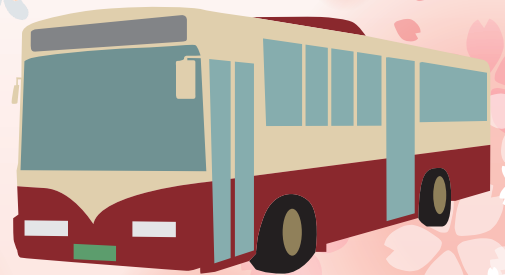


# 鹿島市

## 地域公共交通計画

### 資料編



令和4年3月



鹿島市

# 鹿島市地域公共交通計画

## 【資料編】

令和4年3月

鹿島市



## 目次

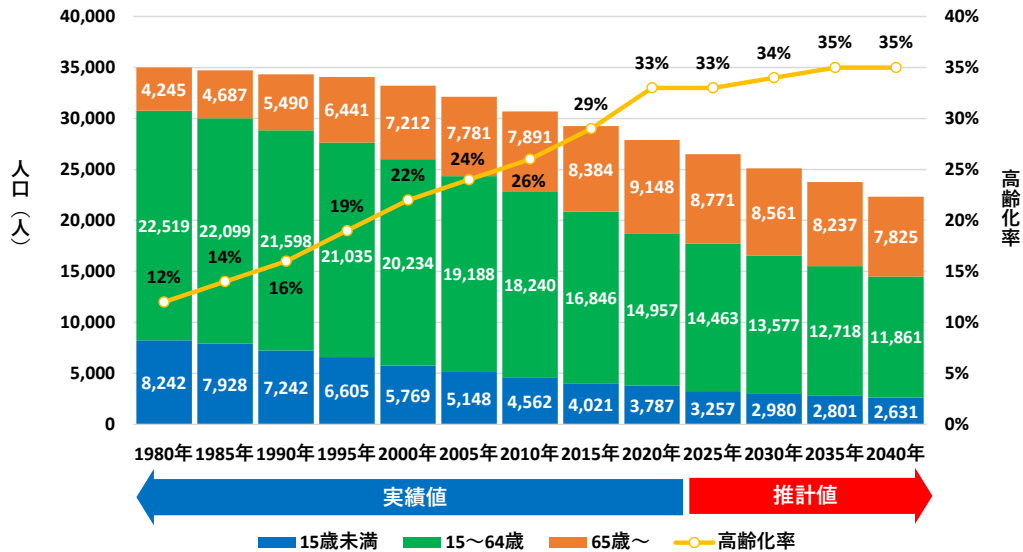
第1章	鹿島市の人口・社会動態	1
1-1.	人口構造の変化	1
1-2.	人口分布	2
1-3.	高齢化の状況	3
1-4.	周辺地域への人口流動	4
第2章	公共交通及び都市の現況	5
2-1.	公共交通の運行状況	5
2-2.	網形成計画策定以降の路線網の変化	11
2-3.	公共交通の利用状況	12
2-4.	公共交通の収支状況	15
2-5.	生活利便施設の立地状況	18
第3章	鹿島市地域公共交通網形成計画の振り返り	19
3-1.	基本方針と計画目標	19
3-2.	鹿島市の公共交通網イメージ	21
3-3.	実施事業	22
3-4.	個別事業の実施状況	23
3-5.	達成状況の評価	27
第4章	移動実態の把握	29
4-1.	各調査の概要	29
4-2.	住民アンケート調査	30
4-3.	高校生アンケート調査	60
4-4.	バス利用実態調査	67
4-5.	肥前鹿島駅利用実態調査	100
4-6.	公共交通空白地ヒアリング調査	112
4-7.	交通事業者ヒアリング調査	123
4-8.	関係団体ヒアリング	128

# 第1章 鹿島市の人口・社会動態

## 1-1. 人口構造の変化

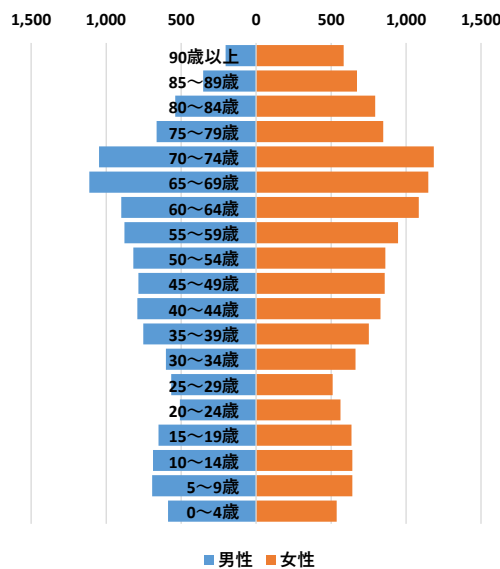
本市は人口減少・高齢化が進行しており、65歳以上の割合は、2020年時点で約33%に達しています。

本市の人口ピラミッドでは、男性は65～69歳、女性は70～74歳がピークとなっており、一方、若年層は35歳未満、特に20～29歳の層の人口が少なくなっています。



資料：国勢調査、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 1-1 鹿島市の人口・高齢化率推移



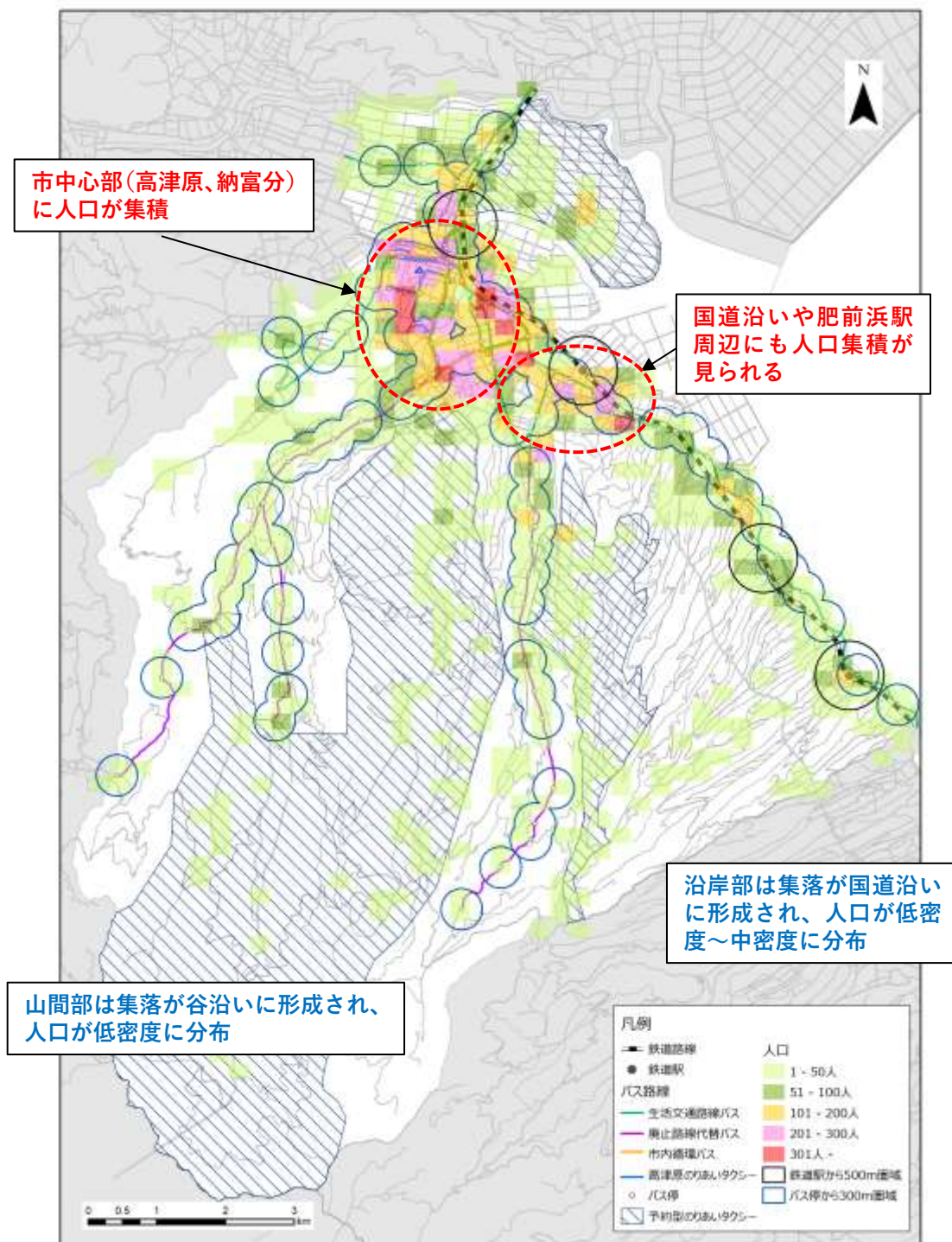
資料：令和2年国勢調査

図 1-2 鹿島市の人口ピラミッド（2020年）

## 1-2. 人口分布

鹿島市中心部（高津原、納富分など）から浜地区にかけて人口が集積しており、そこから北鹿島地区や七浦地区の沿岸部、古枝地区の祐徳稲荷神社方面に、国道・県道に沿って人口密度の高い市街地が分布しています。

また、山間部は集落が主に谷沿いに形成され、低密度に人口が分布しています。



資料：平成 27 年国勢調査

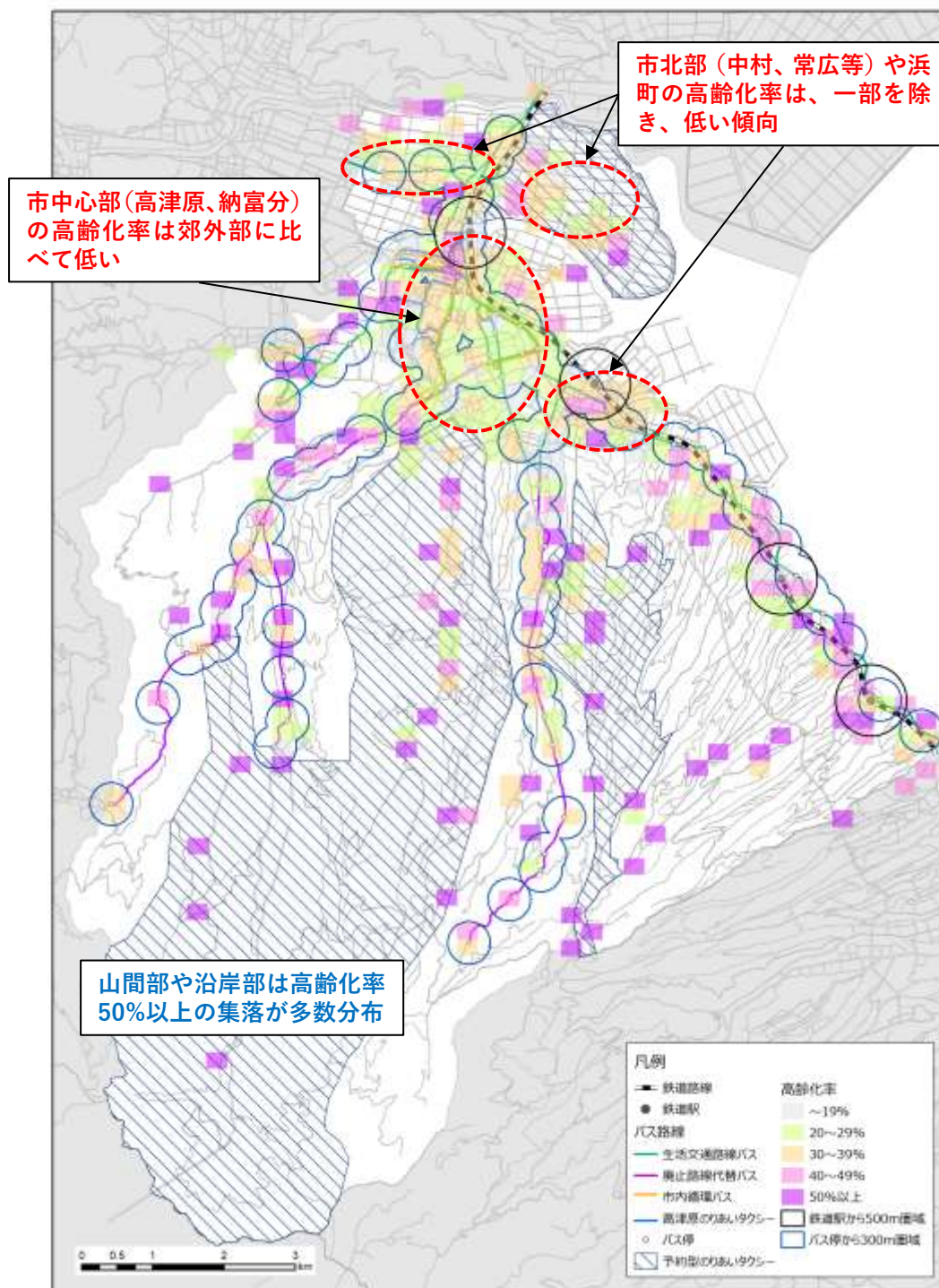
図 1-3 鹿島市の人口分布



### 1-3. 高齢化の状況

鹿島市中心部（高津原、納富分など）は、高齢化率が概ね 30%未満と低く、北鹿島地区や浜町付近も高齢化率が 20～30%台と比較的低くなっています。

一方、山間部や七浦地区の沿岸部などでは、高齢化率が 50%を超えるところも少なくなく、市内でも高齢化率が進展している地区です。



資料：平成 27 年国勢調査

図 1-4 鹿島市内の高齢化率の状況

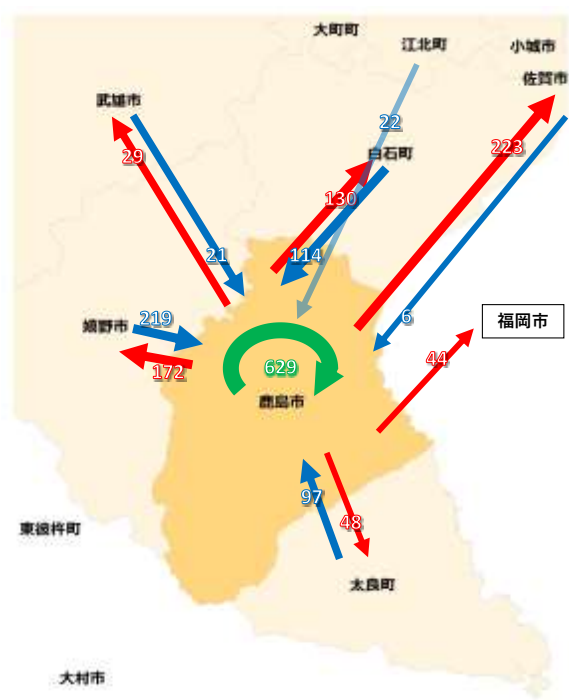
## 1-4. 周辺地域への人口流動

就業者については、大部分が鹿島市内で就業しています。市外に流出する就業者の移動先は、嬉野市（1,311人）が最も多く、次いで武雄市（872人）、白石町（776人）、佐賀市（753人）の順に多くなっています。

通学者（15歳以上）については、鹿島市内での通学（629人）が最も多いですが、鹿島市外への通学者も多く、通学先としては佐賀市（223人）、嬉野市（172人）、白石町（130人）の順に多くなっています。

一方、鹿島市への流入は、嬉野市、白石町、太良町からが就業者・通学者ともに多くなっています。

武雄市との間は、就業者の流動は多いが通学者の流動は少ない状況です。また、佐賀市との間は、鹿島市からの流出は多く、鹿島市への流入は少ない状況です。



資料：平成27年国勢調査

図 1-5 鹿島市における就業者の流動

図 1-6 鹿島市における通学者(15歳以上)の流動



## 第2章 公共交通及び都市の現況

### 2-1. 公共交通の運行状況

鹿島市の公共交通として、鉄道、路線バス、市内循環バス、高津原のりあいタクシー（定時路線）、予約型のりあいタクシー、タクシーが存在します。

#### (1) 鉄道

鉄道は、市内東部を JR 長崎本線が通り、市内に4駅（肥前鹿島駅、肥前浜駅、肥前七浦駅、肥前飯田駅）が設置されています。

表 2-1 鉄道の運行本数

運行事業者	路線名	駅	種別	運行便数
九州旅客鉄道(株)	長崎本線	肥前鹿島駅	特急列車	上り(佐賀方面) 23 便 下り(長崎方面) 23 便
			普通列車	上り(佐賀方面) 18 便 下り(長崎方面) 15 便
		肥前浜駅	普通列車	上り(佐賀方面) 16 便 下り(長崎方面) 12 便
		肥前七浦駅	普通列車	上り(佐賀方面) 14 便 下り(長崎方面) 12 便
		肥前飯田駅	普通列車	上り(佐賀方面) 14 便 下り(長崎方面) 12 便

## (2) バス、のりあいタクシー

### ① 路線バス

本市の路線バスは、全て祐徳自動車(株)が運行しており、JR 肥前鹿島駅前にある同社の鹿島バスセンター（以下、「鹿島 BC」という。）を拠点に、市内外の各方面へ運行されているほか、鹿島中川、祐徳神社前にバス車庫・回転場があります。

市内を運行する 8 路線のうち、佐賀線、祐徳線、嬉野線、吉田線、太良線の 5 路線は、隣接市町との間を結ぶ生活交通路線で、市内の中心部と郊外部を結ぶ大野線、能古見線、奥山線の 3 路線は、廃止代替路線として運行されています。

表 2-2 路線バスの運行概要

路線バスの種別	運行事業者	路線名	運行系統	運行日・便数
生活交通路線	祐徳自動車(株)	佐賀線	祐徳神社前⇔鹿島 BC⇔山口駅前⇔佐賀駅 BC	平日・土日祝：上下各 11 便
	〃	祐徳線	祐徳神社前⇔鹿島 BC⇔塩田⇔武雄温泉駅⇔下西山車庫	平日：上下各 11 便 土日祝：上下各 10 便
	〃	嬉野線	祐徳神社前⇔鹿島 BC⇔塩田⇔嬉野温泉 BC⇔湯の田	平日：上り 15 便、下り 16 便 土日祝：上下各 12 便
	〃	吉田線	鹿島中川⇔鹿島 BC⇔吉田⇔嬉野温泉 BC⇔湯の田	平日：上り 11 便、下り 10 便 土日祝：上下各 9 便
	〃	太良線	鹿島 BC⇔多良駅前⇔竹崎港	平日：上り 10 便、下り 9 便 土日祝：上下各 9 便
廃止代替路線	祐徳自動車(株)	大野線	鹿島 BC⇔三河内⇔大野	平日：上り 4 便、下り 5 便 土曜：上下各 3 便（日祝日運休）
	〃	能古見線	鹿島 BC⇔三河内⇔尾崎	平日：上下各 5 便 土曜：上下各 3 便（日祝日運休）
	〃	奥山線	鹿島 BC⇔祐徳神社前⇔奥山	平日：上下各 4 便 （内上下各 2 便は 祐徳神社前⇔奥山の運行） 土曜：上下各 3 便 （内上り 2 便、下り 1 便は 祐徳神社前⇔奥山の運行） （日祝日運休）

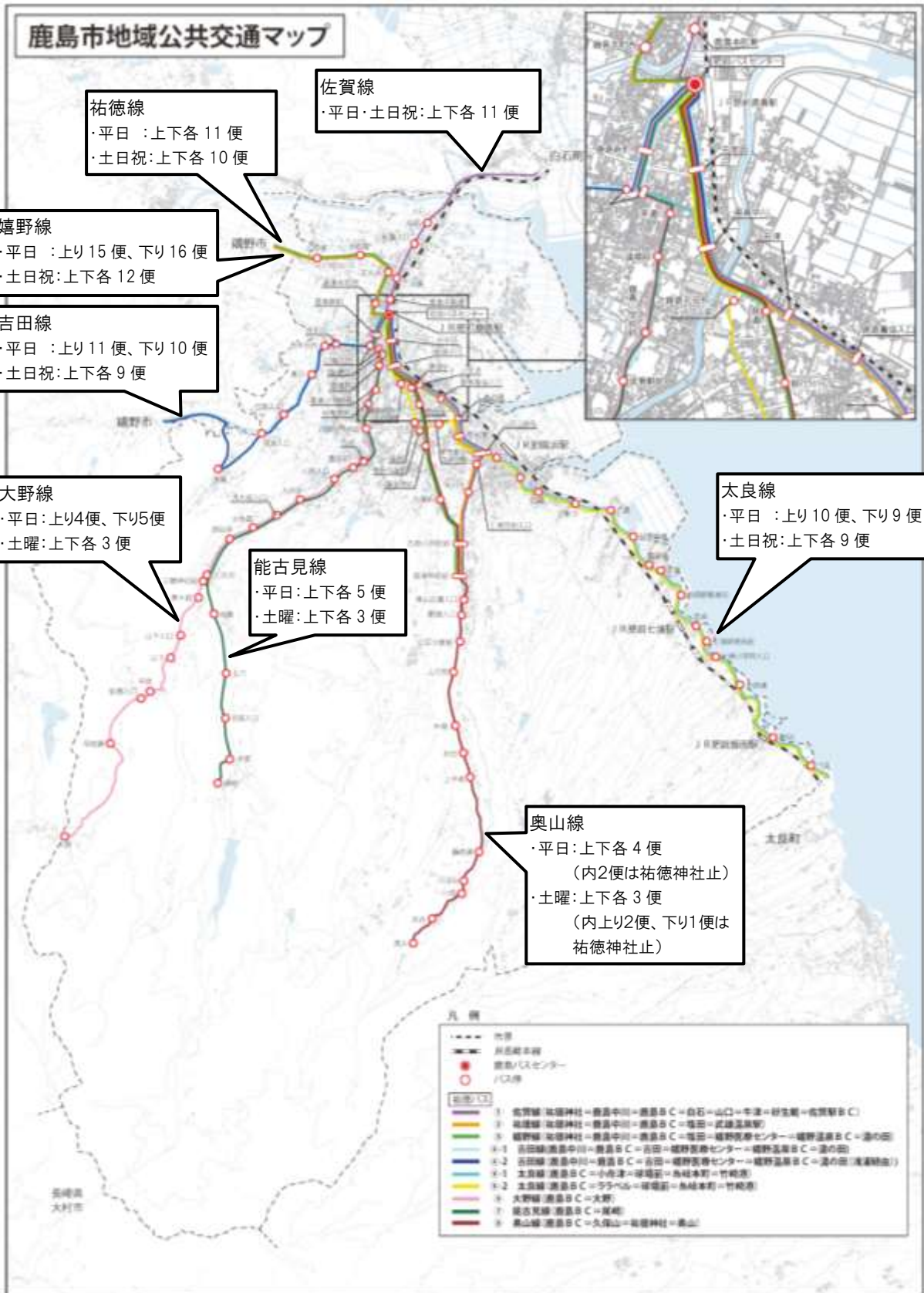


図 2-1 鹿島市における路線バスの運行状況

## ② 市内循環バス、高津原のりあいタクシー

路線バスに加え、市内循環バスが1日6便（西回り・東回り各3便）、中心市街地の主要施設を結びながら一周運行する市内循環バスが運行しています。

また、中心市街地と南西部の高津原地区の住宅地を、高津原のりあいタクシーが定時定路線で運行しています。運行本数は1日8便（往路5便、復路3便）となっています。なお、全区間で停留所以外でのフリー降車が可能です。

表 2-3 市内循環バス、高津原のりあいタクシーの運行概要

交通機関	運行委託事業者	運行系統	運賃	運行日・便数
市内循環バス	祐徳自動車(株)	鹿島市中心部 を西回り・東 回りで循環	100円 (未就学児無料)	平日・土曜運行（日祝日運休） 西回り・東回り各3便
高津原のり あいタクシー	(有)再耕庵タク シー	鹿島市中心部 ⇨高津原地区 の住宅地	300円 (高校生以下100 円、未就学児無料)	火・木・土曜運行(祝祭日除く) 往路（高津原→鹿島駅）5便 復路（鹿島駅→高津原）3便

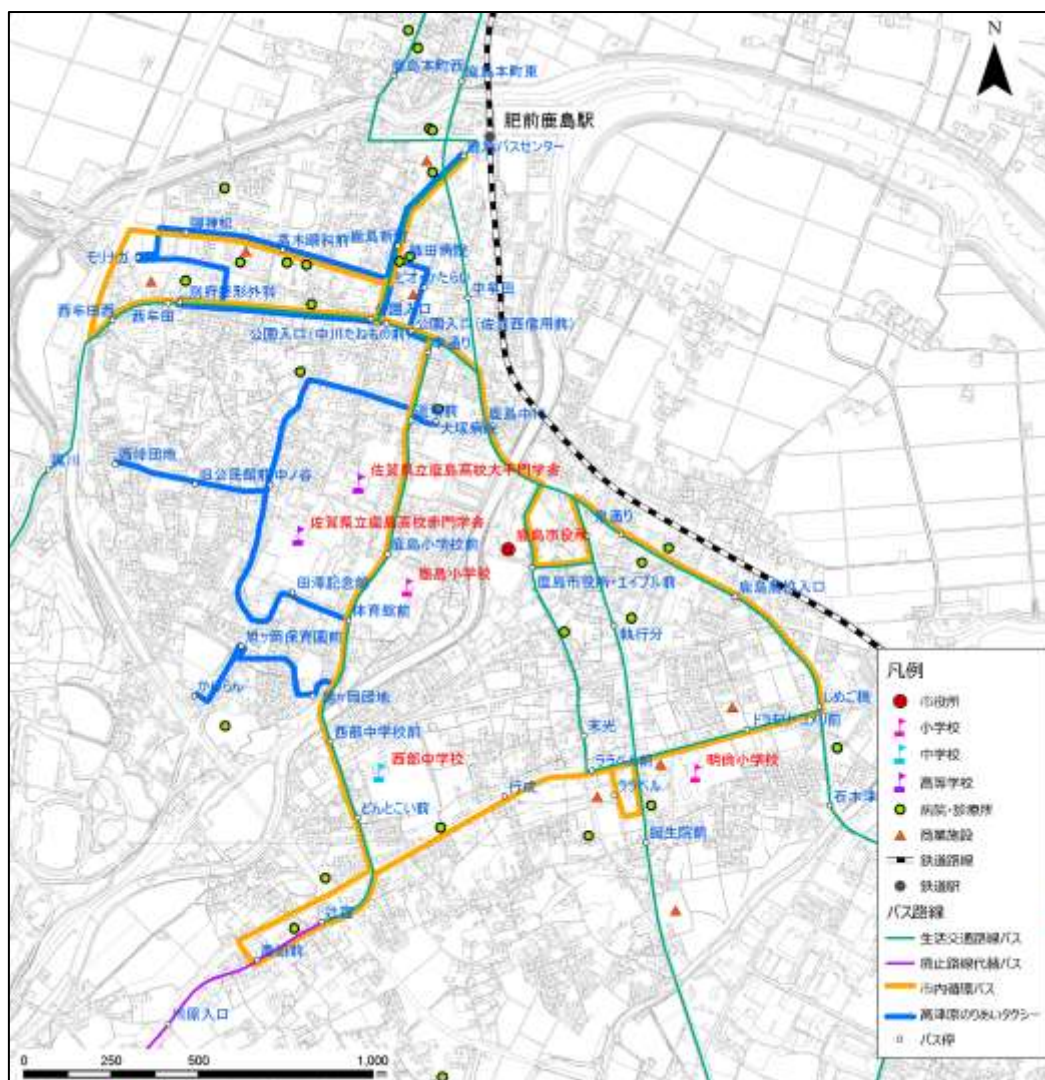


図 2-2 市内循環バス、高津原のりあいタクシーの運行ルート



### ③ 予約型のりあいタクシー

路線バスの廃止代替のデマンド交通として、予約型のりあいタクシーが3地区（北鹿島、能古見、古枝）で運行しています。

市内循環バスへの接続は、北鹿島線では鹿島駅前（鹿島 BC で乗り換え）、能古見線及び古枝線ではララベルで可能となっています。



図 2-3 予約型のりあいタクシー(北鹿島線)の運行概要

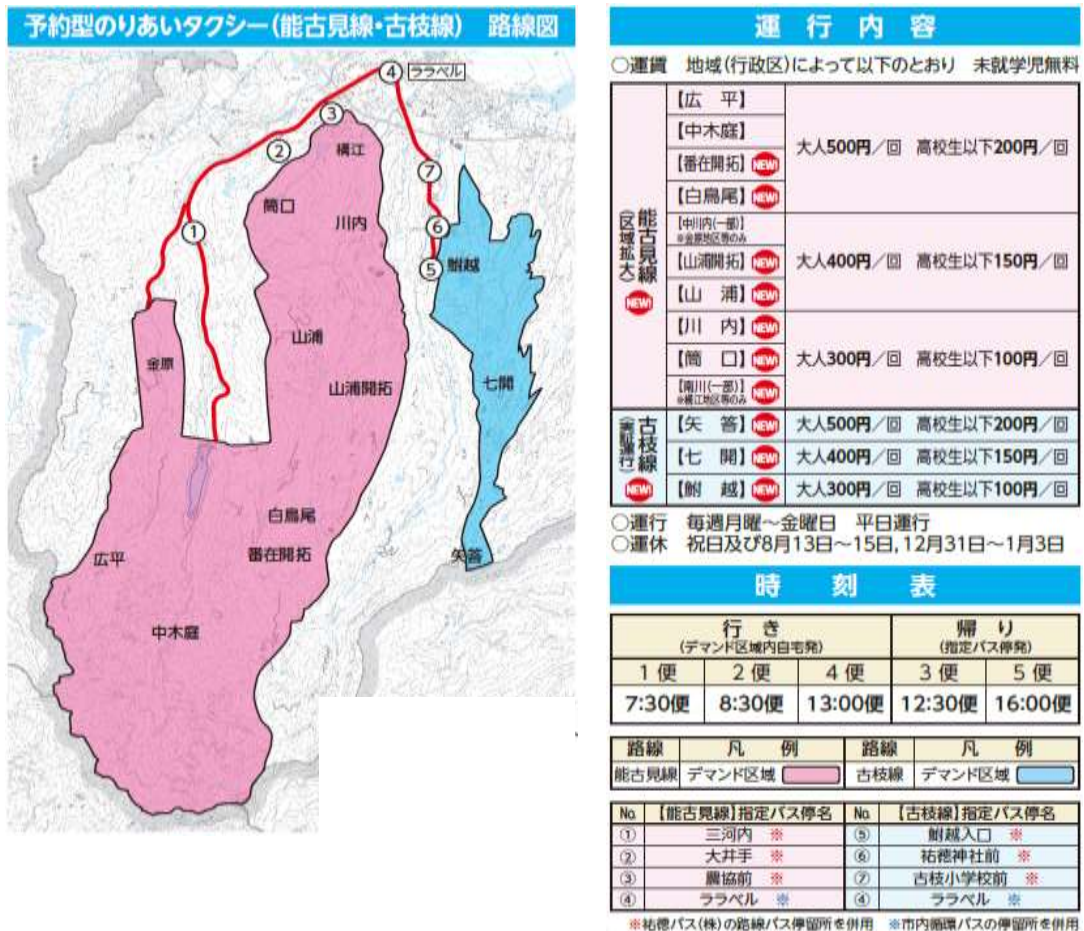


図 2-4 予約型のりあいタクシー(能古見線、古枝線)の運行概要



市内循環バス及びのりあいタクシーに関しては、乗車回数券（100円券×12枚綴りと40枚綴り）ならびに乗継割引券（100円引）を販売し、利用促進を図っています。

乗車回数券

**100円券×12枚綴りを1,000円**  
**100円券×40枚綴りを3,000円で販売**

**■対象となる路線**

鹿島市内を運行する **市内循環バス** 及び **のりあいタクシー**※

**■販売場所**

市内循環バスの車内 及び 右記販売窓口

【市内循環バスは①・④、のりあいタクシーは②・③・④の窓口で取り扱っています。】

※払い戻しは、原則できません。

※市内循環バスとのりあいタクシー※の相互利用はできません。それぞれの回数券をお買い求めいただき、ご利用ください。（高津原線と予約型は併用可）

販売窓口

①祐徳自動車株式会社  
西原営業所（中山125番）  
☎（62）4595

②南再精庵タクシー  
本社 ☎（62）2171

③高津原公民館  
かんらん ☎（62）3611

④鹿島市役所3階  
企画課庶務 ☎（63）2101

乗継割引券

**1回当たり 100円 おトクに！**

★乗り継ぎをされる場合は運転手にお申し出ください。

**■割引が適用となる場合**

市内循環バス ⇄ のりあいタクシー※

のりあいタクシー※ ⇄ 市内循環バス

※市内循環バス → 市内循環バスなどの往復利用は対象になりません。

**■発行する日** 市内循環バス 及び のりあいタクシー※の運行日

<ご利用上の注意>

- 当日限り有効で1回1枚のみご利用になれます。（乗り継ぐたびに1日何回でもご利用になれます。）
- 利用される場合は、乗り継ぎ前の降車時に運転手に申し出て **乗継割引券** を発行してもらい、乗り継ぎ先の支払い時に、**乗継割引券** と割引分（100円）を差し引いた運賃を支払ってください。

※のりあいタクシー：高津原のりあいタクシー及び予約型のりあいタクシー

図 2-5 市内循環バス・のりあいタクシー乗車回数券、乗継割引券の概要

## 2-2. 網形成計画策定以降の路線網の変化

平成 29 年 3 月の鹿島市地域公共交通網形成計画の策定以降、平成 29 年 10 月に、廃止代替路線として運行していた新籠線及び広平線を廃止、柿原線及び尾崎線について一部廃止・路線再編を行い、代替手段としてデマンド型交通である予約型のりあいタクシー（北鹿島線、能古見線）を導入しました。

また、平成 31 年 4 月には廃止代替路線の長野線と矢答線を廃止し、代替手段として予約型のりあいタクシーの区域拡大（能古見線）ならびに新規導入（古枝線）を行いました。

また、平成 30 年 10 月より、市内循環バスの運賃を、従前の 200 円から 100 円に値下げして運行しています。

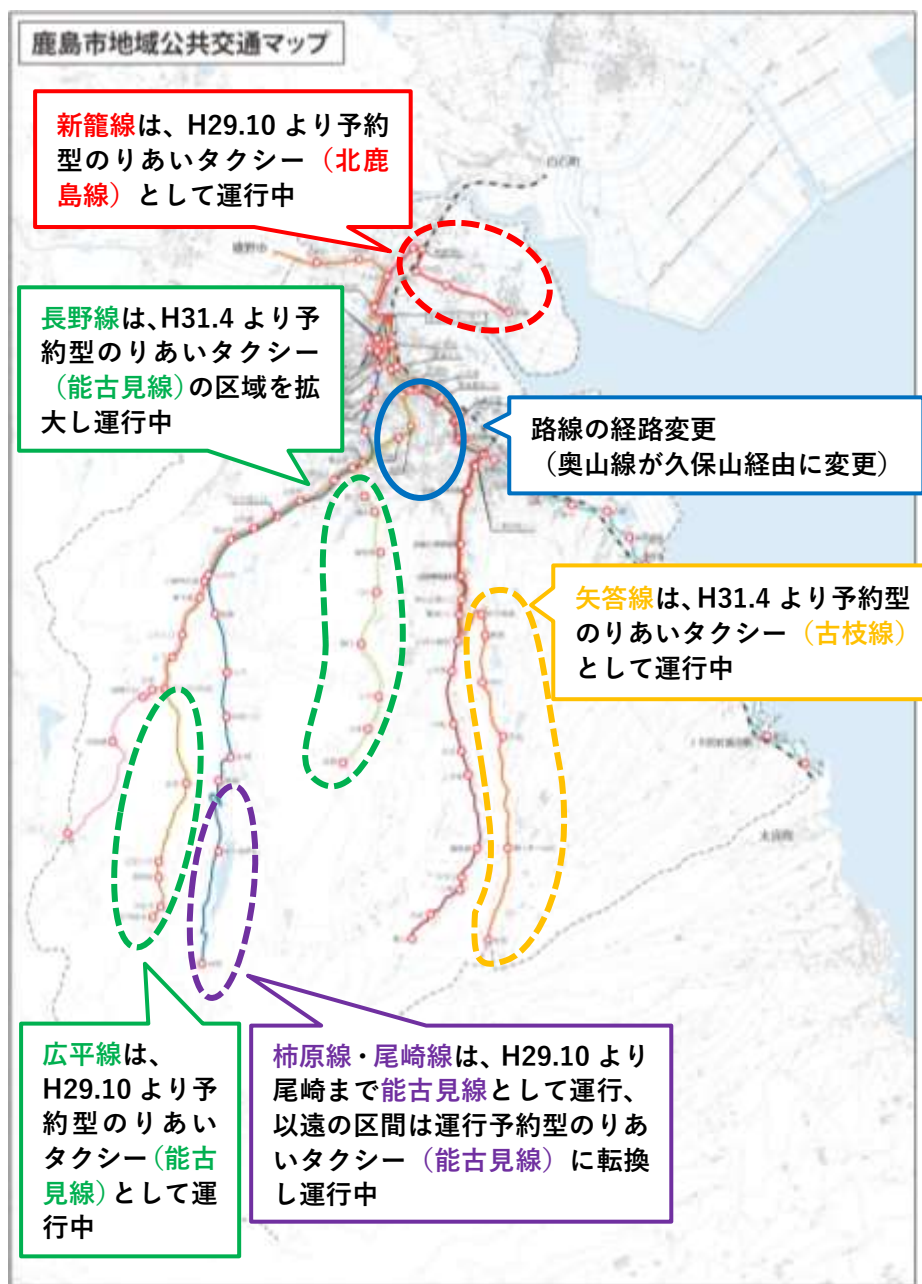


図 2-6 計画策定時以降の公共交通路線網の変遷

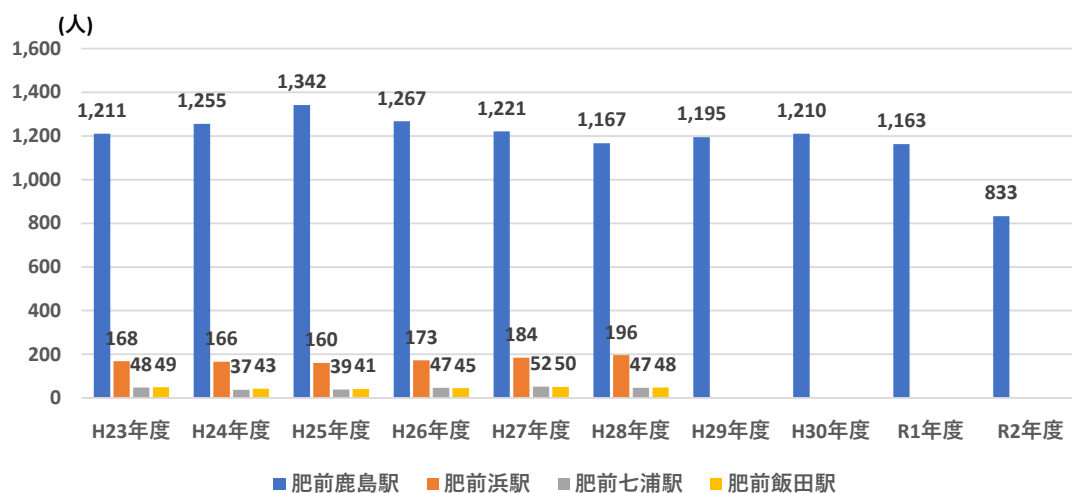
## 2-3. 公共交通の利用状況

### (1) 市内 JR 駅利用者数（肥前鹿島、肥前浜、肥前七浦、肥前飯田）

本市内の4つのJR駅のうち、中心市街地に位置する肥前鹿島駅が最も利用者が多く、博多～長崎間を運行する全ての特急列車が停車し、本市の玄関口を担っています。令和元年度までは1日当たり乗車人員が概ね1,100～1,200人程度で推移していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、前年より30%近く減少し833人となっています。

肥前浜駅の利用者は、平成28年度の1日当たり乗車人員は196人/日であり、平成23～28年度にかけては、やや増加傾向にありました。また、肥前七浦駅及び肥前飯田駅の1日当たり乗車人員は、平成23～28年度にかけて概ね40～50人程度で推移していました。

なお、平成29年度から、JR九州は乗車人員の上位300駅までの数値のみ公表する方針をとりました。肥前浜駅、肥前七浦駅、肥前飯田駅の3駅は、いずれも乗車人員が少ないため、乗車人員の公表の対象から外れることとなりました。

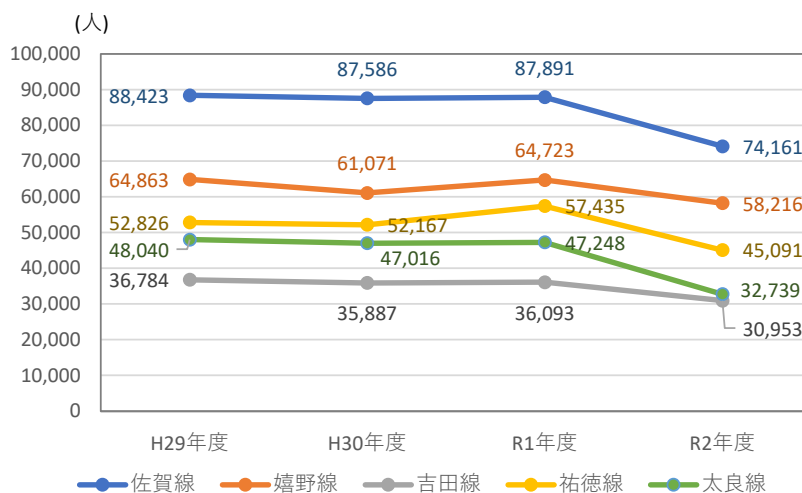


出典：JR九州

図 2-7 鹿島市内 JR 駅の乗車人員（行政年度：4月～翌年3月）

## (2) 路線バスの利用状況

生活交通路線 5 路線の輸送人員は、平成 29～30 年度にかけて全路線で減少し、平成 30～令和元年度にかけては、嬉野線と祐徳線で輸送人員が増加し、佐賀線、吉田線及び太良線では概ね横ばいで推移しています。令和元～2 年度にかけては、コロナ禍の影響により全路線で輸送人員が減少しており、特に太良線は前年比で約 30%減と、減少幅が最も大きくなっています。



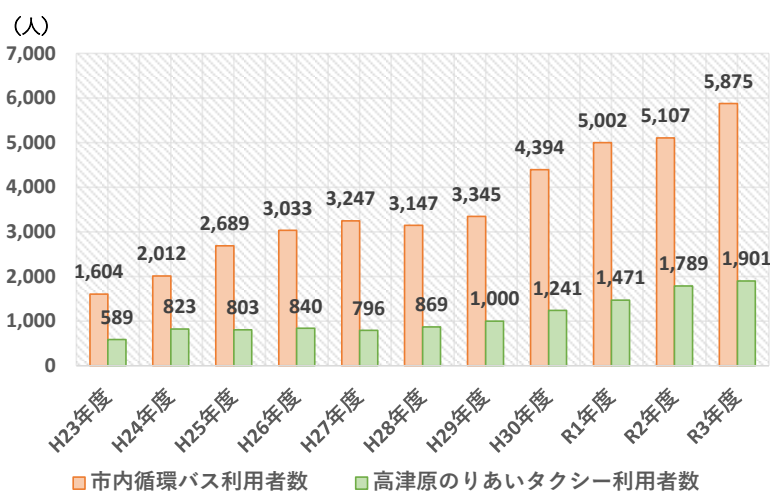
出典：国土交通省九州運輸局

図 2-8 路線バス（生活交通路線）の輸送人員の推移（事業年度：前年 10 月～9 月）

## (3) 市内循環バス、高津原のりあいタクシーの利用状況

市内循環バスの利用者数は、平成 26～29 年度にかけて横ばいで推移した後、平成 30 年度以降は大きく増加しています。

高津原のりあいタクシーの利用者数は、運行開始後概ね横ばいで推移しましたが、平成 28 年度以降は年々増加しています。



出典：鹿島市資料

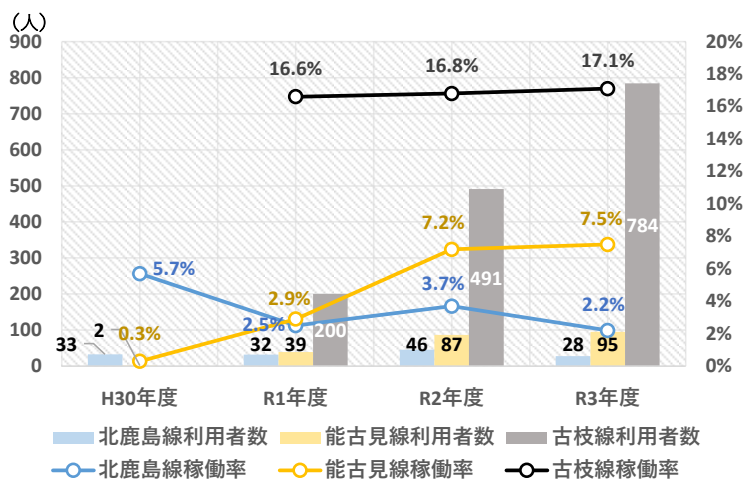
図 2-9 市内循環バス、高津原のりあいタクシーの利用者数の推移（事業年度：前年 10 月～9 月）

#### (4) 予約型のりあいタクシーの利用状況

予約型のりあいタクシーは、平成30年度に北鹿島線と能古見線、令和元年度に古枝線が運行を開始しています。

利用者数は、令和3年度には北鹿島線で減少、能古見線と古枝線は増加傾向にあります。中でも、古枝線の利用者数は、年間延べ784人と、北鹿島線と能古見線に比べてはるかに多くなっています。

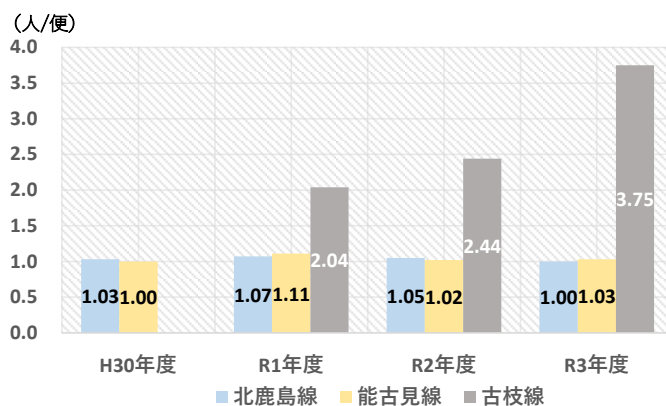
稼働率は、古枝線が16～17%で推移しているのに対し、能古見線は約7%、北鹿島線は約4%と非常に少なくなっています。



出典：鹿島市資料

図2-10 予約型のりあいタクシー（路線別）の利用者数及び稼働率の推移（事業年度：前年10月～9月）

1便当たり乗車人数は、北鹿島線と古枝線ではほぼ1人で推移していますが、古枝線では運行開始した令和元年度で2.04便/人、令和3年度には3.75人/便までに増加しています。1便での乗り合わせが多いことから、稼働率があまり変わらない中でも利用者数が大きく増加している要因となっています。



出典：鹿島市資料

図2-11 予約型のりあいタクシー（路線別）の1便当たり乗車人数の推移  
（事業年度：前年10月～9月）

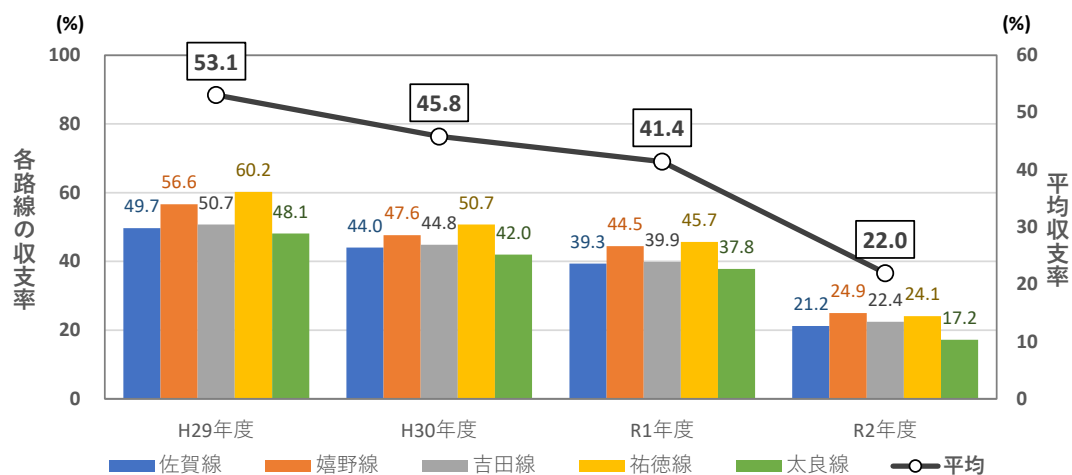


## 2-4. 公共交通の収支状況

### (1) 路線バスの収支状況及び鹿島市・佐賀県負担額の推移

路線バス（生活交通路線）の平均収支率は、平成 29 年度の 53.1%から年々低下傾向にあり、特に令和 2 年度はコロナ禍の影響により 22.0%と、令和元年度の半分近くにまで低下しました。

