

令和元年度 第1回古賀市地域公共交通会議

【議事録】

I 日時

令和元年7月12日（金）

15時～16時

II 場所

古賀市役所206会議室

III 次第

- 1 市長挨拶及び委嘱書の交付
- 2 自己紹介
- 3 古賀市地域公共交通会議について
- 4 会長、副会長の互選
- 5 古賀市の公共交通網について
- 6 古賀市地域公共交通網形成計画の策定について
 - (1) 地域公共交通網形成計画について
 - (2) 計画策定までの進め方について
- 7 その他

IV 委員(敬称略)

古賀市 総務部長	吉村 博文	
古賀市 建設課長	橘 勇治	
西日本鉄道株式会社 営業第二課 課長	宮本 寛之	
花鶴タクシー有限公司 代表取締役	保井 享	
株式会社古賀タクシー 代表取締役	後藤 正典	
一般社団法人福岡県バス協会 専務理事	中川原 達也	
一般社団法人福岡市タクシー協会 事務局長	森川 直行	代理
公募市民	河村 正彦	
公募市民	久池井 良人	
公募市民	安武 洋子	
九州運輸局福岡運輸支局 支局長	坂本 正弘	代理
西日本鉄道労働組合 自動車対策部長	山本 義美	欠席
九州産業大学 理工学部 准教授	稲永 健太郎	
大分大学 経済学部 准教授	大井 尚司	
九州旅客鉄道株式会社 福工大前駅 駅長	金光 高広	
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。

1 市長挨拶及び委嘱書の交付

- ・市長より挨拶及び委嘱書の交付が行われた。

2 自己紹介

- ・委員、事務局より自己紹介が行われた。

3 古賀市地域公共交通会議について

- ・「資料2 古賀市地域公共交通会議設置要綱」をもとに、事務局より会議設置要綱について説明が行われた。

4 会長、副会長の互選

- ・事務局の司会のもと、会長、副会長の互選が行われ、立候補がなかったことから、事務局より会長に九州産業大学の稲永委員、副会長に公募委員の久池井委員が選出された。
- ・稲永会長、久池井副会長より挨拶が行われた。

5 古賀市の公共交通網について

- ・「資料3市内バス路線図」「資料4 西鉄バス(古賀市内線)運行実績(平成30年度及び平成31年4月～令和元年6月)」「資料5 古賀市公共施設等連絡バス運行実績(平成30年度及び平成31年4月～令和元年6月)」をもとに、事務局より古賀市の公共交通網、運行実績について説明が行われた。
- ・その後、西鉄バス及びコガバスの運行事業者より、現在の利用実態を踏まえた補足説明が行われた。

宮本委員(西鉄バス古賀市内線について)

- ・平成28年度に「高齢者お出かけバス事業」を始め、その効果が浸透してきており、平成28年、平成29年に比較すると、平成30年度の利用が伸びている。西鉄バスは高齢者の利用が多い。
- ・今年度については、5月の10連休があったということや、6月の梅雨入りの遅れにより、歩きや自転車を利用されている人がバスに乗るといったことが例年より少なかったことから、今年度の4～6月の実績は減少という結果となった。
- ・コガバスの方に実績が上がっており、もともと西鉄バス7番系統の利用者がコガバスの利用に切り替わった結果が見られる。
- ・前年度と比べて利用者が大きく減った路線があるという状況ではない。

後藤委員(コガバスについて)

- ・コガバスは、今年の4月以降にバス路線を一部変更し、バス停を増やしている。その効果から乗客数が相当数増えてきている。しかしながら、もともとの利用者総数が少なかったため、伸びたと

はいえ、その効果をどう評価できるものかどうかともいえる。

- ・利用の詳細を見ると、利用者は100円で利用することができる70歳以上が65%で、利用時間帯は午前・午後で比較すると午前に集中している。早朝、夕方遅くの通勤通学の時間帯の利用者はほぼ皆無である。
- ・利用者の中心は、現状では「高齢者」で、「9時過ぎあたりから病院、買い物に行く人」である。
- ・高齢者(70歳以上)で乗っている人はもともと元気があり、健康的な人であるが、中には乗り降りで苦勞している人も最近見受けられる。
- ・コガバスの車両がバスのように乗り降りしやすい、床が低いといったものではない、ジャンボタクシーという仕様の車両を使っている関係上、スムーズに乗り降りできず、苦勞している状況が見られる。
- ・今後も「高齢者の方のコミュニティバス」として見たとき、高齢者が使う上で利用しやすくするという「ハード」の対策を考えるとともに、外に出ていける、バスの位置を検討する、集落の中や人口密集地、病院のそばにバス停を移設するといった「ソフト」の対策についても考えないと、難しい部分があると考えられる。

