

# 第2回

## 古賀市地域公共交通会議 作業部会

0. 前回までの検討（概要）	1
1. 移動ニーズのポテンシャル評価	2
1-1 ポテンシャル評価の手法	2
1-2 【①移動需要量】移動制約者（自由に移動することが困難な高齢者等）の分布状況	3
1-3 【②移動ニーズ】市民の移動特性（市民アンケート一次調査結果）	4
1-4 【③サービス供給状況】運行頻度／【④地域における公共交通の役割】施設立地	5
1-5 移動ニーズのポテンシャル評価	6
2. 移動ニーズのポテンシャル評価に対する対応策（案）	7
2-1 広域路線に係る対応策	7
2-2 古賀市内線に係る対応策	7
2-2-1 薦野系統の見直し案	7
2-2-2 舞の里系統の見直し案	7
2-2-3 小竹系統の見直し案	8
2-3 コガバスに係る対応策	8
2-4 その他の対応策	9
2-4-1 新技術の活用	9
2-4-2 広域化の検討	9
2-4-2-1 福津市方面	9
2-4-2-1 新宮町方面	9
2-5 公共交通ネットワークの将来イメージ	10

令和2年1月27日

## 0. 前回までの検討（概要）

前回までに、現況整理や調査データの分析結果より、地域公共交通における“課題”と“求められる役割”について整理し、4つの基本方針を提案した。

本会議では、基本方針を踏まえ、公共交通ネットワークの見直しに向けたより具体的な検討を行うことを目的とする。

### 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

- 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
- 課題② 路線バスではいけない外出先へのアクセスの検討
- 課題③ JR 各駅へのアクセスの維持・確保
- 課題④ 高齢者の移動手段の確保
- 課題⑤ 細やかな移動サービスの必要性の検討

### 持続可能性の確保の観点からみた地域公共交通の課題

- 課題⑥ 運行効率化に向けた運行サービスの見直し
- 課題⑦ 運行の円滑化に向けた運行内容の見直し
- 課題⑧ 維持確保に向けた利用促進の展開
- 課題⑨ 維持確保に向けた市民の参画

### 地域公共交通に求められる役割

**JR 3 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**

**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**

### 地域公共交通の基本方針

基本方針 1	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
基本方針 2	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
基本方針 3	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
基本方針 4	公共交通の持続可能性の向上に向けた取組の推進

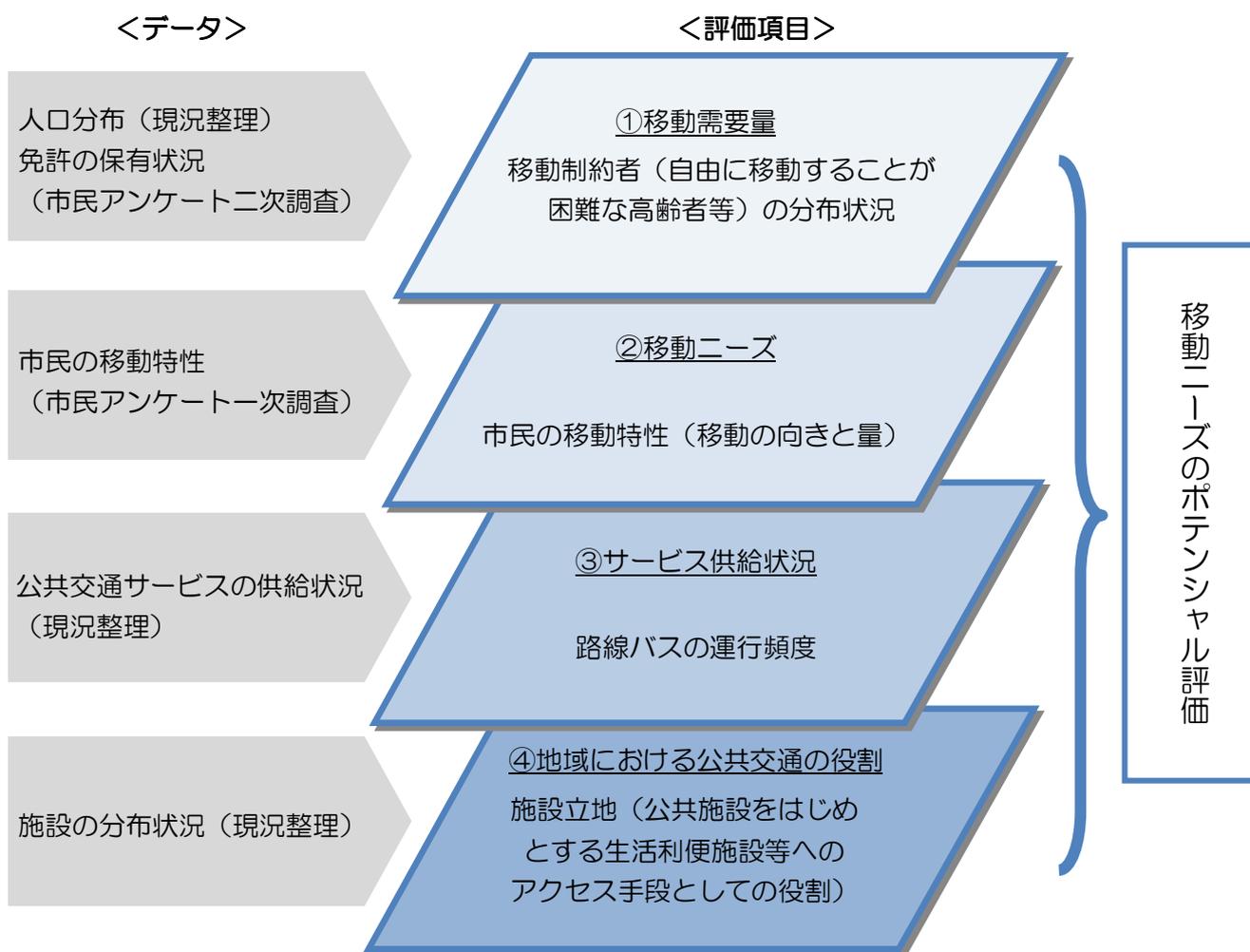
# 1. 移動ニーズのポテンシャル評価

現行の公共交通サービスと実際の移動需要との整合状況を確認し、不整合な状況を把握するため、地域ごとの潜在的な移動ニーズのポテンシャル評価を行った。

ポテンシャル評価の手法、及び検証結果を以下に記載する。

## 1-1 ポテンシャル評価の手法

ポテンシャル評価に当たっては、定量的に評価できる①移動需要量、②移動ニーズ、③サービス供給状況と、定量的には評価できない④地域における公共交通の役割の4項目を評価項目とし、これらを比較し、整合状況を分析することにより評価を行った。



