

■余市町地域公共交通網形成計画の策定（案）

●計画の基本的な方針

公共交通の現況やアンケート調査、乗降調査などの実態調査による課題及び公共交通の方向性と、余市町総合計画など上位・関連計画から、余市町地域公共交通網形成計画のコンセプトや基本的な方針等を以下のとおり定める。

○コンセプト

“地域が支え・育む持続可能な町内公共交通ネットワークの構築”

○サブテーマ

“公共交通は「みんなで使って残す」、「地域を支える」、「地域が育くむ」”

○基本方針

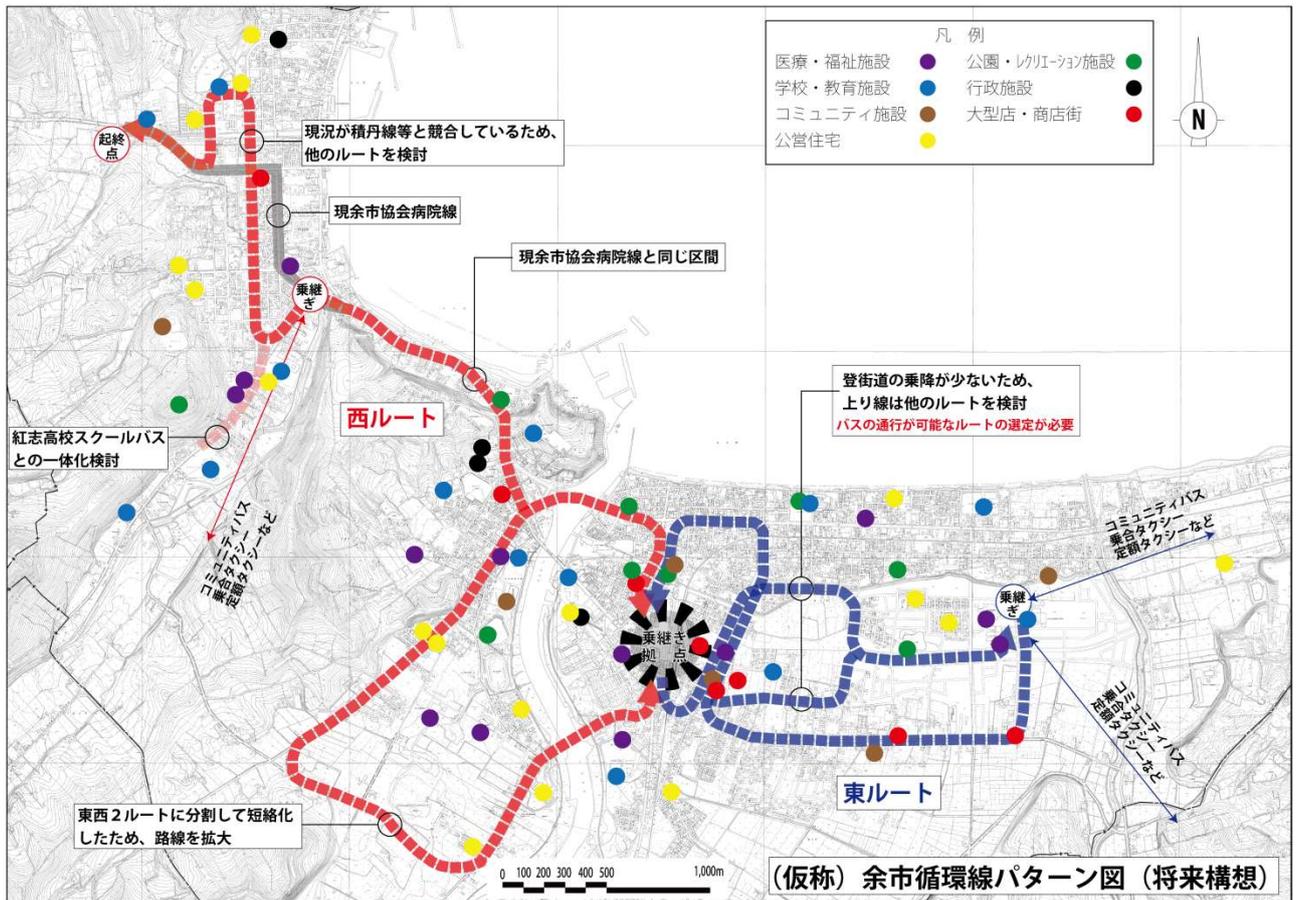
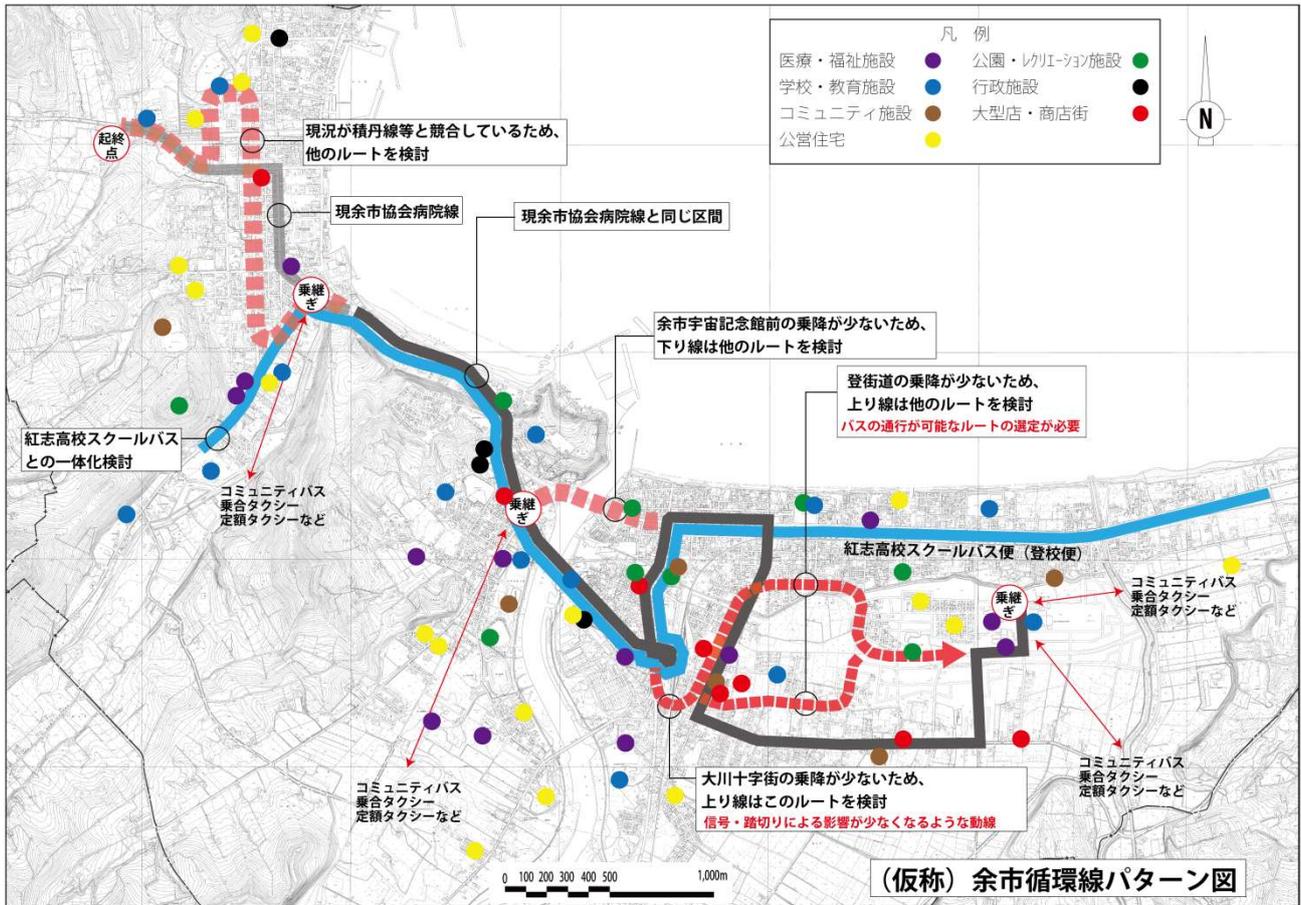
基本方針 1	市街地等における効果的な町内公共交通の見直し
基本方針 2	郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行
基本方針 3	高齢者及び障がい者などに配慮した福祉公共交通の充実
基本方針 4	乗継ぎなどバス待ち空間の快適性向上と将来における交通結節点機能の強化
基本方針 5	地域に根ざすための住民意識の醸成

