

3 自転車先進都市の実現に向けた実行戦略

3 自転車先進都市の実現に向けた実行戦略

【3章の構成】

5つの施策分野毎に目標達成に向けた14の実施策を設定し、その概要について整理(3-1)。

推進方策として、上記の実施策について段階的なプログラムを整理するとともに、成果指標の数値目標や進行管理体制について整理(3-2)。

3-1 実行戦略の実施策

- 1) 【走る】道路状況に応じた安全な走行環境の実現
- 2) 【停める】駐輪ニーズへの適正な対応による駐輪対策
- 3) 【使う】公共交通と組合わせた自転車の利用促進
- 4) 【楽しむ】地域・観光活性化に向けた自転車利用振興
- 5) 【学ぶ】自転車利用のマナーアップ



3-2 実行戦略の推進方策

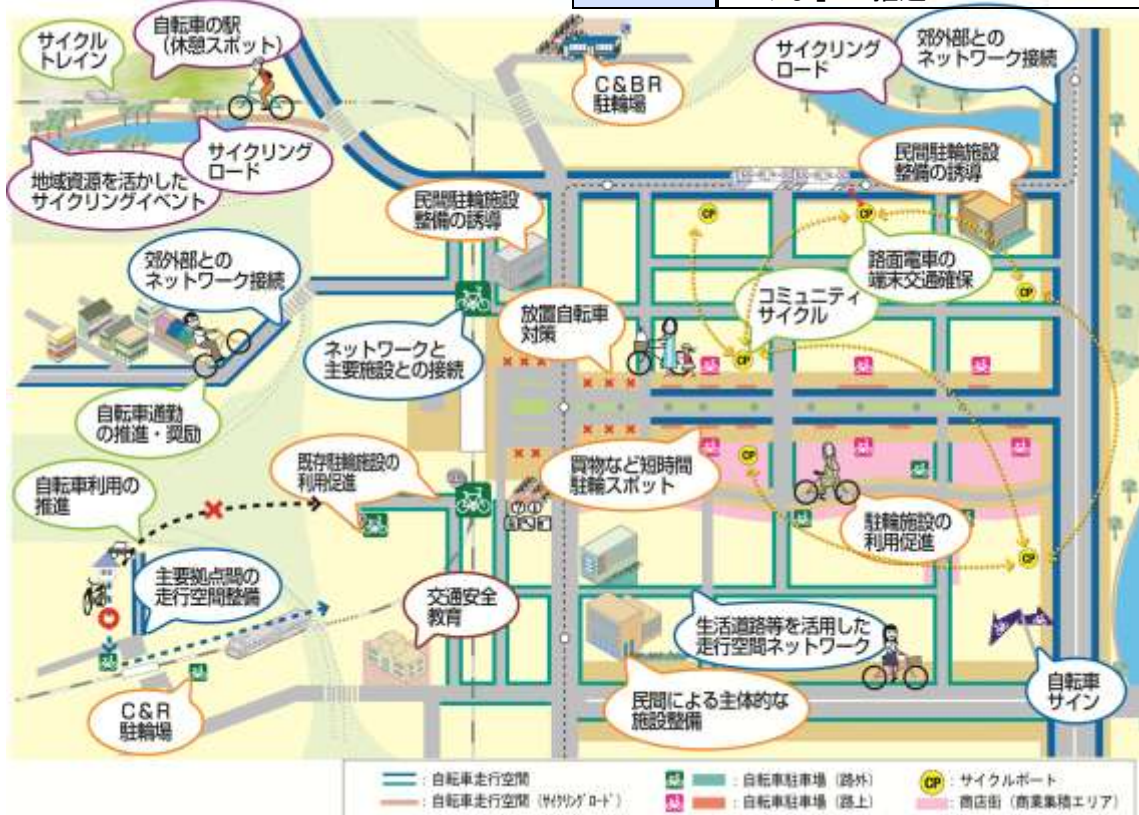
- 1) 実施策の推進プログラム
- 2) 数値目標の設定
- 3) 進行管理体制

