

菊池市地域公共交通計画

令和7年3月

菊池市

目次

菊池市地域公共交通計画

第1章	はじめに	1
1-1	計画策定の背景	1
1-2	計画策定の目的	1
1-3	計画の期間	1
1-4	計画の対象区域	1
1-5	計画の位置づけ	2
第2章	菊池市の地域状況	3
2-1	人口動向・地域状況	3
2-1-1	人口推移	3
2-1-2	人口の社会増減	4
2-1-3	高齢化の状況	4
2-2	地域公共交通の状況	5
2-2-1	路線バス	5
2-2-2	べんりカー	7
2-2-3	あいのりタクシー	9
2-3	地域公共交通に係る現況・課題	11
2-4	地域交通の問題・課題の整理	17
第3章	計画の基本的な方針と菊池市地域で目指す地域公共交通の将来像	19
3-1	地域公共交通の将来像と役割	19
3-2	地域公共交通確保維持事業の必要性	20
第4章	計画の目標および達成状況の評価方法	21
4-1	計画の目標	21
4-2	計画の達成状況の評価方法	24
第5章	実施施策	25
第6章	計画の達成状況の評価	45
6-1	具体的なPDCAスケジュール	45
第7章	計画の推進力	46
7-1	機動的・横断的な実行体制	46
7-2	モビリティ・データの活用	46

資料編

第8章	地域現況	48
8-1.	菊池市の概況	48
8-2.	人口状況	48
8-3.	生活利便施設の状況	53
8-4.	運転免許返納者数の動向	54
8-5.	観光動向	55
第9章	上位・関連計画の整理	56
第10章	公共交通の状況	60
10-1.	菊池市の公共交通ネットワークの現況	60
10-1-1	公共交通運行状況	60
10-1-2	公共交通運行資源の状況	64
10-2.	公共交通の利用状況	66
10-2-1	路線バスの状況	66
10-2-2	コミュニティ交通の状況	67
10-2-3	タクシーの状況	88
10-3.	公共交通の運行に係る財政負担の状況	89
10-3-1	路線バスの運行に係る財政負担の状況	89
10-3-2	コミュニティ交通の運行に係る財政負担の状況	90
10-4.	公共交通以外の輸送資源の状況	91
10-4-1	スクールバス・タクシーの現況	91
10-4-2	その他の輸送資源の現況	92
第11章	地域住民の意向	93
11-1.	市民アンケート調査	93
11-2.	地域懇談会	110
11-3.	べんりカー・あいのりタクシー利用者アンケート調査	113
11-3-1	べんりカー利用者アンケート調査	113
11-3-2	あいのりタクシー利用者アンケート調査	122
第12章	地域事業者の意向	129
12-1.	交通事業者ヒアリング結果	129
12-1-1	路線バス事業者ヒアリング	130
12-1-2	タクシー事業者ヒアリング	131
12-2.	地域事業者ヒアリング結果	132

第1章 はじめに

1-1. 計画策定の背景

菊池市は、熊本県北東部に位置し、総面積は 276.85 平方キロメートルです。北部および東部は八方ヶ岳や鞍岳など山岳が連なり、南部は合志市、大津町、西部は山鹿市、熊本市と接しています。

本市の人口は平成 12 年頃の約 5.3 万人をピークに人口が減少に転じ、令和 6 年 10 月末現在で 46,639 人となっています。本市では、豊かな自然環境を活かし農林業を基幹産業としていますが、近年では工業団地を整備し、企業誘致にも力を入れています。

本市における公共交通として、産交バス株式会社および熊本電気鉄道株式会社が路線バスを運行しており、菊池市中心部から山鹿市方面、合志市・熊本市方面、大津町方面への移動を担っています。また、市内では平成 16 年に本格運行を開始したきくちべんりカーが、市街地を巡回するように運行されているほか、平成 18 年には、公共交通空白地と市街地を結ぶデマンド型交通である、きくちあいのりタクシーの運行が開始され、地域に必要な生活交通を確保しています。加えて、観光来訪者の移動手段として、市街地と菊池溪谷や鞠智城などの主要観光地を結ぶ、きくち観光あいのりタクシーが運行されています。

本市ではこれまで、路線バスやコミュニティ交通の利便性向上に取り組んできましたが、自家用車の普及による公共交通利用者の減少や運転手の高齢化に伴う人材不足、新型コロナウイルス感染拡大による生活行動の変容等により、本市の公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。一方で、大規模な企業進出による経済の活性化や人口増加も期待され、将来を見据えた公共交通ネットワークを構築することが喫緊の課題となっています。

1-2. 計画策定の目的

上記のような状況を踏まえ、本計画は、市の公共交通の現状と今後の課題を整理するとともに、市の実態に合った持続可能な地域公共交通の構築を図るため、今後実施すべき施策等を推進することを目的とし、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の法改正を踏まえた、「菊池市地域公共交通計画」を策定します。

1-3. 計画の期間

本計画は、令和 7 年 4 月から令和 12 年 9 月までを計画期間とします。

1-4. 計画の対象区域

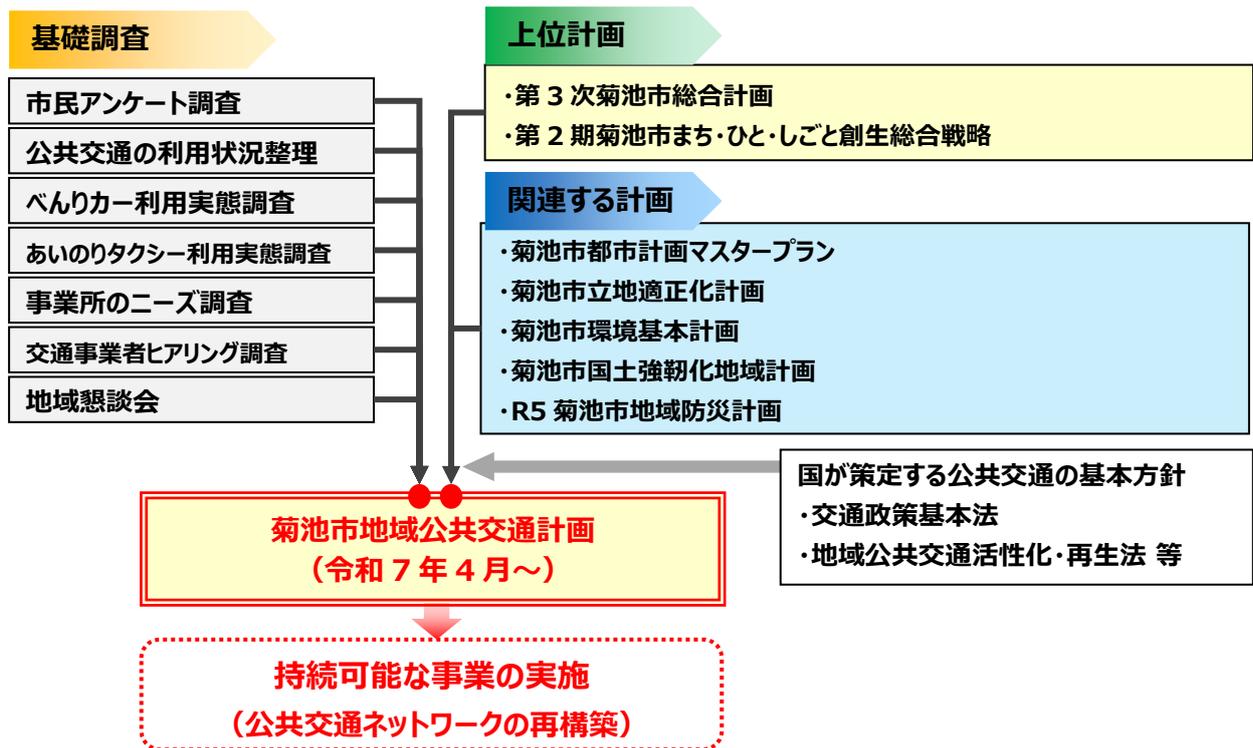
本計画は、本市の全域を対象区域とします。

また、市域をまたいだ幹線的な路線バスが運行されていることを踏まえ、合志市、大津町、菊陽町、山鹿市、阿蘇市、熊本市とも必要に応じて連携を行うこととします。

1-5. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である『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』を踏まえつつ、『菊池市立地適正化計画』等の関連する計画と連携した、本市の地域公共交通政策のマスタープランとして策定するものです。

なお、策定に際しては、市内の公共交通手段であるべんりカー・あいのりタクシーの利用状況調査を実施・分析するとともに、市内4地域で開催した「地域懇談会」における参加者意見や市民アンケート調査（過年度実施）をはじめとした諸調査により、移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握し、これら基礎調査の結果を踏まえるものとします。



上位・関連計画	計画に反映すべき内容
第3次菊池市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の免許証自主返納、公共交通利用への転換 ● 地域の実状に即した持続可能な交通体系の構築 ● 公共交通の利便性向上や運行効率化に向けた新たな交通システムの構築 ● 住民相互の支え合いの体制整備 ● 地域資源を生かした観光のまち
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	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域ぐるみで助け合う「共助」の体制づくり ● 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
菊池市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ● 旧市町村の中心部でコンパクトな市街地形成 ● 来訪を便利にする公共交通機関の整備・改善 ● 広域圏での連携、地区間での連携、人の連携 ● 住民参加によるまちづくり ● 行政・市民・企業等の役割分担、相互の協働によるまちづくり
菊池市立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域都市圏での連携、公共交通施設の効率的運営 ● 交通弱者への対応のための公共交通の充実 ● 乗継利便性の向上（中心市街地、泗水支所周辺）
第2次菊池市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通公害対策の推進（低公害車両の使用）

第2章 菊池市の地域状況

2-1. 人口動向・地域状況

2-1-1 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。高齢化率は年々増加しており、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。男女ともに 60～74 歳人口の多さが顕著ですが、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。

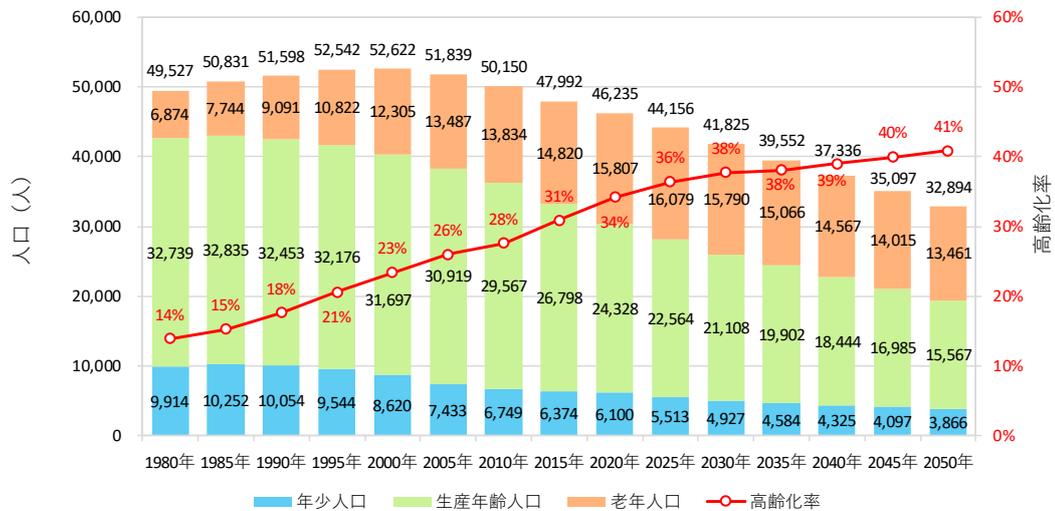


図1 人口・高齢化率の推移

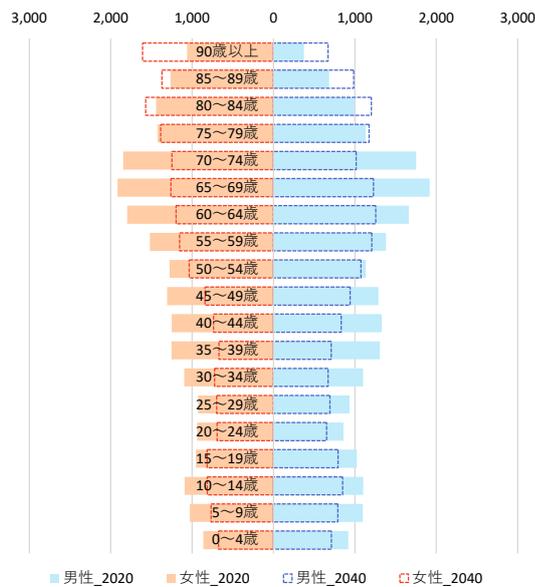


図2 人口ピラミッド（単位：人）

出典：令和2年国勢調査

2-1-2 人口の社会増減

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。

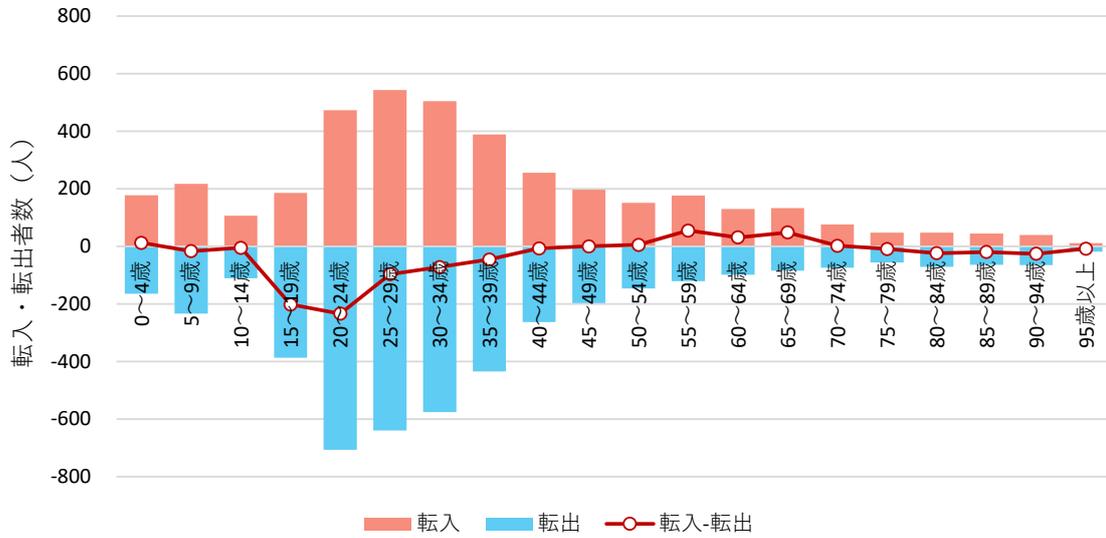


図3 人口の社会増減（令和2年）

出典：令和2年国勢調査

2-1-3 高齢化の状況

高齢化は主に郊外部で進んでおり、菊池地域や七城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。

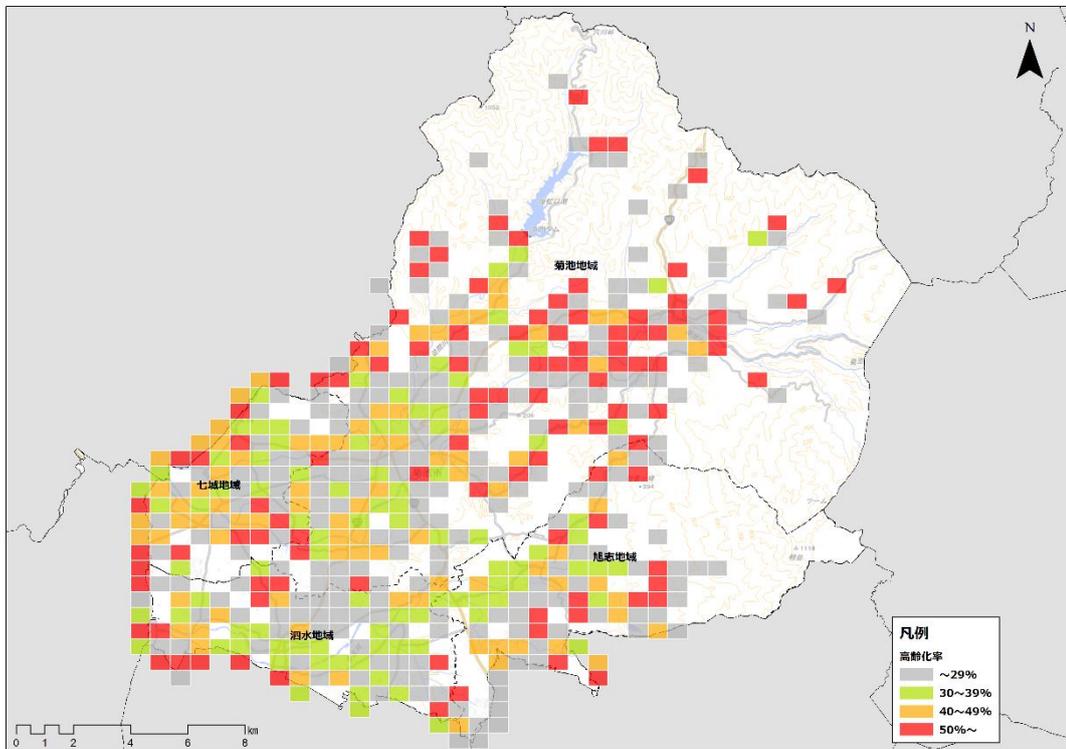


図4 高齢化率の状況（令和2年） 出典：令和2年国勢調査

2-2. 地域公共交通の状況

2-2-1 路線バス

(1) 運行状況

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、菊池市と市外をつなぐ広域幹線の役割を果たしています。



図5 菊池市内運行バス路線

表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・翔陽高校經由大津線	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・大津中央經由菊池～大津線	菊池産交	矢護川・大津中央經由	大津高校前	8	26.0	9,796	0.6
		大津高校前	大津高校前	菊池産交	8	26.6	8,742	0.7
	十三部・遊蛇口經由菊池線	山鹿バスター	十三部・遊蛇口	菊池産交	8	20.5	18,364	0.9
十三部・鹿本農高前～菊池線	菊池プラザ	鹿本農高前・十三部	山鹿バスター	1	15.7	769	1.0	
熊本電気鉄道	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) 利用状況

① 熊本電鉄バス（七城・田島線）

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。

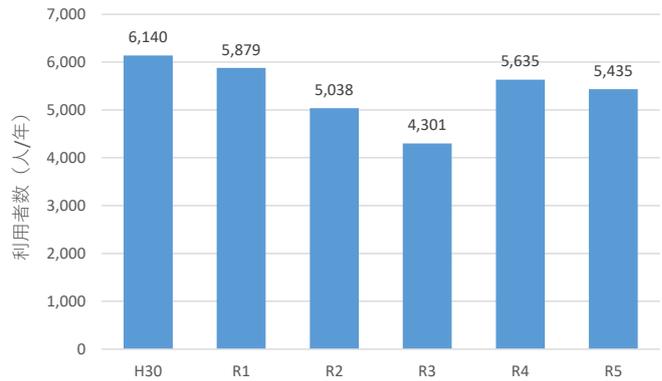


図6 七城・田島線の利用者数推移

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。

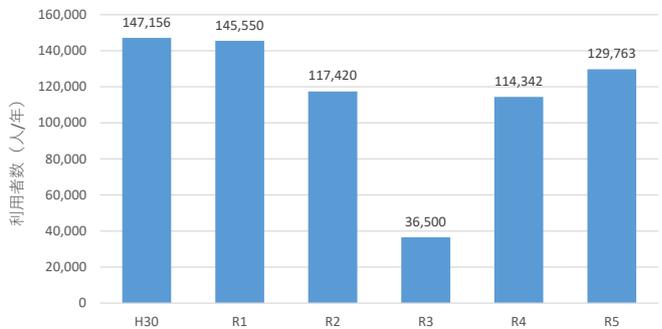


図7 産交バス（市内運行路線）の利用者数推移

(3) 財政負担状況

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。

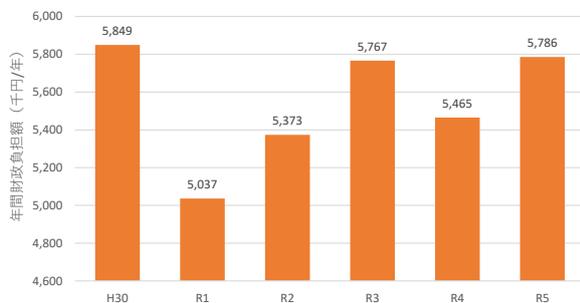


図8 七城・田島線の年間補助金額の推移

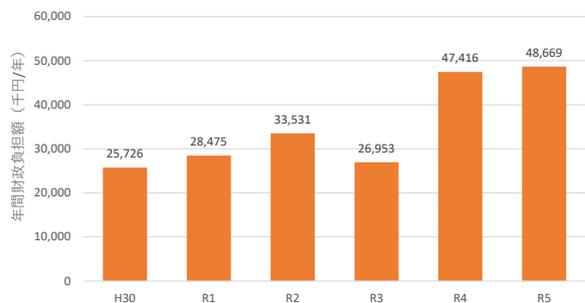


図9 産交バス（市内運行路線）の財政負担額の推移

(3) 財政負担状況

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。

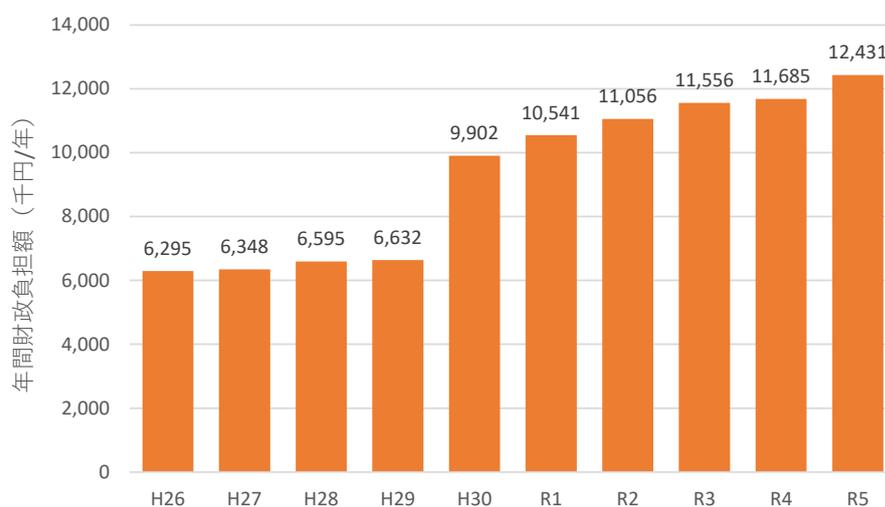


図 12 きくちべんりカーの年間財政負担額の推移

2-2-3 あいのりタクシー

(1) きくちあいのりタクシー運行状況

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。

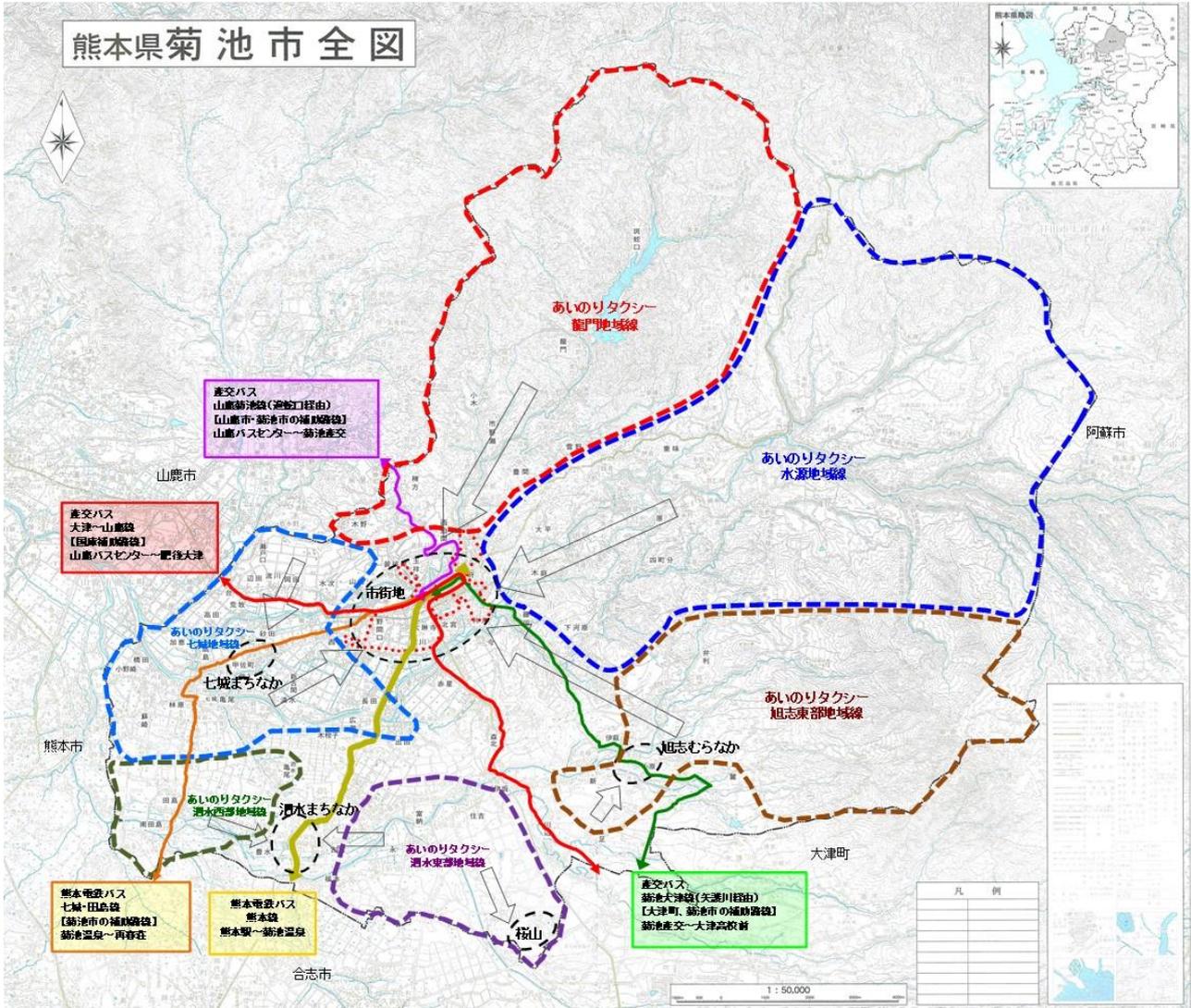


図 13 きくちあいのりタクシー運行区域

表 3 きくちあいのりタクシー運行内容

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			
泗水東部			
泗水西部			

(2) 利用状況

きくち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。

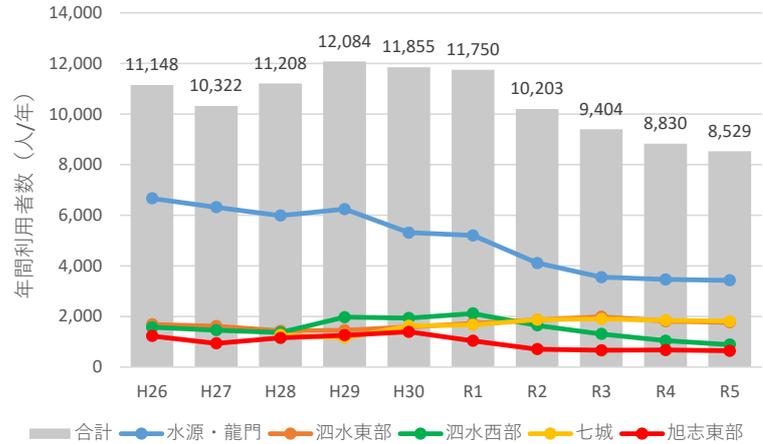


図 14 きくちあいのりタクシー年間利用者数の推移

(3) 財政負担状況

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。

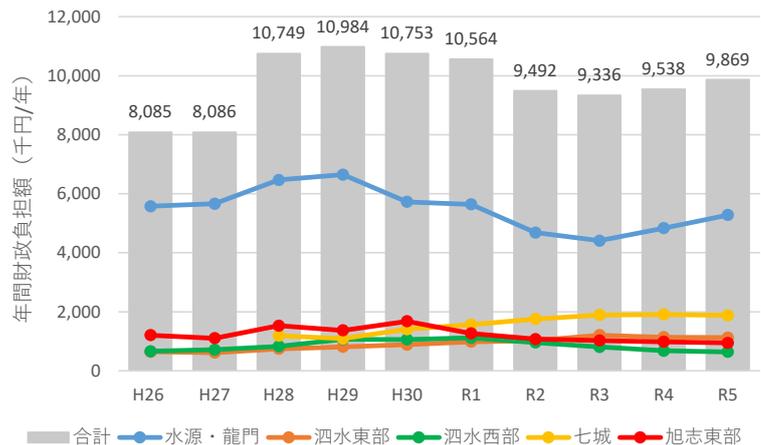


図 15 きくちあいのりタクシー年間財政負担額の推移

(4) きくち観光あいのりタクシー運行状況

きくち観光あいのりタクシーは、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。菊池渓谷線、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。

表 4 きくち観光あいのりタクシー運行状況

地域	運行日	便数	運賃
菊池渓谷線	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

2-3. 地域公共交通に係る現況・課題

《内部環境①》公共交通利用者の減少、財政負担の増加

- ▶ 路線バスの利用者数は、コロナ禍の影響で利用者数が大きく減少した以降、回復してきてはいますが、コロナ以前と比較して8~9割の水準にとどまっています。
- ▶ べんりカーは平成26年度と比較して約3割減、あいのりタクシーは平成29年度まで上昇傾向であったものの、その後減少に転じ、令和5年度はピーク時の約3割減となっています。
- ▶ 利用者減及び運転手不足や燃料費の高騰などによる経費の増大により、公共交通運行のための財政負担額は年々増加しており、利用者ニーズに合わせた運行形態の見直しや、新たな補助金の獲得が必要です。

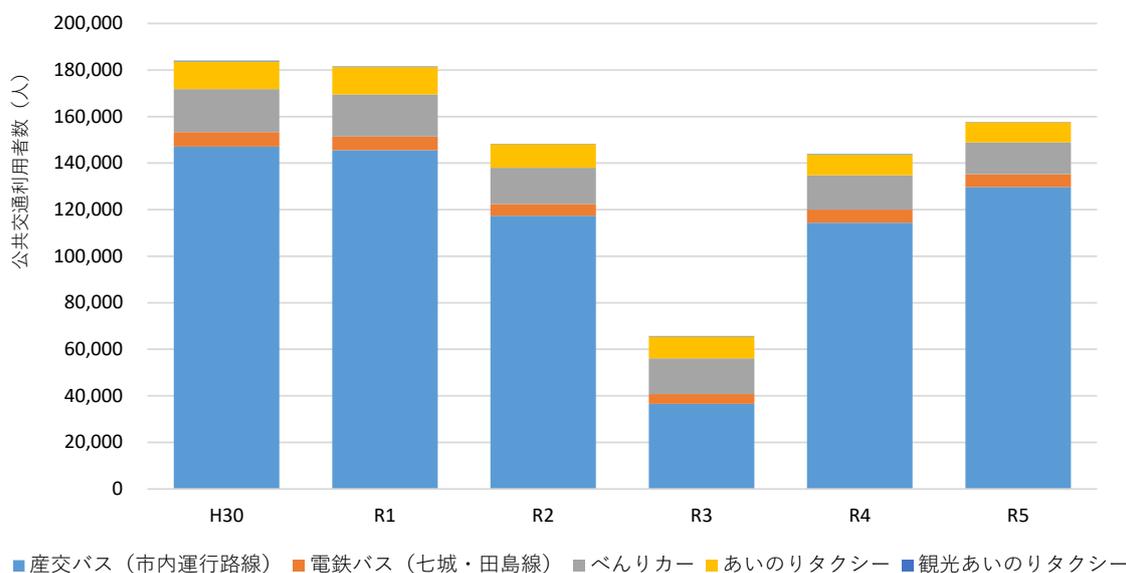


図 16 公共交通利用者数推移

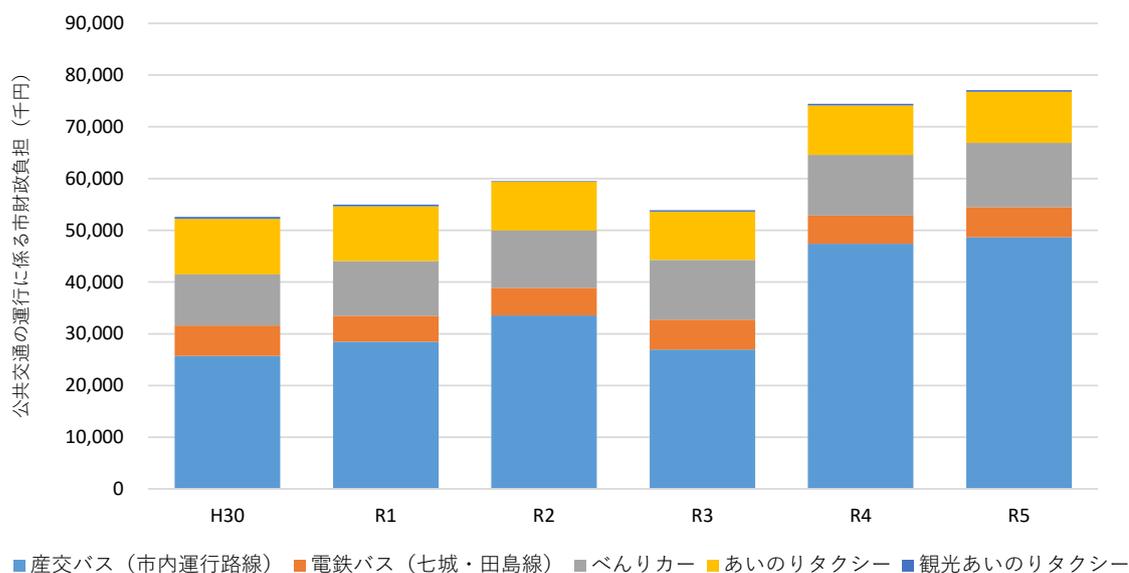


図 17 公共交通の運行に係る市財政負担額 (千円)

《内部環境②》 偏った公共交通利用ニーズ

- ▶ べんりカーの利用者は7割以上が高齢者となっており、高頻度に利用されているものの利用されているバス停は限定的となっています。
- ▶ あいのりタクシーの利用者は高齢者かつ低頻度の利用となっており、通院・買い物等で利用されている一部の方向けのサービスとして利用者が固定化していることが懸念されます。

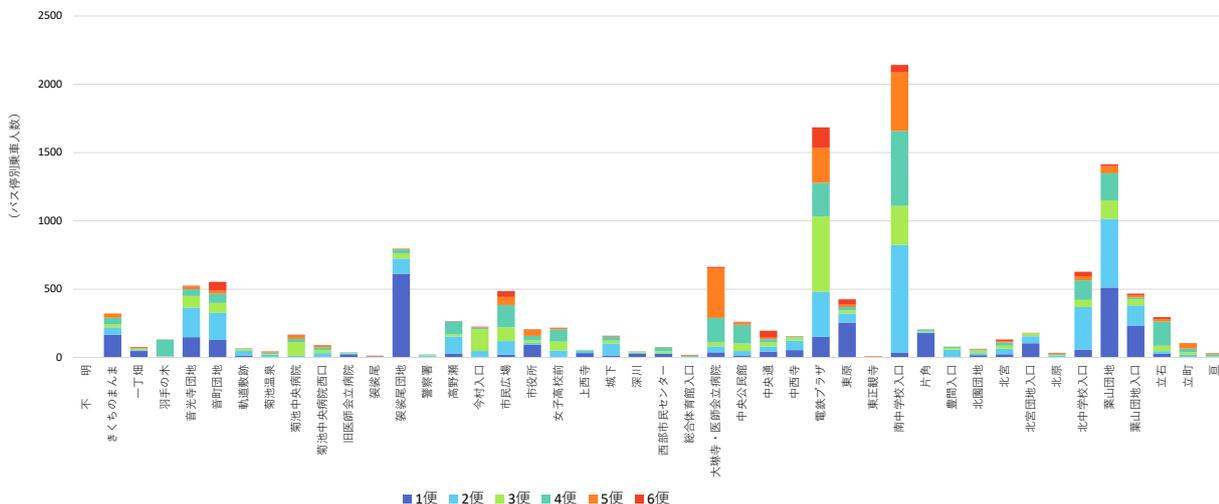


図 18 べんりカーのバス停別乗降者数

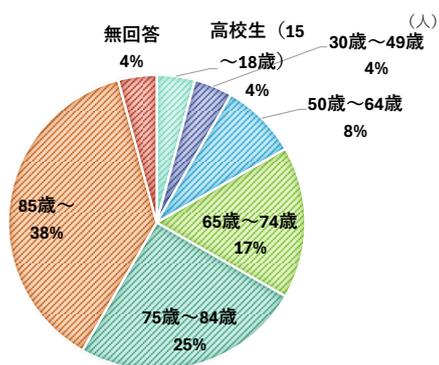


図 19 べんりカーの利用者の年齢

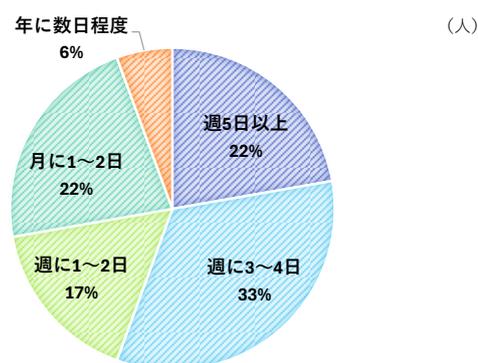


図 20 べんりカー利用者の利用頻度

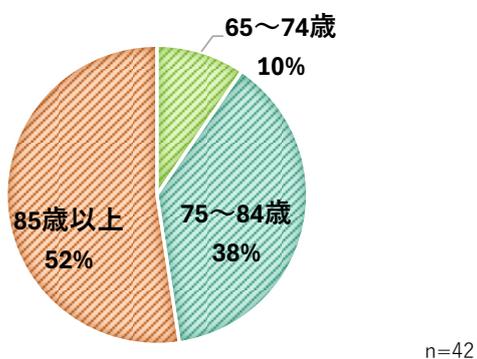


図 21 あいのりタクシー利用者の年齢

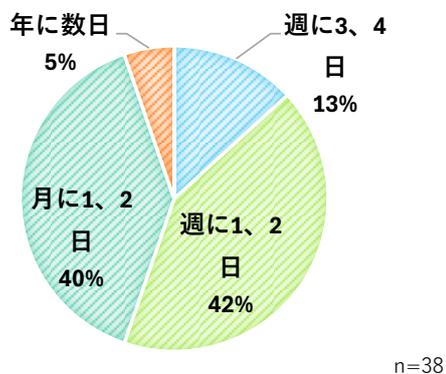


図 22 あいのりタクシー利用者の利用頻度

《内部環境③》公共交通の認知度不足、利用者不満の存在

- ▶ アンケート調査では、あいのりタクシー、べんりカーの認知度は8割以上となっているものの、利用方法は1~2割にしか知られていません。また、これらの満足度についても回答者の2割程度に、サービス内容について不満があることが確認できます。
- ▶ べんりカーについては、バス停までの利便性が悪いとの回答が多く、自由意見でも乗入れやデマンド交通への転換要望があり、見直しの必要性が高いと想定されます。

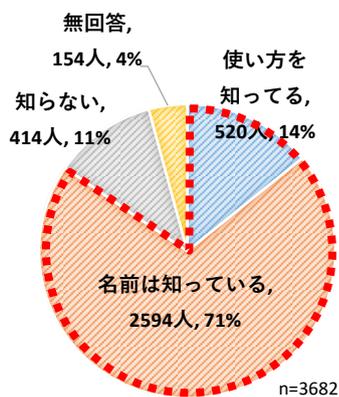


図 23 あいのりタクシーの認知度

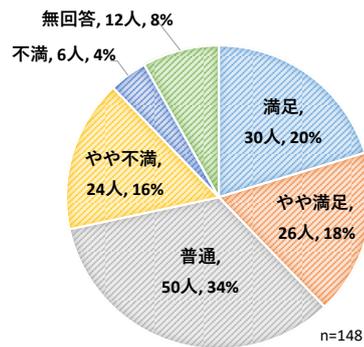


図 24 あいのりタクシーの満足度

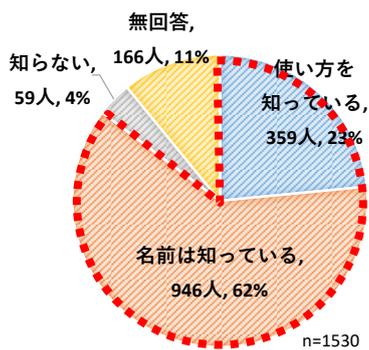


図 25 べんりカーの認知度

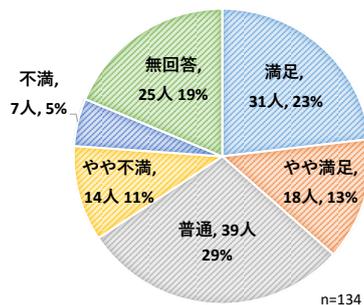


図 26 べんりカーの満足度

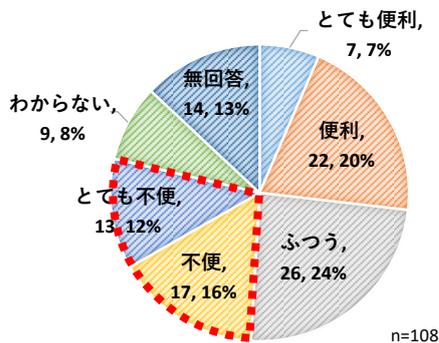


図 27 べんりカーの最寄バス停までの距離の利便性

《内部環境④》 運転手不足の深刻化

- ▶ 全国的な傾向と同様、菊池市においても路線バス、タクシー事業とも運転手不足が深刻化し、移動サービスの維持が課題となっています。
- ▶ また、現在の運転手も年齢層が高く、持続的な移動サービス構築のためには運転手不足・高齢化への対応が急務となっています。



