

## 中野駅周辺地区総合交通戦略（素案）について

中野駅周辺地区において展開する各事業とあわせて、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策（都市施設整備、中野駅の改良、駐車場関連施策など）を実現することを目的とし、中野駅周辺地区総合交通戦略の検討を進めている。これまでに策定検討会を3回開催し、中野駅周辺地区総合交通戦略（素案）を取りまとめたので報告する。

### 1. 中野駅周辺地区総合交通戦略（素案）

※別紙1のとおり

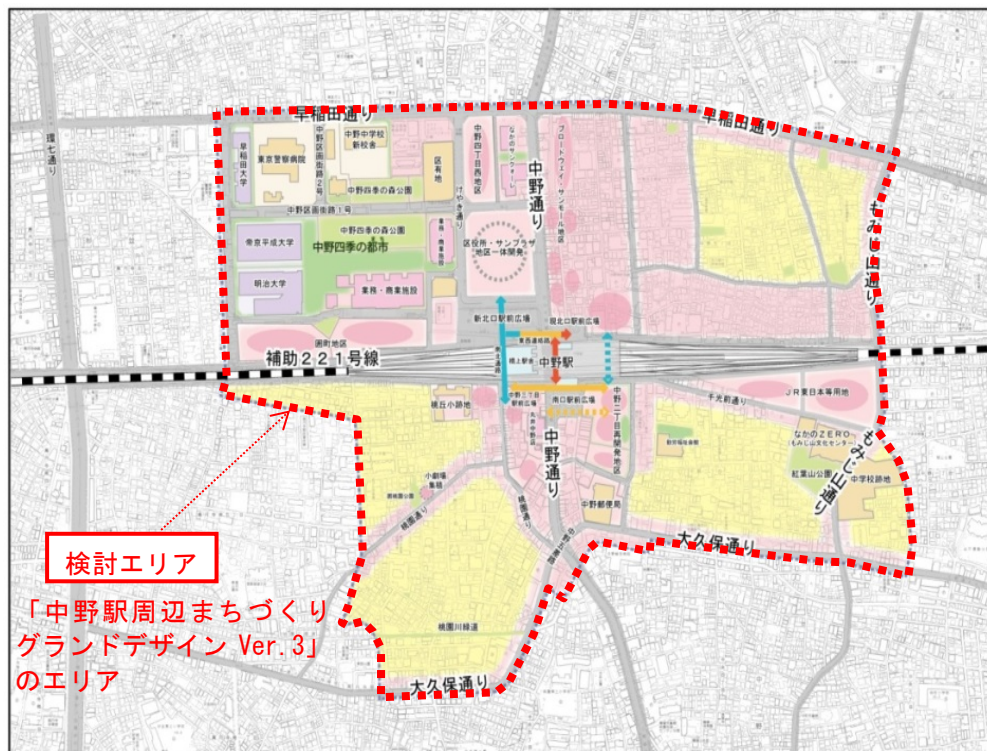
### 2. これまでの検討状況

※第2回、第3回検討会の開催状況と主な意見《別紙2》

### 3. 今後の予定

平成29年	3月	第4回策定検討会の開催
		中野駅周辺地区総合交通戦略（案）の作成
	6月頃	中野駅周辺地区総合交通戦略の策定

## ■ 検討対象エリア



## ■ 検討会委員

### ○学識経験者等

- 大沢昌玄 日本大学 理工学部  
土木工学科 教授（座長）
- 中道久美子 東京工業大学大学院  
理工学研究科 国際開発工学専攻 助教

### ○東京都

- 都市整備局 都市基盤部 交通企画課
- 都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当
- 都市整備局 市街地建築部 建築企画課
- 第三建設事務所 管理課

### ○交通管理者

- 警視庁 交通部 交通規制課
- 警視庁 交通部 駐車対策課
- 警視庁 中野警察署 交通課
- 警視庁 野方警察署 交通課

### ○地元団体等

- ・中野区商店街連合会
- 第7ブロック会長（中野駅北口地区）
- 第8ブロック会長（中野駅南口地区）

### ○交通事業者

- ・鉄道事業者  
東日本旅客鉄道株式会社 東京支社
- ・バス事業者  
関東バス株式会社  
京王電鉄バス株式会社  
国際興業株式会社
- ・タクシー事業者  
公益財団法人 東京タクシーセンター  
一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会  
一般社団法人 東京都個人タクシー協会

### ○運送事業者

- 一般社団法人 東京都トラック協会
- 佐川急便株式会社
- ヤマト運輸株式会社

### ○中野区

- 都市政策推進室長
- 都市基盤部長

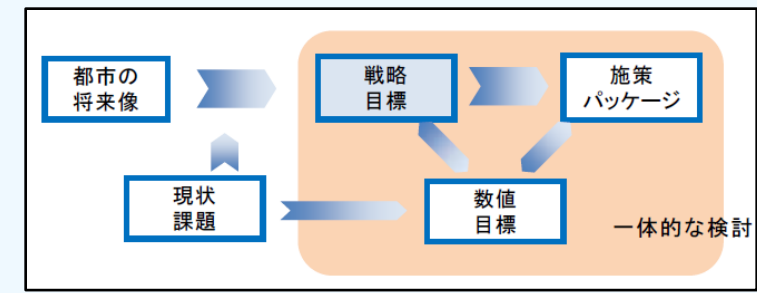
# 中野駅周辺地区総合交通戦略（素案）

平成 29 年 3 月

### 都市・地域総合交通戦略とは

都市や地域における安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを、総合的かつ重点的に実施するため、以下の視点で地方公共団体や公共交通事業者等の関係者で構成される協議会において検討し、自治体が策定するものです。

- 交通のあり方や必要な施策に関して、総合的に検討し目標を定めます。
- 歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携や、公共交通の利用促進を図るための交通結節点の改善等、地域の知恵を活かして、ハード・ソフト両面からの取り組みを行います。



都市・地域総合交通戦略の検討事項

## 1. 中野駅周辺地区総合交通戦略の目的

中野駅周辺では、「中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3」において、「歩行者優先・公共交通志向の道路・交通ネットワーク構築」を目標に掲げており、その実現に向けて、駅周辺基盤施設の整備が進められている。平成24年6月には、第Ⅰ期整備として中野駅北口駅前広場・東西連絡路が完成し、今後は第Ⅱ期整備以降の中野駅新北口駅前広場嵩上げ部、中野駅南口駅前広場（中野二丁目地区市街地再開発事業）、中野駅西口広場（中野三丁目土地区画整理事業）、中野駅西側南北通路・橋上駅舎整備等の大規模な施設整備が計画されている。

また、中野駅周辺地区では、区役所・サンプラザ地区、団町地区、中野二丁目地区、中野三丁目地区において、再開発事業等の各地区の特色を活かしたまちづくりが進められている。あわせて、歩行者の安全な通行を第一優先とした歩行空間の確保や動線整備、自転車や自動車の中心部への流入を抑制するための駐車場・駐輪場の適正配置が検討されており、これら多岐にわたるハード整備とソフト施策を効果的に進めていく必要がある。

交通とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る具体的指針とするため、中野駅周辺地区総合交通戦略を策定するものとする。

### ■対象エリア

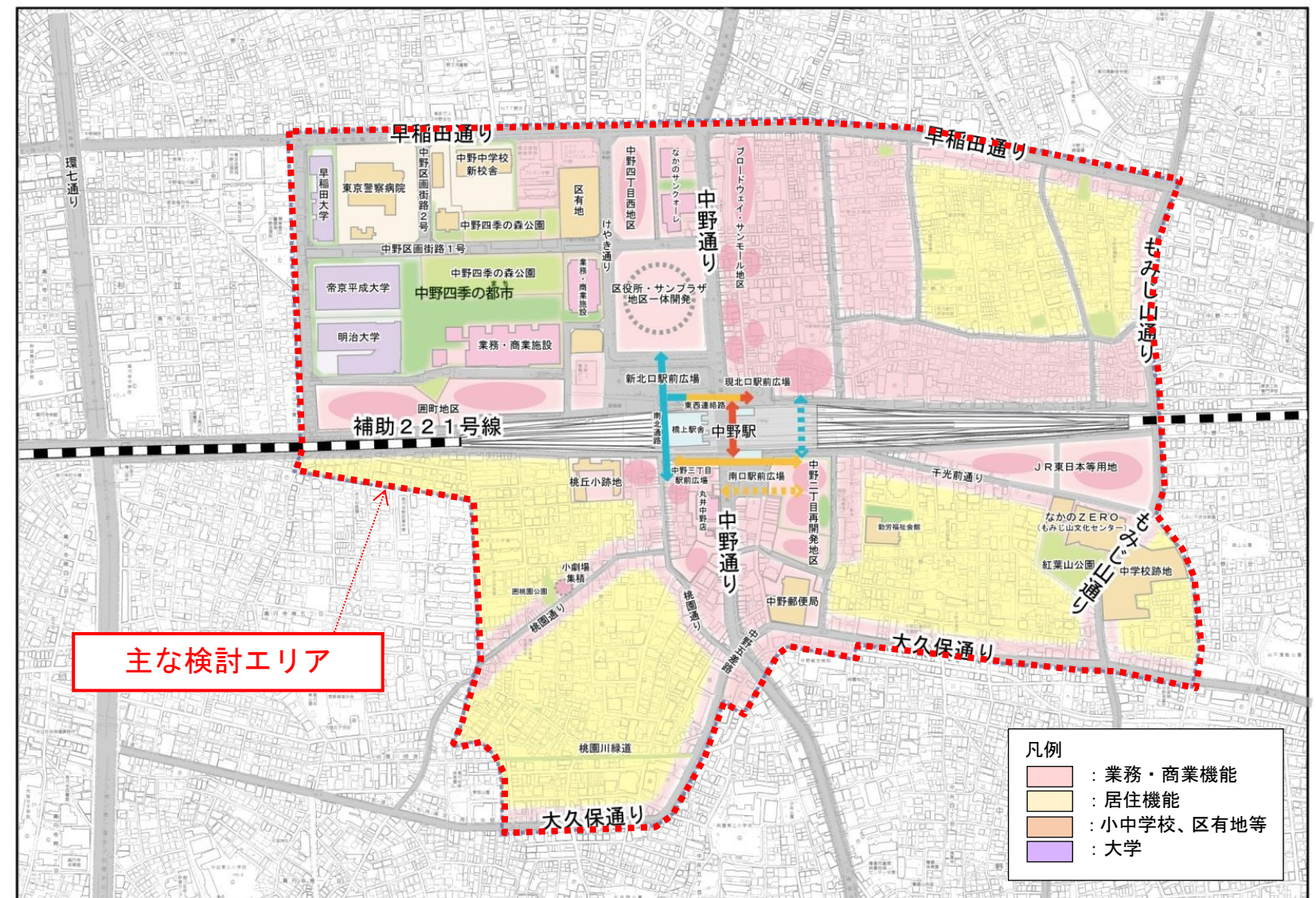
主な検討対象エリアは、中野駅を中心に、中野二丁目、三丁目、四丁目、五丁目全域及び一丁目の一部を含む約110ヘクタールとする。  
なお、検討にあたっては、より広域的な交通も考慮する。

