

公共交通に関する
調査研究報告書
〈プロジェクトチームレポート〉

平成21年9月
古賀市公共交通のあり方検討プロジェクトチーム

目 次

1. はじめに	3
2. 公共交通に関する主な動き	4
3. 古賀市の現状	5
4. プロジェクトにおける独自調査	9
5. 市民意向・ニーズ	14
6. 課題	19
7. 基本方針	20
8. 運行形態の比較検	21
9. 具体的な方針・方策	24

1. はじめに

地域の公共交通は、住民の身近な移動手段としてこれまで重要な役割を果たし、私達の生活を支えてきました。しかしながら、近年は、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、公共交通事業者は、経営の不採算化に陥り、赤字路線からの撤退や減便等が相次いでいます。また、平成14年の道路運送法の改正により、路線バス事業等の撤退が届出制となったことで、さらに拍車がかかりました。

そのため、交通空白地域が出現するなど、公共交通サービスの低下が進行し、住民の移動手段の確保が重要な課題となってきています。

福岡県内においても赤字路線の休廃止の動きが加速しており、各市町村では、赤字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ています。

また、高齢化社会の進展による交通弱者増加が見込まれるとともに、交通渋滞対策、環境負荷対策等の様々な社会的問題への対応も迫られています。

本市においても、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補助金支出など公共交通をとりまく状況は厳しさを増しており、その対策は喫緊の課題といえます。

そのような状況の中、市民生活に必要不可欠なバス等の公共交通のあり方の方向性を示すため、市役所内に横断的なメンバーによるプロジェクトチームを立上げ、多角的に検討を行ってきました。なお、検討にあたっては平成16年度の「市内バス運行計画(案)」をはじめ、市議会提言なども参考として策定しました。

本報告書は、その検討結果を報告するものです。

■ 古賀市の公共交通のあり方検討プロジェクトチーム

(1) 構成メンバー

- ・ 高齢者福祉課 (高齢者に関すること)
- ・ 地域包括支援センター (高齢者に関すること)
- ・ 福祉課 (障害者、千鳥苑に関すること)
- ・ こども政策課 (児童、子育て世代に関すること)
- ・ 健康づくり課 (クロスパルこがに関すること)
- ・ 学校教育課 (小中学生に関すること) 教育部
- ・ 商工振興室 (観光、商工業地に関すること)
- ・ 建設課 (道路に関すること)
- ・ 都市計画課 (JRししぶ駅周辺、グリーンパークに関すること)
- ・ 市民共働課 (市民との共働に関すること)
- ・ 環境課 (環境負荷に関すること) 市民部
- ・ 総務課 (区長会に関すること) 総務部
- ・ 財政課 (財政、車両管理に関すること)
- ・ 経営企画課 (事務局、総合調整、路線バスに関すること) 企画政策部

上記の係長・担当職員 (1~2名) 計 34名

(2) 検討経過

4月	5月	6月
<第1回> ・設置目的、役割、 今後のスケジュールの確認、 現状説明	<第2回> ・現状分析 ・基本方針検討	<第3回> ・基本方針について ・交通空白地域について など
7月	8月	9月
<第4回> ・基本方針について ・ミニバスについて ・運行計画(案)検討 <第5回> ・運行計画(案)について ・補助・委託・直営の検討 など	・バス事業者との 協議	<第6回> ・補助・委託・直営の検討 ・運行計画(案)について

2. 古賀市の公共交通に関する主な動き

- 平成14年2月 道路運送法が改正され、路線バス事業等の撤退が届出制となる。
- 7月 「公共交通のあり方に関する懇話会」が設置される。
- 平成15年9月 「公共交通のあり方に関する懇話会」による報告書が作成される。
- 平成16年4月 「古賀市巡回バス運行協議会」が設置される。
- 5月 古賀市が「市内循環バス運行計画(案)」を作成する。
- 平成17年3月 「古賀市巡回バス運行協議会」による報告書が作成される。
- 4月 西鉄バス「小竹系統」の運行が開始される。(660万円/年補助)
- 平成19年3月 「西鉄宮地岳線」の一部が廃線される。
- 4月 「古賀市乗合タクシー」の実証運行が開始される。
- 西鉄バス「5番系統(津屋崎～西鉄新宮)」の運行が開始される。
- 9月 「古賀市地域公共交通会議」が設置される。
- 10月 「古賀市乗合タクシー」の見直しが行われる。
- ・名称を「古賀市ミニバス」に変更
 - ・1日10便から14便に増便
 - ・バス停数を2箇所新設
- 平成20年2月 西鉄バスより薦野線全系統廃止の申し出がある。
- 「古賀市公共交通協議会」が設置される。
- 6月 古賀市議会に「公共交通のあり方に関する特別委員会」が設置される。
- 平成21年3月 「公共交通のあり方に関する特別委員会」による提言がなされ、プロジェクトチームの設置などが求められる。
- 「JRししぶ駅」が開業される。
- 4月 西鉄バス「小竹系統」及び「古賀市ミニバス」の「JRししぶ駅」乗り入れが開始される。
- 「古賀市公共交通のあり方検討プロジェクトチーム」が設置される。

3. 古賀市の現状

古賀市の公共交通網

本市には、南北方向に縦断する公共交通として、鉄道においては J R 鹿児島本線、路線バスにおいては国道 3 号及び国道 495 号を走る西鉄バスが運行しており、本市と福岡市をはじめとする他都市を結ぶ「広域移動」の大動脈が形成されている。

また、主に東西方向には、「市内移動」のための西鉄バスが「薦野線」として 3 系統 6 路線を運行している。

このように本市の公共交通は、「広域移動」を担う「南北軸」と「市内移動」を行う「東西軸」で形づくられている。

(1) 鉄道の運行状況

J R 九州管内では、運行本数（普通・快速の合計）は博多—小倉間が最も多く、本市 3 駅の運行本数については、下記のとおりである。駅の配置については、本市の鉄道延長 4.0km のうちに 3 駅あり、駅間距離をみても博多—小倉間の平均駅間距離 2.5km であるのに対し、ししぶ—古賀間 1.4km、古賀—千鳥間 2.1km となっており、駅密度の高い地域となっている。

また、運行本数についても、上下線ともに充実しており、利便性の高い地域といえる。

■ 運行本数

(単位：本)

運 行	J R					
	ししぶ駅		古賀駅		千鳥駅	
	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝
小倉方面（上り）	81	69	127	122	81	69
博多方面（下り）	81	69	128	123	81	69
計	162	138	255	245	162	138
1 時間あたりの本数 (5 時～25 時)	8.1	6.9	12.8	12.3	8.1	6.9

※平成 21 年 4 月 1 日現在

■ 利用状況

運 行	J R		
	ししぶ駅	古賀駅	千鳥駅
1 日あたり乗降者数	—	13,058 人	8,181 人
年間利用者数	—	4,766,292 人	2,986,034 人

※ J R 提供データ 平成 20 年度実績

(2) 路線バスの運行状況

①古賀市全体の路線バスの運行状況

本市内には、西鉄バスが運行している路線と古賀市が運行している路線があり、運行本数については下記のとおりである。

利用者数については、西鉄バス「薦野線」では、平日1日あたり914人、1便あたり8.5人となっているが、古賀市ミニバスでは、平日1日あたり12.3人、1便あたり0.9人となっている。

運行経費から運賃収入を差し引いた収支状況を見ると西鉄バス「薦野線」、古賀市ミニバス共にとマイナスとなる赤字路線となっているが、古賀市ミニバスは収支率が6.9%と大幅な不採算路線となっている。

■ 運行数（1日あたり）

（単位：便）

運 行	西鉄バス						古賀市 ミニバス		
	薦野線		国道3号		国道495号		平日	土	日祝
	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝			
系統数	3	3	1	1	2	2	1	1	0
運行数	104	81	208	158	204	164	14	14	0

※平成21年4月1日現在

■ 利用状況

（単位：人）

運 行	西鉄バス						古賀市 ミニバス		
	薦野線			国道3号 国道495号			平日	土曜	日祝
	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝			
1日あたり 利用者数	914	637	421	—			12.3	7.7	6.0
1便あたり 利用者数	8.5	7.5	5.0	—			0.9	0.6	0.4
年 間 利用者数	222,102	31,213	31,154	—			2,977	385	133
	284,469			—			3,495		

※西鉄バス：1日あたり利用者数は平成20年度OD調査

年間利用者数は平成20年度OD調査による推計値

※古賀市ミニバス：平成20年度実績(平成20年8月1日より日祝日運休)

※別紙資料「路線バス乗降客数」参照

※ODとは、バスの乗降人員データの一つ。「あるバス停で乗車した旅客が、どのバス停まで何人乗車しているか」を集計したデータ。ODデータのOはOrigin（出発地）DはDestination（目的地）を表し、ODデータとは乗車バス停と降車バス停の組み合わせごとの利用者数を表すデータである。

②西鉄バス「薦野線」の特徴

＜他公共交通機関への乗り換え＞

第1点目の特徴として、南北軸と東西軸の接続の状況である。

J R 駅や国道3号及び国道495号を走る西鉄バスの停留所付近に設置されている「薦野線」の停留所の利用状況をみると利用率が87%以上と高くなっている。

このことから、南北軸となるJ R 鹿児島本線や国道3号及び国道495号を走る西鉄バスへの乗り換えを目的として、東西軸となる「薦野線」を利用している市民が多いことが推測され、特に通勤・通学者は、この傾向が高いことが推測される。

■ 他交通機関付近の停留所乗降者数 (単位：人)

交通機関		付近の停留所	平日	土曜日	日祝日
J R	古賀駅	古賀駅前	376人	302人	208人
		古賀駅東口	115人	63人	45人
	千鳥駅	千鳥駅入口	48人	23人	13人
国道3号停留所		勤労者研修センター	18人	6人	5人
		花鶴丘団地口	58人	38人	31人
		庄	7人	3人	7人
		玄界高校前	57人	54人	31人
国道495号停留所		古賀	57人	37人	17人
		古賀北	26人	16人	17人
		中川	13人	16人	5人
		久保橋	6人	4人	5人
		花見	21人	16人	8人
合 計			802人	578人	392人
全利用者数			914人	637人	421人
利用率(合 計/全利用者数)			87.7%	90.7%	93.1%

※平成20年度OD調査

<通院での利用>

第2点目の特徴として、医療機関への接続の状況である。

本市の規模の大きな医療機関である福岡東医療センター付近にある停留所「福岡東医療センター正門前」及び北九州古賀病院付近にある停留所「東浜山団地前」の利用状況をみてみると、利用率は10%以上と高くなっている。

このことから、停留所「福岡東医療センター正門前」及び「東浜山団地前」を有する「舞の里系統」は通院のための交通機関という側面もあることが伺える。

■ 主な病院付近の停留所乗降者数

施設名	付近の停留所	平日	土曜日	日祝日
福岡東医療センター	福岡東医療センター正門	89人	46人	39人
北九州古賀病院	東浜山団地前	38人	32人	28人
合 計		127人	78人	67人
全利用者数		914人	637人	421人
利用率（合 計／全利用者数）		13.9%	12.2%	15.9%

※平成20年度OD調査

<買物での利用>

第3点目の特徴として、商業施設への接続の状況である。

比較的規模の大きな商業施設付近の停留所の乗降者数をみると、一定の乗降者数があることがわかる。そのすべてが買物目的で利用しているとはいえないが、サンリブ、グルメシティ、イオン、ルミエール付近の各停留所は、商業施設までの距離が近く、他の公共交通機関との結節点となっていることから、乗り換えの際に買物ができるといった利点があり、利用者の利便性は高いといえる。

