

令和7年度 第1回古賀市地域公共交通会議 ・第1回地域公共交通会議（法定協議会）会議録

○日時：令和7年6月2日（月）13時30分～14時55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	柴田 武巳	
古賀市	建設課長	小湊 正博	
西日本鉄道株式会社	営業第二担当 課長	池田 舞	
株式会社古賀タクシー	代表取締役	後藤 正典	
花鶴タクシー有限会社	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	河津 隆幸	
一般社団法人福岡市タクシー協会	専務理事	三根 徹	
九州運輸局福岡運輸支局	支局長	永松 靖二	（代理）
福岡県福岡県土整備事務所	管理課長	松永 栄一	
福岡県粕屋警察署	交通第一課交通規制係長	佐田 晃一	
大分大学	経済学部 教授	大井 尚司	
九州旅客鉄道株式会社	古賀駅管轄 福岡駅長	紺屋 良治	（代理）
社会福祉法人古賀市社会福祉協議会	総務・地域課	田中 早穂	
公募市民	地域福祉係 係長	飯尾 みどり	
西日本鉄道労働組合	自動車対策部長	鞭馬 隆行	

欠席者 なし

オブザーバー

福岡県企画・振興部交通政策課		三重野 直美	（代理）
古賀市建設産業部	都市整備課長	大浦 康志	

○事務局：古賀市経営戦略課 嶋田課長、横山係長、以下1名

○傍聴者：0名

○配布資料

- 資料1 古賀市地域公共交通会議委員の変更について
- 資料2 令和6年度古賀市地域公共交通会議決算及び監査報告について
- 資料3 令和7年度古賀市地域公共交通会議予算について
- 資料4 古賀市地域公共交通会議財務規程の改正について

- 資料5 古賀市地域公共交通計画における取り組み状況について（令和6年度）
 資料6 令和7年3月に実施したバス無料デーの報告について
 資料7 古賀市地域公共交通計画の改訂・別冊の制定について
 資料8 地域公共交通計画認定申請書について
 資料9 自動運転バスの実証運行について

○会議概要

1. 開会

事務局	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会議委員の変更について

事務局	資料1について説明
-----	-----------

3. 令和6年度古賀市地域公共交通会議決算及び監査報告について

事務局	資料2について説明
委員	資料2に基づき監査結果を報告
会長	次第2 令和6年度古賀市地域公共交通会議決算及び監査報告については承認 することでもいいか。
	（異議なしの確認）
会長	異議なしと認め、令和6年度古賀市地域公共交通会議決算及び監査報告は承認 とする。

4. 令和7年度古賀市地域公共交通会議予算について

事務局	資料3について説明
会長	次第3 令和7年度古賀市地域公共交通会議予算については承認すること でもいいか。
	（異議なしの確認）
会長	異議なしと認め、令和7年度古賀市地域公共交通会議予算については承認と する。

5. 古賀市地域公共交通会議財務規程の改正について

事務局	資料4について説明
-----	-----------

6. 古賀市地域公共交通計画における取り組み状況について（令和6年度）

事務局	資料5について説明
-----	-----------

委員	①―３のバスの補助金について、協議会に予算がつくことになっていると思うが、福岡県はそこまで求めているので、市に予算がついているという認識でいいか。
事務局	生活交通確保対策補助金は、協議会への補助は求められていないので、市の会計で整理をしている。
委員	③―２について、年９回利用促進の取組みが行われているが、ここに記載しているのは全てのるーとに關しての利用促進か。
事務局	こちらに記載しているのは、全てのるーとに關してのもの。
委員	市内バス無料デーについては、ここに記載しないのか。
事務局	利用促進につながるものなので、後ほど追加したい。
会長	③―２は、市内バス無料デーも入れて年１０回となる。
委員	①―１コガバス収支率の目標値２５％というのは、県の生活交通確保対策補助金の要件にあわせているということでもいいか。
事務局	お見込みのとおり、補助要件にあわせて２５％に設定している。
会長	引き続き、目標値の達成に向けがんばってほしい。

