

作成年月日	令和3年4月26日
作成部局 課室名	県土整備部県土企画局 交通政策課

ひょうご公共交通10カ年計画の改定

1 改定の趣旨

「ひょうご交通10カ年計画」については、平成25年3月に改定を行い、公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを進めてきたが、高齢者の運転免許返納の増加による日常生活における移動手段確保の重要性の高まりやAI、IoT等の技術革新による新技術の台頭、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正等の社会情勢の変化を踏まえ、改定する。

2 計画の位置づけ

県の公共交通施策を推進していくうえでの指針

3 計画の概要 ※別紙参照

(1) 目指すべき方向性

「豊かで活力ある県民生活を支える 持続可能で安全・安心な公共交通」

(2) 目標

- ①地域の暮らしを支える公共交通
- ②観光・交流を支える公共交通
- ③誰もが利用しやすい公共交通
- ④安全・安心で環境にやさしい公共交通
- ⑤地域でまもり育てる公共交通

(3) 基本方針及び施策

2つの重点方針、7つの基本方針と50の具体施策で構成

4 計画期間

令和3～12年度の10年間

5 策定経過

(1) 有識者ヒアリングによる検討

- ・ひょうご公共交通10カ年計画改定アドバイザー（鳥取大学工学部 谷本圭志教授 他5名）による改定案に関する有識者ヒアリングを2回実施

(2) 県内市町、交通事業者ヒアリング

- ・地域毎の現状、課題等を把握するため、令和2年6～7月に県内全市町の公共交通担当課、交通事業者へのヒアリングを実施

(3) パブリック・コメント（令和3年3月1日～22日）の結果

意見の提出件数：11件（4人）

（主な内訳） ①計画に反映した意見 2件

②その他

- ・公共交通の利便性向上等を求める要望 9件

<問い合わせ先> 県土整備部県土企画局交通政策課計画班 TEL 078-362-3884

計画の目標と基本方針

【県】上位計画

※現計画策定後の計画

21世紀兵庫長期ビジョン(2011-2040)
 [将来像] 地域の交流・持続を支える基盤を整える
 個性を生かした地域の自立と地域間連携で元気を生み出す

ひょうご21世紀交通ビジョン(1995-2030)
 [基本目標] ひょうごの拠点性を高め、国内外との交流を促進する交通体系の充実
 生活圏の広域化に対応した交通体系の拡充
 地域の活動を支援する交通体系の強化
 人と自然に配慮した交通の確立
 快適で多様な交通の創出

兵庫2030年の展望※(2018-2030)
 [基本方針] 「ダイナミックな交流・還流」の拡大～活躍の舞台が広がる兵庫～
 兵庫2030年の展望リーディングプロジェクト※(2020-2030)
 ・次世代移動・買い物プロジェクト
 (生活交通の確保、シームレスな交通サービスの実現)

兵庫県地域創生戦略※(2020-2024)
 [重点目標] 内外との交流が活力を生む兵庫をつくる

まちづくり基本方針(2013-2040)
 [重点プロジェクト] 移動や買い物など、暮らしの安心確保、広域交通整備と地域交通支援

【県】関連計画 (主なもの)

ひょうごユニバーサル社会づくり総合指針※(2018)
 [基本理念] 福祉のまちづくりの推進により、安全で安心な暮らしが確保される社会
福祉のまちづくり基本方針※(2021-2025)
 [推進施策] すべての人が円滑に移動し、活躍できるまちのユニバーサル化の推進

【国】地域公共交通活性化再生法の改正 (令和2年11月27日施行)

- ・地方公共団体による「地域公共交通計画」作成の努力義務化
- ・定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化
- ・利用者目線による路線の改善、運賃の設定、MaaSの普及促進に向けた措置
- ・自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化、貨客混載に係る手続きの円滑化 等

本県の公共交通の課題 (現状分析、県内全市町・交通事業者からのヒアリングより)