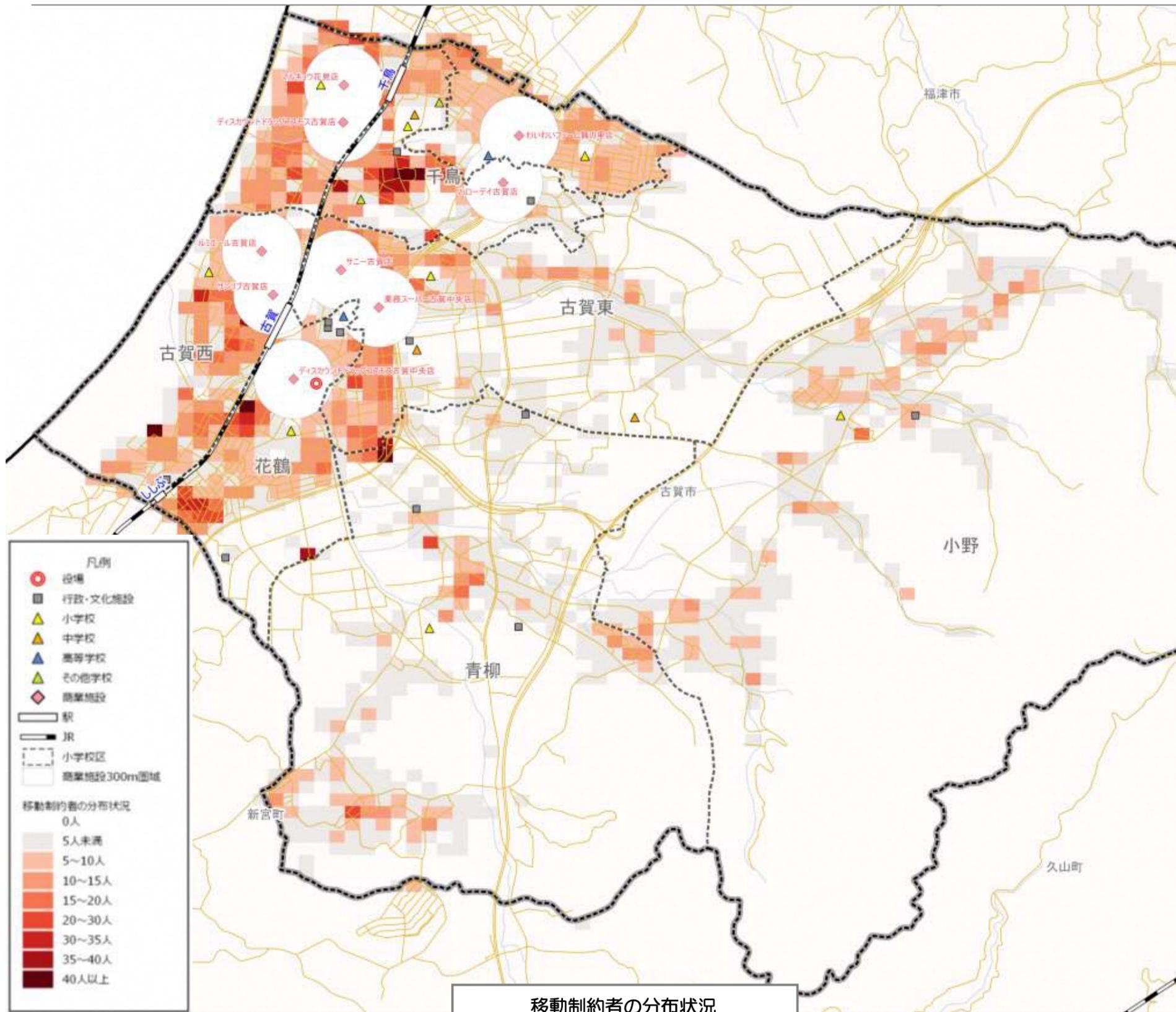
1-2 【①移動需要量】移動制約者（自由に移動することが困難な高齢者等）の分布状況

「古賀市のまちづくりにおける地域公共交通の役割」の一つを、「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」として整理した。当該事項の検討にあたり、まず自由に移動することが困難な高齢者等（移動制約者）の市内の分布状況を以下に表示した。移動制約者とみなした対象者は右表のとおりであり、対象者の人口を100mメッシュ（人口メッシュはH27 国勢調査の結果を使用）ごとに5人刻みで色別に表示した。

移動制約者とみなす対象者の条件

- ① 市内に在住する高校生等（15～19歳）
- ② 市内に在住する65歳以上の市民のうち、非免許保有者（推計）
- ③ ①②のうち、商業施設より300m圏外の在住者

分布図表示  
100mメッシュ単位で算出して表示



移動制約者の分布状況

移動制約者の設定に関する説明

【②の設定】

市民アンケート二次調査結果より、年齢・性別ごとに「非免許保有率」を設定。各年齢・性別の人口に「非免許保有率」を乗算し、非免許保有者の人口を算出した。

表 非免許保有率の設定（年齢・性別別）

市内に在住する 65歳以上の市民	100mメッシュ内人口 ※H27 国勢調査データ		非免許保有率 ※市民アンケート 二次調査結果より	
	男性	女性	男性	女性
65～69歳	a	b	5%	27%
70～75歳	c	d	8%	37%
75～80歳	e	f	19%	73%
80歳以上	g	h	32%	88%

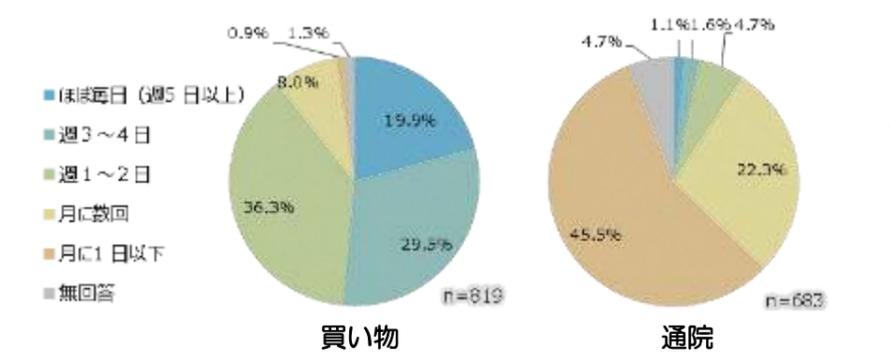
$$\text{内の移動制約者数} = (15\sim 19\text{歳人口}) + (0.05a + 0.27b + 0.08c + 0.37d + 0.19e + 0.73f + 0.32g + 0.88h)$$