●計画に位置づける取組み及び実施主体

1. 市街地等における効果的な町内公共交通の見直し

1-1. 新たな余市協会病院線（(仮称) 余市循環線）の運行

項 目	内 容
◇取り組みの概要	○通勤・通学時間帯の増便 <ul style="list-style-type: none"> 現在の通院・買い物目的に加え、通勤・通学目的に対応して安定的な収益を確保するために、学校の登校時間帯の運行やJR余市駅において、送迎が混雑する19時前後の時間帯について、利用者の実態をさらに調査した上で有効と判断された場合、増便運行を行う。
	○バス路線の検討・見直し <ul style="list-style-type: none"> 余市協会病院を終点、あるいは起点とする現在の運行方式から、余市協会病院を跨いで利用できる循環運行とすることで、新たな運行収益が期待される黒川町まほろば地区等への路線拡大を行う。 通学に対応するため、紅志高校スクール便のバス路線を踏まえ新たなバス路線を設定し、学校関係者と調整を図りながら登校便と複数の下校便を確保することにより、紅志高校の生徒にとって通学利便性を向上する。 停留所の乗降客が少ない区間や幹線バス路線等との重複する区間について、必要に応じてバス路線の見直しを行う。 具体的な運行路線設定は、バスの通行が可能なスペースを有した道路や踏切など物理的な要因を考慮する。 その他、余市駅に乘継ぎ拠点を設け、東・西ルートそれぞれを運行するバス路線については、余市駅における乗継ぎ施設の確保が必要となるため、将来における交通結節点機能の強化に併せ検討を行う（将来構想案）。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者、利用者
◇実現のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> JR余市駅における乗継ぎ交通実態調査、紅志高校スクール便の利用者実態調査及び同スクール便について学校関係者ヒアリング調査を実施し、交通事業者と調整しながら具体的な運行内容（バス路線図、バス時刻表）を作成 地域へ運行内容の周知を図り、実証運行を実施してその結果を踏まえ運行内容を修正 修正した運行内容により本格運行（行政の支援策を検討） 本格運行後は、PDCA方式により評価・検証して改善
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> 1年目：各種実態調査及び具体的な運行内容の作成 2年目：地域への運行内容周知と実証運行及び運行内容の修正 3年目：本格運行 3年目以降：PDCA方式による評価・検証



