

第3章 計画の基本方針・目標と将来イメージ

3-1 計画の基本方針

古賀市の将来都市像の実現と解決すべき課題へ対応するため、本市における地域公共交通のあり方（基本方針）を以下のとおり定めます。

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

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・維持していくとともに、市内交通においては、これらの広域ネットワークと円滑に接続できるよう、乗り換えしやすいダイヤの見直しや駅や主要停留所における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 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

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。コガバスについてはダイヤ見直しによる運行円滑化や、車両の改良等による利便性向上を検討します。

基本方針 3 移動ニーズに細やかに対応する交通サービスの確保

丘陵地に位置する住宅団地や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交通サービスの導入等によって、交通サービスの確保を目指します。

あわせて、移動手段の確保に向けた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 4 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に向け、利用者側である市民の理解・関心を高めることを目指します。

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目指します。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目指します。

3-2 計画の基本目標

基本方針を踏まえ、地域公共交通の基本目標を次のとおり設定し、施策・事業の推進によりこれらの目標達成を目指します。

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、まちづくり等の他分野や、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)

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 〕

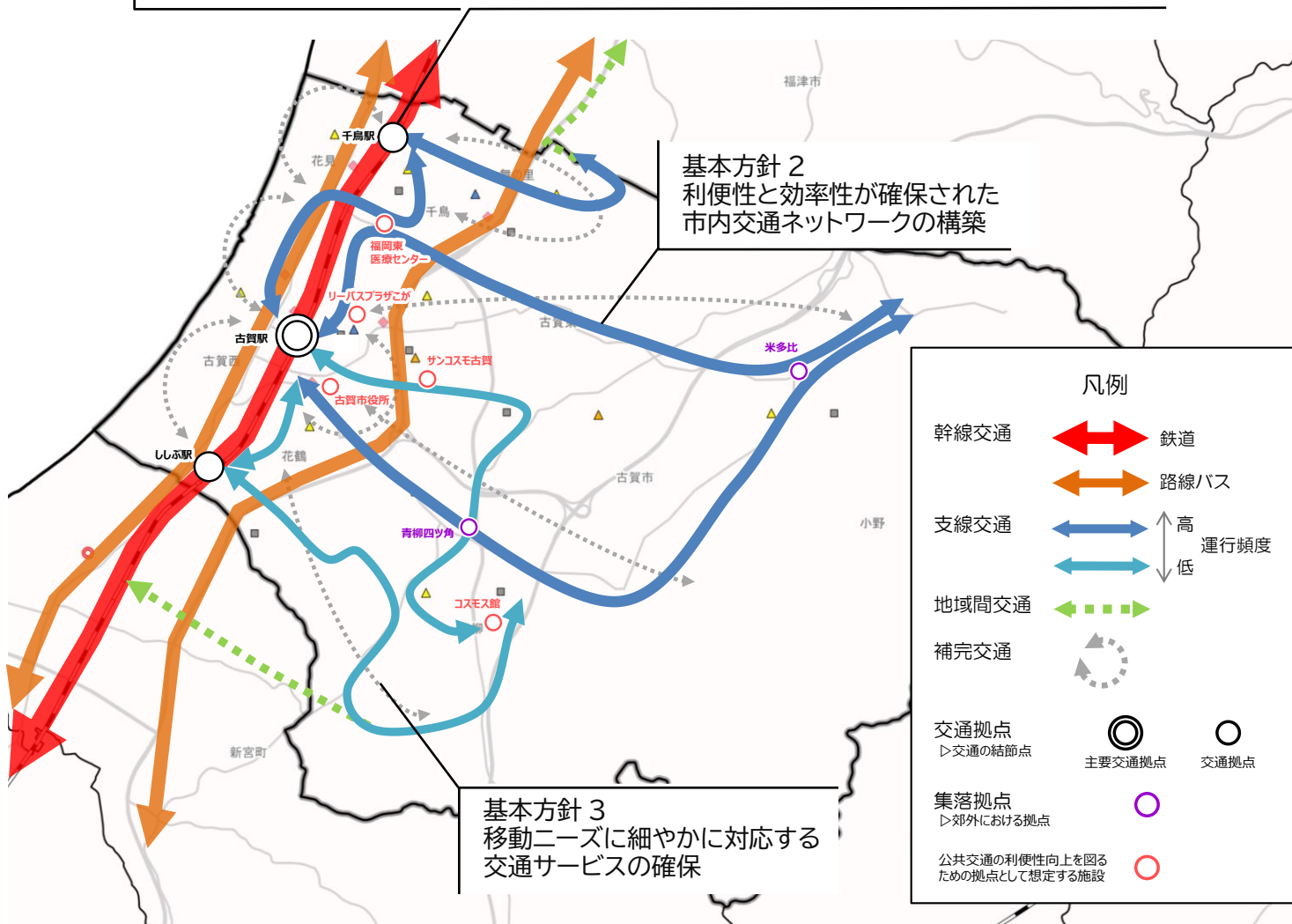
4.30 回/年
(R6 年度)

