

各種調査の実施状況と アンケート調査結果

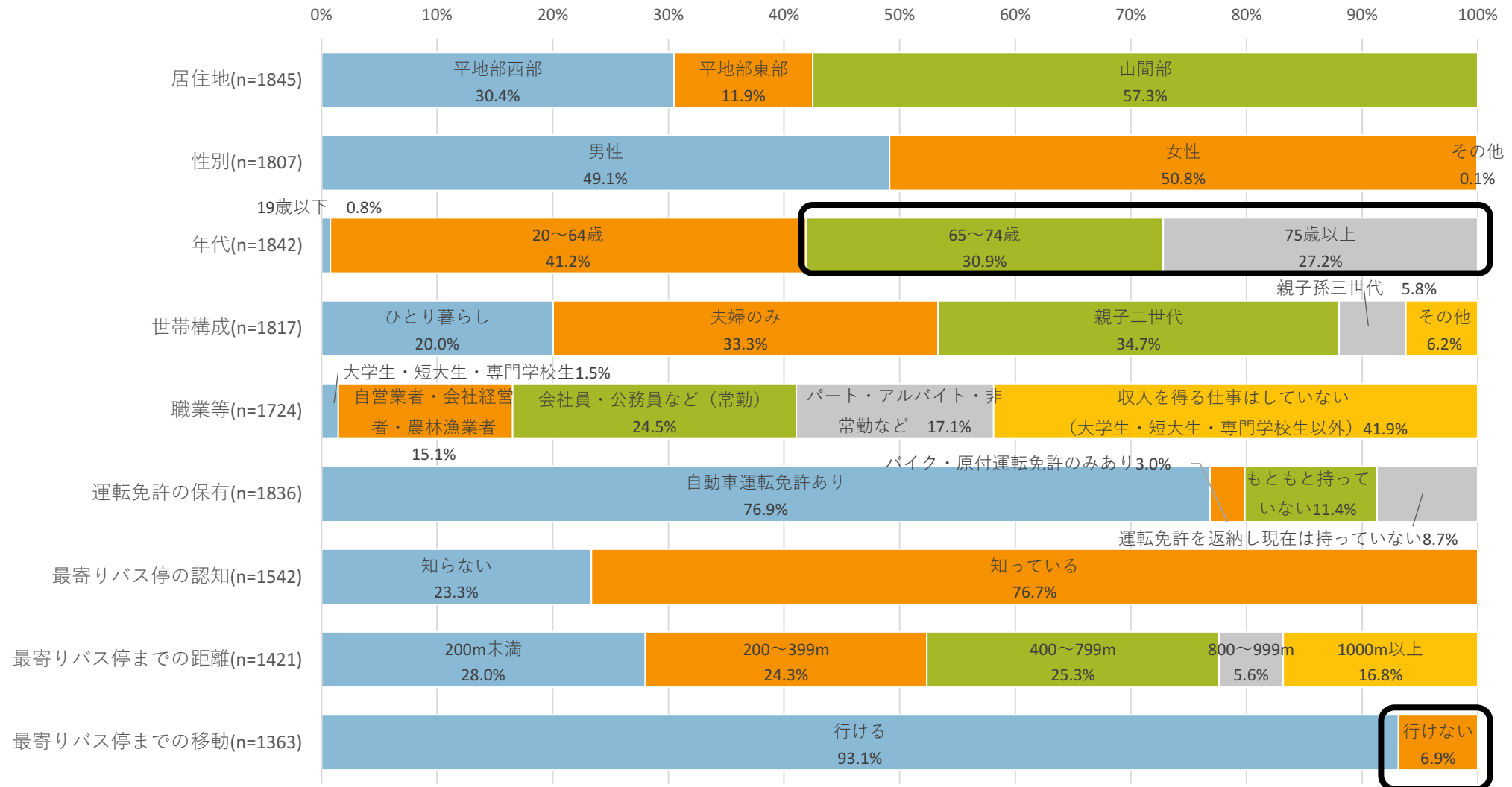
各種調査の実施概要

	基礎情報	詳細情報		
		市民	来訪者	行政・ 交通事業者
移動実態等 把握	地域特性及び関連計画の 現況調査 (①地域特性の把握・整理) ※主に計画案P.3～11	公共交通の現況調査及び利用ニーズの把握 (既存の路線バス乗降調査結果の整理)		
	公共交通の現況調査及び 利用ニーズの把握 (①現計画の評価) ※主に計画案P.44～45	公共交通の現況 調査及び利用 ニーズの把握 (③市民アンケート調査) ※主に計画案 P.39	公共交通の現況 調査及び利用 ニーズの把握 (④予約制乗合タクシー「上林線」登録者アンケート調査) ※主に計画案P.40	ヒアリング調査 (①行政ヒアリング、 ②関係者ヒアリング) ※主に計画案 P.17～18、P.41～42
改善ニーズ・ 課題把握	地域特性及び関連計画の 現況調査 (②関連計画との関係整理) ※主に計画案P.44～45	本資料に結果概要あり		
今後の 方向性				

市民アンケート調査結果

個人属性(全体)

- 回答者の58.1%は65歳以上の高齢者
- 最寄りバス停までは、6.9%が「行けない」と回答



移動環境(全体)

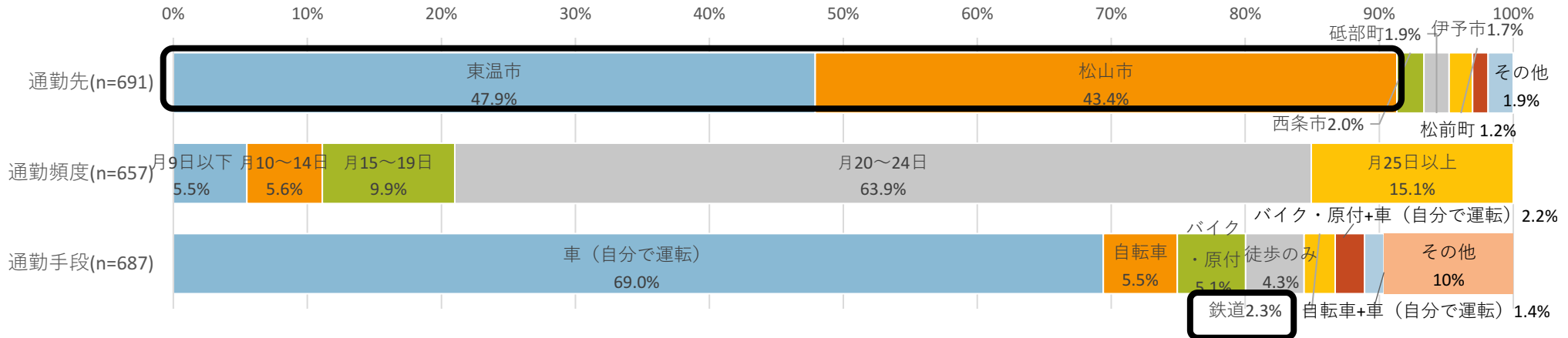
- 「自分で運転できる車がない」かつ「送迎を気兼ねなく頼める人がいない」のは、全体の7.5%

全体 (n=1859)		自分で運転できる車が	
		ある	ない
送迎を気兼ねなく 頼める人が	いる	32.7%	11.4%
	いない	20.7%	7.5%

※無回答は表示していない

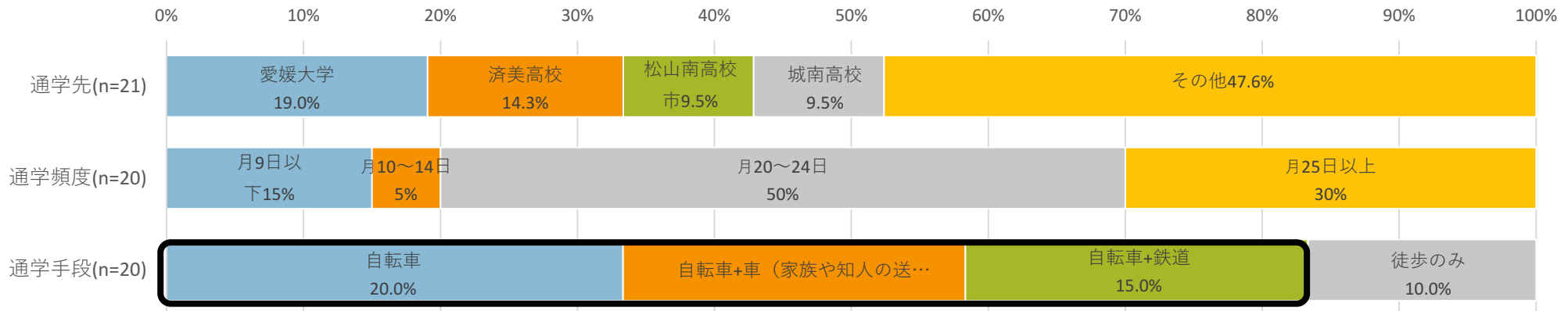
通勤(全体)

- 通勤先は、東温市と松山市で9割以上を占める
- 通勤手段は、車(自分で運転)が69%、鉄道は2.3%



通学(全体)

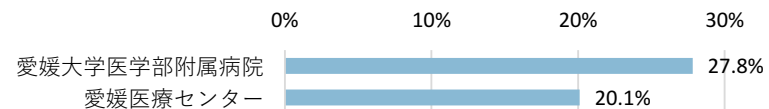
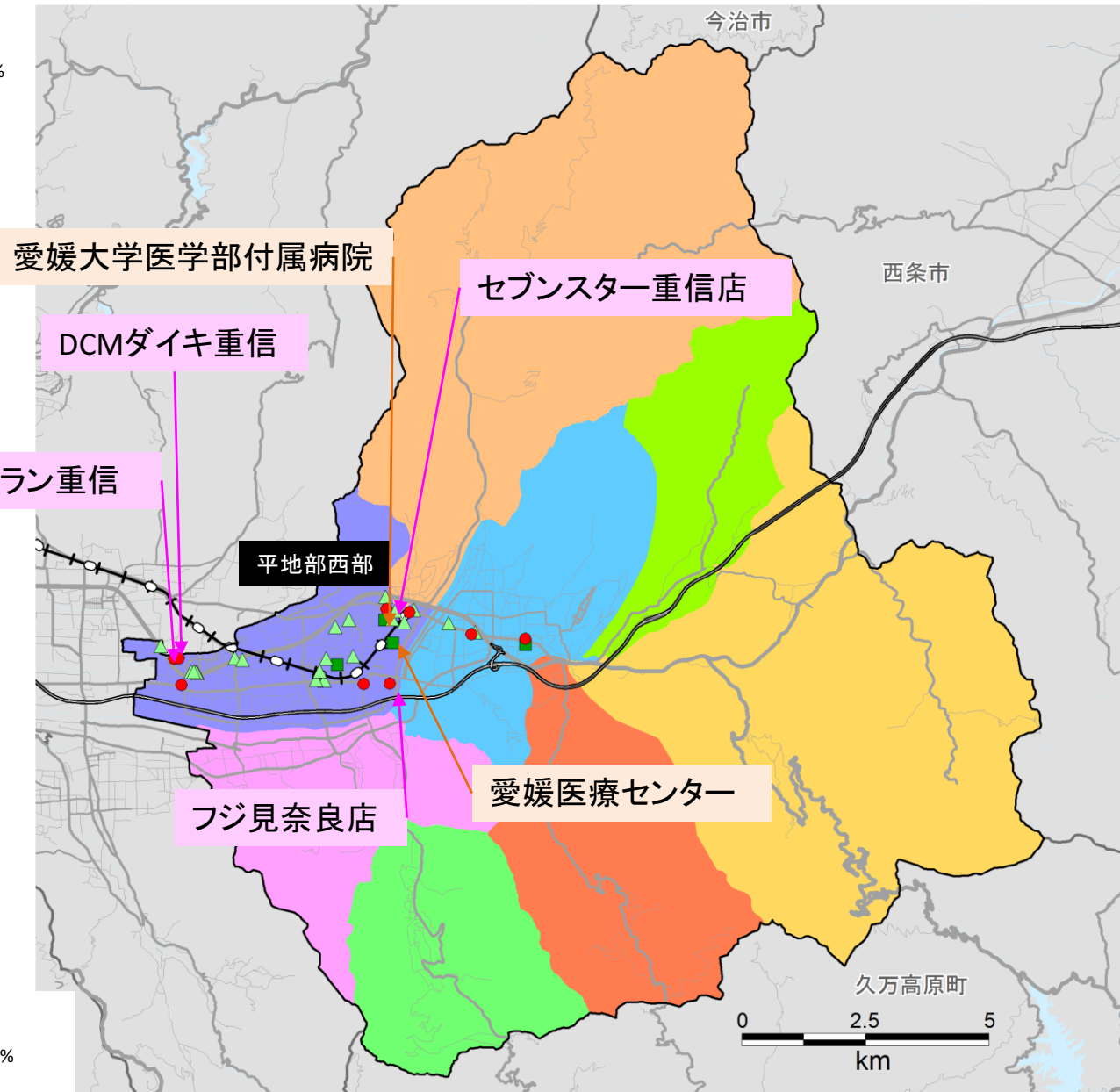
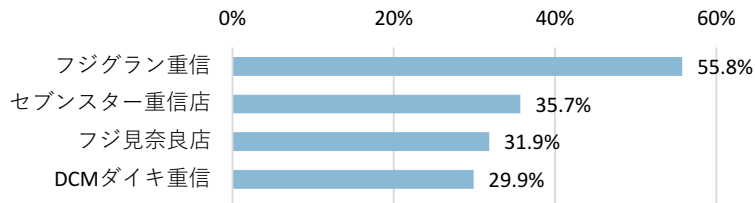
- 通学先は、松山市が多い
- 通学手段は、自転車の利用が多い



