

第2回古賀市公共交通活性化委員会 会議録（要点筆記）

開催日時	平成 26 年 8 月 29 日（金） 10：00～12:00		
開催場所	市役所 第二庁舎 中会議室	公開の可否	可
事務局	総務部 経営企画課	傍聴者数	0 人
公開しなかった理由			
出席者	委員	鈴木委員長 嘉村委員、後藤委員（代理）、辻委員、長崎委員、越智委員、佐藤委員 今村委員、廣池委員、河村委員、坂崎委員、三坂委員、渡利委員 藤本委員、高原委員	
	事務局	横田総務部長、河北経営企画課長、小瀧経営企画係長、藤本係員	
	その他	大庭弘幹氏、村上利男氏（西鉄バス宗像）	
議題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・古賀市内の公共交通に関するアンケート調査 結果報告</li> <li>・新宮町及び福津市の状況について</li> </ul>		
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レジメ</li> <li>・公共交通活性化委員会スケジュール</li> <li>・アンケート調査用紙</li> <li>・資料1 古賀市内の公共交通に関するアンケート調査集計結果（単純集計）</li> <li>・資料2 古賀市内の公共交通に関するアンケート調査集計結果（クロス集計）</li> <li>・資料3 古賀市・新宮町・福津市の路線バス等について</li> <li>・古賀市バス路線図</li> <li>・行政区別人口・世帯数・高齢化率</li> <li>・新宮町コミュニティバス路線図・時刻表</li> <li>・福津市コミュニティバス路線図・時刻表</li> </ul>		

## 第2回古賀市公共交通活性化委員会（会議概要）

### 1. 委員長あいさつ

（委員長）

- ・今回の委員会において色々な課題が見えてくると思われるが、すぐに対策や解決策が考えられるものとすぐには答えがでてこない問題があると思われているので、長期、中期、短期の課題として整理したい。

アンケート結果については、地元の現状が表れている箇所と、表れていない箇所とがある場合もあるので、そのような点があればご意見をいただきたい。

### 2. 議題

#### （1）古賀市内の公共交通に関するアンケート調査 結果報告

（事務局）

- ・単純集計について資料1に基づき説明

回収率については、8月13日時点では、全体で34.57%となっており、小学校区別に見ると、小野、舞の里小学校区が約40%となっており、公共交通に対する関心が高くなっている。

また、年代別では60代が回答全体の27.5%となっている。運転免許、車の所有状況については、80%の方が自動車運転免許を持っており、63%の方が自分の車・バイクを持っていると大きな割合を占めている。

問1の最寄りのバス停までの時間について、徒歩5分は大体400m、徒歩10分は800メートル程度と考えていただきたい。バス停までが5分以内の方が55%、10分以内となると約80%を占めている。バス停の配置に関しては市内のある程度の範囲をカバーできているのではないかとと思われる。

問2については、バスを月に1回以上使っている人が、わずか13%しかいないという結果。

問3のバスを利用する目的は買い物、趣味・娯楽、通院が上位に来ている。また、通勤と通学の割合が思いのほか少ない結果になっており、このあたりに改善の余地があるのではないかと考えられる。

問5の1時間あたりに必要なバスの便数については、後ほどの資料2を使って説明するので省略。

問6、問7のルートと運賃については、利用していない人がほとんどなので、半数以上が、分からないという回答となっている。

問8でのバスを利用しない理由については、バスそのものの問題よりも「バスを使

う必要がない」が63%となっている。

問9でバスを利用しない理由（「バスを使う必要がない」と「バスを利用するという考えがなかった」を除く）が改善されたらバスを利用するという人は20%しかいなかった。（大部分の人がバスが利用しやすくなっても利用しないということ。）

買い物については、定期的に行く人の75%と高い割合で市内で買い物をしている。また、その行き先としましては、市内ではサンリブが50%を占め、市外ではイオン福津店が36%で一番多くなっているが、市内市外をあわせて見ると、サンリブは40%を占めるが、福津のイオンは7.5%となっている。

