４.２. 市民の移動実態・ニーズ

項　目	実施方法・内容等
調査対象	■市民　　■配布数：1,000 世帯／21,953 世帯※令和５年６月時点 ※調査対象は、地域毎の世帯数に配慮の上で無作為抽出 （山鹿地域：420 世帯、鹿北地域：100 世帯、菊鹿地域 150 世帯、鹿本地域 220 世帯、鹿央地域：110 世帯）
調査方法	■調査票への記入式又は web 回答　※世帯構成及び構成員全員に関する状況等を把握
調査期間	■令和５年８月１日（火）～令和５年８月 31 日（木）
調査内容（項目）	・世帯構成員及び属性（性別、年齢、職業、自由に使える自動車等の保有状況、免許保有状況：免許返納状況）
	・最寄りの停留所（停留所名・停留所までの交通手段・距離、もしくは「知らない」）
	・日常の行動特性（目的別・目的地、頻度、利用交通手段、時間帯）
	・路線バスの利用状況（利用の有無、利用頻度、利用目的・目的地、時間帯）
	・あいのりタクシーの利用状況（利用の有無、利用頻度、利用目的・目的地、利用曜日、時間帯）
	・地域公共交通を利用する理由・利用しない理由 ⇒　利用する場合、地域公共交通に対する満足度（運賃、運行時間帯、運行間隔・運行本数、自宅から停留所（停留所から目的地）までの距離、行先・運行ルート、バス待ち･乗り継ぎ環境、運行形態、情報提供） ⇒　利用しない場合、地域公共交通の今後の利用意向と利用するための条件（運賃、運行時間、運行間隔・運行本数、自宅から停留所（停留所から目的地）までの距離、その他）
	・あいのりタクシーの利用意向　※運行内容（10 月からの見直し含む）を提示 ⇒　今後利用する可能性がある場合、変化の理由、利用する目的・頻度 ⇒　条件次第で利用する場合、利用するための条件（行先、運賃、乗り継ぎ、予約の有無、運行時間帯、運行曜日）
	・あいのりタクシーの予約方法について
	・地域公共交通網形成計画の認知度
	・過去５年間での地域公共交通の利用の変化（利用増減、意識の変化）
	・地域公共交通の利用の変化に伴う日常生活の変化の有無
	・地域公共交通のサービスのあり方
	・地域公共交通に対する要望・意見　　など
回収票数	■計　301 票(回収率：30.1%)　※居住地別の回収票数は次頁参照

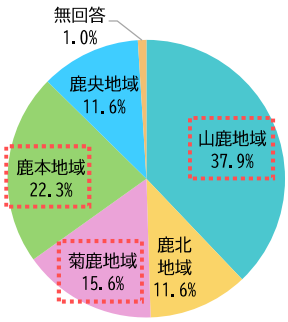
（1） 回答者属性

① 居住地

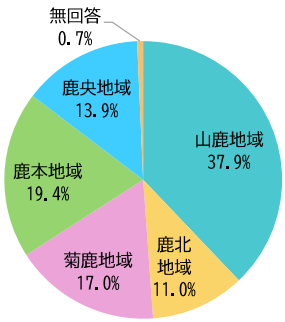
○ 居住地は「山鹿地域」が約４割と最も多く、以下、「鹿本地域」と「菊鹿地域」が約２割となっています。

○ 各地域の最も多い地区をみると、山鹿地域では「大道」が約２割、鹿北地域では「広見」が約３割、菊鹿地域では「城北」が約３割、鹿本地域では「来民」が約６割、鹿央地域では「米野岳」が約４割となっています。

▼世帯(N=301)

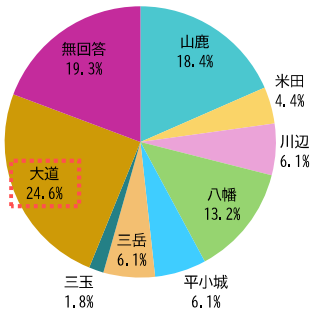


▼個人(N=710)

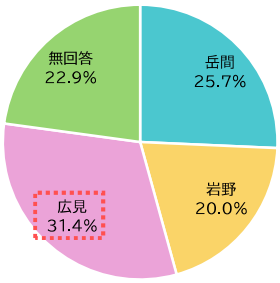


▼大字(世帯)

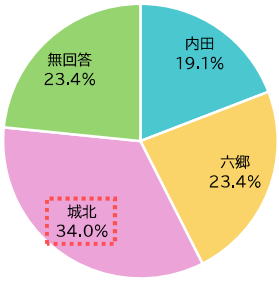
山鹿地域（N=114）



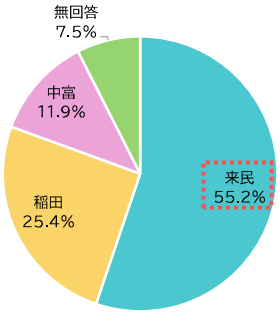
鹿北地域（N=35）



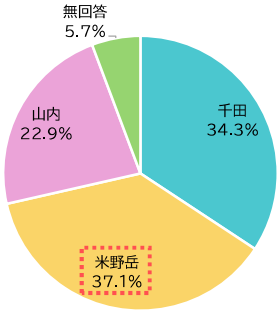
菊鹿地域（N=47）



鹿本地域（N=67）



鹿央地域（N=35）



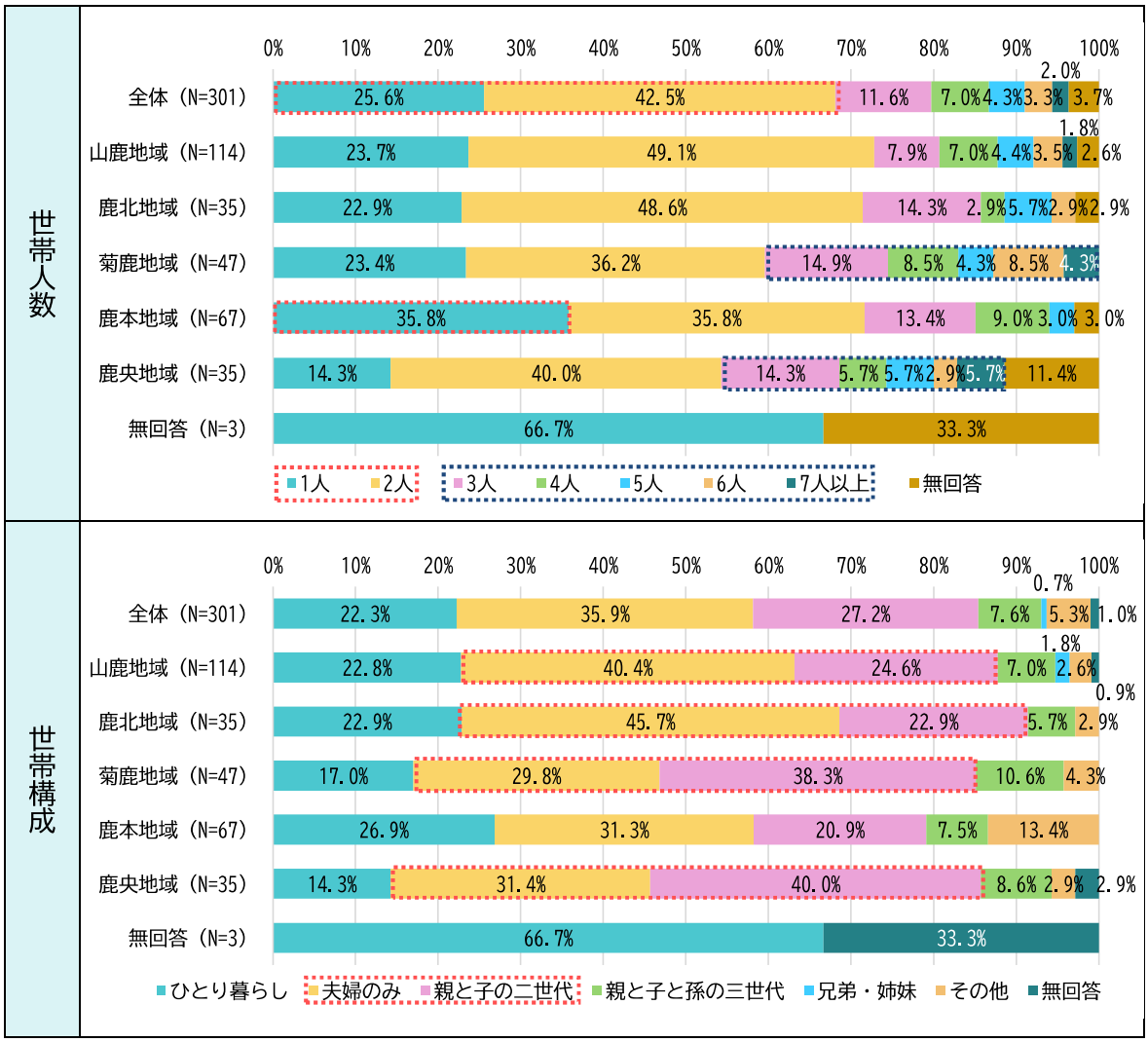
無回答（N=3）

②　世帯構成

○ 世帯人数は、全体でみると「2 人」が約４割と最も多く、「1 人」が約３割となっています。

○ また、地域別にみても概ね同様の傾向となっていますが、菊鹿地域と鹿央地域では３人以上の割合が高く、鹿本地域では「1 人」の割合が高くなっています。

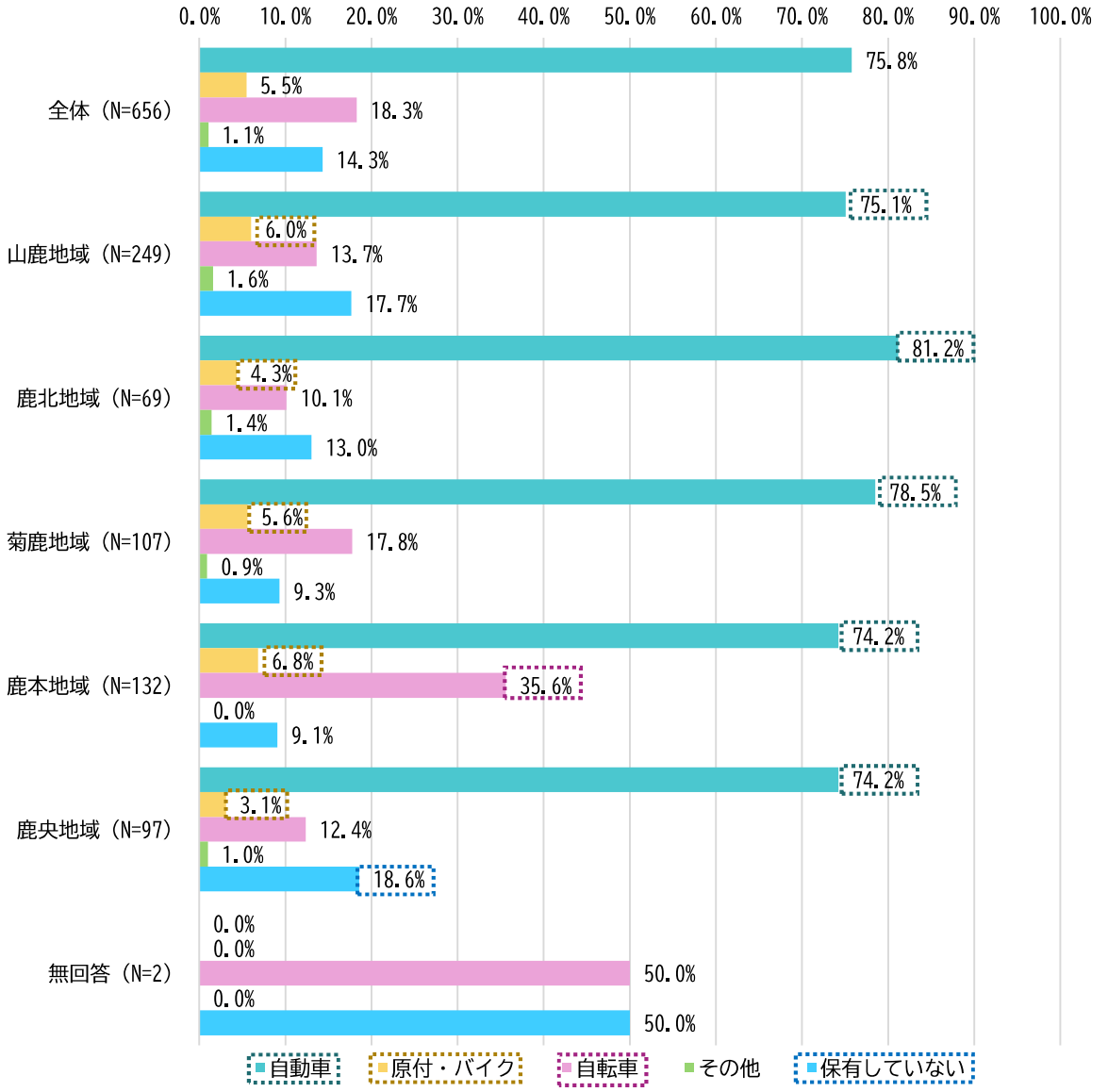
○ 世帯構成では、「夫婦のみ」と「親と子の二世代」が多くなっています。



③ 自由に使える自動車等の保有状況

○ いずれの地域も「自動車」が 7～8 割程度、「自転車」が 1～2 割程度、「原付・バイク」が 5%前後となっていますが、鹿本地域では「自転車」が約 4 割と多くなっています。

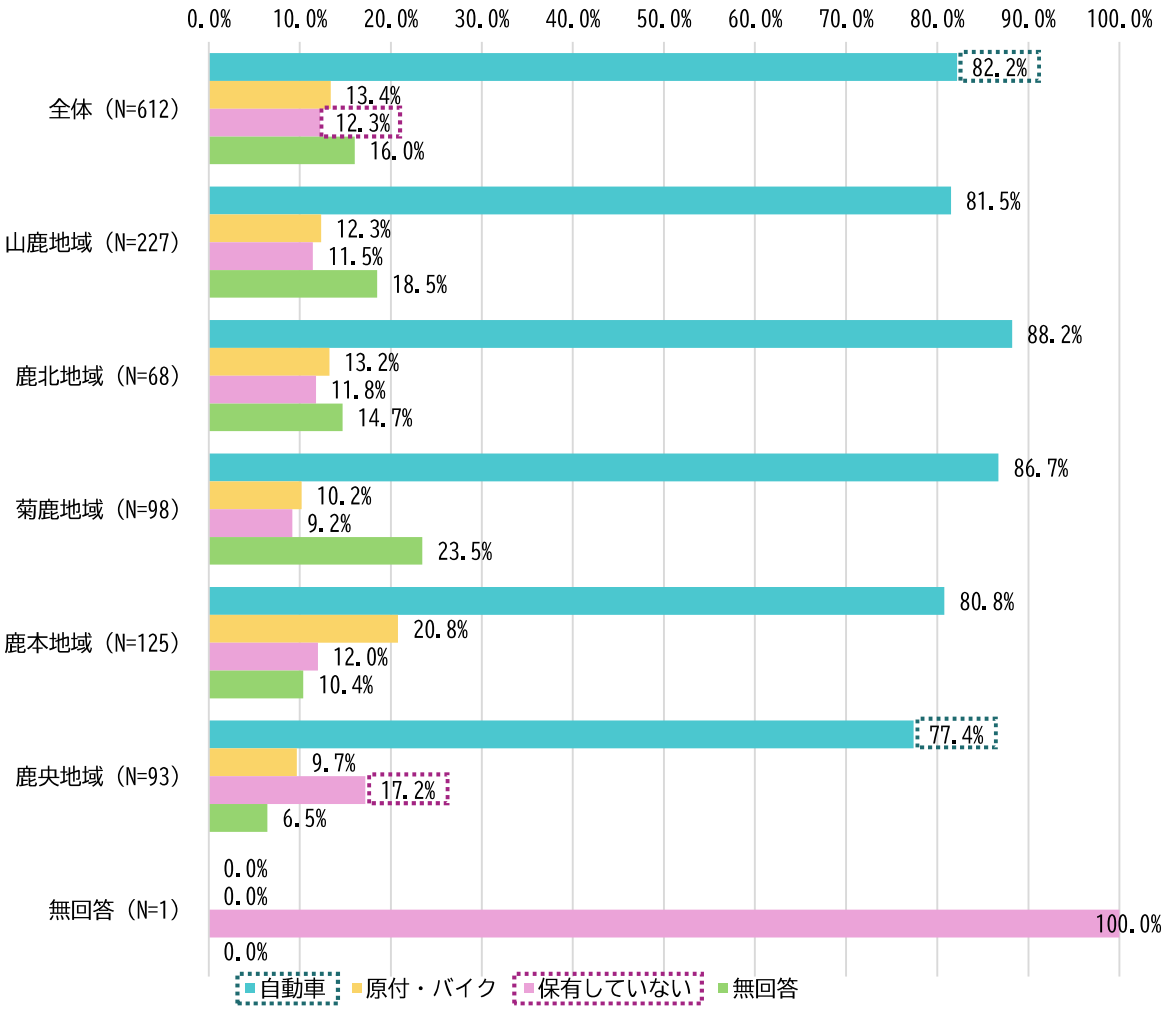
○ 一方で、「保有していない」は 1～2 割程度であり、鹿央地域で約 2 割と最も多くなっています。



