令和６年度　第３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２月１９日（水）１５時３０分～１６時５０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	渋田　倫男	
古賀市	建設課長	小潟　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	中川原　達也	（代理）
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	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	
福岡県粕屋警察署	交通第一課交通規制係長	佐田　晃一	（代理）
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　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	

欠席者

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	

オブザーバー

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

○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

資料１参考資料

資料２令和７年４月以降におけるダイヤ改正等について

○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．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

事務局	資料１について説明
委員	「事業１－３②二種免許取得制度の検討」について、補助対象者（個人、交通事業者等)、補助対象の運行車両の対象範囲（バスやタクシー等）について現時点での考えを聞かせてほしい。
事務局	現時点では、補助対象者としては個人を考えており、免許取得後の運行する車両については対象範囲を指定する予定はない。個人の方が二種免許の取得に要する経費について、一部、市から補助金というかたちで交付するといったイメージを現時点では想定している。
委員	免許取得後、就業するかどうか分からないが、そういった場合でも補助の対象となるという理解でいいか。
事務局	検討中の段階ではあるが、例えば、二種免許取得後に費用の 1/3 を市が補助を行い、その後、市内の交通事業者に就職した場合に更に補助を行うというような方法もあるかと思っている。また、トラックの運転手も不足しており、運送系の事業所への就職する可能性もあり得るので、そのあたりをどのように整理するのか、検討している状況。
委員	そのような制度となれば、住民の方が二種免許を取得し、その後、古賀市外の事業所に就職することになっても、免許取得にかかる一部の費用については助成が受けられるということになる。事業の目的として、運送事業における人材の確保、古賀市内の公共交通の維持につなげるというような趣旨ではないかと思う。そういった意味では、タクシー事業者さんが募集をかけるときに、免許の有無にかかわらず、自社で二種免許費用を負担しますといったかたちの求人の仕方も多く行われている。目的達成のためには、古賀市内に就業する方に対して支援いただいた方が、望ましいのではないかと思う。古賀市外に住んでいる方でも、古賀市内の事業所に就業する方も対象に入れていただくと、結果的に古賀市の公共交通の維持につながると思うので、検討いただければと思う。
事務局	制度設計をするうえで、検討していきたい。
委員	可能であれば事業者さんの意見も聞いていただきたいと思う。
会長	今回の支援制度は、まずは古賀市の公共交通のためにというのがひとつ大きな目的ではないかと思う。そこに向けてどういった支援の仕方があるのか、交通

	事業者の皆様にもぜひご協力いただければと思う。
委員	二種免許というのは、大型二種免許も含むという理解でいいか。
事務局	大型二種免許も含むかたちで検討している。
委員	弊社の場合、先ほど委員の説明にもあったように、大型二種免許取得費用について支援する制度があるが、企業独自の支援制度を使った場合でも、古賀市の支援制度を受けることは可能なのか。もしくは、制約を設けて併用不可といったかたちとなるのか。
事務局	二重に補助を受けるというような場合は、通常対象外となると考えているが、制度設計にあたり様々なご意見をいただきながら、事業所さんの支援策等も踏まえ、古賀市の公共交通を維持する支援策となるように検討していきたいと考えている。
委員	運転免許の支援を自治体がやってくれるのはありがたいが、対象者を、個人にするのか、事業者にするのか整理する必要があると思う。ほとんどの事業者では、二種免許の取得に対して、事業者独自で支援をしている。中には、国庫補助を活用して支援をしている事業者もあるので、その場合だと、先ほどの二重補助といった議論にもなる。個人と事業者の整理が必要だと思う。過去に、二種免許取得に対して自治体が事業者に対して支援をし、当該事業者が運行している自治体内の路線バスの運転手確保につなげるといった目的で実施していたが、免許取得後に観光バス等の運転手に就業したといった事例があったと聞いている。どのような目的で実施するのか整理する必要があると思う。業界としてはありがたい制度だと思う。
委員	普通二種免許を取得する場合の費用が約 19 万程度かかり、国からの補助が約 1/2 程度であったかと思う。大型二種免許の場合は費用が約 30 万程度かかり、高額であるので支援制度の対象として難しいのではないかと思う。また、事業者へ支援するといったやり方が望ましいと思う。
事務局	予算の積算上、大型二種免許の取得に要する経費として 30 万程度費用がかかると想定したうえで算出しているが、いただいた意見を踏まえ、制度設計に活かしていきたいと思う。また、ご意見をいただきたい場合は個別にお問い合わせさせていただきたいと思う。
委員	定住と地元の就職の点については必須にした方がいいと思う。納税してもらっている方に対して支援すべきだと考える。 加えて、次の点について指摘させていただきたい。 ・本日の資料について、数値目標の達成状況等が提示されていないが、事業の取組状況を評価する際に提示するべきだと思う。 ・ホームページによる情報発信という点で、ホームページだけでは厳しいのではと感じており、アナログで丁寧な呼びかけをしていかないと高齢者等の層には響かないのではないかと思う。残念ながら市役所のホームページはなかなか見ないと思うので工夫が必要ではないかと思う。 ・古賀市バス無料デーについて、バスの乗り方を学んでもらうといった点では