【③の設定】

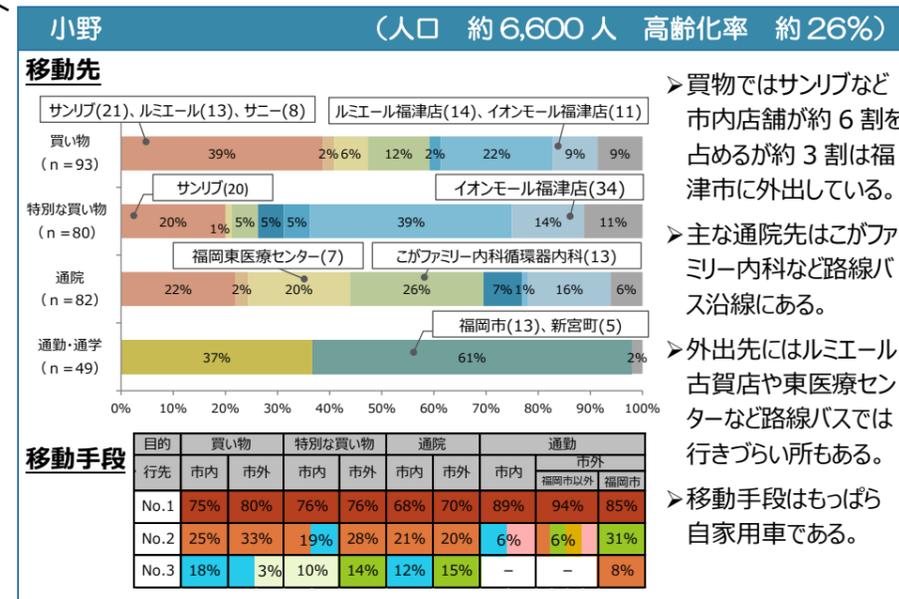
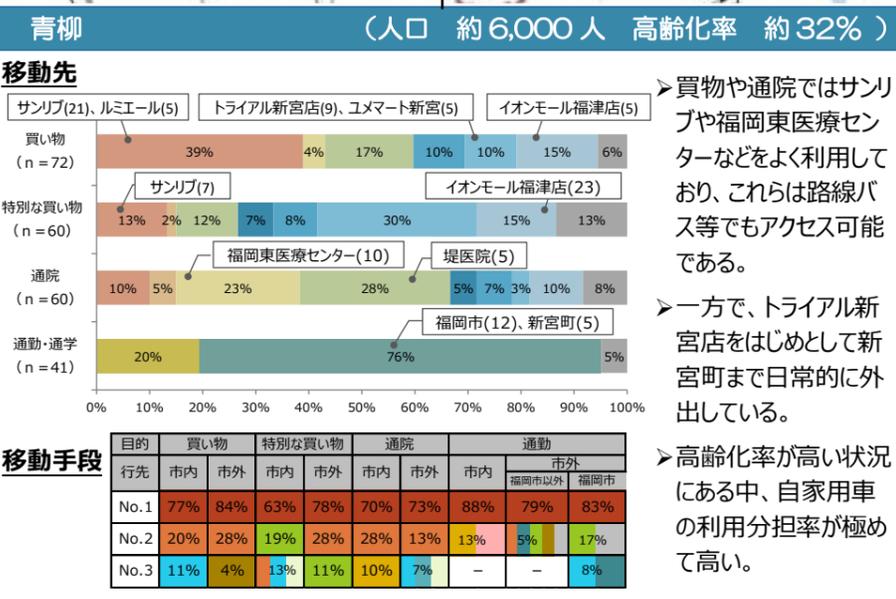
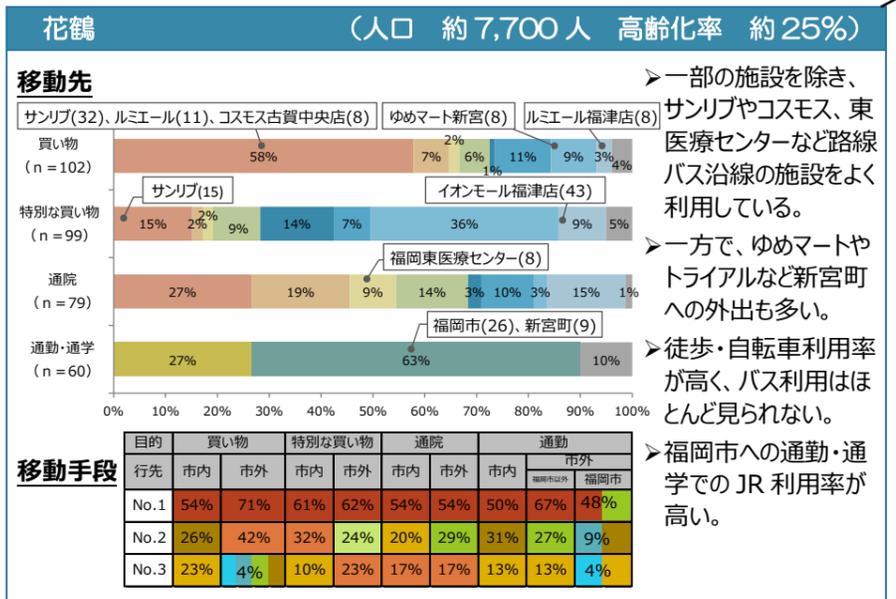
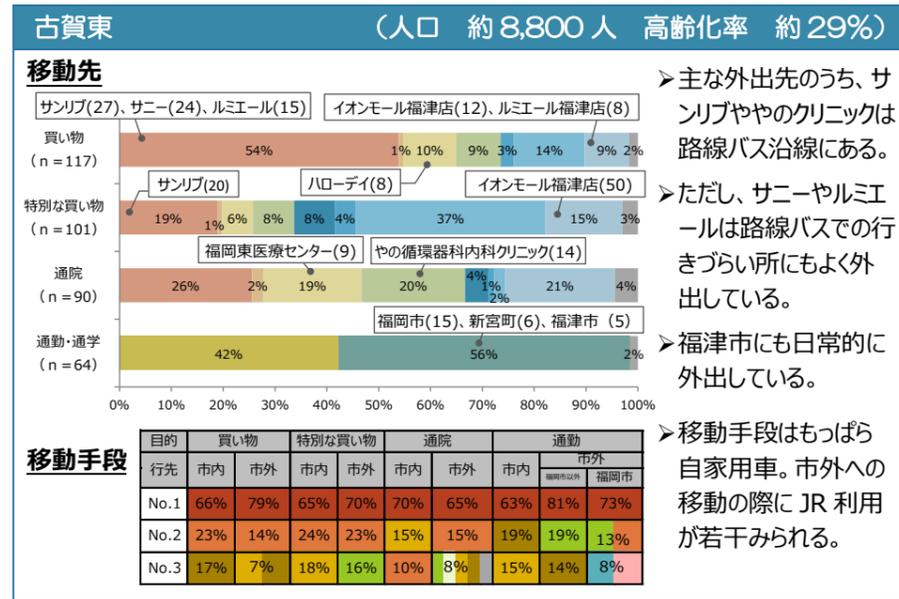
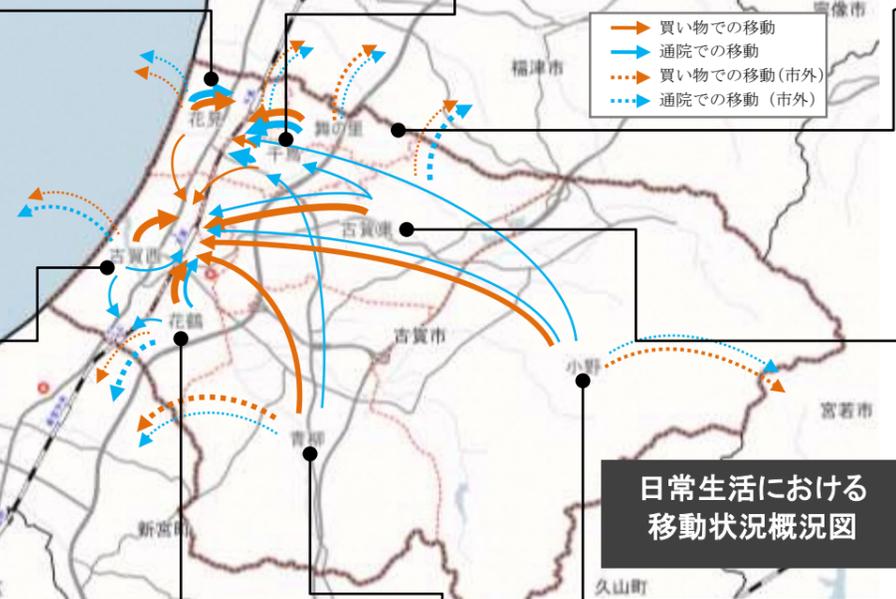
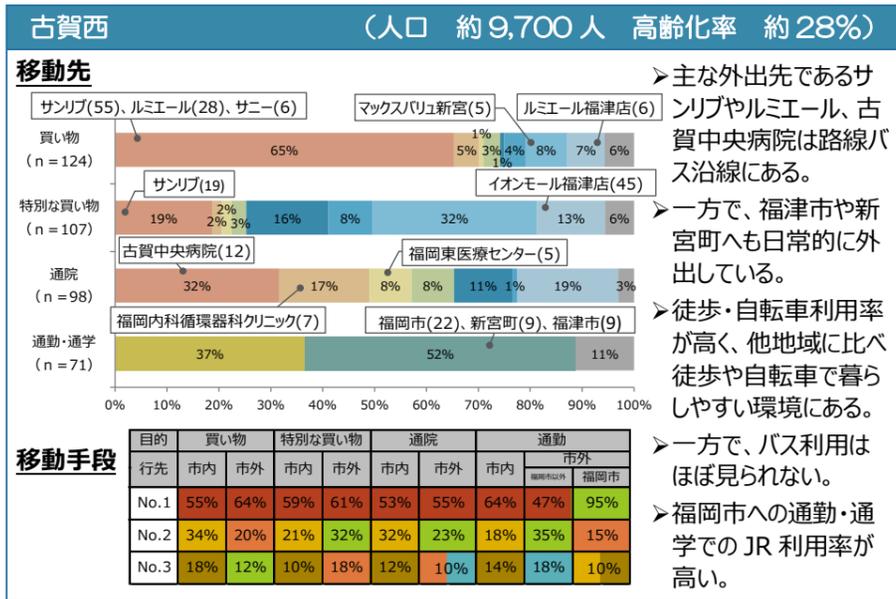
