資料１－１

基本計画
（政策５）

① 施策 5-3 の成果指標「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う市民の割合」について

事前質問	【回答票（政策５）番号１】 他の成果指標等と比べて目標値が高いが、市民による「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の理解度も踏まえ、その設定根拠を示してほしい。
当日質問・意見	
回答	直近のアンケートでは、「進んでいる」が 3.6%、「どちらかといえば進んでいる」が 30.4%で、合計 34.0%である。第七次計画では、「どちらかといえば進んでいない」と回答した 28.4%を「どちらかといえば進んでいる」以上へ転換することを目指し、目標値を 62.4%としている。言葉自体の認知度はまだ一般的でない可能性があるが、この考え方は将来にわたり暮らしやすく持続可能な地域を形成する上で重要であるため、現在実施する具体の取組がコンパクトなまちづくりにつながることを丁寧に説明し、認知度を高めていきたい。
審議	なし
取り扱い	□答申書に掲載する／☑答申書に掲載しない □計画書の修正を求める／□取り組みを求める／☑特に何も求めない
文言	
市対応	□済／□要／□不要
事務局	
主管課	

② 基本事業 5-3-1 の成果指標について

事前質問	【回答票（政策５）番号２】 取組の方向性では、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立地件数の「維持・向上」を目指すとしているが、目標値を現状維持としている理由を示してほしい。
当日質問・意見	
回答	コンパクトなまちづくりには、人口や都市機能を誘導区域内へ緩やかに誘導し、一定の集積を確保することが重要となる一方、人口減少が見込まれることや、民間施設の立地・撤退が社会経済情勢の影響を受けることなどにより、具体的な増加量を見込むことが難しく、指標のいずれも現状値と同水準に設定している。これはあくまで評価の基準であり、現状維持を最終目標とするものではなく、目標値を上回るよう施策を推進する。
審議	なし
取り扱い	□答申書に掲載する／☑答申書に掲載しない □計画書の修正を求める／□取り組みを求める／☑特に何も求めない
文言	
市対応	□済／□要／□不要
事務局	
主管課	

③ 基本事業 5-3-2 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

事前質問		【回答票（政策５）番号３】 この割合は、高い方と低い方のどちらが望ましいのか。また、高い方が望ましい場合、現状値より低い目標値を設定する理由を示してほしい。
当日質問・意見		
	回答	割合が高い方が遊具の安全度が高い状況を示す。市内遊具の健全度判定を行う業者により判定の基準にばらつきが生じ、年度ごとに健全度のばらつきが生じることから、過去５年間の平均値 50.1%を目標値としたもの。
審議		なし
取り扱い		□答申書に掲載する／☑答申書に掲載しない □計画書の修正を求める／□取り組みを求める／☑特に何も求めない
	文言	
市対応		□済／□要／□不要
	事務局	
	主管課	

④ 施策 5-4 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

事前質問		【回答票（政策５）番号４】 公共交通の減便・廃止が懸念される中で、「鉄道や駅周辺施設に満足している市民の割合」を現状値から大きく上昇させる目標としている根拠を示してほしい。
当日質問・意見		
	回答	アンケートにおける「満足」及び「やや満足」の 19.0%と、「ふつう」の 39.4%を合計した 58.4%を現状値としている。令和 4 年 9 月の JR 九州のダイヤ改正による大幅減便等で満足度は低下したが、要望活動の結果、令和 6 年 3 月の改正で直通快速列車の一部復活、増便及び駅員配置等が改善され、満足度は徐々に改善に向かっている。第七次計画では鉄道に加えて駅周辺施設の利便性も対象とし、羽犬塚駅前広場や待合環境の整備、路線バスとの乗継ぎ改善等により、「やや不満」と回答した 30%を「ふつう」以上へ改善することを目指し、58.4%に 30%を加えた 88.4%を目標値としている。
審議		あり
	委員	目標値と現状値の乖離が大きく、本当に大丈夫かと感じる。また、「満足している市民の割合」をアンケート回答の「普通」以上としていることについても考え方を伺いたい。
	事務局	「満足度」の表現の仕方については、この施策のみならず全ての施策において統一したルールとして作成している。
	市	第六次総合計画では「鉄道に満足している市民の割合」という成果指標を設けており、JR によるダイヤ改正がなされる以前の令和３年の数値は 80%であった。今回はこれに駅周辺施設への評価も加味した新たな指標として設定しており、高めの目標値を設定しており、達成に向け努力したいと考えている。
取り扱い		□答申書に掲載する／☑答申書に掲載しない □計画書の修正を求める／□取り組みを求める／☑特に何も求めない
	文言	
市対応		□済／□要／□不要
	事務局	
	主管課	

