

第2章

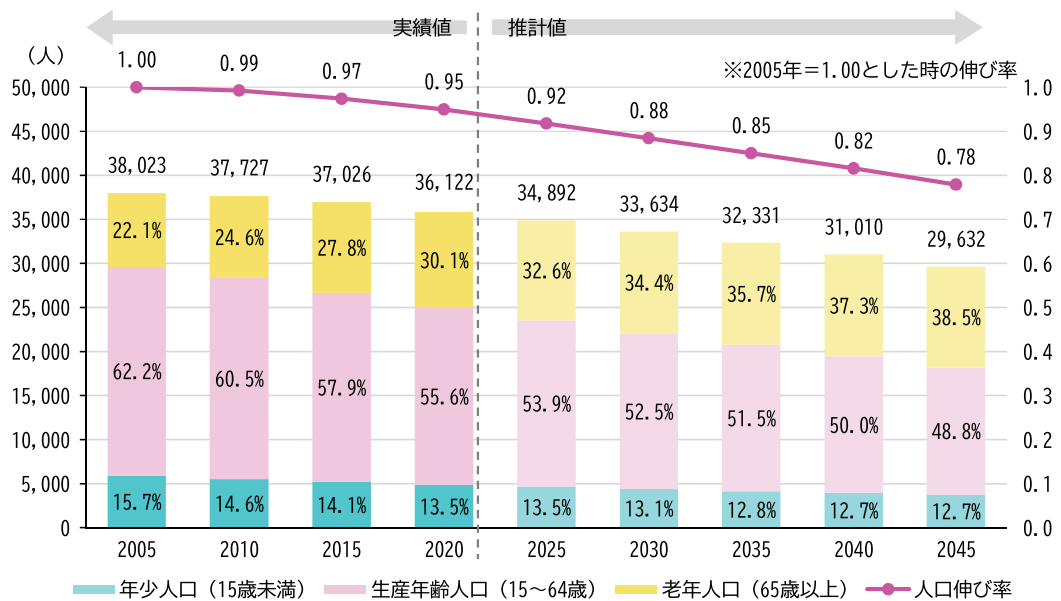
宇土市の現状

(1) 宇土市全体の人口等の特性

1) 人口及び世帯数の推移

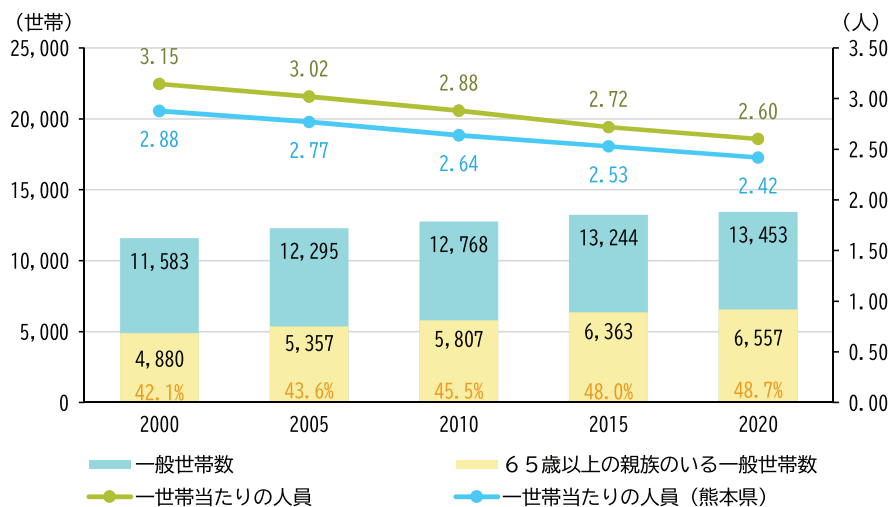
- 宇土市の人口は、2020年では36,122人となり、年々減少傾向にあります。
- 将来推計によると、2045年の年少人口割合は全体の約13%まで低下する一方で、高齢化人口割合は約40%まで上昇し、今後も少子高齢化が進行すると予測されます。

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

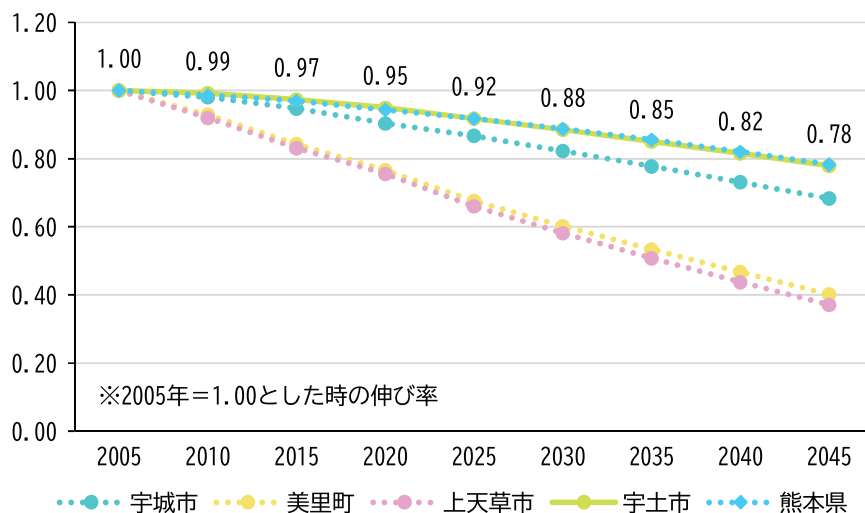


出典：国勢調査（2005～2020年）

2) 総人口及び高齢化率の比較(近隣自治体及び熊本県)