5 路線のうち収支率が最も高いのは、平成 29～令和元年度の実績では祐徳線、次いで嬉野線となっていますが、令和 2 年度は嬉野線、祐徳線の順になっています。

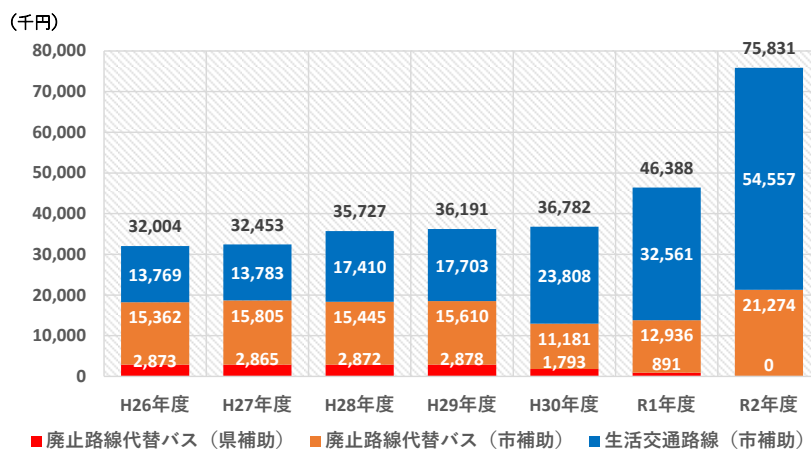


出典：国土交通省九州運輸局

図 2-12 路線バス（生活交通路線）の平均収支率の推移（事業年度：前年 10 月～9 月）

路線バスに対する負担額は、令和元～2 年度にかけて大きく増加しています。令和元年度末頃から新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛などの影響が大きく作用していると考えられます。

生活交通路線の負担額は、特に平成 30 年度以降は大きく増加しています。廃止代替路線の負担額は、平成 30～令和元年度にかけて、一部路線の予約型のりあいタクシーへの移行により減少しましたが、令和 2 年度は再び増加しています。

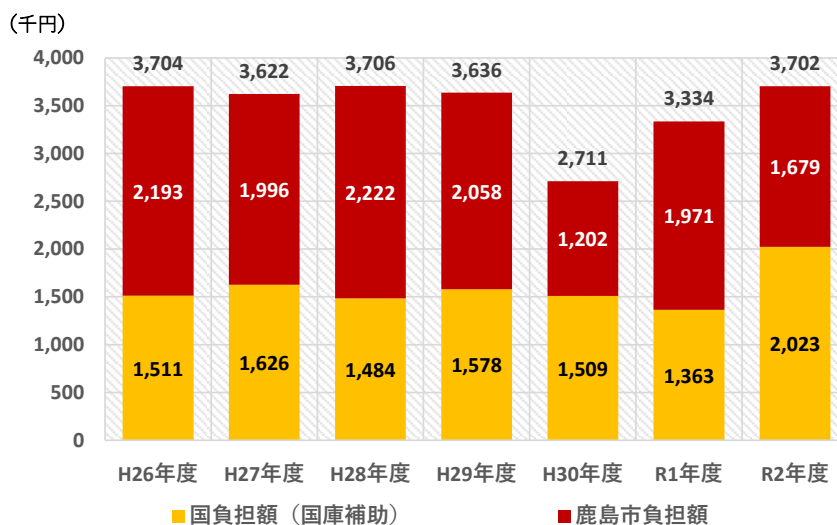


出典：鹿島市資料

図 2-13 路線バスへの負担額推移（事業年度：前年 10 月～9 月）

## (2) 市内循環バスへの鹿島市・国負担額の推移

市内循環バスへの負担額は、平成 29 年度までほぼ横ばいで推移し、平成 30 年度で一度減少したものの、令和元年度以降は再び増加に転じています。

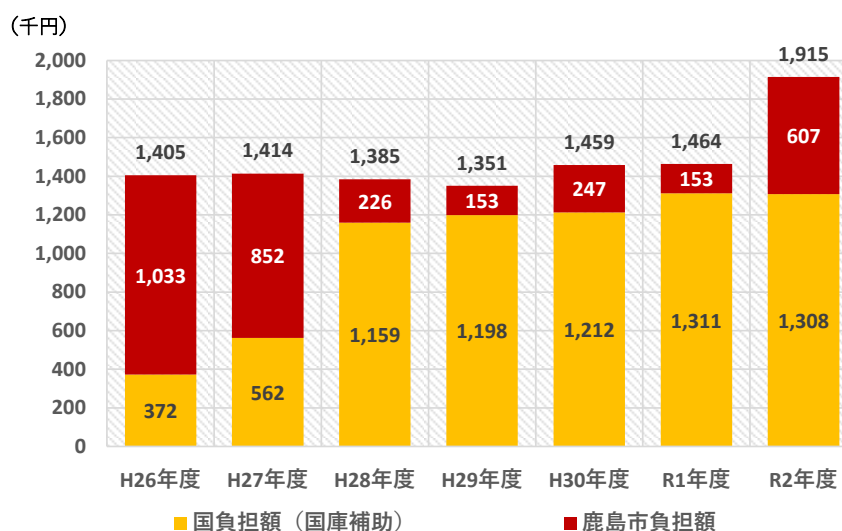


出典：鹿島市資料

図 2-14 市内循環バスへの負担額の推移 (事業年度：前年 10 月～9 月)

## (3) 高津原のりあいタクシーへの鹿島市・国負担額の推移

高津原のりあいタクシーへの負担額は、令和元年度までほぼ横ばいに推移し、市の負担額は減少傾向にありましたが、令和 2 年度には、市の負担額が大きく増加しています。

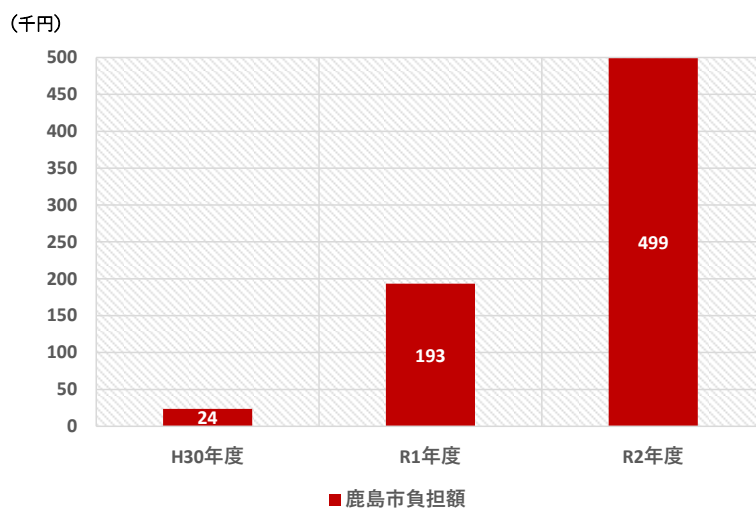


出典：鹿島市資料

図 2-15 高津原のりあいタクシーの負担額の推移 (事業年度：前年 10 月～9 月)

#### (4) 予約型のりあいタクシーへの鹿島市負担額の推移

廃止代替バス路線の中で路線ごとに見直しを行い、平成 29 年 10 月（平成 30 年度）から予約型のりあいタクシーに移行している。特に令和元年度以降は、主に古枝線で多く利用されていますが、その分、負担額は増加しています。



出典：鹿島市資料

図 2-16 予約型のりあいタクシーの負担額の推移（事業年度：前年 10 月～9 月）

※H30 年度から R2 年度はフィーダー補助要件を満たさなかったため、国庫補助なし

## 2-5. 生活利便施設の立地状況

病院・診療所や商業施設、金融機関・郵便局の大部分は、中心市街地に集中しています。商業施設は、ほかに北鹿島地区やララベル周辺にも多く見られます。また、市街地の北側や南側では、国道 444 号バイパス付近に診療所や商業施設が立地する傾向も見られます。

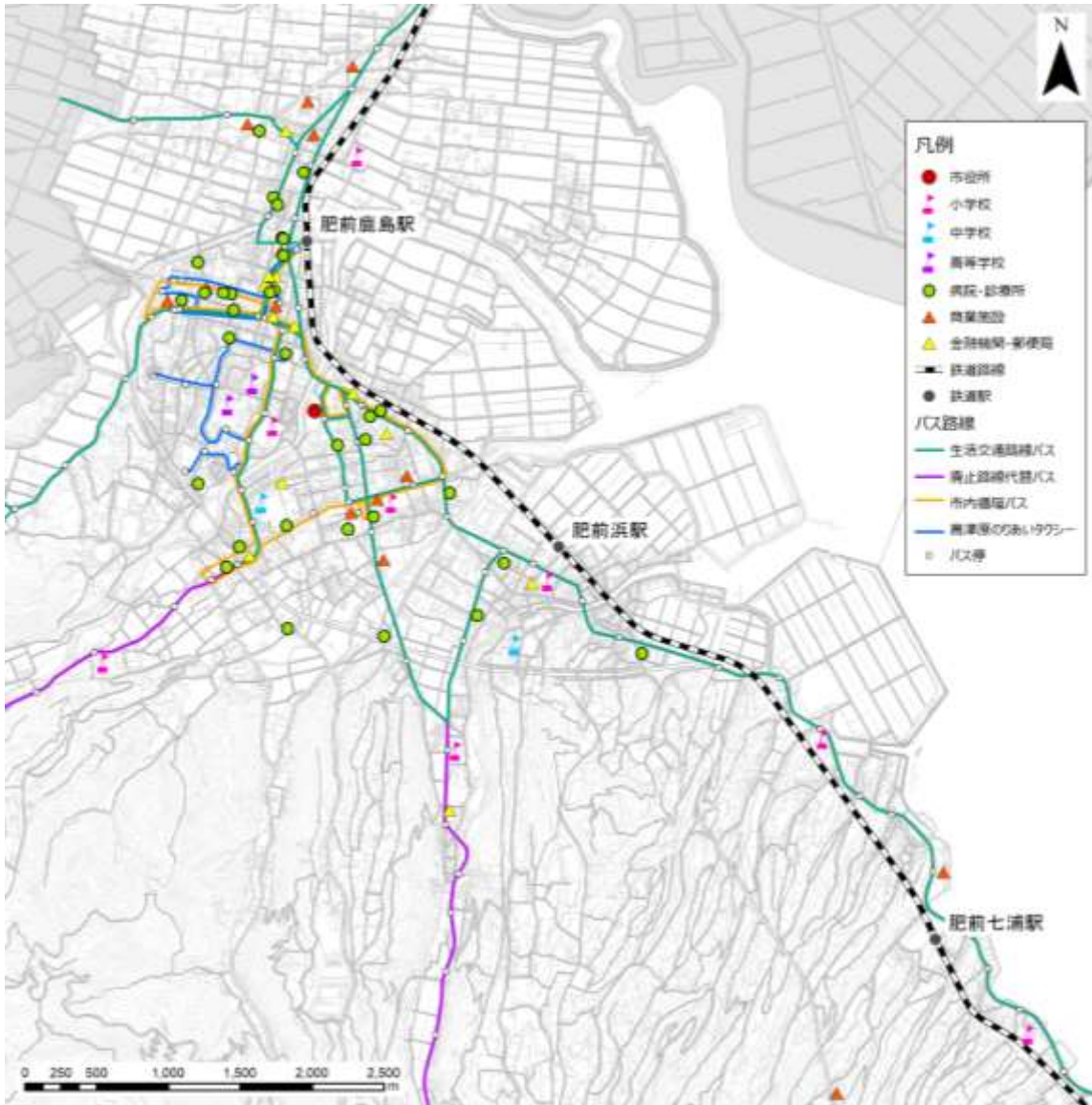


図 2-17 生活利便施設の立地状況

## 第3章 鹿島市地域公共交通網形成計画の振り返り

### 3-1. 基本方針と計画目標

鹿島市地域公共交通網形成計画策定時に整理した4つの基本方針、基本方針に基づき、「第六次鹿島市総合計画」の基本理念である「みんなが住みやすく、暮らしやすいまち」を実現するために設定した4つの計画目標を以下に整理します。

#### (1) 基本方針

<b>基本方針 1</b>	<b>日常に寄り添う公共交通の形成</b>	普段利用する買い物施設や病院、また目的毎の外出頻度など、それぞれの地域で、それぞれの生活スタイルがあります。使いやすい公共交通とは、それらの生活スタイルに合わせて運行することと考えます。本市においても、自家用車の利用頻度が高い市民の生活実態を踏まえ、現状に即した公共交通の形成を目指します。
<b>基本方針 2</b>	<b>快適な公共交通環境の形成</b>	少子・高齢化社会が進展する昨今、公共交通においても、ユニバーサルデザインに配慮し、誰でも利用しやすい環境づくりが大切です。公共交通においても、子どもからお年寄りまで、誰もが「乗りやすく」、「待ちやすく」、「分かりやすい」ものとするため、待合所や車両の改善を図ります。
<b>基本方針 3</b>	<b>多くの人に利用される公共交通の運行</b>	高齢ドライバーの事故が多発している昨今、高齢者の割合が高く、自家用車の依存度が高い本市においても、懸念される事案となります。高齢者のみならず、多くの市民が安全に安心して生活できる環境を形成するために、公共交通の再構築とともに、公共共通の利用促進に努めます。
<b>基本方針 4</b>	<b>観光客が楽しめる移動環境の形成</b>	祐徳稲荷神社や、浜宿の酒蔵、道の駅等、主要な観光資源を有する本市には、多くの観光客が訪れており、昨今は外国人観光客の来訪者も増加傾向になっています。国内でも、観光振興に力を入れており、オリンピック・パラリンピックに向けて、インバウンド増加が期待されます。この契機を捉えるべく、本市においても、観光客の誘致に向けて、市内を楽しく移動できる環境づくりに努めます。



## (2) 計画目標

### 計画目標 1 生活実態に合わせた公共交通網の再構築

アンケート結果等から得られた市民の生活実態に合わせて、バス路線を見直します。外出先の目的地に合わせたルート変更や、外出頻度に合わせて運行水準に見直すことで、効率的・効果的な運行形態を目指します。

### 計画目標 2 利用しやすい公共交通空間の整備

子どもやお年寄りが、安全に、ゆっくりと待つことができる待合所に改修し、また楽に乗降できる車両の導入を検討することで、多くの人が安心して利用できる公共交通の空間づくりを進めます。さらに、乗り継ぎ案内や路線案内を明瞭化することで、分かりやすい案内づくりに努めます。

### 計画目標 3 公共交通に関する利用促進策の実施

高齢者が安全に安心して外出できるよう、公共交通の利用促進を図り、自家用車からの転換を促します。その他、積極的な広報活動や、市内各事業者とのタイアップを通じて、公共交通の利用者増加を目指します。

### 計画目標 4 観光周遊に寄与する公共交通の構築

鹿島市内の玄関口となる JR 各駅と、祐徳稲荷神社をはじめとする主要観光地を繋ぐ公共交通を運行することで、来訪者の周遊の利便性を向上させ、伸び盛りの観光振興に拍車をかけます。また多言語化サイン等を積極的に導入することで、外国人の観光周遊に寄与します。

### 3-2. 鹿島市の公共交通網イメージ

基本方針と計画目標に基づき、計画策定時に設定した鹿島市の公共交通網のイメージを以下に記載します。

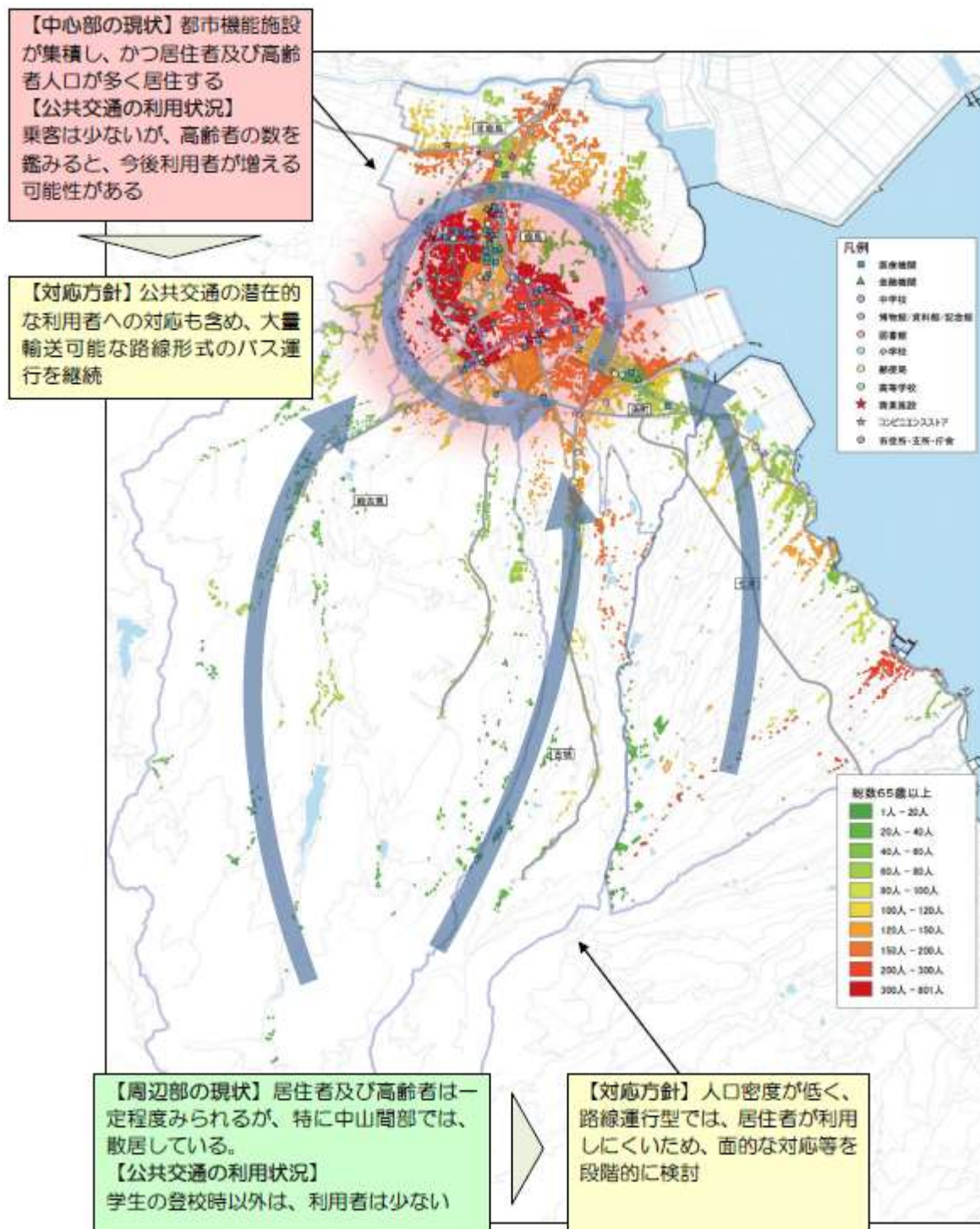


図 3-1 鹿島市の公共交通網のイメージ（計画策定時）

### 3-3. 実施事業

鹿島市における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、設定した実施事業を以下に記載します。

計画目標	
実施事業	実施主体
<b>生活実態に合わせた公共交通網の再構築</b>	
市内路線（廃止代替路線）の再編	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者
周辺地域を対象としたデマンドタクシー運行の検討	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者
市内循環バス、高津原のりあいタクシーの再編の検討	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者
公共交通機関同士の乗り継ぎ強化	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者
<b>利用しやすい公共交通空間の整備</b>	
バス停待合室の高質化と乗り継ぎ拠点の強化	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者
施設所有者との連携による待合室の設置	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者、施設所有者
<b>公共交通に関する利用促進策の実施</b>	
免許自主返納に関連した割引制度の導入	鹿島市、公共交通事業者、鹿島警察署
公共交通に関する広報活動の展開	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者、鹿島市観光協会、鹿島商工会議所、老人クラブ
<b>観光周遊に寄与する公共交通の構築</b>	
観光周遊に即したバス路線の検討	鹿島市地域公共交通活性化協議会、鹿島市観光協会、祐徳バス(株)
外国語サインの整備・充実化	鹿島市、公共交通事業者、鹿島市観光協会、鹿島商工会議所

### 3-4. 個別事業の実施状況

#### (1) 生活実態に合わせた公共交通網の再構築

<b>事業名</b>	<b>市内路線（廃止代替路線）の再編</b>
<b>事業概要</b>	市内路線（廃止代替路線）の効率的・効果的な運行形態を目指し、外出目的地である通学や通勤、商業施設、医療機関などの所在地に合わせたルート変更や、外出頻度の実態に合わせた運行水準に変更する。
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者
<b>実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デマンドタクシーの移行に伴う市内路線（廃止代替路線）の廃線（H29.10 広平線、新籠線、能古見線の一部（柿原⇄尾崎間）廃線）（H31.4 長野線、矢答線 廃線）</li> <li>● 利用実態に合わせた経路、便数の見直し（H29.10 奥山線、大野線、長野線、矢答線）</li> </ul>

<b>事業名</b>	<b>周辺地域を対象としたデマンドタクシー運行の検討</b>
<b>事業概要</b>	現在、運行されている路線と移動ニーズの不適合を解消し、公共交通空白地帯への公共交通サービスを提供するために、市内路線再編の一環として、効率的な運行が可能なデマンドタクシーの運行を検討する。 ※市内路線の再編で、利用状況に改善がみられなかった場合、段階的に実施する。
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者
<b>実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 廃止代替路線の中で路線ごとに見直しを行い、平成 29 年 10 月から順次デマンドタクシーへ移行しました。 （H29.10 北鹿島線、能古見線 デマンドタクシー運行開始） （H31.4 能古見線 デマンドタクシー運行エリア拡大） 古枝線 デマンドタクシー運行開始</li> </ul>

<b>事業名</b>	<b>市内循環バス、高津原のりあいタクシーの再編の検討</b>
<b>事業概要</b>	市内循環バスと高津原のりあいタクシーの利用実態や地域の利用ニーズを踏まえ、上位計画や公共交通政策等と連携し、居住地と地域振興施設及び医療・行政機関、商業施設等の都市サービス施設を結ぶ路線網の再編検討を行う。
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者
<b>実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内循環バスは、運賃を 200 円から 100 円に改定し、商業施設や病院が多い西牟田地区を各便の前後半に経由するように、運行経路を変更しました。</li> <li>● 高津原のりあいタクシーにおいて、運行経路の改善やフリー降車等を実施しました。</li> </ul>

<b>事業名</b>	<b>公共交通機関同士の乗り継ぎ強化</b>
<b>事業概要</b>	多様な移動目的を持つ市民の移動を担うため、複数の公共交通機関を利用してもスムーズに目的地に到達できるよう、商業施設や駅等の交通結節点において他の交通機関の乗り継ぎを考慮したダイヤ調整や、割引運賃の導入を実施する。
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者
<b>実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスセンターや駅、商業施設等の交通結節点における列車から路線バスや循環バスへの乗り継ぎ、デマンドタクシーから循環バスへの乗り継ぎを考慮した運行ダイヤに再設定しました。</li> <li>● 市内循環バスとのりあいタクシーの相互の乗継割引を実施しました。</li> <li>● 祐徳自動車(株)において、交通系 IC カードを導入しました。</li> </ul>

## (2) 利用しやすい公共交通空間の整備

<b>事業名</b>	<b>バス待待合室の高質化と乗り継ぎ拠点の強化</b>
<b>事業概要</b>	バス待ち時間を快適に過ごせるように、利用者の多いバス停や交通結節点としての機能を有するバス停の待合室に、屋根やベンチ等を設置する。また、市民と観光客の利用実態に合わせ、交通結節点における見やすい時刻表や路線案内板を整備し、乗り継ぎ拠点の強化を図り、利用者の利便性を高める。
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者
<b>実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「鹿島市地域公共交通環境整備補助金」の制度を創設しました。</li> </ul> <p>※補助金の活用実績無し</p>

<b>事業名</b>	<b>施設所有者との連携による待合室の設置</b>
<b>事業概要</b>	利用者の安全な乗降と利便性向上を図るため、郊外からの利用者の多い商業施設等の市内主要施設の施設事業者と協力・連携し、施設駐車場への乗り入れや施設内への待合室設置の検討を行う。
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者、施設所有者
<b>実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● のりあいタクシーにおいて、施設所有者の協力により、利用者の安全性に配慮するため、店舗敷地内等での乗り降りが可能になりました。</li> </ul>



### (3) 公共交通に関する利用促進策の実施

<b>事業名</b>	<b>免許自主返納に関連した割引制度の導入</b>
<b>事業概要</b>	高齢者の自動車運転免許証の自主返納と公共交通機関への転換を促進するために、公共交通機関の利用回数券等の給付を検討する。
<b>実施主体</b>	鹿島市、公共交通事業者、鹿島警察署
<b>実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 75歳以上の運転免許証自主返納者に対して、8,000円分のバス・タクシー共通利用券の配付を平成30年7月から実施しています。</li><li>● のりあいタクシーにおいて、運転免許証自主返納者に対する100円割引を実施しています。</li></ul>

<b>事業名</b>	<b>公共交通に関する広報活動の展開</b>
<b>事業概要</b>	公共交通を実施している事業者が連携したPR活動や、観光資源や観光関連産業、商業施設等と連動したイベント開催等を通じて、公共交通の利便性と効果的な使用方法等についての広報活動を展開する。
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者、鹿島市観光協会、鹿島商工会議所、老人クラブ
<b>実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 市報や市HPを活用した公共交通のPR、対象者を限定した運賃無料期間の実施、総合時刻表の全戸配布や公共交通をテーマとした地域への出前講座などを継続的に実施しています。</li></ul>

#### (4) 観光周遊に寄与する公共交通の構築

<b>事業名</b>	<b>観光周遊に即したバス路線の検討</b>
<b>事業概要</b>	公共交通機関を利用する旅行者の獲得を図るため、鹿島市観光協会と協力を図りながら、市内の観光資源を周遊できるバス路線を充実させる。
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通活性化協議会、公共交通事業者、鹿島市観光協会
<b>実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 平成30年度に市観光商工課で「鹿島市観光周遊バス実証実験」を実施し、事業の検証を行った結果、本格運行のためには採算性などを含めた課題解決が必要となりましたので、本格運行に向けて運行経路や運賃設定など引き続き検討しています。</li></ul>

<b>事業名</b>	<b>外国語サインの整備・充実化</b>
<b>事業概要</b>	市内の観光資源に訪れる外国人旅行者の利便性向上と外国人旅行者の市内滞在時間を増やし、観光消費金額の増加を目指すために、外国語表記によるサインを整備するとともに、外国語表記による観光資源や市内施設、知名度の低い見所等を掲載する。
<b>実施主体</b>	鹿島市、公共交通事業者、鹿島市観光協会、鹿島商工会議所
<b>実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 肥前鹿島駅前の再耕庵タクシー待合室や鹿島バスセンター内に、インバウンドに対応した外国語表記を実施しました。</li><li>● 祐徳自動車(株)HP内において、インバウンドに対応するために、祐徳稲荷神社、鹿島バスセンター往復の英語・中国語・韓国語表記に対応した時刻表等の掲載を実施しています。</li></ul>

### 3-5. 達成状況の評価

計画の達成状況の評価するため、基本的な方針毎に評価指標および目標値を設定しました。計画の更新に伴い、数値目標の達成状況について、以下に整理します。

計画目標		
評価指標	指標の設定根拠	
<b>計画目標 1：生活実態に合わせた公共交通網の再構築</b>		
便あたりの輸送人員	利用実態と利用ニーズに適合した、路線再編等による利用者数について、目標値を設定する。	市内循環バス 高津原のりあい タクシー
<b>計画目標 2：利用しやすい公共交通空間の整備</b>		
既存待合室の改修数	公共交通機関利用者の利便性と快適性を高める施設の設置数について、目標値を設定する。	改修数
交通結節点における時刻表と路線案内板の整備数		時刻表と路線案内板整備数
新しい待合室の設置数	施設事業者等の市民と連携した公共交通に関するまちづくりの成果を評価する。	
<b>計画目標 3：公共交通に関する利用促進の実施</b>		
免許自主返納に関連した割引制度の利用者数	免許の自主返納を促す政策の目標値を設定する。	
公共交通に関する各種広報活動の開催数	公共交通利用を促す各種 PR 活動として、イベント開催数の目標値を設定する。	
<b>計画目標 4：観光周遊に寄与する公共交通の構築</b>		
バスを利用する観光客割合	観光活動を行いやすいバス路線の充実による、バス利用の観光客数増加を評価する。	
多言語を表記したサイン設置数	多言語を表記したサインによる、外国人観光客の利便性を評価する。	
<b>計画の達成状況の総合的な指標</b>		
利用者満足度	公共交通網の形成結果について、利用者の満足度の目標値を設定する。	

※1：運行年度による計算

※2：祐徳自動車(株)のデジタルサイネージ導入を含みます。

※3：数値は令和2年度（令和3年1月現在）の数値になります。

（平成29年度：120人、平成30年度：127人、平成31年度：158人）

※4：年2回の無料運行期間に合わせた広報活動（市報、回覧、予約型のりあい登録者へのDM、各種団体へのチラシ送付、商業施設・病院施設等へのチラシ送付）になります。

現況値 (平成 28 年度)	目標値 (平成 33 年度)	実績値 (令和 3 年度)	達成 状況
1.77 人/便	2.30 人/便	3.33 人/便<※1>	○
0.74 人/便	1.30 人/便	1.63 人/便<※1>	○
—	4 室	1 室	△
—	2 個	2 個<※2>	○
—	1 室	0 室	×
43 人 (平成 27 年度)	80 人/年	100 人 (令和 2 年度) <※3>	○
1~2 回/年	2 回/年	2 回/年<※4>	○
26% (平成 26 年)	33%	26% (令和元年)	×
—	4 個	2 個<※5>	△
—	50%	11.3%<※6>	×

※5 : 再耕庵タクシー事務所 (肥前鹿島駅前)、鹿島バスセンター内に設置しています。

※6 : 令和元年度に実施した利用者満足度調査 (1,000 人無作為抽出、375 人の回答) において、「やや満足」「満足」と選択した人の割合の平均値になります。以下に内訳を記載します。

- 基本方針 1 : 日常に寄り添う公共交通の形成に対する満足度 (8.27%)
- 基本方針 2 : 快適な公共交通環境の形成に対する満足度 (10.4%)
- 基本方針 3 : 多くの人に利用される公共交通の運行に対する満足度 (10.4%)
- 基本方針 4 : 観光客が楽しめる移動環境の形成に対する満足度 (16.27%)

## 第4章 移動実態の把握

### 4-1. 各調査の概要

本市における住民や公共交通利用者の移動実態を把握するため、以下の調査を実施しました。

表 4-1 移動実態に関する調査一覧

調査項目	調査の概要	実施結果の概要
住民アンケート調査	18歳以上の鹿島市民を対象に、2,500人を実無作為抽出、郵送配布・回収方式でアンケート調査を実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年8月中に調査実施</li> <li>配布数2,500票に対し、803票回収（回収率31.8%）</li> </ul>
高校生アンケート調査	鹿島高校の全生徒を対象に、アンケート調査を実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年10月中に鹿島高校に調査票配布・回収を依頼</li> <li>619票回収</li> </ul>
バス利用実態調査	鹿島市内を運行する路線バス（祐徳バス8路線10系統）及び市内循環バスを対象に、調査員乗り込みによる利用者へのヒアリング調査を実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年11月1日(月)、4日(木)の2日間で実施（2日間で調査路線の重複は無し）</li> <li>調査全路線で合計619人が利用</li> </ul>
肥前鹿島駅利用実態調査	肥前鹿島駅の利用者を対象に、調査票手渡し・郵送回収による方式でアンケート調査を実施（平日、休日の2日間）	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年10月21日(木)、24日(日)の2日間で実施</li> <li>平日・休日各400票配布</li> <li>平日107票、休日95票、計202票回収（回収率25.3%）</li> </ul>
公共交通空白地ヒアリング調査	公共交通空白地（公共交通が運行していない地域）かつ高齢者の多い集落を対象に、訪問ヒアリング方式での調査を実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内6地域からそれぞれ1集落を選定</li> <li>令和3年11月2日(火)、5日(金)の2日間で実施</li> <li>6集落で合計102世帯が回答に協力</li> </ul>
交通事業者ヒアリング調査	交通事業者2社に対して、乗務員の状況や今後の鹿島市内における運行に対する意向について、ヒアリング調査を実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年8月24日(火) 祐徳バス(株)</li> <li>令和3年8月27日(金) (有)再耕庵タクシー</li> </ul>
関係団体ヒアリング調査	輸送以外の関連分野（医療、福祉、教育、商業、観光）の関係者が有する輸送資源の状況や活用に向けた意向について、ヒアリング調査を実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年10～11月にかけて実施</li> <li>対象団体：鹿島市保険健康課、鹿島市社会福祉協議会、鹿島市教育委員会、鹿島商工会議所、鹿島市観光協会</li> </ul>



## 4-2. 住民アンケート調査

### (1) 調査の概要

市民の日常の移動や公共交通利用の実態やニーズ、西九州新幹線開業後の移動の考え方等に関する意見を把握するため、住民アンケート調査を実施しました。

表 4-2 住民アンケート調査の概要

調査実施期間	令和3年8月13～31日
配布サンプル数	18歳以上の市民 2,500通
回収数	816票 (有効回収率 32.3%)

### (2) 調査結果の概要

#### ① 回答状況

回答数は、鹿島地区が381票と最も多く、次いで北鹿島地区(115票)、能古見地区(91票)の順になっています。

一方、地区別で回答率が最も高いのは北鹿島地区(38.6%)で、最も少ないのが七浦地区(28.4%)、その他4地区は概ね31～32%前後となっています。

表 4-3 地区別アンケート回答状況

【居住地】	地区	回答数(郵送)	回答数(Web)	合計	配付数	回答率
鹿島	高津原	140	22	381	1,187	32.1%
	納富分	144	28			
	重ノ木	43	4			
能古見	三河内	33	7	91	292	31.2%
	山浦	44	7			
古枝	古枝	69	10	79	254	31.1%
浜	浜町	64	11	75	233	32.2%
北鹿島	中村	32	8	115	298	38.6%
	森	16	2			
	井手	21	4			
	常広	29	3			
七浦	飯田	17	4	67	236	28.4%
	音成	44	2			
	無回答	8	0	8		
	合計	704	112	816	2,500	32.6%
	合計(無回答含まず)	696	112	808	2,500	32.3%

## ② 個人属性

### A) 性別

女性の回答割合は、概ね男性に比べて若干多い傾向にあります。特に、鹿島地区と浜地区では、女性の割合が60%を超えています。

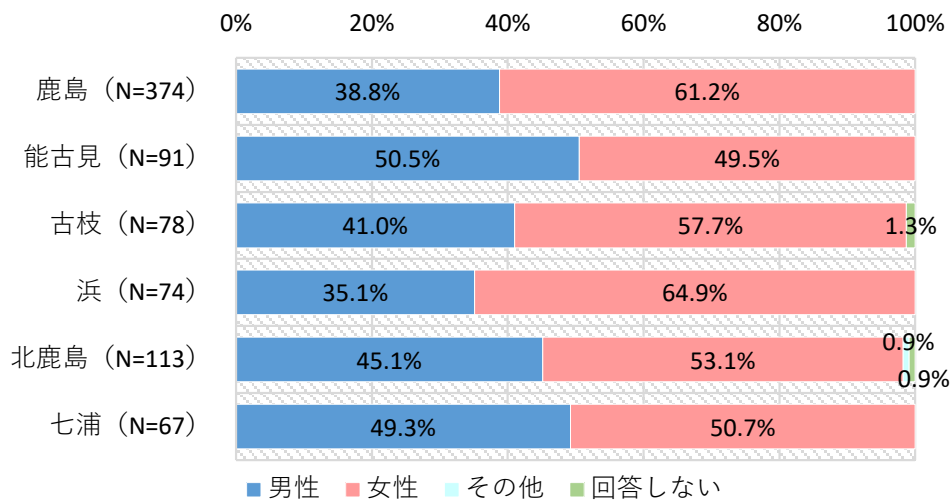


図 4-1 性別 (地区別)

### B) 年齢

七浦地区では、65歳以上の割合が55.2%と高く、高齢者による回答が過半数を占めています。一方、鹿島地区と北鹿島地区は、65歳以上の割合が42%前後と少なく、特に北鹿島地区では49歳以下の若年層の割合が37.4%と他地区に比べて高くなっています。

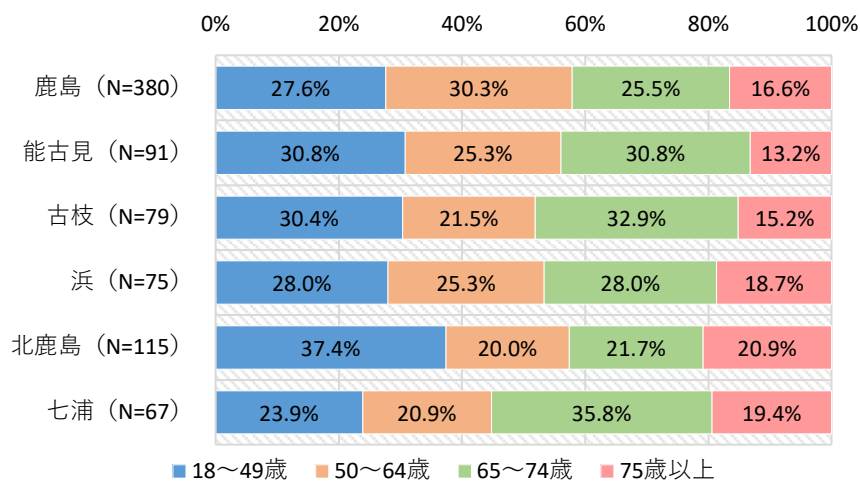


図 4-2 年齢 (地区別)

C) 家族構成

「夫婦二人」「一人暮らし」で5~6割を占め、一世代化の割合が高くなっており、地区別では、鹿島地区、浜地区、七浦地区は「一人暮らし」が4割程度を占めています。

「親と子ども」の2世代世帯は2~3割程度、3世代以上世帯は1割程度となっています。

年齢別では、高齢者層ほど「一人暮らし」の割合が高くなり、75歳以上では半分以上となっています。18~49歳では「親と子ども」、65歳以上では「夫婦二人」が最も多い割合を占めています。

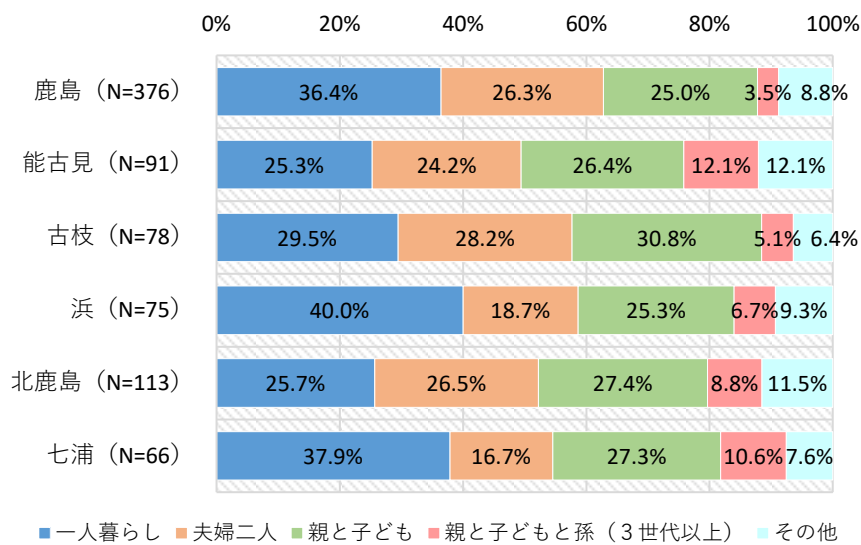


図 4-3 家族構成 (地区別)

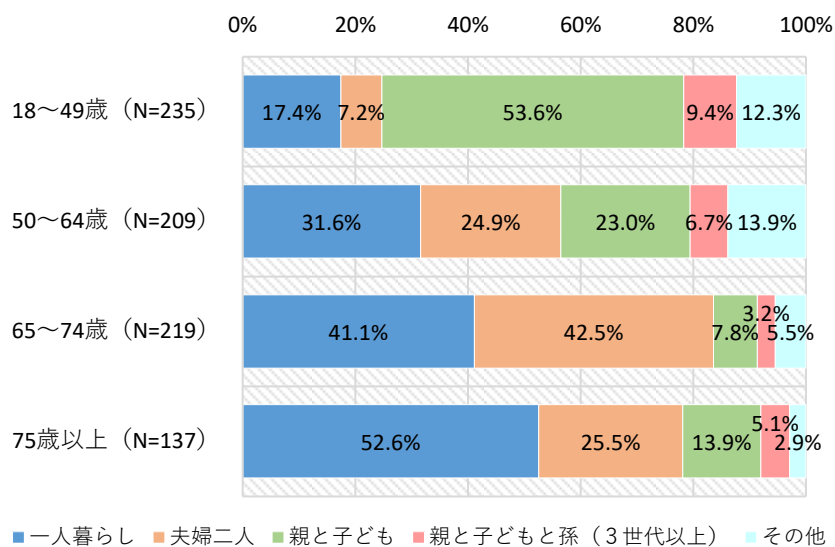


図 4-4 家族構成 (年齢別)

D) 運転免許の有無

運転免許の保有率は、18～74歳までの幅広い年齢層で90%を超えていますが、75歳以上は60%程度まで低下しています。

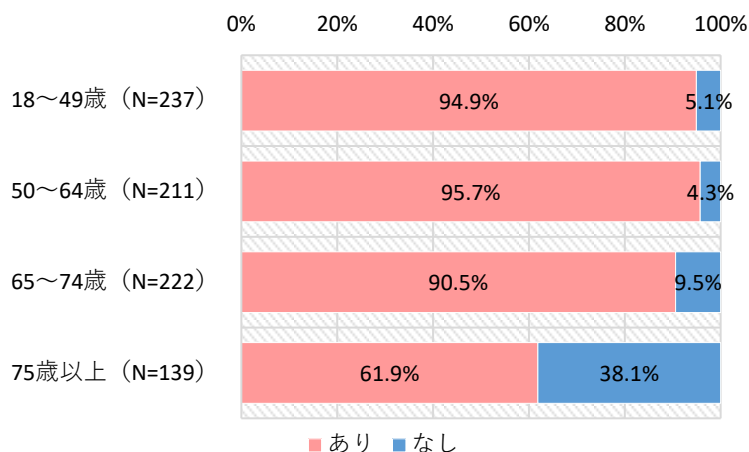


図 4-5 運転免許の有無 (年齢別)

E) 日常的な運転の有無

運転免許保有率が加齢とともに低下する一方で、運転免許保有者の日常的な運転の有無は、年齢に関係なく95%を超えており、日常的な移動手段として自家用車の利用が根付いているといえます。

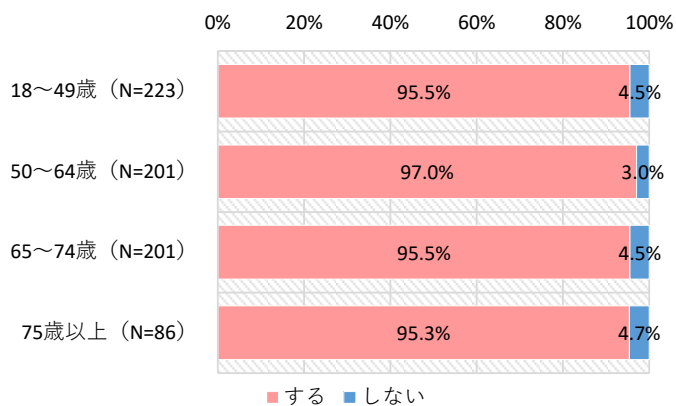


図 4-6 日常的な運転の有無 (年齢別)

F) 免許返納意向

65歳以上の高齢者の多くが、運転免許の返納を「将来的に検討」しており、75歳以上では「返納済み」、「近いうちに返納予定」を合わせると20%程度存在します。

一方で、「返納意向無し」も、65～74歳で約19%、75歳以上で約12%あります。

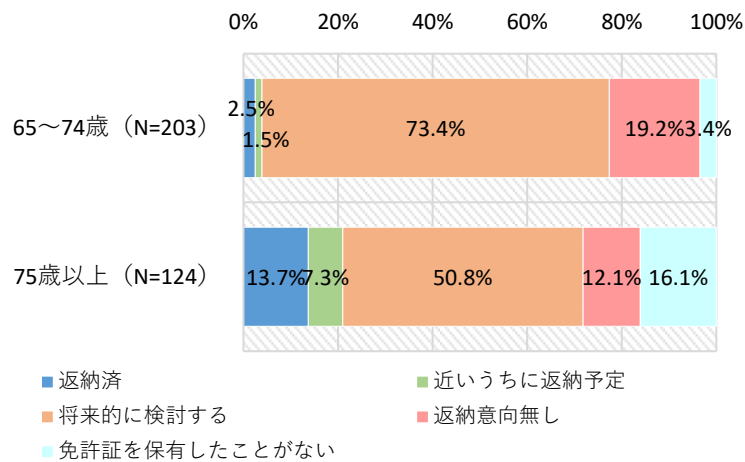


図 4-7 免許返納意向（年齢別）



### ③ 移動実態

#### A) コロナ禍による外出頻度の変化

外出頻度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前後で、75歳以上を除く世代の概ね8割が減少したと回答しています。一方、75歳以上では「変化なし」の割合が3割程度あります。