3-1 実行戦略の実施施策

自転車先進都市を実現するため、自転車利用にかかわる5つの施策分野毎に目標達成に向けた14の実施施策を設定し、施策間の相互連携に留意しながら進めていく。

表 施策分野別の実施施策

5つの施策分野	実施施策	5つの施策分野	実施施策
走る	路線状況に応じた安全な走行空間整備	使う	コミュニティサイクルの導入
	適正な利用を誘導するためのサイン整備		自転車の公共交通への持込み促進
停める	利用ニーズに対応した駐輪施設整備		楽しむ
	既存駐輪施設の運用見直し等による利用促進	サイクリングネットワークの充実	
	施設整備と連動した放置自転車への規制強化	学ぶ	自転車利用シーンの拡大
	民間による主体的な施設整備の促進		関係機関との連携による自転車マナーの向上
	自動車ドライバーに対する啓発活動の推進		
			情報発信による「自転車先進都市おかやま」の推進



* 「C&R」とは : 鉄道と自転車との連携を図る取組で、鉄道駅の近くに駐輪施設を配置し、自転車から鉄道に乗り換えて目的地に向かうシステム
「C&B/R」とは : バスと自転車との連携を図る取組で、バス停の近くに駐輪施設を配置し、自転車からバスに乗り換えて目的地に向かうシステム

図 実施施策の展開イメージ

1) 【走る】道路状況に応じた安全な走行環境の実現

【基本的な考え方】

- 自転車との分離による歩行者の安全確保を第一義として、自転車の走行空間を多様な整備手法により確保・整備していく。
- 走行空間整備に合わせた誘導サイン等の整備により、道路の状況に応じてルールを守って通行できるよう適切な誘導を行う。

(1) 路線状況に応じた安全な走行空間整備

① 自転車走行空間のネットワーク計画の策定

- ・既存の整備済み区間の有効な活用等により、自転車の走行空間を早期に連続化させていくことが必要である。
- ・着実に整備区間を延伸するために、ネットワーク計画を策定し、関係機関や関連事業とプログラムや計画の整合を図っていく。

② 自転車走行空間の整備

- ・歩行者の安全確保のため、歩行者との分離を基本とした自転車の走行空間整備を行っていくことが必要である。
- ・車道側での走行空間確保を優先的に検討し、幅員構成や交通量、歩道の有無、幹線・区画道路等の路線状況等を勘案した最適な手法により整備を行う。



自転車道（西口筋）



自転車レーン（西川緑道公園筋）



歩道の無い道路における通行位置の明示（世田谷区）



歩道上の普通自転車通行部分指定の例（仙台市）

図 多様な整備手法のイメージ

(2) 適正な利用を誘導するためのサイン整備

- ・自転車走行空間については、個別道路状況に応じて多様な整備手法を用いることから、個別路線毎の通行方法に即して適正な誘導が必要となる。
- ・道路利用者の混乱を避けるため、看板や路面標示のデザイン、設置する位置の考え方を統一し、通行ルールの周知・誘導を行っていく。



図 誘導サイン等の基本的な設置パターン（一例）

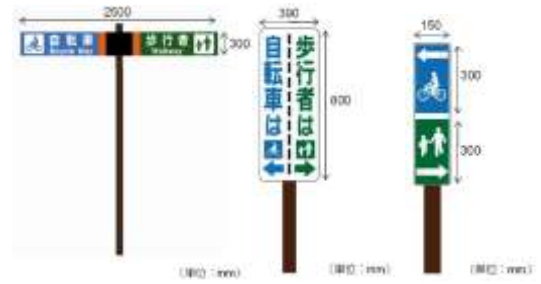


図 誘導サインのデザイン

2) 【停める】駐輪ニーズへの適正な対応による駐輪対策

【基本的な考え方】

- 路外自転車駐車場の整備等による従来の駅前長時間駐輪への対応に加え、短時間駐輪などの多様な駐輪特性を十分に勘案しながら、総合的な駐輪対策を行っていく。
- 公共による施設整備等の対策に加え、民間による主体的な施設整備の促進とともに、放置禁止区域の拡大などによる各種施策連携を図っていく。

