

令和6年度 第2回古賀市地域公共交通会議 会議録

○日時：令和6年10月28日（月）14時00分～15時30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	渋田 倫男	
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	
一般社団法人福岡市タクシー協会	専務理事	三根 徹	
公募市民		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	
九州運輸局福岡運輸支局	支局長	古賀 秀策	(代理)
福岡県福岡県土整備事務所	管理課長	和田 和志	
九州旅客鉄道株式会社	古賀駅 駅長	垣上 敏久	
社会福祉法人古賀市社会福祉協議会	総務・地域課 地域福祉係 係長	田中 早穂	
大分大学	経済学部 教授	大井 尚司	

欠席者

古賀市	建設課長	小瀧 正博	
一般社団法人福岡県バス協会	専務理事	中川原 達也	
福岡県粕屋警察署	交通第一課交通規制係長	佐田 晃一	

オブザーバー

福岡県企画・振興部交通政策課		石川 理生	(代理)
古賀市建設産業部	都市整備課長	水上 豊	

○事務局：古賀市経営戦略課 星野課長、横山係長、他2名

○傍聴者：0名

○配布資料

資料1：コガバス（古賀市公共施設等連絡バス）の路線延長について

資料1参考資料1：運行ルート

資料1参考資料2：時刻表等

資料1参考資料3：協議状況等

資料 2 : 共創・MaaS 実証プロジェクトについて

資料 3 : AI オンデマンドバス「のるーと」の予約方法追加について

○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. コガバス（古賀市公共施設等連絡バス）の路線延長について

事務局	資料 1 について説明
委員	質問が 2 点ある。1 点目、新宮町にかかっている停留所の中で新宮町のバスと重複している場所において新宮町内だけでの乗降は可能とするか、不可能とするかの協議状況について知りたい。2 つ目は運賃協議会にける必要があるためこの場で協議することはできないものになるが、運賃の設定について現在路線バスの初乗りは 210 円である。重複しているところは著しい価格差が出るため、あまり問題がないような価格設定にした方が良いと思う。協議はしてはいけない場ではあるため、方針が決まっていれば教えてほしい。
事務局	1 点目から回答する。新宮町の中で乗り降りの可否については特に制限をかけることなく、新宮町の方にもご利用いただきたいと考えている。新宮町のコミバス運行協議会の場でも説明させていただき、利用したいとの声をもらっている。2 点目の運賃については小竹からコスモス館は現在 100 円で設定しているが、西鉄バスの初乗り運賃が 210 円であることと利便性も高まることから値上げを考えている。
事務局	距離的に見てもらうと今より 2 倍ぐらいに伸びるため、そのイメージで考えている。コガバス JR 古賀線と大きく変わることは、通勤通学時間帯に特化していることであるため通学の学生に関してなにかしらのメリットがつく料金設定にしたいという方向性を持っている。
委員	1 点目の質問を聞いたのは、資料 1 参考資料 2 の時刻表の案に新宮中央駅方面に向かう便のみ下深町は下車のみと表記されていたことが気になったからである。何か意味があるのか。
事務局	時刻表は現時点での案にはなる。下深町と新宮中央駅が凄く近い距離にあること、古賀から向かった時は下深町が交差点を右折してすぐ左手にあることで巡回面を考えて気になることから、下車のみでも良いのかと想定している。ただ、小竹地区や新宮町の意見を聞いて流動的に対応したいと考えている。

