

# 令和元年度 第1回古賀市地域公共交通会議作業部会

## 【議事録】

### I 日時

令和元年 10 月 28 日 (月)

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 開式
- 2 現状と調査の結果について
- 3 古賀市の公共交通に関する課題について
- 4 閉会

### IV 出席者(敬称略)

<input type="checkbox"/> 古賀市 総務部長	吉村 博文	欠席
<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 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	
<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のち、調査等を行った(株)ケー・シー・エス九州支社より自己紹介が行われた。その後、事務局より資料の確認、会議の趣旨・進め方の確認、出欠の確認が行われた。

### 2 現状と調査の結果について

- ・資料に基づき、調査会社である(株)ケー・シー・エスより説明が行われた。

#### <(1)地域特性の整理・まちづくりにおける公共交通の方針・公共交通の現況整理について>

##### 辻委員

- ・資料の p14 左下の表の項目名「運行収入」と「運行経費」が逆になっている。

##### 事務局

- ・表の項目名が間違っている。訂正する。

##### 辻委員

- ・資料の p11 グラフの「※」の「運行距離に応じて」の「行く」の字は「航」でなく「行」である。

##### 事務局

- ・間違っている。訂正する。

##### 久池井委員

- ・ p13 の西鉄バスの○の 1 つ目について、「広域バスは古賀を中心とした利用特性ではない」という記載があるが、これは言い過ぎだと思う。というのは、立派にバス停が整備されているうえ、天神まで向かう際に利用者が結構いる。古賀市内においても舞の里から市役所や庄、ししぶに向かう際に使える路線である。どちらかという縦につないでいる大事な路線であると思う。ただ運賃が JR よりも高いことがあり、利用しがたいということもあるが、短距離で見ればそれほど高額というわけではない。そのため、「古賀にとっては通過しているだけの路線である」というのは利用している人から見れば、そうではないのではないのかと考える。この表現は、あまりにも古賀駅を中心とした JR とか自家用車とかに重きを置いた考えで資料が作られているのではないかと感じる。

##### 事務局

- ・今のところは、あくまでも西鉄バスが古賀だけでなく路線全体の中で見たとこに、赤間や福津、九産大などを經由する中で言うと、比較的少ないということを仰っているだけであり、古賀市にとって重要ではないということではない。

##### 久池井委員

- ・これは西鉄バスの見解なのか。

#### 事務局

- ・西鉄バスが KCS とヒアリングさせていただいたものを載せているだけで、重要でないことを言っているわけではない。

#### 久池井委員

- ・西鉄バスはそのような認識でよいか。

#### 宮本委員

- ・重要か重要でないかといった立ち位置で判断の基準を示したわけではない。また、重要でないという趣旨ではない。

#### 事務局 (KCS)

- ・伺った内容を筆記させていただいたのは弊社の方であるため、ここで伺っているのは、利用の特性がどういったものかというもので、運転士の方から伺っていることか数字では見えないようなところを伺ったものである。

#### 久池井委員

- ・資料としては認識が問われる。事実であっても書き方に問題がある。どういう観点で見られるのかということは十分意識すべき。狭い範囲で考えたことで公に出してはならないと考える。

#### 事務局

- ・一定程度客観的な評価は必要だとは思う。当然古賀市民にとっては、いずれも重要である。表現の仕方はもう一度精査させていただきたい。
- ・一つ確認しておきたいのは、これが「重要ではない」という意味ではない。

#### 久池井委員

- ・高速バスと広域路線バスは全くことなる。高速バスはバス停が市内にあるが、ほとんど市民が使っているような内容ではない。そこは一緒に片付けて括ってしまうようにみえることを指摘しておきたい。

#### 事務局

- ・事務局の方で十分精査して参りたい。ご指摘に御礼申し上げます。

#### 大井委員

- ・3点ほどある。まず、P.12の補助金の金額については70歳以上が100円で利用できるようになっているが、その割引が補助金の中に計上されているのか。また、収入の計算にどのように反映されているのかが気になる。