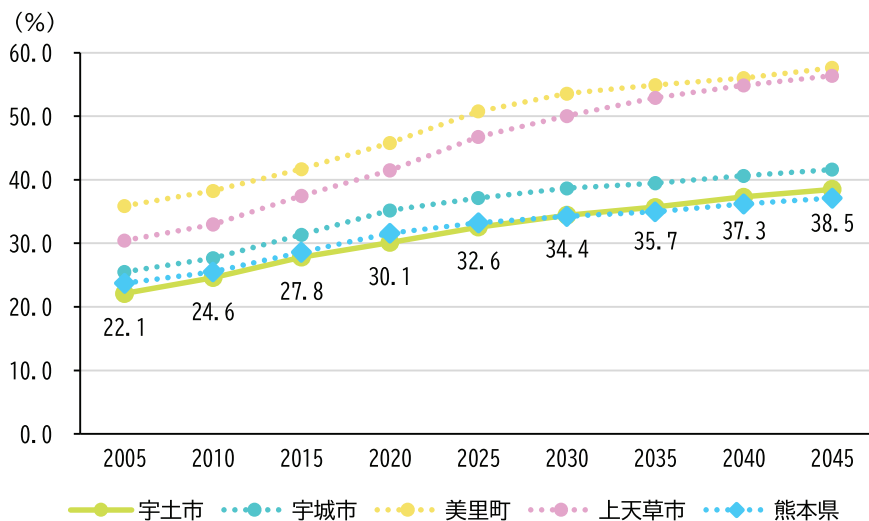
- 近隣自治体と比較すると、人口減少や高齢化率の進行は緩やかです。熊本県全体と比較しても同程度の減少となっています。
- 高齢化率も同様に、近隣自治体と比べて緩やかに増加しています。また、2030年以降に熊本県全体の高齢化率を上回ると推計されています。

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）

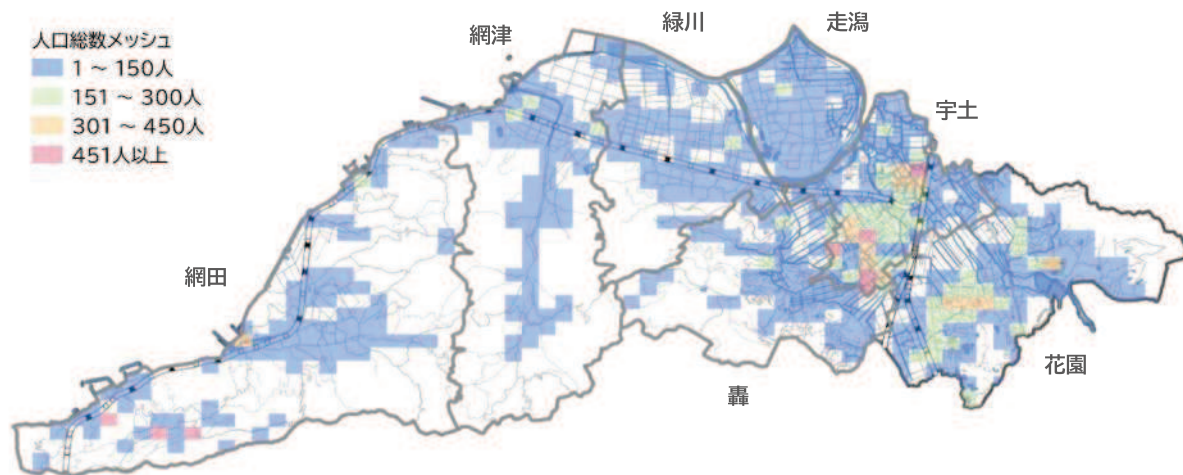
図 高齢化率の推移



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）

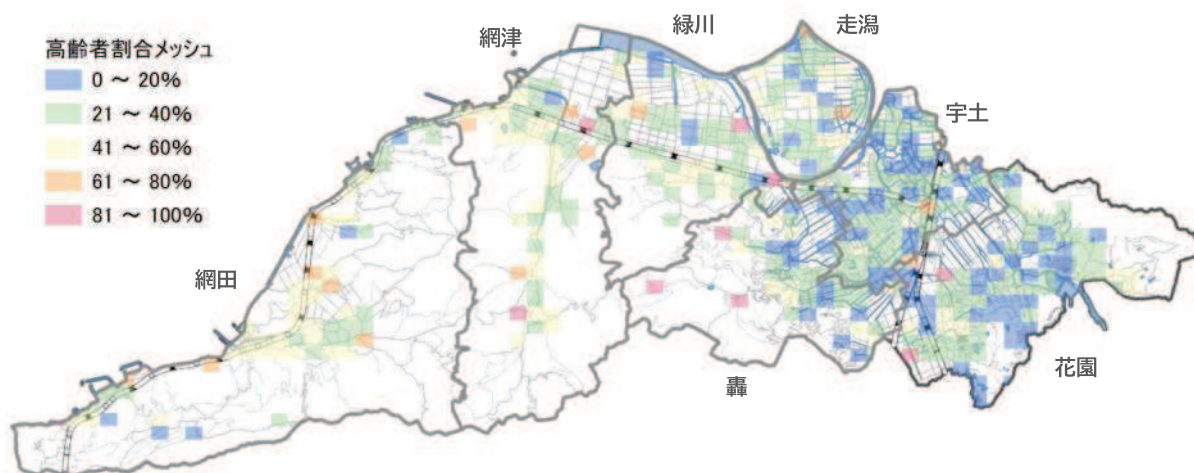
- 人口は主に、宇土地区や轟地区に集中し、それ以外の地域では、路線バスやコミュニティバス、ミニバスの運行区間沿いに分布しています。
- 高齢化率は緑川地区や網津地区、網田地区が比較的高くなっています。

