

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。

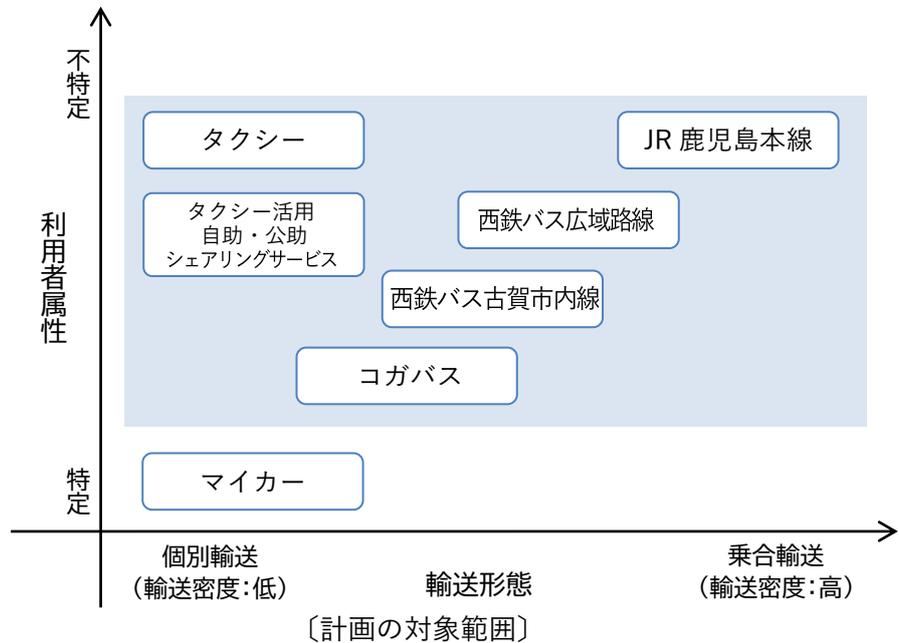


1-3 計画の対象範囲

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
- タクシー活用
(おでかけタクシー含む)
- 自助・公助の取組み
- シェアリングサービス



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)	

	年度 (西暦)	令和元 (2019)	令和2 (2020)	令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)
上位計画	古賀市総合計画	第4次古賀市総合振興計画 (2012～2021)			第5次古賀市総合計画 (2022～2031)		
	古賀市まち・ひと・しごと 創生総合戦略	第2期古賀市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (2020～2025)					
関連計画	古賀市都市計画 マスタープラン	古賀市都市計画マスタープラン (2009～2030)					
	古賀市障害者基本計画	第3期古賀市 障害者基本計画 (2015～2020)		次期計画 (2021～2025)			
	古賀市高齢者保健福祉計 画・介護保険事業計画	古賀市高齢者保健福祉 計画・介護保険事業計画 (2018～2020)		次期計画 (2021～2023)			次期 計画
	古賀市環境基本計画	第2次古賀市環境基本計画 (2014～2023)					次期 計画
	年度 (西暦)	令和元 (2019)	令和2 (2020)	令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)
本計画	古賀市地域公共交通網 形成計画	地域公共交通網形成計画 (2020～2024)					
							見直し・改善
		計画に位置づけた事業の実施					

