

令和7年度 第3回地域公共交通会議（法定協議会）会議録

○日時：令和8年2月6日（金）14時00分～15時00分

○場所：リーパスプラザ103洋室

○委員の出席状況

出席者

【会長】九州産業大学	理工学部 教授	稲永 健太郎	
【副会長】公募市民		久池井 良人	
古賀市	総務部長	柴田 武巳	
古賀市	建設課長	小湊 正博	
西日本鉄道株式会社	地域ネットワーク担当 課長	池田 舞	
株式会社古賀タクシー	代表取締役	後藤 正典	
花鶴タクシー有限会社	代表取締役	保井 享	
一般社団法人福岡県バス協会	専務理事	河津 隆幸	
九州旅客鉄道株式会社	古賀駅管轄 福岡駅長	紺屋 良治	
九州運輸局福岡運輸支局	支局長	永松 靖二	（代理）
西日本鉄道労働組合	自動車対策部長	鞭馬 隆行	
福岡県粕屋警察署	交通第一課交通規制係長	佐田 晃一	
社会福祉法人古賀市社会福祉協議 会	総務・地域課 地域福祉係 係長	田中 早穂	
公募市民		飯尾 みどり	

○欠席者

一般社団法人福岡市タクシー協会	専務理事	三根 徹
福岡県福岡県土整備事務所	管理課長	松永 栄一
大分大学	経済学部 教授	大井 尚司

○オブザーバー

福岡県企画・振興部交通政策課		三重野 直美	（代理）
古賀市建設産業部	都市整備課長	大浦 康志	

○事務局：古賀市経営戦略課 嶋田課長、横山係長、以下1名

○傍聴者：0名

○配布資料

- 資料1 コガバス（小竹線）運行計画等の変更について
- 資料2 コガバス（JR古賀線）運行計画等の変更について
- 資料3 地域公共交通計画認定申請書の運行計画の変更について
- 資料4 自動運転バス実証運行について

(1) 自動運転バス実証運行の概要について

(2) 古賀市内の乗合自動車の停留所における旅客の運送の用に供する自動車の停車又は駐車に関する合意書の承認について

資料 5 その他報告事項について

1. 開会

経営戦略課長	あいさつ
会長	開会のあいさつ
事務局	委員の出席状況及び会議の成立について報告 資料の確認

2. コガバス（小竹線）運行計画等の変更について

事務局	資料 1 について説明。
委員	確認ですが、積み残しが発生した際は、タクシー型車両を乗合として、続行便として手配するという理解でよろしいか。
委員	タクシーを乗合というかたちでしてしまうと、後のタクシーの運用に少し影響がやはり出てくるため、純粋にその乗合というかたちでの運行ではなく、あくまでもコガバス路線を補完するかたちで、臨時にいざという時のためにタクシーが手配できるよう、この協議会の中でご意見いただければと思う。
委員	タクシー型車両を手配することはわかったが、車両が足りない時にそれが臨時的に乗合になるということか。
委員	乗客に関しては乗合である。
委員	続行便として、乗合の予備車としての登録をしておかないといけないのではないのか。
委員	色々手続きの関係で確認を市の方でしていただいたが、乗合の登録をしてしまうと、一切その車しか運用できないと。乗合の指定というかたちでタクシーを予備車として固定すると、固定されてしまう。予備車として使うのであれば、もうこの車だけになりますという内容になってしまうため、実際のところそれをされるとその予備車が今度は逆にタクシーとして、活用することが少々難しくなってくる。
委員	おっしゃられることはわかるが、法令に抵触するのではないか。
委員	過去にこういう事例でタクシーを運行しているというのは、全国の中では運行しているという話を聞いたため、その中で運行することができないだろうか。ということでのお話になってくる。
委員	全部を予備車で登録したらいいのではないか。
委員	結論からお話すると、古賀タクシーさんが事前に手続きを乗合でも使うかもしれないという車両があれば、事前に我々の方に届出をしてもらえ

