

(基本計画(案) - 政策5 - への質問等に対する) 回答票

第七次筑後市総合計画審議会

番号	頁	提出者	種別	内容	回答
1	40頁	川口委員	質問	【施策の成果指標について】 他の項目や事業指標と比べても、突出して目標値が高いのですが、そもそも「コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方」をどれだけの市民が理解できているのか疑問です。この目標値としている根拠をお示してください。	まず目標値を設定した根拠についてお答えします。 成果指標取得のためのアンケート調査では、「コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方に基づくまちづくりが推進されていると思いますか」という質問に対して、「進んでいる」と回答した人が3.6%、「どちらかといえば進んでいる」との回答が30.4%、合計で34.0%となっています。 一方、「どちらかといえば進んでいない」と回答した人は28.4%、「進んでいない」との回答が16.7%、「分からない」との回答が20.9%となっています。 第7次計画では、「どちらかといえば進んでいない」と回答した人を「どちらかといえば進んでいる」以上へ転換していくことを目指して目標設定させていただいております。 また、市民の方が「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方をどの程度理解しているのか疑問だというご指摘ですが、言葉自体の認知度は、まだ一般的ではないのかもしれませんが。 しかし、人口減少、高齢社会の進展を見据え、国は20年程前からコンパクトシティを推進する

					ことを提唱しており、筑後市の都市計画の基本方針となる都市計画マスタープランや立地適正化計画等においても、将来にわたり暮らしやすく持続可能な地域を形成するために、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方が重要な役割を担っております。 これらの基本方針に基づき、現在、都市計画の見直しや、ＪＲ羽犬塚駅周辺地区都市再生整備計画等の都市基盤整備事業を進めており、このような具体的な取組みが、コンパクトなまちづくりにつながっていることを丁寧に説明していくことで、認知度を高めていきたいと考えております。
2	41頁	川口委員	質問	【基本事業１の成果指標について】 取組の方向性では「維持・向上を目指します」となっているのに、目標値が維持となっているのはどうしてでしょうか。	居住誘導区域内の人口密度及び都市機能誘導区域内の誘導施設の立地件数については、「維持・向上」を目指すこととしていますが、目標値については現状値と同水準に設定しています。 コンパクトなまちづくりを推進していくためには、人口や都市機能を誘導区域内に緩やかに誘導し、一定の集積を確保していくことが重要となります。 一方で、今後も人口減少が見込まれることや、民間施設の立地・撤退については社会経済情勢などの影響を受けることから、人口密度や誘導施設の立地件数について、増加量を具体的に見込むことは難しい状況にあります。

					そのため、数値目標は現状値と同水準としていますが、あくまで評価の基準を示したもので、取り組みとしては現状維持を最終目標とするのではなく、目標値を上回れるように、施策を推進していきます。
3	41頁	川口委員 池松委員	質問	【基本事業2の成果指標「公園遊具施設の機能に関する総合判定結果が健全である割合」について】 この割合は高い方がいいのか低い方がいいのか、どちらなのでしょう。 また、高い方がいい場合は、この目標値が著しく下がることは、公園施設の機能保全安全性の確保につながらないのではないのでしょうか。にもかかわらず、著しく下がった数値を目標値とする理由をお示してください。	現在、市内15カ所の公園に、合わせて62基の遊具が設置されており、職員による日常点検や毎月定期点検を実施しているほか、年に一度、専門業者に公園遊具危険度判定業務を委託し、より詳しい安全点検を実施しております。 遊具の危険度判定は、A～Dの4段階で判定され、健全な状態であるA判定と、損傷が軽微で経過観察が必要なB判定の割合を合計したものを健全度の目標値としております。 そのため、健全度の割合が高いほうが、遊具の安全度が高い状態ということになりますが、危険度判定業務を行う業者によって、B判定の割合と、修繕対応が必要なC判定の割合に差があるため、年度ごとに健全度の割合が異なっており、過去5年間の健全度の平均値を算出し、50.1%の目標値を設定させていただきました。 遊具は経年劣化しますので、毎年修繕を行いながら、計画的に健全度を向上させておりますが、R6年度、R7年度の健全度の割合が、例年よりも高い結果となったため、平均値とすることで、

