

令和5年第5回（9月）上越市議会定例会

総務常任委員会資料【所管事務調査】

第2次上越市総合公共交通計画（後期再編計画）の策定について	・・・・・・・・	1～9
後期再編計画策定に係る改定の内容	・・・・・・・・	別冊

所管委員会	総務常任委員会
提出課	交通政策課

第2次上越市総合公共交通計画（後期再編計画）の策定について

1 策定の目的

地域公共交通活性化再生法に基づき、市民が利用しやすく、かつ、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、令和2年3月に「第2次上越市総合公共交通計画」を策定し、この間、地域の実情を踏まえた地域公共交通の効率化と利便性の向上に資する運行形態の見直しや利用促進に取り組んできた。

今年度で、令和9年度までを計画期間とする本計画の前期4年間の取組が終了することから、目標の達成状況や各バス路線等の1便当たりの利用者数に基づく評価、利用促進策の実施状況等の検証を行った上で、令和6年度以降の後期4年間の取組内容を検討し、後期再編計画として取りまとめるもの

2 後期計画期間

令和6年度から令和9年度まで（4年間）

3 策定体制

(1) 地域公共交通活性化協議会

ア 委員

市総合政策部長、交通事業者、道路管理者、新潟県警察、国土交通省北陸信越運輸局、学識経験者、高齢者団体・福祉団体の代表、学校関係者、市民公募委員等 計24人

イ 審議経過

年度	時期	内容
令和4年度 第5回	令和5年 3月28日	・計画の構成、策定に当たり考慮する内容、策定スケジュールについて
令和5年度 第1回	5月26日	・計画の構成、協議及び策定スケジュールについて ・前期計画期間における取組の評価・検証について
第2回	7月13日	・第1章から第4章までの骨子について
第3回	8月23日	・第5章から第7章までの骨子について

(2) 地区公共交通懇話会

ア 委員

町内会長、地域協議会委員、住民組織、老人クラブ、商工会、社会福祉協議会、保育園保護者会、小中学校PTA、交通事業者、総合事務所長等 16人以内の委員で構成、13区に設置

イ 審議内容

それぞれの地区を運行する各路線の利用者数や収支状況のほか、第2次総合公共交通計画で定めた評価フローに基づく評価結果を共有した上で、後期計画期間における再編の方向性について協議を進めている。

※ なお、地区公共交通懇話会が設置されていない合併前上越市においては、再編を予定する路線の沿線町内会などと協議を実施している。

このほか、バス利用者の乗降調査を実施するとともに、地域協議会や町内会、地区単位での懇談会などを通じて、地域住民の皆さんと意見交換を実施している。

4 スケジュール

内容	5年					6年							
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
計画の策定	●環境変化、前期計画の評価・検証		計画案の作成			再編の方向性 (地区別の内容・時期)			●計画案		●パブリックコメント ●計画策定		
利用状況調査	●利用実態の調査 (乗降・聞き取りなど)					反映							
関係者との協議	●地区公共交通懇話会や町内会等との協議 ●交通事業者との協議					意見反映							
活性化協議会	①諮問、前期評価		③骨子検討(後半)			⑤承認・答申			⑥報告				
	②骨子検討(前半)			④計画(案)協議									
市議会						●所管事務調査		●所管事務調査					

5 計画の構成

第1章 計画の概要

- 1 計画の背景と目的
- 2 計画の位置付け
- 3 本計画が対象とする公共交通
- 4 計画の対象区域
- 5 計画期間

第2章 上越市の概況

- 1 地勢
- 2 人口の推移と将来推計

第3章 公共交通を取り巻く現状

- 1 公共交通に対する市民ニーズ
- 2 公共交通の利用状況
- 3 公共交通に対する市の負担
- ④ 4 公共交通を取り巻く環境の変化
- 5 現行計画の目標達成状況

第4章 計画の基本方針及び目標

- 1 市民の日常生活における移動手段の確保
- 2 公共交通ネットワークの持続可能性の確保

第5章 取組方針

- 1 バス路線の役割分担に基づく再編の考え方
- 2 バス路線の評価と方向性の検討
- 3 多様な移動手段の検討
- 4 バス路線がない地域の移動手段の確保
- ⑤ 5 鉄道
- 6 公共交通を利用しやすい環境の整備

