

第36回基山町公共交通活性化協議会 議事要旨

日時：令和3年10月6日（水）14時00分～15時30分

場所：基山町役場 4階 大会議室

◇委員の出欠

基山町 町長	(会長) 松田 一也
有限会社基山タクシー 代表取締役	西久保 忠良
有限会社基山タクシー	伊藤 彰規
一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会 専務理事	江上 康男
区長会 基山町第9区 区長	(副会長) 井上 新三
区長会 基山町第11区 区長	(議長) 山中 庸男
基山町民生委員児童委員 会長	藤丸 信一
基山町社会福祉協議会 事務局長	日高 紀子
国土交通省佐賀国道事務所 鳥栖維持出張所 所長	中野 周史
佐賀県東部土木事務所 所長	宮崎 厚志
鳥栖警察署交通課 課長	綿谷 大樹
佐賀県 さが創生推進課 課長	堀岡 真也 (欠)
佐賀県 さが創生推進課 係長	山下 嘉子 (代理)
佐賀県 さが創生推進課	宮崎 透 (随行)
西鉄バス佐賀株式会社 代表取締役社長	財部 幸司 (欠)
西鉄バス佐賀株式会社 鳥栖支社	中野 滋豊 (代理)
基山町商工会 事務局長	川崎 文治
基山町 建設課 課長	古賀 浩

◇オブザーバーの出欠

国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局 主席運輸企画専門官 (企画調整担当)	松原 陽介 (欠)
主席運輸企画専門官 (企画輸送・監査担当)	津留 崇明
運輸企画専門官 (企画輸送・監査担当)	幸田 健吾

傍聴者：3名

事務局：基山町定住促進課 課長	山田 恵
基山町定住促進課 地域公共交通係長	田中 正弘
基山町定住促進課 地域公共交通係担当	田中 望

【第36回基山町公共交通活性化協議会】

1. 開会

○事務局

只今より「第36回基山町地域公共交通活性化協議会」を始めさせていただきます。地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に基づき設置しているものです。

まず始めに、10月1日からのコミュニティバス事業者変更、バス停開設及びダイヤ改正に関する書面議決については、ご協力賜りまして誠にありがとうございました。

特に、「総合公園内駐車場」へのバス停新設につきましては、さっそく住民の方からの感謝のお声もいただいております。2号車の増便した本桜線については増便した路線1日から4日まで日曜日を除く3日間の統計ですが、1日平均7.5人から11.5人へ利用者が伸びているところです。増便したところについては毎回2人程度の方にご利用いただいているという報告を受けております。10月1日からの諸変更に伴うコミュニティバスについては、これまでは問題等なく運行できておりますことを報告いたします。

本日は主に基山町地域公共交通計画策定について、協議を進めていきたいと思っております。こちらの地域公共交通計画につきましては昨年の法改正に伴いまして、地方自治体の策定努力義務となっております。

次に、7月に株式会社福山コンサルタント様を主体とし、経済産業省の補助事業スマートモビリティチャレンジ、地域新MaaS創出推進事業につきましてはおかげさまで8月に採択を受けております。現在、詳細な内容を調整していきながら本事業の実証実験に向けた取り組みが行われているところでございます。実証実験につきましては後ほど福山コンサルタント様にも説明していただきますが、当初11月の実証実験の予定で調整を行っていましたが実験の詳細をより詰める期間が必要であるため、当初の予定を遅らせ、来年1月に実証実験を実施する予定で準備を進めているところでございます。この関連で、これも後で説明いたしますが、本協議会の規約改正のご提示をさせていただきたいと存じます。皆様には今後、実証実験に伴った交通会議等も必要になってくるためご理解・ご協力をお願い申し上げます。

最後に本日の出席状況ですが、有限会社基山タクシーの西久保（にしくぼ）委員の代理として伊藤様が出席、西鉄バス佐賀株式会社の財部（たからべ）委員の代理として中野（なかの）様が出席、佐賀県地域交流部さが創生推進課堀岡委員の代理として山下様が出席され、同課の宮崎様が随行されております。なお、本日はオブザーバーとして国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局松原様が欠席され、津留様、幸田様にご出席いただいております。事業説明といたしまして、株式会社福山コンサルタントから山下様と小宮様にもご出席いただいております。

