

令和元年度 第3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2月26日（水）

15時～17時

II 場所

古賀市役所第2庁舎2階 中会議室

III 次第

1 (1)課題・基本方針等の確認

(2)具体的に取り組む施策・事業(案)

2 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	代理
<input type="checkbox"/> 花鶴タクシー有限公司 代表取締役	保井 享	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	欠席
<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	
<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。
- ・新型コロナウイルスに対する市の対応方針と会議開催についての説明、欠席の確認、資料の確認、会議の主旨・進め方の確認が行われた。

2 (1)課題・基本方針等の確認 (2)具体的に取り組む施策・事業(案)

- ・資料に基づき、(株)ケー・シー・エスより説明が行われた。

久池井委員

- ・施策 4-1 の連携強化について、「市民の参画強化」というのは表現としてどうだろうか。市民主体で催し物を起こす、イベントするののかというように聞こえるが、説明を聞くと、積極的な利用を勧めるといった意識の向上といった内容で、「参画・連携強化」では言葉が強いのではないか。
- ・施策 3-1①に「利用を促す情報提供」とあるが、これは「使ったら便利だ」という内容の情報提供である。現在でもそのような情報提供は「されている」とも「されていない」ともいえる。福岡市では、施設(博物館等)には詳細な路線のダイヤの案内があるが、古賀市にはそこまでの案内はされていない。
- ・近くではないが、少し行けばバスでこういったところに行ける等の情報を打ち出してはどうか。
- ・情報提供と市民との参画の中間に、公共交通を持続していくためには今の現状を伝え、危機感を持ってもらうような情報もないとならないのではないか。あると便利、すぐには使わないではなく、市民全体が使っていきべきだという危機感を持たなければならないのではないか。
- ・資料1の左上、目指す将来像の中に「JR3 駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”の推進」としているが、JR3 駅の整備状況にはかなりの差がある。3 駅は拠点になっているという位置づけであるが、「拠点とした」でなく、拠点となるような努力をしていき、これから「拠点にしていく」という記載もあるべきではないか。全体的に資料の内容はその通りだと思う。市民の方が、どう具体化できるのか、絵に書いた餅にならないか、心配するのではないか。

事務局

- ・市民の参画強化という表現についてのご意見や、提供する情報の内容についてのご意見、危機感をもってもらえるような啓発が必要であるというご意見、駅における拠点化に向けた働きかけが必要というご意見をいただいた。
- ・拠点化について、駅前広場が千鳥駅は機能として貧弱であることであるが、計画に盛り込むかは別として、市としても課題と認識している。都市計画の方でも方針を描いている。しかしながら、千鳥駅については市として取り組む意思はあるものの、地権者とのやり取りで進め方として難しいというのが現状ではある。

宮本委員(代理)

- ・情報提供に関して、市内バス、コガバスの時刻表の中で、JR の時刻表があるものの、幹線バスの情報は 1 冊の中ではわかりづらいため、幹線バスのバス停の位置や、市として乗り継いでまし

い地点の情報も記載する等していただければと考える。

- ・インターネットに載せてもわからないこともある。紙媒体で1冊ですべての情報が見られるツールがあればよいのではないか。また、現在使用しているものを改善していく余地はあるのではないか。
- ・施策4「参画・連携強化」について、現在、5台のバス、平日では7人の乗務員で古賀市内線を運行しているが、この春、グループ全体で大規模なダイヤ改正を行うことを発表した。古賀市内線については、現段階では減便は見込んでいないが、5年後、10年後に、弊社がこのエリアを同じように運行できることは断言できない。
- ・市内のバスに関して、ルートの変更やダイヤの振り分けについてまで踏み込んで市民が参画してもよいのではないか。乗務員のリソースが限られているが、有効活用するためには事業者で一方的に考えるよりは、古賀市という小さなエリアで運行しているのでピンポイントに「この時間にほしい」等といった提案・意見があれば、幹線交通よりも容易に反映できるものとする。
- ・新しいルート案、バス停の新設、時刻表等に関して、定期的に細やかな意見交換を行い、年に1回のダイヤ改正に間に合うようにすることも含めて、市民の方に参画してもらえれば、自分たちで考えたものであればより利用する気が起きるのではないか。そういう市民の参画強化もありうるのではないか。

事務局

- ・時刻表一つで市内すべての公共交通の情報がわかるようにすべきということについて、ご指摘はごもっともだと考えている。来年度、JRのダイヤ改正に合わせて時刻表を作り換える予定である。そういった視点は考慮すべきであるため、対応について再度検討していきたい。
- ・市民の参画強化について、西鉄バスでは大規模な減便を予定している中で、古賀市内で完結するものについては有効活用し、市民の声を取り入れていける路線であるということについて、事業者としての貴重なご意見をいただいたところである。

