

令和8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8年6月11日（木）14時00分～15時30分

○場所：リーパスプラザこが103洋室

○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	小潟 正博
西日本鉄道株式会社	地域ネットワーク担当 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	沖田 博幸
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	中川 久美
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

欠席者

西日本鉄道労働組合	自動車対策部長	鞭馬 隆行
-----------	---------	-------

オブザーバー

福岡県市町村・地域振興部交通政策 課		安成 健一郎 (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2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7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8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計画における取り組み状況について（令和7年度）

資料5 第2世代交付金採択事業について

資料6 地域公共交通計画認定申請書について

資料7 コガバスダイヤ改正・デジタル乗車券の導入について（報告）

○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7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7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7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8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8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 でいいか。
	（異議なしの確認）
会長	異議なしと認め、令和8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計画における取り組み状況について（令和7年度）

事務局	資料4について説明
委員	1点目、資料4-2の中でのるーと古賀の説明があったが、収支率は記載して いないのか。2点目、運転手確保のための二種免許取得支援制度において令和 7年度実績3件ということであるが、これのバス・タクシーの内訳を聞きたい。 最後に資料4-2、事業1-3運転士の確保の中で福岡県が作成したバス・タ

	クシー運転手確保事業における運転体験会及び合同会社説明会のチラシについて、市公式 SNS 等で情報発信を行ったと記載しているが、今年度も福岡県で運転士確保のためのタクシー運転手体験会及び合同会社説明会を行うため今年度も周知をお願いしたい。特に県としては広報紙への掲載は効果が大きいと思っており、ご検討いただきたい。
事務局	のるーとの収支率は資料に掲載していない。口頭で伝えてもよいか。令和 6 年度は 6.1%、令和 7 年度は 9.9%になっている。
委員	乗合率は分かるか。
事務局	乗合率は無いが、1 日当たりの利用者数であったら令和 7 年度が 28.9 人、令和 6 年度が 30.1 人である。次に二種免許取得支援事業補助金の実績 3 件はいずれもタクシー事業者である。
委員	一点確認したいが、乗合率は今後出すことは可能なのか。県の制度との絡みがあるため聞きたい。
事務局	乗合率の算出方法については現在、県に相談中である。
委員	1 点目、資料 4 - 2 ののるーと古賀の見直しについてののるーとダッシュは依然利用率が低いと記載されているが、利用率というのは何の数字なのか、何が母数なのか、それとも主観なのか、教えていただきたい。 2 点目、資料 4 - 3 市民満足度は年齢別で 60 代、70 代は高いが、一方で重要度が低いとなっているのはどのように読み取られているか知りたい。
事務局	のるーとダッシュの利用率は予約全体で見た所感。4 月のデータではアプリが 410 件、電話が 155 件、LINE が 107 件、ダッシュが 10 件という現状である。予想よりも利用者が少ない認識をしている。今回 4 月の数字をあげたが、今のところ他の月も大体同様である。場所を移動させるなどより利用しやすい方向にしていきたいと考えているが、もう少し利用促進等が必要と考えている。 続いて市民満足度の重要度について。中央に縦線で示す全体重要度平均 3.56 は公共交通を含む市の 33 の事業の平均であり、公共交通の 3.57 とほぼ変わらないが 60 代、70 代以上においては他の施策や他の年代と比較して重要度が低く出ている。この年代においては、現状に満足しておられ、維持をしてほしいという意向でこのような数値が出ているのではと推測している。
委員	資料 4 - 3 の市民満足度、利便性についての重要度のアンケートはどのような方法で何名に取られて回答がどのくらい得られたものか。古賀市全体の地域からの回答であったのか聞きたい。
事務局	古賀市のまちづくりに関する市民アンケートで古賀市内在住の 18 歳以上の男女を無作為抽出し、3000 人を対象に送付している。回収数は 1364 人となっており、回収率は 45.5%である。地域は無作為であるため満遍なく実施できている。全体で 1364 サンプルとなっており、属性別の数値は、例えば資料の「男性 (n=588)」という記載は、男性 588 人となる。
会長	資料 4 - 1、① - 3 の財政負担額は、令和 7 年度が 2.0 億円となっており歳入は外からあっているが負担額は大きくなっているように見える。2 つの歳入の