- <利用者の減少に関する事項>
- 公共交通の利用者の減少
 - 公共交通サービスの縮小や撤退
 - 公共交通への公的負担の増加
- <まちづくりや観光施策等、関連施策との連携に関する事項>
- 地方部における生活圏の広域化
 - まちづくりや観光施策との連携不足
 - 県内外の地域間を結ぶ広域交通の利便性向上
- <交通弱者への対応に関する事項>
- 自宅から病院・公共施設等の目的地までの移動の負担が大きい高齢者の増加
 - 最寄りの駅やバス停までの端末移動困難者の増加
 - バリアフリー対策
- <利用環境に関する事項>
- 公共交通の利用環境整備の遅れ
- <公共交通の利用意識に関する事項>
- 住民の公共交通の維持・確保に対する意識の低さ
- <公共交通の維持に関する事項>
- 公共交通を担う人材不足(行政担当者、交通事業者、地域住民等)
 - 大規模災害や老朽化への備え、安定的な運行と安全確保
 - 公共交通施策の推進体制
- <新技術に関する事項>
- 新技術が台頭しているが、活用できていない

新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響

- ・利用者減少による交通事業者の経営状況悪化
 - ・インバウンドの激減
 - ・テレワーク・オンライン会議の普及
 - ・ネットショッピング、デリバリー利用者の増加
 - ・外出機会の減少
 - ・都市部の集中緩和、地方部への移住 等
-
- コロナ収束後も
 ライフスタイル
 の多様化が進み
 利用形態や需要
 に変化が起こる
 可能性

計画の目指すべき方向性(理念)

豊かで活力ある県民生活を支える
 持続可能で安全・安心な公共交通

～公共交通を県民とともに つくり・まもり・育てる～

目標

目標1 地域のくらしを支える公共交通 **くらし**
 ・市町の関連施策(まちづくり、福祉・教育等)との連携による公共交通ネットワーク構築

指標: I 公共交通空白地域の割合	(現況値) 23%	(目標値) 18%
II コミュニティバス収支率	25%	30%
III デマンド型交通の導入市町数・地区数	18市町、30地区	25市町、50地区

目標2 観光・交流を支える公共交通 **観光・交流**
 ・県内外の地域間を結ぶ広域交通ネットワークの強化
 ・公共交通による観光客の周遊促進

指標: I 長距離バスの路線数・便数	(現況値) 56路線、909便	(目標値) 70路線、1000便
II バス企画乗車券(バス旅ひょうご)券種数・販売枚数	4種類、1796枚	10種類、2500枚

目標3 誰もが利用しやすい公共交通 **利用環境**
 ・高齢者、障害者等、誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備

指標: I コミュニティバス情報のオープンデータ化率	(現況値) 60%	(目標値) 100%
II 地域鉄道・コミュニティバスのキャッシュレス決済対応率	41%	80%
III 乗合バスのノンステップバス導入率	66%	80% ※2025年
IV 日利用者10万人以上駅のホームドア設置率	25%	100% ※2025年

目標4 安全・安心で環境にやさしい公共交通 **安全・安心**
 ・大規模災害や老朽化への備えの推進
 ・公共交通における環境負荷軽減

指標: I 鉄道駅舎の耐震化対策実施箇所数	(現況値) -	(目標値) 8駅
-----------------------	---------	----------

目標5 地域でまもり育てる公共交通 **利用促進・活用**
 ・公共交通利用の意識付け・動機付けの推進、公共交通に対する行政支援についての理解促進
 ・住民、交通事業者、行政が一体で取り組む利用促進活動の推進
 ・公共交通を担う人材の確保、育成

指標: I 自主運行バスの立ち上げ支援数	(現況値) 26地域	(目標値) 36地域
II 公共交通勉強会 参加人数	395人	500人

総合評価指標

I 公共交通の県民満足度	(現況値) 56%	(目標値) 60%
II 県民一人当たりの公共交通利用回数	243回	250回
III 公共交通分担率	21%	25%

