

菊池市地域公共交通計画 資料編

令和 7 年 2 月
菊池市

目 次

第 1 章	地域現況.....	1
1-1.	菊池市の概況.....	1
1-2.	人口状況.....	1
1-3.	生活利便施設の状況	8
1-4.	観光動向.....	9
第 2 章	上位・関連計画の整理.....	10
第 3 章	公共交通の状況	14
3-1.	菊池市の公共交通ネットワークの現況.....	14
3-1-1	公共交通運行状況.....	14
3-1-2	公共交通運行資源の状況	18
3-2.	公共交通の利用状況	20
3-2-1	路線バスの状況	20
3-2-2	コミュニティ交通の状況	21
3-2-3	タクシーの状況	22
3-3.	公共交通の運行に係る財政負担の状況.....	23
3-3-1	路線バスの運行に係る財政負担の状況.....	23
3-3-2	コミュニティ交通の運行に係る財政負担の状況.....	24
3-4.	公共交通以外の輸送資源の状況	25
3-4-1	スクールバス・タクシーの現況	25
3-4-2	その他の輸送資源の現況	26
第 4 章	地域住民の意向	27
4-1.	市民アンケート調査	27
4-2.	地域懇談会	44
4-3.	べんりカー・あいのりタクシー利用者アンケート調査	47
4-3-1	べんりカー利用者アンケート調査.....	47
4-3-2	あいのりタクシー利用者アンケート調査	56
第 5 章	地域事業者の意向.....	63
5-1.	交通事業者ヒアリング結果	63
5-1-1	路線バス事業者ヒアリング	64
5-1-2	タクシー事業者ヒアリング	65
5-2.	地域事業者ヒアリング結果	66

第1章 地域現況

1-1. 菊池市の概況

本市は、熊本県北東部に位置し、東部は阿蘇市、南部は合志市、大津町、西部は山鹿市、熊本市、北部は大分県日田地方にそれぞれ接しており、形状は扇形となっています。

地勢は、北部の八方ヶ岳から東部の阿蘇外輪山の鞍岳まで山岳が連なっており、山岳地域の大半を森林が占めています。それら山岳からの豊富な水が菊池川本流をはじめとして迫間川、河原川、合志川に流れており、菊池平野を潤し、肥沃な土地を形成しています。

1-2. 人口状況

(1) 人口推移

市内人口は 2000 年前後を境に減少に転じ、年間 500 人前後のペースで減少が続いています。

高齢化率は年々上昇しており、令和 6 年 8 月末現在で 35%（菊池市 HP）、2050 年には 40%を超えると予想されています。

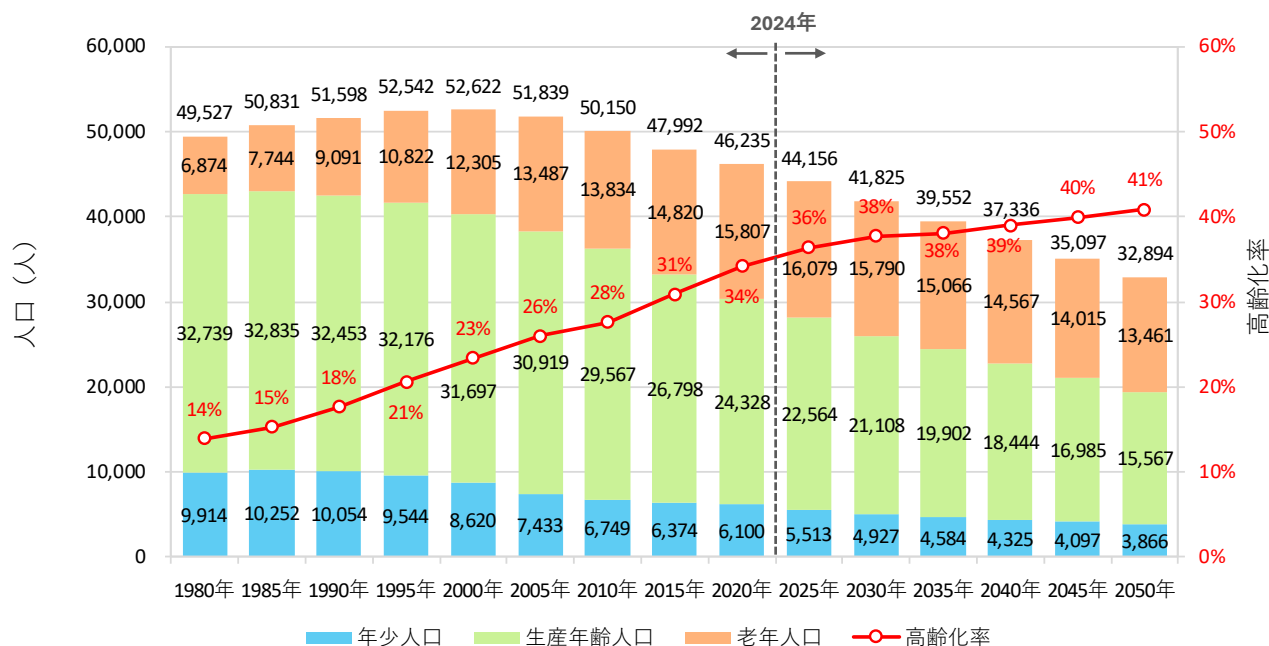


図 1-1 人口推移と高齢化率

出典：令和 2 年国勢調査・日本の将来推計人口

15～29 歳については「転出」が「転入」を上回っており、大学等への進学や就職の時期に菊池市から転出超過となっています。一方、55～69 歳では転入超過となっています。

人口ピラミッドは、男女ともに 60～74 歳人口の多さが顕著であるが、2040 年にはその人口は大きく減少し、年代間での人口の差は小さくなると推計されています。

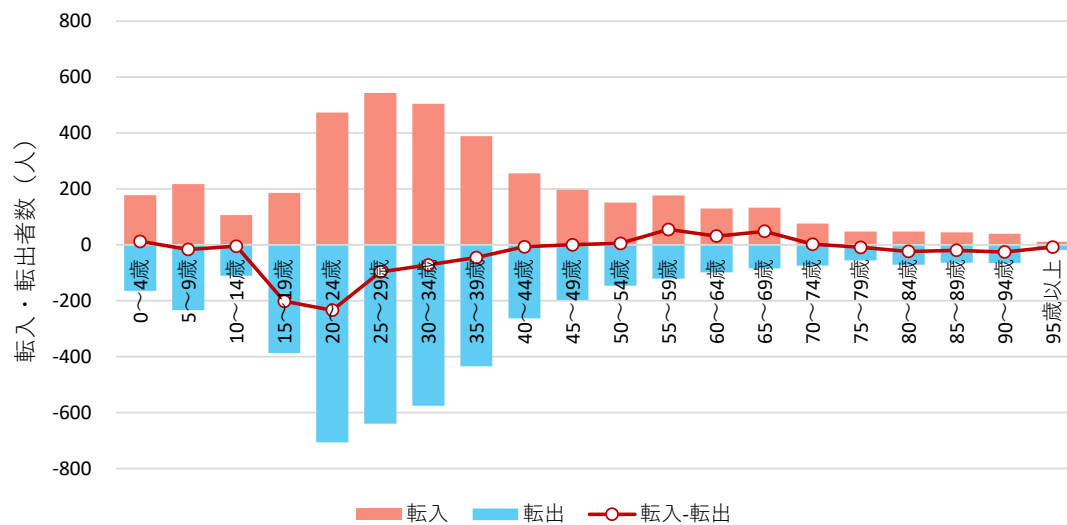


図 1-2 年代別の転入・転出人口

出典：令和 2 年国勢調査

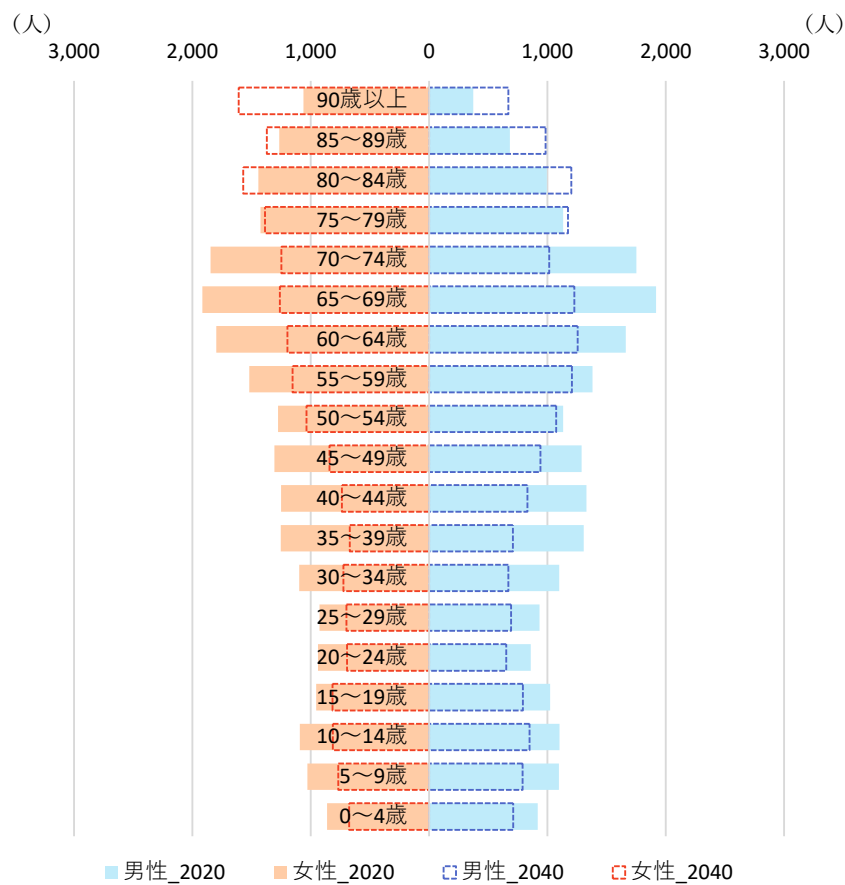


図 1-3 人口ピラミッド

出典：令和 2 年国勢調査・日本の将来推計人口

菊池市の 65 歳以上の運転免許証保有者数は増加傾向にあります。一方で、65 歳以上の運転免許証自主返納者数は保有者に対して 1% 台の割合で推移しており、高齢であっても運転免許証を手放さない方は増加しています。

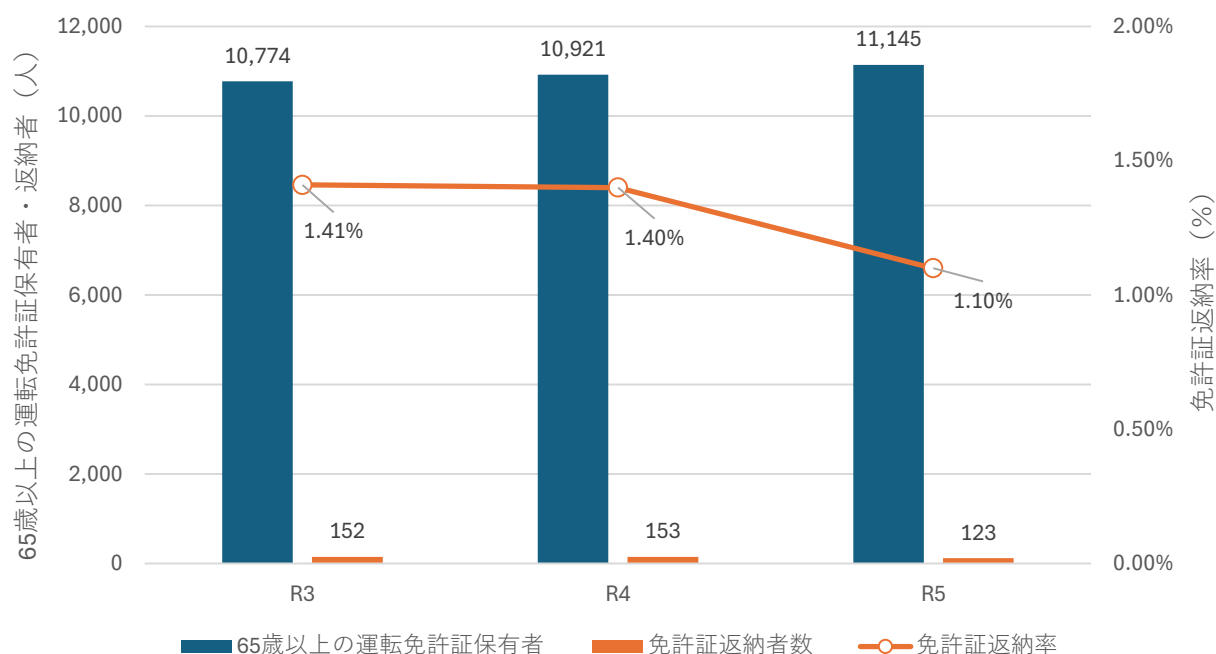


図 1 -4 65 歳以上運転免許証保持者数と自主返納者数 ※各年度 12 月末時点

(2) 人口分布

人口は主に菊池地域の市街地や泗水地域の住宅団地に集中しており、菊池地域の山間部や旭志地域では低密度に人口が分布しています。

七城地域や泗水地域の中心において特に人口減少が進んでいますが、その周辺部では人口増加がみられます。

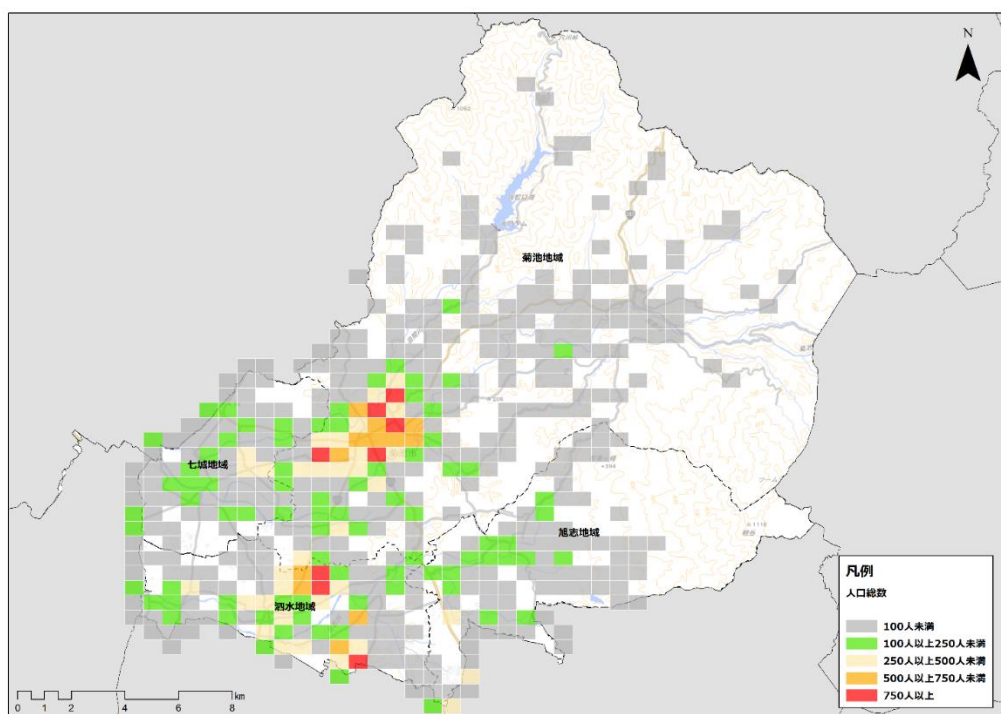


図 1-5 500m メッシュ人口分布

出典：令和 2 年国勢調査

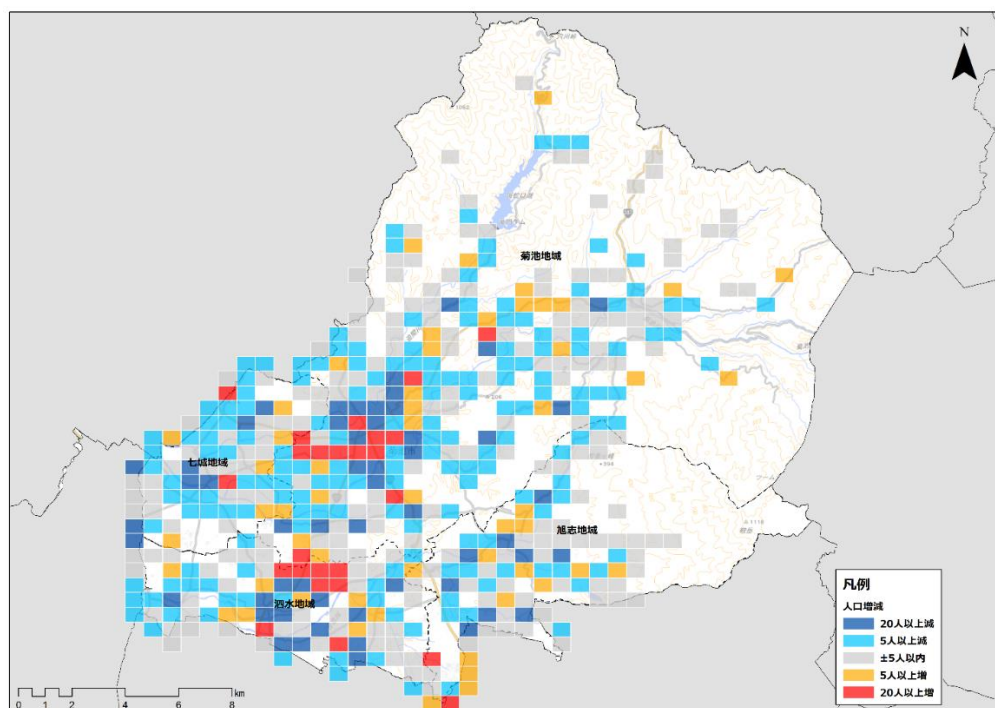


図 1-6 2010 年と 2020 年を比較した人口増減

高齢化は主に郊外部で進んでおり、七城地域や菊池地域の山間部においては、高齢化率が40%以上のエリアが広く存在します。

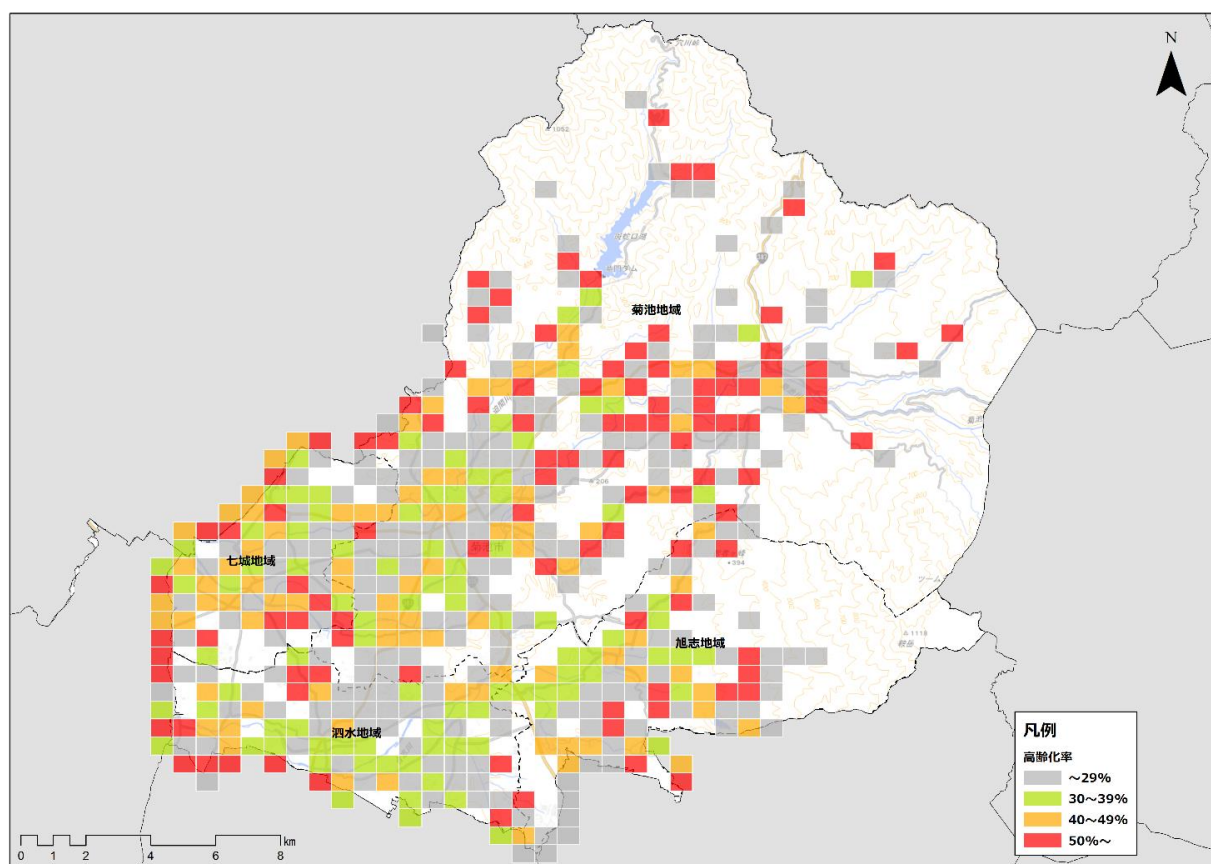


図 1-7 高齢化率の分布

出典：令和2年国勢調査

(3) 人口流動

菊池市の通勤者のうち、約35%は市外へ通勤しており、熊本市への通勤が最も多く、合志市、大津町、山鹿市となっています。市外から菊池市内への通勤は、熊本市からが最も多く、次いで合志市が多くなっています。

菊池市の通学者のうち、約62%は市外へ通学しており、そのうち熊本市への通学が半数以上を占めています。市外から菊池市内への通学は、合志市が最も多く、次いで熊本市が多くなっています。

