

第38回基山町地域公共交通活性化協議会 議事要旨

日時：令和3年12月21日(火) 15時30分～17時00分

場所：基山町役場 201・202 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
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 (欠)
一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会 業務課長	平井 伸也 (代理)
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	木村 瑠々花 (随員)
西鉄バス佐賀株式会社 代表取締役社長	財部 幸司 (欠)
西鉄バス久留米株式会社 営業部長	泉田 幸徳 (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 (欠)
基山町 建設課 公共工事計画室室長	権藤 貞光 (代理)

◇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
--	-------

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
(株)福山コンサルタント交通・環境マネジメント事業部課長	山下 賢一郎
(株)福山コンサルタント交通・環境マネジメント事業部	江崎 嘉代

【第38回基山町公共交通活性化協議会】

1. 開会

○事務局

皆様お揃いですので、只今より「第38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。本日は、年末のご多忙中にも関わらず、ご出席いただきありがとうございます。定住促進課長の山田です。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

本日の主な協議事項は、前回に引き続き基山町地域公共交通計画案についてです。

今回の出席状況ですが、一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会の江上委員の代理で平井様、西鉄バス佐賀株式会社の財部（たからべ）委員の代理で泉田様、佐賀県地域交流部さが創生推進課堀岡委員の代理で山下様、随行で木村様にご出席いただいております。基山町建設課からは、古賀の代理で権藤が出席しております。オブザーバーとしては、国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局より松原様にご出席いただいております。なお今回は、地域公共交通計画の策定支援をお願いしております、株式会社福山コンサルタントから山下様、江崎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、今のところはいらっしゃいません。本協議会は、原則公開となりますので、ご了承願います。

まず始めに会長より挨拶をお願いいたします。

2. 会長挨拶

(松田会長より挨拶)

続いてお手元の次第に沿って、進行させていただきます。

3. 議長の選出

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、事務局からの提案としては、山中委員をお願いしたいと思っておりますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

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

それでは、山中議長には議長席へ移動いただき議事の進行をよろしくお願いいたします。

4. 協議事項

●議長（山中議長）

山中でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、議事に入ります。

協議事項「(1) 基山町地域公共交通計画(案)」について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局

事務局の田中です。本日は、よろしくお願ひいたします。

本日は基山町地域公共交通計画の2回目の協議になります。パブリックコメントは2月からを予定しております。計画の最終案の提示は今回2回目の協議を踏まえて次回という形にさせていただきたいと思ひます。公共交通計画は地域公共交通のマスタープランとなります。この計画が今後の基山町の交通の指針となりますので忌憚なきご意見をいただければと思ひます。なお、説明の途中で、随時ご質問やご意見を受けたいと思っておりますので、ご遠慮なくご意見等いただければと思ひます。

○(株)福山コンサルタント

交通計画(素案)を確認いただきまして、目次から文章構成の整理をさせていただいております。前回までは第1章から第3章までを説明しました。第4章については、11月に町民のみなさまにアンケートをさせていただいた結果と他の計画等でアンケートを行ったもので公共交通に関する部分について追加させていただいております。第5章、第6章では基山町が目指すまちづくりの方向性から公共交通の課題を踏まえて整理をさせていただいております。これを踏まえて第7章から第8章に関しましてはこの計画の目標設定と具体的な施策の方向性について提示をさせていただいております。まずは、第1章から第3章について前回ご指摘いただいた点を少し触れさせていただき、第4章から第8章までの説明をさせていただきたいと思ひます。

まず、第1章から第3章までご指摘いただいていた人口のところですが、2-3ページの人口特性で、平成27年国勢調査をもとに推定された将来の人口動向のところ、基山町に関しましてもかなり減少傾向にあるとしておりましたが、2-4ページに平成28年度以降、定住促進に向けた施策を行った結果、先ほどの統計予測よりも人口の減り幅が緩やかになっている現状を付け加えさせていただきました。その他体裁等、文章の修正をさせていただいておりますが大きな変更としては以上になります。

続きまして第4章に入ります。4-1ページからですが、町民等の移動ニーズということで、各調査の概要として今回の計画の中に入れさせていただいたアンケートとして大きく3つあります。1つ目が4-1ページの公共交通に関する町民アンケート調査ということで、今回の計画策定の期間中に行った11月1日から11月12日までの期間で実施したものです。対象としては、15歳以上の方々を無作為抽出し、回収率としては配布数に対して46%となりました。概要は属性について、男女半々、年齢構成は40歳代以上で特に60歳代以上の方が70%を占めている状況でした。行政区に関しては概ねまんべんなく回収できていると思ひます。職業についてはお勤めの方が約半数というところです。

