



【概要版】

三田市 地域公共交通網 形成計画

平成31年3月 三田市

1. 目的

市民、また来訪者にとっても、“移動のしやすさ”は街の魅力に直結する重要な要素です。一方で、市民の移動の多くが車に依存している状況である本市においては、今後、市内全域の人口減少、少子高齢化が進展する中、さらなる利用者の減少による公共交通ネットワークの縮小、サービスの低下が危惧されます。

地域の移動を支える公共交通は、SDGs の開発目標のターゲットとしても位置づけられており、その維持と改善は、交通課題を解決するだけでなく、観光、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらし、持続可能な輸送システムとして、住み続けられるまちの実現に大きく寄与するものとなります。

このような状況を踏まえ、本計画では、公共交通を市内交通の主軸と位置づけ、地域特性に応じた公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、市域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めます。

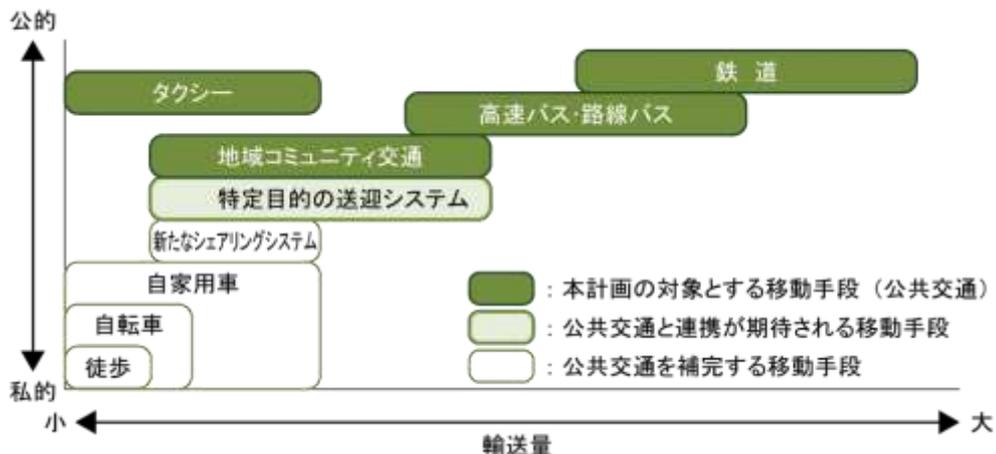
2. 位置づけ

本計画は、「三田市総合計画」「三田市の都市計画に関する基本的な方針」を上位計画とし、「三田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「三田市環境基本計画」と連携・整合を図りながら、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた地域全体の公共交通のあり方を示す、公共交通のマスタープランとなるものです。



3. 対象

本計画で対象とする交通手段は、鉄道やバス、タクシー、地域のコミュニティ交通等の「地域公共交通」とし、徒歩や自転車、自家用車等の「私的交通」や学校、企業や福祉施設、病院送迎バス等の「特定目的の送迎システム」等、多様な交通形態と互いに補完、連携し合いながら成り立つものとして考えます。



- *1 地域コミュニティ交通は、コミュニティバス、乗合タクシー、自家用有償運送等。
- *2 特定目的の送迎システムは、学校、企業、福祉施設、病院送迎バス、介護タクシー等。
- *3 新たなシェアリングシステムは、電動自転車等によるコミュニティサイクル等。

4. 区域

三田市全域

5. 期間

計画の期間：6年間（2019年度から2024年度まで）《前期：2019年度-2021年度・後期：2022年度-2024年度》

6. 交通課題と今後の方向性

本市は地域によって大きく特性が異なるため、市域を3ブロックに分け、抱える課題と解決に向けた方向性を整理します。

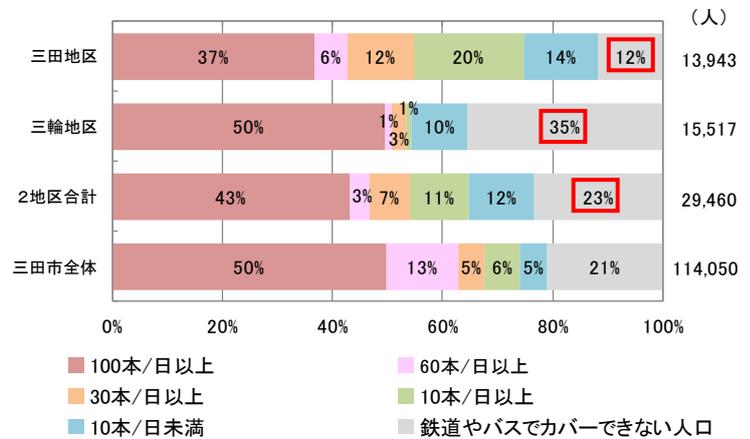
(1) 既成市街地を含む地域（三田・三輪地区）

① 統計データからみた現状（抜粋）

【 鉄道・バスによるカバー状況 】（本編 p.11 参照）

- 2地区の人口の23%が鉄道やバスでカバーされていません。

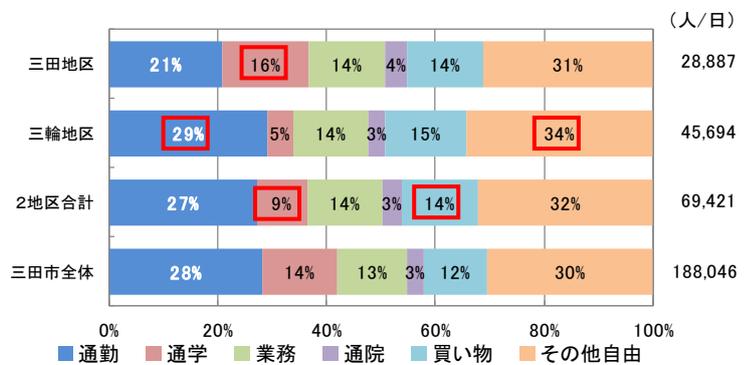
- 鉄道・バスでカバーされていない人口が、三田地区が12%、三輪地区が35%で地区による差が大きくなっています。