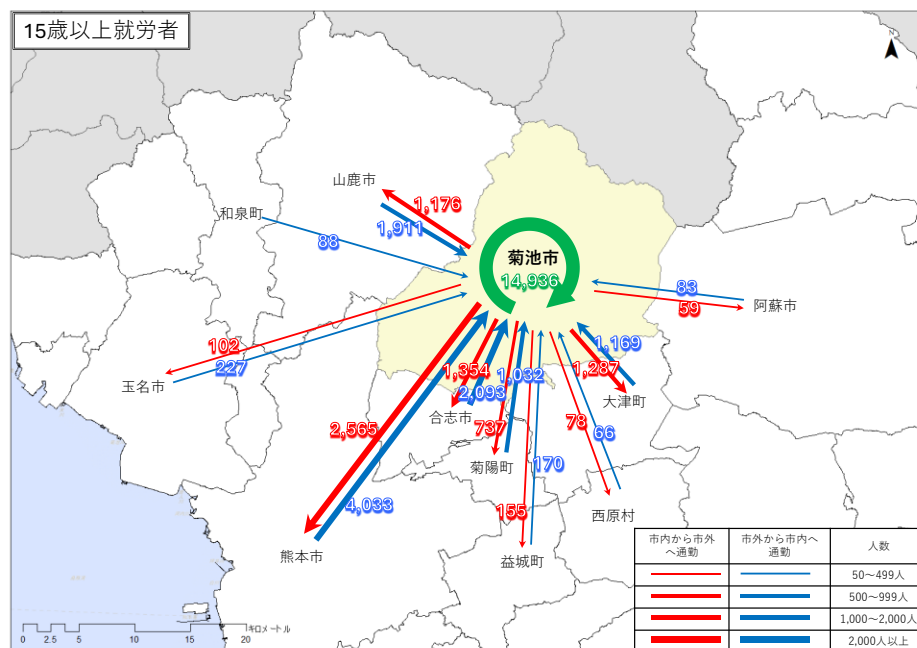


図 1-8 通勤流動

※50人以上の流動を表示 出典：令和2年国勢調査

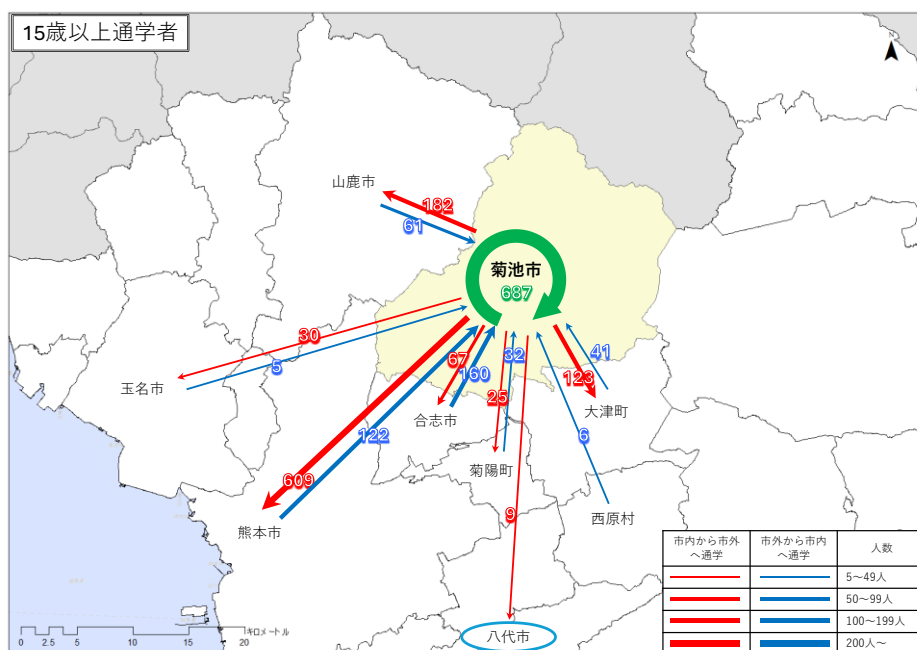


図 1-9 通学流動

※5人以上の流動を表示 出典：令和2年国勢調査

1-3. 生活利便施設の状況

商業施設や病院・診療所等の医療施設は、中心市街地に集中して立地しています。七城地域、旭志地域、泗水地域においては、道の駅や診療所が立地しています。

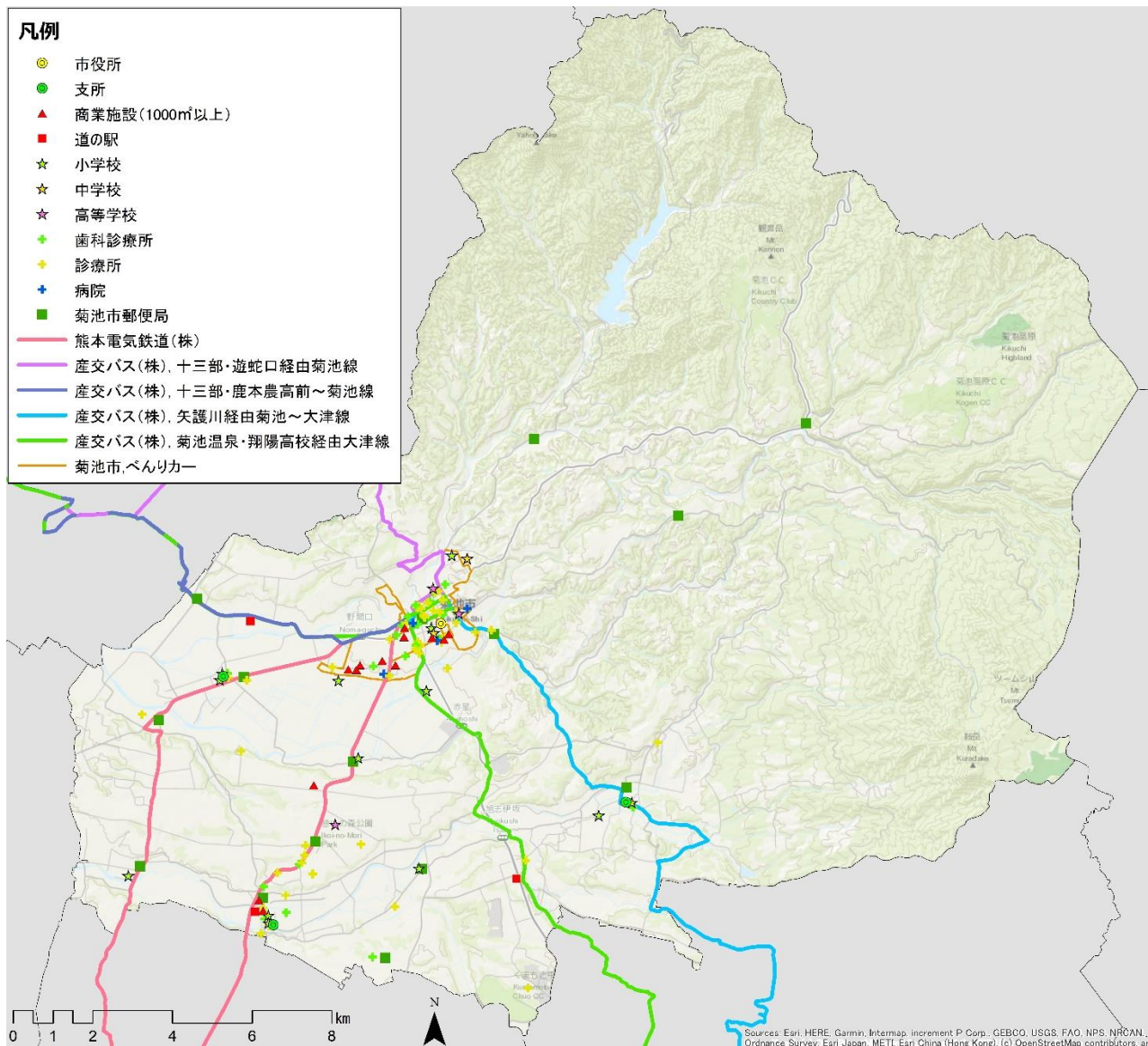


図 1-10 生活利便施設

出典：国土数値情報

1-4. 観光動向

菊池地域（※）の観光入込客数は、2021 年まで減少傾向でありましたが、2022 年には増加し、約 716 万人となっており、県内で最も観光入込客数が多い阿蘇地域に次いで多い値となっています。

※県調査における菊池市、合志市、大津町、菊陽町を示す

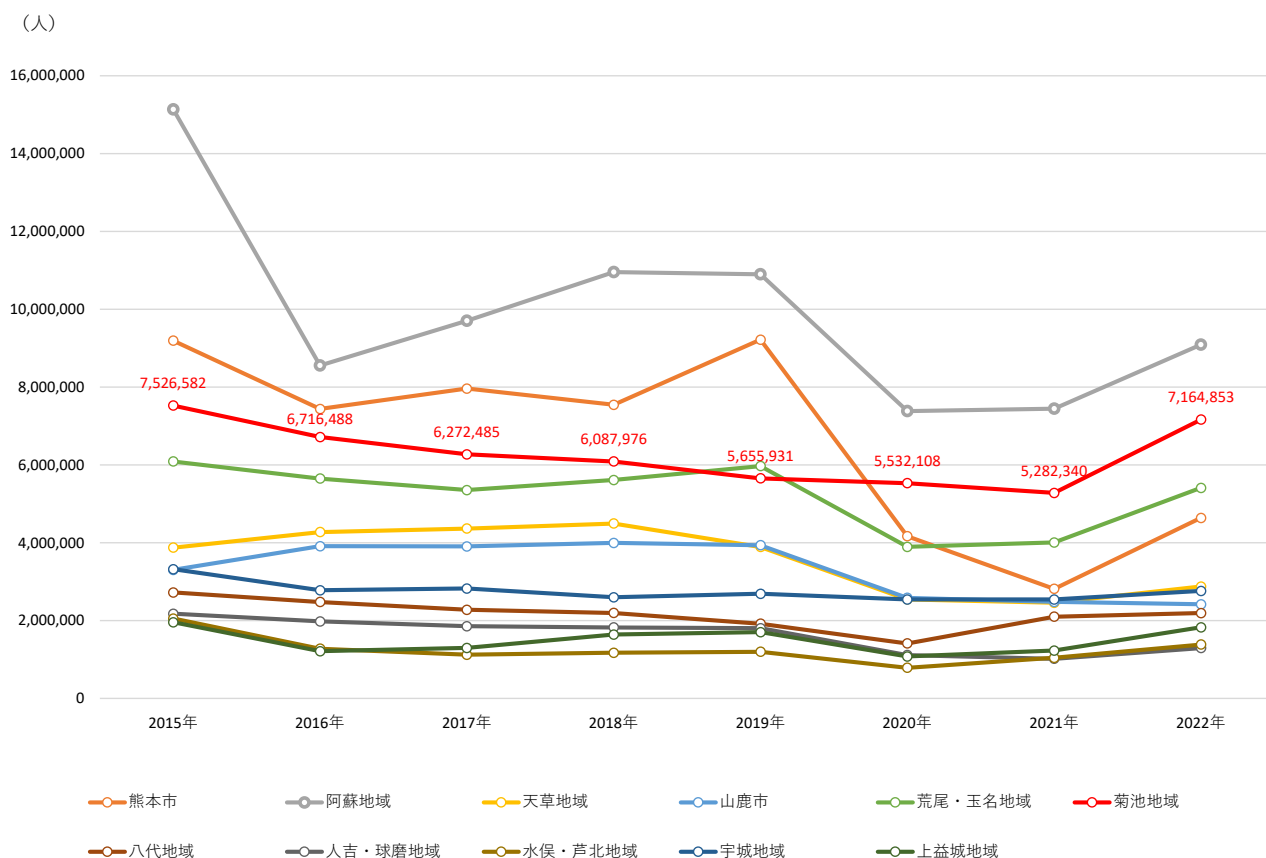


図 1-11 年別観光入込客数

出典：熊本県観光統計表・熊本県宿泊旅行統計調査

第2章 上位・関連計画の整理

上位・関連計画として「第3次菊池市総合計画」、「第2期菊池市まち・ひと・しごと創生総合戦略『癒しの里きくち』人口ビジョン・総合戦略」、「菊池市都市計画マスタープラン」、「菊池市立地適正化計画」、「第2次菊池市環境基本計画」が挙げられ、市内の都市機能拠点や都市軸の設定、公共交通政策の方針等について記載されており、これらの計画との整合を図る必要があります。

計画	内容
第3次菊池市総合計画 (令和6年4月)	1. 産業と経済 施策2：観光の振興 ・自然の中で癒しを求める自然回帰・健康志向という世界的な潮流を踏まえ、観光客を中心としたまちなかの賑わい創出、経済活動の活性化に向けて、「菊池渓谷や温泉等の恵まれた自然」・「菊池川流域日本遺産をはじめ歴史文化、史跡を中心とした文化財」・「魅力ある特産品」等の地域資源を組み合わせ、本市ならではの観光コンテンツへと磨き上げます。また、磨き上げた観光コンテンツを有効活用しながら、「新たな旅のスタイル」に沿った観光需要に対応する安心安全で快適な受入体制を整備することにより、観光地としてのブランド力を高め、固定客の獲得を図ります。 2. 子育てと健康福祉 施策9：高齢者福祉の充実 ・高齢化が進行する中で、可能な限り住み慣れた地域で暮らすことができるよう、関係機関等と連携し、住まい・医療・介護・予防・生活支援の5つのサービスを一体的に提供できる体制（地域包括ケアシステム）の推進を図ります。また、フレイル（虚弱）予防のため、地域での通いの場を通して介護予防の取組を進めるとともに、一人ひとりに寄り添った介護保険サービスの提供に取組みます。そのほか、認知症サポーターの養成や大きなオレンジリングまちいっぱい運動など、地域全体で高齢者に優しいまちづくりを推進します。 3. 自然環境と暮らしの基盤 施策19：道路・交通の整備 ・道路は暮らしを支える重要な基盤であるとともに、地域経済の活性化や災害時における支援に必要不可欠なものです。道路整備マスタープラン等に基づき、改良・改修等の整備を進め、市民の暮らしやすい生活基盤を確保します。また、市民の生活における交通手段を確保するため、路線バスをはじめ、べんりカーやあいのりタクシーなどの地域の実情に即した持続可能な交通体系を構築します。
第2期菊池市まち・ひと・しごと創生総合戦略「癒しの里きくち」人口ビジョン・総合戦略 (令和2年3月)	4-3) 具体的な施策と重要業績評価指標（KPI） ア 新しい時代にあった安心・安全なまちづくり 具体的な施策 ②Society5.0の実現に向けた技術を活用した地域課題の克服 ・利用者の意見や地域の特性を踏まえた持続可能な交通体系の確保 ・学校、地域、企業、金融機関等が連携し一体となった協働体制の構築と地域課題の克服

計画	内容																
菊池市都市計画 マスタープラン (平成25年2月)	第三章：目指すべき都市像の設定																
	3-2 将来都市構造																
	(3)公共交通軸の形成																
	・主要拠点を結ぶ公共交通軸として、施設や人口の集積に応じて複数の公共交通サービスを用意し、それらの乗り継ぎ利便性の確保や、乗り継ぎ拠点等の整備により、公共交通による移動の利便性を高めるものとします。																
	◇公共交通軸の役割分担や整備の方向性																
	<table><tr><th>役割分担</th><th>主なルート</th><th>整備の方向性</th></tr><tr><td>幹線バス路線</td><td>国道 387 号 (菊池中心市街地～熊本市方面)</td><td>1 日往復運行本数が 100 本/日以上 の利便性の高いバス路線であり、 菊池市の中心公共交通軸である。 現在のサービス水準維持のため、 沿線やターミナル周辺において人が 集まる施設の誘導や、居住者の増加 策を講じるものとする。</td></tr><tr><td>支線バス路線</td><td>国道 325 号 植木インター菊池線 主要県道（菊池赤水線、辛川鹿本線等）</td><td>1 日往復運行本数が 30 本/日以下 の運行本数の少ないバス路線であり、 路線存続の危機にある路線も見られ る。 現在のサービス水準維持のため、七城 や旭志地域での乗り継ぎ利便性の向上 など、利用者の増加策を講じるもの とする。</td></tr><tr><td>きくちあいのり タクシー</td><td>幹線バス交通軸以外の菊池市内の 主な住エリアのサービス</td><td>菊池市内の集落と主要拠点を結ぶ交 通手段として、あいのりタクシー（予 約制乗合いタクシー）の充実を図る。 予約方法など運行情報を分かりやす く提供する。</td></tr><tr><td>きくちべんり カー</td><td>菊池中心市街地の巡回</td><td>菊池中心市街地における主要施設の 巡回利用や居住者の身近な移動サー ビスを提供する。</td></tr></table>			役割分担	主なルート	整備の方向性	幹線バス路線	国道 387 号 (菊池中心市街地～熊本市方面)	1 日往復運行本数が 100 本/日以上 の利便性の高いバス路線であり、 菊池市の中心公共交通軸である。 現在のサービス水準維持のため、 沿線やターミナル周辺において人が 集まる施設の誘導や、居住者の増加 策を講じるものとする。	支線バス路線	国道 325 号 植木インター菊池線 主要県道（菊池赤水線、辛川鹿本線等）	1 日往復運行本数が 30 本/日以下 の運行本数の少ないバス路線であり、 路線存続の危機にある路線も見られ る。 現在のサービス水準維持のため、七城 や旭志地域での乗り継ぎ利便性の向上 など、利用者の増加策を講じるもの とする。	きくちあいのり タクシー	幹線バス交通軸以外の菊池市内の 主な住エリアのサービス	菊池市内の集落と主要拠点を結ぶ交 通手段として、あいのりタクシー（予 約制乗合いタクシー）の充実を図る。 予約方法など運行情報を分かりやす く提供する。	きくちべんり カー	菊池中心市街地の巡回
役割分担	主なルート	整備の方向性															
幹線バス路線	国道 387 号 (菊池中心市街地～熊本市方面)	1 日往復運行本数が 100 本/日以上 の利便性の高いバス路線であり、 菊池市の中心公共交通軸である。 現在のサービス水準維持のため、 沿線やターミナル周辺において人が 集まる施設の誘導や、居住者の増加 策を講じるものとする。															
支線バス路線	国道 325 号 植木インター菊池線 主要県道（菊池赤水線、辛川鹿本線等）	1 日往復運行本数が 30 本/日以下 の運行本数の少ないバス路線であり、 路線存続の危機にある路線も見られ る。 現在のサービス水準維持のため、七城 や旭志地域での乗り継ぎ利便性の向上 など、利用者の増加策を講じるもの とする。															
きくちあいのり タクシー	幹線バス交通軸以外の菊池市内の 主な住エリアのサービス	菊池市内の集落と主要拠点を結ぶ交 通手段として、あいのりタクシー（予 約制乗合いタクシー）の充実を図る。 予約方法など運行情報を分かりやす く提供する。															
きくちべんり カー	菊池中心市街地の巡回	菊池中心市街地における主要施設の 巡回利用や居住者の身近な移動サー ビスを提供する。															

計画	内容
菊池市立地適正化計画 (平成29年3月)	4-2 都市施設等の整備方針 (1) 交通体系の整備方針 ・広域交通軸の充実や、各地域間のネットワークの充実、バス交通体系の充実を進めます。 3) 公共交通（バス交通） ◇きくちべんりカーは市街地の中心部へ直接アクセスする路線バスを補完する役割を果たしています。きくちべんりカー（市街地循環バス）、きくちあいのりタクシー（予約制乗合タクシー）、菊池観光あいのりタクシー（予約制観光乗合タクシー）など、地域の実情に見合った交通体系の構築を進めていきます。 ◇一般路線バスは、国道や主要県道を中心に運行されています。新たなバスターミナルの設置について検討を行います。 ◇広域アクセスの充実に向け、阿蘇くまもと空港(熊本都市圏)、玉名市などへの公共交通の運行について検討します。

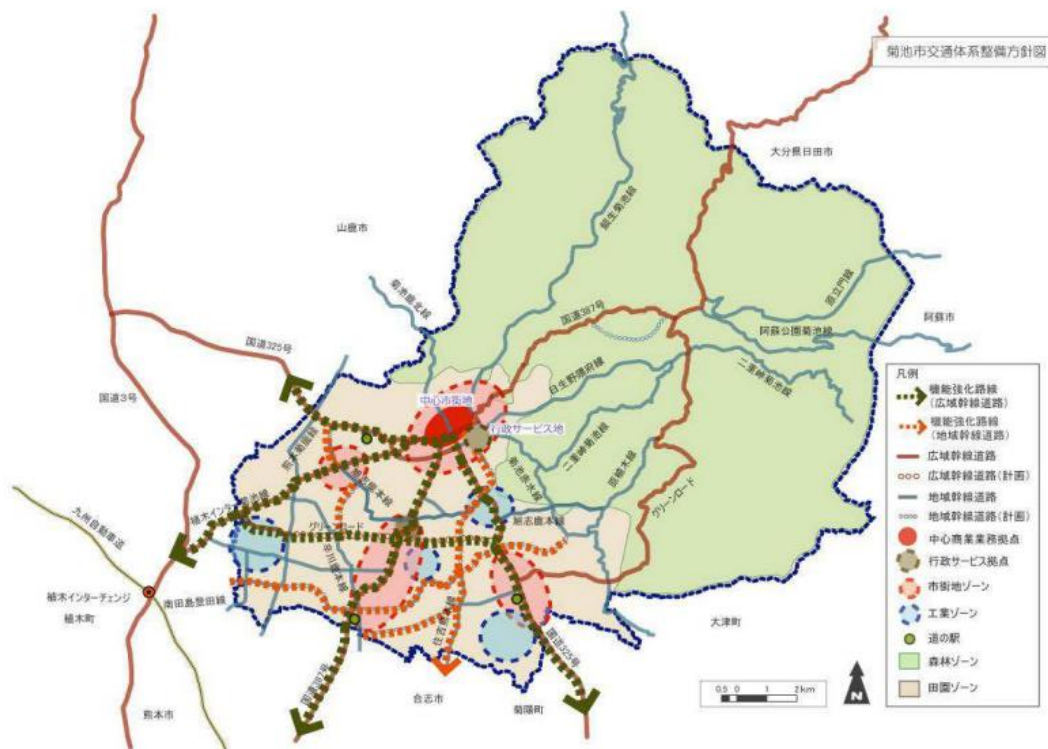


図 交通体系整備方針図

計画	内容								
第2次菊池市環境基本計画 (令和2年11月)	基本目標2 安全で快適な生活環境の改善 施策2 公害対策の推進 取り組みの方針 ・快適な生活環境のため、悪臭や騒音、交通公害などへの対策を検討します。 取り組み内容 ④交通公害対策の推進 <table border="1"> <tr> <td>交通量の削減</td><td> ・「べんりカー」や「あいのリタクシー」などの地域の実情に応じた交通体系の充実を図ります。 </td></tr> <tr> <td>排気ガスの削減</td><td> ・公用車を更新する際は、低公害車の導入に努めます ・アイドリングストップの実施や急発進・急加速を控えるなどのエコドライブの普及・啓発を行います。 ・幹線道路の沿線の緑化を推進します。 </td></tr> </table> 主体別環境配慮指針 <table border="1"> <tr> <td>市民</td><td> ・なるべく公共交通機関の利用するよう努めます。 ・自家用車を購入する際は低公害車を選択するよう努めます。 </td></tr> <tr> <td>事業者</td><td> ・業務で移動の際は公共交通機関を利用するよう努めます。 ・低公害車の使用に努めます。 </td></tr> </table>	交通量の削減	・「べんりカー」や「あいのリタクシー」などの地域の実情に応じた交通体系の充実を図ります。	排気ガスの削減	・公用車を更新する際は、低公害車の導入に努めます ・アイドリングストップの実施や急発進・急加速を控えるなどのエコドライブの普及・啓発を行います。 ・幹線道路の沿線の緑化を推進します。	市民	・なるべく公共交通機関の利用するよう努めます。 ・自家用車を購入する際は低公害車を選択するよう努めます。	事業者	・業務で移動の際は公共交通機関を利用するよう努めます。 ・低公害車の使用に努めます。
交通量の削減	・「べんりカー」や「あいのリタクシー」などの地域の実情に応じた交通体系の充実を図ります。								
排気ガスの削減	・公用車を更新する際は、低公害車の導入に努めます ・アイドリングストップの実施や急発進・急加速を控えるなどのエコドライブの普及・啓発を行います。 ・幹線道路の沿線の緑化を推進します。								
市民	・なるべく公共交通機関の利用するよう努めます。 ・自家用車を購入する際は低公害車を選択するよう努めます。								
事業者	・業務で移動の際は公共交通機関を利用するよう努めます。 ・低公害車の使用に努めます。								

