

安平町地域公共交通網形成計画

平成 29 年 5 月

安平町

【 目 次 】

| | |
|---|-----------|
| 1. 計画の概要等 | 1 |
| 1-1. 計画の目的 | 1 |
| 1-2. 計画の区域 | 1 |
| 1-3. 計画の期間 | 1 |
| 2. 上位計画・関連計画の整理 | 2 |
| 2-1. 上位計画と関連計画との位置付けや連携 | 2 |
| 2-2. 第2次安平町総合計画 | 3 |
| 2-3. 安平町まち・ひと・しごと創生総合戦略 | 4 |
| 2-4. 苫小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 | 5 |
| 2-5. 苫小牧都市圏の都市交通マスタープラン | 6 |
| 3. 安平町の公共交通を取り巻く現状と課題 | 7 |
| 3-1. 安平町の地域特性 | 7 |
| 3-2. 安平町の人口推移と少子高齢化 | 8 |
| 3-3. 安平町の自動車保有状況 | 9 |
| 3-4. 安平町の高齢者の外出状況 | 10 |
| 3-5. 安平町の公共交通の概要 | 11 |
| 3-6. 関連調査結果の概況 | 12 |
| 3-7. 各種調査結果の概況 | 21 |
| 3-8. 安平町地域公共交通の現状・問題点及び解決の方向性 | 25 |
| 4. 安平町地域公共交通網形成計画の基本的な考え方と施策 | 27 |
| 4-1. 地域公共交通に対する基本的な考え方と基本方針 | 27 |
| 4-2. 基本方針に係る施策 | 28 |
| 4-3. 安平町が目指す公共交通像 | 43 |
| 5. 計画の推進 | 44 |
| 5-1. 計画の目標 | 44 |
| 5-2. 進行管理と推進体制 | 46 |

1. 計画の概要等

1-1. 計画の目的

安平町のまちづくりは、人口減少や少子高齢化の進展、それに伴う生活スタイルの変化等、社会情勢が大きく変化する状況にあり、町民の生活の足として大切な財産である公共交通のあり方についても、大きな影響を受けています。

一方、公共交通の利用者である町民が減少する中で、自動車をはじめとする他の移動手段を持たない高齢者は増加傾向にあり、公共交通の重要性が高まっています。更に定住人口だけではなく交流人口の拡大も安平町にとっては取り組むべき課題です。公共交通は安平町民の日々の生活に必要な交通手段を確保するためだけではなく、町外から安平町を訪れる人にとっても重要な位置付けです。

また、安平町は旧早来町と旧追分町の2つのまちが平成18年3月に合併し、新たに誕生したまちであるため、面積が広がり公共交通のあり方そのものも効率性や受益者負担も含め、まち全体として現状の課題や安平町に住む人々の意向を十分に踏まえつつ、長期的な展望を見据えてまちづくりに臨む必要性があります。

そこで安平町では、第2次安平町総合計画をはじめとする上位計画や関連計画との整合や連携を図りながら、安平町にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランとして「安平町地域公共交通網形成計画」を策定します。

この計画は、地域公共交通が置かれている現状をより厳しいものとして直視しつつも、多様化する利用者のニーズに応えるための課題とその解決に向けて、複合的なネットワークにおける効果的で効率的な再編・維持・確保による持続可能な交通体系を構築し、住みよいまちづくりを目指します。

特にJR北海道が単独では維持することが困難な線区を公表し、室蘭線をはじめとする鉄道の存続が危ぶまれている中、鉄道やバス、ハイヤーなどの現状において小規模自治体としては充実している公共交通網の再認識と交通事業者の共存を図りながら、まちづくりと一体となって守り・育てる必要があります。

これらを踏まえて、地域公共交通を維持するためには、既存の資源を有効に活用しながら、時代背景に即した柔軟な対応が必要であり、この計画策定後においても継続的に町民や関係機関等との協議を行い、検討し続けることが重要です。

1-2. 計画の区域

安平町地域公共交通網形成計画の対象区域は、安平町全域とします。

1-3. 計画の期間

平成29年度～平成33年度までの5年間

※計画策定から5年後に見直しを行いながら継続的な進行管理を実施します。

2. 上位計画・関連計画の整理

2-1. 上位計画と関連計画との位置付けや連携

- ・安平町地域公共交通網形成計画は、安平町のまちづくりや公共交通に関わる上位計画及び関連計画との整合性や連携を図るものとしします。
- ・苫小牧都市圏の都市交通マスタープランにおける「コンパクトでやさしい物流拠点都市の発展と安心・安全なまちづくりの実現 ～低炭素型都市をめざして」とする将来像に基づいた施策の検討も併せて行い、安平町地域公共交通網形成計画を策定します。
- ・安平町地域公共交通網形成計画策定後は、具体的な実行計画の検討と策定を行います。

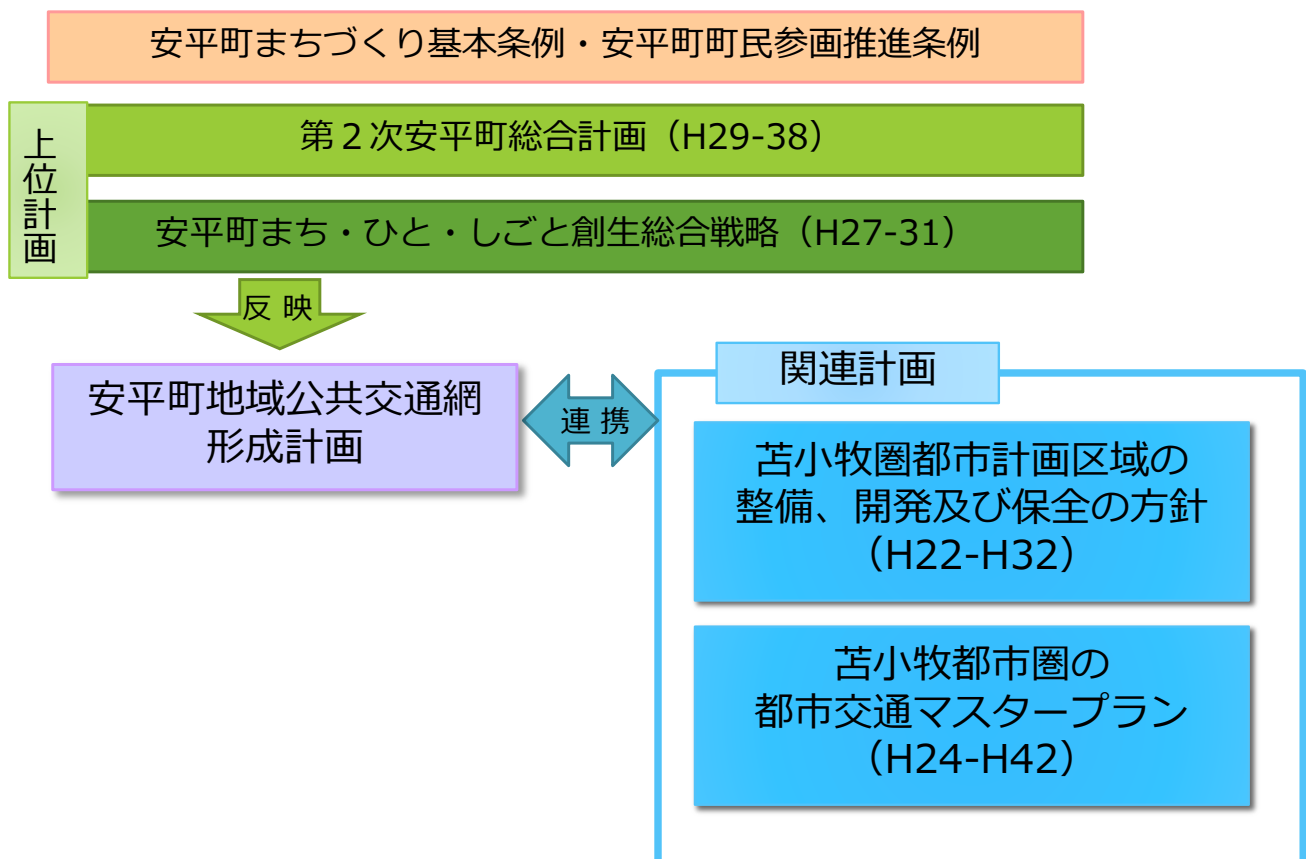


図 1 上位計画と関連計画の整理

2-2. 第2次安平町総合計画

| | |
|-------|---|
| 計画名 | 第2次安平町総合計画（平成29年度～平成38年度） |
| 計画の体系 | <p>○将来像 育てたい 暮らしたい 帰りたい みんなで未来へ駆けるまち</p> <p>○重点プロジェクト チームあびら「安心・平和な生活実現プロジェクト」</p> <p>○政策分野</p> <p>I 子育て・教育</p> <p>II 人づくり・コミュニティ</p> <p>III 経済・産業 4 観光 … 公民連携による回遊・交流事業の促進</p> <p>IV 健康・福祉</p> <p>V 生活環境・生活基盤 7 地域公共交通 … 持続可能な地域公共交通の確立</p> <p>VI 行財政運営</p> |
| 基本施策 | <p><u>V-7 地域公共交通 持続可能な公共交通の確立</u></p> <p>・高齢者など真に公共交通を必要とする住民のニーズに合った利便性・効率性の高い地域公共交通ネットワークを目指します。また、現存する鉄道網や路線バスの維持・存続に向け、町民利用の促進を図ります。</p> <p>【施策項目】</p> <p>(1) 地域公共交通の利便性・効率性の向上による交通弱者対策の推進 [回避戦略⑧]</p> <p>(2) 交通機関の維持存続に向けた利用促進 [回避戦略⑨]</p> <p><u>III-4 観光 公民連携による回遊・交流事業の促進</u></p> <p>・道の駅など「回遊・交流ステーション形成事業」として行う交流拠点施設の整備を促進します。また、これらと並行し、観光事業の中心を担う観光協会と町民、関係機関、行政が一体となって観光コンテンツの開発を進め、交流人口の拡大による地域活性化を目指します。</p> <p>【施策項目】</p> <p>(1) 公民連携による回遊・交流ステーション形成事業の推進 [成長戦略③]</p> <p>(2) 公共施設を活用した合宿誘致事業の推進 [成長戦略④]</p> <p>(3) 道の駅建設など交流拠点施設の整備 [改善戦略⑤]</p> <p>(4) グリーンツーリズムの推進 [改善戦略⑥]</p> |

2-3. 安平町まち・ひと・しごと創生総合戦略

| | |
|------------|---|
| 計画名 | 安平町まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年度～平成 31 年度） |
| 基本目標 | <p>安平町の地域資源の活用と潜在能力の発見による</p> <p>「子育て世代に選ばれるまち」</p> <p>「生涯住み続けることができるまち」の実現をめざす</p> |
| 総合戦略における施策 | <p>○総合戦略における基本目標の設定</p> <p>交流人口と移住・定住人口へ結びつけるシティプロモーションの考えに基づき、地域のイメージを高める情報発信の強化、「道の駅」を拠点とした町内外の人々が観光資源を回遊・交流するための仕組みづくりなど、賑わい創出と交流人口の拡大に取り組む。</p> <p><u><数値目標の設定></u></p> <p>①「道の駅」の建設に伴う年間来館者数を見込んだ交流人口の増加</p> <p>・観光客数 現状値 42 万人（H25 年度）→ 65 万人（H31）</p> <p>○「くらし」における具体的な施策と客観的な指標</p> <p>地域公共交通体系の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> 多くの町民に利用される地域公共交通を目指し、鉄道・路線バス・タクシーなど民間事業者による交通機関の維持・確保、商工会が運行するデマンドバスの利用促進を含めた町全体の地域公共交通体系を再編し、生活維持に必要となる「町民の足」を確保します。 東胆振定住自立圏の連携事業として、構成町の交通機関と苫小牧市内のバス路線の乗り継ぎ制度の確立など、各種輸送機関の相互連携による圏域全体の地域公共交通の確保に取り組めます。 <p><u>【具体的な施策例】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 総合的な交通再編計画（交通網形成計画）の策定 デマンドバス・地方バス路線の運行支援 デマンドバス利用助成事業による生活弱者、買い物弱者対策 東胆振定住自立圏の連携事業による地域公共交通の維持・確保と利用促進 <p><u>【KPI（重要業績指標）】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> デマンドバス登録者数の増加 579 人（H26 年度）→ 760 人（H31 年度） デマンドバス、循環バス年間利用者数の増加 6,570 人（H26 年度）→ 8,400 人（H31 年度） |

2-4. 苫小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

| | |
|------------------------|---|
| <p>計画名</p> | <p>苫小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (H22年度～平成32年度)</p> |
| <p>都市づくりの 基本理念</p> | <p>安平町は、苫小牧圏の北東部に位置し、軽種馬生産地と酪農の里として有名な旧早来町とアサヒメロンや交通の要衝として発展した旧追分町が平成18年3月合併により誕生し、恵まれた自然環境や立地条件、豊かな人材などを活かしながら、行政と住民が協働し、共創する広域的に連携が図られた都市を目指している。</p> |
| <p>交通体系の 整備の方針</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○人口減少などの社会情勢の変化に対応するため、今後の交通需要に対しては、自動車の利便性を活かしつつ、公共輸送機関との適切な役割分担及び相互の有機的な連携を図るなどの総合的な交通体系について計画する。 ○都市間並びに苫小牧東部地域開発に伴う広域交通と、域内交通の発生集中に対処するため「物の流れ」と「人の動き」を把握し、効率的な総合交通体系の確立を目指す。 ○公共輸送機関の充実及び交通結節点の機能強化を図り、公共交通の利用を促進するとともに、バリアフリー化の推進により安心して歩くことができる歩行空間づくり、また、自転車利用を促進するため、自転車道路のネットワークの形成を図る。 ○火山噴火や大規模地震等の災害に対し、円滑な緊急避難、緊急物資輸送、救助活動等が広域的に行われるよう、防災幹線道路の充実を図る。 ○施設整備にあたっては、交通需要に対応した計画的、段階的整備を行うとともに、安全でうるおいのある都市環境の創造に努める。 |

