

阿見町地域公共交通総合連携計画 策定経過報告について

1. 設立準備会での検討の経過
2. 策定に向けての先行作業
3. 地域公共交通総合連携計画の目次例
4. 「阿見町地域公共交通総合連携計画」策定の背景と目的
5. 公共交通整備と整備評価の先進事例
6. 町民アンケート調査素案

平成 20 年 8 月 22 日

1. 設立準備会での検討の経緯

関係機関の代表者等による2回の準備会を開催し、「地域公共交通総合連携計画」策定の主体となる地域公共交通活性化協議会を設立するため、その組織構成や事業計画、全体のスケジュール等についてご意見をいただき、検討してきました。

また、連携計画の構成案、策定の背景、策定の目的についても検討してきました。

これらについては、別途の資料3～12を用いて、本日、協議議題とします。

開催日	会議	主な議事内容
H20年4月23日	第1回 設立準備会	・協議会の設立主旨
6月20日	第2回 設立準備会	・規約、スケジュールの確認 ・アンケート調査について

2. 策定に向けての先行作業

以下の項目については、協議会の設立に先行して作業に着手し、準備会でいただいたご意見を反映させつつ、作業を進めています。

- ・連携計画の先行事例を参考にした目次案の検討
- ・連携計画の策定背景と目的の絞り込み
- ・阿見町の関連都市政策・公共交通政策、および公共交通の現況分析
- ・公共交通整備と整備評価の先進事例の収集
- ・町民アンケート調査準備

なお、平成20年1月より茨城大学との地域連携包括協定に基づき、連携計画策定業務の一部を茨城大学へ委託しています。

3. 地域公共交通総合連携計画の目次例

1. はじめに - 連携計画策定の背景
2. 阿見町地域公共交通総合連携計画の達成目標
3. 公共交通の現状
 - (1) 阿見町の概要、公共交通の現状
 - (2) 阿見町の都市政策・公共交通政策
 - (3) 住民アンケート結果
 - (4) 利用者アンケート結果
 - (5) 利用者分科会におけるニーズ把握結果
4. 公共交通整備への課題
 - (1) 鉄道利用
 - (2) 幹線バス
 - (3) バス不便地区
 - (4) 都市整備に伴う課題
 - (5) 高齢化に伴う課題
5. 公共交通整備事業の進捗に際しての基本的な考え方
 - (1) 基本的な方針
 - (2) 方策メニュー
 - (3) 組織・役割分担
 - (4) PDCA サイクルと評価の視点
6. 事業計画

参考資料

- ・ 関係法令
- ・ 参考事例
- ・ 会議開催記録
- ・ アンケート結果
- ・ 市民意見募集の結果

4. 「阿見町地域公共交通総合連携計画」策定の背景と目的

(1) 公共交通のサービス水準向上の必要性

阿見町の路線バスでは、土浦方面は比較的頻度が高く、利用も多い路線です。しかし、平坦で居住可能地が広いという地理特性があり、また周辺市においても郊外型施設が増加しているために、全般的に自家用車への依存を高まらざるをえない状況にあります。

近年開発され人口増加がみられる住宅団地では必ずしもバスの利便性が高くはなく、また、高齢化が進み人口減少傾向にある地区ではバスの減便など公共交通の利便性低下が進むと思われ、自家用車への依存が一層顕著になると予想されます。

自家用車依存のデメリットとしては、環境負荷が高いこと(特に地球温暖化に影響の強い二酸化炭素排出が大きいこと)、高齢者の交通事故が増加するなどがあります。それ以上に、民間バスの経営が厳しくなると一層のバスの利便性低下をもたらすことが懸念され、自家用車を使えない高齢者等の生活の質の低下にもつながるおそれがあります。また、JR 駅への移動の利便性が低下すると、東京方面等へ行く際の JR 線利用という選択肢が限られてしまうことも懸念されます。