【 移動目的 】（本編 p.29～38 参照）

- 2地区合計では市全体よりも通学目的が少なく、買物目的が多くなっています。

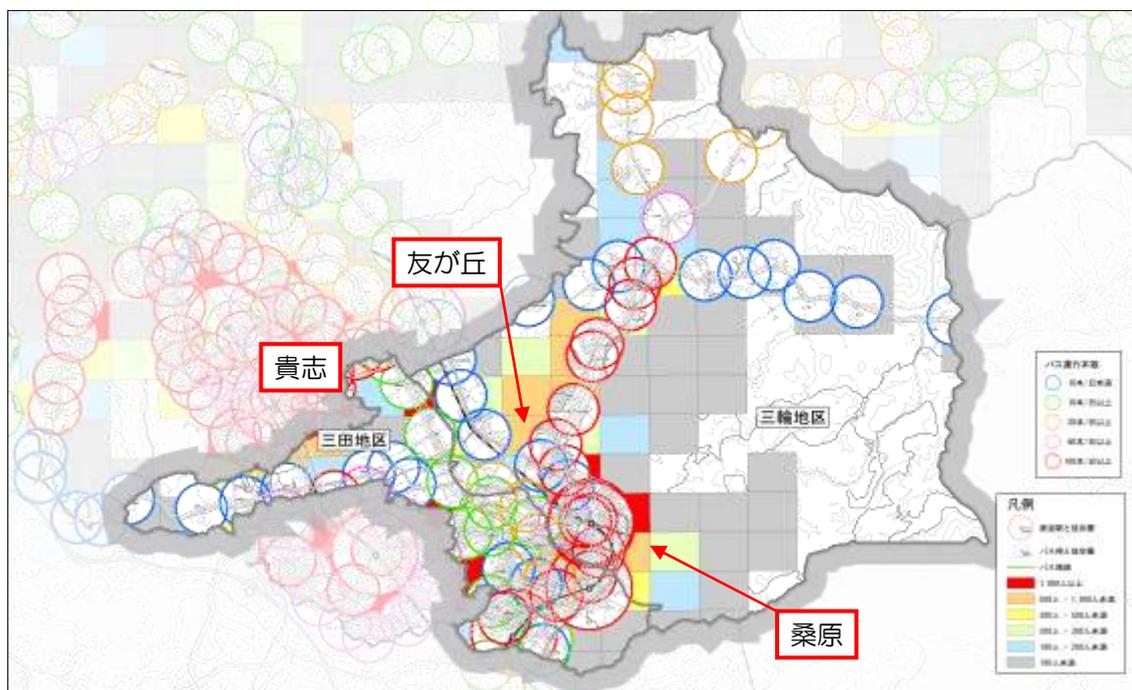
- 地区別で見ると、三田地区は三田学園や有馬高校等があり、通学目的が多くなっています。
- 三輪地区は、三田駅があり、通勤目的、自由目的が多くなっています。



【 鉄道・バス勢圏 】（本編 p10.参照）

- 三田地区、三輪地区南部は、鉄道・バスによりほぼカバーされていますが、三輪地区北部では、幹線道路沿いでカバーされているのみです。

- 三田地区、三輪地区南部において、貴志や桑原、友が丘等の比較的人口の多い地域にもかかわらず、鉄道やバスでカバーされていない地域が残っています。



【 バス路線網 】（本編 p.14 参照）

- 三田市民病院へは、三田地区、三輪地区いずれも直接行けるバス路線が少なく、新三田駅で乗り換えが必要です。



② ワークショップで把握できた課題

【 三田地区 】	【 三輪地区 】
<ul style="list-style-type: none"> • 天神、西山地区のバスの運行本数が少ない。 • 急な坂道が多く、駅やバス停まで歩くのが大変。 • バス停まで距離がある。 • 道路が狭隘。 • 駅周辺は徒歩や自転車での移動が中心。 • 市民病院行きバスが少なく、診療時間とあわず利用できない。 	<ul style="list-style-type: none"> • 北部と南部で移動の便利さが全く違う。 • 香下地区にバスの運行本数が少ない。 • バス停まで遠い。 • 友が丘からバス停まで坂が多く、歩くのが大変。 • 愉しみのためのおでかけも増えれば。

③ 課題のまとめと今後の方向性

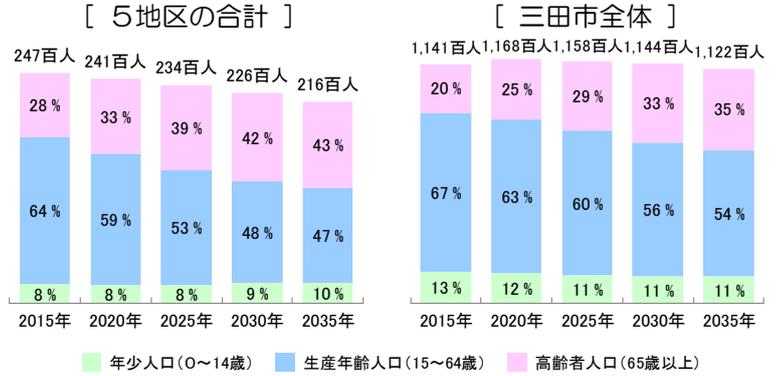
課題のまとめ	解決に向けた方向性
<ul style="list-style-type: none"> • バス利用環境が、地域の南北で大きく違っており、北部の公共交通利用の利便性向上が必要。 • バス停から離れたところに住む人や、高齢化により自宅からバス停まで歩けなくなる人の自宅からバス停までの移動手段の確保が必要。 • 今後需要がさらに増加すると思われる市民病院へ行きやすいバス路線が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> • 北部地域等不便地域において、バス停までの移動手段の確保によりバスを補完するような新たな地域内交通の導入と、日常生活を支えるような拠点の配置 • バスだけでなく、地域公共交通分野以外との連携による利便性向上 • 市民病院や商業施設等利用者ニーズに対応したバス交通の再編

(2) 農村的地域（広野・小野・高平・藍・本庄地区）

① 統計データからみた現状（抜粋）

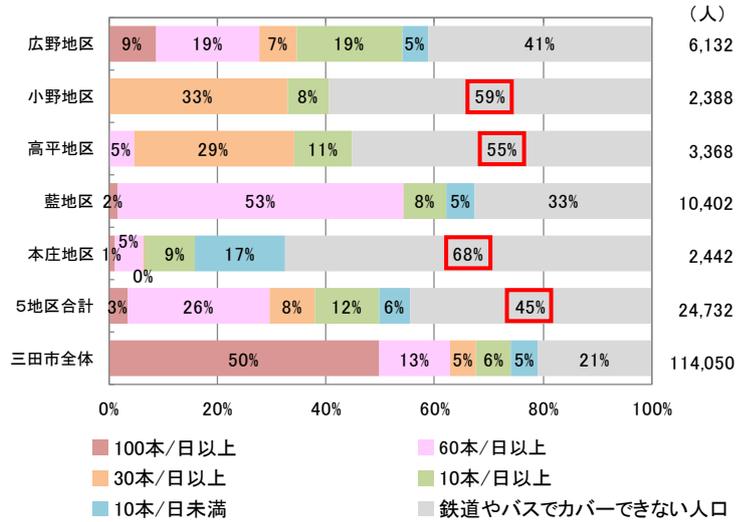
【人口】（本編 p.5 参照）

- 5地区の合計は、人口減少、高齢化の進行が市内で最も早くなっています。
- 高齢化率は、2035年に約4割になると推計されています。



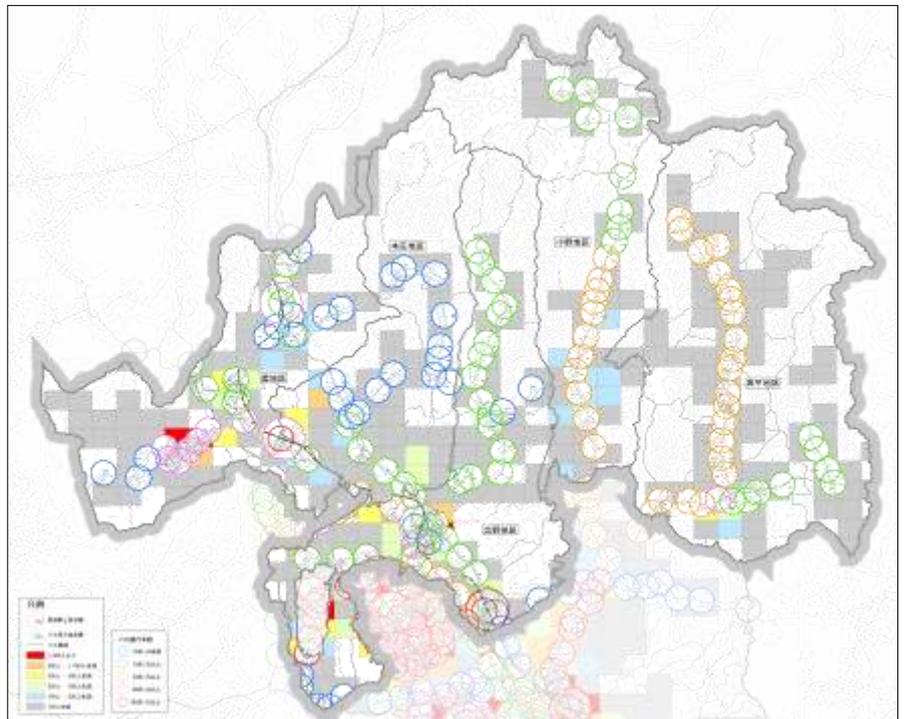
【鉄道・バスによるカバー状況】（本編 p.11 参照）

- 5地区の人口の45%が鉄道やバスでカバーされていません。
- 鉄道やバスでカバーされていても、運行本数が少ない地区が多くなっています。
 - 本庄地区 68%、小野地区 59%、高平地区 55%の人口がカバーされておらず、高い割合になっています。

