

## これまでの検討委員会における意見の反映

第1回 検討委員会  
第2回 検討委員会  
第3回 検討委員会

平成 25 年 11 月 26 日 (火)  
平成 26 年 1 月 28 日 (火)  
平成 26 年 3 月 26 日 (水)

### ■交通の現状分析について

#### ○交通動向について

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・パーソントリップ分担率の平成 10 年と 20 年の比較では、鉄道利用が増え、自動車が減っているが、何故鉄道を利用し、駅までどのような交通手段か、もう少し分析が必要ではないか。</p>	<p>・今回実施しているパーソントリップ調査等の範囲で分析できる内容については、因果関係を整理する。</p> <p>・今回の明らかできなかった分析については、機会をとらえ引き続き研究していく。</p>	<p>第 2 章 2. 交通特性</p>

#### ○拠点間の動きについて

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・市内の地域間の動きは、具体的にはどのような交通があるのか。</p>	<p>・例えば、八王子駅周辺へは、朝夕は通勤・通学の利用が多く、昼間は買物が多いと考えられる。今後は八王子インター周辺では物流拠点が予定されているため、就業、物流等が考えられるなど、拠点間は時間帯や場面により様々な交通が行き来すると考えられる。</p>	<p>・第 2 章 2. 交通特性</p>
<p>・拠点を位置付けると、拠点間を結びたくなるが、利用者がいなければ結んでも仕方ない。これまでの分析でわかったことはあるか。</p>	<p>・例えば、四谷地区から北野駅方面の動きはあまりみられない。八王子駅周辺を都市中心拠点とした動きや、産業拠点への通勤・通学、物流等がみられる。</p>	

#### ○鉄道駅周辺の居住動向について

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・八王子の場合、駅周辺に住んでいる発想はあまりないと思う。八王子駅周辺は確かにマンションが建ち始め増えているが、西八王子駅は増えている形跡がない。</p> <p>・駅周辺に住宅地が集積するのは望ましいが、めじろ台では人口が減少して、空き家が増え、管理できていない。土地の分割ができず、不動産を転売できない状況が起きている。</p>	<p>・今回実施している調査の範囲で分析できる内容については、因果関係を整理する。</p> <p>・今回の明らかできなかった分析については、機会をとらえ引き続き研究していく。</p>	<p>・第 2 章 1-1. 人口動態</p>

<p>・駅周辺を歩ける街にするためには、市が郊外部の家を買い上げ、それを元手に駅周辺に住んでもらうことはできると思うが、予算がない。歩ける街づくりは望ましいが、議論の入口論で詰まってしまう。</p>		
---	--	--