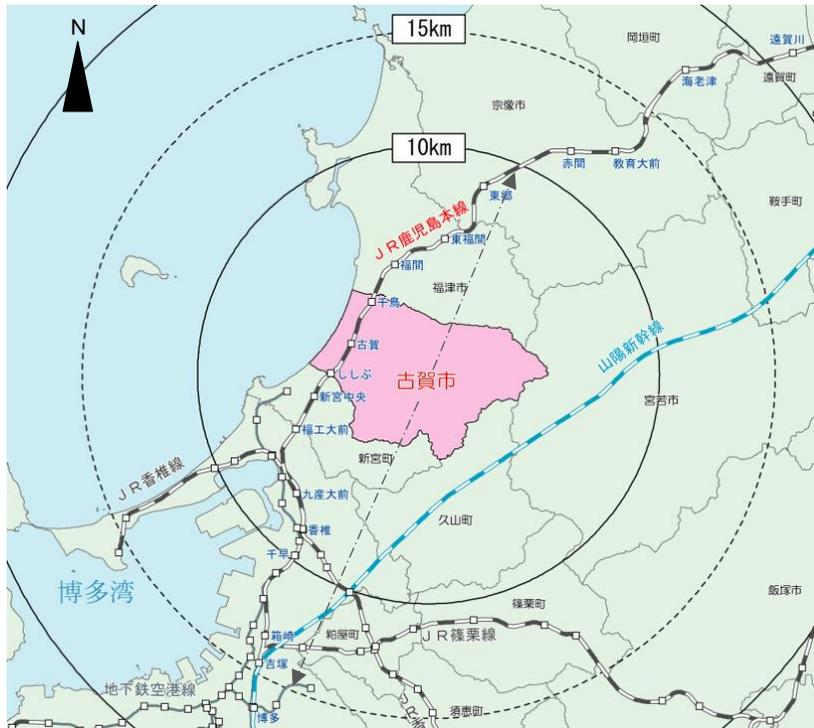
〔計画のスケジュール〕

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

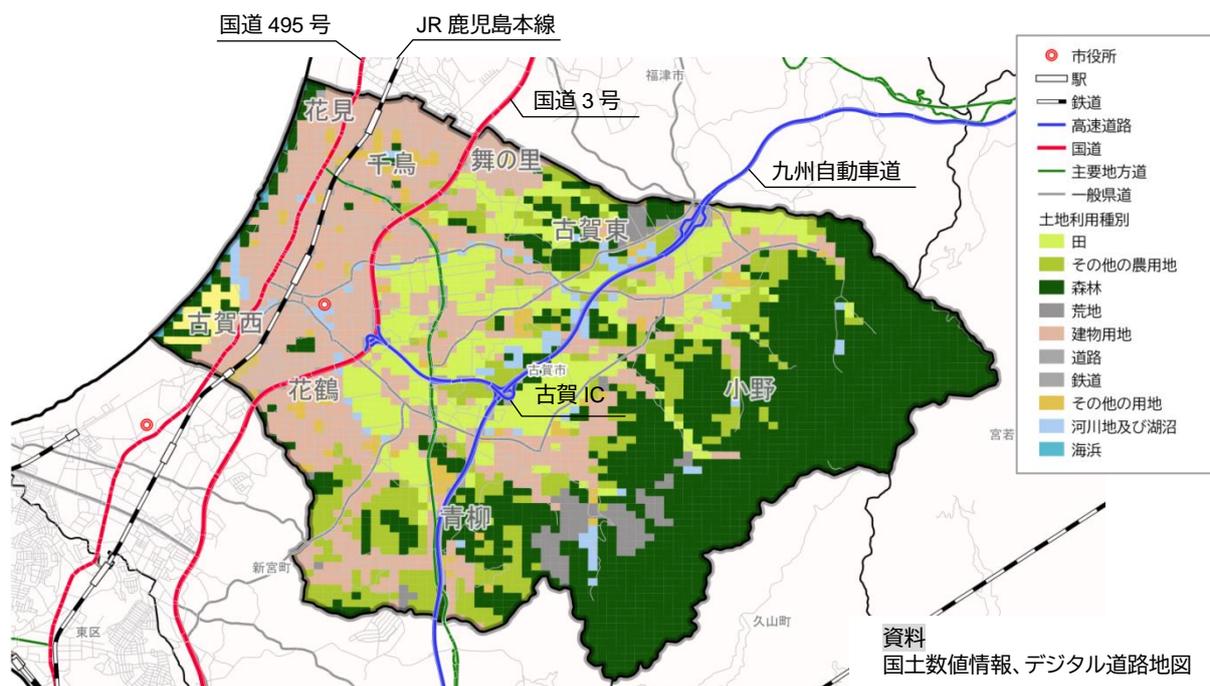
(1) 位置・土地利用・道路網

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。



〔土地利用及び道路ネットワーク〕

(2) 人口

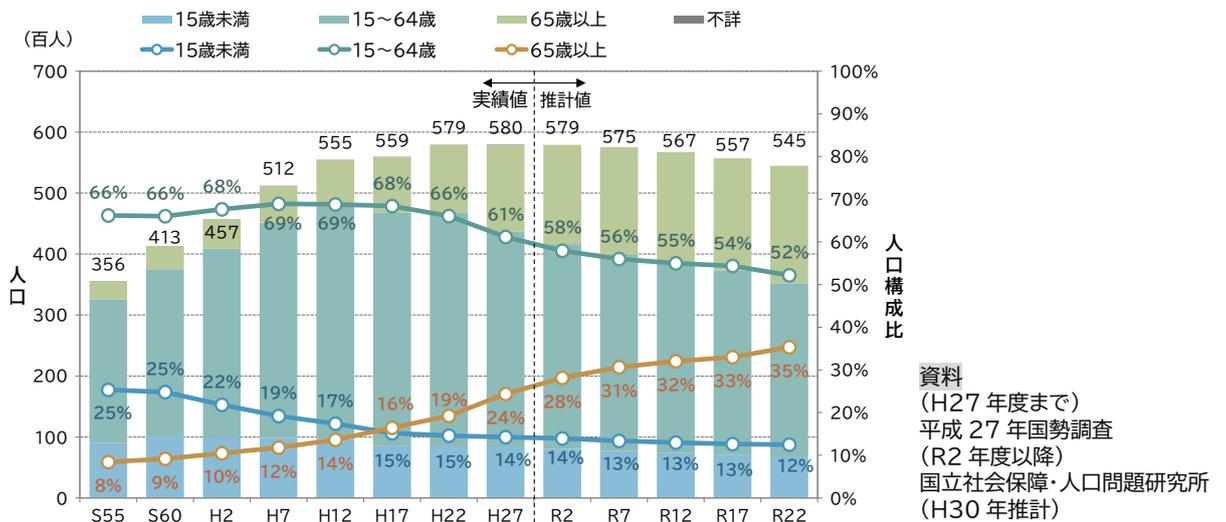
【人口の推移・将来推計】

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。

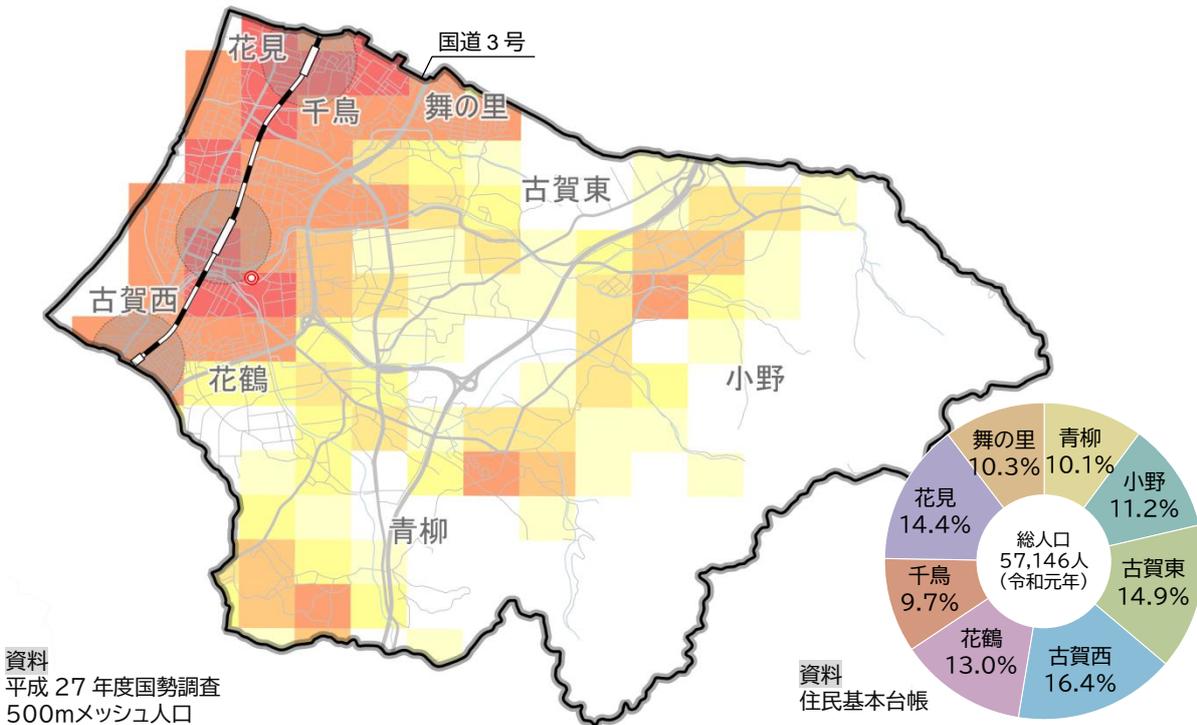
20 年後（令和 22 年）には、人口は約 54,500 人まで減少し、高齢化率は約 35%にまで上昇することが見込まれています。



〔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。

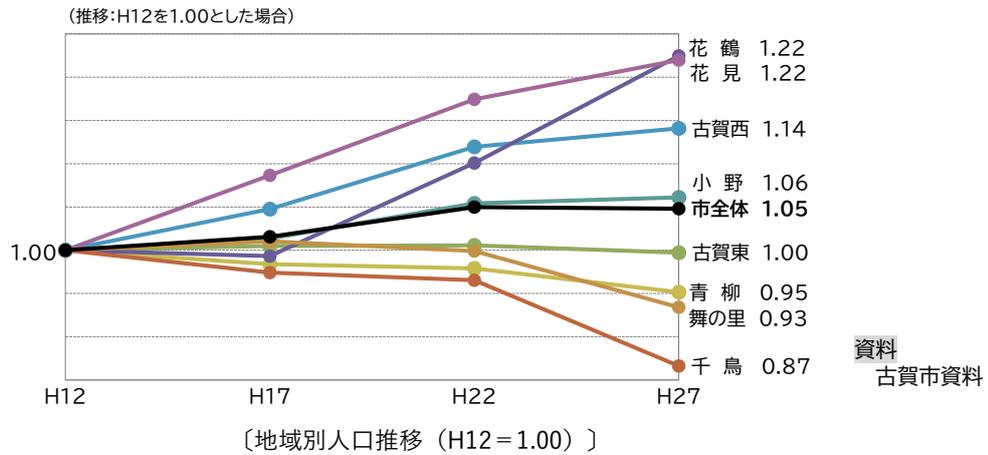


〔人口分布図〕

〔校区別人口割合〕

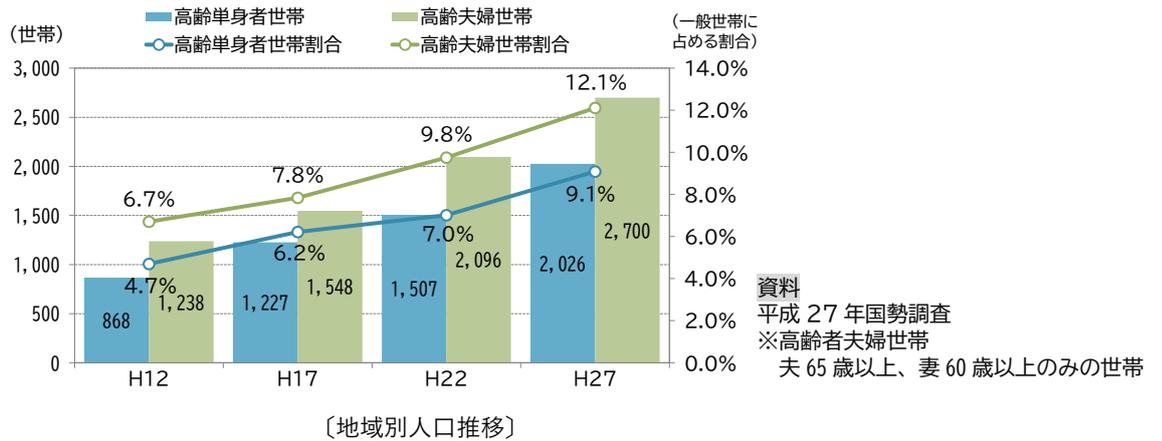
[地域別人口推移]

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。



[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。

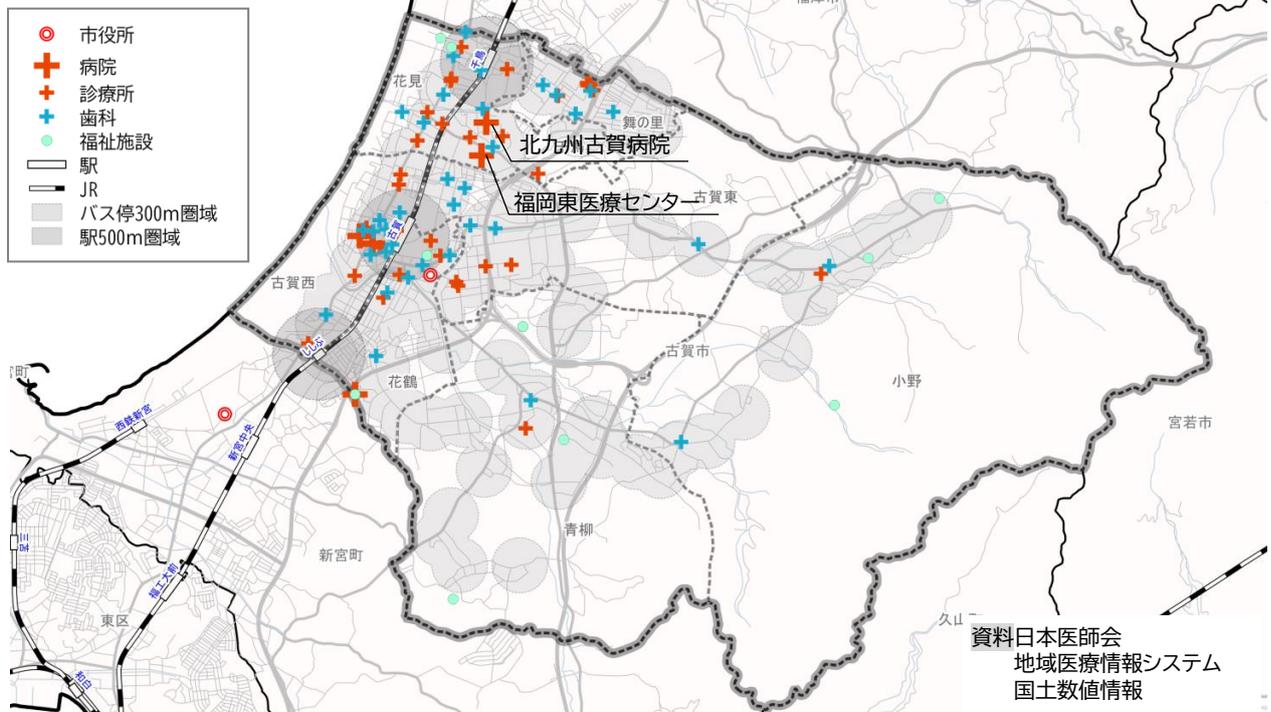


(3) 施設の分布状況

[医療施設・福祉施設]

