

第 2 回 古賀市地域公共交通会議

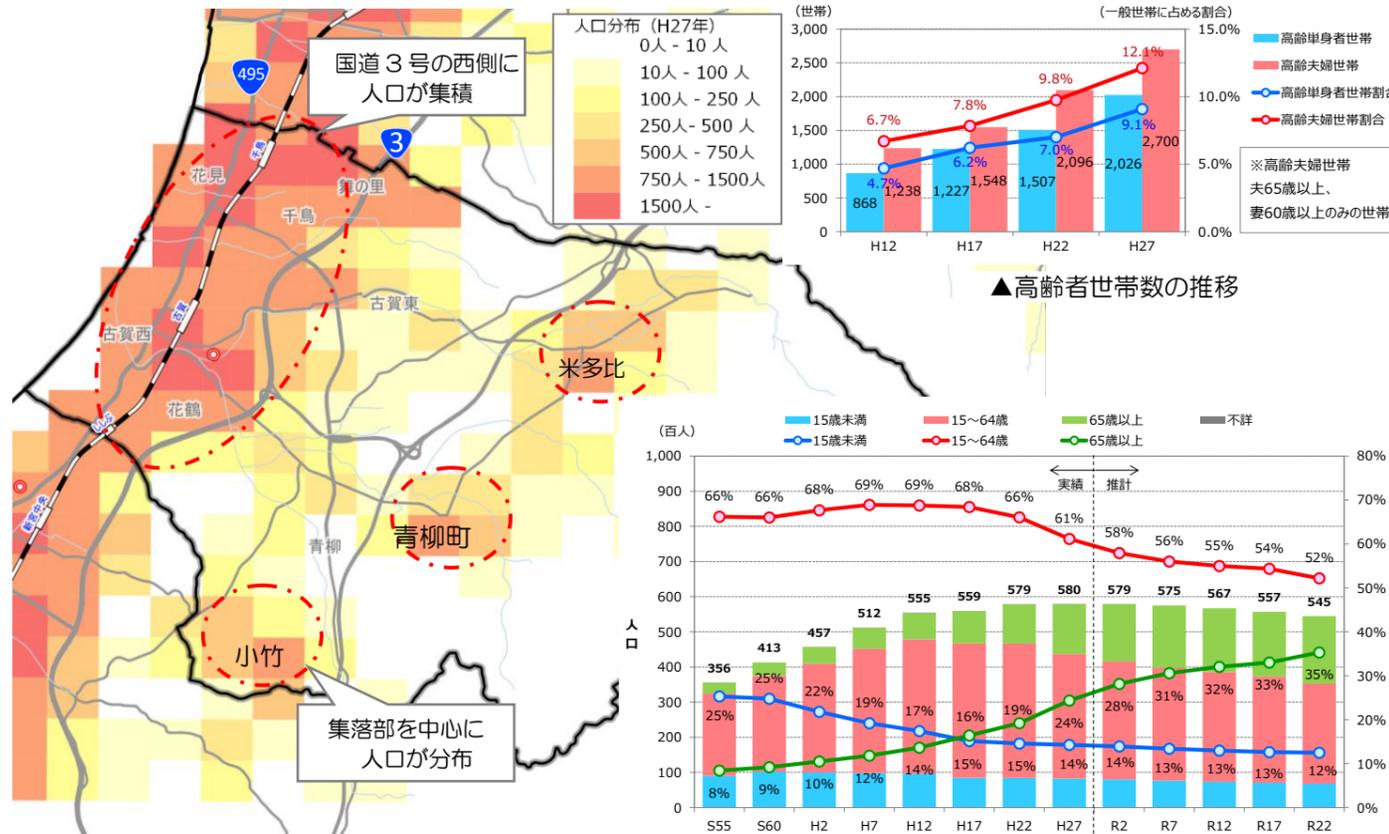
1. 古賀市の地域公共交通をとりまく現状	1
2. 古賀市における地域公共交通の課題	3
2-1 移動ニーズへの対応の観点からみた地域公共交通の課題	
2-2 持続可能性の確保の観点からみた地域公共交通の課題	
3. まちづくりにおける地域公共交通の役割	5
4. 古賀市における地域公共交通の基本方針（案）	6

令和元年 11 月 15 日（金）

1. 古賀市の地域公共交通をとりまく現状

1) 人口

- H27 時点の総人口は約 58,000 人である。これまで増加傾向にあったが、近年は増加が鈍化し頭打ちの状況にある。R2 年には減少に転じ、20 年後（R22 年）には約 54,500 人まで減少することが見込まれている。
- また、国道 3 号を境に分布状況は大きく異なり、西側一帯に高密度に集積している。東側の人口密度は低く、集落部に一定の集積がみられる。
- 高齢者数及び高齢化率は年々増加しており、20 年後（R22 年）には市民の約 3 人に 1 人が 65 歳以上となると推計されている。また、高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯も増加傾向にある。



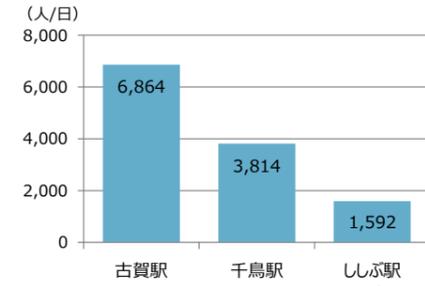
▲人口分布図 (H27 年)

▲人口の推移と将来推計

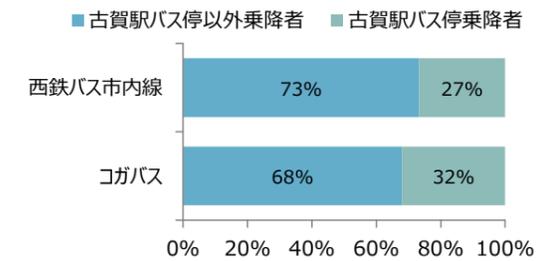
2) 公共交通の利用状況

①鉄道

- JR の利用は約 12,000 人/日の乗車があり、中でも古賀駅は 6 割弱を占め、市の玄関口としての機能を有する。また、西鉄バス市内線及びコガバスの利用者の約 3 割は古賀駅バス停で乗降している。



▲1 日当たりの駅別乗車人数 (H30 年)



▲バスにおける古賀駅バス停利用者の割合 (H29 年)