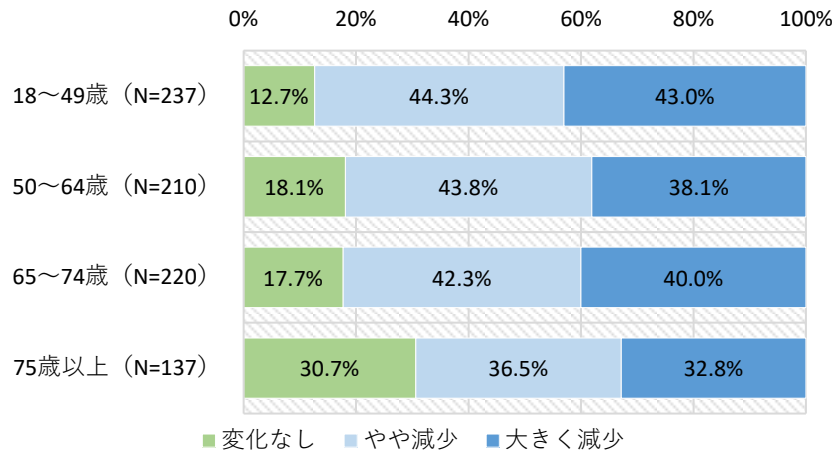


図 4-8 コロナ禍による外出頻度の変化（年齢別）

#### B) コロナ禍による公共交通の利用頻度の変化

公共交通の利用頻度について、年齢による大きな差は見られませんでした。

「感染拡大以前からほとんど利用していない」の割合が最も多く、どの年齢層においても60%程度存在しています。

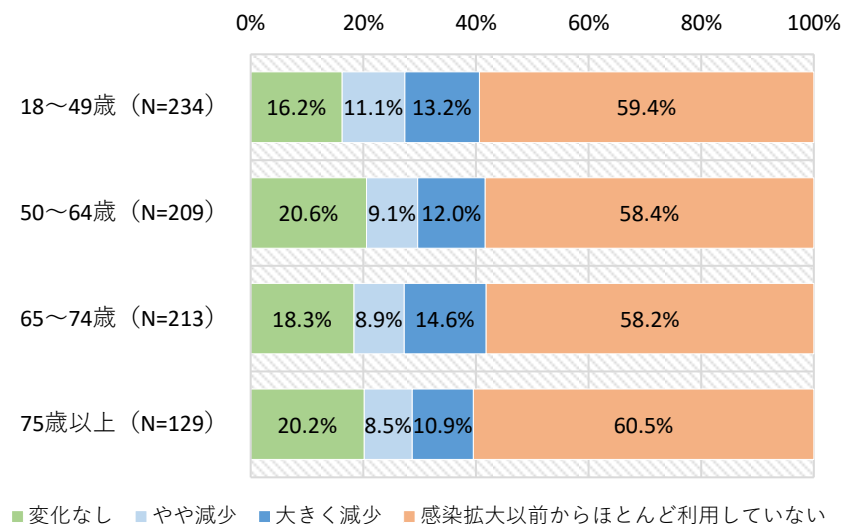


図 4-9 コロナ禍による公共交通の利用頻度の変化（年齢別）

C) 日常的な外出目的

※本アンケート調査では、日常的な外出目的を、多い順に3つ回答していただく形式をとりました。

1番目の目的は「通勤」、2番目の目的は「買い物」、3番目の目的は「郵便・金融機関」が、それぞれ最も多い回答となっています。

1～3番目の目的を合計すると、最も多い外出目的は「買い物」であり、次いで「通勤」、「郵便・金融機関」、「通院」の順に多くなっています。

全年齢層で最も多い外出目的は「買い物」で、2番目に多い外出目的は、65歳未満では「通勤」、65歳以上では「通院」となっています。

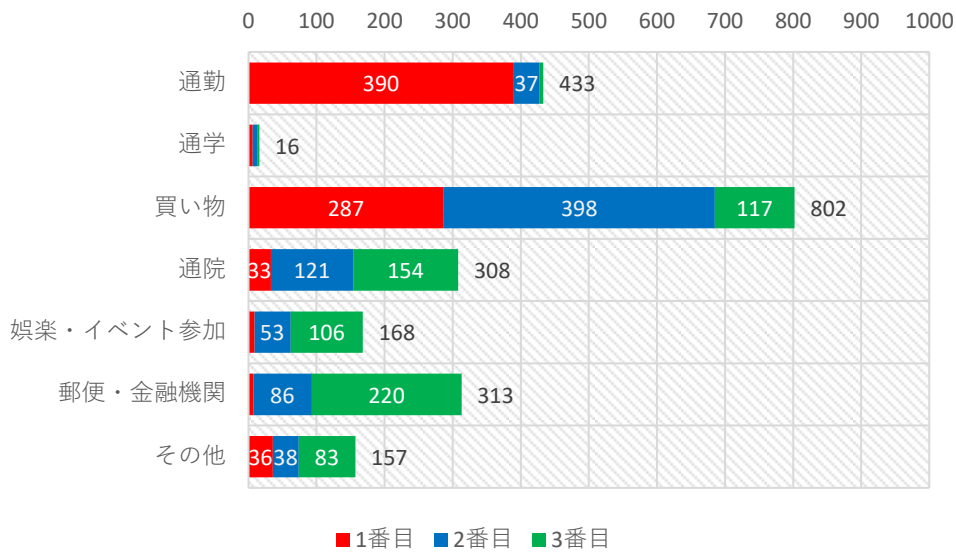


図 4-10 日常的な外出目的（多い順）

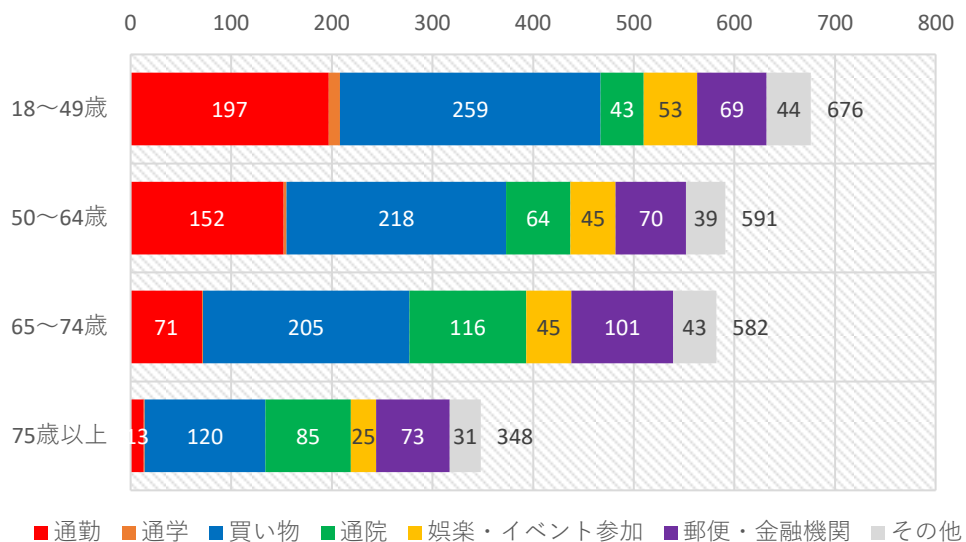


図 4-11 日常的な外出目的（年齢別）

D) 外出目的地

どの目的・年齢層でも、外出目的地の中で最も多いのは「鹿島市内」となっています。

「通勤」や「通院」の目的は、他市町への移動の割合が高く、「娯楽・イベント参加」では半分以上が他市町へ流出しています。

75歳以上では、外出目的地が「鹿島市内」の割合が高く、市内で用事を済ませる人が多くなっています。

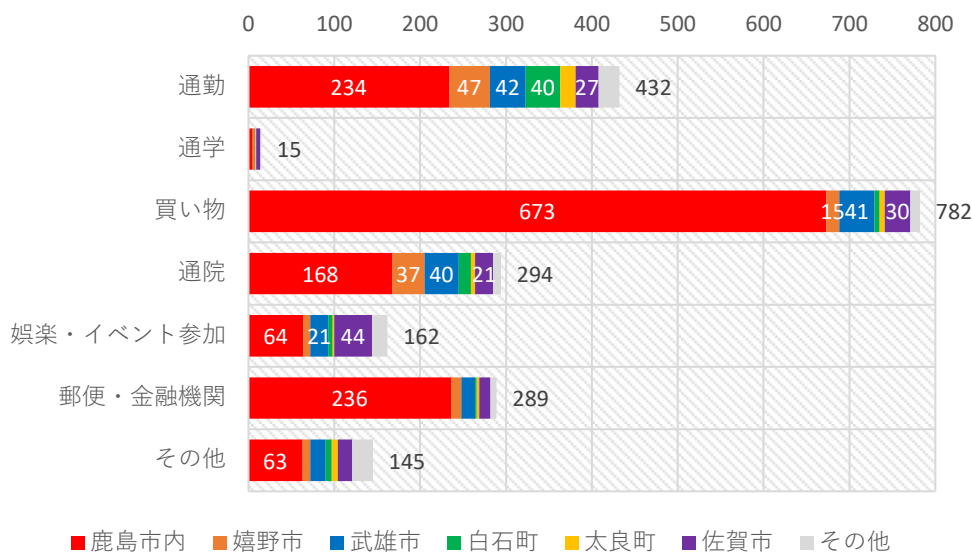


図 4-12 日常的な外出目的地（目的別）

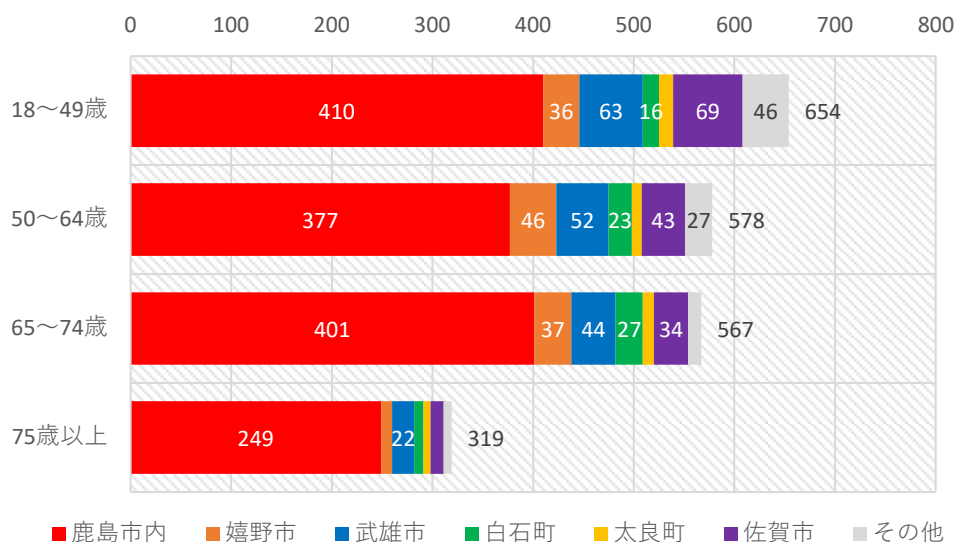


図 4-13 日常的な外出目的地（年齢別）

市民が利用する主な医療施設は、市内中心部の「織田病院」、「犬塚病院」が特に多くなっています。

市外の医療施設では、嬉野市の「嬉野医療センター」や、武雄市の「副島整形外科クリニック」を利用する方が多くなっています。

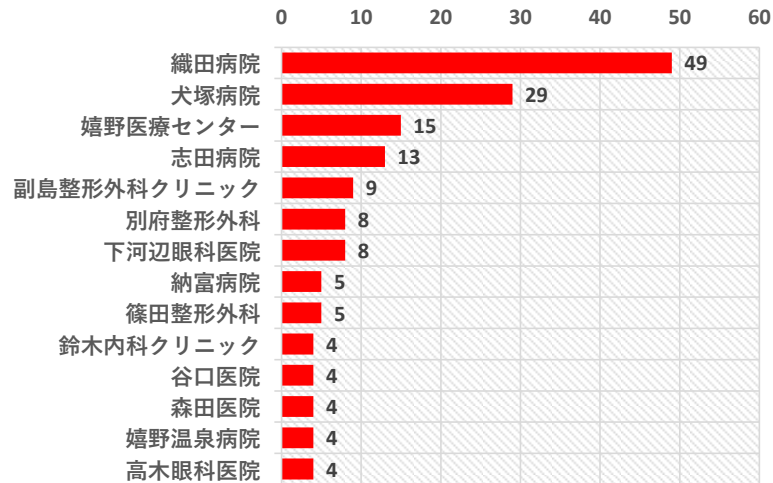


図 4-14 日常的な外出目的地（医療施設）

市民が利用する主な商業施設は、「ララベル」が最も多く、次いで「モリナガ」が多い結果となっています。

市内に複数立地している「コスモス」（井手店、鹿島店、鹿島南店）、「ダイレックス」（北鹿島店、鹿島店）、「ドラッグストアモリ」（鹿島店、鹿島末光店）は、居住地区によって利用する店舗が異なる傾向にあります。

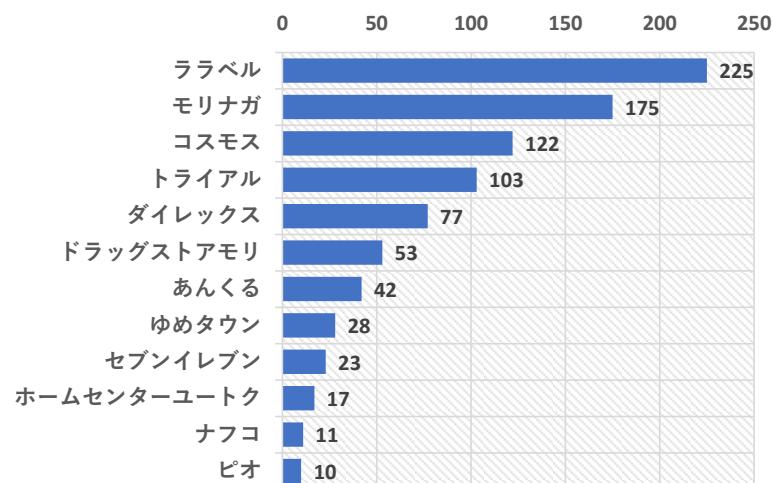


図 4-15 日常的な外出目的地（商業施設）

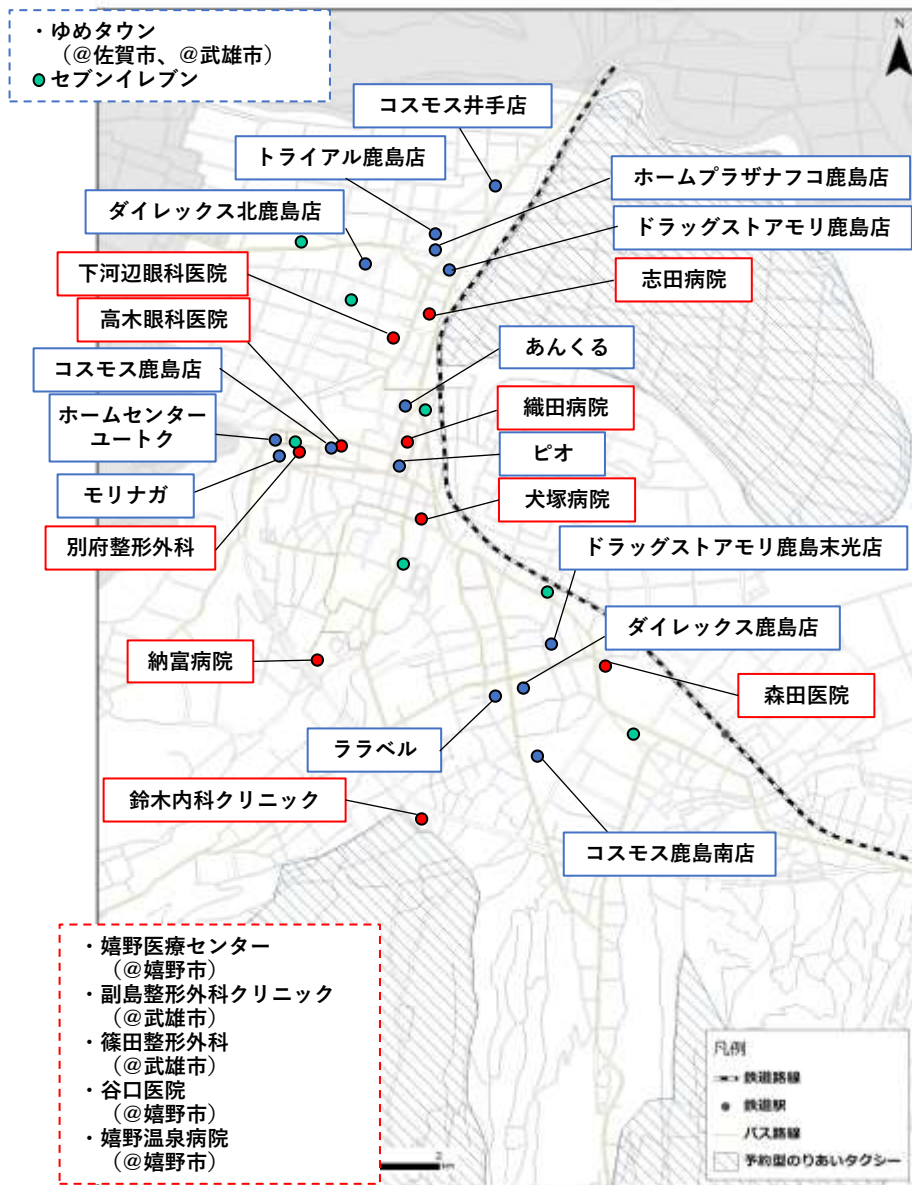


図 4-16 利用者の多い医療施設・商業施設 位置図



E) 外出頻度

目的別では、「通勤」目的の外出は、「ほぼ毎日」が最も多く、「週に3~4日」と合わせるとほとんどの割合を占めています。また、「買い物」目的の外出は、頻度が分散する傾向にありますが、ほとんどが週に1日以上と高頻度となっています。

年齢別では、加齢とともに外出頻度は減少する傾向にあります。特に75歳以上では、半数以上が週に1日未満の外出頻度となっています。

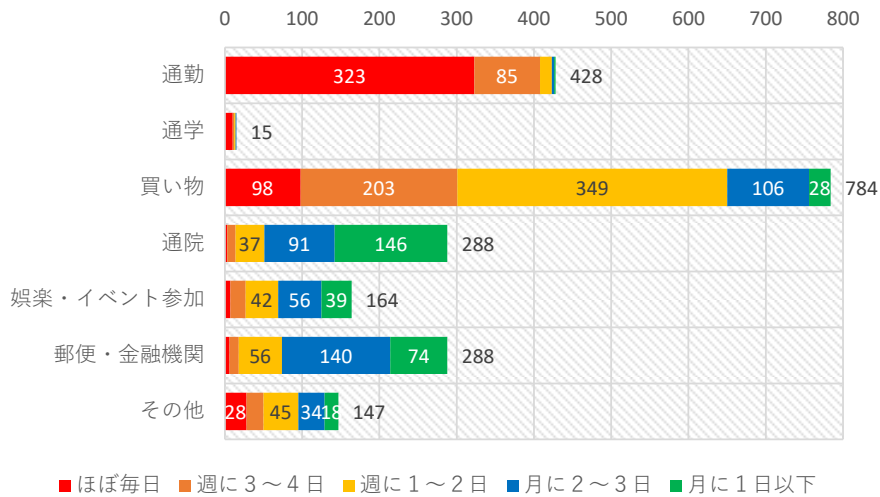


図 4-17 日常的な外出頻度（目的別）

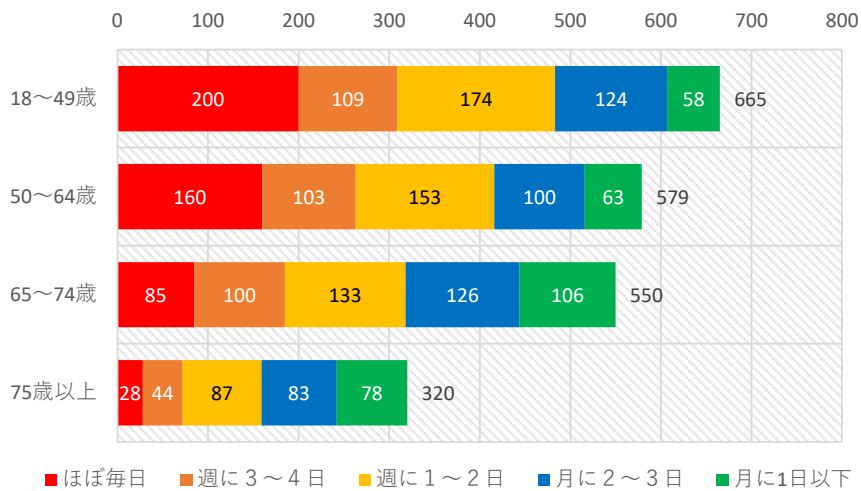


図 4-18 日常的な外出頻度（年齢別）

F) 外出・帰宅時刻

「通勤」目的の外出は、外出時刻は7～9時が多く、帰宅時刻は16時から増加し始め、18時をピークに減少する傾向にあります。

「買い物」目的の外出は、外出時刻は午前10時が最も多く、帰宅時刻は11・12時が多いため、比較的短い時間で済ませる傾向にあります。また、午後に外出・帰宅時間が分散しています。

「通院」目的の外出は、外出・帰宅時間ともに12時までの時間帯に集中していることから、短い時間で済ませる傾向にあります。

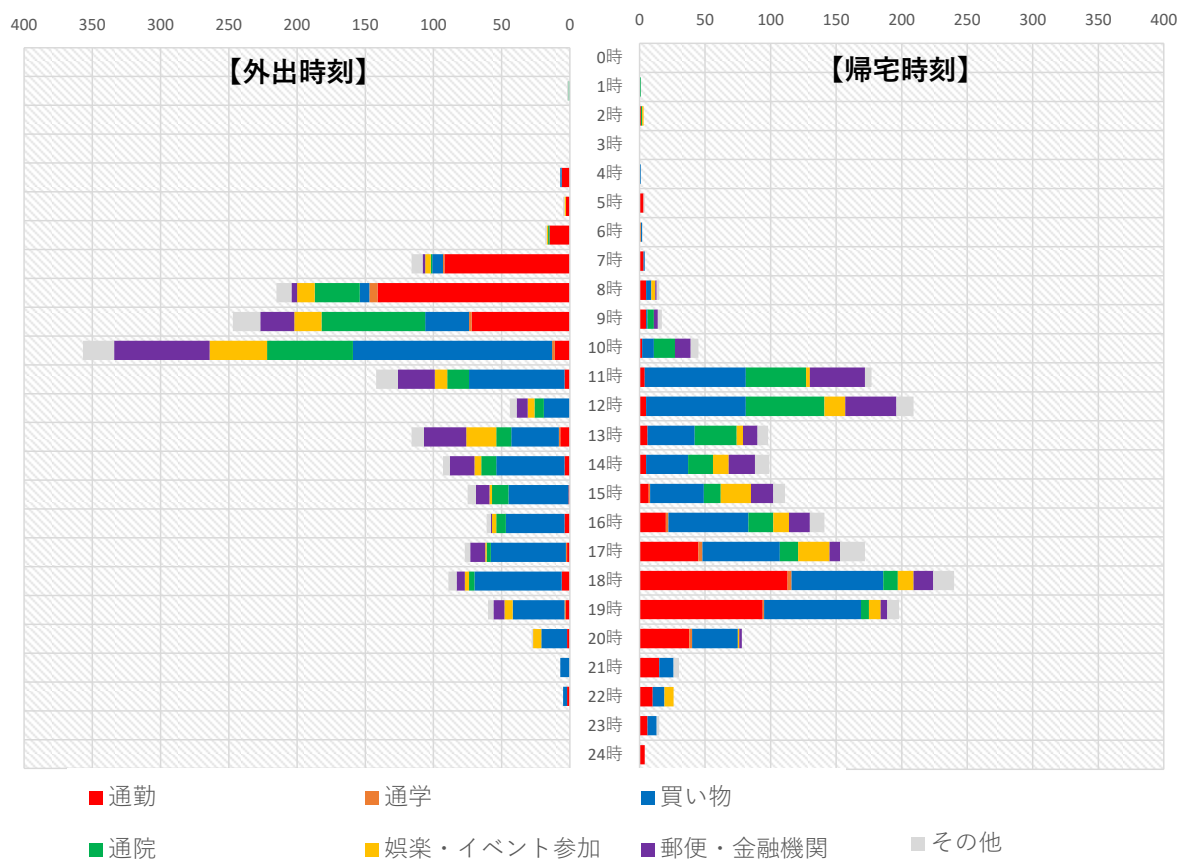


図 4-19 日常的な外出・帰宅時刻（目的別）

18～64歳の外出では、「通勤」目的以外の外出目的は、午後からの外出も多く、外出・帰宅時刻ともに分散する傾向にあります。また、65歳以上の高齢者に比べ、外出時間が長くなる傾向にあります。

65歳以上の外出では、午前中に外出し、12時までに帰宅する人が多く、特に「通院」目的の外出がその傾向が顕著となっています。また、「買い物」目的の外出も午前中に済ませる人が多いですが、午後からの外出・帰宅も一定数存在します。

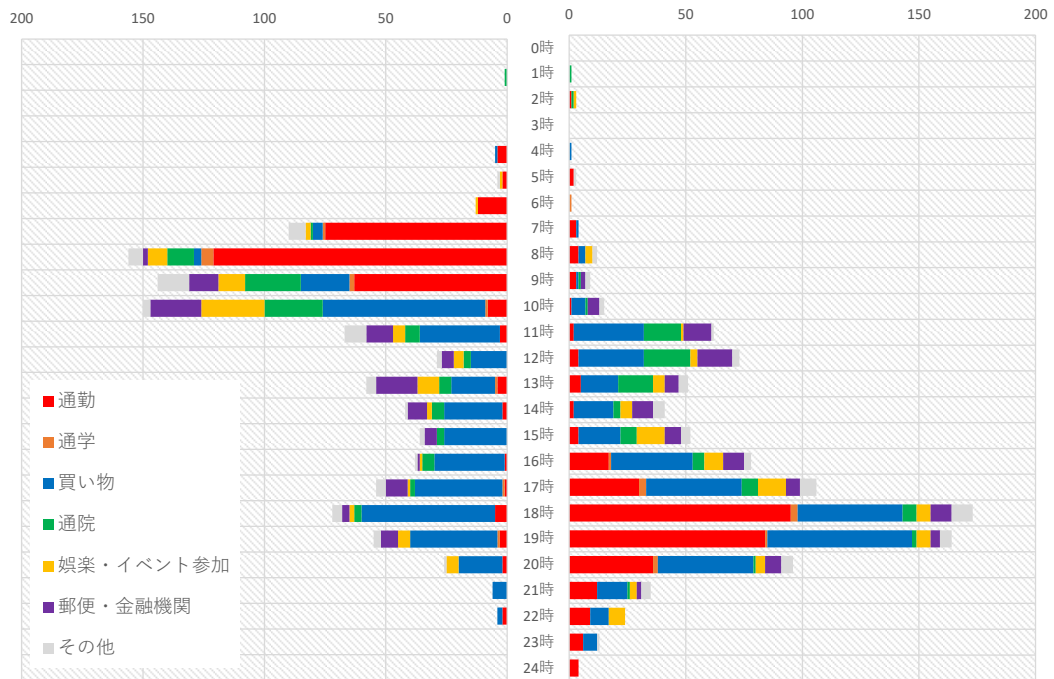


図 4-20 日常的な外出・帰宅時刻 (18~64歳)

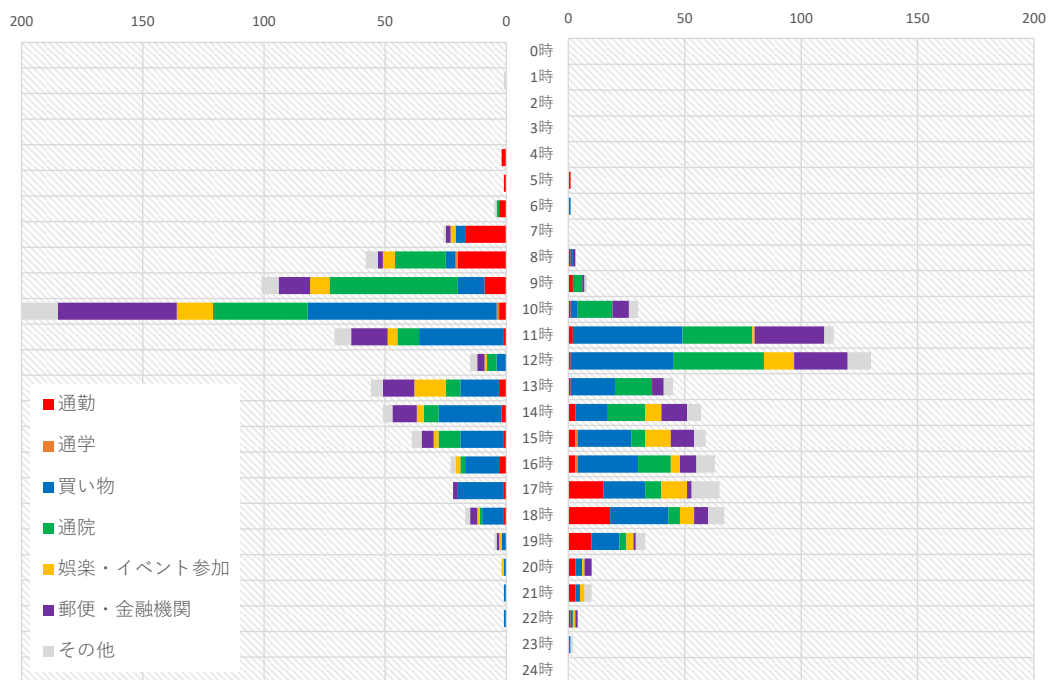


図 4-21 日常的な外出・帰宅時刻 (65歳以上)

G) 移動手段

目的別では、どの外出目的においても「自家用車（自分で運転）」が最も利用されており、公共交通の「通勤」、「通学」目的の利用はほぼ存在せず、それ以外の外出目的においても少数のみにとどまっています。

年齢別では、どの年齢においても「自家用車（自分で運転）」が最も多いですが、加齢とともに利用は減少し、「自家用車（送迎）」や「タクシー」、「病院・福祉施設の送迎」が増加する傾向にあります。

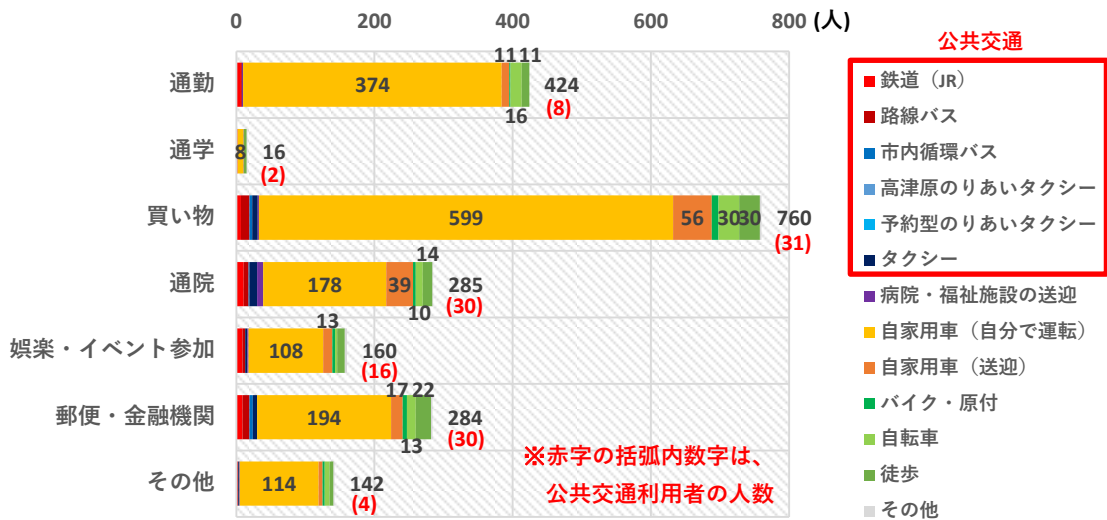


図 4-22 日常的な移動手段（目的別）

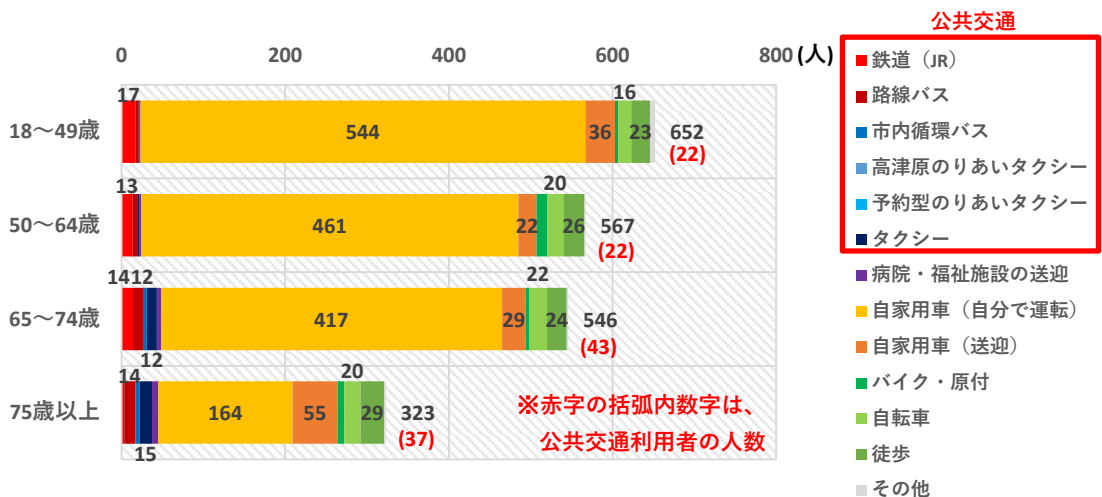


図 4-23 日常的な移動手段（年齢別）

#### ④ 公共交通の利用状況・ニーズ

##### A) 公共交通の利用頻度（年齢別）

「鉄道（JR）」、「路線バス」は少数であるが、ほとんどの年齢において「週に1日」以上の利用がみられ、高頻度で使う層が一定数存在しています。

「市内循環バス」は75歳以上の高齢者の利用が一定数存在するほかは、ほとんど利用はみられません。また、「高津原のりあいタクシー」、「予約型のりあいタクシー」の利用はほとんどみられません。

「タクシー」利用は、「鉄道（JR）」と同様に公共交通の中では比較的に利用されており、加齢とともに利用者数は増加する傾向にあります。一方で、「週1日」以上の利用はほとんどみられません。

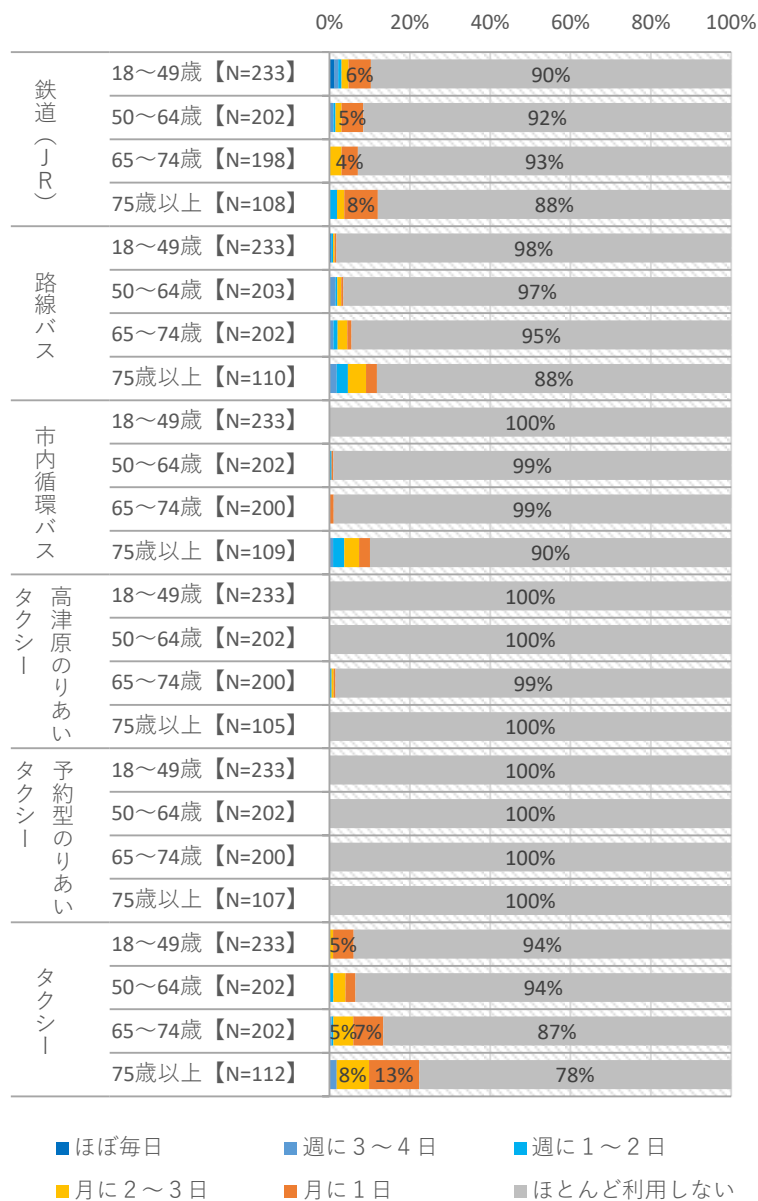


図 4-24 公共交通の利用頻度（年齢別）



B) 公共交通の利用頻度（地区別）

「鉄道（JR）」は、鹿島地区・北鹿島地区では約 10%、能古見地区・古枝地区・浜地区では約 7~8%の利用がありますが、七浦地区は 3%程度と少なくなっています。

「路線バス」は、浜地区で約 9%あるが、それ以外の地区はいずれも 5%以下の利用にとどまっています。

「市内循環バス」は鹿島地区などでわずかに利用が見られる程度で、能古見・古枝・浜の 3 地区では利用が見られない状況です。

「高津原のりあいタクシー」の利用は、運行エリアの鹿島地区でも 1%で、「予約型のりあいタクシー」の利用はほとんど見られません。

「タクシー」利用は、鹿島・古枝・浜・北鹿島の各地区で 10%程度見られます。利用頻度は、概ね「月に 2~3 日」「月に 1 日」が半々程度となっています。

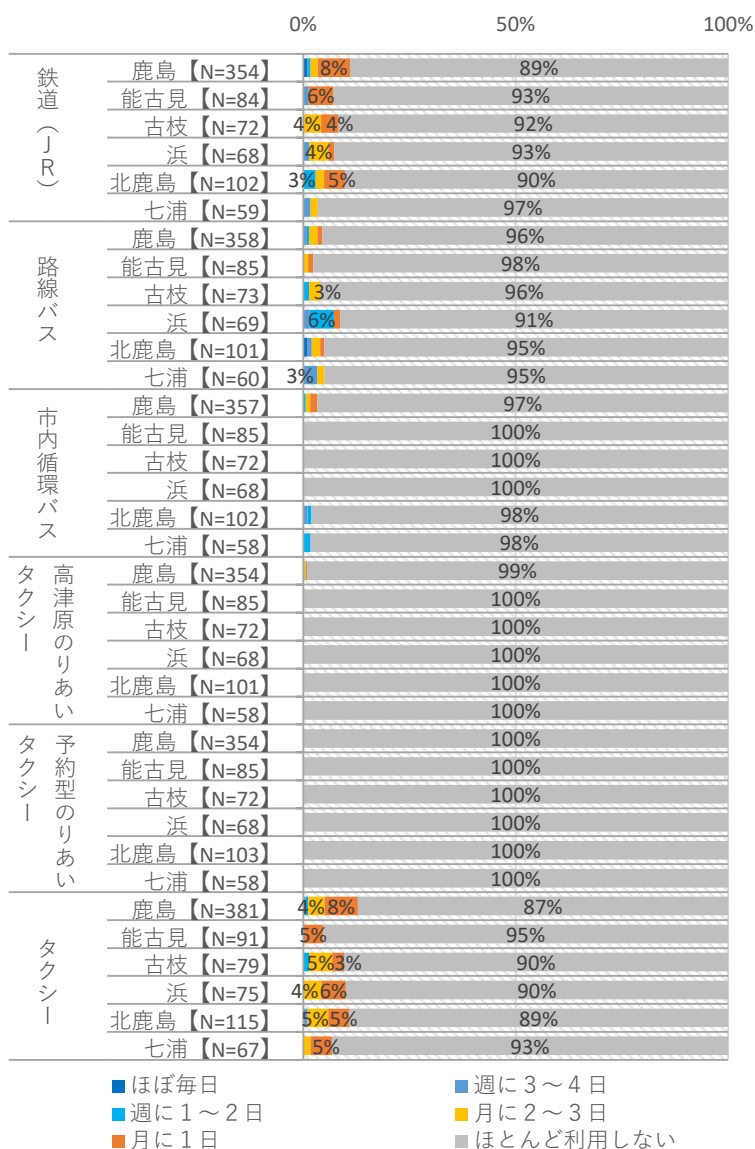


図 4-25 公共交通の利用頻度（地区別）

C) 公共交通に対する不満点・利用しない理由

どの年齢においても、「自家用車を運転して移動できる」の回答が最も多く、全体の80%以上が該当するため、自家用車による移動が住民の生活に根付いているといえます。

その他の回答は、いずれも10%未満となっています。内訳は、「乗りたい時間に運行が無い」、「運行本数が少ない」など、運行水準に関する不満が多い一方で、「バス停(乗り場)が遠い」、「乗り場に屋根やベンチがない」などの利用環境に対する不満も存在しています。

75歳以上の高齢者では、「送迎してもらっている」という回答が若干多い傾向にあります。

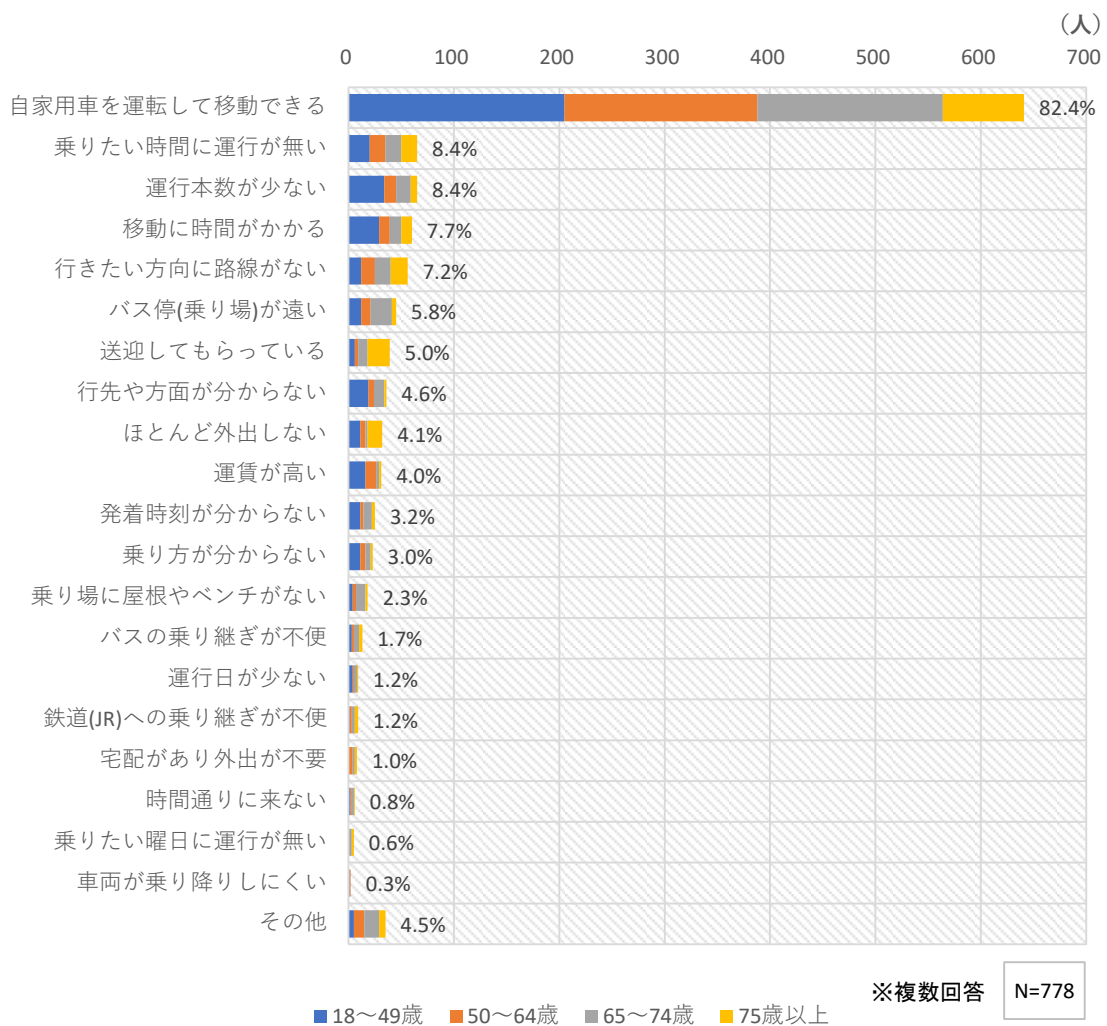


図 4-26 公共交通に対する不満点・利用しない理由 (年齢別)

D) 公共交通で改善すべき点

改善すべき点として最も多い回答は、「運転免許返納時の支援（運賃補助等）」であり、全体の約 30%に相当します。18～49 歳の若い年齢においても多くの回答が得られたため、全年齢層で関心が高いといえます。

次点で、「自宅付近で乗り降りできるようにする」が多く、細かい移動ニーズへの対応が求められています。

次いで「運行本数」や「運行時間帯」など利便性の向上に関するニーズ、「バス停の待合環境（屋根などの設置）」に関するニーズが多くみられます。

「商業施設や病院等への乗入れ」や「鉄道や他バス路線との乗り継ぎ」については、現行の網形成計画策定後、対応を実施したことから、要望が少なくなっています。

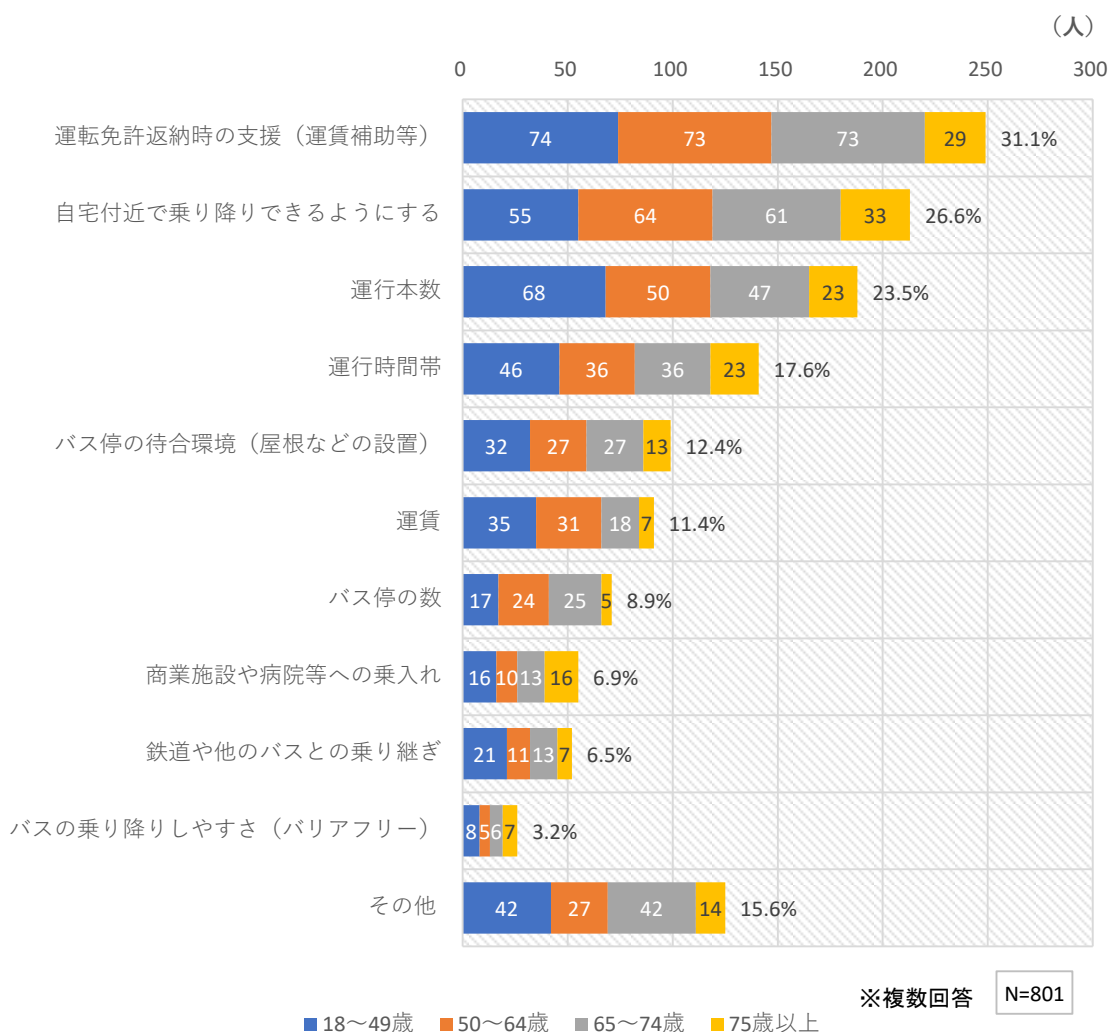


図 4-27 公共交通で改善すべき点（年齢別）

⑤ 西九州新幹線開業後の移動ニーズ

A) 佐賀方面への移動ニーズ

(a) 佐賀方面への外出頻度（年齢別）

加齢とともに「週に1日以上」、「月に1～2日」と定期的に佐賀方面へ外出する人は減少する傾向にあります。

また、75歳以上の半数以上は「年に1回以下」の頻度となっています。

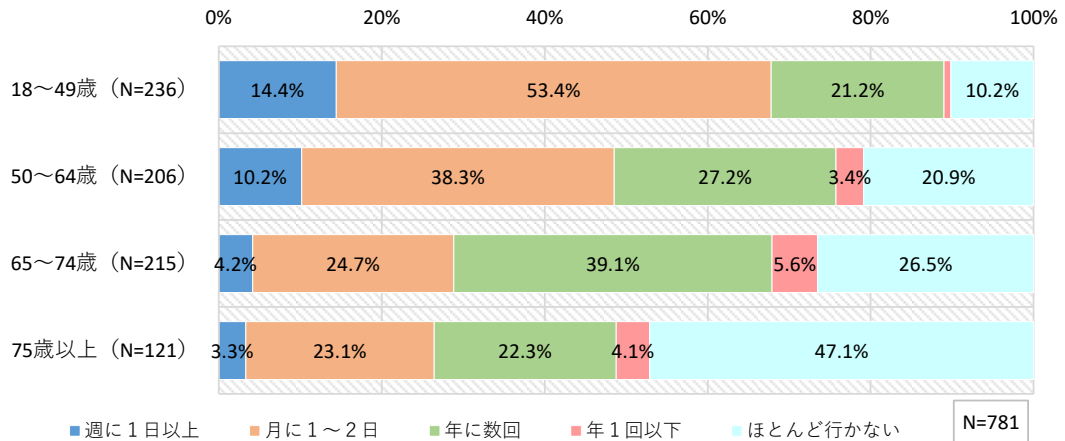


図 4-28 佐賀方面への外出頻度（年齢別）

(b) 現在の佐賀方面への移動手段（年齢別）

全年齢層で「自家用車（自分で運転）」が最も多くなっています。また、「自家用車（送迎）」が加齢とともに増加する傾向にあります。

公共交通利用者は、加齢とともに増加する傾向にあり、65歳以上の高齢者では「特急（肥前鹿島駅から）」の利用が15%前後あります。また、75歳以上の高齢者では、公共交通利用の割合が約28%あり、「路線バス」の割合も約5%を占めています。

