

宇土市 地域公共交通計画



BUS



TRAIN



TAXI



令和4年2月
宇土市

目 次

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景・目的	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の期間	2
1-4 計画の位置づけ	2

第2章 宇土市の現状

2-1 地域特性	3
2-2 地域公共交通の現状	12
2-3 上位関連計画	18

第3章 アンケート調査結果

3-1 市民アンケート調査	21
3-2 地域公共交通利用者アンケート調査	40
3-3 交通事業者ヒアリング調査	58
3-4 施設アンケート調査	69
3-5 高校生アンケート調査	73
3-6 地区別カルテ	81

第4章 地域公共交通計画

4-1 地域公共交通の現状	96
4-2 地域公共交通の課題	97
4-3 地域公共交通の基本的な方針	98
4-4 地域公共交通体系の将来像	100
4-5 計画の目標	102
4-6 目標達成に向けた施策・事業	104
4-7 目標達成に向けたマネジメント	118

第1章

はじめに

1-1

計画策定の背景・目的

本市の地域公共交通は、利用者の減少やそれに伴う運行収支状況の悪化、交通事業者における運転士不足や経営環境の悪化など、需要と供給の両面から人口減少の影響を受けている状況です。

今後、さらなる本格的な人口減少・高齢社会の到来に伴い、その影響はますます増大することが見込まれます。

こうした地域公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえると、利用者の利用実態を十分把握し、生活交通手段の確保及びまちの賑わいをもたらす地域公共交通の確保を進めていく必要があり、本市の理想及び将来的の在り方を定めた地域公共交通の方向性を示した計画策定が急務となっている状況です。

本計画は、地域公共交通活性化再生法に基づき、持続可能な地域公共交通を構築することを目的に、市民や利用者の移動実態やニーズなどを踏まえつつ、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

計画の区域

計画の区域は、本市全域とします。



※コミュニティバス、ミニバス、デマンドバスの運行にあたっては、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用しています。

1-3

計画の期間

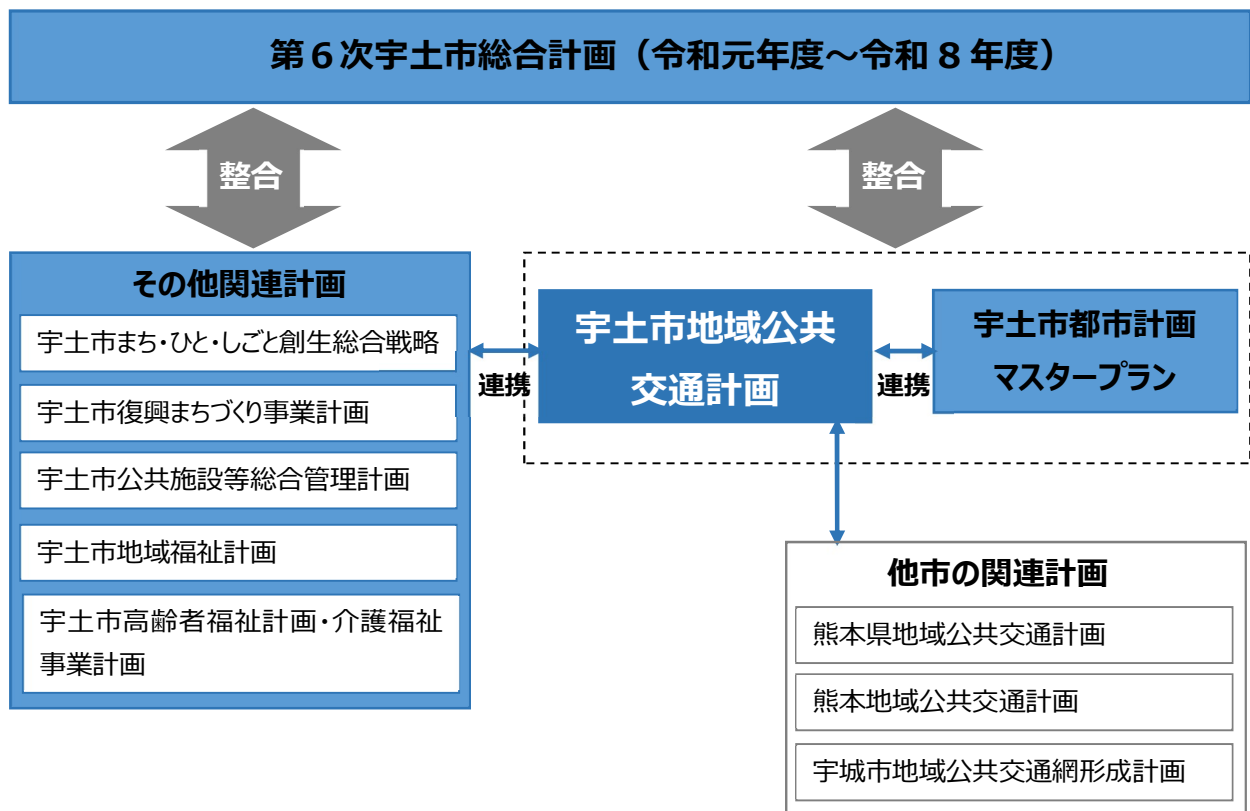
計画の期間,令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

なお,今後の社会情勢の変化や具体的な取り組みの事業等の進捗状況により,適宜,本計画の検証及び見直しを行います。

1-4

計画の位置づけ

本計画は,「第6次宇土市総合計画」を上位計画として,まちづくりに関連する「宇土市都市計画マスタープラン」や「第2期宇土市まち・ひと・しごと創生総合戦略」,その他関連計画との整合性を考慮して策定します。





第2章

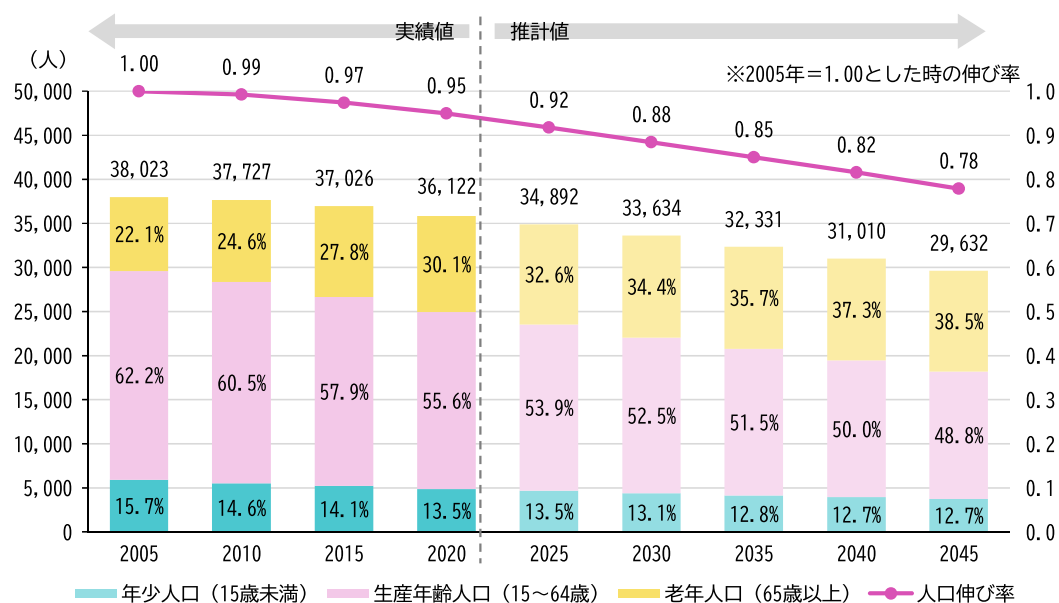
宇土市の現状

(1) 宇土市全体の人口等の特性

1) 人口及び世帯数の推移

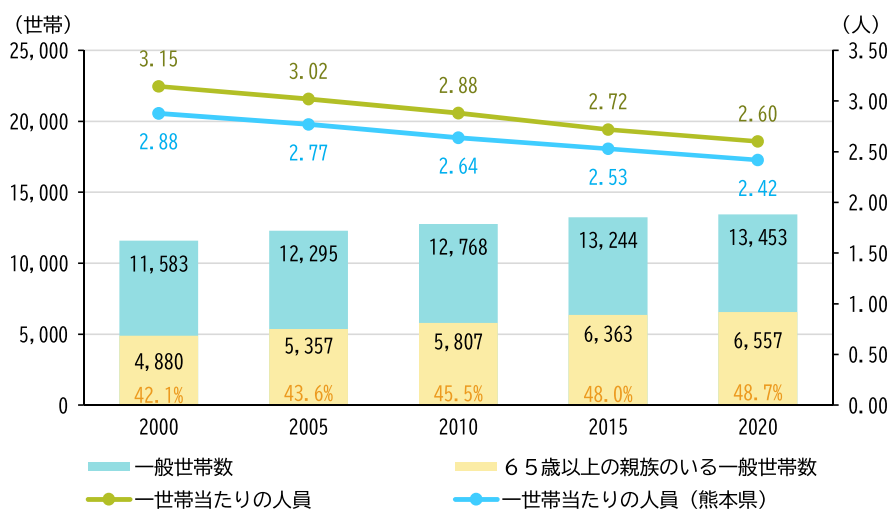
- 宇土市の人口は、2020年では36,122人となり、年々減少傾向にあります。
- 将来推計によると、2045年の年少人口割合は全体の約13%まで低下する一方で、高齢化人口割合は約40%まで上昇し、今後も少子高齢化が進行すると予測されます。

図 総人口の推移・3区分別人口割合（宇土市全体）



出典：国勢調査（2005～2020年）、
国立社会保障・人口研究所 日本の地域別将来人口（2025～2045年）

図 一般世帯数及び高齢者のいる一般世帯数の推移

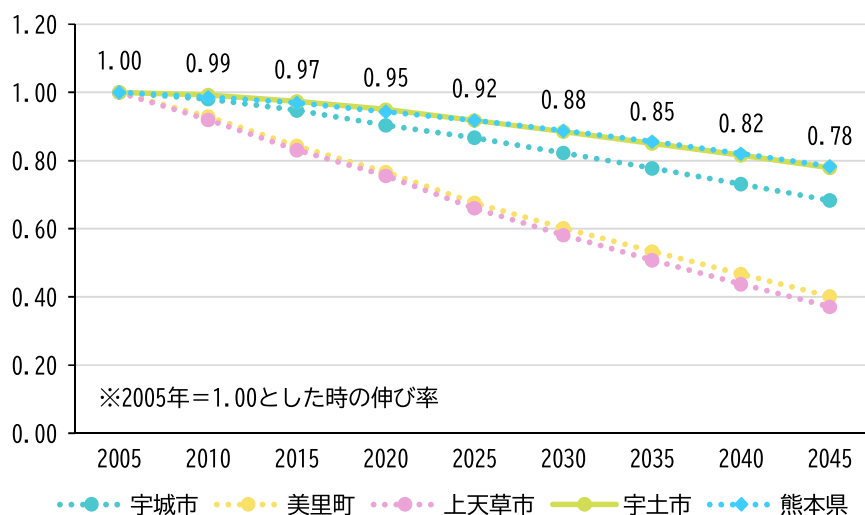


出典：国勢調査（2005～2020年）

2) 総人口及び高齢化率の比較(近隣自治体及び熊本県)

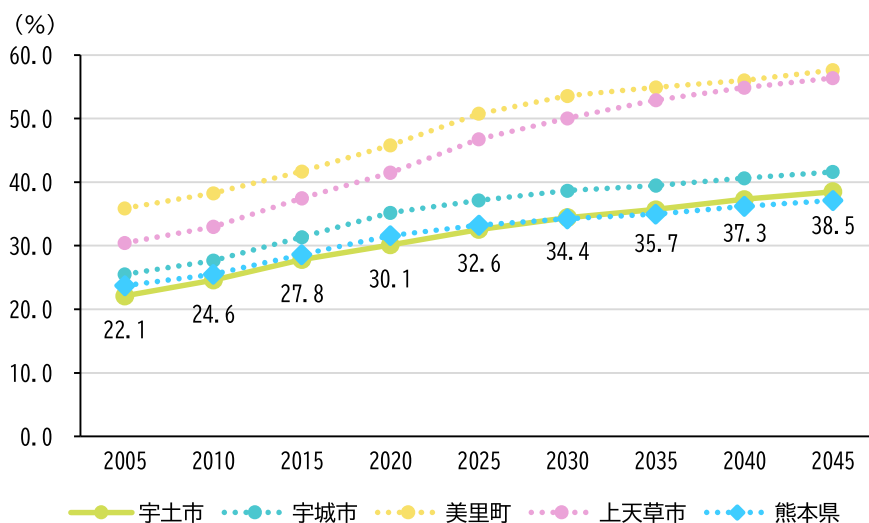
- 近隣自治体と比較すると,人口減少や高齢化率の進行は緩やかです。熊本県全体と比較しても同程度の減少となっています。
- 高齢化率も同様に,近隣自治体と比べて緩やかに増加しています。また,2030 年以降に熊本県全体の高齢化率を上回ると推計されています。

図 総人口の推移



出典：国勢調査（2005～2020年），
国立社会保障・人口研究所 日本の地域別将来人口（2025～2045年）

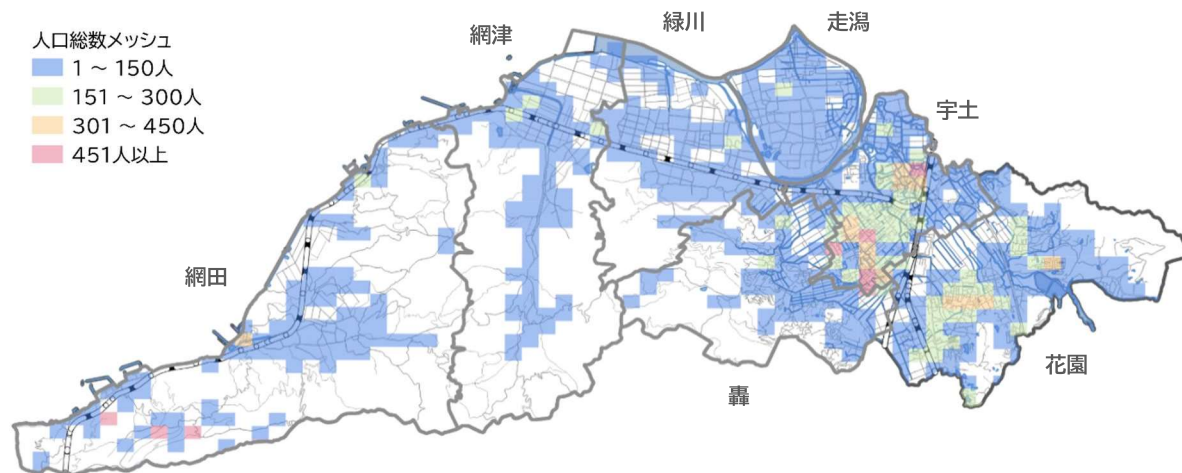
図 高齢化率の推移



出典：国勢調査（2005～2020年），
国立社会保障・人口研究所 日本の地域別将来人口（2025～2045年）

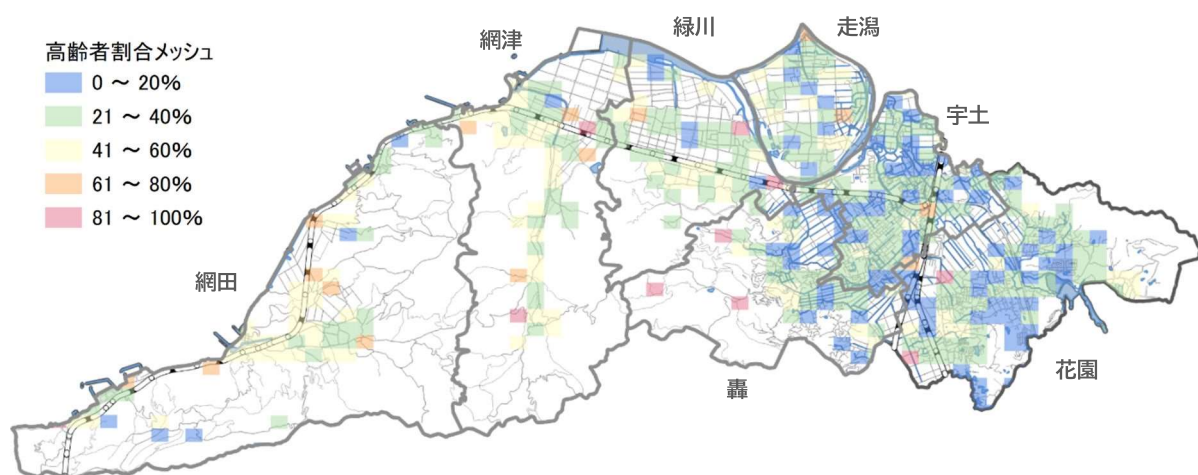
- 人口は主に、宇土地区や轟地区に集中し、それ以外の地域では、路線バスやコミュニティバス、ミニバスの運行区間沿いに分布しています。
- 高齢化率は緑川地区や網津地区、網田地区が比較的高くなっています。

図 人口総数（250mメッシュ：2015年）



出典：国勢調査 250mメッシュ（2015年），国土数値情報

図 高齢者割合（250mメッシュ：2015年）



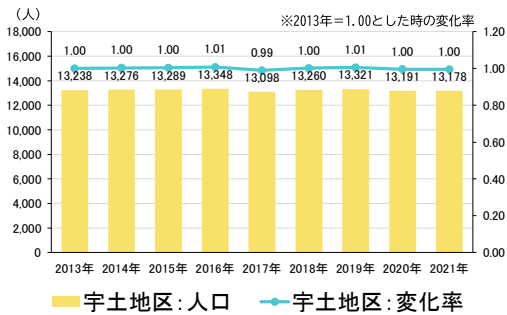
出典：国勢調査 250mメッシュ（2015年），国土数値情報

(2) 地区別の人口等の特性

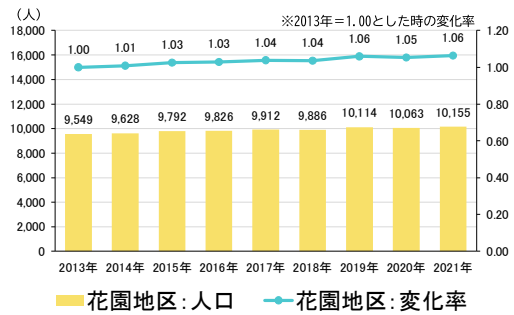
1) 地区別人口の推移

- 地区別では、花園地区は微増傾向にあります。また、宇土地区や轟地区、走潟地区はおおむね横ばいで推移していますが、緑川地区や網津地区、網田地区においては、減少傾向にあります。

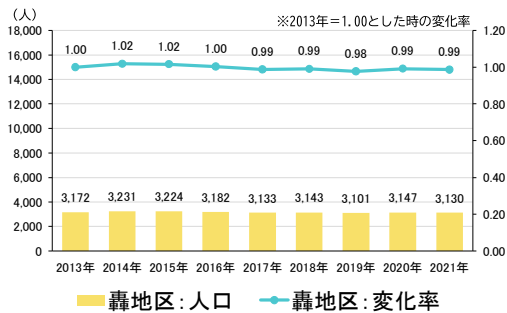
図 地区別人口の推移



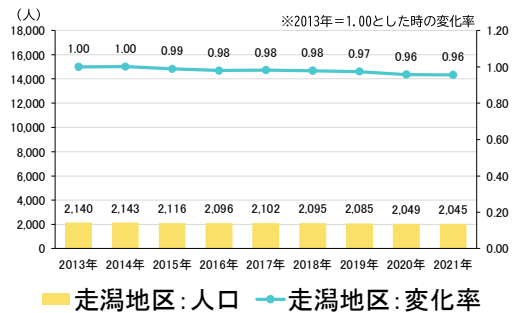
▲宇土地区



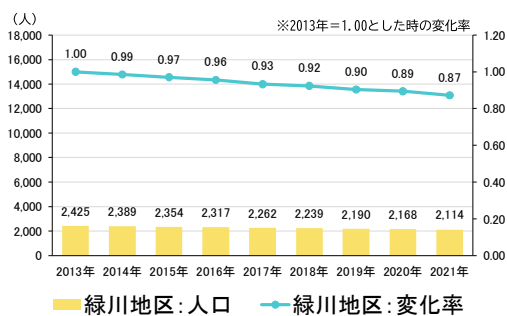
▲花園地区



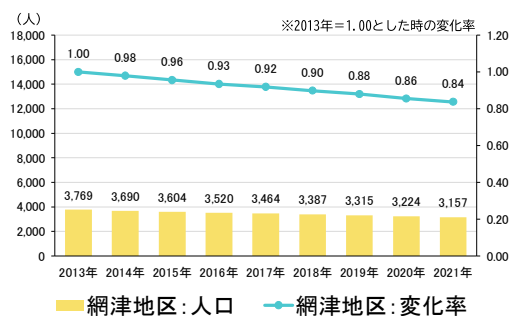
▲轟地区



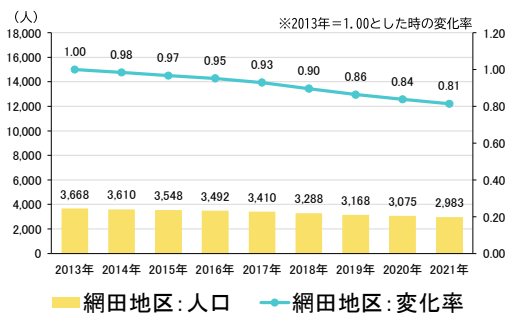
▲走潟地区



▲緑川地区



▲網津地区



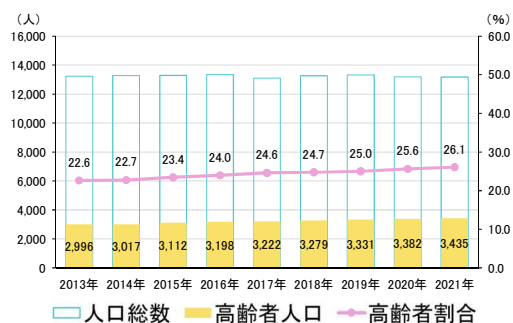
▲網田地区

出典：住民基本台帳、国勢調査（2015、2020年）

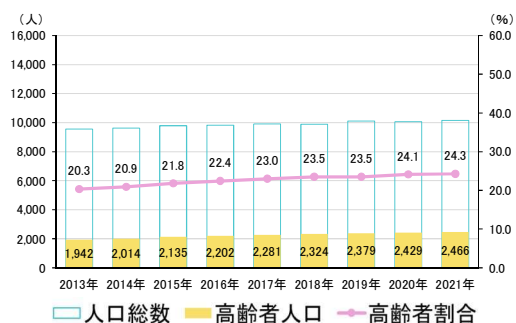
2) 地区別高齢者割合の推移

- 全地区とも高齢化率は増加傾向にあります。

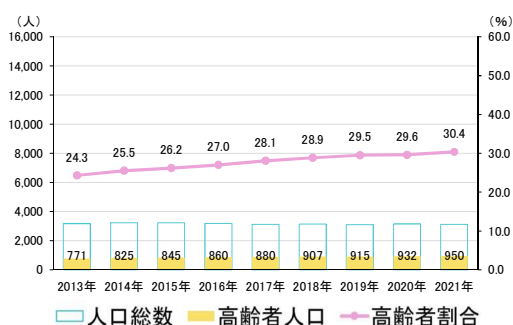
図 地区別高齢者割合推移



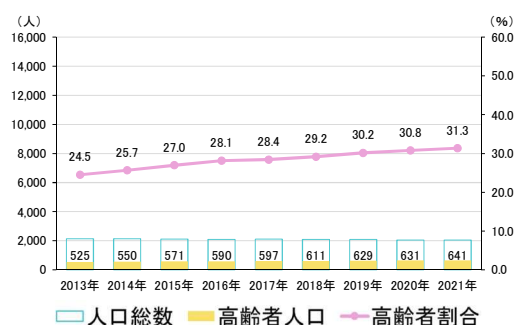
▲宇土地区



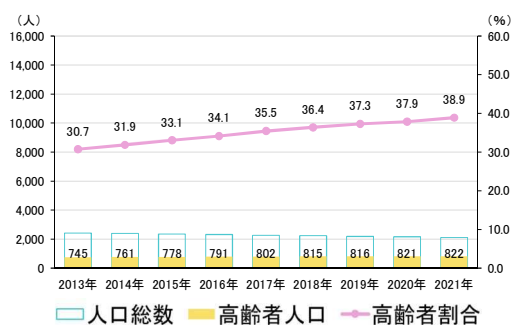
▲花園地区



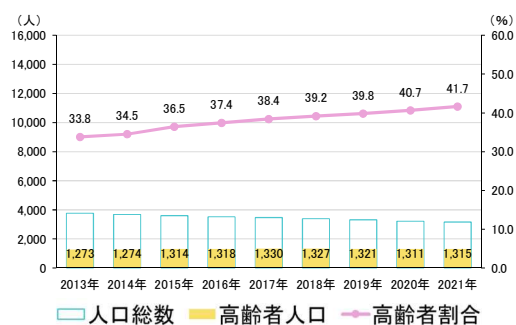
▲轟地区



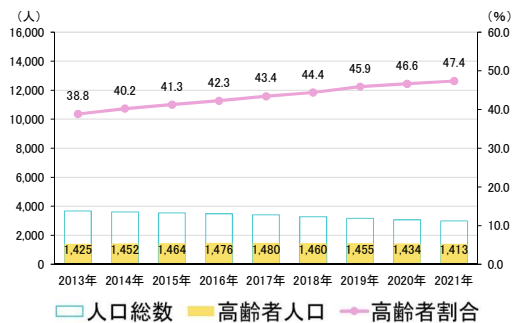
▲走潟地区



▲緑川地区



▲網津地区



▲網田地区

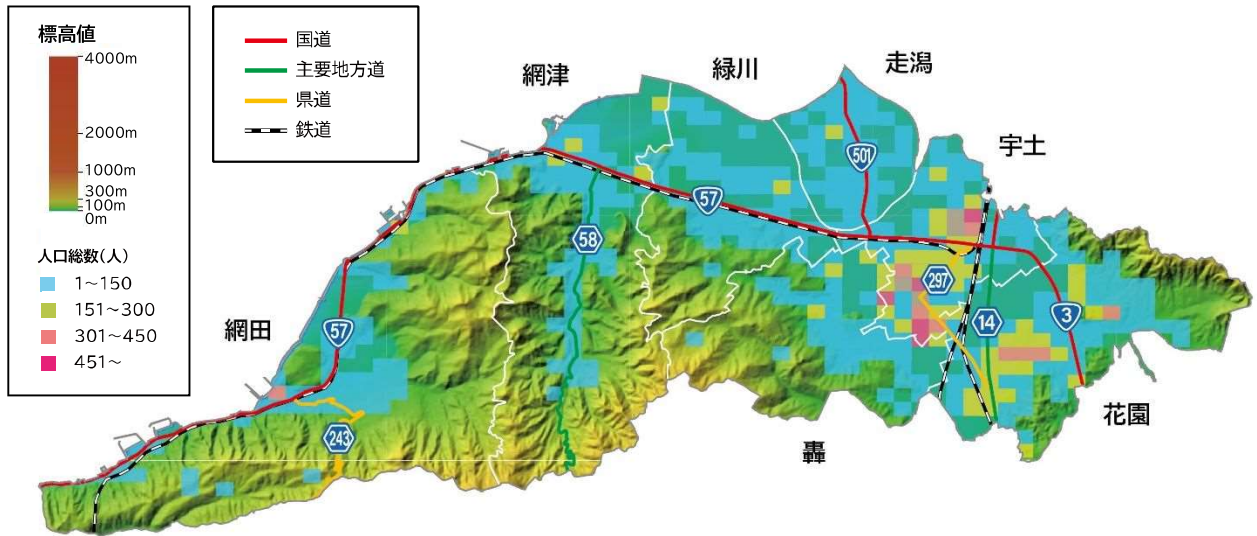
出典：住民基本台帳, 国勢調査 (2015, 2020年)

(3) 地理的特性・施設分布

1) 標高・道路網

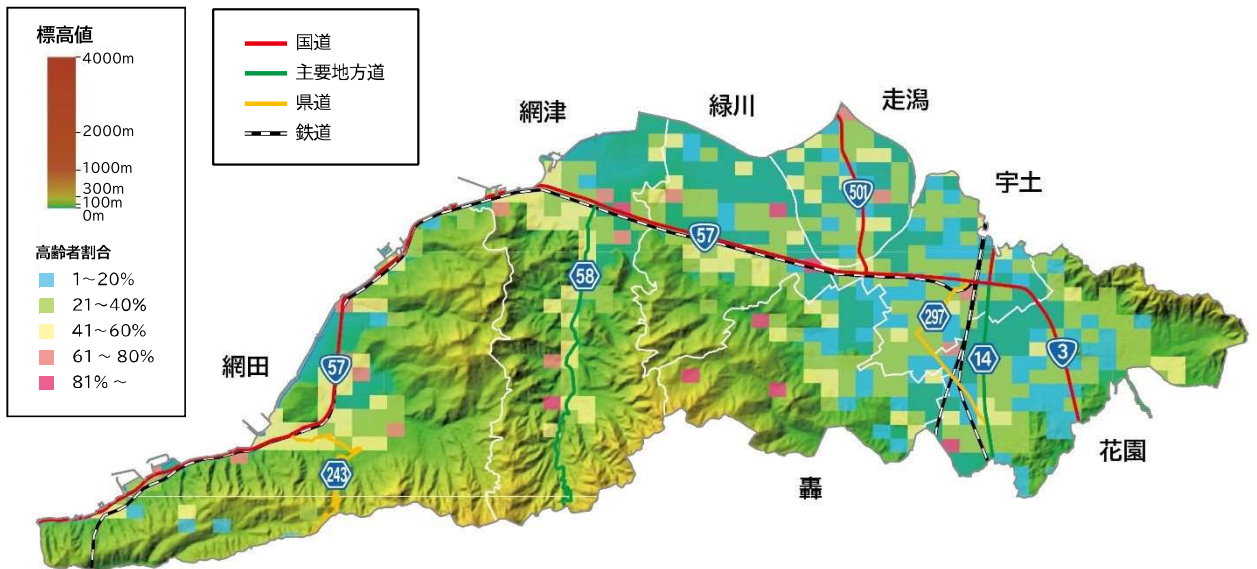
- ・主に市街地を中心とした西側の平野部に人口が多く分布しています。網津地区では県道58号沿いに人口が分布しています。

図 標高・道路網と人口分布図



出典：国勢調査 250mメッシュ（2015年），国土地理院「電子国土Web」

図 標高・道路網と高齢化分布図

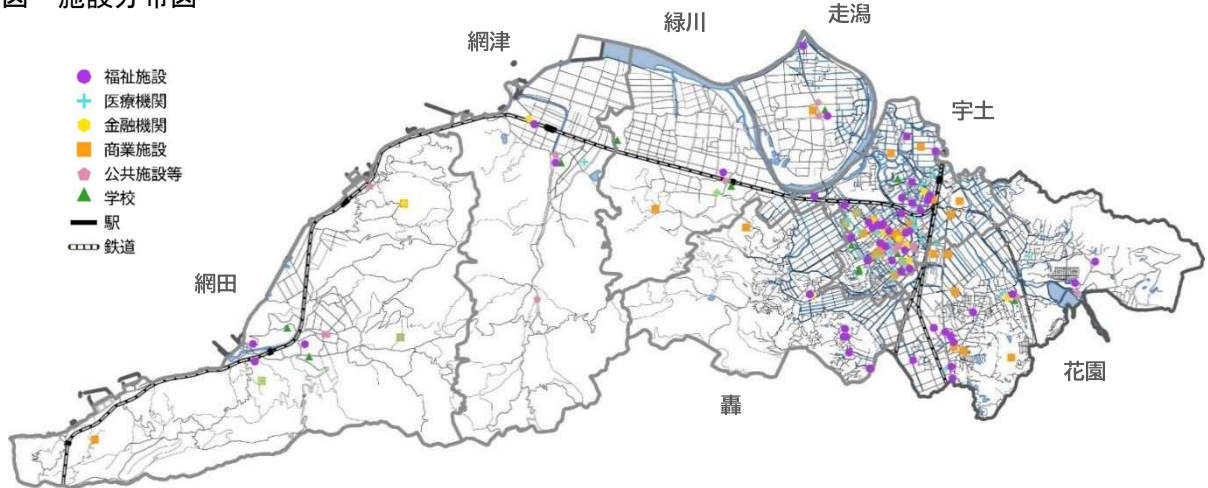


出典：国勢調査 250mメッシュ（2015年），国土地理院「電子国土Web」

2)各種施設の立地状況

- 公共施設や医療施設は各地域に分散しています。
- 日常生活に必要となる施設などは、市街地に多く立地しており、特にスーパーなどの商業施設が集中しています。

図 施設分布図



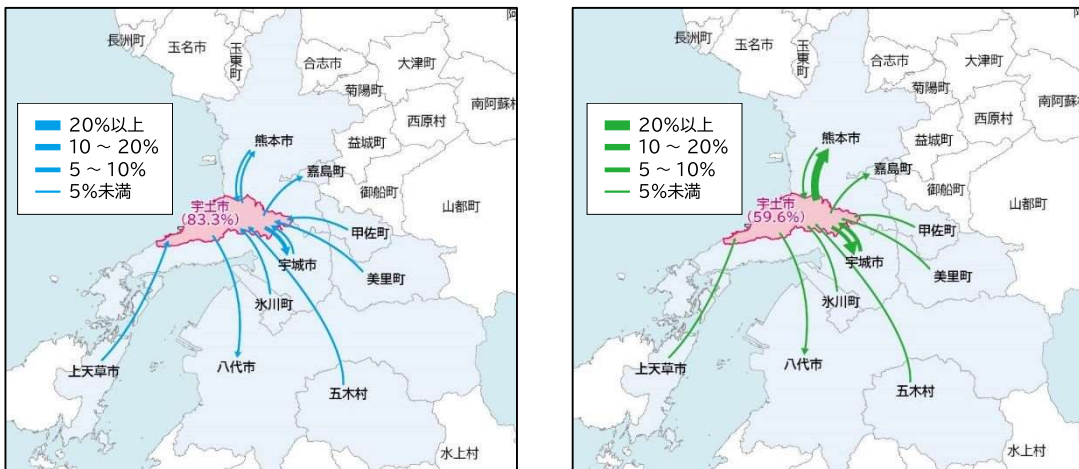
出典：国勢調査 250mメッシュ（2015年），国土数値情報

(4) 流入流出特性

1)買い物先に関する特性

- 最寄り品に関しては、約 8 割は市内施設に依存しており、一部宇城市や熊本市への流動が見られる状況です。
- 買回り品は、約 6 割は市内施設に依存していますが、熊本市や宇城市への流動も見られます。

図 買い物流動図



▲ 最寄り品

※最寄り品：日常的に使用する製品のうち、自宅や職場などの最寄りの店舗（コンビニやスーパーなど）で購入する商品

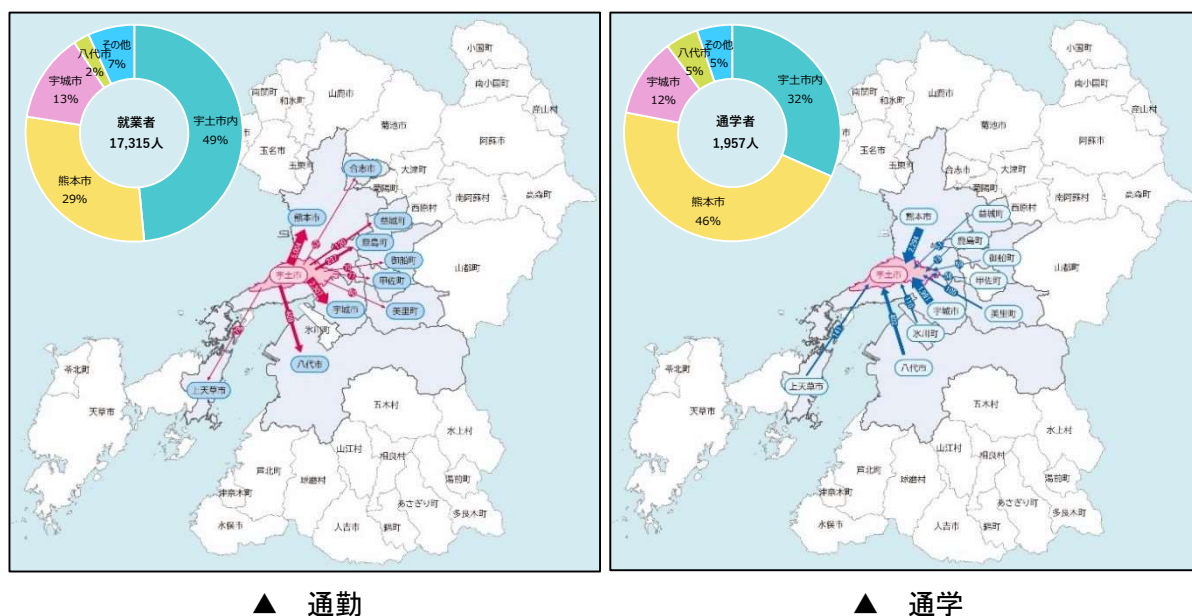
※買回り品：ある商品を購入するために、いくつかの店舗を回って比較検討するような商品

出典：平成 27 年熊本県消費動向調査報告書

2) 通勤通学に関する特性

- 通勤・通学において、宇土市との往来がある近隣自治体は熊本市や宇城市、八代市となっています。
- 15歳以上の通勤・通学流入出状況をみると、宇土市外へ通勤・通学する人が多く、約4千人が流出しています。
- 市内居住者の通勤先は、市内が約5割となっていますが、熊本市や宇城市への流動も多く見られます。
- 一方、通学に関しては、市内が約3割と低く、約5割が熊本市へ通学している状況です。

図 通勤・通学の流入出図



出典：国勢調査（2015年）

表 通勤・通学流動の状況

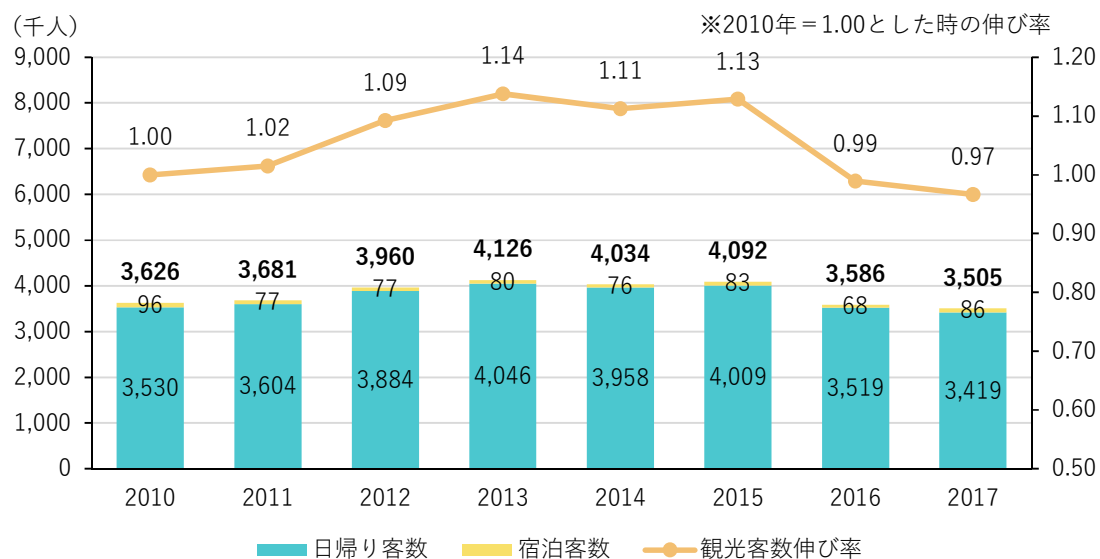
	流入			流入－流出	流出				
	通勤者	通学者	総数		通勤者	通学者	総数		
他市町村から本市へ通勤・通学	5,504	409	5,913	-4,307	8,887	1,333	10,220	本市から他市町村へ通勤・通学	
他市町村	熊本市	2,294	139	2,433	-3,480	5,004	909	5,913	熊本市
	宇城市	1,991	204	2,195	-343	2,307	231	2,538	宇城市
	八代市	402	4	406	-99	409	96	505	八代市
	嘉島町	73	0	73	-164	237	0	237	嘉島町
	上天草市	141	17	158	79	79	0	79	上天草市
	美里町	105	22	127	67	60	0	60	美里町
	益城町	51	1	52	-68	120	0	120	益城町
	氷川町	110	7	117	71	45	1	46	氷川町
	甲佐町	56	8	64	-15	77	2	79	甲佐町
	御船町	59	0	59	-18	70	7	77	御船町
	合志市	35	0	35	-27	52	10	62	合志市
	玉名市	18	0	18	-41	43	16	59	玉名市
菊陽町	23	0	23	-22	43	2	45	菊陽町	
その他	146	7	153	-247	341	59	400	その他	

出典：国勢調査（2015年）

3) 観光客数に関する特性

- 宇土市を含む宇城地区の観光客数は 2015 年頃までは増加傾向でしたが、それ以降微減傾向にあります。
- 観光客数のほとんどが日帰り客であり、宿泊客数は 1 割にも満たない状況です。

図 観光客数（宇城地区：宇土市，宇城市，美里町）



出典：H31 熊本県観光統計表

(1) 地域公共交通体系

- JR 鹿児島本線と JR 三角線の鉄道が広域的な移動を支えています。
- 路線バスやコミュニティバス「行長しゃん号」,ミニバス「のんなっせ」,デマンドバス,タクシー,福祉タクシーや福祉バス「あじさい号」など多様な交通モードから地域公共交通体系（地域旅客運送サービス）を形成しています。
- JR や路線バス（快速あまくさ号含む）は,宇土市内の運行に加え,熊本市や宇城市など周辺自治体を連絡する都市間幹線としての役割を担っています。
- 福祉バス「あじさい号」は,60 歳以上の人で老人福祉センター又はあじさいの湯を利用する人が無料で乗車可能であり,曜日ごとに運行する方面（地区）を決めて,各方面 1 往復/日運行していますが,ミニバス「のんなっせ」等の他サービスと重複している部分も見られます。

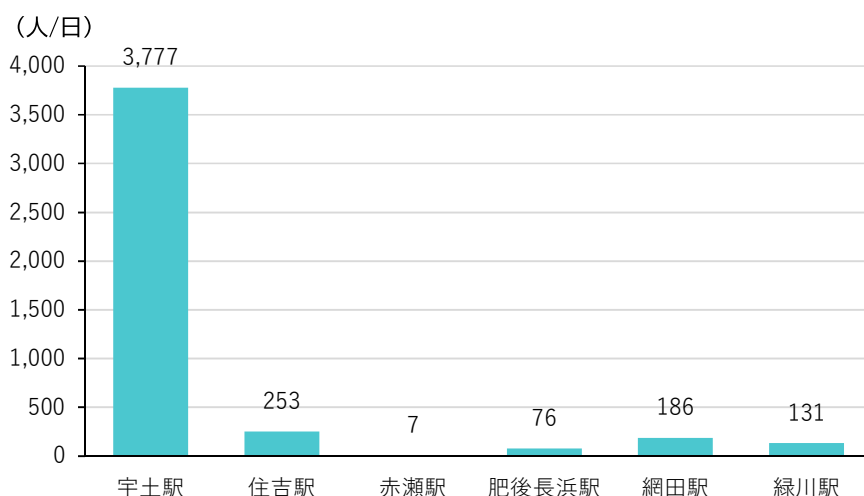
図 宇土市内の地域公共交通網



(2) 鉄道・路線バスの状況

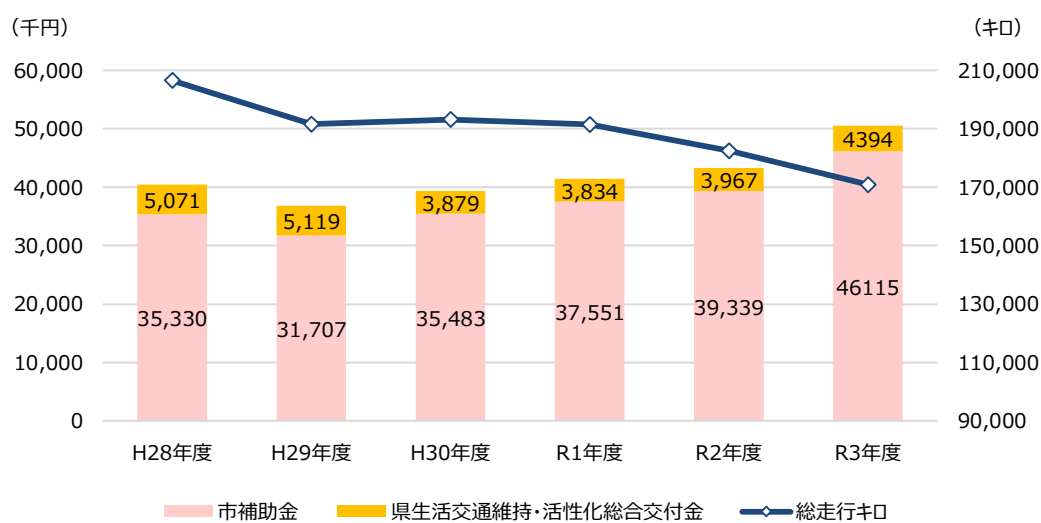
- 鉄道に関しては、鹿児島本線が平日約 100 本/日運行していますが、これに対して三角線は 32 本/日とサービス水準が低い状況です。
- 鉄道駅の乗降客数は、宇土駅が最も多く、次いで住吉駅となっていますが、その他の駅は少ない状況です。
- 路線バスに関しては、利用者の減少や乗務員不足による賃金改善などによる人件費増加、バスの老朽化、新型コロナウイルス感染症の影響により、市の補助金が年々増加しています。
- 一方、総走行キロは減少しており、廃止・減便などでサービス水準が低下している状況です。

図 市内駅の一日当たりの乗降客数（2018 年）



出典：国土数値情報

図 路線バスに対する市補助金と総走行キロの推移



※市補助金のうち 80%が特別交付税の対象

出典：宇土市資料

表 鉄道（JR）のサービス水準

交通種別	路線名			運行本数（本/日）			運賃体系
				平日	土曜	日曜	
鉄道	JR鹿児島本線	宇土駅	熊本・大牟田・久留米・博多方面	62	63	63	距離制
			新八代・八代方面	43	42	42	
	JR三角線	緑川駅	三角方面	16	16	16	
			宇土・熊本方面	16	16	16	

表 路線バスのサービス水準

交通種別	路線名			運行本数（本/日）			運賃体系
				平日	土曜	日曜	
路線バス	九州産交バス	R1-5	桜町B T～宇土駅～松橋産交	20	19	15	距離制
			松橋産交～宇土駅～桜町B T	18	18	15	
		R2-5	高江町～川尻駅前～松橋産交	3	0	0	
		R3-4	宇土駅東口～緑川橋～桜町B T	11	21	11	
		R3-5	桜町B T～宇土駅東口～松橋産交	6	3	3	
	松橋産交～宇土駅東口～桜町B T		6	3	3		
	産交バス	宇土駅～松橋線	宇土駅前～松橋産交	3	0	0	
			松橋産交～宇土駅前	2	0	0	
			宇土駅前～松橋駅前～松橋産交	1	0	0	
			松橋産交～松橋駅前～宇土駅前	2	0	0	
		快速あまくさ号	桜町B T～宇土～産交車庫前	7	7	7	
			産交車庫前～宇土～桜町B T	7	7	7	
		三角～宇土駅線	宇土駅前～赤瀬・東港～三角産交	8	6	4	
	宇土～砥用線	宇土本町二丁目～砥用中央	1	1	0		
	熊本バス	城南線	桜町B T～城南～宇土駅	3	4	0	

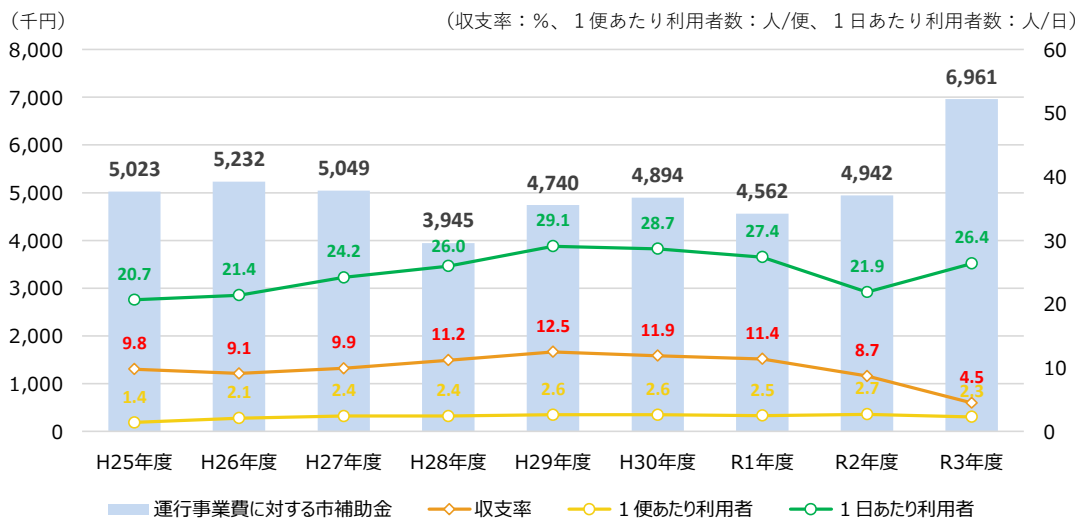
(3) コミュニティバス「行長しゃん号」の状況

- 運行事業費に対する市補助金は、年間 5,000 千円前後で推移しています。
- 利用者数に関しては、1 日あたり 30 人未満、1 便あたりでは 3 人未満と低調です。
- 運行事業費に対する運賃収入の割合（収支率）は 10%前後です。

※新型コロナウイルスワクチン接種に伴い、令和3年5月～9月まで無料運行を実施。

⇒ 乗車実績は、対同月前年比 165%、新型コロナウイルス感染症拡大前の対同月 2 年前比で 120%。

図 コミュニティバス「行長しゃん号」の利用状況



出典：宇土市資料

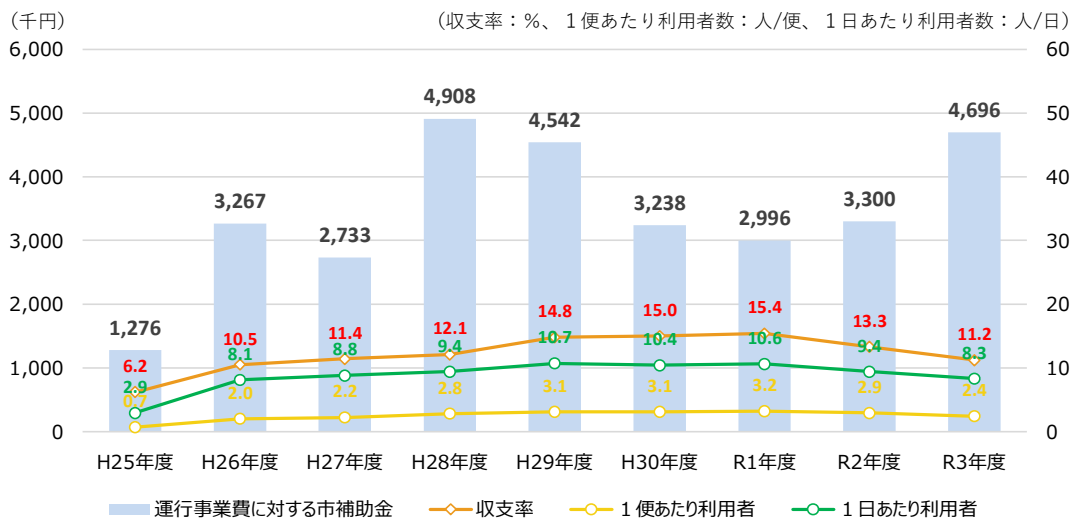
表 コミュニティバス「行長しゃん号」のサービス水準

交通種別	路線名		運行本数 (本/日)			運賃体系	
			平日	土曜	日曜		
コミュニティバス	行長しゃん号	循環線 右回り	宇土駅方面行き	4	4	0	150円
		循環線 左回り	宇土市民会館方面行き	4	4	0	