バス事業者

- 乗務員が不足しており、他営業所からの乗務員の応援勤務で運行している状況である
- 週休2日制勤務等工夫して乗務員募集を行い、現在は充足しているが、待遇改善には更なる乗務員数が必要
- 新たな路線展開や延伸を考える場合は、乗務員の確保と併せて検討する必要がある



タクシー事業者

- ドライバーの高齢化により退職者も増えている
- 募集をかけても効果がなく、このままでは最低稼働台数を確保できなくなる
- 乗務員が高齢化し、若年層の雇用ができないため廃業する可能性が高い
- あいのりタクシーの運行に運転手を一人待機させる必要があるため、一般タクシーの運行にも影響する

《内部環境⑤》 潜在的な移動ニーズの取りこぼし

- ▶ 移動ニーズの変化や運転手不足に伴い、公共交通サービスが移動ニーズに対応できていない現状があります。
- ▶ 高齢化や新たな居住者（勤労世代、若年世代）の増加、観光来訪者の増加により、移動サービスの多様化が進行している一方、公共交通サービスは変化しておらず、潜在的な公共交通利用ニーズを取りこぼしている可能性があります。



市民意見

- 行きたいところ・行かなければならないところへの利便性を高めてほしい
- 買い物時間を十分に確保できないためバス停位置を見直してほしい
- バスがもう少し便利であれば、車は手放したい
- べんりカーの商業施設での乗降場所が増えると便利

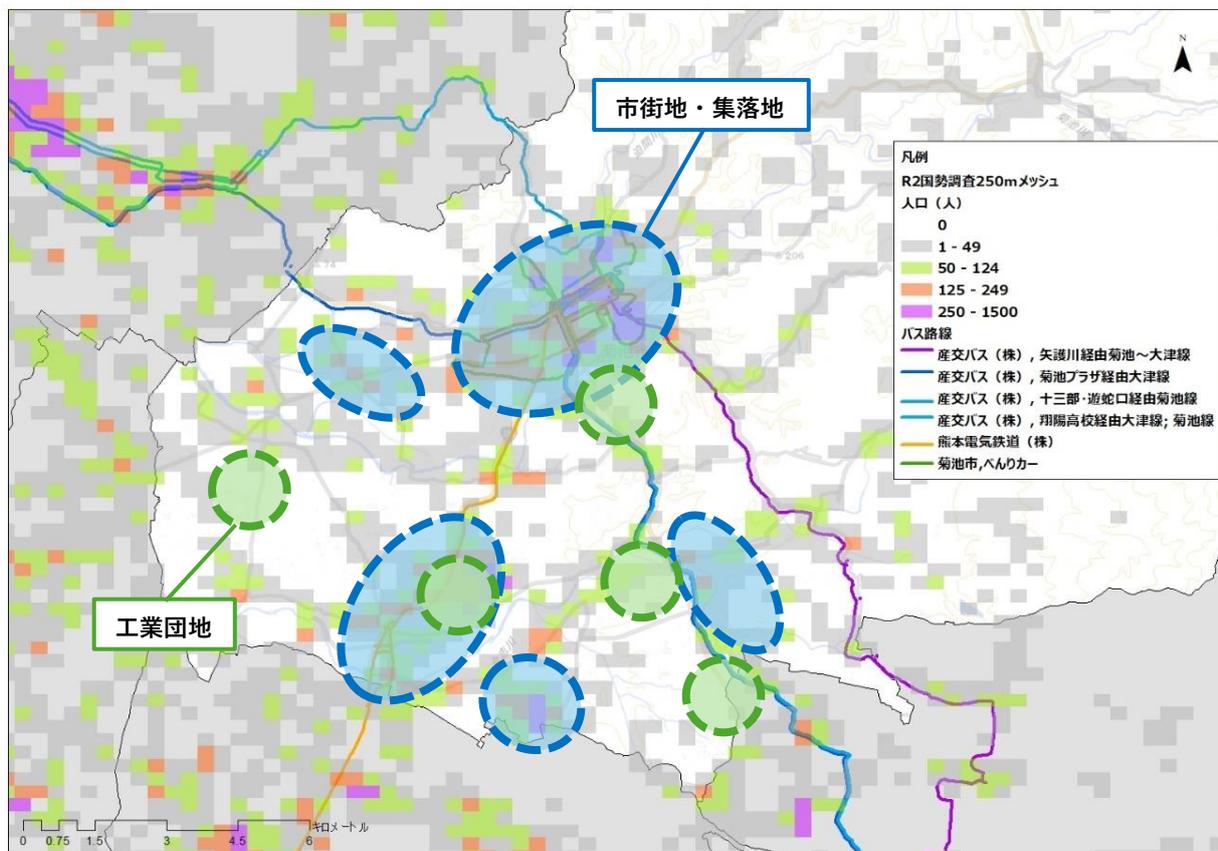


タクシー事業者

- あいのりタクシーの予約があるために、空港方面の一般利用をお断りすることもある
- 朝7~8時頃に利用が集中し、予約を断らざるを得ないことがある
- 観光あいのりは休日みのりの運行であるが、観光客は平日も来ていることから、利用者獲得の機会を逃している。

《外部環境①》住宅地・工業立地の進行

- ▶ 工業用地の開発推進に伴い、居住地の開発も進行しており、通勤者等の移動手手段確保が今後の課題になることが想定されます。



《外部環境②》まちなか再生の推進

- ▶ SDGs まちなかデザイン会議を中心に、市および市内事業者が連携し、中心市街地のまちなか再生が推進されています。

表5 まちなかデザイン会議

まちなかデザイン会議	
◆ 菊池市中心市街地「隈府」のハード（公共空間整備）とソフト（まちづくり活動）との持続可能な連携をはかるエリアマネジメント会議	
◆ 「癒しの里きくち」の景観づくり，人材育成，地域文化創造をオール菊池で取り組むための公民連携，市内連携による次世代を見据えた地方創生	
◆ 菊池市の中心市街地と広域の地域資源をつなぎ，菊池市と市外の人々をつなぐ人流・関係人口の創出，PR（パブリックリレーション）形成	

《外部環境③》観光来訪者の復調

▶ インバウンド旅行者や国内観光が復調し、菊池市への観光来訪者もコロナ禍より増加しています。観光来訪者に対する移動手段の重要性が高まっています。

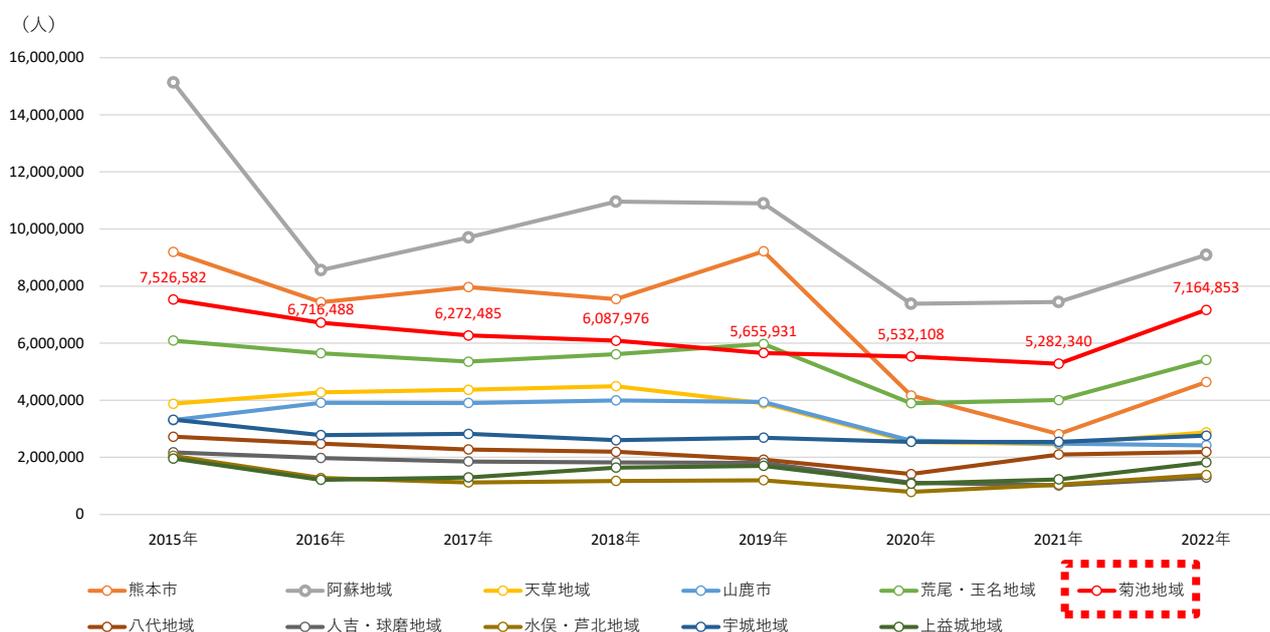


図 28 熊本県内の年度別観光入込客数

出典：熊本県観光統計表・熊本県宿泊旅行統計調査

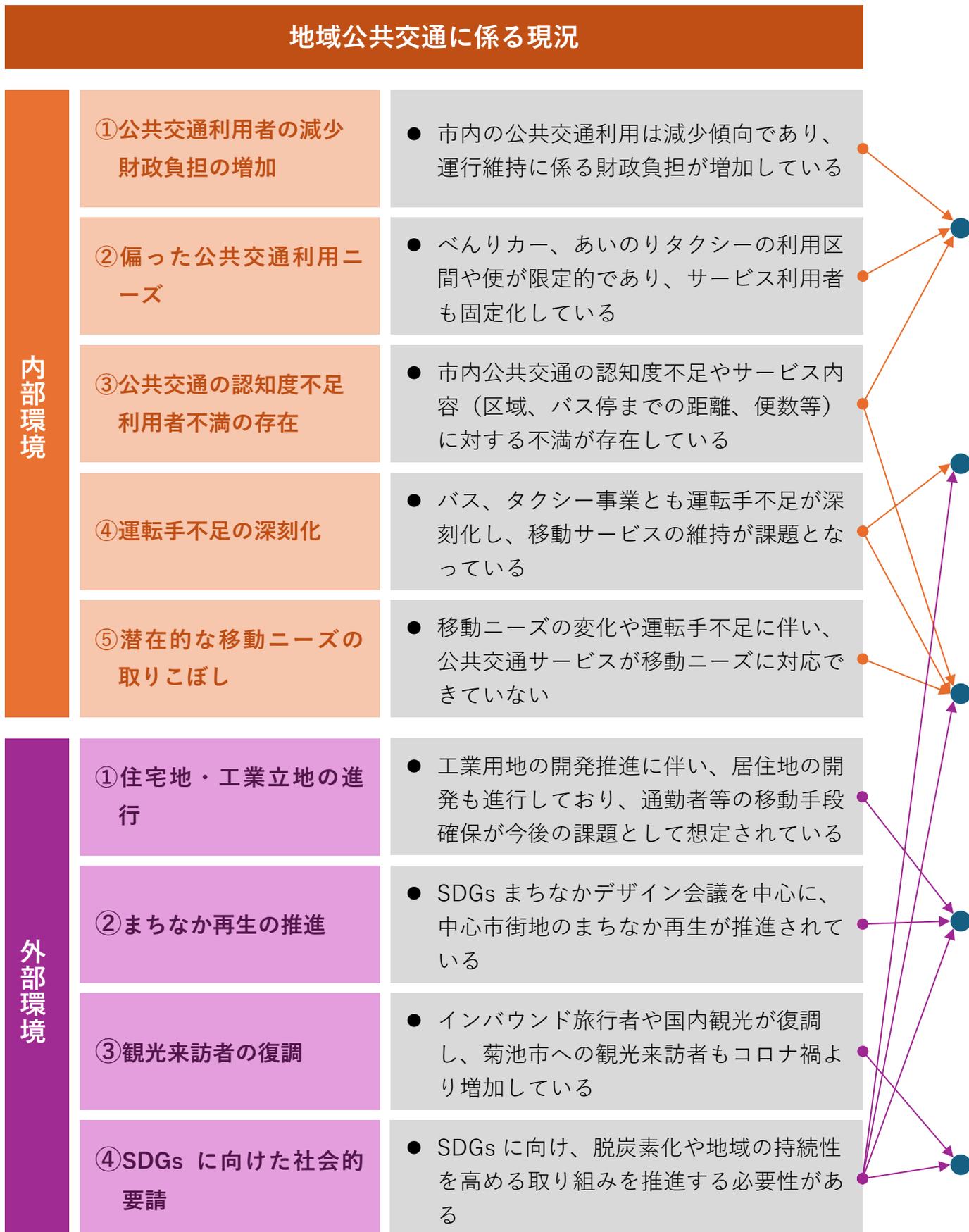
《外部環境④》SDGs に向けた社会的要請

▶ SDGs に向け、地域公共交通についても脱炭素化や地域の持続性を高める取り組みを推進する必要があります。

表 6 SDGs に関する菊池市の動向

年度	SDGs に関する菊池市の動向および関連計画
令和 3 年 5 月	<ul style="list-style-type: none"> ・「SDGs」未来都市に選定 ※SDGs 未来都市：SDGs の理念に沿った基本的・総合的取組を推進しようとする都市・地域の中から、特に、経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として選定されるもの
令和 3 年 8 月	<ul style="list-style-type: none"> ・菊池市 SDGs 未来都市計画（第 1 期計画）を策定 「自治体 SDGs の推進に資する取組」として 4 の大項目・KPI を設定
令和 4 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> ・第 3 次菊池市総合計画を策定 横断的な取り組む項目として「SDGs の推進」を設定
令和 4 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> ・第三次菊池市地球温暖化対策実行計画（事務・事業編）を策定
令和 6 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> ・菊池市 SDGs 未来都市計画（第 2 期計画）を策定 「自治体 SDGs の推進に資する取組」として 5 の大項目・KPI を設定

2-4. 地域交通の問題・課題の整理



問題点

①既存公共交通の運行効率の低下

- べんりカー、あいのりタクシーはサービス内容が当初から大きく変化していない一方、利用ニーズが変化したことに伴い利用者が減少、運行効率が低下している

②運転手不足による供給力低下

- バス、タクシー事業者で運転手不足が深刻化し、路線廃止・減便や運行時間の短縮等により供給力が低下している
- 将来的にはさらに厳しくなる見通し

③小規模移動ニーズへの対応不足

- 既存公共交通利用者の高齢化や運転免許保有者の増加、アフターコロナでの飲食業の復調の一方、タクシー運転手が減少し、小規模移動ニーズに対応ができていない

④まちなか再生・都市整備との連携

- 市内各地で進行する工業地や居住地の造成やまちなか再生に対し、これらの効果を最大限に発揮するための移動環境づくりが必要

⑤観光来訪ニーズへの対応

- 観光来訪ニーズを取り込み、観光産業の活発化を図るため、広域交通拠点との往来や市内の観光周遊ニーズへの対応が必要

課題

①ニーズとシーズを考慮した運行最適化

- 公共交通ニーズと交通資源（シーズ）の動向を踏まえ、時間軸を考慮して市内の公共交通網を総合的に最適化することが必要

②運行の担い手確保

- バス、タクシー事業の運行の担い手確保とともに、コミュニティ交通等の民間移動サービスを補完する新たな運行の担い手を確保する仕組みの構築が必要

③生活を支える公的移動サービスの確保

- 通勤通学、買い物、通院、飲食等の生活移動の様々な移動を支え、地域の活力の維持・向上につながる公的移動サービスの確保が必要

④幹線移動サービスの利便性向上

- 通勤通学手段の確保や観光促進等、周辺地域と連携した移動サービスの維持と利用増加のため、開発動向や観光施策と連携した幹線移動サービスの利便性向上が必要

⑤観光資源と連携した移動サービス展開

- 菊池温泉や市内に点在する観光資源を活かし、観光産業の活発化と地域の持続性向上に向け、観光事業者や観光資源と連携した移動サービスの構築が必要

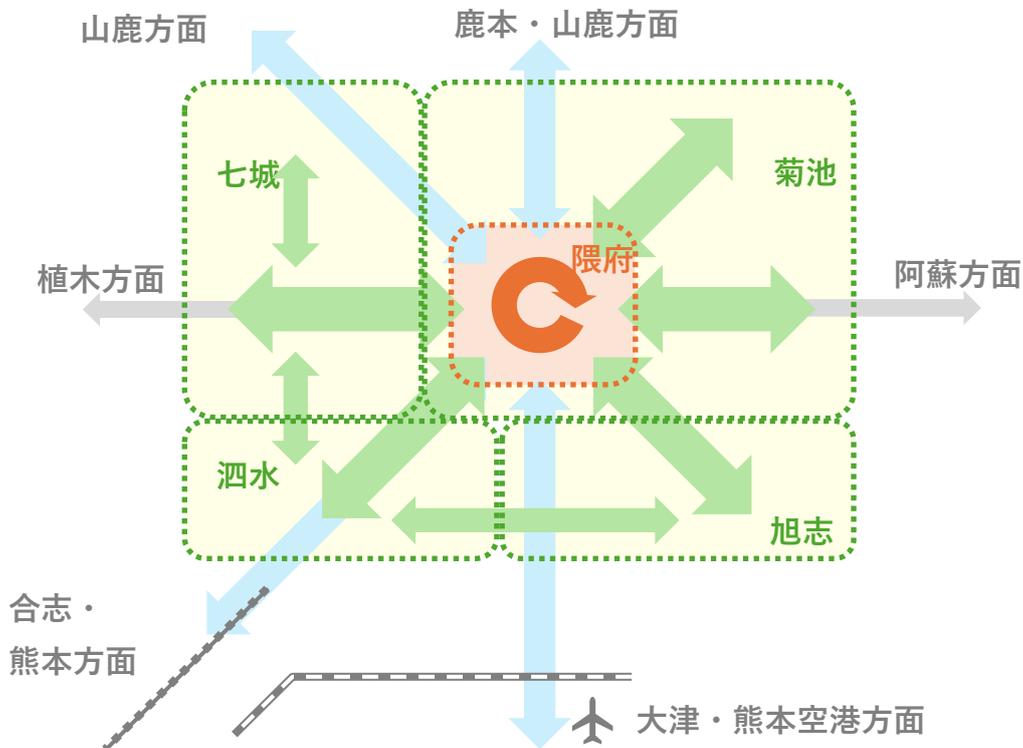
第3章 計画の基本的な方針と菊池市地域で目指す地域公共交通の将来像

公助と共助により持続的な移動環境をつくり、 人と地域がうるおい・輝くまち、きくち

菊池市民や菊池市を訪れるさまざまな来訪者が市内外を円滑に移動することができ、移動を通じて人々の生活のしやすさや地域産業の活力が向上する、魅力的で持続的な地域づくりを推進します。

公助による移動サービスの運営に加え、共助の力によって、より細やかな移動サービスを運営し、柔軟で便利な移動環境を創造します。

3-1. 地域公共交通の将来像と役割



サービス	役割	移動の質と量	確保・維持策
地域間幹線	<ul style="list-style-type: none"> 市内外をまたぐ広域的な通勤通学や観光など多目的な移動手段を確保 		<ul style="list-style-type: none"> 幹線的な路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行確保
市街地交通	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の生活拠点、交通結節点を連絡し、買い物・通院等の日常的な外出や観光周遊時の利便性を確保 		<ul style="list-style-type: none"> 路線バスやべんりカー、タクシー等により、高頻度かつ回遊性の高いサービスを確保
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の商業・医療施設や交通結節点への移動等、基礎的な生活行動を支える移動手段を確保 		<ul style="list-style-type: none"> あいのりタクシーおよび地域主体の移動サービスの構築により、自宅周辺地域内の最低限の移動手段を確保 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行確保
その他の補完的な交通	<ul style="list-style-type: none"> 通学や観光周遊等、特定の移動目的に対応した公共交通を補完する移動手段の確保 		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を補完するサービスとして、必要に応じて相互の連携を図る

3-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

① 地域公共交通確保維持事業の必要性

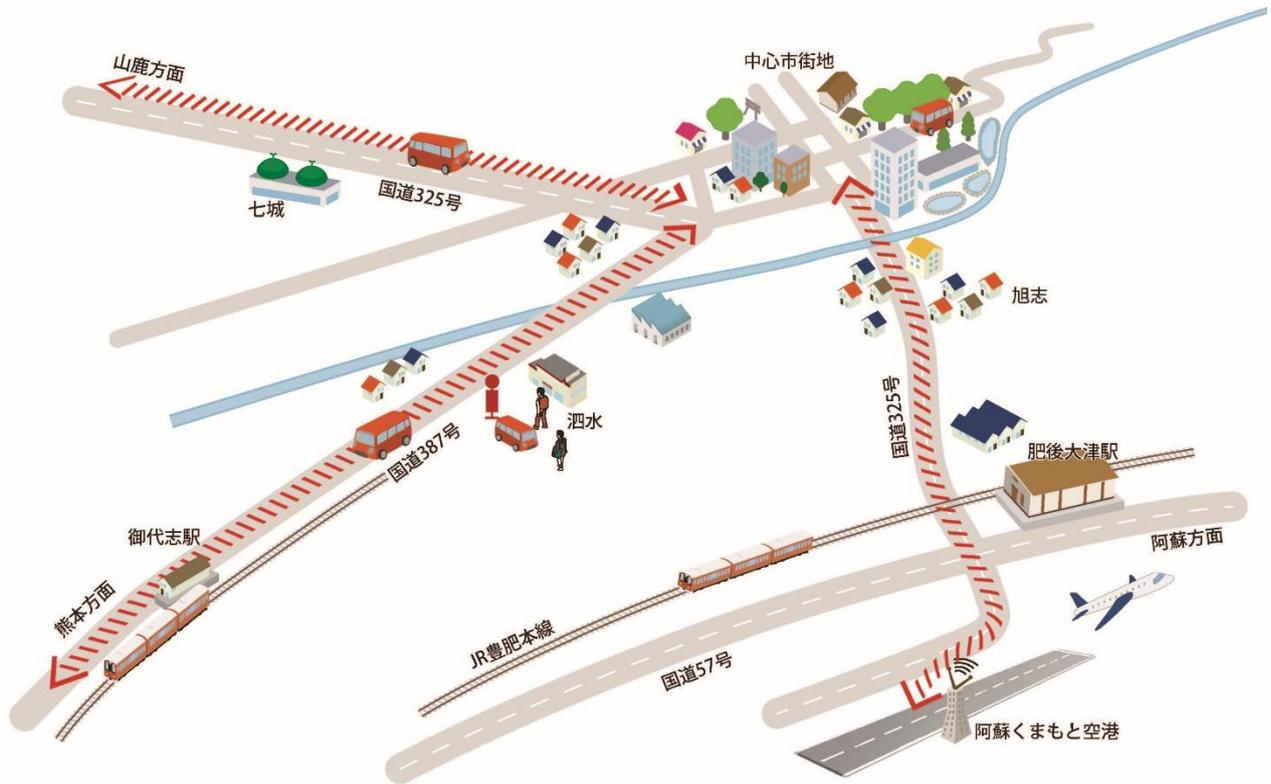
菊池市では、熊本市・合志市方面や山鹿市方面、大津町方面へ地域間幹線である路線バスに加え、菊池市内各地を連絡する支線交通が運行されています。これらは、学生や高齢者等の運転免許証を持たない人の移動手段や通勤手段として必要不可欠な公共交通機関となっています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

② 補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要

系統名等	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
菊池經由山鹿・大津線	山鹿バスター	菊池プラザ 翔陽高校入口	肥後大津駅	4条乗合	路線定期	産交バス	地域間幹線 系統補助
十三部・遊蛇口經由菊池線	山鹿バスター	十三部・遊蛇口	菊池産交	4条乗合	路線定期		菊池市補助
十三部・鹿本農高前～菊池線	菊池プラザ	鹿本農高前	山鹿バスター	4条乗合	路線定期		菊池市補助
矢護川・大津中央經由 菊池～大津線	菊池産交	矢護川	大津高校	4条乗合	路線定期		菊池市補助
菊池線（堀川經由）	菊池温泉	堀川	蓮台寺入口	4条乗合	路線定期	熊本電鉄	—
菊池線（山室經由）	菊池温泉	山室	蓮台寺入口	4条乗合	路線定期		—
菊池線（泗水バイパス經由）	菊池プラザ	泗水バイパス	辻久保	4条乗合	路線定期		—
七城・田島線	菊池温泉	七城・田島	御代志	4条乗合	路線定期		菊池市補助
きくちべんりカー	電鉄プラザ	菊池温泉	電鉄プラザ	4条乗合	路線定期		菊池市補助
きくちあいのりタクシー	水源・龍門地域			4条乗合	区域運行		キクチ観光タクシー、一真総合タクシー
	七城地域			4条乗合	区域運行	一真総合タクシー	菊池市補助
	泗水東部地域			4条乗合	区域運行	泗水タクシー	菊池市補助
	泗水西部地域			4条乗合	区域運行	泗水タクシー	菊池市補助
	旭志東部地域			4条乗合	区域運行	一真総合タクシー	菊池市補助
きくち観光 あいのりタクシー	菊池溪谷線			4条乗合	区域運行	キクチ観光タクシー	菊池市補助
	竜門ダム線			4条乗合	区域運行	キクチ観光タクシー、一真総合タクシー	菊池市補助
	鞠智城線			4条乗合	区域運行	一真総合タクシー	菊池市補助

生活・観光の核として、地域間の幹線的な移動手段を確保する

- 自然豊かな環境や豊富な観光資源を活かしながら、周辺地域との往来手段を確保することで、すごしやすいまち・訪れたいまちを目指します
- 都市開発や観光流動の動向等を踏まえた幹線軸を確保し、広域的な移動を円滑に支えます
- 自動運転等の先進技術を活用しながら、幹線軸の利便性向上と持続性向上の両立を図ります

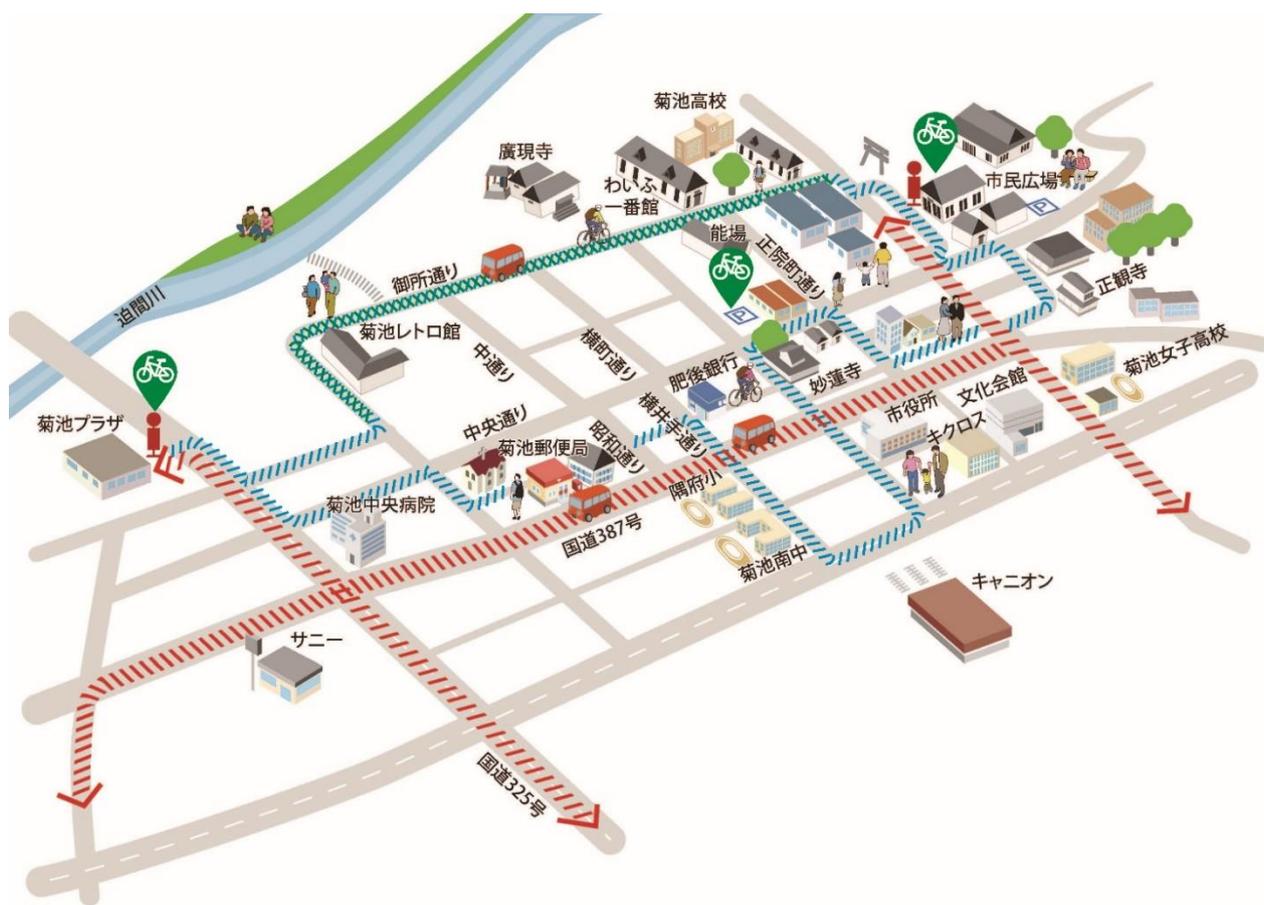


数値指標	現状値 令和 5 年度	中間値 令和 9 年度末	目標値 令和 11 年度末
公共交通利用者数（市で補助を行っている地域間の幹線的な路線バス）	129,763 人	137,500 人	145,550 人
公共交通収支率（市で補助を行っている地域間の幹線的な路線バス）	21%	22.5%	24%
公共交通に関する市民満足度	16%	21.4%	25%

元気で魅力のあるまちを目指し、市街地の円滑な移動を促進する

目標3

- 市街地を周遊する路線バスの利便性向上や、パーソナルモビリティの充実を図り、市街地の円滑な移動を促進することで、中心市街地の魅力向上・活性化を図ります
- まちづくり施策と連携した交通施策の展開によって、ウォーカブルな市街地づくりを推進します



数値指標	現状値 令和5年度	中間値 令和9年度末	目標値 令和11年度末
市民が菊池市街地を外出先として選ぶ割合	53%	54%	55%以上
きくちべんりカーの利用頻度 (年に1回以上利用した経験がある方の割合)	8%	9%	10%以上

4-2. 計画の達成状況の評価方法

数値指標	設定の考え方	算出根拠	データ入手方法
地域協力型の運行実施主体数	地域集落内移動は地域住民等との共創による地域協力型運行へ移行し、より柔軟で持続性の高い公共交通を運行します。	地域数により算出	市で計測
あいのりタクシー利用者数	利用促進や利便性向上に向けた施策を行うことで、利用者数の増加を目指します。	あいのりタクシー補助年度の輸送実績より計算	タクシー事業者から入手
地域内移動（コミュニティ交通）の市民ひとりあたりの財政負担額	地域内の柔軟な移動を行政が支える上で、持続可能で効果的な運行を行います。	市補助金より算出	市の保有資料から算出
公共交通利用者数（市で補助を行っている地域間の幹線的な路線バス）	利便性向上に向けた施策を行うことで、利用者数の増加を目指します。	産交バス4路線補助年度の輸送実績より計算	バス事業者から入手
公共交通収支率（市で補助を行っている地域間の幹線的な路線バス）	利便性向上・運行効率化に向けた施策を行うことで、経常収益を増加、費用増を抑制し、持続可能性の向上を目指します。	産交バス4路線補助年度の経常費用、経常収入より計算	バス事業者から入手
公共交通に関する満足度	利便性向上に向けた施策を行うことで、公共交通の満足度増加を目指します。	アンケート調査結果により算出	アンケート調査
市民が菊池市街地を外出先として選ぶ割合	市街地の円滑な移動を促進するなどし、中心市街地の魅力向上・活性化を図ることで、菊池地域在住者が外出先として菊池市街地を選ぶ割合の増加を目指します。	アンケート調査結果より算出	アンケート調査
きくちべんりカーの利用頻度（年に1回以上利用した経験がある方の割合）	きくちべんりカーの利便性を向上させ、これまで利用したことがない方に利用してもらい、中心市街地の回遊性向上を目指します。	アンケート調査結果より算出	アンケート調査

第5章 実施施策

菊池市における公共交通の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した実施施策を以下に示します。

各施策は、記載する実施主体が施策を推進するものとしませんが、本計画期間内においても施策の有効性等を鑑みて、随時、実施施策及び実施内容の方向性は見直しを行います。



目標を達成するために実施する事業

実施内容	実施主体
新たな利用者の確保に向けた利用体験会の実施や情報発信や運転免許証自主返納者への支援を行います。	菊池市（地域振興課、防災交通課）、路線バス事業者、タクシー事業者
IT 技術を活用したデマンド交通システムの導入や、利用実績に基づく地域内路線の運行方法を見直します。利用者が固定的な地域は、路線バス型の運行への変更を検討します。	菊池市（観光振興課、地域振興課） 交通事業者（バス/タクシー）
路線バス、タクシーの運行の担い手確保に向けた市の WEB サイト等での広報や、地域内交通に対する運行補助等の支援策の見直し等を通じ、持続的なサービス運営を構築します。	菊池市（地域振興課） 交通事業者
地域住民や地域の事業者、交通事業者との協働による、地域協力型の新たな交通体系を構築し、地域内の移動サービスの運行を図ります。	菊池市（地域振興課、高齢支援課、観光振興課）、菊池市社会福祉協議会、菊池観光協会、観光事業者、交通事業者
広域交通拠点である阿蘇くまもと空港と菊池市との連絡性を向上するため、直接アクセス可能な移動サービスの導入や改善を行います。	菊池市（観光振興課、地域振興課） 交通事業者（バス/タクシー）
工業団地の立地推進や宅地整備、市内各拠点の整備等と連動し、地域間幹線軸を運行する路線バスの運行路線や運行方法の見直しを行います。	菊池市（地域開発推進室、地域振興課） 路線バス事業者
自動運転等の先進技術を活用し、熊本方面や大津方面等の大量輸送が求められる幹線軸の利便性と持続性の向上を図ります。	菊池市（観光振興課、地域振興課） 路線バス事業者
まちづくり方針と連携して、べんりカーや路線バスの運行路線を見直し、市街地の活性化およびバス路線網の分かりやすさの向上を図ります。	菊池市（地域振興課） 路線バス事業者
中心市街地において、交通結節点の整備とともに、主要バス停における待合環境の改善を図ります。	菊池市（都市整備課）
公共交通を補完する移動サービスとして、パーソナルモビリティのシェアリングサービスの導入を推進します。	菊池市（観光振興課）

表 7 目標達成のために実施する施策・取り組み内容の一覧

目標		施策	
目標 1	すこやかな生活を送れるまちに向け、地域内の移動を柔軟に支える	施策 1-1	利用者確保に向けた情報発信・利用機会の提供
		施策 1-2	地域内交通の利便性・運行効率性の向上
		施策 1-3	持続的なサービス運営に向けた交通事業者に対する支援
		施策 1-4	地域住民・事業者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築
目標 2	生活・観光の核として、地域間の幹線的な移動手段を確保する	施策 2-1	広域交通拠点（阿蘇くまもと空港）との連絡性の向上
		施策 2-2	開発動向等と連動した地域間幹線軸の運行路線の見直し
		施策 2-3	先進技術を活用した幹線軸の利便性・持続性の向上
目標 3	元気で魅力のあるまちを目指し、市街地の円滑な移動を促進する	施策 3-1	まちづくりと連携した市街地バス路線の見直し
		施策 3-2	交通結節機能の強化・待合環境の改善
		施策 3-3	公共交通を補完するシェアリングサービスの導入

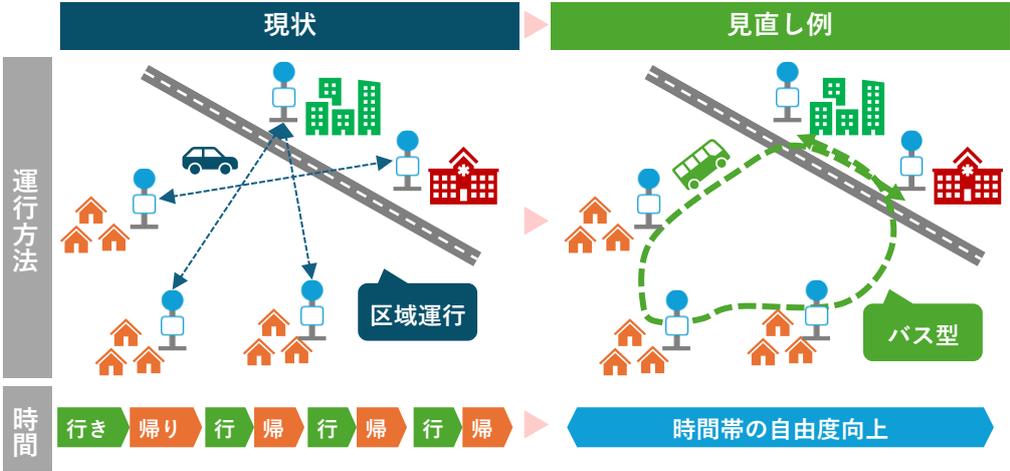
取組内容	実施主体			実施期間				
	菊池市	交通事業者	その他	R7	R8	R9	R10	R11
①情報発信・広報の充実	●	●		実施・効果検証・改善				
②運転免許証自主返納者への支援	●	●		調査	支援実施・効果検証・改善			
①地域内交通の運行形態の見直し	●	●		運行改善				
②ITを活用した運行システムの導入	●	●		検討	準備	選定	導入	
①公共交通の担い手確保の推進	●	●		検討	支援実施			
②交通事業者に対する運行補助及び運賃体系の見直し	●	●		検討	支援実施			
①地域住民等と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築	●	●	コミュニティ組織	検討	実証	運営		
②観光関係者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築	●	●	観光協会等	検討	実証	運営		
阿蘇くまもと空港アクセス交通の運行	●	●		検討	実証	本格運行		
幹線的な路線バスの運行内容の見直し	●	●		検討	準備	再編		
幹線バス路線における自動運転技術の導入推進	●	●		情報収集	導入可能性調査		実証運行	
①きくちべんりカーの運行内容の見直し	●	●		検討	路線再編			
②市街地内の路線バス経路の見直し	●	●		検討	路線再編			
交通結節機能の強化・待合環境の改善	●	●		検討	整備推進			
公共交通を補完するシェアリングサービスの導入	●			検討	選定	実証・本格導入		

目標 1

すこやかな生活を送れるまちに向け、地域内の移動を柔軟に支える

施策 1-1		利用者確保に向けた情報発信・利用機会の提供						
取組内容		①情報発信・広報の充実						
施策対象		市民、公共交通利用者						
現状・問題点		<p>あいのりタクシーやべんりカー等の地域内交通については、利用方法の認知度が 1~2 割にとどまり、存在が知られていても使い方が分からない方が多い状況となっています。</p> <p>また、利用者も固定化されており、新たな利用者の確保のためには情報提供が重要となっています。</p>						
施策の方向性		<p>新たな利用者の確保に向けた利用体験会の実施や情報発信を行います。</p> <p>公共交通に関する出前講座を引き続き実施するとともに、交通事業者と連携した路線バスの利用体験会や、熊本連携中枢都市圏で実施しているバス・電車無料の日への引き続きの参画、あいのりタクシー運行地域を対象とした利用案内・利用体験会等を行い、利用促進を図ります。</p>						
施策概要		<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通に関する出前講座の実施 ● 公共交通利用体験会の開催 ● 公共交通利用促進キャンペーン ● バス・電車無料の日への参画 ● 乗り案内パンフレットの作成・周知（多言語化） ● あいのりタクシー利用案内の作成・周知 						
実施主体 実施時期		実施主体		スケジュール				
				令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
		菊池市 地域振興課		広報 利用促進				
		路線バス事業者		利用体験会等への協力				
		タクシー事業者		利用体験会等への協力				