第6章 主要施策

- 1 バス路線の再編計画
- 2 公共交通の利用促進の取組
- ⑤ ③ 大雪時における公共交通の確保
- ⑤ ④ 新しい技術の活用に向けた検討

第7章 計画の進捗管理・目標の達成状況の評価

- 1 基本方針の評価
- 2 施策の評価
- 3 評価体制

6 計画の概要

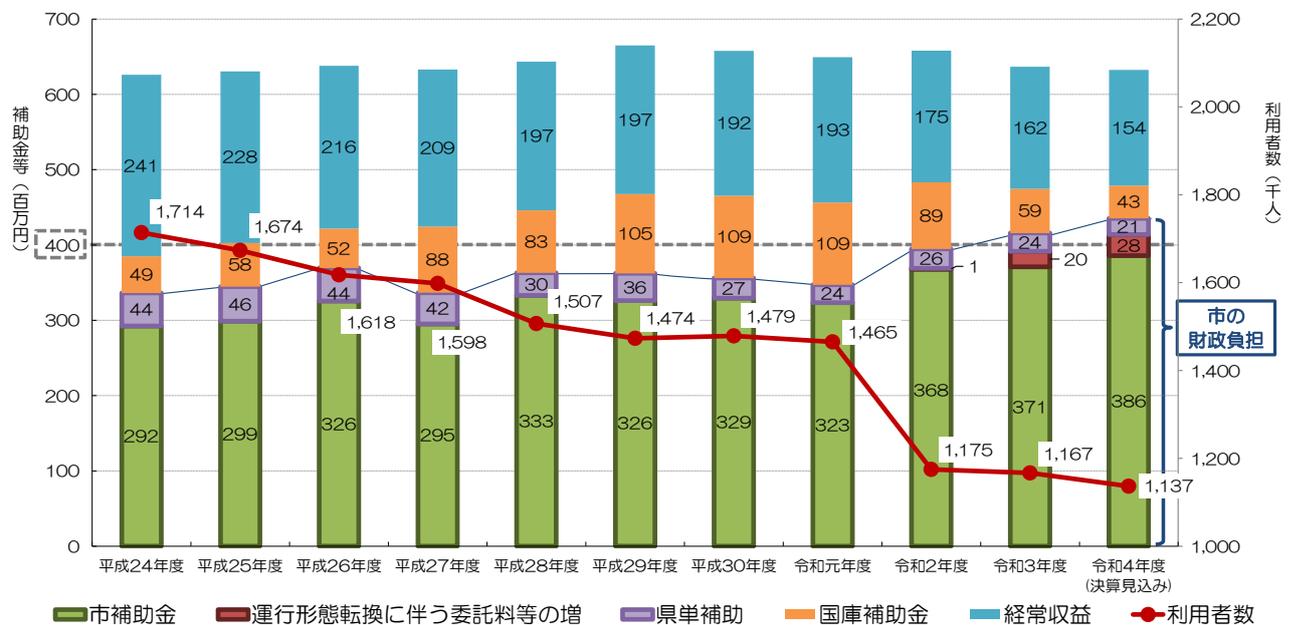
(1) 公共交通を取り巻く現状 (第3章)

① バスの利用状況と市の財政負担 別冊 P14・P15・P19

バスの利用者数は、平成21年度以降の路線再編や利用促進の取組などにより減少幅は次第に鈍化し、令和元年度の輸送人員は前年度比1万4千人減の146万5千人となった。その後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により利用者数は大きく減少し、令和4年度においても回復には至っていない。

一方、バス運行に係る市の財政負担は増加傾向にあり、令和4年度決算では約4億4千万円となる見込みである。今後も、バス利用者数の減に伴う運賃収入の減少に加え、国や県の補助要件を満たさない路線が増加することにより、国や県の補助金額の減少が見込まれるほか、物価・エネルギー価格の高騰、予約型コミュニティバスの導入等に伴う運行経費の増加など、市の財政負担が増加することが見込まれる。

(バス利用者数とバス運行に対する補助金等の推移)



② 公共交通を取り巻く環境の変化 別冊 P22~P26

・運転手不足

バスやタクシーの運行に必要な運転手の確保が難しい状況が続いており、一部のバス路線が運休することになったほか、タクシー配車の調整が困難な状況が続いているなど、旅客輸送を縮小せざるを得ない状況も生じている。また、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」が令和6年4月に施行される（2024年問題）ことに伴い、運転業務への拘束時間が短縮されることから、運転手不足が一層深刻化することが懸念される。