2-5. 苫小牧都市圏の都市交通マスタープラン

| | |
|--------|--|
| 計画名 | 苫小牧都市圏の都市交通マスタープラン（H24年度～平成42年度） |
| 将来像 | コンパクトで環境にやさしい物流拠点都市の発展と安心・安全なまちづくりの実現 ～ 低炭素型都市を目指して ～ |
| 基本方針 | <ul style="list-style-type: none"> ○生活：都市機能の調和を図り、快適な広域都市圏の形成と発展 <ul style="list-style-type: none"> ・環境にやさしく、拠点間をつないだ利便性の高い交通体系の構築 ○安心・安全：安心・安全で持続可能な生活環境を創出 <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが安心・安全に移動できる交通環境づくりの実現 ・災害に強い交通体系の構築 ○産業：海・陸・空の個通ネットワークを生かした地域産業の活性化を推進 <ul style="list-style-type: none"> ・地域産業を支える交通体系の構築 |
| 公共交通施策 | <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高いバスサービスの提供 ・広域的な移動に対応した公共交通体系の構築 ・持続可能なバス運行体系の確立 ・モビリティマネジメントを活用した公共交通の利用促進 ・観光拠点や拠点間連携を支える交通体系の充実 |



図 2 苫小牧都市圏の将来像に基づいた公共交通軸の設定

3. 安平町の公共交通を取り巻く現状と課題

3-1. 安平町の地域特性

北海道の道央圏に位置する安平町は、北は由仁町、東は厚真町、南は苫小牧市、西は千歳市に接し、東西約 17 km、南北約 25 km、総面積 237.16 km²を有しています。道都札幌市から約 50km、北海道の空の玄関口である新千歳空港から約 20km、北海道の海の玄関口である苫小牧港から約 25km と立地に恵まれ、気候も温暖で積雪も比較的少ないことが特徴です。

道路は、南北に国道 234 号が、東西に北海道横断自動車道が走り、その交点にはインターチェンジを有しています。また、鉄道は、東西に J R 石勝線、南北に J R 室蘭線が走り、J R 追分駅が交点となり、古くから交通の要衝として発展してきました。



図 3 安平町の位置図

3-2. 安平町の人口推移と少子高齢化

安平町の人口推移をみると、昭和 35 年の 14,485 人のピーク以降、町の人口は減少傾向が続いています。平成 27 年の国勢調査結果では、安平町の人口は 8,148 人となっており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、平成 52 年には 5,897 人まで減少することが予測されています。

また、高齢化率も年々増加を続けており、現在は高齢化率が 34.6%と、町民のうち 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者であり、推計によれば今後も高齢化率の上昇は続き、平成 52 年には 40%を超えるものと推測されています。

このことは、人口減少によって公共交通の利用者が少なくなる現象を引き起こす一方で、高齢者の増加により、将来的には自動車の運転をやめ、公共交通が主な生活の移動手段となる町民が増える可能性を示しています。

以上のような人口構造の変化は、安平町の持続可能な公共交通のあり方について、計画的に検討する必要があることを強く示唆しているものです。

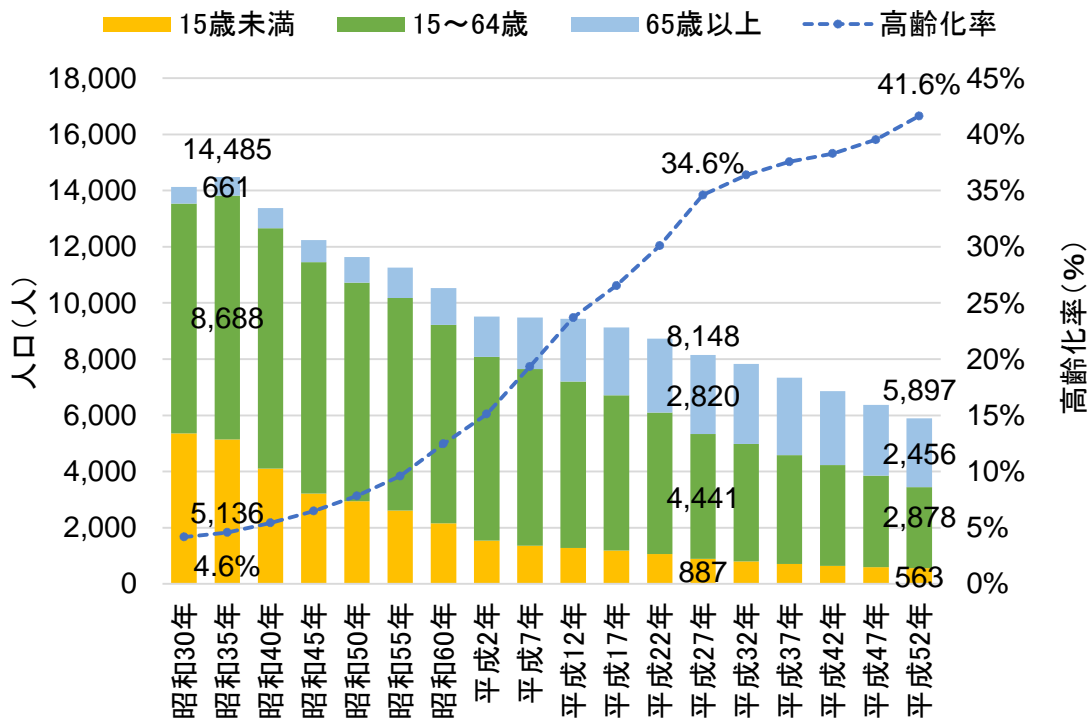


図 4 安平町の人口構成と高齢化率の推移

(平成 27 年までは各回国勢調査、平成 32 年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計)

3-3. 安平町の自動車保有状況

安平町の自動車保有状況を見ると、平成20年までは増加傾向にありましたが、近年は横ばいの状態が続いています。1世帯あたり、1人当たりの自動車保有台数（普通乗用車と軽自動車の合計）も同様の傾向にあり、高齢化が進むことが予測される状況下においては高齢者による継続的な自動車の運転が予想され、自動車に代わる町民の移動手段の確保が喫緊の課題です。

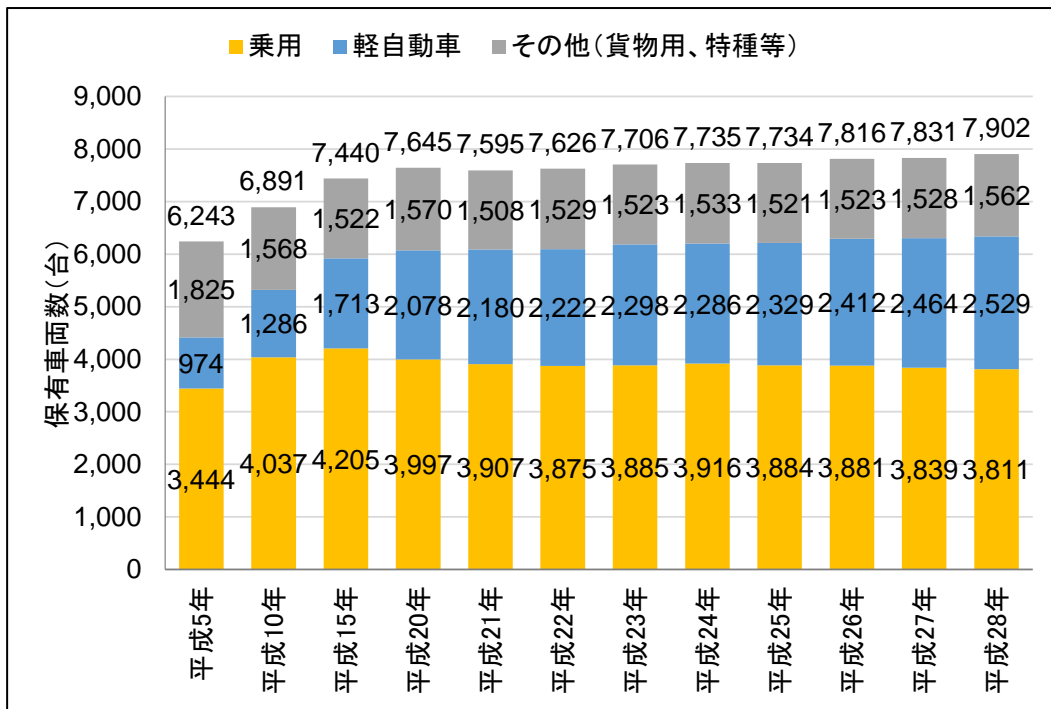


図5 安平町の自動車保有台数の推移（北海道自動車統計）

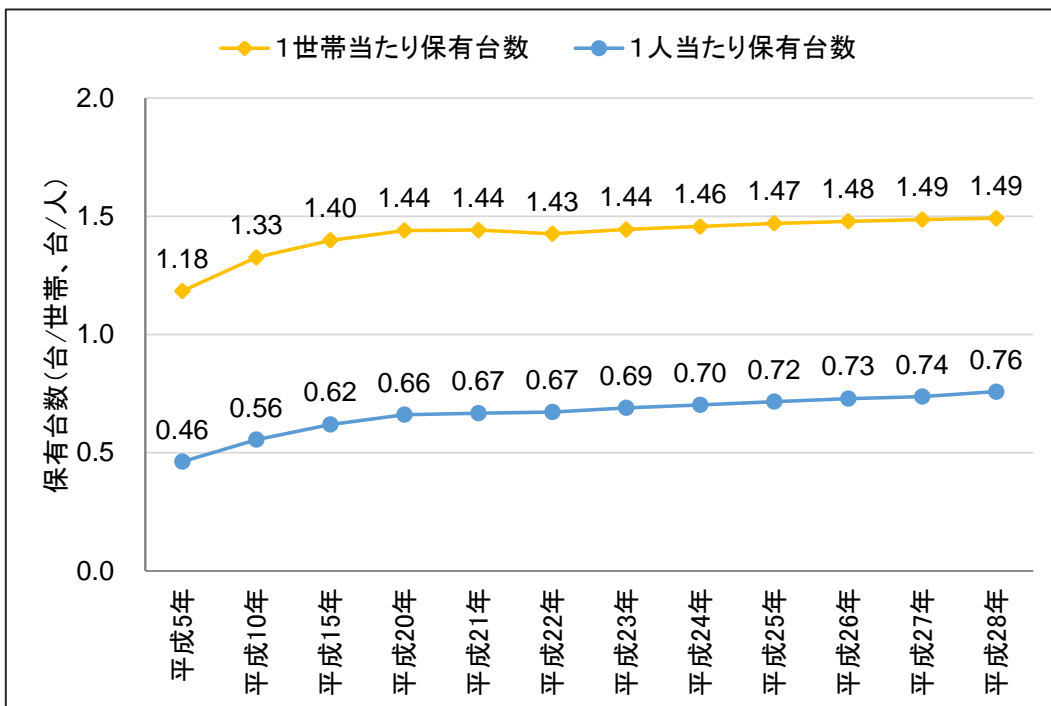


図6 安平町の1世帯、1人当たりの自動車保有数の推移（北海道自動車統計）

3-4. 安平町の高齢者の外出状況

高齢者実態調査によると前期高齢者では自動車（自分で運転）による外出が移動手段の中で最も高い割合となっており、後期高齢者でも自動車（人に乗せてもらう）割合が徒歩に次いで高い割合です。

一方で、電車やデマンドバス等の公共交通による移動の割合は低くとどまっており、昨今の全国的な高齢者による交通事故を勘案すると、公共交通への転換を図る支援方策について検討することが喫緊の課題と考えられます。

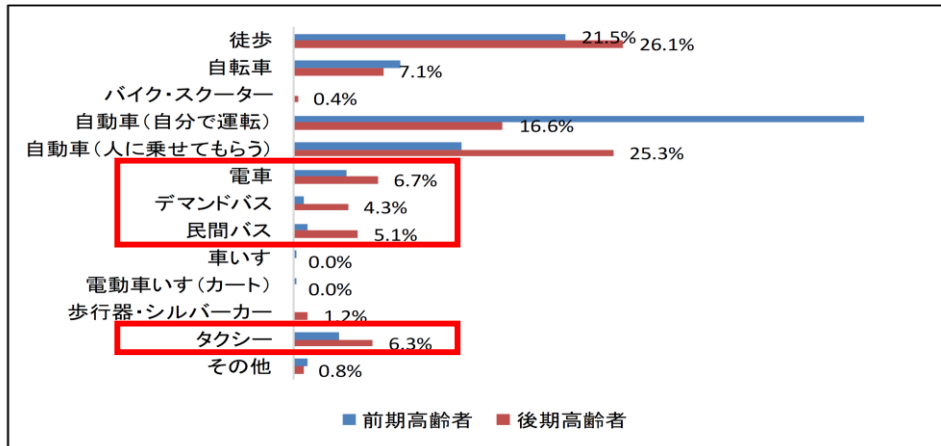


図 7 外出する際の主な移動手段について（平成 27 年度 高齢者実態調査）

3-5. 安平町の公共交通の概要

安平町内を運行する公共交通機関には、JR室蘭線及び石勝線、あつまバスの路線バス、デマンドバス、せいこドームバス、その他対象者限定型のスクールバスや福祉バスなどが運行されています。

表 1 安平町を運行する公共交通機関

| 事業者等 | 路線、運行区間等 |
|------------------|--|
| JR北海道 | 室蘭線、石勝線 |
| あつまバス | 苫小牧線、千歳線、遠浅線、安平循環線、追分線、沼ノ端線（平成 29 年 1 月～運行） |
| デマンドバス | 町内全域（早来エリア・追分エリア） |
| せいこドームバス | <ul style="list-style-type: none"> ・せいこドーム⇄安平・追分方面 ・せいこドーム⇄遠浅・北町方面 ・追分高校通学バス（対象者限定） |
| 早来ハイヤー 追分ハイヤー | 町内等 |
| その他（対象者限定） | <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバス・通園バス ・福祉バス（団体行事等） |

