

古賀市地域公共交通計画 (案)

令和6年2月

古賀市地域公共交通計画(案)

目 次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の対象範囲	2
1-4 計画の区域	2
1-5 計画期間と進め方	3
第2章 地域公共交通を取り巻く現状	4
2-1 地域の現状	4
2-2 地域公共交通の現状	12
第3章 古賀市地域公共交通網形成計画の検証	20
第4章 まちづくりと地域公共交通の方向性	26
4-1 まちづくりの方向性	26
4-2 国の地域公共交通に関する動向	29
第5章 地域公共交通の課題	30
第6章 計画の基本方針・将来イメージと目標	32
6-1 計画の基本方針	32
6-2 公共交通ネットワークの将来イメージ	34
6-3 計画の基本目標	37
第7章 施策・事業展開	40
7-1 施策・事業一覧	40
7-2 個別施策・事業内容	41

第 8 章 計画の推進体制	57
8-1 関係する主体と基本的な役割	57
8-2 計画の推進・管理体制	57
8-3 計画の推進方法	58

第1章 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

市内の公共交通としては、鉄道（JR 鹿児島本線）や高速バス、路線バス（西鉄バス広域路線・西鉄バス古賀市内線）が運行しているほか、コガバス（古賀市公共施設等連絡バス）やのーと古賀（AI オンデマンドバス）、タクシーが運行しており、市民や来訪者の移動を支えています。

しかしながら、公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあって減少しており、運行に掛かる経費は増加傾向にあります。そして、路線バスやタクシーにおいては、運転士不足が続いており、公共交通を維持していく基盤が縮小している状況です。

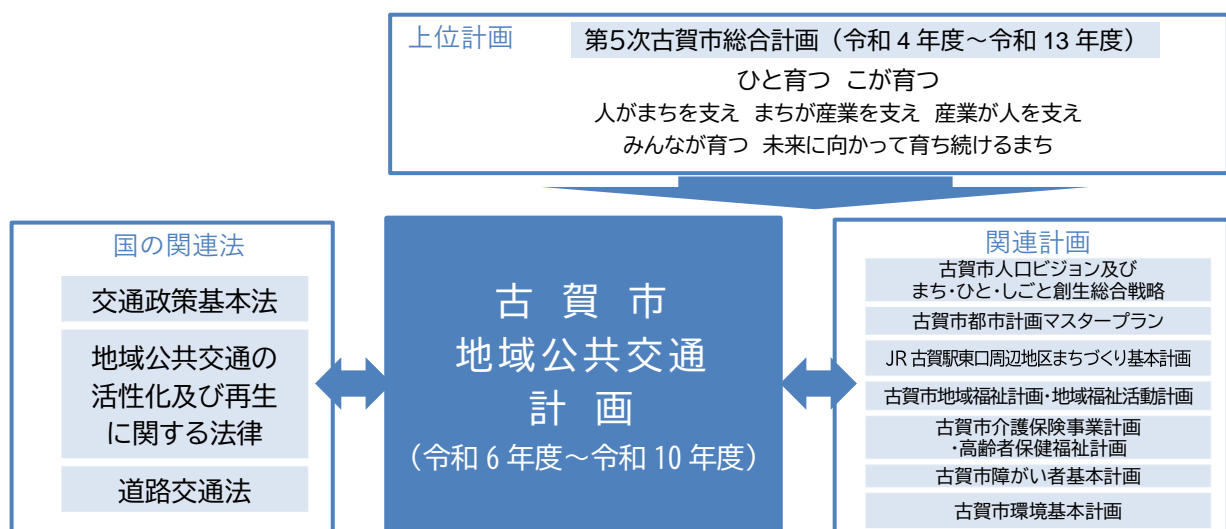
また、高齢化が進展しており、高齢者が自立した生活を送っていく上で、地域において移動手段を確保していくことの重要性が高まっています。さらに、JR 古賀駅周辺地区では、本市における土地利用の方針として「市の玄関口に相応しい魅力ある空間の整備」を掲げており、にぎわい創出に向けた公共交通の関与も求められています。

我が国においては、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルスによるライフスタイルの変化の影響を踏まえ、令和 5 年 2 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が行われました。本改正においては、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めることが求められています。

このような状況を踏まえ、令和 2 年 6 月に策定した「古賀市地域公共交通網形成計画」を改訂し、「古賀市地域公共交通計画」を策定することで、引き続き、地域公共交通の課題解決と地域の実情にあった利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成に取り組んでいきます。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「古賀市総合計画」や、関連計画である「古賀市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略」、「古賀市都市計画マスタープラン」等と整合を図り、本市の将来像である「ひと育つ こが育つ」の実現に向け地域公共交通のマスタープランとして策定します。

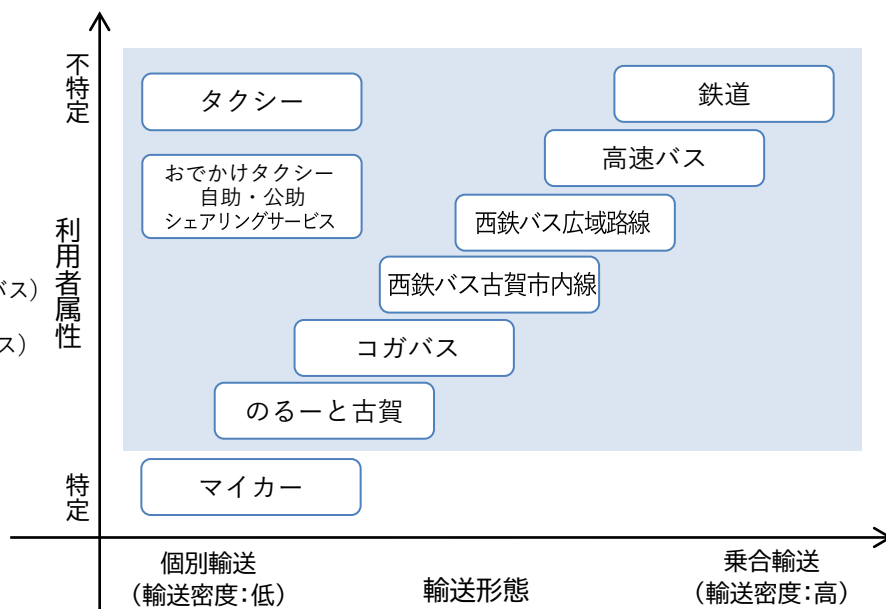


1-3 計画の対象範囲

本計画は、鉄道（JR 鹿児島本線）、高速バス、路線バス（西鉄バス広域路線・西鉄バス古賀市内線）、コガバス（古賀市公共施設等連絡バス）、のるーと古賀（AI オンデマンドバス）、タクシーのほか、おでかけタクシー、シェアリングサービス、住民による自助・公助の取組等の小需要対応交通を対象に、それぞれの役割、将来都市像の実現に向けた改善・見直しの方向性を示します。

【対象となる交通モード】

- 鉄道（JR 鹿児島本線）
- 高速バス
- 西鉄バス広域路線
- 西鉄バス古賀市内線
- コガバス（古賀市公共施設等連絡バス）
- のるーと古賀（AI オンデマンドバス）
- タクシー
- おでかけタクシー
- 自助・公助の取り組み
- シェアリングサービス



〔計画の対象範囲〕

1-4 計画の区域

本計画の区域は、古賀市全域を対象とします。



〔計画の対象区域・エリア〕

1-5 計画期間と進め方

本計画の期間は、令和6年度～令和10年度までの5年間とします。

ただし、上位計画・関連計画との整合性を図るため、計画期間においても必要に応じて見直しを行います。

計画の推進に当たっては、福祉や健康増進、都市計画、環境等、まちづくりに係る各種関連計画や施策と連携し、事業を展開します。また、計画期間終了時においては、事業の効果検証を行い、次期計画の策定に向けた見直し・改善を図ります。

〔計画期間〕

令和6年度～令和10年度 《5年間》 (2024年度) ～ (2028年度)
--

年度 (西暦)		令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)	令和10 (2028)	
上位計画	古賀市総合計画	第5次古賀市総合計画 (2022～2031)						
	古賀市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略	第2期古賀市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略(2020～2024)	次期計画					
関連計画	古賀市都市計画マスタープラン	古賀市都市計画マスタープラン (2020～2040)						
	JR古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画	JR古賀駅東口周辺まちづくり基本計画						
	古賀市地域福祉計画・古賀市地域福祉活動計画	第2期・第5次(2019～2023)	次期計画				次期計画	
	古賀市介護保険事業計画・高齢者保健福祉計画	第8期・第9次(2021～2023)	次期計画			次期計画		
	古賀市障がい者基本計画	第4期古賀市障がい者基本計画 (2021～2026)				次期計画		
	古賀市環境基本計画	第2次(2014～2023)	次期計画					
年度 (西暦)		令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)	令和10 (2028)	
前計画	古賀市地域公共交通網形成計画	古賀市地域公共交通網形成計画(2020～2024)						
本計画	古賀市地域公共交通計画	地域公共交通計画 (2024～2028)						
						見直し・改善		
		計画に位置づけた事業の実施						
						効果検証		

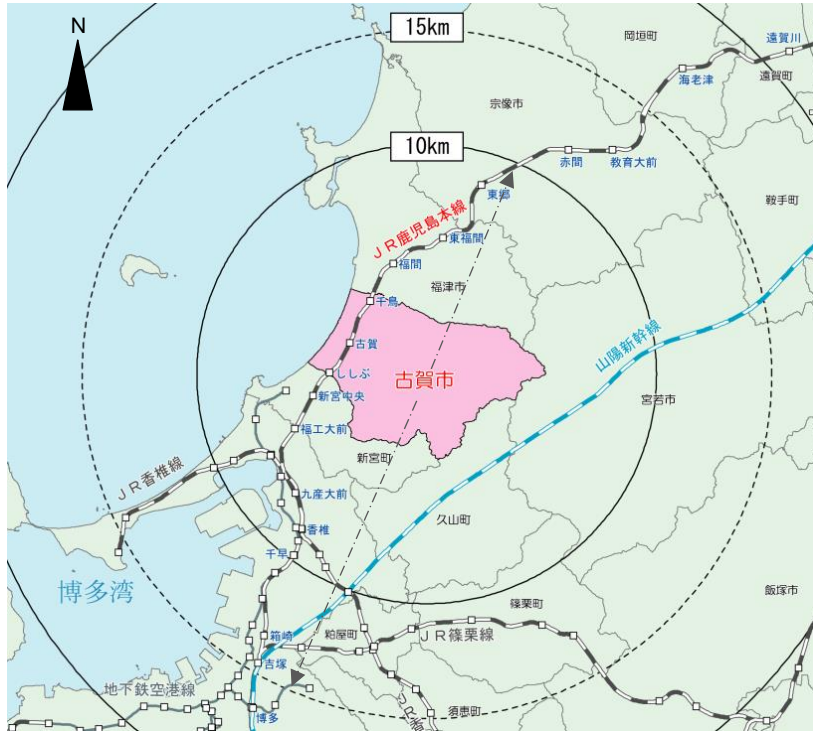
〔計画のスケジュール〕

第2章 地域公共交通を取り巻く現状

2-1 地域の現状

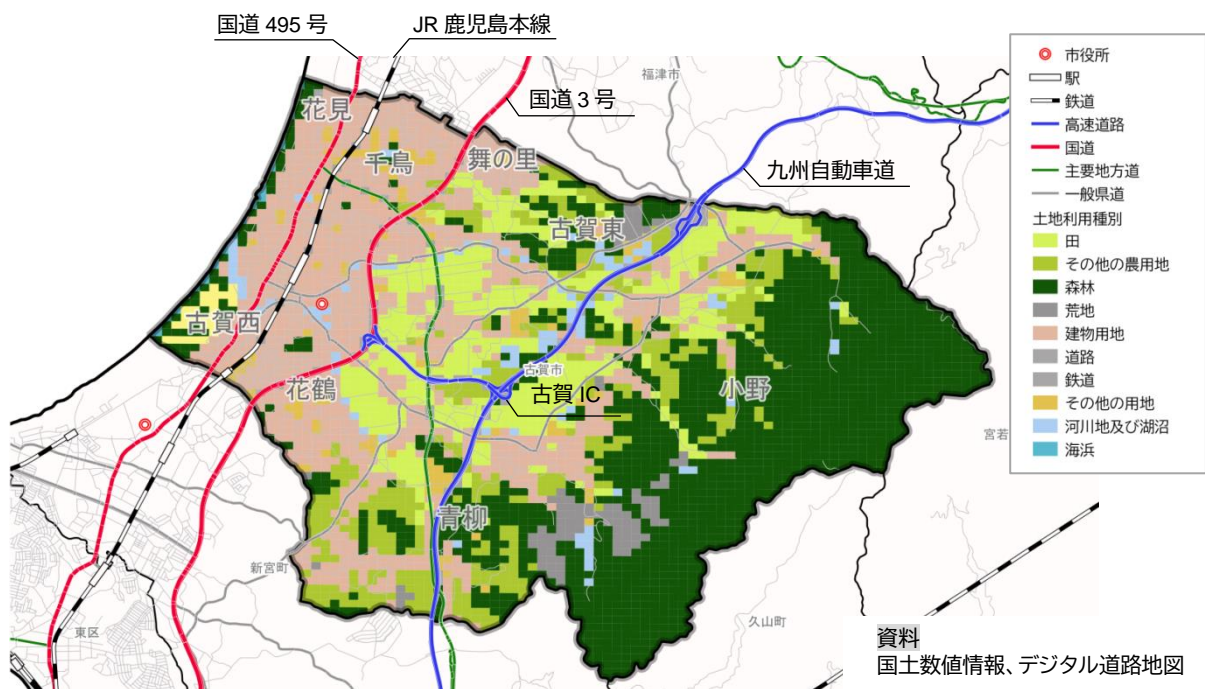
(1) 位置・土地利用・道路網

古賀市は、福岡県の北西部に位置し、西側は玄界灘に面し、福津市や新宮町、久山町、宮若市と隣接しています。また、西日本の中枢都市である福岡市中心部までは約 15km、宗像市までは 10km の距離となっています。



〔古賀市の位置〕

JR 鹿児島本線、国道 3 号、国道 495 号が市内を縦断しており、その周辺に建物用地が広がっています。国道 3 号より東側は道路沿線に建物用地が分布しているほか、田やその他農用地、森林が広がっています。また、九州自動車道が縦断しており、古賀インターチェンジが立地しています。



〔土地利用及び道路ネットワーク〕

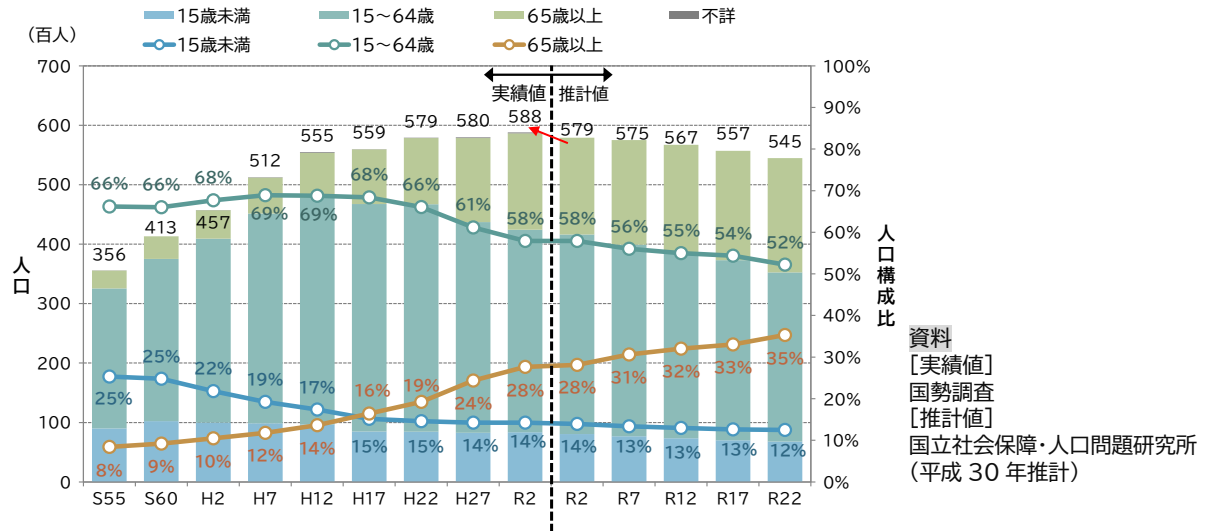
(2) 人口

[人口の推移分布]

古賀市の総人口は、令和2年時点で58,786人となって、平成30年時点の推計値に反し人口が増加しています。

また、年齢3区分人口の構成比をみると、老年人口（65歳以上人口）が増加しています。

令和22年には、人口は約54,500人まで減少し、高齢化率は約35%にまで上昇することが見込まれています。



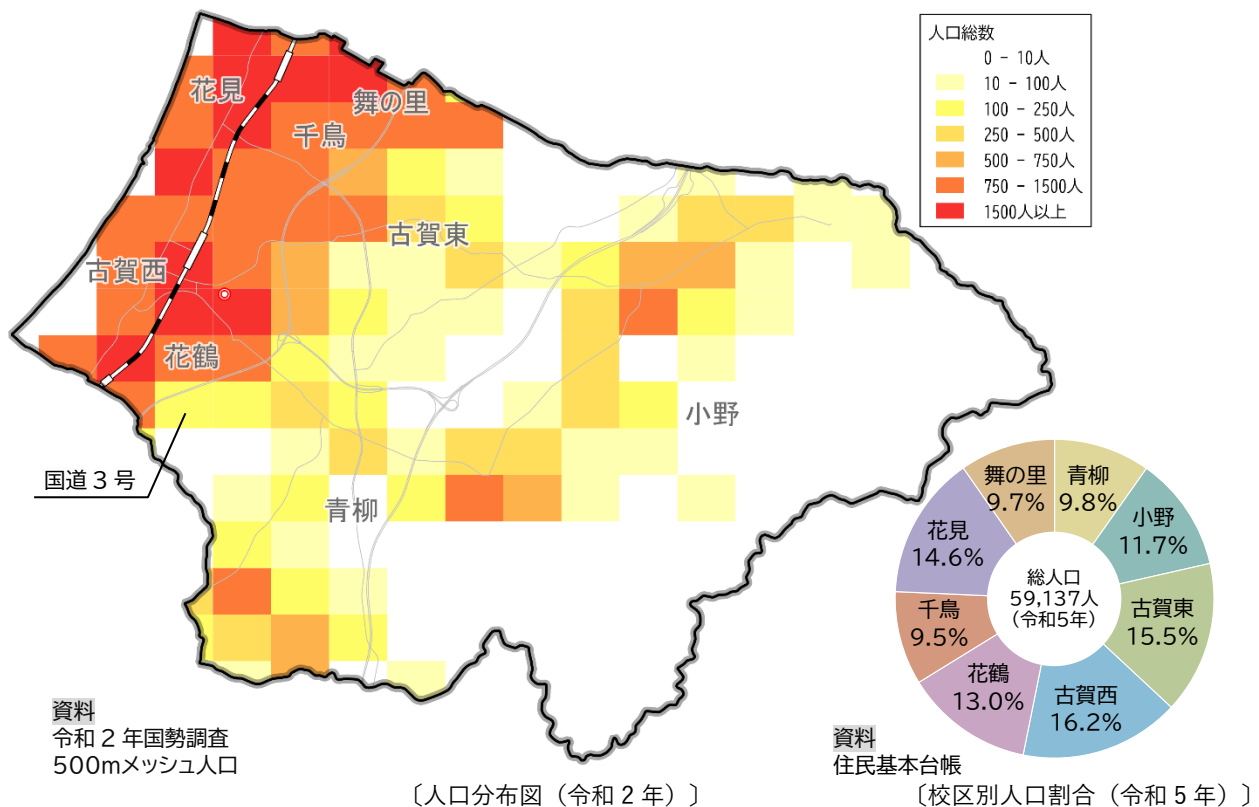
〔人口の推移と将来推計〕

[人口分布]