2. 郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行

2-1. 郊外部における新たな公共交通の運行

項目	内容
◇取り組みの概要	○運行方面 ・「栄・登」、「美園・山田」及び「梅川・沢・豊丘」の3方面に地域分けを行い、コミュニティバス、乗合タクシー、あるいは定額タクシーを運行して公共交通空白地域の解消を図る。
	○（仮称）余市循環線との接続 ・3方面を運行する公共交通は、前述の（仮称）余市循環線と接続することにより、当該バス路線の輸送人数増加に寄与する。
	○地域とともに公共交通を選定 ・運行する公共交通が地域に根ざし親しまれるものとするために、輸送方法の選択にあたっては、採算性を考えた目標となる輸送人数や想定される運賃等を示しながら、地域とどのような公共交通が良いのかを考える。
	◇実施主体及び協力団体 行政、交通事業者、住民
◇実現のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ごとに懇談会等を開催して輸送方法を選定し、具体的な運行内容（バス路線図、バス時刻表）を作成 ・地域へ運行内容の周知を図り、実証運行を実施してその結果を踏まえ運行内容を修正 ・修正した運行内容により本格運行（行政の支援策を検討） ・本格運行後は、PDCA方式により評価・検証して改善
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・1年目～2年目：なし（接続する余市循環線の具現化） ・3年目：輸送方法の選定及び具体的な運行内容の作成 ・4年目：地域への運行内容周知と実証運行及び運行内容の修正 ・5年目：本格運行 ・5年目以降：PDCA方式による評価・検証



コミュニティバス事例：
倶知安町じゃがりん号

出典：倶知安町HP



新十津川町
乗合タクシー事例（上）
乗合ワゴン事例（左）

出典：新十津川町HP

1. 実施期間：2018年10月1日(月)～2018年12月21日(金)

2. 実施地域、実施事業者、実施方法(※実施事業者により方法は異なります)

概要

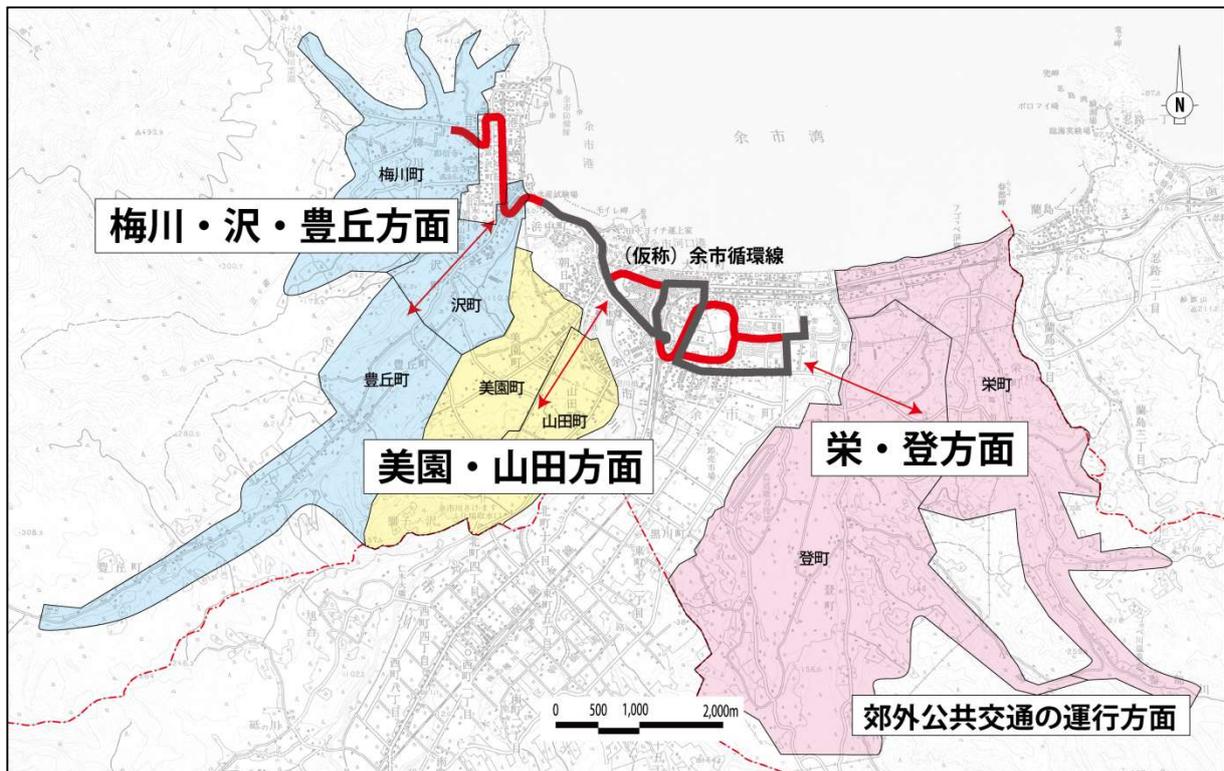
実施地域：全国7地域
実施事業者：7事業者



事例：

定額タクシー(実証運行)

出典：国土交通省HP



2-2. 観光タクシー等の運行が可能な環境づくり

項目	内容
◇取り組みの概要	○観光客の滞留時間の延長 <ul style="list-style-type: none"> ・ウイスキー・ワインといった「お酒のまち」としての特性を活かし、公共交通機関を利用して訪れる観光客に対して、町内での周遊を促して滞留時間を延長するために、新たに協力可能なワイナリー等を巡る観光タクシー等の事業者が参入しやすい環境づくりを行い、事業者等（交通事業者、旅行代理店）に働きかけを行う。
	○ワイナリーへの働きかけ <ul style="list-style-type: none"> ・ワイナリー等に働きかけ、観光タクシーのアクセスルートとして協力可能なエリアを広める。 ・協力可能なワイナリー等が少ない場合、少数から初めて時間をかけ増やしていくことも考えられる。
	○事業者等への働きかけ <ul style="list-style-type: none"> ・協力的なワイナリー等の情報を事業者等へ提供し、両者の連携の窓口として働きかけを行う。
◇実施主体及び協力団体	行政、観光協会、交通事業者、旅行代理店
◇実現のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ワイナリー等への協力依頼 ・事業者等への情報提供
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・1年目：ワイナリー等への協力依頼 ・2年目以降：ワイナリー等と事業者等のマッチング