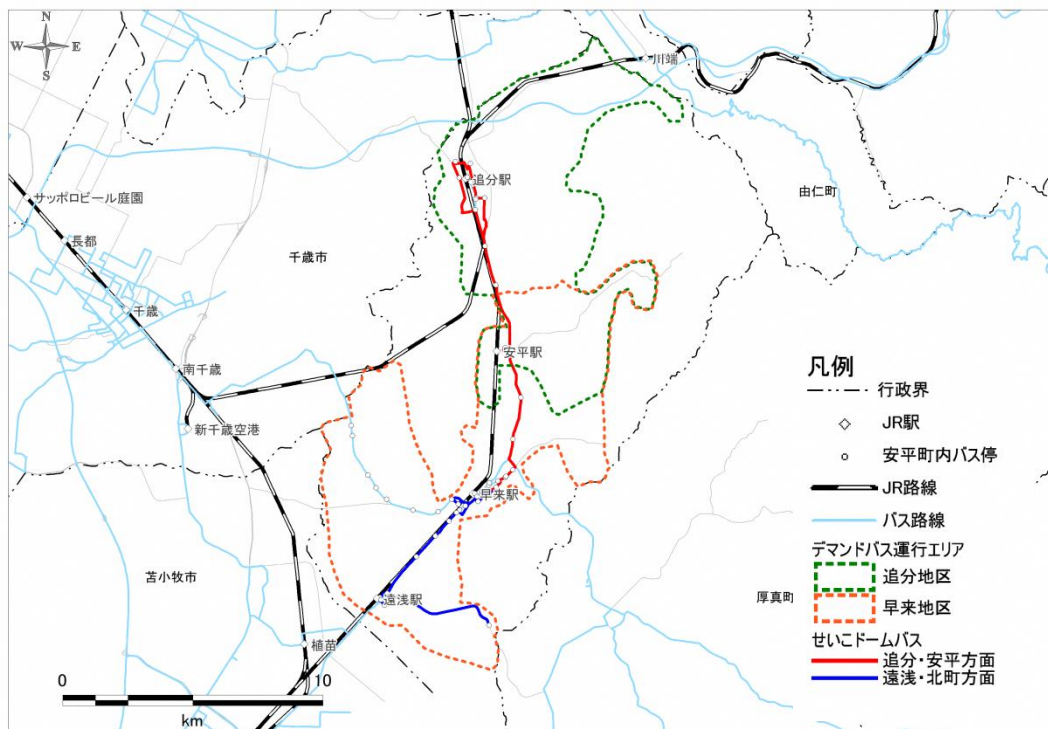


図 8 安平町を運行する公共交通機関の概況図

3-6. 関連調査結果の概況

安平町で実施している調査の中から特に地域公共交通に関連する結果について整理します。

【安平町まちづくり町民アンケート調査】

(1) 目的

安平町総合計画に対する評価、人口減少対策の必要性の認知度向上、第2次安平町総合計画と自然動態及び社会動態対策の政策反映のための町民意向の把握を目的として実施しています。

(2) 調査概要

- ・ 調査対象：全戸配布対象の3,840世帯
- ・ 配布/回収方法：折込配布/郵送回収
- ・ 調査期間：平成27年9月7日～9月30日
- ・ 回収数（回収率）：689世帯（17.9%）

(3) 調査項目

- ・ 安平町に在住する理由
- ・ 町民の行動圏
- ・ 愛着度と定住意向の把握
- ・ 政策に対する満足度と将来重要度の把握
- ・ 町の将来像
- ・ 人口減少克服のための町民アイデア
- など14問65項目

(4) 調査結果の概要（公共交通に関連する項目の抜粋）

①基本属性

◆性別・年齢

性別は約6割強が男性、年齢は約6割が65歳以上の高齢者となっています。

| 性別 | 件数 | 割合 | 年齢 | 件数 | 割合 |
|-----|-----|--------|--------|-----|--------|
| 男性 | 400 | 58.1% | 20代 | 15 | 2.2% |
| 女性 | 218 | 31.6% | 30代 | 51 | 7.4% |
| 無回答 | 71 | 10.3% | 40代 | 63 | 9.1% |
| 合計 | 689 | 100.0% | 50代 | 87 | 12.6% |
| | | | 60～64歳 | 78 | 11.3% |
| | | | 65歳以上 | 386 | 56.0% |
| | | | 無回答 | 9 | 1.3% |
| | | | 合計 | 689 | 100.0% |

②移動状況（日用品の買い物）

◆移動手段【整理番号 4】¹

移動手段は自家用車が約 8 割となっており、車依存型社会となっています。

| 移動手段 | 件数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 徒歩 | 57 | 8.3% |
| 自転車 | 40 | 5.8% |
| 自家用車 | 542 | 78.7% |
| バス | 10 | 1.5% |
| JR | 12 | 1.7% |
| タクシー | 5 | 0.7% |
| その他 | 4 | 0.6% |
| 無回答 | 19 | 2.8% |
| 合計 | 689 | 100.0% |

◆行先（地区別）【整理番号 16】

日用品の買い物時の行先は地区によって異なります。

- ・ 追分地区：千歳市約 6 割、安平町内約 3 割
- ・ 安平地区：苫小牧市約 4 割、千歳市約 3 割、安平町内約 2.5 割
- ・ 早来地区：安平町内約 4 割、苫小牧市約 3 割、千歳市約 2.5 割
- ・ 遠浅地区：苫小牧市約 8 割

| 行先 | 安平町内 | 苫小牧市 | 千歳市 | その他 | 無回答 | 合計 | |
|------|------|-------|-------|-------|------|-------|--------|
| 追分地区 | 件数 | 94 | 23 | 190 | 10 | 1 | 318 |
| | 割合 | 29.6% | 7.2% | 59.7% | 3.1% | 0.3% | 100.0% |
| 安平地区 | 件数 | 14 | 23 | 16 | 1 | 1 | 55 |
| | 割合 | 25.5% | 41.8% | 29.1% | 1.8% | 1.8% | 100.0% |
| 早来地区 | 件数 | 102 | 77 | 64 | 0 | 3 | 246 |
| | 割合 | 41.5% | 31.3% | 26.0% | 0.0% | 1.2% | 100.0% |
| 遠浅地区 | 件数 | 8 | 48 | 5 | 0 | 1 | 62 |
| | 割合 | 12.9% | 77.4% | 8.1% | 0.0% | 1.6% | 100.0% |
| 無回答 | 件数 | 0 | 3 | 2 | 0 | 3 | 8 |
| | 割合 | 0.0% | 37.5% | 25.0% | 0.0% | 37.5% | 100.0% |
| 合計 | 件数 | 218 | 174 | 277 | 11 | 9 | 689 |
| | 割合 | 31.6% | 25.3% | 40.2% | 1.6% | 1.3% | 100.0% |

¹整理番号は P.25 の現状・問題点の整理と連動していることを示しています。

③移動状況（通院）

◆移動手段【整理番号 4】

移動手段は自家用車が約 8 割となっており、車依存型社会となっています。

| 移動手段 | 件数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 徒歩 | 51 | 7.4% |
| 自転車 | 19 | 2.8% |
| 自家用車 | 535 | 77.6% |
| バス | 21 | 3.0% |
| JR | 39 | 5.7% |
| タクシー | 9 | 1.3% |
| その他 | 7 | 1.0% |
| 無回答 | 8 | 1.2% |
| 合計 | 689 | 100.0% |

◆行先（地区別）【整理番号 16】

通院時の行先は追分地区を除き苦小牧への流動が高い割合となっており、特に遠浅地区は苦小牧への通院が多い状況です。

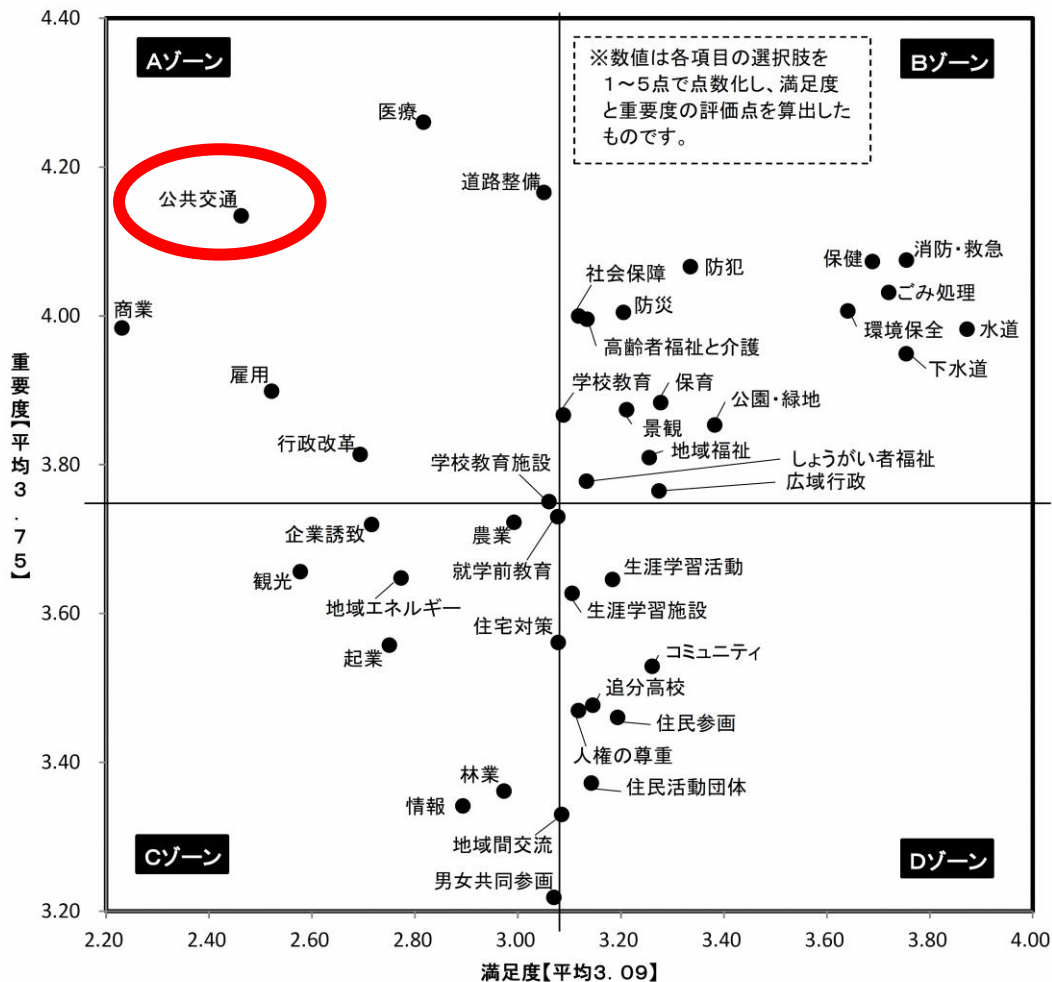
- ・ 追分地区：安平町内約 4 割、千歳市約 3 割
- ・ 安平地区及び早来地区：苦小牧市約 5 割、安平町内約 3 割
- ・ 遠浅地区：苦小牧市約 7 割

| 行先 | 安平町内 | 苦小牧市 | 千歳市 | その他 | 無回答 | 合計 | |
|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 追分地区 | 件数 | 130 | 50 | 99 | 38 | 1 | 318 |
| | 割合 | 40.9% | 15.7% | 31.1% | 11.9% | 0.3% | 100.0% |
| 安平地区 | 件数 | 18 | 29 | 4 | 3 | 1 | 55 |
| | 割合 | 32.7% | 52.7% | 7.3% | 5.5% | 1.8% | 100.0% |
| 早来地区 | 件数 | 83 | 129 | 24 | 9 | 1 | 246 |
| | 割合 | 33.7% | 52.4% | 9.8% | 3.7% | 0.4% | 100.0% |
| 遠浅地区 | 件数 | 12 | 46 | 2 | 2 | 0 | 62 |
| | 割合 | 19.4% | 74.2% | 3.2% | 3.2% | 0.0% | 100.0% |
| 無回答 | 件数 | 1 | 1 | 3 | 0 | 3 | 8 |
| | 割合 | 12.5% | 12.5% | 37.5% | 0.0% | 37.5% | 100.0% |
| 合計 | 件数 | 244 | 255 | 132 | 52 | 6 | 689人 |
| | 割合 | 35.4% | 37.0% | 19.2% | 7.5% | 0.9% | 100.0% |

④政策満足度と将来重要度【整理番号 5】

満足度を横軸、重要度を縦軸として 42 項目の政策を相対的に評価するため 4 つの領域に分けて分類を行っています。その結果、公共交通は重要度が高く満足度が低い、Aゾーンに分類され、安平町における喫緊の解決すべき課題として整理されました。

政策満足度と将来重要度（全年齢合計プロット図）



《表の見方と領域の特性》

| | | | | |
|---|--------------------------------------|--------------------------------------|--|--|
| 重要度平均値3.75 施策の重要性が広く町民に認識され、特に町民ニーズが高い項目と考えられる領域 | Aゾーン 満足度: 平均値より低い 重要度: 平均値より高い | Bゾーン 満足度: 平均値より高い 重要度: 平均値より高い | 施策の重要性が十分認識されているとともに、現在の取組みにも満足している町民が多い領域 | |
| | Cゾーン 満足度: 平均値より低い 重要度: 平均値より低い | Dゾーン 満足度: 平均値より高い 重要度: 平均値より低い | | |
| 他と比較してその重要性の認識が低い項目で、重要性認知を高めるなど改善検討が必要と考えられる領域 | | 満足度平均値3.09 | | 他と比較してその重要性の認識は低いものの、現在の取組みには満足している町民が多く、施策の重要性認知を高める必要がある領域 |

【高齢者実態調査】

(1) 目的

被保険者が要介護状態となることを予防するとともに可能な限り、地域において自立した日常生活を営むことができるよう、日常生活動作・健康・生活状況の実態を把握し、安平町高齢者保健福祉計画及び第7期介護保険事業計画策定のための、地域の課題や今後の高齢者支援に対する整備と対策の検討、地域の見守り活動への推進を図ることを目的に実施しています。

(2) 調査概要

- ・調査対象：65歳以上の在宅高齢者で基本チェックリスト未実施者、計647名
※ただし施設入所者や入院中で長期不在者は除外とする。
- ・調査方法：訪問調査/郵送調査
- ・調査期間：65歳～74歳（郵送調査）、平成27年6月22日～平成27年8月22日
75歳以上（訪問調査）、平成27年6月22日～平成27年8月22日
- ・回収数（回収率）：346名（53.5%）

(3) 調査項目

- ・生活状況について
- ・生計状況について
- ・健康状態について
- ・運動、閉じこもりについて
- ・日常生活動作について
- ・社会参加、今後の暮らしについて
- ・その他
- など7問61項目