計画期間

令和3(2021)年から令和12(2030)年までの10年間

※上位計画と整合

目標を達成するための基本方針

〔新〕新規施策

重点方針

- 「地域公共交通計画」の策定及び施策の推進**
 施策①〔新〕「地域公共交通計画」の策定
 ②〔新〕「地域公共交通計画」に位置付けた施策の着実な実施、「地域公共交通利便増進事業」の活用
 - 公共交通施策を推進するための体制づくり**
 施策③ 市町が中心となった計画推進体制の構築
 ④〔新〕施策の進捗状況の共有、分析・評価、改善を行う仕組みづくり
 ⑤〔新〕利用実態や利用者ニーズに基づく施策の検討・実施・改善
- 指標: I 地域公共交通計画 策定市町数 (現況値) 17市町 (目標値) 41市町
 II 地域公共交通利便増進事業 0事業 5事業
 認定事業数

【基本方針1】 地域特性に応じた移動手段の確保

主な ⑦車両サイズの最適化等による交通手段の見直し
 具体施策 ⑪〔新〕市町域を越えるコミュニティバスの広域運行
 ⑫デマンド型交通の導入
 ⑮〔新〕グリーンスロモビリティの導入モデルの検討 [ロカ] 等

【基本方針2】 広域的な公共交通ネットワークの充実・強化

主な ⑪特急列車ネットワークの充実、高速バスネットワークの充実
 具体施策 ⑬空港・新幹線駅へのアクセス交通の充実
 ⑯観光列車・観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通の充実
 ⑳企画乗車券等による利用促進 等

【基本方針3】 公共交通の利用環境改善

主な ⑳新駅の整備、改札口の増設、駅前広場の整備
 具体施策 ㉒集約型バスターミナルの整備
 ㉓〔新〕時差出勤等による利用分散の推進 [ロカ]
 ㉔〔新〕MaaSの導入モデルの検討 [ロカ] 等

【基本方針4】 公共交通機関(施設・車両)のバリアフリー化推進

主な ㉕鉄道駅における転落防止対策の推進(ホームドア設置等)
 具体施策 ㉗軌道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化
 ㉘〔新〕バリアフリーに関する意識高揚、公共交通利用者の相互理解を深める取り組みの推進(心のバリアフリー普及促進)等

【基本方針5】 災害・老朽化対策の推進、環境への配慮

主な ㉚〔新〕安全性向上のための鉄道設備整備、老朽化対策の推進
 具体施策 ㉜環境負荷の低い鉄軌道車両・バス車両の導入 等

【基本方針6】 公共交通を担う人材の確保・育成

主な ㉝公共交通勉強会や地域交通を担う団体向け研修会の開催
 具体施策 ㉞〔新〕バス運転手・タクシー運転手確保に向けたPR活動の実施

【基本方針7】 公共交通の利用促進

主な ㉟地域一体で取り組む組織的・継続的な利用促進運動、
 具体施策 公共交通利用促進イベント等の実施
 ㊱公共交通への利用転換の意識啓発、公共交通の多面的効果提示による行政支援の必要性の理解促進

※[ロカ]:ポストコロナ社会を踏まえた施策

施策推進上の配慮事項

- 新技術の積極的活用**
 ・公共交通の利便性・収益性の向上を図り、持続可能な輸送サービスを確保するため、IoTやAI、自動運転等の新技術を積極的に活用
- 既存ストックの最大限の活用**
 ・公共交通に係る人材の活用、既存施設(道の駅、病院、商業施設等)の乗継拠点への活用 等
- ポストコロナ社会のニーズに即したサービス提供**
 ・混雑緩和等、新たなニーズや社会課題に対する迅速・柔軟な対応

主な具体施策(1/2)