平成 16 年の道路運送法の改正では、交通事業者の新規参入の自由度が増した反面、採算性の悪い需要の小さな路線からの廃止・縮小が容易になりました。阿見町においても、平成 13 年度には役場～福田間、土浦～若栗間が不採算を理由に路線が廃止される状況となり、さらに平成 16 年度には阿見小裏門～上寺子間、平成 19 年度には江戸崎車庫・江戸崎高校～荒川沖東口間と相次ぎました。これに対し、町は補填措置を行ないながらの運行や、平成 13 年度より福祉バスの運行を行ない、人々の足の確保に努めてきました。しかし、一層の利用者の減少や、福祉バスでは必ずしも町民のさまざまな移動のニーズに対応できるものではなく、現に、小中学生の通学の問題や、高齢者のさまざまな目的での買物や公共施設利用において、公共交通の不便さに起因する生活の質の低下が見えはじめて来ています。

今後、少子高齢化が進み、財政状況も厳しくなる中、年をとっても安心して地域で暮らせる生活環境の確保、高齢者にとっても安全で安心な外出を可能とする移動環境の確保、町の活性化を支える地域の人々の交流促進、そして、子孫の代への負担ともなりかねない地球環境への負荷の軽減といった、多様な影響を考え、町内の公共交通の総合的な改善を検討していく必要があります。そして、その際の公共交通サービスの公的負担をどのようにすべきかといった方向性を明らかにする必要があります。

また、公共交通サービスを見直すには、利用者のニーズを的確に把握するための

データの分析や、利用者の声を聴取するしくみが必要ですが、これまでバス利用の改善を想定した調査は行なわれておらず、あらためて交通の実態や町民の意向について調査を行って把握する必要があります。

(2) 総合連携計画の目的

策定する総合連携計画は、つぎのような公共交通改善を目的として設定するとともに、町民アンケートなどの利用者ニーズ調査の結果から、これらの項目の重要性について協議会の中で合意を取りながら、必要とする具体的な対応策について検討します。

- ・ 公共交通での、土浦市および JR 常磐線、その他周辺の重要拠点へのアクセス性の向上
- ・ 町中心部まで、公共交通でアクセス可能な地域の拡大、バリアフリー化等による利用可能層の拡大
- ・ 自家用車に依存しない生活のための、町中心部の活性化の向上と利用促進
- ・ 地域の生活に必要な足の確保と、安全・安心の向上（通学を含む）
- ・ バス案内など公共交通に関する情報提供をはじめとした、利用のしやすさの向上
- ・ 運輸部門における二酸化炭素排出量の低減
- ・ 継続的に利用者ニーズを調査・分析し、交通サービスの改善に反映させるしくみの確立
- ・

参考：阿見町の政策推進における公共交通への課題（各課アンケートより）

公共交通全般	
<p>自家用車への依存が進んでいる 公共交通への意識の低下を防ぐことが必要だが容易でない 住宅地や目的地が分散しており、路線バスのルート設定がむずかしい 行政は町民への基本的な行政サービスとして移動を保証して行くことが行政の役割 行政の支援がなければ、民間事業者は維持存続ができない 阿見町の集落や市街地の状況に応じた多様な形態が必要 商業者からの協賛金を考えるなどを含めた財源確保が重要だが容易ではない</p>	
地域別のポイント	
<p>荒川沖駅への依存が高いと思われるので、荒川沖方面への整備が求められる 土浦・荒川沖駅だけでなく、ひたち野うしく駅、つくば市、牛久市等、近隣市町村への移動が困難 交通空白地帯が広がっており、高齢者や子ども、障害者などの買い物や通学、通院などが困難になっている。（自家用車のある世帯でも、日中は高齢者だけになってしまう） 特に、小池までのバス路線の廃止の影響は大きかった 高齢者等の利用する生活路線として、町内公共施設及び商店街、最寄りのJR駅までの循環バスが必要</p>	
サービス水準について	
<p>路線バス等のルートがわかりづらい 料金、頻度等のサービス水準が低い 料金の一元化による利用しやすいカード等を活用したシステムの検討</p>	
各課の政策の視点から	
民生部 社会福祉課	小さな集落が広い面積の中に散らばっているため、公共交通を整備するにも福祉バスを走らせるにも非効率的になっている
民生部 障害福祉課	低床バスに対応した停留所の段差解消が課題
生活産業部 商工観光課	生活の多様化に適した、町内及び周辺市町村との縦横のネットワーク化が望まれる
生活産業部 町民活動推進課	町民活動センターの公共交通の利便性が悪い
教育委員会 学校教育課	小中学校の通学のため、バス会社に対して助成およびスクールバスを運行しているが、これらを確保することが必要 高校のスクールバス・企業の送迎バス等の専用バスへの依存が進んでいる
総務部 総務課	ノーマイカーデー等の取り組みに、路線バスの撤退が影響をうける 公務出張等の際、最寄の駅へのアクセスが不便
民生部 健康づくり課	総合保健福祉会館の公共交通の利便性が悪い 健康診査の会場までの足の確保ができないため、受診率の低下の1つの要因につながっていると思われる（町民活動推進課からも同意見） 高齢者向けの教室等の開催で送迎の負担があり、教室拡大のネックになっている
都市整備部 区画整理課	南平台から土浦駅へなど、路線の効率が悪い 西部開発区域への誘導として、荒川沖駅、本郷ふれあいセンター、朝日中、本郷小、を巡回する路線も一考に値する
教育委員会 生涯学習課	総合運動公園の駐車場混雑を緩和させ、施設利用促進が図れるとよい(各種団体等の大会時における)
教育委員会 中央公民館	阿見町におけるターミナルを何処にするか、たとえば中央公民館なのかが、キーポイント
消防本部 総務課	車を利用できない町民、来庁舎(高齢者)が年々増加している 遠距離からの来庁者や町民でもタクシー利用が少なくない(消防署からも同意見)