	合計は 4400 万ぐらいあるため、実際市からの支出は 1.5～6 億円ぐらいである。資料的に誤解を生みそうであるため、他の時にはその部分の説明を補足した方が良いと思う。
委員	資料 4 - 1、① - 3 の財政負担額において、補助金を「歳入」と表記するのは一般的に違和感がある。収入－支出で埋まらない分を、市が出すのではなく他の主体に埋め合わせてもらうのが補助金であるため、誤解を招く標記は削除した方が良いと思う。また、この部分のみ何を実施したかや分析がない。例えば、経費の上昇率によっては財政支出額の増加がやむを得ない部分もあると思う。是非、要因分析をお願いしたい。
事務局	ご意見感謝する。今後の資料作成時、および説明の際には本意見を取り入れていきたい。財政負担額の増加要因は、令和 7 年度に実施した自動運転バス実証運行事業および交通案内用のデジタルサイネージ設置等の地域交通活性化事業の実施に伴うものである。

6. 第 2 世代交付金採択事業について

事務局	資料 5 について説明
委員	どういう分析かだけで良いが、試乗者数が 286 名で日平均 28.6 人というのは事務局としては多いと判断しているのか。それとも少ないと判断しているのか。
事務局	バスの定員としては 13 名乗車出来て、1 日 10 便というところだと最大 130 名乗車が可能であった。それが 10 日間というところだと考えると乗車率としては少ないと思う。周知期間等々もあまり取ることができなかった部分や予約が難しかったという声もいただいている。次回に向けて改善できればと思っている。
委員	実証運行を実施して、古賀市として今後の導入等に向けてどういう風に考えているのか。まだレベル 2 での実施であるため、いわゆる自動運転にはレベルが達していないためなんとも言えないと思うが、今後の課題などを聞きたい。
事務局	自動運転実証運行については、第二世代交付金を 3 か年で採択を受けている。3 か年でレベルを上げていくことや、ルート等を検討して社会実装を目指していく実験をしていくことを考えている。令和 7 年度の実証運行の中では、ルートとしてここは不可能であったり、走行環境が厳しいというところも散見された。条件付で運行しているところでも最終的に運転手がいらない状態での運行にかなり課題はある。今年度も実証運行を考えているが、ルートやレベル、システムの連携状況など令和 7 年度の課題を踏まえて運行計画を再度練り直して臨みたいと考えている。
事務局	今年度実証してとても良い所が 2 点ぐらいあった。例えば信号の認識やよく自動運転である急ブレーキ。かなり走行性の安定性があるということが分かった。先ほど言ったように古賀市の道路環境を実際に見てみないと分からないところはあり、障害物が多いということを認識している。ルートを十分に検討しながら、安全性第一で進めていきたい。先ほど試乗した方が少ないという意見もあ

	ったが、やはり市民に乗車していただくことで社会受容性を上げながら、今のところは今年度、来年度に実装に向けて努力していきたい。
委員	市長のあいさつの中で数年後の本格実装を目指すとはっきり言っていた。しかし、そこに至るまでのプロセスは明確に言われていなかった。理念として打ち出しているのか、プロセスが明確にあるのか聞きたい。自動運転については古賀市民の中でも関心がある方とそうでない方がいる。今回のアンケートは乗車した方のアンケートであるため、関心のある方の意見である。市民全体にすると決してそうでもないと思う。ししぶ、花鶴、小竹地区は非常にいろんな取り組みがされているが、取り組みがされていない地域の方は今後どうなるのか、特定の地域だけ進んでいるのではないかといった思いを持っていると思う。全体像を3年間の中で明確にしていいただきたい。また、そのことを市民にも伝えてほしい。
事務局	委員ご指摘の通り、周知やロードマップを示しながら進めていくことの重要性を考えているところである。実証実験は今年度までレベル2、来年度はレベル4で予定はしている。ただし、実証運行をした結果を反映させながら、計画を練り直していくことにはなっていると思う。運転士不足の中で自動運転の社会実装を目指し、余剰が出来た運転士を他のバス路線にあてられないかと考えている。人口減少社会がどんどん進んでいく中でいち早く取り組む必要があると思うため、現在不便を感じておられる地域の方々にも公共交通の全体を考えながら業務を遂行させていただきたいと思う。
委員	自動運転は夢や希望があっていると思う。今回の実証実験は業者が決まっていたが、残りの2年間も同様の業者でいくか、よく検討していただきたい。レベル4まで持っていくのに課題があることを考えると別の業者にすべきではないか。
事務局	市の契約の中で言うと、契約前のことであるため契約業者に関する情報は伏せることになる。一方で契約時の条件としては、受託可能な事業者様、仕様を満たし履行が可能な事業者様、そして安定した技術力を持った事業者様の中から検討して、然るべく手続きをとって決定したいと思う。今回頂いたご意見はあると思うが、市の基準に則って事業選定はさせていただきと思う。
委員	タクシー業界の中でも自動運転タクシーの実証運行が全国的に実施されている。実際にタクシー自体が道路状況を判断したり、お客様を勝手に乗せたり、車両があれば解決するものでもなく、これを運行可能にするための運行を監視するオペレーションや車のメンテナンスに、レーザーなど特殊な機器をつけるなど、本当に実装するには高額な費用が必要である。3年後に実装という話であるが、今回実証実験には古賀市内のタクシー会社が協力をしている。業界的には自治体でこういった取り組みをしていただけるのは、人材不足等も踏まえて大変ありがたいし感謝しなければならない。ただし、私の考えでは3年後の実装というのはかなり難しい話ではないかと認識している。古賀市が想定している実装は、コガバスに代わるもの、西鉄に代わるもの、のりーとに代わるもの

