

第 7 期 総 合 計 画 事 務 事 業 進 行 管 理 調 書

【PLAN】

事務事業の目的と成果

総合戦略掲載	×	過疎計画掲載	○
--------	---	--------	---

事業名	バス路線確保対策事業				事業期間	平成6年度 ～ 年度									
事業性質区分	新規・継続	継続	建設・建設外	建設外	第7期総合計画の位置付け	5-2-2	他に関連する基本事業	- -	- -	- -	- -	- -	所管課係	市民生活課生活交通係	
目的 (何のために実施するのか)	路線バスを運行しているバス事業者に収支補填を行い、交通手段を維持・確保し、市民生活の向上を図る。							手段 (どのような方法で実現するのか)	赤字路線である上砂川線、滝川美唄線、滝川奈井江線などを運行するバス事業者に対して収支補填を行う。交通手段の維持・確保について、関係自治体と協議する。						
対象 (誰・何を対象としているのか)	北海道中央バス株式会社、市民							成果 (どのような効果が得られるのか)	バスの運行を将来にわたって維持・確保することによって、市民の日常生活に欠かすことのできない交通手段を守る。						
事業開始時の状況・これまでの経緯	焼山線については、昭和63年4月24日にJR歌志内線が廃止となり、翌日より代替として中央バスによる運行が開始された。運行開始後6年間は、国及び道による100%補助（転換バス事業費補助）の対象であったが、平成6年4月25日以降の運行に係る赤字（生活交通路線維持費補助金を差し引いた分）については、当市と歌志内市で補填している。花月砂川線については、従前より運行していたJRバスが平成15年2月28日をもって撤退した。その後の代替は、中央バスによって運行され、生活交通路線維持費補助金を差し引いた赤字について、滝川市・新十津川町・浦臼町・砂川市で補填している。なお、平成18年度補填分より、補助金交付要件に該当しなくなったため、関係市町のみで補填している。														

【DO】

実績

(単位：円)

			第1次実施3カ年計画				第2次実施3カ年計画				第3次実施4カ年計画					第7期 総合計画
			第1年次 (3年度)	第2年次 (4年度)	第3年次 (5年度)	実施3カ年 合計	第4年次 (6年度)	第5年次 (7年度)	第6年次 (8年度)	実施3カ年 合計	第7年次 (9年度)	第8年次 (10年度)	第9年次 (11年度)	第10年次 (12年度)	実施4カ年 合計	
投入された事業費の推移	国	費計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
	道	実績額				0				0					0	0
		費計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	地方債	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	その他	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	一般財源	計画額	6,794,000	6,794,000	5,467,000	19,055,000	10,375,000	10,375,000	10,375,000	31,125,000	10,375,000	10,375,000	10,375,000	10,375,000	41,500,000	91,680,000
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額	6,697,260	7,520,022	10,373,399	24,590,681	12,816,705	11,072,309		23,889,014					0	48,479,695
	事業費合計	計画額	6,794,000	6,794,000	5,467,000	19,055,000	10,375,000	10,375,000	10,375,000	31,125,000	10,375,000	10,375,000	10,375,000	10,375,000	41,500,000	91,680,000
		予算計上額	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		実績額	6,697,260	7,520,022	10,373,399	24,590,681	12,816,705	11,072,309	0	23,889,014	0	0	0	0	0	48,479,695
	事業費予算の内容		バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。		バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。							
	前年度予算との比較 (増減理由)															
	実績との比較 (増減理由)		上砂川線、滝川美唄線、滝川奈井江線を補填しているが、滝川奈井江線の補填額が下がったことによる減。 12月補正 7,278千円 3月補正 6,699千円	上砂川線、滝川美唄線、滝川奈井江線を補填しているが、経常収益の減と経常費用単価の増による増。 3月補正 7,521千円	上砂川線が廃止となったが歌志内線の補填を開始したことによる増。 3月補正 10,374千円		滝川美唄線、滝川奈井江線、歌志内線を補填しているが、経常費用単価の増による増。 3月補正 12,818千円	滝川美唄線が廃止となり、滝川奈井江線、歌志内線を補填しているが、経常費用単価の増による増。 3月補正 11,073千円								

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1（「手段」をもとに設定）	指標名：収支補填額	指標の求め方：収支補填額
成果指標 1（「成果」をもとに設定）	指標名：営業距離数	指標の求め方：市内バス路線の営業距離数