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）



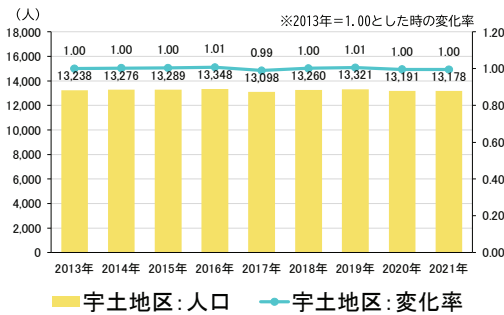
出典：国勢調査 250mメッシュ（2015年），国土数値情報

(2) 地区別の人口等の特性

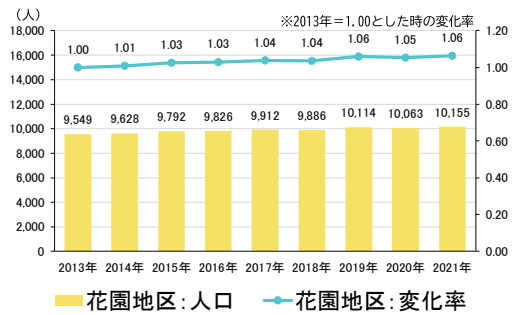
1) 地区別人口の推移

- 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。

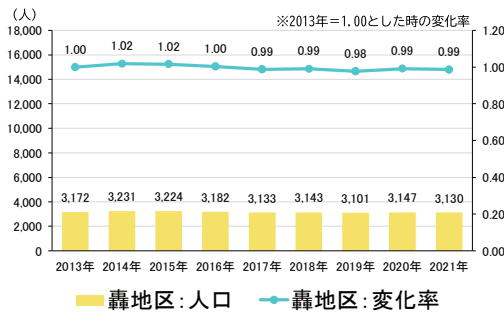
図 地区別人口の推移



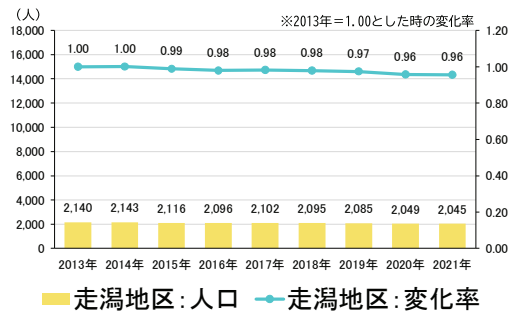
▲宇土地区



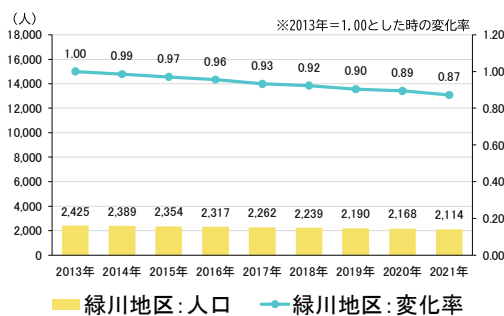
▲花園地区



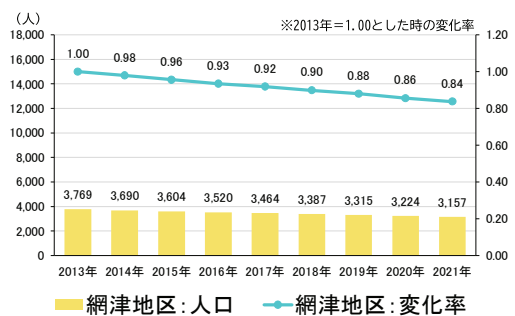
▲轟地区



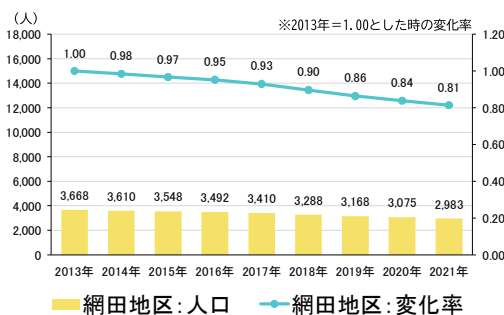
▲走潟地区



▲緑川地区



▲網津地区



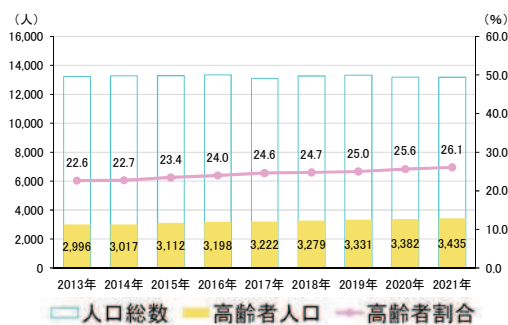
▲網田地区