・地域公共交通の再編に向けた国の取組・制度改正への対応（規制緩和）

国では、地域全体を巻き込み新技術も活用して共創（連携・協働）しながら、公共交通の利便性・持続可能性・生産性を高めることができるよう、各種の規制緩和を進めてきている。当市においても、情報収集を行い、効果的に対応していく。

③ 現行計画の目標達成状況 **別冊 P27**

【基本方針1】公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する。

具体的な目標	参考実績	達成状況
1) バス及び市営バスの利用者数の減少率を人口減少率以内に抑制する。	○平成30年度に対して令和4年度の利用者数は21.4%の減少。同一期間における人口は4.1%の減少 (バス及び市営バスの延べ利用者数) ・令和4年度…1,240千人(H30比 ▲21.4%) ・平成30年度…1,578千人 (人口) ・令和4年3月末…186千人(H30比 ▲4.1%) ・平成30年3月末…194千人	未達成
2) 「市民の声アンケート」において、「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる市民の割合及び、「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度を、平成30年の調査より向上する。	○「バスや鉄道などの公共交通の便がよい(そう感じる・ある程度感じる)」と答えた人の割合 ・令和4年…26.7%(H30比 ▲0.9%) ・平成30年…27.6%	未達成
	○「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度 ・令和4年…▲0.42(H30比 +0.04P) ・平成30年…▲0.46	達成

【基本方針2】将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

具体的な目標	参考実績	達成状況
1) 計画終了時におけるバスに対する市の財政負担を4億円以内に抑制する。	○バスに対する市の財政負担額 ・令和4年度…435,358千円(目標比 +8.8%)	未達成

④ バス路線の再編の実施状況

実施状況	路線数・地区数					
	計画どおり実施	内容、時期を見直して実施	検討の結果見送り	計画になかったが実施	未対応	
H30年度評価						
路線バス・乗合タクシー(路線数)	57	46	12	3	5	0
市営バス(地区数)	6	6	0	0	3	0

※ 一つの路線・地区で複数回の見直しを行うことがあるため、路線数・地区数と内訳の合計は一致しない。

(路線の評価フロー判定の推移 ~H30年度とR4年度の比較~)

	路線バス・乗合タクシー			市営バス			
	H30年度	R4年度	増減	H30年度	R4年度	増減	
路線数	56	42	▲14	5	6	1	
評価判定	I 路線廃止・互助への転換	9	6	▲3	0	1	1
	II 運行形態の転換等	15	5	▲10	3	3	0
	III 運行の効率化	10	11	1	0	0	0
	IV 現状維持	22	20	▲2	2	2	0

(2) 計画の基本方針及び目標(案) (第4章) **別冊 P28~P30**

基本方針は変更せず、現下の公共交通を取り巻く環境を踏まえ、目標値の見直しを行う。なお、利用者数、財政負担額及び収支率に関する目標値は、後期の再編内容、利用促進策を取りまとめた後、算出する。

【基本方針1】公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する。

具体的な目標	考え方
1) 計画終了時における路線バス及び市営バスの利用者数を●千人以上にする。	・第7次総合計画に掲げる目標値（令和8年度1,468千人、12年度1,410千人）と整合を図ることとし、按分して算出した値を目標値とする。
2) 「市民の声アンケート」において、「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる市民の割合を29.5%以上にする。 また、「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度を、平成30年の調査より向上する。	・第7次総合計画に掲げる目標値（令和8年度29.0%、12年度31.0%）と整合を図ることとし、按分して算出した値を目標値とする。
	現行計画どおり

【基本方針2】将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

具体的な目標	考え方
1) 計画終了時における路線バス等に対する市の財政負担を●億円以内に抑制する。	・バス路線等の再編計画の策定後に目標額を設定
2) 計画終了時における路線バスの平均収支率を●%以上にする。	・路線バスの収支に関する目標の設定を検討する。

(3) 取組方針（第5章）

① バス路線の役割分担に基づく再編の考え方 別冊 P31～P33

バス路線を機能や役割に応じて、「主要幹線」「幹線」「支線」に区分した上で、それぞれの役割に応じて、利便性の向上と効率化を図る。

② バス路線の評価と方向性の検討（評価の考え方） 別冊 P34～P38

将来にわたる持続可能な公共交通ネットワークの構築の実現に向け、路線ごと（市営バスは区域全体）の1便当たりの利用者数を基準として評価を行い、再編の方向性を整理する。