サニー付近の停留所「古賀団地前」の乗降者数が少ない要因としては、他公共交通機関との結節点でないということと停留所までの距離が約250mと他の商業施設に比べ長いということが考えられる。

■ 主な商業施設付近の停留所乗降者数

(単位：人)

施設名	付近の停留所	平日	土曜日	日祝日
サンリブ	古賀駅前	376人	302人	208人
	古 賀	57人	37人	17人
	古賀北	26人	16人	17人
イオン	玄界高校前	57人	54人	31人
グルメシティ	古賀橋	84人	46人	38人
ルミエール	中 川	13人	16人	5人
コスモス館	コスモス館前	15人	21人	7人
サニー	古賀団地前	1人	4人	6人
合 計		629人	496人	377人
全利用者数		914人	637人	421人
利用率（合 計／全利用者数）		68.8%	77.9%	89.5%

※平成20年度OD調査


4. プロジェクトにおける独自調査

(1) 地域での取り組み

① 花鶴丘三丁目区「おでかけサポート」活動


花鶴丘三丁目区では、地元福祉会を中心に、買物に行けない区内の70歳以上の高齢者を対象に、月に2回、サンリブ古賀への送迎を行っている。

古賀版で近所の底力「お出かけサポート」が始まりました。
花鶴丘3丁目区




祝辞を述べる山本区長


2008年8月8日(金)花鶴丘3丁目区福祉会では、区内の70歳以上の高齢者を対象に「お出かけサポート」活動を始めました。この活動は、毎月2回(第2、第4金曜日)花鶴丘3丁目区公民館からサンリブ古賀までボランティアによる送迎で買物の支援をする活動です。



活動の概要を説明する二室分館主事




出発セレモニー。テープカットで幕を開けました。



挨拶する平岡福祉会長

高齢者の地域生活をサポート!

高齢社会の波は、花鶴丘3丁目区も例外なく押し寄せてきました。福祉会では4回の福祉講座を受けて“いま花鶴丘3丁目に何かが必要か?”を考えました。



初回は、5名の参加者があり2名のボランティアで対応しました。

高齢者の声をもとにこの活動を決めました!

自治会の協力を得て、70歳以上の方を対象にアンケート調査を実施。生活する上での困りごとや福祉会に期待するものなど、地域に住む高齢者の「声」を参考にしてこの「お出かけサポート」活動が生まれました。その他、「困りごと相談窓口」の設置に向けて現在準備中です。

※古賀市社協だより第143号より

(2) その他の交通機関

その他の交通機関としては、社会福祉センター千鳥苑利用者のための無料送迎バスと、クロスパルこが会員のための無料送迎バスがあり、ドア to ドアのサービスを行うタクシー事業者は、市内に2社ある。

■ 運行数 (1日あたり)

(単位: 便)

運 行	千鳥苑送迎バス			クロスパルこが送迎バス			タクシー事業者		
	平日	土	日祝	平日	土	日祝	平日	土	日祝
運行数	3	2	2	7	6	0	市内2社 随時運行		

※平成21年4月1日現在

■ 利用状況

(単位: 人)

運 行	千鳥苑送迎バス	クロスパルこが送迎バス
年間利用者数	6,143	4,759
1便平均	7.5	3.3

※平成20年度実績

(3) 古賀市の交通に関する補助事業

① 障害児通学費補助事業

障害を持ち独力で通学が困難な児童生徒の保護者の経済的負担を軽減するため、通学にかかる経費の補助を行う事業で、平成 20 年度では、34 人が利用し、1,813,159 円の補助を行っている。

<対象者>

障害を持ち独力で通学が困難な児童生徒の保護者で世帯収入が一定以下の者

<補助額>

路線バスを利用したものとして算定し、1 定期乗車券に相当する額の 2 倍

<利用状況>

利用者	小学生	中学生
補助人数	20 人	14 人
補助総額	1,146,243 円	666,916 円

※ 平成 20 年度実績

② 福祉タクシー料金補助事業

日常生活の利便性の向上及び社会活動範囲の拡大を図るために、重度心身障害者に対しタクシー料金の一部の補助を行う事業で、平成 20 年度では、664 人が申請し、9,303,930 円の補助を行っている。

<対象者>

- ・身体障害者手帳 1・2 級
- ・療育手帳 A
- ・特定疾患医療受給者証
- ・精神障害者保健福祉手帳

のいずれかの交付を受けた者
(但し古賀市住民基本台帳に記載されている者)

<補助額>

タクシー利用券 1 枚につき、次の金額を補助する。※年間上限 48 枚

- ・小型、中型タクシーは距離制運賃の基本料金の額
- ・寝台車 (大型、中型) タクシーは最初の 30 分までの時間制運賃及び走行 2km まで距離制運賃の基本料金

<利用状況>

申請者数	664 人
利用枚数	16,323 枚
補助総額	9,303,930 円

※平成 20 年度実績

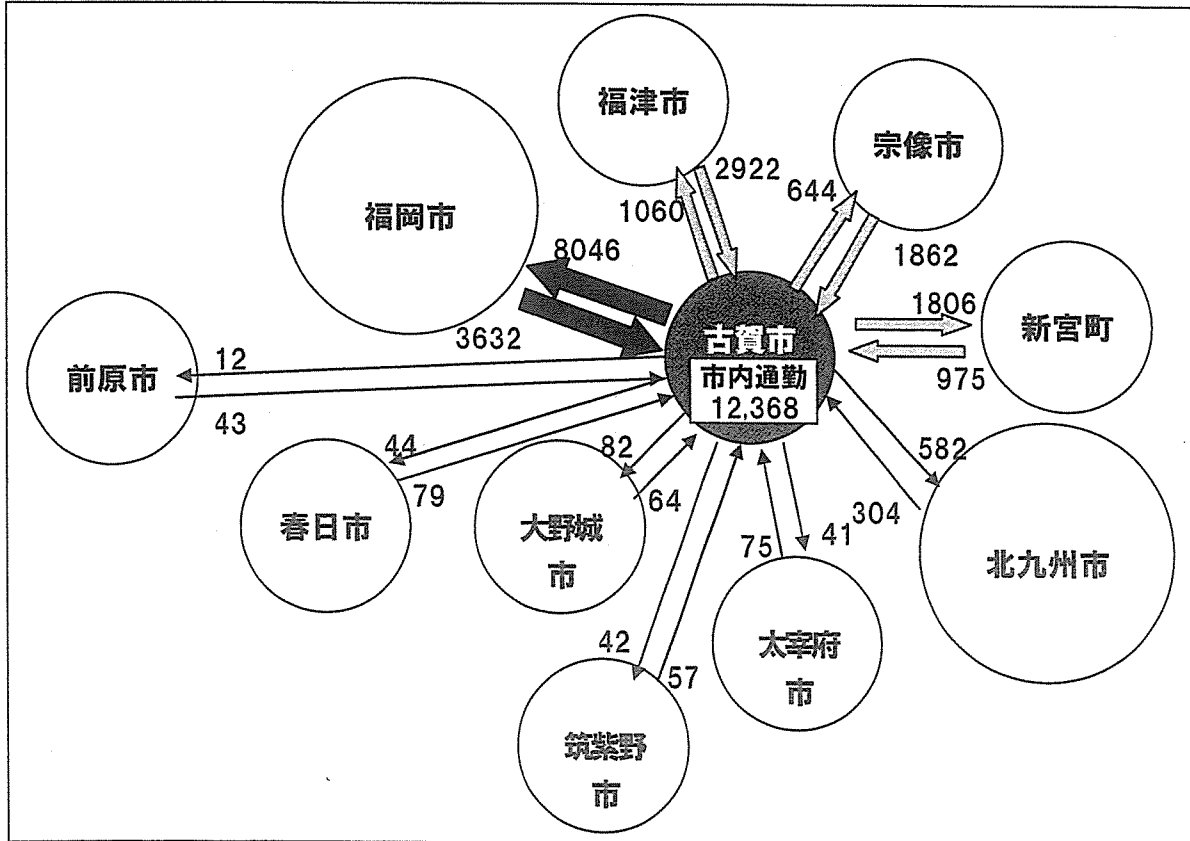
(4) 古賀市民の通勤・通学の状況

近隣類似都市と比較して、古賀市は通勤者の流入率が高く、流出率が低いことから「働く場所が地元にある」従業地として特徴的な傾向であると考察できる。そのことから、工業団地へのアクセスは重要である。また、古賀市における流入・流出状況をみると福岡市が最も多く、ついで近隣の新宮町、福津市、宗像市が多くなっている。この地域はいずれも南北軸であるJR鹿児島本線、国道3号、国道495号での移動が可能であり、公共交通を利用した通勤者・通学者も多いことが推測される。

【通勤者・通学者の流出率・流入率】 ※出典:国勢調査

年・年度	総数		15歳以上就業者		15歳以上通学者	
	流出率	流入率	流出率	流入率	流出率	流入率
類似団体平均	61.8%	44.0%	60.8%	42.2%	67.0%	50.0%
古賀市	55.5%	48.8%	53.4%	48.5%	70.6%	51.4%
筑紫野市	62.5%	47.1%	61.4%	45.7%	68.3%	54.7%
大野城市	66.3%	53.4%	65.3%	54.2%	74.8%	42.9%
太宰府市	66.1%	60.9%	69.0%	52.0%	48.1%	76.8%
宗像市	54.7%	29.9%	54.3%	27.4%	57.0%	42.3%
福津市	64.5%	38.3%	63.2%	36.0%	74.8%	56.0%
前原市	57.9%	30.8%	56.9%	30.6%	66.3%	33.3%
春日市	66.7%	42.9%	63.2%	42.9%	76.2%	42.8%

【通勤の流入・流出人口】 ※出典:国勢調査



(5) 近隣自治体の取り組み

路線バスについては、県内でも赤字路線の減便や撤退などが続いている状態であり、各自治体では市民の移動手段の確保が大きな課題となっている。自治体による公共交通確保については、路線バス廃止をきっかけにバス事業者への補助や委託運行に踏み切ったところも多い。

福岡都市圏の自治体の現状を見てみると、19自治体中10自治体が事業者への補助や委託という形で運行されており、直営で運行している自治体はない。(福岡市営地下鉄は除く)

運行経費については、近隣市町の住民一人あたりの予算額では太宰府市、新宮町が突出した状態となっており、他の3市は1,000円以内となっている。

【福岡都市圏広域行政推進協議会】(9市10町) ※平成21年9月末現在

・福岡市 ・春日市 ・宗像市 ・前原市 ・福津市 ・宇美町 ・志免町 ・新宮町 ・粕屋町 ・志摩町
 ・筑紫野市 ・大野城市 ・太宰府市 ・那珂川町 ・篠栗町 ・須恵町 ・久山町 ・二丈町 ・古賀市

①上記のうち民間バスへの赤字補助により運行している自治体

・福岡市 ・宗像市 ・福津市 ・古賀市

②上記のうち民間事業者へ運行委託している自治体 (※福祉バスは除く)

・福岡市 ・春日市 ・宗像市 ・前原市 ・福津市 ・新宮町 ・大野城市 ・太宰府市 ・須恵町

③上記のうち直営による運行をしている自治体

・なし

【近隣市町村公共交通予算及び運行内容】

市町村名	H21年8月末 人口(人)	H21 公共交通 予算額(千円)	運行 形態	運行ルート 便数(平日)	住民一人 当たり 予算額(円)
古賀市	58,223	32,481	補助	6ルート 104便(西鉄バス)	566.9
			委託	1ルート 14便(古賀市ミニバス)	
			計	7ルート 118便	
新宮町	24,242	41,640	委託	2ルート 60便(マリックス)	1735.4
宗像市	95,419	38,816	補助	1ルート 15便(西鉄バス)	409.4
			委託	4ルート 30便(ふれあいバス)	
			計	5ルート 45便	
福津市	56,091	46,330	補助	1ルート 15便(西鉄バス)	842.2
			補助	2ルート 44便(JR九州バス)	
			委託	6ルート 48便(ふくつミニバス)	
			計	9ルート 107便	
太宰府市	68,951	124,642	委託	9ルート 149便(まほろば号)	1813.1