3-3 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 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



基本方針 4 公共交通の持続可能性の向上に向けた取組の推進



【交通ネットワークを支える体制のイメージ】

第4章 施策・事業展開

4-1 施策・事業一覧

地域公共交通の基本目標の達成に向け、次の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乗り換えしやすいダイヤの設定
- 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
 - ②市外への移動ニーズへの対応に向けた検討

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や案内誘導の整備
- 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新たな料金体系や支払い方法の導入に向けた調査・研究
- 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

- 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イベントや集会時における利用喚起
- 3-2 バスの乗り方教室の実施
- 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

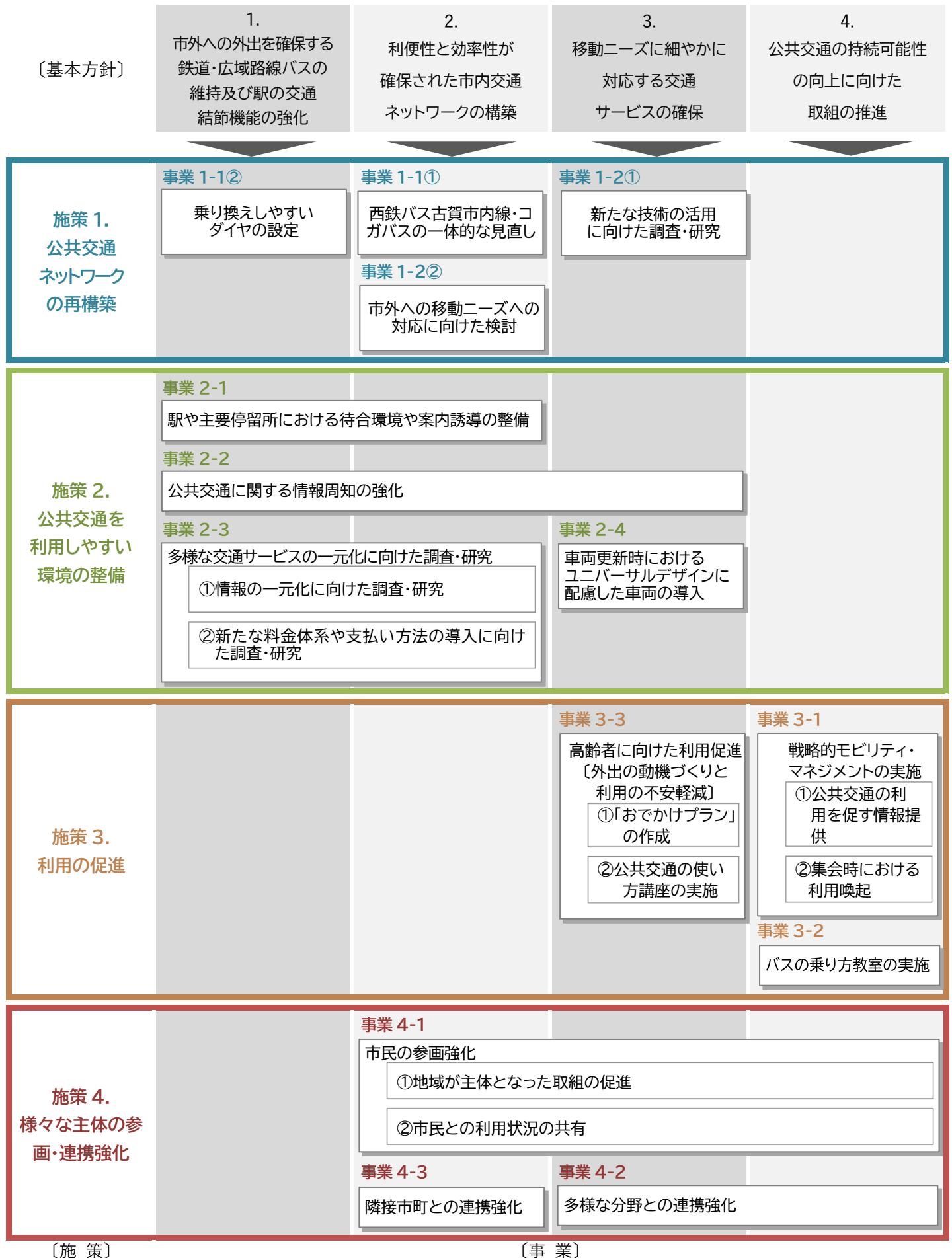
施策 4. 様々な主体の参画・連携強化

- 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

横断的に施策・事業を展開

計画における目標の達成を目指します

【基本方針と施策・事業の体系】



〔施策〕

〔事業〕

4-2 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。

事業 1-1 により、まずは既存の交通や交通結節点を対象に見直しを行います。既存の交通で対応できていない移動ニーズに対しては、事業 1-2 により、隣接市町との調整や新しい技術の導入を視野に対応を図ります。

