# 古賀市地域公共交通網形成計画

令和２年６月

# 古賀市地域公共交通網形成計画

## 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・課題と求められる役割 …… 4

2 - 1　地域公共交通をとりまく現状 …… 4
2 - 2　地域公共交通の現状・課題 …… 11
2 - 3　まちづくりにおける地域公共交通の役割 …… 14
2 - 4　地域公共交通の課題 …… 16
2 - 5　地域公共交通に求められる役割と解決すべき課題の整理 …… 20

第３章　計画の基本方針・目標と将来イメージ …… 21

3 - 1　計画の基本方針 …… 21
3 - 2　計画の基本目標 …… 22
3 - 3　公共交通ネットワークの将来イメージ …… 23

第４章　施策・事業展開 …… 24

4 - 1　施策・事業一覧 …… 24
4 - 2　個別施策・事業内容 …… 26

第５章　計画の推進体制 …… 42

5 - 1　関係する主体と基本的な役割 …… 42
5 - 2　計画の推進・管理体制 …… 42
5 - 3　計画の推進方法 …… 43

# 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、JR 鹿児島本線や路線バス（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限定的であるとともに、運行に掛かる経費は増加傾向にあります。また、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。

一方、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。また、本市における土地利用の方針として「JR3 駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”の推進」を掲げており、公共交通においても方針への寄与が求められています。

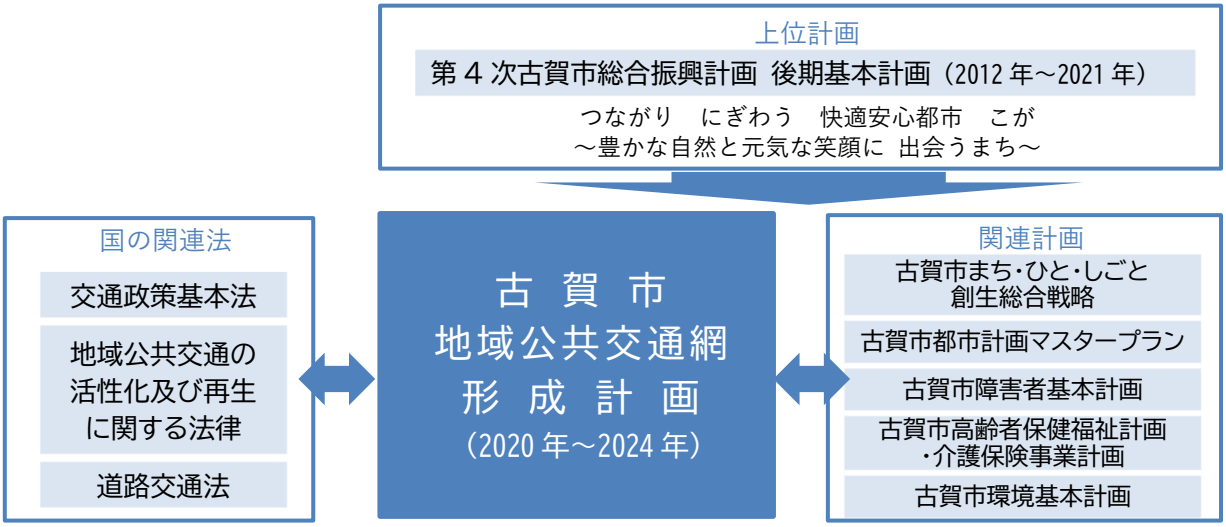
我が国においては、平成 25 年 12 月に交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する「交通政策基本法」が制定されました。また、平成 26 年には同法の理念にのっとり、地方公共団体が中心となりまちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」が策定できるよう「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の課題解決と地域の実情にあった利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向け、地域公共交通のマスタープランとして「古賀市地域公共交通網形成計画」を策定します。

本計画は、地域公共交通の将来像、関係主体（市民、行政、交通事業者）の役割、実施する施策・事業等を定めるとともに、計画期間中における将来像の実現を目指します。

## 1－2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「古賀市総合振興計画」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「つながり　にぎわう　快適安心都市　こが　～豊かな自然と元気な笑顔に出会うまち～」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。

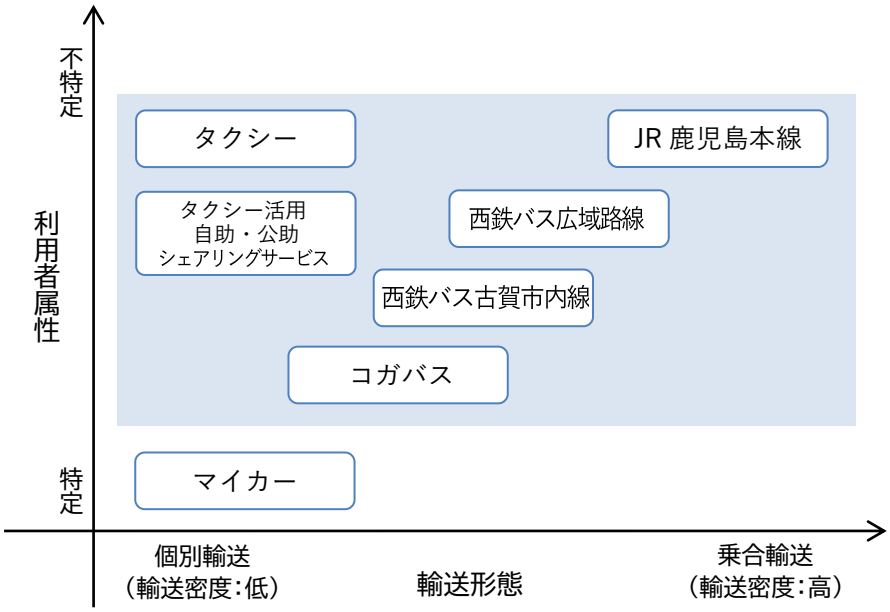


## 1-3 計画の対象範囲

本計画は、鉄道（JR 鹿児島本線）、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、タクシーのほか、タクシー活用、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）
- ○西鉄バス広域路線
- ○西鉄バス古賀市内線
- ○コガバス
- ○タクシー
- ○タクシー活用
  （おでかけタクシー含む）
- ○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

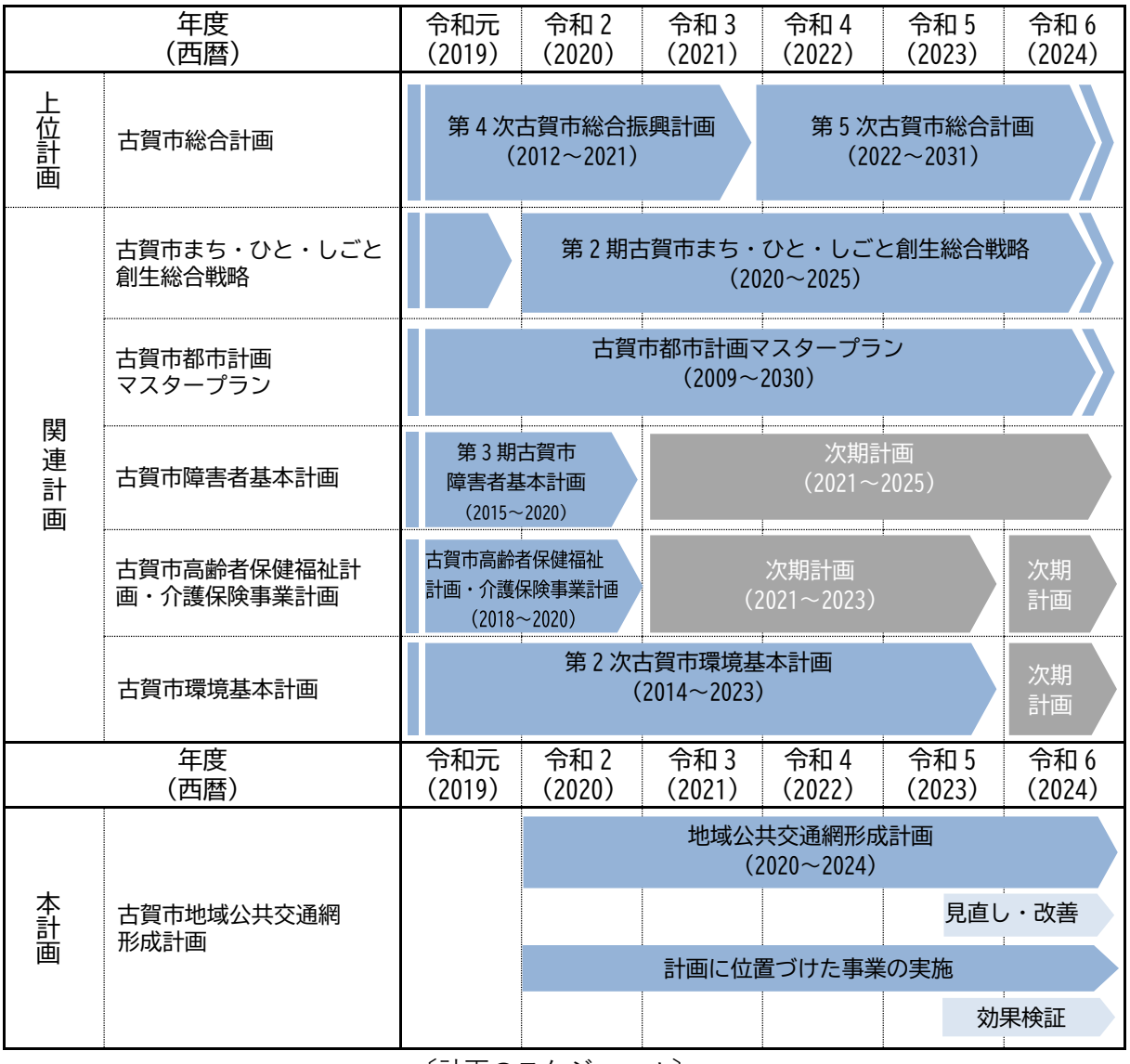
本計画の期間は、令和 2 年度～令和 6 年度までの 5 年間とします。

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２年度～令和６年度　《５年間》**
（2020 年度）　～　（2024 年度）