続きまして、2つ目は別の計画ではありますが、現在策定中の都市計画マスタープラン策定にあたっての町民アンケートでこちらは速報値とさせていただいております。こちらの実施期間9月1日から9月17日までの期間で2週間弱で行われているもので、こちら15歳以上の方々を対象にされています。無作為抽出ということで、こちら回収率は5割弱となっており、属性についても記載している通りで、回答はやや女性の方が多いた状況でした。他については割愛させていただきますが、先ほどのアンケート(公共交通に関する町民アンケート調査)と同様な属性だったように思ひます。

3つ目が、4-3 ページの利用者満足度調査でこちらはコミバスの利用者限定したアンケートです。回収数としては100程度で、乗務員による配布で行っております。性別としては乗降が多かった女性と、年齢については60歳代以上がほとんどという状況です。これは利用者の属性と比例していると感じるところです。居住区に関しましては、けやき台（14区～17区）が3割を占めており、他のところでは13区や11区が多い状況になっております。町外の方も7%ほどいらっしゃいました。

以上、こちらの3つの調査をもとにそれぞれの調査を入れ混ぜながら、結果をまとめております。まず移動特性が4-4 ページから4-9 ページまでで、目的別の移動特性を聞いております。まず通勤通学の移動特性ということで、4-4・4-5 ページに掲載しています。移動実態として、通勤は45%、通学については5%という結果になっております。外出頻度としては週5以上という方が8割を占めていますので、フルタイムの通勤者が多かったことが推測されます。また町外の通勤通学者が約8割で、その中の4-4 ページの図4-16から町外の通勤・通学先としては鳥栖市が一番多く、その次に福岡市へ行っている人が多い状況です。町内の移動に関しましては、4区・7区・12区辺りが多かったということで、4区・12区辺りは東明館の学校、役場が存在し7区に関しては工場等ありますのでそういったところへ向かうということが推察できるかと思えます。4-5 ページに関しましては、出発や帰宅の時間を記載しております。通勤通学の時間帯としては、出発は6～8時台が多いですが、帰宅の時間はある程度ばらついているようでした。

それから、図4-20の移動手段としては自家用車が多く、図4-21の鉄道を利用されている方の、鉄道駅までのアクセスは徒歩が半分以上を占め、続いて自転車ということでコミュニティバスの利用は1%とかなり少ない状況です。

続きまして通院・デイケア等の移動特性で、こちらにも同様に整理をさせていただいております。およそ4割が通院・デイケアで移動されており、中でも頻度が月1回程度のデイケアもしくは通院という外出が5割を占めています。その行き先については、図4-24では町内の方が多いという状況です。町外に関しましては、図4-25から鳥栖市が多く、やよいがおか鹿毛病院も鳥栖市にありますので最寄りの大きな病院として利用されている方も多く、他にも久留米市の方にも行かれている方が多い状況です。町内の外出先に関しましては3区・14区に病院がありますのでそちらに行かれている状況がうかがえます。こちらにも時間帯等について、整理しているのが4-7 ページです。出発時間については、朝8～10時台で午前中に集中し、帰宅時間に関しましても午前中に集中しているということで、午前中のうちに病院の診察等を終わられている方が多いということがうかがえます。交通手段に関しましても、自家用車もしくは送迎が約4分の3を占めています。鉄道を利用されている方はあまりいらっしゃらないので14サンプルしかありませんが、こちらに関しましても徒歩の移動が多い状況です。4-8 ページ、4-9 ページについては買い物特性で、買い物に行かれる方は多いので9割の方が買い物で外出していることは当然の結果ですが、その買い物の頻度としては、週に1～2日間が最も多く半分弱を占めております。続いて週3～4日ということで、週5日以上行かれている方が1割強という状況です。買い物先については、町内が多いという状況ではありますが、町外も3分の1を占めています。町外の買い物先に関しましては、大規模な店舗がある筑紫野市が半分以上を占めている状況です。町内に関しましては、店舗が多い3区、11区に立地しているところになります。特に11区の方で比較的大きな商業施設がある方が、第3区サンエーがあるところよりも町内では買い物に行かれているような傾向がうかがえると思えます。4-9 ページは時間帯と交通手段ということで、出発時間に関しましては朝の10時が3割弱を占めている状況で、帰宅時間はバラバラになっております。どこかに寄られて帰ったのか、買い物の時間の長さの違い等ということもあ