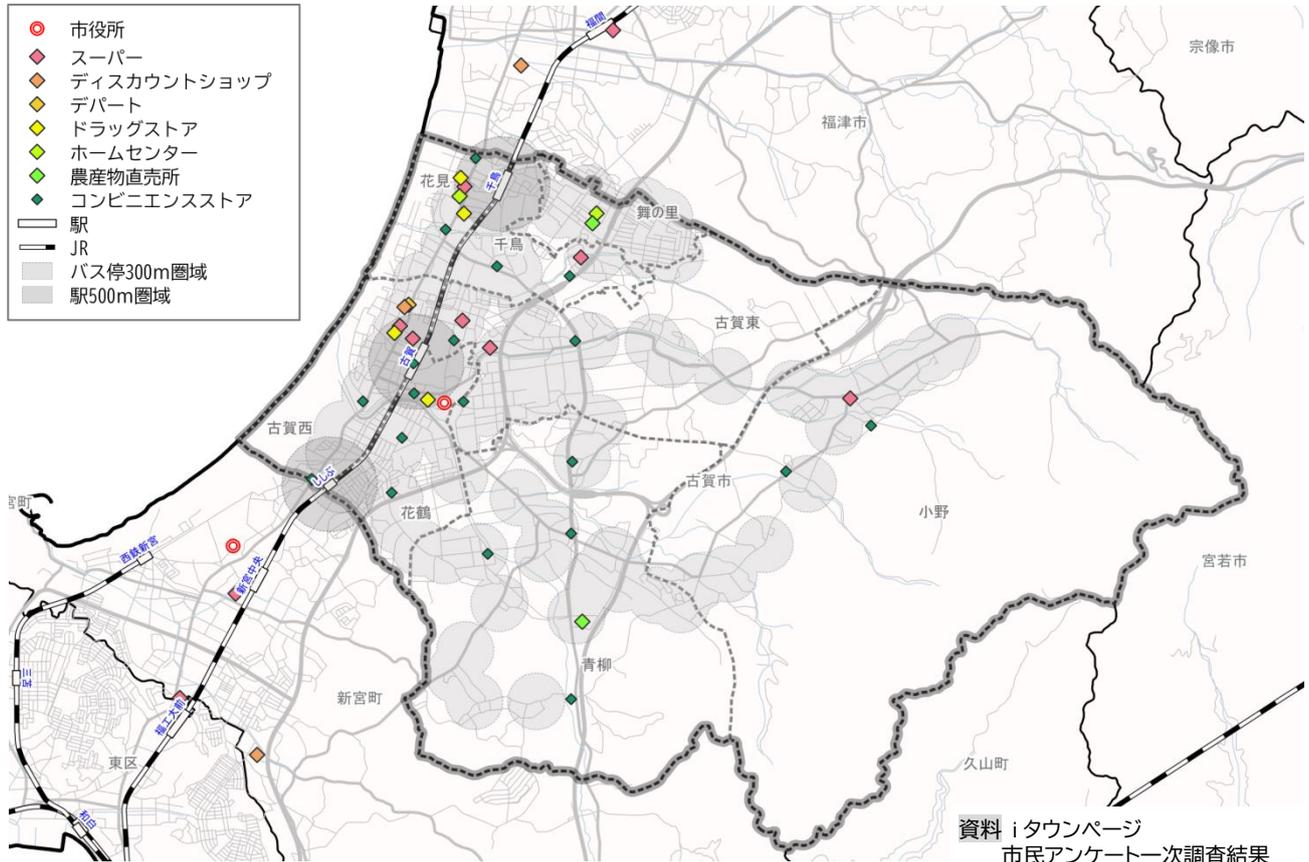
医療施設は国道 495 号沿線等市街地を中心部に分布しており、ほとんどの施設がバス停 300m 圏域に立地しています。福祉施設は市内各方面に分散して立地しています。

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。

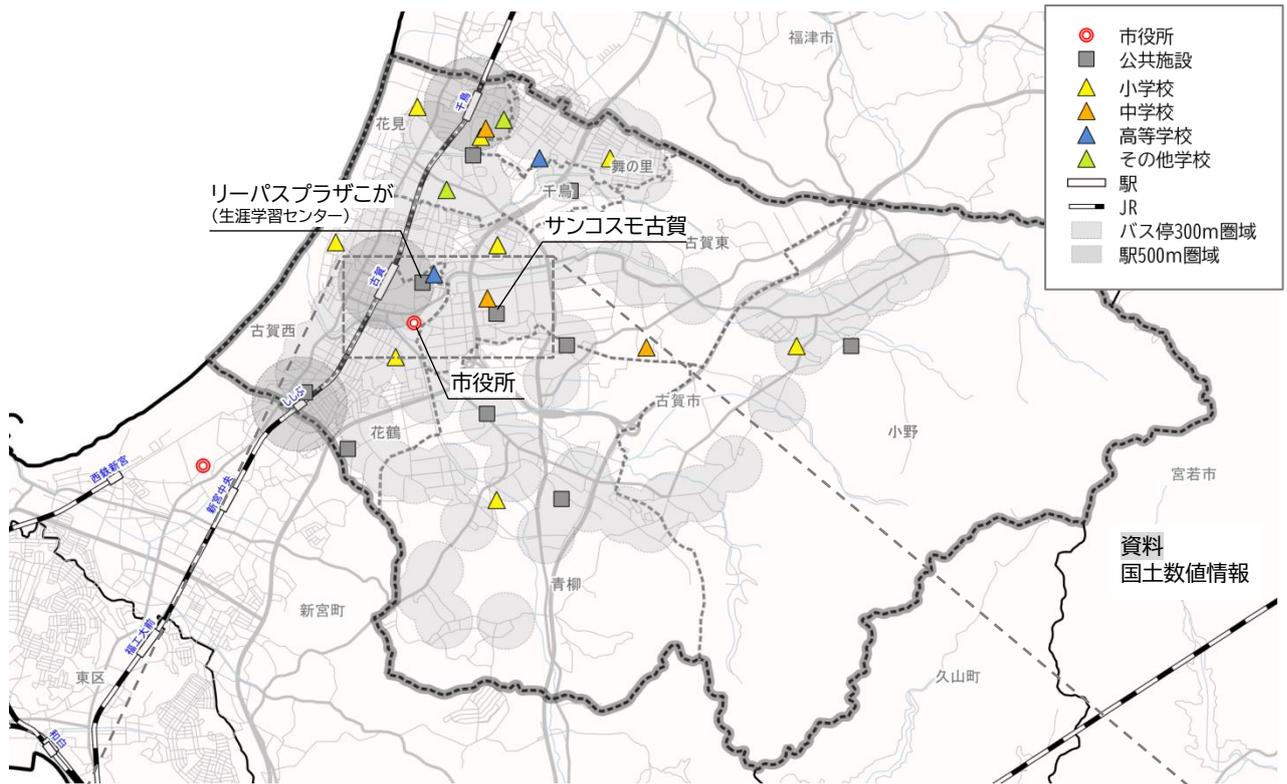


[商業施設]

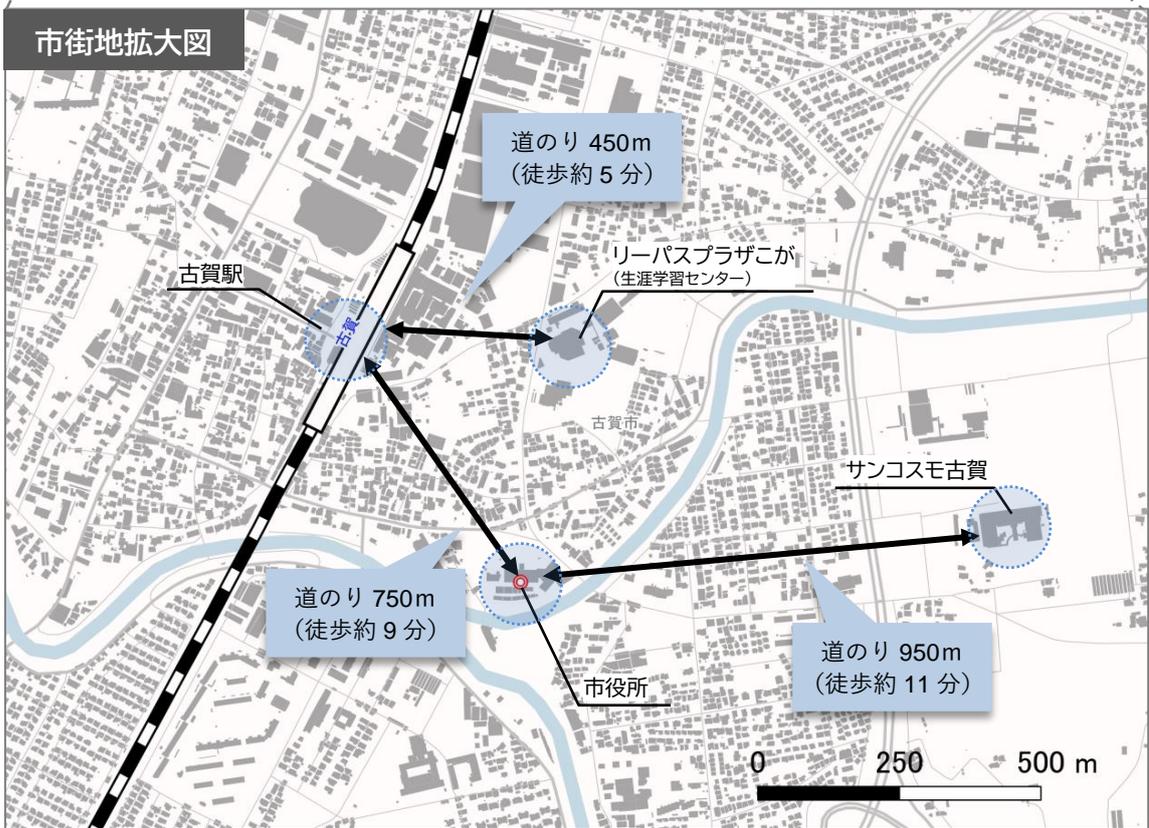
商業施設は国道 495 号沿線や国道 3 号沿線に多く集積しており、ほとんどの施設がバス停 300m 圏域に立地しています。



[公共施設・教育機関]