(4) 調査結果の概要

①基本属性

◆性別・年齢

性別の男女比はほぼ半々、年齢は約6割が65歳～74歳の前期高齢者となっています。

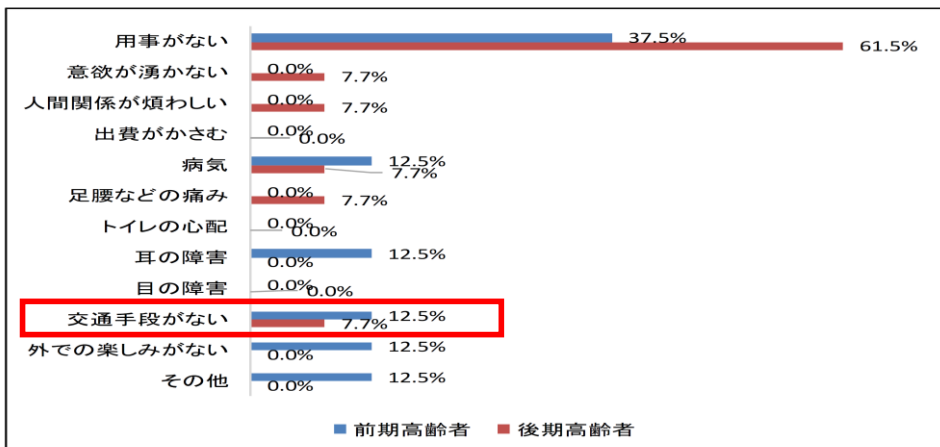
| 性別 | 件数 | 構成比 |
|----|-----|--------|
| 男性 | 162 | 46.8% |
| 女性 | 184 | 53.2% |
| 合計 | 346 | 100.0% |

| 年齢 | 件数 | 構成比 |
|---------------|-----|--------|
| 65～74歳（前期高齢者） | 211 | 61.0% |
| 75歳以上（後期高齢者） | 135 | 39.0% |
| 合計 | 346 | 100.0% |

②公共交通に関連する項目の抜粋

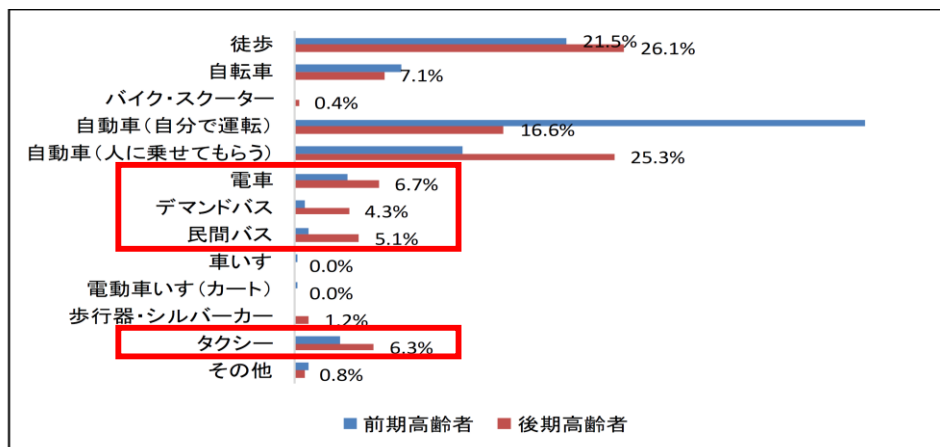
◆外出を控えている理由【整理番号 1】

外出を控えている理由として「用事がない」が最も高い割合となっていますが、交通手段がないことも要因として挙げられており、公共交通の確保を検討する必要があります。



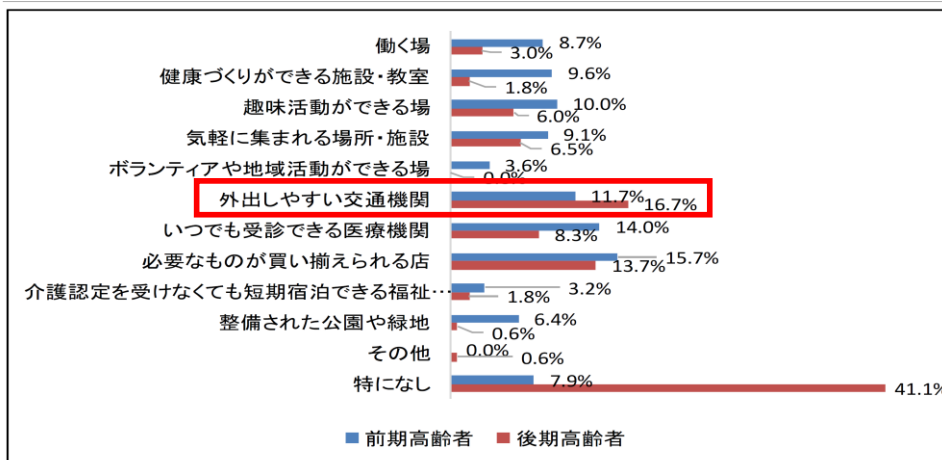
◆外出する際の主な移動手段【整理番号 4】

移動手段は自動車や徒歩の割合が高く、公共交通による移動は低割合に留まっていますが、今後の動向を見据えた公共交通による安全で快適な外出支援を検討する必要があります。



◆いきいきと安心して生活していく上で望む環境【整理番号 17】

いきいきと安心して生活していく上で望む環境として「外出しやすい交通機関」に対する割合が比較的高くなっており、生活の足を支える公共交通体系の整備が重要な課題と考えられます。



以上の結果を踏まえると、「外へ出かけたくなる仕組み（通いの場の確保など）」があれば、更に外出頻度は高まる可能性もあり、健康の面からも交流の面からも仕組みづくりが必要だと考えられます。

ただし、外出する際の主な移動手段は「徒歩」か「自動車」となっているため、免許の自主返納などにより運転できなくなった時に、「移動手段の確保」の問題が出てくることから、高齢者が外出や社会参加しやすい地区の特性に合った移動手段を、今後も検討し対応していく必要があります。

【町民まちづくり会議】

(1) 設置目的

平成 29 年度から平成 38 年度までの 10 年間に於ける安平町の最上位計画「第 2 次安平町総合計画」の策定にあたり、町民と行政職員が同じテーブルにつき、ワークショップの手法を通じて将来像の方向性や各分野の具体的戦略を話し合う場として、安平町まちづくり基本条例及び安平町町民参画推進条例に基づき設置されたものです。

(2) 会議の構成

参加メンバーは、一般町民、各種行政委員、未来創生委員などから 36 名に行政職員が入り構成され、行政分野別に 6 グループに分けて話し合いました。

| グループ名 | 行政分野 |
|------------|--------------------------|
| ①住民生活 WG | 環境、衛生、循環型社会形成、交通安全、防災、通信 |
| ②インフラ WG | 道路整備、住宅、道路、河川 |
| ③経済産業 WG | 農業全般、商工、工業、企業、観光、雇用等 |
| ④健康福祉 WG | 福祉、保健、医療、介護、公共交通等 |
| ⑤子育て・教育 WG | 子育て支援、学校教育、社会教育、文化、スポーツ |
| ⑥行政運営 WG | 参画、協働、情報共有、地域間交流、行革、財政等 |

(3) 会議の経過

平成 28 年 6 月 8 日から 9 月 27 日までの間に全 5 回の会議を開催し、提言書としてとりまとめています。

(4) 提言書の概要（公共交通に関連する項目を中心に抜粋）

① 10 年後の安平町が目指すべきまちづくりの方向性に対する提言

- ・ 10 年後も子ども・若者・子育て世代がこの町に住んでいることが前提であることを確認

⇒最も強みがある「子育て・教育分野」を最重点政策に置き、併せて「住宅政策（移住・定住）分野」を連動すべき政策として位置づけ、更に「交流人口・観光分野」を安平町の知名度向上は全ての政策を成功させる上で必要な政策とし、これを理解できる具体的な将来像を設定する

② 分野別のまちづくり戦略に対する提言

○ 住民生活 WG：改革戦略

1) 公共交通のニーズ調査、地域公共交通の再編など【整理番号 2】

- ◆ 公共交通に対するニーズの多様化により、JR やバスなど一般的な公共交通機関の乗車率アップには限度がある。
- ◆ 変わりつつある公共交通のニーズを調査し、住民がどのような場面で不便であるかを確認することで、新たな交通網形成・公共交通の再編などを検討する。
⇒ 具体例として、JR と連動した交通を工夫し、病院・スーパーへの接続など

2) 地域コミュニティと支え合いによる「住民の足確保」の取組み【整理番号 8】

- ◆地域を越えた支え合い活動によるコミュニティ交通の検討
- ◆地域住民の乗り合わせによる対応などの検討

3) 自家用車の共同利用策等について【整理番号 2】

- ◆自家用車の共同利用策を「町・企業・町民」の協働で検討する。
- ◆カーシェアの事業化などの検討も必要性が高まるのではないかと

4) デマンドバス事業について【整理番号 12】

- ◆デマンドバスの利用簡素化について検討する必要がある

○健康福祉 WG : 改善戦略

1) 地域公共交通の再編

- ◆現行のデマンドバスは行き先指定であり、他の公共交通との連動性もないため不便という声があり、見直しが必要ではないか。【整理番号 10】
- ◆民間ハイヤー事業者は過疎地域では「公共交通」に近い位置づけであり、将来的にも維持していく必要がある。そのためタクシー利用者への助成制度などを創設し、利用者を増やしていくことも検討するべきではないか。(結果、地域雇用を守ることになる。)【整理番号 14】
※当町では既に福祉事業としてタクシー利用者助成制度が存在することに留意
- ◆市街地間を結ぶ町営の無料循環バス復活を求める声があるが、アクアバスは温水プール利用者限定であり、乗車できない。全体的な変革が求められている。【整理番号 9】
- ◆更に、子どもだけで部活、社会教育活動やイベントに参加できる交通機関も必要であると考え。【整理番号 3】

○子育て・教育 WG : 成長戦略

1) スポーツ活動の推進（指導面・交通面によるサポート）【整理番号 3】

- ◆少子化に伴い、追分・早来合同でスポーツ少年団や部活動が行われている種目があり、『移動手段の確保』が必要である。

2) 交通アクセスの向上（南千歳へのバス運行）【整理番号 18】

- ◆通勤、通学を考えると、南千歳へのバス運行が必要
⇒商業の町外流出という考えもあるが、子育て・教育分野に重点をおくのであれば、プラスと捉えて必要であると考え。

○行政運営 WG : 成長戦略【整理番号 15】

1) 町民が主体となり活動し、ふれあい、交流できる場の整備

- ◆町内空き店舗や遊休公共施設を有効活用し、町民主体で活動できる場所を整備。お年寄りなどの買い物対策として、デマンドバスを活用する。(施設は行政が整備し、運営は町民)

3-7. 各種調査結果の概況

安平町地域公共交通網形成計画の策定にあたり、以下のＪＲ・バス利用実態調査や地区別意見交換会、住民ヒアリング調査を行いました。

【ＪＲ・バス利用実態調査】

(1) 目的

安平町内及び近郊市町を運行するバス路線及びＪＲ駅を対象とした乗降調査を実施し、バス乗降調査については利用者の少ない路線や時間帯、乗降が少ない停留所等の把握、ＪＲ乗降調査については駅利用の現況の把握を目的とします。

(2) 調査実施日

- ・せいこドームバス：平成 28 年 8 月 23 日（火曜日）
- ・あつまバス：平成 28 年 8 月 24 日（水曜日）
- ・ＪＲ：平成 28 年 8 月 24 日（水曜日）

(3) 調査対象と調査方法

- ・あつまバスが運行する町内及び近郊市町を結ぶバス路線、安平町が運行するせいこドームのバス全便の利用者を調査対象とし、始発・終発を含むバス全便に調査員が乗車の上、バス利用者にヒアリングを実施。
- ・ＪＲ調査については、調査員が始発・終発を含むＪＲの運行時間帯に各駅にて目視、ヒアリングにて調査を実施。

(4) 調査項目

- ・バス利用実態調査
 - ① 利用者属性（性別、年齢、職業）
 - ② 利用状況（乗車・降車したバス停、目的地、バスの主な利用目的、利用頻度、バスに乗る前後の交通手段、土日のバス利用、土日や運休日の移動手段）
 - ※せいこドームバスは、①利用者の属性と利用頻度のみ
- ・ＪＲ
 - ① 利用者属性（性別、年齢、職業）
 - ② 利用状況（目的地、利用目的、利用頻度、ＪＲ乗車前後の交通手段、土日のＪＲ利用、土日や運休日の移動手段）

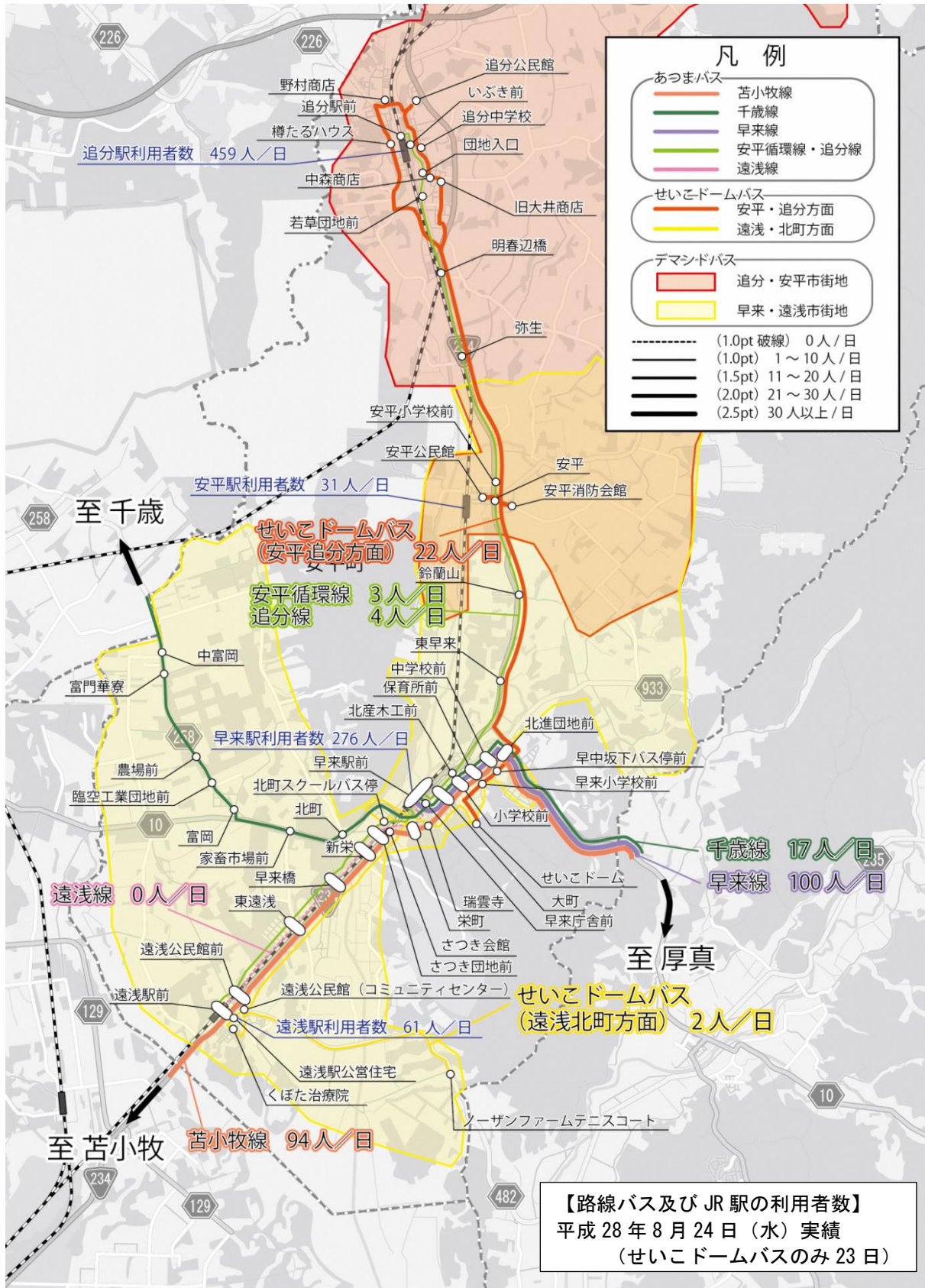


図 9 乗降調査結果²【整理番号 7、8】

² 早来線は平成 29 年 1 月から沼ノ端線として路線を延伸

【地区別意見交換会】 ※老人クラブの例会にあわせて参加を呼びかけ

(1) 目的

地域住民に公共交通の利用状況や地域公共交通の現状について知ってもらう機会の提供、公共交通における課題や解決方策を検討するための情報収集を目的として意見交換会を実施しました。