国道3号を境に人口の分布状況が大きく異なっており、西側一帯は高密度に人口が集積しています。

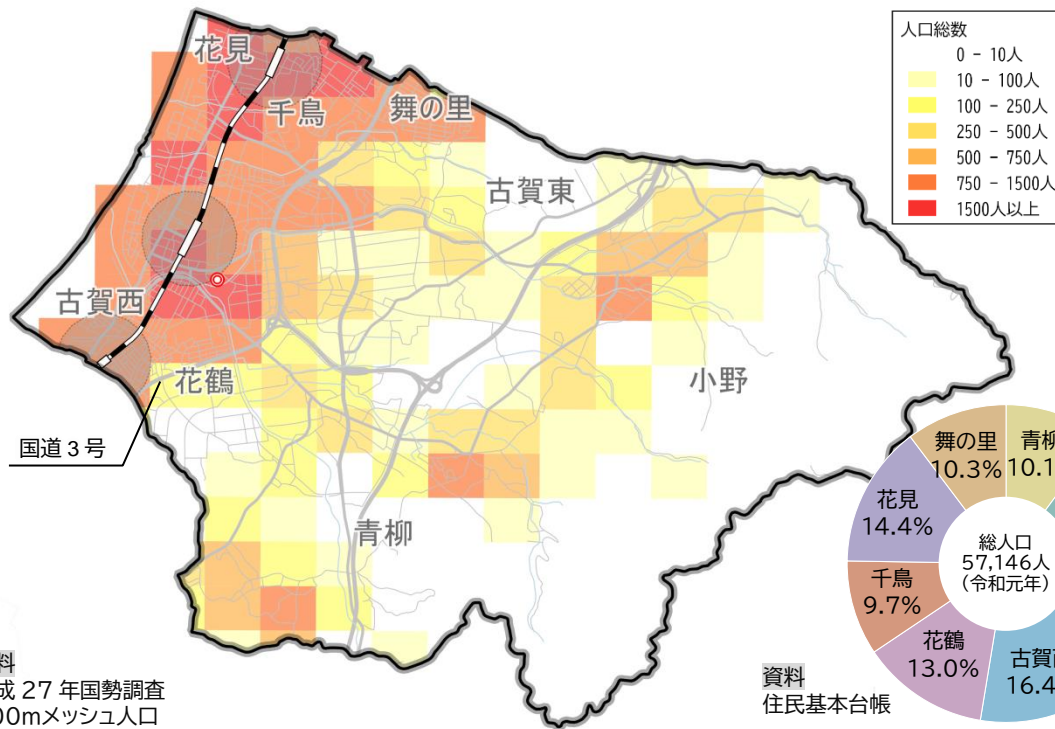
東側は集落部に一定の集積がみられ、全体としては低密度に分布しています。

平成27年と比較すると、特に花鶴や千鳥で人口が増加しています。

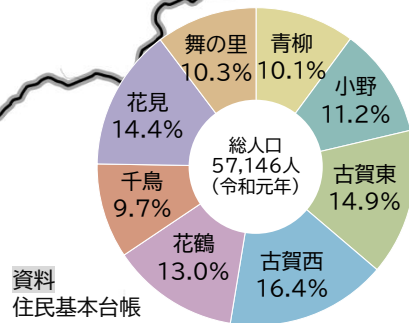


〔人口分布図（令和2年）〕

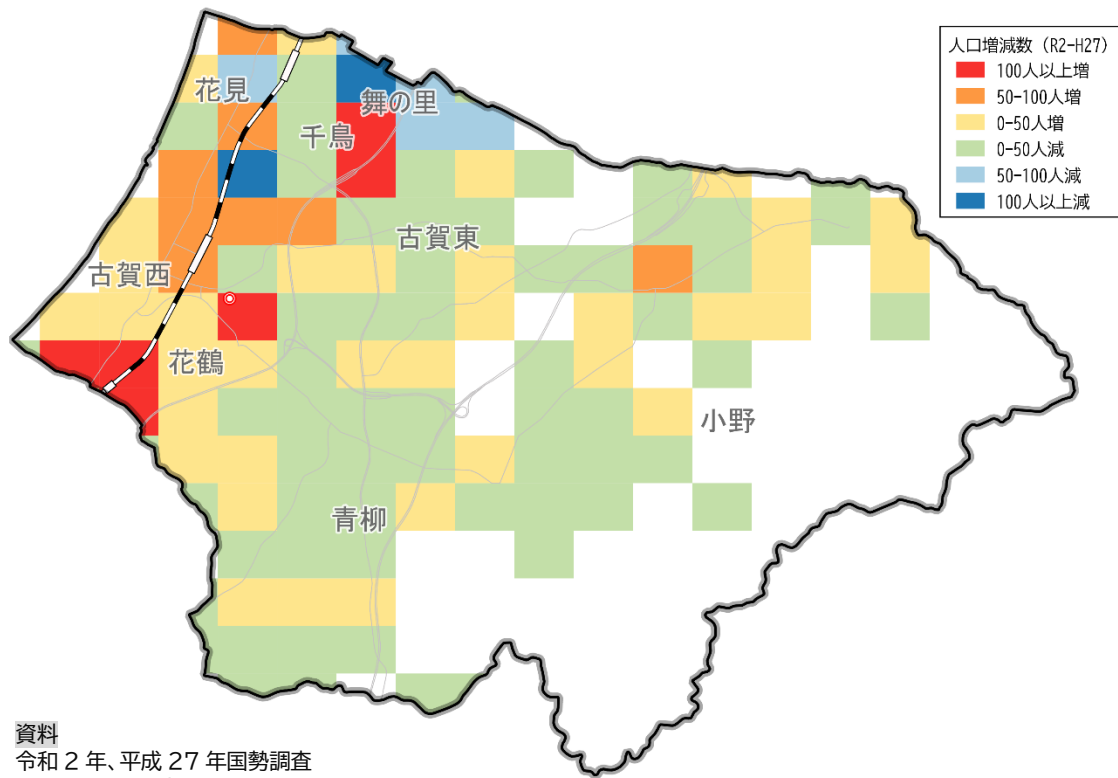
〔校区別人口割合（令和5年）〕



〔人口分布図（平成 27 年）〕



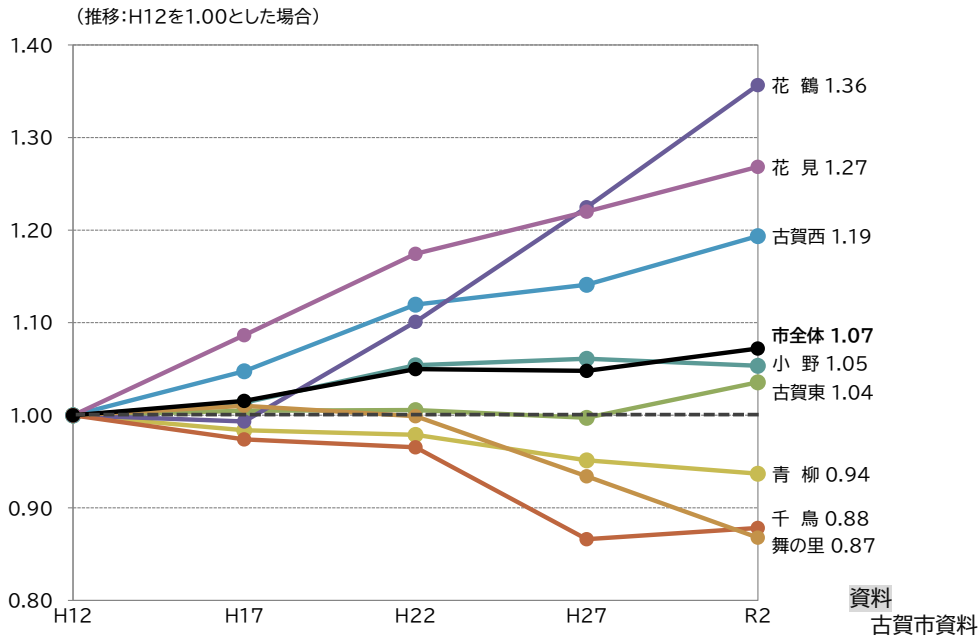
〔校区別人口割合（令和元年）〕



〔人口増減（令和 2 年 - 平成 27 年）〕

[地域別人口推移]

地域別に人口推移を見ると、花鶴校区、花見校区、古賀西校区は増加傾向、小野校区、古賀東校区は横ばいに推移している一方、青柳校区、舞の里校区、千鳥校区では減少傾向となっています。

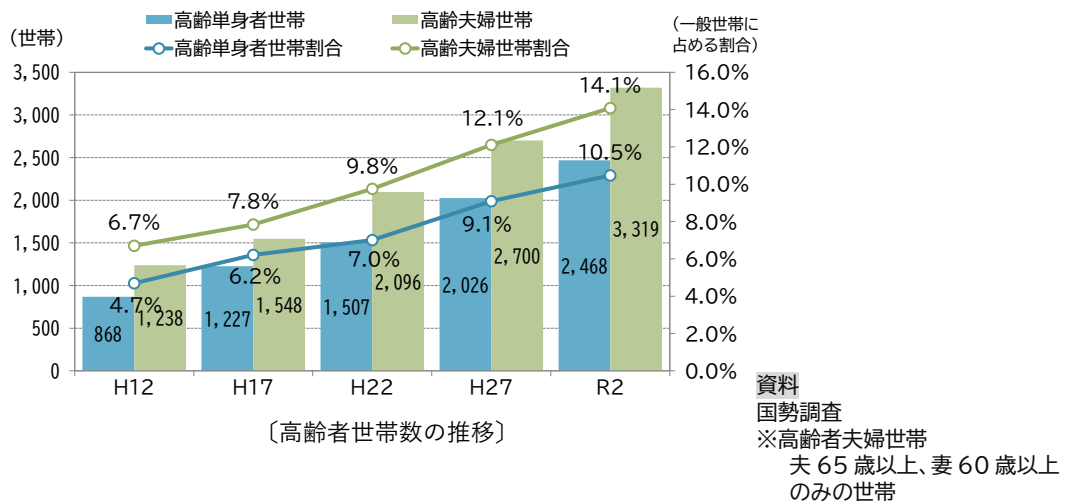


[地域別人口推移 (H12年を1.00とした場合)]

[高齢者世帯数の推移]

高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯の世帯数の一般世帯に占める割合はともに増加傾向にあり、令和2年は平成27年時点よりも、高齢単身世帯は約440世帯、高齢夫婦世帯は約620世帯増加しています。

令和2年において一般世帯に占める高齢単身世帯割合は10.5%、高齢夫婦世帯割合は14.1%となっています。

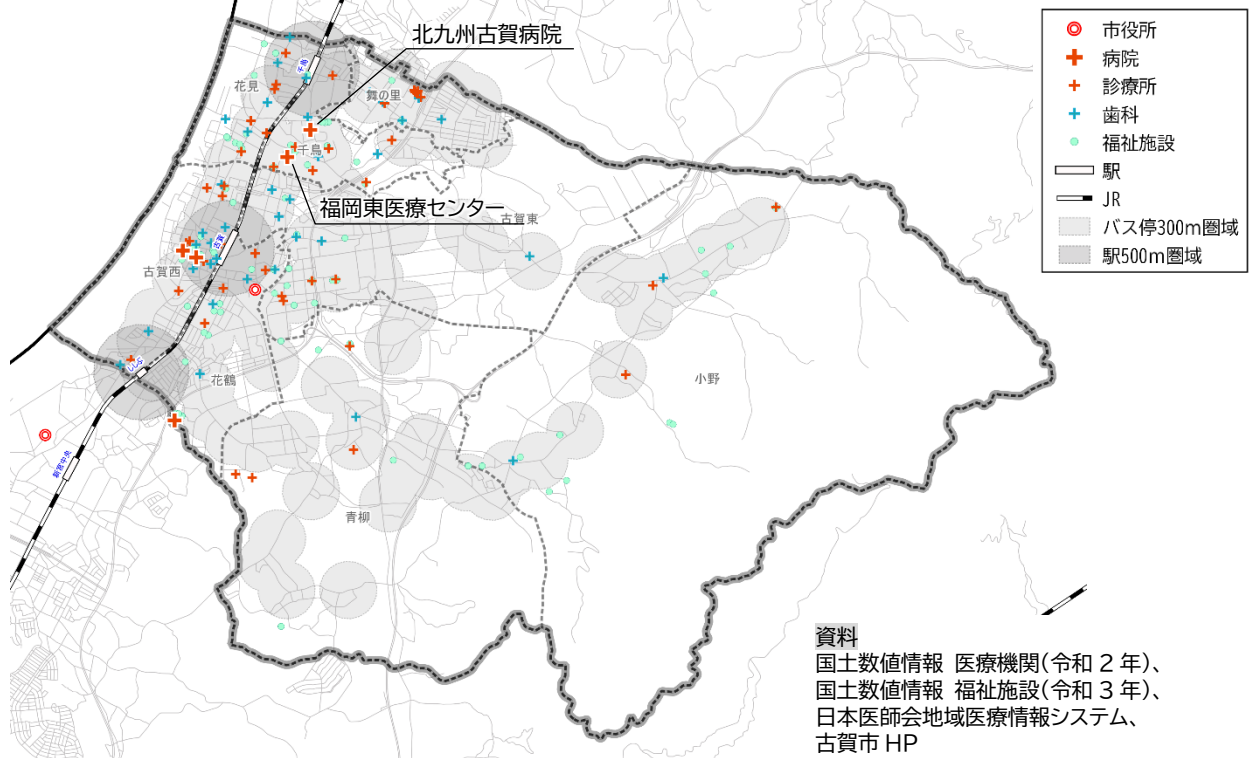


(3) 施設の分布状況

[医療施設・福祉施設]

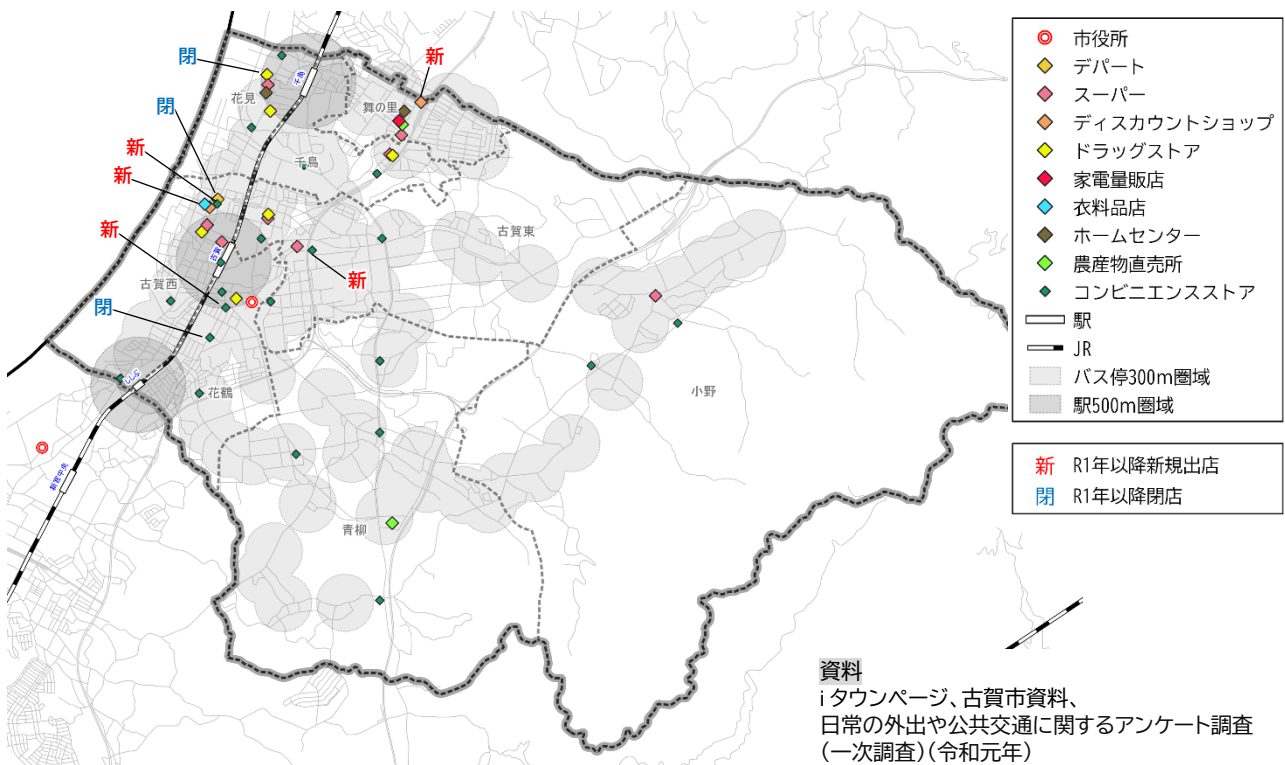
医療施設は国道 495 号沿線等市街地を中心に分布しており、ほとんどの施設がバス停 300m 圏域に立地しています。福祉施設は市内各方面に分散して立地しています。

古賀市の主要医療施設である福岡東医療センター、北九州古賀病院は千鳥校区に立地しており、福岡東医療センターにおいては敷地内にバスロータリーが整備されています。



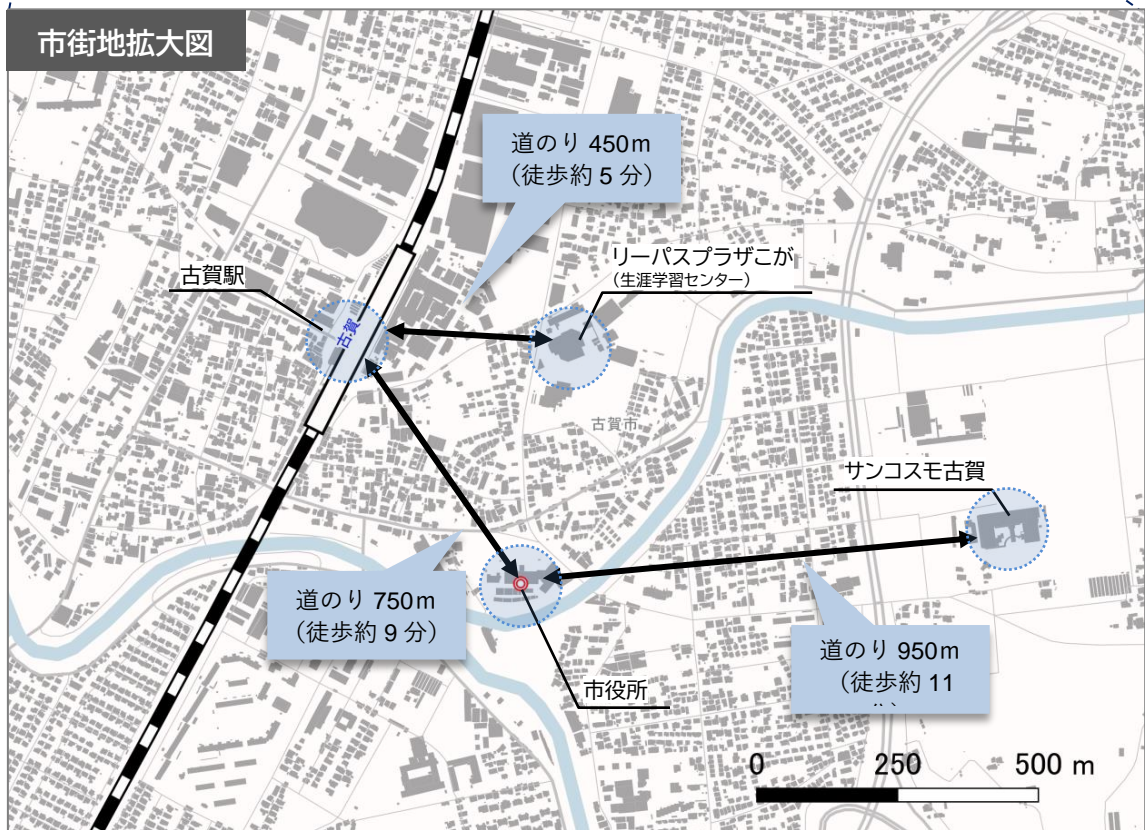
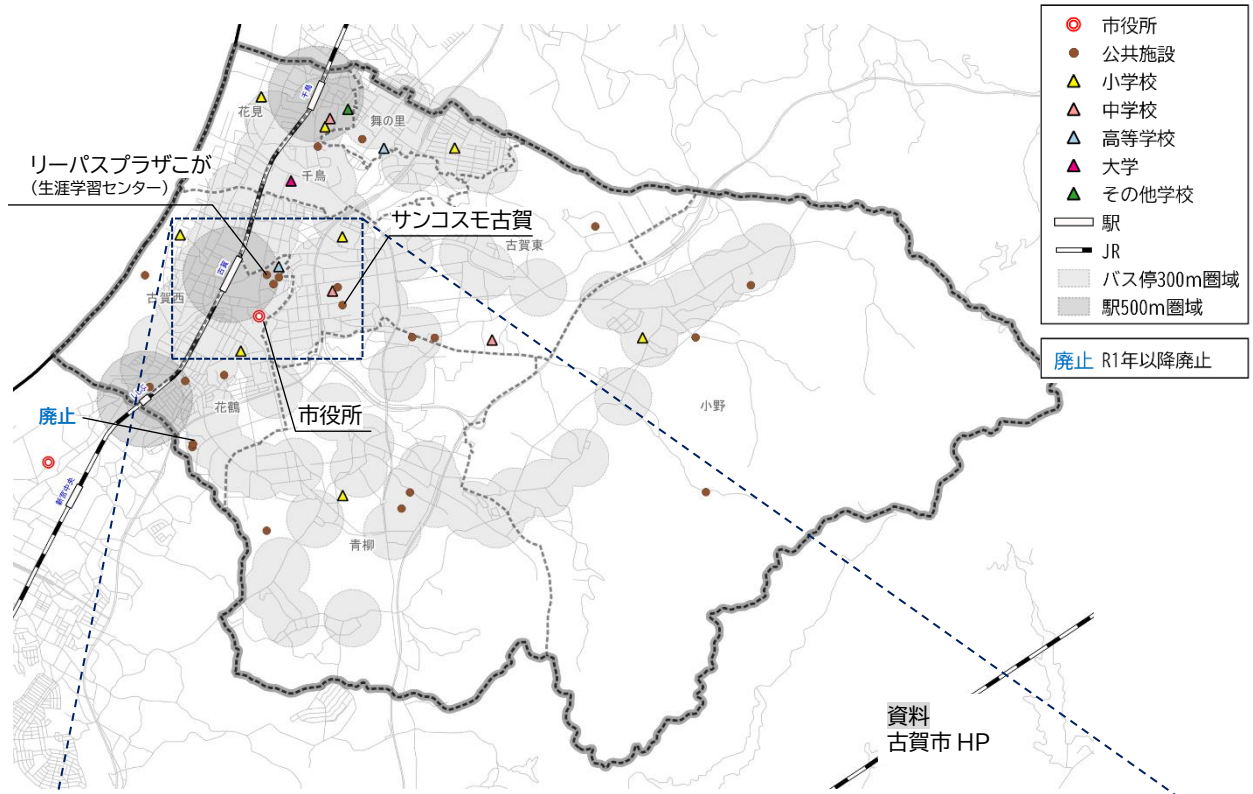
[商業施設]

商業施設は国道 495 号沿線や国道 3 号沿線に多く集積しており、令和元年以降 5 店が新たに开店、3 店が閉店しています。ほとんどの商業施設がバス停 300m 圏域に立地しています。



【公共施設・教育機関】

公共施設・教育機関は、市街地を中心に市全域に分布しており、令和2年に勤労者研修センターが廃止されています。海岸部及び山間部以外に立地する施設のほとんどが、バス停300m圏域に立地しています。