保井委員

- ・西鉄バスでは、燃料費は年間どれくらいなのか。また、現在の補助金の状況はどのようなのか。

宮本委員

- ・燃料費は毎年原油が高騰しているということもあり、一概には言えない。
- ・最近の市況であると107～108円で、ここ近年は上昇傾向である。

事務局

- ・平成29年度、平成30年度には約4,000万円弱の運行補助をしている。
- ・補助金は年に1度、年間の清算が終わってからお支払いしている。

6 古賀市地域公共交通網形成計画の策定について

(1)地域公共交通網形成計画について

(2)計画策定までの進め方について

- ・「資料6地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(抜粋)及び計画策定までの進め方」をもとに、事務局より古賀市地域公共交通網形成計画の策定について説明が行われた。

稲永会長

- ・最後に作業部会の設置について提案があったが、いかがか。ご意見いただきたい。
- ・また、作業部会のメンバーについて、事務局の方で案があれば出していただきたい。

事務局

- ・作業部会のメンバーとして、古賀市総務部長の吉村、交通事業者として宮本様(西鉄バス)、保

井様(花鶴タクシー)、後藤様(古賀タクシー)、公募委員の河村様、久池井様、安武様の三名、九州運輸局の坂本様、九州産業大学の稲永会長、大分大学の大井委員、社会福祉協議会の檜山様にお願いしたいと考えている。

稲永会長

- ・ご意見がなければ事務局の提案のメンバーで進めていきたいが、いかがか。

委員

- ・異議なし。

稲永会長

- ・異議なしということで、作業部会で今後詳細を協議していきたいと思う。
- ・計画策定、一連の話の中で何かあればご発言願いたい。また、新規の委員の方は公共交通への思いがあれば発言をお願いしたい。

河村委員

- ・コガバスの利用が盛況ということだが、コガバスは人口や路線がないといった経緯で導入されたのか。コガバス導入の経緯を教えてください。
- ・自分は花鶴丘に住んでおり、市役所、リーパスプラザまで社会的な活動で行くのだが、これらが近いようで遠い。
- ・将来的にコガバスの路線変更や拡充ということがあるのか。現状では人口が少ないところを縫って運行しているように見える。本当にニーズと合っているのか疑問である。例えば花鶴丘3丁目はかなり高齢化進んでおり、かなりニーズがあるように思われる。このあたりの地域での対策について、将来的に検討しないのか。

事務局

- ・コガバスの経緯についてご説明する。本市は、市役所と保健福祉総合センター サンコスモと庁舎が離れて2つあることにより、庁舎間の往来が頻繁に発生し、市民に不便をかけていたことから、その対策として導入した。当初は市役所とサンコスモ間の区間の無料シャトルとして5年間実施したものの、ほとんど利用者がいなかったことから平成29年度に廃止した。しかしながら、少ないとはいえ庁舎間の移動で不便な市民、特に高齢者からの声があり、議会からも交通手段を確保すべきという意見があった。一方、市役所とサンコスモ間だけでは利用が見込めないと考え、コガバスは、JR 古賀駅、リーパスプラザ、市役所、サンコスモ、終点コスモス館を走らせ、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“シャトルバスの発展系”として運行を開始した。従前のシャトルバスは無料だったが、西鉄バスは有料で走っていることもあり、お金をいただいた方が健全だと考え、料金は一律150円という設定とした。

稲永会長

- ・会議では地域のニーズについても活発に意見していただけるとありがたい。

安武委員

- ・ 自家用車の利用がほとんどで、バスを利用するのは通勤・通学くらいのもの。子どもはほとんどバスに乗っていない。
- ・ 今回「夏休み思い出キャンペーン」を実施するということが、子供が「バスに乗ったら楽しい」と思えるようにすることも大切だと思う。イベント時に親子でバスに乗って、親子のコミュニケーションが図られ、バスを利用する楽しさを伝えられたらどうなのだろうと考える。