施策 1-1	利用者確保に向けた情報発信・利用機会の提供					
取組内容	②運転免許証自主返納者への支援					
施策対象	市民、公共交通利用者					
現状・問題点	<p>高齢者の運転免許保有率の上昇とともに、高齢ドライバーによる事故が頻発するなど、免許返納をめぐる議論は社会問題となっています。</p> <p>これまで自家用車を運転し日常生活を送ってきた高齢者は、自動車運転免許証返納後の日常生活に不安を感じ、免許返納に踏み出せない人も多いと推測されます。</p>					
施策の方向性	自動車運転免許証返納後における日常生活の移動を支援するため、あいのりタクシー等の公共交通サービスの利用を促進するとともに、「運転免許返納者」に対しこれまで以上の支援策を検討します。					
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転免許証返納者への無料チケット等の金額について、見直しを図ります。 ● 運転経歴証明書の交付に係る申請手数料に対して支援を行います。 					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11・12年度
	菊池市 防災交通課	調査 見直し	効果検証			
		支援の実施				

施策 1-2	地域内交通の利便性・運行効率性の向上					
取組内容	①地域内交通の運行形態の見直し					
施策対象	きくちあいのりタクシー					
現状・問題点	<p>きくちあいのりタクシーの利用者は年々減少傾向にあり、新たな利用者の獲得ができていない状況にあります。また、利用者が主に午前中の便に集中し、午後の利用が少数となっています。利用される方が固定化している一方で、非利用者からは運行エリアの拡大、運行時間の柔軟性、予約の必要が無い循環バスの運行、運賃負担の低減等の要望が挙がっています。</p> <p>自身で運転されない方や身近に送迎を依頼できない方（交通弱者）のニーズを踏まえた運行形態の見直しが必要です。</p>					
施策の方向性	<p>地域別の利用特性を踏まえ、きくちあいのりタクシーの運行の柔軟性拡大（運行地域、運行時間帯）や、利用者が固定的な地域は路線バス型の運行への変更等の見直しを行います。併せて、きくちあいのりタクシーの利用方法を周知し、利用拡大を図ります。</p> <p>交通事業者と連携し、令和7年度より順次見直しに着手するとともに、利用状況をモニタリングすることで逐次PDCAにより改善を図ります。</p>					
施策概要						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11・12年度
	菊池市 地域振興課	利用分析 改善検討				
	交通事業者 (バス/タクシー)	運行改善				
	地域住民	利用・ 意見交換				

施策 1-2	地域内交通の利便性・運行効率性の向上																
取組内容	②IT を活用した運行システムの導入																
施策対象	きくちあいのりタクシー																
現状・問題点	<p>きくちあいのりタクシーに対し、ダイヤの柔軟性、乗降場所や利用可能エリアに対する不満もあり、利便性や運行効率性の向上が必要です。</p> <p>また、現在は、予約状況に応じて運行会社によりルートを検討したうえで配車を行っていますが、ルート検討の負担や利用者の乗車時間の長時間化など非効率な状況のため、IT 活用型運行システムの導入が効果的です。</p> <p>また、運賃支払い方法も現金での支払いに限定されるなど、利便性の向上が必要です。</p>																
施策の方向性	<p>きくちあいのりタクシーの利便性向上および運行事業者の負担軽減のため、IT を活用した運行システムの導入を検討します。</p> <p>地域別の利用特性や運行形態の見直し案と連動し、IT 技術を活用したデマンド交通等の運行システムの導入。また、運賃支払い方法の多様化に取り組むなど、利便性と運行効率性の向上を図ります。</p>																
施策概要	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 40%; text-align: center;">現状</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">▶</td> <td style="width: 40%; text-align: center;">見直し例</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">運行管理</td> <td style="text-align: center;">  対面点呼・紙による予約管理 </td> <td style="text-align: center;">▶</td> <td style="text-align: center;">  遠隔点呼・オンライン予約管理 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">ルート検討</td> <td style="text-align: center;">  予約に応じて事業者が走行ルートを作成 </td> <td style="text-align: center;">▶</td> <td style="text-align: center;">  AI がルートを作成し、配車 </td> </tr> </table>						現状	▶	見直し例	運行管理	 対面点呼・紙による予約管理	▶	 遠隔点呼・オンライン予約管理	ルート検討	 予約に応じて事業者が走行ルートを作成	▶	 AI がルートを作成し、配車
	現状	▶	見直し例														
運行管理	 対面点呼・紙による予約管理	▶	 遠隔点呼・オンライン予約管理														
ルート検討	 予約に応じて事業者が走行ルートを作成	▶	 AI がルートを作成し、配車														
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール															
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度 令和 11・12 年度												
菊池市 地域振興課	システム 導入検討	システム 公募準備	システム 公募選定	システム導入													

施策 1-3	持続的なサービス運営に向けた交通事業者に対する支援					
取組内容	①公共交通の担い手確保の推進					
施策対象	路線バス事業者、タクシー事業者					
現状・問題点	公共交通の担い手である運転手の不足および高齢化が深刻化しており、移動サービスの持続的な運営に向けた大きな課題となっています。					
施策の方向性	<p>市の WEB サイト等での広報や、各社・各協会等と協力し、運転体験会により運転手確保に取り組み、安定性・持続性の向上につなげます。</p> <p>2 種免許取得に係る支援については、運転手のニーズ把握とともに交通事業者と協議検討を行います。</p> <p>また、路線バス、タクシーの運行の担い手確保に向け、国や県の動向を注視するとともに、支援の拡充について、適宜要望を行います。</p>					
施策概要	 <ul style="list-style-type: none"> ● 市の WEB サイトでの運転手募集案内 ● 運転体験会の実施 					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	菊池市 地域振興課	支援 の 検討	支援策実施			
交通事業者	体験会実施					

施策 1-3	持続的なサービス運営に向けた交通事業者に対する支援															
取組内容	②交通事業者に対する運行補助及び運賃体系の見直し															
施策対象	きくちあいのりタクシー運行事業者															
現状・問題点	地域内交通の運行に必要な人件費や燃料費、車両の更新やその他の経費が年々上昇している中、地域内交通の運営に対する補助体系について、見直しの必要性が生じています。															
施策の方向性	公共交通サービスの持続性向上に向け、適切な受益者負担となるように、必要に応じて料金を見直しを検討します。 併せて、きくちあいのりタクシーの運行に係る契約形態、運行補助の内容について必要に応じて見直しを行います。見直しを通じ、自治体と交通事業者の協力による持続可能なサービス運営を構築します。															
施策概要	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 15%;">収入</td> <td style="width: 35%; background-color: #90EE90;">料金収入</td> <td style="width: 30%; background-color: #FFDAB9;">市支出補助金</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>支出</td> <td style="background-color: #DDA0DD;">人件費</td> <td style="background-color: #ADD8E6;">燃料費</td> <td style="background-color: #FFD700;">その他</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>					収入	料金収入	市支出補助金			支出	人件費	燃料費	その他		
収入	料金収入	市支出補助金														
支出	人件費	燃料費	その他													
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール														
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11・12年度										
	菊池市 地域振興課	制度 の 検 討	支援策実施													
交通事業者	制度の見直し															

施策 1-4	地域住民・事業者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築					
取組内容	①地域住民等と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築					
施策対象	新たな地域内移動サービス					
現状・問題点	高齢化とともに、バス停まで歩くのが困難な方（移動弱者）が増加する一方、運転手不足や財源の課題もあり、全ての移動ニーズに対応する移動サービスを提供することは困難となっています。					
施策の方向性	<p>既存の公共交通で対応できていない地域内の小規模な移動ニーズに対応するため、福祉部局や地域コミュニティ組織と連携し、地域住民等をドライバーとする新たな地域内移動サービスの仕組みを構築します。</p> <p>自家用有償旅客運送等の制度を活用するとともに、交通事業者等と連携した安全管理の仕組みを構築し、地域の自立的な運行サービスの実現を図ります。</p>					
施策概要						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11・12年度
	菊池市 地域振興課	導入方策 検討	実証実験 効果検証	本格運行時の支援 他地域展開の検討・支援		
	菊池市 高齢支援課 福祉課	導入方策 検討	実証 実験	本格運行時の支援 他地域展開の検討・支援		
	菊池市社会福祉協 議会	地域との 調整	地域との 調整	本格運行時の支援 他地域展開の検討・支援		
	地域コミュニテ ィ組織		実証実験	本格運行		
交通事業者等		実証実験	本格運行 安全管理等の支援			

施策 1-4	地域住民・事業者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築				
取組内容	②観光関係者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築				
施策対象	新たな地域内移動サービス				
現状・問題点	運転手不足の課題があり、観光周遊需要に十分に対応できておらず、移動ニーズの取りこぼしが見られます。				
施策の方向性	<p>観光周遊ニーズに対応した移動サービスの提供のため、観光協会および観光・宿泊事業者が運行主体となる新たな移動サービスの仕組みを構築します。</p> <p>観光協会や観光・宿泊事業者と連携し、新たな観光周遊サービスの導入による観光来訪者の移動利便性の向上を図ります。</p>				
施策概要					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度 令和11・12年度
	菊池市 地域振興課	導入方策 検討	実証実験 効果検証	本格運行時の支援 他地域展開の検討・支援	
	菊池市 観光振興課	導入方策 検討	実証実験	本格運行時の支援	
	菊池観光協会	地域との 調整	地域との 調整	本格運行時の支援	
	観光・宿泊事業者		実証実験	本格運行	
交通事業者等		実証実験	本格運行 安全管理等の支援		

<p>施策 2-1</p>	<p>広域交通拠点（阿蘇くまもと空港）との連絡性の向上</p>
<p>取組内容</p>	<p>阿蘇くまもと空港アクセス交通の運行</p>
<p>施策対象</p>	<p>空港シャトルバス（予約制乗合タクシー）</p>
<p>現状・ 問題点</p>	<p>①阿蘇くまもと空港へのアクセス路線が無い 現在、菊池市から阿蘇くまもと空港へアクセスするには、複数のバス路線を乗り継ぐ必要があります。また、既存の路線バス（産交バス）で肥後大津駅にアクセスし、大津町の運行する空港ライナーに乗り換える場合、菊池市中心部から約1時間かかります。</p> <p>②観光来訪者の増加 観光来訪者が増加し、海外からのインバウンド旅行者も増加するなど、広域交通拠点である阿蘇くまもと空港と菊池市を連絡する移動手段の必要性が高まっています。</p> <p>③ビジネス利用の需要増加 工業立地の推進・産業従事者の増加により、広域交通拠点である阿蘇くまもと空港にアクセスする重要度が高まっています。</p>
<p>施策の 方向性</p>	<p>広域交通拠点である阿蘇くまもと空港との連絡性を向上させるため、幹線的な移動サービスの導入（仮称：空港シャトルバス）を行います。</p> <p>観光目的や業務目的での広域移動の活発化を図るため、予約制の乗合タクシー等の実証運行を通じて効果を検証するとともに、周辺自治体と連携を図りながら本格運行に向けた運行方法や費用負担のあり方を検討し、運行の実現を目指します。</p>
<p>施策概要</p>	<p><令和7年度></p> <ul style="list-style-type: none"> ●運行内容（運行方法、便数、ダイヤ、車両、料金）の検討 ●実証実験の企画、運行事業者の選定 <p><令和8年度></p> <ul style="list-style-type: none"> ●実証実験の実施 ●実証効果の検証、本格運行の有無の検討 <p><令和9年度以降></p> <ul style="list-style-type: none"> ●（実証結果により）本格運行

施策 2-1

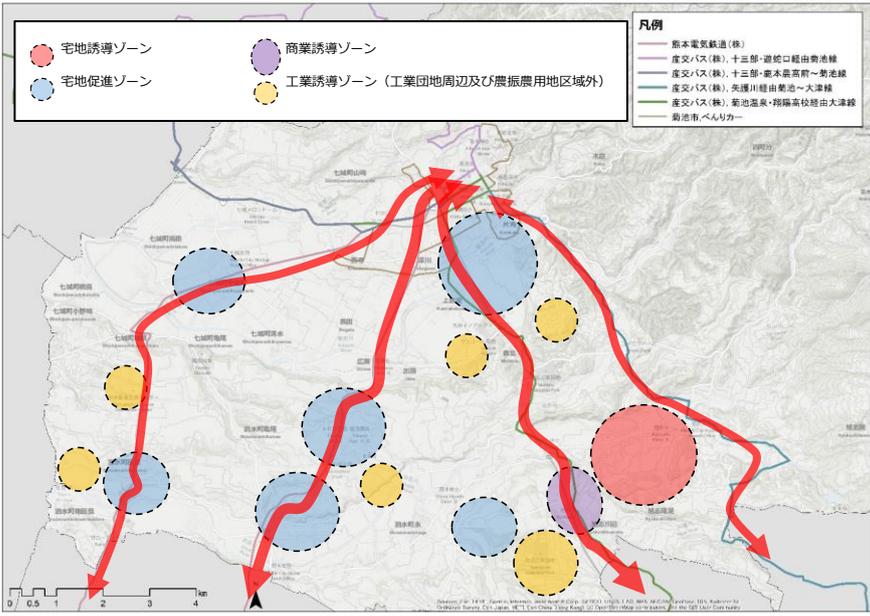
広域交通拠点（阿蘇くまもと空港）との連絡性の向上（つづき）

施策概要



実施主体
実施時期

実施主体	スケジュール				
	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
菊池市 観光振興課	実証準備	実証実施 効果検証	本格運行時の支援		
菊池市 地域振興課	関係者 協議支援	関係者 協議支援			
交通事業者 (バス/タクシー)		実証運行	本格運行		

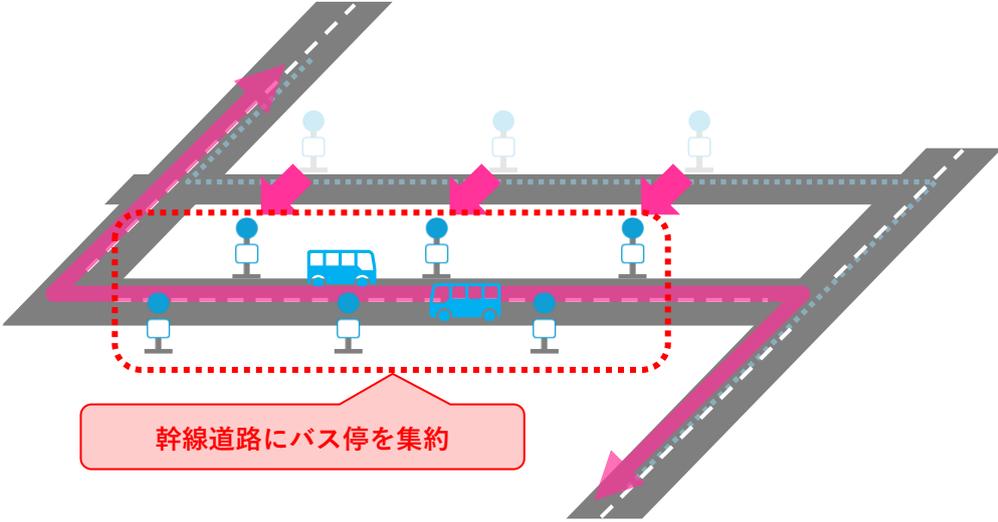
施策 2-2	開発動向等と連動した地域間幹線軸の運行路線の見直し					
取組内容	幹線的な路線バスの運行内容の見直し					
施策対象	路線バス					
現状・問題点	<p>①利用者数の減少・財政負担の増加</p> <p>路線バスの利用者数が減少傾向にあり、財政負担は年々増加しています。令和5年度の財政負担額は5,400万円に達し、5年前の平成30年度と比較し、1.7倍となっています。</p> <p>②商工業の立地推進・居住環境の整備推進</p> <p>半導体産業をはじめ工業立地が進行しており、菊池市ではバランスのとれたまちづくりのため、宅地・商業・工業の開発ゾーンの誘導を行っています。</p>					
施策の方向性	<p>不採算なバス路線を中心に路線・運行区間・便数などを検証し、周辺自治体と連携を図りながら見直しを行います。</p> <p>また、見直しを行うことで確保した運行資源・財源等を活用し、宅地・商業・工業の立地を誘導するゾーン等に対して公共交通路線の確保を推進します。</p>					
施策概要	<div style="text-align: center;">  <p>バス路線の見直しイメージ</p> </div>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11・12年度
	菊池市 地域開発推進室	<div style="background-color: #d9ead3; padding: 5px; text-align: center;"> 開発状況の共有 </div>				
	菊池市 地域振興課	<div style="background-color: #d9ead3; padding: 5px; text-align: center;"> 見直し 策立案 </div>	<div style="background-color: #d9ead3; padding: 5px; text-align: center;"> 関係者 協議調整 </div>			
路線バス事業者			<div style="background-color: #d9ead3; padding: 5px; text-align: center;"> 運行路線の再編 </div>			

施策 2-3	先進技術を活用した幹線軸の利便性・持続性の向上					
取組内容	幹線バス路線における自動運転技術の導入推進					
施策対象	路線バス					
現状・問題点	<p>①運転手不足の深刻化 運転手不足および運転手の高齢化が深刻化しており、幹線的な公共交通網においても運行の縮小や路線の改廃等を余儀なくされています。</p> <p>②自動運転技術の開発推進 自動運転技術は急速に進歩しており、市街地から高速道路まで幅広い道路環境で実証が行われています。国は 2030 年を目標に自動運転サービスの本格的な普及を目指しており、本計画期間中に実装が進むことが期待されます。</p>					
施策の方向性	<p>路線バス事業者、熊本県、周辺自治体と連携し、基幹的な公共交通軸の導入可能性を調査します。</p> <p>現時点では、自動運転技術の実装に際して多額の費用が必要であることから、技術開発動向や他地域での実証結果を踏まえ、幹線バス路線における自動運転化の可能性を検討し、実証運行を目指します。</p>					
施策概要	<div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">自動運転化のイメージ</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	菊池市 観光振興課、地域振興課	情報収集 広域連携	導入可能性調査		実証運行	
路線バス事業者	情報収集	導入可能性調査		実証運行		

目標 3

元気で魅力のあるまちを目指し、市街地の円滑な移動を促進する

施策 3-1	まちづくりと連携した市街地バス路線の見直し					
取組内容	①きくちべんりカーの運行内容の見直し					
施策対象	きくちべんりカー					
現状・問題点	市街地を運行する循環バスであるきくちべんりカーの利用者数が減少傾向であり、バス停により利用の偏りが大きい一方で、延伸要望の意見もあり、効率的・効果的な運行を行えていないことが懸念されます。					
施策の方向性	きくちべんりカーの利便性・運行効率性向上に向け、運行路線や運行内容の見直しを行います。 利用状況および地域の居住実態を踏まえたコンパクトな路線へ、見直しを行うとともに、他路線やあいのリタクシーとの接続性向上を図ります。運転手のリソースに配慮し、自動運転などの先進技術を活用した持続的な運行路線への改善を図ります。					
施策概要	<div style="text-align: center;"> <p>きくちべんりカーの運行見直しイメージ</p> </div>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
	菊池市 地域振興課	令和 7 年度 路線再編 の検討	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	路線バス事業者	路線再編				

施策 3-1	まちづくりと連携した市街地バス路線の見直し					
取組内容	②市街地内の路線バス経路の見直し					
施策対象	路線バス					
現状・問題点	中心市街地である隈府地区では、東西方向にバスが運行する道路が 3 路線存在し、一方方向の運行など、利用者が分かりにくい路線網となっています。					
施策の方向性	中心市街地における路線バスの利用しやすさ向上のため、路線バスの経路を見直します。 利用状況・まちづくりの方針と連携し、路線の集約・バス停の再配置を行います。					
施策概要	<div style="text-align: center;">  <p>市街地におけるバス路線・バス停の集約イメージ</p> </div>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
	菊池市 地域振興課	令和 7 年度 路線再編 の検討	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	路線バス事業者	路線再編				

施策 3-2	交通結節機能の強化・待合環境の改善				
取組内容	交通結節機能の強化・待合環境の改善				
施策対象	中心市街地、主要バス停				
現状・問題点	菊池市の中心市街地である隈府地区では、ウォーカブルなまちづくりを推進しており、公共交通等で来訪された方が、まちなかを歩いて周遊できる環境づくりを進めています。				
施策の方向性	<p>ウォーカブルなまちづくりの推進に向け、様々な移動サービスが相互に乗り換えしやすい空間をつくるとともに、主要バス停における待合環境の改善を図ります。</p> <p>中心市街地（隈府）においては、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を目指すため、通行量の調査とともにバス路線の変更を検討します。</p> <p>市民広場および電鉄プラザ周辺を主要な交通拠点とし、歩行者と公共交通が中心となる道路環境を目指します。</p>				
施策概要	<div style="text-align: right;">【目指す将来イメージ】</div> <p>菊池市 SGDｓ 未来都市まちなかデザイン会議「目指す将来イメージ」</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度 令和 11・12 年度
菊池市 都市整備課	整備計画の検討	整備の推進			
交通事業者	待合環境の改善				
バス事業者	バス路線の検証・見直し	バス路線の再編			

施策 3-3	公共交通を補完するシェアリングサービスの導入				
取組内容	公共交通を補完するシェアリングサービスの導入				
施策対象	パーソナルモビリティのシェアリングサービス				
現状・問題点	観光来訪者が、まちなかを気軽に周遊することが難しい状況であり、飲食店・旅館等や生活利便施設（公共、商業、医療、交通、金融等）が点在している地域では、徒歩のみで移動するのは容易ではなく、車への依存度が高い状況です。				
施策の方向性	公共交通を補完する移動サービスとして、観光来訪者等に向けたまちなか周遊の促進に必要なシェアサイクル・電動キックボード等のパーソナルモビリティのシェアリングサービスの導入を推進します。				
施策概要	 <p data-bbox="555 1093 1206 1126">パーソナルモビリティのシェアリングのイメージ</p>				
実施主体 実施時期	実施主体 菊池市 観光振興課	スケジュール			
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
導入計画の検討 事業者公募選定	実証 実験	実証・本格導入			

第6章 計画の達成状況の評価

6-1. 具体的な PDCA スケジュール

地域公共交通計画の実行力を担保するため、毎年、計画的に事業を進めることが重要です。

そのために、年に最低2回の地域公共交通会議を実施し、継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組の計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めます。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組みます。

このサイクルを計画終了年度である令和11年度まで継続的に実施することで、取組状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができます。

年度	N年度												N+1年度												N+2年度		
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6
地域公共交通計画 標準的なPDCAスケジュール	会議		会議							会議					会議							会議					会議
			次年度（N+1年度） 施策検討			次年度（N+1年度） 予算要求				中間評価（N年度施策）	第三者評価（N年度施策）				前年度評価（N年度施策）、 次年度（N+2年度） 施策検討			次年度（N+2年度） 予算要求				中間評価（N+1年度施策）	第三者評価（N+1年度施策）				前年度評価（ 年度）
地域公共交通確保維持改善事業			（計画認定申請）					補助金交付申請		自己評価（N年度施策）	第三者評価（N年度施策）				（計画認定申請）				補助金交付申請			自己評価（N+1年度施策）	第三者評価（N+1年度施策）				

第7章 計画の推進力

7-1. 機動的・横断的な実行体制

本計画は、地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である菊池市を中心に、菊池市地域公共交通会議の構成員である市民、交通事業者、行政等が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

特に、交通会議内において、事業実施主体間でモニタリングチームを構築し、信頼関係の下で実施事業に係る各種データを相互に開示し、事業のモニタリングに活用します。

表 8 計画の推進体制一覧表

事業主体		役割
モニタリングチーム	菊池市	関係者との密接な連絡調整 施策の実施・進捗管理 目標管理 新規事業の企画・立案 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
	交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
	地域コミュニティ組織	共創事業の企画立案 共創事業の実施・検証 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
市民	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ	
県	広域的な見地からの助言 周辺自治体との調整	
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成	

7-2. モビリティ・データの活用

今後、令和 12 年を目途に進んでいる、官民のモビリティ・データ等を、都道府県単位で共有される枠組も活用しながら、モビリティ・データを本計画の実施事業のモニタリングに活用します。

菊池市地域公共交通計画 資料編

第8章 地域現況

8-1. 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。

また、地形的には、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追間川、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。