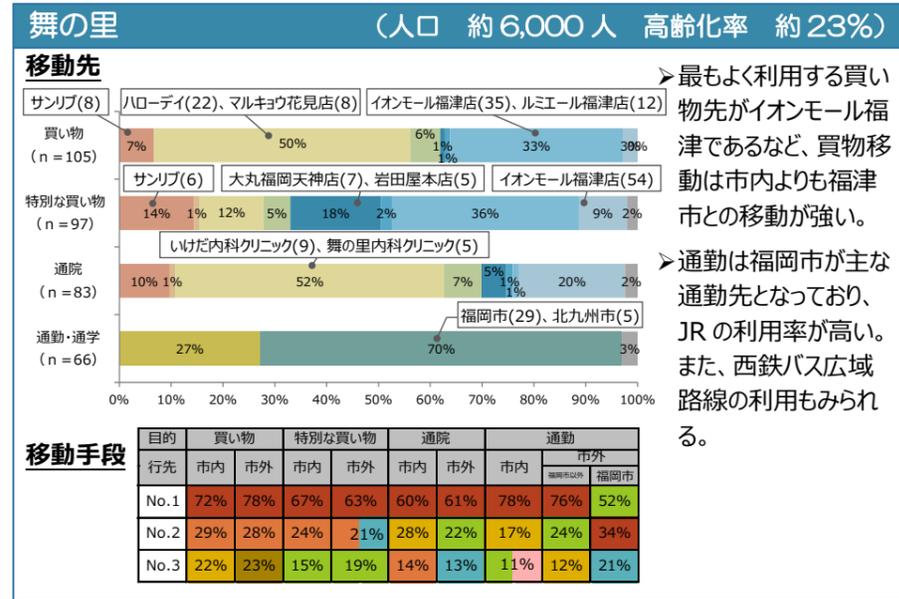
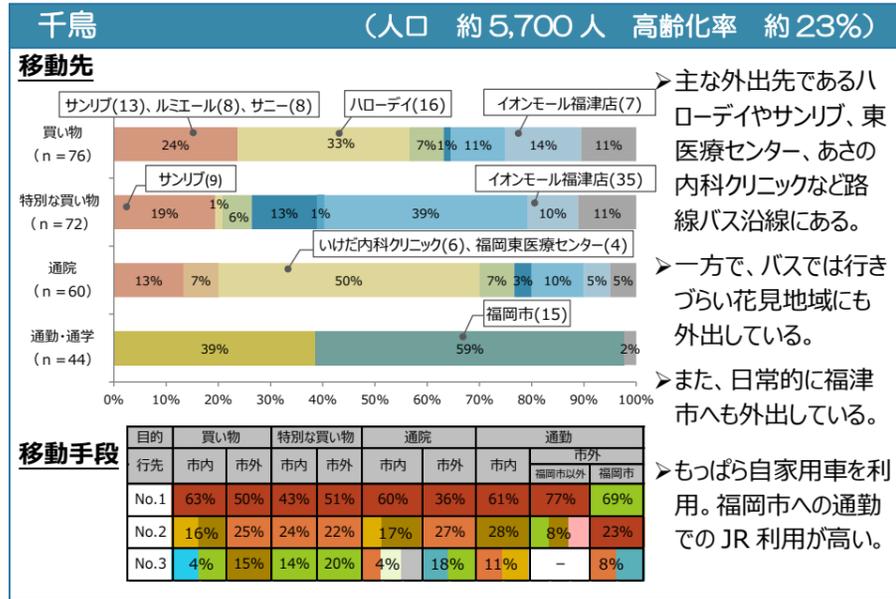
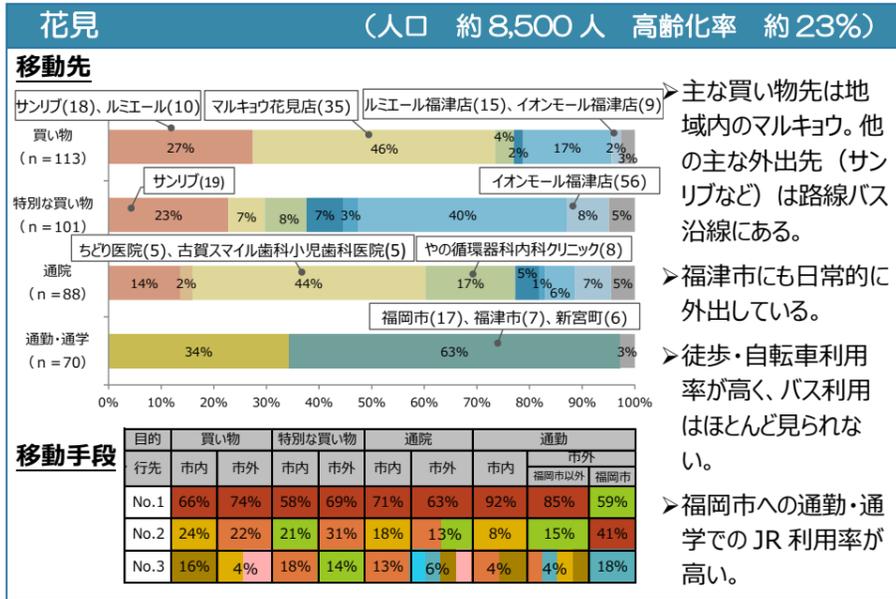
生活利便施設が徒歩圏内にある者は、徒歩で生活が可能であるとみなし、対象者から除くこととする。ここでは、生活利便施設としては「（生活必需品等を揃えた）商業施設」とし、圏域を300mとする。