複数回答を集計

④　運転免許証の保有状況

○　運転免許証の保有状況は、全体の約８割が保有している状況です。
○　一方で、「保有していない」は約１割となっていますが、鹿央地域では約２割と他地域と比較して多くなっています。



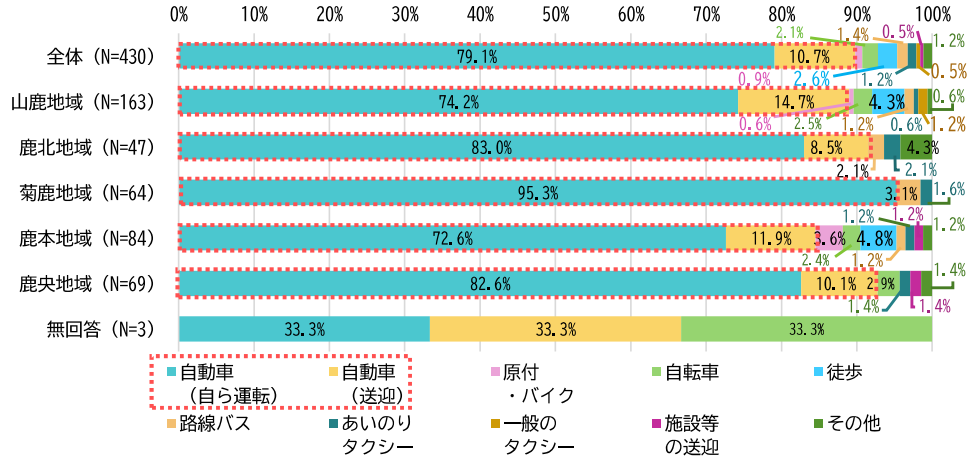
複数回答を集計

（２）日常生活の実態

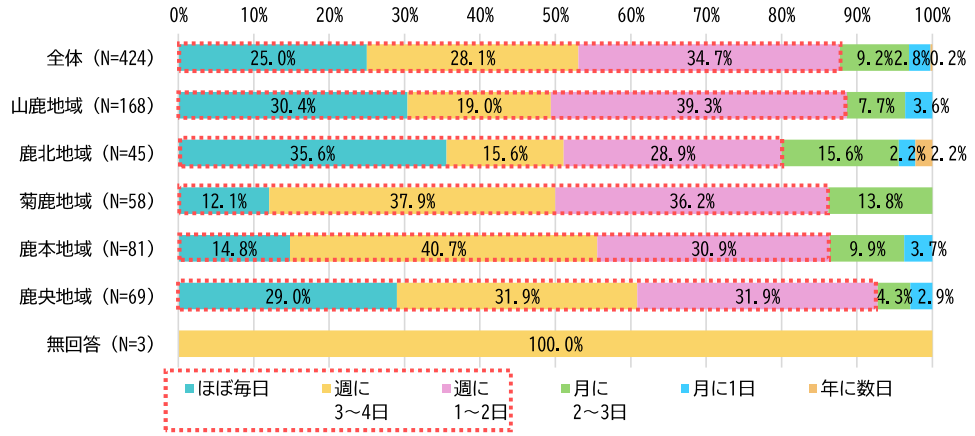
①　買物時の移動手段・外出頻度・外出時刻

○ 買物時の移動手段は「自動車（自ら運転）」が約８割、「自動車（送迎）」が約１割となっており、自動車利用が９割程度を占めています。
○ 外出頻度は、「ほぼ毎日」が約３割となっており、週１日以上で約８割となっています。
○ なお、菊鹿地域及び鹿本地域において「ほぼ毎日」の割合が低くなっています。
○ 外出時刻は「10～12時」が約３割と最も多く、その他時間帯にもばらついている状況です。

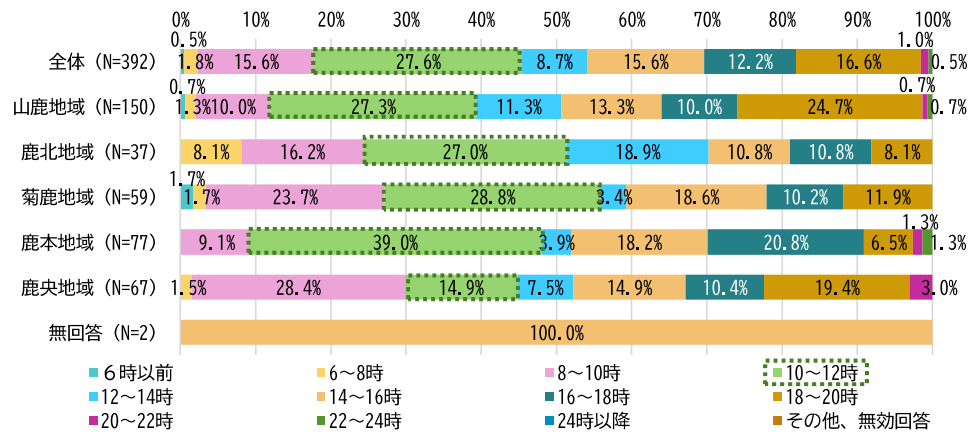
移動手段



外出頻度



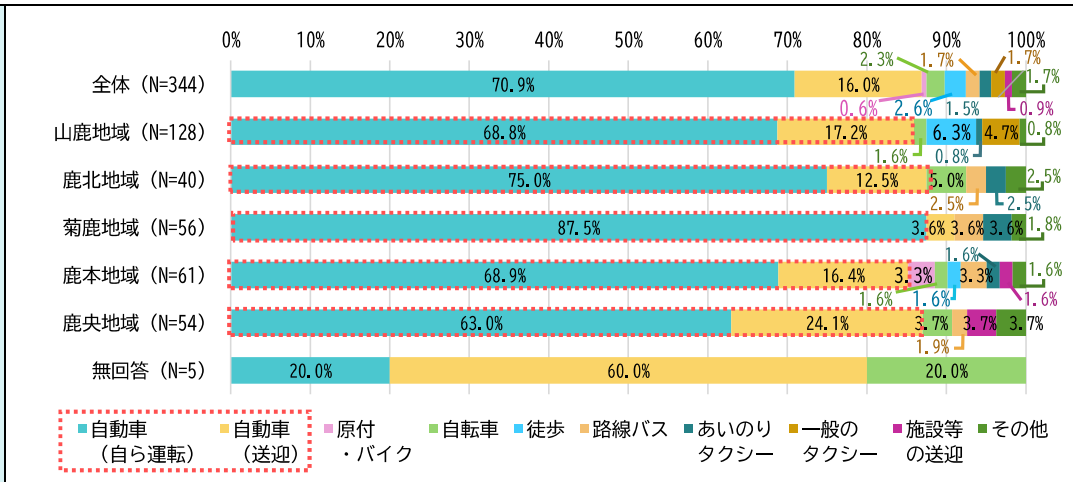
外出時刻



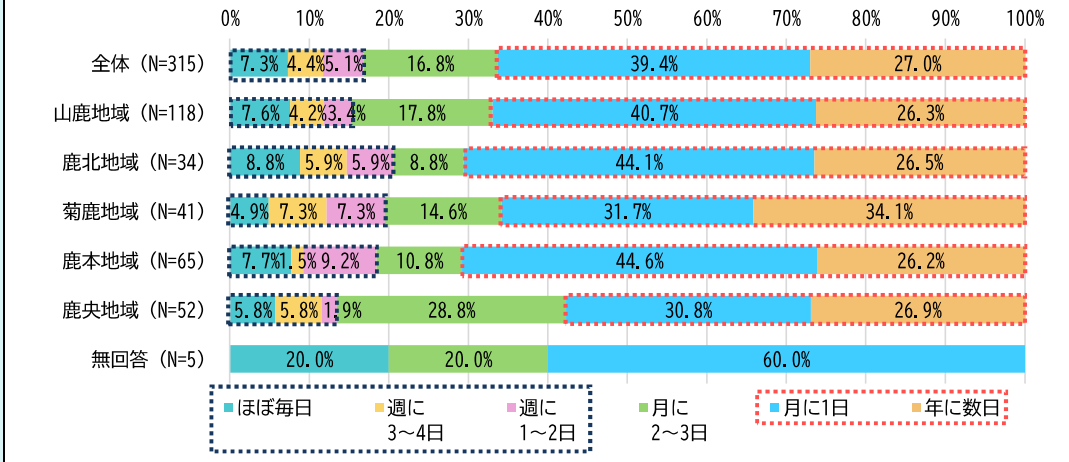
②　通院時の移動手段・外出頻度・外出時刻

○ 通院時の移動手段は、「自動車（自ら運転）」が約７割、「自動車（送迎）」が約２割と、自動車利用が９割程度を占めています。
○ ただし、買物時と比較して「自動車（自ら運転）」の割合が低くなっています。
○ 外出頻度は、「月に１回」と「年に数回」で約７割となっており、頻度は低い状況です。
○ 外出時刻は、「8～10時」と「10～12時」の午前中に約８割が集中している状況です。

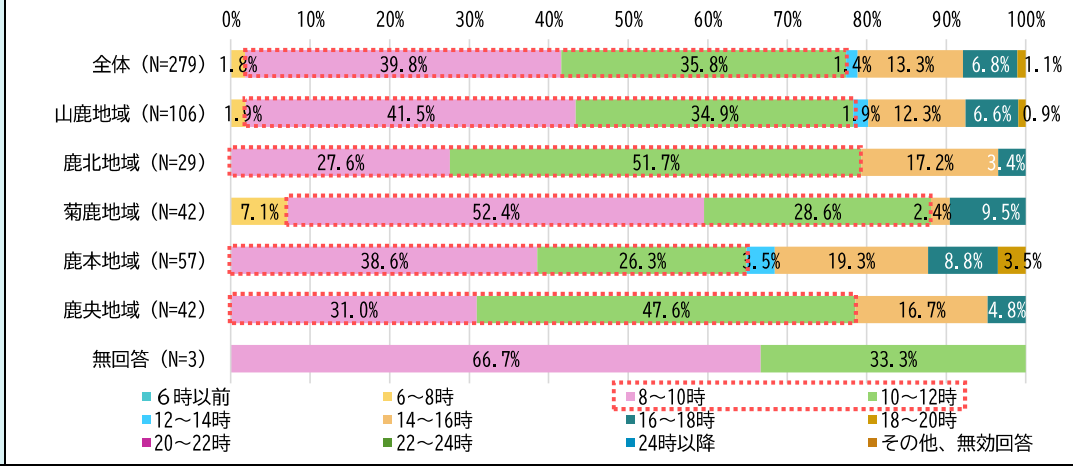
移動手段



外出頻度

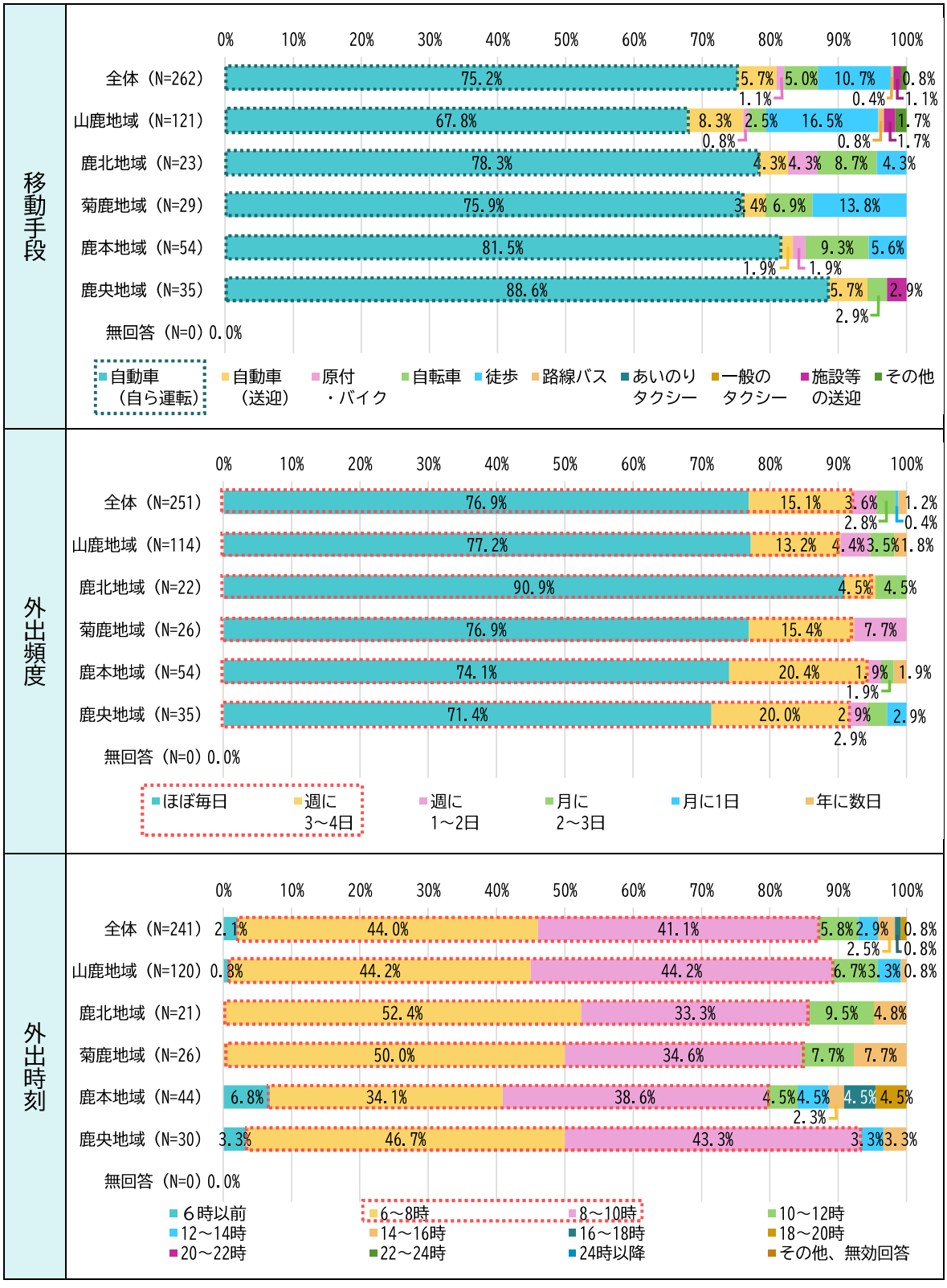


外出時刻



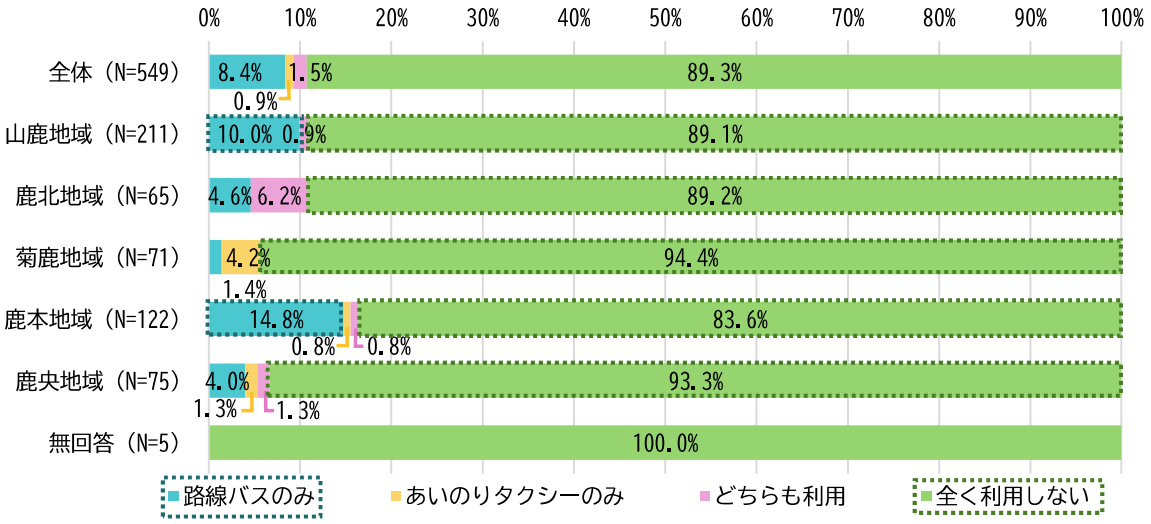
③　通勤・通学時の移動手段・外出頻度・外出時刻

○　通勤・通学時の移動手段は、「自動車（自ら運転）」が約８割を占めています。
○　外出頻度は、「ほぼ毎日」が約８割となっています。
○　外出時刻は、「6～8時」「8～10時」がそれぞれ約４割となっています。