よく行く施設

平地部西部

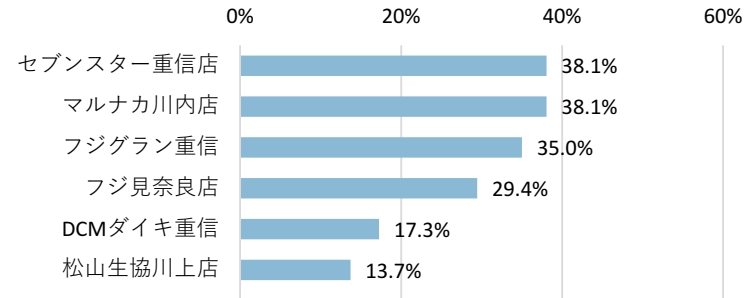
※回答が10%の商業施設・医療施設のみを掲載



よく行く施設

平地部東部

※回答が10%の商業施設・医療施設のみを掲載



愛媛大学医学部附属病院

セブンスター重信店

DCMダイキ重信

フジグラン重信

平地部東部

マルナカ川内店

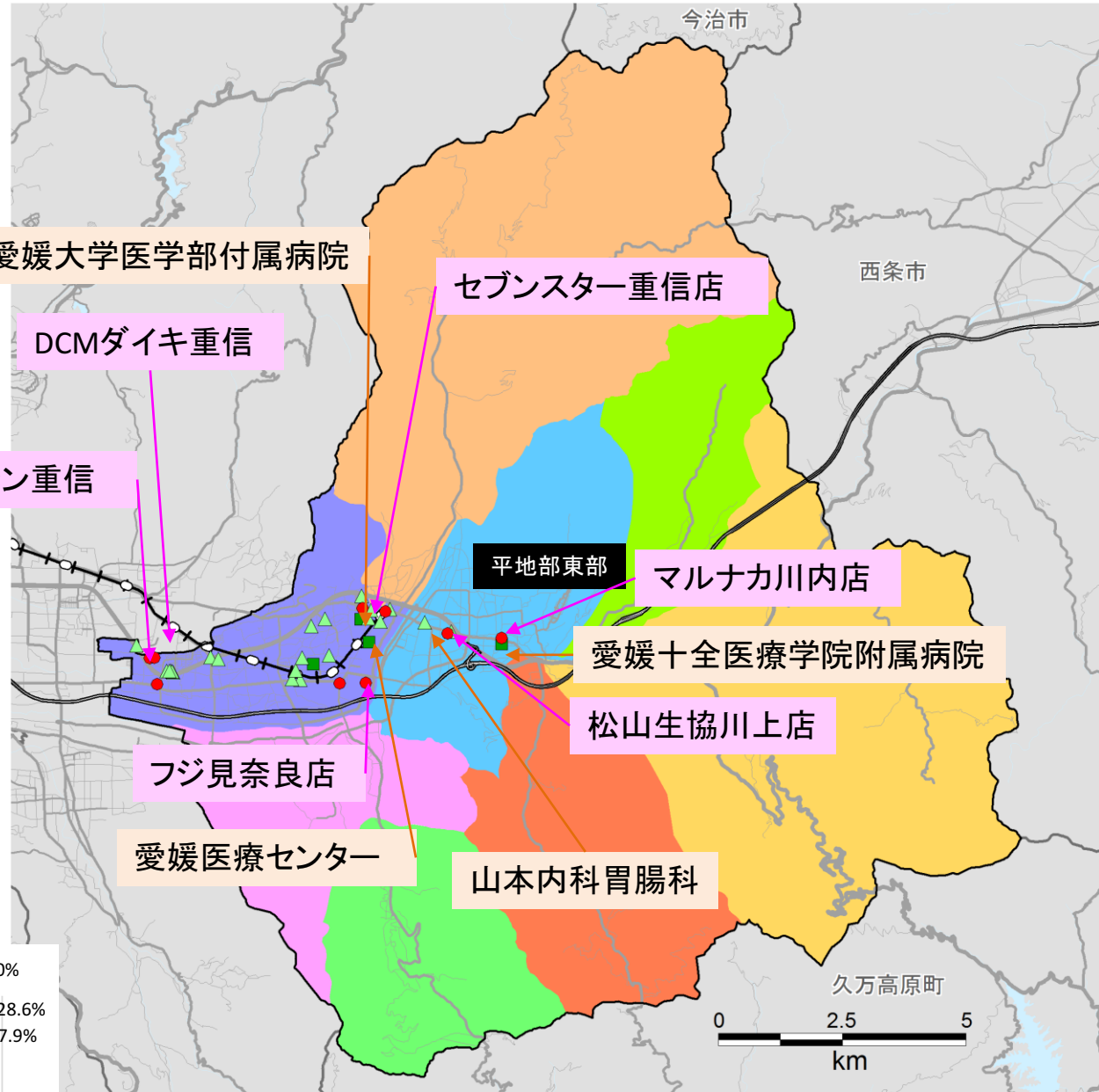
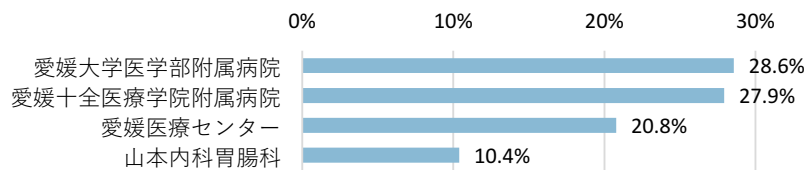
愛媛十全医療学院附属病院

松山生協川上店

フジ見奈良店

愛媛医療センター

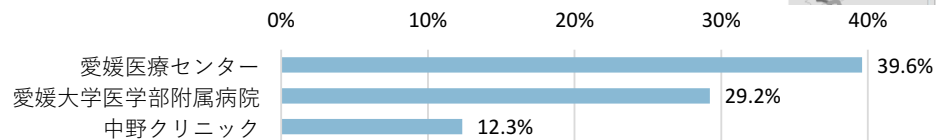
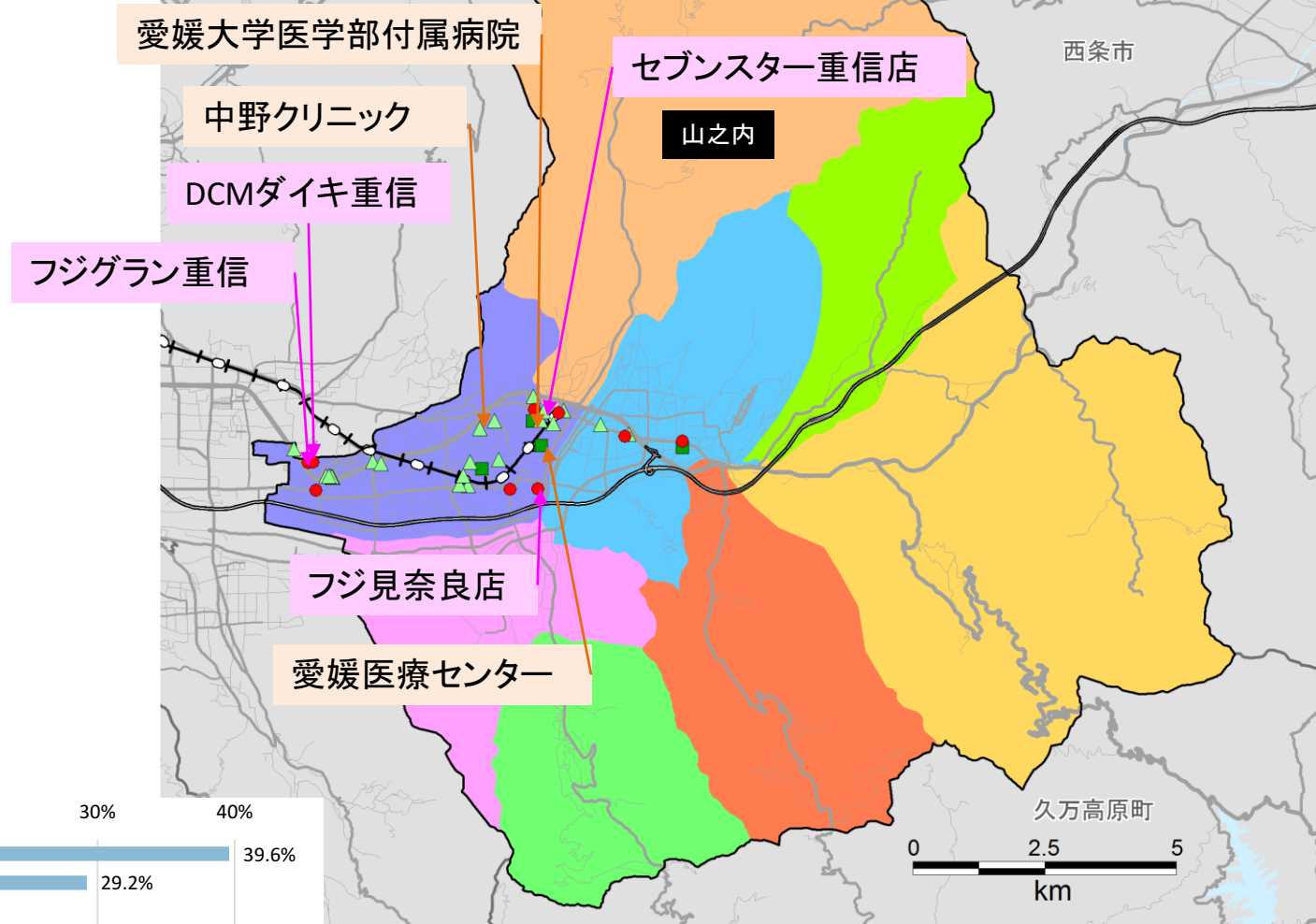
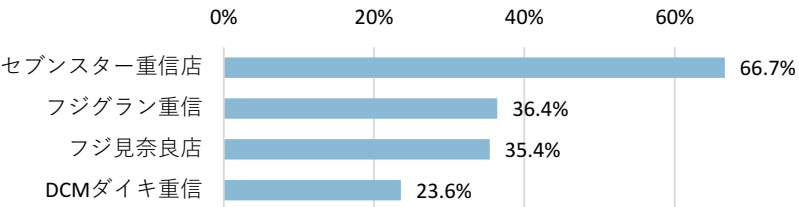
山本内科胃腸科



よく行く施設

山之内

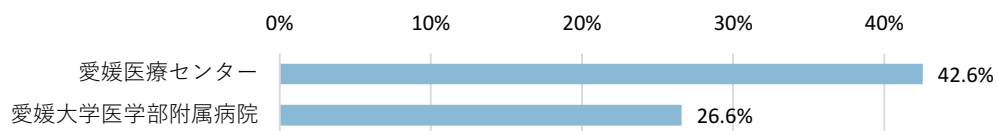
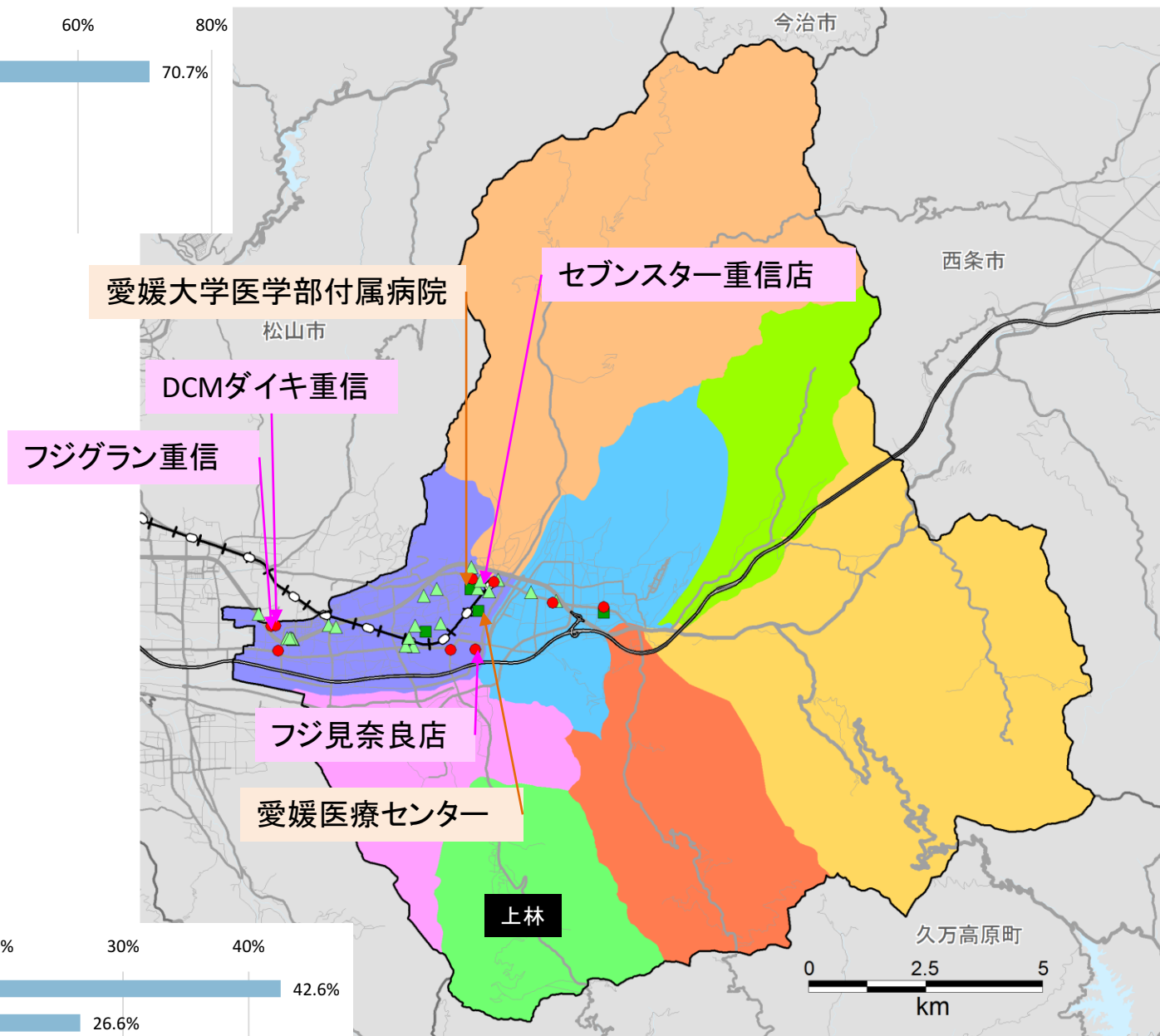
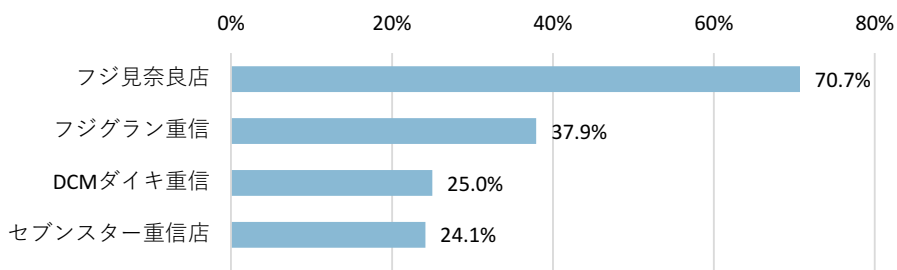
※回答が10%の商業施設・医療施設のみを掲載



よく行く施設

上林

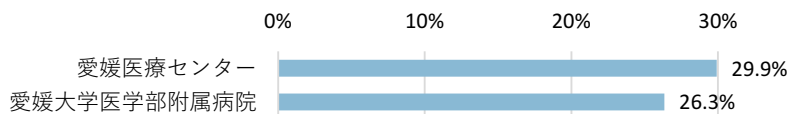
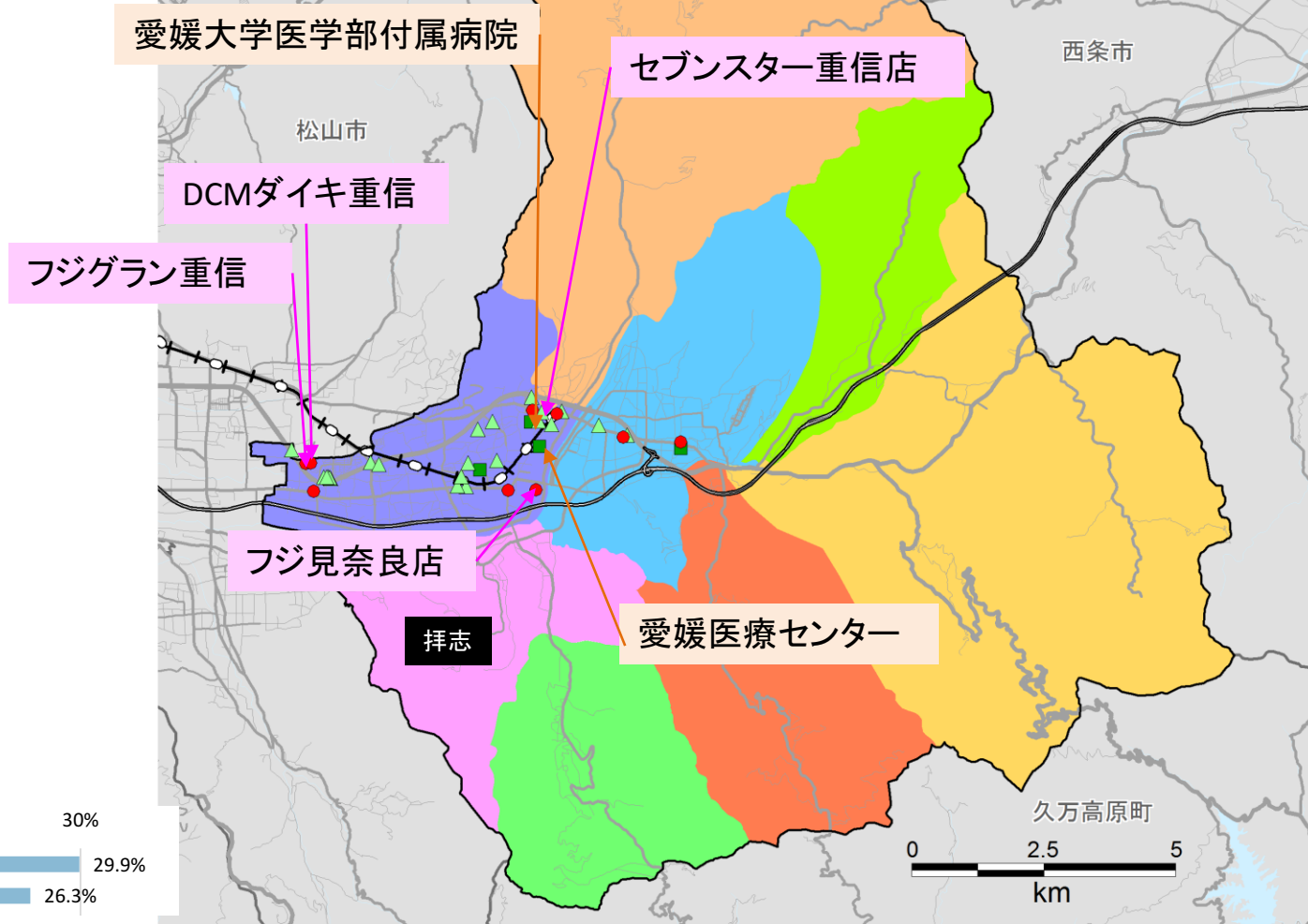
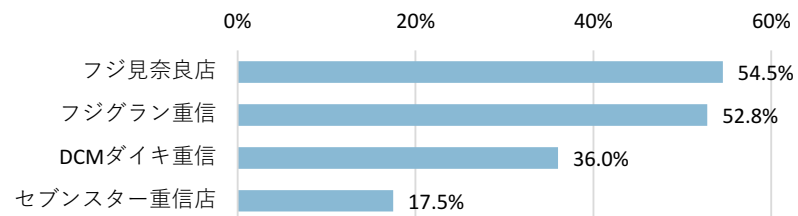
※回答が10%の商業施設・医療施設のみを掲載