ワイナリー分布図 出典：余市町

3. 高齢者及び障がい者などに配慮した福祉公共交通の充実

3-1. 福祉タクシー車両導入方法の明確化

項目	内容
◇取り組みの概要	<p>○導入方法の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障がいのある人が安全で自由に移動できる生活環境確保を支援するために、町内で初めてとなる福祉タクシー車両（スロープ・リフト付き）導入の実現性について情報の収集と提供により、関係者との協議を重ね導入の方向性を明確化する。
◇実施主体及び協力団体	行政、社会福祉協議会、交通事業者、介護事業者
◇実現のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー車両（スロープ・リフト付き）の導入にあたって、行政の支援制度等を調査して福祉担当部局に情報を提供 ・関係者と協議して車両導入の可否と方法を検討
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・1年目：導入方法の調査 ・2年目：関係者と協議して車両導入の可否と方法を明確化



事例：福祉タクシー車両（スロープ・リフト付き）

出典：北海道運輸局 HP 2013年度事業評価概要 バリアフリー化設備等整備事業（自動車） 札幌地区タクシー協会 札幌福祉輸送（株）

3-2. (仮称) 余市循環線における低床式バスの運行（通院時間帯）

項目	内容
◇取り組みの概要	<p>○通院時間帯における低床式バスの運行要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者から「余市協会病院にアクセスする路線バスなので、ステップが高い車両は避けて欲しい」との意見・要望が多数寄せられている。 ・乗降調査ヒアリング調査の通院・治療利用の割合は、第2便（9時前後）が6割、第4便（概ね13時台）が5割弱、第3便（概ね11時台）と第5便（15時前後）が4割台となっている。 <p>○低床式バスの配車検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通院利用が多い便において、低床式バスの効率的配車の検討を行う。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者
◇実現のイメージ	・バス配車の状況把握と低床式バスの効率的配車の提案・調整
◇スケジュール	・1年目：実態把握と提案・調整

4. 乗継ぎなどバス待ち空間の快適性向上と将来における交通結節点機能の強化

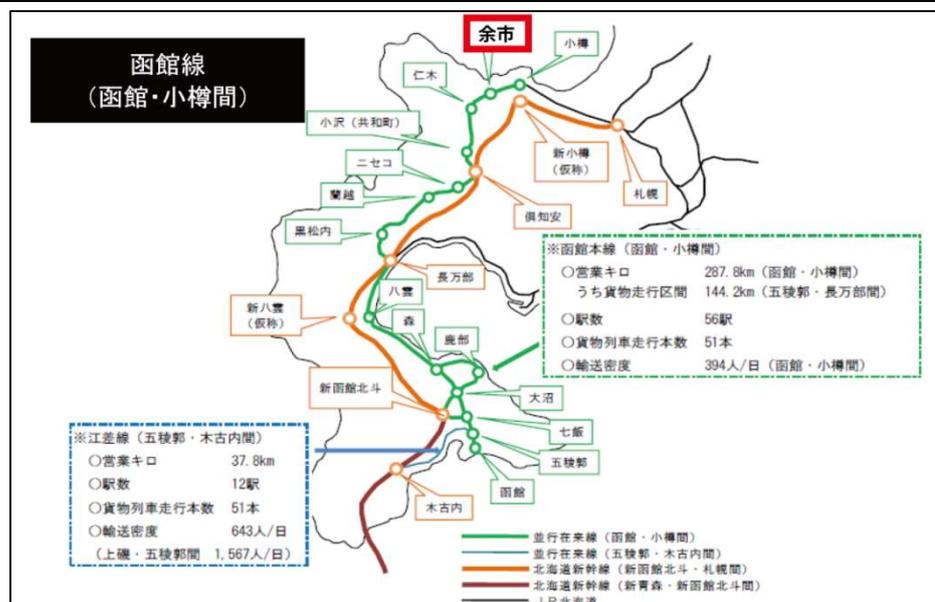
4-1. JR余市駅における交通結節点機能の強化

項目	内容
◇取り組みの概要	○公共施設との複合化を含め検討が必要 <ul style="list-style-type: none"> ・中心部のまちづくりに配慮しながら国道交差点付近のバス停留所を集約配置するためには、JR余市駅前広場へのバスレーンの集約化を図るだけでなく、バス同士の乗継ぎを考えた施設としてのコミュニティ施設や公共施設との複合化も含め検討する必要がある。
	○プランの作成と関係機関との協議等 <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設の検討には時間を要するため、本計画期間はJR余市駅周辺のバス停留所の集約配置及び公共施設複合化等による乗継ぎ拠点についてプランを作成し、関連機関との協議・調整まで取り組む。
	○新幹線並行在来線問題等の進捗状況に配慮 <ul style="list-style-type: none"> ・次期計画においては、新幹線並行在来線問題等の進捗状況により、本プランの見直しを含め検討する必要がある。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者
◇実現のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ施設など公共施設の検討 ・JR余市駅周辺の土地利用の現況調査及び交通量調査 ・国道交差点付近のバス停留所の集約配置及び複合機能を考慮した駅前広場等プランの作成 ・作成した駅前広場等プランについて関連機関との協議・調整
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・1年目～2年目：公共施設の検討 ・3年目：JR余市駅周辺の土地利用の現況調査及び交通量調査 ・4年目：国道交差点付近のバス停留所の集約配置及び公共施設を考慮した駅前広場等プランの作成 ・5年目：関連機関との協議・調整

