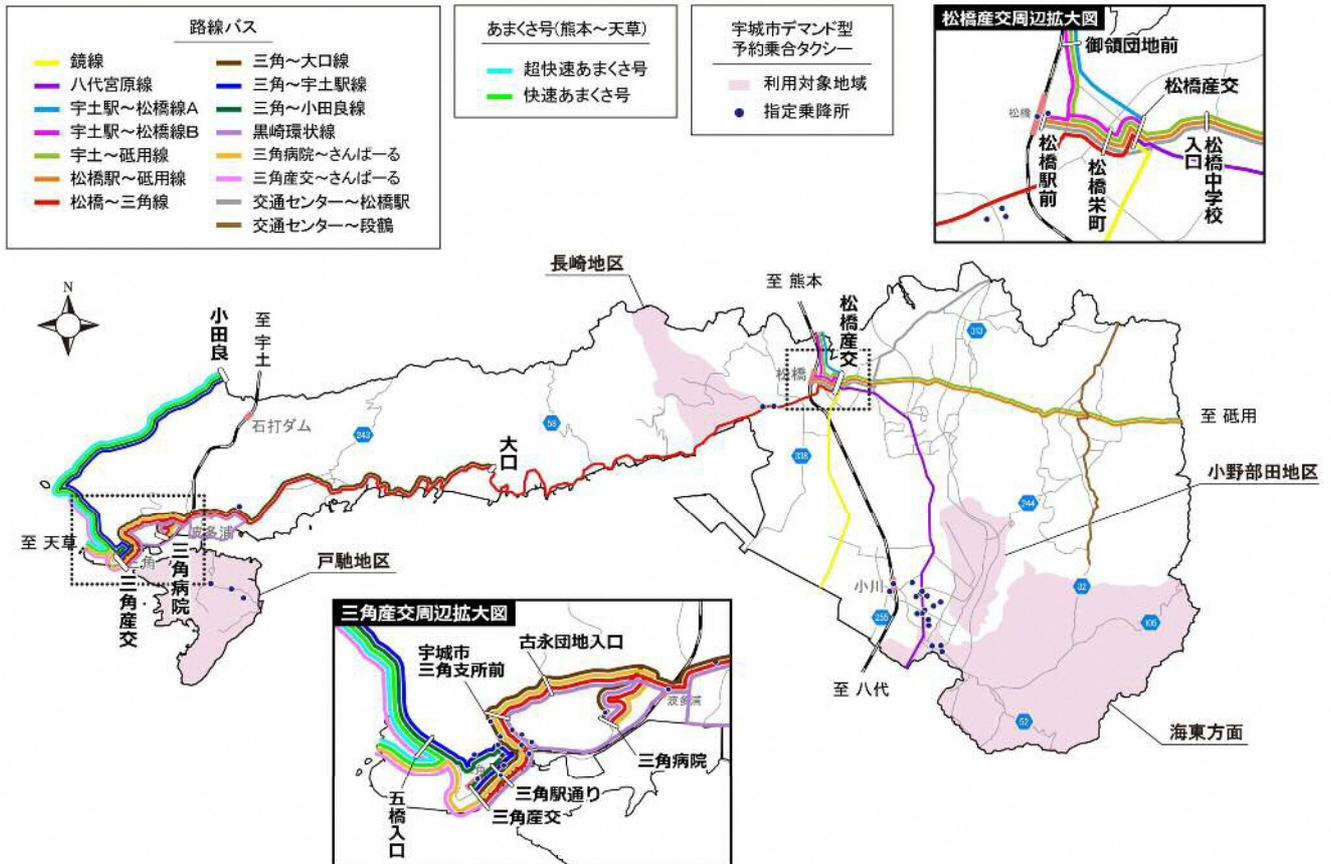
路線バスは、松橋地域と三角地域でそれぞれ路線網が構築されており、両地域は産交バス「松橋産交ー三角産交」線で結ばれています。

また、松橋と八代間、さらには砥用（美里町）や宇土市・熊本市を結ぶ路線が運行していますが、JRと路線バスが並行して運行する区間等も見られる状況です。

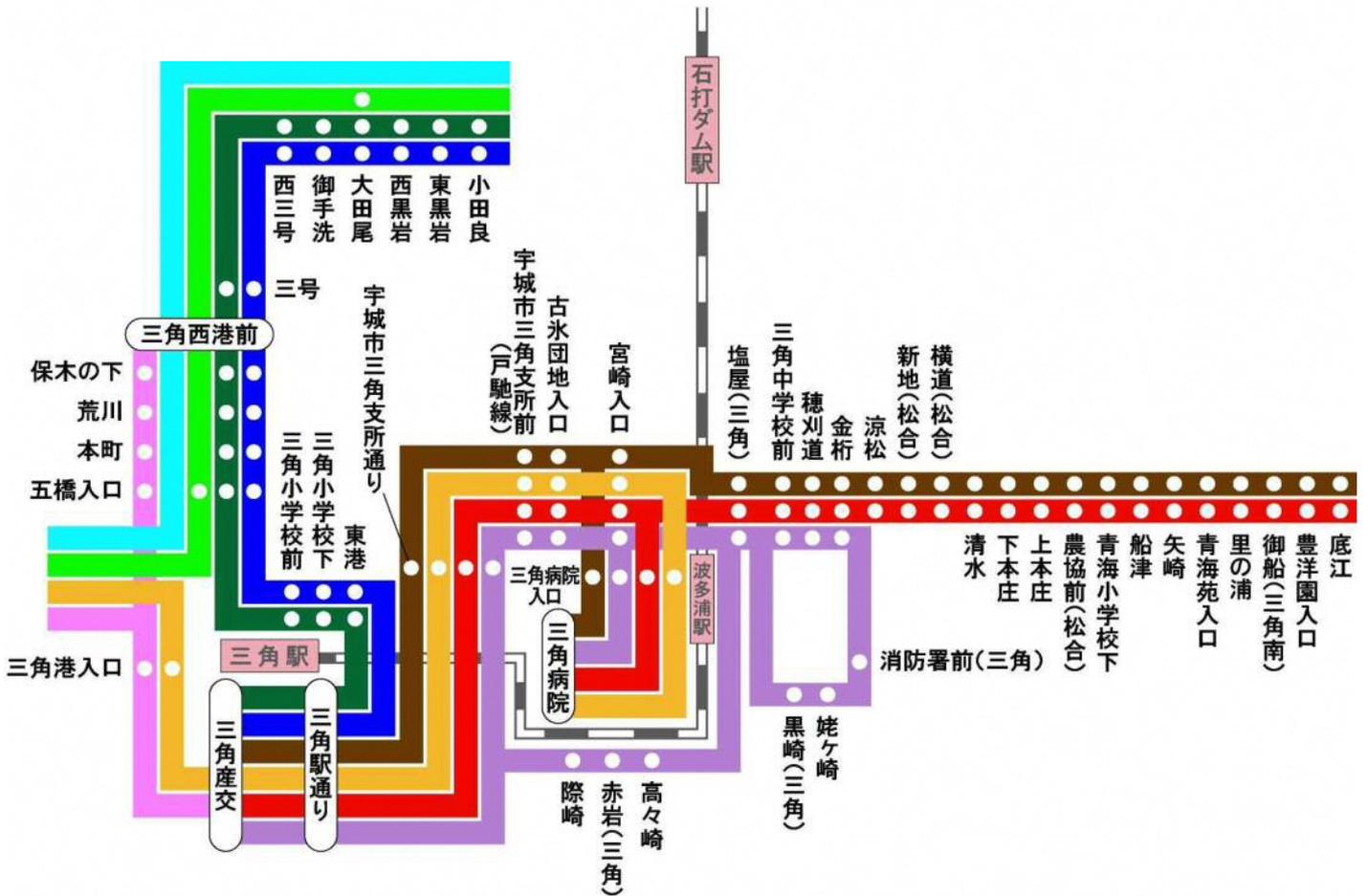
なお、松橋町においては、松橋駅と松橋産交の2つが交通拠点となっています。

一方、本市においては、最寄りバス停 500m 以遠の地域を交通空白地として位置づけており、全市で 26 行政区、約 4,700 人が居住している状況です。

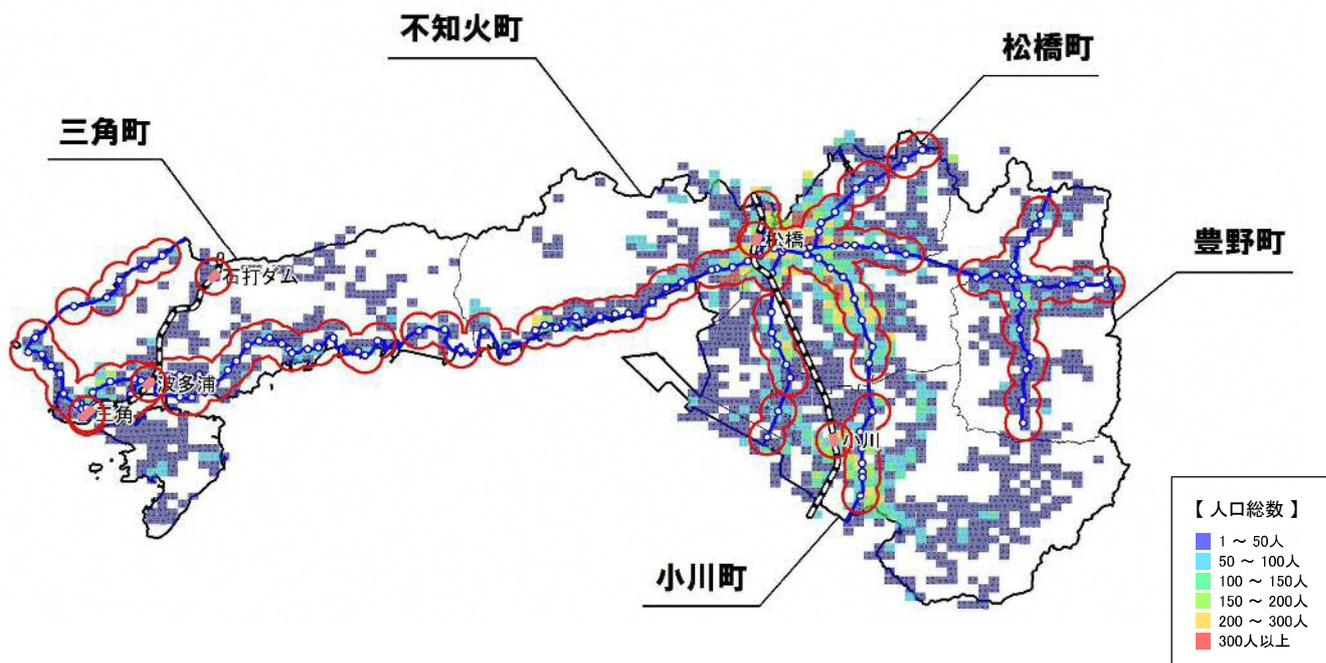
その他、交通空白地への対策として長崎地区と小野部田地区で予約制乗合タクシーを運行しており、路線バスの廃止代替路線として、海東方面と戸馳地区においても予約制乗合タクシーが運行しています。



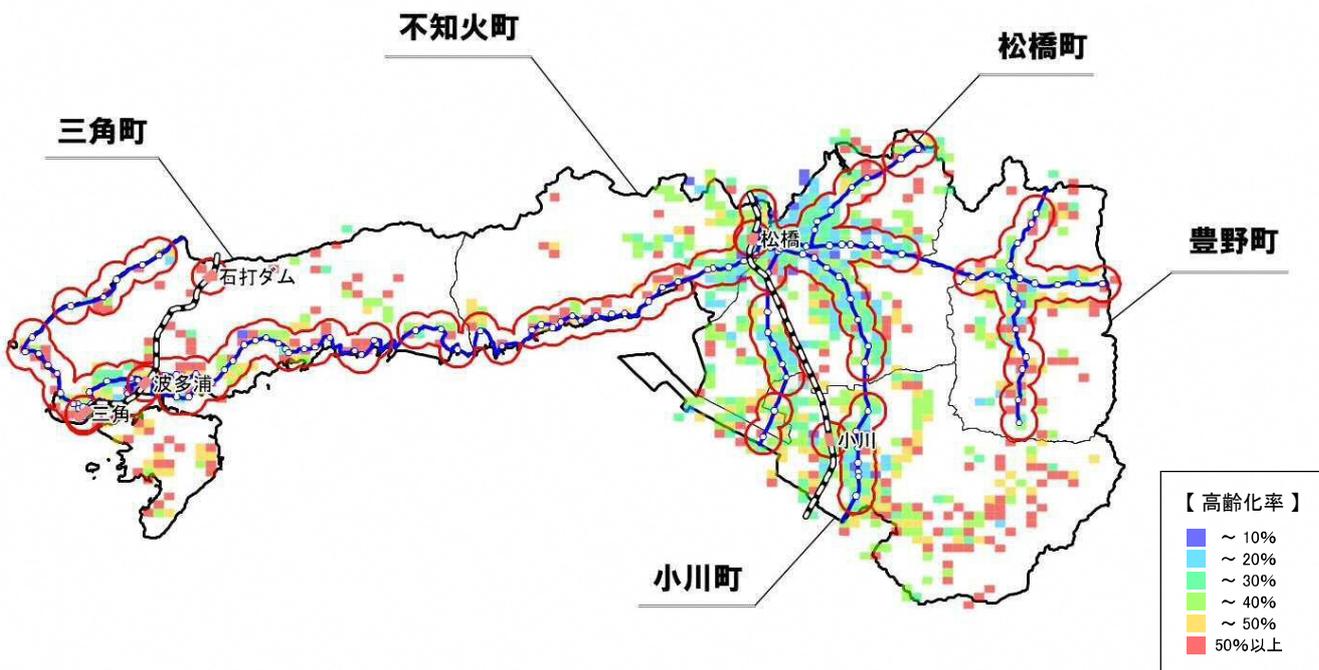
系統毎の運行本数							
系統	平日	土曜	日祝	系統	平日	土曜	日祝
超快速あまくさ号	10	10	10	三角～大口線	7	0	0
快速あまくさ号	20	20	20	三角～宇土駅線	16	16	12
鏡線	20	12	12	三角～小田良線	10	0	2
八代宮原線	22	18	18	黒崎環状線	4	0	0
宇土駅～松橋線A	63	44	36	三角病院～さんぱーる	13	0	0
宇土駅～松橋線B	3	0	0	三角産交～さんぱーる	24	21	21
宇土～砥用線	2	2	0	交通センター～松橋駅	11	6	0
松橋駅～砥用線	22	22	20	交通センター～段鶴	4	4	0
松橋～三角線	18	18	18	合計	269	193	169



【バス停及び JR 駅 500m 圏域と人口分布等の状況】

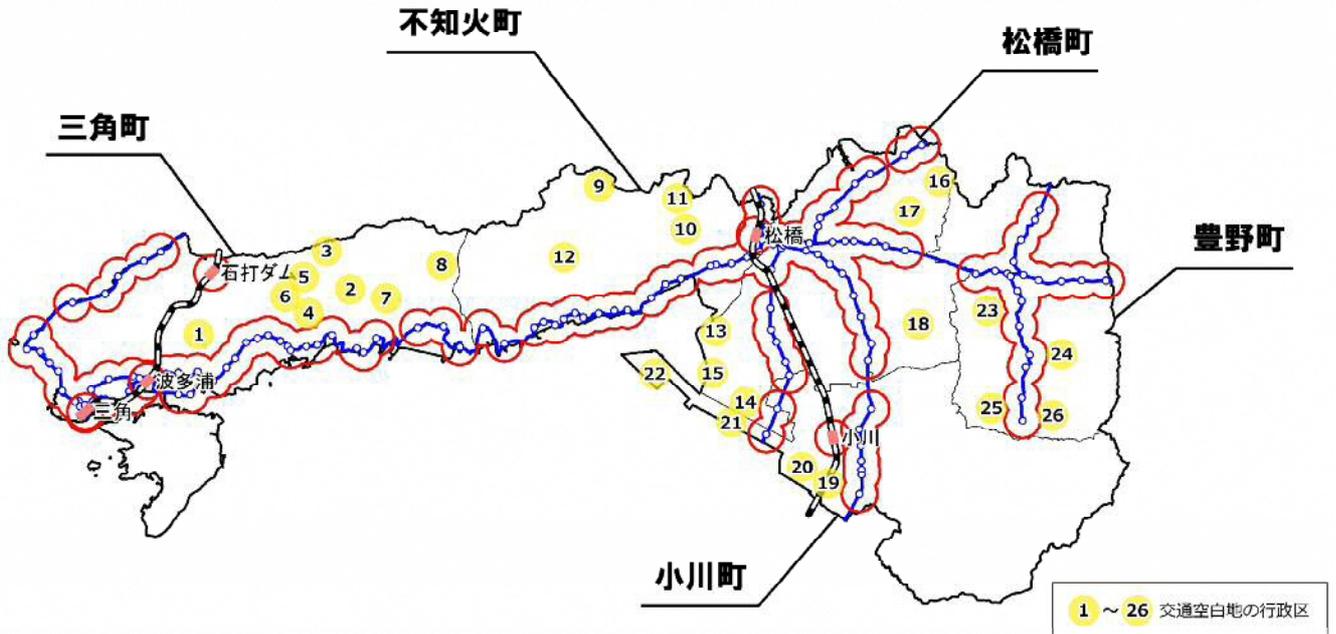


出典：平成 27 年国勢調査 250m メッシュ



出典：平成 27 年国勢調査 250m メッシュ

【交通空白地（バス停及びJR駅500m圏域外）の行政区】



平成30年3月31日現在

地区	行政区	全体人口	うち65才以上	高齢化率(%)
三角地区 (8行政区)	1 向山	63	28	44.4
	2 山田	76	40	52.6
	3 千房	38	15	39.5
	4 馬場	154	66	42.9
	5 八柳	45	19	42.2
	6 開拓	34	13	38.2
	7 古場	116	47	40.5
	8 底江	112	35	31.3
	計	638	263	41.2
不知火地区 (4行政区)	9 棕倉	1	1	100
	10 新村	58	28	48.3
	11 浦上	134	58	43.3
	12 古屋敷	74	32	43.2
	計	267	119	44.6
松橋地区 (6行政区)	13 御船	235	85	36.2
	14 砂川	334	125	37.4
	15 沖塘	150	50	33.3
	16 六地蔵	64	25	39.1
	17 北萩尾	238	92	38.7
	18 内田	378	151	39.9
	計	1,399	528	37.7

地区	行政区	全体人口	うち65才以上	高齢化率(%)
小川地区 (4行政区)	19 南新田	306	101	33
	20 新田	289	122	42.2
	21 下住吉	200	56	28
	22 不知火	60	16	26.7
	計	855	295	34.5
豊野地区 (4行政区)	23 下郷	830	336	40.5
	24 中間	238	125	52.5
	25 下上郷	296	118	39.9
	26 上上郷	198	80	40.4
	計	1,562	659	42.2
地区(26行政区) 計		4,721	1,864	39.5
100人以上15行政区 計		4,066	1,619	39.8
宇城市 計		59,928	19,069	31.8

出典：市資料

(2) 地域公共交通のサービス水準

【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	44	89	43	43	86
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
三角駅	16	16	32	19	19	38

【路線バスの運行本数】(再掲)

系 統	平 日	土曜日	日祝日	系 統	平 日	土曜日	日祝日
超快速あまくさ号	10	10	10	三角～大口線	7	0	0
快速あまくさ号	20	20	20	三角～宇土駅線	16	16	12
鏡線	20	12	12	三角～小田良線	10	0	2
八代宮原線	22	18	18	黒崎環状線	4	0	0
宇土駅～松橋線A	63	44	36	三角病院～さんばーる	13	0	0
宇土駅～松橋線B	3	0	0	三角産交～さんばーる	24	21	21
宇土～砥用線	2	2	0	交通センター～松橋駅	11	6	0
松橋駅～砥用線	22	22	20	交通センター～段鶴	4	4	0
松橋～三角線	18	18	18	合 計	269	193	169

各地域で導入されている乗合タクシーは、各地域から商業施設や医療施設、その他施設が立地する最寄りの中心部等まで運行する形態となっています。

海東方面と戸馳地区に関しては月曜日～土曜日まで平日 5 往復程度、土曜 2 往復運行していますが、長崎地区と小野部田地区においては、週 2 日、平日 2 往復の運行となっています。

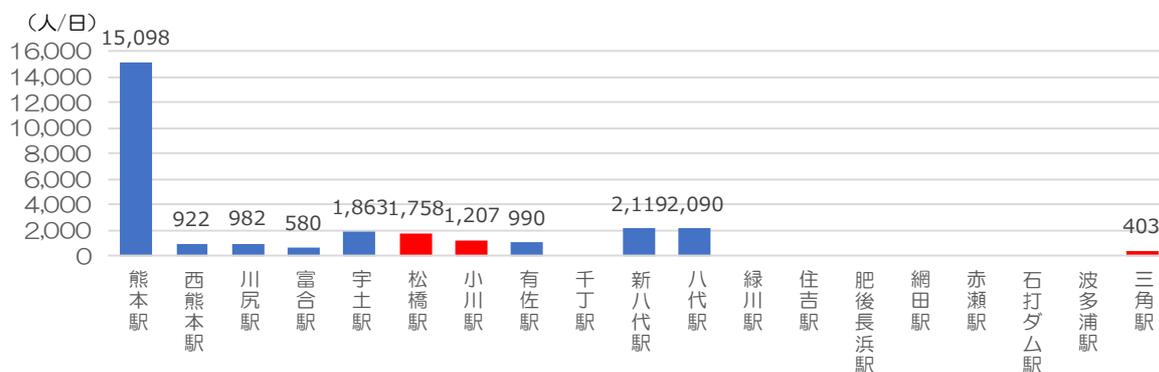
予約時間に関しては、午前の便に関しては前日までの予約となっており、利用料金は 200～400 円と安価に設定されています。

対象	運行日	運行便数	運行ダイヤ	予約時間	利用料金
小川町 海東方面	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 8:00,9:00,11:00, 13:00,15:00 (平日) 9:00,13:00 (土曜)	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 10:00,12:00,14:00, 16:00 (平日) 11:00,15:00 (土曜)		
三角町 戸馳地区	月曜日 ～土曜日	戸馳方面発 ⇒三角中心部着 平日 5 便 土曜 2 便	戸馳方面発 ⇒三角中心部着 8:00,9:30,11:00, 13:00,15:00 (平日) 9:00,13:00 (土曜)	午前の便 前日の 8:00 ～12:00 午後の便 前日の 8:00 ～12:00 当日の 8:00 ～12:00	戸馳地域内の全ての地区 ⇔戸馳郵便局・佐藤医院等 ：200 円 田井浦地区 ⇔目的地：250 円 内湯地区、野崎地区 ⇔目的地：300 円 本村地区 ⇔目的地：350 円 片島地区 ⇔目的地：400 円
		三角中心部発 ⇒戸馳方面着 平日 5 便 土曜 2 便	三角中心部発 ⇒戸馳方面着 10:30,11:30,12:30, 14:30,18:00 (平日) 11:00,15:00 (土曜)		
不知火町 長崎地区	火曜日 ・木曜日	長崎地区発 ⇒不知火中心部着 平日 2 便	長崎地区発 ⇒不知火中心部着 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	長崎 1 区、長崎 2 区 ⇔目的地：200 円
		不知火中心部発 ⇒長崎地区着 平日 2 便	不知火中心部発 ⇒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 ⇔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		

(3) 地域公共交通の利用状況

松橋駅の乗車人員は約 1,800 人/日、小川駅は約 1,200 人/日となっており、熊本以南の鹿児島本線の駅では、熊本、八代、新八代、宇土に次いで多くなっていますが、三角駅は 400 人/日と少なく、その他三角線の駅も利用者数は少ない状況です。

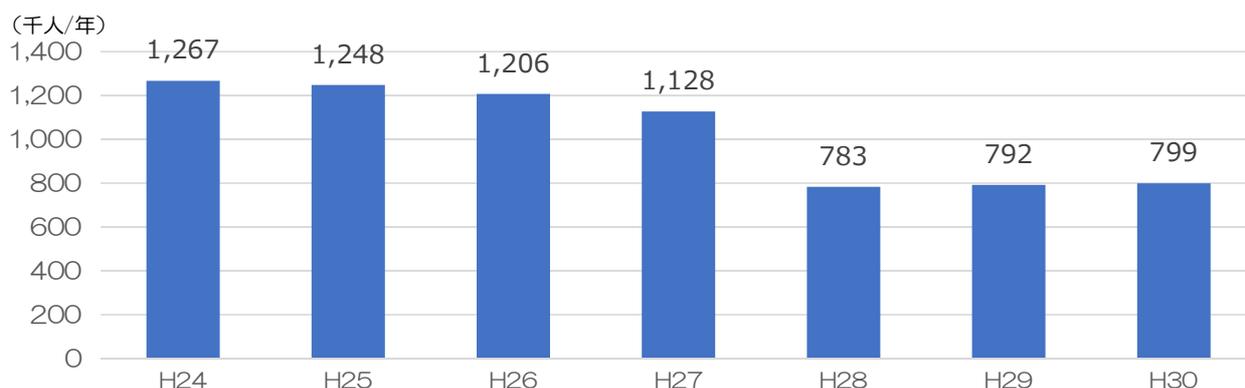
なお、路線の通過人員で見ると、30 年間で鹿児島本線（熊本～八代間）では約 4 割、三角線で約 5 割減少している状況です。



▲JR 駅の乗車人員（資料：JR 九州 2017、数字がない駅は不明：上位 300 位以下）

路線バスの利用者数は、H30 において 799 千人となっており、熊本地震の影響などもありますが、H24 と比較して約 4 割減少している状況です。

これらの傾向は、民間事業者が運行している全体的な傾向と比較して減少率が高い状況であり、本市におけるバス離れが進んでいることがうかがえます。



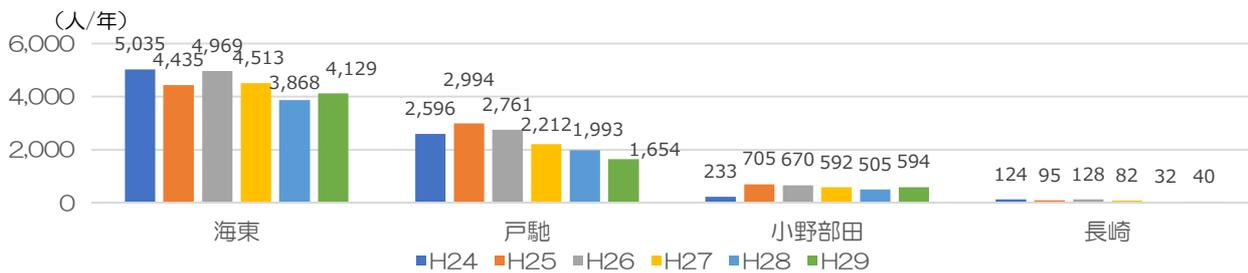
▲路線バスの利用者数の推移（前年 10 月～当年 9 月）

乗合タクシーの利用者数は、H24 と比較して H29 では全ての地域で減少していますが、海東方面においては、H28 と比較して増加している状況です。

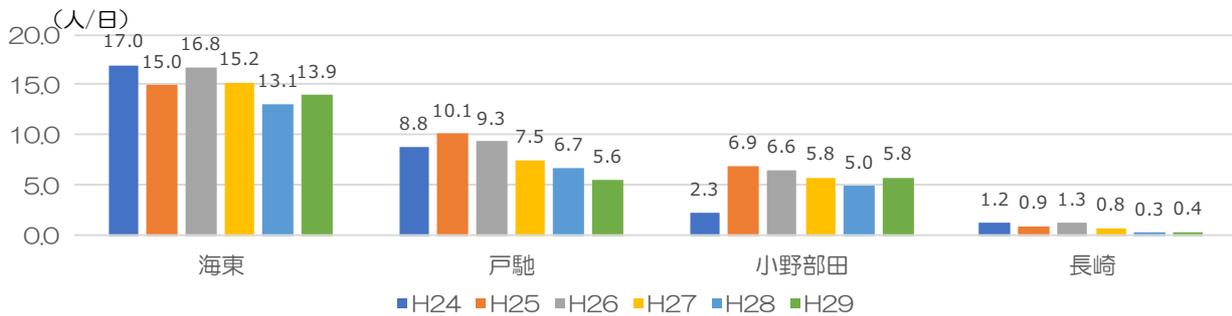
長崎地区においては、人口減少の影響もあり、年間 40 人、運行日の 1 日あたり 1 人未満の利用状況となっています。

一方、海東方面では 1 日あたり約 14 人の利用が見られ、戸馳地区や小野部田地区では 10 人未満となっています。

1 便あたりの利用者数では、海東方面や小野部田地区において H29 で 2.0 人以上と乗合が定着していますが、戸馳地区や長崎地区では 1.0 人台となっています。

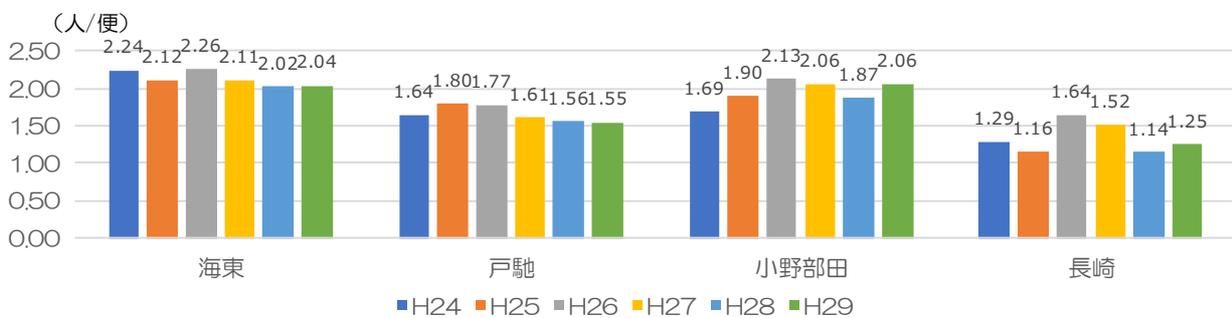


▲乗合タクシーの利用者数の推移



▲1日あたりの乗合タクシーの利用者数の推移

(海東・戸馳は 296 日、小野部田・長崎は 102 日で計算)



▲1便あたりの乗合タクシーの利用者数の推移

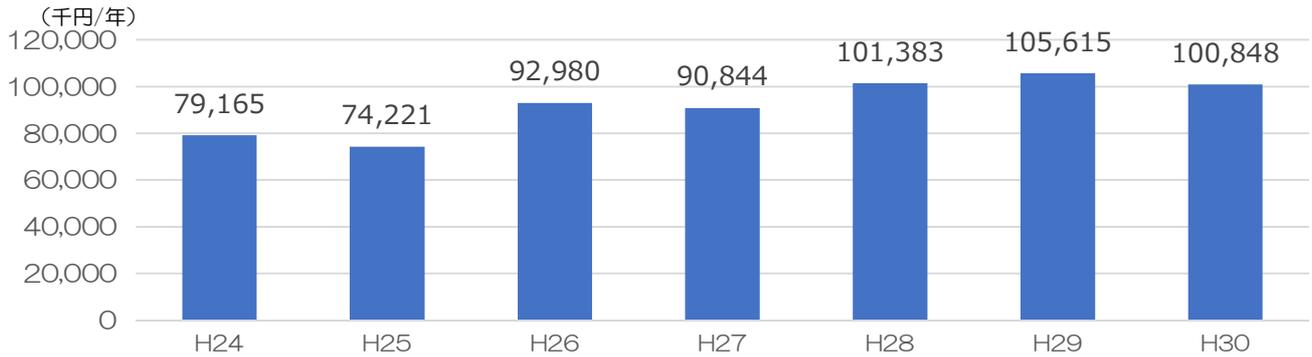
(4) 地域公共交通に係る財政負担の状況

路線バスに対する欠損補助額は年々増加し、平成30年度において100,848千円となっており、平成24年度と比較して約1.3倍、約21,683千円増加となっています。

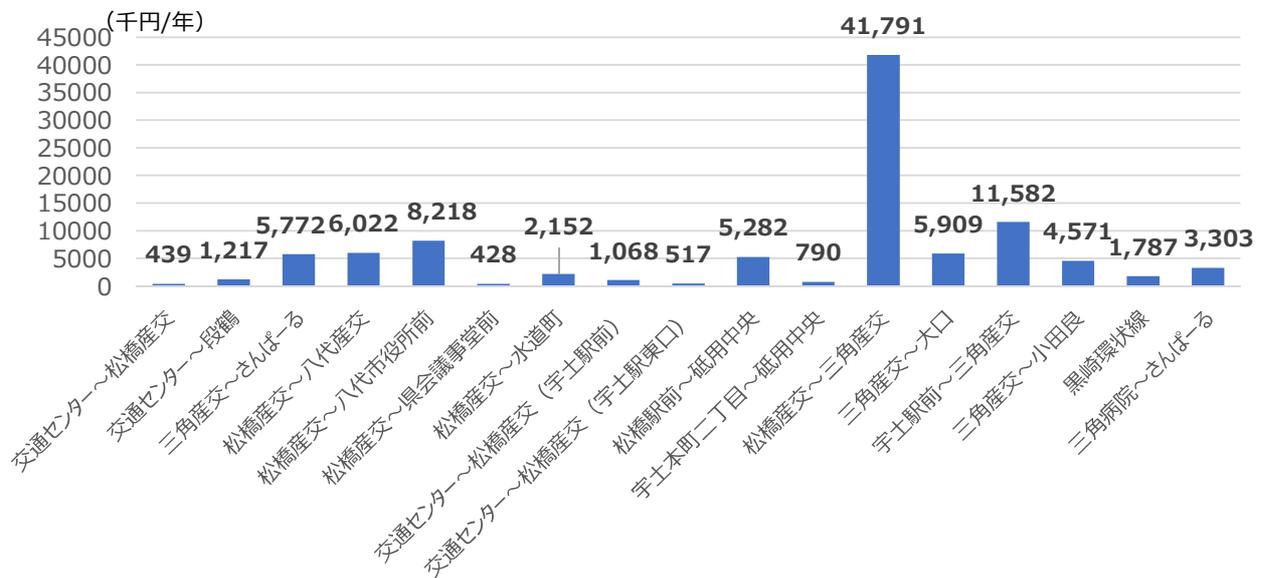
要因として燃料費の高騰などもありますが、利用者数の減少が大きく影響しています。

また、系統別では、松橋産交～三角産交が41,791千円/年と全体の40%以上を占め、他の系統より突出している状況です。

その他、松橋～八代間の系統や三角～宇土間の系統で多くなっています。



▲路線バスに対する欠損補助額の推移（前年10月～当年9月）



▲系統別の状況（H29.10～H30.9の実績値） ※宇城市負担分のみ

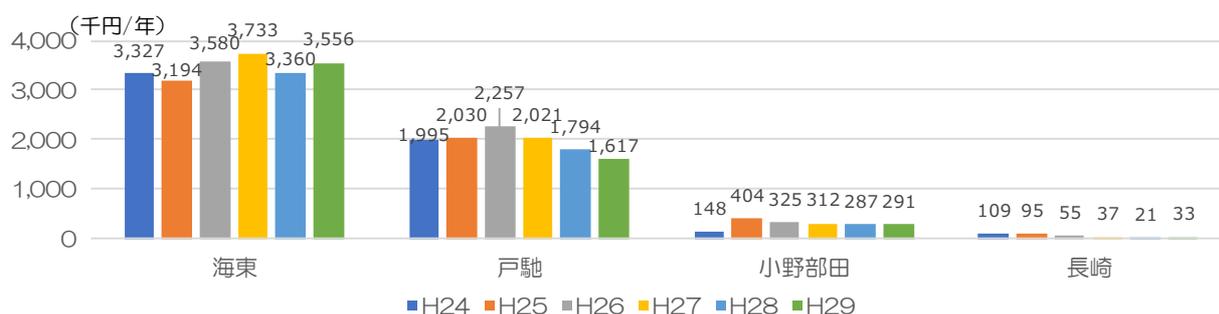
※欠損補助額の一部には、特別交付税及び熊本県生活交通維持・活性化交付金が充てられています。

一方、乗合タクシーに対する補助金額は H29 で合計 5,497 千円となっており、近年減少傾向となっています。その要因としては、戸馳地区などにおける利用者数の減少となっています。

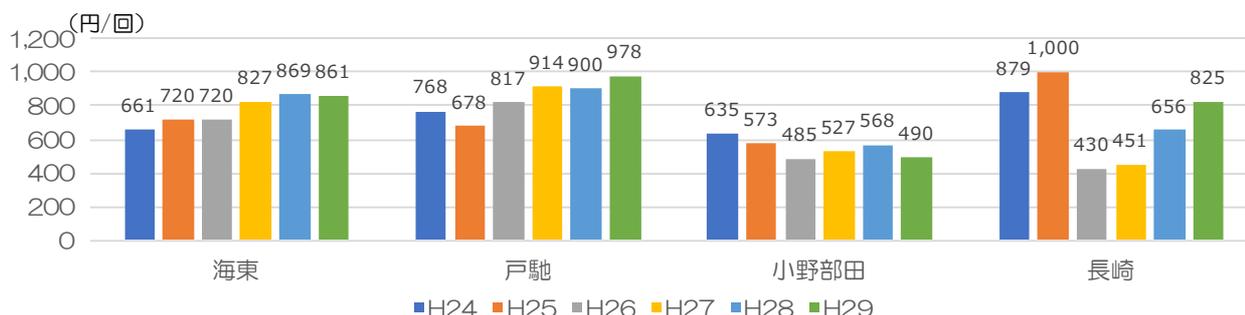
地域別では、利用者数が多い海東方面が補助金額の多くを占めており、その他地域では少ない状況です。

ただし、利用者 1 回あたりの補助金額で見ると、海東方面より戸馳地区の方が高くなっており、約 1,000 円/人となっています。

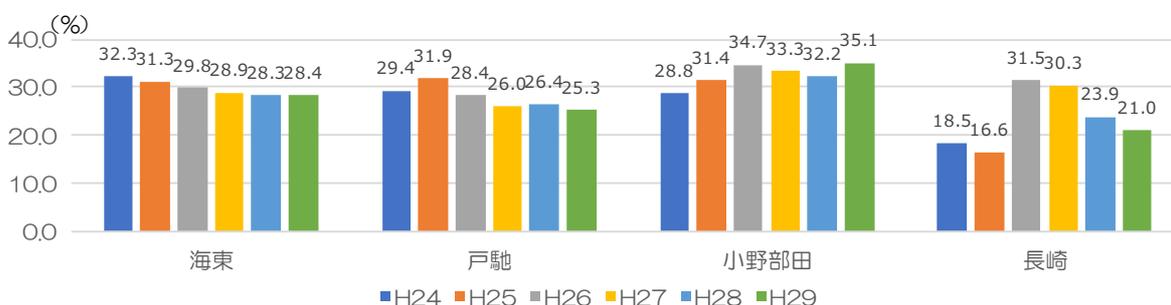
収支率（運賃収入/経費×100）は、小野部田地区で 35%と近年増加していますが、その他地域においては減少しており、海東方面でも 30%未満となっています。