②西鉄バス 市内線

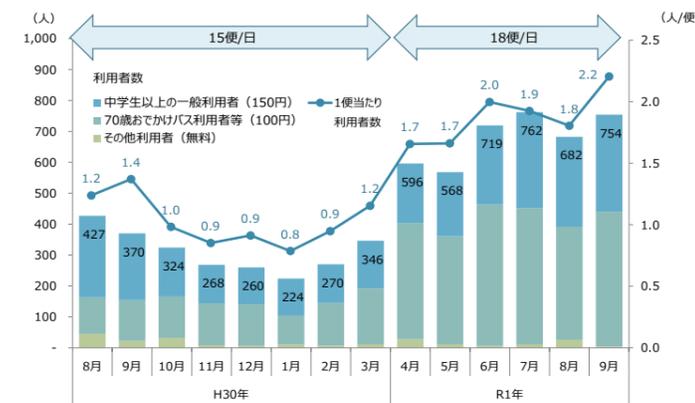
- 西鉄バス市内線は概ね年間 25~26 万人の利用があるが、近年は微減傾向にある。



▲西鉄バス市内線の系統別利用者数の推移

③コガバス

- コガバスは R1 年 4 月に増便以降、利用者数は 2 倍近く増加し、便あたり利用者も概ね 1 人/便から 2 人/便前後にまで増加している。
- 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 割となっている。

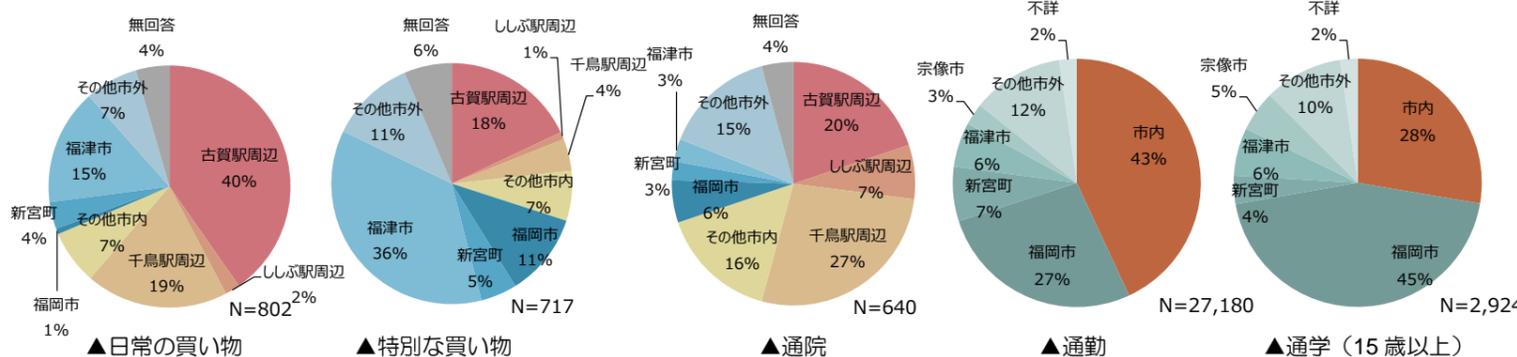


▲コガバスの月別利用者数及び便あたり利用者数の推移

3) 移動特性

- 日常の買物や通院では約 7 割が市内の施設を利用しているが、市外にも約 3 割が外出している。さらに、通勤・通学や特別な買い物では市外の割合の方が高く、市民の移動は市内に留まらず、市外にも日常的に外出している。
- 移動手段は自家用車が突出して多く、買物で 8 割、特別な買い物で 8 割、通院で 7 割を占める。一方、公共交通の利用は、通勤・通学や特別な買い物など市外を目的とする移動では JR の利用がやや多いものの、買物や通院では僅かな状況にある。