#### 【エリア選定の理由】

- 対象エリアは、中野駅周辺地区の交通課題が集中するエリアであるとともに、既存の魅力と新たな開発が共生する、多様なまちづくりを多彩に展開するエリアである。
- 新たな開発とあわせて交通上の課題解決を図り、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進が達成できる範囲として、「中野区都市計画マスタープラン」の「総合的整備エリア」中野駅周辺のまちづくりを推進するための指針として示された「中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3」の策定範囲※と一致するエリアとした。  
※中野駅を中心に、北は早稲田通り、南は大久保通り、西は杉並区境、東はもみじ山通りに囲まれた区域のうち、都市計画マスタープランでにぎわいの中心に位置付けられるエリア及びその周辺を含む範囲

### ■戦略の実施期間

区では「新しい中野をつくる10か年計画（平成28年4月）」を平成37年度までの計画期間として策定しています。中野駅周辺地区総合交通戦略は、この計画と連携を図ることでより効果的に交通施策を推進することとし、当面の戦略実施期間を平成37年度までとします。



主な検討エリア

凡例	
赤色	業務・商業機能
黄色	居住機能
緑色	小中学校、区有地等
紫色	大学

## 2. 関連計画の整理

### 【中野駅周辺地区総合交通戦略の位置付け】

交通戦略と他計画との関連性は、下図のとおりです。

中野駅周辺地区総合交通戦略は、「中野区基本構想」、「新しい中野をつくる10か年計画」、「中野区都市計画マスタープラン」及び「中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver.3」を上位計画とした各まちづくり施策に位置付けられた公共交通、歩行者、自動車、自転車、交通結節点等の交通施策をパッケージ化し、目標とする交通環境の実現を目指します。

○中野駅周辺は、中野区全体の行政・経済・交通などの中心核であり、区民全体の共有空間といえます。このエリアでは、既存の魅力と新たな開発が共生する、多様なまちづくりを多彩に展開することにより、将来の中野区のまちの姿を先導的に実現していきます。

○また、このエリアでは、中野通りと中央線で分かれる4つのゾーンとこれらを束ねる中央の中野駅直近ゾーンのそれぞれの特性を踏まえつつ、一体的なグランドデザインのもとにまちづくりをすすめます。

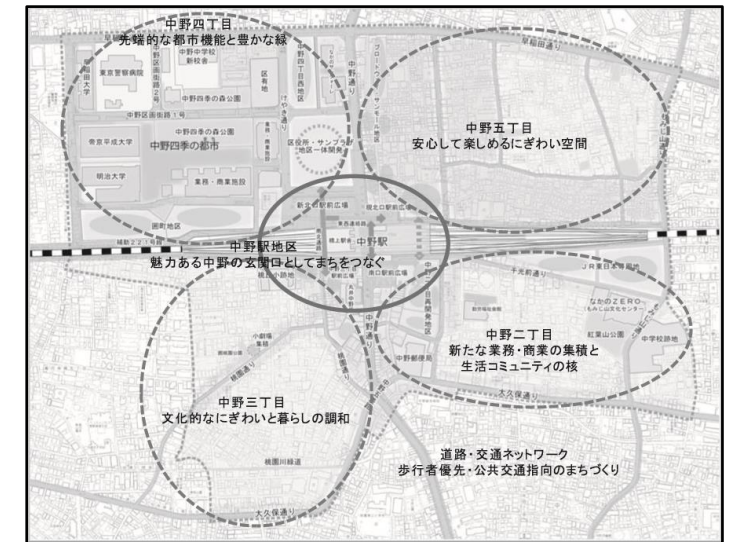


総合的整備エリア

出典：中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月）

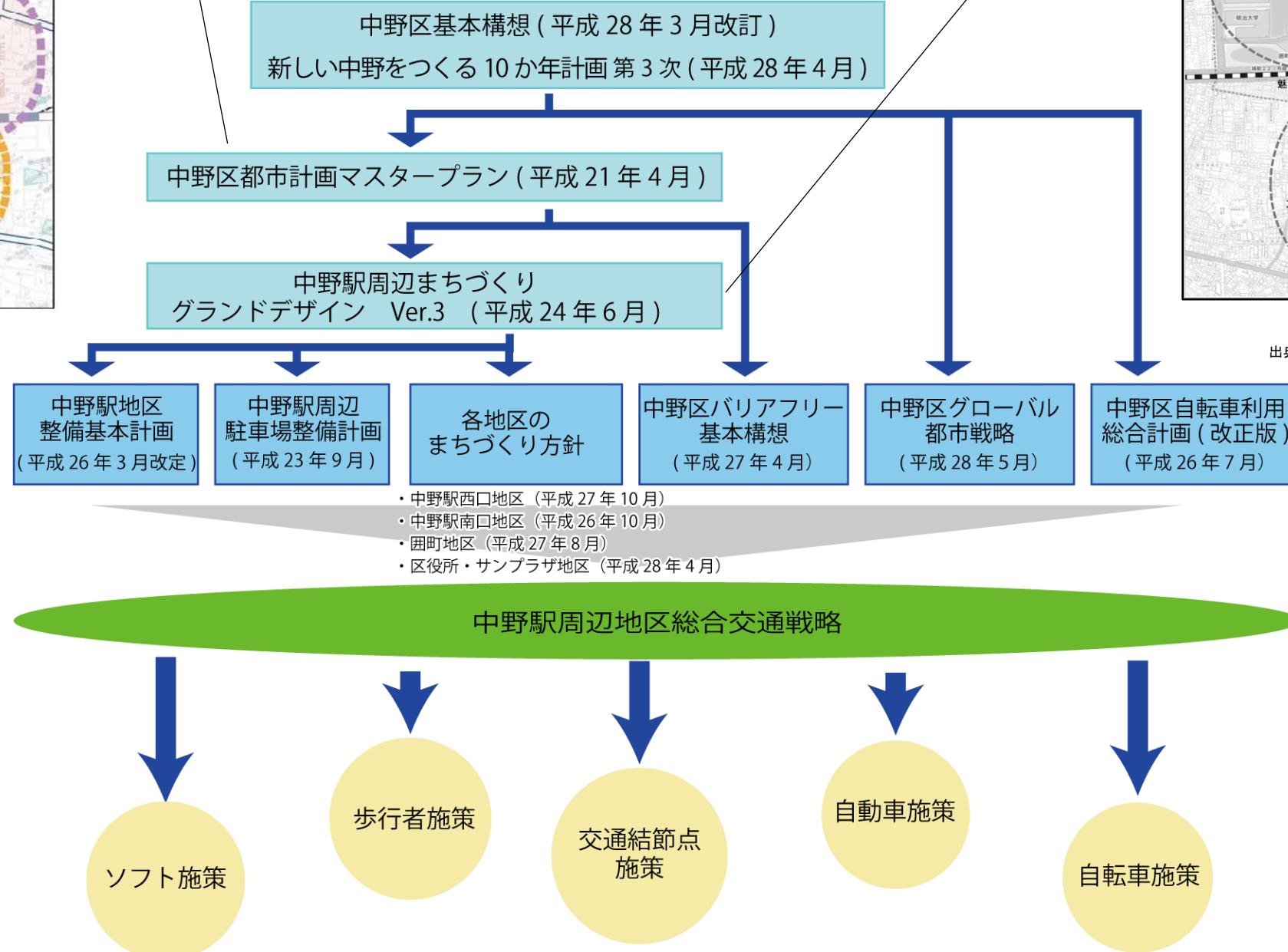
○中野駅周辺は、区全体を「持続可能な活力あるまち」へとけん引する中野区の中心拠点として、多様な都市機能が集約された「東京の新たなエネルギーを生み出す活動拠点」となることをめざします。

○これまでの中野のまちの強みを活かしながら、最先端の業務拠点、個性豊かな文化発信拠点、最高レベルの生活空間といった多彩な魅力を持ったまちを実現します。



グランドデザイン策定範囲

出典：中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver.3（平成24年6月）



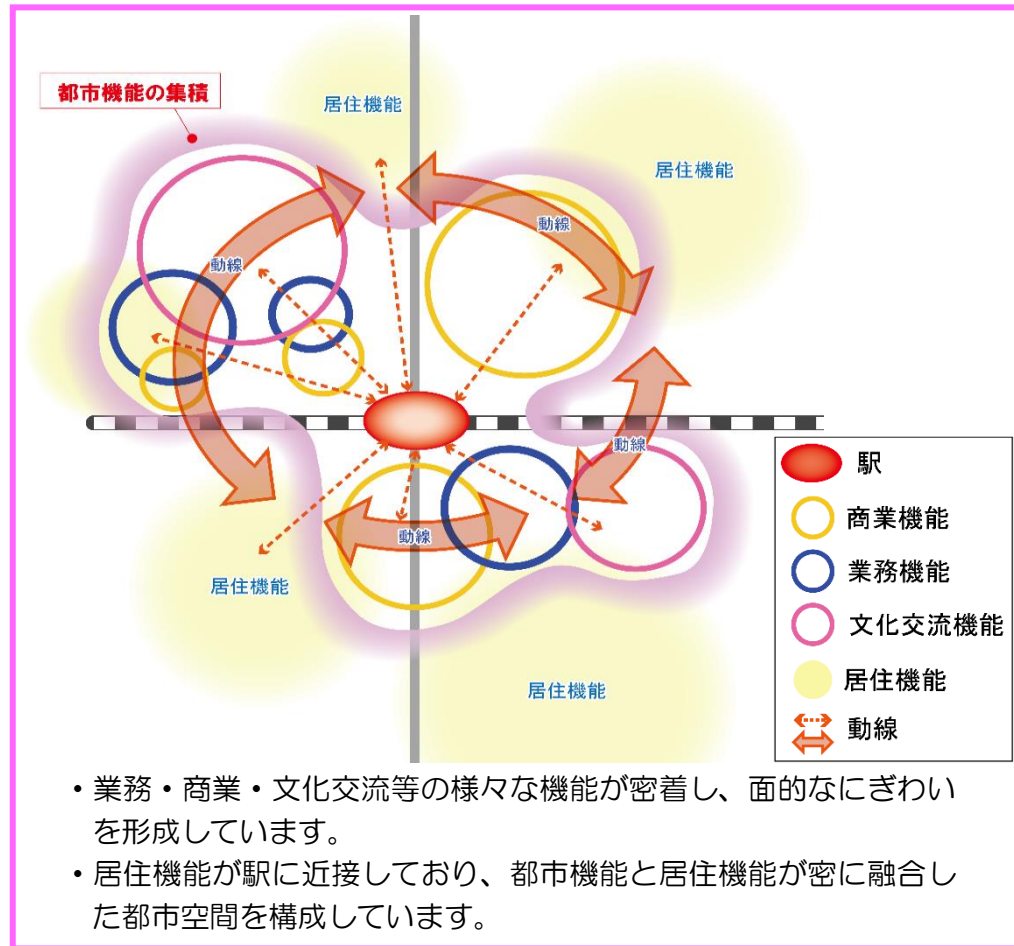
- ・中野駅西口地区（平成27年10月）
- ・中野駅南口地区（平成26年10月）
- ・囲町地区（平成27年8月）
- ・区役所・サンプラザ地区（平成28年4月）

### 3. 中野駅周辺地区の強み、現況と課題の整理

中野駅周辺地区は、大規模な開発整備による昼間人口の増加や多様な都市活動の展開により拠点が形成されにぎわいが創出されています。また、駅に近接した后背地には住宅街が広がるなど、コンパクトに集積した都市機能を強みとしています。