◆生活利便施設として「商業施設」を対象とする根拠◆  
市民アンケート一次調査結果より、買い物・通院における外出頻度を確認したところ、「週に1日」以上の外出頻度は買い物では8割であるが、通院では1割未満となっており、日常的な外出は「買い物」目的であると考えられる。

よって、買い物を目的とした移動を「日常生活を送る上で必要な移動」とみなすとともに、生活必需品等を揃えた商業施設を対象施設とする。



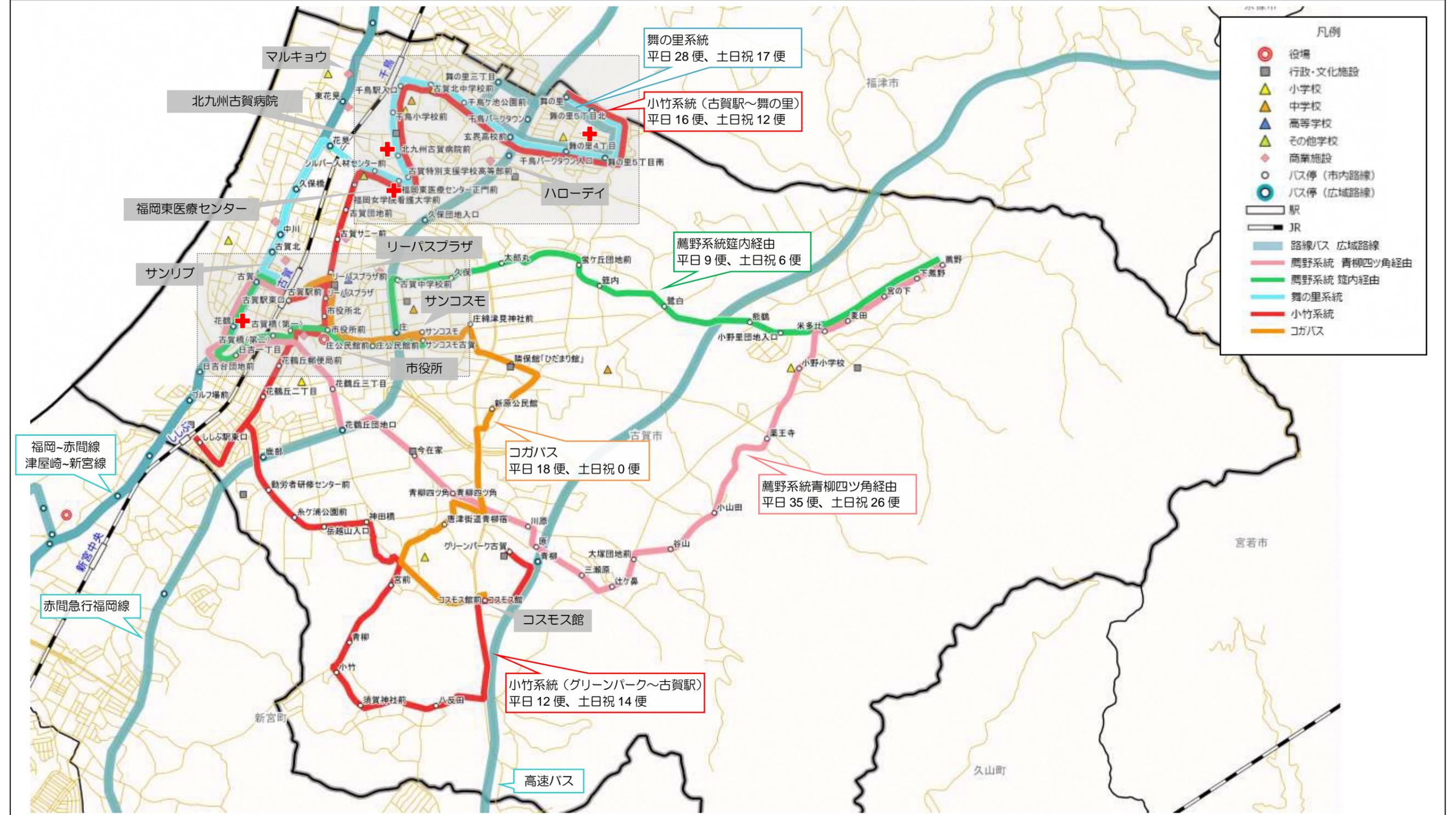
1-3 【②移動ニーズ】市民の移動特性（市民アンケート一次調査結果）



1-4 【③サービス供給状況】運行頻度／【④地域における公共交通の役割】施設立地

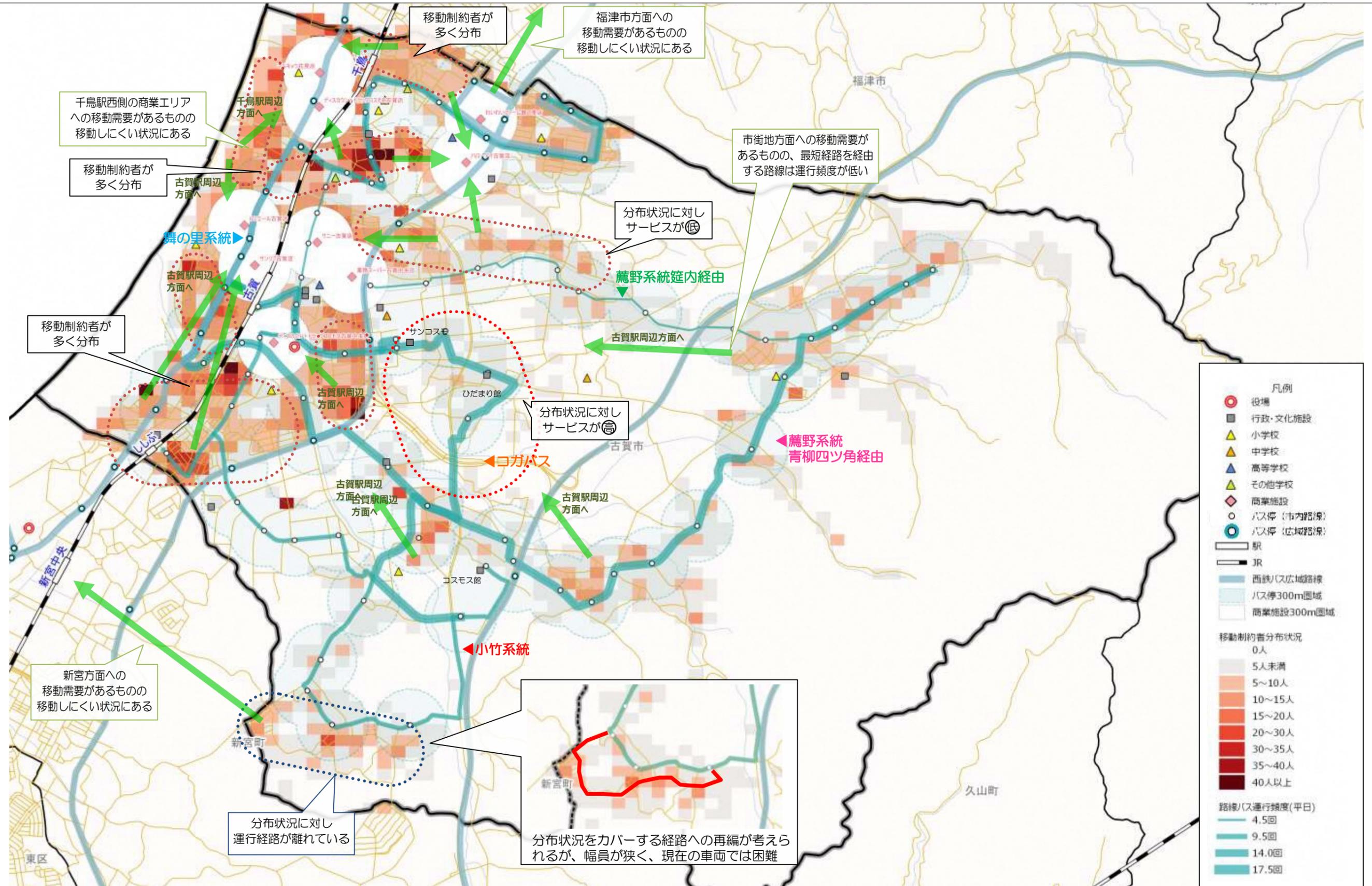
市内を運行する路線および主要な施設の立地状況は以下のとおり。また、西鉄バス市内線及びコガバスについては、運行頻度を図中に記載する。