	良い取り組みだと思うが、アンケート調査の実施方法について、回答方法はどのように考えているのか。紙で配って回答いただくのか、あるいはオンライン上で回答いただくのかでも違ってくると思うし、質問の量によっては回答できないといった方も出てくると思うし、年齢層によっても回答率に差が出てくるような気がする。どのような人たちのどのようなことを聞きくためにアンケートを実施するのか。乗車中に回答を依頼しても難しいと思う。
事務局	・数値目標については、次回の会議にて数値の達成状況等についてお示しさせていただく予定としている。おっしゃる通り、今回、事業の取り組み状況を提示しているので、併せて数値目標を提示することで、より分かりやすく事業等の取り組み状況の評価ができるといった点について、今後、会議の開催や資料の出し方について、改善していきたいと思う。 ・コガバス小竹線についてホームページ等による周知を行ったが、新宮中央駅まで運行していることを知らなかったり、生の声を聞いているので、アナログ的な発信も必要ではないかと考えているところで、そういったところも工夫しながら、周知徹底に努めていきたいと思う。 ・アンケート調査は、紙と電子（オンライン）の併用を考えており、５，６問程度を想定しており、乗車中に回答いただけるような内容を考えている。基本的に高齢者は紙で答えていただけるのではないかと想定しており、質問内容は現在検討中だが、ひとつは、どんな場所にいきたいかといった内容は聞いてみたいと思う。その他についての項目は現在検討中。
委員	乗車中には回答できないのではないかと思う。目の問題や、アンケート用紙を見て答えていると車に酔うといった恐れ等も考えられるので、慎重に検討いただければと思う。 また、「事業 4－1②市民との利用状況の共有」について、複数の自治体の事例について提示されているが、例えば京都市は路線ごとの採算の状況を提示し、100 円の収入を得るために必要な費用を示す指標を路線ごとに示し、バス停に貼りだしている。かなりインパクトは強いかと思う。
副会長	情報発信について、例えば、コガバス小竹線の運行がはじまったが、古賀市に住んでいても何にも変化を感じない。広報誌で、１０月の運行開始に関する記事はみたが、その後の１月の新宮町への延伸についての記事はみつけることができなかった。ひっそり開通している印象がある。小竹地区の方々に乗っていただかないと利用者数は伸びないと思う。他の路線と違い、小竹と新宮中央駅を結ぶ路線となるので。利用者が伸びなければ、税金を投入して、実際どれだけの効果があったのか当然問われるのではないかと心配している。特に、通勤通学の利用ニーズがあり、それを意識した路線としているが、資料においては、1 日あたりの利用者数の合計しか分からない。実際に、通勤通学で利用されているか見えてこない。地域の強い要望を経て開設された路線であるので、便ごとの利用者数等の精査をして把握をしておくべきだと思う。他の地域からの利用はあまり見込めないと思うので、そのあたりを注意しながら市民の目に触れ

	るような周知啓発に努めていただければと思う。
事務局	利用実態については 1 か月経過した時点で整理して今後の会議等において提示させていただければと思う。 周知については、1 月の広報誌にも小さめの記事にはなるが掲載しており、ご意見を様々いただいている状況。小竹地区、併せて隣の青柳地区についても、チラシを回覧してもらったりアナログ的な発信も混ぜ合わせながら実施しているところ。
委員	コスモス館にある古賀市観光協会の方に尋ねてみたが、コガバスが新宮中央駅まで運行しているといった認識がなかったようなので、そのあたりの方々への周知を徹底することにより、利用が活発になるのではないかと思った。 また、運転免許への補助や、色々な取り組みをされている印象を持っているので、引き続き頑張っていただければと思う。
事務局	周知徹底に努めていきたいと思う。
委員	コガバスやのるーとにしても数字が伸びているので非常に良いことだと思うが、この伸びている数字の中に今まで公共交通を利用していない方が入っていれば非常に良いと思う。他の競合している交通手段等との影響についても、今後検証等が必要ではないかと思う。
委員	古賀市無料デーについて、期間も長く、普段公共交通を使わない方にも利用していただく良い取組ではないかと思っている。対象となる西鉄バス古賀市内線には通勤・通学定期券利用者が平日 1 割程度いる。現在持たれている方はやむを得ないと思うが、今後購入を考えている方達に対しては、1 か月前から購入できるので、できるだけ早いタイミングで周知が可能となるとありがたい。告知するタイミングを早めに設定いただけると助かる。
事務局	昨日発行した広報誌には、古賀市無料デーについての予告はしているが、実施期間等は提示していないので、近日中に確定させて、西鉄さんにお知らせさせていただきたい。基本的に今回示している期間で実施するということで確定として取り扱っていただいて構わない。
会長	古賀市無料デーについては、色々な方面に色々な影響を与えると思うので、どのようなかたちのものなのか、早々に周知していただければと思う。
事務局	コガバスは乗れない人も出てくる可能性があることについて、心配する面もあると思う。
委員	古賀市無料デーについて、無料期間はその期間利用者が増える傾向にあり、今回の実施期間は他地区でみたことがないような長い期間を実施することとなるが、そうすると、影響が出るであろう交通事業者への相談はされたのか。
事務局	タクシー事業者様には政策としてやりたいという話はさせていただいた。
会長	「事業 1 －1②のるーと古賀の見直し」について、のるーとダッシュや LINE からの予約が少ないといった説明があったが、それぞれ期待されている数値はあるか。
事務局	数値目標ではないが、現在電話からの予約が約 3 割あり、これを LINE に誘導