なお、廃止の評価となった路線については、直ちに廃止とせず、社会経済活動がコロナ禍前の状態に戻る一定期間（2年程度）において、利用促進策を講じながら、利用者数の回復動向を見定めることとする。また、予約型コミュニティバスの評価については、令和9年度までに検討し、次期総合公共交通計画に定めることとする。

（バス路線の役割分担）

	主要幹線	幹線	支線
区 間	上越妙高駅～直江津駅	駅～病院～総合事務所	総合事務所～集落など
役 割	中心的な駅・病院等の拠点間の移動と、市街地の生活交通を確保	13区・郊外の拠点から、市の中心地・駅へのアクセスを確保	集落から、日常生活に必要な機能がある拠点へのアクセスを確保
再編の考え方	・増便、ダイヤの改善等による利便性向上	・サービス水準を維持し、利便性を向上 ・収支悪化路線の効率化	・きめ細かな移動を確保 ・運行形態の転換等による効率化と利便性の維持・向上

(バス路線の評価方法)

区分		主要幹線・幹線	支線	
運行形態		路線バス	路線バス 乗合タクシー	市営バス
評価対象	範囲	路線ごと	路線ごと	区域全体
	期間	12か月 (前年10月～9月)	12か月 (前年10月～9月)	12か月 (4月～翌年3月)
	指標	1便当たりの利用者数	1便当たりの利用者数	1便当たりの利用者数
判定と基準	Ⅳ現状維持	5人以上	5人以上	5人以上
	Ⅲ運行の効率化	5人未満	—	—
	Ⅱ運行形態の転換	—	1人以上5人未満	1人以上5人未満
	Ⅰ路線の廃止 互助への転換	—	1人未満	1人未満

(地域の実情や地勢的な状況、利用状況等に応じて選択)

★ 支線の運行形態の転換

使用車両	運行の態様	路線運行		区域運行
		定期運行	不定期運行 (運行時刻が概ね決まっている)	不定期運行 (運行時刻が決まっていない)
バス(乗車定員11人以上の車両)		路線バス		予約型コミュニティバス
タクシー(乗車定員11人未満の車両)		乗合タクシー		
市が所有する自家用バス		市営バス		

③ バス路線がない地域の移動手段の確保 別冊 P40～P46

バス路線がない地域や廃止となる地域においては、民間の商店や診療所が運行する送迎サービス、福祉有償運送、福祉バス等の運行、タクシーなどのほか、地域住民が主体となって行う互助による輸送や、住民同士の支え合いによる輸送の取組など、地域の交通手段を総動員し、これらを組み合わせながら、住民の移動手段の確保を図るものとする。

(バス路線が廃止となる地域やバス路線がない地域における移動手段の例)

累計	商店や診療所による送迎サービス	NPO等による福祉有償運送	市の福祉バス等	互助による輸送	タクシー	近所の助け合いによる輸送
主な取組	・買物バス ・通院バス	・福祉有償運送	・福祉バス ・無医地区等における通院支援車の運行	・住民による団体が定期的に車両を運行	・タクシーの運行	・隣近所の送迎 ・住民団体による通院・買物バスの運行
特徴	・サービスがない地域あり ・通院、買物目的に限定	・サービスがない地域あり ・一定の高齢者、障害者に限定	・運行地域または対象者が限定	・地域における体制づくりが必要	・市の運賃助成は、一定の要件を満たした人に限定	・運行日、利用可能人数が限定的 ・ボランティアが前提

④ 鉄道 別冊 P47

鉄道事業者は、通勤や通学、観光、ビジネスなど、様々な移動ニーズを的確に捉えながら、適切な運行本数やダイヤ、他の鉄道路線やバスとの接続に十分配慮するよう努める。また、市内を運行する三セク鉄道事業者にあつては、経営が厳しい状況にあることから、安全安心な運行を維持するため、県や沿線自治体は必要な経営支援を行う。

(4) 主要施策 (第6章)