以上、基山町地域公共交通活性化協議会規約第8条に基づき、委員の3分の2名以上のご出席を頂いておりますので、この会が成立しておりますことを合わせて報告いたします。

本日の傍聴者は、（3名）でございます。本協議会は、原則公開となりますので、ご了承願います。

2. 会長挨拶

松田会長から挨拶

3. 議長の選出

○事務局

議長の選出をお願いいたします。規約では委員の互選となっておりますがいかがでしょうか。

事務局からの提案では、山中委員にお願いしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

○委員

異議なし。

○事務局

異議がないようですので、山中委員にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

4. 協議事項

●山中議長

それでは、議事に入ります。

協議事項（1）地域公共交通計画について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局

お手元の資料「別紙資料」となっている資料をご覧ください。

これまで、地域公共交通計画については本年度策定を行っていく旨、説明させていただいておりました。私からは、再度確認の意味も含めて計画のご説明をさせていただきます。

2 ページを参照ください。現在基山町は、ご承知とおり、他の地域と同様に高齢化が進んでいるところです。近年、全国的にも免許の自主返納者は年々増加しておりますが、その一方で免許返納をされた方々やまた若年層の交通利用者の受け皿となる交通手段の維持・確保が重要な課題となっています。

このような状況を踏まえ、今後も持続可能な地域交通を行っていくための地域交通に関するマスタープランとなる計画「地域公共交通計画」を策定した上で、皆様と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを作っていきたいと考えております。中でも、本町では実証実験も踏まえた上で、こちらにも記載しております地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送・福祉輸送・スクールバスや企業バスなど）を合わせて活用した移動ニーズに対応した取組みについても将来的には検討していきたいと考えております。キャッシュレス化や MaaS、AI、自動運転等記載しておりますが、一足飛びではなく今後令和 4 年から 9 年度までの 5 年間で基山町としてどこまで取組んでいくのか、取組んでいけるのかを吟味し、今回の計画を策定できればと考えております。

計画策定の流れについては 3 ページをご覧ください。上部 4 つの「現状・ニーズ等の把握」「上位・関連計画の確認」「既存の網形成計画等の評価（基山町は網形成計画を策定しておらず、県の公共交通網形成計画に則って行っておりました）」「活性化・再生の促進に関する基本方針」の 4 点から今の基山町の現状を把握したうえで、次に「問題点・課題の整理」、「基本的な方針を検討」するまでを想定も含めて、提示させていただきたいと思ひます。

現状調査や公共交通への考え方についてのアンケートを後程確認していただきますが 11 月から町内の方へ約 1300 名の郵送と WEB での回答を予定しており、計画案の中身はアンケート結果を踏まえて、今後詰めていく必要があります。その内容も含めて、資料の説明を福山コンサルタントの方をお願いしたいと思ひます。4 ページについては、前回の協議会の資料にもつけさせていただいた内容ですが、ここにも計画についての内容をまとめてあります。確認いただければと思ひます。

○(株)福山コンサルタント（山下様）

福山コンサルタントの山下と申します。資料 1-2 を参照ください。かいつまんで説明させていただきます

す。目次にありますとおり、計画の概要、上位関連計画の整理、地域特性の現況、公共交通の現況を整理させていただき、町民等の移動ニーズは、町民アンケートを実施することで把握したいと思います。次の地域公共交通の課題は、現状やニーズを踏まえて課題を整理していくということで今回は課題案としてお示しさせていただきます。今後その課題を受けて、どうしていくべきか、あり方、目標設定をしていき、のちに施策の指標を設定する必要がありますので KPI を定量的に把握できるようなものを設定をして 5 年間の達成状況を今後評価していくという流れになります。それを実施するための施策、計画の推進体制を盛り込むような流れになろうかと思ひます。