	ば、突発的に乗合でタクシーが足りない際は、その車両で良い。 届出をしたからといって常時タクシーで使えないかというところではない。当然タクシーでも利用できる。併用というかたちになる。
委員	理解した。
委員	届出さえしてもらえれば乗合車両として使うことは可能。
委員	今言われたように併用するという届出であればそれで良いという話だが、届出をしてしまった車両しか使えないと、その問題が少し残ってきたため、今回いざという時に車両を準備してくださいという話になった場合に、その指定された乗合の兼用車が実際すぐ対応できるのかどうかというところで、手配するのに時間がかかってしまう可能性があるため、その辺をどうしたら良いかというところである。
委員	タクシー車両をすべて乗合併用にしておくことで空いている車両で対応できる。制度上可能である。
委員	花鶴タクシーさんも含めて、私共の現在登録している車両すべてを兼用車として登録しても構わないということか。
委員	ご理解いただいているとおり。
委員	私共も福岡の方で運用をしており、昔は9人乗りのジャンボで走らせていたため、当時は乗車が集中する場面があり、運用面で課題があった。今は車が多くなっていったが。そういうかたちではいけないのか。
委員	定員オーバーとなると、道交法上あまりよろしくないと思うので。続行便で対応してもらおう。繰り返しになるが、全車両併用するという届出自体も可能である。 今も緑ナンバーがついているため、改めて車検証の変更等そういったことは発生しない。ただ、乗合に使う際はマグネットなどで、車体表示を乗合等に変えてもらわないといけない。そういった手間は発生するが。
委員	すべての車両において乗合の専用車両として登録することで問題は発生しないということでしょうか。
委員	結構である。
会長	ではあとは、手続き上のお話しというところになるため、事務局の方でその話を進めていければと思う。他はいかがか。
委員	タクシーを予備車として利用するという話であったが、資料を読んでいると、6月からは2台体制になることが書かれているが、2台の場合は現行の運行されている車両を使うということでタクシーではないということか。これが1点目。 それから2点目は、新2便と新19便であるが、これは小竹地区の方が通勤・通学に使われている方向とは全く逆方向である。ということは需要をきちんと把握しておかないとこのような設定は中々されないと思う。特に新ルートについては、小竹地区を通らない短絡路線になるため、これを配車されるのは需要があれば非常に良いことだと思うが、ここまで考えられ

	た、つかまれているらっしゃると思うが、どうなのか。
事務局	新 2 便と新 19 便の追加の車両については、コガバス JR 古賀線の車両を予備車として登録させていただき予定にしている。需要の見込みについては企業立地が見込まれているため、需要はあるものと想定しており、このような配車を検討しているところである。
委員	これは意見なのだが、私は、2 台体制は非常に良いことと思っているが、古賀駅東口を見ていた際、事業者の方は従業員の送迎にバスを使用している。企業が立地した際に会社内に行くとき自前でそういう車両が出てくるのではないかと思う。その辺の見込みをきちんとつかんでおかなければならないのでは。2 台体制になったが、利用者があまりいないというのも困るため、そこも見回りが必要だと思う。
委員	利用者に関してだが、今コガバスの古賀線、古賀駅東口から出ているものだが、1 日運行している中でやはり 4 便と 7 便が常に満席になるという状況が時々発生している。中には 1 運行の中で定員オーバーの数が上がってきているが、それは乗ったり、降りたりの数合わせの中での定員オーバーだと思うのだが、実際のところ、その 4 便と 7 便に関しては、もう 9 人乗りの車で対応を続けるというのは少々難しくなっているということが考えられるため、今後においては、もう少し大きな 14 人乗りの車であるとか、そういったかたちで対応していくことを次には考えなければならないのではないかと。それまでの間はタクシーでいざという時のために、補完するという手続きを取るが、これはあくまでも仮の姿であると思うため、今後はバスの大型化を考えていただければと思う。
事務局	大型化というか、ハイエースは今の 1 と等で後ろの 4 席は外したかたちで、普通二種をお持ちの方に運転していただいているところである。車両自体はそのまま後ろの席を増設というか復活させたりすることで、定員の増加はできるかと思うが、後はその限定解除だったり、大型だったりの免許が必要にはなってくるため、令和 8 年度でその辺りの状況を見させていただきながら、検討させていただければと思っている。
会長	お客様が多いというのは、ある意味喜ばしいことで。今後はそれが常態化してくれば、次の検討をしていただくのは大事なかなと思う。
委員	今回、新設される快速便 2 便と 19 便。少し回り方が異なっているものだと思うしているため、利用者の方に対して、この周知をされる場合は、誤解を与えないように。普段はこっちに行っているのに、なぜこっちに行っているのかと思われる方がいらっしゃると思う。事務局の方に丁寧にご説明していただけたらと思っている。以上。
事務局	承知した。
会長	他、よろしいか。では今回の、議案 1 つ目、コガバス小竹線の運行計画の変更について、皆様のご意見を聞かせていただく。賛成いただく方は挙手をお願いします。