また、買い物の頻度は、「週に3,4回」「ほぼ毎日」を合わせると45%を占めており、かなりの頻度で買い物に行っていることが分かる。

さらにその時間帯については、大体10時ごろに自宅を出て、11～12時の昼頃に帰ってくる人が多い。

その移動手段は、やはり自家用車が最も多く70%を占める。

病院についても約70%の方が市内の病院に行っている。その行き先で1番多いのが東医療センターで、その割合が20%程度であることから、やはり病院の行き先は、人によってバラバラであることが分かる。

また、その頻度については、月1回以下が60%、月2,3回が18%となっており、そんなに頻繁に病院に行っている訳ではないことが分かる。

時間帯については、8時から10時ごろに出て、帰りは11～12時となっており、買い物と同じような感じ。移動手段は、こちらもやはり自家用車が最も高い割合を占めている。

通勤、通学については、市外へ出て行く方が60%を占めており、その半数以上が福岡市への通勤、通学になっている。市内では集計上では天神が最も多くなっており、鹿部、青柳を工業団地とみなすと、工業団地が最も多くなる。

時間帯については、家を出る時間は7,8時が最も多く、帰る時間は17時以降20時台まで幅広く分かれる結果。移動手段としては、やはり自家用車が最も多いが、買い物、病院と違ってJRが25%を占めている。

- ・クロス集計について資料2に基づき説明

路線バスの利用頻度と年齢のクロス集計から月に1回以上利用しているのは70代の方が多い。

路線バスの利用頻度と居住地のクロス集計からは、古賀東校区における「利用していない」の割合が非常に高い。

バスを利用する目的の上位3項目を年代別に見ると、60,70代が買い物、趣味・娯楽、通院で利用している。

バスを利用していない理由と居住地のクロス集計から、「都合のよい便がない」と「運

行本数が少ない」という便数に対する不満は小野、青柳校区で多く、「目的地までのルートが遠回り」「自宅・目的地からバス停までが遠い」「行きたい場所へ運行していない」というルートに関する不満は古賀東校区で高い割合を示している。

古賀西、花見校区においては、「バスを使う必要がない」という回答が非常に多く、近隣に商業施設が多いことが理由と考えられる。また、千鳥校区においては「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、路線バスに対する関心が低いことが分かる。

自由記述においても、「米多比方面の本数を増やして欲しい」「久保団地入口（国道3号を運行する急行のバス停）だけが近いので、古賀市内の移動が不便」などの意見がある一方、「受益者負担の原則から、バスを利用しない人の税金まで投入しないで欲しい」という意見もあった。

ルートに関して、詳しく見てみると、バス停までにかかる時間と居住地のクロス集計から、バス停まで10分以内でいけるという人は、他の校区は70～80%台であるのに対し、古賀東校区だけは60%台であり、バス停まで遠い人が多い。

また、千鳥校区においては、「バス停を知らない」人の割合が多い。

古賀東校区においては、ルートについて「現状のままでよい」という人と「変更して欲しい」という人が半々であり、やはり他の校区よりルートに不満がある人の割合が多い。

便数について、路線バスを利用している人と利用していない人に分けて、1時間あたり必要な便数を見てみると、利用している人とそうでない人では、希望の便数に差が生じており、利用していない人の方が多くの便数を希望している。

運賃について、路線バスを利用している人と利用していない人に分けて見てみると、利用している人の半数以上が適当であると考えている。居住地別に見てみると小野校区において、運賃が高いと思っている人が多い。

その他、路線バスに望むことについては、バスを利用している人もそうでない人も「他の公共交通機関への乗継ぎ易さ」「バス停への屋根やベンチの設置」を求める人が多い。

そして、バスを利用しない理由が解消された場合、小野、青柳、古賀東校区においては、路線バスを利用するという人が他の校区に比べて高い割合を示している。

自由記述において、100円バスの導入を希望する意見があったが、30件程度で全回答の2%程度、「新宮町のようなコミュニティバスを」という意見が60件程度で全回答の4%程度となっている。

