

# 令和4年度 第1回古賀市地域公共交通会議 会議録

○日時：令和4年6月22日（水）15時30分～16時45分

○場所：古賀市役所第2庁舎5階 501・502・503会議室

○委員の出席状況

出席者

【会長】九州産業大学	理工学部 教授	稲永 健太郎	
【副会長】公募市民		久池井 良人	
古賀市	総務部長	野村 哲也	
古賀市	建設課長	小潟 正博	
西日本鉄道株式会社	営業第三担当 課長	久池井 隆	
株式会社古賀タクシー	代表取締役	後藤 正典	
一般社団法人福岡市タクシー協会	専務理事	富原 毅	
公募市民		河村 正彦	
九州運輸局福岡運輸支局	支局長	久保田 靖彦	(代理)
西日本鉄道労働組合	自動車対策部長	山本 義美	
九州旅客鉄道株式会社	赤間駅 駅長	森武 晋一郎	
社会福祉法人古賀市社会福祉協議会	総務・地域課長	多田 祐二	

欠席者

花鶴タクシー有限公司	代表取締役	保井 享	
一般社団法人福岡県バス協会	専務理事	中川原 達也	
公募市民		安武 洋子	
大分大学	経済学部 教授	大井 尚司	

○事務局：古賀市経営戦略課 星野課長、久保係長、丸井、横山

○傍聴者：なし

○配布資料

- 資料1：古賀市地域公共交通網形成計画の進捗状況（令和3年度）
- 資料2：令和4年度公共交通事業者支援事業について
- 資料3：公共交通地域協議会について
- 資料4：A I オンデマンドバスの運行について
- 資料4 別添1：ミーティングポイント・特定乗降場所マップ（案）
- 資料4 別添2：A I オンデマンドバス運行予定地域の公共交通の利用状況

## ○会議概要

### 1. 開会

経営戦略 課長	あいさつ
会長	開会のあいさつ
事務局	委員の出席状況及び会議の成立について報告 資料の確認

### 2. 古賀市地域公共交通網形成計画の進捗状況（令和3年度）

事務局	古賀市地域公共交通網形成計画の進捗状況（令和3年度）について説明（資料1）
委員	地域協議会の回数についてお尋ねする。鹿部区の地域協議会はすでに開催されたのではないのか。
事務局	この資料は、令和3年度末時点での状況である。鹿部区については、令和4年度になって地域協議会を立ち上げたため、こちらには加えていない。

### 3. 令和4年度公共交通事業者支援事業について

事務局	令和4年度公共交通事業者支援事業について説明（資料2）
委員	古賀市において、タクシーに特化した助成をしてもらいありがたいと思っている。福岡県や県内の各自治体に支援をお願いしているが、門前払いのところもあった。改めてタクシー事業がこの会議にもしっかりかかわっていかねばならないと考えている。
委員	妊産婦タクシー利用促進事業について、チケットの使用期限が今年度2月末日までとなっているが、国県の補助金又は交付金の活用を考えているのか。
事務局	この4事業すべてにおいて、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の充当を予定している。使用期限を2月としているのは、対象者の使用後、チケットの精算をし、タクシー事業者への補助金としての支払いが3月末までに済んでいる必要があるためである。

### 4. 公共交通地域協議会について

事務局	公共交通地域協議会について説明（資料3）
委員	花鶴丘、日吉台において実施した各4回のそれぞれの説明内容はどのようなものか。また、花鶴丘、日吉台において出た意見に違いはあったか。
事務局	第1回では、各地区の公共交通の状況はどのようなものか、公共交通網形成計画策定の際に行った調査結果などを用いて説明し、A I オンデマンドバスの紹介を行った。第2回においては、A I オンデマンドバスの乗り方・使い方、運行計画のたたき台を説明、そこで出た意見をもとに、第3回において運賃や乗降場所などの具体的な内容を説明した。直近の第4回では、今回委員の皆さんにお示しするようかなり具体的な内容を提示し、ご意見をいただいた。花鶴丘と日吉台での参加者はいずれも高齢者や地区の役員等であったため、意

