

令和元年度 第2回古賀市地域公共交通会議作業部会

【議事録】

I 日時

令和2年1月27日（月）

10時～12時

II 場所

古賀市役所第2庁舎2階 中会議室

III 次第

- 1 移動ニーズのポテンシャル評価
- 2 移動ニーズのポテンシャル評価に対する対応策(案)
- 3 その他

IV 出席者(敬称略)

- | | | |
|--|--------|----|
| <input type="checkbox"/> 古賀市 総務部長 | 吉村 博文 | |
| <input type="checkbox"/> 西日本鉄道株式会社 営業第二課 課長 | 宮本 寛之 | |
| <input type="checkbox"/> 花鶴タクシー有限公司 代表取締役 | 保井 亨 | 欠席 |
| <input type="checkbox"/> 株式会社古賀タクシー 代表取締役 | 後藤 正典 | |
| <input type="checkbox"/> 公募市民 | 河村 正彦 | |
| <input type="checkbox"/> 公募市民 | 久池井 良人 | |
| <input type="checkbox"/> 公募市民 | 安武 洋子 | |
| <input type="checkbox"/> 九州運輸局福岡運輸支局 支局長 | 坂本 正弘 | 代理 |
| <input type="checkbox"/> 九州産業大学 理工学部 准教授 | 稲永 健太郎 | |
| <input type="checkbox"/> 九州旅客鉄道株式会社 福工大前駅 駅長 | 金光 高広 | |
| <input type="checkbox"/> 大分大学 経済学部 教授 | 大井 尚司 | 欠席 |
| <input type="checkbox"/> 社会福祉法人古賀市社会福祉協議会 事務局 次長 | 檜山 信夫 | |

V 議事録

1 開会

- ・事務局より、開会の挨拶が行われたのち、資料の確認、会議の趣旨・進め方の確認、出欠の確認が行われた。

2 移動ニーズのポテンシャル評価

- ・資料に基づき、(株)ケー・シー・エスより説明が行われた。

坂本委員

- ・移動制約者の設定における「65 歳以上の市民のうち非免許保有者(推計)」について、80 歳以上女性の非免許保有率が、75～80 歳女性の非免許保有率より低い設定となっているが、通常は逆ではないのか。

事務局

- ・確認する。

吉村委員

- ・移動制約者の設定における非免許保有率について、実際の非免許保有率は国道 3 号西側の方が低く、東側の方が高いだろうが、それが反映されていない。あくまで推計のため、やむを得ないものとは思われるが。

宮本委員

- ・東部の方等、現状で移動手段がないエリアがあり、そのようなエリアに住んでいる方が現状でどのように移動し、生活しているのかという考えはあるのか。
- ・免許返納後に移動手段がないと困るからという理由で路線を引いていても、実際は家族の送迎で移動しており、バスを使わないケースが多い。
- ・市としても、そのようなエリアでも路線を引いてカバーするのか、それとも利用しないなら路線を引かないと判断するのか、どういうスタンスとするかによって対応は変わってくるものと考えられる。

事務局

- ・この件については、後ほどご説明する対応策で少し触れるが、検討が必要であると考えている。

宮本委員

- ・実際はデイケアや家族の送迎で移動するため、バスの利用がない状況になりがちである。
- ・ポテンシャル評価に当たっては、実際に利用しそうなのかどうかということも、アンケート結果のクロス集計を行う等により、把握するようにした方がよいのではないかと。

事務局

- ・バスが走っていても、実際に利用するかどうかを予測するのは難しいところである。
- ・参考までに、アンケート結果では、免許を返納した際の買い物での移動手段は、44.5%が家族の送迎、43.9%が公共交通という回答となっている。

河村委員

- ・実際に必要としている市民がいるという実態と、こうではないかという想定とがずれるとだめになる。
- ・そこは会議でしっかり実態を反映できるようなやり方、視点がないとだめなのではないか。