④ 地域公共交通の利用実態

○ 地域公共交通を「全く利用しない」がいずれの地域においても９割程度を占めています。
○ 路線バスは山鹿地域と鹿本地域で１割程度利用されていますが、その他地域では少ない状況です。
○ 一方、あいのりタクシーは鹿北地域や菊鹿地域で他地域と比較して利用がみられますが、全体的に１割未満と少ないです。



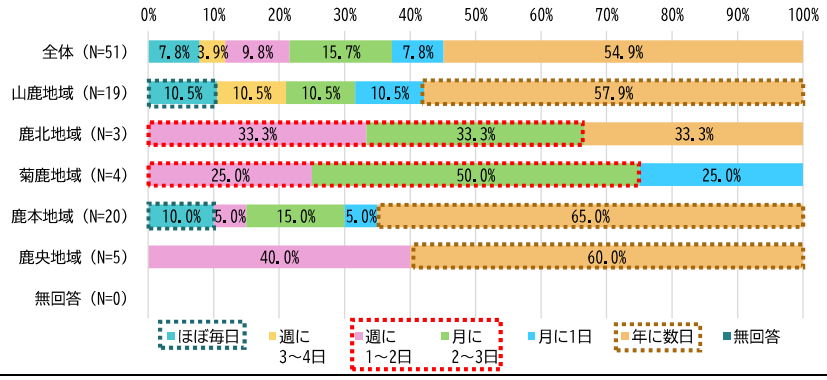
⑤ 地域公共交通の利用頻度・利用目的

○ 地域公共交通の利用頻度は、地域によってばらつきがあり、山鹿地域、鹿本地域、鹿央地域では「年に数回」が６割程度を占める一方、鹿北地域、菊鹿地域では、「月に２回以上」の利用が７割前後を占めています。

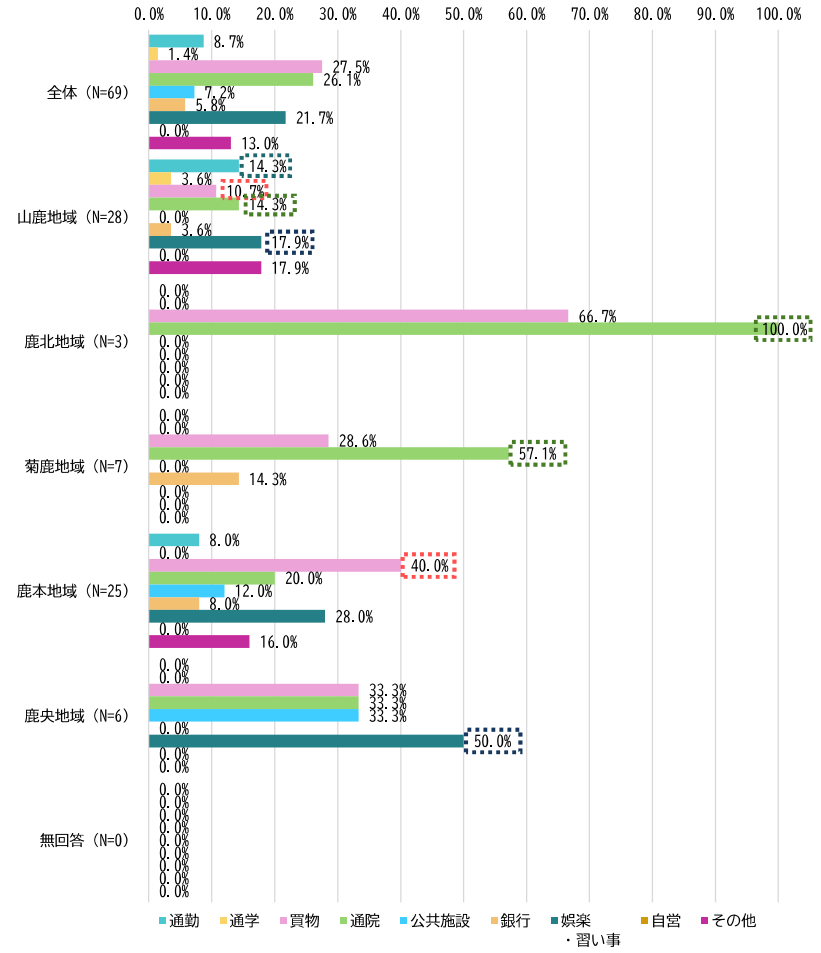
○ ただし、山鹿地域や鹿本地域では、「ほぼ毎日」利用する人も多く見られ、路線バスを定期的に利用する人が他地域と比較して多いことが想定されます。

○ 利用目的については、鹿北地域、菊鹿地域では「通院」、鹿本地域では「買物」、鹿央地域では「娯楽・習い事」の割合が最も高く、山鹿地域では「通勤」、「買物」、「通院」、「娯楽・習い事」の割合が同程度となっています。

利用頻度



利用目的

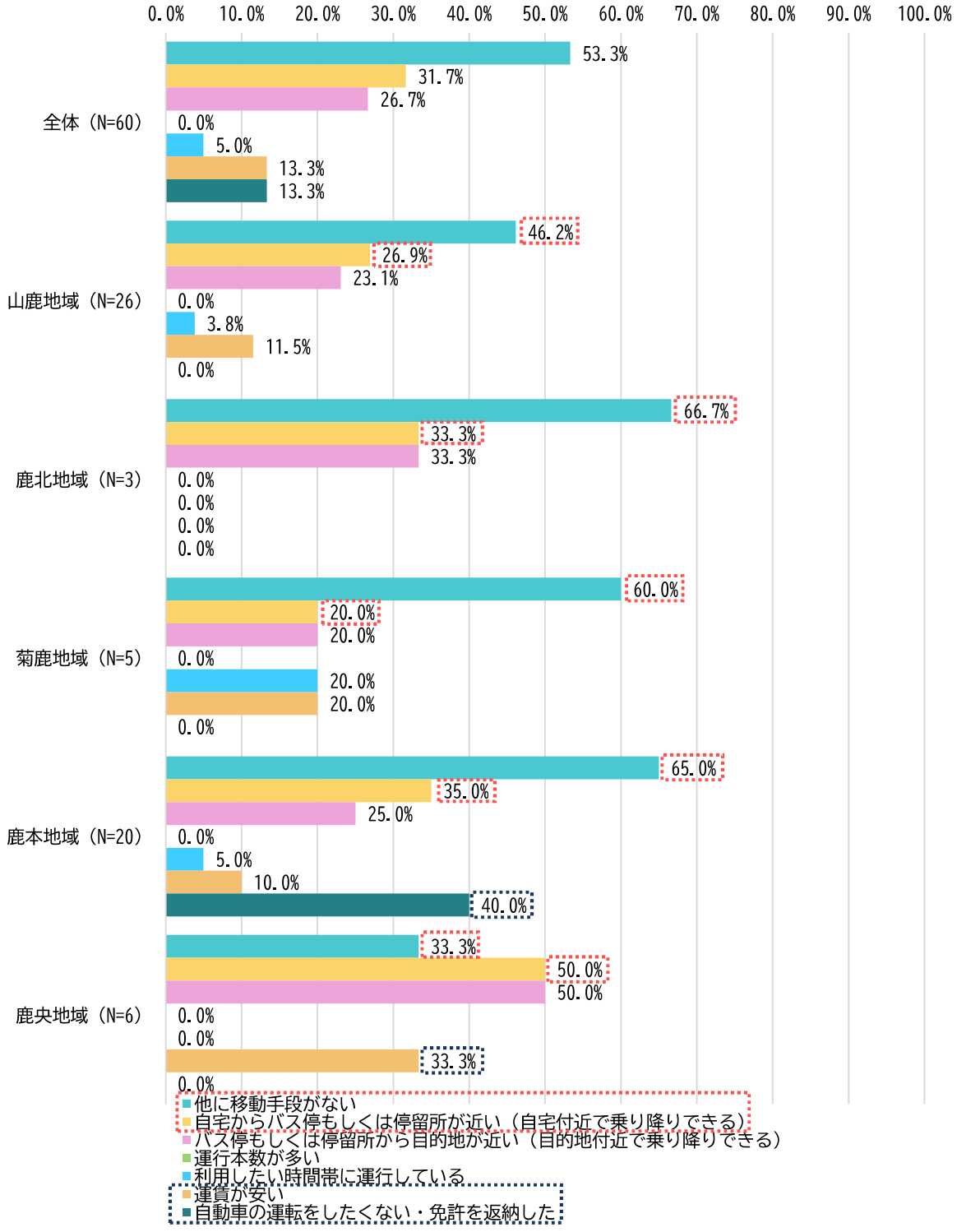


複数回答を集計

⑥ 地域公共交通の利用理由

○ 地域公共交通を利用する理由は、「他に移動手段がない」が最も多く、その他、「自宅からバス停もしくは停留所が近い（自宅付近で乗り降りできる）」や「バス停もしくは停留所から目的地が近い（目的地付近で乗り降りできる）」が多くなっています。

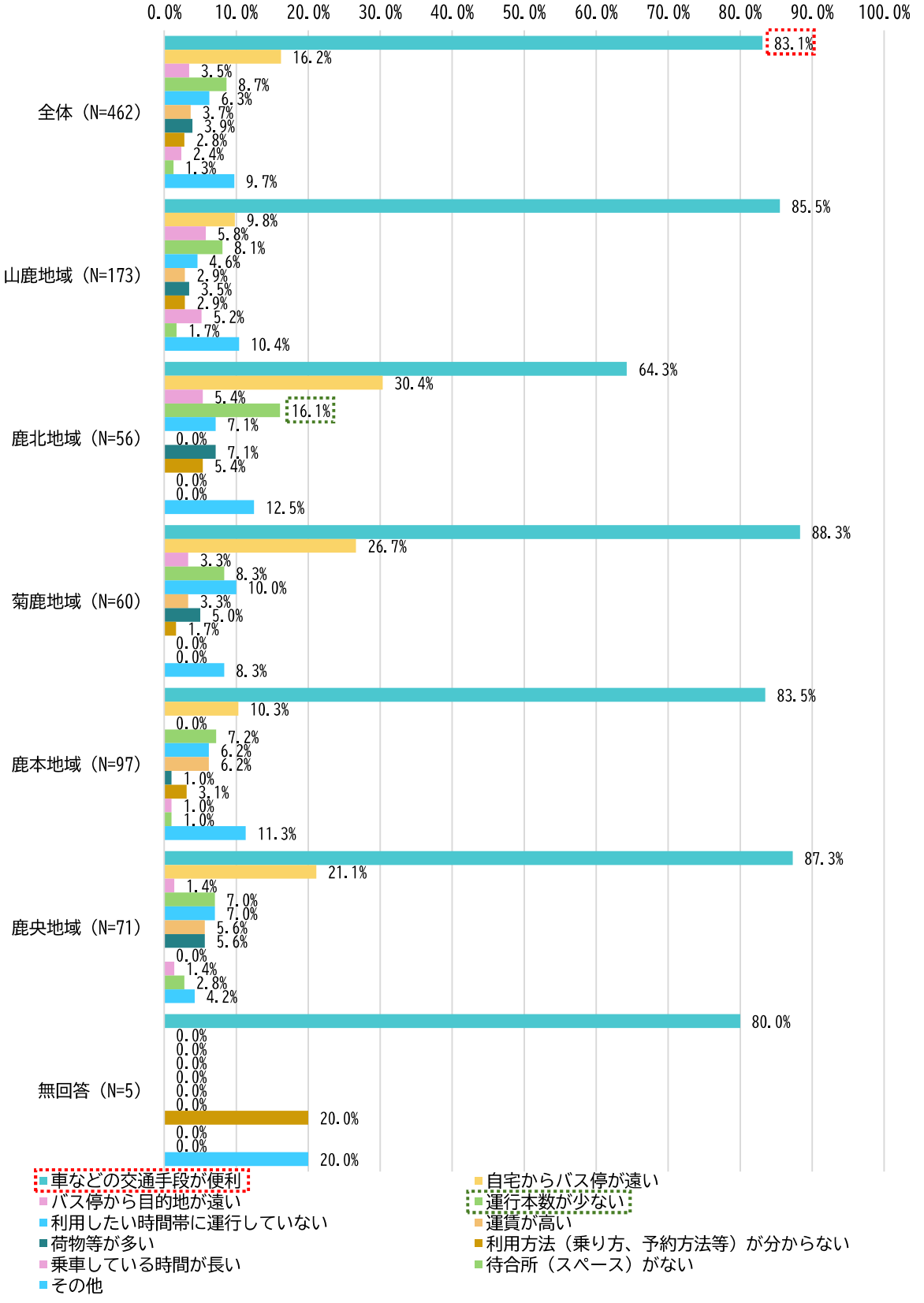
○ なお、鹿本地域では「自動車の運転をしたくない・免許を返納した」が、鹿央地域では「運賃が安い」が他地域と比較して多くなっています。



複数回答を集計

⑦ 地域公共交通を利用しない理由

○ 地域公共交通を利用しない理由は、「車などの交通手段が便利」が約８割を占めています。
○ なお、鹿北地域では、「運行本数が少ない」の割合が他地域と比較して多くなっています。