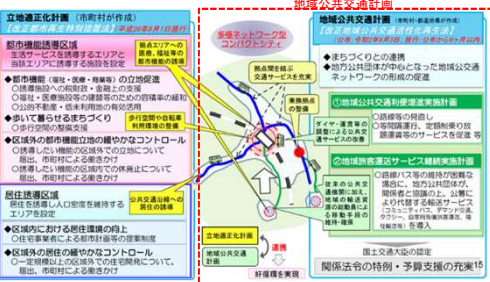
【新】：新規施策 【ココロ】：ポストコロナ社会を踏まえた施策

・地域の移動ニーズや需要規模、生活圏等を踏まえた効率的な公共交通サービスの提供により、地域特性に応じた移動手段を確保する

重点方針

1 「地域公共交通計画」の策定及び施策の推進

- ①【新】「地域公共交通計画」の策定
- ・市町が中心となり、まちづくり等の関連施策と連携した改正地域公共交通活性化再生法(令和2年11月27日施行)に基づく「地域公共交通計画」を策定



②【新】「地域公共交通計画」に位置づけた施策の着実な実施、「地域公共交通利便増進事業」の活用

- ・市町、交通事業者や国、県等の関係機関が連携・協力し、「地域公共交通計画」に位置づけた施策を着実に実施
- ・地域公共交通ネットワークの再編(幹線・支線の明確化、車両の小型化・デマンド化等)や利用者の利便増進のための等間隔運行、利用しやすい運賃設定等の施策に取り組む際に「地域公共交通利便増進事業」を活用し、事業実施を促進



- 鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例(法第27の18～第27の21)
 - ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止
 - ・自家所有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例
- 地域公共交通利便増進事業における主な特例措置

2 公共交通施策を推進するための体制づくり

③市町が中心となった計画推進体制の構築

- ・市町を中心に「地域公共交通活性化協議会」等の学識者、関係機関・住民等からなる組織を設置し、「地域公共交通計画」の策定や施策推進に活用

④【新】施策の進捗状況の共有、分析・評価、改善を行う仕組みづくり

- ・「地域公共交通活性化協議会」等による「地域公共交通計画」等に位置づけた施策の進捗状況の共有、分析・評価、改善の仕組みを整備

⑤【新】利用実態や利用者ニーズに基づく施策の検討・実施・改善

- ・公共交通の利用データ(ビッグデータ等)や利用者ニーズに基づいた施策の検討、実施、改善の取り組み(公共交通マーケティング手法)を推進

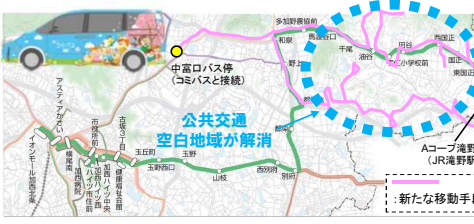
【基本方針1】

地域特性に応じた移動手段の確保 『地域住民の足の確保』

1 地域の実情に合わせた地域公共交通の再編

⑥交通空白地域、交通不便地域における移動手段の確保

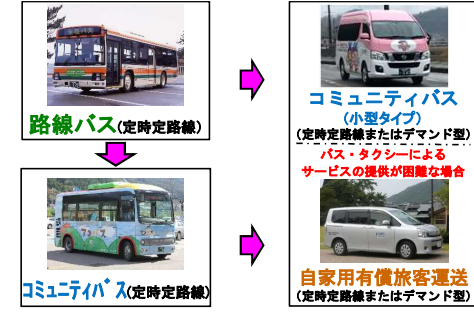
- ・移動需要の小さな地域等において、地域の実情に応じて自主運行バス(地域住民等が運行主体の自家所有償旅客運送)や乗合タクシー等のデマンド型交通を運行すること等により、日常生活における移動手段を確保する



公共交通空白地における移動手段の確保事例(加西市宇仁地区：宇仁ふれあいバス、自主運行バス)

⑦車両サイズの最適化等による交通手段の見直し

- ・地域の実情に応じた路線バスの運行形態の見直しやコミュニティバスの運行、自家所有償旅客運送等の活用、デマンド型交通の導入等の組合せにより、地域公共交通の最適化を図る



車両サイズの最適化のイメージ

⑧他分野との連携による移動手段の確保

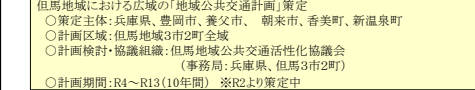
- ・貨客混載による新たな取入源の確保による生産性の向上やスクールバス、福祉輸送(介護保険制度等による輸送サービス)等との連携により、地域の持続的な移動手段を確保する