8-2. 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。

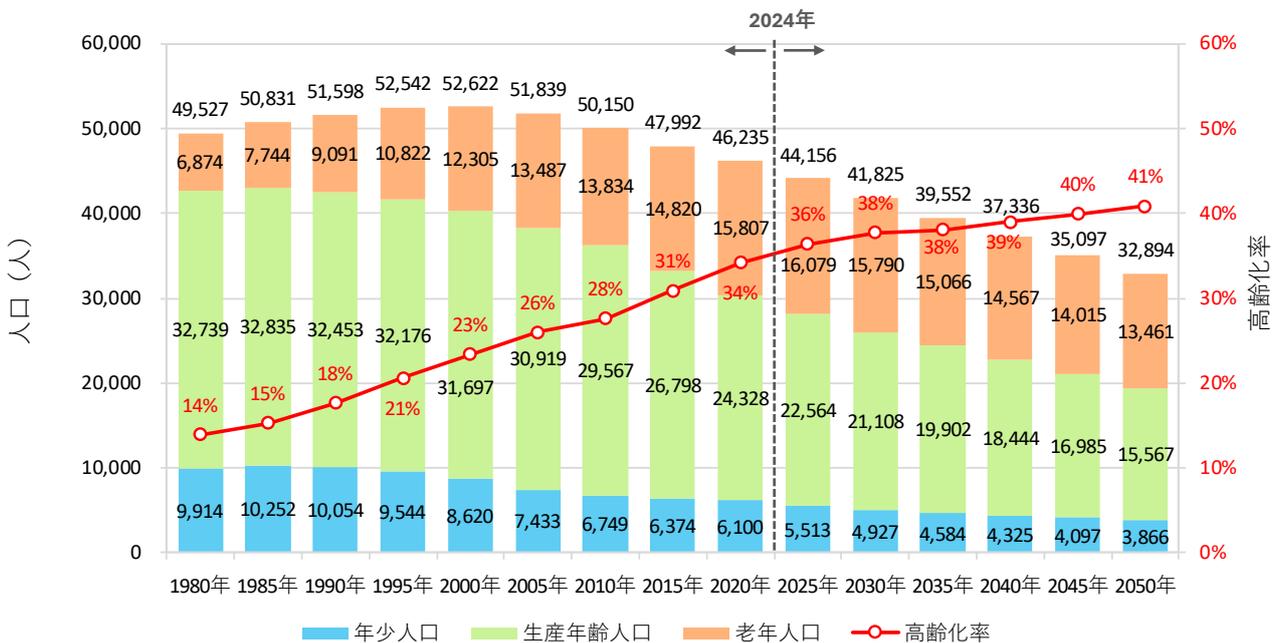


図 29 人口推移と高齢化率

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。

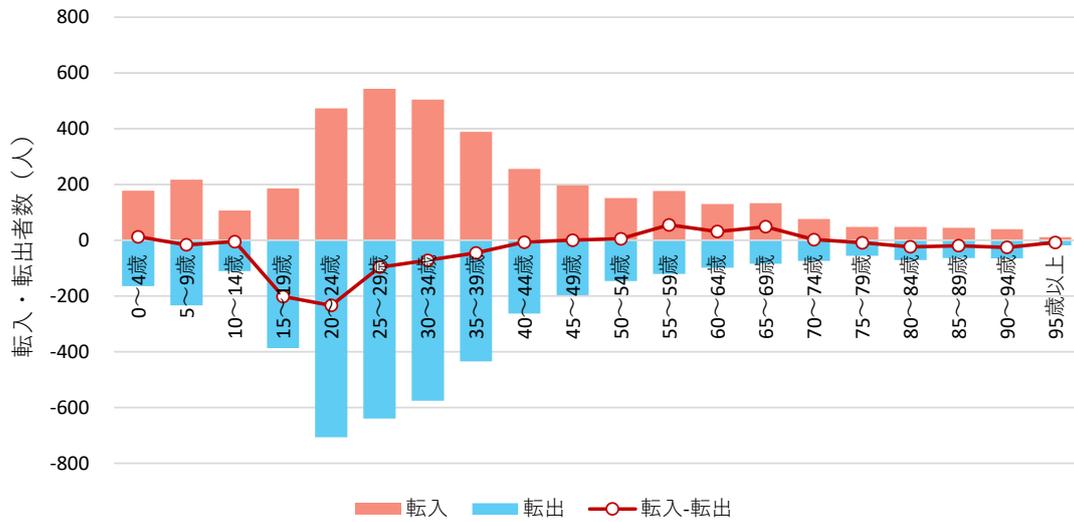


図 30 年代別の転入・転出人口

出典：令和 2 年国勢調査

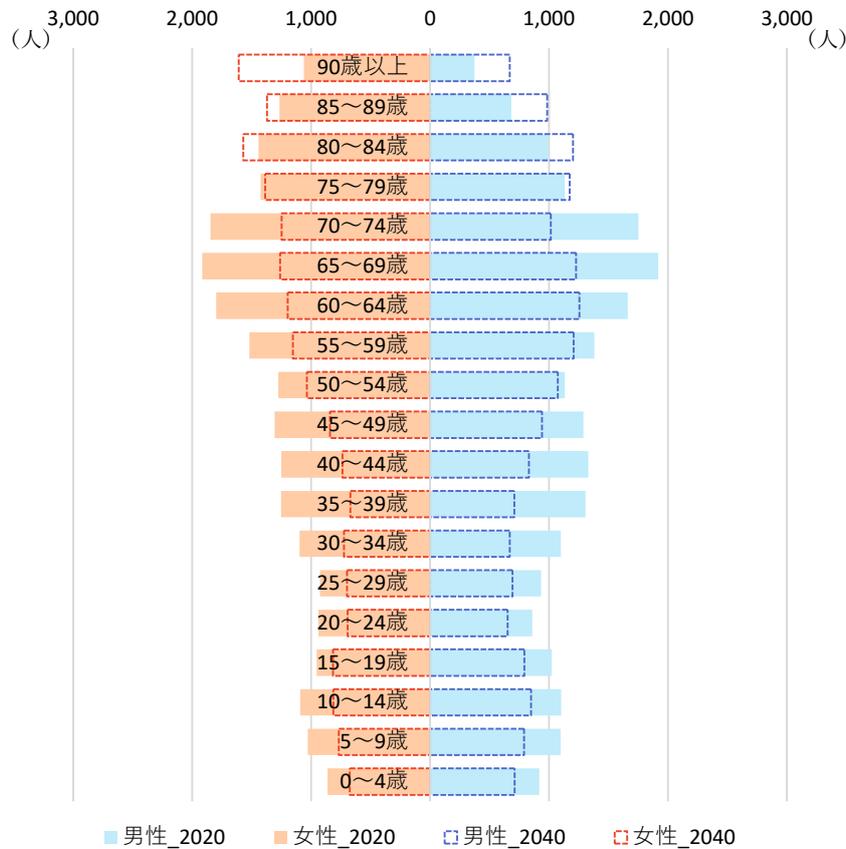


図 31 人口ピラミッド

出典：令和 2 年国勢調査・日本の将来推計人口

(2) 人口分布

菊池地域の市街地や泗水地域の住宅団地において人口密度が高く、七城地域や旭志地域では低密度に人口が分布しています。

人口密度の高い菊池地域や泗水地域の中心部では人口減少が進んでいますが、中心部の外周部では宅地開発によって人口増加がみられるなど、ドーナツ化現象が進んでいます。

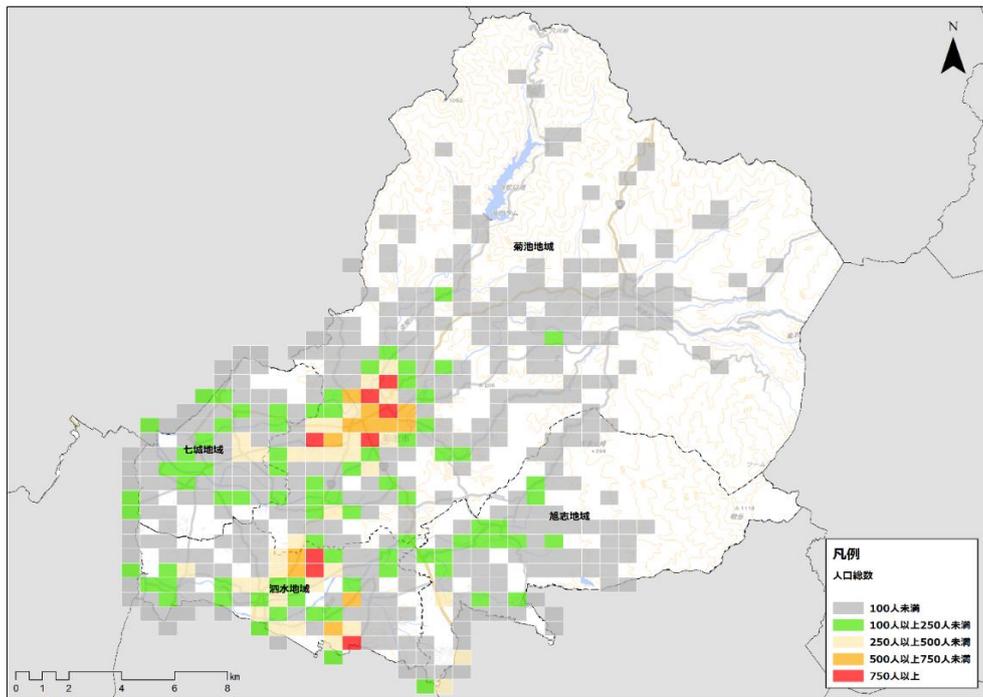


図 32 500m メッシュ人口分布

出典：令和 2 年国勢調査

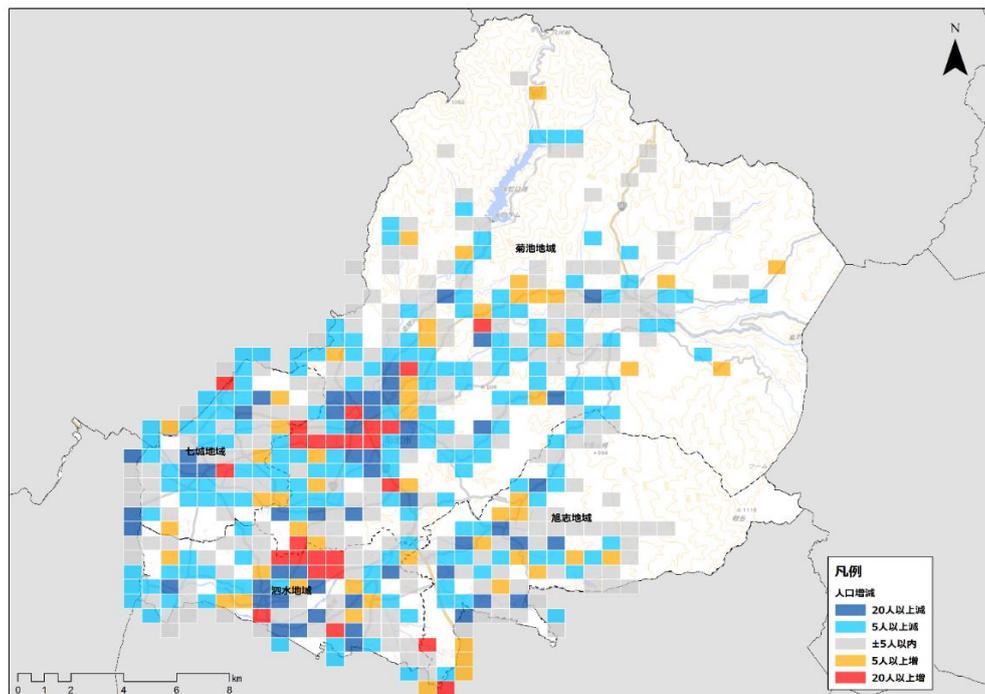


図 33 2010 年と 2020 年を比較した人口増減

出典：令和 2 年国勢調査

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。

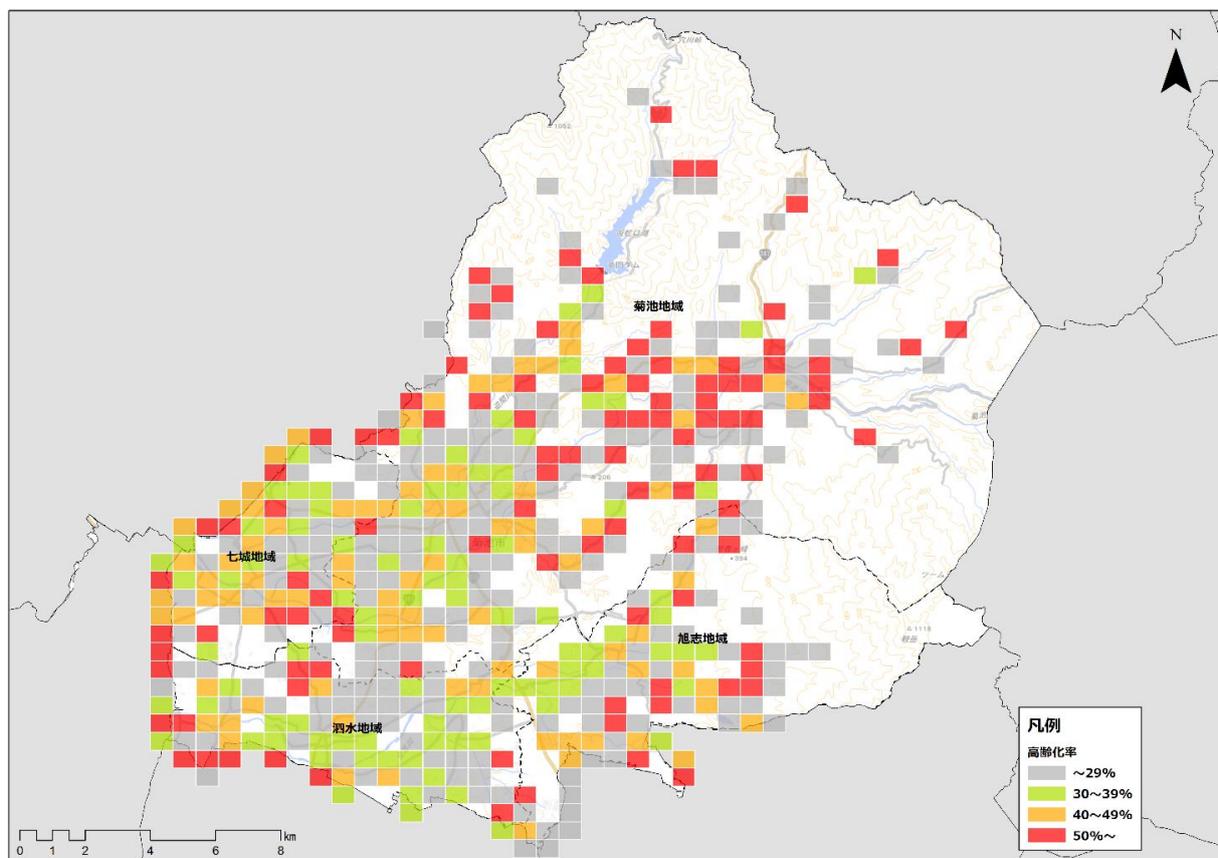


図 34 高齢化率の分布

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。

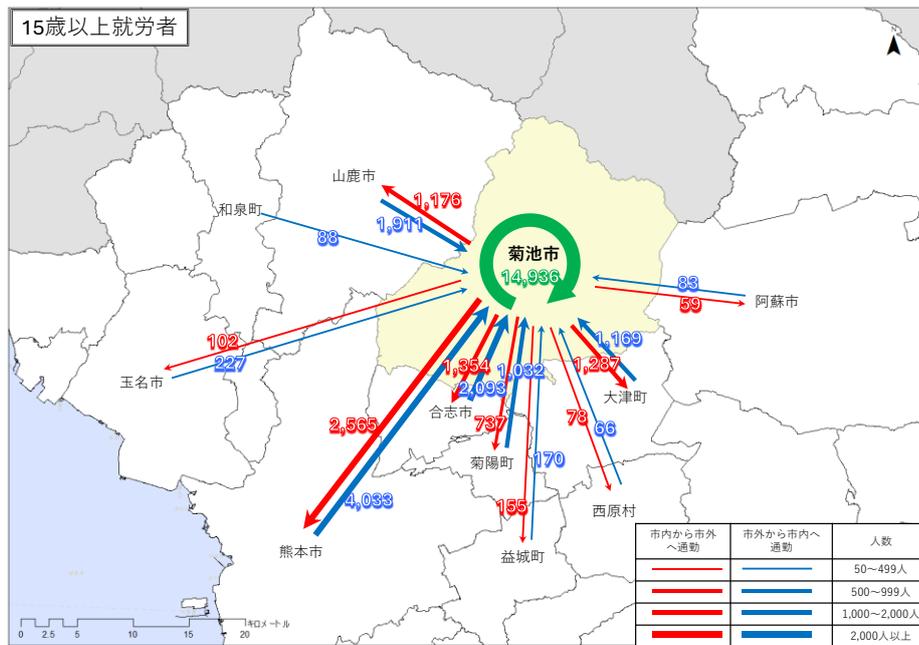


図 35 通勤流動

※50人以上の流動を表示 出典：令和2年国勢調査

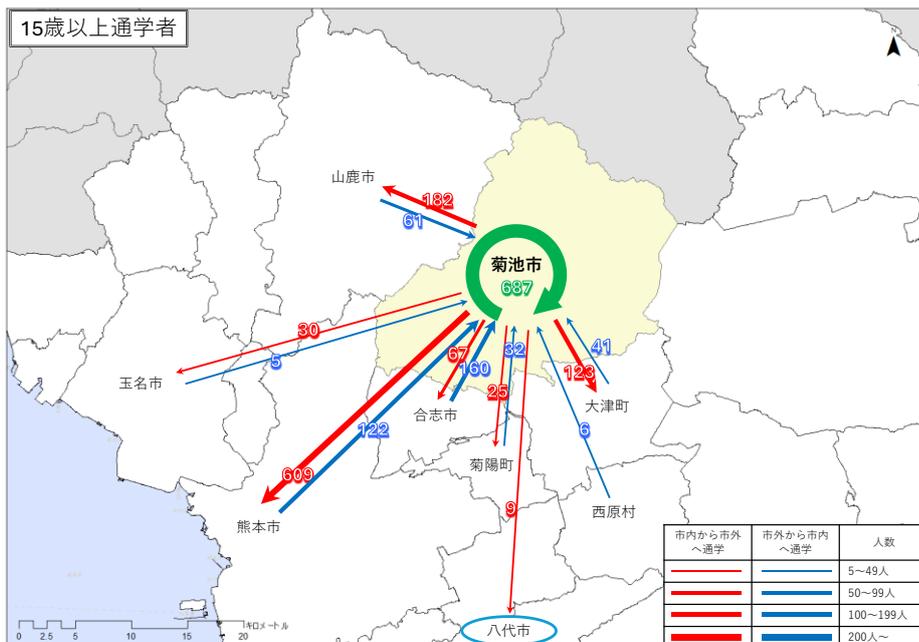


図 36 通学流動

※5人以上の流動を表示 出典：令和2年国勢調査

8-3. 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。

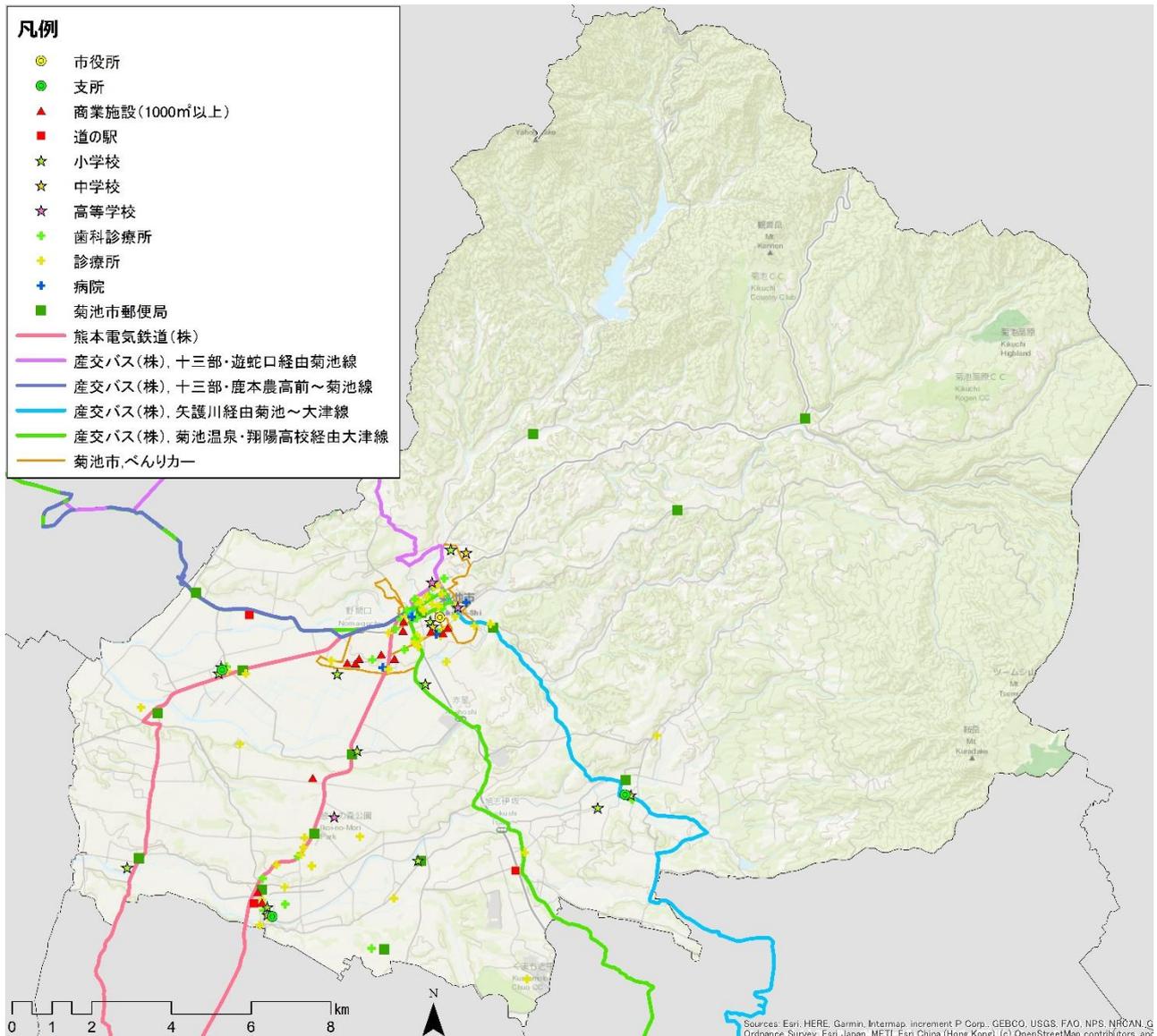


図 37 生活利便施設

出典：国土数値情報

8-4. 運転免許返納者数の動向

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保持している方は増加しています。

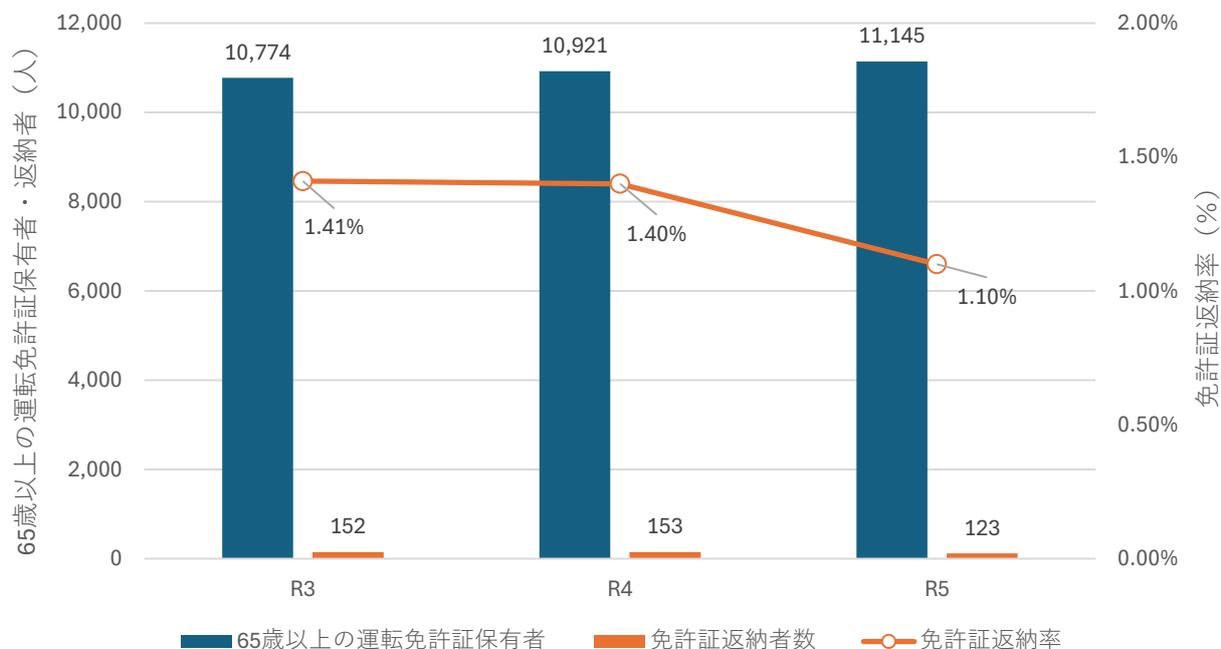


図 38 65歳以上運転免許証保持者数と自主返納者数 ※各年度12月末時点

8-5. 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

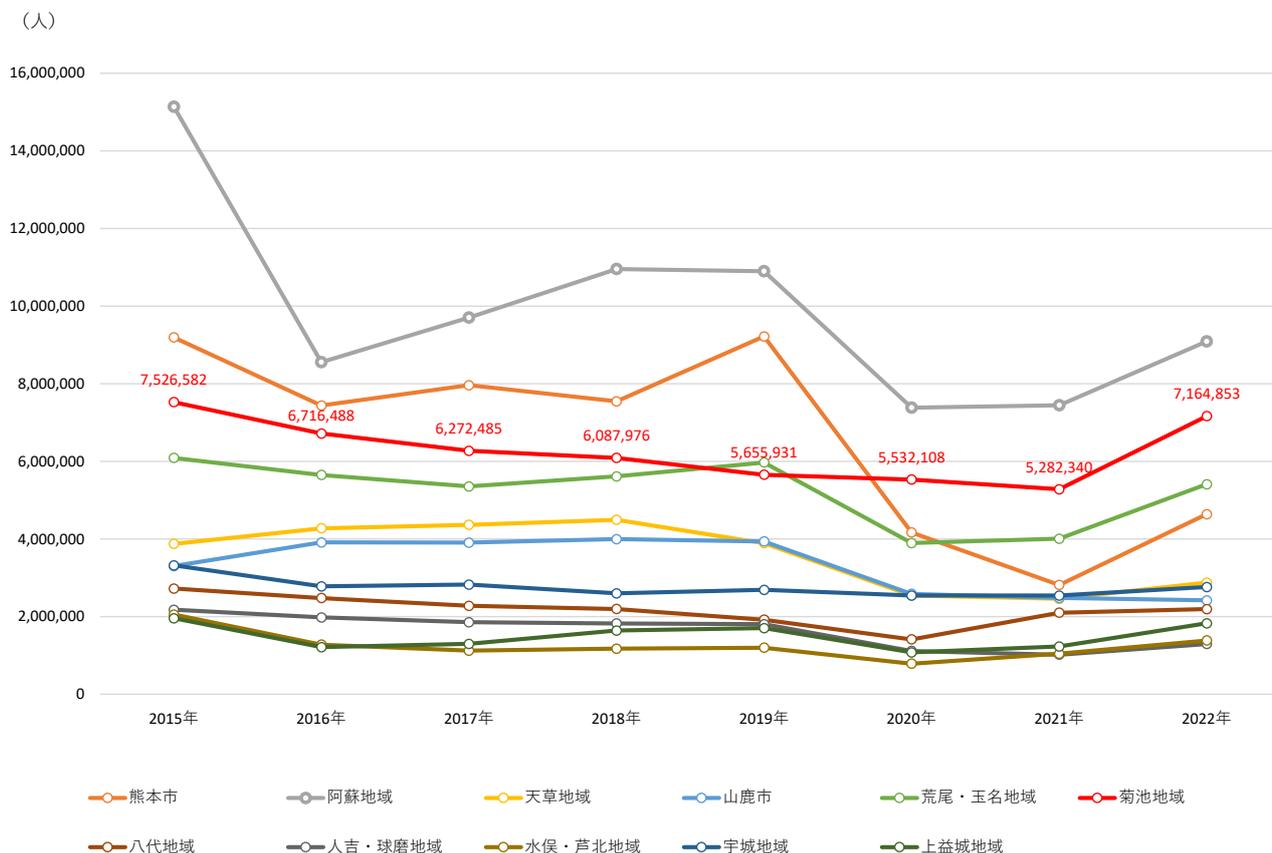


図 39 年別観光入込客数

出典：熊本県観光統計表・熊本県宿泊旅行統計調査

第9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)	<p>1. 産業と経済 施策2：観光の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>2. 子育てと健康福祉 施策9：高齢者福祉の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>3. 自然環境と暮らしの基盤 施策19：道路・交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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)	<p>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</p> <p>②Society5.0の実現に向けた技術を活用した地域課題の克服</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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)	<p>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</p> <p>・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。</p> <p>◇公共交通軸の役割分担や整備の方向性</p> <table border="1" data-bbox="379 539 1444 1301"> <thead> <tr> <th data-bbox="379 539 579 595">役割分担</th> <th data-bbox="579 539 842 595">主なルート</th> <th data-bbox="842 539 1444 595">整備の方向性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="379 595 579 801"> 幹線バス路線 </td> <td data-bbox="579 595 842 801"> 国道 387 号 (菊池中心市街地～ 熊本市方面) </td> <td data-bbox="842 595 1444 801"> 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 data-bbox="379 801 579 1043"> 支線バス路線 </td> <td data-bbox="579 801 842 1043"> 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 data-bbox="842 801 1444 1043"> 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 data-bbox="379 1043 579 1211"> きくちあいのり タクシー </td> <td data-bbox="579 1043 842 1211"> 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 data-bbox="842 1043 1444 1211"> 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 data-bbox="379 1211 579 1301"> きくちべんり カー </td> <td data-bbox="579 1211 842 1301"> 菊池中心市街地の巡回 </td> <td data-bbox="842 1211 1444 1301"> 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> </tbody> </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	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。
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)	<p>4-2 都市施設等の整備方針</p> <p>(1) 交通体系の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>3) 公共交通（バス交通）</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇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。

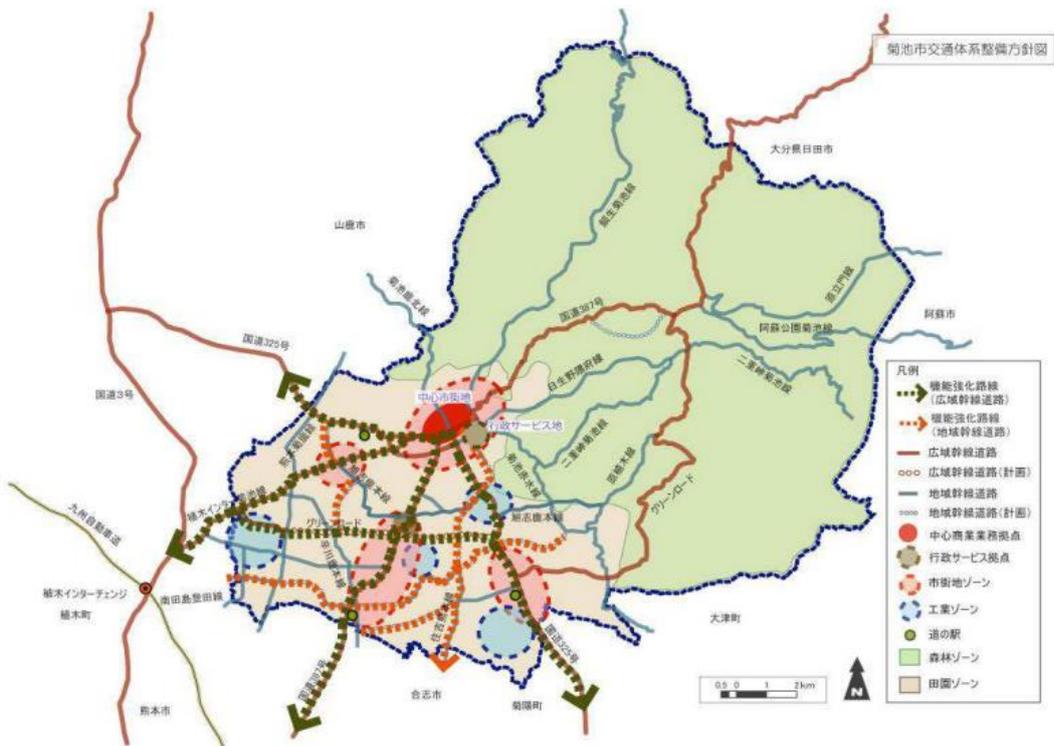


図 交通体系整備方針図

計画	内容								
第2次菊池市環境基本計画 (令和2年11月)	<p>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。</p> <p>取り組み内容 ④交通公害対策の推進</p> <table border="1" data-bbox="379 539 1444 819"> <tr> <td data-bbox="379 539 571 658">交通量の削減</td> <td data-bbox="571 539 1444 658"> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 data-bbox="379 658 571 819">排気ガスの削減</td> <td data-bbox="571 658 1444 819"> <ul style="list-style-type: none"> ・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> <p style="text-align: center;">主体別環境配慮指針</p> <table border="1" data-bbox="379 896 1444 1153"> <tr> <td data-bbox="379 896 571 1023">市民</td> <td data-bbox="571 896 1444 1023"> <ul style="list-style-type: none"> ・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 data-bbox="379 1023 571 1153">事業者</td> <td data-bbox="571 1023 1444 1153"> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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10章 公共交通の状況

10-1. 菊池市の公共交通ネットワークの現況

10-1-1 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 40 菊池市内運行バス路線

表 9 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
		大津高校前		菊池産交	8	26.6	8,742	0.7
	十三部・遊蛇口経由 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
十三部・鹿本農高前～菊池線	菊池プラザ	鹿本農高前・十三部	山鹿バスター	1	15.7	769	1.0	
熊本電気鉄道	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	洒水バイパス・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10 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	<ul style="list-style-type: none"> ・大人：100円 ・子ども50円 ・身障者手帳・療育手帳所持者及びその介護人：50円
		西回り(菊之池)コース	6便/日	



図41 きくちべんりカー運行路線



図42 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。

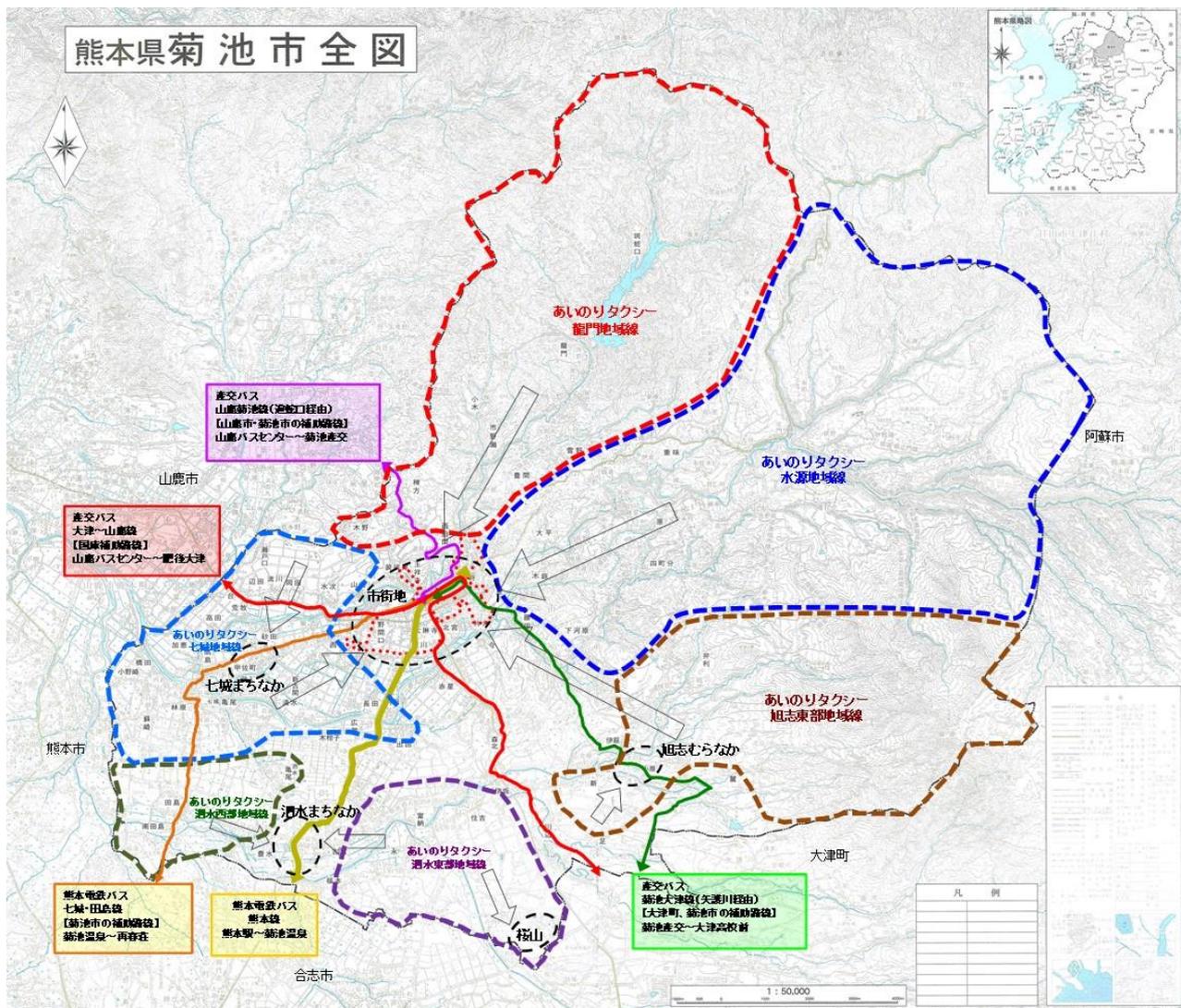


図 43 きくちあいのりタクシー運行区域

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			
泗水東部			
泗水西部			

(4) きくち観光あいのりタクシー

きくち観光あいのりタクシーは、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） ※年未年始除く	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 44 きくちあいのりタクシー車両

(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 11 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

10-1-2 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やり繰りしている状態です。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。熊本電鉄バスにおいても運転者不足が続いていますが、平日勤務限定採用などの新しい働き方について取り組み、運転者の充足を図っています。また、平均年齢は約 50 歳で推移しています。

表 12 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 13 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。

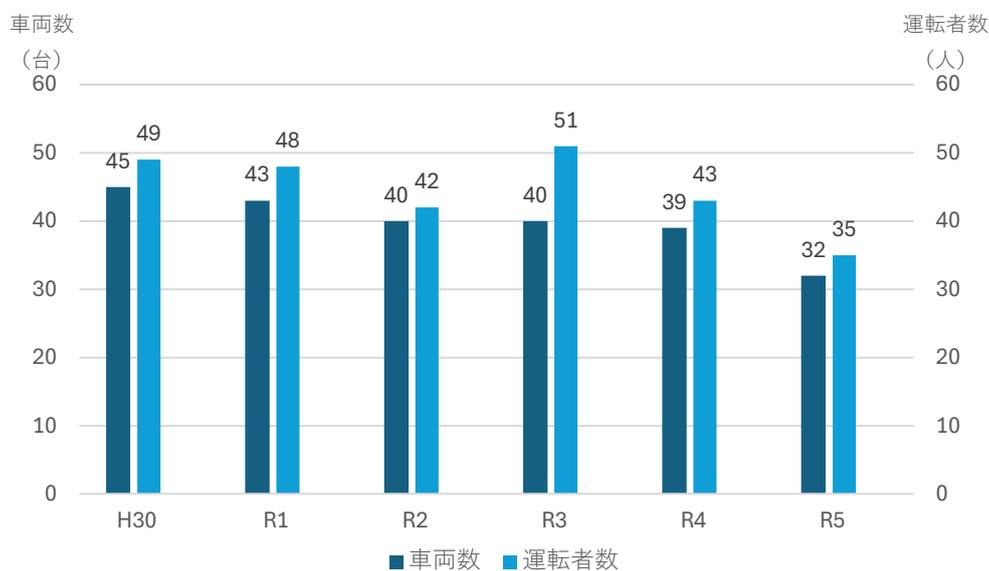


図 45 菊池市内タクシーの車両数と運転者数

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」

10-2. 公共交通の利用状況

10-2-1 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。

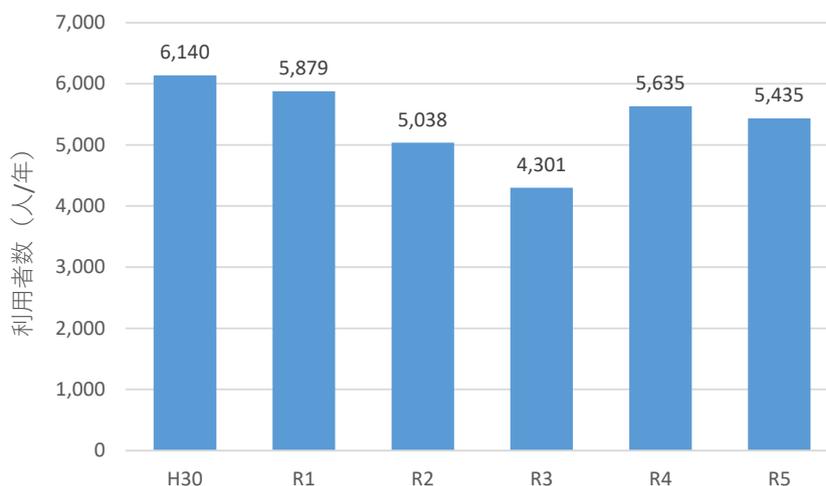


図46 補助路線（七城・田島線）の利用者数推移

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。

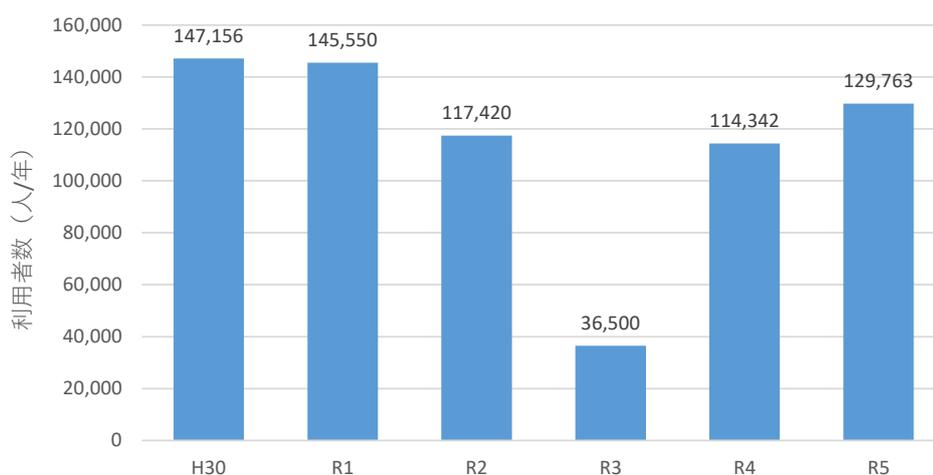


図47 菊池市内運行路線の年間利用者数推移

出典：事業者提供データ

10-2-2 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。

月別利用者数は、緊急事態宣言時（R1年4～5月）を境に利用が減少したまま横ばいで推移し、令和元年度は1500人/月前後の利用が、令和5年度は1100人/月前後となっています。

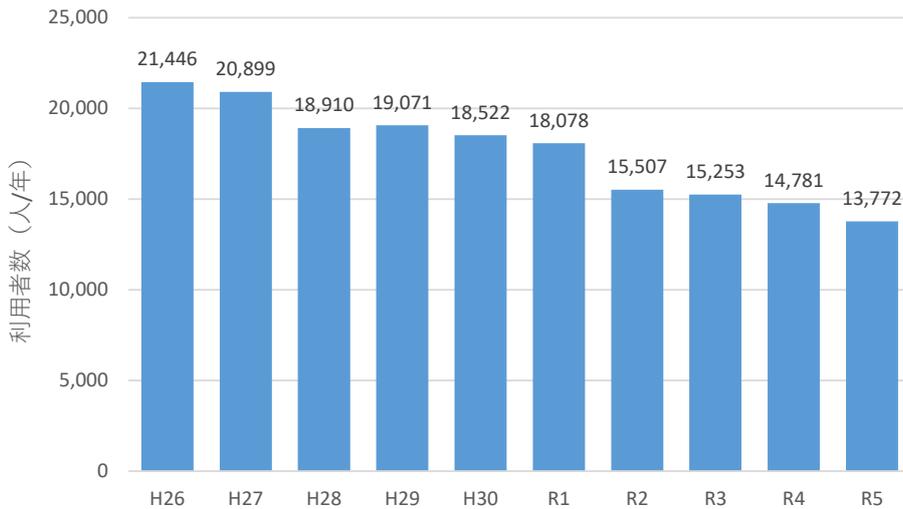


図48 きくちべんりカー年間利用者数推移

出典：事業者提供データ

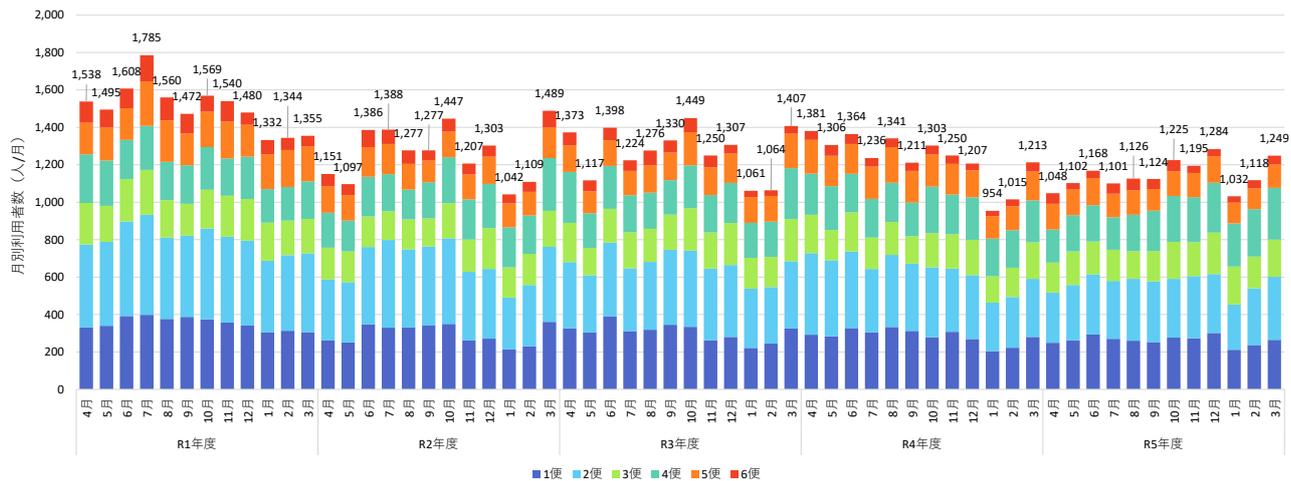


図49 きくちべんりカー月別利用者数推移

出典：事業者提供データ

1便あたり利用者数推移は、1便・2便の利用が多いですが、年々減少傾向にあります。3便・4便の利用者は横ばいで、6便の利用者は減少傾向が顕著です。

曜日別1日当たり利用者数は、火曜日の利用者数が比較的多く、横ばい傾向。一方、月・水・土曜日は減少傾向です。

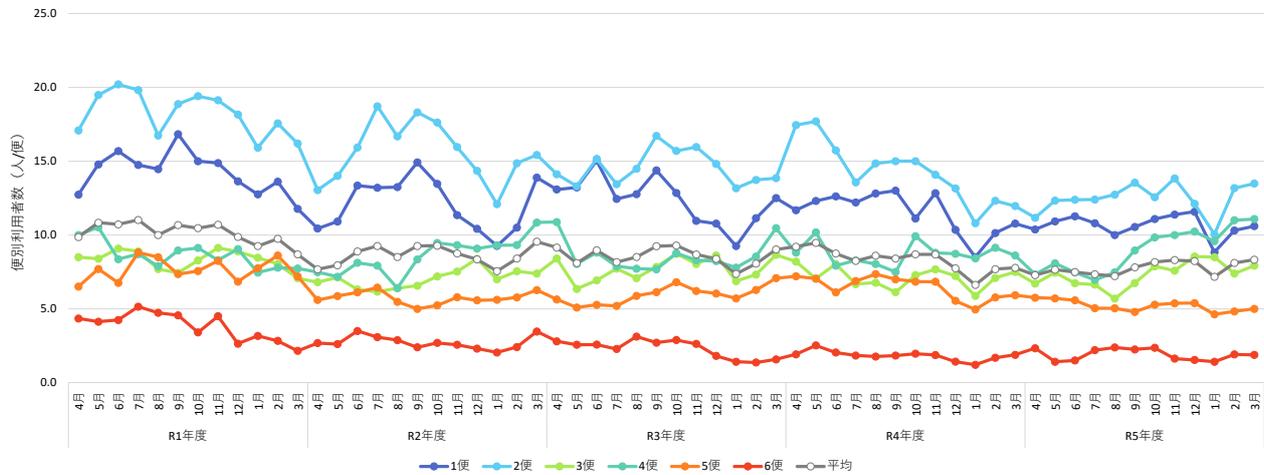


図 50 1便あたり利用者数推移

出典：事業者提供データ

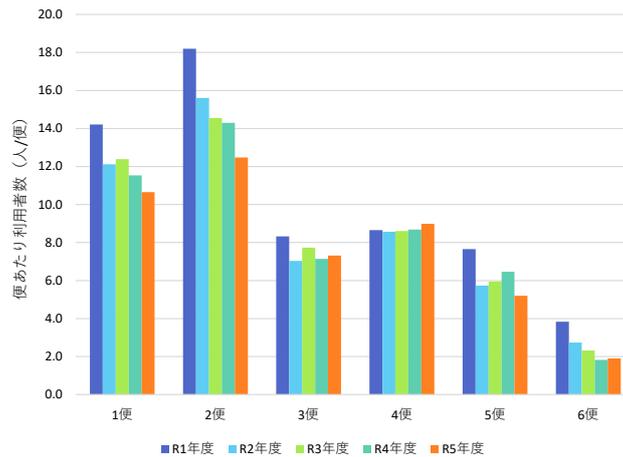


図 51 便別1便当たり利用者数

出典：事業者提供データ

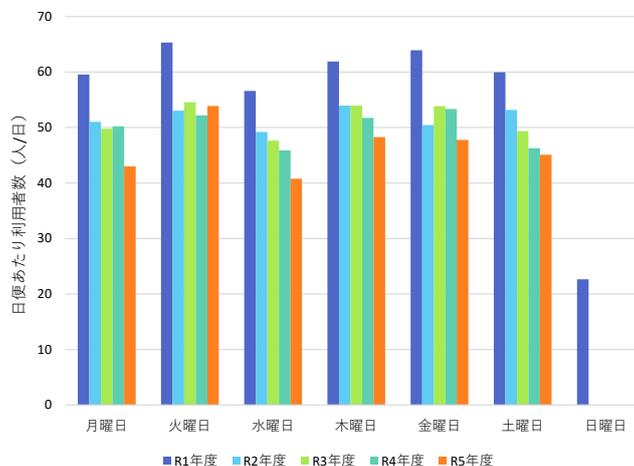


図 52 曜日別1日当たり利用者数

<第1便 乗降者の状況>

1便は、「葉山団地入口」での乗車が令和4年度までは最も多かったですが、令和5年度には袈裟尾団地の乗車が最も多くなっています。袈裟尾団地の乗車は減少傾向であるものの、一定の需要を維持しています。

1便は、「菊池中央病院西口」「中央公民館」「電鉄プラザ」「南中学校入口」での降車が多くなっています。「羽手の木」「菊池温泉」「北宮」「南中学校入口」「立石」は降車人数が大きく減少している。

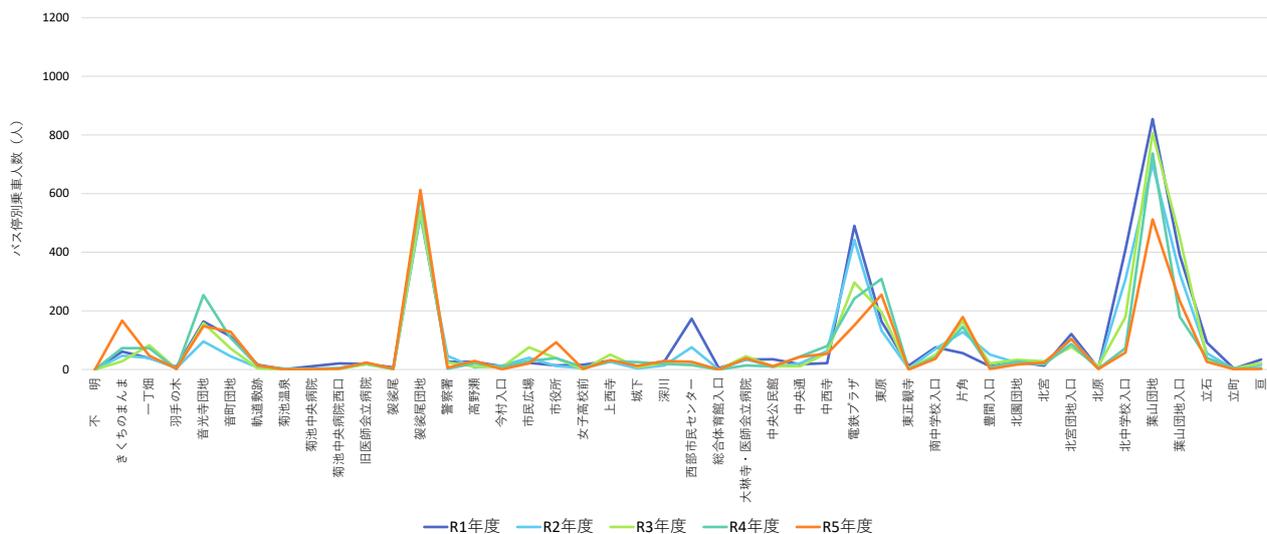


図 53 乗車人数 (1便)

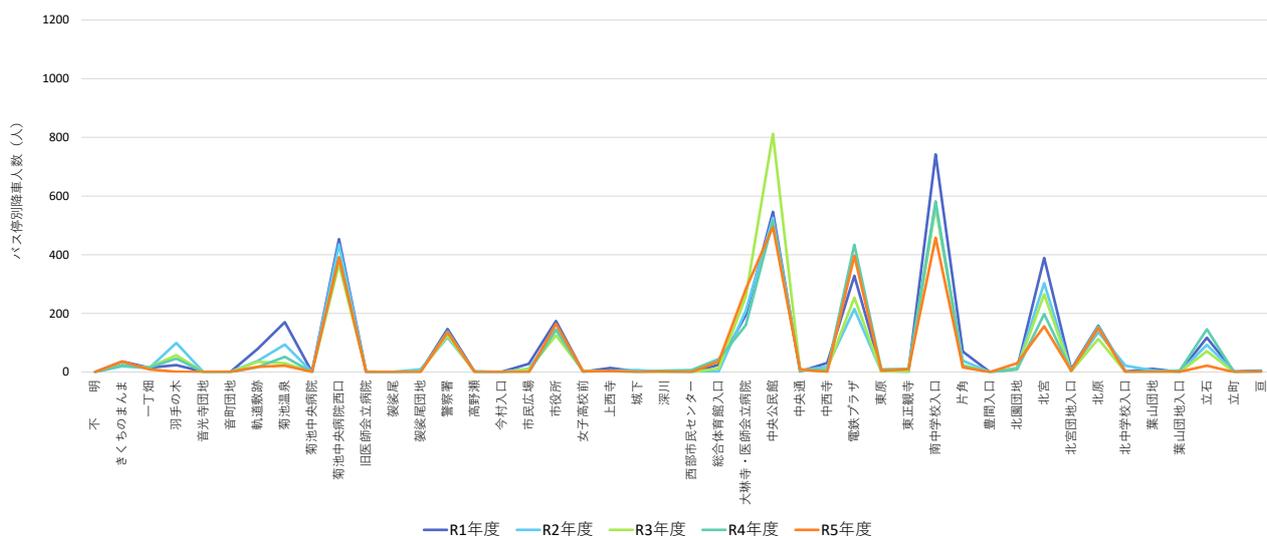


図 54 降車人数 (1便)

<第2便 乗降者の状況>

2便のバス停別の乗車人数は、「南中学校入口」が最も多く、次いで「葉山団地」、「電鉄プラザ」が多いですが、いずれも減少傾向にあります。「菅光寺団地」の乗車人数は一定数を維持しています。

2便は、「南中学校入口」の降車が最も多く、次いで「大琳寺・医師会立病院」「中央公民館」が多くなっています。「南中学校入口」「大琳寺・医師会立病院」の降車人数は減少傾向にあります。