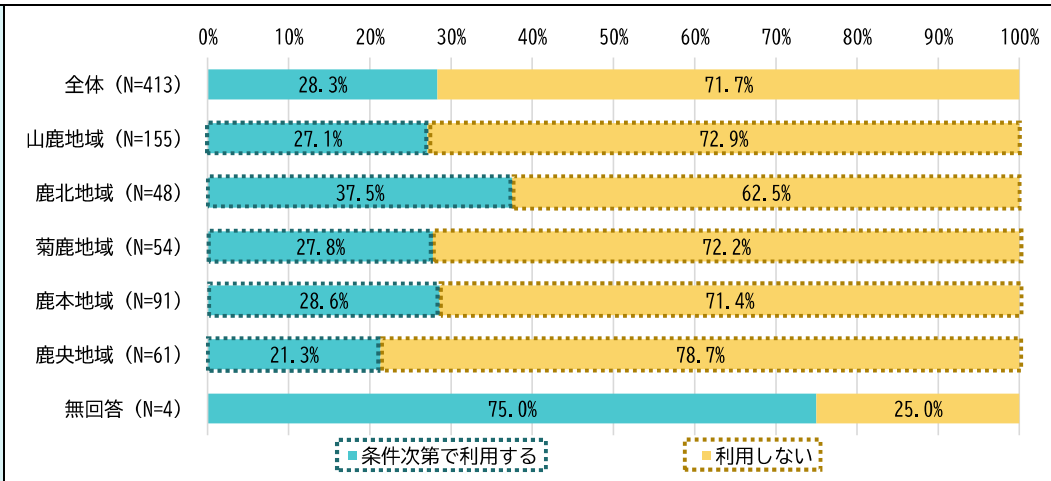
複数回答を集計

⑧ 地域公共交通の今後の利用意向

○ 地域公共交通の今後の利用意向は、「条件次第で利用する」が約３割となっている一方、「利用しない」が約７割となっています。

○ 「条件次第で利用する」と回答した人が希望する条件としては、「バス路線の改善・復活（行先・経由地）」が 24 件と最も多く、以下、「運行便数の増加」が 17 件、「運賃の値下げ」が 14 件、「バス停の増設（家・目的地の近く）」が 13 件、「免許返納後に利用」が 11 件となっています。

利用意向



利用条件

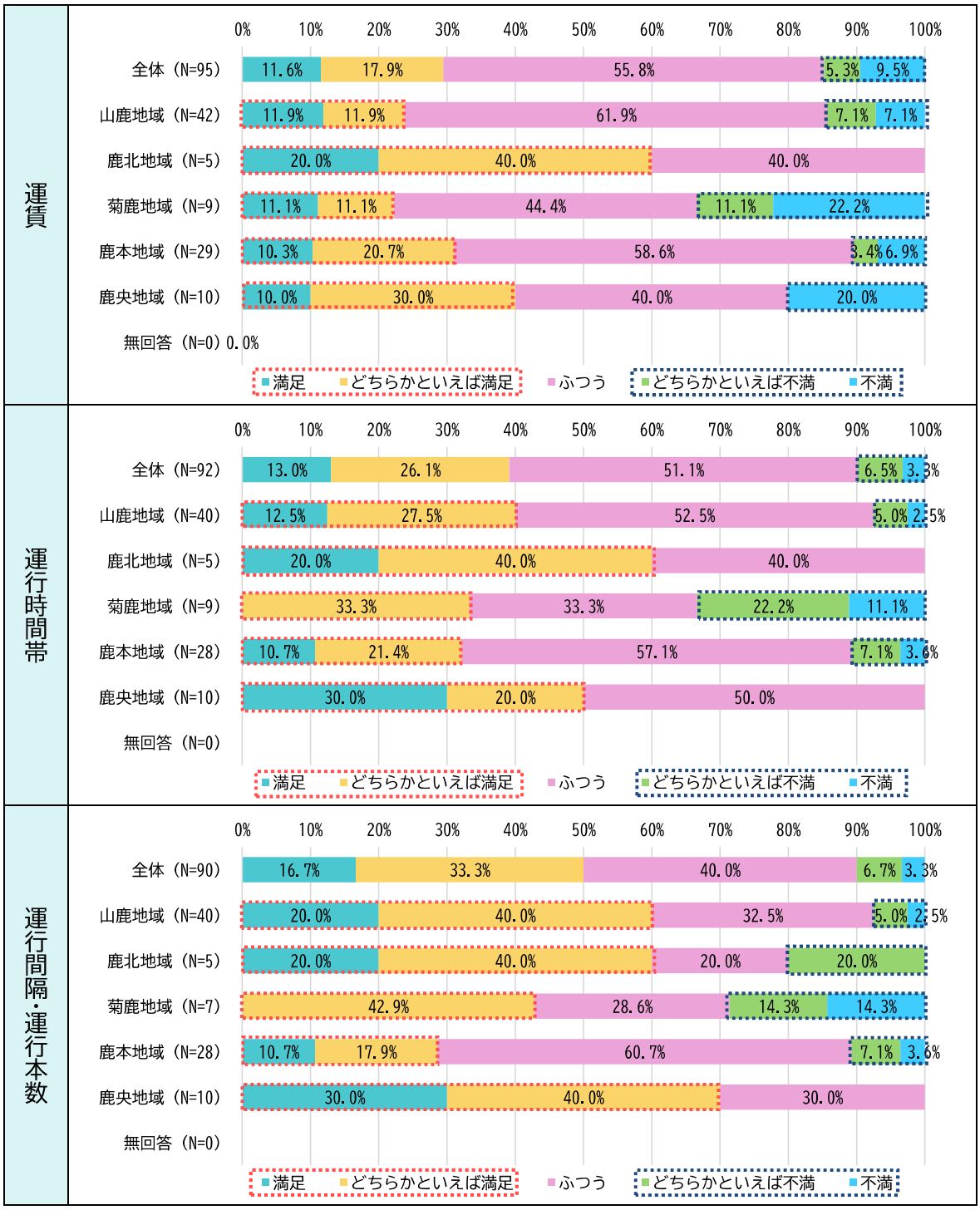
条件	件数
バス路線の改善・復活（行先・経由地）	24
運行便数の増加	17
運賃の値下げ	14
バス停の増設（家・目的地の近く）	13
免許返納後に利用	11
運行時間帯の増加	7
移動時間の短縮	3
乗り継ぎの改善	2
利便性の向上	1
フリー運行	1
情報提供の充実	1

⑨ 地域公共交通に対する満足度

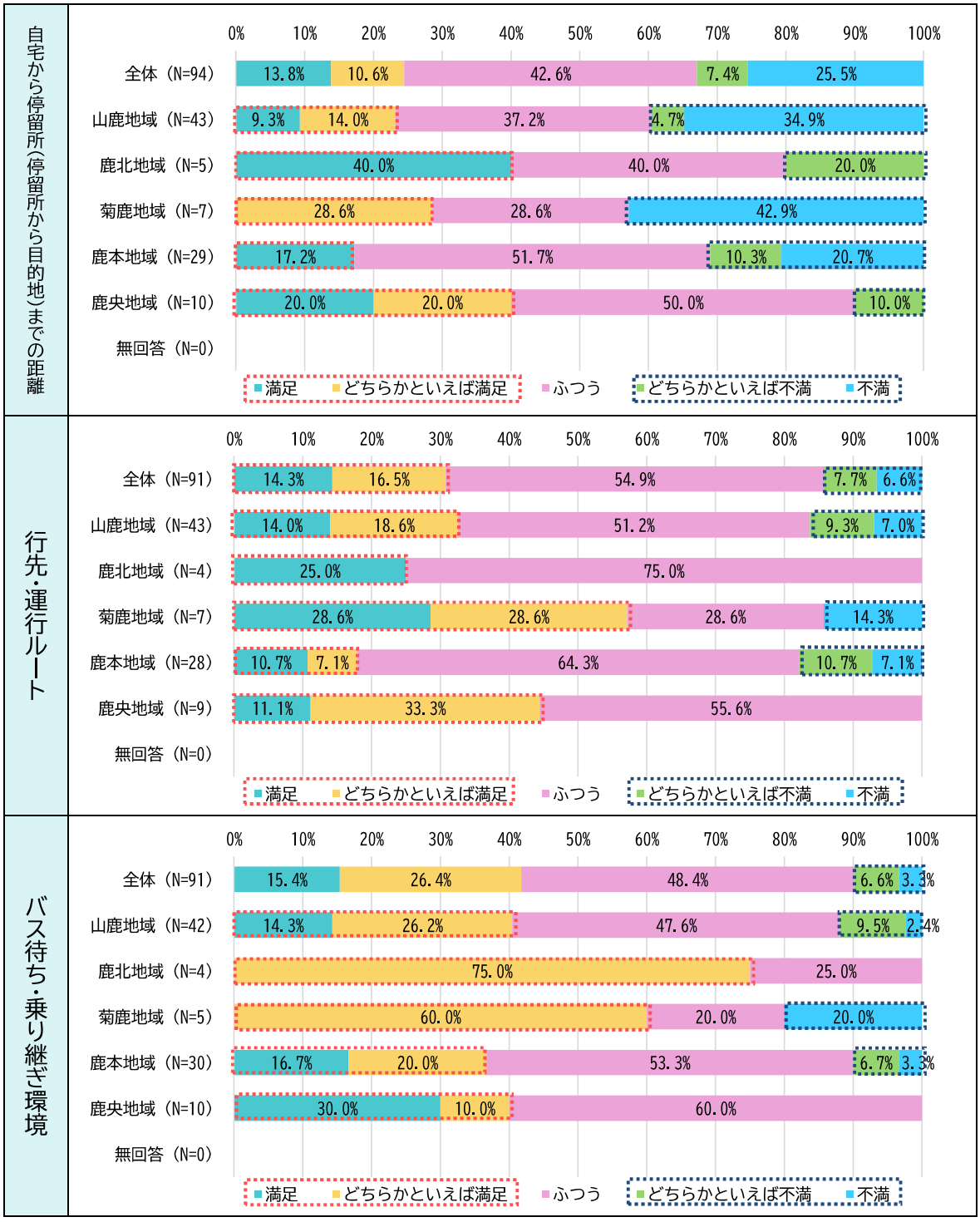
○ 地域公共交通に対する満足度は、運賃は約３割、運行時間帯は約４割、運行間隔・運行本数は約５割が満足となっています。

○ 地域別でみると、運賃や運行時間帯に対して鹿北地域で満足度が高い状況です。

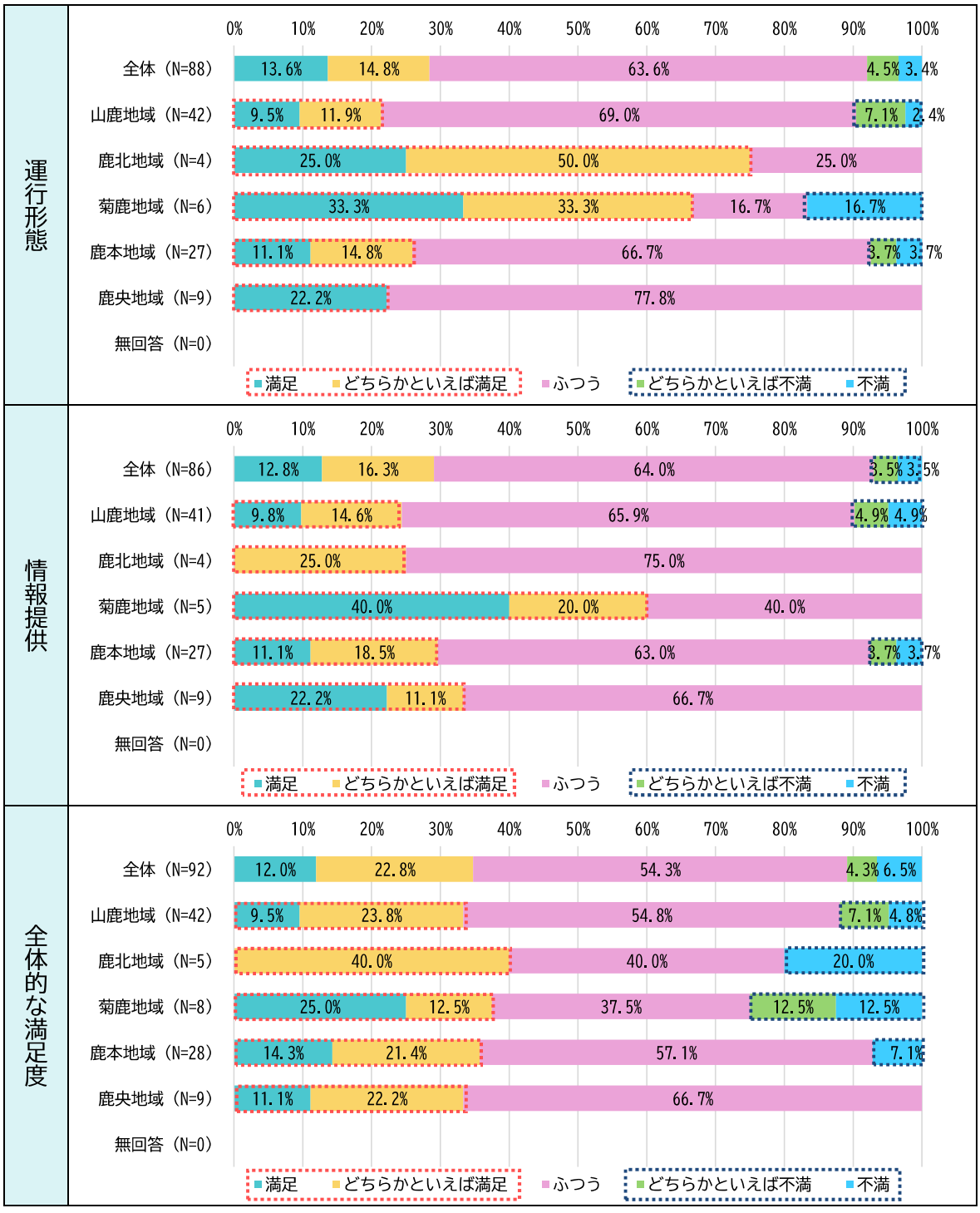
○ 一方で、菊鹿地域では運賃や運行時間帯に対して、鹿本地域では運行間隔・運行本数に対して他の地域と比較して満足度が低い状況です。



○ その他、バス待ち・乗り継ぎ環境に対する満足度は約４割となっていますが、自宅から停留所（停留所から目的地）までの距離に対しては２割程度と満足度が低い状況です。
○ 地域別にみても、山鹿地域や菊鹿地域で満足度が低い状況です。
○ その他、鹿本地域においては、各項目に関して他の地域と比較して満足度が低い状況です。



○ また、運行形態や情報提供に対する満足度も３割程度となっています。
○ ただし、運行形態に関しては鹿北地域や菊鹿地域では約７割と満足度が高くなっており、特に路線バスが多く運行する山鹿地域と鹿本地域で満足度が低い状況です。
○ 全体的な満足度は地域によって大きな違いは見られませんが、不満という割合が、鹿北地域や菊鹿地域において他地域と比較して多くなっています。