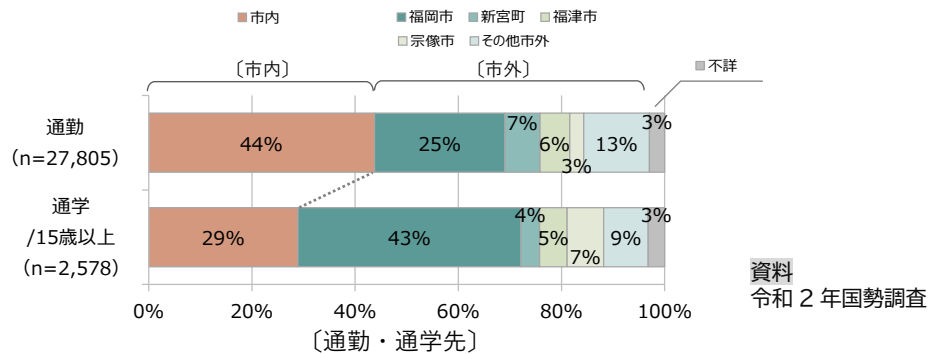


(4) 市民の移動特性

【通勤・通学流動】

令和2年国勢調査によると、市内の就業者（約28,000人）のうち、約4割が市内、5割以上が市外で通勤しています。また、通学者（15歳以上：約3,000人）のうち、約3割が市内で通学し、約7割が市外に通学しています。

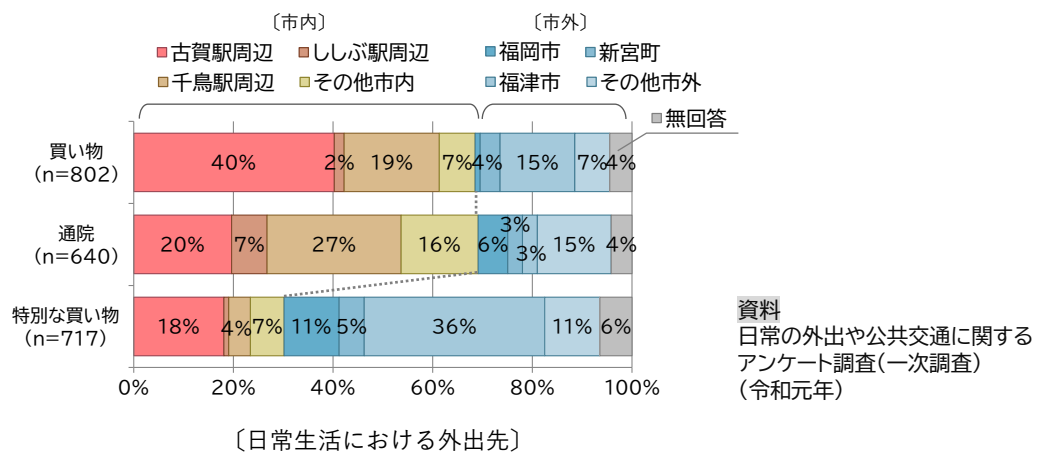
主な通勤・通学先としては、福岡市や新宮町、福津市、宗像市となっています。



【日常生活における移動】

日常の外出や公共交通に関するアンケート調査（一次調査）によると、「日常の買物」や「通院」では、約7割が古賀駅周辺をはじめとする市内の施設を利用していますが、市外にも約3割が外出しています。

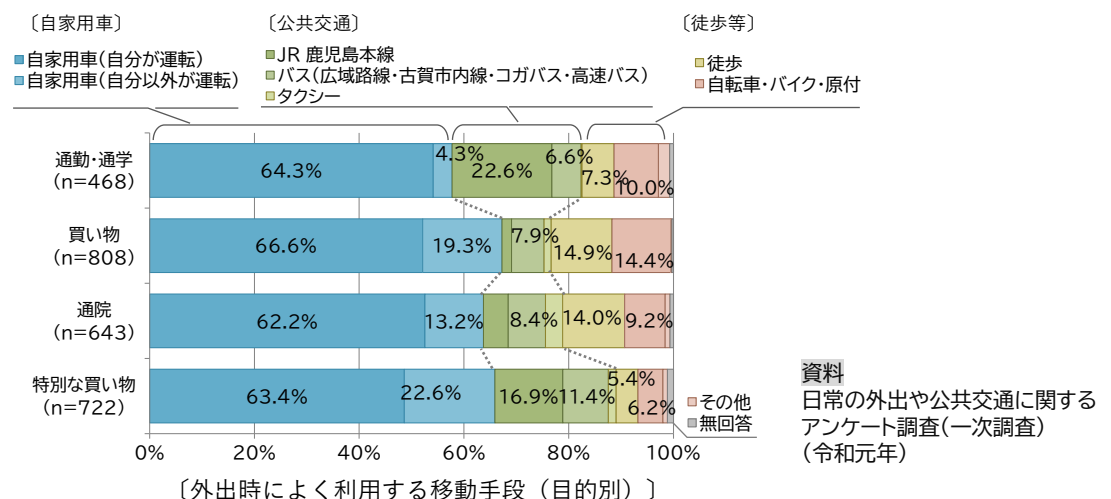
一方、「特別な買い物」では、約7割が福津市や福岡市、新宮町等の市外へ外出しています。



【移動手段】

日常の外出や公共交通に関するアンケート調査（一次調査）によると、外出時の移動手段は「自家用車」が突出して多く、買物で8割、特別な買い物で8割、通院で7割を占めています。

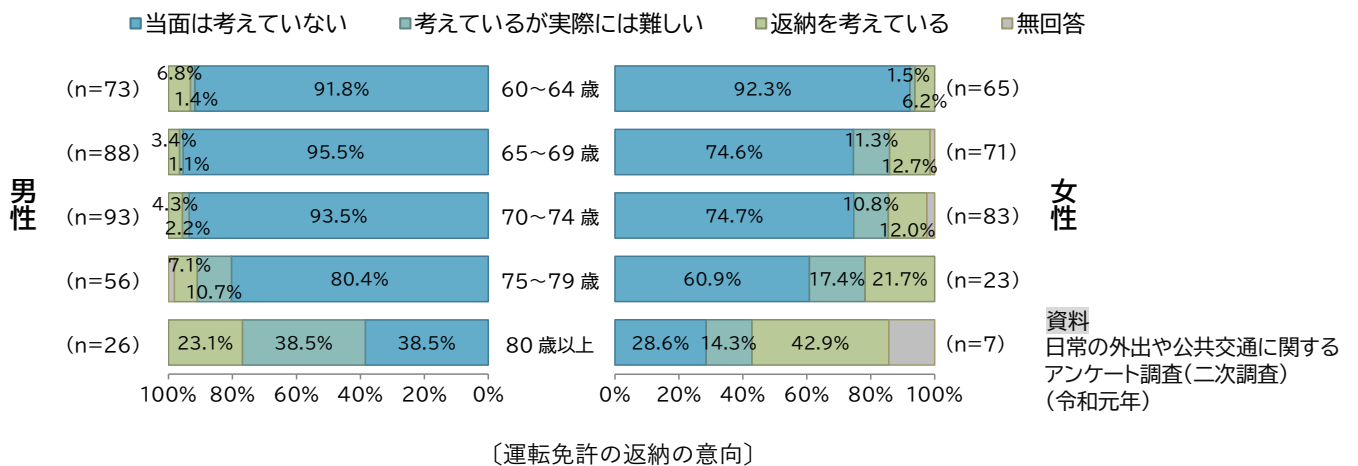
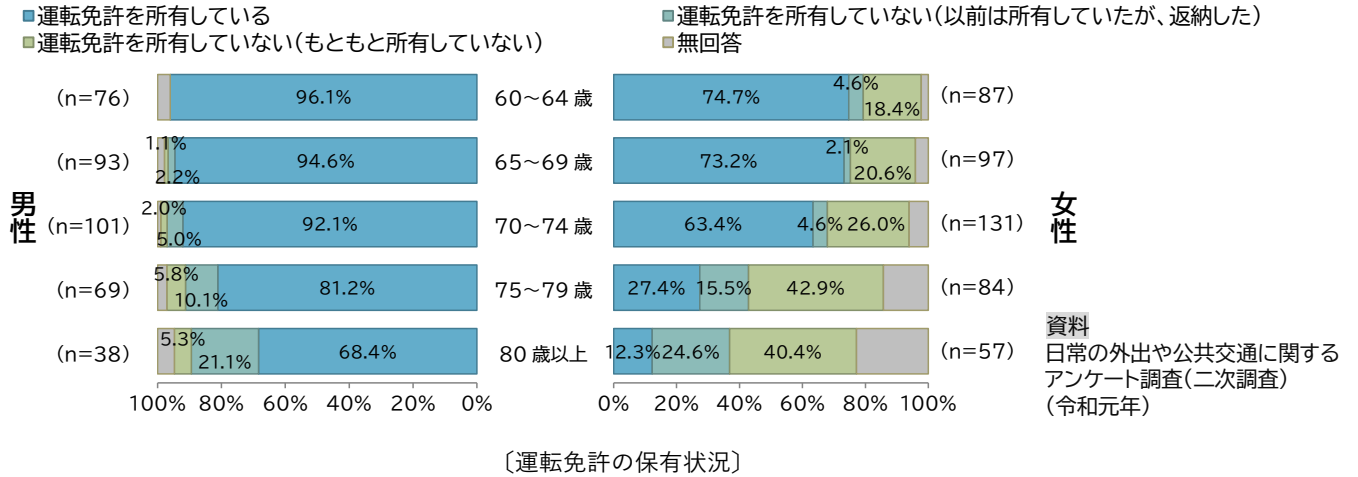
一方、公共交通の利用を見ると、通勤・通学、特別な買い物等市外を目的とする移動ではJR鹿児島本線の利用がやや多いものの、自家用車と比較して低い利用状況となっています。



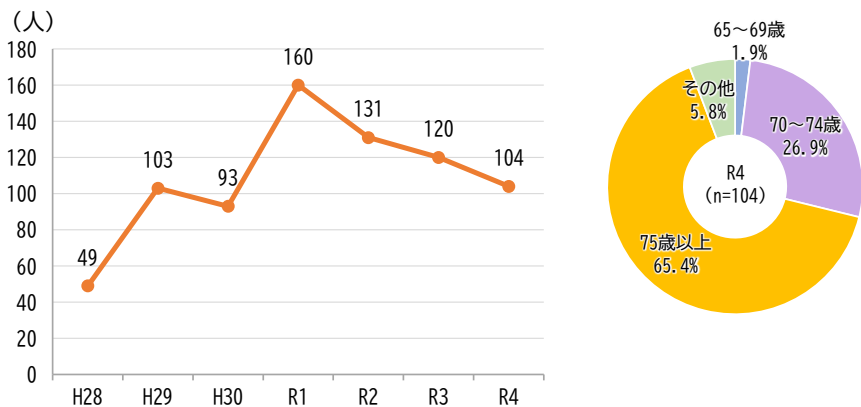
〔運転免許保有状況〕

日常の外出や公共交通に関するアンケート調査（二次調査）によると、市民の免許保有状況は男性では80歳以上でも68.4%が所有している状況となっています。女性は男性よりも保有率が低く、75歳を境に大幅に減少しています。

また、免許返納の返納意向を見ると、80歳以上になると男女ともに返納意向が急速に高まっています。



平成29年以降の免許返納者数は、年間100人程度です。令和4年の免許返納者数は104人であり、75歳以上の返納が65.4%を占めています。



資料 福岡県警察本部資料

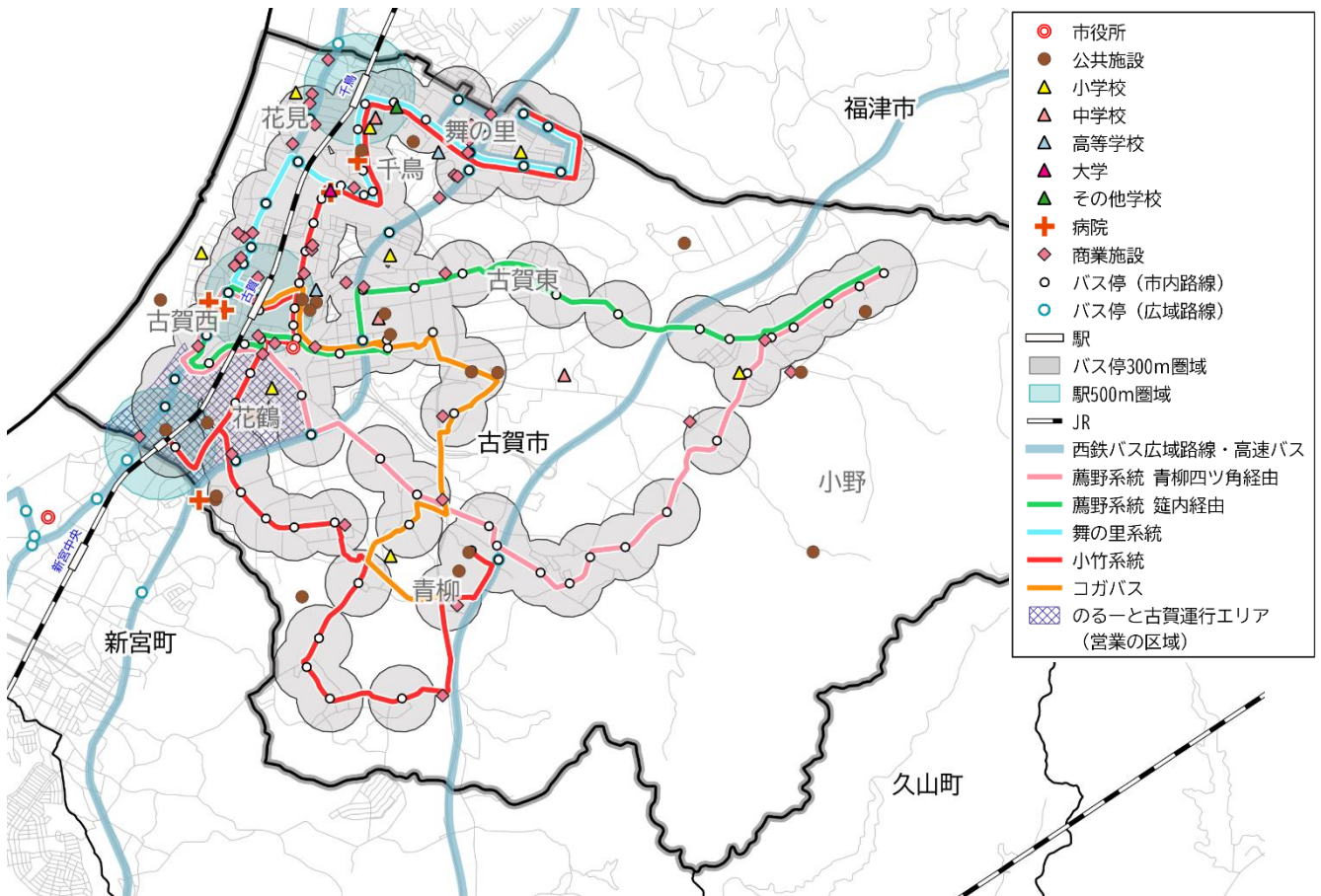
2-2 地域公共交通の現状

(1) 地域公共交通ネットワークの現状

古賀市内には、JR 鹿児島本線、西鉄バスの高速バス及び広域路線バスが運行しており、福岡市をはじめ南北方向の市町を結ぶ広域的な公共交通ネットワークが形成されています。

市内の公共交通としては、西鉄バスが運行する古賀市内線が4系統運行しているほか、公共施設等を結ぶ路線としてコガバスが運行しており、東西方向のネットワークが形成されています。また、花鶴丘、日吉、美明地区ではAI オンデマンドバスが運行しています。

〔路線図と市内交通ネットワークの概況〕

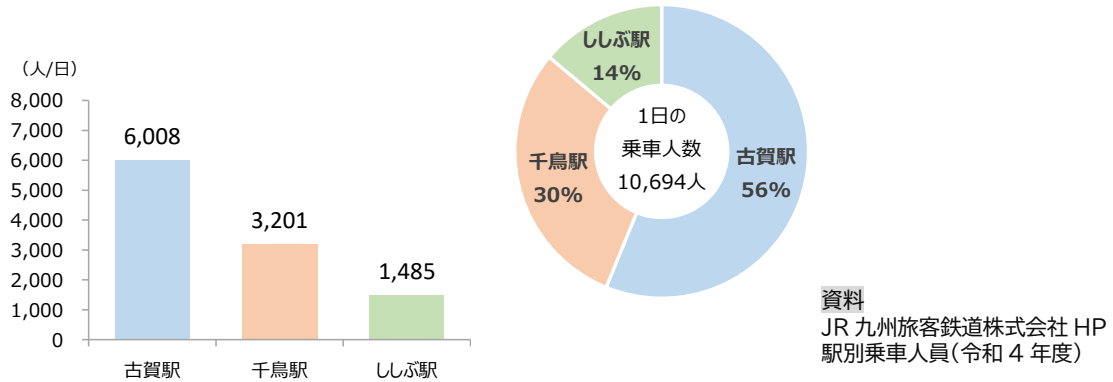


交通モード	路線	概要
鉄道	JR 鹿児島本線	博多・久留米方面 (平日/普通 62 便 区間快速 17 便 快速 17 便) 折尾・小倉方面 (平日/普通 63 便 区間快速 23 便 快速 11 便) 〔市内駅〕古賀駅、千鳥駅、ししぶ駅 ※快速、区間快速の一部は古賀駅のみで停車
高速バス	直方～天神	九州自動車道上を運行
路線バス (広域)	福岡～赤間線	国道 495 号上を運行
	赤間急行福岡線	国道 3 号上を運行
路線バス (市内)	西鉄バス 薦野系統 青柳四ツ角経由	薦野～青柳四ツ角～古賀駅前を運行 〔運行便数〕平日 35 便、土・日・祝日 26 便
	西鉄バス 薦野系統 筵内経由	薦野～筵内～古賀駅前を運行 〔運行便数〕平日 9 便、土・日・祝日 6 便
	舞の里系統	舞の里～千鳥駅～古賀駅前を運行 〔運行便数〕平日 28 便、土・日・祝日 17 便
	小竹系統	舞の里～古賀駅東口～グリーンパーク古賀を運行 〔運行便数〕平日 19 便、土・日・祝日 19 便
	コガバス	古賀駅前～青柳四ツ角～コスモス館を運行 〔運行便数〕平日 18 便
AI オンデマンドバス	のるーと古賀	花鶴丘、日吉、美明地区を運行 (営業の区域) 〔運行時間〕平日 7:00～20:00、土・日・祝日 8:00～18:00
タクシー		㈱古賀タクシー、花鶴タクシー(有)の 2 社が事業を展開

(2) 各交通モードの現状

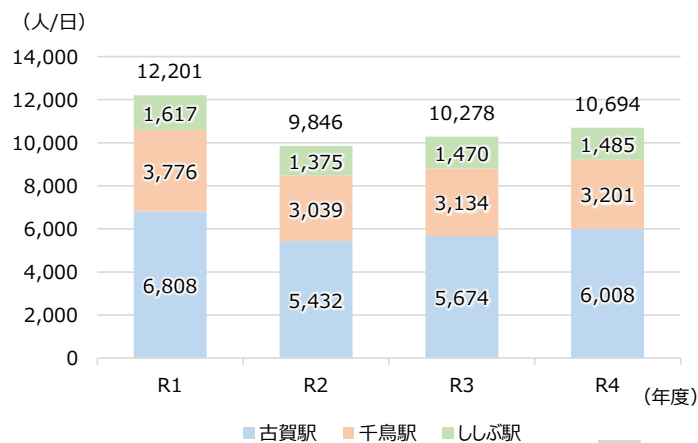
〔鉄道〕

古賀市内には、JR 鹿児島本線が運行しており、福岡・久留米方面と折尾・小倉方面とを南北方向に結んでいます。市内には古賀駅、千鳥駅、ししぶ駅の3駅が立地しており、1日に約10,700人の乗車があります。その内古賀駅での利用は6割弱を占めており、古賀駅は市の玄関口となっています。



〔駅別の1日当たり乗車人員 (令和4年度)〕

各駅とも、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、20%程度減少しました。その後、回復してきているものの、新型コロナ前の水準までは戻り切っておらず、依然として新型コロナ前の水準の14%程度の減少となっています。

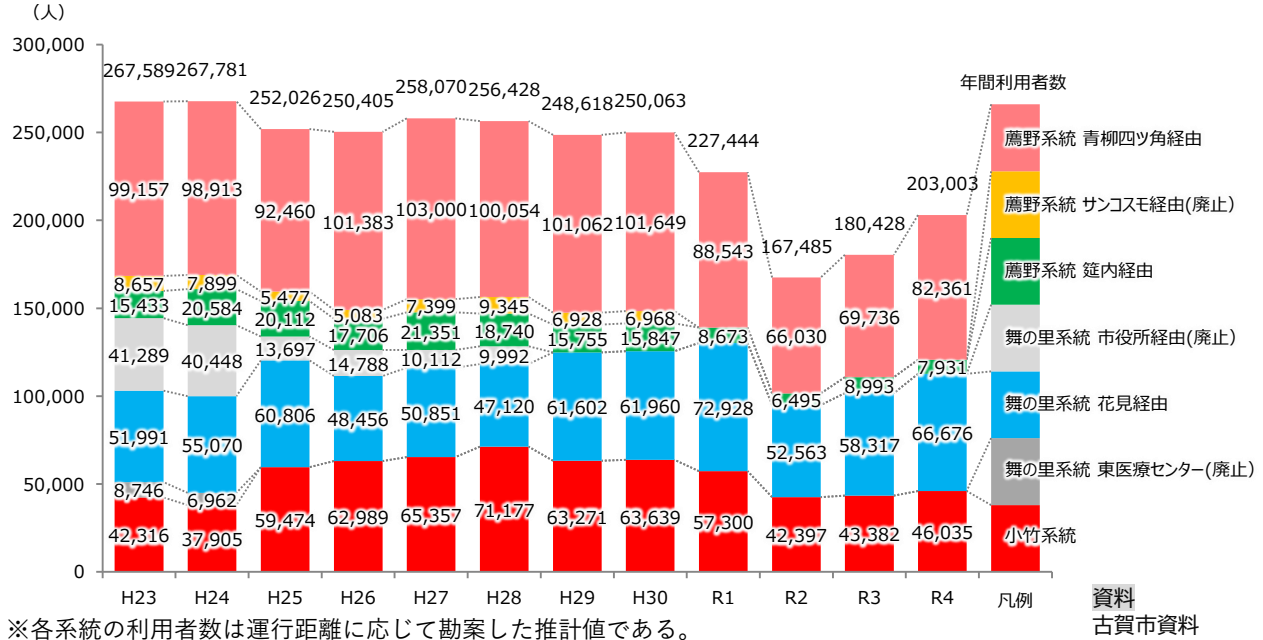


〔駅別の1日当たり乗車人員の推移 (令和元年度～令和4年度)〕

[西鉄バス 古賀市内線]