(4) ミニバス「のんなっせ」の状況

- ・ 運行事業費に対する市補助金は、近年 3,000 千円前後で推移しています。
- ・ 利用者数に関しては、1 日あたり 10 人程度、1 便あたりでは 3 人程度です。
- ・ 運行事業費に対する運賃収入の割合（収支率）は 15%前後です。
- ・ 路線別の市補助金は、路線延長が長い網津・緑川、宇土北部で多い状況で、推移としては、全体的に横ばいもしくは減少している路線が見られるものの、宇土北部に関しては増加傾向です。
- ・ 路線別の利用者数は、網津・緑川、轟を除き、増加傾向であり、市街地から比較的離れている網津・緑川、宇土北部などで全体的に利用者が多い状況です。

図 ミニバス「のんなっせ」の利用状況

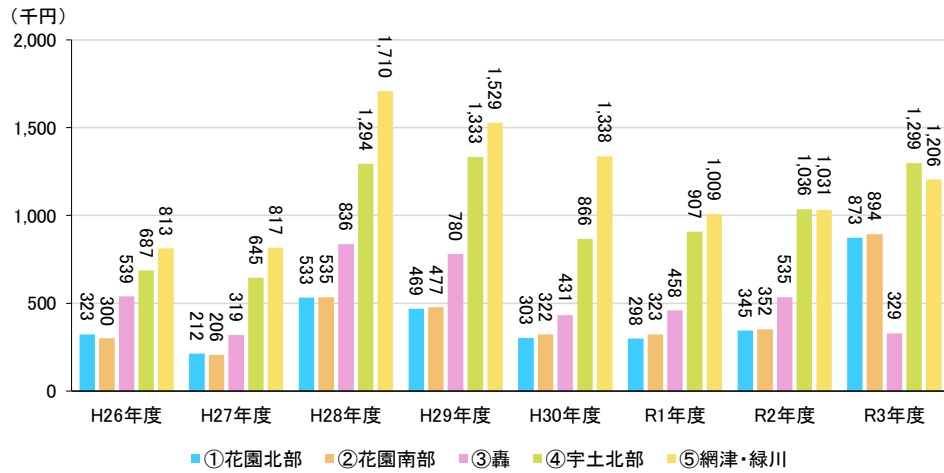


出典：宇土市資料

表 ミニバス「のんなっせ」のサービス水準

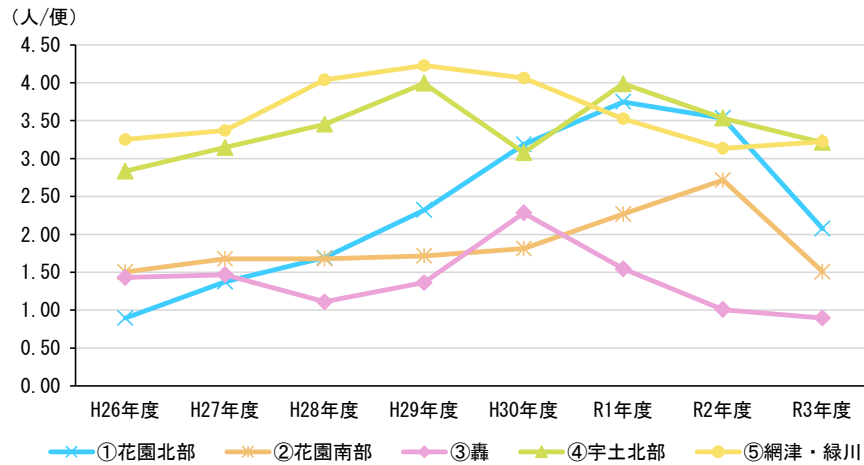
交通種別	路線名		運行本数 (本/日)			運賃体系	
			平日	土曜	日曜		
ミニバス	のんなっせ	花園北部線	宇土駅西口行き	2	2	2	200円
		花園北部線	三日区公民館行き	2	2	2	
		花園南部線	宇土駅西口行き	2	2	2	
		花園南部線	百合ヶ丘行き	2	2	2	
		轟線	宇土駅西口行き	2	2	2	
		轟線	打越区公民館	1	1	1	
		宇土北部線	宇土駅西口行き	2	2	2	
		宇土北部線	住吉団地	1	1	1	
		網津・緑川線	宇土駅西口行き	2	2	2	
		網津・緑川線	赤木防火水槽行き	1	1	1	

図 ミニバス「のんなっせ」路線別の市補助金の推移



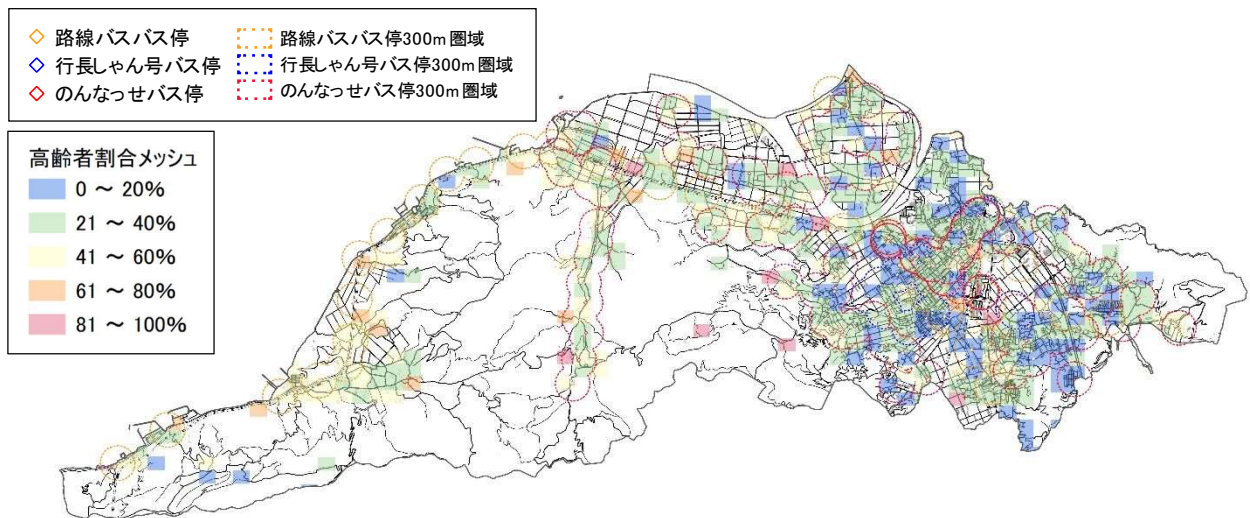
出典：宇土市資料

図 ミニバス「のんなっせ」路線別の1便あたり利用者数の推移



出典：宇土市資料

図 高齢者割合メッシュ・バス停圏域図



出典：国勢調査 250mメッシュ (2015年)

本市のまちづくりや公共交通に関する計画が目指している方向性や地域の課題を確認するため、上位計画である総合計画や関連計画である宇土市都市計画マスタープランなどを整理しました。

整理を行った上位関連計画は以下のとおりです。

表 上位関連計画等一覧

	計画名	策定年	計画期間
1	第6次宇土市総合計画	令和元年4月	令和元年度～令和4年度
2	第2期宇土市まち・ひと・しごと 創生総合戦略	令和2年3月	令和2年度～令和6年度
3	宇土市復興まちづくり事業計画	平成30年3月	平成29年度～令和8年度
4	宇土市都市計画マスタープラン	平成13年3月	平成13年～令和2年
5	宇土市公共施設等総合管理計画	平成29年3月	平成29年度～令和37年度
6	第4期宇土市地域福祉計画	令和3年3月	令和3年度～令和7年度
7	第8期宇土市高齢者福祉計画・ 介護福祉事業計画	令和3年3月	令和3年度～令和5年度

上位計画関連計画より、本市の地域公共交通に関する課題や求められる役割等を整理し、今後の地域公共交通の方向性をまとめました。

計画名		まちづくりの基本方針	地域公共交通に関する課題
上位計画	第6次宇土市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ■生活交通・情報通信環境の充実 ・市民の暮らしや利便性を高める交通・情報ネットワークを確保する 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民のニーズと地域の実情を踏まえたきめ細かな公共交通施策の展開 ・コミュニティバス、ミニバス運行について、利便性の向上
	第2期宇土市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ■多様な主体による持続可能な社会づくり ～戦略を動かす協働のまちづくりと持続可能な社会の形成～ ・市民との協働によるまちづくりや官民連携・広域連携を拡大し、戦略を動かすまちの原動力を活性化。また、持続可能な地域社会を形成するため、SDGsの考え方を踏まえ、経済、社会及び環境のさまざまな分野において、市民が安心して住み続けられる暮らしをつくる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許返納後も住み続けられるような利便性の高い交通ネットワークの整備
	宇土市復興まちづくり事業計画	<ul style="list-style-type: none"> ■みんな（市民、地域、企業、行政）の協働による、災害に強いまちづくり 	
	宇土市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ■未来躍進都市 未来へ躍進し活気あふれる経済活力都市 ■文化創造都市 伝統文化を守り教育機能を核に創造する文化都市 ■環境共生都市 人と自然が共生しこころゆたかな快適環境都市 ■交流拠点都市 独自性を備え宇城地域の中核都市として自立する都市 	
関連計画	宇土市公共施設等総合管理計画	<ul style="list-style-type: none"> ■施設のコスト、維持管理、運営コストを縮減する ■必要性を検証する 	
	第4期宇土市地域福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> ■快適に暮らせるまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・宇土市中心部から離れた地区では、買い物、通院など日常生活に必要な移動手段の充実
	第8期宇土市高齢者福祉計画・介護保険事業計画	<ul style="list-style-type: none"> ■住み慣れた地域で生活するための環境づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動支援や訪問型サービス等、宇土市に住む高齢者のニーズにあった支援

地域公共交通に求められる役割	地域公共交通に関する目標・施策
	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通の維持・充実 <ul style="list-style-type: none"> ・現在運行しているバス路線を維持し、運行地域の公共交通機関を確保する ■交通弱者の視点に立った交通体系の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通未整備地区を運行するコミュニティバス・ミニバスについては、高齢者など交通弱者が利用しやすいルートに見直すとともに利用促進を図る
<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な開発目標であるSDGsの理念「誰一人取り残さない」社会の実現を踏まえ、経済、社会及び環境面から将来にわたって市民の安心した暮らしを守る 	<ul style="list-style-type: none"> ■安全で利便性の高い交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持・充実 <ul style="list-style-type: none"> 現在運行している公共交通を維持し、公共交通の未整備地区については、コミュニティバスやミニバスの運行、デマンドタクシーの導入検討により、運転免許返納後も住み続けられるような利便性の高い交通ネットワークを整備
<ul style="list-style-type: none"> ・道路、公共交通機関によるアクセスの向上を一体的、総合的に推進することにより、都市的魅力を創出しにぎわいと活力を産み出す ・都市的サービスや身近な就業機会を提供するとともに、周辺地域から円滑なアクセスを確保できるよう圏域内の交通網、情報通信基盤の整備を図る 	
<ul style="list-style-type: none"> ・民間活力を活用し、機能を維持・向上させつつ、改修・更新コスト及び管理運営コストを縮減する ・市が公共施設を保有し、サービスを提供し続ける必要性について、市民の意見を踏まえ、再検証する 	
<ul style="list-style-type: none"> ■地域住民の移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・市民のニーズや地域の実情に応じた運行ダイヤやルートなどの検討 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通機関の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者・子どもたちの交通手段確保のため、JRや路線バス、タクシーなどの既存の公共交通サービスの維持を図りながら、市民ニーズや地域の実状に応じた公共交通機関を充実に努める ・適宜運行の見直しを行いながら継続していき、また、現在カバーできていない運行エリアについては運行エリアの拡大を検討する
	<ul style="list-style-type: none"> ■コミュニティバス「行長ちゃん号」の運行・ミニバス「のんなっせ」の運行 <ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じてルート改正や時刻表の見直しを行う等、利便性の向上を図る ■デマンドバス（予約型乗り合いバス）の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域から市街地までドアツードアで運行するデマンドバスの本格運行に向けた検討をする



第3章

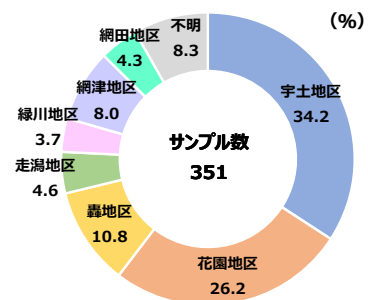
アンケート調査結果

(1) 調査結果概要

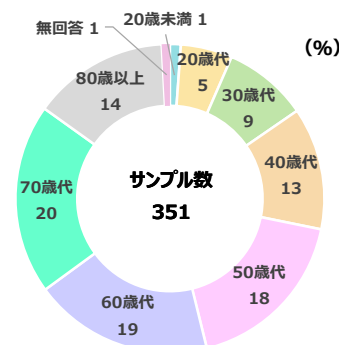
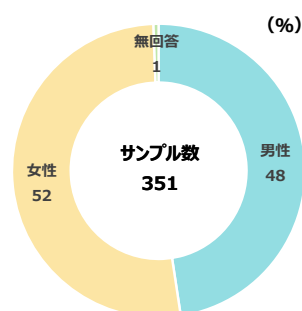
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ■地域住民（18歳以上） ■配布数：1,000世帯（人） 1世帯当たり世帯票1票,個人票1票 ※調査対象は,地区毎の居住者の年齢構成に配慮の上で無作為抽出 ■回収実績：351票（回収率35.1%）
配布・回収方法	■郵送による配布・回収
調査方法	■調査票への記入式
調査期間	■令和3年8月20日（金）～9月5日（日）
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ■世帯票 <ul style="list-style-type: none"> ・世帯構成員,世帯構成員の属性（性別,年齢,職業,免許保有状況など） ・日常の行動特性 ■個人票 <ul style="list-style-type: none"> ・属性（性別,年齢,職業,自動車保有状況など） ・運転免許証について ・日常の交通行動 ・地域公共交通の利用状況,利用する・しない理由,ニーズ,今後の利用意向,協力の意向 など

〔世帯票〕

	配布数	サンプル数	回収率 (%)
宇土地区	359	120	33.4
花園地区	276	92	33.3
轟地区	85	38	44.7
走潟地区	56	16	28.6
緑川地区	58	13	22.4
網津地区	85	28	32.9
網田地区	81	15	18.5
不明		29	-
合計	1,000	351	35.1



〔個人票〕



(2) 世帯構成の状況(世帯票より)

- 世帯構成人員は、全体では1人世帯が約2割、2人世帯が約3割となっています。
- 地区別では、走潟地区や緑川地区、網津地区、網田地区といった市街地から離れている地区で1人世帯が多い状況です。
- なお、世帯構成を見ると、緑川地区や網津地区などにおいて高齢者単独世帯(60歳以上の単独世帯)が約2割を占める状況です。
- 全体的に、高齢者夫婦世帯や高齢者単独世帯は約3割となっています。

図 世帯構成人員

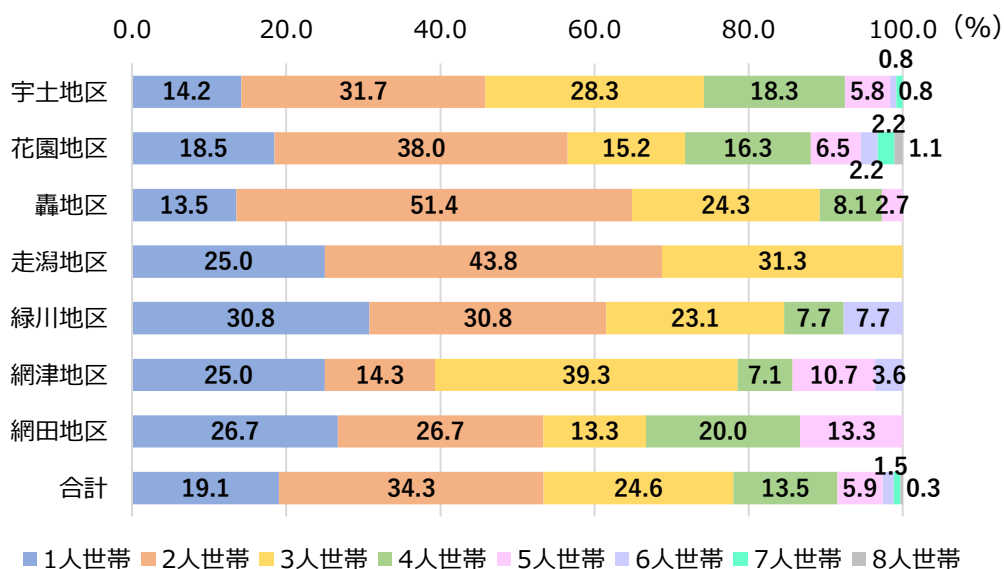
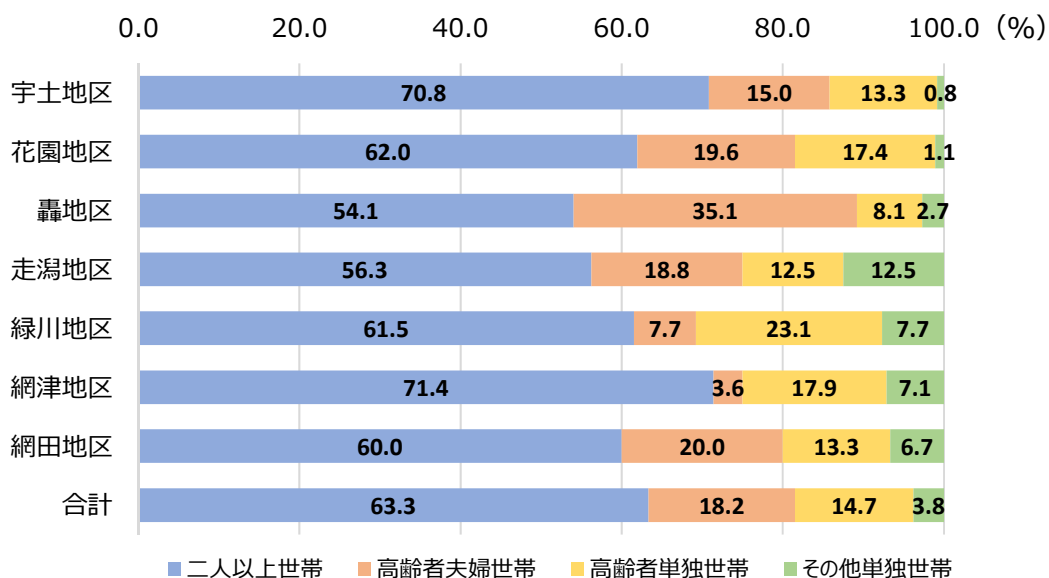


図 世帯構成



(3) 世帯構成員の状況(世帯票より)

- 運転免許証の保有状況は、全体で約 8 割が保有している状況ですが、残り 2 割は保有していない状況です。
- 特に、宇土地区や花園地区、轟地区では未保有者が約 2 割と多くなっており、市街地部に近いこと、家族などの送迎があること、公共交通が比較的充実していることなどが影響していることがうかがえます。
- 外出頻度は、全体で約 7 割がほぼ毎日（1 週間ほぼ毎日＋平日ほぼ毎日）外出している状況であり、地区によって大きな違いは見られませんが、緑川地区と網津地区で若干外出頻度が低い状況にあります。

図 運転免許証の保有状況

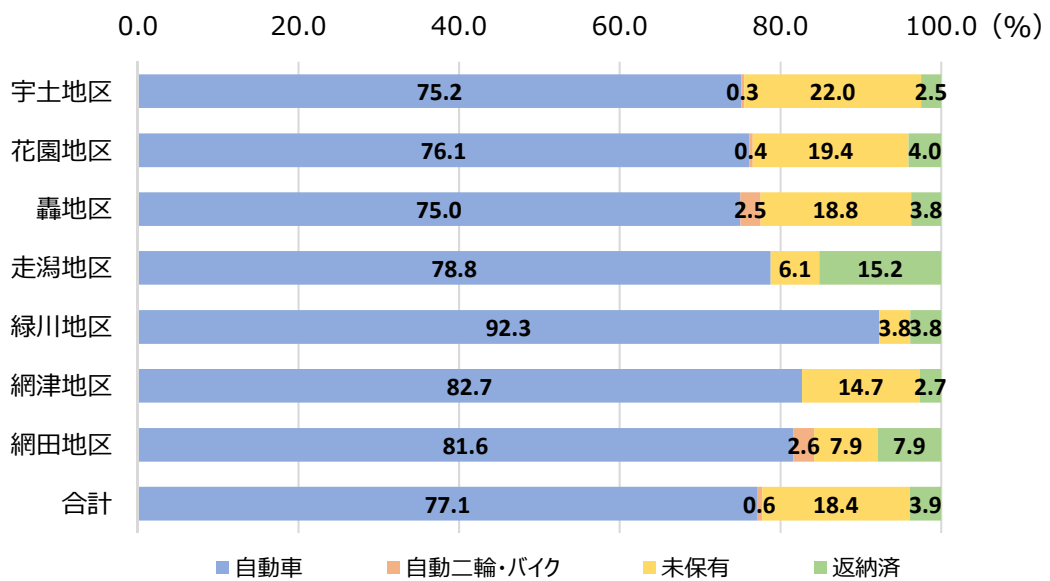
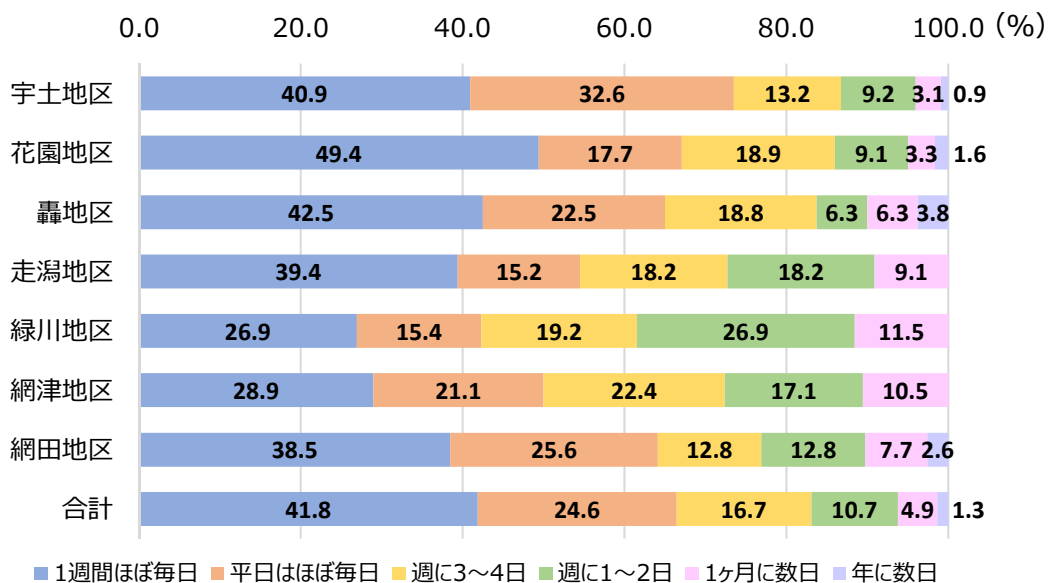
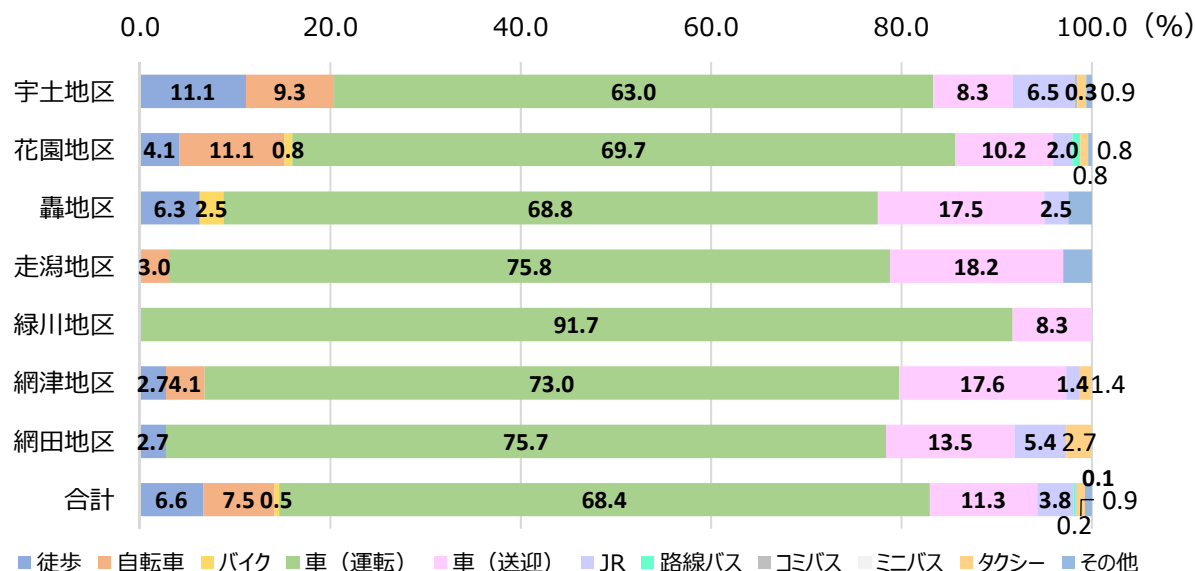


図 外出頻度



- 外出時の移動手段は、全体で約7割が車（運転）となっており、次いで車（送迎）が1割となっており、公共交通機関の利用は少ない状況です。
- 市街地に近い宇土地区や花園地区では、自転車での移動も約1割と比較的多くなっています。
- 公共交通機関の利用は、JR やタクシーの利用が多く、路線バスやコミバス、ミニバスの利用は少ない状況です。

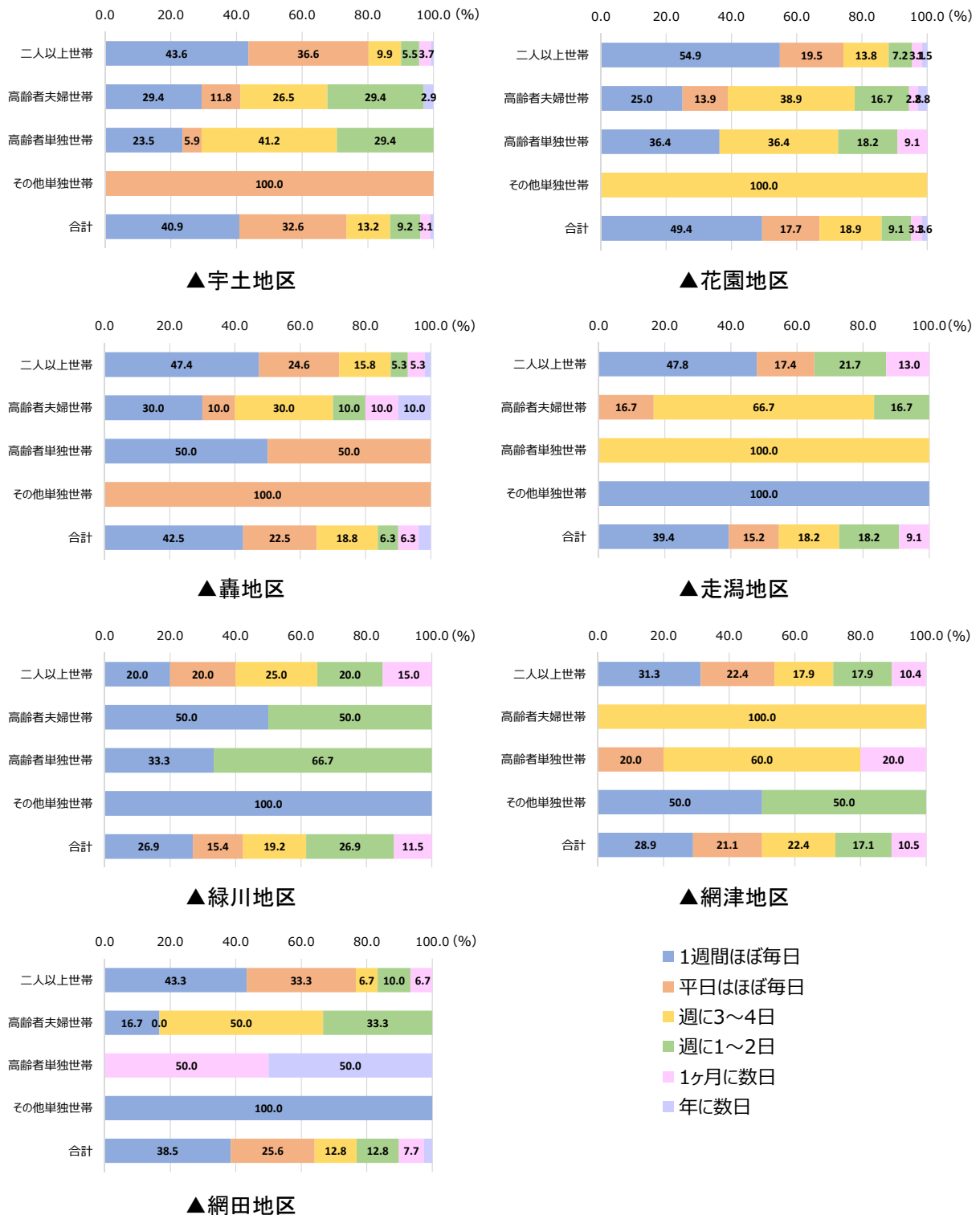
図 外出時の移動手段



(4) 地区別・世帯構成別の外出状況(世帯票より)

- 多くの地区で,外出頻度が二人以上世帯>高齢者単独世帯>高齢者夫婦世帯の順に多くなっています。
- 宇土地区や花園地区,轟地区,緑川地区ではほぼ毎日外出している人も見られますが,其他地区では外出頻度が大きく減少しており,網津地区や網田地区では1ヶ月に数日の人も見られる状況です。

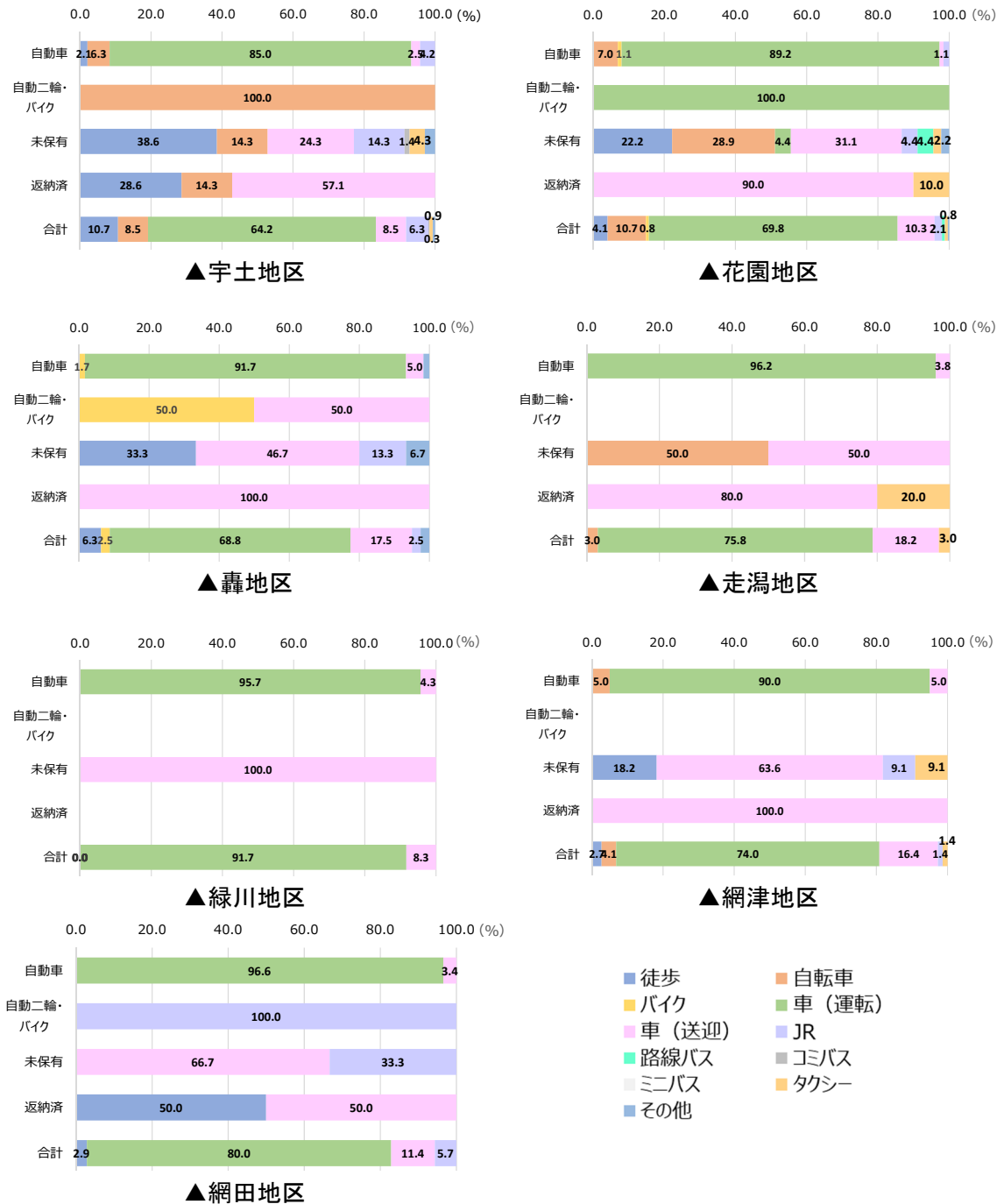
図 地区別・世帯構成別の外出状況



(5) 地区別・免許保有別の移動手段(世帯票より)

- 運転免許証未保有者の移動手段は、徒歩や自転車以外では車（送迎）に大きく依存している状況です。
- 特に、運転免許証を返納した人においては、車（送迎）もしくはタクシーとなっており、公共交通の利用は見られない状況などから、免許返納前の生活様式などに依存していることがうかがえます。
- 元々運転免許証を保有していない人で、JR や路線バスなどが利用可能な環境の人（宇土地区、花園地区、轟地区、網津地区、網田地区など）では、公共交通機関の利用も若干見られる状況です。

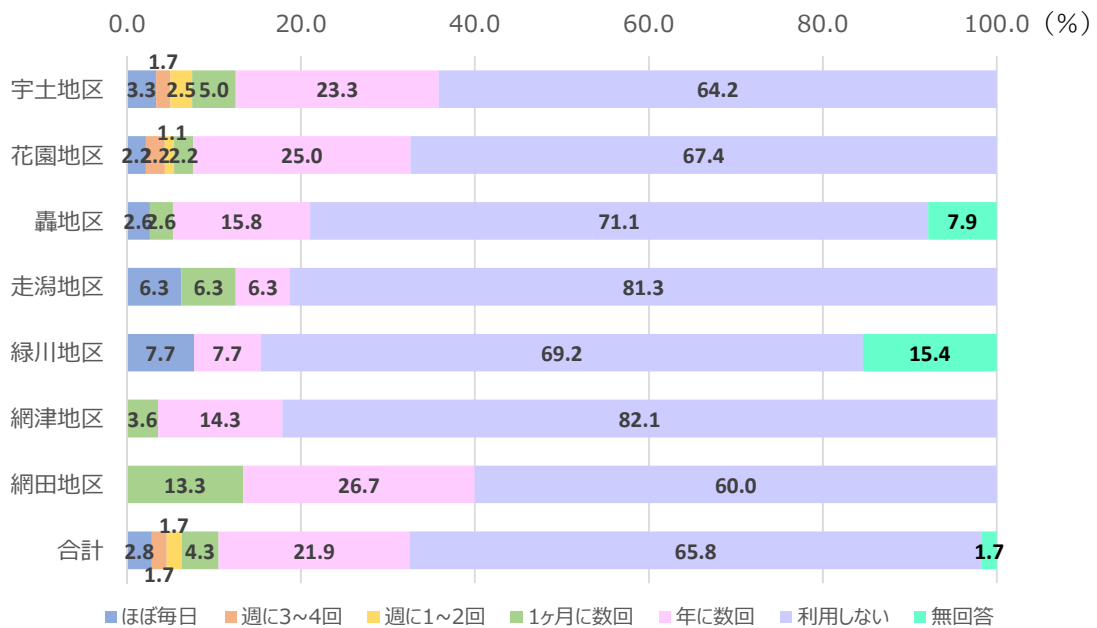
図 地区別・免許保有別の移動手段



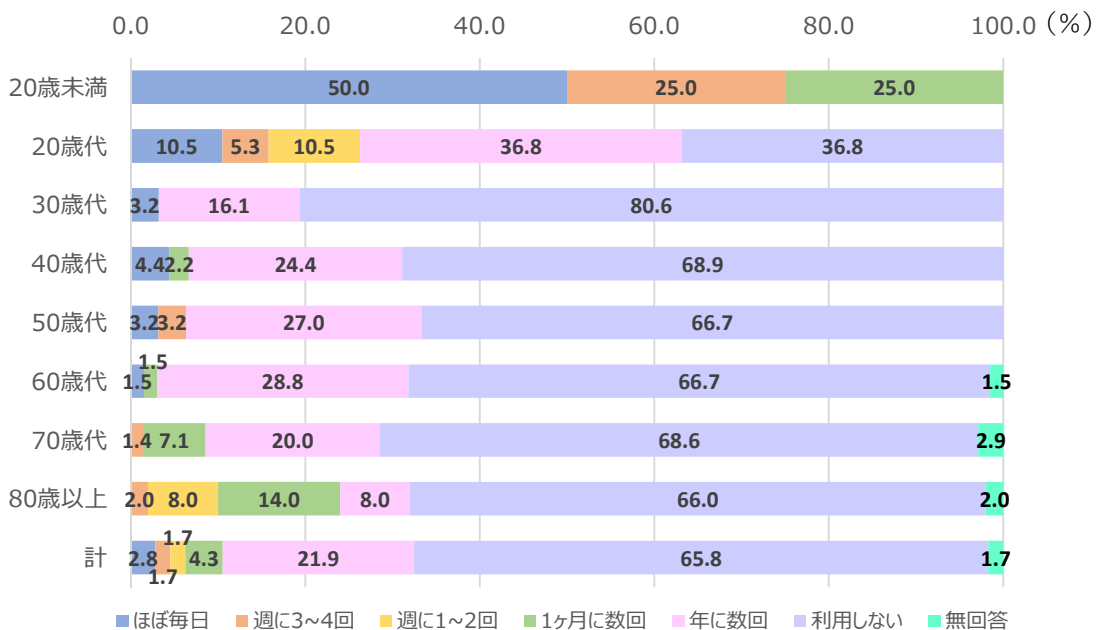
(6)地域公共交通の利用状況(個人票より)

- ・地域公共交通の利用状況は,市全体で「利用しない」が6割以上を占めており,「年に数回」と併せると9割を占め,地域公共交通の利用は少ない状況です。
- ・地区別では,ほぼ毎日,通勤通学で利用している人も見られますが,全体的に少ない状況で,最も利用頻度が多い宇土地区でも,1ヶ月に1回以上の利用は約1割となっています。
- ・年代別でみると,20歳未満及び20歳代の学生や70歳以上の高齢者において,比較的使用頻度が多くなっていますが,80歳以上でも「利用しない」人が約7割となっています。

図 地域公共交通の利用状況



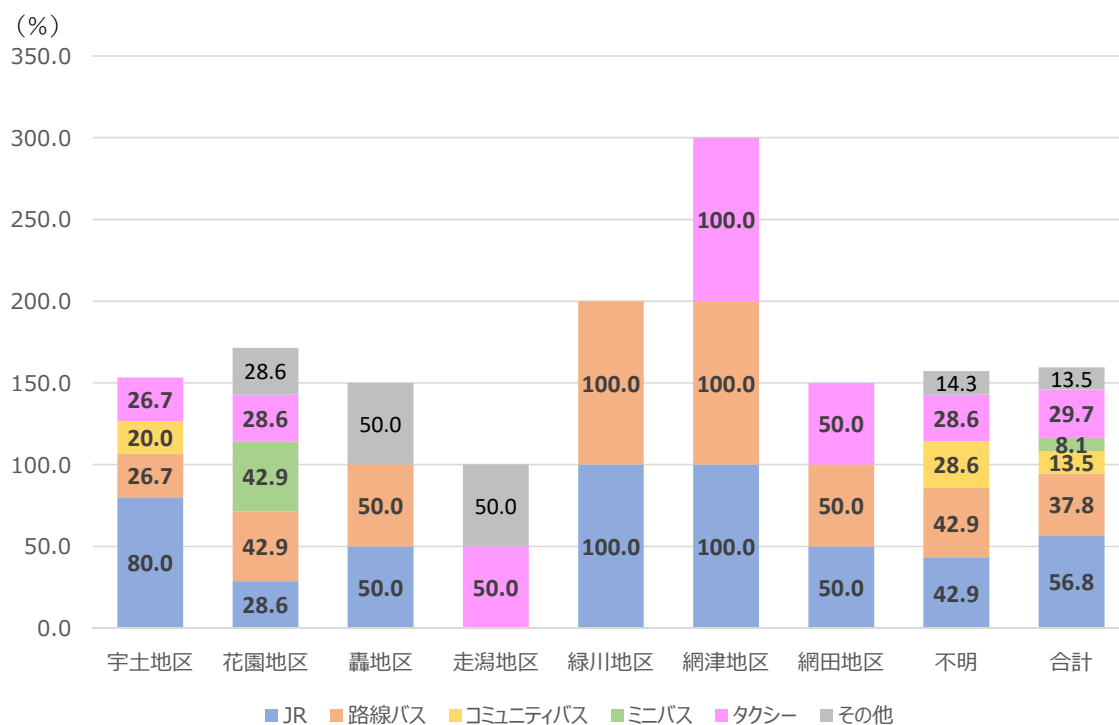
▲地区別



▲年代別

- 利用する地域公共交通は地区によってばらつきが見られますが、市全体として JR が最も多く、次いで路線バス、タクシーの順となっています。

図 利用する地域公共交通（複数回答）

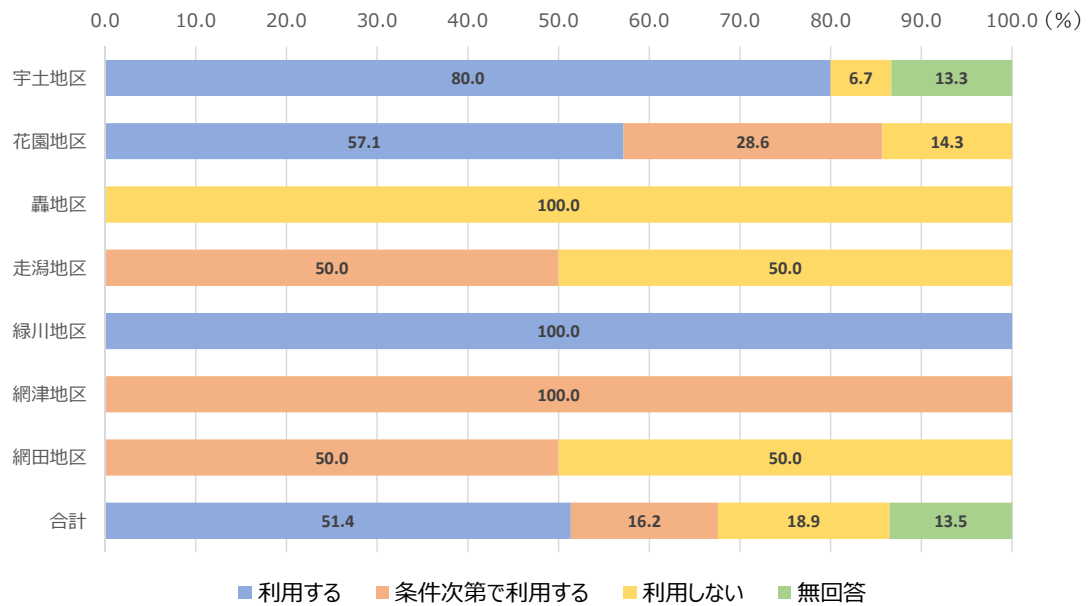


(7)地域公共交通の今後の利用意向(個人票より)

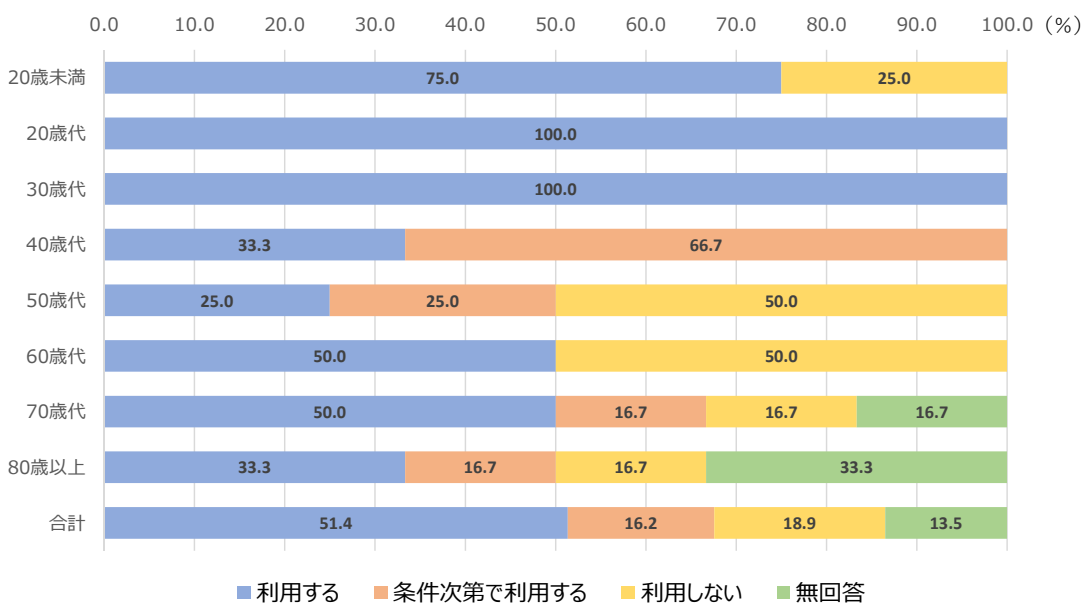
※仮に乗り継ぎを前提とした公共交通体系への利用意向

- 現在の地域公共交通利用者においては、市全体で約 5 割が今後も利用すると回答しており「条件次第で利用する」と併せると約 7 割となっていますが、約 2 割は利用しない意向です。
- 地区別でも、宇土・花園・緑川地区は、現在の地域公共交通が比較的充実しているためか利用意向が高いですが、それ以外の地域では低い状況です。
- また、年代別でも、30 歳代以下の比較的若い年齢層では利用意向が高くなっていますが、高齢者では利用意向が低く、乗り継ぎに伴う移動や待ち時間などの利用負荷の影響がうかがえます。

図 地域公共交通の利用意向



▲地区別

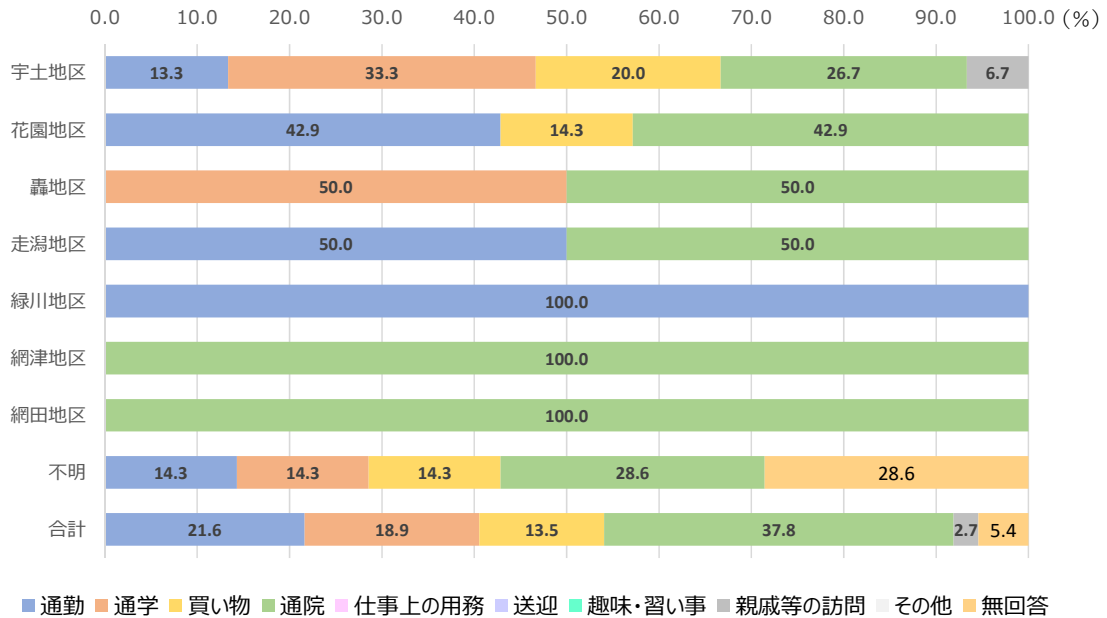


▲年代別

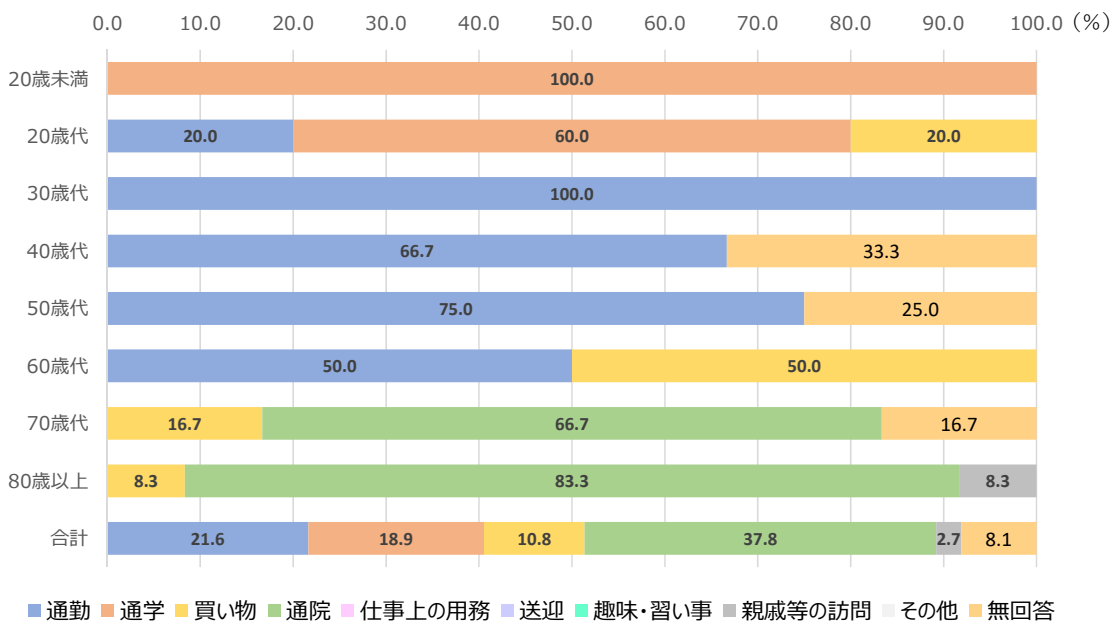
(8)地域公共交通の利用目的と利用する理由(個人票より)

- 地域公共交通の利用目的は,市全体で「通院」が最も多く,約 4 割を占めており,次いで「通勤」「通学」となっています。
- 地区別では,宇土・花園・走潟・緑川地区などでは「通勤」目的も見られます。