## ■ 計画の視点について

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・本市が広域交通の要衝地であることを活用した、施策展開ができないか。</p>	<p>・「都市交通の将来像」の中で、交通要衝地であることを示し、広域的な交通利便性を活かした施策展開を研究していく。</p>	<p>第4章 1. 施策体系 「基本目標1」 「都市交通の将来像」</p>
<p>・ハード整備が完了しつつある中で、今後どのように維持管理していくか、市民の視点で考えることが必要ではないか。 (例えば2月の大雪で、どのような優先順位で除雪を進めるかなど、市民の視点での管理が必要ではないか。)</p>	<p>・バス路線や、利用者の多い路線の優先度を上げて除雪するなど、国、都、市、事業者の連携は必要と思われる。 ・特に、非常時に市民の視点で、各道路管理者が連携して維持管理できるよう機会をとらえ連携のあり方について研究していく。</p>	<p>・第5章 3. 協働の考え方</p>
<p>・高齢化の進展や自動車交通の減少が予想される中で、交通政策の見直しが必要ではないか。(例えば、自動車交通が減った分、車線数を減らし、一方通行やゾーンの規制により歩行者や自転車に優しい道にするとか、道路整備だけでなく、利用する観点で施策を整理してはどうか。</p>	<p>・今回実施している調査においては、自動車交通が減少するという明確な結果は得られていない。 ・そのため、自動車交通減少を前提とした議論は現時点で難しい状況であるが、今回の明らかできなかった分析については、機会をとらえ引き続き研究していく。</p>	<p>・第2章 2. 交通特性</p>
<p>・交通事故は高齢になるほど増加しているが、自動車自粛を掲げるなら、様々な施策と連動して考えてはどうか。</p>	<p>・高齢者の交通事故抑制施策については、即効性のある解決策は、簡単には得られてない状況である。高齢者向けの交通安全教室などにより、地道に安全教育をすすめ、事故の減少を目指していく。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「交通安全対策の推進」</p>
<p>・高齢者にとって1～2km歩くのは大変であるが、運転免許証の返納を積極的にすすめる施策は疑問が残る。</p>	<p>・高齢者運転免許自主返納については、警察が取り組んでいる事業である。 ・今後とも関係所管と連携しながら、長期的視点で高齢者の移動確保に関する方策とあわせて研究していく。</p>	<p>・具体的に記述しない</p>
<p>・高齢者の移動が増える中で、具体的に高齢者に計画への反映方針した交通をどうするのか明確にしてはどうか。</p>	<p>・計画全般を通じて、高齢化社会の到来を前提とした内容となっている。 ・例えば高齢者の移動を支援するため、バスの利便性の向上を図るとともに、高齢者の交通事故抑制施策をすすめる。また、中心市街地に外出しやすいように歩きやすい環境づくりやバリアフリー施策を行っていく。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「だれもが不便なく移動できるバス路線網の整備」 「交通安全対策の推進」</p>

## ■ 計画内容に対する提案

### ○多摩都市モノレール

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・多摩都市モノレールの導入について検討してはどうか。</p> <p>・現行計画の四谷方面へのモノレール導入は、進展しておらず、西部地域は、陸の孤島になっている。</p> <p>・北部には鉄道が全くない。現状で道路拡幅や、路線バス増加など難しく、京王八王子駅から地下でサマーランド方面を連絡するなど、北部エリアにモノレールや地下鉄等を導入してはどうか。</p>	<p>・軌道系交通については、本市の地域間の連携強化や地域の利便性の視点から、事業の早期実現が望まれているが、事業費や採算性などから非常に難しい状況である。</p> <p>・今後は八王子ビジョン 2022 や都市計画マスタープランなどで示されている、周辺のまちづくりや事業費等の問題を含め、長期的な視点で取り扱いについて検討するとともに、早期事業化に向け、関係機関へ働きかける。</p>	<p>・第 4 章</p> <p>1. 施策体系</p> <p>「地域間のアクセス性を高める地域間公共交通」</p>

### ○鉄道

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・一般的にバス利用圏は 3～500mで、鉄道は 1 km程度だが、JR の駅間距離は長い。鉄道中心のまちづくりを目指すなら、八王子駅と西八王子駅間に駅をつくる議論も面白いかもしれない。</p>	<p>・新駅の必要性については、これまで十分な議論がされていないため、将来のまちづくりのあり方をふくめ、機会をとらえ研究していく。</p>	<p>・具体的に記述しない</p>
<p>・中央線の連続立体化と八高線のシームレス化については、この検討会でも取り上げてはどうか。</p>	<p>・JR 八高線と JR 横浜線の連結化により、駅構内の混雑緩和、乗降客数の増加、ターミナル駅としてのポテンシャル向上が期待できるため、連結化に向け関係機関と検討をすすめる。</p>	<p>・第 4 章</p> <p>1. 施策体系</p> <p>「鉄軌道系交通網の機能強化」</p>
<p>・鉄道は沿線地域と一緒にあって、沿線ブランドの向上が重要だと考える。鉄道会社から、駅利用者数は最新のデータを出す事も可能である。</p> <p>・鉄道は、ブランドづくりだけでなくプラスαの施策が必要ではないか。</p>	<p>・交通だけではなく、まちづくり全体を含めた取り組みとなるため、今後、計画を推進する中で関係機関と情報交換を行い長期的な課題として研究していく。</p>	<p>・具体的に記述しない</p>