第3章 公共交通の状況

3-1. 菊池市の公共交通ネットワークの現況

3-1-1 公共交通運行状況

(1) 路線バス

菊池市内において産交バス株式会社と熊本電気鉄道株式会社の2社により、計6路線が運行されており、菊池市と市外を繋ぐ広域幹線の役割を果たしています。

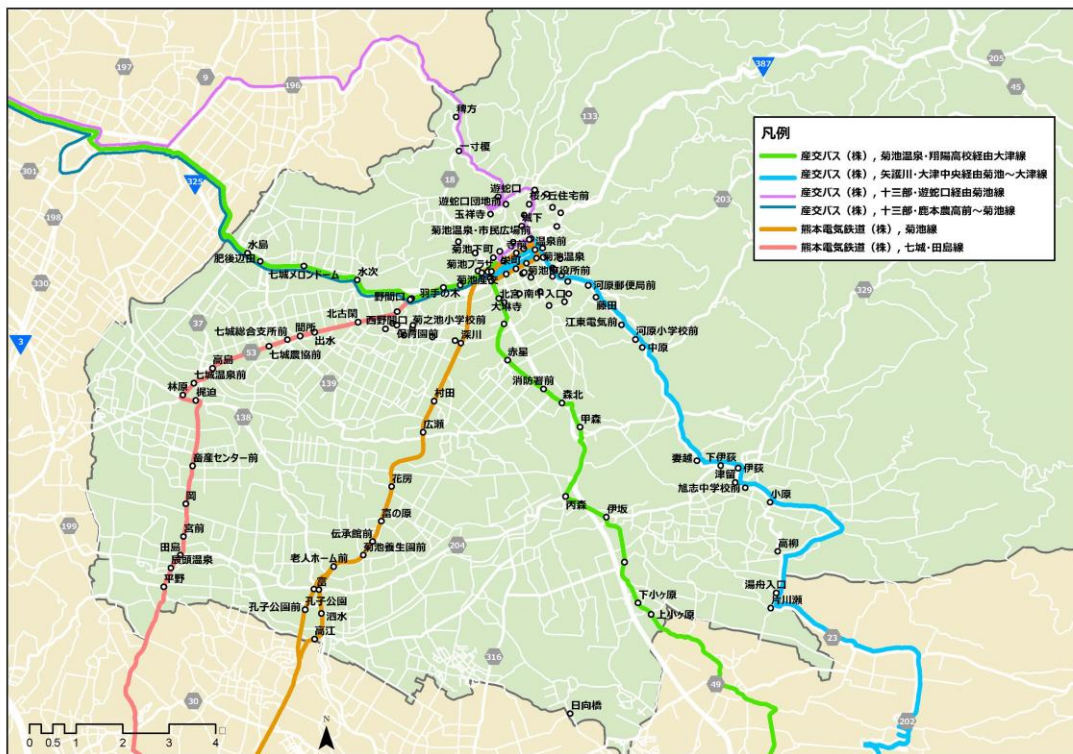


図 3-1 菊池市内運行バス路線

表 3-1 菊池市内路線バス概要

事業者	系統名・番号	起点	経由地	終点	便数 (平日)	延長 (km)	R5 利用者数(人)	平均乗車 密度(人)
産交バス	菊池温泉・翔陽高校経由 大津線	山鹿バスター	菊池温泉・翔陽高校前	肥後大津駅	9	35.8	92,092	2.6
	矢護川・大津中央経由菊池～大津線	菊池産交	矢護川・大津中央経由	大津高校前	8	26.0	9,796	0.6
	十三部・遊蛇口経由 菊池線	大津高校前		菊池産交	8	26.6	8,742	0.7
	十三部・熊本農高前～菊池線	山鹿バスター	十三部・遊蛇口	菊池産交	8	20.5	18,364	0.9
熊本電気鉄道	十三部・熊本農高前～菊池線	菊池プラザ	熊本農高前・十三部	山鹿バスター	1	15.7	769	1.0
	菊池線 (111)	熊本駅	堀川・富の原	菊池プラザ	8	27.6	90,103	9.7
	菊池線 (211)	桜町 BT	堀川・富の原	菊池プラザ	3	25.3	21,806	6.6
	菊池線 (216)	桜町 BT	深夜バス	菊池プラザ	1	25.3	2,021	7.0
	菊池線 (109)	蓮台寺	堀川・富の原	菊池温泉	35	30.8	453,275	8.8
	菊池線 (201)	桜町 BT	堀川・富の原	菊池温泉	1	26.7	8,989	9.8
	菊池線 (804)	須屋西	御代志・富の原	菊池温泉	1	18.6	4,664	8.0
	菊池線 (806)	黒石	御代志・富の原	菊池温泉	2	16.5	9,208	7.6
	菊池線 (107)	熊本駅	化血研・富の原	菊池プラザ	1	28.1	14,237	11.4
	菊池線 (108)	蓮台寺	化血研・富の原	菊池温泉	23	31.3	349,794	9.9
	菊池線 (403)	辻久保	泗水バイパス・富の原	菊池プラザ	5	10.4	2,200	0.4
	七城・田島線	菊池温泉・市民広場	七城・田島	御代志	4	18.0	5,435	2.0

(2) きくちべんりカー

きくちべんりカーは、東回り・西回りの2コースを1台の車両で運行しており、1日に6便運行しています。各コースとも、電鉄プラザを発着し、1周回約90分で運行しており、日祝日・年末年始を除く平日・土曜に運行しています。1乗車大人100円で利用可能です。

表 3-2 きくちべんりカー運行概要

路線	運行日	方面	便数	運賃
きくちべんりカー	月～土 ※日曜・祝日・振替 休日・年末年始除く	東回り(隈府)コース	6 便/日	・ 大人：100 円 ・ 子ども 50 円
		西回り(菊之池)コース	6 便/日	・ 身障者手帳・療育手帳所持者及び その介護人：50 円



図 3-2 きくちべんりカー運行路線



図 3-3 きくちべんりカー車両

(3) きくちあいのりタクシー

きくちあいのりタクシーは、公共交通機関のない地域における市街地とつなぐ事前予約制の乗合タクシーです。主に幹線的な路線バスの沿線を除く地域を対象に運行しており、各地域、月～金の平日 5 日間運行しています。運賃は利用する区間によって 200 円～1,200 円となっています。

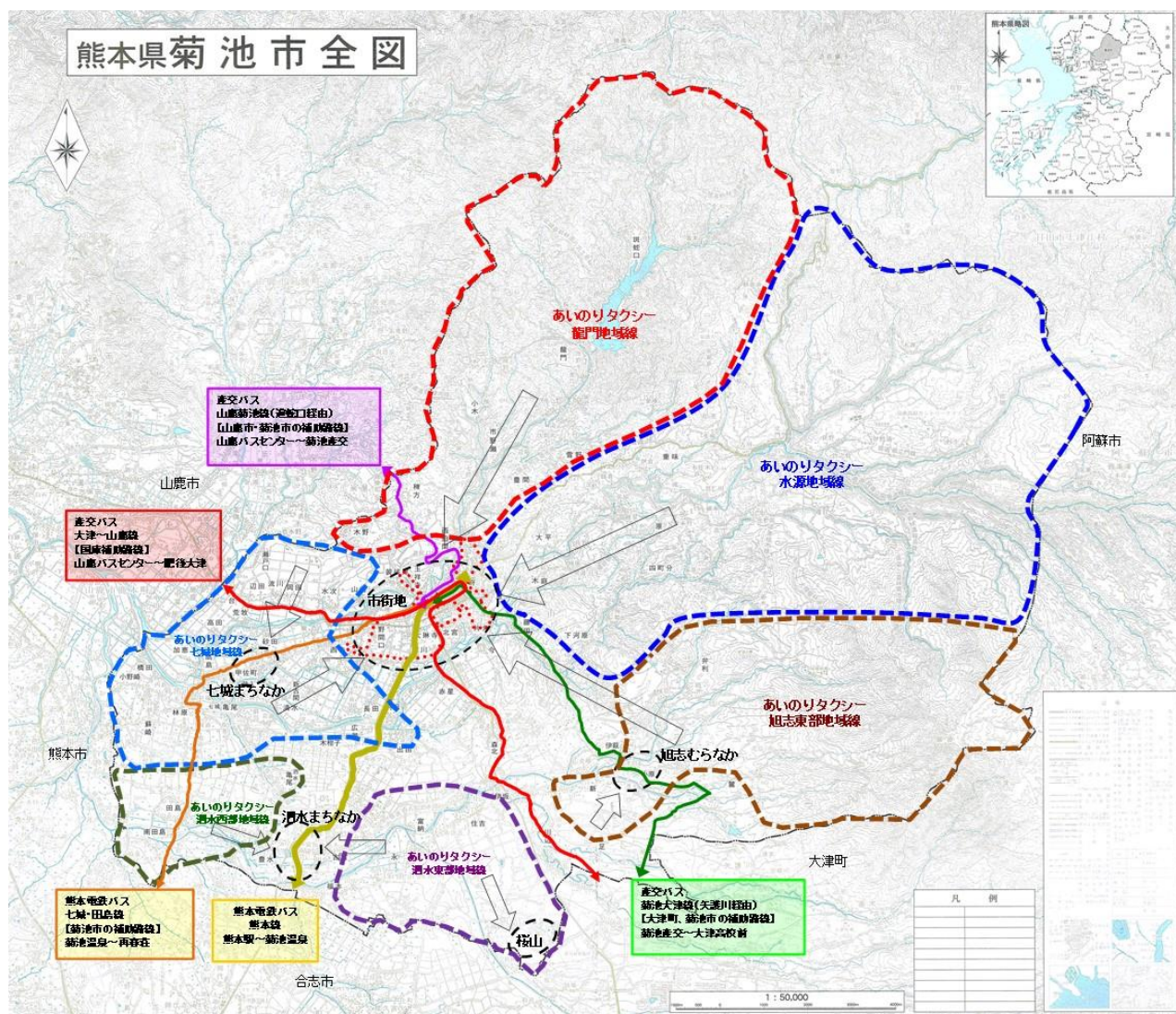


図 3-4 きくちあいのりタクシー運行区域

地域	運行日	便数	運賃
水源	月～金 ※年末年始除く	8 便/日	片道 200 円～1,200 円 ※利用区域により変動
龍門			
七城			
旭志東部			
酒東東部			
酒西西部			

(4) きくち観光あいのリタクシー

きくち観光あいのリタクシーは、菊池市の主要観光地と市街地とを結ぶ、事前予約制の観光乗合タクシーです。菊池溪谷線、竜門ダム線、鞠智城線の 3 路線があります。運行日は、土曜・日曜・祝日・振替休日・GW(ゴールデンウィーク)となっています。

地域	運行日	便数	運賃
菊池溪谷線	休日（土曜・日曜・祝日・振替休日・GW） ※年末年始除く	8 便/日	片道 900 円
竜門ダム線		6 便/日	片道 600 円
鞠智城線		6 便/日	片道 400 円



図 3-5 きくちあいのリタクシー車両

(5) 一般乗用タクシー

市内では 3 事業者が一般乗用タクシーを運行しています。

表 3-3 市内タクシー事業者

タクシー事業者
株式会社一真
有限会社キクチ観光タクシー
株式会社泗水タクシー

3-1-2 公共交通運行資源の状況

(1) 路線バス事業者

市内の路線バス事業者について、産交バスの大津営業所では、運転者数 13 人で各事業を運行しています。定員数 16 名であり、他の営業所からの応援等により運行している状態です。また、平均年齢は 60 歳近くであり、安定的な路線バスの運行には新たな人員の確保が必要です。熊本電鉄バスでは、運転者数 107 人で全路線を運行しています。平均年齢は 50 歳近くと低く、雇用形態等の改善により運転者数は増加していますが、産交バスと同様に安定的な路線バスの運行には新たな人員確保が必要です。

表 3-4 産交バス大津営業所の運行資源

年度	交通事業者	営業所	運転者数	運転者平均年齢
令和元年度	産交バス株式会社	大津営業所	13 人	約 59 歳
令和 2 年度			13 人	約 59 歳
令和 3 年度			11 人	約 59 歳
令和 4 年度			13 人	約 58 歳
令和 5 年度			13 人	約 58 歳

表 3-5 熊本電鉄バスの運行資源

年度	交通事業者	運転者数	運転者平均年齢
令和元年度	熊本電鉄バス 株式会社	114 人	約 49 歳
令和 2 年度		111 人	約 50 歳
令和 3 年度		106 人	約 49 歳
令和 4 年度		104 人	約 49 歳
令和 5 年度		107 人	約 50 歳

(2) タクシー事業者

市内のタクシー及びきくちあいのりタクシーの運行を担うタクシー事業者の車両数と運転者数は減少傾向にあり、地域の移動を支える公共交通として、運転者の持続的な確保が必要です。

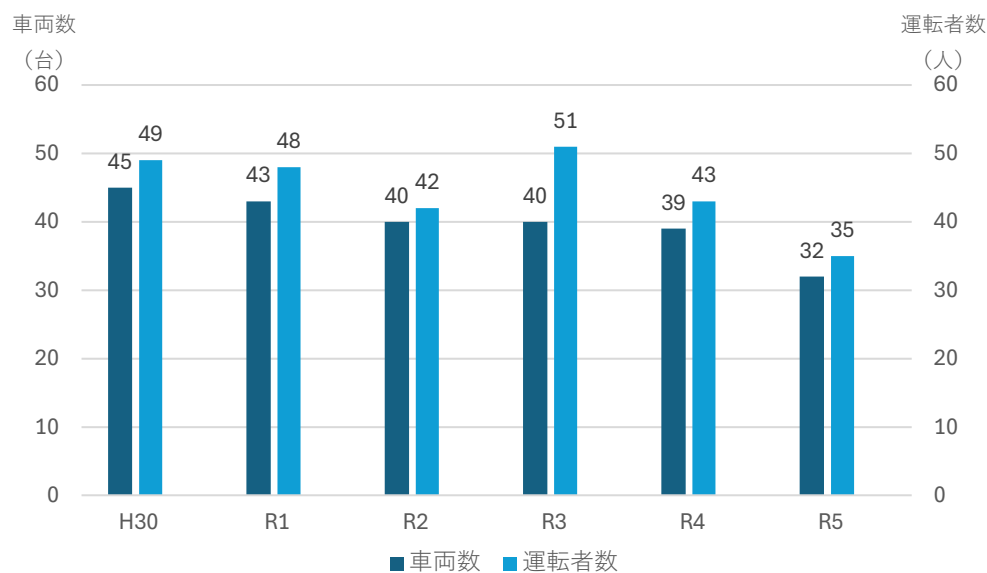


図 3-6 菊池市内タクシーの車両数と運転者数

出典：国土交通省九州運輸局「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」

3-2. 公共交通の利用状況

3-2-1 路線バスの状況

(1) 熊本電鉄バス（補助路線）

熊本電鉄バスについて、市が補助する七城・田島線の令和 5 年度の利用者数は、5,435 人です。コロナ禍の落ち込みから回復してはいるものの、利用者数は減少傾向にあります。

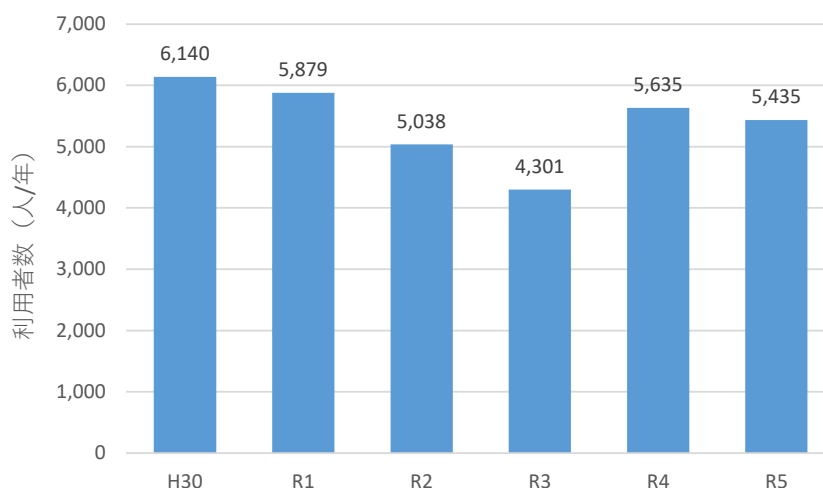


図 3-7 補助路線（七城・田島線）の利用者数推移

出典：事業者提供データ

(2) 産交バス

産交バスについて、市内を運行する路線の令和 5 年度の利用者数は、129,763 人です。コロナ禍の落ち込みから回復してはいるものの、利用者数は減少傾向にあります。

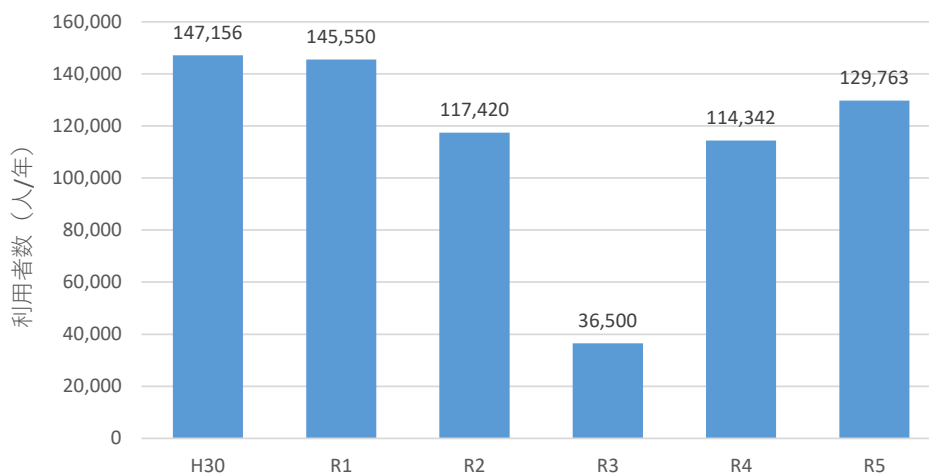


図 3-8 菊池市内運行路線の年間利用者数推移

出典：事業者提供データ

3-2-2 コミュニティ交通の状況

(1) きくちべんりカー

きくちべんりカーの利用者数は年々減少傾向で、平成 26 年度は 2.1 万人の利用がありましたが、令和 5 年度は 1.3 万人まで減少し、9 年間でおよそ 3 割減となっています。

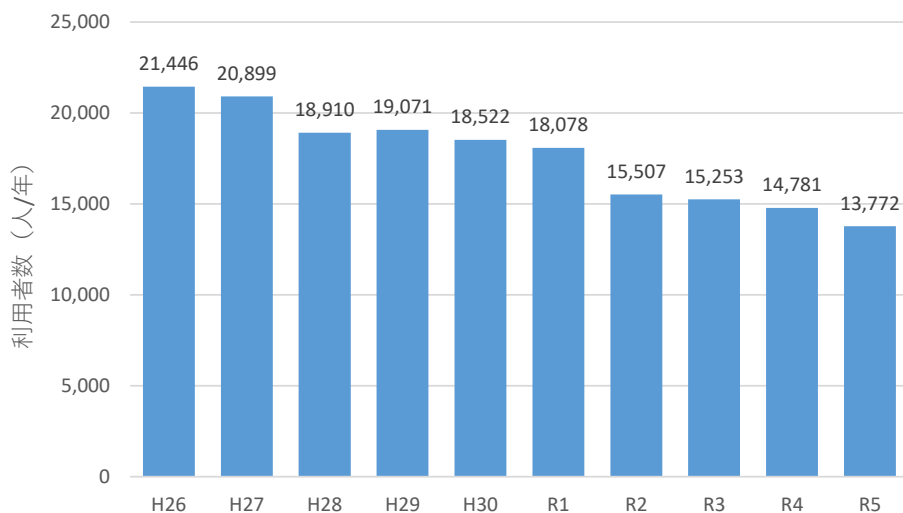


図 3-9 きくちべんりカー年間利用者数推移

出典：事業者提供データ

(2) きくちあいのりタクシー

あいのりタクシーの利用状況は、平成 29 年度まで増加傾向で推移していましたが、令和 2 年度の感染症拡大を契機に大きく利用者数が減少し、令和 5 年度はピーク時の 3 割減となる、年間 8,500 人まで減少しています。

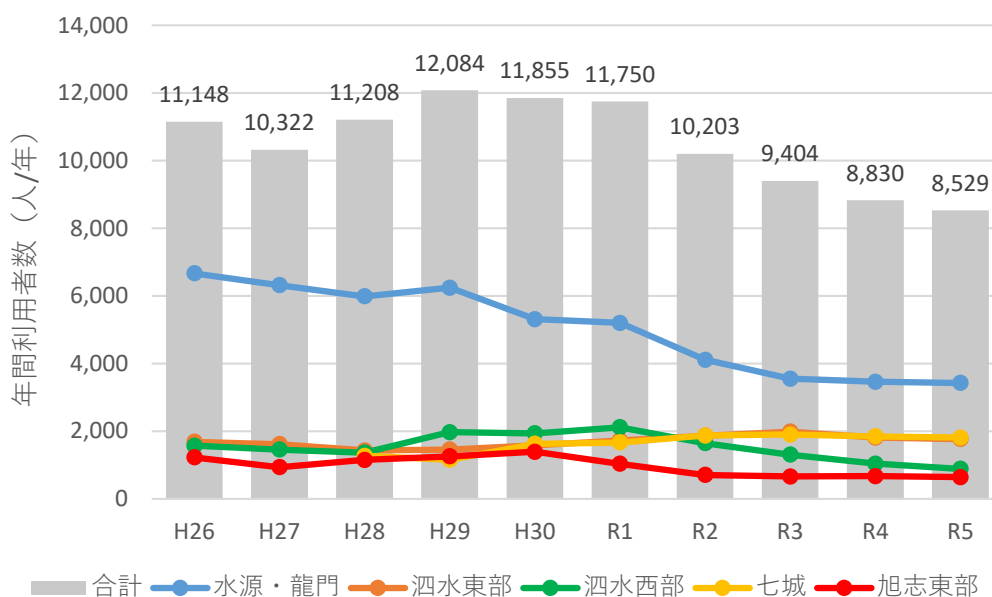


図 3-10 きくちあいのりタクシー年間利用者数推移

3-2-3 タクシーの状況

菊池市内でのタクシーの輸送人員は減少傾向にあり、令和 2 年度の感染症拡大を契機に大きく利用者数が減少し、令和 5 年度には約 13 万 9000 人となっており、感染症拡大前の令和元年度と比較して、約 3 割減少しています。

菊池市内タクシーの営業収入については、令和 2 年度に大きく減少して以降、緩やかに増加傾向ですが、令和 5 年度は約 1.6 億円であり、令和元年度と比較して、約 2 割減少しています。