	の、こういった想定で3年後の実装、資金的な裏付けも含めて検討しているのか。古賀市として現実的な話の計画を立てていただけるとありがたい。
委員	自動運転の実証事業について5月12日付の西日本新聞に記事が出ており、熊本市が24年度から実証実験に入っているが、26年度は取りやめるというものだった。想像以上に困難な課題があったということであるが、個人的に熊本市は道路環境等も含めて恵まれていると感じている。恵まれている環境の中で難しいと判断したということは、道路環境面で厳しい面を抱えてる古賀市において取り組みを進めていきながら、課題をしっかりと把握していかないと3年間の取り組みが膨大な資金を投入して実を結ばないということにならないように考えていかないといけない。
事務局	熊本市や他自治体でも今年度の実証運行を取りやめているところは把握している中でも数件ある。国交省の自動運転社会実装補助金の条件が厳しくなっていることから、そこで補助金を取っていた自治体が主に断念されているとの認識。条件というのは来年度には自動運転の社会実装をするというもの。社会実装できない場合は補助金の返還が必要になる。来年度社会実装をするとなると車を既に決めて購入し、ルートも確定して許認可をしていくという段取りが必要のため、去年始めたばかりなどの自治体は難しく、今年度断念していると聞いている。古賀市は第二世代交付金であるが、交付金の計画だけを考えて早急に進めるつもりはない。手続きや一番大事な安全性、今後の事業性等を含めて検討しながら進めていきたい。
委員	市内全体を見た時に、薦野、米多比、薬王寺、小山田、谷山は市役所、リーパスプラザ、サンコスモ、コスモス館、隣保館にまっすぐ行くバスは無い。市役所やサンコスモに行きたくてもバスが無い。バス停のハズみたいなのがあって主要場所は周回してくれればいいと思うが、のるーとやコガバスも来ない。西鉄バスも減便されており、居住の多い地域から見た路線図になっており全体を考えてほしい。自動運転バスに乗車したが、市内の6か所で工業団地が開発されていたり、ピエトロファクトリーパークが開館するなどそれによって運行計画やバス路線が変わるのではと期待している。今後の運行計画や路線の見直しがあるか知りたい。
事務局	市の公共交通ネットワークについては皆様と作成させていただいた地域公共交通計画の公共交通ネットワークの将来イメージを元に全体の最適化を進めていくにあたり意識合わせをして進めてきている認識。この計画期間は令和10年度までとなっており、都度事情が変わってきたり小竹線の開通に際して計画の一部修正を加えた部分もあるが、公共交通計画を大前提に進めていく。大幅に事情が変わるといったことがあれば本会議で審議させていただいて進めていきたいと思っている。

7. 地域公共交通計画認定申請書について

事務局	資料 6 について説明
会長	次第 6 地域公共交通計画認定申請書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、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、事務局一任でもいいか。 (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。