▲乗合タクシー補助金額の推移



▲利用者 1 回あたり乗合タクシー補助金額の推移



▲乗合タクシーの収支率の推移

※補助金額の一部には、特別交付税及び熊本県生活交通維持・活性化交付金が充てられています。

(5) スクールバスの運行状況等

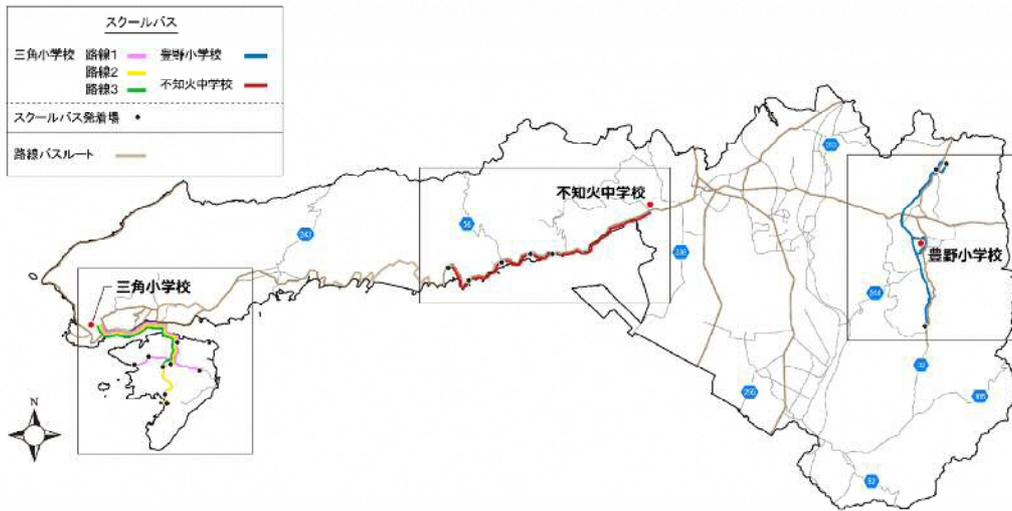
本市では小中学生の通学手段として、三角小学校、豊野小学校、不知火中学校でスクールバスを運行しています。

三角小学校のスクールバスは2台（定員計93人）で運行し、51人が利用しています。

また、不知火中学校のスクールバスは1台（定員29人）で運行し、23人が利用しています。

不知火中学校については、路線バスと運行ルートが重複していますが、運行ダイヤが三角産交発5:50、不知火中学校前着6:50となっており、30分程度時間がずれています。

路線バス（黒崎環状線、三角産交～小田良線、三角産交～大口線等）を利用して青海小学校、三角小学校、三角中学校に通学する生徒に対しては、定期券による遠距離通学補助（年間7,035千円）をしています。



【各小中学校周辺拡大図】



【スクールバスの概要】

路線名		運行日	登校便	下校便	利用者数
三角小学校	路線1 (1号車)	開校日 月、火、木、金	三角小学校着 8:00	三角小学校発 15:30、16:30、18:40	51人 〔定員〕 1号車：46人 2号車：47人 合計：93人
		開校日 水		三角小学校発 15:20	
	路線2 (2号車)	開校日 月、火、木、金		三角小学校発 15:30、16:30、18:40	
		開校日 水		三角小学校発 15:20	
	路線3 (1号車)	土曜日		三角小学校発 12:10	
豊野小学校		-	豊野小学校着 7:00	豊野小学校発 15:00	10人 〔定員〕 15人
不知火中学校	4～10月、 3月	開校日 月、火、木、金	不知火中学校着 7:20	不知火中学校発 16:40、18:00、19:10	23人 〔定員〕 29人
		開校日 水		不知火中学校発 15:40、18:00、19:10	
	11～2月	開校日 月、火、木、金		不知火中学校発 16:40、18:10	
		開校日 水		不知火中学校発 15:40、18:10	

※春季、夏季、冬季休業期間等については、運行ダイヤ、運行本数が異なる
 ※利用者数についてはH29.4.1現在

出典：市資料

3.1 路線バス利用実態調査

(1) 調査概要

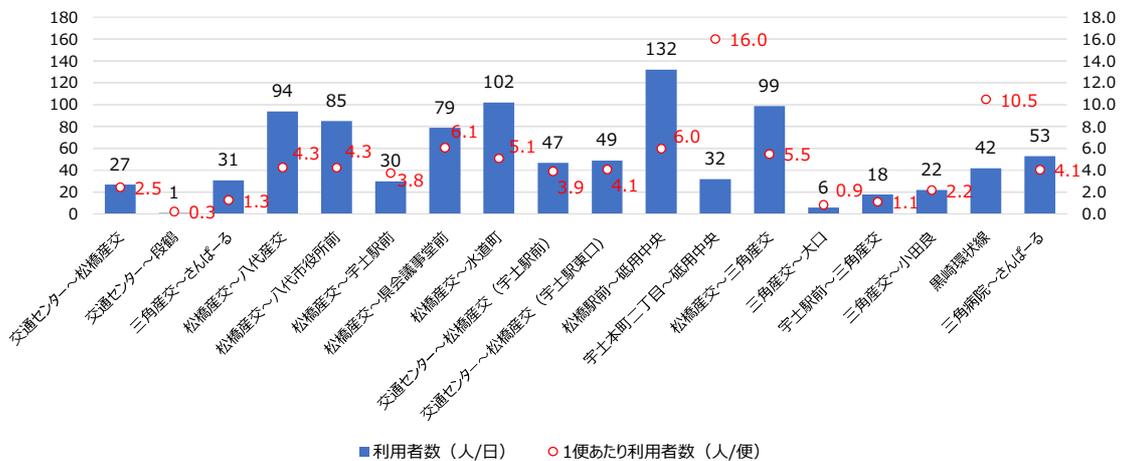
項目	実施方法・内容等
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ■ 路線バスの利用者 ■ 平日・休日各1日：全路線（市内で乗降する人を基本） ※平成30年9月9日（日）、13日（木）実施
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ■ 調査員が車内に乗り込み、可能な範囲で聞き取り調査 ※乗車時間内に聞き取り困難な場合は、予め返信用封筒を準備しておき、郵送回収
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・属性（居住地、性別、年齢、職業など） ・利用状況（目的・目的地、頻度、利用区間、利用時間帯など） ・今後の利用意向 など

(2) 路線バスの利用状況（宇城市内で乗降、もしくは宇城市内を通過した人員）

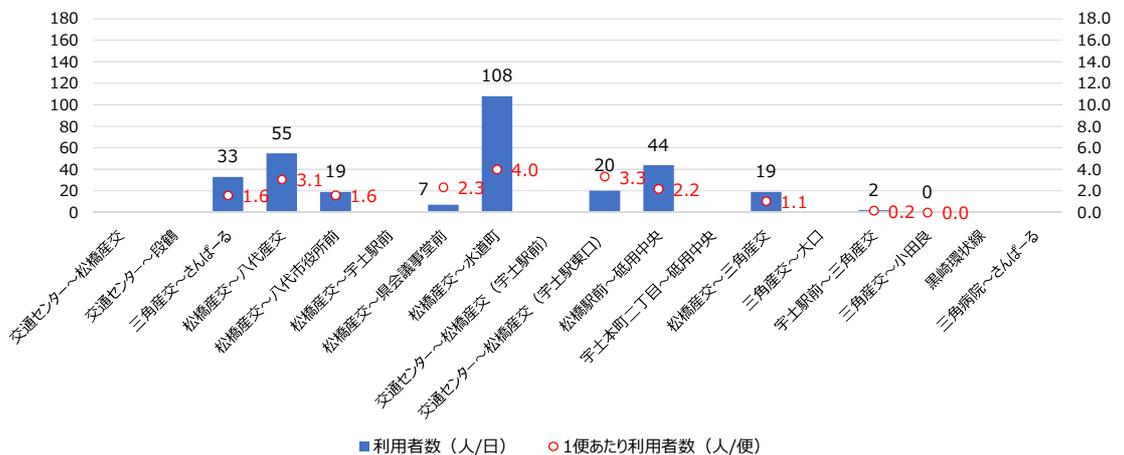
系統別の利用状況は、松橋駅前～砥用中央や松橋産交～八代方面、熊本方面で多くなっていますが、1便あたりの利用者数では、宇土・松橋～砥用の利用が多くなっています。三角方面は、黒崎環状線が1便あたり10.5人と多くなっていますが、その他系統は少ない状況です。

休日に関しては、松橋産交～水道町で利用者が多いですが、全体的に利用者数が少ない状況です。

【平日】



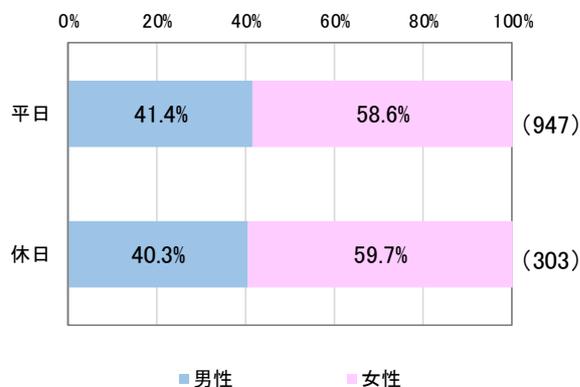
【休日】



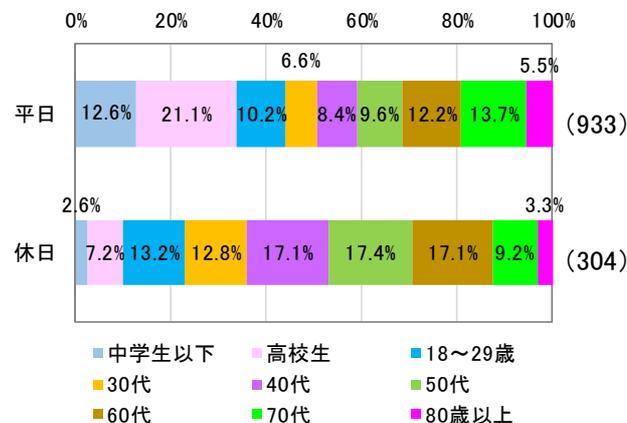
(3) 路線バス利用者の属性

路線バス利用者の性別は、男性が4割、女性が6割となっており、平休で違いは見られません。年代に関しては、平日は高校生以下及び60歳以上で各3割を占め、30～40代の利用が少ない状況です。休日に関しては高校生以下の利用が大きく減少しています。

【性別】



【年齢】



(4) 停留所別の乗降者数

停留所別の乗降者数は、松橋産交や松橋駅、三角産交といった交通拠点に加え、三角支所や宇城警察所といった公共施設、さらには大野橋（松橋高校）や松橋支援学校前、各小学校前といった教育施設が多く、その他寺村口など地域の生活拠点において利用が多い停留所が見られます。

【平日】

※乗降者数が20人以上の停留所

停留所名	乗車者数 (人)	降車者数 (人)	合計 (人)
松橋産交	199	172	371
松橋支援学校	30	29	59
宇城市三角支所前	12	38	50
三角産交	26	22	48
松橋駅前	16	25	41
三角病院	20	16	36
大野橋	12	19	31
三角小学校前	7	17	24
塩屋	18	6	24
青海小学校下	19	5	24
宇城警察署前	12	10	22
寺村口	11	11	22
大田尾	14	8	22

【休日】

※乗降者数が20人以上の停留所

停留所名	乗車者数 (人)	降車者数 (人)	合計 (人)
松橋産交	70	53	123
三角産交	17	15	32

(5) 区間ごとの利用状況

区間別の乗車人員は、松橋～砥用間や松橋～宇土・熊本間、三角町の一部区間において多くなっており、松橋～砥用間に関しては、大野橋（松橋高校）までの利用が多い状況です。

全体的に、松橋市街地や三角中心部では1便あたり乗車人員も比較的多い状況ですが、その他区間では2人/便以下が多く見られます。特に、豊野～城南間や三角線の三角中心部～塩屋浦間、八代方面へ向かう路線の小川町における区間は利用が少ない状況です。

休日に関しては、松橋市街地の一部区間や、三角産交～三角西港間において利用者数が比較のみられますが、全体的に少ない状況です。特に、1便あたりの乗車人員では、松橋産交～熊本南病院入口間のみしか2人/便以上の利用が見られない状況です。

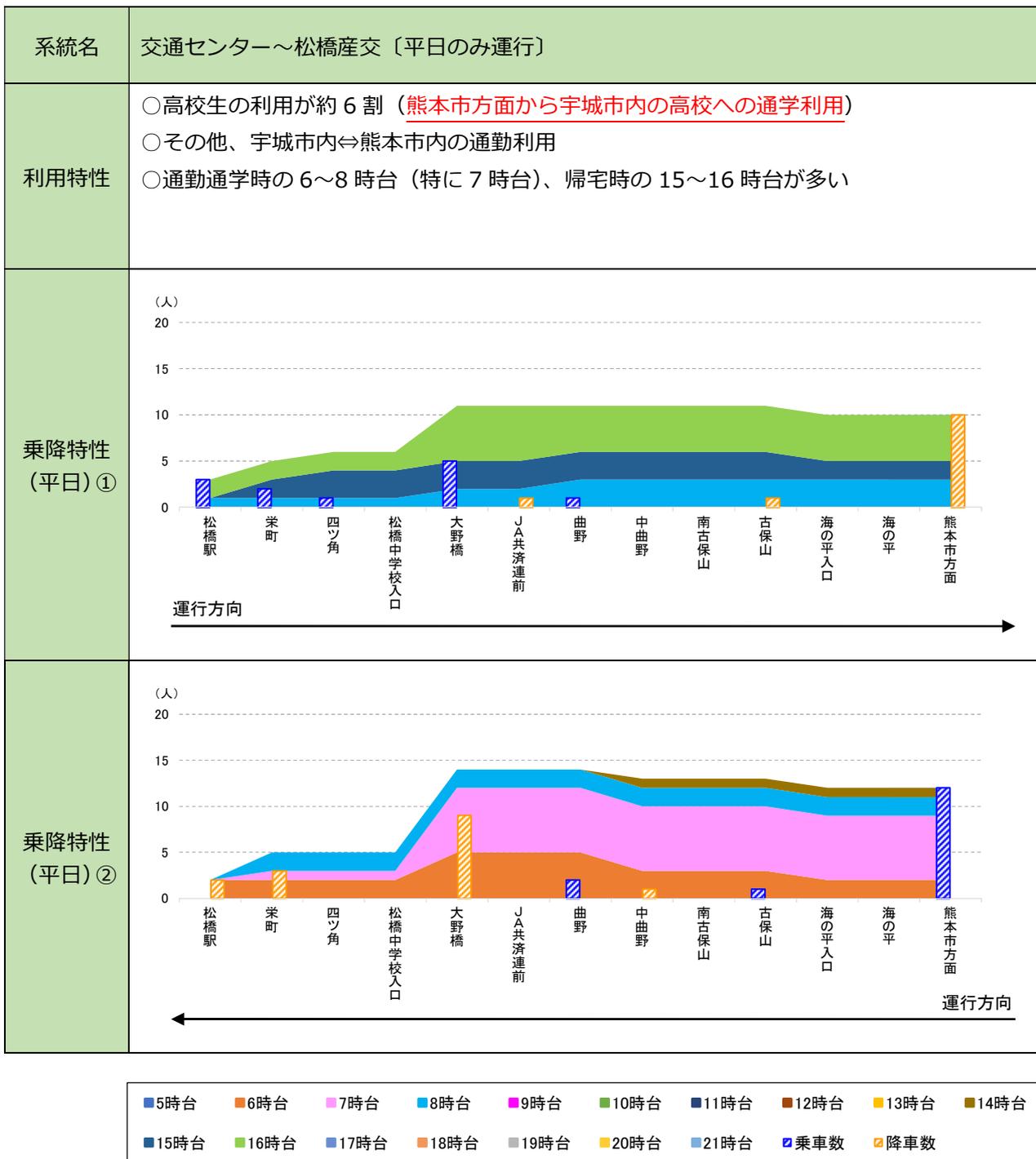
【平日】 ※1便あたり乗車人員が2.0人/便以上の区間

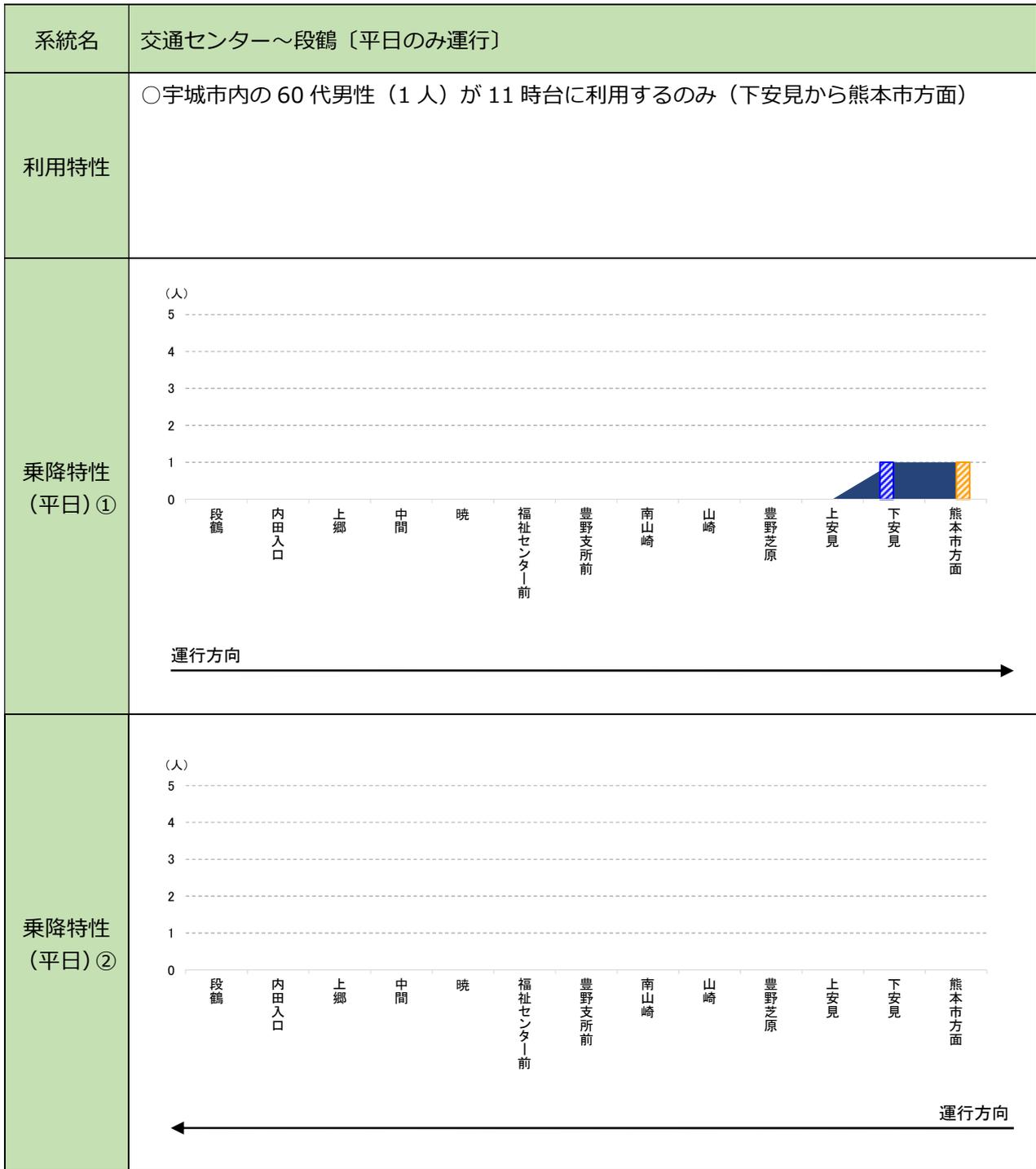
区 間	区間別乗車人員(人)	1便あたり乗車人員(人/便)	
大野橋	南田	142	5.9
南田	曲野台地入口	140	5.8
曲野台地入口	療育センター入口	140	5.8
大島	松橋IC入口	138	5.8
療育センター入口	大島	137	5.7
松橋IC入口	萩尾	136	5.7
萩尾	寺村口	134	5.6
寺村口	古賀原	133	5.5
松橋産交	新四つ角	128	5.3
古賀原	山崎橋	111	4.6
山崎橋	南山崎	107	4.5
南山崎	糸石	99	4.1
松橋中学校入口	大野橋	141	4.0
新四つ角	松橋中学校入口	137	3.9
糸石	下巢林	90	3.8
豊川小学校入口	松橋支援学校	75	3.8
下巢林	上巢林	88	3.7
上巢林	森の木口	84	3.5
松橋産交	JA熊本うき本所前	69	3.5
JA熊本うき本所前	松崎	69	3.5
松崎	上内田	67	3.4
上内田	南豊崎	67	3.4
南豊崎	豊川小学校入口	65	3.3
松山	嫁坂	217	3.2
宇城警察署前	久具	67	3.0
久具	希望の里入口	67	3.0
希望の里入口	熊本南病院入口	65	3.0
嫁坂	御領団地前	180	2.7
御領団地前	松橋駅前	147	2.7
熊本南病院入口	豊福	59	2.7
古水団地入口	宇城市三角支所前	106	2.5
塩屋	黒崎	10	2.5
大野橋	JA共済連前	25	2.3
JA共済連前	曲野	25	2.3
曲野	中曲野	25	2.3
宮崎入口	古水団地入口	97	2.3
宇城市三角支所前	宇城市三角支所通り	98	2.3
中曲野	南古保山	24	2.2
南古保山	古保山	24	2.2
古保山	海の平入口	24	2.2
松橋栄町	松橋産交	206	2.2
松橋高校前	宇城警察署前	48	2.2
松橋駅前	松橋栄町	181	2.1
御領団地前	松橋産交	25	2.1
豊福	竹崎	47	2.1
高良	宇城市不知火支所前	38	2.1
宇城市不知火支所前	十五社	38	2.1
十五社	亀尾郵便局前	37	2.1
不知火中学校前	亀崎	37	2.1
亀崎	塩屋浦	37	2.1
三角病院	宮崎入口	87	2.1
海の平入口	海の平	22	2.0
松橋産交	松橋町体育館前	43	2.0
松橋町体育館前	松橋高校前	44	2.0
亀尾郵便局前	不知火中学校前	36	2.0
船津	青海小学校下	49	2.0
三角病院入口	三角病院	86	2.0

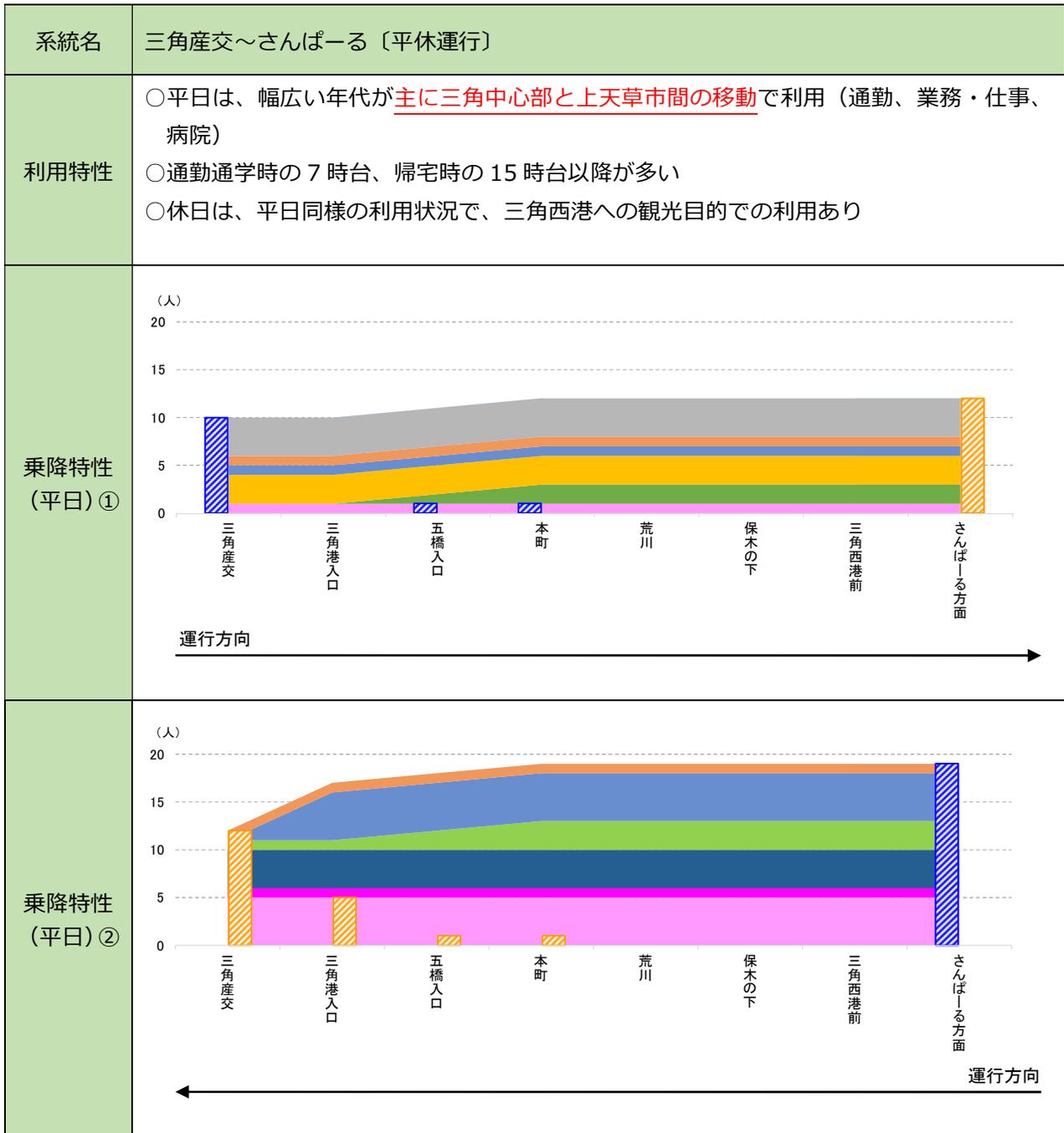
【休日】 ※1便あたり乗車人員が2.0人/便以上の区間

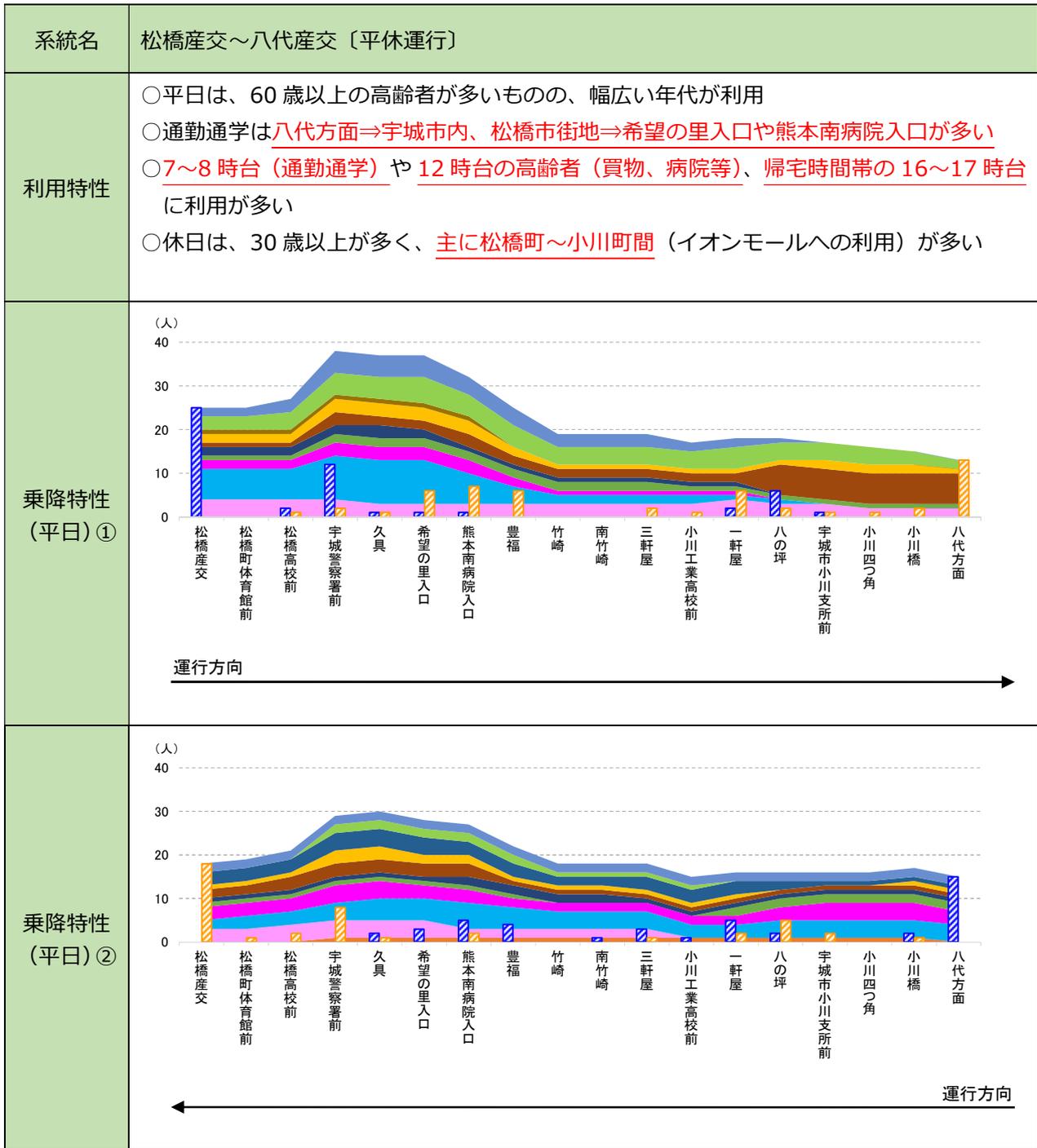
区 間	区間別乗車人員(人)	1便あたり乗車人員(人/便)	
宇城警察署前	久具	42	2.3
久具	希望の里入口	40	2.2
松橋産交	松橋町体育館前	37	2.1
松橋町体育館前	松橋高校前	37	2.1
松橋高校前	宇城警察署前	37	2.1
希望の里入口	熊本南病院入口	36	2.0