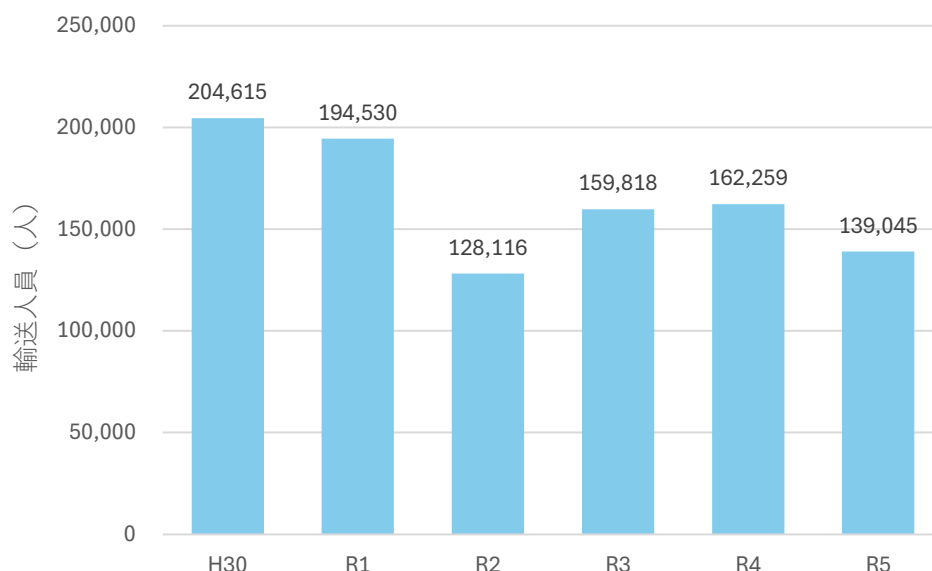


図 3-11 菊池市内タクシー輸送人員

出典：国土交通省九州運輸局「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」

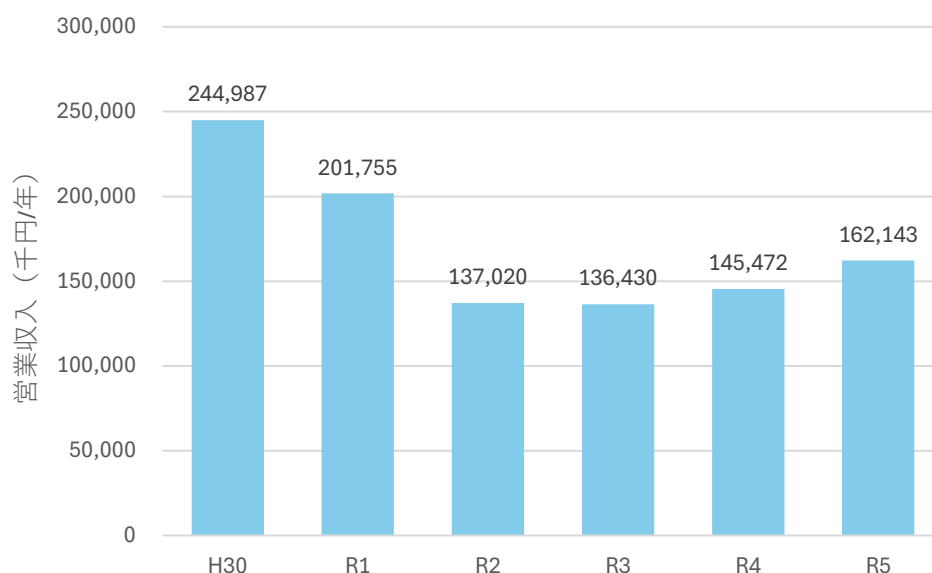


図 3-12 菊池市内タクシー営業収入

出典：国土交通省九州運輸局「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」

3-3. 公共交通の運行に係る財政負担の状況

3-3-1 路線バスの運行に係る財政負担の状況

市では路線バスを維持するために財源補助を行っています。市の財政負担額は年々増加しており、路線バスの運行に対する財政負担額は年間 5,400 万円に達しています。今後も人口減少、少子高齢化の進行により移動ニーズが縮小していくことが見込まれるため、公共交通網の継続的な見直しが必要です。

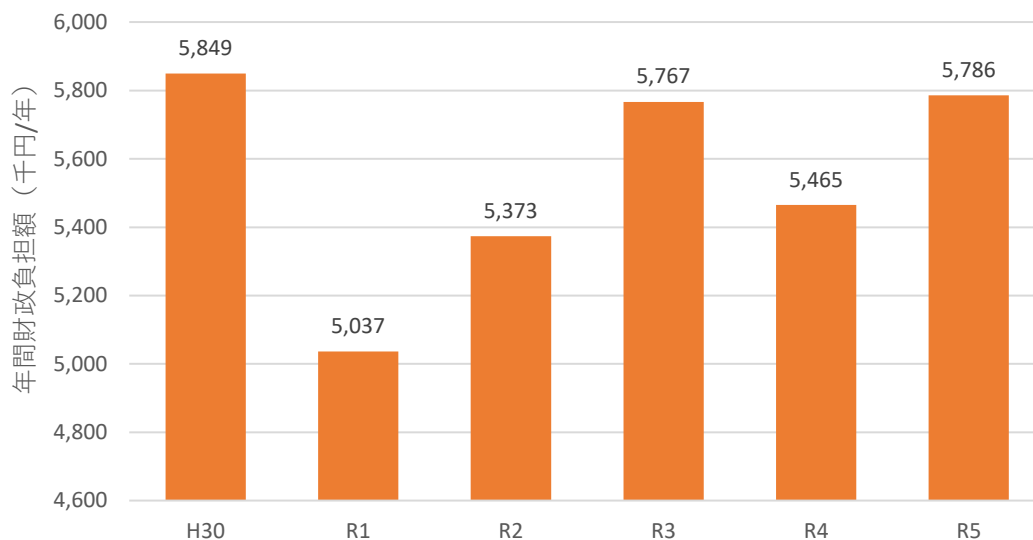


図 3-13 熊本電鉄バスの市運行補助路線の年間補助金額の推移

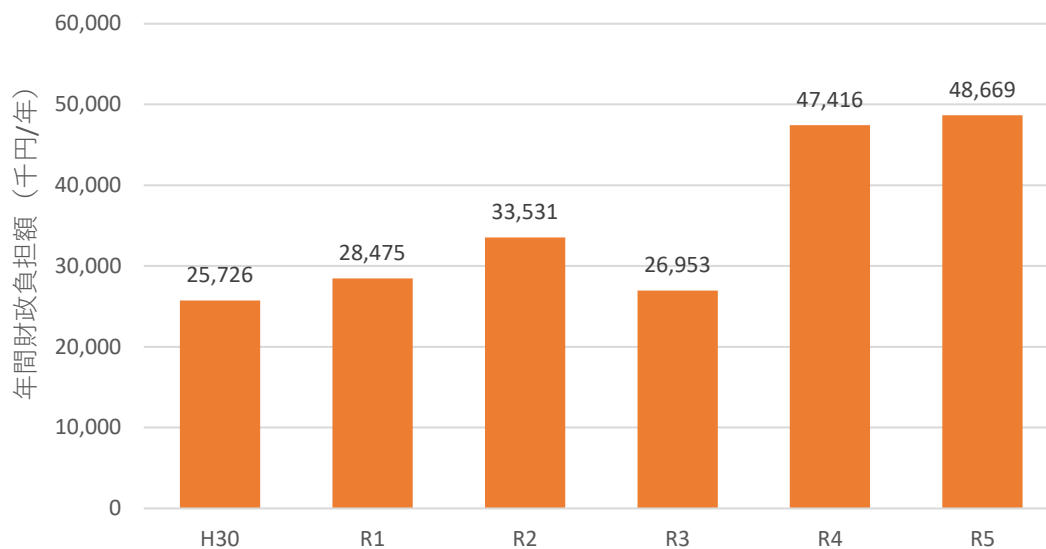


図 3-14 産交バスの運行補助路線の年間補助金額の推移（国補助額含む）

3-3-2 コミュニティ交通の運行に係る財政負担の状況

きくちべんりカーは、運賃収入の減少や運転手不足・燃料費の高騰等による経費の増加により、年々財政負担額は増加しています。平成 26 年度は年間 600 万円程度の負担でしたが、利用者の減少、経費の増加等の影響を受け、令和 5 年度は年間 1,200 万円を超える財政負担額となっています。

きくちあいのりタクシーの財政負担額は、利用状況に応じた支払いとなるため、利用者減少により財政負担は大きく増えず、年間 1,000 万円程度の負担額で推移しています。

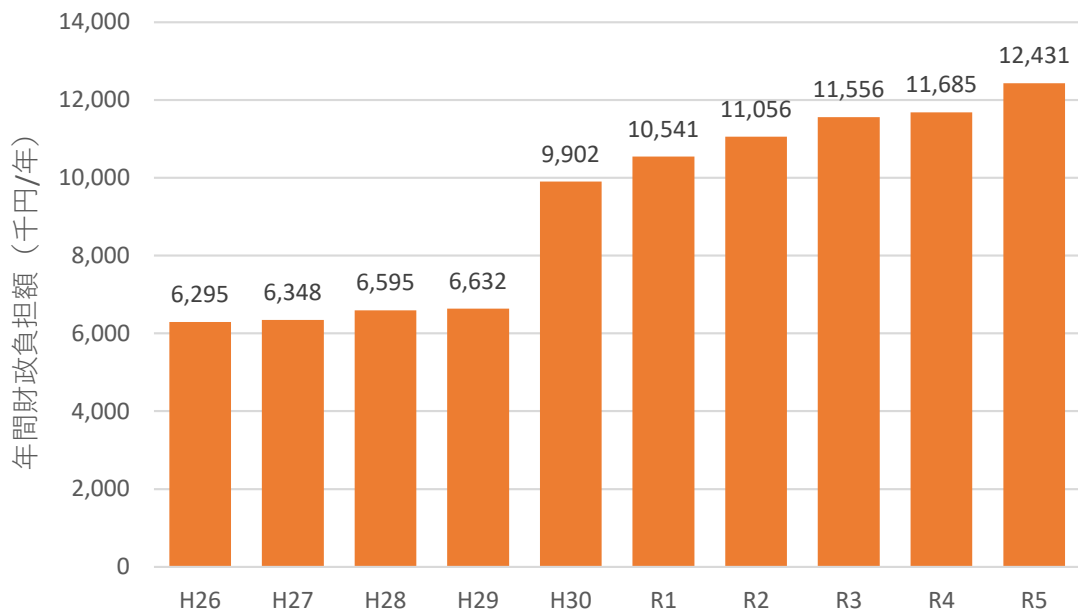


図 3-15 きくちべんりカーの年間財政負担額の推移

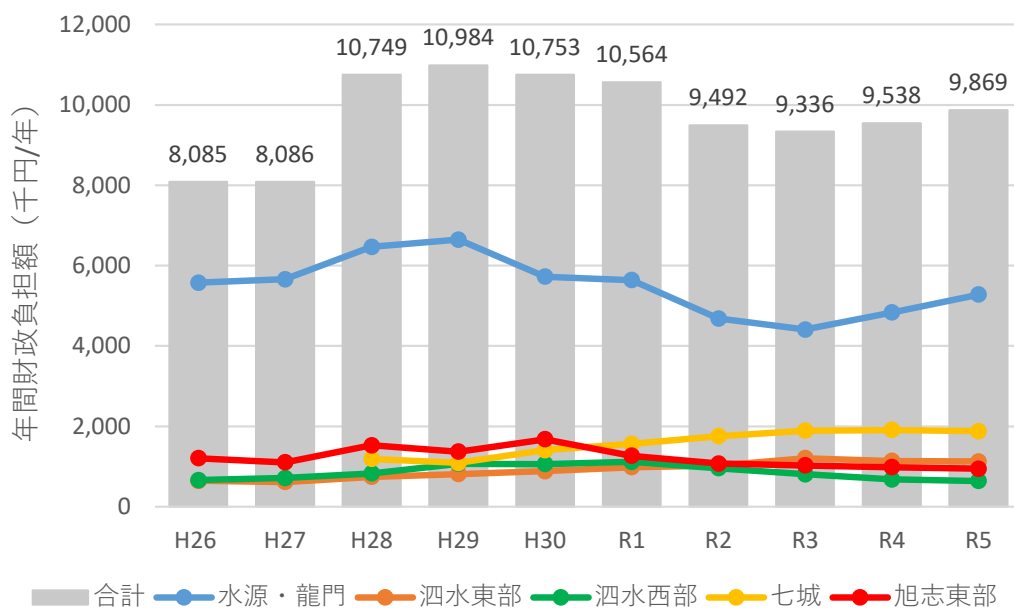


図 3-16 きくちあいのりタクシーの年間財政負担額の推移

3-4. 公共交通以外の輸送資源の状況

3-4-1 スクールバス・タクシーの現況

菊池市では、スクールバス・タクシーにより、遠距離通学及び学校統合によって遠距離通学となった市立小中学校区の子童生徒の登下校に係る送迎を行っています（民間委託）。

遠距離通学生（通学距離が、片道4 km以上の小学生及び片道6 km以上の中学生）または学校が特に必要と判断した子童生徒が対象となります。

利用者数や運行費用は減少傾向です。

表 3-6 スクールバス・タクシー概要

種別	車両	運行区間	運行日	便数・時間
スクールバス	小型バス 8 台 (委託先所有)	隈府小学校、菊池北小学校、七城小学校、旭志小学校の一部 菊池北中学校、旭志中学校の一部	平日、土曜授業や学校行事等の登校日	・登校 1 便 7:00～8:00
スクールタクシー	小型車 4 台、 特大車 4 台 (委託先所有)			・下校 1～3 便 (路線毎に異なる) 15:30～17:30 ※菊池北中学校のみ～19:30

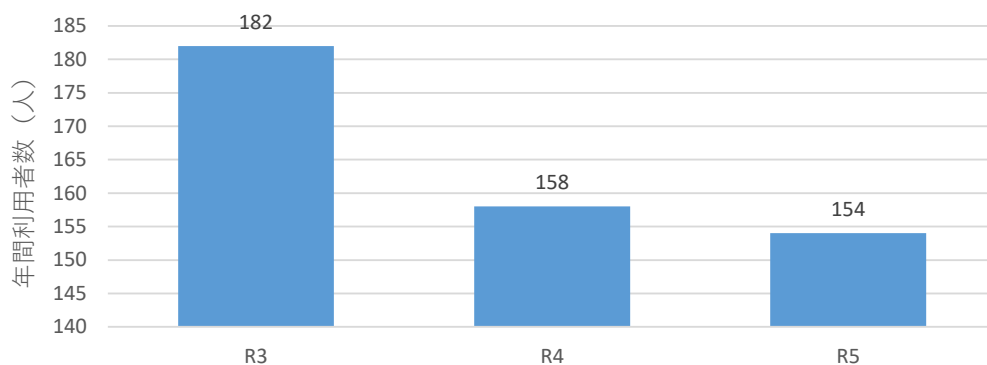


図 3-17 年間利用者数※各年度 5 月 1 日時点

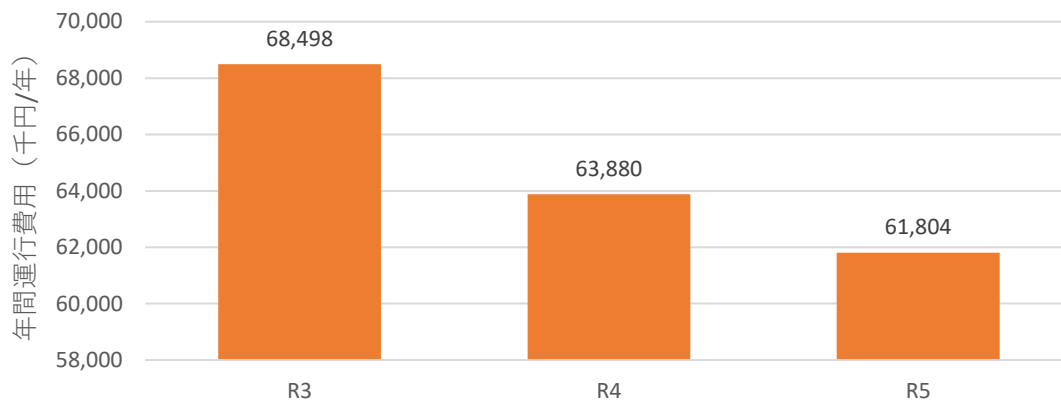


図 3-18 年間運行費用

3-4-2 その他の輸送資源の現況

市内では高齢者向けの移動支援サービスとして、要介護 1～5 の方を対象とする介護タクシーと介護保険適用外の方を対象とする福祉タクシーが運行されています。

表 3-7 市内の介護タクシー、福祉タクシー事業者（令和 5 年 6 月時点）

事業者	移動支援
ヘルパーステーション花	介護タクシー・福祉タクシー
おとまち福祉タクシー	福祉タクシー
カイシルバーサービス（リベロの家）	福祉タクシー
木下タクシー	福祉タクシー
なかやま福祉タクシー	福祉タクシー
福祉タクシーすまいる	福祉タクシー
福祉タクシー和	福祉タクシー
村山タクシー	福祉タクシー
ゴトー福祉タクシー	福祉タクシー
福祉タクシー はないろ	福祉タクシー

出典：菊池市「シニア向け生活支援サービスガイド」

第4章 地域住民の意向

4-1. 市民アンケート調査

外出目的や移動手段・範囲、路線バスやきくちべんりカー、きくちあいのりタクシーの認知度、満足度等について、菊池市の住民へアンケート調査を行いました。

表 4-1 市民アンケート調査概要

調査方法	郵送または WEB で回答
調査期間	菊池地域 : 2023 年 9 月 1 日～29 日 七城・泗水地域 : 2023 年 8 月 1 日～31 日 旭志地域 : 2022 年 11 月 1 日～30 日
調査対象	市内全戸
設問内容	① 世帯人数、自家用車数、年齢、職業 ② 外出の回数、行先、目的、移動手段 ③ 路線バスの利用率、目的、方面、未利用の理由、利用条件 ④ べんりカーの認知度、利用率、目的、運賃、便数、運行エリア・乗降場所、満足度、利用したことが無い理由、利用条件（菊池地域のみ） ⑤ あいのりタクシーの認知度、利用率、目的、運賃、便数、運行エリア・乗降場所、満足度、あったら便利なサービス、未利用の理由、利用条件
回答数	菊池地域 : 1,530 件/9,187 件（回答率 16.7%） 七城地域 : 554 件/1,616 件（回答率 34.3%） 旭志地域 : 434 件/1,275 件（回答率 27.2%） 泗水地域 : 1,164 件/4,276 件（回答率 27.2%） 回答全体 : 3,682 件/16,354 件（回答率 22.5%） （郵送 : 3,390 件、WEB : 292 件）

(1) 属性

① 世帯人数

2人暮らしが約40%と最も多く、次いで1人暮らしが約19%と多くなっています。

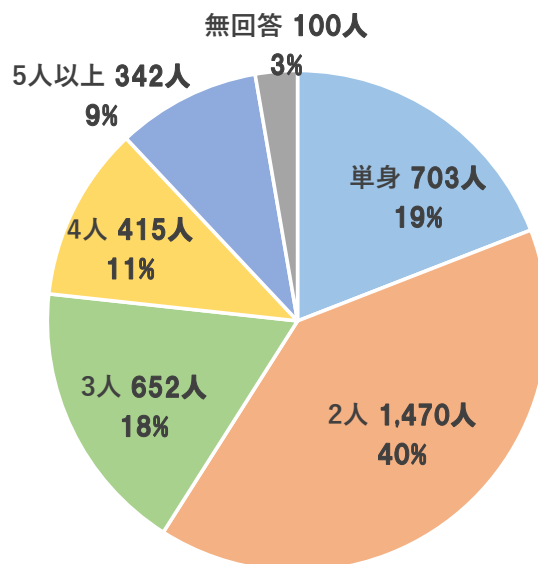


図 4-1 世帯人数 (N=3,682)

② 自家用車数

殆どの方が自家用車を所有しており、2台所有している方が約35%と最も多くなっています。

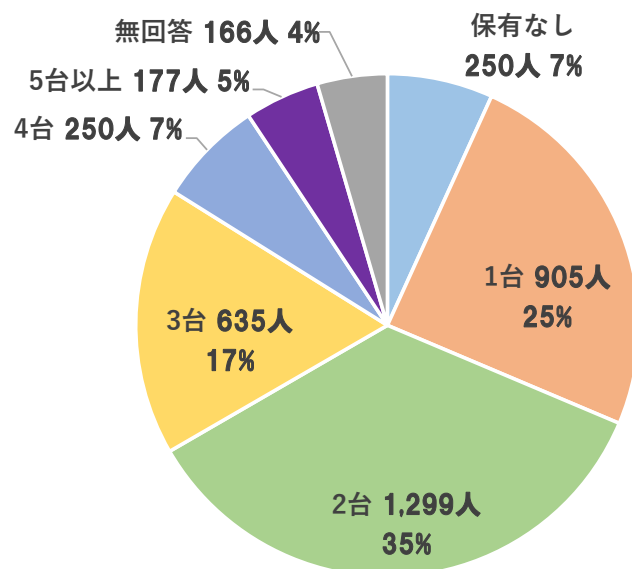


図 4-2 自家用車数 (N=3,682)

③ 年齢

回答者は60代以上が多く、70代が約36%と最も多くなっています。

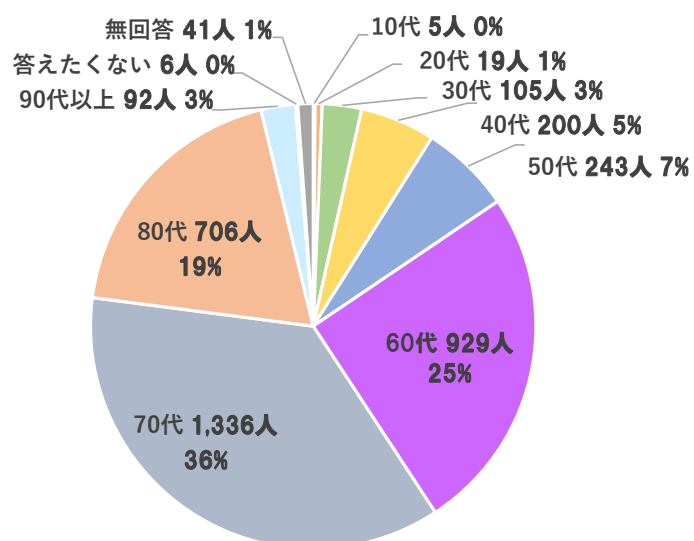


図 4-3 年齢 (N=3,682)

④ 職業

60代以上の回答が多いこともあり、約48%は「無職」となっています。

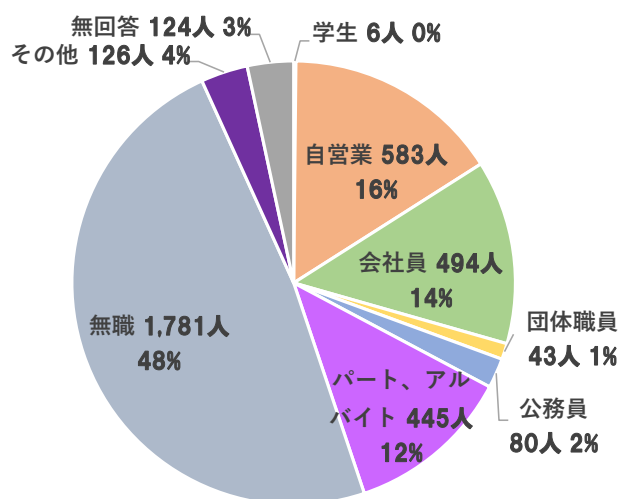


図 4-4 職業 (N=3,682)