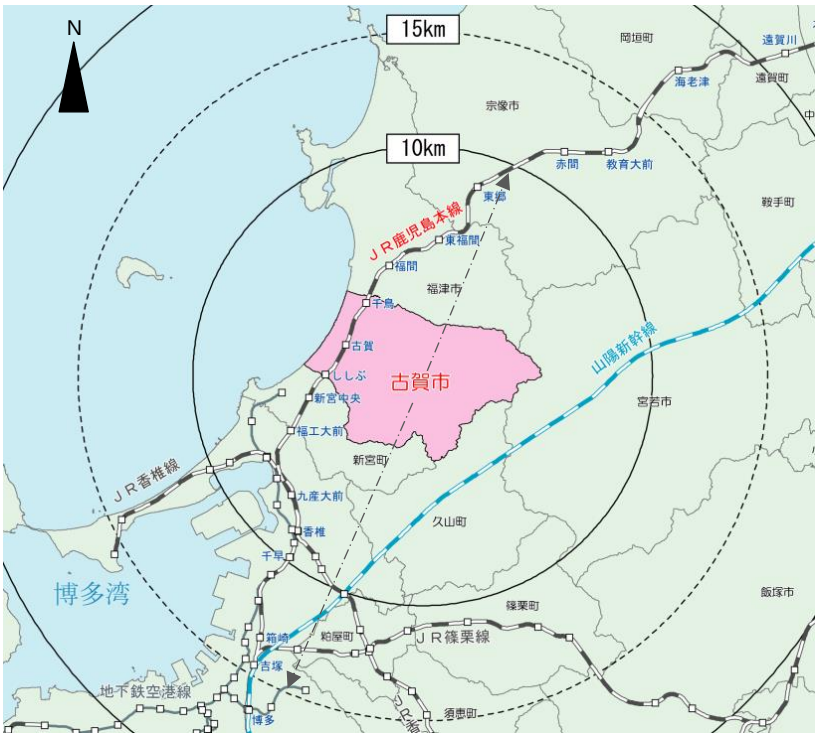

〔計画のスケジュール〕

# 第2章　地域公共交通を取り巻く現状･課題と求められる役割

## 2-1 地域公共交通をとりまく現状

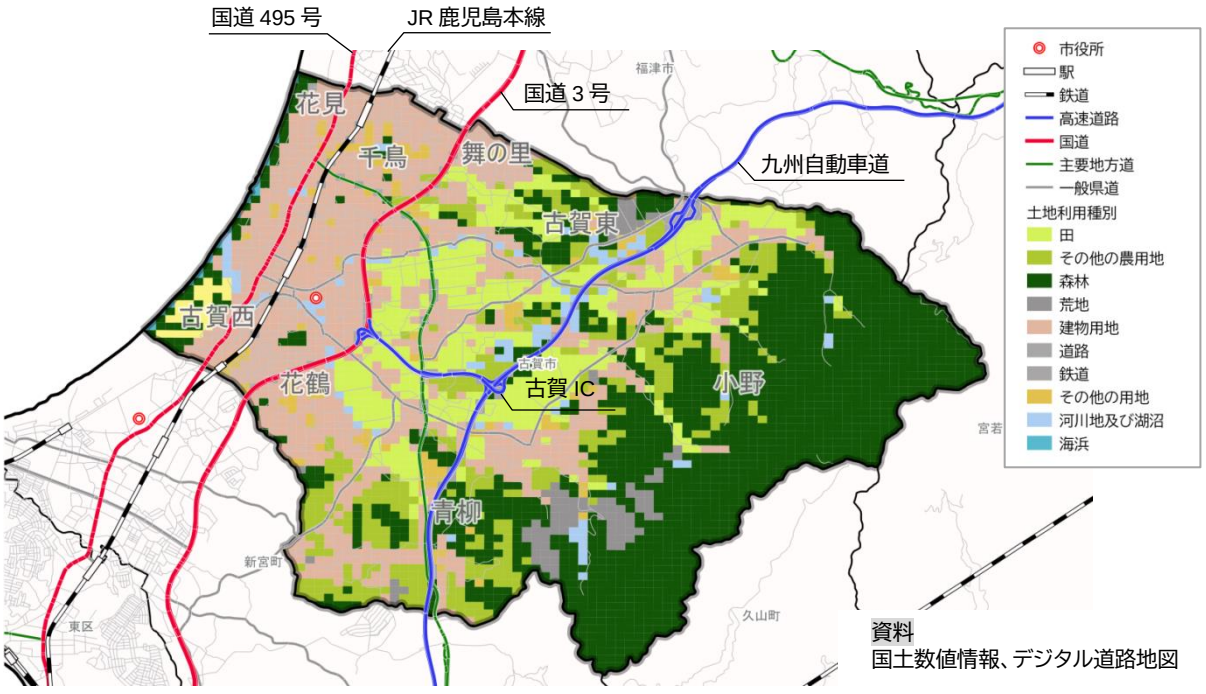
### (1) 位置･土地利用･道路網

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。




資料
国土数値情報、デジタル道路地図

〔土地利用及び道路ネットワーク〕

## ⑵ 人口

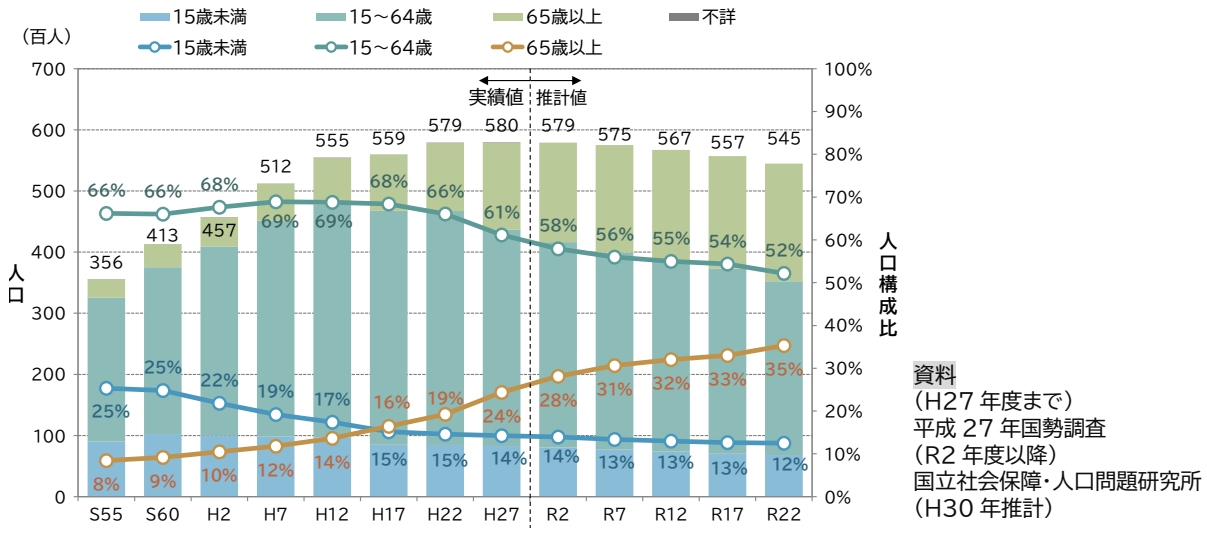
### ［人口の推移･将来推計］

古賀市の総人口は平成 27 年時点で 57,959 人となっています。

人口の推移をみると、これまでは増加傾向にありましたが、近年は増加が鈍化しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和 2 年以降は減少に転じることが推計されています。

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。

20 年後（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。



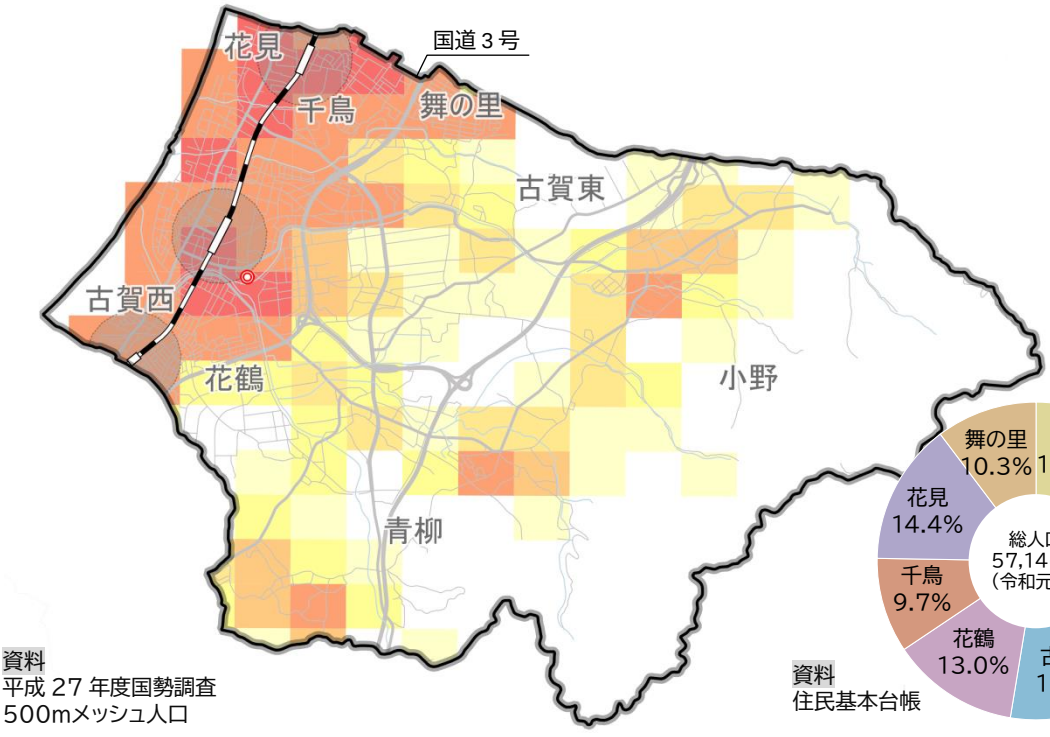

資料
（H27 年度まで）
平成 27 年国勢調査
（R2 年度以降）
国立社会保障･人口問題研究所
（H30 年推計）

〔人口の推移と将来推計〕

### ［人口分布］

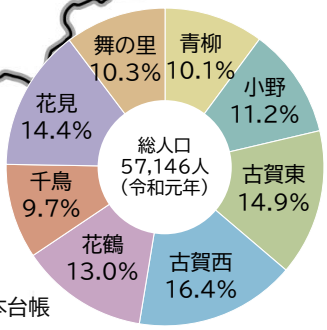
国道 3 号を境に人口の分布状況が大きく異なっており、西側一帯は高密度に人口が集積しています。

