

平成29年3月2日

古賀市長 中村 隆象 様

古賀市議会 議長 結城 弘明

古賀市議会政策推進会議 会長 田中 英輔

副会長 清原 哲史

＜＜古賀市の公共交通体系の確立に向けての提言＞＞

古賀市議会基本条例に基づき設置された政策推進会議で「古賀市公共交通」について平成27年6月から平成29年2月まで現地調査、市民アンケート、議員、会派、議員グループから意見、構想を出し合い調査研究を行いました。古賀市の公共交通体系の確立に活かされるよう以下の提言をいたします。

① 在の西鉄路線バスの維持と発展は必要である

現在年間26万人近い利用者があり、市民にとって日常生活になくてはならない移動手段になっている。少子高齢化時代を迎え西鉄路線バスは基幹公共交通として維持と発展は益々重要である。

② 公共交通は福祉的かつ教育的視点で検討すべきである

現在年間4,000万円余りの財源を充て運行しているが、高齢者の外出促進、市民の健康管理、社会教育を享受する環境、古賀市の将来を担う子どもたちの教育を支える環境など、安全で低廉な価格で利用できる利便性の良い交通環境が保証される必要がある。公共交通はそのような点から福祉的かつ教育的視点で検討されるべきである。

③ 利用者の目的にあった改善を求める声を聴くべきである

乗車調査やアンケート活動を通して、改善を求める強い声を聴取した。それはアンケートの回答や自由記述にも表れている。路線バスの運行は市民の要望、目的に合ったものが必要である。運行を優先する余り利用者の利用目的からずれた運行になっていないか検証すべきである。利用者の声を聴き、そうした声を反映した運行は、今は利用していない市民の利用促進にもつながる。市民とともに運営する路線バスとして改善を求める声を聴くべきである。市民からの意見、要望は料金よりもバスの便数や路線の改善を求める声が多い点の特徴のひとつであった。

④ 廃止路線の復活や路線の見直しに取り組む必要がある

市は公共交通サービス圏をバス停から半径500メートルとして公共交通の運行を行っている。市内には過去運行されていたバス路線が廃止されたり、市内バス路線以外のバス路線からサービス圏とされているところ、公共交通サービス圏内でも運行便数が少ないなどの問題もある。交通権という概念もあり、交通空白地の解消という点から薦野系統の清滝までの復活や路線の見直しに取り組む必要がある。

⑤ その他

補完的交通の手段、地域サポート補助について、さらに検討すべきである。

以上、古賀市議会政策推進会議の「古賀市公共交通に関する調査研究」についての提言といたします。調査研究にご協力いただきました市民の皆様、各種団体の皆様、事業者の皆様、執行部・職員の皆様にご心より感謝申し上げます。

3、最終報告・提言に当たって

今回最終報告・提言するにあたり、その意義と今後の考え方について述べる。

① 議会の取組結果を市民に報告する意義

994件という多くの回答をいただいた。その期待の声に誠実に応えるため、この「最終報告と提言」をもって市民の皆さんへの議会として説明責任をはたそうという意義である。

② 議会として継続して調査・研究するための成果物としての意義

今回の「最終報告と提言」を平成29年度のバス運行に活かすことを求める。さらに、調査・研究の結果を平成30年度古賀市における公共交通のあり方に反映されることをめざしたい。

③ 執行部に対し、市民、議会の意見を伝える意義

・平成29年度の公共交通のあり方に活かすことを求める。特に、利用者離れにつながり悪循環をまねかかねない減便については慎重な取り扱いを求める。また平成29年度から協定先が変更されることの影響を注視したい。

・さらに、平成29年度中には議会と執行部がキャッチボールをしながら今後の公共交通体系を検討することを求めたい。この「最終報告と提言」がそのための共通認識の基礎になることを期待する。



第14号議案 平成29年古賀市一般会計予算についてに対する決議

平成27年から政策推進会議において「公共交通」について、2年間にわたり、そのあり方について調査検討を重ね、3月9日に最終報告と提言を市長に渡した。

平成28年の夏にはバスの実車調査とアンケートを実施。994人の方々から切実な声が寄せられました。それによると、料金よりも、バスの増便や路線改善を求める声が非常に多いことがわかり、平成29年度予算で示された減便計画は、市民の望むものではなく、市民生活においてさらに不便を強いるものである。

高齢化が進み、高齢者による交通事故の多発、公共交通に頼り生活を維持する多くの市民のことを鑑み、スピード感をもって業務を遂行され、早急に市民の利便性の確保を願うものである。