	<p>見の相違は特にみられなかった。</p> <p>鹿部区においては、1回でこれらの内容について説明を行っている。</p>
委員	全4回で終了と考えてよいか。
事務局	<p>地域協議会という形にするかは別として、引き続き地域とはかかわっていく。</p> <p>A I オンデマンドバスの導入にあたっては、使い方やアプリなどの説明を丁寧に行う必要がある、今後アンケート調査もしていきたいと考えている。これで終わりとは考えていない。</p>
委員	住民のご意見としては、おおむねご理解をいただけたと考えてよいか。不安が残っている方はいらっしゃらないか。
事務局	<p>運行計画については、ご理解をいただけたと認識している。アプリでの予約に不安のある方向けに、運行の前後に説明会を実施し、説明をしていく予定である。</p>
委員	花鶴丘3丁目区では、福祉会が様々な高齢者向けの取り組みを行っている。今後説明を実施していく際には、このような既存の組織を上手に使ってもらえれば、少し難しいと感じている高齢者にも広がりやすいように思う。
委員	今回は、花鶴丘、日吉台、鹿部となっているが、他の地域から同様の要望はあるか。
事務局	<p>この地域以外に、筵内区、小竹区の役員と意見交換を行っている。</p> <p>筵内区においては現在お出かけタクシーという補助制度を使っていただいております、引き続き活用してもらおうとともに西鉄バス古賀市内線の検討をしていく予定である。</p> <p>小竹区についても、西鉄バス古賀市内線小竹系統の見直しを進める話と、選択肢の一つとして役員からA I オンデマンドバスの話は出たが、市として導入するまでの話には至っていない。</p>

## 5. A I オンデマンドバスの運行について

事務局	A I オンデマンドバス運行予定地域の公共交通の利用状況、A I オンデマンドバスの運行について説明（資料4）
委員	<p>タクシー事業への各種支援については感謝申し上げます。</p> <p>A I オンデマンドバスの運行をタクシー事業者で担うことになった。西鉄バスの乗降客数について説明があったが、この資料で山の高いところ、利用者の多いところにA I オンデマンドバスを導入するということである。以前よりタクシー事業者、バス事業者で切磋琢磨し、この地域の移動需要を何とか補っていかうと努力してきた。今回A I オンデマンドバスという新たな競争相手が出て、自分たちで担うのであれば一緒ではないかという見方もあるように思うが、多少なりともタクシー事業者には影響が出てくる。導入後に、タクシーとバス、またオンデマンドバスとのすみ分け、協力できるところ、競合するところが出てくると思う。</p> <p>ミーティングポイントを見てみると、資料の山の高いバス停のところに設置さ</p>