図 北海道新幹線開業に伴う並行在来線区間

出典

：北海道新幹線並行在来線対策協議会資料



4-2. 郊外公共交通との乗継ぎなどバス待ち協力施設の確保

項目	内容
◇取り組みの概要	<p>○季節を問わない快適なバス待ち環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(仮称) 余市循環線と郊外公共交通間の乗継ぎや一定以上の利用がある停留所について、季節を問わず快適なバス待ち環境を確保するために、バス路線周辺において施設による空間確保への協力を働きかける。 ・既存バス停留所の周辺に該当する施設が無い場合、バス停留所位置の移動・調整により確保することも併せて検討する。 ・商業施設等にバス待ち空間を確保する場合、その相乗効果により利用客の増加や購買の促進など売り上げの増加に寄与したものとす。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者、店舗・事業所
◇実現のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外公共交通との乗継ぎが必要な停留所や乗客が多いバス停留所の周辺等において、バス待ち施設として協力可能な施設を調査 ・協力可能な施設について、「バス待ち施設」として位置づけ、利用者等へ周知
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・2年目：(仮称) 余市循環線の実証運行と併せ、協力可能な施設の調査 ・3年目：同線の本格運行に併せ、施設の位置付けと利用者への周知 ・4年目：郊外公共交通の実証運行と併せ、協力可能な施設の調査 ・5年目：郊外部の本格運行に併せ、施設の位置付けと利用者への周知

事例：バス待ちOK施設ステッカー

出典：北海道運輸局管内における他業種と連携した

公共交通の活性化手法の調査等業務



4-3. バスシェルターの設置

項目	内容
◇取り組みの概要	<p>○バス待ち協力施設の確保が困難な箇所への設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・冬期間や雨天時等の中、快適なバス待ち環境を確保するには、前述のバス待ち協力施設を確保していくことが有効であるが、協力施設の確保が困難で一定以上の利用がある停留所について、道路歩道など屋外空間においてスペースが十分に確保されている場合、バスシェルターの設置を行う。 ・十分なスペースが確保されていない場合、バス停留所位置の移動・調整により確保することも併せて検討する。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者
◇実現のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・バス待ち協力施設を確保することができない乗客が多い停留所周辺において、歩道通行帯以外の植栽スペース等を調査し、配置可能な箇所を把握 ・狭いスペースでも設置可能なバスシェルターの検討
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・4年目：配置可能な停留所の把握とシェルターの検討 ・5年目：バスシェルターの設置



事例：バスシェルター札幌市内

4-4. ICTを活用した公共交通サービスの利便性向上

項目	内容
◇取り組みの概要	<p>○妥当性検証による導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス待ち協力施設において（仮称）余市循環線の利用時や郊外部への他線との乗継ぎの利便性を向上していくために、スマートフォンを使ったバスロケーションシステムやデジタルサイネージ等について、道内先進導入事例を検証することでメリット・デメリットなどを把握し、有効と判断される場合においてこれらICTを導入する。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者、店舗・事業所
◇実現のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ICTを活用した公共交通サービスの事例調査 ・導入にあたってのイニシャル、ランニングコストやメリット・デメリットの把握 ・導入後は、PDCA方式により評価・検証して改善
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・1～3年目：事例調査、コスト及びメリット・デメリットの把握 ・4年目：試験導入 ・5年目：本格導入 ・5年目以降：PDCA方式による評価・検証



事例：バスロケーションシステム

出典：株式会社メディア・マジック HP



事例：デジタルサイネージ

出典：北海道運輸局管内における他業種と連携した公共交通の活性化手法の調査等業務

5. 地域に根ざすための住民意識の醸成

5-1. 自動車運転免許証返納の促進

項目	内容
◇取り組みの概要	○現行制度で充足 ・自動車運転免許証の返納者数は、2012年度が14人に対し、2017年度が56人と4年間で4倍に増加していることから、余市町交通安全推進協議会が実施している現行の「運転経歴証明書交付手数料助成制度」で充足していると考えられる。
	○財政面に配慮した拡充検討 ・今後返納者数の増加が頭打ちとなり、助成金の増額等の要望が多数寄せられた場合、財政面に配慮しながら制度の拡充等について検討する。
	○モビリティ・マネジメント等による情報発信 ・本計画では、高齢ドライバーによる自動車交通事故の防止のための返納制度を促進するために、現行制度について高齢者向けモビリティ・マネジメントや公共交通時刻表等を活用した情報発信を行う。
	○実施主体及び協力団体 行政、住民、警察、交通事業者
◇実現のイメージ	・自分の運転テクニックで交通事故を回避する自信のある人の割合や年齢階層別の交通事故発生件数など、高齢者の交通事故防止について視覚的に訴えかける資料等を作成し、高齢者向けモビリティ・マネジメントと併せ情報を発信
◇スケジュール	・1年目：高齢者の交通事故防止についての資料等の作成 ・2年目：情報の発信