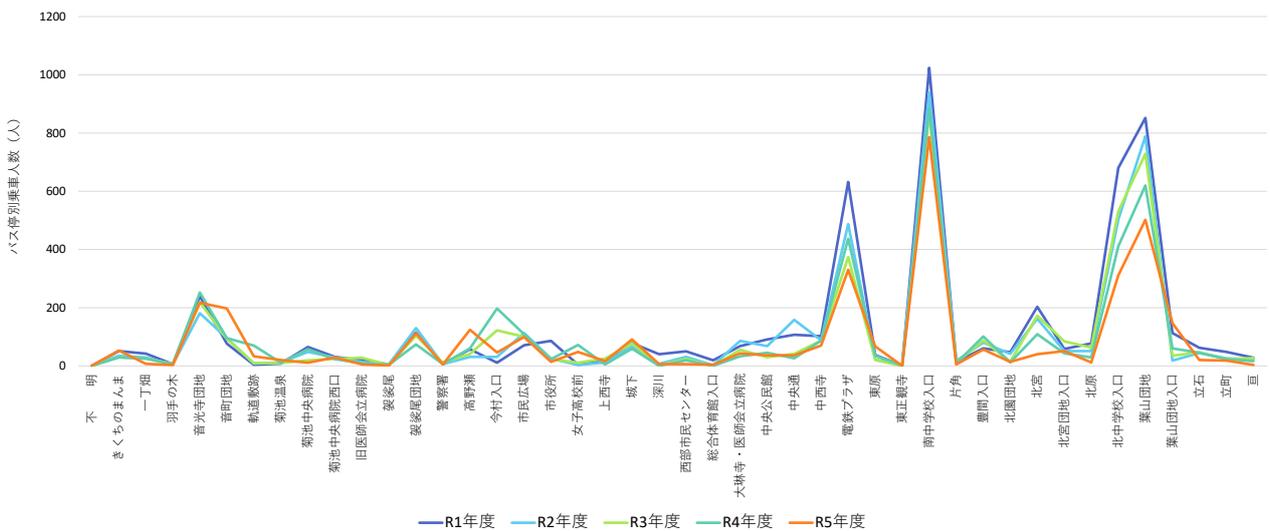


図 55 乗車人数 (2便)

出典：事業者提供データ

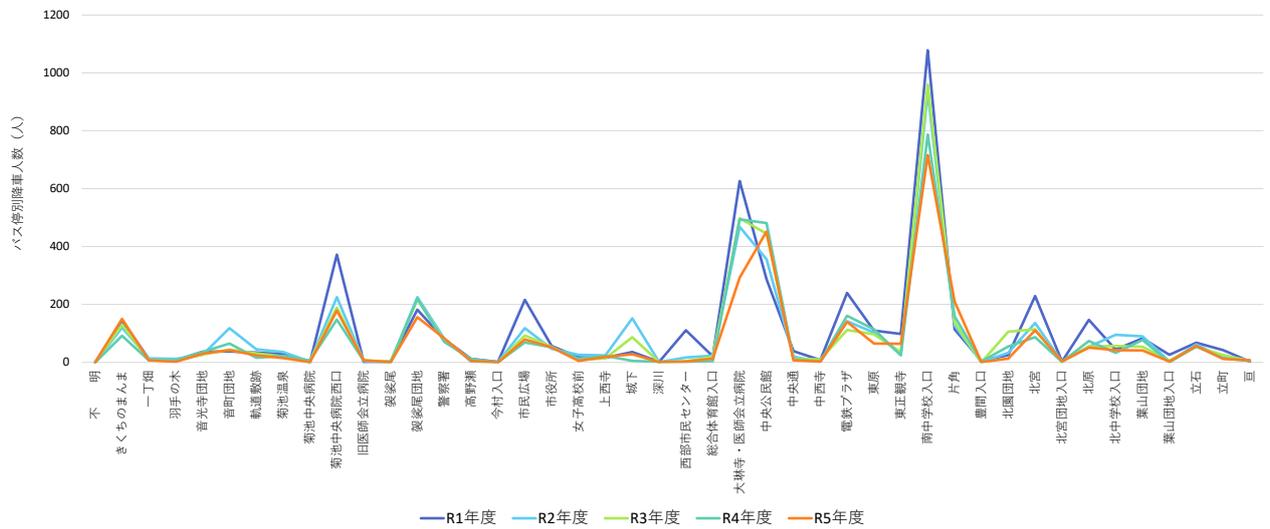


図 56 降車人数 (2便)

出典：事業者提供データ

<第3便 乗降者の状況>

3便は「電鉄プラザ」での乗車が最も多く、次いで「南中学校入口」が多い。両バス停は継続的に乗車されています。

3便は、「葉山団地」「南中学校入口」での降車が多いが、減少傾向にあります。「大琳寺・医師会立病院」の降車人数は増加傾向にあります。

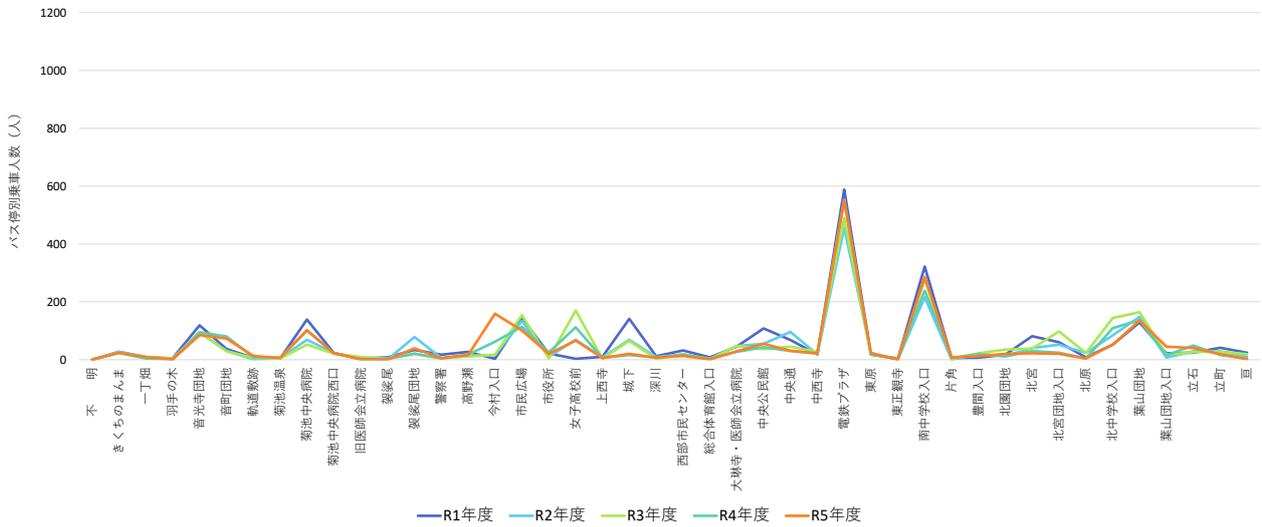


図 57 乗車人数 (3便)

出典：事業者提供データ

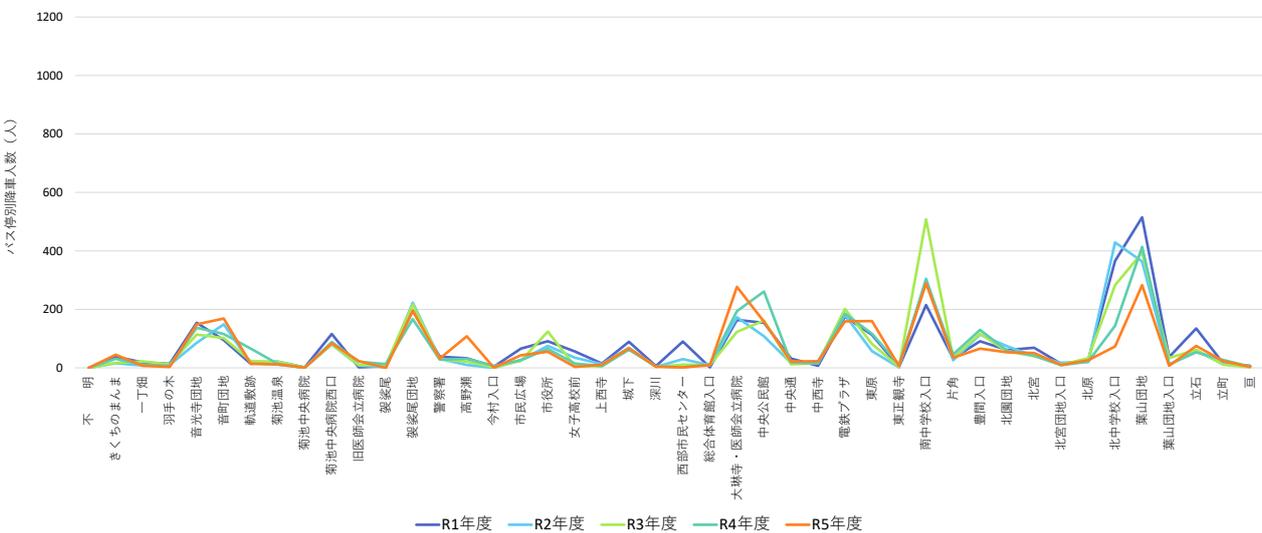


図 58 降車人数 (3便)

出典：事業者提供データ

<第4便 乗降者の状況>

4便は「南中学校入口」と「電鉄プラザ」での乗車が多いですが、「電鉄プラザ」の乗車人数は減少傾向にあり、令和1～5年度で半数以下になっています。

4便は、「南中学校入口」の降車人数が最も多く、年々増加しています。次いで「袈裟尾団地」での降車が多く、一定の基準を維持しています。

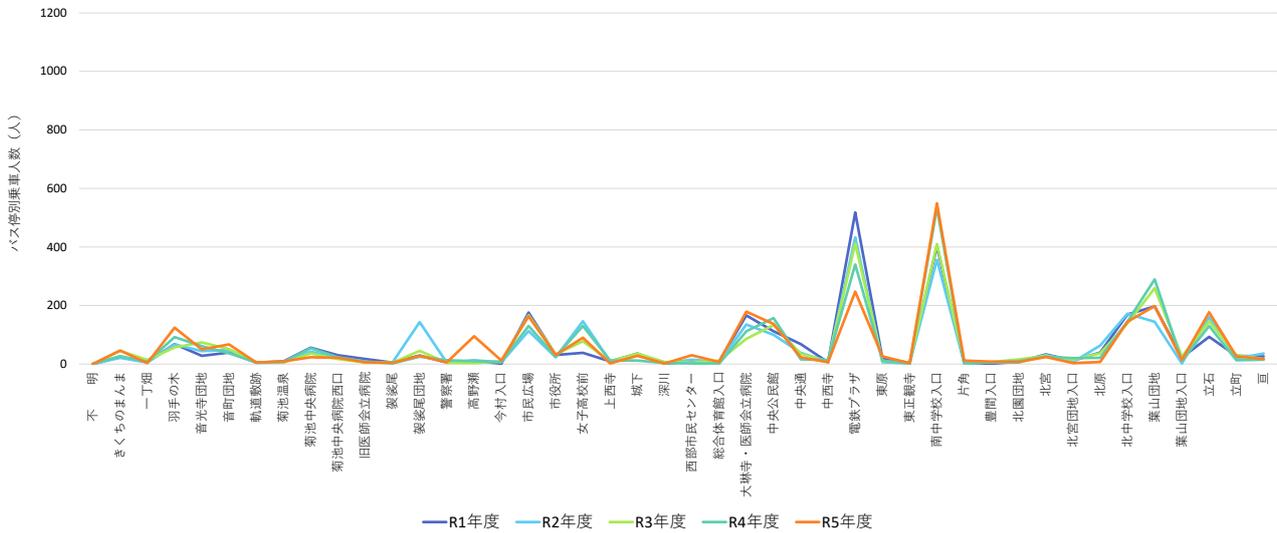


図 59 乗車人数 (4便)

出典：事業者提供データ

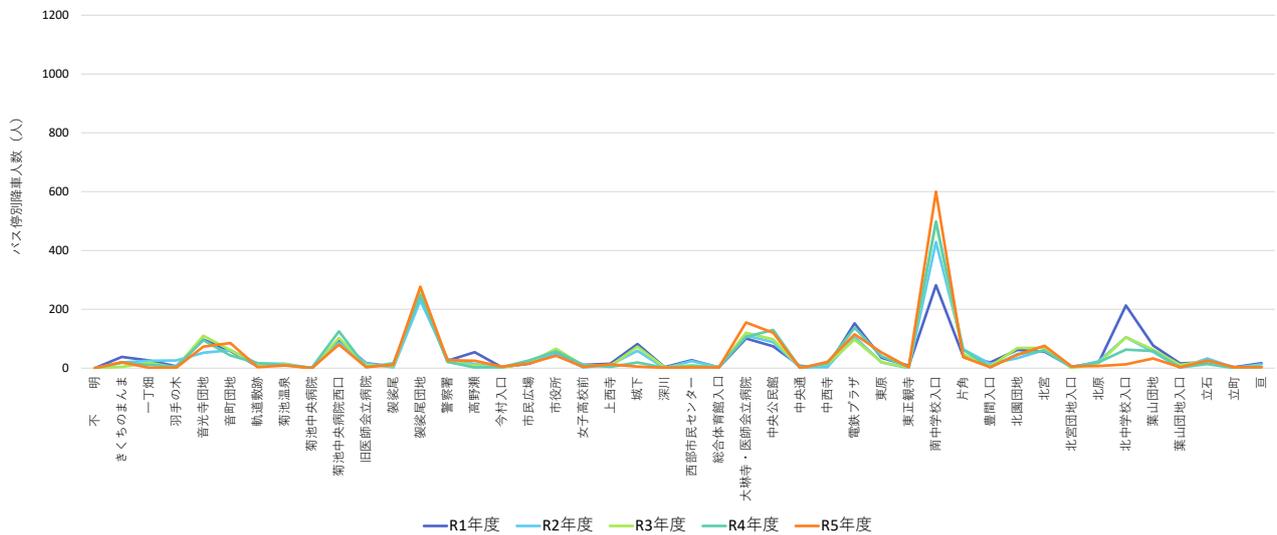


図 60 降車人数 (4便)

出典：事業者提供データ

<第5便 乗降者の状況>

5便は、「大琳寺・医師会立病院」「電鉄プラザ」「南中学校入口」での乗車が多いですが、「大琳寺・医師会立病院」「電鉄プラザ」の乗車は減少傾向にあります。

5便は、「葉山団地」の降車人数が多く、増加傾向にあります。降車人数の多かった「北中学校入口」は減少傾向にあります。「菊池中央病院西口」「南中学校入口」等での降車も減少しています。

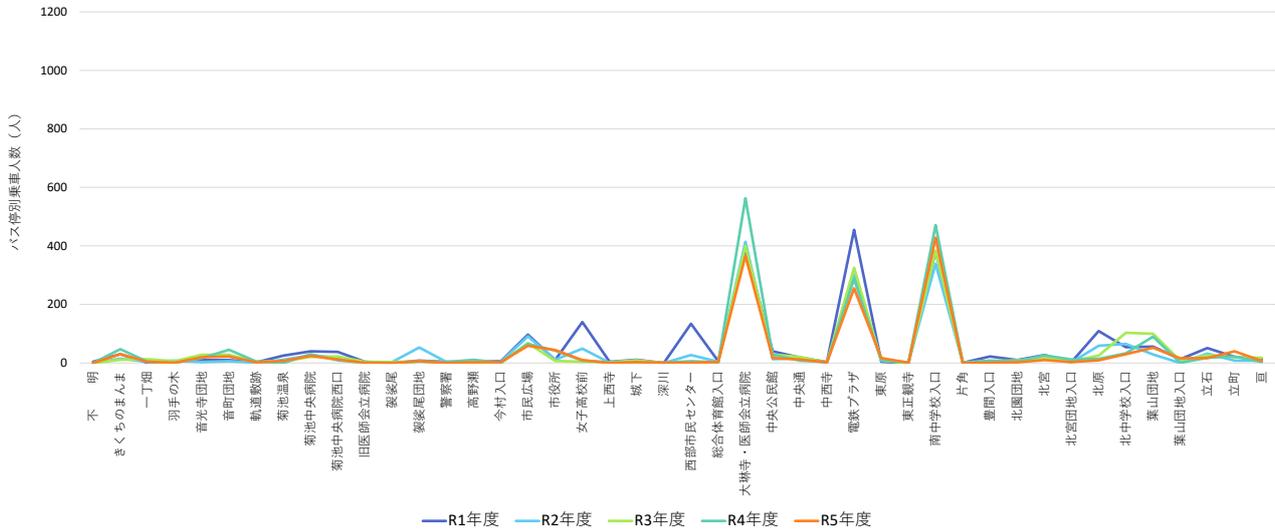


図 61 乗車人数 (5便)

出典：事業者提供データ

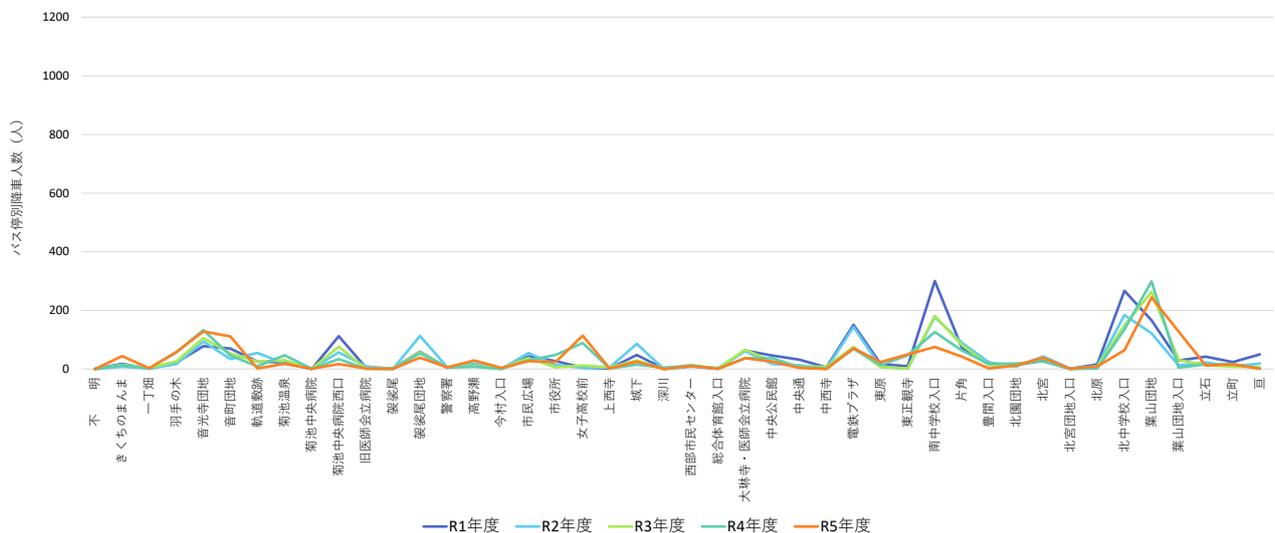


図 62 降車人数 (5便)

出典：事業者提供データ

<第6便 乗降者の状況>

6便は、「電鉄プラザ」「市民広場」での乗車が多いですが、それぞれ近年は大きく減少傾向にあります。

6便は、「北中学校入口」「葉山団地入口」の降車人数が多いですが、減少傾向にあります。「今村入口」の降車人数は増加傾向にあります。

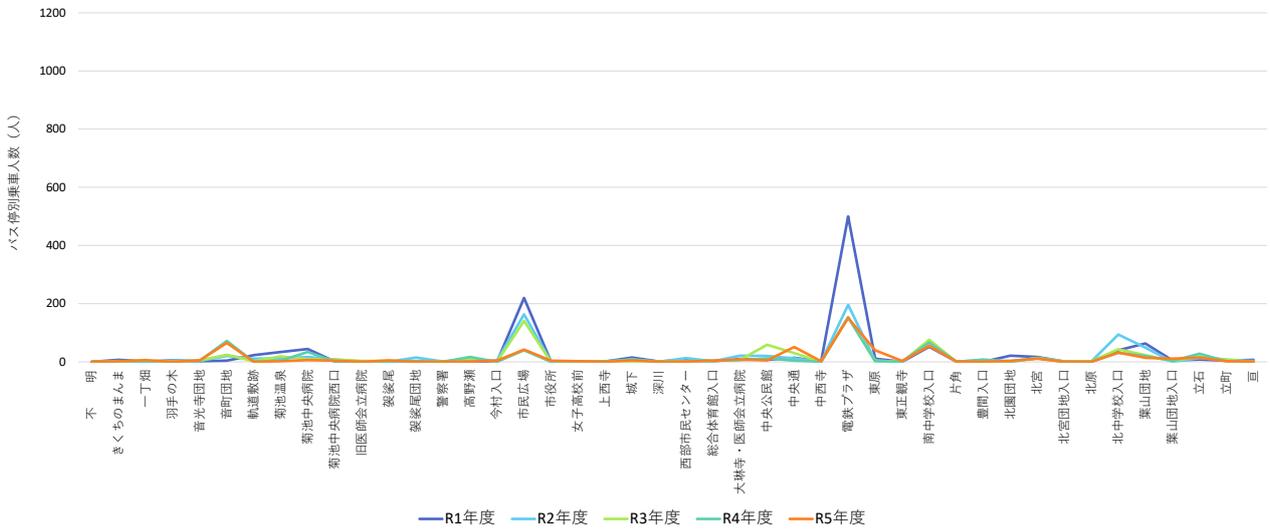


図 63 乗車人数 (6便)

出典：事業者提供データ

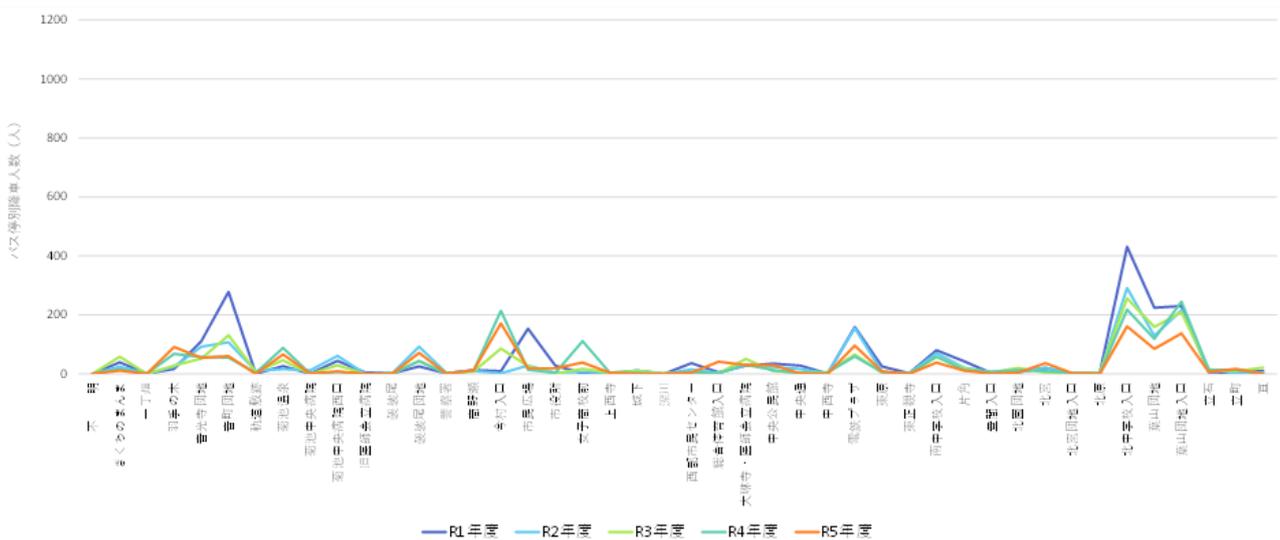


図 64 降車人数 (6便)

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。

月別利用者数は、緊急事態宣言時の減少は大きくないものの、微減傾向が継続し、令和元年度は 1000 人/月前後の利用が、令和 5 年度は 700 人/月前後となっている。

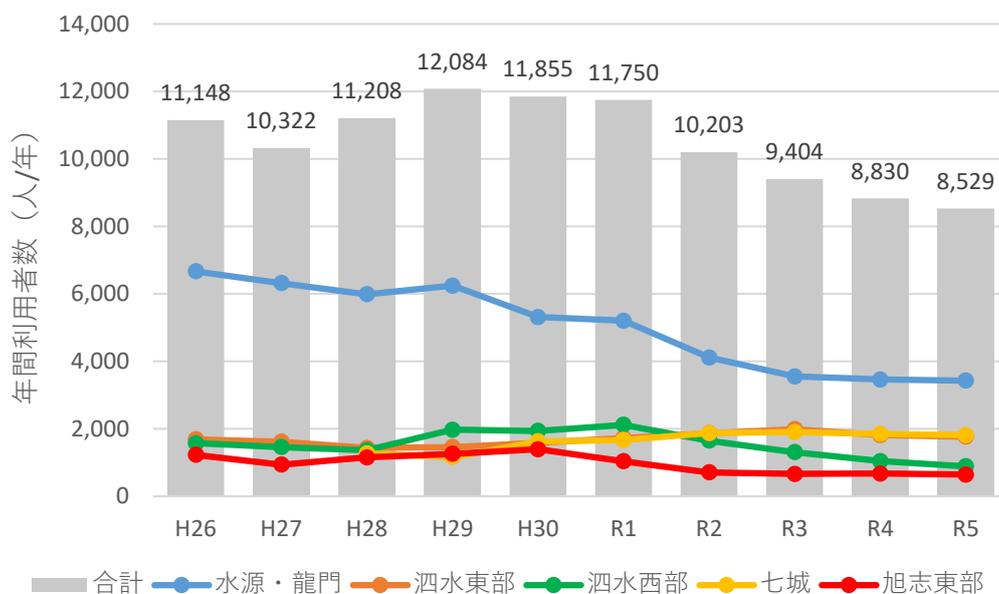


図 65 きくちあいのりタクシー年間利用者数推移

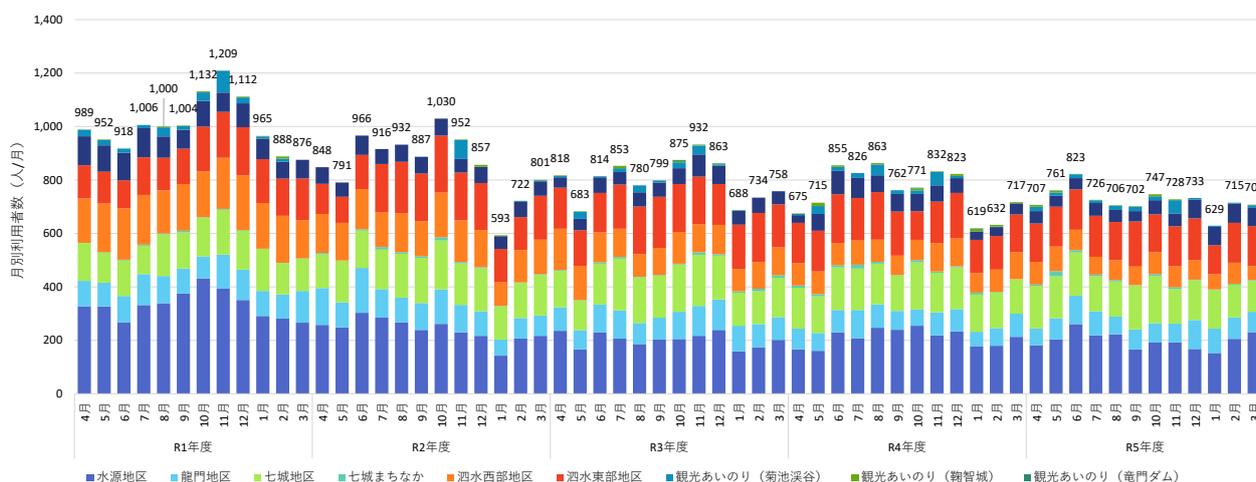


図 66 きくちあいのりタクシー月別利用者数推移

路線別運行 1 便あたり利用者数は水源地区の利用が最も多いですが、減少傾向も大きくなっています。泗水西部地区は減少傾向、龍門・七城・泗水東部地区は概ね横ばいとなっています。観光あいのりの利用者数は多くはないものの、春～秋にかけて一定の利用があります。

曜日別の利用者数は、平日の利用が多く、土日の利用は少なくなっています。金曜日の利用が最も多いですが、利用者の減少傾向が大きく、他の平日利用との差が年々小さくなっています。

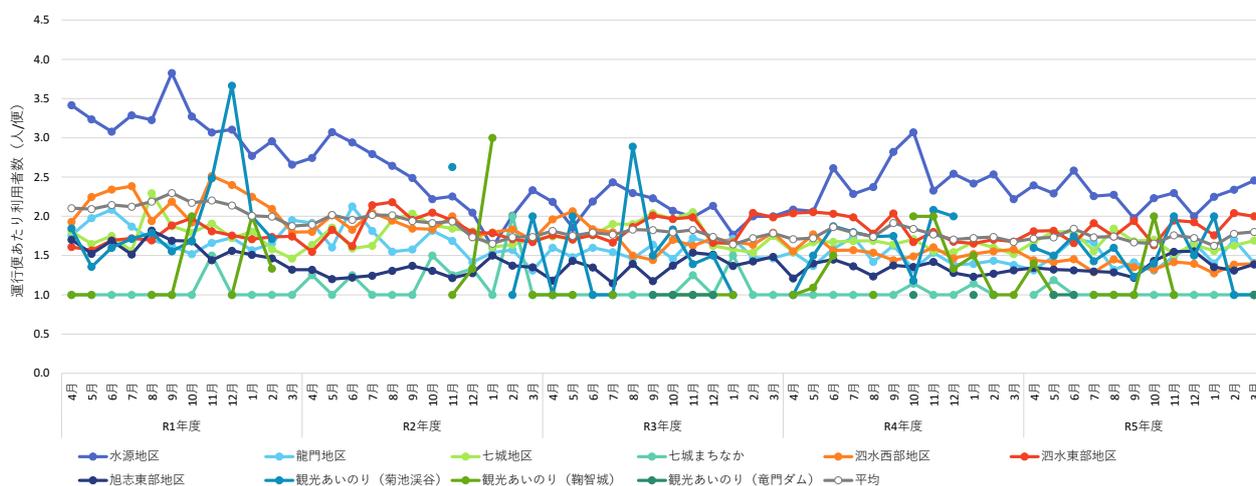


図 67 路線別運行 1 便あたり利用者数推移

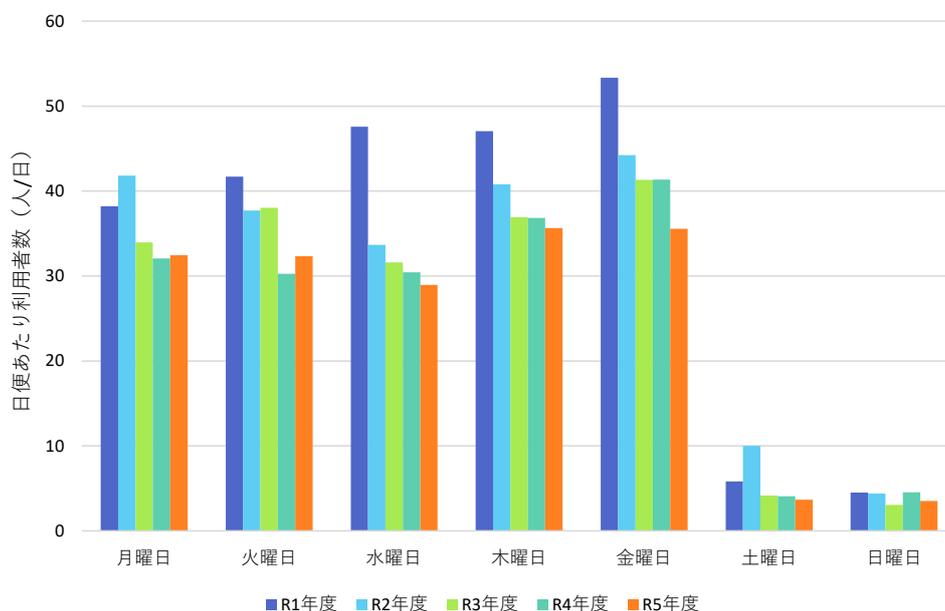


図 68 曜日別 1 日当たり利用者数

<水源地域 設定便当たりの利用者数>

行きは、2便目の利用が最も多いですが、減少傾向です。1便目の利用も多く、一定の利用者を維持しています。

帰りも、2便目の利用が最も多いですが、減少傾向です。

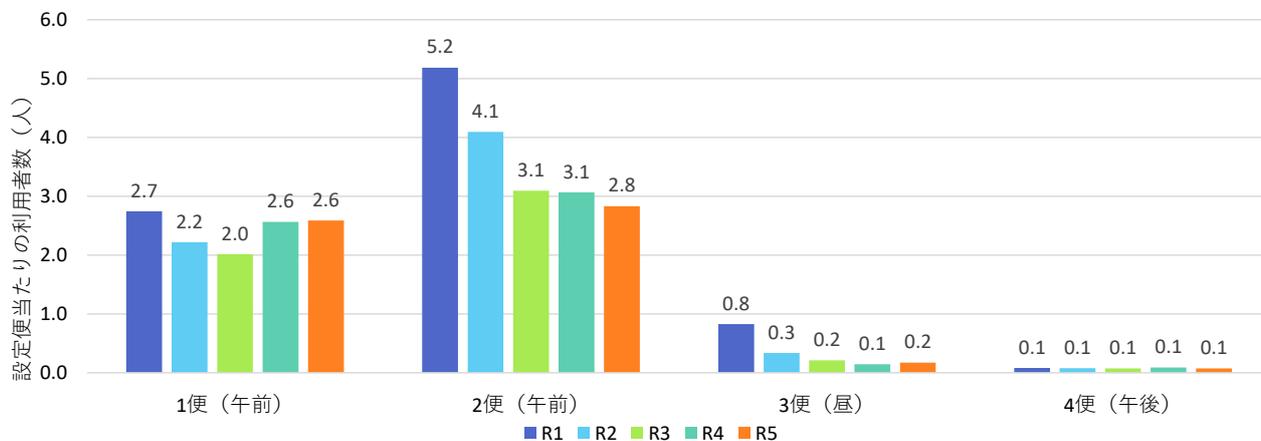


図 69 水源地域 設定便当たりの利用者数（地域→市街地（行き））

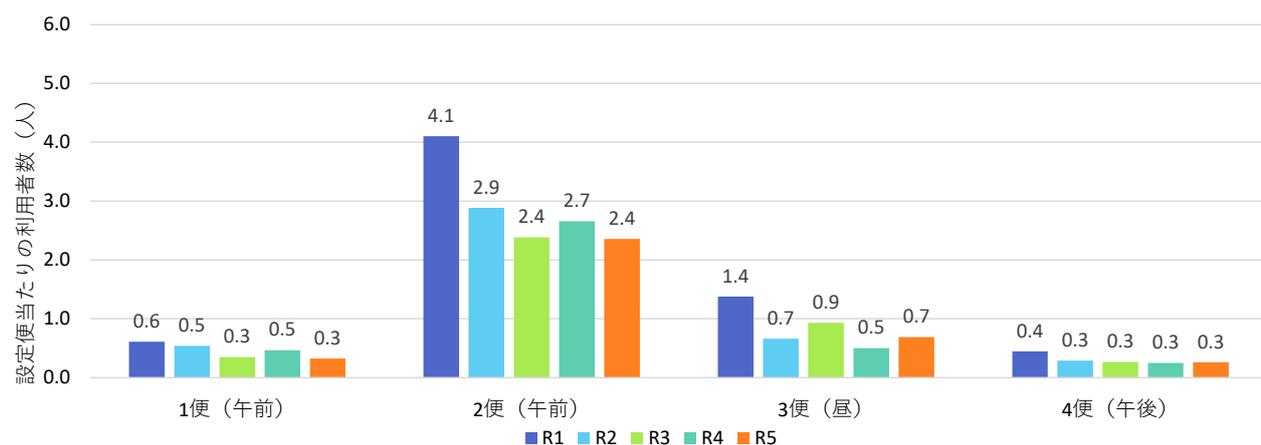


図 70 水源地域 設定便当たりの利用者数（市街地→地域（帰り））

< 龍門地域 設定便当たりの利用者数 >

行きは、1 便目の利用が多いが減少傾向です。2 便目の利用も多く、一定の利用者を維持しています。

帰りは、2 便目、次いで 1 便目の利用が多いですが減少傾向です。

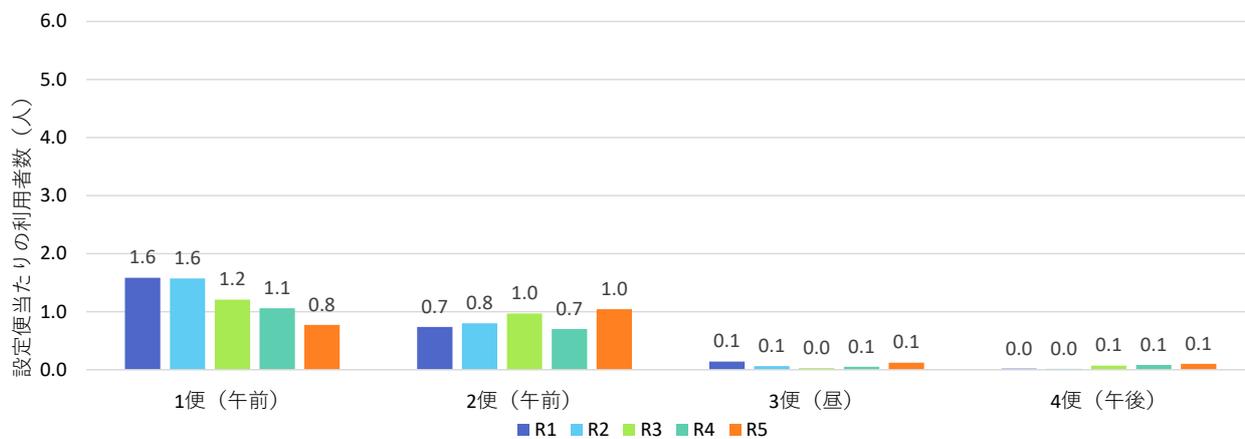


図 71 龍門地域 設定便当たりの利用者数 (地域→市街地 (行き))

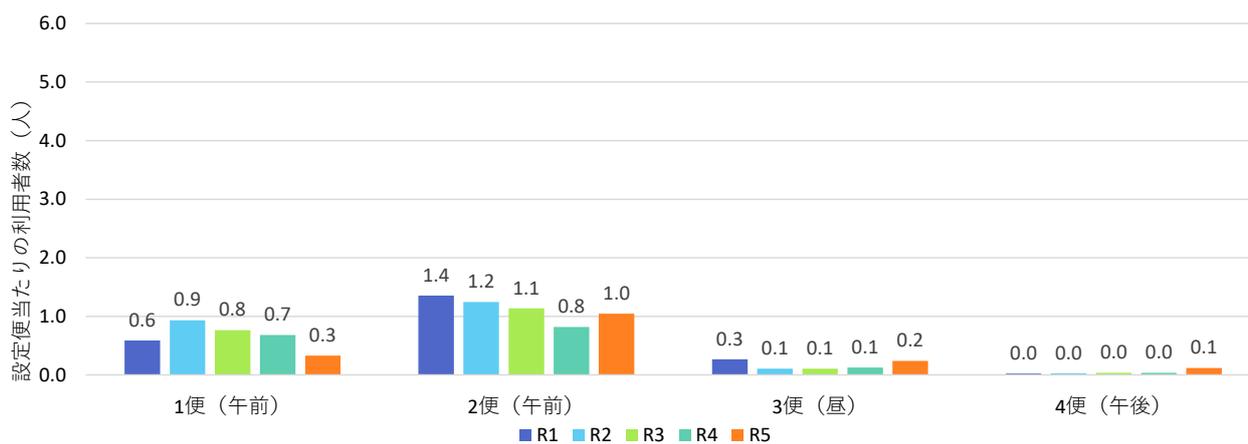


図 72 龍門地域 設定便当たりの利用者数 (市街地→地域 (帰り))