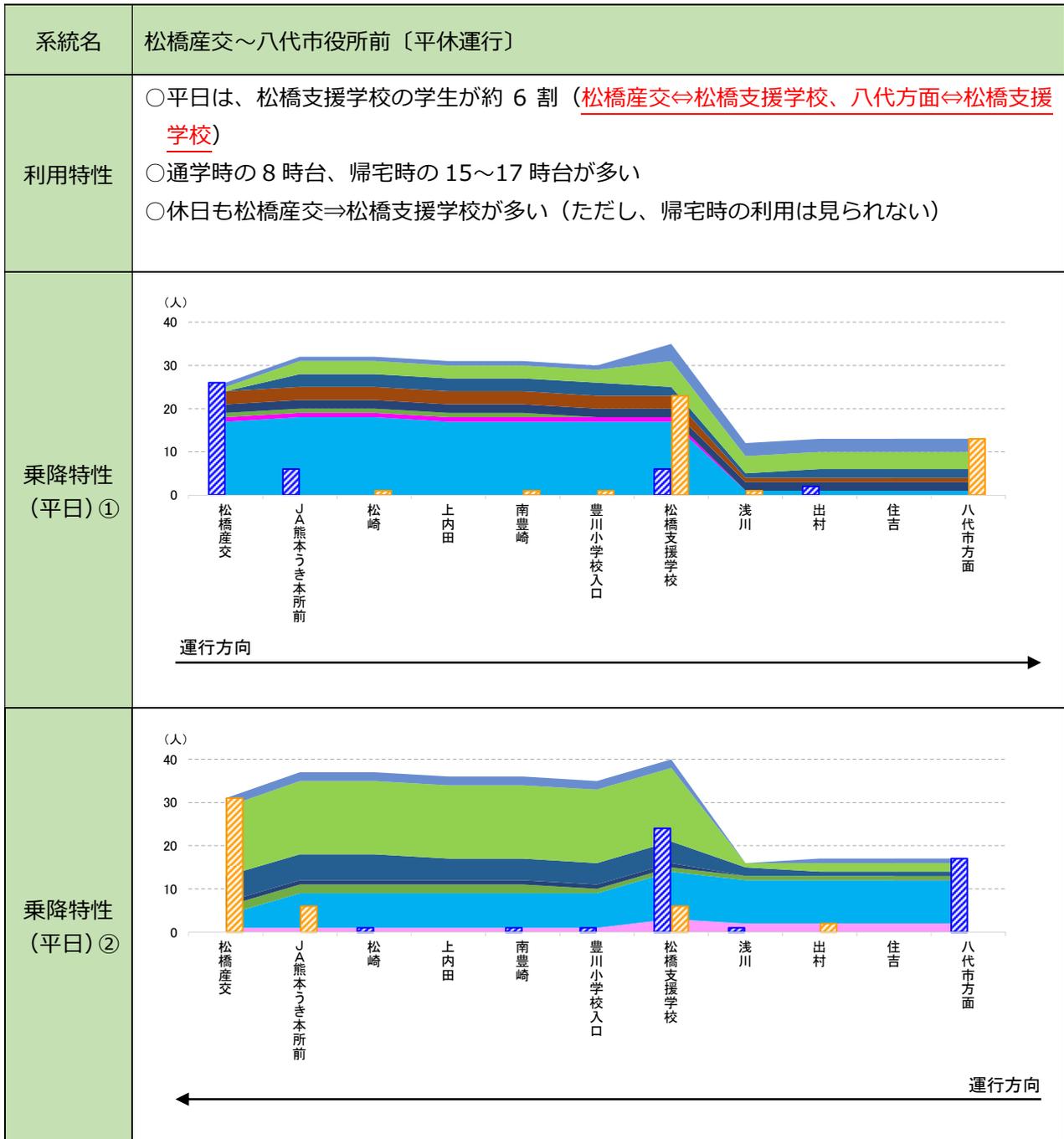
(6) 系統ごとの利用特性

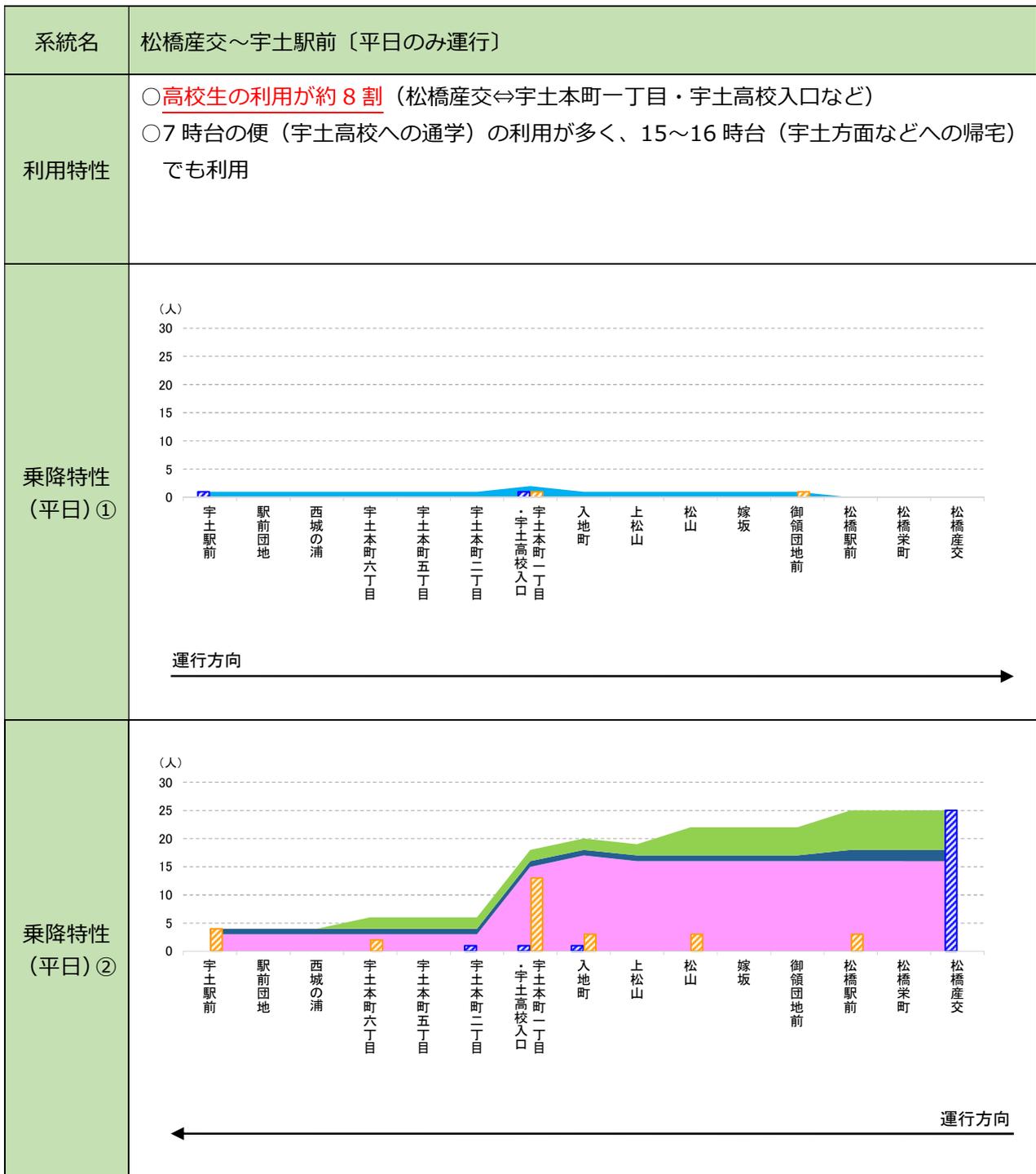


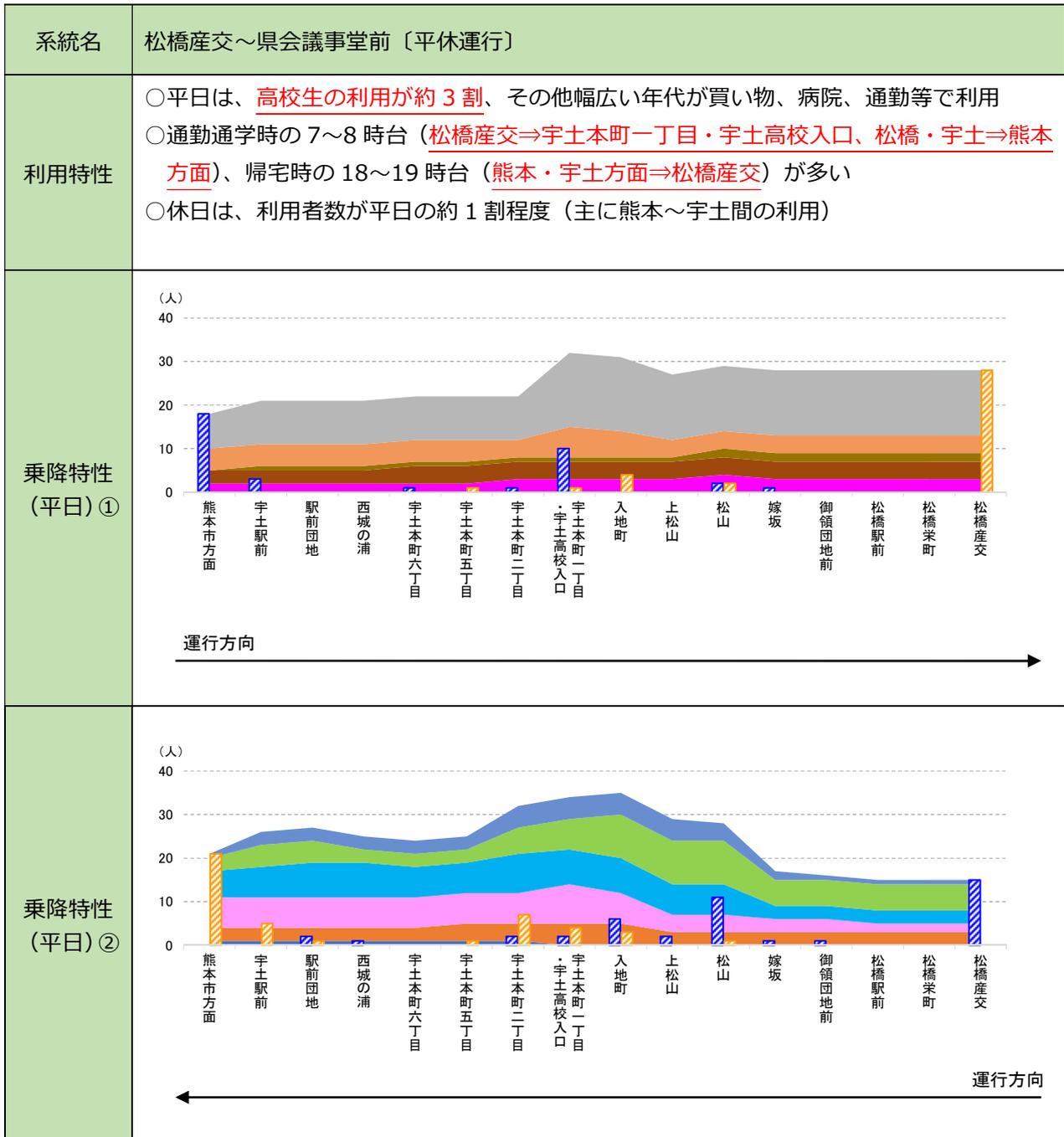


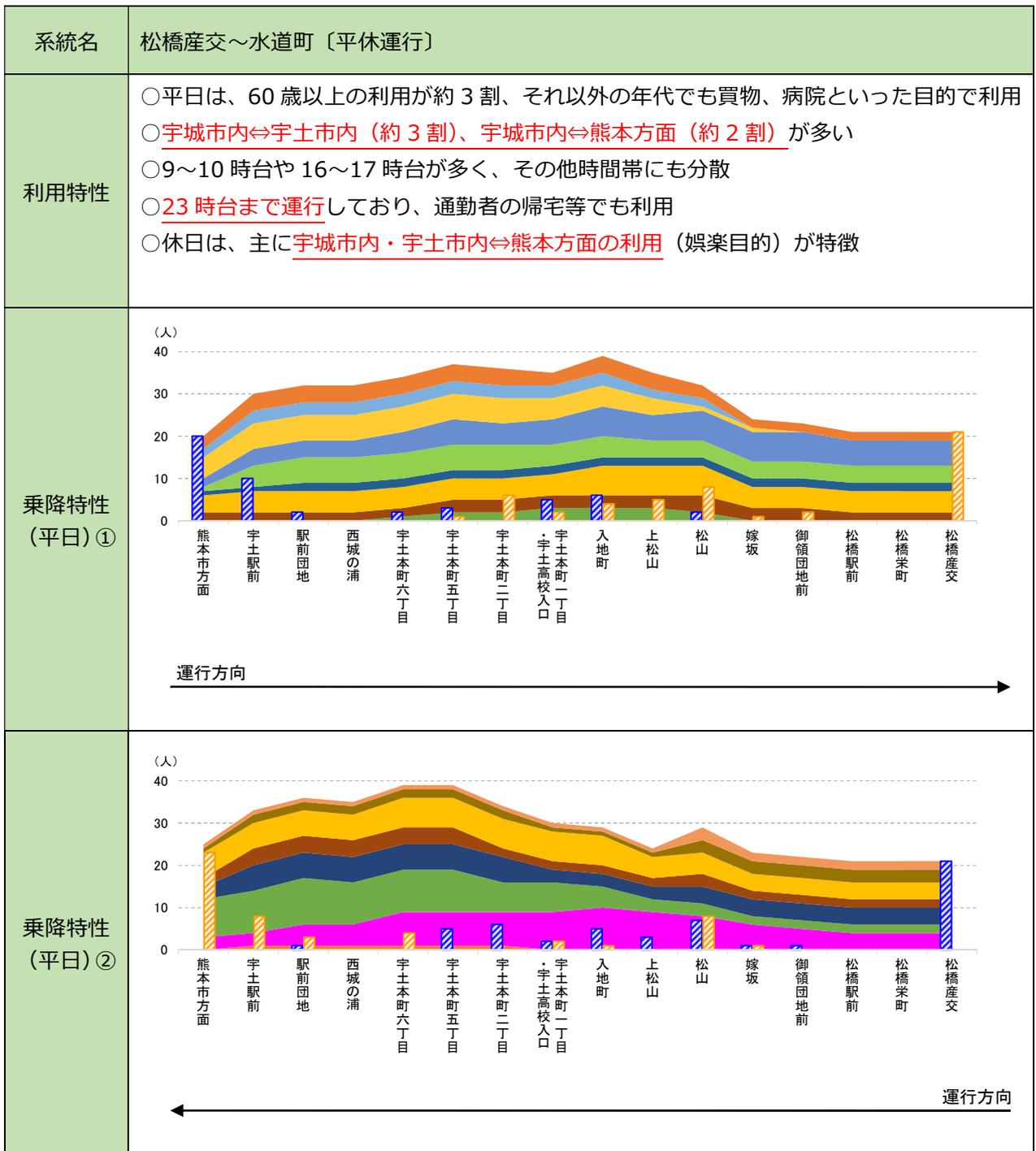


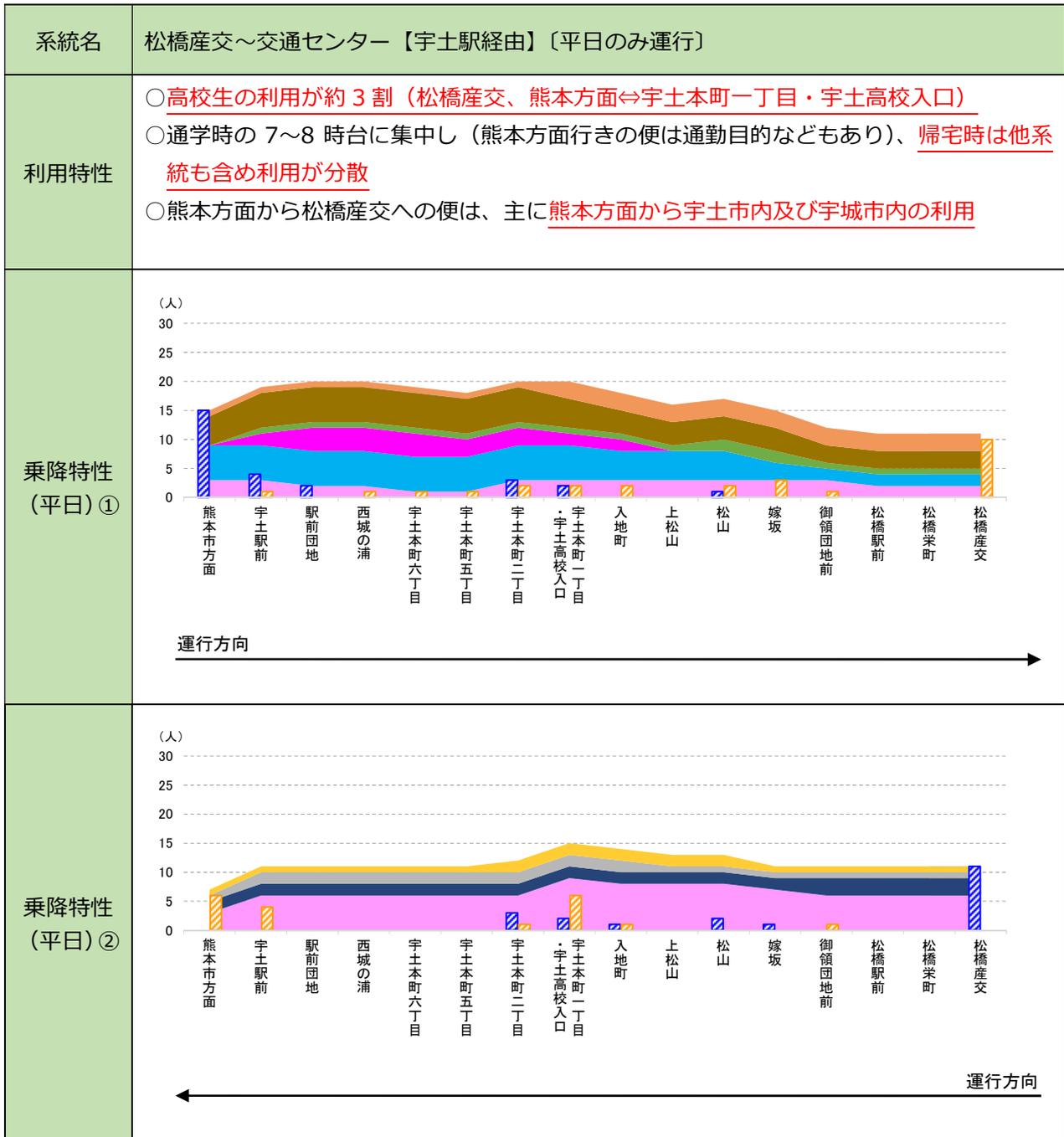


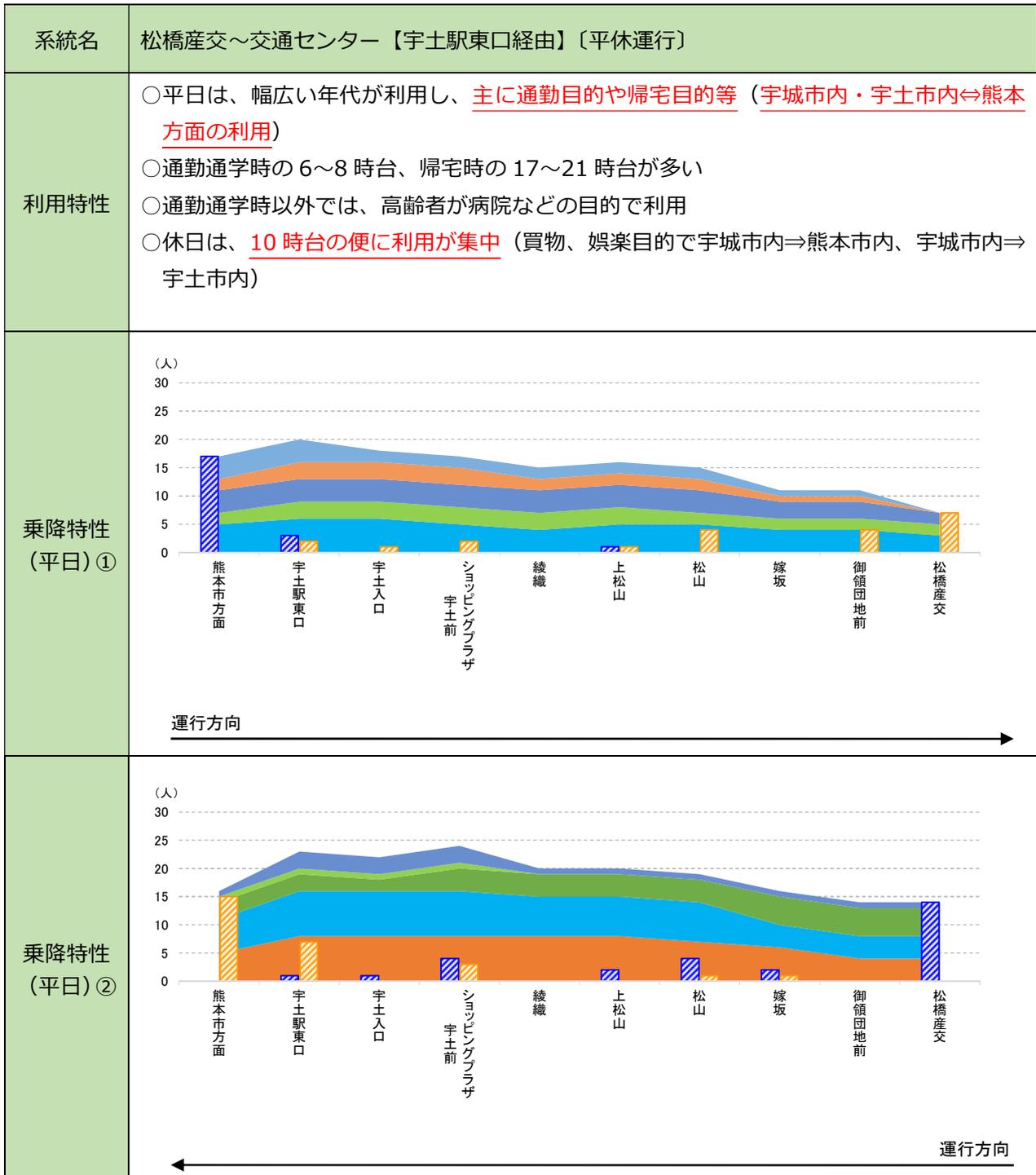


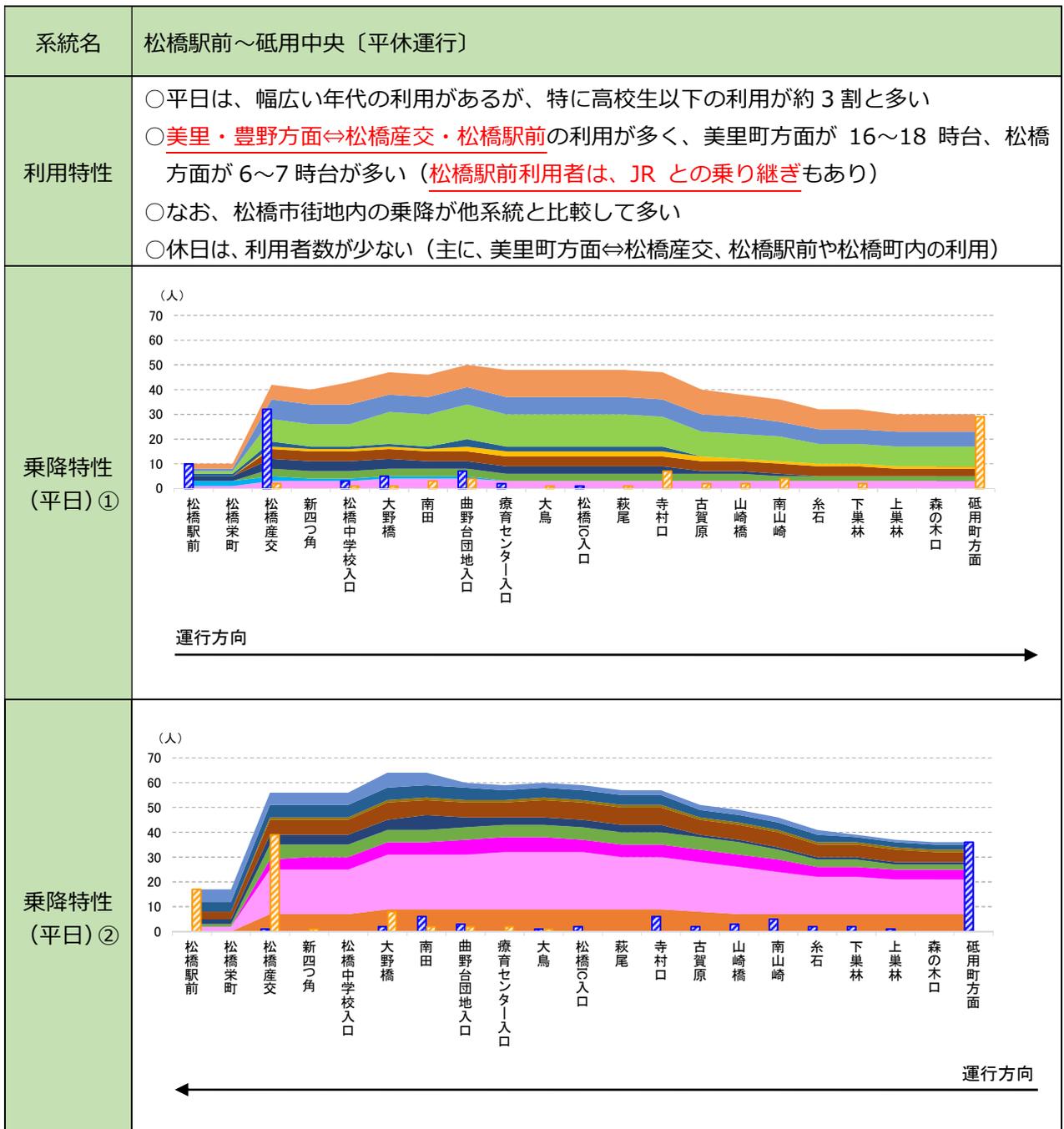


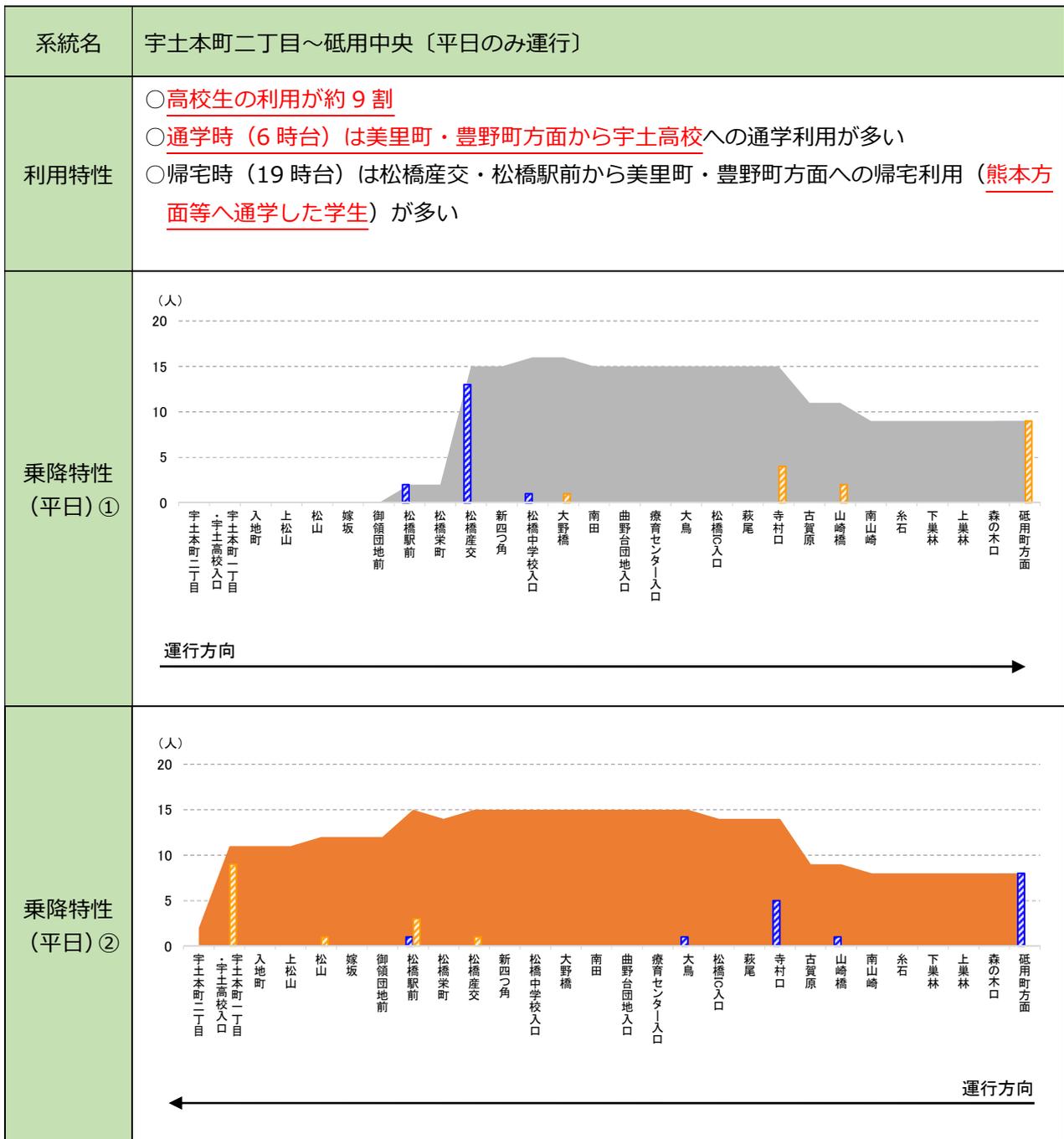


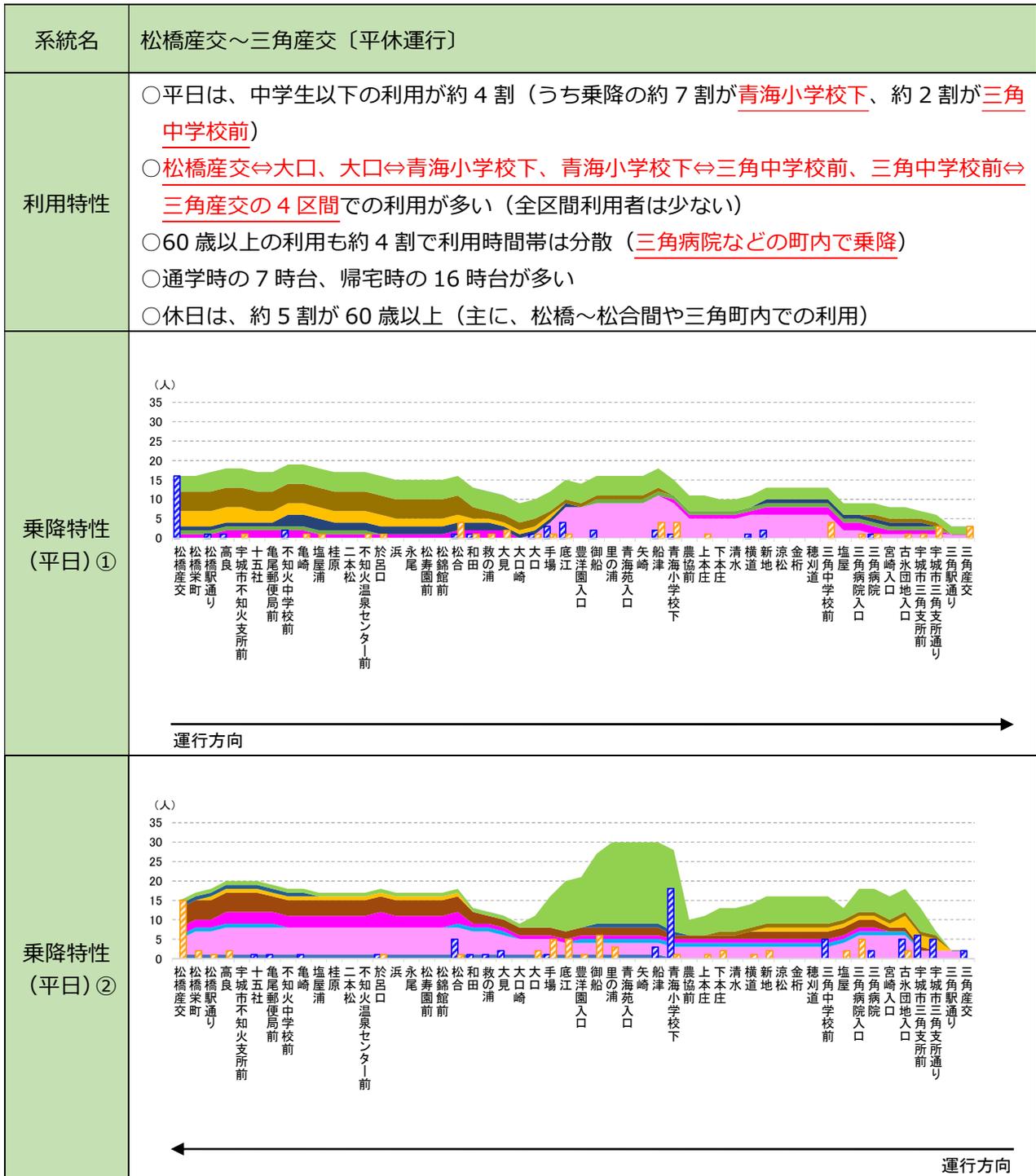


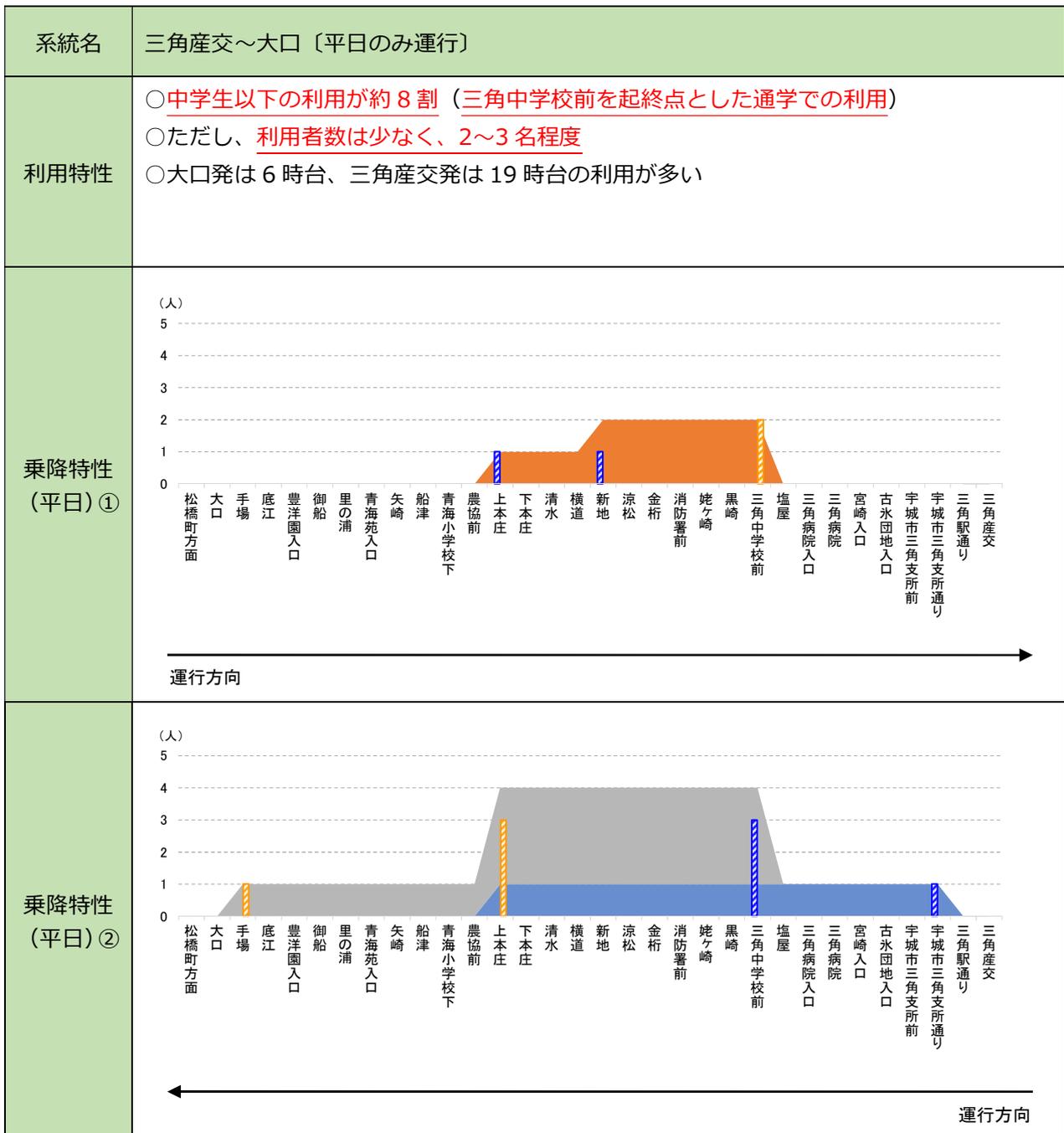


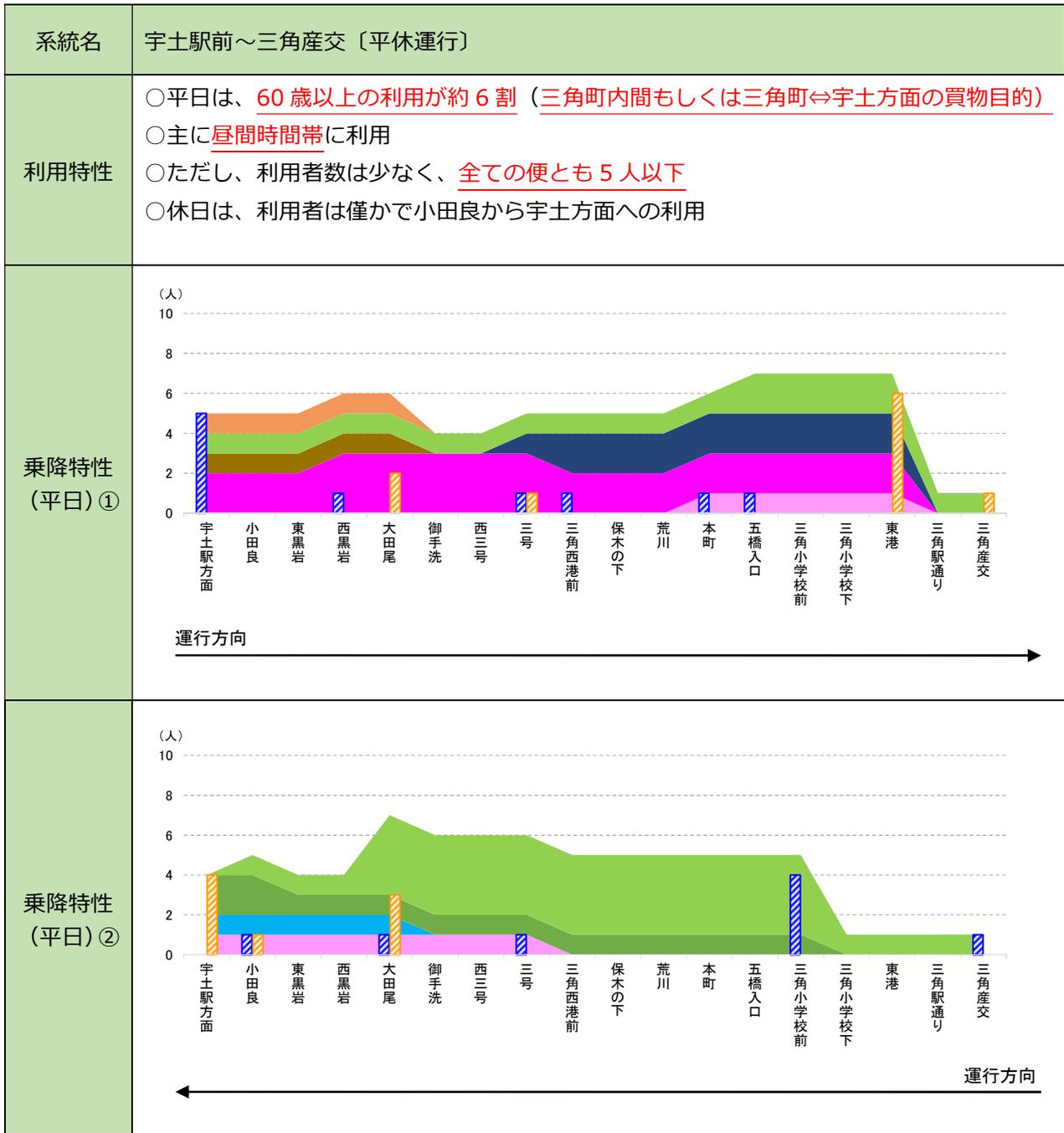






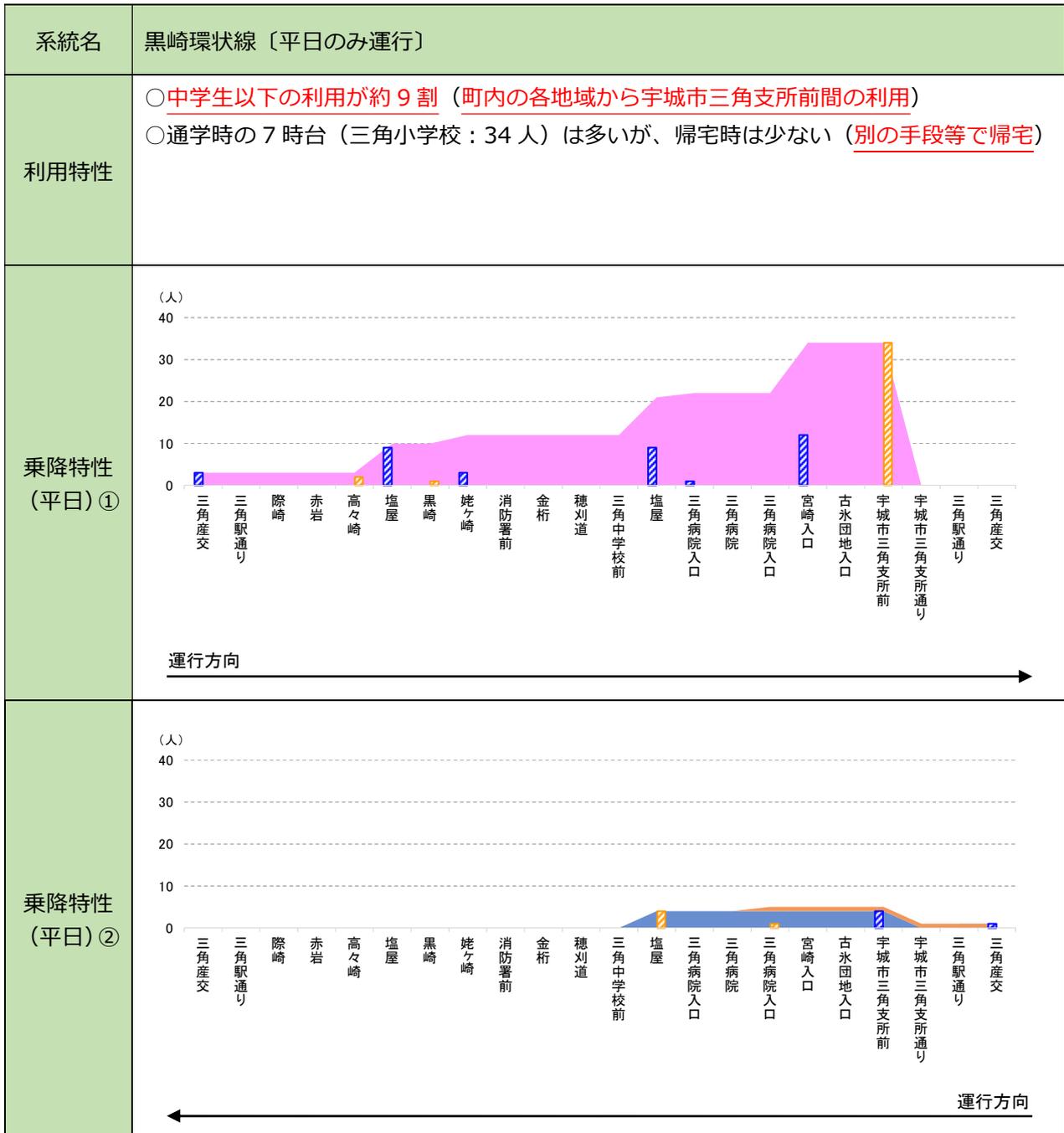


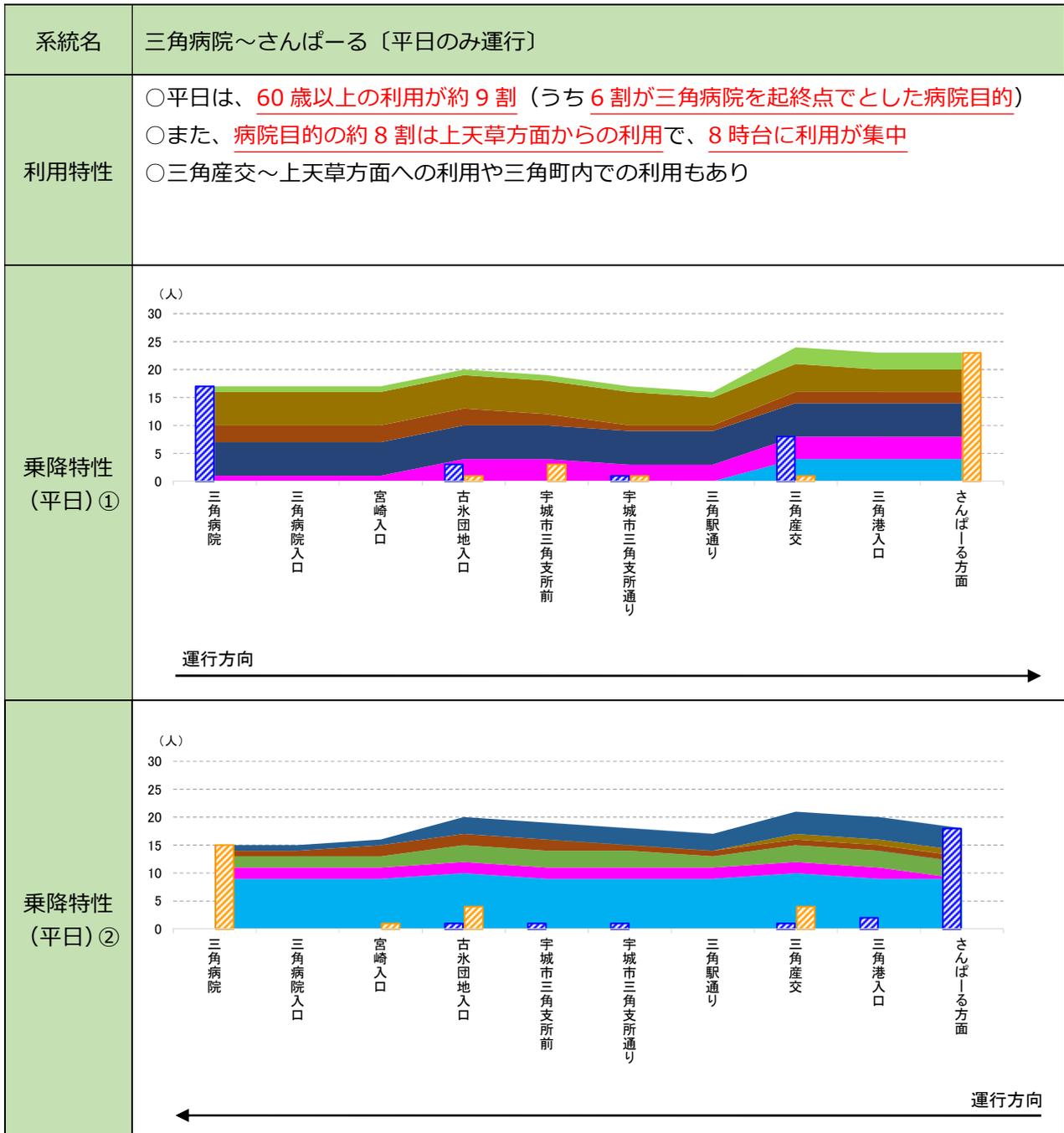




系統名	三角産交～小田良〔平休運行〕																																																									
利用特性	<p>○中学生以下の利用が約 9 割（<u>小田良・大田尾から三角小学校前までのスクールバスとして機能</u>）</p> <p>○通学時の 7 時台は多いものの、帰宅時は 18 時台の便は少ない（<u>別の系統や手段等で帰宅</u>）</p> <p>○休日は、利用者がいない</p>																																																									
乗降特性 (平日)①	<p>乗降特性 (平日)①の乗降人数（人）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>駅名</th> <th>乗車数</th> <th>降車数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>宇土駅方面</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>小田良</td><td>5</td><td>0</td></tr> <tr><td>東黒岩</td><td>5</td><td>0</td></tr> <tr><td>西黒岩</td><td>5</td><td>0</td></tr> <tr><td>大田尾</td><td>13</td><td>0</td></tr> <tr><td>御手洗</td><td>17</td><td>0</td></tr> <tr><td>西三号</td><td>17</td><td>0</td></tr> <tr><td>三号</td><td>17</td><td>0</td></tr> <tr><td>三角西港前</td><td>17</td><td>0</td></tr> <tr><td>保木の下</td><td>17</td><td>0</td></tr> <tr><td>荒川</td><td>17</td><td>0</td></tr> <tr><td>本町</td><td>17</td><td>0</td></tr> <tr><td>五橋入口</td><td>17</td><td>0</td></tr> <tr><td>三角小学校前</td><td>17</td><td>17</td></tr> <tr><td>三角小学校下</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>東港</td><td>0</td><td>1</td></tr> <tr><td>三角駅通り</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>三角産交</td><td>0</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>	駅名	乗車数	降車数	宇土駅方面	0	0	小田良	5	0	東黒岩	5	0	西黒岩	5	0	大田尾	13	0	御手洗	17	0	西三号	17	0	三号	17	0	三角西港前	17	0	保木の下	17	0	荒川	17	0	本町	17	0	五橋入口	17	0	三角小学校前	17	17	三角小学校下	0	0	東港	0	1	三角駅通り	0	0	三角産交	0	1
駅名	乗車数	降車数																																																								
宇土駅方面	0	0																																																								
小田良	5	0																																																								
東黒岩	5	0																																																								
西黒岩	5	0																																																								
大田尾	13	0																																																								
御手洗	17	0																																																								
西三号	17	0																																																								
三号	17	0																																																								
三角西港前	17	0																																																								
保木の下	17	0																																																								
荒川	17	0																																																								
本町	17	0																																																								
五橋入口	17	0																																																								
三角小学校前	17	17																																																								
三角小学校下	0	0																																																								
東港	0	1																																																								
三角駅通り	0	0																																																								
三角産交	0	1																																																								
乗降特性 (平日)②	<p>乗降特性 (平日)②の乗降人数（人）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>駅名</th> <th>乗車数</th> <th>降車数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>宇土駅方面</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>小田良</td><td>0</td><td>1</td></tr> <tr><td>東黒岩</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>西黒岩</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>大田尾</td><td>0</td><td>3</td></tr> <tr><td>御手洗</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>西三号</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>三号</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>三角西港前</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>保木の下</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>荒川</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>本町</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>五橋入口</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>三角小学校前</td><td>17</td><td>17</td></tr> <tr><td>三角小学校下</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>東港</td><td>1</td><td>0</td></tr> <tr><td>三角駅通り</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>三角産交</td><td>0</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>	駅名	乗車数	降車数	宇土駅方面	0	0	小田良	0	1	東黒岩	0	0	西黒岩	0	0	大田尾	0	3	御手洗	0	17	西三号	0	17	三号	0	17	三角西港前	0	17	保木の下	0	17	荒川	0	17	本町	0	17	五橋入口	0	17	三角小学校前	17	17	三角小学校下	0	0	東港	1	0	三角駅通り	0	0	三角産交	0	1
駅名	乗車数	降車数																																																								
宇土駅方面	0	0																																																								
小田良	0	1																																																								
東黒岩	0	0																																																								
西黒岩	0	0																																																								
大田尾	0	3																																																								
御手洗	0	17																																																								
西三号	0	17																																																								
三号	0	17																																																								
三角西港前	0	17																																																								
保木の下	0	17																																																								
荒川	0	17																																																								
本町	0	17																																																								
五橋入口	0	17																																																								
三角小学校前	17	17																																																								
三角小学校下	0	0																																																								
東港	1	0																																																								
三角駅通り	0	0																																																								
三角産交	0	1																																																								