よく行く施設

拝志

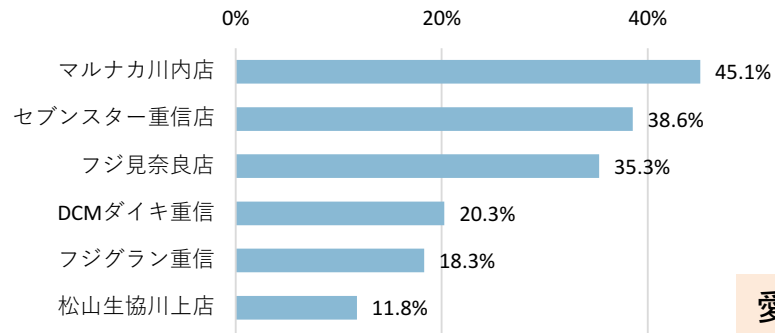
※回答が10%の商業施設・医療施設のみを掲載



よく行く施設

東谷

※回答が10%の商業施設・医療施設のみを掲載



愛媛大学医学部附属病院

セブンスター重信店

DCMダイキ重信

フジグラン重信

マルナカ川内店

愛媛十全医療学院附属病院

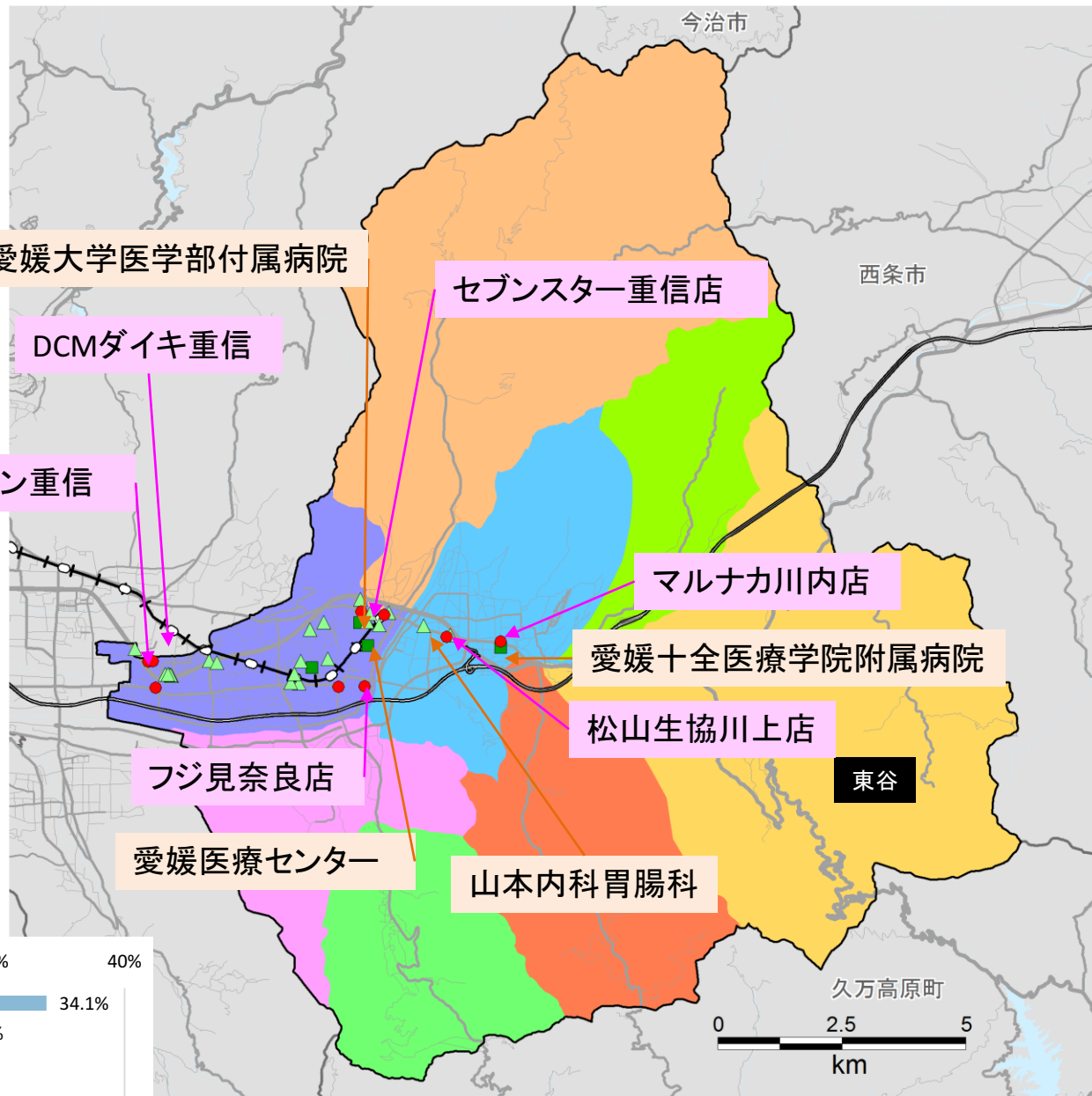
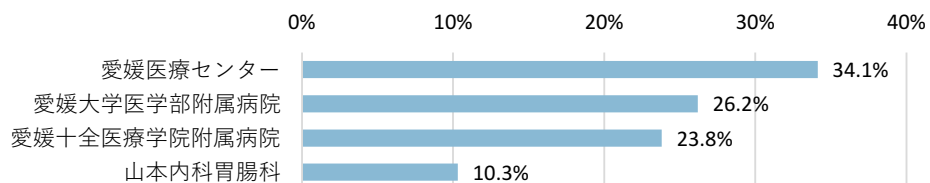
松山生協川上店

フジ見奈良店

愛媛医療センター

山本内科胃腸科

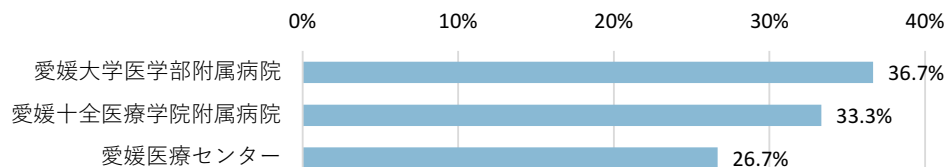
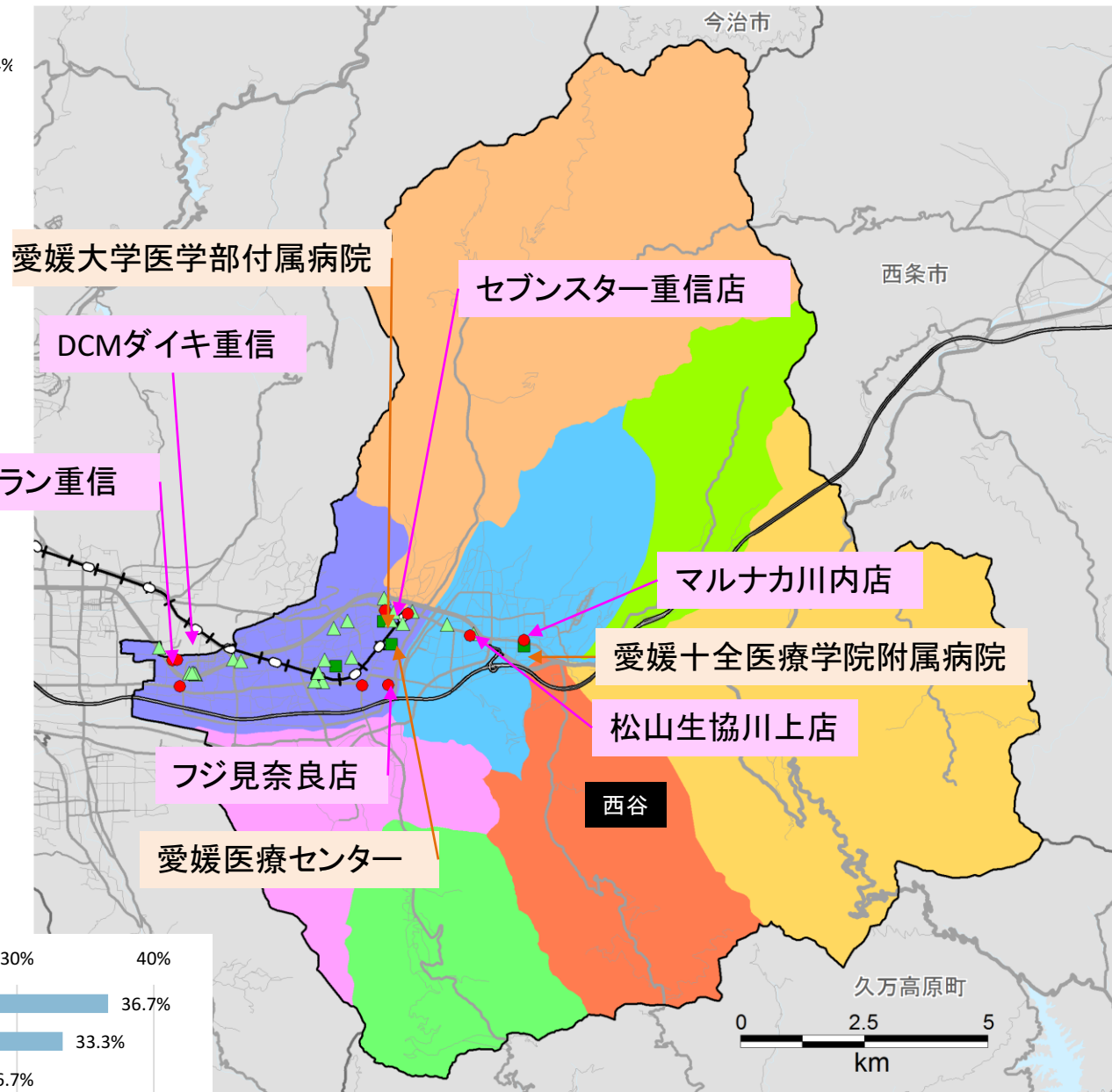
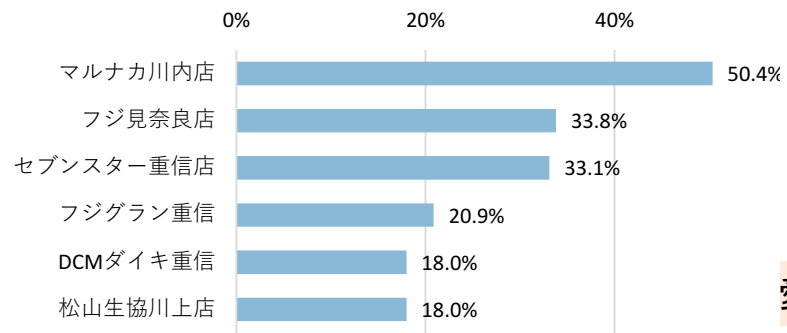
東谷



よく行く施設

西谷

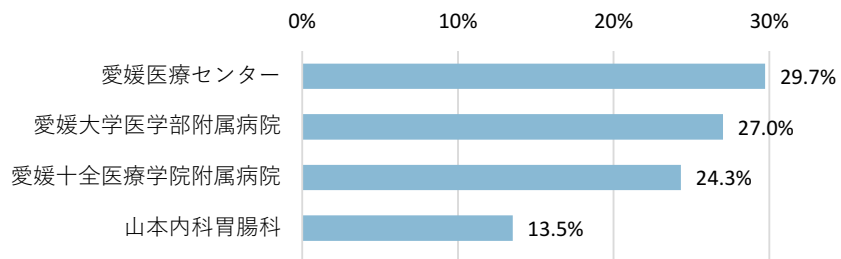
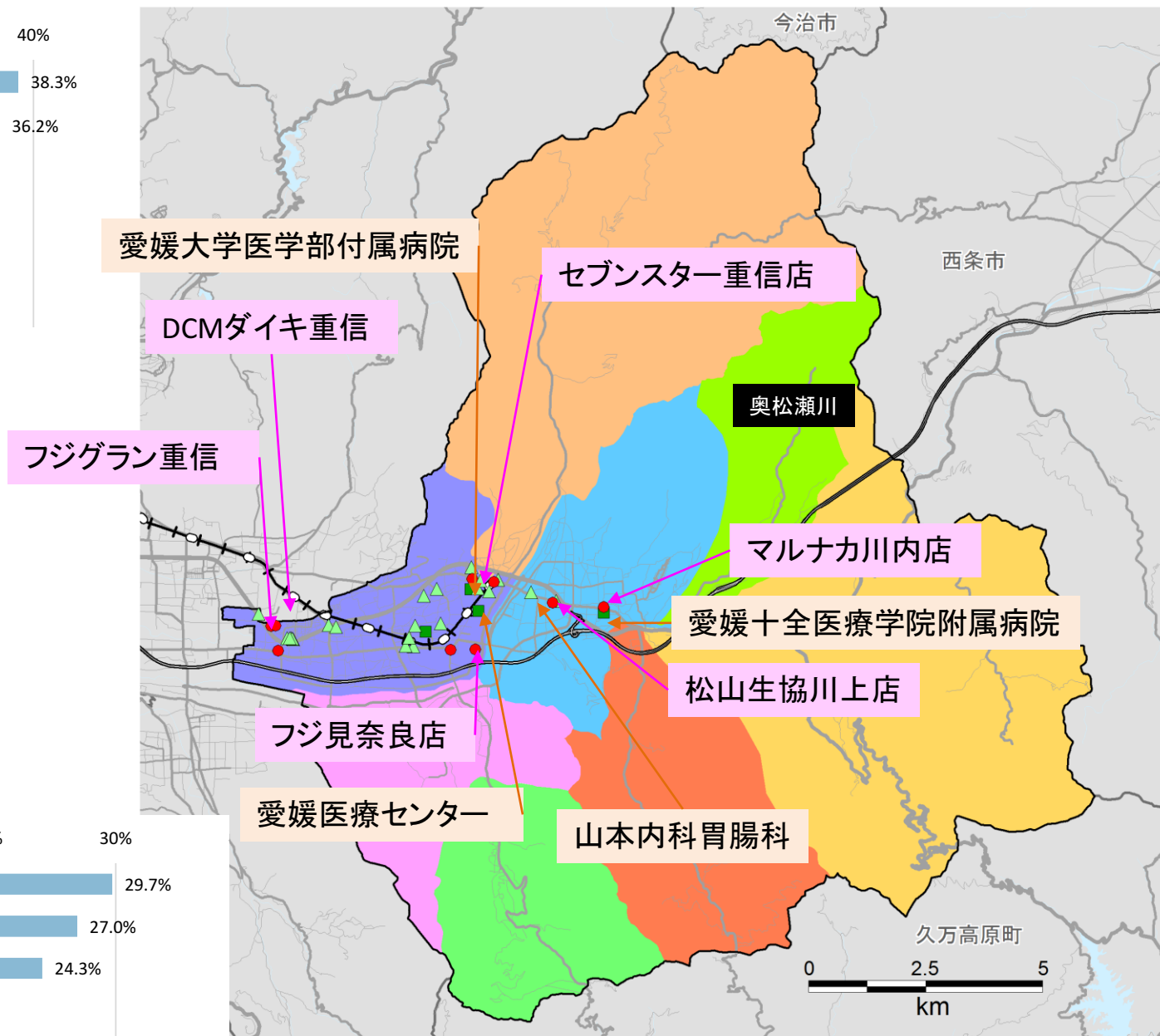
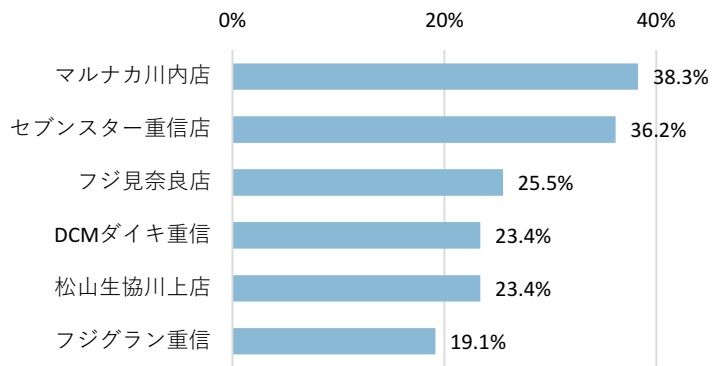
※回答が10%の商業施設・医療施設のみを掲載