出典：住民基本台帳、国勢調査（2015、2020年）

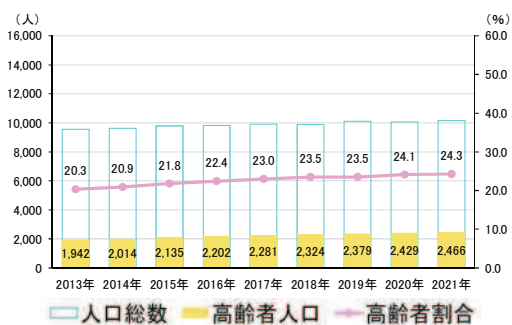
2) 地区別高齢者割合の推移

- 全地区とも高齢化率は増加傾向にあります。

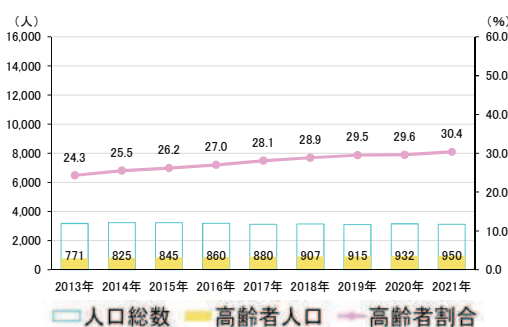
図 地区別高齢者割合推移



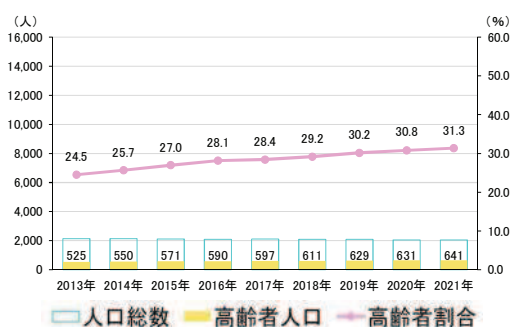
▲宇土地区



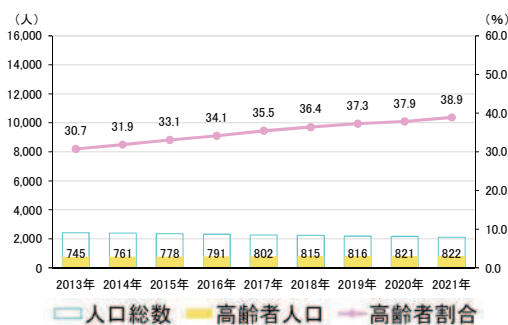
▲花園地区



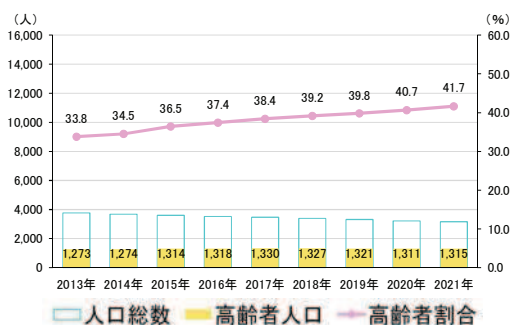
▲轟地区



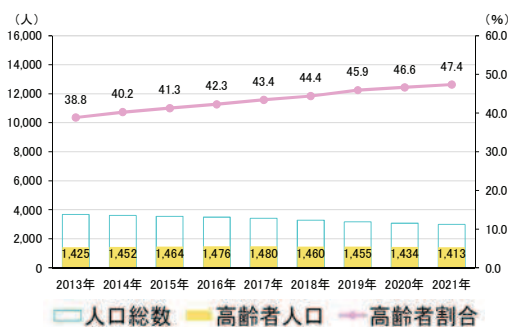
▲走潟地区



▲緑川地区



▲網津地区



▲網田地区

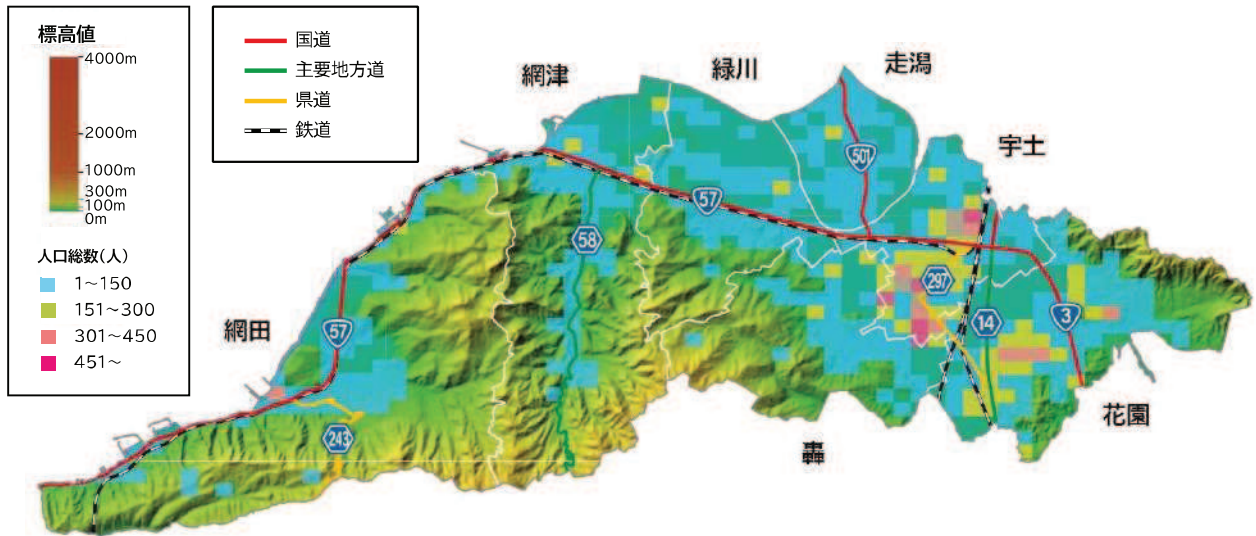
出典：住民基本台帳, 国勢調査 (2015, 2020年)

(3) 地理的特性・施設分布

1) 標高・道路網

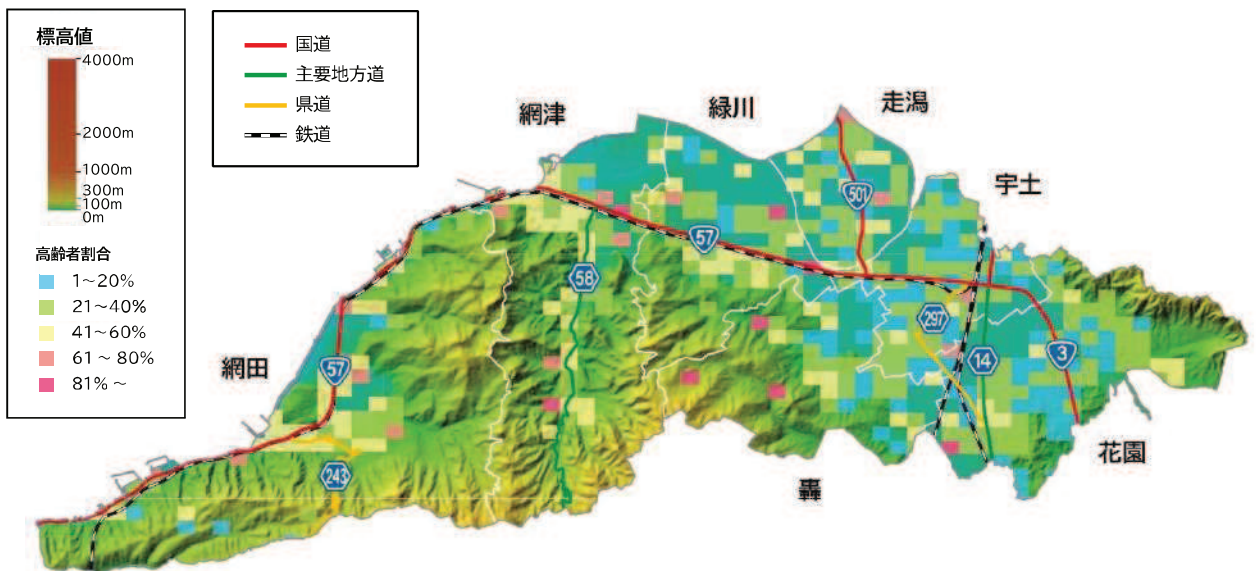
- ・主に市街地を中心とした西側の平野部に人口が多く分布しています。網津地区では県道 58 号沿いに人口が分布しています。