(2) 移動実態

① 外出回数

「毎日」外出する方が約 47%と最も多く、次いで「週に数回」外出する方が約 37%と多くなっています。

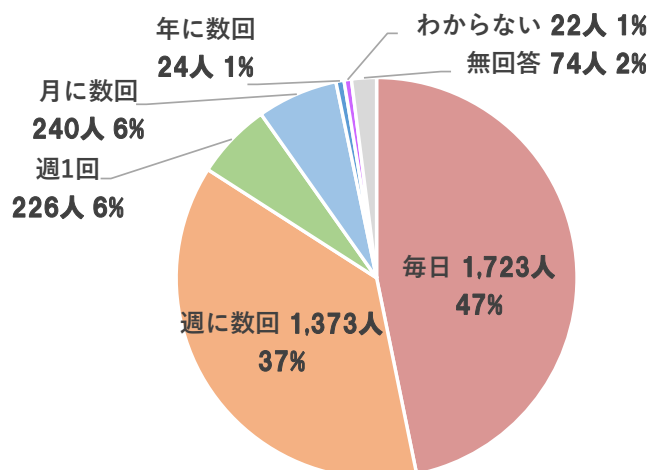


図 4 -5 外出回数 (N=3,682)

② 外出先

「菊池市街地」への外出が最も多く、「菊池市内」や「熊本方面」への外出も多くなっています。

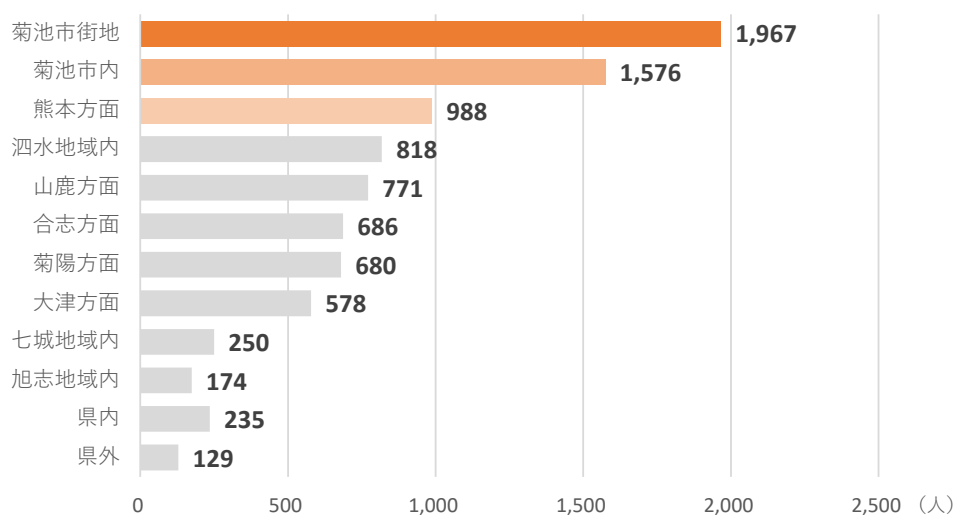


図 4 -6 外出先 (N=3,682 複数回答可)

③ 外出の目的

「買い物」を目的として外出することが最も多く、次いで「病院」での利用が多くなっています。

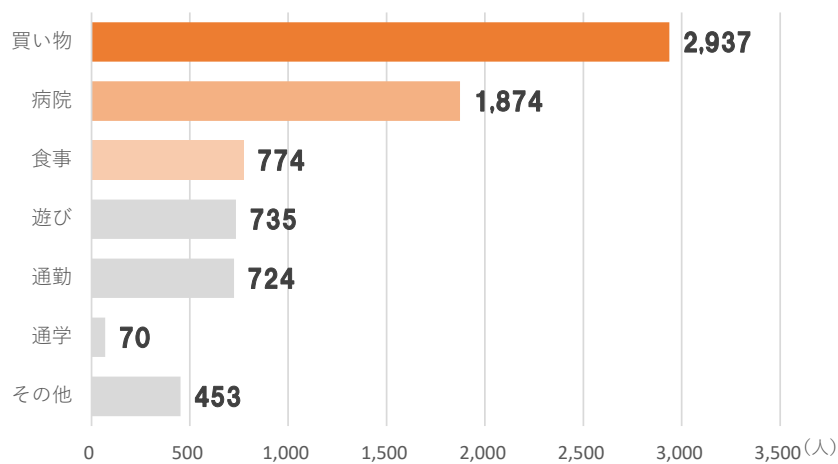


図 4-7 外出の目的 (N=3,682 複数回答可)

④ 外出の移動手段

大半の方が「車」で移動していますが、「家族や親族の送迎」による移動も多く、公共交通利用の潜在的ニーズがある可能性が考えられます。

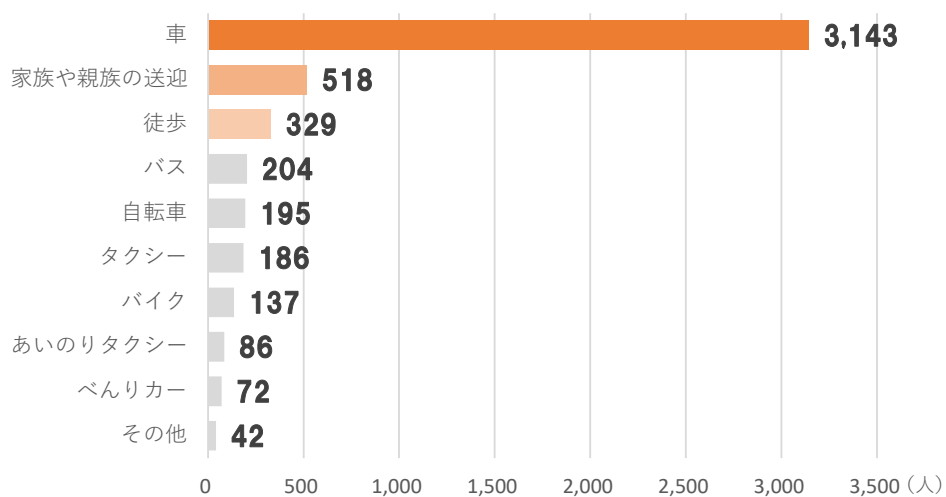


図 4-8 外出の移動手段 (N=3,682 複数回答可)

(3) 路線バスの利用状況

① 路線バスの利用率

路線バスを利用したことがある方は約 26%となっています。

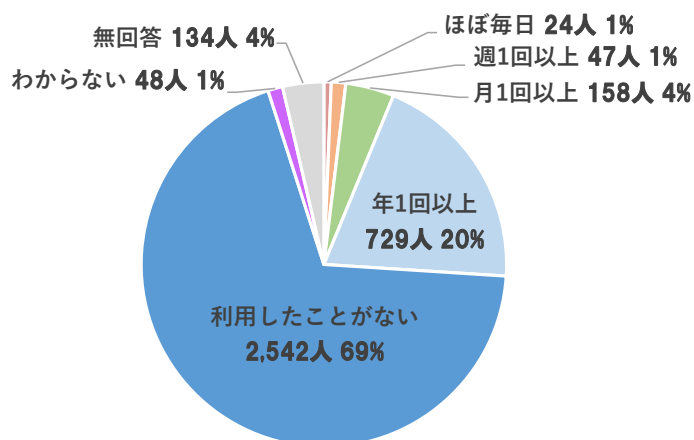


図 4-9 路線バス利用率 (N=3,682)

② 路線バスの利用目的

多くの場合、「遊び」「買い物」「病院」のために利用されています。

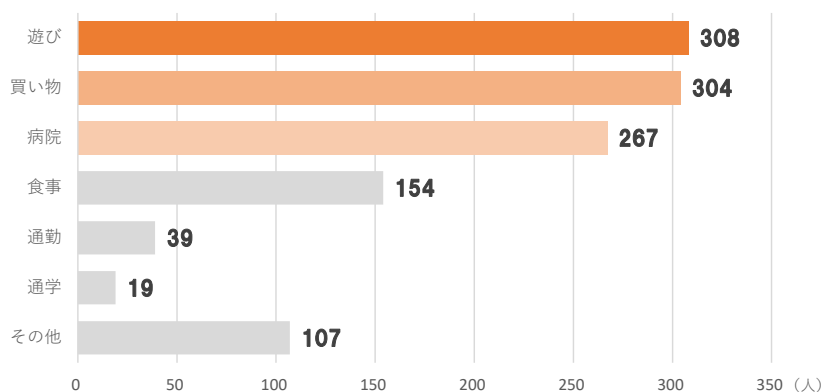


図 4-10 路線バス利用目的について (N=3,682 複数回答可)

③ 路線バスの利用方面

「熊本方面」への利用が最も多く、次いで「菊池方面」への利用が多くなっています。

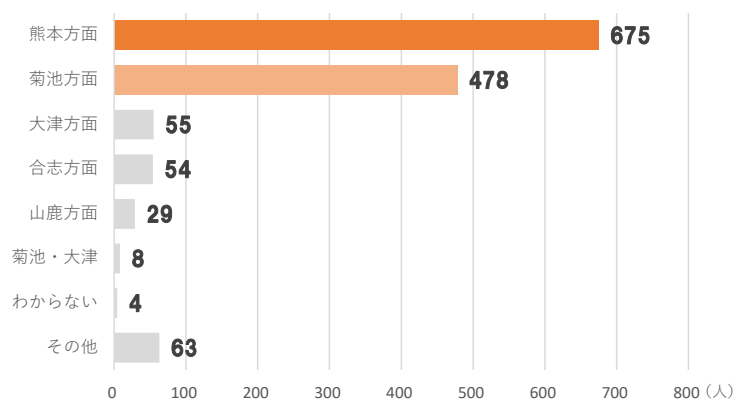


図 4-11 路線バス利用方面 (N=3,682 複数回答可)

④ 路線バス未利用の理由

多くの方は自家用車を所有していることを理由に、路線バスを利用しないと回答しています。

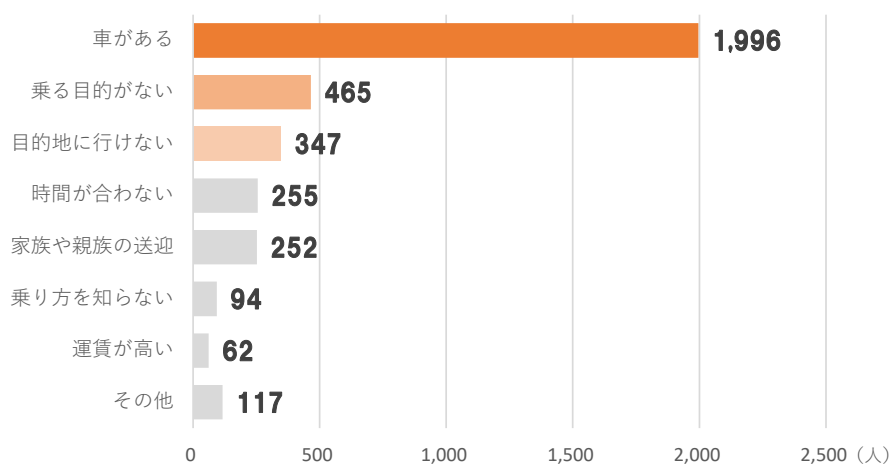


図 4 -12 路線バス未利用の理由 (N=3,682 複数回答可)

⑤ 路線バスの利用条件

多くの方は、自動車運転免許返納後に利用することを考えています。

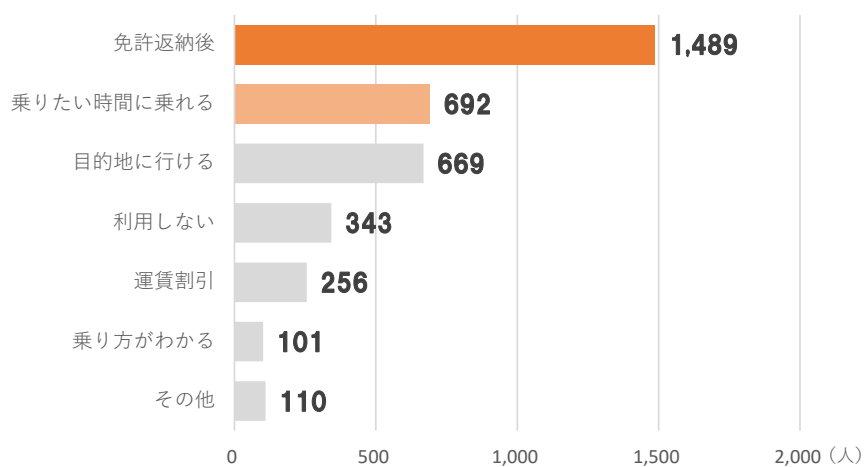


図 4 -13 路線バス利用条件 (N=3,682 複数回答可)

(4) きくちべんりカーの利用状況

① べんりカーの認知度

約 85%と多くの方に存在を認知されていますが、「使い方を知っている」方は約 23%となっています。

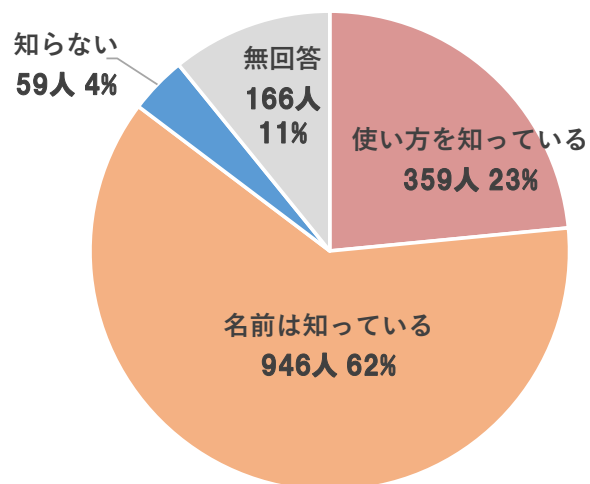


図 4-14 べんりカー認知度 (n=1,530)

② べんりカーの利用率

利用したことがある方は約 8%となっています。

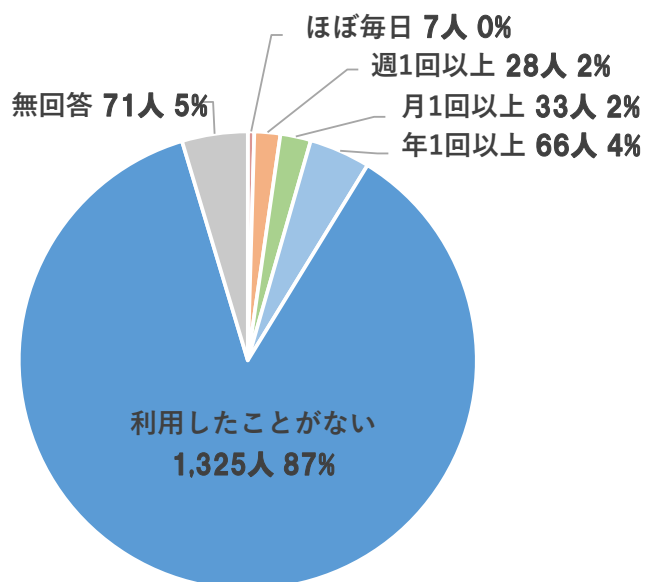


図 4-15 べんりカーの利用 (n=1,530)

③ べんりカーの利用目的

「病院」と「買い物」利用が中心となっています。

※べんりカーを利用したことがあると回答された方を対象

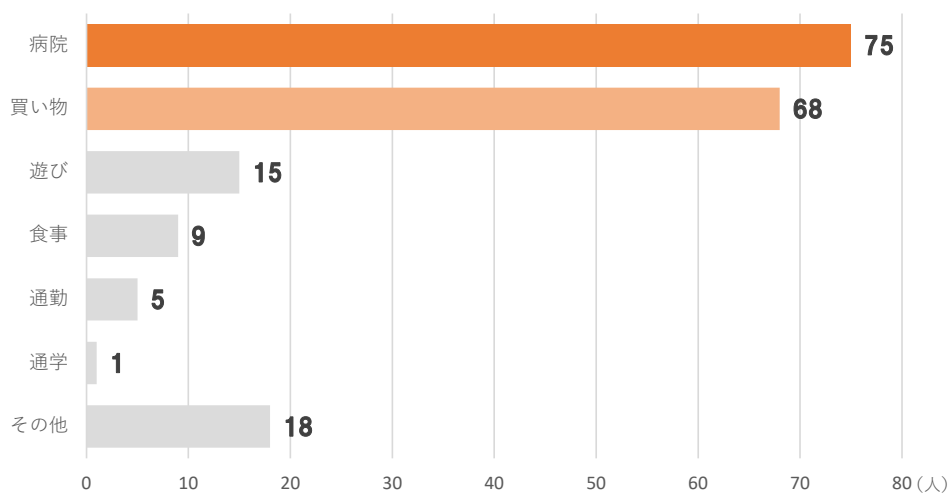


図 4-16 べんりカー利用目的 (n=134,複数回答可)

④ べんりカーの運賃

「ちょうどいい」と回答した方が約 57%と最も多く、「安い」と回答した方が約 39%となっています。

※べんりカーを利用したことがあると回答された方を対象

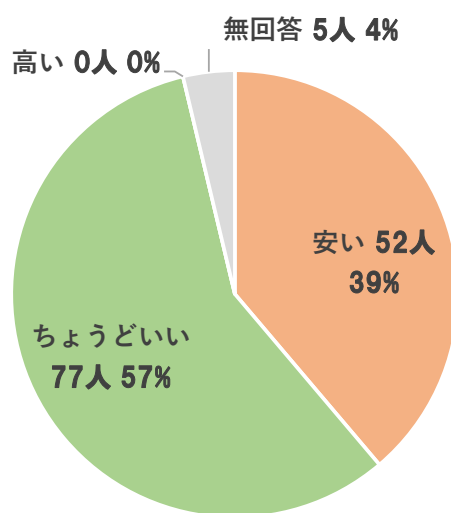


図 4-17 べんりカーの運賃について (n=134)

⑤ べんりカーの便数

「ちょうどいい」と回答した方が約 58%と最も多く、「少ない」と回答した方が約 32%となっています。

※べんりカーを利用したことがあると回答された方を対象

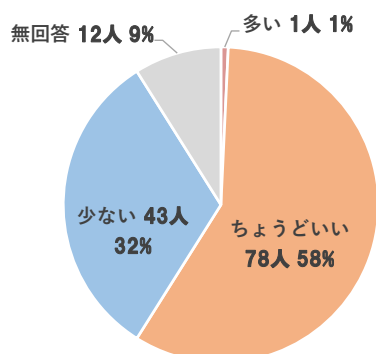


図 4-18 べんりカー便数 (n=134)

⑥ べんりカーの運行エリア・乗降場所

「今のままでいい」と回答した方が最も多いですが、「エリアを広げてほしい」、「乗降場所を増やしてほしい」という回答も一定数あります。

※べんりカーを利用したことがあると回答された方を対象

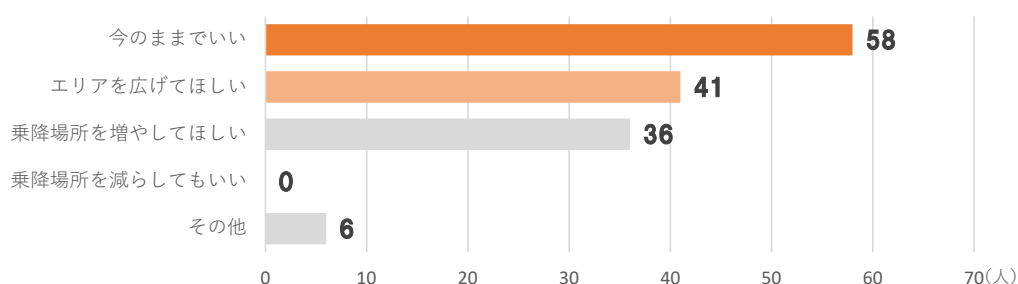


図 4-19 運行エリア・乗降場所について (n=134 複数回答可)

⑦ べんりカーの満足度

満足している方は約 36%、不満に感じている方は約 16%となっています。

※べんりカーを利用したことがあると回答された方を対象

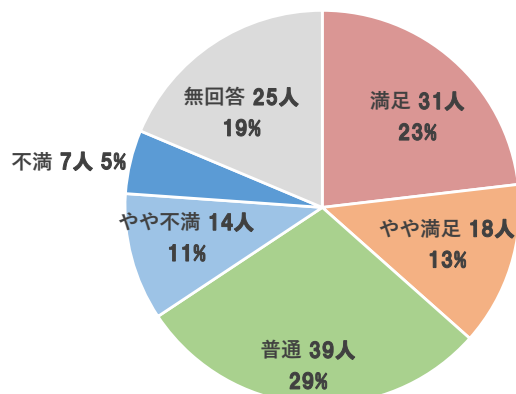


図 4-20 べんりカーの満足度 (n=134)

⑧ べんりカーの未利用の理由

多くの方は自家用車を所有していることを理由に、べんりカーを利用しないと回答しています。

※べんりカーを利用したことがないと回答された方を対象

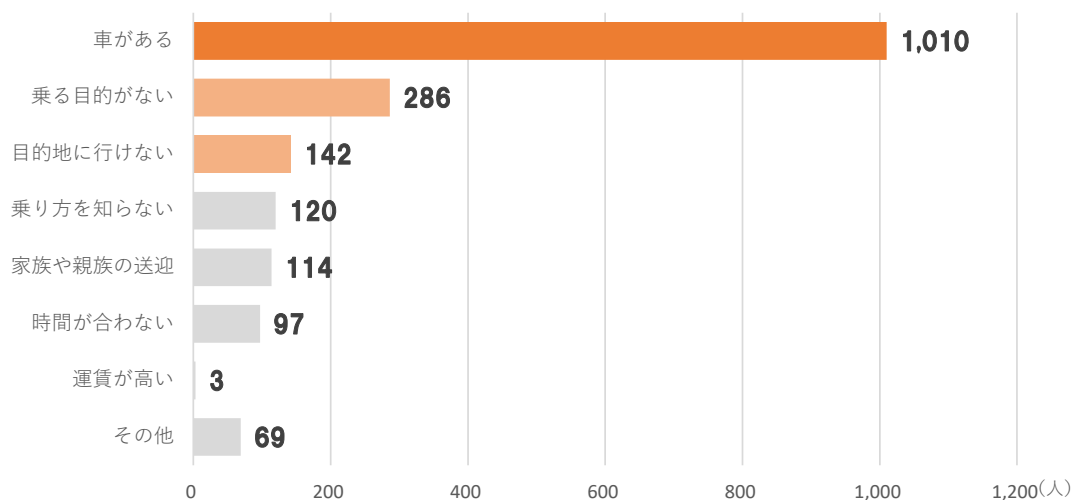


図 4 -21 利用したことがない理由 (n=1,325 複数回答可)