りますが出発時間に比べ、そのような傾向にあります。こちらの交通手段はやはり、自家用車もしくは送迎が8割を占めている状況です。鉄道利用は少ないのですが、駅までは徒歩が多い状況です。以上が、目的別に見た移動特性ということで、町内の移動でコミュニティバスを利用されている方は、少ない状況です。4-10 ページからはコミュニティバスについてのアンケートで、こちらは今回のアンケート及び都市計画マスタープランの策定のための町民アンケートを踏まえて整理をさせていただいております。まず、利用実態に関しましては「コミバスを利用しているか・利用したことがあるか」ということで、こちらは全体の1割程度にとどまっているような状況です。「日常的に移動する交通手段は」という調査では自動車という回答が最も多い回答です。「コミバスを利用しないのはなぜか」という理由についての質問についてはマイカーと比べて自由に移動できない、運行本数が少ないといったものや、利用したい時間帯に運行していない、運行自体が町民ニーズに完全には合っていないということで改善の余地があるということが推察されます。

4-11 ページに関しましては、コミュニティバスの現状満足度について運行本数・時間帯・運行ルート・バス停位置・運賃の5項目について調査をしております。項目としてはどれも重要度に関しては差がないような状況です。満足度では、横軸の方でバス停の位置や運賃、運行本数、運行時間帯や運行ルートという運行の内容に関する満足度ですが、若干低いような傾向になっております。交通計画に関するアンケートの将来に対する意向ということで、将来のコミュニティバスを含めた公共交通を維持するために、運賃の引き上げや利便性を高めるサービスを縮小しても仕方がないといった選択肢を設けてお聞きしたところ、一番多いのは「運賃を引き上げてもやむを得ない」というご意見が多かったのですが、逆に維持するためには「サービスが低下してもやむを得ない」というご意見もあつたり、コミバスを利用している方、されていない方の違いもあろうかとは思いますが、将来に対する意向の違いが明確になったのかなと思います。

4-12 ページに関しては、ではどんなところを見直すべきかというところで、先ほどの課題と重なるところがあるかと思いますが、路線の行先・経由地を分かりやすくするという点が挙げられています。運行本数ですが、先ほどもあつた運行に関する内容の見直しの重要な点として挙げられており、コミバスの今後のサービスレベルの向上も課題であると思います。

4-13 ページに関しましては、個別意見も含めてコミュニティバスの利用者の方々へのコミュニティバスに対する自由意見を聞かせていただいております。継続して運行を希望する声が多い一方で、運行ルートの見直し、増便に対する意見も多く寄せられ、自由意見に関しても同様の傾向にあります。

4-13 ページの下段の方で「自動車からコミュニティバスへの転換」は可能かということで、日常生活の移動の中でコミバスを使うことは可能かという点、可能と回答された方は3割以上いますので、コミバスの改善によってそうした方々にコミュニティバスの利用を促すことができるのではないかと考えられます。

続きまして4-14 ページからは、コミュニティバスの移動特性を記載させていただいております。利用実態では、利用者の方々のアンケート結果をもとに整理をしております。利用頻度としては週2~3回の方が最も多く約4割程度であり、続いて週1回程度が約2割で、大体週2~3回が多い状況です。利用している理由を図4-48に掲載しておりますが、交通手段の確保として以前から使っているというものと、健康状態の問題、車の運転が難しい方々だろうと思われそうですが、そうした方々が4分の3を占めているということです。目的としては、買い物、病院が多いですが、役場や通勤、憩の家も行かれています。4-15 ページはコミバスに対して、具体的に利用しているの方々のご意見です。現在の運行に関してですが、

基本的に現在利用されている方は「非常に便利」という評価、「便利」という評価が多くて4分の3程度を占めています。図4-51に満足度を載せていますが、「やや悪い」、「悪い」はそこまで多いというわけではないので、利用されている方に関して言えばありがたい交通なのかなと感じますが、今後の運行では、見直しの要望も多いため利便性を保ちつつも、運行効率を上げていく必要があるのではと考えているところです。また、潜在的な需要である車からの転換を求めている方にも利用しやすいサービスの向上が必要ではないかと思われま

す。4-16 ページ「運転免許の保有状況について」です。免許の保有状況ということで、返納の意向等についてお尋ねしているものです。免許保有状況としては、高齢者の約7割の方々が免許を保有しておりました。そのうち8割弱の人たちが免許返納の意向がないということで、総じて60～80歳代の方々も免許返納の意向があるという方は少ないようです。免許返納の意向がないという方々で、返納しない理由では、日常生活の利便性が損なわれるということが一番の理由となっております。免許の返納をしても良いよという方の時期としては、今後5年以内という方が多かったです。「免許返納後の移動手段として今後何を利用しますか」という質問に対しては、コミュニティバスが少し上位に上がってきております。こちらはコミバスの利用を想定しつつも、免許の返納については控えているのかなと思います。4-17 ページは実際に免許返納された方に聞いております。こちらサンプル数が30と少ないのでご留意いただければと思いますが、年齢的にも64歳以下というのはそこまで多くなくて大半は65歳以上になっております。免許返納後の交通手段としては、コミュニティバスを利用している方もいらっしゃいますが、家族の送迎が多い状況で、次いで自転車、タクシーを使っている方もおられます。「免許返納後のデメリットはありますか」という問いに対して、「生活が不便になった」「外出する機会が減少した」「遠出ができなくなった」というデメリットが多い状況です。