#### 事務局

- ・ここで示している補助金の中に、70歳以上お出かけバスを実施する上での減収分は含まれてい

る。収入は、顧客が利用する際に払った金額が純粋に反映されている。70 歳以上の補助を受けている方の場合は、100 円ということになる。

#### 大井委員

- ・2つ目について、P.13 の「コガバスの車両の乗降が大変だ」というコメントがあるが、車両の所有者は何方なのか。

#### 事務局

- ・こちらは運行を委託している古賀タクシーの所有する車両である。

#### 大井委員

- ・ということは、古賀タクシーが自費で購入された車両を使われているという理解でよろしいのか。

#### 後藤委員

- ・運行車両は、自社で所有する車両である。

#### 大井委員

- ・民間の所有物ということで、どこまで手を加えてよいのかというところは難しい。どうしてもワゴン車の車両は完全にバリアフリーというわけではないため、できることに限りがある。
- ・3つ目は、P.13西鉄バスへのヒアリング結果の○の下から2つ目について、「利用促進事業が利用に結びついていない実感が無い」というコメントがあるが、今後計画を作成する上で何らかの目標設定をする必要がある。その上で利用促進の観点で施策を考える必要があるため、どうしていくのか考えていく必要がある。これは決して「白旗を上げている」ということではないだろうが、利用に繋がるようにしないと、相対的に重要度が下がってしまう、事業をやっているけど市民に使われていないという言われ方をされるのは非常にまずい。これは次の会議の際にも議論していく必要がある。市なりにアイデアをお持ちであれば提案していただく必要がある。

#### 久池井委員

- ・利用促進事業が実際の利用者数の伸びに結びついていないというのは事実だと思う。ただ、従来の取り組みは結びつかなかった、これまでのパターンだったらこうだったという書き方に必要がある。

### <(2)バスの利用実態(OD 調査結果)について>

#### 辻委員

- ・P.14以降の真ん中の棒グラフについて、乗車と降車の人数が合わないところがあるが、それは何か理由があるのか。

#### 事務局(KCS)

- ・調査員が乗車・降車の片方のバス停のみしか確認できなかった場合があり、乗車・降車の人数

に差が出ている。

#### 辻委員

- ・ P.16の便別利用者数の古賀駅⇒薦野方面の便の1便目について、通学が多いように見える。路線には小学校しかないようにみえるが、これは小学生が利用しているということか。

#### 事務局(KCS)

- ・ 調査結果を精査する。

#### 大井委員

- ・ 舞の里系統、小竹系統を見ると、舞の里の人の移動が上下で合わないように見える。行きだけ利用して、帰りは歩いてらっしゃるのか、30～40人くらい数が合わない。

#### 事務局(KCS)

- ・ 実際に駅からの送迎、それからタクシーで利用されている方がいらっしゃるようである。行き帰りすべてバスの方だけではない。

#### 久池井委員

- ・ バスで行っても帰りはない。往復の便数があればいいが、行く際はバスでも帰りはJRがあるため、古賀駅からタクシー等他の手段になる。おそらく便数さえあればバスで往復といったこともある。

#### 大井委員

- ・ タイミングということもあると思う。だとすればその辺も含めて考える必要がある。

#### 稲永会長

- ・ 乗り継ぎの有無の質問に対して無回答が多い。これがアンケートの調査カードを見ると、「乗り継ぎがない」という趣旨の無回答なのか、「答えたくない」という趣旨の無回答なのかが見えなくなっている。おそらくは「乗り継ぎなし」という趣旨だろうが、そのあたりはデータとしてわかるものなのか。