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

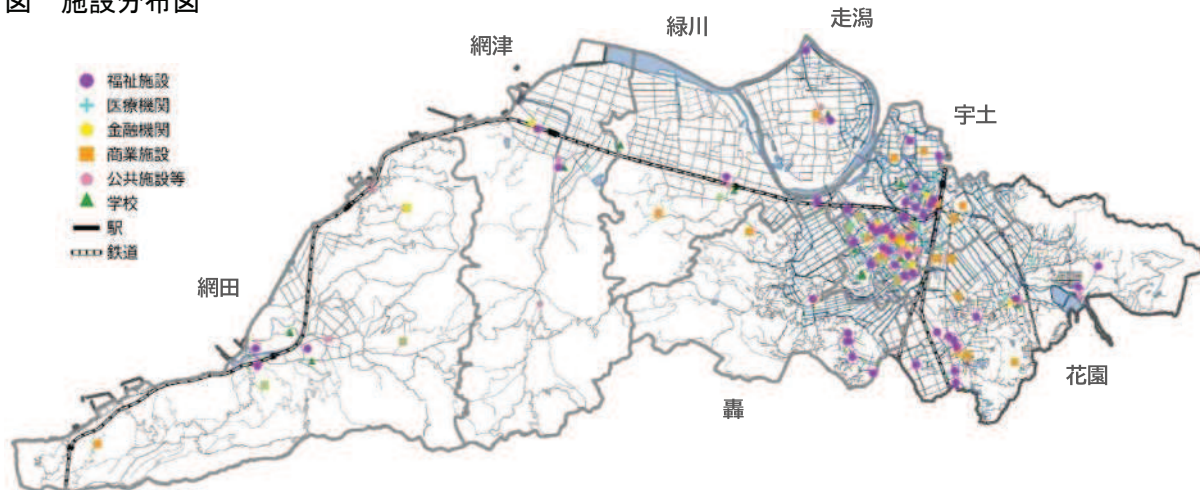


出典：国勢調査 250mメッシュ（2015 年），国土地理院「電子国土 Web」

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



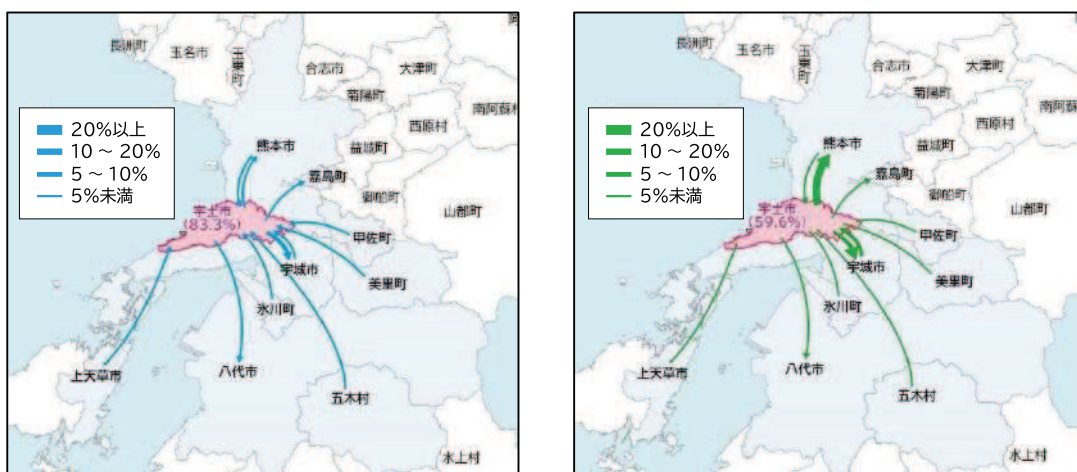
出典：国勢調査 250mメッシュ（2015年），国土数値情報

(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 買物流動図



▲ 最寄り品

▲ 買回り品

※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

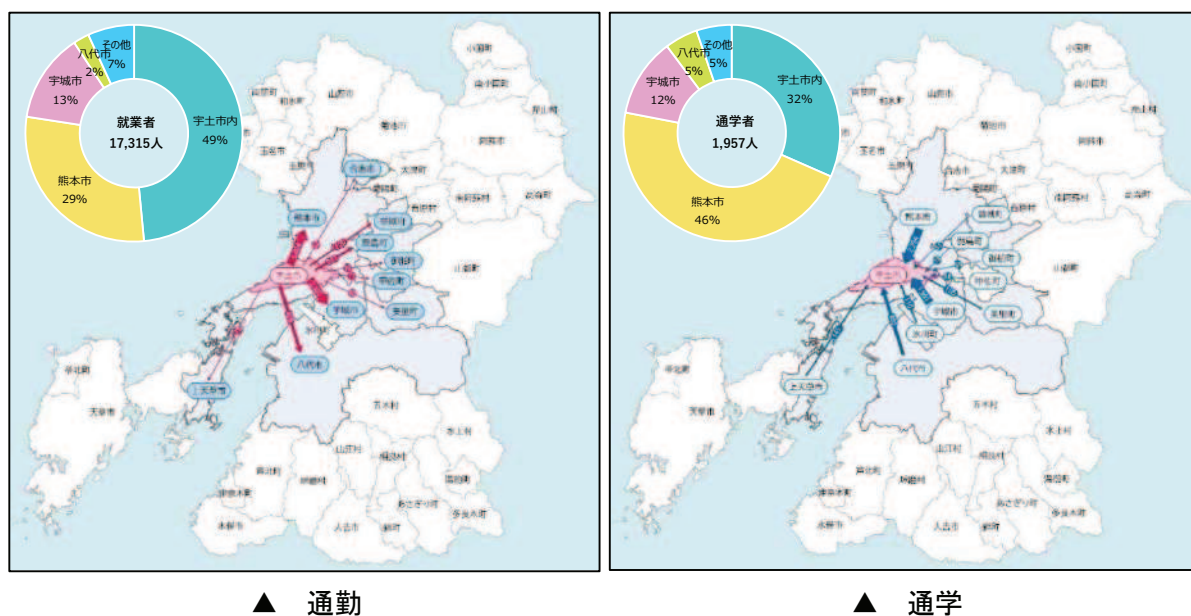
※買回り品：ある商品を購入するために、いくつかの店舗を回って比較検討するような商品