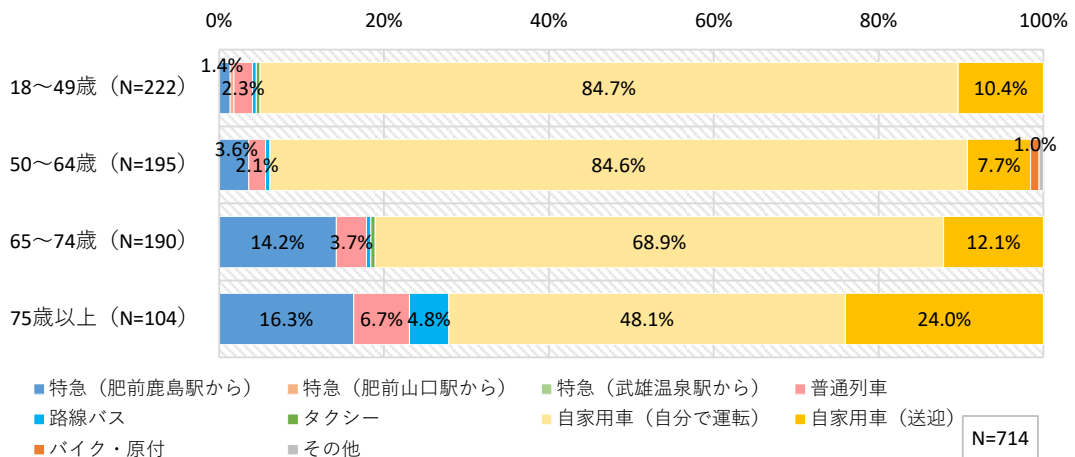


図 4-29 現在の佐賀方面への移動手段（年齢別）

(c) 新幹線開業後、想定する佐賀方面への移動手段（年齢別）

想定する移動手段は、どの年齢層においても自家用車は減少し（自分で運転、送迎ともに）、「特急（肥前鹿島駅から）」が増加しています。特に、65歳以上の高齢者は、30%以上が「特急（肥前鹿島駅から）」と回答しています。

自家用車以外では、「特急（肥前鹿島駅から）」に次いで「普通列車」の回答が多く、特に75歳以上では約13%を占めています。

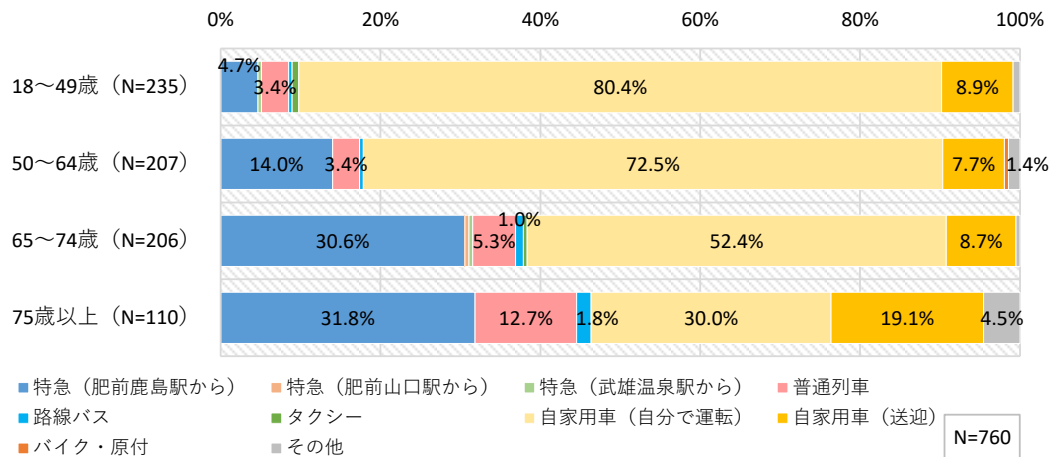


図 4-30 新幹線開業後、想定する佐賀方面への移動手段（年齢別）

(d) 佐賀方面への外出頻度（地区別）

鹿島・古枝・北鹿島地区は、「月1～2日」以上が40%台と、比較的高くなっています。一方、能古見・七浦地区は、「ほとんど行かない」の割合が30%以上となっています。

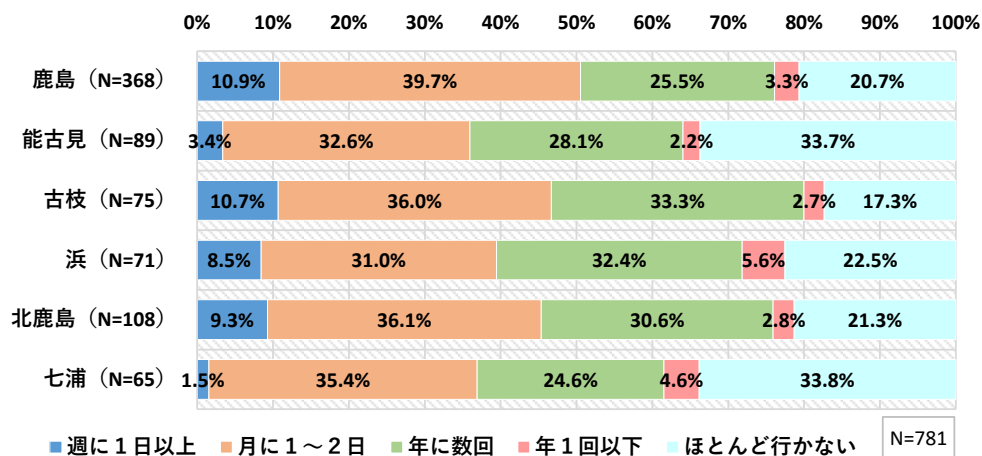


図 4-31 佐賀方面への外出頻度（地区別）

(e) 現在の佐賀方面への移動手段（地区別）

「自家用車（ご自分で運転）」が全地区で70%以上を占めており、「自家用車（家族・知人の送迎）」が10～15%程度となっています。

「特急（肥前鹿島駅から）」は、能古見・古枝地区で10%以上と多く、浜・七浦地区は、「普通列車」の利用も多くなっています。

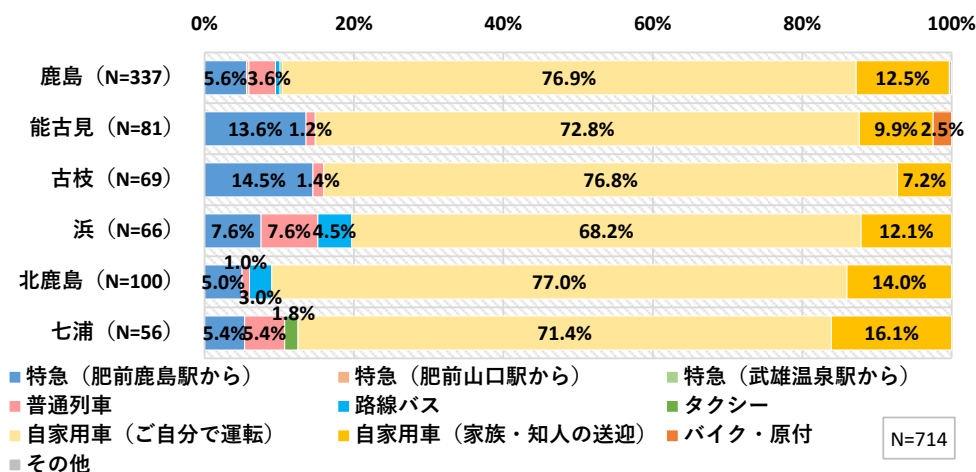


図 4-32 現在の佐賀方面への移動手段（地区別）

(f) 新幹線開業後、想定する佐賀方面への移動手段（地区別）

「特急（肥前鹿島駅から）」が、どの地区も15～20%程度と現状の利用より割合が高くなっています。また、「普通列車」はどの地区も概ね5～6%程度となっています。

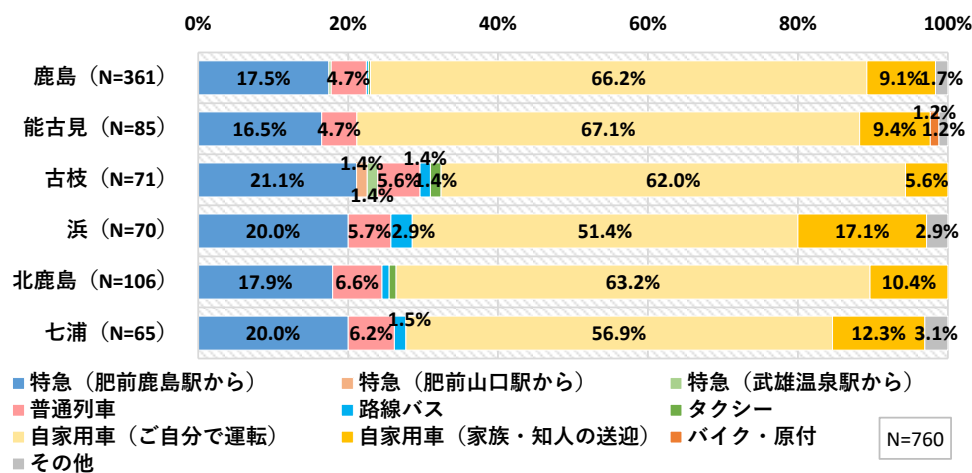


図 4-33 新幹線開業後、想定する佐賀方面への移動手段（地区別）



B) 福岡方面への移動ニーズ

(a) 福岡方面への外出頻度（年齢別）

年齢層が上がるにつれ、「週に1日以上」、「月に1～2日」と定期的に福岡方面へ外出する人は減少する傾向にあります。

どの年齢においても「年に1回以下」が半数以上を占めており、「月に1～2日」以上福岡方面に外出する人は、5～10%程度と少数にとどまっています。

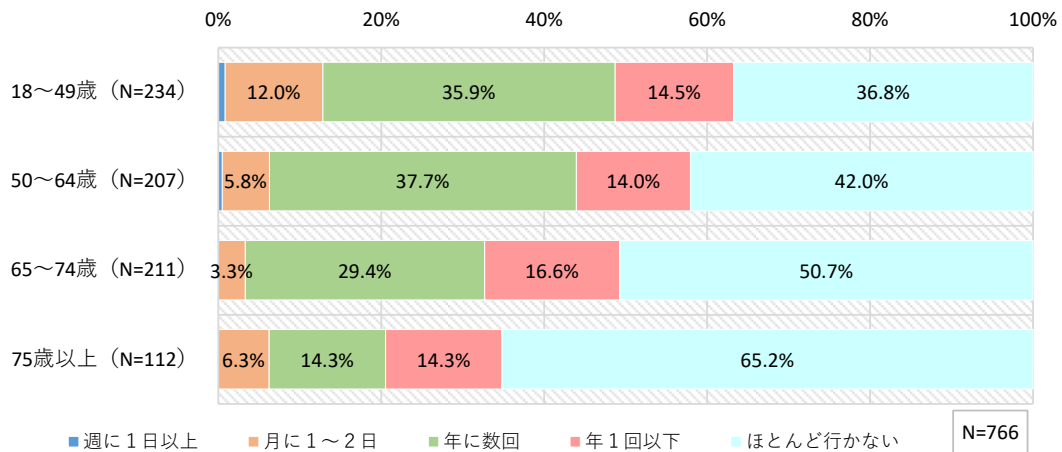


図 4-34 福岡方面への外出頻度（年齢別）

(b) 現在の福岡方面への移動手段（年齢別）

「自家用車（自分で運転）」は、18～49歳のみで最も多く、50歳以上は「特急（肥前鹿島駅から）」が最も多く、特に65歳以上では60%以上が利用しています。佐賀方面に比べて長距離移動となる福岡方面へは、特急列車が多く利用されているといえます。

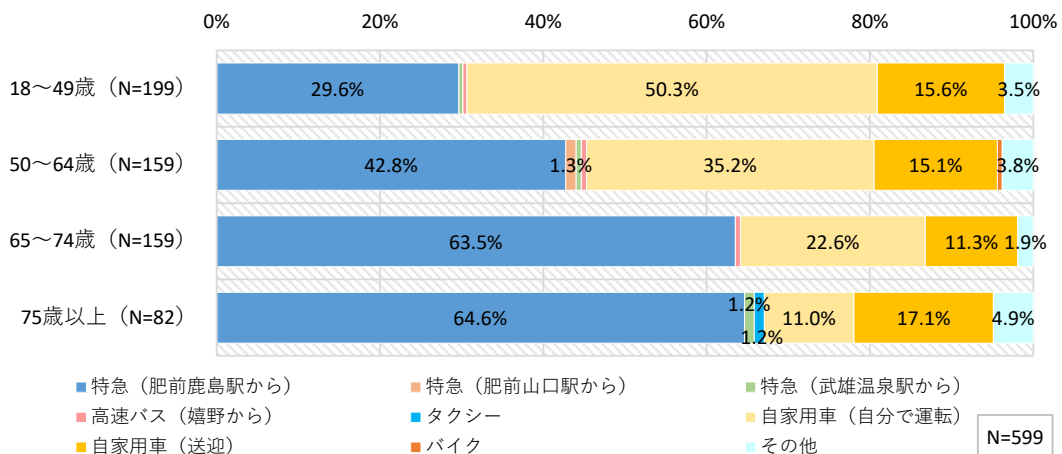


図 4-35 現在の福岡方面への移動手段（年齢別）

(c) 新幹線開業後、想定する福岡方面への移動手段（年齢別）

現在の移動手段と比較すると、「自家用車」の割合が減少し、「特急（肥前鹿島駅から）」の割合が増加しており、特に65歳以上は75%以上が「特急（肥前鹿島駅から）」を選択しています。

一方、今後の主な移動手段になると想定される「特急（肥前山口駅から）」の回答割合は、最も多い50～64歳でも3%とごく少数にとどまっています。

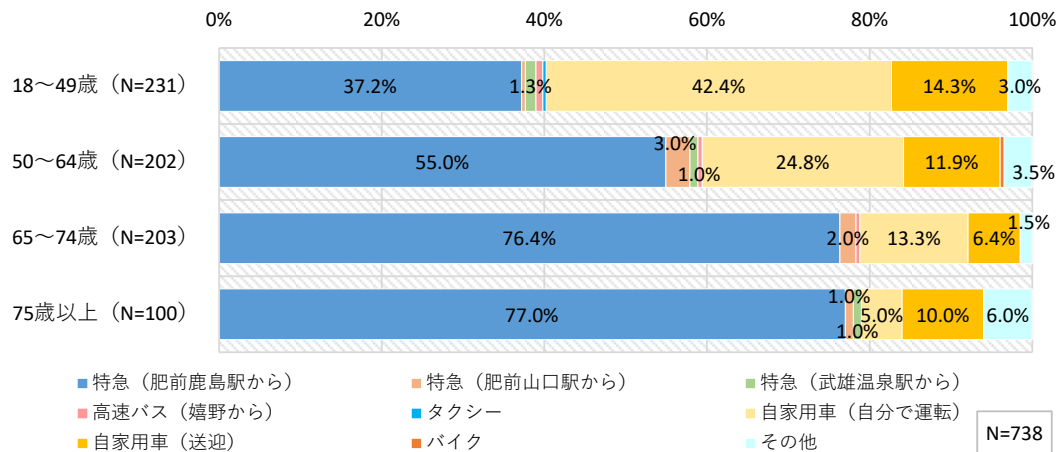


図 4-36 新幹線開業後、想定する福岡方面への移動手段（年齢別）

(d) 福岡方面への外出頻度（地区別）

鹿島・北鹿島・浜地区は、「月に1～2日」の割合が7～9%と比較的高くなっています。一方で、「ほとんど行かない」は各地区で半分近くを占め、特に七浦地区は約65%が回答しています。

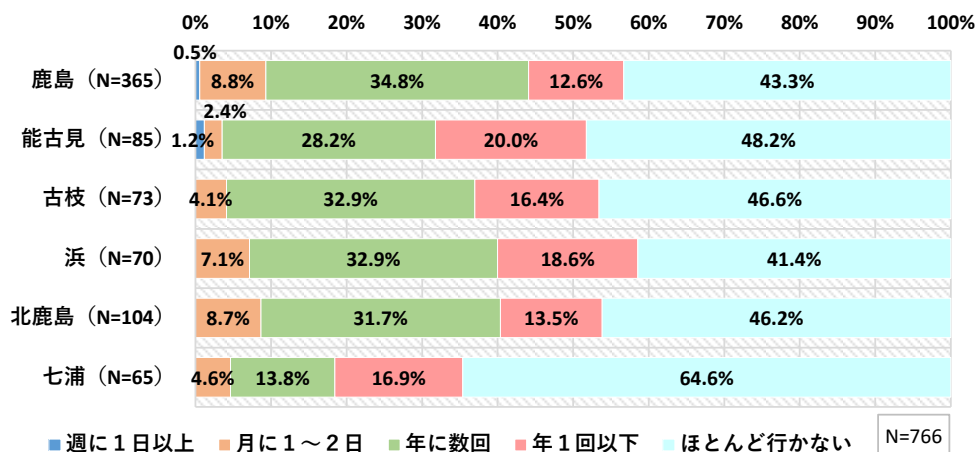


図 4-37 福岡方面への外出頻度（地区別）

(e) 現在の福岡方面への移動手段（地区別）

「特急（肥前鹿島駅から）」が最も多く、概ねどの地区でも 40～50%程度を占めています。一方、自家用車の利用も多く、「自分で運転」と「送迎」を合わせると、特急利用と同程度かそれ以上の割合を占めています。

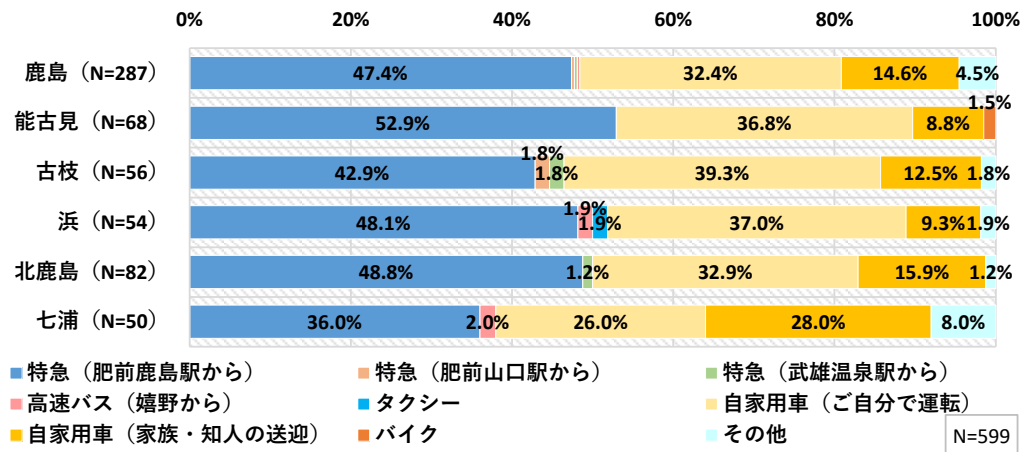


図 4-38 現在の福岡方面への移動手段（地区別）

(f) 新幹線開業後、想定する福岡方面への移動手段（地区別）

「特急（肥前鹿島駅から）」がどの地区も 60%程度を占め、現状の利用の割合より高くなっています。また、「特急（肥前山口駅から）」は、各地区で 1～2%程度と非常に少ない割合となっています。

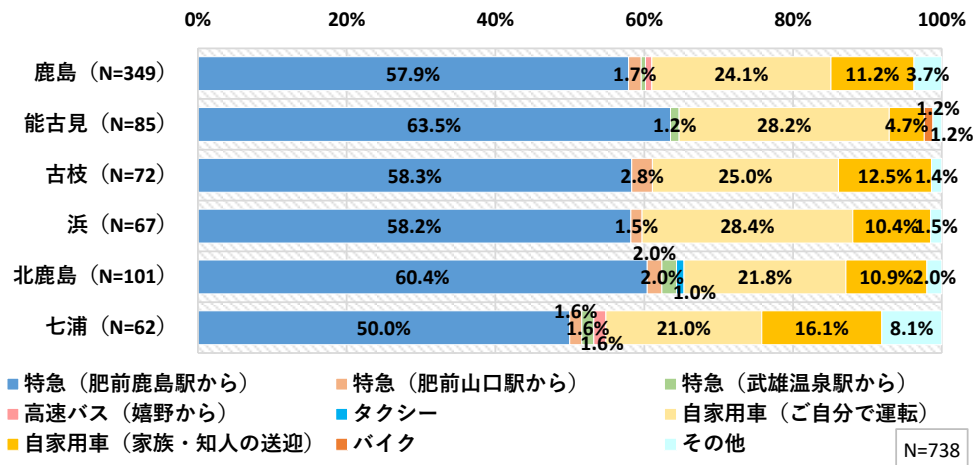


図 4-39 新幹線開業後、想定する福岡方面への移動手段（地区別）

C) 長崎方面への移動ニーズ

(a) 長崎方面への外出頻度（年齢別）

長崎方面への「月に1～2日」以上の定期的な移動需要は少なく、どの年齢においても10%未満となっています。また、年齢層が上がるにつれ、長崎方面への移動需要は小さくなる傾向にあります。

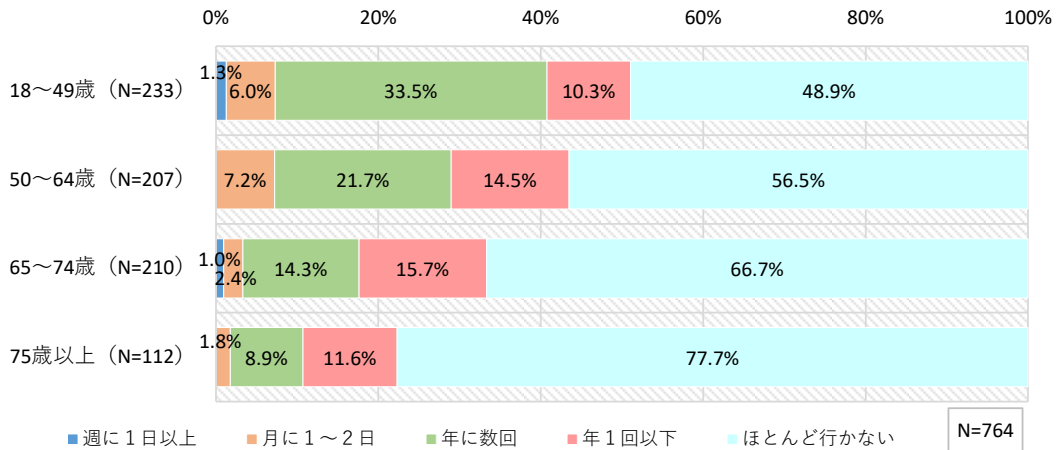


図 4-40 長崎方面への外出頻度（年齢別）

(b) 現在の長崎方面への移動手段（年齢別）

「自家用車（自分で運転）」が多くを占めていますが、年齢層が上がるにつれて減少します。一方、「自家用車（送迎）」はどの年齢においても10～20%程度存在します。

「特急（肥前鹿島駅から）」の利用は、年齢層が上がるにつれて増加し、75歳以上では半分以上を占めています。

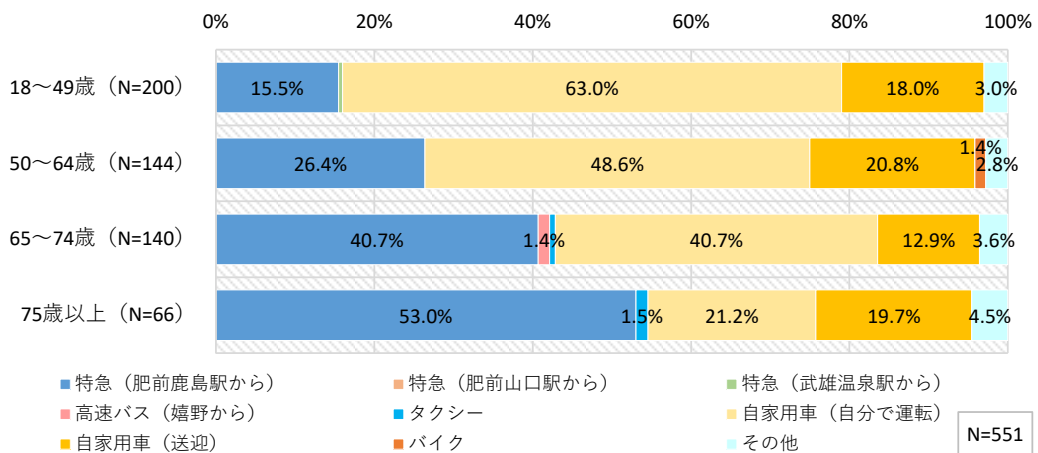


図 4-41 現在の長崎方面への移動手段（年齢別）

(c) 新幹線開業後、想定する長崎方面への移動手段（年齢別）

65歳以上の高齢者では、「自家用車（自分で運転）」が減少し、「自家用車（送迎）」や公共交通の利用が増加する傾向にあります。

新幹線開業に伴う長崎方面の特急列車の運行廃止により、特急列車利用者の移動手段は、「新幹線（嬉野温泉駅から）」、「普通列車」への転換が多くなっています。

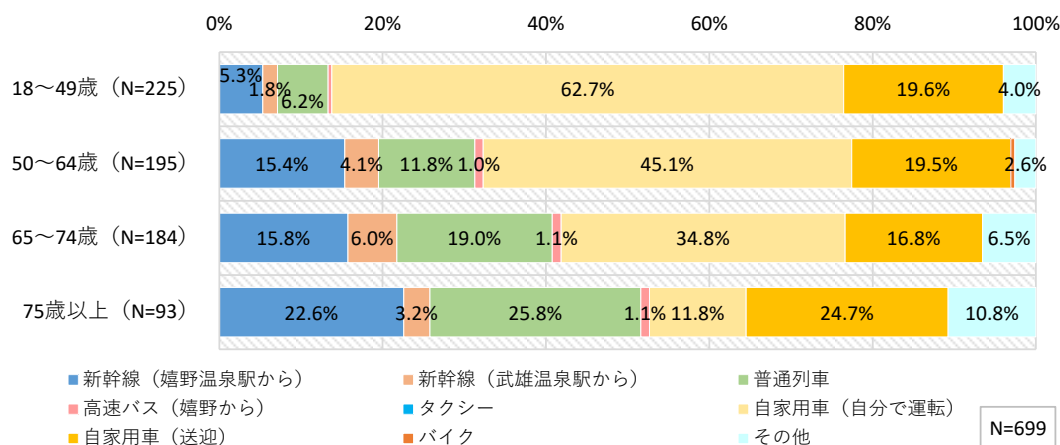


図 4-42 新幹線開業後、想定する長崎方面への移動手段（年齢別）

(d) 長崎方面への外出頻度（地区別）

「月に1～2日以上」行く割合は概ね5%未満で、最も高い鹿島地区でも6%程度となっています。また、全ての地区で「ほとんど行かない」が半分以上を占めています。

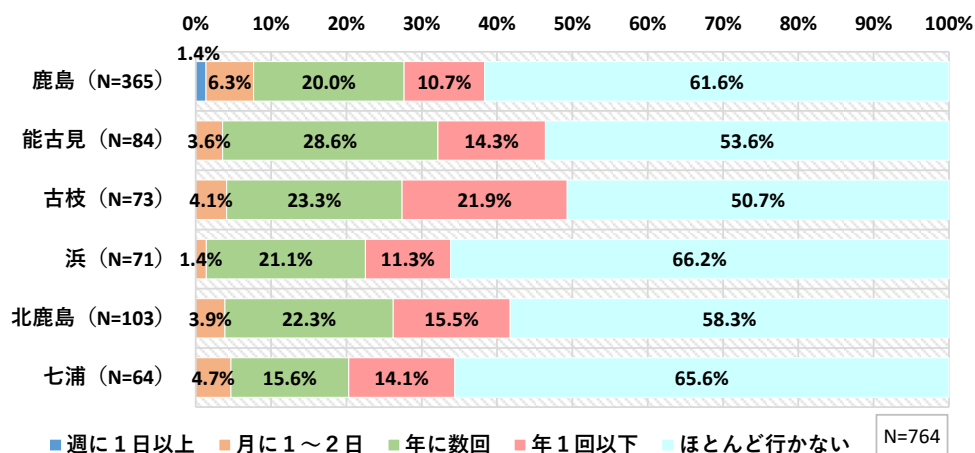


図 4-43 長崎方面への外出頻度（地区別）

(e) 現在の長崎方面への移動手段（地区別）

「特急(肥前鹿島駅から)」の利用は、20～30%で、福岡方面に比べると低い状況です。特に七浦地区は約17%にとどまっています。

長崎方面へは、自家用車の利用が、どの地区も半数程度にのぼり、送迎を含めると60～70%に達しています。

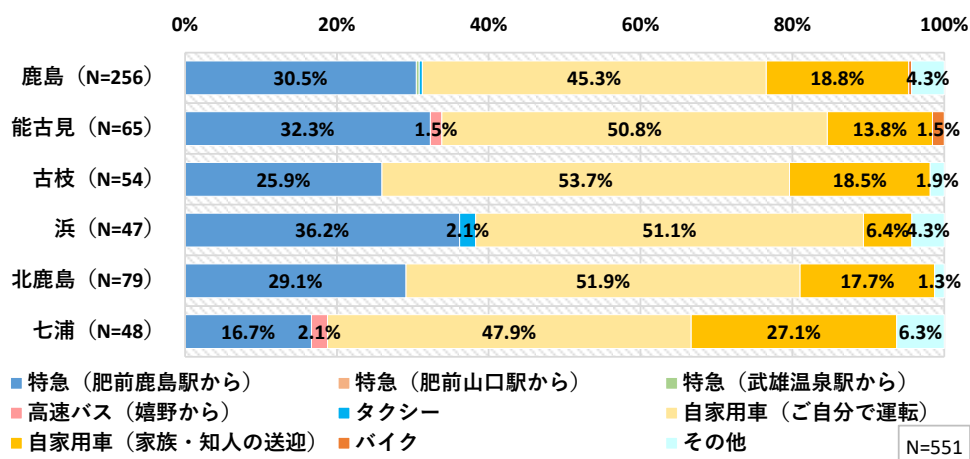


図 4-44 現在の長崎方面への移動手段（地区別）

(f) 新幹線開業後、想定する長崎方面への移動手段（地区別）

「新幹線(嬉野温泉駅から)」は、能古見・古枝地区で約20%、鹿島地区で10%台、その他の地区で10%未満となっています。

北鹿島地区では「新幹線(武雄温泉駅から)」の利用も約8%あります。

「普通列車」の利用は、浜地区で約25%と多く、北鹿島地区でも約19%回答しています。

「自家用車(自分で運転)」の割合は、現状に比べ若干少なくなっています。

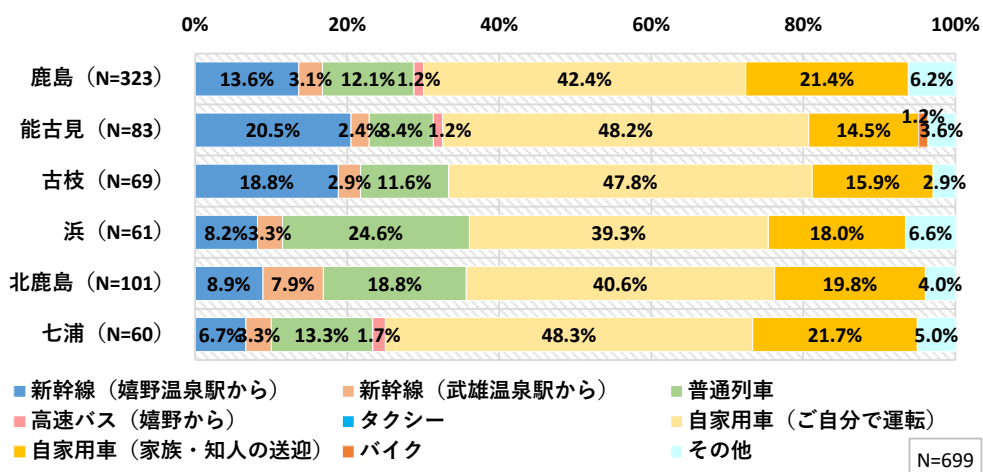


図 4-45 新幹線開業後、想定する長崎方面への移動手段（地区別）



D) 新幹線駅までの想定する移動手段

(a) 嬉野温泉駅

どの年齢層においても「自家用車（自分で運転）」が最も多く（約 64%）、次点で「自家用車（送迎）」（約 17%）が多いため、嬉野温泉駅までの移動には自家用車の利用を想定する人が多くなっています。「路線バス」の利用を想定する人は 13%程度あり、そのうち 65 歳以上の高齢者が過半数を占めています。

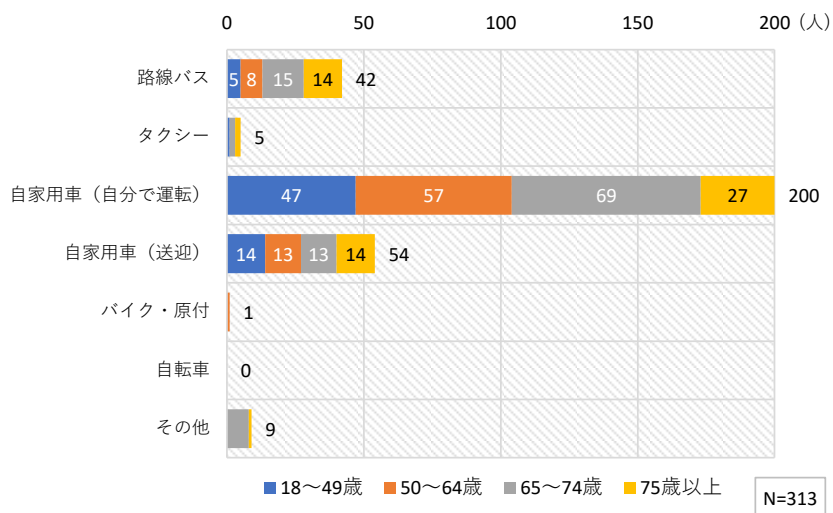


図 4-46 嬉野温泉駅までの想定する移動手段（年齢別）

(b) 武雄温泉駅

どの年齢層においても「自家用車（自分で運転）」が最も多く（約 60%）、次点で「自家用車（送迎）」（約 19%）が多いため、武雄温泉駅までの移動には自家用車の利用を想定する人が多くなっています。「路線バス」の利用を想定する人は 12%程度あり、そのうち 65 歳以上の高齢者が過半数を占めています。

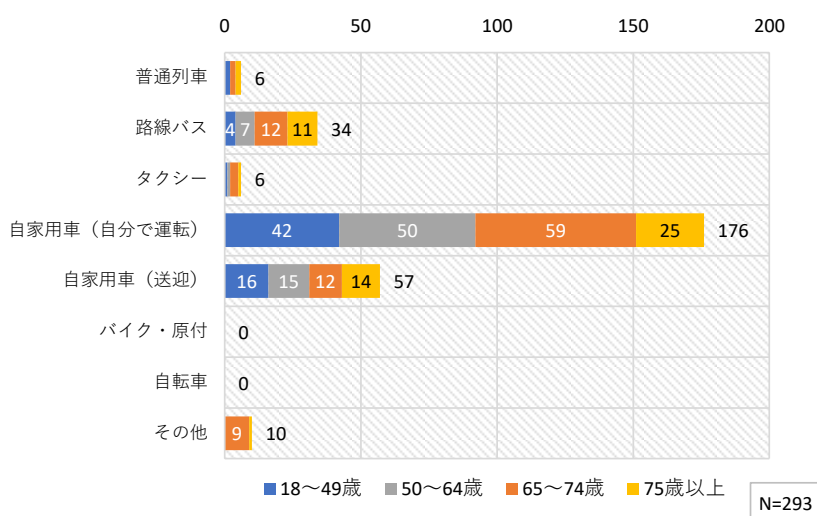


図 4-47 武雄温泉駅までの想定する移動手段（年齢別）

E) 新幹線開業後、佐賀・福岡・長崎方面への移動手段を選択する際に重視すること  
「運行本数が多く、利用しやすいこと」を重視するとの回答が最も多く、次いで「拠点の近くに利用しやすい駐車場があること」が多くなっています。遠方への移動の際、自宅から新幹線駅などの拠点までは、自家用車での移動を想定する人が多いといえます。また、「運賃が安いこと」は、18～49歳の若年層から多くの回答が得られました。

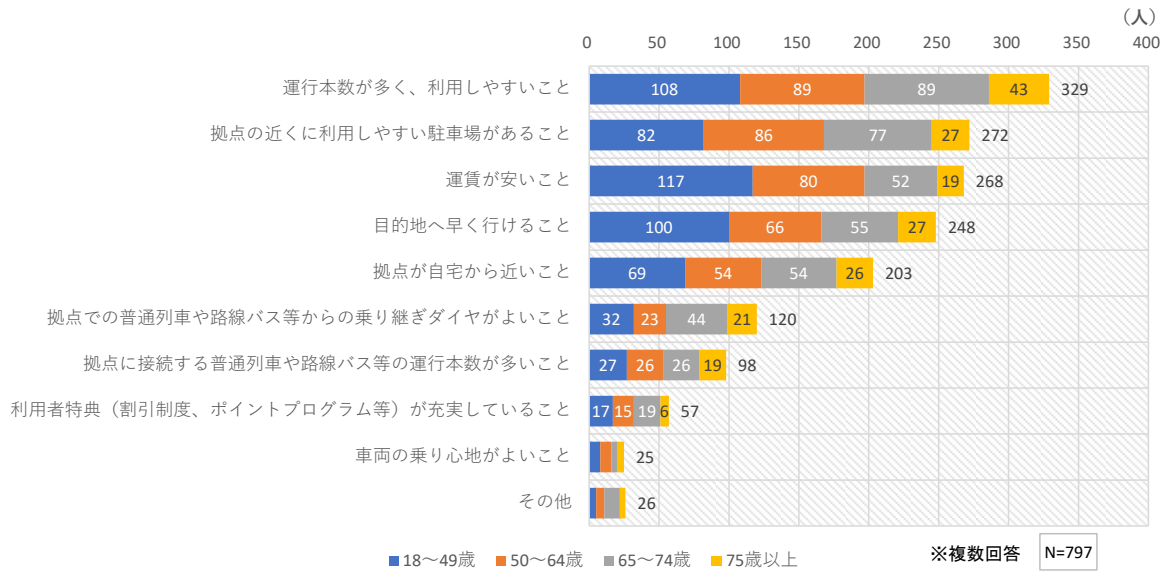


図 4-48 新幹線開業後、佐賀・福岡・長崎方面への移動手段を選択する際に重視すること

F) 西九州新幹線の開業後、公共交通で改善・導入してほしいこと  
全年齢層において、「JR長崎本線の運行本数の維持・充実」が圧倒的に多くっており、新幹線開業後も利便性の維持を求める意見が多いといえます。  
次いで「武雄温泉駅、嬉野温泉駅で乗り継ぎしやすい路線バスの運行ダイヤの設定」、「武雄市、嬉野市方面への路線バスの運行本数の充実」の順で多く、新幹線駅へのアクセス利便性の充実が求められているといえます。

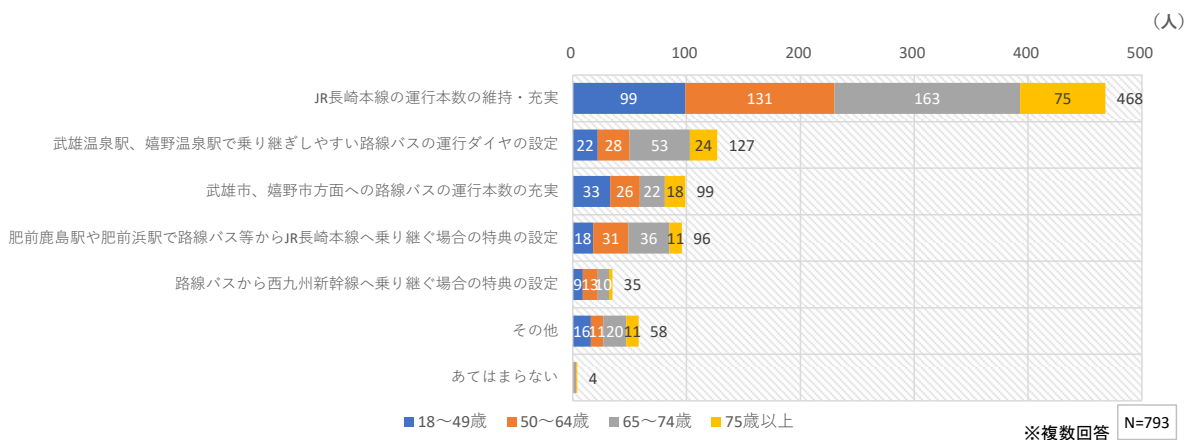


図 4-49 西九州新幹線の開業後、公共交通で改善・導入してほしいこと

⑥ 公共交通全般に対する意見

いただいた自由意見をカテゴリ別に分類し、主な意見を以下に整理しました。

表 4-4 鹿島市内の公共交通全般に関する自由意見まとめ

カテゴリ	主な内容	意見数
長崎本線・新幹線関連	通勤・通学目的の利用時間帯における特急の運行本数の維持等	50
運転免許返納に対する不安・支援の必要性	主に郊外部の高齢者から運転免許返納したくてもできない方が多数存在、一過性ではなく継続的な運賃補助・支援の必要性（外出機会の増加による健康寿命の延長）等	43
路線バス等の利便性の向上	乗合タクシーの運行エリアの拡大（商業施設や医療施設への乗り入れ箇所の増加）、定時定路線からデマンド交通などへの切り替え等	42
路線バスの運行水準の維持・向上	路線バスや市内循環バスの運行本数の維持・増便等	28
車両・待合環境等の改善	車両のダウンサイジングによる経費削減、新規バス停・ベンチの設置等	16
運賃体系の変更	路線バスの長距離利用時の運賃の低廉化（均一運賃の導入、通学定期への支援）、乗り放題チケット（サブスク）の導入等	15
分かりやすい情報提供	リアルタイムな交通情報の提供、高齢者向けの公共交通利用に関する情報提供等	13

## 4-3. 高校生アンケート調査

### (1) 調査の概要

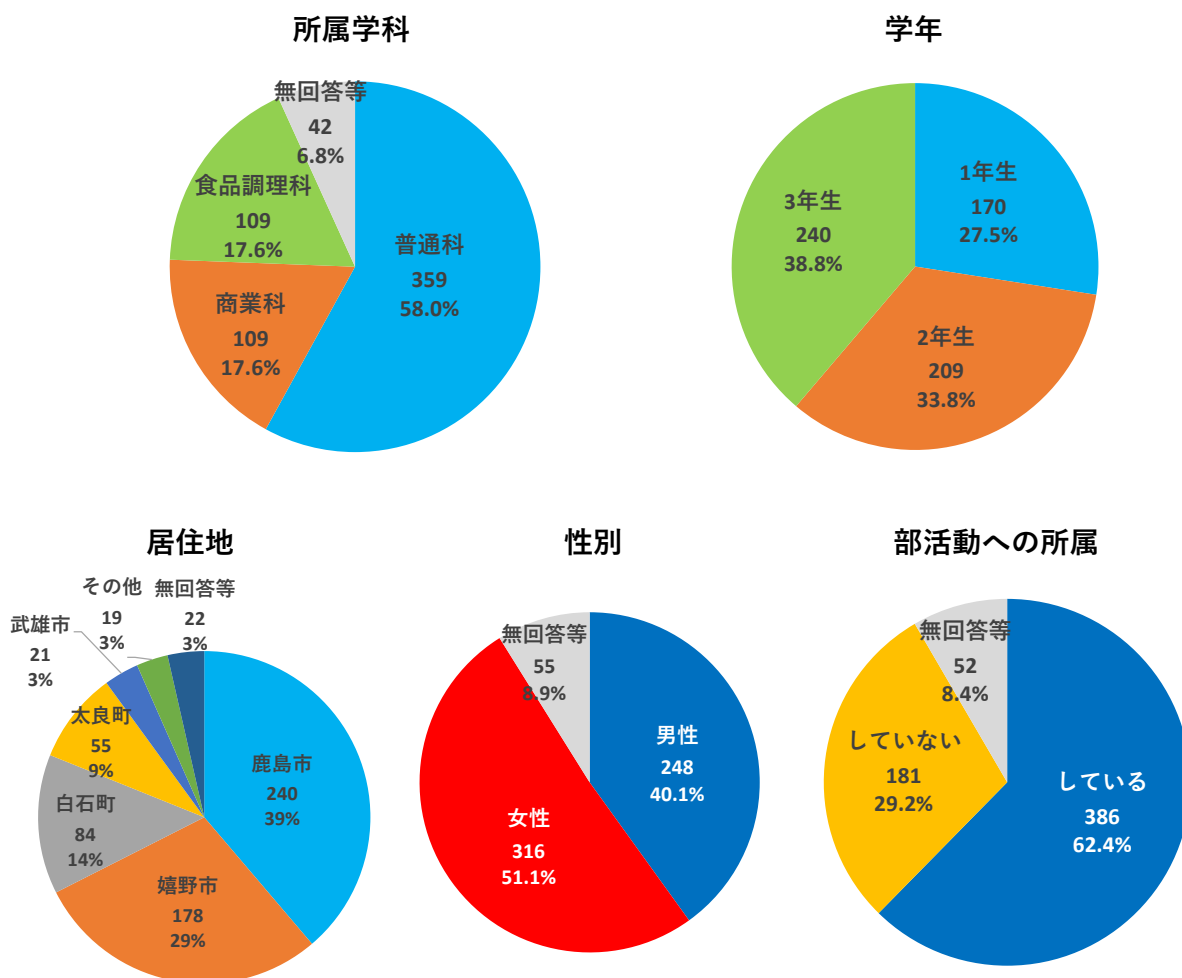
高校生を対象に、通学時の移動を中心に、公共交通利用の実態やニーズ、家族による送迎の実態等を把握するため、高校生アンケート調査を実施しました。

表 4-5 高校生アンケート調査の概要

調査実施期間	令和3年9月中旬～下旬
配布対象	鹿島高等学校（赤門学舎、大手門学舎）の全生徒
調査実施方法	高校に生徒への調査票の配布・回収を依頼
回収数	619票

### (2) 調査結果の概要

#### ① 個人属性



## ② 登下校時の移動実態

### A) 移動手段

#### (a) 晴れの日

晴れの日移動手段は、自転車が約 59%と過半数を占めています。次いで多いのは自家用車（送迎）（約 39%）、徒歩と JR がそれぞれ約 24%となっています。路線バスの利用は約 6%にとどまっています。

#### (b) 雨の日

自家用車（送迎）が約 65%と圧倒的に多く、次いで徒歩（約 25%）、JR（約 18%）と続いています。晴れの日に最も多い自転車は、雨の日は約 7%と少なくなっています。路線バスの利用は、晴れの日と同様に約 6%です。