稲永委員

- ・施策4「参画・連携強化」に関して、これまでの会議で福祉以外の分野についての意見があった。小売りや医療、教育等の分野の声もしっかり聴き、反映するというのも必要なのではないか。

事務局(KCS)

- ・庁内の教育課とのヒアリングでは、雨の日は送迎の車で交通渋滞が発生しているという問題はあつたものの、基本的には子供が徒歩か自転車で通学しているということで、あまり教育での交通支援の実態がなかったため、挙げていない。

坂本委員(代理)

- ・通学利用の実績がないのか。

事務局(KCS)

- ・小中学生については、通学対応はしていない。
- ・高校生について、利用があることは把握しているが、それに対し市としてバス通学について支援

しているわけではない。当然 JR 等の利用実態はある。

事務局

- ・市内に 3 つ中学校あるが、基本的には徒歩、もしくは自転車で通うようにしている。中学校への通学にバスは利用されていない。
- ・また、市内に高校が 2 つあるが、どちらも JR から近い。古賀竟成館高校、玄界高校はいずれも駅から来る場合にも距離が近い。古賀市内東部から外に行く際は、バス利用はあると考えられる。
- ・教育について、児童・学生のバスの利用状況はそうであるが、学校でバスの乗り方教室、モビリティマネジメント等の事業を検討しており、そこから保護者を巻き込んでいくということは考えられるため、そこで教育等との連携については検討したい。

吉村委員

- ・施策1「交通ネットワークの再構築」の「西鉄バスとコガバスの一体的な見直し」という中で、比較的小さな需要への対応について、西鉄バス小竹系統を小型化することについては、今の利用状況からみれば当然かと思われる。
- ・しかしながら、比較的市内の大きな需要への対応について、薦野系統は経由地が2種類ある。筵内経由は移動人数のポテンシャルはあるが、現在利用者も便数も少なく、補完交通としてお出かけタクシーも実施している地域である。それなのに、再編を行うのはどうなのか。それで本当に乗ってもらえるのか、需要の掘り起こしが図れるのかが疑問である。
- ・需要に合った見直しと考えられているのか、むしろ小型化しなくて大丈夫なのかという意見である。

安武委員

- ・この会議に参加するにも使えるバスがなかったため、途中まで徒歩で移動してきた。筵内経由は便数が少なく、ひだまり館まで行けばコガバスに乗れるが、それくらい行かないと利用できるバスがない。
- ・行きはバスでも帰りはタクシーというのが実情である。増便したから乗るかどうかというのは、実際にそうならないと使うとは言えない。

宮本委員(代理)

- ・今までは需要に沿って増便・減便してきた。確実に需要が見込めないところにリソースを割くのは、事業者の独断ではできない判断である。だからこそ、「市民の参画強化」に立ち戻るのだが、これ以上リソースを上げられない現状の中で、筵内経由を増やすとしたら、間違いなくどこかを減らすこととなり、減った方からは「何で減ったのか」と言われるはずである。
- ・再編にあたっては、住まいの方の同意の上で、古賀市にあるべきはこういう交通体系であることを説明しなければならない。なってみないと乗るのかどうかわからないのは確かなことであるが、乗らなかった場合に耳の痛いことを言われることは覚悟の上再編をする必要がある。
- ・「西鉄が勝手に再編した」のではなく、住民と同意の上、双方協力して再編するようにすべきである。

安武委員

- ・コガバスをもっと広げるということはないのか。

事務局

- ・コガバスについては、ある程度柔軟に考えられると思う。その際は西鉄バスとの兼ね合いが生じる。馬術場、古賀東中学校であれば重複するため、考えられないことはないが。

安武委員

- ・高齢化して、体力が落ちればバスにも乗れなくなる。危機感を持ってもらって、みんなで乗るようになるべきである。

久池井委員

- ・古賀市内線は普通の路線バスでは大きすぎて、それに見合うお客が乗っていないが、コガバスは逆に小さすぎて、定期的に運行するのは違うのではないかと考えている。
- ・久山町のコミュニティバスが九州運輸局から表彰されたことが新聞記事で掲載されていた。西鉄バスがコミュニティバスを接続させて利便性を向上させたという内容だった。そういった形の、コガバスよりは大きく、路線バスよりは小さいものを活用して、古賀駅まで行くのが大変ならば、結節点までは移動できるようにするなどうまくできないだろうか。
- ・筵内はあまり人が多くないと思ったが、舞の里のバイパスから山手側からは結構交通量がある。筵内の方から抜けてきて千鳥駅側に移動されているようであり、そういった隠れた需要があるようである。そこにバス路線を引いたからといってそのままバスを利用するかはわからないが。

宮本委員(代理)