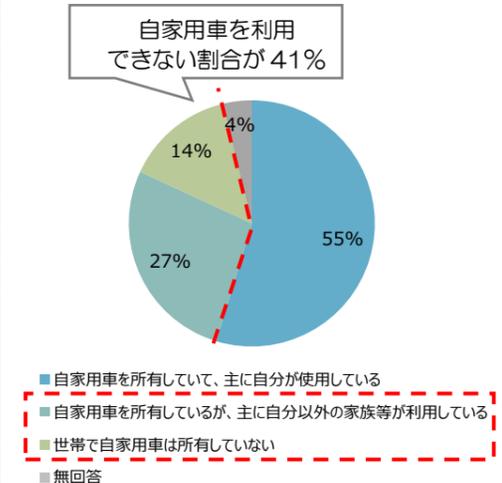
【移動目的別の移動先】



【外出時によく利用する移動手段 (目的別)】

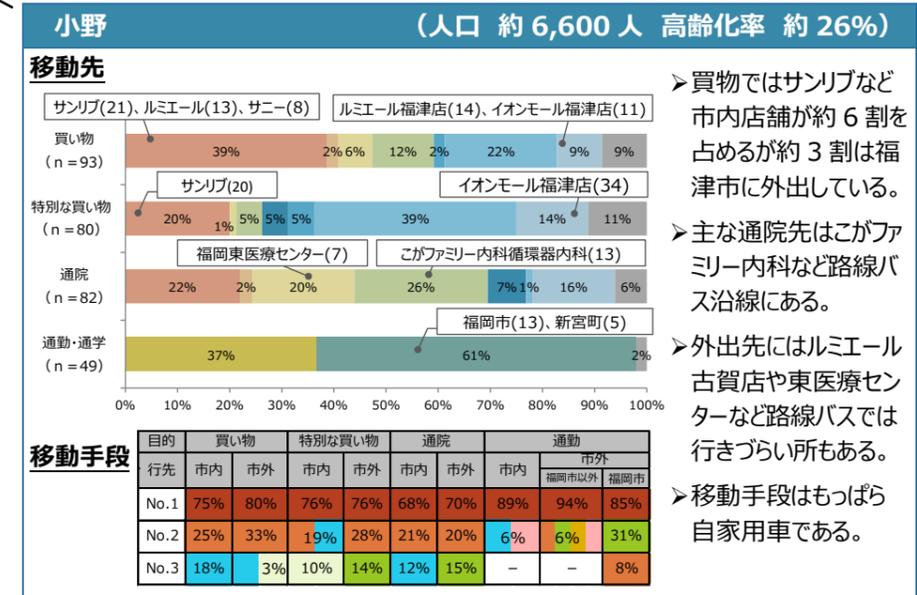
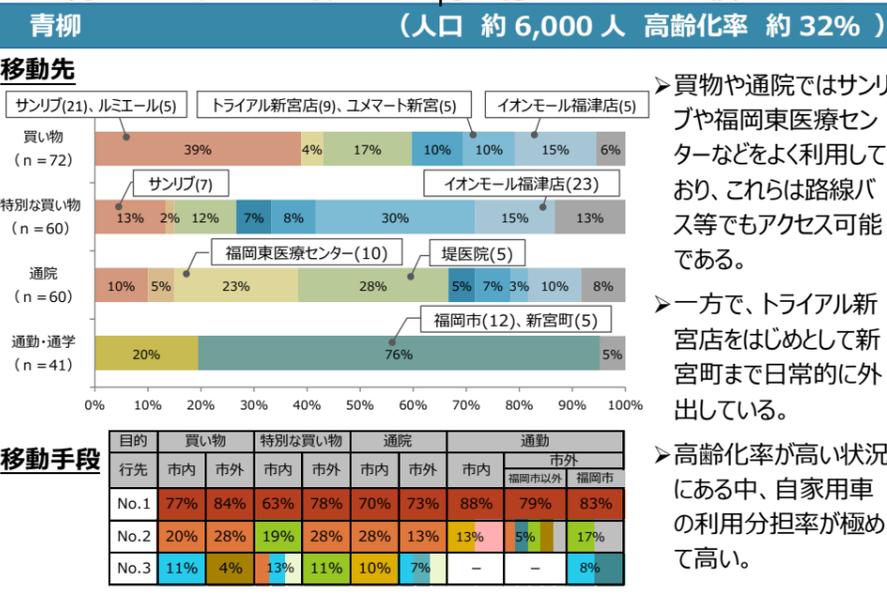
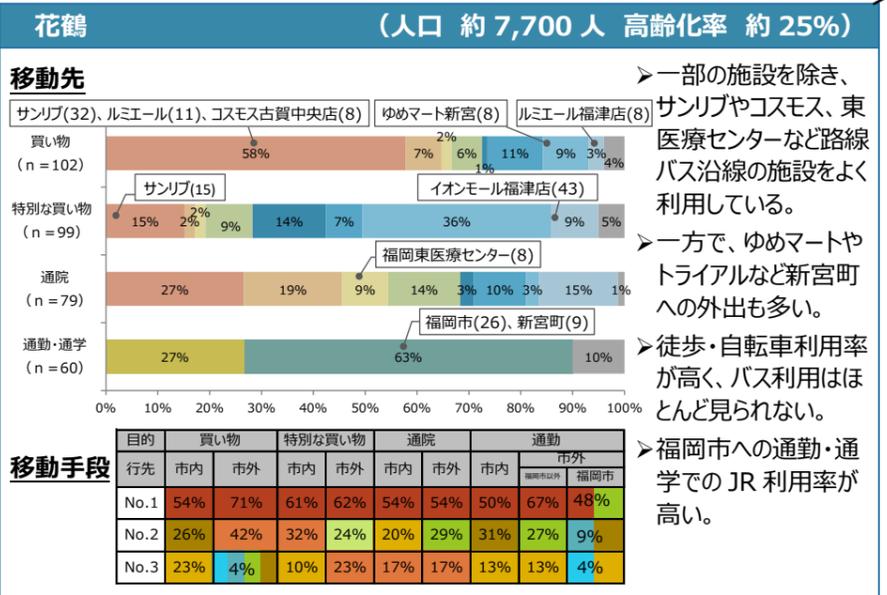
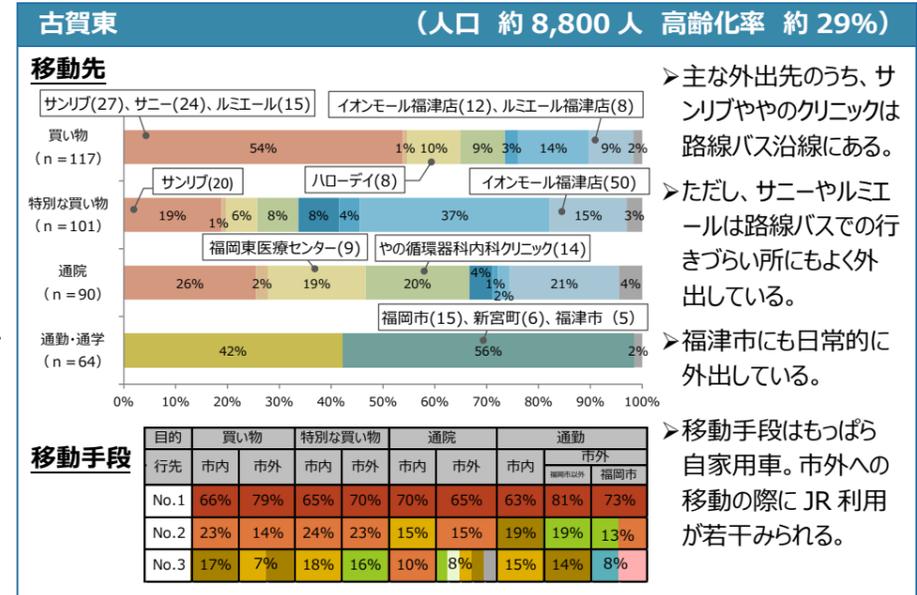
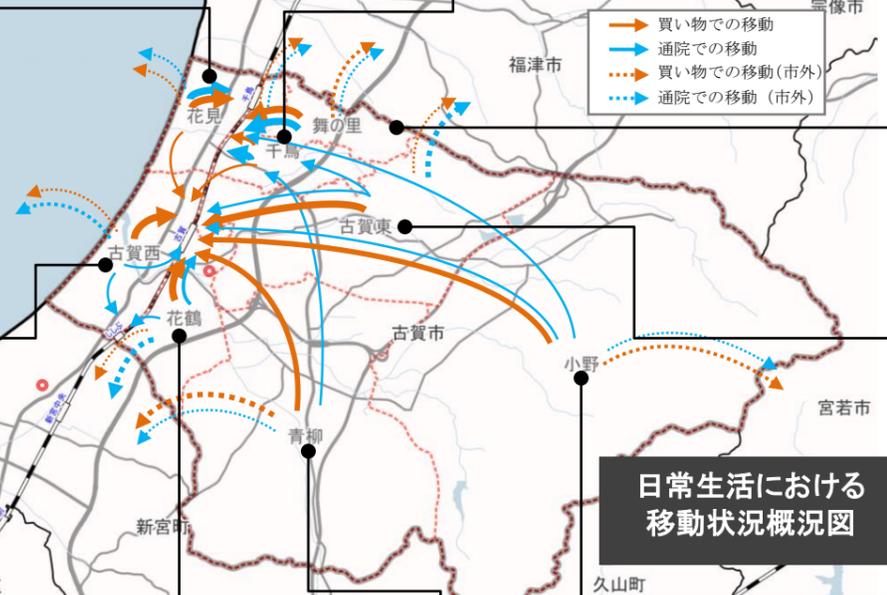
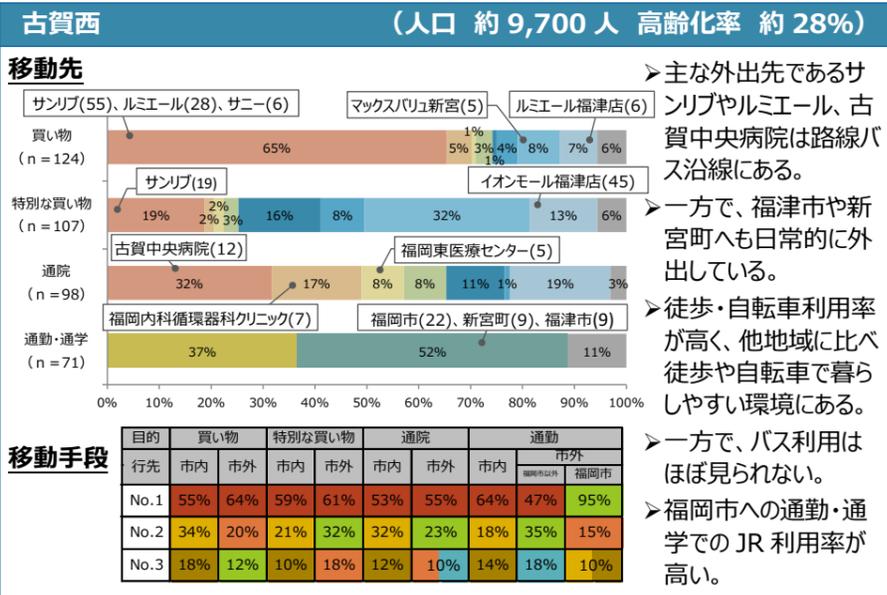
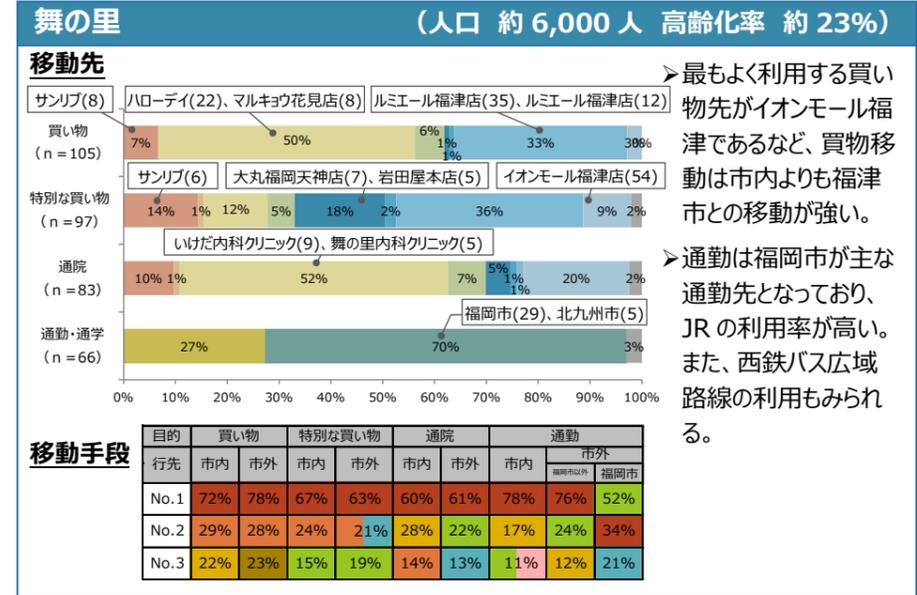
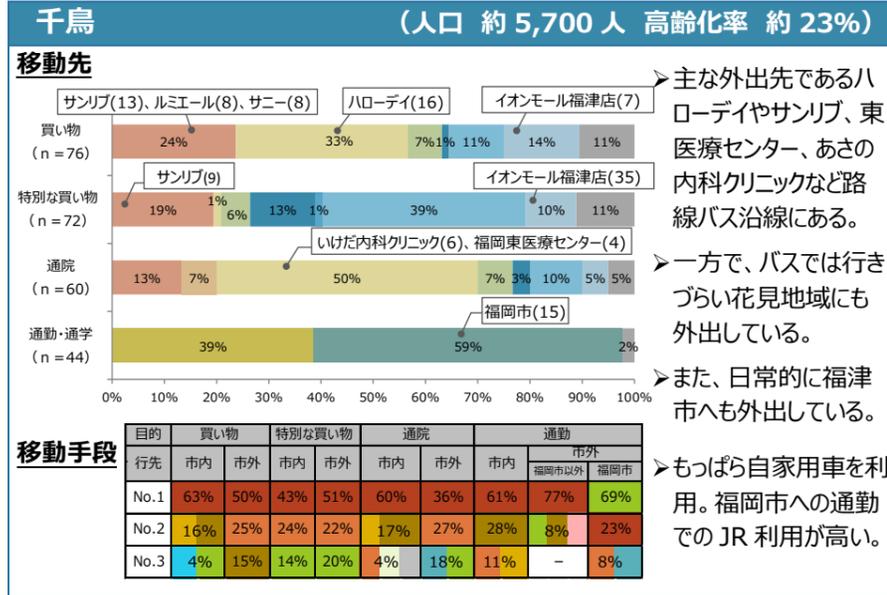
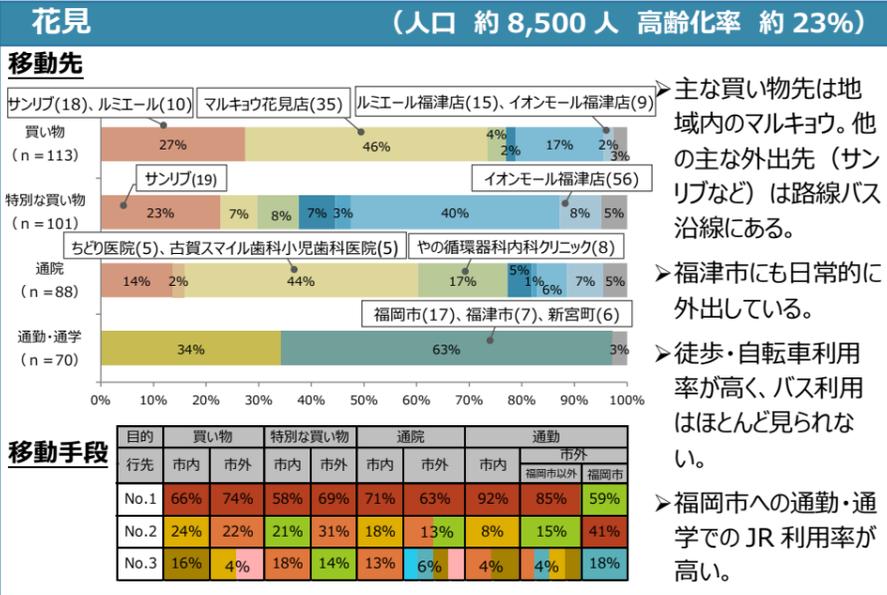
交通手段	買い物	特別な買い物	通院	通勤・通学	その他の外出
自家用車 (自分が運転)	66.6%	63.4%	62.2%	64.3%	52.0%
自家用車 (自分以外が運転)	19.3%	22.6%	13.2%	4.3%	10.2%
自家用車計	79.5%	79.6%	72.6%	67.7%	60.5%
西鉄バス (古賀市内線)	4.6%	3.7%	4.2%	1.9%	3.3%
西鉄バス (広域)	3.1%	6.9%	3.6%	3.8%	2.2%
高速バス	0.1%	0.6%	0.6%	0.9%	0.5%
コガバス	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.4%
JR 鹿児島本線	2.4%	16.9%	5.6%	22.6%	5.6%
タクシー	1.7%	1.9%	3.9%	0.2%	1.4%
公共交通計	8.8%	24.1%	14.0%	26.1%	10.4%
施設の送迎車両・千鳥苑送迎バス	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	0.5%
「千鳥苑送迎バス」以外の施設の送迎車両				0.2%	
徒歩	14.9%	5.4%	14.0%	7.3%	11.5%
自転車	12.6%	5.3%	7.6%	7.7%	7.8%
バイク・原付	1.7%	1.0%	1.6%	2.4%	1.5%
その他	0.2%	1.1%	1.1%	2.6%	0.6%