4-18 ページではコロナ禍の影響ということで、コロナによって外出頻度が、「減った」という方が7割、「町内の外出頻度については減った」という方が図4-62の全体の外出頻度に比べて、そこまで比率が大きくありません。遠出は控えたけれども町内の移動はそれほど減っていない、つまり町内の移動はかなり重要なのかなと見て取れます。コロナ前後における外出頻度の変化においては、こちらでも不要不急の外出を控えたという方が一番多く、外食を控えられたりして、全体の外出頻度の変化につながっていると見て取れます。遠出を控えて、町内の移動のみで、買い物も家でするようになった結果と推察されます。

以上、アンケートの結果についてそこから見て取れる内容について簡単に説明させていただきました。

●議長（山中議長）

第4章のアンケートの結果までご説明いただきましたけれども、何かご質問、ご意見ありますでしょうか。

〔質疑応答〕

なし

●議長（山中議長）

質問が無いようでしたら、続けて第5章からの説明をお願いいたします。

○(株)福山コンサルタント

第5章、第6章について説明させていただきます。5-1 ページからですがこちらは、上位計画の方を整理させていただいております。上位計画の概要と、公共交通の施策に関する記述についてどのようなことを書かれているかというものを載せさせていただきます。

まず、第5次基山町総合計画ということで計画期間は平成28年度～令和6年度になっております。その中で公共交通に関する施策というところでは、大きく3点挙げられております。「機能的な交通ネットワーク」「つなごう交通ネットワーク」「買物弱者への支援」ということで、機能的なコミュニティバスを活用したネットワークを構築して、利便性の高い交通と鉄道との結節機能も強化し、観光についても触れているところです。また買物弱者について、コミュニティバスや宅配サービスに関しても利用しやすいような買い物のモノの移動も含めた方針が提示されています。5-2 ページは基山町都市計画マスタープランですが、来年度をめどに計画の見直しがなされていると思います。こちらの都市計画マスタープランは、平成18年という策定年で、現在も大きな軸としては変わらないと思いますので、内容としては立地適正化計画等々の関連する計画と整合を取りながら、ひとまず平成18年策定の分を載せさせていただきます。こちらの公共交通に関する施策に関しましては交通結節点の機能の向上、公共交通機関の利便性の向上というところで具体的に書かれているところです。5-3 ページについては、基山町立地適正化計画で、こちらは令和3年度に策定がなされております。基本方針や概要については掲載のとおりで、都市機能誘導区域、居住誘導区域が設定されております。特に都市機能誘導区域については、基山駅を中心とした中心市街地とその南側の店舗辺りを含めたエリア、濃いオレンジの部分ですが、それと基山町役場周辺、けやき台駅周辺と大きく3つのところで設定されているところです。居住誘導区域については、鉄道沿線、けやき通り沿線、南北に集約して居住を誘導していくというような方針がなされております。こちら公共交通に関する施策についてもかなり盛り込まれておまして、1～5まで整理をしております。項目だけ読み上げますと、基山駅～基山町役場の利便性の強化、コミバスの利便性向上、新たな交通手段の検討ということで、こちらについては現在実験的に行おうとしておりますオンデマンド等の新たなスマートモビリティの実験ということも記載がされております。5-5 ページには、ウォーキング習慣の定着と歩行環境の整備、公共空間の利活用というところも関連してくると思われまので掲載しております。

下段の方に第2期基山町まち・ひと・しごと創生総合戦略については、策定は令和2年度になっておりますが、こちらに関しましても公共交通に関する施策、特にコミバスの利用促進事業が記載されております。

5-6 ページの福祉計画ですがこちらに関しても福祉の観点から移動との関連性が取り組みとして挙げられているところです。この福祉と公共交通の組み合わせをどうしていくか、というところが課題かもしれませんが、買物弱者の移動、コミュニティバスについても触れられていますのでこうした移動に関する困りごとについて、整理させていただいているところです。