また、「小型のバスを導入しては」という意見も80件程度であり、全回答の5%程度となっている。

(委員長)

- ・事務局の説明に対し、疑問点などあればお聞きしたい。

(委員)

- ・校区については、配布資料の古賀市内路線バス路線図における点線で描かれている区分で考えてよろしいか。

(事務局)

- ・そのとおりである。

(委員)

- ・子どもたちはバスの便がないので、親が送り迎えをしている。朝の通学時間帯に使いにくいと感じる。

(委員長)

- ・それでは具体的な議論に入る。まずは前提条件として、免許を持っていない人が約15%、自分の車を持っていない人が約35%となっており、自由に自動車を利用することができない人がいるということを確認しておきたい。そして、地域においてバスを利用しなければならないという人の意見についても出していただきたい。まずは、前回の会議でもあった運賃、ルート、頻度という3つの視点から各地域の現状について意見をいただきたい。

それでは、まずバスを利用していないという人が多かった古賀東校区について、その理由はバスが「行きたい場所へ運行していない」とか「目的地までが遠回り」というルートの問題のようだが、委員から古賀東校区の現状についてご意見をいただきたい。

(委員)

- ・古賀東校区であれば、駅東、中央、久保西あたりはバス停が遠く使いにくく、バスを使おうという考えはないのではないか。バスがあれば乗るのかという疑問もある。古賀東校区でも町部とそうでないところに分かれており、町部では買い物、通勤、通院などほとんど自転車、徒歩で済む。

(委員長)

- ・もう1つの特徴的な地域として、利用しない理由として、便数が少ないという人が多かった小野、青柳校区についてご意見をいただきたい。

(委員)

- ・青柳校区は農家、自営業が多く、車の所有率も高い。また、農家においては家族が高齢者の送迎をするので、新しく移り住んで来て、車がない人がバスがないと困るという構成になっている。また、小竹は古賀の端なので、以前から高齢者が新宮方面へのルートを望んでいる。

(委員)

- ・花見、古賀西、千鳥校区は市街化区域であり商業施設も集中しているので歩いていける。地区別の利用目的が出れば分かるのかもしれないが、おそらく小野、青柳校区では生活全般でのバス利用、住宅地である花鶴、舞の里では通勤や買い物での利用を望んでいるなど地区別の事情があると思われる。また、そのような施設とは別に年代別で利用の仕方がことなるとされる公民館などの施設利用についても把握することでアンケートの結果が生きるのではないかと考える。

(委員長)

- ・先ほど委員からもありました通勤、通学について、こういったものが良いとか、こういう問題があるという具体的なご意見をいただきたい。

(委員)

- ・通勤、通学については駅だけの問題ではなく、小中学校でも言えることであって、雨の日などは送迎が多くなっている。

(委員)

- ・バスのルートについて、例えば、筵内経由のバスなどは古賀駅の西口に付けるのではなく、東口につけるほうが時間の短縮になるのではないかと、また古賀団地のところのアンダーパスを使うというのもあるのではないかと。

(委員長)

- ・ルートについては、採算性から長いルートが設定できない場合など、乗換えを前提としてバスが集まってくるハブとなるバス停を決めて、その近くに病院や商業施設を持っていくというのもある。中期的な話になるかもしれないが、その際には10分程度、待っておくための施設が必要となる。

(委員)

- ・東中学校区については、100%の子どもが自転車通学であるが、その範囲があまりにも広すぎる。また、通学路の設定についても考えられないような場所があり、

自家用車での送迎が非常に多い。

路線バスという機能からは外れるが、スクールバスのようなものについて考える機会があるとよい。事故を回避することを考えるとメリットがあると考え。小野小学校は、離れた場所にあるが生徒数が非常に増えていることから、そのようなニーズが出てくるのではないか。

(委員)

- ・スクールバスが走るようになれば、それに生徒以外の住民も乗せてもらえるという話を聞いたことがある。そういうこともできるのではないか。

(委員)