図 地域公共交通の利用目的



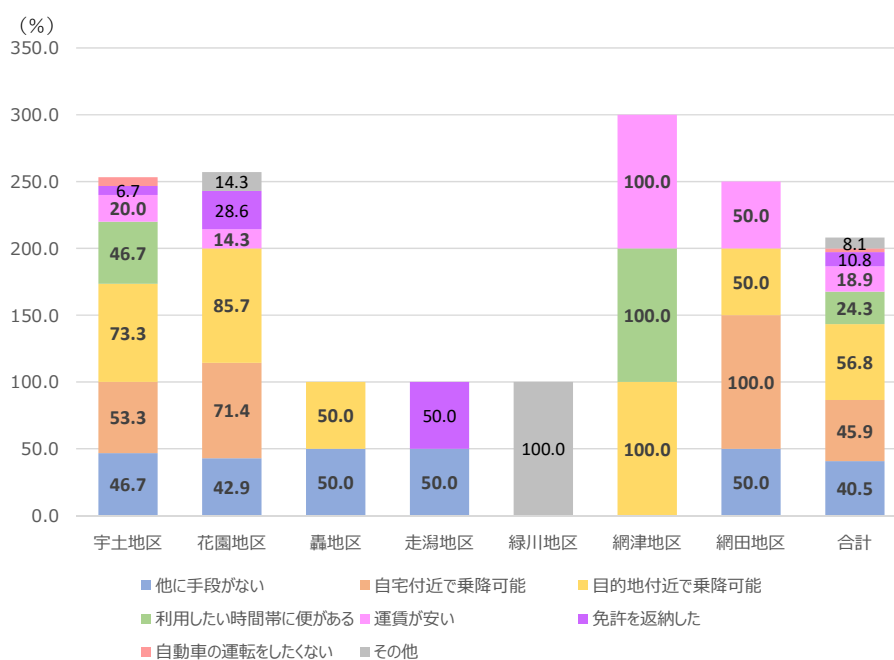
▲地区別



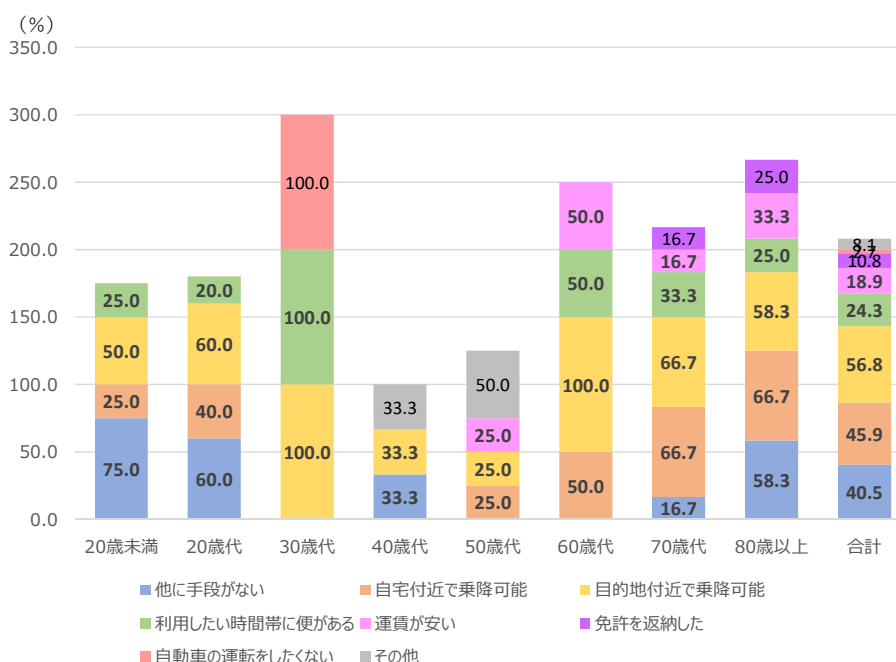
▲年代別

- 地域公共交通を利用する理由としては、「目的地付近で乗降可能」が5割以上と最も多く、利用するにあたって重要視する項目でも「直接目的地までいける」が最も多くなっており、目的施設などへのアクセス性が重要視されている状況です。
- その他、「自宅付近で乗降可能」や「他に交通手段がない」といった理由が多くなっています。
- 年代別では、20歳未満及び20歳代では「通学」、30～60歳代では「通勤」、70歳以上では「通院」が多くなっています。
- 利用する理由としては、高齢になるほど「自宅付近で乗降可能」が占める割合が大きくなっています。

図 地域公共交通を利用する理由

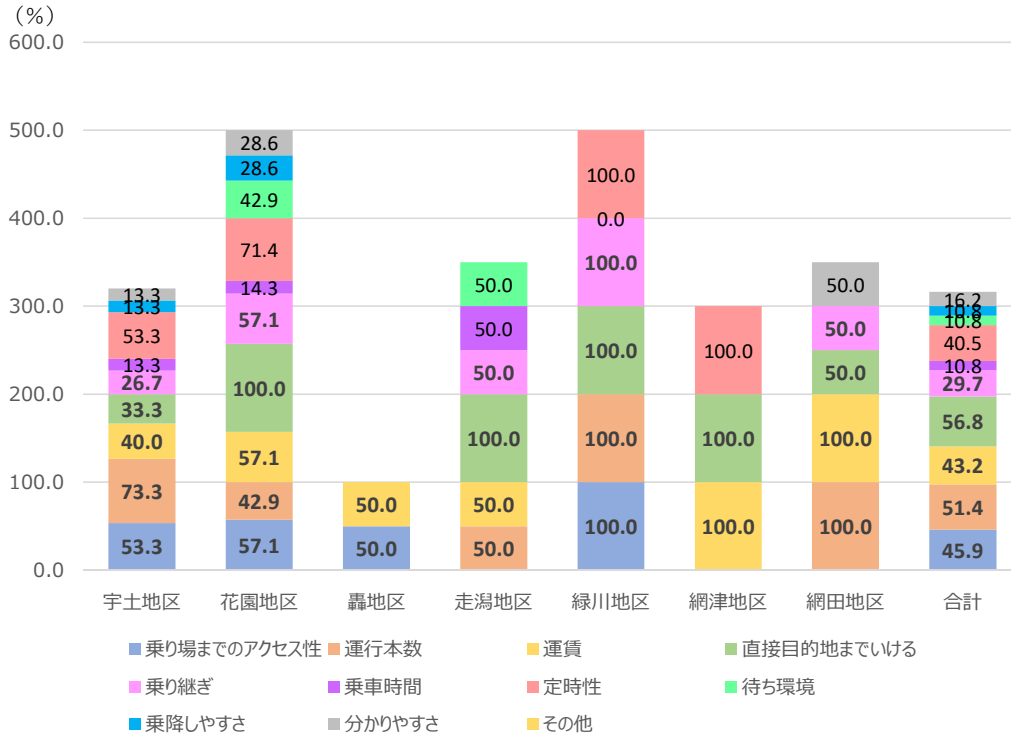


▲地区別

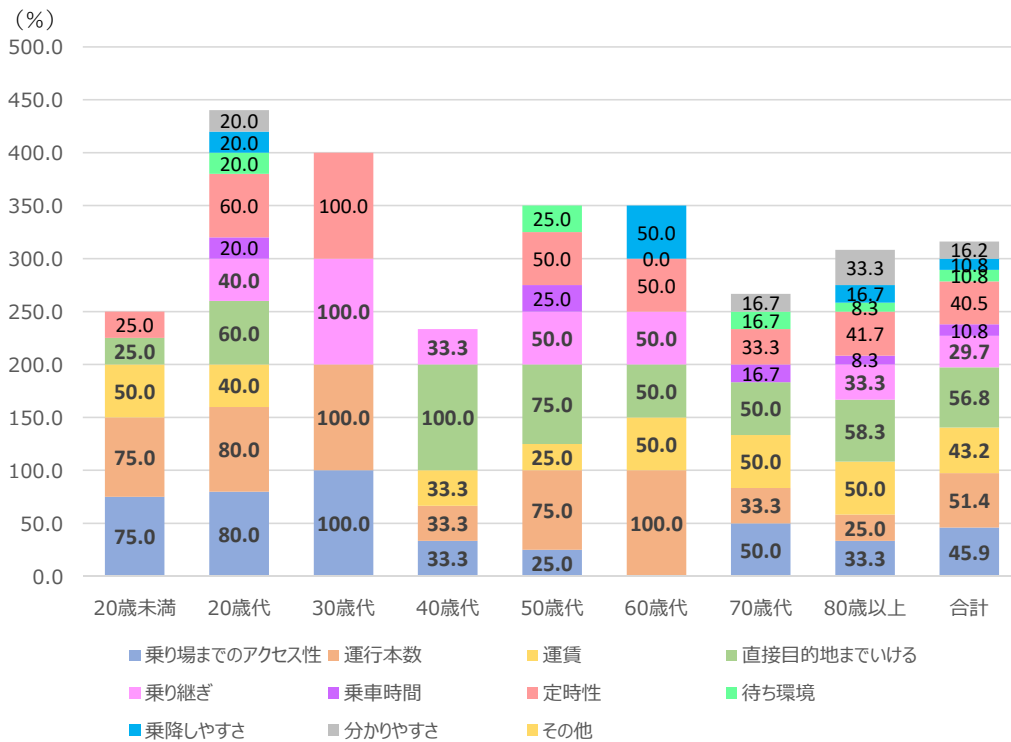


▲年代別

図 地域公共交通を利用するにあたって重要視する項目



▲地区別



▲年代別

(9)地域公共交通の満足度(個人票より) ※利用者のみ

- ・地域公共交通に対する満足度は、市全体で見ると「運行間隔,運行本数」「運行時間帯」に対して約4割と比較的高くなっていますが、「運行ルート」に対しては満足度が低い状況です。
- ・地区別では、宇土地区において他地区と比較して「運行ルート」に対する満足度が若干低い状況です。

図 自宅からバス停・駅までの距離

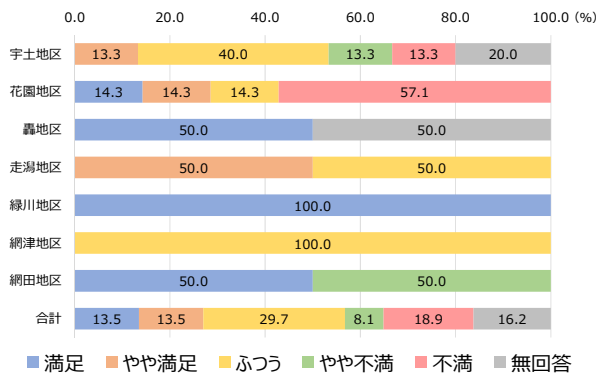


図 運行ルート

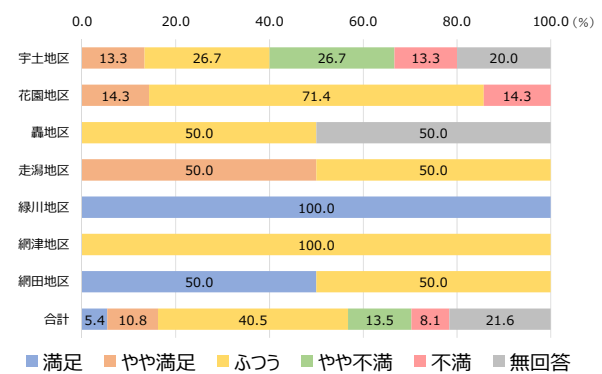


図 運行間隔, 運行本数

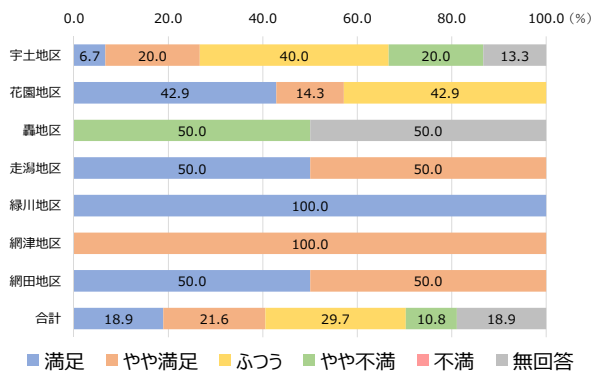


図 運行曜日

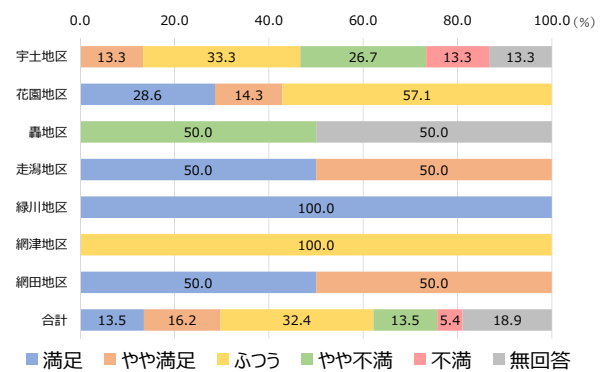


図 運行時間帯

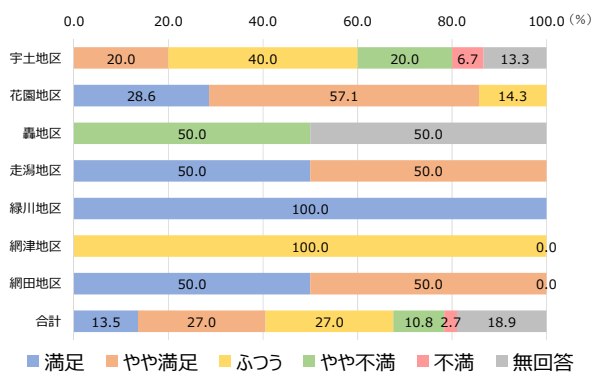
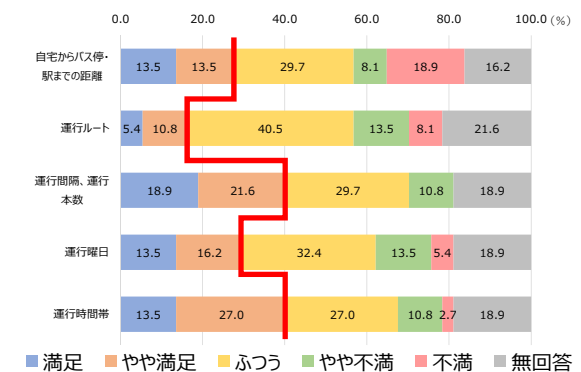


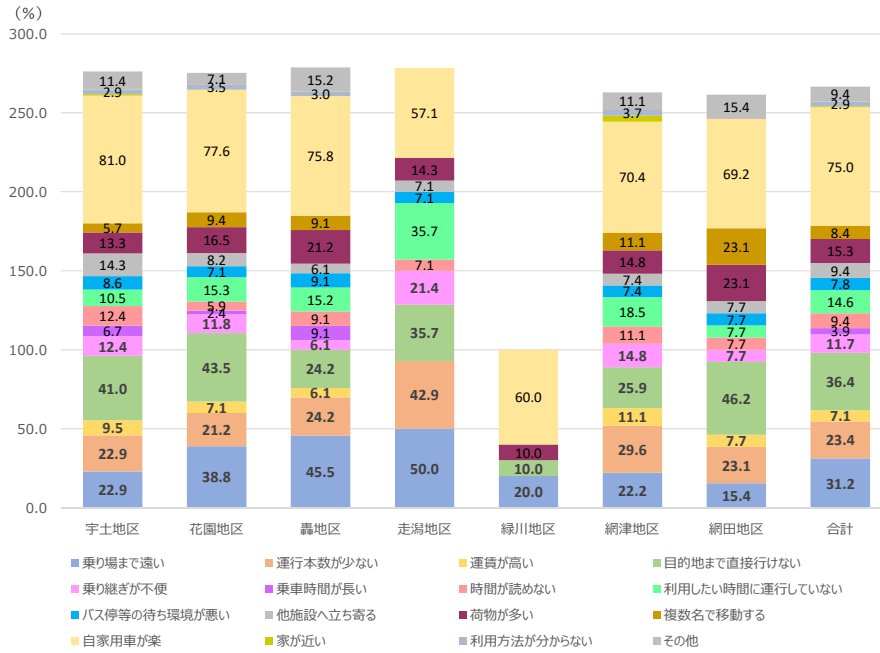
図 市全体：項目別



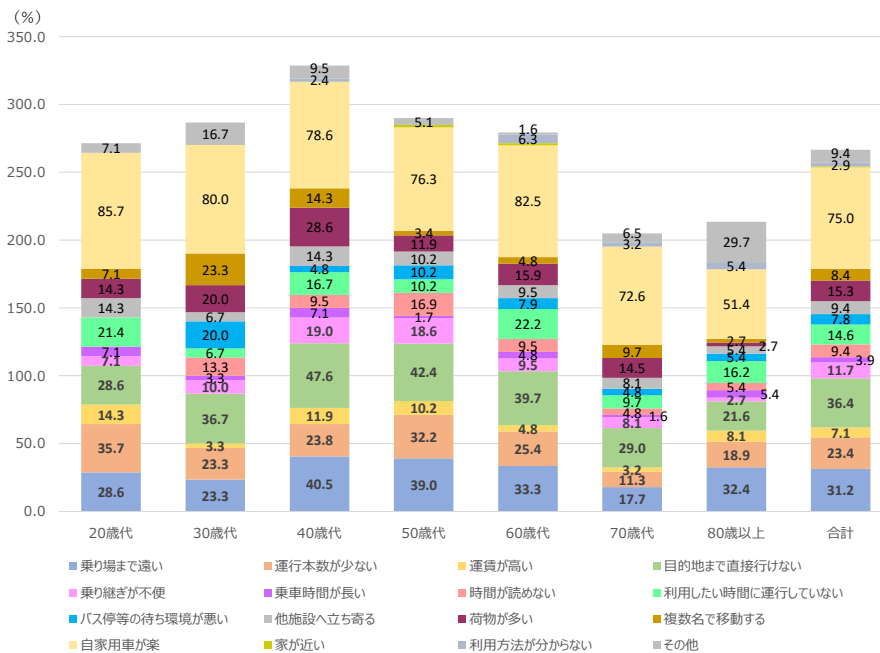
(10)地域公共交通を利用しない理由と今後の利用意向等(個人票より)

- 地域公共交通を利用しない理由としては、市全体で「自家用車が楽」といった回答が7割以上と最も多く、次いで「目的地まで直接行けない」と理由が挙がっています。
- 地区別では、轟地区や走潟地区、緑川地区において、「乗り場まで遠い」が2番目に多く、他地区と異なる状況です。
- 同様に、80歳以上の高齢者においても「乗り場まで遠い」が比較的多くなっています。

図 地域公共交通を利用しない理由



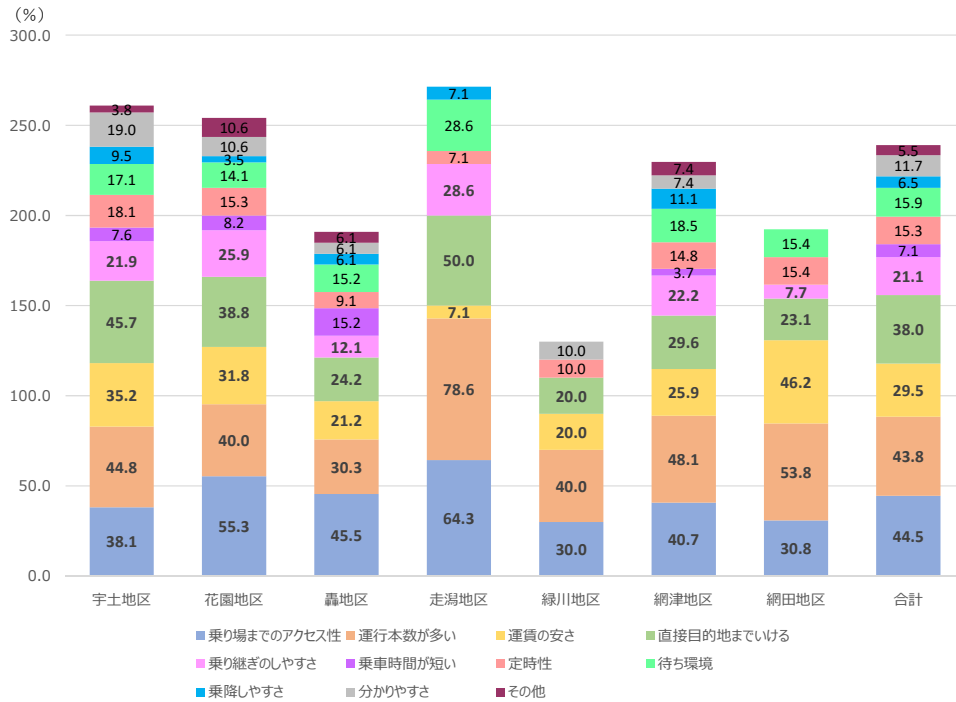
▲地区別



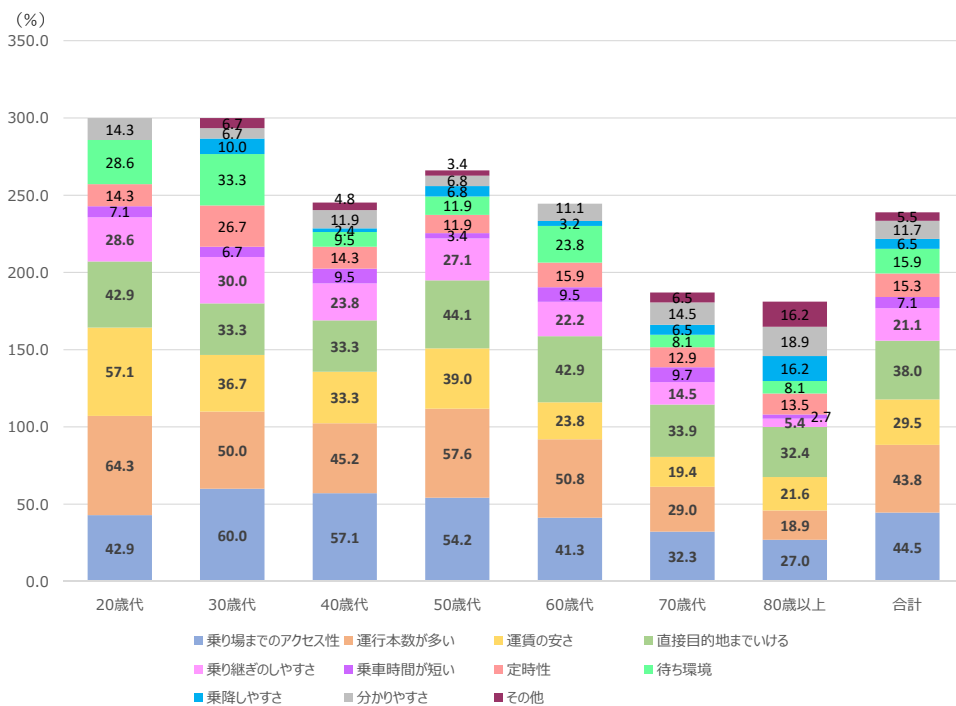
▲年代別

- ・地域公共交通を利用するにあたって求めるサービスは、「乗り場までのアクセス性」,「運行本数が多い」,「直接目的地までいける」の順で多くなっており,走潟地区では特に運行本数を求める声が多くなっています。
- ・年代別で見ると,高齢になるほど「直接目的地までいける（施設へのアクセス性）」を重視する状況です。

図 地域公共交通を利用するにあたって求めるサービス



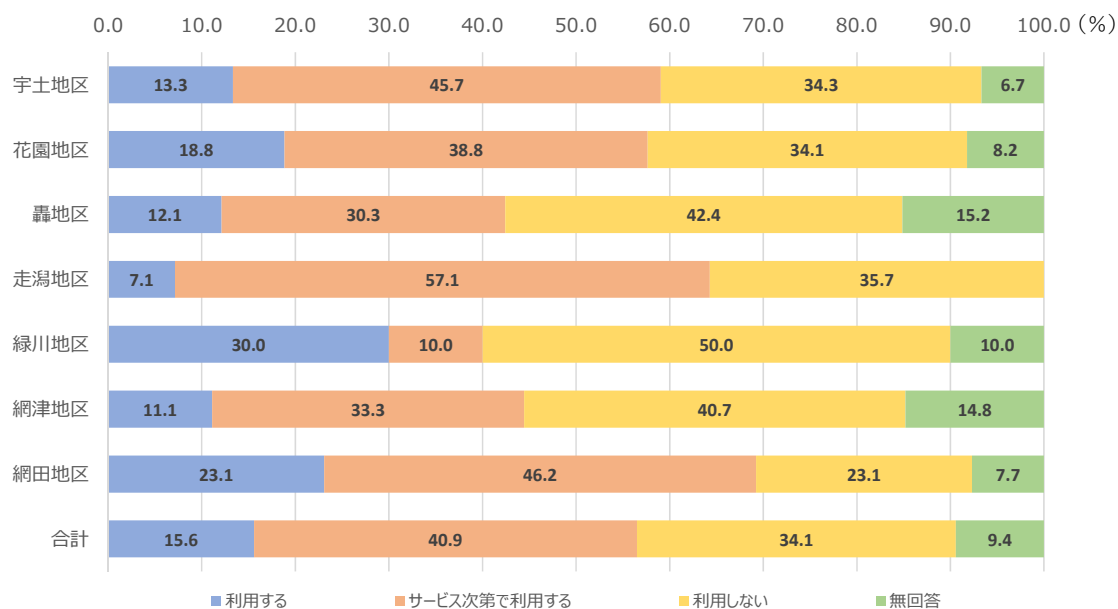
▲地区別



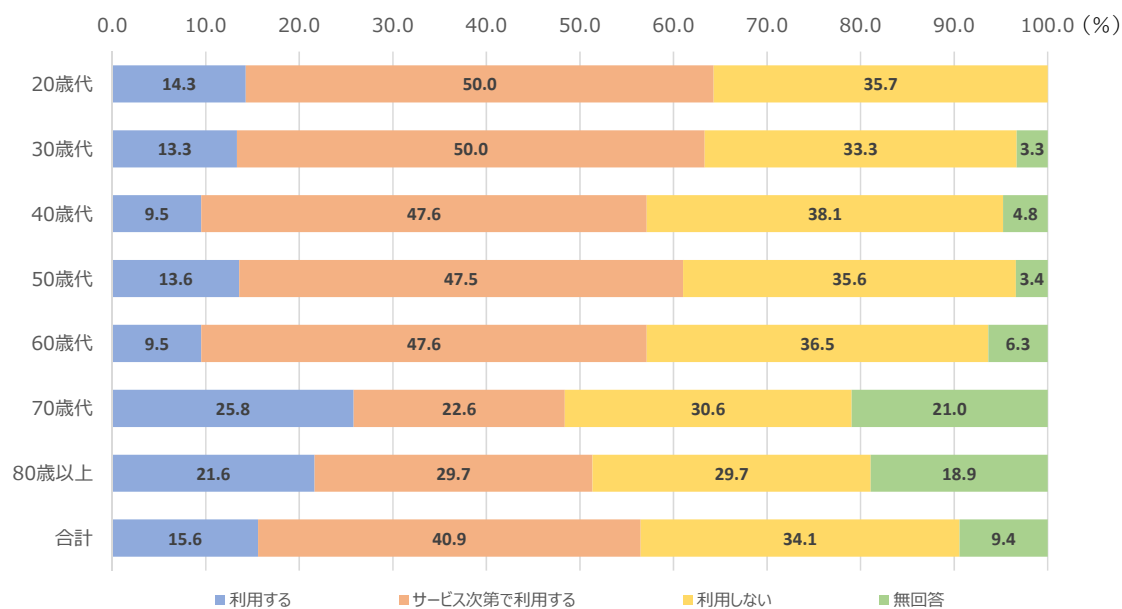
▲年代別

- 地域公共交通の利用意向は、市全体で「利用する」が 1 割強となっており、「サービス次第で利用する」と「利用しない」で 7 割以上となっています。
- 地区別では、緑川地区や網田地区で利用意向が高くなっており、年代別では 70 歳以上の高齢者で利用意向が高い状況です。

図 地域公共交通の利用意向



▲地区別

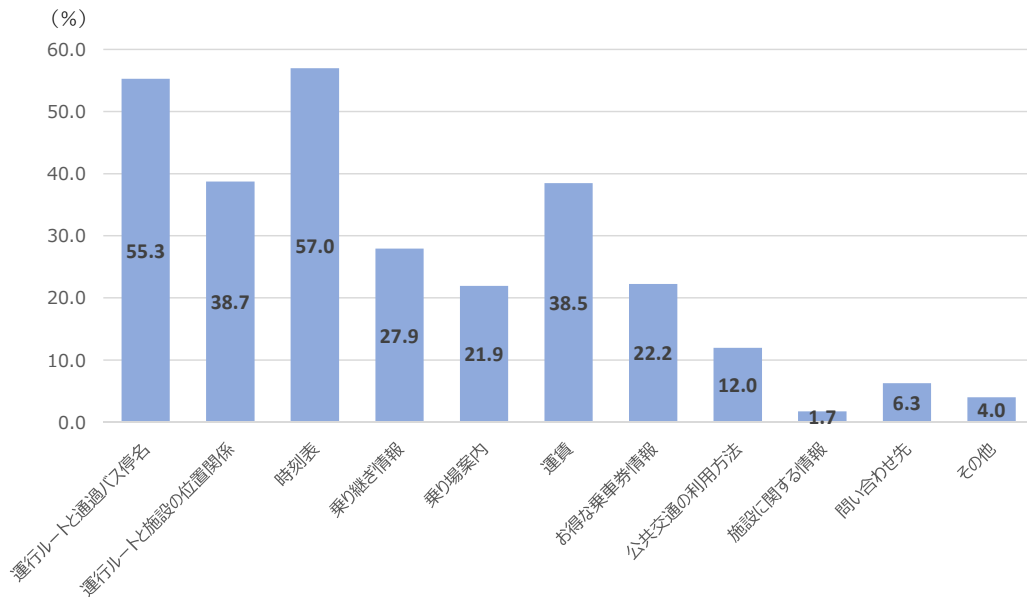


▲年代別

(11)地域公共交通を利用するにあたって必要な情報(個人票より)

- ・地域公共交通を利用するにあたって必要な情報としては、「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」が多くなっており、路線図などの分かりやすさが重要です。

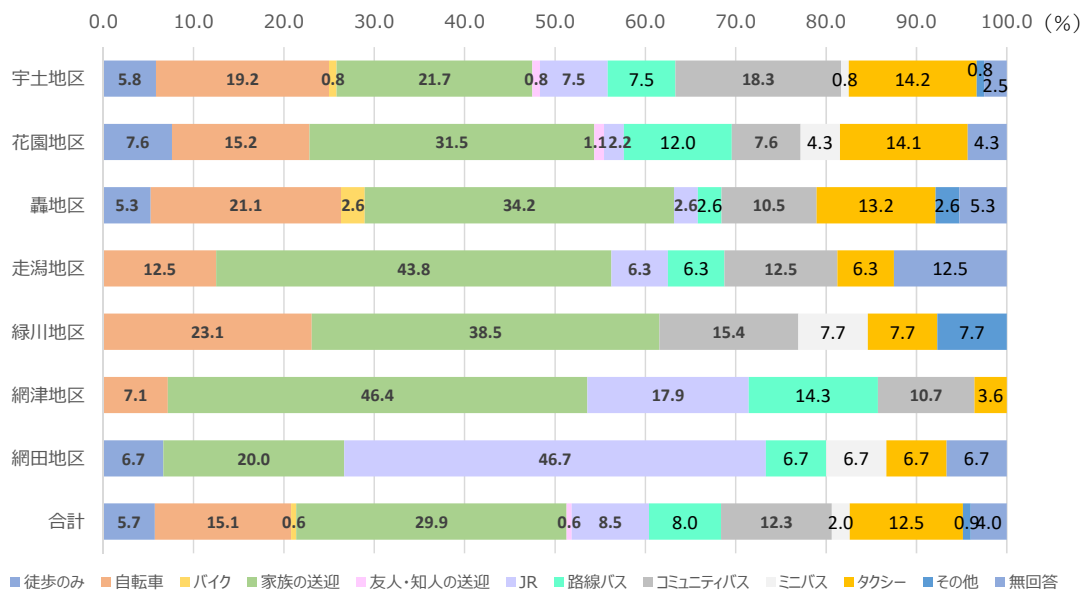
図 地域公共交通を利用するにあたって必要な情報



(12)地域公共交通などに対する今後のあり方等(個人票より)

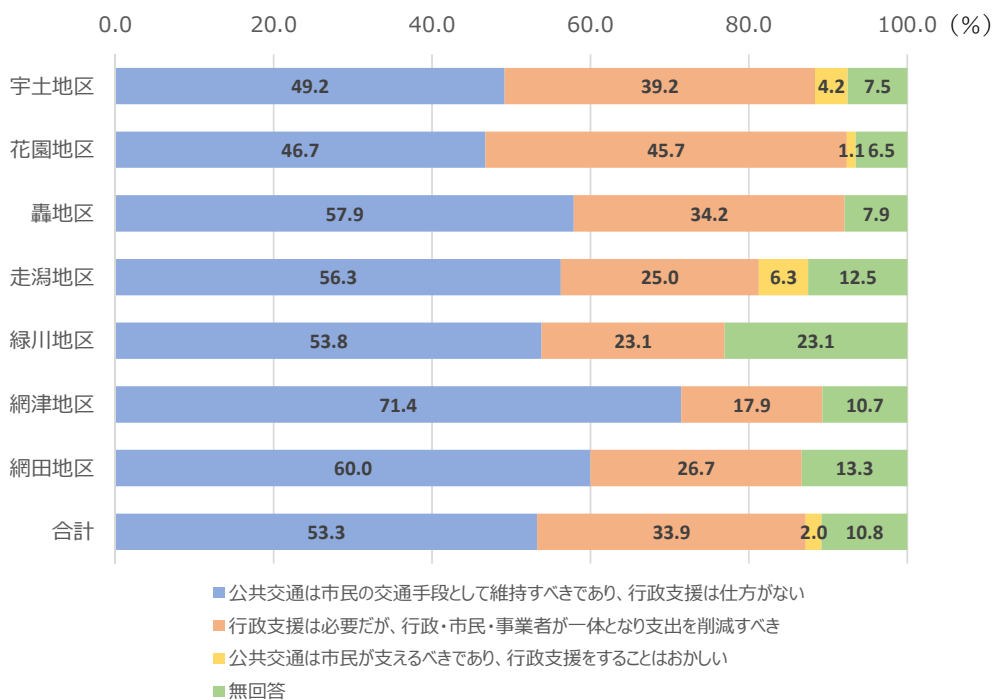
- ・自動車などの運転ができなくなった場合の将来的な移動手段として、「家族の送迎」を考えている人が約 3 割となっていますが、JR や路線バス、コミュニティバス、ミニバスなどの地域公共交通を考えている人も約 4 割存在する状況です。

図 将来的な移動手段

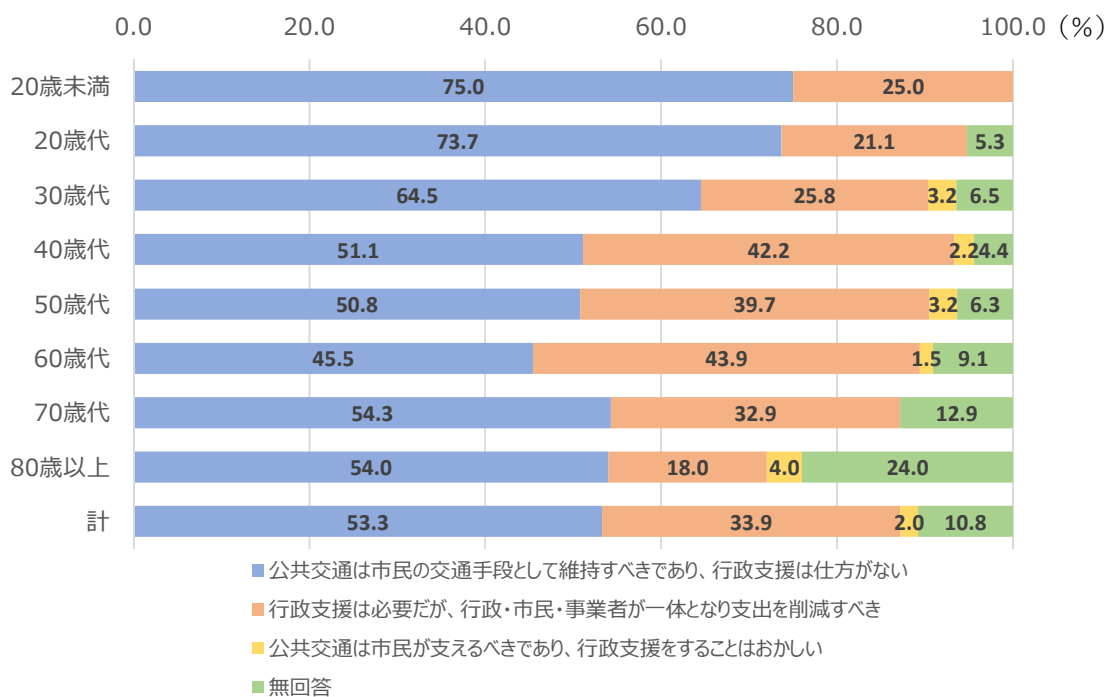


- 地域公共交通の今後のあり方については、市全体で「公共交通は市民の交通手段として維持すべきであり、行政支援は仕方がない」が約 5 割となっており、地区別に大きな違いは見られない状況です。
- 一方、年代別では、若い世代ほどそれらの意見が多い状況です。

図 地域公共交通の今後のあり方



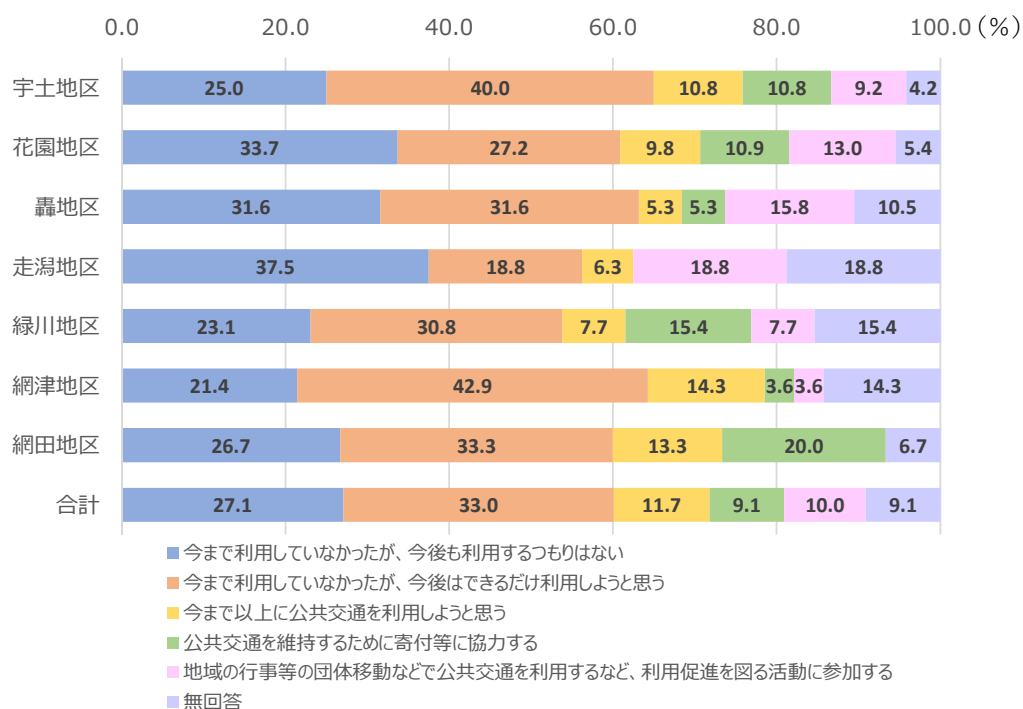
▲地区別



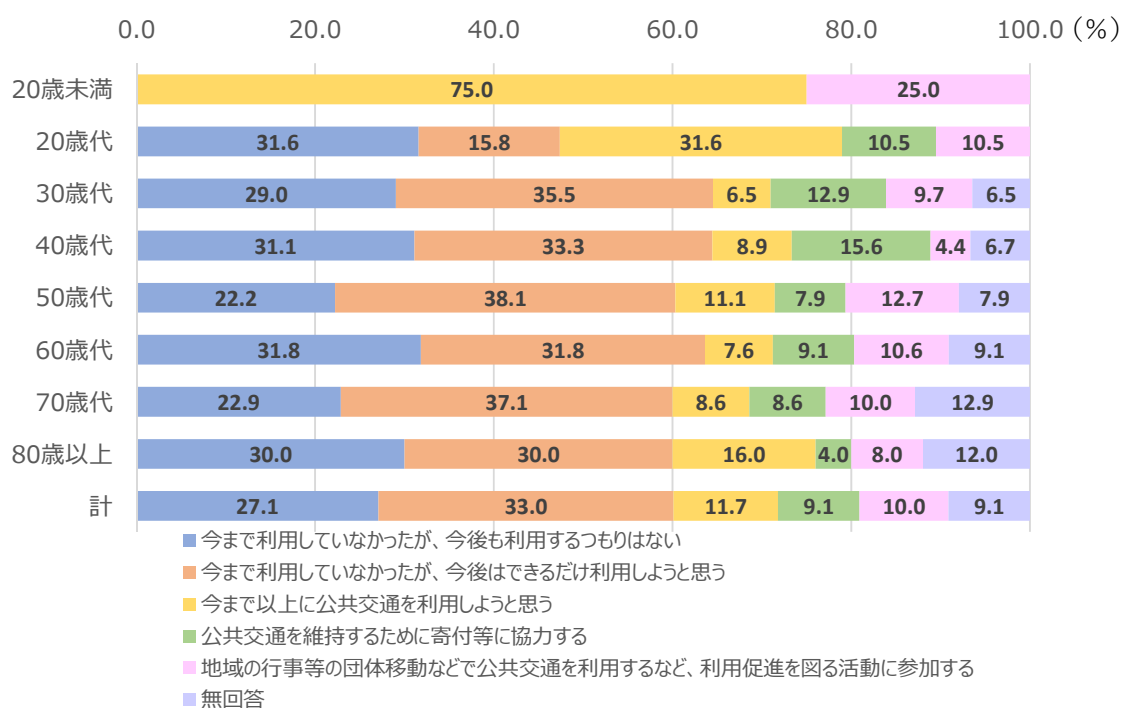
▲年代別

- 今後の協力意向は、市全体で「今まで利用していなかったが、今後はできるだけ利用しようと思う」が約3割となっていますが、「今後も利用するつもりはない」も同程度を占めています。
- 年代別では、若い世代や80歳以上の高齢者等において、「今まで以上に公共交通を利用しようと思う」と回答した人が、他の年代と比較して若干多い状況です。

図 地域公共交通に対する今後の協力意向



▲地区別



▲年代別

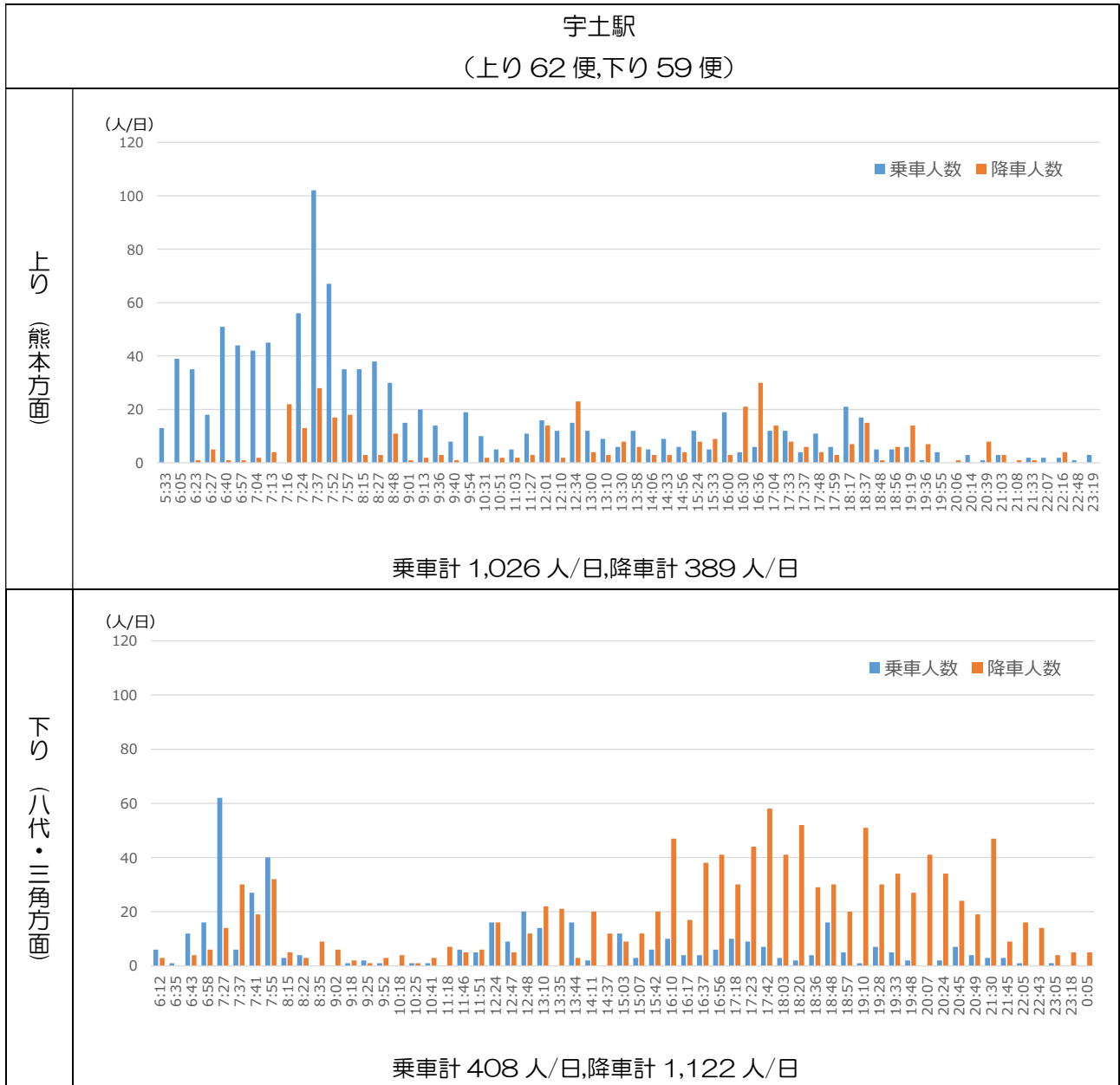
(1) 地域公共交通の利用状況

調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅利用者 ■ 平日1日（3 駅：宇土駅,住吉駅,網田駅）
調査方法	■ 利用者による記入で調査を実施
調査期間	■ 令和3年10月7日（木）
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） ・ 自宅から乗車駅までの交通手段・距離 ※乗り継ぎの有無 ・ 降車駅から目的地までの交通手段・距離 ※乗り継ぎの有無 ・ 地域公共交通の満足度（運賃,便数,運行時間,経路,バス待ち・乗り継ぎ環境など） ・ 地域公共交通へのニーズ（最低限必要なサービス）,今後の利用意向 ・ 地域公共交通に対する要望,意見 など

調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ■ 路線バス・コミュニティバス・ミニバスの利用者 ■ 平日1日：全路線（宇土市+宇城市の移動のみ）
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ■ 調査員が車内に乗り込み,利用者による記入式 ※コミュニティバス・ミニバスについては利用者が不特定日に利用することが想定されるため,車内に調査票を据え置き運転手に声掛けを依頼（1ヶ月間程度）
調査期間	■ 令和3年10月7日（木）～8日（金）
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ※乗車バス停,降車バス停は目視で全利用者把握 ・ 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） ・ 自宅から乗車停留所までの交通手段・距離 ※乗り継ぎの有無 ・ 降車停留所から目的地までの交通手段・距離 ※乗り継ぎの有無 ・ 地域公共交通の満足度（運賃,便数,運行時間,経路,バス待ち・乗り継ぎ環境など） ・ 地域公共交通へのニーズ（最低限必要なサービス）,今後の利用意向 ・ 地域公共交通に対する要望,意見 など

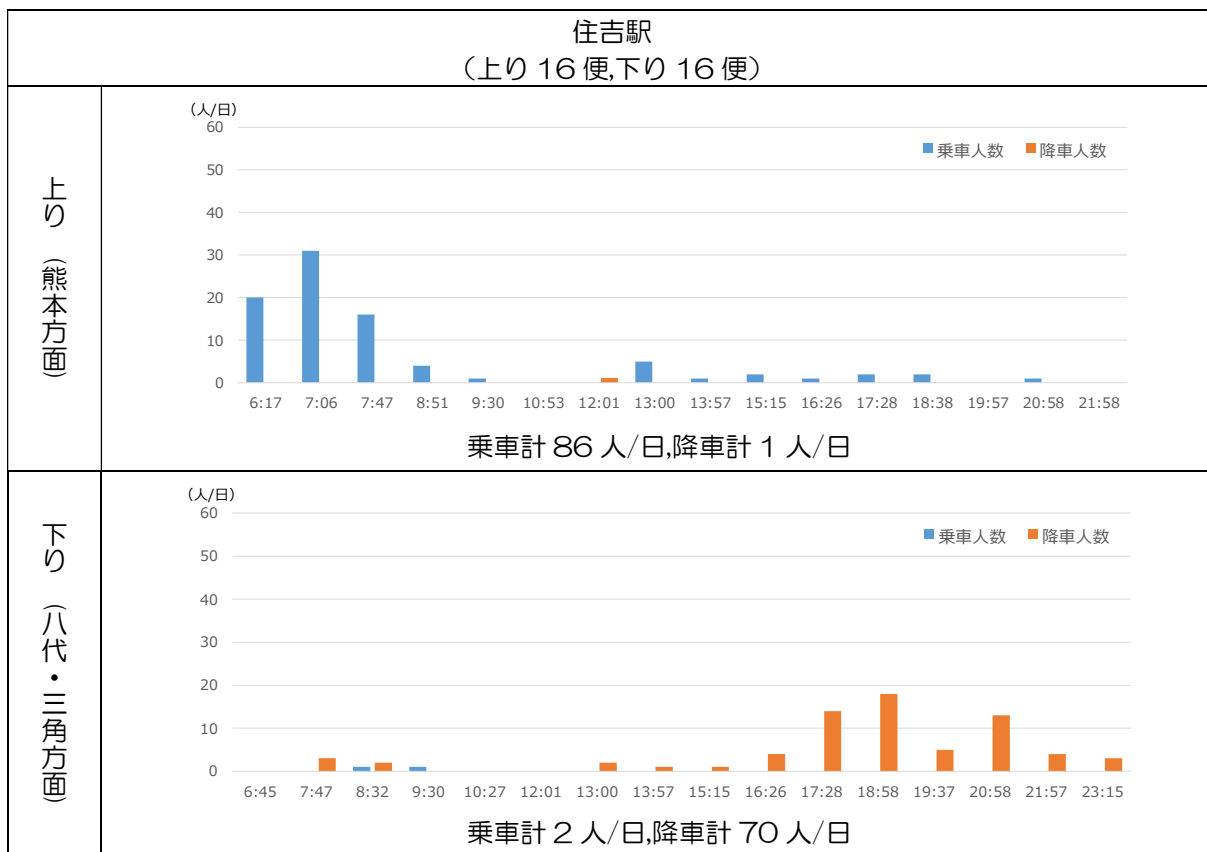
1) 鉄道駅の利用状況

図 鉄道駅の利用状況 (宇土駅)