今回のお示しさせていただくのが、目次の 1~6 で、6 についてはまだ実施しておりません。資料 1-3 にアンケートの素案を添付しておりますので、こちらを後で説明差し上げたいと思ひます。

資料の中身の順を追って説明したいと思ひますが、基本的には現況のところですので、ご承知のところもあろうかと思ひますのでかいつまんで説明いたします。

1-1 ページについては、「計画の背景と目的」は基山町の方から説明したような中身になりますので割愛させていただきます。1-2 ページも然りです。

2-1 ページが具体的に第 5 次基山町総合計画の内容、2-2 ページは上位計画である都市計画マスタープランの再整理させていただいて、2-3 ページに立地適正化計画、こちらについても交通施策に関する内容が盛り込まれておりますのでそこも踏まえて、計画を立てていくことになろうかと思ひます。

3-1 ページの地域特性の現況ですが地勢・地形等については、ご承知の通りです。基山町自体は利便性の高い立地をしているというところで福岡には 25 分、佐賀には 30 分程度で行けるというような所です。幹線道路も南北に走っており、九州縦貫、長崎自動車道も横断しているというところ、北側には基山 PA があるということで広域的にもかなり交通要所になっているというところではあります。

3-2 ページは地形というところで西側が山手になっており、東側に市街地が集中しているというようになっております。こうした地域特性の中で、人口特性である 3-3 ページ以降の各グラフのいずれもですが、人口の減少がみられると共に特に、高齢化率も増えていくということで、これから 20 年後については 42% まで上昇する見込みということではあります。

3-5 ページ辺りは世帯数ですが、特徴的なところとして高齢者夫婦世帯、単身世帯が増加していくということでもありますので、今後公共交通のあり方でやはり重要になってくるポイントかと思ひます。

3-6 ページに関しては、分担率を示しております。こちらはやはり自動車の分担率が多いというところでもあります、3-7 ページより特徴的なものとして町外への通勤通学の乗合への増加、逆に基山町の方に通学・通勤してくる方の増加もあります。町内の動きだけではなくて町外からの流入流出というのも極めて重要になっている状況です。

3-9 ページですが、こちらは移動の特性ということで買い物に着目して整理をしていますが、日常的な買い物の移動に関してほとんどが自家用車で移動していて、日常的な買い物においては町内の店舗が多いのですが自家用車が 9 割ということで、やはりマイカーに依存した生活が見えてきております。

一方で休日になると、高齢になるほど町内で買い物する方が多くなっていくということが過去の調査で見えてきているというところではあります。

3-10 ページですが、こちらは町内のパーソントリップ調査を集計したものです、外出率はやはり高齢になってくると落ちてくる、これはリタイヤされた方もいらっしゃるの、そうした環境もございすがやはり外出率の低下ということで健康面、精神的な健康面にも影響してくるのではと思ひます。こうした外出率の低下をできるだけ上げていくというのが公共交通の役割でもあると思ひます。

3-11 ページの観光についてはこちらに記載のとおり年々減少傾向にあるというところではあります。

3-13 ページについて、こちらは自動車の運転状況等について示す予定ですが、まだ調査中ですので割愛させていただきます。

3-14 ページからは土地利用状況ということで、先ほどと重複いたしますが市街地が東にあり、主要拠点の JR 基山駅を中心として市街地が広がっている状況でございます。一方で、3-16 ページになりますが基山駅周辺の低未利用化ということで、空き家・空き店舗が増加、一部は駐車場化しているという状況もございます。こうした低未利用地の高利用化というのも課題の一つであり、公共交通を充実させて中心部市街地を活性化するというところでも公共交通が一つ役割を担うのではないかと考えております。

3-19 ページに関しましては、特徴的な施設としまして「基山ふるさと名物市場」というのが基山 PA の中に設営されています。こうした施設を利用して公共交通の促進の連携を計っていければということを考えているところです。

3-20 ページに関しましては、こちらにも 1 つ特徴的な点かとおもいますが、地域支援団体の SGK を記載させていただいています。こちらではけやき台団地を中心に活動されている方々と連携して利用促進を計っていくということも重要ではないかと考えております。