市内の路線バスとして、西鉄バスが運行する古賀市内線が4系統運行しており、市内の各地域を結び、東西方向の移動手段として機能しています。

平成30年度までは25万人前後で推移していましたが、令和元年度は約23万人に減少、さらに新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度及び令和3年度は20万人を下回るまで減少しています。



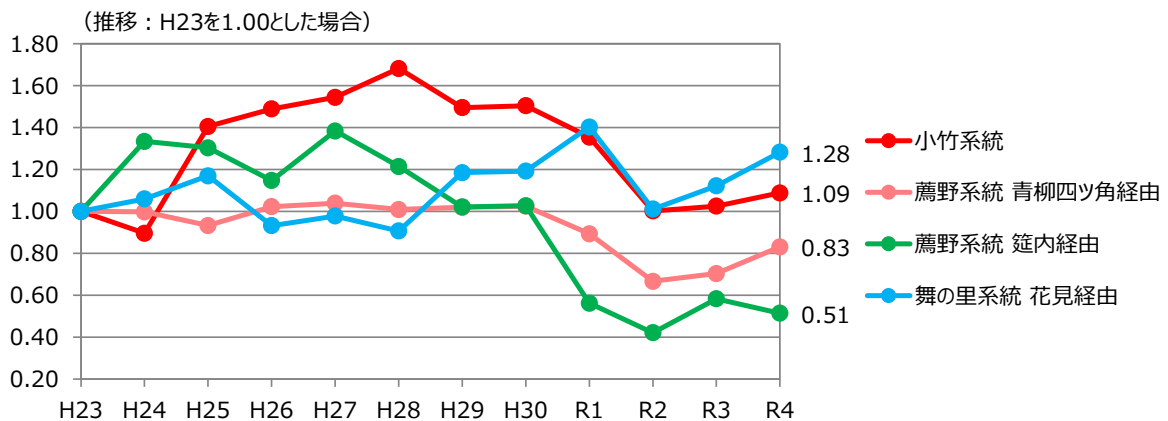
※各系統の利用者数は運行距離に応じて勘案した推計値である。

資料
古賀市資料

〔西鉄バス古賀市内線 年間利用者数の推移〕

平成25年度に運行区間が延伸した小竹系統や舞の里系統では、平成23年度に比べ利用者数は増加で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、平成23年度の水準まで低下しています。

一方、薦野系統青柳四ツ角経由、薦野系統筵内経由は、新型コロナウイルス感染症発生以前の令和元年度から利用者が減少しています。R3年度以降回復基調にあります。平成23年度の5～8割程度までしか回復していません。

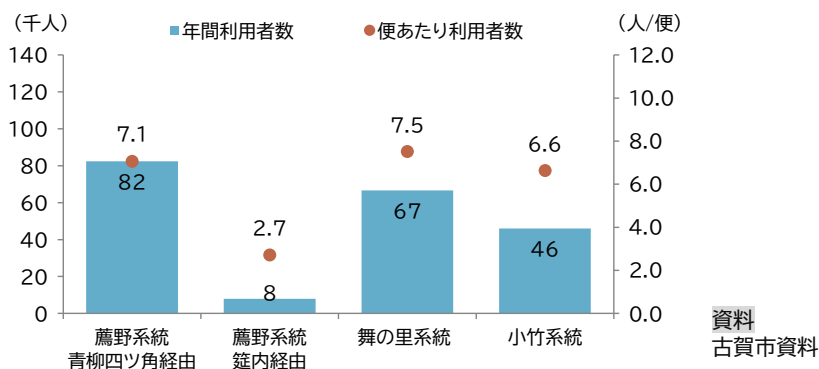


※各系統の利用者数は運行距離に応じて勘案した推計値である。

資料
古賀市資料

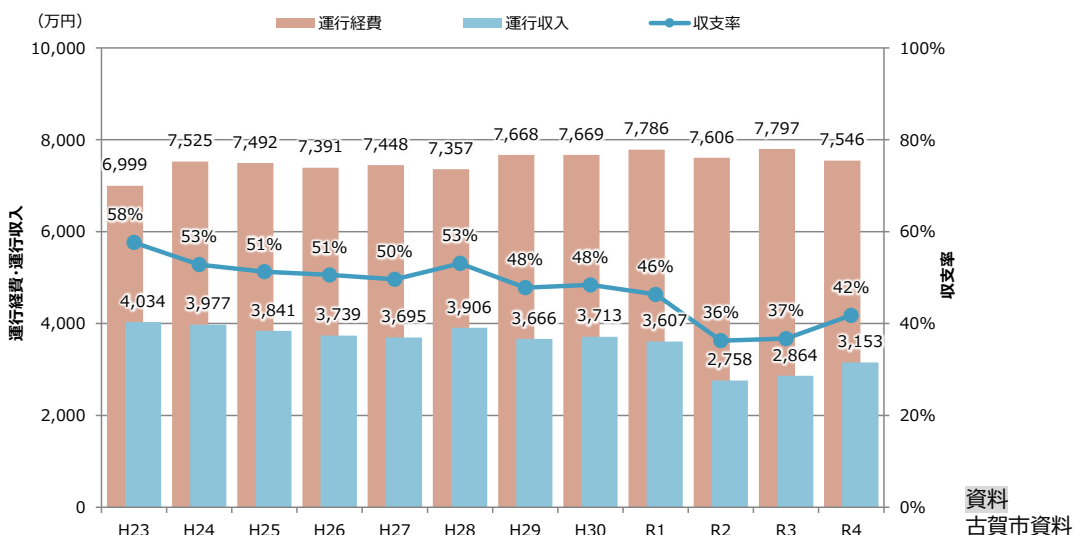
〔西鉄バス古賀市内線の系統別利用者数の推移 (H23年を1.00とした場合) 〕

系統別の利用状況をみると、令和4年度における便あたり利用者数は、薦野系統青柳四ツ角経由が7.1人/便、薦野系統筵内経由が2.7人/便、舞の里系統が7.5人/便、小竹系統で6.6人/便と、系統により差があり、年間の利用者数も大きな差が生じています。

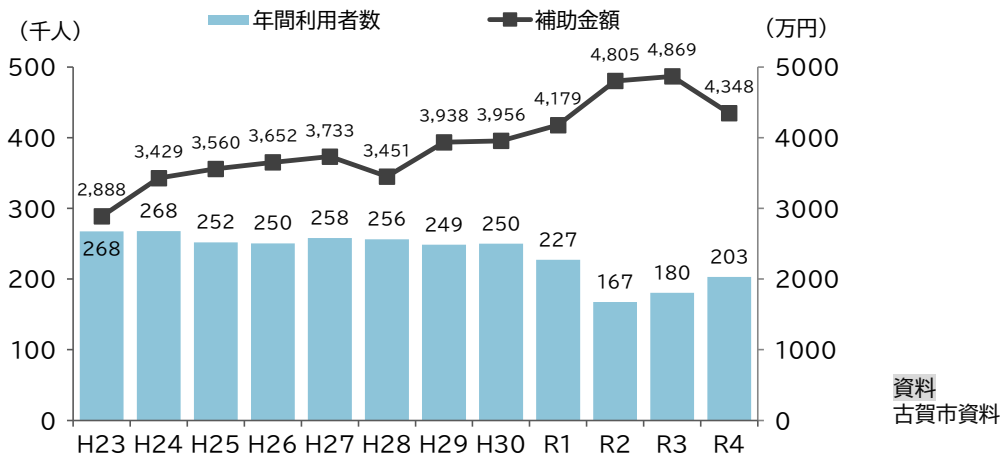


〔西鉄バス古賀市内線の利用者数及び便あたり利用者数（令和4年度）〕

運行収支状況をみると、運行経費は増加傾向にある一方、運行収入は減少傾向にあります。収支率は令和元年度まで50%前後で推移していたものの、令和2年度以降は40%前後に低下しています。そのため、赤字額、市の負担額（補助額）も増加傾向にあります。



〔西鉄バス古賀市内線の運行収支の推移〕

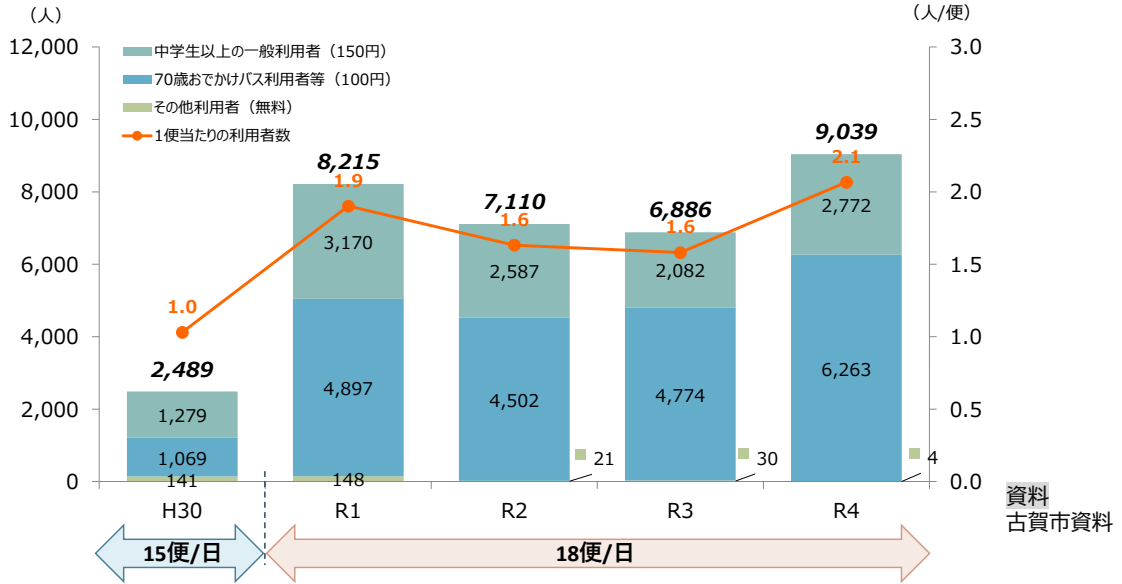


〔西鉄バス古賀市内線 年間利用者数及び補助金額の推移〕

[コガバス(古賀市公共施設等連絡バス)]

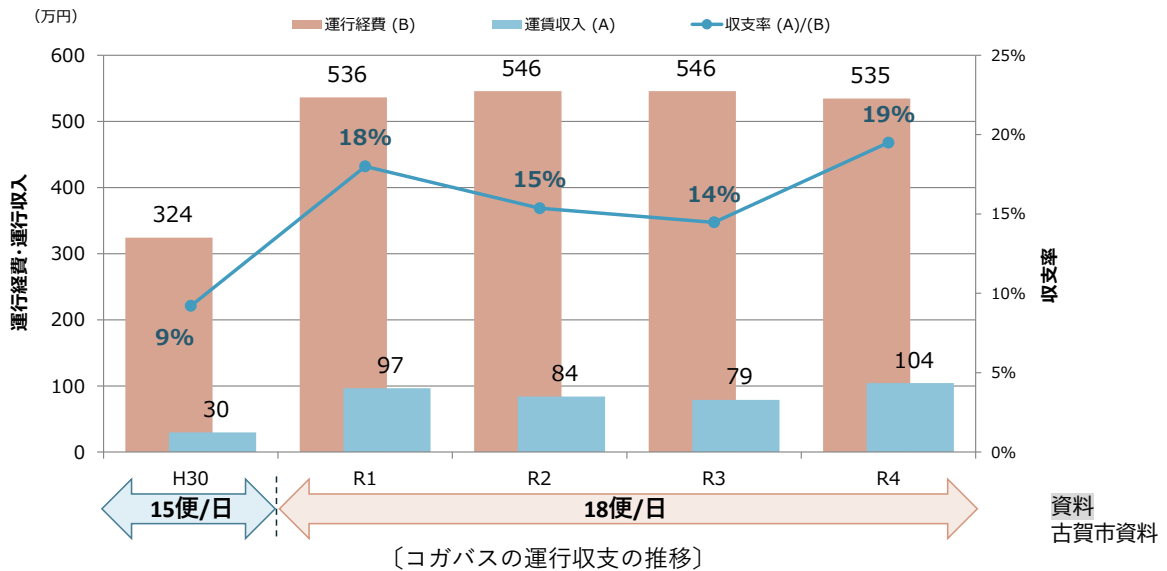
令和2～3年度については、新型コロナウイルスによる影響により利用者数が減少しましたが、令和4年度の利用者数は増加しており、令和元年度のコガバスの増便以降は、1便当たりの利用者数も増加傾向となっています。

なお、利用者の内訳をみると、70歳おでかけバス利用者等が約7割、中学生以上の一般利用者が約3割となっています。



〔コガバスの利用者数及び便あたり利用者数の推移〕

コガバスの収支率は、令和元年度以降、利用者数が増加したことに伴い増加傾向にあります。

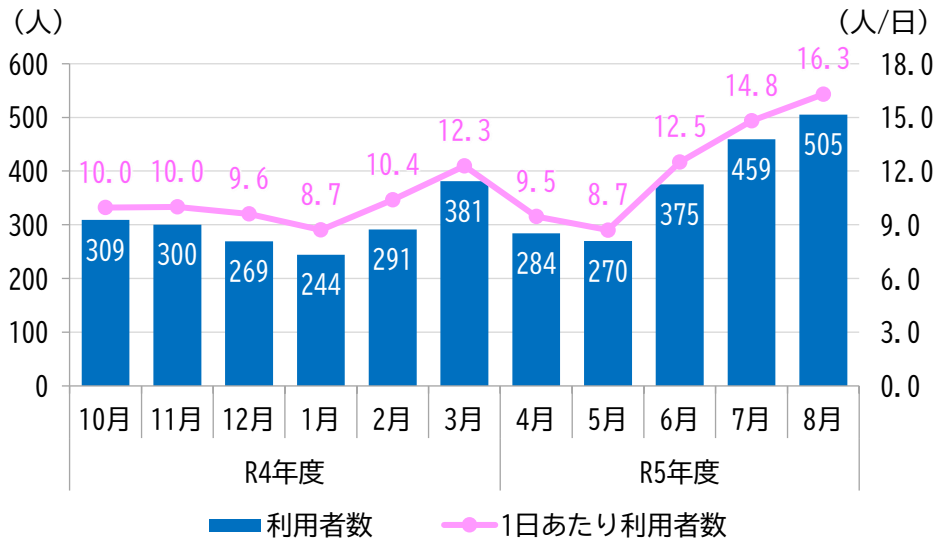


〔コガバスの運行収支の推移〕

【のるーと古賀(AI オンデマンドバス)】

令和4年10月1日に、花鶴丘、日吉、美明の3地区でAI（人工知能）を活用したオンデマンドバス「のるーと古賀」の運行が開始されました。

運行開始直後の利用者数は、1月あたり約300人/月、1日平均10人でしたが、新型コロナウイルスの感染症法上の位置づけが「5類」移行後の令和5年6月以降、利用者数は増加し、8月は約500人/月、1日平均16.3人になっています。



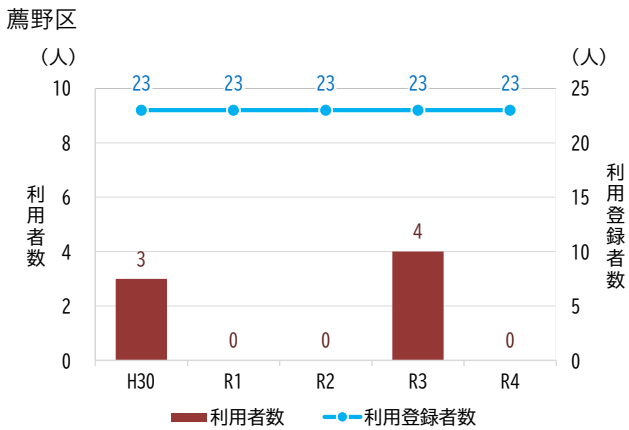
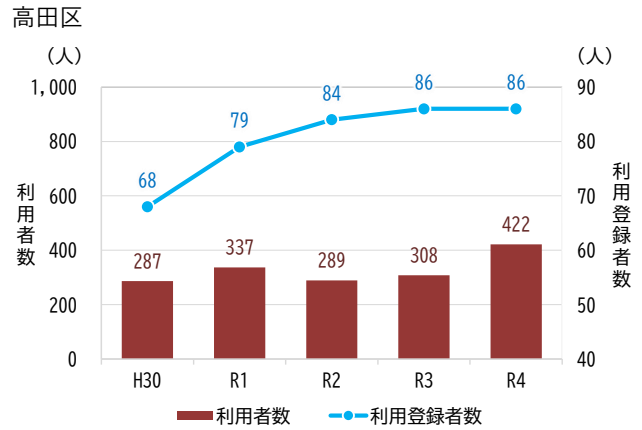
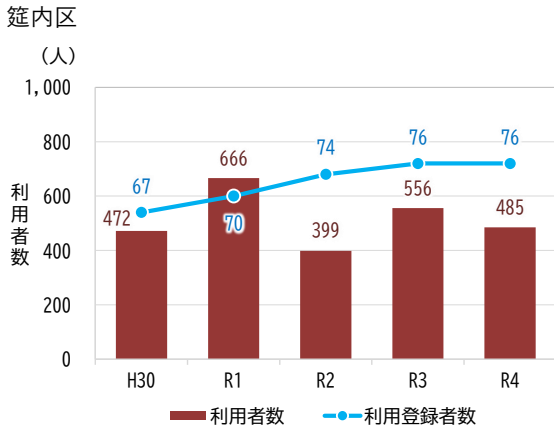
〔のるーと古賀の利用者数及び1日あたり利用者数の推移〕

資料
古賀市資料

【おでかけタクシー】

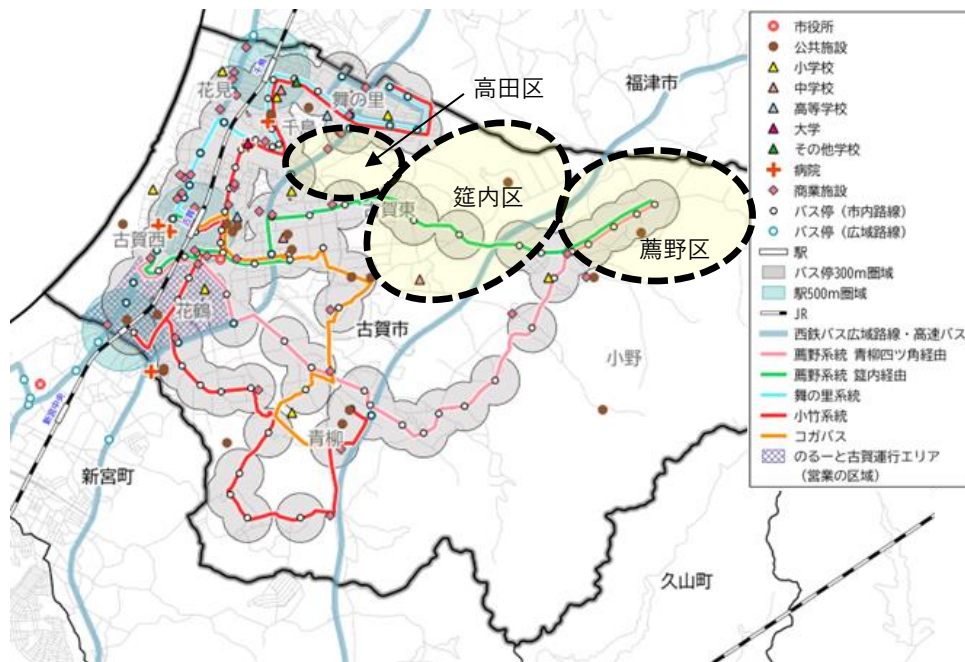
「おでかけタクシー」は、地域が主体となって、交通手段を持たない人（高齢者など）の移動をサポートする事業で、タクシーの利用に対し、市が補助を行っています。

筵内区、高田区、薦野区で実施しており、令和4年度の利用者数は、筵内区で485人、高田区で422人であり、利用登録者数も増加傾向にあります。



資料
古賀市資料

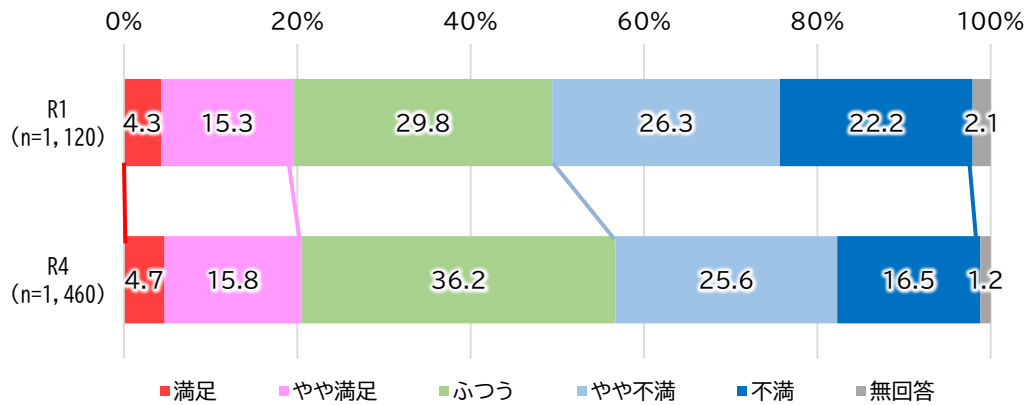
〔おでかけタクシー利用登録者数・利用者数〕



〔おでかけタクシー実施地域〕

(3) 公共交通に対する満足度

古賀市市民意識調査結果によると、「鉄道やバスなど市内の公共交通機関の利便性」に対する「満足」と「やや満足」の割合は、19.6% (R1) から 20.5% (R4) に微増、「やや不満」と「不満」の割合は、48.5% (R1) から 42.1% (R4) に減少しています。