鉄道	市内停留所	高速バス	市内停留所	西鉄バス市内線	経路			キロ程	所要時間	運行便数	
					起点	主な経点	終点			平日	土日祝
JR 鹿児島本線	古賀駅、千鳥駅、ししぶ駅	直方～天神	高速青柳	薦野系統 青柳四ツ角経由	薦野	青柳四ツ角	古賀駅前	9.6km	26分	35	26
西鉄バス広域路線	市内停留所			薦野系統 筵内経由	薦野	筵内	古賀駅前	8.7km	28分	9	6
福岡～赤間線、津屋崎～新宮線	東花見、花見、久保橋、中川、古賀北、古賀、花鶴、日吉台団地前、ゴルフ場前			舞の里系統	舞の里	花見	古賀駅前	6.9km	20分	28	17
赤間急行福岡線	舞の里、舞の里五丁目北、舞の里五丁目南、舞の里四丁目、玄界高校前、舞の里三丁目、千鳥パークタウン、千鳥パークタウン入口、久保団地入口、庄、花鶴丘団地、鹿部			小竹系統	舞の里	古賀駅東口	グリーンパーク古賀	15.9km	45分	19	19
				コガバス	古賀駅東口	青柳四ツ角	グリーンパーク古賀	6.4km	20分	18	0