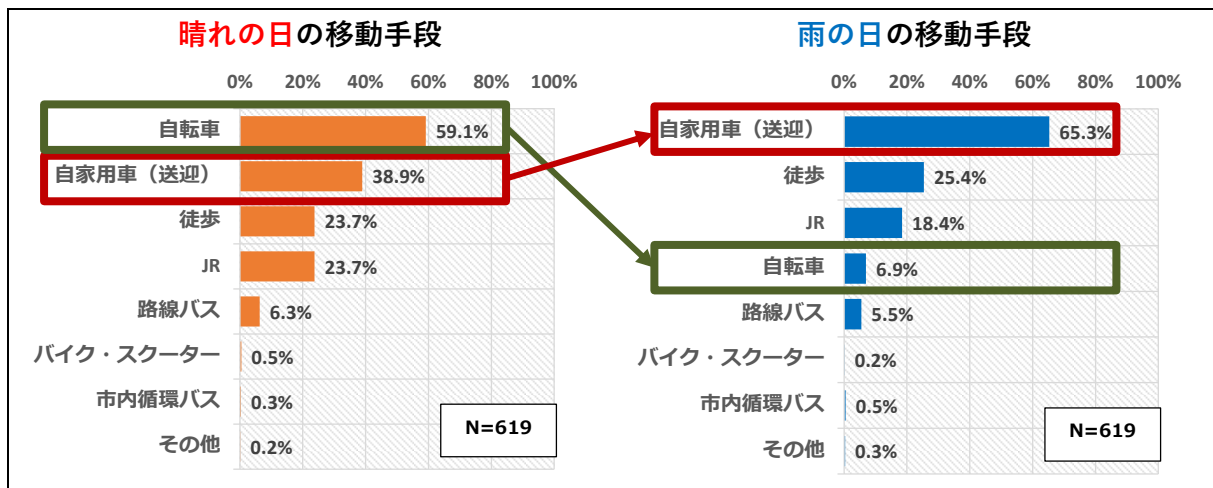


図 4-50 晴れの日・雨の日の通学時における移動手段

#### (c) 自家用車による送迎頻度

「通学時は毎日」が約 27%、「雨の日のみ」が約 30%となっています。

「通学時は毎日」に加え「週に 3~4 日」「週に 1~2 日」を含めると、約 40%の生徒が、天候にかかわらず週 1 回以上は送迎により通学しています。

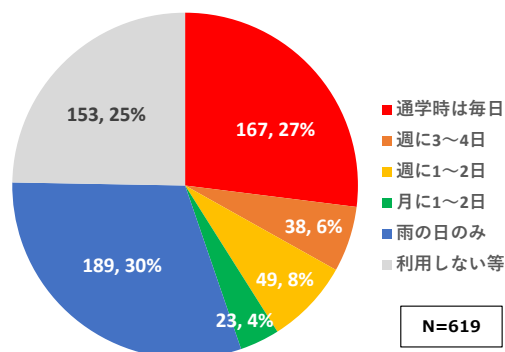


図 4-51 自家用車による送迎頻度

(d) 利用するJR駅・バス停

JR 駅では、鹿島高校最寄りの肥前鹿島駅の利用が最も多くなっています。肥前鹿島駅を除くと、多い順に肥前白石駅(白石町)、多良駅(太良町)、肥前竜王駅(白石町)、肥前大浦駅(太良町)の順となっており、鹿島市内からの利用は、肥前飯田駅が 10 人程度と少ない状況です。

バス停では、高校最寄りの中川及び公園入口のバス停が多くなっています。それ以外では、嬉野温泉バスセンター、公会堂前、築城など、嬉野市の嬉野町中心部のバス停からの利用が多くなっています。

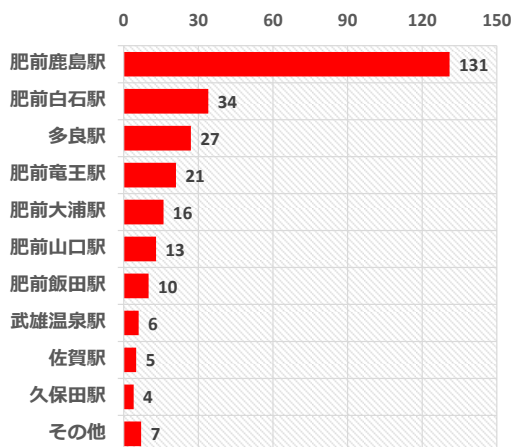


図 4-52 通学時に利用する JR 駅

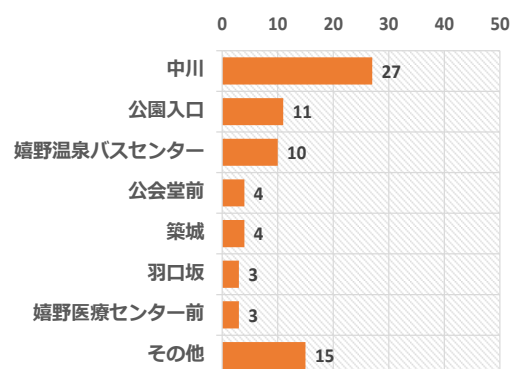


図 4-53 通学時に利用するバス停

(e) 定期券・回数券の利用状況

約 80%が定期券を利用(往復:約 75%、片道:約 5%)しており、「利用しない」が約 11%となっています。

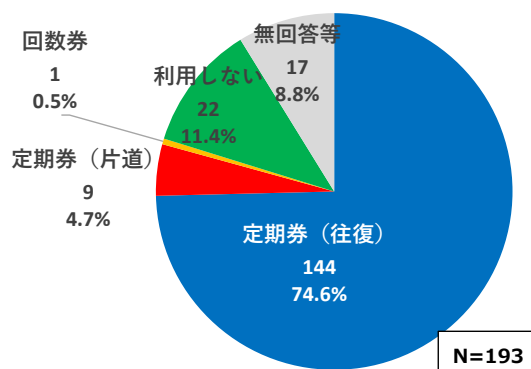


図 4-54 定期券・回数券の利用状況



(f) 出発・帰宅時刻

出発時刻は、部活動所属・非所属でそれほど差は生じていませんが、帰宅時刻は、部活動所属者は19時台が最もピークとなっており、部活動非所属者は16時台から18時台にかけて分散しています。

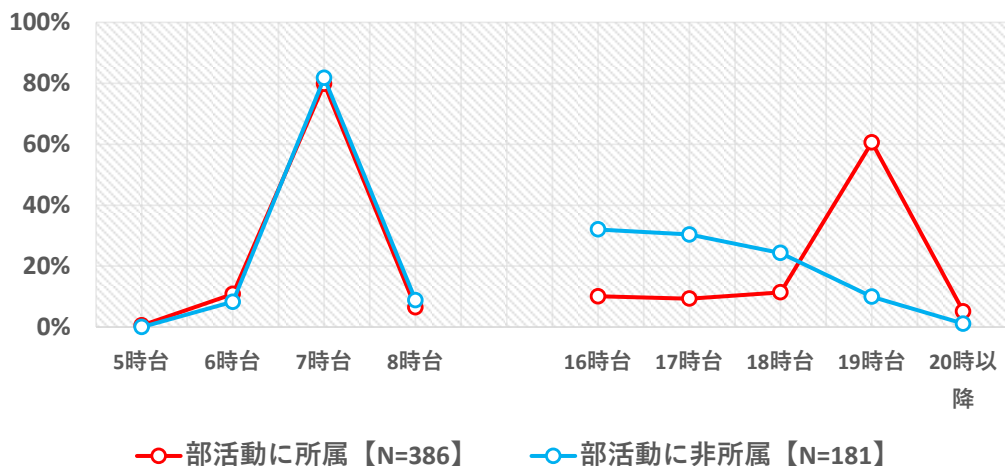


図 4-55 出発・帰宅時刻

(g) 放課後に立ち寄る場所

概ね3分の1の生徒が、放課後に立ち寄る場所が「ある」と回答しています。

立ち寄る場所として、約半数がコンビニと回答しており、次いで学習塾(約14%)、商業施設(約12%)の順となっている。

移動手段は自転車が最も多く(約43%)、次いで徒歩(約24%)、自家用車(送迎)(約12%)となっています。

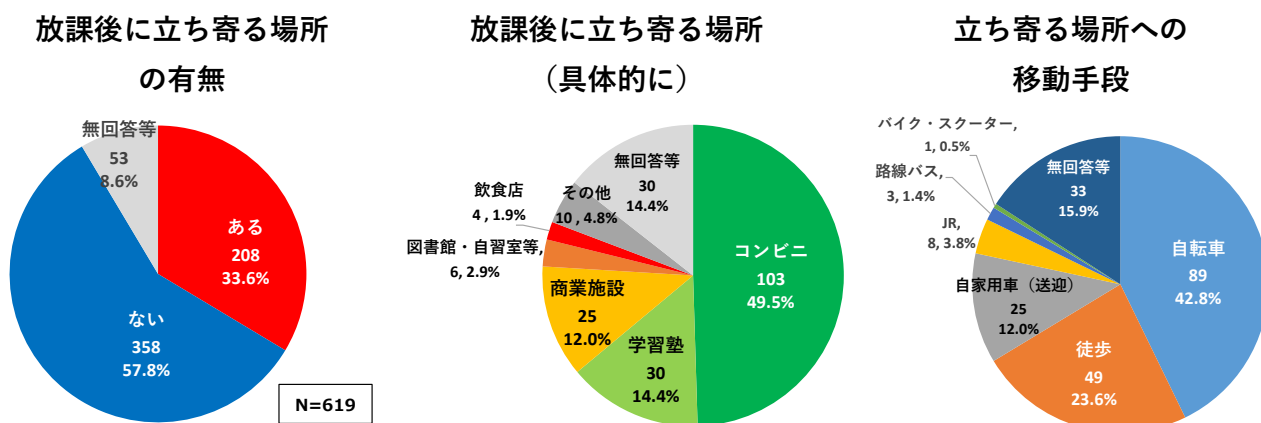


図 4-56 放課後に立ち寄る場所と、その場所への移動手段

### ③ 休日の外出

#### (a) 休日の外出先

全体的に佐賀市が多くなっています。また、鹿島市在住者は鹿島市内、武雄市在住者は武雄市内で外出する割合が大きくなっています。太良町在住者は、鹿島市へ外出する割合が比較的高くなっています。

#### (b) 休日の移動手段

休日の移動手段は、鹿島市在住者は、自転車(52人)とJR(50人)が同程度で、白石町在住者と太良町在住者は、JRが最も多くなっています。また、嬉野市在住者は、自家用車(送迎)(43人)が最も多くなっています。

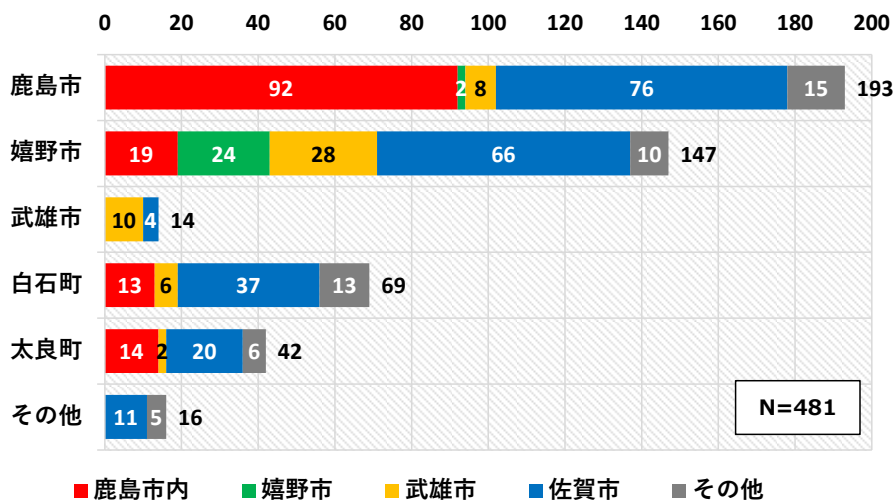


図 4-57 休日の外出先 (居住地別)

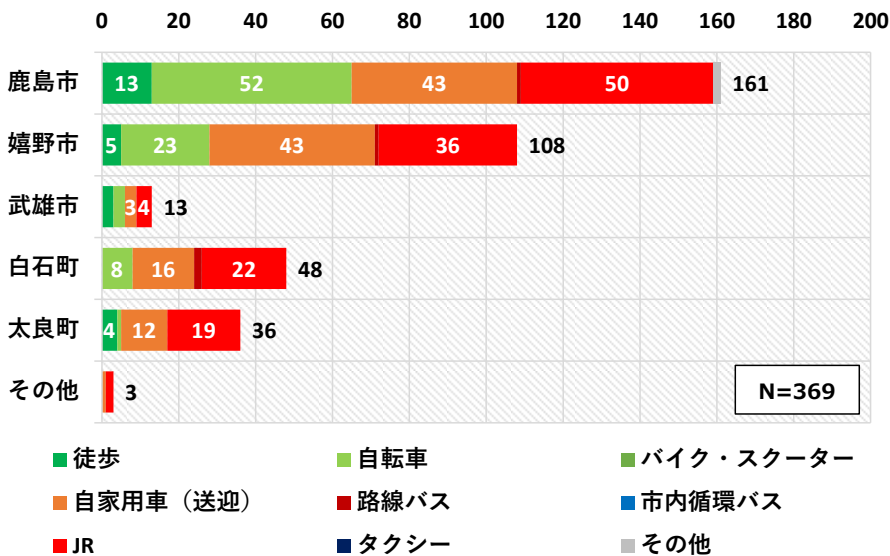


図 4-58 休日の移動手段 (居住地別)

④ 公共交通への不満点・利用しない理由

(a) 公共交通への不満点（利用者）

「混雑しており、不安」という意見が最も多く、約34%にのぼっています。次いで「発着時刻がわからない」（約23%）、「路線(行き先)表示がわからない」（約16%）が続いています。

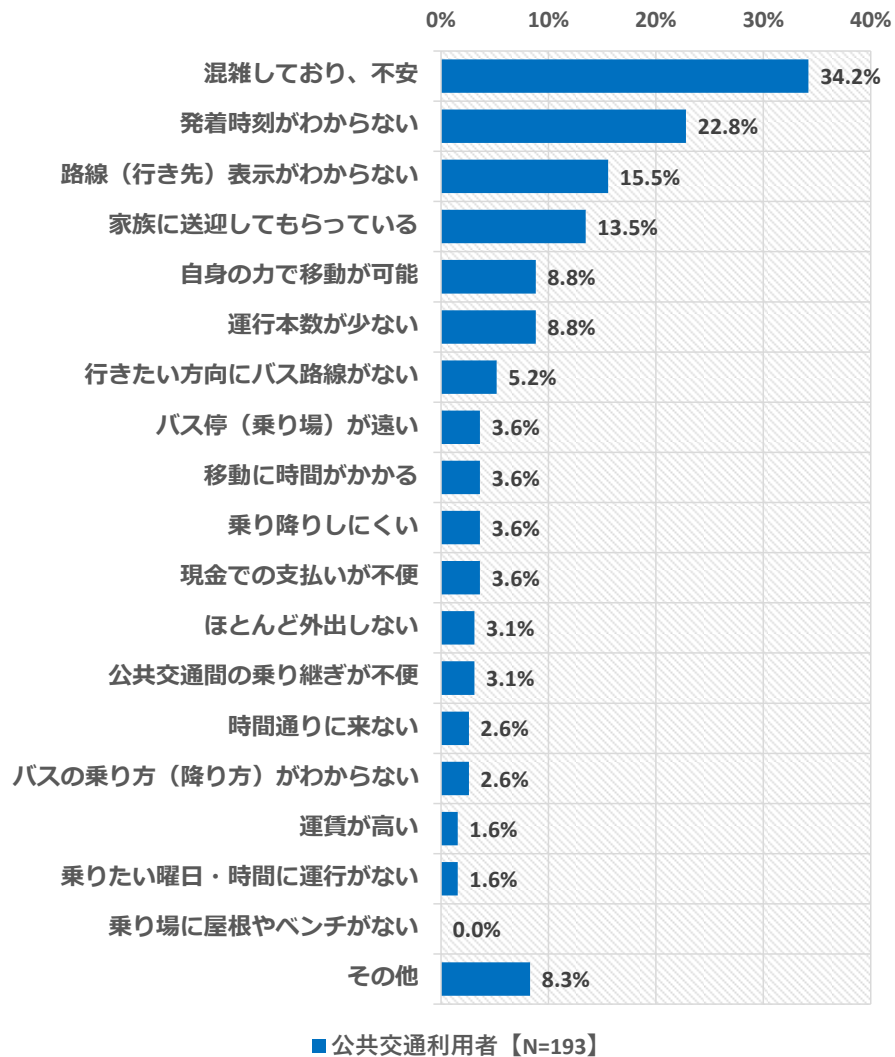


図 4-59 公共交通への不満点（利用者）

(b) 公共交通を利用しない理由（非利用者）

「自身の力で移動が可能」（約 32%）、「家族に送迎してもらっている」（約 28%）と現状に満足している意見が上位 2 つを占めています。

以下、公共交通への不満として「発着時刻がわからない」（約 18%）、「運行本数が少ない」（約 17%）、「混雑しており、不安」（約 13%）が上位にきています。

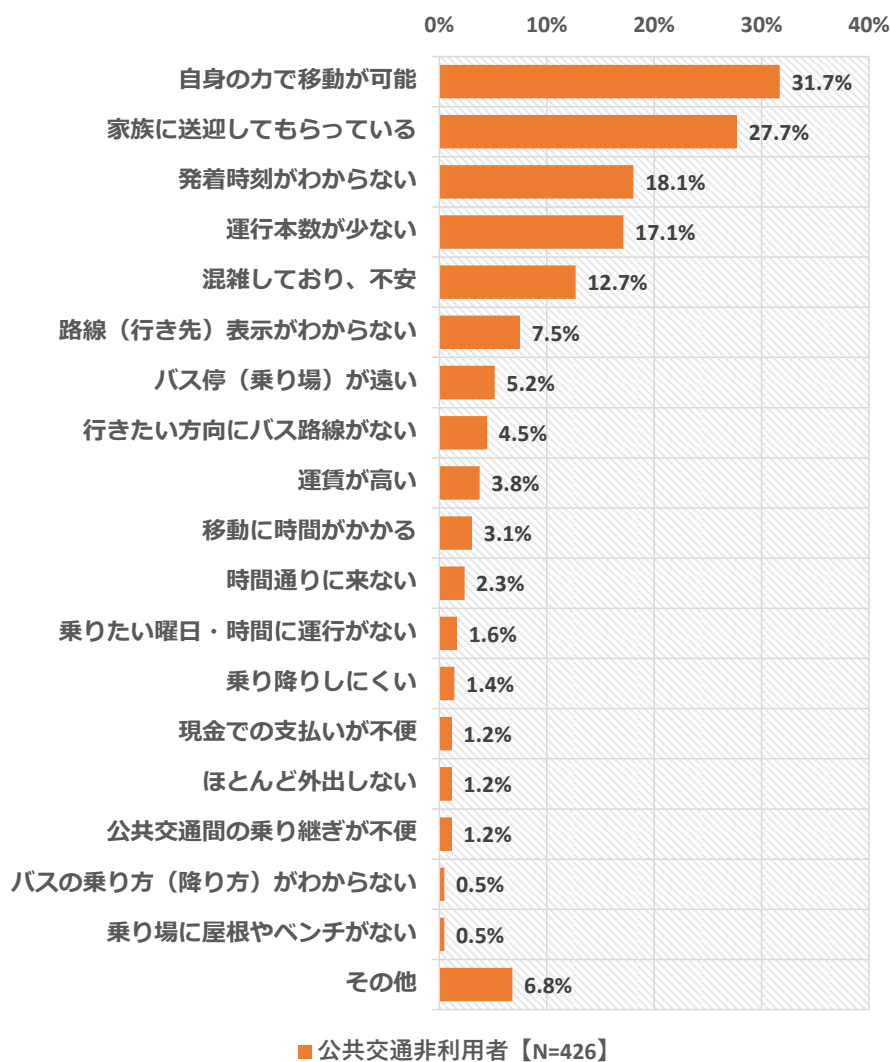


図 4 -60 公共交通を利用しない理由（非利用者）

## 4-4. バス利用実態調査

### (1) 調査の概要

鹿島市内におけるバス利用の実態を把握するため、鹿島市内（周辺市町を含む）を運行するバス路線（祐徳バス 8 路線 10 系統及び市内循環線 1 路線 2 系統）について、乗込みによる利用者アンケート調査を実施しました。

調査員が調査対象路線のバス全便に乗車し、乗客への聞き取りによる形式で調査を行いました。

- 調査日：令和3年11月1日(月)、11月4日(木)
- 調査対象：以下に示す路線の全便

表 4-6 調査対象路線・便数・区間一覧

事業者	平日調査		調査区間
	路線	調査便数	
祐徳自動車	佐賀線	22 便	祐徳神社前⇔山口駅前
	祐徳線	22 便	全区間
	嬉野線	31 便	〃
	吉田線	21 便	〃
	太良線	19 便	〃
	大野線	9 便	〃
	能古見線	10 便	〃
	奥山線	8 便	〃
	市内循環バス	6 便	〃
合計		148 便	

※調査の2日間で、調査対象路線の重複はない。



図 4-61 調査の様子（写真）

## (2) 調査結果の概要

### ① 乗車人数

#### A) 路線別乗車人数

乗車が最も多いのは嬉野線(177人)、次いで吉田線(119人)、祐徳線(110人)と、鹿島市と嬉野市・武雄市を結ぶ地域間幹線の利用が多くなっています。

鹿島市内で完結する大野線、能古見線、奥山線は、いずれも12~13人程度の利用と、地域間幹線に比べると少ない状況です。

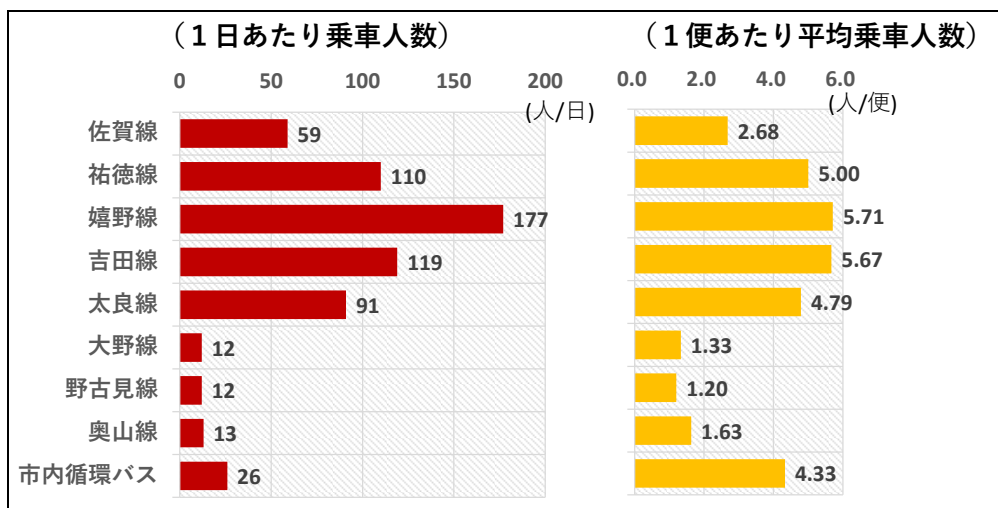


図 4-62 路線別乗車人数

#### B) 年齢別・性別乗車人数 (1日当たり)

最も多いのが75歳以上(152人)、次いで高校生(131人)となっています。23~29歳を除くと、いずれの年齢層も女性の利用が多くなっています。

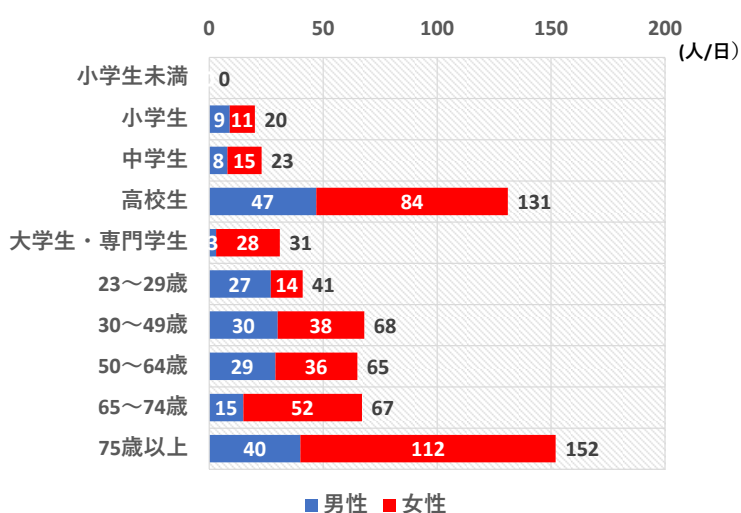


図 4-63 年齢別・性別乗車人数 (1日当たり)



C) 自動車運転免許の有無（年齢別・性別）

「大学生・専門学校生」（男女ともに）と「50～64 歳男性」を除く年齢層の利用者が、運転免許を保有していません（自主返納済みを含む）。特に 75 歳以上の利用者は、男性の 85%、女性の 99%が保有していない状況です。

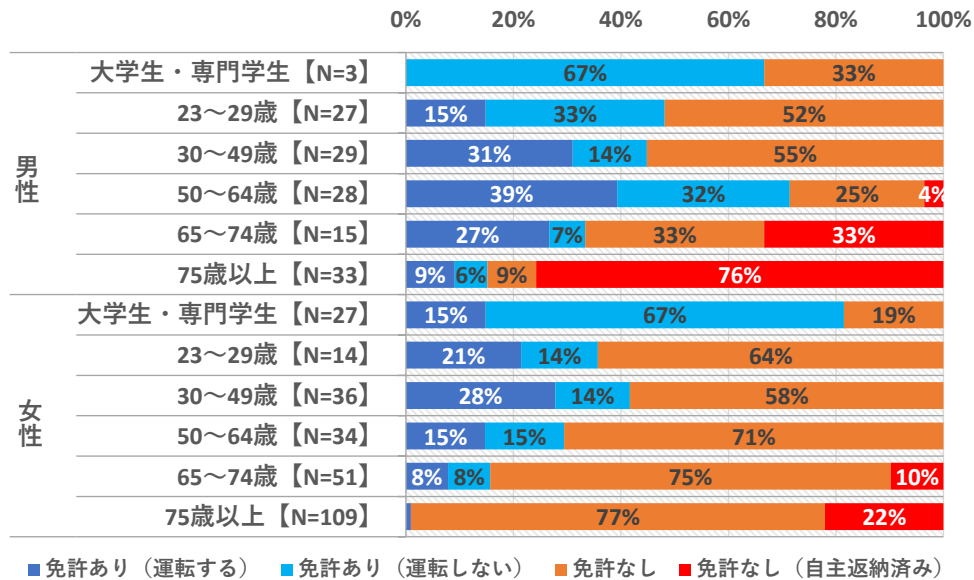


図 4 -64 自動車運転免許の有無（年齢別・性別）

## ② 移動目的

### A) 路線別

通学利用は、奥山線が77%と圧倒的に多く、次いで、吉田線(47%)、能古見線(42%)、嬉野線(40%)となっています。

通勤利用は、祐徳線が32%と最も多く、次いで佐賀線(24%)が多くなっています。

買い物や通院という日中の利用は、市内循環バスが圧倒的に多く、80%を占めています。また、能古見線(50%)や佐賀線(31%)も、買い物・通院利用が多くなっています。

観光利用が、佐賀線で17%と比較的多く見られ、また、祐徳線、嬉野線、吉田線でも若干数見られます。

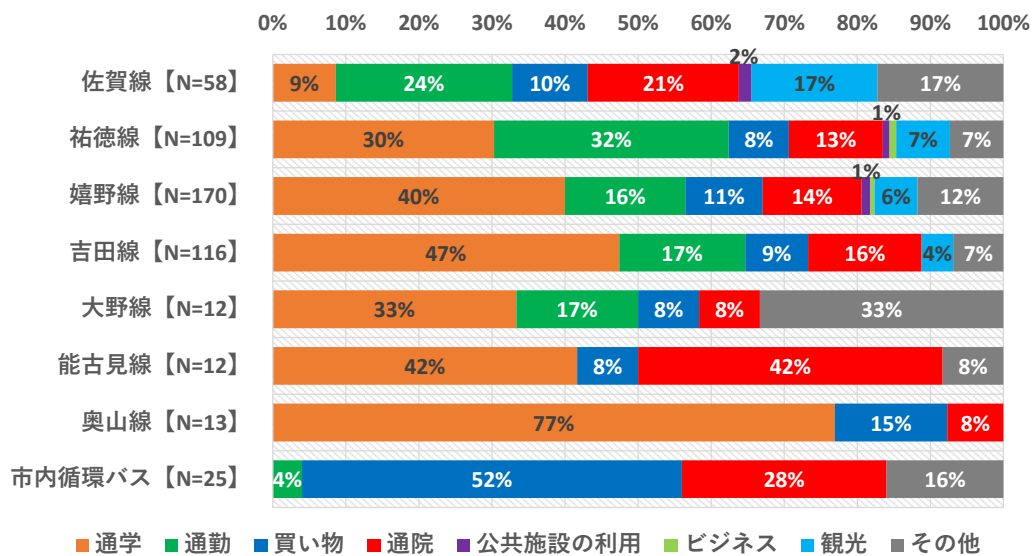


図 4-65 移動目的 (路線別)

B) 年齢別

大学生・専門学生以下は、ほとんどが通学利用で（中学生は 100%）、その他（23～64 歳）も約半数は通勤利用です。

高齢者(65 歳以上)は、通院が最も多く(38%)、次いで買い物(28%)の順となっています。

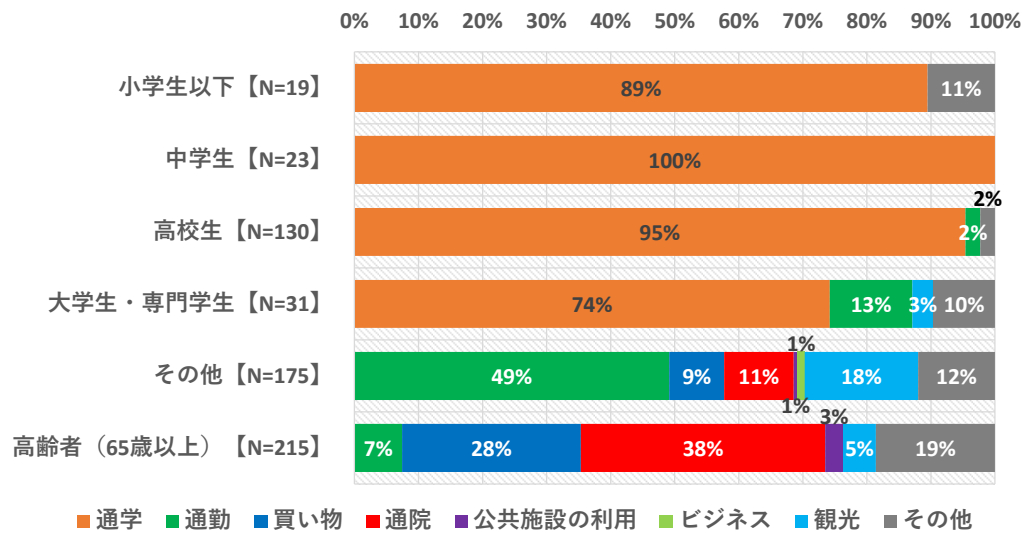


図 4-66 移動目的（年齢別）

C) 主な目的地

(a) 学校

鹿島高校(49人)、嬉野高校(44人)が多くを占めています。

その他、嬉野医療センター附属看護学校(21人)や嬉野特別支援学校、中学校では武雄市の青陵中学校(12人)、小学校では古枝小学校(10人)の児童・生徒の利用も多く利用しています。

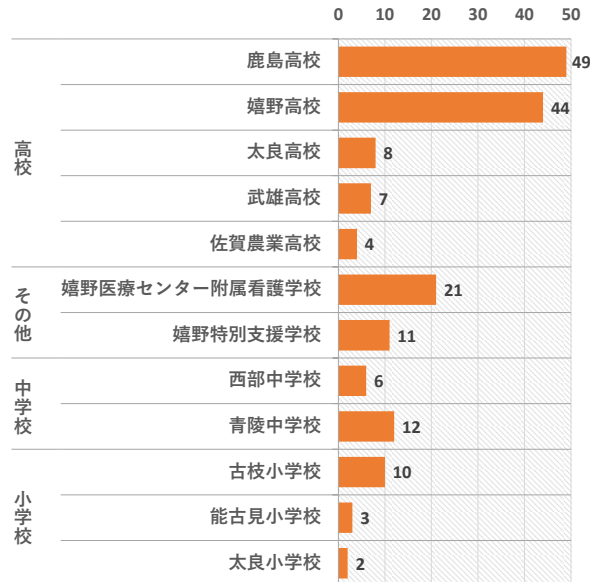


図 4-67 主な目的地 (学校)

(b) 商業施設

ララベルが最も多く(15人)、次いでモリナガ、ピオ、あんくると、市中心部の商業施設が主となっています。

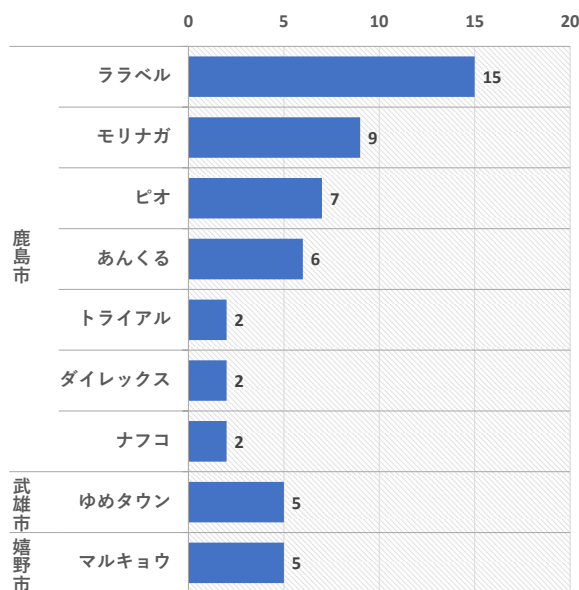


図 4-68 主な目的地 (商業施設)

(c) 医療施設

織田病院が最も多く(15人)、次いで嬉野市の嬉野医療センター(12人)、太良町の太良病院(7人)の順に、市外の医療施設が行先として上位となっています。

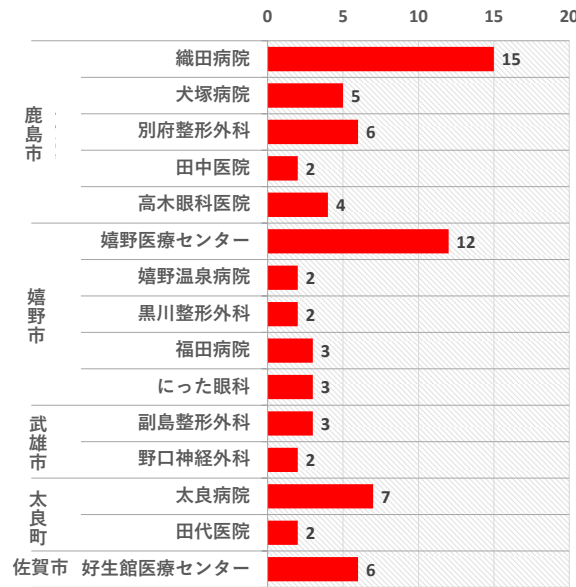


図 4-69 主な目的地 (医療施設)

### ③ 移動頻度

#### A) 路線別

通学利用の多い奥山線では、週5日以上の利用が77%と最も多くなっています。また、大野線・吉田線は50%以上、祐徳線・嬉野線も40%以上が週5日以上の利用となっています。

市内循環バスは、週に3~4日または週に1~2日の利用が大半を占め、能古見線も週に1~2日の利用が多くなっています。

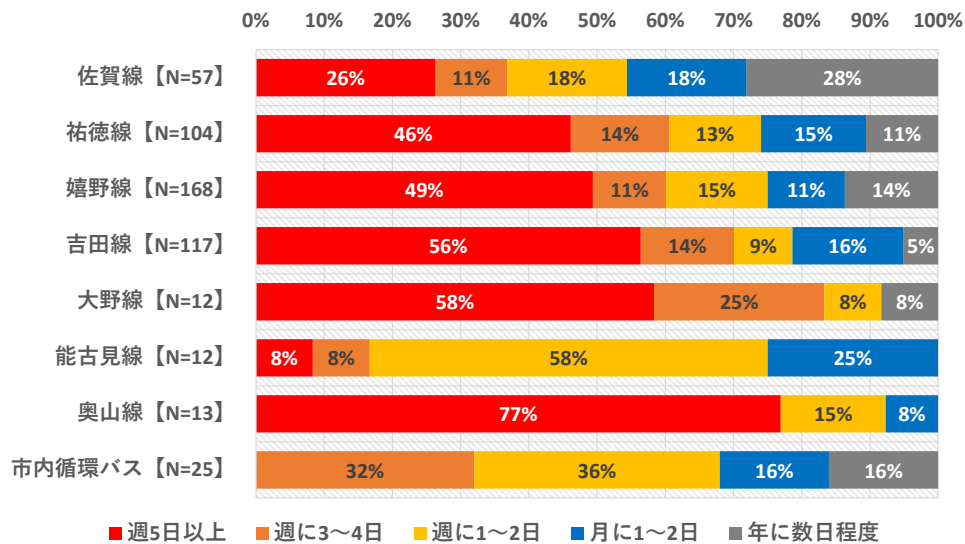


図 4-70 移動頻度 (路線別)

#### B) 移動目的別

通学と通勤は、過半数が週5日以上の利用となっています。買い物は週に1~2日の利用が最も多く、通院は月に1~2日の利用が最も多くなっています。

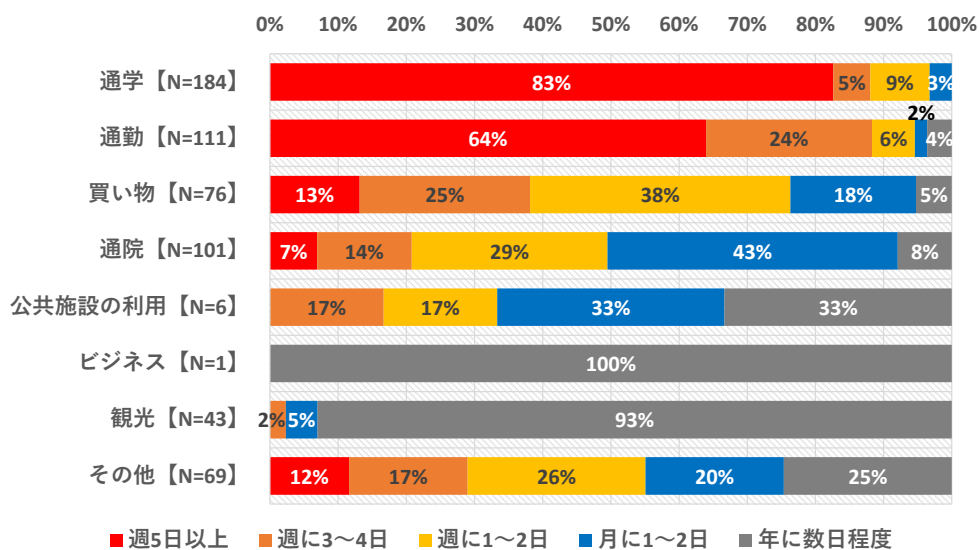


図 4-71 移動頻度 (移動目的別)



C) 年齢別

大学生・専門学生以下の、通学利用を主とする層では、週5日以上の利用が最も多くなっています。一方、高齢者（65歳以上）は、買い物・通院が主なので、週に1～2日や月に1～2日の利用が多くなっています。

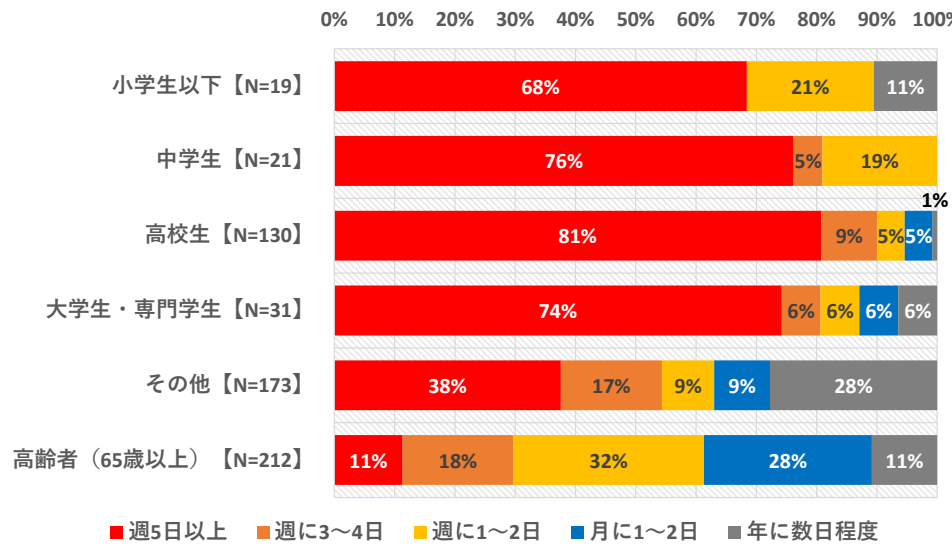


図 4-72 移動頻度（年齢別）

#### ④ 運賃の支払い方法

##### A) 路線別

現金利用が最も多いのは能古見線で、92%を占めています。大野線(75%)や佐賀線(66%)も現金利用が多くなっています。

定期券の利用が多いのは、奥山線(77%)で、次いで多いのは嬉野線(34%)、祐徳線(28%)、吉田線(28%)となっています。

ICカード利用は、祐徳線で29%と最も多くなっています。

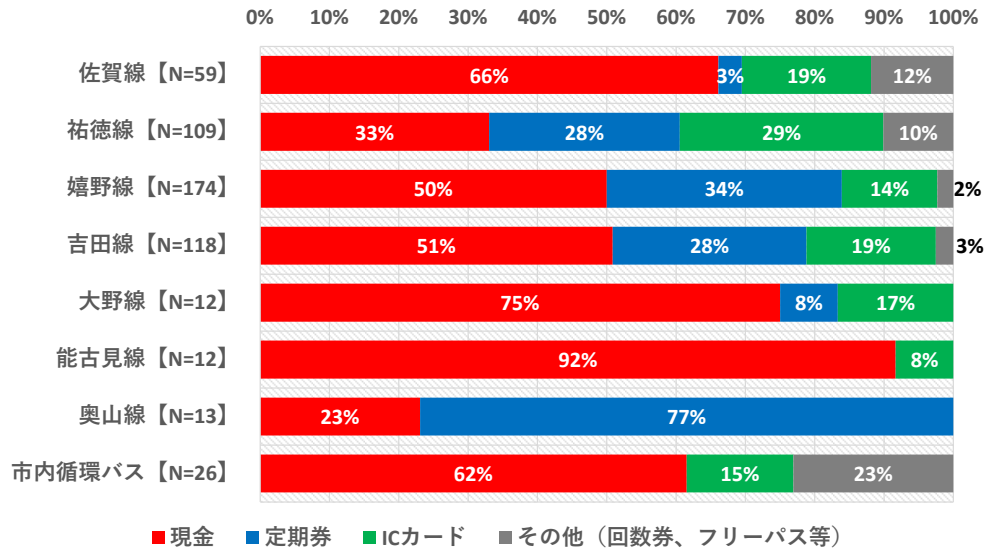


図 4-73 運賃の支払い方法 (路線別)

##### B) 移動目的別

通学での定期券利用は62%で、残りの30%以上は、現金やICカードでの支払いをしています。ICカードの利用は、観光や買い物、通勤などで多くなっています。

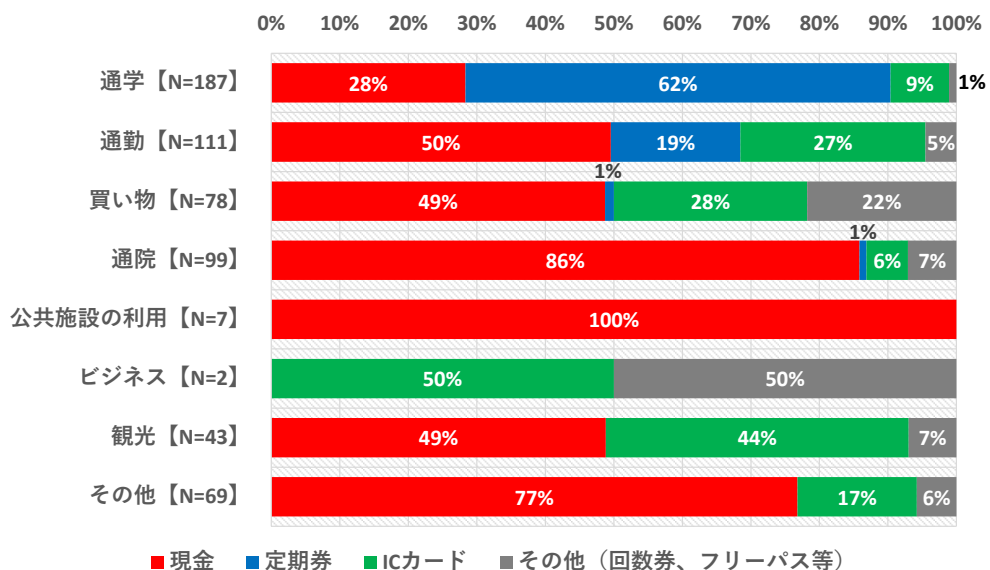


図 4-74 運賃の支払い方法 (移動目的別)

C) 運賃の支払い方法（年齢別）

小学校以下・中学生・高校生は定期券利用が多いが、50～70%程度にとどまっています。ICカード利用は、その他(23～64歳)の層で最も多くなっています。

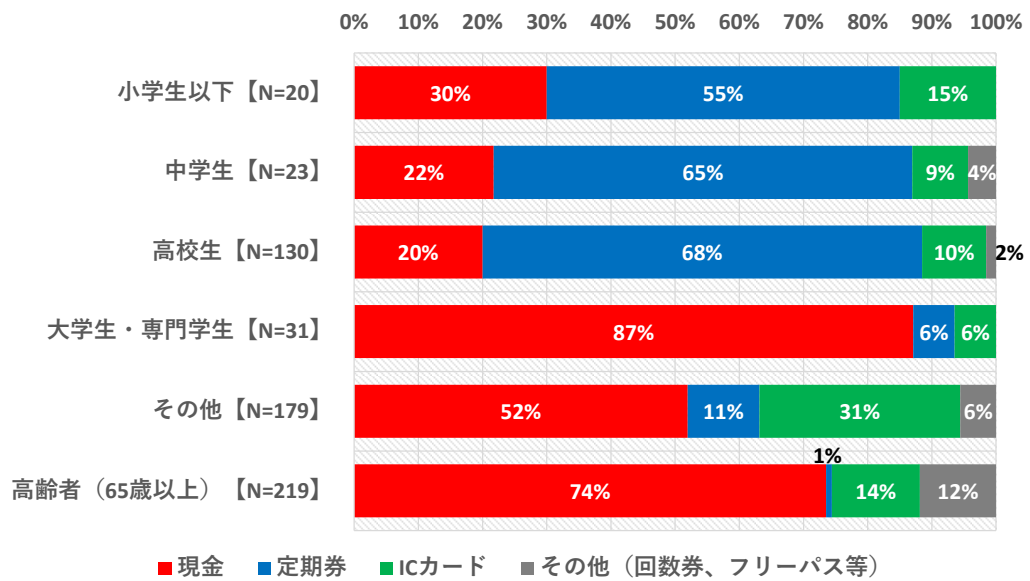


図 4-75 運賃の支払い方法（年齢別）

⑤ 乗車直前の移動手段

A) 路線別

どの路線も、バス停までのアクセスはほとんどが徒歩で、大野線と能古見線では100%です。一方、佐賀線は、バス(乗継ぎ)が14%、鉄道(乗継ぎ)が7%含まれています。