資料

古賀市まちづくりに関する市民アンケート報告書(R2.3)
古賀市市民意識調査報告書(R5.1)

〔「鉄道やバスなど市内の公共交通機関の利便性」に対する満足度〕

第3章 古賀市地域公共交通網形成計画の検証

令和2年6月に策定した古賀市地域公共交通網形成計画について、施策の取り組み状況や達成状況の検証を行いました。

〔古賀市地域公共交通網形成計画の基本方針と施策・事業の体系〕

〔基本方針〕	1. 市外への外出を確保する 鉄道・広域路線バスの 維持及び駅の交通 結節機能の強化	2. 利便性と効率性が 確保された市内交通 ネットワークの構築	3. 移動ニーズに細やかに 対応する交通 サービスの確保	4. 公共交通の持続可能性 の向上に向けた 取組の推進
施策 1. 交通 ネットワーク の再構築	事業 1-1② 乗り換えしやすい ダイヤの設定	事業 1-1① 西鉄バス古賀市内線・コ ガバスの一体的な見直し 事業 1-2② 市外への移動ニーズへの 対応に向けた検討	事業 1-2① 新たな技術の活用 に向けた調査・研究	
施策 2. 公共交通を 利用しやすい 環境の整備	事業 2-1 駅や主要停留所における待合環境や案内誘導の整備			
	事業 2-2 公共交通に関する情報周知の強化			
	事業 2-3 多様な交通サービスの一元化に向けた調査・研究 ①情報の一元化に向けた調査・研究 ②新たな料金体系や支払い方法の導入に向けた調査・研究	事業 2-4 車両更新時における ユニバーサルデザインに 配慮した車両の導入		
施策 3. 利用の促進			事業 3-3 高齢者に向けた利用促進 〔外出の動機づくりと 利用の不安軽減〕 ①「おでかけプラン」 の作成 ②公共交通の使い 方講座の実施	事業 3-1 戦略的モビリティ・ マネジメントの実施 ①公共交通の利 用を促す情報提 供 ②集会時における 利用喚起
				事業 3-2 バスの乗り方教室の実施
施策 4. 様々な主体の 参画・連携強化		事業 4-1 市民の参画強化 ①地域が主体となった取組の促進 ②市民との利用状況の共有		
	事業 4-3 隣接市町との連携強化	事業 4-2 多様な分野との連携強化		

〔施策〕

〔事業〕

(1)計画の施策・事業の実施状況

新型コロナウイルス感染症の影響で、十分な活動ができなかった事業や着手できなかった事業もありましたが、のるーと古賀（AI オンデマンドバス）の導入や地域協議会の設立・開催など、積極的な取組が進んでいる事業もあります。

		事業の実施状況		
施策1 交通ネットワークの再構築	事業 1-1：現行路線の見直し（階層化）			
	①西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的な見直し			
		●コガバスについて、市民の方により身近に感じてもらうため、九州産業大学の学生と一緒に R3 年 10 月 10 日と 24 日にラッピングデザインワークショップを実施（YouTube 動画も作成）		実施
		●R3 年 12 月 26 日には、コガバスラッピングデザインのお披露目会を実施		
	②乗り換えしやすいダイヤの設定			
		●古賀市内公共交通時刻表作成、全戸配布		実施
		●ダイヤの見直し等実施		
		●JR 古賀駅に電光掲示板（バスナビジョン）を設置		
	事業 1-2：対応する移動ニーズの拡大			
	①新たな技術の活用に向けた調査・研究			
	●R4 年 10 月 1 日から、花鶴・日吉・美明エリアにおいて、のるーと古賀（AI オンデマンドバス）の運行を開始。（高齢化率が高く、坂道が多いなど地形上も移動の困難さを抱える地域であるため）		実施	
②市外への移動ニーズへの対応に向けた検討				
	●未実施		未実施	
施策2 公共交通を利用しやすい環境の整備	事業 2-1：駅や主要停留所における待合環境や案内誘導の整備			
		●JR 千鳥駅東口のアクセス機能を強化するためのロータリー整備に着手し、詳細設計を進めている（R4 年度）		実施
	事業 2-2：公共交通に関する情報周知の強化			
		●R2 年度より、「古賀市内公共交通時刻表」に、赤間急行福岡線等の情報も掲載		実施
		●古賀市役所 HP にも情報を掲載し、ダイヤが変更になる度に更新等を実施		
		●JR 古賀駅に電光掲示板（バスナビジョン）を設置【再掲_事業 1-1】		
	事業 2-3：多様な交通サービスの一元化に向けた調査・研究			
	①情報の一元化に向けた調査・研究			
	●未実施		未実施	
②新たな料金体系や支払い方法の導入に向けた調査・研究				
	●新たな料金体系等は、未達成。		実施	
	●のるーと古賀は、現金、交通系 IC カードの利用が可能（初回登録時割引クーポンあり）			
	●コガバスについては、現金と PayPay の利用が可能			
事業 2-4：車両更新時におけるユニバーサルデザインに配慮した車両の導入				
	●R5 年度、タクシー事業者が UD タクシー（ユニバーサルデザインタクシー）車両を導入する際の経費を補助		実施	

		事業の実施状況		
施策3 利用の促進	事業 3-1：戦略的モビリティ・マネジメントの実施			
	①公共交通の利用を促す情報提供			
	<ul style="list-style-type: none"> ●H30年10月～R元年6月にかけて、福岡工業大学と連携したモビリティ・マネジメントを実施 ●R元年8月7日に、モビリティ・マネジメントに関する出前講座を実施 ●利用促進のため、R5年度にYouTube動画を作成 ●LINEやInstagramで公共交通情報を配信 		実施	
	②集会時における利用喚起			
	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の利用を呼びかけつつ、できるだけ公共交通の利用が可能な時間帯での開催を計画（ただし、参加者が集まりやすい時間帯を優先したため、運行時間に合わせた開催までには至らなかった） ●イベント時に、会場へ来る際の「のるーとミーティングポイント」をお知らせ 		実施	
	事業 3-2：バスの乗り方教室の実施			
	<ul style="list-style-type: none"> ●H29年に出前講座等を実施していたが、R元年以降は未実施 ●R5年3月5日に親子体験会を実施（親子で体験「バスに乗ってお出かけしよう！」） 		実施	
	事業 3-3：高齢者に向けた利用促進〔外出の動機づくりと利用の不安軽減〕			
	①「おでかけプラン」の作成			
	<ul style="list-style-type: none"> ●H30年発行の「バスに乗る未来乗らない未来」を配布し、出前講座等で公共交通の利用を促進（ただし、おでかけプラン作成までは至っていない） 		実施	
②公共交通の使い方講座の開催				
<ul style="list-style-type: none"> ●地域協議会において、のるーと古賀（AIオンデマンドバス）の乗り方、のるーとアプリの使い方等の説明実施 ●のるーと利用相談会やオンライン説明会を開催 ●平常時は、市役所なんでもきくコーナー、経営戦略係にて説明 		実施		
施策4 様々な主体の参画・連携強化	事業 4-1：市民の参画強化			
	①地域が主体となった取組の促進			
	<ul style="list-style-type: none"> ●花鶴丘・日吉地区の補完交通について検討し、沿線地域の移動に関する課題を解決する公共交通地域協議会を設立 ●AIオンデマンドバスの運行開始に際し、花鶴丘・日吉・鹿部区において公共交通地域協議会を実施（鹿部区は新規立ち上げ） ●筵内区・小竹区において住民アンケートを実施し、筵内区の公共交通地域協議会を設立 		実施	
	②市民との利用状況の共有			
	<ul style="list-style-type: none"> ●設立した公共交通地域協議会において、公共交通の利用状況や運営状況について共有し、意見交換を実施 		実施	
	事業 4-2：多様な分野との連携強化			
	<ul style="list-style-type: none"> ●R5年3月5日に親子体験会を実施（親子で体験「バスに乗ってお出かけしよう！」）【再掲_事業3-2】 		実施	
事業 4-3：隣接市町との連携強化				
<ul style="list-style-type: none"> ●R5年8月22日に、令和5年度地方創生市町村圏域会議（宗像・糟屋北部圏域）を開催し、周辺市町と自治体間をまたぐ広域運行への需要や課題について協議 ●R6年1月26日に、宗像・糟屋北部圏域の沿線自治体で地域公共交通に関する連携会議を立ち上げ、地域公共交通に関する課題や広域交通連携等について協議 		実施		

(2) 基本目標の達成状況

古賀市地域公共交通網形成計画で定めた基本目標の達成状況を測る指標について、令和4年度時点における達成状況を整理しました。

基本目標1も基本目標2も、目標値までの到達は見込めない結果となりました。

基本目標1:地域公共交通の持続可能性の向上

市内交通ネットワークにおいては、広域路線との一体性を高め、移動需要に応じ効率化により運行経費の抑制を図ります。同時に、医療・福祉、まちづくり等他分野や、隣接市町と連携しながら、新たな技術を取り入れつつ、利便性向上・利用促進に取り組むことで、地域公共交通の持続可能性向上を目指します。

指標として、【市内路線の収支率】の改善を目指します。

市内路線の収支率

〈 運行経費に対する運行収入の割合 〉

〔 現況 〕

西鉄バス古賀市内線：46.3%
コガバス：18.0%
(R1年度)

〔 目標 〕

西鉄バス古賀市内線：50%
コガバス：25%
(R6年度)

西鉄バス古賀市内線：41.8%→未達成
コガバス：19.5%→未達成
(R4年度)

基本目標2:利用の増加

運行内容の見直しや、利用環境の改善、利用する上で必要な細やかな情報提供を行うことで、市民に地域公共交通の利便性を感じてもらえるようにするとともに、市民の理解・関心を高めることで、公共交通を利用する機運を高め、市民の利用が増加していくことを目指します。

指標として、【市民一人当たりの市内路線の年間平均利用回数】の増加を目指します。

市民一人当たりの市内路線の年間平均利用回数

〔 現況 〕

3.95回/年
(R1年度)

〔 目標 〕

4.30回/年
(R6年度)

3.59回/年→未達成
(R4年度)

(3) 施策の達成状況

古賀市地域公共交通網形成計画で定めた施策の達成状況を測る指標について、令和4年度時点における達成状況を整理しました。

施策1と施策4の評価指標は目標値の達成が見込めていますが、施策2と施策3の評価指標は目標値までの到達が見込めないものも一部ありました。

〔施策1の達成を図る評価指標〕

評価指標1 鉄道との接続性を確保したバスの便数の割合
 西鉄バス古賀市内線及びコガバスの各便のうち、JR3 駅で鉄道との接続性が確保された便数を確保することで、円滑に広域移動できる環境が整備されることが期待されます。
 なお、乗り換え時間が5～20分以内の便を“接続性が確保された”ものとしします。

目標値	単位	現況値	目標値
	%	古賀駅 94%、千鳥駅 69%、ししぶ駅 64%	現状の水準を維持

古賀駅：88%
 千鳥駅：66% → **達成**
 ししぶ駅：63%
 (R4 年度)

〔施策2の達成を図る評価指標〕

評価指標 2-1 利用環境の整備割合
 駅や主要停留所において、待合環境の改善（ベンチ・上屋の設置、情報案内の改善）及び案内誘導の整備（サインの整備）を行うことで、公共交通を利用しやすくなることが期待されます。
 次のバス停のうち、整備がなされた割合を指標とします。
 ①古賀駅 ②千鳥駅 ③ししぶ駅 ④古賀市役所 ⑤サンコスモ古賀
 ⑥リーバスプラザこが ⑦コスモス館 ⑧福岡東医療センター ⑨青柳四ツ角 ⑩米多比

目標値	単位	現況値	目標値
	%	0	100

20% → **未達成**
 (R4 年度)

評価指標 2-2 時刻表における路線の掲載割合
 時刻表に情報が一元化されることにより、利便性が向上し、利用が増加することが期待されます。次の4つの交通モードに関する情報の掲載割合を指標とします。
 ①JR ②西鉄バス（赤間（急行）福岡線） ③西鉄バス（福岡～赤間線・津屋崎～新宮線）
 ④西鉄バス（古賀市内線） ⑤コガバス ⑥高速バス

目標値	単位	現況値	目標値
	%	50	100

83% → **未達成**
 (R4 年度)

【施策 3 の達成を図る評価指標】

評価指標 3 利用促進を図る取組の実施回数
 各事業の着実な実行を目指し、実施状況の評価を行います。

目標値	単位	現況値	目標値
利用促進イベントの実施回数	回/年	*	計画期間内に定期的に実施
公共交通の利用を促す情報提供の実施	-	*	計画期間内に定期的に実施
「おでかけプラン」の作成	-	*	計画期間内に実施

利用促進イベント：27回/年実施 →達成
 情報提供の実施：3件実施 →達成
 「おでかけプラン」：なし →未達成
 (R4年度)

【施策 4 の達成を図る評価指標】

評価指標 4 地域協議会の立ち上げ件数
 市民の意識情勢を図ることで、地域が主体となって利用促進や新たな移動手段の導入等、移動手段確保に向けた取組を行う「地域協議会」が立ち上がっていくことを目指します。

目標値	単位	現況値	目標値
	件	0	4

4件立ち上げ →達成
 (R4年度)

第4章 まちづくりと地域公共交通の方向性

4-1 まちづくりの方向性

まちづくりの方向性を把握するため、上位・関連計画の整理を行いました。

【上位・関連計画における公共交通関連方針】

第5次古賀市総合計画 〈 R4 年度～R13年度 〉

【めざす都市のイメージ】

ひと育つ こが育つ

人がまちを支え まちが産業を支え 産業が人を支え
みんなが育つ 未来に向かって育ち続けるまち

公共交通関連方針

○土地利用構想

「市の玄関口に相応しい魅力ある空間の整備」

⇒JR 古賀駅周辺地区では、住宅・商業・医療・教育・文化などにぎわいを創出する多様な機能を集積しながら、歩いて回遊できる居心地の良い空間や特徴的な街並みの形成をめざすとともに、市の玄関口に相応しい魅力を高め、その効果が市全体に波及するよう取り組む。

〔基本目標3:産業が暮らしを支え地域をつなぎすべての人が豊かさにとぎわいを感じられるまち〕

政策 3-1__商工業・観光の活性化

- ・JR 古賀駅周辺の中心市街地における商機能やコミュニティ機能の維持・強化を図るため、空き店舗の解消などにより商業やサービス業の集積を促進する。

〔基本目標 4:都市基盤と環境が調和しすべての人が快適で安心して暮らせるまち〕

政策 4-1__良好な都市環境の形成

- ・JR 古賀駅周辺の土地利用の高度化など、地域特性に応じた土地利用を推進する。
- ・JR 古賀駅周辺地区については、住宅・商業・医療・教育・文化などにぎわいを創出する多様な機能を集積しながら、歩いて回遊できる居心地の良い空間形成を図り、特徴的な街並みの形成をめざすとともに、古賀市の玄関口に相応しい魅力向上に取り組む。

政策 4-2__持続可能な公共交通の実現

- ・AI や ICT を活用した公共交通サービス、キャッシュレス決済の導入など、自家用車以外の複数の移動手段を組み合わせ一括で利用できるサービスの普及に向けた基盤づくりにより利便性を向上させ、持続可能な公共交通を実現する。
- ・道路網の整備と連動しながら公共交通ネットワークの維持・確保に取り組む。
- ・公共交通を利用する習慣の定着化に向けた啓発を強化する。

〔主な事業〕

- 古賀駅周辺整備事業
- 千鳥駅東口周辺整備事業
- 公共交通維持・確保事業
- 公共交通利便増進事業

古賀市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略 〈 R2 年度～R6 年度 〉

【基本理念】

ひとが集い 魅力を育み 未来へつなぐ

公共交通関連方針

○まちづくり創生

- ・コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを念頭に置き、市内公共交通網の利便性向上と活用推進を図る。
- ・都市機能強化と中心市街地活性化を目的とし、JR 古賀駅周辺におけるウォーカブルシティ構想や土地利用、再開発について具現化をめざす。

古賀市都市計画マスタープラン 〈 R2 年度～R22 年度 〉

【都市づくりの理念】

“うみ”と“やま”の自然を大切にする都市づくり

“さと”のゆとり環境と潤いを保つ都市づくり

“まち”の利便性と魅力を高める都市づくり

“まち”と“さと”をつなぐネットワークづくり

公共交通関連方針

○市街化区域の方針

JR 駅を中心とした拠点づくり

- ・通勤や通学、買い物など人の活動のよりどころとなる JR 駅は、古賀駅を「中心拠点」、千鳥駅及びししぶ駅を「拠点」と位置づけ、アクセス道路など周辺整備を進め交通結節機能の強化を図る。

○公共交通・ネットワーク整備の方針

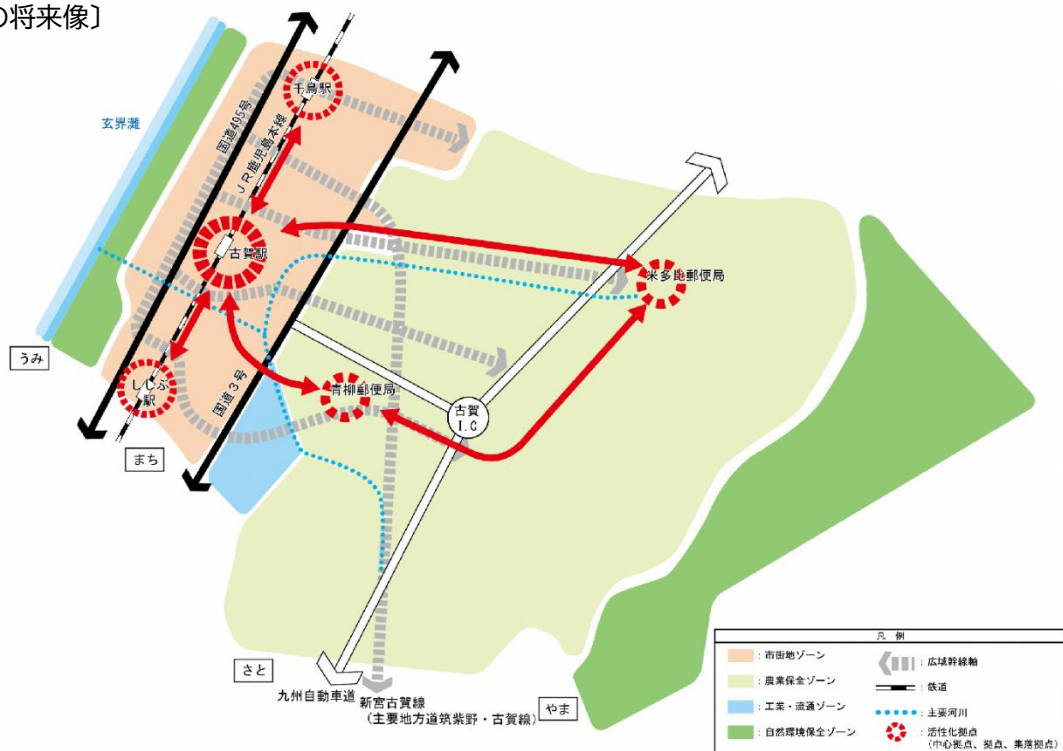
JR 駅周辺の整備

- ・JR 駅へのアクセス強化、利便性の向上を図るため、接続道路や駅前広場などの整備を進める。

公共交通ネットワークの充実

- ・地域の実情に応じた持続可能な公共交通網の形成に向けた取組を推進する。

〔都市の将来像〕



JR古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画 〈 R3 年度 〉

【まちづくりコンセプト】

歩きたくなる 暮らしたくなる 居心地の良い まちづくり

公共交通関連方針

○まちづくりの整備指針

指針2 公共交通機関との連携と回遊性の高い歩行者ネットワークの創出

- ・将来の都市機能に合わせた交通網の見直しと歩いて回遊できる居心地の良い空間を創出する。

指針3 既存工場などの立地特性を活かした街並みの形成

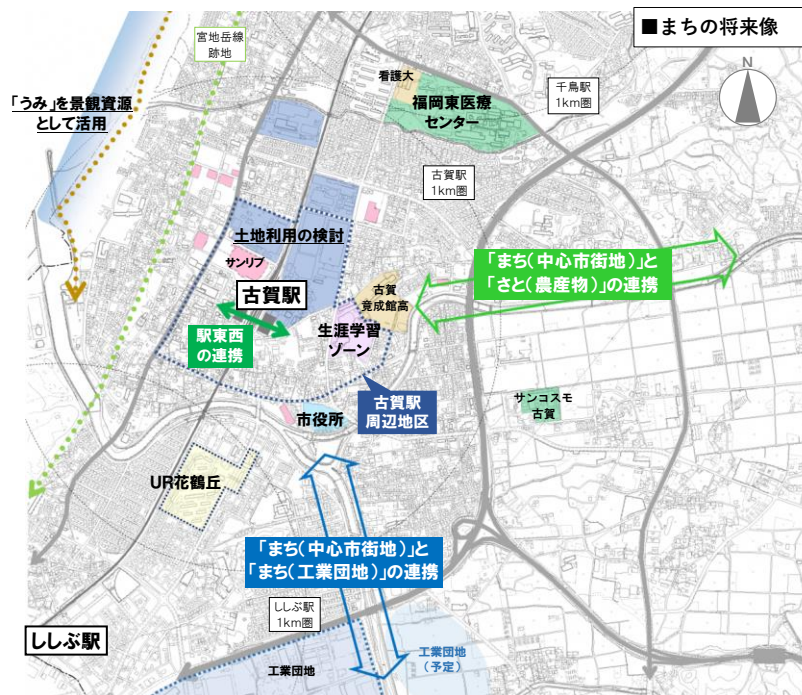
- ・古賀市の玄関口に相応しい駅前の魅力向上に取り組む。

○基盤整備の方向性

交通結節機能を高める駅前広場や自由通路の形成

- ・駅前広場の混雑を避けるためバスやタクシー、一般車等の乗換えなどの利便性の向上を図る。
- ・エレベーターやエスカレータ等によるバリアフリーで使いやすい交通結節点を形成する。
- ・西口と東口の連続性を高め、古賀市の玄関口として誇れる駅前景観の形成に資する駅前広場や自由通路等とする。
- ・駐輪場やトイレ等の適切な配置による交通結節機能の強化を図る。