一方で、中野駅では北口改札の混雑や駅前広場が脆弱であるなど交通結節機能が不足しています。また、駅周辺では歩行者と自転車が交錯するなど、安全で快適な歩行者ネットワークと滞留空間が不足している等の課題があります。

#### 中野駅周辺地区における空間構成の特徴



#### 中野駅周辺地区の強み

『新しい中野をつくる10か年計画 第3次（平成28年4月）』の記載より中野駅周辺地区の強みを抽出

- 大規模な開発整備による昼間人口の増加
- 多様な都市活動の展開による拠点の形成
- 都心に近く交通が便利
- 駅周辺開発や商店街等がにぎわいを形成
- 后背地に広がる住宅街
- コンパクトに集積した都市機能
- 個性的な文化

#### 中野駅周辺地区の現況

##### 【人口関連】

- ・高齢者人口比率は区平均と同等であるが、他の地域よりも急速に高齢化が進行

##### 【土地利用の状況】

- ・公的施設、商業・業務系の事務所が集積し、人の交流も多く中野区で最もにぎわいのある地域
- ・中野駅周辺の回遊性が乏しい

##### 【駅周辺の交通状況】

- ・駅北側にて歩行者が大きく増加
- ・路上放置自転車が存在
- ・歩行者と自転車の交錯
- ・中野通りにて自転車事故が発生
- ・中野通りにて路上駐車（荷さばき車両含む）が存在