○広域交通網

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・市内の交通だけでなく、市外との交通の議論も必要ではないか。(周辺の自治体との連携した検討などを考えたかどうか。)</p>	<p>・既存の中央道、圏央道をはじめ、八王子南バイパス、北西部幹線道路、さらにリニア新幹線などの整備が進められている。</p> <p>・周辺自治体との連携については、必要に応じて調整を図っていく。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「防災・物流・医療ネットワークに資する広域交通網の充実」</p>
<p>・国では国道20号バイパスを整備しており、車の分散を目指している。圏央道の整備率はここ数年で9割となり、やっと利用して頂ける状況になった。今後はICからのアクセスや、拠点整備とあわせて利用して頂けると、新たな交通の流れができると思う。</p>		<p>・第4章 1. 施策体系 「防災・物流・医療ネットワークに資する広域交通網の充実」</p>
<p>・相模原市はリニアが整備されるが、八王子はバスでリニアに向かう流れという考えもあると思う。</p>	<p>・現時点で、リニア新駅が予定されている橋本駅から直接八王子駅を結ぶ、バス路線がないが、今後リニア新駅の近接している八王子の利便性を活かす取り組みの一つとして、機会をとらえ実現可能性や、集客の可能性について研究していく。</p>	<p>・具体的に記述しない</p>
<p>・「交通結節点の機能を高める交通体系」として、都市マスで示されている広域的な交通結節機能を高め、企業誘致に結ぶ、リニア新幹線と連携し集客する機能をどう実現するのか議論してはどうか。</p>		<p>・第4章 1. 施策体系 「防災・物流・医療ネットワークに資する広域交通網の充実」 「市域の円滑な交通流動性の確保」</p>
<p>・都では都市計画道路を対象に、第3次事業化計画を進めており、平成28年度からは第4次事業化計画を予定している。広域交通網として効果の高い区間について、市とも相談しながら検討したい。</p>	<p>・第4次事業化計画については、整備の必要性を整理し、関係機関と調整しながら、優先的に整備を進める道路について設定することとする。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「防災・物流・医療ネットワークに資する広域交通網の充実」 「市域の円滑な交通流動性の確保」</p>
<p>・交差点部の改良についても、交通の流れや安全性という観点で検討している。</p>	<p>・都や市が実施している交差点すいすい事業について、整備の必要性を整理し、関係機関と調整しながら、優先的に整備を進める交差点について設定する。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「市域の円滑な交通流動性の確保」</p>
<p>・中央道は、昨年、渋滞対策検討ワーキングで、渋滞発生箇所や原因を分析し、対策を検討しているが、一方で、財政状況も厳しく、人口も減少する中で、新たな道路ネットワーク整備は難しく、既存の中央自動車道の機能強化など、引き続き対策を検討していきたい。</p>	<p>・中央道だけではなく、首都圏道路ネットワークの利便性の向上は、道路ネットワークの機能を発揮するために重要だと考える。</p> <p>・市としても、首都圏道路ネットワークの利便性に向けた取り組みが進められるよう、要望活動を通じて要請していく。</p>	<p>第4章 1. 施策体系 「防災・物流・医療ネットワークに資する広域交通網の充実」</p>