【まちの将来像】



第2次古賀市環境基本計画 〈 H26 年度～R5 年度 〉

【めざす環境像】

「未来に引き継ごう 人が自然と愉しく共生する環のまち こが」

公共交通関連方針

○環境目標:「低炭素」社会の構築

- ・省エネルギーの推進、再生可能エネルギーの導入などを進め、地球温暖化対策を推進する低炭素型のまちをめざす。

【基本的な取り組み】

- 市民：近場への移動は徒歩や自転車を利用し、公共交通機関を積極的に活用する。
- 事業者：ノーマイカーデーを設定して近場への移動は徒歩や自転車を利用する。また、公共交通機関を利用する。


4-2 国の地域公共交通に関する動向

国の地域公共交通に関する動向を把握するため、令和5年4月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」の概要を整理しました。

地域公共交通を維持・活性化していくために、「交通DX」「交通GX」「3つの共創」により利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めるとしています。


交通DX

自動運転
地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援




▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS
交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

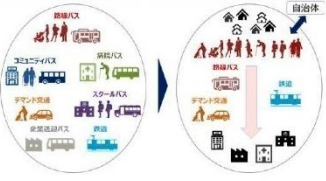
交通のコスト削減・地域のCN化
車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進



3つの共創

官民の共創
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行


交通手段が重複 → ネットワークの統合 → エリア一括協定運行



交通事業者間の共創
複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開

	郊外	市街地	
A社	バス	乗換拠点	○
B社	バス		×
C社	バス		×
D社	バス		×
			A~D社

他分野を含めた共創
地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



医療×交通 介護×交通 エネルギー×交通 教育×交通

資料
国土交通省資料 を基に一部加筆

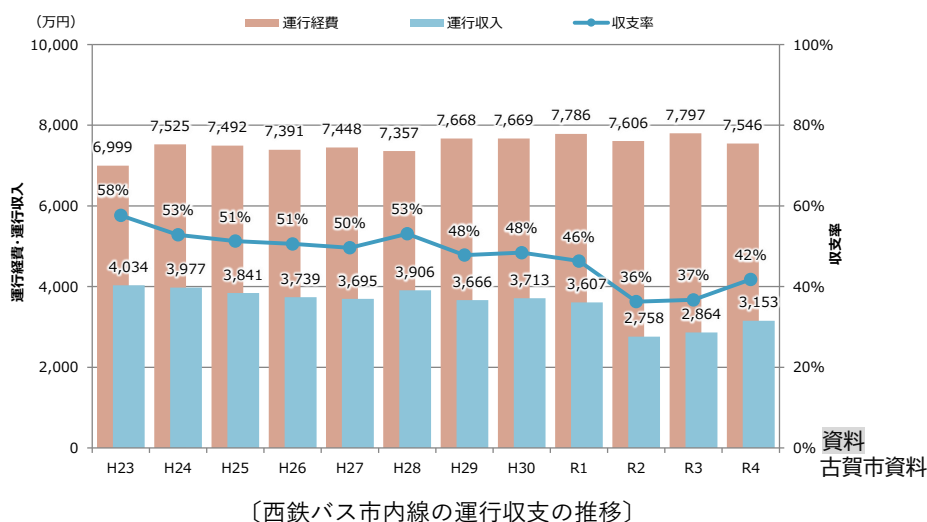
〔国の地域公共交通の再構築の方針〕

第5章 地域公共交通の課題

古賀市における地域公共交通の課題について、地域公共交通を取り巻く現状、古賀市地域公共交通網形成計画の検証結果、まちづくりと地域公共交通の方向性を踏まえ、以下の5つの課題を整理しました。

課題① 市内の公共交通体系の利便性と持続可能性の両立が困難

- 新型コロナウイルス感染症の流行がもたらした行動自粛等による交通事業の衰退や、2024年問題による運転士不足といったサービス供給側の問題を克服し、利便性を確保していくために、デジタル技術をはじめとした新たな技術を活用して、利便性と持続可能性を両立する公共交通体系への再構築（リ・デザイン）を進めていく必要があります。
- 特に、高齢者人口がさらに増加している中、高齢者の自家用車依存率も依然として高い状況において、高齢者が自家用車でなくても移動できる環境の構築が必要です。



課題② まちづくりに対し、公共交通サービスの視点が必要

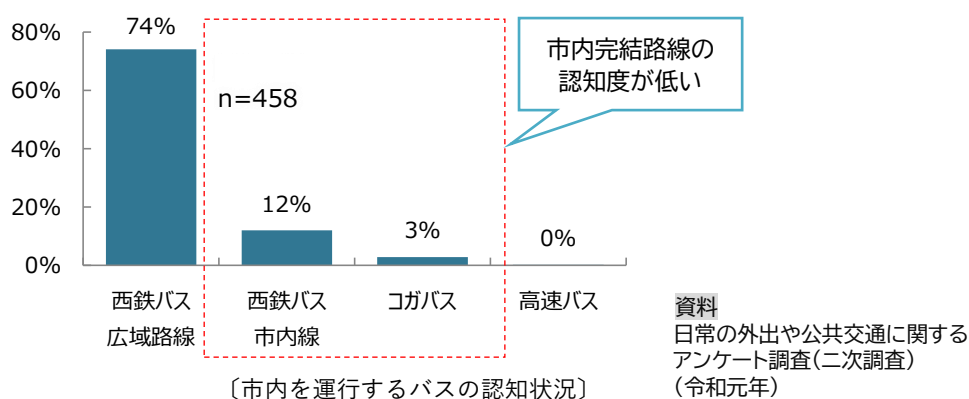
- 市では、活気とにぎわいの創出に向けて JR 古賀駅周辺地区への都市機能の集積、魅力的な空間の形成を進めていくこととしています。特に古賀駅東口周辺地区においては“歩きたくなる暮らしとなる 居心地の良いまちづくり”をコンセプトに、公共交通との連携と回遊性の高い歩行者ネットワークの創出に取り組みます。こうしたまちづくりを支えていくために、移動利便性の高い交通環境を確保していく必要があります。
- また、コンパクト プラス ネットワークの都市構造を構築するために、市東部エリアにおいては、青柳四ツ角や米多比の集落拠点を核とした交通ネットワークを構築していく必要があります。

課題③ 環境にやさしい交通体系や交通行動への転換が必要

- 古賀市は、2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロをめざす「古賀市ゼロカーボンシティ」を宣言しています。また、国の地域公共交通の動向として「交通GX」を進めることとされています。
- 環境負荷を抑えた交通体系を構築していくために、環境にやさしい交通サービスの導入や、環境負荷の低い車両への転換を推進していく必要があります。さらに、市民の自家用車依存率の高い交通行動からの転換を推進していく必要があります。

課題④ 公共交通に対する市民の認識と理解が一層必要

- 公共交通を持続可能なものとしていくためには、運行サービスの見直しによる運行効率化や、利用促進策等の取組に加え、サービス利用者側である市民が、公共交通を維持する上で自らが積極的に利用していく必要性を理解し、参画・支援していくことが不可欠です。
- そのため、各地域の交通サービスの改善、そして古賀駅周辺の交通体系の再構築を進めていくにあたり、公共交通における市民の意見等も収集・反映し、行政・市民・交通事業者等の関係者が協働して公共交通を創り上げていくスキームを構築する必要があります。
- また、公共交通の維持確保に向け、市民の公共交通の関心喚起、利用促進を推進していくべく、公共交通の運行情報の提供や利用啓発、一元的な検索ツールの提供、乗車体験会や乗り方教室などの周知を図っていく必要があります。



課題⑤ 他分野や隣接市町との共創が必要

- 公共交通の利用促進、公共交通サービスの充実にあたっては、福祉や環境、教育、商工など各分野と連携した取り組みや、隣接市町と連携した広域交通サービスの確保などを進め、持続的で利便性を確保した地域公共交通を共創していく必要があります。

第6章 計画の基本方針・将来イメージと目標

6-1 計画の基本方針

上位・関連計画に掲げられている古賀市がめざす将来像を踏まえ、古賀市における地域公共交通の将来像を定めるとともに、地域公共交通の課題解決に向けた地域公共交通の基本方針を整理しました。

【古賀市がめざす将来像】

古賀市の将来都市像：第5次古賀市総合計画

【めざす都市のイメージ】ひと育つ こが育つ

— 人がまちを支え まちが産業を支え 産業が人を支えみんなが育つ 未来に向かって育ち続けるまち —

【公共交通に関連する方針】良好な都市環境の形成／持続可能な公共交通の実現／商工業・観光の活性化

都市づくりの将来像：古賀市都市計画マスタープラン

【都市づくりの理念】

“うみ”と“やま”の自然を大切に
する都市づくり
“まち”の利便性と魅力を高
める都市づくり

“さと”のゆとり環境と潤い
を保つ都市づくり
“まち”と“さと”をつなぐ
ネットワークづくり

【公共交通に関連する方針】

JR駅周辺の整備／公共交通ネットワークの充実／
JR駅を中心とした拠点づくり

【古賀市における地域公共交通の将来像】

まちを支え、地域をつなぐ持続可能な公共交通

【解決すべき課題】

課題① 市内の公共交通体系の利便性と持続可能性の両立が困難

課題② まちづくりに対し、公共交通サービスの視点が必要

課題③ 環境にやさしい交通体系や交通行動への転換が必要

課題④ 公共交通に対する市民の認識と理解が一層必要

課題⑤ 他分野や隣接市町との共創が必要

【地域公共交通の基本方針】

基本方針① 利便性と効率性が確保された市内交通ネットワークの構築

基本方針② 移動ニーズに細やかに対応する交通サービスの確保

基本方針③ 公共交通と連携したまちのにぎわいの創出

基本方針④ 市外への外出を確保する鉄道・広域路線バスの維持

基本方針⑤ 公共交通の持続可能性の向上に向けた取組の推進

基本方針① 利便性と効率性が確保された市内交通ネットワークの構築

市民の移動需要やニーズに対応するとともに、限られたリソースの中で持続可能な運行を行っていくため、運行効率化に向けた市内交通ネットワークの再構築を図ります。

西鉄バス古賀市内線とコガバスを一体的に捉え、路線ごとが担う移動需要と役割を明確にし、階層化された交通ネットワークを構築します。さらに、非効率となっている路線・区間の見直しにより運行効率化を図ります。

また、不足する運転士確保に向けた取組も展開します。

基本方針② 移動ニーズに細やかに対応する交通サービスの確保

バス停から離れている地域等、路線バスでの対応が困難な地域における移動ニーズに対して、既存交通の見直しや新たな技術を活用した交通サービス（のるーと古賀）の充実を図ります。さらに、これら交通サービスに加え、施設の送迎サービスの活用についても検討し、交通サービスの確保をめざします。

あわせて、移動手段の確保に向けて地域自らが主体となった取組に対し、積極的に支援していくための体制を構築します。

基本方針③ 公共交通と連携したまちのにぎわいの創出

JR 古賀駅周辺地区で進められている魅力的な空間形成を支援するため、JR 古賀駅にアクセスする公共交通の利便性向上を図ります。また、JR 古賀駅及び千鳥駅の駅前広場整備と合わせた待合環境整備を進めます。

集落拠点に位置付けられている青柳四ツ角や米多比は、交通結節点としての機能強化を図ることで、市内外の「ネットワーク」としての一体性を高めます。

基本方針④ 市外への外出を確保する鉄道・広域路線バスの維持

福岡市をはじめ福津市や新宮町等の市外への移動を鉄道と西鉄バス広域路線で確保・維持していきます。また、隣接する福津市や新宮町との移動利便性を向上するため、両市町と連携し地域間交通の構築を図ります。

基本方針⑤ 公共交通の持続可能性の向上に向けた取組の推進

公共交通の持続可能性の向上、「古賀市ゼロカーボンシティ」の推進に向け、利用者側である市民の公共交通に対する理解・関心を高めます。

まずは情報の周知により認知度向上を図り、これまで公共交通を利用したことがない人にも、公共交通を移動手段の一つとして認識し、利用してもらうことをめざします。さらに、市民の公共交通に対する関心や、公共交通を支えていく意識を高め、利用を啓発する取組を展開することにより、日常的な移動手段として選ばれ、利用増加に繋げることをめざします。

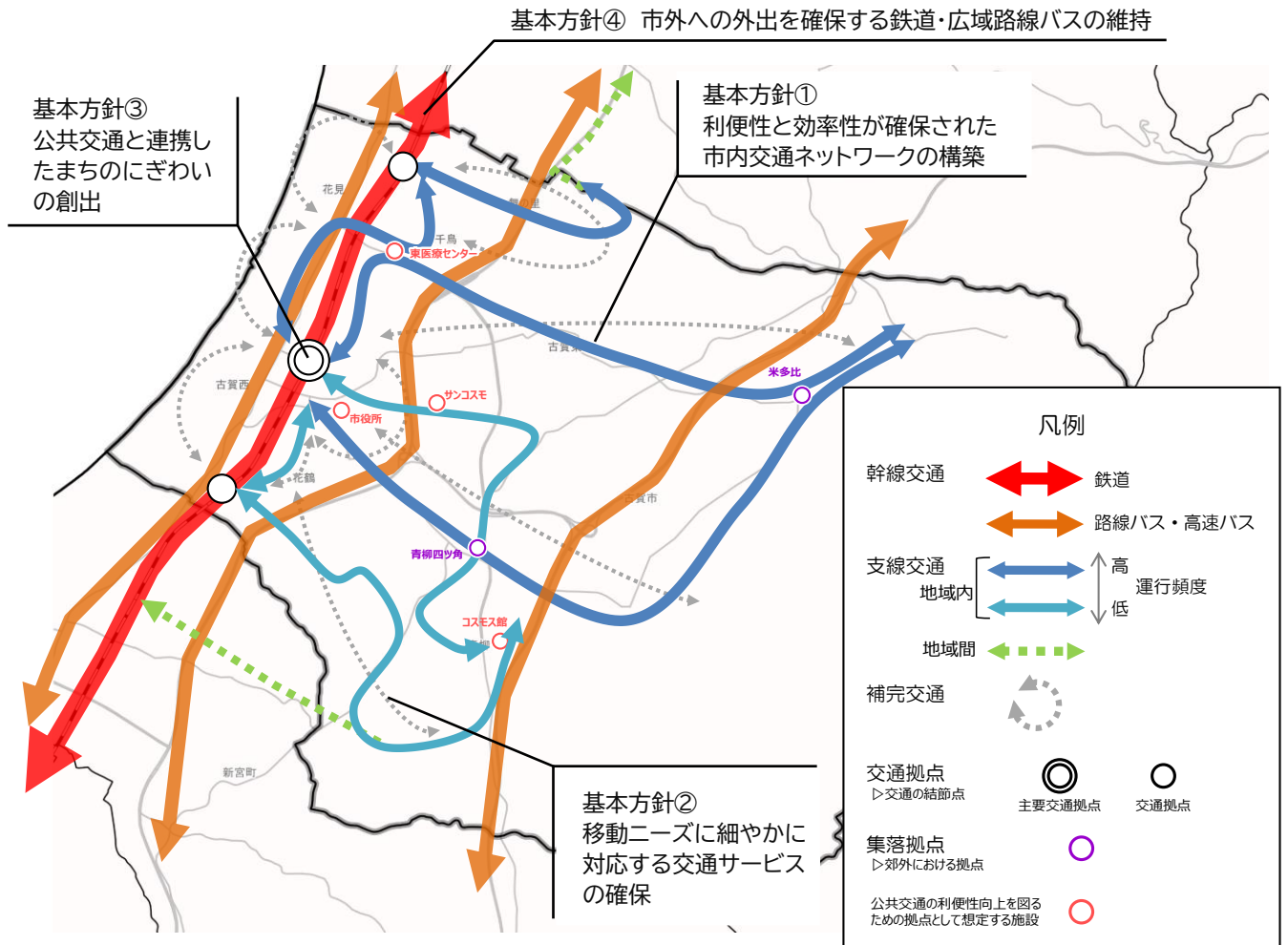
環境分野のみならず、福祉、教育、商工などの分野や民間と共創し、公共交通の持続可能性向上に向けた取組を推進します。

6-2 公共交通ネットワークの将来イメージ

(1) 公共交通ネットワークの将来イメージ

基本方針に基づく公共交通ネットワークの将来イメージ、及び交通ネットワークの階層イメージを次のとおり示します。

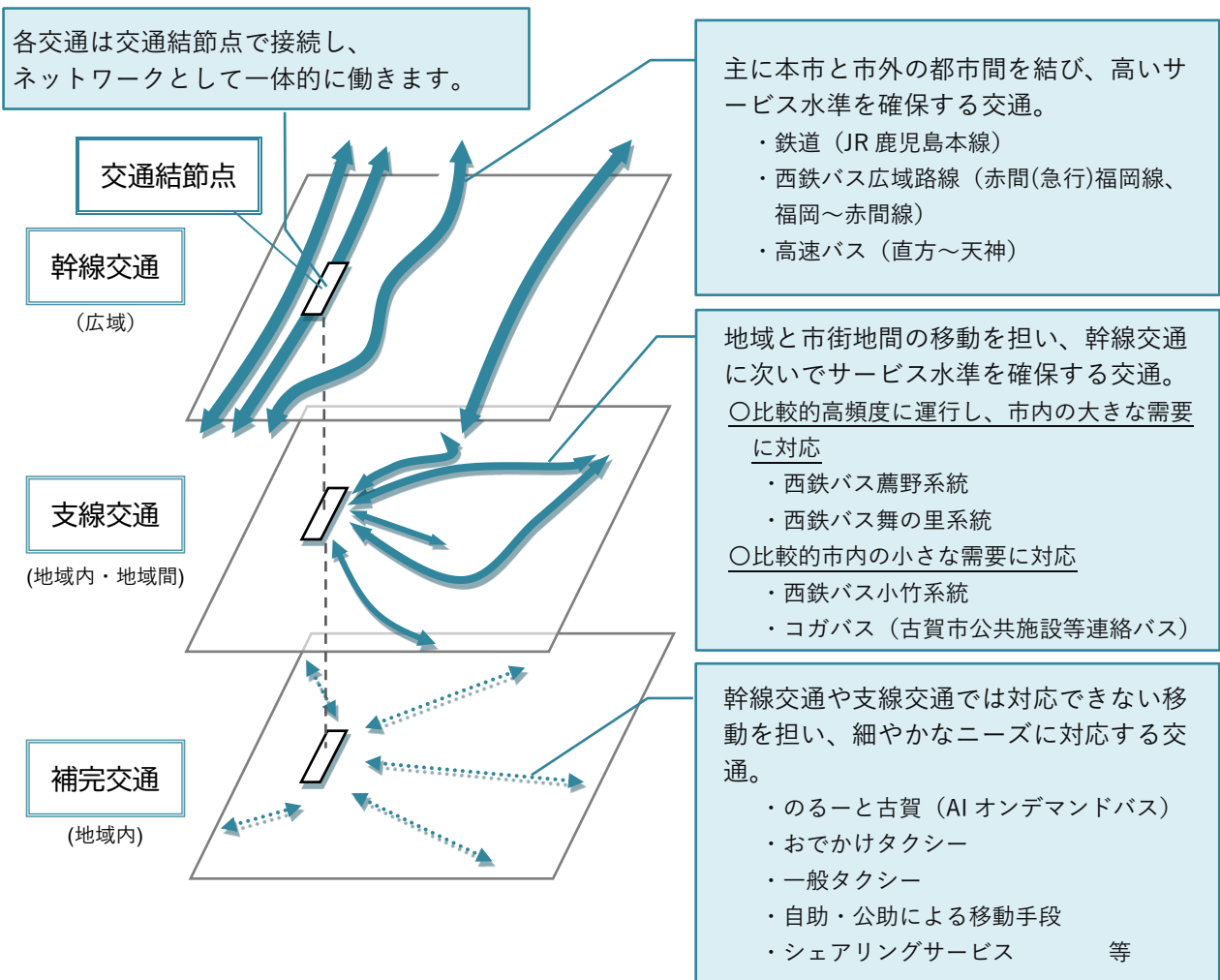
【公共交通ネットワークの将来イメージ】



基本方針⑤ 公共交通の持続可能性の向上に向けた取組の推進



【公共交通ネットワークの階層イメージ】



(2) 公共交通の役割

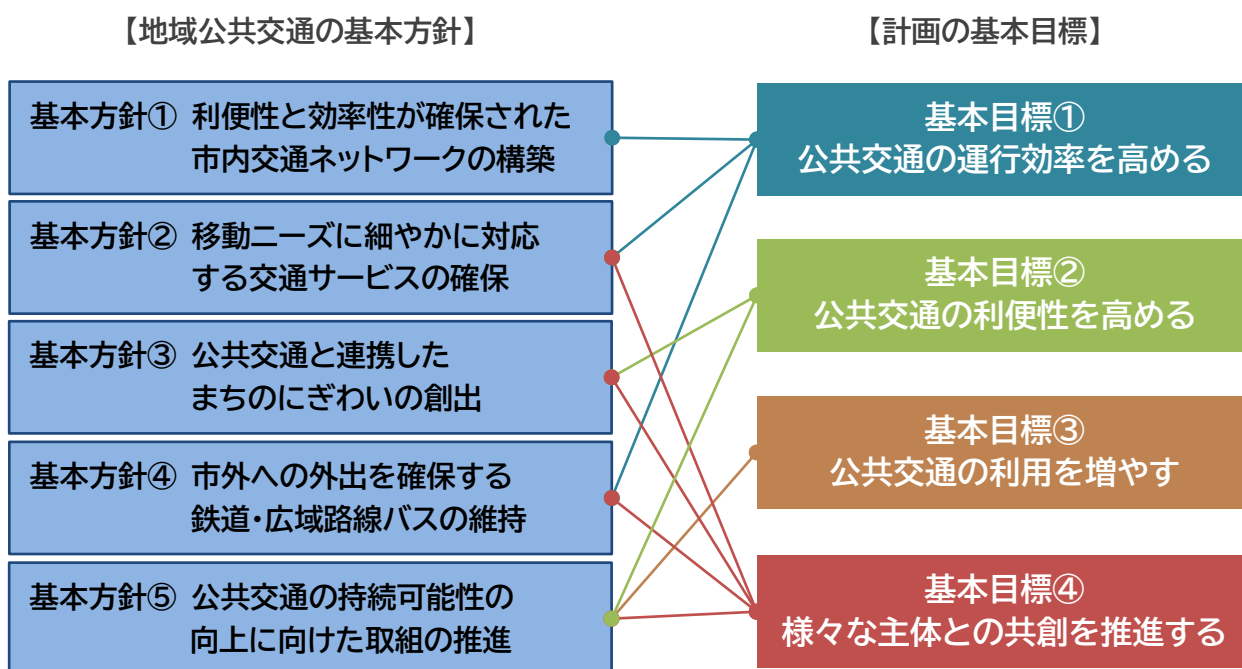
公共交通の役割を次のとおり示します。

【公共交通の役割】

区分	交通モード	路線	役割
幹線交通	鉄道	JR 鹿児島本線	本市と福岡市や北九州市方面への市外移動を支える骨格軸として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動のみならず、市外からの通勤や通学、ビジネス、観光などの移動を担う。
	高速バス	直方～天神	本市と福岡市や直方市方面への市外移動を支える骨格軸として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動のみならず、市外からの通勤や通学、ビジネス、観光などの移動を担う。
	西鉄バス 広域路線	福岡～赤間線	本市と福岡市や宗像市方面への市外移動を支える骨格軸として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動のみならず、市外からの通勤や通学、ビジネス、観光などの移動を担う。
赤間急行福岡線			
支線交通	西鉄バス 古賀市内線	薦野系統 青柳四ツ角経由	薦野区、薬王寺区、今在家区等と JR 古賀駅周辺の市街地部を連絡し、市民の通勤や通学、買物、通院等の日常生活での移動を担う。
		薦野系統 筵内経由	薦野区、筵内区等と JR 古賀駅周辺の市街地部を連絡し、市民の通勤や通学、買物、通院等の日常生活での移動を担う。
		舞の里系統	舞の里と JR 千鳥駅、JR 古賀駅周辺の市街地部を連絡し、市民の通勤や通学、買物、通院等の日常生活での移動を担う。
		小竹系統	小竹区、青柳区と JR ししぶ駅、JR 古賀駅周辺の市街地部、JR 千鳥駅を連絡し、市民の通勤や通学、買物、通院等の日常生活での移動のみならず、市外からの通勤移動を担う。
	コガバス (古賀市公共施設等連絡バス)		コスモス館と市街地の公共施設及び JR 古賀駅を連絡し、市民の買物、通院等の日常生活での移動を担う。
補完交通	のるーと古賀 (AI オンデマンドバス)		花鶴・日吉・美明地区内と JR 古賀駅周辺、市役所周辺を運行し、市民の通勤や通学、買物、通院などの日常生活での移動を担う。
	おでかけタクシー		乗降場所、時間帯を問わず、自由度の高い交通サービスを提供し、高齢者のあらゆる移動ニーズを支える。
	一般タクシー		乗降場所、時間帯を問わず、自由度の高い交通サービスを提供し、市民・来訪者のあらゆる移動ニーズを支える。

