

# 会 議 録

1 会 議 名	令和4年度第2回太宰府市地域公共交通活性化協議会										
2 開 催 日 時	令和5年2月7日（火）14:00～15:45										
3 開 催 場 所	太宰府市役所 4階大会議室										
4 出 席 者 名	原口委員（副会長）、高木委員、田代委員、中島委員、中井委員、松尾委員、齋藤委員、山口委員、寺町委員（会長）、草場委員、田辺委員、八尋委員、楠田委員										
5 議 題	<p><b>【議事】</b></p> <p>太宰府市地域公共交通計画（案）における目標等の設定について</p>										
6 内 容	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%; vertical-align: top;">事務局</td> <td>(開会挨拶)</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">高原部長</td> <td> <p>(挨拶)</p> <p>あらためまして皆様こんにちは。</p> <p>事務局を代表して一言ご挨拶を申し上げます。</p> <p>委員皆様方におかれましては、ご多用のなか本日の協議会にご出席いただきましてありがとうございます。</p> <p>本日の議題は、前回からの引き続きとなり地域公共交通計画に関する目標と数値指標について、委員皆様方からご意見を賜りたいと考えております。</p> <p>どうぞよろしくお願いいたします。</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">事務局</td> <td> <p>それでは、これより議事に入ります。なおここからの進行につきましては、太宰府市地域公共交通活性化協議会規則第6条の規定により寺町会長にお願いいたします。</p> <p>それでは、寺町会長よろしくお願いいたします。</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">寺町会長</td> <td> <p>本日の議題については、事務局から説明を受けてから皆様からご意見を賜りたいと考えている。</p> <p>早速事務局から本日の議題について説明をお願いします。</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">事務局</td> <td>(資料説明)</td> </tr> </table>	事務局	(開会挨拶)	高原部長	<p>(挨拶)</p> <p>あらためまして皆様こんにちは。</p> <p>事務局を代表して一言ご挨拶を申し上げます。</p> <p>委員皆様方におかれましては、ご多用のなか本日の協議会にご出席いただきましてありがとうございます。</p> <p>本日の議題は、前回からの引き続きとなり地域公共交通計画に関する目標と数値指標について、委員皆様方からご意見を賜りたいと考えております。</p> <p>どうぞよろしくお願いいたします。</p>	事務局	<p>それでは、これより議事に入ります。なおここからの進行につきましては、太宰府市地域公共交通活性化協議会規則第6条の規定により寺町会長にお願いいたします。</p> <p>それでは、寺町会長よろしくお願いいたします。</p>	寺町会長	<p>本日の議題については、事務局から説明を受けてから皆様からご意見を賜りたいと考えている。</p> <p>早速事務局から本日の議題について説明をお願いします。</p>	事務局	(資料説明)
事務局	(開会挨拶)										
高原部長	<p>(挨拶)</p> <p>あらためまして皆様こんにちは。</p> <p>事務局を代表して一言ご挨拶を申し上げます。</p> <p>委員皆様方におかれましては、ご多用のなか本日の協議会にご出席いただきましてありがとうございます。</p> <p>本日の議題は、前回からの引き続きとなり地域公共交通計画に関する目標と数値指標について、委員皆様方からご意見を賜りたいと考えております。</p> <p>どうぞよろしくお願いいたします。</p>										
事務局	<p>それでは、これより議事に入ります。なおここからの進行につきましては、太宰府市地域公共交通活性化協議会規則第6条の規定により寺町会長にお願いいたします。</p> <p>それでは、寺町会長よろしくお願いいたします。</p>										
寺町会長	<p>本日の議題については、事務局から説明を受けてから皆様からご意見を賜りたいと考えている。</p> <p>早速事務局から本日の議題について説明をお願いします。</p>										