事例：北海道内における運転免許自主返納者を対象とした取り組み

NO.	振興局	市町村	名称	内容	人数制限	H28実績	開始年月日
1	空知	由仁町	デマンドタクシー	一般料金 250円→100円	—	—	—
2	空知	北竜町	タクシー補助券	50,000円分	無制限	—	2015.4
			運転経歴証明書	交付手数料			
			町内利用商品券	3,000円分			
3	石狩	北広島市	バス利用助成券補助	20,000円分	無制限	100人	2016.6
4	石狩	新篠津村	村営公共交通	60,000円分	無制限	18人	2016.4
5	後志	ニセコ町	運転経歴証明書	交付手数料	予算の範囲内	7人	2015.6
6	後志	真狩村	運転経歴証明書	交付手数料	無制限	0人	2016
7	後志	倶知安町	運転経歴証明書	交付手数料	無制限	5人	2012.6
8	上川	鷹栖町	交通費助成(バス、タクシー乗車券)	10,000円分	無制限	499人	2000.4
9	上川	和寒町	運転経歴証明書	交付手数料、記念品贈呈	予算の範囲内	2人	2016.4
10	オホーツク	雄武町	居宅老人交通費助成	通院等に要する交通費助成	無制限	430人	1994.6
11	十勝	清水町	コミュニティバス無料対応	2年間無料	無制限	0人	—
12	十勝	大樹町	運転経歴証明書	1,000円	予算の範囲内	0人	2016.6
13	十勝	幕別町	コミバス半額乗車券	1年間半額	無制限	7人	2015.10
14	十勝	池田町	コミュニティバス割引	1年間無料	—	—	—
15	釧路	釧路市	グリーン定期S	バス定期券助成	無制限	261人	2009.10
			ハイヤー・タクシー割引	5,000円分	未定	25人	2011.6
16	釧路	白糠町	タクシー券助成	年間6,000円分	なし	7人	2015.4
17	釧路	根室市	運転経歴証明書	1,000円分	—	—	2017.4
			ハイヤー乗車券	11,000円分(初乗り20回分)			