⑨ べんりカーの利用条件

多くの方は、自動車運転免許返納後に利用することを考えています。

※べんりカーを利用したことがないと回答された方を対象

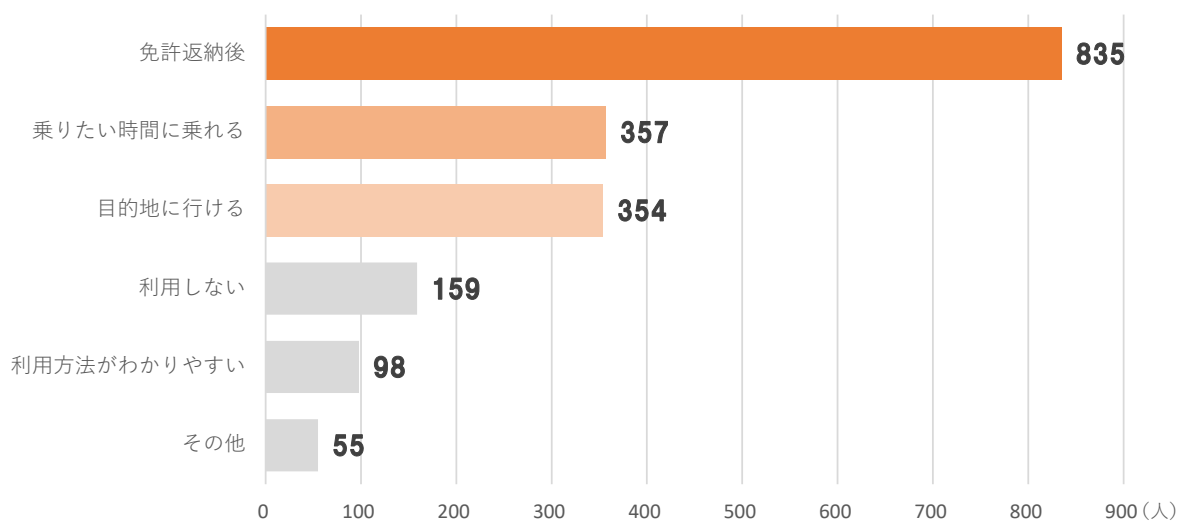


図 4 -22 べんりカー利用条件 (n = 1,325 複数回答可)

(5) きくちあいのりタクシーの利用状況

① あいのりタクシーの認知度

約 85%と多くの方に存在を認知されており、「使い方を知らない」方は約 11%となっています。

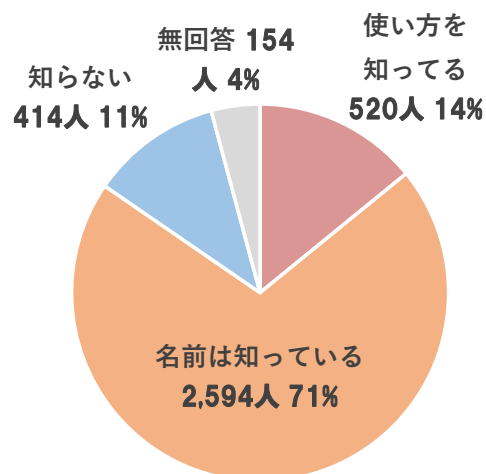


図 4-23 あいのりタクシー認知度 (N=3,682)

② あいのりタクシーの利用率

利用したことがある方は約 4%となっています。

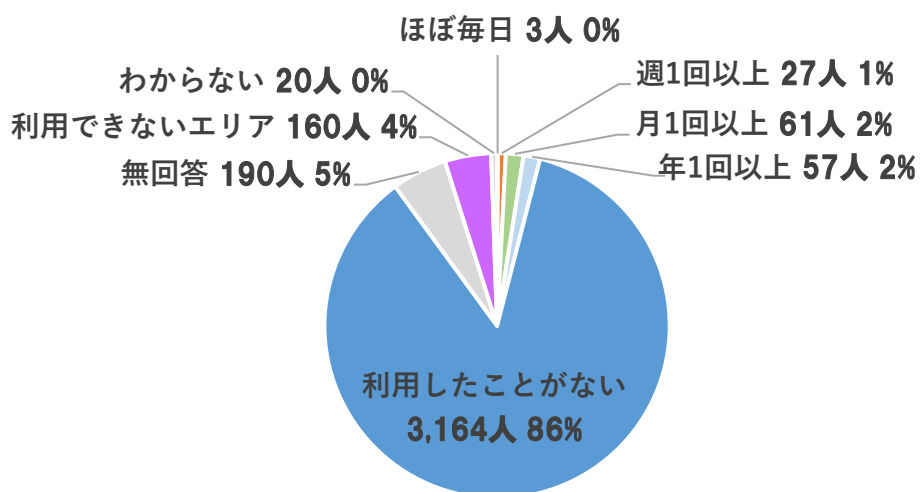


図 4-24 あいのりタクシー利用率 (N=3,682)

③ 最も近いバス停の距離

最も近いバス停がご自宅から 500m 以上離れていると回答した方が約 42%となっています。

※あいのりタクシーが利用できないエリアと回答された方を対象

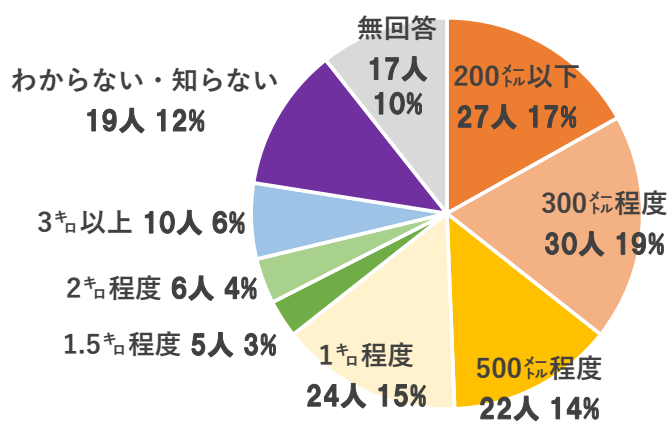


図 4 -25 最も近いバス停の距離 (n=160)

④ バス停の便利さ

便利であると感じている方は約 24%、不便に感じている方は約 32%となっています。

※あいのりタクシーが利用できないエリアと回答された方を対象

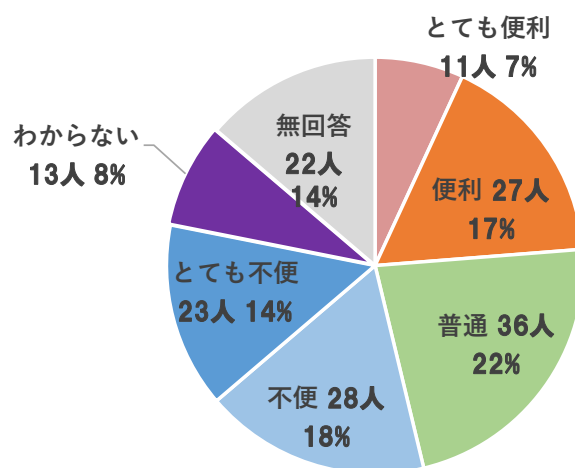


図 4 -26 バス停の便利さについて (n=160)

⑤ あいのりタクシー導入後の利用意向

あいのりタクシーを導入した場合の利用意向として利用したいと思う方は約 31%、利用したいと思わない方は約 35%となっています。

※あいのりタクシーが利用できないエリアと回答された方を対象

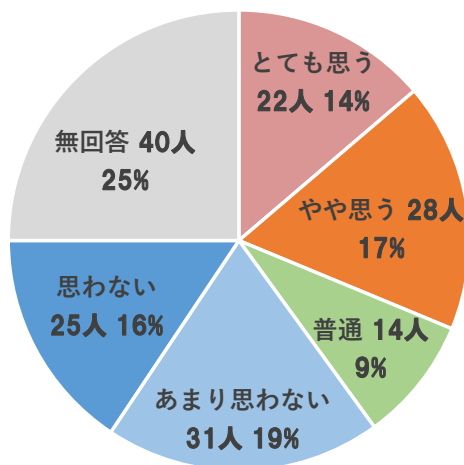


図 4-27 あいのりタクシー導入後利用したいか (n=160)

⑥ あいのりタクシーの利用目的

「病院」と「買い物」利用が中心となっています。

※あいのりタクシーを利用したことがあると回答された方を対象

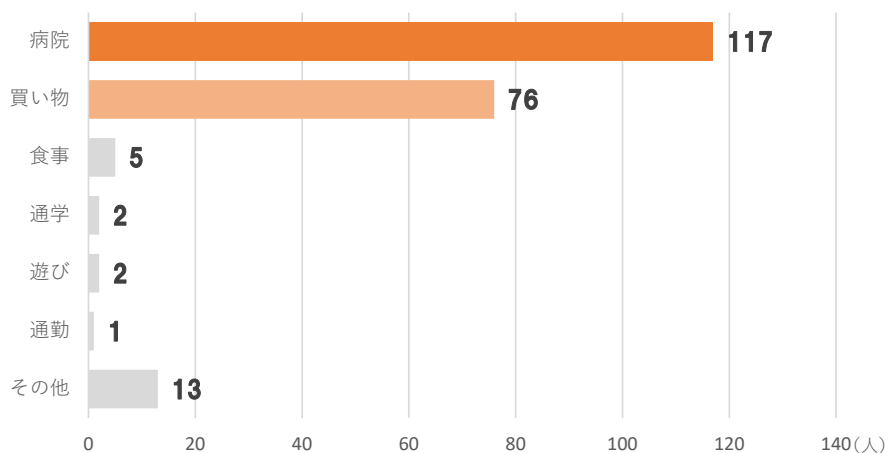


図 4-28 あいのりタクシー利用目的 (n=148 複数回答可)

⑦ あいのりタクシーの運賃

「ちょうどいい」と回答した方が約 62%と最も多く、「安い」と回答した方が約 23%となっています。

※あいのりタクシーを利用したことがあると回答された方を対象

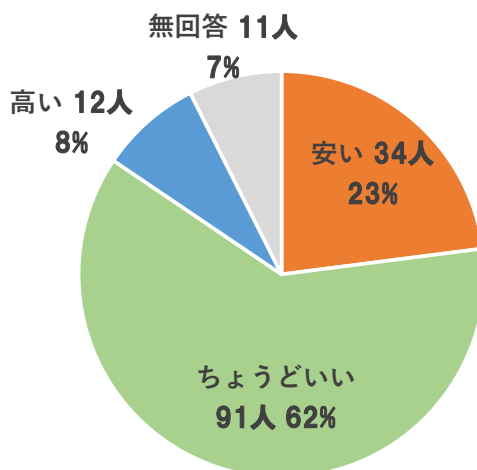


図 4-29 あいのりタクシー運賃について (n=148)

⑧ あいのりタクシーの便数

「ちょうどいい」と回答した方が約 47%と最も多く、「少ない」と回答した方が約 34%となっています。

※あいのりタクシーを利用したことがあると回答された方を対象

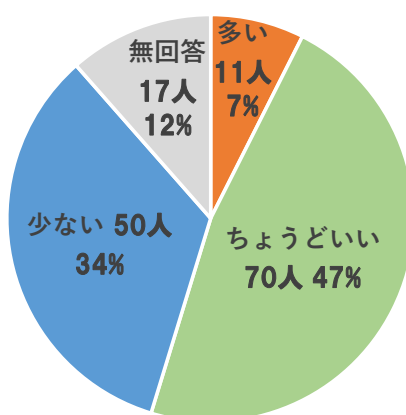


図 4-30 あいのりタクシー便数について (n=148)

⑨ あいのりタクシーの運行エリア・乗降場所

「今のままでいい」と回答した方が最も多いですが、「エリアを広げてほしい」、「乗降場所を増やしてほしい」という回答も一定数あります。

※あいのりタクシーを利用したことがあると回答された方を対象

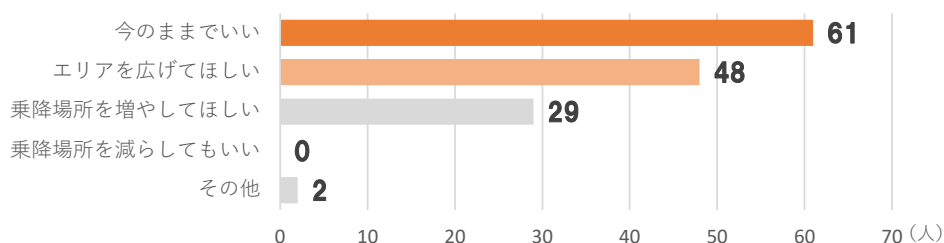


図 4-31 あいのりタクシーの運行エリア・乗降場所について (n=148 複数回答可)

⑩ あいのりタクシーの満足度

満足している方は約 38%、不満に感じている方は約 20%となっています。

※あいのりタクシーを利用したことがあると回答された方を対象

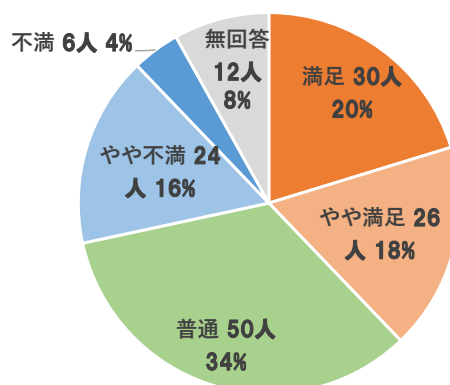


図 4-32 あいのりタクシーの満足度について (N=148)

⑪ あいのりタクシーにあったら便利なサービス

運転免許返納による割引が最も多い希望するサービスとなっています。

※あいのりタクシーを利用したことがあると回答された方を対象

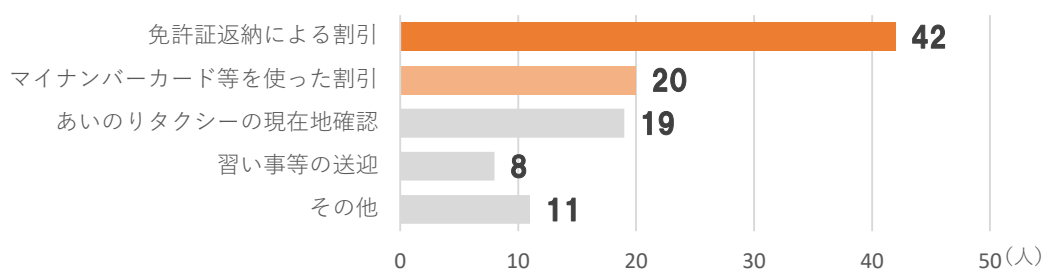


図 4-33 あいのりタクシーにあったら便利なサービス (n=148 複数回答可)

⑫ あいのりタクシー未利用の理由

多くの方は自家用車を所有していることを理由に、あいのりタクシーを利用しないと回答しています。

※あいのりタクシーを利用したことがないと回答された方を対象

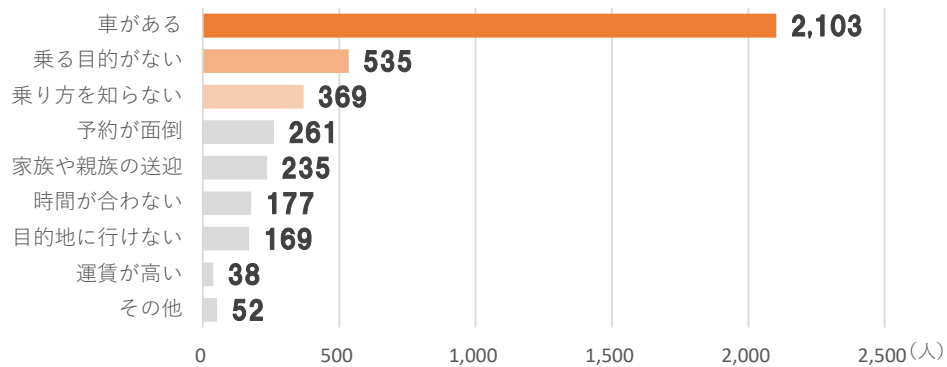


図 4-34 あいのりタクシー未利用理由 (n=3,164 複数回答可)

⑬ あいのりタクシーの利用条件

多くの方は、自動車運転免許返納後に利用することを考えています。

※あいのりタクシーを利用したことがないと回答された方を対象

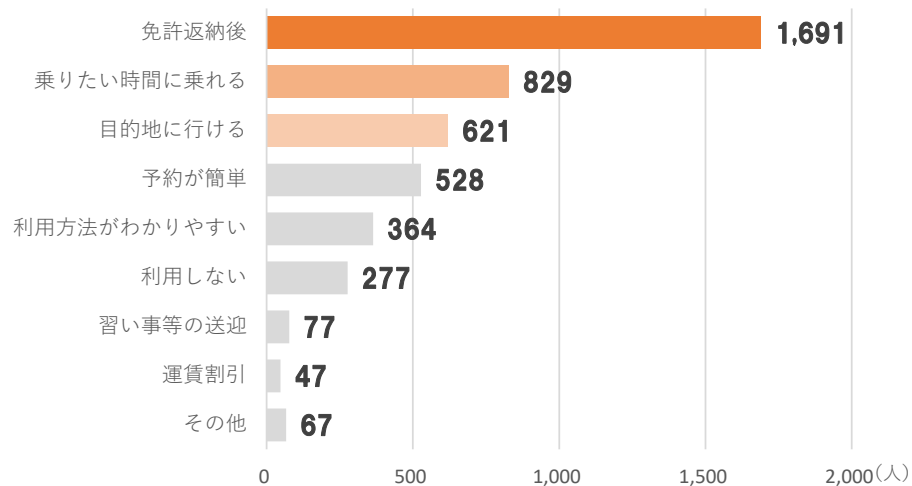


図 4-35 あいのりタクシー利用条件について (N=3,164 複数回答可)

4-2. 地域懇談会

交通事業者の運転手不足や公共交通利用者の減少がより一層進むことが想定される中、自宅や目的地までの最後の移動（ラストワンマイル）を、住民をはじめ地域関係者主体で担っていく体制づくりが求められます。

市内 4 地区の区長等と市内の移動に関する問題と改善策を考える座談会を開催し、各地域の生活移動の現状や問題点、将来の地域内移動をどう支えるか等、意見交換を行いました。

表 4-2 地域懇談会概要

地域	開催日時	場所	参加者数	実施方法
菊池 ※地域を校区で 2 分割して実施	令和 6 年 12 月 19 日 (木)	菊池市 社会福祉協議会 菊池本所・支所	16 人	➤ 初めに公共交通に関する現況について事務局より説明 ➤ 「移動実態」「移動の困りごと・ニーズ」「地域の公共交通をどのようにすると利用しやすくなるか、今後地域に必要な移動手段」に関して意見出し
	令和 7 年 1 月 8 日 (水)	市役所会議室	23 人	
七城	令和 6 年 12 月 9 日 (月)	七城公民館	17 人	
旭志	令和 6 年 12 月 16 日 (月)	旭志公民館	16 人	
泗水	令和 6 年 12 月 17 日 (火)	泗水公民館	28 人	



(菊池地域)



(七城地域)



(旭志地域)



(泗水地域)

図 4-36 地域懇談会の様子

表 4-3 懇談会の主な意見（1/2）

地域	移動実態
菊池	【生活移動】 ・買い物は隈府で行っている 【その他】 ・若い方が増えている地域もある
七城	【生活移動】 ・移動に困っている方は子どもが買い物に連れて行っている。宅配利用者はいるが、現状では不足 ・買い物や病院は、菊池へ行くことが多い ・デイサービスの送迎で買い物などを済ませる方がいる ・80歳代でも無理をして運転する方が多く、運転が心配だ 【来訪者移動】 ・観光利用者はレンタカーが多い ・台湾の方が増えてきている
旭志	【生活移動】 ・買い物は光の森が主になっており、高校（私立）への通学は熊本市内へ ・通院は、菊池（病院人手不足）か大津へ ・高齢でもマイカーを利用せざるを得ない 【あいのりタクシー】 ・あいのりタクシーの午後全便について、ここ5年で利用者が半減している ・自宅と市街地の距離が遠くなるにつれて運賃が高くなっている 【路線バス】 ・路線バスは、通学に使いにくい 【通勤・通学】 ・スクールバスに混乗できないか 【その他】 ・市中心部と外縁部で交通の不平等を感じる ・今後マイカーを使えなくなる方の移動が心配 ・菊池は人口減が想定されるので、今後も公共交通を継続させるのは厳しいのでは ・菊池中心部に魅力を感じない
泗水	【生活移動】 ・桜山地域は公共交通も生活利便施設も無い。バス等が出来たら行きたいところとして、アンビー、光の森、マルショク、泗水地域の中心地がある ・光の森までバスがあると買い物や通学で便利 ・菊池地域や合志へ行く方が多い ・渋滞は以前と向きが逆になった（熊本市内ではなく菊池郡） 【アイデア】 ・移動弱者が利用できるようなプロドライバー以外の運行ができないか ・福祉タクシーが多く、地域内の業者を呼べば安い 【あいのりタクシー】 ・路線バス型（べんりカーの様な）を望む声もある 【その他】 ・広域の幹線道路にバスが無い

表 4-4 懇談会の主な意見（2/2）

地域	移動の困りごと・ニーズ	地域の公共交通をどのようにすると 利用しやすくなるか、 今後地域に必要な移動手段
菊池	【べんりカー】 ・高齢者が減少していることに伴い、べんりカーの利用が減少している ・森北地域等にべんりカーの乗り入れができないか 【あいのリタクシー】 ・あいのリタクシーの運行エリア拡大 ・あいのリタクシーの車イスの方の利用	【利用増進】 ・新たな利用者をどう取り込むか 【新しい交通手段】 ・法改正～ボランティア輸送。自家用有償など仕組みづくり ・地域カーシェアの導入 ・ライドシェア、自動運転、予約代行 【交通手段の周知】 ・公共交通の確保（予算）や周知、PR ・べんりカーの利用体験（出前講座あり）
七城	【あいのリタクシー】 ・新しい利用者を増やせていない ・利用方法がわからない、知らない、見たことがない。認知を高める工夫がいるのでは ・帰りの便の時間が合わない ・地域により運賃額が異なり高い ・乗り方が回覧板だけではわからない ・区長を通じて、利用者アンケート可能	【新しい公共交通手段】 ・スマホ予約が可能なサービス 【既存交通の見直し】 ・朝のみ七城→菊池への定路線（10人乗りくらい。買い物・病院バス） ・曜日で地域を分ける（北・中・南）集落内を回るバス ・計画期間で随時見直しを図る 【利用増進】 ・使いやすく（利用者負担軽減） 【交通手段の周知】 ・利用体験 ・周知について、個人配布、ひと目でわかるデザイン、音楽流して分かるように
旭志	【あいのリタクシー】 ・あいのリタクシーの利用方法周知、予約をしやすく ・あいのリタクシーの運賃負担を軽減できないか 【運行体制】 ・運転業務の働きやすさ向上で運転士を確保 【その他】 ・移動するなら、魅力ある所へ行きたい。まずは、まちづくりが必要ではないか	【既存交通の見直し】 ・旭志のむら中と周辺を回るバス+自宅までのあいのリタクシー組み合わせ 【新しい交通手段】 ・移動に関する地域の支え合いの可能性があるので、まずはやってみる ・自動運転が将来的に活用できないか
泗水	【あいのリタクシー】 ・あいのリタクシーの運賃額が地域で異なる ・菊池と泗水の地域内交通の差異 【運行体制】 ・プロドライバー不足に対応した制度導入 【その他】 ・交流人口増に向けた交通手段の確保 ・現在の移動ニーズに応じた見直し ・合志や菊陽と連携した交通網の構築	【新しい交通手段】 ・地域コミュニティ等で協力しながら移動を支える ・広域の道路網を活かした前向きな交通 ・地域内を周回するバス