そこで、市長に対し以下の点を実行されることを求める。

1. 古賀市議会政策推進会議が提出した、市内公共交通に関する提言は、福祉的、教育的視点のみならず、マイカーの利用を減らし、地域温暖化の原因である二酸化炭素の発生量の抑制にも通じるものである。未来に継承していくべき地域循環型社会の推進方策でもあるとの認識に立ち、最大限にこれを尊重し施策に誠実に反映されたい。
2. 平成29年第1回定例会が開催された2月27日後、3月8日に配布された資料要求により明らかとなった、平成28年度比7便の減便による利用者にもたらす影響を、平成29年度の早い時期に極力回避、もしくは代替する措置を講じること。
3. 7系統別基幹交通を補完する、市内全域における代替交通の運行等を願望する切実な市民の声に寄り添い、この施策の検討実現にスピード感をもって業務遂行、市民への事前周知には万全を期すこと。

以上、決議する。

平成29年3月27日

古賀市議会

西鉄 4月ダイヤ改正



西鉄が4月1日のダイヤ改正で古賀市内を走る路線バスを減便させたことに対し、これまで路線の改善や増便を求めていた市議会が不満を募らせている。3月定例会では西鉄への運行補助費約4千万円を計上した2017年度一般会計当初予算案を可決したものの、減便について「市民の利便性が損なわれ、利用者減になる」と反発の声が上がった。地域の高齢化が進む中、特に交通弱者の高齢者の足をどう守るのか、市は模索を続ける。(上野洋光)

補助金支出認め苦言 「市民の声反映を」

バス路線の赤字補填を理由に古賀市が05年度から始めた西鉄への運行補助費は年々拡大。西鉄から路線廃止を通告された09年度は約2400万円だったが、一昨年度は3733万円。17年度予算にはさらに上乗せした額を計上した。

高齢者の足確保へ模索

「路線の改善、便数増を求める市民の切実な声を受け、今年3月に中村隆章市長に「利用者の声を反映させ、路線の見直しや便数増など改善するべきだ」と提言したばかりだった。古賀市と隣接する新宮町はバス路線の一部廃止を受け、03年度からコミュニティバスの運行費用として年間約5千万円を支出する。古賀市は新宮町の約2倍の面積。市幹部は「餅屋、餅屋。4千万円で運転手の

バス減便 古賀市議会反発

170409

利用実態を調べ、利用者の声を聞いた。買い物、通院、通勤通学で日常的な利用客が8割を占め、特に高齢者の利用が多く、JRや国道3号を走るバスとの接続、路線の改善や増便を求める声が多かったという。市議会は「利用者離れにつながり、悪循環を招きかねない減便については慎重な取り扱いを求める」とくぎを刺した最終報告をまとめ、今年3月に中村隆章市長に「利用者の声を反映させ、路線の見直しや便数増など改善するべきだ」と提言したばかりだった。



乗降客が多いJR古賀駅のバス停。帰宅中の高校生たちも「列車とバスの接続が悪い」と不満を漏らした

バス利用者からのお手紙

先日(4/4)古賀駅東口バス停で、突然声
かけられ、びっくりしました。
それが、話を聞いて頂いて良かったです。
時間があまりなくて、伝えたい気持ちが十分
伝わってない感じが残り、お手紙書かせて
頂きました。

今回、バスの時間が変更されたが、先日も
お話を頂いた様に、東口よりグリーンパーク
までの時間、18:00の次が19:55と言いは
あまりにもひどいと思えます。
是非、ご検討下さい……

せめて、一時間以上は欲しいです。
と強く望みます。日、祭日等と時間を
分ける、同じでも良いと思えます。
私も以前より小竹に住んでいます。交通の
手段はバスしかなくて、以前はタクシー利用で

大変でした。
当、車を所有していないわけでもなく、
今、特に高齢者の方には、運転免許証を
返却されるにも言われています。
バスは、小竹に住んでいる人達にとり、唯一の
交通手段です……
朝の時間帯の事も話しましたよね？
7:20、39 (グリーンパーク発→須賀神社着)
この時間もやはり何年か前より言ってきましたが
市役所も そのままでした……
次に検討してほしいと言ったことも、今回も同じで、
お客様の事を思い、運転業務のほうから、会社員
条件は優先して欲しいと願っています。
朝の8時の時間帯も早く、7:39で行けば、かなり
時間に余裕があり過ぎ、(1時間以上) 9:11まで
行けば、時間が足りなくて、バタバタです。渋滞に合
バスが遅れると、遅刻です。
(流石ではありません。それが一番のバス利用者です)