			第 1 次実施 3 力年計画				第 2 次実施 3 力年計画				第 3 次実施 4 力年計画					第 7 期 総合計画
			第 1 年次 (3年度)	第 2 年次 (4年度)	第 3 年次 (5年度)	実施 3 力年 合 計	第 4 年次 (6年度)	第 5 年次 (7年度)	第 6 年次 (8年度)	実施 3 力年 合 計	第 7 年次 (9年度)	第 8 年次 (10年度)	第 9 年次 (11年度)	第 10 年次 (12年度)	実施 4 力年 合 計	
事業 評価	指標	活動指標 1 (単位/千円)	計画値 6,794 実績値 6,699	6,794 7,521	5,467 10,374		10,375 12,818	10,375 11,073	10,375		10,375	10,375	10,375	10,375		
		成果指標 1 (単位/km)	計画値 29.2 実績値 29.2	29.2 29.2	29.2 29.2		29.2 29.2	29.2 29.2	29.2		29.2	29.2	29.2	29.2		
	評価内容	事業の達成度 (活動指標をもとに評価)				達成されていない				達成されていない						
		事業の成果 (成果指標をもとに評価)				あまり上がっていない				あまり上がっていない						
		事業の効率性 (事業費に対する成果)				変わらない				変わらない						
		総合評価				問題がある				問題がある						
			自己分析： 活動指標は便数等の調整を行ったため計画値を若干下回るにとどまった。成果指標については、計画値と変更なし。	自己分析： 活動指標は計画値を大きく上回っており、上砂川線については令和4年9月末で廃止路線となった。成果指標については、計画値と変更なし。	自己分析： 活動指標は上砂川線が廃止となったが歌志内線の補填を開始したことにより計画値を大きく上回った。成果指標については、計画値と変更なし。	判断理由： 収支補填額が増加し、便数、運行時間等の調整が必要であるため、総合評価は問題があるとした。	自己分析： 活動指標は人件費の増加や燃料費の高騰により中央バスの自社単価が上昇し経常費用が増加したことから計画値を大きく上回った。成果指標については、計画値と変更なし。	自己分析： 活動指標は人件費や車両修繕費の増加により中央バスの自社単価が上昇し経常費用が増加したことから計画値を上回った。成果指標については、計画値と変更なし。	自己分析： 活動指標は人件費や車両修繕費の増加により中央バスの自社単価が上昇し経常費用が増加したことから計画値を上回った。成果指標については、計画値と変更なし。	判断理由： 収支補填額の増額もさることながら、運転手不足を理由に路線を廃止されており、代替交通の協議などが必要であるため、総合評価は問題があるとした。	自己分析：	自己分析：	自己分析：	自己分析：	判断理由：	
		今後の方向性				現状のまま継続				現状のまま継続						
	方向性の判断理由 改善、改革の内容 (R5、R8、R10)		R5： 活動指標の実績値に問題はあるものの、公共交通手段の確保は必要であるため、バス事業者、関係市町と減便等を協議しながら、運行時間等の調整をして収支補填額の削減に努め、事業を継続する必要があると考える。 上砂川線については、利用者の減少とともに補填額が増加したため、関係市町と中央バスによる協議の結果、令和4年9月末で廃止路線となった。				R8： 活動指標の実績値に問題はあるものの、公共交通手段の確保は必要であるため、バス事業者、関係市町と減便等を協議しながら、運行時間等の調整をして収支補填額の削減に努め、事業を継続する必要があると考える。 滝川美唄線については、運転手不足により、関係市町と中央バスによる協議の結果、令和6年9月末で廃止路線となった。				R10：					

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1（「手段」をもとに設定）	指標名：地域公共交通会議開催回数	指標の求め方：地域公共交通会議開催回数
成果指標 1（「成果」をもとに設定）	指標名：年間利用者数（前年10月～当年9月の利用者数）	指標の求め方：年間利用者数（前年10月～当年9月の利用者数）