	(賛成多数の確認)
会長	賛成多数ということで了承とさせていただく。 また会議終了後、軽微な修正になるかと思うが、こういうものがあれば、事務局の方に一任をさせていただこうと思う。どちらも併せてご理解いただければと思う。 では、回答・修正も審議いただいたという対応をさせていただく。

3. コガバス（JR 古賀線）運行計画等の変更について

事務局	資料2について説明
会長	では、今の説明について、何かご質問等あれば、声出していただければと思う。 基本的に大きな変更ではなくて、少し朝に増えるかたちである。このダイヤ自体は6月からであり、小竹線と一緒にということになる。では、特段ご質問等ないため、議決取らせていただければと思う。では、議案の2つ目、コガバス JR 古賀線の運行計画等の変更につきまして、賛成の方は挙手をお願いします。
	(賛成多数の確認)
会長	賛成多数ということで、了承とさせていただく。 先ほどと同じになるが、軽微な修正に関しては事務局一任とさせていただく。この点も併せてご了解いただければと思う。

4. 地域公共交通計画認定申請書の運行計画の変更について

事務局	資料3について説明
会長	変更場所が少々わかりにくいですが、別紙の1番最後のページ、赤い文字になる。では、今の事務局の説明についてご質問等あれば、声出していただければと思う。
委員	別表1は(2)が今回修正・追加になった朱書き部分になることでよろしいのか。運行日数の片方が41、片方が42で違っている。ここは何か違いが出るのか。
事務局	回答させていただく。 (2)については、今回増便させていただいた新2便と19便について記載しているもので、こちらはコガバス小竹線については、古賀タクシー様と花鶴タクシー様交代交替で運行している関係上、少し日数が異なっているというものになっている。
会長	微妙に週の数の違いにはなる。他にあるか。事務的なように見えるところではあるが、公共交通計画の大事な記述の変更というところでお諮りをしている。 今回の地域公共交通計画認定申請書の運行計画の変更についてご異議がな

	いか確認させていただく。
	(異議なしの確認)
会長	こちらの変更については承認とさせていただく。提出後の指摘があった場合の修正は事務局の方にご確認いただくということで了承いただければと思う。

5. 自動運転バス実証運行について

事務局	資料 4 について説明。
会長	資料 4-1、4-2、4-3。設置箇所について載っている。委員の皆様の方から今の説明についてご質問等あればお願いしたいと思う。いかがか。
委員	資料 4-1 の中で、使用車両の自動運転には 35 km の時速で運行するという風になっているが、この運行ルートの関係で庄の交差点から 3 号線に入る、その場合に次の右折地点がししぶの交差点になるが、左端の走行車線から右端の右折車線までどこかの時点で右折のための行為をしなければならない。35 km で運行した際に、事故になる可能性というのがどうしてもぬぐいきれない部分があるため、その部分に関しては運転手の判断で自動運転を中止して、通常の走行に戻しても良いのかということの確認をしたい。
事務局	今回の実証運行についてはレベル 2 ということで、運転手さんの判断で手動介入を行える状態で実証運行を行う予定にしている。この車両を基本的には、運転さんは運転席に座っていただいて、手と足をそれぞれハンドルとブレーキから離れた状態で座っておいてもらうが、乗務員の方が別でいらっしゃる。前方や後方のセンサーの状況を見ながら、運転士さんと連携を取り、手動介入をした方が良いというタイミングがあれば、ハンドルを触ったり、ブレーキを踏み込んだりというところでも、自動から手動にすぐ切り替わるような車両になっているため、そのようなかたちで手動に切り替えていただき、乗務員と運転士で連携を取っていただいて、安全に走行していただくというところになっている。
委員	関連したことだが、私も 1 番そこが気になっていた。古賀駅東口から花鶴の方に行く際に、3 号線に入って右折になる。国道 3 号線の法定 60 km で走っていた片側三車線の 3 号線で、左側の車線から右折レーンまで行くのは大変。毎回手動でしてもらうと非常に安心感もあり、ありがたいが、そうなってくると自動運転ということが最終的に延びていった場合にこの区間は自動運転にしないということもできないと思う。自分はその一部がとてもやはり気になる。非常に意欲的な取り組みというのは分かるが、逆ルートのししぶから古賀駅に行く際は左折で入るため心配ない。その部分をやはりなんとかしなければいけないと思う。特に前回の会議にも出ていたけれども、古賀市内を走る車だけではなく、遠方から 3 号線を走ってくるため、ここでそういうバスが走って実証実験があっているということは知らないで運転した場合は、追突の危険性もあるため、追突のところについて