(6) スクールバス

小野校区では学校とPTAの間で協議がなされ、路線バスの利用は認めるが、児童の体力づくりのために遠距離でも歩いて通学することを推進することが確認された経緯があり、スクールバスの導入はなされていない。

(7) 古賀市民の自動車保有台数

古賀市民の自動車（軽自動車・普通車・小型車）保有台数は、29,356台であり、平成20年3月31日現在の住民基本台帳世帯数（21,970世帯）で計算すると、1世帯あたり1.34台保有していることとなる。

■ 古賀市民の自動車保有台数

種別	保有台数
軽自動車（乗用）	11,795台
普通車・小型車（乗用）	17,561台
合計	29,356台

※軽自動車：市税課データ 平成20年4月1日現在

※普通車・小型車：九州運輸局九州統計情報 平成20年3月31日現在

5. 市民意向・ニーズ

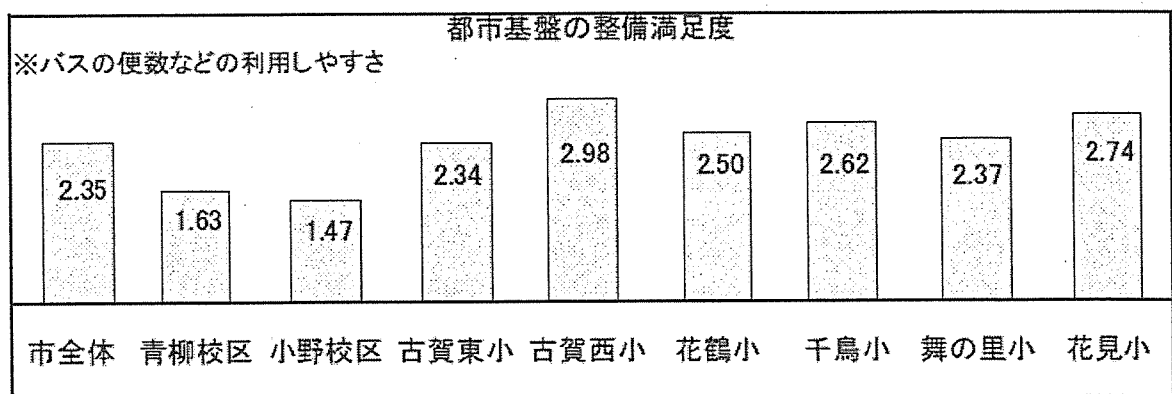
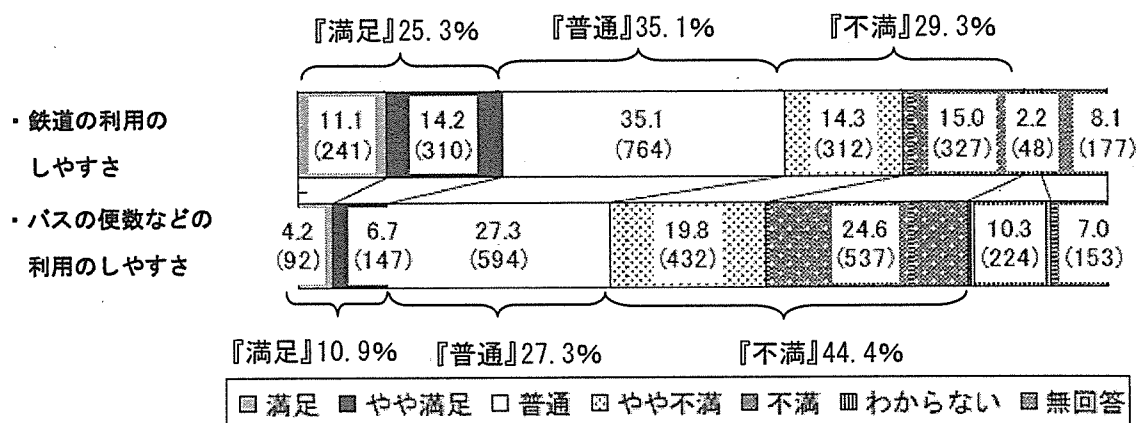
(1) 「まちづくりに関する市民アンケート」

平成20年6月に報告された、「まちづくりに関する市民アンケート」においては、下記のような内容となっている。(有効回答人数 2,478人)

① 市民満足度

「バスの便数などの利用のしやすさ」という設問については、「満足」と「やや満足」を合わせた『満足』が10.9%、『普通』が27.3%、「やや不満」と「不満」を合わせた『不満』が44.4%となっており、「鉄道の利用のしやすさ」に比べて満足度が低くなっている。

また、地域別では、市街化区域でのバス利用について満足度は高く、小野・青柳校区を含む都市計画区域外では不満度が高いことがわかる。



※各項目の上段の数値は、「満足」+5、「やや満足」+4、「普通」+3、「やや不満」+2、「不満」+1として加重平均して算出した指数。

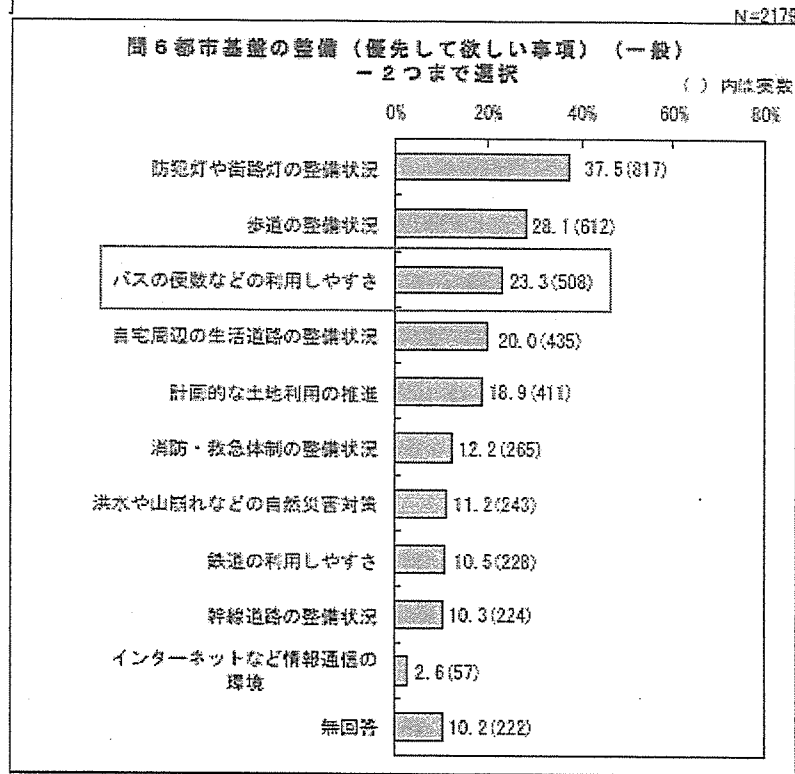
※加重平均とは、平均値の計算方法の一つ。各項目の数値に、その重要度に比例した重みをつけてから平均すること。

② 最も優先してほしい事項

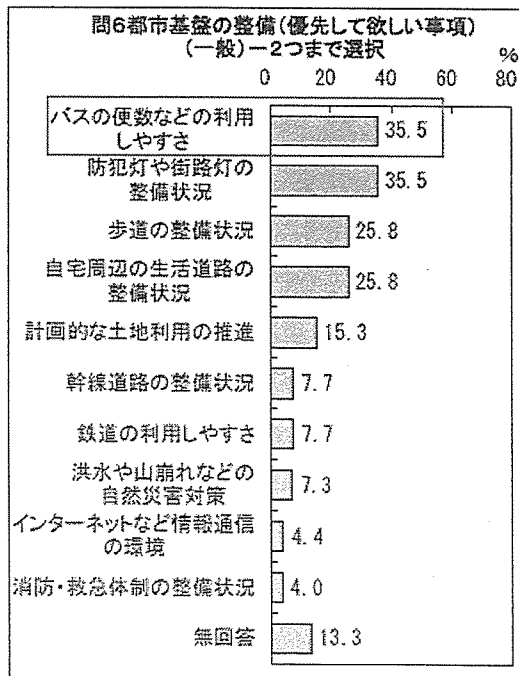
都市基盤の整備で最も優先してほしい事項として、「防犯灯や街路灯の整備」、「歩道の整備」に続いて「バスの便数などの利用しやすさ」が3番目にあがっている。

また、地区別では、小野・青柳校区で最も優先してほしい事項となっている。

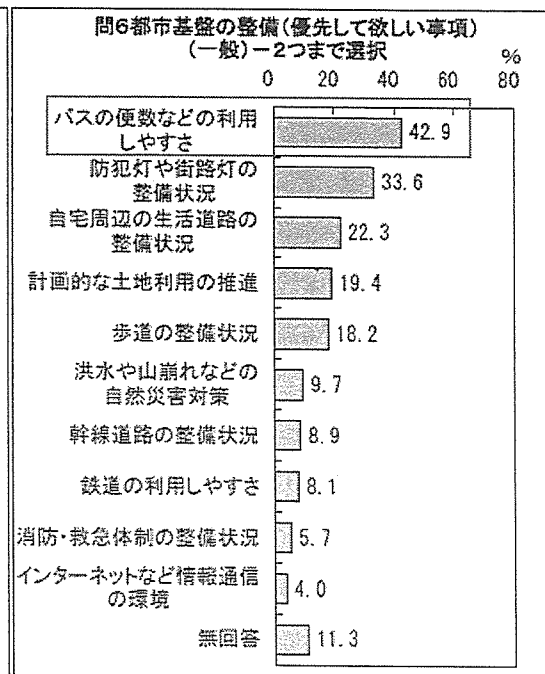
このことから、バス利用への期待があり、バス停までの歩道や防犯灯についても総合的に整備する必要があると考えられる。



青柳小学校区(N=248)



小野小学校区(N=247)



(2) 小野校区アンケート

平成 20 年 8 月に小野校区において「西鉄路線バス廃止に伴うアンケート」が実施されており下記のような内容となっている。(回答者数 4,386 人)

① バス利用率

路線バス利用者は全回答者 4,386 人のうち 689 人となっており、利用率は、15.7%にとどまっている。その利用者のうち週 4 日以上は 23.1%で、週 3 日以下は約 77%となっている。

バスを利用しない最も大きな理由は「自家用車を利用しているから」というものが全体の 54.5%である。小野校区においては通勤・通学者の多くが自家用車を主な交通手段としている状況が伺われる。

(4) 利用していると答えた方にお尋ねします？ (複数回答可)

回答番号	1	2	3	4	5	合計
項目	週4日以上	週2~3日	週1回	月2~3回	その他	
回答数	159	137	76	202	115	689
%	23.1	19.9	11.0	29.3	16.7	

【考察】

利用していると答えた方にお尋ねします？



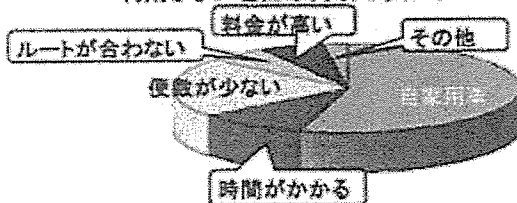
- 1 週4日以上
- 2 週2~3日
- 3 週1回
- 4 月2~3回

利用していると回答された人はアンケート対象人員で算出すると、15.7%と利用率の低さが表れています。利用されている中でも57%の人は週1回以下であり利用率の低いことが明確、利用率を上げる事が課題である。