					より現状に近い目標値設定となるように努めました。 目標値は、現状値よりも低い設定となっておりますが、施設の老朽化が進む中、より厳しい点検結果に基づき、必要な対策を計画的に実施することで、公園施設全体の機能保全と安全性の確保を図っていくことを目指しております。
4	42頁	川口委員	質問	【施策の成果指標「鉄道や駅周辺施設に満足している市民の割合」について】 課題には、公共交通の減便、廃止の懸念が高まっていると示されている中で、「鉄道や駅周辺施設に満足している市民の割合」が目標値は大きく上昇しています。 この数値の根拠をお示してください。	「鉄道や駅周辺施設に満足している市民の割合」については、成果指標取得のためのアンケート調査結果のうち、「満足」及び「やや満足」と回答した人の割合が19.0%、「ふつう」と回答した人の割合が39.4%であったことから、これらを合計した58.4%を現状値としています。 第6次計画では、「鉄道に満足している割合」を成果指標としており、R3年度には80%の人が満足している（ふつう含む）と回答していましたが、R4年9月のJR九州の大幅なダイヤ改正による大幅減便、直通快速列車の廃止等により、満足度は大きく低下しました。 筑後市長を中心に近隣自治体と共に、粘り強く要望活動を展開した結果、R6年3月のダイヤ改正で、直通快速列車の一部復活と増便、駅員の配置などが改善され、満足度が徐々に改善に向かっているところです。 第7次計画では、鉄道だけでなく駅周辺施設の

					利便性も成果指標に加え、駅前広場における交通混雑や待合環境の改善、路線バスと鉄道との乗継ぎ改善など、駅周辺施設の課題にも取り組んでいくこととしています。 現在、ＪＲ羽犬塚駅周辺地区都市再生整備計画の中で、羽犬塚駅前広場や待合環境の整備を進めており、今後の事業の進捗にともない、これまで「やや不満」と回答していた人を「普通」以上に改善することを目標とし、現状値58.4%に、これまで「やや不満」と回答していた30%を加え、88.4%の目標値としております。
5	43頁	池松委員	質問	【基本事業２の成果指標「循環バス・コミュニティ自動車の１日乗降客数」について】 目標値を172人に設定している根拠をお聞かせください。また、この先高齢化が進み交通弱者とされる人は増加していきますが、この172人という数値は交通弱者のうち何割の人が利用しているという計算になるのでしょうか。	まず、現状値の147人ですが、羽犬塚駅周辺循環バスについては、運行１年目のＲ6年10月～Ｒ7年９月までの一日あたり平均利用者数24人、コミュニティ自動車については、Ｒ7年４月～令和８年３月まで、市内９地区の一日あたりの平均利用者数を合計したもので124人、両者を合わせた147人を現状値としております。 また目標値172人の設定根拠ですが、コミュニティ自動車の一日あたりの利用者は、やや減少傾向にありますので、現状値を目標値として設定しております。また、羽犬塚駅周辺循環バスについては、運行２年目が増加傾向で推移しているため、約２倍の48人とし、双方を合わせた172人を目標値としております。

					また、交通弱者の何割が利用しているのかというご質問ですが、内閣府の資料では、交通弱者とは、公共交通機関が使えない、または使いにくさを感じている人、移動するのに困難や不便を感じている人、自動車を運転できない人などを指しており、高齢者や障害者、妊産婦、乳幼児、子供、免許返納者など、日本の総人口の約27%にあたる約3,500万人が広義の交通弱者とされています。 筑後市の人口に換算すると、交通弱者は約13,000人ということになりますが、本指標については、交通弱者全体に対する利用割合を目標としているわけではありません。 本市では、循環バスやコミュニティ自動車だけではなく、鉄道や路線バス、タクシーなど、公共交通を利用できる環境を整備し、交通不便地域を解消すること。また、各交通機関のネットワークを構築し、利便性を向上させることで、公共交通の利用機会を増やすことを目的としています。 市内の交通不便地域の移動手段を支えるコミュニティ自動車と、中心市街地周辺の病院・福祉施設、商業施設、公共施設等をつなぐ羽犬塚駅周辺循環バスが、どの程度利用されているのかを把握し、利便性を向上させていくことが、生活交通の充実につながるものと考えております。
6	43頁	富安委員	意見	【基本事業2の成果指標「循環バス・コミュニティ自動車	目標値の設定根拠については、No.5をご覧ください