(2) 調査実施場所と開催日等

| 地区・会合名等 | 開催日 | 参加者数 |
|---------|-----------|------|
| 早来かしわ会 | 11月16日(水) | 10名 |
| 安平柏寿会 | 11月16日(水) | 11名 |
| 遠浅朋友会 | 11月29日(火) | 8名 |
| 追分地区5団体 | 11月29日(火) | 16名 |

(3) 調査方法

- ・1グループ4～6名のワークショップ形式による意見交換を実施

(4) 開催結果の概要

●デマンドバスについて

- ・ちょうど良い時間の運行が無く、運行間隔が空きすぎている。【整理番号 13】
- ・停留所から距離のある食料品店に停留所を置いて欲しい。【整理番号 13】
- ・病院に通うために土曜日に運行して欲しい。【整理番号 11】
- ・病院の帰りの時間が定まらないので事前予約しにくい。【整理番号 12】
- ・千歳や苫小牧へのJRや路線バスに乗り継げるよう接続させて欲しい。【整理番号 10】

●せいこドームバスと路線バスについて

- ・安平循環線の運行時刻は行動に合わない。せいこドームバスは運行時刻も便数も適度でよい。【整理番号 7】
- ・せいこドームバスはプール専用で無料だが、色々な場所で乗降できるなら有料でも乗りたい。【整理番号 6】
- ・バス停で長めに待てる場所がないので確保する必要がある。【整理番号 15】

●JRについて

- ・苫小牧や千歳への移動にはJRは欠かせない。【整理番号 16】
- ・自分たちが免許返納する頃にはJRがなくなりそうで心配。【整理番号 17、19】
- ・町内移動でもJRを使うことがある。無くなると不便。【整理番号 19】

●その他

- ・行きはデマンドバス、帰りは路線バスというように組み合わせて使っている。多少不便でも考えながら利用すべき。【整理番号 1】
- ・自分で時刻表を作ると行動を予定しやすい。【整理番号 1】

【住民ヒアリング】

(1) 目的

地域別の意見交換会と同様の目的で、町内の病院や食料品店等利用者に普段の移動実態や公共交通の利用状況、課題について調査しました。

(2) 調査実施場所と開催日等

| 開催場所 | | 開催日 | 参加者数 |
|------|----------------------|-----------|------|
| 追分 | ショッピングセンターなかもり | 11月28日(月) | 42名 |
| | 追分菊池病院 | 11月30日(水) | 28名 |
| | ぬくもりセンター(足腰しゃんしゃん教室) | 11月18日(金) | 25名 |
| 安平 | 安平郵便局 | 11月25日(金) | 16名 |
| 早来 | 渡邊医院 | 11月22日(火) | 31名 |
| | フーズショップきしだ | 11月22日(火) | 31名 |
| | せいこドーム(足腰しゃんしゃん教室) | 11月18日(金) | 25名 |
| 遠浅 | 遠浅郵便局 | 12月1日(木) | 15名 |
| 合 計 | | | 213名 |

(3) 調査方法

- ・調査票に基づく、聞き取り形式による調査を実施

(4) 調査結果の概要

1) 公共交通の利用状況や考え方

①利用頻度【整理番号 2】

「全く使わない」と「月に数回」で9割を占め、利用頻度が低い

②利用目的【整理番号 16】

公共交通の利用目的は約7割が町外(千歳・苫小牧)への通院・買い物などの広域移動

③使わない理由【整理番号 1、2、3】

「自家用車があるから」「利用方法がわからない」など

④利用しづらい理由【整理番号 8】

「本数が少ない」「バス停が遠い」「時間が合わない」など

2) その他意見

●デマンドバスの利用方法がわからない。【整理番号 1】

●公共交通の使い方をもっとわかりやすく説明して欲しい。【整理番号 1】

●高齢者が見やすい情報提供をして欲しい。【整理番号 17】

●買い物や通院に合わせた公共交通を運行して欲しい。【整理番号 17】

●病院から帰る時間が分からないのでデマンドバスの予約が難しい。循環バスがあると使いやすい。
【整理番号 12】

3-8. 安平町地域公共交通の現状・問題点及び解決の方向性

各種調査や地区別意見交換会、住民ヒアリングの結果から明らかになった現状及び問題点について、「公共交通を取り巻く環境」、「既存路線の効果的な運行」、「デマンド交通の改善の必要性」「近隣市町との接続性」の4つの観点から整理し、解決へ向けた具体的な方向性と実現に向けた課題を検討した結果を以下に示します。

| 背景・考え方 | | 現状・問題点 | 整理番号 | |
|-----------|-----------------|---|--|----|
| 社会背景と地域特性 | 公共交通を取り巻く環境 | 公共交通に対する認知度が低い ⇒ 存在は知っていても詳細を知らないために活用できない | 1 | |
| | | 2町合併による早来地区、追分地区を中心とする合併後の市街地形成 | — | |
| | | 少子高齢化の進展に伴う公共交通利用者の減少と維持費用負担 | 2 | |
| | | 人口減少に伴う少年団・部活動の合同化 | 3 | |
| | | 新たな地域資源（道の駅）が立地予定 | — | |
| | | 全国的な高齢者による運転の増加 | 4 | |
| | | 公共交通に対する重要度が高く、満足度が低い | 5 | |
| 安平町の交通特性 | 町内の交通 | 既存路線の効果的な運行 | せいこドーム利用者への無料送迎バスの運行 | 6 |
| | | | あつまバスによる循環線を運行しているが利用者が少ない | 7 |
| | | | 利用者が少ない路線の存在 | 8 |
| | | デマンド交通の改善の必要性 | 平成 24 年度まで運行していた町営無料循環バスの復活に対する根強いニーズ ⇒ 一方でハイヤーの撤退問題や公共交通としての位置付けの再認識 | 9 |
| | | | デマンド交通による空白地域のない公共交通サービスの提供への取り組み（町営無料循環バスの代替え） | — |
| | | | デマンドバスと JR 等の他の交通手段との接続がない | 10 |
| | | | デマンドバスの土日の運行がない | 11 |
| | | | デマンドバス利用手続きの負担（予約や取り消し等） | 12 |
| | | | デマンドバスの既存の乗降場所や利用者が少ない便の見直し | 13 |
| | ハイヤー事業との棲み分けの配慮 | 14 | | |
| | 待合拠点の位置付けがない | 15 | | |
| | 町外との交通 | 近隣市町との接続性 | 安平町外へ買い物・通院、更には通勤・通学のために JR やバス（地域間幹線系統）を利用する町民の存在 | 16 |
| | | | 運転者自身の高齢化及び自動車による移動が困難となった場合の JR やバス（地域間幹線系統）の利用ニーズがある | 17 |
| | | | 南千歳への接続便が少ない | 18 |
| | | | JR 北海道の運営方針の変化 | 19 |

| 具体的な方向性 | 実現に向けた課題 |
|-------------------------------|--|
| 時代背景を踏まえ、誰もが利用しやすい公共交通のあり方を構築 | 現状の公共交通に関するきめ細かい情報提供 |
| | 新たな資源を結び、町民や町外の人々の往来や回遊と交流を促す交通体系の整備 |
| | 投資効果を最大化し、町民の納得性の高い効果的な公共交通体系の構築 |
| | 時代背景（少子化等）に即した交通体系の整理 |
| | 全国的な高齢者による事故の増加への対応 ⇒ “私たちの公共交通” 意識の醸成 |
| | 交通弱者に対する目的に合わせた適切な公共交通サービスの確保 |
| | 町民の意見や生活行動に基づいた公共交通網の構築 |
| 公共交通利用促進に向けた取り組み | |
| 公共交通のネットワークを強化し、移動利便性の向上を実現 | 目的外利用が出来ないせいこドームバスに対する、多目的利用への見直し |
| | 移動実態に合っていない運行ダイヤやルートが限られている循環線の見直しが必要 |
| | 町内 4 地区の移動を支援する循環型交通体系の検討 |
| | 既存交通事業者（JR、ハイヤー等）に配慮した網形成が必要 |
| 交通空白地域のない公共交通を維持し、町民交流の活性化を実現 | 町内全ての交通手段の中でのデマンドバスの位置付けの再検討 ⇒ 郊外部の交通支援の位置付けを意識 |
| | デマンドバスの予約方式における柔軟な対応 |
| | デマンドバスと他の交通手段との連携による移動支援 |
| | 土曜日診療の移動手段の確保 |
| | 滞留空間の創出による待合時間の有効利用 |
| | 利用者の視点に立ったデマンドバス運行事業者への働きかけ |
| 近隣市町へのアクセスを強化し、流動の活性化を実現 | JR 路線の維持・確保を補完する交通体系の整理 |
| | 生活実態に対応した千歳・苫小牧等の近隣都市へのアクセス強化 |
| | 高齢者への情報提供 |

【課題の整理】

- ・今後、ますます進行する高齢化を背景に、公共交通の充実が必要ですが、公共交通の認知度が低く、効果的に活用されていない状況となっています。
- ・また、地域公共交通の利用者が少ない路線や類似した区間を運行する路線など、非効率な状況がみられ、目的に応じた適切な公共交通の形成が必要です。
- ・更に、各地区における待合拠点の位置付けが明確ではなく、既存公共交通網が効果的に活用されていないことから、町民の交流と賑わい創出を支える公共交通網に最適化する必要性があります。

以上のような安平町の地域公共交通の問題解決に向けた課題を踏まえ、地域公共交通網形成計画の基本的な考え方を以下に設定します。

■基本的な考え方：

町民の足を守るため鉄道を維持・確保し、これを補完する地域内循環系統、デマンドバス等の町内を運行する公共交通の位置付けを明確にし、併せて交通拠点の創出による地域公共交通網の利便性向上と町内の回遊・交流空間を促進する交通体系の構築を目指します

【安平町における公共交通の区分】

- ①地域間幹線：JR、バス(地域間幹線系統)
- ②地域内交通：JR、バス(地域内循環系統)、デマンドバス、ハイヤー等
- ③対象限定型：福祉バス、スクールバス・通園バス等

鉄道を維持・確保し、これを補完する公共交通を検討します。具体的にはJRに接続するデマンドバス、JR空白時間帯を基本とする地域内循環系統の運行、交通拠点としてのJR駅の位置付け、JRを含めた総合時刻表や利用促進策を検討します。

また、福祉バスやスクールバス・通園バス等の対象者が限定された公共交通については、本計画における最適化の対象とはしませんが、今後の社会情勢の変化を見据えて町民の支援策を別途検討する必要があります。

【各地区の待合拠点】

- ①追分地区：JR 駅・ぬくもりセンター、ふれあいセンターいぶき、道の駅（予定）
- ②安平地区：JR 駅、あびら交流センター、安平公民館
- ③早来地区：JR 駅、ラピア
- ④遠浅地区：JR 駅、遠浅公民館（遠浅コミュニティセンター）

複数の交通が交わる交通結節点としての機能と人が集まる空間を持つ各地区の拠点を明確化し、待合拠点としての活用と町内交流空間の創出を検討していきます。

4. 安平町地域公共交通網形成計画の基本的な考え方と施策

4-1. 地域公共交通に対する基本的な考え方と基本方針

現状の問題点と課題の解決に向けた今後の方向性をふまえ、安平町地域公共交通形成計画における、今後の施策を展開するために、「①地域内循環システムの効率化」、「②デマンド交通の効果的運行」、「③利用促進策の検討」、「④町民協働による意識醸成」の4つの基本方針を設定しました。また、この4つの基本方針に基づき具体的な施策を次節で示します。