稲永委員

- ・ポテンシャル評価の図(p6)について、白丸を青線で囲った点が落ちているが、これはいったい何を示すのか。

事務局

- ・点は広域路線の停留所である。

稲永委員

- ・ポテンシャル評価を行う上でも広域路線の評価はあるべきだと考えられる。
- ・また、緑の矢印で表現している「移動ニーズ」は、検討を行う上でポイントになるはずである。例えばししぶ駅周辺は移動制約者が多く分布しているが、p6の資料からはその方々がどこに移動しているのかが見えない。市内の方にも、新宮の方にも向かっているだろうが、移動制約者が多くいるエリアについては、どちら方向に行きたいのかを図中に示すべきだと考えられる。

久池井委員

- ・p6 について、移動制約者の「分布状況に対しサービスが◎」という高い・低いという対比的なコメントが記載されているが、どういった基準で高い・低いと言っているのか。表現として適切か精査していただきたい。

事務局

- ・高い・低いという表現が適切だとは考えていないが、筵内系統沿線は赤い色がついていて、移動で困っている方がいると考えられるが、線としてはとても細いという意味合いである。2か所にか高い・低いといった記載がないため、そのように見受けられてしまうが、コガバスについては単にその逆であるということである。色がついているメッシュに対し、路線の太さが細いか太いかということを単純に比較し、このような表現になっている。
- ・コガバスの供給が過剰だという意味ではない。公共施設へのアクセスは必ず確保する必要があり、コガバスはその役割を担っているということもある。

久池井委員

- ・公共施設を結んでいるために便数が多く設定されており、そのために実際の市民ニーズとは次元が異なるということか。

事務局

- ・そのとおりである。

3 移動ニーズのポテンシャル評価に対する対応策(案)

吉村委員

- ・小竹系統についても見直しについては、概ねこのとおりではないかと思う。先日、はじめて小竹系統に乗ったが、利用者は多くなく、これは小型化でいけそうだった。
- ・薦野線の筈内経由の対応策については、現状での利用が少ないのに、逆に運行頻度を拡充するという点については、うまくいくのかどうか懸念がある。確かにエリアはメッシュの色が濃くなっているが、古い団地があるためであり、実際の利用ニーズがあるかは疑問である。実際のニーズと乖離が大きく、運行頻度を高めても利用が少ないことが懸念される。
- ・また、道路の幅員が4mで通れないのではないかとすることも考えられる。

安武委員

- ・7月から公民館で住民の方と意見交換しており、バスについて尋ねると、往復で9便しかなく、9時台のバスで出ると帰りが12時台であり、その便を逃すとあとは19時近くしかない。みなさん家族の送迎かタクシーで帰っていると聞く。しかし、核家族化しており、家族に送迎してもらうことも難しくなっている。これ以上便数が減ったら病院にも行けないという話をした。それが、便数を増やしていただけるのなら大変助かると思った。
- ・逆にコガバスが青柳にあるなら、コガバスに来てもらえばいいといった意見もあった。

事務局

- ・筈内の経路については、太郎丸までは今の路線を走り、基本的にバスが通れる経路を通って東医療センターを経由するようにはどうかと考えている。
- ・筈内系統は今でも便数が少ないが、ご意見いただいたとおり、便数が少なすぎるのが要因で使えないという現実もある。
- ・コガバスが導入される前、西鉄バスの7番系統はもっと少なく、往復4便だった。それをコガバスにして経路を変えて便数を増やした結果、利用者が増えた。
- ・つまり、便数を増やすことで筈内系統の利用も増えるのではないかと考えている。
- ・トータルでの利用者数が増えるのではないかと考えてご提案させていただいている。