- ・嘉麻市では小学校が統合されて、スクールバスを運行しているが朝と夕方しか使わないということが問題になっていて、昼間の時間のバス利用方法を検討していると聞いている。何かの制度があるのではないか。スクールバスと路線バスのニーズを組み合わせると何かできないだろうか。

(委員)

- ・全体的な話として、古賀市の人口が58,000人くらい、高齢化率が21%くらいというのは、福岡県内でもかなり若い自治体であり、現在の段階では、まだ高齢化は進んでない自治体の部類であるが、将来については、考える必要がある。したがって、高齢化率が上がればニーズも変わってくると考える必要がある。

また、バスを利用していない、年に数回しか利用していないという人が84.6%ということは、利用している人は15%くらい、人数にすると9,000人の意見ということになる。

バス停までが10分以内で歩いて行ける距離の人が80%くらいということは、ほとんど、バス停があるのに利用しない、利用できるのに利用していないという現状がある。

高齢化率が低いことに関係するのかもしれないが、通院を目的とした利用が少ないのは特徴的だと思われる。

通勤、通学に適したダイヤになっていないということだが、7時台が充実していないといけない。ターゲットを通勤、通学にあわせるならば、そのあたりのダイヤを検討する必要がある。

スクールバス、福祉関係のバスとの連携については、市役所の中で連携をして、各部署で補助を受けるやり方がよいのではないか。

(委員長)

- ・その他の日常のバスの使われ方について、ご意見はないか。

(委員)

- ・小野校区の方で足腰の弱い方が、定期的に東医療センターに行く必要があるが、乗換えがあり、半日ばかりで大変である。  
例えば、校区ごとを回るようなルートがあつて、それを連携して乗り継ぐようなものが考えられないか。バスに乗る時間が長いときついという意見もある。

(委員)

- ・色々のご意見を聞いていると、考えないといけない現状、課題が多様であり多い。選択と集中という考え方を取り入れて、現在運行しているバスを通勤時間帯に15分に1本程度、大型バスは朝夕に集中させる。それ以外の時間帯は、教育と福祉と公共交通を兼ねたようなマイクロバスの運用を考える。重要な箇所を30分に1本くらい100円でグルグル回す。もう少し大胆にみんなが乗ってみようかと思うようなことをしないとイケない。中心部から外れたところに住む人には不便かもしれないが中心部をグルグル回るものがあれば便利。コミュニティバスで小さなバスを買って、バス会社に委託するのではなく地域の60代後半の人にボランティア的に運転をお願いするということはできないだろうか。大型バスとコミュニティバスをうまく併用するやり方はないだろうか。

(委員)

- ・色々な自治体において、その選択と集中について地域公共交通会議というもので話し合いをしている。路線バスとコミュニティバス、乗合タクシーなどの組み合わせが大事。まずは安全確保が大事なので運送事業者をお願いしていただきたい。交通機関の選択については、基幹については路線バス、これには補助がある。また、基幹につなぐフィーダーについて、色々な体系がありその中にコミュニティバスがある。もっと人数が少なく、山部で住宅も点在しているようなところでは、乗合タクシーというものがある。  
ただし、考えるうえでの大前提として補助を受けている系統に競合しないように導入していただきたい。

(委員長)

- ・コミュニティバスの話しが出たので、コミュニティバスを運行している新宮町、福津市の状況について事務局から説明をお願いしたい。

## (2) 新宮町及び福津市の状況について

(事務局)

- ・資料3に基づき説明。可住地面積、人が住むことができる面積であり、路線バスの比較を行うときに用いられる数値である。これについても古賀市は新宮町の2倍になっている。年間走行距離については、いずれも大きな違いはない。補助金額については、古賀市が約3,500万円に対し、新宮町は約5,100万円ですが、これはあくまでも運行にかかる経費であり、新宮町はバスを購入しているため、別途その購入費がかかっている。5台のバスを所有しており、10年程度使用していることから、2年に1度は1,900万円程度の経費がかかっていることになる。古賀市と福津市については、車両にかかる経費は業者が車両を所有しているため、この補助金額の中に含まれている。新宮町はその他にもバス停の設置、維持にかかる費用もある。