	<p>れているので、この影響がどうなるのかと思う。</p> <p>また、この区域のどういった人を対象として考えているのかを明確にした方が、A I オンデマンドバスの発展のためどのような施策を打つべきか見えてくるのでは。ミーティングポイントをどのように変化させていくかもお尋ねしたい。</p>
事務局	<p>資料4別添2のグラフの山の高いところは、この場所でバスに乗っている人が多い、その後低くなっているところで多く降りているということを指しており、市内線全体の状況でもあるが、この区域でそんなにたくさんの人が利用しているという状況でもない。</p> <p>バス停と重複しているミーティングポイントがあるのは、現状バスを利用している人には使いやすいであろうと考えているためである。もう一点、この地域を選んでいる理由の一つに高低差があり、バス停とバス停の間の高低差のある所にミーティングポイントを置くことで、上り下りが大変だった高齢者の方にも使いやすいように設定している。</p> <p>ミーティングポイントの今後は、利用状況により地域の意見を聞きながら使いやすいように一緒に考えていくこととしている。数が多くなるとたくさん停まることで利用しづらくなることもあり、数は変えずに、場所を変更することで対応していきたい。</p> <p>対象者については、地域協議会への参加者がほとんど高齢者である状況ではあるが、宗像市日の里地区での状況を見ると通勤通学での利用がかなり多いため、地域への周知を行いながら、そのようなニーズの掘り起こしも行い、美明地区に多い子育て世代の利用促進も進めていきたい。</p>
委員	<p>西鉄でもオンデマンドバス交通事業を行っているので補足する。基本的にはすみ分けができる前提で、同じ公共交通の中で運営形態が異なるということで行っている。現在、バスは乗務員の確保が非常に困難になっており、バスの大型2種免許と異なり、タクシーと同じく普通免許に2種免許がつくということで、バスの運行よりは乗務員の確保も障壁が下がるため、将来を見越してオンデマンドバス交通事業を実施している。今回のこの区域での運行で、影響があるか否かについては、基本的にはすみ分けができるという前提であるため、基本的には影響はないと考えている。決して影響はゼロではないが、たまたまこの区域を走っている古賀市内線が市から支援をもらっている路線であり、影響があった場合においても、結局は古賀市の財政拠出が増加するということになる。今後乗務員の確保の難しさと、この影響によりこのオンデマンドバスにシフトするという視野を描いているのではと推察する。</p> <p>また、宗像市日の里地区で通勤利用が多い理由としては、この地区で日の里線というバス路線を廃止していることから、その交通しかないためである。そこを目指しているのではと個人的には考えている。</p>
委員	<p>日の里地区で通勤通学の利用が多いというのは意外である。通常、通勤通学での利用の場合、JRの駅の時間に間に合うよう、定時定路線のバスに乗るとするのは理解できるが、オンデマンドバスには全員乗れるとは限らない。以前日の</p>

	<p>里地区に住んでいた時には、必ずしもバスに乗らなければ駅にいけないというところでもなく、徒歩でも可能であった。また、日の里地区では200円で駅まで行ける。古賀は300円で、駅の近くに住んでいる人は、予約して300円払って駅に行くということはしないのではないか。それをするくらいなら歩いていくという人も出てくると思われるため、今後どのような利用を見込むかというのは整理しておいた方がよい。若い世代は自家用車や徒歩で、あまり利用しないのではと思われる。日の里地区での利用状況は気になるところである。</p>
会長	事務局で何か情報があれば提供願う。
事務局	<p>日の里地区の利用状況は、当初かなり懸念があったと聞いている。現在、1日平均150人～180人の利用と、多くの方のご利用があるようだ。宗像市はバス路線の廃止があったため、小竹系統を維持したままA I オンデマンドバスを導入しようとしている古賀市とは事情が異なる。小竹系統と今回のエリアは重複するところがあるが、小竹系統の通っている場所が高齢者の住まいから遠く、道路状況により致し方ないが若い方が多い場所を走っているため、A I オンデマンドバスでもう少し住まいの近くに迎えに行き、要望のある駅か病院への移動を補完したいと考えている。</p> <p>通勤通学での利用がこのエリアでどれだけあるかは読めないが、地域の役員としては若い世代に使ってもらい、持続可能な公共交通として、一定の運賃収入があり継続的なサービスになっていけばという期待はある。300円という価格設定については、一定の運賃収入がなければ市の財政負担はどんどんしていくわけにはいかないため、利用促進を図りながら継続的に利用してもらえようようにしていきたい。当初この計画で運行を開始するが、課題、問題点が出てくれば地域と話し合いをし、変更すべきところは変更しながらやっていきたい。今までの定時定路線の公共交通については、市として路線やダイヤを大幅に見直すことはしてこなかったが、A I オンデマンドバスはルートが柔軟に変わっていくが、ミーティングポイントや運行時間等についても将来的には検討の材料になると考えている。</p>
委員	<p>タクシー協会からは、運転される方の労働時間の確保をお願いしたい。業界紙や一部の情報の中ではあるが、デマンド交通では定時で昼休みや休憩をとれる体制になっておらず、予約に左右される印象がある。それがストレスとなり、精神的に負担となっているという記事もある。今回の古賀でもそのようなことが起こるかはわからないが、行政も入って運営していくので、その点についてはお願いしたい。</p>
委員	<p>新しい取り組みを始めるに際しては、だれもが安心して利用できる、ということが大事である。車椅子での利用ができないというのは、福祉の観点からいうと、だれもが安心して利用できるということにならないのではないかと思うがいかがか。</p>
事務局	<p>A I オンデマンドバスだけですべての移動を行うというのではなく、それぞれの交通モードの住み分けもある。西鉄バスや、少しずつ県内で普及してきて</p>

