

7. 目標達成のための施策・事業

7.1 目標達成のための施策・事業の位置付け

本計画の基本理念・方針の実現に向けた目標を達成し、イメージする公共交通体系を構築していくための施策・事業は、下図に示すとおりです。

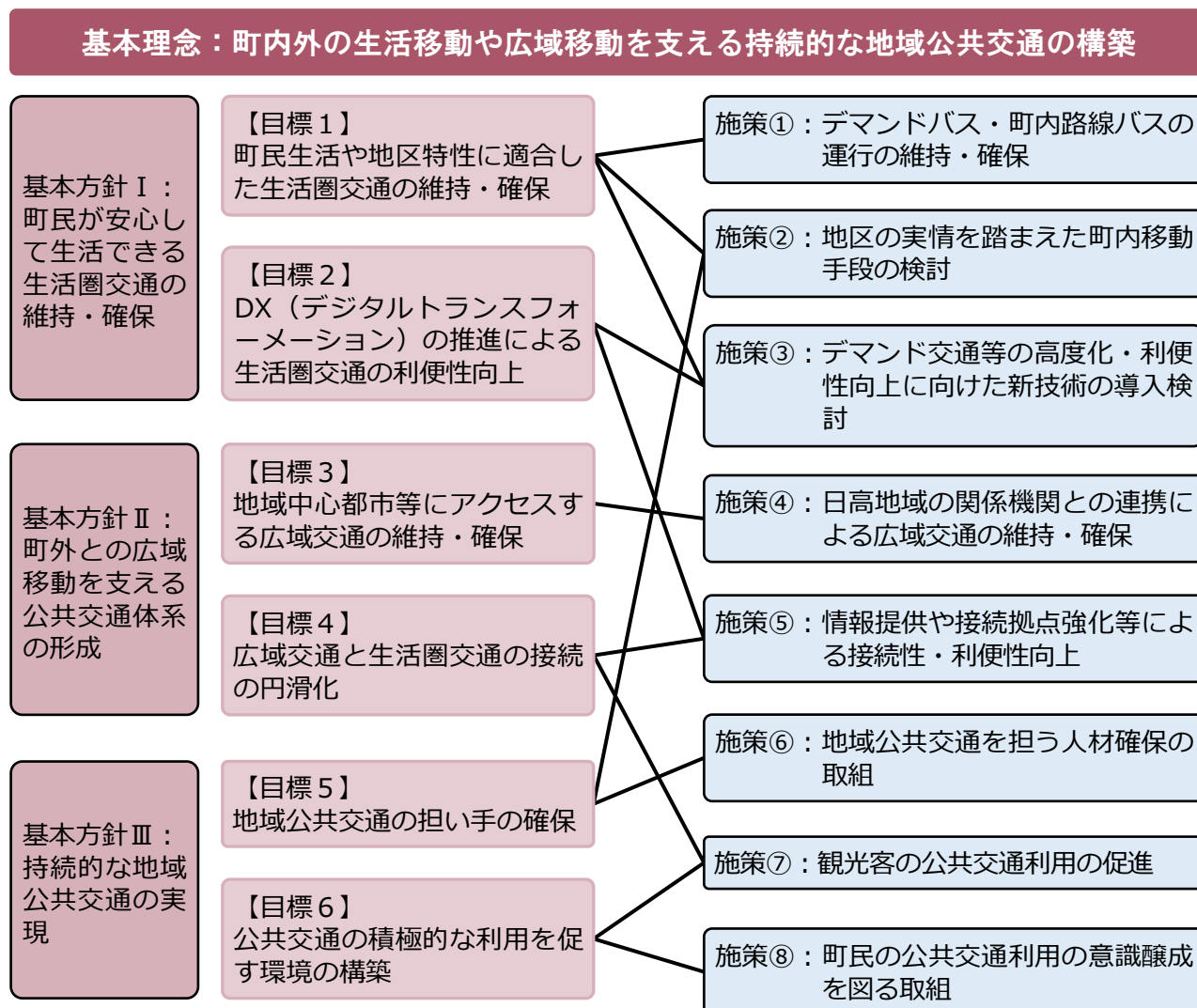


図 7.1 基本理念・方針及び目標と目標達成のための施策・事業

7.2 各施策・事業の実施方針

施策①	デマンドバス・町内路線バスの運行の維持・確保																									
事業内容	● 本町地区・振内地区・貫気別地区で運行している平取町デマンドバスは、主に高齢者の通院・買い物等の日常生活の足として、町内各地区から町中心部（本町・振内町）等への移動を支えています。このため、利用実態・ニーズを踏まえて、運行形態の改善（乗車運賃の有償化、ダイヤ見直し、予約方法の改善等）を検討しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等の補助金も活用し、平取町デマンドバスの運行を維持・確保します。																									
	≪補助対象系統の役割・必要性≫																									
	<table><tr><th>路線名 (運行区間)</th><th>運行態様</th><th>実施主体</th><th>役割・必要性</th><th>補助事業 の活用</th></tr><tr><td>本町地区 デマンドバス (国保病院～ふれあいセンター～富川大町)</td><td>デマンド 型交通 (事前予約制)</td><td>平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)</td><td>本町地区の高齢者の通院・買い物利用、苫小牧市や札幌市への結節点（日高町富川）への接続に重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。</td><td>フィーダー 補助 (※)</td></tr><tr><td>振内地区 デマンドバス (振内案内所バス停～ふれあいセンター)</td><td>デマンド 型交通 (事前予約制)</td><td>平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)</td><td>本町発で苫小牧方面に向かう路線バス（直通便）に接続する便として設定。振内地区及び貫気別地区住民の通院・買い物利用を目的としている。路線バスを補完する便として重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。</td><td>フィーダー 補助 (※)</td></tr><tr><td>振内地区 デマンドバス (岩知志～振内案内所バス停～岩知志)</td><td>デマンド 型交通 (事前予約制)</td><td>平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)</td><td>振内地区を巡回するバス。主に買い物や診療所の通院に利用されている他、乗継拠点となる振内案内所バス停を経由し、路線バスとの接続に重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。</td><td>フィーダー 補助 (※)</td></tr><tr><td>貫気別地区 デマンドバス (貫気別～ふれあいセンター)</td><td>デマンド 型交通 (事前予約制)</td><td>平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)</td><td>路線バスが廃線となった代替便として運行。貫気別地区住民の足を確保するために重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。主に温泉利用、平取高校及び平取養護学校への通学を目的に利用されている。</td><td>フィーダー 補助 (※)</td></tr></table>	路線名 (運行区間)	運行態様	実施主体	役割・必要性	補助事業 の活用	本町地区 デマンドバス (国保病院～ふれあいセンター～富川大町)	デマンド 型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)	本町地区の高齢者の通院・買い物利用、苫小牧市や札幌市への結節点（日高町富川）への接続に重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。	