(1) 利用ニーズに対応した駐輪施設整備

① 駐輪特性を勘案した施設整備

- ・駐輪施設の不足等を要因として特に短時間の路上駐輪が多く発生し、歩行者の通行障害や、景観的な阻害要因となっている。
- ・広幅員の歩道空間等を活用しながら、駐輪ニーズを考慮した短時間駐輪施設の整備を行い、路上放置自転車の削減による歩行者の安全性向上や景観の向上等を図っていく。



図 路上駐輪の発生状況
(桃太郎大通り)



図 短時間無料の路上駐輪施設の整備事例
(京都市)

② 郊外結節点における駐輪施設の整備

- ・自転車の端末利用を促進するため、公共交通との役割分担や現状の自転車利用ニーズ等を勘案して、駅やバス停等の交通結節点に駐輪施設整備を行っていく。



(浜野入口バス停駐輪場)



(宇都宮市)



(茅ヶ崎市)

図 サイクル&バスライド駐輪場

(2) 既存駐輪施設の運用見直し等による利用促進

- ・目的地からの距離が離れた場所にある駐輪施設や、駐輪施設の2階部分などは、利便性の低さ等から利用率の低下がみられ、有効活用が必要である。
- ・利便性に応じた料金設定など運用方法の見直しを行うとともに、案内誘導サインの設置や情報発信等による駐輪施設の利用促進を図っていく。

(3) 施設整備と連動した放置自転車への規制強化

- ・駅周辺や桃太郎大通りの駅直近部などでは、啓発指導員の配置により、放置自転車の削減効果が確認されている。
- ・自転車駐車場の施設整備状況にあわせ、必要に応じて放置禁止区域の拡充等の見直しについて検討を行っていく。

(4) 民間による主体的な施設整備の促進

① 附置義務のあり方の検討

- ・市内の放置自転車の実態として、沿道の事業所等への通勤自転車が路上放置されている箇所が一部でみられるため、事業所等における駐輪施設整備を誘導する。

② 個店買い回り自転車の整序化

- ・自転車による買い回り利便を向上させるため、個店の集まる商店街等では店舗至近への駐輪を整序化するための方策について、地域と連携しながら検討を行っていく。



図 表町商店街における取組み（社会実験）

③ 地域サービスとの連携

- ・サービスポイントの活用等による、駐輪施設への誘導と合わせた自転車利用の促進・地域振興策について、商店街組織等との連携により検討を行っていく。

(参考) 地域連携による駐輪場利用のインセンティブ

- ・天神地区内の4箇所の大規模駐輪場(市営：2箇所、民営：2箇所)を利用した際に受け取る駐輪券を提示し、協賛店でサービスを受ける。
- ・協賛店は、物販店や飲食店を中心とした約80店舗にも及ぶ。
- ・特典内容は、飲食代金の5～10%OFFやドリンクサービス、ラーメンの替玉1個サービスなど、ユニークで多岐にわたる。



図 チューリンククーポン（福岡市）

3) 【使 う】公共交通と組合わせた自転車の利用促進

【基本的な考え方】

- 徒歩移動や既存公共交通を補完し、移動の利便性を向上させるため、これまでの社会実験結果を踏まえつつ、コミュニティサイクルの導入を図っていく。
- さらには、公共交通との役割分担に留意しつつ、自動車から「公共交通+自転車」への転換を誘導するための各種利用推進施策を展開する。

(1) コミュニティサイクルの導入

- ・来街者等が鉄道端末や観光拠点、ビジネス周り等の移動ニーズに応じて手軽に自転車を使えるようコミュニティサイクルの導入を図る。
- ・導入にあたっては、これまでに実施した社会実験による課題や改善点等を考慮し、岡山市にふさわしいコミュニティサイクルを確立する。
- ・この際、より魅力的な街の交通手段となるよう、公共交通機関との連携方策、観光政策、商業振興政策など他分野との連携方策についても検討する。

(参考) 海外先行事例における動向

- ・海外では移動の装置として、多くの人に使われ、街の賑わい創出にも寄与している。
- ・海外ではデザインされたオシャレな自転車が走っており、美しい景観を形成する要素としても役立っている。
- ・また、モビリティの向上により、多面的な効果波及が期待されている。