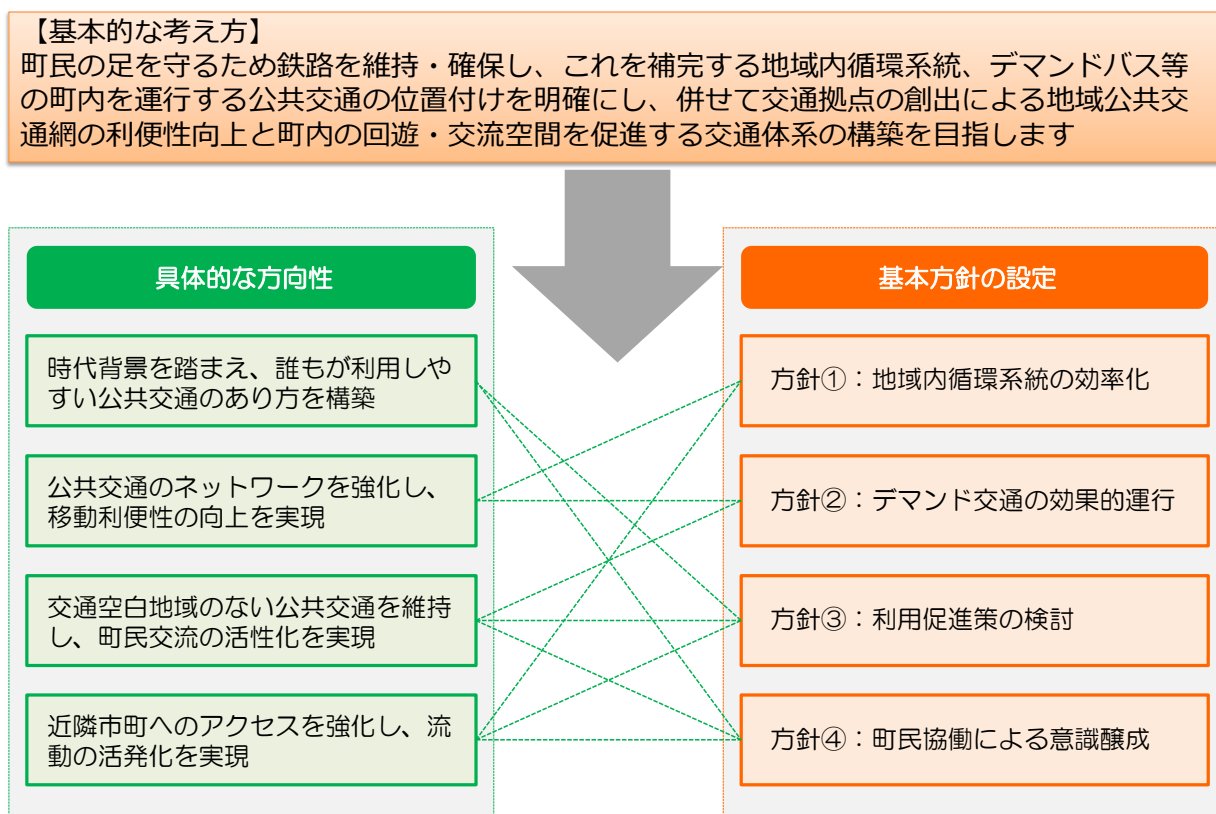


図 10 基本方針の設定

方針① 地域内循環システムの効率化

JRの空白時間帯を基本とし、せいこドームバスと路線バスの統合による町内4地区を循環する新たなバス路線の運行を検討し、町内の回遊性を高めます。

方針② デマンド交通の効果的運行

JRのダイヤに合わせた運行時間の配慮、利用者の少ない便の効果的運用など、デマンド交通の効果的運行を検討し、町内の移動を支える交通サービスとして質的向上を図ります。

方針③ 利用促進策の検討

JRとバスを併せた総合的な時刻表や路線図の作成による効果的な情報の発信、説明会の開催、買い物割引制度の検討など、町民の利用促進策を検討し、公共交通の確保・維持に努めます。

方針④ 町民協働による意識醸成

ノーマイカーデーの設置、バス停・待合拠点の清掃活動、意見交換会の開催など、町民協働による取組を検討・実践し、身近な存在としての意識醸成を図ります。

4-2. 基本方針に係る施策

方針①：地域内循環システムの効率化

方針②：デマンド交通の効果的運行

方針③：利用促進策の検討

方針④：町民協働による意識醸成

| 基本方針 | | | | 施策メニュー | 対象 ページ |
|------|---|---|---|---|-----------|
| ① | ② | ③ | ④ | | |
| | | ○ | | 1.My 時刻表、総合時刻表、路線図の作成と提供 | P29 |
| | | ○ | | 2.乗継割引・買い物割引の検討 | P30 |
| ○ | | | | 3.立地予定の道の駅などの集客施設への立ち寄り(町内・町外からの回遊・交流促進) | P31 |
| | | ○ | ○ | 4.説明機会の創出、個別訪問の実施など、町民対話型による公共交通の検討 ⇒ 遠浅のデマンドへの一本化、デマンド区域の完全分離など、利用者の少ない地域や効率性に配慮した合意形成に基づく中長期的な検討 | P32 |
| | | | ○ | 5.部活動や少年団の利用に向けた働きかけ | P32 |
| | | ○ | ○ | 6.ノーマイカーデー、イベントの検討 | P33 |
| | | | ○ | 7.高齢者運転への対応として免許返納時の期間限定割引サービスの検討 | P34 |
| | ○ | ○ | | 8.あびらチャンネルによる情報発信 ⇒ 地域に応じたデマンドバスなどの情報発信・子ども利用に係る情報発信 | P35 |
| | | | ○ | 9.町民協働による「私たちの公共交通」意識の醸成 | P36 |
| ○ | | | | 10.せいこドームバスの利用形態と便数の維持を基本とした更なる効率化策の検討 | P37 |
| ○ | | | | 11.せいこドームバスと循環線の統合による新バスの運行 ⇒ 連続する市街地に対する効率的な地域内循環システムの検討 | P37 |
| ○ | | | | 12.JR の運行ダイヤに配慮した補完型の地域内循環システムの運行 ⇒ JR 空白時間帯を基本とする運行 | P37 |
| | ○ | | | 13.高齢者の通院支援 ⇒ 土曜診療への対応検討(平日便を減らして運行曜日を増やすなど中長期的に検討) | P38 |
| | ○ | | | 14.病院の帰り時間の対応 ⇒ デマンドバスの病院の立ち寄り時間の明確化 ⇒ 病院の協力によるデマンドバス時刻に配慮した対応 ⇒ デマンドバス予約のキャンセル受付時間の変更(短縮) | P38 |
| | ○ | ○ | | 15.待合空間の環境整備を含めた町民が利用しやすいデマンドバスの実現 ⇒ 待合しやすい空間の創出 | P39 |
| | ○ | | | 16.町民目線の柔軟な対応 ⇒ 登録や予約に係る対応方針の再検討 | P40 |
| | ○ | | | 17.JR やバス(地域間幹線系統)との接続性を考慮したデマンドバスの運行 | P41 |
| ○ | | | ○ | 18.新バスとの共存による JR の維持・確保 | P41 |
| ○ | | | ○ | 19.新バスの導入によるコスト縮減から安平町－南千歳間のバスの増便を検討 | P41 |
| | | ○ | | 20.増加が見込まれる高齢者のための情報提供 | P42 |

■具体的な施策の内容及び事例

| | | | | | | |
|---------------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <p>施策</p> | <p>1. My 時刻表、総合時刻表、路線図の作成と提供</p> | | | | | |
| <p>今後の取組</p> | <p>◆日頃公共交通を利用しない町民や高齢者にも、わかりやすい公共交通の時刻表・路線図の作成・提供を行うことにより、公共交通への利用促進を図ります。時刻表は、町内を運行するバス・JRを横断的に整理した総合的なものとします。</p> | | | | | |
| <p>他自治体事例</p> | <p>①私の時刻表の作成・提供</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自分が利用するバスの乗降バス停や時間帯を限定して掲載することができる「わかりやすい私の時刻表」の作成・提供を行っています。 町内を走るバス路線やJRの時刻表が併記されたものを付け加えることで、乗り換えの際の時間が確認しやすくなります。 <div data-bbox="882 667 1445 965" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">出典：時刻表作成の手引き（北陸信越運輸局）</p> <p style="text-align: center;">参考：路線時刻表に「私の時刻表」を掲載した例（長野県松本市）</p> <hr/> <p>②総合時刻表の作成・提供</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 町内を通るJRの時刻表と路線バス・デマンドバスの時刻表が併記された総合時刻表の作成・提供を行っています。 町内を走るバス路線やJRの時刻表が併記されているので、乗り換えの際に時間が確認しやすくなります。 <div data-bbox="692 1294 1430 1686" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">出典：時刻表作成の手引き（北陸信越運輸局）</p> <p style="text-align: center;">参考：総合時刻表（新潟県村上市）</p> | | | | | |
| <p>実施主体</p> | <p>事業スケジュール</p> | <p>H29 年度</p> | <p>H30 年度</p> | <p>H31 年度</p> | <p>H32 年度</p> | <p>H33 年度</p> |
| <p>安平町</p> | <p>検討</p> | <p>●</p> | <p>●</p> | <p></p> | <p></p> | <p></p> |
| <p></p> | <p>実施</p> | <p></p> | <p>●</p> | <p>●</p> | <p>●</p> | <p>●</p> |

| | | | | | | |
|------------|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| 施策 | 2.乗継割引・買い物割引の検討 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆利用者の利便性向上のため、交通事業者間での乗継割引やまちなかで買い物した際の割引制度の導入を検討します。 | | | | | |
| 他自治体事例 | <p>①バス事業者と商業施設が連携した買い物割引による利用促進</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の店舗で協賛店を募り、協賛店の最寄りのバス停で降車する際に、協賛店で提示すると割引等のサービスが受けられるチケットを乗務員が配布しています。 <div data-bbox="1145 369 1444 750" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">岬台団地⇄ラピア・ピアドゥ線 ～環境とおさいふにやさしいバス～</p> <p style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 2px;">得とくチケット</p> <p style="font-size: small;">●この券で、ラピアとピアドゥの提携店で所定の割引・サービスを受け出すことができます。 (提携店・割引・サービス等別紙チラシに掲載しております。)</p> <p style="font-size: small;">●ご利用の際は、必ず前乗り前にご提示ください。精算後のご提示は無効となります。</p> <p style="font-size: small;">●この券の有効期限は下記の日印された日限りです。</p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">南部バス・ラピア・ピアドゥ NPO法人青森県環境パートナーシップセンター 八戸マイバス検討委員会</p> </div> <p style="text-align: center;">出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集（国土交通省） 参考：バス事業者、NPO法人、ショッピングセンター連名で発行しているサービスチケット（青森県八戸市）</p> <hr/> <p>②バス乗車券の配布と、サービスの提供</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス乗車料金割引券配布の協賛店で一定額以上の買い物をした方に、乗車割引券を配布しています。 ・割引券配布の他に、休憩場所の提供、お茶の提供、デマンドバスの予約代行のサービスを無償で行っています。 <hr/> <p>③バスからバスへ乗り継いだ場合の割引</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・初乗り運賃に対する乗継割引を導入しています。 <div data-bbox="1029 1326 1444 1585" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="font-size: small;">長崎医療センター → 大村ターミナル → 松並公園前</p> <p>運賃 ¥150</p> <p>運賃 ¥140 ↓ 割引で ¥40</p> <p>～乗継割引適用後運賃¥190～</p> <p>直通 ¥230</p> </div> <p style="text-align: center;">出典：地域内フィーダー系統に関する 市町村の取組み事例集（九州運輸局） 参考：乗り継ぎが発生する際の割引制度（長崎県大村市）</p> | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29年度 | H30年度 | H31年度 | H32年度 | H33年度 |
| 安平町 商工会 | 検討 | ● | ● | | | |
| | 実施 | | ● | ● | ● | ● |

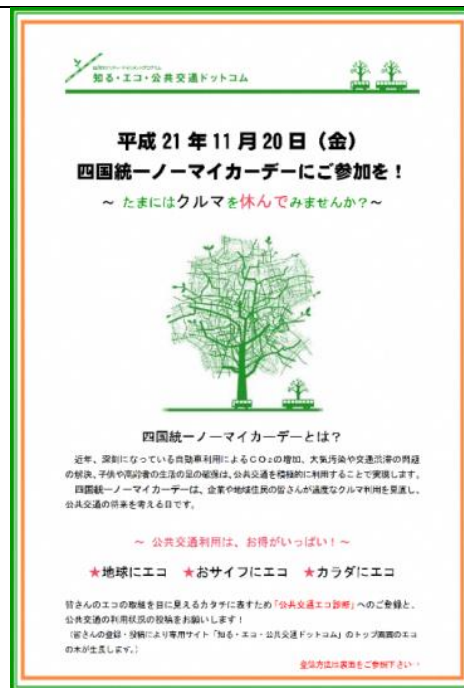
| | | | | | | |
|--------------|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 3.立地予定の道の駅等への立ち寄り（町内・町外からの回遊・交流促進） | | | | | |
| 今後の取組 | <p>◆平成 31 年の春に道の駅がオープンする予定であり、交流拠点が增多ることにより、町内外の人の流れにも変化が予想されます。そのため、新バスを建設予定の道の駅等に立ち寄れるよう設定し、町内外の回遊・交流を推進します。</p> <p>◆なお、デマンドバス停留所の設置、総合時刻表等による利用促進策のほか、ハイヤーによる回遊・交流促進策との連携も併せて検討します。</p> | | | | | |
| 他自治体事例 | <p>①アンケート結果に基づいた路線再編</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査等の結果を基に、運行ルート及び運行ダイヤの改正を実施し、商業施設集積地や病院等へのアクセスがしやすくなりました。 <p style="text-align: right;">出典：地域公共交通支援センター 事例集（国土交通省総合政策局公共交通政策部） 参考：佐賀県みやき町</p> | | | | | |
| | <p>②定額観光タクシー</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー会社に事前予約をして、利用する定額観光タクシーを導入しています。 ・料金の上限がタクシーの利用時間に応じて決まっているので、時間内は町内を自由に周遊できるものです。 ・発着点を JR 駅や道の駅、町内宿泊施設から選択、帰着点も同様にして選択できます。 <p style="text-align: right;">出典：第 4 回新しいタクシーのあり方検討会 資料 3-4（国土交通省自動車局旅客課） 参考：兵庫県養父市</p> | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 交通事業者 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|-------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 4.説明機会の創出、個別訪問の実施など、町民対話型による公共交通の検討 | | | | | |
| 今後の取組 | <p>◆本計画の策定において実施した各地の意見交換会は、公共交通の課題や利用実態、課題解決に向けた改善方策を町民目線で意見を出す機会となったと考えられます。意見交換を継続して実施するとともに、説明機会や戸別訪問の実施を検討し、公共交通意識の醸成や効率的で効果的な公共交通網の実現を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>写真：安平町地域公共交通網形成計画の策定に係る意見交換会の様子</p> <p>また、利用者の少ない公共交通についても対話の中で廃止や維持・改善のための方向性などについて話し合うことにより、現実的な公共交通の在り方について継続的に検討していきます。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 地域住民 | 検 討 | ● | | | | |
| | 実 施 | ● | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|--------------|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 5.部活動や少年団の利用に向けた働きかけ | | | | | |
| 今後の取組 | <p>◆少年団等に対する既存の公共交通の上手な利用に向けた周知や活動の開始時間と公共交通の運行時刻を互いに歩み寄らせるなど、上記「施策 4」と併せて対話を行うとともに、子どもの移動利便性向上のニーズに対応した方策を検討します。これにより、子どもの時から公共交通を利用する意識の醸成に寄与するとともに、少子化時代に即した地域活動の活性化と子育て支援の充実を図っていきます。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 交通事業者 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● |

| | |
|-------|---|
| 施 策 | 6.ノーマイカーデー、イベントの検討 |
| 今後の取組 | ◆公共交通を利用してない高齢者や通勤者等の町民を対象としたノーマイカーデーを設定し、公共交通を実際を使って行動することを通じて、身近で大切な公共交通であることの気運を醸成し、利用促進を図ります。なお、公共交通は目的地に行くための手段であることから、ノーマイカーデーは他のイベント等との併催を検討します。 |


| | |
|--------|---|
| 他自治体事例 | <p>ノーマイカーデーの実施</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業や地域住民に向けて過度な自動車利用を見直し、公共交通の将来を考える日としてノーマイカーデーを実施しています。 ・各事業所が毎月1回マイカー・バイク利用から徒歩、自転車、公共交通利用への転換を実践する日を設定して実施しています。(愛媛県ノーマイカー通勤デー) |
|--------|---|