(5) 現在利用しない理由は何故ですか？ (複数回答可)

回答番号	1	2	3	4	5	6	合計
項目	自家用車	時間がかかる	便数が少ない	ルートが合わない	料金が安い	その他	
回答数	887	165	351	89	98	37	1827
%	54.5	10.1	21.6	5.5	6.0	2.3	

利用しない理由は何故ですか？



- 1 自家用車
- 2 時間がかかる
- 3 便数が少ない
- 4 ルートが合わない
- 5 料金が安い

【考察】

利用しない一番は予想どおり「自家用車の利用」が多く、通勤者の多くが家族に古賀駅まで送迎されている。これは「便数時間がかかる」からの回答にも表われています。

② 路線バスの改善点として望むこと

次に路線バスの改善として、「運行ルート」については現行のままで良いという意見が全体の77.3%となっている。また、「運賃」については普通であるという意見が68.5%となっている。「便数」については朝晩の便数を増やしてほしいという意見が50.6%となっており、ついで現状で良いが33.9%となっている。

(6) 路線バスの改善についておたずねします？

① 運行ルートについて

回答番号	1	2	合計
項目	現状でよい	変更して欲しい	
回答数	754	221	975
%	77.3	22.7	100.0

【考察】

運行ルートについては各行政区で要望がばらばらにしている。栗野では清滝まで走らせてほしい、米多比では区内経由を希望また栗王寺では古賀東中経由を設けてほしい等の意見がある。

② 料金について

回答番号	1	2	3	合計
項目	普通	高い	安い	
回答数	729	328	8	1065
%	68.5	30.8	0.8	

【考察】

料金については、普通と受け止めている人が多い。

③ 便数について

回答番号	1	2	3	合計
項目	現状で良い	朝晩を増やす	昼間を増やす	
回答数	355	530	153	1048
%	33.9	50.6	15.6	100.0

【考察】

便数については、朝と夕方を増やしてほしい意見が多くあった。

運行ルートについて



料金について



便数について



③ 路線バスのこれからについて

また、中・長期的に路線バスはどうしたら良いと思いますかという設問には、「コミュニティバス」57.0%、「西鉄の存続」35.3%と路線バスを何らかの形で継続してほしいという意見が92.3%を占めている。

(7) 中長期的に路線バスはどうしたら良いと思いますか？

回答番号	1	2	3	4	合計
項目	西鉄の存続	コミュニティ	他社で運行	その他	
回答数	446	721	68	29	1264
%	35.3	57.0	5.4	2.3	100.0

中長期的に路線バスはどうしたら良いと思いますか？



- 1 西鉄の存続
- 2 コミュニティ
- 3 他社で運行
- 4 その他

【考察】

中長期的に路線バスはどうしたら良いと思いますかの問いに対し「コミュニティバス」57.0%、「西鉄の存続」が35.3%と多い。また、「その他」のほとんどの人は何らかの形で存続してほしいと存続を望んでいます。

(3) 議会の調査および提言

平成 20 年 6 月に市議会において「公共交通のあり方に関する特別委員会」が設置され、その中で「市民の意見を聞く会」の実施、「路線バス全便への乗車」による実態調査などにより調査研究がされた。

(特別委員会での報告内容)

○平成 20 年 9 月 25 日 (第 1 回中間報告)

「7 月 7 日から 21 日までの間、委員が班別に分かれ市内 8 路線 108 便全ての市内路線バスに乗車し各班別に利用実態調査を実施した。また、新宮町及び福津市へ先進地視察を実施した。さらに、市民の意見を聞く会を実施した。」

「提言」1. 市民の利便性確保の為、現在の路線バス運行は当面堅持すべきと判断するが、現状を維持するだけの補助については、慎重に考察すること。
2. 古賀市公共交通体系確立のため、独自の公共交通運行計画策定に向けた調査研究を速やかに着手すること。
3. 新たな公共交通実施については、路線バス運行の民間事業者委託等への方策についても、速やかに調査研究すること。
4. 新たな公共交通体系や路線バス補助の検討を進めるにしても、市民の声に耳を傾け、説明責任を果たすこと。さらに、本特別委員会が実施した実態調査や市民の意見を聞く会の結果を十分参考とすること。

○平成 20 年 12 月 17 日 (第 2 回中間報告)

「市民の意見を聞く会をさらに実施し、団体・事業所関係におけるヒアリングも実施した。各ヒアリング内容についての報告」

「提言」1. 平成 21 年度においては、市民の切実な声に応え、公共交通確保の為、当面、現行の路線バス運行を堅持しながらも、運行路線、運行ダイヤ、停留所、料金等については、可能な限り利便性の向上を図ること。
2. 平成 22 年度中に、古賀市の新たな公共交通体系を実現する為に、平成 21 年度中に新たな公共交通運行計画の策定を完了すること。

○平成 21 年 3 月 25 日 (最終報告)

「2 月に中央公民館において「公共交通のあり方に関する市民と議会の意見交換会」を開催した。」

「提言」：平成 21 年度早々にプロジェクトチームを立ち上げ、運行体系の具体的な比較検討を早期に行うこと。平成 22 年度、古賀市独自の公共交通計画に基づき運行が実現すること。

6. 課題

(1) 南北軸への結節性の維持向上

南北軸である JR 駅、国道 3 号の千鳥パークタウン、庄、花鶴丘団地などのバス停及び国道 495 号のバス停については、東西軸との結節が比較的うまくいっており乗り換えにも利用しやすい状況といえるが、国道 3 号の鹿部バス停における乗り換えについては、勤労者研修センターバス停から距離が遠いため、バス停間の調整をするなど通勤、通学者の利便性を高めるため、さらに結節性の維持向上を図る必要がある。

(2) 病院や商業施設への接続

通院や買い物をする市民の交通利便性の確保のためには、病院や商業施設を目的地として設定することが考えられる。福岡東医療センターなどの医療機関へバスを利用して行く場合には乗り換えが必要であったり、商業施設においてもバス停が近接していないところが見られるなど、病院や商業施設へのスムーズな接続を確保することが課題である。

(3) 利用者・地域・企業との連携

日常生活におけるマイカーの依存度が高まる中、本市においても公共交通利用者は減少傾向となっている。今後も赤字路線からの撤退や減便が行われ、公共交通サービスの低下が進行し、さらに利用者が減少するといった負の循環に陥ることが予測される。このため、利用者・地域・企業・交通事業者・市などあらゆる関係者が一体となって知恵を出し合い利用促進策や赤字削減対策を検討する必要がある。

(4) 他の交通網との連携

千鳥苑号やクロスパル号のような送迎バスをはじめ、スクールバス、近隣自治体のバスなどあらゆる交通網を有効活用するという視点で交通の確保について研究することが課題である。

(5) 中長期的な視点での研究の必要性

今後さらに高齢化の進展や市民ニーズの多様化など社会情勢が変化することが予測される中で、市民共働をはじめとする地域力の活用など多面的な視点で、公共交通のあり方について中長期的に研究する必要がある。

7. 基本方針

(1) 基本的な考え方

- ① 交通空白地域を極力解消する。
- ② 東西軸での移動を確保するとともに、南北軸であるJR、国道3号、国道495号への接続性の維持・向上を図る。
- ③ 公益的施設（公共施設、病院、商業施設など）への移動性及び接続性の維持向上を図る。
- ④ 既存の交通網を可能な限り、有効活用するとともに、運行における安全性や持続性、経営の安定性、費用対効果など総合的に配慮した運行体系を目指す。
- ⑤ 交通事業者や市、地域、企業、病院などが相互に連携、協調を図り、地域特性に即した持続可能な公共交通体系を目指す。

(2) 運行に関する方針

- ① 利用対象者
通勤者、通学者、買物客及び通院者などを主な利用対象者とする。
- ② 交通空白地域設定
JR 駅又は停留所から500m以遠の地域とする。
- ③ 運行ルート
東西軸（こもの系統、舞の里系統、小竹系統）を基本とした市内交通のルートを設定する。
 - 1) 通勤者 } ・ JR、国道3号への接続を基本としたルートとする。
 - 2) 通学者 }
 - 3) 買物客 } ・ 商業施設、病院への接続を基本としたルートとする。
 - 4) 通院者 } ※可能な限り乗り換えの少ないルートを検討する。
- ④ ダイヤ
 - 1) 通勤者 } ・ 朝・夕の時間帯を基本としたダイヤを設定する。
 - 2) 通学者 }
 - 3) 買物客 } ・ 昼間の時間帯を基本としたダイヤを設定する。
 - 4) 通院者 }
- ⑤ 料金
適切な利用者負担に基づく料金体系とする。
- ⑥ 停留所
 - 1) 公共施設、病院、商業施設にできる限り近い位置に設置する。
 - 2) 他の公共交通機関とできる限りアクセスしやすい位置に設置する。
- ⑦ その他
 - 1) 他の交通網の有効活用に向けて研究する。
 - 2) 地域の活力による交通体系の仕組みづくりを促進する。
 - 3) 近隣市町との連携を検討する。

8. 運行形態の比較検討

前述の「基本方針」をもとにバスの運行形態（補助・委託・直営）について次のとおり比較検討を行った。

(1) 検討にあたって前提条件

①バスの規格、台数

本市の最大乗客数は35人（平成20年度西鉄OD調査結果）であり、この人員を輸送するためには、現在の西鉄バスと同等の規格が必要である。

バス購入費は新宮町のバスが39人乗りであるため、このバスの価格1500万円を参考とした。また、台数は、現在の必要台数(5台)+予備車1台の購入とした。

※マイクロバスは最大定員29人である。

②路線の道幅・ルート

現在の西鉄バスの大きさは、全長9m、全幅2.3mであり、この運行を円滑にするためには、幅員はおおむね6m道路と一定の広さの交差点を経由しなければならない。また、交通空白地域解消のためには住宅地を網羅する必要もあることから、現在のルートがおおむね妥当であると考えた。

③バス停の数、用地費

現在のバス停は81箇所あり、半径500m以内をほぼカバーする位置にあるため、この数を前提とし、既存のものを最大限活用する経費とした。用地費は、西鉄が所有している用地を買収する内容で試算した。

④運賃収入

西鉄の資料をもとに推定した。運賃は既存の料金体系と100円均一で利用者が2倍になった場合を仮定した両面から検討した。

⑤市費

補助は平成21年度予算をベースとした。職員人件費は職員一人あたりの平均人件費800万円に対して想定される業務内容を考慮し算定した。

(2) 検討結果

下記の理由を総合的に考慮した場合、西鉄バスへの補助による運行が望ましい。

[理由]

①乗客の安全性

長年にわたる運行実績によるノウハウを持つ西鉄バスは日本最大のバス事業者であり、万が一事故等が発生した場合においても乗客の安全性の確保や事故後の処理対応などに優れている。

②経費の優位性

1) 初期投資について

西鉄へ赤字補助(以下：A案)は初期投資がゼロであるが、西鉄へ委託(以下：B案)はバス停の看板を変更する必要があるためその経費がかかる。また、西鉄以外へ委託(以下：C案)・直営(以下：D案)は、ともに車両購入が必要となり、駐車場・転回場所の用地費も必要となるため、A案が最も優位である。