(バルセロナ市)



(パリ市)

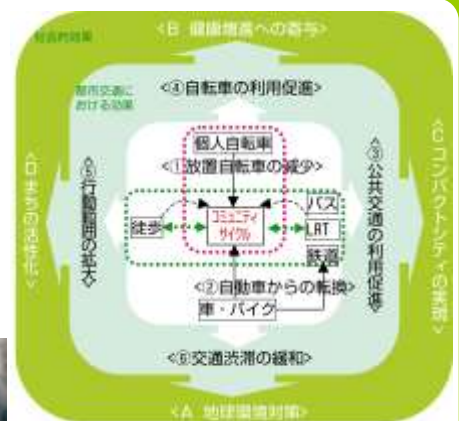


図 コミュニティサイクルに期待される効果

(2) 自転車の公共交通への持込み促進

- ・市民や来街者による自転車の活用シーンやエリアを拡充させていくため、広範に分布する地域資源やサイクリングロードへのアクセス利便性の向上策について検討を行っていく。
- ・具体的には、電車やバス等への自転車の持込み（サイクルトレイン、自転車ラックバス）等について、公共交通事業者との協議・連携による導入可能性について検討を行っていく。



図 路面電車への自転車持込み (ストラスブール市)



図 自転車ラックバス (神奈川中央交通)

(3) モビリティマネジメントによる自転車利用の推進

- ・短距離の自動車移動を主たるターゲットとして、公共交通や自転車への転換を推進していく。
- ・各種施策や関係機関との連携により、自転車利用メリットの周知とあわせた PR 広報とともに、公共交通との乗換え利便性向上（C&R、P&CR 等）を図り、民間企業による自転車利用の奨励や、駐輪場と公共交通定期券のセット割引サービス等の施策連携による転換を誘導していく。

4) 【楽しむ】地域・観光活性化に向けた自転車利用振興

【基本的な考え方】

- 地域の自然や歴史的資源を活用し、関係機関との連携によるサイクリングロードの整備等により、市民の健康づくりをはじめ、自転車を楽しめる環境の向上を図っていく。
- また、ネットワークの拡大とあわせ、情報提供や活用イベントの充実により、地域振興や観光振興に寄与する自転車利用シーンの拡大を図る。

(1) サイクリングネットワークの充実

- ・吉備路自転車道等を有効活用するとともに、後樂園と河川沿い等の地域資源を活用した新たなサイクリングロード設定により、市民の余暇活動や観光来街者による利用者（ポタリング（※1）等）の増大を図る。
- ・既存の大規模自転車道については、迂回発生箇所があるため、看板や路面表示等のサインによる対応等について検討を行う。
- ・また、主要な立ち寄り先となる観光施設等における駐輪施設の実態等を踏まえ、必要な場合には駐輪スペースの確保を施設管理者等に働きかけるなど、その確保方策についても検討を行う。

※1：自転車による散策・周遊のこと

(参考) サイクリングロードの整備事例

- ・主に2種類のネットワークによって奈良県全体をカバーしており、大和平野内外の観光地を結ぶ既存の大規模自転車道も活用した広域的なネットワークと、その広域的なネットワークに接続する市街の観光地を巡る地域内のネットワークとしている。
- ・サインは案内誘導サインと注意喚起サインの2種類を設置している。
- ・案内誘導サインは一定距離ごとに設置し、ネットワークのルート番号、進行方向や目的地までの距離を表示。サイクリングマップともリンクする。



出典：奈良県

(2) 自転車利用シーンの拡大

① 地域資源を活用した自転車散策ルートの設定

- ・広く分布する地域資源、観光資源を巡る散策ルートの設定について検討を行う。
- ・ルートの設定にあたっては、自転車団体や市民等との協働により、沿道景観等を味わいながら、“食”を含めた街なか散策やテーマ性を持たせた観光周遊などが楽しめるよう、複数のルートを検討するとともに、マップ作成等を通じてその周知を図る。
- ・また、地域連携による利用推進方策として、スタンプラリー等について検討を行うほか、街なか散策マップをコミュニティサイクル利用者に提供するなど、より多くの人に岡山におけるサイクリングを楽しんでいただく方策について検討を行う。