フィーダー 補助 (※)	振内地区 デマンドバス (振内案内所バス停～ふれあいセンター)	デマンド 型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)	本町発で苫小牧方面に向かう路線バス（直通便）に接続する便として設定。振内地区及び貫気別地区住民の通院・買い物利用を目的としている。路線バスを補完する便として重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。	フィーダー 補助 (※)	振内地区 デマンドバス (岩知志～振内案内所バス停～岩知志)	デマンド 型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)	振内地区を巡回するバス。主に買い物や診療所の通院に利用されている他、乗継拠点となる振内案内所バス停を経由し、路線バスとの接続に重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。	フィーダー 補助 (※)	貫気別地区 デマンドバス (貫気別～ふれあいセンター)	デマンド 型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)	路線バスが廃線となった代替便として運行。貫気別地区住民の足を確保するために重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。主に温泉利用、平取高校及び平取養護学校への通学を目的に利用されている。	フィーダー 補助 (※)
	路線名 (運行区間)	運行態様	実施主体	役割・必要性	補助事業 の活用																					
	本町地区 デマンドバス (国保病院～ふれあいセンター～富川大町)	デマンド 型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)	本町地区の高齢者の通院・買い物利用、苫小牧市や札幌市への結節点（日高町富川）への接続に重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。	フィーダー 補助 (※)																					
	振内地区 デマンドバス (振内案内所バス停～ふれあいセンター)	デマンド 型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)	本町発で苫小牧方面に向かう路線バス（直通便）に接続する便として設定。振内地区及び貫気別地区住民の通院・買い物利用を目的としている。路線バスを補完する便として重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。	フィーダー 補助 (※)																					
振内地区 デマンドバス (岩知志～振内案内所バス停～岩知志)	デマンド 型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)	振内地区を巡回するバス。主に買い物や診療所の通院に利用されている他、乗継拠点となる振内案内所バス停を経由し、路線バスとの接続に重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。	フィーダー 補助 (※)																						
貫気別地区 デマンドバス (貫気別～ふれあいセンター)	デマンド 型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は 交通事 業者に 委託)	路線バスが廃線となった代替便として運行。貫気別地区住民の足を確保するために重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。主に温泉利用、平取高校及び平取養護学校への通学を目的に利用されている。	フィーダー 補助 (※)																						
※現在は、アイヌ政策推進交付金を財源にデマンドバスを運行していますが、デマンドバス事業が交付金対象外となった場合は、国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用します。																										