出典：四国運輸局ニュースリリース（四国運輸局）

参考：四国統一ノーマイカーデーの実施（四国4県）

| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
|------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 安平町 商工会 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | | | | | |
|--------|---|-------|-------|-------|-------|-------|----|--|------|---------------------------|
| 施 策 | 7.高齢者運転への対応として免許返納時の期間限定割引サービスの検討 | | | | | | | | | |
| 今後の取組 | ◆近年全国的に高齢者による交通事故が増えており、高齢者の免許返納が着目されている一方、車での移動から脱却できない高齢者も多く、免許返納のためのきっかけを創出する施策として期間限定の割引サービスを検討します。 | | | | | | | | | |
| 他自治体事例 | <p>運転経歴証明書提示に応じたサービスの実施</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転経歴証明書を提示することにより、旅館の宿泊料の割引や買い物商品の無料配送、宅配手数料の半額免除など様々なサービスを行っています。 <div data-bbox="1011 432 1445 927" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p style="text-align: center;">別府市高齢者運転免許証 自主返納支援事業</p> <p style="text-align: center;">高齢者による交通事故の減少を図るため、自主的な運転免許証の返納を支援します。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">対象</td> <td>有効期限内の運転免許証を自主的に返納した別府市の住民基本台帳に登録されている70歳以上の人。</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">支援内容</td> <td>nimoca (10,000円相当分)の交付</td> </tr> </table> </div> <p style="text-align: right;">出典：なるほど！！公共交通の勘どころ（九州運輸局）</p> <p style="text-align: center;">参考：高齢者運転免許証自主返納支援事業について（大分県別府市）</p> | | | | | | 対象 | 有効期限内の運転免許証を自主的に返納した別府市の住民基本台帳に登録されている70歳以上の人。 | 支援内容 | nimoca (10,000円相当分)の交付 |
| 対象 | 有効期限内の運転免許証を自主的に返納した別府市の住民基本台帳に登録されている70歳以上の人。 | | | | | | | | | |
| 支援内容 | nimoca (10,000円相当分)の交付 | | | | | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29年度 | H30年度 | H31年度 | H32年度 | H33年度 | | | | |
| 安平町 | 検 討 | ● | ● | | | | | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● | | | | |

| | |
|-------|--|
| 施策 | 8.あびらチャンネルによる情報発信 |
| 今後の取組 | ◆デマンドバスは地域によって乗降場所が異なっており、地域に応じた情報発信が必要です。あびらチャンネルを活用することにより地域別の情報提供が可能であり、利用促進を図るツールとして積極的な活用を図ります。 |

あびらチャンネルの概要

あびらチャンネルを活用した情報の発信

【取組内容】

- ・行政情報、防災情報、交流情報や広告等の配信を行う地域情報コミュニティ放送である「あびらチャンネル」を利用して、地域に応じたデマンドバスの情報や子どもの利用に係る情報を発信することが可能です。



出典：安平町 HP

| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
|------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 安平町 | 検討 | ● | | | | |
| | 実施 | ● | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|--------------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 9.町民協働による「私たちの公共交通」意識の醸成 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆「施策6」をはじめとした全町的な取組だけでなく、地区単位によるバス停や待合拠点の美化活動などの実施により、「私たちの公共交通」「わが地区の停留所・拠点」意識の醸成を図ります。 | | | | | |
| 他自治体事例 | <p>ボランティアによるバス停の清掃活動</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺住民によるボランティア活動でバス停の清掃活動を行い、維持管理を行っています。 <div data-bbox="1031 468 1449 779" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">出典：公共交通の利用促進に向けた地域のサポート事例集（北陸信越運輸局）</p> <p style="text-align: center;">参考：ボランティア団体によるバス停の清掃活動（石川県珠洲市）</p> | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 地域住民 商工会 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | | ● | ● | ● |



| | | | | | | |
|-------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 10.せいこドームバスの利用形態と便数の維持を基本とした更なる効率化策の検討 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆せいこドーム利用者のための無料送迎バスは一定程度の利用者が確保されており、今後も健康増進のためには欠かせない公共交通となっています。そのため、今後においても利用形態と便数は維持しながら更なる移動の支援方策を検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | ● | ● | ● | ● | ● |


| | | | | | | |
|--------------|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 11. せいこドームバスと循環線の統合による新バスの運行 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆せいこドームバスと循環線（既存の路線バス）を再編することにより、例えば、せいこドーム利用者は無料で乗車でき、買い物や通院利用者は有料で乗車できるなど、効率的で効果的な新バスを運行します。これにより、更なる健康増進と町内の回遊性を高め、地域活性化に寄与する公共交通を実現します。 ◆また、既存の路線ではカバーしていない市街地も一部あるため、可能な限り連続する市街地をカバーする路線として検討を行います。 ※本施策は、上記「施策 10」と連動しながら一体的に取組を推進します。 | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 交通事業者 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|--------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 12.JR の運行ダイヤに配慮した補完型の地域内循環システムの運行 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆町内を移動する公共交通として JR も利用されていることから、新バスによる地域内循環システムは JR を補完する空白時間帯の運行を基本としながらダイヤを設定します。 ◆せいこドームで開催する健康寿命延伸事業との関係や安平・遠浅プール廃止の代替策という位置付けもあるため、時間帯によっては JR と時間が近似することも考えられますが、可能な限りの棲み分けを行います。 | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 交通事業者 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|--------------|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 13.高齢者の通院支援 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆土曜日にしか診療出来ない科目を持つ病院もあるため、デマンドバスによる土曜日の輸送についても、ハイヤーとの共存を勘案しながら対応を検討します。例えば、「平日の便数を減らしてまで運行曜日を増やすか」などについて、中長期的に検討していきます。 | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 交通事業者 | 検 討 | ● | ● | ● | ● | ● |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|--------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 14.病院の帰り時間の対応 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆デマンドバスによる通院患者は診療時間が分からないために、帰りのデマンドバスを予約できず、不便だという声があります。そのため、病院への立ち寄り時間をあらかじめ明確にするなど、利用者ニーズや交通事業の実態を踏まえた取組を検討します。 ◆病院の協力によるデマンドバス時刻に配慮した対応やデマンドバス予約のキャンセル受付時間の変更（短縮）、デマンドバス以外の交通手段の分かりやすい情報提供などにより、総合的に対策を講じるよう検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 交通事業者 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 15.待合空間の環境整備を含めた町民が利用しやすいデマンドバスの実現 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆現状でも待合拠点（施設）があるものの、待合空間としての受け入れ態勢が十分でないところもあります。そのため、利用に関する情報提供や待ちやすい空間を創出することにより、デマンドバスの利用促進や交流人口の拡大を図っていきます。 | | | | | |
| 他自治体事例 | <p>乗車地点近くの商店等による待合スペースの提供</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 旭川では乗車地点近辺の商店・民間宅等で、建物の軒先を待合スペースとして無償提供しています。また、店舗内でバスを待つことができるかどうか目印となるマークを掲示しています。 バスを待つことができる店舗内にバスの運行情報を表示する機器の設置を行っている自治体もあります。 <div style="text-align: center;">   </div> <p style="text-align: right;">出典：北海道運輸局プレスリリース（北海道運輸局）</p> <p style="text-align: center;">参考：店舗内を待合所として利用できることを示すマークと、 バス運行情報を表示する機器の例（北海道旭川市）</p> | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 商工会 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|--------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 16.町民目線の柔軟な対応 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆予約や登録の手間がデマンドバスの利用の妨げになっているという声があり、使いやすい仕組み作りが課題となっています。現状においても安全で円滑な体制を構築しているものの、更なる利用者の拡大を図るための柔軟な対応について検討を継続的に行います。 | | | | | |
| 他自治体事例 | <p>①外出先での電話予約請負サービス</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者のデマンドバスの電話予約への抵抗感を緩和するため、自分の住所・氏名・電話番号を記載できるカードを配布し、外出先の病院や商店で提示することで、代わりに予約を行ってもらえる仕組みを導入しています。 <p style="text-align: center;">出典：地域公共交通支援センター 事例集（国土交通省総合政策局公共交通政策部）</p> <p style="text-align: center;">参考：電話予約を代わりに行ってもらうための「おもいやりカード」（福島県南相馬市）</p>  <p>②様々な登録方法の導入</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバスの利用者登録の方法として、市役所や商工会議所など複数の受付場所を設定したり、郵送やFAXでも提出できる事例があります。また、登録後、会員証が自宅に郵送している事例もあります。 ・利用者と交通事業者のコミュニケーションの円滑化を図るため、登録申請への記載内容として、氏名や住所等の基本情報のほかに、知っておいてもらいたい情報（自宅周辺の道路状況、自宅での呼び出し方法など）を記載している事例もあります。 <p style="text-align: center;">出典：地域公共交通支援センター 事例集（国土交通省総合政策局公共交通政策部）</p> <p style="text-align: center;">参考：「おもいやりカード」の登録方法について（福島県南相馬市）</p> | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 交通事業者 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|--------------|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 17. JR やバス(地域間幹線系統)との接続性を考慮したデマンドバスの運行 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆デマンドバスを JR やバス(地域間幹線系統)の運行ダイヤに近づけることにより、安平町全体の公共交通体系の充実に寄与する交通として改善を図ります。 また、デマンドバスを充実するだけでなく、ハイヤーの利用促進も視野に入れて、総合的な移動支援と既存交通の維持・確保を継続的に検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 交通事業者 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|-------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 18.新バスとの共存による JR の維持・確保 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆町内を循環する新バス（せいこドームバスと路線バスの統合）については、JR の空白時間帯を基本とする運行を設定し、共存による町内回遊性の向上、交流人口の拡大を図ります。 | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 | 検 討 | ● | ● | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● |

| | | | | | | |
|--------------|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| 施 策 | 19.新バスの導入によるコスト縮減から安平町-南千歳間のバスの増便を検討 | | | | | |
| 今後の取組 | ◆新バスの導入により、既存資源の効率化が図られ、新たな公共交通支援を検討する可能性があり、余剰の範囲で千歳方面への通勤・通学者を支援する交通など、子育て世代等に選ばれる住みよい町に向けた公共交通の充実を検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 |
| 安平町 交通事業者 | 検 討 | ● | ● | ● | | |
| | 実 施 | | | ● | ● | ● |

| 施 策 | 20.増加が見込まれる高齢者のための情報提供 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|---|--------|--------|--------|--------|--------|------|----|-------|--|--|--|-------|--|--|-----|--|------|-------|-------|--------|--|------|-------|-------|-----------|--|------|-------|-------|-----|--|------|-------|-------|-----|--|------|-------|-------|-------|--|--|--|--|--------|--|---|---|---|--------|--|------|-------|-------|---------|--|------|-------|-------|-------|--|------|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|------|----|-------|--|--|--|-------|--|--|------|--|------|-------|-------|---------|--|------|-------|-------|------------|--|------|-------|-------|------|--|------|-------|-------|------|--|------|-------|-------|--------|--|--|--|--|---------|--|---|---|---|---------|--|------|-------|-------|----------|--|------|-------|-------|--------|--|------|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|
| 今後の取組 | ◆高齢者による昨今の事故の動向からも免許返納のきっかけ作りは重要な課題です。そのため、車から公共交通への転換を促進するための高齢者にも見やすい情報発信に努めます。(施策1・7・8にも関連) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 他自治体事例 | <p>高齢者が視認しやすい工夫</p> <p>【取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が視認しやすいように、文字の大きさを8ポイント以上、ゴシック体を基本にしている事例もあります。また、強調したい文字には、下線を引く、太文字にする等の工夫を行っています。 ・読みやすい字間、行間、余白を意識し、読む順番が分かるように、番号や矢印をつけている時刻表もあります。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>【改善前】</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">停留所名</th> <th>行先</th> <th colspan="3">池ヶ原方面</th> </tr> <tr> <th></th> <th colspan="3">商店街回り</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>津幡駅</td><td></td><td>8:31</td><td>11:18</td><td>14:05</td></tr> <tr><td>中条小学校前</td><td></td><td>8:32</td><td>11:19</td><td>14:06</td></tr> <tr><td>文化会館シブナス前</td><td></td><td>8:33</td><td>11:20</td><td>14:07</td></tr> <tr><td>横浜西</td><td></td><td>8:34</td><td>11:21</td><td>14:08</td></tr> <tr><td>役場前</td><td></td><td>8:36</td><td>11:23</td><td>14:10</td></tr> <tr><td>加賀爪中央</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>津幡中学校前</td><td></td><td>↓</td><td>↓</td><td>↓</td></tr> <tr><td>おやど商店街</td><td></td><td>8:37</td><td>11:24</td><td>14:11</td></tr> <tr><td>パピィ・1通り</td><td></td><td>8:38</td><td>11:25</td><td>14:12</td></tr> <tr><td>太白商店街</td><td></td><td>8:39</td><td>11:26</td><td>14:13</td></tr> <tr><td>.....</td><td></td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr> </tbody> </table> </div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">➔</div> <div style="text-align: center;"> <p>【改善後】</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">停留所名</th> <th>行先</th> <th colspan="3">池ヶ原方面</th> </tr> <tr> <th></th> <th colspan="3">商店街回り</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>①津幡駅</td><td></td><td>8:31</td><td>11:18</td><td>14:05</td></tr> <tr><td>②中条小学校前</td><td></td><td>8:32</td><td>11:19</td><td>14:06</td></tr> <tr><td>③文化会館シブナス前</td><td></td><td>8:33</td><td>11:20</td><td>14:07</td></tr> <tr><td>④横浜西</td><td></td><td>8:34</td><td>11:21</td><td>14:08</td></tr> <tr><td>⑤役場前</td><td></td><td>8:36</td><td>11:23</td><td>14:10</td></tr> <tr><td>⑥加賀爪中央</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>⑦津幡中学校前</td><td></td><td>↓</td><td>↓</td><td>↓</td></tr> <tr><td>⑧おやど商店街</td><td></td><td>8:37</td><td>11:24</td><td>14:11</td></tr> <tr><td>⑨パピィ・1通り</td><td></td><td>8:38</td><td>11:25</td><td>14:12</td></tr> <tr><td>⑩太白商店街</td><td></td><td>8:39</td><td>11:26</td><td>14:13</td></tr> <tr><td>.....</td><td></td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">出典：時刻表作成の手引き（北陸信越運輸局） 参考：文字の表記方法変更による改善例（石川県津幡市）</p> | | | | | | 停留所名 | 行先 | 池ヶ原方面 | | | | 商店街回り | | | 津幡駅 | | 8:31 | 11:18 | 14:05 | 中条小学校前 | | 8:32 | 11:19 | 14:06 | 文化会館シブナス前 | | 8:33 | 11:20 | 14:07 | 横浜西 | | 8:34 | 11:21 | 14:08 | 役場前 | | 8:36 | 11:23 | 14:10 | 加賀爪中央 | | | | | 津幡中学校前 | | ↓ | ↓ | ↓ | おやど商店街 | | 8:37 | 11:24 | 14:11 | パピィ・1通り | | 8:38 | 11:25 | 14:12 | 太白商店街 | | 8:39 | 11:26 | 14:13 | | | | | | 停留所名 | 行先 | 池ヶ原方面 | | | | 商店街回り | | | ①津幡駅 | | 8:31 | 11:18 | 14:05 | ②中条小学校前 | | 8:32 | 11:19 | 14:06 | ③文化会館シブナス前 | | 8:33 | 11:20 | 14:07 | ④横浜西 | | 8:34 | 11:21 | 14:08 | ⑤役場前 | | 8:36 | 11:23 | 14:10 | ⑥加賀爪中央 | | | | | ⑦津幡中学校前 | | ↓ | ↓ | ↓ | ⑧おやど商店街 | | 8:37 | 11:24 | 14:11 | ⑨パピィ・1通り | | 8:38 | 11:25 | 14:12 | ⑩太白商店街 | | 8:39 | 11:26 | 14:13 | | | | | |
| 停留所名 | 行先 | 池ヶ原方面 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 商店街回り | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 津幡駅 | | 8:31 | 11:18 | 14:05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 中条小学校前 | | 8:32 | 11:19 | 14:06 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 文化会館シブナス前 | | 8:33 | 11:20 | 14:07 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 横浜西 | | 8:34 | 11:21 | 14:08 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 役場前 | | 8:36 | 11:23 | 14:10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 加賀爪中央 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 津幡中学校前 | | ↓ | ↓ | ↓ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| おやど商店街 | | 8:37 | 11:24 | 14:11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| パピィ・1通り | | 8:38 | 11:25 | 14:12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 太白商店街 | | 8:39 | 11:26 | 14:13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 停留所名 | 行先 | 池ヶ原方面 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 商店街回り | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ①津幡駅 | | 8:31 | 11:18 | 14:05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ②中条小学校前 | | 8:32 | 11:19 | 14:06 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ③文化会館シブナス前 | | 8:33 | 11:20 | 14:07 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ④横浜西 | | 8:34 | 11:21 | 14:08 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑤役場前 | | 8:36 | 11:23 | 14:10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑥加賀爪中央 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑦津幡中学校前 | | ↓ | ↓ | ↓ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑧おやど商店街 | | 8:37 | 11:24 | 14:11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑨パピィ・1通り | | 8:38 | 11:25 | 14:12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑩太白商店街 | | 8:39 | 11:26 | 14:13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施主体 | 事業スケジュール | H29 年度 | H30 年度 | H31 年度 | H32 年度 | H33 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 安平町 | 検 討 | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 実 施 | | ● | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