4-3. べんりカー・あいのりタクシー利用者アンケート調査

4-3-1 べんりカー利用者アンケート調査

菊池市の市街地において菊池プラザを中心として巡回するきくちべんりカー（西回り、東回り）の利用状況を調査するため、全区間の乗り込み調査を実施しました。

表 4-5 きくちべんりカー乗り込み調査概要

調査方法	乗込み調査（バス 1 台につき調査員 1 人）
調査期間	2024 年 9 月 4 日（水）
調査対象	きくちべんりカーの全ての区間 終日全便
設問内容	① 利用区間（乗車バス停／降車バス停） ② 移動目的（通学／通勤／買い物／通院／公共施設の利用／ビジネス／観光／その他） ③ 目的地まで行きか帰りか（行き／帰り／行きと帰りの中間（別の目的地へ移動中）） ④ 具体的な目的地の施設名 ⑤ きくちべんりカーの利用頻度（週 5 日以上／1 週間に 3,4 日／1 週間に 1,2 日／月に 1,2 日／年に数日程度） ⑥ 乗り換えの有無（電鉄バス／産交バス／あいのりタクシー／乗り換え無し） ⑦ ルート・バス停位置の妥当性（妥当／まあ妥当／どちらでもない／やや不適當／不適當） ⑧ ルート・バス停位置のわかりやすさ（妥当／まあ妥当／どちらでもない／やや不適當／不適當） ⑨ 目的地までのアクセス時間（短い／まあ短い／どちらでもない／やや長い／長い） ⑩ 菊池市の公共交通機関への要望（自由記述） ⑪ 個人属性（居住地／性別／年齢／スマートフォンの有無／運転免許の有無）
回答数	24 人

(1) 属性

① 性別

乗客のほとんどが女性です。

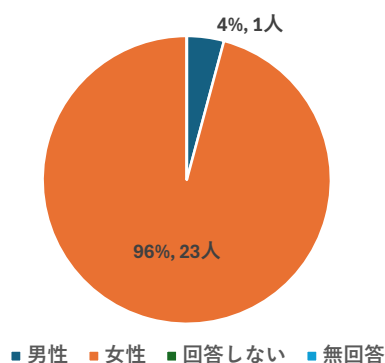


図 4-37 性別 (N=24)

② 年齢

65 歳以上の高齢者の利用が 80% と大半を占めています。

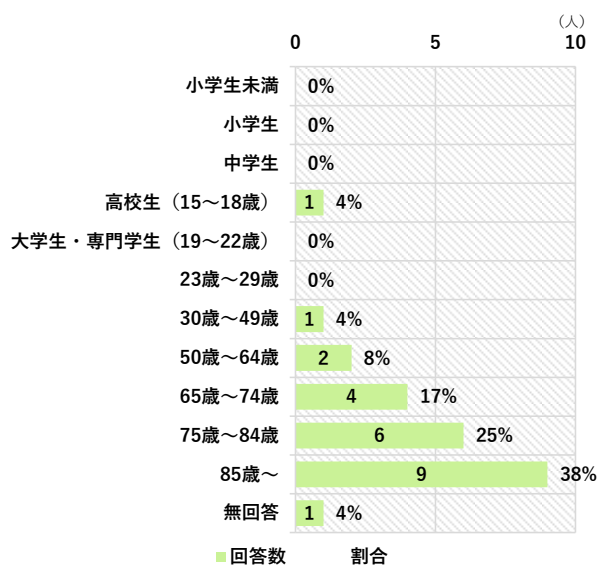


図 4-38 年齢 (N=24)

③ 居住地

利用者の 75% は旧菊池市 (菊池地域) に居住しています。

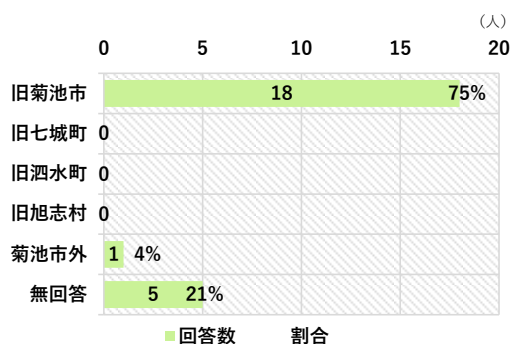


図 4-39 居住地 (N=24)

④ スマートフォンの有無

スマートフォンを持っている方は 63%と過半数です。一方で、スマートフォンを持ってもアプリをインストールできない人が、全体の 46%（持っている人の 7 割強）を占めます。

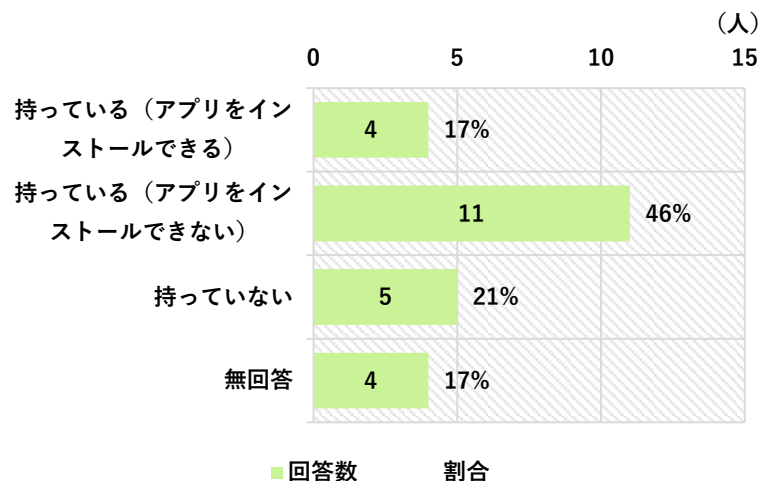


図 4-40 スマートフォンの有無（N=24）

⑤ 自動車免許の有無

免許を持っていない人は自主返納を含め、71%です。免許を持っている人は 13%（3 人）のみであり、いずれも日常的に運転を行っていません。

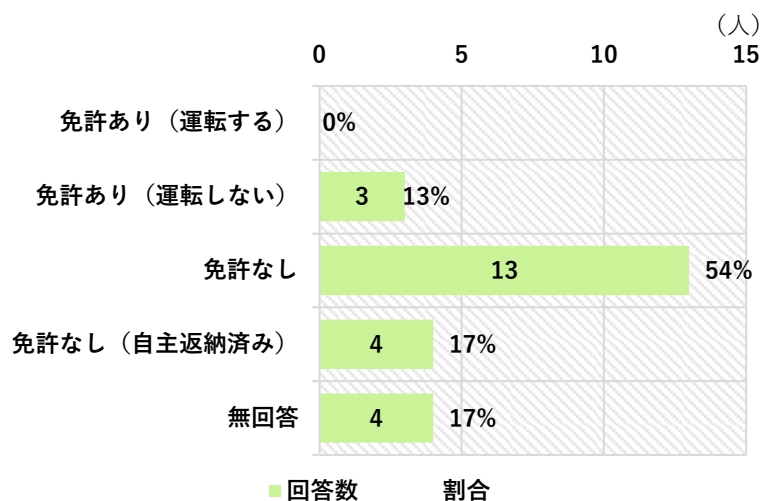


図 4-41 自動車免許の有無（n=24）

(2) 移動実態

① 乗車バス停

「電鉄プラザ」(25%) や「葉山団地」(17%) での乗車が多くなっています。

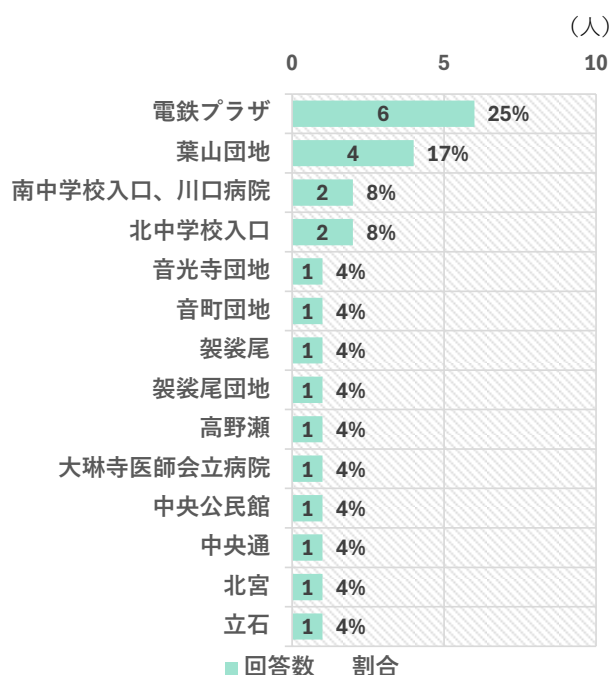


図 4 -42 乗車バス停 (N=24)

② 降車バス停

「中央公民館」「電鉄プラザ」「南中学校前入口」がそれぞれ 13%と最多ですが、乗車バス停よりは分散傾向にあります。病院での降車数も上位です。

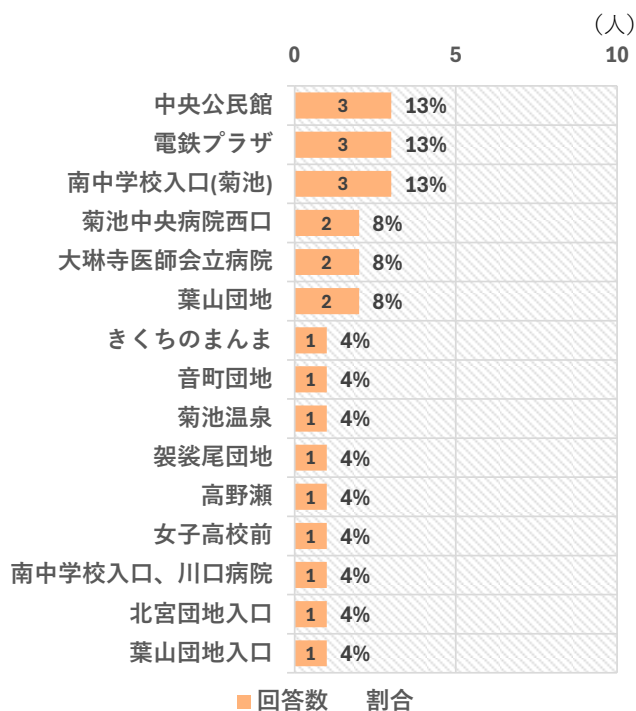


図 4 -43 降車バス停 (N=24)

③ 移動目的

移動目的は「買い物」(33%)が最多、次いで「公共施設の利用」(19%)です。通学利用は1人のみです。その他の目的として知人宅、自宅、美容院、娯楽施設等が挙げられます。

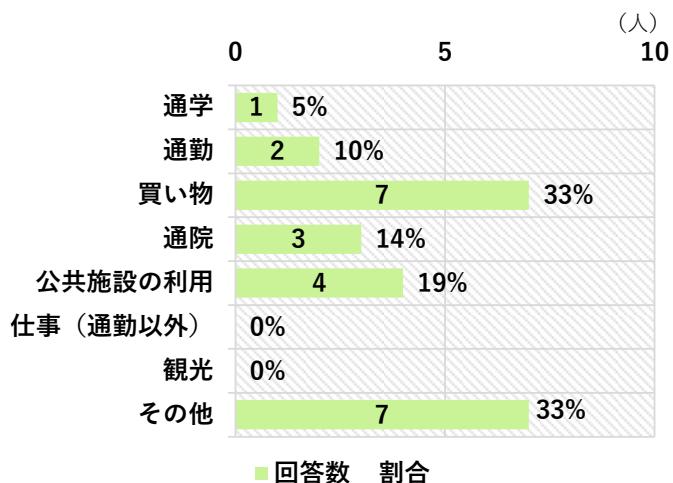


図 4 -44 移動目的 (N=24)

④ 目的地施設

目的地施設は「商業施設」が43%で最多です。その他の施設として、医療機関・娯楽施設・金融機関等が挙げられます。

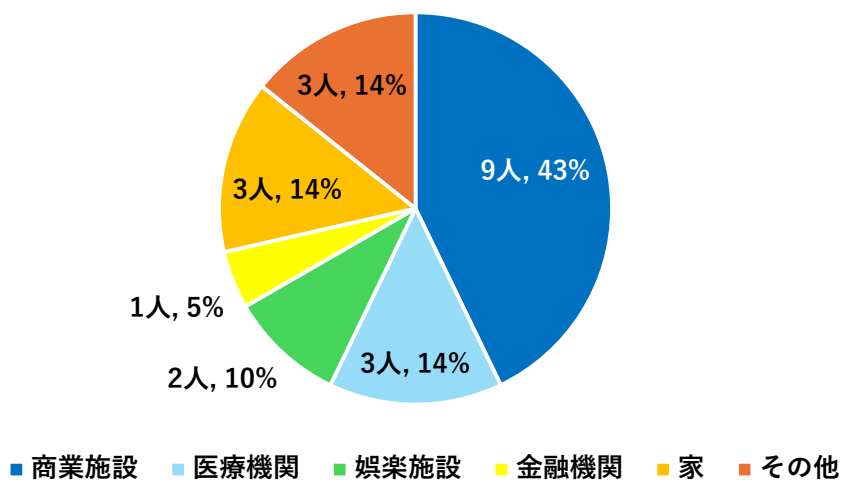


図 4 -45 目的地施設 (N=24)

※商業施設：キャニオン（ミカエル）、
夢空間（サニー）、コンビニ
医療機関：病院、歯科
娯楽施設：温泉、カラオケ

⑤ 目的地まで行きか帰りか

行きの利用者が 50%、帰りの利用者は 33%です。

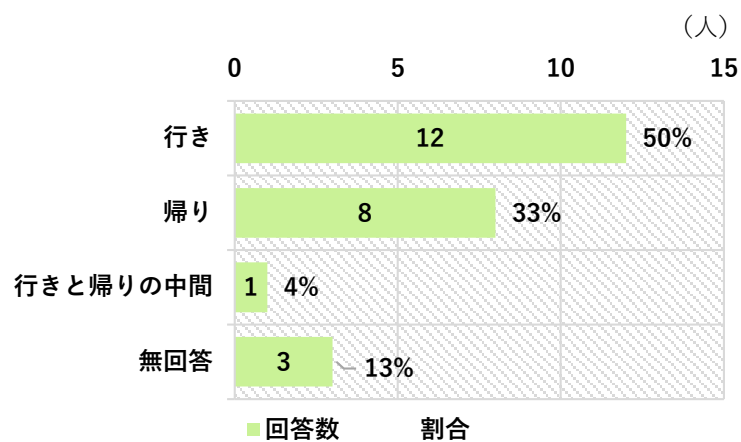


図 4 -46 目的地まで行きか帰りか (N=24)

⑥ 目的地までのアクセス時間

目的地までのアクセス時間の評価は、「どちらでもない」が 50%を占め、「長い」または「やや長い」と回答した人は各 1 人と少数です。

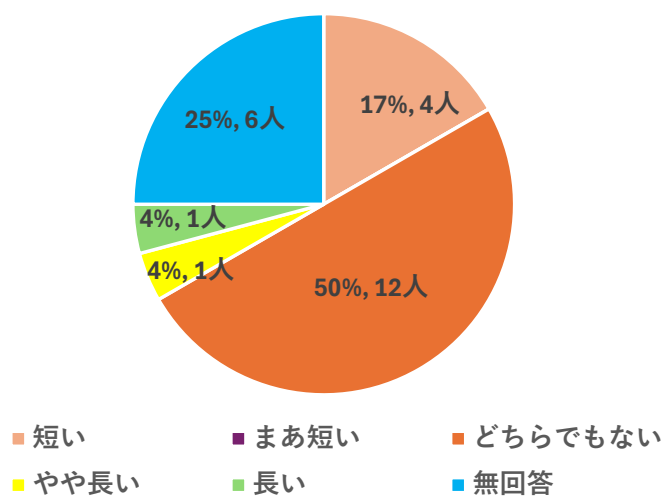


図 4 -47 目的地までのアクセス時間 (N=24)

⑦ ルート・バス停位置の妥当性

ルート・バス停位置の妥当性については、「妥当」が 54%、「まあ妥当」が 17%であり、合わせて 71%を占めています。「(やや) 不適當」との回答は見られません。

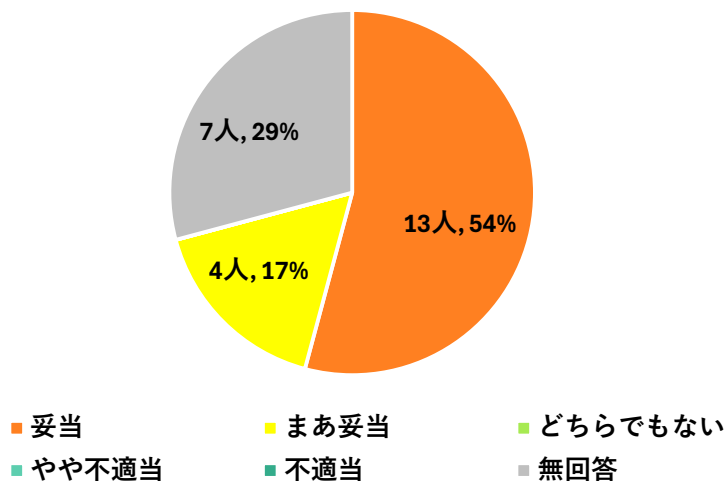


図 4-48 ルート・バス停位置の妥当性 (N=24)

⑧ ルート・バス停位置のわかりやすさ

ルート・バス停位置のわかりやすさについては、「妥当」67%、「まあ妥当」が4%であり、合わせて 71%を占めています。「(やや) 不適當」との回答は見られません。

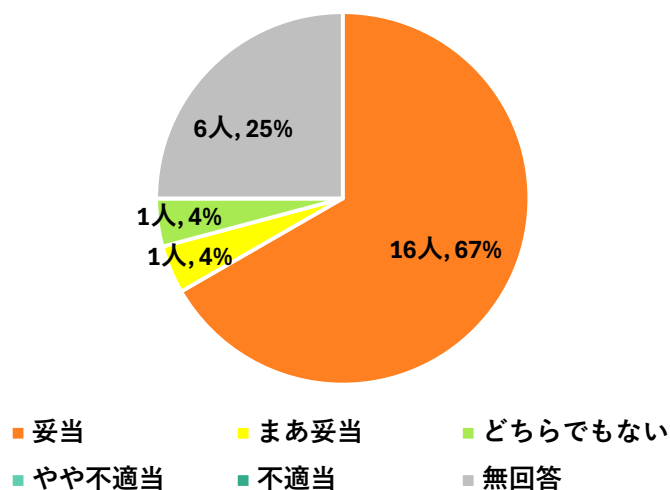


図 4-49 ルート・バス停位置のわかりやすさ (N=24)

⑨ きくちべんりカーの利用頻度

「週 5 日以上」が 17%、「週に 3~4 日」が 25%、「週に 1~2 日」が 13%であり、利用者の約半数は週に 1 日はきくちべんりカーを利用しています。

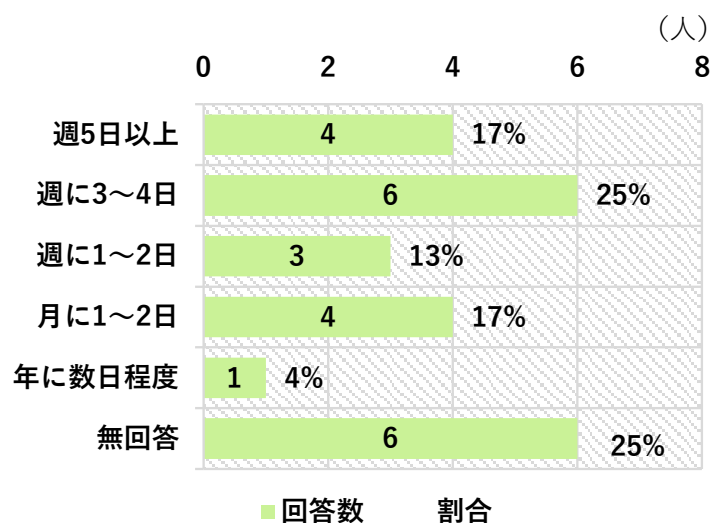


図 4 -50 きくちべんりカーの利用頻度 (N=24)

⑩ 他の公共交通機関の乗り換え

ほとんど乗り換えはないものの、1 人のみ電鉄バスへ乗り換えています（買い物利用）。

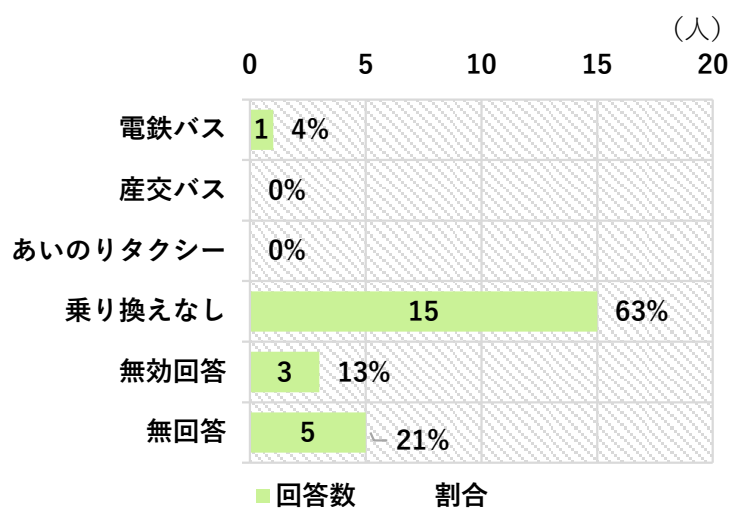


図 4 -51 他の公共交通への乗り換え (N=24)

⑪ 菊池市の公共交通機関へのご意見・ご要望

「特になし」や「べんりカーで足りている」といった趣旨の回答が 12 票と利用者の不満はあまりないと言えます。

一方で、運行日の増加を望む意見やバス停の利便性に関する意見も挙げられています。

表 4-6 菊池市の公共交通機関へのご意見・ご要望（同種意見は項目統合）（n=17）

項目	回答数
特になし	7
べんりカーで足りている	5
日曜・祝日も運行してほしい	2
川口病院のバス停がミカエルに近ければ便利	1
町の中を走るバスが少ない	1
バスの段差がきつい	1
電車がいい(バスは遅れる)	1
合計	17

4-3-2 あいのりタクシー利用者アンケート調査

きくちあいのりタクシーの利用状況を調査するため、アンケート調査を実施しました。あいのりタクシー車内において、運転手から利用者へ回答用紙と返信用封筒を配布し、郵送／車内・WEBにより回収を行いました。

表 4-7 あいのりタクシー調査概要

調査方法	配布：車内配布 回収：郵送回収、車内回収、WEB 回収
調査期間	2024 年 9 月 23 日（月）～2024 年 10 月 18 日（金）
調査対象	きくちあいのりタクシー利用者
設問内容	① 年齢 ② 性別 ③ 家族構成 ④ 運転免許証の有無 ⑤ 普段利用するあいのりタクシーの運行地域 ⑥ スマートフォンの有無 ⑦ お出かけの頻度（移動手段はとわない） ⑧ あいのりタクシーの利用頻度 ⑨ あいのりタクシーの利用目的（多いもの 2 つまで○） ⑩ よく乗り降りする場所（上位 2 か所を記述） ⑪ あいのりタクシーがない場合の移動手段 ⑫ 運転手が交通事業者ではない場合の許容度 ⑬ 菊池市の公共交通についてご意見・ご要望
回答数	39 人