出典：北海道環境生活部くらし安全局道民生活課交通安全グループ（2017年4月現在）

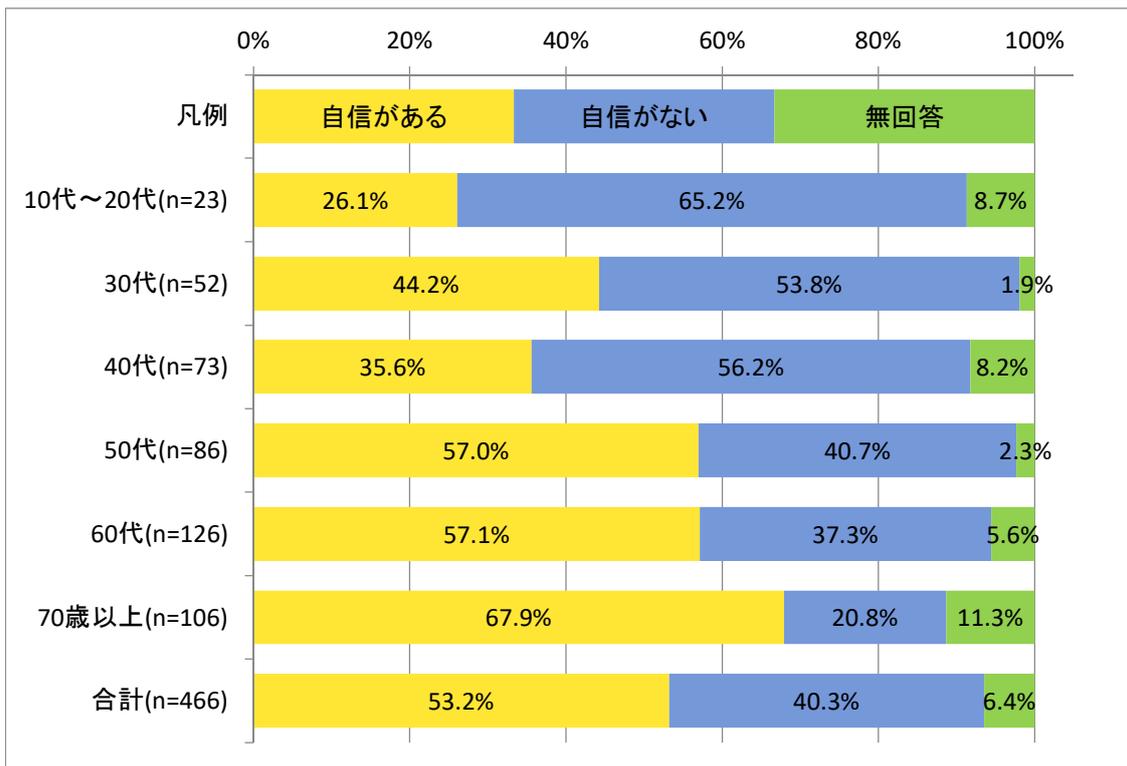


図 自分の運転テクニックで交通事故を回避する自信がある人の割合

2017年度 余市町公共交通アンケート調査集計結果

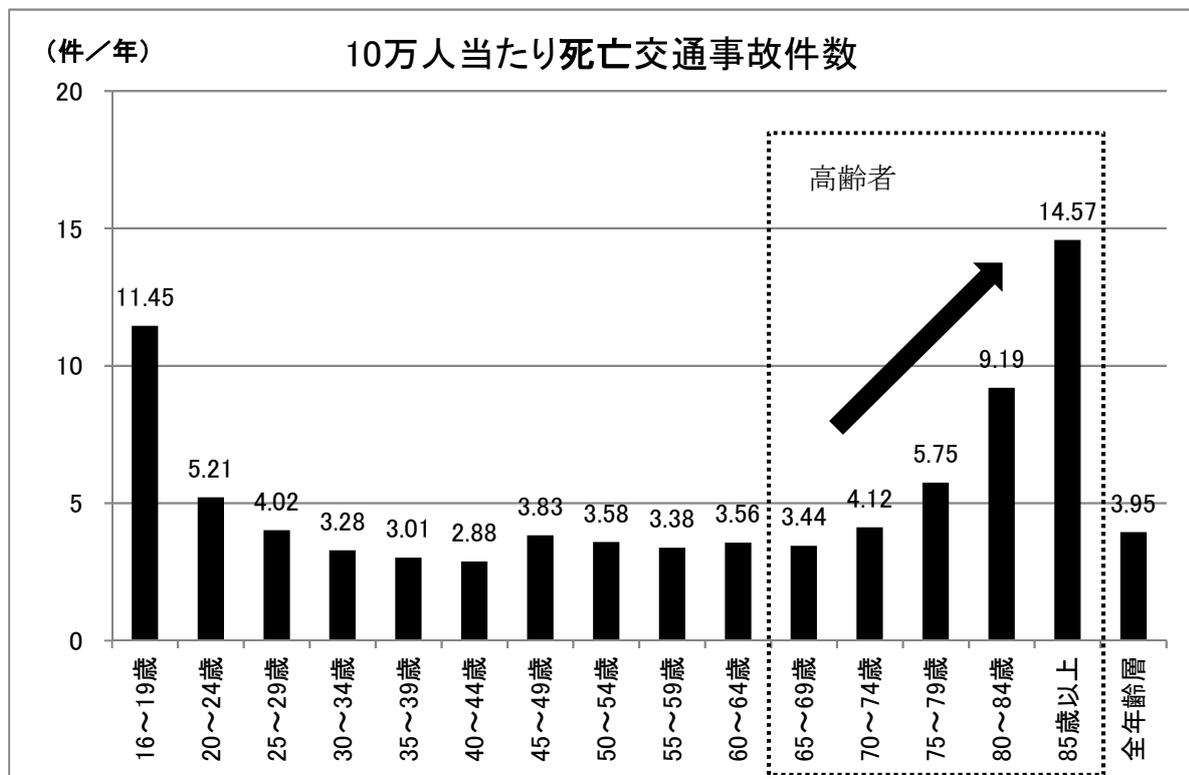


図 年齢階層別の免許保有者10万人当たりの死亡交通事故件数(全国)

参考資料: 2018年2月15日 警察庁交通局

5-2. 高齢者向けモビリティ・マネジメント

項目	内容
◇取り組みの概要	○冊子の作成 ・バスの乗り方ガイド、時刻表や路線図の見方・調べ方、高齢者と交通事故の現状及び改正道路交通法による運転免許更新の説明などが入った冊子を作成する。
	○バスの乗り方教室等の開催 ・高齢者に向けた公共交通教室及びバスの乗り方教室を開催する。
◇実施主体及び協力団体	行政、社会福祉協議会、住民、交通事業者
◇実現のイメージ	・(仮称)余市循環線の実証運行時に製作するバス路線図・時刻表に、乗り方ガイドや高齢者の交通事故の情報等を記載して、広く町民にモビリティ・マネジメントを呼びかける ・老人クラブ等に併せ、モビリティ・マネジメントについて説明を行うとともに、バスの乗り方教室を開催
◇スケジュール	・1年目：具体的なモビリティ・マネジメントの内容検討 ・2年目以降：老人クラブ等へのモビリティ・マネジメントの実施

当別ふれあいバス時刻表 「バスの乗り方」の説明



出典：当別町HP

白老元気号時刻表

「私の時刻表」を記入することができる

出典：白老町HP

5-3. 小中学生向けモビリティ・マネジメント

項目	内容
◇取り組みの概要	<p>○モビリティ・マネジメント教育の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・余市町内の小中学生を対象としてモビリティ・マネジメント教育を実施する。 <p>○対象とする学年の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象とする学年等については、学校、教育委員会と調整・検討する。 <p>○リーフレットの作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメント教育に使用するリーフレット（教材）を作成する。 <p>○企画切符や定期券の発行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小中学生の公共交通利用を促進するために、夏冬春休み限定の企画切符や定期券を発行し、気軽にバスを利用できる環境を作る。
◇実施主体及び協力団体	行政、教育委員会、小中学校、小中学生、交通事業者
◇実現のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメント教育の内容は、環境と交通に関する内容の他に、公共交通を使って行ってみたい場所やそこへ行くための公共交通を使った行程の作成など、町内だけでなく町外への移動のための公共交通等に関する授業や、バスの体験乗車により公共交通を使った外出を促す取り組みを行う。 ・事例等を参考にモビリティ・マネジメント教育に使用する教材を作成 ・(仮称) 余市循環線での企画切符や定期券を発行
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・1年目：モビリティ・マネジメント教育とリーフレット（教材）の内容検討と作成 ・2年目以降：モビリティ・マネジメント教育の実施 ・3年目以降：(仮称) 余市循環線の本格運行に併せた企画切符等の発行

事例：(教材) 私たちの暮らしを支える公共交通 (発行：札幌市まちづくり政策総合交通計画部)