2 生活圏の広域に対応した地域公共交通の市町間連携の促進

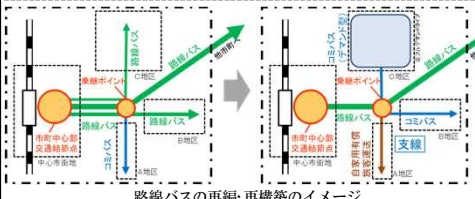
⑨【新】生活圏を踏まえた広域の「地域公共交通計画」の策定

- ・通勤・通学・買物・通院等の生活圏が複数の市町にまたがる地域において、関係市町と県が連携・協力し、広域の「地域公共交通計画」の策定を推進



⑩路線バスの再編・再構築

- ・地域における持続可能な公共交通ネットワークを確保するため、バス路線の機能を整理し、効率化および利便性確保のバランスに配慮しながら、再編・再構築を推進
- ・乗継箇所は、利用者が待ちやすく、安心して利用可能な既存施設(道の駅、病院、商業施設等)の活用を推進



⑪【新】市町域を越えるコミュニティバスの広域運行

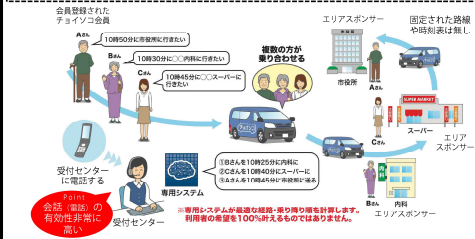
- ・地域の生活圏に合わせたコミュニティバスの広域運行を推進



3 高齢者等の端末交通の確保

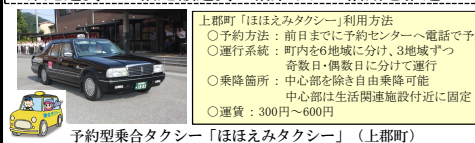
⑫デマンド型交通の導入

- ・ICTを活用した利用者の予約に応じて運行経路やスケジュールを作成するシステム(生活交通MaaS)の導入による効率的なデマンド型交通の導入を推進



⑬【新】タクシーの活用

- ・交通空白地・交通不便地における駅やバス停までの端末交通手段として乗合タクシー、乗用タクシー(事前確定運賃、一括定額運賃、相乗り)の活用を推進



⑭住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援

- ・自家所有償旅客運送制度等を活用して、地域住民等が主体となって地域の移動手段の確保を行う場合、立ち上げ費用や運行経費を支援



4 新型輸送サービス活用による移動手段確保

⑮【新】グリーンスローモビリティの導入モデルの検討【ココロ】

- ・道路幅の狭い地域や傾斜地等における端末移動手段として小型、電動、時速20km未満で4人以上が乗車可能なグリーンスローモビリティの導入に向けた実証運行を推進



5 地域における移動手段の維持・確保

⑯生活交通の維持・確保に対する支援

- ・生活交通を維持・確保するため、路線バスやコミュニティバス、離島航路等の運行を支援

主な具体施策(2/2)

【基本方針2】

広域的な公共交通ネットワークの充実・強化

- 特急列車、高速バス路線や交通拠点と観光地を結ぶ二次交通の充実、観光客への情報提供等により、広域的な公共交通ネットワークの充実・強化を図る

1 広域的な公共交通ネットワークの充実・強化

⑮ 空港・新幹線駅へのアクセス交通の充実

- 空港への鉄軌道アクセス利便性向上、空港・新幹線駅の二次交通(高速バス、路線バス、乗合タクシー等)の充実を図る



JR伊丹駅と大阪国際空港を結ぶ「伊丹エアポートライナー」



新神戸駅・三宮駅～神戸空港ダイレクトに結ぶ路線バス(シャトル便)