こうした関連計画を踏まえて、第6章地域公共交通の課題を記載しております。まずは、公共交通が果たす役割について、改めて整理しております。こちらは大きく、「生活を支える」、「にぎわいを生み出す」、「生き生きと暮らせる」、「ずっと暮らせる」、「安全・安心に暮らせる」環境ということで、こうした環境を整える一つの手段として公共交通があるということで整理しております。これらの役割を踏まえ、また公共交通の現状、各種アンケート調査等々を踏まえ、課題について大きく7点あげております。こちら詳細については、もう少し肉づけが必要なかもしれませんが、1点目は人口減少に対応した持続可能な公共交通をいかにして確保していくかという点、2点目は高齢化社会に対応した安全・安心な外出環境をいかに確保するかという点、3点目は先ほどのアンケート結果等を踏まえて移動ニーズに応じた利便性の高

い公共交通、4点目は交通事業者間の連携による町外移動の利便性向上、域内ではありますがJRや西鉄等他の鉄道や基山PAでの高速バスとの結節点等の利便性向上についても挙げさせていただいています。6-3ページにあります、公共交通利用を促す環境の創出ですがこちら環境だけでなく人の方、利用者側の方にも利用促進を図っていく必要があるということでこちら5項目目を挙げてもらっております。6点目は関連施策として、観光事業・医療福祉を含めてイベント等の地域振興に関する施策等で移動の点と線をきちんと結んで連携していく必要があると考えておまして、その点を挙げております。7点目については、ICTを活用したいというところで記載しておりますが、今回実験で導入するデマンド交通、今後本格化していくであろう自動運転・MaaSの技術が急速に進展していく中でこうしたものも取り入れていくというところです。6-4ページは現状と課題の整理をしております。

以上、第5章、第6章をご説明しました。

●議長（山中議長）

ありがとうございました。第5章、第6章まで説明がありましたが、質問やご意見はありますか。

〔質疑応答〕

なし

質問等無いようでしたら、続けて第7章からの説明をお願いいたします。

○(株)福山コンサルタント

第7章～第9章までを説明します。先ほど課題等を説明しましたが第7章は、これらを踏まえた本計画の理念と目標を記載しています。まず基本理念として、「アイ・人・場所をつなぐ公共交通」としております。次に本計画の対象となる交通手段と役割ということを改めて再整理しておまして、交通手段に関しましては鉄道としてJR鹿児島本線、甘木鉄道、バスについては高速バス、コミュニティバス、その他の公共交通等としてタクシー、学校・企業バスというのがあります。役割としては記載のとおりで、主なターゲットは町民と来訪者に分けました。どちらを利用するかというところですが、特定の学校や企業バスについては、来訪者（通勤通学者）がメインかなということで記載しております。下に少し記載しておりますが交通手段においてニーズと技術開発の動向を注視しながら、必要に応じて次世代モビリティも検討するとしております。そして各交通の役割について、下段の図を移動距離と輸送量に応じて作成しております。そうしたニーズの中で、7-2ページにイメージを図化したものですが、南北の鉄道、高速道路、地域の公共交通の幹線であるけやき通りを軸として、居住誘導区域、都市機能誘導区域もこの軸も南北に長く設定されているところです。こうした南北を強化していくところから、そこに向かう都市機能誘導区域（赤く囲っているところで先ほど立地適正化計画の中で示したものですが）に周辺の居住区域からアクセス可能な生活交通軸を設ける形をイメージしたものです。現在もコミュニティバスがこのような形で運行しておりますが、改めて整理をしたところです。

7-3ページには、本町の課題解決のための基本方針と目標を記載しております。基本方針は大きく5点定めております。まずは持続可能な地域公共交通サービスをいかに継続性がある公共交通事業になり得るかで、こうした公共性も高める一方で人材確保の点にも努めて持続可能な公共交通を目指すための目標として、財政負担の維持・軽減ということで挙げております。収益性を確保していかなければ、持続性

もないため、2つの目標を挙げております。1つ目が収益率で、利用収入を分子として価格コストで割っています。現状は9%となっておりまして、これを目標値10%ということで設定しております。2つ目の指標としては、公的資金の投入額ということで、現在は約2000万円の町からの公的資金が投入されている中で、現状以下で目標設定をしております。こちらについては令和2年度はコロナの影響もありましたので、令和元年度を基準として記載しております。