##### 【中野駅の状況】

- ・交通結節機能（駅前広場など）が脆弱
- ・歩行者動線の分断
- ・駅前広場での荷さばき車両
- ・北口改札の混雑
- ・バリアフリー未対応

##### 【道路関連】

- ・自動車交通の集中による、交通渋滞や駅前広場におけるバス・タクシーなどの錯綜
- ・狭あい道路が多い
- ・都市計画道路整備の立ち遅れ

#### 中野駅周辺地区の課題

##### 課題1

過度に自動車に頼らないまちづくりを支えるために必要な「公共交通、徒歩、自転車の利便性確保のための交通結節機能」の不足

##### 課題2

駅及び駅周辺地区の「高齢者等移動制約者の移動の安全・快適性」が不十分

##### 課題3

まちづくりに対応し、歩いて回れる安全で快適な「歩行者ネットワーク、滞留空間」の不足

##### 課題4

交通円滑化のために必要な「荷さばき駐車場及びフリンジ部の駐車場」の不足

##### 課題5

自転車利用の安全性・快適性確保のための「自転車走行空間や自転車駐車場」の不足

##### 課題6

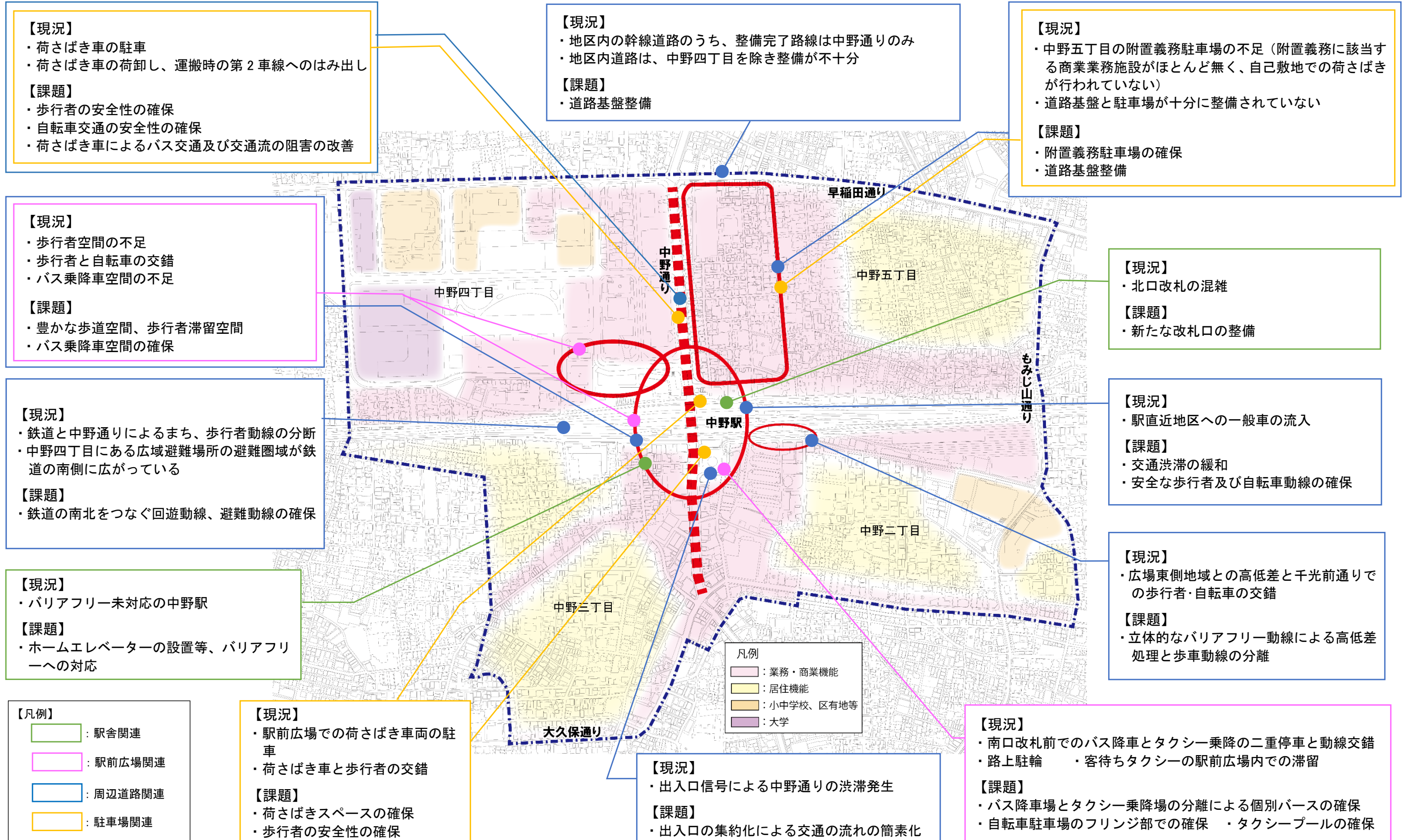
まちづくりと交通計画の整合性を踏まえた「幹線道路の容量及びアクセス動線」の不足

##### 課題7

防災性向上のための「道路・広場空間」の不足

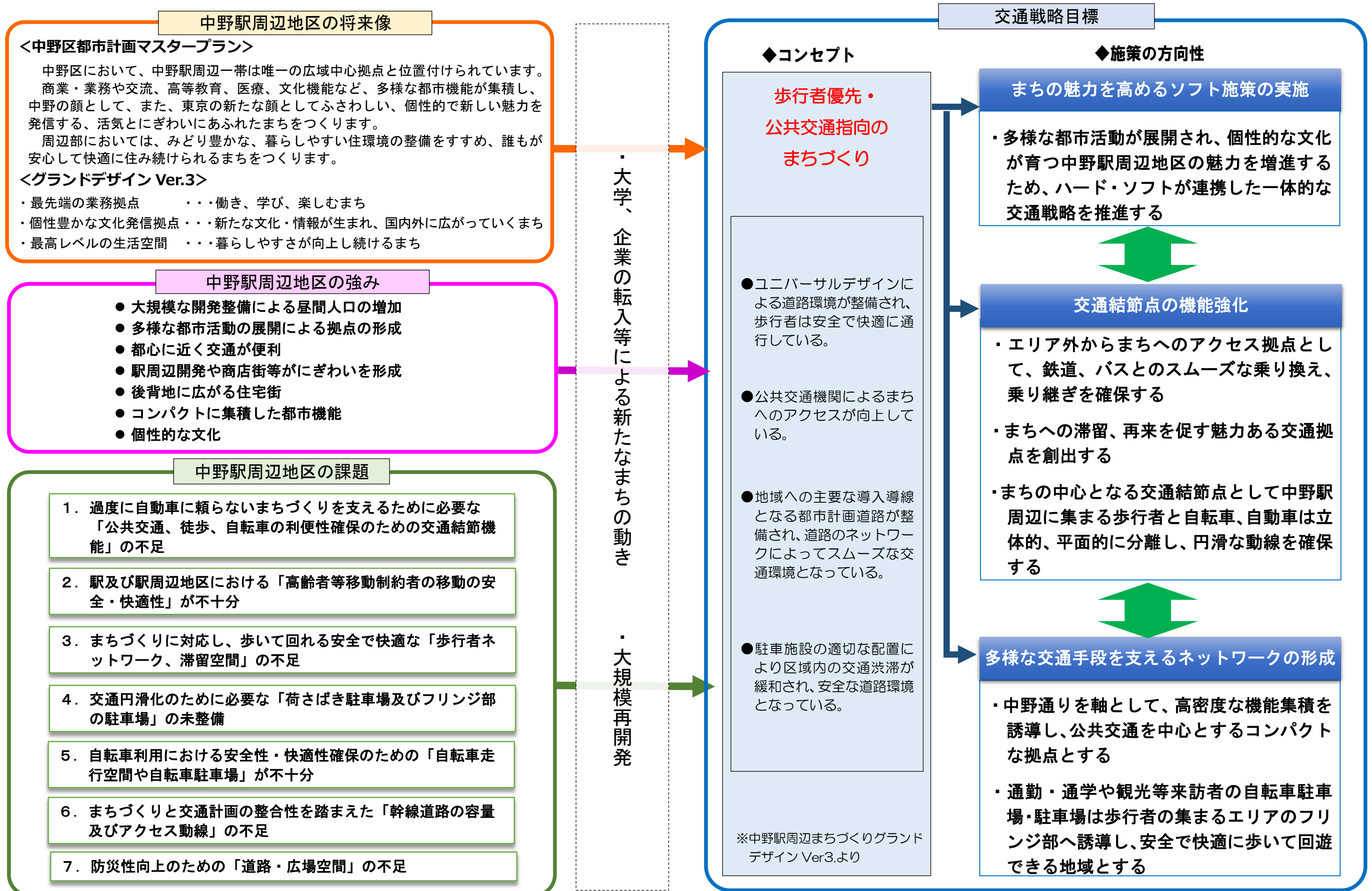
■中野駅周辺地区の現況と主な課題

地区内の安心・安全な交通環境の実現と良好な居住環境の維持・保全を目指し、地区の実情を踏まえた課題の解決に取り組みます。



## 4. 交通戦略目標

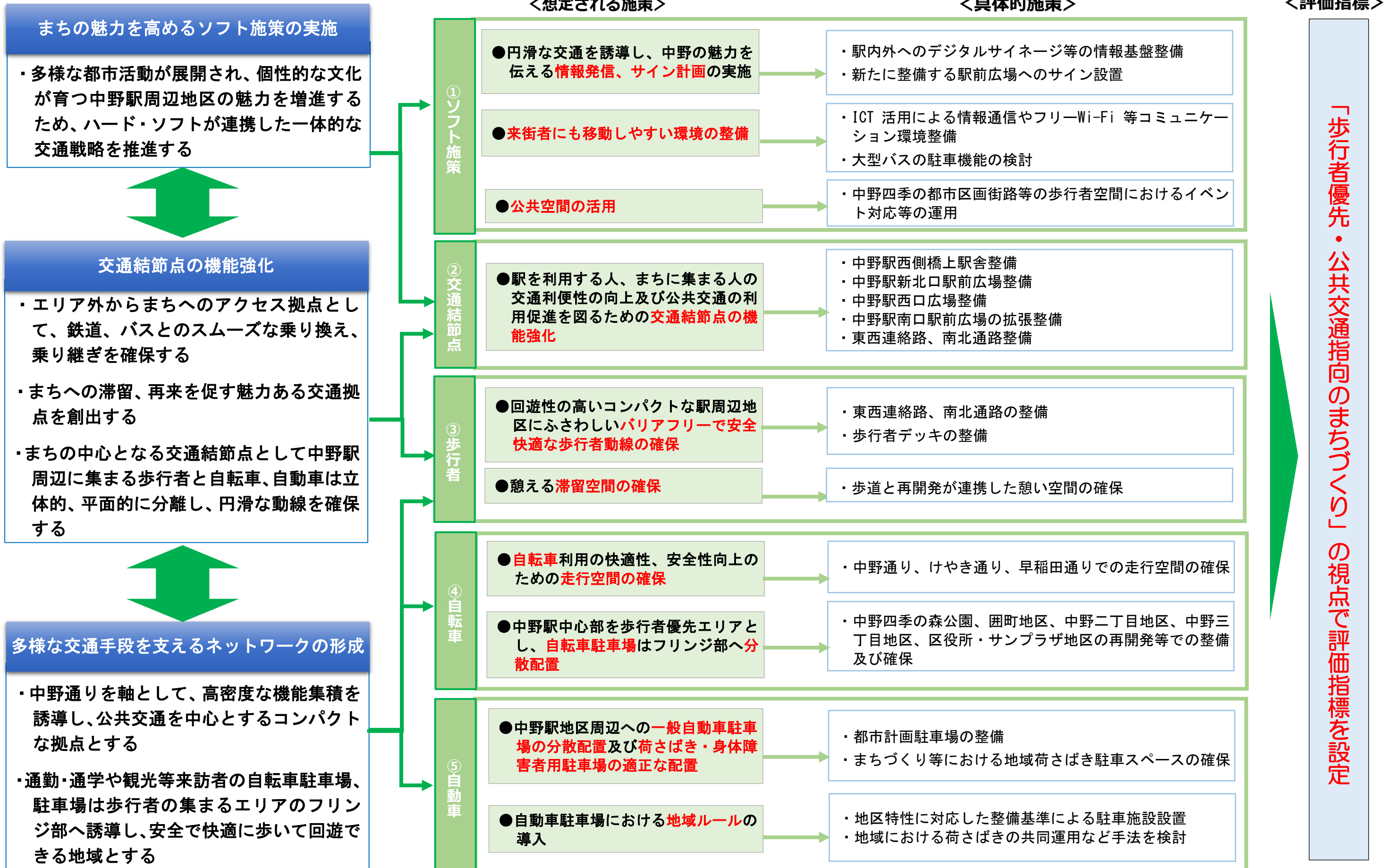
中野駅周辺地区の将来像、強み及び課題を踏まえ、交通戦略の目標を以下のとおり定めます。





### 5. 施策パッケージ

「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」の実現に向け、総合的かつ戦略的に交通施策を推進するため、以下のような施策を実施します。



◆戦略目標図

- ①ソフト施策
- ③歩行者

区役所・サンプラザ地区再整備事業や新区役所整備に合わせて、デッキレベル歩行者動線の検討を進める。

●バリアフリーで安全快適な歩行者動線

- ▶ 東西連絡路、南北通路の整備
- ▶ 歩行者デッキの整備

▼東西連絡通路



●憩える滞留空間の確保

- ▶ 歩道と再開発が連携した憩い空間の確保

▼中野四季の都市



●来街者にも移動しやすい環境整備

- ▶ ICT活用による情報通信やフリーWi-Fi等コミュニケーション環境整備



[Wi-Fiスポットの整備イメージ例]  
2020年に向けた社会全体のICT化 アクションプラン(総務省)から引用

- ▶ 大型バス駐車機能の検討

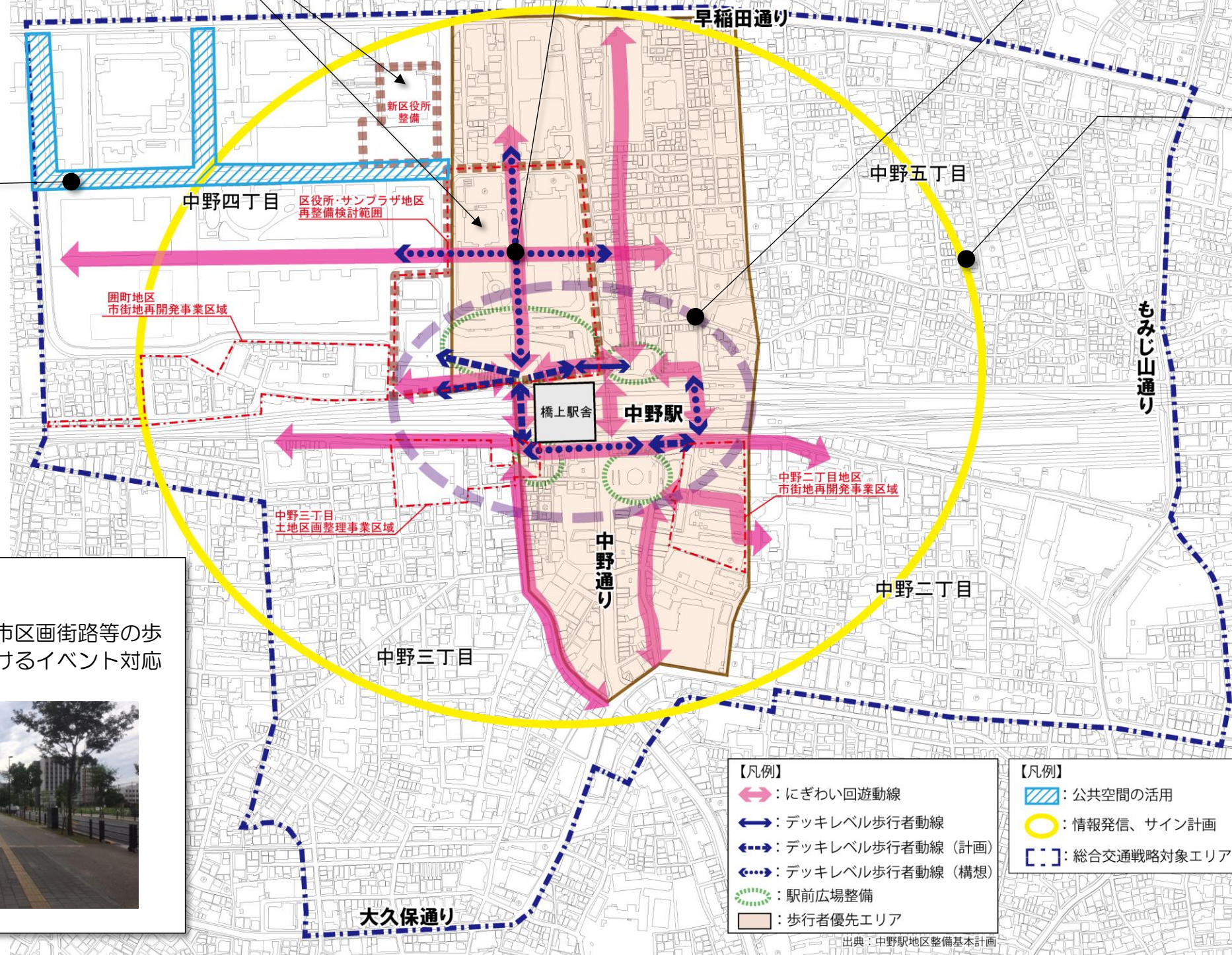
●情報発信、サイン計画

- ▶ 駅内外へのデジタルサイネージ等の情報基盤整備
- ▶ 新たに整備する駅前広場へのサイン設置



訪日旅行センター サイネージ(東京駅)  
出典：デジタルサイネージの現状と活用事例(総務省)