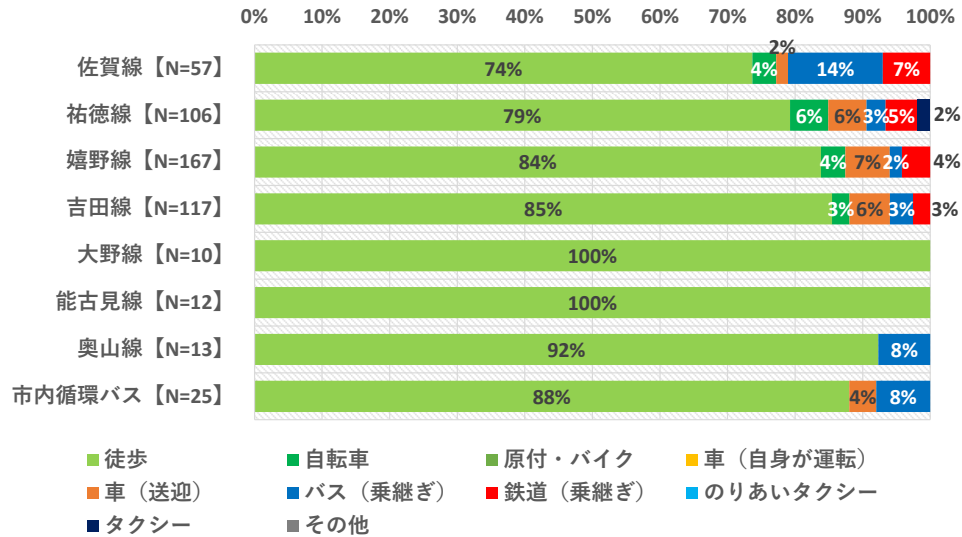


図 4-76 乗車直前の移動手段 (路線別)

B) 移動目的別

ほとんどが徒歩ですが、ビジネス利用は、回答者2人中1人は鉄道(乗継ぎ)利用で、観光利用は、バス(乗継ぎ)が20%、鉄道(乗継ぎ)が27%含まれています。

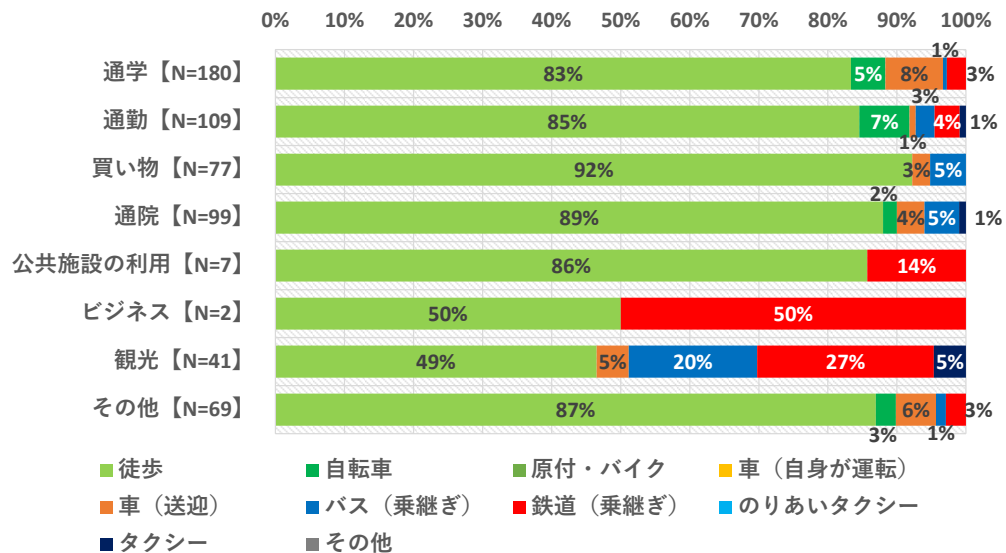


図 4-77 乗車直前の移動手段 (移動目的別)

C) 年齢別

小学生は徒歩が100%で、中学生・高校生は、自転車と車(送迎)の割合が合計10%以上と多くなっています。

その他(23~64歳)や高齢者(65歳以上)では、バス(乗継ぎ)や鉄道(乗継ぎ)の割合が合計で10%程度を占めています。

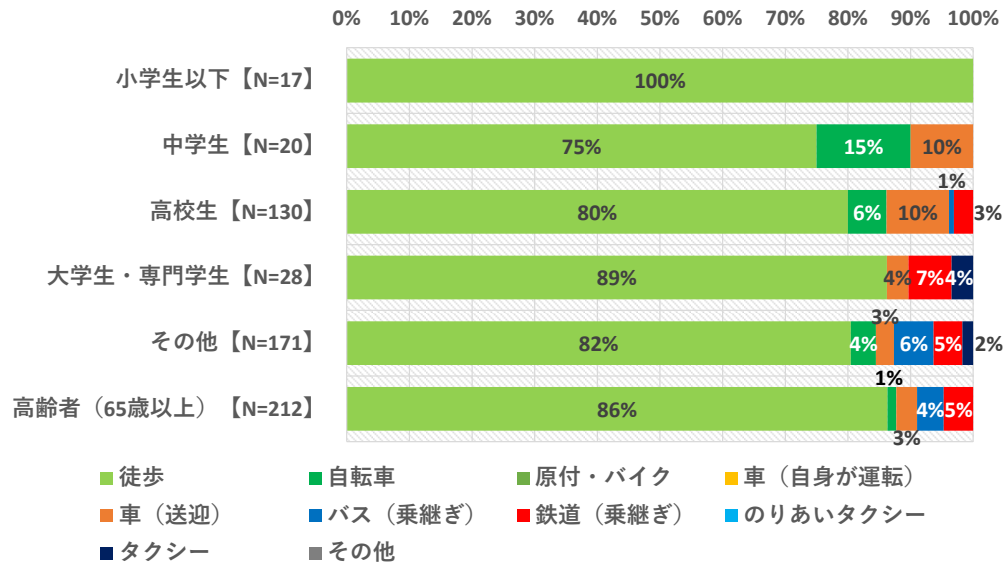


図 4-78 乗車直前の移動手段 (年齢別)

## ⑥ 降車直後の移動手段

### A) 路線別

どの路線も、バス停から目的地までの移動はほとんどが徒歩で、能古見線と奥山線は100%となっています。

佐賀線はバス(乗継ぎ)が多く、祐徳線・嬉野線は鉄道(乗継ぎ)が多くなっています。また、大野線や祐徳線は車(送迎)が多くなっています。

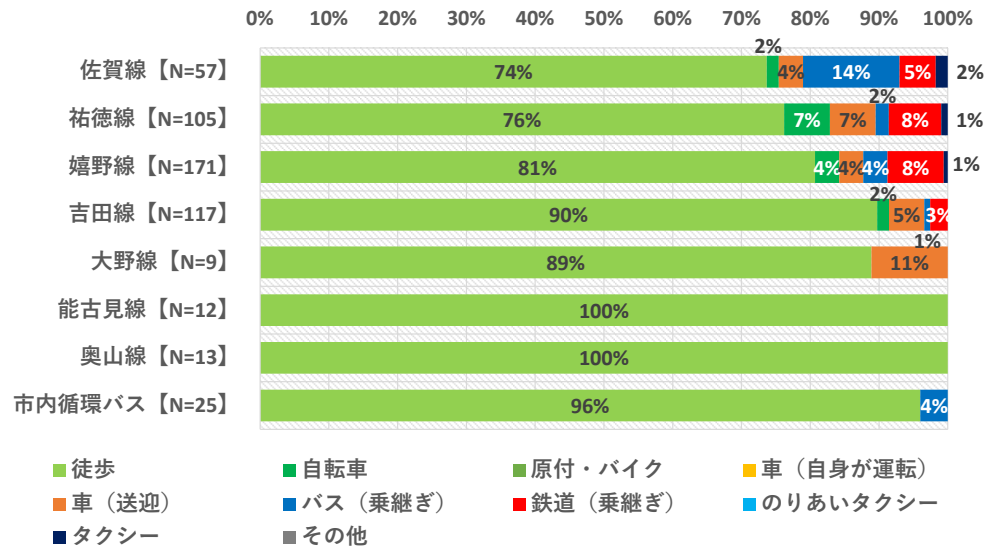


図 4-79 降車直後の移動手段 (路線別)

### B) 移動目的別

ほとんどが徒歩であるが、ビジネス利用は、回答者 2 人中 1 人は鉄道(乗継ぎ) 利用、観光利用は、鉄道(乗継ぎ)が 31%、バス(乗継ぎ)が 14%含まれています。

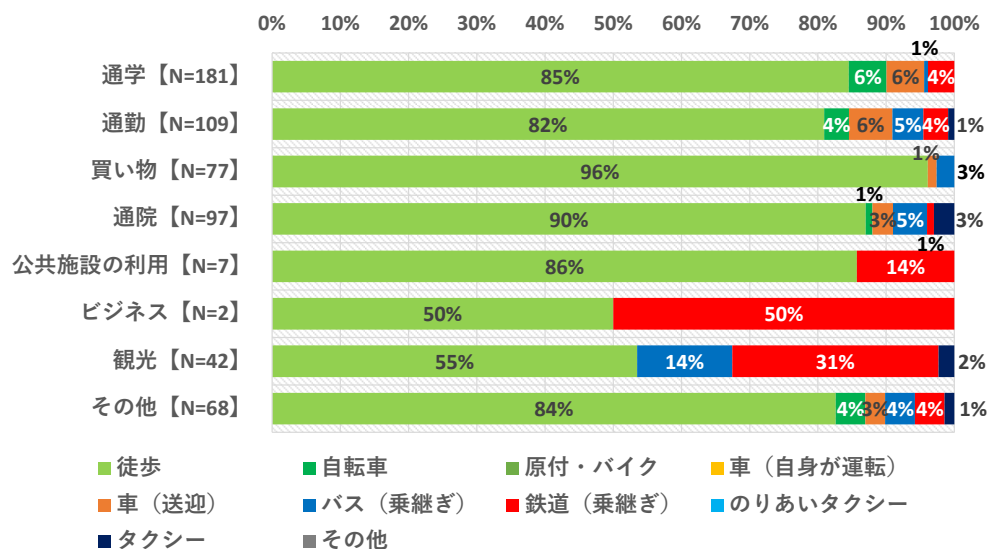


図 4-80 降車直後の移動手段 (移動目的別)



C) 年齢別

小学生は徒歩が100%で、中学生・高校生は、自転車と車(送迎)の割合が合計10%以上と多くなっています。

大学・専門学生や、その他(23~64歳)は、鉄道(乗継ぎ)が10%以上あります。

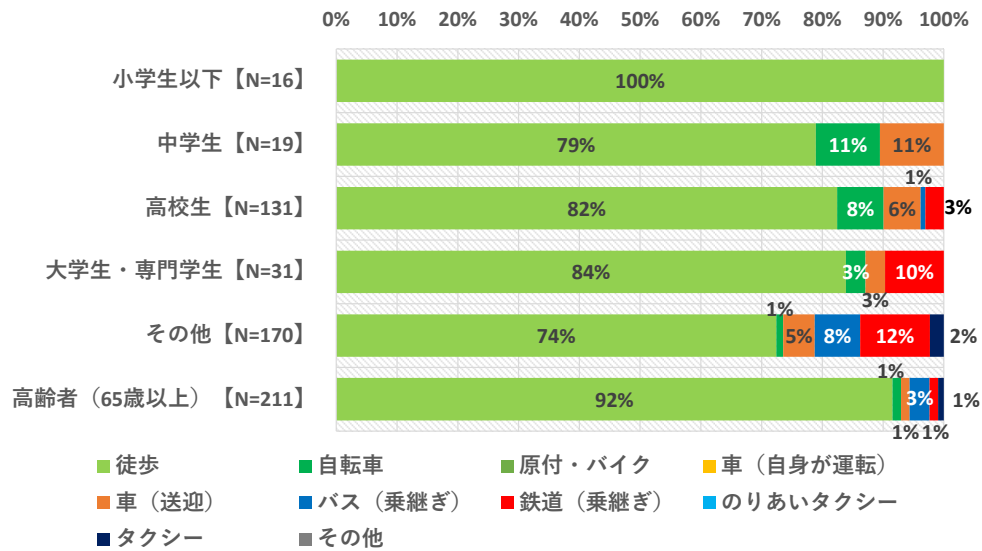


図 4 -81 降車直後の移動手段 (年齢別)

### (3) 路線別の利用実態

#### ① 佐賀線（祐徳神社前⇔山口駅前）

祐徳神社前～山口駅前間は、11 往復で 59 人の利用があります。

鹿島市内（主に祐徳神社前～鹿島 BC 間）と、鹿島市内～白石町・江北町方面とで利用区間が分かれる傾向にあります。

鹿島市内～山口駅までの区間から佐賀市内まで乗り通す利用者が、往復で 10 人ほど見られます。

10～13 時台など日中の利用が比較的多くなっています。

##### 《山口駅・佐賀駅 BC 方面》

古枝・浜からの利用者が市内中心部で下車し、鹿島 BC から白石町・江北町方面の利用者が入れ替わり乗車。白石町内や山口駅で下車するが、佐賀駅 BC まで乗り通す利用者も 6 人/日あります。

##### 《鹿島 BC・祐徳神社前方面》

佐賀市～白石町方面から鹿島市内へ乗り通す人数は 5 人/日程度。鹿島 BC から乗車し、浜・古枝方面へ向かう利用が多くみられます。

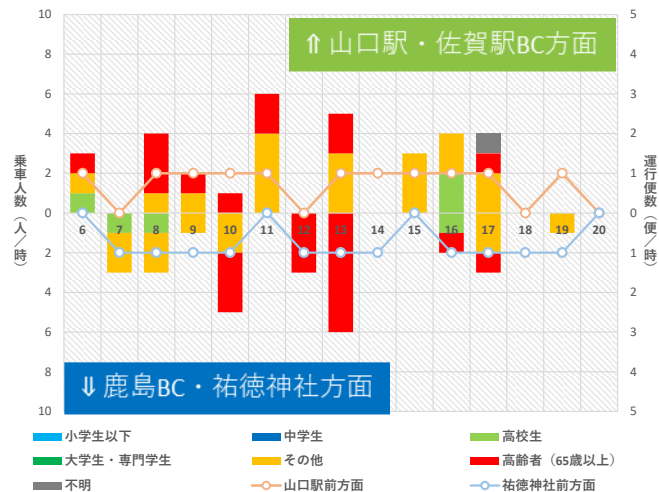
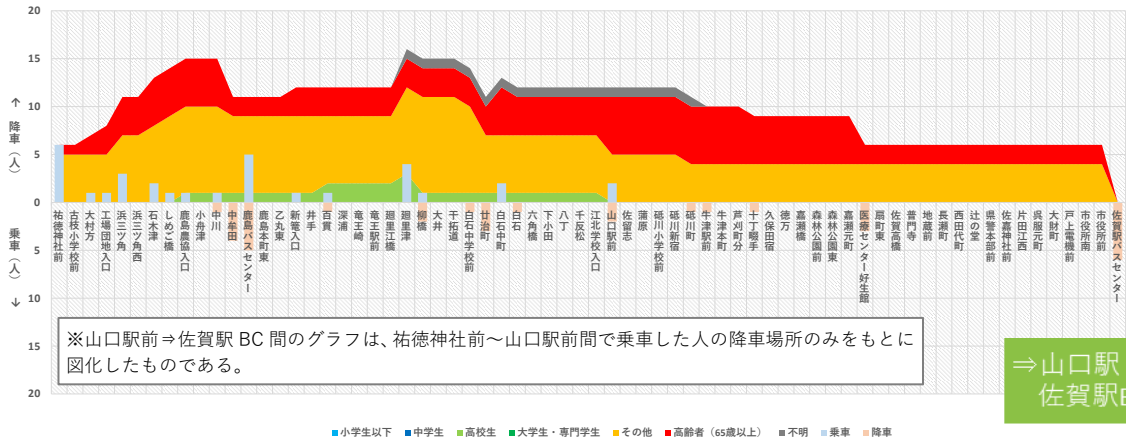


図 4-82 時間帯別・方面別乗車人数 (佐賀線)

路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
佐賀線	YB01-A	祐徳神社前	山口駅前		68	32	11



路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
佐賀線	YB01-B	山口駅前	祐徳神社前		72	27	11

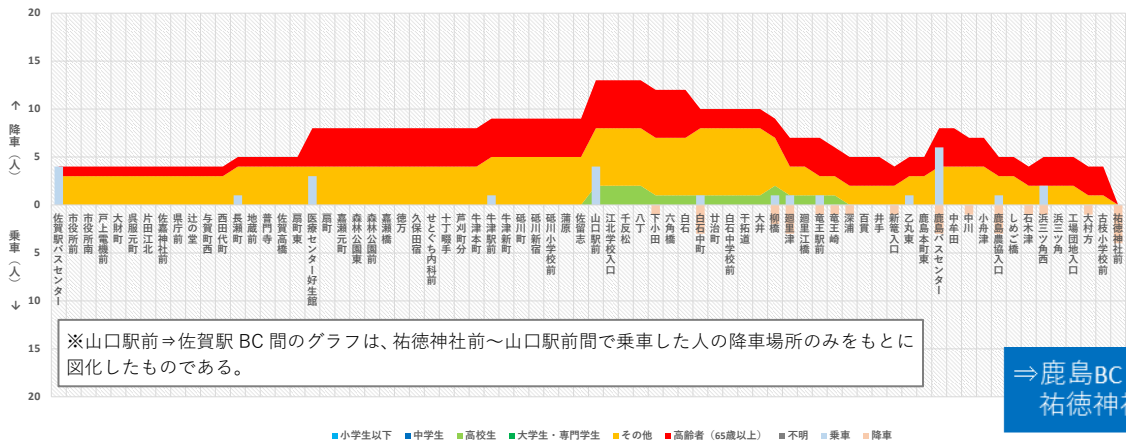


図 4-83 区間別・方面別乗車人数の推移 (佐賀線)

② 祐徳線（祐徳神社前⇄武雄温泉駅・下西山車庫）

鹿島～武雄の長距離間の利用が多くみられます。

6時台と16時台に利用者の多い時間が集中しています。

《武雄市方面》

鹿島市内では乗車が多く降車はわずかで、塩田下町から概ね横ばい、青陵中学校前から先は降車が多くなっています。

その他(23～64歳)の年齢層の利用が多くなっています。

《鹿島 BC・祐徳神社前方面》

主に青陵中学校前までで大部分が乗車し、鹿島市内では乙丸西、鹿島 BC、中川での下車が多くなっています。

鹿島 BC から5～6人程度、祐徳神社方面への乗車があります。

武雄市方面に比べて、中学生の利用が多くなっています。

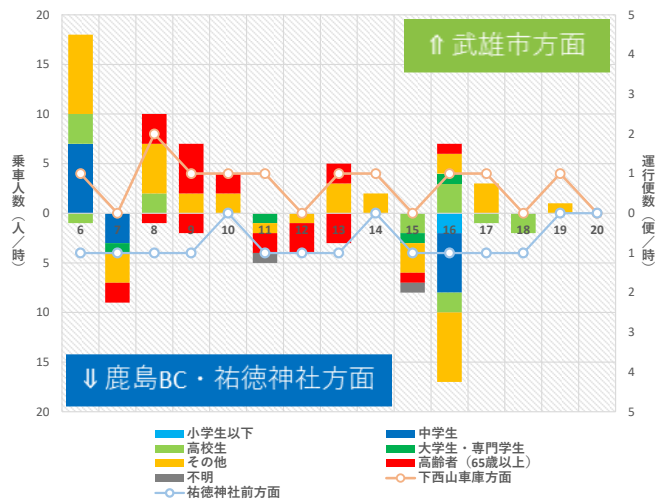
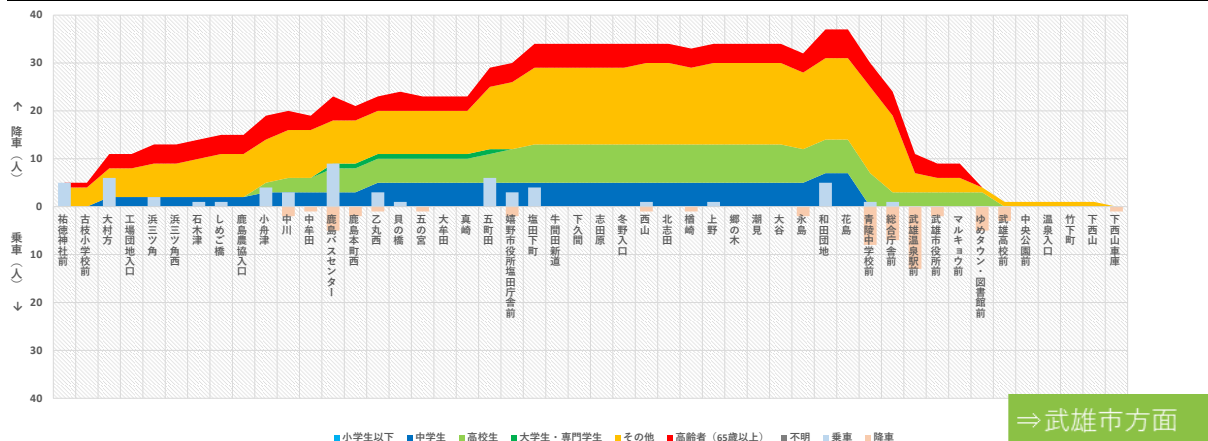


図 4-84 時間帯別・方面別乗車人数（祐徳線）

路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
祐徳線	YB02-A	祐徳神社前	下西山車庫		48	57	11



路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
祐徳線	YB02-B	下西山車庫	祐徳神社前		48	52	11

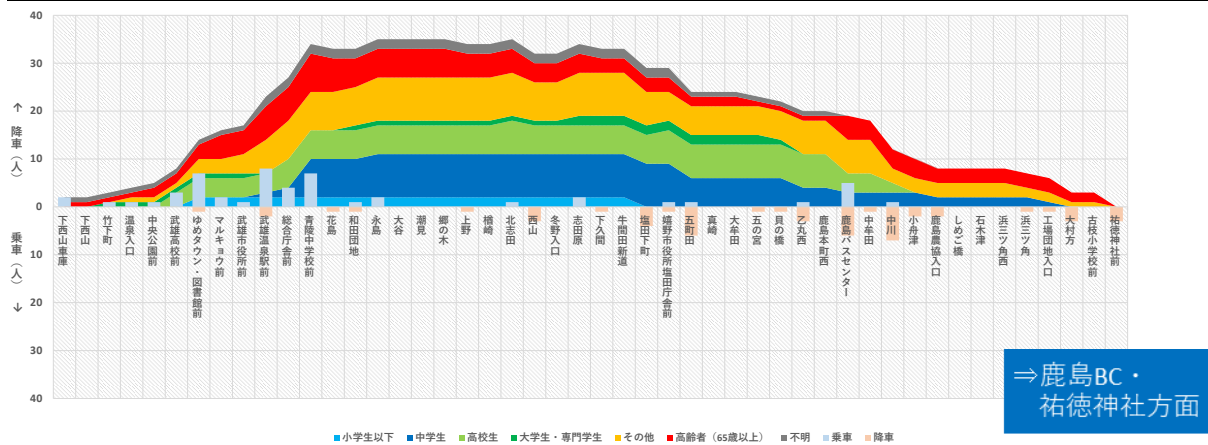


図 4-85 区間別・方面別乗車人数の推移(祐徳線)

③ 嬉野線（祐徳神社前⇔塩田⇒嬉野温泉 BC・湯の田）

祐徳神社前～塩田～湯の田（嬉野市）間は、15.5往復で177人の利用。

嬉野温泉方面は、7時台と15時台に利用が集中しているが、鹿島方面は、10時台のピークを除くと、概ね毎時に安定した利用があります。

《嬉野温泉方面》

鹿島市内と嬉野市塩田町中心部からの乗車が多く、降車は嬉野高校以遠の嬉野市街地に集中しています。

鹿島市内から嬉野高校までは、高校生の利用の割合が過半数を占めています。

《鹿島 BC・祐徳神社前方面》

大部分が嬉野市街地で乗車し、鹿島 BC での降車が大半を占めています。

嬉野温泉方面に比べると、高校生の利用は多くない状況です。

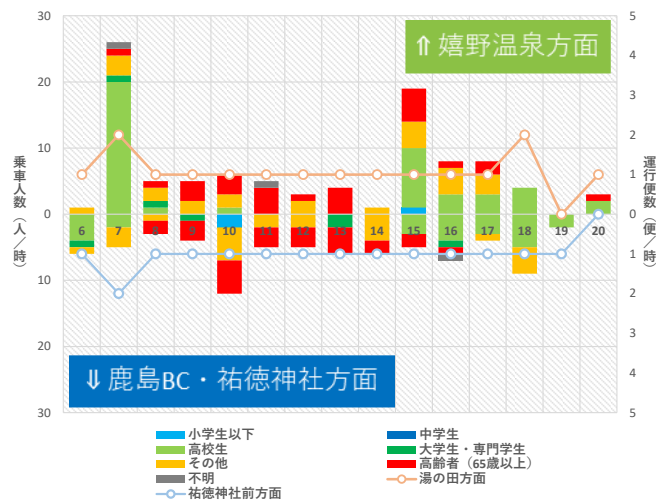
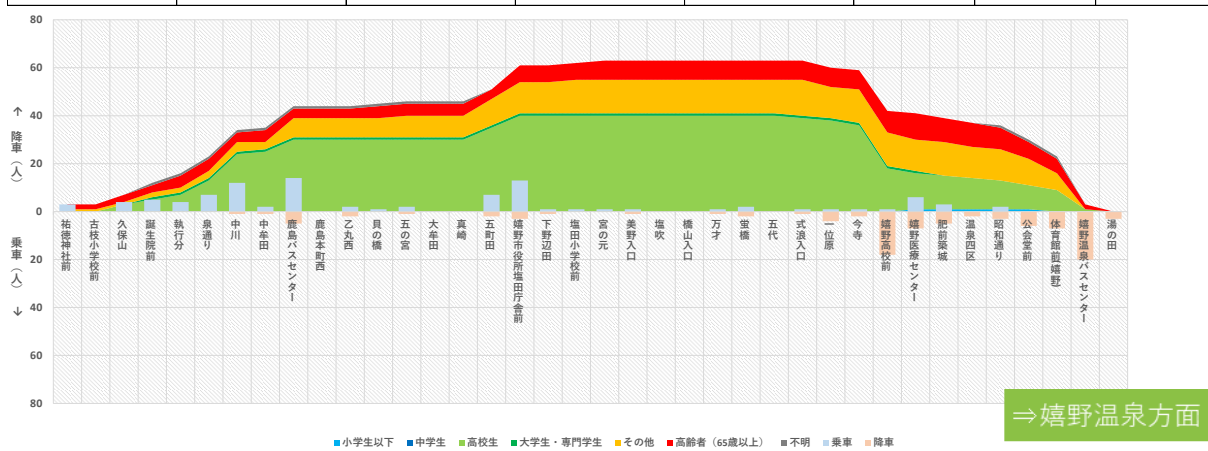


図 4-86 時間帯別・方面別乗車人数（嬉野線）

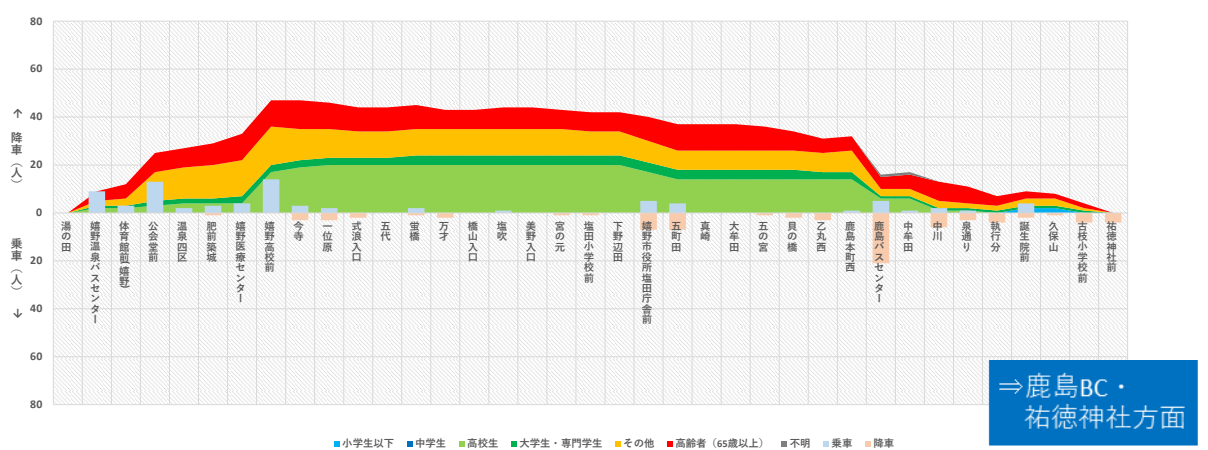


路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
嬉野線	YB03-A	祐徳神社前	湯の田		38	98	16



路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
嬉野線	YB03-B	湯の田	祐徳神社前		37	79	15

図 4-87 区間別・方面別乗車人数の推移(嬉野線)



④ 吉田線（中川・鹿島 BC⇄吉田⇄嬉野温泉 BC・湯の田）

中川～吉田～湯の田（嬉野市）間は、10.5 往復で 119 人の利用。

7～8 時台の鹿島方面の利用、16 時台の嬉野方面の利用が突出しています。その大半は高校生や大学生・専門学生の利用となっています。

《嬉野温泉方面》

始発の中川で最も多く乗車し、鹿島 BC、西牟田、黒川からも比較的乗車が多い。降車場所は概ね嬉野医療センター、公会堂前、嬉野温泉 BC に集中している。

《鹿島 BC・祐徳神社前方面》

嬉野医療センターまでで大部分が乗車し、鹿島市内の公園入口で高校生が、黒川でそれ以外の年齢層が、多く降車します。

嬉野温泉方面に比べて、高校生利用の割合が若干多くなっています。

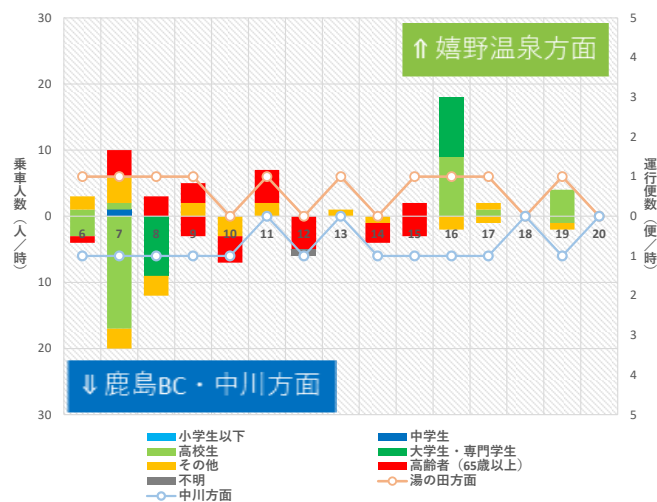
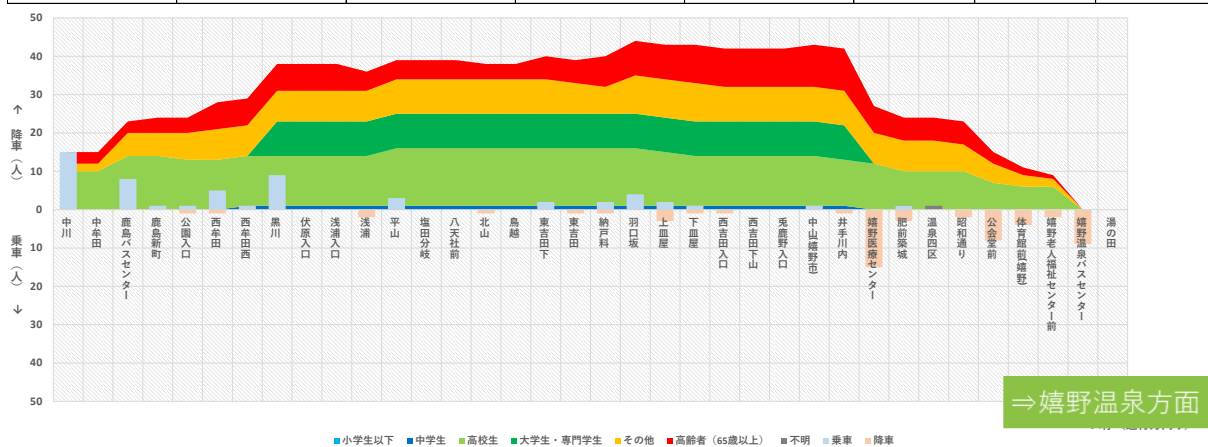


図 4-88 時間帯別・方面別乗車人数（吉田線）

路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
吉田線	YB04-A	中川	湯の田	吉田	36	56	10



路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
吉田線	YB04-B	湯の田	中川	吉田	35	64	11

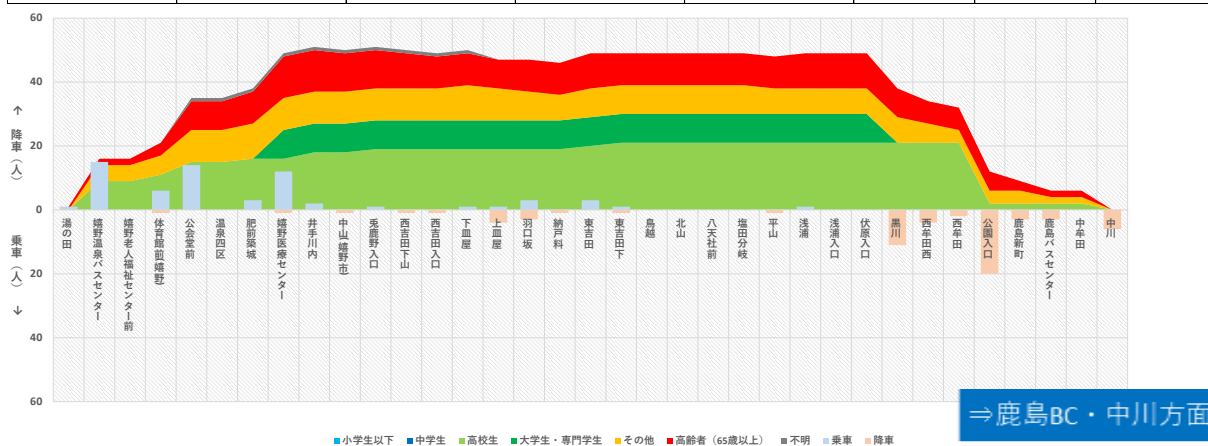


図 4-89 区間別・方面別乗車人数の推移（吉田線）

⑤ 太良線（鹿島 BC⇔竹崎港）

鹿島 BC～竹崎港（太良町）間は、9.5往復で 91 人の利用。

竹崎港方面は 10 時台と 12 時台、鹿島方面は 13 時台にピークがあります。

《竹崎港方面》

乗車場所は、鹿島 BC から中川の間集中しています。降車場所は、浜地区や太良町の中心部や大浦地区など、広範囲に分散しています。

ほとんどの区間で、高齢者(65 歳以上)の割合が過半数を占めています。

《鹿島 BC 方面》

太良病院前から鹿島市方面への利用が徐々に増加し、浜駅前までピークに達しています。その後は、降車傾向に転じ、中川から鹿島 BC にかけて大部分が下車しています。

概ね高齢者(65 歳以上)の割合が過半数を占めています。

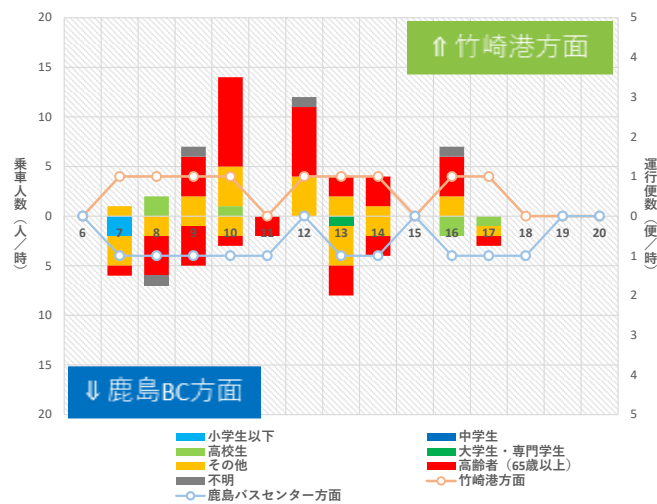
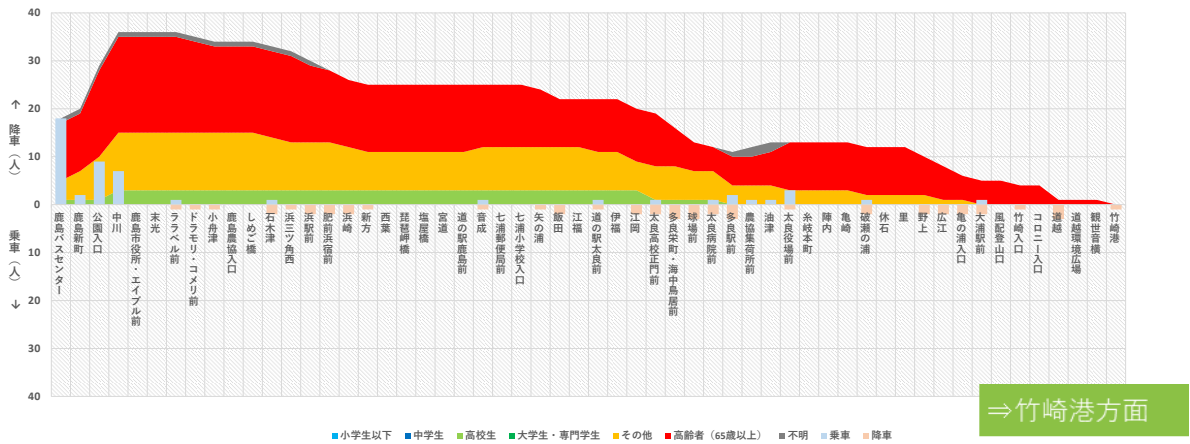


図 4-90 時間帯別・方面別乗車人数 (太良線)

路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
太良線	YB05-A	鹿島バスセンター	竹崎港		56	51	9



路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
太良線	YB05-B	竹崎港	鹿島バスセンター		56	40	10

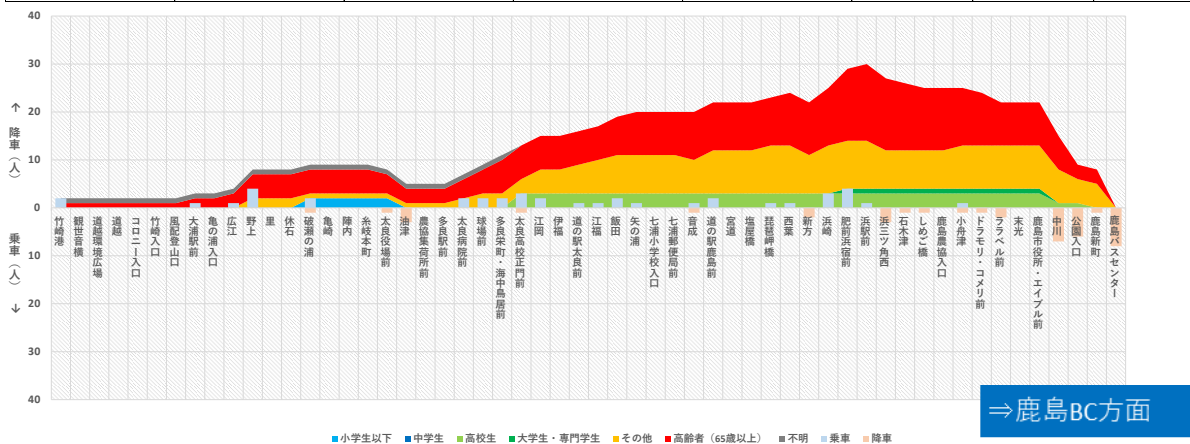


図 4-91 区間別・方面別乗車人数の推移（太良線）

⑥ 大野線（鹿島 BC⇔大野）

鹿島 BC～大野間は、4.5 往復で 12 人の利用。

利用時間帯は概ね分散しているが、大野方面は 15～16 時台に利用が集中しています。

《大野方面》

鹿島 BC、大井手からの乗車が多く、早の瀬、大野といった終点付近での降車が多くなっています。

ほとんどが小・中学生の利用となっています。

《鹿島 BC・祐徳神社前方面》

大野、山下あたりから徐々に乗車し、辻宿までで一旦降車された後、市街地部で再び乗車があります。

ほとんどが高齢者の利用となっています。

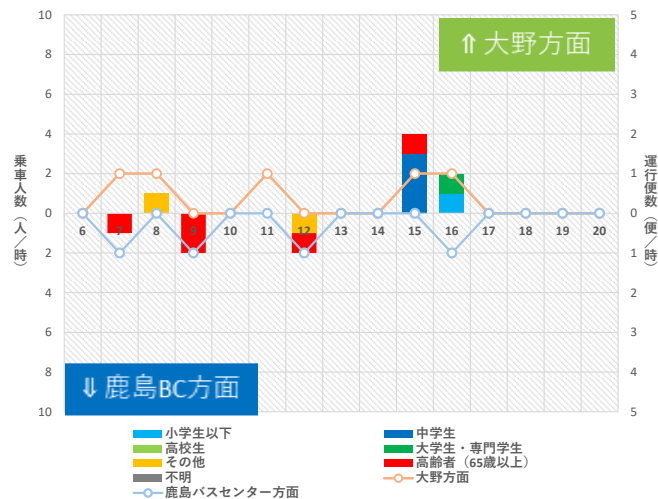
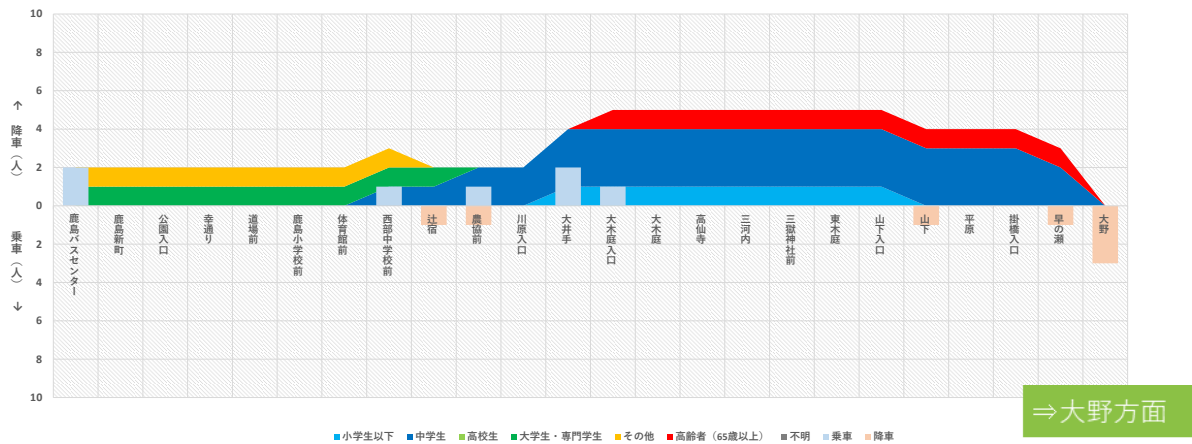


図 4-92 時間帯別・方面別乗車人数（大野線）



路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
大野線	YB06-A	鹿島バスセンター	大野		24	7	5



路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
大野線	YB06-B	大野	鹿島バスセンター		24	5	4

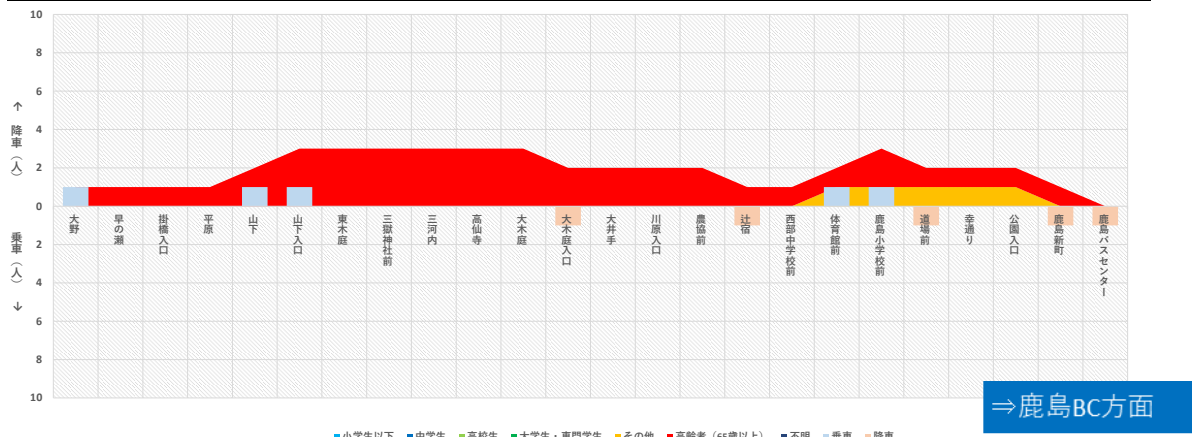


図 4-93 区間別・方面別乗車人数の推移 (大野線)

⑦ 能古見線（鹿島 BC⇔尾崎）

鹿島 BC～尾崎間は、5 往復で 12 人の利用。

鹿島方面は 8 時台、尾崎方面は 12 時台と 16 時台に利用されています。

《尾崎方面》

公園入口など市街地で乗車があった後、加えて大井手で多くの乗車があり、そのほとんどが本城で下車しています。

市街地からの乗車はほとんどが高齢者で、大井手からは小・中学生が乗車しています。

《鹿島 BC 方面》

本城付近で乗車し、途中辻宿で乗車があった後、市街地（公園入口～鹿島 BC）で降車しています。

利用者のすべてが高齢者(65 歳以上)となっています。

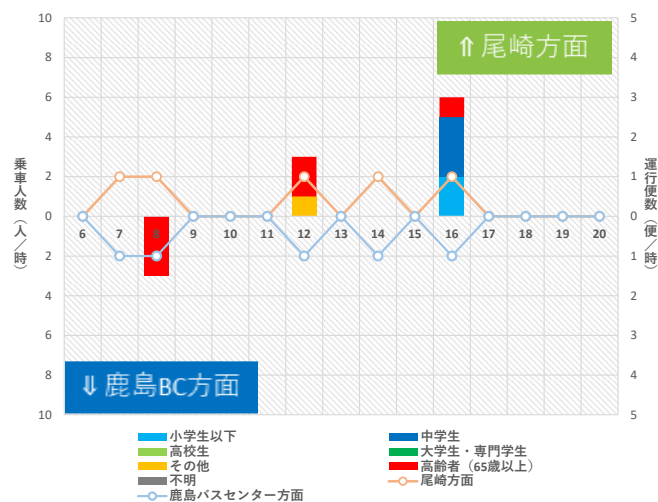
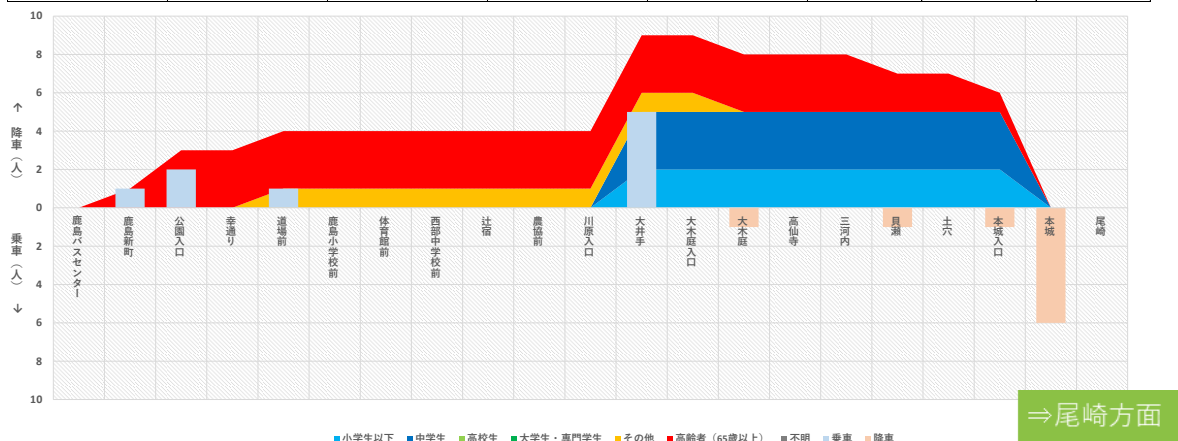