6-3 計画の基本目標

基本方針を踏まえて、本計画における4つの目標を設定しました。



基本目標①:公共交通の運行効率を高める

市内交通ネットワークにおいては、移動需要に応じたサービスの見直しにより、運行効率を高めることをめざします。

指標①-1 市内路線の収支率

〔現況〕

西鉄バス古賀市内線：41.8%
コガバス：19.5%
(R4年度)

〔目標〕

西鉄バス古賀市内線：50%
コガバス：25%
(R10年度)

※運行収入／運行経費

※目標値は「古賀市地域公共交通網形成計画」で未達成であった目標値を引き続き設定

指標①-2 のるーと古賀の運行収入

〔現況〕

37万円
(R4年度)

〔目標〕

350万円
(R10年度)

※R4年度は、R4年10月～R5年3月の運行収入

※目標値は、平日：50人/日、土日祝日：10人/日の利用を見込んで設定

指標①-3 財政負担額

〔現況〕

1.0億円
(R4年度)

〔目標〕

1.5億円以下
(R10年度)

※地域公共交通の維持に係る市負担額

※目標値は、R6年度に見込んでいる金額以下を設定

基本目標②:公共交通の利便性を高める

利用環境の改善や、利用する上で必要な細やかな情報提供を行うことで、市民に地域公共交通の利便性を感じてもらえるようにします。JR古賀駅においては、利便性向上を図ることで魅力的な空間形成を支援します。

指標② 利用環境の整備割合

〔現況〕

20%
(R4年度)

〔目標〕

100%
(R10年度)

※次のバス停のうち、待合環境の改善（ベンチ・上屋の設置、情報案内の改善）及び案内誘導の整備（サインの整備）がなされた割合を指標とします。

①古賀駅 ②千鳥駅 ③ししぶ駅 ④古賀市役所 ⑤サンコスモ古賀
⑥リーパスプラザこが ⑦コスモス館 ⑧福岡東医療センター ⑨青柳四ツ角 ⑩米多比

※目標値は「古賀市地域公共交通網形成計画」で未達成であった目標値を引き続き設定

基本目標③:公共交通の利用を増やす

市民の理解関心を高めることで、公共交通を利用する機運を高め、市民の利用が増加していくことをめざします。

指標③-1 市内路線の市民一人当たりの年間平均利用回数

〔 現 況 〕

3.6回/年
(R4年度)

〔 目 標 〕

4.3回/年
(R10年度)

※(西鉄バス古賀市内線、コガバス、のるーと古賀の年間利用者数) / 住民基本台帳人口
※目標値は「古賀市地域公共交通網形成計画」で未達成であった目標値を引き続き設定

指標③-2 利用促進を図る取組の実施回数

〔 現 況 〕

10回/年
(R2~R4年度平均)

〔 目 標 〕

10回/年以上
(R10年度)

※目標値は、現在実施している取組回数と同程度以上を設定

基本目標④:様々な主体との共創を創出する

市民や、福祉、環境、教育、商工等の他分野、隣接市町、企業と連携しながら、利便性向上・利用促進に取り組むことで、地域公共交通の持続可能性向上をめざします。

指標④ 共創による取組の実施回数

〔 現 況 〕

6回/年
(R4年度)

〔 目 標 〕

7回/年以上
(R10年度)

※目標値は、現在実施している取組回数以上を設定

第7章 施策・事業展開

7-1 施策・事業一覧

4つの基本目標の達成に向け、基本方針に対応した4つの施策に基づく事業を展開します。

【施策・事業一覧】

施策 1. 交通ネットワークの再構築

- 1-1 現行路線の見直し(階層化)
 - ①西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的な見直し
 - ②のりーと古賀の見直し
- 1-2 対応する移動ニーズの拡大
- 1-3 運転士の確保
 - ①公共交通分野への就職促進
 - ②二種免許取得支援制度の検討

施策 2. 公共交通を利用しやすい環境の整備

- 2-1 駅や主要停留所における待合環境の整備
- 2-2 公共交通に関する情報周知の強化
- 2-3 多様な交通サービスの一元化に向けた調査・研究
 - ①情報の一元化に向けた調査・研究
 - ②新たな料金体系等の導入に向けた調査・研究

施策 3. 利用の促進

- 3-1 戦略的モビリティ・マネジメントの実施
 - ①公共交通の利用を促す情報提供
 - ②集会・イベント時における利用喚起
- 3-2 公共交通の使い方講座等の開催
 - ①子どもを対象としたイベント等の開催
 - ②高齢者を対象とした使い方講座の開催

施策 4. 様々な主体の参画・連携強化

- 4-1 市民の参画強化
 - ①地域が主体となった取組の促進
 - ②市民との利用状況の共有
- 4-2 多様な分野との連携強化
- 4-3 隣接市町との連携強化
- 4-4 企業との連携強化

計画における目標の達成をめざします

7-2 個別施策・事業内容

本計画では次の施策・事業に取り組みます。

施策 1. 交通ネットワークの再構築

市民の移動特性や移動需要を踏まえ、利便性を確保しつつ、よりの確かつ効率的に交通サービスを提供できるよう、交通ネットワークの再構築を図ります。また、再構築した交通ネットワークを維持していくため、運転士の確保に取り組みます。

〔施策 1 の具体的な事業〕

事業	スケジュール					実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	
事業 1-1: 現行路線の見直し(階層化) ①西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的な見直し ②のりーと古賀の見直し	市内路線再編計画の検討		再編事業実施			古賀市 交通事業者
		のりーと古賀 適宜見直し				
事業 1-2: 対応する移動ニーズの拡大	実態調査 情報収集		事業スキームの検討		実験実施	古賀市 交通事業者
事業 1-3: 運転士の確保 ①公共交通分野への就職促進 ②二種免許取得支援制度の検討			広報実施			古賀市 交通事業者
	制度等の検討		実施			

〔施策 1 の個別事業内容〕

事業 1-1: 現行路線の見直し(階層化)

市内を運行している公共交通資源について、それぞれが担う移動需要と役割を明確にし、階層的な交通ネットワークを構築します。

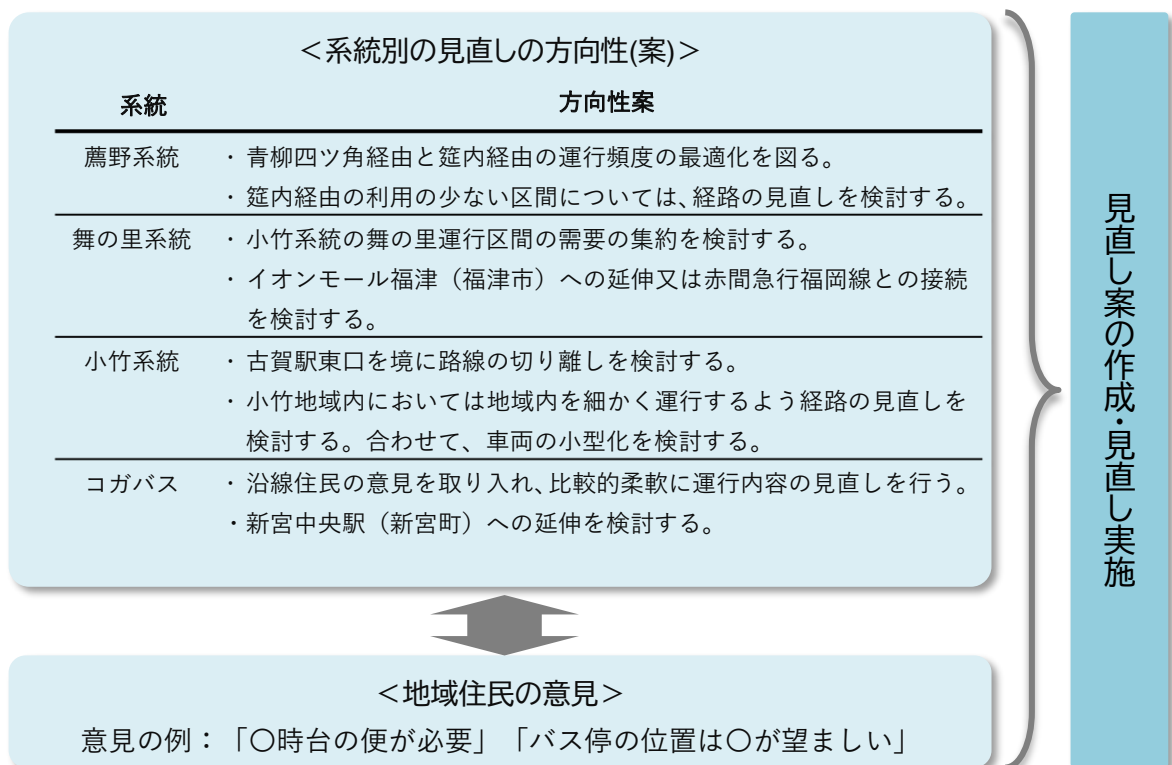
①西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的な見直し

西鉄バス古賀市内線及びコガバスにおいては、対応すべき需要を明確にし、路線再編を含めた一体的な見直しを行い、交通ネットワークとしてとしての効率性向上を図ります。

見直しに当たっては、地域住民が検討に関わり、運行ルート、運行ダイヤ等の具体的な運行内容について発案できるようにすることで、より実態に即した、効率性・利便性向上の効果の高い見直しを行えることが期待されます。よって、本事業の推進に当たっては、本市における地域公共交通のあり方(基本方針)を基本としつつ、地域住民の関わりを生み出しながら取り込みます。

また、市民は隣接する福津市や新宮町にも日常的に外出しており、同時に、福岡東医療センターや商業施設等を目的とした市外から市内への人々の流入があります。このような市域を跨いだ移動手段の確保に向け、隣接市町や交通事業者、関係する施設と調整しながら、検討を進めます。

さらに、新たな土地利用転換が図られるところは、庁内関係課と調整しながら、移動手段確保の必要性について検討を行います。



②のるーと古賀の見直し

新たな技術を活用した交通サービスのるーと古賀においては、運行効率を高めしていくため、運行データ等を活用・分析するとともに、利用者である地域住民の意見を聞きながら、利用状況に応じた運行サービスの見直しを行います。

また、現在運行しているエリア（花鶴・日吉・美明地区）以外への導入については、地域の意向、運行経費、階層的な交通ネットワーク構築等の視点から総合的に検討を行います。

<のるーと古賀の利用方法>



資料:のるーと古賀 HP

事業 1-2:対応する移動ニーズの拡大

現行の路線バスでは十分に対応できていない市民の移動ニーズへの対応を検討します。

地域の移動に関する課題や意向をうかがい、おでかけタクシーの導入や拡充（補助金額の増加）、のるーと古賀の導入等、地域の移動ニーズに対応した補完交通を検討します。

<おでかけタクシーの利用方法>



事業 1-3: 運転士の確保

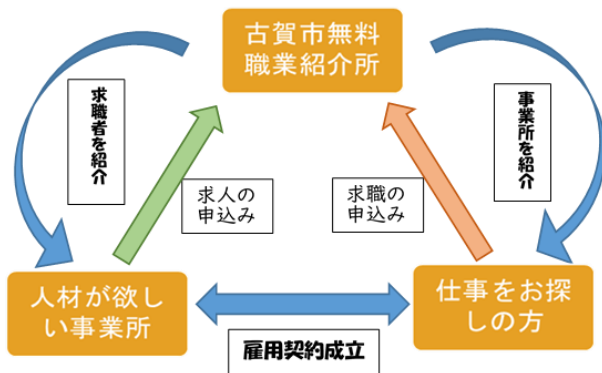
交通サービスを維持していくために運転士の確保に取り組みます。

① 公共交通分野への就職促進

交通事業者の求人票を古賀市無料職業紹介所に掲出し、運転士や窓口対応など公共交通分野への就業を希望する市民等の就労を支援するとともに、若者や女性ドライバー確保のためのバックアップ支援策を検討します。

公共交通分野への就職促進に向け、運転士の魅力的な働き方を紹介する広報物を作成し掲出するとともに、市のホームページや SNS でも情報発信します。

< 古賀市無料職業紹介所 >



資料: 古賀市 HP

② 二種免許取得支援制度の検討

市民等の二種免許取得の支援制度を検討します。

< 旅客運送事業者の人材確保支援制度 >

< 教育訓練給付制度 >

旅客運送事業者の人材確保支援 国土交通省

支援の目的

- 現在、地域の足のニーズを満たすための人材に加えて、外国人旅行者の移動ニーズに対応する人材が必要とされている状況。
- 事業者の経営基盤を安定させ、移動手段を提供する体制を整えるために、ドライバーの採用を緊急的に行う必要がある。

支援内容

旅客運送事業者等が人材確保のために行う以下の取組について支援

- バス事業者、タクシー事業者等が行う人材確保セミナー、PR資料の作成等の広報業務
- バス事業者、タクシー事業者等が行う二種免許取得費用の負担

< 補助対象事業者 >
バス事業者、タクシー事業者等

< 補助率 >
1/2

< 補助対象経費 >

- 人材確保セミナーの開催経費
- PR資料の作成等の広報業務に関する経費
- 二種免許取得に関する経費等

【参考】

二種免許取得にかかる教育費用（一人あたり）

- バス 約50万円（大型二種）
- タクシー 約30万円（普通 座）

資料: 国土交通省

教育訓練給付制度の概要

1 教育訓練給付の支給を受けるまでの流れ

① 支給資格確認 (※)

② 申請

③ 支給申請

④ 給付金の支給

2 教育訓練給付の講座指定を受けるまでの流れ

① 申請

② 調査

③ 審査

④ 教育訓練給付の対象講座として指定

※ 支給資格確認は、専門訓練教育訓練又は特定一般教育訓練を受講する場合に必要な手続きです。（一般教育訓練を受講する場合は必要ありません。）

資料: 厚生労働省

施策 2. 公共交通を利用しやすい環境の整備

利用者の目線やニーズに合わせ、待合環境、情報提供、料金や運賃支払い等を整備し、公共交通を利用しやすい環境づくりを行います。

〔施策 2 の具体的な事業〕

事業	スケジュール					実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	
事業 2-1: 駅や主要停留所における待合環境の整備	整備・メンテナンス					古賀市 交通事業者
事業 2-2: 公共交通に関する情報周知の強化	定期的実施					古賀市 交通事業者
事業 2-3: 多様な交通サービスの一元化に向けた調査・研究 ①情報の一元化に向けた調査・研究 ②新たな料金体系等の導入に向けた調査・研究	情報収集					古賀市 交通事業者
	導入実験・検証					技術者

〔施策 2 の個別事業内容〕

事業 2-1: 駅や主要停留所における待合環境の整備

古賀駅をはじめとする JR3 駅を本市の“交通拠点”として位置づけます。古賀駅及び千鳥駅では、駅前広場整備と合わせた待合環境の整備や美化、スマートバス停の導入を実施し、拠点としての機能向上を図ります。

バス路線沿線の主要施設（公共施設、医療・福祉施設、コミュニティ施設 等）においては、公共交通の利便性向上を図るための“拠点施設”として位置付け、待合しやすい環境を整えます。

また、本市の都市計画において、「青柳四ツ角」「米多比」を“集落拠点”として位置付け、医療・福祉、商業、金融機関等の生活機能が集積し、周辺で生活が成り立つ拠点となることをめざしていることから、本計画においてもこれらの集落拠点への交通ネットワークの接続を確保するとともに、交通結節点としての機能整備を行います。

< 拠点化を図る対象 >

位置づけ	交通拠点	拠点施設	集落拠点
対象	<ul style="list-style-type: none"> ・古賀駅 ・千鳥駅 ・ししふ駅 	<ul style="list-style-type: none"> ・古賀市役所 ・サンコスモ古賀 ・リーパスプラザこが ・福岡東医療センター ・コスモス館 	<ul style="list-style-type: none"> ・青柳四ツ角 ・米多比
内容	<p>鉄道、路線バス等、様々な交通モードが結節する本市の公共交通ネットワークの中心。</p> <p>古賀駅、千鳥駅では、駅前広場整備と合わせた待合環境の整備により、乗り換え利便性を高め、ネットワーク全体の利便性を高めます。</p>	<p>バス路線沿線の主要施設。情報提供の充実化、待合環境の整備・美化により、公共交通の利便性を高めます。</p>	<p>郊外における集落の拠点。情報提供の充実化、待合環境の整備・美化により、公共交通の利便性を高めます。</p>

事業 2-2: 公共交通に関する情報周知の強化

公共交通を移動手段として選んでもらえる「きっかけ」をつくるため、まずは市内でどのような移動手段があるのかを認知してもらえよう、「広報こが」での公共交通特集や、古賀市ホームページで時刻表や路線図の情報提供を行うなど、情報の周知を強化します。

また、運転免許証を返納した高齢者に対する支援サービス等の情報提供を行います。

インターネットを活用した情報入手が難しい高齢者に対しては、福祉部門と連携し、民生委員や生活支援コーディネーターを通じた情報提供方法について検討していきます。



(冊子版)



〔古賀市内公共交通時刻表〕



〔自治体広報紙による情報提供のイメージ(福岡県宗像市)〕

資料:むなかたタウンプレス(令和5年3月15日発行)

事業 2-3:多様な交通サービスの一元化に向けた調査・研究

近年では、多様な移動手段を「一つのサービス」としてとらえて、シームレスにつなぐ新たな移動の概念として「MaaS(Mobility as a Service)」という考えが広がっています。

本市においても、鉄道やバスだけでなくタクシーやシェアリングサービス等、移動の選択肢の幅を広げ、様々な交通資源を適材適所で使い分け、よりスムーズに移動を行えるような環境整備を行います。

①情報の一元化に向けた調査・研究

福岡県では、令和5年度から、官民連携により県全体でMaaSを推進しています。また、令和6年度には九州MaaSがサービスを開始します。本市においても、MaaSの導入に向けた調査・研究を進めます。



〔福岡県 MaaS〕

資料:福岡県 MaaSHP

②新たな料金体系等の導入に向けた調査・研究

鉄道・バス・駐車場等、移動にかかる費用をパッケージ化した料金や、市内を運行するバス・のりーと古賀の運賃を定額制（サブスクリプション）とするような新たな料金体系の導入に向けた調査・研究を進めます。

また、運転免許返納者が公共交通を利用しやすくなるようなサービスについて検討します。

施策 3. 利用の促進

地域公共交通の持続性の向上に向け、これまで公共交通を使ったことがない市民にも公共交通について知ってもらい、利用してもらえよう機会を提供し、利用の促進を図ります。

〔施策 3 の具体的な事業〕

事業	スケジュール					実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	
事業 3-1: 戦略的モビリティ・マネジメントの実施 ①公共交通の利用を促す情報提供 ②集会・イベント時における利用喚起	■	■	■	■	■	古賀市 交通事業者
			定期的に実施			
事業 3-2: 公共交通の使い方講座等の開催 ①子どもを対象としたイベント等の開催 ②高齢者を対象とした使い方講座の開催	■	■	■	■	■	古賀市 交通事業者
			定期的に実施			

〔施策 3 の個別事業内容〕

事業 3-1: 戦略的モビリティ・マネジメントの実施

自家用車の利用を抑制し、「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の利用を促す取組をモビリティ・マネジメント*と言います。