データを比較すると1便あたりの利用者数は新宮町が多いが、新宮町は1つの便が長い距離を運行しており、同じキロ数を運行する間にどのくらいの利用者があるのかを比較すると、古賀市が10kmあたり約8人利用しているのに対し、新宮町は約6人ということになっている。

可住地面積1km<sup>2</sup>あたり路線延長は自治体の中をどれだけ路線が網羅しているかという数値になる。古賀市、新宮町は変わらないが、それらと比較して福津市は路線がカバーしている地域が多いということになる。

次に可住地面積1km<sup>2</sup>あたり走行距離は、先ほどの数値に便数を合わせて考えたもので、同じ面積をどれだけバスが行ったり来たりしているかという数値になる。

これについては、新宮町は古賀市の倍くらいバスが行ったり来たりしているということになる。福津市は広い面積をカバーする必要があるため、古賀市、新宮よりも低い数値となる。

過去5年間の補助金額の推移については、福津市は3年契約であるため、大きな推移はないが、古賀市、新宮町はともに年々補助金額が増加している。新宮町が平成21年から平成22年にかけて、他の年よりも増加率が多いのは、路線の延長をおこなったためである。古賀市は西鉄バスへの補助、新宮町はコミュニティバスであり、その形態は違うがいずれも自治体の負担金額は同様に増加している。

バスのサイズについての説明。古賀市のバスはいすゞで中型になる。燃費は夏場の実績値であり、4.4km/ℓ。新宮町は日野のポンチョ(2ドア)である。燃費はカタログの値で6.4km/ℓであるが実際は下がるものと考えられる。車両価格は同じ程度である。車両が小さいにも関わらず価格が変わらないのは、小さな車体にもを詰め込むため、技術料のようなものがかかっていると考えていただければよいかと思う。

古賀市のバスを新宮町のようなバスにしたらどれくらいの費用が節約されるのか、

概算で計算すると1台あたり年間約70万程度の節約となる。バスの購入費を考慮すると20年以上運行して採算が取れるという計算になるが、新宮町でも10年に1度は買い替えていることから、採算がとれずバスを小さくしたからといって、節約になるというものではないことが分かる。

#### (西鉄)

- ・車両価格については、実際に運行しているバスでは、方向幕やICカード対応などの設備が必要になるので、200～300万円のプラスとなる。

マイクロとかの小さなバスは壊れやすいので、10年に1度という買い替えになるが、西鉄のバスはだいたい20年使用できる。古賀市に対しては企業努力でできるだけ年式の新しいのを入れている。価格的には西鉄のバスは方向幕などを付けた状態で1,500万円である。

#### (委員長)

- ・一見すると福津市は補助金が増えておらず、よく見えるが路線が長い分だけ便数が少ないので、今までの議論のような通勤、通学の時間帯にバスを増やすということにはできない。新宮町も補助金が増えている。町が広がって人が増えれば、路線が増えていく。また、人が減って路線を止めるときは、非常に大変な問題となる。

バスの燃費については、ポンチョはカタログの数値ということで、夏場になればクーラーの使用で燃費が下がって、数字以上に差がでないと思われる。バスは年数が経つとメンテナンスが必要となるが、古賀市においては西鉄の自社の整備工場で行われるので古賀市はそのような資産も活用できるということになる。

中長期的な視点においては、そのようなことも考えた上で、税金を投入してコミュニティバスを運行するということについて考える必要がある。

質問があればお伺いしたい。

#### (委員)

- ・現状としては人口も増えず、自動車の利用者が増えて、公共交通の利用者も減ってきている。そのような現状を踏まえた上で、コミュニティバスなどによって自治体の負担が増えていることもご理解いただきたい。国、県において補助はあるが、やみくもに出せるものではなく、ある程度の利用者がないと補助は出せない。

定額制で利用促進を図るという方法もあるが、かなりの利用がないと諸刃の剣で事業者の負担が増えてしまうということもある。

これまで自動車通勤していた人が新しいルートができたからといって、果たしてバスに乗るのだろうか。そのようなルートを設定するというのも1つの方法だが、先ほど、アンケートの前提の話の中であったが、実際には多くの利用は見込めない