2 公共交通による観光客の周遊促進

⑲ 観光列車・観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通の充実

- 観光列車、観光地を周遊するバス等の運行を推進
- 主要駅・高速バス拠点と観光地を結ぶ二次交通(路線バス、コミュニティバス、タクシー、シェアサイクル等)の充実を図る

【基本方針3】

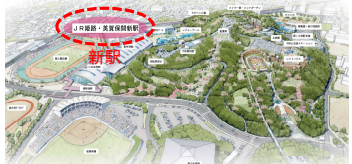
公共交通の利用環境改善

- 交通結節点における待合環境の改善や乗り継ぎ改善等の利便性増進により、公共交通の利用環境を改善する

1 交通結節点における快適性・利便性向上

⑳ 新駅の整備、改札口の増設、駅前広場の整備

- 公共交通を中心としたまちづくりを推進するための新駅の設置、改札口の新設、駅前広場の整備



JR姫路・美賀保間新駅構想(姫路市：手柄中央公園整備基本計画)

㉑ 集約型バスターミナルの整備

- 鉄道、高速バス、路線バス等の多様な交通機関を円滑に乗り継げる拠点の整備

2 公共交通利用時の快適性・利便性向上

㉒ 時差出勤等による利用分散の推進

- 電車やバスの混雑を緩和するため、時差出勤等による利用分散の呼びかけを推進

3 新技術の導入による利便性向上

㉓ MaaSの導入検討

- ICTを活用し、経路検索・予約・決済・観光情報の提供等を一連のサービスとして行う「MaaS」の導入を検討

【基本方針4】

公共交通機関(施設・車両)のバリアフリー化推進

- 円滑な移動のための公共交通機関のバリアフリー化や移動支援体制の確保等により、高齢者や障害者等、すべての人が公共交通を安全かつ快適に利用できる環境を整備する

1 高齢者や障害者等、すべての人が公共交通を安全かつ快適に利用できる環境の整備

- ⑮ 鉄道駅における転落防止対策の推進(ホームドア設置等)
 - 駅利用者のホームからの転落を防止するためのホームドア設置、内方線の整備を推進

⑰ 鉄道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化

- 鉄道車両：更新に合わせたバリアフリー適合車両の導入
- バス車両：ノンステップバス/リフト付きバス等の導入
- タクシー車両：福祉タクシー(UDタクシーを含む)の導入



ホームドア(阪急神戸三宮駅)