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。




資料
平成 27 年度国勢調査
500mメッシュ人口

〔人口分布図〕

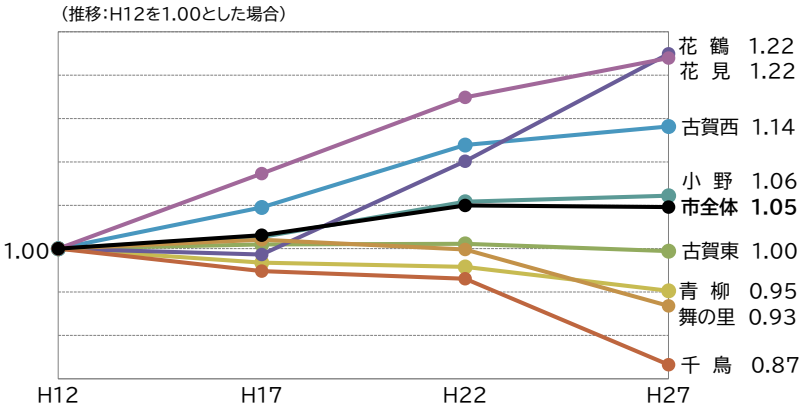



資料
住民基本台帳

〔校区別人口割合〕

**［地域別人口推移］**

地域別に人口推移を見ると、花見校区、花鶴校区、古賀西校区、小野校区では増加傾向、古賀東校区で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。



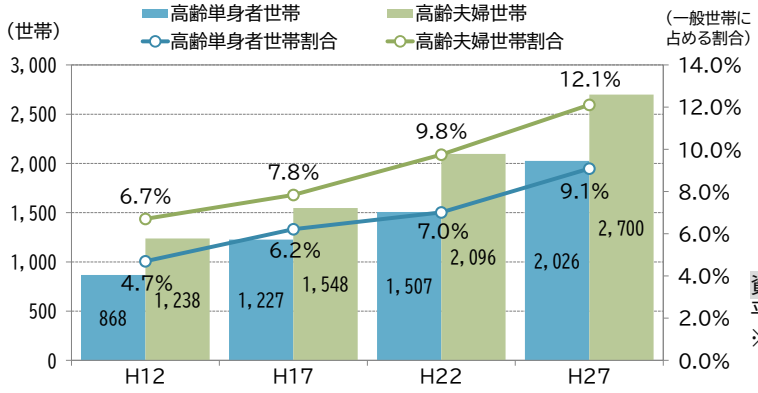

資料
古賀市資料

〔地域別人口推移（H12＝1.00）〕

**［高齢者世帯数の推移］**

高齢者単身世帯及び高齢者夫婦世帯の世帯数・一般世帯に占める割合はともに増加傾向にあります。

平成 27 年において一般世帯に占める高齢者単身世帯割合は 9.1%、高齢者夫婦世帯割合は 12.1%となっています。




資料
平成 27 年国勢調査
※高齢者夫婦世帯
夫 65 歳以上、妻 60 歳以上のみの世帯

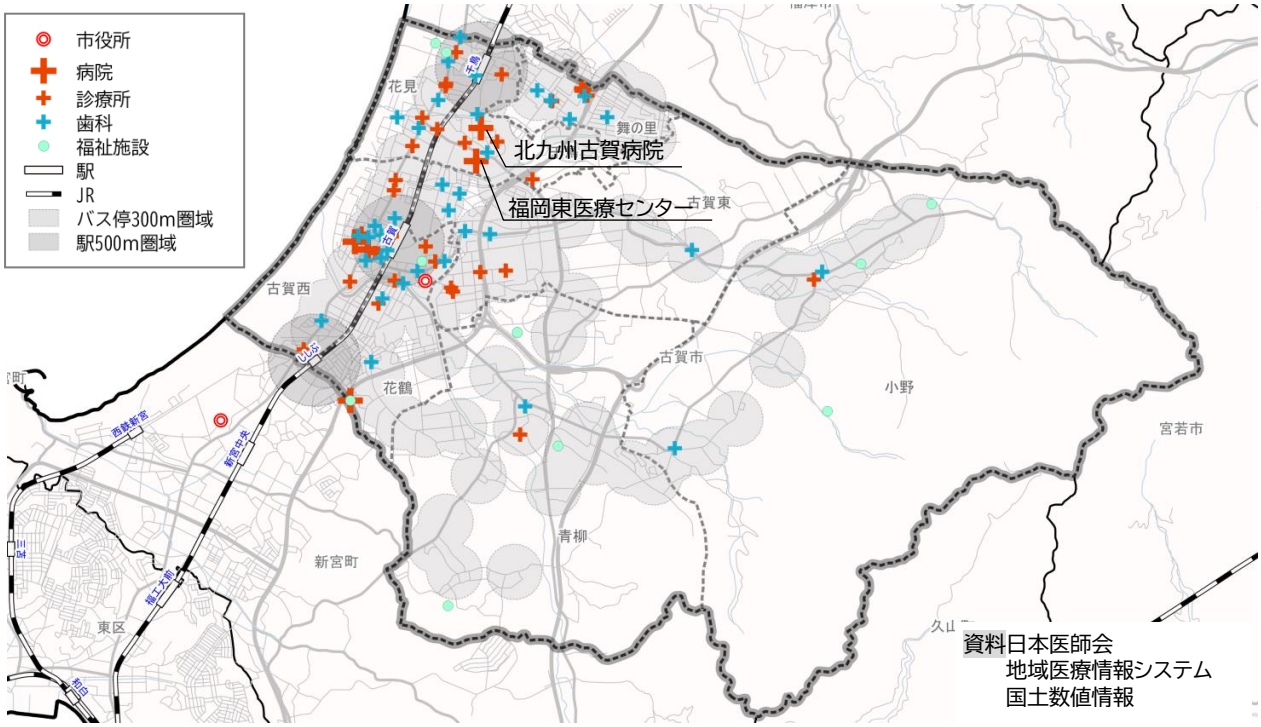
〔地域別人口推移〕

## ⑶ 施設の分布状況

**[医療施設・福祉施設]**

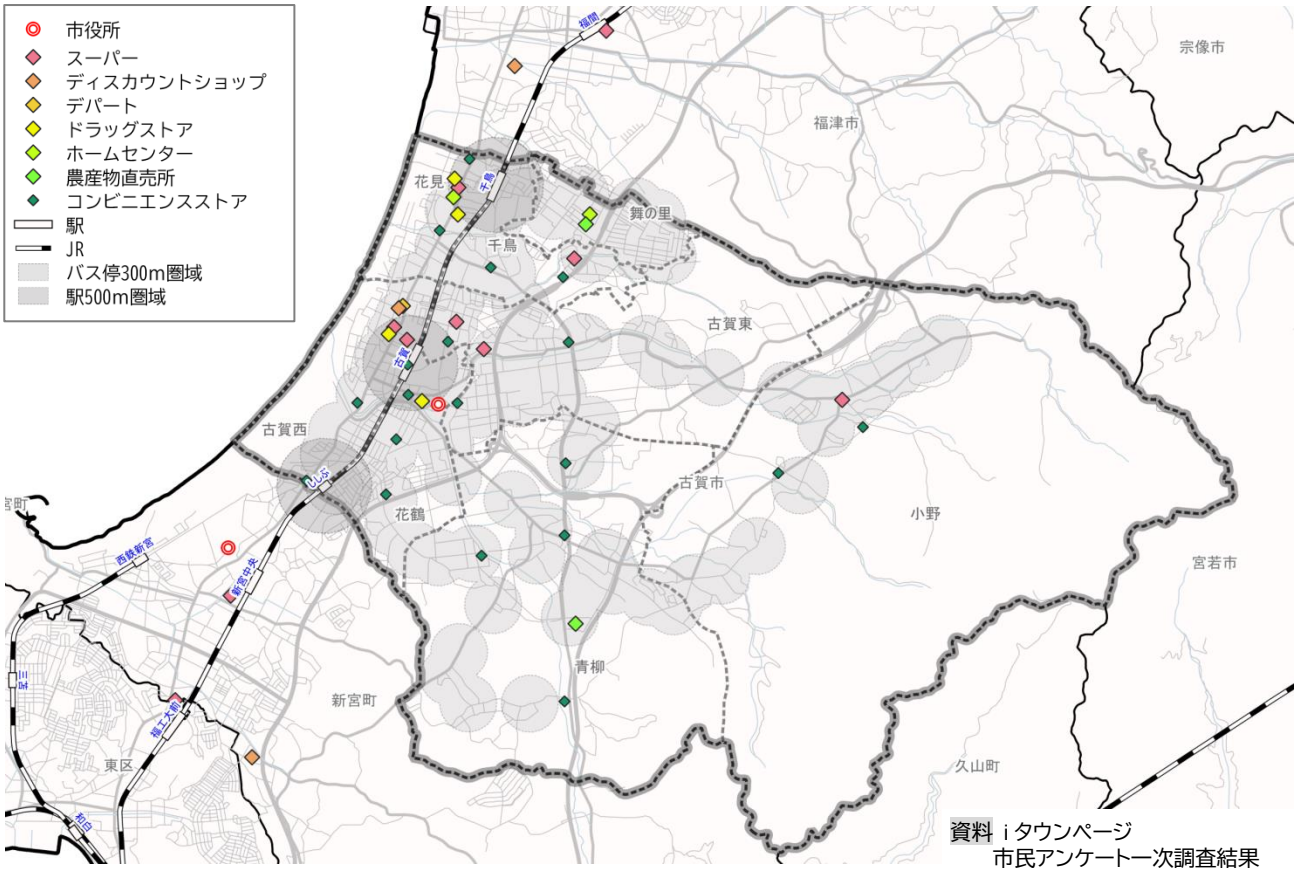
医療施設は国道 495 号沿線等市街地を中心部に分布しており、ほとんどの施設がバス停 300m 圏域に立地しています。福祉施設は市内各方面に分散して立地しています。