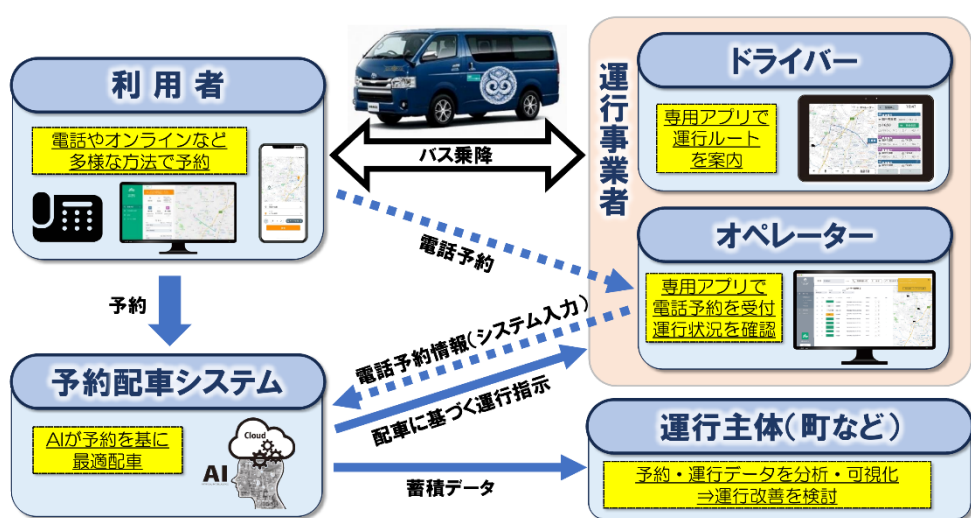
	● 利用者が減少している振内地区は、引き続き、広報誌等を通じた利用の促進に努めますが、デマンドバスの乗車運賃の有償化の導入時期に合わせて、ハイヤー助成等のその地区に合った交通サービスの導入について検討していきます。 ● 平取町内を運行する路線バスは、町内及び隣接する日高町への生活移動を支える町内外の幹線交通を担っていることから、関係市町や運行事業者と密接に連携しながら、利用促進等の取組を行うとともに、町財政による運行事業者への補助（運行収支の欠損補填）を行い、運行を維持・確保します。 ≪町内を運行する路線バス≫（ ）内は平取町外 ・（日高ターミナル〈日高町〉）～振内案内所〈振内町〉～平取〈本町〉～（富川高校前〈日高町〉） ・平取〈本町〉～（富川大町〈日高町〉）～苫小牧駅前〈苫小牧市〉） ・平取〈本町〉～（静内〈新ひだか町〉）				
実施主体	平取町、関係市町、交通事業者				
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和 6 年度：デマンドバスの有償化 令和 6～10 年度：デマンドバス・路線バスの運行 ※ダイヤ見直し、予約方法の改善等は、適宜検討を実施				
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	◎	◎	◎	◎	◎