事務局	(資料説明)										

寺町会長	<p>本日のミッションは資料 2 の数値指標について具体的な項目を検討し、数値指標の目標値に関しては次回の協議会となる。</p> <p>施策メニュー例についてもコメントしたほうがいいのか。</p>
事務局	<p>数値指標と施策メニュー例は、関係性が高いためご意見賜りたい。</p>
寺町会長	<p>前回までのおさらいとなるが、地域公共交通計画を立案する理由については、資料 1 にあるように、人口が増えていない自治体は負のスパイラルに陥っている。人口が減少している中で市街地を広くしていくと、公共交通の利用者が減り、交通事業者の経営環境が悪化し、サービスが低下することで更に利用者が減っていくことになる。国土交通省がこれからの人口減少のまちづくりの 1 つの考え方として「コンパクトシティ」と「ネットワーク」を繋げるということを示している。市街地を緩やかに整理していくことが「コンパクトシティ」の考え方であるとともに、公共交通機関を持続可能とするためでもある。本協議会では「ネットワーク」の部分を議論しており、「ネットワーク」はバスや電車に限らず、多様な交通モードを不特定多数の方が利用できて維持できる仕組みであればいいと考えている。この「ネットワーク」が決まると立地適正化計画のエリアにも影響し、利便性の高いまちづくりを進めていく宣言をすることとなる。</p> <p>自治体が責任をもって維持していく宣言をすることの半分はこの協議会の役割となる。</p> <p>数値指標については、他の自治体の事例だと数値指標をすべて採用するということあまり見受けられない。例えば人口が増え、税収が伸びている状況で予算が潤沢であれば公金を使用して積極的に施策を実行できるだろうが、ほとんどの自治体は財政的に厳しい状況であるため、持続可能な仕組みを企画・立案して誰かが無理をしないようにすることが重要であり、そういった考え方も持ちながら数値指標を決めていくことが必要。</p> <p>事務局からの説明でもあった資料 2 の緑色と黄色の矢印は、とても重要な軸となる。計画を作成して PDCA せずに次の施策を考えてしまいがちだが、太宰府市の地域公共交通計画では、目標を設定し数値指標で示し、実現するための具体的に何をするのかというのが緑色の軸。これは通常の計画の考え方であり、下の黄色の軸は PDCA の A を実施するときに効果があり、施策メニューが真に数値指標に対してダイレクトに効果があるか、ダイレクトに効果があったからこそ目標や基本方針に影響を及ぼしているというチェックも今回のミッションとなる。</p> <p>そのため、数値指標のみならず施策メニュー例についてもご意見を賜りたい。</p> <p>まずは私から確認したいことがある。基本方針 1 目標 2 と基本方針 2 目標 2 の内容が同一となっているが、目標は違うのに実施することが同じで問題ないか。数値指標を同じにしてしまうと、基本方針 1 目標 2 と基本方針 2 目標 2 の違いを説明できるか。先ほどの緑色と黄色の軸では成り立っているように見えるため、成り立っているのであれば目標を 1 つにするか、数値指標を変えるか検討が必要でないか。施策メニュー例が同一ということは有り得るが、目標が違うのに内容が同じだと疑問に思われる方がいるのではないか。</p>

事務局	<p>基本方針1目標2については「地域の生活に配慮した交通網の形成」となり、どういった網目をきちんと形成していくか、その網目をどのように維持していくかという趣旨となる。基本方針2目標2については「鉄道を中心とした公共交通網の構築」といったように鉄道の位置づけは市の拠点、都市の機能が集まる拠点となりそこへどのようにネットワークを繋ぐのかという観点。</p> <p>ご意見を踏まえて、数値指標等が同一になっている点は再度検討してお示ししたい。ほかにも数値指標の適切な設定についてご意見賜りたい。</p>
寺町会長	<p>例えば、基本方針2目標2の数値指標を公共交通カバー率ではなく、鉄道駅へのアクセスのためにバスの充実とするのであれば、路線バスやコミュニティバスという視点で設定することも方法である。事務局で整理して検討するようお願いしたい。</p> <p>基本方針1目標1に記載の施策メニューにバス運行の効率化と記載しているが、仮に基本方針1目標2で数値指標を公共交通カバー率に設定した場合、例えば利用者が少ないバス路線にオーバースペックの車両には、ダウンサイジングや適した交通モードを検討することになるため「適正化」が好ましいと考える。</p> <p>交通事業者からご意見ないか。</p>