⑤ 基本事業 5-4-2 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

事前質問		【回答票（政策５）番号５】 目標値を 172 人とした根拠を示してほしい。また、この人数が交通弱者のうち何割の利用に相当するのか示してほしい。
当日質問・意見		
	回答	現状値 147 人は、羽犬塚駅周辺循環バスの運行 1 年目である令和 6 年 10 月から令和 7 年 9 月までの 1 日平均 24 人と、令和 7 年 4 月から令和 8 年 3 月までの市内 9 地区のコミュニティ自動車の 1 日平均利用者数合計 124 人を合わせたものである。コミュニティ自動車の利用数は減少傾向のため現状水準の 124

		人を維持し、循環バスは運行２年目に増加傾向であるため約２倍の 48 人とし、合計 172 人を目標値としている。広義の交通弱者は日本の総人口の約 27%で、筑後市人口に換算すると約 13,000 人となるが、本指標は交通弱者全体に対する利用割合を目標とするものではない。鉄道、路線バス及びタクシーを含む公共交通に係る環境の整備とネットワーク化により交通不便地域を解消し、利便性の向上により利用機会を増やす考えである。
審議		あり
	委員	利用者が少なく見えるため必要性に疑義を抱く方もいるが、自身の周りの羽犬塚周辺や和泉東の住民からは、非常に助かっている、ぜひ継続して欲しいという声が多く寄せられている。引き続き、利用者の増に向けて努力し、運行を継続していただきたいと要望を申し上げる。
	市	令和６年 10 月から翌７年の９月までの実証運行の形で事業を開始した。事業が浸透していなかったこともあり、１年目の利用者数は 8,370 人で、１日あたり 16 便を運航していたことから１便あたりの乗車数は 1.62 であった。利用者数は少しずつではあるが右肩上がりで伸び、２年目、令和７年 10 月から翌８年９月の利用者数は 13,480 人で、この９月には１便あたり３人、１日あたり 48 人となった。また、１日の利用者数が 100 人を超える日が３日間あった。 筑後市は観光でのバス利用が少ないことから土日の利用者数は少ないが、高齢者の通院や買い物、公共施設利用等、日常生活の足として利用されている実態があり、平日の午前中が主な利用時間帯となっている。
	委員	先の県議補選の期日前投票のときに無料で乗車できたほか、10 月１日からも２周年記念で無料乗車期間を設けてあったように思うが、免許を返納した高齢者などでこれを知らないという方も多くいたので、期日前投票の案内や投票用紙などに周知の記載があればよいと感じた。そのような取組により循環バスの利用が習慣化すればよいと思う。
	市	今回は急な選挙で投票券への印刷の時間がなかったが、是非参考にさせていただきたい。
取り扱い		□答申書に掲載する／☑答申書に掲載しない □計画書の修正を求める／☑取り組みを求める／□特に何も求めない
	文言	
市対応		□済／□要／□不要
	事務局	
	主管課	

⑥ 施策 5-4 の基本事業 2「生活交通の充実」の成果指標について

事前質問	【回答票（政策５）番号６】 「循環バス・コミュニティ自動車の１日乗降客数」の目標値は、もう少し高く設定すべきではないか。
当日質問・意見	
回答	目標値 172 人は、市民の日常生活を支える交通手段を維持する観点から設定したものである。コミュニティ自動車は、人口減少が見込まれる地域において、地域自治組織を市が支援しながら現在の利用水準を確保する。羽犬塚駅周辺循環バスは、運行１年目の１便平均 1.5 人に対し、１便平均３人を目標とし、１日 48 人を見込んでいる。これにコミュニティ自動車の 124 人を合わせ、１日 172 人としており、人口減少や公共交通を取り巻く状況を踏まえ、現状を分析する指標として妥当と考えている。
審議	なし
取り扱い	□答申書に掲載する／☑答申書に掲載しない □計画書の修正を求める／□取り組みを求める／☑特に何も求めない
文言	
市対応	□済／□要／□不要
事務局	
主管課	