2) 年間経費について

A案は、今年度の補助額を参考とし、B案は宗像市の委託内容を、また、C案は、新宮町の委託内容をそれぞれ参考に算出した。さらに、D案は、C案に営業所及びその事務所経費等も加算した額とした。各案を比較した結果、A案が最も安価であり優位である。なお、A案の場合は西鉄バスの料金收受装置をそのまま利用できるが、B、C、D案は均一料金としない限り料金收受装置の設置費が新たに必要となる。

3) 5年間経費について

車両の減価償却期間が5年であることを考慮し、初期投資費に年間経費5年分を加えた総計により比較をした。その結果、A案が次に安価なB案よりも約1億円安価となり、初期投資、年間経費とともに最も安価であり優位である。

③サービスの利便性

1) A案の場合、ニモカ、エコルカード、グランパス65、定期券などの西鉄のサービスを利用できる。特に平成20年5月から発行されているバスカードに代わる非接触式ICカードであるニモカについては、平成22年春から、JR九州、JR東日本、福岡市営地下鉄などのICカードと相互利用できる予定となっており、割引制度もありさらなる利便性向上が見込まれる。

(3) 比較検討表

次ページ別表のとおり。

■ 運行形態の比較検討表

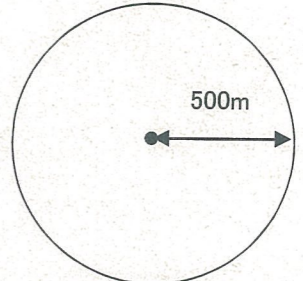
		A案 西鉄バスへの赤字補助	委託		D案 市直営（市町村運営有償運送）	
			B案 西鉄への委託（車両購入なし）	C案 西鉄以外への委託（車両購入あり）		
運行主体（許可申請者）		西鉄バス	西鉄バス	運行委託事業者	古賀市	
道路運送法許可		4条	4条	4条	78条	
車両		西鉄バス	西鉄バス	古賀市（事業者は無償貸与）	古賀市	
車両修繕費		西鉄バス	西鉄バス	運行委託事業者	古賀市	
バス停設置		西鉄バス	古賀市	古賀市	古賀市	
駐車場・営業所		西鉄バス	西鉄バス	運行委託事業者	古賀市	
ルート・運賃・ダイヤ決定		西鉄バス（要望・協議による変更は可能）	地域公共交通会議	地域公共交通会議	地域公共交通会議	
責任		西鉄バス	古賀市又は西鉄バス	古賀市又は運行委託事業者	古賀市	
メリット		・初期投資（バス購入、バス停の設置、用地費）が不要。	・法手続きは事業者が行う。	・車両のラッピングができ、広告収入が取れる。	・車両のラッピングができ、広告収入が取れる。	
		・バス・定期券、nimocaなど西鉄のサービスを利用できる。	・バス購入費が不要。	・法手続きは事業者が行う。		
		・法手続きは事業者が行う。	・乗客の安全対策やサービス水準など			
		・乗客の安全対策やサービス水準など	バス事業者としての実績がある。			
デメリット		・車両のラッピングなどによる、広告収入は西鉄の収入となる。	・西鉄のサービスが利用できない	・車両購入が必要。	・車両購入・転回場所（用地確保）が必要	
			・バス停の設置が必要（地権者、警察協議が必要）	・転回場所（用地確保）が必要。	・許可申請等の事務作業が多。	
			・車両のラッピングなどによる、広告収入は西鉄の収入となる。	・バス停の設置が必要（地権者、警察協議が必要）	・車両、駐車場、営業事務所の確保が必要	
			・距離制運賃の設定がしにくい。	・距離制運賃の設定がしにくい。	・運賃収入が直接市の会計に入るため、特別会計が必要。	
		・事故の際に管理責任が問われる。	・事故の際に管理責任が問われる。	・バス停の設置が必要（地権者、警察協議が必要）		
				・距離制運賃の設定がしにくい。		
				・事故の際に全責任がかかる。		
経費	初期投資費 (A)	バス購入費	0円	0円	バス1台1500万円×6台=9000万円 @バス1台1500万円	バス1台1500万円×6台=9000万円 @バス1台1500万円
		バス停設置費	0円	243万円 @1基3万円（既設利用）×81基	243万円 @1基3万円（既設利用）×81基	243万円 @1基3万円（既設利用）×81基
		用地費（駐車場・転回場）	0円	0円	6400万円（薦野、舞の里、市役所付近）	6400万円（薦野、舞の里、市役所付近）
	年間	運行経費 (B)	6860万円 (推定)	8760万円 @1台4.8万円/日（宗像市）×5台×365日	8650万円 @1台1730万円/年（新宮町）×5台	8650万円 (運行管理者、整備費込み)
		運賃収入 (C)	4260万円	現行どおり 100円均一料金 4260万円	現行どおり 100円均一料金 4260万円	現行どおり 100円均一料金 4260万円
	@西鉄予測		@西鉄予測	利用者が2倍になると仮定	@西鉄予測	利用者が2倍になると仮定
	市費	委託料（補助金等）(D = B - C)	2600万円	4500万円	4390万円	4710万円
		事務所賃料 (E)	0円	0円	0円	800万円
		市職員人件費 (F)	240万円 (0.3人)	560万円 (0.7人)	640万円 (0.8人)	960万円 (1.2人)
	初期投資計 (A)		0万円	243万円	1億5643万円	1億5643万円
毎年間経費 (1~5年目) (G = D + E + F)		2840万円	5060万円	5380万円	5030万円	5350万円
5年間経費総額 (H = G × 5 + A)		1億4200万円	2億5543万円	2億7143万円	4億793万円	4億2393万円
自治体例		・古賀市・福岡市・宗像市・福津市	・太宰府市・宗像市	・新宮町	・豊前市・添田町	

9. 具体的な方針・対策

		当面の方針・対策	将来的な方針・対策
運行形態		①現路線を基本的に維持し、西鉄に対する補助を継続する。	①現路線を基本として、随時必要な改善を図る。 ②西鉄路線バスへの補助を基本としつつ、委託や直営について引き続き研究する。
具体策	運行ルート・ダイヤ	①通勤・通学時間帯（おおむね6～8時台） 通勤・通学に利用しやすいよう、公共交通機関への乗り換えのしやすいルート・時間において増便する。 ②帰宅時間帯（おおむね17～21時台） 会社・学校からの帰宅に利用しやすいよう、公共交通機関から乗り換えのしやすいルート・時間において増便する。 ③ミニバスについては3ヵ年（平成19～21年度）の実証実験をもって終了する。	①通勤・通学・帰宅時間帯については、引き続き適切な見直しを図る。 ②生活時間帯（おおむね9～16時台） 病院、公共施設、商業施設等へ行きやすいよう引き続き適切な見直しを図る。 （東医療センター、市役所、サンコスモ古賀、商業施設等への結節）
	停留所	①利便性を高めるため、住宅密集地、商業施設付近に停留所を設置する。 例) 下薦野～麦田（住宅密集地付近） 例) 米多比～熊鶴（住宅密集地付近） 例) 古賀駅南口～古賀団地前（サニー付近）	①利便性を高めるため、住宅密集地、商業施設、公共交通機関付近に停留所を設置について検討する。 例) 鹿部駅東口～勤労者研修センター前（国道3号付近）
研究課題		①全路線で利用増を目指す中で、特に小竹線については工業団地における利用促進やJRししぶ駅－JR古賀駅間の必要性を検討するなどの赤字額圧縮に向けて検討する。 ②地域（行政区や校区コミュニティ）の実情に即した公共交通のあり方をモデル的に実験する。	①地域（行政区や校区コミュニティ）の実情に即した公共交通のあり方の検討を継続する。 ②近隣自治体との連携に向けて研究する。 ③企業や商業施設の協賛等について検討する。

公共交通サービス圏 範囲図

福 津 市



公共交通サービス圏

宮 若 市

● バス停

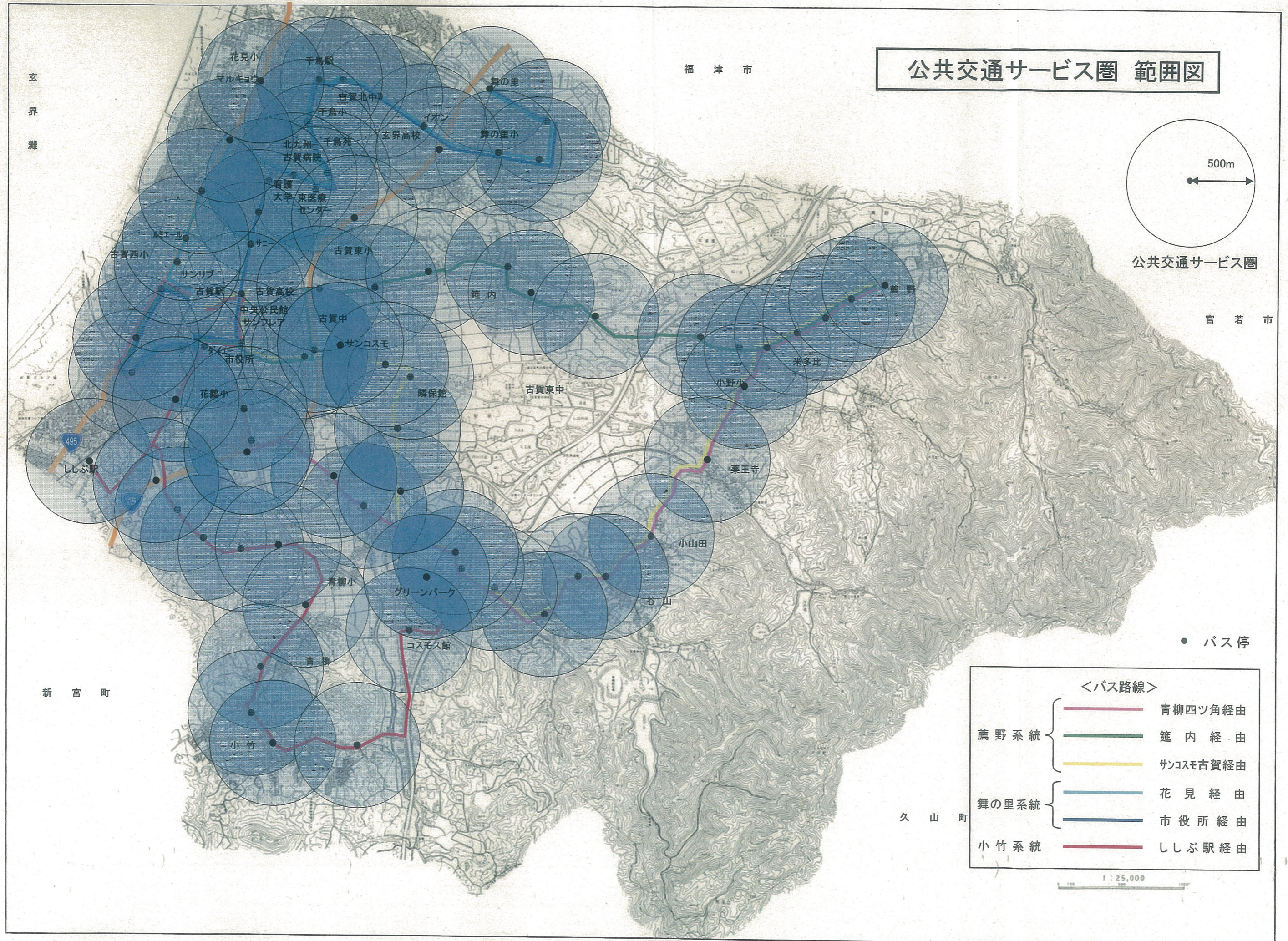
<バス路線>	
薦野系統	青柳四ツ角経由
	筵内経由
	サンコスモ古賀経由
舞の里系統	花見経由
	市役所経由
小竹系統	ししぶ駅経由