【高齢者の自分が利用可能な自家用車の所有状況】



※資料… 1) 人口の推移と将来推計 H27 年度まで：H27 年国勢調査、R2 年度以降：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 (H30 年推計)」 / 人口分布図、高齢者世帯の推移：H27 年国勢調査
 2) 公共交通の利用状況 ①1 日当たりの駅別乗車人数 (H30 年)：JR 九州旅客鉄道株式会社 HP 駅別乗車人員 / 古賀駅バス停利用者の割合 (H29 年)：西鉄バス H29 年乗降調査結果、古賀市 / ②西鉄バス 市内線：古賀市 / ③コガバス：古賀市
 3) 移動特性…【移動目的別の移動先】買い物・特別な買い物・通院：市民アンケート一次調査結果、通勤・通学：H27 年国勢調査、【外出時によく利用する移動手段 (目的別)】【自家用車の所有状況】：市民アンケート一次調査結果

4) 地域別移動特性 (市民アンケート一次調査結果)



2. 古賀市における地域公共交通の課題

2-1 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

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

青柳校区、小野校区、千鳥校区などでは古賀駅周辺を中心とした市街地部に買い物先や通院先を持っている。各校区からは西鉄バス（市内線）が古賀駅まで運行しており、日常的な外出先までのアクセスは確保されている状況にある。今後も日常生活を支えるべく、各路線バスを維持・確保していく必要がある。

2) 路線バスではいけない外出先へのアクセスの検討

古賀東校区では駅東や中央周辺にも外出しているが、路線バスではアクセスが難しい状況にある。千鳥校区でも同様の状況がある（花見校区に外出）。また、市民は隣接する新宮町や福津市にも日常的に買い物に出かけている状況があり、特に青柳校区や花鶴校区では新宮町、小野校区、古賀東校区、千鳥校区、花見校区、舞の里校区は福津市への移動傾向が強い。JR 沿線地域では JR で新宮中央駅、福岡駅に移動して路線バス等を利用することが可能であるが、JR から離れた地域では JR を利用することは現実的ではなく国道 3 号を経由する新規路線等が望ましい。現状ではバスで行けない外出先への移手段の確保について、その必要性和サービスのあり方等を検討する必要がある。

3) JR 各駅へのアクセスの維持・確保

各校区とも特別な買い物や通勤・通学で博多・天神に出かける際に、一定割合 JR 鹿児島本線を利用している。路線バス及びコガバスの利用状況を見ると、利用者の大半は古賀駅、ししぶ駅、千鳥駅での乗降をしており、両バスが鉄道への二次交通の一端を担っている状況がある。一方で、現地踏査では駅周辺で送迎している状況や自転車アクセスしている状況が確認されている。また、千鳥駅前のバス停留所は駅から離れており、待合環境の整備や情報提供が不十分な状況にある。

駅前整備が進んでいる古賀駅、ししぶ駅においては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とともに、千鳥駅においては利用環境の改善を図る必要がある。