○路線バス

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・延長が長いバス路線は、定時性が確保できず、座れない等の不満が重なり、バス離れの遠因になる。</p>	<p>・利便性の悪い路線設定などについては、必要に応じて、バス事業者などと協議しながら公共交通ネットワークの再編検討を進めていく。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「だれもが不便なく移動できるバス路線網の整備」</p>
<p>・路線延長が長いバスについては途中に、小さなバスターミナル等を整備したらどうか。</p>		
<p>・路線バスは長くなる程、利用者が減るといデータを整理してはどうか。</p>		
<p>・バスで移動する場合、運賃が高く、乗換え運賃などが高いのはやむを得ないが、高いと思う。</p>		
<p>・バスの乗り継ぎが上手くいかなく、値段も高いという課題があり、悩ましい課題であるが、一日乗車券、金額式のIC定期券などの取り組みを行っている。</p>		
<p>・バス運賃は、日本は独立採算制度を守っているため、難しい面もある。</p>		
<p>・市内の、鉄道やバスを1回の料金で移動可能な仕組みは、どこかに事業者がコントローラーを設置し、オペレーションすれば可能であるが、何かを選択するという意思決定が必要だ。</p>		
<p>・市内のバス路線は、八王子駅へ一極集中させずに、周辺を走るバスがあってもよいと感じる。</p>		
<p>・路線バスは、駅を中心に放射状に配置されており、はちバスでは周辺施設を一部カバーしているが、採算性をふまえ議論できるとよい。</p>		
<p>・八王子駅北口周辺から富士森公園へバスで行く時や、逆に南口周辺からいちよホールへ行く場合、乗り継がないと行けないため、1本で行けるようなバスが運行されたら良いのではないか。</p>	<p>・市民から要望が多く、事業性が見込まれる路線についてはバス事業者などと協議しながら公共交通ネットワークの再編検討を進めていく。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「だれもが不便なく移動できるバス路線網の整備」</p>
<p>・八王子駅へのルートは陣馬街道から甲州街道ではなく、北大通りを通ってはどうか。</p>		
<p>・高齢者はバスを立って待つことも苦痛だと思う。高齢化が進む中でバスを待つ人たちへの対応が必要ではないか。</p>	<p>・バス停留所のベンチなどは高齢者の外出支援につながることから、市が関係機関との調整を行い、設置できるよう努めていく。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「だれもが不便なく移動できるバス路線網の整備」</p>

<p>・仙台市では、市営バスと民間バス、地下鉄が協働で割引し、地下鉄では民間交通の宣伝や乗継情報も提供している。浜松市でも、デパートの買物客に帰りの切符を配布するなど、工夫している。</p>	<p>バスの利用促進策の手法の一つとして今後研究していく。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「だれもが不便なく移動できるバス路線網の整備」</p>
<p>・バスをメインに移動する都市は特徴だと思う。都内でも取組んでいる自治体は少ないため、都市計画と結び付けてビジョンを示してはどうか。</p>	<p>・第2次都市計画マスタープラン「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造を実現するため、沿道のバス路線網の充実を進めていく。</p>	<p>・第3章 2-2. 公共交通のめざすべき姿</p>

○乗合タクシー等

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・高齢化社会が進む中で、バスが利用できない方はタクシーを乗合で利用できるように、各地域にタクシーの乗合所等が出来ればよいと思う。</p>	<p>・交通空白地域や山間地などにおいて、主に自家用車を持たない高齢者の移動手段を確保する目的で地域の方々が中心となって実施する地域公共交通事業を進める。</p> <p>・乗合タクシーについても選択肢の一つとする。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「だれもが不便なく移動できるバス路線網の整備」</p>
<p>・これまで公共交通利用者数は右肩上がりだったが、今後は山間部などでタクシー等を上手に使うことも必要ではないか。</p>		
<p>・若者の自動車離れが進み、今後は買物難民が増えるのではないか。西部地域は人口減少が進み小さい交通を多様に考える必要があるのではないか。</p>		