1 : 25,000

久 山 町

玄 界 灘

新 宮 町



平成 22 年度公共交通プロジェクトにおける検討結果について

今年度の PT における検討すべき事項として下記の 1~4 の事項が挙げられ、その内容について会議における意見や西鉄バスからの情報をもとに検討したことについて下記のとおりまとめた。

1. 西鉄バス運行内容について

(1) ダイヤの検討

I. 舞の里系統

市役所経由の最終便が、古賀駅前発 20 時 10 分となっており、もう少し遅い便を設定してもよいのではないかと考えられるが、以降の増便は人件費 1 人分の増を伴うため 650 万円以上の増額となり増便については今後の研究課題とする。

II. 薦野系統

筵内経由の最終便が、古賀駅前発 19 時 30 分となっており、もう少し遅い便を設定してもよいのではないかと考えられるが、舞の里系統と同様、以降の増便は人件費 1 人分の増を伴うため 650 万円以上の増額となり増便については今後の研究課題とする。

III. 小竹系統

小竹系統の最終便が、古賀駅東口発 18 時 31 分となっており、かなり早いことから夜の便の設定が考えられるが、舞の里系統と同様、以降の増便は人件費 1 人分の増を伴うため 670 万円以上の増額となり増便については今後の研究課題とする。

(※西鉄の話では、小竹系統のみ計算方法が異なるとのこと)

【結論】 増便は今後の研究課題とする。

【理由】 新たな増便は運転手 1 人分の人件費 650 万円以上を要するため。

(2) バス停の検討

I. 舞の里系統、薦野系統

今年度バス停を 3 箇所新設し、現在の各バス停間の距離は適正であると考えられる。ただし、「古賀駅南口」バス停は古賀駅との位置関係から名称を「リーパスプラザ前」に変更する。また、「市役所前」バス停が現在 4 箇所あり利用しにくい状況となっているためこのうち 2 箇所を「市役所北」に変更する。

II. 小竹系統

国道 3 号を運行する西鉄バス赤間急行との乗り継ぎの関係から国道 3 号鹿部交差点付近にバス停の新設が考えられる。また、人口が増加している美明地内へのバス停新設も視野に入れ、ひきつづき今後の研究課題とする。

【結論】 バス停新設は今後の研究課題とする。

【理由】 隣接企業や美明地区の意見のとりまとめが必要であるため。

(3) ルートの検討

I. 舞の里系統、薦野系統

このルートについては、現行ルートを維持することとする。

II. 小竹系統

J R 古賀駅～J R ししぶ駅間のルートの必要性を研究したところ、現状では J R 古賀駅から工業団地やグリーンパークへの利用がかなりある（平日利用者 117 人のうち 68 人が J R 古賀駅で乗降：平成 22 年度 OD 結果より）ことや、この区間を廃止することにより花鶴丘団地付近が交通空白地域となること、また古賀駅を中心として全系統が連絡できていることなどを考慮し、小竹系統は現行ルートを維持することとする。

【結論】 ルートは現状維持とする。

【理由】 現行ルートで交通空白地域がほぼ無い状況であるため。

2. サンコスモ便の検討について

サンコスモ便については、

①現在の西鉄バスのダイヤを修正しサンコスモ便を増便。

②バスを増車してサンコスモ便を増便。

③タクシー会社に委託しミニバス運行

というような案が考えられるが、便数や費用対効果を考えれば、ダイヤ修正によるバス増便は3往復程度しか対応できないため、③のミニバス運行によるものとなる。

タクシー会社による運行経費について確認したところ、昨年度運行していた古賀市ミニバスと同程度の経費で1日20往復程度対応できるとのこと。

【結論】 来年度は試行的にタクシー会社による無料のミニバスを運行する。

【理由】 費用対効果の面から検討した結果、あくまでも試行とする。

3. コミュニティバス（補助・委託・直営）の検討について

昨年度の公共交通プロジェクトにおいても運行形態の比較検討は行ったが、その際西鉄の運行経費については、推定値として積算を行っていた。今回は平成21年度の西鉄バス運行経費及び運賃収入の実績値を用いた。また、各案における運賃収入は100円均一設定を無くし、距離制運賃のみとして昨年度の西鉄実績値を用いた。

検討の結果、初期投資、年間経費ともに「西鉄バスへの赤字補助」が最も安価であり、5年間経費は1億3640万円と「西鉄バスへの委託」より1億円以上安価となっている。「西鉄バス以外の事業者への委託」や「直営」の場合は、車両購入費や転回場所や車庫などの用地費などの初期投資に多大な経費がかかるため4億円以上となった。

今回の比較は、前回と同様に現行西鉄バスのルート・ダイヤの場合ということで比較検討をしたが、利便性をさらに良くするためにもし仮にもっと細かなルートでバスの台数も現在の5台よりも多い場合について検討したとしても、西鉄運行の場合とそれ以外の場合の初期投資の差は広がっていく一方になる。

昨年度から西鉄薦野線への補助を開始したわけだが、西鉄としては、市から補助をしてもらっているためルートの変更やバス停の位置などについては、道路幅など物理的な問題や警察協議などをクリアすれば対応可能とのことである。

現在は、5台のバスを用い、乗務員は基準ぎりぎりの乗務時間によるダイヤで運行しており、これ以上便数を増やすためには、人件費やバス台数を増やす必要がある。また、長年にわたる運行実績によるノウハウを持つ西鉄バスは日本最大のバス事業者であり、運転手教育や安全性の確保、また事故後の処理対応などに優れている。また、市内バス路線ではすでにICカードnimocaのサービスが導入されているため、JRや西鉄バスの他路線とも相互利用が可能となっており利便性は高い。

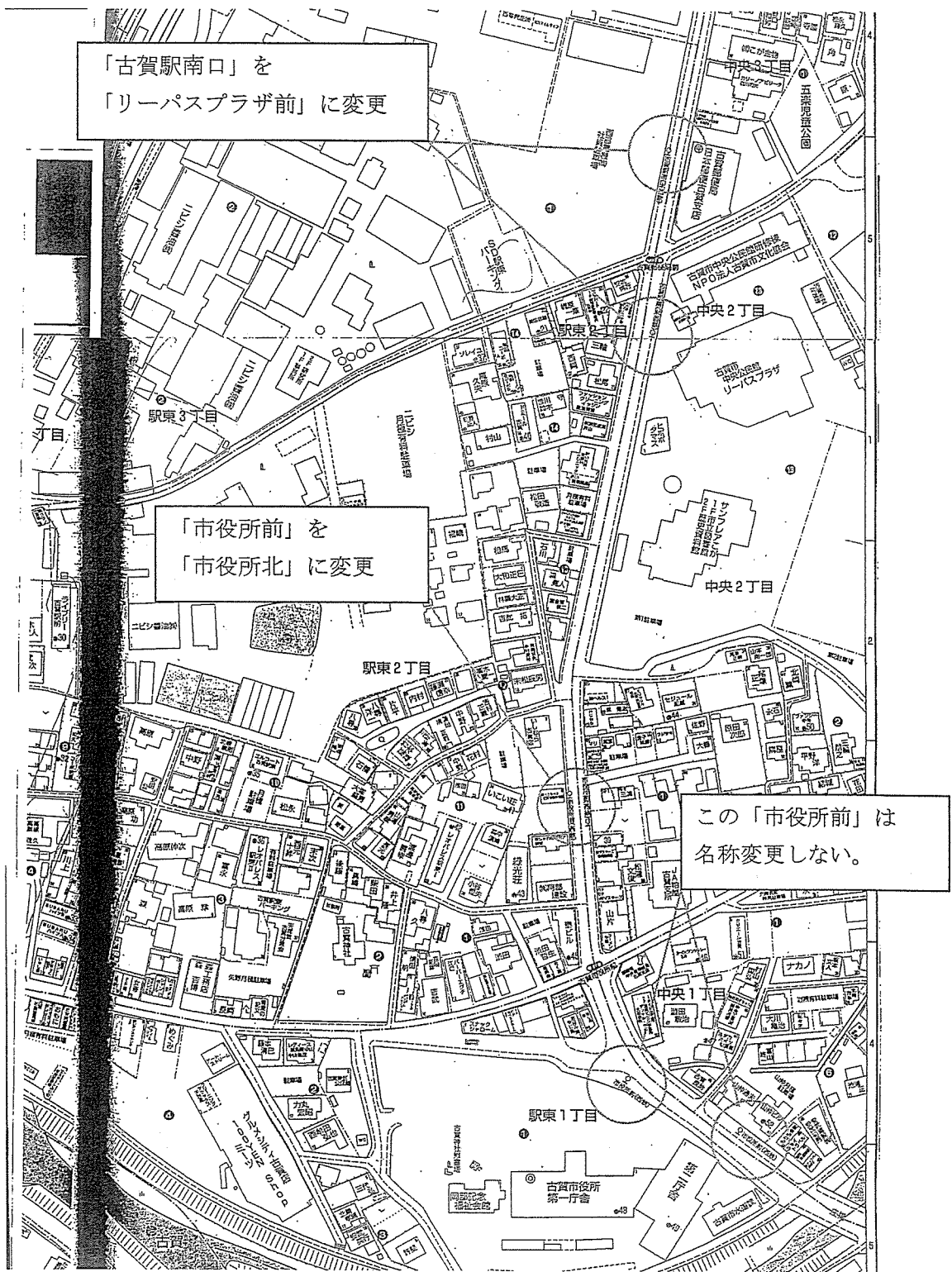
【結論】 当面は西鉄バスへの赤字補助がベストの方法である。ただし、今後運行ルートやダイヤが大幅に変更になる場合には、その時に他の形態も検討する。

