

# 津山・鏡野間 バス連携事業 調査・検討業務

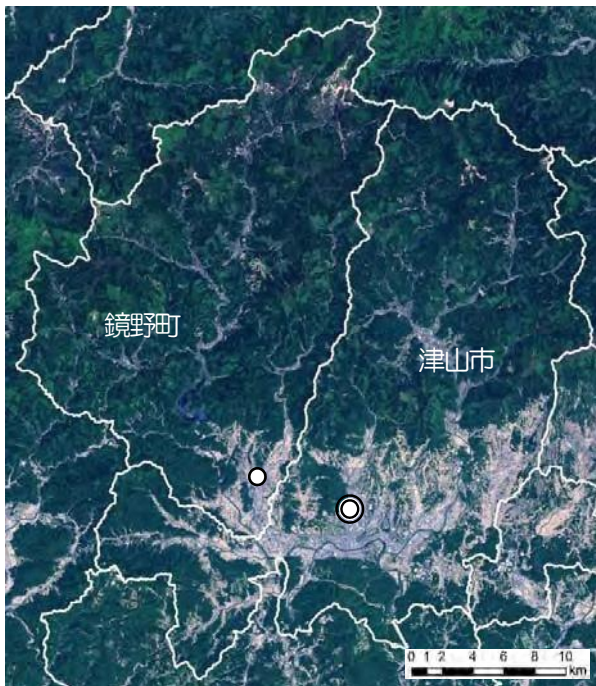
## 概 要 報 告 書



## 1. 地域の概況

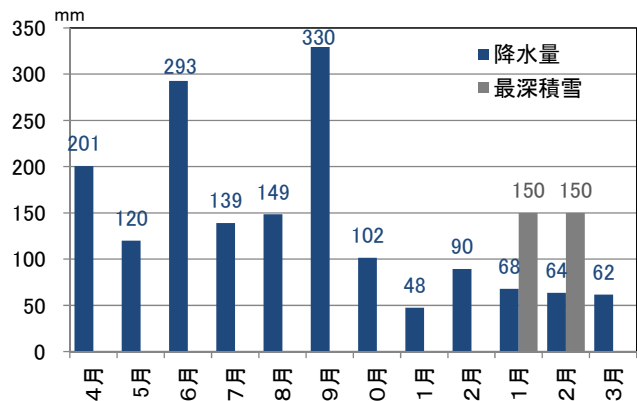
### (1) 社会経済状況の整理

- ・対象地域では、山間部に位置し、谷あいには集落が点在、冬季には積雪もみられる。
- ・人口は院庄地区では、わずかに増加基調、鏡野町では減少傾向、少子高齢化は、地域全体でさらに進展。
- ・主要な施設は、鏡野町中心部から津山 I C にかけての津山市中央部に帯状に集積。