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

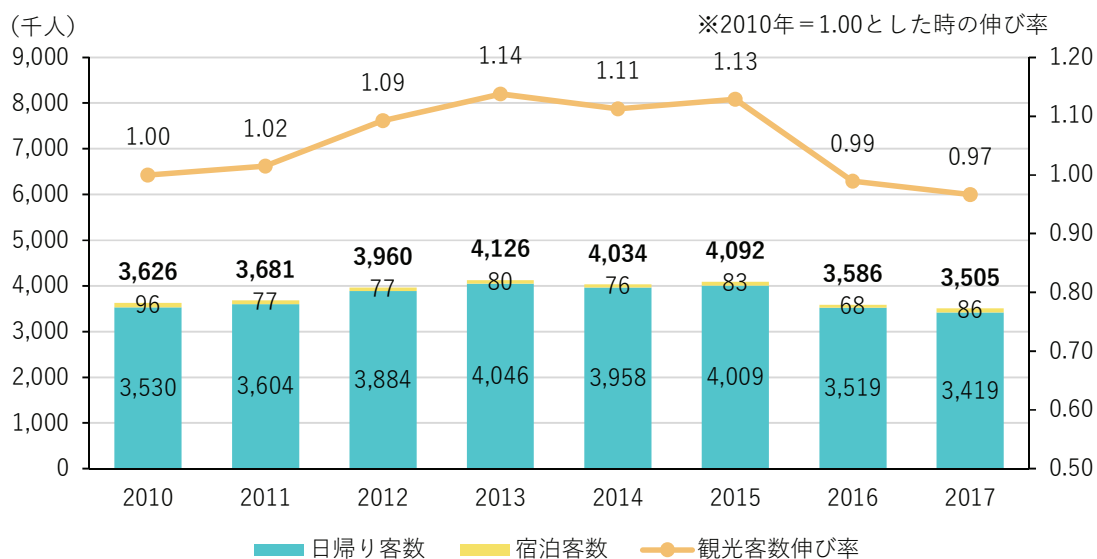
		流入			流入－流出	流出				
		通勤者	通学者	総数		通勤者	通学者	総数		
他市町村から本市へ通勤・通学		5,504	409	5,913	-4,307	8,887	1,333	10,220	本市から他市町村へ通勤・通学	
他市町村	熊本市	2,294	139	2,433	-3,480	5,004	909	5,913	熊本市	他市町村
	宇城市	1,991	204	2,195	-343	2,307	231	2,538	宇城市	
	八代市	402	4	406	-99	409	96	505	八代市	
	嘉島町	73	0	73	-164	237	0	237	嘉島町	
	上天草市	141	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）