よく行く施設

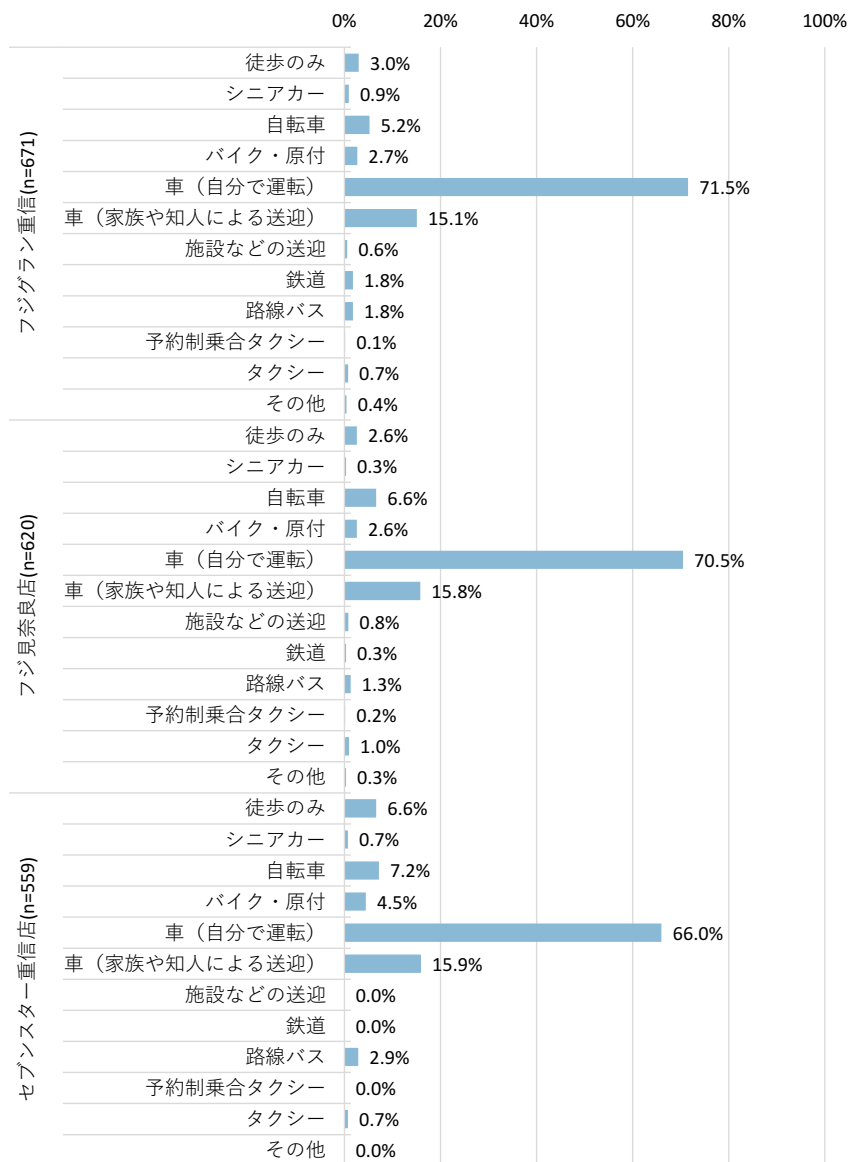
奥松瀬川

※回答が10%の商業施設・医療施設のみを掲載



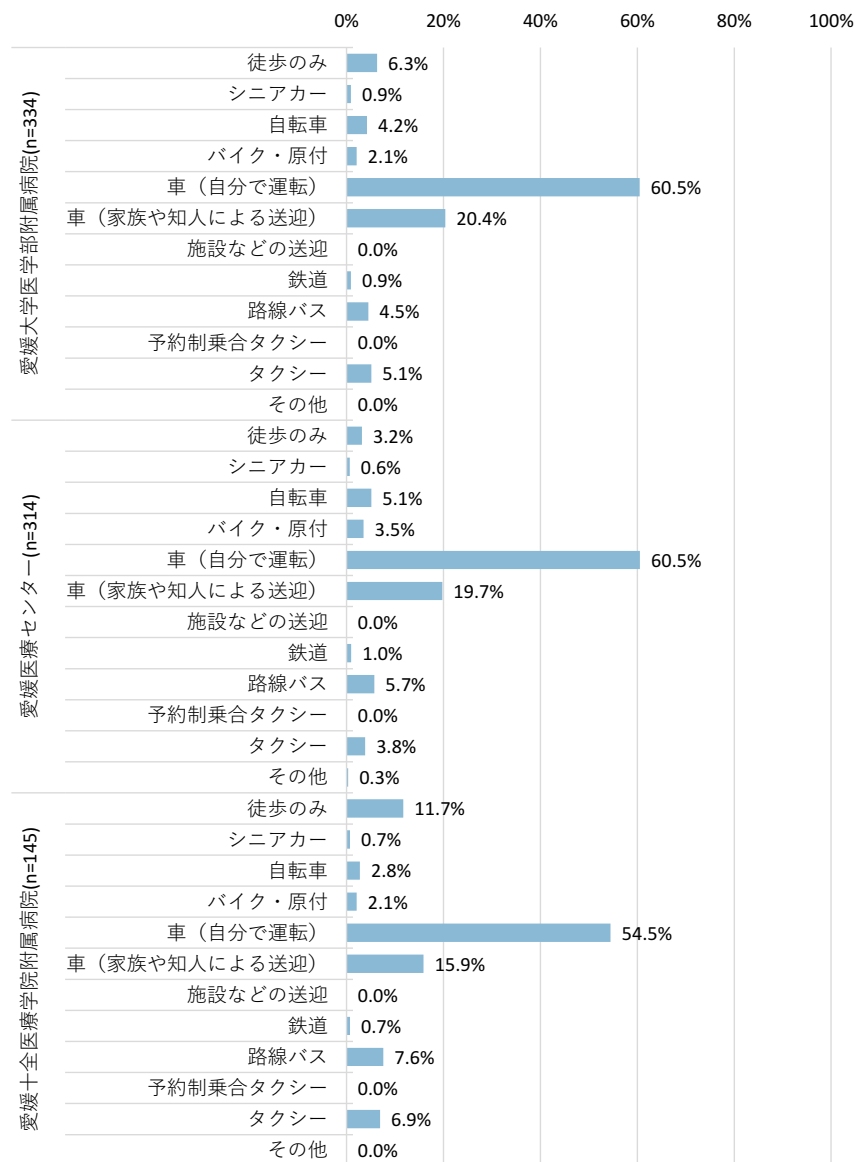
買物の移動手段(全体 上位3施設)

- 車(自分で運転)が7割前後
- 公共交通の利用は少ない



通院の移動手段(全体 上位3施設)

- 車(自分で運転)が6割前後
- 買物よりバス、タクシーの割合が高い



新型コロナウイルス感染症拡大の影響(全体)

- 鉄道11.6%、バス・予約制乗合タクシー6.7%、タクシー6.0%が利用が「以前より減った」となり、鉄道への影響が大きい

鉄道

(n=1859)	以前より減った	以前と変わらない
現在利用あり	5.6%	7.1%
現在利用なし	6.0%	29.4%
	計11.6%	

バス・予約制乗合タクシー

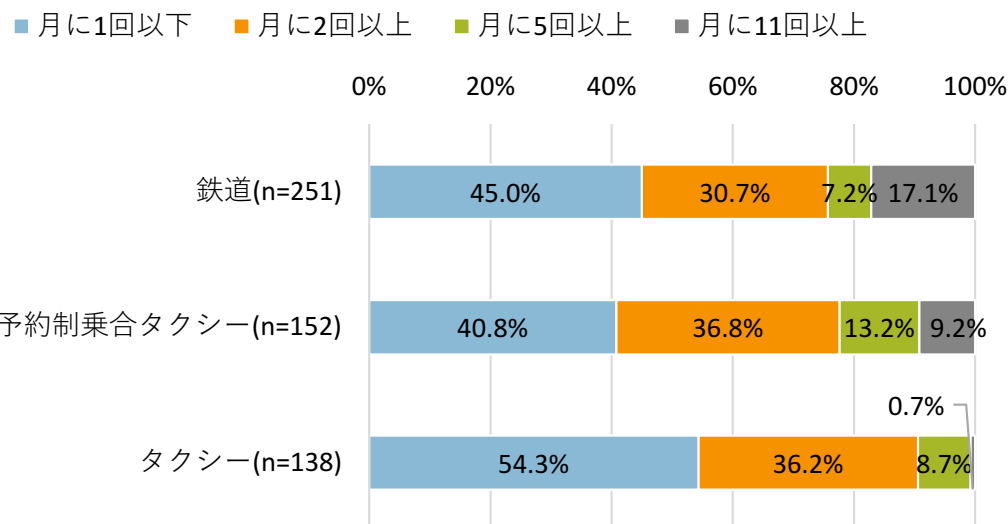
(n=1859)	以前より減った	以前と変わらない
現在利用あり	3.2%	4.5%
現在利用なし	3.5%	32.2%
	計6.7%	

タクシー

(n=1859)	以前より減った	以前と変わらない
現在利用あり	2.8%	4.5%
現在利用なし	3.2%	31.9%
	計6.0%	

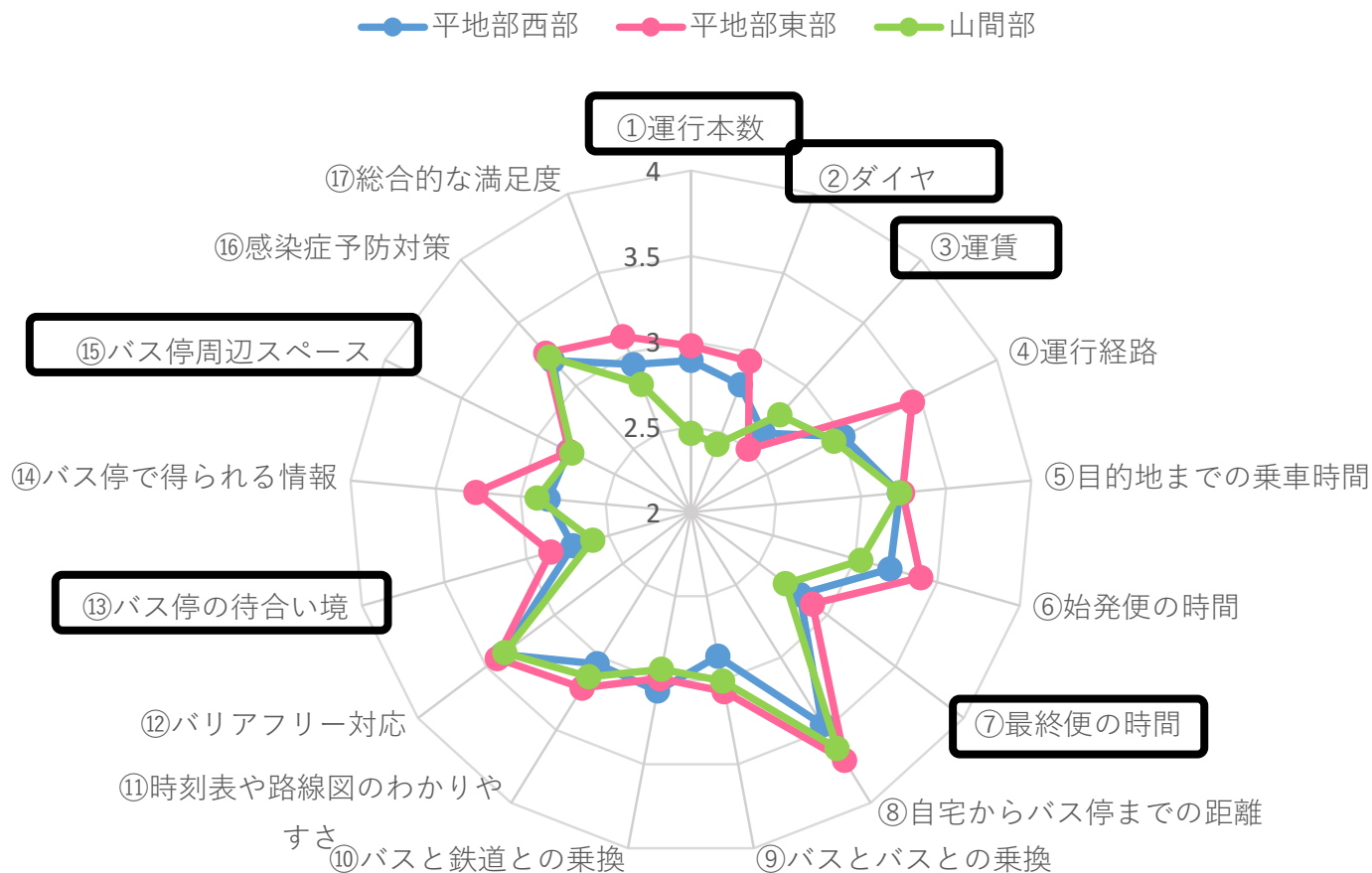
※無回答は表示していない

現在の利用頻度(現在利用ありの人のみ)



路線バスに関する満足度(3区分)