■ 5時台	■ 6時台	■ 7時台	■ 8時台	■ 9時台	■ 10時台	■ 11時台	■ 12時台	■ 13時台	■ 14時台
■ 15時台	■ 16時台	■ 17時台	■ 18時台	■ 19時台	■ 20時台	■ 21時台	■ 乗車数	■ 降車数	





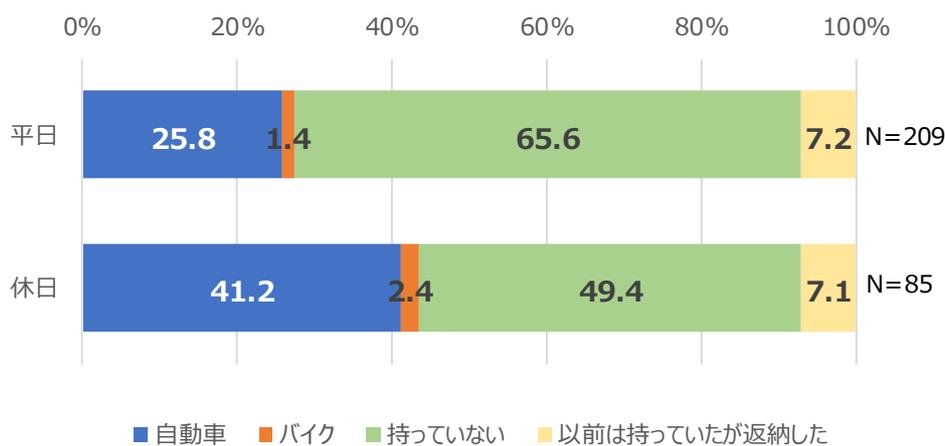
(7) 路線バス利用者のニーズ等（全体的な傾向）

路線バスの平日利用者の免許保有状況は、7割以上が保有していない状況であり、うち1割弱が免許返納者となっています。

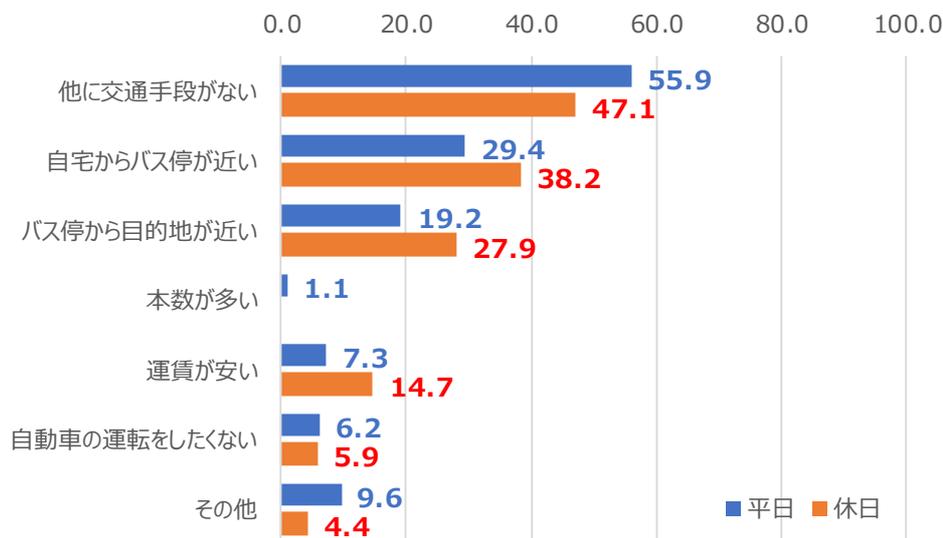
休日においては、平日と比較して免許保有者が約16%増加する傾向となっています。

路線バスを利用する理由としては、平日休日ともに、「他に交通手段がない」が最も多くなっていますが、その割合は休日と比較して平日が高くなっています。

路線バスは、特に平日、家族等の送迎もないことから、免許非保有者にとって欠かせない移動手段となっていることがうかがえます。



▲路線バス利用者の免許保有状況

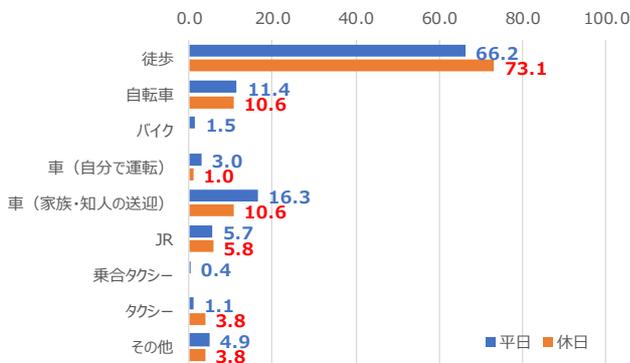


▲路線バスを利用する理由

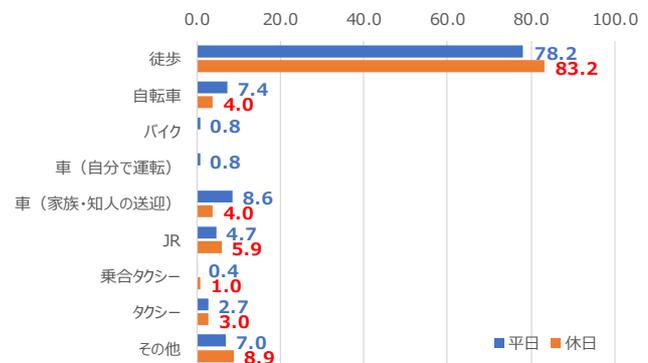
自宅からバス停までの交通手段、バス停から目的地までの交通手段はともに、徒歩が約 7 割以上を占めています。

その他、自転車や車（送迎）が 1 割程度とそれぞれ多くなっています。

JR との乗り継ぎに関しては、約 5% 見られる状況です。

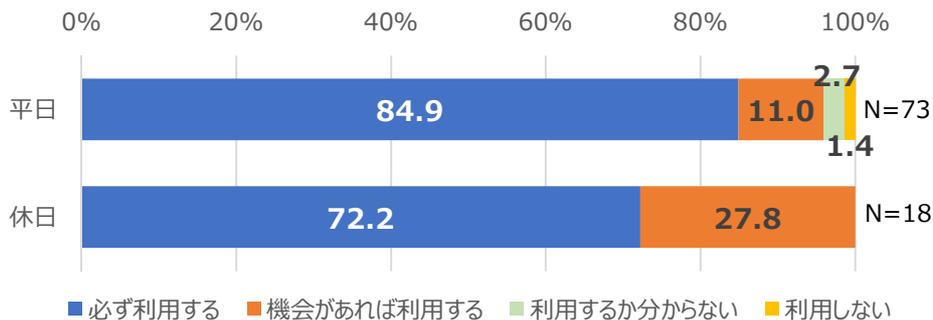


▲自宅からバス停までの交通手段



▲バス停から目的地までの交通手段

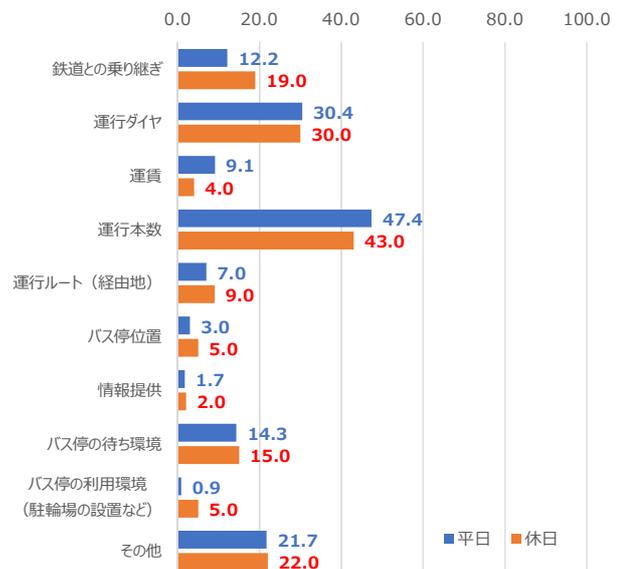
路線バスの今後の利用意向は、特に平日において約 8 割が「必ず利用する」と利用意向が高くなっています。



▲路線バスの今後の利用意向（高齢者のみ）

路線バスに改善してもらいたい項目としては、平日休日ともに、「運行ダイヤ」や「運行本数」が多くなっています。

その他、「鉄道との乗り継ぎ」や「バス停の待ち環境」など、交通拠点及び結節機能の向上に対する要望も 1 割以上見られる状況です。



▲路線バスに改善してもらいたい項目

3.2 駅利用者ヒアリング調査

(1) 調査概要

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 ■ 平日および休日各1日 ※平成30年9月9日（日）、13日（木）実施
調査方法	■ 調査員が現地で聞き取り調査
調査内容	・属性（居住地、性別、年齢、職業など） ・利用状況（目的・目的地、頻度、利用区間、利用時間帯など） ・自宅から乗車駅までの交通手段 ・降車駅から目的地までの交通手段 など

(2) 調査結果

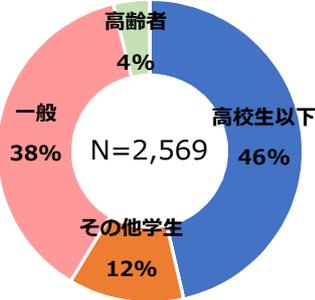
各駅（松橋駅、小川駅、三角駅）の調査結果は、次頁以降に示すとおりです。

松橋駅

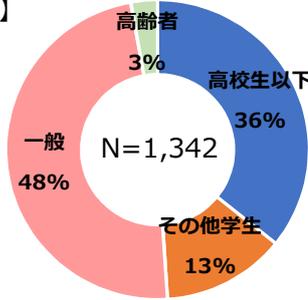
調査日：平成 30 年 9 月 9 日（日）、9 月 13 日（木）

平日上り（熊本方面）1,348 人：5～8 時台の乗車が最も多く、その他 16～18 時台の乗降が多い
 平日下り（八代方面）1,221 人：乗車は 6～8 時台に集中し、降車は 16～22 時までが多い
 休日上り（熊本方面）668 人：乗車は 7～11 時台など午前中が多く、その他時間帯の乗降は少ない
 休日下り（八代方面）674 人：各時間帯に乗降が分散

【平日】

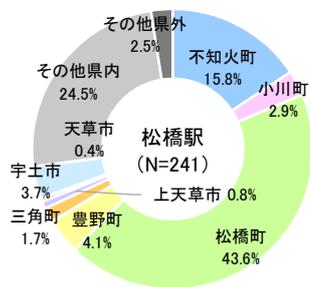


【休日】



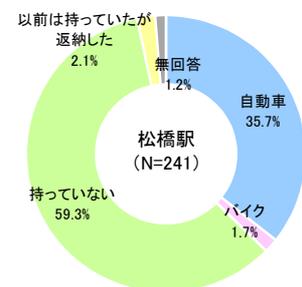
【利用者の居住地】

・約 7 割が宇城市民であり、その他県内が約 2.5 割



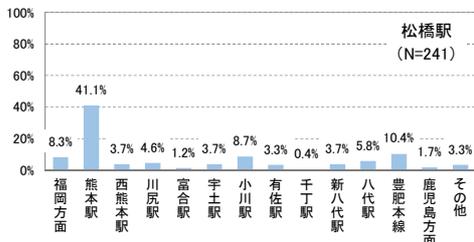
【免許保有状況】

・高校生以下の利用が多く、約 6 割が運転免許証非保有者



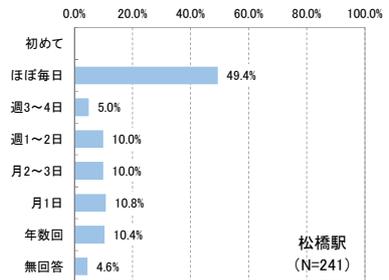
【乗車区間】

・約 4 割が熊本駅からの利用、うち 1 割は豊肥本線を乗り継いで利用
 ・宇城市内（松橋駅～小川駅）の利用も約 1 割



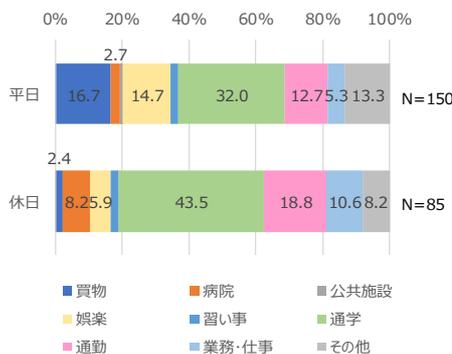
【鉄道の利用頻度】

・通勤通学の交通手段として定着しており、「ほぼ毎日」が約 5 割



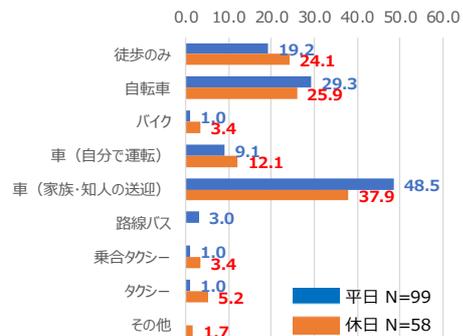
【鉄道の利用目的】

・平日は通勤通学が 4 割以上を占め、その他買い物など
 ・休日は通勤通学が 6 割以上



【自宅から松橋駅までの交通手段】 ※複数回答

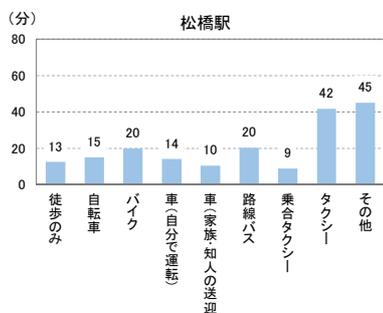
・平日、休日とも「車での送迎」が 4～5 割と最も多く、次いで「自転車」が約 3 割
 ・「路線バス」は平日のみで、約 3%



【代表交通手段別の自宅から駅までの時間】

※平均値（分）、宇城市民のみ

- ・「車で送迎」が乗合タクシーを除いて最も早く、約10分
- ・「徒歩」は平均13分、「自転車」は平均15分



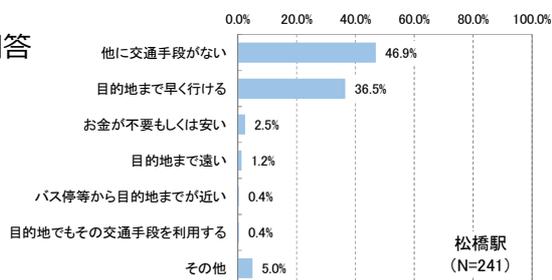
【松橋駅から目的地までの交通手段】 ※複数回答

- ・平日は「徒歩」が約5割、路線バスの利用は約1割
- ・休日は路線バスが約2割



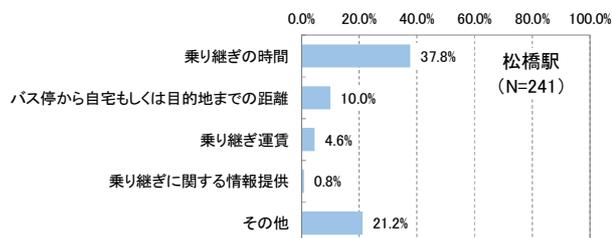
【駅から目的地までの交通手段を利用する理由】 ※複数回答

- ・「他に交通手段がない」が約5割、「目的地まで早く行ける」が約4割

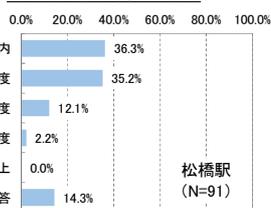


【鉄道と路線バスを乗り継いで利用するための条件】 ※複数回答

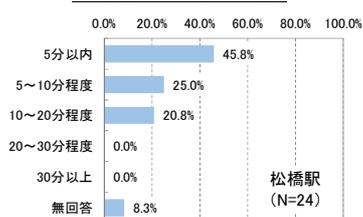
- ・「乗り継ぎの時間」が約4割を占めており、時間的要素が重要
- ・具体的な条件としては、乗り継ぎの待ち時間は「5分以内」が約4割で10分以内が約8割



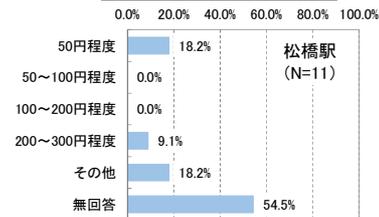
乗り継ぎの待ち時間



目的地までの歩く時間



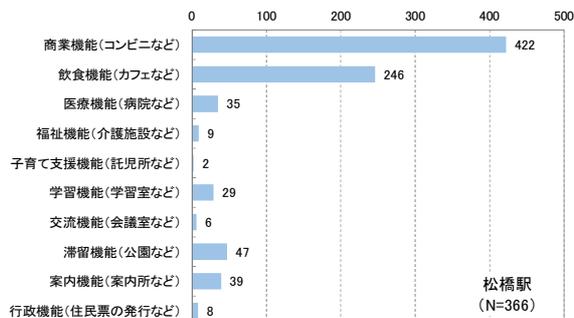
乗り継ぎに伴う運賃割引



【松橋駅及び駅周辺に求める機能】

※上位3位

- ・商業施設と飲食施設が圧倒的に多い状況
- ・その他では、滞留機能や案内機能、医療機能など



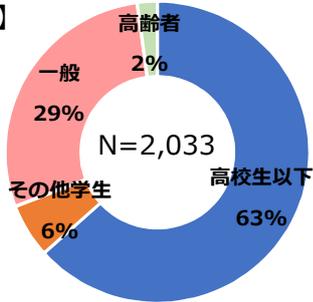
※上位3位を聞いており、1位を3点、2位を2点、3位を1点として集計したもの。

小川駅

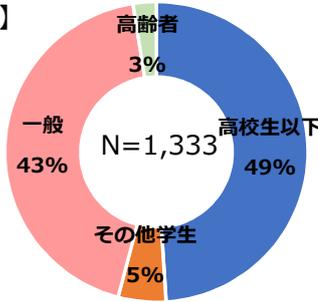
調査日：平成 30 年 9 月 9 日（日）、9 月 13 日（木）

平日上り（熊本方面）972 人：5～8 時台の乗車が最も多く、その他 16～18 時台の乗降が多い
 平日下り（八代方面）1,061 人：乗車は 6～8 時台に集中し、降車は 6～8 時台及び 16～18 時台に集中
 休日上り（熊本方面）661 人：乗車は各時間帯に分散し、降車は 9～12 時台に集中
 休日下り（八代方面）672 人：乗車は各時間帯に分散し、特に 15 時以降が多く、降車は 11 時台等が多い

【平日】

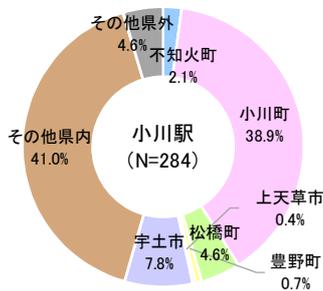


【休日】



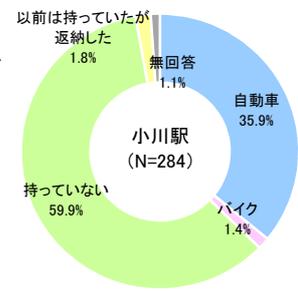
【利用者の居住地】

- ・約 5 割が宇城市民、その他県内が約 4 割



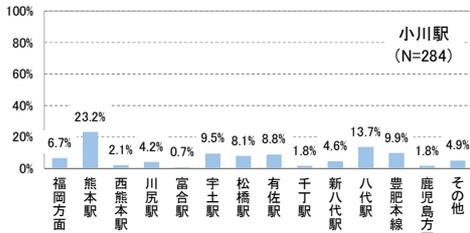
【免許保有状況】

- ・高校生以下の利用が多く、約 6 割が運転免許証非保有者
- ・高齢者の利用は少ないことが予測されます



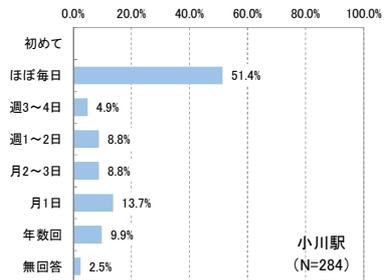
【乗車区間】

- ・約 2 割が熊本駅からの利用、うち 1 割は豊肥本線を乗り継いで利用
- ・八代方面からの利用が 2 割程度、宇城市内での利用が約 1 割



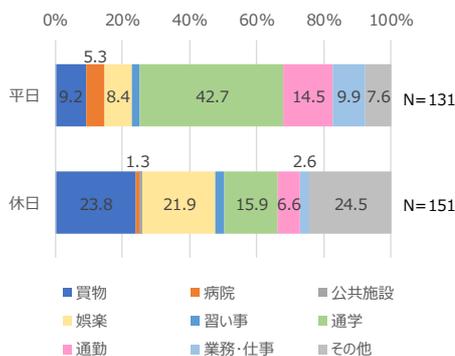
【鉄道の利用頻度】

- ・通勤通学の交通手段として定着しており、「ほぼ毎日」が約 5 割



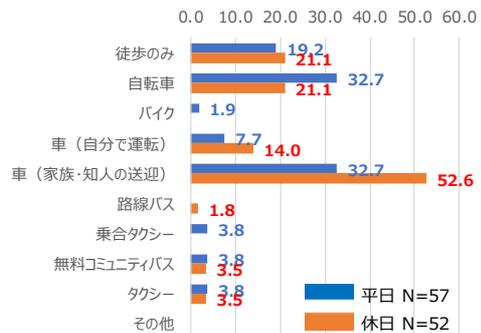
【鉄道の利用目的】

- ・平日は通勤通学が約 6 割
- ・休日は買い物や娯楽目的が各 2 割と最も多く、主にイオンモールへの来訪者が利用



【自宅から小川駅までの交通手段】 ※複数回答

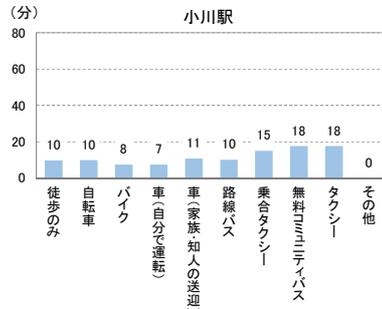
- ・平日は「自転車」と「車での送迎」が多く、休日は「車での送迎」が約 5 割
- ・「乗合タクシー」は、平日で約 4%



【代表交通手段別の自宅から駅までの時間】

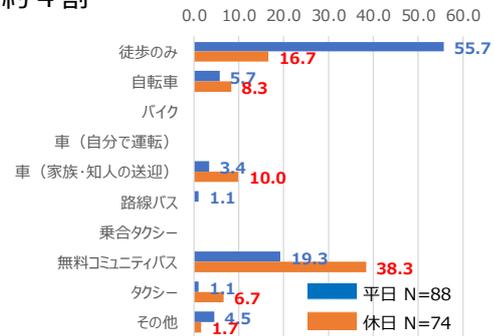
※平均値（分）、宇城市民のみ

- ・乗合タクシーや無料コミュニティバス等を除いて、概ね10分未満



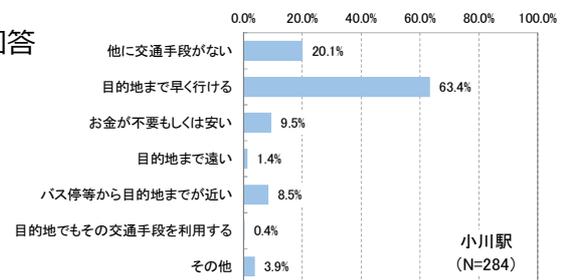
【小川駅から目的地までの交通手段】 ※複数回答

- ・平日は「徒歩」が5割以上
- ・休日はイオンモールまでの「無料コミュニティバス」が約4割



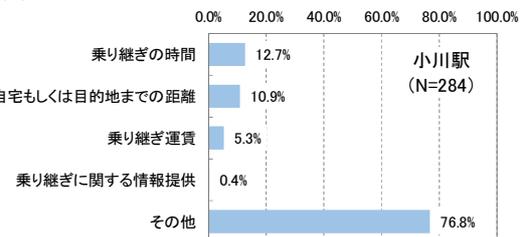
【駅から目的地までの交通手段を利用する理由】 ※複数回答

- ・「目的地まで早く行ける」が6割以上

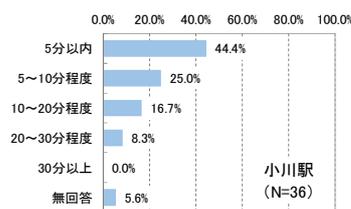


【鉄道と路線バスを乗り継いで利用するための条件】 ※複数回答

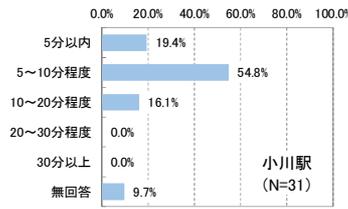
- ・「その他（乗り継がない）」が7割以上
- ・具体的な条件として多いのは、乗り継ぎの待ち時間が「5分以内」、目的地までの歩く時間が「10分以内」
- ・運賃割引は、他の駅と比較すると金額が高い



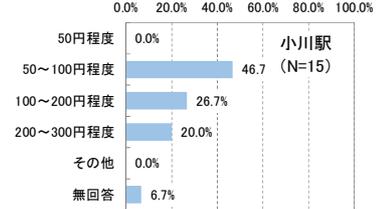
乗り継ぎの待ち時間



目的地までの歩く時間

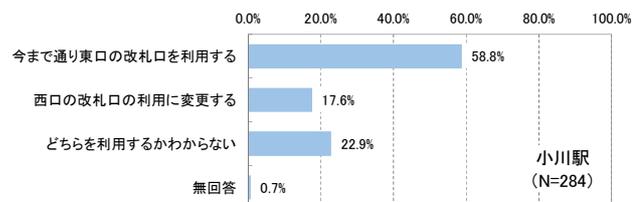


乗り継ぎに伴う運賃割引



【西口改札口設置後の利用意向】

- ・約6割が「今まで通り東口の改札口を利用する」と回答



三角駅

調査日：平成 30 年 9 月 9 日（日）、9 月 13 日（木）

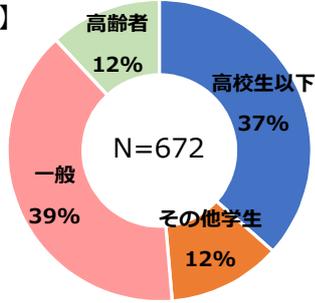
平日上り（熊本方面）361 人：6 時台及び 18～19 時台に集中し、その他は分散して少ない

平日下り（三角方面）311 人：17～20 時台が特に多く、その他は分散して少ない

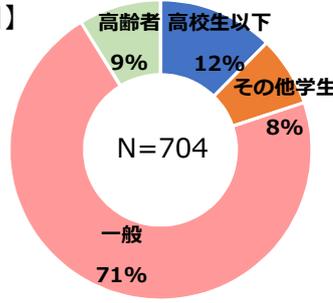
休日上り（熊本方面）341 人：16 時台の利用が突出しており、その他時間帯は分散

休日下り（三角方面）363 人：11 時台及び 13 時台に集中し、その他は分散して少ない

【平日】

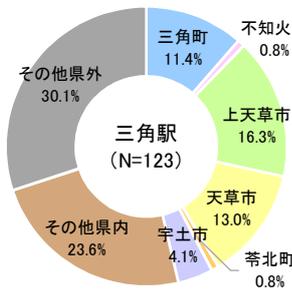


【休日】



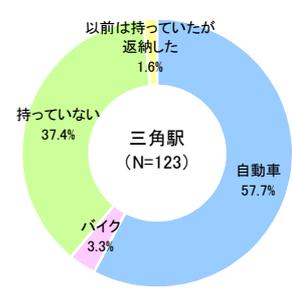
【利用者の居住地】

- ・宇城市民の利用は約 1 割、その他は上天草市・天草市が約 3 割など
- ・その他県内や県外が 5 割以上を占め、観光客が利用



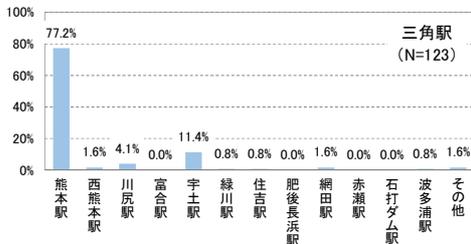
【免許保有状況】

- ・観光客などの利用が多く、他の駅と比較して運転免許証非保有者は少ない



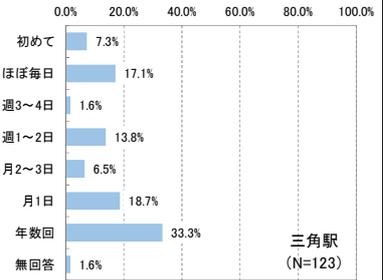
【乗車区間】

- ・約 8 割が熊本駅からの利用であり、観光客が二次交通等で利用
- ・宇城市内の利用は少なく、宇土駅からの利用が約 1 割



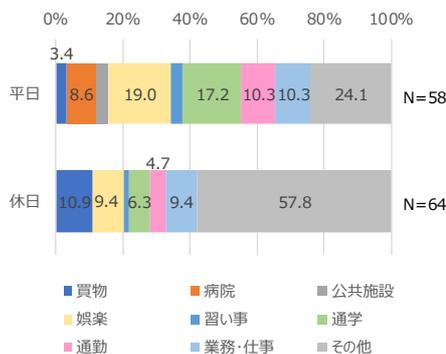
【鉄道の利用頻度】

- ・「ほぼ毎日」は約 2 割となっており、観光客の利用により「初めて」が約 1 割、「年数回」が約 3 割



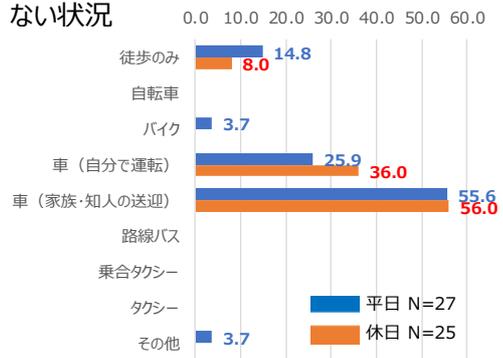
【鉄道の利用目的】

- ・平日は通勤通学で約 3 割を占め、その他娯楽が約 2 割など
- ・休日はその他（観光）が約 6 割



【自宅から三角駅までの交通手段】 ※複数回答

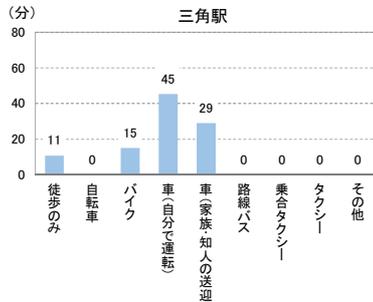
- ・平日は「車での送迎」が約 6 割
- ・休日も「車での送迎」が約 6 割
- ・「路線バス」や「乗合タクシー」でのアクセスは見られない状況