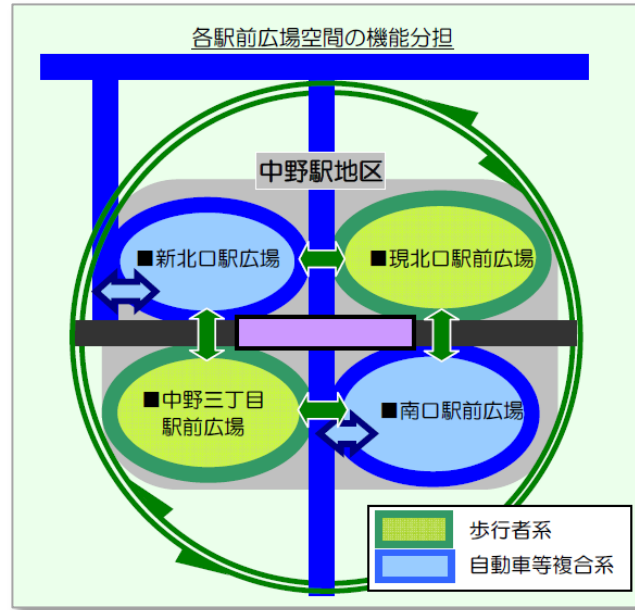
▼デジタルサイネージ



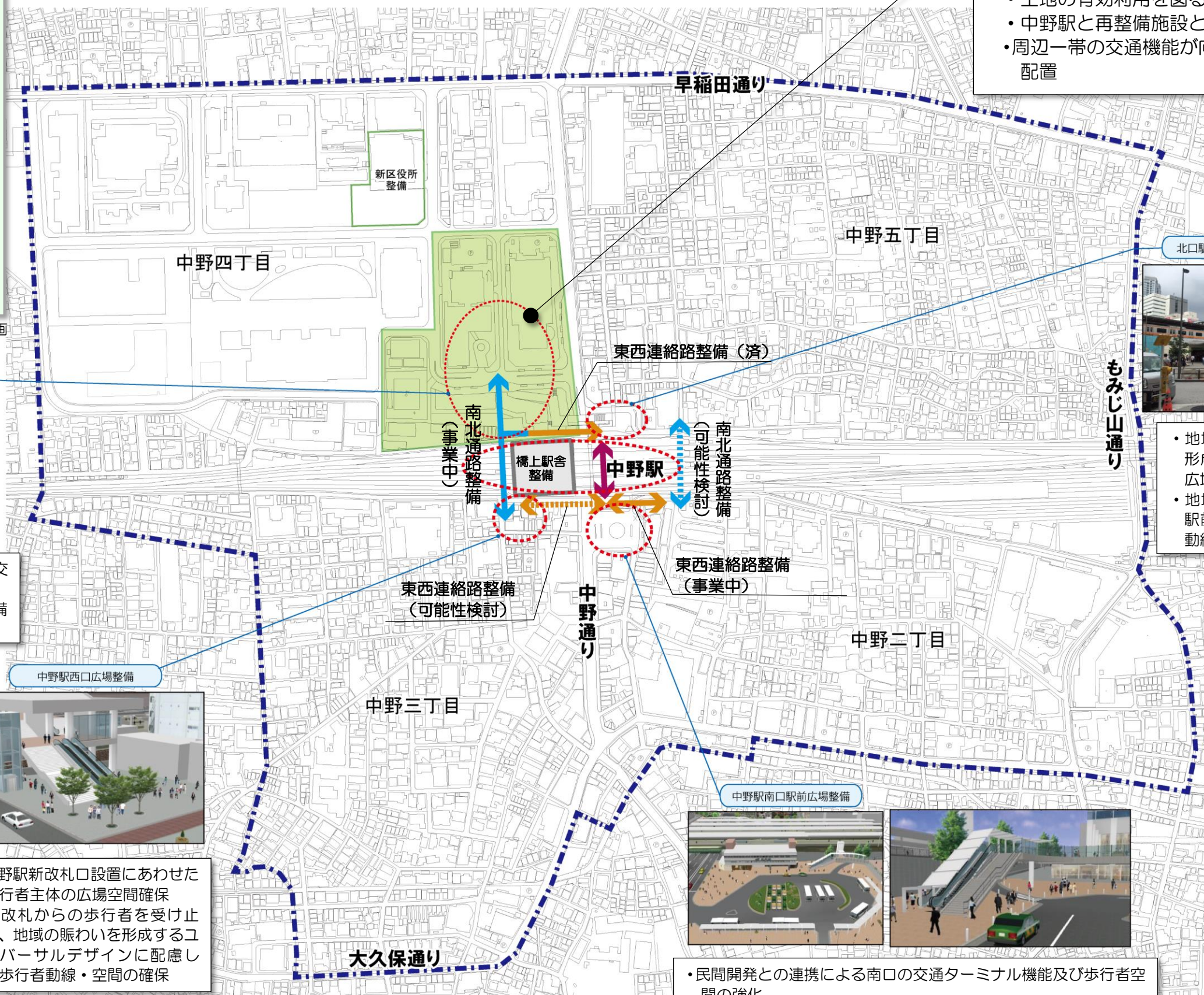
- |   |   |
|---|---|
| <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↻：にぎわい回遊動線</li> <li>↔：デッキレベル歩行者動線</li> <li>↔(点線)：デッキレベル歩行者動線(計画)</li> <li>↔(虚線)：デッキレベル歩行者動線(構想)</li> <li>⊙(点線)：駅前広場整備</li> <li>■：歩行者優先エリア</li> </ul> | <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▨：公共空間の活用</li> <li>○(黄)：情報発信、サイン計画</li> <li>□(点線)：総合交通戦略対象エリア</li> </ul> |
|---|---|

出典：中野駅地区整備基本計画

②交通結節点



出典：中野駅地区整備基本計画



区役所・サンプラザ地区  
周辺地区との回遊性を重視した機能配置

- ・土地の有効利用を図る大街区化
- ・中野駅と再整備施設との機能連携
- ・周辺一帯の交通機能が向上する公共基盤配置



- ・地域の利便性確保と賑わい形成に資する歩行者主体の広場の創出
- ・地域のまちと駅及び新北口駅前広場とをつなぐ歩行者動線の整備

中野駅新北口駅前広場整備



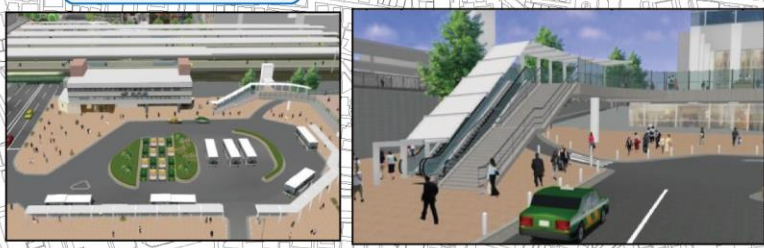
- ・新しい中野の顔となる都市型複合交通ターミナルの整備
- ・北側の自動車交通処理空間の整備（バス、タクシー、一般車）

中野駅西口広場整備



- ・中野駅新改札口設置にあわせた歩行者主体の広場空間確保
- ・新改札からの歩行者を受け止め、地域の賑わいを形成するユニバーサルデザインに配慮した歩行者動線・空間の確保

中野駅南口駅前広場整備



- ・民間開発との連携による南口の交通ターミナル機能及び歩行者空間の強化
- ・南側の自動車交通処理空間の整備（バス、タクシー、一般車）

④自転車

●自転車駐車場の分散配置

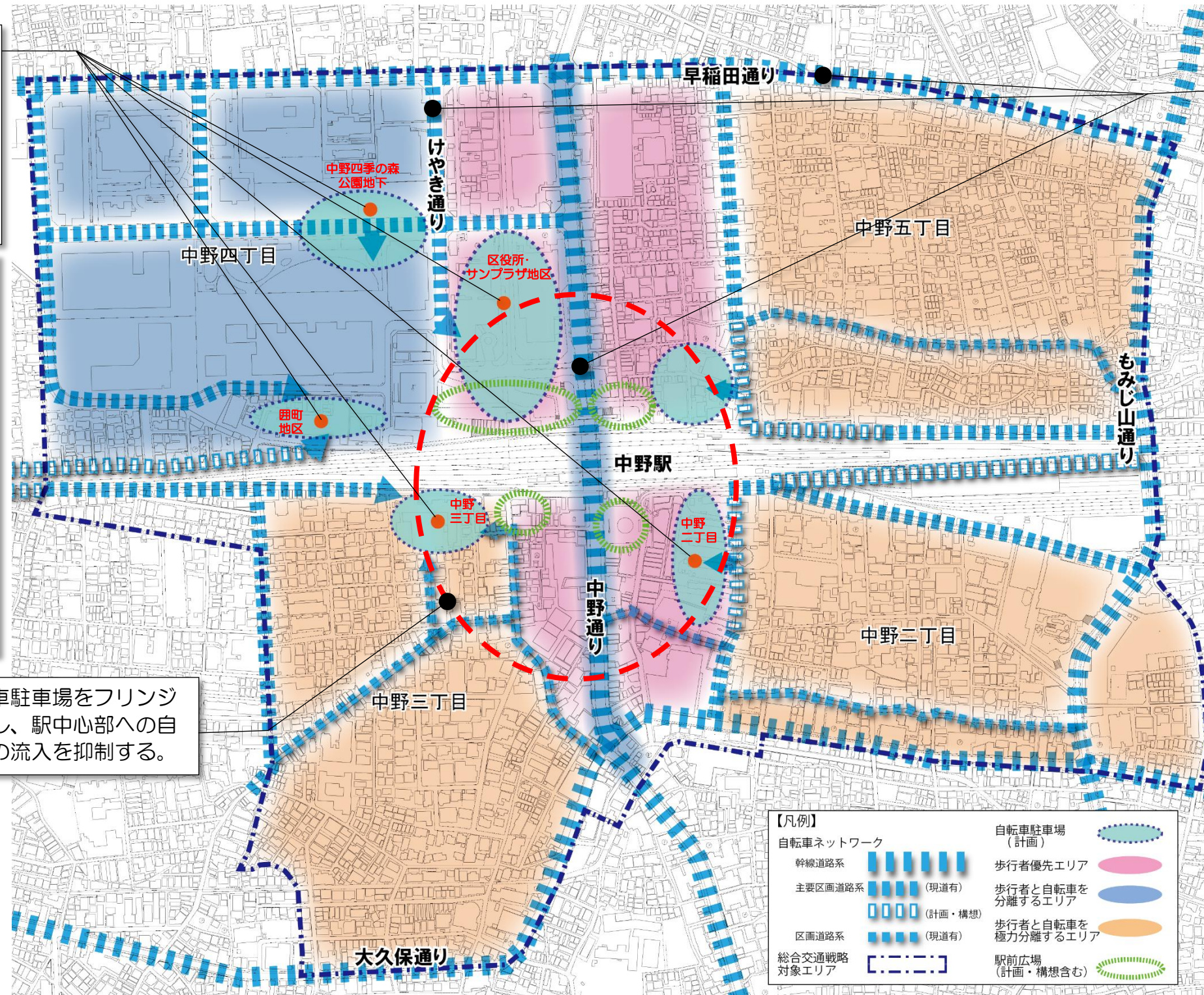
- 中野四季の森公園、団町地区、中野二丁目地区、中野三丁目地区、区役所・サンプラザ地区の再開発等での整備及び確保

将来の自転車駐車場の収容台数

位置	収容台数
中野四季の森公園地下	約 1,500 台
区役所・サンプラザ地区	約 1,500 台
団町地区	約 1,500 台
中野二丁目	約 500 台
中野三丁目	約 1,000 台
合計	約 6,000 台