				第1次実施3カ年計画				第2次実施3カ年計画				第3次実施4カ年計画					第7期 総合計画
				第1年次 (3年度)	第2年次 (4年度)	第3年次 (5年度)	実施3カ年 合計	第4年次 (6年度)	第5年次 (7年度)	第6年次 (8年度)	実施3カ年 合計	第7年次 (9年度)	第8年次 (10年度)	第9年次 (11年度)	第10年次 (12年度)	実施4カ年 合計	
事業 評価	指標	活動指標 1 (単位/回)	計画値	3	3	3	3	3	3	3		3	3	3	3		
			実績値	3	3	3		3	2								
	成果指標 1 (単位/人)	計画値	8,451	8,471	8,491			8,511	8,531	8,551		8,571	8,591	8,611	8,631		
		実績値	8,583	9,304	10,762			11,794	14,709								
	評価内容	事業の達成度 (活動指標をもとに評価)					達成されている				達成されている						
		事業の成果 (成果指標をもとに評価)					少し上がっている				少し上がっている						
		事業の効率性 (事業費に対する成果)					変わらない				あまり上がっていない						
		総合評価					普通である				普通である						
			自己分析： 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	自己分析： 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	自己分析： 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	判断理由： 達成度、成果ともに指標の動向から上記の判断とした。効率性は、事業費、事業内容に大きな変動がないため「変わらない」とした。これらをトータルして、総合評価は「普通である」と考える。	自己分析： 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	自己分析： 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	自己分析： 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	判断理由： 達成度、成果ともに指標の動向から上記の判断とした。効率性は、成果指標の増加に比例し事業費も増加しており「あまり上がっていない」とした。これらをトータルして、総合評価は「普通である」と考える。	自己分析： 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	自己分析： 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	自己分析： 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	自己分析： 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	判断理由： 達成度、成果ともに指標の動向から上記の判断とした。効率性は、成果指標の増加に比例し事業費も増加しており「あまり上がっていない」とした。これらをトータルして、総合評価は「普通である」と考える。		
		今後の方向性					現状のまま継続				現状のまま継続						
	方向性の判断理由 改善、改革の内容 (R5、R8、R10)		R5： 乗合タクシーについては、路線バスやタクシーといった既存の交通機関の経営を圧迫することにならないよう、バランスを配慮して検討した結果が現状となっており、利用者数の増加や利便性の向上については慎重に検討していかなければならない。 地域公共交通会議において、バス事業者やタクシー事業者、地域住民団体の代表と協議しながら、事業を継続する必要があると考える。					R8： 乗合タクシーについては、路線バスやタクシーといった既存の交通機関の経営を圧迫することにならないよう、バランスを配慮して検討した結果が現状となっており、利用者数の増加や利便性の向上については慎重に検討していかなければならない。 地域公共交通会議において、バス事業者やタクシー事業者、地域住民団体の代表と協議しながら、事業を継続する必要があると考える。					R10： 乗合タクシーについては、路線バスやタクシーといった既存の交通機関の経営を圧迫することにならないよう、バランスを配慮して検討した結果が現状となっており、利用者数の増加や利便性の向上については慎重に検討していかなければならない。 地域公共交通会議において、バス事業者やタクシー事業者、地域住民団体の代表と協議しながら、事業を継続する必要があると考える。				