施策②	地区の実情を踏まえた町内移動手段の検討								
事業内容	● 定期運行されているデマンドバスや路線バス、個人の事情に合わせて手配するタクシー・ハイヤーのほか、スクールバスや社会福祉バスなど、利用目的や対象者、運行地区、運行日が限定された移動手段が運行されているため、地区の実情や町民ニーズ等を踏まえて適宜運行形態を調整しながら、これら移動手段の運行を継続します。 《利用目的や運行地区等が限定されている移動手段》 ・スクールバス：遠方の小中学生の通学のため、7 路線運行（平取小学校 1 路線（一般混乗可）・振内小学校 2 路線・貫気別小学校 3 路線（うち 2 路線は一般混乗可、平取中学校 1 路線） ・社会福祉バス（びらっくる）：高齢者や障害者等の温泉・農協利用のため、各地区週 2 回運行（予約制） ・町立病院送迎バス：町立国民保険病院への通院のため、貫気別・芽生・旭・豊糠の地区毎に曜日を設定して運行（予約制） ・サロン送迎バス：交流サロンの開催に合わせて、平日の午前と午後それぞれ 1 往復運行（各サロンの代表者が手配） ● 広域な町域においては、地区によっては自家用車以外の移動手段が不十分ですが、バスやタクシーのドライバー不足の問題もあります。このため、貫気別地区等の地域公共交通の利便性が低い地区を対象として、地区住民によるボランティア運送サービス（ボランティアドライバーが運転する自家用車への相乗りサービス）の導入に向けた取組（運行方法・形態の検討、地区住民への説明会開催など）を進めます。 マイカーを活用した共助型公共交通 ノッカルあさひまち サービスコンセプト 住民ドライバーの普段のマイカーでのおでかけに、予約をしてのつかることで目的地まで移動できる。 住民同士の助け合いの気持ちを形にした公共交通 利用方法 ドライバーの予定をシステムに登録し、利用者がLINEが電話で前日17時までに予約。利用料は1回600円。 1 電話もしくはWEBで乗車予約 2 最寄りの指定乗降場所で乗車 3 目的地で降車・支払い サービスにおける役割 移動の課題を持続的に解決するために、行政が一方向的に提供するのではなく、住民も参加し、地域内外の企業と連携して行う、共助・共創型の公共サービス 使用システム ドライバーと利用者をマッチングさせるための運行管理システムを使用。ドライバーは専用アプリで運行情報を把握し、利用者はLINEで予約が可能。 役割分担表 <table border="1"> <tr> <th>運行主体</th> <th>ドライバー・車両</th> </tr> <tr> <td>行政 (朝日町役場)</td> <td>住民 (朝日町民)</td> </tr> <tr> <th>運行管理/予約受付</th> <th>サービス/システム設計</th> </tr> <tr> <td>交通事業者 (東亜自動車商会)</td> <td>外部企業 (博報堂)</td> </tr> </table> 中央：共助 & 共創	運行主体	ドライバー・車両	行政 (朝日町役場)	住民 (朝日町民)	運行管理/予約受付	サービス/システム設計	交通事業者 (東亜自動車商会)	外部企業 (博報堂)
運行主体	ドライバー・車両								
行政 (朝日町役場)	住民 (朝日町民)								
運行管理/予約受付	サービス/システム設計								
交通事業者 (東亜自動車商会)	外部企業 (博報堂)								

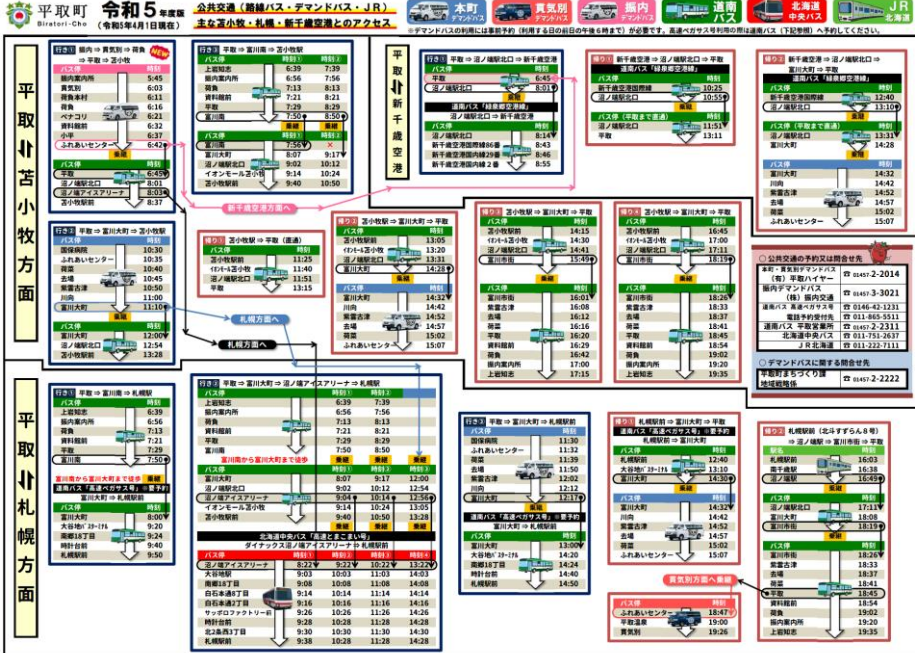
資料：内閣官房 デジタル田園都市国家構想 Web ページ：デジ田メニューブック
(<https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digitaldenen/menubook/0019.html>)

《共助型公共交通「ノッカルあさひまち」(富山県朝日町)の事例》

実施主体	平取町、交通事業者、町民				
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和 6～10 年度：スクールバス、社会福祉バス等の運行				
	令和 6 年度：ボランティア運送サービスの検討				
	令和 7 年度以降：ボランティア運送サービスの試験運行・本格導入				
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	◎・△	◎・○	◎・○	◎・○	◎・○