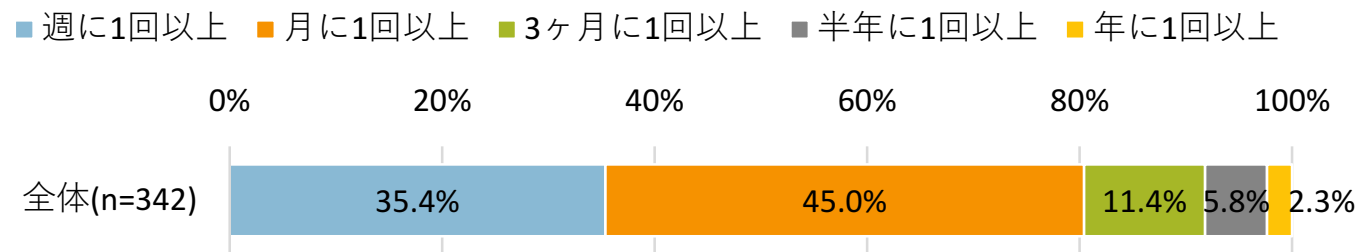
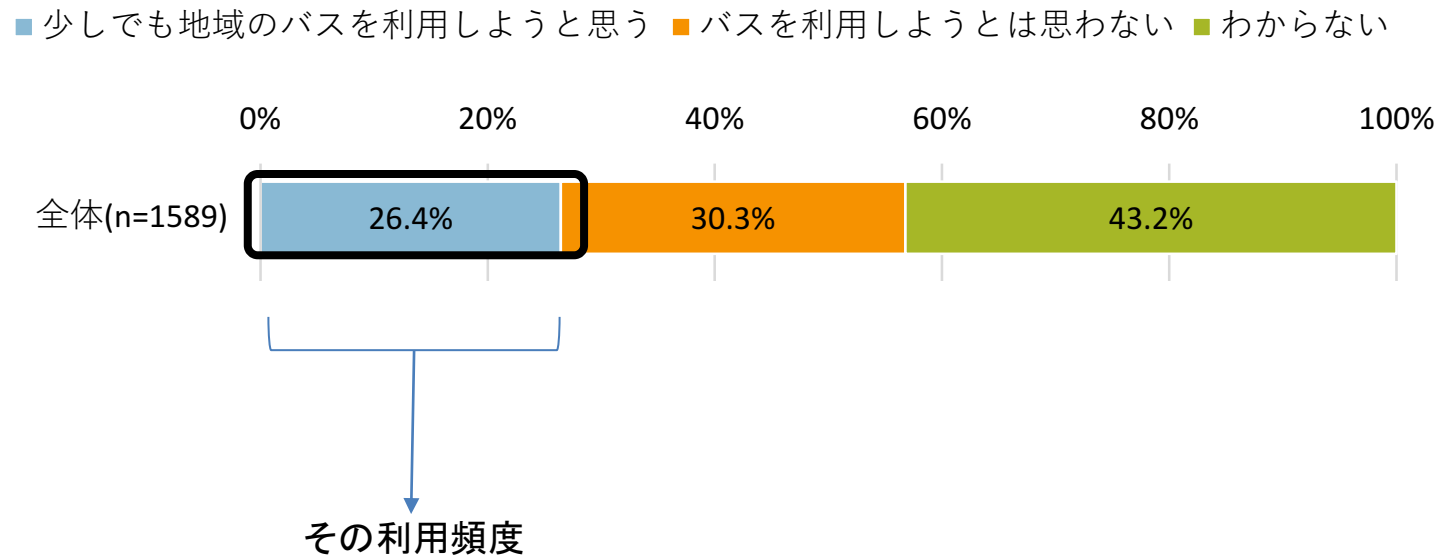
- 全体的に、平地部東部が満足度が高く、山間部が低い傾向
- 全体的に③運賃、⑦最終便の時間、⑬バスの待合環境、⑮バス停周辺スペースの満足度が低く、特に山間部では①運行本数、②ダイヤの満足度が低い



※無回答および「わからない」と回答した人を除き、「満足」5点、「やや満足」4点、「どちらでもない」3点、「やや不満」2点、「不満」1点として、加重平均を算出

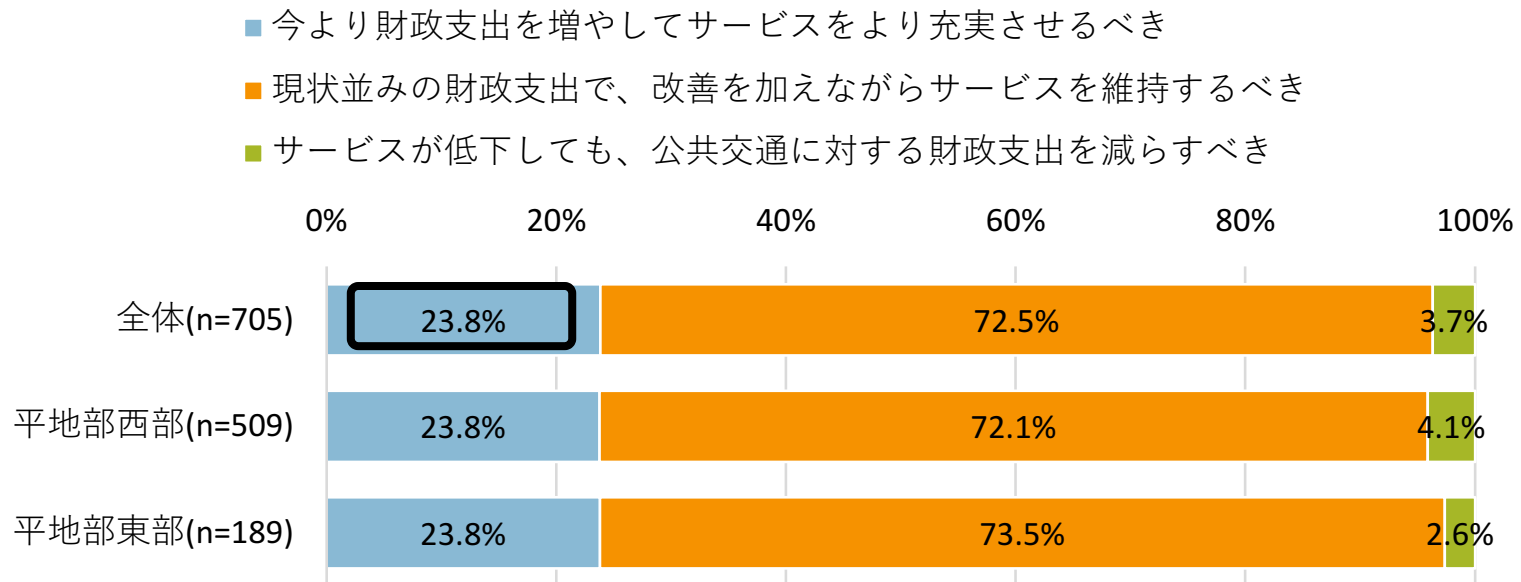
バスの利用意識(全体)

- 地域のバスを将来に残していくため、「少しでも地域のバスを利用しようと思う」が26.4%



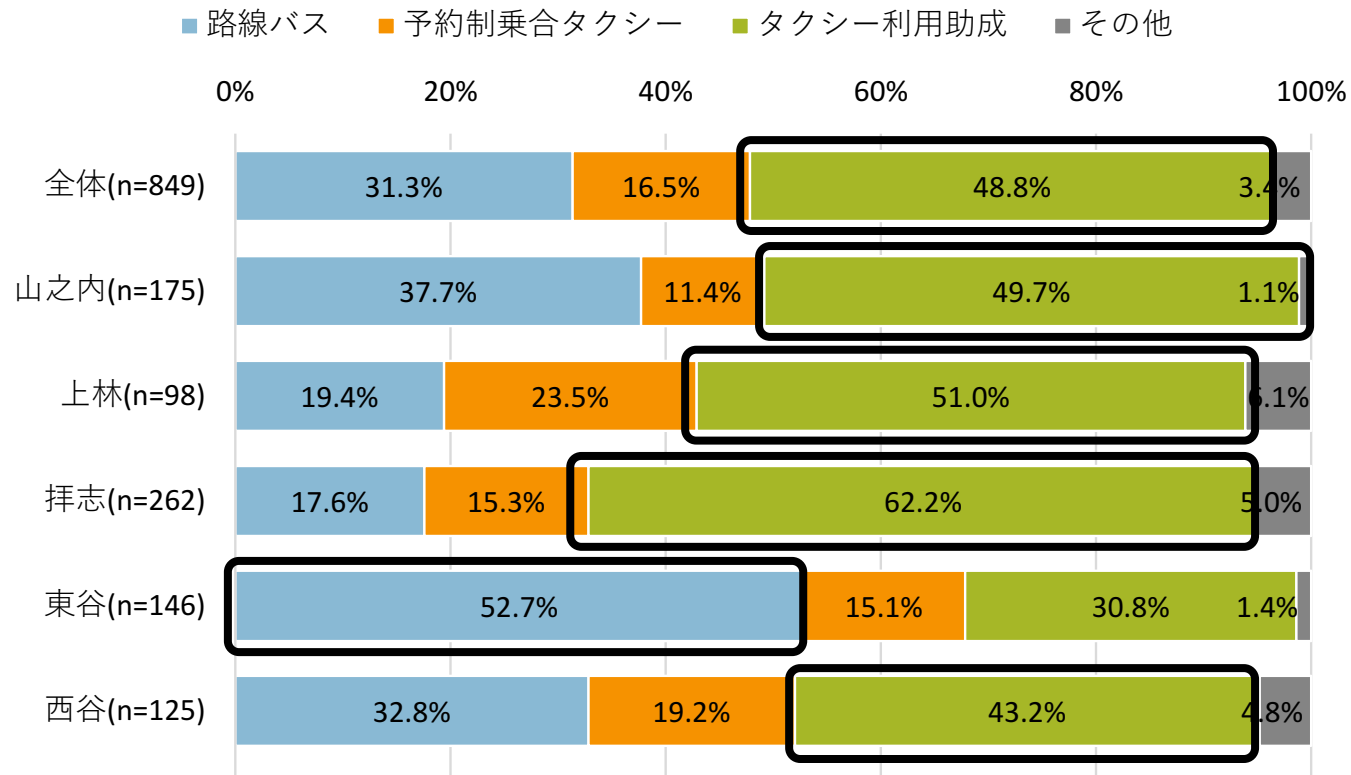
今後の移動サービスと財政支出についての意向（平地部のみ）

- 「現状並みの財政支出で、改善を加えながらサービスを維持するべき」が全体の72.5%でもっとも多い。平地部西部と平地部東部でその傾向はほとんど違いはない。



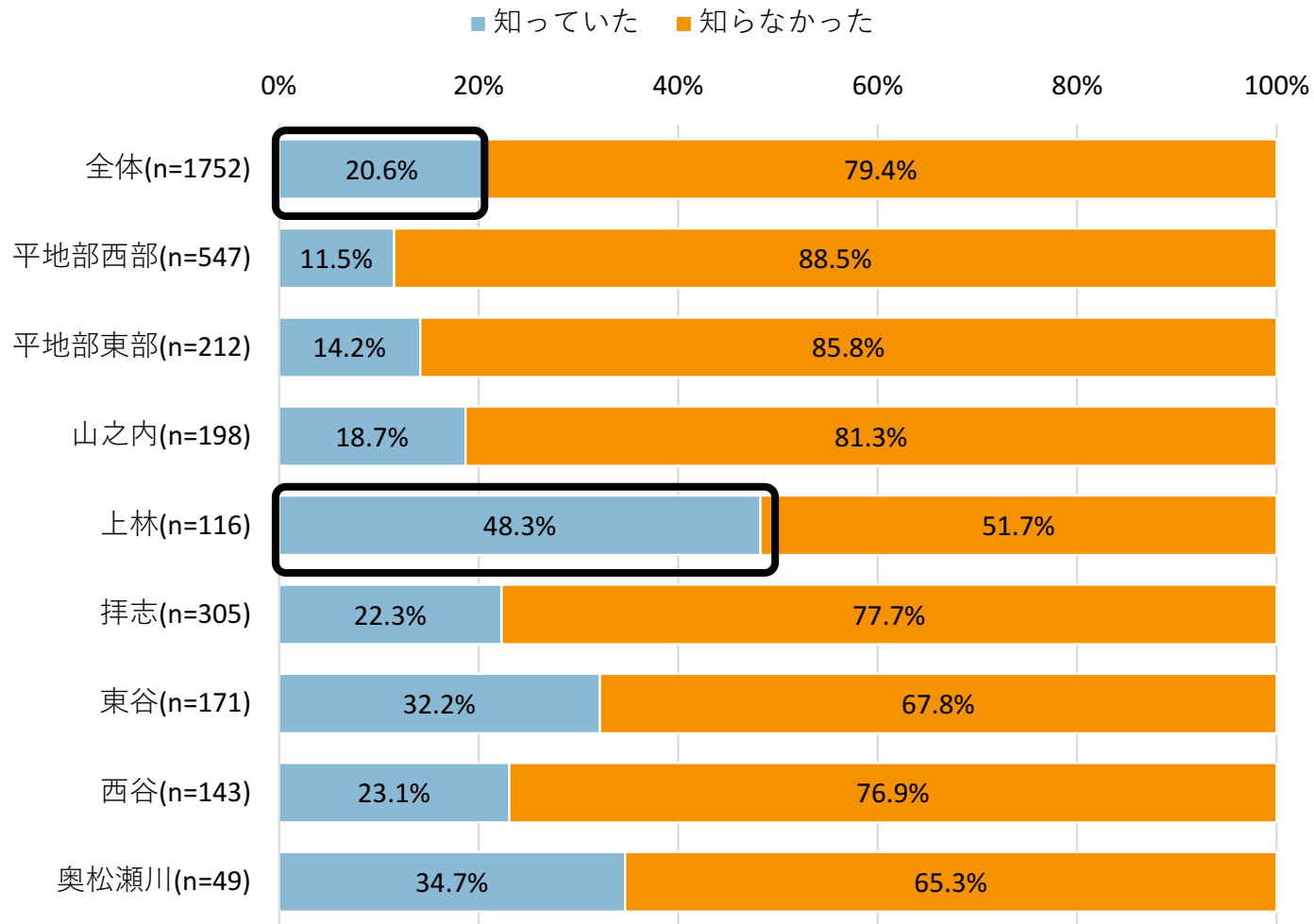
自分が住む地区に適した移動手段(山間部のみ)

- 東谷のみ「路線バス」が52.7%と最も多く、その他の地区では「タクシー利用助成」が4～6割程度で最も多い。



公共交通に関する取組みの認知度

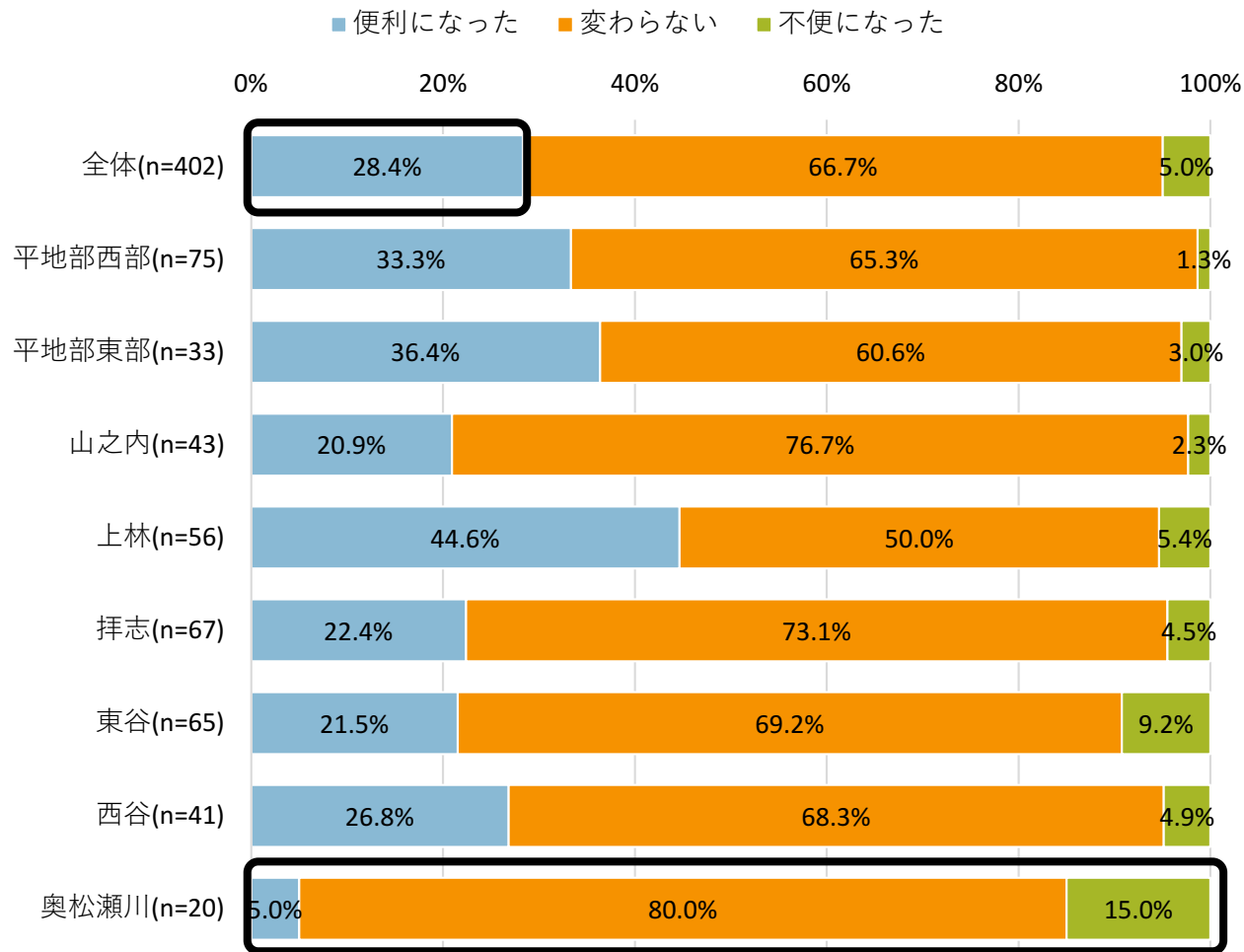
- 「知っていた」が全体の2割で、認知度は低い
- 特に平地部西部、平地部東部で認知度が低く、上林は高い