5. 公共交通整備と整備評価の先進事例

[路線バスに関するもの]

(1) IT 技術を活用した運用情報提供の高度化

バス停や、インターネット上で、バスの現在位置などの情報を利用者が得ることができるようなシステムが整備された事例があります。さらに、次のバスが来るまでの時間を表示したり、希望する目的地へ行くためのバス路線や乗換えの情報なども表示します。

バスからバスへの乗換えを組み合わせることでバス車両の効率化を図る場合には、車両間で通信することにより、車内で乗換えの待ち時間を知ることができるようにしたり、発車時間の調整を行なって、乗換え客の不便を少しでも軽減することも検討されています。

(2) バス停やバスターミナルの高度化

安全、安心、快適にバスが待てるように上屋やベンチ、照明などを設置する、乗り降りが円滑になるよう、道路や歩道を改修してバスがより歩道に寄って停まれるようにする、などの整備の事例があります。

(3) バス停周辺の歩道整備

快適なバス停のための用地を、道路と民地側とで連携を持って確保したり、主要施設からバス停までの経路を歩きやすく改良するなどの方法があります。



(4) 鉄道との乗換えの利便性

利用者のニーズに応じて、発車時刻の調整などを行ないます。一つの駅から多方面にバスが出ている場合には、鉄道とバスを乗り継ぐ利用者にとっては列車にあわせて各方面へのバスが同時に発着することが望ましいですが、鉄道を利用しない近

隣のバス利用者にとっては、同時ではなく一定の間隔で次々とバスがやって来るほうが利用しやすく、これら利用者間のニーズのバランスを考える必要があります。

また、悪天候や事故などで鉄道が正常のダイヤで運行できなくなった場合に、バスと鉄道との間で密接に情報提供することによって、利用者への影響を少しでも抑える工夫が考えられています。

(5) バス利用促進のための情報提供

自家用車中心の生活になじんでしまうと、慣れない人にとっては、路線網や時刻、料金、降りるバス停などを知らなければバスは使えないということが大きな障壁となりかねません。そのため、必要な情報だけをわかりやすく提供する方法について、さまざまな工夫がなされて来ています。例えば、自宅最寄りのバス停を起点にした時刻表・料金表があるだけでもずいぶん違いますが、そういった情報がそれを必要とする利用者のもとに届くようにするためには、町内会の回覧や公民館などを使った地域住民のためのきめ細やかな対応が必要になって来ます。

高校入学時や、転居してきた人に対して、適切なバスの情報を提供することによって、生活環境の変化をきっかけとして生活習慣のなかにバス利用が取り入れられるように促す工夫もされています。



新高校生を対象にした利用促進パンフ
(茨城県公共交通活性化会議 作成)