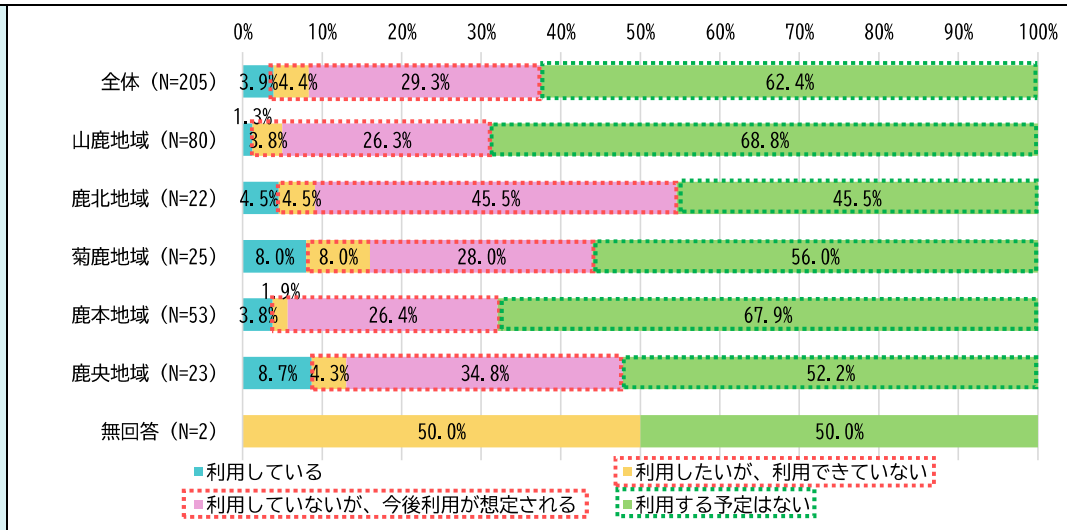
⑩　あいのりタクシーの利用実態

○ あいのりタクシーは、いずれの地域も「利用している」は１割未満に留まり、「利用する予定はない」が５割以上を占めています。

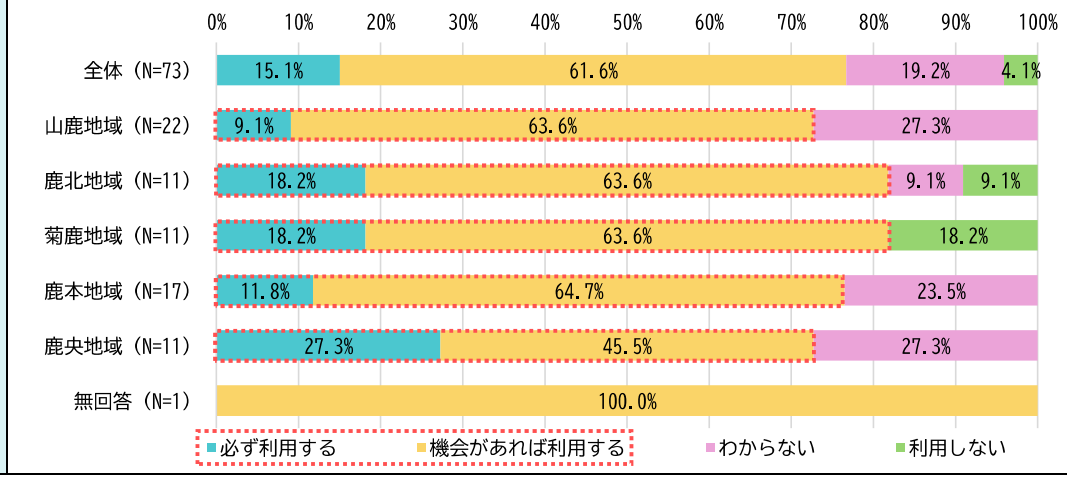
○ ただし、「利用したいが、利用できていない」と「利用していないが、今後利用が想定される」を合わせるといずれの地域も約３割となっており、特に鹿北地域では約５割となっています。

○ 今後の利用意向は、いずれの地域においても、7～8割程度が、「必ず利用する」もしくは「機会があれば利用する」と回答しています。

利用状況



利用意向



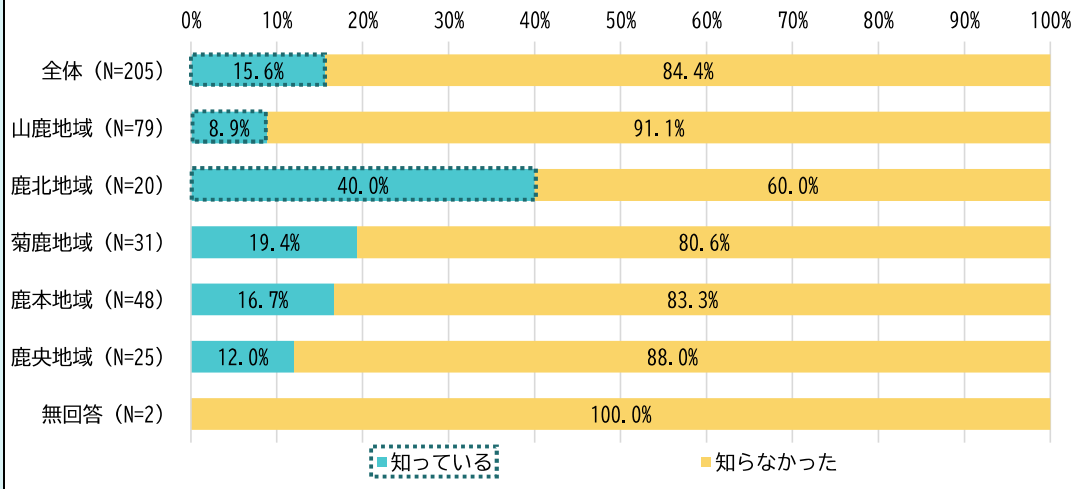
（3） 地域公共交通のあり方等

① 地域公共交通網形成計画の認知度

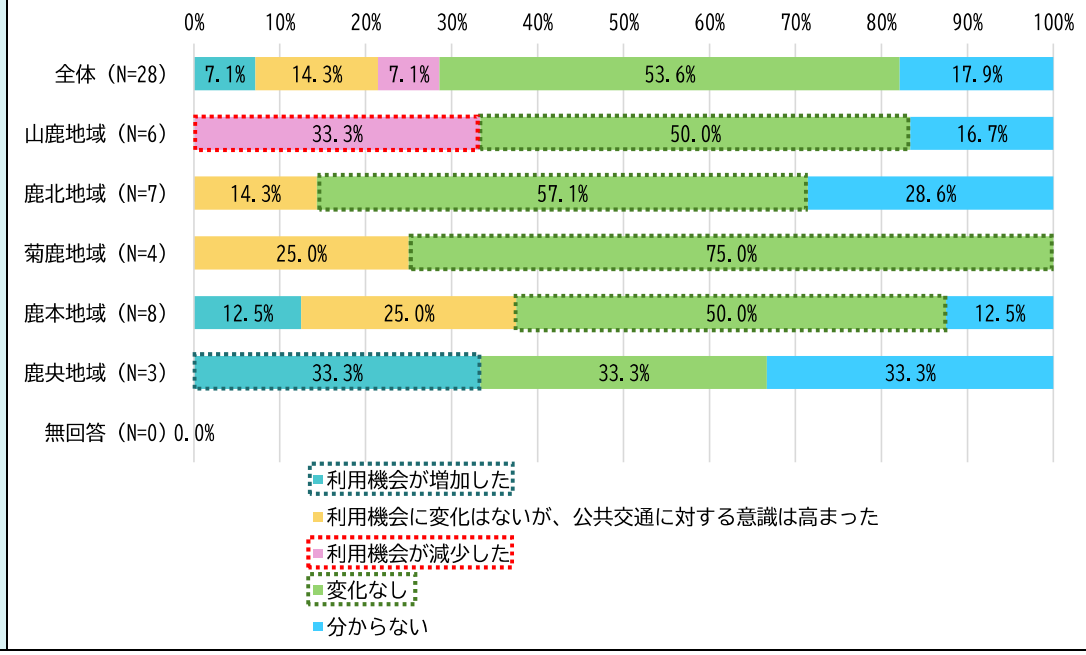
○ 地域公共交通網形成計画の認知度は全体で２割未満と低くなっており、地域別では鹿北地域が約４割となっていますが、山鹿地域は１割未満と少ないです。

○ 過去５年間における地域公共交通の利用状況の変化については、鹿央地域を除いて５割以上の人が「変化なし」となっています。

地域公共交通網形成計画の認知度



過去5年間における地域公共交通の利用状況の変化

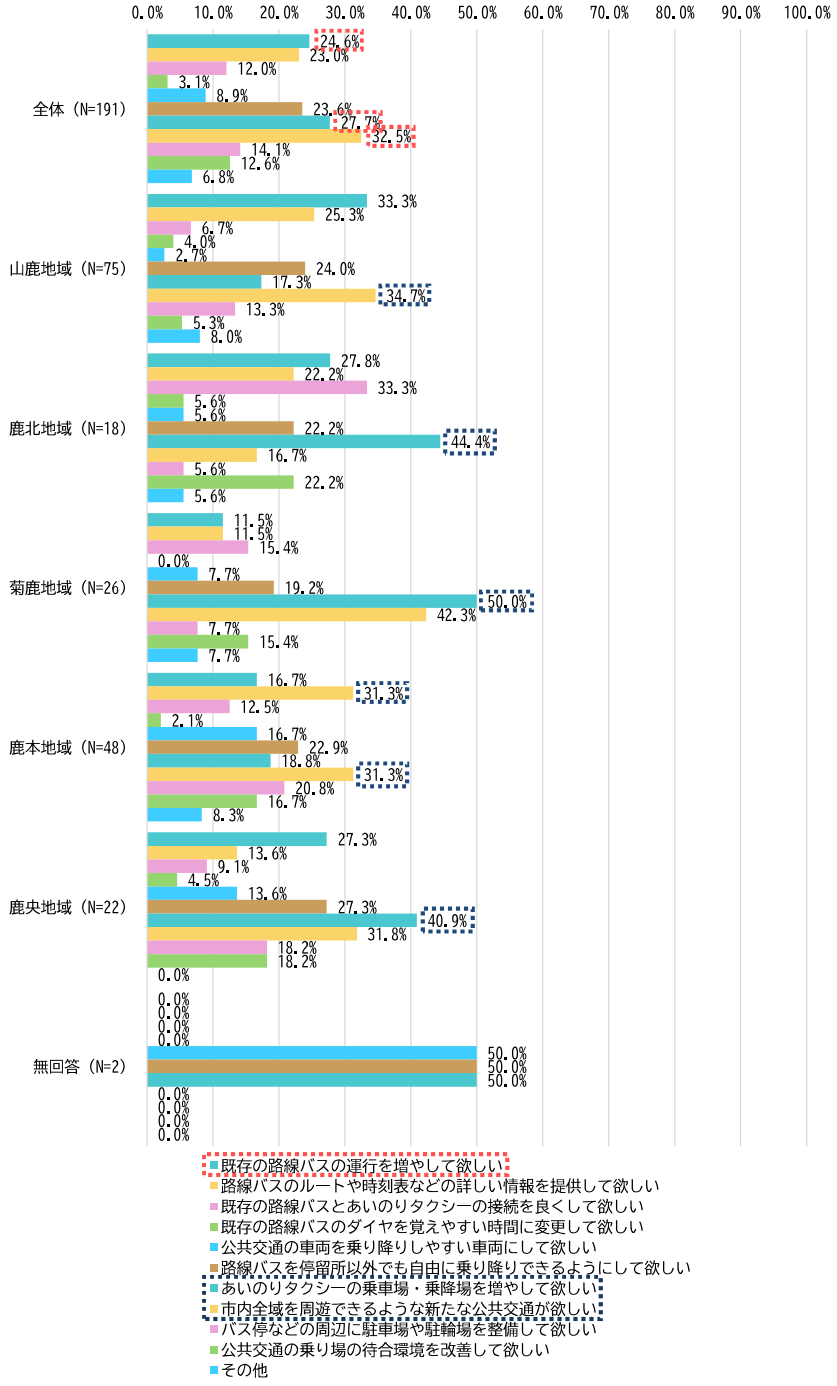


②　今後の地域公共交通に望むサービス

○ 今後の地域公共交通に望むサービスは、「市内全域を周遊できるような新たな公共交通が欲しい」が約３割と最も多く、次いで「あいのりタクシーの乗車場・乗降場を増やして欲しい」、「既存の路線バスの運行を増やして欲しい」となっています。

○ 地域別では、鹿北地域、菊鹿地域、鹿央地域において「あいのりタクシーの乗車場・乗降場を増やして欲しい」という意見が多くなっています。

○ 山鹿地域及び鹿本地域では「市内全域を周遊できるような新たな公共交通が欲しい」が最も多く、鹿本地域では、「路線バスのルートや時刻表などの詳しい情報を提供して欲しい」といった意見も同様に多くなっています。



複数回答を集計

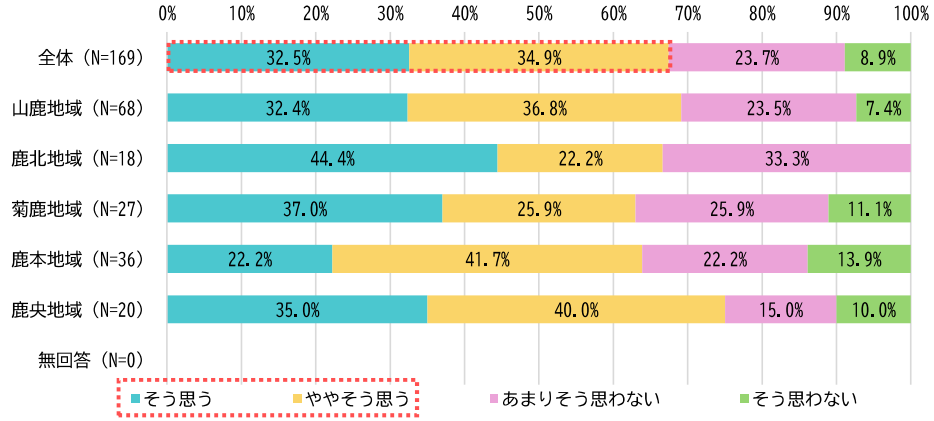
③ 地域公共交通のあり方

○ 今後の地域公共交通のあり方として、「行政の財政負担が増加しても、現在の地域公共交通は行政が維持すべきだ」に対しては約７割が「そう思う」、「ややそう思う」となっています。

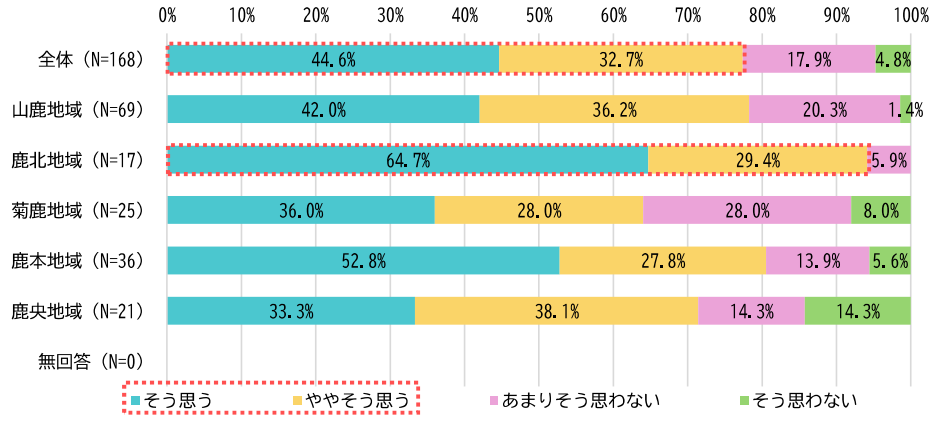
○ また、「スクールバスなど、地域に存在する公共交通を有効に活用し、行政負担を軽減すべきだ」、「路線バスが運行していない地域には、週に１往復でも良いので通院や通学のための交通手段を用意すべきだ」に対して約８割が「そう思う」、「ややそう思う」となっています。

○ その他、「観光客など、市外から来訪される方が利用しやすい地域公共交通を確保すべきだ」に対しても約７割が「そう思う」、「ややそう思う」と回答しており、特に山鹿地域において多くなっています。