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。

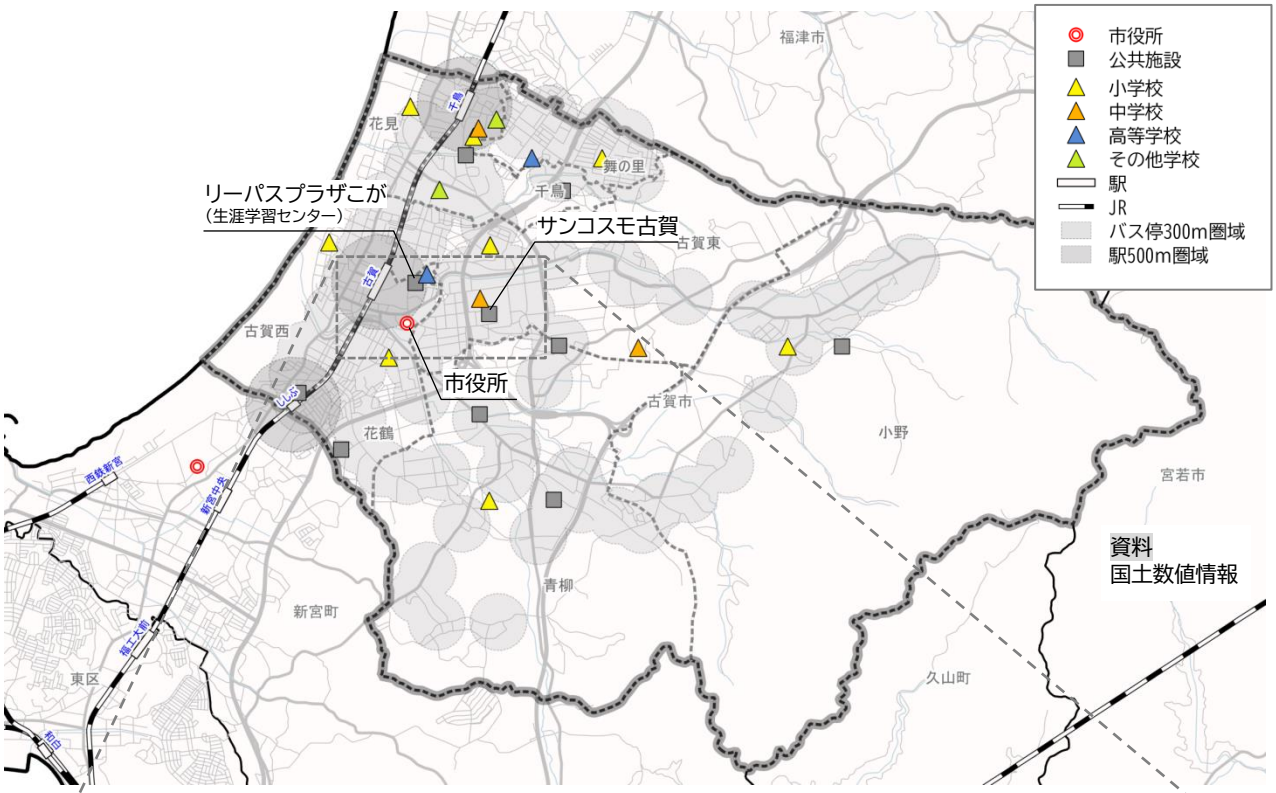


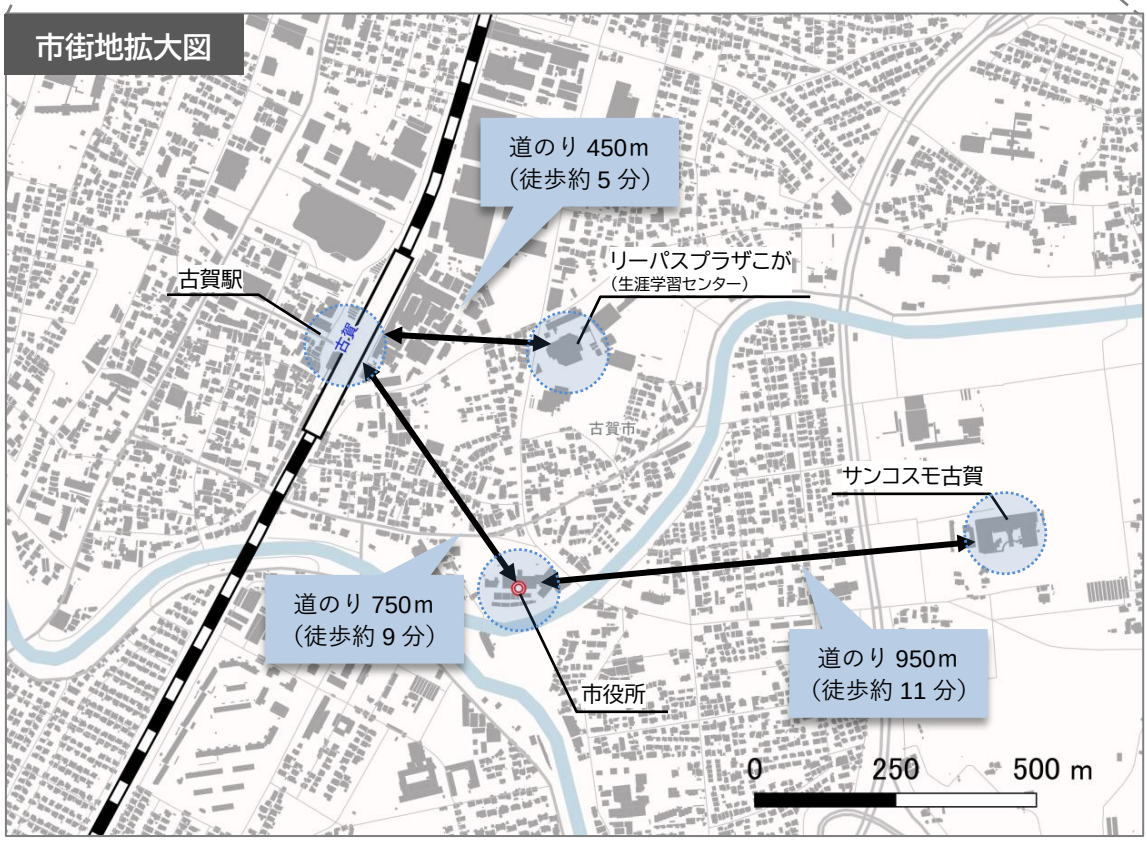

**[商業施設]**

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、ほとんどの施設がバス停 300m 圏域に立地しています。



［公共施設・教育機関］


市役所
公共施設
小学校
中学校
高等学校
その他学校
駅
JR
バス停300m圏域
駅500m圏域
リーパスプラザこが
（生涯学習センター）
サンコスモ古賀
市役所
資料
国土数値情報
福津市
花見
千鳥
舞の里
古賀東
古賀西
古賀市
花鶴
小野
宮若市
青柳
新宮町
東区
久山町

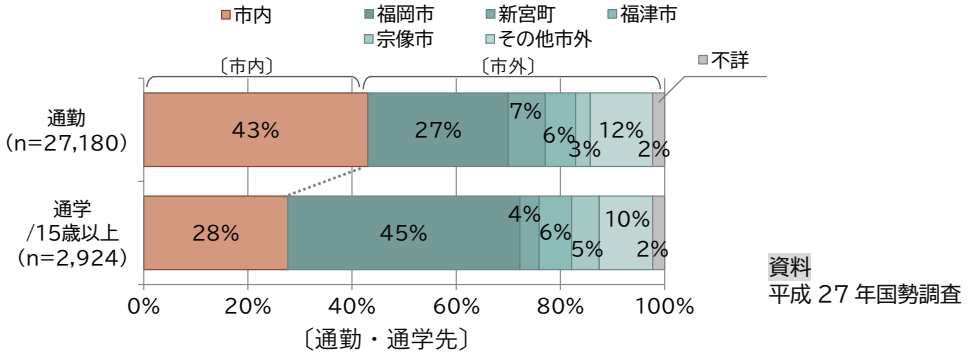

市街地拡大図
道のり 450m
（徒歩約 5 分）
古賀駅
リーパスプラザこが
（生涯学習センター）
古賀市
サンコスモ古賀
道のり 750m
（徒歩約 9 分）
道のり 950m
（徒歩約 11 分）
市役所
0
250
500 m

## ⑷ 市民の移動特性

**【通勤･通学流動】**

平成 27 年国勢調査によると、市内の就業者（約 27,000 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。