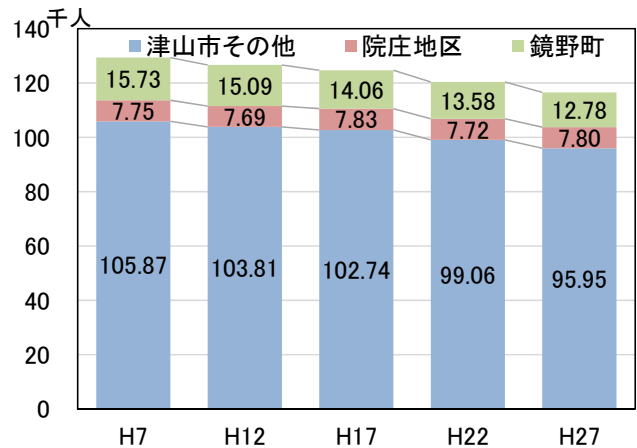
資料：国土地理院

図 対象地域の地勢



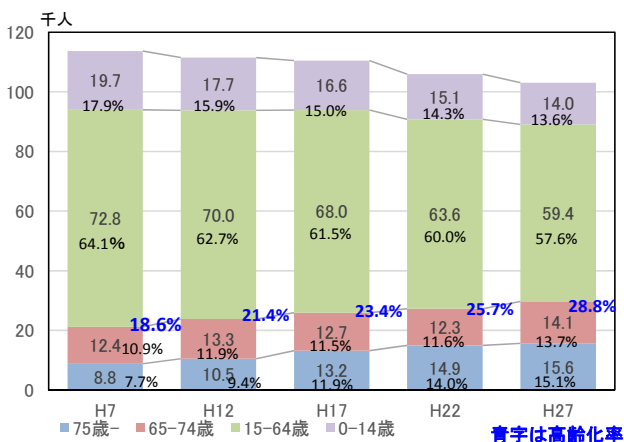
資料：気象庁

図 平均降水量と最深積雪（津山特別気象観測所）



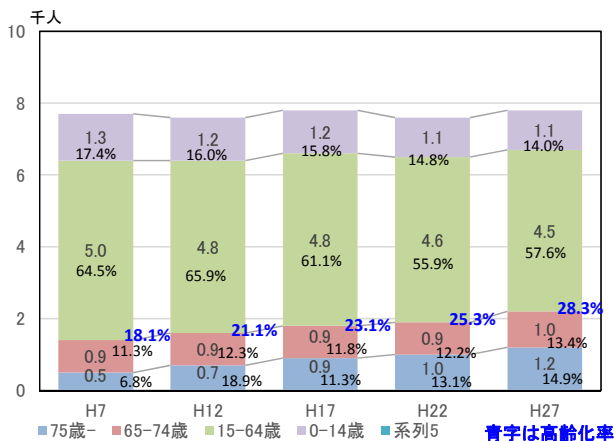
資料：国勢調査報告

図 居住人口の推移



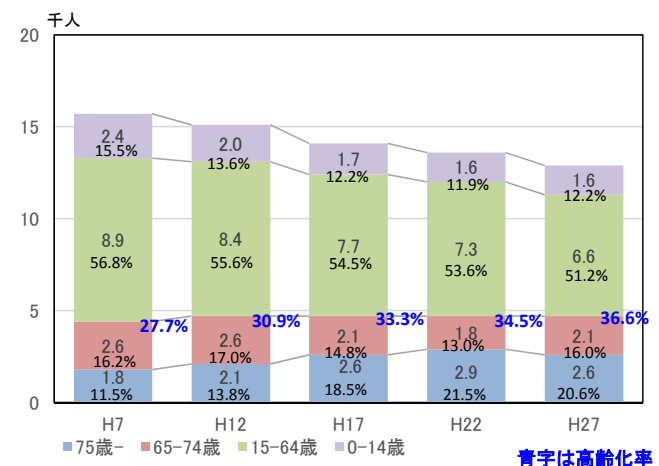
資料：国勢調査報告

図 年齢階層別人口の推移（津山市全体）



資料：国勢調査報告

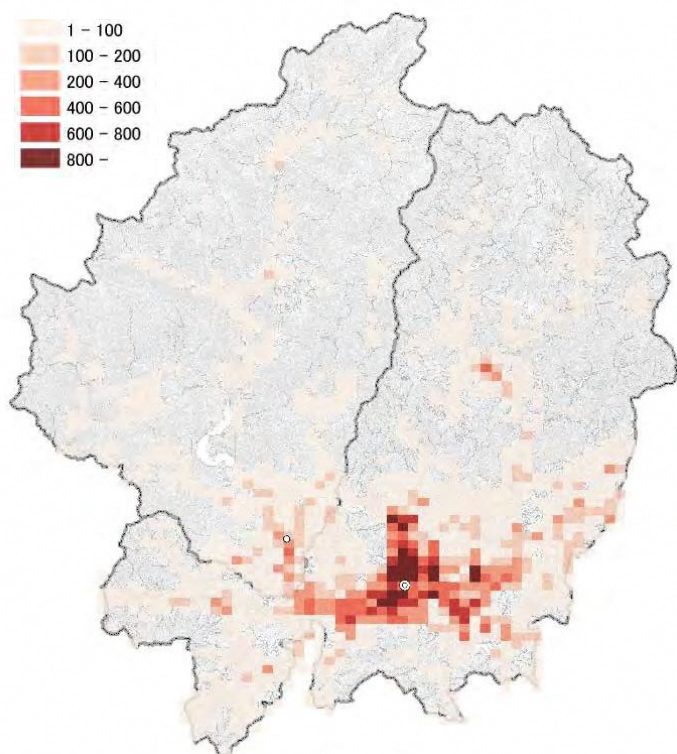
図 年齢階層別人口の推移（院庄地区）



資料：国勢調査報告

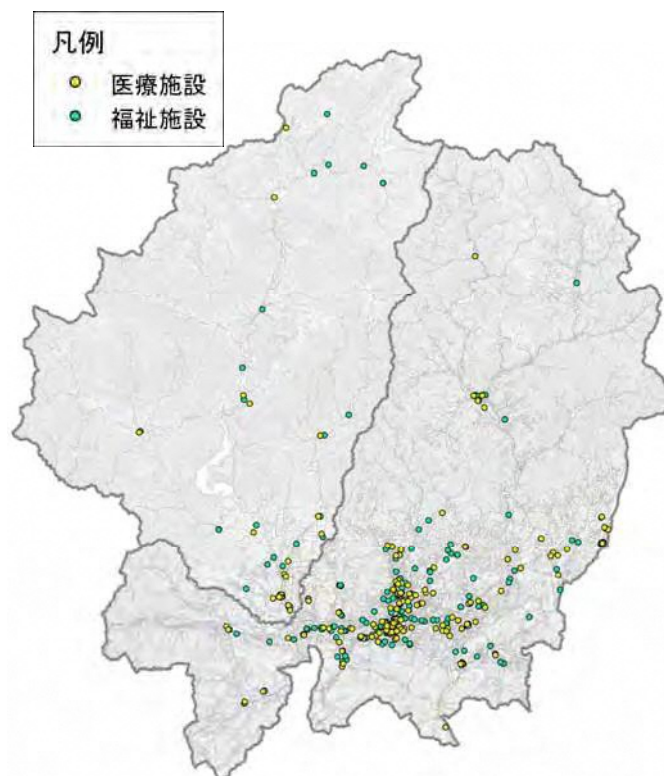
図 年齢階層別人口の推移（鏡野町）

・居住人口、主要な施設などは、鏡野町中心部から津山 I Cにかけての津山市中央部に帯状に集積。



資料：平成 27 年国勢調査報告

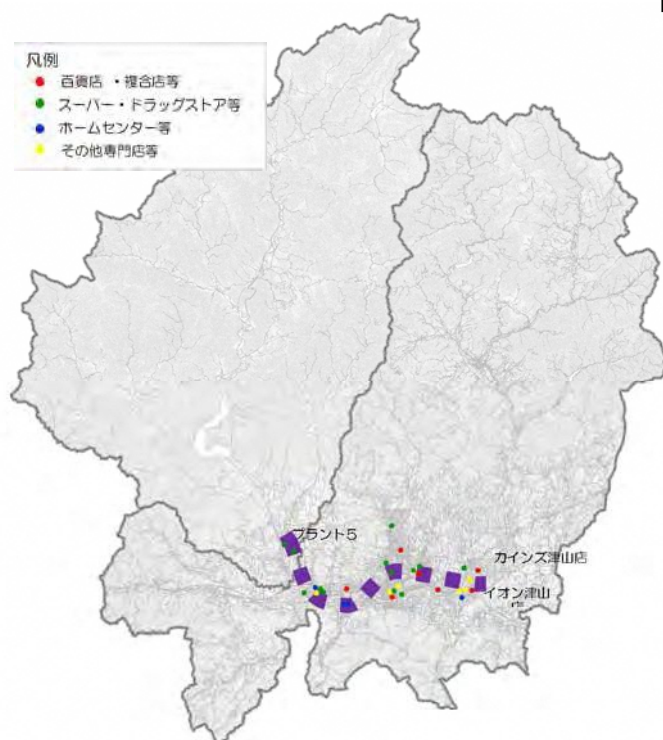
図 居住人口の分布



医療施設は H26、福祉施設は H27

資料：国土数値情報

図 医療・福祉施設の位置図



資料：全国大型小売店総覧 岡山県 HP

図 主な商業施設の位置図



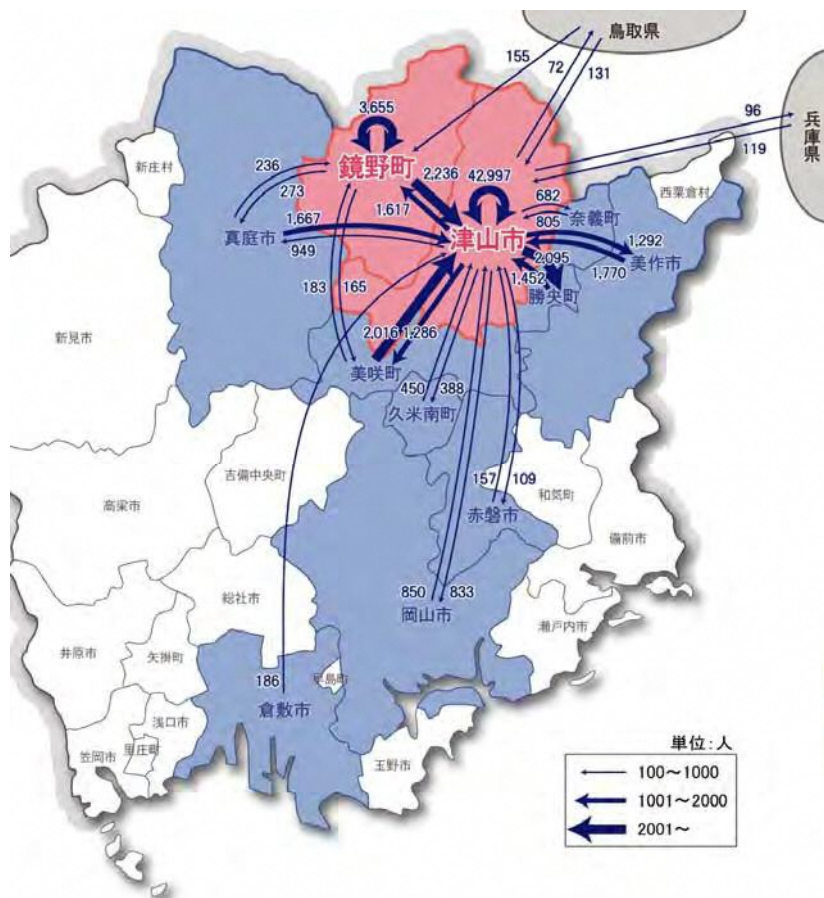
資料：岡山県 HP

図 工業団地の位置図

## (2) 公共交通の概要

### ◆バス需要の背景

- ・津山市は周辺市町との広域的流動、鏡野町は津山市を中心とした通勤通学流動。
- ・運転免許保有者も高齢化が進展、免許の自主返納も増加基調。
- ・おかやま愛カードは津山市で増加傾向、鏡野町では横ばい。