7. 令和7年3月に実施したバス無料デーの報告について

事務局	資料6について説明
委員	市内バス無料デー、非常にいい取組みだと思う。利用者を増やすには、周知も含めて、利用してもらった人に便利さをわかってもらういい機会と思っているが、一つ残念なのが、この周知方法について、市の公式ホームページ、SNS、小中学校安全安心メールとなっている。市の広報誌の3月号の表紙にバス無料デーがあると書いてあったが、いつどのような形であるのか書いてなく、それは後ほどとなっていたが、その後の周知方法が公式ホームページとSNSだった。アンケートの中にもあったが、無料デーが実施されていることをバスに乗ってはじめて気が付いたという人が結構いた。これは違うんじゃないかと思う。何が違うかと言うと無料デーがあるから乗ってみたという人の割合が多くて、はじめて無料デーの意義があると思う。普段から乗っている人が乗ってみて無料だとわかって、改めて認識するという意味では、いいことと思うが、利用者の拡大にはもう少しインパクトが足りないのではないかな。私は市民として、ほとんど無料デーがあっていると感じなかった。ポスターも掲示物もない、毎月まわってくる回覧板にもない。マスコミにのることは難しくても、いろんな形で周知してはじめて乗ってみようかと思うようになるため、今回の無料デーについては、本当に皆さんが知ってから乗ったのか疑問に思う。ここに出ているアンケート結果も市民全体の意見を完全に反映したものにはなっていないのではないかと危惧している。
事務局	事前周知については、事務局としても足りていなかったと反省している。無料デー自体は、今後アンケートの精度を高めていき、意見を収集していきたい。

	予算の関係があるのでどこまでできるか分からないが、無料デーを同じ期間にするか、イベントにあわせてするという方法もある。今後、継続して実施できないか、また周知を SNS に頼るのではなくいろいろな方法を模索していければと考えている。
委員	アンケート結果に香椎、福津、新宮まで乗り継ぎなしでいけるようにしてほしい。イオンモール福津、サンリブ古賀、図書館へ行きたいということで広域の路線の話があったが、広域路線の検討は、市内全部の地域の住民が参加できるような形で考えているのか。広域路線について、新たに聴く場所をつくるとか、各行政区にアンケートを出すなどされるのか。 この資料に沿線の地域住民と話し合いを持つようなことが書いてあったが、小野・小竹・薦野などは、東医療センターに行くのも大変不便。バスが2時間あく時間帯もある。直通で行けたらいいが、乗り継ぎの問題について市内全体で検討をしてほしいと思い意見した。
事務局	市は空白が生じているだろう行政区に声かけしているが、全体には声かけできていない状況。昨年度、公共交通に関するセミナーを実施したが、周知が不足している部分もあり、地域の方に出席していただけなかったことがあった。話し合いをしていく中で、考えているのは、高齢者向けに、サンコスモの包括支援センター、社会福祉協議会などが関わっている地域のコーディネーターに声かけをさせてもらい、公共交通についての情報提供をさせてもらう。また意見を集約してもらい、必要であろう地域に市から出向いていって話し合いをさせてもらうのも有効ではないかと考えている。コーディネーターはいろいろな人と関わるので、そこで意見をいただくことも必要であるし、そこからどこまでできるかわからないが、各行政区で協議会を開催するなどの働きかけができればと考えている。
委員	私の地区でも月に1度福祉会で高齢者の集まりをしているが、昨年、包括支援センターからコーディネーターや社協の人にも来てもらったが、そういう人をお願いするのは大変助かることだと思う。
委員	アンケートの結果は出ているのか。
事務局	会議資料と一緒にデータお送りしている人にはデータで、紙でお送りしている人には紙で、詳細のものを事前にお送りしている。
委員	無料デーは新たな取り組みとしてとてもいいと思う。アンケートの結果の中ではじめて乗車した人が結構いる。アンケートの質問4で、はじめて乗車した人にこれまでどう外出していたかの質問と年齢層などのクロス集計をしているのか。はじめて乗車した人がどのような属性であったか教えてほしい。
事務局	周知が不足していた部分もあり、無料デーをきっかけにはじめてという人はなかなかいなかったが、コガバス小竹線は、学生が親から聞いてはじめて乗ったという人が結構多くいた。JR 新宮中央駅まで通学のために利用し、引き続き利用の意向がある人が垣間見えた。西鉄バス、コガバス JR 古賀線は、バスには無料デーのお知らせを貼っていたので、乗って気づいた人がたくさんいたと思う