出典：中野駅周辺自転車駐車場整備計画

自転車駐車場をフリンジ配置し、駅中心部への自転車の流入を抑制する。



●自転車利用の快適性、安全性向上のための走行空間の確保

- 中野通り、けやき通り、早稲田通りでの自転車走行空間の確保

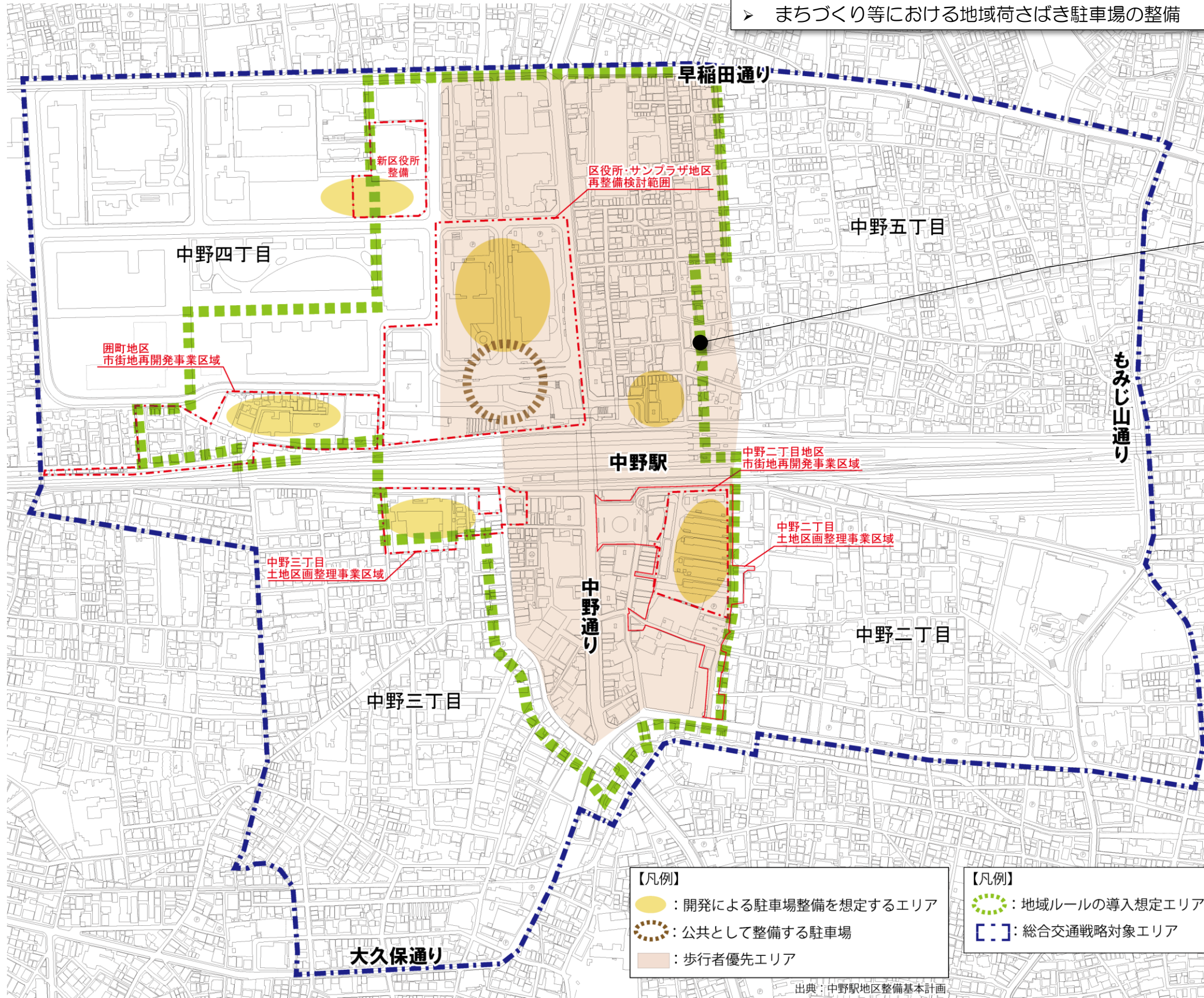
〔自転車走行空間事例〕



出典：中野駅地区整備基本計画

⑤自動車

- 一般自動車駐車場の分散配置及び荷さばき・身体障害者用駐車場の適正な配置
  - 都市計画駐車場の整備
  - まちづくり等における地域荷さばき駐車場の整備



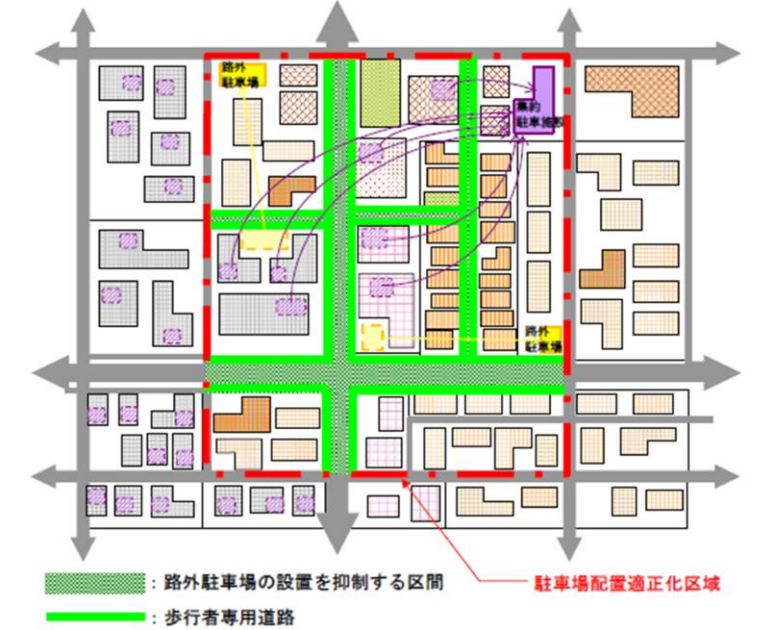
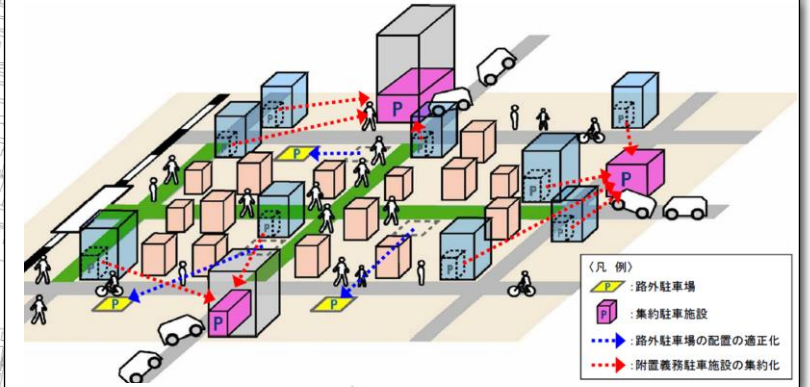
【凡例】  
 ●：開発による駐車場整備を想定するエリア  
 ○：公共として整備する駐車場  
 ■：歩行者優先エリア

【凡例】  
 ○：地域ルール導入想定エリア  
 □：総合交通戦略対象エリア

出典：中野駅地区整備基本計画

- 自動車駐車場における地域ルールの導入
  - 地区特性に対応した整備基準による駐車施設の設置

〔駐車場の配置適正化のイメージ〕

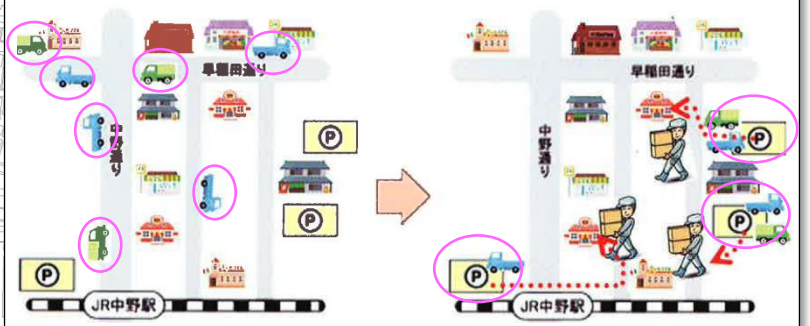


〔駐車場の配置適正化による効果〕

- ・人中心の歩行者空間形成
  - ・にぎわいや都市の魅力創出
  - ・まち並みの連続性確保（景観向上）
- 出典：駐車場からのまちづくり（国交省）

- 荷さばきの共同運用など手法の検討

〔荷さばき駐車場の共同運用のイメージ〕

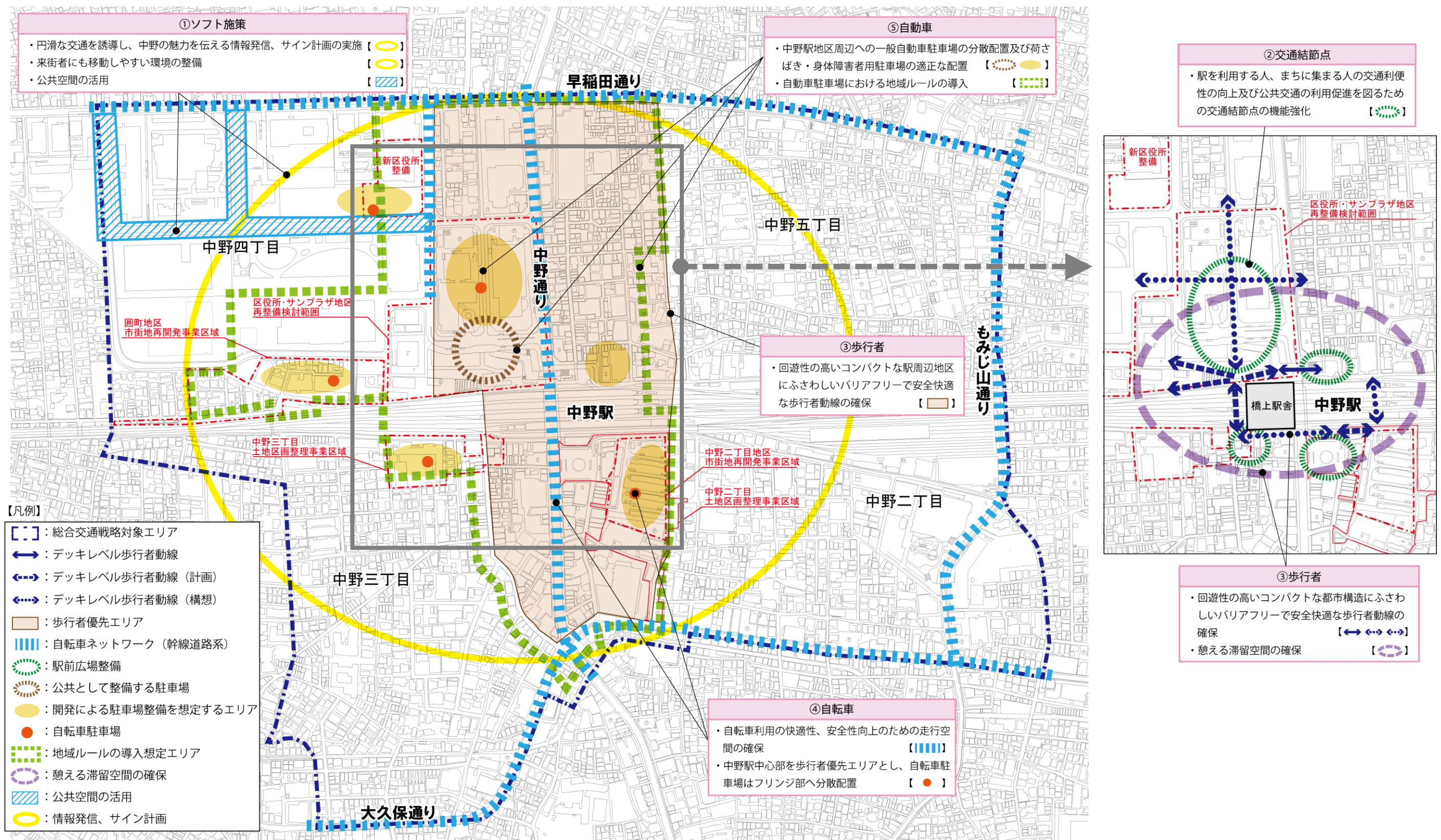


路上で荷さばき

駐車場に止めて店舗へ集配送

出典：平成 21 年度東京都社会実験実態調査

交通戦略重ね合わせイメージ図



## 6. 評価指標、数値目標

交通戦略の目標を効果的に実現するため、当面の戦略期間である平成37年度を見据えて指標を設定し、施策の進行管理を行うとともに、定期的に評価・見直しを行います。

### ◆交通戦略の目標

「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」の視点で評価指標を設定

### ◆評価指標の考え方

① 歩行者優先のまちづくり

② 公共交通指向のまちづくり

「都市・地域総合交通戦略のすすめ ～総合交通戦略策定の手引き～（国土交通省 平成26.8）」にて、評価指標選定の留意点として下記の通り整理。

「評価指標」は、戦略目標の達成状況、施策実施の効果を的確に表すものであり、地方公共団体等が自ら設定、定義を行うこととし、評価指標の選定に際して、以下の点に留意すべきである。