施策③	デマンド交通等の高度化・利便性向上に向けた新技術の導入検討				
事業内容	● 平取町デマンドバスの「当日予約・オンライン予約」、「オンラインによる運行状況確認」、バス運賃の「キャッシュレス支払い」等のニーズを踏まえて、デマンド交通等への予約・運行システムやバスロケーションシステム、オンデマンドモビリティシステムの導入やキャッシュレス・タッチレスの電子決済の導入、施策②に示した「地区住民によるボランティア運送サービス」へのシステム導入など、地域公共交通を高度化し、利便性の向上を図る ICT 導入に向けた検討を進めます。  《オンデマンドモビリティシステムのイメージ》 ● 深刻化するバスやタクシーのドライバー不足への備えとして、公共交通における自動運転技術の活用に向けた検討を進めます。				
実施主体	平取町、交通事業者				
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和 6～8 年度：デマンド交通等への新技術の導入検討				
	令和 9 年度以降：デマンド交通等への新技術の導入				
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	△	△	△	○	○

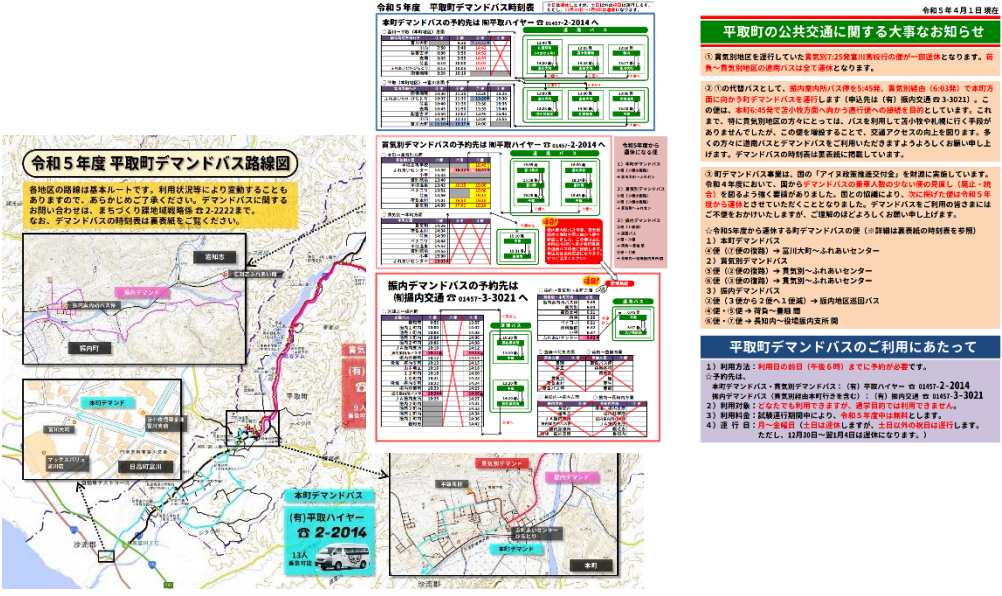
施策④		日高地域の関係機関との連携による広域交通の維持・確保				
事業内容	● 平取町と札幌市や苫小牧市、新ひだか町などの中心都市の広域的な移動は、日高町富川地区において乗換を行う、地域間幹線系統等の路線バスや高速バスが担っています。これらの広域交通の維持・確保のため、北海道日高地域公共交通活性化協議会において、北海道日高振興局や近隣市町、バス運行事業者等の関係機関と連携し、協議会における広域交通ネットワークの最適化検討等に参画します。					
	≪日高地域公共交通計画（北海道日高地域公共交通活性化協議会）の事業計画「a-①広域交通及び地域間交通の維持・確保と最適化の検討・実施」（抜粋）≫					
	目的等		・通学、通院、買物など生活に不可欠な移動手段である中核都市と地域中心都市等を結ぶ広域交通や、地域中心都市と周辺町を結ぶ「地域間交通」について維持・確保を図る。 ・広域交通及び地域間交通の維持・確保を持続的に行うため、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線の最適化を図る。 ・平行するバス路線の運行調整を継続して、運行内容の最適化を図る。			
	主な取組概要		【広域交通ネットワークの維持・確保】 ・広域交通ネットワークの維持・確保の方針により地域間幹線系統補助の活用と各町の支援によるバス路線の維持・確保を図る。 【中長期的な広域交通ネットワークの維持・確保に向けた統合・再編等の最適化案】 ・バス路線の維持・確保を図りながら、中長期的な広域交通ネットワークについて、統合・再編等の最適化に向けた検討を行う。			
	主な取組内容	国	・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として北海道との協調的補助を実施。 ・地域間幹線系統の適用等について必要な助言を行う。			
北海道		・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として国との協調的補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。				
各町、確保協議会		・広域的な公共交通の必要性の確認・検証を続けながら、地域間幹線系統、市町村単独補助路線において運行を維持するために必要となる欠損補填及び単独補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。				
交通事業者		・高速バス、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線を維持するための運行体制の継続。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。				
実施主体		北海道、平取町、関係市町、交通事業者、国				
スケジュール		令和 6～10 年度：広域交通の維持・確保、最適化等の検討				
△：検討 ○：適宜実施 ◎：実施		令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
		◎・△	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△