稲永会長

- ・ 公共交通を維持するために乗っていただく、そのための創意工夫ということ、市としても皆様から協力を得ながらやっていく必要があると思う。今回、市民参画の機会として対話集会も提案されており、それだけで終わりではなく、キャンペーンも積極的に実施していくことも必要だと考える。

久池井副会長

- ・ グランドパス65ができて買ってから、出かけるときはバスを利用するようになった。それは福岡市では0分、15分、30分と15分間隔でわかりやすい時間設定がされているということがある。バスはよく遅れると言われるが、最近は遅延情報もネットでわかる。バスは使いにくいという先入観があるように思われる。
- ・ 一方、古賀市内線については、1本逃すと次は1時間後になる。次の路線が何時なのかわからない。乗り過ごすのがこわくて利用するのをやめてしまうことになる。やはり便利さを実感できるものが大事だと思う。
- ・ バス停に屋根があるところに差があり、古賀はないところが多いと思う。屋根がついていないバス停は不便。利用者がある程度いるバス停では、バス停の居住性も確保する必要がある。雨の中傘を持っては待てない。施設があるなら施設を待合に利用できればいい。
- ・ バス待ちする施設として、たとえば古賀駅については降り口が2つあり、西口に降りたとき、新宮側に行く際は反対側のバス停に行かなければ乗れない。また、サンリブ前のバス停は施設前なのに屋根がない。難しいだろうが、駅まで乗り入れてくれれば非常に利便性がよくなる。
- ・ 古賀駅が結節点になり、「ここに行けばバスを待てる」「電車にもバスにもタクシーにも乗れる」「公共交通に乗り換えられる」と思えば、公共交通でなんとかやっていけると考えが変わると思う。
- ・ バス停で過ごすことができない。トイレもない。大きいバス停だけでもうまくやってほしい。
- ・ コガバスはよい取り組みだと思うが、使うきっかけがない。サンコスモに行くなら直行すればよいと考える。施設間を移動するということはほぼない。また、定員が9名で、乗れなければ次のバスということになっているようだが、人数が限られていることが気になる。通勤には利用できない。
- ・ 古賀市内での移動でも赤間急行線を使っているが、庄のバス停が便利で、サンコスモにもリーバスプラザにも市役所行ける。せっかく南北をつなぐ動脈が通っているのだから、うまく全体の公共交通の中で活かさないものかと思う。
- ・ コミュニティバス関係は迂回するからまどろっこしい感じがする。ダイレクトに行くバスがあれば、バスも便利なことをアピールできるのではないか。
- ・ 車庫に行くバスも活用できないのか。

稲永会長

- ・交通の結節点、乗り換え、待合環境については、特に今後検討ができるところだと考えられる。

宮本委員

- ・今回は網形成計画策定の検討を行っていくということであるが、市内だけでなく、ほかの自治体でも同じような取り組みをしている。
- ・その中で毎回言っているのだが、福岡に限らず、全国的にバスの運転手不足が深刻になっている。古賀市内線についても、将来的に存続させること自体が厳しい状況にある。当社としても、従業員の待遇をよくしたり、1日の勤務時間短くし、家族行事を優先したりしている。一日の仕事を少なくすると、今より効率的な働き方が求められる。利用者と運転士を増やせないのなら、どうにか効率的に運行する必要がある。例えば、これまでは直通で行っていたものを交通結節点までの運行に切り替えていただくことについて、不便にはなるかも知れないが全体の交通ネットワークを残す上では必須であるということを、計画を作るに当たって市民の方々にもわかってもらえるような取り組みになればと思う。郊外が過疎化しており、中心部に人口が集まりつつある中で、郊外の路線は縮小していく必要がある。