以上が、抜けもあります地域の実況ということで提示をさせていただいているところです。

目次 4 の公共交通の実況ということで、4-1 ページにはコミュニティバスの路線、タクシーもございしますが、こうした状況でコミュニティバス自体は基山町を網羅するような形で運行しており、バスのカバー率としてはほぼ 9 割をこえているというような状況ではございます。そちらが 4-2 ページ辺りに図化したもので鉄道のカバー圏、コミュニティバスのカバー圏を掲載させていただいています。

4-4 ページ以降は、鉄道、高速バス、コミュニティバスそれぞれの利用状況等について整理をさせていただいているところですが、コミュニティバスの 4-7 ページをご覧ください。先ほど利用者数の話を少しさせていただきましたが、基本的には利用者数が令和元年度（コロナ前）において平均 1 日約 90 人程度という状況で多いとは言いがたいというところではあります。時間帯別にみると、朝の時間帯、オフピークの時間帯と比較すると夕ピークの方が少ない状況です。

4-8 ページですが、こちらは費用の内訳ということで財政負担がどの程度あるかを整理したところがあります。運行事業費は約 2,200 万円という中で運賃の収入が約 1 割弱、残りが国の補助・町負担というところで賄われている状況です。

4-9 ページはコミュニティバスの点のところですが、丸の大きさで大きくて赤いところが乗降客数が多いところですが、見ていただけるように差がある状況です。JR 基山駅は多いですが、その他の地点は 1 日に数人いるかいないかという状況です。

4-10 ページはそれを集計したものを載せていますが、バス停の 7 割にあたる部分については 1 日の乗降客数が 3 名未満ということになっていきますので、そちらをいかに効率的にどうするかということが今後の課題ではないかと考えております。その下に非効率な運行事例として載せていますが、こちらも利用促進が図れない一つかと考えておりますが、最短ルートで行けば 6 分のところを迂回してしまうので 19 分かかってしまうというような所も、方向によっては大きな迂回になってしまいますので、運行頻度と共にこうした迂回路というところも利用を促せないポイントだと考えているところです。

4-12 ページですが、こちらは企業バス・スクールバスというのが基山町の特徴だと思います。合計 9 の企業・学校、その他お寺というところで、JR 基山駅に発着するバスがたくさんあります。こちらも個別に運行されてますので、まとめて運行することで効率化が図られるのではないかと考えているところで、今回の地域公共交通計画のポイントの一つでもあります、こういったスクールバスや企業バスあた

りも活用してというところに大きくあてはまるのかというように思います。

4-13 ページも同じです。こうした時間分布で運行がなされているというのを示しています。

4-15 ページは、買い物の送迎の話ですが、地元のスーパーサンエーの方で定期的を送迎サービスが行われているというところですので、こちらも連携して何かしら一体的に運用できればというようなことが見えるかと思っております。

以上、少し簡単ではありますが地域の現状・公共交通の現状についてご説明させていただきました。

5-1 ページの町民の移動ニーズに関しては、アンケートをもって少し整理ができればという風に思っているところがございます。それらを踏まえてアンケート調査をもとに移動ニーズを整理する必要があるかと思いますが、6-1 ページの地域公共交通の課題ということで大きく 7 点掲載させていただいてます。1 つ目は人口減少に対応した持続可能な地域公共交通網の形成ということで、人口減少の中で経済的にも持続可能な公共交通を担っていかなければならない点、2 点目は移動特性・ニーズに応じた利便性の高い地域公共交通網の形成ということで、こちらも利用しやすいような形で運行する必要があるというところです。3 点目に関しましては、高齢化社会に対応した安全安心なというところで自家用車がなくても外出機会を創出できるような環境を作っていくべきだというような観点です。4 点目に関しましては、交通事業者間の連携ということで、先ほど申し上げた通り、スクールバス・企業バスあたりと連携して一体的に運用することで効率化を図っていくということも極めて重要であると思います。5 点目に関しては、利用促進の観点ですが利用を促す環境づくりが合わせて必要だということです。6 点目は関連施策や関連事業との連携ということで、観光事業、健康増進事業等色々な取組みの中で関連事業と一緒にやっていくべきかという点を挙げさせていただいております。7 点目は ICT を活用したものであるということで公共交通の高度化というところで先ほどもお話があったような AI デマンドモビリティや MaaS、自動運転というところも他の地域では多く導入されているところもありますので、そうしたところも将来的にも見据えてプランを立てていく必要があるところです。