〔施策 1 の達成を図る評価指標〕

施策 1 の達成を図る評価指標として、次の指標を設定します。

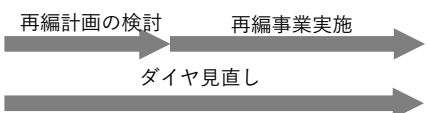
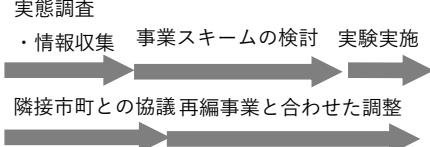
評価指標1 鉄道との接続性を確保したバスの便数の割合

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

〔施策 1 の具体的な事業〕

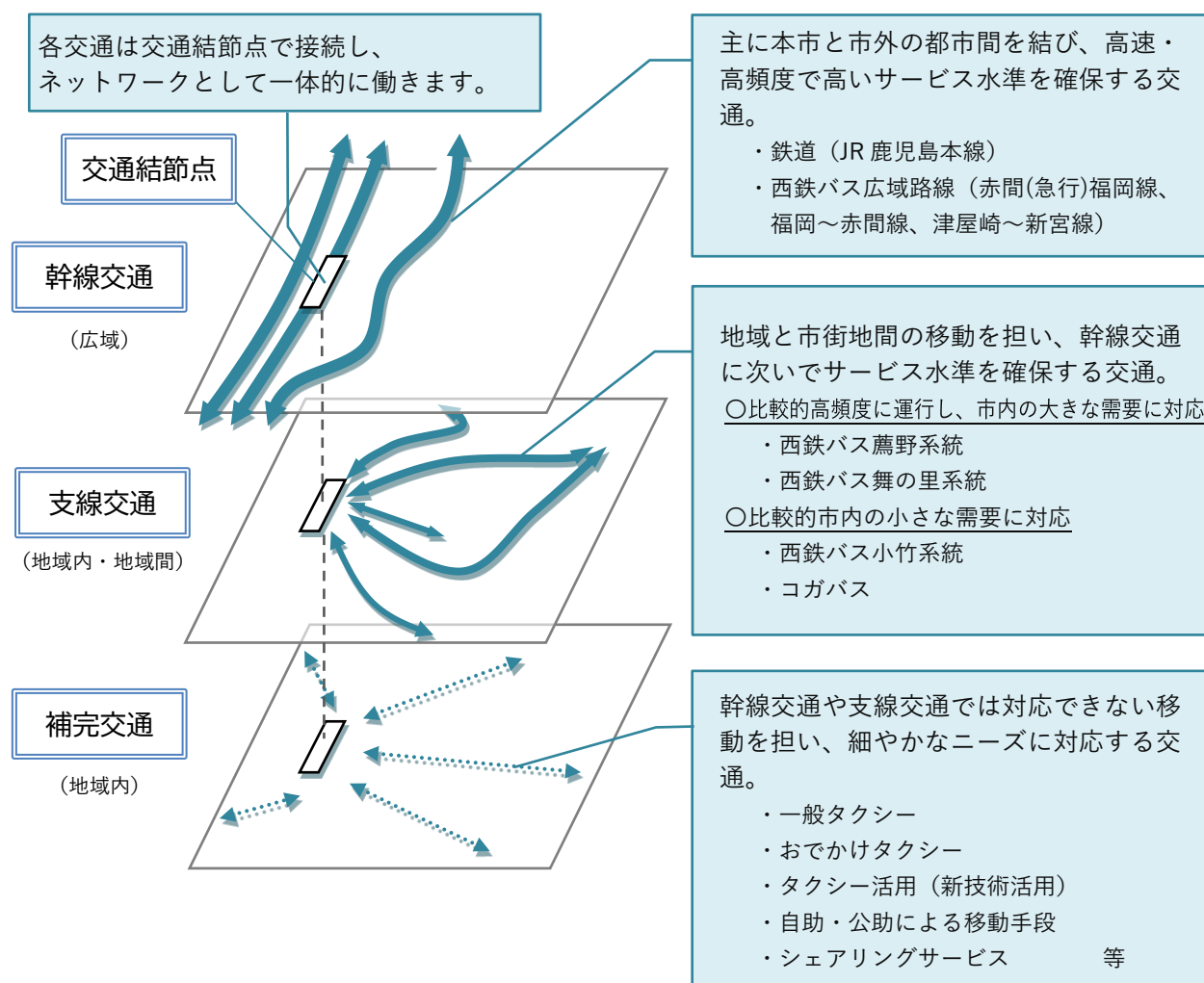
事業	スケジュール					実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	
事業1-1 現行路線の見直し（階層化） ①西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的な見直し ②乗り換えしやすいダイヤの設定						古賀市 交通事業者
事業1-2：対応する移動ニーズの拡大 ①新たな技術の活用に向けた調査・研究 ②市外への移動ニーズへの対応に向けた検討						古賀市 交通事業者