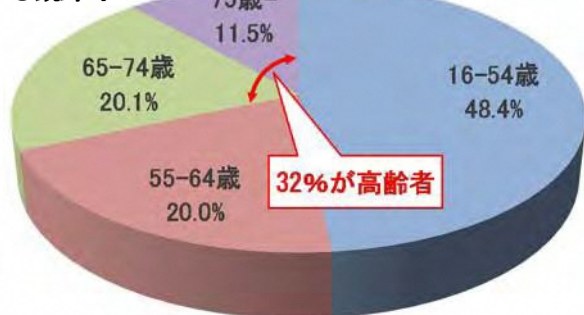
資料：平成 27 年国勢調査

図 周辺市町との通勤通学流動

○津山市

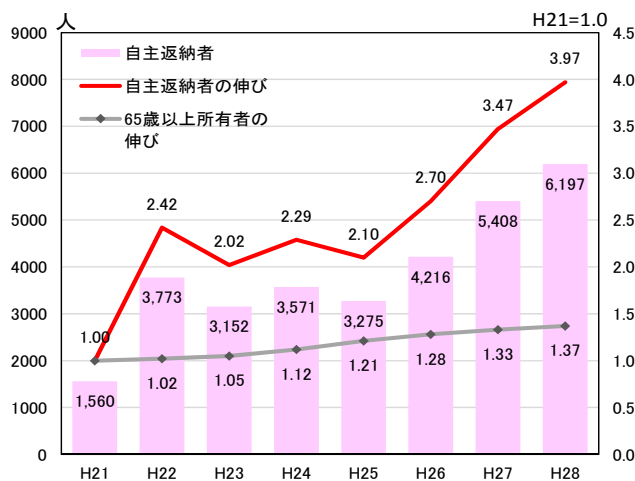


○鏡野町



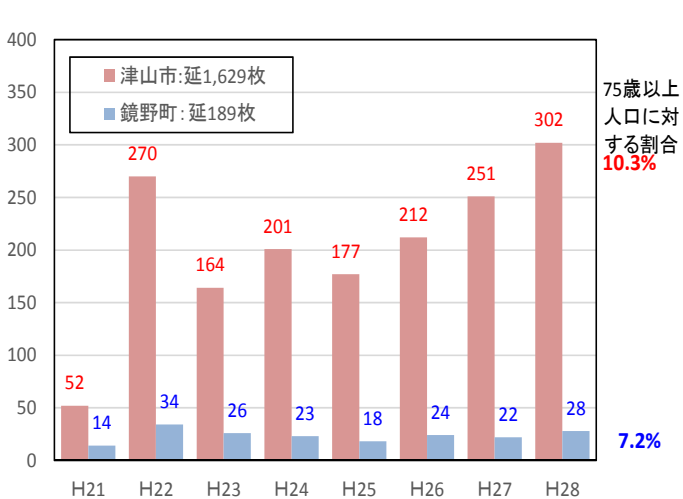
資料：津山市調べ (H28)

図 年齢階層別運転免許保有率



資料：運転免許統計 (警察庁)

図 免許返納者数の推移 (岡山県全体)



資料：津山市調べ (H28)

図 おかやま愛カード発給数の推移

## ◆バスの需要とサービス

- ・バスの利用者数は、ごんごバスで増加傾向、その他の路線は減少基調。
- ・鏡野町の南北に走る国道 179 号を使った石越線・奥津線が旧町村間の連携機能として交通軸を形成、これを補完する形で町営バス、福祉バスが周辺の集落等を連絡。

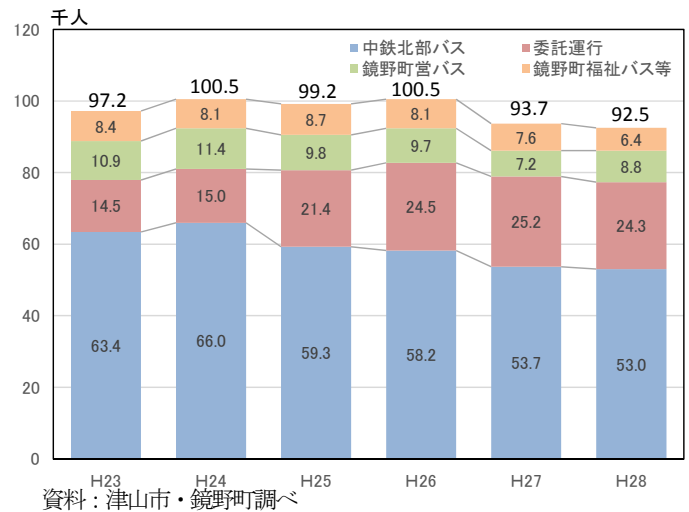


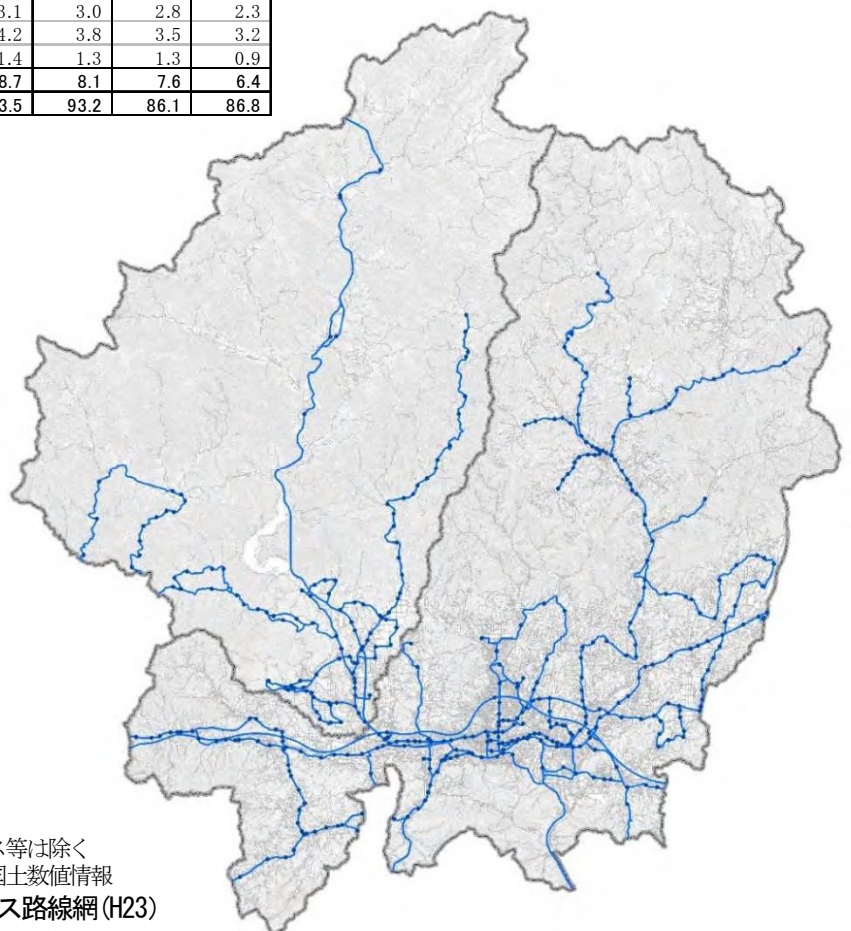
表 系統別バス利用者数

路線・系統		H23	H24	H25	H26	H27	H28
中鉄北部バス	石越線	34.7	36.3	32.7	32.3	29.6	28.6
	奥津線	20.1	21.5	18.8	19.2	17.7	18.3
	榎線	8.6	8.2	7.8	6.7	6.4	6.1
	小計	63.4	66.0	59.3	58.2	53.7	53.0
委託運行路線	津山富線	7.3	7.2	5.7	5.4	5.7	4.1
	ごんご西循環線	7.2	7.8	8.4	8.9	9.0	9.5
	マルナカ西循環線	-	-	7.3	8.3	8.6	9.1
	上齋原マルナカ線	-	-	0.0	1.9	1.9	1.6
	小計	14.5	15.0	21.4	24.5	25.2	24.3
鏡野町営バス	越畑線	6.8	6.2	5.1	4.8	3.7	4.4
	公保田線	0.7	1.2	1.2	1.2	0.9	1.2
	中谷線	2.3	2.2	2.0	2.2	1.6	1.9
	郷線	1.2	1.8	1.5	1.5	1.1	1.3
	小計	10.9	11.4	9.8	9.7	7.2	8.8
鏡野町福祉バス等	奥津地区福祉バス	2.4	2.5	3.1	3.0	2.8	2.3
	上齋原循環トロリンバス	4.4	4.3	4.2	3.8	3.5	3.2
	富地区福祉バス	1.6	1.4	1.4	1.3	1.3	0.9
	小計	8.4	8.1	8.7	8.1	7.6	6.4
合計		89.9	93.3	93.5	93.2	86.1	86.8