# 1-5 移動ニーズのポテンシャル評価

“①移動需要量” = 「移動制約者の分布状況」、「②移動ニーズ（移動の向きと量）」 = 「市民の移動特性（矢印 → で表現）」、「③サービス供給」 = 「路線バスの運行頻度（線の太さで表現）」、「④地域における公共交通の役割」 = 「施設立地（公共施設をはじめとする生活利便施設等へのアクセスを確保）」とみなし、これらを重ね合わせて比較することにより、需要と供給の整合状況を確認し、移動ニーズのポテンシャル評価を行う。



## 2. 移動ニーズのポテンシャル評価に対する対応策（案）

移動ニーズのポテンシャル評価により、現行の公共交通サービスと実際の移動需要との整合状況を確認した。その結果を踏まえ、不整合な状況の改善に向けた対応策について検討を行った。

対応策(案)を以下に記載する。

### 2-1 広域路線に係る対応策

対応策	◎現行を維持するとともに、利用環境の改善を図る
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域路線（赤間急行福岡線、福岡～赤間線、津屋崎～新宮線）は、鉄道と並び本市の広域的な交通ネットワークを担うとともに、市内での移動手段としての役割も担っていることから、<u>今後も維持・確保を図る。</u></li> <li>・ 維持・確保を確実なものとしていくため、利用環境の改善に向け、古賀駅や市内公共施設等において、<u>公共交通に関する情報提供の充実化を図る。</u></li> </ul>

### 2-2 古賀市内線に係る対応策

#### 2-2-1 薦野系統の見直し案

対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>①青柳四ツ角経由及び筵内経由の運行頻度を平準化する</li> <li>②筵内経由の経路の一部を見直す</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動ニーズのポテンシャル人口は、いずれの経路においても沿線に分布している。</li> <li>・ バスの利用状況をみると、利用者の多い停留所は「花鶴丘三丁目」「花鶴丘団地口」「米多比」「青柳四ツ角」「小野里団地入口」「大塚団地前」等となっている。</li> <li>・ 主な乗降場所となっている「古賀駅前」から「薦野」までは、筵内経由の方が短時間で移動でき、<u>同区間の移動においては青柳四ツ角経由よりも筵内経由の方が妥当である。</u></li> <li>・ 運行便数を比較すると、青柳四ツ角経由は平日 35 便/日、筵内経由は平日 9 便/日と大きく差があることから、<u>運行頻度を再配分し、筵内経由の運行頻度を高める。</u></li> <li>・ 同時に、筵内経由の一部区間（「久保」～「古賀」）では乗車利用が少ないことから、<u>経路の見直しを行う。</u> ⇒現行の小竹系統「福岡東医療センター正門前」～「古賀駅東口」の経路を運行</li> <li>・ 以上により、<u>利便性向上と公共交通ネットワーク全体の効率化を図る。</u></li> </ul>
留意点	・ 運行頻度の平準化により減便となる青柳四ツ角経由沿線への影響

#### 2-2-2 舞の里系統の見直し案

対応策	◎運行ルートは現行を維持し、運行便数を見直す
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行では特に利用が少ない区間もなく、万遍なく利用されていることから、引き続き現行を維持する。</li> <li>・ 後述する小竹系統において、「古賀駅東口」～「舞の里」区間の運行を廃止することにより、舞の里地域における運行便数が削減となることから、その影響を考慮し、<u>運行便数を再設定する。</u></li> </ul>

### 2-2-3 小竹系統の見直し案

対応策	<p>①「古賀駅東口」～「舞の里」区間を廃止し、同区間は薦野系統筈内経由で補完する</p> <p>②「グリーンパーク古賀」～「古賀駅東口」区間の一部経路を見直し、車両の小型化を検討する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小竹系統の運行区間は、「グリーンパーク古賀」～「古賀駅東口」、「古賀駅東口」～「舞の里」、両区間に跨る「グリーンパーク古賀」～「舞の里」の3区間があるが、古賀駅を境に利用形態が異なっており、<u>両区間を跨る移動は限定的である。</u></li> <li>・また、古賀駅～舞の里の運行区間のうち、「シルバー人材センター前」～「舞の里」の区間は<u>舞の里系統と重複している。</u></li> <li>・よって、<u>古賀駅～舞の里区間を廃止し、同区間は薦野系統筈内経由により補完する。</u></li> <li>・小竹地域内における現行の運行ルートは、<u>ポテンシャル人口の分布エリアから若干距離がある。</u>しかしながら、<u>地域内は道路の幅員が小さく、</u>現行の車両では車両規模が大きいことから、運行は困難である。</li> <li>・よって、<u>ポテンシャル人口の分布地域の近くを通る区間への経路の見直しと、車両の小型化を検討する。</u></li> </ul>
留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「古賀駅東口」～「舞の里」区間の廃止による影響</li> <li>・車両変更（運行事業者変更）の可能性</li> </ul>

### 2-3 コガバスに係る対応策

対応策	<p>◎運行内容（運行ルート、運行頻度、運行ダイヤ、車両）の適宜見直しを実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コガバスは市役所、サンコスモ、JR古賀駅、隣保館「ひだまり館」、コスモス館等への移動手段としての役割を担っている。</li> <li>・しかしながら、運行便数18便/日のサービスに対し、<u>沿線における移動ニーズのポテンシャル人口は少ない。</u></li> <li>・運行ダイヤについて、乗降にかかる時間を加味すると、<u>現行のダイヤでは時間通りの運行が困難な状況となっている。</u></li> <li>・よって、「青柳四ツ角」～「コスモス館」の区間において、<u>運行頻度の見直し（同区間の運行を削減）を行い、余裕のあるダイヤ設定を行う。</u></li> <li>・また、車両について、現在の利用状況では積み残しが発生していないものの、利用者の上限が9人であり、今後利用者が増加した場合には積み残しが発生することが懸念される。また、主要な利用者である高齢者の利用に対応するため、乗降しやすい車両設備が求められている。</li> <li>・よって、<u>移動需要量の変化を踏まえながら、車両の見直しについて検討する。</u></li> </ul>
-----	---