第 7 期 総 合 計 画 事 務 事 業 進 行 管 理 調 書

【PLAN】

事務事業の目的と成果

総合戦略掲載	○	過疎計画掲載	×
--------	---	--------	---

事業名	ＪＲ砂川駅設備改善事業				事業期間	平成27年度 ～ 年度								
事業性質区分	新規・継続	継続	建設・建設外	建設	第7期総合計画の位置付け	5-2-2	他に関連する基本事業	—	—	—	—	—	所管課係	都市計画課都市計画係
目的 (何のために実施するのか)	ＪＲ砂川駅は明治24年の開業以来、市内のみならず地域の交通拠点として広域的な利用が行われている。また市立病院が近傍に立地し患者および家族がＪＲ砂川駅を利用していることから、高齢者・障がい者を中心とした利用者の利便性の確保のため、跨線橋の段差の解消を行う。							手段 (どのような方法で実現するのか)	駅構内にエレベーター施設又は駅の東側に改札口を整備する。					
対象 (誰・何を対象としているのか)	市民をはじめとするＪＲ砂川駅の利用客							成果 (どのような効果が得られるのか)	跨線橋の段差解消により駅構内のバリアフリー環境が向上することで、市内の居住利便性と駅周辺地区・中心市街地の拠点性の増進を図る。					
事業開始時の状況・これまでの経緯	北海道旅客鉄道株式会社（以下ＪＲ北海道）函館本線砂川駅は、現有設備の老朽化が進み、特に改札口および各プラットホームを連絡する跨線橋については、構造上高齢者・障がい者等の通行の障壁となっており、プラットホーム上に防風設備がなく、悪天候時における旅客の待合環境が厳しいものとなっている。この状況を改善し、高齢者・障害者等をはじめとした市民の利便性を向上するために、ＪＲ北海道に対して設備改善事業の実施について要望書を提出。また、設備改善にかかる費用の負担については、ＪＲ北海道の経営環境が厳しく改革の最中であること、国庫補助事業のバリアフリー化については現在の砂川駅の乗降客数規模（およそ1,400人／日）の駅については、優先順位が国の補助基準・各鉄道事業者への指導内容、ＪＲ北海道の社内基準いずれにおいても低位であり、この状況下でＪＲ北海道による負担での事業進行は望めないことから、優先的に事業を推進するため、砂川市自由通路や跨線橋等の既存構築物の活用を図り、合理的な設計を追求することで費用と工期圧縮に努めることを前提に、ＪＲ北海道発注分事業も含め全額砂川市単独による負担を基本として協議を進めている。													
	・平成27年度にエレベーターと待合室の設置について、ＪＲ北海道と協議開始。 ・ＪＲ砂川駅設備改善基礎調査委託として、利用実態・アンケート調査等実施、ＪＲ提案資料作成。 ・平成28年度に基礎調査の結果報告。 ・平成30年度に待合室設置についてＪＲ北海道が了承。 ・令和元年度に砂川駅ホーム待合室の供用開始。 ・令和2年度に砂川市、砂川市議会、ＪＲ砂川駅東口整備期成会の連名で、1．砂川駅に、東口の設置、2．東口の設置に伴い、副本線の廃止等鉄道営業施設の環境整備、併せて、連絡通路等の関連施設整備のための用地の確保を要望書として提出。 ・令和3年度にＪＲ砂川駅東口整備調査業務委託として、交通量調査、利用者意向調査、アンケート調査を実施し、駅の現状・課題の整理を行い、東口整備の方針、整備概略図作成。 ・令和4年度に東口整備調査の結果報告。 ・令和6年度に跨線橋の階段部分に簡易昇降機設置の検討 ・令和7年度に砂川市長及び商工会議所副会頭によるJR北海道職員への早急着手要望を実施。													

【DO】

実績

（単位：円）

			第1次実施3カ年計画				第2次実施3カ年計画				第3次実施4カ年計画				第7期 総合計画 合計
			第1年次 (3年度)	第2年次 (4年度)	第3年次 (5年度)	実施3カ年 合計	第4年次 (6年度)	第5年次 (7年度)	第6年次 (8年度)	実施3カ年 合計	第7年次 (9年度)	第8年次 (10年度)	第9年次 (11年度)	第10年次 (12年度)	実施4カ年 合計
投入された事業費の推移	国費	計画額				0				0					0
		予算計上額				0				0					0
		実績額				0				0					0
	道費	計画額				0				0					0
		予算計上額				0				0					0
		実績額				0				0					0
	地方債	計画額				0				0					0
		予算計上額				0				0					0
		実績額				0				0					0
	その他	計画額				0				0					0
		予算計上額				0				0					0
		実績額				0				0					0
	一般財源	計画額	5,595,000	65,000	65,000	5,725,000	149,000	149,000	149,000	447,000	149,000	149,000	149,000	149,000	596,000
		予算計上額	5,679,000	149,000	149,000	5,977,000	149,000	149,000	30,183,000	30,481,000					0
		実績額	5,225,157	115,787	110,532	5,451,476	105,162	131,522		236,684					0
	事業費合計	計画額	5,595,000	65,000	65,000	5,725,000	149,000	149,000	149,000	447,000	149,000	149,000	149,000	149,000	596,000
		予算計上額	5,679,000	149,000	149,000	5,977,000	149,000	149,000	30,183,000	30,481,000	0	0	0	0	0
		実績額	5,225,157	115,787	110,532	5,451,476	105,162	131,522	0	236,684	0	0	0	0	0
	事業費予算の内容		旅費65千円 役務費2千円 委託料82千円 委託料5,530千円	旅費65千円 役務費2千円 委託料82千円	旅費65千円 役務費2千円 委託料82千円		旅費65千円 役務費2千円 委託料82千円	旅費65千円 役務費2千円 委託料82千円	旅費96千円 役務費2千円 委託料85千円 工事費30,000千円						
		前年度予算との比較 (増減理由)	委託料の増	委託料の減	増減なし		増減なし	増減なし	工事費（駅前広場整備工事）の増						
		実績との比較 (増減理由)	入札による委託料の減	旅費の減	旅費の減		旅費の減	旅費の減							