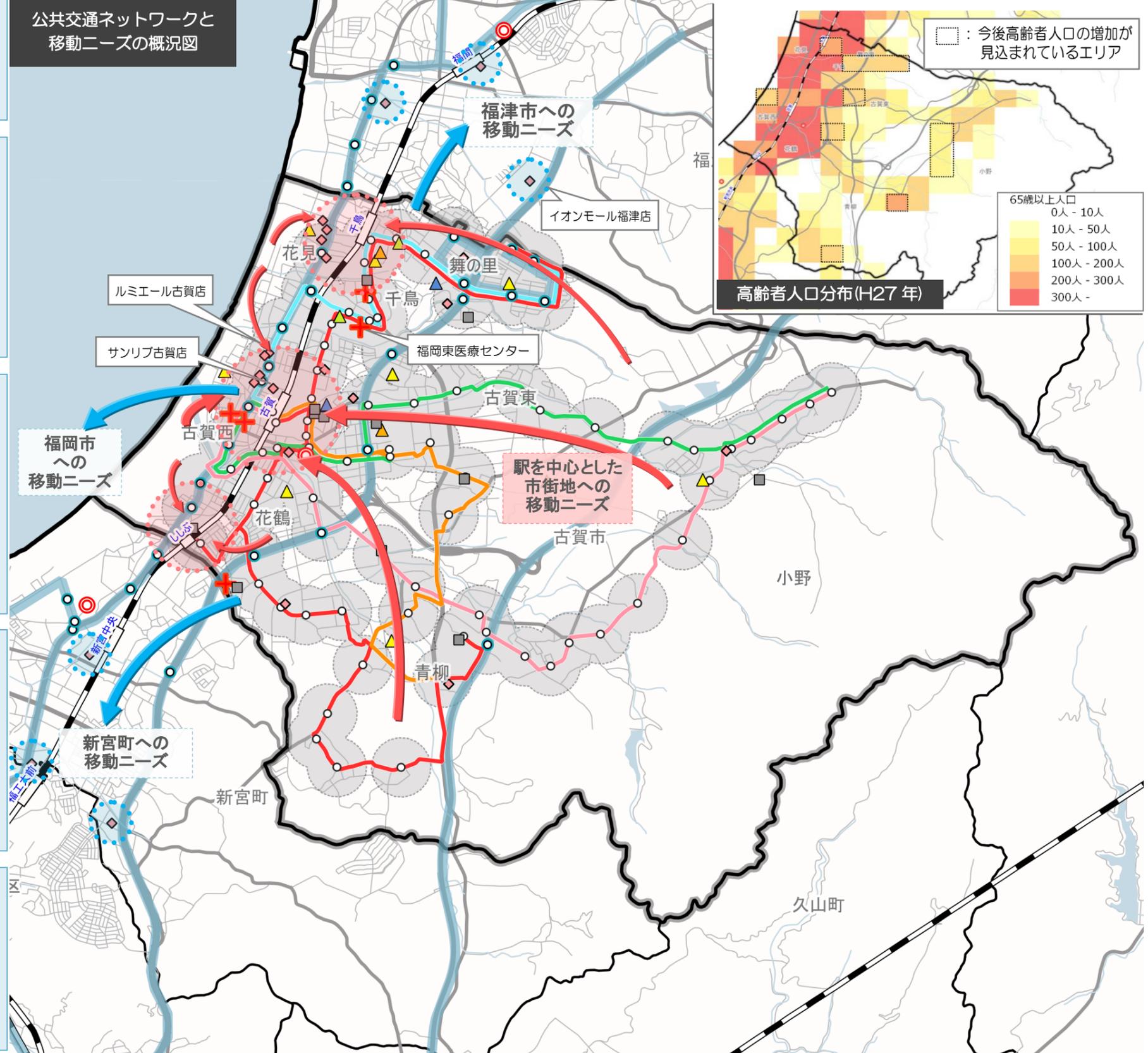
4) 高齢者の移手段の確保

青柳校区や小野校区では、自動車分担率が極めて高い。両校区では高齢化も進んでおり、今後運転できなくなる高齢者が多数生じることが懸念される。現状ではバスがほとんど利用されていない状況の要因がバスの運行サービスにあるようであれば、新たな交通サービスの導入等も視野に入れながら検討していく必要がある。

また、花鶴校区では現状自転車や徒歩で移動している市民が半数程度いるものの、地域は丘陵地となっていることなどもあり、高齢者が移動に不便を感じており、路線バスやコガバスよりも細やかな移動サービスについてのあり方を検討する必要がある。

5) 細やかな移動サービスの必要性の検討

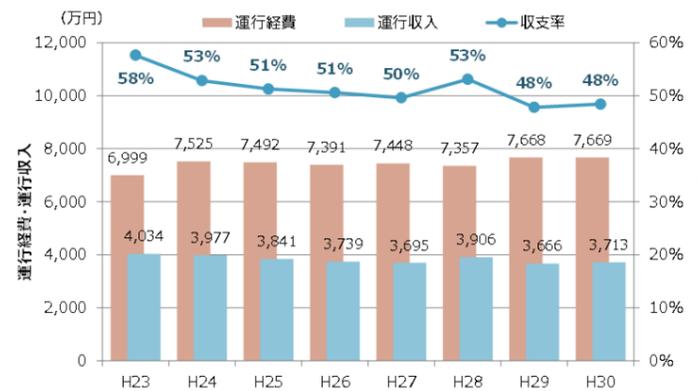
古賀西校区や花見校区、花鶴校区は、他地域よりも徒歩や自転車の分担率が高い。一方で、半数は自家用車を利用している。路線バスが利用されていない理由として、外出先までの移動距離が短く路線バスだとかえって不便になる、料金負担がかかるなどの理由から敬遠されている、もしくはバス停までの距離が遠いなど運行サービスの面から使い勝手が悪いなどの理由から敬遠されている等が想定されるが、その理由を明らかにして、細やかなサービスの必要性を検討する必要がある。



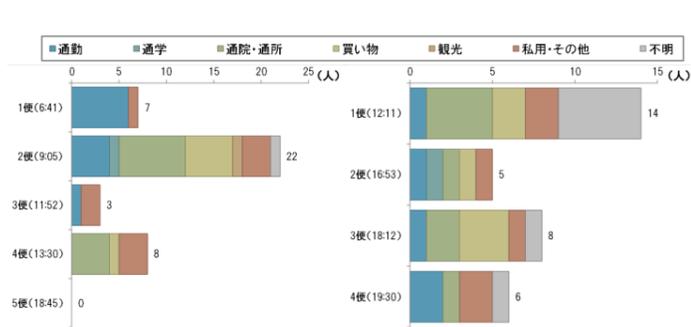
2-2 持続可能性の確保の観点からみた地域公共交通の課題

1) 運行効率化に向けた運行サービスの見直し

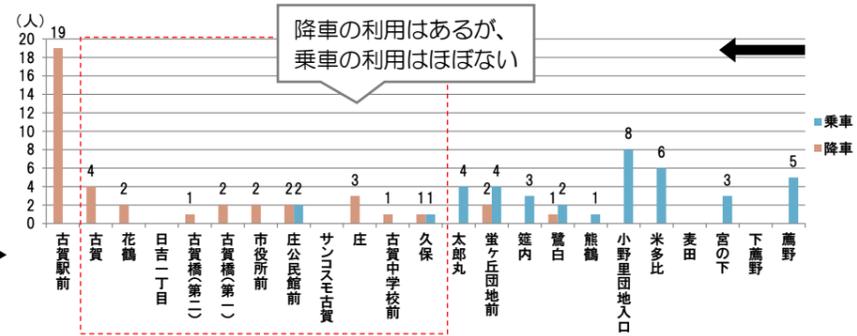
- 西鉄バス市内線（全体）の運行経費は増加傾向、運行収入は減少傾向にあり、収支率は H30 時点で 50%を下回るまでに低下してきている。
- 系統別の利用状況を見ると、薦野系統筵内経由では、久保～古賀間区間は降車数は少なく、乗車数はほぼ見られず需要が僅かとなっている。また、便によっては 3 人/便となっているなど非効率な運行がみられる。
- 小竹系統は、主な乗降バス停が古賀駅東口バス停となっており当該バス停を跨る利用は限定的であるため、需要の面からは舞の里～グリーンパーク間を運行する必要性は低く、非効率となっている可能性がある。
- 今後も路線を維持・確保していくためには収支を改善すべく運行サービスを見直ししていく必要がある。