通勤・通学先としては、福岡市や新宮町、福津市、宗像市が主要となっています。



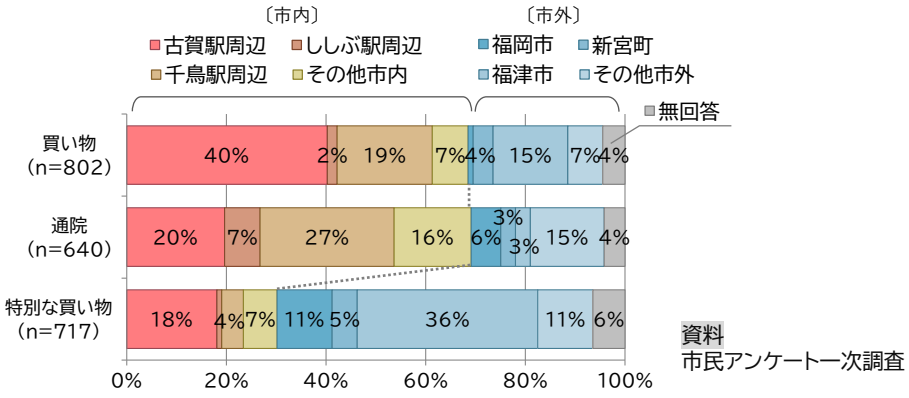

資料
平成 27 年国勢調査

〔通勤・通学先〕

**[日常生活における移動]**

市民アンケート一次調査によると、「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。



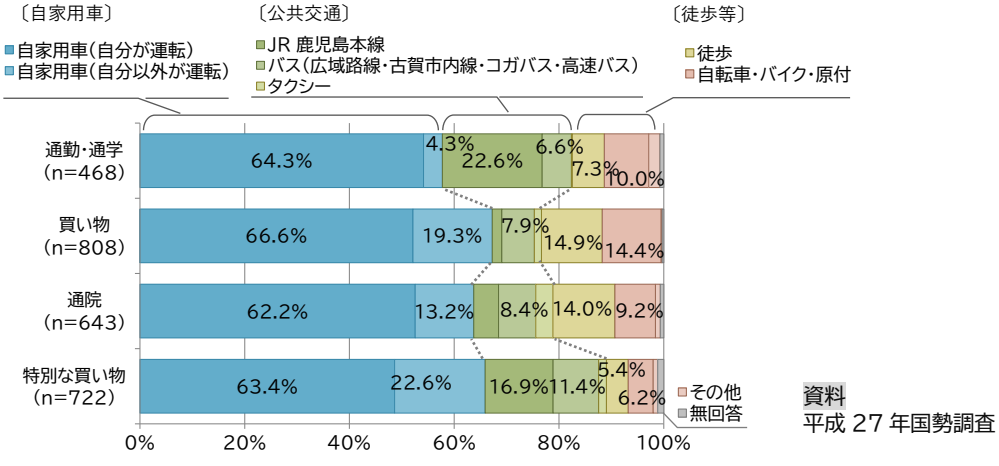

資料
市民アンケート一次調査

〔通勤・通学先〕

**[移動手段]**

市民アンケート一次調査によると、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、買物や通院では僅かな状況となっています。




資料
平成 27 年国勢調査

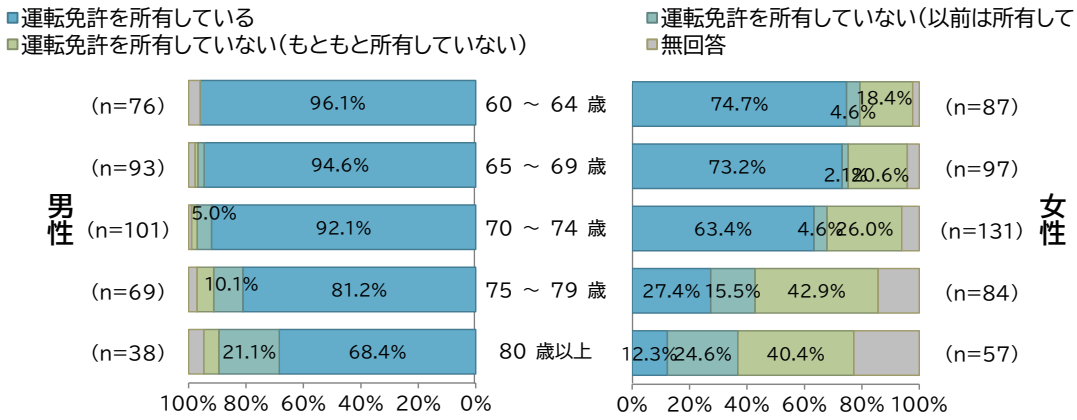
〔外出時によく利用する移動手段（目的別）〕

**［運転免許保有状況］**

市民アンケート二次調査によると、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。

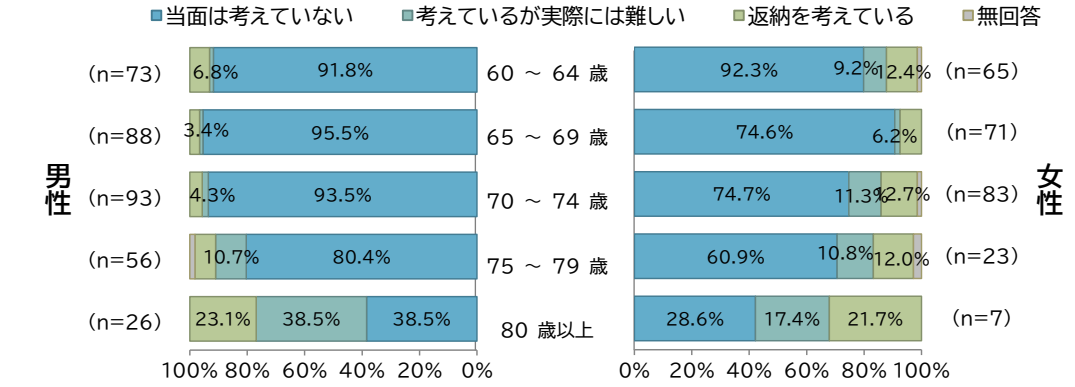
また、免許返納の返納意向を見ると、80 歳以上になると男女ともに返納意向が急速に高まっています。