(参考) 自転車イベントによる地域振興

- ・温泉郷である加賀で自転車耐久レースが開催され、参加者は指定された温泉に無料で入浴できる。また一部無料で加賀の幸も用意されている。
- ・レース開催日前日にはブースや、ゲストのトークショーなどのイベントも開催される。



図 参加記念品の湯桶
出典：石川県加賀市

(参考) スタンプラリー

- ・伊豆の国市内の源頼朝のゆかりの4箇所を徒歩か自転車で巡るスタンプラリー。4つ集めると抽選でプレゼントが当たる。
- ・ラリーマップには、スタンプ設置箇所以外にも市内の観光地や施設、モデルコース等が記載されているため、スタンプラリー以外にも寄り道ができる。
- ・駐車スペースとレンタサイクルがあるので、観光とうまく組み合わせて参加できる。



図 サイクリングロード
出典：静岡県伊豆の国市

② 自転車関連イベントの開催

- ・地域・観光振興にも寄与し、自転車利用の推進にも資する関連イベントの開催について検討を行っていく。
- ・これらの自転車関連のイベントについては、各種の自転車関連団体等による取組みも行われていることから、効果的な情報発信による参加者の増加に向けた連携のあり方について検討を行う。

(参考) 自転車の大規模イベント

- ・Hi!ソウル自転車大行進は、自転車を環境にやさしい交通手段として定着させ、緑豊かな環境生活の基盤づくり、健康増進、省エネ、健康な文化、人と環境が共に暮らす世の中をつくるための取組み。
- ・2009年から毎年開催しており、自転車大行進に加えてメンテナンスサービス、展示会、各種公演、景品イベント等を開催。



図 Hi!ソウル自転車大行進（ソウル市）

③ 自転車の駅(休憩スポット)

- ・サイクリングロードの整備にあわせ、沿線地域等と連携・協力しながら、サイクリング利用者等の休憩所確保について検討を行う。



図 サイクリングの休憩所（しまなみ海道）

(参考) コンビニエンスストアと連携したサイクリング支援

- ・埼玉県とミニストップ株式会社は、観光振興、地産地消、防犯、教育などの幅広い分野で連携・協働することを「包括的連携協定」として締結。
- ・そのなかで、県が進める「ぐるっと埼玉サイクルネットワーク」に関連して、県内のすべてのミニストップ(156店舗)で、トイレや空気入れが借りられる。



出典：埼玉県

④ 健康増進に向けた自転車利用の促進

- ・自転車利用による健康の維持増進に関する情報の積極的な提供や、健康をテーマとした各種イベントの実施について検討するほか、関連機関との連携のあり方、可能性等についても検討を行う。

(参考) 高齢者を対象とした自転車教室

- ・宇都宮市では65歳以上の高齢者の健康の維持増進や介護予防のために、地域のプロ自転車チームと協力して「いきいき健康自転車教室」を開催。
- ・内容は、自転車に乗って簡単にできる運動やストレッチを選手と一緒にやる。



出典：宇都宮市

5) 【学 ぶ】自転車利用のマナーアップ

【基本的な考え方】

- 関係機関との連携により、教育・広報・指導・啓発を総合的に推進し、通行ルールや利用マナーの周知、及び遵守率の向上を図っていく。
- さらに、自転車先進都市としての積極的な情報発信により、地域外へのアピールと地域内への啓発など、施策の相乗的な効果の発現を図っていく。

(1) 関係機関との連携による自転車マナーの向上

① 安全利用に関する教育の推進

- ・全ての世代が自転車の安全利用に関する十分な教育が受けられるよう、これまでに関係主体が行ってきた安全教育の内容を整理し、連携した取組みを行っていく。
- ・自転車利用にかかわる交通安全教室等の教育活動について、対象に応じたメニューを工夫するとともに、開催回数の増加等の取組みを進める。
- ・あわせて、市役所職員等による模範運転の励行や、教育機関の教職員等の指導者育成など、教える体制についても向上を図っていく。
- ・ルールやマナーの教育だけでなく、自転車の点検・保険加入の重要性などについても周知していく。