資料
国土数値情報

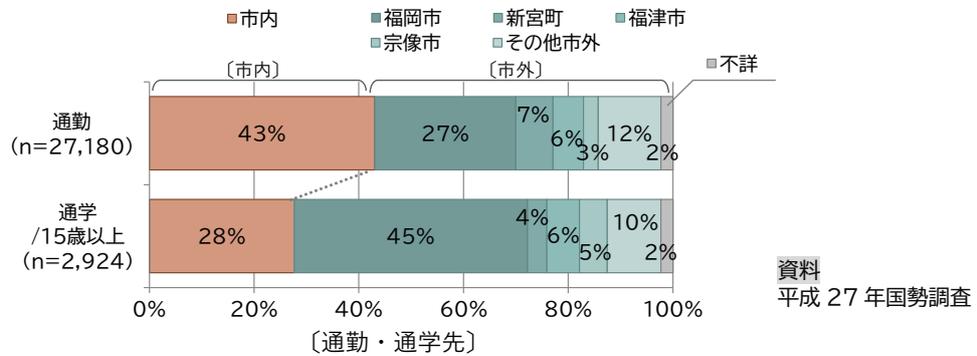


(4) 市民の移動特性

【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。

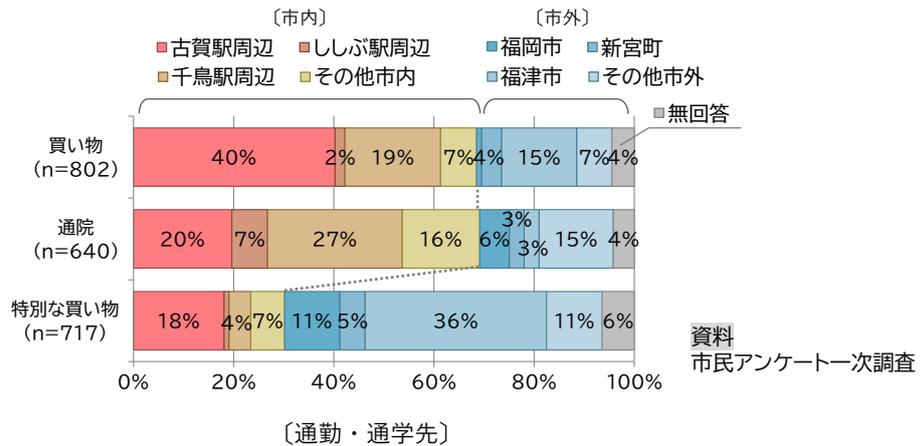
通勤・通学先としては、福岡市や新宮町、福津市、宗像市が主要となっています。



【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、「日常の買い物」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。

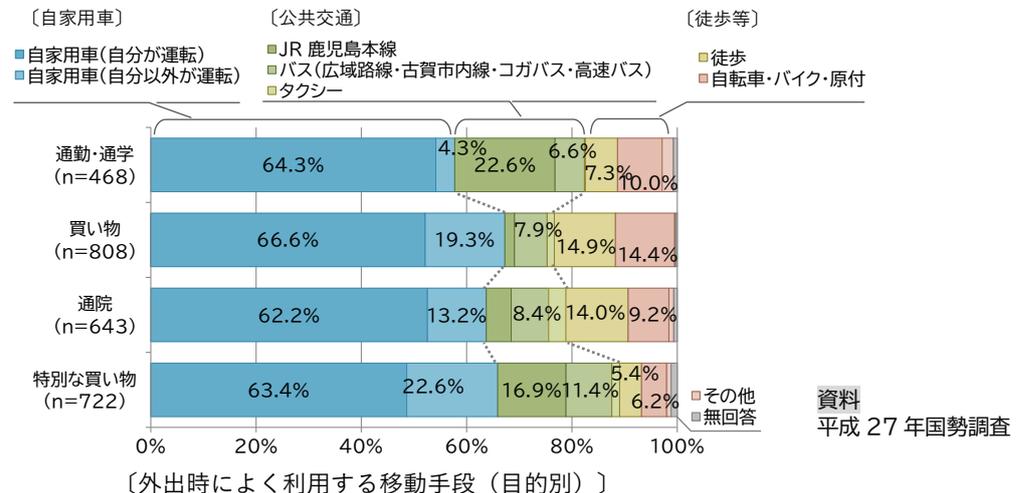
一方、「特別な買い物」では、約 7 割が福津市や福岡市、新宮町等の市外へ外出しています。



【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、買い物で 8 割、特別な買い物で 8 割、通院で 7 割を占めています。

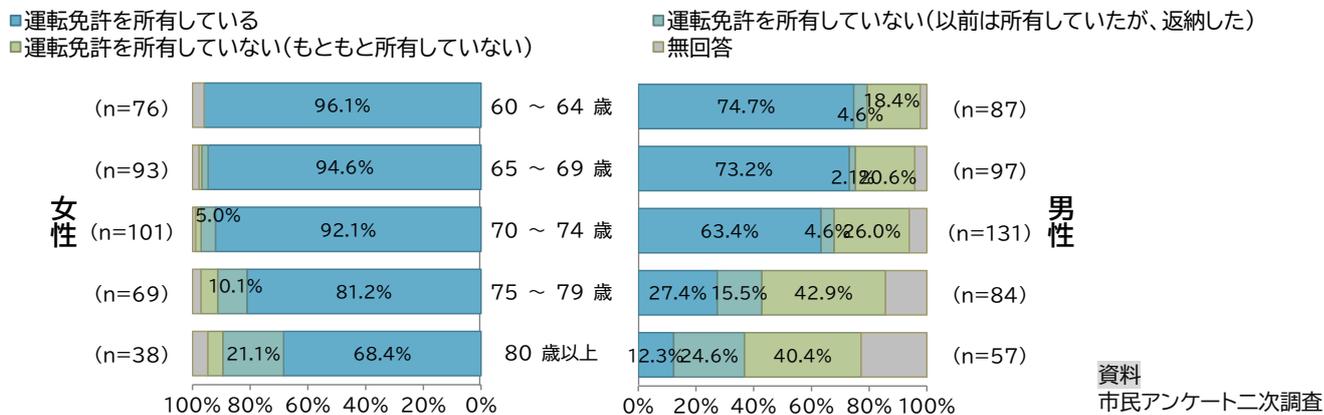
一方、公共交通の利用を見ると、通勤・通学、特別な買い物等市外を目的とする移動では JR 鹿児島本線の利用がやや多いものの、買い物や通院では僅かな状況となっています。