	が、市外の人もしはじめて乗った人がいて、市内の食品加工団地でのイベントに使った人がいた。また無料デーの期間は県知事選挙の期間であったため、投票日は近くの体育館等で実施されているが、市役所とサンリブが期日前投票所になっていたのも、はじめて乗車した人の中に投票に利用した人もいた。
委員	コガバス小竹線にはじめて乗車した人が多かったようだが、1回乗ってもらうことも重要だが、継続して乗ってもらうことが重要だと思う。4月になって今までの利用が増えたのか、減ったのかわかれば教えてほしい。
事務局	4月の分析はできていないが、小竹線がJR古賀線と違うところは、通勤通学の時間帯に運行していることで、朝早い便を皆さんに活用してもらい、人数が増えてきていると聞いている。コガバスは車両も小さく9人乗りのため、乗車を断らないといけない可能性も出てくるため、別の手立てを考える必要があると思うが、小竹線は通勤通学の時間帯が増えてきていると認識している。
委員	非常にいい取組みと思うので、周知等に気をつけながら、今年度もぜひ実施してほしい。
委員	バス無料デーの利用者数内訳で、前年同期間の実績とあるが、去年は実施していなかったのか。 実績額に、補填した収入額を記載しているが、県や国の補助金は活用しているのか。県には生活交通確保補助金があり、利便性向上メニューもある。バスの無料デーをし、利用促進をしたということでの補助もあるので、今年度も実施する予定があれば活用してほしい。
委員	小竹線は通勤通学の方がかなり多い。何でこんなに多いか運行する立場から考えているが、前は反対もしたが、広域で便利がいいから、例えば福津のイオンまで行きたいとか、福岡駅まで行きたいとか、小竹線はJR新宮中央駅まで行っているの、そのときなぜ古賀駅ではないのかということも話したが、ここは古賀市の地域公共交通会議でもあるので、広域について、県、支局も認知されるのか。西鉄バス、タクシー事業者もある。単に便利がいいから始めるというのは、私は違うと思う。新宮の人も税金を使って乗せていっているわけなので、方向性についてわからないので、広域について慎重に協議したほうがいいと思う。
事務局	広域について、小竹からJR新宮中央駅の需要については地域協議会で把握をしてきたところ。昨年度、人流調査も実施し、小竹地区からは古賀駅に、そもそも移動をしていない。元々、JR新宮中央駅への移動が多いということがあったので、古賀駅への移動を奪って移動しているわけではないと認識いただきたいと思う。イオンモール福津については、検討を進めるかどうかということになるが、福津市側から東医療センターやサンリブへの移動も西鉄バス古賀市内線であればかなう可能性があるの、古賀駅とイオンモール福津を相互に移動できる仕組みをうまくそれぞれの市で検討を進めるべきであると考えている。
委員	無料デーの今後のことだが、令和7年度も実施されるのか。
事務局	元々予定はしていなかったが、検討したいと思う。これから内部で調整したい。

委員	令和6年度の取組みが長期的に前から考えていたというよりも、急におきた企画ではないかと私は思った。10日間は他の自治体と比べても長いので、10日間が無理だったら、1週間などもう少し短くてもいいと思うので、ぜひ継続して取り組んでほしい。あといつにするかのタイミングで、今回は3月下旬で、最終日が3月31日だった。間が悪いことに4月1日から西鉄バスは減便となった。便利だと分かったら4月1日から減便となったというのは少し間が悪い。 1年間のうちで長期的にできるのであれば、どのあたりで行うのか。前回の取組みではこういうことがあったということで、乗ってみたいという気持ちを誘うような内容が大事だと思う。先ほどSNSで周知したと言われたが、SNSは拡散する効果は強いと思うので、よかったところはぜひ広げてほしい。 私も先日、古賀駅の東口で市内線のバスを待っていたら、そこに女性が2人いて、今からどうやって帰るかとなったら、1人はコガバスで帰ると言っていて、コガバスは便利になったと言われていた。もう1人はのーとで帰ると言っていた。お互いに西鉄バスは減便になったと言っていた。口コミとかいろんな機会を通して広げていくと、バスを使ってみようかなという気になってくると思う。 もう1点、アンケートの結果にも出ていたが、バスの時間が分かりにくいというのと、乗り換えなどの間の時間が空きすぎ、使いづらいというのがあった。JRは本数も多いが、バスは時間がまちまちというのがある。利用者が乗りやすいように、いつもこの時間とか、1時間に1本でもあればいいが、なかなか難しい問題もあると思うが、長期的な取組みを、先ほどの無料デーの実施を含めて検討願いたい。
事務局	時期などは内部で検討を進め、開催するときは、こちらの会議でお諮りさせていただく。
委員	ここで出ているアンケートの結果が、はじめて使った人の意見なのか、ヘビーユーザーの意見なのか。どれだけ意見の数があるのかを、結構慎重に見ておいたほうがいい。150人いて100人が意見を言っているのであればまた別の話になるが、その100人がほとんど使っていなかったとなると、これもまた考えないといけない。あまりここで路線の広域化について、言葉尻をとるようなことを言わないほうがいいのではないかな。やりすぎるとみんな共倒れしてしまう。みんなどこに行きたい、直通にしてほしいと言うけれども、全部直通にすると減便しないといけなくなる。1本の距離が伸びて減便しないといけなくなって、かえって不便になってしまう。それを今、運転手がいらない状況でやっていかないといけないとなると、どれだけうまく回していくかということを考えないといけないくて、一定無理する必要がある出てくるということを理解しておく必要がある。そのときに乗り継ぎの拠点の場所をどこにおくか。ただバス停がポツンとあるところで乗り継ぎなさいというのは苦痛だけれども、待っている間に涼しい場所でお茶でも飲めたり、お手洗いに行くことができる場所であれば、田舎でも10分か20分くらいは待つ。私の住んでいるのは大分の県庁所在地の団地