4-3. 安平町が目指す公共交通像

将来に向けた安平町の公共交通像については、通勤・通学で流動する近隣市町との関係や安平町内の拠点へのアクセス性などを念頭に、JRやバス(地域間幹線系統)の「地域間幹線」とバス(地域内循環系統)やデマンドバスなどの「地域内交通」による体系を描いています。なお、バス等はJRとの接続性や空白時間帯を考慮した公共交通網の形成を目指します。

また、持続可能な公共交通網を形成するためには、せいこドームバスと循環線の統合による「新バス」の導入をはじめ、既存のデマンドバスの見直し、公共交通全体の利便性向上や、町民の利用促進につながる働きかけなど幅広い取組みが重要です。

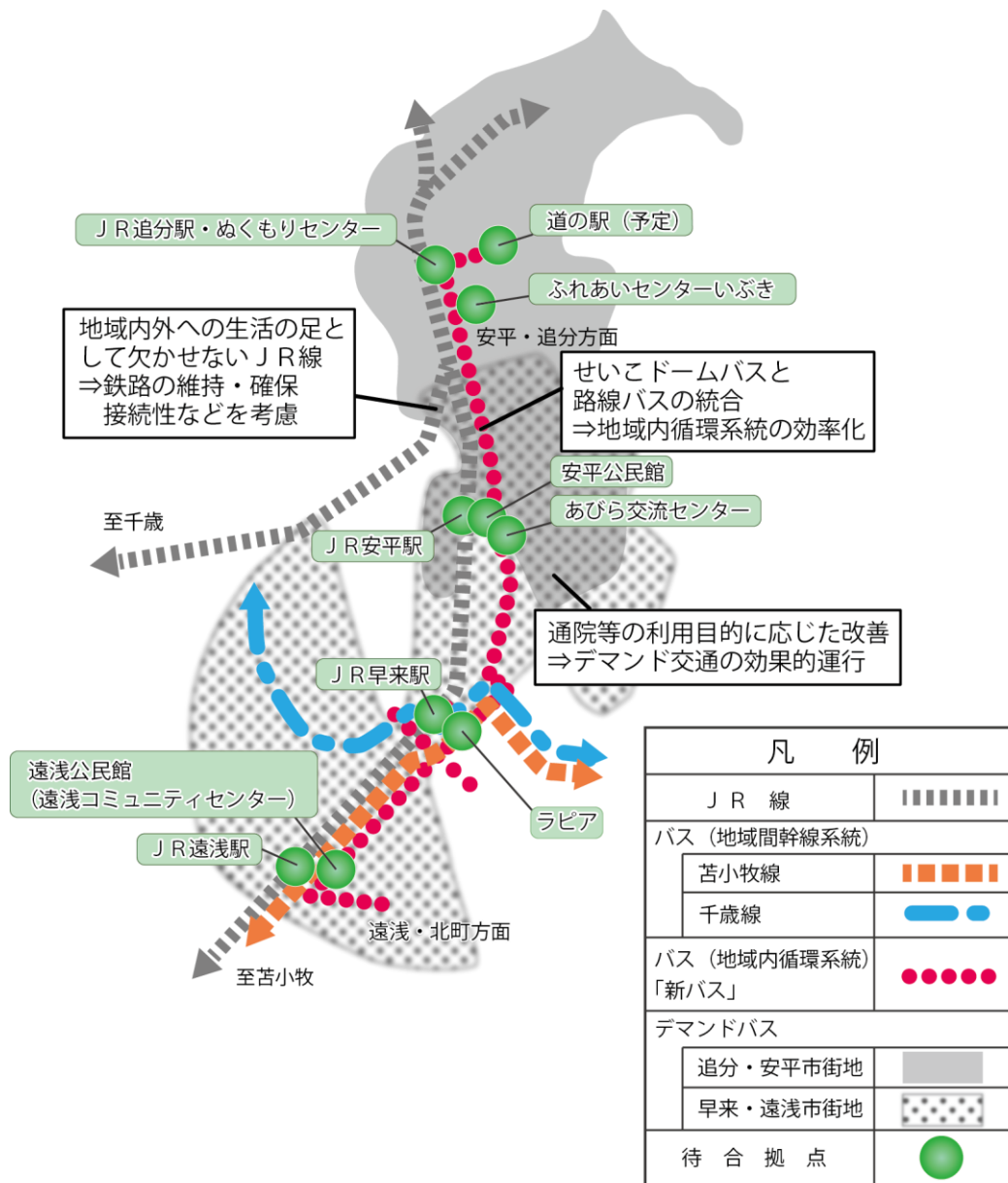


図 11 安平町が目指す公共交通像

5. 計画の推進

5-1. 計画の目標

「①地域内循環システムの効率化」、「②デマンド交通の効果的運行」、「③利用促進策の検討」、「④町民協働による意識醸成」の4つの基本方針毎に達成度評価指標を設定し、数値目標を設定しました。

(1) 地域内循環システムの効率化

| 関連施策 | 達成度評価指標 | 現況値 | 目標値 (H33年度) |
|---|------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| 3.立地予定の道の駅などの集客施設への立ち寄り(町内・町外からの回遊・交流促進) | ①バス(地域内循環システム)の利用者数の増加 | 1,593人/年 (H27年度実績) | 2,100人/年 ※せいこドーム利用者除く |
| 10.せいこドームバスの利用形態と便数の維持を基本とした更なる効率化策の検討 | | | |
| 11.せいこドームバスと循環線の統合による新バス ³ の運行 | | | |
| 12.JRの運行ダイヤに配慮した補完型の地域内循環システムの運行 | ②JR駅利用者数の増加 | 883人/日 (JR実施H27年11月調査日の平均) | 923人/日 |
| 18.新バスとの共存によるJRの維持・確保 | | | |
| 19.新バスの導入によるコスト縮減から安平町-南千歳間のバスの増便を検討 | | | |

(2) デマンド交通の効果的運行

| 関連施策 | 達成度評価指標 | 現況値 | 目標値 (H33年度) |
|--|-----------------|-------------------------------|----------------|
| 8.あびらチャンネルによる情報発信 | ①デマンドバス登録者数の増加 | 638人 (H28年11月実績) | 788人 |
| 13.高齢者の通院支援 | | | |
| 14.病院の帰り時間の対応 | ②デマンドバス利用者数の増加 | 4,567人/年 (H27年度実績) | 6,100人/年 |
| 15.待合空間の環境整備を含めた町民が利用しやすいデマンドバスの実現 | | | |
| 16.町民目線の柔軟な対応 | ③JR駅利用者数の増加(再掲) | 883人/日 (JR実施H27年11月調査日の平均) | 923人/日 |
| 17.JRやバス(地域間幹線システム)との接続性を考慮したデマンドバスの運行 | | | |

³ 新バスとはせいこドームバスと循環線の統合による新たに運行する地域内循環システムを示します。

(3) 利用促進策の検討

| 関連施策 | 達成度評価指標 | 現況値 | 目標値 (H33年度) |
|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------|----------------|
| 1.My時刻表、総合時刻表、路線図の作成と提供 | ①時刻表・路線図・あびらチャンネル等による公共交通情報の発信機会の増加 | 5回/年 (H27年度実績) | 10回以上/年 |
| 4.説明機会の創出、個別訪問の実施など、町民対話型による公共交通の検討 | | | |
| 6.ノーマイカーデー、イベントの検討 | | | |
| 8.あびらチャンネルによる情報発信 | ②町民や関係機関の参画による公共交通検討機会の増加 | 4回/年 (H27年度実績) | 8回以上/年 |
| 15.待合空間の環境整備を含めた町民が利用しやすいデマンドバスの実現 | | | |
| 20.増加が見込まれる高齢者のための情報提供 | | | |

(4) 町民協働による意識醸成

| 関連施策 | 達成度評価指標 | 現況値 | 目標値 (H33年度) |
|--------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 2.乗継割引・買い物割引の検討 | ①安平町の免許返納者数の増加 (5年間の累計) | 4人/年 (H28年実績) ※苫小牧警察署調べ | 4.2人/年以上 (H33年までの 5年間の平均) |
| 4.説明機会の創出、個別訪問の実施など、町民対話型による公共交通の検討 | | | |
| 5.部活動や少年団の利用に向けた働きかけ | | | |
| 6.ノーマイカーデー、イベントの検討 | ②町民協働の公共交通意識の醸成に係る取組数の増加 | 0回/年 | 3回/年 |
| 7.高齢者運転への対応として免許返納時の期間限定割引サービスの検討 | | | |
| 9.町民協働による「私たちの公共交通」意識の醸成 | ③公共交通の利用頻度(週1回以上)の向上 | 8.3% (H28年度実績) ※主要施設アンケート調査 | 13.3% |
| 18.新バスとの共存によるJRの維持・確保 | | | |
| 19.新バスの導入によるコスト縮減から安平町-南千歳間のバスの増便を検討 | | | |

5-2. 進行管理と推進体制

本計画の目標を実現するにあたっては、行政や交通事業者のみならず、町内の各種団体や商店街、民間企業などを含めた町民の理解・参加・協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。

そのため、本計画の公共交通に係る各事業や取組の施策については、町民・交通事業者・行政等で構成される「安平町地域公共交通会議」を通じて、施策の進捗状況、効果や妥当性の確認を行いつつ、P-D-C-A マネジメントサイクルのもとで実行します。

具体的には、1年毎に実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組の内容を見直します。また、本計画で掲げた達成度評価指標の数値目標の評価を5年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について検証します。

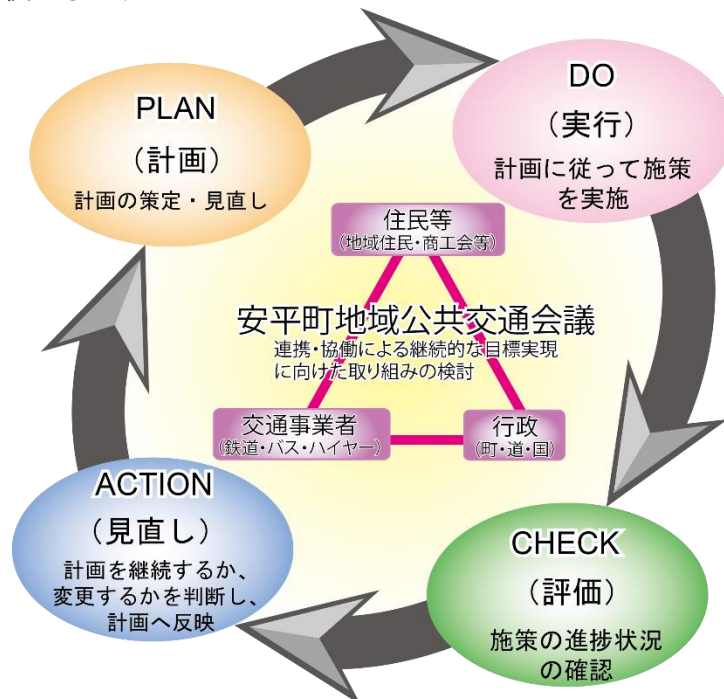


図 12 進行管理のイメージ