① バス路線の再編計画 **別冊 P48~P49**

再編時期 年度 月	区・地域	路線名	路線 区分	評価 (R4年度実績)	再編概要	
令和6年度 4月	安塚区	安塚線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用実態に合わせた便数や運行区間の調整を行い、運行の効率化を図る。	
	安塚区 浦川原区 大島区	大平線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・利用実態に合わせた便数や運行区間の調整を行い、運行の効率化を図る。	
	浦川原区	月影・下保倉・未広ルート	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換(小中学生の通学時間帯は定時便を運行)	
	大島区	旭線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換(小学生の通学時間帯は定時便を運行)	
	大島区	菖蒲線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換(小学生の通学時間帯は定時便を運行)	
	4月以降	合併前上越市 名立区	名立線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用の少ない便の減便やダイヤの見直しにより、運行の効率化を図る。
板倉区		新井・板倉線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・減便等による運行の効率化を検討する。	
令和7年度 4月	柿崎区 大潟区	浜線	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・路線を廃止 ・互助による輸送への転換を検討(柿崎区 の区域) ・廃止前の猶予期間における改善を検討	
	中郷区	岡沢ルート	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・R5年10月から利用促進策を実施し、評価が改善しない場合は現行の乗合タクシーを廃止するとともに、地域に必要な輸送手段を検討	
	中郷区	関山ルート	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・R5年10月から利用促進策を実施し、評価が改善しない場合は現行の乗合タクシーを廃止するとともに、地域に必要な輸送手段を検討	
	4月以降	板倉区	上関田線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換
		板倉区	山寺薬師・菰立線(市営バス)	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスに転換
令和8年度 4月以降	板倉区 清里区	三針線	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・路線廃止(現在通学で利用している高校生の卒業をもって路線を廃止)	
令和9年度 4月まで	合併前上越市	正善寺線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスへの転換について検討を進める。	
	合併前上越市	高田南循環線	支線	Ⅱ運行形態の転換等	・予約型コミュニティバスへの転換について検討を進める。	
	柿崎区 吉川区	山直海線	幹線…① 支線…②	①Ⅳ現状維持 ②Ⅱ運行形態の転換等	・幹線と支線に分割(幹線区間：柿崎バスターミナル～吉川区総合事務所前) ・支線区間は予約型コミュニティバスに転換(小中学生の登校時間帯のみ柿崎バスターミナルまで定時運行)	
未定	合併前上越市	佐内・直江津循環線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市	謙信公大通り循環線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市	春日山駅・アルカディアシャトル便	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市	謙信公大通り線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…各路線ともR5年4月に減便による再編を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市 牧区	宮口線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・現状維持…R3年4月に幹線と支線の分割等による運行の効率化を実施していることから、利用促進等を通じて利用者数の増を図る。	
	合併前上越市 三和区	真砂線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用実態に合わせ運行経路の検討やダイヤ改正等の検討を行い、運行の効率化を図る。	
	合併前上越市 清里区	清里線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・利用実態に合わせ運行経路やダイヤ改正、減便等の検討を行い、運行の効率化を図る。	
	板倉区	島田線	幹線	Ⅲ運行の効率化	・R5年4月に経路変更を実施したことから、その後の実績を踏まえて再度評価を行う。	
	清里区	櫛池線(市営バス)	支線	Ⅰ路線廃止・互助への転換	・路線の廃止を検討する(互助への転換の検討や、路線を廃止する場合の通勤・通学等の移動手段の検討を行う)。	