▲西鉄バス市内線の運行収支の推移

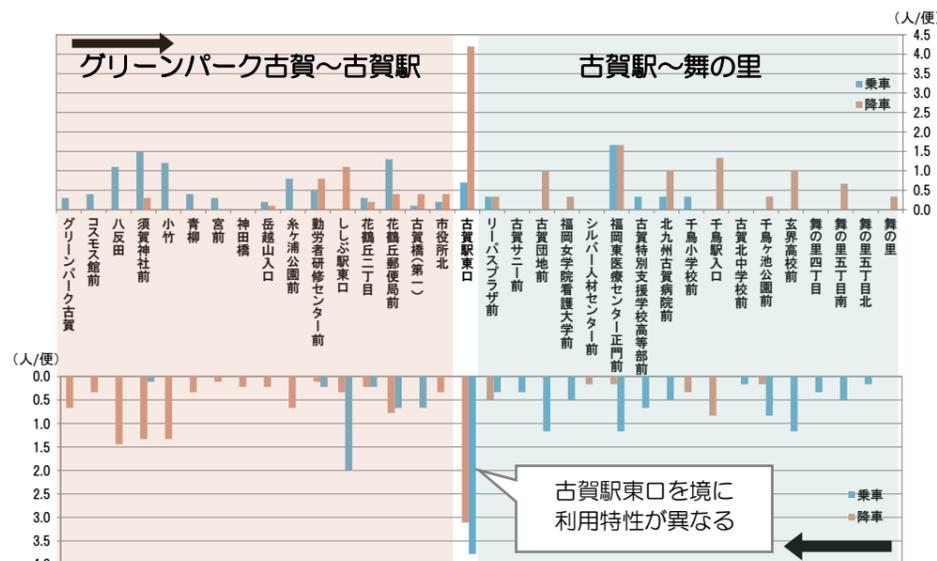


▲薦野系統筵内経由 便別目的別利用者数



▶ 薦野系統筵内経由 バス停別利用者数 (薦野→古賀駅)

■小竹系統の利用状況



▲小竹系統 バス停別利用者数

2) 運行の円滑化に向けた運行内容の見直し

- 西鉄バスのドライバーは高齢化や成り手不足を背景に年々減少している。その上、働き方改革により運転時間も限られ、公共交通を支えるリソースが縮小することが見込まれている。限られたリソースで有効に運行サービスを確保していくためにも運行内容の見直しを行っていく必要がある。
- コガバスでは、ダイヤに高齢者の乗降時間が考慮されておらず、遅延やドライバーの休憩の短縮などが発生しており、適正な見直しが求められている。
- また、利用者から「乗降が大変」との声も寄せられており、車両の改造等の対応も求められている。

▼西鉄バスヒアリング結果（抜粋）

- ▶ 働き方改革により、一人当たりが働ける時間も限られてくる。その上、ドライバーは減少傾向にあるため、必然的にリソースは縮小せざるを得ない。
- ▶ 市内線の今後のあり方を考えていく中ではリソースを念頭に検討していく必要がある。

▼古賀タクシーヒアリング結果（抜粋）

- ▶ 主に高齢者の利用が多いこともあって、乗降に時間がかかり、ダイヤ遅延が発生している。その影響もあってドライバーが休憩をとれない状況も生じている。利用者の乗降時間も考慮した適正なダイヤ設定が必要。
- ▶ 利用者から乗降が大変との意見があり、手すりを増設する、乗降口の段差解消等の対策が必要。

■古賀駅東口→コスモス館

バス	1便	3便	5便
JR古賀駅東口	08:10	08:50	09:45
リーバスプラザこが			
古賀市役所			
庄公民館前			
サンコスモ古賀			
庄綿津見神社前			
隣保館[ひだまり館]			
新原公民館	08:26	09:02	09:45
青柳四ツ角	08:29	09:05	10:01
唐津街道青柳宿	青柳	09:06	10:01
コスモス館	四ツ角止	09:10	10:05

遅延が生じると10分間の休憩が短縮されてしまう

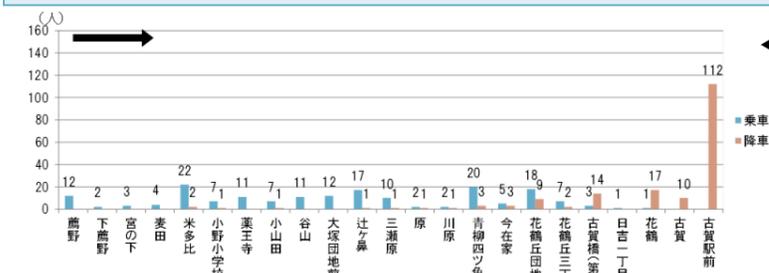
■コスモス館→古賀駅東口

バス	2便	3便	
コスモス館	青柳	09:20	10:15
唐津街道青柳宿	四ツ角発	09:24	10:19

▲コガバスの時刻表（抜粋）

3) 維持確保に向けた利用促進の展開

- 西鉄バス市内線の収支率が低下している状況下にあるが、薦野系統青柳四ツ角経由の利用状況を見ると、特に利用の少ない区間は見られず、万遍なく利用されており、また、便ごとの利用も顕著に非効率となっている状況にはない。
- そのため、収支改善に向けては利用啓発を講じるなど利用促進を図る必要がある。ただし、これまでに取り組んできている利用促進策は利用実績の向上など定量的な効果の発現には至っていない課題もあり、利用促進策の内容の改善が必要である。

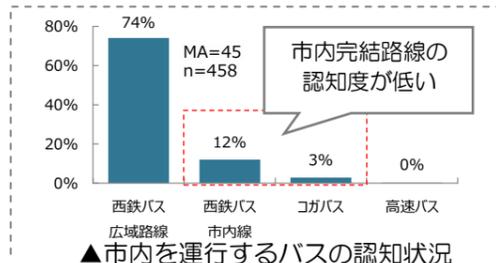


◀ 薦野系統青柳四ツ角経由 バス停別利用者数 (薦野→古賀駅)

▼西鉄バスヒアリング結果（抜粋）

- ▶ これまで実施してきた利用促進事業が利用に結びついているような実感は小さい。

▶ 薦野系統青柳四ツ角経由 便別目的別利用者数



▲市内を運行するバスの認知状況

4) 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などのサービス供給側の取り組みに加え、サービス利用者側である市民の参画や支援が必要である。
- 市民アンケート調査より、市内の路線バスの認知状況が一部の市民に限られていたことから、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る。

※資料：1) 運行効率化に向けた運行サービスの見直し…バス利用実態調査 (H30 年 9 月 25 日) 2) 運行の円滑化に向けた運行内容の見直し…庁内資料 3) 運行の円滑化に向けた運行内容の見直し…庁内資料 4) 公共交通を持続可能とする市民の参画…市民アンケート二次調査

3. まちづくりにおける公共交通の役割

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公共交通に関連する方針を踏まえ、古賀市のまちづくりにおける公共交通の役割を整理した。

<上位・関連計画>

第4次古賀市総合振興計画：H24（2012）年度～H33（2021）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
- 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