バスを利用されない方には、大した事では
ないでしょうが、今回、本当に深刻に考えます。

と、いって、別件ですが聞いて頂けませんか？
先(月)古賀市役所に行きサココスモ行きの日
バスに乗ろうと思っていたら、3乗と運転を中止された。
サココスモに福祉タクシー券を受理に行きたかったの
ですが……。4月10日の受理の件で、その前に
ネットバスの運行を中止するのはどうかと思いました。
同じ様にせめて車持のバスもなく、高齢者も少ない。
歩いて下さい、と言う事です。タクシー利用は下し、
と言う事です。せめて、4月の一ヶ月間だけでも
運行に頂けたらと思っています。

色々話したら、悪い話ではないですが、
むしろ、市民の気持ちを考え、行動に頂ければ
期待しています。

乱筆ですがごめんなさい。

西鉄バス発車予定時刻表・古賀駅東口・平日
2017年4月1日のダイヤ改正による減便の状況

行先 番号	6	7	2017年4月1日 減便数
行先	グリーンパーク 市役所・工業団地	舞の里 東医療センター	麓野 サンコスモ
5			
6 59			0便⇒1便 1便増
7			1便⇒0便 1便減
8 15			1便⇒1便
9 26	31	00	3便⇒3便
10 30			1便⇒1便
11			
12	12時台は皆無に		1便⇒0便 1便減
13 03		45	2便⇒2便
14	06		1便⇒1便
15 10			1便⇒1便
16 12	17時台は皆無に		1便⇒1便
17	26		2便⇒1便 1便減
18 00	18時00分のあと55分間の空白		2便⇒1便 1便減
19 55	01		2便⇒1便 1便減
20	20時台は皆無に		1便⇒0便 1便減
21			
22	22時台は皆無に		1便⇒0便 1便減
	13便⇒9便 4減便	5便⇒4便 1便減	2便⇒2便 増減なし
			20便⇒15便 5便減

西鉄路線バス運行補助（赤字補てん）の根拠となる経費内訳

赤字補てん額は3733万1千円から4152万1千円に増額
（419万円増）

人件費が3525万9千円から3675万7千円に増額
（149万8千円増）

2015年度（平成27年度）決算

2017年度（平成29年度）予算

■ 路線バス運行補助

【①燃料油脂費、人件費など運送経費の明細、補助の内容・内訳、補助額の積算根拠】

		基準額	実績額
運送経費		76,849,000 円	74,481,785 円
内訳	運送人件費	35,259,000 円	35,259,000 円
	燃料油脂費	11,240,000 円	8,872,785 円
	車両費	1,944,000 円	1,944,000 円
	その他管理費	28,406,000 円	28,406,000 円
	燃料費油脂費変動分	△ 2,367,215 円	- 円
運賃収入		37,151,000 円	36,953,436 円
収支		37,331,000 円	37,528,349 円

【運行補助の積算内訳】

運行経費見込み		77,462 千円
内 訳	運送人件費	36,757 千円
	燃料油脂費	8,873 千円
	車両費	2,059 千円
	その他管理費	29,773 千円
運賃収入見込み		35,941 千円
運行補助額		41,521 千円