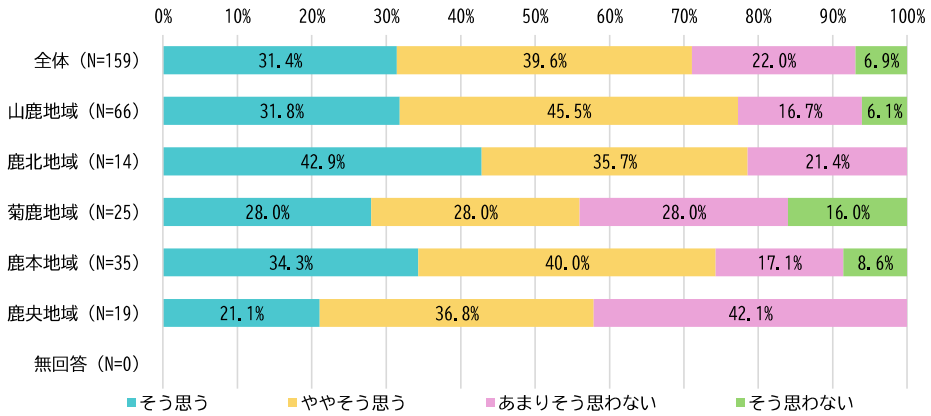
▼行政の財政負担が増加しても、現在の地域公共交通は行政が維持すべきだ



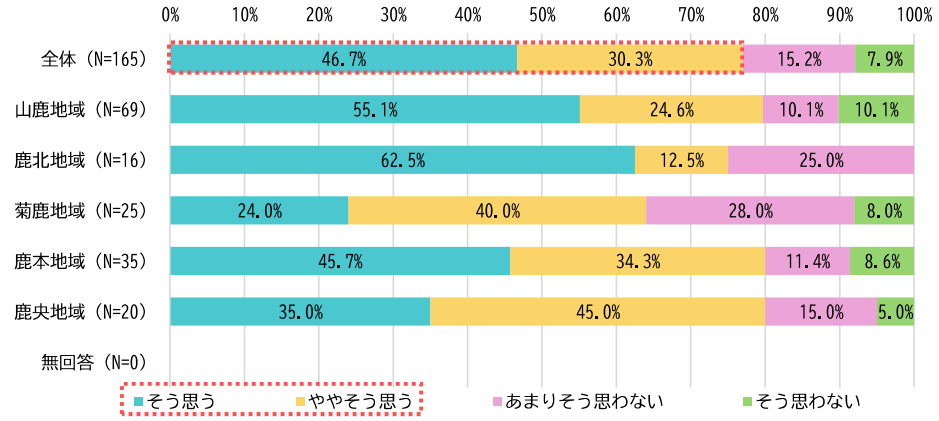
▼スクールバスなど、地域に存在する公共交通を有効に活用し、行政負担を軽減すべきだ



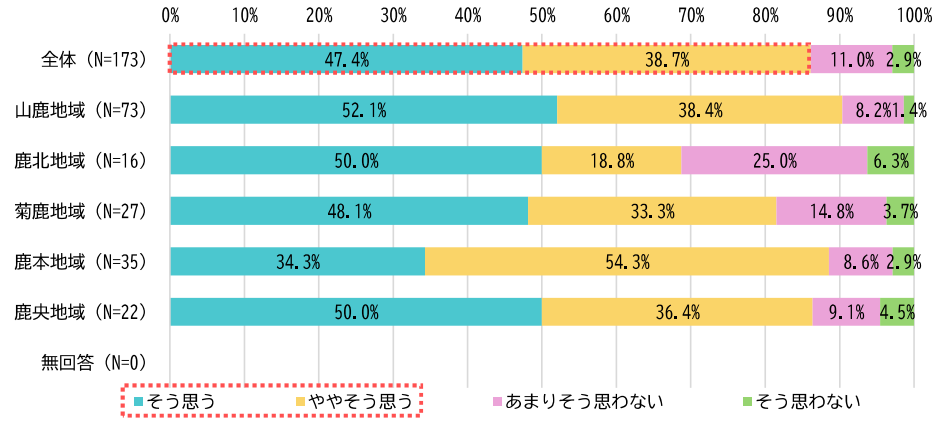
▼停留所などの整備や、乗り継ぎがしやすい運行時刻の設定、また乗り継ぐときの割引制度などを行っていくべきだ



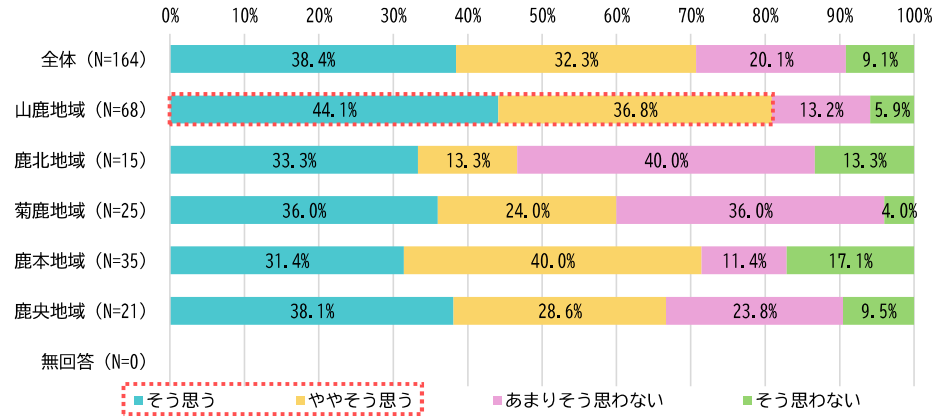
▼路線バスが運行していない地域には、週に１往復でも良いので通院や通学のための交通手段を用意すべきだ



▼自分で移動することができない方（高齢者など）が多い地域や、その方々が利用する施設に、優先的に公共交通を走らせるべきだ



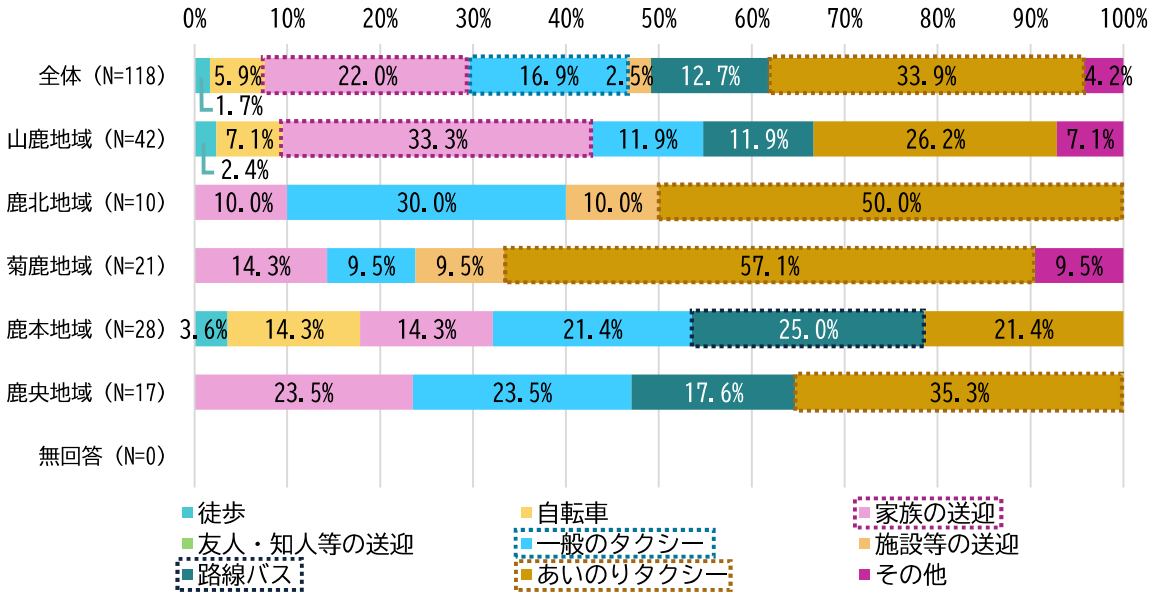
▼観光客など、市外から来訪される方が利用しやすい地域公共交通を確保すべきだ



④ 将来的な利用意向等

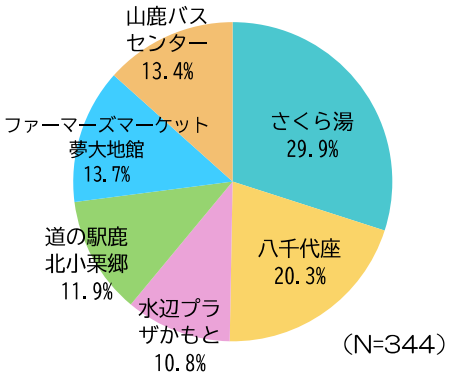
○ 将来的な移動手段として、「あいのりタクシー」を考えている人が約３割存在し、「家族の送迎」や「一般のタクシー」がそれぞれ約２割となっています。

○ 地域別にみると、鹿北地域、菊鹿地域、鹿央地域では「あいのりタクシー」、山鹿地域では「家族の送迎」、鹿本地域では「路線バス」が最も多くなっています。



4.3. 施設来訪者の移動実態・ニーズ

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■主要施設：6 施設 商業・観光系施設：さくら湯、八千代座、水辺プラザかもと、道の駅鹿北小栗郷、ファーマーズマーケット夢大地館 交通結節点　　：山鹿バスセンター
調査方法	①調査票の留め置き（回収箱設置）及び QR コードを用いたチラシの配布 ②調査員が現地で利用者に聞き取り調査
調査日	①8 月 1 日（火）～9 月 3 日（日） ②商業・観光系施設：9 月 3 日（日）9：00～17：00（8 時間） 交通結節点　　：9 月 3 日（日）9：00～19：00（10 時間） ※聞き取り調査は、山鹿バスセンター、水辺プラザかもと、道の駅鹿北小栗郷、ファーマーズマーケット夢大地館で実施
調査内容(項目)	・属性（住所、性別、年齢、職業、免許保有状況） ・行動特性（同行人数、施設利用頻度、時間帯、その他来訪施設） ・山鹿市への来訪回数、宿泊の有無 ・熊本県・山鹿市への来訪手段、市内での移動手段 ⇒　路線バスを利用した場合、利用区間、利用した理由 ・地域公共交通に対する考え方、要望、意見
回収票数	■計　344 票 ・さくら湯　103 票 ・八千代座　70 票 ・水辺プラザかもと　37 票 ・道の駅鹿北小栗郷　41 票 ・ファーマーズマーケット夢大地館　47 票 ・山鹿バスセンター　46 票



（1） 回答者属性

① 居住地

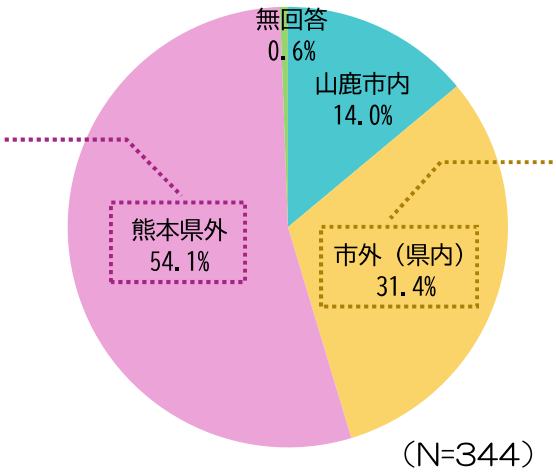
○ 熊本県外からの来訪者が約 5 割と半数以上を占めており、山鹿市外（熊本県内）が約 3 割、山鹿市内が約 1 割となっています。

○ 熊本県外からの来訪者の居住地は、「福岡県」が最も多く、次いで「佐賀県」、「東京都」が多くなっています。

○ 山鹿市外（熊本県内）からの来訪者は、半数以上が「熊本市」で最も多く、次いで「菊池市」、「玉名市」が多くなっています。

順位	市町村名	件数	割合
1	福岡県	103	56.0%
2	佐賀県	15	8.2%
3	東京都	11	6.0%
4	兵庫県	8	4.3%
5	長崎県	7	3.8%
5	鹿児島県	7	3.8%
7	大阪府	6	3.3%
8	神奈川県	5	2.7%
9	埼玉県	4	2.2%
10	京都府	3	1.6%
11	千葉県	2	1.1%
11	宮崎県	2	1.1%
11	山口県	2	1.1%
14	その他	9	4.9%
	計	184	100%

（無回答は除く）



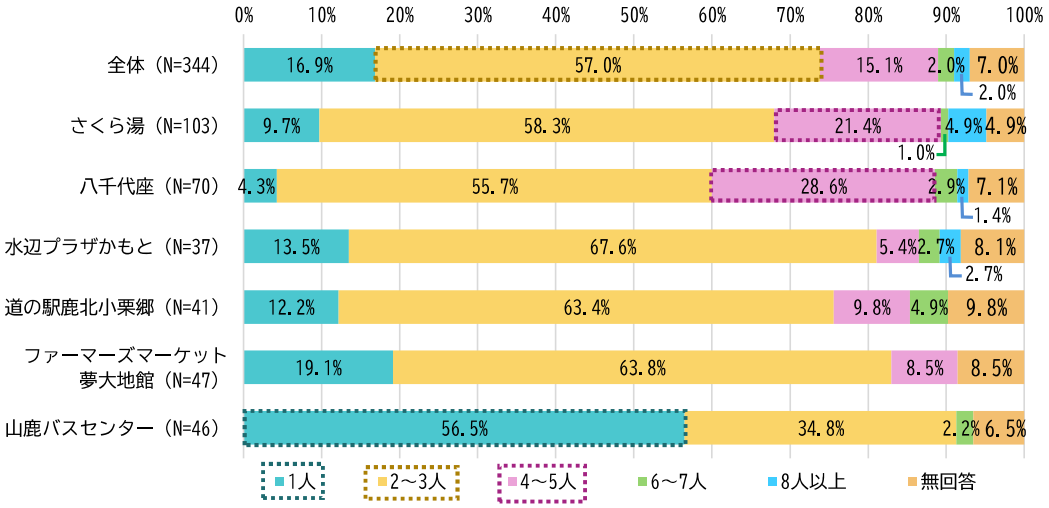
順位	市町村名	件数	割合
1	熊本市	61	57.5%
2	菊池市	9	8.5%
3	玉名市	6	5.7%
4	荒尾市	4	3.8%
4	八代市	4	3.8%
4	和水町	4	3.8%
7	宇土市	3	2.8%
7	合志市	3	2.8%
9	大津町	2	1.9%
9	菊陽町	2	1.9%
9	益城町	2	1.9%
9	天草市	2	1.9%
13	南関町	1	0.9%
13	阿蘇市	1	0.9%
13	上天草市	1	0.9%
13	宇城市	1	0.9%
	計	106	100%

（無回答は除く）

（２） 来訪者の行動特性

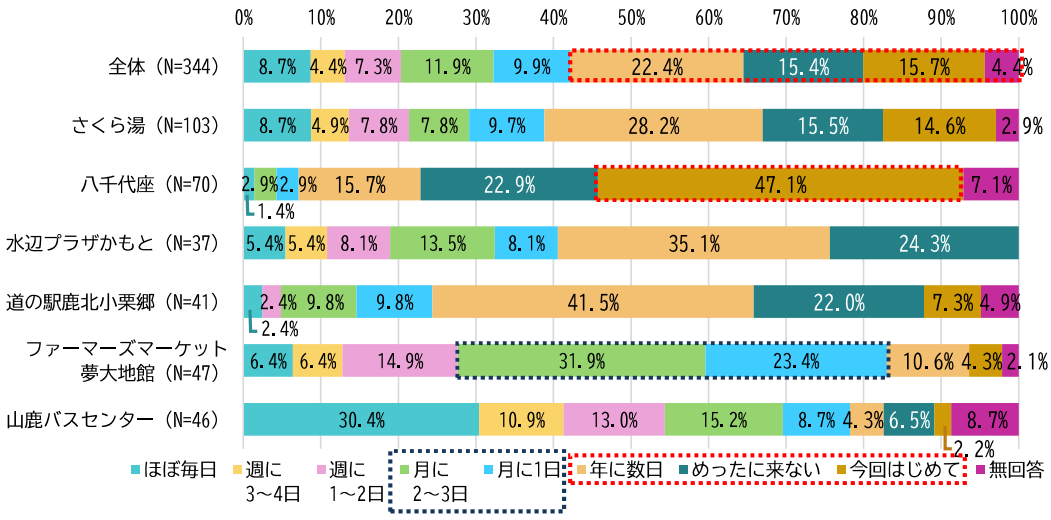
① 同行人数

○ 同行人数は、山鹿バスセンターの来訪者を除いて、「2～3 人」で来訪した方の割合が高く、全体で約６割を占めています。
○ 一方で、山鹿バスセンターの来訪者は、「1 人」で来訪した方の割合が高くなっています。
○ さくら湯、八千代座の来訪者は、他の施設と比較して「4～5 人」の占める割合が高く、グループでの利用が多い傾向があります。