委員	<p>民間バス路線であることから、適正化を考え方として持っている。施策メニュー例に「MaaS等新たなモビリティサービスの導入の検討」とあるが、MaaSというのは移動に関わる決済を一括で行う手段のこと。どちらかという立地適正化計画制度の説明であった「コンパクトシティ+ネットワーク」の中の「デマンド型 乗合タクシー等の導入」であるとか、いわゆる定時定路線の大型バスを中型、小型バスへのダウンサイジングや、宇美町が実施した地域を巡回する福祉バスをのり一を導入したように利用状況に応じた「適正化」という視点が好ましいと考える。</p>
寺町会長	<p>新たなモビリティサービスにMaaSを含める点、MaaS自体が純粋にモビリティサービスの提供ではないため誤解を招かないような検討も必要と考える。</p>
委員	<p>数値指標については、定量化に過度な負担がかからないことも必要と考えている。基本方針2目標1の上段「公共交通の利用の推進」について、数値指標として通勤・通学きっぷ購入者数は、鉄道事業者として提供可能なデータがあるか今のところわからない。この辺について、どのように考えているか。</p> <p>また、基本方針2目標1の上段「公共交通の利用の推進」では最終的なKGIは外出時の移動手段に公共交通を利用している人の割合が適当で、ほかの項目はそれを目指すための中間目標かと。ここの「公共交通」とは何を指しているのか。既存の交通モードの鉄道とバスのみか、タクシーや多様な交通モードも含めているのか。自家用車以外とかそういった定義でも意識調査がしやすいと考えるがいかがか。</p>
事務局	<p>基本方針2目標1の上段「公共交通の利用の推進」の数値指標について、通勤・通学きっぷ購入者数は、交通事業者へ確認している段階ではなく、今後の数値指標を確定し</p>

<p>寺町会長</p>	<p>ていく段階で交通事業者からもご意見を賜り個別に相談させていただきたい。</p> <p>外出時の移動手段に公共交通を利用している人の割合については、資料3の89ページに市民意識調査の設問について記載している。あなたは日頃、どのような手段で外出しますかという設問に対し、選択肢が徒歩、自転車、自家用車、鉄道、コミュニティバス、路線バス、タクシー、その他となっており、公共交通となれば鉄道、コミュニティバス、路線バス、タクシーとなると考えているが、交通事業者の考えも確認したいところ。</p> <p>基本方針2の目標1の上段「公共交通の利用の推進」の数値指標は、外出時の移動手段に公共交通を利用している人の割合が最も目標に対して適正と感じた。公共交通の利用者数を設定すると、今後の人口減少を鑑みて実現可能性の高くないものに設定することは、目標と施策が乖離しかねないため市民意識調査項目の設定が適正かと。</p> <p>計画の中で内容を細かく決めることより、持続可能で誰も無理しない範囲で達成できる内容が好ましい。</p>
<p>委員</p>	<p>太宰府市の大きな問題として交通渋滞がある。渋滞の緩和をするために良好な環境の構築や公共交通の活用を検討しているかと思う。住民の皆さんの生活の質や観光客の皆さんの観光の回遊性を低下させている交通渋滞に、今回検討している全体的な項目や目標がどれだけ寄与するかという視点で設定する必要はないか。それに対して目標が達成できるかどうかのチェックが必要となり、渋滞緩和の大きな目標に観光客の回遊性という数値指標を設けてはいかがか。</p> <p>また、全体的に交通部局で作っている部分が多く、財源が限られるためまちづくりとセットで考えてはいかがか。例えば、商業施設や学校も含め観光部門とも連携していくことも重要。まちづくりとセットで他の部局と連携して渋滞緩和や、高齢者、通学や観光客の回遊性をあげるとかの内容で見直されてもいいかと。</p> <p>MaaS定義が出てきたが、いろいろな定義が出てきているので、この計画ではMaaSとは何を指すのか定義されるといい。決済やデマンド交通、デジタルチケット、自動運転などデジタルを活用していることをMaaSと呼ぶこともある。</p>
<p>寺町会長</p>	<p>観光需要が過度に集中するときに太宰府市の交通の問題になっているため、この計画に盛り込まなくていいのか。また、人は移動するために移動するわけではなく、目的があって移動するため、交通部局だけで考えるのではなくまちづくりとの連動をこの計画でどのように考えているのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>本協議会では地域公共交通に特化し、総合交通計画協議会において、渋滞対策、交差点と踏切が近接している地点の対策など主に道路交通について議論いただいているが、本協議会の委員の中には総合交通計画協議会の委員を委嘱している方がいらっしゃる。渋滞対策については、総合交通計画に記載したいと考えており、本協議会にも情報共有しながら進めていくことで考えている。地域公共交通計画に渋滞対策を含める点については、貴重なご意見として頂戴する。</p>