#### 事務局

- ・ 調査票を作った段階では、乗り継がない人は回答しないという前提で考えていた。

#### 稲永会長

- ・ 他の部分でも無回答がそれほど少なくないようである。この無回答がどのような内訳なのかは気になる。

#### 事務局(KCS)

- ・ ご指摘の通り、この無回答の中には乗り継いでいないという人、回答したくない人も含まれるが、そこまでは細かく見れていない。

#### 稲永会長

- ・福岡東医療センターで乗り降りされている方が駅から乗り降りされているように見えるが、その方が古賀市内の方か、市外の方か、その辺の現状がわかれば教えてほしい。

#### 事務局(KCS)

- ・この調査自体は集計が途中である。OD 表と利用者特性までの集計が追いついていないため、本日はお見せできませんが、今見ている状況を見ると、市外の方で古賀駅でバスに乗り換えて福岡東医療センターに向かわれている人がいらっしゃる。コガバスについては市内の方が古賀駅に来て、隣保館等に向かわれているといった移動が見られる。市民なのか、市外なのかといったことをもう一度確認していきたい。

#### 稲永会長

- ・病院によって性質が異なっているようである。住民の方が集まるのか、市外の方が集まるのか。福岡東医療センターはどのようなタイプか自分もわからないが、おそらくかかりつけのように急に向かうようなものではないように見受けられる。

#### 久池井委員

- ・福岡東医療センターは実感としては市外の方もかなりいらっしゃる。医療センターのバス停では「このバスは古賀駅にむかいますか」と尋ねられるような明らかに市外の方がいらっしゃる。
- ・古賀駅から向かう際はよいが、帰りの便はない。他に代わる手段があるのかといえばそれもない。やはり自家用車の比率が高いだろうと思われる。

### <(3)市民アンケート一次調査結果について>

#### 大井委員

- ・地域特性を見てすごく難しいと感じた。完全に隣の町に移動している地域と、市の中が生活圏になっている地域とがはっきりと分かれてしまっている。現状で広域の幹線や JR もあり、まったく移動できないという状況は回避できているといえるが、懸念されることは、行きたいから行っていないとすると、古賀市内の商業面をみると非常にまずい状況になるのではないかと。つまり、古賀市内で買い物する人が何割かなくなってしまうことが懸念される。長い目で見たととき考えないといけなないと、危機感を感じた。市内にも商業施設があるが、隣接する市町の商業施設が大きくなり増えてきている。それらの施設に顧客がとられている状況があり、それがその流れに任せていて、将来近所で買い物できなくなるということを生んでしまうことは脅威である。仕方がないと言ってよいものか。市内に人を集めるというのなら、活性化を含めて検討していかねばならないのでは。

#### 河村委員

- ・今の意見に対し、市内に何年も住んでいる者からすれば、特に移動手段との関係は新宮、福津に行きたくても適当な交通手段がなくて実際上は行けない人がいる。自家用車があればどこでも自由に向かえる。自家用車がなければ、特に高齢の市民は、行きたくてもいけない状況にある。

- ・問題は、市民の希望と実際の交通体系がマッチしないのが難しい。やむなく移動できないから、市内で用を済ませているのが実態である。
- ・市民の立場としては詳細なデータは大切だと思う。これからは色々な情報が提示された中で、分析し、モデル化していくのか。動きたいけれど動けない、自転車も乗れなくなっていく人、戸惑っている人が増えていくだろう。今回の会議は、自家用車で如何様にも動ける人はよいとして、動きたいけれど動きにくい人々に対して行政が仕組みを考え、提供できるかだと考える。
- ・前の公共交通の委員会に出席した際はこれだけのデータは全く出なかった。それぞれの地域を知っている人々が自分の地域の特性で言いっぱなしだった。今回はこれだけの分析をされて、しかも作業部会を組んでやるのであれば、これだけのデータをどう解釈して、どうまとめ、モデル化し、最後には動けない人がもっと動いて健康にも繋がる、そのための委員会だと思う。