② 山鹿市への来訪頻度

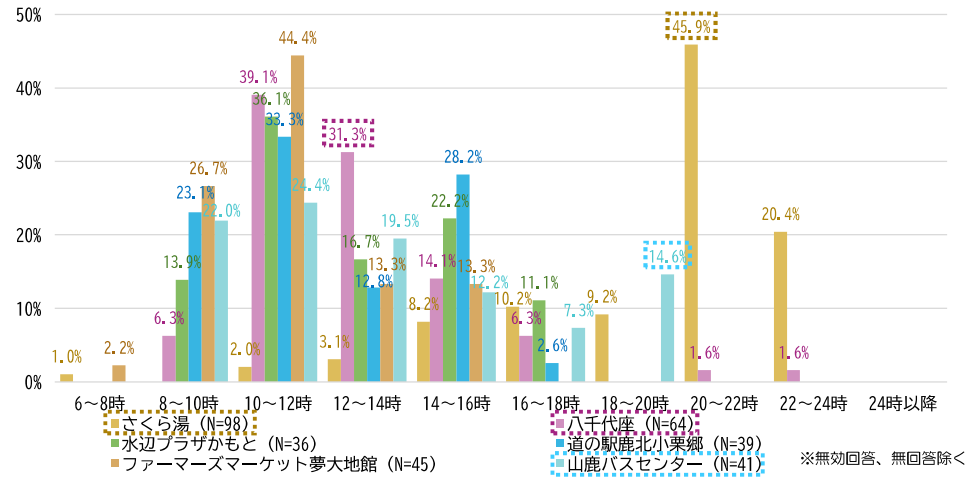
○ 山鹿市への来訪頻度は、「年に数日」と回答した方が最も多く約 2 割、次いで「今回はじめて」、「めったに来ない」となっており、半数以上が月に 1 回未満の来訪となっています。
○ 特に、八千代座の来訪者は、他の施設と比較して初めて山鹿市に来訪した方の割合が高く、約半数を占めています。
○ ファーマーズマーケット夢大地館の来訪者は、他の施設と比較して「月に 2～3 回」、「月に 1 回」と回答した割合が高くなっています。



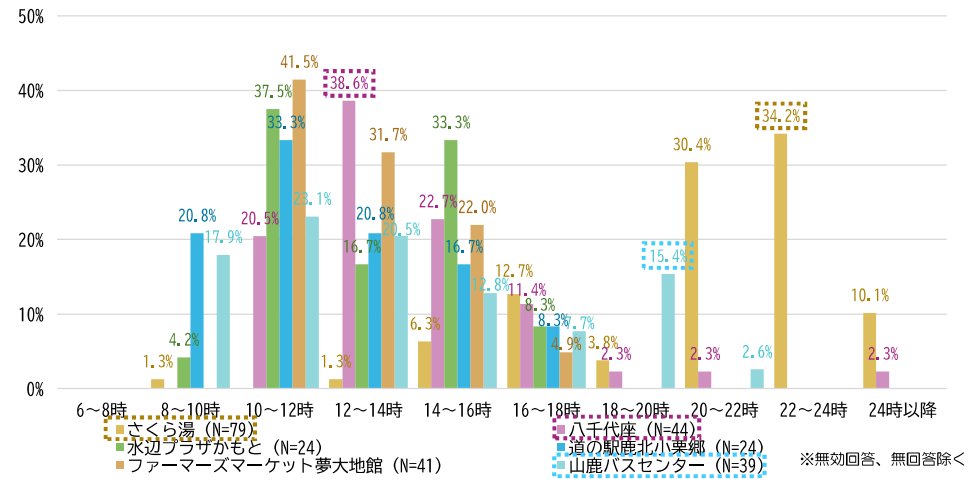
③ 施設利用時間帯

○ さくら湯では、到着時間は「20～22 時」、出発（予定）時刻は「22～24 時」が最も多く、夜間の利用が多数を占めています。
○ 八千代座では、他の施設と比較して「12～14 時」の来訪が多い傾向があります。
○ 水辺プラザかもと、道の駅鹿北小栗郷、ファーマーズマーケット夢大地館では、半数以上の方が午前中に来訪しています。
○ 山鹿バスセンターは、他の施設と比較して「18～20 時」の来訪も多くなっており、外出から帰宅された方が多いものと考えられます。

施設への到着時間

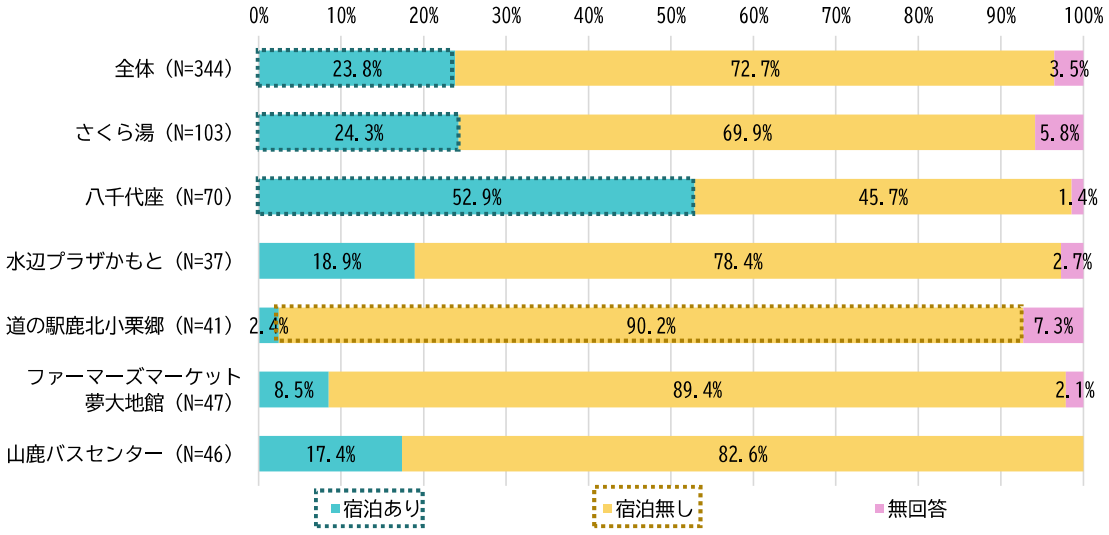


施設からの出発(予定)時刻



④ 宿泊の有無

○ 約７割の来訪者が山鹿市内で「宿泊なし」となっています。
○ さくら湯、八千代座は、県外からの来訪者が多いこともあり、他の施設と比較して山鹿市で宿泊する来訪者の割合が高く、特に八千代座では半数を超えています。
○ 一方で、道の駅鹿北小栗郷は、県外からの来訪者が多いですが、山鹿市内で宿泊する来訪者は非常に少なくなっています。



⑤ 交通手段

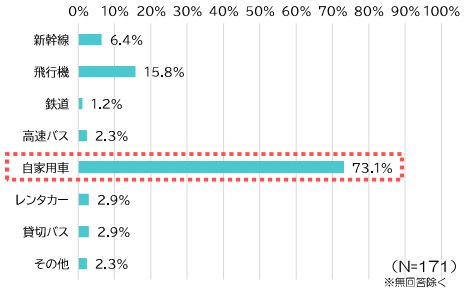
○ 熊本県、山鹿市への交通手段で「自家用車」が多数を占めていることから、山鹿市内でも同様に、「自家用車」の利用が多くなっています。

○ 山鹿市外からの来訪者の約８割が、山鹿市内での移動においても「自家用車」を利用しており、「路線バス」の利用は１割未満となっています。

○ 山鹿市民は、「自家用車」に次いで、「徒歩」、「家族・友人の送迎」による移動が多くなっています。

【熊本県への交通手段】

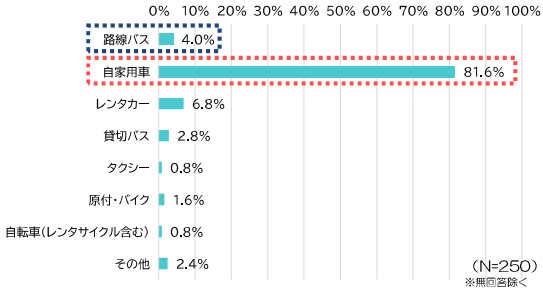
（熊本県外からの来訪者のみ）



複数回答を集計

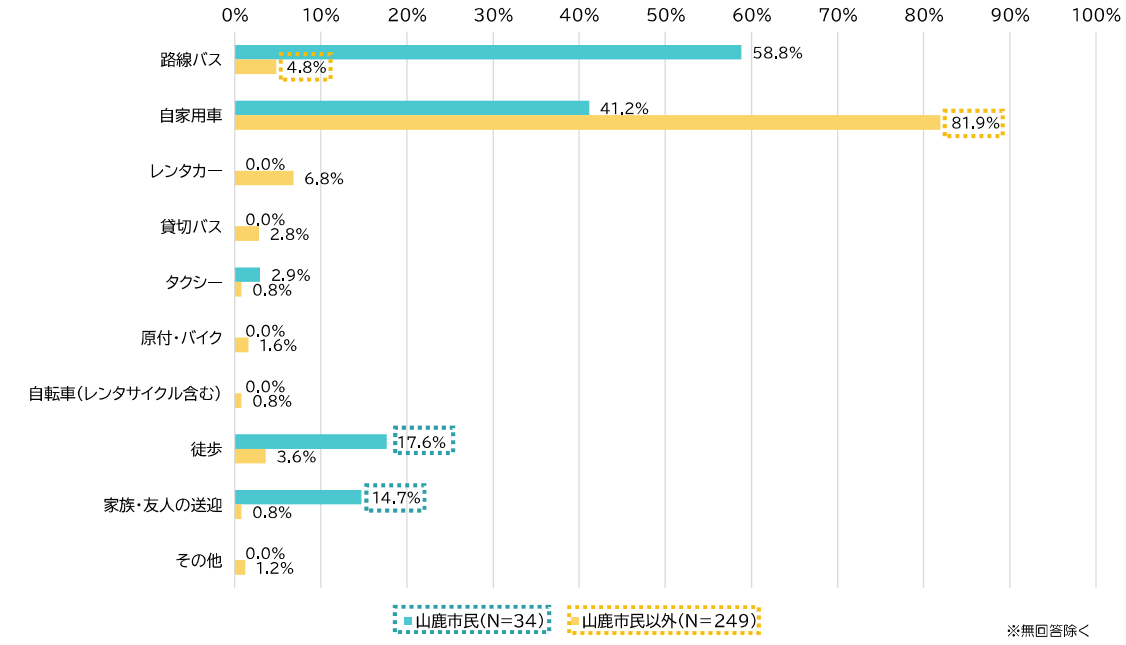
【山鹿市への交通手段】

（熊本県外、市外（県内）からの来訪者のみ（山鹿市民以外））



複数回答を集計

【山鹿市内での交通手段】



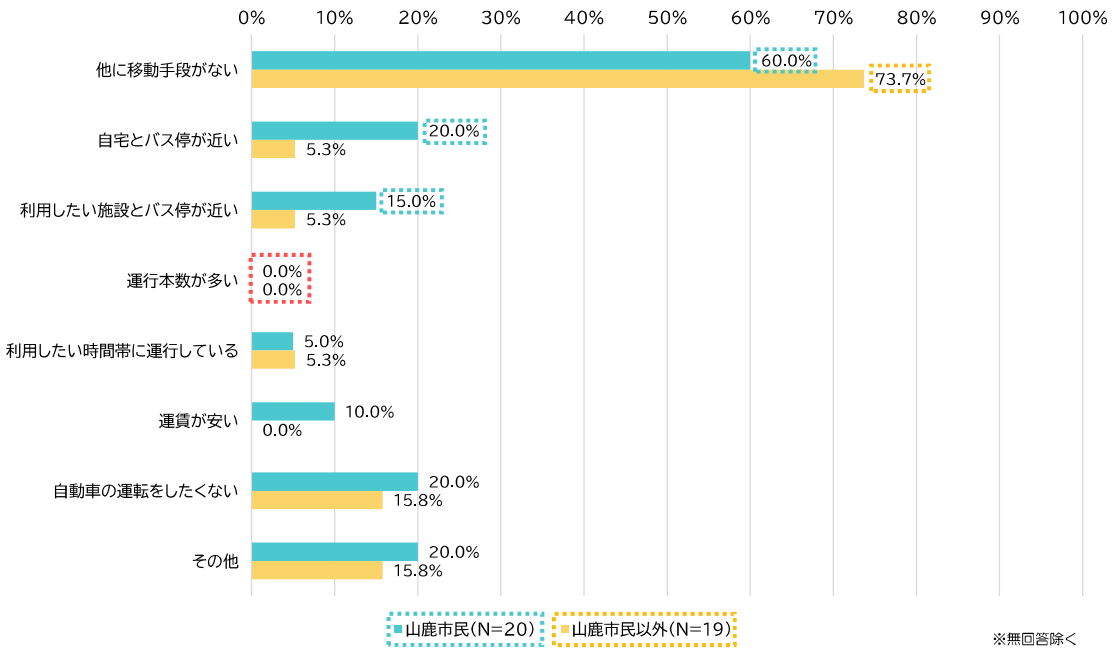
複数回答を集計

⑥ 路線バスを利用した理由

○ 「他に移動手段がない」と回答した方の割合は、山鹿市民が６割、山鹿市外からの来訪者が約７割と、多数を占めています。

○ 山鹿市民は、山鹿市外からの来訪者と比較して「自宅とバス停が近い」、「利用したい施設とバス停が近い」と回答した割合が高くなっています。

○ 「運行本数が多い」と回答した方はいませんでした。



※無回答除く

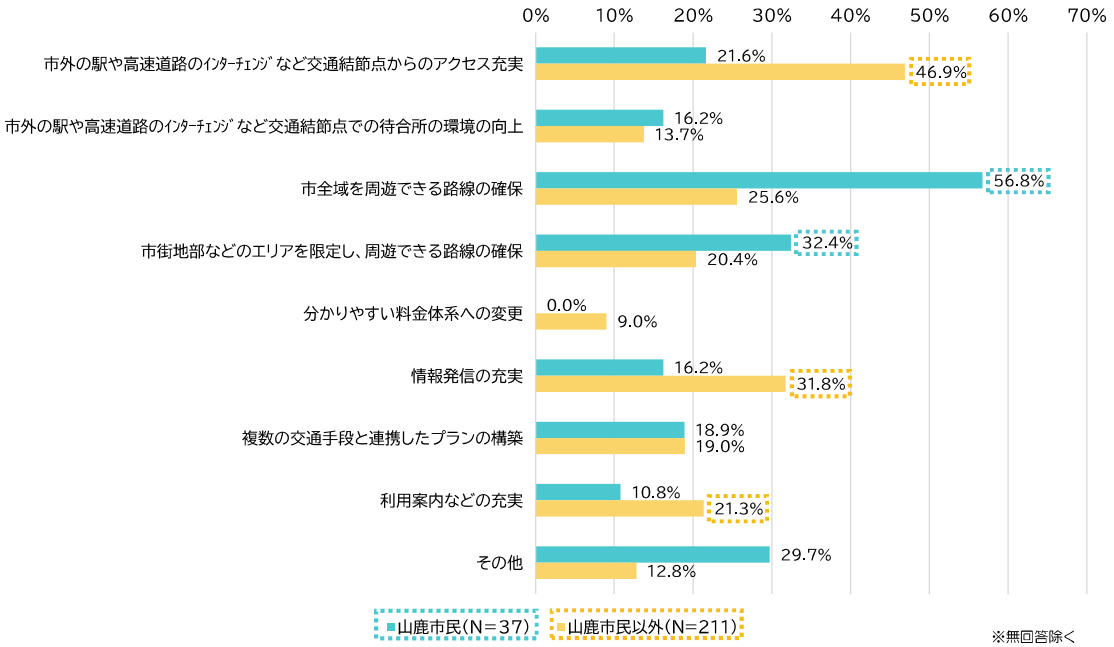
複数回答を集計

⑦ 来訪者が地域公共交通を利用するための施策

○ 山鹿市民は、「市全域を周遊できる路線の確保」と回答した方の割合が最も高く、約６割を占めており、次いで「市街地部などのエリアを限定し、周遊できる路線の確保」と続き、“市内を周遊できる移動手段の確保”に対するニーズが高くなっています。