<七城地区 設定便当たりの利用者数>

行きは、1便目、2便目の利用が多く、一定の利用者を維持しています。

帰りも、1便目、2便目の利用が多いですが減少傾向です。

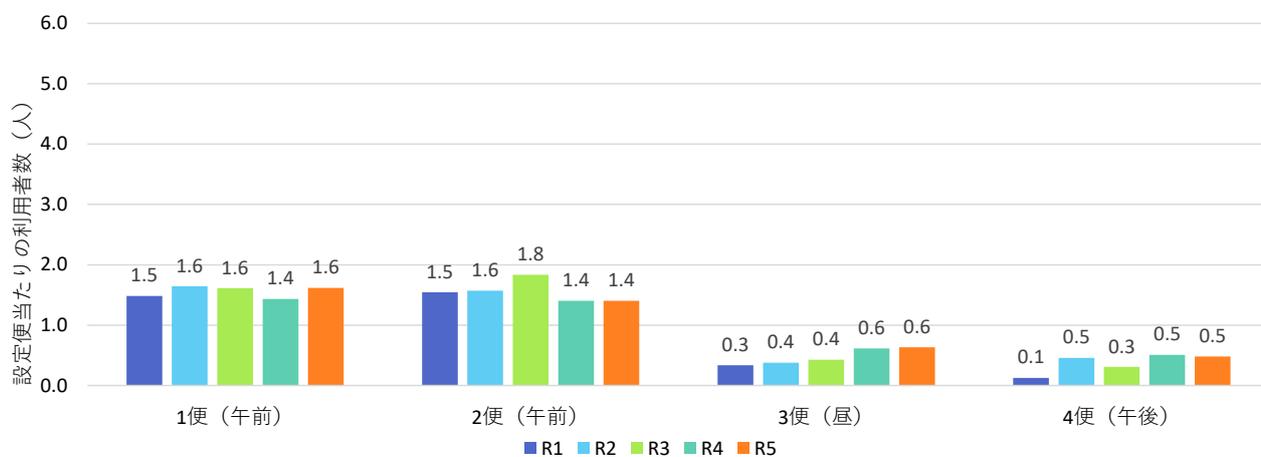


図 73 七城地域 設定便当たりの利用者数（地域→市街地（行き））

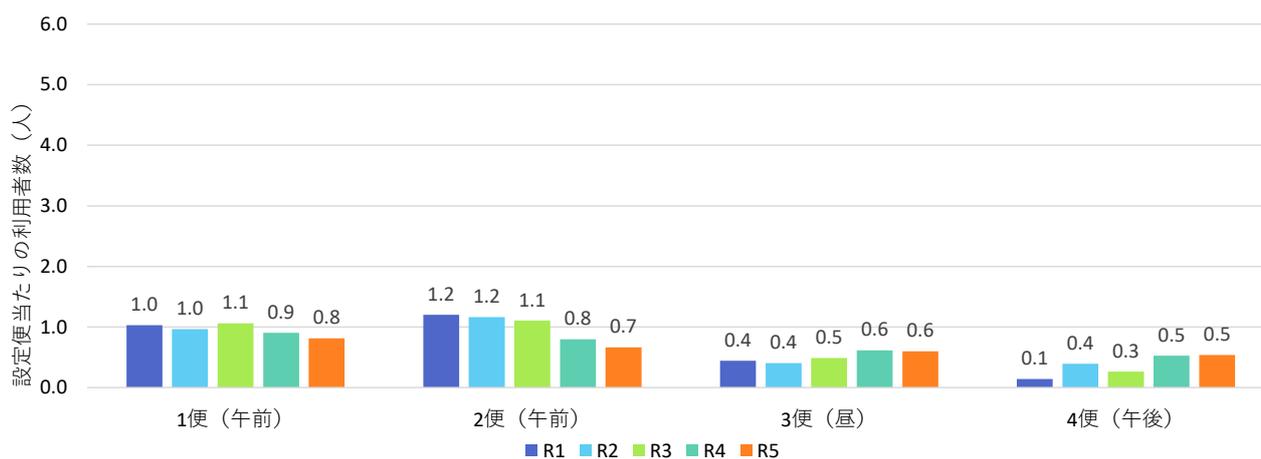


図 74 七城地域 設定便当たりの利用者数（市街地→地域（帰り））

<七城まちなか 設定便当たりの利用者数>

行きは、各便、0.1人以下の利用に留まっています。

帰りも、各便、0.1人以下の利用に留まり、行きよりも利用は少なくなっています。

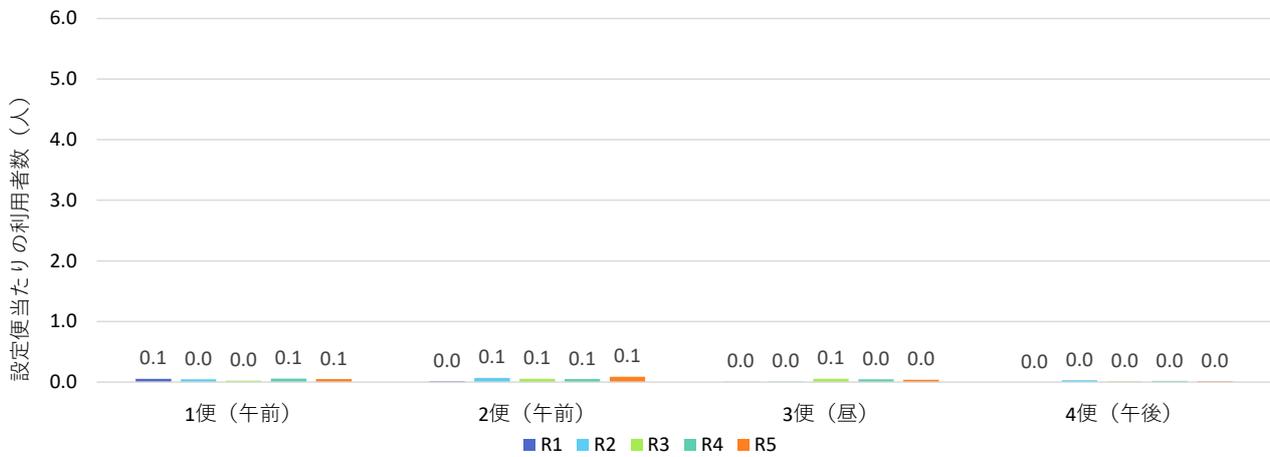


図 75 七城まちなか 設定便当たりの利用者数 (地域内 (行き))

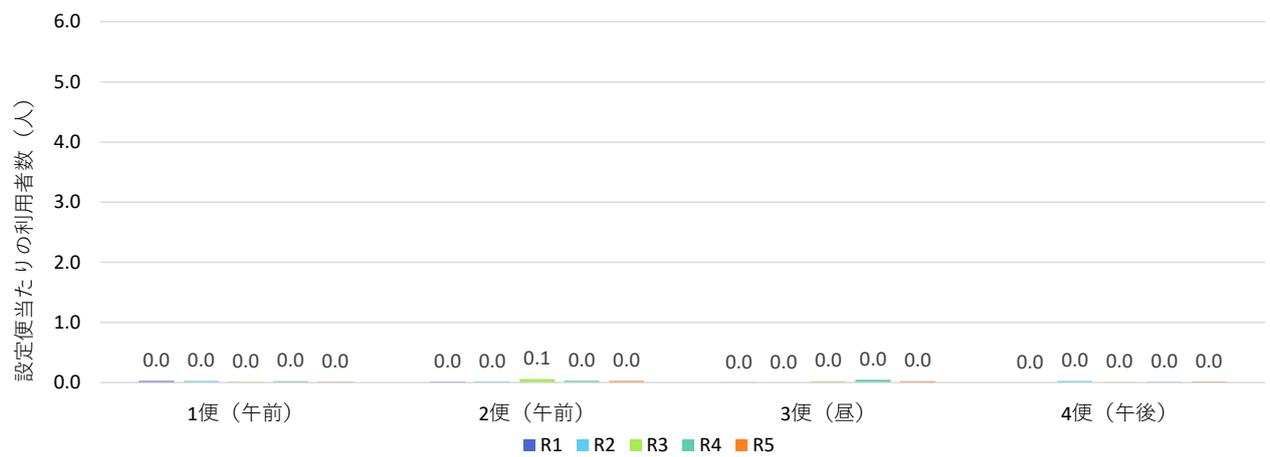


図 76 七城まちなか 設定便当たりの利用者数 (地域内 (帰り))

< 泗水西部地区 設定便当たりの利用者数 >

行きは、2 便目、次いで 1 便目の利用が多いですが、年々減少しています。
 帰りも同様に、2 便目、次いで 1 便目の利用が多いですが、年々減少しています。

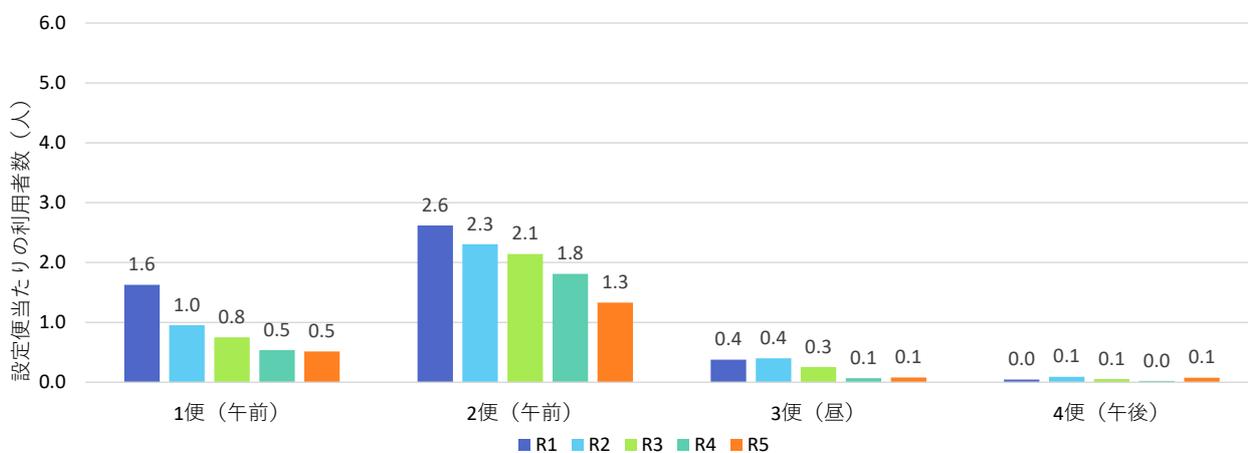


図 77 泗水西部地区 設定便当たりの利用者数（地域内（行き））

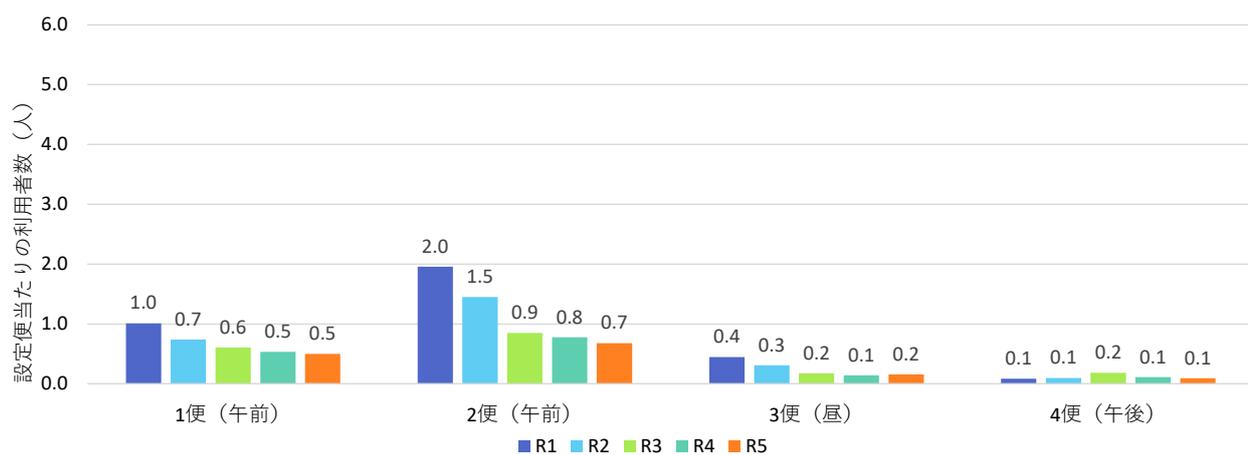


図 78 泗水西部地区 設定便当たりの利用者数（市街地→地域（帰り））

< 泗水東部地区 設定便当たりの利用者数 >

地域内（行き）は、2便目の利用が多く、一定の利用者を維持しています。

市街地から地域（帰り）は、2便目の利用が最も多く、増加傾向にあります。3便目の利用も増加傾向です。

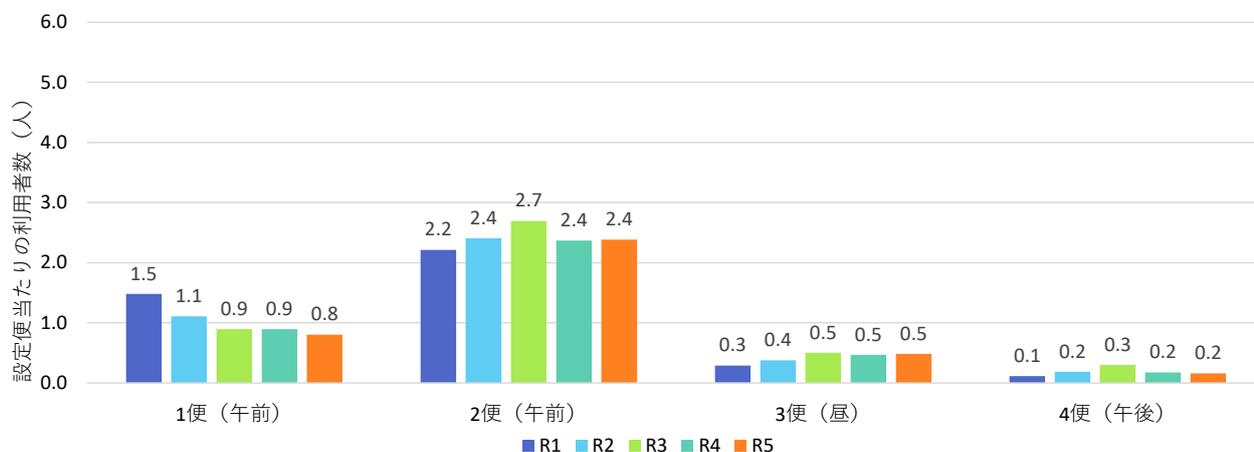


図 79 泗水東部地区 設定便当たりの利用者数（地域内（行き））

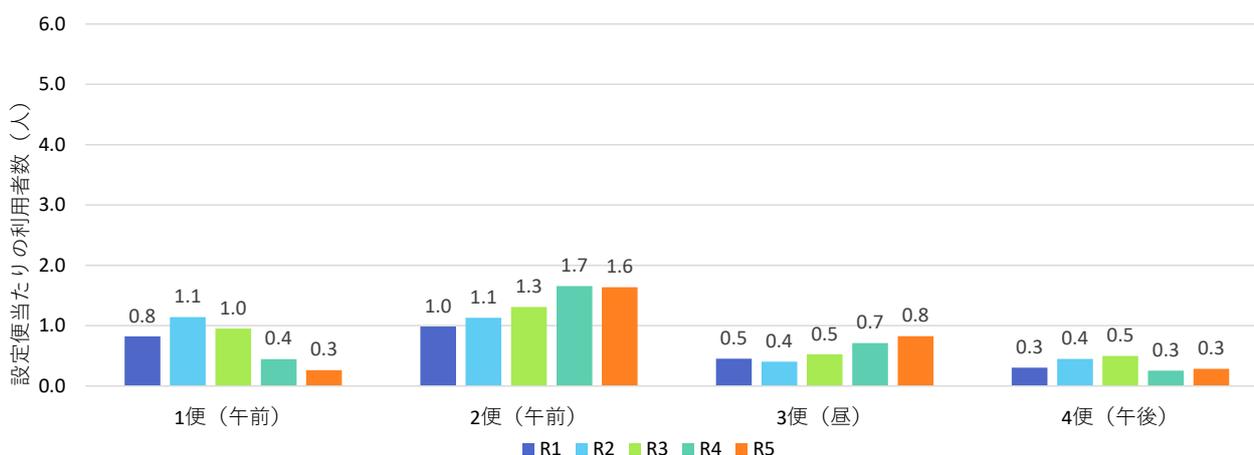


図 80 泗水東部地区 設定便当たりの利用者数（市街地→地域（帰り））

<旭志東部地区 設定便当たりの利用者数>

地域から市街地（行き）は、1 便目、2 便目の一定の利用は見られますが、3 便目、4 便目の利用はほとんどありません。

市街地から地域（帰り）は、2 便目の一定の利用は見られますが、1 便目、3 便目、4 便目の利用はほとんどありません。

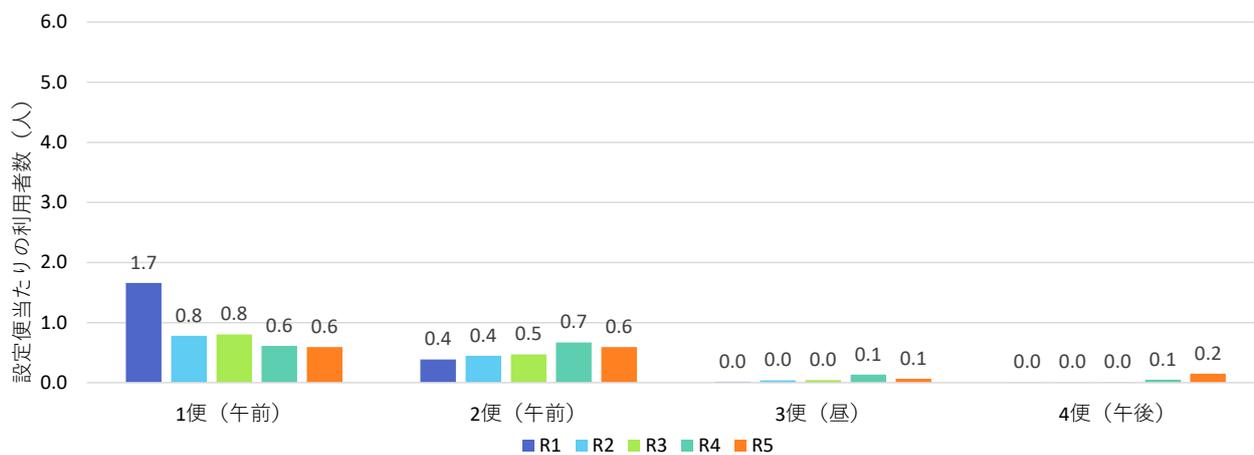


図 81 旭志東部地区 設定便当たりの利用者数（地域→市街地（行き））

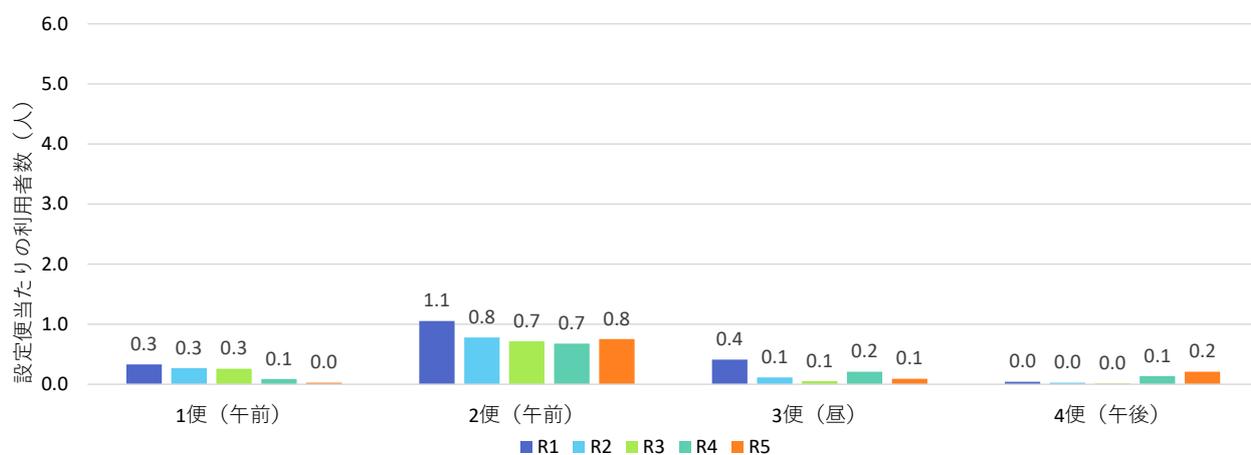


図 82 旭志東部地区 設定便当たりの利用者数（市街地→地域（帰り））

<旭志東部地区 設定便当たりの利用者数>

地域内（行き）は、各便、0.1人以下の利用に留まっています。

地域内（帰り）も同様に、各便、0.1人以下の利用に留まっています。

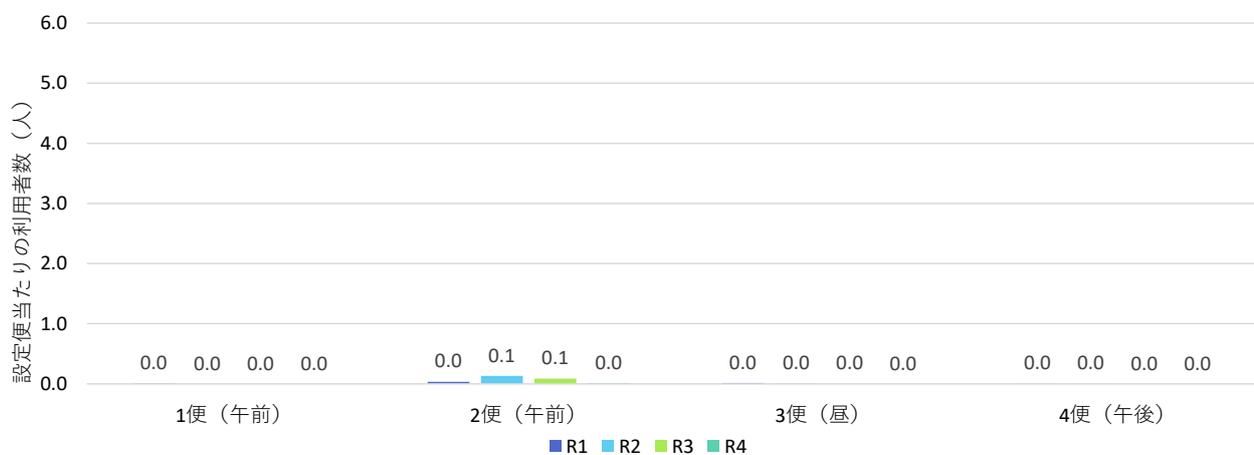


図 83 旭志東部地区 設定便当たりの利用者数（地域内（行き））

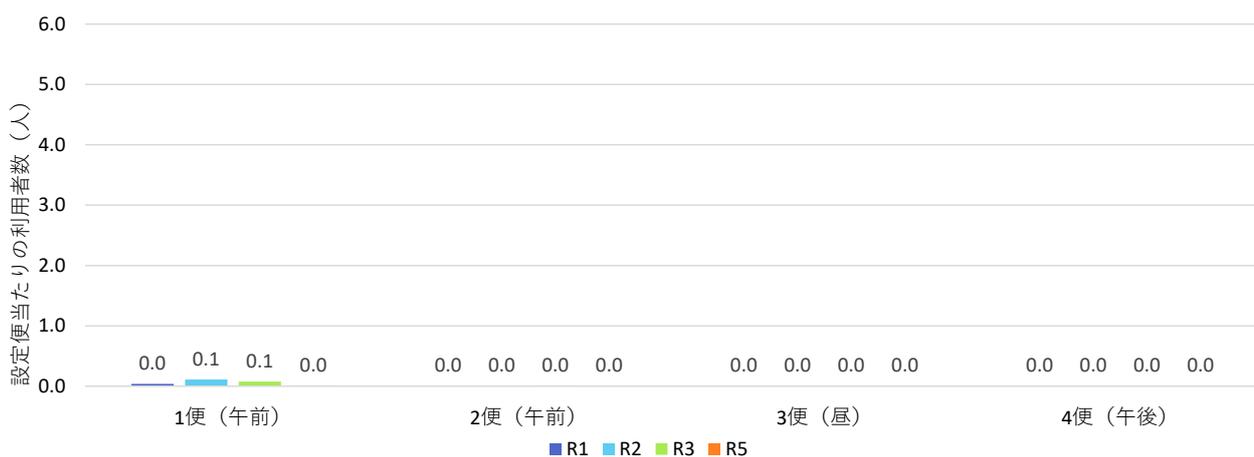


図 84 旭志東部地区 設定便当たりの利用者数（地域内（帰り））

<観光あいのり（菊池溪谷） 設定便当たりの利用者数>

市街地から観光地（行き）は、各便、0.1人以下の利用に留まっています。

地域から市街地（帰り）も同様に、各便、0.1人以下の利用に留まっています。

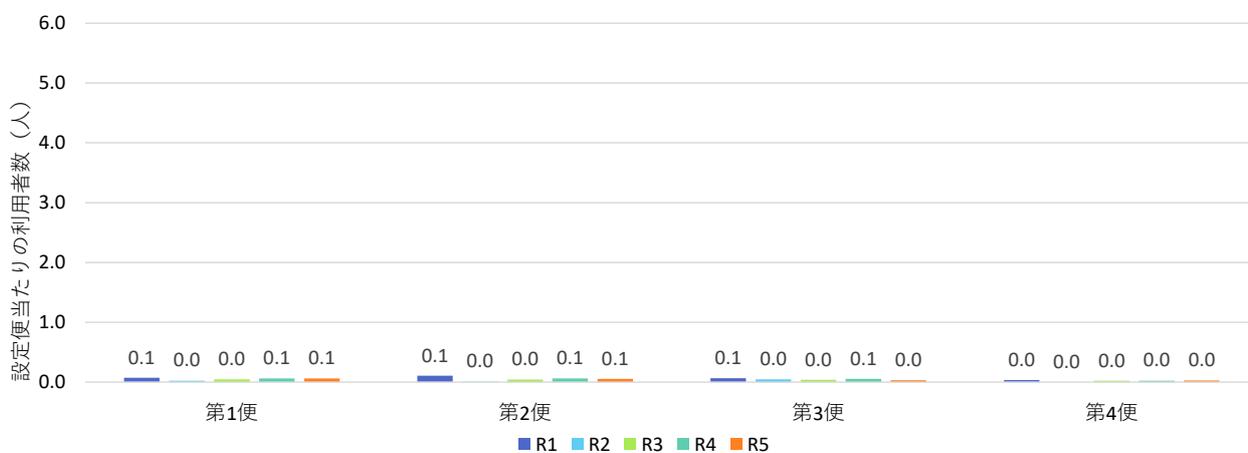


図 85 観光あいのり（菊池溪谷）設定便当たりの利用者数（市街地→観光地（行き））

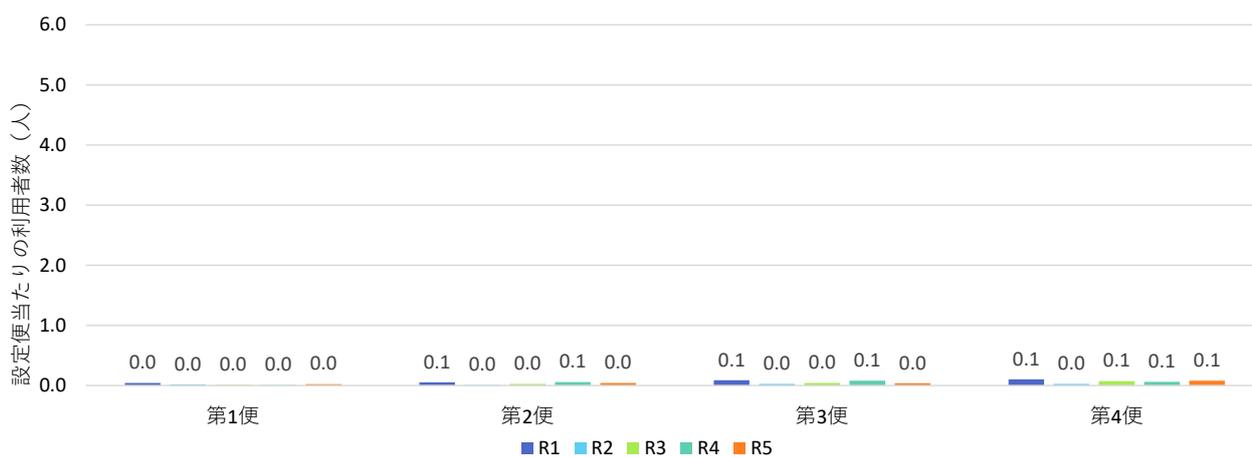


図 86 観光あいのり（菊池溪谷）設定便当たりの利用者数（地域→市街地（帰り））

<観光あいのり（鞠智城） 設定便当たりの利用者数>

市街地から観光地（行き）は、各便、0.1人以下の利用に留まっています。

地域から市街地（帰り）も同様に、各便、0.1人以下の利用に留まっています。

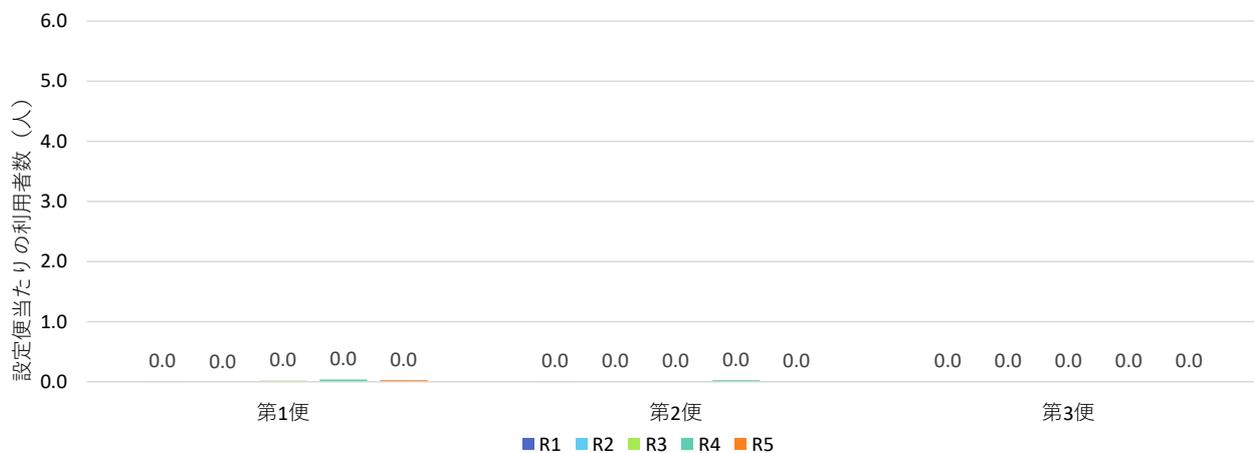


図 87 観光あいのり（鞠智城） 設定便当たりの利用者数（市街地→観光地（行き））

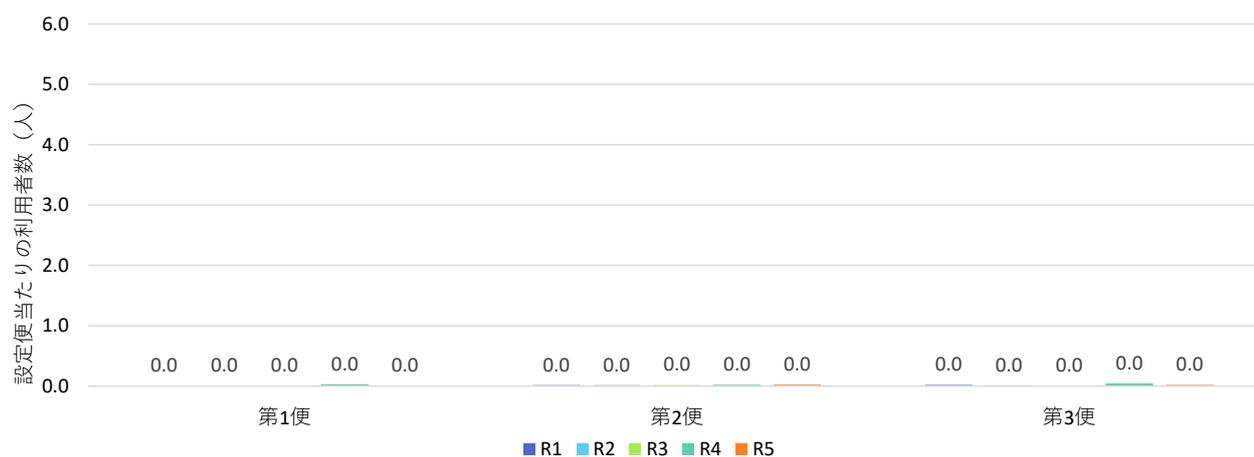


図 88 観光あいのり（鞠智城） 設定便当たりの利用者数（地域→市街地（帰り））

<観光あいのり（竜門ダム） 設定便当たりの利用者数>

市街地から観光地（行き）は、ほとんど利用が見られません。

地域から市街地（帰り）も同様に、ほとんど利用が見られません。

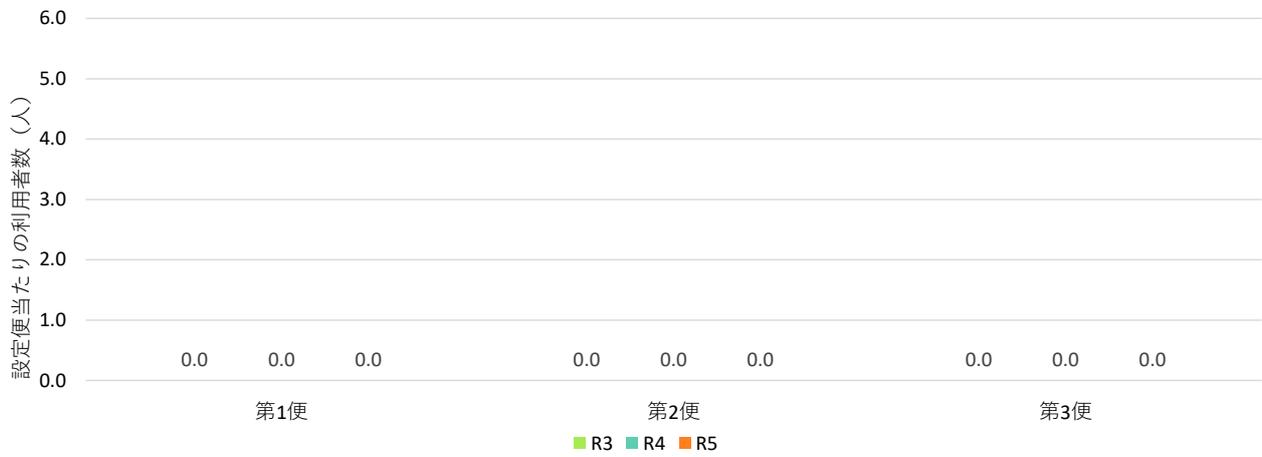


図 89 観光あいのり（竜門ダム）設定便当たりの利用者数（市街地→観光地（行き））

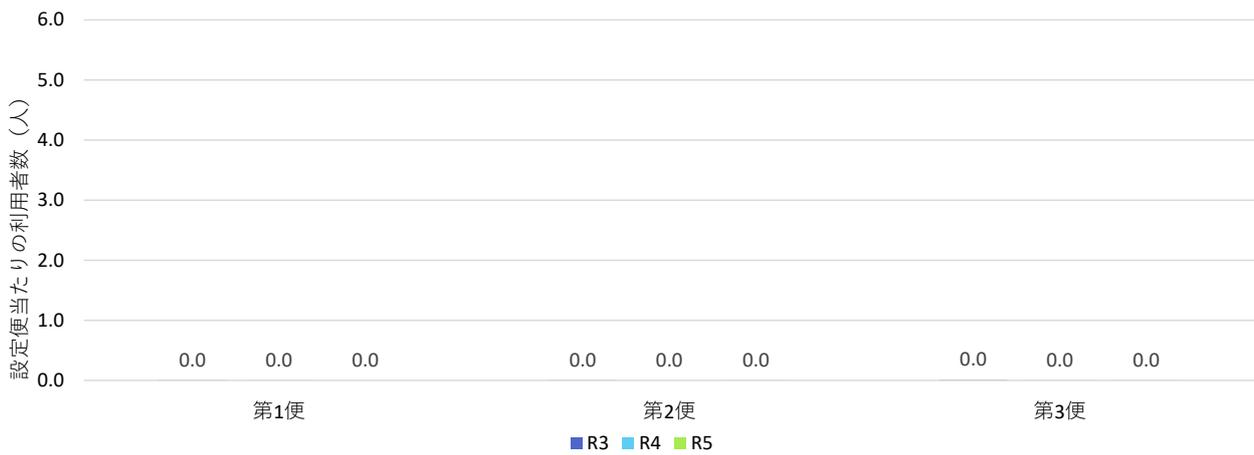


図 90 観光あいのり（竜門ダム） 設定便当たりの利用者数（地域→市街地（帰り））

10-2-3 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。

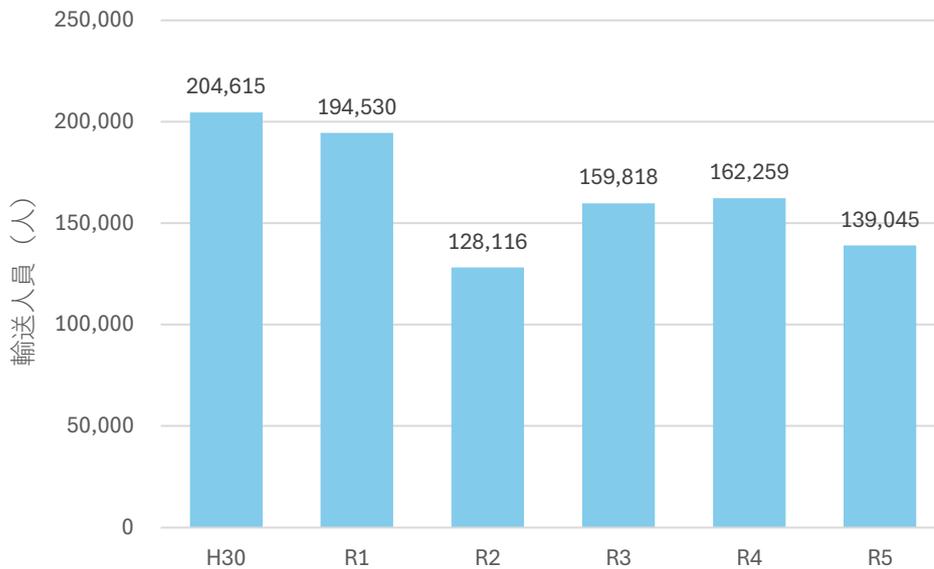


図 91 菊池市内タクシー輸送人員

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」

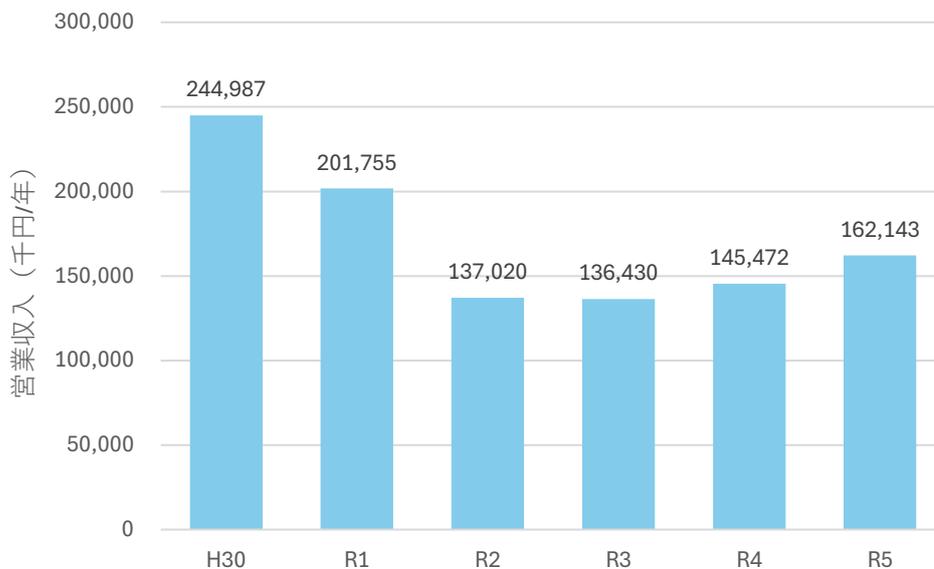


図 92 菊池市内タクシー営業収入

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」

10-3. 公共交通の運行に係る財政負担の状況

10-3-1 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。

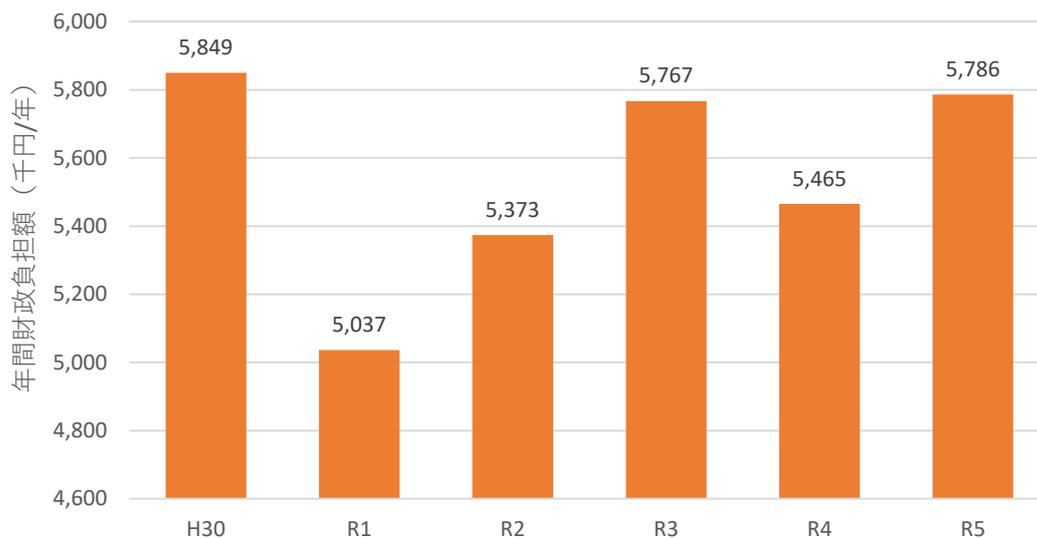


図 93 熊本電鉄バスの市運行補助路線の年間補助金額の推移

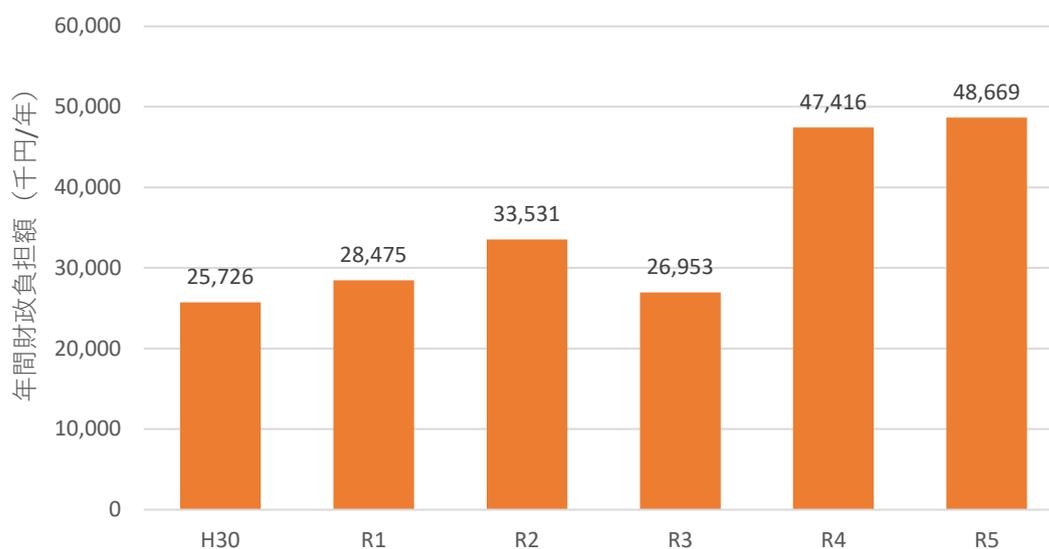


図 94 産交バスの運行補助路線の年間補助金額の推移（国補助額含む）

10-3-2 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。

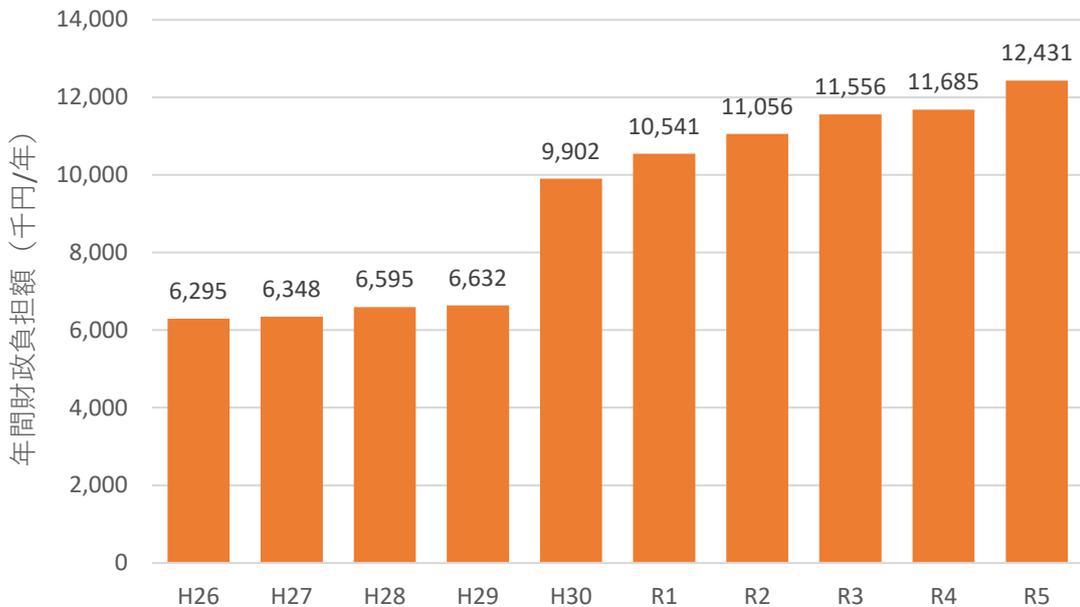


図 95 きくちべんりカーの年間財政負担額の推移

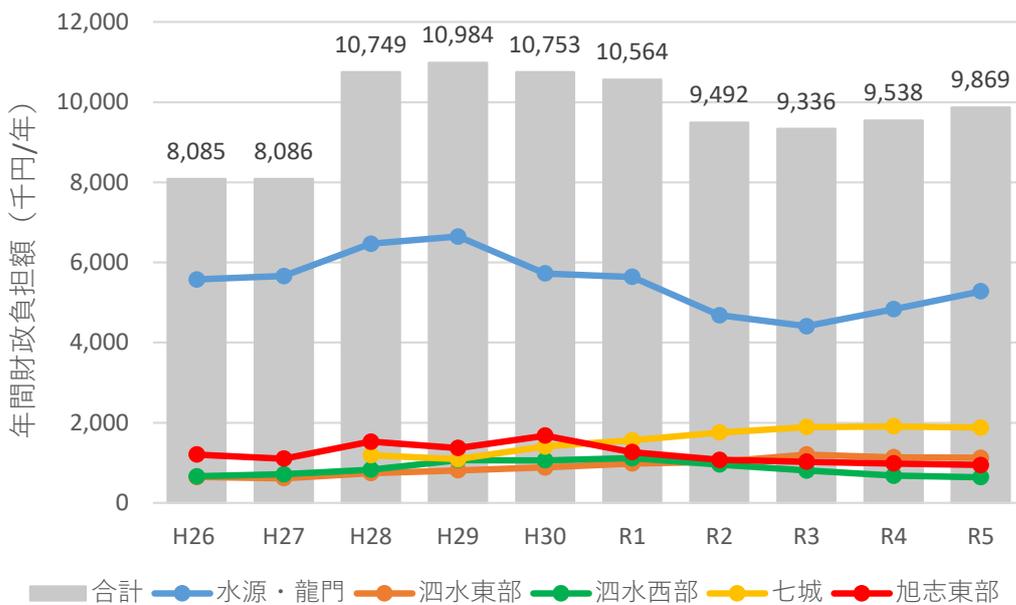


図 96 きくちあいのりタクシーの年間財政負担額の推移

1 0-4. 公共交通以外の輸送資源の状況

1 0-4-1 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 14 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