- ① 市民へのわかりやすさ
- ② 目標に対する現状と施策実施後の説明力
- ③ データ入手の容易性と継続性
- ④ 交通のほか、社会、環境等の広い視点

中野区では、毎年「中野区区民意識・実態調査」\*を実施しており、駅や歩行者環境に関する満足度を調査していることから、その結果を活用。

・歩行環境に対する満足度の向上  
 （混雑して歩きにくいと回答した割合の減少、自転車と歩行者が混在して危険と回答した割合の減少）

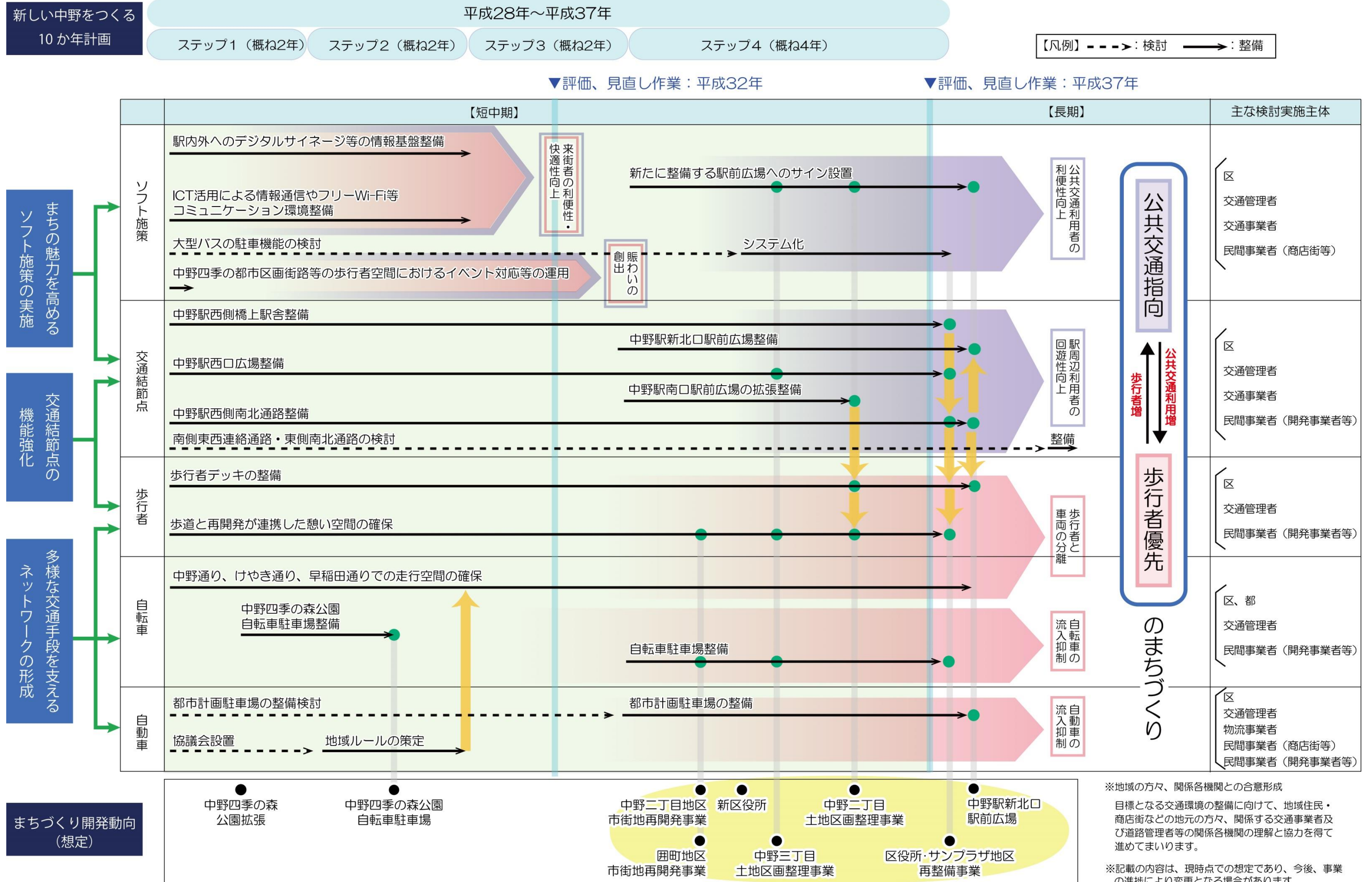
・駅利用者の満足度の向上  
 （駅の南北が行き来しづらいと回答した割合の減少）  
 ・中野駅周辺へ行く際によく利用している交通手段の比率  
 （公共系（電車、バス、タクシー）の交通手段の利用率）  
 ※交通手段の比率は、東京都市圏PT調査にて定期的（10年おき、次回平成30年予定）に中野駅周辺地区を含むゾーンについて、施設別、時間別等の詳細のデータを調査しており、当該結果も用いて補足を行う。

### ◆数値目標の設定

	指標	現況値	目標
歩行者優先のまちづくり	【中野区民意識調査】 自転車と歩行者が混在して危険と回答した割合（％）	平成27年 57.7%	 (現況より減少)
	【中野区民意識調査】 混雑して歩きにくいと回答した割合（％）	平成27年 56.5%	 (現況より減少)
公共交通指向のまちづくり	【中野区民意識調査】 駅の南北が行き来しづらいと回答した割合（％）	平成27年 30.6%	 (現況より減少)
	公共系（電車、バス、タクシー）の交通手段の利用率（％）	【中野区民意識調査】 区民意識の経年でのモニタリング 平成27年 電車16.4%、バス48.9%、 タクシー6%（※複数回答あり） 【東京都市圏PT調査結果（中野駅を含む小ゾーン）】 平成20年 電車43.4%、バス7.1%、 タクシー1.2%	 or  （中野区の公共系交通手段の利用率は既に高いことから、向上・維持を目標とする）

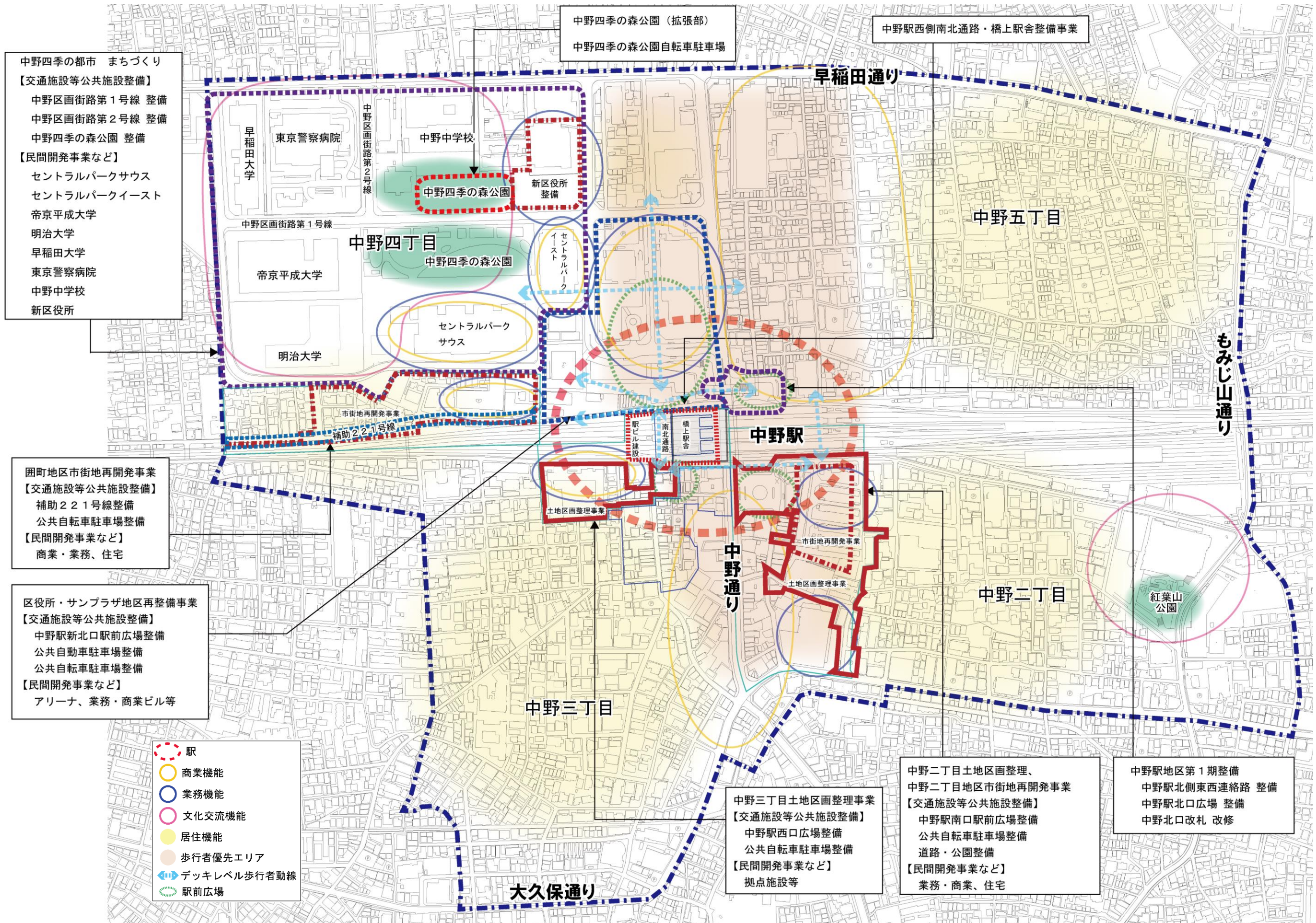
### 7. 実現に向けたロードマップ

将来像の具体化に向けた各施策のロードマップを、まちづくりの開発動向とあわせて示します。各種施策の実現に向け、各検討実施主体と共に取り組みます。





■中野駅周辺地区の主な事業



中野四季の都市 まちづくり  
 【交通施設等公共施設整備】  
 中野区画街路第1号線 整備  
 中野区画街路第2号線 整備  
 中野四季の森公園 整備  
 【民間開発事業など】  
 セントラルパークサウス  
 セントラルパークイースト  
 帝京平成大学  
 明治大学  
 早稲田大学  
 東京警察病院  
 中野中学校  
 新区役所

困町地区市街地再開発事業  
 【交通施設等公共施設整備】  
 補助221号線整備  
 公共自転車駐車場整備  
 【民間開発事業など】  
 商業・業務、住宅

区役所・サンプラザ地区再整備事業  
 【交通施設等公共施設整備】  
 中野駅新北口駅前広場整備  
 公共自動車駐車場整備  
 公共自転車駐車場整備  
 【民間開発事業など】  
 アリーナ、業務・商業ビル等

- 駅
- 商業機能
- 業務機能
- 文化交流機能
- 居住機能
- 歩行者優先エリア
- デッキレベル歩行者動線
- 駅前広場

中野四季の森公園（拡張部）  
 中野四季の森公園自転車駐車場

中野駅西側南北通路・橋上駅舎整備事業

中野三丁目土地区画整理事業  
 【交通施設等公共施設整備】  
 中野駅西口広場整備  
 公共自転車駐車場整備  
 【民間開発事業など】  
 拠点施設等

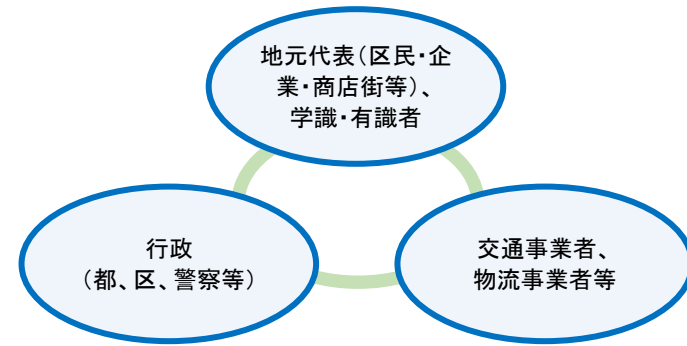
中野二丁目土地区画整理、  
 中野二丁目地区市街地再開発事業  
 【交通施設等公共施設整備】  
 中野駅南口駅前広場整備  
 公共自転車駐車場整備  
 道路・公園整備  
 【民間開発事業など】  
 業務・商業、住宅