返納後の移動手段として、回答者の 4 割が「鉄道・バス等の公共交通」を選択している結果となっています。




資料
市民アンケート二次調査

〔運転免許の保有状況〕




資料
市民アンケート二次調査

〔運転免許の返納の意向〕

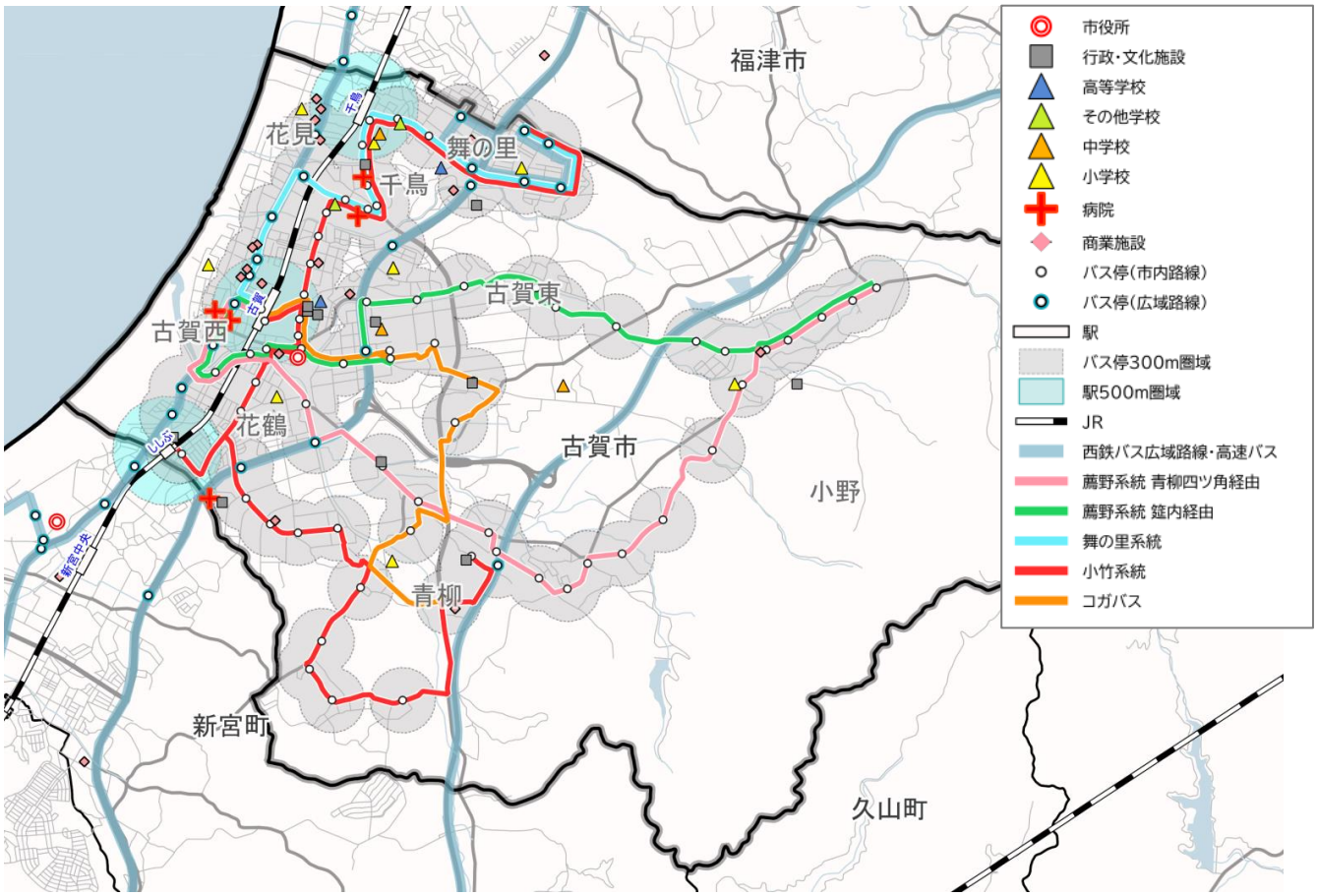
## 2-2 地域公共交通の現状・課題

### 2-2-1 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。

〔路線図と市内交通ネットワークの概況〕

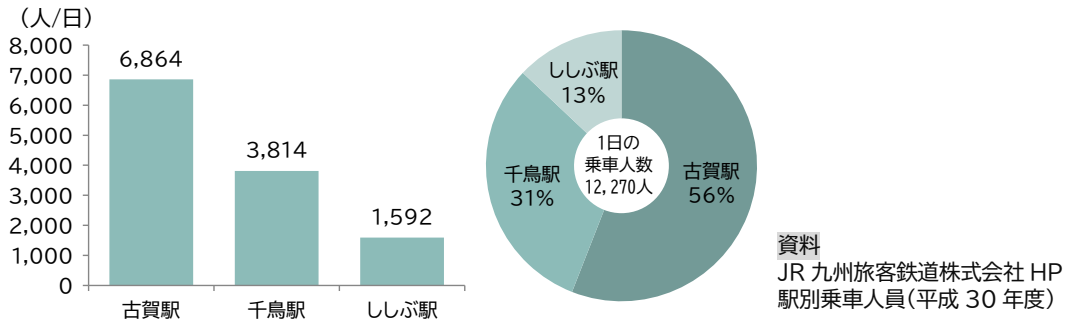



| 交通モード | 路線 | | 概要 |
|---|---|---|---|
| 鉄道 | JR 鹿児島本線 | | 博多・久留米方面（平日/普通 58 便 区間快速 29 便 快速 29 便）<br>折尾・小倉方面（平日/普通 73 便　区間快速 45 便）<br>〔市内駅〕古賀駅、千鳥駅、ししぶ駅<br>※快速、区間快速の一部は古賀駅のみで停車 |
| 路線バス（広域） | 福岡～赤間線、津屋崎～新宮線 | | 国道 495 号上を運行 |
| | 赤間（急行）福岡線 | | 国道 3 号上を運行 |
| 路線バス（市内） | 西鉄バス | 薦野系統　青柳四ツ角経由 | 薦野～青柳四ツ角～古賀駅前を運行<br>〔運行便数〕平日 35 便、休日 26 便 |
| | | 薦野系統　筵内経由 | 薦野～筵内～古賀駅前を運行<br>〔運行便数〕平日 9 便、休日 6 便 |
| | | 舞の里系統 | 舞の里～千鳥駅～古賀駅前を運行<br>〔運行便数〕平日 28 便、休日 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<br>〔運行便数〕平日 19 便、休日 19 便 |
| | コガバス | | 古賀駅前～青柳四ツ角～コスモス館を運行<br>〔運行便数〕平日 18 便 |
| タクシー | | | ㈱古賀タクシー、花鶴タクシー㈲の 2 社が事業を展開 |
| 高速バス | 直方～天神 | | 九州自動車道上を運行 |

## 2-2-2 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 12,000 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。



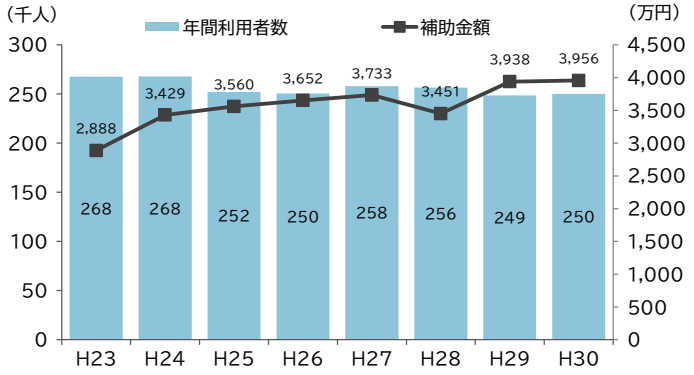

資料
JR 九州旅客鉄道株式会社 HP
駅別乗車人員(平成 30 年度)

〔駅別の 1 日当たり乗車人員（H30 年度）〕

**[西鉄バス　古賀市内線]**

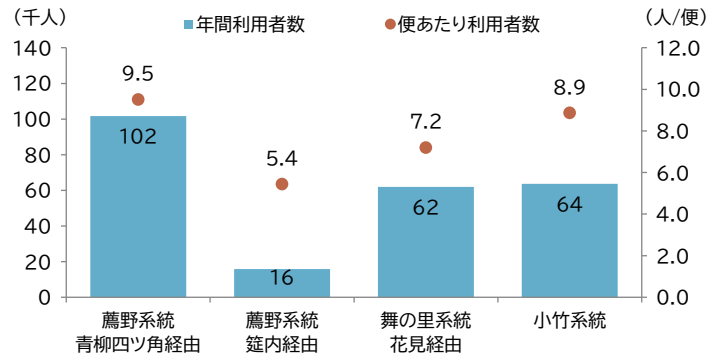
市内の路線バスとして、西鉄バスが運行する古賀市内線が 4 系統運行しており、市内の各地域を結び、東西方向の移動手段として機能しています。概ね年間 25～26 万人の利用がありますが、近年は微減傾向にあります。一方、補助金額は増加傾向にあります。

また、系統別の利用状況をみると、平成 30 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で 9.5 人/便、小竹系統で 8.9 人/便、舞の里系統で 7.2 人/便、薦野系統筵内経由で 5.4 人/便と、系統により差があり、年間の利用者数も大きく差が生じています。




資料
古賀市資料

〔西鉄バス古賀市内線　年間利用者数及び補助金額の推移〕




資料
古賀市資料

〔西鉄バス古賀市内線の利用者数及び便あたり利用者数（H30 年）〕

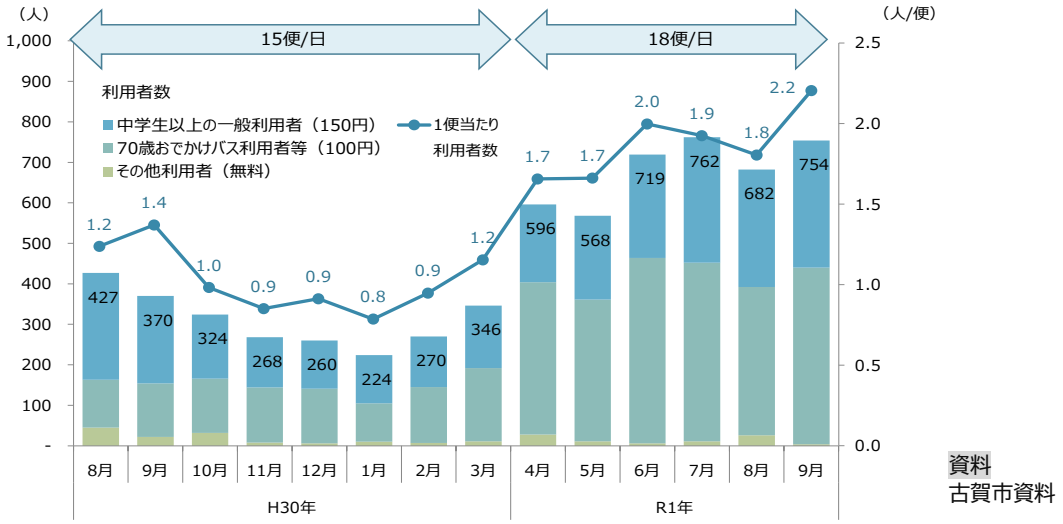
**[コガバス(公共施設等連絡バス)]**

コガバスは市役所やサンコスモ等の市内公共施設へのアクセス手段として、平成 30 年度に導入されました。

利用状況をみると、導入後に一時利用が低迷したものの、徐々に利用者が増加し、直近では 1 便当たりの利用者数は 2 人前後となっています。利用者は 70 歳おでかけバス利用者等が約 6 割、中学生以上の一般利用者が約 4 割となっています。

〔コガバスの導入に至る経緯〕

| 年度 | 経緯 |
|---|---|
| H25～H29 | 無料シャトルとして市役所とサンコスモ間の区間を運行。 |
| H30 | 8 月コガバス導入。公共施設間の移動手段を確保しつつ、周辺の利用者も利用できるように運行。<br>(H31 年度より西鉄バス 7 番系統は廃止) |
| R1 | 増便（15 便⇒18 便） |




資料
古賀市資料

〔コガバスの利用者数及び便あたり利用者数の推移〕

**[70 歳おでかけバス事業]**

古賀市では、運転免許の保有状況に関わらず、70 歳以上の市内在住の市民を対象に、西鉄バス古賀市内線及びコガバスを 100 円で利用できる事業を実施しています。

市民アンケート二次調査によると、対象該当者(70 歳以上)のうち、本事業を認知している割合は約 45%で、実際利用している割合は約 12%となっています。

## 2-3 まちづくりにおける地域公共交通の役割

### 2-3-1 上位･関連計画の整理

まちづくりにおける公共交通の役割を分析するため、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 4 次古賀市総合振興計画〈 H24 年度～R3 年度 〉

【めざす都市のイメージ】
つながり にぎわう 快適安心都市 こが ～豊かな自然と元気な笑顔に出会うまち～

公共交通関連方針

〇土地利用の方針

「JR3駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”の推進」

都市機能の充実や生活環境の整備、景観への配慮などにより、都市としての質と魅力を高めるとともに、ＪＲ駅周辺の整備や利便性の向上などにより駅前の活性化を図りながら、ＪＲ駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”を進める。