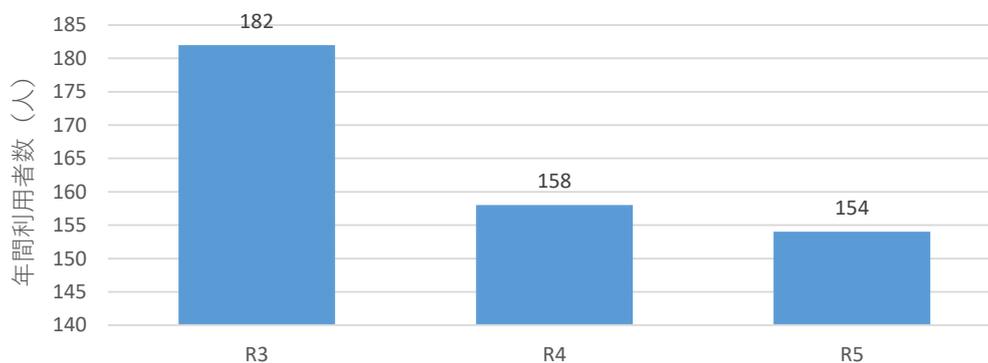


図 97 年間利用者数※各年度 5 月 1 日時点

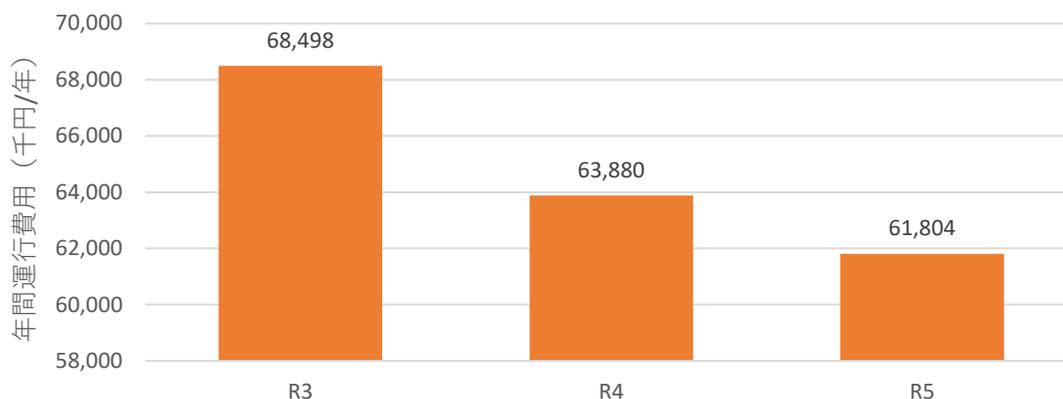


図 98 年間運行費用

10-4-2 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 15 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 1 1 章 地域住民の意向

1 1-1. 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 16 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。

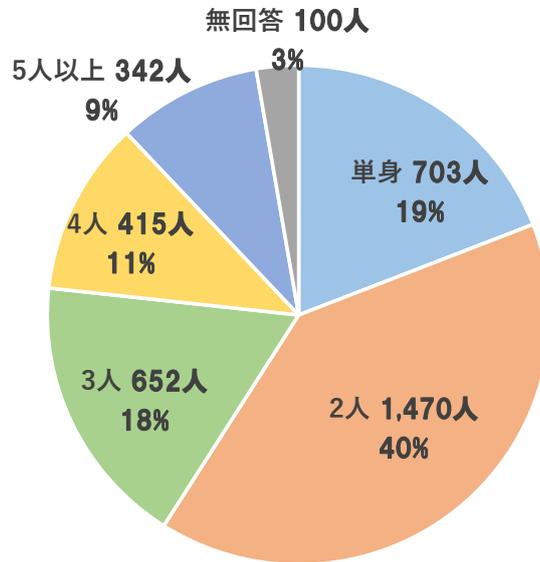


図 99 世帯人数 (N=3,682)

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。

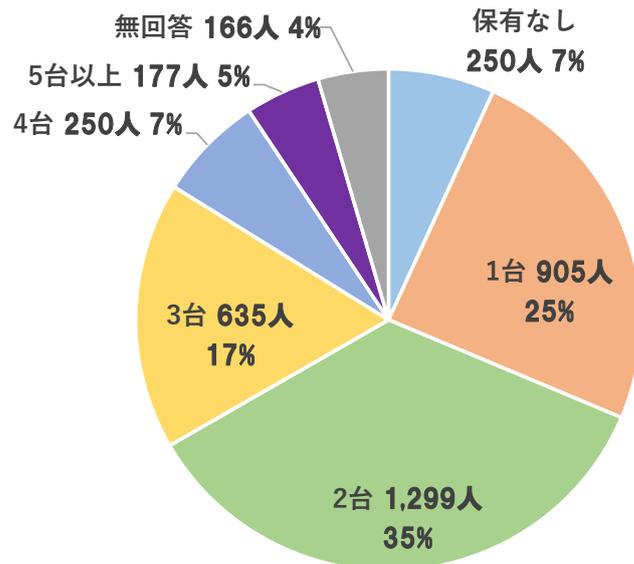


図 100 自家用車数 (N=3,682)

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。

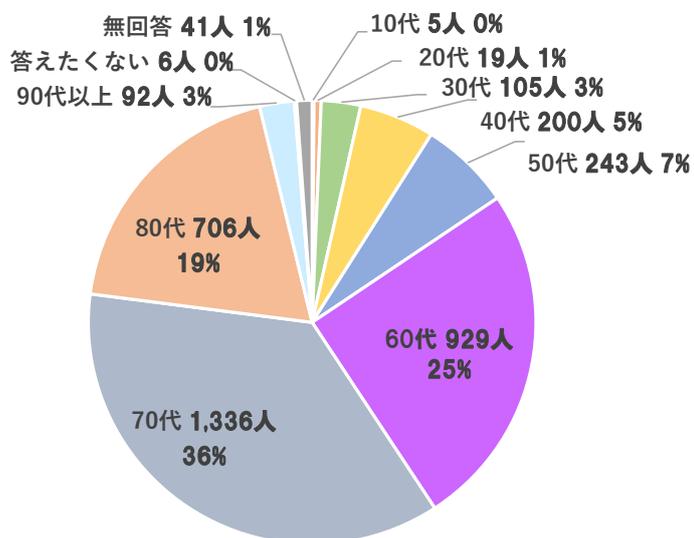


図 101 年齢 (N=3,682)

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。

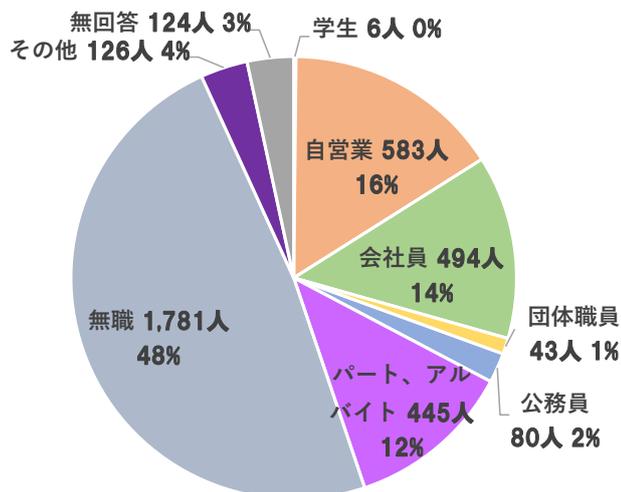


図 102 職業 (N=3,682)

(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。

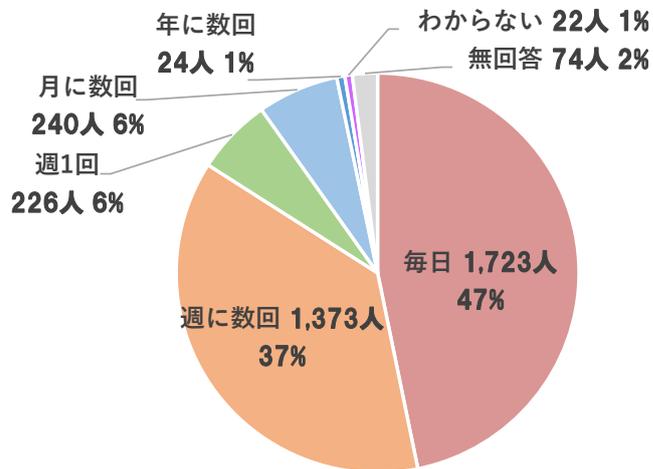


図 103 外出回数 (N=3,682)

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。

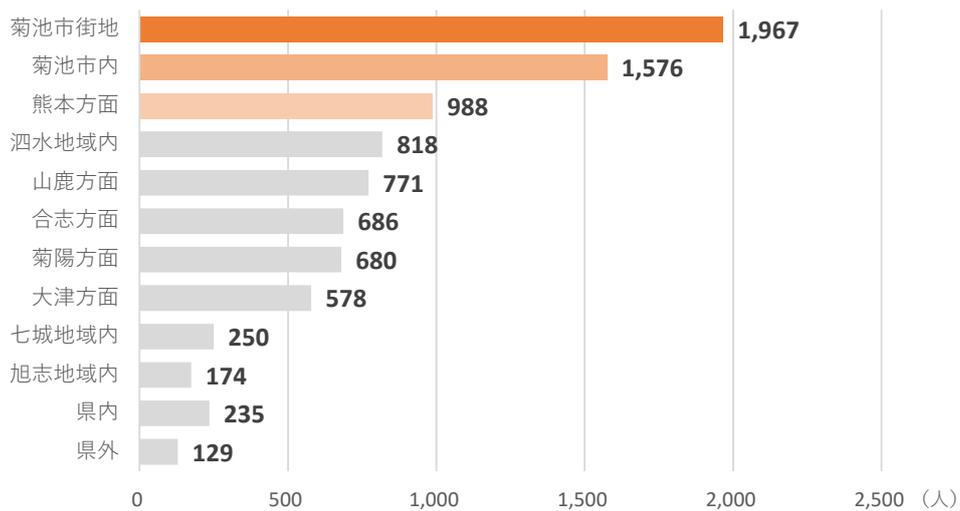


図 104 外出先 (N=3,682 複数回答可)

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。

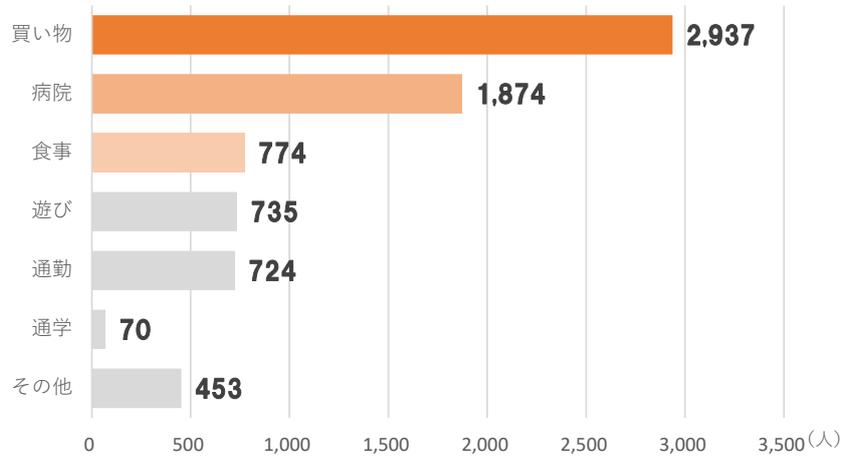


図 105 外出の目的 (N=3,682 複数回答可)

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。

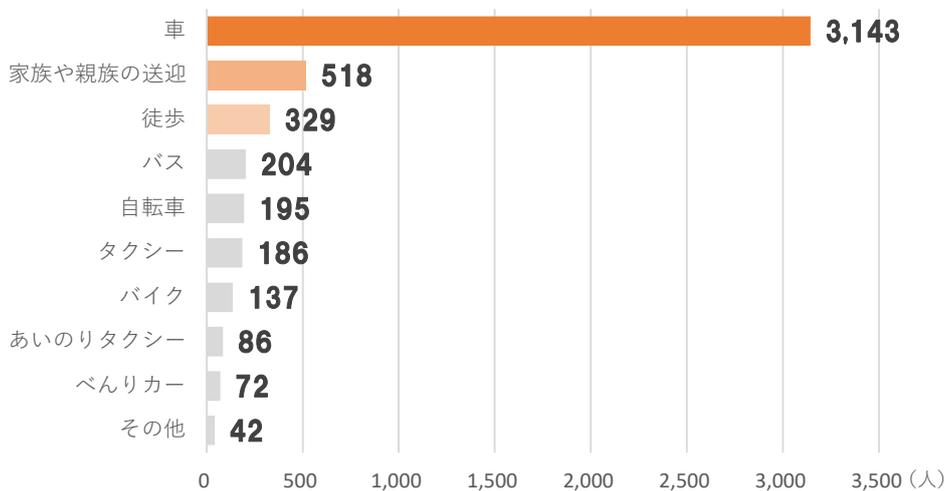


図 106 外出の移動手段 (N=3,682 複数回答可)

(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。

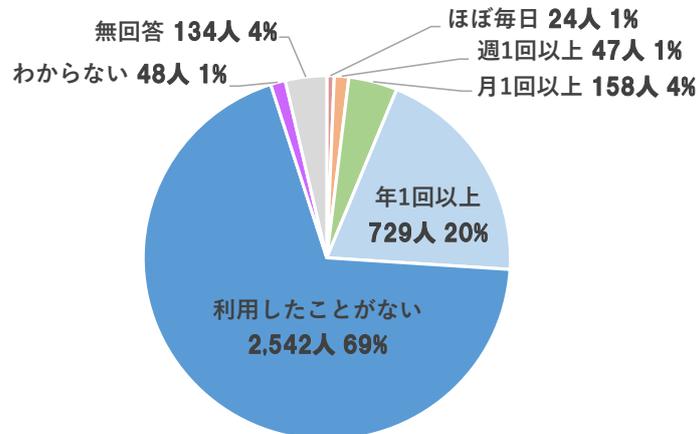


図 107 路線バス利用率 (N=3,682)

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。

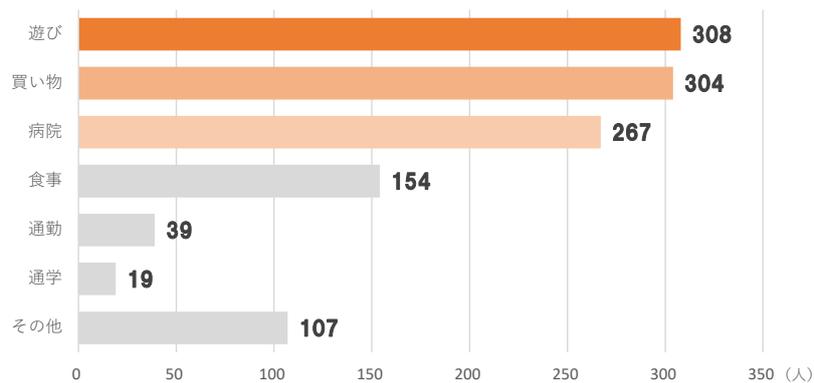


図 108 路線バス利用目的について (N=3,682 複数回答可)

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。

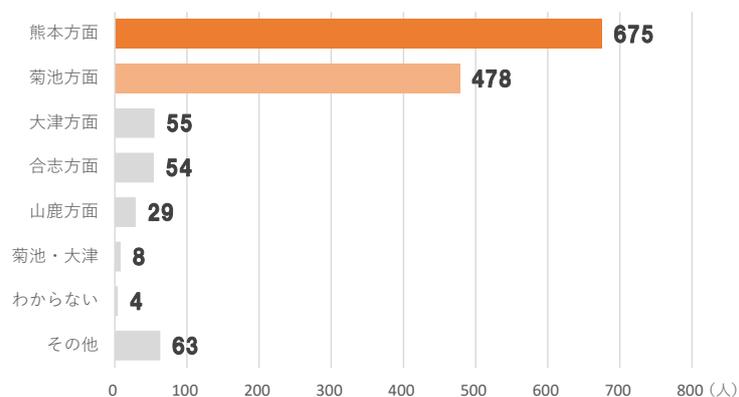


図 109 路線バス利用方面 (N=3,682 複数回答可)

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。

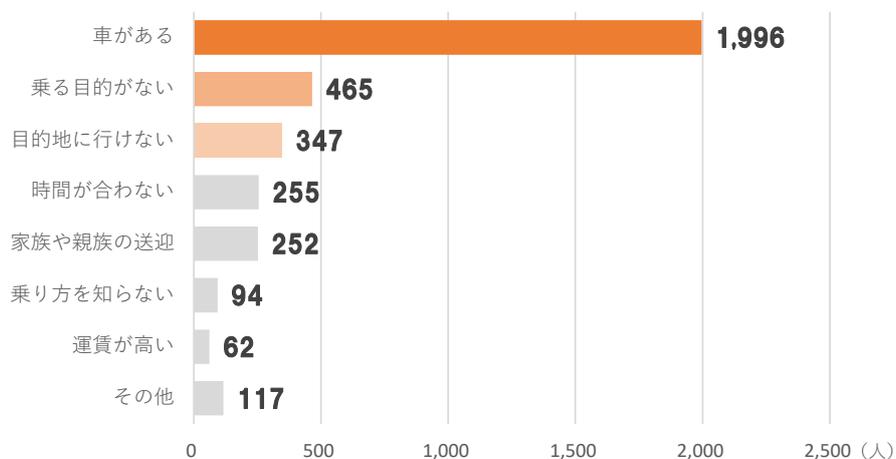


図 110 路線バス未利用の理由 (N=3,682 複数回答可)

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。

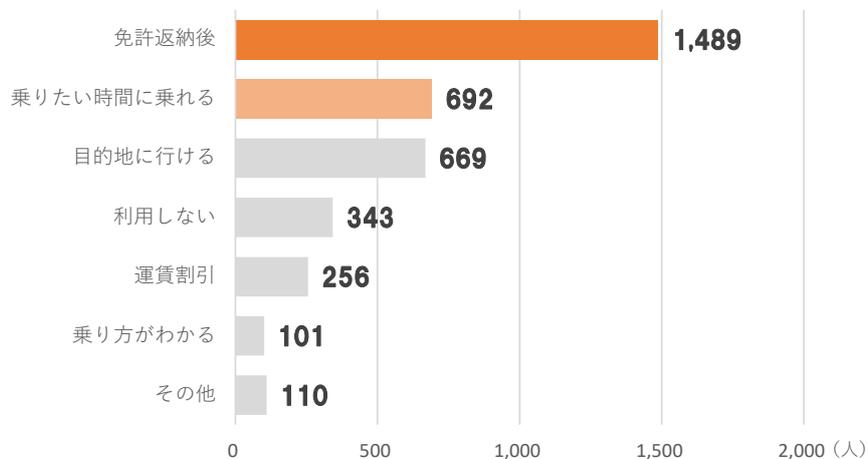


図 111 路線バス利用条件 (N=3,682 複数回答可)

(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。

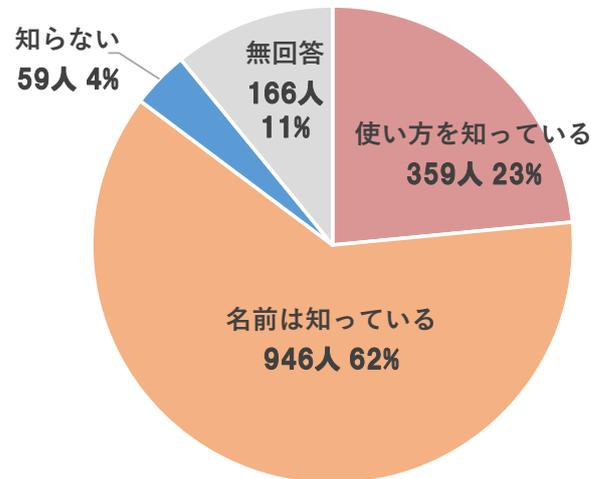


図 112 べんりカー認知度 (n=1,530)

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。

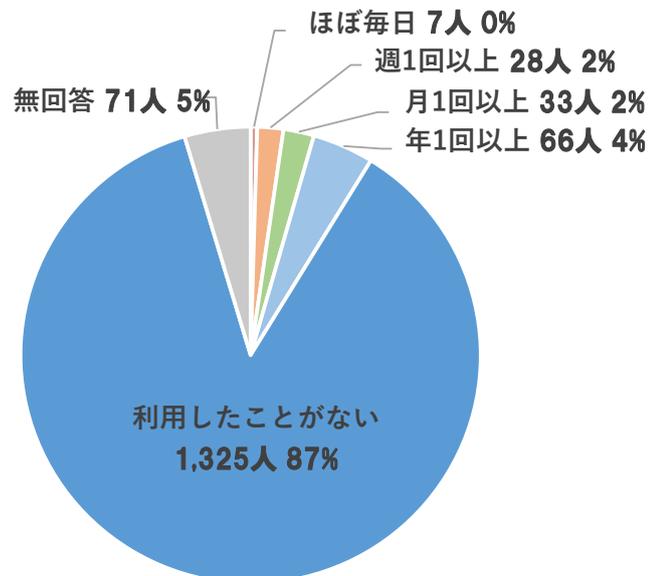


図 113 べんりカーの利用 (n=1,530)

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

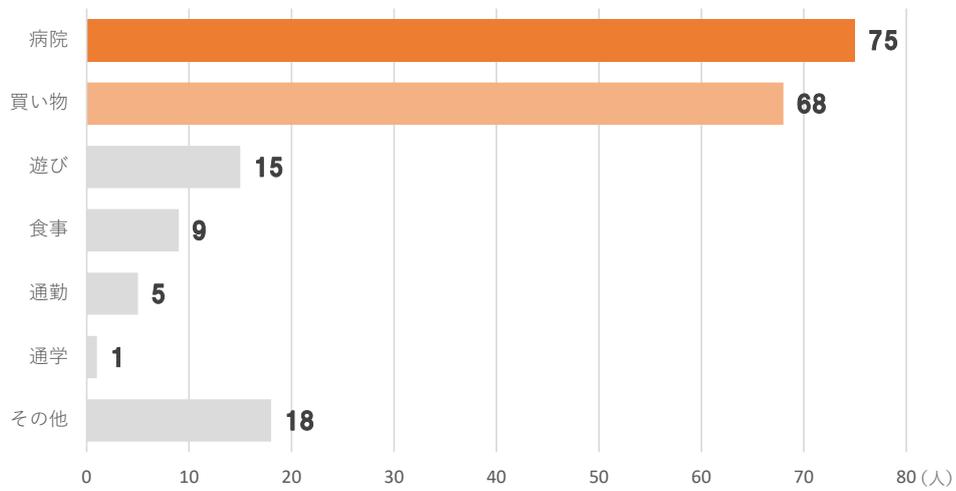


図 114 べんりカー利用目的 (n=134,複数回答可)

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

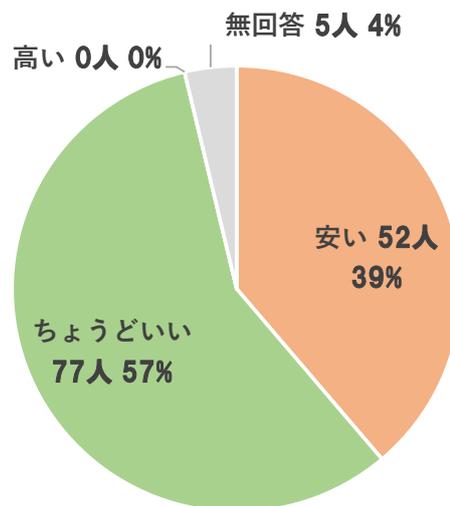


図 115 べんりカーの運賃について (n=134)

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

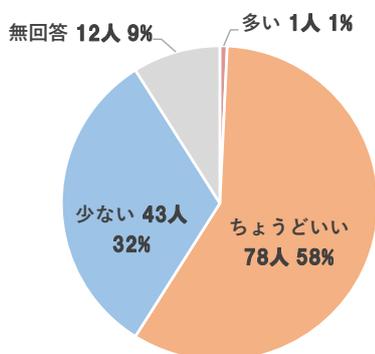


図 116 べんりカー便数 (n=134)

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

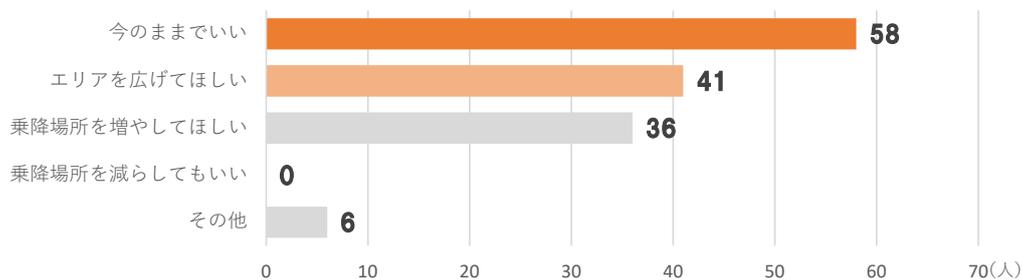


図 117 運行エリア・乗降場所について (n=134 複数回答可)

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

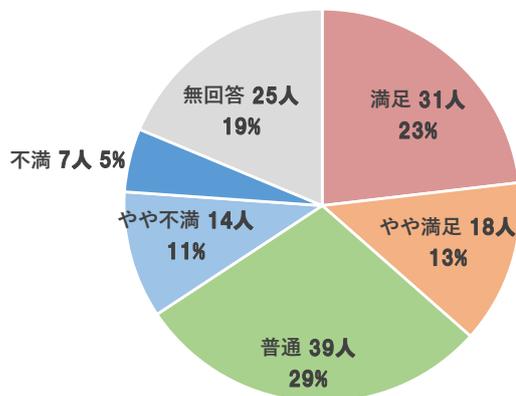


図 118 べんりカーの満足度 (n=134)

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

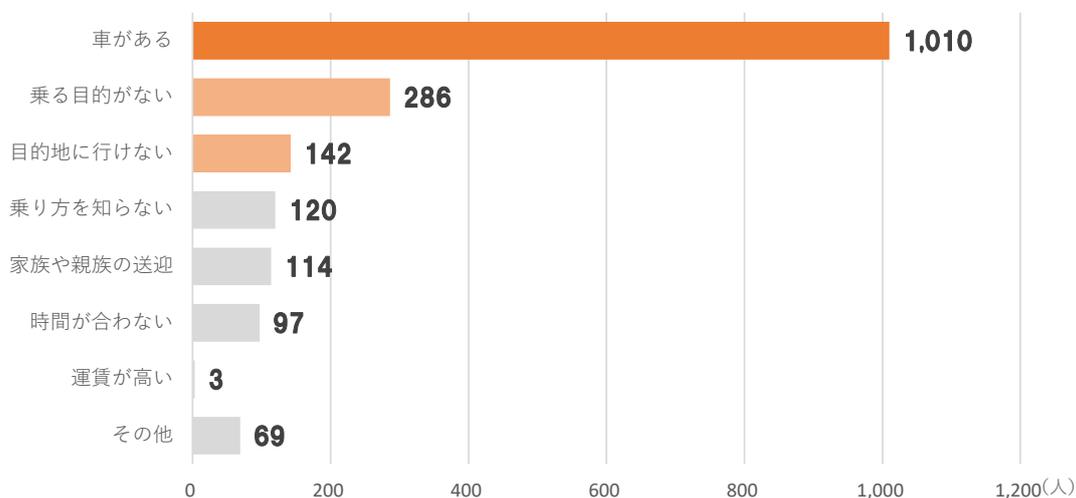


図 119 利用したことがない理由 (n=1,325 複数回答可)

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

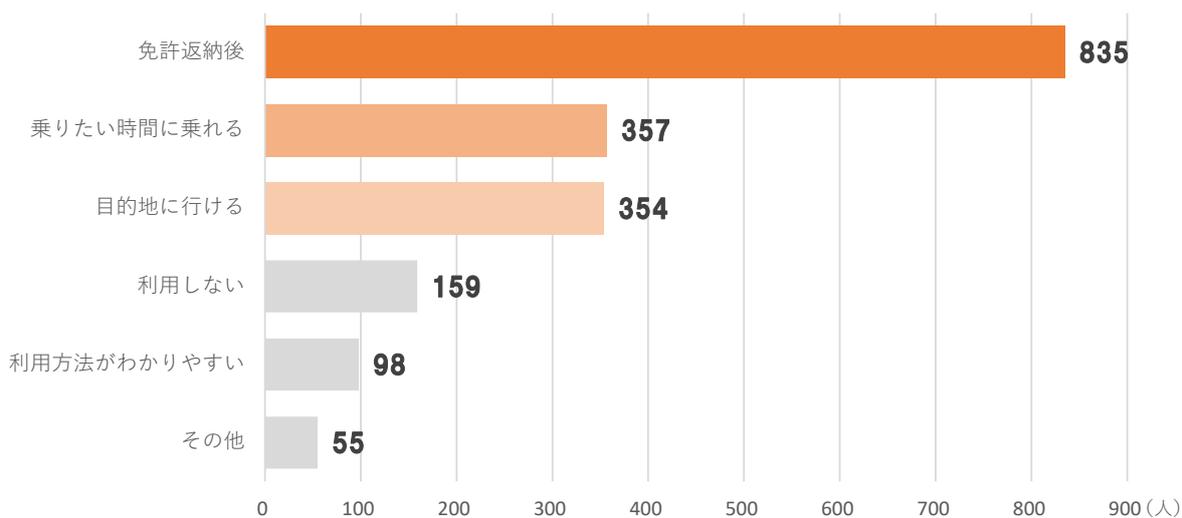


図 120 べんりカー利用条件 (n=1,325 複数回答可)

(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。

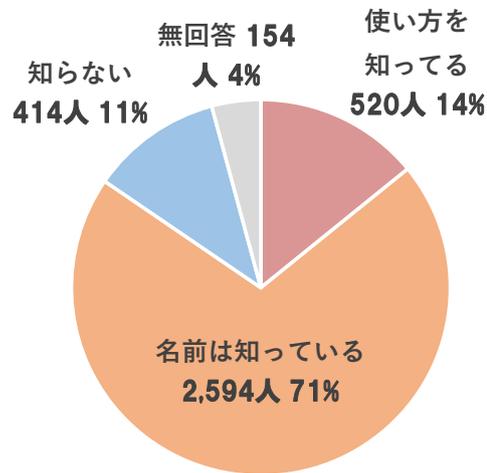


図 121 あいのりタクシー認知度 (N=3,682)

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。

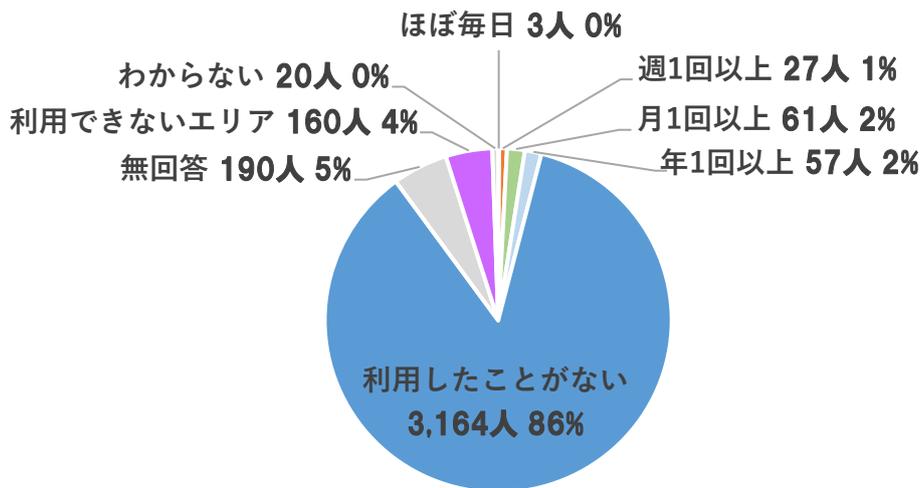


図 122 あいのりタクシー利用率 (N=3,682)

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

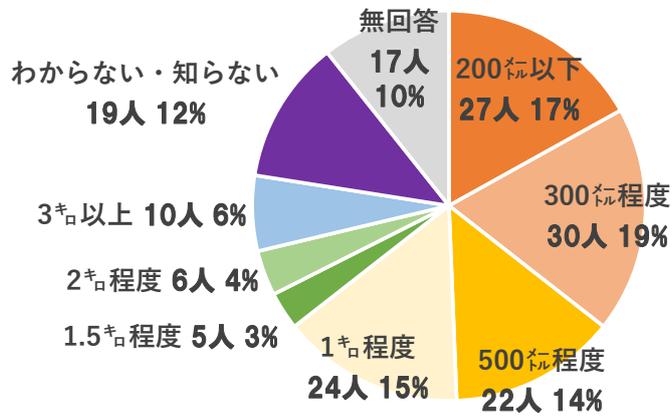


図 123 最も近いバス停の距離 (n=160)

④ バス停の便利さ

便利であると感じている方は約 24%、不便を感じている方は約 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

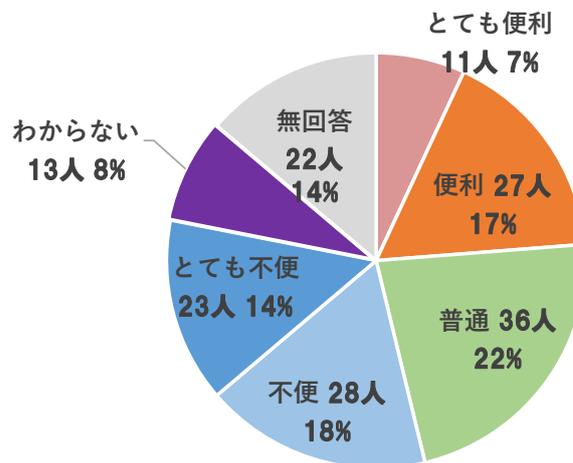


図 124 バス停の便利さについて (n=160)

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

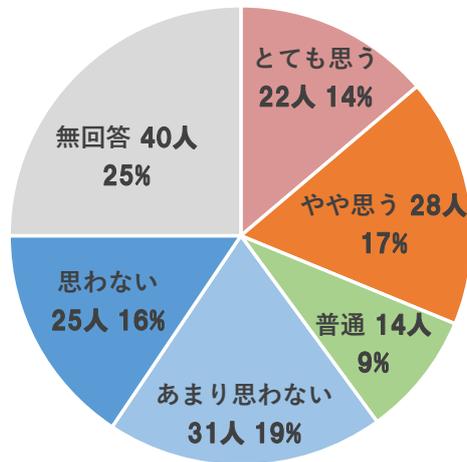


図 125 あいのりタクシー導入後利用したいか (n=160)