4. 地域における運行形態について

平成22年8月から1行政区にて運行を開始しており、今後もひきつづきモデル的に実施を進める。

【結論】ひきつづき地域サポート補助事業をモデル的に実施し運行内容について研究を進める。

バス停名称変更：位置図



市役所～サンコスモ往復便について

古賀市基本図

500
38-1



昨年度、「古賀市ミニバス」を運行していた花鶴タクシーに、下記条件にて見積もりを依頼した。

【運行条件】平日のみ運行、8時台～17時台まで。約20往復運行

【運行経費】22,050円/日(税込み) 平成23年度は平日が年間245日であるため、5,402,250円/年となる。

※もし、りんぼかんまで延長などとなった場合も一日の拘束時間内でのダイヤ設定となるため金額は変更なしとのこと。

■ 運行形態の比較検討表

		A案 西鉄バスへの赤字補助	委託		D案 市直営（市町村運営有償運送）	
			B案 西鉄への委託（車両購入なし）	C案 西鉄以外への委託（車両購入あり）		
運行主体（許可申請者）		西鉄バス	西鉄バス	運行委託事業者	古賀市	
道路運送法許可		4条	4条	4条	78条	
車両		西鉄バス	西鉄バス	古賀市（事業者は無償貸与）	古賀市	
車両修繕費		西鉄バス	西鉄バス	運行委託事業者	古賀市	
バス停設置		西鉄バス	古賀市	古賀市	古賀市	
駐車場・営業所		西鉄バス	西鉄バス	運行委託事業者	古賀市	
ルート・運賃・ダイヤ決定		西鉄バス（要望・協議による変更は可能）	地域公共交通会議	地域公共交通会議	地域公共交通会議	
責任		西鉄バス	古賀市又は西鉄バス	古賀市又は運行委託事業者	古賀市	
メリット		<ul style="list-style-type: none"> 初期投資（バス購入、バス停の設置、用地費）が不要。 バスカード、定期券、nimocaなど西鉄のサービスを利用できる。 法手続きは事業者が行う。 乗客の安全対策やサービス水準などバス事業者としての実績がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 法手続きは事業者が行う。 バス購入費が不要。 乗客の安全対策やサービス水準などバス事業者としての実績がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両のラッピングができ、広告収入が取れる。 法手続きは事業者が行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両のラッピングができ、広告収入が取れる。 	
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> 車両のラッピングなどによる、広告収入は西鉄の収入となる。 運賃設定が変更できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 西鉄のサービスが利用できない バス停の設置が必要（地権者、警察協議が必要） 車両のラッピングなどによる、広告収入は西鉄の収入となる。 事故の際に管理責任が問われる。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両購入が必要。 転回場所（用地確保）が必要。 バス停の設置が必要（地権者、警察協議が必要） 事故の際に管理責任が問われる。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両購入・転回場所（用地確保）が必要 許可申請等の事務作業が多。 車両、駐車場、営業事務所の確保が必要 運賃収入が直接市の会計に入るため、特別会計が必要。 バス停の設置が必要（地権者、警察協議が必要） 事故の際に全責任がかかる。 	
経費	初期投資費 (A)	バス購入費	0円	0円	バス1台1,800万円×6台=1億800万円 @バス1台1,800万円	バス1台1,800万円×6台=1億800万円 @バス1台1,800万円
		バス停設置費	0円	243万円 @1基3万円（既設利用）×81基	243万円 @1基3万円（既設利用）×81基	243万円 @1基3万円（既設利用）×81基
		用地費（駐車場・転回場）	0円	0円	6,240万円（薦野、舞の里、市役所付近）	6,240万円（薦野、舞の里、市役所付近）
	年間	運行経費 (B)	7,224万円 （平成21年度実績より）	8,760万円 @1台4.8万円/日（宗像市）×5台×365日	8,650万円 @1台1730万円/年（新宮町）×5台	8,650万円 （運行管理者、整備費込み）
		運賃収入(C)	約3,960万円 （平成21年度実績より）	3,960万円 （同左）	3,960万円 （同左）	3,960万円 （同左）
	市費	委託料（補助金等）(D = B - C)	2,488万円 (B-C=3,264万円)	4,800万円	4,690万円	4,690万円
		事務所賃料 駐車場管理費 (E)	0円	0円	0円	800万円
		市職員人件費 (F)	240万円 (0.3人)	560万円 (0.7人)	640万円 (0.8人)	960万円 (1.2人)
	初期投資計 (A)		0万円	243万円	1億7,283万円	1億7,283万円
	毎年間経費（1～5年目）(G = D + E + F)		2,728万円	5,360万円	5,330万円	6,450万円
5年間経費総額 (H = G × 5 + A)		1億3,640万円	2億7,043万円	4億3,933万円	4億9,533万円	
自治体例		・古賀市・福岡市・宗像市・福津市	・太宰府市・宗像市	・新宮町	・豊前市・添田町	

平成 23 年度公共交通プロジェクトにおける検討結果について

今年度の PT における検討すべき事項として下記の事項が挙げられ、その内容について会議における意見や西鉄バスからの情報をもとに検討した結果を下記のとおりまとめた。

1. 西鉄バス運行内容について

I. 舞の里系統

市役所経由の最終便が、古賀駅前発 20 時 13 分となっており、夜間ダイヤの増便検討の必要がある。

II. 薦野系統

筵内経由の最終便が、古賀駅前発 19 時 30 分となっており、夜間ダイヤの増便検討の必要がある。なお、筵内経由では他路線と比較して昼間の便数が極端に少ないが、昼間の時間帯に増便する場合にはバス車両を増車しなければならない。

III. 小竹系統

小竹系統の最終便が、古賀駅東口発 18 時 30 分となっており、かなり早いことから夜間ダイヤの増便検討の必要がある。

上記 3 系統について、舞の里系統の夜間ダイヤの増便、車両の増車による筵内系統の増便、及び小竹系統での夜間ダイヤの増便を実施することにより市内バス路線でのダイヤはかなり充実されるものと考えられる。しかし、全ての改善を実施するためには補助金を大幅に増額する必要がある。上記改善内容のうち、小竹系統では最終便が極端に早く、夜間の便を増便することにより小竹系統全体の利便性が向上するとともに、通勤・通学者の新規利用者の増による運賃収入の増加が見込まれ、増車と比較すると安価であることから、平成 24 年度は小竹系統において増便を実施することにより利便性向上を図ることが望ましい。

将来的に、舞の里系統での夜便増便、車両の増車による薦野系統筵内経由の増便についても検討し、さらなる利便性の向上に向けた運行時間や運行便数などの改善を図る必要がある。

2. サンコスモシャトルバスについて

サンコスモシャトルバスは、平成 23 年 7 月から運行開始され、一般利用者の利用状況は 1 ヶ月当たり 300 人程度、1 便当たり 0.3 人、1 人当たりの運送にかかる経費は 1,500 円程度かかっており、非常に厳しい運行内容となっているが、平成 24 年 4 月から新原の新隣保館開設に併せ、シャトルバス運行ルートを延長した上で、運行状況を確認し存続可否かを判断することとする。

3. バス停まで行けない人への対応について

バス停まで行けない人（移動制約者）については、個別に又はそれに近い形で福祉輸送としてドアツードアのサービスが必要であり、不特定多数を対象とする公共交通とは別で考える必要があることから、移動制約者に対するドアツードアのサービスである福祉輸送は、当面市内におけるもうひとつの公共交通機関であるタクシーによる移動をお願いしたい。という結論になった。

移動制約者への対応は、今後移動の面だけではなく福祉施策による支援も含め包括的に検討をする必要がある。

4. 地域における運行形態について

平成 22 年 8 月から花鶴丘三丁目区において地域サポート補助事業を開始しており、平成 22,23 年度当初に区長会において事業説明を実施したが他地域からの申請が無い状況となっている。地域における運行形態は、移動だけの問題ではなくその地域の住民同士の助け合いなど共助の部分も関係するものであり、高齢化が進展する中で効果的な移動手段の 1 つであると考えられることから、今後もひきつづきモデル的に実施を進め、さらに他地域で利用ができる方法を模索することとする。

5. コミュニティバスの運行について

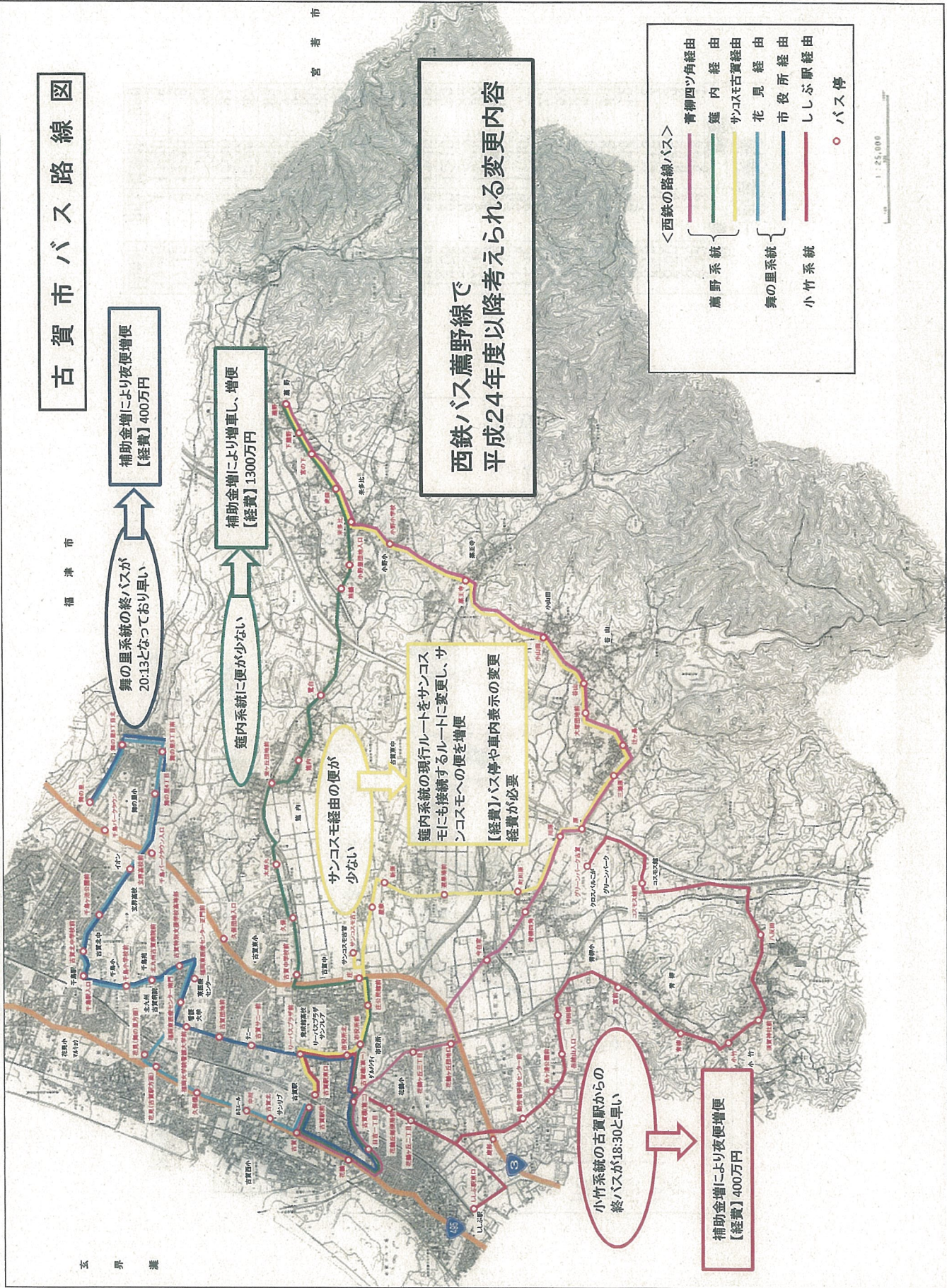
路線バス運行形態の比較検討については、平成 22 年度も実施している。長年にわたる運行実績によるノウハウを持つ西鉄バスは日本最大のバス事業者であり、運転手教育や安全性の確保、また事故後の処理対応などに優れている。また、初期投資、年間経費ともに最も安価な形態であることから、西鉄バスへの赤字補助を継続するという結論に至った。