○ 山鹿市外からの来訪者は、「市外の駅や高速道路のインターチェンジなどの交通結節点からのアクセス充実」と回答した方の割合が最も高く、約５割を占めています。

○ また、山鹿市外からの来訪者は、「情報発信の充実」や「利用案内などの充実」と回答した方の割合が高く、“地域公共交通の利用に関する情報提供”に対するニーズが高くなっています。



※無回答除く

複数回答を集計

４.４. 関係機関等のニーズ

（1） 交通事業者

項目	路線バス	タクシー
利用実態	○学生の通学利用がメイン ○その他、通勤で利用される路線もある ○朝課外が廃止されたことで通学時間帯は少し遅くなった（利用が特定の便に集中） ○土日等の部活動時の利用は少ない ○観光客は 10～11 時に市内に来訪し、15 時頃には帰る傾向にあり、路線バスの利用はあまり見られない	〔通常タクシー〕 ○主に高齢者が買物や通院で利用 ○利用時間帯は 10～11 時頃が多い ○近場への利用（ワンメーター等）がほとんど ○利用者の多くが固定客 〔あいのりタクシー〕 ○主に高齢者が買物や通院で利用 ○利用者は減少傾向（新規利用は少ない） ○利用に関して午前中の便などへの集中なども見られる
事業者が抱える課題	〔人材面〕 ○運転手不足の慢性化 ○他営業所から非常勤勤務で対応 ○運転手の高齢化（山鹿営業所では全員が 60 歳以上） 〔運行面〕 ○国道 3 号の交通渋滞に伴う遅れの発生 ○市内では大型バスが運行しづらい	〔通常タクシー〕 ○運転手不足と運転手の高齢化 ○オペレーターの人材不足 ○運転手不足に加え利用者の減少等に伴い、売上の減少、さらには営業時間の短縮などが生じている 〔あいのりタクシー〕 ○専用のオペレーターの確保が困難であり、配車計画などへの対応が必要 ○車両に空きがなく、通常タクシーの配車ができない場合がある ○受付業務や対応等に関する事業者間の統一 ○利用者の時間外予約や無断キャンセル等への対応が負担 ○経営面でのあいのりタクシーへの依存 ○事務作業等に対する事業者負担の軽減
事業に関する将来展望	〔人材確保〕 ○希望勤務地制度や女性乗務員の採用などによる運転手の確保 〔路線維持等〕 ○路線によっては利用状況に応じた見直し等が必要 ○小型車両等への運行形態の見直しも必要 〔利用促進〕 ○乗り方教室等へ協力したいものの、運転手不足もあり対応が困難	〔人材確保〕 ○給与面等を改善し、運転手の確保 〔その他〕 ○公共交通としてのタクシー事業に対する支援 ○受付・運行管理・配車等に対する AI 等を活用した一元管理による経営の合理化 ○あいのりタクシー利用促進に向けた周知徹底（チラシ以外）
その他	○バス無料の日や 100 円の日などの実施 ○小学生以下半額などキッズパスの実施 ○学生向け熊本市内への割引乗車券の販売 ○R3 年度は山鹿市内の小学校・幼稚園 3 箇所を対象に乗り方教室を実施 ○今後は中学校・高校を対象に実施する動きもあり ○高校入学時期に説明会の実施 ○他市では通学定期の補助を実施しているが周知不足もあり、浸透していない状況	○あいのりタクシーと通常タクシーの役割分担の明確化（あいのりタクシーは郊外からバスセンター等の拠点までの対応等） ○利用者数等の地域間格差の是正に向けた市と事業者の連携 ○高齢者、福祉、子育てなど多様な分野と連携した施策の実施 ○地域特性に応じた運行ルールの構築（市全体で一つのルールでなく、各地域で完結する仕組みの構築）

※ヒアリング調査結果（令和５年 7～8 月実施）

（2） 関係機関

項目	商業	医療・福祉	観光	高校
地域公共交通の利用実態等	○自家用車での来訪がほとんど ○近所の方は徒歩や自転車 ○路線バスの利用は少なく、高齢者があいのりタクシーや一般タクシーをたまに利用	○自家用車での来訪がほとんど ○家族の送迎や施設の送迎の利用あり ○一部が路線バスやあいのりタクシー、一般タクシーを利用	○自家用車やレンタカーでの来訪がほとんど ○団体客は貸切バスを利用 ○熊本市内方面から路線バスの利用は見られるが少ない ○熊本空港からの来訪者も多い	○路線バスで通学している生徒は熊本市や菊池方面などが多い ○バス利用者に対して便数の影響から帰宅時間に注意している状況 ○市内の生徒は自転車・バイク等での通学が多く、雨天時は送迎も多い状況 ○職員でバス利用者はいない状況
地域公共交通に求めるニーズ	○路線バスやあいのりタクシーが乗り入れられれば便利になる（ただし、乗り入れ施設でも利用が見られない施設もあり） ○（運行時間帯や便数に限りがあるため）急な外出予定変更に対応ができない	○路線バスの運行本数の維持 ○あいのりタクシーの停留所の増加 ○あいのりタクシーの周知徹底（民生委員を通じた周知徹底、各種関係施設への広報等）	○宿泊が多い熊本市方面への夜遅い便の増便 ○熊本空港への直通便（大津線の延伸等） ○新玉名駅への路線バスの増便 ○施設名称が分かりやすい停留所名への見直し	○学生定期の負担軽減 ○運行本数の充実（特に、帰宅時の 16～19 時台や部活動後の 19 時 30 分頃） ○災害発生時等、運休や運行見合わせ等の情報発信の充実
地域公共交通との連携の可能性	○公共交通利用者に対する割引等の実施に関しては条件次第で検討可能 ○利用周知に係るポスター掲示等は可能	○市からの提案等があれば、人員や費用面等を踏まえ検討可能	○旅館と観光施設を周遊できるシステムの導入や事業者間の連携 ○公共交通利用者に対する割引等の実施に関しては条件次第で検討可能	○校内へのバスの乗り入れ（朝夕の便のみ） ○公共交通で通学する日などの設定
その他	○現状、タクシーの配車やベンチ・テーブル等の提供は実施 ○商品の宅配サービスを実施中であるが、利用は少ない状況	○送迎サービスへの対応は施設により異なるが、費用・人員面から厳しい状況	○路線バスが廃止になることで既存の路線まで便数が減少したような誤解が生じるので影響が大きい ○購入品の宅配サービスを実施	○バス停近くの施設等の理解向上（帰宅時にバス停周辺の施設を多くの学生が利用するだけで苦情がはいる） ○部活動等で路線バスを利用することは少なく、遠征等の際は保有する小型バス等を利用（運転者別途雇用）

※ヒアリング調査結果（令和５年 7～9 月実施）

（3）庁内関係部署

項目	まちづくり	医療・福祉	観光	教育
現状・課題政策動向等	○従来の将来都市構造を踏襲 ○その他、新しい生活様式への対応、DX や IoT 等技術の活用、モビリティ・マネジメントや MaaS 等への対応 ○ネットワークや移動は、地域の実情に応じた公共交通の検討や周辺自治体へのアクセス強化等 ○高齢者の移動も自家用車に依存	○身体障害者手帳保有者は「外出支援タクシー」や「障害福祉サービス」の対象 ○病院や買物利用がメイン ○通常の外出支援タクシーは一定の要件を満たす方が対象 ○65 歳以上の高齢者単身世帯を対象に配食サービス実施 ○運転免許返納者は毎年 200 名程度	○九州北部方面からの来訪ニーズが高いが、市内での移動は自家用車かレンタカーがほとんど ○移動支援等に対しては未実施 ○福岡からの直行アクセス強化に向けた検討を実施 ○「おしゃれ・高級感・癒し」の3つをテーマに観光プロモーションを実施	○スクールバス（タクシー）は 34 路線（地区）運行 ○小学校は 4km 以上、中学校は 6km 以上を利用対象 ○利用が少ない路線もあり、10 人未満の場合はスクールタクシーへ切替 ○校外学習や休日に市が主催するイベントにも活用 ○バスの維持管理に関する費用が膨大
地域公共交通に求めるニーズ	○山鹿バスセンターが市街地から少し外れており、中心部にあった方が便利 ○市街地を循環できる移動手段の確保 ○地域の実情に応じた移動手段の確保 ○周辺自治体への低額で移動できる仕組みの構築 ○地域の中で助け合うシステムの構築	○障がいが軽度な方などサービス対象外の方への地域公共交通サービスの整備 ○目の見えない方や足の不自由な方が利用できる環境づくり ○運転免許返納者に対する移動支援や特典等の実施	○観光と地域公共交通の垣根の排除 ○菊陽・大津方面からの移動利便性の維持・確保 ○観光地を周遊するバスの運行	○市内高校への地域公共交通での通学利用 ○学校教育活動以外での地域公共交通の利用促進
地域公共交通との連携の可能性	○既存の交通ネットワークを活用したコンパクト+ネットワークの実現	○警察と連携した運転免許返納等に対する情報周知	○あいのりタクシーを活用した菊鹿ワイナリー周辺など観光需要への対応 ○市街地内の循環する観光客と地域住民の移動を両立させるような移動手段の導入	○部活動の地域移行の際の連携 ○スクールバスへの同乗は手続的な検討をクリアできれば可能 ○将来的に児童・生徒数が減少する中、スクールバスの利活用の検討が必要
その他	○病院等の送迎サービスの活用や食料品等のモノを運ぶサービスについて検討		○路線バスは広域的な移動、あいのりタクシーは地域内の移動など、役割分担の明確化・連携が必要（バス停留所の簡素化など）	○部活動等の移動について検討して欲しい

※ヒアリング調査結果（令和５年８月実施）

４.５. 地域公共交通の問題点

地域公共交通を取り巻く状況及び将来動向

[国内の動向]
○新たな交通サービスの発展（交通 DX）…MaaS、AI 活用、自動運転など
○環境への配慮（交通 GX）…EV バス・タクシー、再生可能エネルギーの活用など
○運転手不足、タクシー不足に伴う規制緩和（ライドシェア）
○新型コロナウイルス感染拡大を契機とした人々の行動の変容　など
[山鹿市の状況及び将来動向]
○人口減少、少子高齢化の進展、高齢者の単身世帯が増加
○上記の状況は、今後ますます進展することが予想される
○集落が広く・薄く分散、低密度化が進行
○日常生活施設の多くは山鹿・鹿本市街地へ依存
○市民の移動手段は自家用車に依存

地域公共交通の現状

○多様な交通モードから地域公共交通体系（地域旅客運送サービス）を形成
○面的な交通空白地は存在しないものの、居住地から路線バスに対するアクセス性が低い地域も存在
[路線バス]
○R2 年度に利用者数が大幅に減少し、その後横ばいに推移
○ダイヤの減便や、路線の統廃合が進み、サービス水準が低下
○欠損補助額が増加傾向にあったが、路線の再編や運営コストの削減により、R4 年度に大幅に減少
○一方で、利用者一人当たりの経常費用は増加傾向で、特に地方路線でその傾向が顕著
[あいのりタクシー]
○運行エリア拡大等で市民の移動手段を確保
○R2 年度に利用者数が大幅に減少し、その後横ばいに推移
○利用者数の減少に伴い、あいのりタクシーの稼働台数が減少したことで運行経費が減少し、市補助額は減少
○一方で、相乗り率の低下により、利用者一人あたりの市補助額が増加し、収支率が低下

地域公共交通に対するニーズ等

[公共交通利用者]
○利用者が限定的
○路線バスとあいのりタクシーを乗り継いで利用する場合の問題点：運行ダイヤの接続（待ち時間）
○地域公共交通を既に利用している方は、運賃が高くなった場合でも今後も利用する意向が高い
[市民]
○自家用車に依存している
○地域公共交通網形成計画の市民の認知度が非常に低い
○約７割の市民が今後も地域公共交通を維持すべきとの意向を示している
○市民の今後の地域公共交通に望むサービス：サービス水準の向上、周遊手段の確保、情報提供
[来訪者]
○自家用車での来訪が多いことから、山鹿市内においても公共交通が利用されていない
○来訪者の地域公共交通に対するニーズ：交通結節点等からのアクセス、周遊手段の確保、情報提供
[交通事業者]
○路線バス事業者、タクシー事業者ともに、運転手が不足・高齢化
○あいのりタクシーの運行に伴い、通常タクシーの車両不足、運営の負担等が生じている
○あいのりタクシーの一部利用者の時間外予約や無断キャンセル等への対応が負担
[各種関係機関等]
○スクールバスや外出支援タクシーなど、多様な移動サービスが存在
○観光客をターゲットとした移動サービスがない
○朝課外の廃止による利用の変化、登下校や部活動等の送迎による保護者の負担
○地域公共交通との連携については積極的に対応する意向があるものの、主体性は低い状況

問題点

○人口減少・少子高齢化は、財政逼迫の要因となり、地域公共交通に関わらず、今後の行政全体の施策・事業の実施に影響
○交通弱者がさらに増加する一方で、地域公共交通の主な利用者層である学生、高齢者の数そのものの減少
○交通事業者の運転手不足や高齢化のさらなる進行
○集客減少、売上低迷により、公共交通沿線の日常生活等に必要となる施設の撤退が進んだ場合、地域公共交通の利用に影響（日常移動の制約、外出機会の喪失など）

○多様な移動サービスが存在するものの、一部サービスの重複がみられるとともに、多くの財政負担が生じており、今後も燃料費の高騰等に伴い、さらなる増加が想定
○山鹿～鹿本市街地間において、あいのりタクシーで移動できないとともに、路線バスとの乗り継ぎを考慮した体系となっておらず、運行ダイヤの接続など、交通モード相互の連携は不十分な状況
○今後さらに進展する人口減少・少子化等を考慮した場合、地域公共交通の利用者数はさらに減少することが懸念
○今後は、市全体で地域公共交通を支えていくことが求められるが、市民の地域公共交通に対する関心が希薄な状況
○観光分野など、他分野と連携した地域公共交通に対する取り組みが求められるが、現在、連携した取り組みは実施されていないとともに、取り組みに向けた機運も低い状況
○部活動の地域移行や合同化が進むと、保護者の送迎の負担がさらに増加することが懸念

［路線バス］

○バス停までの集落からのアクセス性が低く、カバーするエリアが限定的となっていることから、利用者も限定的となっており、人口減少・少子化等により、今後も減少していくことが想定
○利用者数の減少に伴う運賃収入減少や燃料費の高騰、さらには運転手不足により、経営環境が非常に厳しいなか、今後の事業継続が懸念
○経営改善のための路線の減便・廃止による利便性低下、それに伴い利用者がさらに減少するといった、負のスパイラルに陥っている状況

［あいのりタクシー］

○地域内のみならず、通常タクシーと比較して安価に山鹿・鹿本市街地まで利用することが可能など、一部役割分担が不明確
○あいのりタクシーの新規利用者が少なく、利用者が限定的
○あいのりタクシーの運行に伴う空き車両不足など、通常タクシーの配車等に影響が生じている
○一部利用者のマナーが問題