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

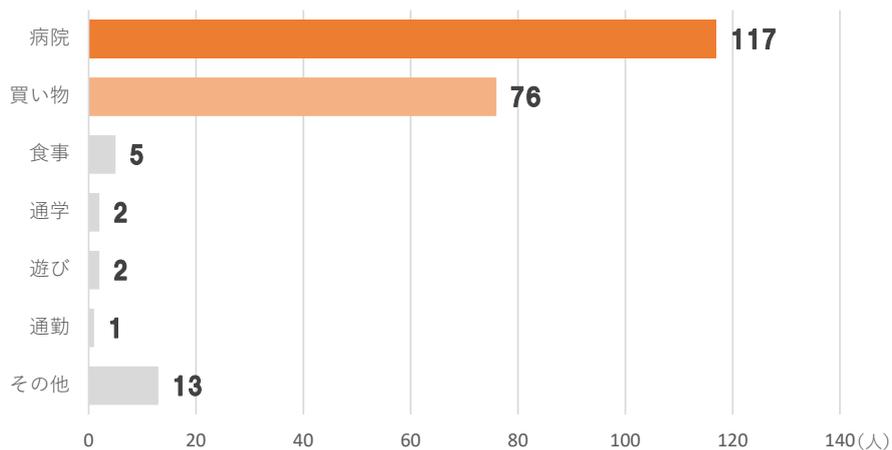


図 126 あいのりタクシー利用目的 (n=148 複数回答可)

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

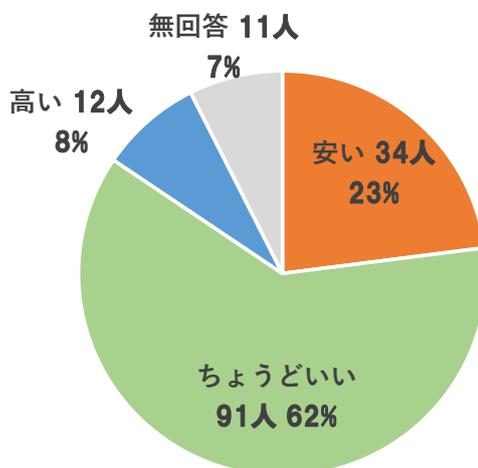


図 127 あいのりタクシー運賃について (n=148)

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

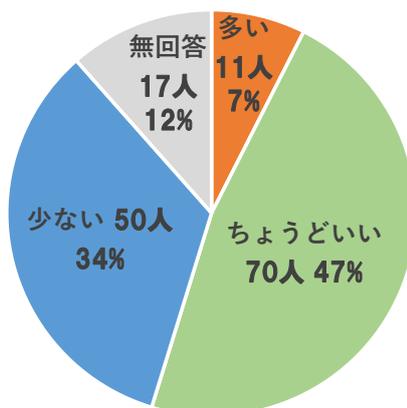


図 128 あいのりタクシー便数について (n=148)

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

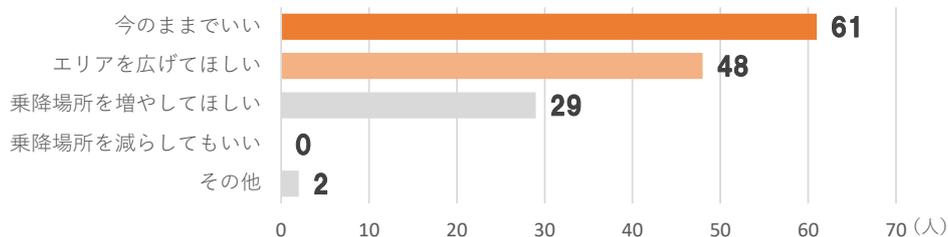


図 129 あいのりタクシーの運行エリア・乗降場所について (n=148 複数回答可)

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

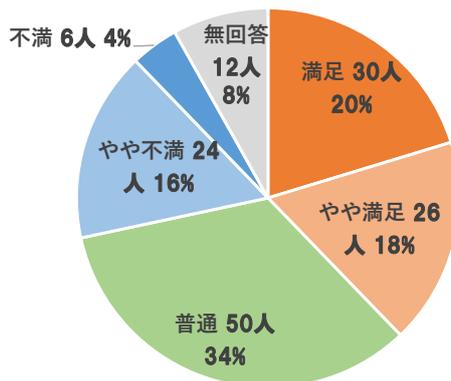


図 130 あいのりタクシーの満足度について (N=148)

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

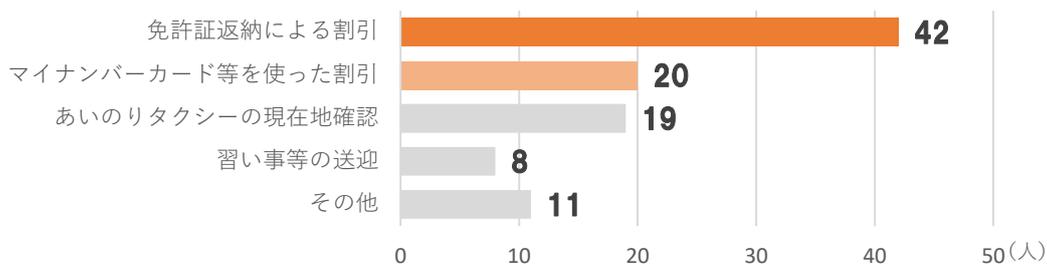


図 131 あいのりタクシーにあったら便利なサービス (n=148 複数回答可)

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

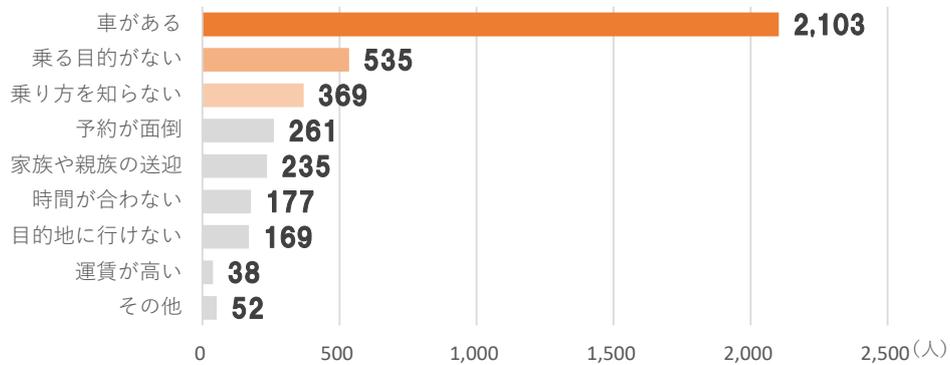


図 132 あいのりタクシー未利用理由 (n=3,164 複数回答可)

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

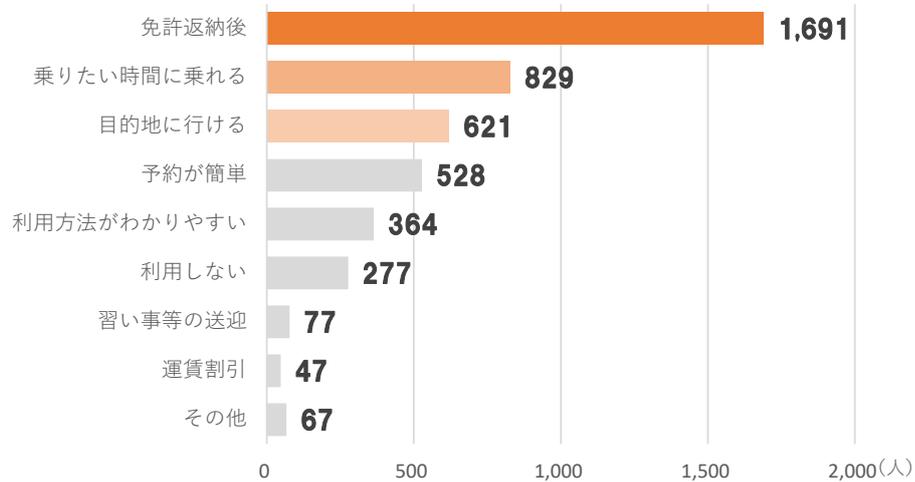


図 133 あいのりタクシー利用条件について (N=3,164 複数回答可)

1 1-2. 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 17 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 <small>※地域を校区で 2分割して実施</small>	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	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 134 地域懇談会の様子

表 18 懇談会の主な意見 (1/2)

地域	移動実態
菊池	<p>【生活移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物は限府で行っている <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・若い方が増えている地域もある
七城	<p>【生活移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【来訪者移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【生活移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【あいのりタクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは、通学に使いにくい <p>【通勤・通学】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスに混乗できないか <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【生活移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） <p>【アイデア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【あいのりタクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス型（べんりカーの様な）を望む声もある <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域の幹線道路にバスが無い

表 19 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	<p>【べんりカー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【あいのりタクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あいのりタクシーの運行エリア拡大 ・あいのりタクシーの車イスの方の利用 	<p>【利用増進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな利用者をどう取り込むか <p>【新しい交通手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【交通手段の周知】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【あいのりタクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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あるのでは ・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 	<p>【新しい公共交通手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スマホ予約が可能なサービス <p>【既存交通の見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【利用増進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・使いやすく（利用者負担軽減） <p>【交通手段の周知】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【あいのりタクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あいのりタクシーの利用方法周知、予約をしやすく ・あいのりタクシーの運賃負担を軽減できないか <p>【運行体制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転業務の働きやすさ向上で運転士を確保 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>【既存交通の見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旭志のむら中と周辺を回るバス+自宅までのあいのりタクシー組み合わせ <p>【新しい交通手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【あいのりタクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あいのり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 <p>【運行体制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プロドライバー不足に対応した制度導入 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>【新しい交通手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

1 1-3. べんりカー・あいのりタクシー利用者アンケート調査

1 1-3-1 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 20 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。

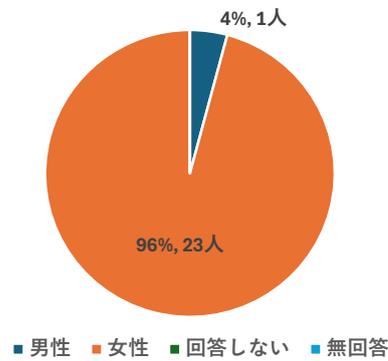


図 135 性別 (N=24)

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。

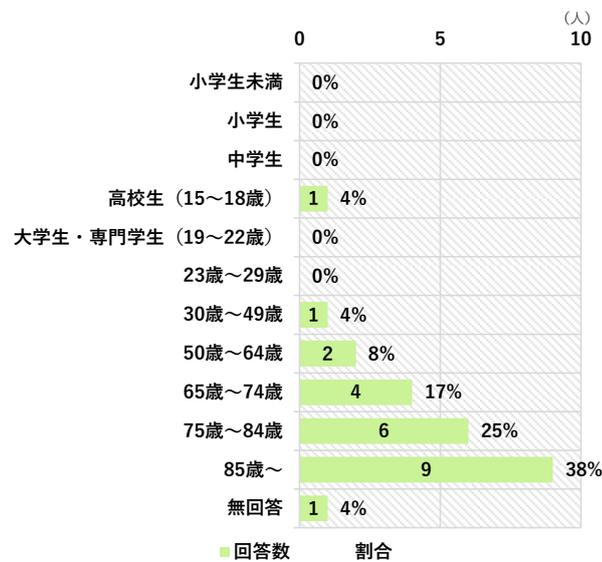


図 136 年齢 (N=24)

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。

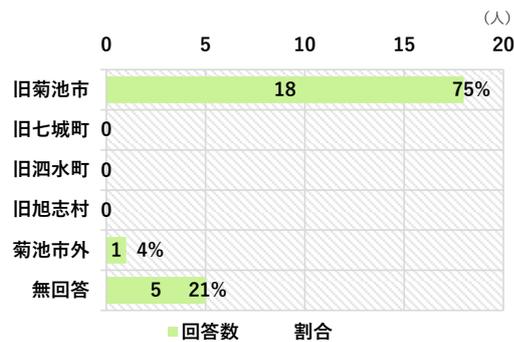


図 137 居住地 (N=24)

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い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。

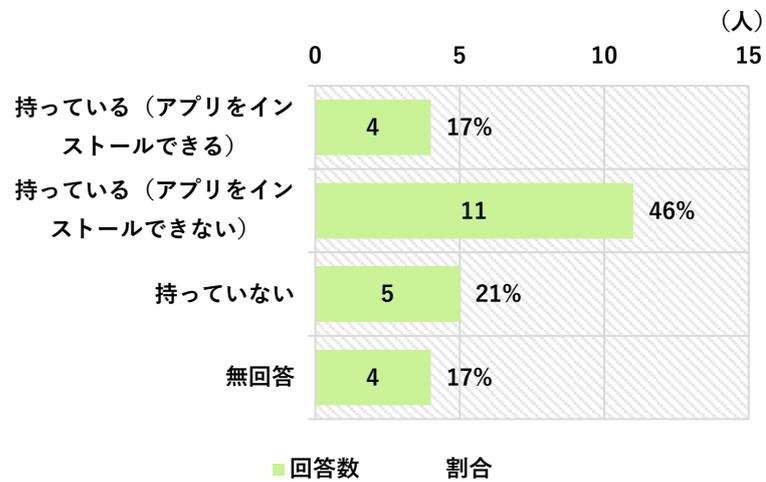


図 138 スマートフォンの有無 (N=24)

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。

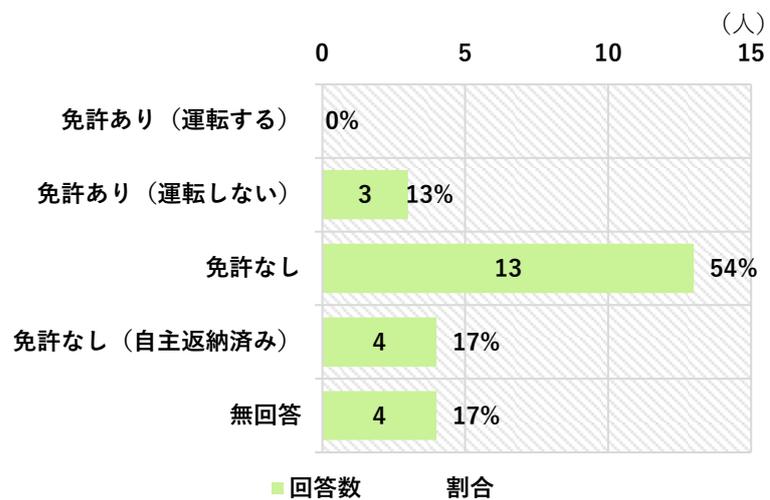


図 139 自動車免許の有無 (n=24)

(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。

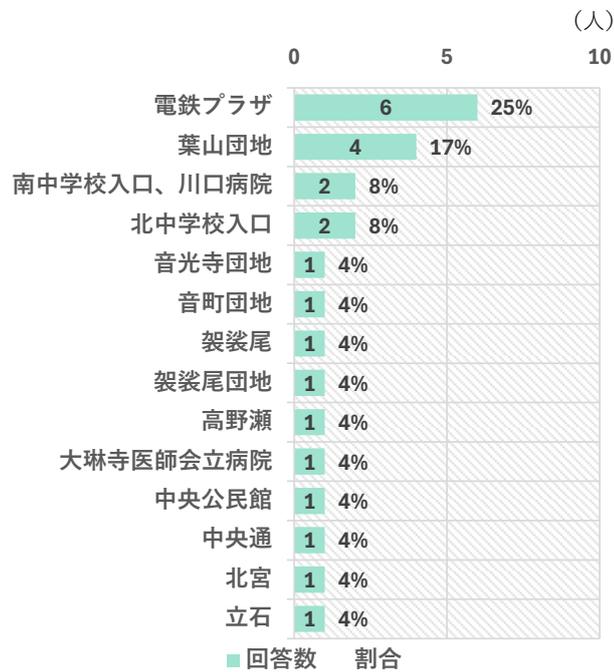


図 140 乗車バス停 (N=24)

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。

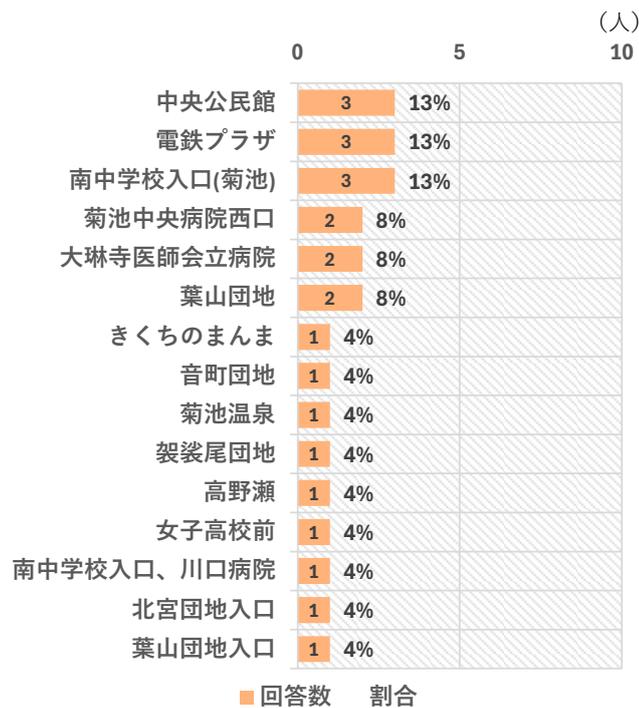


図 141 降車バス停 (N=24)

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。

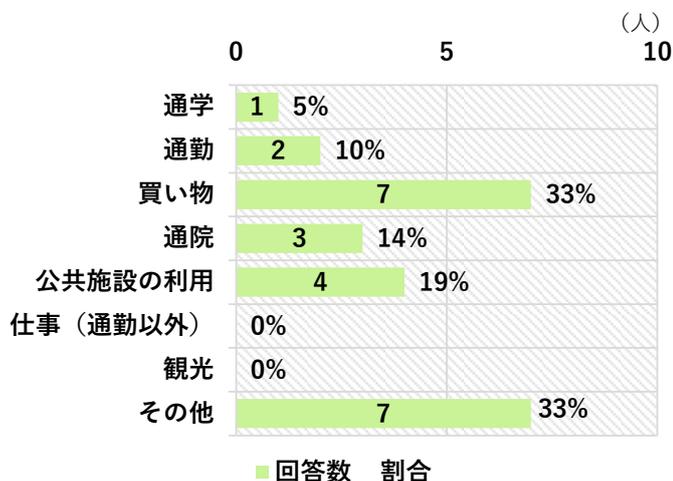


図 142 移動目的 (N=24)

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。

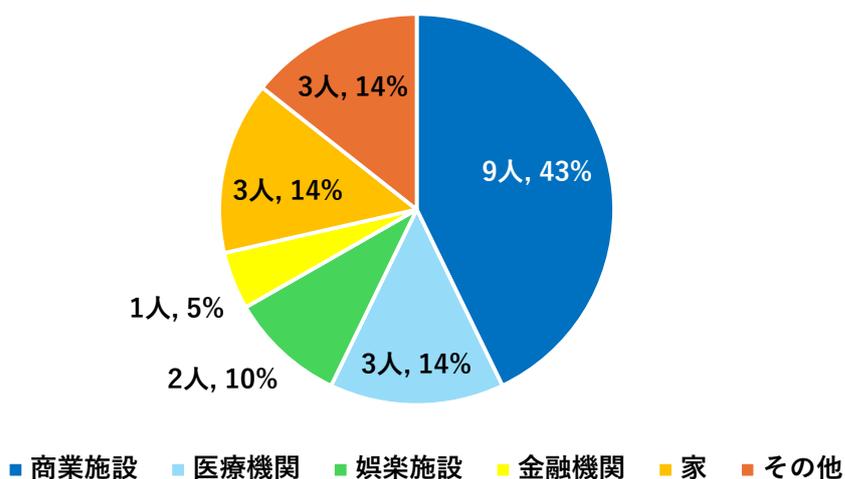


図 143 目的地施設 (N=24)

※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。

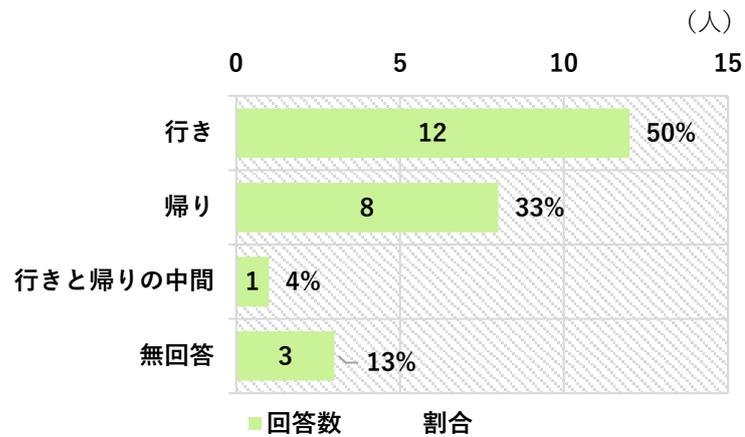


図 144 目的地まで行きか帰りか (N=24)

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。

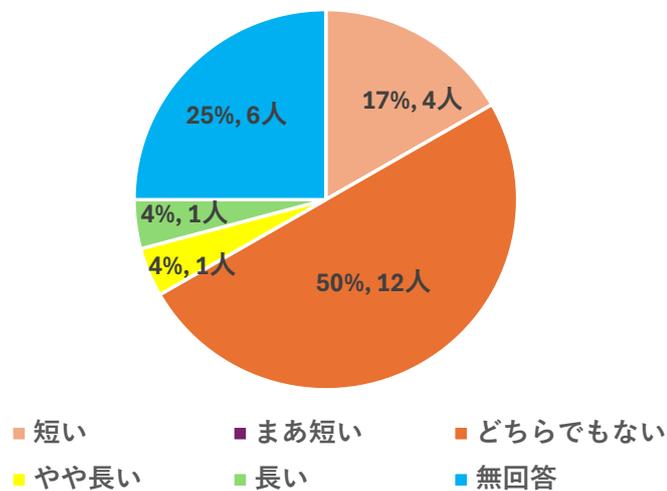


図 145 目的地までのアクセス時間 (N=24)

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。

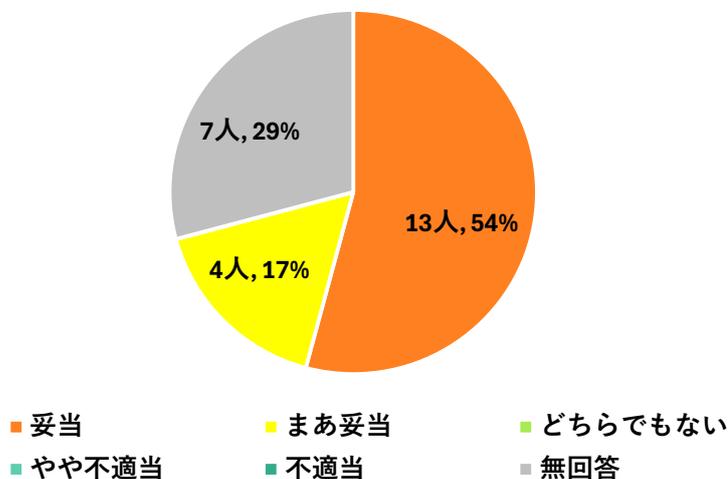


図 146 ルート・バス停位置の妥当性 (N=24)

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。

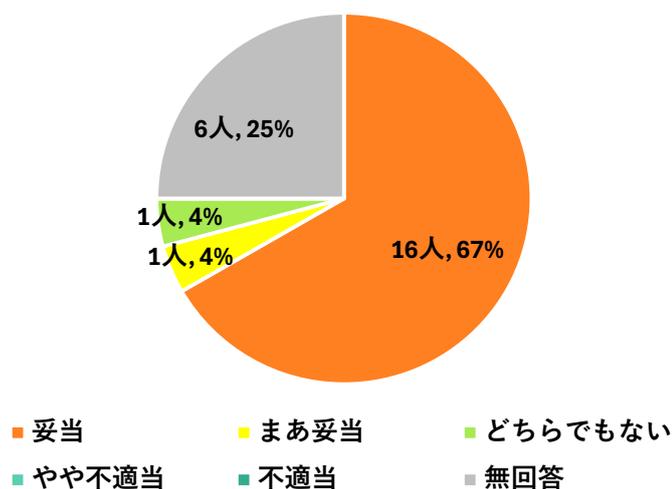


図 147 ルート・バス停位置のわかりやすさ (N=24)

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。

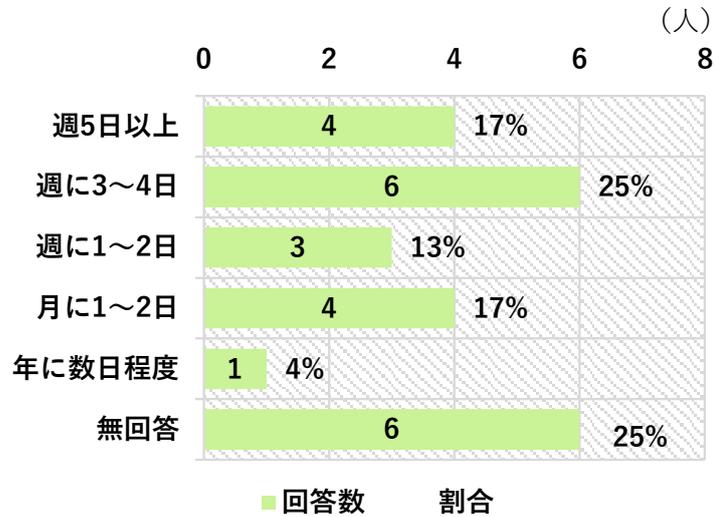


図 148 きくちべんりカーの利用頻度 (N=24)

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）。

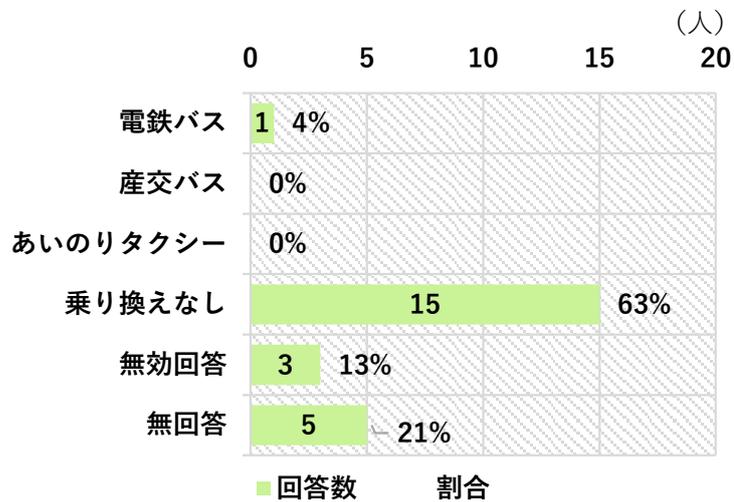


図 149 他の公共交通への乗り換え (N=24)

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 21 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

1 1 - 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 22 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。

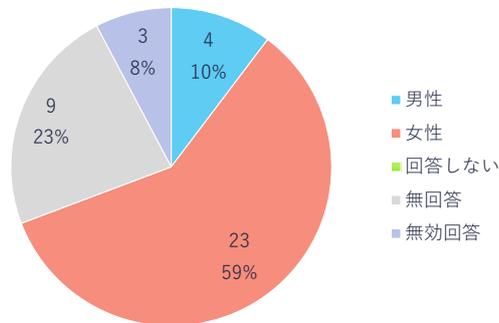


図 150 性別 (N=39)

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。

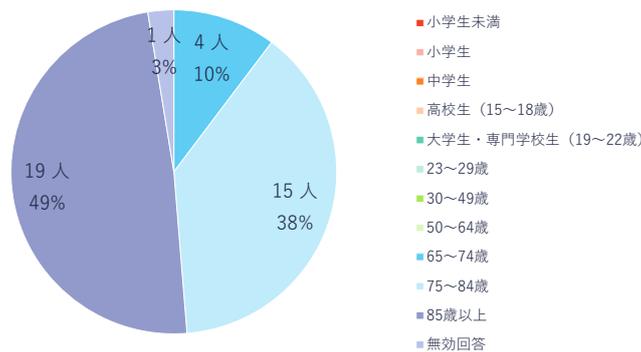


図 151 年齢 (N=39)

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。

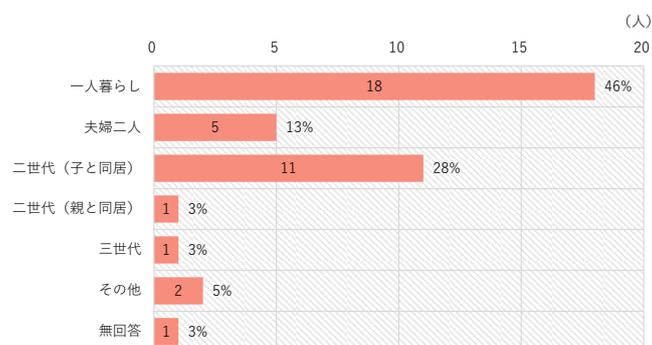


図 152 家族構成 (N=39)

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。

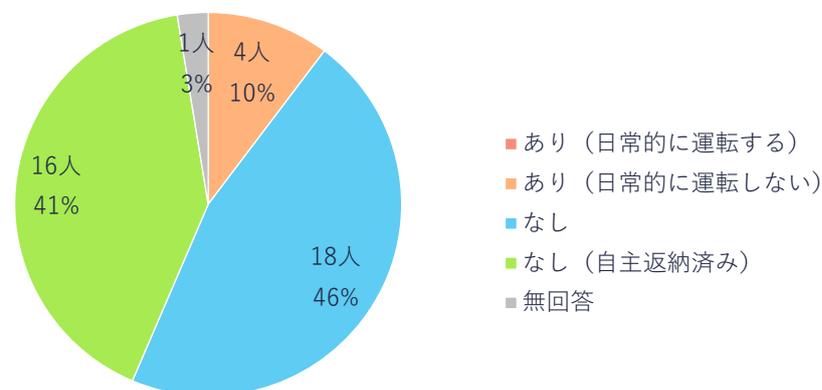


図 153 運転免許証の有無 (N=39)

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。

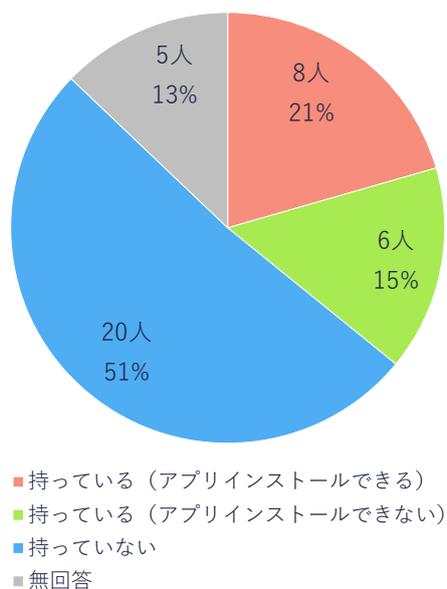


図 154 スマートフォンの有無 (N=39)

(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。

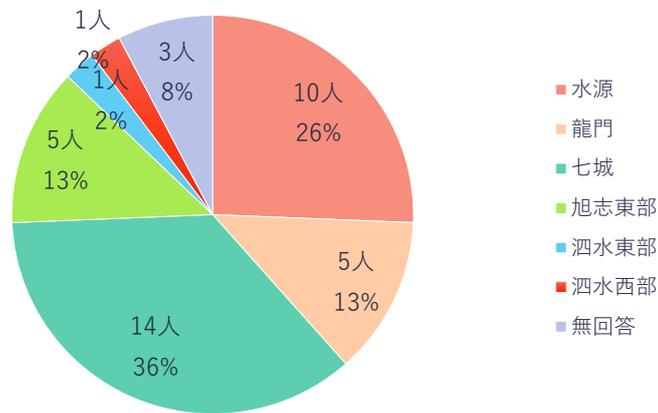


図 155 普段利用するあいのりタクシーの運行地域 (N=39)

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。

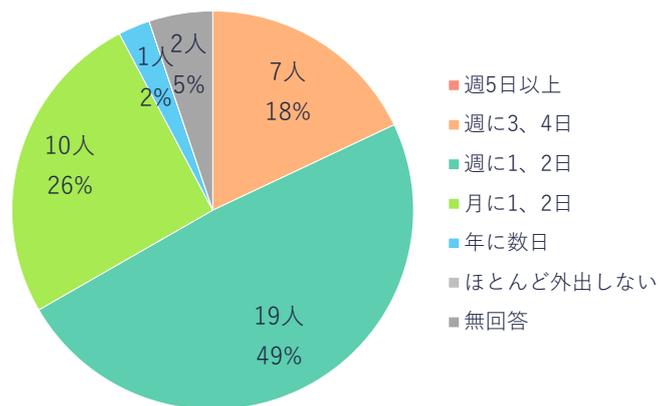


図 156 外出頻度 (移動手段は問わない) (N=39)

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。

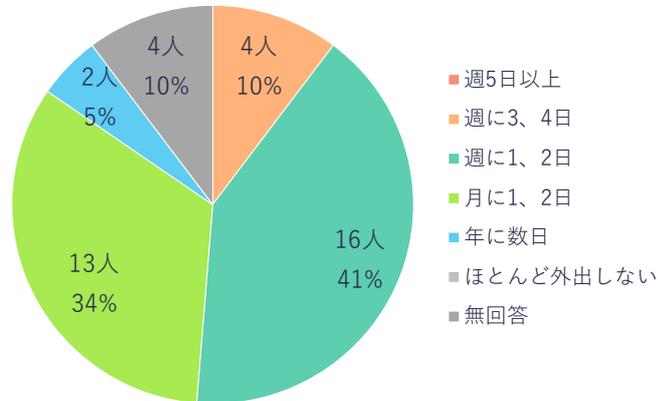


図 157 あいのりタクシーの利用頻度 (N=39)

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。

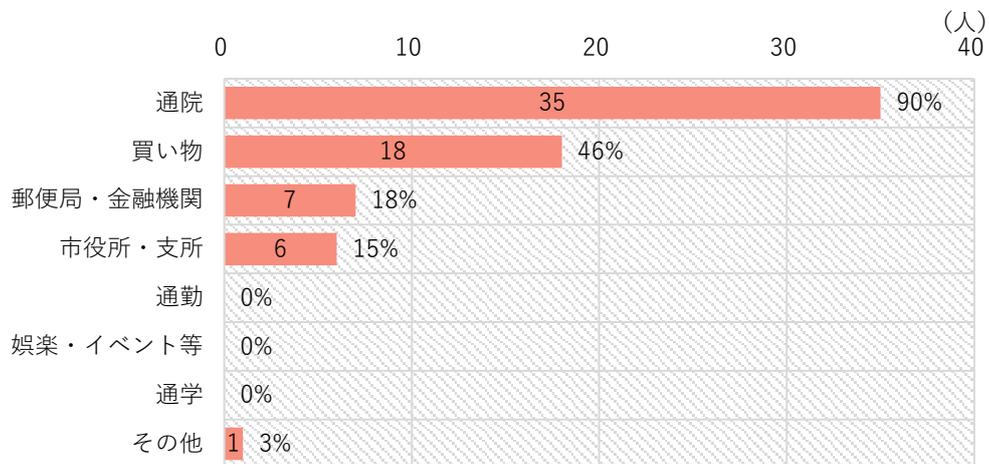


図 158 利用目的 (N=39) (多いもの2つまで)

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 23 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、マルシヨク
《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 人とどまります。

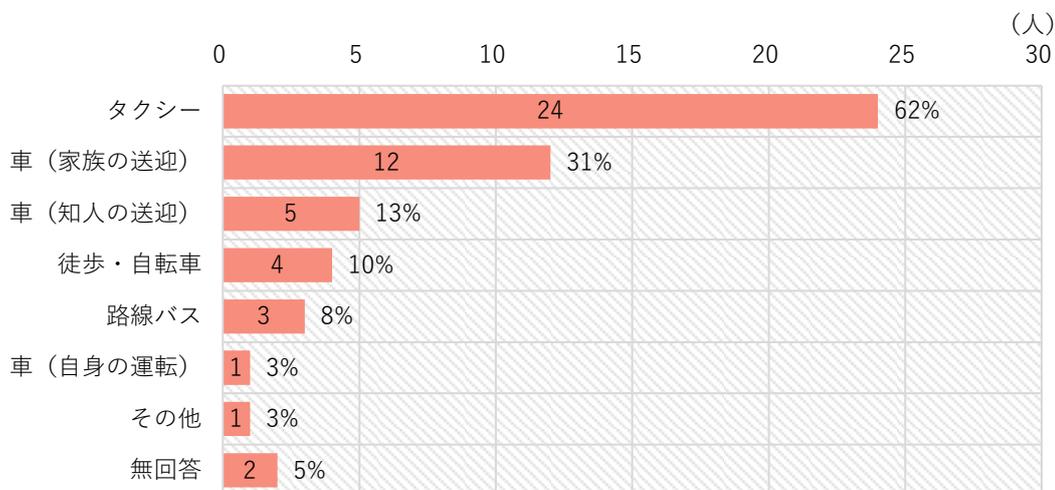


図 159 あいのりタクシーがない場合の移動手段（n=39）

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。

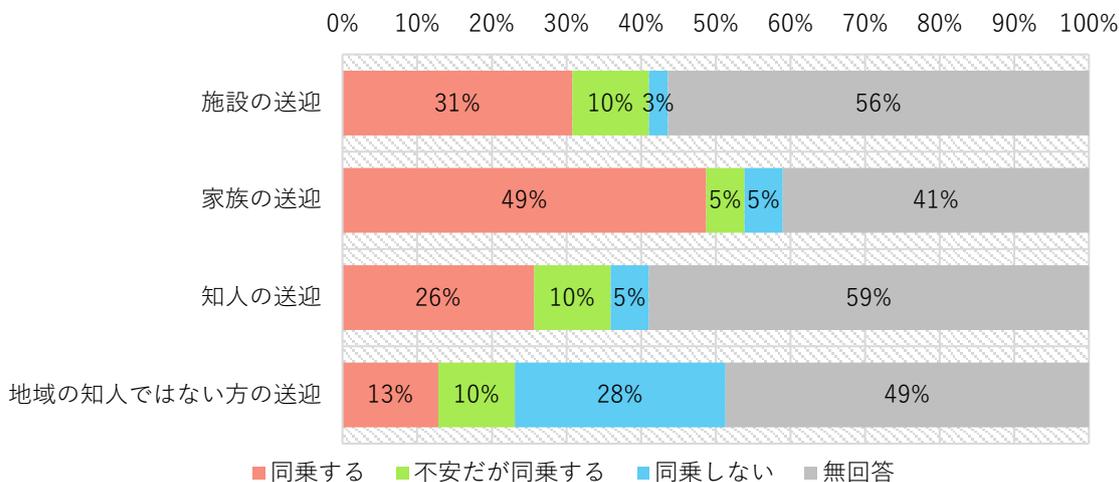


図 160 運転手が交通事業者ではない場合の許容度 (N=39)

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 24 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)

【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て、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12章 地域事業者の意向

12-1. 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 25 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	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 基礎データ（運行状況、利用状況、運転者の状況） ▶ 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
	令和6年 12月16日（月）	産交バス 株式会社	
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	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 車両及び人員について ▶ 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 ▶ 経営課題等について
	令和6年 10月9日（水）	有限会社キクチ 観光タクシー	
	令和6年 10月17日（木）	株式会社一真	

表 26 路線バス事業者の主な発言内容

発言内容
<p>【利用現況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>【運転手の充足状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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た次の段階と考える。 ・ 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。 <p>【べんりカーの運行】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

表 27 タクシー事業者の主な発言内容

発言内容
<p>【利用現況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【公共交通施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【あいのりタクシーの運行】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、菊池渓谷、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。

1 2-2. 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に対して、現在の来訪者（通勤者）の移動手段や公共交通に転換する可能性、公共交通との連携策についての意向等、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 28 地域事業者の主な回答内容

回答内容	
工場団地	<p>【通勤の移動実態】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>【送迎の実態】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マイクロバス（定員 29 人以下）で送迎している。 ・ 定時定路線で運行しており、行きは 4 便、帰りは随時運行している。 ・ 1 日 240 人程度利用がある。 <p>【移動手段を公共交通に転換する可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 朝 6 時から夜 23 時まで運行があれば送迎を公共交通に転換する可能性がある。乗車人数は 1～25 名程度で、ルートは複数必要と考える。 ・ ただし、通勤で利用したい方がどれだけいるかは分からない。 <p>【公共交通との連携策についての意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 送迎バスがあるものの、現在は技能実習生専用のため、公共交通の一部として活用することは難しい。
教育施設	<p>【通学の移動実態】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>【スクールバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スクールバスは運行しておらず今後も予定はない。 <p>【公共交通との連携策についての意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の状況により、学校の始業時間の変更は検討可能である。
観光施設	<p>【来訪者の移動実態】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ ほとんど自家用車で来訪する。来訪者はほとんど日本人である。 <p>【移動手段を公共交通に転換する可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光地を周遊するバスの運行があれば利用する可能性がある。
商業施設	<p>【来訪者の移動実態】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>【現行の公共交通の運行に対して連携を図るサービス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスを利用される方は、申し出があれば車を施設内駐車場に駐車していくことに対して許可を出している。 ・ バスを施設内駐車場へ乗り入れすることも考えられる。