	<p>いる UD タクシーでは車椅子での利用は可能。コミュニティバス、A I オンデマンドバスでは、コスト面や車体が大きくなることによる運転免許の制限もあり、今回の計画では対応ができない状況にある。タクシー協会からご要望いただいている UD タクシー導入に係る支援をするなど、その他福祉施策は様々あるため、織り交ぜて取り組んでまいりたい。</p>
委員	<p>現在、市内タクシー事業者で車椅子利用者への対応はどの程度可能か、お尋ねしたい。</p>
委員	<p>当社では、車椅子の方向けに、介護保険を利用したサービスとして、介護タクシーがある。そちらは限られた特殊な車両での運行になるため、予約が必要で、運賃以外に別途料金をいただいて、市外含め古賀市近辺で多数ご利用いただいている状況にある。</p>
委員	<p>それぞれの交通モードで受け入れられる体制と厳しい体制があり、それらを上手に組み合わせて、市全体として車椅子の利用者も動ける仕組みができていけば、先ほどご紹介いただいたタクシー事業者の例もあるので、今後どのように展開していくか、協議していくことになるだろう。現時点で、車椅子の利用者が移動できないという状況ではないという理解でよろしいか。</p>
事務局	<p>相違ない。</p>
委員	<p>今回、運賃の設定が若干複雑なように感じられる。利用の周知をする際にはわかりやすい工夫をお願いしたい。現時点で今後の周知方法について案があればお尋ねしたい。</p>
事務局	<p>今回の資料4でお示した地域の方には、地域協議会を実施してお示しして来たところであるが、その上で、地域を選んでチラシの全戸配布を行うことが可能であるため、エリアを選んで利用方法や運賃などより細かくお知らせするチラシを配布するなど周知をしていきたい。若い世代になかなか届きにくいいため、運営会社の協力も得ながら、ホームページを作成し、アクセスしやすい仕組み、チラシに QR コードを付けたり、市のホームページにリンクをはるなど若い世代に認識してもらうような工夫をしていきたいと考えている。</p>
委員	<p>この運行は、期限を切った試行実施か、本格運行どちらの位置づけになるか。</p>
事務局	<p>当初A I オンデマンドバスについては実証運行と考えていたが、この地域の方に安心してご利用いただくためには、きちんと4条の許可を取って本格運行として実施したい。変更すべきところは変更しながら運行するため、地域には実証の意味合いがあるとは伝えてきたが、制度としては本格運行の形をとっており、いつまで、と期限もきってはいない。</p>
委員	<p>運行開始の周知について、広報ではもちろんしっかりお知らせしていくと思うが、区の役員対象に体験的に乗車してもらえば、実際乗車してみたの口コミ効果も狙っていけるのでは。また、駅などの主要な場所に、運行内容と、電話でも予約できるというような看板があるといいのではないか。日の里にもそういった看板があり、必ずしもアプリを入れなくても電話で簡単に登録、予約ができ、携帯電話にも折り返し案内が来て、利用しやすいと感じた。そのように入りや</p>