図 4 -94 時間帯別・方面別乗車人数（能古見線）

路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
能古見線	YB07-A	鹿島バスセンター	尾崎		21	9	5



路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
能古見線	YB07-B	尾崎	鹿島バスセンター		21	3	5

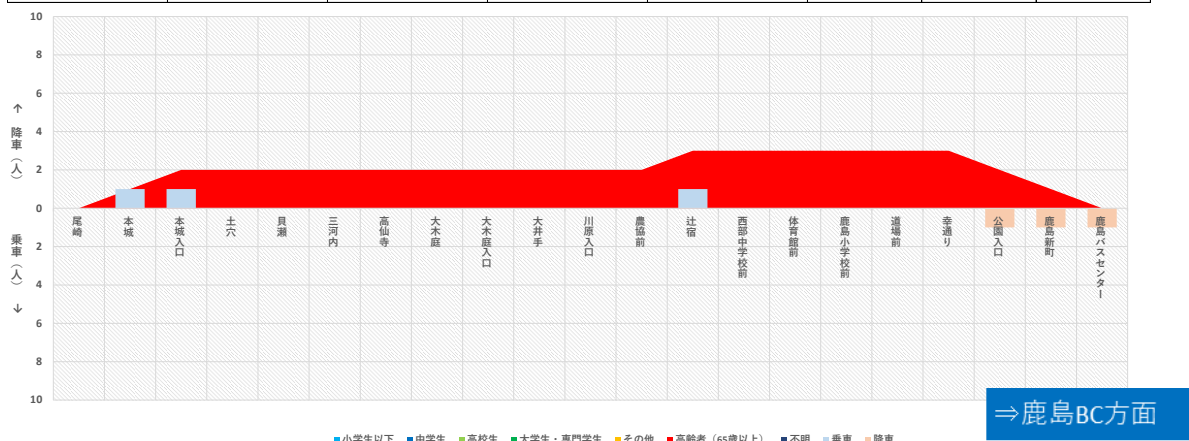


図 4-95 区間別・方面別乗車人数の推移 (能古見線)

⑧ 奥山線（鹿島 BC⇔祐徳神社前⇔奥山）

鹿島 BC～奥山間は、4 往復で 13 人の利用。

7 時台の鹿島 BC 方面に利用が集中しており、その全てが小学生の登校となっています。

奥山方面の利用は 1 人/日のみです。

《奥山方面》

高齢者 1 人が、鹿島 BC から上古枝まで利用しています。

《鹿島 BC 方面》

利用のほとんどが小学生であり、小学校最寄りの祐徳神社前と古枝小学校前で降車しています。

高齢者は、終点の鹿島 BC で降車しています。

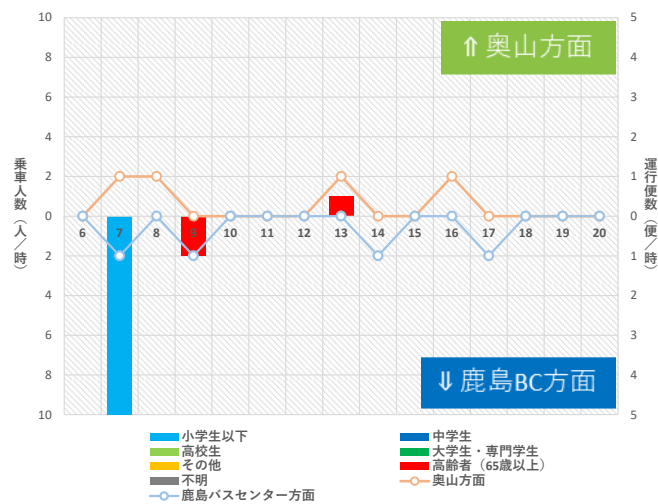
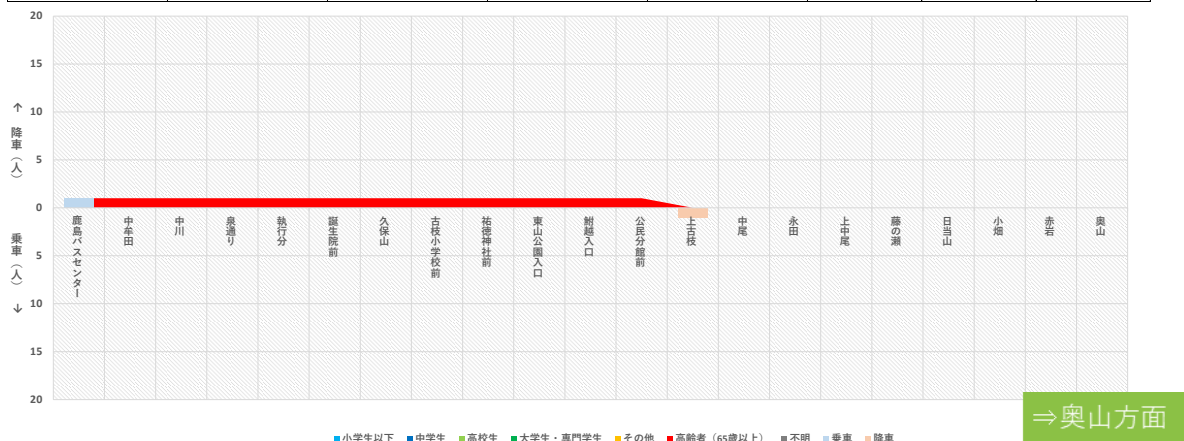


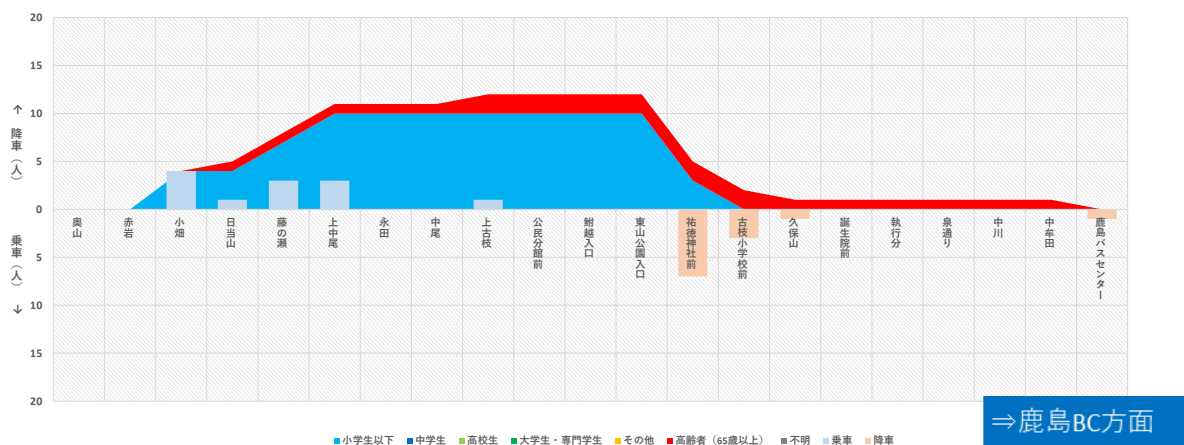
図 4-96 時間帯別・方面別乗車人数（奥山線）

路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
奥山線	YB08-A	鹿島バスセンター	奥山		21	1	4



路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
奥山線	YB08-B	奥山	鹿島バスセンター		21	12	4

図 4-97 区間別・方面別乗車人数の推移(奥山線)



## ⑨ 市内循環バス

市内循環バスは、6便で26人の利用。

ほとんどが高齢者の利用で占められており、9時台(西回り)と10時台(東回り)の利用が多くなっています。

### 《西回り》

ララベルで乗降ともにあり、次にドラモリ・コメリ前での乗車が多くなっています。降車場所は、鹿島市役所や西牟田など分散しています。

### 《東回り》

鹿島 BC から鹿島市役所の間に乗降ともにあるが、徐々に乗車が増加し、ララベルで乗降が多くあった後、鹿島 BC へ戻るまでに徐々に降車しています。

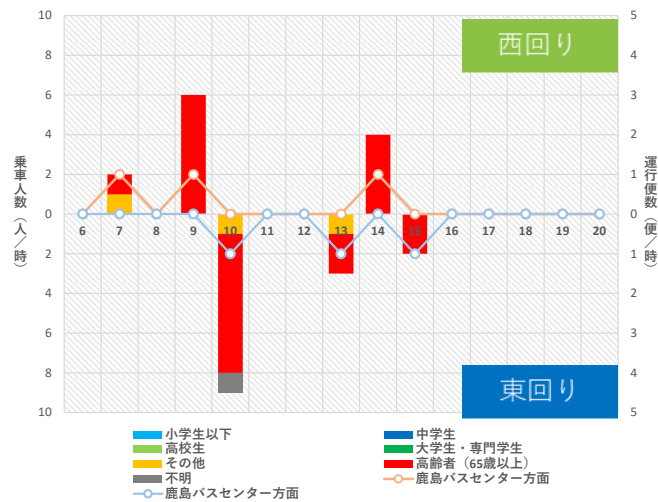
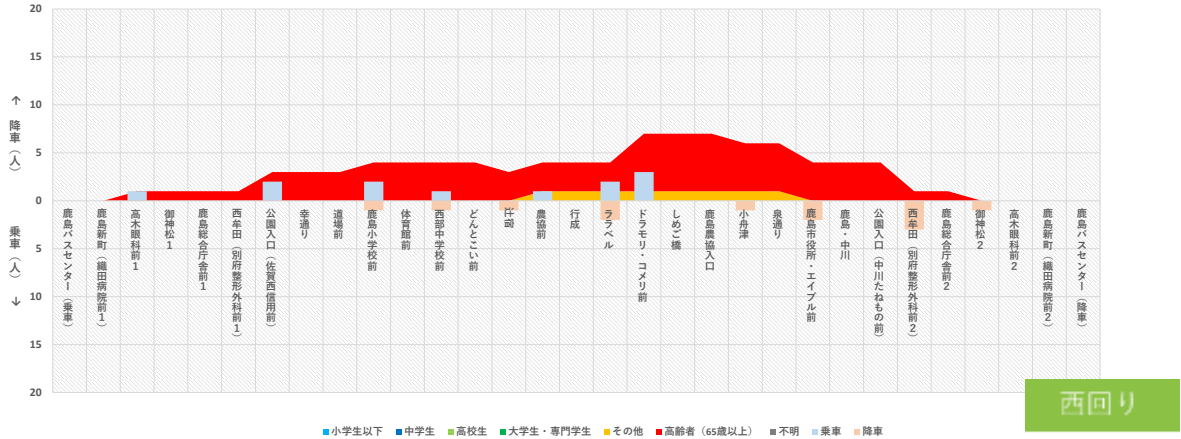


図 4-98 時間帯別・方面別乗車人数 (市内循環バス)

路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
市内循環バス	YB09-A	鹿島バスセンター	鹿島バスセンター	西回り	31	12	3



路線名	系統	起点	終点	経由地	バス停数	利用者数	対象便数
市内循環バス	YB09-B	鹿島バスセンター	鹿島バスセンター		31	15	3

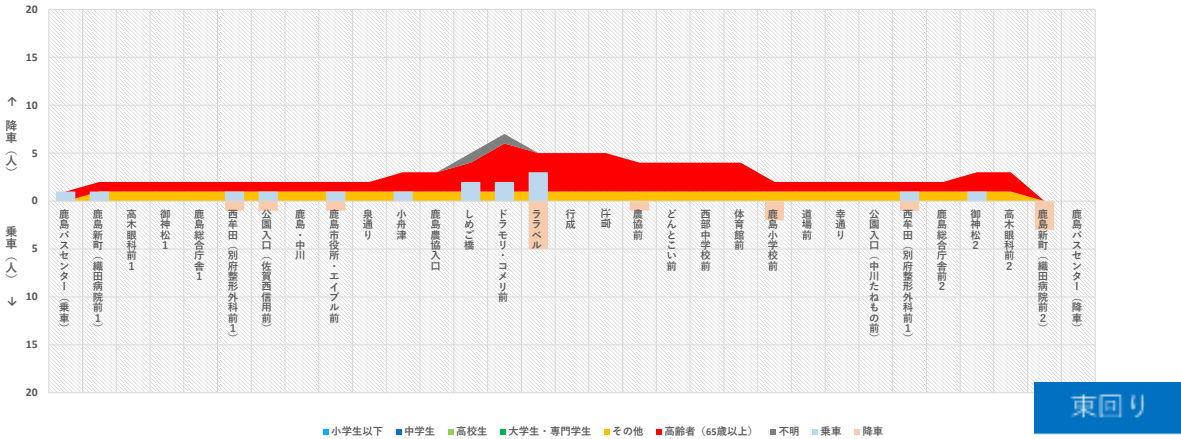


図 4-99 区間別・方面別乗車人数の推移(市内循環バス)



## 4-5. 肥前鹿島駅利用実態調査

### (1) 調査の概要

令和4年秋に予定されている西九州新幹線の暫定開業に伴うJR長崎本線の特急列車減便等の際し、鹿島市の玄関口である肥前鹿島駅の利用者を対象に、現在の鉄道の利用実態と、新幹線開業後の利用意向等について把握する目的で実施しました。

表 4-7 調査実施概要

調査方法	・肥前鹿島駅の利用者に、調査票の入った封筒を手渡し、郵送回収する方式とした。 ・あわせて、配布する封筒と同封の調査票の鑑にQRコードを付加し、Webでの回答も可能な方式とした。
調査日	平日調査 10月21日(木) 休日調査 10月24日(日)
配布票数	平日調査 400票 休日調査 400票
回収数	平日分 107票 休日分 95票 合計 202票 (回収率 25.3%)



図 4-100 調査の様子 (写真)

## (2) 調査結果の概要

### ① 回答者の属性

#### A) 居住地

回答者の居住地は、平日は鹿島市内・鹿島市外が半々で、休日は約 90%が鹿島市外からの利用者でした。

鹿島市内の内訳は、鹿島地区が 39 人、北鹿島地区が 15 人と、肥前鹿島駅に近い地区からの利用が大半を占めていました。

鹿島市外の内訳は、嬉野市(18 人)、佐賀市(17 人)、福岡市(16 人)の順に多くありました。なお、嬉野市の回答者はほとんどが平日利用で、佐賀市は平日・休日が半々でした。また、休日は福岡市や佐賀市のほか、長崎市、北九州市の回答者も多くありました。

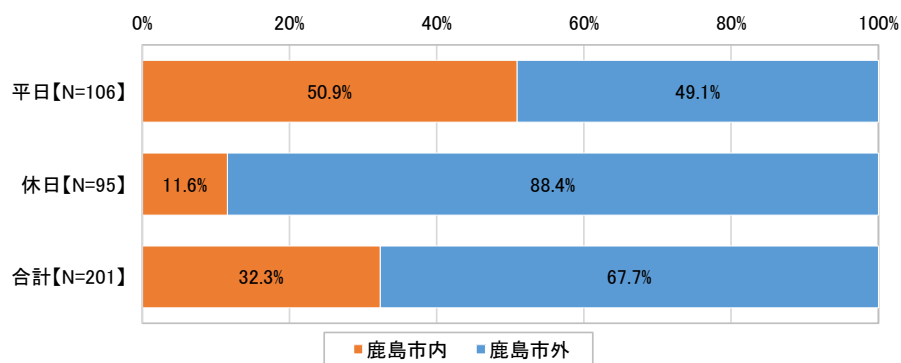


図 4 -101 居住地の内訳 (鹿島市内／市外)

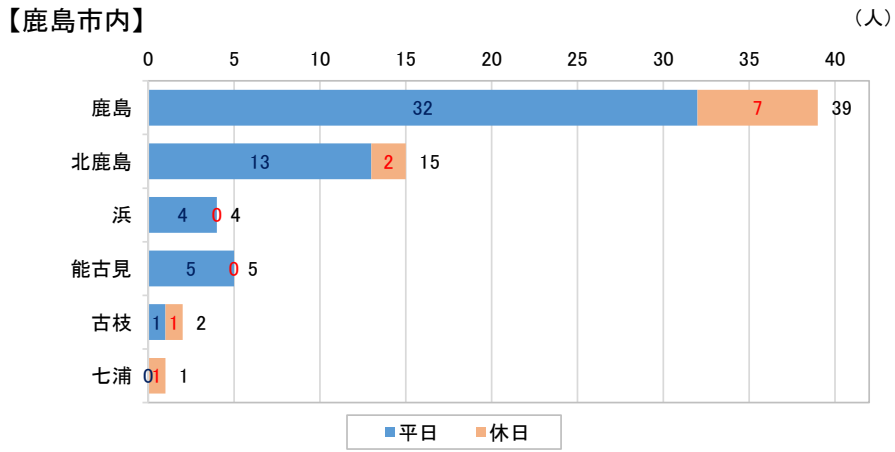


図 4-102 居住地の詳細（鹿島市内）

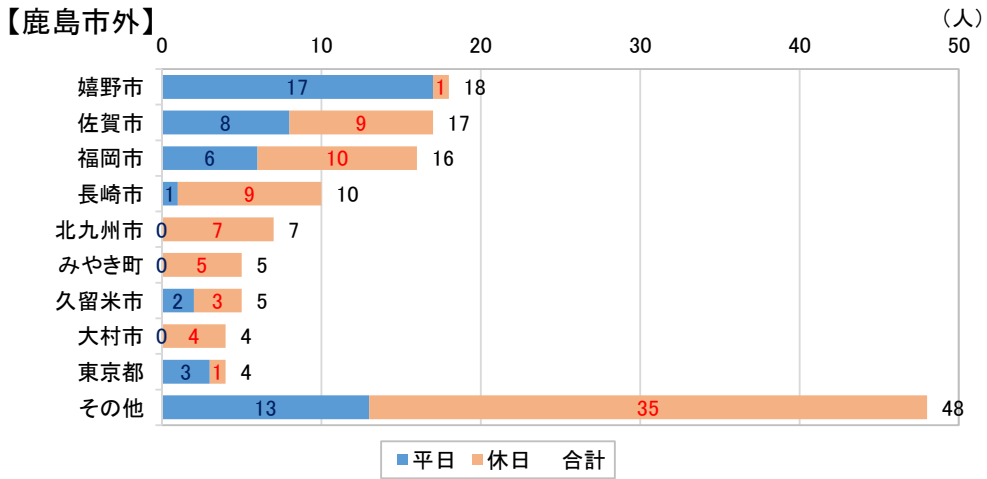


図 4-103 居住地の詳細（鹿島市外）

B) 年齢

50歳代以降の回答が最も多く(21.9%)、次いで40歳代(14.4%)、70~74歳(12.9%)の順でありました。

平日は50歳代のほか、若年層の回答も多く、30歳代以下の割合が40%以上を占めていました。

休日は、39歳以下の割合は5%程度と非常に少なく、一方で65歳以上の割合が60%以上を占めていました。

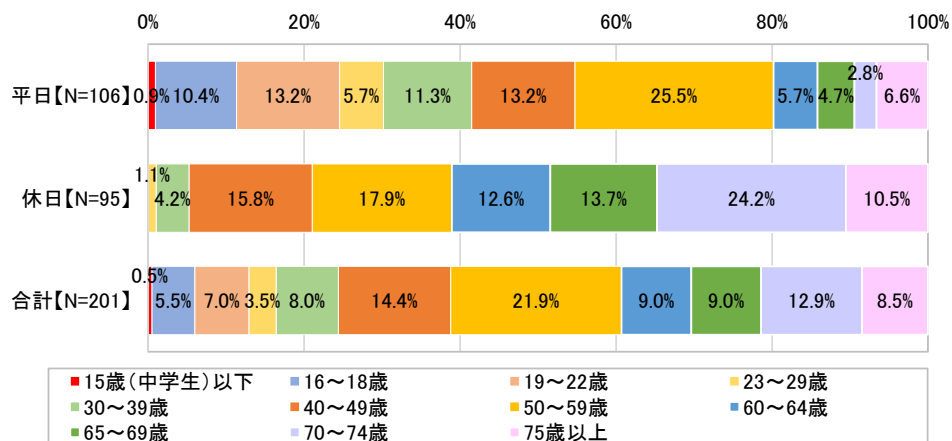


図 4 -104 回答者の年齢構成

C) 性別

平日、休日ともに、男性による回答の割合が、女性より多くありました。

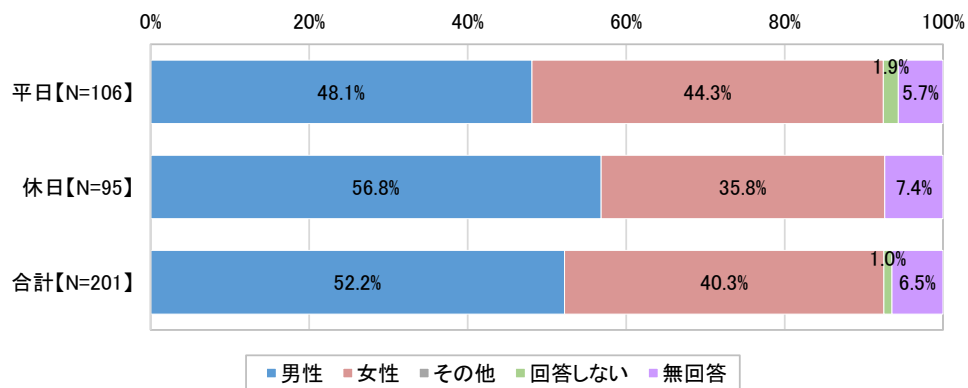


図 4 -105 回答者の性別

D) 運転免許の保有状況と、日常的な車の運転

全体的に、運転免許保有者の割合が80%以上ありました。

日常的な車の運転の有無について、「運転する」割合は75%程度で、特に平日は約66%と低く、住民アンケート調査結果よりは低い値となっています。

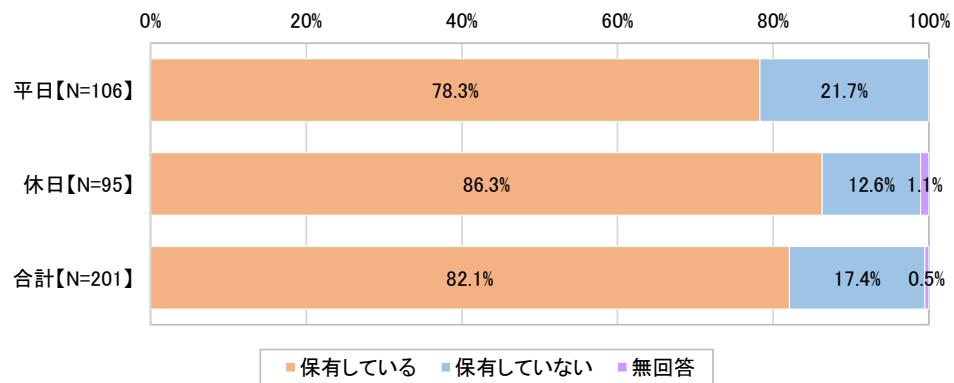


図 4 -106 運転免許の保有状況

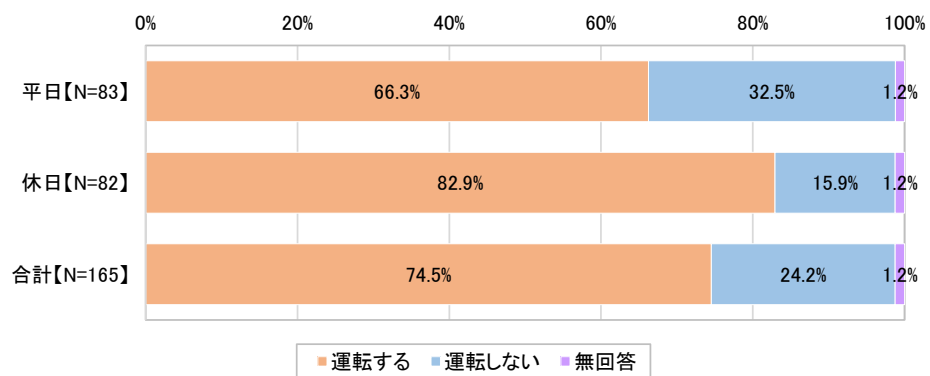


図 4 -107 日常的な車の運転の有無

## ② 回答日の鉄道利用

### A) 鉄道の利用形態

平日は、肥前鹿島駅を出発して目的地へ行き、肥前鹿島駅に戻る移動が60%以上と過半数を占めていました。

休日は、鹿島市外の出発地から肥前鹿島駅に来て、再び出発地へ帰る移動が約35%と最も多く、次いで、出発地から肥前鹿島駅への片道移動が約33%を占めていました。なお、休日調査日はJR九州ウォーキングが鹿島市で開催されており、そのスタート地点が肥前鹿島駅、ゴールが肥前浜駅であったことによるものと考えられます。

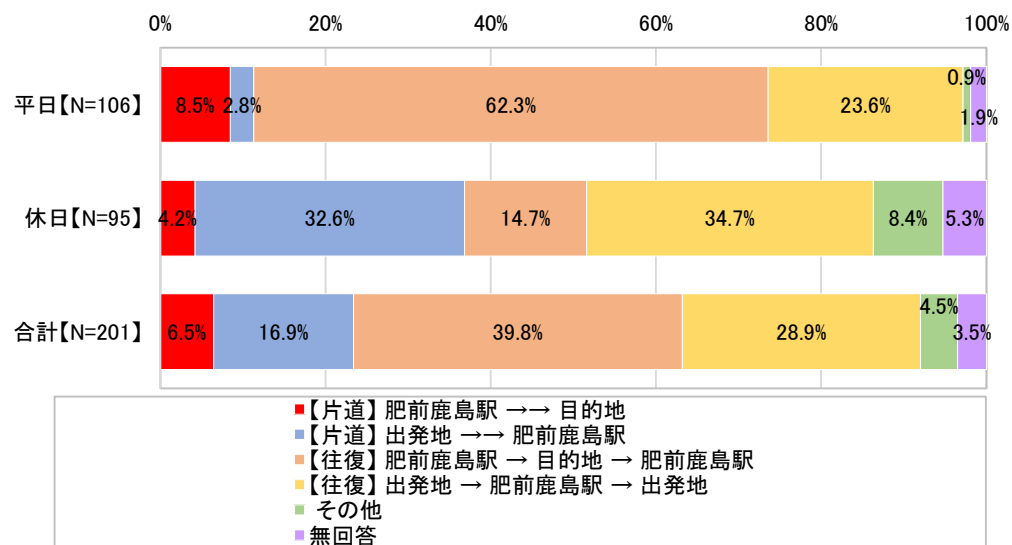


図 4-108 回答日の鉄道利用の形態

B) 出発・到着時刻

(a) 肥前鹿島駅出発時の時間帯

平日は7～9時台が多く、休日は12時台と14時台が多くありました。

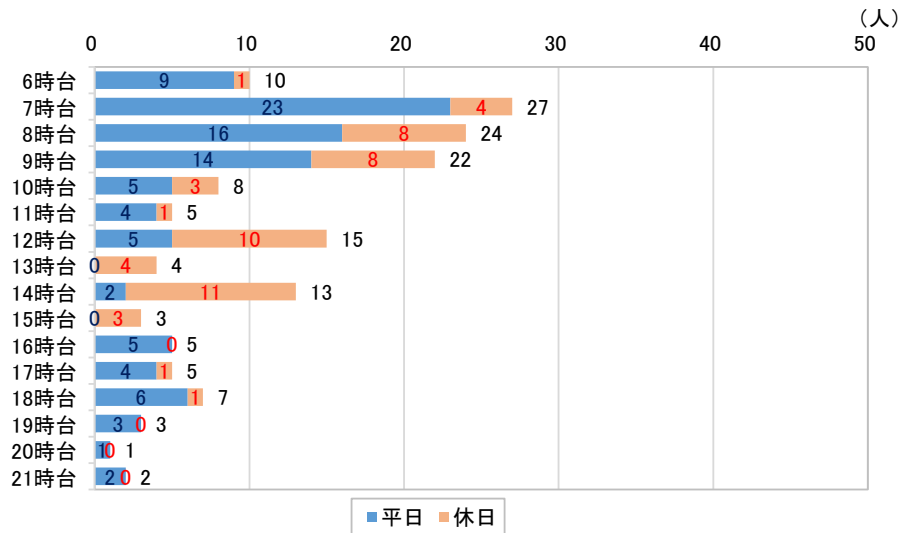


図 4-109 肥前鹿島駅を出発した時刻

(b) 肥前鹿島駅到着時の時間帯

平日は17～20時台が多く、休日は8～10時台が多くありました。

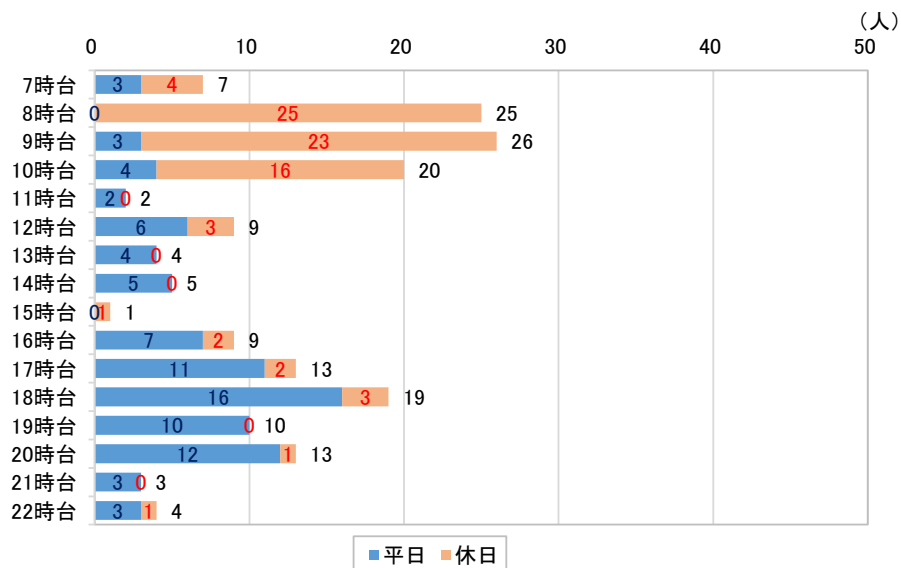


図 4-110 肥前鹿島駅に到着した時刻



C) 肥前鹿島駅出発時／到着時に利用した列車

平日は、肥前鹿島駅の出発時・到着時の両方で、特急列車利用の方が60%弱と、普通列車利用よりも多くありました。

休日は、肥前鹿島駅の出発時は、特急列車利用の方が多く、到着時は普通列車利用の方が多くありました。

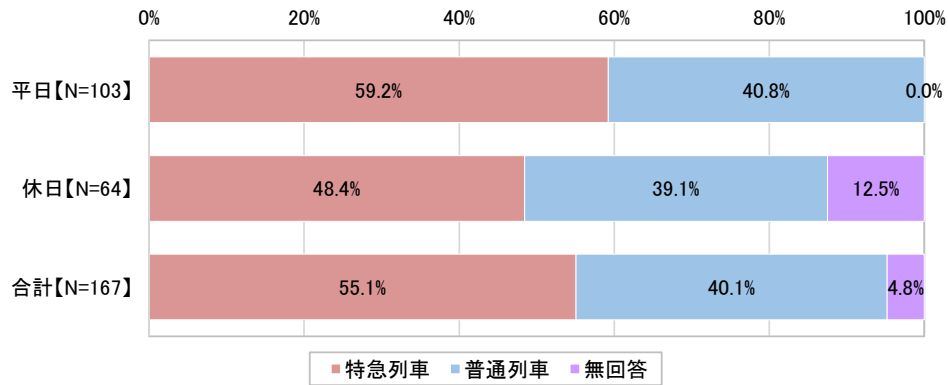


図 4 -111 肥前鹿島駅を出発した際、利用した列車

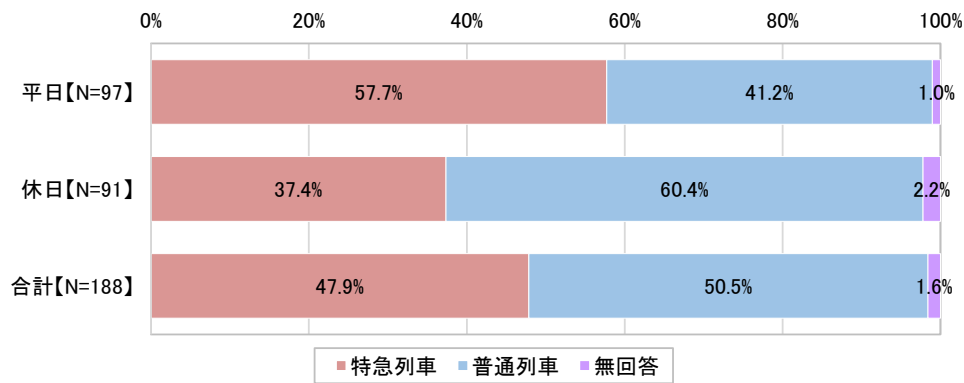


図 4 -112 肥前鹿島駅に到着した際、利用した列車

D) 鉄道利用の目的

平日は通勤、通学、出張等という日常的利用やビジネス利用が多く、休日は娯楽・観光利用が圧倒的に多い状況でした。

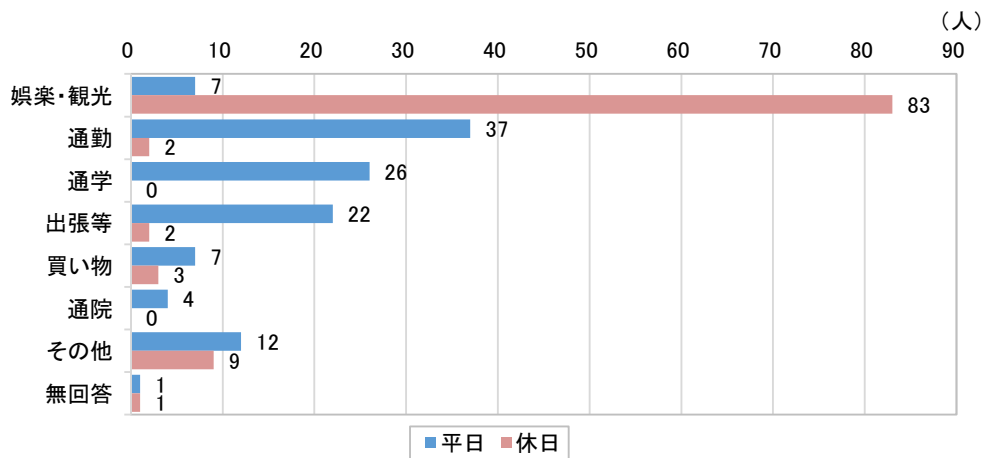


図 4-113 鉄道利用の目的

E) 鉄道利用の頻度

平日はほぼ毎日利用が約 44%、週 1 日以上の利用が 60%以上を占めていました。一方、休日は週 1 日以上の利用は 20%程度で、60%以上が年に数日程度の利用でした。

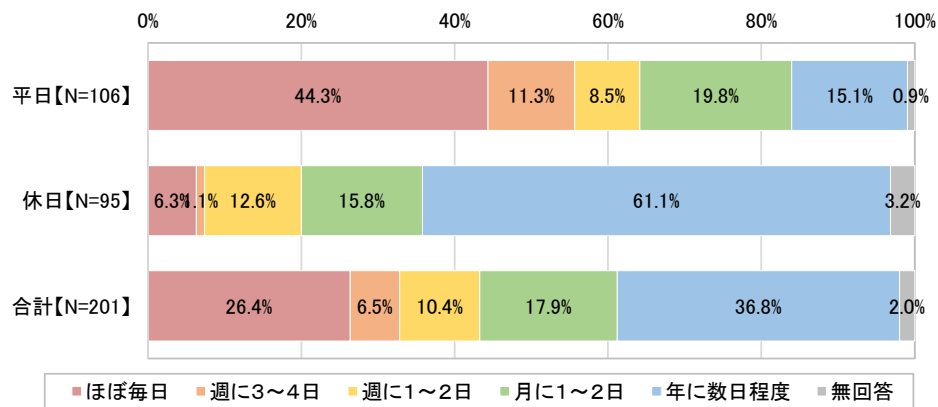


図 4-114 鉄道利用の頻度

F) 運賃の支払い方法

平日は過半数が定期券利用で、休日は現金、きっぷ（乗車券）が4分の3以上を占めていました。

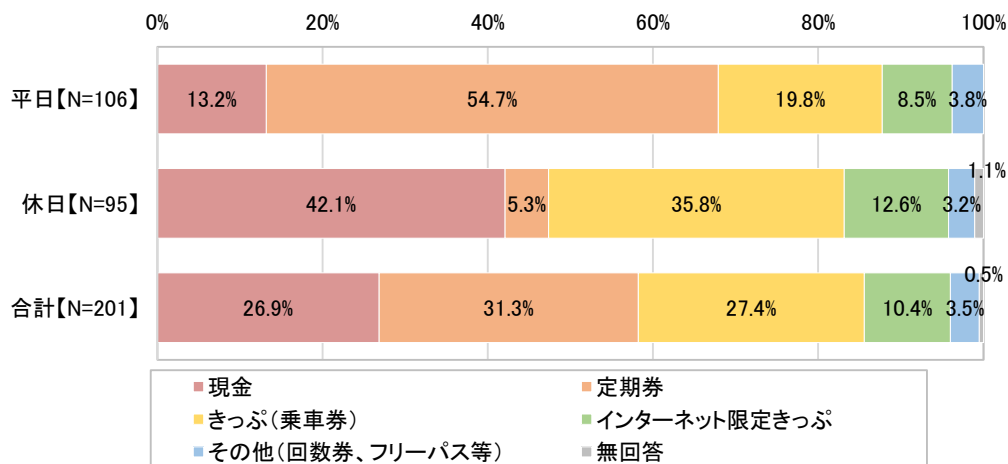


図 4 -115 運賃の支払い方法

G) 鹿島市内での移動手段

平日は徒歩(約 29%)、自転車 (約 23%)の順に多く、休日はウォーキングイベントと重なったこともあり、徒歩が約4分の3と圧倒的に多い状況でした。

また、路線バスの利用は、平日で約 6%、休日で約 3%ありました。

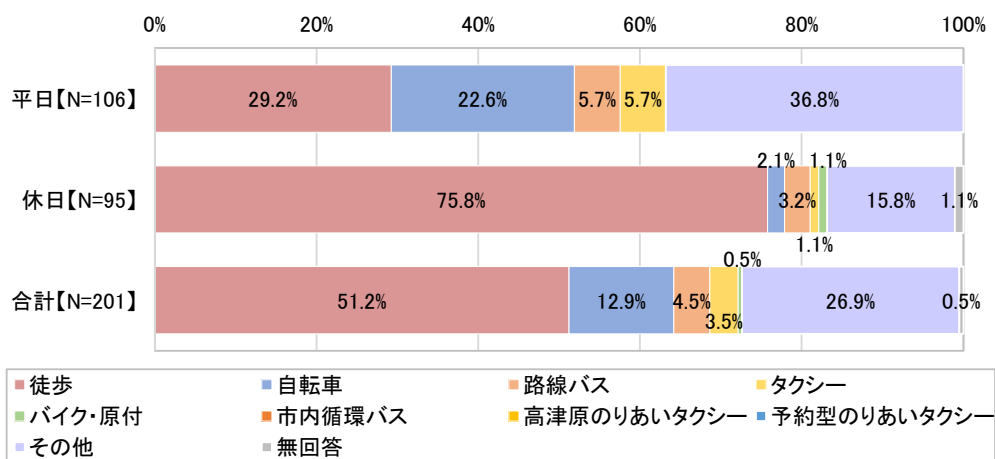


図 4 -116 鹿島市内での移動手段

### ③ 西九州新幹線開業後、想定する移動

西九州新幹線開業後の移動について、回答日と同じ移動をすると想定した場合に、選択する交通手段について、回答していただきました。

#### A) 目的地までの移動中、乗り継ぎをしない場合の交通手段

平日は、特急利用(肥前鹿島駅)がおよそ半分を占め、休日は、普通列車利用(肥前鹿島駅)が特急利用よりも若干多くなっています。

休日は、普通列車(肥前鹿島駅以外の市内駅利用)や自家用車(ご自分で運転)の回答も多くなっています。

#### 【乗り継ぎをしない場合】

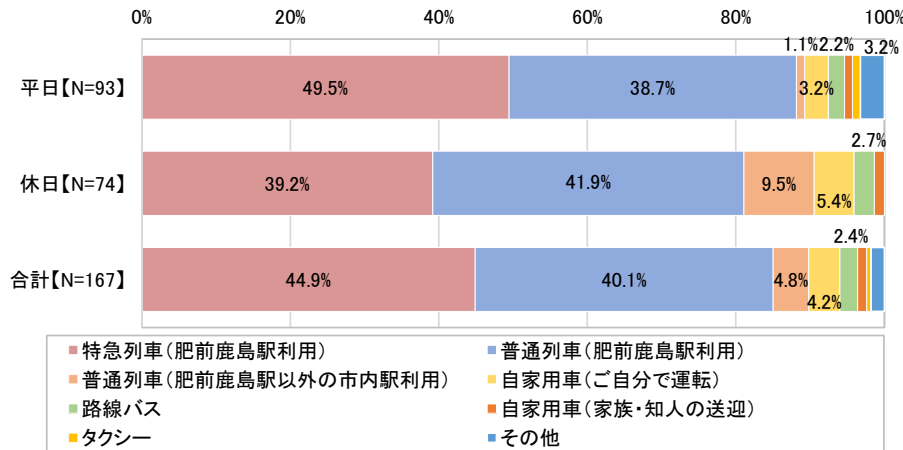


図 4-117 鹿島市⇄目的地間で想定する交通手段（乗り継ぎをしない場合）

#### B) 目的地までの移動中、乗り継ぎをする場合の交通手段

平日・休日ともに、肥前山口駅での特急列車乗り継ぎが70~80%程度と最も多くなっています。

新幹線利用(武雄温泉駅・嬉野温泉駅)は、平日は約7%、休日は約14%の回答となっています。

#### 【乗り継ぎをする場合】

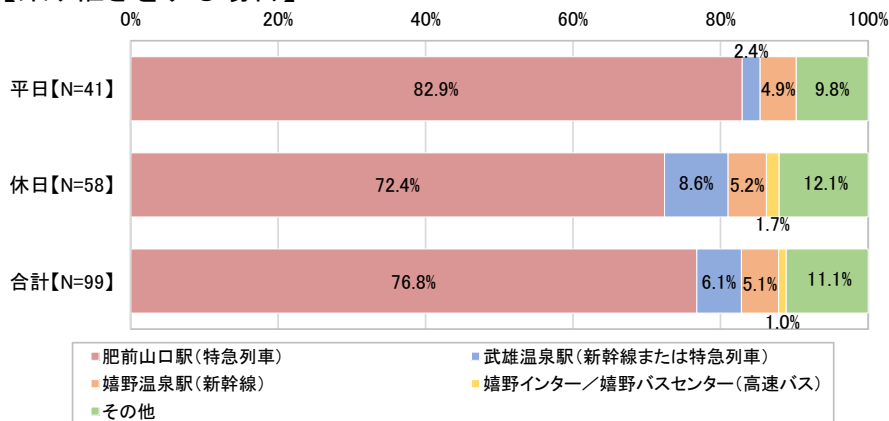


図 4-118 鹿島市⇄目的地間で想定する交通手段（乗り継ぎをする場合）

C) 西九州新幹線開業後の移動手段を選ぶ際に重視すること

最も多いのは「運行本数が多く、利用しやすいこと」となっています。

平日利用者は、次いで「目的地へ早く行けること」「運賃が安いこと」の順に多くなっています。

休日利用者は、「運賃が安いこと」「目的地へ早く行けること」「拠点に接続する普通列車や路線バス等の運行本数が多いこと」「拠点での普通列車や路線バス等からの乗り継ぎダイヤがよいこと」がいずれも30人以上の回答で続いています。

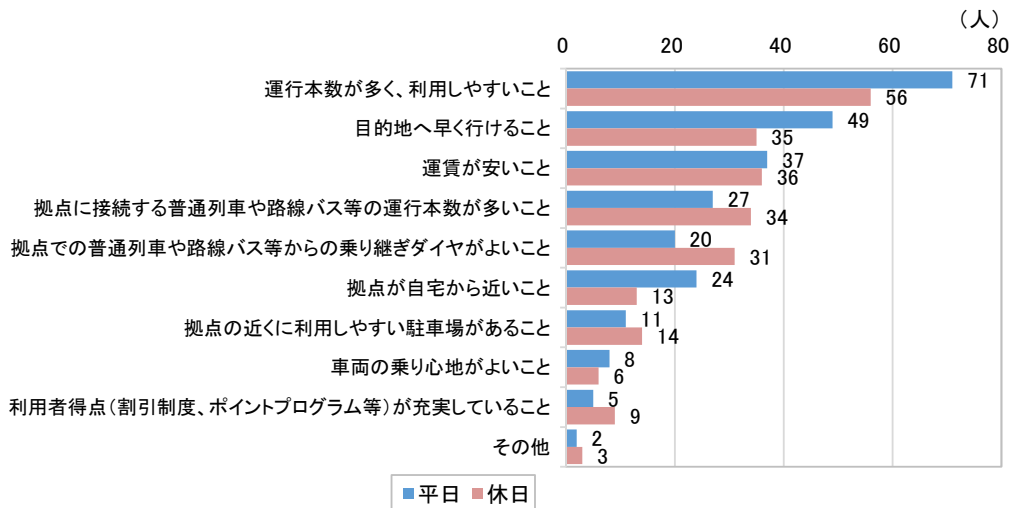


図 4-119 西九州新幹線開業後の移動手段を選ぶ際に重視すること

D) 西九州新幹線開業後、公共交通で改善・導入してほしいこと

平日・休日ともに圧倒的に多いのは、「肥前鹿島駅での列車の運行本数の維持・充実」となっています。

次いで多いのは、平日・休日いずれも「武雄市・嬉野市方面への路線バスの運行本数充実」「新幹線駅で乗り継ぎしやすい路線バス運行ダイヤ」の要望となっています。

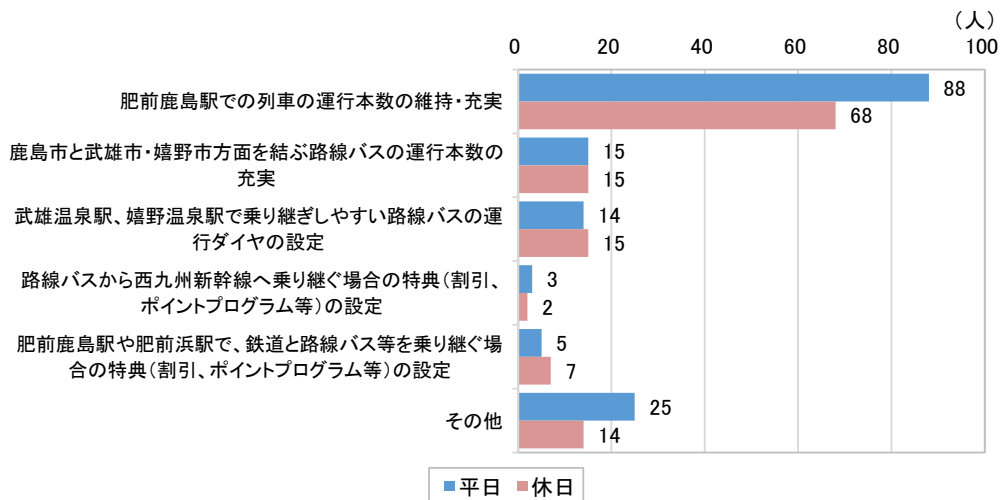


図 4-120 西九州新幹線開業後、公共交通で改善・導入してほしいこと

## 4-6. 公共交通空白地ヒアリング調査

### (1) 調査の概要

バス停 300m 圏、鉄道 500m 圏外かつ予約型のりあいタクシーの運行していない地域を公共交通空白地と特定し、その中でも、75 歳以上の高齢者が多い、高齢化率が高いなどの状況にある集落を対象として、訪問ヒアリング形式での調査を実施しました。

### (2) 調査対象集落の選定

平成 27 年国勢調査の人口メッシュデータ(250m)を用い、以下の条件を目安に抽出しました。

- ① メッシュ内の 75 歳以上人口が多い地区  
(概ね 10 人以上の一団を構成している地区)
  - ② ①を満たし、拠点となる市街地及び幹線道路から離れ、地形的に行き止まりや、幹線道路との高低差が大きいなど、不利な条件を有する地区
- 上記の条件に基づき、市内 6 地区ごとに 1 集落を選定しました。