公共交通の利便性向上についての評価

(前項で公共交通に関する取組みを「知っていた」と回答した人のみ)

- 「便利になった」が全体の28.4%
- 特に上林、平地部西部、平地部東部で「便利になった」の割合が高い
- 奥松瀬川は「便利になった」が5%と低く、また「不便になった」が15%と高い

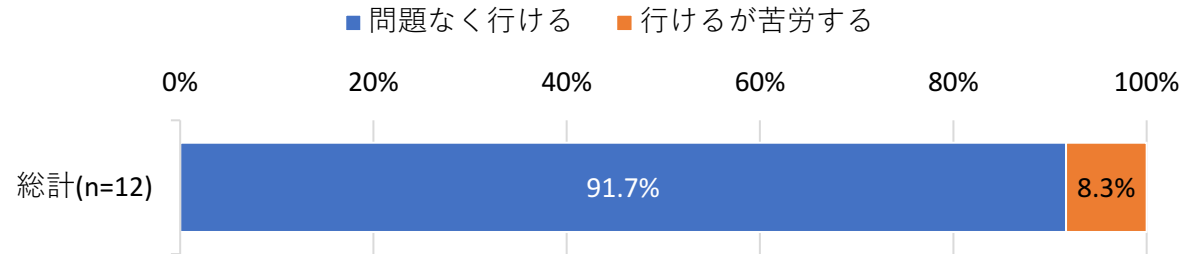


予約制乗合タクシー「上林線」登録者 アンケート調査結果

利用があった人への調査

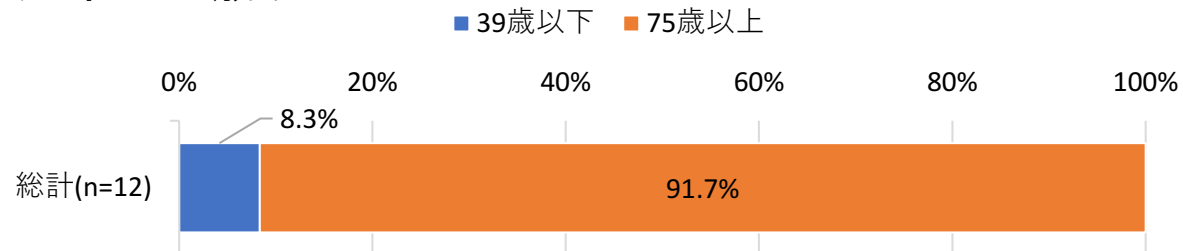
最寄り停留所までの移動

- 行けるが苦勞する」という人が8.3%

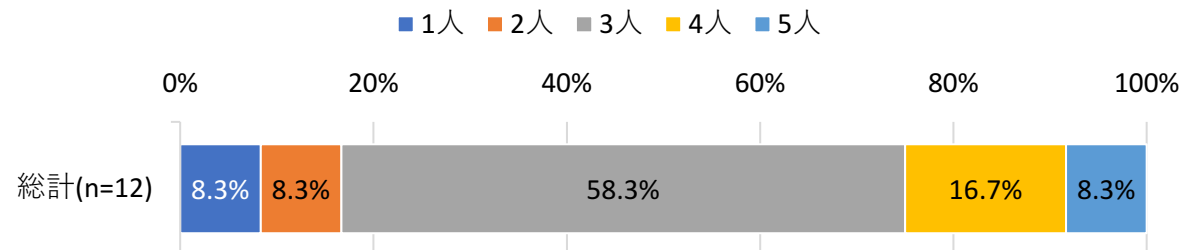


年齢層

- 回答者の大半が75歳以上

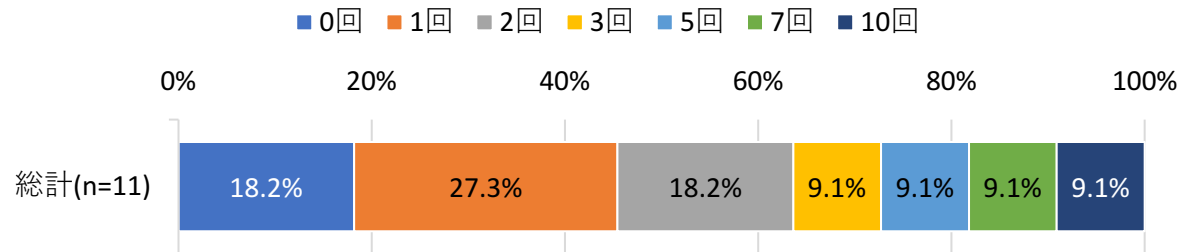


世帯人数



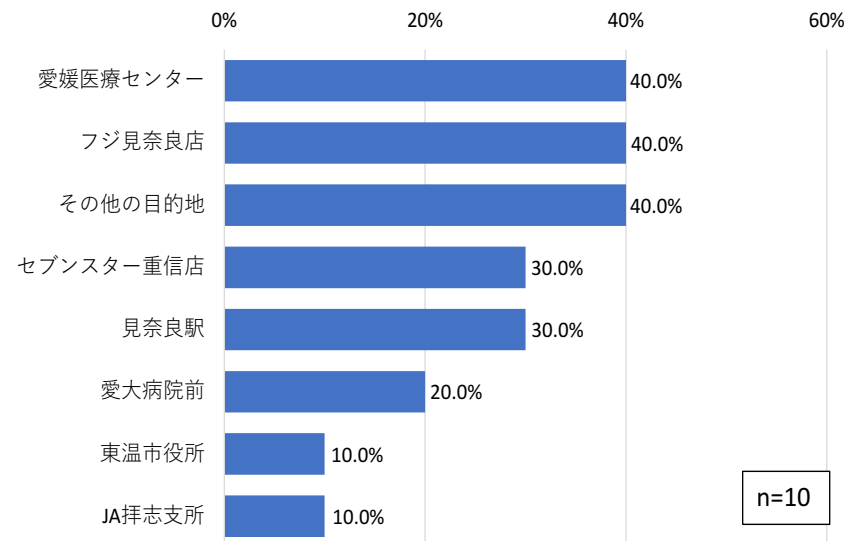
最近3ヶ月間の利用状況

- 高頻度で利用している人はごくわずか



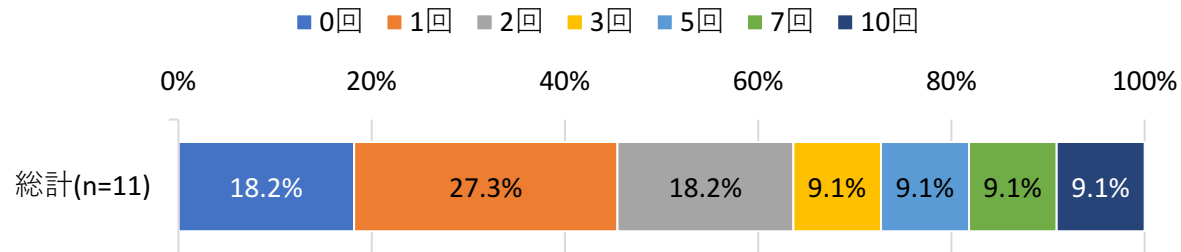
よく使う停留所またはよく行く目的地

- 見奈良周辺の医療機関や商業施設への利用が多い



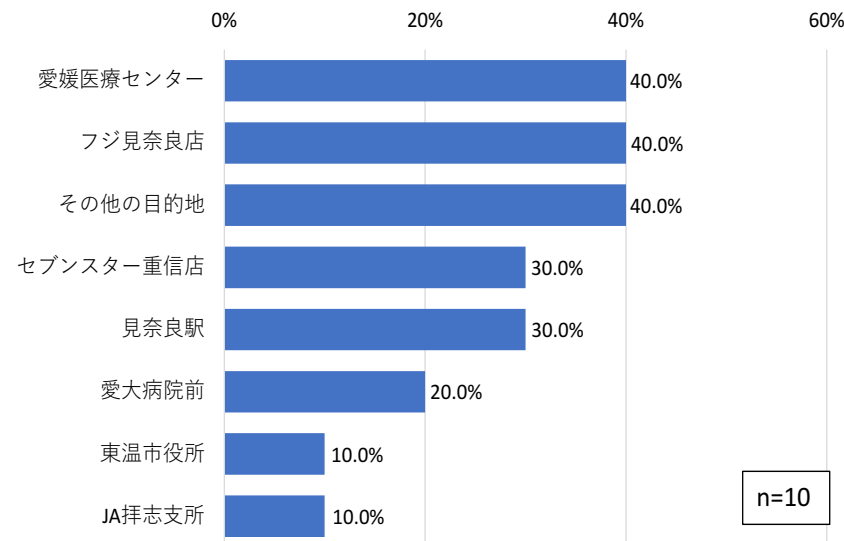
最近3ヶ月間の利用状況

- 高頻度で利用している人はごくわずか



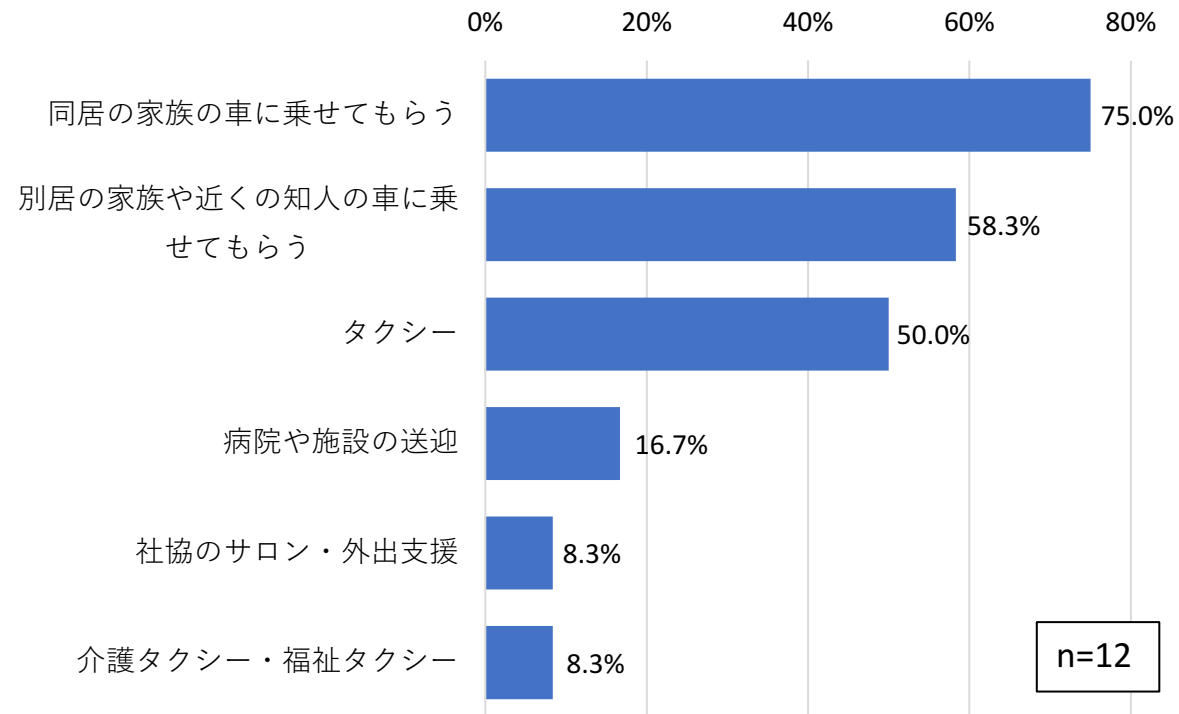
よく使う停留所またはよく行く目的地

- 見奈良周辺の医療機関や商業施設への利用が多い



予約制乗合タクシー「上林線」を使わないときの移動方法

- 家族や知人の送迎が多い



意見や要望等（自由意見）

- フジグランにも行きたい。大きい買物もしたい。
- 以前歯科へ行っていたとき時間を考えて利用していた。先生に事情を話したら協力していただき見奈良まで電車で帰り乗合タクシーで家へ帰った。半年前終わって現在に至っている。先日近所の知人に会って乗合で買物に行かないかと言ったら良い返事をくれた。まだ実現はしておりません。今後も継続していただくことを願っています。
- 帰り時間12時ぐらいが良いと思う。
- 平日全て利用可能希望。市街地発(見奈良駅13:48着)14時発便希望。
- 目的地まで行けても帰りに間に合わなかったり、待つ時間が多かったりするのであまり利用しない。

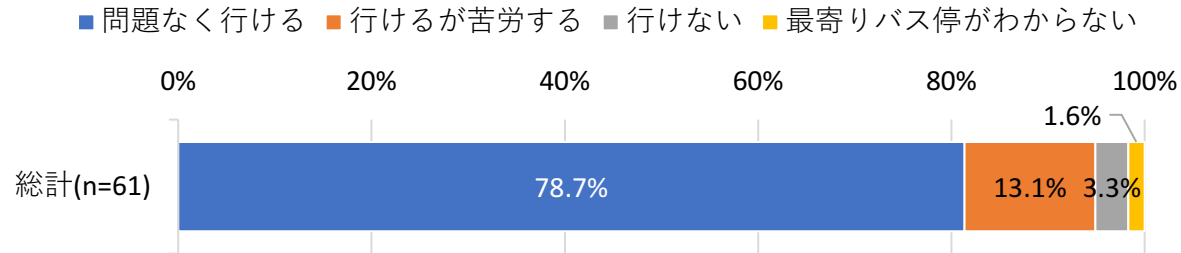
移動で困っていることや不安を感じることに

- 今後も継続していただくことを願っている。
- 自分で思ったときに思うように移動できなくなって大変辛い。
- 本数が少ない。
- 予約制乗合タクシーの利用が少なくなっているので心配。
- 利用ができると安心。今後もどうぞよろしくお願いします。