	<p>まちづくりとの連動については、都市の機能を集める拠点について都市計画審議会にてご議論いただいている。本協議会では、拠点間の交通、住民の皆さまがお住まいの区域と拠点を繋ぐことについてご議論いただくとともに、都市の機能を集める拠点の場所などは本協議会にも情報共有しながら進めていくことで考えている。</p> <p>MaaS の定義については、委員のご意見も参考としながら計画の中にお示ししていきたいと考えている。</p> <p>観光の視点については、公共交通を使って来られる方がどれぐらいいらっしゃるか、来られた方が公共交通を快適にご利用できているかについては、先ほどのご意見も踏まえ検討を進めていきたい。</p>
委員	<p>先ほど、観光客の関係で基本方針 1 目標 4 が該当すると説明があっているが、基本方針 1 目標 2 に含めるということはいかがか。理由としては、基本方針 1 目標 2 と基本方針 2 目標 2 の施策の方向性が同一である点、基本方針 1 目標 2 は人の移動や目的によって変わってくるものに対し、数値指標が運行に関する内容になっており、どちらかといえば、基本方針 1 目標 1 が人の移動に関する数値指標となっている。まちづくりは人を含めたところで考えていくが、その点の考え方についてはいかがか。</p> <p>基本方針 2 目標 1 下段の施策メニュー例にパークアンドライドの推進が記載ある点について考え方を確認したい。</p>
事務局	<p>基本方針 1 目標 1 に関しては主にハード面を考えていたところ。ご意見をいただいた中で、地域公共交通網を維持していくために利用者の視点を入れていくことは今後検討していきたい。</p> <p>パークアンドライドの推進により、商業施設や鉄道駅周辺の駐車場から公共交通への乗換えをしていただくことで、利用者数を増加し持続可能な経営が可能になるという考え方をもっている。</p>
寺町会長	<p>パークアンドライドの推進は、住民よりも来訪者向けの施策なのではと感じた。数値指標が住民等と記載あり、調査対象も住民がメインとなるため施策メニュー例の対象が来訪者向けの考えなら違和感がある。</p>
事務局	<p>今後検討する。</p>
委員	<p>コンパクトシティ+ネットワークでコミュニティバス等によるフィーダー輸送とあるが、これは本市でいうとまほろば号が該当する。まほろば号がフィーダー輸送に適しているかどうかを判断するための数値指標が設定されていないと思う。例えば、まほろば号 1 便あたりの輸送人数を抑えておく必要があり、数値指標として設定してはいかがか。</p>
寺町会長	<p>本来は利用者数によって、適切な交通モードが選択されるべき。輸送量の最大サイズと適正サイズにギャップがある場合、交通事業者が悩んでいるところかと。</p>

	<p>今回の計画は大きな方向を示すのが目的。策定したあとに現状運行している交通モードをどのように見直しをしていくかなど、具体的な検討を事務局が進めていくと認識している。委員のご意見は、計画策定後の事務局が具体的に動いていく部分で最も重要。</p>
<p>委員</p>	<p>コミュニティバスと民間路線バスに対し、数値指標の中に運行回数が記載されているが、民間路線バスは運転士の人数や採算性で事業計画の変更は、公共交通の維持は意識しつつ事業者で可能となる。運行回数より委員のご意見にあった便当たりの輸送人員等多様な視点で設定してはいかかがか。運行回数を数値指標に設定した場合、交通事業者の減便による目標未達となり、民間事業者の内容となるため適正な設定を検討いただきたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>まほろば号の輸送人員等を指標にとご提案いただいている点、国の手引きにおける標準指標の公的資金が投入されている交通事業であるまほろば号については、人数よりも公的資金の投入額や事業の収支を指標とすることが望ましいこともあって標準指標とされている。委員からご提案いただいたまほろば号の輸送人員等の数値指標については、国の手引きには平均乗車密度が推奨指標として掲げられている。</p> <p>まほろば号に可能な限り多くの方に利用していただき、収支を改善していきたいところであるが、公的資金投入額や収支の設定することで目標未達となったときに考えるべきところは、地域公共交通網の維持となる。今後は、デマンド交通やまほろば号以外の交通モードを検討していく必要があり、収支の悪化の改善へつなげていく数値指標として公的資金投入額や収支を考えている。</p>