#### 宮本委員

- ・P.11の左上の駅別の利用者は乗車のみのデータなのか。実際の利用者数は、およそこれの掛ける2になるのか。

#### 事務局

- ・仰るとおりである。JR が公表しているデータが乗車のみのデータになっている。

### 3 古賀市の公共交通に関する課題について

- ・古賀市の公共交通に関する課題について、ケー・シー・エスより説明が行われた。

#### 河村委員

- ・花鶴丘団地について話が出たが、花鶴丘団地は高齢化が進展している。家が密集しており、コガバスが住宅地に入ってもらえればすごく便利になると思う。こういうところも拾い上げてほしい。今の路線が川沿いを走っているところから入ってもらえれば非常に助かる。そういうところも含めて今後考えてほしい。

#### 安武委員

- ・青柳、小野はほとんど自家用車で移動している。「5年後、10年後、あなたはどうしますか。自家用車で生活ができますか」という問いかけが必要だと思う。小野には JA があるが、筵内には全く商業施設がない。自家用車がないと生活できない。そのため、そういう人々が今のバスをどう考えているのか、自分が車を乗れなくなったときにあなたはどうやって生活するのかという投げかけが本当に必要だと思う。現状はよくわかるが、そうしないと実感がないのではないのかと思う。その実感ができていないのが怖いと思い、委員になった。

#### 久池井委員

- ・この会議は古賀市の会議だから、どうしても古賀市をひとくりにして考えているし、そうしなければならないという使命もあると思う。ただ住民の実態は新宮、福津に移動している。国道3号に隣接していて、自家用車でも行きやすい。イオンモール福津は福間駅からバスも循環している。バ

スでも行け、自家用車でも行け、施設も大きくバス停も充実していて便利である。

- ・舞の里はイオンモール福津ができる前はイオン古賀店があった。これが閉鎖され、隣の福津にできてからは舞の里の住民がイオンと話し合った結果、店舗は福津に移すが、舞の里に食料品を中心とした店舗を敷地を提供して経営者を募ることとした。高齢の方はそちらに歩いて向かわれている。イオンモール福津は近いので、車で行くか徒歩・自転車でいっている。ルートがあるから古賀駅まで行くかといえ、古賀駅まで遠いので、便数も限られては行かない。車で行くなら福津に行く。
- ・サンリブ古賀店は古賀北のバス停を見ると年配の方が路線バスを使って新宮方面に向かわれている。イオンモール福津の方は自由が丘や若木台の方から利用者がいる。
- ・古賀だけで小さく考えても、実際の移動行動とは合わないことになる。ライバル(隣接地域)の動向も考えながら古賀市のことも考えないと、立派な図をつくったもののなかなか利用しないということになりかねない。
- ・古賀市の中心部のいいところは、3号線を中心に沿線から来てもらえるという強みがある。
- ・あまり古賀市の範囲で切って、そこの中だけで考えていくのではなく、隣接の街との行き来も視野に入れて考えていかねばならない。

#### 宮本委員

- ・福岡都市圏でバス事業を営んでいる中で、赤間急行線と旧3号線を走っている26A赤間福津線については経路が赤間から福津を通って天神まで行く路線という形態上、どこか利用が多い・少ないがあったとしても距離が長いので、路線としての収支が成り立つ。そういった広域路線は便数も多く、拠点間を結んでおり、利便性はすごく高い。
- ・市内線についてはどうしても域内だけで完結しているということもあり、駅に送るフィーダー路線としての性格が強い。先ほどマスタープランにもあったが、駅から歩いて過ごせるまちづくりということなので、駅周辺に住まると、バスは走らせているけれど、もともとニュータウン、団地があったところからお客さんが乗れないということになり、収支的に厳しくなるということがある。広域路線については今後も商業的な盛り上がりもあるため、ある程度将来性はあると考えている。市内線は自家用車を運転できなくなれば、JR沿線へ住み替えの需要も発生してくるため、もともと駅周辺に居住されていた方が山の方にニュータウンができて、そこから駅までの輸送というのがメインで成り立っていたが、今後は成り立ちにくくなっていることを我々は懸念している。そう言ったことを議論させていただきたい。