最後に 7-1 ページに地域公共交通のあり方及び計画の目標案ですが、基本理念としては立地適正化計画における方向性という中で公共交通を利用しながら歩いて健康に暮らせるまちづくりを謳われていますのでこれに対応する形で、公共交通に関する課題にあったものと組み合わせる基本方針ということで大きく 5 点あげてます。それぞれに対して目標を設定し、評価指標を設定していくというような流れになっていきますので、こうした観点で整理を進めていければというふうに思っております。以上、公共交通計画の素案について説明させていただきました。

●山中議長

事務局より説明がありましたが、質問やご意見はありますか。

●松田会長

立地適正化計画の資料、社人研の資料を使ったり、人口問題研究所の資料を使ったりいろいろありますが、例えば 3-3 ページで令和 22 年には 1 万 4,000 人台で高齢化率が 42.2%になるというように社人研は言っているかもしれませんが、令和 2 年度の人口も既に 300 人程度ずれが生じているので、実際にはここまで高くないと思います。これを使うとミスリードしてしまう可能性もあるなと思っていて、独自推計を 1 つ付けて二面性を出せばより現実に近いのかなというふうに思います。同じように 3-4 ページで、「高島台団地」という地名はないので「高島団地」だと思っんですが、高島団地が 40~50%となっているのも、今もうすでに若返ってきているので、そういった意味で言うと既にもう差異が出てきている

というような感じもするので、この資料の使い方もデリケートかなというところ です。

3-5 ページの一人暮らしの高齢者と夫婦世帯の統計の出し方も違和感があるところがあるので、そこについても既存資料等で真に受けられると少し困る、今既に大きく違っているところがあるので。これ自体に補正をすることはできないと思うので、これと列記する形でより現実に沿った計画にした方が、この計画を見る場合においてミスリードしないのかなと思ったところです。現時点で 65 歳以上の人口が多く、それ以下は意外と少ない。すでに高齢化率はピークに近づいているので、おそらくいっても 35%までかと思 います。少し前までのデータを引っ張ってくるのは、全くミスリードになってしまいます。

○(株)福山コンサルタント (山下様)

わかりました。ありがとうございます。

●山中議長

それでは、今後またこのような資料をお作りいただく際には今の会長の意見も参考にさせていただきたいと思 います。

他にございますでしょうか。

○事務局

他に意見がないようでしたら、その次の資料 1-3 のアンケートについてご説明させていただきたいと思 います。

●(株)福山コンサルタント (山下様)

続きまして資料 1-3 の説明をさせていただきたいと思 います。町民アンケート調査ということで、素案を提示させていただいております。1 枚目に趣旨を書いておりますが、回答に関しましては 11 月 1 日に配布して 11 月 12 日までに回答いただくという流れで考えております。対象としては 15 歳以上の方を対象に考えております。設問の内容についてですが、1 ページ目に関しましては基本的には属性情報を尋ねておりますが、行政区 17 区ありますが、そちらのお住まい、家族構成等々についてお聞きしたいというふうに思っております。2 ページ目については、自動車の運転免許の保有状況ということでお聞きしたいと思っております。こちらは免許返納の意向についてもこちらでお聞きできればというふうに思っております。3 ページ目からは、移動特性を知りたく目的別にお聞きするような形で設問を構成させていただいております。問 3 については通勤、通学に関し、どこに行っているか、目的地・時間帯・交通手段、大きくはそのような形で聞いていくところで、問 4 については同じような形で通院・介護に関する移動、問 5 に関しましては買い物に関する移動ということで、主要な日常的な移動の参考についてお聞きして いくような設問の流れにしております。問 6 に関しましては、こちらは 5 年前と比べてということ でコロナの影響もみられますし全体的な話もみられます。この 5 年間で外出が減ったかどうかという話をこちらでお聞きしたいというふうに考えているところでございます。7 ページの問 7 についてですが、こちらは最初の方にバスの利用者数と補助金の関係性を整理させていただいて、やはり補助金の額がだんだんと増えている現状をお示しさせていただいて、コミュニティバスや鉄道を含めた公共交通の満足度、将来の公共交通のあり方のようなことをお聞きしたいと思っております。問 7-3 については、今後公共交通のあり方について大きく二つ分けて聞いておりますが、引続き補助金導入をして公共交通を維持して いくべきか利用者の負担を増やすか、こちらは住民の方がどのような意向を持たれているかというところ