⑦ 公共交通及び子育て世帯等の移動負担について

事前質問	【回答票（政策５）番号７】 公共交通が少ない筑後市では、特に中心部から離れた地域で子どもの移動を保護者の送迎に頼ることが多く、負担が大きいのではないか。また、子育て支援、学校教育及び公共交通について、具体的に何に対する満足度が低いのか、年代、子育て世帯及び地域別に分析しているのか示してほしい。
当日質問・意見	
回答	市街地から離れた地域では、日常の移動を自家用車に頼らざるを得ず、通学、習い事、通院及び買い物等に伴う子どもの送迎が保護者の大きな負担となっていることは認識している。一方、運転手不足や人件費高騰により公共交通を取り巻く環境は厳しく、一定の財政負担も伴うため、限られた財源の中で移動需要と提供可能な交通サービスの均衡を図る必要がある。全地域に一律の公共交通を整備するのではなく、人口構成、地理的条件、利用実態及び通学・通院・買い物等の移動需要を把握し、地域に適した持続可能な交通手段を検討する。今後も、市全体の移動需要と交通サービスの在り方を見極めながら、公共交通の確保と移動負担の軽減に取り組む。なお、満足度の具体的な内容及び属性・地域別分析については、回答票に回答の記載がない。
審議	なし
取り扱い	□答申書に掲載する／☑答申書に掲載しない □計画書の修正を求める／□取り組みを求める／☑特に何も求めない

文言	
市対応	□済／□要／□不要
事務局	
主管課	

⑧ 施策 5-5 の成果指標の目標値について

事前質問	【回答票（政策５）番号８】 　めざす姿の実現には成果指標を現状値より高く設定すべきと考えるが、道路、河川・水路等の指標に現状値より低い目標値がある理由を示してほしい。
当日質問・意見	
回答	成果指標は、めざす姿への到達度を確認する代表的な尺度であり、大まかな基準として捉えるものである。道路に満足している市民の割合は、第七次計画で幹線道路と生活道路を統合したため、令和 2 年度から令和 7 年度までの満足度を再取得し、73.9%、79.1%、77.1%、77.5%、77.7%、77.7%の平均77.1%を基に、現行水準を維持する観点で設定した。河川・水路については、局地的・短時間豪雨の増加、施設の老朽化及び厳しい財政状況を踏まえ、整備、維持管理、しゅんせつ及び先行排水を組み合わせて高い満足度を維持する目標として 80.0%を設定した。また、地域要望への対応率は、降雨状況や要望の内容・規模によって変動し、早期対応が難しい場合もあるため、緊急性と優先度を見極め、国・県の補助事業を活用しながら継続的に確保する水準として75.0%を設定した。
審議	なし
取り扱い	□答申書に掲載する／☑答申書に掲載しない □計画書の修正を求める／□取り組みを求める／☑特に何も求めない
文言	
市対応	□済／□要／□不要
事務局	
主管課	

⑨ 基本事業 5-6-1 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の割合」について

事前質問		【回答票（政策５）番号９】 目標値を現状値より低く設定している理由を示してほしい。
当日質問・意見		
	回答	毎年度、ごみの組成分析を実施し、燃やすごみに本来分別・リサイクルできる紙類や廃プラスチック等がどの程度含まれているかを調査しており、直近では 33.9%であった。この指標は、数値が低いほど燃やすごみに混入する資源が減り、分別とリサイクルが進んでいることを示すため、分別・リサイクルの徹底により、現状値 33.9%から目標値 25.0%へ引き下げる設定としている。
審議		なし
取り扱い		☐答申書に掲載する／☑答申書に掲載しない ☐計画書の修正を求める／☐取り組みを求める／☑特に何も求めない
	文言	
市対応		☐済／☐要／☐不要
	事務局	
	主管課	