委員	下車のみにする場合は、逆側は乗車のみにするなど合わせておいた方が良い。
事務局	現在、早朝と夕方は新宮東中学校に入らず新宮中央駅に向か方が良いのではないかと古賀市としては考えている。ただし、新宮町は新宮東中学校付近から駅に行きたい方もいるのではないかと、という意見を持っているため協議を重ねていくところである。
委員	小竹地区のごく一部のためにおそらく 500 万近くの予算を使っていると思っている。話を聞いていると古賀市であるとか新宮町であるとか錯覚に思う。新宮を含めたどちらが主体か分からないバスは予算のことを考えて、前回反対した。西鉄バスに対して多額の補助金も出ており、西鉄には小竹線もあるためこれを活用してあまりお金のかからない方向に進めていくべきである。例えば舞の里から福津イオンや福間駅に行きたいという声があがった時に、また同じようにバスを走らせるのかどうか。小竹地区のためにそれだけの費用をかけるのか。JR 古賀駅はいずれ乗降客が減り快速は無くなると考えている。西鉄バスについては協議したのか。古賀市は古賀市、買い物から人の移動まで古賀市を考えて計画してほしい。
事務局	予算に関しては、今回の新規路線で約 1000 万円上乗せになる。その代わりにのるーとの運行額を半分にすればその分で新規路線の運行が可能になると考えている。小竹の協議会で決まったことではあるが、コスモス館で乗り換えれば新宮中央駅に行くことができる。古賀駅に行くというニーズがある小竹の方には現在の西鉄バス路線を使っていただく。今回は新宮中央駅に向かいたいというニーズが高いところに新規路線を考えた。この運行により他の地域が興味を持たれているため、新たな協議等を重ねて交通網を設定していけたらと考えている。西鉄バスについては今回のルートを踏まえて今後の協議を進めていくところではあるが、補助金については減少傾向であると思っている。
委員	先日参加したシンポジウムで大学の先生が話していたことを共有すると、コミュニティバスは市をまたがずに分断されているが、本来であれば交通圏ではなく生活圏で考えることが大事である。数点質問がある。ダイヤは通勤通学を見据えたものになっているが、バス車両は 9 人乗りである。積み残しの可能性についてはどう考えているか。もう一点は、現在の利用者は少ないとのことであるが周知方法はどのように考えているか。
事務局	通学・通勤時間帯の積み残しについては、1 月～3 月の運行で状況を確認し乗れない方がいた場合は市がタクシーを依頼して補完するといった方法で契約を行うことを考えている。周知方法は市を跨ぐコミュニティバスの運行が珍しいことから式典、記者発表を考えている。また、小竹地区の方には説明会を開催することで乗車いただきたい。コスモス館から新宮中央駅まで行けることに関しても啓発していきたい。
委員	周知については古賀市だけでなく新宮町にも協力して実施していただけたら良いと思う。手続きの話ではあるがダイヤやバス停は流動的との話であるため、流動的な部分は事務局一任という形で承認を取っていただきたい。

委員	<p>通勤・通学用を考えており画期的だと思う。ただ、通勤・通学の場合は決まった電車に乗らないといけないなど時間が限られている。その中で積み残しがあった場合のタクシー対応は若干の不安が残ると思う。地域の協議会などの場合は年齢層の高い方の参加が多いと思うが、通勤・通学をしている若い層の方が実際利用しようとしているかを把握しておくべきである。非常に良い取り組みなのに結果が難しいとならないか心配に思う。快速運転も良い案ではあるが需要があるのか、あまりに不安定な要素が多いと自転車や自家用車を使うことに繋がる。あるいは雨の日だけ乗車するなどになるのではないか。市としてはどう考えているか。</p>
事務局	<p>10月に実施した地元協議の際も積み残し、時間帯への議論があった。以前行ったアンケートも年配の方が答えている傾向にあり、実際通学のニーズが把握できていない。それを踏まえて組長に実際に中学生、高校生のいる家庭の意見の聞き取りを依頼している。積み残しに関しては実際の運行を始めないと分からないが、厳しい場合は予約制を踏まえたデマンド型の運行に切り替える必要もあるかもしれない。まずは1月から運行してみて状況を見たい。</p>
委員	<p>今回の運行に伴い、西鉄バスとの協議は全くしていないのか。通勤・通学者を見据えた新宮中央駅への乗り入れは反対である。なぜ古賀駅に早い時間に向かわないのか。古賀市の圏域は守っていくべきである。新宮町民を乗せるのはどうかと思う。</p>
事務局	<p>西鉄バスには運行内容については事前に報告を行い、協議を進めた。新宮町へ行くことに関しては、新宮町側からは新宮町にあまり無い直売所への乗り入れは嬉しいとの声をいただき、新宮町から古賀市へ人が流れる需要も見越している。また、コスモス館の前にはピエトロさんが新工場を建設する予定があることから、稼働が始まれば新宮町から古賀市へ来ていただけることを見込んでいる。そのため、古賀市からお客様が奪われるばかりではなく、新宮町から古賀市に来ていただける需要はある。このことから両方で成長できると考えており、その一助になれば良いと思う。</p>
事務局	<p>西鉄バスのルートについては今年度からの変更や、働き方改革を踏まえて朝夕の減便に伴い補助金は減額になっている。アンケートをした結果、普段の生活で6：4か7：3で多い方が新宮中央駅に向かうことが分かった。古賀駅に向かうのは現在の西鉄バスの路線で事足りることから新たなニーズの路線を今回新設した。</p>
委員	<p>運賃については運賃協議会の中で協議することではあるが、一つ考えておくべきことは西鉄バス、コガバス JR 古賀線、のるーと古賀、福津市や新宮町で運行しているコミュニティバスの運賃の部分を勘案すべきだと思う。福津市は 200 円、WAON を使うと 180 円、一回乗り換えは無料、新宮町は 100 円である。運賃は安ければ良いという訳ではなく、維持するためには適切な運賃設定が必要であると思う。</p>
事務局	<p>運賃について新宮町は 100 円、コガバスは 70 歳以上が 100 円で乗ることがで</p>