#### 久池井委員

- ・まちづくりからの公共交通の方針 P.8のとおり、古賀市には3つの駅があるため JR 駅を拠点とすることは重要であると考え。しかしながら、この駅はそれぞれ様相が全く異なっている。1番中心としている古賀駅は問題ないと思うが、千鳥駅について利用者の数は古賀駅に次いで2番目であるが、駅としては非常に貧弱である。千鳥駅というバス停はなく、千鳥駅入口があるだけである。しかもバス停の案内表示も古賀駅に向かう方面に一つしかない。古賀駅から戻る方にはバス停の表示がなく、お客さんには反対側にお回りくださいというように、よくこれだけの案内で乗り降りするものだと思うくらいである。これはすぐに変えられるものではないが、少しの改善なら可能なのではないか。今後古賀市できちんとした公共交通環境整備を行うのであれば、結節点は重

要であり、できる分から手を付けていく必要があると思う。ししぶ駅は駅前としては整備されていると思う。

- ・先日ニュースで見たが、JRの社長と西鉄の社長が共同で記者会見されており、今後はお互いに連携をとりダイヤの見直し等を行い、接続については改善を図るとされており、非常によいことだと感じた。
- ・公共交通は便が少なくとも、接続をもう少し考えてほしいという声を聞いている。JRはどうしても遅れることがあるが、それも見越して余裕のある接続時間を確保し、接続しやすいように工夫していると感じられるようにするだけでもだいぶ印象が異なってくる。そのあたりはぜひ調整いただいて、マスタープランに掲げられていることを大事にして、できる範囲でとりあえず環境整備と周知徹底し、JR、西鉄、古賀市が共同して取り組んでいる姿を見せていかないと利用促進につながらないのではないかと思う。

#### 宮本委員

- ・持続可能性の確保という視点から、古賀市内線の路線図を見て、先ほど自家用車の利用率がかなり高いところがありましたが、実際に今後利用促進策を実施するにあたっては、マイカーに乗られている方や送迎されている方々に転換していただく必要があるのだが、今の路線網の在り方として、今まで乗ったことのない人に案内して乗りそうな感じなのか、実際に委員の方にお聞きしたい。古賀駅で止まる路線と古賀駅を通り越してコスモス館などに行く系統等、今まで路線廃止にならないようにということいくつか系統をつなぎ合わせて残すようにしてきた経緯があるが、そういった状況がもともとわかりづらかったものに更にわかりづらさを加えているのかとも考えられる。様相として、乗りやすい等、利用者目線での工夫が必要であるように考えられる。
- ・持続可能性の意味合いから言うと、「運賃を100円にする」といった運賃割引策は持続できなくなるため、できればやめていただきたいと思う。

#### 事務局

- ・今回は膨大な資料をお示しているため、ご意見等ありましたら電話、メールで事務局までお知らせいただければと思う。
- ・作業部会でいただいたご意見は事務局で整理した上で冒頭に申しましたように11月15日に予定している第2回地域公共交通会議で報告をしたい。

#### 事務局

- ・会議の閉会の挨拶、次回の作業部会の日程について事務局より報告が行われた。
- ・公共交通会議は11月15日の15時より、同会場(中会議室)にて実施する。次回はタクシー協会、バス協会にも参加いただき実際の会議を進めたい。内容については今回配布している「計画策定までの進め方」の通りで行くと、基本方針の検討にはいっていかねばと考えている。現在までに市民参画ということでスタートアップフォーラムについて終了しているが、市民対話集会はまだ実施できていないため、今後日程調整等を行い実施していきたい。
- ・作業部会については、次回は来年1月の月上旬に実施予定であり、詳しい予定は後日ご連絡したい。
- ・最後に事務局より閉会の挨拶が行われた。

VI 当日写真