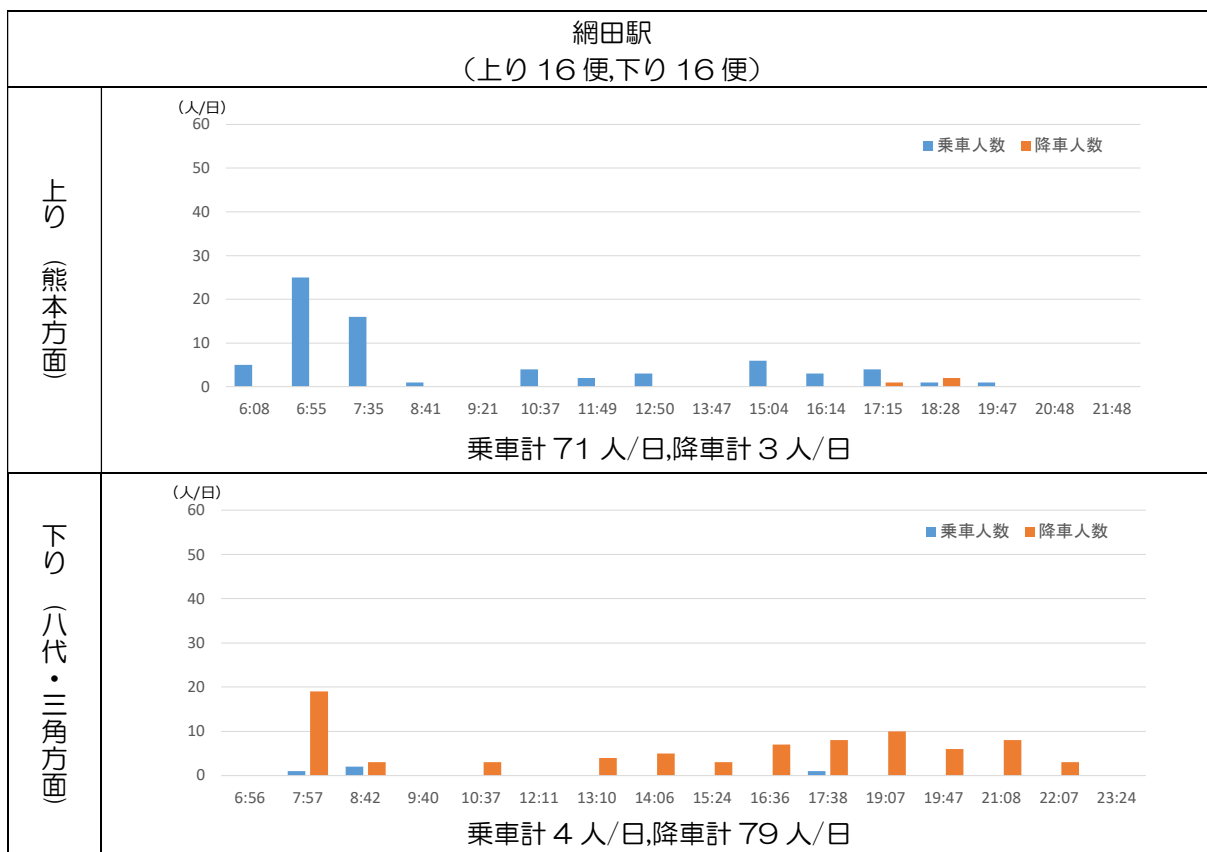
※調査員が現地で目視で観測可能な範囲で調査しており,実態と若干異なる可能性あり

図 鉄道駅の利用状況（住吉駅）



※調査員が現地で目視で観測可能な範囲で調査しており,実態と若干異なる可能性あり

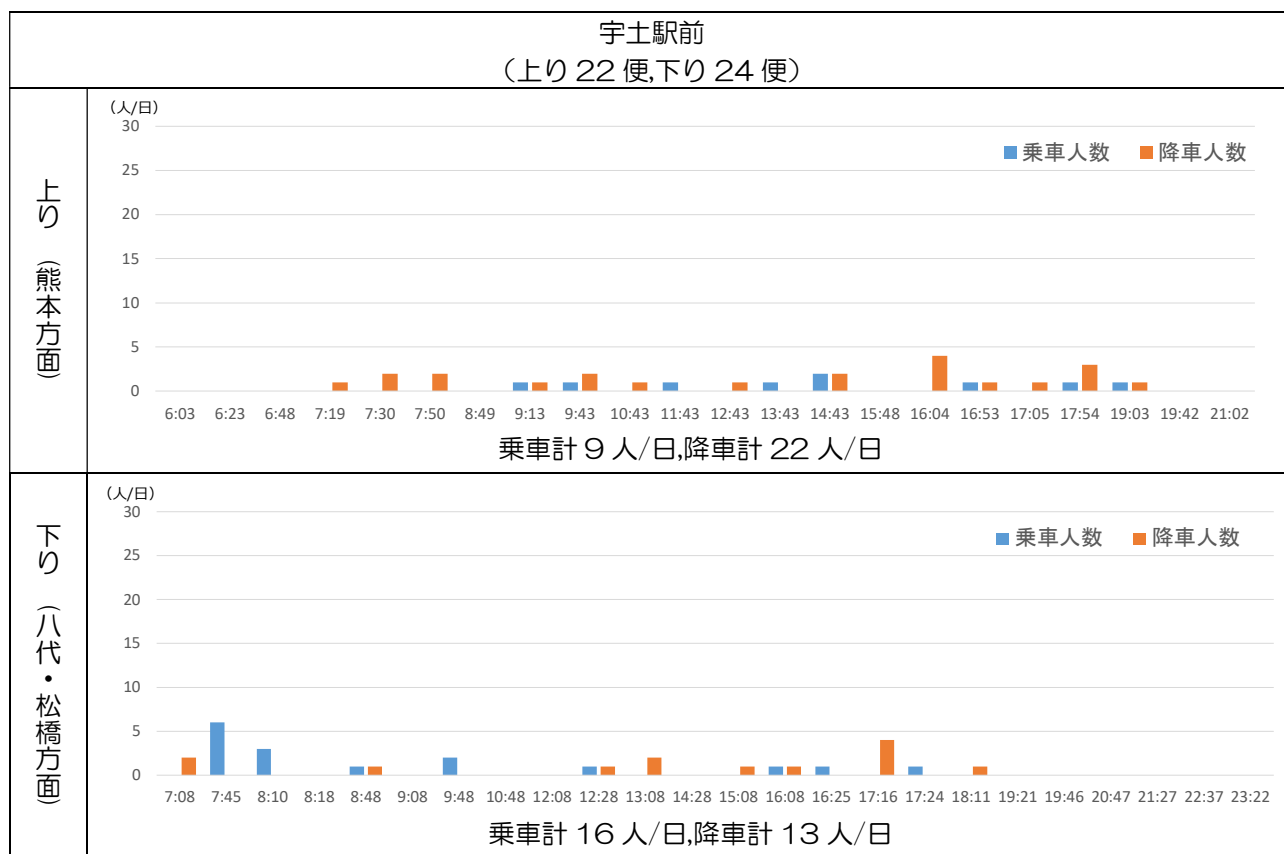
図 鉄道駅の利用状況（網田駅）



※調査員が現地で目視で観測可能な範囲で調査しており,実態と若干異なる可能性あり

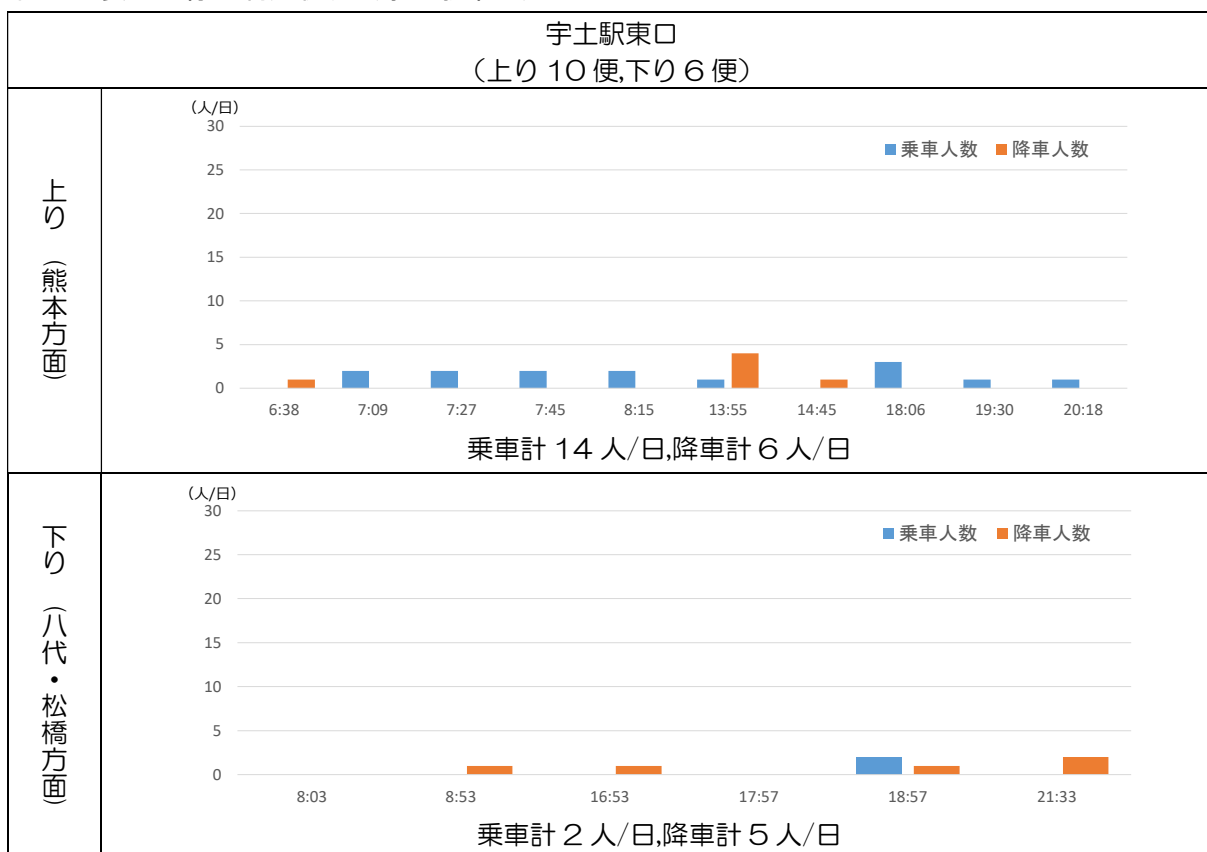
2) 主要バス停の利用状況

図 主要バス停の利用状況（宇土駅前）



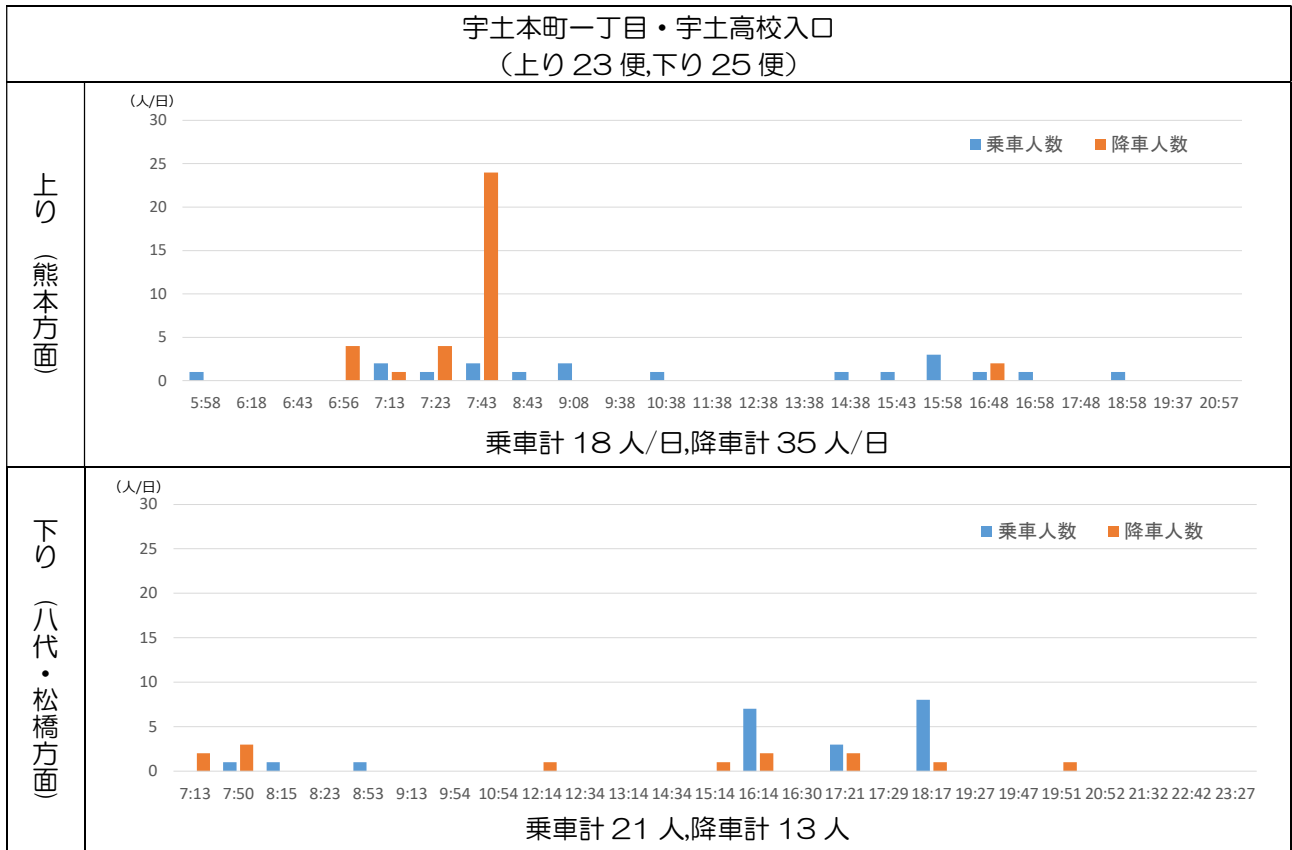
※調査員が現地で目視で観測可能な範囲で調査しており,実態と若干異なる可能性あり

図 主要バス停の利用状況（宇土駅東口）



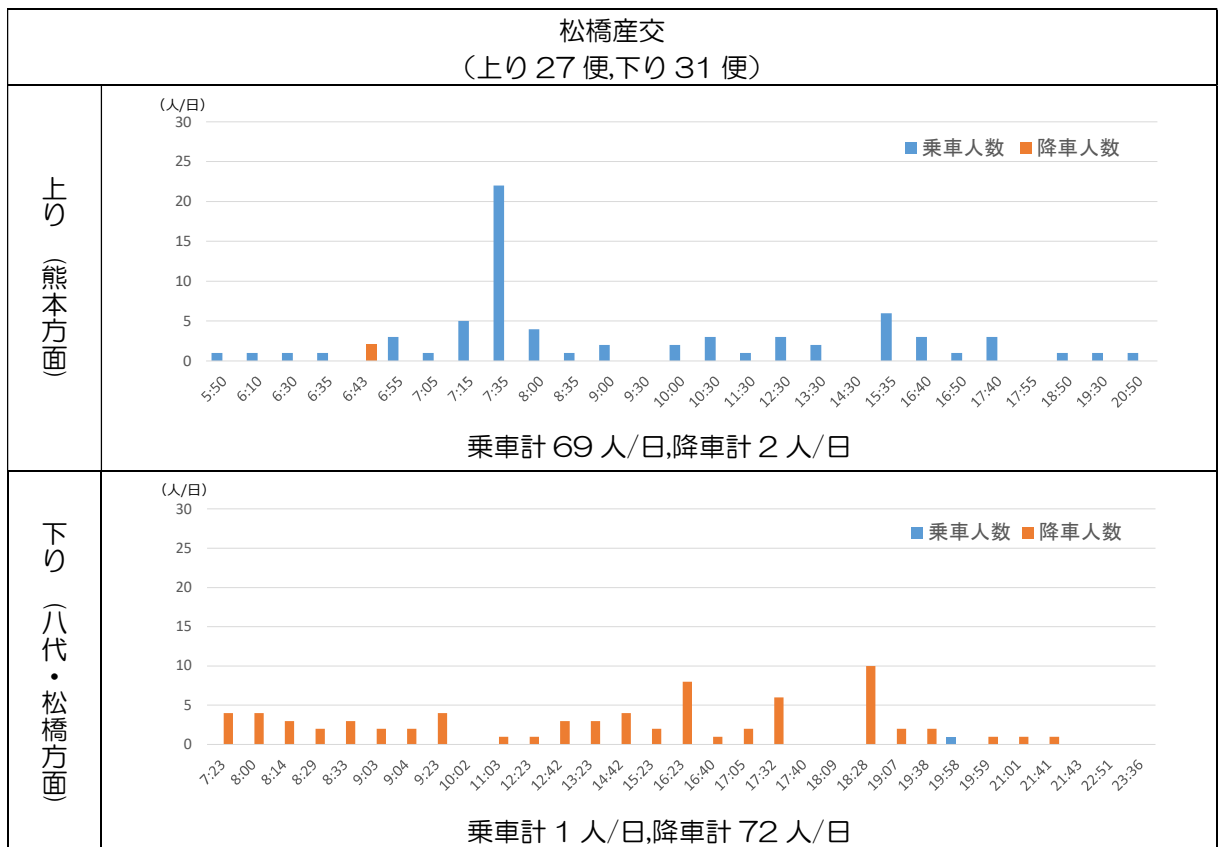
※調査員が現地で目視で観測可能な範囲で調査しており,実態と若干異なる可能性あり

図 主要バス停の利用状況（宇土本町一丁目・宇土高校入口）



※調査員が現地で目視で観測可能な範囲で調査しており,実態と若干異なる可能性あり

図 主要バス停の利用状況（松橋産交）



※調査員が現地で目視で観測可能な範囲で調査しており,実態と若干異なる可能性あり

3) 路線バス・コミュニティバス・ミニバスの利用状況

図 路線バス停の利用状況

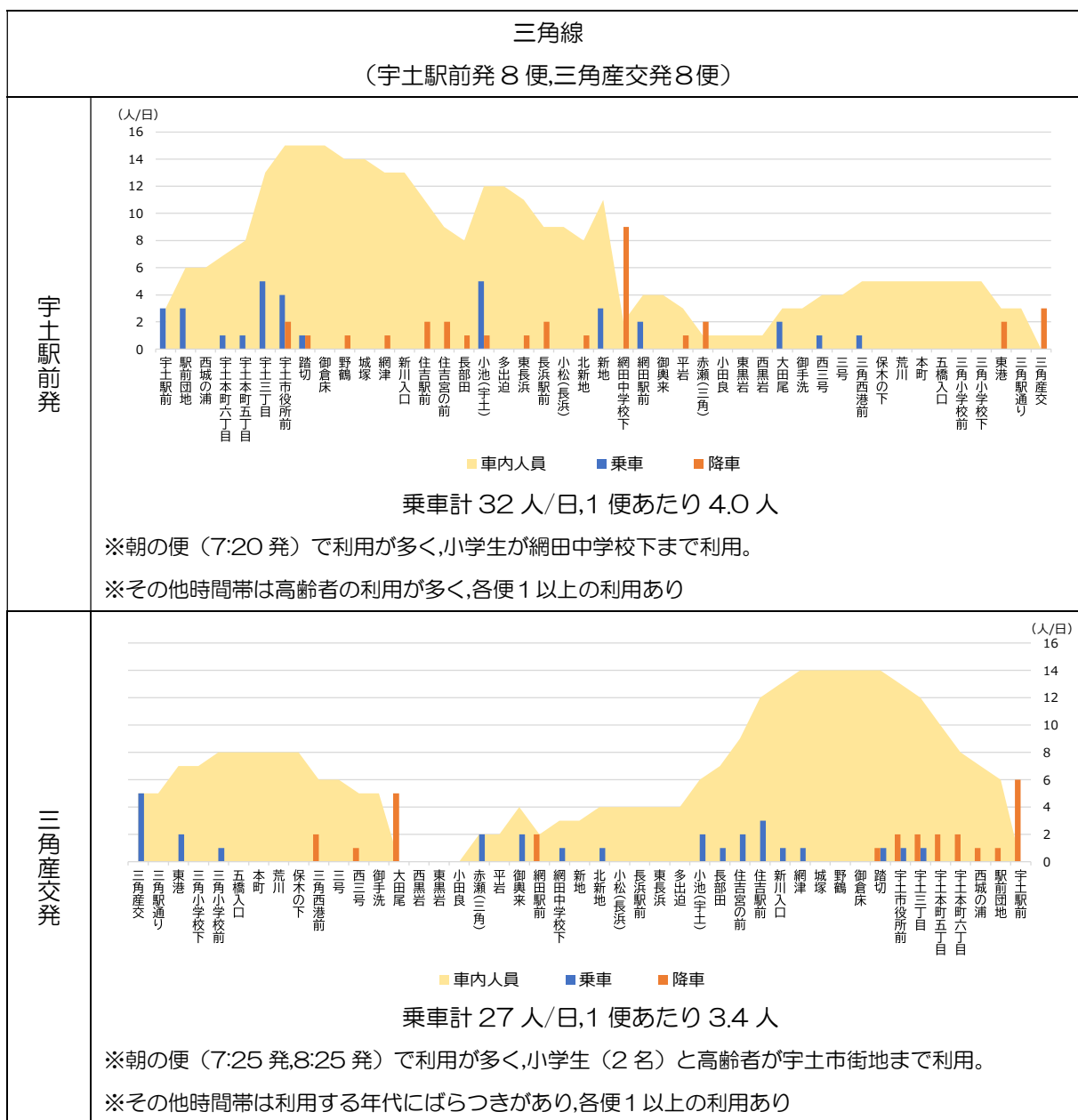


図 コミュニティバスの利用状況

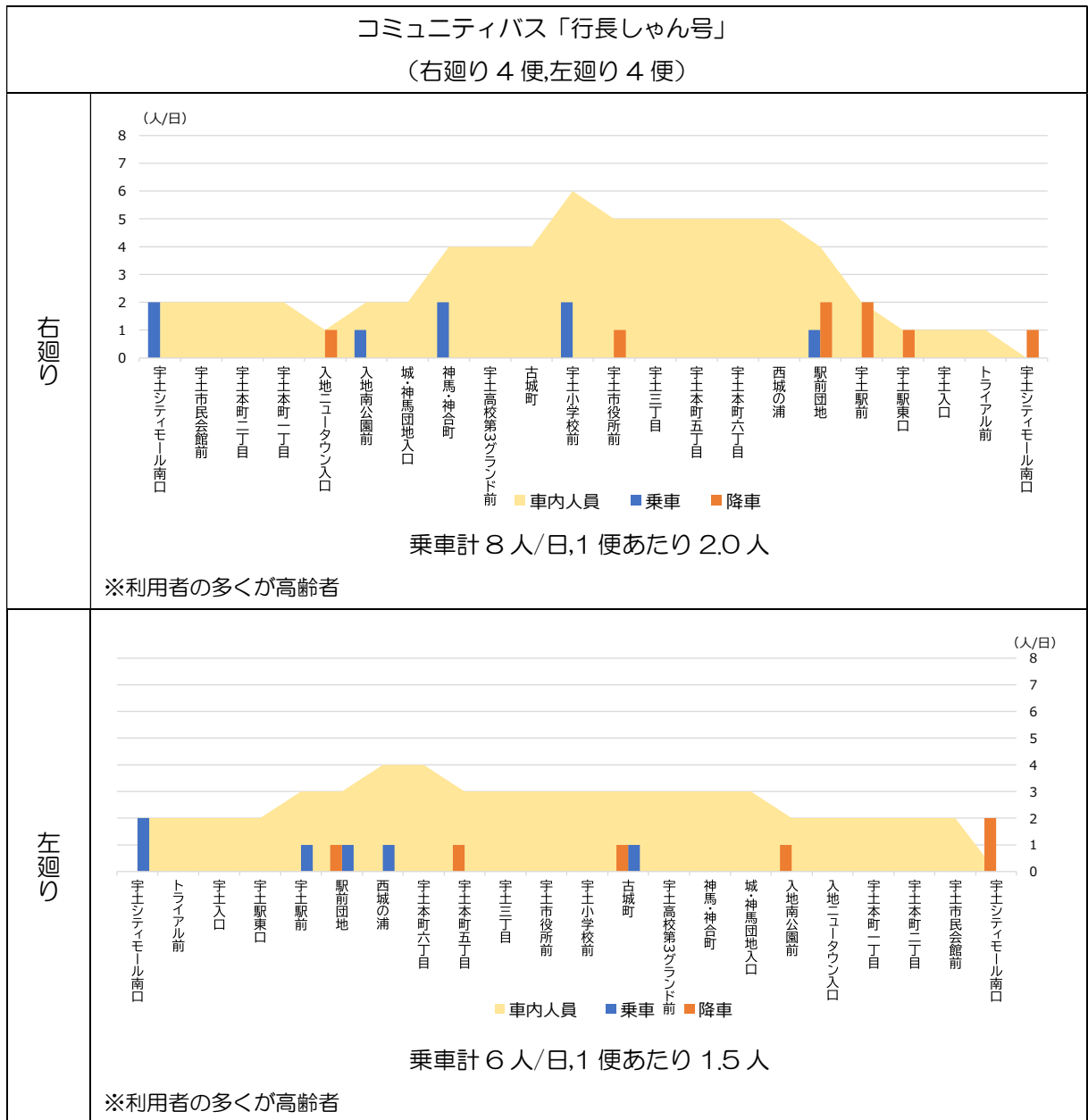


図 ミニバスの利用状況（花園南部線）

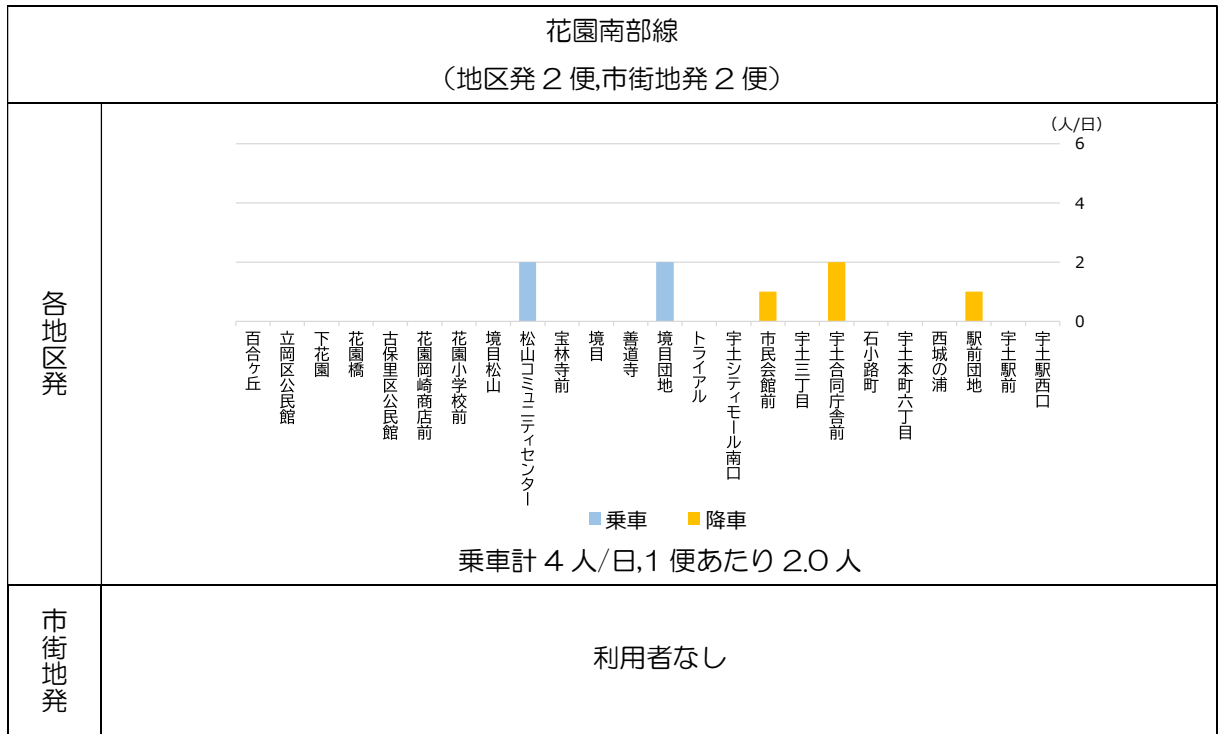


図 ミニバスの利用状況（花園北部線）

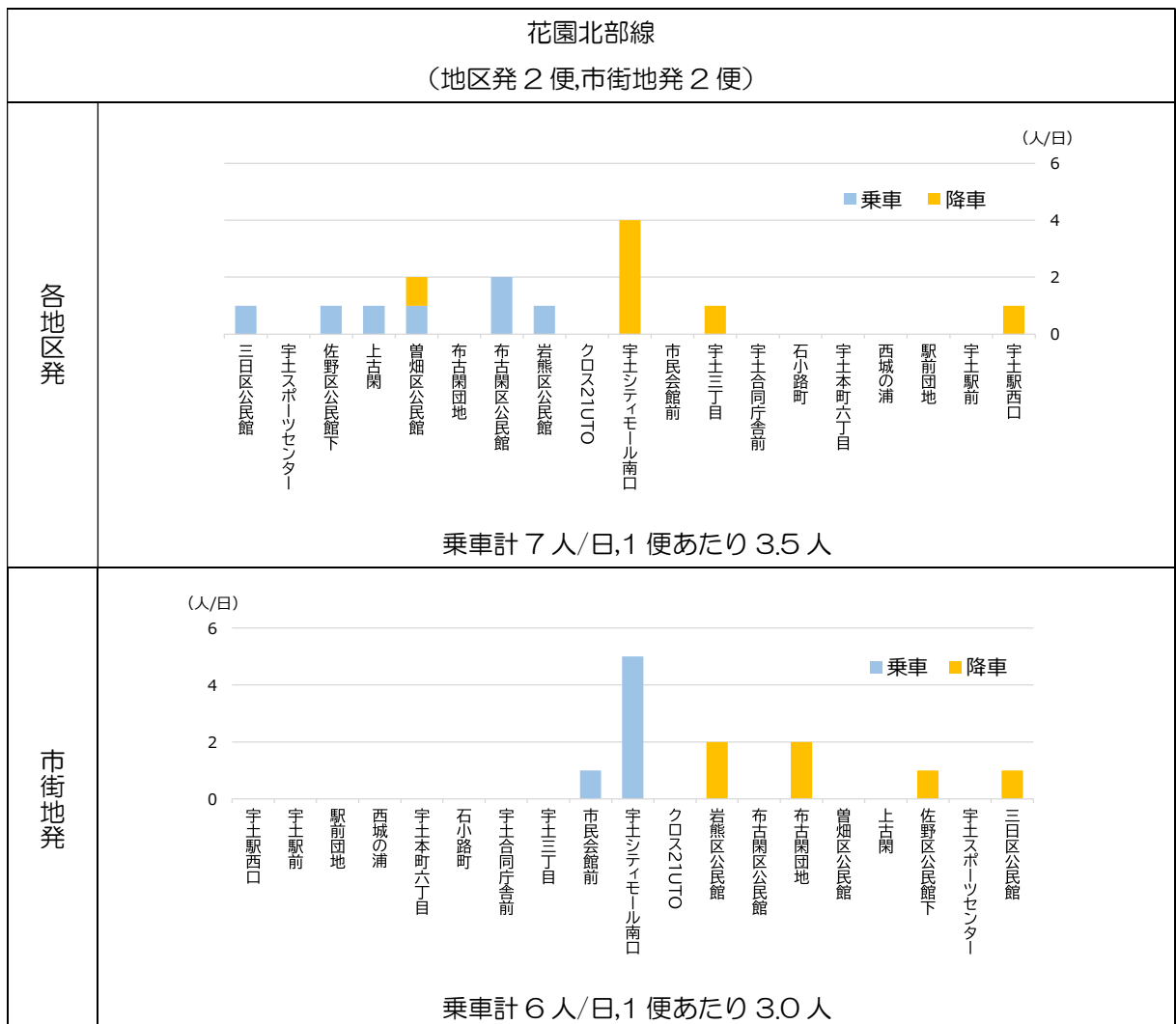


図 ミニバスの利用状況（轟線）

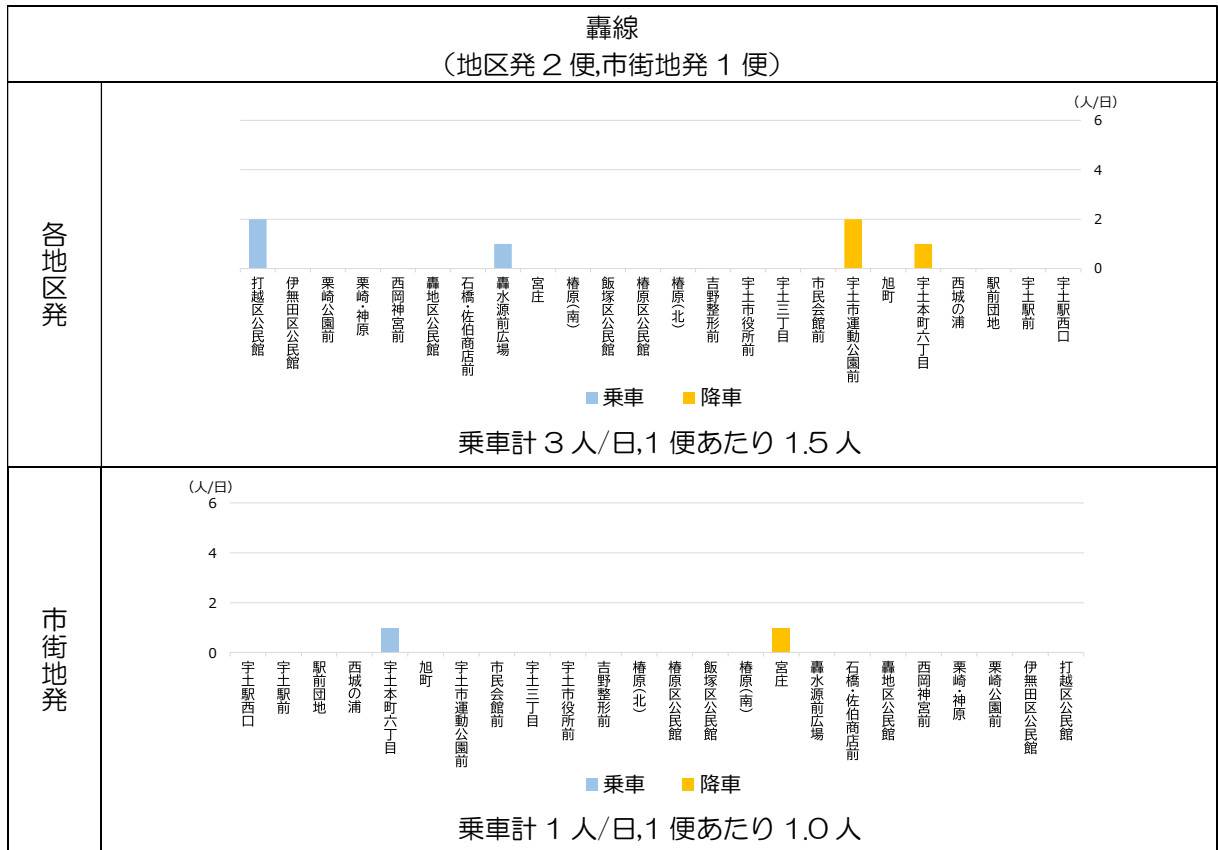


図 ミニバスの利用状況（宇土北部線）

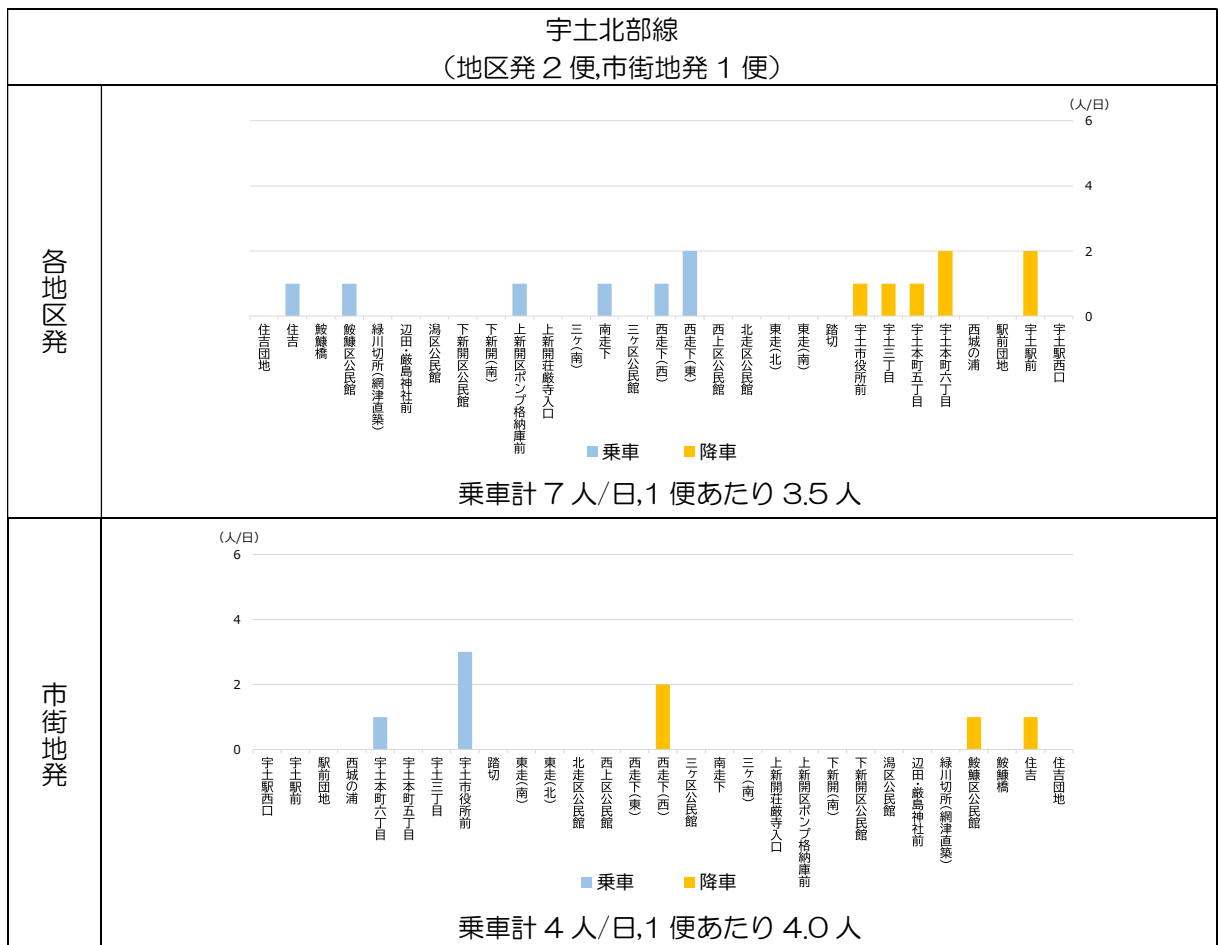
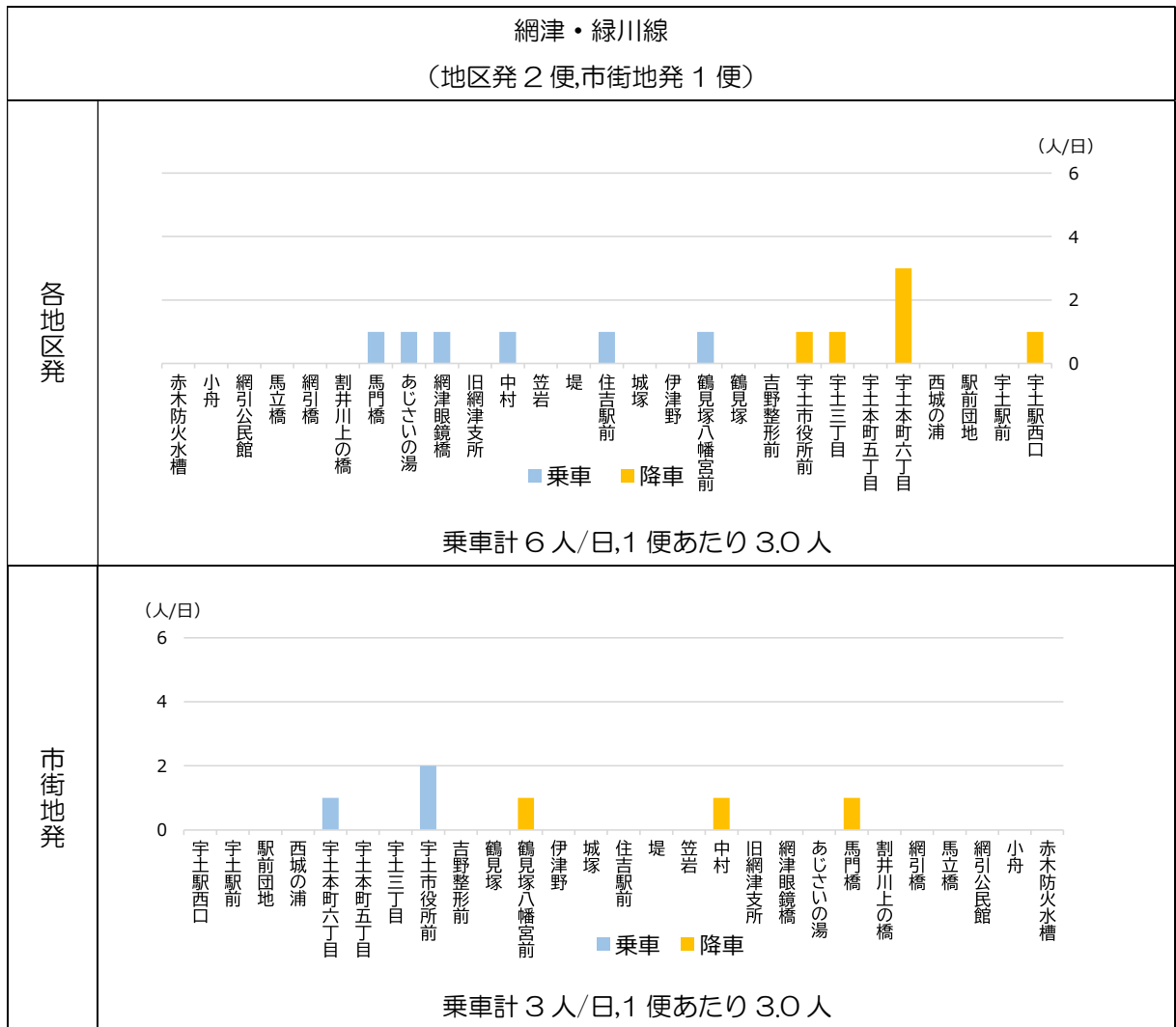


図 ミニバスの利用状況（網津・緑川線）

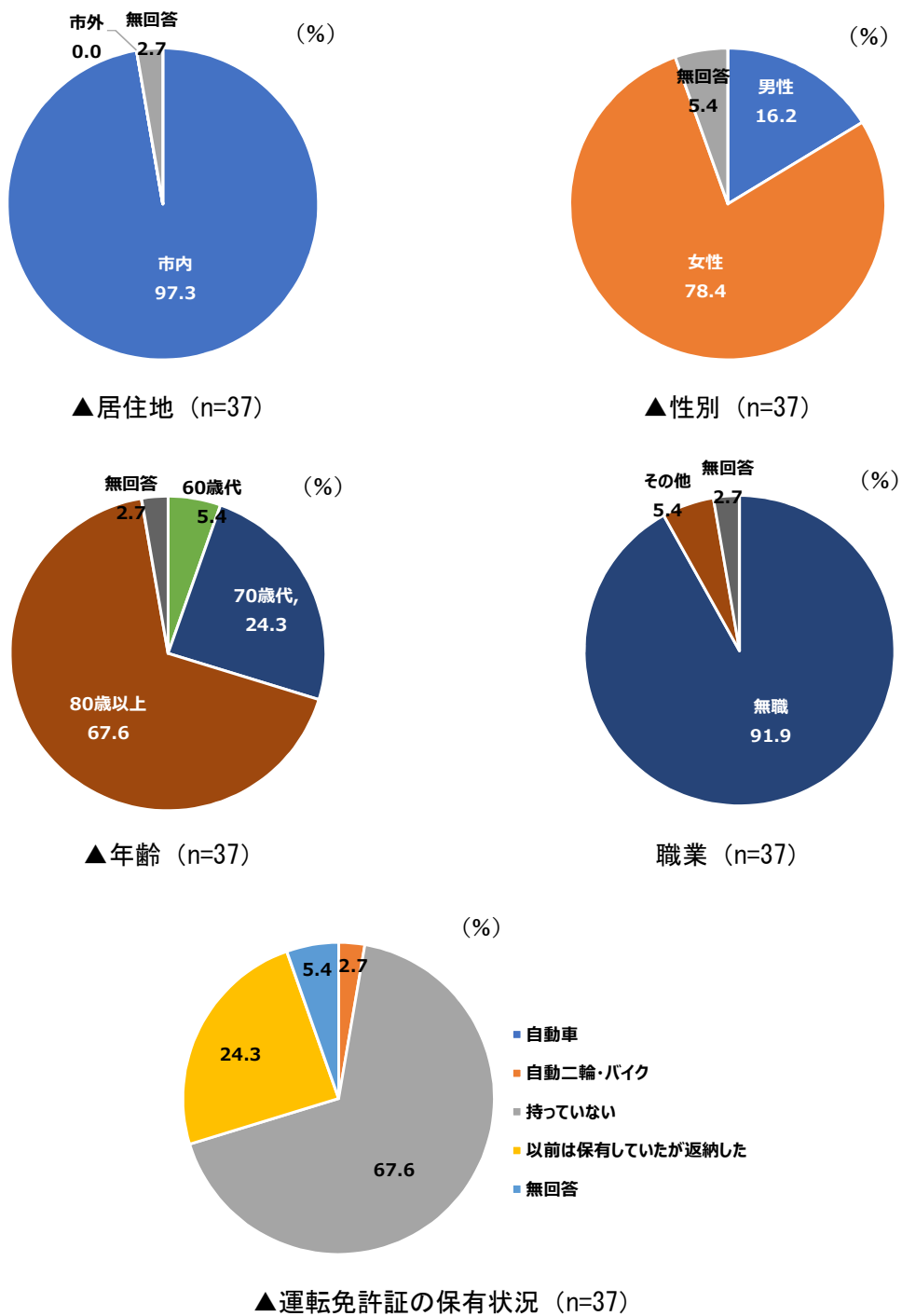


(2) ミニバス「のんなっせ」アンケート調査結果

1) 利用者の属性

- ミニバス「のんなっせ」の利用者は、全て宇土市民となっており、市外の人利用はない状況です。
- 利用者の約8割を女性が占めており、全て60歳以上（80歳以上で約7割）の自動車の運転免許証を保有していない人が多く利用している状況です。

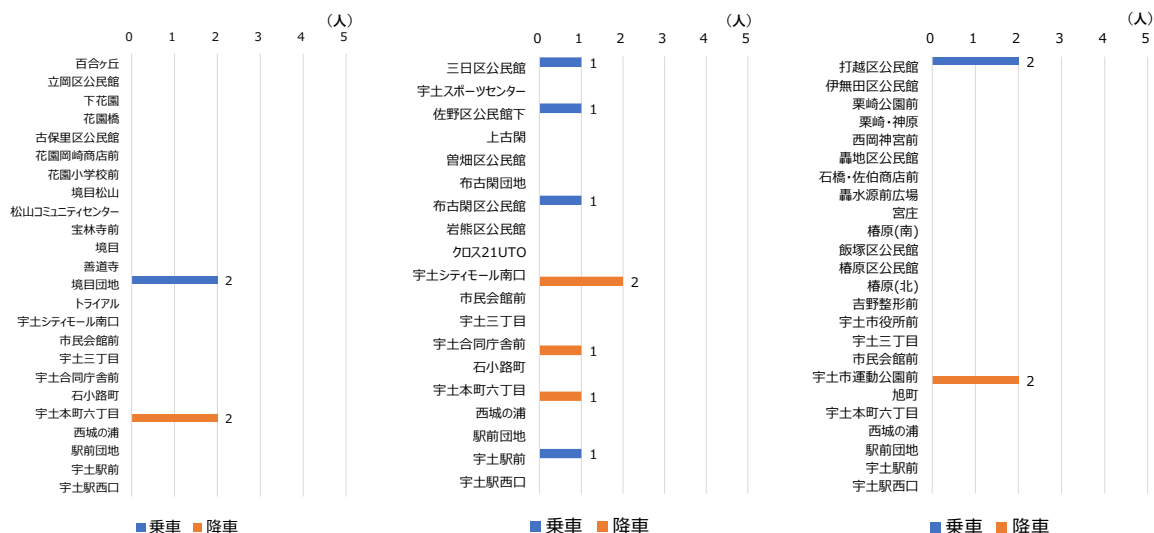
図 利用者の属性



2) 利用実態(バス停の乗降状況) ※グラフから無回答は除く

- 全ての路線において、居住地から宇土市街地、もしくは宇土市街地から居住地での利用となっており、区内での移動のための利用は見られません。
- また、宇土市街地側においても、宇土駅までの利用は少ない状況です。
- その他、花園南部線においては、境目団地より郊外側での利用が見られない状況とともに、轟線においては市街地に近い地域での利用が見られない状況です。

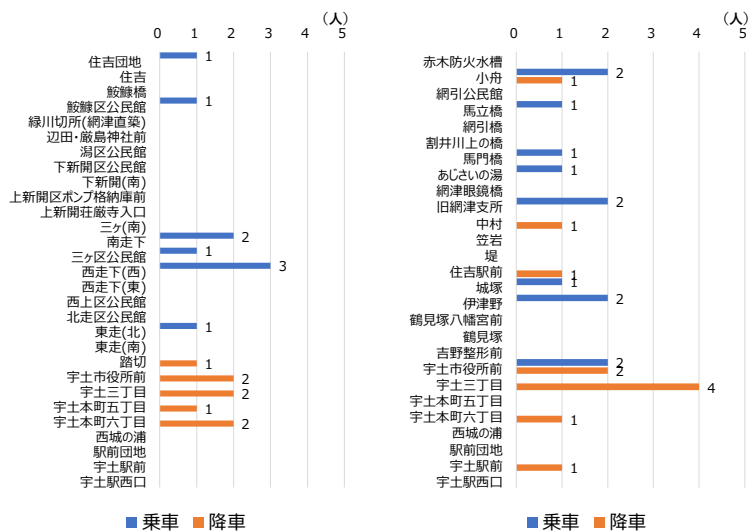
図 バス停の乗降状況



▲花園南部線 (n=3)

▲花園北部線 (n=5)

▲轟線 (n=2)



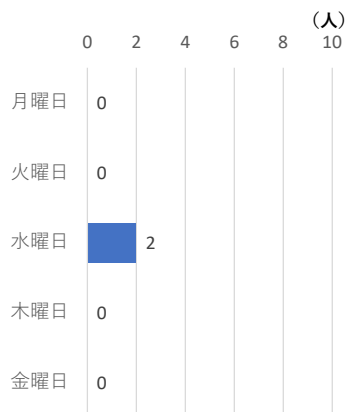
▲宇土北部線 (n=12)

▲網津・緑川線 (n=15)