事例：小学生を対象としたバスに関する体験教室（出典：北海道中央バス(株)HP）



事例：中学生を対象としたバスに関する体験教室（出典：北海道中央バス(株)HP）



事例：夏冬春休みの企画切符

出典 上：当別町ふれあいバス（当別町地域公共交通活性化協議会）

下：京王バスHP

●計画の進行管理

(1) 計画の目標

以下に取組みごとの評価指標と目標値を設定する。

方針	取組み	評価指標	目標値	備考
1	1-1. 新たな余市協会病院線 ((仮称) 余市循環線) の運行	輸送人数の増加率	20%増 (2023 年)	注 1
2	2-1. 郊外部における新たな公共交通の運行	地域とともに考えた公共交通の運行	1 方面以上の本格運行	
	2-2. 観光タクシー等の運行が可能な環境づくり	協力可能なワイナリー等と事業者等の協力体制構築	協力可能なワイナリー 3 箇所以上と協力体制構築	
3	3-1. 福祉タクシー車両の導入	車両導入に向けての具体的な方法	導入の可否と方法の明確化	
	3-2. (仮称) 余市循環線における低床式バスの運行	通院・治療時間帯における低床式バスの配車	1 便/日 以上	
4	4-1. J R 余市駅における交通結節点機能の強化	余市駅周辺のプランについて関係機関等の協議・調整	再整備の課題の明確化	
	4-2. バス待ち協力施設の確保	箇所数	3 箇所以上	
	4-3. バスシェルターの設置	バスシェルターの必要性把握	必要な箇所数と設置スペースの状況把握	
		狭小スペースに対応したバスシェルター	プランの検討	
4-4. I C T を活用した公共交通サービスの利便性向上	導入にあたっての検討	導入に向けての課題把握		
5	5-1. 自動車運転免許証返納の促進	返納者数	55 人/年 以上	注 2
	5-2. 高齢者向けモビリティ・マネジメント	老人クラブ等に併せた開催	1 回/年 以上	
	5-3. 小中学生向けモビリティ・マネジメント	小中学校での開催	町内小中学校の各 1 校 1 回/年 以上	

注1) 2017年を基準年とした2023年の伸び率

人口減少による減少率10% (16,805人(A) ÷ 18,905人(B) = 88.9% ≒ 90%)

通勤・通学利用による増加率30% (現行20% : バス乗降調査 → 潜在需要50% : 公共交通アンケート調査)

目標値 = -10% + 30% = 20%

※ : 国勢調査人口と国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」と記す)の将来人口による按分値

年次	①国勢調査人口	②社人研人口	③計算値 (①と②、あるいは ②による按分値)
2015	19,607人	—	—
2017	—	—	18,905人 : A
2020	—	17,851人	—
2023	—	—	16,807人 : B
2025	—	16,108人	—

注2) 現況返納者数程度(2017年 : 56人)

(2) 計画の達成状況の評価

基本的な方針に基づき計画に位置づける取組みを進めていくにあたって、取組みの実施スケジュールに関するPDCAサイクルや、各取組みについてのPDCAサイクルを確実に実施し、余市町地域公共交通活性化協議会において取組みの検証結果を共有化する。

具体的には、1年から2年の短期で実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組みの内容を見直す。また本計画で設定した「計画の目標」についての評価を5年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について明確化する。

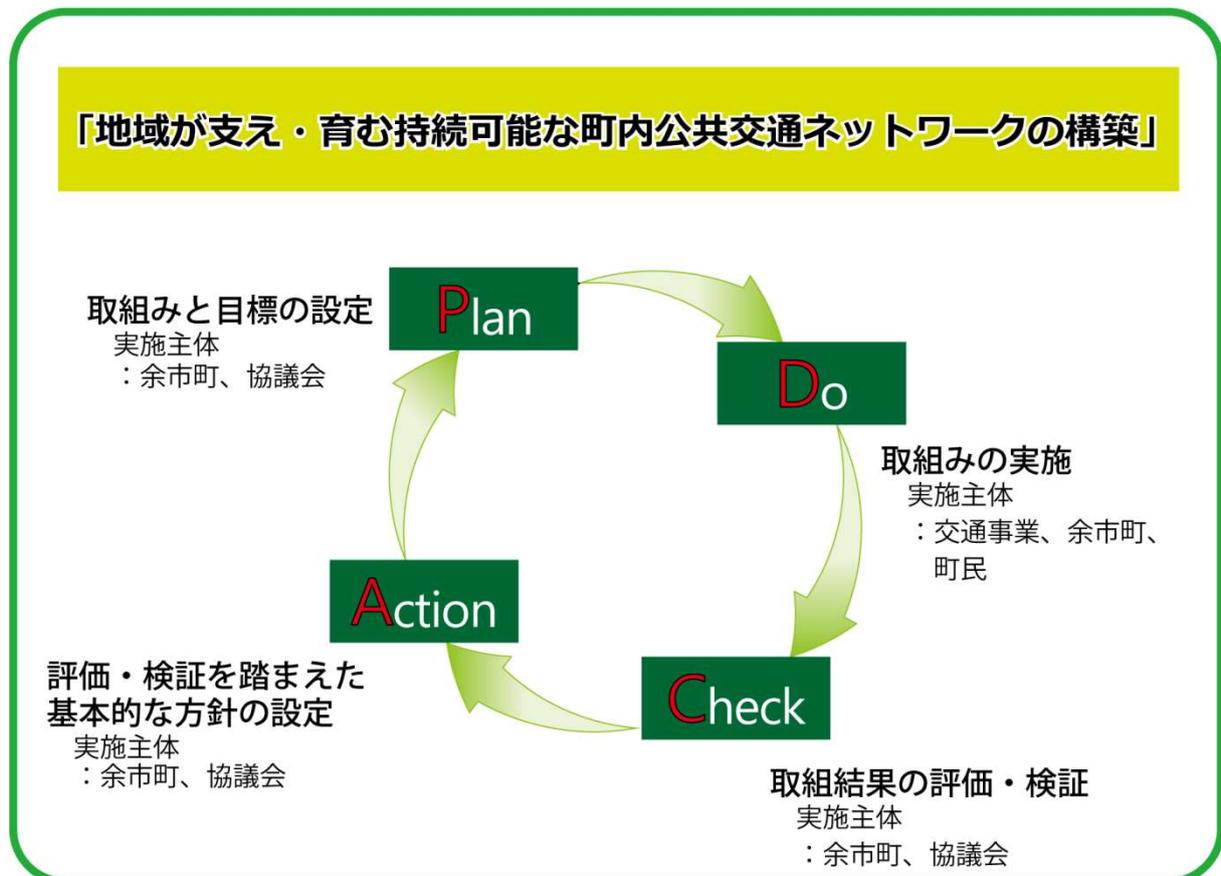


図 余市町地域公共交通活性化協議会におけるPDCA