- ・久山町ではトリアス久山を結節点にし、西鉄バスが篠栗まで行っていた系統を切って、コミュニティバスもトリアス内で乗り継げるようにした。公共交通の利用環境については交通結節点が本当に重要である。
- ・恐らく自家用車で来てバスに乗るというパークアンドライドも自然に発生しているものと考えられる。施策2「公共交通の利用しやすい環境整備」に関して、駅はしかりだが、自家用車も補完交通の一つだと考えられるが、駅だけだとスペースが十分になく、渋滞してしまうため、例えば3号線より東側の施設に自家用車を止められるスペースを作り、そこから路線バスかコミュニティバスに乗り継いでもらうようにしてはどうか。
- ・限られたリソースで便数を維持するには、長い路線を切って、短い路線で、ピストン方式で運行した方が、定時性が高く、運行頻度も確保できるのが一般的である。各地から集まって乗っていただいた方が、利用者数が増えるはずである。そうなると、中型路線バスサイズでも効果的になるかもしれない。
- ・必ずしもすべての移動で自家用車を使わないということではなく、このエリアまでは自家用車でも、ここからは公共交通で行ってもらうように勧める等、エリア分けとそのため公共交通、結節点と待合環境の整備を行うというアイデアである。
- ・高齢になってバス停まで行くことさえ厳しくなった時に、タクシーがすべてを担うことも困難である。買い物の帰り、途中まではバスでもいいかなという発想でご利用いただけたらと思う。

久池井委員

- ・実際に宗像市ではイオンと連携しており、商業施設内にバス停があり、商品券を買ったら車を駐車できるようにしている。
- ・JR の場合は駅前に車を駐車して乗ることはあるが、バスにおいても車と乗り換えてバスに乗るパターンも積極的に活用したらよいのではないかと。
- ・古賀市には商業施設が市内の中心にあるわけではなく、結節点がない。本来は古賀の中央付近にあればよいが、現状ではないため駐車場整備というのは一つのアイデアである。
- ・ただ単独で整備するのはお金がかかるので、商業等と上手に連携していく必要がある。

大井委員

- ・「解決すべき課題」の⑥と⑦は一緒なのではないか。⑥で“効率化”というと、費用を減らすのが目的であると捉えられてしまうのではないかと。また、効率化をはじめに言うのはおかしいのではないかと。市で行う計画に、後ろ向きのことを書くべきではなく、収入増などのプラスのことを書くほうが良いのでは。記載するなら“円滑化”で十分であり、効率化が上にくるのはどうなのかと思う。
- ・基本方針の順番については、これでは市外に行くのが優先されているように見える。まずは市内をどうするかの方針が上に来るべきで、一つの提案だが、基本方針の1は3番目、基本方針2は1番目、基本方針3は2番目にすべきではないかと。
- ・再編に関する施策の方で、確かに幹線はいじれないが、幹線を全く無視するのはどうなのか。「市内線」という言葉をなくしてもよいのではないかと。幹線の方が削られる可能性が高い。幹線を使うことを積極的に位置付けておかないと困る。
- ・時刻表の話は以前に指摘したとおりである。
- ・補完交通の並べ順に違和感がある。まずは相乗りタクシー、だめなら一般タクシー、技術が入ってきたら新技術、それから自助公助の順で、シェアリングが一番下の方がよいと思う。
- ・施策2の拠点の話について、やり方はいろいろあるが、市役所は目的地にはならないと思われる。むしろ、商店の空き店舗を活用して待合にしていたりする例は地方にいけば沢山あり、その方がよいのではないかと。また、集落拠点とは言わないが、例えば千鳥パークタウン、花鶴丘、鹿部をきちんと強化した方がよいのではないかと。
- ・私有地なら駐車場にしてパークアンドライドとして乗り換えて利用してもらうことが考えられる。西鉄の車庫を拠点にしてもよい。
- ・単に乗り継ぐ場所は拠点にならない。そのためだけの待合はストレスとなる。乗り継ぎ場所には乗り継ぎ以外にも目的が必要である。トリアスが成功しているのは、買い物や用足しもでき、時間が潰せるため、乗り損ねたとしても何とかなるためである。
- ・一元化について、久留米市では複数のバス会社の一日乗車券を枚数限定で発売した。そのように、最初からICカードでなく、紙から始めてもよいのでは。使用頻度を見ながら紙からICカードにシフトしていく等でもよいと考える。
- ・施策4は大事であるため、積極的に書いてもらってよいと思うが、せつかく書くなら地域の中での組織化を進めることについて記載してほしい。交通事業者には月々の利用状況や、こういう施策をしているという情報提供を行い、商業施設にも入ってもらい、地域検討会を行ってもらいたい。
- ・組織を作って自分たちでダイヤを考えると危機感が湧くはずである。