※再編内容は、現在、各地区において協議中であり、確定したものではない。

② 公共交通の利用促進の取組

別冊 P51～P55

区分	利用促進の取組	内 容
1 分かりやすい情報提供	①上越市内公共交通総合時刻表の作成	鉄道やバスの時刻や路線図を一冊にまとめた総合時刻表を作成する。また、希望者に対し、個別に時刻表（マイ時刻表）を作成するサービスを行う。
	②バス車両の系統番号の表示	乗車するバスを容易に判別できるようにするため、路線図及び時刻表に掲載している系統番号をバスの車両に表示する。
	③バス停留所・案内所等における表示、車内アナウンスの多言語化	バス停留所や案内所等における時刻表・路線図・運賃等の表示、車内アナウンスの多言語化、運転手の翻訳アプリの携帯等を推進する。また、在住外国人を対象に「バスの乗り方教室」を開催する。
	④バスロケーションシステムの運用	バスの到着時刻、遅延・運休情報をリアルタイムに入手でき、経路検索や乗換案内を行うことができるバスロケーションシステムを運用するとともに、本システムの周知を図る。
	⑤公共交通に関する情報を集約したホームページの運用	時刻表や企画切符等のお得な情報、遅延・運休情報など、市内の公共交通に関する情報を交通事業者と市のホームページに掲載する。
	⑥経路検索サイトによるバス運行の情報検索サービスの継続	「標準的なバス情報フォーマット」を経路検索事業者へ提供することにより、利用者が目的地に向かうために乗車するバス路線や時刻表、乗換情報等を分かりやすく、容易に入手できるようにする。また、同サービスについて、周知を図る。
2 公共交通を利用しやすくするサービスの向上	①お得な乗車券等の発行	お得な乗車券の発行や運賃割引を実施する。
	②施設と連携した割引サービス	地域の公共施設等と連携し、バスで来場する人に対して施設での割引サービスの実施など特典を付与する。
	③通学 100 円バスの運行	高校生の通学時間帯に 1 乗車 100 円で乗車できる「通学 100 円バス」を運行する。
	④デマンド運行の予約の負担軽減	デマンド運行の予約の負担軽減のため、予約電話番号の短縮登録や予約を代行する商店等との連携、PR チラシの作成等による情報提供を実施する。
	⑤Ma a S (Mobility as a Service) の検討	経路検索サイトへの市内のバスの運行情報等のデータ提供や、バスロケーションシステムの運用を継続するとともに、ICカード・二次元コード等を活用したキャッシュレス決済を含めた新たなサービスの導入について研究を行う。
3 モビリティ・マネジメント	①バス利用促進イベントの開催	バスの乗り方教室やバスの絵の展示、働く車の展示等を行う「バスの日フェスタ」など、市民がバスに慣れ親しみ、バスの利用促進につながるイベントを開催する。
	②鉄道利用促進イベントの開催など	市民が鉄道に慣れ親しむ機会を提供し、鉄道の利用促進に資することを目的に、地域の関係者・関係団体などとともに、鉄道の利用促進につながるイベントを開催する。
	③夏休み小・中・高校生「バス乗車体験」キャンペーン	夏休み期間中のバス乗車運賃を小学生以下は 1 乗車 50 円、中学生・高校生は 1 乗車 100 円に割り引く。
	④バスの乗り方教室	小学生・中学生・高校生や在住外国人等を対象に、バスの乗車方法や運賃の支払い方法などを学ぶ「バスの乗り方教室」を開催する。
	⑤列車を見たら手を振ろうキャンペーン	お出かけした際に「列車を見たら、手を振ろうキャンペーン」を実施する。
	⑥高齢者向け啓発資料の配布	公共交通のお得な情報をより詳しく記載したチラシを作成し、免許証の自主返納者や高齢者に配布する。
	⑦公共交通出前講座の実施	高齢者向け健康講座や環境学習の機会に公共交通の重要性やお得な情報等の説明を行う。

③ 大雪時における公共交通の確保

別冊 P56・P57

大雪災害時に鉄道やバス等の通常運行が困難な状況になった際には、鉄道の代替も兼ねる主要路線の「上越大通り線」のほか、通院に利用できる「上越病院線」「中央病院線」の臨時バス 3 路線を運行する。

また、早期の通常運行再開に向け、鉄道事業者においては、駅構内線路及び駅間の除雪について、優先順位を付けて効率的に取り組むとともに、バス路線の除雪については、市は他の道路管理者と情報を共有して除排雪を行い、通行確保に努める。

あわせて、市及び交通事業者は、随時、運行・運休情報や運行再開情報について、ホームページや各種ツール等を通じて発信する。

④ 新しい技術の活用に向けた検討 **別冊 P58**

人口減少に伴う利用者の減少やエネルギー価格・物価高騰、運転手不足など、全国各地において公共交通を取り巻く環境が厳しさを増している中、運行の効率化や利便性の向上に向け、キャッシュレス決済やAI技術、自動運転、電動バスの導入など、公共交通分野でのDX・GXに対する新しい技術の開発が進められている。

当市においても、路線バス等の運行の効率化による市の財政負担の軽減や、利便性の向上、更には温室効果ガス排出量の削減に向け、こうした技術の活用に向けた検討を行う。

(5) 計画の進捗管理・目標の達成状況の評価 (第7章) **別冊 P59**

毎年度、バス路線の再編と利用促進策からなる施策の効果の評価を行い、各施策の実施により期待される効果や更なる改善の必要性を検証する。これらの評価により、施策の効果が十分でないと判断された場合や、基本方針の目標の達成が難しいと判定される場合は、個々の施策の改善や方針転換を含めた検討を行うものとする。