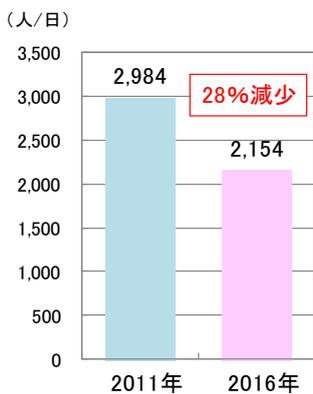


【鉄道・バス勢圏】（本編 p.10 参照）

- バス停から離れたところにも、人口は少ないものの、人が住んでいる地域が広がっています。
- 本庄地区の北部は、路線バスが運行しているものの、10本/日未満の運行になっています。



[5地区の合計]



【バス停別乗車人数】（本編 p.14 参照）

- 5地区合計のバス停別乗車人数は、5年間で28%減少しています。

② ワークショップで把握できた課題

【 広野地区 】	【 小野地区 】
<ul style="list-style-type: none"> • 北部のバス運行本数が少ない。 • ウディタウン方面へ行くのが不便。 • 市民センターへ行くバス路線がない。 • 広野駅でタクシーが待っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> • 市民病院行きのバスがない。 • 広野駅、新三田駅行きのバス、小野地区から小栴地区へのバスがない。 • 学生の通学時間や学校行事にあったバスダイヤになっていない。 • 集落からバス路線（基幹）まで離れている。 • 移動販売は品揃えがマンネリで楽しくない。

【 高平地区 】	【 藍地区 】
<ul style="list-style-type: none"> • 市民病院までバスの運行本数が少なく不便。 • 特に夕方から夜間のバスの運行本数が少ない。 • 学校の部活動終了後のバスがないため親が迎えに行っている。 • バス路線（県道）、バス停まで遠くバスが利用できない。 • 健康づくりに気軽に参加できる地域内の交通が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> • 学生と高齢者の移動問題の解決が必要。（対象が少ないため検討しやすいのでは） • 藍本～新三田間の運休が多い。 • 三田周辺や病院までのタクシー料金が高い。 • 鉄道施設の維持管理等に関する地域からの要望が伝わりにくい。

【 本庄地区 】
<ul style="list-style-type: none"> • 居住者増のためにも、若い人の移動手段の確保も必要。 • 相野駅までのバスがない。 • 登下校時にしかバスがなく利用しにくい。 • スクールバスを導入すれば高齢者の移動手段がなくなる。 • ボランティア活動の将来を検討する必要がある。

③ 課題のまとめと今後の方向性

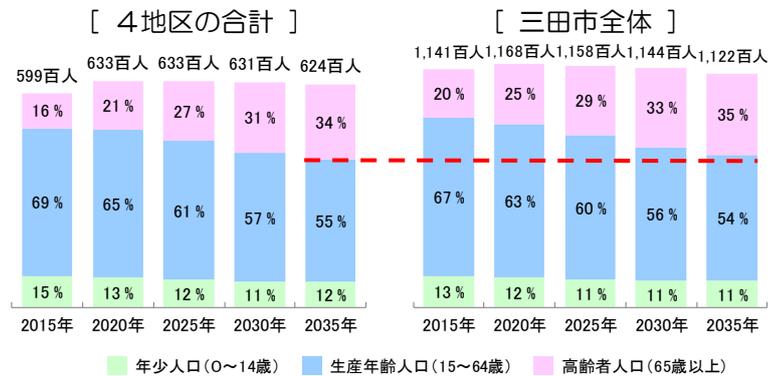
課題のまとめ	解決に向けた方向性
<ul style="list-style-type: none"> • つつじが丘地区については、今後の移動需要の変化に対応し、通勤・通学目的で駅等へ向かうバス路線の充実だけでなく、高齢者の通院や買い物、ゆしみのための移動に対応した路線バスの再編が必要。 • バス路線がなかったり、運行本数が少ない地域が多いことから自動車依存度が高い移動になっている。 • バス停から離れたところに住む人や、高齢化により自宅からバス停まで歩けなくなる人の自宅からバス停までの移動手段の確保が必要。 • バス停別乗車人数は減少しており、新たな路線バスの導入は難しいことから、地域の特性や需要にあった公共交通の導入が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> • バス停までの移動手段の確保によりバスを補完するような新たな地域内交通の導入と、日常生活を支えるような拠点の配置 • バスだけでなく、交通分野以外との連携による利便性向上 • 市民病院や商業施設等利用者ニーズに対応したバス交通の再編 • 交通需要の縮小に対応した新たな移動手段の導入

(3) 北摂三田ニュータウン等（フラワータウン・ウッディタウン・カルチャータウン・テクノパーク地区）

① 統計データからみた現状（抜粋）

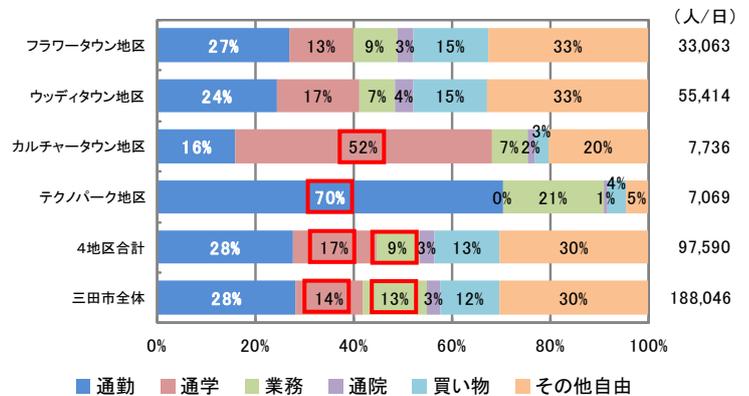
【人口】（本編 p.5 参照）

- 2020年まで人口は増加すると推計されていますが、高齢者人口の割合が増加しています。
- 2015年の高齢化率は16%で市全体の20%より低い値となっていますが、2035年の生産年齢人口、高齢者人口割合は市全体とほぼ同じになり、今後高齢化が急速に進むと予想されています。