○自転車

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・観光分野でも自転車をもっと活用してはどうか。</p>	<p>・現時点では、これまで十分な議論がされていないため、将来のまちづくりのあり方をふくめ、機会をとらえ研究していく。</p>	<p>・具体的に記述しない</p>
<p>・交通機関を自転車に移行する提案ができるなら、予算を付けて自転車走行空間を確保する必要がある。</p>	<p>・安全で快適な自転車利用環境を創出するためには、自転車走行空間の確保は重要である。様々な手法による自転車走行環境の整備を推進する。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「自転車ネットワークの整備」</p>
<p>・自転車が上手ではない人が車道を走ると、車の運転者も大変だ。自転車道など早急に始めてはどうか。</p>		
<p>・南大沢では自転車走行空間の社会実験をしているが、規制区間を拡大してはどうか。</p>	<p>・南大沢の実証実験については、実験結果をふまえ、他地区や周辺地域への拡大の可能性について研究していく。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「自転車ネットワークの整備」</p>
<p>・自転車の交通マナーを守ってもらうことも検討してはどうか。</p> <p>・警察を増員して規制すると品がない都市になる。アイデアを出して工夫してはどうか。</p>	<p>・自転車の交通事故抑制施策については、即効性のある解決策は、簡単には得られていない状況である。自転車安全教室などにより、地道に安全教育をすすめ、事故の減少を目指していく。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「交通安全対策の推進」</p>

○バリアフリー

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・前回計画ではユニバーサルデザインのみまちづくりという表現が後退しているように見受けられる。</p> <p>・ユニバーサルデザインの交通体系を前提にしないと、方向性として高齢化に向かないので検討してはどうか。</p>	<p>・従前のバリアフリーは、健常者の使用が前提で整備されてきた社会資本整備について、社会の中で多様な方々に目を向け、まずはバリアを無くしてきたが、次のステップとしてユニバーサルデザインという考えになってきたと思う。</p> <p>・今後はユニバーサルデザインの考え方が重要になるので、本計画でも反映する。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「交通バリアフリー環境の充実」</p>
<p>・建物等を建設する時、若い人だけの発想で整備すると、年を取って不自由にならないと気が付かないこともあるため、60歳以上の方を対象にした会議を開催してはどうか。</p>	<p>・現在、「八王子市交通バリアフリー情報交換会」を必要に応じて開催しており、障害者団体や高齢者団体にも参画して頂いている。</p> <p>・新たに年齢別の会議の開催については、上記情報交換会の中でも議論し、方向性を出す必要があると考える。</p>	<p>・具体的に記述しない</p>

○生活道路

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・防災をキーワードとして、防災と交通を結び付ける必要があるのではないかと。 (例えば、生活道路は、人や自転車の安全確保だけでなく、延焼を防ぐ効果もある。)</p>	<p>・生活道路は、防災面で支障をきたしている幅員4mに満たない道路の整備など、防災面からも重要である事を記述する。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「生活道路の安全性・利便性の向上」</p>
<p>・幅員が狭く消防車が入れない道路などについて、この計画で取り扱うか。 生活道路については粛々と進めているが、もっと積極的に行った方が良いのか。 住宅地の場合30km/hまでとか、中心市街地内は10~15km/hとか、走っても良いが、条件を付けるとか、トライすることで知恵が出てくると思う。</p>		<p>・第4章 1. 施策体系 「生活道路の安全性・利便性の向上」</p>

○観光

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・リニア新幹線・橋本駅と富士山の近接する高尾山について、地域の交通にプラスして、海外からの来訪者も増やすという視点も必要ではないか。</p>	<p>・交通だけではなく、観光政策を含めた取り組みとなるため、今後、計画を推進する中で関係機関と情報交換を行い長期的な課題として研究していく。</p>	<p>・具体的に記述しない</p>
<p>・高尾山の観光客は市内の観光巡りをするにも動きが取れない。市内の観光地を巡るプランや、マイクロバスの運行などのアイデアもあるのではないか。</p>		

<p>・市内の観光スポットを一日で廻れない場合、今は色々な媒体で情報を得られるため、情報が無いのと同じではないか。交通だけではカバーできないが、今後整理してはどうか。</p>	<p>・現時点では、これまで十分な議論がされていないため、将来の情報発信のあり方をふくめ、機会をとらえ研究していく。</p>	<p>・具体的に記述しない</p>
<p>・高尾山の来訪者を中心市街地に連れてくることや、それ以外の魅力を活かし、いかにお客様を引き込むか。地域としてのスポットや、行事などをしっかりと体系化し、もう少し発信力も含め、整備していく段階ではないか。</p>		
<p>・高尾山のケーブルカーの乗り場が満杯で待っている間、近くにある武蔵陵や南浅川の桜、多摩森林公園などにも行ってもらえるようなミニミニ観光を行ってはどうか。</p>		