(1) 属性

① 性別

性別は女性が 85% を占めます。

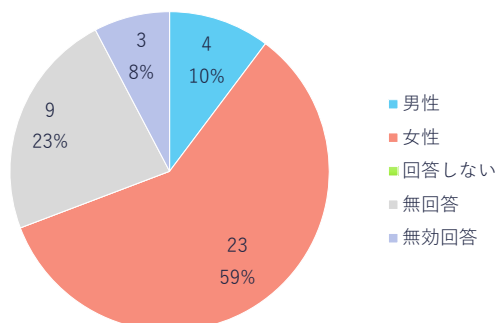


図 4-52 性別 (N=39)

② 年齢

年齢は 85 歳以上が半数、75～84 歳が 39% と後期高齢者が 89% を占める。また、利用者は 65 歳以上の高齢者のみです。

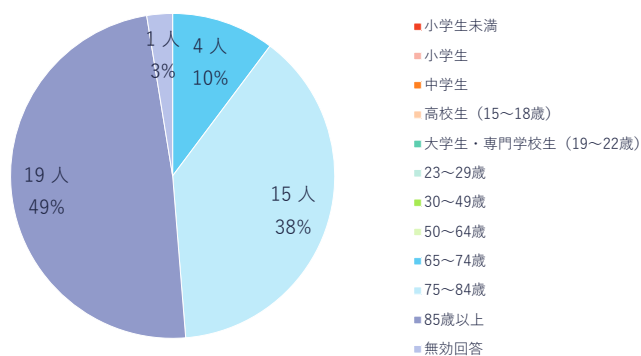


図 4-53 年齢 (N=39)

③ 家族構成

1 人暮らしの方の利用が最多の 46%、次いで二世帯（子と同居）が 28% となっています。夫婦二人の利用は 13% と多くはありません。

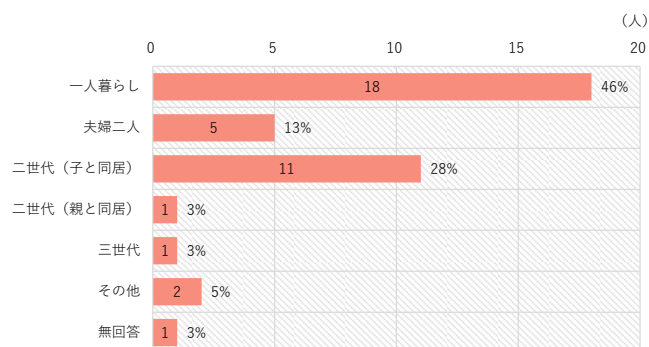


図 4-54 家族構成 (N=39)

④ 運転免許の有無

89%の人が運転免許証を持っておらず、持っている人の中でも日常的に運転を行っている人はいません。

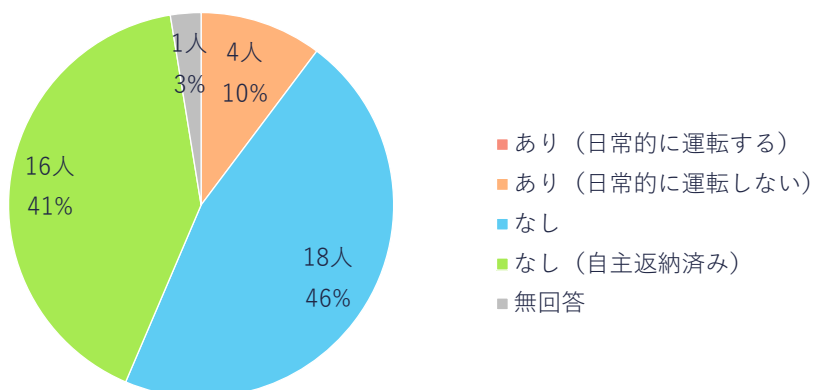


図 4-55 運転免許証の有無（N=39）

⑤ スマートフォンの有無

持っていない人が 59%と過半数以上を占めています。持っていて、かつ、アプリのインストールができる人は全体の 23%にとどまります。

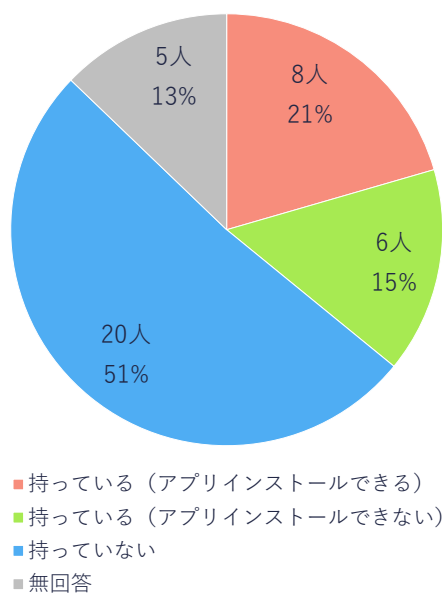


図 4-56 スマートフォンの有無（N=39）

(2) 移動実態

① 普段利用するあいのりタクシーの運行地域

七城地域からの回答が最多で 39%、水源地域が 28%で次点です。泗水地域からの回答は東西部各 1 票のみです。

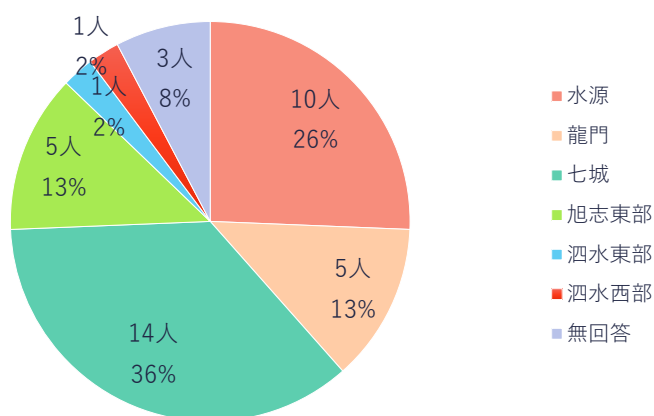


図 4 -57 普段利用するあいのりタクシーの運行地域 (N=39)

② 外出頻度

外出頻度は多くとも「週に 3、4 日」(19%) であり、大半は「週に 1、2 日」(51%)、「月に 1、2 日」(27%) です。

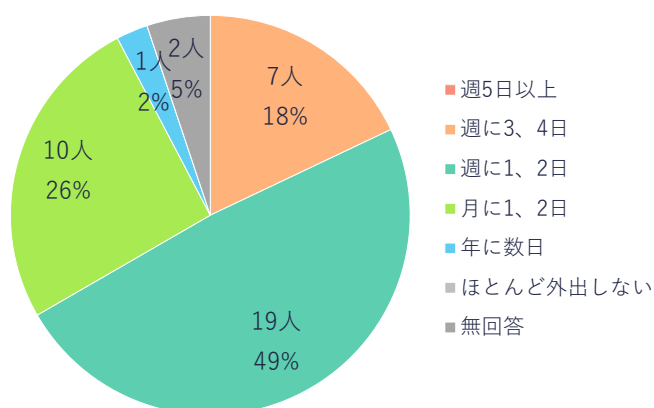


図 4 -58 外出頻度（移動手段は問わない） (N=39)

③ あいのりタクシーの利用頻度

外出頻度は多くとも「週に 3、4 日」(11%) であり、大半は「週に 1、2 日」(46%)、「月に 1、2 日」(37%) です。

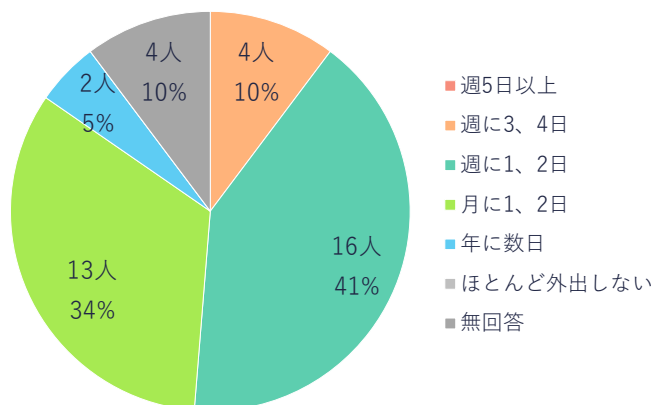


図 4 -59 あいのりタクシーの利用頻度 (N=39)

④ あいのりタクシーの利用目的

利用者の 90%が通院利用をしています。また、買い物も 46%と多くなっています。

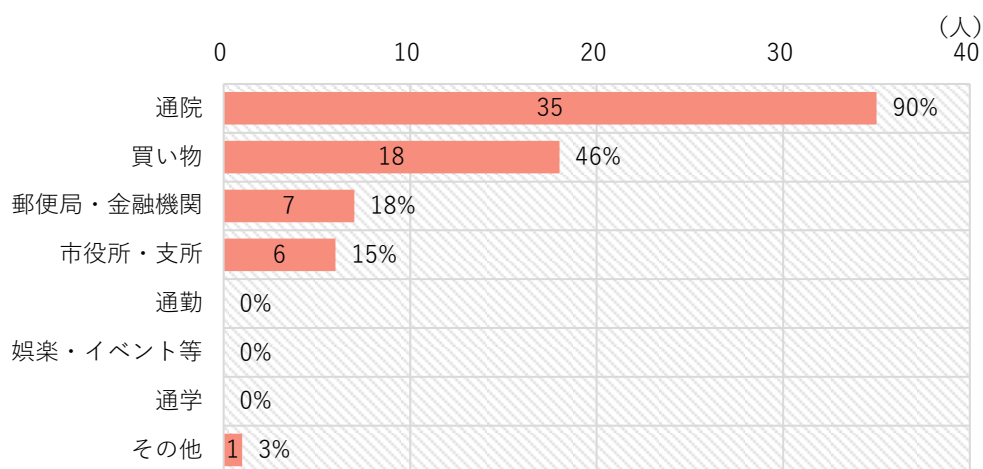


図 4 -60 利用目的 (N=39) (多いもの 2 つまで)

⑤ 良く乗り降りする場所

自宅以外で良く乗り降りする場所として、商業施設ではダイレックスや菊池ショッピングプラザ夢空間等、医療施設では菊池中央病院や岩根クリニック等が挙げられます。

表 4-8 よく乗り降りする場所（自宅以外）

具体的な施設名
《商業施設》 ダイレックス、ショッピングプラザ夢空間、キャニオン、マルショク
《医療施設》 菊池中央病院、岩根クリニック、後藤整形外科、菊池医師会病院、古田医院
《その他》 JA菊池中央支所、KiCROSS、菊池プラザ

⑥ あいのりタクシーがない場合の移動手段

62%の方はタクシー利用を想定しています。次いで送迎が多く（家族の送迎が 31%、知人の送迎が 13%）、路線バスと回答した人は 3 人にとどまります。

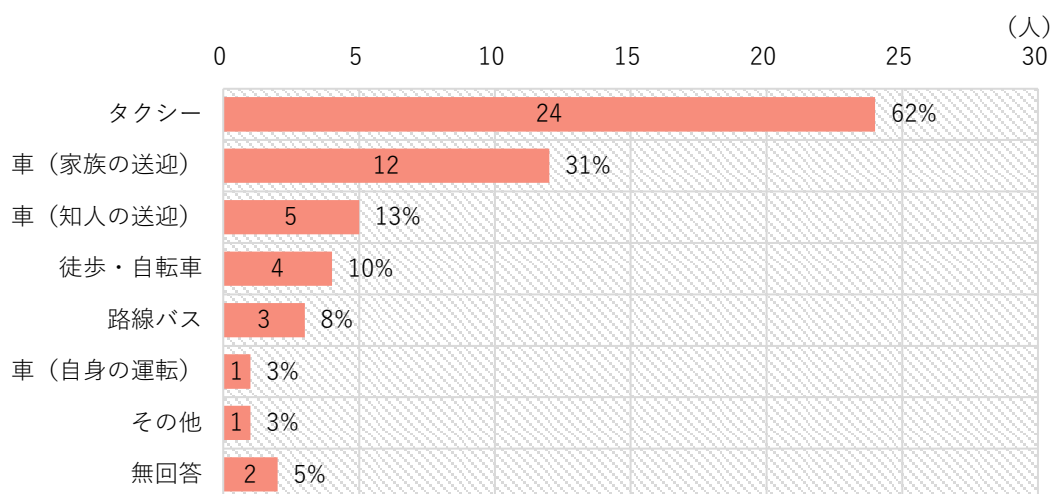


図 4-61 あいのりタクシーがない場合の移動手段（n=39）

⑦ 運転手が交通事業者ではない場合の許容度

施設の送迎、家族の送迎、知人の送迎については、「同乗する」「不安だが同乗する」が80%を超えます。一方で、地域の知人ではない方の送迎は「同乗しない」が過半数の55%を占めています。

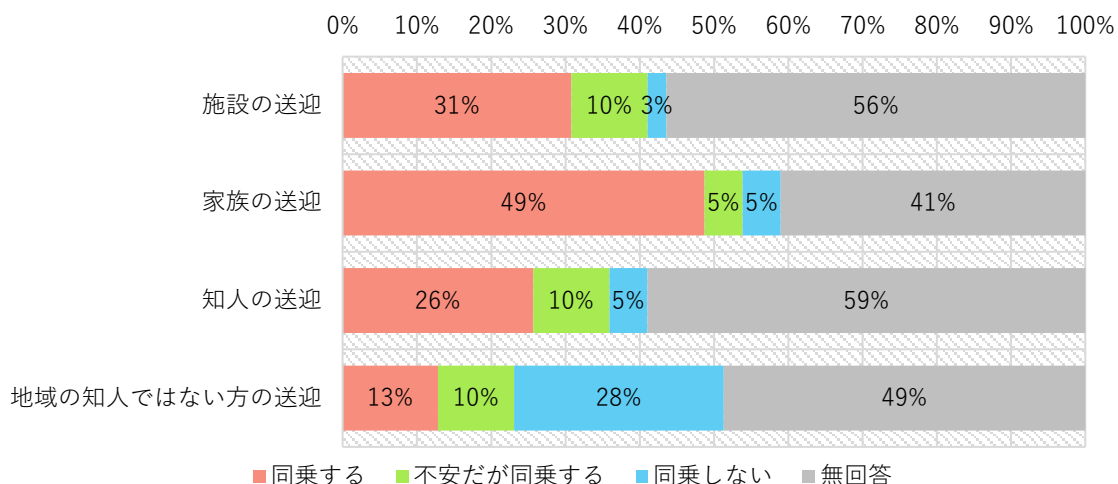


図 4 -62 運転手が交通事業者ではない場合の許容度 (N=39)

⑧ 菊池市の公共交通機関へのご意見・ご要望

公共交通機関への要望点として、あいのりタクシーの土日運行や乗降場所、運行時間等の意見がありました。

表 4 -9 菊池市の公共交通機関へのご意見・ご要望（同種意見は項目統合）（n=18）

【回答内容】
あいのりタクシーがあって助かります。
あいのりタクシーがないと困ります。
あいのりタクシーが安くて家まで送っていただき感謝しています。
あいのりタクシーが無ければ、何も自由には出来ない。
あいのりタクシーで便利に安く利用させてもらい、ありがたく思っています。
よかったら土曜日も運行してほしい。
家に帰る時の場所を増やして欲しい。
帰りの便を多くしてほしいです。特に医院からの帰りです。
交通の便が悪いので、あいのりタクシーは助かります。
行きに降りた所で帰りも乗りたいのに、病院の場所でないと言われ、歩くのが不自由の為困りました。降りた所で帰りも乗れますようにお願いします。
今からも続けて欲しい。
土曜日から日曜日に1便出してほしいです。
買物、通院であいのりタクシーを利用していますが、帰宅の時間が長くて2時間位で利用できると助かります。
美術館にも映画にも本屋にもデパートにも色々な時に行きたいのにバスがなければどうにもならない。もう少し考えて欲しい。
病院PM2:00開院で13:00利用のため、待つ時間が長い。2つの病院の利用で、帰りの利用が出来ない。
病院行きでほとんど利用している。終わる時間が分からない為、帰りのあいのりの時間帯がわからない。遅れるとダメと言われる。1時間前はなかなか難しい。
別にありません。
歩行困難のため、現在行きだけの利用。帰り一般タクシー利用。

第5章 地域事業者の意向

5-1. 交通事業者ヒアリング結果

菊池市内で運行する事業者に対し、持続的な公共交通サービスの提供に支障となる運転者不足や高齢化等の課題について、ヒアリングによる調査を実施しました。

表 5-1 交通事業者ヒアリングの調査概要

事業別	実施日	対象事業者	主なヒアリング内容
路線バス事業者	令和6年 12月16日（月）	熊本電鉄バス 株式会社	➤ 基礎データ（運行状況、利用状況、運転者の状況）
	令和6年 12月16日（月）	産交バス 株式会社	➤ 輸送状況や経営面における現状と問題点、課題、今後の期待や展開について ➤ 行政との協議・連携等について ➤ 菊池市や近隣自治体の他交通事業者及び地域（工業や商業、福祉関係者等）との連携について
タクシー事業者	令和6年 10月8日（火）	株式会社 泗水タクシー	➤ 車両及び人員について
	令和6年 10月9日（水）	有限会社キクチ 観光タクシー	➤ 営業エリア・利用状況について ➤ 今後の公共交通の在り方について
	令和6年 10月17日（木）	株式会社一真	➤ 経営課題等について

表 5-2 路線バス事業者の主な発言内容

発言内容
【利用現況】 ・ 菊池線は朝夕の通勤通学利用が非常に多い。朝は菊池向け、須屋や黒石から始発便を出し、菊池農業高校など需要がある。 ・ 菊池市から大津高校まで通学利用がある。 ・ 電鉄プラザから市民広場へ利用の重心が移っている。 【運転手の充足状況】 ・ 運転手不足であり、9月までは15名不足していた。9月末に平日限定勤務を打ち出し、応募が殺到。週休二日勤務も含めて充足し、16名採用済である。 ・ これまでバス運転手を辞めた方が平日限定なら、ということで入社する方が出てきている。 ・ 若い方、女性の運転手が増えてきている。 ・ 拘束時間減や、朝夕の需要に合わせて運転し、昼間時間帯は休む中間解放勤務をやめること等はまだ次の段階と考える。 ・ 60代の運転手も多く、減便で働きやすくしたい。 ・ 朝夕の運行を維持するためにはぎりぎりの要員である。 ・ 半日ダイヤを作り、運転手の不足分をやり繰りしている。 ・ シフトを増やすのは基本的には難しい。 【べんりカーの運行】 ・ べんりカーの輸送人員は伸び悩んでおり、テコ入れが必要である。 ・ 運転手の高齢化はあるが、運転手の仕事の中身を段階的に変えていきたい。 ・ 車両小型で郊外部の運行へ移行させていくことは高齢ドライバーの仕事に充てられる。

5-1-2 タクシー事業者ヒアリング

表 5-3 タクシー事業者の主な発言内容

発言内容
【利用現況】 ・若い運転手が少なく、パートのような雇用形態で働いている。 ・企業がリースしている車を代行で運行することもあり、二種免許は必要ない。 ・空港までのビジネス利用がある。また、空港利用客を社用車で送迎する依頼がある（派遣許可）。企業送迎の形態は多様であり、ドライバー雇用や自前での運行等がある。 ・観光利用者数自体は少ないが、海外からの観光客は増えてきている。 ・タクシー利用は朝が多く、高齢者の通院に利用される。 ・菊池市では飲み屋がなく夕方の利用は少ない。昼間は利用者あたりの運賃が低く、夜間は深夜割増運賃により利益が大きい。代行利用は利用範囲が大きい。 【公共交通施策】 ・タクシー会社を第3セクターにしてはどうか。 ・一般ドライバー活用はタクシー会社の管理が必要であると認識している。接客等の問題も発生する。 ・自社のタクシー需要への対応で手一杯であり、地域内で新たに取組みをされるような自家用有償運送に対応している余裕はない。臨時職員等で運転手を担うようなサービスはあっても良い。 ・LINE 予約等に対応することは便利になる。耳が遠い方もおり、電話予約で言い合いのようになることもあり困っている。 ・運転免許制度に関する課題が大きく、運転手確保における課題となっている。 【あいのりタクシーの運行】 ・あいのりタクシーの運行には運転者 1 人を待機させる必要があるため、あいのりタクシー運行の前後時間が空いても一般利用の運行をするだけの時間はない。あいのり予約のために一般の利用を断ることもある。 ・薄利であり、せめて雇用 1 日分の補填を満額出してもらいたい。 ・あいのりの運行に 2 種免許が必要なくなった場合多少楽にはなる。しかし、昨今の運転者確保が難しい状況で、運転手が確保できるのか。自家用有償にするとしても、複数人を雇用してシフト管理するほかないと思われる。 ・現在のあいのりタクシーは介護が必要になるような方も利用されている。 ・一般的なタクシーと同様にとらえている人が多く、自分勝手な利用が見られる。 ・観光あいのりを平日にも拡大してほしい。観光客は土日に限らず来ており、チャンスを逃している。 ・観光あいのりは、菊池溪谷、鞠智城に行く人はいるが、竜門ダムはいない。龍王神社の方がニーズはある。

5-2. 地域事業者ヒアリング結果

交通事業者への調査の他、移動目的地となる事業所の現在の来訪者（通勤者）の移動手段や公共交通への転換可能性や公共交通との連携意向等の公共交通ニーズを掘り起こすため、地域事業者へヒアリングシートによる調査を行いました。

表 5-4 地域事業者の主な回答内容

回答内容	
工場団地	【通勤の移動実態】 ・ 自家用車、バイク・原付、自転車、徒歩、路線バス、送迎バスで通勤している。 ・ 市内、山鹿市、合志市、熊本市、大津町から通勤がある。 【送迎の実態】 ・ マイクロバス（定員 29 人以下）で送迎している。 ・ 決まった場所を決まった時刻に運行しており、行きは 4 便、帰りは随時運行。 ・ 1 日 240 人程度利用がある。 【送迎の公共交通利用可能性】 ・ 朝 6 時から夜 23 時まで運行があれば転換の可能性がある。乗車人数は 1～25 名程度で、ルートは複数必要。 ・ 通勤で利用したい方がどれだけいるか分からない。 【公共交通との連携可能性】 ・ 現状、技能実習生専用のため、送迎バスの活用は難しい。
教育施設	【通学の移動実態】 ・ 自転車、原付、路線バスで通学している。 ・ 市内では菊池、泗水、七城、旭志の順に生徒数が多い。市外からは合志市、大津町、西原村、菊陽町などから通学がある。 【スクールバス】 ・ スクールバスは運行しておらず今後も予定はない。 【公共交通との連携可能性】 ・ 学校の始業時間の変更は検討可能である。
観光施設	【来訪者の移動実態】 ・ コロナ禍より来訪は多いが、ピーク時に比べ 20%減少している。 ・ ほぼ車移動。日本人。 【来訪者の公共交通利用可能性】 ・ 周遊バスの運行。
商業施設	【来訪者の移動実態】 ・ 自家用車が 95%、自転車やバイクが 4%、徒歩が 1%程度。 ・ 10:30～12:00 に来訪が多い。 【公共交通との連携可能性】 ・ バスを利用される方は、申し出があれば車を置いていかれることに対して許可を出している。 ・ バスの乗り入れがあってもよい。