施策⑤	情報提供や接続拠点強化等による接続性・利便性向上
事業内容	● 平取町デマンドバスや町内の路線バス、広域交通を担う町外路線バス・高速バスについて、日高町富川地区等での乗継を考慮した広報資料を作成し、町民に情報提供することで、広域移動における乗継方法を周知します。
	 「公共交通の乗継利用に関する令和5年度版広報資料」 ● 平取町デマンドバスと町内外の幹線交通である路線バスの町内接続拠点である「ふれあいセンター（平取バス停）」や「山の駅ほろしり館（振内案内所バス停）」等における、バスの運行情報の提供（路線バス運行情報「バスキタ！道南バス」を確認できる情報端末設置、等）について検討し、乗継利便性の向上を図ります。 ● 札幌市や苦小牧市等への広域交通との乗継地点である日高町富川地区における乗継環境の向上を図るため、日高町富川市街複合施設内に整備される富川ターミナル（令和7年4月開業予定）について、平取町からの路線バスやデマンドバス等と広域交通の接続性向上に向けて、整備主体である日高町等と協議をしていきます。  資料：日高町 HP (https://www.town.hidaka.hokkaido.jp/soshiki/sigaiti/seibi.html) 《日高町富川市街複合施設の整備イメージ》

	●「施策④：日高地域の関係機関との連携による広域交通の維持・確保」における広域交通ネットワークの最適化検討により、町内外の路線バスのネットワークが改編された際には、「ふれあいセンター（平取バス停）」や「山の駅ほろしり館（振内案内所バス停）」、日高町富川地区で路線バスに接続する平取町デマンドバスのダイヤ調整を行い、生活圏交通と広域交通の接続性を確保します。				
実施主体	平取町、日高町、交通事業者				
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和 6～10 年度：乗換方法の広報資料の作成・周知 令和 6～10 年度：乗換拠点における運行情報提供の検討・導入 令和 6 年度：富川ターミナル整備に関する協議 ※デマンドバスのダイヤ調整は、広域交通ネットワークの最適化検討の動向を踏まえて、適宜検討				
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△

施策⑥	地域公共交通を担う人材確保の取組				
事業内容	● 深刻化するバスやタクシーのドライバー不足への対応として、交通事業者や国・北海道等の関係機関と連携し、ドライバー確保のための取組（二種免許の取得支援、ドライバー就職説明会等）を実施します。 ● 職業ドライバー以外の町民にも地域公共交通の一端を担ってもらべく、地区住民によるボランティア運送サービス（ボランティアドライバーが運転する自家用車への相乗りサービス）の導入に向けた取組（運行方法・形態の検討、地区住民への説明会開催など）を進めます。				
実施主体	平取町、交通事業者、国、北海道、町民				
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和 6 年度：ボランティア運送サービスの検討 令和 7 年度以降：ボランティア運送サービスの試験運行・本格導入 令和 6～10 年度：ドライバー確保のための取組（適宜実施）				
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	○・△	○	○	○	○

施策⑦	観光客の公共交通利用の促進				
事業内容	● 観光客の公共交通利用を促進するため、町の観光情報と合わせて、公共交通の情報を広く発信します。 ● 観光客等の来訪者の町内における二次交通として利用できる平取町デマンドバスについて、インターネット等の経路検索サービス等への展開を図り、来訪者が路線バスや高速バスからスムーズに乗換利用できる環境を構築するため、デマンドバスの運行情報を「標準的なバス情報フォーマット」であり、汎用性の高い GTFS-JP データとして整理します。 ● 観光 MaaS（Mobility as a Service）等の観光客の公共交通利用の利便性や快適性を向上させるサービスについて、情報の収集整理を行いながら、将来の導入の可能性について検討を行います。 《観光 MaaS》 ・旅行者の移動ニーズに対応し、複数の公共交通（鉄道、バス、タクシー等）やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、経路検索・予約・決済・観光情報の提供等を一括で行うサービス				
実施主体	平取町、交通事業者、関連事業者				
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和 6 年度：GTFS-JP データの作成 令和 6～10 年度：公共交通情報の発信、観光 MaaS の導入可能性検討				
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△