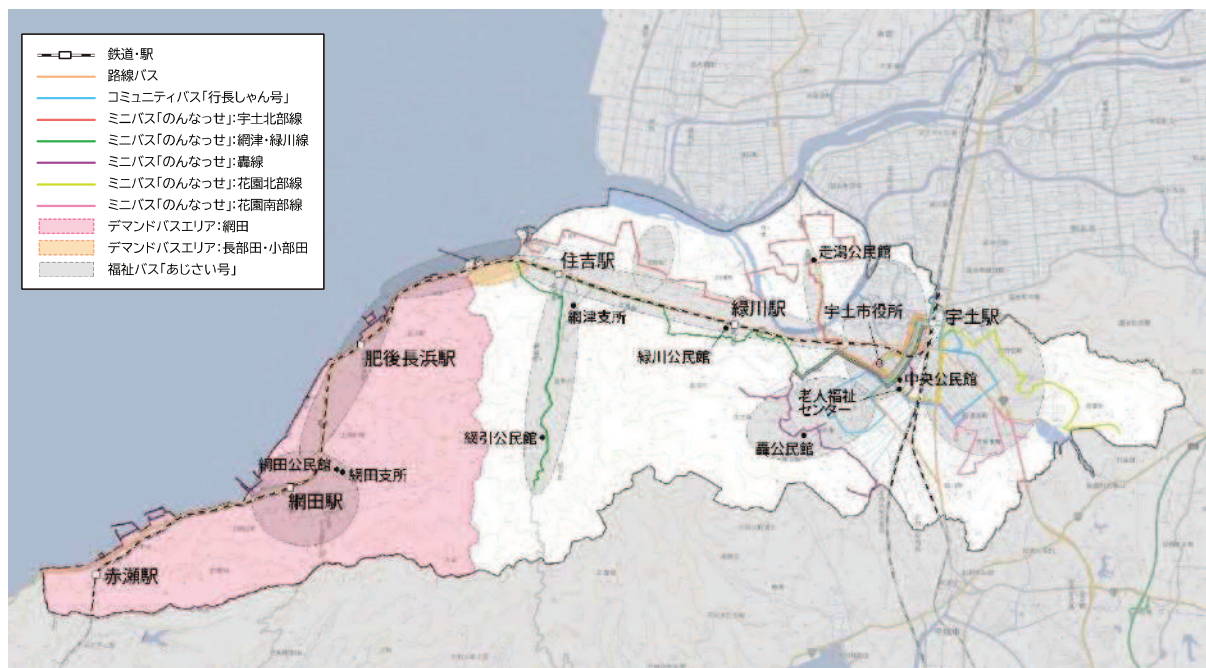


出典：H31 熊本県観光統計表

(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。

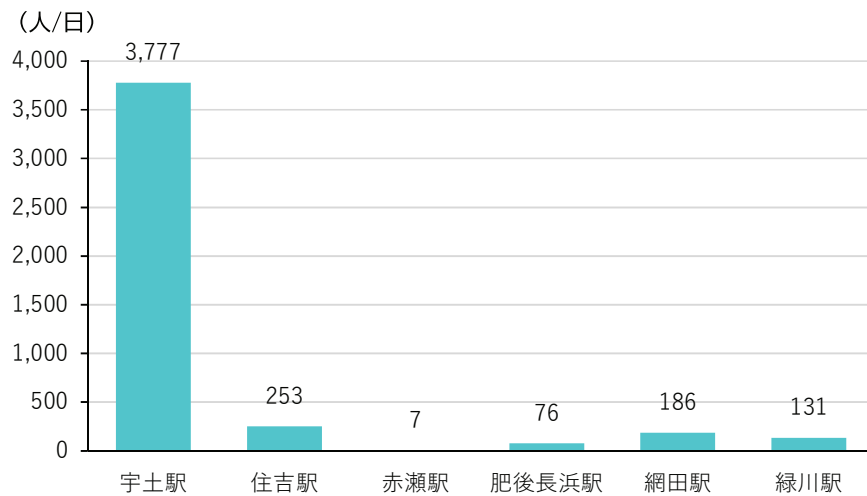
図 宇土市内の地域公共交通網



(2) 鉄道・路線バスの状況

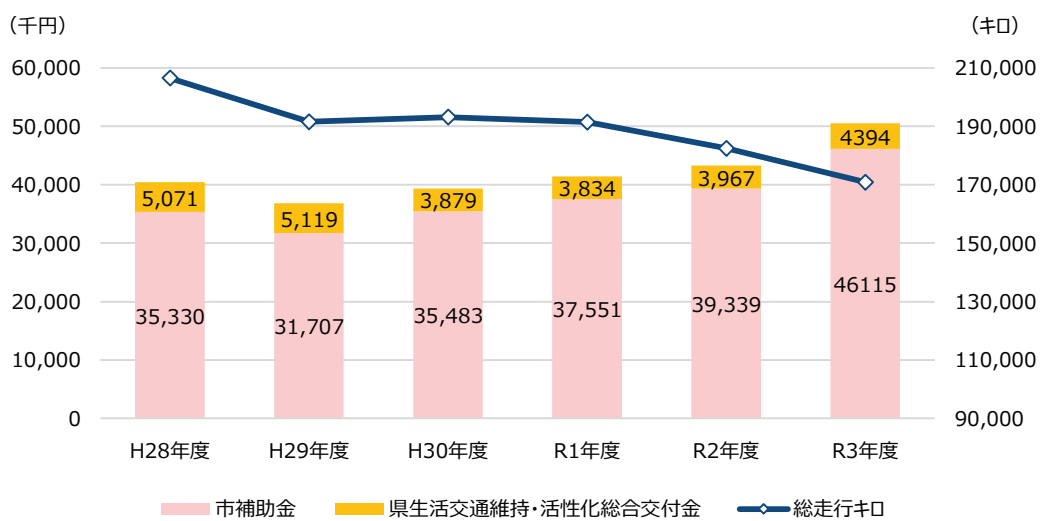
- 鉄道に関しては、鹿児島本線が平日約 100 本/日運行していますが、これに対して三角線は 32 本/日とサービス水準が低い状況です。
- 鉄道駅の乗降客数は、宇土駅が最も多く、次いで住吉駅となっていますが、その他の駅は少ない状況です。
- 路線バスに関しては、利用者の減少や乗務員不足による賃金改善などによる人件費増加、バスの老朽化、新型コロナウイルス感染症の影響により、市の補助金が年々増加しています。
- 一方、総走行キロは減少しており、廃止・減便などでサービス水準が低下している状況です。