資料：津山市・鏡野町調べ

図 事業者別バス利用者数

福祉バス等は除く  
資料：国土数値情報  
図 バス路線網 (H23)



- ・主要バス停での鉄道とバス、バス相互の連絡状況は、ごんごバス以外で、連絡が図られていない便が散見。
- ・バスマップや路線図、時刻表等の情報をホームページや電光掲示板等で提供。



図 院庄駅前バス停状



図 院庄駅口バス停状況



表 鉄道⇄バスの連絡状況（院庄駅）

時間帯	バス⇒鉄道		鉄道		鉄道⇒バス	
	院庄駅口	院庄駅前	⇒津山	⇒新見	院庄駅口	院庄駅前
6時			39	16		57
7時		23	37	17		23 39
8時		36	50		53	
9時			35		53	0 50
10時		0 9		11	53	
11時			24			
12時				51		
13時						
14時	31			48		
15時			10			12 29
16時	51	42	52	2		10
17時		51 9		14		
18時		8	25	0		8
19時		9	16			
20時			24	57		
21時			22			

赤字が連絡可能な便（以下同様）

資料：時刻表 津山市バスマップ・鏡野町HP

表 バス相互の連絡状況（プラント5）  
上り（⇒プラント5）

時間帯	越畑線	郷線	公久保線	中谷線	奥津・石越線 津山行
7時					
8時					
9時	30			38	41
10時		25	23		
11時					
12時					7
13時			8	27	
14時					
15時				12	
16時	18			52	
17時					
18時					
19時					

下り（プラント5⇒）

時間帯	奥津・石越線 津山発	越畑線	郷線	公久保線	中谷線
7時					
8時					
9時					
10時	13				
11時					
12時	12	20	26	20	20
13時					
14時		5			5
15時	58				45
16時					
17時		17			
18時					
19時					

資料：津山市バスマップ・鏡野町HP



図 プラント5バス停状況



図 バス電光掲示板



図 津山市バスマップ



図 鏡野町ホームページでのバス情報提供

### (3) 公共交通を取り巻く環境

#### ○上位計画

##### ◆津山圏域定住自立圏共生ビジョン

- ・圏域公共交通ネットワークの充実に向け、①協議会設置による広域的な公共交通網の再構築、②2種免許取得支援、③バス連携事業等を提案。

##### ◆津山市公共交通網形成計画

- ・まちづくりに資する公共交通軸を定め、市域全体、中心部、住居地域での公共交通の目指す姿と施策を提案。

##### ◆鏡野町総合計画

- ・満足度及び町営バス・タクシー利用者の目標を設定、その達成に向けた利便性向上策等を提案。

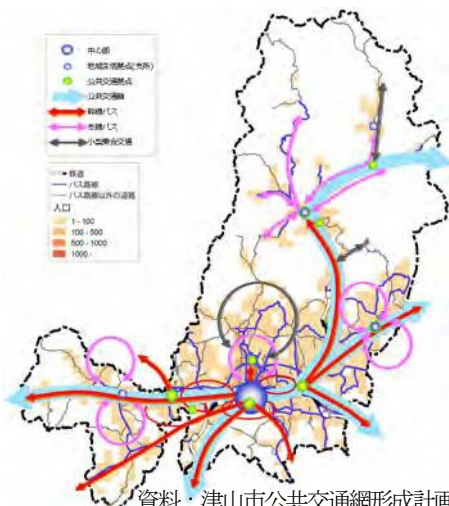


図 津山市の目指すべき公共交通体系

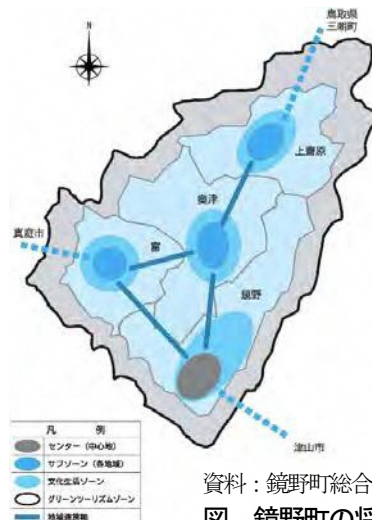


図 鏡野町の将来都市構造

#### ○その他公共交通を取り巻く環境

- ・バスへの補助金は近年増加傾向。
- ・公共交通の担い手としてのバス、タクシー運転手も高齢化。
- ・津山市、鏡野町の観光入込客は回復基調、訪日外国人は岡山県全体として急増。



図 市内バス乗務員の年齢構成 (H28)

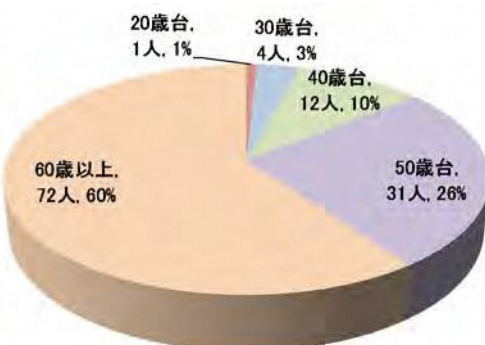


図 市内タクシー乗務員の年齢構成 (H28)