〔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)

市内の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。

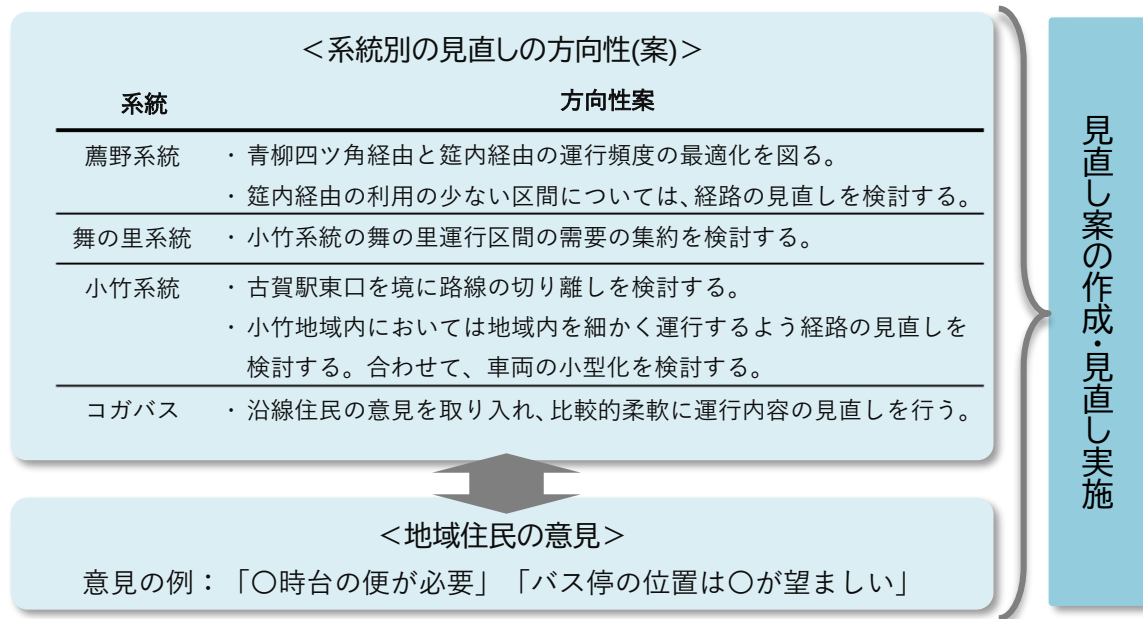
<交通ネットワークの階層イメージ>



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。



②乗り換えしやすいダイヤの設定

市内交通においては、鉄道等の広域交通との乗り換えを前提とした利用が見られることから、市内外のネットワークとしての一体性を高めるため、古賀駅において鉄道とバスが円滑に乗り換えられるようなダイヤを設定します。

また、各駅において乗り換え方法の案内や周知を実施します。



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。

①新たな技術の活用に向けた調査・研究

AI(人工知能)や情報通信技術の発展により、予約に応じて効率的に輸送を行う等、公共交通に係る様々な技術開発が進んでいます。本市においても、他自治体での導入事例の情報収集や、導入可能エリアの調査・検証等を行い、技術導入に向けて研究を進めるとともに、実現化に向けた実証運行等にも積極的に取り組みます。

<新たな技術の例>

AI オンデマンドバス〔事例：西鉄バス「のるーと」、MONET（モネ）、docomo〕



- ・利用者の予約に応じて AI（人工知能）が最短経路を検索・設定することで効率的な運行を支援する技術。
- ・沿岸部や団地等、面的な道路網が形成されており、経路選択の余地が大きい地域での活用を推進することで、ニーズに合わせた効率的な運行が可能になることが期待される

②市外への移動ニーズへの対応に向けた検討

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、医療施設であれば「福岡東医療センター」、商業施設であれば「サンリブ古賀店」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。

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、待合環境や車両、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 の達成を図る評価指標〕

施策 2 の達成を図る評価指標として、次の指標を設定します。

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

単位	現況値	目標値
%	0	100

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

〔施策 2 の具体的な事業〕

事業	スケジュール					実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	
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	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	●	●	●	●	●	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	情報収集					古賀市 交通事業者
①情報の一元化に向けた調査・研究		●	●	●	●	技術者
②新たな料金体系や支払い方法の調査・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	●	●	●	●	●	古賀市 交通事業者

〔施策 2 の個別事業内容〕

事業 2-1:〔待合環境〕駅や主要停留所における待合環境や案内誘導の整備

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、待合環境の整備や美化を実施し、拠点としての機能向上を図ります。