表 4-8 公共交通空白地調査の調査対象集落

地区名	調査対象集落
鹿島	世間
北鹿島	森
浜	南舟津
能古見	上浅浦
古枝	竹ノ木庭
七浦	西塩屋



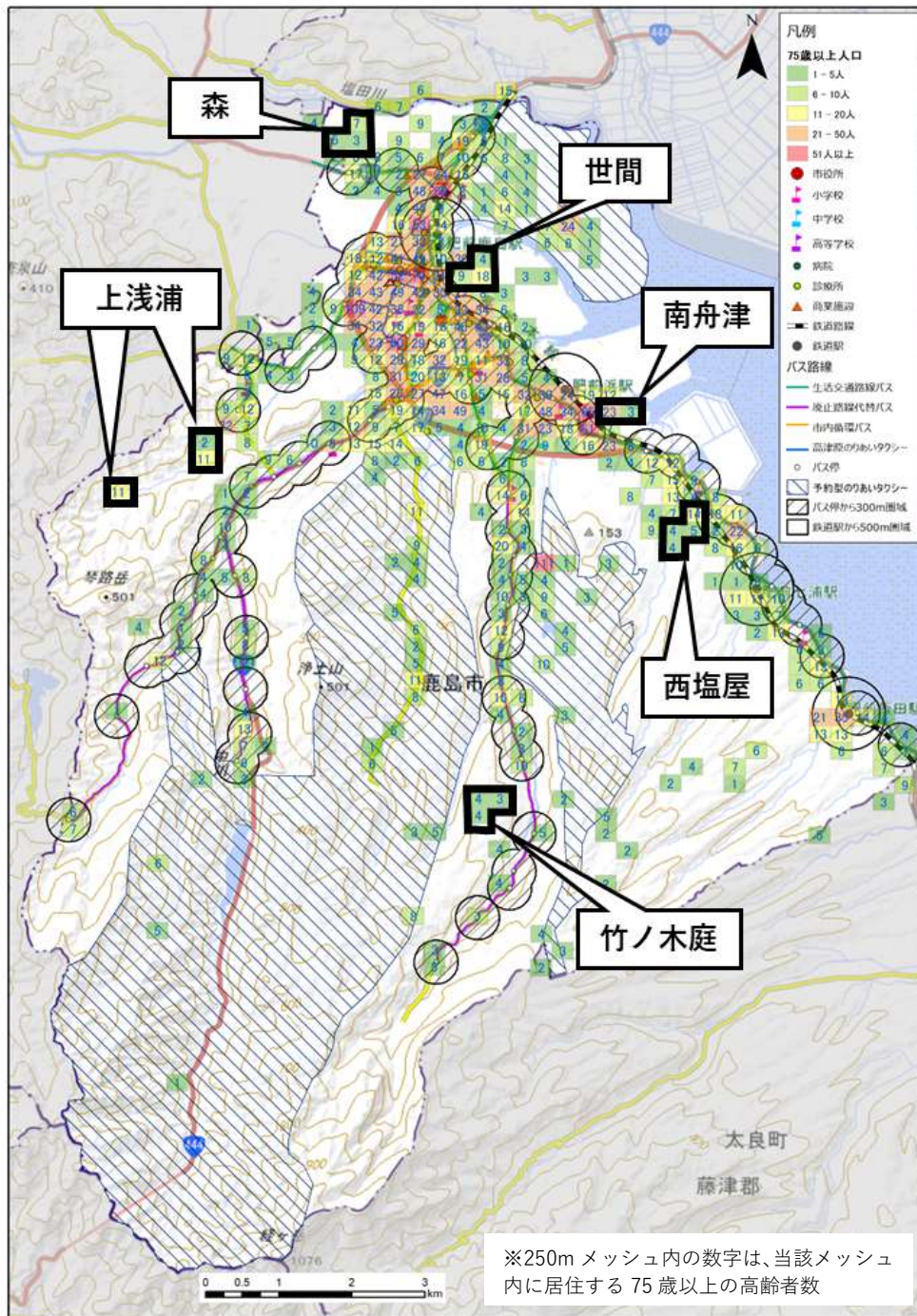


図 4-121 調査対象集落位置図



### (3) 調査の実施概要

以下の内容で調査を実施しました。

表 4-9 調査実施概要

調査方法	・調査対象集落の全世帯を訪問し、お住まいの方へ聞き取りを行う形式で調査を実施しました。 (留守宅及び回答に協力いただけない世帯に対しては、ヒアリングを実施せず)
調査日	令和3年11月2日(火)：世間、竹ノ木庭、南舟津、西塩屋 令和3年11月5日(金)：森、上浅浦
調査項目	・世帯の家族構成（人数、各構成員の年齢、性別、運転免許の有無、主に買い物や病院へ行く人） ・買い物、病院、金融機関、学校の行先・頻度・交通手段 ・移動販売や宅食サービス等の利用状況 ・現在、移動についてお困りのこと ・将来を見通した場合、移動に困ると想定されること（例：免許返納後の移動手段） ・近所どうしで移動の「助け合い」を行っているか ・公共交通への要望・意見

#### (4) 調査結果の概要

##### ① 世帯属性

調査対象 6 集落の合計で、102 世帯から回答が得られました。

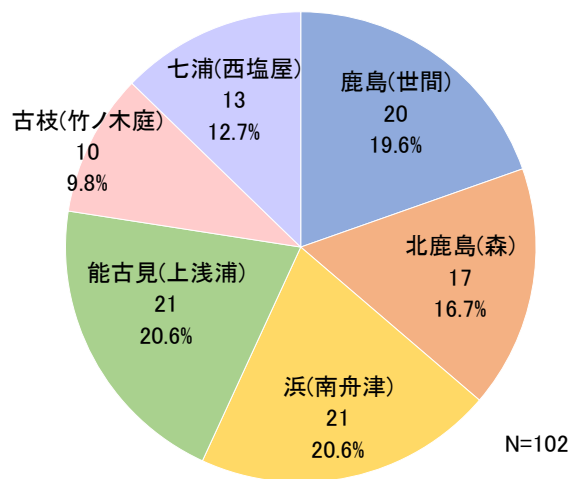


図 4 -122 地区別回答世帯数

家族構成は、全体では「親と子ども」の核家族世帯が約 28%と最も多く、次いで「親と子どもと孫(3世代)」が約 24%、「夫婦二人」が約 22%でした。

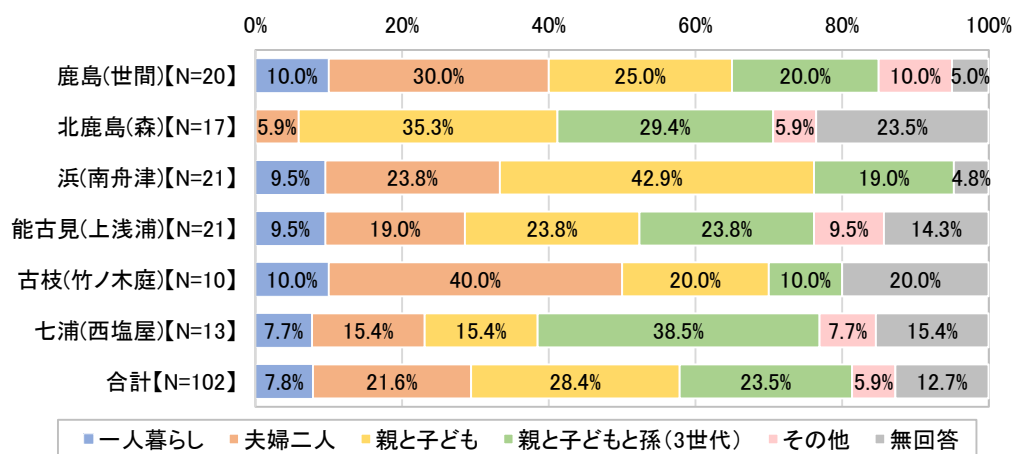


図 4 -123 家族構成

世帯の年齢層は、65歳以上が約42%、うち75歳以上が約21%であり、生産年齢層（19～64歳）が約44%で、65歳以上と同数に近い状況でした。

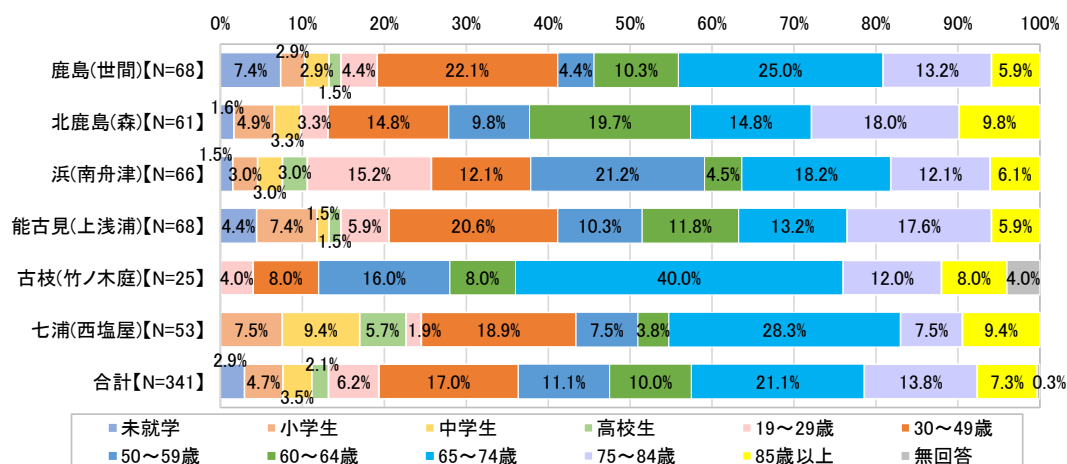


図 4-124 年齢構成

運転免許は、聞き取りを行った世帯の構成員の約75%は保有しています。

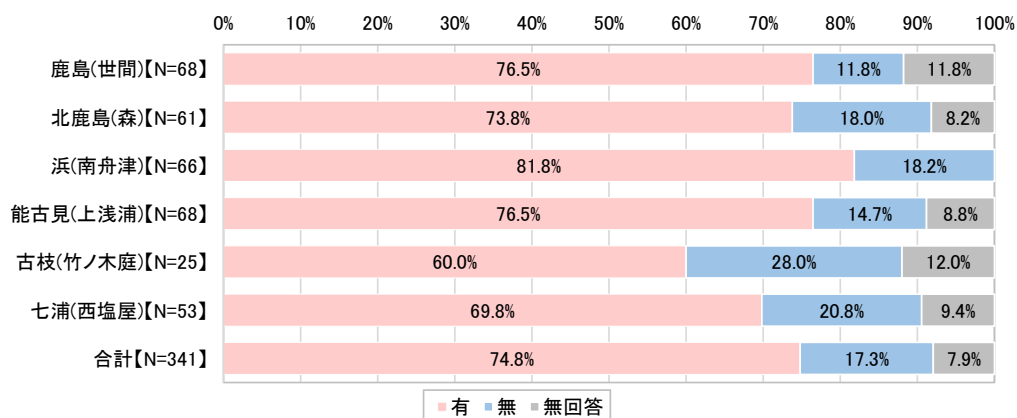


図 4-125 運転免許の有無

運転免許の返納に関しては、「返納意向無し」が約 34%と最も多く、次いで「将来的に検討(5年以降)」が約 28%です。基本的には、当面運転を継続する意向の方々が多いと考えられます。

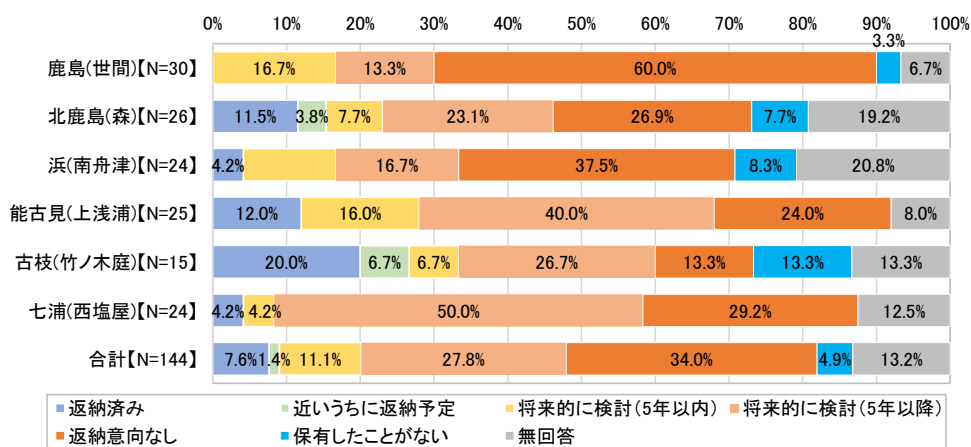


図 4 -126 運転免許の返納意向

1人あたりの車の保有台数は、訪問した全集落の平均で 1.24 台/人で、竹ノ木庭(1.71 台/人)を除くと、概ね 1人につき 1台の自家用車を保有している状況です。

表 4 -10 自分用の車の保有状況(1人あたり車の保有台数)

地区(集落)	1人あたり台数
鹿島(世間)	1.14
北鹿島(森)	1.34
浜(南舟津)	1.20
能古見(上浅浦)	1.21
古枝(竹ノ木庭)	1.71
七浦(西塩屋)	1.17
全平均	1.24

公共交通の利用意向のある人の割合は、訪問した全集落の平均で 11.7%と少ない状況です。

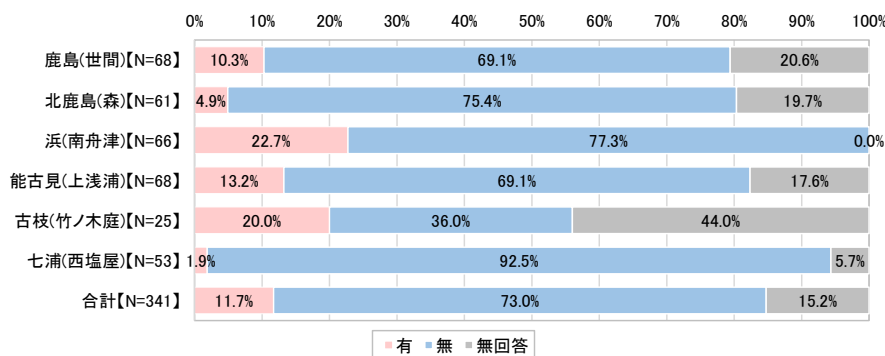


図 4 -127 公共交通の利用意向

## ② 日常の移動実態

### A) 買い物の行先

買い物の行先として、鹿島、浜、古枝、七浦の4つの集落では、ララベルが最も多くなっています。

北鹿島ではダイレックスやトライアル、能古見ではモリナガと、比較的近い商業施設へ行く傾向があります。

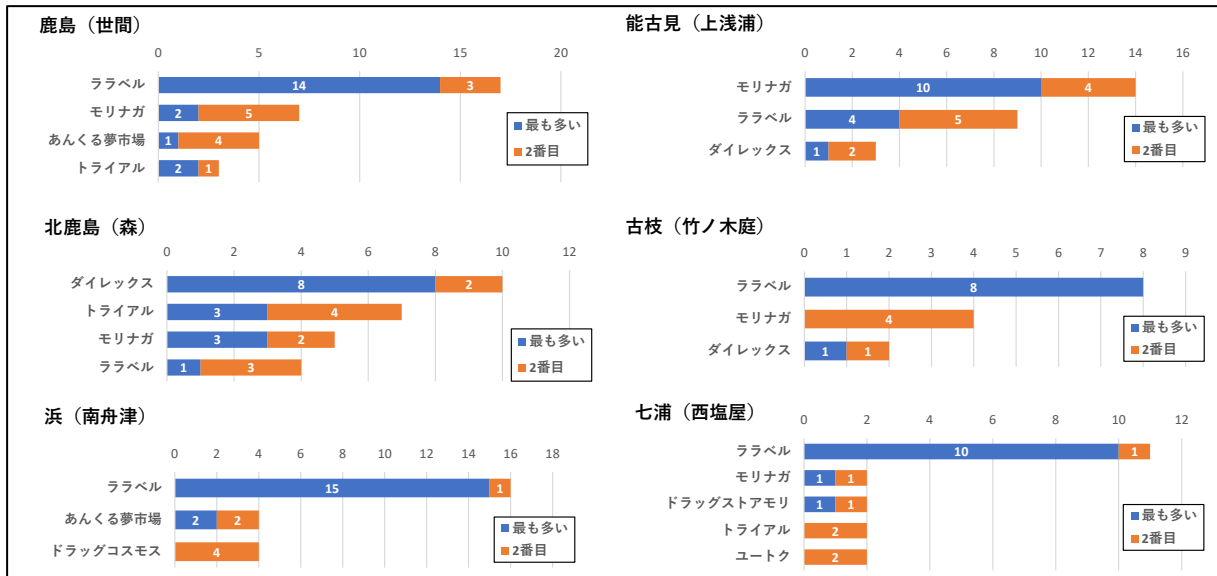


図 4-128 買い物の行先 (集落別)

### B) 通院の行先

通院の行先として、鹿島、能古見、古枝、七浦の4つの集落では、織田医院が最も多くなっています。

北鹿島では志田病院、浜では薬師寺病院と、地区最寄りの病院が上位に来ています。

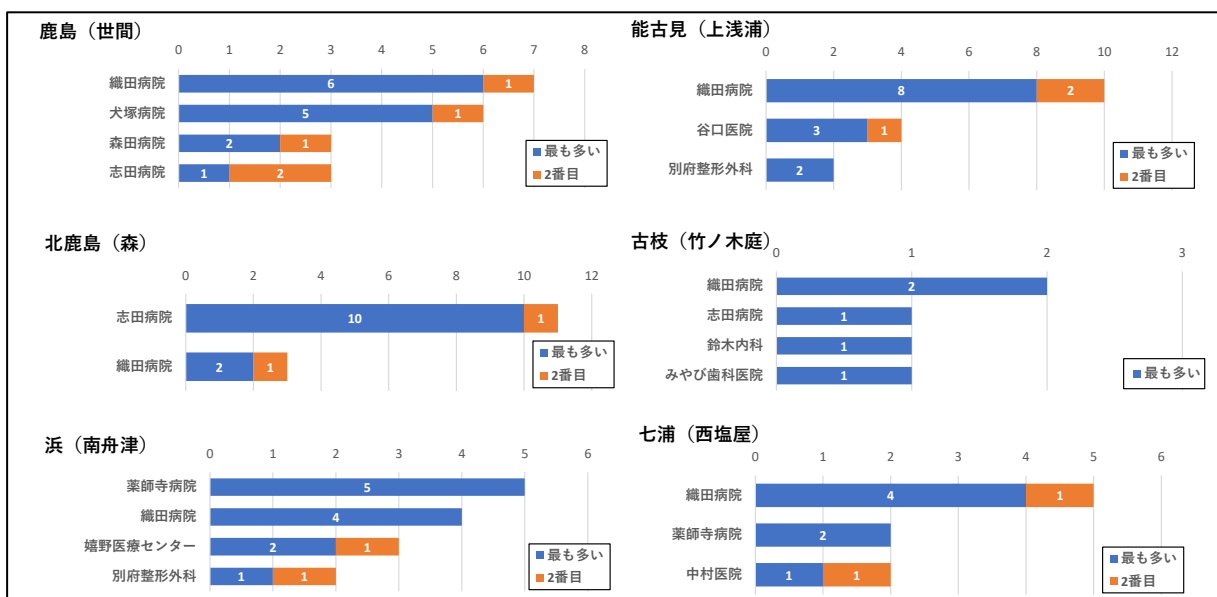


図 4-129 通院の行先 (集落別)

C) 移動販売や宅配サービスの利用状況

移動販売や宅配サービスの利用は、七浦（西塩屋）で約 40%、鹿島（世間）で約 25%と高い集落もありますが、北鹿島（森）や古枝（竹ノ木庭）のようにほとんど利用していない集落もあります。

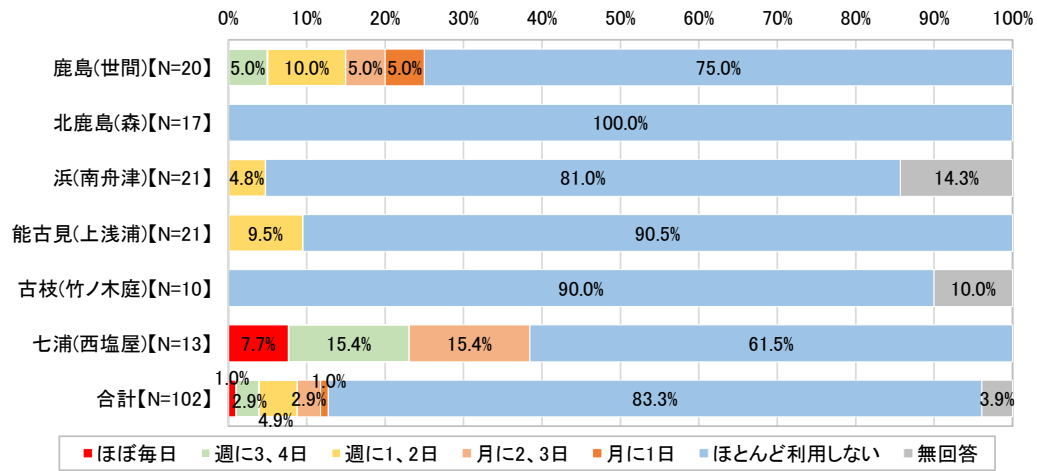


図 4-130 移動販売や宅配サービスの利用状況

### ③ 移動の困りごと

#### A) 現在の移動での困りごと

家族の送迎に頼らざるを得ない、長い距離を歩かなければならない、天候などによっては運転がこわい、などの意見がありました。

##### <現在、移動についてお困りのこと>

- 買い物に行くとき、町内を長い距離歩いて行かなければならない
- 買い物や病院に行くとき、家族に送迎してもらわないと行けない
- 普段は車を運転するが、手術後や体調の悪い時期は、送迎してもらわなければ動けない
- 子どもが仕事休みの日は、送迎してもらえないので、タクシーを使って移動
- 運転がこわい（特に雨の日や夜間）
- 雪が降ったときは、除雪されないため運転できない

#### B) 将来、移動について困ると思われること

将来、免許返納した場合、移動手段がなくなる、家族の送迎に依存せざるを得なくなるなど、全般的に移動に大きな制約が生じることを危惧されていました。

##### <将来免許返納した場合、移動について困ると思われること>

- 病院や買い物などへ行く移動手段がなくなる
- 子どもに送迎してもらわないと移動できなくなる
- 家族が忙しいときなど、送迎してもらえず、移動できなくなる
- バス停までが遠いので、出かけづらくなる
- 外れの集落なので、公共交通が使えず、移動手段がなくなる
- 病院の送迎が必要になるが、現時点でどうするかは分からない
- 同世代の友人も車を運転できなくなったら、友人に会える機会がなくなるかもしれない



C) 集落内での移動の助け合い

集落内での移動の助け合いは、「ある」よりも「ない」との回答が多くありました。理由として、「家族以外の他人を乗せるのは、事故など起こしたときがこわい」というものが主でした。一方で、積極的に移動の手助けをする事例もありました。

<集落内での移動の助け合いの実態>

※助け合いについては、「ない」との回答が、「ある」に比べて倍以上であった。

(ある)

- ・ 頼まれたときは、送迎している
- ・ 具合が悪いとき、近所の方に送迎を助けてもらう
- ・ お隣さんを毎日買い物、病院へ車で送迎している
- ・ 近くのお寺へ行く際に、一緒に連れていくことがある
- ・ 徒歩で移動している方を見かけたら、送迎することがある
- ・ 冠婚葬祭やイベントのときは、乗せていくことがある

(ない)

- ・ 送迎は家族内で完結しており、近所の他人を送迎することはない
- ・ 他人を乗せていて、事故を起こしたときがこわい

#### ④ 公共交通に対する意見・要望

各地区で状況は異なるものの、何らかの公共交通手段が集落内にほしい、というご意見が主でありました。

表 4-11 公共交通に対する主な意見・要望（集落別）

地区	意見・要望（一部抜粋）
鹿島 (世間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅地まで公共交通がほしい。</li> <li>・乗合タクシーを利用しやすくしてほしい。</li> <li>・循環バスが集落まできてほしい。タクシーは高い。</li> </ul>
北鹿島 (森)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスを集落内にも走らせてほしい。</li> <li>・病院の時間とバスの時間が合わない。</li> <li>・バス停が近くにあると助かる。</li> </ul>
浜 (南舟津)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集落内にバスを走らせられないか。(小型のマイクロバスで十分)</li> <li>・浜駅まで遠く、列車を使えない。</li> <li>・料金が低い。(特に鉄道)</li> <li>・免許返納したら、バス停まで歩くのが遠い。</li> </ul>
能古見 (上浅浦)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシーかバスが集落まできてほしい。</li> <li>・以前あったバスがなくなって、移動が不便になった。</li> <li>・タクシーの値段が高いので、補助してほしい。</li> <li>・バスを乗入れてもらえたら使いたい。</li> <li>・移動手段が無いので、子どもが出かけられない。</li> </ul>
古枝 (竹ノ木庭)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許を持たない方の交通手段（のりあいタクシーの延長）がほしい。</li> <li>・週 2～3 回程度でもバスが来て、ララベルあたりまで通してもらえると助かる。</li> <li>・タクシー代が高いので、公共交通が来てもらえると助かる。</li> <li>・現在、中尾バス停まで歩いているが、バス停が遠い。</li> </ul>
七浦 (西塩屋)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今はまだ必要ないが、今後高齢化が進んだときを考えると、バスなどを通してほしい。</li> <li>・バスの最終便（佐賀→鹿島）が早く、高校生の部活帰りが大変。</li> </ul>

## 4-7. 交通事業者ヒアリング調査

### (1) 調査の概要

鹿島市内で路線バスや市内循環バスを運行する祐徳自動車(株)、タクシー事業及び市内3地区(北鹿島地区、能古見地区、古枝地区)で予約型のりあいタクシーを運行する(有)再耕庵タクシーに対して、乗務員の状況(公共交通の担い手の人数・高齢化率等)や今後の鹿島市内外における公共交通事業の運営方針等について、ヒアリング調査を実施しました。

#### ●ヒアリング実施日

祐徳自動車(株) 令和3年8月24日(火)

(有)再耕庵タクシー 令和3年8月27日(金)

### (2) 調査結果

#### ① 祐徳自動車(株)

令和3年10月以降のダイヤ改正について
<ul style="list-style-type: none"><li>● 生活交通路線のため、運行便数の変更はしない。</li><li>● 所要時間の見直しが目的である。</li><li>● 遅延が慢性化しており、利用者からも不満の声が挙げられていたため、折り返し時間等を見直すことで、遅延の発生の解消を図りたい。</li><li>● 一部の時間帯を除き、鹿島市内においてバス路線の重複が発生しないように運行ダイヤの調整を実施した。</li></ul>
運転手不足の状況等について
<ul style="list-style-type: none"><li>● 現在、路線バス50台、貸切バス70台の計120台を所有している。</li><li>● 乗務員数は100名弱所属している。</li><li>● 新型コロナウイルス感染症の影響により、貸切事業がほとんど動いていないため、乗務員は不足していない状況であるが、今後、貸切事業の需要が増えた場合は対応が難しい。</li><li>● 現在は43仕業であるが、将来的には40仕業程度に見直したい。</li><li>● 乗務員の要望により、1日仕業だけでなく、半日仕業も設定している。</li><li>● 運転手(貸切事業と乗合事業の合計)の平均年齢は55歳程度である。</li><li>● 65歳が定年であるが、毎年定年退職が発生している状況である。運転手を確保するために再雇用しているが、本来であれば積極的に若い年齢層を採用したい。</li><li>● 令和3年10月の改正により、契約乗務員の仕業を確立した(5勤務12名体制、小型車両の運行が主)。</li><li>● 高齢の運転手には遠距離や夜の時間帯は乗務させておらず、7~19時台に限定している。</li></ul>

#### 国庫補助系統の現状について

- 吉田線及び太良線が、地域間幹線系統の補助要件である輸送量 15 に満たない可能性があり、地域間幹線系統でなくなった場合、路線の維持が難しい。
- 利用者数減少の原因として、少子化及び高齢化の影響も大きいですが、新型コロナウイルス感染症の拡大による感染リスク回避を目的とした、家族による送迎への転換等の影響も一定数存在すると想定している。
- インバウンド需要の減少の影響も大きく、コロナ前（2019 年度）は、その前年度より 10%程度利用者数が増加していた。
- 運行に係る負担額は、各市町が距離按分で対応している。国庫補助対象路線は、鹿島市内の運行距離が長く、負担額も運行距離に比例して多いため、国庫補助要件を満たさなくなった場合、鹿島市の負担額が急激に増加する恐れがある。

#### 西九州新幹線の開業について

- 嬉野温泉駅に乗り入れるかどうかは未定であるが、嬉野市は乗り入れを希望している。
- 現在、嬉野医療センターへ乗り入れているため、嬉野温泉駅へ乗り入れた場合、所要時間が延びてしまうと想定される。
- 乗り入れは可能であるが、運行時間が現在よりも延びるため各種調整が必要である。
- 嬉野温泉の旅館は、嬉野インターや嬉野温泉バスセンターとの間で宿泊客の送迎を行っており、旅館にとって負担になっていると聞いている。
- 嬉野市には、嬉野インターや嬉野温泉バスセンター、嬉野温泉駅を結ぶ循環線等を運行してはどうかと提案しているが、運行には観光協会等の協力が必要不可欠である。

## ② (有)再耕庵タクシー

### 基本情報について

#### ① 営業所・待機場所、営業エリア

- 営業所は本社（鹿島市）、塩田営業所（嬉野市）の2か所で、待機所が本社、肥前鹿島駅前、浜の3か所にある。
- 営業エリアは、鹿島市、嬉野市、太良町の2市1町である。

#### ② 保有車両

- 普通自動車を29台（塩田営業所含む）所有しており、鹿島市内の予約型乗合タクシーは、それらの車両の中から充てている。
- そのほか、ジャンボタクシー5台、福祉車両1台、コミバス車両2台（太良町）を所有している。

#### ③ 運行管理体制

- 運行管理資格（一般乗用旅客）を有する人員は4名（うち2名は平成14年2月以前の資格）である。
- 乗務員は全体で37名在籍しており、15名程度は大型免許を有している。主に塩田営業所で従事している乗務員は2名である。
- オペレーター業務は本社で営業エリアをすべて対応しており、専従5名、サブ1名が在籍。
- 現状は新型コロナウイルス感染症の影響により、タクシー需要が減少しているため、不足は生じておらず、乗務員を以前よりも休ませている状況である。
- 乗務員の高齢化が進んでいるため、今後不足が生じる可能性がある。平均年齢63歳程度であり、周辺のタクシー事業者に比べると平均年齢は比較的若い。
- 周辺のタクシー事業者間で、乗務員の取り合い等の問題は発生しておらず、事業者間の関係性は良好である。

## 現状と課題について

### ① 予約型のりあいタクシー

- 再耕庵タクシーへのクレーム等はないが、利用者からは途中乗車・下車、乗降可能場所を拡大してほしいという要望を受けており、過去に実施したアンケート調査では、運行便数の増加等に関する要望もある。
- 山間部では、高齢者や小学生の移動に用いられている。
- 運行エリアを拡大する場合、山間部のほうが影響は少ないと想定されるが、定時定路線の運行で対応が可能であれば、極力そちらで対応してほしい。
- 北鹿島線は、路線バスの代替手段として運行しているが、自家用車を利用する人の割合が多く、利用が伸び悩んでいる。
- 能古見線・古枝線は、結節点（ララベル）から市中心部（織田病院、鹿島市民交流プラザかたらい、モリナガ等）まで延伸してほしいという要望が多い。
- 古枝線は、小学生の通学等でほぼ毎日利用されている。
- 電話予約への不満は特に出ないが、利用していない方の意見を聞く機会も設けたい。
- 電話予約は、ほとんど利用者本人が行っている。

### ② 高津原のりあいタクシー

- 運行日のうち、半数以上は1台に乗りきらないため、追走が発生している状況である。
- 行きは2便（かんらん 9:15 発）、3便（同 10:00 発）、帰りは5便（鹿島駅 11:30 発）の利用がほとんどである。
- 利用者のほぼ全てを高齢者が占めており、西峰団地やモリナガでの乗降が多い。

### ③ 観光周遊タクシー

- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、利用はほとんどみられず、1か月に1組程度の利用にとどまる結果となった。社会実験期間（今年2月～6月の土日祝）で9組の利用のみであった。
- 利用者の年齢層は50代前後が若干多い傾向にあり、料金面に対する満足度は高かった。

### ④ 助かっ券<sup>※</sup>の利用状況

- 乗用タクシーで利用される方が一定数存在しており、1日に1枚以上の利用がみられる。

※助かっ券（発行元：鹿島商工会議所）

新型コロナウイルス感染症の影響による消費低迷の打開策として、消費喚起による地域の活性化を目的に、鹿島市民全員を対象に無料で配布された1人4,000円分（500円×8枚）のクーポン券。市内商業店舗や飲食店等の助かっ券事業加盟店で使用可能。

公共交通関連では、祐徳自動車(株)で貸切バスの利用、(有)再耕庵タクシーで運賃の支払いに適用可能。

#### 今後の方針・懸念事項について

- エリア拡充に対して、予約型のりあいタクシーは利用者も少ないことから問題ないと考えているが、乗務員の増員による対応は難しい。また、タクシー事業との競合が発生しないように運行頻度等、留意する必要がある。
- オペレーターは、のりあいタクシー専門の受付者はおらず、全員が一般のタクシーの受付も同時に行っている。そのため、のりあいタクシー利用者の増加により電話対応が極端に増えると混乱を招くと思われるため、バランス感を意識した取り組みを期待している。
- 予約システムの導入をする場合、デマンド交通を嬉野市でも開始しており、当社が運行を行うため、オペレーターへの負担が増加すると想定される。
- 山間部で高齢のドライバーが多い理由として、乗り換えが億劫である方が多いと想定されるが、予約型のりあいタクシーの路線の延伸（中心部における運行エリアの拡大）は慎重に協議する必要がある。
- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、現状はタクシーの需要も低迷しており、ジャンボタクシーも1台程度しか運行していないため、車両と乗務員の余力はある。しかし、アフターコロナで再び需要が増えてきた場合、対応できるかどうか心配である。
- 乗用・乗合の定額制運賃、タクシー定期券の導入等の取り組みも検討が必要である。また、対象地区、タクシーの使用可能回数や台数等に制限を設けることは不可欠と考えている。

## 4-8. 関係団体ヒアリング

現行の地域公共交通活性化再生法で目指す「輸送資源の総動員」に向け、輸送以外の関連分野（医療、福祉、教育、商業、観光）の関係者が有する輸送資源の状況や、その活用に向けた意向を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

ヒアリングは、分野別に以下の5つの機関を対象に実施しました。

表 4-12 関係団体ヒアリング対象機関

カテゴリ	ヒアリング先（案）	主なヒアリング内容
病院送迎	鹿島市 保険健康課	・市内の病院・医療機関の送迎サービスの実態
福祉送迎	鹿島市社会福祉協議会	・福祉事業者のデイサービス送迎等の実態 ・七浦地区の買物周遊バスの利用実態、運行の担い手 ・公共交通の活用・連携の可能性
通学時送迎	鹿島市教育委員会	・スクールバスを運行している学校の情報と実態 ・通学時の生徒の移動手段の実態（家族による送迎、公共交通利用の実態など） ・生徒の公共交通利用に係る懸念の有無（ご家族の心配・意見など）
商業との連携	鹿島商工会議所	・買物客が中心部に来訪する際の公共交通の利用実態 ・商工業と公共交通で連携したサービス（買い物券発行など）の有無 ・加盟店による移動販売や買い物支援サービス等の実態
観光との連携	(一社)鹿島市観光協会	・鹿島市への観光客・来訪者の公共交通利用状況 ・観光周遊乗合タクシーの社会実験結果 ・観光セクターでの今後の公共交通との連携意向



① 鹿島市 保険健康課

高齢者の移動について
<p>① 現在実施または委託している高齢者の外出支援事業等</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 軽度生活補助<ul style="list-style-type: none"><li>➢ ヘルパーによる買い物支援</li><li>➢ 委託先事業所：JA ふれあいセンター、NPO 法人余暇センターきたじま、鹿島市シルバー人材センター</li></ul></li><li>● 生活支援体制整備事業（買い物応援バス）<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 利用者がマイクロバスに乗って、ボランティアと一緒に買い物に行く事業</li><li>➢ 委託先事業所：鹿島市社会福祉協議会</li></ul></li></ul>
<p>② 高齢者の移動に関する実態や要望</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 運転免許証を返納したため、自分で移動できない。</li><li>● 次のことで困るが、家族・友人には依頼しづらい。<ul style="list-style-type: none"><li>➢ バス停が遠い、バスの時刻が合わない、タクシー料金が高い</li></ul></li><li>● 移動販売があるが、スーパー等の店で自分の目で商品を見て買い物をしたい。</li><li>● 重い荷物を運ぶ支援が欲しい。</li></ul>
市内の病院・医療機関の送迎サービスの実態・課題
<p>① 送迎サービスを行っている病院</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 志田病院</li><li>➢ 西岡内科クリニック</li><li>➢ 納富病院</li><li>➢ 別府整形外科</li><li>➢ 薬師寺病院</li></ul>
<p>② 患者送迎に関する困りごとや課題（送迎サービスを行う病院から聞かれること）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 病院は、確実な医療を提供するために、送迎をしている。家族がいるのに病院送迎を利用する人がいるが、送迎の必要性が低い人までの対応はできない。</li><li>● 認知症状があり、一人での受診が厳しいのに、家族の付き添いが無い状態で送迎サービスを利用し、受診しているケースがある。別のケースでは、病院送迎で病院に来ていると思っていたら、受診はせず本人は徘徊していたこともある。</li><li>● 病院送迎を単なるサービスだと思っている家族がいて困る。</li></ul>
公共交通への意見・要望
<ul style="list-style-type: none"><li>● 認知症や知的障害の方など、判断能力に問題がある方を除き、一人で近距離の移動ができる方には（シルバーカー等の積み下ろしの支援を含め）ドアツードアの支援があればいいと思う。</li></ul>

## ② 鹿島市社会福祉協議会

市内の福祉事業者のデイサービス送迎の実態
<ul style="list-style-type: none"><li>● 鹿島市社協が実施している「シニアカフェ（高齢男性主体）」、「なでしこサロン（視覚障がい者対象）」では、希望者は社協の公用車で送迎を行うほか、出来るだけ施設や家族に送迎をお願いしている。「なでしこサロン」では、梅生会（好日の園）に送迎の協力をいただいている（社会福祉法人の社会貢献）。</li><li>● 鹿島市社協の「買物応援バス」では、社協の福祉バス（マイクロバス）で送迎を行って、健康教室と買物を組み合わせて実施している。</li><li>● 納富分区では、試験的に区長を中心として有志による「送迎ボランティア（燃料費相当有償）」を実施しておられ、今後の事業の充実について社協とも協議を行っている。</li><li>● 鹿島市社協では、「福祉バス（マイクロバス）」を、各種サロン、老人クラブ、行政区（部落）、各種福祉施設、行政、学校からの申し込みにより運行している。（使用料は利用者の区分で設定）</li></ul>
福祉送迎に関する課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 福祉送迎は、多種多様のニーズがある。道路運送法等の法律との関係で、実費（燃料費等）以外の徴収はできないので、社協での課題は、運行経費（人件費、車両維持費、燃料費等）であり、特に「福祉バス（マイクロバス）」の運行には多額の経費が必要である。中でも行政（鹿島市）や小中学校での福祉バス利用件数が圧倒的に多く、原則「無料」としているのが、財政的な圧迫感がある。</li><li>● 市内福祉施設や行政区（部落）、個人（有志）等が、定額（燃料費等）で「送迎ボランティア」を立ち上げられているところが複数あり、実施方法等を協議することがあるが、運転ボランティアや車両の確保、ニーズ（需要）の把握とマッチング、広報等の課題と悩みがあることが、社協を含め共通していると感じる。</li></ul>

社会福祉協議会が七浦地区で実施している「買物周遊バス」について	
事業実施の背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 七浦地区は、日常的に地区内での買物ができる商店が激減しており、また市街地とも離れているので、食料や日用品の買物が不便な地域となっている。鹿島市社協と地元との懇談会の中で、このことが話題となり、社協では、七浦地区をモデルケースとして、社協の福祉バス（マイクロバス）による、市街地への月2回の「買物応援バス」を運行している（令和元年10月に開始）。</li> <li>● 買物の前に、健康教室や介護予防運動、ミニバスツアーを組み合わせて実施している。</li> </ul>
運行の担い手	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 送迎の「福祉バス」は社協のマイクロバスであり、運転手とスタッフは、社協職員である。</li> <li>● 健康教室や介護予防運動、買物の付添いなどの支援は、社協登録の市民ボランティア（人財バンク）にお願いしている。</li> </ul>
利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者は、登録制（随時募集）で、年代は、70～80代、毎回20人程度が参加、女性（男性の参加はない）</li> <li>● 現在の開催時間帯は、平日、9時～12時（午前中）であるが、希望があれば、実施日、時間帯は柔軟に対応している。</li> </ul>
利用者の反応 （満足度など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 毎回、20人程度の参加があり、定着しており、利用者、ボランティアからの評価が高く、他の地区からの問い合わせや、地区拡大の要望もある。</li> </ul>
公共交通施策との連携意向、公共交通への意見・要望	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスや市内循環バスは、便数や対象エリア、時間帯、停留所などで、実際のニーズ（需要）へ柔軟に対応できない運行体制上の課題があり、デマンド型での運行でも、予約、申し込みの手間等、高齢者の利便には課題が多い。また多額の経費（予算）を投じていることへの驚きもある。</li> <li>● 公共交通には、公共交通の役割、使命があり、単純に費用対効果を論じることができないが、社協の地域福祉の立場からすれば、責任ある「有償ボランティア」の仕組みを基礎に、必要な所に、必要な移送サービスを構築していくことが、今後の大きな方向性であると考えている。</li> <li>● その意味で、公共交通施策（行政）と、地域福祉（地元や施設、社協）との連携は不可欠であり、両者の強み、得意分野を活かし相乗効果を生み「鹿島モデル」と言える仕組み（システム）が構築できるものと確信している。</li> </ul>	

③ 鹿島市教育委員会

登下校時の児童・生徒の移動手段	
小学校（7校）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 徒歩 95.7%、バス 0.9%、送迎 3.1%、のりあいタクシー0.3%</li> <li>● 公共交通を利用している学校は、古枝小学校（中尾、七開）＜バス、のりあいタクシーを利用＞</li> </ul>
中学校（2校）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 徒歩 66.8%、自転車 28.7%、JR 3.0%、送迎 1.5%</li> <li>● 公共交通を利用している学校は、東部中学校（音成、飯田、龍宿浦、江福）＜JRを利用＞</li> </ul>
通学等に関する助成制度	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 遠距離通学費補助金               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 小学校 4km、中学校 6km を超えるもの（家から地区の基準地までの距離）に対し、バス往復、バス片道、徒歩、自転車、鉄道、のりあいタクシーの補助区分に応じ、補助金を交付</li> </ul> </li> </ul>	

#### ④ 鹿島商工会議所

<b>買物客が中心部に来訪する際の手段</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● ほとんどが自家用車で、他の交通機関の割合は調査したことが無いので不明。感覚的には、自家用車 85%、徒歩 10%、バス等 5%くらいではないかと思われる。ただ、公共交通を利用する場合は、市内循環バスか各種タクシー利用に限られている。</li></ul>
<b>商工業と公共交通で連携したサービスについて</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● これまで公共交通と連携したサービスは行っていないし、検討もしていない。</li><li>● ただ、今年度の鹿島商工会議所の事業計画に、西九州新幹線の開業を見据え、在来線である JR 長崎本線の上下分離に向けて利用促進を図り、積極的な鉄道利用を進めると掲げており、その方策として連携したサービスを検討していきたい。</li></ul>
<b>加盟事業者による移動販売や買い物支援サービス等の実態について</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● (株)七浦が、農産物直売所「千葉市」で取り扱う商品を、中山間地域である七浦地区で宅配している。</li><li>● (株)A コープ九州ララベル店が、全国展開している移動スーパー「とくし丸」と連携し、市内全域を対象に移動販売している。</li></ul>
<b>西九州新幹線開業が市内経済に与える影響について</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 会員事業所の従業員の通勤・出張で、鉄道を頻繁に利用しているため、時間帯によっては特急の利用ができなくなり、大変不便になる。</li><li>● 会員事業所を訪問される県内外のお客様が頻繁に鉄道を利用されているので、時間帯によっては特急を利用できなくなり、大変不便になる。</li><li>● 鉄道を使って鹿島を来訪される県内外・海外のお客様にとって、時間帯によっては特急が利用できなくなり、大変不便となり、訪問先として選んでいただけなくなる可能性があり、観光・バス・タクシー・土産品等の小売業には売上減少の影響が出ると思われる。</li></ul>
<b>公共交通施策との連携意向、公共交通への意見・要望</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 市内循環バス、のりあいタクシーとも、商業施設をコース上に設定していただき、ありがとうございます。自家用車をご利用になられないお客様にとって、大変ありがたいことでもあります。これからも、コース設定は維持していただきたいと思えます。</li></ul>

⑤ 一般社団法人鹿島市観光協会

鹿島市への観光客・来訪者の交通手段や、年齢層、主な行き先	
コロナ拡大前 (概ね令和元年以前)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光案内所を利用される方のほとんどは JR 利用だが、一部、嬉野からバスで来訪されている。</li> <li>● 行き先の 9 割は祐徳稲荷神社。残りの 1 割は太良町の海中鳥居など。</li> <li>● 観光案内所の利用者は、海外のお客が多い(タイ、台湾など)。</li> </ul>
コロナ拡大後 (概ね令和 2 年以降)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR 利用者が激減し、観光案内所利用者も減少。</li> <li>● 海外からのお客はゼロ(一部、在日外国人の方の来訪はあり)。</li> </ul>
観光周遊のりあいタクシーの社会実験(令和 3 年 2～6 月)と、今後の方向性	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通の便が良くないエリアなので、実験については良かったと思う。ただし、コロナの時期だったので、コロナ後に実験をやってほしい。</li> <li>● 今後の予定計画は、現時点ではない。</li> </ul>	
西九州新幹線開業が市内経済に与える影響について	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特急かもめ(上下約 50 本運行)が 14 本となり、ダイヤ編成上、おそらく昼間は特急が走らない事態が想定される。また、鹿島から長崎へ行くためには、嬉野温泉駅で新幹線に乗り換えてとなると、時間的には同じで料金だけが高くなる。そのような中で、新幹線効果をどう波及させるか、ポジティブに考えようと提案している。</li> </ul> <p>①武雄温泉駅、嬉野温泉駅、新大村駅から鹿島市までの所要時間は全て 30 分以内という立地にあるので、それらの駅を起点として鹿島市、太良町、雲仙、島原へのコースづくり。1 日パス周遊券など。</p> <p>②スローな旅の提案。白石平野の田園地帯、鹿島から太良町、諫早へ向かう長崎本線は、干潟の海有明海と多良岳山系の景色を楽しめる魅力がある。その立地と鹿島酒蔵ツーリズムで有名になった日本酒と食材(竹崎カニ、カキ、コハダ、ムツゴロウ等)に体験型ツアーメニューを組合せ提案。</p>	

#### 公共交通施策との連携意向、公共交通への意見・要望

- 肥前浜駅の観光列車おもてなしは、停車駅として効果は絶大と考える。駅舎のリニューアルオープン後、駅前整備が進み、ホーム直結の日本酒バーHAMABARの開店と、順調に推移している。今後は、沿線地域との連携を密にして、広域なエリアの中で人が回遊する体験メニューを充実させることが重要と考える。
- 仮に観光列車の運行がなくなった場合、バスで集客するのは厳しいと思う。撮り鉄、乗り鉄、スタンプを求めてくる人など、幅広いファンを持つ鉄道の魅力にはバスはかなわない。
- 自由に乗り降りができる観光列車を運行し、途中下車してバスで観光地を巡り、また列車に戻って次の駅を目指すという旅行形態もできればよいと思う。



鹿島市地域公共交通計画 **資料編**

編集・発行

鹿島市 総務部 企画財政課

〒849-1312

佐賀県鹿島市大字納富分2643番地1

<TEL> 0954-63-2101 (直通) <FAX> 0954-63-2129 (代表)

<URL> <https://www.city.saga-kashima.lg.jp/>