	は十分注意しておかないと。せっかくの実証運行が良い結果になく、危険なことになってしまうと思っている。
事務局	今回の実証でやはり 3 号線が制限速度 60 km で、この自動運転車両が自動運転中は 35 km ということで、かなり速度差があるのと、花鶴丘団地に停まってから、第 1 走行のところから右折まで、2 回ほど車線変更して、最後右折レーンに入るというところで、車線変更もあるため、そこについては、関係者の協議の方でもかなりご意見をいただいたり、詰めさせていただいた部分ではある。まずは 3 号線の走行以外の部分で、手前の「ここからこれ以降 35 km の低速走行の自動運転バスが走ります」と、看板をまず設置させていただく。それに加え、市民への説明会、そして 3 号線沿線の企業さんに説明をさせていただいて、取引企業、あとはそのトラック。物流トラックがやはり 3 号線をたくさん通っているため、そちらの方、取引先の方にもご案内をいただくようなかたちで説明をさせていただく予定としている。今後、こちらのルートを使って、将来的にもずっとここを実験ルートとして使いたいとは考えているため、今回の実証運行を踏まえて、どういったかたちで進めていくのが良いかというのは考えて参りたい。
委員	追加で。実証運行ということだが、最終的にコスモス館まで行くと聞いたことあるが、そうなってくると 3 号線をずっと通って、コスモス館まで行かなければならないものかなと思う。古賀駅からししぶ駅まで通る 3 号線を横断せずとなれば割と簡単に進むことができると思う。3 号線を走行して三車線を移せるまでいくというところが、難易度が高い。そこをやはり考えないと最終目標がコスモス館まで延ばすということであれば 3 号線の走行に関しては検討の余地があると思う。
事務局	自動運転の連絡会議が開催されたところである。様々なご意見をいただいた。私たちはやはり移動手段の確保というところを本当に重要な取り組みであると考えている。ただその大前提としてやはり安全性の確保、それから皆様の社会情勢の確保というのが本当に重要であるかと思うため、実証運行の中で、タクシー事業者の方々にもご協力をいただきながら、安全確保については十分に検討しながら進めさせていただければと思っている。何卒よろしくお願い申し上げます。
会長	他いかがか。 雑談にはなるが、先日、佐賀市内の自動運転実証運行の車両を見に、実際に乗ってきた。時速は多分 35 km から 40 km ぐらいいは出していたと思う。道の関係は当然違うため、一概に古賀と同じ状況ということではないけれども、数年前から色々各地で自動運転の車に乗ってきているが、やはり着実に色々なハードルを越えつつあるというのがまず実感しているところである。ただ、一方で、たまたま歩道の工事をしており、その工事の整備員さんがちょうど横断歩道にいたため、横断歩道のところをずっと渡らない歩行者がいるというような判断をバスの車両が行っており、そこは自動運転