7-4 ページの基本方針2ですが、「誰もが利用しやすい公共交通サービス」で、こちらの目標・指標については3つ挙げております。1点目がコミュニティバスの利用者数で、利便性が上がれば利用者数が増えるというロジックのもと、利用者数を掲載しております。現状は、令和元年度26千人、この目標を令和8年度には30千人としました。2点目が免許返納者数ということで、先ほどの免許返納者数の利便性が上がれば、免許返納者数も増えるのではないかとということで、④の指標で設定させていただきました。こちらについてはコロナの影響等はないのではということで、令和2年度の現状を記載しました。3点目がコミュニティバスの満足度で、アンケート調査で把握していくことになると思いますが、現状74%とを向上させるということで設定しました。7-5 ページの基本方針3ですが、「みんなで支える」とありますがこちらは行政や事業者だけでなく、町民がわが事として捉えていく意識の醸成を支援する取組みということで目標3を挙げております。指標としてはそうした利用促進に向けた実施回数で広報やイベント活動での実施を図っていければと思います。基本方針4は「町の魅力を引き立てる」というところで、主に観光も含めて町の外から来ても利用しやすいという観点から基本方針として決めました。目標としては来訪者にもやさしい、利用しやすい快適な交通環境ということで公共交通の利便性・快適性向上に向けた取組みを指標として挙げております。鉄道駅からの乗継、他のモビリティの乗継、そうしたものの利便性を高めるための施策に関する取組みの件数を指標として挙げます。7-6 ページの基本方針5の「未来を見据えた地域公共交通サービス」では、オンデマンド、MaaS や自動運転などの新たなモビリティの導入を検討し、未来を見据えて検討していくということで、目標5として次世代モビリティの導入に向けた検討の推進ということで設定しており、そうした取組み件数を指標として挙げているところです。7-7 ページでは課題から、次に示す事業イメージをひも付しております。

次に第8章を説明します。こちらは目標達成のために大きく8つの施策を挙げております。1点目が「既存交通の維持・確保・充実」で、事業のイメージとして2点挙げております。1つは既存路線の維持・確保、もう1つは公共交通事業者への支援を挙げております。支援に関しては、国からの補助等を活用しながら利用者を増やすための利用促進を打ちつつ、利便性も高めるところでいろんな矢をもって、維持確保充実に向かっていくということが施策の1つ目になります。施策②コミュニティバスの改善ですが、ルートダイヤの改正もこれまでに加えて継続的に見直しを行っていき、バリアフリー車両の改善、車内においても運転手のマナーを含めた環境を整備し、運賃決済での利便性向上も、現在は一部キャッシュレス化となっておりますが、継続的に実施していくとともに、バス停の整備については屋根がないというご意見があったりしておりますので、そうしたものも含めて環境の整備をしていくことも検討していく必要があるということで記載しております。施策③交通結節点の利便性強化ですが、こちらはアクセス利便性の強化、乗り継ぎ利便性、待合・乗継環境の改善を挙げております。施策④サービス向上に向けた連携強化では、交通事業者間の連携、収益施設との連携、周辺自治体との連携を町内外や、交通事業者間でも連携を強化していくとしております。施策⑤まちづくりにおける各施策との連携では、分野横断的にまちづくり、観光、健康・福祉施策と連携して一手段として公共交通の利便性を高めることで観光等施策の効果を高め、相乗効果を生むための連携について記載しております。施策⑥公共交通への町民参画の推

進ということで、今回の協議会も含まれますが、こうした協議会を定期的開催する、またアンケートを行うことによって民意を把握していくということを挙げております。施策⑦利用促進に向けた取組みの強化では、現在行われているようなイベントや、公共交通を促進するようなイベントと連携していき、情報提供をしていく、バス結節点を導入する、ICTを利用した情報提供についても記載しました。施策⑧将来を見据えた新たなモビリティサービス導入の検討では1月から行う実証実験も然りですが、多様な地域輸送資源の連携を図っていくことを検討し、貨客混載、オンデマンド、自動運転等の導入を検討していく必要があるのかなということでこうした施策の検討を随時設けていくとしております。

第9章については、計画のPDCAを回していくということと、推進体制ということで協議会を軸にして指標等のモニタリングを行うということで記載をしています。

第7章から第9章までの説明は以上です。

●議長（山中議長）

ありがとうございました。

ここまでで説明がありましたが、第7章から第9章までで、ご質問やご意見はありますか。

[質疑応答]

●松原様（オブザーバー）

確認ですけれども7-3ページの数値は令和元年度の数値をもとに設定されていますが、先ほどコロナの影響で令和2年度ではなく、令和元年度ということだったので、その辺も付記していただいた方が良いと思います。元年度の数値が伸びてきているのか、落ちてきているのかというものの過去の数字が分かるページがありますか。収支率や公的資金投入額といったものですが。

○(株)福山コンサルタント

3-8ページには運行費用のうち補助金が占める割合を掲載しております。3-7ページの図3-11では令和2年度、3年度は落ち込んでいますが、令和元年度までは利用者としては上昇傾向が見て取れるかと思えます。