## 2-4 その他の対応策

### 2-4-1 新技術の活用

対応策	◎新技術の活用による乗合輸送サービスの導入を検討する
	<ul style="list-style-type: none"><li>・市内は JR、西鉄バス広域路線および市内線等が運行している。これらの既存の交通資源が存在する中、路線を新設した場合は重複・競合することは免れない。</li><li>・また、沿岸地域等は道路幅員が狭く、地域内を運行できる車両規模に限られる。</li><li>・現状では路線バス以外の交通手段としてタクシーも利用されているが、リソースに限界があり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正の動向も踏まえ、利活用を検討していく必要がある。</li><li>・新たな手段として、近年 AI 等の新技術を活用した乗合輸送サービスの開発・導入が進められており、本市においても、これらの技術の展開に向けた検討を行う。具体的には、オンデマンドバス「のるーと」（西鉄グループ）、MONET（モネ:ソフトバンク等）、AI タクシー（docomo）等について研究を行う。</li></ul>
留意点	<ul style="list-style-type: none"><li>・既存の交通資源への影響</li><li>・新技術のシステム導入費用や、地域特性として適合するか等未知数であり、十分な検証が必要</li></ul>

### 2-4-2 広域化の検討

#### 2-4-2-1 福津市方面

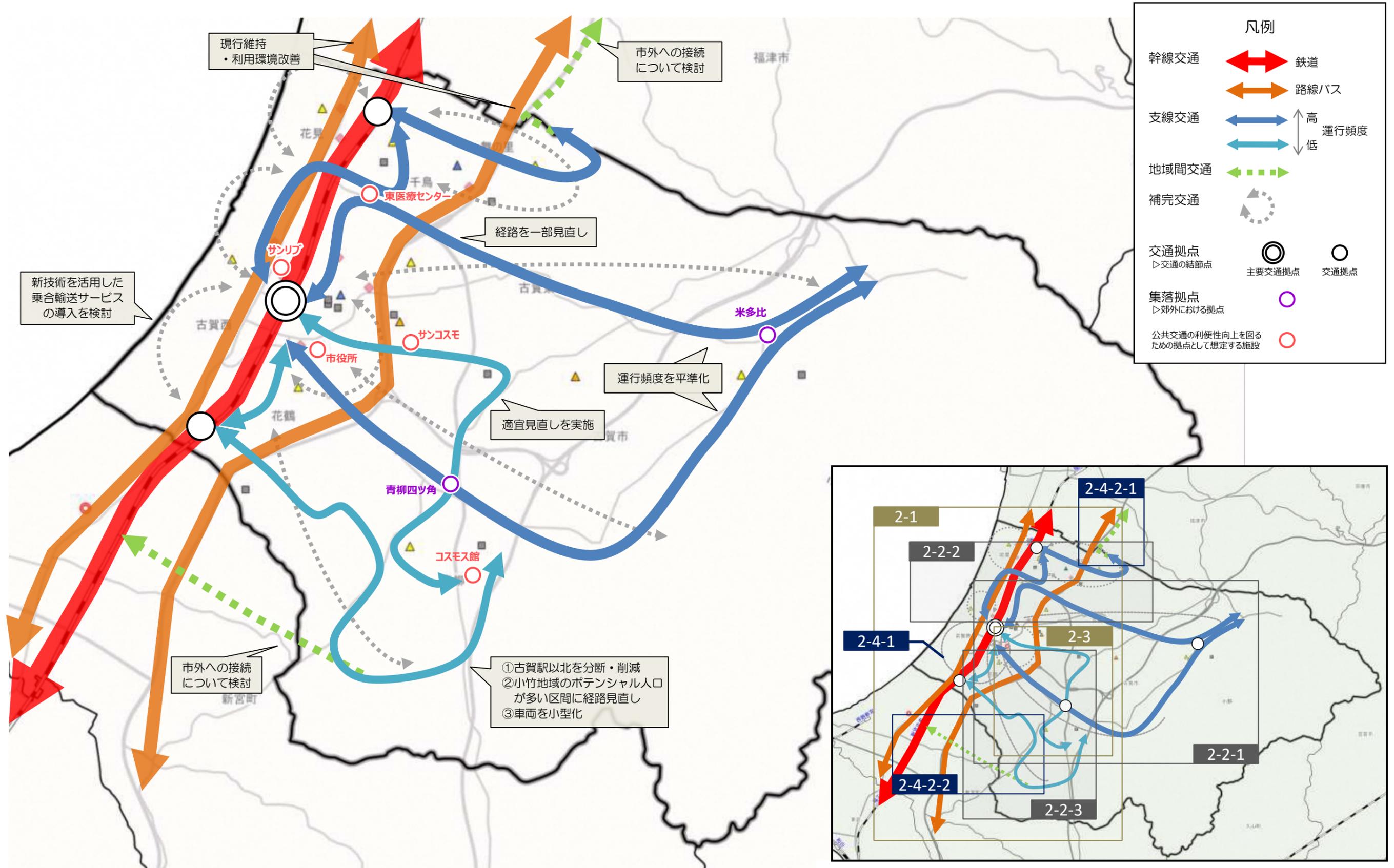
対応策	◎福津市との接続について検討する
	<ul style="list-style-type: none"><li>・市民の日常生活における移動において、福津市（イオンモール福津店、宗像水光会総合病院）への移動が多くみられる。</li><li>・移動需要への対応に向け、福津市と古賀市を結ぶ路線の新設に向けた検討を行う。経路は次を想定する。 (経由地のイメージ：福間駅～宗像水光会総合病院～イオンモール福津店～舞の里～福岡東医療センター)</li></ul>
留意点	<ul style="list-style-type: none"><li>・市外の施設への移動利便性が高まることにより、市内の商業施設等への影響が懸念されることから、導入に際しては関係者と十分な協議が必要</li></ul>

#### 2-4-2-1 新宮町方面

対応策	◎新宮町との接続について検討する
	<ul style="list-style-type: none"><li>・小竹地域からの鉄道利用において、新宮中央駅の利用が多くみられるが、現状では市外への移動需要に対応できていない。</li><li>・よって、小竹地域から新宮中央駅に接続する路線の新設に向けた検討を行う。</li></ul>
留意点	<ul style="list-style-type: none"><li>・小竹系統との役割分担</li></ul>

## 2-5 公共交通ネットワークの将来イメージ

ポテンシャル評価に基づき公共交通ネットワークの見直しを行うことによる、古賀市の公共交通ネットワークの将来イメージは以下のとおり。



「2-1 路線バスの見直しによる対応策」「2-2 路線バスで対応できていない移動需要への対応策」と「公共交通ネットワークの将来イメージ」との対応図