〔基本目標 4:住みやすい生活環境の整ったまちづくり 〕

〇良好な市街地･住環境の形成 ＜良好な市街地の形成＞

JR 古賀駅周辺は古賀市の玄関口、中心拠点として魅力あるまちづくりに向けた土地利用を検討する。

〇交通環境の形成 ＜移動手段の確保＞

バス路線の維持、利便性向上のための改善・利用促進交通弱者を対象とし地域で取り組む移動サポートなどの支援、バス路線を補完するシステムの構築。

#### 古賀市まち･ひと･しごと創生総合戦略〈 H27 年度～R1 年度 〉

公共交通関連方針

〇公共インフラと交通ネットワークの維持

コンパクトシティの推進を念頭に置き、市内公共交通を維持・継続し、市中心部の公共交通機関、公共施設、生活利便施設等へアクセスさせることで市民の利便性を確保する。

〔市内公共交通網整備事業〕

(1)古賀市の実情に即した持続可能な交通体系の研究･検討、市内バス路線の利用促進啓発の強化

(2)市内バス路線を維持するため事業者への支援を実施

〇JR古賀駅周辺整備を中核とした中心市街地活性化

JR 古賀駅周辺の都市機能強化を目的とし、駅東口を含めた中心拠点の活性化策や土地利用のあり方について検討を進めるとともに、生涯学習ゾーンの多角的な活用と交流人口の拡大をめざす。

#### 古賀市都市計画マスタープラン〈 H21 年度～R22 年度 （R1 年度改訂予定）〉

【都市づくりの理念と目標】

“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

〇公共交通･ネットワーク整備の方針①: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、接続道路や駐輪場、駅前広場などの整備を進める。

〇公共交通･ネットワーク整備の方針②:公共交通ネットワークの確保

地域の実に応じた形での東西間の公共交通ネットワークの確保の検討。

## 2-3-2 まちづくりにおける地域公共交通の役割

上位・関連計画より、地域公共交通に求められる取組みを整理し、それを踏まえ、古賀市のまちづくりにおける公共交通の役割を整理しました。

**【地域公共交通に求められる取組み】**

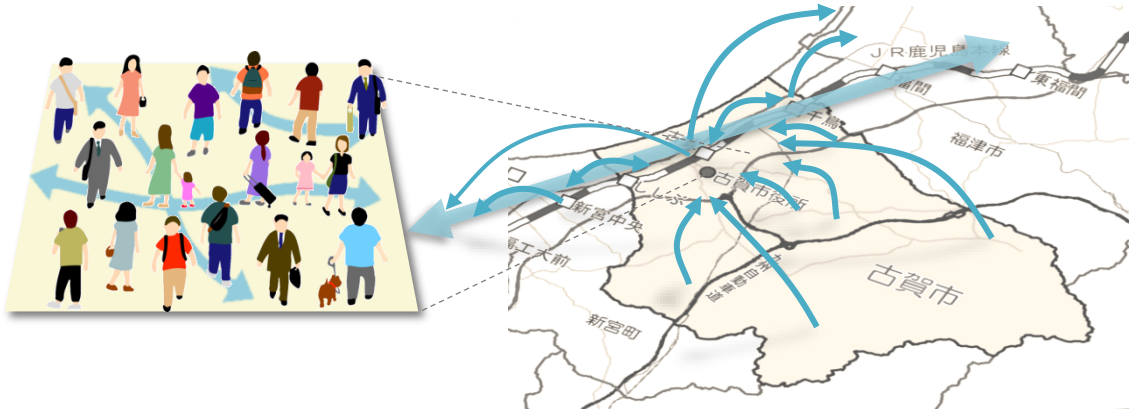
1. JR駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”を支える公共交通ネットワーク環境の整備
2. 地域の実状に応じた形での、東西間のアクセス利便性を高める持続可能な公共交通ネットワークの確保
3. バス路線を補完する交通弱者を対象とした移動サポートなどのシステムの構築

**【まちづくりにおける地域公共交通の役割】**

### 〔役割 1〕
### JR3駅へのアクセスの確保によって、人の活発な行き来や都市活動の活性化を促し、古賀駅を核とした活気とにぎわいあふれるまちづくりを支える

○ JR3 駅は、鉄道や路線バス古賀市内線との交通結節点となっており、福岡市をはじめ沿線地域へ移動する上での起点となっています。また、駅周辺、特に古賀駅は商業施設や医療施設等の都市機能が集積しており、市民の活動が交わる生活の拠点です。

○ 市民が居住地と駅及び駅周辺とを活発に行き来し、それが都市活動をさらに加速させ、駅を核とした活気とにぎわいを高め、市全体の活性化につながっていく、このような古賀市のまちづくりの成長シナリオにおいて、公共交通には JR3 駅へのアクセスを確保していくことが求められています。



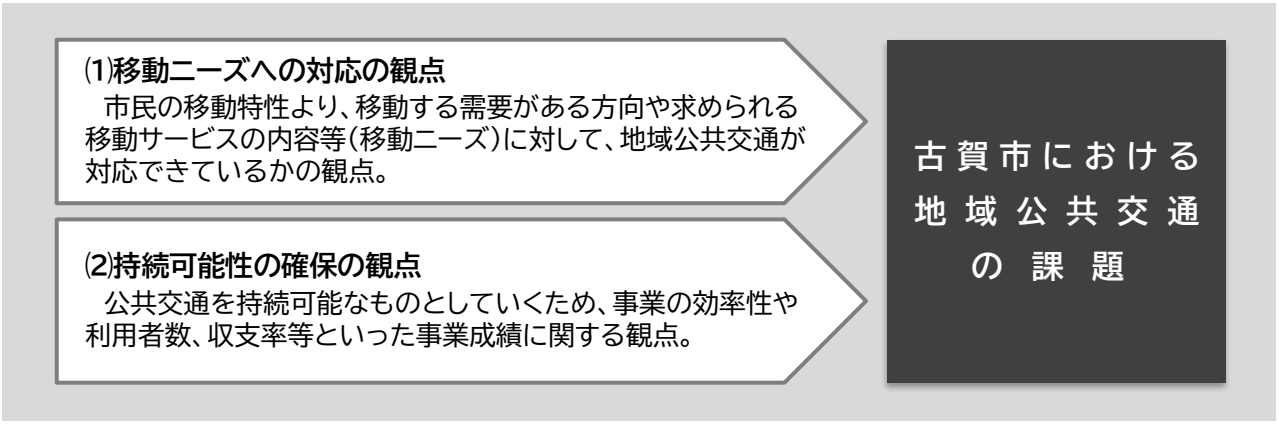

### 〔役割 2〕
### 自由に移動することが困難な高齢者等の日常生活の移動が確保された、誰もが快適･安心に暮らせるまちづくりを支える

○ すべての世代が安全かつ快適に暮らせるまちづくりを進めていく中で、通勤や通学、買物、通院等市民の多様な移動ニーズに対応した交通サービスの確保が求められています。

○ 特に、自家用車やバイク、自転車を運転できない、あるいは長距離を歩けない高齢者をはじめ自由に移動することが困難な市民であっても、日常生活の外出ができ、生涯学習や地域活動等にも参加できる環境の形成が求められています。

## 2-4 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、各種データや住民アンケート調査、バス利用実態調査等の調査結果より、多角的な視点から分析を行い、“移動ニーズへの対応”と“持続可能性の確保”の 2 つの観点から整理しました。




### ⑴ 移動ニーズへの対応の観点からみた地域公共交通の課題

#### 課題① 市内の外出先へのアクセスを支えている路線の維持・確保

○ 本市では、古賀駅・千鳥駅の西側の国道 495 号沿線や、舞の里校区の国道 3 号沿線に商業施設や医療施設等が集積し、市街地が形成されています。
○ 古賀駅周辺の市街地へは、周辺地域はもとより、青柳校区、小野校区等の離れた地域からも、各種サービスや生活必需品を求めて、日常的に移動している状況が見られます。
○ これらの郊外地域においては、地域内で利用できる医療施設・商業施設が限られており、地域内ですべてのサービスや生活必需品を得ることは難しい状況にあり、日常生活を送る上で市街地へアクセスする必要があります。
○ 各地域からは、西鉄バス古賀市内線やコガバスが運行し、古賀駅や駅周辺の市街地までの移動が確保されています。今後も、市内各地域での生活を支えるべく、市内の外出先へのアクセスを支えている路線を維持・確保していく必要があります。

#### 課題② 路線バスでは行けない外出先へのアクセスの検討

○ 千鳥校区等では、千鳥駅西側の市街地への移動特性がありますが、現行の路線バスは千鳥駅の東口までしか接続しておらず、バスでは直接移動することができない状況となっています。
○ 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、特に舞の里校区、千鳥校区、花見校区、古賀東校区、小野校区は福津市、青柳校区や花鶴校区では新宮町への移動傾向があります。
○ 駅周辺の地域では、鉄道で福間駅や新宮中央駅に移動し、路線バス等に乗り換えて移動することも可能ですが、駅から離れた地域の住民や高齢者では、そのような乗り換えが必要となる移動は現実的には難しいと考えられます。
○ 市民の生活は市域に留まらないことから、既存の路線バスでは行けない市外の外出先へのアクセスについて、その必要性やサービスのあり方について検討していく必要があります。

## 課題③ JR 各駅へのアクセスの維持･確保

○ 福岡市等へ移動する際、市民の一定割合は JR 鹿児島本線を利用しています。
○ また、路線バス及びコガバスの利用状況をみると、利用者の多くが古賀駅や千鳥駅、ししぶ駅で乗降しており、バスが鉄道からの二次交通として利用されている状況が見られます。
○ 駅周辺は駐輪場が整備されており、現地踏査でも駅へは自転車でアクセスしている状況が見られます。また、自家用車で送迎している状況も確認されています。
○ 古賀駅、ししぶ駅のバス停留所には、上屋やベンチが設置されており、今後も多様な交通モードで駅にアクセスできる環境を維持していく必要があります。
○ 千鳥駅前のバス停留所は、駅から離れており、待合環境の整備や案内誘導等の情報提供が十分な状況ではないことから、今後は利用環境の改善を図る必要があります。