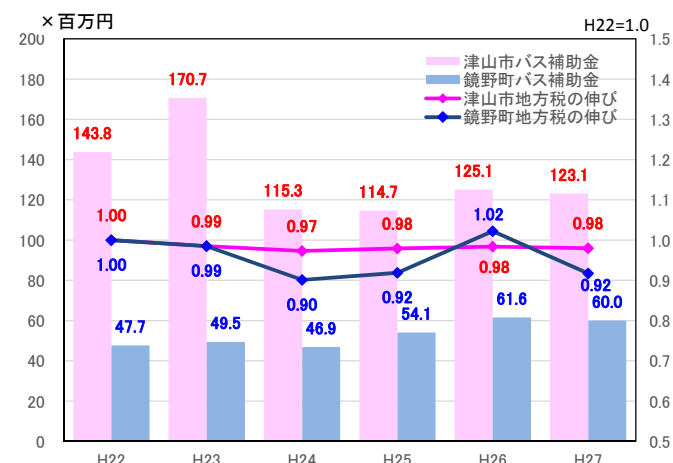


図 地方税の伸びとバス補助金の推移

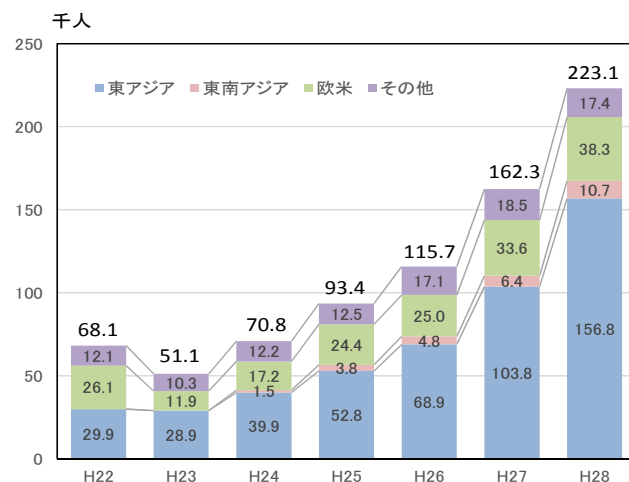


図 岡山県内での外国人観光入込客の推移

## 2. 住民アンケート調査・バス停ヒアリング調査

### (1) 住民アンケート調査概要

#### 1) 調査目的

市民の日常の移動状況及び公共交通に対するニーズの把握を目的とした。

#### 2) 調査対象

住民基本台帳を基に抽出した津山市（対象地区のみ）及び鏡野町に居住する方(15歳以上)を対象とした。

#### 3) 調査方法

抽出された調査対象世帯に対し、郵送による配布・回収方式とした。

#### 4) 調査期間

平成29年11月29日(水)：調査日

#### 5) 調査項目

- ・交通行動 ・公共交通に対する意識(バス、鉄道) ・「おかやま愛カード」に対する意識
- ・新しい公共交通機関導入に対する要望 等

#### 6) 回収状況

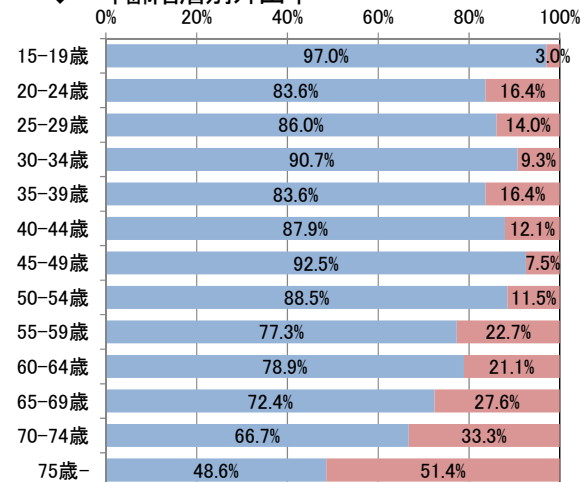
表 配布回収状況

	国勢調査人口 (a)	配布数 (b)	配付率 (c=b/a)	目標回収票数 (d=b×30%)	回収世帯数 (e)	有効回収票数 (f)	達成率 (g=f/d)	回収率		抽出率 (n=f/a)
								世帯 (h=e/b)	調査票 (m=f/b)	
津山市	6,656	1,000	15.0%	300	673	228	76.0%	22.4%	22.8%	3.4%
鏡野町	11,275	2,000	17.7%	600		784	130.7%		39.2%	7.0%
合計	17,931	3,000	16.7%	900		1,012	112.4%		33.7%	5.6%