また、「事業 1-1②乗り換えしやすいダイヤの設定（p28）」と合わせて、乗り換えの案内誘導の整備を行います。同時に、公共交通を利用する「きっかけ」が得られる場となるよう、JR3 駅には時刻表を据え置きする、路線図を掲示する等して、情報提供の充実化を図ります。

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施設として“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目指していることから、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	・古賀駅 ・千鳥駅 ・ししぶ駅	・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	・青柳四ツ角 ・米多比
内容	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。 乗り換え利便性を高めることにより、ネットワーク全体の利便性を高めます。	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。	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。

事業 2-2:〔情報提供〕 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るよう、広報誌やインターネット等を活用した情報提供や、時刻表や路線図の配布エリアを拡大し、情報の周知を強化します。

また、本市の総合時刻表においては、鉄道、西鉄バス古賀市内線、コガバスの情報は網羅できているものの、西鉄バス広域路線の情報が不足しているため、掲載内容の拡充を図り、1冊で市内すべての公共交通の路線、ダイヤがわかるツールとなるようにします。



〔古賀市内公共交通時刻表（平成 31 年 4 月版）〕

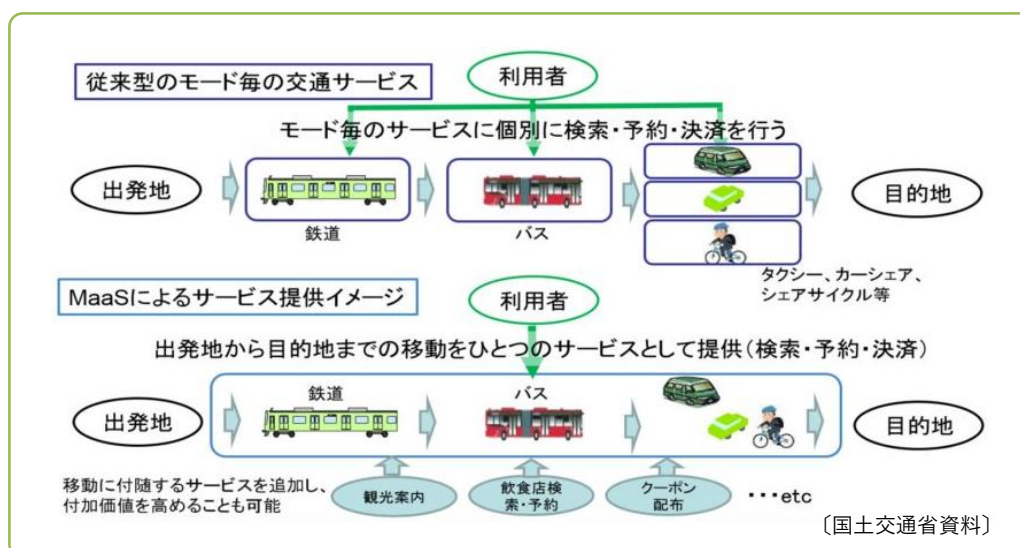


〔広報誌による情報提供のイメージ（鹿児島県霧島市）〕

事業 2-3:〔情報提供/料金・支払い〕 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。



〔MaaS のイメージ〕

①情報の一元化に向けた調査・研究

鉄道・バスの時刻検索や駐車場の空き状況検索、タクシーの配車予約等、多様な交通手段の情報や予約情報のプラットフォームの構築に向けた調査・研究を進めます。

将来的には、移動サービスだけでなく、病院や行政サービス等の予約・支払いも一括して行える仕組み等についても合わせて検討を進めます。

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

鉄道・バス・駐車場等、移動にかかる費用をパッケージ化し、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や、IC カードやバーコード決済等により、単一の方法で支払いできるような仕組みの導入に向けた調査・研究を進めます。



事業 2-4:〔車両〕 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

高齢者や障がい者、子供連れの方等、誰もが安全かつ快適に移動できるようにするため、バス車両やタクシー車両において、車両を更新する際は低層車両等のユニバーサルデザインに配慮した車両の導入を推進します。

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 の達成を図る評価指標〕

施策 3 の達成を図る評価指標として、次の指標を設定します。

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

〔施策 3 の具体的な事業〕

事業	スケジュール					実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	
事業3-1：戦略的モビリティ・マネジメントの実施	継続実施（毎年見直し）					古賀市 交通事業者
①公共交通の利用を促す情報提供	改善	改善	改善	改善	改善	
②集会時における利用喚起	モニタリング・効果検証					
事業3-2：バスの乗り方教室の実施	定期的に実施					古賀市 交通事業者
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〕						古賀市 交通事業者
①「おでかけプラン」の作成	作成		配布			
②公共交通の使い方講座の実施	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※（以下「MM」という。）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、MM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。

また、取組に対して PDCA サイクルの考え方を取り入れ、実施するだけではなく達成状況のモニタリング、それを受けた改善・見直しを行い、利用実績向上などの定量的な効果発現を目指し、より戦略的に MM 活動を実施します。