その他管理費が2840万6千円から2977万3千円に
増額（136万7千円増）

収支の実績額が基準額を上回っているため、基準額 37,331,000円 を補助

運賃収入は3695万3436円から3594万1千円の見込み
（101万2千円の減収見込み）

【運行実績と前年度との比較、H23年度からの年度別利用者数、運行収入、運行経費、運行台数、運行距離】

		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
利用者数		267,589人	267,781人	252,026人	250,405人	258,070人
鷹野系統	青柳四ツ角経由	99,157人	98,913人	92,460人	101,383人	103,000人
	サンコスモ経由	8,657人	7,899人	5,477人	5,083人	7,399人
	筵内経由	15,433人	20,584人	20,112人	17,706人	21,351人
舞の里系統	市役所経由	41,289人	40,448人	13,697人	14,788人	10,112人
	花見経由	51,991人	55,070人	60,806人	48,456人	50,851人
	東医療センター	8,746人	6,962人	-	-	-
小竹系統	42,316人	37,905人	59,474人	62,989人	65,357人	
運行収入		¥ 40,335,313	¥ 39,767,077	¥ 38,410,176	¥ 37,385,456	¥ 36,953,436
運行経費		¥ 69,985,714	¥ 75,251,697	¥ 74,918,456	¥ 73,907,136	¥ 74,481,785
運行経費（除油）		¥ 60,016,190	¥ 64,968,571	¥ 63,679,000	¥ 63,775,000	¥ 65,609,000
運送人件費				¥ 33,394,000	¥ 33,936,000	¥ 35,259,000
車両償却費				¥ 2,318,000	¥ 1,726,000	¥ 1,944,000
その他管理費				¥ 27,967,000	¥ 28,113,000	¥ 28,406,000
燃料費		¥ 9,969,524	¥ 10,283,126	¥ 11,239,456	¥ 10,132,136	¥ 8,872,785
延運行台数		1,830台	1,825台	1,825台	1,825台	1,830台
総走行距離		298,271km	331,274km	316,579km	316,579km	316,452km
計画運行便数		37,210便	39,995便	32,298便	32,298便	32,368便
鷹野系統	青柳四ツ角経由	11,468便	11,426便	11,418便	11,418便	11,444便
	サンコスモ経由	976便	968便	964便	964便	964便
	筵内経由	2,928便	2,916便	2,913便	2,913便	2,919便
舞の里系統	市役所経由	6,466便	6,447便	1,942便	1,942便	1,946便
	花見経由	5,490便	5,467便	5,461便	5,461便	5,472便
	東医療センター	2,684便	2,674便	-	-	-
小竹系統	7,198便	10,097便	9,600便	9,600便	9,623便	
補助金額		¥ 28,879,000	¥ 34,294,000	¥ 35,603,000	¥ 36,521,000	¥ 37,331,000

※系統ごとの利用者数は推計値です。

(消費税抜き)

※総走行距離については、営業キロで算出。便数は協定書ベース。

平成25年度は前年度比
15755人の利用者の減

平成27年度は前年度比
7665人の利用者の増

平成27年度は前年度比
2368人の利用者の増
(小竹系統)

平成25年度は前年度比
7697便の減便

この5年間で利用者数は
9519人の減

赤字補てん額は平成23年から平成27年度までの5
年間で845万2千円の増額

■西鉄OD調査集計(平成28年度)

利用者が最も多いのは薦野と古賀駅を結ぶ系統

系統名		平日			土曜日			日祝日		
		利用者数 (人)	便数 (便)	一便平均 利用者数 (人)	利用者数 (人)	便数 (便)	一便平均 利用者数 (人)	利用者数 (人)	便数 (便)	一便平均 利用者数 (人)
薦野系統 青柳四ツ角経由	薦野 → 古賀駅前	151	17	8.9	135	13	10.4	102	13	7.8
"	古賀駅前 → 薦野	136	16	8.5	119	13	9.2	85	13	6.5
薦野系統 サンコスモ古賀経由	薦野 → 古賀駅東口	25	2	12.5	-	-	-	-	-	-
"	古賀駅東口 → 薦野	12	2	6.0	-	-	-	-	-	-
薦野系統 筵内経由	薦野 → 古賀駅前	23	3	7.7	12	3	4.0	10	3	3.3
"	古賀駅前 → 薦野	22	4	5.5	8	2	4.0	6	2	3.0
小竹系統	グリーンパーク → 古賀駅東口	40	10	4.0	22	5	4.4	12	5	2.4
"	古賀駅東口 → グリーンパーク	46	6	7.7	33	5	6.6	19	5	3.8
小竹系統 古賀駅東口経由	グリーンパーク → 舞の里	58	5	11.6	59	7	8.4	55	7	7.9
"	舞の里 → グリーンパーク	64	7	9.1	57	6	9.5	41	6	6.8
舞の里系統 市役所経由	舞の里 → 古賀駅前	11	2	5.5	11	2	5.5	2	2	1.0
"	古賀駅前 → 舞の里	24	4	6.0	5	2	2.5	2	2	1.0
舞の里系統 花見経由	舞の里 → 古賀駅前	85	8	10.6	27	5	5.4	22	5	4.4
"	古賀駅前 → 舞の里	59	6	9.8	30	5	6.0	25	5	5.0
薦野⇄舞の里(筵内経由)	薦野 → 古賀駅前 → 舞の里	18	1	18.0	-	-	-	-	-	-
"	舞の里 → 古賀駅前 → 薦野	10	1	10.0	12	1	12.0	11	1	11.0
薦野⇄舞の里(青柳経由)	薦野 → 古賀駅前 → 舞の里	3	1	3.0	-	-	-	-	-	-
合計		787	95	8.3	530	69	7.7	392	69	5.7

小竹系統の利用者数も多い
今回の減便で小竹系統の利用者数の減が
心配される

平日787人、土曜日530人、
日祝日392人の利用実績