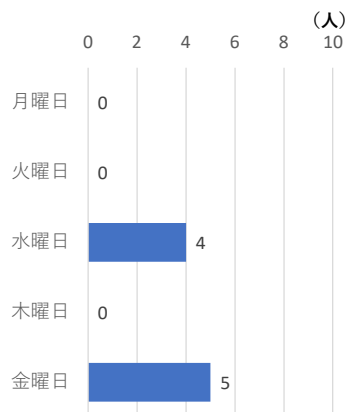
3) 利用実態(利用曜日) ※グラフから無回答は除く

- 各路線,運行している曜日において万遍なく利用されている状況です。
- 一部路線においては,運行している曜日での利用はない状況です。

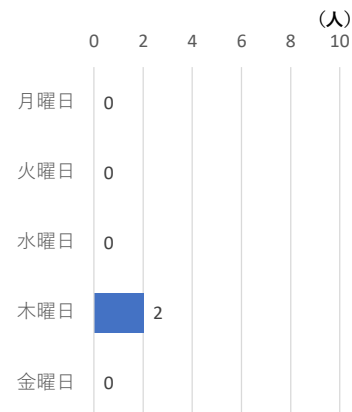
図 利用曜日



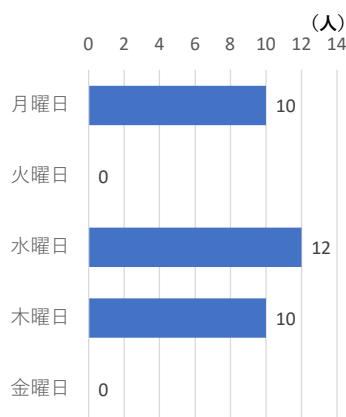
▲花園南部線 (n=3)
※水曜日・金曜日運行



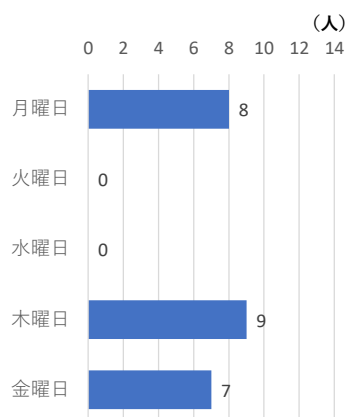
▲花園北部線 (n=5)
※水曜日・金曜日運行



▲轟線 (n=2)
※木曜日運行



▲宇土北部線 (n=12)
※月曜日・水曜日・木曜日運行



▲網津・緑川線 (n=15)
※月曜日・木曜日・金曜日運行

4) 利用実態(その他)

- 利用頻度に関しては、路線によってばらつきがあるものの、花園北部線や宇土北部線ではほぼ毎週が多い状況です。
- 利用目的に関しては、全ての路線で買い物、もしくは通院目的での利用となっています。
- 利用人数は、1 名利用（単独利用）が多い状況ですが、花園南部線や宇土北部線、網津・緑川線においては 3 名以上で利用される方もおられる状況です。

図 利用頻度

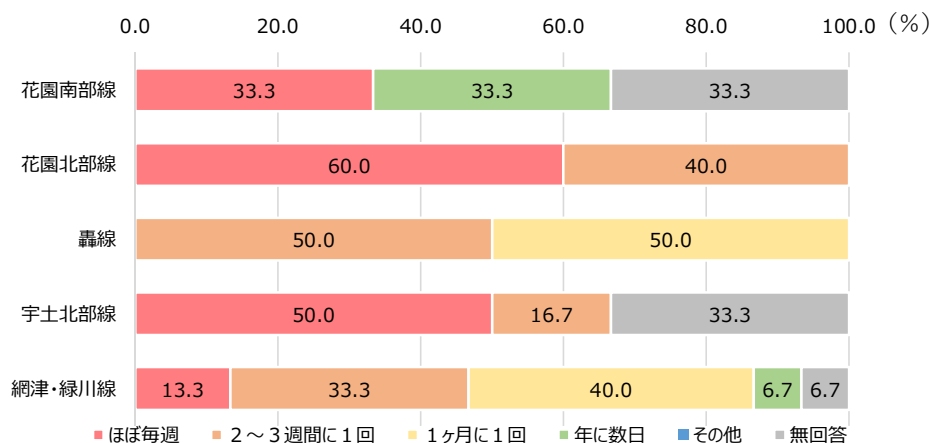


図 利用目的

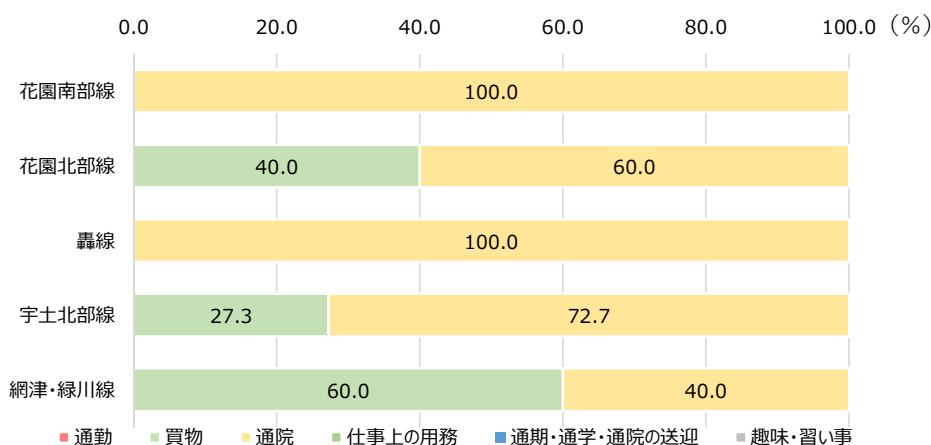
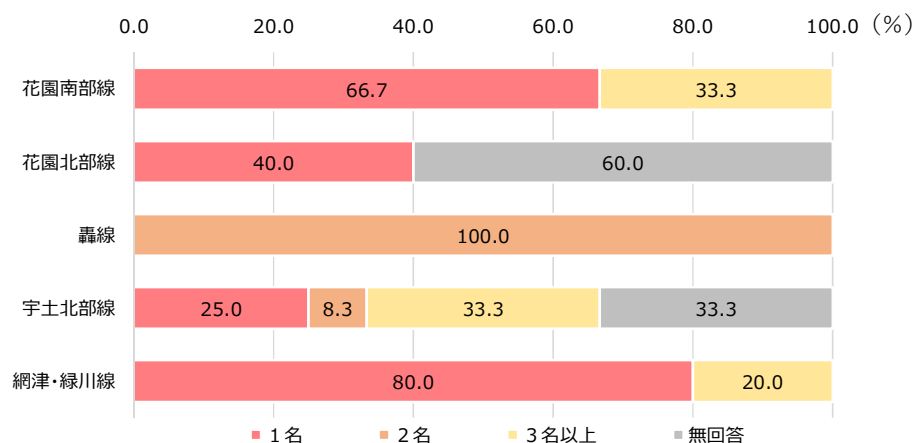


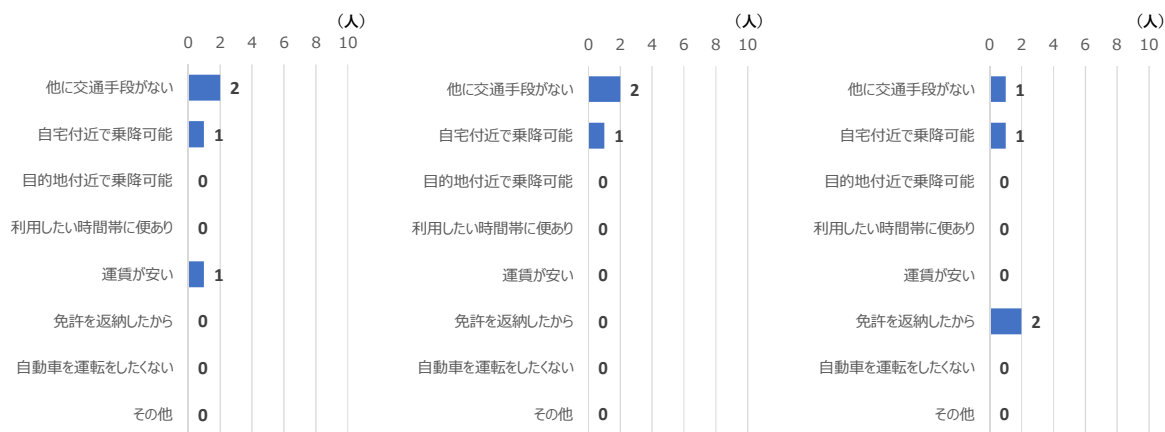
図 利用人数



5) 利用する理由

- ミニバス「のんなっせ」を利用する理由としては、高齢者で免許非保有者が利用しているため、全体的に「他に交通手段がない」や「免許を返納したから」といった理由が多くなっています。
- 宇土北部線や網津・緑川線に関しては、「自宅付近で乗降可能」や「運賃が安い」が理由として挙がっており、利用するにあたって自宅からのアクセス性が重要であることがうかがえます。

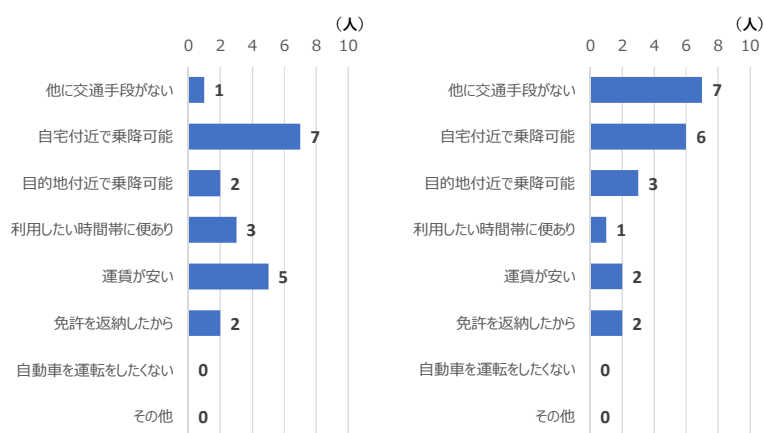
図 利用する理由



▲花園南部線 (n=3)

▲花園北部線 (n=5)

▲轟線 (n=2)



▲宇土北部線 (n=12)

▲網津・緑川線 (n=15)

6) 他公共交通との乗り継ぎの有無

- ミニバス「のんなっせ」と他公共交通との乗り継ぎについては、各路線において一部見られますが、全体的に乗り継ぎでの移動は少ない状況です。
- また、乗り継いで移動する場合の交通手段に関しては、約 7 割がタクシーとなっており、JR や路線バスとの乗り継ぎは見られない状況です。

図 乗り継ぎの有無

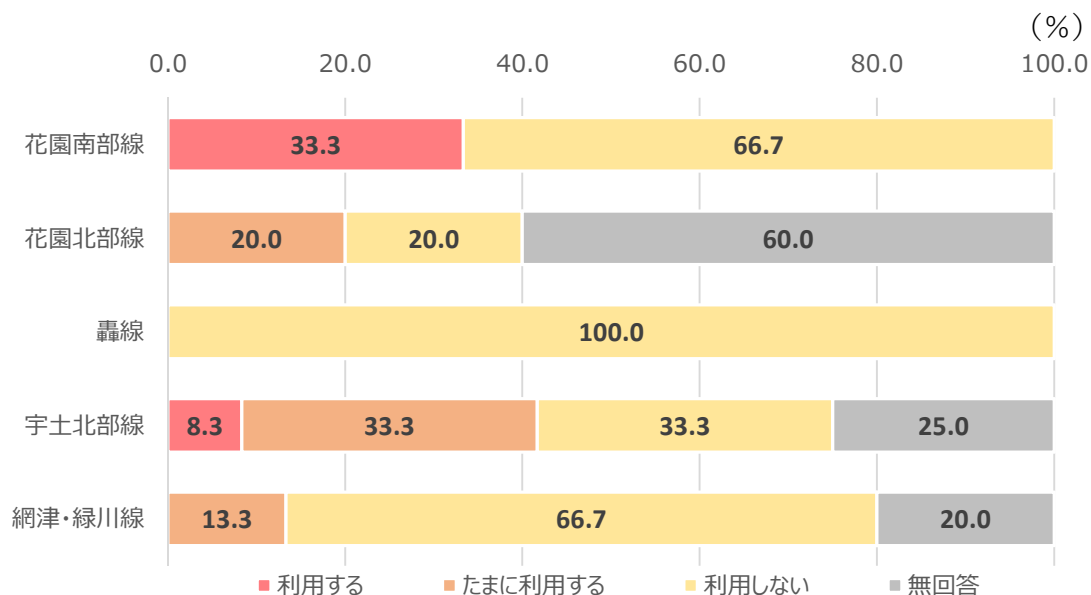
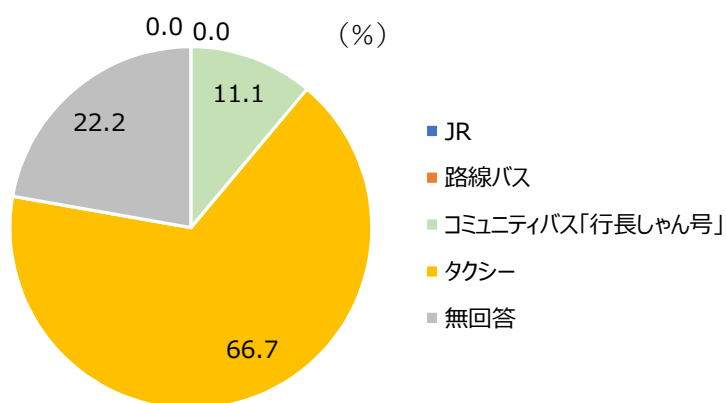


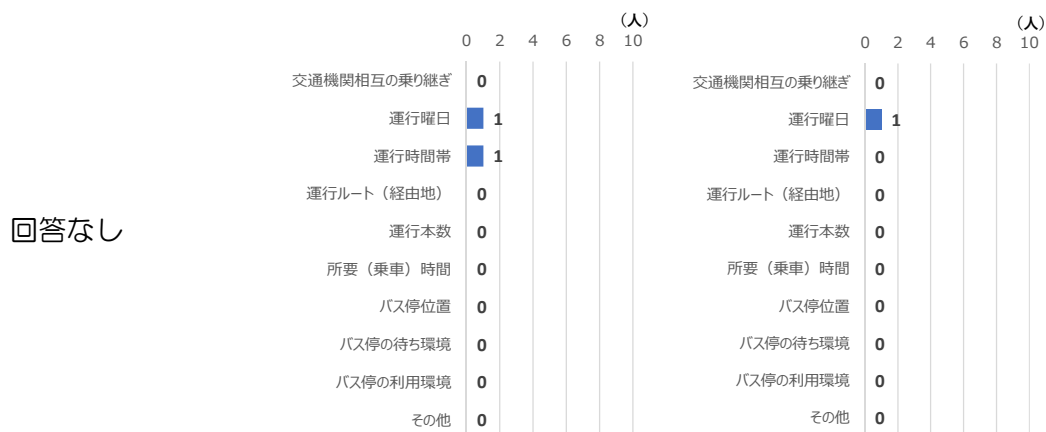
図 乗り継ぐ場合の他交通手段（全路線合計）



7) ミニバスの改善要望

- ミニバス「のんなっせ」を利用するにあたっての改善点としては、どの路線も「運行曜日」への意見が挙がっています。
- その他、宇土北部線や網津・緑川線に関しては、「運行本数」に対する意見も比較的多く挙がっている状況です。

図 改善要望



▲花園南部線 (n=3)

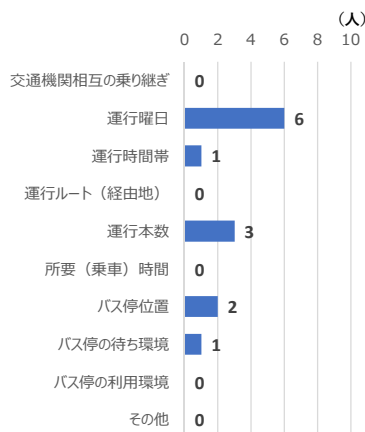
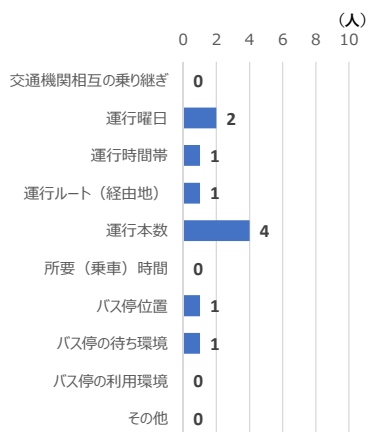
※水曜日・金曜日運行

▲花園北部線 (n=5)

※水曜日・金曜日運行

▲轟線 (n=2)

※木曜日運行



▲宇土北部線 (n=12)

※月曜日・水曜日・木曜日運行

▲網津・緑川線 (n=15)

※月曜日・木曜日・金曜日運行

8) ミニバス運行内容に伴う利用意向

- 予約型での運行に対しては,轟線では「必ず利用する」との回答が多く,他の路線でも「利用しない」という意見は少ないですが,花園南部線や網津・緑川線では,「利用するか分からない」という回答が多い状況です。
- 運行区間の短縮に対しては,「必ず利用する」との回答も見られる一方,「利用しない」という回答も多く見られ,目的地まで乗り継いで移動することへの抵抗が大きいことがうかがえます。

図 運行ルートや運行本数は同じのまま毎日運行するが,利用にあたっては予約が必要

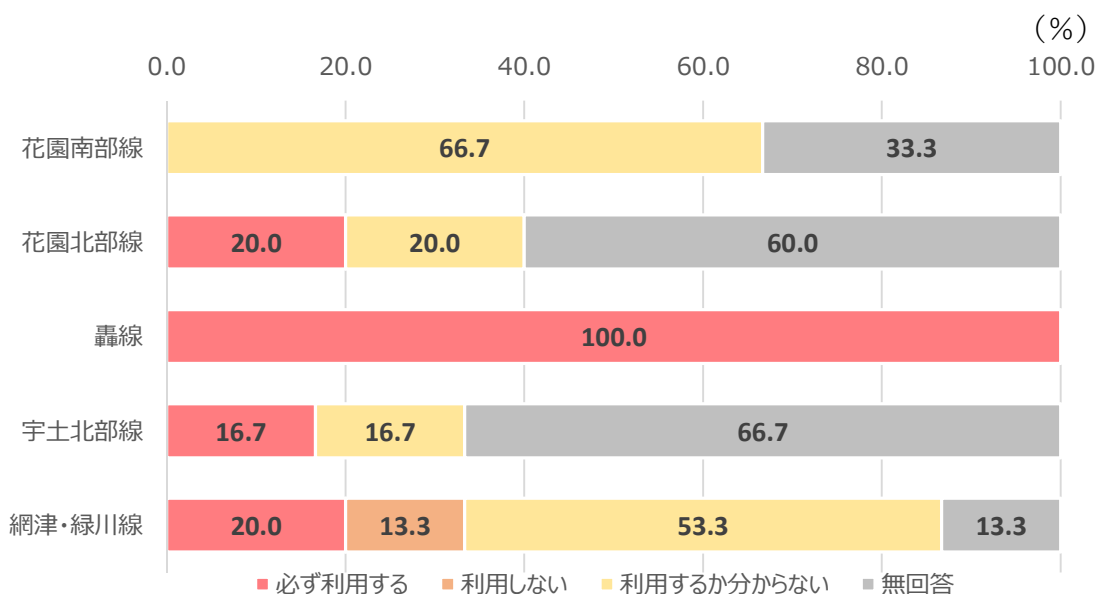
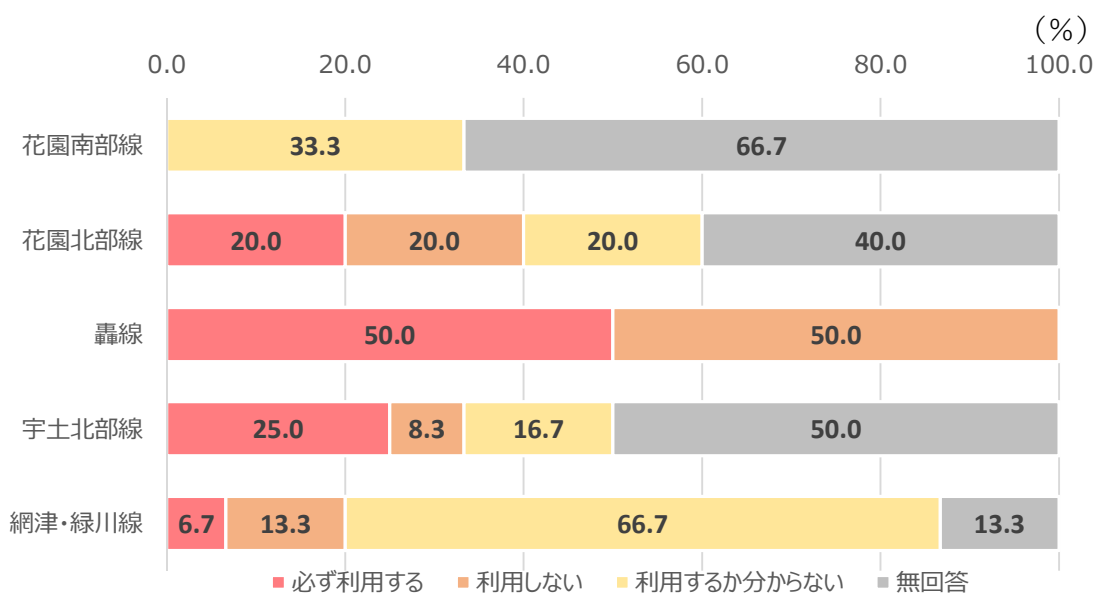


図 現在と同様予約も不要で,運行本数・曜日と同じだが,最寄り駅・路線バスのバス停までの運行



(1) 鉄道事業者

調査対象	JR九州,網田駅 (NPO 法人網田倶楽部)
調査方法	■web
調査期間	■令和3年9月1日(水)~10日(金)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通利用者の実態・ニーズ(利用者からの意見・要望) ・運行上の問題,運行に関するドライバーの意見(改善点等) ・将来展望(人材及び車両確保,制度面,事業継続に当たっての要望等) など ※新型コロナウイルス感染症の影響が大きかった時期の状況

1) 宇土駅(JR九州)

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：主に通勤・通学 <ul style="list-style-type: none"> ・朝 通勤時間帯：06時40分~09時00分頃 ・夕 通勤時間帯：17時30分~20時30分頃 ■利用実態：宇土駅から熊本方面や八代方面(通学で小川駅へ) ■利用実績：2020年度 <ul style="list-style-type: none"> → 宇土駅：1,504人/日,住吉駅：100人/日程度, 其他：100人/日未満 ※コロナの影響で利用者数は大きく減少
鉄道が抱える課題や課題解決策	<ul style="list-style-type: none"> ■経営環境について <ul style="list-style-type: none"> ・(コロナの影響関係なく)少子高齢化の進展,人口減少に加え将来の労働力不足や激甚化する自然災害など,経営環境は非常に厳しい ・加えて,新型コロナウイルス感染拡大の影響で人の動きが止まり,web会議等生活様式も変化 ・従来,鉄道利用者の駅への流れに依存したビジネスモデルであったため,収入は大きく減少 <ul style="list-style-type: none"> → 長期的な交通ネットワーク維持のため,業務運営の効率化による徹底的なコスト削減が必要 例)電気代削減,空調費削減,利用者が少ない駅の通過等による効率化 など ■今後の営業施策について <ul style="list-style-type: none"> ・安全,安心を最優先とした事業運営 ・「駅の価値をさらに高めるまちづくり」や「人の流れに依らない新規事業」への取り組み → 駅の有効活用：自治体や企業等とタイアップしたコミュニティスペース化やカフェなど ・ネットシフト推進を通じたイールドマネジメント^{※1}強化：指定席の柔軟な運用など ・他輸送機関との競争力を踏まえた切符の価格改定 など
事業継続にあたっての将来展望	<ul style="list-style-type: none"> ・JR九州が運行する列車と宇土市運営のコミバス,ミニバス,タクシー等との接続(二次アクセス)の最適化 ・MaaS^{※2}を活用した公共交通機関の利用者増 ・安全・安心なモビリティサービスを軸に地域の特性を通じたまちづくりを通じて九州の持続的な発展に貢献
地域公共交通に対する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島本線(宇土駅)及び三角線沿線(緑川駅~赤瀬駅)のについての駅周辺活性化 ※公共施設,病院,住宅,商店等々 ・沿線や広場等を活用したまちのにぎわいづくり ・当該線区の現状に関する事業者・自治体との相互理解の深度化 ・通勤通学利用を含む,地域の足としての利用促進に向けた自治体からのさらなる働きかけ

※1 顧客の購入意欲に合わせて商品の価格と量を調節し,収益を最大化する戦略。

※2 「Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス)」の略称で,鉄道・バス・タクシーなど複数の交通機関のサービスをひとつのサービスとして結び付け,人々の移動を大きく変える概念

2) 網田駅(NPO 法人網田倶楽部)

<p>利用実態</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：通勤通学や高齢者の買い物・通院,観光利用など <ul style="list-style-type: none"> ・7～8 時台：網田小中学校の通学,通勤が多い(通勤は上りが多い) ・9～10 時台：高齢者や免許を持っていない方の通院・買い物利用者が多い ・観光利用は県外から ■利用実態：観光関連 <ul style="list-style-type: none"> → JR ウォーキング (200～300 人) やサンセットウォーキング (20～30 人) など月 1 回程度イベントを開催 ※JR ウォーキングの時は,駅⇄マリーナのシャトルバス ■利用実績：網田小中学校利用者は 16 人程度 (帰宅は 16 時ごろ, 駅の交流施設で宿題) <ul style="list-style-type: none"> ※午前中に 30 人程度利用し,定期利用者が多い
<p>鉄道が抱える課題や課題解決策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・二次交通との一体的利用 <ul style="list-style-type: none"> → 鉄道への自転車の乗り込み可を希望：折りたたむ必要あり ・その他サービス <ul style="list-style-type: none"> → 鉄道へのペットの乗り込み許可 → 県外利用者へのサービス拡充 例) アミュプラザでの割引券やスタンプラリーなど
<p>事業継続にあたっての将来展望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスや乗合タクシーとの時間調整などの連携が必要
<p>地域公共交通に対する提案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・行政によるPR活動の強化 <ul style="list-style-type: none"> → 駅舎のPR,地域にある物産・観光のPR 例) 駅を基点とした観光マップ (御輿来海岸への案内など) ・自治体連携による利用促進 <ul style="list-style-type: none"> → 熊本市や宇城市と連携した利用促進

(2) バス事業者

調査対象	九州産交バス,産交バス,熊本バス
調査方法	■web
調査期間	■令和3年9月1日(水)~10日(金)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通利用者の実態・ニーズ(利用者からの意見・要望) ・運行上の問題,運行に関するドライバーの意見(改善点等) ・将来展望(人材及び車両確保,制度面,事業継続に当たっての要望等) など ※新型コロナウイルス感染症の影響が大きかった時期の状況

1) 九州産交バス

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：学生や高齢者 ■利用時間帯：主に朝と夕方の通勤通学の時間帯 ■利用実態：通勤・通学・通院 ■利用頻度：通学の利用が高い ■輸送実績の動向 <ul style="list-style-type: none"> ：2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響で、対前年比で86%,2021年度は変動はあるが同程度 ：1便当たり輸送人員は20人程度で減少傾向
路線バスが抱える課題や課題解決策	<ul style="list-style-type: none"> ■利用促進面 <ul style="list-style-type: none"> ・競合整理：運行の効率化,運行間隔の適正化 ・パターンダイヤ計画：運行間隔の適正化,安定した利便性の確保 ■需要創発面 <ul style="list-style-type: none"> ・ターゲットを絞った乗車券の創造(学生限定の往復乗車券) ・定額制を売りにしたエリアフリー乗車券(さんこーたいむぱす) <ul style="list-style-type: none"> →以前,宇土市の学生限定のフリーパスを販売していたが,利用者が少なかったため廃止(松橋⇄桜町を500円で運行) ■経営面 <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足 <ul style="list-style-type: none"> →乗務員約340名の2021年4月時点の平均年齢は48.5才であり,10年後は約半数が定年となる →乗務員不足を解決するために乗務員の採用を強化したい →そのためには,待遇改善(給与UP,休日増)が必要だが,その体力がない(現在,従業員の賞与をカットしている状況である)
事業継続にあたっての将来展望	<ul style="list-style-type: none"> ・各交通モードのすみ分け <ul style="list-style-type: none"> →JR,バス,コミバス,タクシー等の交通モードが,市町村の移動規模に応じて役割を整理し,すみ分けることが必要 →幹線(大量輸送)：JR →幹線への支線：バス →循環的市内移動：コミュニティバス,タクシー ・運行路線の維持 <ul style="list-style-type: none"> →大型二種の担い手減少に伴う運転士不足で路線維持が困難な状況である →バス小型化,利便性の面で運行時間帯,運行頻度の担保するためには,20名/便以上の利用が無いエリア選定や1運行〇〇分以内などの条件をつける必要がある
地域公共交通に対する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線,支線,循環等のすみわけ ・学生向けの交通費の支援 <ul style="list-style-type: none"> →天草市が実施しているような高等学校への通学に係る交通費の支援(定期券代の2分の1)を実施 など ・小学生向けの乗り方教室については対応可能

2) 産交バス

<p>利用実態</p>	<p>〔一般路線バス〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：全体的に中高生や高齢者となっている ■利用時間帯：主な利用時間帯としては、朝と夕方での利用 ※昼間時間帯の利用は少ない ■利用実態： <ul style="list-style-type: none"> ・走湯線 川口～桜町B T間での利用(令和3年7月末廃止) ・済生会病院線 川尻～済生会病院・熊本中央病院間 済生会病院・熊本中央病～熊本市内間 熊本市内での移動(令和3年7月末に熊本～川尻間へ短縮) ・砥用線 砥用方面～松橋駅・宇土本町1丁目間で利用(通勤通学生) ・三角線 三角～網田駅間(主に通学)と網田駅～宇土市間で利用が分離 ・宇土駅松橋線 松橋産交～宇土本町1丁目間での利用(宇土高校生) ■利用頻度 <ul style="list-style-type: none"> ・砥用線 平日は宇土高校生の通学や通勤者が利用するため頻度は高い ・三角線 通学時間以外についてはやや低め(JR路線重複) ・宇土駅松橋線 平日は宇土高校生の通学のため利用頻度は高い ■輸送実績の動向 <ul style="list-style-type: none"> ：2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響で、対前年比で87%、2021年度は変動はあるが同程度 ：1便当たり輸送人員は7.0人程度で減少傾向 <p>〔コミュニティバス「行長しゃん号」〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：主に高齢者 ■利用時間帯：万遍なく利用があるが、比較的午前中が多い ■利用実態：商業施設又は宇土駅への利用 ■利用頻度：比較的固定された利用 ■輸送実績の動向 <ul style="list-style-type: none"> ：2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響で、対前年比で80%であったが2021年度は現在無料運行を実施している影響で利用が大きく増加(約2倍) ：1便当たり輸送人員は3.0人程度 → ミニバス運行等に伴う影響はなし
<p>路線バスが抱える課題や課題解決策</p>	<p>〔一般路線バス〕</p> <p>九州産交バスと同様</p> <p>※三角線に関しては快速あまくさ号と競合区間が存在するため、それらの改善は考えられる</p> <p>〔コミュニティバス「行長しゃん号」〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■利用促進面 <ul style="list-style-type: none"> ・日曜日は運行していないため学生の利用ができない ■需要創発面 <ul style="list-style-type: none"> ・バスに乗るメリットの周知が必要 ・商業施設とコラボしたイベントの実施 ・さらには、施設相互でお得な割引等の実施が必要 ■運行面 <ul style="list-style-type: none"> ・運行便数について <ul style="list-style-type: none"> →利用目的である商業施設(トライアル・クロス21)が比較的広範囲に点在しているため、運行距離が長くなり、それにより運行便数に制限がかかる →また、運転手の休憩時間も短時間しか確保できない状況 →運行当初はコンパクトに運行していたため、現在よりも運行便数を確保できていた →クロス21までの延伸は宇土市と市民の声によるもの →循環バスは、所要時間・運行便数は重要なポイント
<p>事業継続にあたっての将来展望</p>	<p>九州産交バスと同様</p>
<p>地域公共交通に対する提案</p>	<p>九州産交バスと同様</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者向けの乗り方教室は実施した事例あり(玉名)

3) 熊本バス

<p>利用実態</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：主に通勤通学での利用,さらには病院への通院 ■利用時間帯：朝夕の時間帯が主,昼間時間帯は少ない ■利用実態： <ul style="list-style-type: none"> ・城南線 ・宇土市↔熊本市内の路線沿線（旧浜線）の中央病院などの移動が多い ・イオンモール熊本で乗り換えて御船や甲佐方面へ通学する人もいる ・宇土高校への通学者もいる ■利用頻度： ■輸送実績の動向 <ul style="list-style-type: none"> ：朝夕に関しては問題ないが,昼間の利用者は減少
<p>路線バスが抱える課題や課題解決策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■利用促進面 <ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ改正時の対応 <ul style="list-style-type: none"> →沿線事業者への時刻表の配布や以前は住民への時刻表のポスティング等も行った →時刻表を持って,説明を行ったこともある ■経営面 <ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足 <ul style="list-style-type: none"> →利用者減少への対応や感染防止対策等を実施しながら利便性の確保,乗客数の多い朝夕時間帯を対象に必要な便数の増加等を図っていきたいと考えているが,運転手不足の問題が大きい
<p>事業継続にあたっての将来展望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・他事業との連携 <ul style="list-style-type: none"> →JRから派生する駅利用者やコミバスの利用客をどのようにカバーしていくかが重要である（乗り継ぎが重要） ・運行本数の確保 <ul style="list-style-type: none"> →城南線：朝夕のみは運行本数を確保していきたい →昼間時間帯を城南営業所等で時間を併せてどうやってダイヤ編成していくかが課題 →日曜日も運行なし ※運行距離を短くして運行頻度を上げようとする,必要な運転手が増える可能性があり悩ましい ※クロス21UTOへの対応は,利用者の要望なども踏まえて検討していきたい
<p>地域公共交通に対する提案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り方教室の実施 ・小学生への乗り方教室に関しては要望があれば対応する <ul style="list-style-type: none"> →10~12月は繁忙期のため,6~8月が理想 →一般向けの乗り方教室は人が集まりにくい可能性がある

(3) タクシー事業者

調査対象	宇城タクシー,中川タクシー,西田タクシー
調査方法	■web
調査期間	■令和3年9月1日(水)~10日(金)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通利用者の実態・ニーズ(利用者からの意見・要望) ・運行上の問題,運行に関するドライバーの意見(改善点等) ・将来展望(人材及び車両確保,制度面,事業継続に当たっての要望等) など ※新型コロナウイルス感染症の影響が大きかった時期の状況

1) 宇城タクシー

タクシーの 利用実態	<p>〔事業者の概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■保有車両台数：小型車両 11 台,ジャンボタクシー1 台 ■輸送実績：平均 10 数回/日・台程度 (3~4 割減少) <p>〔利用実態〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：ほぼ固定客 → 車の運転ができない高齢者が多い ■利用時間帯：朝 9~10 時台の病院やスーパーの開店時間帯に利用が集中 帰宅は昼頃 ※スーパー特売日の火曜日と木曜日の利用が多い ■利用実態：昼間の通院・買い物利用などのみ(減少傾向) ■利用頻度：高齢者は 1 回/週程度 ※毎日タクシーを利用し外出する人もいる ■輸送実績の動向：出張利用や夜の利用が大きく減少
ミニバスの 利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ■利用実態：町内の買い物や通院利用がメイン(駅は少ない) ■輸送実績の動向： <ul style="list-style-type: none"> →花園線は利用が多く,8~9割は固定客 ※免許返納者など新規利用者も存在 →轟線は高齢化が進捗し利用者が減少 ※新規も少なく,7~8 名の固定客のみ ※行きはミニバス利用で,帰宅時はタクシー利用もある
ミニバスが 抱える課題や 課題解決策	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納者増加による需要の増加 <ul style="list-style-type: none"> →団塊の世代が 70 歳代後半となり,免許返納が進むため,今後 10 年間は更に増加すると見込まれる ・ミニバスは固定路線のため,自宅から離れている人は利用できない <ul style="list-style-type: none"> →路線やバス停から離れている方の移動手段の確保が課題 ・利用者から自宅近くで乗降したいという要望あり <ul style="list-style-type: none"> →可能な範囲で安全を確認し対応しているが,指定されているルートを外れることはできない <p>【轟線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣近所の付き合いがあまりなく,個人の利用が多い印象 ・轟線は,町に近いので,タクシーで比較的に安価に移動できるため,ミニバスの利用は少ないとも考えられる ・現在の便数を増やしても轟線の利用が増えるとは考えづらい <p>【花園線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行ダイヤで十分 ・利用者間でのコミュニケーションが活発で,近所の方を誘って買い物に行かれるなど,集まって利用されることも多い
事業継続に あたっての 将来展望	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドの乗合タクシーの導入 <ul style="list-style-type: none"> →デマンドの乗合タクシーへの切り替えは,網田での利用状況を見て判断したい →区域運行にする場合,ルート選択などはアプリなどで効率化が必要 ・乗り方教室の実施 <ul style="list-style-type: none"> →高齢者には,路線バスやコミバス,ミニバスなど利用方法が分からない方も多い ・公共交通の乗降場所の整備 <ul style="list-style-type: none"> →どこかにいれば乗ることができる公共交通の核となる場所が必要 →ベンチや上屋等が整備されたもの(老人センターなど) ・キャッシュレス決済への対応 <ul style="list-style-type: none"> →近年,年配の方でもキャッシュレス決済が進んでおり,70~80 歳代の方でも PayPay を利用 →事業者にとっては,手数料がかかるため現金利用がありがたいが,利用者にとっての利便性は向上 →キャッシュレス決済利用者は,昨年から 2 倍程度に増えている →くまモンの IC カードなど,買い物と共通のカードで,ポイントも溜まれば喜ばれるのではないかと

2)中川タクシー

<p>タクシーの利用実態</p>	<p>〔事業者の概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■保有車両台数：小型車両 9 台,ジャンボタクシー1 台 ■輸送実績：平均 10 回/日・台程度（コロナ前の半分程度） <p>〔利用実態〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：高齢者が中心 ■利用実態：宇土市内での通院や買い物利用 ※月に数回,熊本駅や三角済生会病院への利用あり ※スーパー特売日の木曜日の利用が多い ■利用頻度：高齢者は 1 回/週程度 ※毎日タクシーを利用し外出する人もいる ■輸送実績の動向：出張利用や夜の利用が大きく減少
<p>ミニバスの利用実態</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：高齢者でほぼ固定客
<p>ミニバスが抱える課題や課題解決策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■運行面 <ul style="list-style-type: none"> ・事業者としては,タクシー利用が少ない土日も運行したい →一人暮らしの人からは土日運行の要望有 ・定時定路線での運行が対応しやすい
<p>事業継続にあたっての将来展望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許返納者へのタクシー半額券（又は 1/3 補助）の配布 →タクシー事業者にとっても有効であり,利用者にとっても公平性が保たれ,利便性もよい ・バスルートやバス停の整備について →コミバス：ルートやバス停が決まっており,ルートやバス停から離れている人は,利用できず,不公平 →のんなっせ：運行していない地域の方は,あきらめている状況 ※利用者から,できるだけ家の近くで乗降したいと要望があるが,既存路線バスの制約があり,改善できない ・乗合バスの協働運行 →路線バスから乗合バスに移行し,タクシー事業者 3 社で運行することで,より細かなサービスの提供が可能 ・デマンド運行について →網田でデマンド運行を始めるが,事業者としては,予約,配車,利用者への連絡など手間が増える →デマンド運行は,タクシーとは違い乗降場所が限定されることや,予約状況によって多少時間の遅れが生じるものであることを,利用者に理解してもらう必要がある
<p>地域公共交通に対する提案</p>	

3)西田タクシー

<p>タクシーの利用実態</p>	<p>〔事業者の概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■保有車両台数：小型車両 12 台,ジャンボタクシー1 台 ■輸送実績：平均 20 回/日・台程度(5 年前と比較して半分以下) <p>〔利用実態〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：高齢者が中心で,その他企業関係者 → 最近は若い人の利用者も増加傾向 ■利用時間帯：午前中の利用が主であり,病院や買い物で利用 ※現在は 20 時以降の利用はほぼなし ■利用実態：基本的に宇土市内 →病院：吉野整形外科,尾崎医院,金森医院など 買い物先：宇土シティ,ダイレックス,フレッシュくまい等 ※コロナにより介護施設への送迎や通院利用が減少,会社関係の空港・ホテル送迎の利用がない ■輸送実績の動向：病院等への利用が火～水に分散
<p>ミニバスの利用実態</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■利用者層・利用頻度：70～80 代の女性の固定客が毎回利用 ※運転免許非保有者 ■輸送実績の動向： → コロナの影響はなし → 導入当初は通常タクシーへの影響も懸念したが,影響なし ※行きはミニバス利用で,帰宅時はタクシー利用もある
<p>ミニバスが抱える課題や課題解決策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■運行面 <ul style="list-style-type: none"> ・ミニバスのドライバーについて <ul style="list-style-type: none"> ・現在のミニバスの運行は 1 人のドライバーを固定して運行 ・ミニバスの運行の合間はタクシーに乗っているが,時間がないため収入が少ない状況 → 普通のドライバーと 4～5 万円の差がついている → 現ドライバーは収入が安くても問題ないためよいが,その他のドライバーは嫌がる可能性がある
<p>事業継続にあたっての将来展望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・他事業者との連携について <ul style="list-style-type: none"> →当初は 3 社共同で対応 →運行路線の変更は運転手の負担にもなり,ミス発生が懸念されるため,各路線を分担して運行 →運行を継続するにあたっては,ドライバーの確保が必要 →利用者は低価格で利用でき満足 ・デマンド型の乗合タクシーについて <ul style="list-style-type: none"> →通常タクシーの予約と混在し,電話対応が困難であるため,現在の運行形態がベスト
<p>地域公共交通に対する提案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民へのタクシー券の配布 <ul style="list-style-type: none"> →免許返納者に対する割引も考えられるが,実施する場合は 3 社共同での実施が必要

(4) 福祉タクシー事業者

調査対象	お出かけサポートすまいるタクシー,福祉タクシーあじさい,福祉タクシーマーガレット
調査方法	■web
調査期間	■令和3年9月1日(水)~10日(金)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通利用者の実態・ニーズ(利用者からの意見・要望) ・運行上の問題,運行に関するドライバーの意見(改善点等) ・将来展望(人材及び車両確保,制度面,事業継続に当たっての要望等) など ※新型コロナウイルス感染症の影響が大きかった時期の状況

1) お出かけサポートすまいるタクシー

福祉タクシーの利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ■事業概要： 福祉車両を使い,介護認定を受けている人の支援(送迎や買い物代行サービス) →事業開始して2年程度 ■保有車両台数：1台(1人で運転,介助等) ※宇土市内には5事業者
福祉タクシーの利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ■利用者層：高齢者が中心(介護認定者,障がい者手帳保有者,一人で歩行が困難な方) →高齢者が約8割 ■利用者数：4回/日程度 ※最近,病院への送迎が増加 →1人あたり1~2回/月利用 ■利用実態：病院への送迎 →宇土市内：金森医院,尾崎医院,宇土中央クリニックなど ※宇土市民は基本的に宇土市内(数か月に1回,熊本市へ) ※付き添いも状況に応じて実施(付き添いを行うにあたって資格は必要なし。すまいるは資格持ちが付き添う) →利用割合 自宅から病院：施設から自宅=6：4 利用時間帯 朝8：30~,夕方15~16時が多い →その他,介護付き旅行サービスを提供(阿蘇,天草など) ■同乗者等の実態：病院へは家族の同乗が多い
福祉タクシーが抱える課題や課題解決策	<ul style="list-style-type: none"> ・地元貢献したいという思いであり,利用者が増加すれば車両も増加を考えている ・買い物代行も基本的に福祉タクシー利用者と同じ人であるが,買い物代行を知らない人が多い ・知り合った方にはPRしているが,買い物代行がメインにしたいくない ・HP等でPRは行っている
事業継続にあたっての将来展望	<ul style="list-style-type: none"> ・起業前に宇土市などの行政機関と事前相談できるような体制づくり
地域公共交通に対する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・市内事業者5社が連携して,個人でなく法人化することで自家用有償旅客運送への対応などは考えられる ・タクシーチケットの対象者拡大(1級者から2級者へ)や枚数増加ができないか

2) 福祉タクシーあじさい

福祉タクシーの利用実態	<p>■事業概要：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主は病院の送迎。その他：買い物,郵便局,銀行等の送迎 ・支援事業として,家の片づけも行っている <p>■保有車両台数：1台（定員5名：車いす2台,付き添い2人が一緒に同乗できる）</p>
福祉タクシーの利用実態	<p>■利用者層：障がい者,介護保険認定者,車イス利用者,歩行や不自由な方,一人で公共交通機関が利用できない人を対象</p> <p>■利用者数：R1：1,800人,R2：1,500人/年（125人/月） ※付き添い含む</p> <p>■利用実態：宇土市内での移動と宇土市外への移動が半々程度</p> <ul style="list-style-type: none"> → 宇土市内：施設利用者（照古苑,芝光苑,西城園など） → 宇土市外：熊本市や宇城市の総合病院 <p>■同乗者等の実態：以前は旅行や施設からの一時帰宅等が多かったが,コロナの影響で減少</p>
福祉タクシーが抱える課題や課題解決策	<ul style="list-style-type: none"> ・特殊車両が故障した時の補助,助成が欲しい <p>※利用者の方の声</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宇土市の福祉タクシー券（基本料金免除）は12枚つづりだが,月1~2回通院する方にとってはすぐに使用してしまう。月1回の片道分もない。熊本市は450円の割引だが,50枚つづりと多い
事業継続にあたっての将来展望	福祉タクシー事業者の連携を強化して,利用者のニーズに添えていく
地域公共交通に対する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・バスとの連携 → 家⇄駅・バス停まで送迎するとき,行きや帰りのJRは問題ないが,バスは時間が読めないため送迎が難しい。 待つ場所もないバスと連携ができればいい

3) 福祉タクシーマーガレット

<p>タクシーの利用実態</p>	<p>■事業概要：送迎サービス（自宅から病院への送迎,施設や病院から自宅への送迎や買い物など）,買い物代行サービス →事業開始して3年経過（2018年開始） ■保有車両台数：1台（1人で運転,介助等）</p>
<p>ミニバスの利用実態</p>	<p>■利用者層：一人で歩行困難な高齢者が中心 ■利用者数：3～4回/週程度 ※昨年度までは4～5回/週程度 ※買い物代行支援は2回/週程度 ■利用実態：病院が9割 →宇土市から宇土市内や熊本市の病院への通院や転院時に利用 →熊本市民が宇土市の病院に来る際の利用はない ※代行サービス：夕食や朝食などの日用生活品が中心 →買い物先は宇土シティや宇城市など ■同乗者等の実態：家族の方の付き添いや病院からであれば看護師さんが同乗する場合がある</p>
<p>ミニバスが抱える課題や課題解決策</p>	<p>・事業継続のための支援,認知度向上 →事業者が増加し供給過剰状態 →電話帳への掲載やHPに取り組んでいるが,認知度が広がらない（基本的に先行事業者の依頼） →先行事業者は病院とタイアップ等も実施</p>
<p>事業継続にあたっての将来展望</p>	<p>・利用者の方が年配の方が多いため,安心して利用できる環境整備が必要</p>
<p>地域公共交通に対する提案</p>	<p>・通常の公共交通と違いドア to ドアで対応が可能 ・また,色々な所に手が届く点であるが,利用者が知らないのが問題</p>

(1) 流動人口データ整理

調査対象	■商業施設 宇土シティモール,クロス 21UTO など ■医療施設 宇土中央クリニック,福田医院,尾崎医院,金森医院 など ■福祉関連施設 宇土市老人福祉センター・西部老人福祉センター など ※人流データを踏まえて設定
配布・回収方法	■郵送による配布・回収
調査方法	■調査票への記入式
調査期間	■令和3年8月23日(月)～9月3日(金)
調査内容	■商業施設 ・施設の実態,利用者の実態 ・地域公共交通に求めるニーズ,今後の可能性 など ■医療施設 ・移動等の現状及び課題,移動支援施策等の実態 ・地域公共交通に求めるニーズ,今後の可能性 など ■福祉関連施設 ・移動等の現状及び課題,移動支援施策等の実態 ・地域公共交通に求めるニーズ,今後の可能性 など

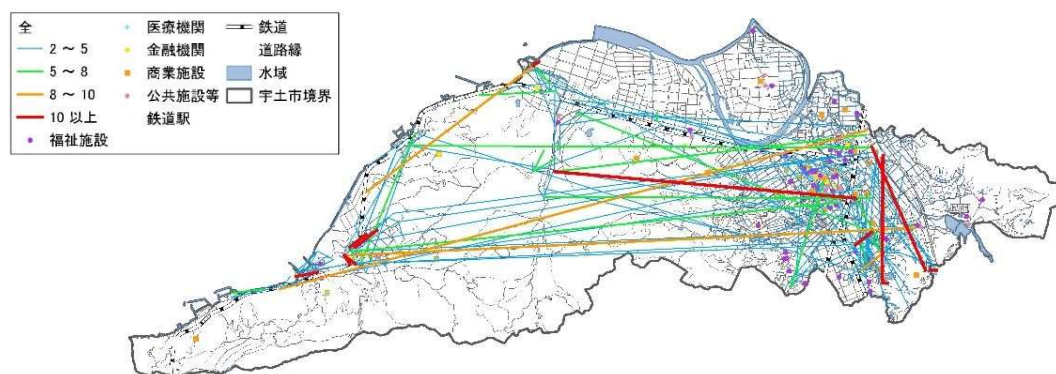
1) データの概要

- ・株式会社 Agoop (ソフトバンクグループ) の「ポイント型流動人口データ」を活用
- ・ポイント型流動人口データは,スマートフォンアプリから収集される位置情報データを取得したものであり,15分ピッチでデータ取得
- ・位置情報データをメッシュ単位で集計することで,流動把握
- ・データ使用期間: 2020.11の1ヶ月間データ

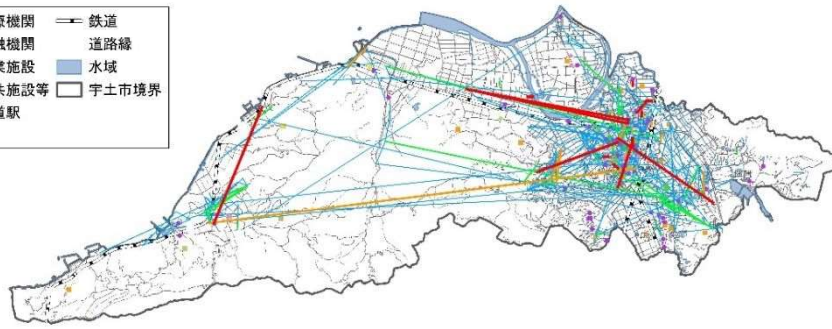
2) データ整理結果

※流動を整理した線に関しては,メッシュの重心同士を結んだものであるため,施設などと一致しない

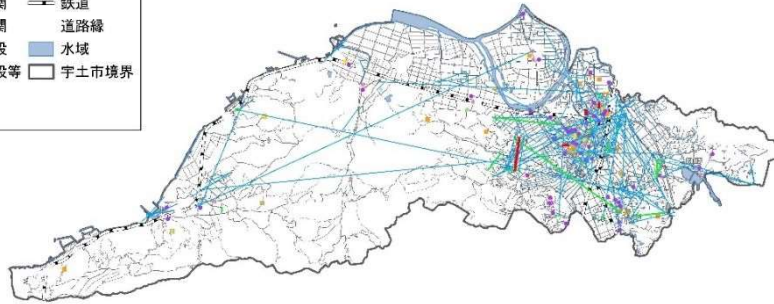
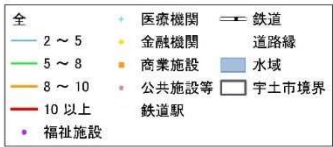
図 流動人口



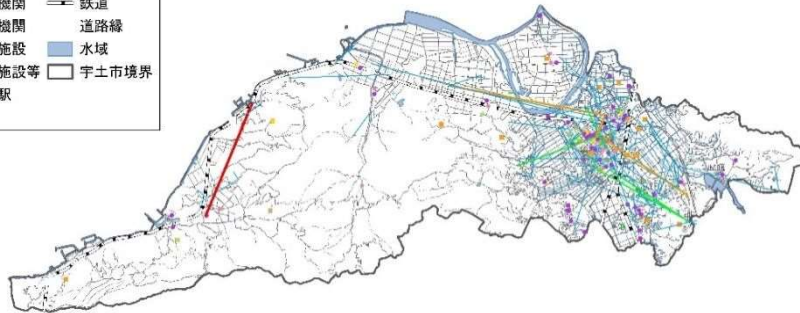
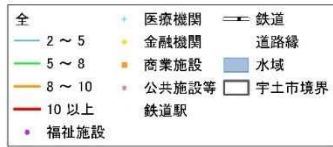
▲全体