	できないかと考えている。令和 7 年度からコールセンターも廃止して市役所で予約を受け付ける予定なので、まずは電話予約の数を減らしたいという思いがある。アプリの登録に抵抗がある方も LINE なら既にインストールされているという方もいらっしゃるのではないかと思う。 電話予約が 1 日平均 10 件程度受け付けているが、年間 300 万円程度経費がかかっているので、そこは削減すべきと考え、LINE かアプリに移行してもらいたいという狙いがある。 補足として、のるーとを運行開始して 3 年経過してやっと認知度も向上してきたが、このタイミングで 2 台を 1 台にすることについて様々なご意見もいただいている。当初の利用者数の目標が 1 日 70 人で、現在は 1 日平均 30 人、多いときで 50 人ぐらい乗車している。乗務員の休憩時間も必要であるため、1 台運行にすることで待ち時間も増えるであろうと予測しているが、今後の状況をみながら、改善が必要であれば適宜対応していきたいと考えている。
副会長	コールセンターを廃止して市役所のどこの部署で受けるのか。
事務局	経営戦略課内のなんでもきくコーナーにて受付を行う予定。
副会長	電話がつながりにくかったり、そういったことでクレームにつながったりと、結果として悪い方向にいかなければいいと思う。
委員	のるーとが平日 2 台の運行から 1 台の運行となるということで、待ち時間が長くなったり、到着時間が遅くなったりと、サービス低下につながる可能性もあると思うが、金額的な面もあると思うので、できれば、2 台運行を維持できればと思う。
事務局	のるーとについては、本来は乗合で AI がルートを検索して運行するバスであるが、現状としては乗合になっていない状況なので、その改善策として、1 台運行に変更し、乗合率を向上させていきたいと思う。地元住民の方に対して説明を行いつつ、併せて利用促進も引き続き行っていきたいと考えている。
副会長	私が住んでいる地区は西鉄バス市内線があり住んでいる側からすると西鉄バスが走っていることは非常に心強い。利用者が多ければより良いが。定時定路線であるため、予約は不要で、発着時の予測ができ確実性がある。古賀市は西鉄バスもあってのるーともあってコガバスもあって、非常に強いと思う。今後も３路線を維持できるかどうかは別として、現状では良い取り組みをされているのではないかと思う。だからこそ、古賀市バス無料デーの開催や、公共交通に関する情報発信を通して、市民の方の意識を醸成させることは必要であると思う。路線を走らせてと言いながら乗らないのは一番あってはならないと思う。
事務局	公共交通を利用したことがない方と議論すると話が噛み合わないこともあり、まずは、利用していただき現状を知っていただいたうえで議論をしたいというところで古賀市バス無料デーを開催したいといった狙いもある。 西鉄バス市内線は基幹路線として維持したいという想いがあり、のるーとは市内全域を運行するとなると 3 億円から 4 億円程度かかると見込んでいる。現在、公共交通に関わる費用は 1 億 2 千万円程度で、大変難しいと考えている。

	また、令和７年度から、おでかけバスは健康介護課に移管し、通学支援制度は教育委員会としての政策として行う予定。今後は、各政策目的に沿ったセクションで事業を実施していくこととなる。

２．令和７年４月以降におけるダイヤ改正等について

事務局	資料２について説明
委員	高速バス路線の廃止の打診について確認だが、高速バスの路線がなくなるのか、バス停だけがなくなるのか。
事務局	その路線が廃止されたら、そのバス停もなくなるというふうに聞いている。進展があれば、改めて本会議において報告させていただけたらと思う。
委員	西鉄バス古賀市内線のダイヤ改正について、令和７年４月１日から減便となりご利用者の方には大変ご迷惑をおかけする。併せて、JR 千鳥駅のロータリーへの乗り入れも同日で行う予定で、舞の里系統が対象となる。
会長	厳しい話ではあるが、現実として受け止めなければならない話かと思う。これから先、どのように検討していくか、しっかり議論していくことが大事かと思う。