●松原様（オブザーバー）

これは、1ヶ月当たりの乗降者数ですか。

○(株)福山コンサルタント

1ヶ月の乗降者数です。

●松原様（オブザーバー）

目標で持ってきているのは年間の目標値ですので、それが現状の3-7ページであればわかりやすいと思います。

○(株)福山コンサルタント

ありがとうございます。こちらは年間の利用者数に修正します。

●松原様（オブザーバー）

これはこれで（1ヶ月当たりの数値）あって良いかと思われませんが、目標値との対比ができるようにお願いします。

○(株)福山コンサルタント

わかりました。ありがとうございます。

●松原様（オブザーバー）

公的資金額についても、令和元年度まで増えてきているところで、コロナの影響もあって令和2年の数値を出さずに令和元年度のコロナ前の数値で抑えるということですか。

○(株)福山コンサルタント

3-8 ページでも一人あたりの運行費用について増えているというところではありますが、こちらは平成29年度から平成31年度まで減少傾向なので、利用者数が増えて一人あたりの運行費用が減ってきているのは見て取れると思います。

●松原様（オブザーバー）

その目標値と現状が分かるように、現状のところに書いてあればいいですし、その紐付けができていればもっとわかりやすいかなと思います。

○(株)福山コンサルタント

わかりました。

●松原様（オブザーバー）

現状と課題と方針があって、目標設定があって施策というところになるかと思いますが、例えば7-4ページの成果指標⑤の満足度は、評価するにあたっては、令和8年度にアンケートを行ってということでしょうか。

○(株)福山コンサルタント

これは毎年です。コミバスの利用者の方にこれまでも実施されてますので、毎年の評価が順次に上がって行って最終的には目標80%になるということです。

●松原様（オブザーバー）

毎年なのですね。承知しました。

成果目標⑥は令和8年度に年3回ということですがけれども、それまでのところはどのようになるのでしょうか。令和4年度から令和7年度は。

○(株)福山コンサルタント

毎年 2 回なのか 3 回なのかをこちらでモニタリングするイメージでいました。

●松原様（オブザーバー）

8-1 からの施策ですが、スケジュールが継続的に実施ということになっておりますけれども、これをするしないというのは、どのように決めるのでしょうか。

○(株)福山コンサルタント

スケジュールに関しては、現在調整している段階ですので今後明確にできればと思っております。

●松原様（オブザーバー）

明確にできないところもあると思うんですけども、明確にできる所は具体的に記載した方が分かりやすいかなと思います。そこをよろしく願いいたします。

1 月にフィーダー補助の評価がありますので、その時に交通計画の評価も行う感じでしょうか。それを踏まえて認定申請の手前ぐらいで今年度やるやらないを決めるとそういう感じでしょうか。

○事務局

そうです。

●松原様（オブザーバー）

細かいことは後ほど調整しましょう。

●議長（山中議長）

地域公共交通計画（案）全体を通して大丈夫ですので、ご質問やご意見はありますか。

[質疑応答]

●泉田（代理）委員

7-3 ページのコミバスの収益率について、令和 3 年度については弊社の方で委託を受けていた時期になりまして、令和 8 年度等はまた入札などで決まると思うんですけども、おそらく西鉄バスの方が費用は高いです。なので、そもそも目標値が適正なのかというところは疑問に思うところです。

○(株)福山コンサルタント

こちらについては、そういった観点も踏まえて、目標の設定については行わせていただきます。ありがとうございます。

●山下（代理）委員

アンケート結果の 4-13 ページの図 4-46 で公共交通の転換の意思というところで「可能である」という回答が多い印象を受けたのですが、これはアンケートを取るとき的前提条件、例えば現状のまま使えるということなのか、サービスレベルが向上すれば使えるということなのか、どういうアンケートの取り方だったのかを聞かせていただきたいと思います。潜在ニーズの把握も重要ということだったのでそのあ

たりもつながってくるのかなと思います。

○事務局

こちらのアンケートは、都市計画マスタープラン策定にあたってのアンケート調査ですが、現状のまま、記載のとおり「日常生活の移動で、自動車の代わりにコミュニティバスを使うことができるか」という質問を行っております。

●議長（山中議長）

他に質問はございませんか。

(なし)

●議長（山中議長）

それでは、協議事項「(1) その他」について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局より説明

《コミュニティバス（長野線）迂回運行について》

資料①をご覧ください。「基山町コミュニティバス運行路線（長野線）の変更について」の報告です。来年1月11日から3月31日（予定）までですが、次ページの右下の赤丸をつけている路線である長野線のうち、長ノ原から第7区公民館までの路線の一部で道路側溝の蓋掛け工事を行うため、コミバスが通れない状況となるので迂回運行を予定しています。次のページに拡大した道を載せておりますが、赤い線は現在コミバスが走っている線で点線の箇所が通行止め箇所、緑の線が迂回運行をするルートです。