	<p>きる。新宮中央駅まで延伸した際に仮に 200 円と設定した場合、新宮の方は 200 円で乗らないといけないと新宮町の協議会で議論されたと聞いている。ただし、新宮町で設定している 100 円が時代に合っていないのではないかと、値上げすべきではないのかといった議論もあったようである。今回の小竹線については適切な運賃の設定をしたい。</p>
委員	<p>辻委員が言われていたように生活圏で考えるのは大事と思う。ただコスモス館から新宮中央駅までのルートを見ると、薦野、米多比、小山田、谷山にお住まいの方は直接コスモス館に行くルートはない。西鉄バスに乗った場合も原停留所から少し歩かないと乗り換えができない。交通手段がない方に向けて、生活者の市内の利便性をまず考えてほしい。例えば、福岡東医療センターに行く場合は古賀駅での乗り換えや乗り継ぎが上手くいかないことにより時間がかかる。またコストもかかる。そのため、例えばコスモス館から新宮中央駅まで運賃 100 円で行くのは疑問に思う。</p>
事務局	<p>新宮中央駅までの延伸に伴う料金はその後開催する運賃協議会で協議するが、市としては 100 円にはならないと考えている。今回は地元発意により運行することになったが、これを見て他のエリアの方々からこういったバスを運行してほしいといった行政区も増えてきているため、これから再編が進むと考えている。ただ福岡東医療センターやコスモス館に行きたいと言っている方が、本当に乗るのかとなると実際乗っていただけいない現状である。そうすると高価なオンデマンドバス導入せざるを得なくなり、市の財政を圧迫することになる。そのため、確実にバスに乗る方と話をしていきたいと思う。今回コスモス館まで運行しているが、週に何回かコスモス館に行っているという声があったため運行したものの小竹線の運行を開始して 2、3 週間経過した時点で、1 週間に 3 人しか乗っていない。乗ると思った方が実際乗られていないといった状況を見極めてダイヤ、停留所、路線の区間などを決めていくことが責務だと考えている。</p>
委員	<p>これは実証実験なのか。</p>
事務局	<p>実証実験である。</p>
委員	<p>ある程度本格化した時、新宮町と負担を分かち合う必要があると思う。古賀市だけが負担すべきではない。もし、新宮町が負担しないといった場合はクローズドドアにしたら良いと思う。他所のまちのためにお金を出さないといけないのかといった話が出てくると考えられる。また、話を聞いていると地域間のバランスがかなり出てきていると感じる。ご要望に応じて対応していくことも理解はできるが、財政面を考えると全ては聞くことができず妥協せざるを得ないことがあると思う。そのため目標値を設定して、乗っていただけないのであれば適切な方向にサービスを縮小していかなければ、運転手も無限ではない。乗車率が高いところに資源を活用していかないと乗車率が高いところの不満が出ると思う。回答は不要。</p>
オブザーバー	<p>これまで委員が意見を述べられたことは、本来であれば古賀市地域公共交通計画の中で議論されておけば路線の話などはある程度は出てこないと思ってい</p>