※【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、スマートフォンアプリやインターネットを活用するとともに、直接市民に呼びかけを行うため、フォーラム等の開催も含めて実施します。

<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。 ● 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。 ● スマートフォンアプリ等を活用した検索方法等の案内 ● 公共交通の課題解決に向け協議を行うシンポジウムの開催

②集会時における利用喚起

団体の代表者等に対し、集会等で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。

事業 3-2:バスの乗り方教室の実施

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、バスの乗り方教室を開催し、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。



〔西鉄バス HP〕

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〕

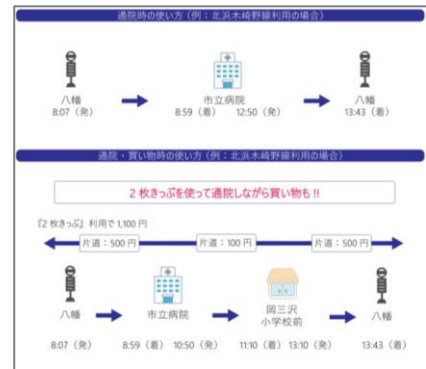
運転免許の返納を検討している高齢者等に、自家用車に代わる移動手段として公共交通を選択してもらえるような利用促進を行います。

①「おでかけプラン」の作成

公共交通を使い始める際に、「行きと帰りはどの便を利用すればよいか」「施設にどれくらい滞在できるのか」「停留所はどこにあるのか」等、ダイヤや路線図等の情報をかみ砕いていく必要があり、それが利用者にとって不便さを感じる要因となっていることが考えられます。

そのため、地域別の日常的な外出パターンに合わせて利用するバスの案内（おでかけプラン）を作成し、配布します。

「おでかけプラン」には、通院・買い物等の日常生活における外出だけでなく、健康づくりや介護予防、生きがいくくり等につながるような外出についての案内も記載し、高齢者の外出を促します。



〔「おでかけプラン」の事例〕
(青森県三沢市)

②公共交通の使い方講座の実施

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、「グランドパス 65」等のサービス等、公共交通の使い方についての講座の時間を設けます。

また、①を活用して公共交通を利用した具体的な外出の方法について考えるような情報提供を行います。

そのほか、QRコードによる検索の仕方や、スマートフォンのアプリの使い方等、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。

- 申し込みがあった場合に出前講座を実施
- 講座の後、「1カ月間お試し定期券（市内の公共交通を利用可能）」を低価格で販売し、実際の利用を促進

〔バスの「乗り方教室」の事例〕
(島根県松江市)

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 の達成を図る評価指標〕

施策 4 の達成を図る評価指標として、次の指標を設定します。

評価指標 4 地域協議会の立ち上げ件数

市民の意識醸成を図ることで、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

〔施策 4 の具体的な事業〕

事業	スケジュール					実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	
事業4-1：市民の参画強化	情報収集・意見交換・組織立ち上げ					市民
①地域が主体となった取り組みの促進	支援体制構築・支援実施					古賀市
②市民との利用状況の共有	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
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