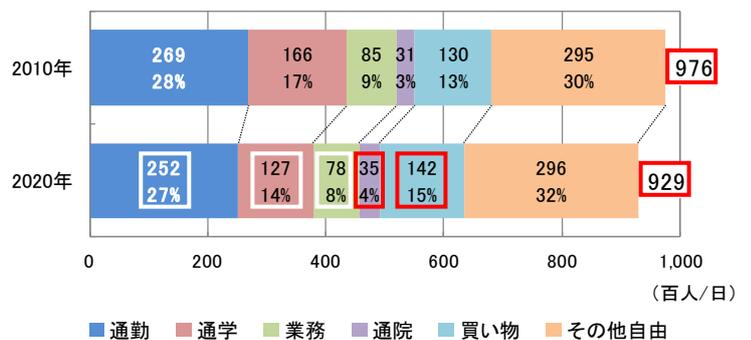
【移動目的】（本編 p.29~38 参照）

- 4地区合計の移動目的は、市全体よりも通学目的が多く、業務目的が少なくなっています。
 - テクノパーク地区は通勤目的が70%、関西学院大学のあるカルチャータウン地区では、通学目的が52%で高い割合になっています。



【移動目的の将来推計】（本編 p.38 参考）

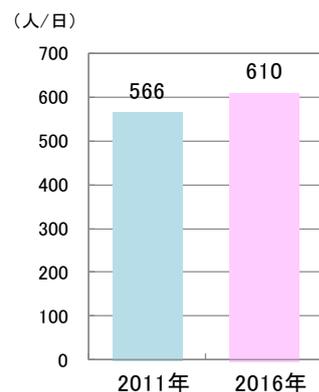
- 2020年には4地区合計の移動量は減少すると推計されています。
- 通勤、通学、業務目的の移動が、量、割合共に減少し、通院、買い物目的の移動が、量、割合共に増加すると推計されています。



【特定バス停の乗車人数の推移】（本編 p.14 参考）

- テクノパーク地区内のバス停の乗車人数は増加しています。

[テクノパーク地区内バス停]



② ワークショップで把握できた課題

【 フラワータウン地区 】	【 ウッディタウン地区 】
<ul style="list-style-type: none"> • 地区内での買い物や診療等の移動が不便。 • 市民病院や三田駅周辺へのバスの運行本数が少ない。 • 自宅や目的地からバス停まで坂が多かったり、遠くて不便なところがある。 • 富士が丘からフラワータウン駅への移動手段が欲しい。 • 坂道が多い。 • 広い歩道があるが誰も通らず、高齢になると歩けない。 • 三田駅行きのバスや三田駅からのバスが電車のダイヤとあっていない。 • バスや鉄道の運賃が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> • 通学時のバス運行本数が少ない。 • 買い物等のために市街地へ行くバスがない。 • 市民病院の帰りに困る。 • バスのルートが複雑で時刻表も多く分かりづらい。 • 昼間の目的地は駅ではない。 • すずかけ台からけやき台へは、新三田まで出ないと行けない。 • 低床バスでないと利用しづらい。 • みんなで乗って盛り上げないと定着しない。 • えるむプラザから市民センターまで歩けない。

【 カルチャータウン地区 】
<ul style="list-style-type: none"> • 朝夕と昼間の目的地が違う。 • 市民病院や三田駅周辺へのバスの運行本数が少ない。 • 市役所への直行便がない。 • バス停までの移動手段が必要。

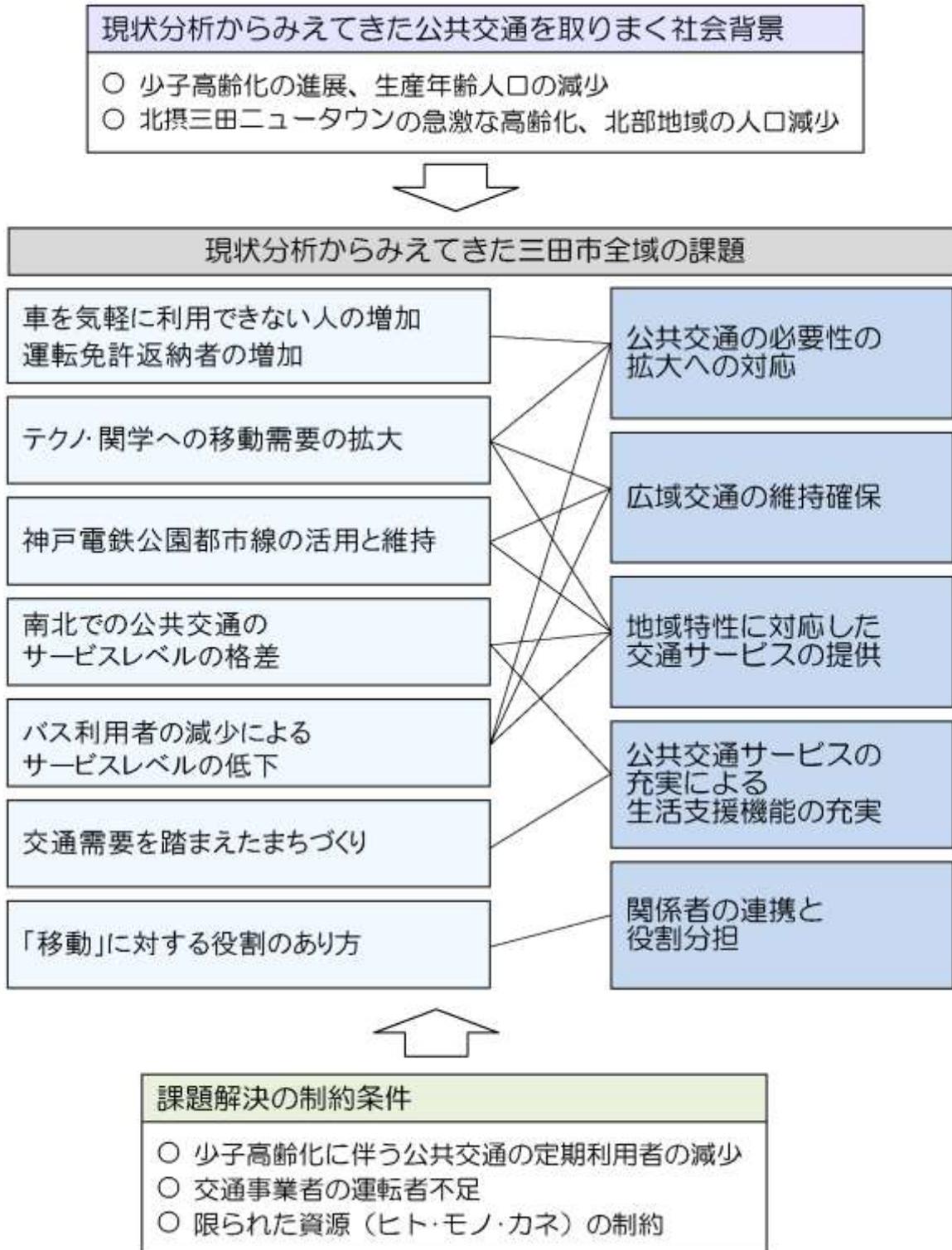
③ 課題のまとめと今後の方向性

課題のまとめ	解決に向けた方向性
<ul style="list-style-type: none"> • 通勤・通学目的で駅等へ向かうバス路線の充実だけでなく、高齢者の通院や買い物、ゆしみのための移動等昼間利用に対応した路線バスの再編が必要。 • テクノパーク地区での通勤時の交通渋滞は深刻化しており、自家用車から公共交通への転換が求められている。 • バス利用者が減少する中であっても、関西学院大学やテクノパーク等、今後も増加すると考えられる特定目的地へのバスの利便性確保が必要。 • 高齢化の進展に伴い、街区からバスの走っている幹線道路までの移動が困難な人が増加しており、バス停までの移動手段が必要。 • 運行しているバスは多いものの、路線が複雑でわかりにくく利用しづらいことから、わかりやすいバスの運行ルートや運行時刻の設定等が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> • 市民病院や商業施設等、通勤通学以外の昼間利用者のニーズに対応したバス交通の再編 • 関西学院大学やテクノパーク等需要拡大に対応した幹線交通の再編 • 市外から市内目的地への移動の円滑化 • バス停までの移動手段の確保によりバスを補完するような新たな地域内交通の導入 • 公共交通情報の提供やサイン等情報を得やすい工夫や、ダイヤや乗り換え連携の強化による公共交通サービスの充実