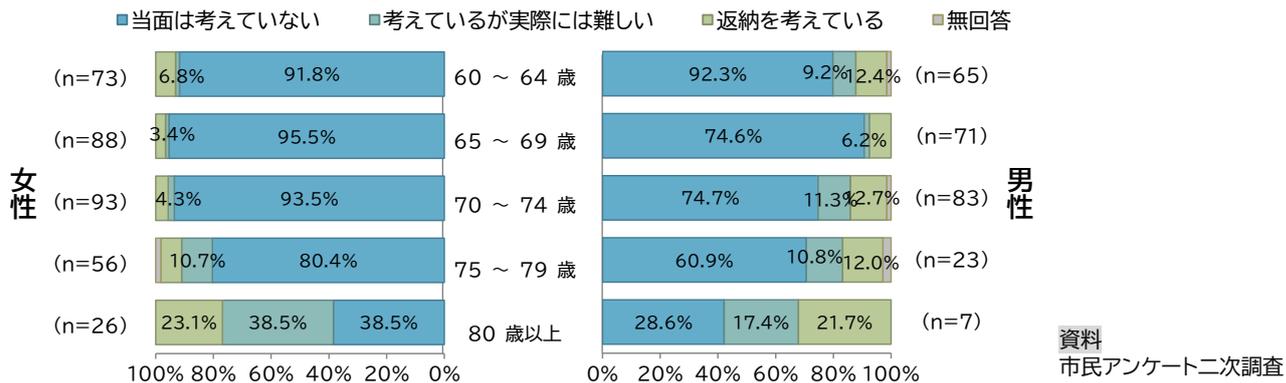
〔運転免許保有状況〕

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。



〔運転免許の保有状況〕



〔運転免許の返納の意向〕

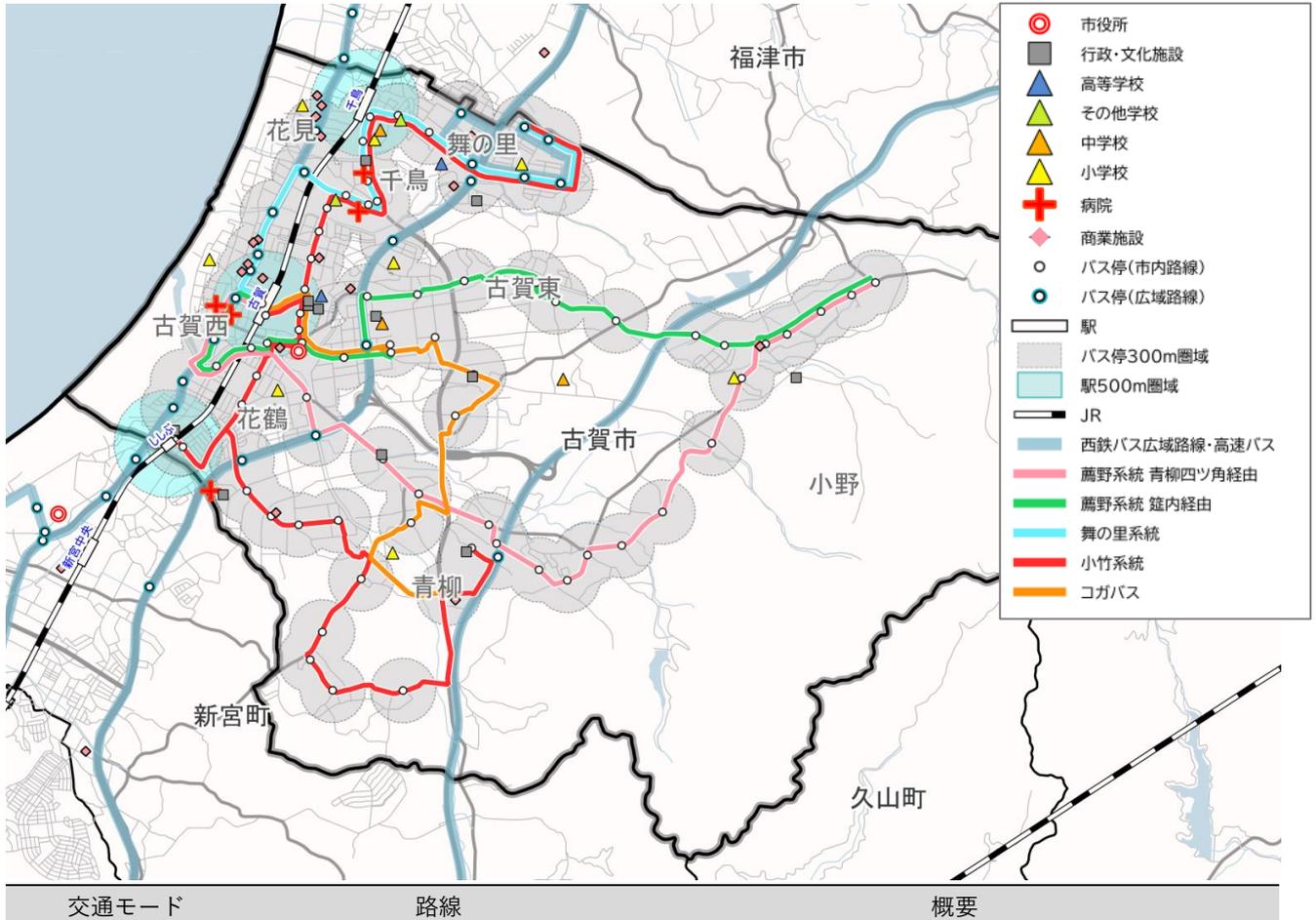
2-2 地域公共交通の現状・課題

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。

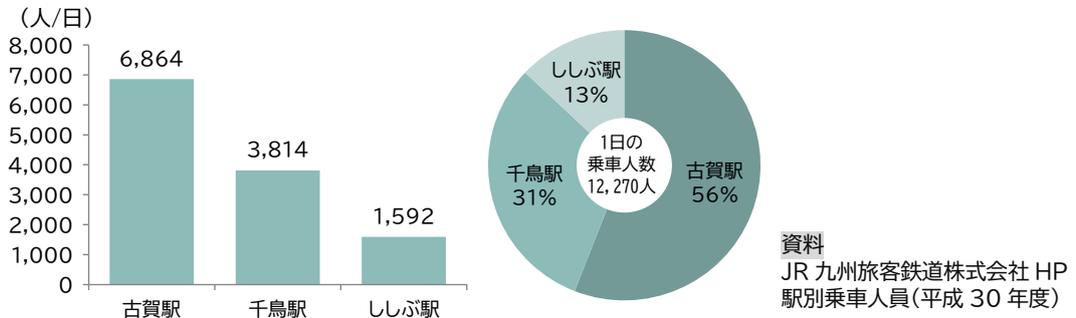
〔路線図と市内交通ネットワークの概況〕



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。

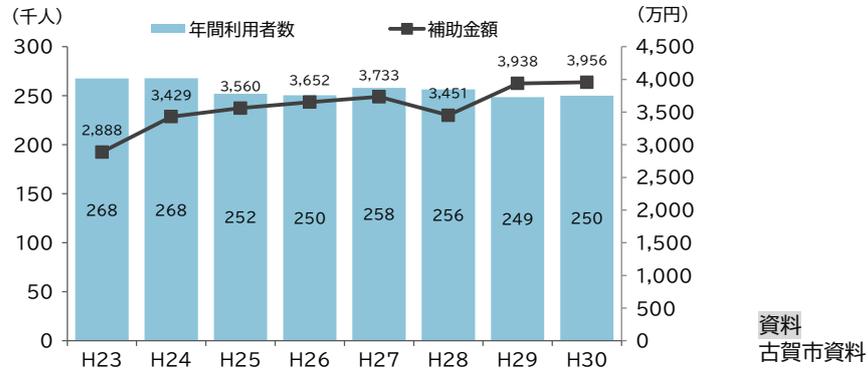


〔駅別の1日当たり乗車人員 (H30年度)〕

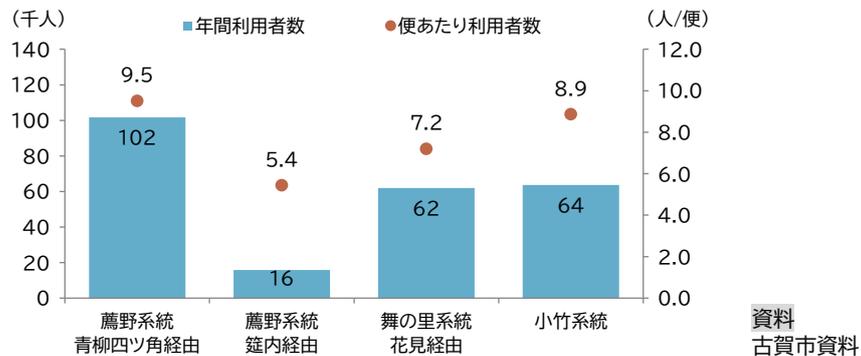
[西鉄バス 古賀市内線]

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見ると、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。



〔西鉄バス古賀市内線 年間利用者数及び補助金額の推移〕



〔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)〕

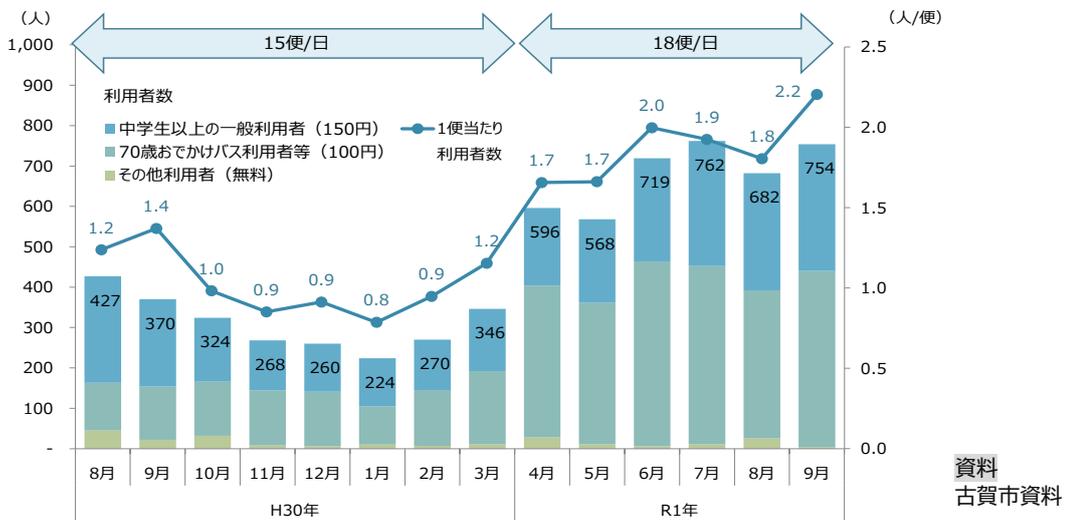
【コガバス(公共施設等連絡バス)】

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。

利用状況を見ると、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。 (H31 年度より西鉄バス 7 番系統は廃止)
R1	増便 (15 便⇒18 便)



〔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

○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〕

○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。

○交通環境の形成〈移動手手段の確保〉

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

○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

○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

○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。

○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】

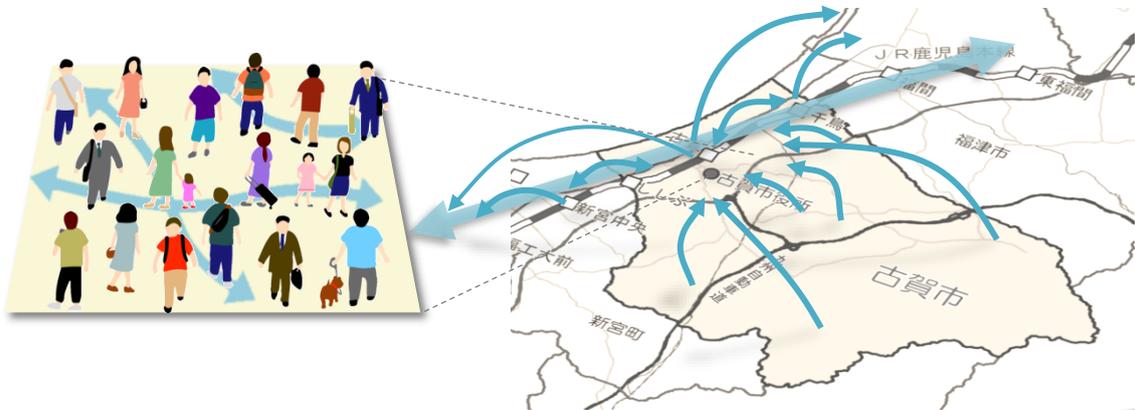
1. JR駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”を支える公共交通ネットワーク環境の整備
2. 地域の実状に応じた形での、東西間のアクセス利便性を高める持続可能な公共交通ネットワークの確保
3. バス路線を補完する交通弱者を対象とした移動サポートなどのシステムの構築

【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。

(1)移動ニーズへの対応の観点

市民の移動特性より、移動する必要がある方向や求められる移動サービスの内容等(移動ニーズ)に対して、地域公共交通が対応できているかの観点。

(2)持続可能性の確保の観点

公共交通を持続可能なものとしていくため、事業の効率性や利用者数、収支率等といった事業成績に関する観点。

古賀市における 地域公共交通 の課題

(1) 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・商業施設に限られており、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、路線バス等により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。

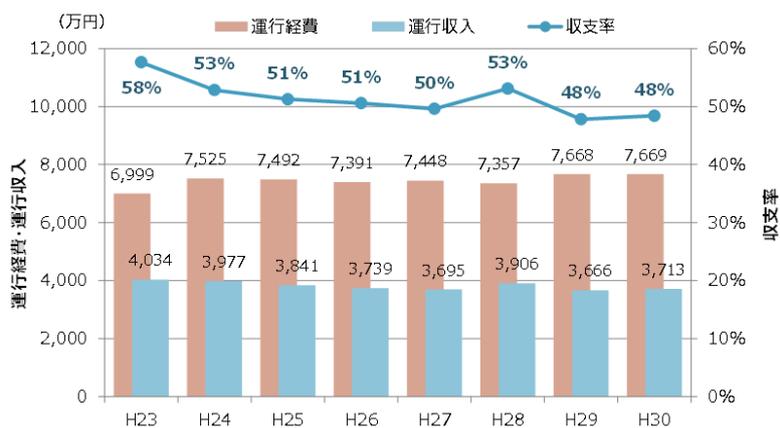
課題⑤ 細やかな移動サービスの必要性の検討

- 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。

(2) 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見ると、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ます。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