(参考) 自転車利用にかかわる保険の一例 (TSマーク)

- ・「TSマーク」は、自転車安全整備店に勤務する自転車安全整備士が、点検、整備した安全な「普通自転車」に貼るシールのこと。
- ・補償内容は、TSマークを貼付している自転車に乗っている人が怪我等をした場合に支払われる傷害補償と、相手方に法律上の損害賠償責任を負う賠償責任補償が付帯されている。



出典：公益財団法人 日本交通管理技術協会

② 地域や各種関連団体との連携による通行ルールの徹底

- ・既設の走行空間では、荷捌き・駐停車両が発生し、自転車走行の妨げになっている一方、自転車の歩道通行が常態化し、歩道において歩行者と自転車の混在・交錯が発生するなどの問題があり、全ての道路利用者に「自転車は車両である」等の意識を周知させていくことが必要である。
- ・自転車通行のルール・マナー等について意識を高められるよう、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーや歩行者に対して周知するための有効な啓発方法について検討し、継続的な活動の展開を行っていく。
- ・具体的には、街頭での声かけなど既に行っている取組みの開催頻度の増加とともに、マナーアップ強化の日など新たな取組みについても検討を行っていく。
- ・検討及び取組みにおいては、市および警察や自転車販売店、自治会、教育機関等との連携体制により推進していく。



出典：山陽新聞

図 岡山県警による街頭指導の実施風景

③ 地域連携による放置の違法性に対する認識の向上

- ・駐輪施設を利用しない理由として、短時間の駐輪であるといった違法性の認識（規範意識）の低さが1つの要因として挙げられる。
- ・自転車の放置に対する違法性の認識を向上させるため、啓発活動の強化や、有効な啓発方法について検討し、継続的な活動の展開を行っていく。
- ・具体的には、街頭での声かけや放置自転車のクリーンキャンペーンなど既に行っている取組みの開催頻度の増加とともに、新たな取組みについても検討を行っていく。
- ・検討及び取組みにおいては、市および警察や自転車販売店、自治会、教育機関等との連携体制により推進していく。

④ 地域連携による広報活動の推進

- ・自転車利用のルールやマナーにかかわる啓発チラシやポスターを作成し、多くの人が集まるイベント等と連携した啓発チラシの配布活動や、広報誌等による定期的な情報発信を行っていく。
- ・特に、より多くの人に幅広く周知していくために、高等学校等の教育機関や、自転車販売店による自転車購入・修理時の啓発などについて各種連携を図っていく。



図 自転車通行ルールの啓発チラシ

(参考) 自転車販売店との連携による啓発（自転車安全安心アドバイザー制度）

- ・自転車の購入、修理、点検などの機会に、自転車盗難などの防犯対策、自転車の交通ルールなどの交通事故防止対策についてアドバイスをする制度
- ・自転車安全安心アドバイザーは、愛知県自転車モーター商協同組合の会員で、愛知県警察の各警察署長から委嘱を受けて活動



出典：愛知県警

(2) 自動車ドライバーに対する啓発活動の推進

- ・違法な路上駐車車両によって自転車走行空間の機能・安全性が損なわれることのないよう、交通管理者や地域住民との連携により、特に自転車走行空間への路上駐車発生の防止に努めていく。



図 自転車走行空間への路上駐車（西川緑道公園筋）

(3) 情報発信による「自転車先進都市おかやま」の推進

- ・自転車利用にかかわる各種団体や組織等によるイベント等の情報について、関係者との協力により一元化した情報発信方法について検討を行っていく。
- ・また、自転車利用にかかわる各種施策の実施状況や、利用者満足度等の指標の経年的な経過等を情報発信することで、「自転車先進都市おかやま」の積極的なPRを行っていく。