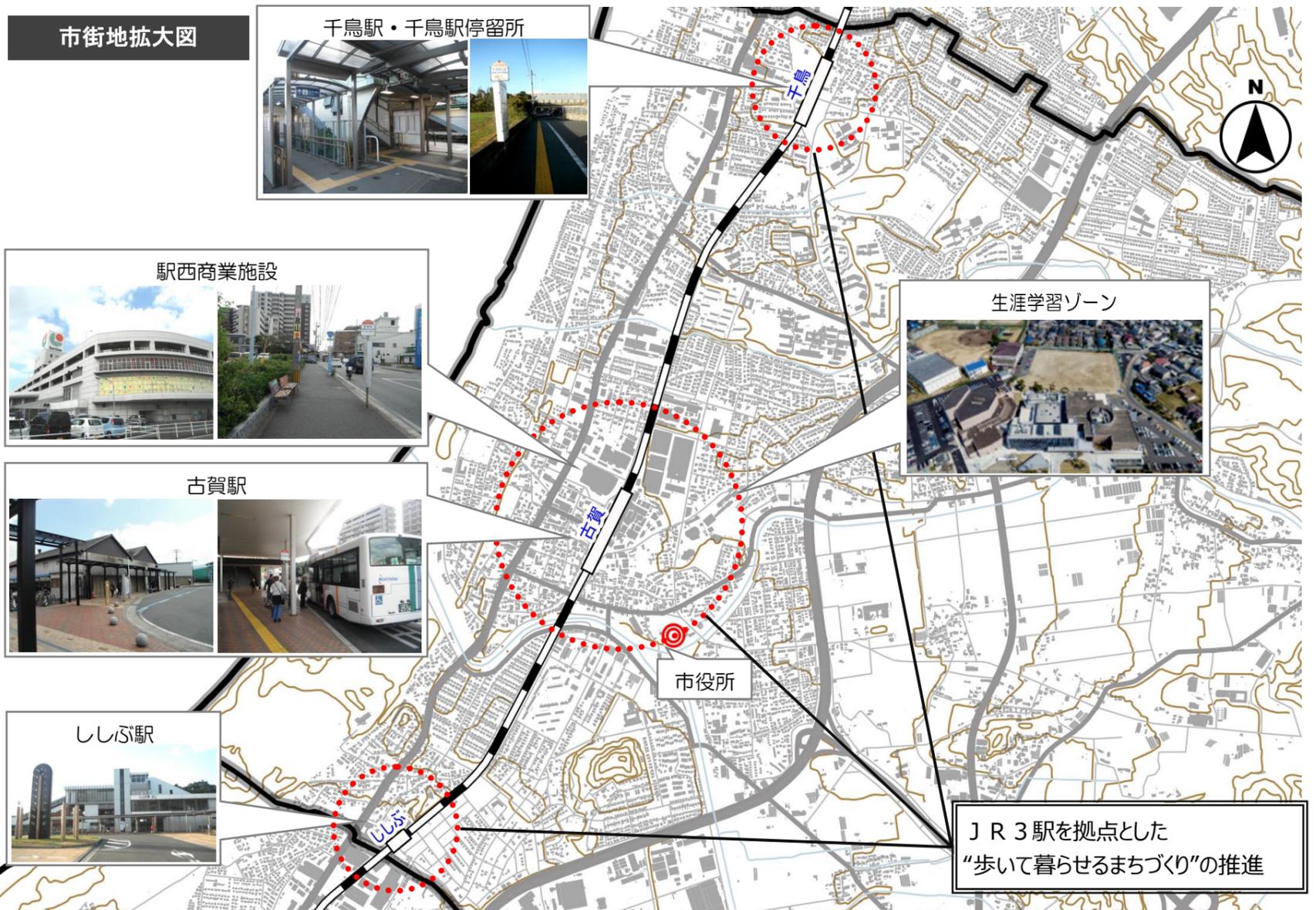
古賀市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略 ：H27（2015）年度～H31（2019）年度

- 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、市中心的公共交通機関、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（2009）年度～H42（2030）年度（令和元年度改訂予定）

- 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・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
地域の実状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

市街地拡大図



【古賀市のまちづくりにおける地域公共交通の役割】

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広域路線との交通結節点という日常的な市外への移動を支える機能を有している。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するエリアでもあり、普段の買い物や通院の目的地としての機能も有しており、まちの活性化を進めていく上での重要なポイントである。
- ・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る。

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、その他用事など市民の多様なニーズに対応した交通サービスの確保が求められる。
- ・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る。

4. 古賀市における地域公共交通の基本方針（案）

古賀市の将来都市像の実現に向け、公共交通に求められる役割を果たすため、古賀市の地域公共交通の基本方針を次のとおり設定する。

I. 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

福津市や新宮町、福岡市など通勤や通学、特別な買い物等で日常的に外出している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、これらの広域交通サービスと市内交通サービスの交通結節点の機能の強化や情報の充実化により利便性の向上を図る。

【施策案】

- ・ JR3 駅の交通結節機能の強化（ダイヤ接続、のりば整備、情報案内）
- ・ 広域路線の利用環境の充実（のりば整備、情報案内）
- ・ 多様な交通手段の情報の一元化（鉄道、バス、コガバス、タクシー、カーシェア、レンタサイクル等のプラットフォーム）

II. 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

市民の多様な移動ニーズへの対応と公共交通の持続可能性の確保の両立に向けて、西鉄バス市内線とコガバスを一体的に捉え、路線ごとの役割と需要による階層化された交通ネットワークを構築し、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る。また、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改造等による利便性向上を図る。

【施策案】

- ・ 市内線・コガバスの一体的な再編
- ・ 居住地と駅を結ぶ幹線機能を有する路線、駅周辺地域内の回遊を担う支線機能を有する路線、公的施設間を結ぶ支線機能を有する路線といった路線の役割を持たせた階層化
- ・ 非効率となっている路線・区間、便の見直し
- ・ 市内線からコガバス、あるいは新たな交通サービスへの転換
- ・ コガバスの運行円滑化に向けたダイヤ見直し
- ・ コガバスの利便性向上に向けた車両改造

III. 細やかな移動ニーズに対応する補完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など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、交通サービスを提供していく。あわせて、地域が主体となった交通サービスを検討していく仕組みを構築することで、利便性の高いサービスを確保していく。

【施策案】

- ・ 交通不便地域における新たな交通サービスの導入（コミバス、デマンド、タクシー利活用、新モビリティ等）
- ・ 地域による交通サービスを検討する仕組みづくり

IV. 公共交通の持続可能性の向上に向けた取組の推進

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、利用を啓発する取り組みを展開し、公共交通の利用増につなげ、持続可能性の向上を図る。

【施策案】

- ・ 公共交通の利用啓発の推進（利用促進イベント、MM、企画券）

◎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】 ① JR 駅周辺の整備 ② 公共交通ネットワークの確保

【古賀市のまちづくりにおける地域公共交通の役割】

- 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にぎわいあふれるまちづくりを支える
- 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



▲基本方針の体系図