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1（「手段」をもとに設定）	指標名：—	指標の求め方：KPIの設定が困難なため設定しない
成果指標 1（「成果」をもとに設定）	指標名：—	指標の求め方：KPIの設定が困難なため設定しない

				第1次実施3カ年計画				第2次実施3カ年計画				第3次実施4カ年計画					第7期 総合計画
				第1年次 (3年度)	第2年次 (4年度)	第3年次 (5年度)	実施3カ年 合計	第4年次 (6年度)	第5年次 (7年度)	第6年次 (8年度)	実施3カ年 合計	第7年次 (9年度)	第8年次 (10年度)	第9年次 (11年度)	第10年次 (12年度)	実施4カ年 合計	
事業 業務 事業 評価	指標	活動指標1 (単位/)	計画値	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		実績値	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	成果指標1 (単位/)	計画値	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		実績値	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	評価内容	事業の達成度 (活動指標をもとに評価)															
		事業の成果 (成果指標をもとに評価)								少し上がっている							
		事業の効率性 (事業費に対する成果)						変わらない				少し上がっている					
		総合評価						普通である				普通である					
		総合評価の判断理由または指標の実績値に関する自己分析		自己分析： JR北海道への事業化要望に向け、JR砂川駅東口整備調査業務委託として、交通量調査、利用者意向調査、アンケート調査を実施し、その結果を踏まえて駅の現状・課題の整理を行い、東口整備の方針を概要説明書、整備概略図としてとりまとめたものを精査し、適正であると判断したことから、令和4年度中にJR北海道に対し提出し、駅東口の必要性について、改めて申し出をすることとし、令和3年度に留保されていた概算事業費のうち、駅舎、線路撤去費の積算（概算）依頼を併せて行う。	自己分析： バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号））に基づく、工事の優先順位、北海道新幹線札幌延伸工事、JR北海道の人員不足等の事情により、進展が困難な状況ではあるが、協議を継続し、今後高齢者や障がい者等をはじめとするJR砂川駅の利用者の利便性の向上の実現に向けた取り組みを進めていく。	自己分析： 北海道新幹線札幌延伸工事や千歳市の次世代半導体製造拠点整備等の影響により、JR北海道の人員不足が常態化しており、整備改善事業の協議は進展しない状況にあるが、本工事の事前準備として行う測量調査や設計委託等の実施の可能性について協議を進めていく。	判断理由： JR北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であるとして、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、JR北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析： JR北海道より、バリアフリー化について、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示されていることから、令和6年度は利用者の早期利便性の向上を考え、跨線橋の階段部分に簡易昇降機を設置する案も検討してきたが、跨線橋の強度の問題、構築費、維持費が高額となることから具体的なものになっていない。また令和7年3月には新幹線開業が令和30(2038)年3月以降と示されたことから、JR北海道の動向を注視し協議を進めていく。	自己分析： 北海道新幹線札幌延伸工事の遅れ等により、砂川駅設備改善状況に変化は無いため協議を継続して行う必要があるが、市長および商工会議所副会頭によるJR北海道幹部との対談を実施し、バリアフリー化の早急着手検討を要望した。	判断理由： 市長および商工会議所副会頭によるJR北海道幹部への要望を実施できたこと、エレベーター設置に係る予備設計の検討を行う予定のため、事業の成果・効率性は「少し上がっている」と判断した。しかし、総合評価については、継続的な協議や手法検討が今後も必要であり改善状況に大きな変化は無いため「普通である」と判断した。	自己分析：	自己分析：	自己分析：	自己分析：	判断理由：		
	今後の方向性						現状のまま継続				現状のまま継続						
	方向性の判断理由改善、改革の内容（R5、R8、R10）			R5： 現在、JR北海道に対して、「跨線橋を残した自由通路へのエレベーター設置案」と「JR砂川駅東側改札口整備案」の2案について、早期実現に向けた協議を進めているが、令和12(2030)年度以降の着手が現実的な状況下であり、竣工までの期間を短縮していく困難性は極めて高いが、最終案の確立に向け、着実に準備を進めていくこととする。				R8： 令和8年度、JR北海道より「自由通路へのエレベーター設置案」についての予備設計および電気支障物移設検討について提案があったため、エレベーター設置について、ホーム幅や仕様、既存設備の移転計画など、技術的に可能かどうか検討する。				R10：					