UDタクシー

2 ハード整備を補完するソフト対策の推進

㉔ ハリアフリーに関する意識高揚、公共交通利用者の相互理解を深める取り組みの推進

- 「ヘルプマーク」の普及啓発により、公共交通機関での座席の譲り合い等の県民意識の高揚を図る

【基本方針5】

災害・老朽化対策の推進、環境への配慮

- 大規模災害や鉄道施設の老朽化に対する備えの強化、省エネ性能に優れた車両の導入により環境負荷低減を図る

1 安全な運行確保のためのハード整備

④ 鉄道施設の地震対策、豪雨対策、浸水対策の推進

- 駅や高架橋等の地震対策、豪雨による斜面崩壊等の事前対策、浸水被害が想定される駅等の対策等を推進

⑫ 安全性向上のための鉄道設備整備、老朽化対策の推進

- 施設の長寿命化に向けた補強・改良、老朽化した車両更新



法面対策



木クラギからPCクラギへの交換

2 災害発生に備えたソフト対策の実施

⑭ 災害時における利用者への情報提供、関係者の情報共有

- 災害発生時等の異常時における運行情報状況のホームページ・SNSによる情報提供、関係者の情報共有を図る

3 環境にやさしい鉄軌道車両、バス車両の導入

- ⑯ 環境負荷の低い鉄軌道車両・バス車両の導入
 - 省エネ、CO₂削減性能の高い鉄軌道車両・バス車両の導入

【基本方針6】

公共交通を担う人材の確保・育成

- バス・タクシー等の運転者不足や市町における公共交通分野の人材不足に対応するため、公共交通を担う人材の確保・育成・活用に向けた取り組みを実施する

1 公共交通を担う人材の確保、育成、活用に向けた取り組みの実施

⑭ 公共交通勉強会や地域交通を担う団体向け研修会の開催

- 市町の公共交通担当職員や交通事業者等を対象とした「公共交通勉強会」の開催、自主運行バスの運行を担う地域の団体を対象とした研修・交流会を開催



「公共交通勉強会」実施状況

⑮ 新 バス運転手・タクシー運転手確保に向けたPR活動の実施

- 交通事業者の運転手確保を目的として、女性や若年者を対象にパンフレットの発行や職場見学ツアー等により交通業界の魅力を発信するPR活動を実施



バス運転手の募集広告(西宮市・ハローワーク西宮、阪神バス、ウエスト神姫)

【基本方針7】

公共交通の利用促進

- 公共交通の利用促進に向けた施策の実施、公共交通の意義や役割に関する県民理解の促進により、地域で公共交通を支える機運を醸成する

1 公共交通の利用促進に向けた施策の実施

⑮ 地域一体で取り組む組織的・継続的な利用促進運動、公共交通利用促進イベント等の実施

- 現状のサービス水準の維持増進を目的に沿線市町・住民と県が一体となって組織的・継続的な利用促進運動を展開



地域主体の利用促進活動(JR姫新線)

⑯ 公共交通への利用転換の意識啓発、公共交通の多面的効果提示による行政支援の必要性の理解促進

- アンケート等を活用した意識啓発活動等により、公共交通への利用転換の意識啓発に取り組む
- 公共交通が持つ多面的な効果の定量的な説明により、行政支援の必要性の理解促進に取り組む

計画の推進方策

1 推進体制

各施策の推進にあたり、県が自らの役割を果たすことはもとより、市町や国、交通事業者、県民等の多様な主体が互いに連携・協力し、それぞれの取り組みを一体的に推進することにより、計画の基本理念である

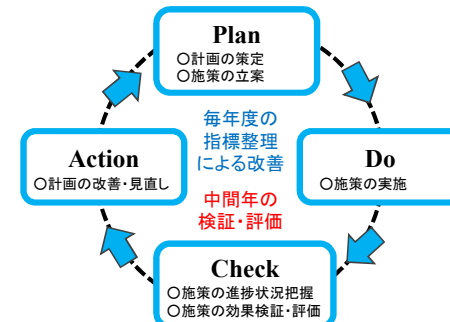
豊かで活力ある県民生活を支える
持続可能で安全・安心な公共交通

の実現を目指していく。

2 計画の評価・検証

本計画は、計画の策定から、施策の実施、評価、改善を繰り返すPDCAサイクルにより、着実に実効性のある施策展開を図っていく。

計画策定後は、毎年度(8月)、評価指標の整理を行うことで各施策の進捗状況や効果を検証・評価するとともに、計画の中間年にあたる2025年度(令和7年度)には、各施策の進捗状況や施策の評価、課題等を関係者間で共有した上で、必要に応じ、計画の見直しを行う。



計画の進行管理(PDCAサイクル)イメージ

年目	年度	進捗確認・評価(数値指標等)	評価結果
1年目	2021年度	進捗確認・評価(数値指標等)	改善継続
2年目	2022年度	進捗確認・評価(数値指標等)	改善継続
3年目	2023年度	進捗確認・評価(数値指標等)	改善継続
4年目	2024年度	進捗確認・評価(数値指標等)	改善継続
5年目	2025年度	計画の評価・検証	中間評価 ※必要に応じて計画見直し
6年目	2026年度	進捗確認・評価(数値指標等)	改善継続
7年目	2027年度	進捗確認・評価(数値指標等)	改善継続
8年目	2028年度	進捗確認・評価(数値指標等)	改善継続
9年目	2029年度	進捗確認・評価(数値指標等)	改善継続
10年目	2030年度	計画の評価・検証	最終評価 ※次期計画の検討に反映

評価・検証の進め方・スケジュール