

古賀市における公共交通の活性化について（提言書）

古賀市公共交通活性化委員会
平成27年6月

1. はじめに

近年の公共交通を取り巻く環境は、マイカーの普及により鉄道、バス等の公共交通の利用者は減少傾向となり、公共交通事業者においては、経営の不採算化から赤字路線の撤退や減便等が相次いでいます。そのため自治体では、路線存続のための補助金交付やコミュニティバス運行など、住民の移動手段確保のための様々な取組が行われるようになりました。

古賀市においても、平成19年の西鉄宮地岳線の一部廃線や、平成21年からの西鉄バス薦野線の廃止申出に伴う補助金支出、高齢化の進展による交通弱者の増加など公共交通をとりまく状況は厳しさを増しております。

そのような状況の中、市民生活に必要不可欠なバスやタクシー等の公共交通のあり方について、市職員による古賀市公共交通のあり方検討プロジェクトチーム（以下「プロジェクトチーム」という。）において、多角的に検討が行われ、これまでもさまざまな対策が講じられてきましたが、市民のニーズに十分に応えた公共交通ではないとの声がありました。

そのため、古賀市公共交通活性化委員会では、市内及び近隣自治体の公共交通に関する状況や平成26年7月に実施した古賀市内の公共交通に関するアンケート調査（以下「アンケート調査」という。）の結果等を踏まえ、さまざまな視点から古賀市の公共交通を活性化させるための検討を行い、全7回の委員会では出された意見を取りまとめました。

この提言書が、市民、行政及び交通事業者との協働による公共交通の活性化への取組みに生かされ、市民の真のニーズに対応した持続可能な公共交通体系が確立されることを期待します。

2. 古賀市の公共交通における課題について

アンケート調査及び委員会での議論から見える古賀市の公共交通における現状及び課題について、それらの対策を講じるために要する時間から短期的課題と中長期的課題に分けて議論しました。議論の中ではさまざまな現状や課題が提起されましたが、その中でも主に重点をおいて議論した項目は以下のとおりです。

（1）短期的課題について

- ・路線バスを利用しない理由は、便数やルートの問題、バスに対する関心が無いなど地域によってさまざまである。
- ・時刻表、路線図が見にくく、使いにくいものとなっている。

- ・さまざまな利用促進策の実施について（利用キャンペーンの実施、バス停の位置や名称の改善など）

（２）中長期的課題について

- ・小野、青柳校区においては、他の地域と比較してバス利用者が多いが、便数が少ないという理由から利用していない（利用できない）人が多い。
- ・古賀東校区においては、路線バスのルートが使いにくいという理由から利用していない（利用できない）人が多い。
- ・JRを利用する通勤、通学者にとって使いにくいダイヤになっている。（通勤時間帯の駅前送迎の車で非常に混雑している。）
- ・他市町のようなコミュニティバス（車両の小型化、均一料金）の導入に対する要望があること。

３．課題に対する取組みについて

（１）短期的課題に対する取組み

①地域ごとの真の市民ニーズの把握

市民ニーズについては、平成26年7月に実施したアンケート調査により、大まかな傾向は把握できたものの、それだけでは補完できない真のニーズを把握するためには、地域に出向いてタウンミーティング的な対話の場を持つ必要があると考えます。特に古賀市においては国道3号の東と西とでその地域性が異なり、さらに各校区、各行政区においても市民のニーズは様々だと考えられます。そのことは、アンケート調査結果や本委員会の議論における各委員の意見が住む地域によって異なったことから明らかです。

また、そのような対話の場を持つことで公共交通に対する理解が広がり、利用促進にもつながることが期待されます。

（具体的な取組み案）

- ・地域に出向いての意見交換会の実施
- ・地域ごとのアンケートの実施
- ・バスへの乗り込み調査の実施 など

②利用促進に向けての取組み

アンケートの調査結果において、バスを利用していない理由として、「バスを利用する必要がない」「バスを利用するという考えがなかった」という回答が多

く、モビリティマネジメントの観点からもバスに対して意識を向けてもらい、利用促進につなげることが必要だと思われます。

(具体的な取組み案)

- ・時刻表及び路線図の見直し（サイズ、レイアウトなど）
- ・他の公共交通機関への乗継ぎに関する情報提供
- ・キャンペーン等の実施（無料の日の実施、乗り方教室の実施など）

上記の短期的課題に対する対応については、いずれも一度や二度の取組みで終わることなく、継続的に実施し、改善を積み重ねることで市民に利用しやすくなっているという実感を持ってもらうことが重要であると考えます。

(2) 中長期的課題に対する取組み

①ルート、ダイヤの見直し

プロジェクトチームによる報告書においては、半径500m以内にバス停がない地域を交通空白地域とし、古賀市内の住宅地、集落で該当する地域はないとされていますが、市民アンケートの調査結果においては、ルート設定やバス停までの距離に関する理由によりバスを利用しない人が古賀東小校区を中心に多く、ルートについての検討を行う必要があると思われます。

また、ダイヤについては、筵内経由のバスを例に挙げると、午前中に買物や病院に行った際の帰りの便が12時10分発が最初の便であり、次の便が15時28分発になっているなど、市民の生活における移動に適応していない部分も見られ、ダイヤについても検討を行う必要があると思われます。

②運行形態についての検討

プロジェクトチームの報告書においては、乗客の安全性、経費の優位性、サービスの利便性という観点から西鉄バスへの補助による運行が望ましいとされています。

一方、アンケート調査や委員会における意見においては、日頃の移動に困っている高齢者等のため、福祉的な観点からコミュニティバスの運行を望む声がありました。

③コミュニティバスの導入について

コミュニティバスの導入については、西鉄バスの補助と比較しても多額の経費が必要となることから、以下の4つの点に留意しながら、今後も慎重かつ十分な検討を続ける必要があると考えます。

i) ニーズについて

「短期的課題に対する取組み」においても述べましたが、実際の地域ごとのニーズを正確に把握した上でコミュニティバスの必要性、可能性等についての検討が必要です。

ii) コミュニティバスの二面性について

コミュニティバスには、都市部における利便性の向上と郊外地域における最低限の移動手段の確保という2つの側面があり、古賀市においては、国道3号の東側と西側によって果たす役割が変わるものと考えられます。

iii) コミュニティバスの可能性について

他自治体の事例（成功例及び失敗例ともに）も参考に、コミュニティバスの導入が公共交通に関するすべての問題を解決するものではないということに留意して、慎重な議論をかさねる必要があります。

また、古賀市においては、おでかけタクシーという取組みもあることから、その活用の可能性等についても併せて検討する必要があると思われれます。

iv) 費用対効果について

導入によって提供されるサービス水準や必要経費等について十分な研究を行い、経費に見合った運行が提供されるのか、また、市民のニーズに応じたものとなるのか等について検討する必要があります。

また、持続可能な公共交通体系とするためにも、古賀市の財政運営に与える影響についての検討も必要です。

4. まとめ

市民ニーズに適応した公共交通体系というものは、まちづくりや地域における人口・年齢構成、市民の生活形態などの変化に伴い、その形も変化していくものであります。

その変化に対応したマイナーチェンジを積み重ねるため、定期的に地域のニーズを細かに把握し、市民、行政及び交通事業者との意思疎通を図り共通認識を持つことを目的とした本委員会のような議論が継続されることが望まれます。