【代表交通手段別の自宅から駅までの時間】

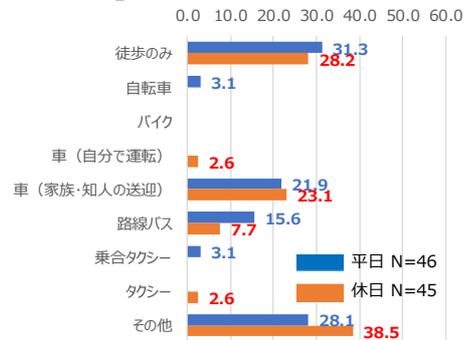
※平均値（分）、
宇城市民＋上天草市民＋天草市民

・「徒歩」が最も早く11分



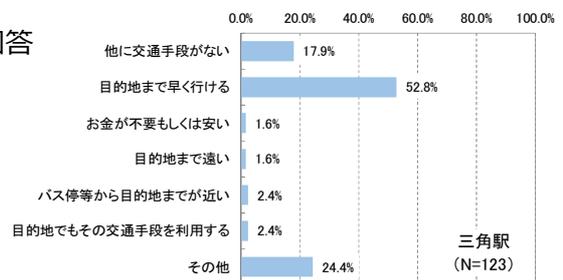
【三角駅から目的地までの交通手段】 ※複数回答

・平日、休日ともに「徒歩」が約3割、「その他(船)」も約3割
・「路線バス」の利用は1割程度



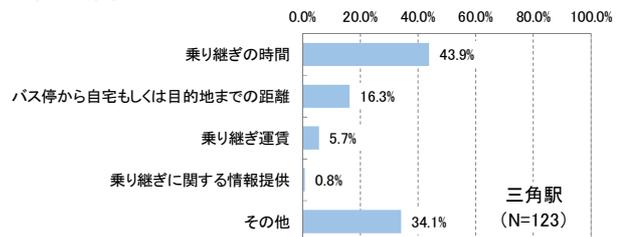
【駅から目的地までの交通手段を利用する理由】 ※複数回答

・「目的地まで早く行ける」が5割以上

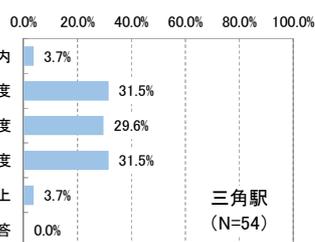


【鉄道と路線バスを乗り継いで利用するための条件】 ※複数回答

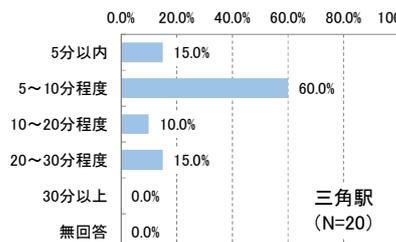
・「乗り継ぎの時間」が約4割を占めており、時間的要素が重要
・10分以上の回答が6割以上
・その他、目的地までの歩く時間は、「5～10分程度」が6割



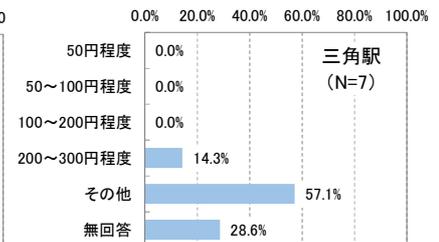
乗り継ぎの待ち時間



目的地までの歩く時間



乗り継ぎに伴う運賃割引



3.3 乗合タクシー利用実態調査

(1) 調査概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	■乗合タクシー利用者（全4系統）
調査方法	■各地区の特性等に応じて実施
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者属性 ・乗合タクシーの利用状況（目的・目的地、頻度、利用区間、利用時間帯など） ・改善要望 ・今後の乗合タクシーに関して

(2) 調査結果

地区名	小川町海東方面
調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> ・調査員が乗り込み、利用者への聞き取り調査＋運行事業者による調査票の配布・回収 ・25票 ・平成30年9月18日（火）19日（水）、それ以降
利用者属性	<ul style="list-style-type: none"> ・60歳以上が約96% ・<u>利用者全てが免許非保有者</u>
乗合タクシーの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・週に1～2回（72%）、月に1～2回（20%） ・不定期利用（44%）、木曜（32%）、金曜（28%） ・主な行き先：<u>イオンモール宇城</u>（58%）、<u>土屋医院</u>（36%）、<u>江藤外科胃腸科クリニック</u>（28%） ・1人での利用（64%）、2人での利用（32%） ・利用理由：「他に交通手段がない」（84%）、「自宅付近で乗り降りできる」（72%）、「目的地付近で乗り降りできる」（60%）
改善要望	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>日曜日（祝日）の運行</u>
今後の乗合タクシーに関して	<ul style="list-style-type: none"> ・今後については、回答者すべてが<u>今後も必ず利用する</u>と回答 ・鉄道や路線バスとの乗り継ぎについては、便利になれば利用するが75%と比較的肯定的

地区名	三角町戸馳地区
調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> ・内潟地区住民へのグループインタビュー調査＋その他地区：運行事業者による調査票の配布・回収 ・26 票 ・平成 30 年 9 月 18 日（火）、それ以降
利用者属性	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>60 歳以上の高齢者</u> ・約 81%が免許非保有者
乗合タクシーの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・週に 1～2 回（約 46%）、月に 1～2 回（約 46%） ・不定期利用（56%）、水曜（28%）、木曜（20%） ・主な行き先：<u>済生会みすみ病院</u>（76%）、<u>三角駅</u>（64%）、<u>ゆめマート</u>（60%） ・1 人での利用（約 69%）、2 人での利用（約 23%） ・利用理由：「自宅付近で乗り降りできる」（約 85%）、「他に交通手段がない」（約 81%）
改善要望	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>急用の場合の予約や当日予約等への対応</u> ・<u>帰りの 16 時頃の増便</u>
今後の乗合タクシーに関して	<ul style="list-style-type: none"> ・今後については、「必ず利用する」が約 96% ・鉄道や路線バスとの乗り継ぎについては便利になれば利用するが約 83%と比較的肯定的

地区名	不知火町長崎地区
調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> ・地区住民へのグループインタビュー調査 ・5 票 ・平成 30 年 9 月 28 日（金）
利用者属性	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>70 歳以上の高齢者</u> ・<u>利用者全てが免許非保有者</u>
乗合タクシーの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・週に 1～2 回、もしくは月に 1 回程度 ・主な行き先：<u>松橋駅、郵便局、小篠医院、不知火支所</u>など ・主に 1 人利用 ・利用理由：「他に交通手段がない」、「自宅付近・目的地付近で乗り降りができる」
改善要望	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>ゆめマートへの停留所の設置</u> ・その他、<u>宇土の病院（近藤クリニック）</u>までの運行 ・帰宅時の運行時間帯の改善 ・予約時間の柔軟な対応
今後の乗合タクシーに関して	<ul style="list-style-type: none"> ・今後については、「必ず利用する」2 名、「機会があれば利用する」2 名、「利用しない」1 名 ・高齢者のみが対象でないため、<u>地区全体で利用促進を図っていく</u>必要あり

地区名	小川町小野部田地区
調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> ・調査員が乗り込み、利用者への聞き取り調査 + 運行事業者による調査票の配布・回収 ・5 票 ・平成 30 年 9 月 18 日（火）、それ以降
利用者属性	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>70 歳以上の高齢者</u> ・<u>利用者全てが免許非保有者</u>
乗合タクシーの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・週に 1 回程度、もしくは月に 1 回程度の利用 ・火曜の方が利用は多い ・主な行き先：<u>イオンモール宇城</u>、<u>江藤外科胃腸科クリニック</u>、<u>山崎歯科医院</u> ・1 人、もしくは 2 人で利用 ・利用理由：「他に交通手段がない」、「自宅付近・目的地付近で乗り降りができる」、「運賃が安い」
改善要望	・特になし
今後の乗合タクシーに関して	<ul style="list-style-type: none"> ・今後については、「<u>必ず利用する</u>」が 4 名、「機会があれば利用する」が 1 名 ・鉄道や路線バスとの乗り継ぎについては、「機会があれば利用する」2 名、「利用しない」2 名（不明が 1 名）

3.4 交通事業者ヒアリング調査

(1) 調査概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ■ バス事業者：産交バス、九州産交バス、熊本バス ■ 乗合タクシー運行事業者など6社：タクシー事業者
調査方法	■ ヒアリング調査

(2) 路線バス事業者

事業社名	熊本バス
事業者の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は昭和46年をピークに減少 ・それに併せて、運行本数や系統数を削減 ⇒ 今回の H30.10 のダイヤ改正においても運行本数を1割削減
路線バス運行に関する課題及び今後の意向等	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数削減の要因としては、<u>乗務員不足</u>（最適人員から6～7名不足） ・現在年9～10台を車両更新 ・<u>ノンステップバスの割合が5割を超えた状況</u> ・利用促進としては、<u>ナビタイムなどのネット検索への対応</u>、<u>小学生を対象とした乗り方教室</u>（熊本市）など
その他（個別案件等）	<ul style="list-style-type: none"> ・南山崎（セブンイレブン）を交通結節点として、豊野支所まで朝・昼・夕で各1便確保するため、城南～志導寺の系統を延伸するなど、利用者がいれば考えられる

事業社名	九州産交バス / 産交バス
事業者の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・全体の輸送人員は減少傾向
路線バス運行に関する課題及び今後の意向等	<ul style="list-style-type: none"> ・車両は、九州産交が350台、産交バスが350～360台程度であり、運転手は750人程度であるが、<u>50人程度の不足</u> ・地域別では、松橋は問題ないが、三角は2名不足 ・<u>運転手は60歳以上が1/3</u> ・地震の影響などから定時性の確保が問題（国道3号と北バイパスの合流部付近、東部方面の渋滞）となっているが松橋関係は大きな問題はない状況 ・<u>H30.12からバスロケの導入を予定</u> ・JRや市電などの棲み分け（<u>バスでしかカバーできない地域での対応</u>）が基本 ・<u>鉄軌道がある地域は、駅などへの結節がバスの役割</u> ・路線バスに関しては、<u>自治体のまちづくりに対する考え方がベース</u> ・宇城市に関しては<u>通学ニーズへの対応</u>、<u>JR松橋駅との結節が基本</u>
その他（個別案件等）	<ul style="list-style-type: none"> ○松橋駅への乗り入れ、松橋高校対応など松橋市街地対応 <ul style="list-style-type: none"> ・<u>駅への送迎を如何にしてバスに転換してもらうかが重要</u> ○三角エリアの再編 <ul style="list-style-type: none"> ・黒崎環状線もスクールとしての役割を担っている ・<u>三角線を幹線に、それ以外を黒崎環状などで補完</u>など ○イオンモールへの乗り入れ <ul style="list-style-type: none"> ・対応可能か検証中

(3) 乗合タクシー運行事業者

事業社名	三角タクシー
事業者の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○営業所等の位置：本社は西港 ○保有車両台数：5名5台、事務員1名、運転手は70代と50代 ○通常タクシーの輸送実績 <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーが占める割合は2～3割程度 ○通常タクシーの輸送状況 <ul style="list-style-type: none"> ・地元のタクシー利用が多く、三角町内が基本 ・<u>病院等の送迎で利用客が減少（中野歯科、池田病院は送迎あり）</u> ・<u>観光客の利用が減少（A列車で来た観光客は、すぐに船で移動）</u>
乗合タクシー運行に関する課題及び今後の意向等	<ul style="list-style-type: none"> ○利用状況 <ul style="list-style-type: none"> ・当初は5台で対応し、現在は3台で対応 ○サービス等の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・13～18kmと距離が長くなると赤字 ・<u>三角町東部にある山あいの集落などは三角への病院（その他黒崎等）に行きたいという要望はある⇒要望があった場合には対応可能</u> ・<u>14:30～18:00の間に1本追加（16:00）することは可能</u> ・<u>年末（29～30日など）の運行することも可能</u> ・今後も乗合タクシーを運行していくことは可能

事業社名	小川タクシー
事業者の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○保有車両台数：9台（小型）・1台（ジャンボタクシー）、実働は7台/日、 <u>運転手は8人（50代、60代が最も多い）</u> ○通常タクシーの輸送実績 <ul style="list-style-type: none"> ・現在はピーク時の半分程度
乗合タクシー運行に関する課題及び今後の意向等	<ul style="list-style-type: none"> ○利用状況 <ul style="list-style-type: none"> ・<u>現在、乗合タクシーの利用は減少</u> ・<u>以前は、免許を持っていない高齢者が多かったが、現在はほとんどの人が免許保有者</u> で、新規利用者があまり増えない ○サービス等の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・今後も乗合タクシーを運行することは可能 ・<u>J Aを新たに停留所として設置することは可能</u> ・<u>12月29日（土）に海東方面を運行することは可能</u> ・イオンを拠点化することはよい ○豊野地区路線に関する意見 <ul style="list-style-type: none"> ・国道218号より南側の地域においては、<u>小野部田と一体となって小川まで運行することは可能</u>

事業社名	松橋タクシー
事業者の概要	<p>○営業所等の位置：松橋と小川</p> <p>○保有車両台数：松橋（17台・17名、福祉車両2台）、小川（3台・2名） ※平日の昼間は10～11台、夜間が5～6台、土曜などは7～8台で対応</p> <p>○通常タクシーの輸送状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直通電話を設置しているが、最も多いのは松橋産交からの電話 ・駅からはビジネス関連が多く、山崎パン、中央電子、フジパン、FCC、コカコーラ、熊本鉄工所などへの利用
乗合タクシー運行に関する課題及び今後の意向等	<p>○乗合タクシー運行に関する課題及び今後の意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎地区に関しては知名度が低く、利用者が特定の人のみ ・行きは乗合タクシーを利用し、帰りは自腹でタクシーを利用 ・午後の便に関しては、午前中11時まで予約可能というのを認知していないのではないか ・木曜日のスーパーくまいの売り出しに併せて運行しているが、スーパーくまいへの利用は少ない <p>○乗合タクシー事業を今後も継続するにあたっての将来展望は？</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所にゆめマートを加えることは対応可能 ・往復利用を促進するため、15:00の便を14:30の便へ変更することは対応可能

(4) タクシー運行事業者

事業社名	湊タクシー
事業者の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○保有車両台数：3人3台（11月から）、詰め所に1人、事務員（週2回） ○通常タクシーの輸送状況 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の多くは高齢者の免許非保有者であり、利用者は減少 ・利用者のほとんどは病院もしくは買物目的 ・<u>皮膚科や耳鼻科は松橋のみであり、松橋に行くこともある</u> ・<u>買い物客は三角町内（ゆめマートなど）が基本</u> ・平日の利用は午前中が中心であり、<u>土曜日と日曜日は少ない</u> ・<u>A 列車などは人気で観光客は多いが、基本的に電車で来て、そのまま船を利用（松島方面へ）</u>
乗合タクシー運行に関する今後の意向等	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>乗合の経験はなく、人数が少ないため対応するのは困難</u>

事業社名	おがたタクシー
事業者の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○保有車両台数：11台・15人前後、ジャンボタクシー無し、<u>運転手は50～70代</u>、平日の稼働は5～6台、休日は2～3台 ○通常タクシーの輸送状況 <ul style="list-style-type: none"> ・<u>利用者は午前中の病院の行き帰り、夕方などの特定時間帯に集中</u> ・<u>平日の病院での利用は、こじま整形外科、近藤クリニック、総合病院、南病院の薬局など</u> ・<u>豊野方面からの利用は、2割は自宅から駅、8割は免許非保有者で病院目的など</u> ・利用者の年齢層は高く、<u>主な目的地はヒロセ、ゆめマート、コスモス</u>
乗合タクシー運行に関する今後の意向等	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>4条免許は持っていないし、今後も意向はない</u> ・<u>当初は考えていたが、人手・台数が不足</u> ・ただし、予約制や決まった時間なら対応可能性あり

事業社名	お>村タクシー
事業者の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○保有車両台数：車両8台（稼働は7台）・7名、事務員1名 <u>最年少は30代だが、最年長は60代、最も多いのは50代、運転手は1～2名が不足</u>（求人を出しても来ないし、<u>運転手が高齢化</u>） ○通常タクシーの輸送状況 <ul style="list-style-type: none"> ・砂川、沖塘、竹崎などがタクシーの利用が多い（きらら通りの病院や南病院など） ・ジャンボタクシーを購入しているが、現在社用車として利用（タクシーとして使用するタイミングを検討中） ・<u>ジャンボタクシーは高齢者の乗降が難しいのが問題</u> ・産交からのタクシー利用者は、2年前のバス本数減少に伴い、1/4に減少 ・<u>10年前はタクシー利用も多く、交通の便が悪いと街が発展しない</u>
乗合タクシー運行に関する今後の意向等	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>4条免許は保有していないし、現状では手が回らない状況</u> ※宇城総合病院の人工透析患者の送迎を対応しており、月・水・金が7台、火・木・土が3台対応 ・宇土市のように、<u>市から事業者へ車両を貸与し運行するような仕組みであれば対応できるかもしれない</u> ・その際、<u>各業者が公平に携われるようにした方がよい</u> ・また、車両をそれ以外でも使用できるとよい ・<u>子ども達へのPRとしては、バスに乗せることから始める方がよい</u>

3.5 関係団体等調査

(1) 関係団体等

豊野地区高齢者移動支援事業	
運行日	地区ごとに週1～2日、公的行事が実施される土曜日、日曜日、祝日
利用範囲	宇城市内
利用料金	無料
対象者	65歳以上
延べ利用者数	255人/年（H29年度実績）
月あたりの利用者数	20～30人程度
調査手法	地区振興会総会での意見交換
調査日	平成30年9月28日（金）
【地区住民のニーズ】	
・今年度利用実績がない地区	
⇒ 下安見：買物等は城南町方面で（松橋等ではない）、もともと地区のイベント時に利用	
⇒ 上上郷：地区住民に浸透していないとともに、利用者は頼むのが気の毒という意見あり	
・中間地区においては、運転手の負担等を考慮して午前中利用を徹底	
⇒ <u>登録している運転手も仕事を抱えており、常に対応できる状況</u> ではない	
【今後の地域公共交通について】	
・たまにはバス利用者を見かけるが、ほとんどいない（今後増加することはないと考えられる）	
・松橋に行く際は <u>乗合タクシーを導入し、買い物や通院の便を考えてはどうか</u>	
・ <u>小川方面でもよいが、熊本南病院など松橋方面へのニーズが高いため、松橋方面への運行も考えて欲しい</u>	
・ <u>安見は、松橋方面よりも城南方面の方がニーズは高い</u>	
【その他】	
・車両を使用するにあたって各地区の予約状況などをすぐに確認できるようにできないか	
⇒ 支所で記録簿等を管理するなど	

高齢者運転免許証更新者

調査手法：運転免許証の高齢者講習時におけるアンケート調査

調査日：平成 30 年 9 月 18 日（火）、19 日（水）

調査票：18 票（宇城市 9 票、熊本市 5 票、宇土市 3 票、美里町 1 票）

【回答者属性】

- ・65 歳以上（70 代：約 67%、80 代：約 28%）

【運転の状況】

- ・運転目的：「買い物」（約 72%）、「病院」（約 61%）、「家族・知人の送迎」（約 33%）、「娯楽」（約 28%）
- ・運転頻度：回答者のすべてが「週に 1～2 回」以上（そのうち、ほぼ毎日が約 61%）
- ・運転に対する印象：回答者のすべてが「今のところ苦にならない」

【運転免許証の返納について】

- ・返納を考えている人：約 39%
- ・返納を考えた理由：「運転する必要がなくなったと感じた時」が半数以上
- ・返納しない理由：「他に交通手段がなく、生活が不便になるため」が約 63%、「行きたい時に行きたい場所に行けなくなるため」が 50%
- ・免許返納後の外出時の交通手段：「徒歩」、「自転車」、「タクシー」が 4 割以上と多い
- ・一方、「路線バス」（約 29%）、乗合タクシー（約 12%）、鉄道（約 12%）はやや低い

【地域公共交通について】

- ・最寄りの駅までの距離は平均で約 2.6km
- ・最寄りのバス停までの距離は平均で約 500m
- ・地域公共交通を利用するための支援：
「運賃の割引」（約 62%）、「自宅付近で乗降できるようにする」（約 46%）

(2) 高校

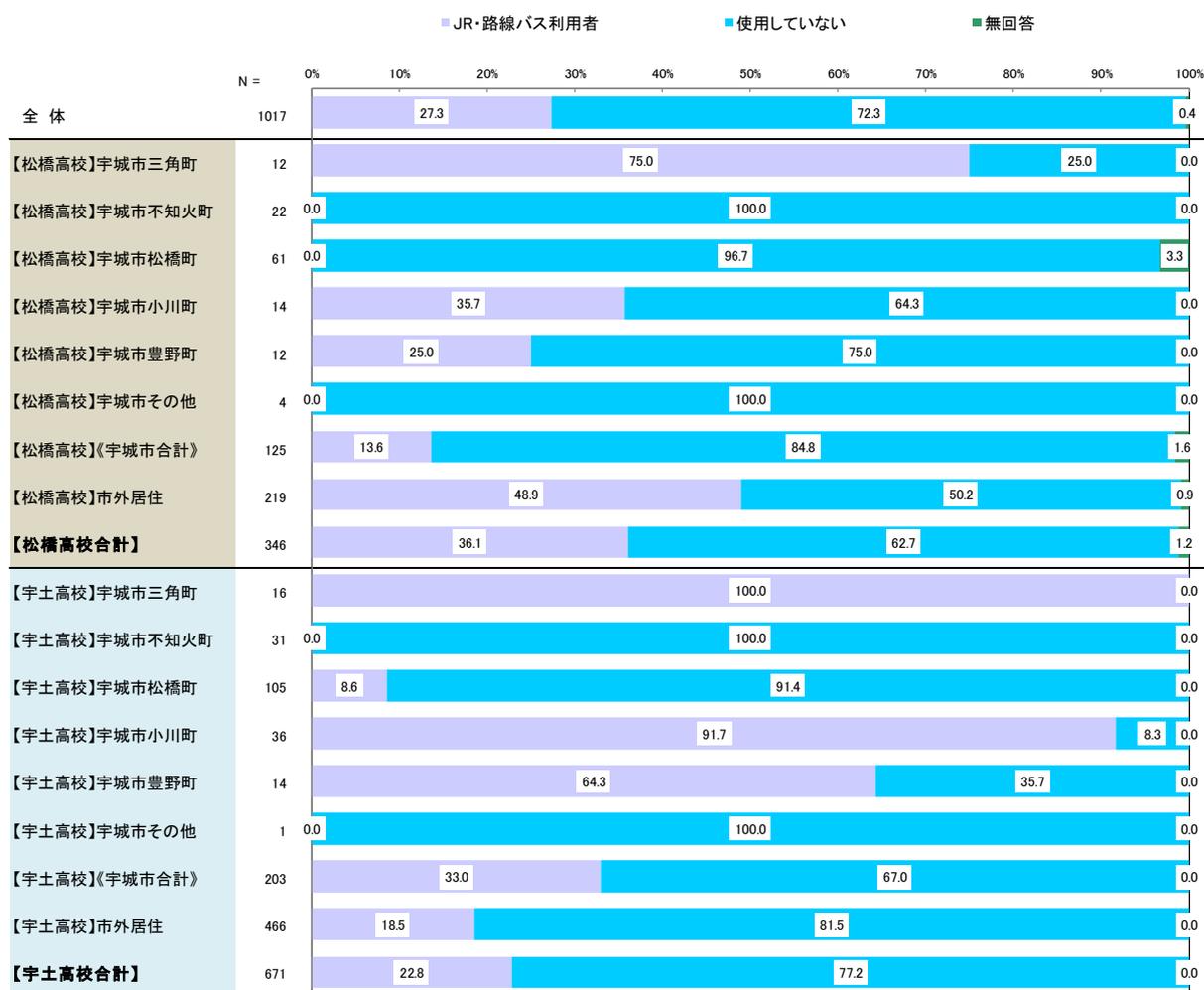
①調査概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	■ 県立松橋高等学校、県立宇土高等学校の生徒
調査方法	■ 学校を通じた配布・回収 ※平成 30 年 9 月 18 日（火）、19 日（水）に学校に配布
回収票数	・県立松橋高等学校：346 票（H29 生徒数：412 人） ・県立宇土高等学校：671 票（H29 生徒数：717 人）
調査内容	・属性（性別、居住地） ・通学時の交通状況（利用交通手段、時間帯など） ・公共交通に対する潜在ニーズ など

②公共交通の利用状況

松橋高校の生徒のうち、通学時の JR・路線バス利用者は約 36%と概ね 3 人に 1 人です。宇城市居住者では約 14%であり、市外居住者の約 49%と比べて割合は低くなっています。

宇土高校の生徒のうち、通学時の JR・路線バス利用者は約 23%と概ね 4 人に 1 人です。宇城市居住者では約 33%であり、市外居住者の約 19%と比べて割合は高くなっています。

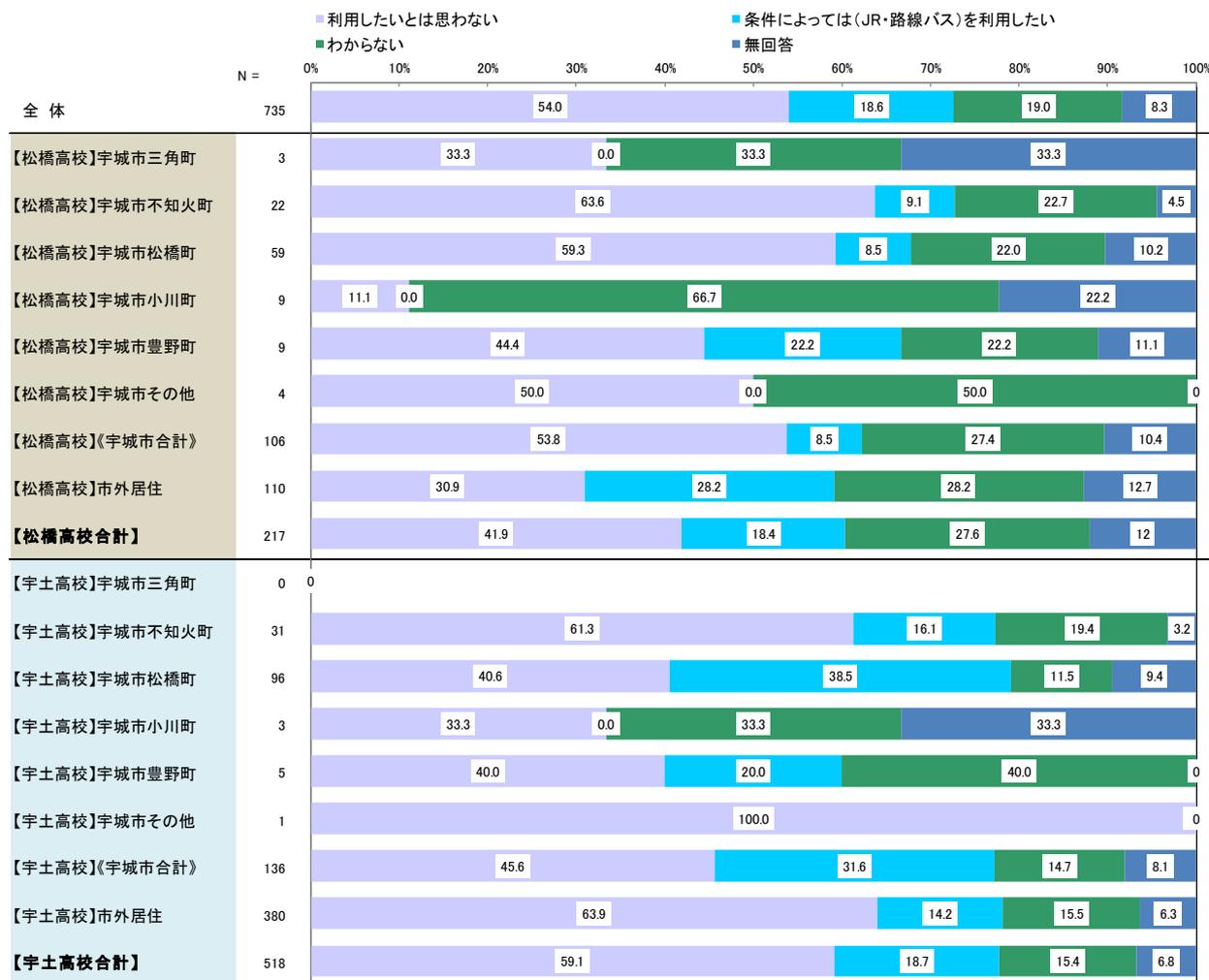


▲ 高校生の通学時の JR・バス利用状況（居住地別）

③公共交通非利用者の今後の利用意向

松橋高校の生徒で、公共交通非利用者の約 18%が公共交通を「条件によっては利用したい」と回答しています。宇城市居住者では約9%であり、市外居住者の約 28%と比べて割合は低くなっています。

宇土高校の生徒で、公共交通非利用者の約 19%が公共交通を「条件によっては利用したい」と回答しています。宇城市居住者では約 32%であり、市外居住者の約 14%と比べて割合は高くなっています。



▲ 高校生の公共交通非利用者の今後の利用意向（居住地別）

④高校生アンケートのまとめ

項目	結果概要
公共交通の利用状況	・市内に居住し、公共交通を利用する学生は、松橋高校が約 14%に対し、宇土高校は約 33%と、生徒の 3 人に 1 人が公共交通を利用。
公共交通非利用者今後の利用意向	・市内に居住し、「条件によっては利用したい」学生は、松橋高校が約 9%に対し、宇土高校が約 32%と、公共交通非利用者の 3 人に 1 人が利用意向あり。

3.6 住民アンケート調査

(1) 調査概要

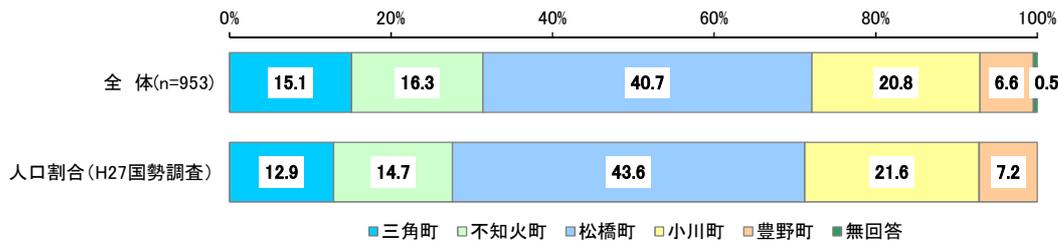
項目	実施方法・内容等
調査対象	■ 地域住民（18 歳以上、無作為抽出）
調査方法	■ 郵送による配布・回収 ※ 郵送配布：平成 30 年 9 月 21 日（金）、投函〆切：平成 30 年 10 月 5 日（金）
回収票数	■ 配布：3,000 票 ■ 回収： 953 票（回収率：31.8%）
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・属性（性別、年齢、職業、世帯構成、免許保有状況など） ・車の利用状況と運転に対する意識 ・日常の交通行動 ・地域公共交通の利用状況 ・地域公共交通を利用しない理由 ・地域公共交通に対する潜在的なニーズ ・地域公共交通維持に対する考え など

(2) 回答者属性

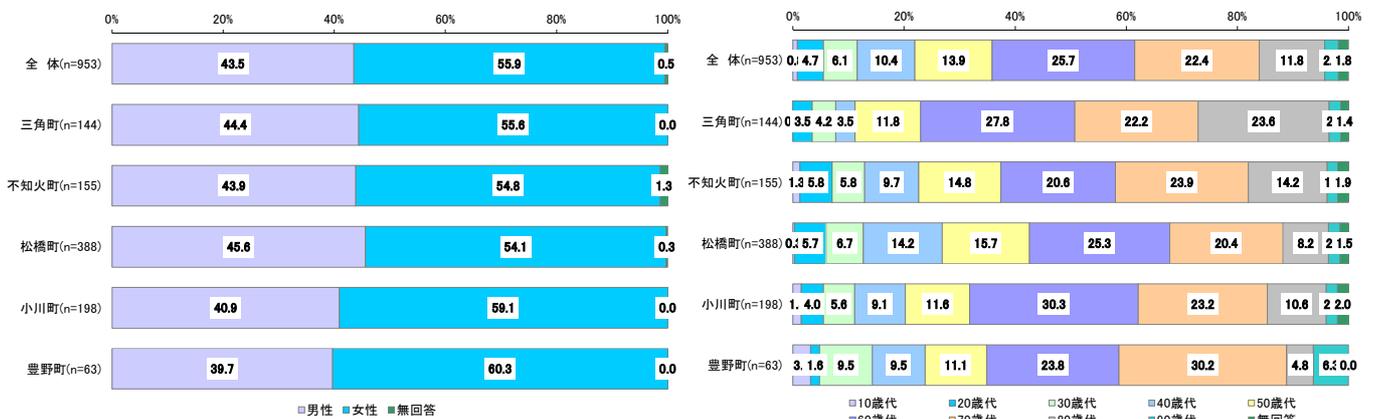
居住地は、松橋町が 40.7%と最も多く、次いで小川町、不知火町、三角町、豊野町の順となっており、本市の地域別人口割合と同様の状況となっています。

性別は、男性が 43.5%、女性が 55.9%と女性の割合が若干多くなっています。

年齢は、全体で 60 歳代が 25.7%と最も多くなっていますが、不知火町では 70 歳代が占める割合が最も多くなっています。



▲居住地



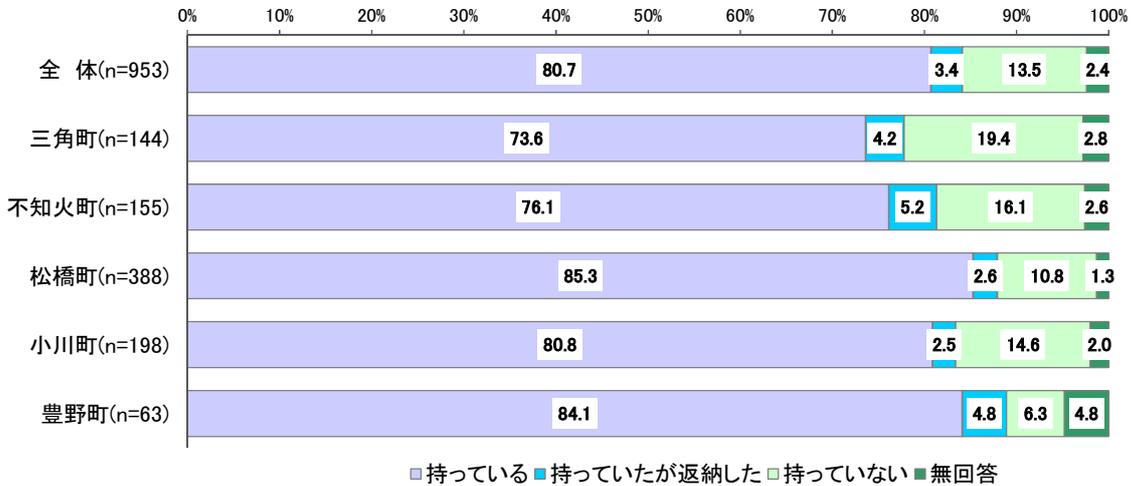
▲性別

▲年齢

(3) 運転免許の保有状況

免許を保有している人は約81%と多数を占めますが、一方で免許を保有していない人は約14%存在しています。

免許返納をした人は約3%となっています。

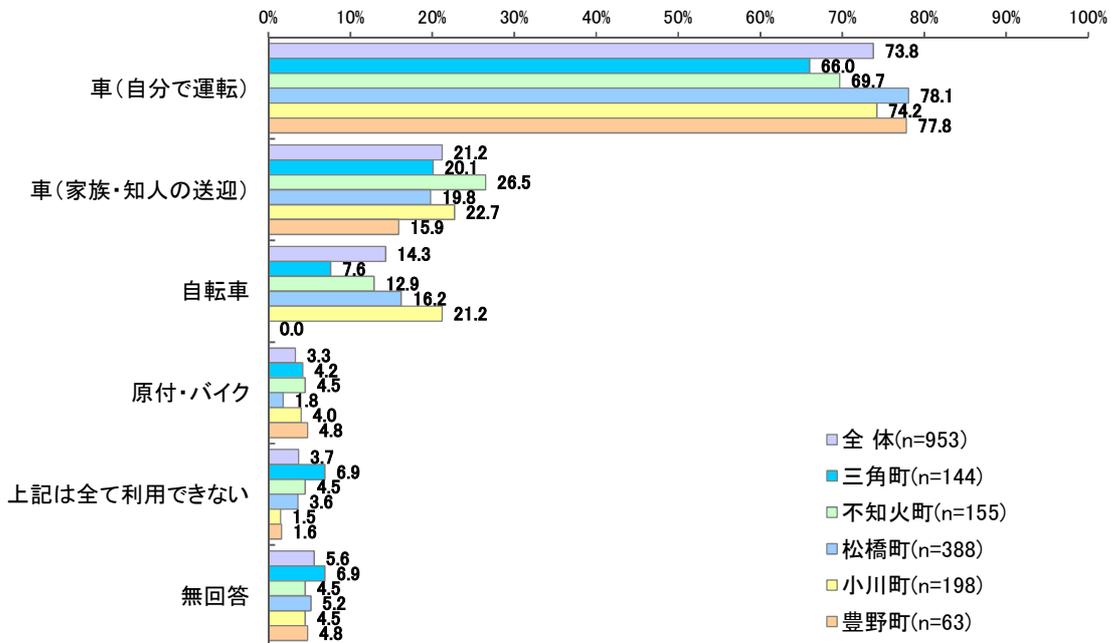


▲運転免許の保有状況

(4) 自由に利用できる移動手段

自由に利用できる移動手段として、約74%の人が「車（自分で運転）」をあげています。

一方で、「車（自分で運転、家族・知人の送迎）」、「自転車」、「原付・バイク」のいずれも利用できない人（いわゆる交通弱者）は約4%と、少数ながら存在しています。

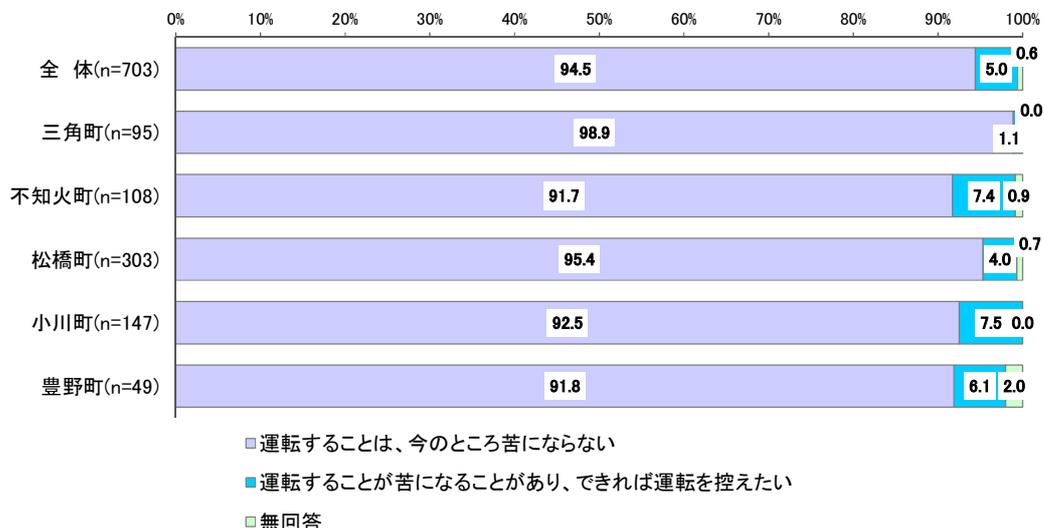


▲自由に利用できる移動手段

(5) 運転に対する意識

自動車を運転することについて、大多数の約 95%の人が「今のところ苦にならない」と回答しています。

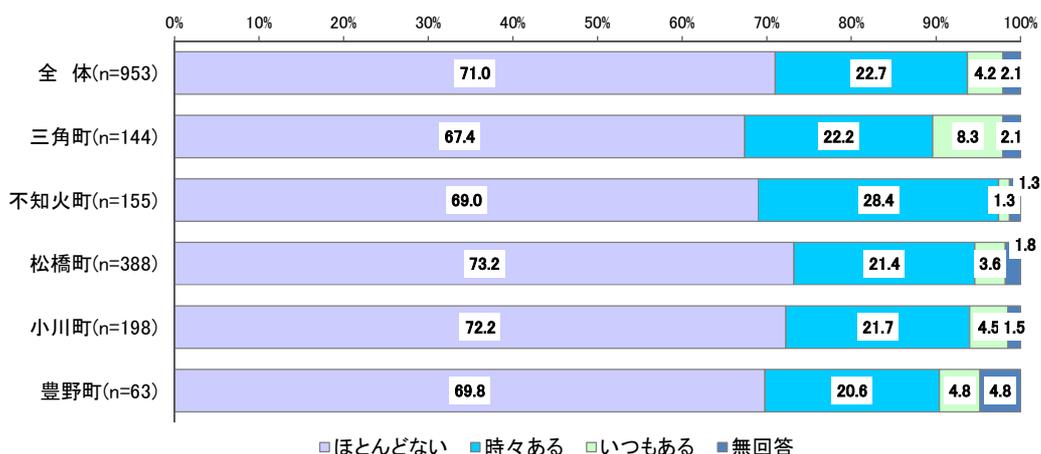
一方で、「運転することが苦になることがあり、できれば運転を控えたい」と考えている人は約 5%と、少数ながら存在しています。