また、薦野線ではすでに IC カード nimoca のサービスが導入されているため、JR や西鉄バス他路線とも相互利用が可能となっており利便性が高い。

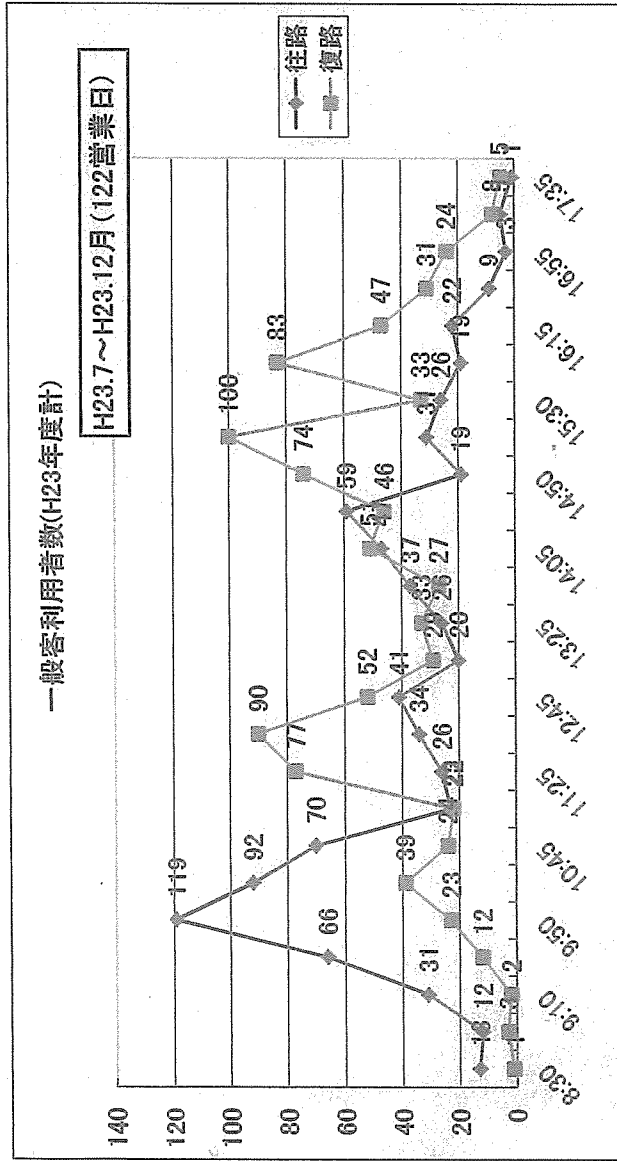
もし仮に、市内薦野線のルート及びダイヤを補完するために西鉄以外の事業者によるコミュニティバスなどを運行した場合、通勤・通学など利用頻度が高い人には定期券利用などの関係から利用しにくいものになる。事業者が 1 社であれば、IC カードによるサービスや定期券などの利用が可能でルート・ダイヤ改定の際にも調整に手間がかからないことから、西鉄バスで増車・増便の対応することが望ましいと考えられる。

さらに、市内への新規居住者など定住化の観点から「西鉄バスのバス停から徒歩何分」と表現がされてあるほうがより転入意欲が生じるのではないかということから西鉄バスという名称を存続させることは有意義であると考えられる。

古賀市バス路線図



サンコスモシャトルバス利用状況



利用者総数	2673
うち職員	886
一般利用者	1787

一般利用者一人当たり経費= ¥1,505

1日あたり平均利用者数(一般)= 14.6人/日

一般利用者1便あたり利用者数= 0.29人/便

総便数 6100

一般客実績		
往路	復路	
8:30	13	8:35 1
8:50	12	8:55 3
9:10	31	9:15 2
9:30	66	9:35 12
9:50	119	9:55 23
10:25	92	10:30 39
10:45	70	10:50 24
11:05	23	11:10 22
11:25	26	11:30 77
11:45	34	11:50 90
12:45	41	12:50 52
13:05	20	13:10 29
13:25	26	13:30 33
13:45	37	13:50 27
14:05	47	14:10 51
14:30	59	14:35 46
14:50	19	14:55 74
15:10	31	15:15 100
15:30	26	15:35 33
15:50	19	15:55 83
16:15	22	16:20 47
16:35	9	16:40 31
16:55	3	17:00 24
17:15	5	17:20 8
17:35	1	17:40 5
往路計	851	復路計 936

平成 24 年度公共交通プロジェクトにおける検討結果について

今年度の PT における検討すべき事項として下記の事項が挙げられ、その内容について会議における意見や西鉄バスからの情報をもとに検討した結果を下記のとおりまとめた。

1. 西鉄バス運行内容について

平成 24 年度は小竹系統での夜間ダイヤの増便を実施したものの、思ったほど利用者増にはつながっていない。これは、JR 鹿児島本線の新宮中央駅の開設に伴い、小竹地区の利用者が減少したことが推測される。増便や増車による利用動向は推測しがたく、対費用効果が得にくいため、増便は見送ることとし、経過を見守りたい。

市内路線バスについては、3 系統 6 路線で運行され、ルートについては、市内全域を概ねカバーできている。しかしながら、古賀駅が起終点となっており、市域の中央部までの移動は可能であるものの、古賀駅を超えての移動は乗換えが必須である。そこで、小竹発舞の里行きの路線を新設し、市内間の移動の利便性向上を図ることとしたい。

また、バスに乗りやすくなるよう、行先番号の見直しを行なうほか、「ギャラリーバス」、バス車内への市イベントの広告などバスを利用したくなるような仕掛けづくりを行ない、利用促進を図りたい。

2. サンコスモシャトルバスについて

サンコスモシャトルバスは、平成 23 年 7 月から運行開始され、平成 24 年 4 月からひだまり館（隣保館）まで延長した上で運行している。利用状況は、1 ヶ月当たり 390 人程度、1 便当たり 0.6 人、1 人当たりの運送にかかる経費は 1,100 円程度かかっており、非常に厳しい運行内容となっている。

利用者アンケートを実施したところ、利用者の大半は、運転免許を持たず、高齢であることがわかった。また、無料のまま継続して欲しいということも多く、実験運行ということもあり、もう 1 年運行状況を確認し存続か否かを判断することとする。

3. バス停まで行けない人への対応について

移動制約者に対する移動手段としては、ドアツードアのサービスであるタクシーによる移動が適していると考えられる。

そこで、地域における運行形態と連携した新たな交通体系を試みたい。

4. 地域における運行形態について

地域における運行形態は、移動だけの問題ではなくその地域の住民同士の助け合いなど共助の部分も関係するものであり、高齢化が進展する中で効果的な移動手段の 1 つであると考えられることから、今後もひきつづきモデル的に実施を進め、さらに他地域で利用ができる方法を模索することとする。

そこで、新たな交通体系として『地域型デマンドタクシー』を提案したい。現行の地域サポートでは、ボランティアドライバーが自家用車を利用して送迎を行なうため、ドライバーの確保が困難なことや安全性に問題があると考えられるため、地域でタクシーを手配してもらい、そのタクシー代を補助することで、移動の利便性を向上させたい。

平成25年度公共交通プロジェクトにおける検討結果について

今年度のPTにおける検討すべき事項として下記の事項が挙げられ、その内容について会議における意見や西鉄バスからの情報、利用者アンケートをもとに検討した結果を下記のとおりまとめた。

1. 西鉄バス運行内容について

過去のPTにおいて検討課題として挙げられていた次の3点について検討した。

- ①舞の里系統の夜間ダイヤの増便
- ②筵内経由の全体的な増便
- ③実験運行であるサンコスモシャトルバスに変わるルート及びダイヤ設定

以上の3点を解決するためには、古賀市内の全ての路線において7時台から22時台まで1時間に1便という必要十分な便数を確保することが必要となる。

そのためのルート及びダイヤ設定を検討し、西鉄バスと協議を行った結果、その実現のためには新たにバスを3台追加する必要がある、それに伴う費用の試算結果が、約4,300万円となった。昨年度の西鉄バスへの補助金額が約3,400万円であったことを考慮すると、財政的に厳しいものであると判断し、平成26年度におけるルート、ダイヤ変更は行わないこととする。

しかしながら、現在の西鉄バス5台による運行では、更なる利便性の向上は見込めないため、増車を含めた予算の投入を伴う改善策について引き続き検討する必要があると考えられる。

2. サンコスモシャトルバスについて

サンコスモシャトルバスは平成23年7月から実験運行を開始しており、平成25年度の運行実績は、1便当たり0.7人、1人当たりの運送に係る経費は930円程度（いずれも職員の利用を除く）を要している。前年度との比較では一般利用者の若干の増加及び運行経費の削減により状況は改善されてきていることから、平成26年度についても実験運行を継続することとしたい。

一方で、1人あたりの運送に係る経費が930円程度かかっている点については、西鉄バスやタクシー等での移動に係る費用と比較しても高額であるため、費用対効果の面から西鉄バスの活用等についても検討していく必要がある。

3. 地域における運行形態について

地域における運行形態については、昨年度の公共交通プロジェクトの検討結果をもとに、地域移動サポート事業補助金の交付要綱を改正し、地域でタクシーを手配して乗合で利用した場合、そのタクシー代を補助できるようにした。そして、モデル地域を募集し、小竹区、花見東2区において実施に向けた協議を行ったが実施には至らなかった。

その原因は、実施にあたって金銭管理や利用予約のとりまとめ等の必要があり、住民の負担が生じることと考えられる。

今後は、地域において利用しやすい制度とするため、運用方法などについて検討を行い、地域への定着を図りたい。

4. その他

新宮町・福津市コミュニティバスの乗り入れについて

隣接する新宮町及び福津市のコミュニティバスについて、新宮町コミュニティバスを小竹地区に、福津市コミュニティバスを花見・舞の里地区への乗り入れることにより、当該地区における住民の利便性向上が見込めることから、その可能性について調査・研究を行った。

まず新宮町コミュニティバスの小竹地区乗り入れについては、JR新宮中央駅から小竹を經由し、花立花～的野～佐屋というルートを設定することで、小竹地区の住民は買い物の行く先の選択肢が増えるとともに、古賀駅周辺まで買い物に行くよりも移動に要する時間と費用の負担を軽減することができる。

次に福津市コミュニティバスについては、花見の里3丁目や名糖前、有弥の里1丁目・2丁目など古賀市との行政境まで運行しているため、それらの路線を延長してもらうことで花見・舞の里地区の住民の福津市への移動が容易となる。

いずれも実現すれば乗り換えなしで、新宮町、福津市への移動が可能となる。

これらの案について新宮町及び福津市のコミュニティバス担当者とそれぞれ協議を行ったが、いずれも「現在の路線の運行時間が長く、1時間を越えている」「市町内の他地域における新たな路線延長の希望が多くある」など多くの課題を抱えており、現時点においては古賀市内への路線延長はできないとの結論に達した。

西鉄バス補助の経緯

年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
運行に関する 変更内容	<ul style="list-style-type: none"> 小竹系統JRししぶ駅接続開始 小竹系統7時台1便増便 「古賀住宅前」バス停を「福岡女学院看護大学前」に名称変更 	<ul style="list-style-type: none"> 「増便」舞の里往復、東医療センター往復、縫内經由鷹野行き往復 バス停新設「宮の下」「小野里団地入口」「古賀サニ一前」 バス停名変更「東浜山団地前」⇒「北九州古賀病院前」、「古賀養護学校前」⇒「古賀特別支援学校高等部前」 	<ul style="list-style-type: none"> バス停名変更「古賀駅南口」⇒「リーバズプラザ前」「市役所前」4箇所のうち2箇所を「市役所北」に変更 10月からJR菰野踏切から日吉台アダンダーバスを通るルートに変更 	<ul style="list-style-type: none"> 小竹系統夜便8便増便 	<ul style="list-style-type: none"> 小竹系統の一部を舞の里まで延長 小竹系統 土日夜便4便減便
利用人員	249,738人	260,085人	267,589人	267,781人	252,026人
運賃収入	39,595,492円	42,210,419円	42,352,079円	39,767,077円	38,410,176円
補助額(当初予算額) (税込み)	26,560,000円	29,700,000円	27,890,000円	34,000,000円	35,000,000円
※H24以降は税抜き	燃料費(8,057,396円)	燃料費(10,232,000円)	協定額(27,882,000円) 燃料費(8,027,000円)	協定額(33,840,000円) 燃料費(8,628,520円)	協定額(34,334,000円) 燃料費(9,970,000円)
補助額(実績額) (税抜き)	23,699,821円 (6,344,960円)	26,758,591円 (8,217,638円)	28,879,000円 (9,969,524円)	34,294,000円 (10,283,126円)	35,603,000円 (11,289,456円)

軽油単価推移(税込み)(H25は税抜き)

年度	H19	20	21	22	23	24	25
軽油単価(円)	122.33	132.67	104.08	115.67	127.59	127.83	129.06