(4) 三田市全域の課題

市域全体の課題解決に当たっては、公共交通の定期利用者の減少、交通事業者の運転者不足等、今後ますます厳しくなる制約条件のもとに、課題を解決していく必要があります。

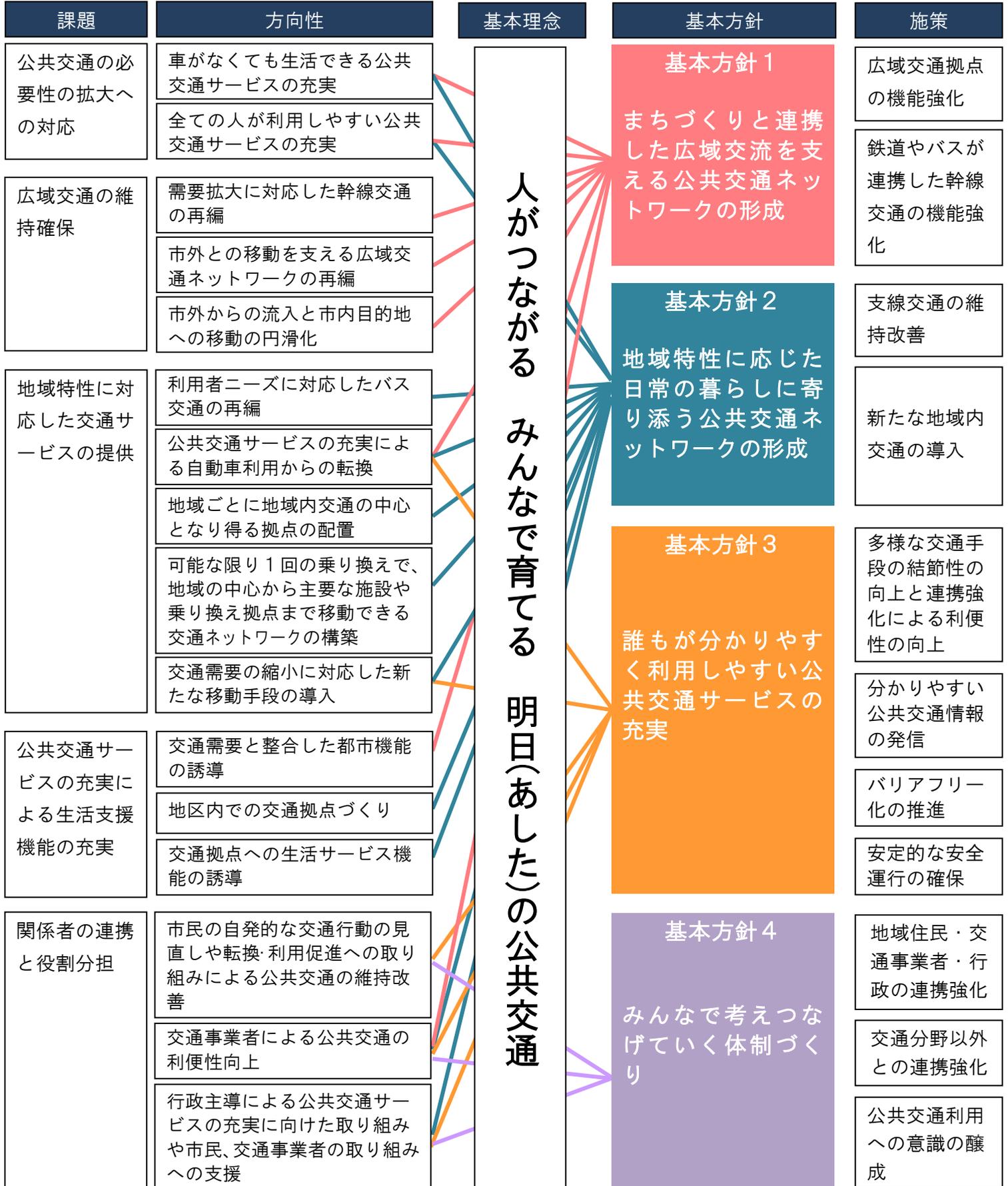
＜ 三田市の公共交通を取りまく現状と課題 ＞



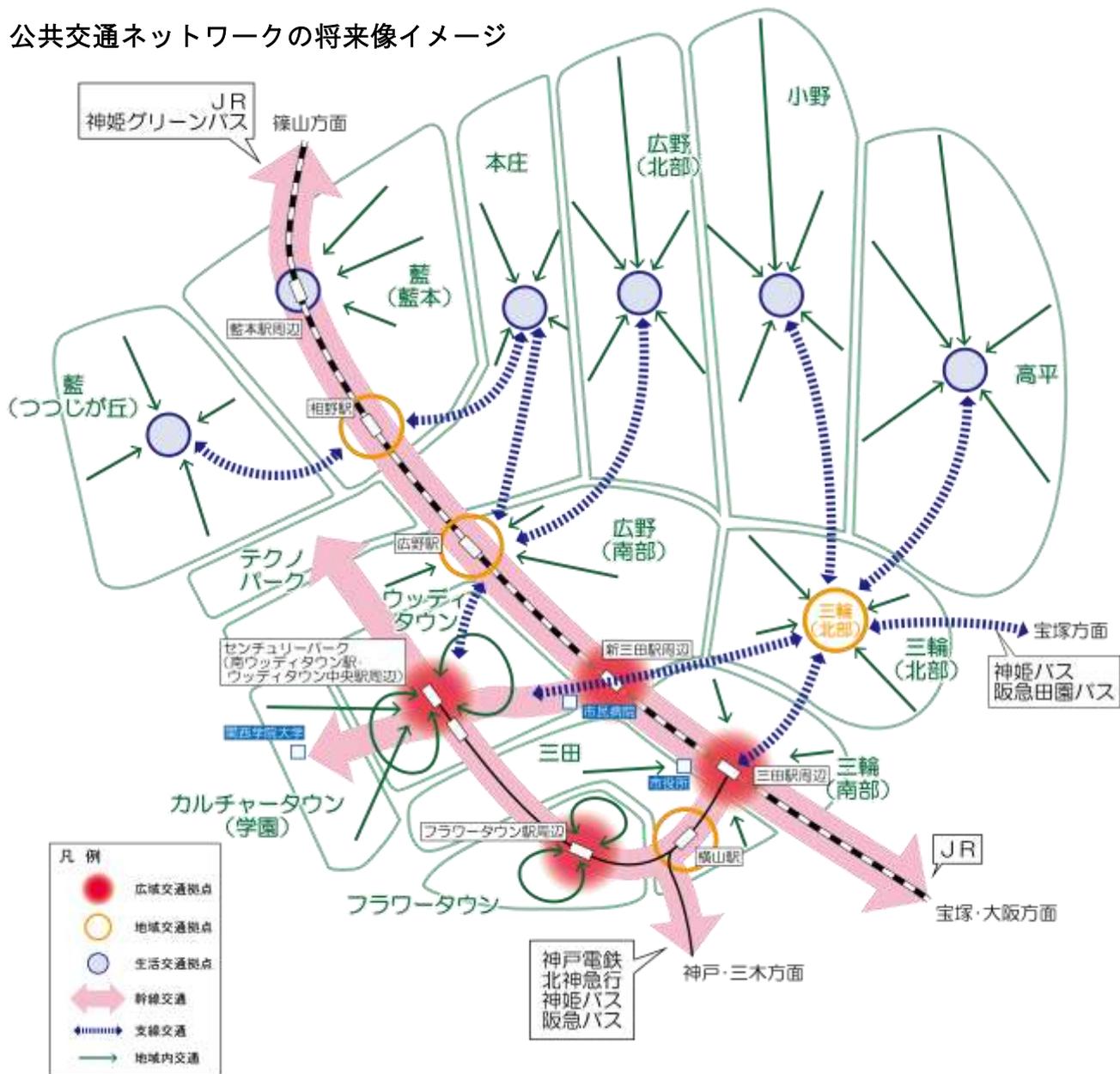
7. 現状と課題および基本理念と基本方針

公共交通を取りまく社会背景

少子高齢化の進展、生産年齢人口の減少
北摂三田ニュータウンの急激な高齢化、
北部地域の人口減少



8. 公共交通ネットワークの将来像イメージ



* この図はイメージであり、生活交通拠点等は特定の位置を示すものではありません。

【 拠点及び交通軸の役割 】

[拠点]

[交通軸]

将来像における位置づけ	交通機能から見た役割	将来像における位置づけ	交通機能から見た役割	主な担い手
広域交通拠点	幹線交通同士の接続や広域路線バスへの接続機能を有し、市内の中心部や市内外へのスムーズな乗り換えを行う拠点。商業や文化、行政等の都市機能が集積し、市内外からの来訪が期待される。	幹線交通	都市機能が集積した広域交通拠点や市外とを結ぶことで、市内外からの大規模な移動を支える役割。	鉄道
地域交通拠点	幹線交通や支線交通との接続により、各地域と市内の中心部との行き来や市外との行き来の際に、スムーズな乗り換えを担う結節点。	支線交通	生活交通拠点から広域交通拠点や地域交通拠点までの移動を支える役割。地域特性に応じた主体が担う交通。	バス