保井委員

- ・作業部会をする場合、ルートをこうした方がいいという具体的な案を出してほしい。議論をしていると、最終的に「人が少ない」「コガバスもやめよう」という話になってしまう。例えば、花鶴タクシーでは福津市で6ルートのうち3ルートをやっており、このルートについては福山コンサルで案を出してもらっている。コンサルタントの話も聞きながら、全体のルートをどうつくるべきか検討するべきではないか。予算がかかる前に色々な意見を聞くべきではないか。

稲永会長

- ・事業者や住民など、いろんな人から意見を伺いたい。そのための会議であり、意見が衝突することもあるかもしれないが、最終的にはみんなで合意をとれるように進めていきたい。積極的なご意見を引き続きお願いしたい。
- ・資料6のA3ページ右側の調査について、事業者ヒアリング調査にJRは入らないのか。

事務局

- ・JR鹿児島本線についてはかなりの本数運行していただいている。JRに対して市民のご不満はほとんどない。
- ・そのため、JRへの結節を便利にすることによりネットワーク全体がうまく回ることがよいと考える。
- ・今の時点でJRの意見をすぐに聞く必要はないのではないかと考えている。

稲永会長

- ・乗り継ぎについて配慮してもらえるところは配慮していただきたい。

金光委員

- ・JRとして関わるのは駅設備という待合環境・設備についての話だと思う。改善できるところは改善

していきたい。

保井委員

- ・JRもドッキングをうまく考えていかないといけない。将来的に古賀駅に快速が停まらなくなることも考えられる。そこまで考えて、JRにもたくさん乗ってもらわないと。駅前の店舗も撤退している。
- ・駅にはエスカレーターを設置していただきたい。バスもだが、JRも考えていかないとならない。

久池井副会長

- ・JRに対する不満はほとんどないということだが、駅に対する不満はあり、千鳥駅が使いにくい。駅前広場が未整備の状況で、狭い中送り迎えをしており、結節点どころかバスも乗り入れすらできず、タクシー常駐もできない。交通網を作っても結節点がうまくないといけない。見通しが必要。
- ・これまでも各種調査や、調査とはいかなくても市民の皆様からの要望が集まっているのではないかと思うが、作業部会に反映することはないのか。

事務局

- ・市でも公共交通に関しては色々な市民アンケートや実績が過去にあるが、計画策定の前段作業としてこれだけ多岐にわたり調査を、業者に委託して本格的にやるのは実は初めてである。
- ・過去にいろんな意向調査も行っており、使えるものは使っていきたい。ただし、状況は刻一刻と変わってはいる。市としても最新の調査結果に基づき、根拠を持った計画策定を行っていきたい。

大井委員

- ・一般的な作業部会に比べ、作業部会の人数が多すぎる気もする。
- ・路線マップに高速バスや赤間線のバス停がないのは問題だと思う。それも含めて交通網として見ていくべきである。「市内のバスだけ乗ってもらえればいい」という狭い話ではなく、当然鉄道も含めた公共交通であり、実際JRにも委員に入っている。最低限バス停の位置だけはプロットすべきである。
- ・実際に古賀駅に入っていたが乗り入れをやめたという経緯があり、それにより相当ニーズが減っている。何故利用者が減ったのかきちんと議論する必要がある。
- ・子どもに乗ってもらうだけでなく、親も乗ってもらう必要がある。若い親御さんはバスに乗った経験がなく、その子どもも乗らないという悪循環になっている。親に伝え、子どもも乗れるようなきっかけが必要だと思う。
- ・古賀市は人口5万9千人で、足が悪い人、自動車を使えない人は3万人いると仮定すると、年に1回一往復でも利用すれば、乗客数が6万人増える。それが200円払えば増収になる。その年1回すら乗らないのがどの土地においても同様なのが実情である。最近では「1回だけでも乗らしましょう」と呼びかけしている。それすら惜しむようでは利用者は減っていく。
- ・来年マップを改定する際には、タクシーの連絡先を入れてほしい。タクシーも含めて公共交通を考えていく必要がある。高齢化でバス停までいけない人が増えれば、タクシーに頼らざるを得なくなる。そのためタクシーに乗れる習慣づくりも含めて計画に入れていけばいいと思う。

7 その他

- ・「資料7 バスで夏休みの思い出づくりキャンペーン」をもとに、事務局よりコガバススタンプラリー企画及びバス乗っ得キャンペーンについて説明が行われた。