図 自転車利用総合案内サイト（奈良県）



図 ロゴマーク（宇都宮市）

3-2 実行戦略の推進方策

本実行戦略を推進するためには、実施施策について、〈いつ〉〈だれが〉〈どのように〉施策を実施していくのかといった具体のアクションプログラムが必要となる。ここでは、その基本的な方向を整理し、今後、4章の展開方策に即して具体化を行っていく。

1) 実施施策の推進プログラム

以下のプログラムに基づき、計画的に実施施策を推進していく。なお、各実施施策の実施主体および検討の具体化や推進等において協議・連携を図って行く関係主体についてもあわせて整理する。

5つの 施策分野	実施施策	フェーズ1 ～3年	フェーズ2 ～5年	フェーズ3 ～10年	関係者		
					行政・ 関係機関	民間	利用者
走る	路線状況に応じた安全な走行空間整備	整備			○		
	適正な利用を誘導するためのサイン整備	整備			○		
停める	利用ニーズに対応した駐輪施設整備	整備			○	○	
	既存駐輪施設の運用見直し等による利用促進	実施			○		
	施設整備と連動した放置自転車への規制強化	検討	実施		○		
	民間による主体的な施設整備の促進	検討	実施		○	○	
使う	コミュニティサイクルの導入	導入	必要に応じ充実を検討		○	○	
	自転車の公共交通への持込み促進	検討		実施	○	○	
	モビリティマネジメントによる自転車利用の推進	継続・拡充			○	○	○
楽しむ	サイクリングネットワークの充実	検討	整備		○	○	
	自転車利用シーンの拡大	検討	実施		○	○	○
学ぶ	関係機関との連携による自転車マナーの向上	継続・拡充			○	○	○
	自動車ドライバーに対する啓発活動の推進	実施			○	○	○
	情報発信による「自転車先進都市おかやま」の推進	実施			○	○	

2) 数値目標の設定

成果指標（アウトカム）の目標値については、以下の考え方で設定を行う。

- 国内の他都市において比較可能な指標が有る場合には、トップクラスの数値を目標値とする
- 市民アンケートによる満足度は、「2人に1人（50%）」が満足と評価する50%を目標値とする
- 単純に比較可能な指標が存在しない場合には、「現況値の50%増・減」と設定する

3つの基本コンセプト	成果指標（アウトカム） （10年後（H33年度時点））
安全	○自転車関連事故件数 現況値：1,620件 ⇒ 目標値：800件（50%減） ＊現況値は、交通年鑑 平成23年資料版（H23年時点）
	○自転車の走りやすさに対する満足度 現況値：29.5% ⇒ 目標値：50.0%（2人に1人） ＊現況値は、H23年街路交通課実施の岡山市民アンケート調査
便利	○放置自転車台数 現況値：5,691台 ⇒ 目標値：2,800台（50%減） （平日2,805、休日2,886） ＊現況値は、H22.3自転車等の利用環境に関する基礎調査（都心部10地点の合計）
	○駐輪しやすさに対する満足度（商店街や商業施設） 現況値：10.1% ⇒ 目標値：50.0%（2人に1人） ＊現況値は、H23年街路交通課実施の岡山市民アンケート調査
楽しく	○コミュニティサイクル利用回数（回転率） 現況値：0.22回/日 ⇒ 目標値：1.0回/日 ＊現況値は、H23年度社会実験実績 ＊目標値は、国内本格導入事例である富山市（0.77回/台・日）を上回る数値を設定



○自転車利用環境等の総合満足度 （市中心部の自転車利用にかかわる全体評価） 現況値：10.1% ⇒ 目標値：50.0%（2人に1人） ＊現況値は、H23年街路交通課実施の岡山市民アンケート調査