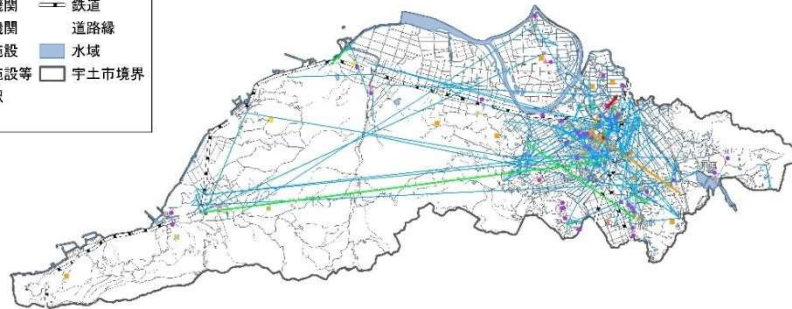
▲平日



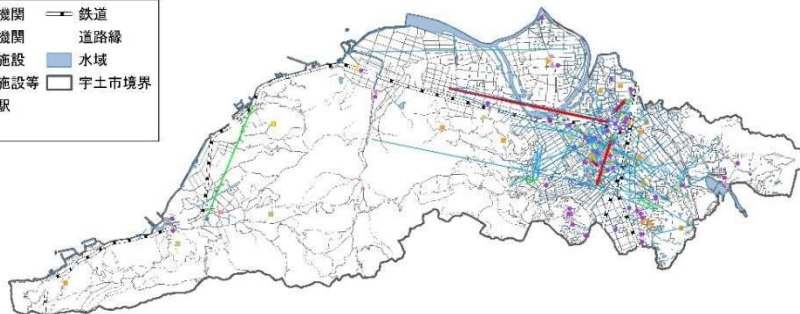
▲休日



▲朝時間帯



▲昼時間帯



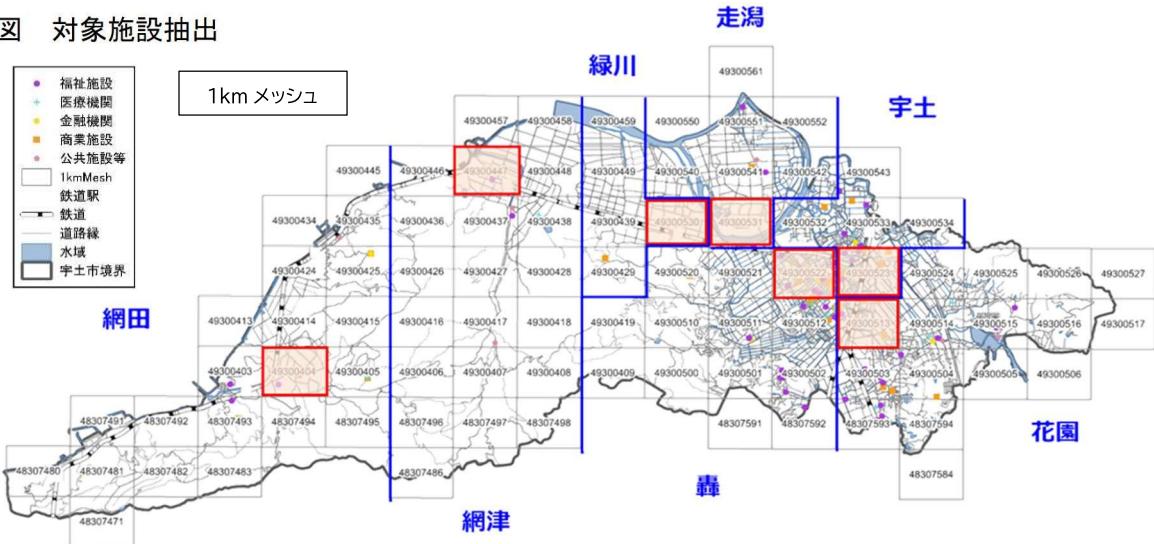
▲夕時間帯

(2) 対象施設の抽出

1) 対象施設抽出の考え方

- 流動人口データを基に、地区別に多くの人が集まる地域（1 kmメッシュ）を特定し、対象地域に立地する商業施設、医療施設、福祉施設を抽出。
- 上記施設のうち、コンビニや小規模個人商店、障がい者施設や介護施設、保育園などは対象外。
- その他、歯科などについてはコミュニティバス「行長しゃん号」沿線やミニバス「のんなっせ」沿線の施設などについては対象。

図 対象施設抽出



2) 対象施設一覧

表 対象施設一覧

地域	分類	施設名
宇土 (轟)	商業施設	株式会社コスモス薬品/ディスカウントドラッグコスモス宇土駅店
		フレッシュまい宇土店
		マックスバリュ宇土店
		株式会社コスモス薬品/ディスカウントドラッグコスモス宇土店
		ダイレックス宇土店
		生活協同組合くまもとミニコープ宇土
	医療機関	近藤歯科 矯正歯科
		松本歯科医院
		上野小児科医院
		森一 歯科・矯正歯科医院
		中村歯科医院
		もろが整形外科医院
		金森医院
		宇土中央クリニック
		吉野整形外科
		七川医院
		八木歯科医院
		福田医院
本多医院		
村上歯科医院		
熊本パール総合歯科・矯正歯科・こども歯科クリニック宇土院		
福祉施設	宇土市老人福祉センター	
	社会福祉法人宇土市社会福祉協議会	
花園	商業施設	コムパワー宇土店
		トライアル宇土店
		宇土シティモール
医療機関	むらかみ眼科クリニック	
走潟	-	-
緑川	医療機関	みどりかわクリニック
網津	福祉施設	宇土市健康福祉館（あじさいの湯）
網田	福祉施設	宇土市西部老人福祉センター

(3) 調査結果

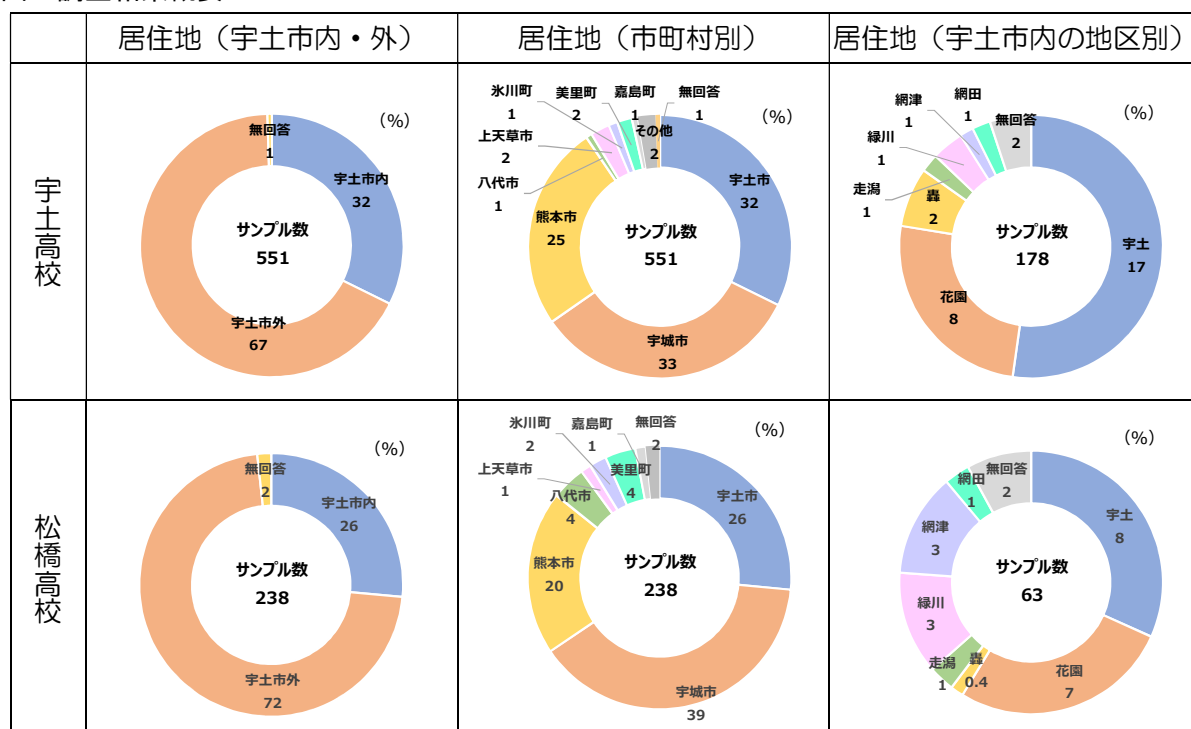
	商業施設 (3 施設からの回答)	医療施設 (9 施設からの回答)	福祉施設 (3 施設からの回答)
施設の実態	<p>■営業時間 基本的に 9:00 もしくは 10:00 から営業</p> <p>■営業日 月曜日～日曜日を基本 ※一部日曜日が定休日あり</p> <p>■特売日 年に 1 度,不定期など</p>	<p>■診察時間 基本的に 9:00 から診察開始</p> <p>■診察日 月曜日～土曜日を基本</p> <p>■予約制 3/9 施設で予約制あり</p>	<p>■開館時間 基本的に 9:00～17:00 ※21:00 までの施設あり</p> <p>■開館日 月曜日～金曜日を基本</p> <p>■休館日 土日祝日など</p>
来訪者の実態等	<p>■主な商圏 宇土市全域+熊本市 ※宇土市街地の店舗は宇城市等も商圏</p> <p>■来訪者の属性 各年代万遍なく来訪 ※高齢者が多い店舗も一部あり</p> <p>■来訪者の交通手段 基本的に自動車</p> <p>■公共交通での来訪実態 コミュニティバスやタクシーの利用は一部見られるものの,基本的に少ない</p>	<p>■1 日当たりの外来者数 概ね 20～50 人 (ただし,100 人程度の施設もあり ※熊本市からの来院もあり)</p> <p>■来院の時間帯 基本的に午前中 (9～12 時に集中)</p> <p>■1 人あたりの来院頻度 1～4 回/月 (1 回が約半分)</p> <p>■来院者の居住地 宇土市全域 + α (宇城市など)</p> <p>■来院者の属性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宇土市内からの施設は高齢者が多い ・熊本市など広域的な利用が多い施設は各年代万遍なく利用 <p>■来院者の交通手段</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本的に自動車もしくは家族の送迎 ※透析患者は施設の送迎 <p>■公共交通での来院実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者はタクシー利用 ・路線バスやコミュニティバス等の利用は少ない 	<p>■高齢者の移動実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・網津,網引方面の方が,宇土市内の病院や銀行,買い物に行かれる際,センター送迎用の福祉マイクロバスやのんなっせを利用しているが,便数が少ない。 ・買物,病院に行く方法として徒歩・マイカー・タクシー (宇土地区) 産交バス (緑川・網田地区) 又は当センター送迎用の福祉マイクロバスを利用している。 <p>→ 課題: バス停まで距離があり,本数も少ない。センターのマイクロバスは曜日ごとに運行行程 (月～金運行) が違うので,希望する曜日に利用不可。</p> <p>■買い物難民等の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・網津地区ではのんなっせを利用しているが,本数が少なく不便。
施設での取り組み等	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー配車・待機への提供 ・路線バスやコミュニティバスの待ち時間に対する休憩所の提供 	<p>■送迎サービス 2/9 施設で実施中 → 透析患者のみのサービスなど</p> <p>■買い物支援事業等 実施している施設はなし</p> <p>■その他独自に取り組んでいる移動支援施策 実施している施設はなし</p>	<p>■買い物支援事業等 2/3 施設で実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・網田方面の送迎の際,宇土マリーナに買い物で立ち寄り (毎週水曜日) ・センターのマイクロバスは利用者 (60 歳以上) の自宅近くまで送迎し,病院や買物をされる場合は,途中下車可能。またセンター利用者はバス料金無料。市内の多くの方に利用してもらえるように地域包括センターや関係機関に周知を依頼。 <p>■その他独自に取り組んでいる移動支援施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あじさいの湯の送迎バスにて,各地域の高齢者の方を温泉へ送迎
地域公共交通に求めるニーズ等	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスで来訪可能な施設では, →コミュニティバスの増便,日祝日の運行,運行時間帯の見直し ・その他施設 →施設への路線バスやコミュニティバス,ミニバスの乗り入れ,施設近隣への停留所の設置 <p>※施設と地域公共交通の結節性重視</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数の充実 ・施設へのバス乗り入れ 	<ul style="list-style-type: none"> ・のんなっせの運行時間帯や本数の見直し → 温泉から帰宅時の便がない ・車内での手押し車を置くスペースの確保
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・施設と連携した利用促進の実施 ・施設内の待合所内での情報提供 ・交通系 IC カードとの連携 ・地域公共交通利用者に対する助成 (施設内で使用可能な割引券の配布) 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設内の待合所内での情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> ・あじさいの湯を経由するバスの増便 ・福祉施設と連携して病院や買物に行きやすくなるような運行行程の検討 →気軽に安心して利用でき,高齢者が家にこもらず外に出やすく利用できるような公共交通機関となれば健康長寿に繋がる ・あじさい号・コミバス・ミニバスと産交バス・タクシー・JR がよりよく連携 (テリトリーをなくす)

(1) 調査結果概要

調査対象	■市内の高校 熊本県立宇土高等学校 ■市外の高校 熊本県立松橋高等学校
配布・回収方法	■学校を通じた配布・回収
調査方法	■調査票への記入式
調査期間	■令和3年9月1日(水)～9月10日(金)
調査内容	・個人属性 ・通学時の交通特性(利用交通手段,利用時間帯など) ・通学以外(帰宅時,休日などの私用)での公共交通利用状況及び行動特性 など

- ・宇土高校の学生のうち,約3割が宇土市内に居住しており,その他宇城市や熊本市が多くなっています。
- ・地区別では,宇土地区や花園地区が多くなっていますが,各地区から通学する生徒が見られます。
- ・松橋高校でも同様の傾向で,約3割が宇土市内に居住しており,その他宇城市や熊本市が多くなっています。
- ・地区別では,宇土市区と花園地区が多くなっていますが,各地区から通学する生徒が見られます。

図 調査結果概要



(2) 通学時の代表交通手段

- 宇土高校の通学時の代表交通手段は、自転車が多く約6割を占めており、JRが約2割、路線バスが6%となっています。
- 宇土市内の居住者は、徒歩または自転車で通学していますが、網田地区からはJRで通学する生徒も見られるほか、緑川地区や網津地区、網田地区では「車で送迎」も見られる状況です。
- その他、宇城市や熊本市で比較的近くに住んでいる人は自転車で通学していますが、JRで通学する生徒も多く見られる状況です。
- 松橋高校では、全体で自転車が約5割を占めていますが、JRで通学する生徒も約3割見られ、次いで「車で送迎」が1割強となっています。
- また、宇土市内から路線バスやJRで通学する生徒も見られます。

図 通学時の代表交通手段：居住地（市町村別）

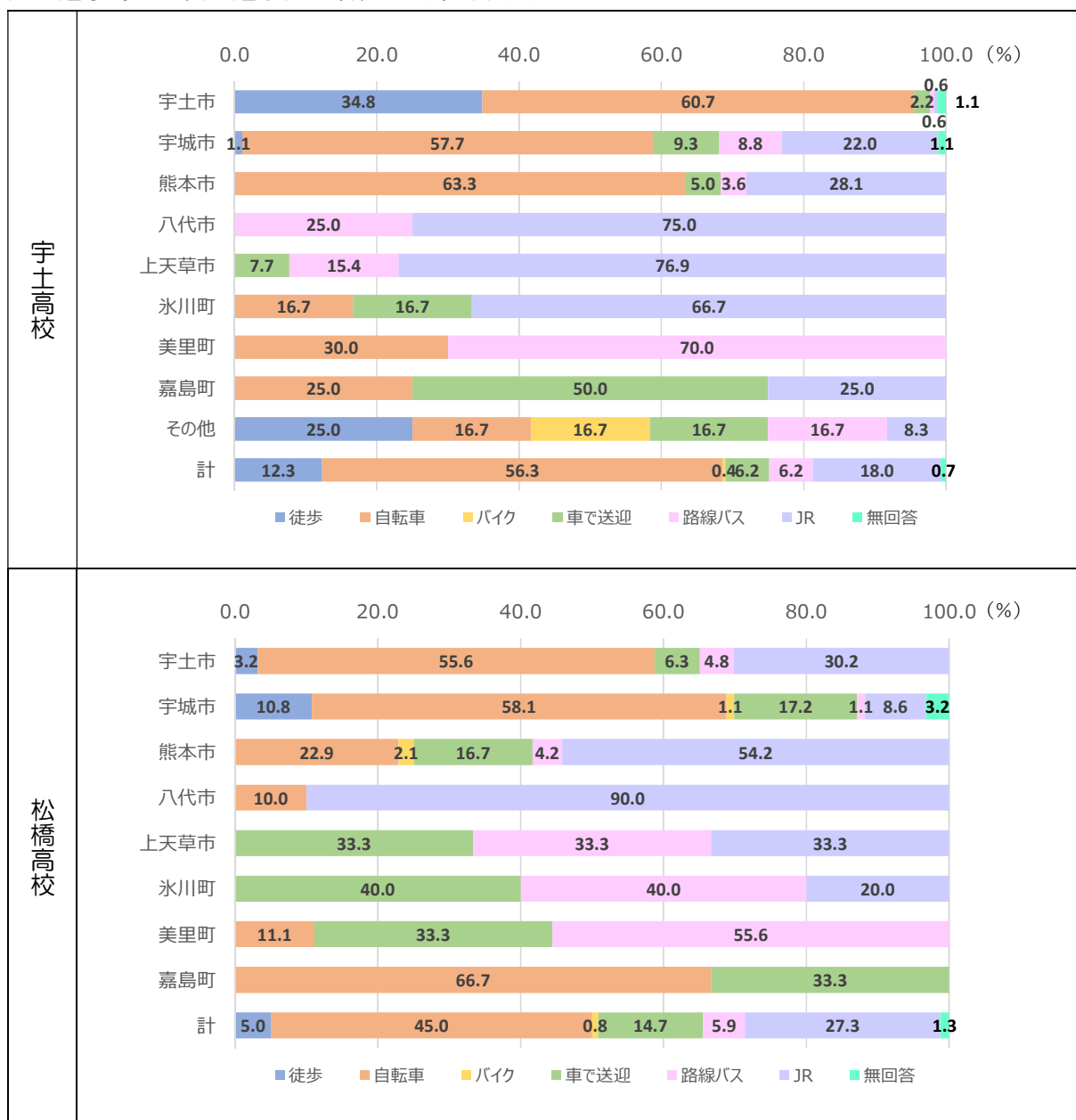
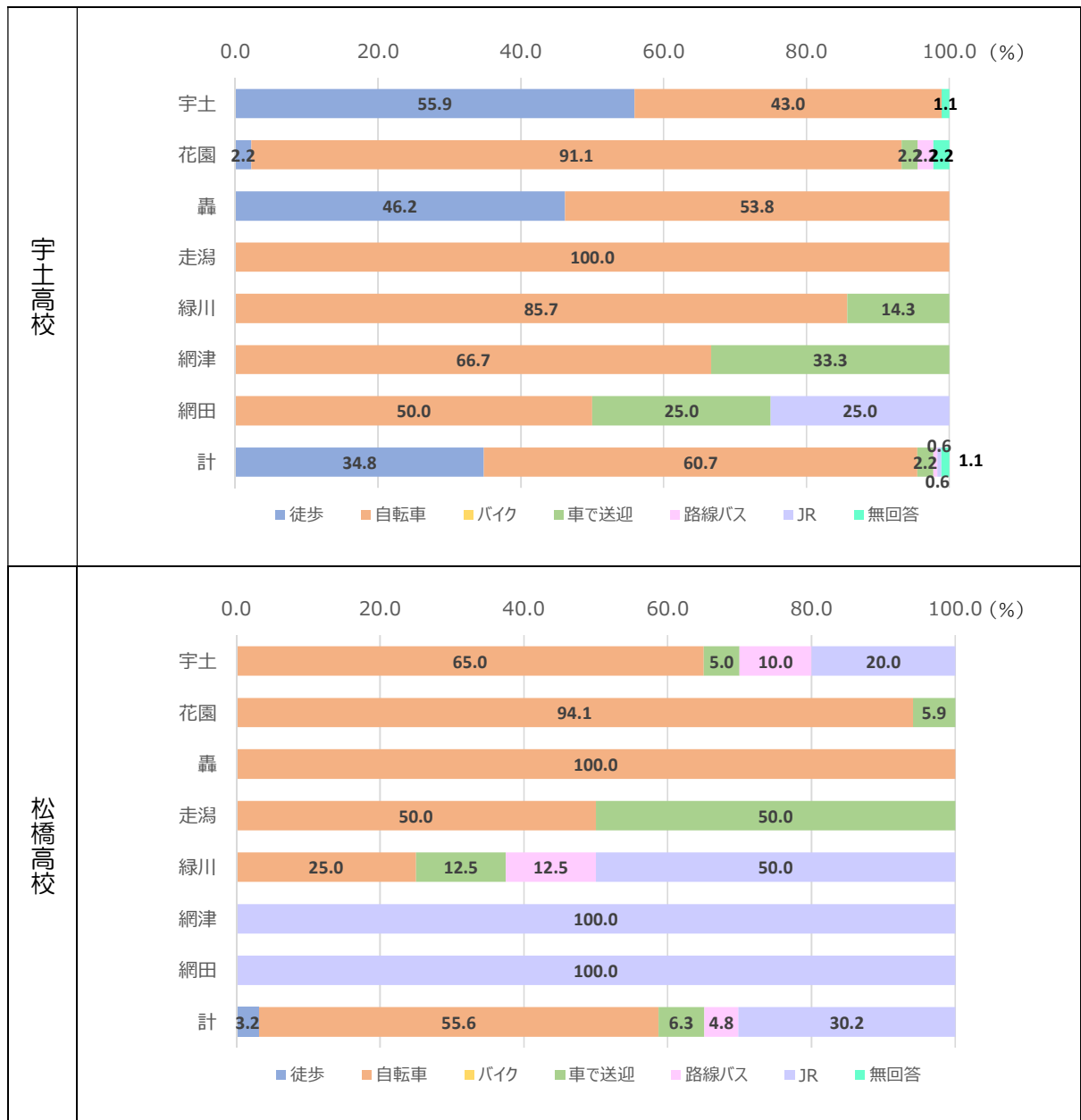


図 通学時の代表交通手段：前頁のうち宇土市内の地区別



(3) 地域公共交通利用時のアクセス・イグレス手段

- 自宅からバス停・駅までの交通手段は、路線バス利用者では徒歩が多い状況ですが、鉄道利用者においては、自転車や車で送迎も多い状況です。
- なお、路線バスと鉄道を乗り継いで通学している生徒は見られません。
- バス停から学校までの交通手段は、徒歩が最も多い状況です。
- 鉄道駅から学校までの交通手段は、宇土高校では自転車が多くを占める一方、松橋高校では徒歩が多くなっています。

図 アクセス手段（自宅からバス停・駅までの交通手段）

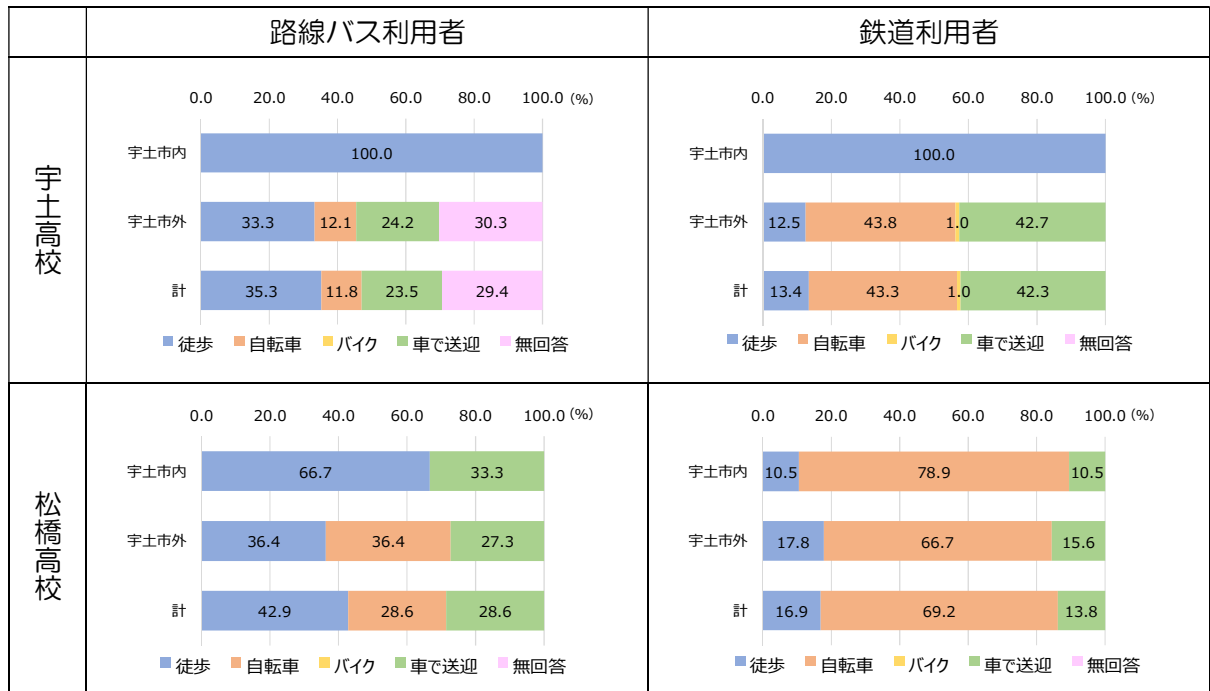
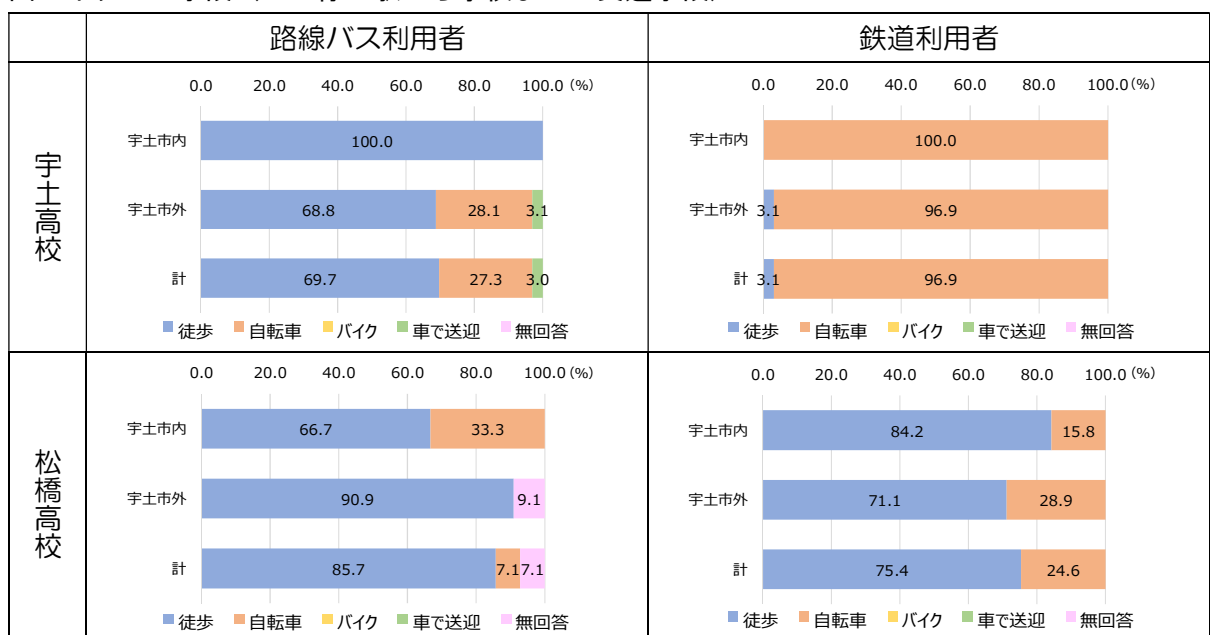


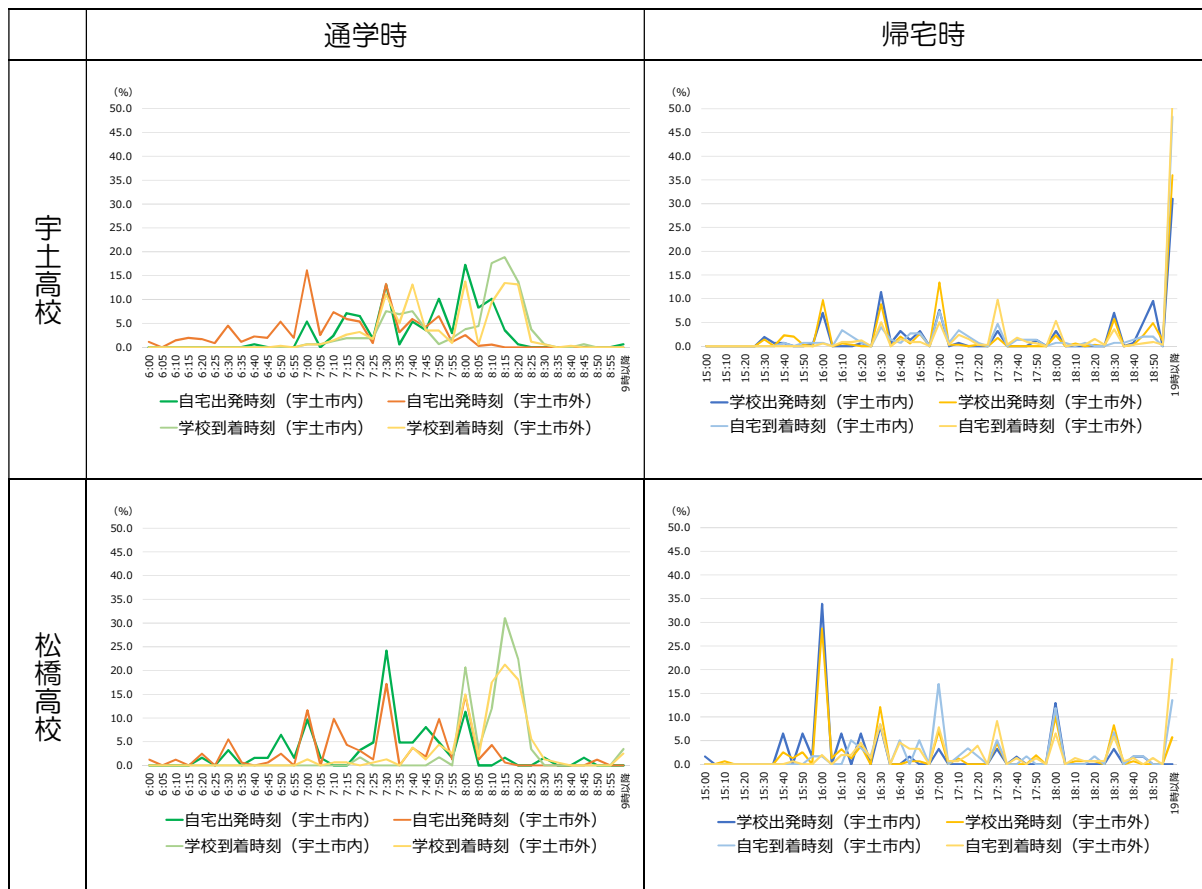
図 イグレス手段（バス停・駅から学校までの交通手段）



(4) 通学・帰宅時の移動時間帯

- 通学時の移動時間帯として、宇土高校では、市内居住者は 7:00~8:00 に自宅を出発し、8:00~8:30 に学校に到着するのが多く見られます。
- 一方、市外から通学する生徒は、7:00 以前に自宅を出発し、8:00 頃に学校に到着する生徒も多く見られます。
- 松橋高校では、市内居住者と市外で移動時間帯が概ね一致している状況で、比較的公共交通で通学する生徒が多いことから、移動する需要が集中していることが想定されます。
- 一方、帰宅時間帯は 16:00 以降で分散している状況で、多くの生徒が 19 時以降に自宅に到着する状況となっています。

図 通学・帰宅時の移動時間帯



(5) 地域公共交通を利用しない理由と今後の利用意向(非利用者)

- ・地域公共交通を利用しない理由としては、両校とも「家が近い」が最も多くなっており、次いで松橋高校生は「家族が送迎してくれる」が多くなっています。
- ・その他理由においては同じような傾向となっており、「運賃が高い」を理由としている生徒は約1割、「公共交通の利用方法が分からない」を理由としている生徒は1割未満となっています。
- ・今後の地域公共交通の利用意向としては、宇土高校では約5割、松橋高校では約3割が「利用したいと思わない」と回答しており、「是非利用したい」と回答した人は数%となっています。
- ・特に、宇土高校に通学する市内居住者では利用意向が低い状況です。

図 利用しない理由（複数回答）

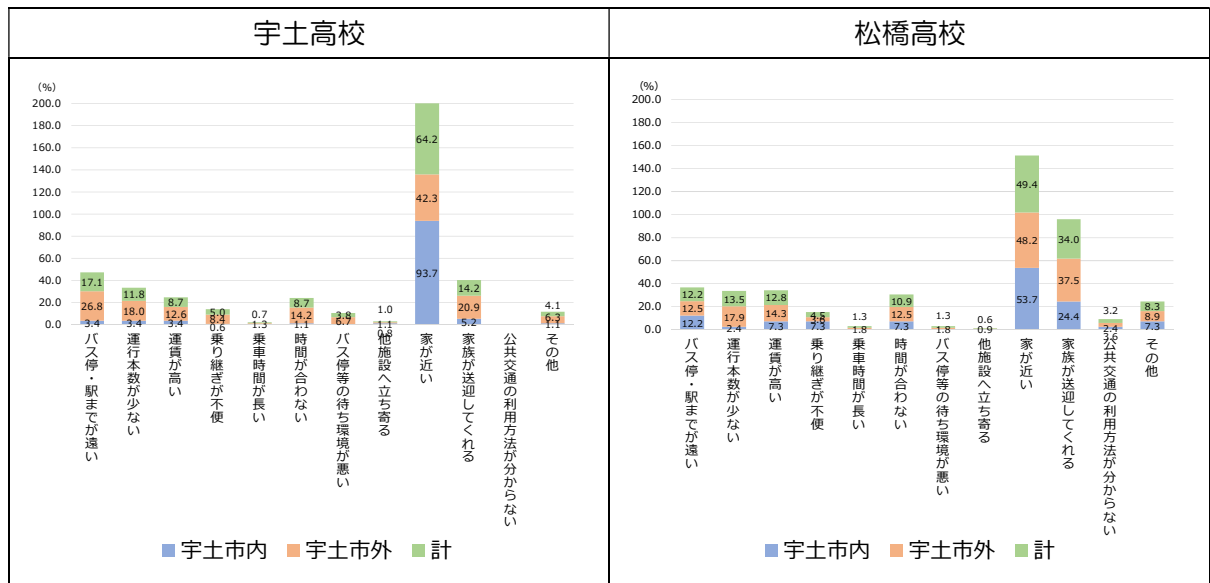
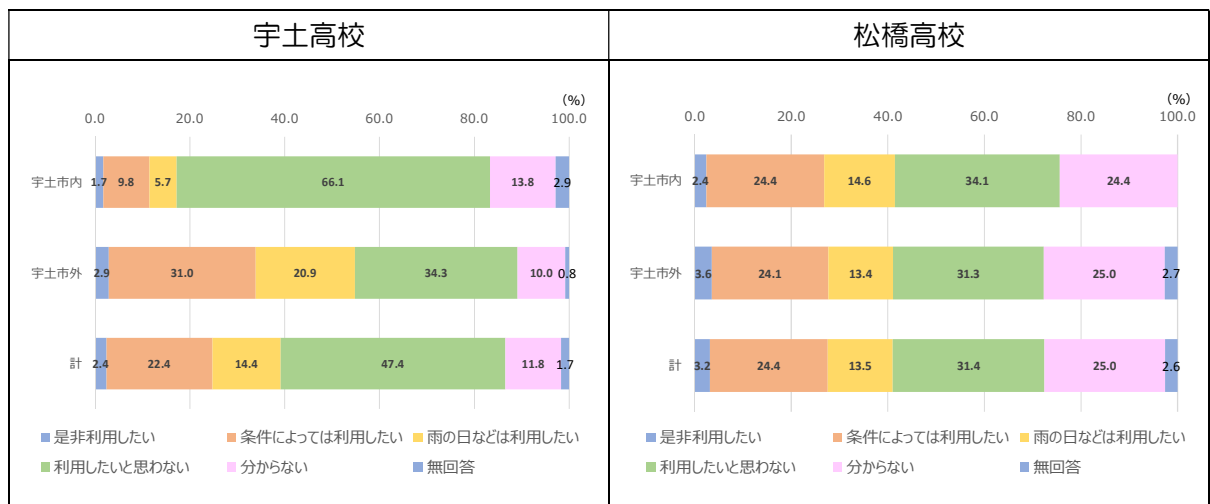


図 今後の利用意向



(6) 地域公共交通の利用状況及び利用するにあたって重要な事項(全員)

- 日常生活における地域公共交通の利用状況は、週に1回以上利用する人が、両高校とも約2割未満となっています。
- 居住地別で比較すると、市内居住者の利用頻度が低い状況であり、通学等で利用しない地域公共交通を利用しないことで休日等での利用も少なくなることが想定されます。
- 利用するにあたって重要な事項としては、「運行本数の充実」や「運賃の安さ」が多くなっており、通学以外で利用するにあたっては費用面も大きく影響することが想定されます。
- その他、「分かりやすさ」に対する意見も比較的多くなっています。

図 地域公共交通の利用状況

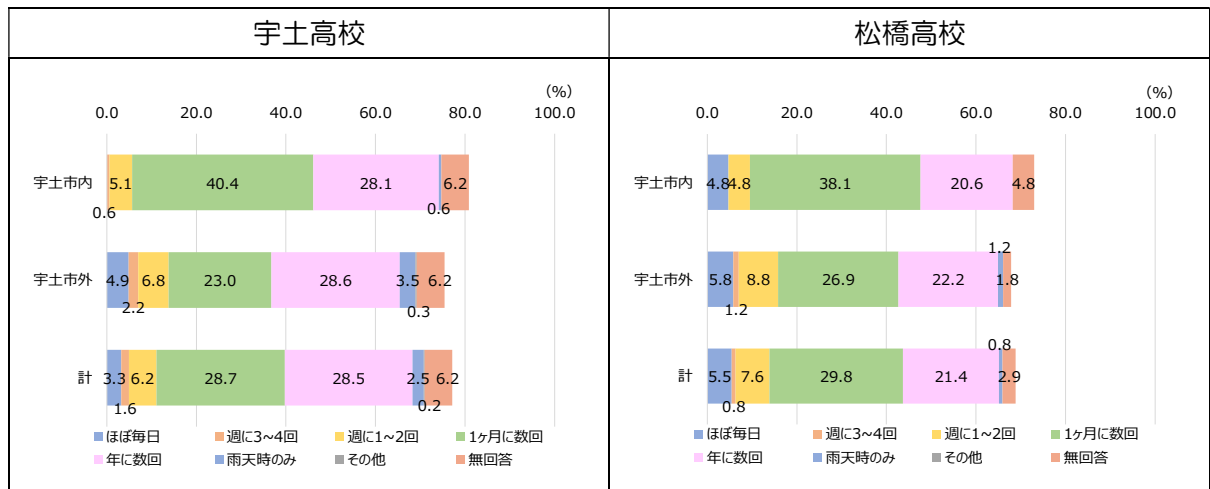
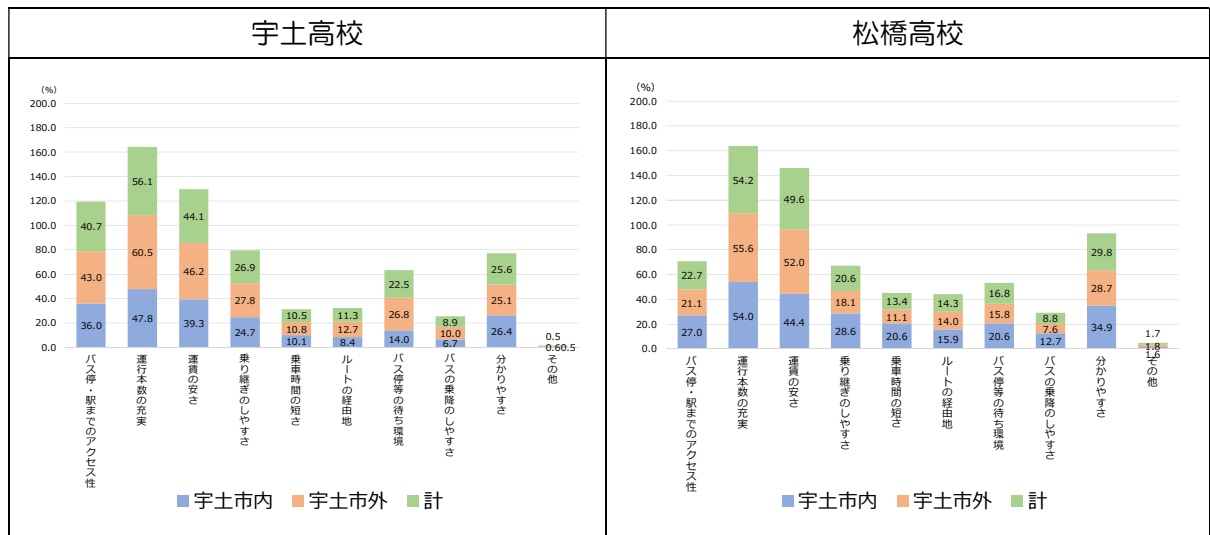


図 利用するにあたって重要な事項



(7) 地域公共交通の維持に向けた協力意向(全員)

- 地域公共交通の維持に向けた協力意向として、宇土高校に通学する市内居住者では約3割が「今まで利用していなかったが、今後はできるだけ利用しようと思う」と回答し、約2割が「今まで以上に公共交通を利用しようと思う」と回答するなど、継続的に情報発信を行うことで地域公共交通に対する意識の変化から行動の変化につながる事が想定されます。
- 松橋高校に通学する市内居住者でも同様の傾向となっています。

図 地域別の協力意向

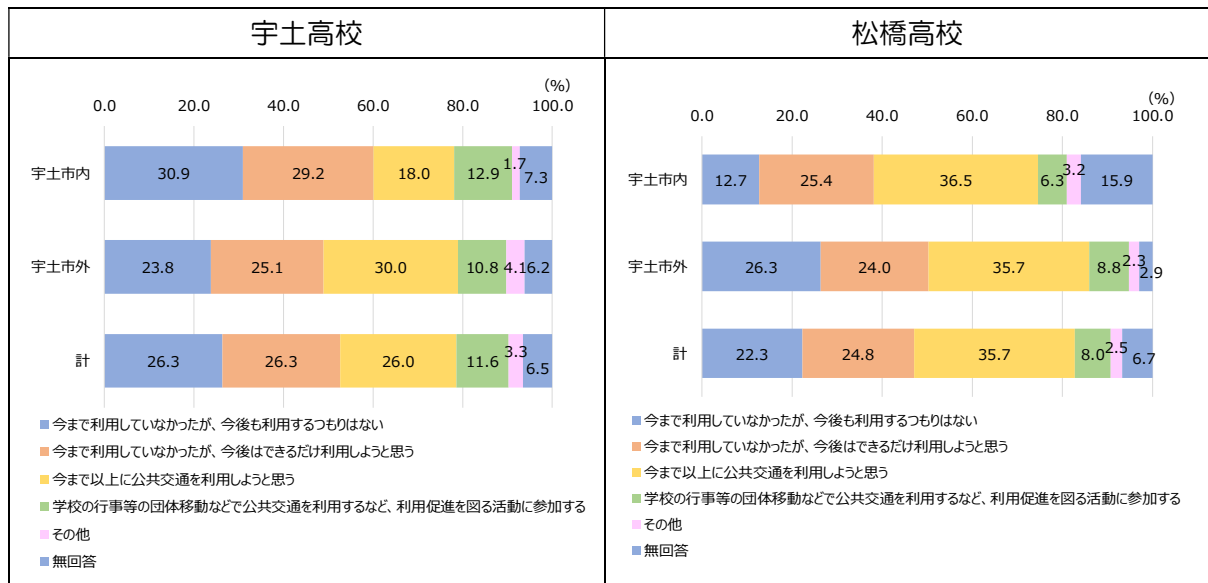
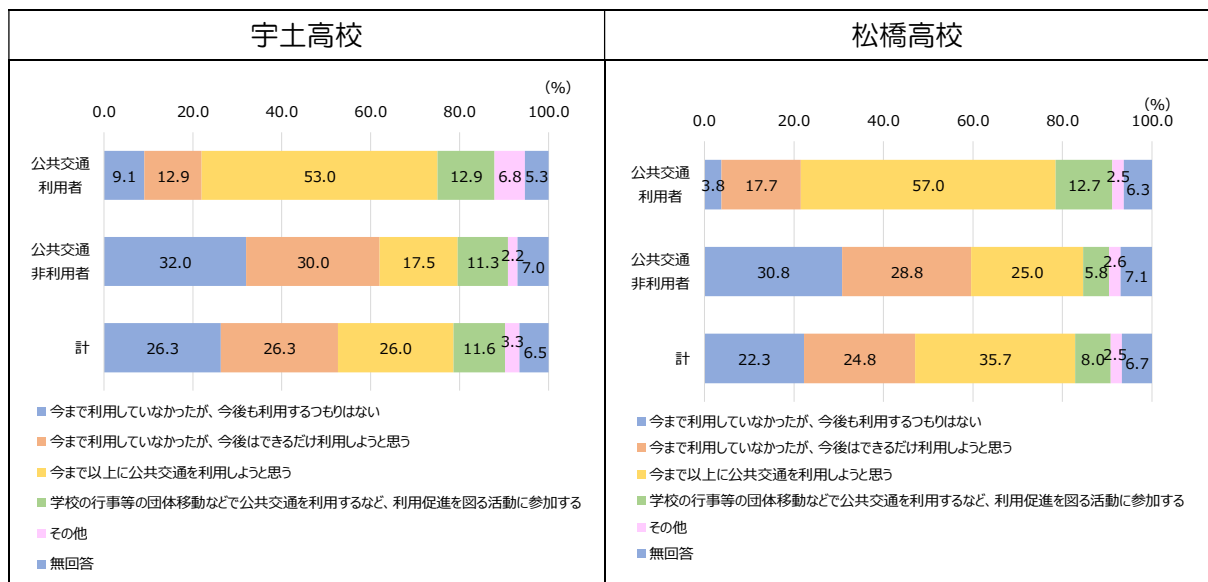


図 地域公共交通の利用の有無別



(1) 宇土地区

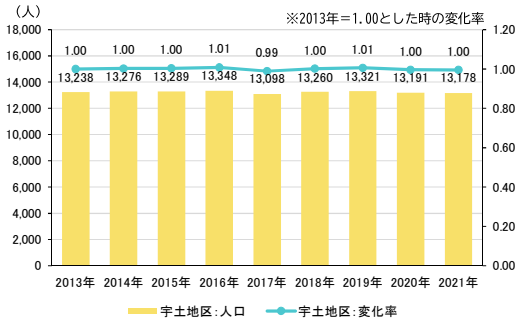
位置図



1) 地域の概況等

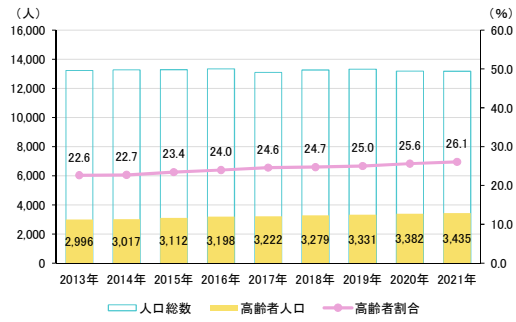
- 地区内の人口は、1万3千人程度で維持しています。
- 高齢者割合も微増傾向にあり、近年は全体の約26%が高齢者となっています。

図 地区内人口の推移と変化率



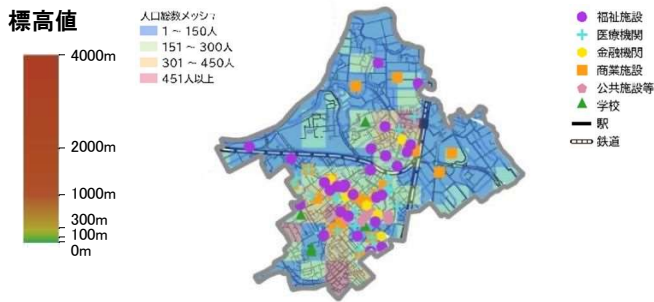
出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 高齢者割合の推移



出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 人口総数メッシュ・施設分布図



- 宇土駅を中心とした中心市街地には、様々な施設が立地しており、特に福祉施設や商業施設、医療機関が多く分布しています。
- 駅周辺は市街地が形成されていますが、北部側は農地が分布しており、人口分布も少ないです。

出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土地理院「電子国土Web」

3) 地域公共交通の利用実態

- 地域公共交通の利用頻度をみると、「利用しない」が64.2%と最も多くなっていますが、「年に数回」の利用割合は他地域と比べると多いです。
- 普段利用する移動手段は、「車（運転）」の利用が63.0%と最も多く半数以上を占めており、公共交通の利用は少ないです。
- 他地区と比較して、宇土市街地に近い当該地区では「自転車」での移動が約1割と多く見られます。
- また、唯一「コミュニティバス」の利用が見られます。

図 地域公共交通の利用状況 (n=120)

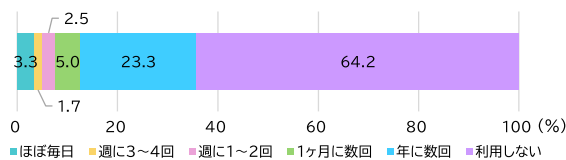
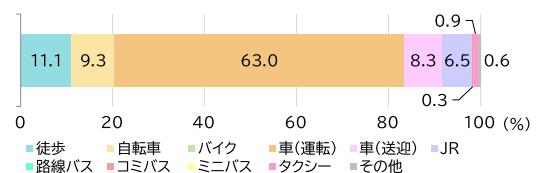


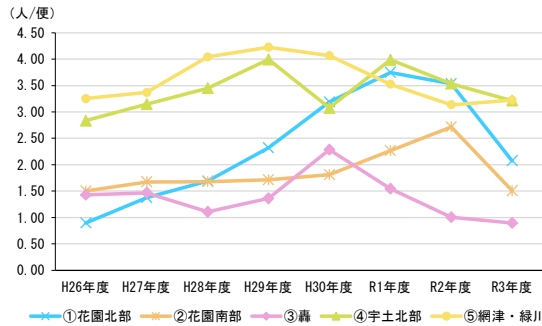
図 普段利用する移動手段 (n=324)



2) 地域公共交通の運行実態

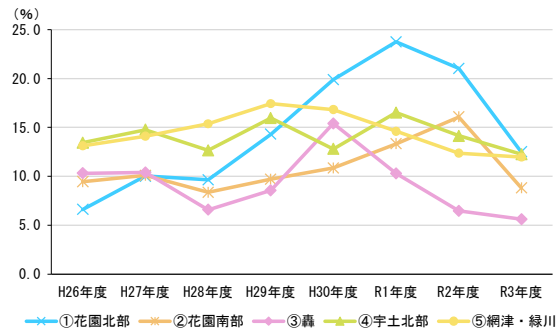
- 地区内は鉄道,路線バス,コミュニティバス(行長しゃん),ミニバス(のんなっせ)が運行しています。
- ミニバスの利用者数はおおむね現状維持であり,運賃収入割合も14%程度で推移しています。