[バスには適さないような、需要密度が低い場合]

(6) 低需要密度でのサービスの考え方

居住者の人口密度が低いなど、交通への需要の密度が低い場合には、たとえ利便性の高いバスを走らせたとしても、利用者が限られるために、利用者が受ける便益に比べて多大なコストとなってしまうことが少なくありません。

このような場合に、運行コストを圧縮したり、需要密度が低いことを活かしてきめ細かく運行することによって利用者の便益を高めるなどの工夫がなされています。しかし、きめ細かい運行は本質的に高コストであることから、それにみあった料金に設定したり、幹線バスへの乗換えを促して不必要な長大運行を避けるなど、利用

者の受ける便益に応じた経費負担となるように注意が必要です。

(7) ワゴン車などの小型車両の導入

小型車両は、車両そのものの費用や燃費・維持費を圧縮できるだけでなく、大型二種免許が不要であることによる人件費の圧縮効果を期待して運行されている事例も少なくありません。

しかし単にコスト圧縮に留まらず、少人数でまとまった需要があれば利用者の希望に応じて、細い道を通ったりUターン場所設定の自由度が高いなどのメリットを活かした、大型車両にはできない路線設定を行なうことが有効です。



(8) デマンド運行

路線や時刻表を設定しないものから、路線の一部を利用者の有無に応じて変えるものなど、さまざまな形態があります。いずれも、利用者からの予約を受け、予約がない部分の運行は行なわないことにより、費用を圧縮するとともに、その分、さまざまな場所の運行をカバーできる仕組みです。

平成 18 年の道路運送法改正により、小型車両による乗合運行や、路線や時刻を定めない運行への参入が容易になりました。

(9) 運行経費の補助

運行コストが大きいため運賃収入だけで賄えない場合に、税金や寄付、その他、さまざまな方法によって、非利用者にもなにがしかの負担をしてもらうことで、経費を賄うことが、多くの事例で行われています。非利用者が負担する理由として、非利用者が将来運転できなくなったときの必要性、地球温暖化対策としての必要性、すべての人に最低限必要な生活環境を保障する、などの考え方がありますが、安定した財源とするためには、一般納税者を含めた十分な議論が望まれます。

さらに、運賃と補助とのバランスについても、他の路線バス利用者への影響までも含めて十分に検討することが望まれます。

行政が運行経費の補填を行なう場合に、運行そのものを行政が行なう場合と、既

存のバス路線を運行している事業者に対して補助を行なう方法があります。それぞれに得失があるので、地域の実状に応じた十分な検討が必要です。

これまでに通学や通院といった特定目的で公共が走らせていたバスなどの経費に充てられていた財源を、これらの利用者をも含めたより多くの一般の生活者が利用する交通への補助に充当することも、多くの事例で行われてきました。この場合には、以前のシステムを利用していた人にとっては多少の運賃負担の増大が伴うこともあります。

最近、公的な財源を用いるのではなく、住民や商工会などが地域企業から寄付を集めるなどして独自に補助運行を行っているケースも出て来ました。

[より利用しやすいサービスの提供と、利用促進策]

(10) バリアフリー化を進めて利用者層を拡大する

高齢者・障害者など、身体的な特性により、従来の路線バスの利用が困難な人のニーズに対応することにより、公共交通の利用者を拡大させることが考えられます。これは、利用者増によって公共交通の運賃収入の増加を図るという効果だけでなく、従来は家族送迎やタクシーに頼っていた人が、より高頻度に外出できるようになり、生活の向上や介護予防につながることで、目的地の商業施設等の利用も増えると期待されること、さらに、家族の負担や公的なタクシー補助等の圧縮といった効果もあり、それらを総合的に考えた上で整備の必要性が考えられて来ました。

低床バスの導入やバス停の改良、目的地施設のバリアフリー化と連携したバス停の改良、また、小型車両やデマンド運行によって自宅のすぐ近くで乗降できるようにすることなどが行われて来ています。