利用がなかった人への調査

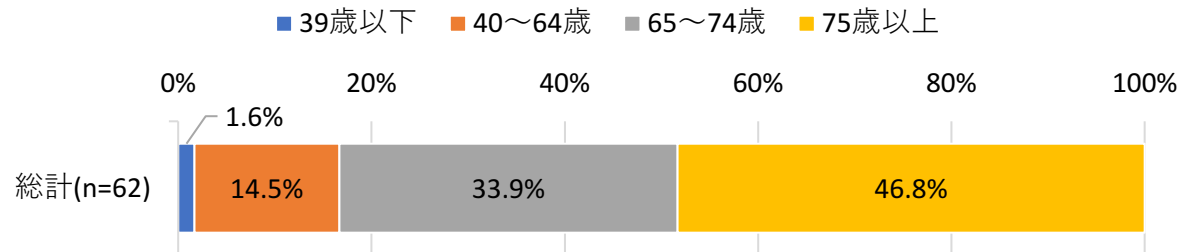
最寄り停留所までの移動

- 最寄り停留所まで行けるが苦勞する、行けないという人もいる

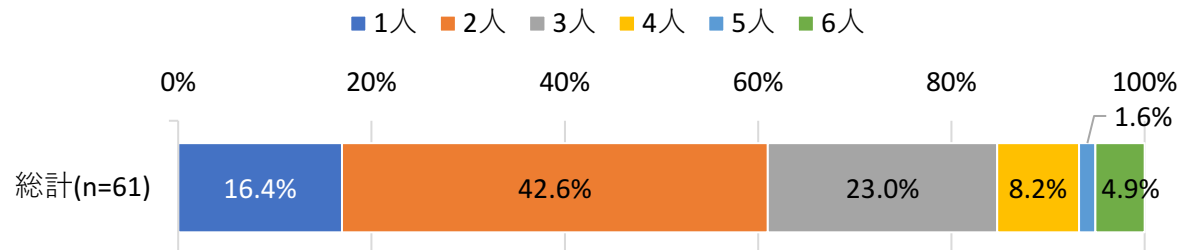


年齢層

- 回答者の多くが65歳以上（利用があった人よりは年齢層が低め）

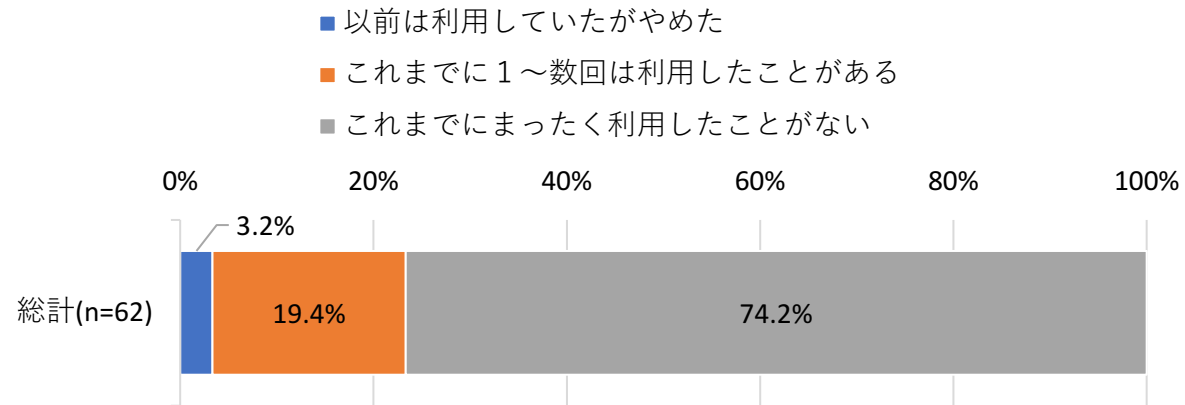


世帯人数



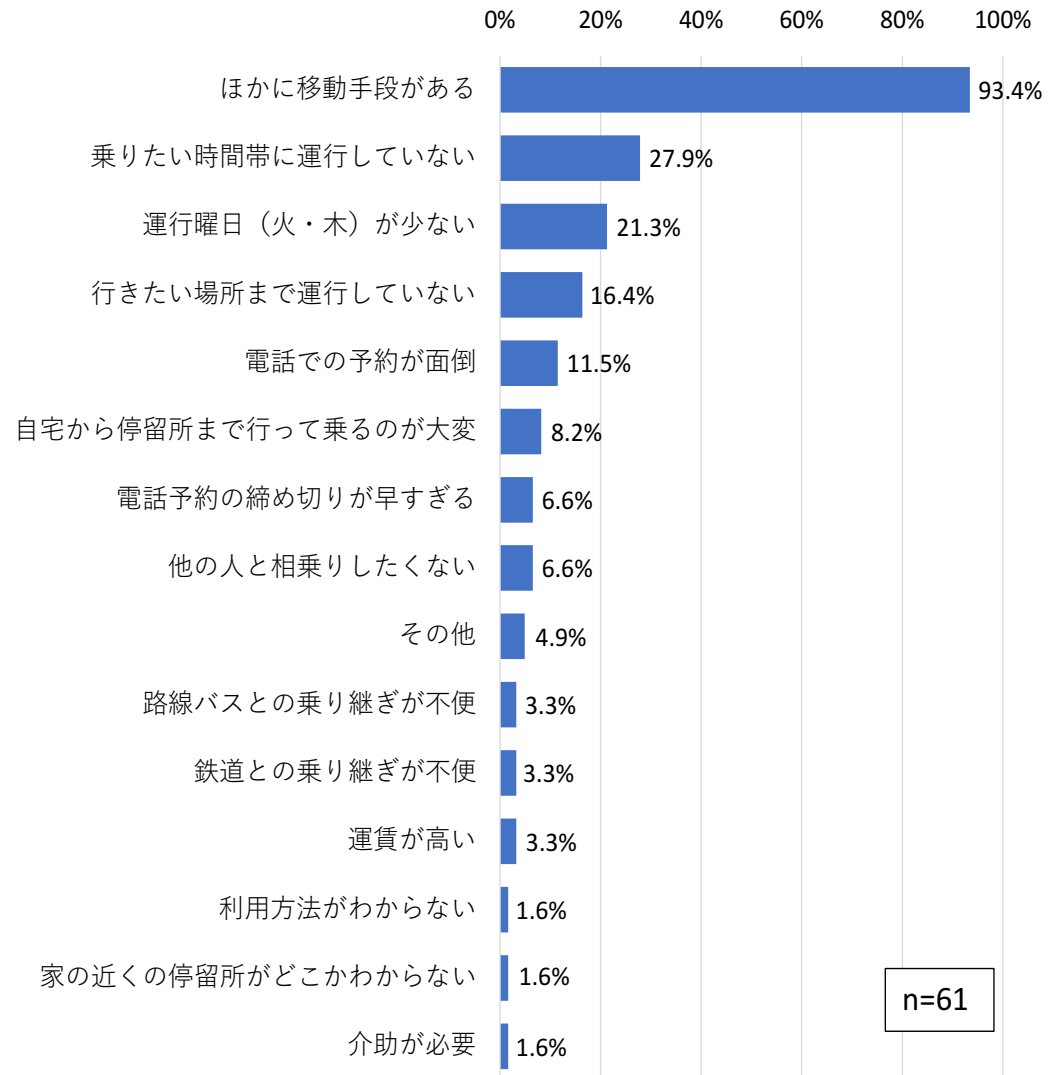
上林線の利用状況

- 登録はしているものの、まったく利用したことがない人が多い



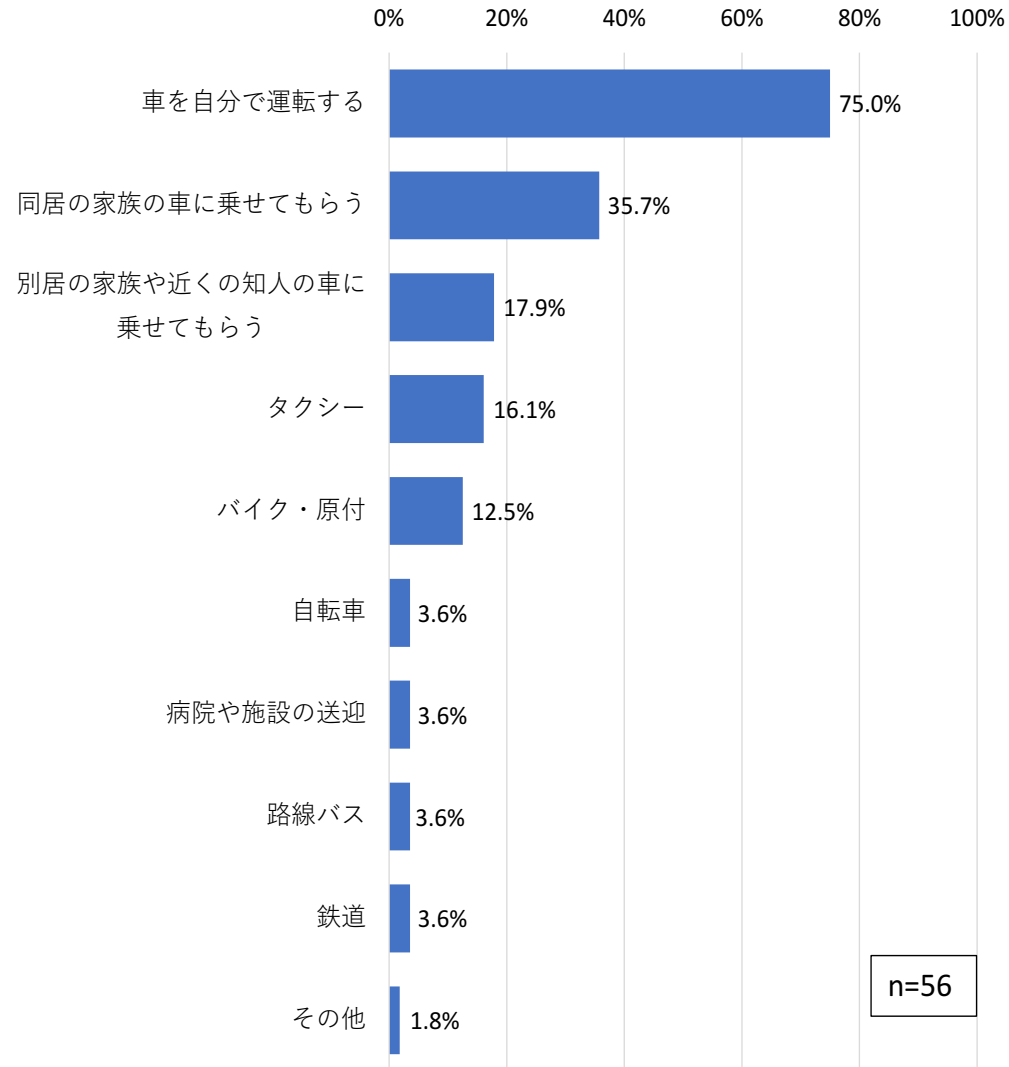
上林線を利用しない理由

- ほかに移動手段があるという理由が多い



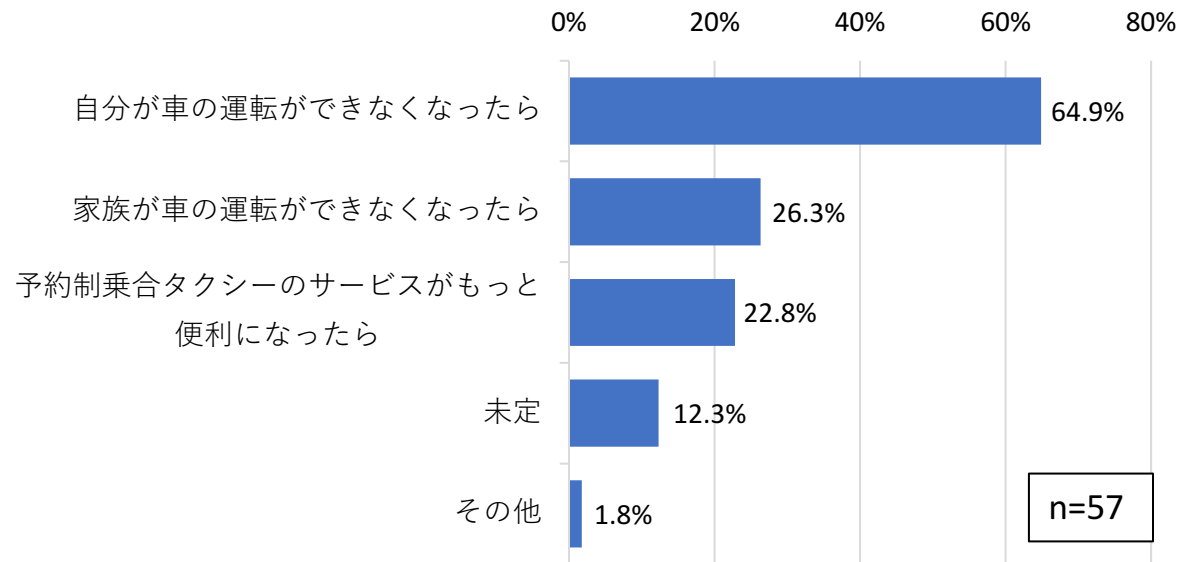
現在主に使う移動方法

- 車を自分で運転したり、家族に送迎してもらおうという人が多い



今後利用する予定

- 自分が車の運転ができなくなったら利用するという人が多い



どのようなサービスになったら利用するか

※「サービスがもっと便利になったら利用する」と回答した人のみ

- 7:30ごろ見奈良駅に着く便(雨の日とか)中高生の通学に利用できれば助かる
- 運転日の増を望む
- 今のままで良いと思う。続けてほしい。
- 自由な時間に乘れたら
- 新型コロナ感染が拡大しており、相乗りをすれば急増すると思うので今の状態であれば利用をしたくない。
- 土日の運行をしてほしい
- 日時がもっと幅広く利用できれば良いと思う
- 病院の予約があるのでそれまでに家を出る。バスで途中まで行ってそこから愛媛病院まで40分ほど歩く。
- 便数を増やしてほしい
- 希望の曜日や時間に運行していない。朝タクシーで行っても帰りが不安。時間が合わなかった。
- 曜日や時間の制限がなくなれば

移動で困っていることや不安を感じることに

- 安全で便利です。これからも利用したい。
- 何歳までも車に乗れるわけではないので、交通の便がないのは不安。少なくとも1時間～2時間に一本でも巡回の車を走らせてほしい。
- 家族が朝は連れて行ってくれるが帰りは困る。タクシーで帰る料金が高いので年金では・・・。
- 他の人と相乗りができたらいつも利用したい。楽しく利用したいです。
- 利用目標、1便平均利用者数2名以上ができない。自分で運転できる間は良いですが、近い将来運転できなくなったときお願いしたいと思います。
- 例えば中野クリニックへ行く場合、下別府→停留所→見奈良→中野クリニック。予約タクシーを使ってもタクシーを使う部分ができる、停留所まで苦勞する、運賃も安くない、時間の問題も大きい。

目標値の設定に係る補足資料

目標 1-1	公共交通を地域で支える体制を構築する	
評価指標	現状値	目標値
地域検討組織の立ち上げ数	0 組織 R2（2020）年度末	5 組織 R7（2025）年度末
<u>指標の算定方法</u> 市が立ち上げ数を把握し、算定する。 <u>目標値の考え方</u> 利用の少ない山間部のバス路線沿線住民を中心に、公民館での会合等において市が公共交通の現状に関する情報提供を行う。また、住民が自主的に公共交通について考えていく必要性を「みんなの公共交通を考える会」とともに訴えかけ、地域検討組織の立ち上げを促進する。 「みんなの公共交通を考える会」の協力を得ながら年に1組織のペースで立ち上げ、5年間で5組織を立ち上げることを目標とする。 なお、乗合交通不便地域の移動手段確保については「移動手段導入マニュアル」を策定し、移動手段確保について検討を行う。		

評価指標	現状値	目標値
公共交通に係る乗り方教室への参加者数	104 人/年 R1（2019）年度	5 年間でのべ 1,000 人 R3（2021）年度～ R7（2025）年度