こちら、1月11日から3月31日までの迂回運行ということでご承知の程よろしくお願いいたします。周知方法については1月1日号の広報きやま、基山町ホームページに掲載いたします。

《コミバスポイントカード付与方法の変更について》

次に、資料②についてです。こちらも報告という形で、商工会のシール会で発行しているきのくにカードが新しく切り替わることに伴い、これまで1回乗車ごとにバスの中でコミバスポイント1つを押印しており50スタンプたまったら、まちなか公民館できのくにカードのポイント100ポイントと交換していましたが、令和3年11月14日からコミュニティバス車内で新しいきのくにカードのQRコードを直接専用端末にかざすと自動的にきのくにポイントが2ポイント付与されるような形になっております。

資料②の裏側をご覧ください。12月15日までは、商工会の方がまちなか公民館で、バス車内で押印したコミバスポイントを新しいきのくにカードに移行する作業をしていただいておりましたが、12月16日からは役場の方でコミバスポイントの新しいきのくにカードへの移行作業を行うようになりましたのでご報告いたします。こちらは12月15日号の広報と、基山町ホームページ、バスの車内でチラシを配布しております。

《基山町スマートモビリティ実証実験について》

続きまして、資料③になります。前回の会議でも説明しましたように1月8日から2月4日まで実証

実験を予定しております。それについて、チラシ等で告知しております。特にけやき台地区につきましては資料③のチラシによって先般 18 日、19 日に住民説明会を行ったところ。18 日、19 日は 4 つの区を対象に各 2 回と SGK で 1 回の計 9 回の説明会を実施し、約 130 名の方が参加されまして、年齢的にはご高齢の方が多かった印象です。やはり移動に少し不便を感じておられる方や将来的に免許返納をされているような方、そういった方たちの関心が強かったのではないかと思います。

資料③の次のチラシでは、左側にオンデマンド交通の利用方法、右側にけやき通りシャトルバスの利用方法、これに加えてスマホでの登録の方法や予約の方法などの内容について説明させていただいたところ。説明会での主な質疑内容を少し紹介させていただきます。実験後の本格導入の時期、料金の設定についてはどうなっているのか、というようなご質問がありまして、回答としては今後実証実験などを各地域や全体を通して検討していくという予定ですので、現在のところは未定ということで回答をしております。2 点目は、出発地は自宅からですが目的地は現在のコミュニティバスのバス停というところですので、行きは良いけれども、帰りが荷物等も増え、実際に用事があったところからバス停までは少し距離があって不便だという声もありました。それについては今回は実証実験ということもありますので便利な点、不便な点としてのご意見として出していただいて今後に向けての検討課題としてさせていただきたいということで回答しております。3 点目はスマホの登録・予約は難しいという意見も出ておまして、15 区の方は住民の方の一人が IT 教室をしているのでそこに来ていただければ登録を一緒にしていただけるといっていただきました。他には役場定住促進課で親身になってお手伝いしますと説明した次第でございます。

続いてプレスリリースの資料ですが、資料中段の運行日時の下破線にありますが 1 月 8 日 11 時から基山町で出発式を予定しております。皆さま方においてはお忙しい中恐縮ですけれども、ご都合がつかれる方はお立ち合いをしていただければと存じますので、どうぞよろしく願いいたします。

《次回の開催日程について》

毎月で大変恐縮でございますが、次回の開催日程についての資料をつけております。例年のフィーダー補助金の事業評価に加えて、今回地域公共交通計画素案でいただいたご意見を踏まえて、今回はパブリックコメント前の最終調整を行いたいと思います。おそらく今年度最後の活性化協議会となるかと思しますので、日程調整ができる日数も少なく大変申し訳ございませんが、どうぞよろしく願いいたします。

事務局からはその他については以上です。

●議長（山中議長）

ここまでで全般を通じて、質問やご意見はありますか。

〔質疑応答〕

なし

●議長（山中議長）

では、これで議事については終わりましたので事務局の方に、お返しいたします。

○事務局（山田）

山中議長、議事の進行ありがとうございました。今回の会議での協議を踏まえまして、計画案の調整を行い、1月に開催予定の会議におきまして、内容の最終確認をお願いしたいと思います。

計画案につきましては、当日の配布となってしまう十分にお目通しができなかったと思います。申し訳ございませんでした。ご意見や修正などありましたら、後日でも構いませんので事務局までご助言等をいただければと思います。

最後に今年最後の協議会となりました。一足早いですが、来年も引き続き活性化協議会及び交通会議へのご協力を賜りますようどうぞよろしくお願いいたします。

これをもちまして、「第38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。