施策⑧	町民の公共交通利用の意識醸成を図る取組					
事業内容	● 町民の日常的な移動における公共交通利用の意識付けを図るため、平取町デマンドバスや路線バス等の地域公共交通について、時刻表や利用方法、広域交通との乗継方法等の広報パンフレット等を、町のホームページや広報誌等を通じて、広く町民に周知する情報発信・広報活動を行います。					
						
	《平取町デマンドバス等に関する令和5年度版広報資料》 ● 近年の世間一般における高齢者事故のリスクも鑑み、高齢者の自動車運転免許証の自主返納を促す取組（運転免許証自主返納者への町内お買い物券の付与、老人福祉バス券の販売継続等）を実施し、公共交通利用への転換を図ります。 《町におけるこれまでの取組》 ● 運転免許証を自主返納した高齢者に対し、運転経歴証明書の交付手数料を補助するとともに「平取町商工会・お買い物券」を交付					
実施主体	平取町					
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和6～10年度：町の公共交通に関する情報発信、運転免許証自主返納を促進する取組					
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	
	◎	◎	◎	◎	◎	

8. 計画の評価指標・推進体制等

8.1 計画の評価指標と目標値

本計画の基本方針の実現に向けた目標について、達成状況を確認するための評価指標とその目標値を以下のとおり定めます。

評価指標の測定は、毎年度実施し、計画期間における目標の達成状況を継続的にモニタリングします。

なお、これらの指標は今後の社会情勢や公共交通の利用状況等を考慮して見直すことがあります。

表 8.1 目標の達成度を評価するための指標と目標値

No	評価指標	現状値	目標値	対応する目標	備考
指標①	平取町デマンドバスの利用者数	3,446 人/年 (令和 4 年度)	3,300 人/年 ^{※1} (令和 10 年度)	目標 1,2,6	本町・振内・貫気別地区の 3 系統
指標②	平取町デマンドバスの収支率	0% ^{※2} (令和 4 年度)	6.4% ^{※2} (令和 10 年度)	目標 1,2,6	本町・振内・貫気別地区の 3 系統
指標③	平取町デマンドバスの公的負担額 (利用者 1 人当り)	4,063 円 ^{※3} (令和 4 年度)	4,361 円 ^{※3} (令和 10 年度)	目標 1,2,6	本町・振内・貫気別地区の 3 系統
指標④	ボランティア運送サービスの導入地区数	0 地区 (令和 5 年度)	1 地区 (令和 10 年度)	目標 1,5	
指標⑤	平取町～中心都市を乗継 1 回以下で結ぶ公共交通ネットワーク数	3 本 (令和 5 年度)	3 本 (令和 10 年度)	目標 3,4	中心都市：札幌市、苫小牧市、新ひだか町静内
指標⑥	機能強化を図った平取町デマンドバス、路線・高速バスの乗継拠点数	0 箇所 (令和 5 年度)	3 箇所 (令和 10 年度)	目標 4	ふれあいセンター（平取バス停）、山の駅ほろしり館（振内案内所バス停）、富川ターミナル

※1：指標①平取町デマンドバスの利用者数について、令和 4 年度から令和 10 年度までの約 5 年間で、平取町の人口が約 10%減少する中で、利便性向上や利用促進を行うことで、利用者数の減少を 5%未満に留めます。

※2：指標②平取町デマンドバスの収支率について、現状は運賃無料のため 0%ですが、今後の有償化により、収支率 6.4%（運賃収入÷車両購入費を除いた運行経費の町負担額）を目指します。なお、運賃収入は運賃 300 円、利用者数 3,300 人（目標値）と仮定し、運行経費の町負担額は、令和 6 年度は委託料の見直し等により令和 4 年度実績より約 5.6%増、以降は年度毎に 1%上昇と仮定しています。

※3：指標③平取町デマンドバスの公的負担額（利用者 1 人当り）は、運行経費（車両購入費を除く）から運賃収入（現状は運賃無料のため 0 円）を引いた町負担額を利用者数で割った数値です。運賃収入と運行経費の町負担額は、指標②と同様に仮定します。