さらに、高齢者や障害者のなかには、外出しにくい生活環境が当たり前になって外出したいという意欲自体が低下している場合も少なくありません。これに対し、福祉サイドで行われて来ている健康体操など公的な介護予防事業への参加勧誘や、各種のイベント等への参加勧誘活動の中で、移動手段についての情報提供をあわせ

行ない、さらに同行するヘルパーなどと連携しこれらの活動に参加することへの不安を取り除くことが効果的と考えられるようになって来ています。

また、ハード面でのバリアフリー化には限界があり、外出できない人を完全になくすことは容易ではありません。そのため、個別の福祉輸送が提供されていることが必要となります。しかし、同じ一人の人でも、体調や移動先などの条件によっては公共交通を利用できる場合もあるため、福祉輸送と一般の公共交通の両方についての情報が適切に届くよう、関係者が連携して情報提供を行っていくことが重要です。

(11) 利用者の行動目的、その他に配慮した、さまざまな公共交通利用促進策

商業施設等の案内にあわせて交通手段を案内することや、公共交通での来客者にポイントを付与して割引に使えるようにしているような事例があります。観光施設や高度医療施設のような広域的な施設に関係する交通は、さらに、その利用者の行動範囲に応じて、広域で改善を考える必要があります。

温暖化ガス削減等をねらいとする政策やさまざまな市民活動、および関連イベントと連携を取って、これまで公共交通を利用することの無かった人に、一度でも利用してみようという動機付けを行なうことがなされています。

一般の利用者の利用を促進させる上で、通学生などの公共交通利用者のマナー改善が課題となる場合があり、学校や市民活動等との連携に期待されています。

その他、地域が行っているさまざまな活動について、公共交通利用と連携をとって行っていけるものが少なくないと考えられ、さまざまに試みられるようになって来ています。

[公共交通活性化のねらいと評価視点]

(12) 既存事例調査にみる都市規模とねらいの関係

橋本ら¹⁾が2006年に実施したコミュニティバスについての調査(549自治体から回答)では、図-1のように既存路線の廃止に伴う交通空白の解消を目指して実施しているものが多く、次いで高齢者福祉を目的とする回答が多い傾向が見られました。

一方、若菜ら²⁾が同じ2006年に人口20万人以上の都市を中心とする26市に対して調査した結果では、図-2のように、最も大きいのが中心市街地の活性化であり、自動車交通渋滞の解消も比較的大きな割合を占めていることがわかります。また、逆に、路線廃止によるものは図-1よりも少なく、福祉サービスについても図-1よりも小さくなっています。

このように、公共交通を整備する際には、その都市の状況によって目的が大きく異なっており、それに対応して、その整備プロジェクトの成果を評価する方法も都市に応じて考えていく必要があります。

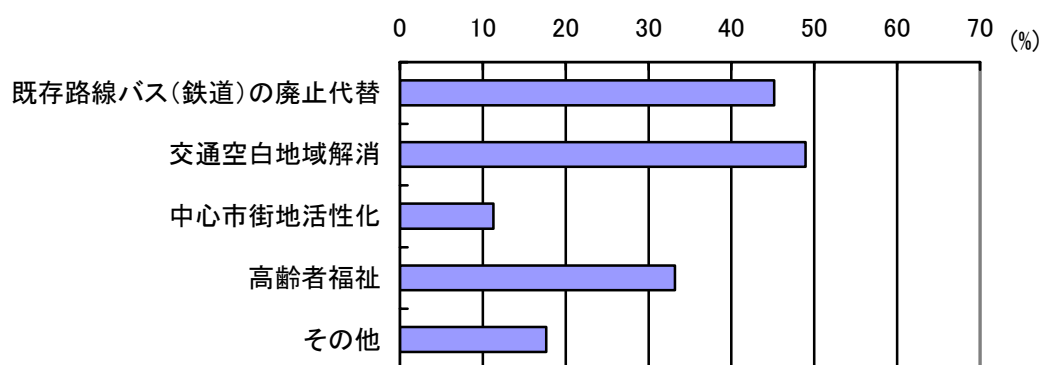


図-1 コミュニティバスの目的(文献1)より作成)