中野駅地区第1期整備  
 中野駅北側東西連絡路 整備  
 中野駅北口広場 整備  
 中野北口改札 改修

## 8. 交通戦略の推進に向けた取組み・推進管理体制の構築

### （1）交通戦略の推進に向けた検討体制の構築

交通戦略の施策実施にあたっては、推進管理体制を適切に構築するとともに、関係する交通事業者及び道路管理者、地域住民・商店街などの地元の方々と協力、連携し、進捗状況を確認しながら、推進管理を行っていきます。



### （2）交通戦略の評価と見直し

施策の実施にあたっては、PDCA の実施により交通戦略目標の達成に寄与しているかどうかを定期的に評価・検証を行うとともに、社会情勢の変化や施策の進捗状況に対応しつつ、必要に応じて柔軟に見直しを図りながら進めていきます。

なお、交通戦略の評価と見直しにあたっては、「新しい中野をつくる10か年計画（平成28年4月）」と連携することにより、まちづくりと一体的に、総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図っていきます。本戦略では、平成37年頃を見据えた目標を掲げているため、10か年計画と同様に平成32年に評価や見直しを行い、その後も5年毎に評価、見直しを行います。

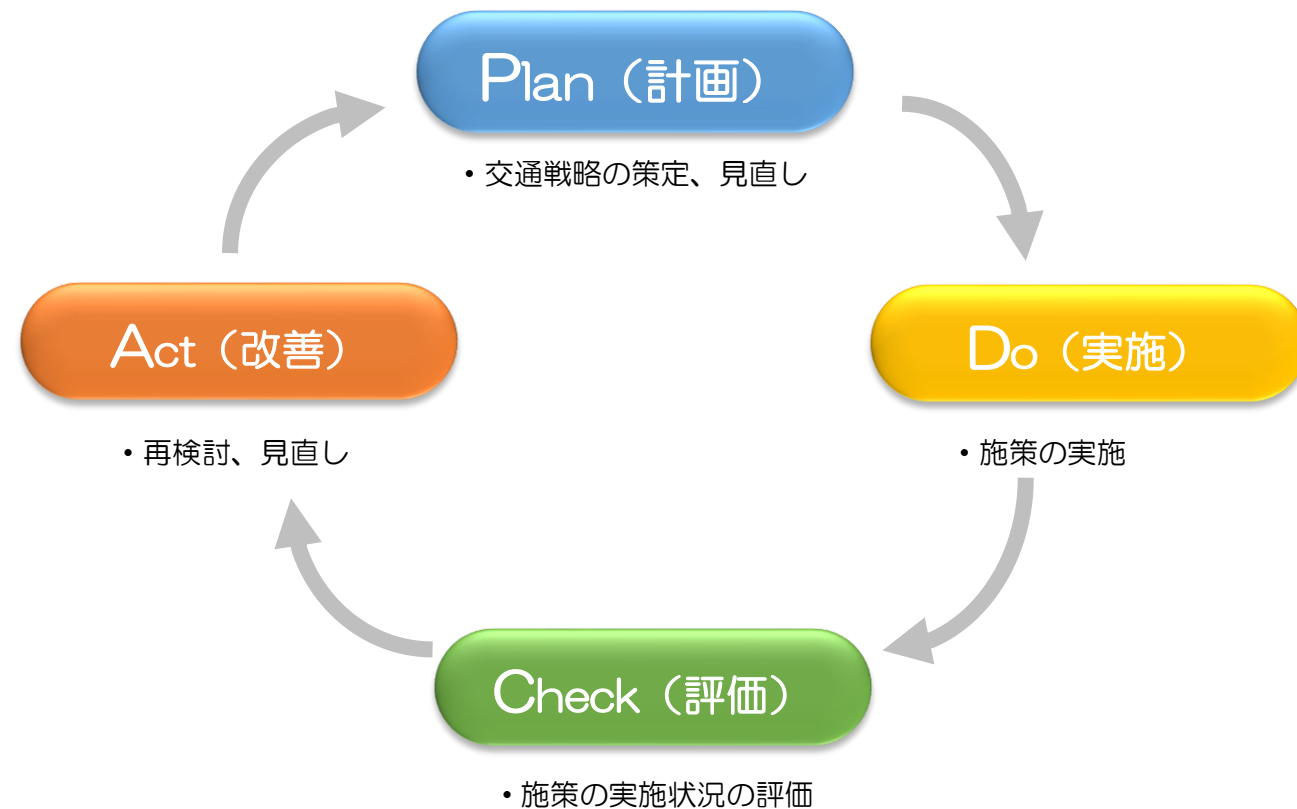


図 PDCA サイクルのイメージ

### 【参考】新しい中野をつくる10か年計画 第3次（平成28年度～平成37年度）

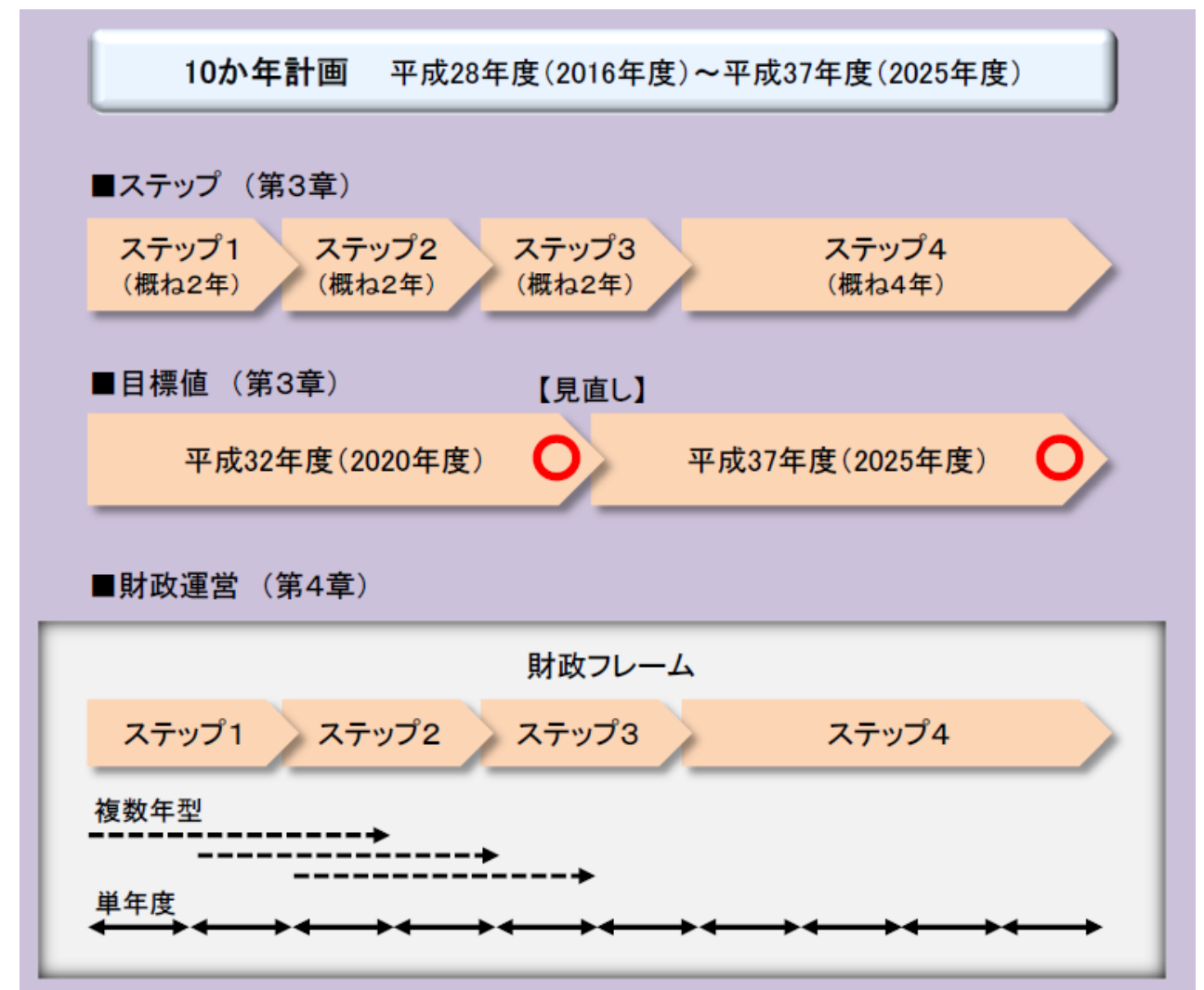
#### ①計画の性格

10か年計画は、中野区基本構想（平成28年3月改訂）で描く基本理念を実践するとともに、10年後の中野のまちの姿を実現するために、区が取り組むべき方策を明らかにしている。本計画では、中長期的な目標と戦略を明示し、目標を達成するための手段である事業について、予算や人員などの経営資源を最大限に活用し、最も効率的、効果的に展開していくための基本的な方向が示されている。

#### ②計画と財政運営

10か年計画は、目標達成をめざした取組の展開や時期を4つのステップに分けて表している。

10年間の財政フレームについては、計画の策定段階で想定する事業内容や実施時期を踏まえ、ステップごと（概ねステップ1からステップ3までは2年間ずつ、ステップ4を4年間）でまとめて示している。各年度の予算は、この財政フレームを基本として編成していくが、目標達成に向けた事業の変動等に適切に対応していくため、概ね3年程度の事業規模を想定した中で予算の編成・管理を行うなど、柔軟な財政運営のもとで目標の着実な実現をめざす。



## 1 開催概要と主な意見

### 1) 第2回検討会

日 時：平成28年10月21日（金）13：30～15：30

会 場：中野区産業振興センター

説明内容：・交通戦略目標について  
・施策パッケージについて  
・評価指標、数値目標の設定について

#### 主な意見

- ・ 施策パッケージは、まちの開発の動向と合わせて段階的な整理が必要ではないか。
- ・ 交通結節点を考える際にはネットワークを整理し、バスや歩行者の駅勢圏の広がりを見るべき。
- ・ 地域の荷捌きについて、モノの動きのデータをとって駐車場整備を検討してほしい。
- ・ 評価指標の公共交通手段の利用率について、指標が区民ベースになっており、来街者も含めた評価は可能かどうか検討してほしい。客観的に評価できるようPT等の調査も利用すべき。

### 2) 第3回検討会

日 時：平成28年12月19日（月）13：30～15：30

会 場：中野区商工会館

説明内容：・交通戦略の内容、構成について

#### 主な意見

- ・ 施策の方向性について、交通結節点は乗り換えだけでなくまちでの滞留の視点も重要ではないか。
- ・ 中野駅北口地区（5丁目）の課題や施策が見えにくい。
- ・ 戦略目標図における各施策の図を重ねてみると、必要な内容が分かり難い。戦略の図示の仕方を工夫すべき。
- ・ 実現に向けたロードマップでは、各施策のつながりやステップが見えないので検討が必要。