久池井委員

- ・コガバスは往復という運行であるが、他の地域には循環バスもある。遠回りになって難しいこともあるだろうが、例えば筈内経由を循環してはどうか。公共施設間を移動する人にとっては不便になるかもしれないが、いくつかの課題を解決するためには、ルート自体も見直しを検討する必要があるのではないか。
- ・2点目で、小竹系統の「古賀駅東口」～「舞の里」区間を廃止、とあるが、舞の里の住民にとって、古賀駅に行く際は花見経由でも東口に向かう経路でも、経路が異なるだけで、同じ便数として考えている。シルバー人材センター付近まで重複しているのではということだが、重複しているとは認識していない。目的地に行くのに経路が違うだけである。これが廃止となれば、ダメージが大

きいのではないか。

- ・ただでさえバスの利用者が多いわけではないのに、これで便数を減らしたら利用者も減るのではないかと懸念される。また、舞の里に西鉄バスの車庫もできたところであるのに、便数が減ったら住民としては疑問に思うのではないか。

事務局

- ・基本的な考え方として、p5の路線図における古賀駅東口から出ている赤い路線については廃止するが、その分青い路線に統合・一本化して便数を確保した方がよいのではと考えている。つまり花見経由を増便するというので、舞の里地域における便数を減らすことを考えているわけではない。
- ・これにより全体のリソースを調整することを考えている。

久池井委員

- ・花見系統はただでさえ西鉄バスの広域路線と重複している。その中で花見系統を増便したら、広域路線も困るのではないか。

事務局

- ・西鉄バスの広域路線は駅まで接続しているわけではなく、市としては駅にしっかりと接続する路線を確保すること重要視している。

河村委員

- ・p5の図のとおり、コガバスは循環して運行していない。循環型の運行は、時間が一定でわかりやすく、便利である。朝倉市の甘木では循環線が運行しており、シンプルで使いやすい。
- ・AI 云々よりも、高齢者の方は時間にあって運行している方が安心感あるのではないか。
- ・そういう循環バスについての検討はしていただけないものか。
- ・また、コガバスについては花鶴丘団地を経由してもらえないか。花鶴丘団地は市内トップで高齢者が多い。免許返納が進むことが考えられ、バスの必要性が高いものの、現状では接続が悪い状況である。これを循環型で運行してはどうか。

事務局

- ・循環バスについては検討の余地があると考えているが、薦野系統青柳四ツ角経由との重複をどうするのかということが懸念される。

安武委員

- ・舞の里1丁目の方が千鳥駅から古賀駅まで JR で来て、市役所に向かうとのことだったため、コガバスを紹介した。その方はコガバスの時刻表を持ってなかったため、提供した。
- ・そのように、バスだけではなく JR を使うことも踏まえた複合利用について検討すれば、コガバスの乗客も増えるのではないか。

稲永委員

- ・鉄道やバスとの接続の観点の話が抜けているのではないか。せつかくなら、乗り継ぎをしっかりと

考えておかなければ、使い勝手が悪くなることが考えられる。接続まで合わせ技で考えるべき。

後藤委員

- ・合わせ技に関連して、市では筵内と高田でおでかけタクシーを実施している。しかしながら、なかなか使う人が乗り合わないため、ほとんどタクシーと同じような使われ方がされている状況となっている。それを市が助成しているが、すでに予算を使いきっている状況である。
- ・筵内と高田は住民から手が挙がった、意思表示があった地域であるため、乗合しやすいよう、まずはタクシーでデマンドシステムを始めていけば、もっと利用しやすく、効率的になるのではないか。ゆくゆく利用する人が増えた際、オンデマンドバスにすればよいのではないか。

宮本委員

- ・p10の広域交通について「現行維持」と記載しているが、広域路線であるため、市の方でなんらかの判断・方針付けをするものではないことには留意していただきたい。
- ・この計画では、市内線は基本的に古賀駅に集めることを考えているのか。

事務局(KCS)

- ・そのように考えている。

宮本委員

- ・乗継して移動できるようにはできないか。乗り継いでもポイントバックして運賃負担を抑える等できないかだろうか。バスの乗務員がそもそも少なくなってきたという外的要因があり、それに対してどう対応するのかということを示すべきなのでは。
- ・バスからタクシー、もしくは自家用有償運送に移行するほか、バスの乗務員が少なくなってきたも運行を継続できるように、乗り継ぎによる効率化を検討していただきたい。
- ・また利用者数等も勘案して、路線ごとに重要度付けしてはどうか。