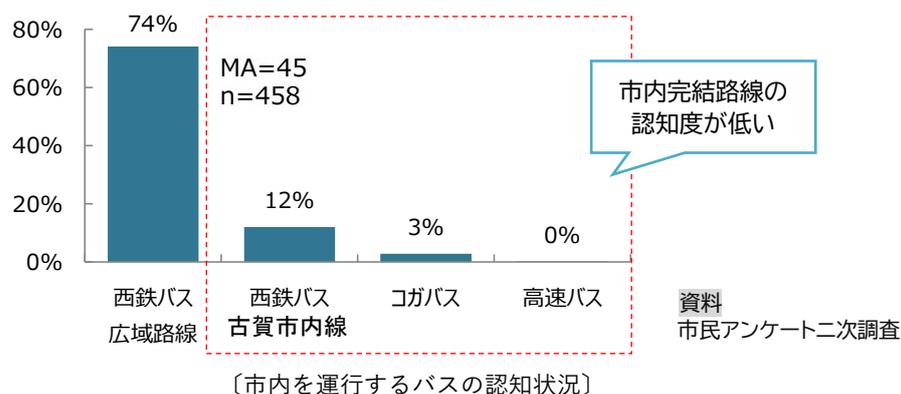
- 西鉄バスでは、運転士の高齢化や成り手不足を背景に、運転士不足が進行しています。その上、働き方改革により労働時間も制限が厳格化し、公共交通を支えるリソースは年々縮小していくことが見込まれています。
- 限られたリソースの中で運行サービスを確保していくためには、運行内容の見直しを行っていく必要があります。
- コガバスでは、運行ダイヤに高齢者の乗降時間が考慮されておらず、遅延や運転士の休憩時間の短縮等が発生していることから、運行ダイヤの見直しが求められています。
- また、運行車両に関して、現在の利用状況では積み残しが発生していないものの、利用者の上限が 9 人であり、今後利用者が増加した場合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れないことから、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。



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】

(1)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

(2)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

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 〕

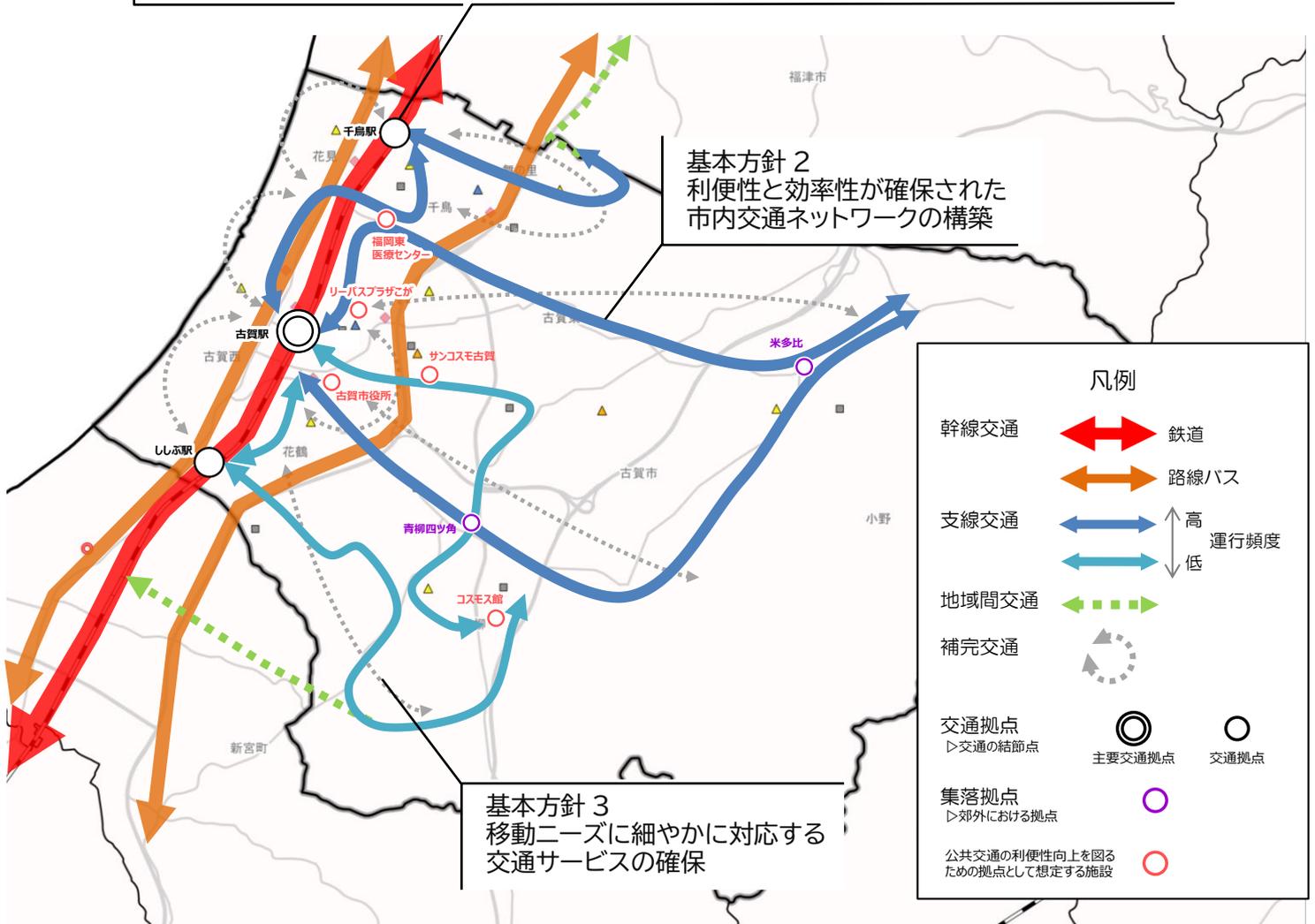
4.30 回/年
(R6 年度)