	だが、もうすでに1時間に1本バスがない。土日になると1日に15本ないが、何とかやっている。乗っている時間が、限られてくる。そういうところを目指して、うまく乗り継ぎをやってもらおうというのをやっていかないと、すぐに直通にすると行ってしまうと、ここが言葉尻になってしまい、直通の路線をつくるのかという話になってしまうので、あまり言いすぎないほうがいいのではないかという気がする。どこでも直通を求める声はあるが、やりすぎるときりがなく、路線バスも共倒れしてしまい、結果的に何も残らないということになってしまうので、気をつけてアンケート結果を把握してほしいと思う。
事務局	貴重な意見をいただいた。高齢化が進んでいたり、生活の足の確保ということで、公共交通は重要になってきていると感じている。その一方でやはり、今ご指摘をいただいたように、すべてのニーズにすべからく答えるのは難しく、現状を正確に把握しながら、どこに重点を置いていくか。本当に空白のところに手当をするなら、ある程度バランスをとっていかないといけないと考えている。無料デーの話もあったが、今年度の予算は計上していない。無料デーの効果はたしかにあったと思うので、十分にアンケート結果を見ながら、利用促進に取り組んでいくことは大変重要と考えているので、前向きに考えていきたい。
委員	無料にすることがすべてではないと思う。無料にしなくても使ってもらう方法はあって、むしろお金を払う習慣をつけることも、公共交通を使う上では大事。無料はきっかけになるが、いずれお金を払ってもらわないといけないので、お金を払う習慣をつけないと、タダのときにしか使わないということになるので、無料デーをやらないところもある。半分でもいいからお金を払ってくださいというやり方をしているところもある。やり方はいろいろあると思うので、無料に固執しないほうがいい。お金払ってもらってもやれるやり方は、たくさんある。
事務局	いろんな手法を検討していきたい。
委員	無料期間中ののるーとの実績に変動がみられたか。トータルでの交通と思うので、のるーとを使っていたけど、無料だから路線バスにその期間は人が移ったとか、基本的には動き方が違うので、利用者がかぶっているとは想定しないが、わかれば教えてほしい。実績がなければ市で分析してほしい。 のるーとに関して、今回無料の対象外であるが、もともとの目的が乗車体験ということであれば、のるーとに関しても無料の検討をしてもよかったのではないかと思う。
事務局	のるーとが無料デーの対象外であった理由は、のるーとは初回利用クーポン400円分あり、まずはクーポンを活用してもらい利用促進とすることで、今回無料デーの対象外とした。 無料期間中の利用について、数字をもちあわせていないので、後ほど報告したい。
会長	昨年度末の無料デーについて報告があった。令和7年度、計画に基づいてということになるが、引き続き利用促進を進めていく必要がある。またいろんな立

	場の方の意見をいただきながら、どういう形でやっていくのか検討し、また進んでいってほしい。
--	--

8. 古賀市地域公共交通計画の改訂・別冊の制定について

事務局	資料7について説明
委員	どこを幹線にしてフィーダーになるのか。
事務局	JR 新宮中央駅との接続や JR 新宮中央駅にて幹線系統（新宮町コミバス「相らんど線」）との接続。
委員	新宮町のコミバスが幹線になるのか。
事務局	そのとおり。
会長	次第7 古賀市地域公共交通計画の改訂・別冊の制定について、承認すること でいいか。
	（異議なしの確認）
会長	異議なしと認め、古賀市地域公共交通計画の改訂・別冊の制定については、承認とする。 計画自体が大きく変更するというより、現状に合わせたものをご理解いただきたい。