	<p>る。実際、計画の中では小竹から新宮中央に抜ける地域間輸送の記載はされている。こういったルートにのっとして事務局が計画をたてたら良いと思う。一方で以前会議の中で花鶴の中を通る西鉄バスを庄に通すことを議論されていたが、このことは計画の中で触れられていない。結局、計画を定めても意見を言えば事務局の思った通りに進んでいくということに問題があると思う。計画自体をこの会議の中でどのように取り扱っていくかは大事だと考える。</p>
事務局	<p>計画策定の中でルート変更の記載があった部分となかった部分など差があり、盛り込んでいなかった部分も進めた事実はある。今回の会議委員は、計画策定時にも委員だった方々であるため、計画を含めて委員のみなさんに図りながら心に留め置いて提案していきたいと思う。</p>
会長	<p>基本的には計画にそって活動しているという認識ではあるが、一度決めた計画通りに必ず進めなければならないということではないと思っている。柔軟性はあっていいと思うが、そこを変える話があれば会議で提案していただき、決を取った上で市としてどう進めていくのか決めていただきたい。</p> <p>それではここでコガバスの路線延長について決を取る。</p>
会長	<p>賛成多数で議決については可決とする。</p>

3. 共創・MaaS 実証プロジェクトについて

事務局	<p>資料2について説明</p>
委員	<p>モビリティ人材と書いてあるが、人材は対象に掲げている方がモビリティ人材になるのか。</p>
事務局	<p>研修に来ていただいた方々には市の現状を知り、学び、ワークショップに参加していただくことでモビリティ人材となる。</p>
委員	<p>自身が育成事業に関わって公共交通に関する知見を広げているといった自覚がないと、会議に参加して帰っただけでは人材育成にはならないと思う。公共交通は非常に関心があると言われており、私自身も市内の会議の意見交換会に出席した際に公共交通は大事という意見を聞き頼もしいと感じていたところ、本音では実際のところなかなか利用しないという声があった。本音として自家用車の方が楽であるが、公共交通を必要としている方もいるため考えなければならない、と一歩置いた考えを持たれている。多くの知識を学ぶだけでは人材育成にはならないため、公共交通を支えるために一人一人が大切な人材になるべきであるということ力を説いていただきたいし、大切なことだと思う。</p>
事務局	<p>乗る人、乗らない人の間に立ってまちづくりを調整していくことができるように両方の意見を踏まえて考えていく人を育てたいと思っている。市の職員だけでは伝えることが難しいため、そういった人材を市内に増やすことで公共交通の大切さやまちづくりの未来を考えていく人を育て始めようとするきっかけの事業になる。</p>
委員	<p>先ほどコガバスの延伸については賛成多数で可決されたため文句を言うわけではないが一つだけ述べておきたい。古賀市における西鉄バスの運行の仕方や新</p>