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

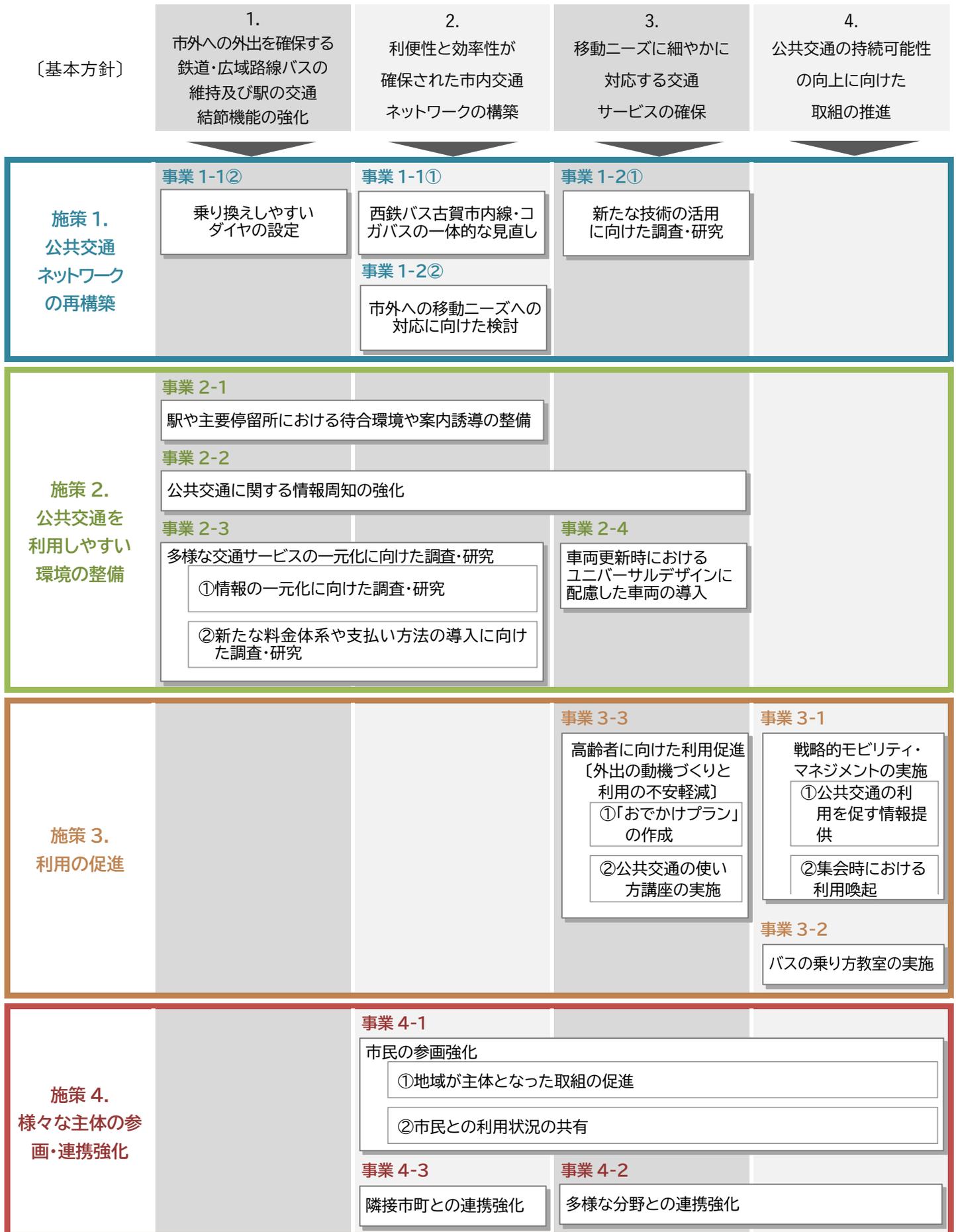
施策 4. 様々な主体の参画・連携強化

- 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%、ししが駅 64%	現状の水準を維持

【施策 1 の具体的な事業】

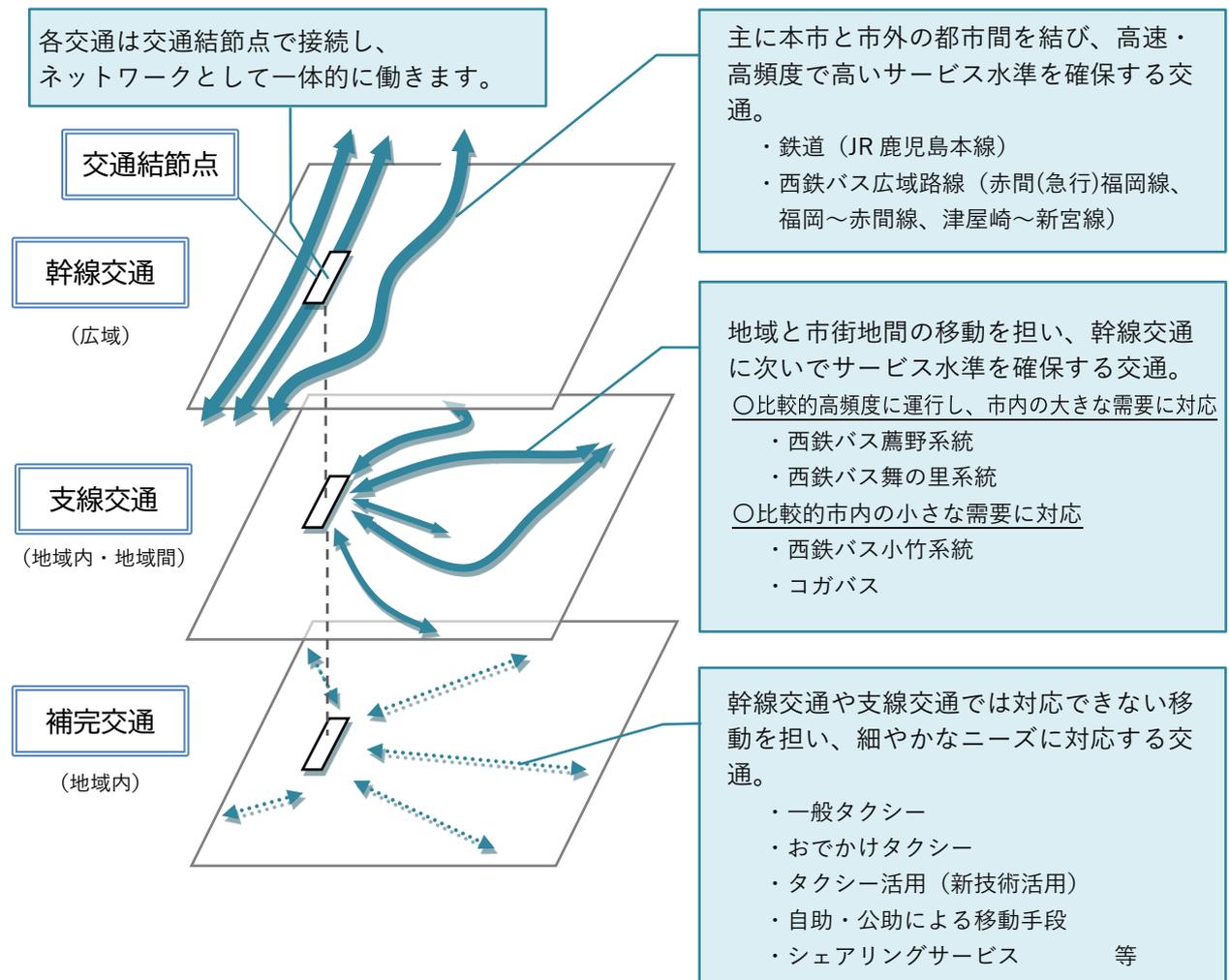
事業	スケジュール					実施主体
	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	
事業1-1 現行路線の見直し（階層化） ①西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的な見直し ②乗り換えしやすいダイヤの設定						古賀市 交通事業者
事業1-2：対応する移動ニーズの拡大 ①新たな技術の活用に向けた調査・研究 ②市外への移動ニーズへの対応に向けた検討						古賀市 交通事業者

〔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。

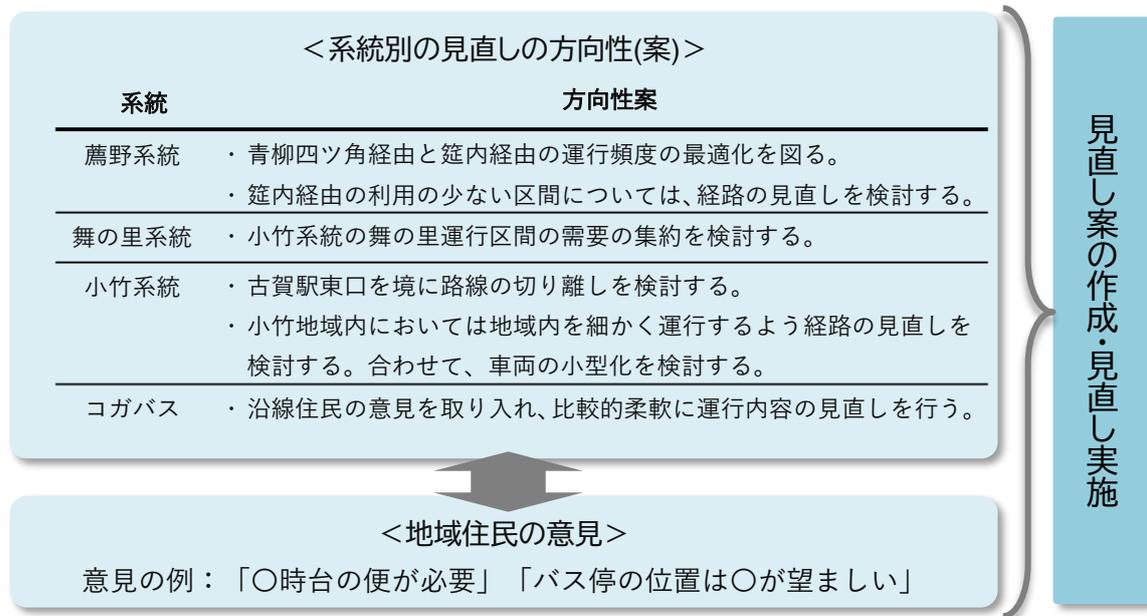
<交通ネットワークの階層イメージ>



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ししふ駅 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	定期的実施					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 技術者
①情報の一元化に向けた調査・研究	導入実験・検証					
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	適宜検討・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	<ul style="list-style-type: none"> ・古賀駅 ・千鳥駅 ・ししふ駅 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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）〕

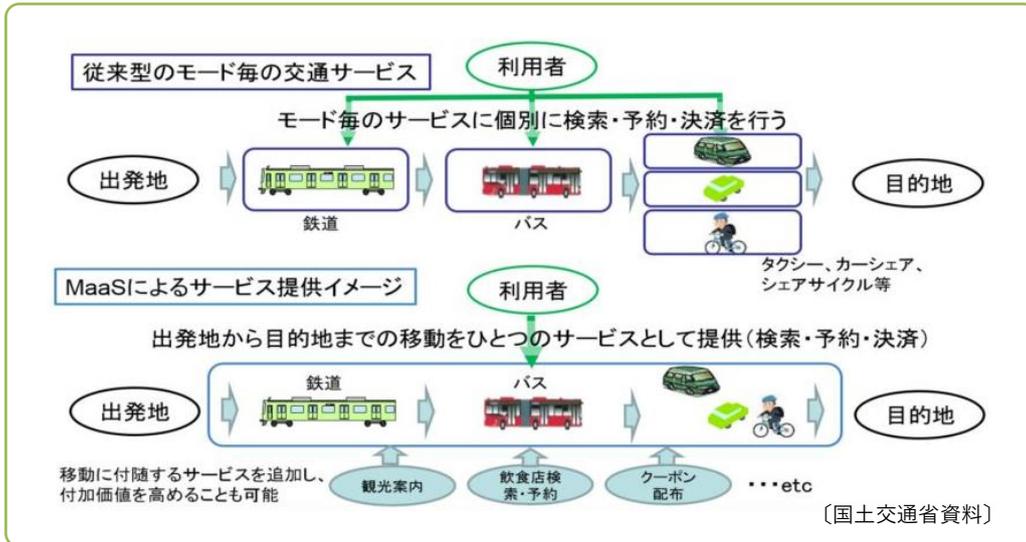


〔広報誌による情報提供のイメージ（鹿児島県霧島市）〕

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 ①公共交通の利用を促す情報提供 ②集会時における利用喚起	継続実施（毎年見直し） 改善 ↑ 改善 ↑ 改善 ↑ 改善 ↑ モニタリング・効果検証					古賀市交通事業者
事業3-2：バスの乗り方教室の実施	定期的実施					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】 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	作成 → 配布 → 定期的実施					古賀市交通事業者

【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。 <ul style="list-style-type: none">● 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。 <ul style="list-style-type: none">● 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〕

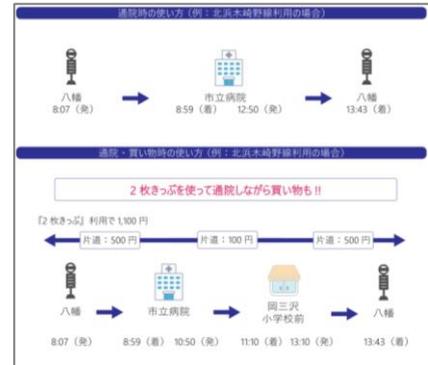
事業 3-3:高齢者に向けた利用促進[外出の動機づくりと利用の不安軽減]

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、「行きと帰りほ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、「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 の個別事業内容〕