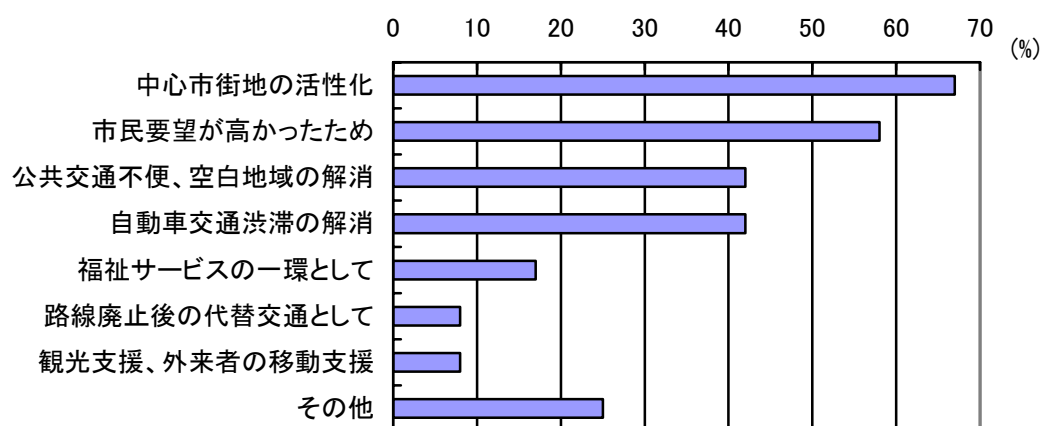


図-2 人口20万都市の自主運行バスの目的(文献2)より作成)

- 1) 橋本,増岡,板谷,山崎:自治体の運行する公共交通の状況に関する研究,土木計画学研究・講演集, No.37, pp.197-1~4 (2008)
- 2) 若菜,鈴木,吉田,千葉:地方都市の公共交通施策における地方自治体の役割,土木計画学研究・講演集, No.37, pp.196-1~4 (2008)

(13) ねらいに応じたさまざまな評価指標

これまでの公共交通整備に対しての実務的あるいは学術的な評価の取り組みで、比較的実績がある評価の方法をまとめると、表-1³⁾のようになります。

表-1 評価項目の例 ³⁾

分類	項目	方法など
モビリティ向上の評価	新システムの利用者層(利用者属性)	解決する課題に応じて設定する 交通目的別に利用者数を推計
	利用者数の推計値	人口等から地域の発生集中交通量を把握 現況 OD による設定路線の利用率推計 当該地区での類似交通手段、先進事例での 利用状況による分担率推計 停留所配置や運行頻度などサービスの評価 値となる
	利用者にとっての便益の推計	時間、料金などでの評価 外出頻度向上を CVM 等の貨幣価値換算
	利用者の社会参加機会の公平性	各種都市施設等への時間・料金などによるア クセス容易性を評価する 利用者予測から潜在需要の変化を求める 外出が潜在化しがちな人にも配慮し、トリップ ベースでなく人ベースで評価
エコロジーの視点での評価	交通における自動車分担率	既存の交通統計(パーソントリップ調査、物資 流動調査など)
	都市全体のエネルギー消費、排出ガス	既存の交通統計と排出原単位から推計
	市民・利用者の交通行動意識	アンケート調査など
	道路沿道の生活環境	観測データ、意識量
その他の社会的効果の評価(クロスセクター)	医療福祉コスト削減効果	入院から通院への変化、スペシャル・トランス ポート・サービスから路線型交通への変化な どの予測値を用いる
	交通事故の削減効果	マイカーからの転換交通量予測に基づく
将来への長期的な効果および施策の持続可能性に関するもの	市街地活性化への影響	短期的には市街地商業施設等の利用者数の 変化 長期的には商業立地・住宅立地や地価等 の変化
	市民の自発的活動へのきっかけづくり	事例にもとづき、それと類似した活動の実態 調査を行う
	行政の持続可能性に関する組織的取り組み	組織的な職員の意識啓発事業の実態 多様な視点から交通を総合的に取り扱う責任 部局などの設置状況
コスト評価	システムの初期コスト	
	システムの運行コスト	

3) 交通エコロジー・モビリティ財団: エコモビリティ実現に向けて-実務者のための手引書(2006)