	<p>宮町のコミュニティバスに乗り込んでいただくなどのいろんな考え方があると思う。先ほど事務局から話のあったのーとは来年3月で契約終了を迎え、4月以降は1台運行との話があがっている。タクシーの売上を取るといった側面も無いわけではないが、他自治体では全域運行を実施しているまちもある。私個人の考えとしては今後の公共事業の主体はのーとだと思っている。金銭的なことは別としてではある。現在運行している地区にお住いの方は多くの恩恵を受けており徐々に利用者が増えている。来年の4月からの1台運行は厳しいと個人的に考えている。今後、おでかけタクシーやコミュニティバス、西鉄バスの運行を鑑みながら、古賀市の公共交通のあり方がどうあるべきかをよく話し合いながら決めていきたいと思う。</p>
委員	<p>市は地元の発意で複数からの要望により公共交通の路線を考えていくとのことですが、地域公共交通は総合的に考えて限られた予算の中で市として提案していただきたい。私自身は福祉会に関わっているが、個人的な意見である。例えば夏にバスでサンリブまでお惣菜を買いに行った方は、暑かったためタクシーで帰ろうとしたがタクシーがいなかった。バスを待って帰ったら買ったお惣菜が悪くなっていたという話を聞いた。また実体験では、土曜に夜7時50分ぐらいの電車で帰ってきたら小野方面に行くバスは最終が終わっていた。タクシー会社は電話が繋がらない、歩いて帰るには難しく友人に迎えに来てもらった。確かに地元の要望は必要だと思うが、そこを市が提案、調整してカバーしていくことをお願いしたい。一個人の意見としては、行政区など顔が見える間柄でのライドシェアを今後考えていけないかと願っている。現状、のーとやコミュニティバスなど利便性の良し悪しが地域によって異なっている。そのため、ライドシェアなどの議論も必要だと考える。</p>
事務局	<p>ライドシェアに関しては確かにタクシーがないとの声は多くあるが、本当にタクシー会社の配車が難しいのであれば、行政なり地元なりがやっていく必要があるかもしれない。全体の周知については区長会等で周知しているが、一人で乗りたい方はおでかけタクシーの利用やタクシー移動をしていただくのが良いと思う。古賀市の公共交通は都市圏にある関係で割と恵まれており、中には人口減少や運転士不足が進み公共交通に生活を合わせてもらわざるを得ない自治体もある。そうならないように皆さまにも当事者意識を持っていただきたいと考えている。</p>
委員	<p>資料2（1）①のデータはどういった場で使用予定なのか。</p>
事務局	<p>まず市の内部で見て、加工したものを公共交通会議の場で公開したいと考えている。現在の交通モードで賄えているのかをデータから読み取り、公共交通計画を実現していく中で実情に合ったものになっているのか分析をする。</p>
委員	<p>公共交通計画を作成した時にもこういった調査を行っている。また、これから事業を計画していく中でこういったデータは継続的に見ていかないといけないと思う。計画に縛られるのは良くないため、適切に変えていく必要は出てくると思う。この事業に大きな金額がかかっていることが気になる。今回データを</p>

	取っても再度データを取らないといけない話になっていくと持続可能な話にならないと思う。もしデータを取るのであれば来年度以降そんなにお金をかけずにルーティーンでデータが取れるように育ててほしい。そうでない場合、データが一回限りの使い捨てになるのではないかと危惧している。
委員	乗務員不足との話もあり、市民の皆様にはご不便をおかけする時間帯があるかと思う。業界を挙げて人手確保に取り組んでいるため、徐々にではあるが改善状況を見てほしいと思う。ライドシェアの件については、市の方で検討するといった話だったかと思う。イメージしているライドシェアがどんなものかは分からないが、ライドシェアに関しては現在制度として可能なものとしては、タクシー用の免許を持っていない方がタクシー事業者の管理のもと行うものである。古賀市もエリアとしては実施可能であるが、時間が空いている方が指定した時間に運行する場合は安全を保つためにタクシー会社が運行管理や整備管理を自家用車で行っていく、運賃はタクシーと同じという制度である。こういった事業にかかわってドライバーとして働きたいという方がいない場合、成立しない形である。福岡市内では10社程度実施している。働く方の都合で車が動く状況であることから、大きく広がっておらず本格化していない。古賀市においても地元タクシー会社の体制を整えば始動するかもしれないが、現状タクシー会社としては本来のタクシー運転手を雇用することで地域の公共交通にえられる形が一番近いと思っている。
会長	それぞれの立場における見解を述べていただけることはありがたい。

4. AI オンデマンドバス「のるーと」の予約方法追加について

事務局	資料3について説明
委員	のるーとダッシュで小野方面に行くことはできるのか。
事務局	できない。あくまでのるーとダッシュで予約可能なのは現在設置しているミーティングポイントに限られる。
会長	電話予約が平日の9時～17時のみというのは現実的に厳しいと思う。のるーと的にこの時間から土日に幅を広げるというサービスは提供されていないという認識で良いのか。
事務局	電話予約については現在ネクスト・モビリティ株式会社から長野県塩尻市にあるNPO法人に再委託する形で対応をしている。この再委託先が平日の9時～17時に限られている。電話予約自体は対応時間等見直したいと思っている。
会長	他自治体でも類似のサービスでは困っている状況かと思う。個人的には、県や市としての広い対応を検討する余地はあると感じる。