本市では、これまでも大学等と連携しながら情報提供やアンケート、キャンペーン等を実施し、モビリティ・マネジメントに取り組んできています。

今後は、公共交通の厳しい実情について、市民と危機感を共有していくため、公共交通の利用状況・収支状況や運転士不足等の情報について積極的に発信を行います。

※【モビリティ・マネジメント】一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策（「モビリティ・マネジメントの手引き（土木学会）」より）


①公共交通の利用を促す情報提供

公共交通を知ってもらう段階から、実際に利用してもらう段階まで、それぞれの段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。

あわせて、公共交通について知ってもらうだけでなく、自家用車の利用を控えるメリットや、どのような場合に自家用車に代わって公共交通を利用できるのか等、自家用車の利用を控えるための情報提供を並行して実施します。

情報提供は、資料や冊子等の紙媒体等だけではなく、各 SNS やホームページ等を活用するとともに、直接市民に呼びかけを行っていきます。

<段階に応じた情報提供イメージ>

段 階	情報提供イメージ
〔段階 1〕 知ってもらう	まずは市内を運行する公共交通とその利用方法について知ってもらうための情報提供を行います。 <ul style="list-style-type: none">● 路線図・総合時刻表の更新・配布● 公共交通の「乗り方」を解説した資料や動画の提供● 公共交通の利用実態、運営状況に関する情報提供● 自家用車の利用を抑制し、公共交通の利用を啓発する情報の提供 
〔段階 2〕 利用しようと思ってもらう	利用しようと思ってもらう段階では、詳細な運行情報（時刻表等）を簡単に確認できるようにします。また、公共交通を利用してどのように外出するのか、できるだけ具体的なイメージを持ってもらうようにします。 <ul style="list-style-type: none">● スマートフォンアプリ等を活用した検索方法等の案内● 公共交通の利用方法に関する情報提供

②集会・イベント時における利用喚起

団体の代表者等に対し、集会等は極力公共交通の運行時間に合わせて開催し、公共交通を利用していただくよう呼びかけを行います。

また、まつり古賀等のイベント開催時には、チラシや SNS 等を活用し、公共交通での来場を促す呼びかけを行います。

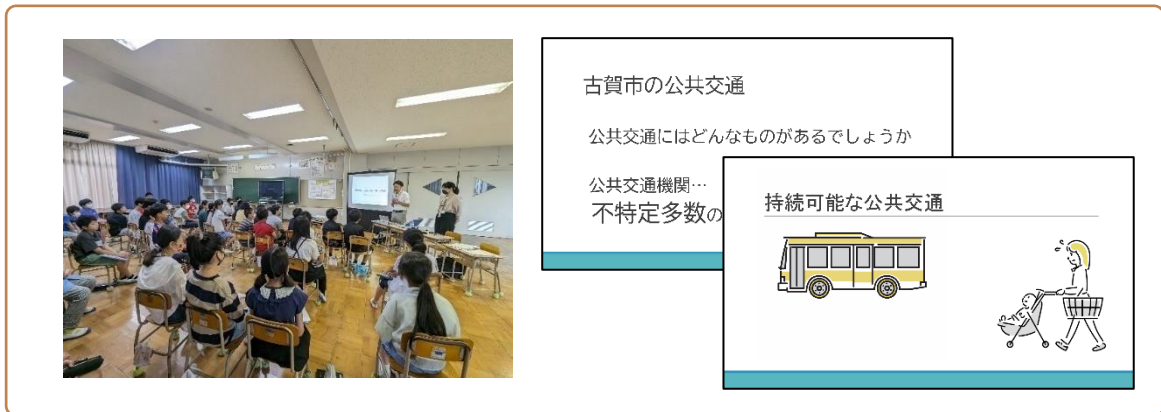
事業 3-2:公共交通の使い方講座等の開催

公共交通を利用する機会が多い世代を対象に、世代に合わせた公共交通の使い方講座等を開催し、公共交通の利用促進を行います。

①子どもを対象としたイベント等の開催

保護者がバスを利用した経験がないことから、子どもも利用することがなく、利用しないという悪循環が生じていることが考えられることから、地域や学校のイベント・行事等において親子で公共交通を利用する機会、あるいは児童を通じて保護者への情報が伝わるようなきっかけづくりを行います。

また、公共交通を利用するきっかけづくりとして、夏休み等の長期休暇に販売される「こども50円バス」等の子ども向け割引きっぷの周知を行います。



〔小学校での公共交通 WEB ブック紹介（舞の里小）〕

②高齢者を対象とした使い方講座の開催

運転免許の返納を検討している高齢者等に、自家用車に代わる移動手段として公共交通を選択してもらえるような利用促進を行います。

地域の集まり等において、公共交通の乗り降りの仕方や料金の支払い方法、「おでかけバス」等のサービス、公共交通の使い方等についての講座の時間を設けます。

そのほか、QRコードによる検索の仕方や、スマートフォンアプリの使い方等、インターネットの活用の仕方・使い方についての講座を実施します。

AIオンデマンドバス「のるーと 古賀」
利用相談会

R4年10月1日
運行開始!

のるーと
BUS

- 進行地域にお住まいの皆様を対象に利用者相談会を開催します。
- アプリ・電話による予約方法やオンデマンドバスの乗り方を分かりやすくお伝えします。
- アプリの操作方法やどの時間に乗る？！をお話しします！

ちょっと気になる方、聞いてみようかな、と思われる方、是非お気軽にご参加ください！！！！

相談会日時	期日 (R5)	時間	場所
	1月15日 (日)	10:30~11:30	安武さんちの畑 (奥明の木下交差点かど)
	1月17日 (火)	13:30~14:30	日吉台区公民館
	1月22日 (日)	9:30~10:30	花鶴丘2丁目3区公民館
	1月25日 (水)	14:00~15:00	花鶴丘2丁目1区公民館
	1月28日 (土)	10:00~11:00	花鶴丘3丁目区公民館

● お住いの行政区と異なる相談会場へお申し込みはいたしません。(予約不要)
● 会場では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止にご協力をお願いいたします。

この講座を
申し込みます!

オンデマンドバスの利用方法は？ アプリの使い方は？
 アプリのダウンロード方法は？ 乗降場所の位置は？
 お得なクーポンの使い方は？ 電話による予約・利用方法は？

受付時間 (平日) 9:00~17:00
 お問い合わせ先：古賀市経営戦略課 ☎ 092-942-1113

〔のるーと利用相談会〕

施策 4. 様々な主体の参画・連携強化

施策 1～施策 3 の効果を相乗的に高め、地域公共交通を持続可能なものとしていくため、公共交通の維持・確保に向けては、行政や交通事業者だけではなく、市民の参画を促すとともに、分野を越えて様々な主体との連携を強化します。

〔施策 4 の具体的な事業〕

事業	スケジュール					実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	
事業 4-1:市民の参画強化 ①地域が主体となった取組の促進 ②市民との利用状況の共有	情報収集・意見交換・組織立ち上げ					市民
	支援体制構築・支援実施					古賀市
	利用実績等の情報提供・地域との相談					交通事業者
事業 4-2:多様な分野との連携強化	定期的に意見交換・企画実施					古賀市 関連主体
	EV 車両適宜検討・導入					交通事業者
事業 4-3:隣接市町との連携強化	定期的に意見交換・企画実施					古賀市 隣接市町
事業 4-4:企業との連携強化	情報収集・意見交換・企画実施					古賀市 企業

〔施策 4 の個別事業内容〕

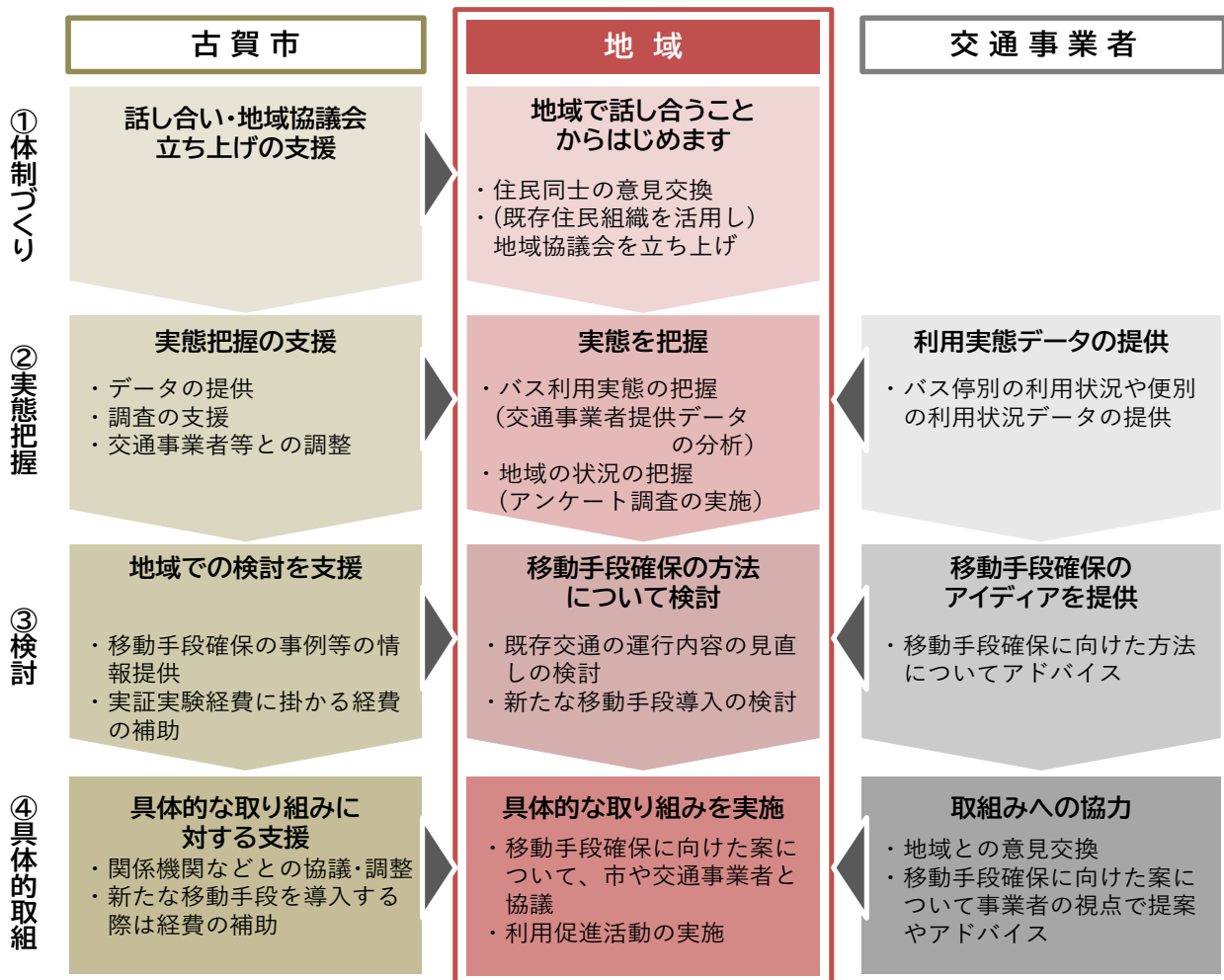
事業 4-1:市民の参画強化

公共交通を維持・確保していくためには、利用者側である市民が、自らがその“当事者”であるという意識を持っていることが重要です。情報提供等の取組を通じて、市民が参画していくことの必要性について意識の醸成を図り、積極的に利用する、知人・隣人にも利用を広める等の取組を進めるような行動につながることをめざします。

① 地域が主体となった取組の促進

地域の移動手段確保に向けて、地域住民が主体となって地域に必要な移動手段のあり方について検討する、あるいは地域自らが移動手段を確保する取組を行うために、既存の住民組織等を活用して主体的に検討を進めていくための組織（地域協議会）の立ち上げを促進します。また、情報提供の実施や負担の一部補助等必要な支援を検討します。

「事業 1-1①西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的な見直し」において、市内路線を見直す際には、地域協議会を通じ、市内路線のダイヤやルート等、具体的な運行内容について、地域住民が検討し、発案を反映できる機会を設けることで、利用する意識や責任感が高まることが期待されます。



〔地域が主体となった取組の進め方イメージ〕

②市民との利用状況の共有

公共交通の利用状況や運営状況について、地域協議会で説明し意見交換を実施するとともに、交通事業者の協力を得ながら市のホームページ等で定期的に公開し、市民もモニタリングできるような環境を整備します。

また、その上で、利用状況に応じてサービス水準の見直しを検討する“目安”の設定について、市民や交通事業者・専門家等を交えた協議を行い、利用する意識や責任感の向上を図ります（ただし、必ずしも見直しを前提とするものではありません。）。

〔サービス水準の見直しを行う“目安”の設定例〕

区分	目安	見直しの考え方
定時運行型	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;"> <p>↑ 低</p> <p>空き便率※</p> <p>↓ 高</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>多</p> <p>一便当たり利用者数</p> <p>少</p> </div> </div>	○増便などのサービス水準の引き上げを検討
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;"> <p>10% ▶</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>2.0人/▶ 便</p> </div> </div>	- 当面現状を維持
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;"> <p>30% ▶</p> </div> </div>	△減便や一部の便の予約運行型への転換などサービス水準の引き下げを検討

※空き便率:運行便数に対する、利用者が全くいない便数の割合

“目安”の設定について市民と協議

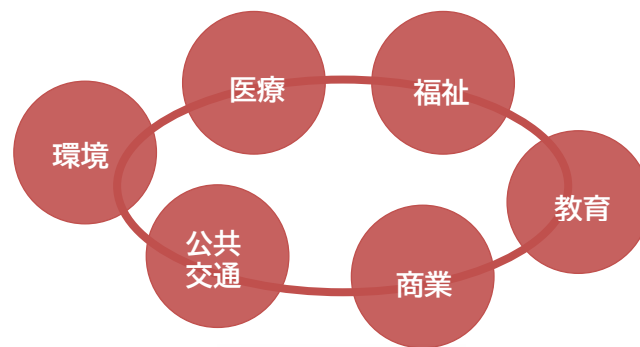
事業 4-2:多様な分野との連携強化

地域公共交通の維持・確保や高齢者の移手段の確保は、健康づくりや高齢者の生活支援等、医療や福祉等の領域にも関わる課題です。

その一方で、医療・福祉の面では高齢者の外出機会の増加や健康維持、自由に移動できることによる QOL（Quality Of Life：生活の質）の向上、まちづくりの面では市街地における人の往来の活発化、環境面では CO₂ の削減や交通渋滞の抑制等、公共交通は地域の魅力向上に寄与できる潜在能力があります。

今後は、医療、福祉、教育、商業、環境等、分野間の垣根を越えた連携の在り方について模索していきます。

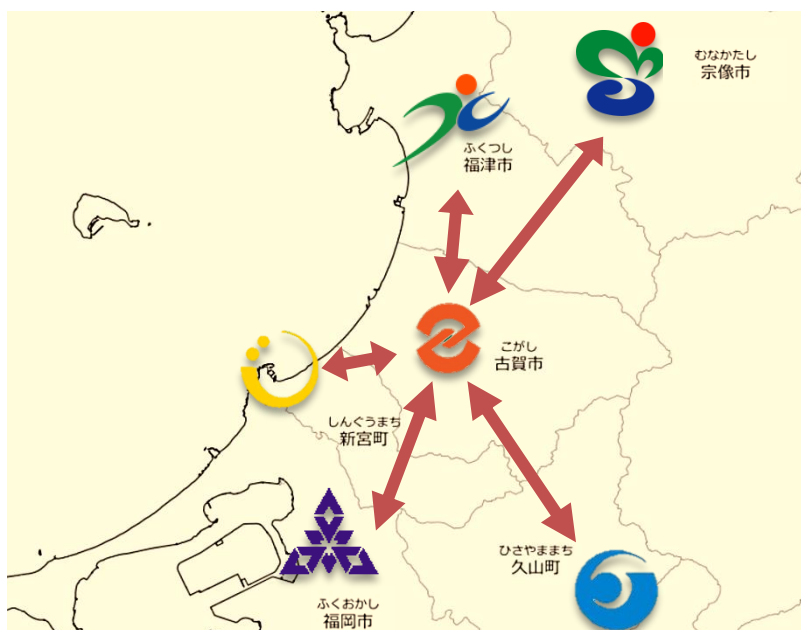
なお、環境面の CO₂ 削減に向けては、環境に配慮したスマートムーブ（EV 車両）の導入検討を進めます。



〔多様な分野との連携強化〕

事業 4-3:隣接市町との連携強化

市単独だけでなく、宗像市や福津市、新宮町等の周辺市町との連携を図り、地域の垣根を越えた移手段の維持・確保や、周知・PR 活動、利用促進企画等の取組を実施します。



〔隣接市町との連携強化〕

事業 4-4:企業との連携強化

本市には多くの企業が立地しており、企業誘致も含め、さらなる産業力の強化に向けた取組を進めています。同時に企業への通勤手段の確保、企業が保有するバスの活用等について、企業と協議を行いながら、企業と連携した公共交通のあり方を模索していきます。

また、JR 駅周辺施設の駐車場を活用したパーク＆ライドなど、企業と連携した利用促進企画等の取組を検討します

第8章 計画の推進体制

8-1 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるにあたっては、「市民」「行政」「交通事業者」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、リスク分担を行いながら新たな交通体系を構築していきます。

〔関係する主体と基本的な役割〕

区 分	主 体	役 割
古賀市	市民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、他の主体とともに連携・協働し取り組む。
	行政	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取組を行う。
	交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。
	関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。
外部団体等	有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。
	国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。
	道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。

8-2 計画の推進・管理体制

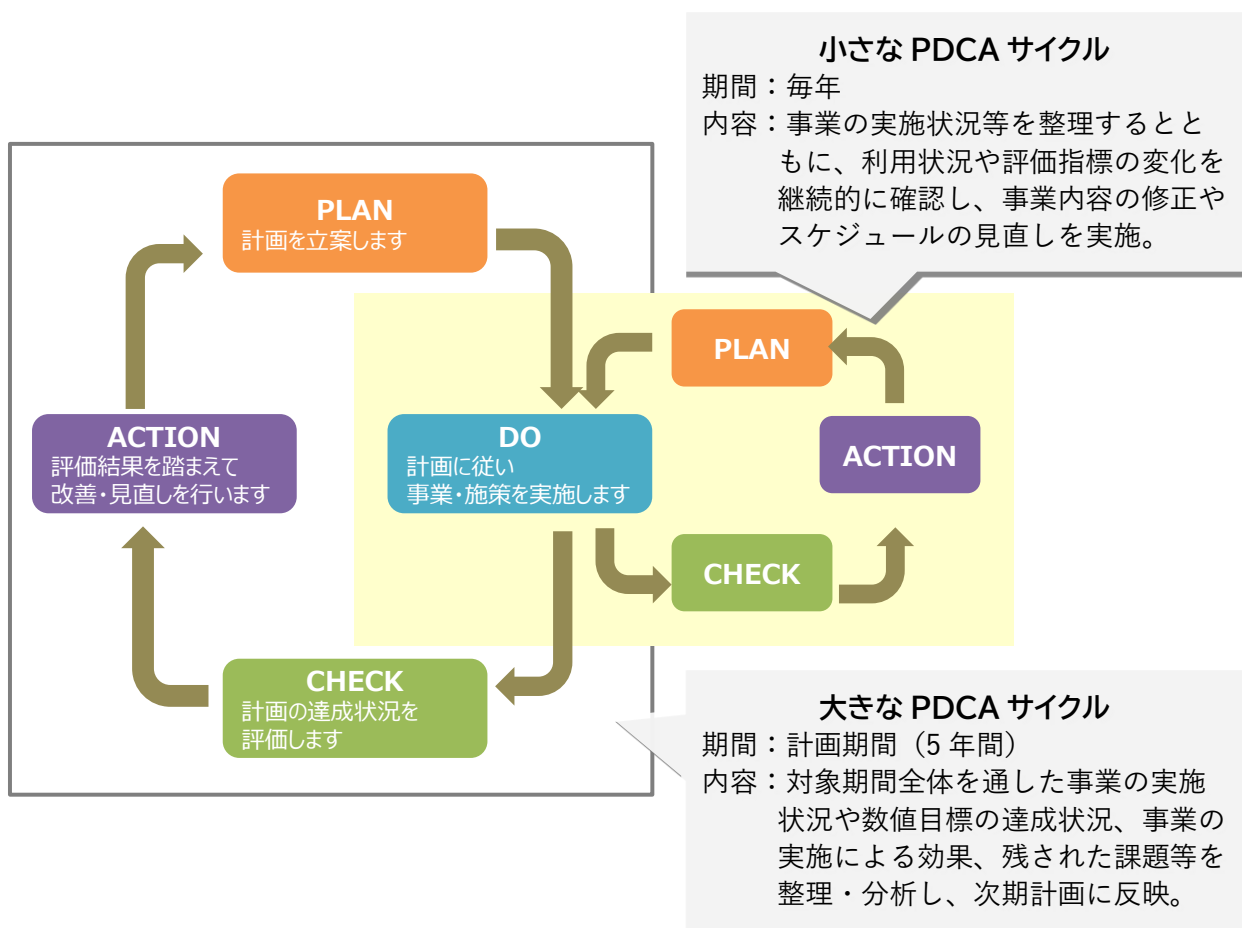
本計画は、以下に示す推進・管理体制のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

〔推進・管理体制〕

	古賀市地域公共交通会議	古賀市地域公共交通会議作業部会
構成員	古賀市、市民代表、学識経験者、交通事業者、道路管理者、庁内関係課 等	古賀市、市民代表、学識経験者、交通事業者 等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクトの検討等を継続的に検討する。	公共交通会議の下部組織として、専門的な知見から協議し、円滑な事業実施を検討する。

8-3 計画の推進方法

本計画の推進については、PDCA サイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方に基づき、計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせ、継続的に見直し・改善を図ります。



〔PDCA サイクルによる継続的な改善イメージ〕

古賀市地域公共交通計画(案)

発行日 令和6年2月
作成 古賀市地域公共交通会議

(事務局)

古賀市 総務部 経営戦略課 経営戦略係
〒811-3192

福岡県古賀市駅東1-1-1

TEL 092-942-1113

E-mail k-senryaku@city.koga.fukuoka.jp