### ○福祉と交通

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・高齢化社会が進み、バスを利用できない方に対して、タクシーを乗合で病院へ行くという施策を行っている地方都市もある。この計画でも福祉政策と絡めた提言も必要ではないか。</p>	<p>・福祉交通施策（リフト付自動車の利用、タクシー・ガソリン費助成金交付、介護タクシー、福祉有償運送、福祉センター送迎バスなど）については、福祉施策として整理し本計画の対象外として整理する。</p>	<p>・序章 1. 計画の位置付け</p>

### ○個別交通問題

意見	考え方	計画への反映箇所
<p>・八王子駅南口の観光バスの路上駐車については、道路拡幅などを検討してはどうか。</p>	<p>・個別の整備については、道路整備及び管理の中で計画への反映方針するものとする。</p>	<p>・第4章 1. 施策体系 「中心市街地の歩きやすさとにぎわいの創出」</p>
<p>・八王子署管内ではひよどり山周辺の工事に伴う、ダンプが増加している。今後イオンの整備等がある中で、ダンプの重大事故の発生が懸念されるため、ダンプ対策も必要ではないかと考えている。</p>		<p>・第4章 1. 施策体系 「拠点のターミナル機能の充実」</p>
<p>・JR八王子駅北口への一般車の乗入れができるようにしてはどうか。</p>		<p>・第4章 1. 施策体系 「中心市街地の歩きやすさとにぎわいの創出」</p>
<p>・八王子駅、西八王子駅で、車椅子がタクシーに乗る際、段差が無いように見直してはどうか。</p>		<p>・第4章 1. 施策体系 「交通バリアフリー環境の充実」</p>



<ul style="list-style-type: none"> <li>・甲州街道の大和田橋周辺のバス専用レーンは交通渋滞の原因となるため、警察は見直しを検討している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス専用レーンについては、路線バスの速達性、定時性を確保する上で有効と考えられるので、その運用について、引き続き関係機関と協議をすすめる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 4 章</li> <li>1. 施策体系</li> </ul> 「だれもが不便なく移動できるバス路線網の整備」
--	--	---

## ■これまでの事業の評価について

意見	考え方	計画への反映箇所
<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの事業で上手くいったところ、上手くいっていないところを明確に評価したうえで、今後のビジョンを整理することが必要ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存施策を検証評価した上で、現時点の社会情勢に照らし、新たな施策として位置付けることとする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討会配布資料</li> <li>「資料 2-2」</li> <li>「資料 2-3」として整理</li> <li>・第 4 章</li> <li>1. 施策体系に反映</li> </ul>

## ■計画の進行管理について

意見	考え方	計画への反映箇所
<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討会で示されたデータが今後、どのように変えていくのか目標を定量的に示してはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アウトカム指標やアウトプット指標などにより計画を実施した効果などを可能な限り定量化する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 5 章</li> <li>2. 目標数値の設定</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の視点として、主にソフト面にウエイトを置き、市民に評価して頂くことも大切だと思う。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 5 章</li> <li>1. 目標数値の設定</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画を推進するにあたって、予算の担保性をどのようにとるのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本計画に基づき事業を推進していく、今後は予算と連動させて、実行していくことになる。</li> <li>・また、今後はチェックする仕組みも考え、実行できるように考えていきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 5 章</li> <li>1. PDCA マネジメントによる計画の推進</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本検討会で示した意見は、予算化までするのか。マスタープランが出来上がった段階でどう活かすのか。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 5 章</li> <li>1. PDCA マネジメントによる計画の推進</li> </ul>