5. その他

事務局	事務連絡の前に突然ではあるが、1つお尋ねしたいことがある。来年度の予算編成にあたり、古賀市内8小学校のうち山手の2小学校は通学に5～6キロかかる児童がおり、通学路が良くない、暑い、遠い、毎日の親の送迎による渋滞へ
-----	--

	<p>の苦情、事故につながりやすい状況といった問題がある。そこで、現在低学年の1～4年生について西鉄バスの路線バスに乗ることを認めてはどうかと考えている。金額を無償または半額にするなどは今後詰めていく予定である。こういった施策を打つことに対してどう思うかご意見を聞きたい。</p>
会長	<p>一つ確認でこの内容は急ぎの案件なのか。</p>
事務局	<p>実施する場合、1月頃までに決まれば良いと考えている。</p>
委員	<p>全国的に実施していることだと思う。スクールバスを出しているところもあれば、路線バスに乗るところもある。路線バスの場合は社会性を育むことができる。一方でスクールバスにした場合はどうしても小中学校までしか行くことができないため、その先の高校生になった時に通学手段がなくなるといった問題がある。このことを考えると路線バスを使う方が確実に良い。地域の持続可能性、路線の持続可能性、社会性を考えても良い。よく揉めることとしてはPTAとの調整であり、協議の中で反対される親御さんがたまにいる。治安の面など安全面で不安を抱える親御さんがいるため、どういった手段で合意形成を取るか考えた方がよい。お金面は定期券を市が買い上げるパターンや半額を出すなどある。義務教育は通わなければならないため、可能であれば文教予算からの支出が合理的だと考える。</p>
委員	<p>小学校1～4年生までと区切られたのはなぜか。この施策は大変助かると思う。山手の小学校に行く通学路は産業道路に面しており、日影がない、民家もないような道を通る。料金の問題は協議して詰めていくものであると思うが、古賀駅まで行くのも交通の利便が悪いため、自転車でほとんどの生徒は通っている。以前、高校受験の際にバスの乗り方を実習していたと聞く。これはバスに親しみを持つといった意味でも良い取り組みだと思う。</p>
事務局	<p>小さいころから公共交通に乗る癖をつけるという意味では小学校から乗ってほしいという狙いも一つある。教育委員会で裁量してもらう予定であるが、4年生までというのは仮に4年生まで乗ることにした場合、対象児童が1つの学校が100名弱、もう1つの学校が50名弱いる。時間も同じ時間に乗るが、実際は100名バスに乗車はできない。政策を実施する際には確認するが、実際バスに乗車しようと思ったらバスがいっぱいで1年生が立って乗車するのは厳しいといった問題も出てくる。そのため、現在は暫定的に4年生まで乗車するとした場合どうなのかを検討している。このことについては整理が必要だと思う。</p>
委員	<p>通学で路線バスを利用するのは珍しいことではないと思う。他で聞いた事例では、学年全部ということではなく学校まで遠く危険である特定の地区のお子さんだけが利用しているそうである。その場合は可能と考える。ただ、バスに乗って通学する子どもとバスに乗らずに通学する子どもと分かれる場合、まとまって通学することによる安全面の意義がある場合もあるため、学校の中の合意があると思う。料金が発生する場合は学校や保護者の同意も必要になる。古賀市の中でも特定の学校において合意を作って進めていくべきかと思う。</p>
会長	<p>実現にはハードルもあると思うが、今の意見等を踏まえて考えていってほしい。</p>

事務局	最後に事務連絡をする。委員報酬は後日口座へお支払いする。次回の会議については、今年度中にもう 1 回開催予定である。詳細日程は後日連絡する。この後、先ほど議決いただいたコガバスの新宮町への乗り入れに関する運賃協議分科会を開催する。この協議分科会で決まった内容については委員の皆様へ後日書面で報告する。
会長	では、これで、本日の会議を終わりにしたい。