生活交通拠点	地域内の最も身近な交通の拠点。乗り換えの他、買い物や健康・福祉等の地域の日常生活を支える機能をもつことが期待される。	地域内交通	各地域内の移動や、各地域の中心部（広域交通拠点、地域交通拠点、生活交通拠点等）までの移動を支える役割。地域特性に応じた主体が担う域内交通。	タクシィ 地域コミュニティ交通

10. 基本方針別施策・事業

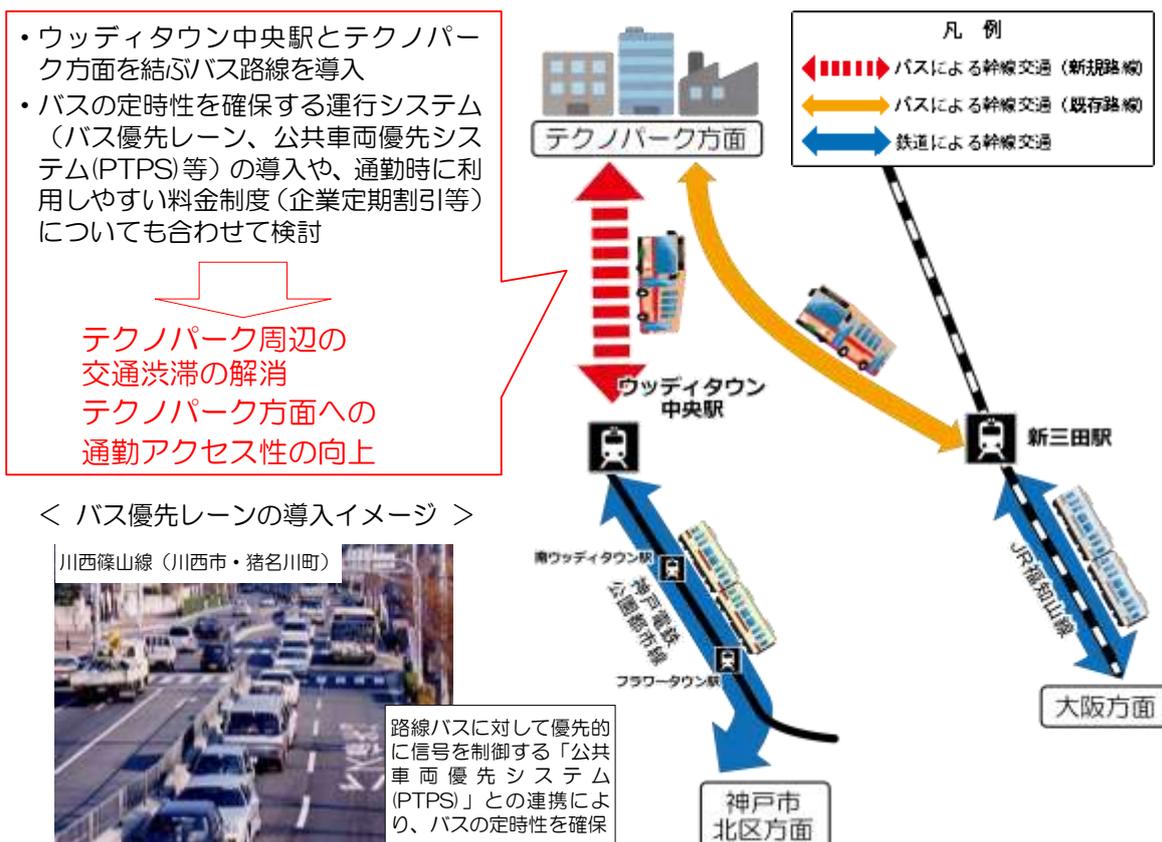
基本方針1 まちづくりと連携した広域交流を支える公共交通ネットワークの形成

三田駅周辺、新三田駅周辺及びセンチュリーパーク（ウッディタウン中央駅・南ウッディタウン駅周辺）における鉄道と路線バスの乗り換え利便性を向上させ、広域交通拠点としての機能強化を図ります。また、鉄道とバスで構成される幹線交通について、両者の連携を踏まえたサービス内容の改善を図ることで、テクノパークや関西学院大学をはじめとする通勤・通学先や主要施設に、市内外から快適で便利に移動できる公共交通ネットワークの形成により、市内外から多くの人々が訪れやすいまちを目指します。

【主な取り組みの内容】

事業	概要	実施時期	評価指標
1-1 広域交通拠点の機能強化	三田駅周辺、新三田駅周辺、センチュリーパーク（ウッディタウン中央駅・南ウッディタウン駅周辺）における鉄道とバスの乗り換え利便性の向上等により交通結節点機能を強化する。	前期 一部長期	鉄道駅に接続するバスの便数
1-2 鉄道やバスが連携した幹線交通の機能強化	神戸電鉄公園都市線ウッディタウン中央駅からテクノパーク方面への路線バスの連携により、幹線交通としての機能を強化し、テクノパーク方面へのアクセス性を向上。 自家用車から公共交通へのモーダルシフトを各企業や交通事業者と連携しながら推進する。 また、関西学院大学神戸三田キャンパスや市外からの移動需要の変化にも柔軟に対応することで、市内における幹線交通の機能強化を目指す。	前期	路線バス乗車人数