				の１日乗降客数」について】 目標値がもう少し高くてもいいと思う。	さい。 今回の目標値については、市民の身近な日常生活を支える交通手段を今後も維持し続けていくことを目標としております。 コミュニティ自動車については、人口減少が見込まれる地域において、現在の利用水準を維持するとともに、主体的に運営を担っている地域自治組織を市が支援していくことで、現在と同じ利用水準を確保していこうとするものです。 また羽犬塚駅周辺循環バスについては、運行１年目の利用実績である１便あたり平均１.５人から、１便あたり３人を目標値として設定し、両者を合わせ、１日あたり１７２人を設定したものです。 人口減少や公共交通を取り巻く現状を考えると、現状を分析する指標としては妥当ではないかと考えております。
7	—	吉野委員	意見	【公共交通について】 ※他校のPTAの方からも意見をいただいたので、送信させていただきます。 ・公共交通が少ない筑後市では、子どもの移動を親の送迎に頼ることが多いと思います。とくに中心部から離れた地域ほど、子どもが自分で移動できる場所が限られ、親の送迎負担も大きいのではないのでしょうか。 ・子育て支援、学校教育、公共交通が「重要度が高い一方で満足度が低い」という結果について、それぞれ、具体	本市では、人口減少や高齢化が進む中、誰もが安心して移動できる地域づくりを進めるため、公共交通の維持・確保や利用促進に取り組んでいますが、市街地から離れた地域においては、日常の移動を自家用車に頼らざるを得ない状況があることは認識しております。特に、通学や習い事、通院、買い物などにとまなう子供の送迎は、保護者の皆様にとって大きな負担感があるものと考えています。

				的に何に対する満足度が低いのか、何が足りないと感じているのか？また、年代別や子育て世帯別、地域別（校区別）でも分析されているのか？	一方、近年は運転手不足や人件費の高騰などにより、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、交通事業者だけでなく、行政においても公共交通サービスを持続させていくことが大きな課題となっております。 また、公共交通の維持・確保には、一定の財政負担がともなうことから、限られた市の財源の中で、地域の移動需要と、提供可能な交通サービスとのバランスを考えていく必要があります。 そのため、すべての地域に一律に公共交通を整備するという考え方ではなく、地域ごとの人口構成や地理的条件、利用実態、通学・通院・買い物などの移動需要を把握した上で、それぞれの地域に適した持続可能な交通手段を検討していくことが重要であると考えています。 今後も、中心市街地だけでなく周辺地域を含め、市全体の移動需要と交通サービスのあり方を見極めながら、持続可能な公共交通の確保と、市民の皆様の移動負担の軽減に取り組んでまいります。
8	44頁	川口委員 池松委員		【施策の成果指標について】 めざす姿を実現するためには、成果指標は現状値よりも高い数値を目標とすべきかと思いますが、いずれの指標とも現状値より低い目標値となっている理由はなぜでしょうか。	一般的に目標値は現状値より高くなる傾向にあるところ、一部の項目において目標値が低い箇所がある理由については、既に事務局から説明されたと思います（成果指標は、目指す姿にどの程度近づいたかを確認するための代表的なモノサシ

					であり、大まかな基準として捉える必要があることなど)。 道路に満足している市民の割合 第7次総合計画では第6次計画までの幹線道路と生活道路を統合し道路に対する満足度としたため、令和2年度から令和7年度までのアンケート結果から数値を取得し直しています。 再取得した道路に対する満足度 73.9% (R2)、79.1% (R3)、77.1% (R4)、77.5% (R5)、77.7% (R6)、77.7% (R7) 平均77.1% これを基に、現行水準を維持する観点で目標値を設定しています。 河川・水路に満足している市民の割合 河川・水路に関する指標については、近年の気候変動による局地的かつ短時間の豪雨の増加や、河川・水路、水門等の施設の老朽化の進行、さらに厳しい財政状況など、今後の事業を取り巻く状況を踏まえると、単純に現状値より高い数値を目標として設定することが必ずしも妥当であるとは考えていません。 河川・水路に満足している市民の割合については、この間、上昇傾向にあります。今後も整備や維持管理、浚渫、先行排水などを組み合わせな
--	--	--	--	--	---

					がら、高い満足度を維持していく考えから、80.0%を目標値としています。 また、河川・水路などの地域要望への対応率については、要望の件数や内容が降雨状況などによって変動するほか、要望の内容や規模によっては、早期の対応が難しいものもあります。 こうした状況の中で、緊急性や優先度を見極め、国・県の補助事業も活用しながら計画的に対応していくことを踏まえ、継続的に確保していく水準として75.0%を目標値に設定しています。
9	47頁	富安委員	質問	【基本事業1の成果指標「燃やすごみ組成に占めるリサイクル可能な資源（紙類・廃プラスチック等）の割合」について】 目標値は現状値より高くなる傾向になるかと思いますが、一部の項目において目標値が低い箇所がありますが、その理由は为什么呢。	本市では、毎年度、ごみの組成分析調査を実施し、燃やすごみとして出されたものの中に、本来は分別・リサイクルが可能な紙類や廃プラスチックなどが、どの程度含まれているかを調査しています。直近の調査では、こうした資源ごみが33.9%含まれていました。 この成果指標は、数値が低いほど、燃やすごみに混入する資源が減り、ごみの分別とリサイクルが進んでいることを示すものです。 そのため、目標値については現状値より高く設定するのではなく、分別・リサイクルの徹底により、現状値33.9%から25.0%へ引き下げる設定としています。