▲ 運転に対する意識

(6) 外出機会の喪失状況

「交通の便が悪いことで、外出をあきらめることがありますか？」との質問に対して、約 23%の人が「時々ある」、約 4%の人が「いつもある」と回答しており、あわせて約 27%の人（概ね4人に1人）が交通の便により外出機会を喪失していると考えられます。



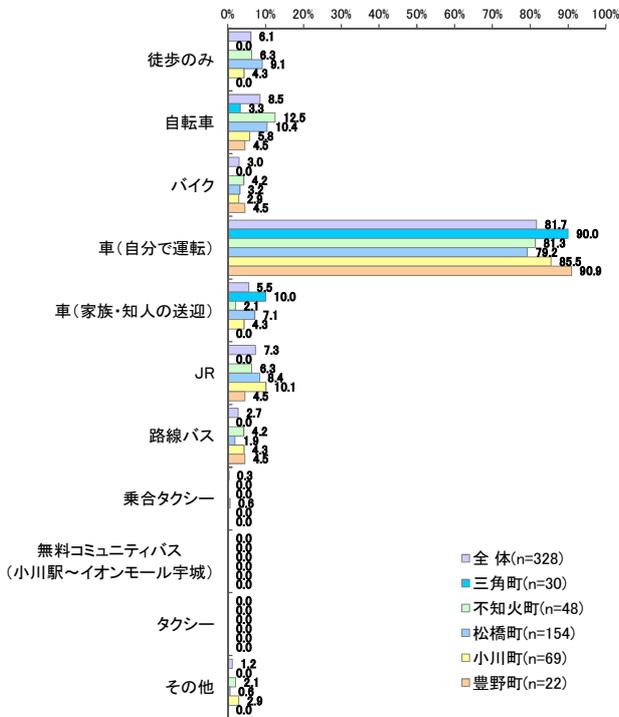
▲ 外出機会の喪失状況

(7) 目的別の利用交通手段

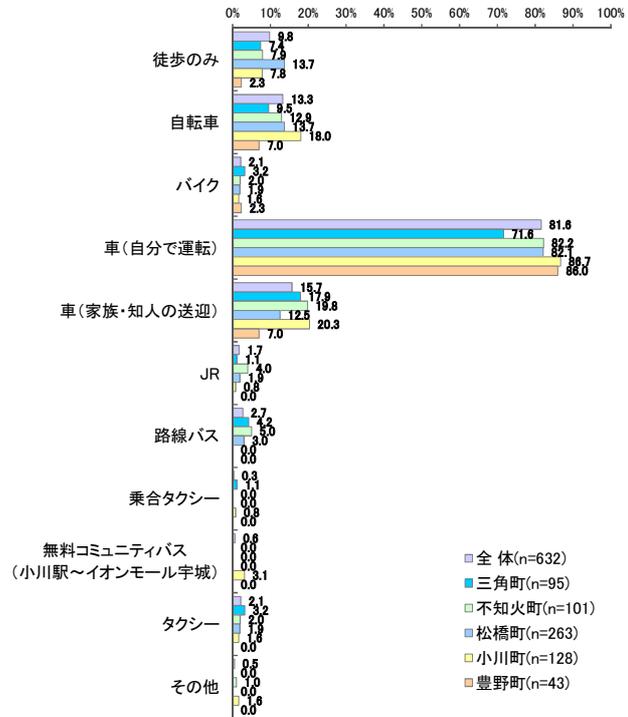
目的別の利用交通手段は下図に示すとおりであり、「通勤・通学」、「買い物」、「通院」のどの目的においても「車（自分で運転）」をあげる人が最も多数（7割以上）を占めています。

また、「買い物」と「通院」では「車（家族・知人の送迎）」をあげる人も16~17%程度存在し、「通勤通学」に比べて多いことが特徴的です。

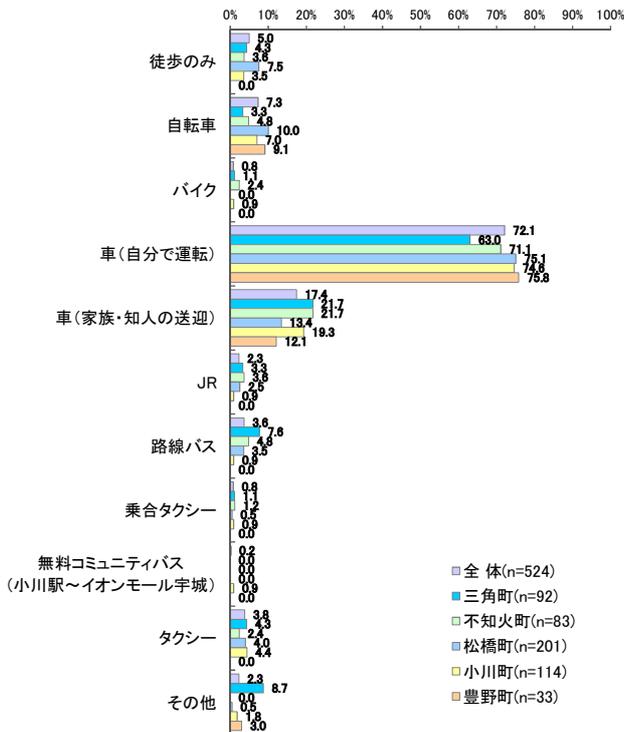
【通勤通学】



【買い物】



【通院】



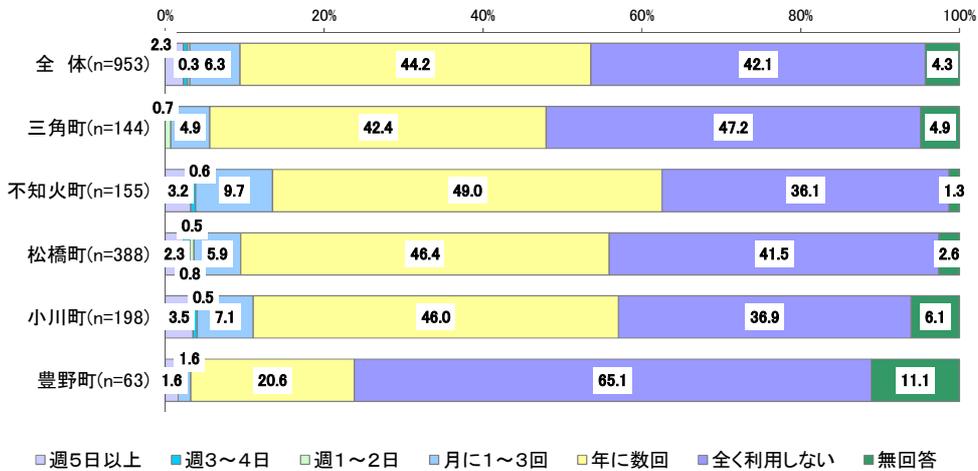
▲ 目的別の利用交通手段

(8) JRの利用について

①JRの利用状況

JRを「全く利用しない人」は約42%と多数存在しています。

一方、週1回以上は利用するという人は、3%程度となっています。

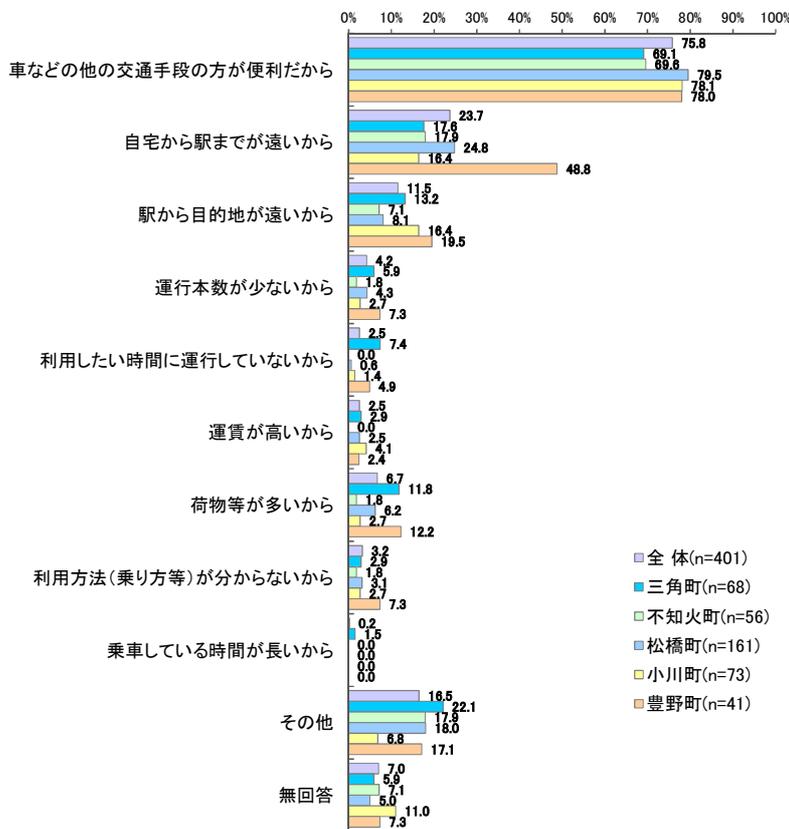


▲ 目的別の利用交通手段

②JRを利用しない理由

JRを利用しない理由としては、「車など他の交通手段の方が便利だから」をあげる人が約76%を占め最も多くなっています。

次いで、「自宅から駅までが遠いから」をあげる人が約24%と多くなっており、なかでもJR駅が存在しない豊野町でこの理由をあげる人が多く約49%を占めています。

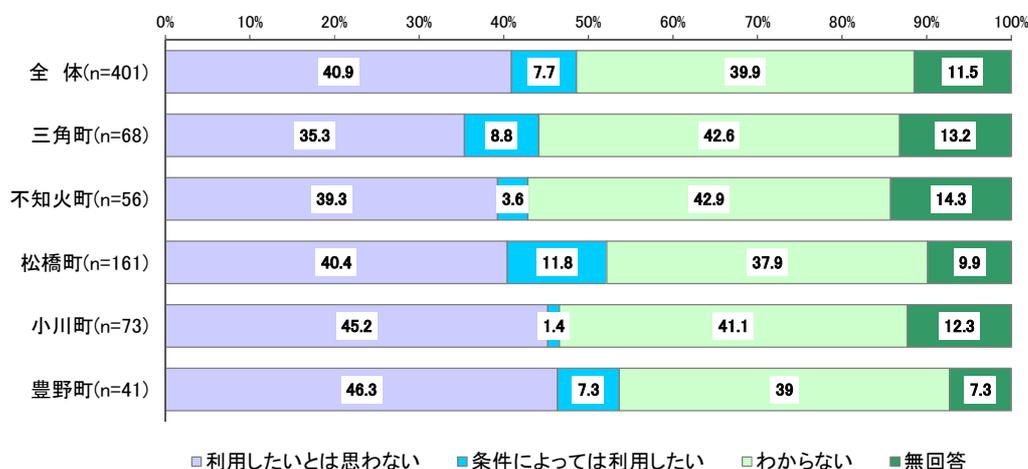


▲ JRを利用しない理由

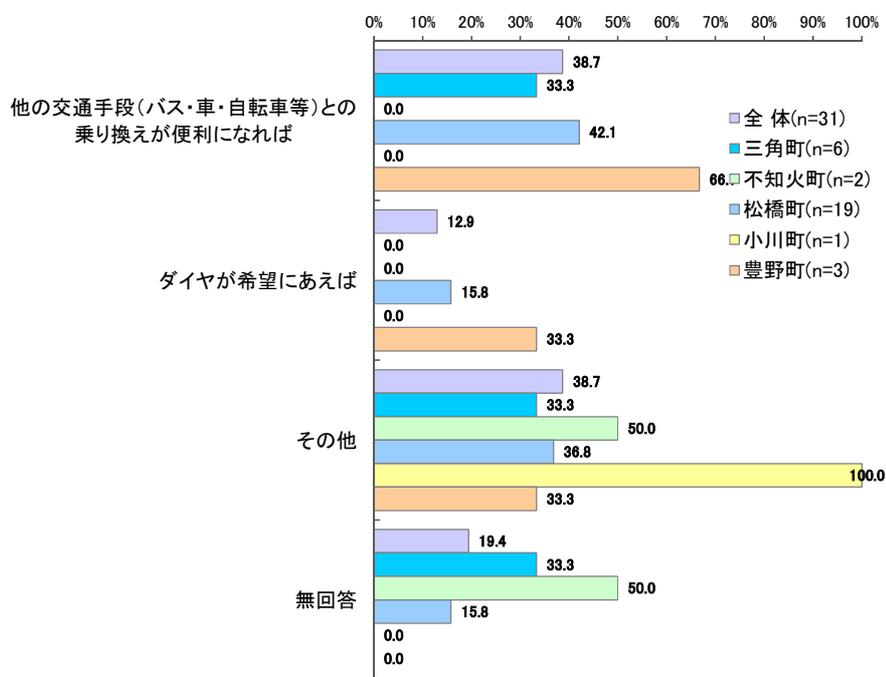
③ JR 非利用者の今後の利用意向

JR 非利用者のうち、約 8% の人が JR を「条件によっては利用したい」と回答しており、特に松橋町居住者で多い傾向にあります。

条件として、「他の交通手段（バス・車・自転車等）との乗り換えが便利になれば」をあげる人が約 4 割を占めています。



▲ JR 非利用者の今後の利用意向



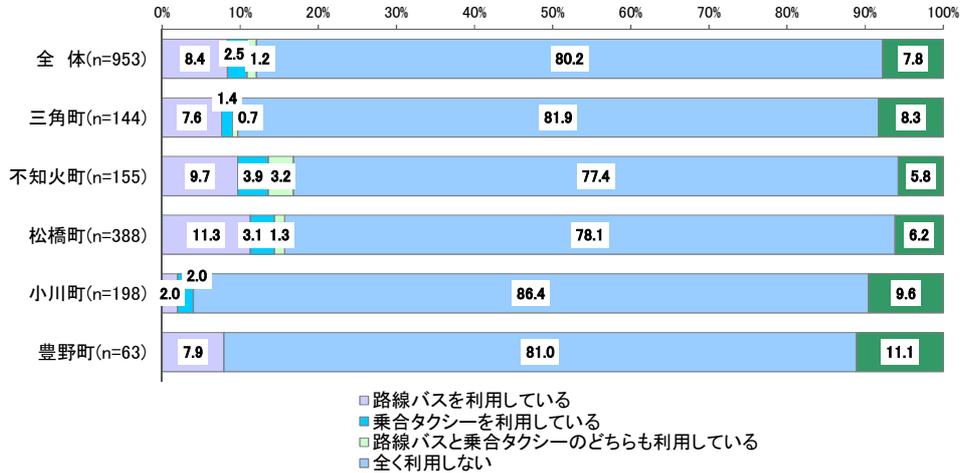
▲ JR を利用するための条件

(9) 路線バス・乗合タクシーの利用について

① 路線バス・乗合タクシーの利用状況

路線バス・乗合タクシーを「全く利用しない」人は約 80%と多数存在しており、その理由では「車などの他の交通手段の方が便利だから」をあげる人が多数（約 87%）を占めています。

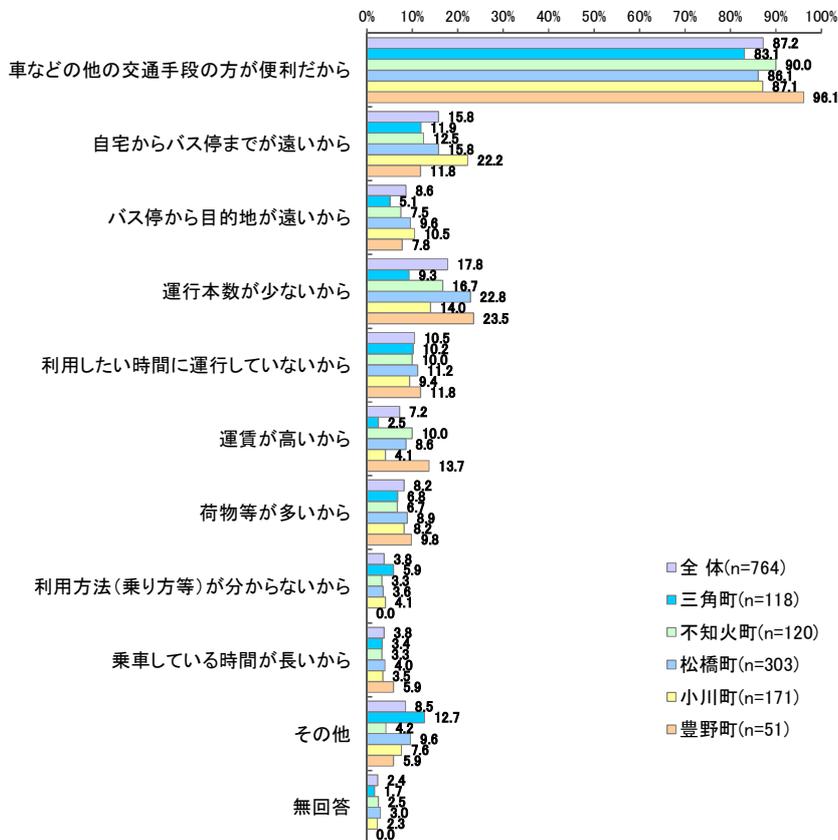
一方、「路線バスを利用している」人は約 8%、路線バスと乗合タクシーのどちらも利用している」人は約 1%となっています。



▲ 路線バス・乗合タクシーの利用状況

② 路線バス・乗合タクシーを利用しない利用

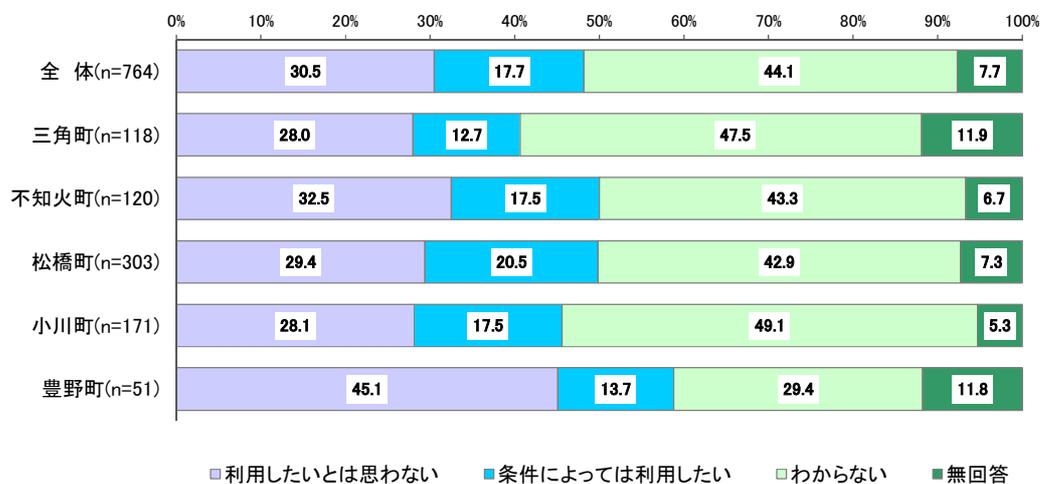
路線バス・乗合タクシーを利用しない理由としては、「車など他の交通手段の方が便利だから」をあげる人が約 87%を占め最も多くなっています。



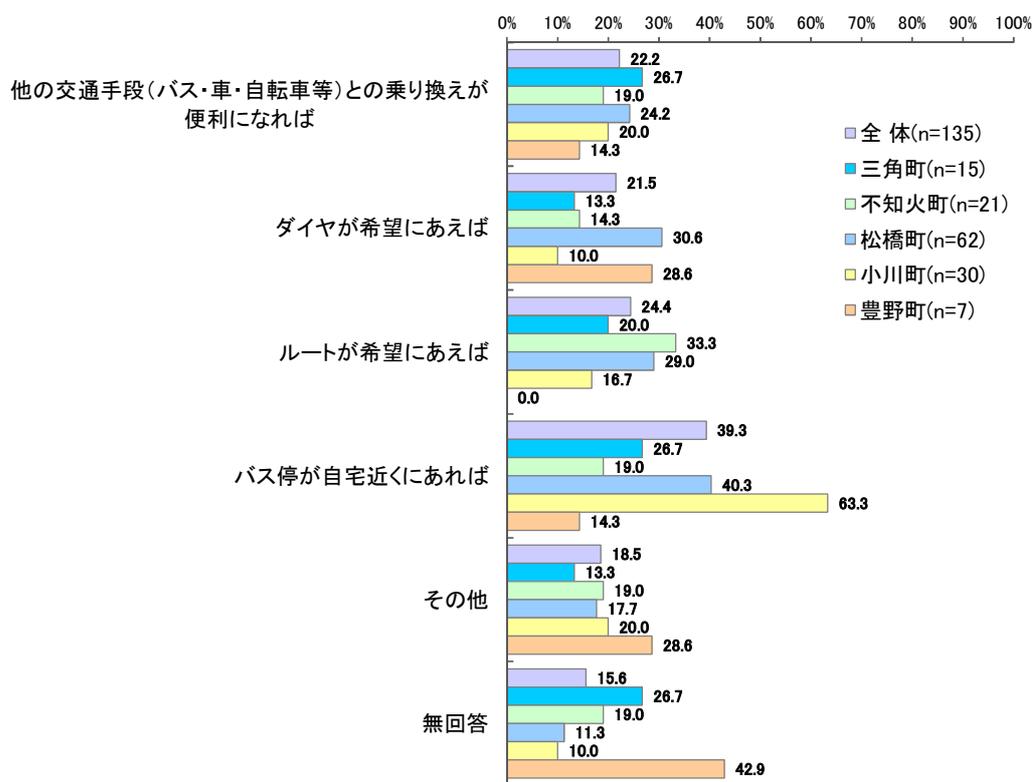
▲ 路線バス・乗合タクシーを利用しない理由

③路線バス・乗合タクシーの今後の利用意向

路線バス・乗合タクシー非利用者のうち、約 18%の人が「条件によっては利用したい」と回答しており、その条件は地域によって多少のばらつきがありますが、全体では「バス停が自宅近くにあれば」をあげる人が 39%で最も多くなっています。



▲路線バス・乗合タクシー非利用者の今後の利用意向

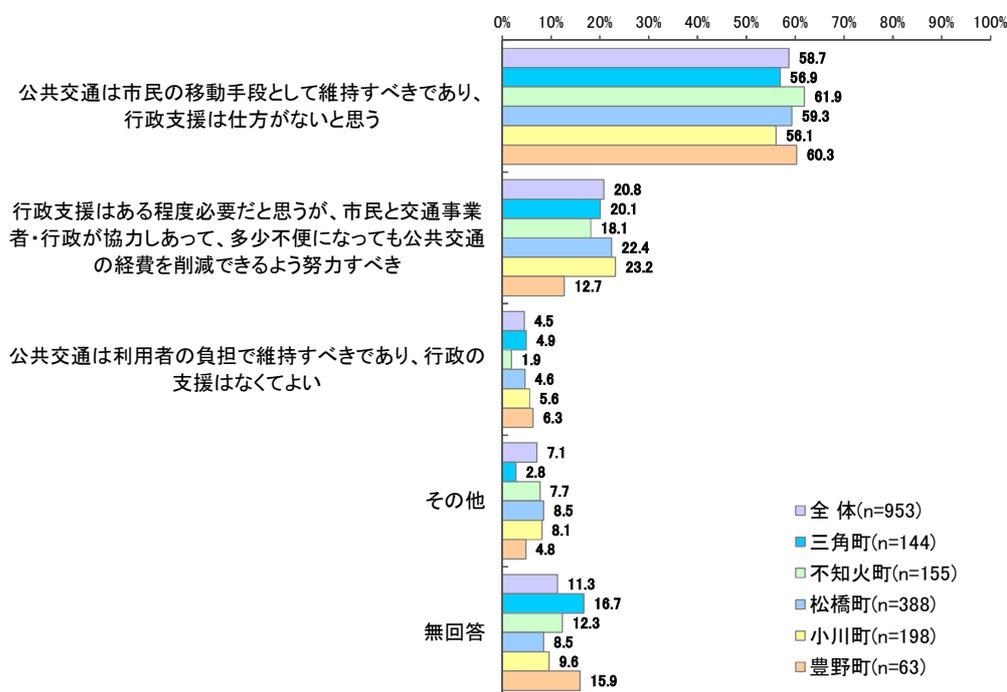


▲路線バス・乗合タクシーを利用するための条件

(10) 公共交通に対する意向

①公共交通の行政支援について

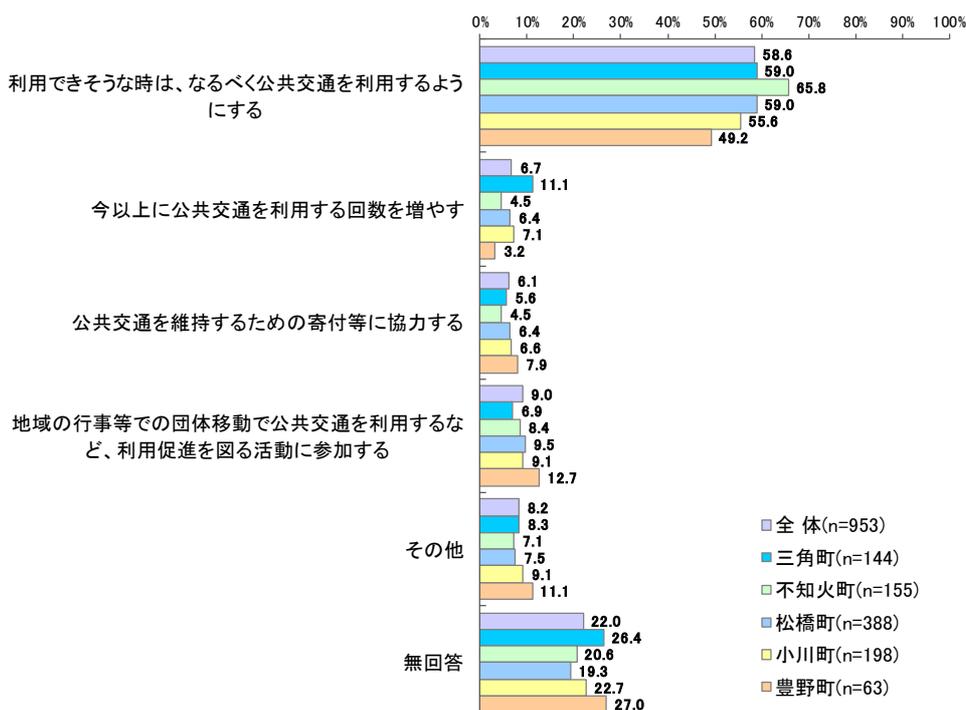
公共交通に対する行政支援に関しては「公共交通は市民の移動手段として維持すべきであり、行政支援は仕方がないと思う」が約59%を占め最も多くなっています。



▲公共交通に対する行政支援について

②公共交通を維持するための協力について

公共交通を維持するために協力できそうなこととしては、「利用できそうな時はなるべく公共交通を利用するようにする」が約59%を占め最も多くなっています。



▲公共交通を維持していくために協力できそうなこと

(11) 住民アンケートのまとめ

項目	結果概要
日常の移動状況	<ul style="list-style-type: none">・車（自分で運転）を自由に利用できる人は約 74%、このうち「できれば運転を控えたい」人が約 5%存在。・交通の便が悪いことで外出をあきらめることがある人は、「時々ある」、「いつもある」をあわせて 4 人に 1 人（約 27%）が外出機会を喪失、三角町・不知火町で多い傾向。・移動の目的別では、通勤通学・買い物・通院のどの目的においても、車（自分で運転）を利用する人が多数（7～8割）。
JR の利用状況	<ul style="list-style-type: none">・週 1 回以上利用する人は 3 %程度と少数、一方で全く利用しない人は約 42%。・利用しない理由では、「車などの他の交通手段の方が便利」とする人が多数（約 76%）、豊野町では「自宅から駅までが遠い」ことをあげる人も多い（約 49%）。・非利用者のうち、条件によっては利用したいと考える人は約 8%で、その条件は「他の交通手段との乗り換えが便利になれば」をあげる人が多い（約 4割）。
路線バス・乗合タクシーの利用状況	<ul style="list-style-type: none">・路線バス・乗合タクシーを全く利用しない人が約 80%と多数。・利用しない理由では、「車などの他の交通手段の方が便利」とする人が多数（約 87%）、小川町では「自宅からバス停まで遠い」こと、松橋町・豊野町では「運行本数が少ない」ことをあげる人も多い。・非利用者のうち、条件によっては利用したいと考える人は約 18%で、その条件は「バス停が近くにあれば」をあげる人が多く（約 39%）、特に小川町で多い。
公共交通に対する意向	<ul style="list-style-type: none">・公共交通に対する行政支援に関しては、「市民の移動手段として維持すべきであり、行政支援は仕方がない」と行政支援に肯定的な人が過半数の約 59%を占める。・公共交通を維持するための協力については、「なるべく公共交通を利用する」と自発的な利用を考える人が過半数の約 59%を占める。

第4章 基本方針

4.1 地域公共交通が抱える課題

(1) 本市が目指す将来都市像

本市においては、第2次宇城市総合計画に掲げているよう、以下に示す「将来都市像」および「まちづくりの基本目標」を踏まえ、それらの実現に向けた様々な取り組みを進めているところです。

■基本構想

将来都市像

『**ちようどいい！住みやすさを実感できる都市・宇城**』^{まち}

計画終了時点で人口55,000人以上を維持できる持続可能なコンパクトシティの形成により、市民一人ひとりにとって「ちようどいい！住みやすさを実感できる都市（まち）」を目指します。

基本目標

「復興する」まちづくり

県の「平成28年熊本地震からの復旧・復興プラン」で掲げられた3原則「Ⅰ 被災された方々の痛みを最小化する」「Ⅱ 単に元あった姿に戻すだけでなく、創造的な復興を目指す」「Ⅲ 復旧・復興を熊本の更なる発展につなげる」にもとづき、国や県、被災した県内自治体と連携し早期の復旧・復興に向けたまちづくりを進めます。

「育てる」まちづくり

本市の次代を担う子どもたちが、将来にわたって主体的かつ社会の変化に柔軟に対応していくための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。

「住み続ける」まちづくり

全ての市民が、「ちようどいい！住みやすさ」を実感できる医療や保健、福祉、介護をはじめとした各種行政サービスや生活環境の整備、そして災害対策の充実や防犯対策の向上を図ることで、将来にわたって安全で安心して住み続けられるまちづくりを進めます。

「持続する」まちづくり

土地の有効活用による乱開発抑制や農地・緑地の保全や少子高齢化に対応するためのコンパクトシティの形成、また継続的な流入や移住者の迎え入れを可能にする産業基盤や都市機能の整備を図ることで持続していくまちづくりを進めます。

「選ばれる」まちづくり

将来にわたって豊かで安心できる生活のためには持続的発展が不可欠であるため、交流人口や移住・定住者の増加、「ちようどいい！」と実感できる環境や基盤の整備、そして、本市ブランドの確立と向上に向けた戦略的取り組みにより、さまざまな目的に選ばれるまちづくりを進めます。

「活躍する」まちづくり

さまざまな交流の機会や住民が主役となるまちづくり活動やコミュニティビジネスなど、市民が参画する機会の創出により、障がいのある人や定年を迎えた高齢者層、子育てが一段落した女性、若者など、まちづくりの担い手としての役割や仕事で活躍できるまちづくりを進めます。

現在、本市で作成している計画等におけるまちづくりに関する方針や関連する課題は下記のとおりです。

【まちづくりに関する方針及び課題】

計 画	まちづくりの基本方針	課 題
第2次宇城市総合計画 (基本構想・前期基本計画) 【平成29年度～平成36年度】	○JR松橋・小川・三角各駅周辺の定住拠点化 ◆都市基盤整備 地域公共交通網の再編成と交通結節点整備 ◆地方創生 公共交通・買い物支援などの対策強化	①公共交通ネットワーク整備 ②路線バス維持に係る補助金増加 ③交通空白地の点在
関連計画	宇城市都市計画マスタープラン 【平成21年度策定】	①コンパクトシティ化 ②中心市街地の活性化 ③市街地バリアフリー化 ④都市施設の整備・充実 ⑤交通環境充実
	宇城市地域公共交通総合連携計画 【平成23年度～平成27年度】	①交通空白地の点在 ②交通拠点の分散 ③三角港周辺における移動利便性の低さ
	宇城市まち・ひと・しごと創生総合戦略 【平成27年度～平成31年度】	①公共交通の減便 ②店舗の減少 ③25～40歳代の転出超過
	宇城市「駅まち☆未来創生会議」 【平成29年度～平成30年度】	①駅の交通結節(ハブ)機能欠如 ②空家、空地、空店舗の点在
	宇城市公共施設等総合管理計画 【平成27年度～平成66年度】	

【各計画において共通するまちづくりの基本方針】

○交通結節点(機能)の整備

【各計画において共通する課題】

①交通結節点(機能)の欠如 ②交通空白地の存在 ③空物件の点在 ④コンパクトシティ化

その他、関連計画等において地域公共交通に求められている役割と関連する施策等については以下のとおりとなっています。

【地域公共交通に求められる役割（1/2）】

計 画	地域公共交通に求められる役割	地域公共交通に関する施策	
第2次宇城市総合計画 （基本構想・前期基本計画） 【平成29年度～平成36年度】	○地域が目指す「将来都市像」の実現の支援 『ちょうどいい！住みやすさを実感できる都市・宇城』 ○「持続する」まちづくり みんなが使いやすい公共交通網の充実 など	○みんなが使いやすい公共交通網の充実 ：公共交通網の整備、公共交通機関の利用促進、公共交通空白地への対応 ○公共交通結節拠点の整備 ：松橋駅の整備・回遊ツールの形成 など	
関連計画	宇城市都市計画マスタープラン 【平成21年度策定】	○拠点地区や拠点連絡軸の形成を支援 ○JR駅周辺の市街化 ○JR駅を中心としたバス路線網の充実 ○JR駅を核と地区全体の整備計画の検討 など	
	宇城市地域公共交通総合連携計画 【平成23年度～平成27年度】	○交通空白地への新たな生活交通の導入 ○既存の公共交通の利用者ニーズに沿った合理化 ○JR駅と地域間生活交通ネットワーク（幹線バス路線）を中心とした公共交通体系の構築 など	
	宇城市まち・ひと・しごと創生総合戦略 【平成27年度～平成31年度】	○稼ぐ力を高めるための都市核の競争力を強化するとともに、人口減少に合わせた地域システムの構築を支援 ・人口減少に合わせた地域システムの構築	○公共交通・買物支援等の社会システムの抜本的対策の推進 ・地域ごとの将来ビジョンの作成 ・持続可能な体制づくり など
	宇城市「駅まち☆未来創生会議」 【平成29年度～】	○松橋駅・小川駅周辺の総合活性化の支援 ・松橋駅及び小川駅周辺地域における交通結節機能 ・小川駅西口開発構想（仮称）	○公共交通対策 ・バスターミナルの松橋駅前の移転可能性 ・松橋駅と周辺施設を結ぶ循環バスの運行 ・小川駅へのアクセス向上 など
	宇城市公共施設等総合管理計画 【平成27年度～平成66年度】	○施設の効率・効果的な適正配置による施設等の最適化の実現の支援 ○既存施設の有効活用の支援	