図 ミニバス：一便当たりの利用者数



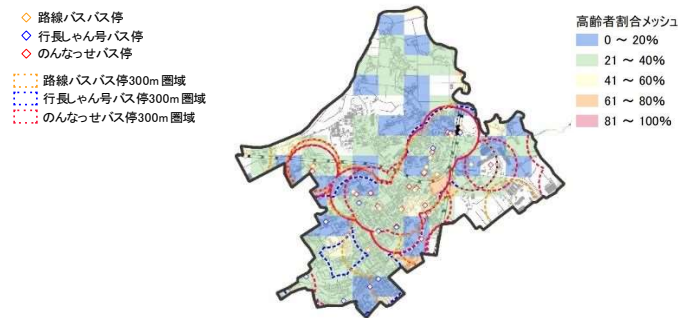
出典：宇土市資料

図 ミニバス：運行事業費に対する運賃収入割合



出典：宇土市資料

図 高齢者割合メッシュ・バス停圏域



出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土数値情報

- 宇土駅周辺ではサービスが重複しています。
- 面的には駅前周辺の市街地をカバーしているものの,北部側の開発が進む地域ではサービスが不十分な部分も見られます。

4) 地域公共交通に求めるニーズ

- 公共交通を利用しない理由は,「自家用車が楽」という理由や,「目的地まで直接行けない」ために公共交通を利用しない傾向にあります。
- 公共交通の利用において便利だと思う情報は,「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」の情報が重視される傾向にあります。

図 地域公共交通を利用しない理由 (n=105)

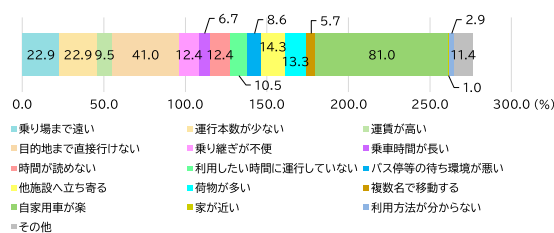
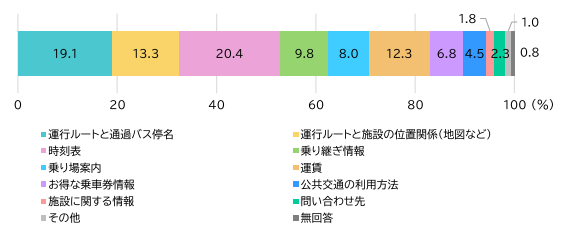
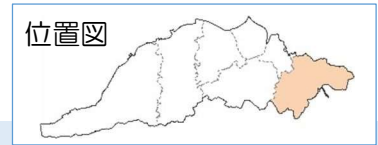


図 公共交通を利用するにあたって, 便利だと思う情報 (n=398)



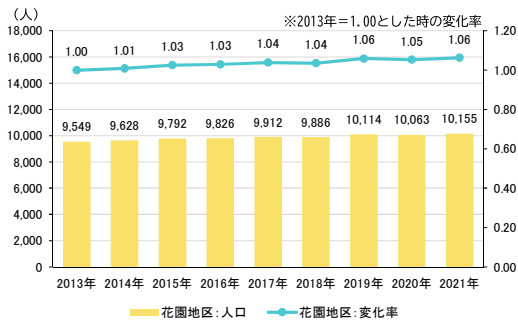
(2) 花園地区



1) 地域の概況等

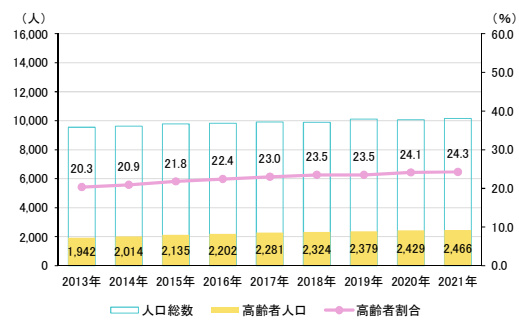
- 地区内の人口は、微増傾向にあります。
- 高齢者割合も微増傾向にあり、近年は全体の約 25%が高齢者となっています。

図 地区内人口の推移と変化率



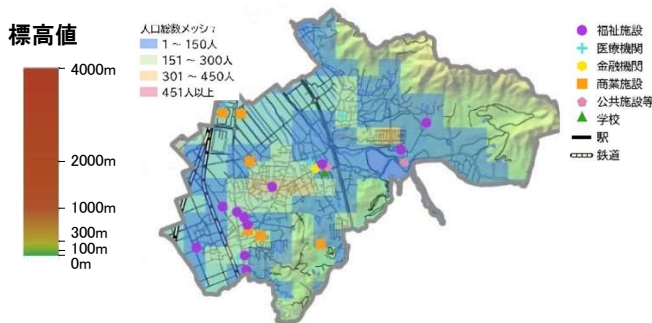
出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 高齢者割合の推移



出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 人口総数メッシュ・施設分布図



出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土地理院「電子国土Web」

- 住宅地開発が盛んであったため、農地と住宅地が多く分布しています。
- 地区内には様々な施設が立地しており、その周辺に人口が分布しています。
- 地区内は商業施設と福祉施設が主に立地しており、医療機関や学校などもあります。

3) 地域公共交通の利用実態

- 地域公共交通の利用頻度をみると、「利用しない」が67.4%と最も多くなっており、「年に数回」の利用割合は他地域と比べると多いです。
- 普段利用する移動手段は、「車（運転）」の利用が69.7%と最も多く半数以上を占めており、公共交通の利用は少ないです。
- 他地区と比較して、宇土市街地に近い当該地区では、「自転車」での移動が約1割と多く見られます。

図 地域公共交通の利用状況 (n=92)

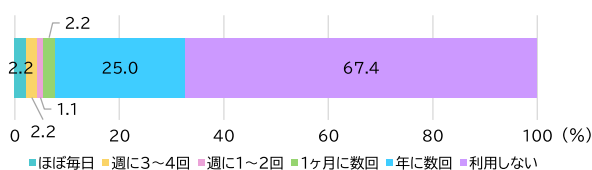
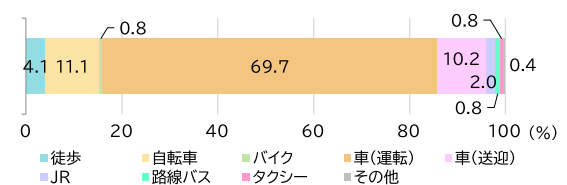


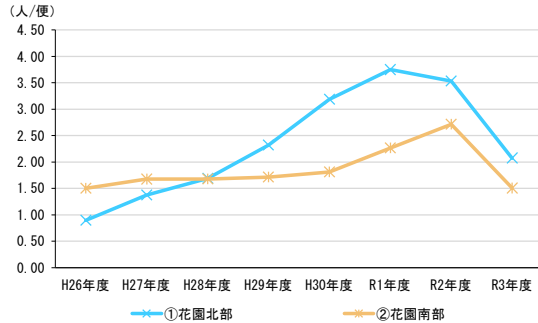
図 普段利用する移動手段 (n=244)



2) 地域公共交通の運行実態

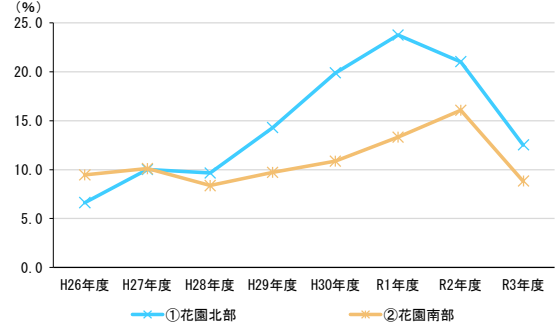
- 地区内は路線バス, コミュニティバス(行長しゃん), ミニバス(のんなっせ)が運行しています。
- ミニバスの利用者数は年々微増傾向にあり, それに伴い運賃収入割合も増加しています。

図 ミニバス：一便当たりの利用者数



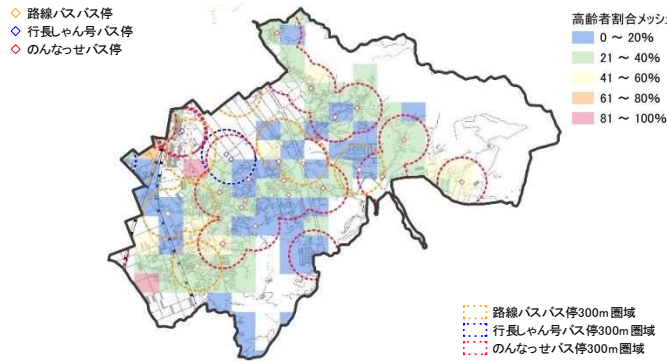
出典：宇土市資料

図 ミニバス：運行事業費に対する運賃収入割合



出典：宇土市資料

図 高齢者割合メッシュ・バス停圏域図



出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土数値情報

• 面的には多くの地域をカバーしているものの, バスの運行本数やバス停までのアクセス性に差があります。

4) 地域公共交通に求めるニーズ

- 公共交通を利用しない理由は, 「自家用車が楽」という理由により, 公共交通を利用しない傾向にあります。
- 公共交通の利用において便利だと思う情報は, 「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」の情報が重視される傾向にあります。

図 地域公共交通を利用しない理由 (n=85)

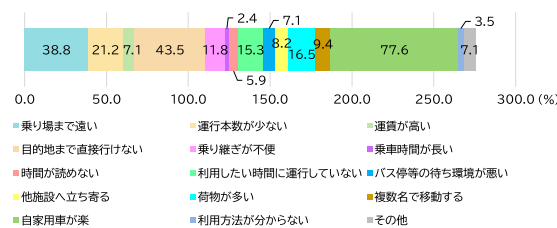
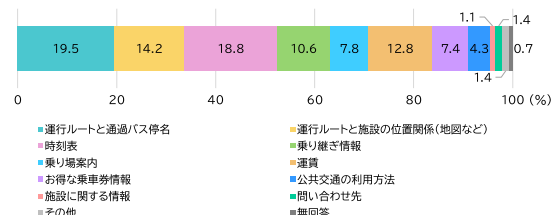
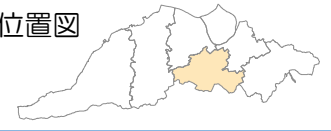


図 公共交通を利用するにあたって, 便利だと思う情報 (n=282)



(3) 轟地区

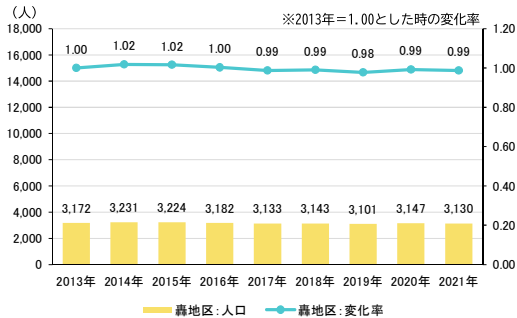
位置図



1) 地域の概況等

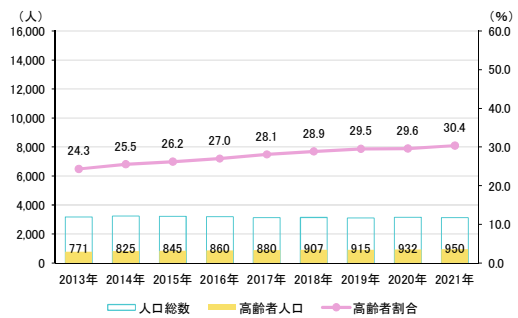
- 地区内の人口は、3千人程度で維持しています。
- 高齢者割合も増加傾向にあり、近年は全体の約30%が高齢者となっています。

図 地区内人口の推移と変化率



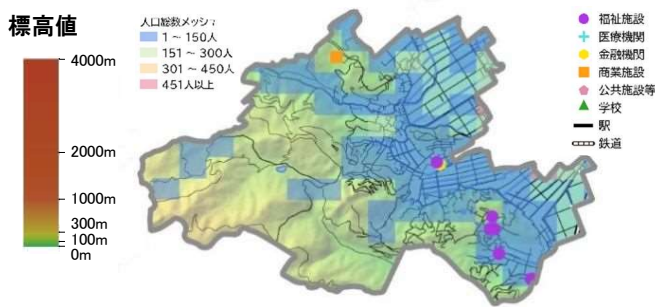
出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 高齢者割合の推移



出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 人口総数メッシュ・施設分布図



- 宇土地区に面する地域では、中心市街地に近いこともあり、多くの施設が立地しており、その周辺に農地が分布しています。
- 西側は森林地帯となっており、人口はほとんど分布していません。

出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土地理院「電子国土Web」

3) 地域公共交通の利用実態

- 地域公共交通の利用頻度をみると、「利用しない」が77.1%と最も多いです。
- 1ヶ月以内に複数回利用する割合は5.7%となっており、利用頻度が低いです。
- 普段利用する移動手段は、「車（運転）」の利用が68.8%と最も多く半数以上を占めており、公共交通の利用は少ないです。

図 地域公共交通の利用状況 (n=35)

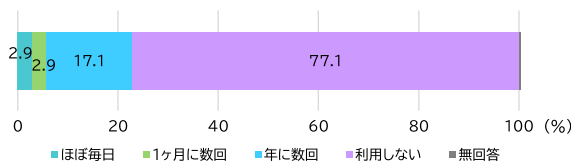
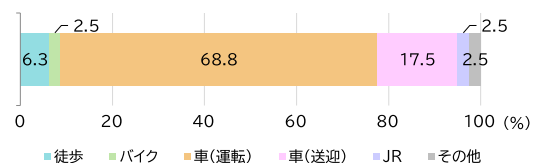


図 普段利用する移動手段 (n=80)

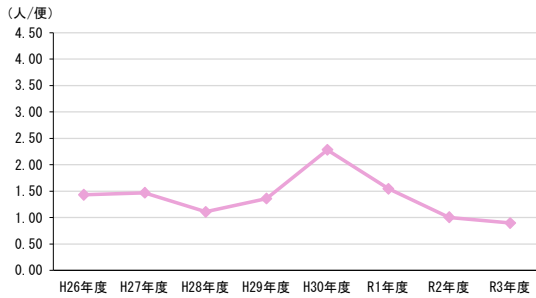


2) 地域公共交通の運行実態

- 地区内は路線バス,コミュニティバス(行長しゃん),ミニバス(のんなっせ)が運行しています。
- ミニバスの利用者数はH30年度までは微増傾向にあったが,以降は減少傾向にあります。

図 ミニバス(轟線)

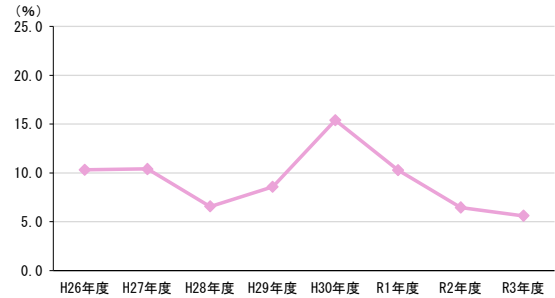
: 一便当たりの利用者数



出典: 宇土市資料

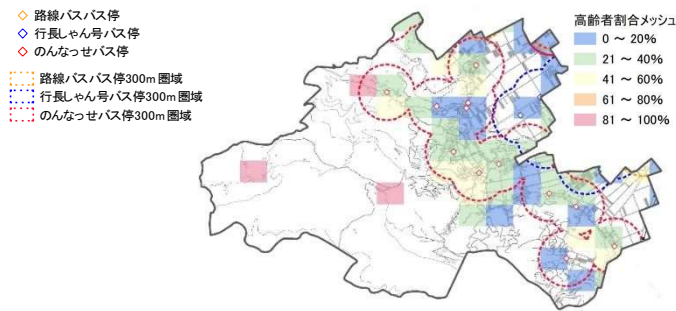
図 ミニバス(轟線)

: 運行事業費に対する運賃収入割合



出典: 宇土市資料

図 高齢者割合メッシュ・バス停圏域図



出典: 国勢調査 250mメッシュ, 国土数値情報

• 面的には高齢者が分布する地域をおおむねカバーしているものの,バスの運行本数やバス停までのアクセス性に差があります。

4) 地域公共交通に求めるニーズ

- 公共交通を利用しない理由は,「自家用車が楽」という理由により公共交通を利用しない傾向にあります。
- 他地区と比べて,「乗り場まで遠い」ことが多く割合を占めています。
- 公共交通の利用において便利だと思う情報は,「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」,「運行ルートと施設の位置関係(地図など)」の情報が重視される傾向にあります。

図 地域公共交通を利用しない理由 (n=33)

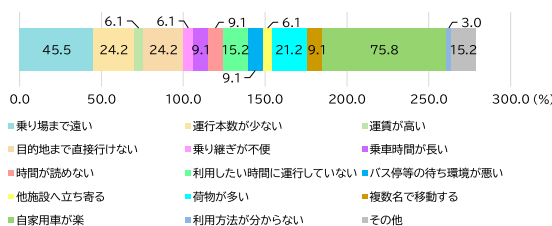
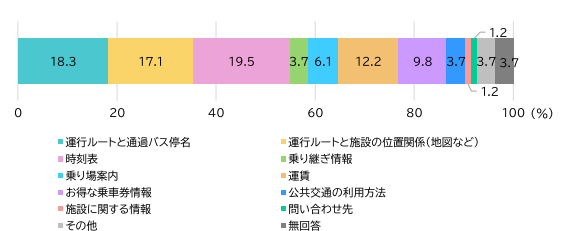


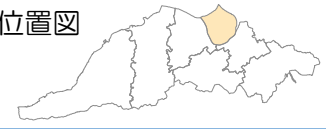
図 公共交通を利用するにあたって,

便利だと思う情報 (n=82)



(4) 走潟地区

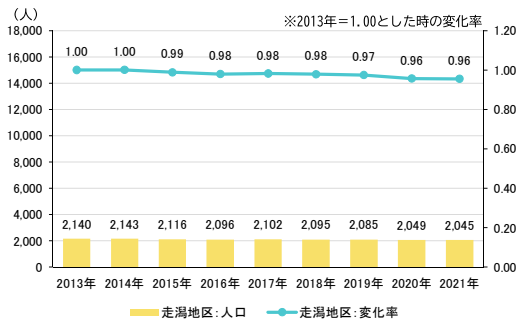
位置図



1) 地域の概況等

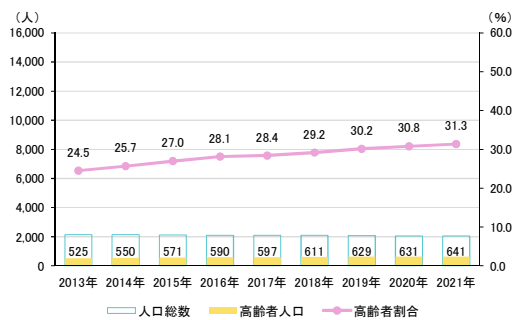
- 地区内の人口は、微減傾向にあります。
- 高齢者割合は増加傾向にあり、近年は全体の約30%が高齢者となっています。

図 地区内人口の推移と変化率



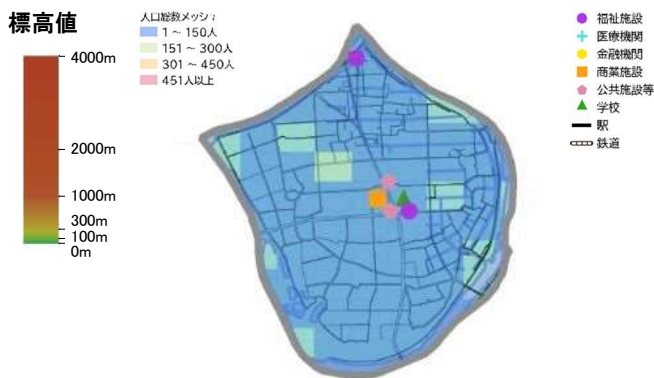
出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 高齢者割合の推移



出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 人口総数メッシュ・施設分布図



- 浜戸川で他地区と分離した地区であり、農地と住宅が混在しているため、分布する人口は少ないです。
- 走潟小学校中心に体育館や公民館などの施設が立地しています。

出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土地理院「電子国土Web」

3) 地域公共交通の利用実態

- 地域公共交通の利用頻度をみると、「利用しない」が81.3%と最も多いです。
- 1ヶ月以内に複数回利用する割合は12.5%となっており、利用頻度が低いです。
- 普段利用する移動手段は、「車（運転）」の利用が75.8%と最も多く半数以上を占めており、「車（送迎）」と合わせてみると、より公共交通の利用は少ないです。

図 地域公共交通の利用状況 (n=16)

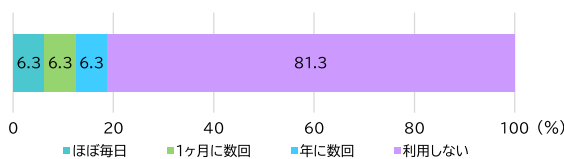
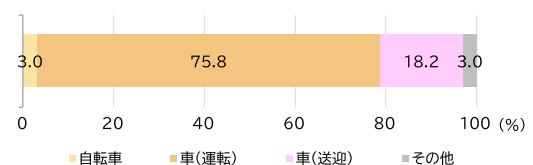


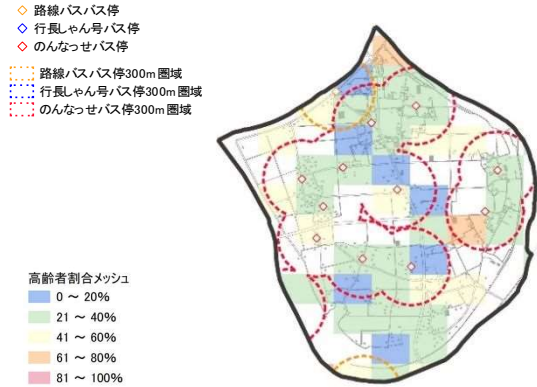
図 普段利用する移動手段 (n=33)



2) 地域公共交通の運行実態

- 区内はミニバス（のんなっせ）が運行しています。
- コミュニティバス（行長しゃん）の運行はなく、既存の公共交通でおおむねの地域をカバーしていましたが、2021年8月の一部路線バスの廃止に伴い、ミニバスの運行区間の見直しを行いました。

図 高齢者割合メッシュ・バス停圏域図



出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土数値情報

図 走潟線バス路線廃止状況



出典：産交バス資料

4) 地域公共交通に求めるニーズ

- 公共交通を利用しない理由は、「自家用車が楽」という理由により公共交通を利用しない傾向にあります。
- 他地区と比べて、「乗り場まで遠い」ことが占めています。
- 公共交通の利用において便利だと思う情報は、「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」の情報が重視される傾向にあります。

図 地域公共交通を利用しない理由 (n=14)

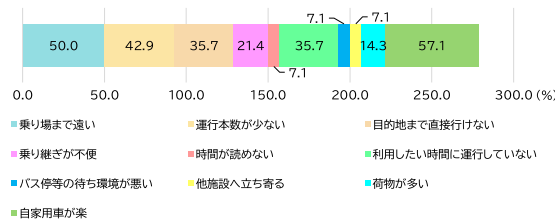
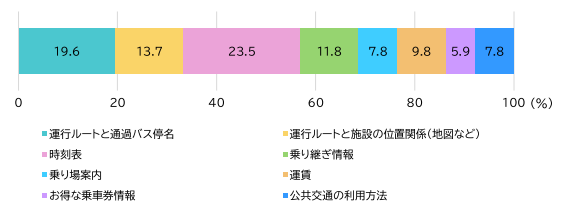


図 公共交通を利用するにあたって、便利だと思う情報 (n=51)



(5) 緑川地区

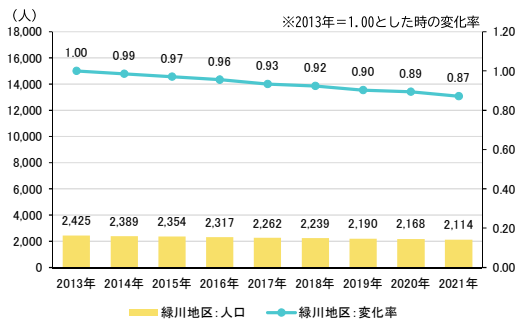
位置図



1) 地域の概況等

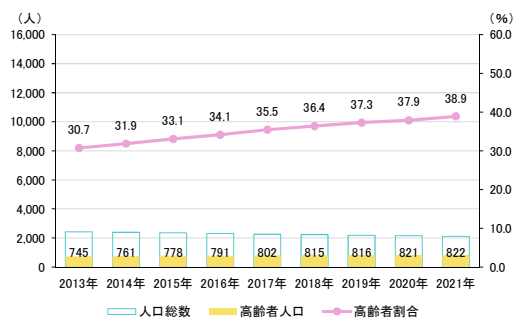
- 地区内の人口は、減少傾向にあり、2013年と比較して2021年には約300人減少しています。
- 高齢者割合も増加傾向にあり、近年は全体の約40%が高齢者となっています。

図 地区内人口の推移と変化率



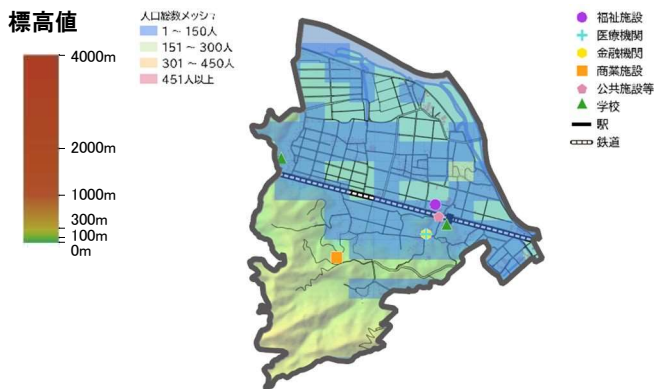
出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 高齢者割合の推移



出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 人口総数メッシュ・施設分布図



- 緑川駅を境界に、北側が農地、南側が森林地帯となっており、農地内には小規模な集落が形成されています。
- 緑川駅周辺に施設が立地しています。

出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土地理院「電子国土Web」

3) 地域公共交通の利用実態

- 地域公共交通の利用頻度をみると、「利用しない」が81.8%と最も多いです。
- 1ヶ月以内に複数回利用する割合は9.1%となっており、利用頻度が低いです。
- 普段利用する移動手段は、「車（運転）」の利用が91.7%と最も多くほとんどの割合を占めており、「車（送迎）」と合わせると、より公共交通の利用は少ないです。

図 地域公共交通の利用状況 (n=11)

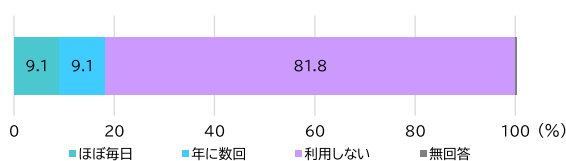
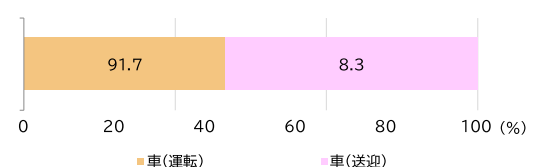


図 普段利用する移動手段 (n=24)

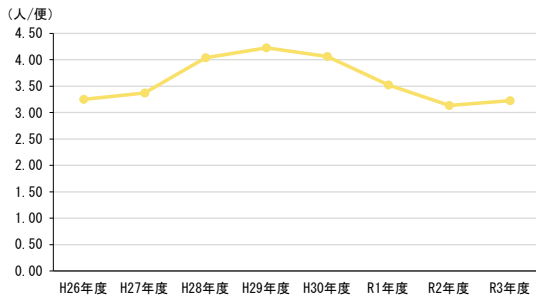


2) 地域公共交通の運行実態

- 地区内は鉄道,路線バス,ミニバス（のんなっせ）が運行しています。
- ミニバスの利用者数は H29 年度までは微増傾向にありましたが,以降は減少傾向にあります。

図 ミニバス（網津・緑川線）

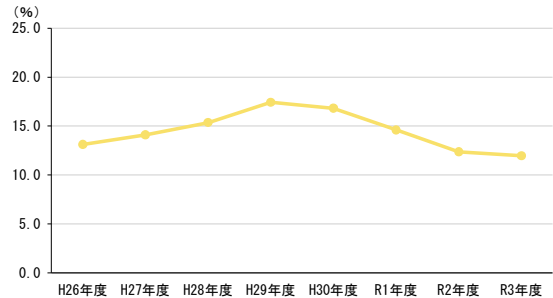
：一便当たりの利用者数



出典：宇土市資料

図 ミニバス（網津・緑川線）

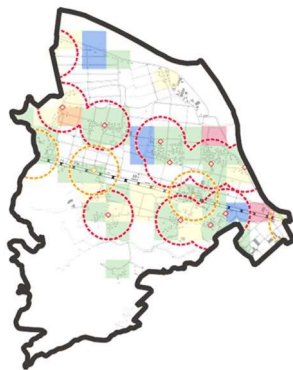
：運行事業費に対する運賃収入割合



出典：宇土市資料

図 高齢者割合メッシュ・バス停圏域図

- ◇ 路線バスバス停
- ◇ 行長しゃん号バス停
- ◇ のんなっせバス停
- 路線バスバス停300m圏域
- 行長しゃん号バス停300m圏域
- のんなっせバス停300m圏域



- 高齢者割合メッシュ
- 0 ~ 20%
- 21 ~ 40%
- 41 ~ 60%
- 61 ~ 80%
- 81 ~ 100%

- 面的には多くの地域をカバーしているものの,バスの運行本数やバス停までのアクセス性に差があります。

出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土数値情報

4) 地域公共交通に求めるニーズ

- 公共交通を利用しない理由は,「自家用車が楽」という理由により公共交通を利用しない傾向にあります。
- 公共交通の利用において便利だと思う情報は,「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」,「運行ルートと施設の位置関係(地図など)」の情報が重視される傾向にあります。

図 地域公共交通を利用しない理由 (n=10)

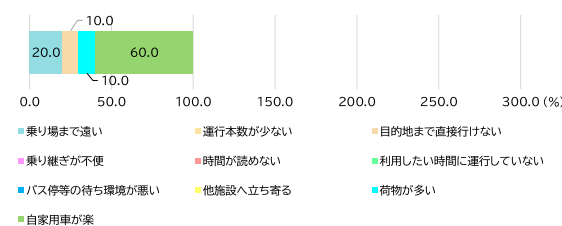
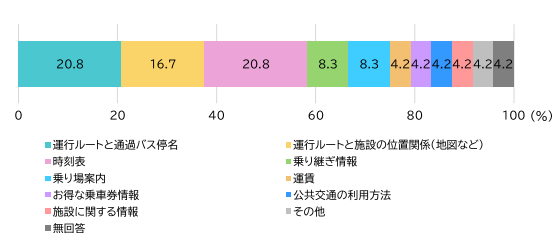


図 公共交通を利用するにあたって, 便利だと思う情報 (n=24)



(6) 網津地区

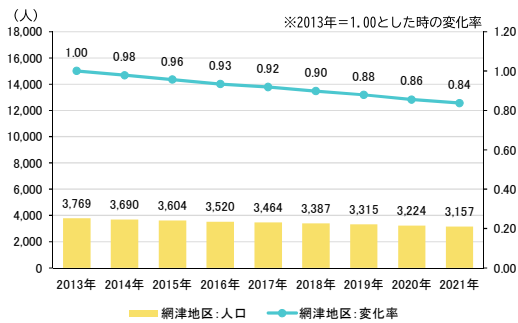
位置図



1) 地域の概況等

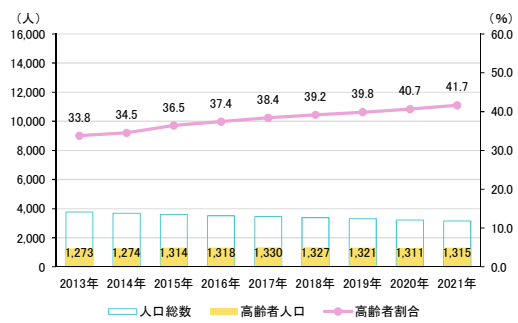
- 地区内の人口は、減少傾向にあり、2013年と比較して2021年には約600人減少しています。
- 高齢者割合も増加傾向にあり、近年は全体の約40%が高齢者となっています。

図 地区内人口の推移と変化率



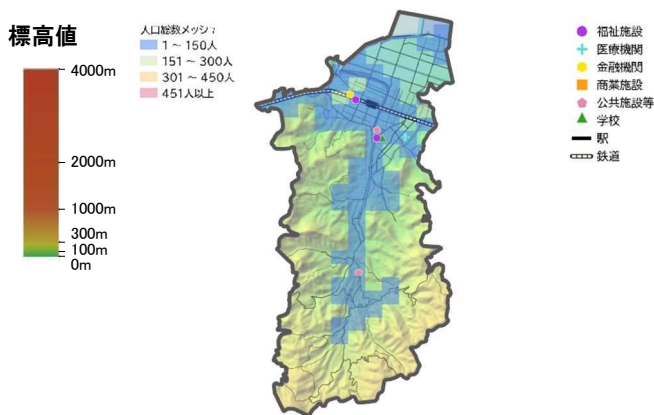
出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 高齢者割合の推移



出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 人口総数メッシュ・施設分布図



出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土地理院「電子国土Web」

- 地区内は南部の森林地帯が大部分を占めており、鉄道(三角線)と主要地方道である県道58号沿いに人口が分布しています。
- 住吉駅周辺に福祉施設などが分布していますが、商業施設が地区内に立地していないため、買い物は地区外への移動が必要になると考えられます。

3) 地域公共交通の利用実態

- 地域公共交通の利用頻度をみると、「利用しない」が82.1%と最も多いです。
- 1ヶ月以内に複数回利用する割合は3.6%となっており、利用頻度が低いです。
- 普段利用する移動手段は、「車(運転)」の利用が最も多く73.0%で半数以上を占めており、「車(送迎)」と合わせると、より公共交通の利用は少ないです。

図 地域公共交通の利用状況 (n=28)

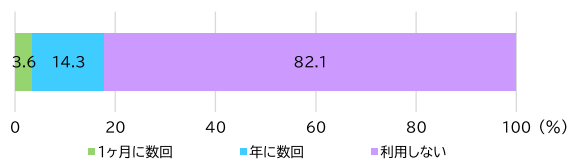
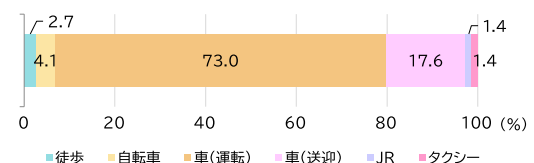


図 普段利用する移動手段 (n=28)

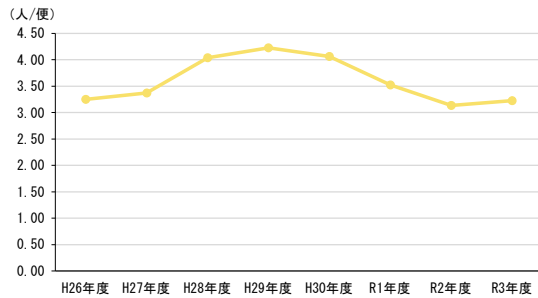


2) 地域公共交通の運行実態

- 地区内は鉄道,路線バス,ミニバス（のんなっせ）が運行しています。
- ミニバスの利用者数はH29年度までは微増傾向にあったが,以降は減少傾向にあります。

図 ミニバス（網津・緑川線）

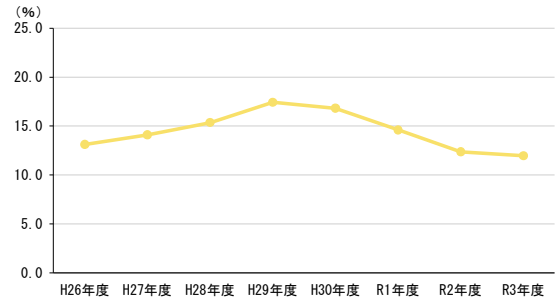
：一便当たりの利用者数



出典：宇土市資料

図 ミニバス（網津・緑川線）

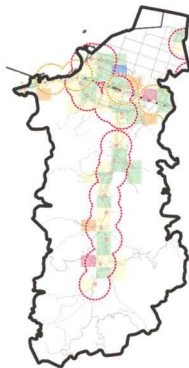
：運行事業費に対する運賃収入割合



出典：宇土市資料

図 高齢者割合メッシュ・バス停圏域図

- ◇ 路線バスバス停
- ◇ 行長しゃん号バス停
- ◇ のんなっせバス停
- 路線バスバス停300m圏域
- 行長しゃん号バス停300m圏域
- のんなっせバス停300m圏域



- 高齢者割合メッシュ
- 0 ~ 20%
- 21 ~ 40%
- 41 ~ 60%
- 61 ~ 80%
- 81 ~ 100%

- 面的にはミニバスにより,多くの地域をカバーしているものの,バスの運行本数やバス停までのアクセス性に差があります。

出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土数値情報

4) 地域公共交通に求めるニーズ

- 公共交通を利用しない理由は,「自家用車が楽」という理由により公共交通を利用しない傾向にあります。
- 公共交通の利用において便利だと思う情報は,「運行ルートと通過バス停名」や「運賃」,「時刻表」の情報が重視される傾向にあります。

図 地域公共交通を利用しない理由 (n=27)

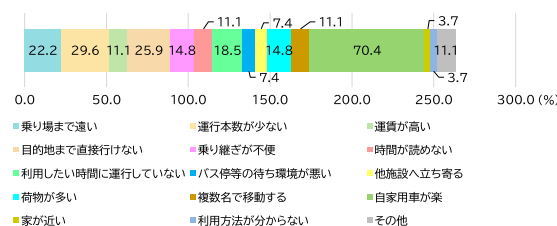
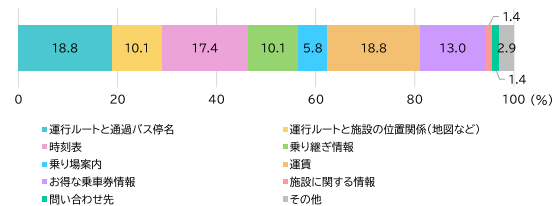


図 公共交通を利用するにあたって, 便利だと思う情報 (n=69)



(7) 網田地区

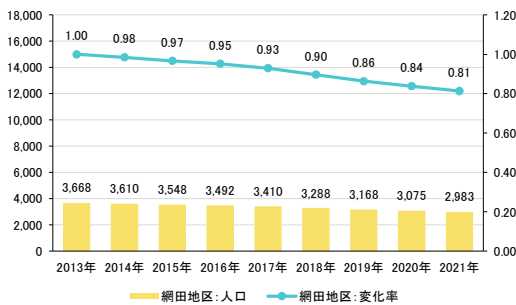
位置図



1) 地域の概況等

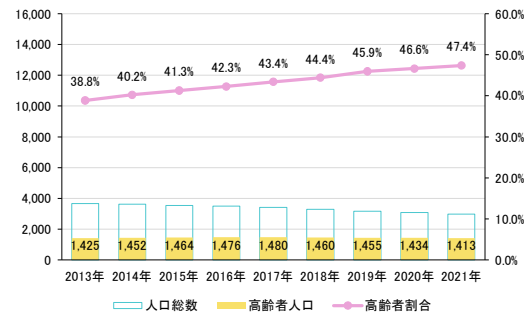
- 地区内の人口は、減少傾向にあり、2013年と比較して2021年には約700人減少しています。
- 高齢者割合も増加傾向にあり、近年は全体の約50%が高齢者となっています。

図 地区内人口の推移と変化率



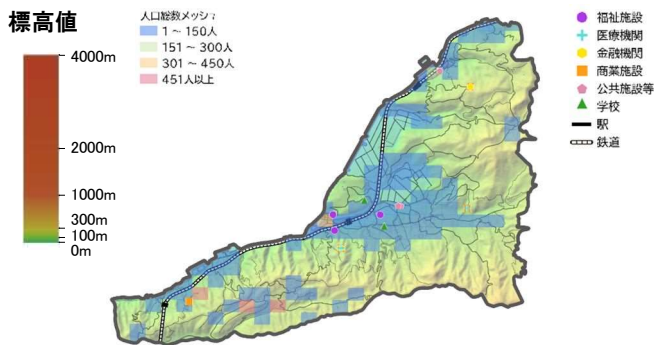
出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 高齢者割合の推移



出典：国勢調査, 住民基本台帳

図 人口総数メッシュ・施設分布図



- 北部の海沿いに農地が分布し、南部は森林地帯がほぼ占めています。
- 地区内には、肥後長浜駅と網田駅、赤瀬駅があり、網田駅周辺に福祉施設などが立地しています。

出典：国勢調査 250mメッシュ, 国土地理院「電子国土Web」

3) 地域公共交通の利用実態

- 地域公共交通の利用頻度をみると、「利用しない」が60.0%と最も多いですが、「年に数回」の利用割合は他地域と比べると多いです。
- 普段利用する移動手段は、「車（運転）」の利用が75.7%と最も多く半数以上を占めており、「車（送迎）」と合わせてみると、より公共交通の利用は少ないです。
- 一方、他地域と比べ「JR」の利用が多く見られます。

図 地域公共交通の利用状況 (n=15)

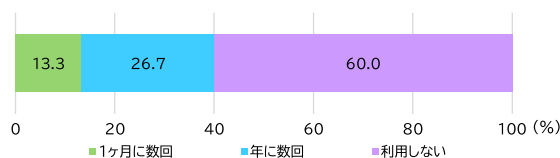
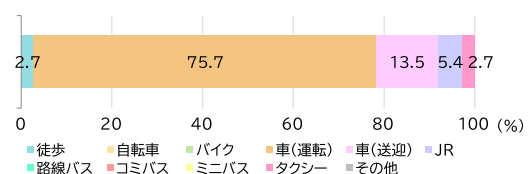


図 普段利用する移動手段 (n=37)



(8) 地区別の現況等の整理結果

	①地域の概況等	②地域公共交通の運行実態	③地域公共交通の利用実態	④地域公共交通に求めるニーズ
宇土地区	<ul style="list-style-type: none"> • 地区内の人口は、現状維持 • 高齢者割合も微増傾向にあり、近年は全体の約26%が高齢者となっている 	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道、路線バス、コミバス、ミニバスが運行 • 面的には駅前周辺の市街地をカバーしているものの、北部側の開発が進む地域ではサービスが不十分な部分も見られる 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通を利用しない割合は64.2%と最も多いが「年に数回」の利用割合は他地域と比べると多い • 移動手段は、「車（運転）」の利用が多く、公共交通の利用は少ない • 他地域と比較して、宇土市街地に近いため、「自転車」利用が見られる • 唯一、「コミュニティバス」の利用が見られる 	<ul style="list-style-type: none"> • 「自家用車が楽」という理由や、「目的地まで直接行けない」ために公共交通を利用しない傾向にある • 公共交通の利用において、「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」の情報が重視される
花園地区	<ul style="list-style-type: none"> • 地区内の人口は、微増傾向にある • 高齢者割合も微増傾向にあり、近年は全体の約25%が高齢者となっている 	<ul style="list-style-type: none"> • 路線バス、コミバス、ミニバスが運行 • 面的には既存の公共交通が多く、地域をカバーしている 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通を利用しない割合は67.4%と最も多いが「年に数回」の利用割合は他地域と比べると多い • 移動手段は、「車（運転）」の利用が多く、公共交通の利用は少ない • 他地域と比較して、宇土市街地に近いいため、「自転車」利用が見られる 	<ul style="list-style-type: none"> • 「自家用車が楽」という理由により公共交通を利用しない傾向にある • 公共交通の利用において、「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」の情報が重視される
轟地区	<ul style="list-style-type: none"> • 地区内の人口は、現状維持 • 高齢者割合も増加傾向にあり、近年は全体の約30%が高齢者となっている 	<ul style="list-style-type: none"> • 路線バス、コミバス、ミニバスが運行 • 面的には既存の公共交通が高齢者の分布する地域をおおむねカバーしている 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通を利用しない割合(77.1%)に対して、1ヶ月以内に複数回利用する割合は5.7%となっており、公共交通の利用頻度は低い • 移動手段は、「車（運転）」の利用が最も多く、半数以上を占めている 	<ul style="list-style-type: none"> • 「自家用車が楽」という理由により公共交通を利用しない傾向にある • 他地域と比べて「乗り場まで遠い」ことが多く割合を占めている • 公共交通の利用において、「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」等の情報が重視される
走潟地区	<ul style="list-style-type: none"> • 地区内の人口は、微減傾向にある • 高齢者割合は増加傾向にあり、近年は全体の約30%が高齢者となっている 	<ul style="list-style-type: none"> • ミニバスが運行 • 路線バスの廃止に伴い、ミニバスの運行区間の見直しが行われたが、既存の公共交通でおおむねの地域をカバーしている 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通を利用しない割合(81.3%)に対して、1ヶ月以内に複数回利用する割合は12.5%となっており、公共交通の利用頻度は低い • 移動手段は、「車（運転）」の利用が最も多く、半数以上を占めている 	<ul style="list-style-type: none"> • 「自家用車が楽」という理由により公共交通を利用しない傾向にある • 他地域と比べて「乗り場まで遠い」ことが多く割合を占めている • 公共交通の利用において、「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」の情報が重視される
緑川地区	<ul style="list-style-type: none"> • 地区内の人口は、減少傾向 • 高齢者割合も増加傾向にあり、近年は全体の約40%が高齢者となっている 	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道、路線バス、ミニバスが運行 • 面的には既存の公共交通が多く、地域をカバーしている 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通を利用しない割合(81.8%)に対して、1ヶ月以内に複数回利用する割合は9.1%となっており、公共交通の利用頻度は低い • 移動手段は、「車（運転）」の利用がほとんどの割合を占めている 	<ul style="list-style-type: none"> • 「自家用車が楽」という理由により公共交通を利用しない傾向にある • 公共交通の利用において、「時刻表」や「運行ルートと通過バス停名」等の情報が重視される
網津地区	<ul style="list-style-type: none"> • 地区内の人口は、減少傾向 • 高齢者割合も増加傾向にあり、近年は全体の約40%が高齢者となっている 	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道、路線バス、ミニバスが運行 • 面的には既存の公共交通が多く、地域をカバーしている 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通を利用しない割合は(82.1%)に対して、1ヶ月以内に複数回利用する割合は3.6%となっており、公共交通の利用頻度は低い • 移動手段は、「車（運転）」の利用が最も多く、半数以上を占めている 	<ul style="list-style-type: none"> • 「自家用車が楽」という理由により公共交通を利用しない傾向にある • 公共交通の利用において、「運賃」や「運行ルートと通過バス停名」等の情報が重視される
網田地区	<ul style="list-style-type: none"> • 地区内の人口は、減少傾向 • 高齢者割合も増加傾向にあり、近年は全体の約50%が高齢者となっている 	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道、路線バス、デマンドバスが運行 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通を利用しない割合は60.0%と最も多いが「年に数回」の利用割合は他地域と比べると多い • 移動手段は、「車（運転）」の利用が最も多く、半数以上を占めている • 他地域と比べ、「JR」の利用が多く見られる 	<ul style="list-style-type: none"> • 「自家用車が楽」という理由や、「目的地まで直接行けない」ために公共交通を利用しない傾向にある • 公共交通の利用において、「運賃」や「運行ルートと通過バス停名」等の情報が重視される

第4章

地域公共交通計画

4-1 地域公共交通の現状

「第2章 宇土市の現状」及び「第3章 アンケート調査結果」から地域公共交通の現状を整理すると、以下のとおりとなります。

①地域公共交通の利便性の低さ

- ・JR 三角線沿線及び宇土～三角間の路線バスにおいては、運行本数も少なく、集落からのアクセス性が低いため、幹線系統としての役割が不足しています。
- ・また、コミュニティバス「行長ちゃん号」においては路線延長が長く、運行本数も各4便（右廻り・左廻り）となっており、利用者数は減少傾向となっています。
- ・JR 三角線や路線バスにおいて、小中高校生の通学や熊本市方面への通勤など一定の利用者数は見られるものの、**利用する人は限定的**となっています。
- ・コミュニティバスにおいては、路線延長が長いことから**運行本数などサービス水準へ支障**が生じているとともに、日曜日に運行していないことから、交通手段を持たない学生や来訪客などが利用できない状況です。
- ・ただし、運賃無料期間においては利用者が大幅に増加（2倍程度）していることから、**潜在需要は多く存在**していることがうかがえます。
- ・ミニバスにおいては、運転免許証などを保有しない高齢者の移動手段を担っていますが、**利用者が限定的で新規需要の獲得が進まない状況**や、**曜日運行に伴う利用の制約**などの問題を抱えています。

⇒ 関連ページ：P13～17, P50～54

②地域公共交通に係る財政負担の増加

- ・宇土～三角間の路線バスに関しては、宇土～住吉間、住吉～網田間、宇土～網田間などの利用が見られますが、宇土～三角間などの市域を跨いだ利用は少ない状況です。
- ・コミュニティバスやミニバスにおいては、**利用が見られない区間・便が存在**、さらには1便あたりの利用者数に対して**運行車両が大きい**路線が存在するなど、**非効率な運行**が一部で見られます。
- ・宇土～三角間ではJRと路線バスが、市街地部では路線バス、コミュニティバス、ミニバスの運行路線が**多くの区間で重複**しています。
- ・その結果、地域公共交通に係る財政負担は、路線バスに関して年々増加し、全体で5,000万円以上（宇土～三角間の路線バスが多くを占める）となっています。

⇒ 関連ページ：P13～17, P45～49

③地域公共交通相互などの連携不足

- ・現在の地域公共交通は乗り継ぎなどを考慮した運行形態となっていないことから、**各交通機関相互を乗り継いでの利用は極めて少ない状況**です（駅や主要施設における結節性も低い）。
- ・一方、地域公共交通利用者の利用理由、さらには非利用者の重要視する事項として「目的地まで直接行ける」が多くを占めており、利用者の多くが高齢者であることを踏まえると、**乗り継ぎに伴う負荷発生の影響が懸念**されます。
- ・市内には福祉タクシー事業者や福祉マイクロバスが存在し、利用者の多様なニーズへ対応している状況ですが、一部**タクシー事業者やミニバス等の他サービスと重複**している部分も見られます。

⇒ 関連ページ：P12, P31～32, P34～35, P55, P66～67

④交通空白地の存在

- ・JR 三角線沿線や路線バス・ミニバス沿線などにおいて、**集落から駅やバス停までのアクセス性が低い地域が存在**します。
- ・その結果、**高齢者の多くが自動車（運転）で移動**しているとともに、運転免許証を持たない人は、「車（送迎）」もしくはタクシーでの移動に依存しており、外出頻度など日常生活へも影響しています。
- ・高齢者の運転免許証の返納は今後もさらに増加し、**移動手段が必要な交通弱者が増加**することが想定されます。

⇒ 関連ページ：P24, P27～28, P81～94

⑤地域公共交通に対する市民の関心の低さ

- ・現在の地域公共交通利用者は小中高生や高齢者に限定的となっており、多くの市民が利用したことがない、さらには地域公共交通に対して関心が低くなっています。
- ・一方で、高校生など若い世代や高齢者においては、地域公共交通の維持に向けた協力意識として、比較的高い傾向となっています。

⇒ 関連ページ：P27 , P34 , P39 , P74 , P80

⑥地域公共交通の維持・確保に対する懸念

- ・既存の交通事業者においては、運転手不足や運転手の高齢化など今後の事業継続に不安を抱えており、新型コロナウイルス感染症の影響により、経営環境の悪化に拍車がかかっています。
- ・今後は運行効率性の向上を目指しつつ、地域と連携した魅力創出などの一体的取組が求められています。

⇒ 関連ページ：P58～65

4-2 地域公共交通の課題

本市における地域公共交通は、「4-1 地域公共交通の現状」に示す 6 つの現状に直面しており、地域の実情に応じた地域公共交通を構築していくことが課題となっています。