9. 地域公共交通計画認定申請書について

事務局	資料8について説明
委員	フィーダーで申請するとのことだが、資料3の予算の中には補助金の記載はないのか。予算の中に計画推進委託というのがあるが、補助金はバスの会計年度と事業年度が異なるため、補助金の収入は次年度になるという理解でいいか。
事務局	令和8年4月以降の本格運行が対象になり、補助金の収入が令和9年4月となるため、今回の予算には入れていない。
委員	資料3の推進支援委託は何をされる予定なのか。
事務局	業者に委託する内容になるが、今回の計画の改訂や本格運行に向けての分析、その他公共交通関連で協議会等を開催するにあたって、資料作成等をしてもらう内容で委託することになっている。
委員	説明がなかったので、それは言っておいたほうがよかった。
会長	地域公共交通計画認定申請書について、異議ないか。
	（異議なしの確認）
会長	異議なしと認め、地域公共交通計画認定申請書について承認とする。 また、提出後の指摘等があった際の修正は、事務局一任でいいか。
	（異議なしの確認）
会長	異議なしと認め、提出後の指摘等があった際の修正は、事務局一任とする。

10. 自動運転バスの実証運行について

事務局	資料 9 について説明
委員	路線は新路線か、今ある路線にかぶせる形か。
事務局	現時点で計画しているのはのりーと区域内での定路線で考えている。ルートは古賀駅東口とししぶ駅東口を結ぶルートで、今年度、実証運行できないか考えている。時刻表 1 ページ目の赤い実線の小竹系統で、古賀駅東口からリーパスプラザこが、庄公民館前、3 号線を通して鹿部に行き、右折してししぶ駅東口に向かうルートで現在検討を進めている。
委員	現在、走っている路線ではなく、新しい路線を引くということか。
事務局	のりーとの運行エリアでの実証運行となり、定路となる。
委員	自動運転にもいろいろなレベルがあるが、今回の実証運行のレベルはどの程度のものか。3 号線を運転するとすると、無人ではないと思うが。
事務局	今回の運行で予定しているのはレベル 2 での実証となり、運転手が運転席に乗り、ハンドルはいつでも握れる状態で待機してもらうことを考えている。3 号線から右折するところ、左側の車線から右折レーンまで車線を移動していくところは手動介入という形で、完全に自動化は難しいのではないかと考えている。それもあわせて実験したいと考えている。
委員	3 号線を通るからには、いずれ自動運転に移行するといっても、この路線は難しいと思う。あくまでも自動運転を 1 回やってみるという実証のための路線と考えていいか。
事務局	この路線にしたのは、最終的に小竹系統まで伸ばしていきたいという思いがある。最終的には、のりーとと路線バスを組み合わせたような路線で自動運転できればと考えているので、このルートとした。何年後になるかわからないが、少し計画を変更しながら、レベルを上げながら、ルートを変更しながらしていければと考えている。
委員	まだこのルートを考えて補助金の申請をしたという段階で、ルート等については関係機関と調整はされていないものと認識していいか。
事務局	運行を予定している事業者や遠隔監視等にかかわってもらう事業者とは、内々に話を進めさせてもらっている状況。採択されなければ、運行自体が難しいので、採択され次第、ルートの許認可等については、話を進めていきたいと思っている。
委員	道路管理者、公安委員会など、自動運転をするときに手続きをしなければいけないところは、まだこれからと思えばいいか。
事務局	3 号線を走るときに自動運転の最高速度が時速 35 km となるので、危ないということは認識している。内々にどうかということは話をさせてもらっている。最終的にルートが決定次第、打診させていただく予定としている。
委員	今年度の実証運行の運賃はとるのか。
事務局	今年度の実証運行は無料で考えている。
会長	近い将来の自動運転のまずは第一歩と理解している。自動運転となると、いろ

	いろなところで変化が必要であるし、理解してもらわないといけないところもたくさんあるので、慎重にしていけないといけないと思う。ただ一歩踏み出さないと先が何も見えないということになるので、うまく一歩が踏み出せばいいと個人的には思う。
--	---

1 1. その他

事務局	報酬等について本日お支払いさせていただく。
-----	-----------------------