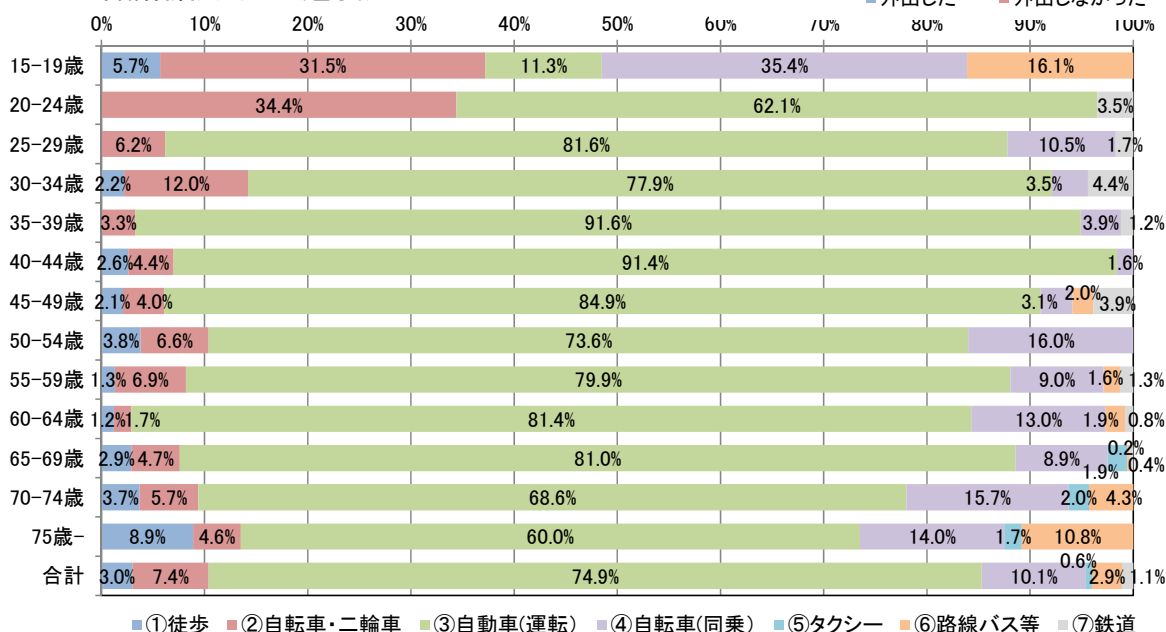
### (2) 住民アンケート調査結果の概要

- ・高齢者ほど外出率は低くなる傾向。
- ・外出手段は、自動車が主、75歳以上でも60%。

#### ◆ 年齢階層別外出率

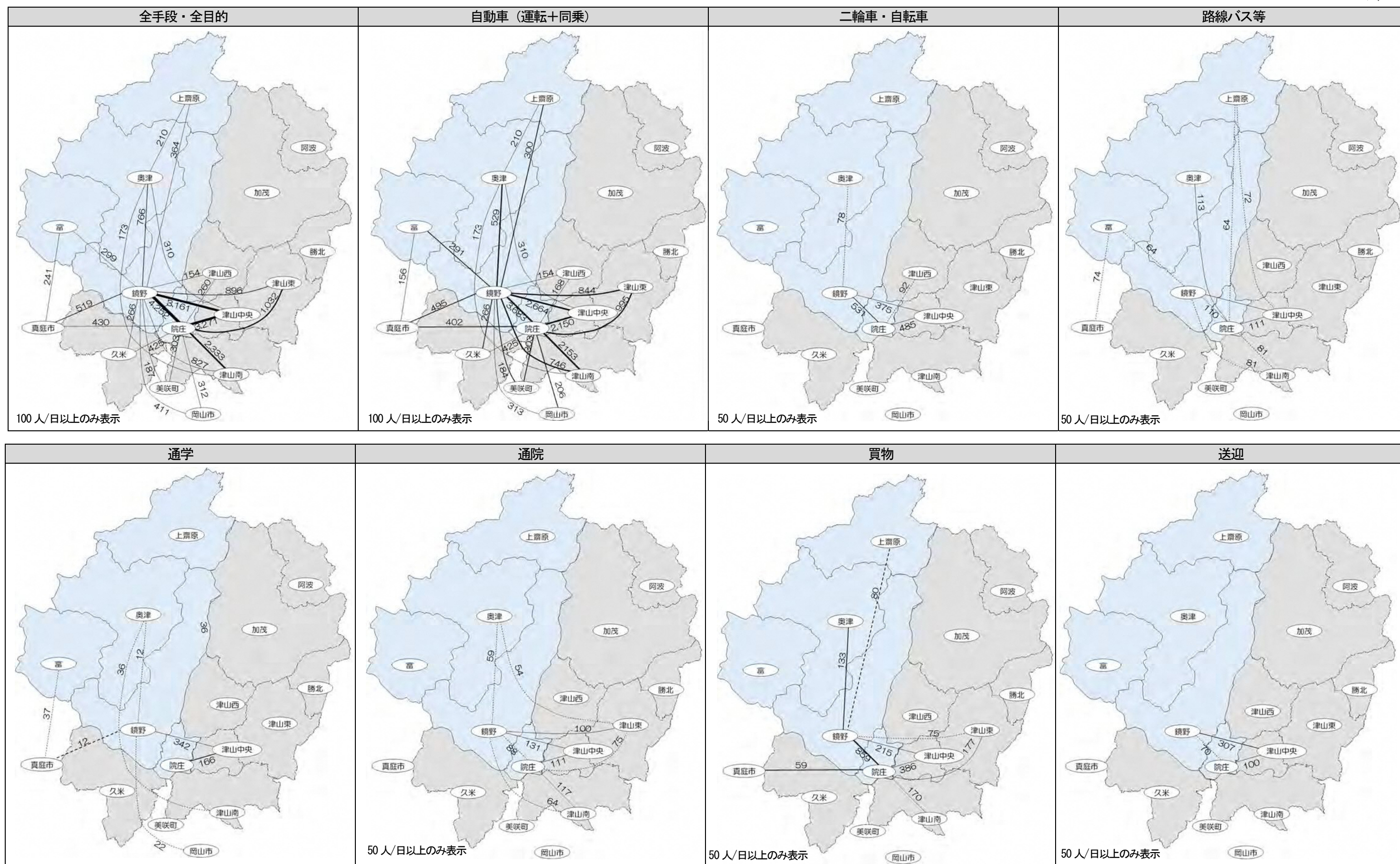


#### ◆ 年齢階層別外出交通手段



- ・地域間流動は、鏡野町では、鏡野地区を中心に、院庄、津山中央と結びつき。
- ・自動車（運転＋同乗）が圧倒的に多く、路線バスは津山中央との流動を担う（通学が想定される）。
- ・買物、通院でも津山市と鏡野町の市町域を超えた交流。

人/日



- ・よく買物目的でよく行くところは院庄地区で順に山陽マルナカ院庄店、ウエストランド、プラント5、鏡野町でも1位がプラント5、ウエストランド、山陽マルナカ院庄店等で、この地域の核。
- ・病院では、積善病院、鏡野病院など地域内の他、津山中央病院、岡山大学病院など地域外の病院も散見。

#### ◆ 日ごろよく行く買物施設

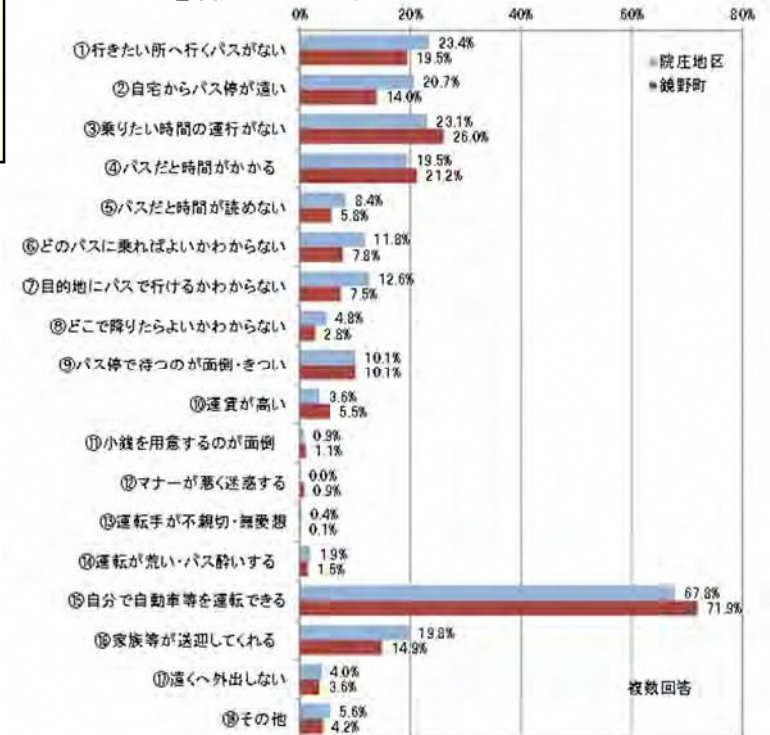
地域	順位	店舗名	概算来店者数 (人/日)
院庄地区	1	山陽マルナカ院庄店	680
	2	ウエストランド	550
	3	プラント5	510
	4	イオン津山店	170
	5	エスマート院庄店	160
鏡野町	1	プラント5	2010
	2	ウエストランド	360
	3	山陽マルナカ院庄店	360
	4	天満屋ハピーズ鏡野店	350
	5	イオン津山店	60

#### ◆ 日ごろよく行く医療施設

地域	順位	施設名	概算来院者数 (人/日)
院庄地区	1	積善病院	36
	2	鏡野病院	30
	3	津山中央病院	23
	4	岡山大学病院	18
	5	内田整形外科医院	13
鏡野町	1	鏡野病院	125
	2	津山中央病院	60
	3	津山中央記念病院	28
	4	芳野病院	27
	5	津山第一病院	27

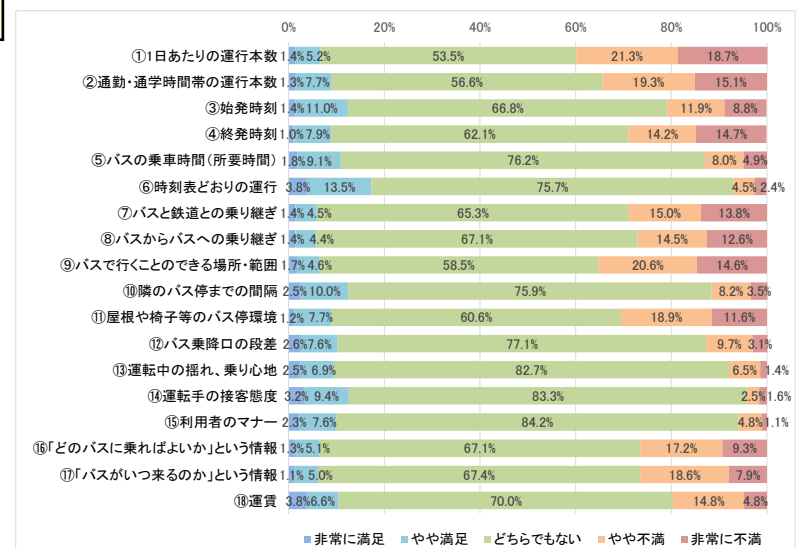
- ・バスを利用しない理由は、「自分で運転できる」が圧倒的。
- ・次いで「乗りたい時間の運行がない」、「行きたい所へのバスの便がない」、「バスでは時間がかかる」等が比較的高い。

#### ◆ バスを利用しない理由



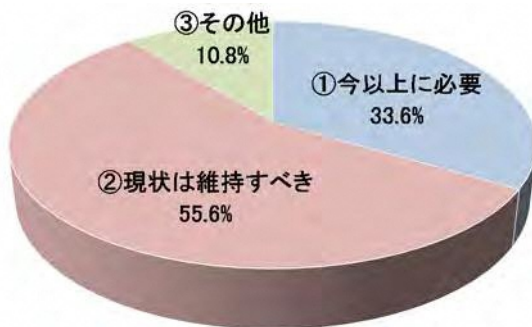
- ・「運行本数」、「バスで行くことができる場所・範囲」で不満足度が高い。

#### ◆ バスに対する不満



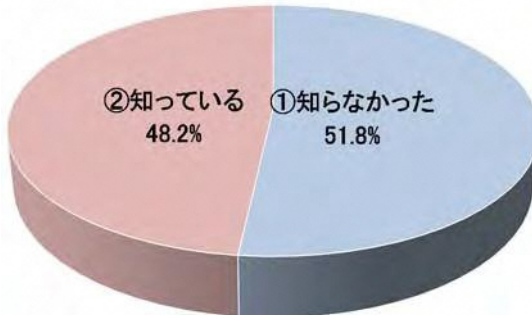
- ・バスの現状は維持すべきという意見は半数以上。
- ・バス利用を増やす施策としては使いやすいダイヤが約7割、次いで主要施設へのバスアクセス。