- ①地域公共交通の利便性の低さ : 地域の需要やニーズなどに応じたメリハリのあるサービス提供など、利便性を確保した地域公共交通への見直しが必要です。
- ②地域公共交通に係る財政負担の増加 : 各地域公共交通の役割分担を明確にしつつ、利用形態などに応じた効率的な地域公共交通体系への見直しが必要です。
- ③地域公共交通相互などの連携不足 : 地域公共交通相互の結節性を高め、地域に存在する輸送資源を活用・連携させた一体的な地域公共交通体系の構築が必要です。
- ④交通空白地の存在 : ニーズが今後さらに高まる交通弱者への対応も考慮し、きめ細かい地域公共交通サービスの提供が必要です。
- ⑤地域公共交通に対する市民の関心の低さ : 地域公共交通を利用するために必要となる適切な情報提供に加え、関心を高め・使ってみたくなるような工夫・意識啓発に向けた取り組みが必要です。
- ⑥地域公共交通の維持・確保に対する懸念 : 交通事業者のみでなく市民・地域が一体となり、地域公共交通を維持・確保していくための取り組みが必要です。

(1) 本市が目指すまちの姿(将来像)



資料：第6次宇土市総合計画 前期基本計画

(2) 他分野における地域公共交通へのニーズ

福祉面：高齢者や障がい者などが気軽に利用可能な移動手段としての基盤，
高齢者や障がい者に配慮した運賃などの費用負担に対する支援 など

教育面：小中学校などのニーズに応じた利用しやすい体制整備 など

観光面：JR 駅などからの2次交通の整備 など

(3) 地域公共交通が果たすべき役割

- ①市民の多様な移動ニーズに対応し、日常生活を支える
 - ②地域の暮らしを支える
 - ③人々の交流促進
- ⇒ **まちのポテンシャルを創出し、まちの持続的な発展に寄与**

(4) 本市における地域公共交通の基本的な方針

地域公共交通が果たすべき役割を踏まえ、本市が有する可能性（ポテンシャル）を創出し、持続的なまちの発展を目指すことを念頭に、以下の通り設定します。

地域公共交通が“輝く”まち・宇土
-地域みんなで魅力的な地域公共交通を創出します-

将来の人口展望に向けた課題・対策を踏まえた、目指すべき将来の方向

基本目標1 新しいひとの流れをつくる ～移住の視野拡大に向けた関係人口の創出へ～

若い世代の転出超過を克服し、人口の流出抑制や転入者の増加を目指し、効果的なシティプロモーションを行い、まちの魅力と認知度を高めます。また、地域資源を活かした観光振興により交流人口を拡大し、農業・漁業などを通じた市外者との関係人口を創出するなど移住・定住に向けた各種補助事業や環境整備を行い、市への移住の流れと人口定着を図ります。

基本目標2 切れ目のない子育て支援 ～若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる～

結婚から出産、子育てまでの切れ目のない子育て支援を充実し、若い世代が安心して結婚・妊娠・出産・子育てのできる環境をつくることで、結婚・出産・子育ての希望をかなえます。また、特色ある教育環境を整備し、子育て世帯に選ばれる、住みたい・住み続けたいまちづくりを目指します。

基本目標3 安定した仕事をつくる ～就労機会の創出と多様化～

水産物などの地域資源を活かした特産品の開発・販売により、市の魅力を発信し、新たな担い手を育成するとともに、地場産業の経営基盤の強化と、創業・就労支援及び企業誘致により安定した雇用の創出を目指します。

基本目標4 多様な主体による持続可能な社会づくり

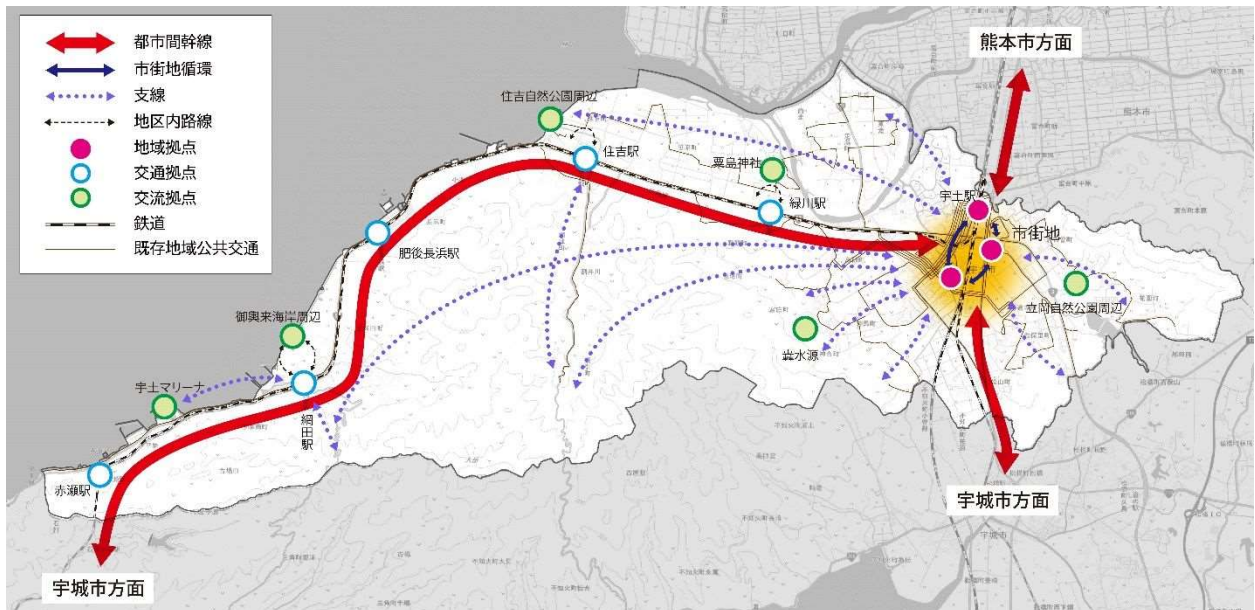
～戦略を動かす協働のまちづくりと持続可能な社会の形成～

市民との協働によるまちづくりや官民連携・広域連携を拡大し、戦略を動かすまちの原動力を活性化します。また、持続可能な地域社会を形成するため、SDGsの考え方を踏まえ、経済、社会及び環境のさまざまな分野において、市民が安心して住み続けられる暮らしをつくります。

資料：第2期宇土市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(1) 地域公共交通体系の将来像

本市の都市構造等を踏まえ、市街地への交通ネットワークの確保に加え、各地に存在する拠点間のアクセス強化、さらには拠点を中心とした交通ネットワークの確保など、下図のとおり拠点の形成・機能強化、交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいきます。



【拠点の考え方】

拠点名	位置づけ	対象
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活における中心となる拠点 主に市街地内 周辺には商業施設や医療施設などが立地 多様な地域公共交通が結節する拠点 	宇土市役所, JR 宇土駅, 大型商業施設 ※市街地全体
交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> 主に鉄道駅 都市間幹線が運行する拠点 各地区で市民などが集え、コミュニティの形成が期待される拠点 	JR 各駅
交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> 市民だけでなく市外からも人が集う交流人口拡大の拠点 	御輿来海岸周辺, 住吉自然公園周辺, 立岡自然公園周辺, 宇土マリーナ, 粟嶋神社, 轟水源

[交通ネットワークの考え方]

路線名	果たすべき役割	主な利用者	配置方針	交通手段
都市間幹線	本市と熊本市や宇城市など都市間の移動を担います。	通勤・通学者, その他市民全般, 観光客, その他来訪者	地域拠点と隣接都市,市街地を結ぶ路線	鉄道, 路線バス
市街地循環	市街地内を循環し,本市の地域公共交通の基盤を担います。	市民全般, その他来訪者	市街地内の地域拠点を結ぶ路線	コミュニティバス, タクシー
支線	集落などの居住地から最寄りの拠点,もしくは市街地などの拠点を結ぶ日常生活の移動手段を担います。	高齢者などの 通院・買い物利用 その他市民全般	居住地と最寄りの拠点もしくは市街地を結ぶ路線	ミニバス, デマンドバス, タクシー, 福祉バス
地区内路線	地区内などで小規模な移動需要などに対応したサービスを担います。	地域の高齢者などの 通院・買い物利用, 観光客	交通拠点と交流拠点などを結ぶ路線	タクシー, グリーンスロー モビリティ [※] などの 新交通手段

※グリーンスローモビリティとは,時速 20km/h 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスのことであり,その車両も含めた総称のことです。

(1) 計画の目標

〔本市における地域公共交通の基本的な方針〕

地域公共交通が“輝く”まち・宇土

-地域みんなで魅力的な地域公共交通を創出します-

〔地域公共交通が抱える課題〕

〔計画の目標(今後の方向性)〕

①地域公共交通の利便性の低さ

⇒ 地域の需要やニーズなどに応じたメリハリのあるサービス提供など利便性を確保した地域公共交通への見直しが必要です。

②地域公共交通に係る財政負担の増加

⇒ 各地域公共交通の役割分担を明確にしつつ、利用形態などに応じた効率的な地域公共交通体系への見直しが必要です。

③地域公共交通相互などの連携不足

⇒ 地域公共交通相互の結節性を高め、地域に存在する輸送資源を活用・連携させた一体的な地域公共交通体系の構築が必要です。

④交通空白地の存在

⇒ ニーズが今後さらに高まる交通弱者への対応も考慮し、きめ細かい地域公共交通サービスの提供が必要です。

⑤地域公共交通に対する市民の関心の低さ

⇒ 地域公共交通を利用するために必要となる適切な情報提供に加え、関心を高め・使ってみたくなるような工夫・意識啓発に向けた取り組みが必要です。

⑥地域公共交通の維持・確保に対する懸念

⇒ 交通事業者のみでなく市民・地域が一体となり、地域公共交通を維持・確保していくための取り組みが必要です。

①移動ニーズを踏まえつつ、まちづくりと連携した一体的な地域公共交通体系の構築

・移動ニーズにマッチした地域公共交通網を形成するとともに、拠点性（結節性）の向上や運行ダイヤの接続強化など、まちづくりと連携した一体的な地域公共交通体系を構築します。

②地域が一丸となった持続可能な地域公共交通サービスの提供

・既存の地域公共交通を有効活用しつつ、地域の輸送資源も活用し、役割分担の明確化や需要に応じたメリハリのあるサービス提供など、地域が一丸となり持続可能な地域公共交通サービスを提供します。

③交通弱者に配慮したきめ細かい地域公共交通サービスの提供

・運転免許証を保有しない小中高生や高齢者などの移動ニーズや生活実態などを踏まえ、交通弱者に配慮したきめ細かい地域公共交通サービスを提供します。

④地域公共交通の利用促進・需要創出に向けた機会づくり

・市民の地域公共交通に対する意識啓発による利用促進に取り組むとともに、市民及び来訪者の地域公共交通を利用する機会づくりなど需要創出に取り組めます。

⑤地域・行政・交通事業者の連携・協働による地域公共交通づくり

・地域公共交通の維持・確保に向けて、地域・行政・交通事業者が連携・協働する地域公共交通づくりに取り組みます。

(2) 目標に対する数値指標・目標値

〔考え方〕

- ・ 1) 3) 6) : 第6次宇土市総合計画前期基本計画との整合を図り地域公共交通の利用者数を増加
- ・ 2) : 約2倍を目標設定(平成28年度が12.5%)
- ・ 4) : キロあたり運行単価の増加を考慮するとともに、R3年度実績に対して路線バス見直し分を削減
- ・ 5) : 地域住民アンケート結果より80歳以上の「週1回以上」の地域公共交通利用率10%を70歳以上にも設定
- ・ 7) : 乗合タクシーであることを前提に、全ての路線で2.0人/便以上を設定

〔目標に対する数値指標・目標値〕

数値指標	現況値		目標値 (令和8年度)
1) コミュニティバス「行長しゃん号」の利用者数※	8,534人/年 (R元年度実績)	8,199人/年 (R3年度実績)	10,000人/年以上 (増加)
2) コミュニティバス「行長しゃん号」の収支率	11.4% (R元年度実績)	4.5% (R3年度実績)	15%以上 (向上)
3) 地域拠点(JR宇土駅)の乗車人数	1,929人/日 (R元年度実績)	1,504人/日 (R2年度実績)	2,000人/日以上 (増加)
4) 路線バスに対する市財政負担額	37,551千円 (R元年度実績)	46,115千円 (R3年度実績)	30,000千円以下 (削減)
5) 70歳代の地域公共交通利用率 (週1回以上)	5.0% (R3地域住民アンケート)		10%以上 (増加)
6) ミニバス「のんなっせ」の利用者数※	5,487人/年 (R元年度実績)	4,696人/年 (R3年度実績)	6,000人/年以上 (増加)
7) ミニバス「のんなっせ」の 1便あたり利用者数(路線毎)	1.5~4.0人/便 (R元年度実績)	0.9~3.2人/便 (R3年度実績)	全路線2.0人/便以上 (増加)
8) 地区内路線の導入件数	-		1地区 (新規)
※1), 2), 6), 7)と同じ	-		-
9) 地域公共交通マップ等の更新	作成 (R3年度実績)		最新情報に更新
10) 地域公共交通に関する定期的な 広報活動	1回/年		2回/年 (増加)
11) 地域との協働による取組み件数	なし (R2年度実績)		2回/年 (新規)

※運行費の国庫補助対象系統に係る目標値については別紙に記載。

〔目標に対する数値指標・目標値〕

数値指標	現況値		目標値 (令和8年度)
------	-----	--	----------------

目標①: 移動ニーズを踏まえつつ、まちづくりと連携した一体的な地域公共交通体系の構築

1) コミュニティバス「行長しゃん号」の利用者数	8,534 人/年 (R 元年度実績)	8,199 人/年 (R3 年度実績)	10,000 人/年以上 (増加)
2) コミュニティバス「行長しゃん号」の収支率	11.4% (R 元年度実績)	4.5% (R3 年度実績)	15%以上 (向上)
3) 地域拠点 (JR 宇土駅) の乗車人数	1,929 人/日 (R 元年度実績)	1,504 人/日 (R2 年度実績)	2,000 人/日以上 (増加)

目標②: 地域が一丸となった持続可能な地域公共交通サービスの提供

4) 路線バスに対する市財政負担額	37,551 千円 (R 元年度実績)	46,115 千円 (R3 年度実績)	30,000 千円以下 (削減)
5) 70 歳以上の地域公共交通利用率 (週 1 回以上)	5.0% (R3 地域住民アンケート)		10%以上 (増加)

目標③: 交通弱者に配慮したきめ細かい地域公共交通サービスの提供

6) ミニバス「のんなっせ」の利用者数	5,487 人/年 (R 元年度実績)	4,696 人/年 (R3 年度実績)	6,000 人/年以上 (増加)
7) ミニバス「のんなっせ」の 1 便あたり利用者数 (路線毎)	1.5~4.0 人/便 (R 元年度実績)	0.9~3.2 人/便 (R3 年度実績)	全路線 2.0 人/便以上 (増加)
8) 地区内路線の導入件数	-		1 地区 (新規)

目標④: 地域公共交通の利用促進・需要創出に向けた機会づくり

※ 1) , 2) , 6) , 7) と同じ	-		-
9) 地域公共交通マップ等の更新	作成		最新情報に更新

目標⑤: 地域・行政・交通事業者の連携・協働による地域公共交通づくり

10) 地域公共交通に関する定期的な 広報活動	1 回/年		2 回/年 (増加)
11) 地域との協働による取組み件数	なし (R2 年度実績)		2 回/年 (新規)

〔目標達成に向けた施策・事業〕

目標達成に向けた施策・事業	事業概要
事業1) コミュニティ交通の見直し	コミュニティバス「行長しゃん号」とミニバス「のんなっせ」において、運行区間などを見直すとともに、施設などへの乗り入れや運行本数などを見直し、分かりやすい時刻表やバス停の見直しを行い、利用者の利便性向上を図ります。
事業2) 駅や施設などを活用した交通拠点の創出	市内の JR 駅や主要施設などにおいて、駅舎の有効活用や地域公共交通の待ち環境の向上、さらには地域公共交通相互の接続強化などを行い、交通拠点の創出を図ります。
事業3) 路線バスの見直し	路線バスの三角線(三角～宇土間)を対象に、運行区間や運行本数などを見直しを行うとともに、代替交通などの検討を行い、運行効率化を図ります。
事業4) 福祉事業との連携	ミニバス「のんなっせ」と福祉バス「あじさい号」が連携し、地域住民の利便性向上及び運行効率化を図ります。
事業5) コミュニティ交通の見直し(再掲)	ミニバス「のんなっせ」の運行形態の見直しを行うとともに、網田地区などにおいて地区内や拠点間を連絡する地区内輸送手段を検討し、利用者ならびに来訪者などの利便性向上を図ります。
事業6) 交通弱者を対象とした運賃などの助成	高校生や高齢者などの交通弱者を対象に、運賃などの助成を行うことで、地域公共交通の利用促進を図ります。
事業7) 新たな運賃制度の導入	コミュニティバス「行長しゃん号」とミニバス「のんなっせ」を対象に新たな運賃制度を導入し、利用者の利便性向上を図ります。
事業8) 地域公共交通に関する情報発信の強化	地域公共交通マップの定期更新やその他媒体などを活用した情報発信を強化することで、地域公共交通の利用促進を図ります。
事業9) 地域公共交通利用啓発活動の実施	ターゲットに応じた地域公共交通利用啓発活動を定期的実施することで、地域公共交通に対する地域住民の意識の醸成、さらには利用促進を図ります。
事業10) 企業との連携	行政・企業などが連携した地域公共交通利用啓発活動を実施することで、地域公共交通の利用促進を図ります。

事業 1) コミュニティ交通の見直し

【事業概要】

コミュニティバス「行長しゃん号」とミニバス「のんなっせ」において、運行区間などを見直すとともに、施設などへの乗り入れや運行本数などを見直し、分かりやすい時刻表やバス停の見直しを行い、利用者の利便性向上を図ります。

※コミュニティバスとミニバスの運行は、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用

	コミュニティバス「行長しゃん号」	ミニバス「のんなっせ」
運行主体	産交バス株式会社	タクシー3事業者
事業内容	市街地循環型	郊外部⇔市街地
運行形態	路線定期	路線定期
運行路線数	1(右回り,左回り)	5路線

【事業主体】

市(協議会),交通事業者,施設関係者

【事業箇所】

市全域

【事業実施イメージ】

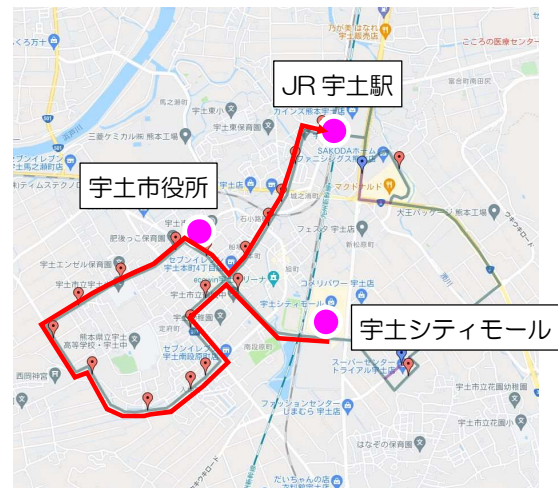
①コミュニティバス「行長しゃん号」の運行内容の見直し

例)・運行区間の短縮(右図イメージ)

1便あたりの運行時間を短縮します。

(38~41分→22分程度)

- ・運行本数の増加
運行区間の短縮に合わせて、運行本数を増加させます。
(午前・午後ともに3往復程度)
- ・運行曜日の追加
現在運行していない日曜日についても運行します。



②ミニバス「のんなっせ」の運行内容の見直し

現在の利用実態等を踏まえ、ミニバス「のんなっせ」の運行区間を見直しを行います。

- ・花園北部線：宇土駅西口までの運行を宇土シティモール前までの運行に見直し
- ・花園南部線：同上
- ・轟線：宇土駅西口までの運行を、宇土市役所前から宇土シティモール前までに見直し
- ・宇土北部線：地区から宇土市役所経由、宇土駅西口までの運行を、地区から宇土市役所経由で宇土シティモール前までの運行に見直し
- ・網津・緑川線：宇土駅西口までの運行を宇土市役所経由、宇土シティモール前までに見直し

【期待される効果】

- ・コミュニティバス「行長しゃん号」の利便性向上に伴う利用者数の増加
- ・コミュニティバス「行長しゃん号」の利用者数増加に伴う収支率の改善
- ・ミニバス「のんなっせ」の運行効率性の改善
- ・JR,コミュニティバス「行長しゃん号」,ミニバス「のんなっせ」の接続強化
- ・市街地部の回遊性向上,活性化

※国の運行費補助は、存続が危惧に瀕している生活交通について、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを支援するものであり、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金は幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援されるものです。

事業2) 駅や施設などを活用した交通拠点の創出

〔事業概要〕

市内の JR 駅や主要施設などにおいて、駅舎の有効活用や地域公共交通の待ち環境の向上,さらには地域公共交通相互の接続強化などを行い,交通拠点の創出を図ります。

〔事業主体〕

市(協議会),交通事業者,施設関係者

〔事業箇所〕

JR 駅,主要施設

〔事業実施イメージ〕

①JR 各駅での駅舎の有効活用

現在の JR 各駅(網田駅除く)に設置されている駅舎について,交通事業者やその他関係者との連携等を図り,コミュニティスペース化やカフェの設置など,有効活用を図ります。

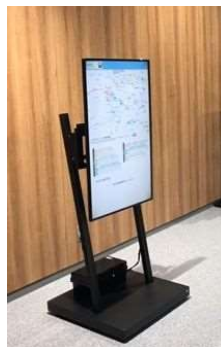
②主要拠点での交通拠点の創出

主要拠点(宇土市役所や宇土シティモールなど)を対象に,地域公共交通相互のダイヤの見直しによる接続強化や待ち環境整備(ベンチ設置など),さらには情報提供の充実など交通拠点の創出を図ります。

情報提供にあたっては,デジタルサイネージ*等を設置することで,バスロケーションシステム等の運行情報の提供に加え,地域のイベントに関する情報や観光情報,企業などの広告等を提供します。

〔期待される効果〕

- JR 駅の利用者数増加
- 地域公共交通利用者の利便性向上
- JR とその他地域公共交通との接続強化
- 交流人口や滞在人口の増加等に伴う各地区の活性化



〔JR 網田駅の駅舎を活用し,地元網田地区の NPO 法人の管理により運営されている「網田レトロ館&カフェ」〕



〔由布市で設置しているサイネージの事例〕

*デジタルサイネージとは,施設等にディスプレイなどの映像表示装置を設置し,情報を発信するシステムのことであり,サイネージとは看板等を意味します。

事業3) 路線バスの見直し

〔事業概要〕

路線バスの三角線(三角～宇土間)を対象に、運行区間や運行本数などの見直しを行うとともに、代替交通などの検討を行い、運行効率化を図ります。

※ミニバスとデマンドバスの運行は、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用

※代替交通に対しては、必要に応じて国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用

〔事業主体〕

市(協議会)、交通事業者、教育委員会

	ミニバス「のんなっせ」	デマンドバス
運行主体	タクシー 3 事業者	タクシー 1 事業者
事業内容	郊外部⇔市街地	郊外部（網田など）⇔市街地
運行形態	路線定期	区域運行
運行路線数	5路線	-

〔事業箇所〕

路線バス三角線沿線

〔事業実施イメージ〕

①三角線の見直し

路線バスの三角線(三角～宇土間)を対象に、運行区間や運行本数などの見直しを、現在の利用者の利用実態等を踏まえ行います。

見直し例)

- 住吉駅～宇土市街地間に関しては、車両のダウンサイジング等も行いつつ、定時定路線などの一定サービス水準を確保するか、ミニバス「のんなっせ」の網津・緑川線の運行内容を見直し（毎日運行、運行本数増加など）、対応。
- 網田～住吉間に関しては、網田地区で運行しているデマンドバスの活用（エリアの拡大）や網田地区の小中学生に対しては代替する通学手段の運行もしくはデマンドバスで対応。
- その他、料金設定などを工夫することで、JR 区間と利用区間が同様の場合は JR への乗り換えなどを促進。

〔三角線の利用実態〕

※市域を跨いだ利用はほぼ見られないが、住吉駅を跨いだ移動は一定程度存在する状況。

		路線バス停																								
		1.宇土駅前	2.網田駅前	3.鹿嶋の森	4.宇土駅前	5.宇土三丁目	6.宇土三丁目	7.宇土中町	8.鹿切	10.野崎	12.網津	14.住吉駅前	15.住吉駅前	17.小池(宇土)	19.東長浜	20.東長浜	22.北新地	24.網田駅前	27.宇吉	28.網田(住吉)	32.大田塚	34.西三号	36.三角西側前	43.東港	45.三角南交	
乗 降 人 数	1.宇土駅前							2	1																	
	2.網田駅前																									
	5.宇土三丁目																									
	6.宇土三丁目	1																								
	7.宇土市街所前	1																								1
	8.鹿切	1																								
	12.網津																									
	13.新川入口	1																								
	14.住吉駅前	1		1																						
	15.住吉西の森		1																							
	16.長野田																									
	17.小池(宇土)	1																								
	21.小池(長浜)																									
	22.北新地																									
	24.網田中学校下																									
	25.網田駅前																									
	26.網田東																									
	28.東港(三角)																									
	32.大田塚																									
	34.西三号																									1
36.三角西側前																									1	
43.東港																									1	
45.三角南交																									2	

〔期待される効果〕

- 路線バスの財政負担の削減
- 地域の実情に応じた柔軟な地域公共交通の運行による利便性向上

事業4) 福祉事業との連携

〔事業概要〕

ミニバス「のんなっせ」と福祉バス「あじさい号」が連携し、地域住民の利便性向上及び運行効率化を図ります。

〔事業主体〕

市(協議会)、交通事業者、福祉関係者

〔事業箇所〕

市全域

〔事業実施イメージ〕

①ミニバス「のんなっせ」との連携

福祉バス「あじさい号」とミニバス「のんなっせ」が連携し、福祉バス「あじさい号」へあじさいの湯利用者以外の方も利用可能(有料)とするとともに、ミニバス「のんなっせ」との重複路線の見直しを行いながら、一体的に高齢者等の利便性向上を図ります。



あじさい号(福祉マイクロバス)運行時刻表

【利用できる方】60歳以上の方で老人福祉センター又はあじさいの湯を御利用の方

【乗車料】無料。(老人福祉センターの入館料100円、あじさいの湯入館料を要します。)

詳細は下記まで御連絡下さい

宇土市老人福祉センター

電話 0964-22-1008

第2・4月曜日		火曜日		水曜日	
宇土・花園方面 行き	宇土・花園方面 帰り	宇土・走湯・網津方面 行き	宇土・走湯・網津方面 帰り	轟方面 行き	網津・網田方面 行き
8:30 老人福祉センター	14:30 老人福祉センター	8:30 老人福祉センター	14:30 老人福祉センター	8:30 老人福祉センター	9:10 老人福祉センター
8:35 境目団地	14:50 あじさいの湯	↓ 本町通り	14:35 本町2丁目	8:40 宇土市民斎場	9:11 宇土市民会館
8:40 曾畑公民館	15:05 老人福祉センター	8:33 城之浦	14:50 網津小学校	8:45 宇土小学校	9:30 あじさいの湯
8:45 伊豫建設	15:10 宇土駅前センター	8:35 宇土駅前団地	14:55 網引	8:50 打越	9:40 網田新地
9:05 中橋	15:15 宇土駅前郵便局	8:37 宇土駅	15:00 あじさいの湯	↓ 西岡神社	9:45 西津老人福祉センター
9:15 宇土駅前郵便局	15:25 中橋	8:40 本町5丁目	15:15 走湯体育館	8:55 轟公民館	9:47 網田駅
9:20 老人福祉センター	15:35 曾畑公民館	8:45 新町4丁目	15:22 城之浦	9:00 轟泉自然公園	9:50 戸口入口
9:35 あじさいの湯	15:40 伊豫建設	9:05 あじさいの湯	15:25 宇土駅前団地	9:05 芝光苑	10:00 住吉自然公園
10:10 老人福祉センター	15:45 境目団地	9:15 網引	15:27 宇土駅	9:10 老人福祉センター	10:20 老人福祉センター
	15:55 老人福祉センター	9:20 網津小学校	15:30 本町5丁目		10:25 宇土駅前団地
		9:45 本町2丁目	15:35 新町4丁目		10:30 老人福祉センター
		9:47 芝光苑	15:40 老人福祉センター		
		9:50 老人福祉センター	15:45 芝光苑		
			15:50 老人福祉センター		

木曜日		金曜日	
緑川方面 行き	花園方面 行き	緑川・網津方面 帰り	花園方面 帰り
8:30 老人福祉センター	9:25 老人福祉センター	14:30 老人福祉センター	15:30 老人福祉センター
8:40 馬之瀬	9:30 境目団地	14:35 宇土駅前団地	15:32 芝光苑
8:45 走湯体育館	9:35 曾畑公民館	14:40 馬之瀬	15:35 御領橋団地入口
9:00 新聞	9:37 伊豫建設	14:45 走湯体育館	15:40 下松山
9:05 笹原	9:40 立岡陣橋	14:55 新聞	15:45 松山神社
9:15 宇土駅前団地	9:45 花園郵便局	15:00 笹原	15:50 境目団地
9:25 老人福祉センター	9:50 松山神社	15:05 網津小学校	15:55 花園郵便局
	9:55 下松山	15:10 あじさいの湯	16:00 立岡陣橋
	10:00 御領橋団地入口	15:25 老人福祉センター	16:05 曾畑公民館
	10:02 芝光苑		16:07 伊豫建設
	10:05 老人福祉センター		16:15 老人福祉センター

土・あじさいの湯方面 行き		土・あじさいの湯方面 帰り	
9:20 老人福祉センター	14:30 老人福祉センター	15:30 老人福祉センター	16:15 老人福祉センター
↓ 労働金庫春新	14:45 あじさいの湯	15:32 芝光苑	16:00 伊豫建設
9:30 宇土駅前団地	15:05 宇土駅前団地	15:35 人地団地	16:05 曾畑公民館
9:35 本町5丁目	15:15 本町5丁目	15:40 下松山	16:15 老人福祉センター
9:40 新町4丁目	15:20 新町4丁目	15:45 かつしま食品	
10:00 あじさいの湯	15:25 老人福祉センター	15:50 松山神社	
10:15 老人福祉センター		15:55 花園郵便局	

〔期待される効果〕

- ・高齢者をはじめとする地域住民の利便性向上
- ・あじさい号での料金収受に伴う市の財政負担の軽減

事業5) コミュニティ交通の見直し(再掲)

【事業概要】

ミニバス「のんなっせ」の運行形態の見直しを行うとともに、網田地区などにおいて地区内や拠点間を連絡する地区内輸送手段を検討し、利用者ならびに来訪者などの利便性向上を図ります。

※ミニバスとデマンドバスの運行は、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用

【事業主体】

市(協議会)、交通事業者、施設関係者、観光関係者

	ミニバス「のんなっせ」	デマンドバス
運行主体	タクシー 3 事業者	タクシー 1 事業者
事業内容	郊外部⇔市街地	郊外部（網田など）⇔市街地
運行形態	路線定期	区域運行
運行路線数	5路線	-

【事業箇所】

市全域、網田地区

【事業実施イメージ】

①ミニバス「のんなっせ」の運行内容の見直し ※事業1)と同様

現在の利用実態等を踏まえ、ミニバス「のんなっせ」の運行区間の見直しを行います。

- ・花園北部線：宇土駅西口までの運行を宇土シティモール前までの運行に見直し
- ・花園南部線：同上
- ・轟線：宇土駅西口までの運行を、宇土市役所前から宇土シティモール前までに見直し
- ・宇土北部線：地区から宇土市役所経由、宇土駅西口までの運行を、地区から宇土市役所経由で宇土シティモール前までの運行に見直し
- ・網津・緑川線：宇土駅西口までの運行を宇土市役所経由、宇土シティモール前までに見直し

その他、デマンド型区域運行への変更や運行曜日の見直し、さらには運行本数の増加など、地域の実情に応じた運行内容に見直すことで、利便性向上を図ります。

②地区内輸送手段の確保

網田地区内での移動や網田駅から交流拠点（御輿来海岸展望所など）への移動など、地区内輸送手段の確保について検討します。

例) ミニバス「のんなっせ」やデマンドバスの活用や新たな交通手段（NPO による自家用有償運送など）の導入



【期待される効果】

- ・ミニバス「のんなっせ」の利便性向上に伴う利用者数の増加
- ・ミニバス「のんなっせ」の運行効率性の改善
- ・コミュニティバス「行長ちゃん号」の利用者数増加に伴う収支率の改善
- ・高齢者をはじめとする地域住民の利便性向上
- ・来訪者の利便性確保による交流人口の拡大

事業6) 交通弱者を対象とした運賃などの助成

【事業概要】

学生や高齢者などの交通弱者を対象に、運賃などの助成を行うことで、地域公共交通の利用促進を図ります。

【事業主体】

市(協議会)、交通事業者、小中学校、高校、福祉関係者

【事業箇所】

市全域

【事業実施イメージ】

①運転免許証返納者への助成

高齢者の運転免許証の返納を促進するとともに、地域公共交通の利用促進を図ることを目的に、運転免許証返納者に対する地域公共交通利用に対する助成を行います。

例) ①～③に関しては例であり、今後、内容について検討します。

対象者	助成内容の例	助成期間の例
75歳以上	①ミニバスの無料券配布(年間パス) ②ミニバスの利用回数券配布(24枚綴り) ③ミニバスを半額で利用可能(証明書を提示) +公共施設などの無料使用などの特典 ※その他、地域公共交通利用券の配布 → JR、路線バス、コミュニティバス、ミニバス、タクシーが利用可能	①1年間 ②複数年 ③永年

②学生への助成

小中高校生の各1年生を対象に、地域公共交通利用の意識付けを行うことを目的に、地域公共交通利用に対する助成を行います。

例)

対象者	助成内容の例	助成期間の例
小中高校の各1年生	・地域公共交通利用券の配布 → JR、路線バス、コミュニティバス、ミニバスが利用可能	1年間

③学生を対象とした休日運賃割引

学生などの地域公共交通の利用促進、さらには意識の醸成等を図ることを目的に、休日における学生を対象とした運賃割引等を実施します。

- 例) ・宇土本町～桜町バスターミナルの往復乗車券
- ・往復500円 ※通常、片道580円であり約半額
 - ・土日祝日ダイヤのみ
 - ・中学生、高校生、専門学生、大学生が対象

【期待される効果】

- ・運転免許証の返納の促進
- ・さらには免許返納に伴う高齢者の交通事故削減
- ・コミュニティバスやミニバスの利用者数の増加
- ・高齢者や学生等の地域公共交通の利用機会創出、意識醸成



〔山鹿～熊本間での実施事例〕

事業7) 新たな運賃制度の導入

〔事業概要〕

コミュニティバス「行長しゃん号」とミニバス「のんなっせ」を対象に新たな運賃制度を導入し、利用者の利便性向上を図ります。

〔事業主体〕

市(協議会),交通事業者

〔事業箇所〕

市全域

〔事業実施イメージ〕

例)

- コミュニティバス「行長しゃん号」とミニバス「のんなっせ」を対象に、料金の均一化を図るとともに、両者を乗り継いで利用した場合においても追加料金不要(定額運賃化)といった新たな運賃制度の導入。
- コミュニティバス「行長しゃん号」とミニバス「のんなっせ」を対象とした年間フリー乗車券の導入。
- 市内の地域公共交通(路線バス, コミュニティバス「行長しゃん号」,ミニバス「のんなっせ」)が1日自由に何回でも乗車可能な1日乗車券の導入。



〔福岡県太宰府市のコミュニティバス「まほろば号」での実施事例〕

※フリー乗車券は,1か月で3,000円,3か月で8,000円

〔期待される効果〕

- コミュニティバス「行長しゃん号」の利便性向上に伴う利用者数の増加
- コミュニティバス「行長しゃん号」の利用者数増加に伴う収支率の改善
- ミニバス「のんなっせ」の運行効率性の改善
- JR,コミュニティバス「行長しゃん号」,ミニバス「のんなっせ」の接続強化
- 地域公共交通の利用機会創出,意識醸成

事業8) 地域公共交通に関する情報発信の強化

【事業概要】

地域公共交通マップの定期更新や其他媒体などを活用した情報発信を強化することで、地域公共交通の利用促進を図ります。

【事業主体】

市(協議会)、交通事業者

【事業箇所】

市全域

【事業実施イメージ】

①地域公共交通マップの定期的更新

熊本県立大学や宇土中学校の若者の視点を取り入れた地域公共交通マップを令和3年度に作成。運行内容の見直しなどに応じて定期的に更新します。

②各種媒体やイベント時の公共交通情報掲載

地域公共交通を利用した観光へのアクセスを考慮したマップやそれに関連する情報(運賃、所要時間など)の掲載等について今後検討します。



(宇土市地域公共交通マップ(令和3年度作成))

【期待される効果】

- ・ 地域公共交通の利用機会創出、意識醸成
- ・ 来訪者の利便性確保による交流人口の拡大

事業9) 地域公共交通利用啓発活動の実施

〔事業概要〕

ターゲットに応じた地域公共交通利用啓発活動を定期的にも実施することで、地域公共交通に対する地域住民の意識の醸成、さらには利用促進を図ります。

〔事業主体〕

市(協議会)、交通事業者、教育委員会、大学、福祉関係者

〔事業箇所〕

市全域

〔事業実施イメージ〕

① 幼稚園・保育園児や小学生を対象とした乗り方教室の実施

幼稚園・保育園児や小学生を対象に、コミュニティバス「行長しゃん号」やミニバス「のんなっせ」へ触れ合ってもらえる機会を創出することを目的に、乗り方教室を実施します。

② 高齢者を対象とした乗り方教室の実施

高齢者の地域公共交通の利用促進、さらには運転免許証の返納促進等を目的に、老人福祉センターやクラブ活動などと連携し、乗り方教室を実施します。

③ お出かけ企画の実施

高齢者などを対象に、JR や路線バス、コミュニティバス「行長しゃん号」、ミニバス「のんなっせ」などを活用したお出かけ企画を実施します。

④ 地域公共交通に関するイベント開催

既存イベントとの連携や新たな地域公共交通を活用したイベントなどを開催します。

例) 定期的な地域公共交通利用デーの実施：月1回、利用料金半額など

夏休みなどにおける小学生を対象としたスタンプラリーの開催



〔福祉部局と連携したお出かけ企画の実施事例〕
(宮崎県延岡市)



〔夏休み小学生を対象としたイベント企画の実施事例〕
(東三河地域)



〔期待される効果〕

- 地域公共交通の利用機会創出、意識醸成
- 地域公共交通の利用促進
- 高齢者のお出かけ機会の創出 (介護予防)

事業 10) 企業との連携

【事業概要】

行政・企業などが連携した地域公共交通利用啓発活動を実施することで、地域公共交通の利用促進を図ります。

【事業主体】

市(協議会)、企業

【事業箇所】

市全域

【事業実施イメージ】

①コミュニティバスなどを活用した企業サポーター制度の導入

コミュニティバスなどを活用した企業サポーター制度を導入することで、行政・企業が連携した地域公共交通利用啓発活動を実施するとともに、地域公共交通の新たな財源確保とすることで地域公共交通の維持・確保を図ります。

例)・車内への広告掲載

- ・バスマップへの協賛企業としての提示
- ・ホームページ上への協賛企業としての紹介及びリンクの貼り付け
- ・ラッピングバス広告 など

文京区コミュニティバス協賛企業サポーター制度の概要

1 協賛メニュー・メリット

協賛メニュー・メリットは、下記のとおり、5コースあります。

Aコース(3年更新) 料金は3,000,000円

- 企業名をバス車体外部に提示
- バス車体ラッピング
- バス車内のラッシュアラウンド啓発
- バス車内アナウンス放送
- マップ作成後、区ホームページでの企業紹介
- バス車内のラッシュアラウンドスペースを2か所まで使用することがあります。
- バス車内のアナウンス放送で企業又は関連施設の広告をアナウンスします。
- 文京区が作成するマップ(路線図・時刻表)に協賛企業として掲載します。
- 区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付けます。

Bコース(3年更新) 料金は378,000円

- バス車体ラッピング
- バス車内のラッシュアラウンド啓発
- マップ作成後、区ホームページでの企業紹介
- バス車内のラッシュアラウンドスペースを2か所まで使用することがあります。
- バス車内のアナウンス放送で企業又は関連施設の広告をアナウンスします。
- 文京区が作成するマップ(路線図・時刻表)に協賛企業として掲載します。
- 区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付けます。

Cコース(1年更新) 料金は315,000円

- バス車内のラッシュアラウンド啓発
- マップ作成後、区ホームページでの企業紹介
- バス車内のラッシュアラウンドスペースを2か所まで使用することがあります。
- 文京区が作成するマップ(路線図・時刻表)に協賛企業として掲載します。
- 区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付けます。

Dコース(1年更新) 料金は282,000円

- バス車内ラッシュアラウンド啓発
- マップ作成後、区ホームページでの企業紹介
- バス車内のラッシュアラウンドスペースを2か所まで使用することがあります。
- 文京区が作成するマップ(路線図・時刻表)に協賛企業として掲載します。
- 区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付けます。

Eコース(1年更新) 料金は150,000円

- バス車内ラッシュアラウンド啓発
- マップ作成後、区ホームページでの企業紹介
- バス車内のラッシュアラウンドスペースを2か所まで使用することがあります。
- 文京区が作成するマップ(路線図・時刻表)に協賛企業として掲載します。
- 区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付けます。

協賛企業	PR内容のご案内	PR内容	企業名をバス車体外部に提示	バス車体ラッピング	バス車内のラッシュアラウンド啓発	バス車内アナウンス放送	マップ作成後、区ホームページでの企業紹介	バス車内のラッシュアラウンドスペースを2か所まで使用	バス車内のアナウンス放送で企業又は関連施設の広告をアナウンス	文京区が作成するマップ(路線図・時刻表)に協賛企業として掲載	区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付け	備考
A	3,000,000円	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	3年更新
B	378,000円	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	3年更新
C	315,000円	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	1年更新
D	282,000円	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	1年更新
E	150,000円	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	1年更新

【コミュニティバスを活用した企業サポーター制度の実施事例】(東京都文京区)

【期待される効果】

- ・地域公共交通に対する地域の機運の醸成
- ・企業と連携した多様な取り組み等の実施
- ・地域公共交通に対する新たな財源確保

目標達成に向けた施策・事業	事業概要	事業主体
事業 1) コミュニティ交通の見直し	コミュニティバス「行長しゃん号」とミニバス「のんなっせ」において、運行区間などを見直すとともに、施設などへの乗り入れや運行本数などの見直し、分かりやすい時刻表やバス停の見直しを行い、利用者の利便性向上を図ります。	市(協議会), 交通事業者, 施設関係者,
事業 2) 駅や施設などを活用した交通拠点の創出	市内の JR 駅や主要施設などにおいて、駅舎の有効活用や地域公共交通の待ち環境の向上、さらには地域公共交通相互の接続強化などを行い、交通拠点の創出を図ります。	市(協議会), 交通事業者, 施設関係者
事業 3) 路線バスの見直し	路線バスの三角線(三角～宇土間)を対象に、運行区間や運行本数などの見直しを行うとともに、代替交通などの検討を行い、運行効率化を図ります。	市(協議会), 交通事業者, 教育委員会
事業 4) 福祉事業との連携	ミニバス「のんなっせ」と福祉バス「あじさい号」が連携し、地域住民の利便性向上及び運行効率化を図ります。	市(協議会), 交通事業者, 福祉関係者
事業 5) コミュニティ交通の見直し(再掲)	ミニバス「のんなっせ」の運行形態の見直しを行うとともに、網田地区などにおいて区内や拠点間を連絡する区内輸送手段を検討し、利用者ならびに来訪者などの利便性向上を図ります。	市(協議会), 交通事業者, 施設関係者, 観光関係者
事業 6) 交通弱者を対象とした運賃などの助成	高校生や高齢者などの交通弱者を対象に、運賃などの助成を行うことで、地域公共交通の利用促進を図ります。	市(協議会), 交通事業者, 小中学校,高校, 福祉関係者
事業 7) 新たな運賃制度の導入	コミュニティバス「行長しゃん号」とミニバス「のんなっせ」を対象に新たな運賃制度を導入し、利用者の利便性向上を図ります。	市(協議会), 交通事業者
事業 8) 地域公共交通に関する情報発信の強化	地域公共交通マップの定期更新や其他媒体などを活用した情報発信を強化することで、地域公共交通の利用促進を図ります。	市(協議会), 交通事業者
事業 9) 地域公共交通利用啓発活動の実施	ターゲットに応じた地域公共交通利用啓発活動を定期的に実施することで、地域公共交通に対する地域住民の意識の醸成、さらには利用促進を図ります。	市(協議会), 交通事業者, 教育委員会,大学, 福祉関係者
事業 10) 企業との連携	行政・企業などが連携した地域公共交通利用啓発活動を実施することで、地域公共交通の利用促進を図ります。	市(協議会), 企業

事業個所	優先度	事業スケジュール(案)				
		R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
		基盤整備			サービス拡充	
		利用促進				
市全域	高	〔コミバス〕 関係機関調査	関係機関調整	実施	→	→
		〔ミニバス〕 関係機関調整	実施	→	→	→
		〔その他アンケートなど〕 実施	→	→	→	→
JR 駅, 主要施設	中	事業 1) に 関する事項の 調整	一部実施	市全体で調整	実施	→
路線バス 三角線沿線	高	関係機関調整	→	→	実施	→
市全域	中	関係機関調整	→	実施	→	→
市全域,	高	〔ミニバス〕 関係機関調整	実施	→	→	→
		〔地区内輸送〕 関係機関調整	→	実施	→	→
市全域	中	関係機関調整	→	実施	→	→
市全域	高	事業 1) と 連携して調整	→	実施	→	→
市全域	高	一部実施 その他調整	実施	→	→	→
市全域	高	実施	→	→	→	→
市全域	中	関係機関調整	実施	→	→	→

(1) 推進体制

本計画の推進体制は、法定協議会である「宇土市地域公共交通活性化協議会」がマネジメント主体として、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。

一方で、計画を推進し、目指す将来像の実現や目標達成にあたっては、行政のみならず、地域（市民・企業）や交通事業者と連携することが重要であることから、協働のもと取り組んでいきます。

なお、事業実施にあたっては、市内関係部署や周辺市などと連携を図りながら推進します。

宇土市地域公共交通活性化協議会

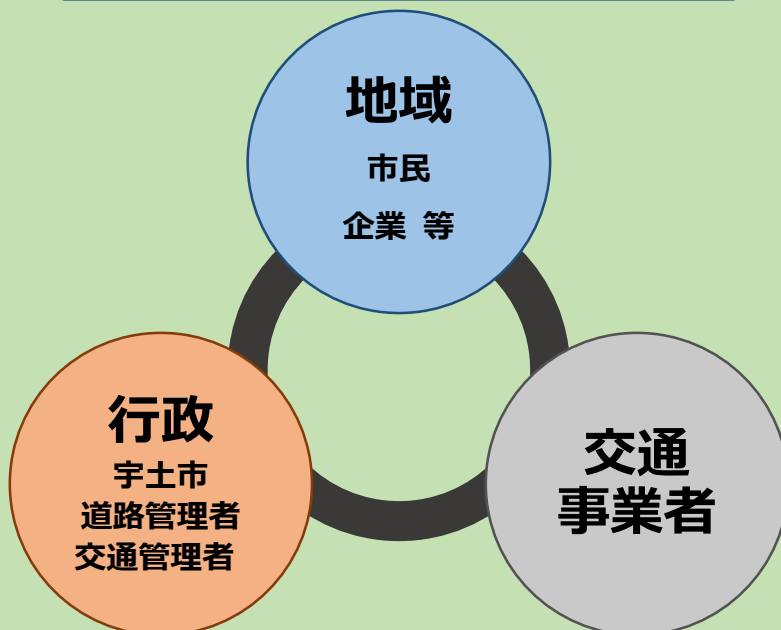
〔構成メンバー〕

地域公共交通の利用者（市民）、行政、交通事業者、道路管理者、
交通管理者、学識経験者、国・県、その他関係者
アドバイザー、オブザーバー

〔主な役割〕

- ・地域の現状及び課題の把握
- ・目標達成に向けた施策・事業の実施
- ・PDCA サイクルによる事業進捗の管理・評価

- ・地域公共交通の担い手として主体的に関与
- ・地域公共交通を支える取組への協力
- ・地域公共交通の積極的な利用



- ・地域、交通事業者との協力体制づくり
- ・地域公共交通施策の実施
- ・地域公共交通サービス提供の支援等（運行経費補助）

- ・事業遂行（交通サービス・情報の提供）
- ・運行管理（安全性の確保）
- ・地域公共交通のあり方に関し、積極的な連携・協力

市内関係部署

（宇土市）

- ・教育関係部署
- ・福祉関係部署
- ・観光関係部署

事業実施にあたり連携

周辺市

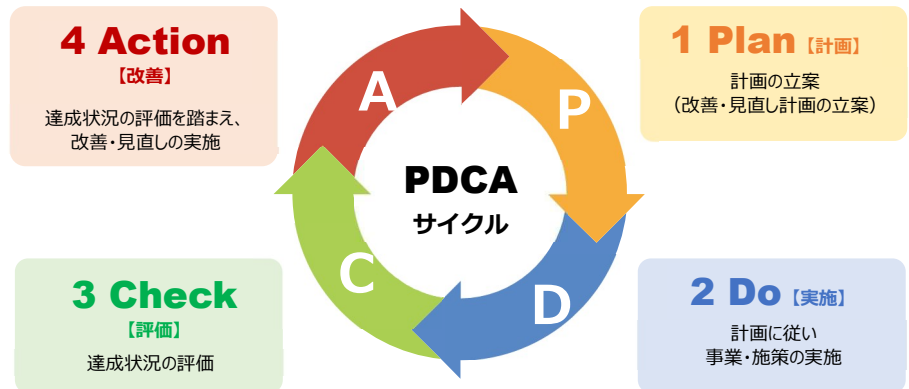
- ・熊本市
- ・宇城市 など

事業実施にあたり連携

(2) 達成状況の評価と見直し

本計画は、設定した目標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、適宜見直しを行い、計画最終年度において最終評価を実施するとともに、次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

その他、毎年度モニタリングを実施するとともに、利用状況の把握やwebアンケートなどを活用し利用者の声を定期的に収集します。また、毎年度の取組目標などについては、協議会で協議・決定します（別冊に記載）。



数値指標	評価時期	評価方法
1) コミュニティバス「行長しゃん号」の利用者数*	毎年度	交通事業者提供データで確認
2) コミュニティバス「行長しゃん号」の収支率	毎年度	//
3) 地域拠点（JR 宇土駅）の乗車人数	毎年度	//
4) 路線バスに対する市財政負担額	毎年度	交通事業者提出資料などから確認
5) 70歳以上の地域公共交通利用率（週1回以上）	最終年度	市民アンケート調査を実施し、確認
6) ミニバス「のんなっせ」の利用者数*	毎年度	交通事業者提供データで確認
7) ミニバス「のんなっせ」の1便あたり利用者数（路線毎）	毎年度	//
8) 地区内路線の導入件数	毎年度	事業実施状況などで確認
9) 地域公共交通マップ等の更新	毎年度	//
10) 地域公共交通に関する定期的な広報活動	毎年度	//
11) 地域との協働による取組み件数	毎年度	//

※運行費の国庫補助対象系統に係る目標値については別紙に記載。

併せて、毎年度のマネジメントに関しては、実施計画を作成し、事業の実施・評価・改善策の検討・見直しを行うことで、次年度の計画などに反映するなど、年度間管理を行います。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下
PDCAサイクル	Do (実施)			Check (評価)	Action (改善) ※改善策の検討・見直し	Plan (計画) ※次年度計画の作成	Do (実施) ※次年度準備を含む								
当年度予算	予算執行														
次年度予算	予算編成									議決					
市議会			6月定例会			9月定例会			12月定例会			3月定例会			
	必要に応じ補正予算措置						次年度予算の議決								
宇土市地域公共交通活性化協議会	事業の実施及び必要に応じて協議会開催(年に1~2回程度)										年度末開催				
	<ul style="list-style-type: none"> 進捗状況の確認 次年度実施計画及び予算案の承認 														