## 課題④ 高齢者の移動手段の確保

○ 本市の高齢化率は約 25.4%と県平均とほぼ同等ですが、地域によって住民の構成年齢が異なっており、住宅開発されてから 20 年以上が経過した「中央・古賀」「花鶴丘」「古賀東」等では既に高齢化が進行しています。
○ 市民の大部分は路線バスの停留所から 300m 圏内に居住しているものの、沿岸地域等ではバス停までの距離があるエリアや、花鶴丘団地等の高低差のある地形で路線バスが利用しづらいエリアも見られます。
○ また、青柳校区、小野校区では、市街地よりも運転免許の保有率が高く、今後自家用車を運転できなくなる高齢者が増加することが想定されています。
○ 自家用車を運転できなくなる高齢者の中には、家族からの支援を受けることが困難な住民も発生することが懸念されます。しかしながら、特に郊外地域では自家用車での移動が主要であり、バスの利用経験のない住民も多いことが考えられ、バスを使おうにも使い方がわからず、戸惑うことが懸念されます。
○ 高齢化の進展に伴い、バスに代わる新たな交通サービスの導入等も視野に入れながら、高齢者の移動手段の確保を図る必要があります。

## 課題⑤ 細やかな移動サービスの必要性の検討

○ 古賀西校区や花見校区、花鶴校区は駅に近接し、西鉄バスの広域路線・古賀市内線も乗り入れている等、公共交通サービスが比較的充実した環境となっており、他地域よりも徒歩や自転車の分担率が高い状況にあります。しかしながら、依然として自家用車を利用している状況も見られます。
○ 路線バスが利用されていない理由として、外出先までの移動距離が短く、バスを利用した方がかえって不便になることのほか、料金負担がかかることや、バス停までの距離が遠い等、運行サービスの面から使い勝手が悪いことが敬遠される理由となっていることが考えられます。その理由を明らかにし、細やかなサービスの必要性を検討する必要があります。

## ⑵ 持続可能性の確保の観点からみた地域公共交通の課題

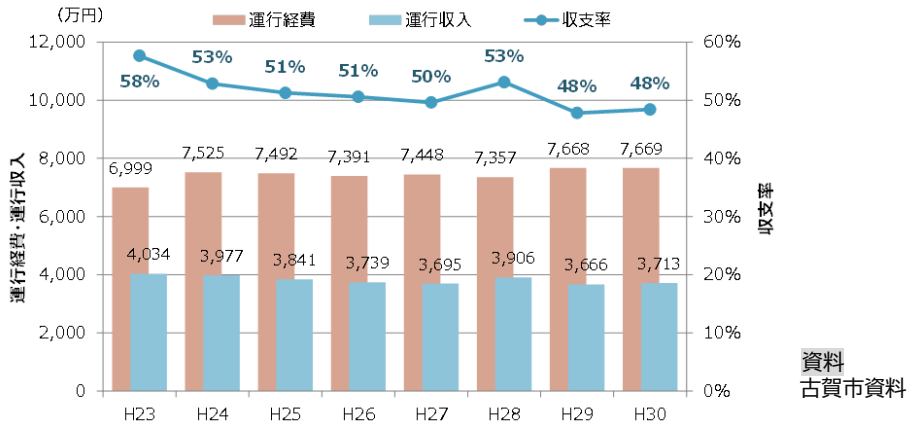
### 課題⑥ 運行効率化に向けた運行サービスの見直し

○ 西鉄バス古賀市内線において、運行経費は増加傾向、運行収入は減少傾向にあり、収支率は平成 23 年度では約 58%だったものの、平成 30 年度で約 48%にまで低下してきています。

○ 系統別の利用状況をみると、薦野系統筵内経由では、一部区間（久保～古賀間）において降車数が少なく、乗車数はほぼ見られない状況が見られます。また、便によっては 1 便あたりの乗車人数が 3 人となっている等、利用が少なく非効率な状況が見られます。

○ 小竹系統は、主な乗降バス停が古賀駅東口バス停となっており、当該バス停を跨る利用は限定的です。そのため、舞の里～グリーンパーク間を運行する必要性は低く、非効率な運行となっていることが考えられます。

○ 今後も路線を維持・確保していくためには、収支状況の悪化に歯止めをかける必要があり、そのためには運行効率化に向けて運行サービスを見直していく必要があります。




資料
古賀市資料

〔西鉄バス市内線の運行収支の推移〕

### 課題⑦ 運行の円滑化に向けた運行内容の見直し

○ 西鉄バスでは、運転士の高齢化や成り手不足を背景に、運転士不足が進行しています。その上、働き方改革により労働時間も制限が厳格化し、公共交通を支えるリソースは年々縮小していくことが見込まれています。

○ 限られたリソースの中で運行サービスを確保していくためには、運行内容の見直しを行っていく必要があります。

○ コガバスでは、運行ダイヤに高齢者の乗降時間が考慮されておらず、遅延や運転士の休憩時間の短縮等が発生していることから、運行ダイヤの見直しが求められています。

○ また、運行車両に関して、現在の利用状況では積み残しが発生していないものの、利用者の上限が 9 人であり、今後利用者が増加した場合には積み残しが発生することが懸念されます。また、利用者から「乗降が大変」との声も寄せられており、主要な利用者である高齢者が利用しやすい環境の整備に向け、乗降しやすい車両設備が求められています。

## 課題⑧　維持確保に向けた利用促進の展開

○ 人口が減少していく中で、公共交通を維持・確保していくためには、既存の利用者には今後も利用してもらうとともに、新たな利用者を獲得し、利用者の枠を広げていく必要があります。

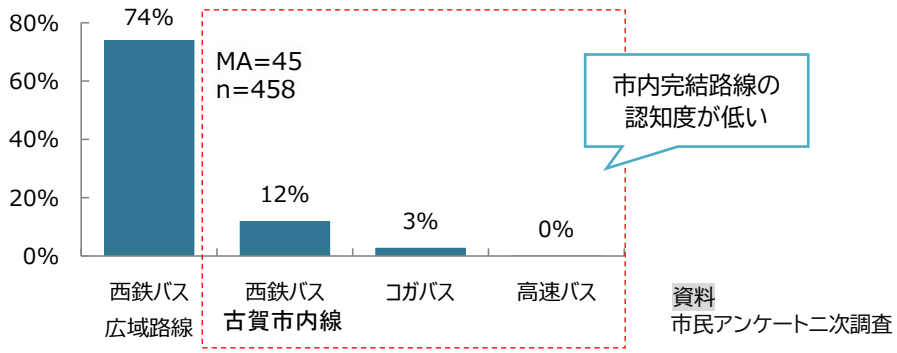
○ 特に、西鉄バス古賀市内線全体の収支率は低下傾向にあるものの、薦野系統青柳四ツ角経由の利用状況をみると、特に利用の少ない区間・便は見られず、顕著に非効率となっている状況は見受けらないことから、本系統における収支改善に向けては、利用啓発・利用促進を図ることが重要となります。

○ ただし、これまでに取り組んできている利用促進事業は、利用実績の向上等の定量的な効果の発現には至っていないという課題もあることから、事業内容の見直しを図る必要があります。

## 課題⑨　維持確保に向けた市民の参画

○ 公共交通を持続可能なものとしていくためには、前述の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。

○ 市民アンケート調査において、市内の路線バスの認知状況を確認したところ、一部の市民にしか認知されていない状況が見られたことから、まずは地域の公共交通に対する市民一人ひとりの興味・関心を高めていく必要があります。




〔市内を運行するバスの認知状況〕

## 2-5 地域公共交通に求められる役割と解決すべき課題の整理

上位・関連計画に掲げられている古賀市の目指すべき将来都市像及び古賀市のまちづくりにおける地域公共交通の役割、解決すべき課題を整理すると次のとおりです。

**【古賀市が目指す将来像】**

**古賀市の将来都市像 ： 第４次古賀市総合振興計画**

【めざす都市のイメージ】 つながり にぎわう 快適安心都市 こが
【公共交通に関連する方針】JR3駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”の推進

**都市づくりの将来像 ： 古賀市都市計画マスタープラン**

【都市づくりの理念と目標】
“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】
①JR駅周辺の整備
②公共交通ネットワークの確保

**【古賀市における地域公共交通の役割】**

〔役割１〕 JR3駅へのアクセスの確保によって、人の活発な行き来や都市活動の活性化を促し、古賀駅を核とした活気とにぎわいあふれるまちづくりを支える

〔役割２〕 自由に移動することが困難な高齢者等の日常生活の移動が確保された、誰もが快適・安心に暮らせるまちづくりを支える

**【解決すべき課題】**

**⑴移動ニーズへの対応の観点**

**課題① 市内の外出先へのアクセスを支えている路線の維持・確保**
市民生活を支えていくため、今後も路線バスを維持していくことが必要

**課題② 路線バスでは行けない外出先へのアクセスの検討**
市外への外出等、市民の移動の実情に合ったアクセスの検討が必要

**課題③ JR 各駅へのアクセスの維持・確保**
様々な交通モードで JR 各駅にアクセスできる環境整備が必要

**課題④ 高齢者の移動手段の確保**
高齢者のニーズに対応した移動サービスが必要

**課題⑤ 細やかな移動サービスの必要性の検討**
路線バスに代わる細やかな移動サービスの検討が必要

**⑵持続可能性の確保の観点**

**課題⑥ 運行効率化に向けた運行サービスの見直し**
運行効率化により収支状況の悪化に歯止めをかけることが必要

**課題⑦ 運行の円滑化に向けた運行内容の見直し**
より円滑に運行できるよう運行内容の見直しが必要

**課題⑧ 維持確保に向けた利用促進の展開**
維持・確保を図るため、利用の促進が必要

**課題⑨ 維持確保に向けた市民の参画**
市民の興味・関心を高め、維持確保に向けて市民が参画していくことが必要