指標の算定方法

実施主体への聞き取りにより市が参加者数を把握し、算定する。

目標値の考え方

現在実施している子供を対象とした乗り方教室に加え、高齢者や免許返納者を対象とした乗り方教室も開催し、5年間で延べ 1,000 人の参加を目標とする。

現状値	1 回あたり 参加者数（人）	年間 開催数（回）	年間 参加者数（人）
R1（2019）年度	52	2	104

目標値	1 回あたり 参加者数（人）	年間 開催数（回）	年間 参加者数（人）
R3（2021）年度	50	4	200
R4（2022）年度	50	4	200
R5（2023）年度	50	4	200
R6（2024）年度	50	4	200
R7（2025）年度	50	4	200
5年間の目標			1,000

現在実施している子供を対象とした乗り方教室の参加者数を目安に、対象を高齢者や免許返納者に拡大し、開催数を倍増し、5年間で延べ 1,000 人の参加を目標とする。

目標 1-2	公共交通を利用する意識を醸成する
--------	------------------

評価指標	現状値	目標値
転入者へのモビリティ・マネジメントの実施世帯数	30 世帯/年 R1（2019）年度	転入全世帯に実施 R7（2025）年度

指標の算定方法

担当課への聞き取りにより市が数値を把握し算定する。

目標値の考え方

転入手続き時に窓口において、公共交通ガイド等を漏れなく配布する。R6（2024）年度には転入全世帯に公共交通ガイド等の配布が実施されていることを目標とする。

目標 1-3	外部からの利用者呼び込む
--------	--------------

評価指標	現状値	目標値
公共交通を使ったツアーやスタンプラリーへの参加者数	のべ 354 人 R2（2020）年度	のべ 1,000 人 R7（2025）年度

指標の算定方法

実施主体への聞き取りにより市が数値を把握し算定する。

目標値の考え方

現在「東温みんなの公共交通を考える会」が実施している路線バスツアー参加者数を維持し、さらに新しい企画としてスタンプラリー等のイベントを実施することにより、外部からの利用者を現状よりも増やすことを目標とする。

公共交通を考える会主催 路線バスツアー参加者数（アンケート回答数より算出）
※第1、2回はデータなし

単位：人

テーマ	実施日	延べ回数	参加者数
地元案内人と歩く河之内・白猪の滝	H28.11.21	第3回	17
自然観察しながらあるく滑川溪谷	H28.8.22	第4回	21
地元の写真家さんと歩く秋の滑川溪谷	H28.11.1	第5回	15
旧金毘羅街道・源太桜と出会う	H29.3.28	第6回	28
地元案内人と歩く白猪ノ滝	H29.6.22	第7回	14
東温市の秘境・滑川溪谷へ行ってみよう	H29.7.24	第8回	27
滑川の名所と紅葉	H29.11.16	第9回	22
源太桜	H30.4.5	第10回	24
河之内	H30.6.14	第11回	24
滑川溪谷	H30.7.26	第12回	15
滑川溪谷	H30.8.2	第13回	15
滑川溪谷	H30.11.15	第14回	16
源太桜	H31.4.1	第15回	23
白猪の滝	R1.6.17	第16回	24
滑川溪谷	R1.7.24	第17回	24
滑川溪谷	R1.7.31	第18回	20
北方断層	R1.11.14	第19回	25
総計			354

単位：人

A. 過去4年間の路線バスツアー実績値	354	←
実績年平均（354÷4）	88.5	
B. 計画5年間の推計値（88.5×5）	442.5	←現状の参加者数を維持
A+B	796.5	
スタンプラリー等新企画での増加目標	200	←新規増加
5年後の累計目標値	996.5	←丸めて1,000人とする

「東温みんなの公共交通を考える会」が実施し毎回好評を得ている路線バスツアーの参加者数を、現状の水準で維持する。

さらに、公共交通を利用したスタンプラリー等を新しく企画し、5年後の累計参加者数を 1,000 人とすることを目標とする。

目標2-1

骨格となる幹線を維持する

評価指標	現状値	目標値
市民一人あたりの鉄道の年間利用回数	55.2 回/年 H31/R1 (2019) 年	58.0 回/年 R7 (2025) 年

指標の算定方法

伊予鉄道株式会社への聞き取りにより市が利用者数（市内駅の年間乗車人員の合計）を把握し、本市の人口で除すことで市民一人あたりの利用回数を算定する。

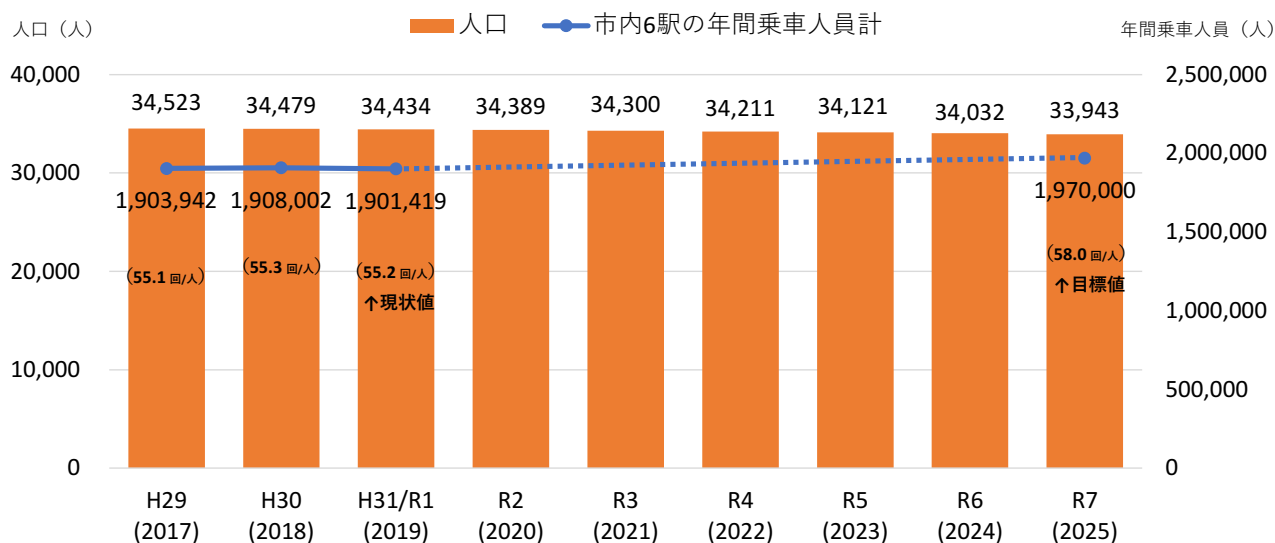
<算定対象>

✓ 伊予鉄道横河原線（牛湊団地前駅～横河原駅までの市内6駅）の年間利用者数

目標値の考え方

人口減少による利用者の減少が予想される中、目標年次までに 58.0 回/年（一人あたり年間 3 回程度増加）は利用するよう、サービスの利便性向上と利用促進等の施策を講じる。

指標は“市民一人あたりの公共交通の年間利用回数”として集計し、これまで年間を通じて公共交通を利用しなかった人だけでなく、全市民が意識することにより目標が達成できるよう取り組む。



- ・人口は 2025 年までに 33,943 人まで減少する見込み（東温市人口ビジョン推計）
- ・市内 6 駅の年間乗車人員は減少傾向にあるものの、サービスの利便性向上と利用促進等の施策を講じることによって年間 197 万人を維持することを目指す
- ・上記の値を、人口減少を踏まえた上で割り算し、一人当たり 55.2 回（2019 年）を 58.0 回（2025 年）まで引き上げる目標とする

評価指標	現状値	目標値	
川内線の収支差（東温市分）	897 万円/年 R2（2020）年度	現状よりも改善 R7（2025）年度	
<u>指標の算定方法</u> 伊予鉄バス株式会社への聞き取りにより市が路線バス川内線の収支差（経常収益から経常費用を引いたもの）を把握し、東温市分を走行距離により按分し算定する。			
<u>目標値の考え方</u> 人口減少による利用者の減少が予想される中、利便性向上と利用促進等の施策を講じ、R6（2024）年度には現状よりも改善することを目標とする。			
<u>目標設定根拠</u> 川内線全区間の収支差を東温市内区間走行距離で按分し、現状値を算出した。 今後5年間で現状値の 897 万円/年よりも改善することを目標とする。			
川内線東温市内走行分 R2（2020）年度 単位：千円			
実車走行キロ	経常費用	経常収益	収支差
163581.4km	53,082	44,109	8,973
出典：生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金資料 図中の年度は補助対象年度（10 月～9 月）			

評価指標	現状値	目標値
幹線沿線における P&R 駐車場ののべ利用 台数	27 台/年 R1（2019）年度	540 台/年 R7（2025）年度
<u>指標の算定方法</u> 利用台数を市が把握し算定する。		
<u>目標値の考え方</u> 現在、市のホームページでの告知のみしか行われていないため、その他の媒体も活用して PR を強化することにより、R6（2024）年度には、提供されている P&R 駐車場の最大運用台数（駐車枠 13 台×125 日×1,625 台×土日祝+年末年始）の 3 分の 1 程度が利用されていることを目標とする。		

目標2-2

地域特性に応じた移動手段を提供する

評価指標	現状値	目標値
山間部における利用者一人あたりの収支差	970 円/人 R2（2020）年度	現状よりも改善 R7（2025）年度
<u>指標の算定方法</u> 山間部路線の収支状況を、市が交通事業者からデータ提供を受け算定する。 ＜山間部路線＞ ・滑川線（伊予鉄バス） ・河之内線（伊予鉄バス） ・松瀬川線（伊予鉄バス） ・井内線（伊予鉄バス） ※見直しにより別の移動サービスになった場合も同様とする <u>目標値の考え方</u> 人口減少による利用者が減少する中、利便性向上と利用促進等の施策を講じ、利用の拡大を図るとともに、必要に応じてサービスの見直しを行い、現状よりも収支差の改善を図ることとする。		
<u>目標設定根拠</u> 経常収益見込額 5,876,443 円 経常費用見込額 27,084,710 円 A. 収支差 21,208,267 円 B. 年間輸送人員 21,863 人 ※滑川線、河之内線、松瀬川線、井内線の山間部4路線の合計額 ※令和2年度 生活交通バス路線運行助成額計算書（事業計画書）より算出 $A \div B \div \text{利用者一人あたりの収支差}$ 970 円 目標：現状よりも改善		

目標3	気軽に利用できる環境を整備する
-----	-----------------

評価指標	現状値	目標値
路線バスの GTFS 対応	未対応 R2（2020）年度末	対応 R7（2025）年度末
<u>指標の算定方法</u> 市が伊予鉄バス株式会社に対応状況を聞き取り、算定する。		
<u>目標値の考え方</u> 公共交通がどのように運行されているかがよく分からない人にも、スマートフォン等で目的地を入力するだけで、気軽に公共交通の経路検索を行えるようにし、普段乗り慣れていない人や観光利用の需要も掘り起こすことができるよう、R6（2024）年度末までに GTFS データを整備することを目標とする。		

評価指標	現状値	目標値
公共交通ガイドやマップの配布数	— R2（2020）年度	全世帯配布 R7（2025）年度
<u>指標の算定方法</u> 市が配布数を把握し算定する。		
<u>目標値の考え方</u> 市民一人ひとりが気軽に公共交通を利用できるよう、公共交通がどこをどのように運行しているのか情報提供を強化する必要がある。そこで公共交通ガイドやマップを R7（2025）年度までに全世帯に配布するとともに、市のホームページ上でこれらを印刷・ダウンロード可能な状態とすることを目標とする。		

評価指標	現状値	目標値
東温市が負担している公共交通サービスの収支差	5,085 万円/年 H31/R1（2019）年度	現状よりも改善 R7（2025）年度

指標の算定方法

市が事業者への聞き取りを行い、川内線・森松横河原線・滑川線・河之内線・松瀬川線・井内線・上林線乗合タクシーの収支差（合算値）を把握する。

算出式 収支差=収入額－支出額

収入額：運賃収入額、運賃外収入額（広告費等） ※市、県、国による補助は含めない

支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）

※各年度の期間は前年 10 月 1 日から当該年 9 月 30 日まで

＜算定対象＞

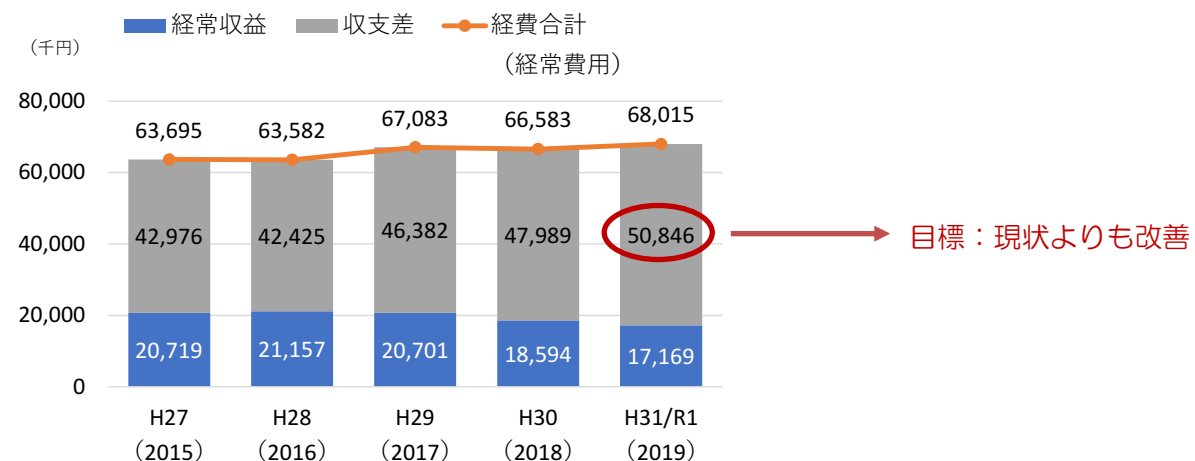
- ✓ 伊予鉄バス 川内線・森松横河原線・滑川線・河之内線・松瀬川線・井内線
- ✓ 上林線乗合タクシー

目標値の考え方

川内線は市内の公共交通の骨格を担うものであり、今後も維持していくためには収支の改善が必要である。路線バス事業者と定期的に協議を実施し、鉄道との利用連携策の検討や路線バス沿線へのパークアンドライド駐車場及びサイクルアンドライド駐輪場の整備等の利用促進活動により収入を増加させることで収支の改善に努める。また、川内線は複数自治体にまたがる路線であることから、県や関係市町とも協議を行い、目標値の妥当性について適宜検証していく。

目標設定根拠

東温市が負担している公共交通サービスの収支差は下図の通りとなっており、H31/R1（2019）年度の 5,085 万円よりも改善することを目標とする。



出典：生活交通バス路線運行助成額計算書（事業計画書）・予約制乗合タクシー月別運行実績表
図中の年度は補助対象年度（10 月～9 月）

評価指標	現状値	目標値
東温市の移動手段確保に係る公費負担額	25,596 千円 R2（2020）年度	現状以下に抑制 R7（2025）年度
<u>指標の算定方法</u> 市の公共交通に対する公費負担額を把握する。 ＜算定対象＞ ✓ 市内路線バスの運行助成額 ✓ 上林線乗合タクシーの事業費 ✓ バス・タクシー利用助成の事業費 ✓ 各コミュニティでの新たな移動手段確保等に係る事業費 <u>目標値の考え方</u> 現在、本市では市内路線バスへの運行助成と上林線乗合タクシーの運行を行っている。人口減少と高齢化が見込まれる中、新たな移動手段の確保が求められており、それに伴う公費の増加が想定される。こうした中でも、鉄道との利用連携策の検討や路線バス沿線へのパークアンドライド駐車場及びサイクルアンドライド駐輪場の整備により、既存の幹線ネットワークを維持するとともに、各地区での新たな移動手段確保と路線バスの利用促進及び非効率路線の見直しを行うことで、移動の利便性を高めつつ公費負担額の抑制に努める。 東温市と周辺市町を結ぶ幹線としての役割を担う伊予鉄バス川内線については、国及び県、周辺市町とともに鉄道との役割分担を含めたあり方を議論しつつ利用促進を行うことで行政負担の維持抑制に努める。		
<u>目標設定根拠</u> R2（2020）年度の東温市の公共交通に係る予算額を現状値とし、現状以下に抑制することを目標とする。		