☆☆重点事業 < テクノパークへの幹線交通の機能強化のイメージ >



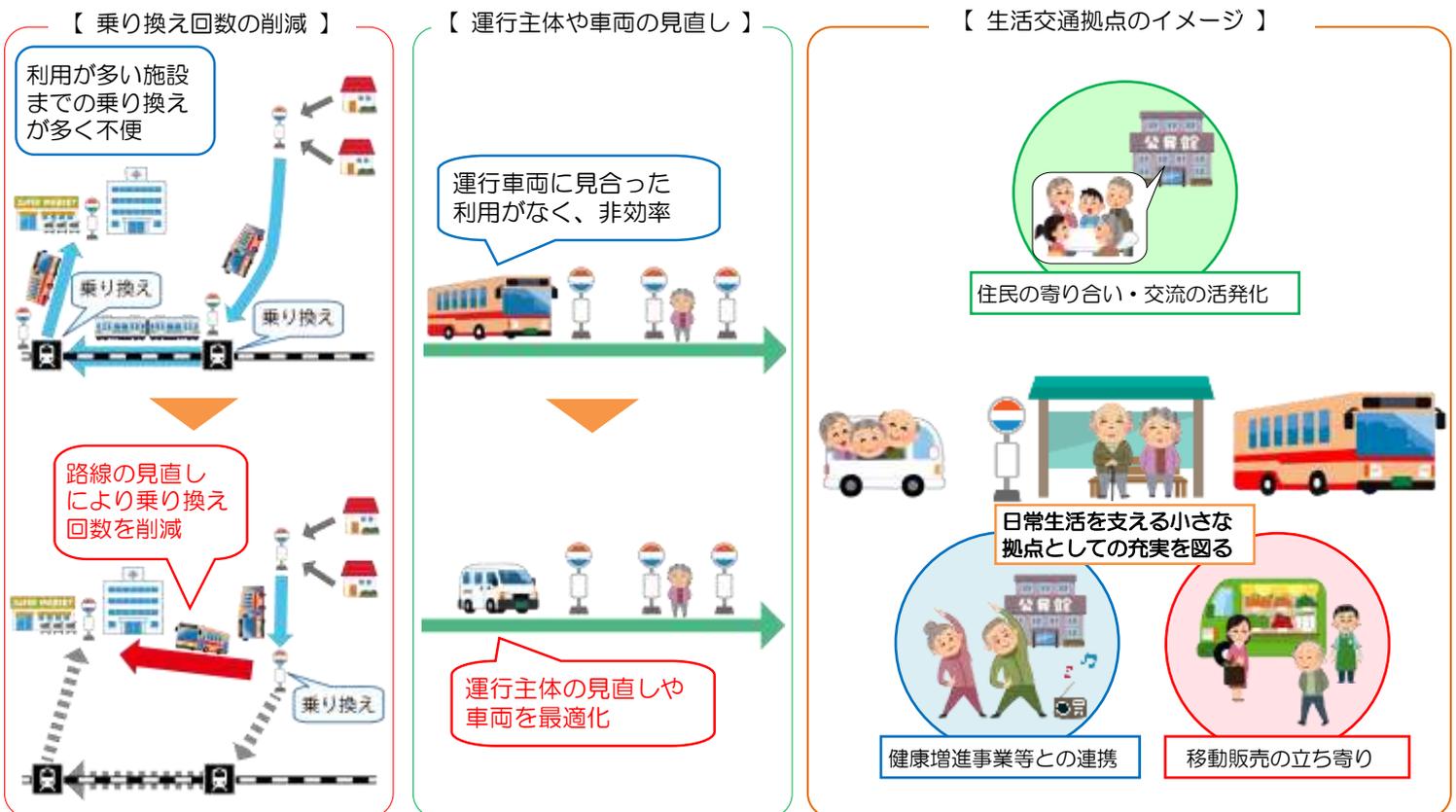
基本方針2 地域特性に応じた日常の暮らしに寄り添う公共交通ネットワークの形成

市内の生活交通拠点から市中心部等への移動を支える支線交通について、地域の特性や移動ニーズに応じた運行内容への見直しを進めます。また、各地域の交通特性を踏まえ、地域内の移動を支える新たな地域内交通を導入し、支線交通との乗り換え拠点となる「生活交通拠点」が日常の買い物や健康づくり等、地域住民の日常を支え地域内交流の促進の場となるよう、地域とともに拠点の充実を目指します。

【主な取り組みの内容】

事業	概要	実施時期	評価指標
2-1 支線交通の維持改善	各地域の特性や移動需要に応じた支線交通の確保に向け検討。地域内交通とも連携を図り、移動の目的や施設等の需要の変化に合わせた再編、運行形態の見直しも含めた路線のあり方を検討し、地域コミュニティ交通も含め、地域特性に応じた支線交通の確保・維持を目指す。	前期	支線交通(バス)乗車人数(北東部地域路線)
2-2 新たな地域内交通の導入	地域が主体となって、地区の交通の中心となる生活交通拠点の設定や各地域内の移動を支える新たな地域内交通の導入について、行政や交通事業者と協力しながら、運行を目指す。また、拠点を利用した移動販売や買い物バスの運行、健康増進事業等との連携等、様々な分野と連携した取り組みを推進し、その場所が地域住民の日常生活を支える場所となるよう、拠点の充実を目指す。	前期 一部継続	地域内交通導入地区数 連携サービスを備え持つ生活交通拠点・地域交通拠点数

☆☆重点事業 < 地域特性や移動需要に応じた支線交通の確保・改善のイメージ >



基本方針 3 誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの充実

鉄道・バス・タクシー等の各交通事業者の連携による運行ダイヤの調整や、より利用しやすい料金制度の導入や公共交通情報の一元化等により、乗り換え利便性の向上を目指すとともに、ハード面のみならず公共交通利用時の心理的な負担を軽減するためのソフト面からのバリアフリー化を推進することにより、誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境づくりを目指します。また、遅延等の運行情報の共有等、連絡体制の整備に向けた取り組みを推進し、安定的な安全運行が確保できる体制づくりを目指します。

【主な取り組みの内容】

事業	概要	実施時期	評価指標
3-1 多様な交通手段の結節性の向上と連携強化による利便性の向上	遅延等の運行情報の共有等、連絡体制の整備に向けた取り組みを推進する。 「交通系 IC カード」の利用促進や、より利用しやすい料金制度の導入、パーク & (バス) ライド、サイクル & (バス) ライドの推進により多様な交通手段の連携強化による乗り換え利便性の向上を目指す。	継続 一部 後期	バスと鉄道の最長乗り換え待ち時間 IC カード利用割合
3-2 分かりやすい公共交通情報の発信	交通事業者が公開している公共交通情報の一元化や GTFS(※1)をはじめとする標準的なバス運行情報フォーマットへの対応推進により WEB を使った効果的な情報発信を推進するとともに、駅や主要バス停における乗り換え情報等の案内サインについても配置状況の最適化を図りユニバーサルデザイン化を推進する。	後期 一部 前期	サイン見直し箇所数
3-3 バリアフリー化の推進	ノンステップバスをはじめとするバリアフリー環境の促進を図るとともに、ハード面のみならず公共交通利用時の心理的な負担軽減につながるよう、接遇のさらなる改善やサービス向上に向けた取り組み推進や優良事業者への表彰制度設立等によりソフト面からのバリアフリー化を推進する。	継続 一部 後期	ノンステップバス導入割合
3-4 安定的な安全運行の確保	運転手等の人材の確保・育成に向けた取り組みや計画的な設備更新により安定的な安全運行を確保。また、災害等の緊急時においても各交通事業者と行政による連携のもと、迅速に情報を集約・共有し、市民に発信することができる体制確保を目指す。	継続	—