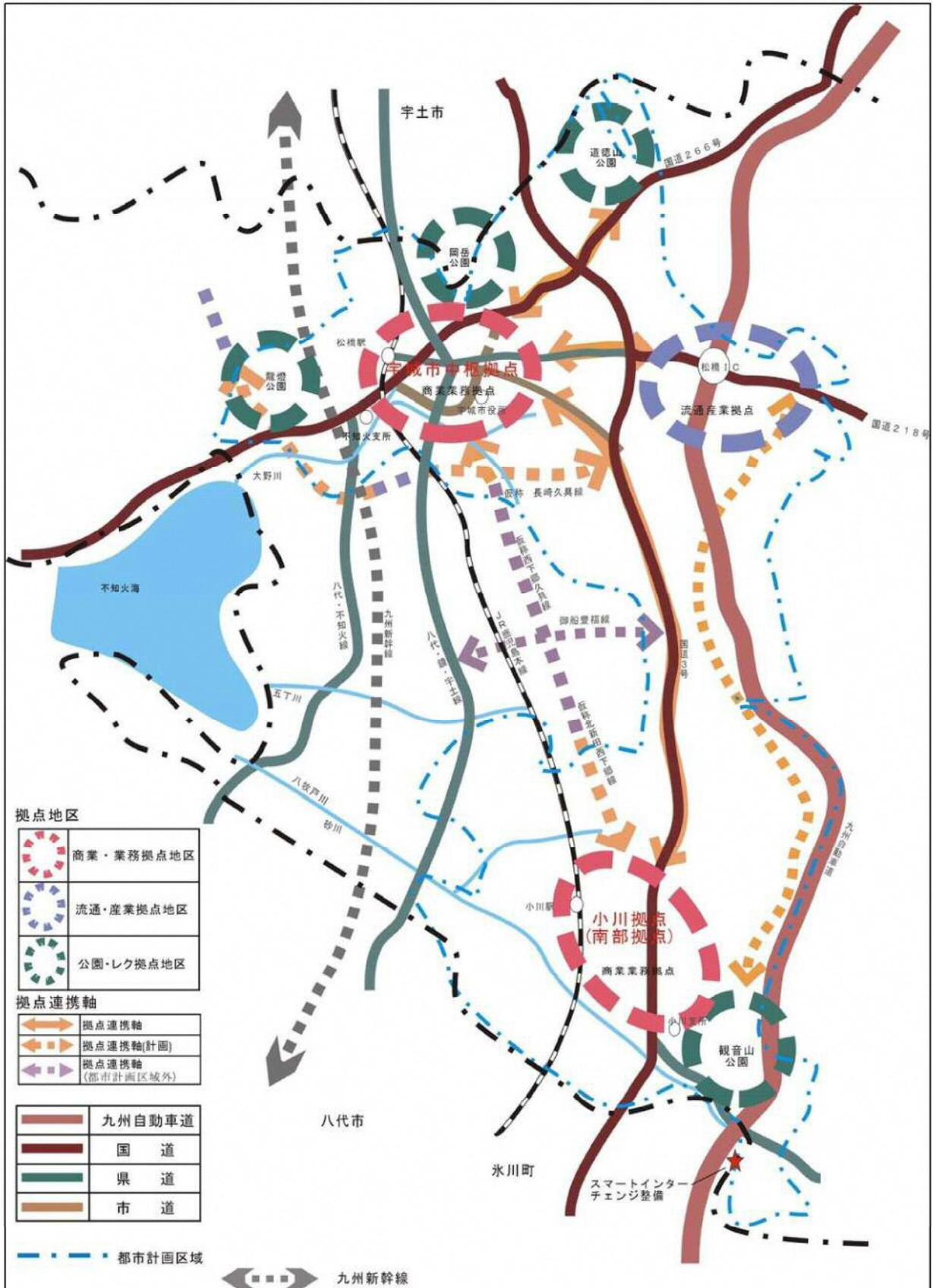
【地域公共交通に求められる役割 (2/2)】

計 画		地域公共交通に求められる役割	地域公共交通に関する施策
関連計画	宇城市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（第7期） 【平成30年度～平成32年度】	○高齢者の生活を支える多様なサービスの活用を目指したまちづくりの支援	○高齢者等の移動手段の確保 ・需要の有無の把握 ・必要に応じた移動手段の確保
	熊本地域公共交通網形成計画 【平成28年度～平成37年度】		○ゾーンバスシステムの導入 ・リバグリーン八幡周辺を乗換拠点として、以北・以南を幹線・支線とするシステムの導入 OP&R等の整備 など
	上天草市地域公共交通網形成計画 【平成30年度～平成34年度】		○路線バスを活用したバスパック等の商品開発 ○観光施設や商業施設と連携した地域公共交通の広報媒体作成 など
	八代市地域公共交通再編実施計画 【平成29年度～平成32年度】		○公共交通ネットワークの維持・再編 ・松橋線（国道経由）： 路線延伸 ・松橋線（県道経由）： 現状維持 など
	美里町地域公共交通網形成計画 【平成29年度～平成33年度】		○地区拠点の設定と機能強化 ○バス停留所の待合環境の整備 ・バス停留所の上屋・ベンチの設置 ・協力施設への待合スペース設置 など

【観光振興と地域公共交通】

- 平成27（2015）年7月に三角西港が荒尾市の万田抗などとともに「明治日本の産業革命遺産」としてユネスコ世界文化遺産に登録されました。
- 登録後は観光客が多く来訪しましたが、翌年の熊本地震発生以降、その数は伸び悩んでおり、第2次総合計画やまち・ひと・しごと創生総合戦略に定める「稼げる観光地域」として「滞在型観光地」を目指して各事業に取り組んでいます。
- 三角地域はJR三角駅と産交バス三角営業所が近接する恵まれた条件にありますが、電車からバスやタクシーへの乗り継ぎは少ない状況です。
- 今後は、「乗合タクシーを活かした戸馳島観光ルート策定」や「バスによる三角西港へのアクセス向上」を地域公共交通の観光への課題として取り組んでいきます。

■ 将来都市構造図



※ 本ページ以降の構想図等では、竹崎地区を含む区域を都市計画区域として設定しています。

出典：宇城市都市計画マスタープラン

【宇城市地域公共交通総合連携計画の概要】

○計画策定の背景と目的：生活交通の活性化や観光需要の喚起、観光客の移動手段となる公共交通の連携・活性化を図るため、自治体や公共交通事業者、住民による検討・協議を行い、利用者ニーズの変化や地域の交通事情の変化などに柔軟な対応ができる交通体系の構築

計画の基本的な方針

①交通空白地への新たな生活交通の導入

- ・交通空白地となっている地域の中でも、高齢化率の高い地域や、新たな公共交通の導入に関する要望が寄せられている地域からモデル地区を選定し、各地域の実情に応じて、地域間生活交通ネットワーク（幹線バス路線）と密接に接続する新たな生活交通の導入について検討します。
- ・交通手段の検討にあたっては、運行ルートなどの運行計画のみではなく、今後の維持・継続のための体制等についても、地域住民と一体となった協議を行います。

②既存の公共交通の利用者ニーズに沿った合理化

- ・増加傾向にある公共交通への市の財政負担を軽減するため、アンケート等から得られた利用者のニーズに応じ、運行の合理化を図ります。
- ・また、運行ルートや停留所の位置、JR と路線バスとのダイヤの調整等についても利用者ニーズに合わせ、必要に応じて全体的な調整・変更を行うことで、バス交通の利用促進を図ります。

③JR 駅と地域間生活交通ネットワーク（幹線バス路線）を中心とした公共交通体系の構築

- ・旧町の中心地には公共施設や商業施設、医療施設などの主要施設が集中していることから、旧町の中心地において、交通拠点となる JR 駅と地域間生活交通ネットワーク（幹線バス路線）を中心とした公共交通体系を構築します。
- ・路線バスと JR の拠点については、松橋産交と松橋駅間の移動利便性の確保についても検討を行います。
- ・JR 駅は公共交通の利用者のみではなく、自家用車等からの利用も考えられることから、公共交通からの乗換に限定せず、広い視点からアクセス性の向上を図ります。

④情報発信の強化

- ・公共交通についての情報発信を強化し、これまでの利用者に加え、公共交通を利用していなかった人にも、公共交通の運行状況等を分かりやすく伝えることで、路線バス・JR などの全体的な利用促進を図ります。

⑤三角港周辺における観光客の移動利便性の確保と JR 三角線を活用した利用促進策の検討

- ・九州新幹線の全線開業を受け、三角港周辺の観光地としての魅力度向上を図るため、同地域周辺における観光客の移動利便性向上に向けた、新たな交通手段を導入します。
- ・また、三角港周辺に観光客を呼び込むため、JR 三角線を活用した利用促進策を検討します。

事業の内容	取り組み状況など
<p>・交通空白地におけるワークショップの開催および生活交通の導入計画の検討 交通空白地の中でも高齢化率が高い地域などの移動不便地域からモデル地区を選定し、地域の特性に応じて、地域間生活交通ネットワーク（幹線バス路線）と密接に接続する新たな生活交通の導入に向け、地域住民からの直接の意見聴取および合意形成を諮るため、ワークショップを開催します。 なお、ワークショップは小学校区単位を基本とし、交通手段の検討のみではなく、導入のための体制作り（地域協議会）や、行政としての支援のあり方、経年的な運行の可否を判断するための基準等についても、協議・検討を行います。</p>	<p>・交通空白地であった不知火町長崎地区と小川町小野部田地区において、新たに乗合タクシーを運行開始</p>
<p>・三角～松橋間への快速バスの導入 宇城市の中心部である松橋市街地との距離や、買物・通学時における公共交通の重要性を考慮し、三角～松橋間において、速達性を重視した快速バスを導入します。</p> <p>・ニーズに応じたバス交通の再編 バス交通の合理化および利便性の向上に向け、今回実施したアンケート等により得られた改善要望に応じ、運行ルートやダイヤ、停留所位置等についての見直しを行います。 現在運行している乗合タクシーについては、予約への抵抗感があるなどの課題が見られることから、当日でも利用が可能なシステムなど、更なる利便性向上施策について検討します。</p>	<p>・三角～松橋間においては、交通事業者との協議等を適宜行い改善に向けて継続協議中</p> <p>・既に乗合タクシーを導入していた小川町海東方面及び三角町戸馳地区においては、午後の便においては当日午前中まで予約可能となるよう見直すとともに、利用者等の声を把握し、運行内容等の見直しを適宜実施</p>
<p>・JR 駅周辺における市街地循環バスの導入 JR 駅周辺に点在する市役所などの主要施設間の移動利便性を確保するため、交通拠点となる JR 駅と地域間生活交通ネットワーク（幹線バス路線）を中心とした市街地循環バスを導入します。</p> <p>・JR 駅における駐車場の整備によるパークアンドライドの推進 JR 駅へのアクセス性を向上させ、JR や市街地循環バス利用時のパークアンドライドを推進するため、JR 駅周辺に駐車場を整備します。</p>	<p>・市街地循環バスの導入においては、導入システムも含めて継続協議中</p> <p>・パークアンドライド駐車場に関しては、松橋駅と小川駅における今後の駅整備等において確保予定</p>
<p>・公共交通マップの作成・配布 公共交通の全体的な再編に伴い、再編後のルートやダイヤ等を記載した公共交通マップの作成および配布を行います。</p> <p>・宇城市ホームページを活用した公共交通情報の発信 再編した公共交通についての情報をインターネット上で配信できるよう、宇城市のホームページを活用し、情報発信サイトを構築します。</p>	<p>・情報提供に関しても、今後実施予定であるが、乗合タクシーに関する情報は宇城市ホームページで提供中</p> <p>・その他、広報誌等に市民に地域公共交通に関する意識を啓発する記事等を掲載</p>
<p>・三角港周辺における新たな移動手段の導入 九州新幹線の全線開業を受け、三角港周辺の観光地としての魅力度向上を図るため、平成 24 年度に定期航路の実証運行を行うと共に、レンタサイクルや三角東港～西港間のバスなどの新たな交通手段を導入します。</p> <p>・観光客誘致のための利用促進策の検討 三角港周辺に観光客を呼び込むため、JR 三角線のラッピングトレインの運行やガイドブック等による三角周辺の観光情報の発信、駅弁やおみやげの開発などといった JR 三角線を活用した利用促進策を、県及び関係自治体や JR など関係機関と連携して事業を進めています。</p>	<p>・三角西港が世界文化遺産に登録されたこともあり、上天草市等と連携して、天草宝島ラインの利用促進や、三角駅～三角西港を結ぶ路線バス、「うきうきあまくさ♪シャトル便」を運行中</p> <p>・現在、三角駅を拠点とした超小型モビリティの運行やシェアサイクルの実施など、「うきモビ」を実施中</p>

(2) 地域公共交通が抱える課題

地域の概況や将来動向等から地域公共交通が抱える課題を整理すると以下のとおりとなります。

	地域公共交通の整備状況・利用状況
市全体 (各町共通)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の松橋駅、小川駅、三角駅が交通拠点 ・高校生をはじめとした松橋駅及び小川駅の利用者が存在（熊本・宇土、八代方面） ・駅までの交通手段は車での送迎、自転車が中心で、公共交通相互を乗り継ぐ等の利用形態は少ない ・路線バス利用者は減少傾向が著しく、本市と周辺市町間を移動する利用形態が多い ・乗合タクシーは地区によって利用者数の減少が著しく、利用者は免許非保有者の高齢者 ・路線バス、乗合タクシーを全く利用しないと回答する市民が約 8 割 ・路線バスや乗合タクシーの利用意向は約 2 割と比較的高く、条件としてはバス停等が自宅に近いが多い ・高齢化が進展した地域が点在し、地域公共交通網が未整備で、外出機会に差異が発生 ・交通空白地が存在（山間部や沿岸部）し、生活が不便になるとの理由で免許返納が行えない

〔各町の状況や各町独自の地域公共交通が抱える課題〕

三角町	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用者のうち、宇城市内もしくは宇城市～宇土市間の利用は主に小中学生（路線バスとスクールバスのルートが重複及び路線バスダイヤのミスマッチが発生） ・また、宇城市～上天草市間の利用は主に上天草市民 ・交通の便が悪く、他地域と比較して外出機会を喪失している住民が最も多く存在 ・休日に鉄道を利用する観光客の三角駅から目的地までの交通手段は船が多く、路線バス利用は少ない
不知火町	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス利用者が少なく、地域公共交通維持に対する意識が低い ・また、乗合タクシーの利用者数は最も少ない ・ただし、できれば運転を控えたいというニーズは比較的高い ・路線バスとスクールバスのルートが重複及び路線バスダイヤのミスマッチが発生
松橋町	<ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島本線の松橋駅が立地（住所は不知火町） ・松橋駅から約 1km の場所に路線バスの拠点となる松橋産交が立地し、熊本市・宇土市・八代市・砥用町・三角町など各方面に運行 ・鉄道と路線バスの交通結節機能が弱く、市役所や松橋高校など主要拠点が未カバー ・松橋駅を拠点として、高校生等の利用者がおり、地域公共交通の利用状況は高い（ただし町内間での利用は少ない） ・JR や路線バス、乗合タクシーの利用意向が高い（潜在的需要が多い） ・一方、路線バスのダイヤ改善のニーズが高い
小川町	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは松橋～八代間を結ぶ路線のみで、国道 3 号の一部バス停（一軒屋、三軒屋）で乗降がみられるのみ（利用者は少ない） ・イオンモール宇城が小川駅から独自に無料コミュニティバスを運行
豊野町	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 218 号に松橋・宇土～砥用間を結ぶ路線バスが運行（高校生が通学等で利用） ・南北方向は、段鶴～城南・熊本間の路線が運行（1 往復）も利用者は極めて少ない ・高齢者福祉移動支援を実施しているものの、地区によって利用状況にばらつきが発生 ・豊野小学校を南北に循環するスクールバスが運行

地域の概況や将来動向	地域公共交通が果たすべき役割	地域公共交通が抱える課題
<ul style="list-style-type: none"> 人口減少、少子高齢化の進展 高齢化の進展に伴う社会保障費などの増加 日常生活等に必要となる生活施設（病院、スーパーなど）が松橋駅や松橋市街地などの一部地域にのみ集積 市全体での小中学校の統廃合などさらなる効率化 地域間格差の拡大 地域公共交通を担う交通事業者の運転手不足や高齢化による撤退の恐れあり 	<ul style="list-style-type: none"> 市が目指す将来都市像の実現に向けた社会インフラ 市民の日常生活を支える移動手段 高齢者等の外出機会を創出し、地域の活力維持を支える移動手段 来訪者等の移動手段を支え、地域の魅力向上を支援 	<ol style="list-style-type: none"> ①地域公共交通の維持、確保（地域公共交通利用者の減少と行政負担の増加、交通事業者を制限する乗務員不足及び乗務員の高齢化） ②地域公共交通の連携及び交通結節機能強化 ③交通空白地等の解消 ④地域公共交通に対する市民の関心の向上 ⑤地域公共交通に対する情報提供の推進

<ul style="list-style-type: none"> 人口は三角駅周辺に集積しているものの、戸馳島や山間地にも点在 買い物や通院等の外出先は、町内及び松橋町に加え、上天草市など広域に及ぶ 世界文化遺産の三角西港が立地 今後、日常生活等に必要な生活施設が撤退の恐れあり 	<ul style="list-style-type: none"> 町内における小中学生や高齢者等をはじめとする交通弱者の移動を支える手段 観光客をはじめとする来訪者の移動を支え、まちの賑わい創出を支援する移動手段 	<ol style="list-style-type: none"> ①地域公共交通の維持、確保 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスによる小中学生の送迎におけるダイヤのミスマッチ及びスクールバスと路線バスのルート重複の解消 ・既存乗合タクシーの運行内容等の改善 ・観光客等、来訪者の移動手段の確保 <ol style="list-style-type: none"> ③交通空白地等の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの活用による移動手段の確保
<ul style="list-style-type: none"> 人口は松橋駅周辺や松合地区に集積しているものの、国道沿線や山間部にも分布 松橋駅を拠点としたまちづくりの進展に伴い、駅及び市街地へ施設等の集積 	<ul style="list-style-type: none"> 町と松橋駅及び松橋市街地を結び、町内における高齢者等の日常生活を支える移動手段 	<ol style="list-style-type: none"> ①地域公共交通の維持、確保 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスによる小中学生の送迎におけるダイヤのミスマッチ及びスクールバスと路線バスのルート重複の解消 ・既存乗合タクシーの運行内容等の改善 <ol style="list-style-type: none"> ③交通空白地等の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの活用による移動手段の確保
<ul style="list-style-type: none"> 人口は松橋駅をはじめ、松橋市街地に集積 松橋駅を拠点としたまちづくりの進展に伴い、駅及び市街地へ施設等の集積 今後、市街地と周辺部において地域間格差が発生 	<ul style="list-style-type: none"> 宇城市の中核拠点として、周辺町とを結び、市民の日常生活を支える移動手段 松橋市街地等での回遊性を支援し、日常生活を支える移動手段 	<ol style="list-style-type: none"> ①地域公共交通の維持、確保 <ul style="list-style-type: none"> ・松橋駅を拠点とした路線バスの役割の明確化 <ol style="list-style-type: none"> ②地域公共交通の連携強化 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地内における回遊性の向上（きめ細かな移動への対応）
<ul style="list-style-type: none"> 小川駅周辺に人口が集積しているものの、山間部にも人口が点在し、高齢化率が高く、地域差が発生 イオンモール宇城を核として周辺及び国道3号沿線に必要施設が立地 今後、小川駅を拠点としたまちづくりの進展に伴い、駅及び市街地（イオンモール宇城周辺）へと施設等が集積 	<ul style="list-style-type: none"> 町内各地域と小川中心部を結び、町内における高齢者等の日常生活を支える移動手段 	<ol style="list-style-type: none"> ①地域公共交通の維持、確保 <ul style="list-style-type: none"> ・既存乗合タクシーの運行内容等の改善 <ol style="list-style-type: none"> ②地域公共交通の連携強化 <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設等独自システムの活用・連携
<ul style="list-style-type: none"> 山間部が主であり、人口は点在 日常生活に必要となる各種施設の立地は乏しく、国道218号を挟み、北部地域は熊本市城南方面、南部地域は松橋町に依存 	<ul style="list-style-type: none"> 町と松橋市街地もしくは小川中心部を結び、町内における高校生や高齢者等の日常生活を支える移動手段 	<ol style="list-style-type: none"> ③交通空白地等の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバス等の活用による移動手段の確保

4.2 課題解決に向けた基本方針

地域公共交通が抱える課題に対して、地域公共交通のあるべき姿として、基本理念を設定し、地域公共交通が抱える課題の解決に向けた基本方針を以下のとおり設定します。

基本理念

(地域公共交通のあるべき姿)

“べんり”から一歩ふみ出す

～公共交通利用 20%への転換～

地域公共交通が抱える課題

①地域公共交通の維持、確保

②地域公共交通の連携及び交通結節機能強化

③交通空白地等の解消

④地域公共交通に対する市民の関心の向上

⑤地域公共交通に対する情報提供の推進

基本方針

①交通拠点や医療機関、商業施設等を効率的に結ぶ地域公共交通網を形成し、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

②導入や存続に基準を設け、メリハリある地域公共交通を目指します

③路線バス等のサービス水準を見直します

④交通空白地の解消を図ります

⑤免許返納者等高齢者や障がい者を支える地域公共交通導入を図ります

⑥地域公共交通を利用して守る意識の醸成を図ります

- 昭和 30 年代から進展したモータリゼーションは、それまで駅を中心としてきた交通形態も自動車での移動を前提とした郊外型へ移行してきました。その結果、かつての中心市街地は空洞化し、公共交通利用が前提とならない街へ変化しています。
- 人口減少は確実に進展しており、歯止め策とともに、移動しやすいコンパクトな市街地がこれから求められます。そこでまず、公共交通を結節することで自動車移動からの転換を図るものとしします。

- 平成 23 年策定の連携計画では、交通空白地対策として 2 地区における乗合タクシー制度を創設し現在も運行しています。
- 半年の試験運行期間や経費の 30%を運賃で充足できない場合、その差額を区の負担とする条件を設けましたが、その後の運行結果の見直しにかかる基準等を設けていなかったため、一部利用の少ない路線が今も運行しています。
- 今後の他地区への導入及びバスから乗合タクシー等への転換の際にも、導入及び存続の基準を設け、公共投資の効率化を図るものとしします。
- なお、系統廃止の決定までには利用状況の改善策を講じ、それでも利用が増えない場合に廃止を検討するものとしします。

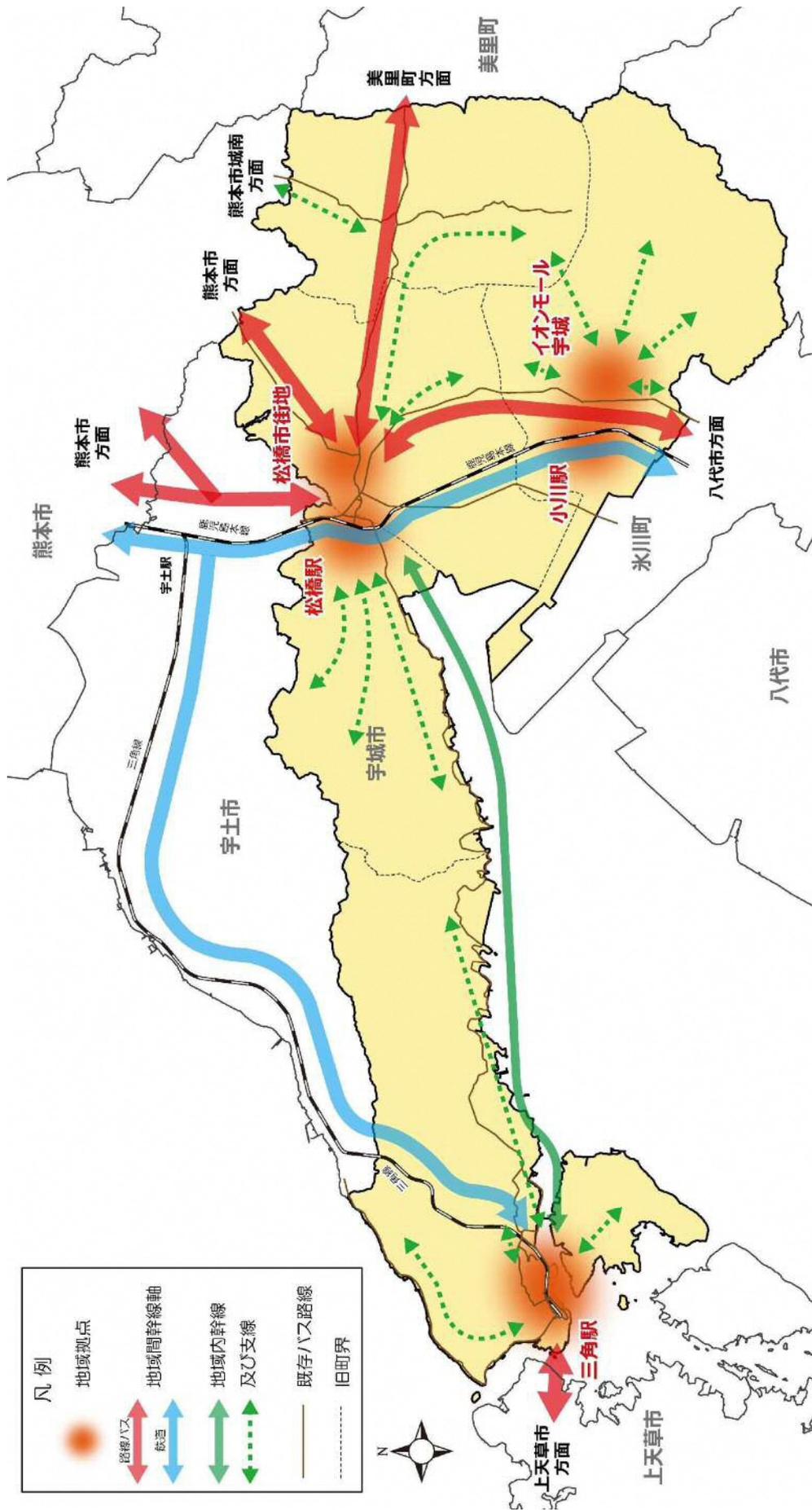
- 路線バスシステムの乗車人員及び運行回数と沿線人口や交流人口等を勘案し、路線バス運行水準の適正化など、サービス水準を見直します。

- 平成 23 年策定の連携計画でも交通空白地の解消を目標として、2 地区において乗合タクシーを導入しました。今回の網形成計画においても、引き続きバス停等から 500m 以上離れた地区を交通空白地と定義し、公共交通の不足により日常生活における移動が制限される住民を対象として解消を図るものとしします。
- 導入にあたっては、基本方針②の基準を用い、市が持つスクールバス等の資源が最大限有効活用されるよう努めます。

- 平成 26 年度から 38%以上増えている免許返納者の自動車運転に続く移手段の提供を図るとともに、ルート変更や新設にあたっては、障がい者や高齢者を支える公共交通網形成の観点も重視するものとしします。
- 新規系統やルート変更にあたっては、基本方針③によって創出した資源（車両・運転士）を活用するものとしします。

- バス乗車促進キャンペーンを行い、「自動車移動 80%」かつ「今後も公共交通利用意向なし 80%」の市民意識に少しでも公共交通利用を入り込ませるよう努めます。
- 小学生乗り方教室等のモビリティマネジメント、また、行政区単位での会合で地区の移動実態に合った公共交通の実現へ向けた議論の場を設けることで、地域に根差した公共交通の実現を図るものとしします。
- また、学生割引新運賃の導入等料金システム見直しも図るものとしします。

4.3 本市が目指す地域公共交通網の姿



①拠点の配置方針

分類		拠点候補地	まちづくり上の位置づけ
地域 拠点	地域交通 拠点	松橋駅	・熊本・八代の南北、天草・美里の東西を結ぶ本市の中心に位置し、JRと路線バスを結節する交通拠点
		小川駅	・本市南部に位置する鉄道駅であり、近隣にイオンモール宇城も立地していることから、当該施設とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される
		三角駅	・熊本や松橋と天草を結ぶ唯一の地点で、世界文化遺産三角西港を有する観光拠点でもある ・JRとバスが近接しており、生活と観光の交通拠点としての機能を有する
	地域生活 拠点	松橋市街地	・商業施設や医療施設、公共施設など日常生活に必要な主要施設が立地するとともに、バスターミナルも立地し、本市の中心的な拠点としての役割を担っている
		イオンモール宇城	・本市南部に位置し、本市のみならず、八代市方面などからも利用がみられる大型商業施設であり、小川駅とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される

②路線の配置方針

位置づけ	交通モード	果たすべき役割	主なターゲット	配置方針
地域間幹線	JR	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、通勤・通学・観光・生活等すべての乗客に対し、定時性・速達性を提供する	通勤通学客 その他市民全般 観光客 その他来訪者	地域拠点である松橋駅・松橋市街地あるいは三角地区と周辺自治体を結ぶ路線
	路線バス	主として他都市や駅から離れた地域及び駅を結び、通勤・通学・観光・生活の移動を支える		
地域内幹線 及び支線	路線バス 乗合タクシー スクールバス タクシー	本市内における交通拠点や生活拠点間相互に結ぶ地域内幹線と、居住地から各拠点を結ぶ支線からなり、主に高齢者等の移動を支える その際、既存のスクールバスの活用やタクシー等の移動手段も含めて移動を支える	地域の高齢者などの通院・買い物利用	居住地と最寄りの地域拠点を結ぶ路線

第5章 計画の目標

5.1 計画の目標及び数値目標

基本方針①

交通拠点や医療機関、商業施設等を効率的に結ぶ地域公共交通網を形成し、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

目標	現状	数値目標(2024年)
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%	15%（増加）
小川駅	約8%	20%（増加）
三角駅	0%	18%（増加）

本市が目指す地域公共交通網の実現にあたっては、コンパクト&ネットワークの概念のもと、交通拠点（駅）を中心に自宅等からの地域公共交通でのアクセス性向上が必要だと考えます。

しかし、現在の駅利用者は、自宅から駅までの地域公共交通の利用率が低く、多くが車での送迎などに依存している状況です。一方で、駅から目的地等までの地域公共交通の利用率は高く、大きな乖離が生じている状況です。

こうした状況の中、コンパクト&ネットワークの概念を実現する数値目標を、交通拠点（駅）と自宅（目的地）間の移動における地域公共交通の利用率向上と定め、交通拠点（駅）への地域公共交通の利用率を交通拠点（駅）から自宅（目的地）への地域公共交通の利用率と同程度まで引き上げます。

対象	自宅から拠点までの地域公共交通の利用率	拠点から自宅（目的地）までの地域公共交通の利用率
松橋駅	約4%	約15%
小川駅	約8%	約20%
三角駅	0%	約18%

※平成30年9月13日（木）の調査結果。

松橋駅：路線バス、乗合タクシー

小川駅：路線バス、乗合タクシー、無料コミュニティバス

三角駅：路線バス、乗合タクシー

基本方針②

導入や存続に基準を設け、メリハリある地域公共交通を目指します

基本方針③

路線バス等のサービス水準を見直します

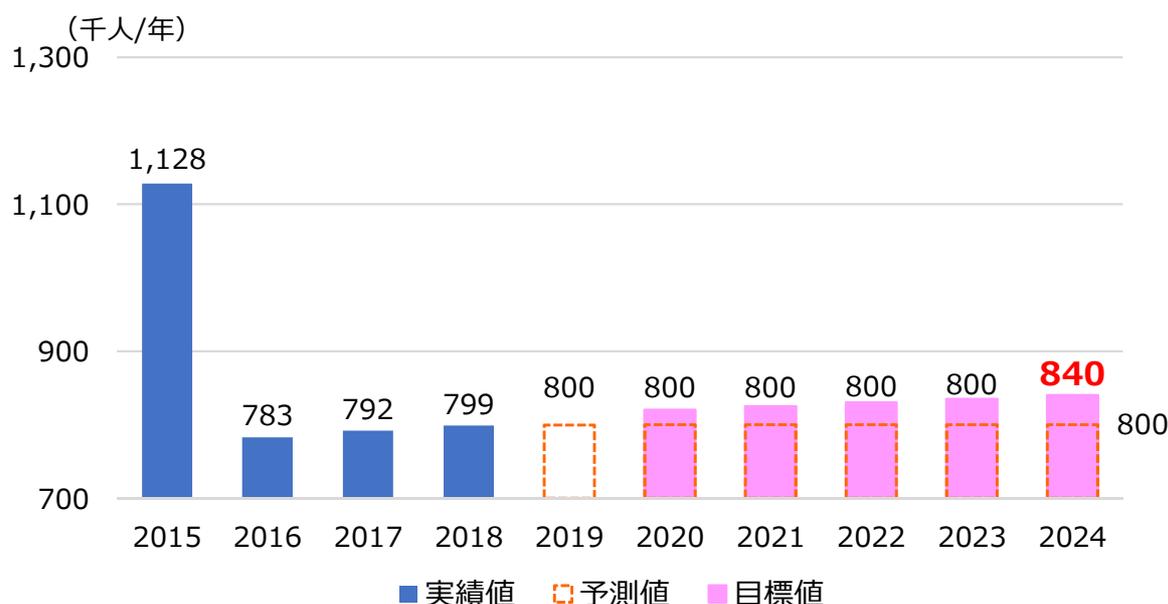
目標	現状	数値目標(2024年)
②-1 路線バスの年間利用者数の増加	799千人	840千人以上 (増加)
②-2 路線バスに係る補助金額の削減	100,848千円	80,000千円以下 (削減)
②-3 乗合タクシーの1便あたり利用者数の増加	1.3~2.1人/便	全系統 2.0人/便以上 (増加)

路線バスの利用者数は、熊本地震の発生後、大きく減少しましたが、近年では微増（年間約1%増）の傾向となっています。このまま推移すれば、2024年には約840千人の利用が想定されます。

一方、本市の人口は、H27からH32にかけて59,756人から57,357人へと約4%（年間約0.8%）の減少が見込まれます。その上、路線再編による運行便数の減少を加味すると、利用者数は800千人と推測されます。

しかし、数値目標としては、利用者を減少させないニーズに応じたダイヤ改正や啓発活動により、840千人以上と設定します。

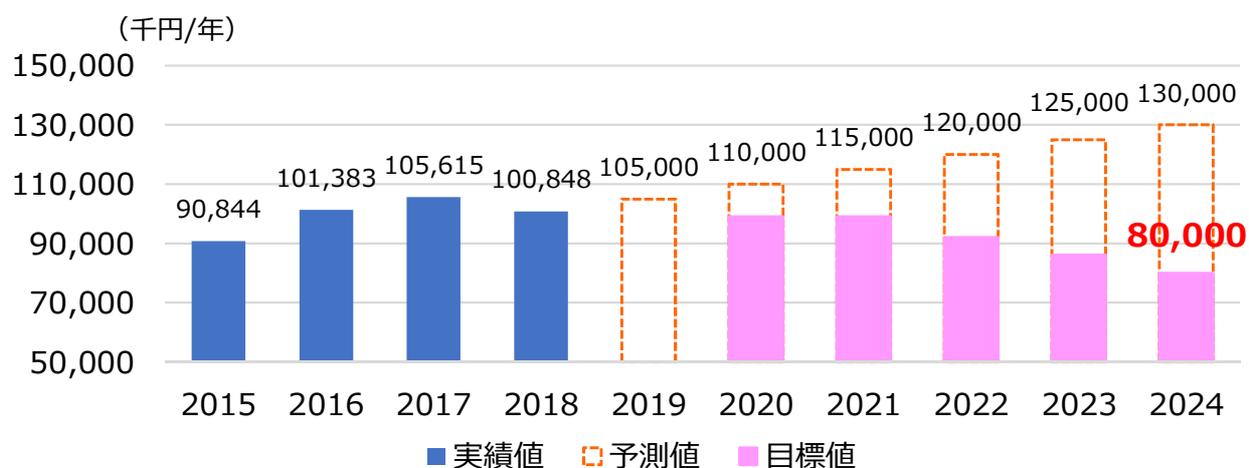
※対象とする路線バスは、現在本市を運行している20系統と新規運行系統とします。



路線バスに係る補助金額は、熊本地震の発生後、大きく増加しましたが、近年ではほぼ横ばいで推移している状況です。しかし、交通事業者の経営環境の悪化なども背景に、運行単価（1km 走行するのに必要な運行費用（円/km））は増加しており、将来的には補助金額の増加が懸念される状況です。

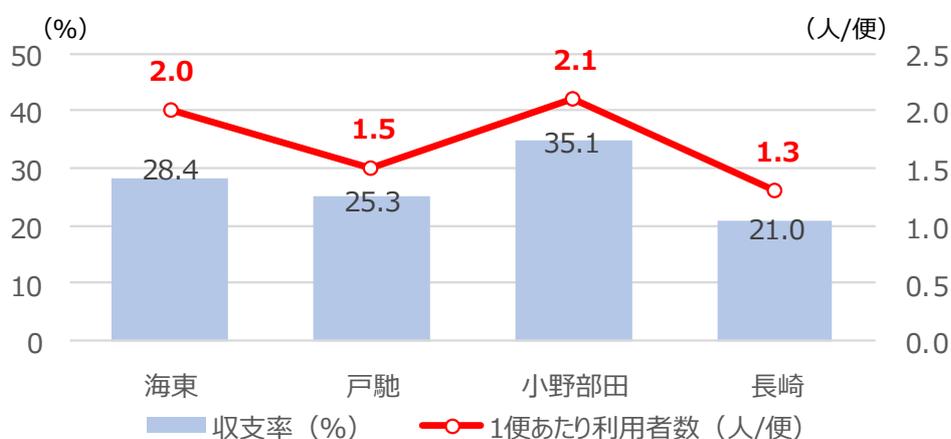
しかし、数値目標は、路線再編に伴う実車走行キロを削減することで、80,000 千円以下とします。

※対象とする路線バスは、現在本市を運行している 20 系統とし、単価上昇と新規運行系統による増加は考慮しないものとします。



乗合タクシーの 1 便あたり利用者数は、系統によってばらつきが生じている状況であり、その結果として、運行経費に対する運賃収入の割合である収支率に影響をもたらしている状況です。乗合タクシーは、基本的に複数名が乗り合って利用してもらうことが基本です。

このような状況の中、数値目標は、乗合タクシーの 1 便あたり利用者数に関しては、全ての系統において 2 人/便以上を設定します。



基本方針④

交通空白地の解消を図ります

目標	現状	数値目標(2024年)
④-1 交通空白地居住人口の減少	4,700人	1,700人(削減)

本市においては、路線バスでカバーできない駅及びバス停 500m 以遠の地域を交通空白地として位置づけており、26 行政区（人口約 4,700 人）が該当します。

本市では、交通空白地の居住人口約 4,700 人の 6 割以上を解消し、1,700 人に減少することを目標とします。

この交通空白地（26 行政区）の解消に向けて乗合タクシーの導入を検討することとします。

乗合タクシーの導入にあたっては、下記に示す「乗合タクシー導入検討基準」を満たすことをルール化した上で検討を開始することとしますが、加えて運行の継続性を担保するためには、常に乗車人員を一定程度確保することが必要であることから、各行政区における集落人口や地区の連たん、地区からの要望の状況を踏まえた上で、優先的検討地区（4 地区、16 行政区）を設定することとします。