〔施策 4 の個別事業内容〕

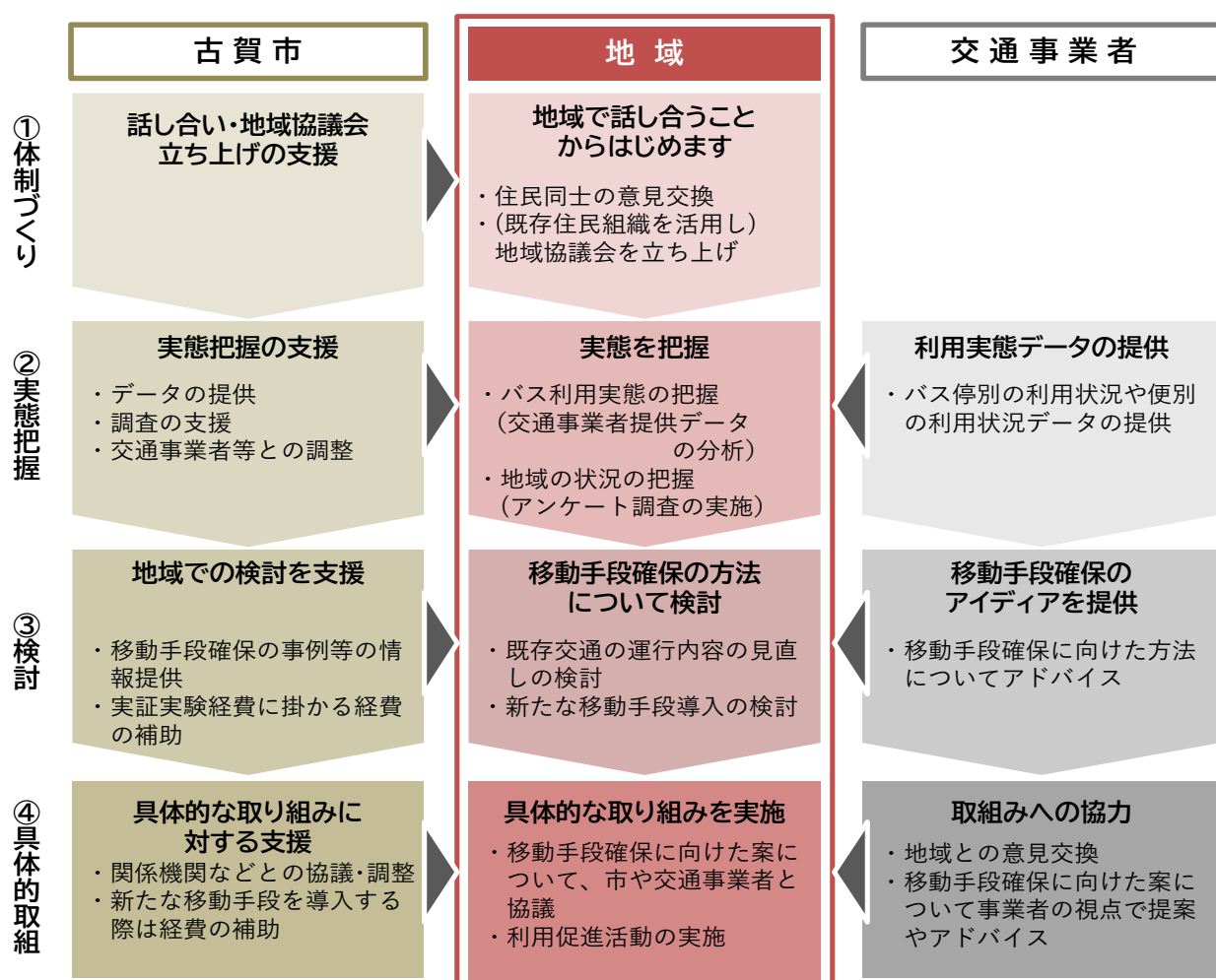
事業 4-1:市民の参画強化

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目指します。

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、情報提供や負担の一部補助等必要な支援を行います。

「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（p 28）」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運行頻度等、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、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	低 ↑ 空き便率※ ↓ 高 10% ▶ 30% ▶ 多 ↑ 一便当たり利用者数 ↓ 少	○増便などのサービス水準の引き上げを検討
		- 当面現状を維持
		△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

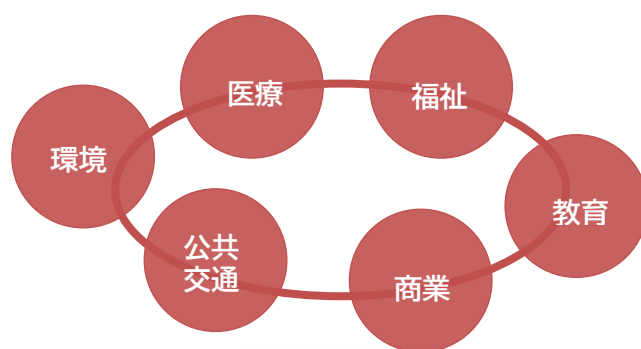
“目安”の設定について市民と協議

事業 4-2:多様な分野の連携強化

地域公共交通の維持・確保や高齢者の移動手段の確保は、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。また、「事業 3-2：バスの乗り方教室の開催（p 36）」や「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（p 37）〕」等、前述の各種事業を遂行するためには他分野との関わりが不可欠です。

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。

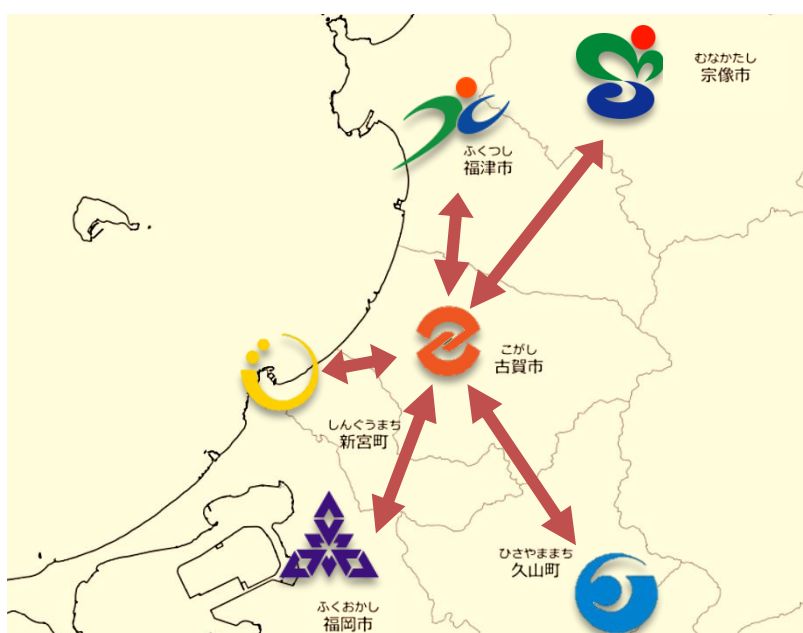
今後は、医療、福祉、教育、商業等、環境等、分野間の垣根を越えた連携の在り方について模索していきます。