#### ◆ バスの必要性

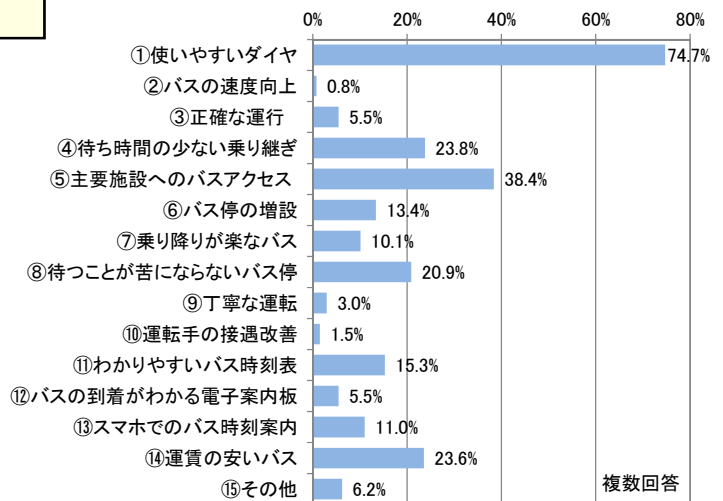


- ・おかやま愛カードの認知度は約半分、特典利用は、タクシー割引が主。

#### ◆ おかやま愛カードの認知度



#### ◆ バス利用を増やす工夫・改善

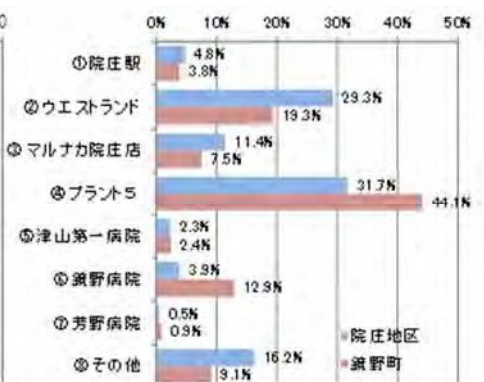
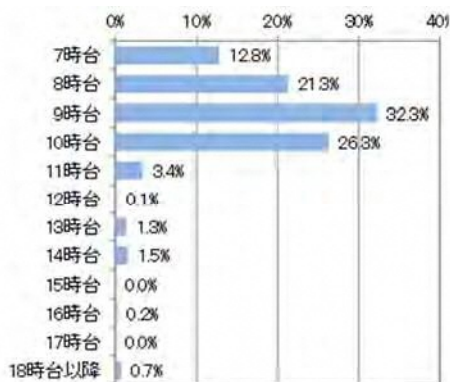


#### ◆ おかやま愛カードの特典利用状況



- ・新たな公共交通導入要望では、9時台到着、12時または15-17時台帰宅のダイヤ、目的地はウエストランド、プラント5、乗り場は自宅前からが多いが。乗継があれば利用しないが3/4。

#### ◆ 新たな公共交通での到着希望時間帯 ◆ 新たな公共交通での帰宅希望時間帯 ◆ 新たな公共交通での行先



#### ○バス停ヒアリング調査

- ・プラント5は、広く町内からの利用があり、買物の他、通院・見舞など他路線との乗継利用も伺える。
- ・院庄駅前、寺元バス停では乗継時間、プラント5ではバス停環境（座って待てる）、鏡野病院では情報提供の改善要望の意見が多い。
- ・乗継場所では、鏡野町内では、プラント5、院庄駅前ではウェストランド、プラント5の要望が多い。

#### ○鏡野町民アンケート（別途実施）

- ・増便を求める意見が第1位、第2位は、通勤・通学の利便性向上。

### 3. 問題点・課題

#### (1) 公共交通に関わる問題点

##### ○公共交通利用者の減少と自治体・交通事業者の負担増

###### ◆厳しいバス需要の見通し

- ・少子化の進展により、通学にバスを利用する高校生の減少が想定される。
- ・従来は、自動車からバスへの転換が想定された高齢者は、特に女性の運転免許保有率が高くなり、事故の懸念から自主返納の浸透が進みつつあるものの、急激にバス利用に転換し、利用者が増加するとは考えにくい。
- ・観光入込客の増加、特に訪日外国人の急激な増加が見られるものの、これが津山市または鏡野町の路線バス利用に結び付く状況に至っていない。
- ・このため、このまま何らかの対策を実施しなければ、現在以上に公共交通利用者は減少することが想定される。

###### ◆自治体の負担増

- ・利用者収入が減少すれば、国、自治体が基準に従って、その赤字補てんをさらに行う必要が生じるなかで、自治体の財政は、税収の減少とともに、高齢化に伴う福祉的予算の増加により、バスへの補助に振り分ける余力の減少が懸念される。
- ・また、自治体が事業主体となり運行させている町営バス、ごんごバス等についても、利用可能な沿線地域とそうでない地域との不公平感もより顕在化してくるものと懸念される。

###### ◆交通事業者の負担増

- ・運賃収入率の低下と補助金依存率の上昇は、その結果、経営の硬直化を招き、企業体力の低下が進むことが懸念される。

##### ○顕在化するバスへの要望、不満

###### ◆通学交通への要望

- ・バスに対する要望・不満としては、住民アンケート、鏡野町民アンケートにおいても、増便の要望が強い。また、高校生の通学利便性（部活をしている生徒の帰りの便がない等）確保の意見が高校生、保護者共に見られるが、これは、高校生の通勤手段として、自動車への同乗が35.4%も占め、保護者の負担となっていることが伺える。

###### ◆自動車との競合と将来の不安に対するバスへの期待

- ・全手段の地域間流動とバス路線を比較すると、時間帯や乗り継ぎの制約はあるものの概ね一致しており、バスに乗ることができれば、ある程度の利用者流動への対応は可能と考えられる。
- ・バスを利用しない理由で最も多い回答は、「自分で運転できる」であり、バスの利便性が向上したとしても、その転換を図ることは厳しいと考えられる。
- ・但し、将来の運転できなくなった際の移動手段として、バスへの期待は高く、交通結節点でのバス相互の乗継の不備の指摘や、買物施設や医療施設へのアクセスなど具体的な要望も、アンケートから見られ、潜在需要があることは伺える。

##### ○公共交通を取り巻く環境の悪化

###### ◆担い手不足と高齢化

- ・近年、タクシーやバスの運転手が全国的に不足しており、定期的な補充ができず、高齢化が顕在化してきている。

#### (2) 公共交通の維持活性化に向けた課題

##### ○要望・不満への対応と利便性向上によるバス離れの抑止

###### ◆バスによる通学の維持

- ・高校生が、保護者に負担をかけることなく、安心して通学し心置きなく部活動にも参加できるよう登校・帰宅対応のバス便をバス事業者に限らず、学校、自治体、住民の協働で維持していくことが必要である。

###### ◆利用者ニーズへの対応と効率化を図るバス網の見直し

- ・アンケート等で得られた様々なニーズに対して、可能な範囲において、バス停間隔、商業施設へのアクセスや経由地、ダイヤの見直し等に応え、バス利用者を少しでも増やしていくことが必要である。

###### ◆住民、自治体、事業者、関係機関等との連携による公共交通施策

- ・住民の要望に応じた公共交通施策の実施に際しては、すべての関係者、特に住民の責任を明確にし、目標に達しない場合には、中止するなどの条件を事前に確認した上で、実施することが必要である。