8.2 推進体制

本計画に定める各事業については、本計画の策定で協議を行ってきた「平取町地域公共交通活性化協議会」において、連絡調整を行いつつ実施するものとします。

また、本計画を継続的に展開していくため、8.1 で示した評価指標及び目標値に基づき、定期的なモニタリングを通じて、事業の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。このため、「平取町地域公共交通活性化協議会」（設置要領・委員名簿は付属資料参照）が中心となり、8.3 に示す PDCA サイクルにより評価・検証を行うものとします。

8.3 評価の方法

本計画に基づく事業の実施状況や目標の達成状況は、「平取町地域公共交通活性化協議会」が中心となり定期的に確認・評価し、改善を図る「PDCA サイクル」を毎年度繰り返すことで、計画の目標を着実に実現していきます。

なお、PDCA サイクルについては、5カ年の計画期間全体を対象とした「計画全体の PDCA サイクル」と各事業の進捗状況に合わせた「事業単位の PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

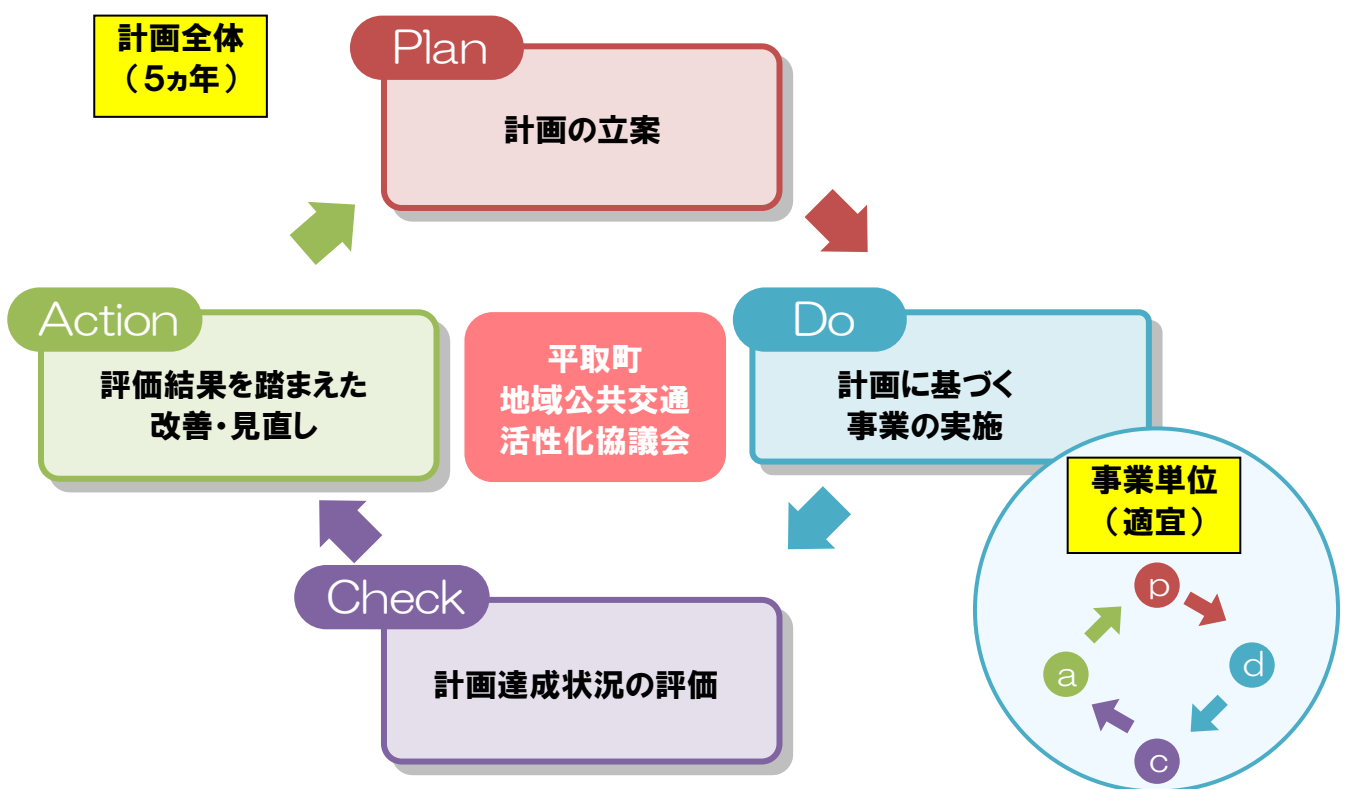


図 8.1 PDCA サイクルの構築イメージ