かもしれないが、現在車を使っておらず、公共交通を使いたいが使えていない人のためのルートを作るという考え方もある。

どのようなターゲットにどのようなことをしていくかはケースに応じて考える必要がある。

新しい車両を導入したり、コミュニティバスにして新しい路線を作ると初期費用が多くかかる。継続的に利用者が見込めればよいが、人の動きや商業施設の立地により変化が生じるため、新しいものを作ればすべてがうまく行くということではないため、既存のものをどう利用するかというのも方法の1つである。

(委員)

- ・利用者が減る理由として、人口の減少以外に考えられることはないか。  
聞いた話ではあるが、岡垣町がうまくいっていると聞いたことがある。古賀市ともそんなにタイプも違わないが、どうしてそのような差がでるのか。岡垣町のことについて何かご存じないか。何か事例を提示いただくとありがたい。  
また、「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」という人については、心理に作用するところで、広報やキャンペーン、イベントを行うなどソフト的なことについても事例があれば提示していただきたい。

(委員)

- ・県においても利用促進は行っているが、そのようなご意見をいただくということはまだまだ浸透していないというのが現状だと感じる。  
収支の良い路線を作るという面と利用者を確保、利用促進するという2つの面から考えている。成功事例については、難しい面があり、例えばデマンドタクシーを導入して成功した地域もあるが、導入してみたものの却って市の負担が増えたところもあることから分析をしながら進めていく必要がある。

(委員)

- ・バスについて考えるということは、古賀市を住みやすくするということ。安全で安心して乗れる便利の良い公共交通を望んでいるので、経済的なことばかりを言われると、とても無理だと思えてくる。新宮町はコミュニティバスの負担は赤字とは捉えていない、福祉の一環としてバスを運行しているとのこと。古賀市を住みやすくするという観点から税金を使ってほしい。

(委員)

- ・古賀市において1番に考えてあげないといけないのは、学校のことであり、先ほど話にあった古賀東中校区について、多くの経費を使ってでも通学しやすい環境にす

るべきである。短期的には古賀東中校区を重視した交通網を整備する必要がある。

(委員)

- ・谷山や小竹の人は自分たちの地域は陸の孤島だと言い、天神に空き家を探している。古賀市の住民なので平等にしてほしい。

(委員長)

- ・バスについて議論しているが、まちづくりの中においてバスをどのように位置づけて、どんなまちづくりをするのか、住民にどのような生活を提供するのか考えていかなければならない。望まれる生活水準があるとすれば、その水準を達成するのに税金でどれくらいの経費がかかるのかという別の議論も長期的には必要があると考える。そして、長期的な検討をする中で、来年のことも検討しないといけないので、現状の中でどのような可能性があるのかを考えていきたい。

第3回においては、長期については古賀東中校区についてどのような可能性があるのか、また、不便だと言われる地域の公共交通について古賀市としてどう考えればよいのかについては、長い時間をかけて色々な人の意見を聞きながら考える必要のある議論だと思われれば長期の課題として提議していただきたい。

また、短期的な課題として、バスが利用できる環境にあるのに、ダイヤや路線が分からないといった人をどのように利用促進につなげていくのか。バスが生活の習慣に入らなければいくらバスが走っていても利用されない。今、運行しているバスにどれだけの人に乗ってもらって、意外に使えると思ってもらえるような方法がないだろうか。また、そのときに合わせて路線について考えていくなど、比較的短期で一歩でも前進できるようなことについて議論したい。第3回に向けて、長期、中期、短期の課題についてアンケート結果をベースにしながら考えてきていただきたい。

### 3. その他

(委員長)

- ・事務局からその他について説明を願う。

(事務局)

- ・今回はその他の事項はないため、次回開催についてお知らせする。次回開催については、10月1～3日の間で開催の予定である。決まり次第早急に連絡する。

(委員長)

- ・本日の議事は全て終了したので、これで終了させていただく。