- ・また、「何人乗れなかったらやめる」という条件付けをして、お互い合意するようにはどうか。検討会でみんなで合意して決めたことであれば、きっと乗っていただけるものとする。
- ・交通会議の下部組織として、各地域で検討組織を作ってはどうか。市全部でなく、まずは区内等意欲のありそうな地域から始めては。せっかくいい絵を描いているのなら、是非組織を作って踏み込んでやっていただきたい。
- ・その際、交通事業者は、まめに情報を出してもらった方がいいが、情報が出ていけば「ある日急にバスがなくなる」ということはなくなるはずである。

安武委員

- ・区内では菜の花が満開で、住民が通れないくらい、とにかく来場する車が多い。デイサービスの車や家族連れ。そういった時だけでも臨時バスがあれば、乗る機会になるのでは。
- ・または、この時期だけの企画として、可能なら増便してほしい。そうすれば車も減る上、住民も助かる。

稲永委員

- ・地域の下部組織からお出かけのきっかけのようなものと組み合わせるなどのアイデアが地元から出るとよい。

大井委員

- ・広域路線を使っている方は、外向けの幹線に是非使っていただくよう仕向けたほうが良い。事業者が提案をすると、その情報が使える。その情報が意外と見えていない。

久池井委員

- ・補完交通の中でおでかけタクシーの方が上ということだが、一般タクシーが一番上ではないかと感じる。シェアリングは確かに下にいくのではないかと思うが。

大井委員

- ・先ほどは相乗りの順番で言ったが、市民の皆さんの考える順番がそうであるならそうすべきである。

事務局

- ・時刻表に広域路線の、バス停の位置は入れる予定である。しかし、ダイヤは便数が多いため掲載しないことにした。
- ・予算の兼ね合いもあることから、令和3年の時点で掲載できるかどうか検討したい。

大井委員

- ・JRのページのように、主要な停留所だけ1か所ずつ書いてはどうか。

後藤委員

- ・久山のイコバスは、笹栗駅でJRと、トリアスで西鉄バスとの接続について、何分の列車に乗れる

という案内もしており、それが時刻表に掲載されている。

宮本委員(代理)

- ・イコバスの時刻表は A4 で、上下にダイヤを並べるレイアウトにしている。

大井委員

- ・間に時刻を入れているパターンもある。時刻表はサイズが難しい。

事務局

- ・過去に、大きいサイズにしたこともあったが、ポケットサイズの方がよいというご意見もあり、最近ではこの大きさに落ち着いている。

宮本委員(代理)

- ・さきざき掲載していただくとしても、国道 3 号、495 号で 1 か所ずつあれば、使っている人ならある程度ダイヤがわかるはずであり、全てを載せる必要はないと考える。

久池井委員

- ・今後、紙ベースで媒体を作るということはなくなっていく。西鉄の広域路線バスは、これまではポケット版の時刻表を配布していたが、今回の改正からはなくなっている。実際、時刻表があれば便利だが、市民が毎回これをもって外出するかというと、そういうこともないと思われる。インターネットを使えば便利である。年配の方でも、乗り慣れている人ならインターネットの方が主流なのではないか。
- ・乗り方教室だけでなく、今の時代に合わせて、インターネットを使い慣れればバスは便利である。そこまで行きつかない方もいるが、そういったことも必要である。

宮本委員(代理)

- ・スペースと構成が許せば、西鉄のバスナビアプリもあるため、QR コードを載せるのも有効だと考える。JR 九州もそれで行けるのではないか。

事務局

- ・QR コードを掲載することは考えている。

金光委員

- ・3 月からダイヤを改正するが、駅でダイヤを配らず、名刺サイズの QR コードを配ることになっており、どうしても欲しい人にだけ配るように今年から変わる。

後藤委員

- ・そういったものの使い方、スマホを使いこなすと便利であり、どこで乗り換えるなどの使い方を広めていけば利用する人も便利だとわかってもらえるはず。しかし、実際に使って、納得いただかないと使えないため、使い方の、情報提供も必要なのではないか。

- ・西鉄のバスナビにはコガバスは出てこないが、google の乗換案内なら出てくる。そういうことを知ってもらい、例えば、コスモス館へ行くのにこういう方法があることがわかるようになるのではないかな。

事務局

- ・いろんな分野でスマホを使えば便利だというのがある。とともに、高齢者にとってはハードルがある。公共交通等のくくりではなく、スマホの使い方のハードルを下げる必要があるということも認識している。公共交通に限らず、まちづくりとして必要である。

後藤委員

- ・公民館の集まりの5分でそういうことを広める活動も必要だと思う。

大井委員

- ・乗り方教室に「検索の仕方教室」も加えてはどうか。それが手っ取り早いのではないかな。

坂本委員(代理)

- ・次回の会議では計画案まで出すか。計画の区域、期間もそのときに出てくるのかな。

事務局

- ・計画の仕様でご提示したい。

事務局

- ・最後の会議が3月13日(金)15時から実施予定である。書面にてお知らせする。