8. コガバスダイヤ改正・デジタル乗車券の導入について（報告）

事務局	資料 7 について説明 ○運賃協議会開催を要しない場合の事前協議について（資料なし） 令和 5 年 10 月に道路運送法が改正され、道路運送法第 9 条第 4 項により、運賃等については地域公共交通会議（道路運送法施行規則第 4 条第 2 項）とは別の協議会（以下「運賃協議会」という。）を開催しなければならないと規定されている。 国土交通省から、関係者の負担軽減等の観点から運賃協議会の開催の合理化に向けて、当該協議会の開催を要しない場合の目安の考え方を示した事務連絡が発出されており、その中で均一制運賃を適用する路線については、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合でも運賃額に変更がない場合は、「運賃協議会の開催を要しない軽微な事案」という協議を整えることにより必ずしも運賃協議分科会の開催をしなくてよいことと示されている。 そのため、「コガバス小竹線の 2 便、19 便について快速とし、運行ルートを変更すること」による運行系統の変更や「コガバス JR 古賀線の 1 便、2 便について青柳四つ角折り返しとしていたものを、コスモス館まで運行すること」による運行ルートの延伸について運賃協議分科会の中で、運賃について協議いただくことになるが、コガバス小竹線、JR 古賀線については、均一運賃としていたことから「運賃協議会の開催を要しない軽微な事案」という協議を調査させていただいた。 またコガバス小竹線については、市町をまたぐ路線であることから、R8. 3 月に新宮町でもご審議いただいている。
委員	既に協議済みの事項であるため今更ではあるが、運賃の協議に関しては利用者の負担額は変わらないので協議しないというのは危ういと思う。事業者側の収支も考慮に入れていただきたい。コースが伸びて経費が増えたにもかかわらず、運賃は定額運賃のため話し合いをもたないということではなく、決まり事だから会議を開かないということではなく、同じ金額を設定するにしても事業者側と自治体側と関係者において、この金額が適正なのか検討する場を設けていただきたいという意見である。

委員	運賃協議会は開かないというのは分かるが、公共交通会議にはかけるという認識でいいのか。
事務局	今回の場合は路線が延伸したわけではなく、走行ルートが変更になったことから軽微な事案としている。路線延長などがある場合などの必要事項がある時は、公共交通会議に諮らせていただく。
委員	一般で利用している者として、例えば西鉄バスに1バス停乗ると210円、駅まで行くのに小野地区から行くと400円はかかる。更に乗り換えてどこかに行こうと思うと更にかかる。コガバスの小竹線が200円やJR古賀線が150円というのはどういう基準でこの金額になったのか。
事務局	JR古賀線は中学生以上が150円、小竹線は200円となっている。小竹線の運行開始時に小竹線は朝早くから夜遅くまで運行している事もあり、運行経費との兼ね合いを考えて決定した。学生割引等で学生が利用しづらいことが無いように運賃を決定した。

11. その他

事務局	承認いただいた部分になるが、資料2の歳入歳出事項明細書の下の段、歳出の部について補足説明させていただく。2事業費の備考に地域公共交通計画調査業務委託に令和6年度分が入っている理由は、令和6年度においては当初財務規程が現在の形ではなく、出納整理期間を設けていなかったことから3月末に委託の完了検査を行って出納閉鎖、その後支払いを4月に行った経緯があったため7年度の会計で6年度を支払った。7年度以降は財務規程を本会議で諮って改正したため、出納整理期間を設けて年度の業務ごとに収支を整理していくこととなった。
会長	監査委員は質問などないか。
	(質問なし)
会長	今の補足説明をもって完結とする。
事務局	報酬については後日お支払いさせていただく。 また、次回の古賀市地域公共交通会議の日程については夏頃予定している。
委員	福岡市タクシー協会からお伝えしたい。昨年12月からタクシー協会内の各社で運賃改定の申請をしている。7月1日から運賃改定を行う。今回の運賃の特徴的な部分は初乗り運賃を下げている。現行が初乗り1.064キロ670円を1.1キロで600円に、距離が少し伸びて初乗り金額を下げた。全体としては運賃の値上げの申請はしている。初乗り部分を下げているため、お客様の乗る距離が短い場合は今までよりも乗りやすい金額になることがある。燃料高騰等が続いていることや最低賃金の値上げもあり、やむなく運賃の改定に踏み切った。皆様にはご迷惑をおかけするが、引き続きご利用いただければと思う。