(14) 高齢者等の QOL (Quality of Life: 生活の質) による交通システムの評価

特に高齢者等の福祉という観点から交通整備を行う場合には、交通システムを改善することによって高齢者等の生活の質(QOL)の向上にどのように貢献するのかを評価したい場合が少なくありません。こういう場合には、これまで福祉分野で用いられて来た QOL 指標は、自宅内での活動に重点が置かれていたこともあって、必ずしもそのまま用いることができるものではありません。そこで、交通システムの改善を評価する際に有効な QOL 指標が提案されて来ています。

新田⁴⁾猪井⁵⁾ によるケイパビリティ・アプローチと呼ばれる方法では、「〇〇ができる」あるいは「〇〇が△△の頻度でできる」というような項目を作成し、それに該当する人の人数を評価とします。ここで重要なのは、〇〇や△△に何を設定するかですが、これについては、一般的に考えられるものを示すことはできますが、実際には、たとえば公共交通を税金で整備するときには一般の納税者も含めて、地域の実状にあわせて人々の合意のなかで決めていくことが理論的に正しい方法であるとされています。すなわち、漠然と"高齢者の生活をサポートしたい"ではなく、具体的な達成目標について合意を得て進めることが重要であることを示唆しています。

この質問文の「できる」は、たとえば最寄りバス停まで歩けるかといったことから、経済的に運賃負担が可能かといったことまでも含め、さまざまな状況にある対象者の実際の状況のもとで、できるか否かを評価するという意味です。

評価項目の例

- ・ 中心市街地まで毎週行くことができるか?
- ・ 中心市街地まで毎日行くことができるか?
- ・ 買物の必要が生じたときにいつでも行くことができるか?
- ・ 理容・美容に毎週行くことができるか?
- ・ 毎月墓参りに行くことができるか?

4) 新田,竹林: 生活機能面からみた交通サービスの効果把握の方法について,土木計画学研究・講演集, No.37, pp.163-1~4 (2008)

5) 猪井,森本,谷内: 過疎地のコミュニティバスへのCapability Approachの適用,土木計画学研究・講演集, No.37, pp.159-1~4 (2008)

6. 町民アンケート調査素案

(1) 調査の目的

- ・ 現状での移動の実態を明らかにする
- ・ 住民属性別・地域別等による外出の量の違いを明らかにし、外出の総量でみたときの、生活環境・交通環境の課題を抽出する
- ・ さらに利用交通手段別に分析することで、公共交通の選択割合により、公共交通利用で課題を有する属性や地域を抽出する
- ・ 買物や通院での主要な目的地、および鉄道駅の利用について、そこへの移動の量や移動時間帯を住民属性ごと地域ごとに明らかにし、公共交通計画立案のための基礎資料とする
- ・ 高齢者の生活の質を評価できる設問を設け、公共交通事業実施後に比較対象とするデータを得る
- ・ モビリティマネジメントの実施可能性を知るため、現状で交通手段の選択する際に、環境や健康をどの程度意識しているのかを、住民属性別・地域別に明らかにする

(2) 回収予定数

- ・ 回収・分析対象は、合計で 2000 票とする
- ・ 対象は、15 歳以上の個人とする
- ・ 仕事をやめた高齢者では外出の頻度が低くなるため、交通環境と外出の関係を分析するにはデータが不足するおそれがある。そこで、年齢別の人口構成に考慮し、65 歳以上は抽出率を 5 割程度高めておくこととする
- ・ これを各地区の居住者数に比例するように、地区別性別年齢別の回収予定数を設定する

(3) 配布・回収方法

- ・ 抽出された対象者に、郵送で配布し、着払い封筒で郵送回収する
- ・ これまでの町主催の同様のアンケートの経験から、回収率は 50%と設定し、すなわち回収予定数の 2 倍の対象者に配布する
- ・ ただし、75 歳以上については家族の代筆が必要な場合も少なくないことから、さらに回収率を少なめに 30%と設定する。
- ・ これに基づき地区別・性別・年齢別で設定された回収予定数に即して配布数を決め、住民基本台帳からコンピュータによる無作為抽出で、対象者を決定する

(4) 調査票案

次ページ以降にアンケート調査票の案を示します