■チャレンジ目標

通勤通学の自動車分担率の削減（H32年度目標値）

現況値：56.0%（H22） ⇒ チャレンジ目標：50.0% ＊現況値は、H22年国勢調査

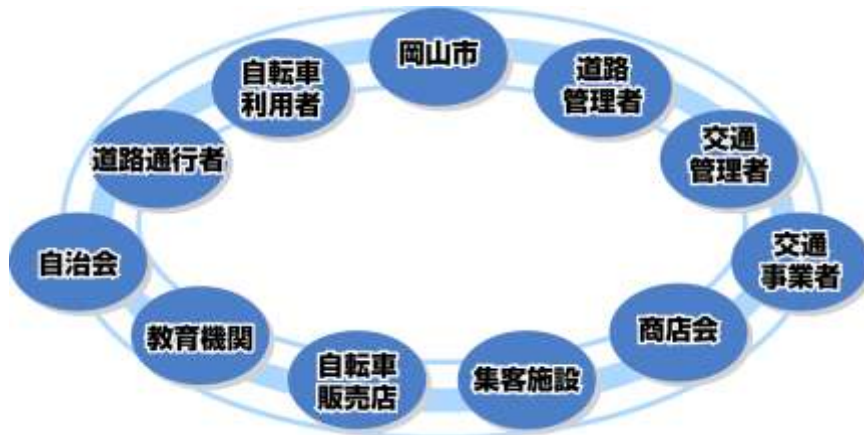
（参考）政令指定都市における自動車分担率			
1：東京都（特別区）	…5.9%	11：千葉市	…27.6%
2：川崎市	…9.2%	12：名古屋市	…33.5%
3：大阪市	…10.0%	13：広島市	…34.5%
4：横浜市	…13.6%	14：札幌市	…36.2%
5：京都市	…18.1%	15：仙台市	…41.1%
6：さいたま市	…19.9%	16：静岡市	…45.0%
7：神戸市	…22.3%	17：北九州市	…52.2%
8：堺市	…26.4%	18： 岡山市	… 56.0%
9：相模原市	…27.2%	19：新潟市	…64.0%
10：福岡市	…27.6%	20：浜松市	…66.5%

3) 進行管理体制

本実行戦略は多様な関係機関や自転車利用者が参加する懇談会を開催し、幅広い意見収集により策定を行った。

今後、本実行戦略に位置づけた実施施策について、市民・民間・行政が連携して計画を推進していく必要がある。

特に、自転車走行空間ネットワークについては、道路管理者および交通管理者等による協議会組織を設置し、早期整備路線を対象に整備計画の具体化を進めていく必要がある。



本実行戦略は、計画（PLAN）、実施（DO）、評価（CHECK）、改善（ACT）のPDCAサイクルを構築して、確実な計画の推進を図っていく。

本実行戦略で位置づけた各種施策は、今後、具体化のための検討を進め、十分な熟度に達したものから順次取り組んでいく。



中間評価：各フェーズで成果指標の達成状況について中間評価を実施

改善：事業進捗や事業化予定等を勘案して数値目標の達成見込みを検証
必要に応じて施策メニューの補強や計画等を見直し
必要に応じて目標値や期間を見直し（期間短縮／期間延長）

情報発信：満足度等の指標は総合案内サイトを構築し公表

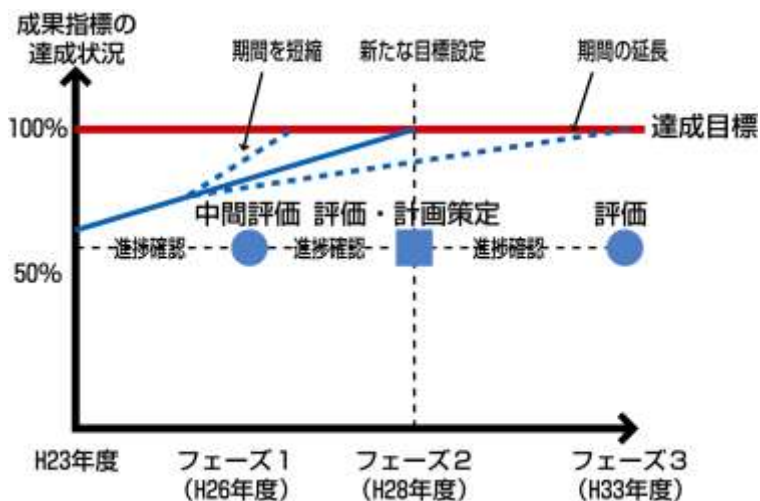


図 計画の推進イメージ