※1 GTFS (General Transit Feed Specification)

公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもので、当初は Google 社向けのフォーマットとして作成されていたが、現在はオープン化され、誰もが使用できるものとなっている。表計算ソフトでの閲覧が容易な CSV 形式を採用し、仕様がオープン化されていることから、北米・欧州を中心に海外で幅広く利用されている。また、GTFS で作成したデータを一定のルールに基づき提供することで、Google マップで当該交通機関の情報が案内される仕組みがある。

基本方針4 みんなで考えつなげていく体制づくり

市民、地域、企業、交通事業者、行政等、みんなが互いの立場と役割を理解し、認め合いながら支えあって（補いあって/協力しあって）持続可能な公共交通ネットワークの形成の実現と継続に向けた取り組みを続けます。

【主な取り組みの内容】

事業	概要	実施時期	評価指標
4-1 地域住民・交通事業者・行政の連携強化	地域組織等を活用しながら、地域における公共交通に関する問題解決を図るための場づくりや協定締結に向けた取り組みを推進する。 また、行政や交通事業者が実施している交通弱者への支援制度の周知、利用しやすい制度の確立や改善を推進する。	継続	協定締結数
4-2 交通分野以外との連携強化	商業や医療、観光等の交通以外の分野との連携を強化することで、多様な公共交通サービスを提供することができるまちを目指す。（医療、商業施設等とのサービス連携、「エコ通勤優良事業所認証制度」の周知、公共交通を活用したツーリズムの実施等） また、自動運転(※2)や超小型モビリティ(※3)、MaaS(※4)等の先進技術を踏まえた、新たな交通システムについて積極的に調査・研究を進める。	一部前期 一部継続 後期	企業定期券導入事業所数
4-3 公共交通利用への意識の醸成	市民・地域・企業が公共交通への利用転換を促すモビリティ・マネジメントや、バスをより身近なものとして認識してもらえるような「マイバス・マイバス停」等の取り組みに主体的に参加し、公共交通利用に対する意識の醸成を図ることでみんなが持続的に公共交通を利用することができるまちを目指す。	継続	公共交通利用に対する意識が変化した人の数

※2 自動運転

自動車の運転への関与度合いが高まった運転支援システムによる走行と無人運転をいう。ドライバーが全ての運転操作を行う状態からドライバーがいなくても良い状態まで、自動車の運転へのドライバーの関与度合い、運転に係る責任関係等の観点からレベルに応じて5段階に分類されている。

※3 超小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人～2人乗り程度の車両をいう。

※4 MaaS(Mobility as a Service)

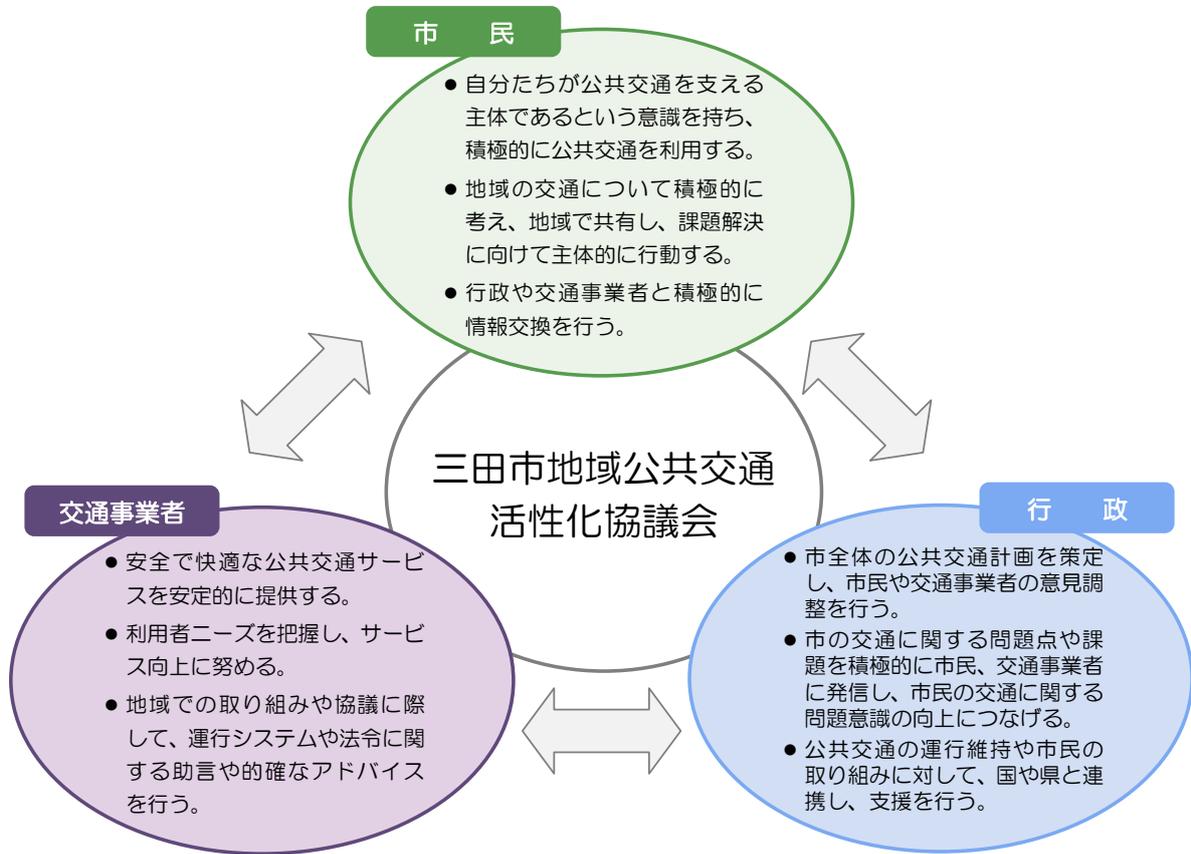
出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。広くは、移動の付加価値を高めるため、移動以外のサービスとの融合も含む。スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決裁を一括して行えるサービス等が典型。

11. 推進体制

(1) 体制と役割

基本理念及び基本方針の実現には、三田市の公共交通を支える「市民」「行政」「交通事業者」の役割を明確化し、それぞれがその役割を認識し、連携して計画を推進していくことが重要です。事業実施の際は、関係する実施主体が目標を共有し、目標達成に向けて協力していきます。

< 公共交通を支える三者の連携 >



(2) 施策・事業の評価に関する考え方

本計画に示した施策・事業は、「P：計画」「D：実施」「C：評価・検証」「A：見直し」のPDCAサイクルにより、指標等を用いて適正に評価、検証をし、公開により継続的に計画の見直しを行うことで、社会情勢の変化等に対応したより効果的で効率的な施策・事業への改善を図っていきます。

		2018年度	前期			後期		
			2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
計画策定	PLAN	○						
各事業の実施計画		○	○	○	○	○	○	
施策・事業の実施	DO		○	○	○	○	○	○
協議会の開催	CHECK		○	○	○	○	○	○
事業進捗の把握 事業達成状況の評価								
施策・事業の見直し 実施方法等の見直し	ACTION				○			○