<p>寺町会長</p>	<p>現在の地域公共交通網を現在の料金、現在の本数で維持していくのは難しいと考えられる。この計画は、線を決めてその線にどういう交通モードを選定するのか考えていく宣言。その線がどこにあるのか、その線を維持するために交通モードは別として人口減少の中でどのような取り組みをしていくかを考えていくことが重要。計画を作ることが目的ではなく、計画を作ったあとにこそ事務局が知恵を絞って考えていくことが多いので期待したい。</p>
<p>委員</p>	<p>基本方針 2 目標 1 上段に運転免許返納者数の部分で数値指標の設定は難しいかもしれないが、考え方としては返納者数より高齢者の方の事故が減る、地域に事故がない安全なまちにする、買い物行けない人等移動に困っていない人がいないか等、免許を返納させることが目的とならないように工夫してほしい。</p>
<p>事務局</p>	<p>いただいたご意見の考え方をもって、数値指標の設定を検討している。免許返納者を増加させたいことが目的ではなく、事故の防止や施策メニュー例にも記載しているが、例えば介護予防の市の事業に参加いただく際に自家用車ではなく、公共交通を利用いただくことや、事故に逢わないように買い物も公共交通を利用いただくなど派生効果が最終目的と考えている。ご意見も踏まえて検討を進めていきたい。</p>

<p>寺町会長</p>	<p>委員にお尋ねだが、自家用車をお持ちでなく、移動が困難になっている方のニーズを把握する方法として何かご存じか。困っている方はたくさんいらっしゃるが、利用料金や運行本数を示すと利用されないこともある。困っている人のニーズと乖離しており、その乖離があるから民間事業者の参入が難しいのではないかと感じている。</p>
<p>委員</p>	<p>目的があって外出するといったように定期的に移動することは決まっているため、買い物ときは予約をするといった習慣にしたほうがいい。ニーズがないわけではなく、買い物と通院など定期的に決まっている移動があるのでセットで考えてもらうことが必要。病院などの目的地同士が連携して市も含めて運行経費を負担するなど、移動する目的と目的地をセットで新しいモビリティサービスを構築していくこととなる。</p> <p>ニーズの把握としては、民生委員さんが地域で困っている方を一番把握している。例えばコープが買い物に来れなくなった高齢者の方に買い物に來られるときに無料のバスを自費で運行するサービスを開始した。そのときは、民生委員さんに聞いてニーズがあるかどうかを把握した。</p> <p>移動はパターン化されていることが多く、その需要と供給を把握することはコンパクトなまちの太宰府市では実施しやすいかもしれない。</p>
<p>寺町会長</p>	<p>人口が太宰府市よりかなり少ない他の自治体の事例ではあるが、乗合タクシー運行するために、地域おこし協力隊が地域に飛び込んで日頃のコミュニケーションの中で運賃や運行時間帯などの的確なニーズを把握したと聞いたことがある。定時定路線が走っている自治体が乗合タクシーや予約制を導入していく場合、地域の本当のニーズを把握する必要がある。また、受け取られている年金額に対して毎日の移動にどれだけお金を使える状況なのかと、ニーズがあってもコスト負担面で利用を控える場合もある。</p> <p>委員から他にご意見等ないか。</p> <p>最後に数値指標について、設定する目標に対し、それを表しているものが望ましい。複数の項目を示しているが、項目を絞ってもいいと感じる。ここに記載しているのは一部を除きそれなりに調査が可能なものになっている。</p> <p>この計画では大きな方向性を示すことが目的となるため、PDCA を実施していくにあたり、適正な数値指標にすることを心掛けてほしい。事務局が関係者と協議・調整しながら設定していただきたい。</p> <p>特にご意見ないようであれば、本日の議事を終了する。</p>
<p>事務局</p>	<p>本日は貴重なご意見等を賜り誠にありがとうございました。次回の協議会につきましては、改めて日程調整をさせていただきますので、よろしく願いいたします。</p> <p>それでは、これもちまして令和 4 年度第 2 回太宰府市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。長時間ありがとうございました。</p>