をお聞きできればというふうに思っております。以上、アンケートの内容について説明させていただきました。

●山中議長

協議事項（1）について何か質問等はございますでしょうか。

●松田会長

属性は区ごとに分析等が必要になってくるのかもしれないが、区ごとの属性まで考えないというところで良いですか。対象者の属性の整理はどのようにしていますか。

○榊福山コンサルタント（山下様）

町内の移動についてを知りたいので、そこを整理したいと思っております。今回は全体で 400 弱のサンプルを確保しようとしておりますので、あまり細分化していくと数が足りないのではというのがありますので、あくまで町内全域の動きを知るというところに着目して分析できればということをお思っております。

●松田会長

400 人を選ぶときの男女構成や年代属性は。たとえば、ある区だけの年齢構成に偏りが出たりすると、アンケートとしての集計に差が出てしまうのでは。

○榊福山コンサルタント（山下様）

居住地の人口割合で抽出をさせていただこうと思っております。集計結果によってはある程度年齢地区構成での補正を加えていくようなことを考えておりました。

●松田会長

必ず高齢者の方の方が回収率が良いので 400 だったら、ばらつきのある回答が出てくると思うので。それに引っ張られすぎないようにするのが大事なところです。6 ページの外出頻度については、今行う調査なのでコロナも書いてよいのでは。

○榊福山コンサルタント（山下様）

わかりました。

●山中議長

他に質問等無いようでしたら、この流れで計画の策定を進めていくことでよろしいでしょうか。続きまして、協議事項（2）スマートモビリティチャレンジ（地域新 MaaS（マース）創出推進事業）について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局

前回、6 月に開催いたしました第 34 回の本活性化協議会では、経済産業省の地域の移動課題の解決に向けた検討を目的とした補助事業であるスマートモビリティチャレンジへの応募予定について説明させ

て頂いたところですが、応募の結果、資料2のとおり全国14の選定地域のうちの一つとして基山町の事業が選ばれました。現在、1月からの実証実験に向けて、この事業運営主体である福山コンサルタントにより具体的な計画がなされているところですので、現時点での概要を説明して頂きます。
よろしくお願ひします。

○(株)福山コンサルタント（山下様）

資料2の最後のページをご覧ください。公表資料ではありますが、資料右側の方に採択のテーマである通勤通学のサービスの一体的運営ということで採択を受けております。町内輸送の効率化に向け、時間帯別移動需要に応じて同一車両を高頻度シャトルバスとオンデマンド交通を組み合わせ、そして通勤通学バスも組み合わせ一体的に運用するところを行っていければということをお願ひしております。

今回、同じ車両で行うことを計画していたのですが、車両の確保の都合でできなかったというのがありますので、可能な範囲でこの実証実験をできればということをお願ひしております。もう一点は収益性の確保という面、基山PAに設置されておりますふるさと名物市場と送客サービスを連携して生産者の方々の野菜等を運ぶことで、収益性が出ないかという事業も一緒にできればということをお願ひしております。こちらはオンデマンド交通を利用して農業生産者の方々から野菜を集荷して貨客混載、人とモノの輸送を一緒に行うこともできればというようにお願ひしております。簡単ですが、以上になります。