###### ◆「いつかは利用する」潜在需要の掘り起し

- ・「いつかは利用する」、「返納したら利用する」という潜在需要に対して、「今、利用して頂く」ための取り組みが必要である。

##### ○公共交通の持続性に寄与する支援策

###### ◆担い手の確保

- ・2種免許が担い手確保の阻害要因の1つであるため、この取得に対して周辺自治体と一緒にした取り組みが必要である。

###### ◆経営健全化の支援

- ・交通事業者の地域の地元産業の1つであることから、国土交通省に限らず、経済産業省や厚生労働省等の他省庁の支援制度も活用した経営健全化支援も必要と考えられる。

## 4. 津山・鏡野間のバスのあり方の検討・提案

### (1) 基本方針

#### ◆ 1) 住民ニーズに対応した津山と鏡野を連携する効率的なバス連携を図る

- ・利用者である住民の望む公共交通の実現に向けて、各種アンケート調査や関係機関等から明確になったバスに関わる要望や改善意見に対応したバス連携を図っていく。
- ・しかし、法制度、補助・支援制度、財政状況、事業者の経営体力、津山市と鏡野町との調整等を鑑み、「できること、できないこと」を明確にしながら、「できること」については、積極的に取り組む。
- ・特に津山市と鏡野町を連絡する路線は、高校生の通学目的の利用が多く、利便性が低下することになれば、保護者による送迎負担、高校選択の制約、下宿などを強いられることとなる。また進学後も帰宅便の選択のなさから部活動に参加できない場合もあることから、高校生の進学支援という観点からも利便性の維持向上を図る。
- ・プラント5は鏡野町内での主要な買い物先のみならず、津山市からの利用も見られることから、プラント5を鏡野町側の交通結節点とし、津山市側の交通結節点であるマルナカ院庄店またはウエストランドからの相互乗り入れによる連携強化に取り組む。
- ・その他、両市町を結ぶ路線の拡大を図る。
- ・ソフト的支援策として、乗り継ぎダイヤ、さらにはバス待ち環境の改善、乗り継ぎ運賃割引等による利便性向上についても取り組む。
- ・取り組みの実施にあたり、事前に目的やスケジュール等の周知、事後においては、その成果について、市町広報やマスコミ、地域コミュニティ等を活用して、情報提供を行い、バス交通に対する信頼の回復と利用のきっかけづくりに取り組む。

#### ◆ 2) 広く関係機関と連携し、適切な役割分担と責任を持った公共交通を醸成する

- ・経営体力の低下した交通事業者、厳しい財政状況の市町だけでは、「できること」は限られている。そこで利用者である住民に限らず、バスをいつかは利用する住民、地元商店・企業などの民間事業者などバスと協働する者や関心を示す賛同者も関係機関として捉え、連携して公共交通の維持・活性化に取り組む。
- ・このなかで、おのおのに適切な役割分担と責任を持っていただき、施策の実効性を高める。特に「いつかは利用する」ので、便利にしたいという潜在需要となる多くの住民に対して、何らかの行動を起こしていただき、公共交通に対する意識の向上を醸成する。

#### ◆ 3) 持続可能で効率的な公共交通網を形成・支援する

- ・並行区間や二重運賃等については、一般には高いサービスに合わせる事が望ましいが、財政状況・経営状況を考えると、低いサービスに併せつつ、生じた余裕を「選択と集中」により、効果的に投入して、効果的効率的な公共交通網を図る。
- ・公共交通の担い手不足の改善とそれに関わる交通事業者の負担低減を図る。

### (2) 取り組みの方向性

#### ● 1) バス路線の改善・運行の工夫

##### □通学バスの維持・利便性向上

- ・関係機関（バス事業者、学校、保護者、沿線住民等）が連携しあい、保護者の送迎に頼らなくても、部活動ができ、バスで帰宅できる通学バス便の維持・利便性向上を図る。

##### □プラント5を拠点とした津山・鏡野間のバス路線の強化の検討

- ・津山市からの相互乗り入れとともに、プラント5にすべての路線を集めるよう再構築を図り、交通結節点としての機能を高める。（早朝の登校バスは除く）

#### ● 2) 交通結節点の工夫

##### □鉄道と幹線バス、幹線バスと支線バスとの接続改善

- ・院庄駅やマルナカ院庄店、ウエストランド、プラント5等において、乗り継ぎはあるけれども、バスで行ける施設を拡大できるように鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎダイヤの改善を図る。

##### □バス待ち環境改善に向けた整備

- ・路線の効率化を図るためには、ある程度、乗り継ぎを前提とする必要がある。しかしながら、乗り継ぎに対する抵抗は大きいことから、乗り継ぎの負担を低減すべく、バス待ち環境の改善を、交通事業者、結節点関係者を巻き込みながら、改善に向けた施策の検討を行う。

##### □交通結節点での乗り継ぎ抵抗低減

- ・物理的な乗り継ぎ抵抗とともに生じる運賃面での負担（初乗りの運賃の重複など）についても、その方法等について検討を行う。

#### ● 3) 潜在需要の掘り起こし

##### □高齢者MMの実施

- ・高齢者の事故防止の観点からバスへの転換を促進し、さらには乗り方教室等によって実践までをセットにした高齢者向けMM施策を展開する。

#### ● 4) 公共交通担い手の確保

##### □周辺自治体と連携した第二種免許取得の支援の実施

- ・不足する運転手の確保のため、周辺自治体と連携して、第二種免許取得支援を推進する。

#### ● 5) 施策実施に向けたリスクの低減

##### □実証運行や協働体制構築により施策のリスク低減

- ・種々の取り組みについては、事業化を前提とせず、実証運行を重ね、本格運行に向けた目標値の設定、地元住民や企業等の協力体制構築等のリスク低減を図るアクションプランの作成とそのルール化に向けたルールづくりを行う。

### (3) 望ましい公共交通網体系と整備の方向性

・アンケート調査結果及び、これまでの要望等を踏まえ、既存の公共交通網を基本に、将来目指すべき公共交通網のイメージを以下に示す。

#### 【ソフト施策】

高齢者MMの実施

周辺自治体と連携した第二種免許取得の支援の実施

実証運行や協働体制構築により施策のリスク低減

通学バスの維持・利便性向上

プラント5を拠点とした津山・  
鏡野間のバス路線の強化の検討

注) 津山市内は津山市公共交通網形成画、  
鏡野町内は既往路線をもとに表示  
津山市と鏡野町を連絡する路線につい  
て提案（破線表示）

交通結節点での接続改善  
バス待ち環境改善に向けた整備  
交通結節点での乗り継ぎ抵抗低減

公共交通拠点：鉄道とバス、バス相互、小型乗合交通・乗合タクシーとバスが結節し、乗り換えを行う拠点  
公共交通軸：鉄道、幹線バスによる都市軸・周辺市町と連絡する交通軸  
幹線バス：バスの大量性により通勤通学を始め買物、通院等に対応し、地域拠点と中心部を連絡するバス  
支線バス：地域拠点や乗り換え拠点と周辺集落を中心に連絡するバス路線  
小型乗合交通・乗合タクシー：バスでは対応できない空白地域において、これらと乗り換え拠点を連絡する乗合路線

### (4) 今後の課題

#### ◆実現化に向けて関係機関との共通認識形成と協議を想定した詳細検討

- ・これまでの提案を実現していくためには、関係機関と密接な連携を図ることが不可欠であり、共通認識形成のための現状の更なる把握あるいは協議に向けた詳細な検討が必要である。
- ・特に、鏡野町では、津山市とを結ぶ幹線バスと結節する町内のバスとの接続などについても、既存集客施設や市街地における土地利用やまちづくりの方向性との整合性を図っていくための詳細検討が必要である。

#### ◆計画を実現するための関係機関が集まる組織づくり

- ・関係機関との共通認識や詳細検討を円滑に効率よく進めていくため、それぞれが会する組織または体制づくりが必要である。

#### ◆社会経済情勢の変化や施策の進捗・成果に対応した計画の柔軟な見直し

- ・ここでの検討は、現在の社会経済状況とそれから想定される近い将来を想定しており、ここになんらかの想定とは異なる状況が発生した場合については、それを前提として、計画を見直す必要がある。
- ・また、施策の進捗・成果が見通しと異なった場合についても、なにが原因で進捗、成果が異なったのかをきちんと見極め、柔軟に計画を見直す必要がある。