	<p>すいと感じてもらおうことが大事だと思う。最初は物珍しさで乗ってもらえるが、後から入ってもらおうことがなくなる。利用しやすい場所に効果的な告知を行うことが重要である。</p> <p>西鉄バスの古賀市内線には70歳以上の高齢者は100円という取り組みがあり、その利用者からすれば300円は高く感じられるのでは。財政的に難しいと思うが、そのような割引制度についても今後の状況を見ながら検討いただきたい。</p>
事務局	<p>運行開始前、9月をめどに地域の方を対象に試乗会を実施し、アプリの使い方や実際の乗り降りの様子を共有しながら理解をしてもらいたいと考えている。</p> <p>また、周知方法について、古賀駅の通路、リーパスプラザ、古賀市役所等、我々が活用できる場所でのしっかりした周知、また古賀中央病院からもご期待いただいております、病院内での周知にもご協力いただけるのではないかと考えている。</p> <p>それらに加え、ご提案いただいたような周知を工夫しながら行いたい。</p> <p>割引については、財政的な限界はあるが、宗像市の定期券や、その他回数券というやり方もあるので、検討していきたい。</p>
委員	<p>本格運行について、何点か伺いたい。実証実験を経て本格運行に移行するのがスムーズではという思いや、地域に根付くのなら本格運行でいいという思いもあるが、運行が迫る中、課題はあると思うが今後の動きとして実証運行でもいいのでは。</p> <p>また、事務局からユニバーサルデザイン(UD)タクシーの話があったため福岡交通圏*8市7町の全体のタクシー台数中の割合は、16.3%程度である。福岡市だけでなく全体で700車両ほどあり、日産自動車のNV200という後ろから乗り込める車両が22両、トヨタ自動車のジャパンタクシー680両程度が運行している。ジャパンタクシーは乗降に15分程度要し、改良の余地がある車両ではあるが、国から示されている目標はUDタクシー25%であるため、まだ不足している状況にあると考えている。</p> <p>※「福岡交通圏」…以下の地域内に使用本拠を有する事業者が、営業できるエリアのこと</p> <p>福岡市、春日市、大野城市、筑紫野市、太宰府市、古賀市、糸島市、那珂川市、糟屋郡(粕屋町、宇美町、須恵町、志免町、久山町、篠栗町、新宮町)</p>
委員	<p>今回の利用は、登録制であるということだが、アイランドシティや宗像で登録済の利用者は新たに登録が必要か。</p>
事務局	<p>アプリは共通のものを利用するため、一つのアプリで複数の箇所のオンデマンドバスが利用可能である。</p>
委員	<p>東京から来た人も、最初にアプリを入れれば、地区を切り替えて利用可能。この地区のアプリ、あの地区のアプリ、というものではない。</p>
委員	<p>今回のオンデマンドバスは、現金、nimocaで決済処理ができるということだが、様々な地域で導入され、地域によっては定期券やクレジットカード、PayPayなど様々な決済方法があり、それらすべてに対応可能ということか。</p>

事務局	宗像市ではクレジットカード決済に対応しているが、これには手数料がかかること、利用者としては高齢者が見込まれることにより、今回、当初は現金と交通系 IC カード決済対応としている。利用者の要望が多く出てクレジットカード決済も導入したほうが良いということになれば検討したい。
委員	事務局の考え方としても、我々も、オンデマンドバスの利用は高齢者が多いだろうと考えてきているが、タクシーでも若い人はクレジット決済やコード決済の利用が多いため、若い人の利用を増やすことを考えると、決済手段は多い方が利用促進になると考える。
事務局	決済手数料をだれが負担するかという課題もあるため、利用者の意見を聞き、協議しながら検討を進めたい。
会長	A I オンデマンドバスの運行について、ここまで説明及び意見をいただいた。本日は運行についての議決を取るため、事務局より説明願う。
事務局	A I オンデマンドバス議決事項について説明（資料4 P.5）
会長	議決は、出席委員の過半数で決する。現時点での出席者は12名である。A I オンデマンドバスの運行について、賛成の委員は挙手願う。
委員	（挙手多数）
会長	賛成多数により、A I オンデマンドバスの運行について了承する。

## 6. その他

事務局	現在、筵内区、小竹区においても公共交通に係る協議を進めている。状況を見て地域協議会を開催したい。
会長	これから古賀市の公共交通は、新しい段階に進むことになる。明るい未来がすぐ目の前に、という状況にはならないだろうが、現状のままというわけにはいかない。それぞれの立場があると思うが、一歩でも前に、いい方向に進めばということでの今回の議決であったと感じている。委員の皆さんのご理解、ご協力を今後もお願いしたい。

以上