●山中議長

事務局にですが、今後詳細な内容を進めていただく際に必要な会議の開催等について皆様にご協力していただけるのでしょうか。

○事務局

今ありました実証実験の運送法上の手続きですけれども、具体的な内容が固まりましたら本協議会及び交通会議を踏まえる必要がございますので、皆様にはご多忙とは存じますが会議の開催についてご協力をお願い申し上げたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

●山中議長

質問やご意見はありますか。

【質問】

なし

●山中議長

今後詳細な内容が決まりましたら、必要に応じて協議会が開催されるようですのでご協力をよろしくお願ひいたします。

●山中議長

続きまして、協議事項(3)きやま地方創生モビリティ研究会について、事務局より説明をお願ひいたします。

○事務局

資料3をご覧ください。この研究会につきましては、一般社団法人九州経済連合会が、九州の多くの地域で公共交通サービスが十分でなく、マイカーを利用できない方々の外出機会が減少し、今後更なる高齢化の進展に伴い、各地域の活力が失われる恐れがある状況であることを踏まえて、新たなモビリティの導入促進の支援により地域の活性化への貢献を目指した研究会の立上げを行うこととしました。このモデル地域として本町が選定され、昨年12月に「きやま地方創生モビリティ研究会」が設立されました。この研究会では今年、7月までに3回の研究会が開催され、本町のモビリティの状況を踏まえて新たな事業プランが作成され、この事業プランに基づき、先ほどの説明のとおりスマートモビリティチャレンジへ応募した結果、選定を受けたところです。この研究会は、事業プランの完成をもちまして九州経済連合会から本町へ受け継がれまして、今後、スマートモビリティチャレンジの実証実験についての検討など行われていく予定です。

つきましては、資料3のとおり本協議会規約第11条の改正により、この研究会を本町の地域公共交通に関する専門的な調査審議を行う専門部会として位置づけ、地域公共交通計画の一助としたいと考えておりますので、ご承認頂きますようお願いいたします。

●山中議長

事務局より説明がありましたが、質問やご意見はありますか。

この規約の中には、「きやま地方創生モビリティ研究会」という文言はありませんが、よろしいのでしょうか。

○事務局

この規約の専門部会という位置づけで、この専門部会である研究会の名称が「きやま地方創生モビリティ研究会」というようにご理解していただければと思います。

●山中議長

他に質問やご意見はありますか。

【質問】

なし

●山中議長

他に質問等無いようでしたら、この提案について承認ということによろしいでしょうか。

異議なし

それでは、すべての議事が終わりましたが、全体を通して何かご質問等はありませんか。

●井上委員

1つよろしいでしょうか。町民アンケートの件でございますが、令和3年11月12日までに回答をお願いしますと書いておられますが、これについては各区毎月運営委員会やっておりますがこれについては、区長が説明を行うのでしょうか。それとも直接送るのでしょうか。

○事務局

事務局の方で対象者の抽出を行い、こちらから直接郵送をさせていただくようにしております。

●井上委員

郵送されるのはわかりました。これについての毎月行われる各区の運営委員会では説明等はする必要はございませんか。

○事務局

11月1日号の広報にご協力をお願い記事を掲載する予定ですので、そこでご理解いただけるのではと考えております。

●井上委員

ありがとうございました。

●山下（代理）委員

町民アンケートの7ページの7-3ですけれども、今後の公共交通のあり方について1つ選択となっておりますが、これがどのように計画に反映されていくかが分からないと思いつつ、2択で良いのかと思っております。2つが両極端な気がしております。

○榊福山コンサルタント（山下様）

こちらは設問自体再考させていただこうと思いますが、両極端なところも再考したいと思います。

●山中議長

この他にご質問等がありますか。それでは、協議事項の3つにつきまして終了しました。進行を事務局の方にお返しいたします。

○事務局

議事の進行ありがとうございました。

これをもちまして、「第36回基山町地域公共交通活性化協議会」を終了させていただきます。本日は、御多用の中にもかかわらず、長時間にわたり誠に有難うございました。