	の解除。つまり、その場で乗務員の方が判断されて手動運転に切り替えるということを現実にかなり柔軟にされている。それ以外のケースでも、実際にはかなり自動運転でやっているというところはあるけれども、その場その場の状況に応じて、適宜安全性をしっかりと担保しながら、手動に切り替えるなどを行っておられるのが印象的であった。技術的な面が完全自動で動き出すというものではまだまだないと思うけれども、それほど遠くない将来だと私個人的に思っているが、こういうものの力も借りながら、全てこれに置き換えるというところでもないと思っている。力をお借りしながら、少しずつ公共交通がしっかり維持できるかたちというのを何か取れればと思っており、まずは今回のような実験を通して、古賀市民の皆様、それから委員がおっしゃられた、こういうものがいよいよ近くにきているということ、これをまずはご理解いただくご認識いただく。もちろん安全性第一にということ、ここで進めていけると良いのではと思うところである。他、皆様の方からよろしいか。 それでは今回の古賀市内の乗合自動車の停留所における旅客の運送の用に供する自動車の停車又は駐車に関する合意書の承認について、皆様のご意見をいただければと思う。事務局の説明では最後のところで説明いただいた、西鉄バスさんのところというお話である。この合意書の承認につきまして、ご異議はないか。
	(異議なしの確認)
会長	では、この合意書に関しては、皆様から承認をいただいたということにさせていただきます。また、質問・指摘等あった場合、軽微な修正については、事務局の方に一任をお許しいただければと思う。併せてよろしくお願い申し上げます。

6. その他報告事項について

事務局	資料5について説明
会長	大きく3点報告事項があったかと思う。皆様の方からご質問等あればお願いできればと思う。
委員	確認になるが、1と2は令和7年度事業ということによろしいか。
事務局	1と2はどちらも令和7年事業であるが、2は繰り越しをさせていただいて、令和8年度に交付決定とさせていただく予定である。
委員	古賀市役所経営戦略課の方にご迷惑をかけたが、ハイエースのこと。コガバス小竹線を運行させていただいているが、最近、古賀の青柳等も多かったが、今、マフラー、レアメタルの関係でマフラーが15万円で売れるとかで、盗難、切断され持って行かれたということもあった。それがもう古賀市内に出てきている。私共、駐車場の前にマンションがあり、後ろにも家があるが、それでも、手際が良いというか。最終的にはオイルのところも漏れており、オートマチックの線のところも切られていた。大体50万・60万円

	近くの損害になっているが、のるーとについても色々たくさんあるため、ご注意をされたいと思う。
委員	資料 2 運行計画の見直し、コスモス館までのコガバスの運行ルートの見直しについてだが、古賀市内の地域のことで申し訳ないが、この地区や薦野地区の一部は、やはり移動が大変で、移動の手段が確保できない等、不便に思っておられる皆様が大変多い。米多比でも郵便局が JA の北部プラザに金融の大きいものが全部移される。お知り合いの方の中には幾人か、JA ではなく郵便局に変更したとか。バス停がなくなり、また、その北部プラザにはバス停はない。その他にも、例えば今在家や新原の開発が行われている。そういう意味で、大きなスパンというか、こういうところでも見直しの計画や、そういうのはないのだろうかと思う。新原の開発の一部にも、商業施設が建つと伺ったのだが、その辺で何かルートの大きな変更やそういうことを話し合う等、計画がないのだろうかということでお尋ねする。
事務局	まず今回、公共交通に関して公共交通計画が令和 10 年度まで、以前皆様に策定していただいたものがあるため、そちらに沿ったかたちで今、事業を進めているところである。それ以外の部分、全体の計画の部分でいうと、やはり立地適正化計画や都市マスタープラン、その辺りと今後、連携をしながら、令和 10 年までの公共交通計画についても必要に応じて、皆様にお諮りしながら、状況が変わっていくところについては、必要に応じて、こちらからのご提案をさせていただければと思うが、まずは都市計画関係の状況については別部署と情報共有はさせていただいているところであるため、今後どういったかたちで反映させていくか。状況に応じてはなってくるかと思う。JA も 1 月で、小野支所が閉店したということで、皆様ご不便を感じておられることは思うが、今のところまだ西鉄バスさんが 1 時間に 1 本や 2 本ある状況のため、まずはバスをご活用いただいて、バス停まで遠いという方がいらっしゃればお出かけタクシーの拡充や創設等、区の方等と今後お話していくことは必要であると考えているところである。
委員	青柳支所の方も来月閉まってしまう。
事務局	把握している。青柳の方も新原の北部プラザの方にすべて移管されるということは伺っている。その辺りも、地域の方と情報共有しながら進めていければとは思っているところである。

7.その他

事務局	報酬等について本日お支払いさせていただく。 また、次回古賀市地域公共交通会議の日程については令和 8 年 6 月頃予定している。
-----	--