〔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動手段の維持・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〕

第5章 計画の推進体制

5-1 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。

表 関係する主体と基本的な役割

区 分	主 体	役 割
古賀市	市民	交通サービスを享受するだけではなく、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	本計画に示す施策・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。
	専門家	幅広い知見から計画推進に対し、補助・助言を行い、要請に応じ推進支援を行う。

5-2 計画の推進・管理体制

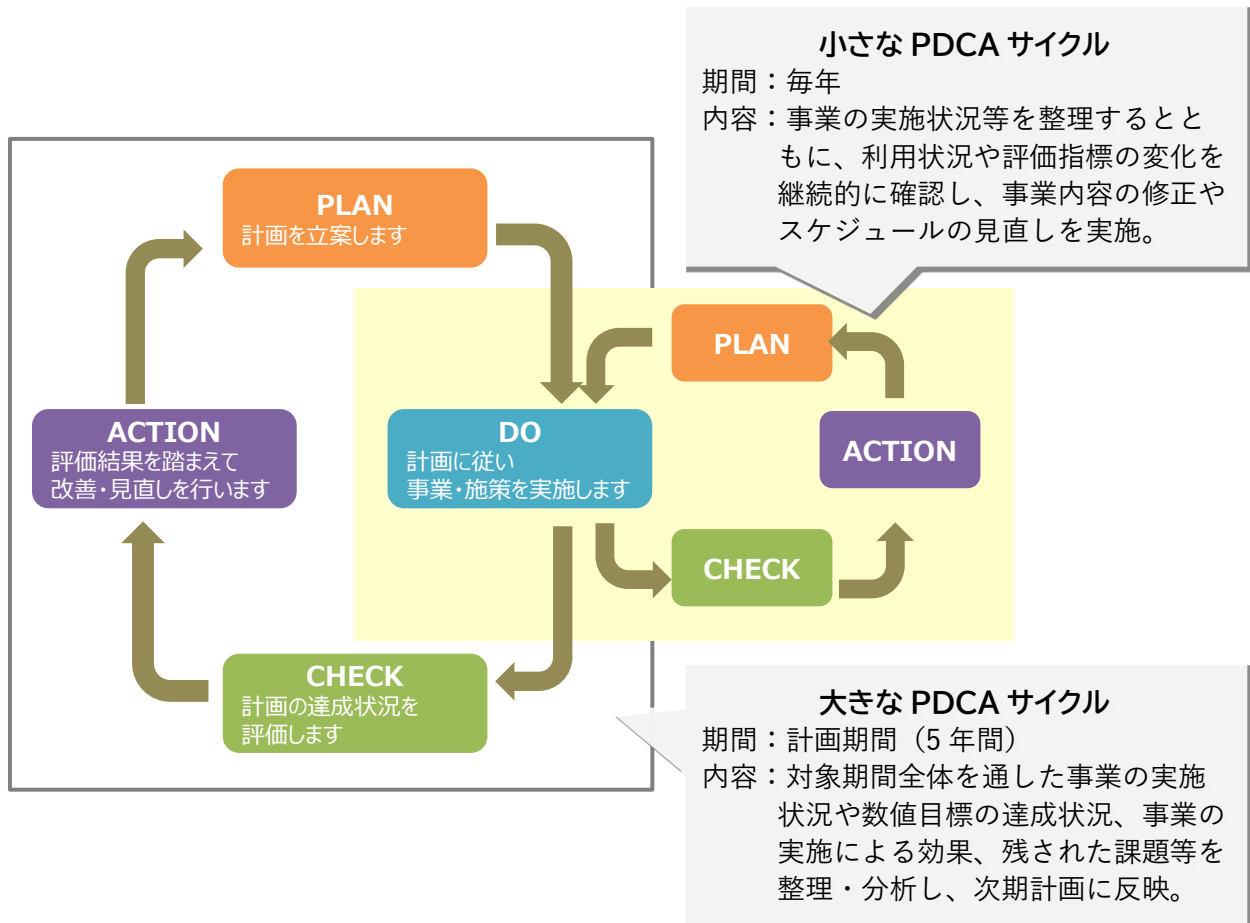
本計画は、以下に示す推進・管理体制のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

表 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。

5-3 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網形成計画

発行日	令和2年6月
作成	古賀市 経営戦略課
	〒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