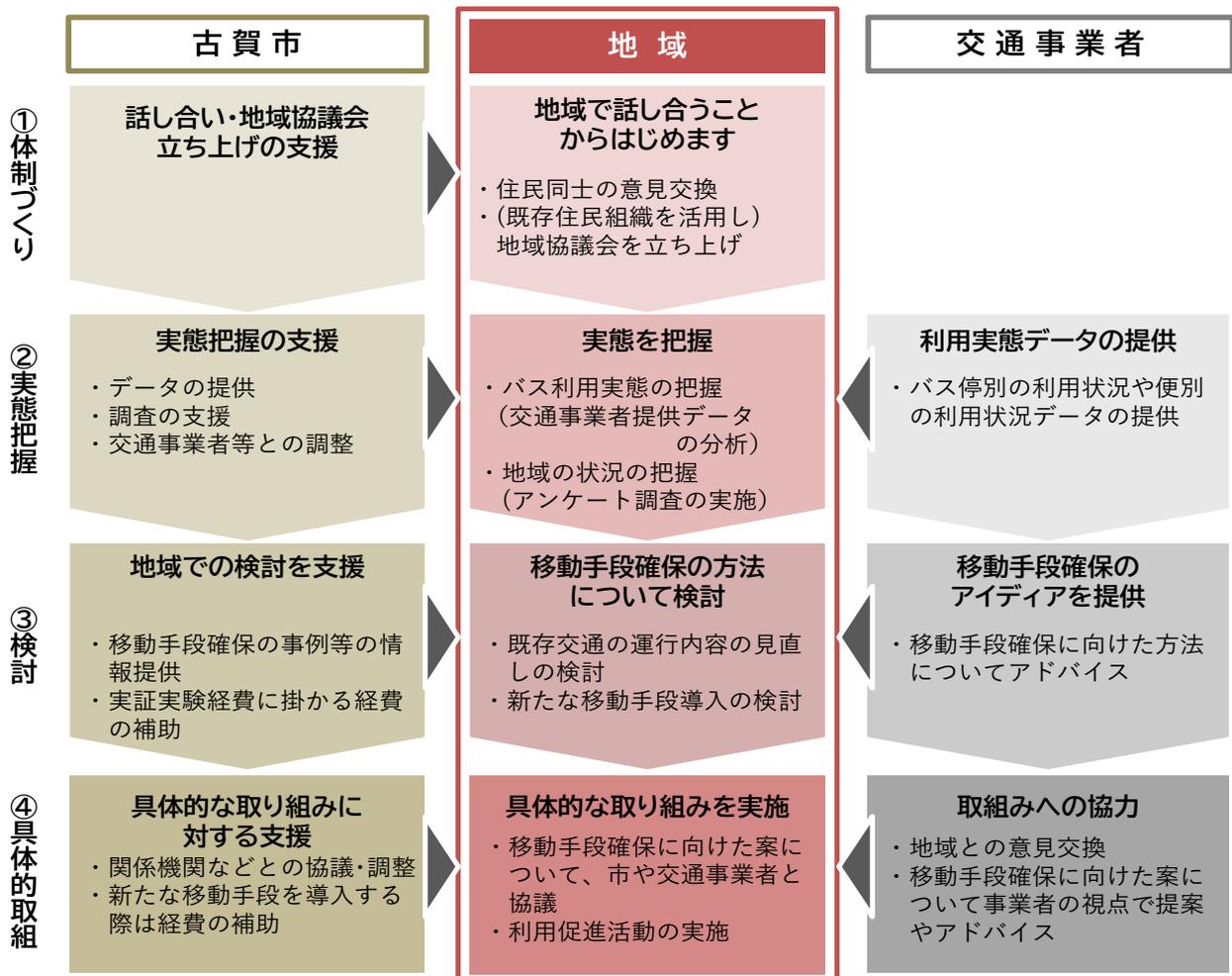
事業 4-1:市民の参画強化

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（p28）」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	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;"> <p>↑</p> <p>低</p> <p>↓</p> <p>高</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>10% ▶</p> <p>30% ▶</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>多</p> <p>↑</p> <p>↓</p> <p>少</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">一便当たり利用者数</p>	<p>○増便などのサービス水準の引き上げを検討</p>
		<p>- 当面現状を維持</p>
		<p>△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</p>

※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

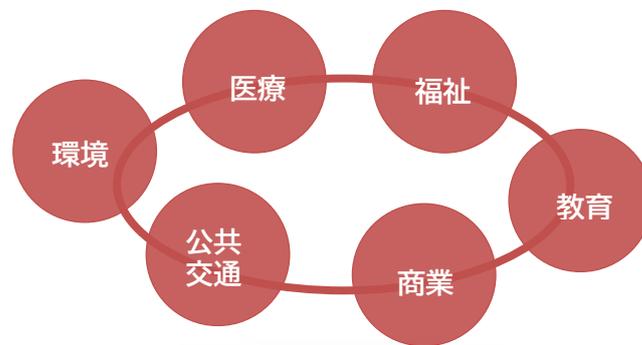
“目安”の設定について市民と協議

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。

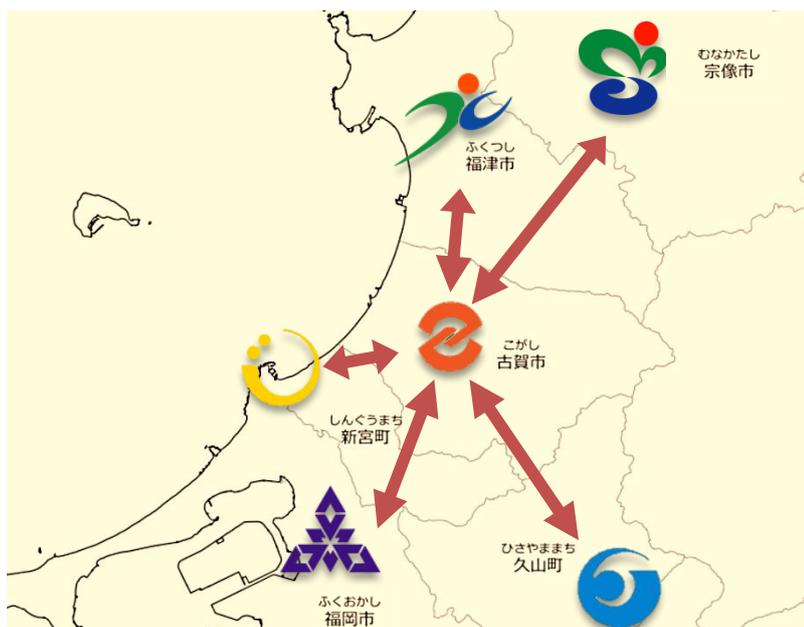
今後は、医療、福祉、教育、商業等、環境等、分野間の垣根を越えた連携の在り方について模索していきます。



〔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	交通サービスを楽しむだけでなく、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

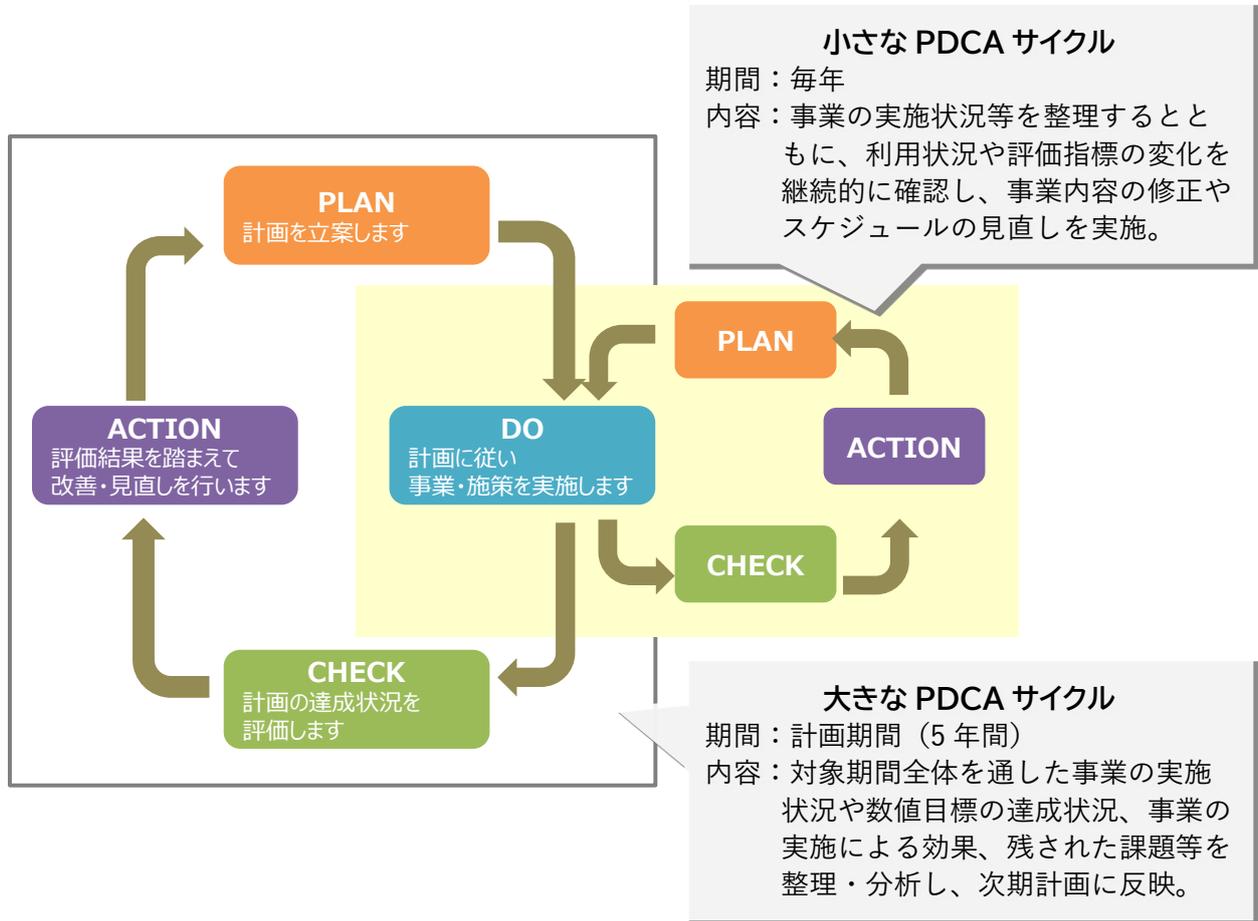
本計画は、以下に示す推進・管理体制のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

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