乗合タクシーの導入に至らなかった場合も、地域公共交通がゼロにならないよう、事業者と協力してタクシー輸送を確保する体制を整えます。

交通空白地(駅・バス停500m以遠)居住人口

〔乗合タクシー導入検討基準〕

次の①から⑤をすべて満たすことを導入検討の基準とする

- ① 駅及びバス停から半径 500m 以上離れた交通空白地であること
(バス停の廃止等が見込まれる地区も含む)
- ② 運営に関する地区組織があり、需要予測と運行に関して地区の合意がなされていること
- ③ ②の構成員に導入を検討する行政区の区長が含まれること
- ④ 6か月以上の試験運行期間を設けること
- ⑤ 運行経費に対する運賃収入が 30%に満たない場合、その差額を地区組織で支払うこと

平成30年3月31日現在					
地区	行政区	全体人口	うち 65才以上	高齢化率 (%)	優先的に 検討する地区
三角地区 (8行政区)	1 向山	63	28	44.4	
	2 山田	76	40	52.6	※
	3 千房	38	15	39.5	※
	4 馬場	154	66	42.9	※
	5 八柳	45	19	42.2	※
	6 開拓	34	13	38.2	※
	7 古場	116	47	40.5	※
	8 底江	112	35	31.3	※
	計	638	263	41.2	
不知火地区 (4行政区)	9 椋倉	1	1	100	
	10 新村	58	28	48.3	※
	11 浦上	134	58	43.3	※
	12 古屋敷	74	32	43.2	
	計	267	119	44.6	
松橋地区 (6行政区)	13 御船	235	85	36.2	※
	14 砂川	334	125	37.4	※
	15 沖塘	150	50	33.3	※
	16 六地藏	64	25	39.1	
	17 北萩尾	238	92	38.7	
	18 内田	378	151	39.9	
	計	1,399	528	37.7	
小川地区 (4行政区)	19 南新田	306	101	33	
	20 新田	289	122	42.2	
	21 下住吉	200	56	28	
	22 不知火	60	16	26.7	
	計	855	295	34.5	
豊野地区 (4行政区)	23 下郷	830	336	40.5	※
	24 中間	238	125	52.5	※
	25 下上郷	296	118	39.9	※
	26 上上郷	198	80	40.4	※
	計	1,562	659	42.2	
地区(26行政区) 計		4,721	1,864	39.5	
※優先的な検討地区16行政区 計		3,048	1,240	40.7	
宇城市 計		59,928	19,069	31.8	

基本方針⑤

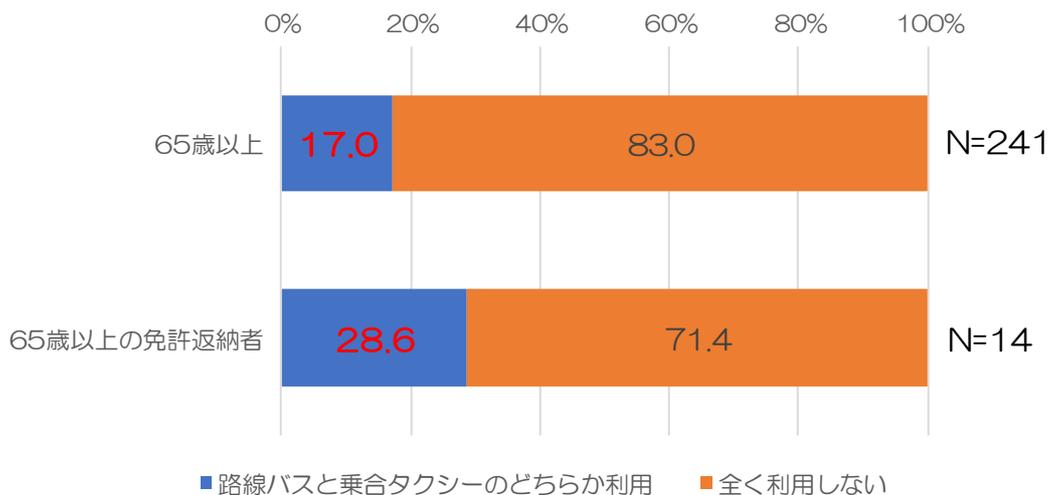
免許返納者等高齢者や障がい者を支える地域公共交通の導入を図ります

目標	現状	数値目標(2024年)
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% (増加)

現在、65歳以上の高齢者の地域公共交通(路線バスもしくは乗合タクシー)の利用割合は約17%となっています。

一方、当市のバス利用者数は、2019年から2024年までに年1%増加する目標としていることから、高齢者の地域公共交通利用率も同様に6%増の23%を目標とします。

高齢化が進展する今後においては、地域公共交通の必要性が一層増加するものと考えられるため、免許返納を促進させるためにも、免許返納者等高齢者や障がい者を支える地域公共交通の導入を図り、利用率の増加を目指します。



出典：住民アンケート調査結果

基本方針⑥

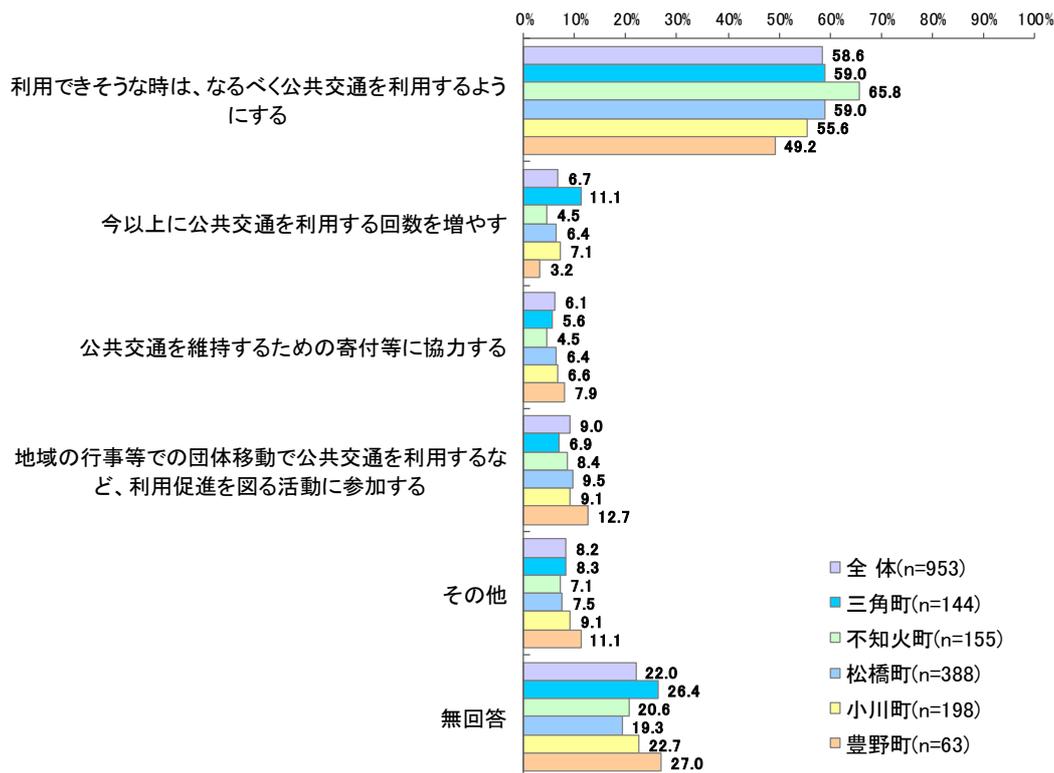
地域公共交通を利用して守る意識の醸成を図ります

目標	現状	数値目標(2024年)
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%（向上）

現在、市民の公共交通を維持するための協力として、「利用できそうな時は、なるべく公共交通を利用するようにする」及び「今以上に公共交通を利用する回数を増やす」との回答が合わせて約 65%を占めており、地域公共交通の維持に対し、何らかの協力をしたいと思っている市民が多くいます。

そのため、利用促進活動など、地域公共交通を維持するために、自ら利用して守るという意識の醸成を目指します。

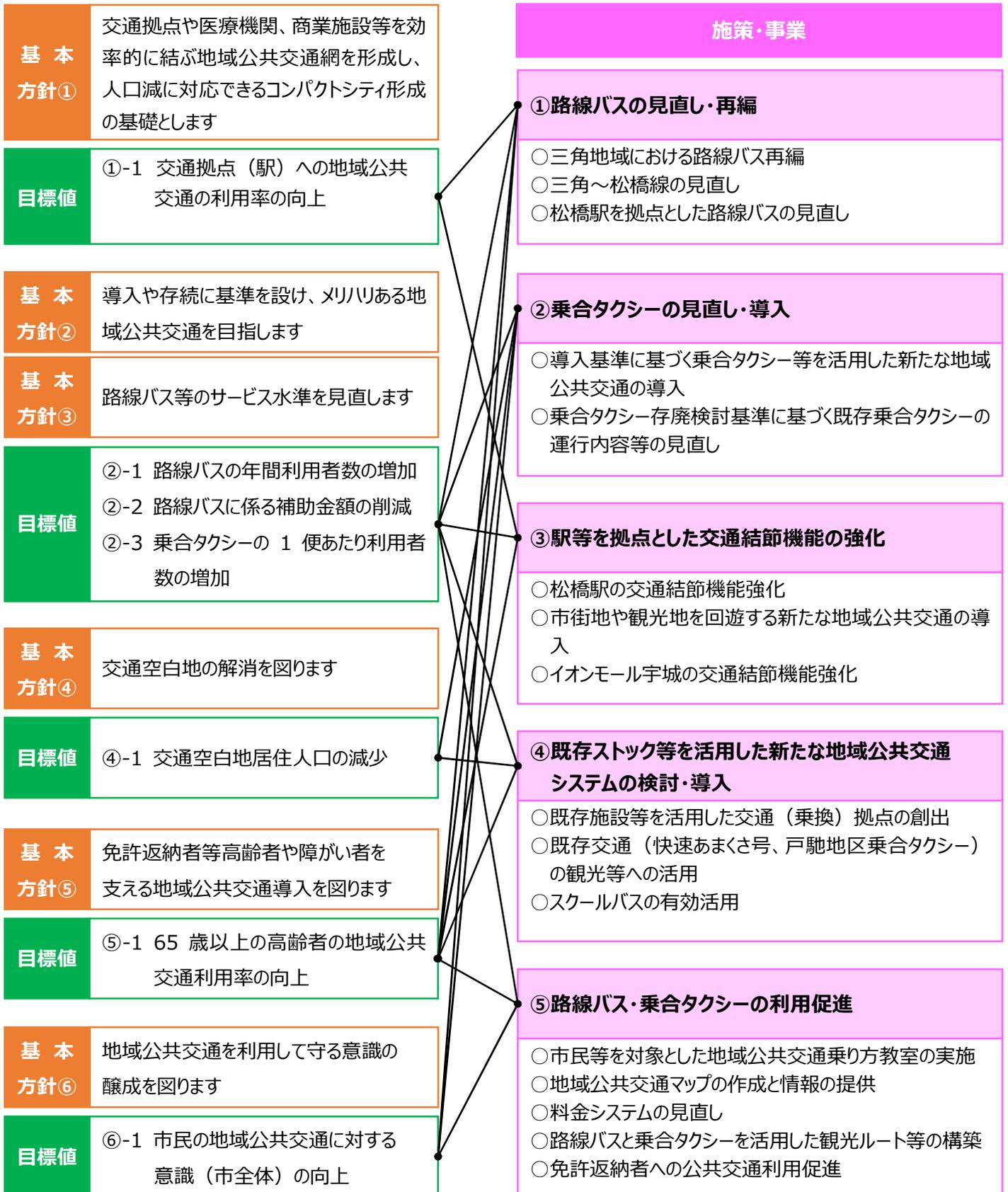
数値目標は、目標⑤-1 の利用率約 6%増加と同等とし、現状 65%を 6%増の約 71%と設定します。



出典：住民アンケート調査結果

5.2 目標達成のための施策・事業

目標達成に向けた施策・事業は以下のとおりです。



目標達成のための施策・事業に関して、市全体（各町共通）で取り組む事項と各町で取り組む事項は以下のとおりです。

施策・事業	市全体（各町共通）	
	三角町	不知火町
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 ○三角～松橋線の見直し	○三角～松橋線の見直し
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	
	○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	○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
③駅等を拠点とした交通結節機能の強化	-	
	-	-
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	
	○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 ○スクールバスの有効活用	○スクールバスの有効活用
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 ○地域公共交通マップの作成と情報提供 ○料金システムの見直し ○免許返納者への公共交通利用促進	
	○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	-

施策・事業	市全体（各町共通）		
	松橋町	小川町	豊野町
①路線バスの見直し・再編	-		
	○松橋駅を拠点とした路線バスの見直し	-	-
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		
	-	○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	-
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 ○市街地や観光地を回遊する新たな地域公共交通の導入	○イオンモール宇城の交通結節機能強化	-
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		
	-	-	○スクールバスの有効活用
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 ○地域公共交通マップの作成と情報提供 ○料金システムの見直し ○免許返納者への公共交通利用促進		
	-	-	-

①路線バスの見直し・再編

基本方針	①交通拠点や医療機関、商業施設等を効率的に結ぶ地域公共交通網を形成し、人口減に対応できるコンパクトシティの基礎とします ②導入や存続に基準を設け、メリハリある地域公共交通を目指します ③路線バス等のサービス水準を見直します ⑤免許返納者等高齢者や障がい者を支える地域公共交通の導入を図ります ⑥地域公共交通を利用して守る意識の醸成を図ります
関連目標	①-1 交通拠点（駅）への地域公共交通の利用率の向上 ②-1 路線バスの年間利用者数の増加 ②-2 路線バスに係る補助金額の削減 ⑤-1 65歳以上の高齢者の地域公共交通利用率の向上 ⑥-1 市民の地域公共交通に対する意識（市全体）の向上

【実施主体及び事業スケジュール】

実施主体	事業スケジュール					
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
市	検討	評価・検証・見直し				
交通事業者	検討	検討結果をもとに実施				
周辺市町	検討	評価・検証・見直し				
市民	検討	利用促進等の協力				

【具体的内容】

- ・事業箇所：市全域（特に、三角町、不知火町、松橋町）及び周辺市町
- ・事業内容：

既存の路線バスを対象に、運行効率性向上などを目的に、以下に示す、「路線バス存廃検討基準」を設定し、個々の路線バスに関して利用促進対策等を一定期間（1年間程度）実施し、効果が現れない場合、見直し等を行います。なお、周辺市町を跨いだ路線バスに関しては、周辺市町と協議等を行いながら検討を行います。

〔路線バス存廃検討基準〕

次のいずれかに該当する系統については、存廃等について検討を開始するものとする。

- ①平均乗車密度が1.0人に満たない系統
- ②1日あたり輸送人員が5.0人に満たない系統 ※国庫補助におけるみなし運行回数を参考とした

※平均乗車密度は、路線バスの起点から終点までに平均して乗車していた人数を示し、1.0人未満ということは誰も利用していない区間が存在することを表します。1日あたり輸送人員は平均乗車密度×1日あたり運行回数より算出。

〔路線バス存廃検討基準に基づく評価結果〕

◎宇城市路線バス一覧(H30)

単位：人

会社名	運行ルート				H30 乗車密度	H30 1日当たり 輸送人員	スクール 利用	
	起点	経由地1	経由地2	終点				
1	産交バス(株)	松橋駅前	山崎橋	堅志田(旧道)	砥用中央	1.7	18.1	
2	産交バス(株)	宇土本町2丁目	山崎橋	堅志田(旧道)	砥用中央	2.2	2.2	
3	産交バス(株)	松橋産交	宮原	八代駅前	八代産交	1.4	14.2	
4	産交バス(株)	松橋産交	鏡四つ角	海士ヶ江	八代産交	0.9	7.7	
5	産交バス(株)	松橋産交	済生会病院	県庁前	交通センター	2.7	7.8	
6	産交バス(株)	三角産交	三角西港公園	登立	さんばーる	0.6	7.0	スクール※
7	産交バス(株)	三角病院	岩谷入口	大矢野庁舎	さんばーる	1.5	9.7	スクール※
8	産交バス(株)	松橋産交	大口	三角病院	三角産交	0.8	7.1	スクール
9	産交バス(株)	大口	黒崎(三角)	三角病院	三角産交	0.9	3.1	スクール
10	産交バス(株)	三角産交	東港	赤瀬(三角)	宇土駅前	0.7	5.2	スクール▲
11	産交バス(株)	三角産交	東港	三角西港前	小田良	0.7	2.8	スクール
12	産交バス(株)	三角産交	黒崎	際崎	三角産交	0.9	3.1	スクール
13	九産交バス(株)	県会議事堂前	川尻市道	宇土駅前	松橋産交	9.3	53.0	
14	九産交バス(株)	水道町	川尻市道	宇土駅前	松橋産交	6.7	10.5	
15	九産交バス(株)	交通センター	川尻市道	宇土駅前	松橋産交	2.2	70.4	
16	九産交バス(株)	交通センター	川尻町	国町	松橋産交	5.6	55.8	
17	熊本バス(株)	交通センター	田迎	城南	段鶴	4.1	8.2	
18	熊本バス(株)	交通センター	田迎	城南	下安見	9.8	4.9	
19	熊本バス(株)	中の瀬車庫	クレア	城南	松橋駅	0.8	0.4	
20	熊本バス(株)	交通センター	田迎	城南	松橋駅	3.5	16.1	

全 20 系統中

- ・要件に該当する系統は9
- ・うち、スクール利用は7

※2は1のみなし系統のため除外

・特に両要件に該当する4系統
(9,11,12,19)は、早急な対策を講じる

※は上天草市のスクール利用

▲は本市と宇土市のスクール利用

市資料

〔基準該当系統への対応〕

路線バス存廃検討基準に該当した系統については、まず、下記の利用促進対策を行う。

- ①利用者増のための対策を講じる（キャンペーン等）
- ②利用実態等を把握し、ニーズに応じたダイヤ等設定を行う。
- ③①、②を施し一定期間（目安：1年間）経過してもなお基準に該当する場合、減便や廃止を協議会の議決等を経て決定する。

路線バスの見直し・再編の施策・事業は、具体的には、以下のとおりです。

○三角地域における路線バス再編

- ・三角地域では、「路線バス存廃検討基準」の要件を満たさない系統が多く存在する一方、スクールバスとしての役割を担う路線が多く存在します。また、路線バスでカバーできない地域（戸馳地区）においてはスクールバスが運行しています。
- ・そのため、路線バス利用児童のスクールバス利用への転換、その他スクールバスの空き時間等を活用した一般利用者へのサービス提供など、エリア全体における路線バスの再編を行います。

○三角～松橋線の見直し

- ・併せて、三角～松橋線を対象に運行本数や運行区間、運賃など、運行内容の見直しを行います。

○松橋駅を拠点とした路線バスの見直し

- ・松橋町においては、松橋駅を拠点に鉄道と路線バスの役割分担等を明確にし、松橋駅への既存路線バスの乗り入れなどの再編を行います。

②乗合タクシーの運行内容等の見直し

基本方針	②導入や存続に基準を設け、メリハリある地域公共交通を目指します ④交通空白地の解消を図ります ⑤免許返納者等高齢者や障がい者を支える地域公共交通の導入を図ります ⑥地域公共交通を利用して守る意識の醸成を図ります
関連目標	②-3 乗合タクシーの1便あたり利用者数の増加 ④-1 交通空白地居住人口の減少 ⑤-1 65歳以上の高齢者の地域公共交通利用率の向上 ⑥-1 市民の地域公共交通に対する意識（市全体）の向上

【実施主体及び事業スケジュール】

実施主体	事業スケジュール					
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
市	適宜検討、評価・検証・見直し					
交通事業者	適宜実施					
市民	検討及び利用促進等に際しての協力					

交通空白地(駅・バス停500m以遠)居住人口

【具体的内容】

・事業箇所：市全域

・事業内容：

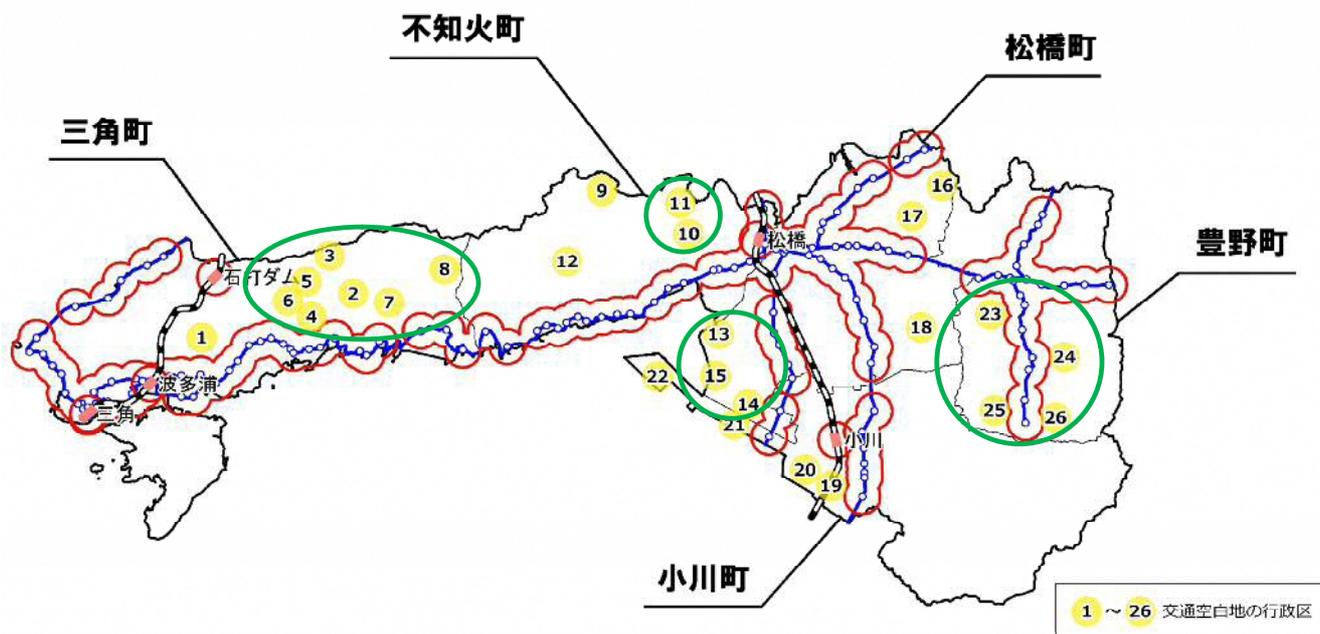
○導入基準に基づく乗合タクシー等を活用した新たな地域公共交通の導入

・交通空白地の解消を目的に、P89で設定した導入基準を基に、地域住民のニーズ等を踏まえながら、乗合タクシー等を活用した新たな地域公共交通の確保に向けた検討を行います。対象地区は、右表で示すとおり、集落人口や地区の連たん、地区の要望の状況等を踏まえて優先的検討地区として4地区16行政区とします。検討開始に同意を得た地区から、順次乗合タクシーの導入を検討します。なお、その他行政区においても、P89で示した導入検討基準を満たした場合は、随時検討を行います。

平成30年3月31日現在

地区	行政区	全体人口	うち65才以上	高齢化率(%)	優先的に検討する地区
三角地区 (8行政区)	1 向山	63	28	44.4	
	2 山田	76	40	52.6	※
	3 千房	38	15	39.5	※
	4 馬場	154	66	42.9	※
	5 八柳	45	19	42.2	※
	6 開拓	34	13	38.2	※
	7 古場	116	47	40.5	※
	8 底江	112	35	31.3	※
	計	638	263	41.2	
不知火地区 (4行政区)	9 椋倉	1	1	100	
	10 新村	58	28	48.3	※
	11 浦上	134	58	43.3	※
	12 古屋敷	74	32	43.2	
	計	267	119	44.6	
松橋地区 (6行政区)	13 御船	235	85	36.2	※
	14 砂川	334	125	37.4	※
	15 沖塘	150	50	33.3	※
	16 六地藏	64	25	39.1	
	17 北萩尾	238	92	38.7	
	18 内田	378	151	39.9	
	計	1,399	528	37.7	
小川地区 (4行政区)	19 南新田	306	101	33	
	20 新田	289	122	42.2	
	21 下住吉	200	56	28	
	22 不知火	60	16	26.7	
	計	855	295	34.5	
豊野地区 (4行政区)	23 下郷	830	336	40.5	※
	24 中間	238	125	52.5	※
	25 下上郷	296	118	39.9	※
	26 上上郷	198	80	40.4	※
	計	1,562	659	42.2	
地区(26行政区)計		4,721	1,864	39.5	
※優先的な検討地区16行政区計		3,048	1,240	40.7	
宇城市計		59,928	19,069	31.8	

〔乗合タクシー等を活用した新たな地域公共交通の確保を優先的に検討する地区：○〕



○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

- ・既存乗合タクシーの運行効率性の向上さらには利用促進を目的に、運行内容等の見直しや利用促進等に取り組みます。具体的には、以下に示す通り、「乗合タクシー存廃検討基準」を設定し、基準達成に向けた取組を行います。

例) 乗合タクシーの運行内容等の見直し手順

- ①地区座談会の実施（現状説明及びルートや発時刻、目的等要望調査）
- ②ニーズに応じたルート・ダイヤ等変更
- ③効果測定
- ④1年程度で下記基準を超える効果が現れない場合、存廃について検討。

〔乗合タクシー存廃検討基準〕

次のいずれにも該当する系統

- ①運行経費に対する運賃収入が25%に満たない系統
- ②1便あたりの輸送人員が1.5人に満たない系統

乗合タクシー実績（H29年度）に基づく存廃検討基準

	海東	戸馳	小野部田	長崎
利用者数	4,129	1,654	594	45
便数	2,024	1,068	288	40
利用者数/便	2.0	1.5	2.1	1.1
経費	4,880,500	2,085,500	449,050	42,900
運賃収入	1,383,950	527,850	157,400	9,000
収益率	28.4%	25.3%	35.1%	21.0%

③ 駅等を拠点とした交通結節機能の強化

基本方針	①交通拠点や医療機関、商業施設等を効率的に結ぶ地域公共交通網を形成し、人口減に対応できるコンパクトシティの基礎とします ②導入や存続に基準を設け、メリハリある地域公共交通を目指します ③路線バス等のサービス水準を見直します ⑤免許返納者等高齢者や障がい者を支える地域公共交通の導入を図ります
関連目標	①-1 交通拠点（駅）への地域公共交通の利用率の向上 ②-1 路線バスの年間利用者数の増加 ②-2 路線バスに係る補助金額の削減 ②-3 乗合タクシーの1便あたり利用者数の増加 ⑤-1 65歳以上の高齢者の地域公共交通利用率の向上

【実施主体及び事業スケジュール】

実施主体	事業スケジュール					
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
市	検討	評価・検証・見直し				
交通事業者	検討	検討結果をもとに実施				
関連事業者	検討	検討結果をもとに実施				

【具体的内容】

- ・事業箇所：松橋町、小川町
- ・事業内容：

駅等の拠点への交通結節性（アクセス性）強化を目的に、交通拠点である駅等（松橋駅、小川駅、三角駅）を対象とした地域公共交通相互の結節機能強化を行います。

交通結節機能強化に向けた施策・事業は、具体的には、以下のとおりです。

○松橋駅の交通結節機能強化

- ・松橋駅では八代方面や三角方面を結ぶ路線バスの松橋駅への乗入を検討すると同時に、宇城市「駅まち☆未来創生会議」でも提言された交通結節機能を高める関連施設の設置に向けた検討を進めます。検討に際しては、エリアを松橋駅～松橋産交付近の松橋中心部とし、民間のノウハウや資金を最大限に生かせる方策を検討します。

○市街地や観光地を回遊する新たな地域公共交通の導入

- 松橋市街地の回遊性向上、さらには松橋駅の交通結節機能強化を目的に、松橋市街地を対象に、市街地内の主要施設等を回遊する新たな地域公共交通の導入に向けて検討します。併せて、市街地内のゾーン均一料金化など、運賃面における利便性向上策についても検討します。

【路線設定の方針イメージ】

- 拠点となる松橋駅や市街地を結び、移動利便性を向上させる。
- 路線バスの主な利用者である高齢者や学生のニーズに対応するため、主要な病院や学校へのアクセスを確保する。
- 可能な限り既存の路線バスと重複しないルートを設定する。

○イオンモール宇城の交通結節機能強化

- イオンモール宇城の交通結節機能強化を目的に、既存路線バスの乗入やイオンモール宇城が独自に運行している無料コミュニティバスから乗合タクシーへの乗り継ぎ等を想定したダイヤ設定、待合環境の充実を図ります。

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

基本方針	②導入や存続に基準を設け、メリハリある地域公共交通を目指します ③路線バス等のサービス水準を見直します ④交通空白地の解消を図ります ⑤免許返納者等高齢者や障がい者を支える地域公共交通の導入を図ります
関連目標	②-1 路線バスの年間利用者数の増加 ②-2 路線バスに係る補助金額の削減 ②-3 乗合タクシーの1便あたり利用者数の増加 ④-1 交通空白地居住人口の減少 ⑤-1 65歳以上の高齢者の地域公共交通利用率の向上

【実施主体及び事業スケジュール】

実施主体	事業スケジュール					
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
市	検討		評価・検証・見直し			
交通事業者	検討		検討結果をもとに実施			
教育委員会	検討		実施にあたっての協力			
関連事業者	検討		実施にあたっての協力			

【具体的内容】

- ・事業箇所：市全域（特に、三角町、不知火町、豊野町）
- ・事業内容：

○既存施設等を活用した交通（乗換）拠点の創出

- ・交通（乗換）拠点の創出を目的に、既存の施設（公共施設、コンビニ等）を活用した交通（乗換）拠点等の整備や待合環境の確保を検討します。

○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

- ・観光客などの来訪者をターゲットに、三角駅等で戸馳地区の乗合タクシーを、三角西港等で快速あまくさ号への乗換を促進するなど、既存交通の他用途への活用について検討します。

○スクールバスの有効活用

- ・路線バスの運行効率性の向上や市民の移動手段の確保を目的に、路線バスとスクールバスの役割分担を明確にした上で、各地域の小中学校で運行されているスクールバスの地域公共交通への活用（スクールバスへの一般混乗、スクールバスの空き時間の活用など）について検討します。

⑤ 路線バス・乗合タクシーの利用促進

基本方針	②導入や存続に基準を設け、メリハリある地域公共交通を目指します ③路線バス等のサービス水準を見直します ⑤免許返納者等高齢者や障がい者を支える地域公共交通の導入を図ります ⑥地域公共交通を利用して守る意識の醸成を図ります
関連目標	②-1 路線バスの年間利用者数の増加 ②-2 路線バスに係る補助金額の削減 ②-3 乗合タクシーの1便あたり利用者数の増加 ⑤-1 65歳以上の高齢者の地域公共交通利用率の向上 ⑥-1 市民の地域公共交通に対する意識（市全体）の向上

【実施主体及び事業スケジュール】

実施主体	事業スケジュール					
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
市	一部は検討、評価・検証・見直し					
交通事業者	適宜実施					
市民	検討及び実施に際しての協力					
観光関係者	検討			実施にあたっての協力		

【具体的内容】

・事業箇所：市全域、一部三角町のみ

・事業内容：

○市民等を対象とした地域公共交通乗り方教室の実施

- ・市民の地域公共交通の利用促進や地域公共交通に対する意識の醸成を目的に、小中学生や高齢者を対象としたバスや乗合タクシーなどの地域公共交通乗り方教室を実施します。その他、地域公共交通への意識啓発を目的に、広報紙への掲載やキャンペーンの実施等を行います。

○地域公共交通マップの作成と情報提供

- ・市民の地域公共交通の利用促進を目的に、地域公共交通に関する情報（路線図、運行ダイヤ、運賃、乗り方、乗り継ぎに関する情報）を分かりやすく掲載した地域公共交通マップを作成します。また、交通（乗換）拠点等の整備・待合環境の向上事業の一環として、バスのりばでは乗り継ぎ方法や運賃を表示し、来訪者等の移動の選択肢を広げます。

○料金システムの見直し

- 高校生を中心とした学生の路線バスの利用促進を目的に、新たな運賃体系（学生割引運賃など）を検討します。また、近隣市町の料金体系との協調や利用促進策としてのわかりやすい運賃体系についても検討を進めます。

○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

- 観光客の地域公共交通の利用促進を目的に、観光客の来訪が多い三角エリアにおいて、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を検討します。

○免許返納者への公共交通利用促進

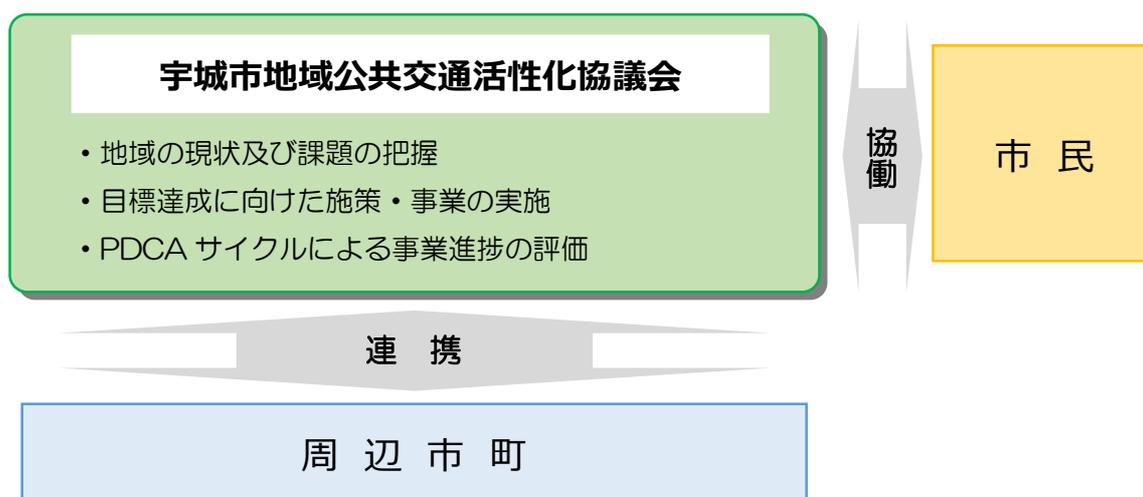
- 熊本県内では、バス事業者の取り組みとして免許返納者割引乗車証を発行し、割引運賃でバス等に乗車することができます。この仕組みの補完を目的とし、免許返納者に IC カード等を配布し、安心して免許返納できる環境を整えます。

第6章 計画の達成状況の評価

(1) 実施体制

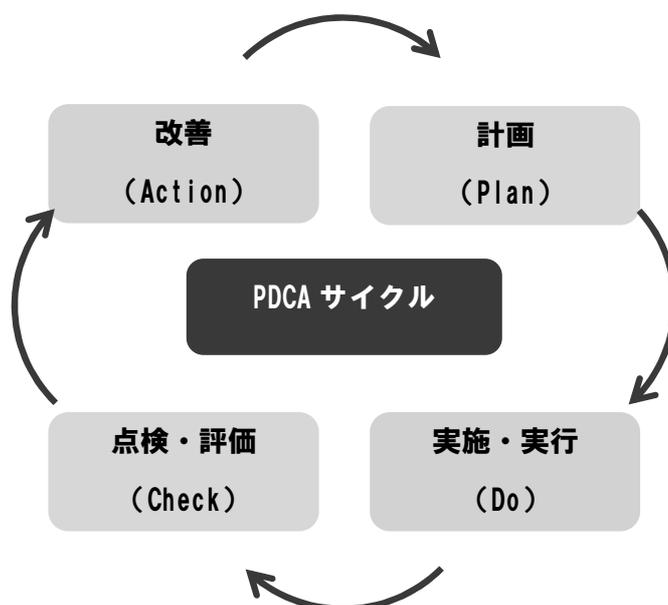
本計画の達成状況の評価は、本計画の法定協議会である「宇城市地域公共交通活性化協議会」において、計画期間の年度毎に、各施策・各事業の検討状況及び実施状況等の報告・検証・協議を行い、計画の着実な進捗に向けたフォローアップを行います。

また、計画の推進にあたっては、自治体のみならず、交通事業者や市民にも積極的に携わっていただき、協働のもと取り組んでいきます。



(2) 達成状況の評価と見直し

本計画は、地域公共交通を取り巻く環境を踏まえ適宜内容を見直すとともに、施策・事業実施後においては、検証・評価を実施し、6年後の目指す地域公共交通の将来像や目標達成に向けてPDCAを実践し、取り組んでいきます。



(3) 評価指標の評価方法

(2) に示した PDCA サイクルによる評価を踏まえ、2024 年度に最終評価を実施しますが、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、毎年度、進捗状況のモニタリングを実施し、目標達成に向けて取り組んでいきます。

目 標	評価時期・評価方法
①－1 交通拠点（駅）への地域公共交通の利用率の向上	【評価時期】2024 年度 【評価方法】交通拠点（駅）への地域公共交通の利用率増加の達成状況を確認するため、駅利用者アンケート調査等を実施し、効果及び改善策等について検討します。
②－1 路線バスの年間利用者数の増加	【評価時期】毎年 【評価方法】交通事業者から提供される系統別利用者数を確認し、その傾向や利用者の属性等を踏まえ、効果及び改善策等について検討します。
②－2 路線バスに係る補助金額の削減	【評価時期】毎年 【評価方法】交通事業者から提出される補助金申請書類等を確認し、効果及び改善策等について検討します。
②－3 乗合タクシーの 1 便あたり利用者数の増加	【評価時期】毎年 【評価方法】交通事業者から提供される利用状況を確認し、その傾向や利用者の属性等を踏まえ、効果及び改善策等について検討します。
④－1 交通空白地居住人口の減少	【評価時期】2024 年度 【評価方法】地域公共交通の導入状況等を確認し、効果及び改善策等について検討します。
⑤－1 65 歳以上の高齢者の地域公共交通利用率の向上	【評価時期】2024 年度 【評価方法】市民アンケート調査等を実施し、効果及び改善策等について検討します。
⑥－1 市民の地域公共交通に対する意識（市全体）の向上	【評価時期】2024 年度 【評価方法】市民アンケート調査等を実施し、効果及び改善策等について検討します。