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	

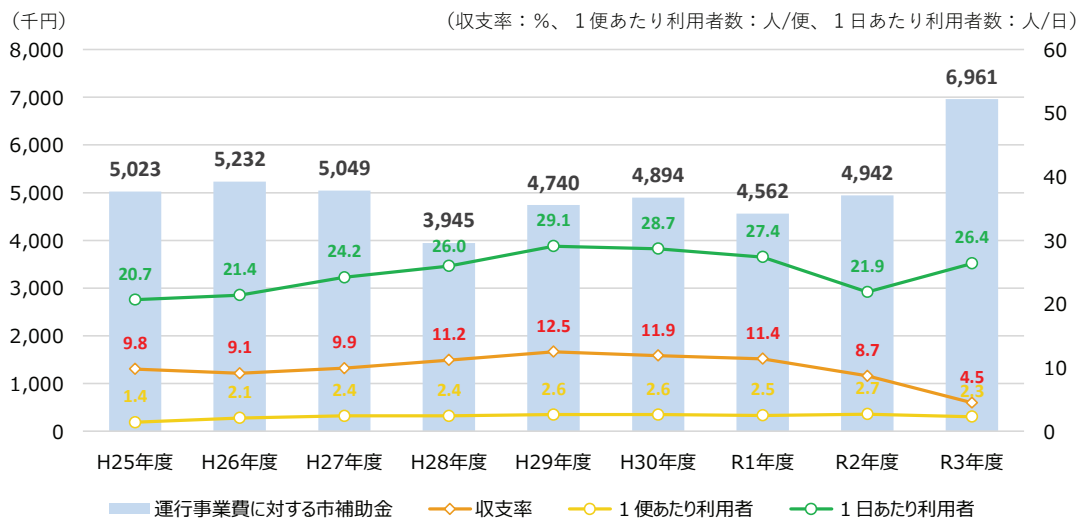
(3) コミュニティバス「行長しゃん号」の状況

- ・ 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

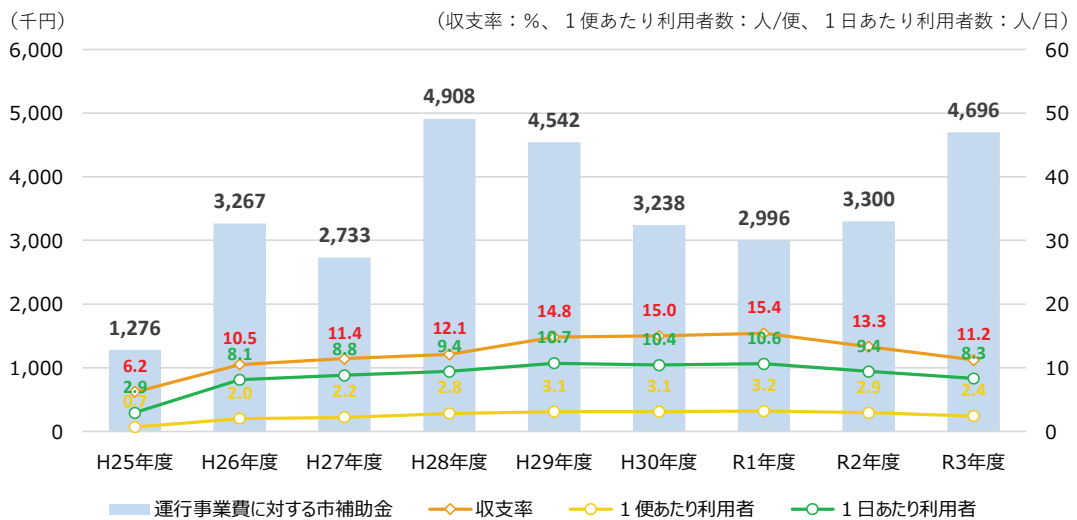
表 コミュニティバス「行長しゃん号」のサービス水準

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

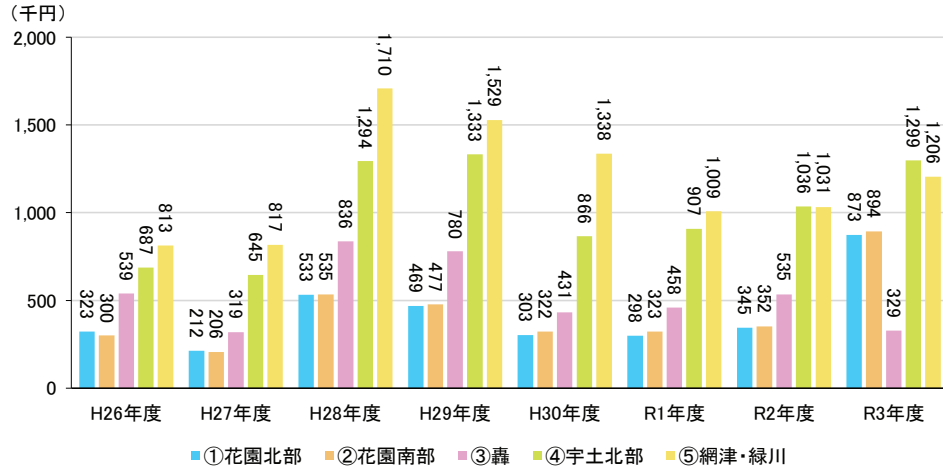


出典：宇土市資料

表 ミニバス「のんなっせ」のサービス水準

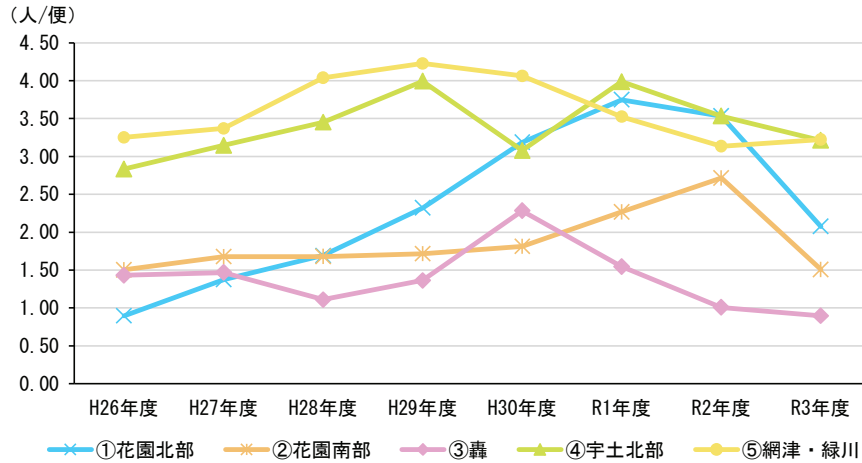
交通種別	路線名		運行本数 (本/日)			運賃体系	
			平日	土曜	日曜		
ミニバス	のんなっせ	花園北部線	宇土駅西口行き	2	2	2	200円
		花園北部線	三日区公民館行き	2	2	2	
		花園南部線	宇土駅西口行き	2	2	2	
		花園南部線	百合ヶ丘行き	2	2	2	
		轟線	宇土駅西口行き	2	2	2	
		轟線	打越区公民館	1	1	1	
		宇土北部線	宇土駅西口行き	2	2	2	
		宇土北部線	住吉団地	1	1	1	
		網津・緑川線	宇土駅西口行き	2	2	2	
		網津・緑川線	赤木防火水槽行き	1	1	1	

図 ミニバス「のんなっせ」路線別の市補助金の推移



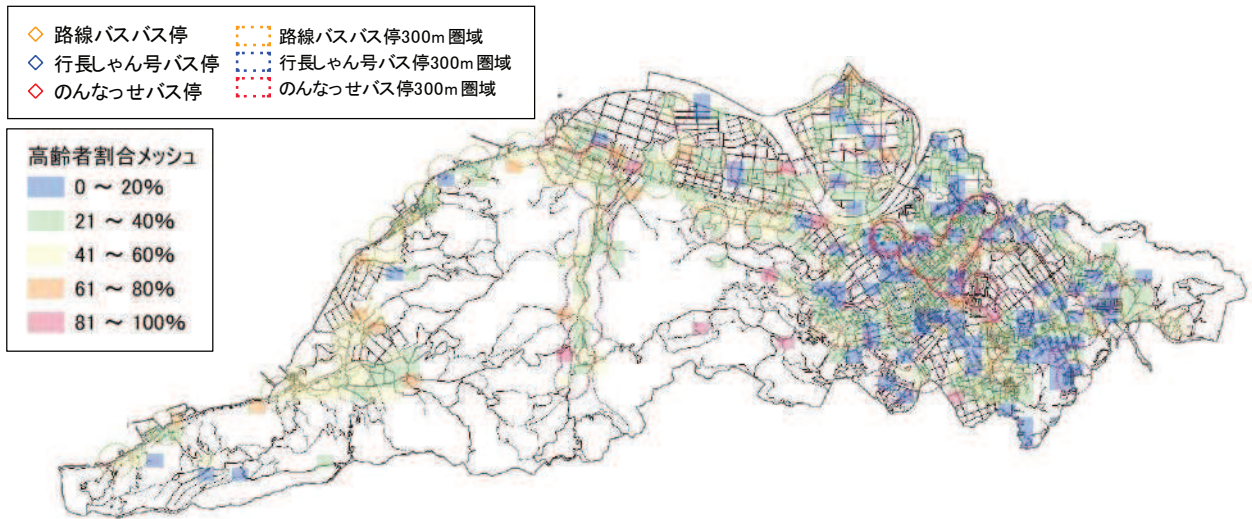
出典：宇土市資料

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