河村委員

- ・おっしゃるとおりである。

事務局(KCS)

- ・何年後にドライバー数が何人になるのかがわかれば、ロードマップを描けるものと考えている。
- ・青柳四ツ角と米多比は集落拠点として、東側のエリアにおける重要なポイントとして市の都市計画上で位置付けており、交通の面でも拠点として位置付けることを考えている。
- ・乗継については考えていきたいが、高齢者は乗り継ぎに不便さを感じると考えられるとともに、古賀市内は距離が短く、乗り継ぎするまでもないのではないかという判断であった。

宮本委員

- ・東西で人口が「西8対東2」であり、「2」の東部は小型、「8」の西部は大型にすればよいのではないか。実際には、道路が狭くて入っていけないというのが実情というところもある。

久池井委員

- ・乗継になればそれなりの施設が必要である。雨天時に雨さらしの場所で待つことはできないため、屋根やベンチ等、乗り継いでも不便に感じないような整備が必要である。乗継はそれでも不便であるが。

河村委員

- ・高齢者には待ち時間が負担であるし、乗継を上手にするというが、利用者には「切り捨て」だと感じられる。循環にすれば、待たずに済むのではないか。狭い地域であるため、循環システムを入れることを考えてほしい。

事務局 (KCS)

- ・循環バスについて、早くに導入した事例として、宗像市でのふれあいバスがあり、これは広範囲を循環している。ルートが長いと、片方向から両方向の運行に変えたところ、分かりづらくなり、系統を増やすなど、段階的に利便性を追求していくこととなった。
- ・一方、循環バスの利便性を高める工夫として「パターンダイヤ」というものがあるが、鉄道との接続が重要であるため、鉄道のダイヤが変わる度に見直しが必要となるという課題もある。
- ・循環エリアについては地域の規模に応じて設定する必要がある。

久池井委員

- ・循環バスの中には、循環しすぎてなかなか目的地にたどり着けないものがあり、そのようにひどく複雑な運行になるのはまずい。
- ・循環バスを導入することを考えるのなら、将来イメージにも循環の構想をいれてはどうか。
- ・ネットワーク図について、今までのイメージ図では市内についてしか位置づけがなかったが、今回のイメージ図には南北の大動脈となる幹線が描かれているのがよかった。
- ・イメージができることで検討が視野に入っていることが重要であるため、図の中にも構想を入れるようにしていただきたい。

事務局

- ・福津市でも循環バスを導入しているが、便数を確保する必要あることから曜日ごとに運行しており、これがとても使いづらい状況となっている。初めて利用した人は、どこ行かわからず不安で、結果として利用者が固定化してしまっている。利用者が固定されて収入が一定なのに、コストは上がる一方で、収支が年々悪化している状況となっている。
- ・循環にして、本当に持続可能かということをしっかり検討する必要がある。コガバスでもやっと収支率 20%の状況である。15%以下になると県の補助がもらえなくなり、結局自分たちの首をしめることになりかねない。

安武委員

- ・おでかけタクシーについて、家の玄関まで来てもらえるので助かっているという意見を聞く。限られた人しか使わないが、バス停まで行けない人についてどうするのかは考えていく必要がある。
- ・市内どこでもおでかけタクシーは不可能である。バスも大事だが、バスで対応できない人も考え

てもらふ必要がある。

河村委員

- ・ そうなると公共交通だけでなく、福祉の話にまでなってしまう。

事務局

- ・ いろんな立場からご意見をいただいたが、今後はこれを計画としてまとめていかねばならない。再度事務局の方で案の精査をしていきたい。
- ・ 次回の作業部会は2月26日に予定しており、計画の骨子案について協議したい。

VI 当日写真

