

新宿区自転車等の 適正利用と駐輪対策に 関する総合計画の改定 (中間見直し) について



新宿区

令和4年度
新宿区自転車等駐輪対策協議会（第2回）

スライド番号

- | | |
|---------------------------|-------|
| 1. 第1回協議会の概要と指摘事項への対応について | 3～19 |
| 2. 自転車に関するアンケート調査結果について | 20～32 |
| ①自転車利用者、非利用者に対するアンケート調査 | |
| ②シェアサイクル利用者に対するアンケート調査 | |
| 3. 新たな施策(案)について | 33～49 |
| 4. 評価指標の見直しについて | 50～55 |
| (参考)本日協議いただきたい事項 | 56 |

1. 第1回協議会の 概要と指摘事項 への対応について

区では平成30年2月に自転車に関する2つの法律に基づき、現行計画である「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」（以下、「自転車総合計画」という。）を策定

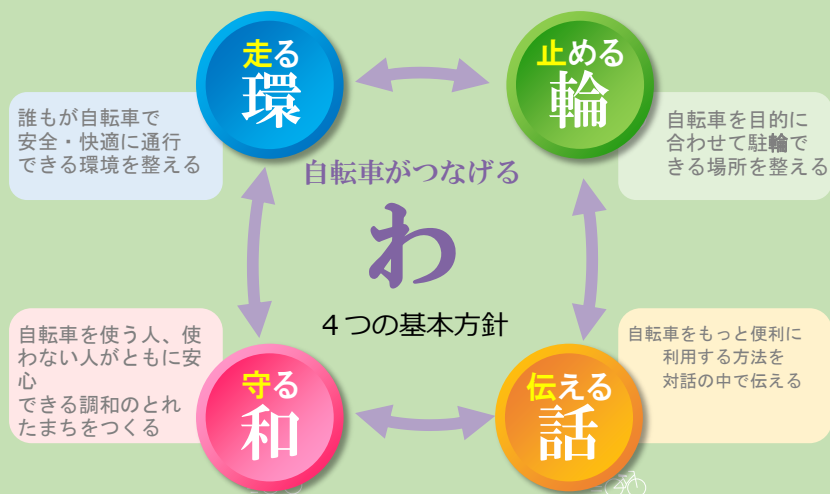
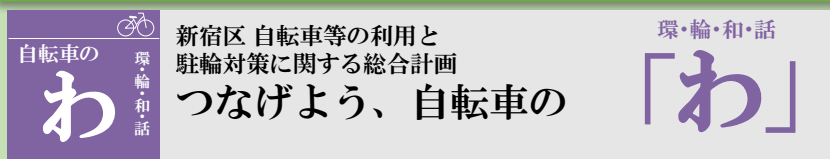
根拠法

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年施行）

自転車活用推進法（平成29年施行）

【平成30年2月】

新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～令和9年度）策定



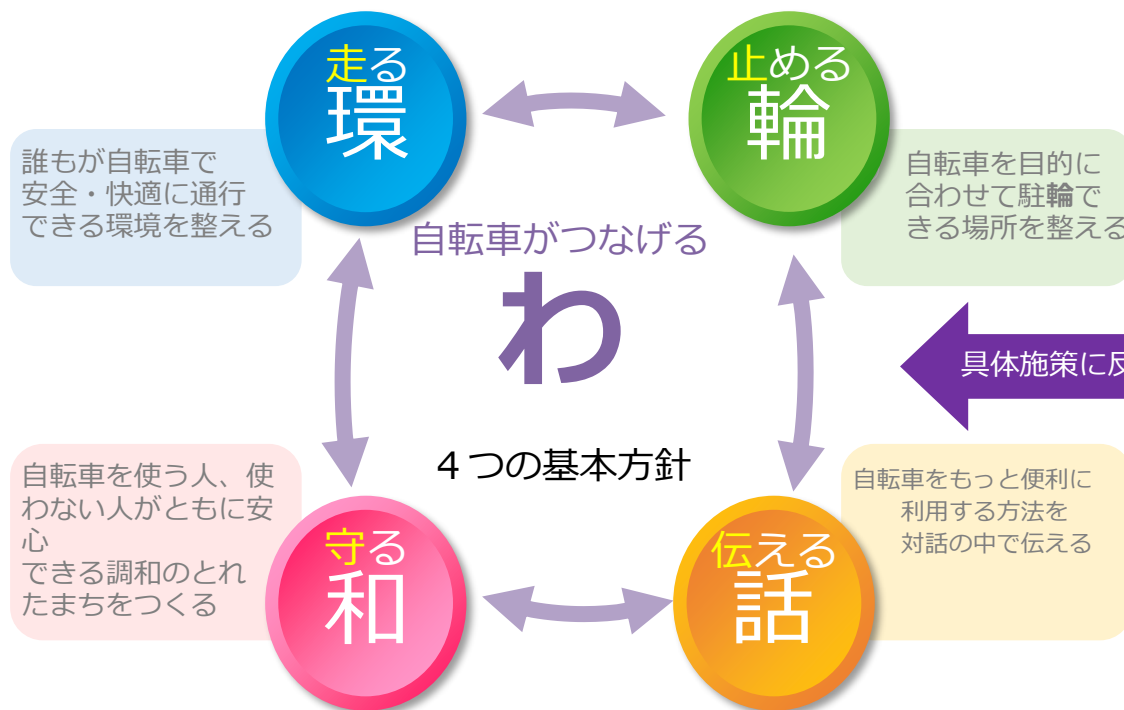
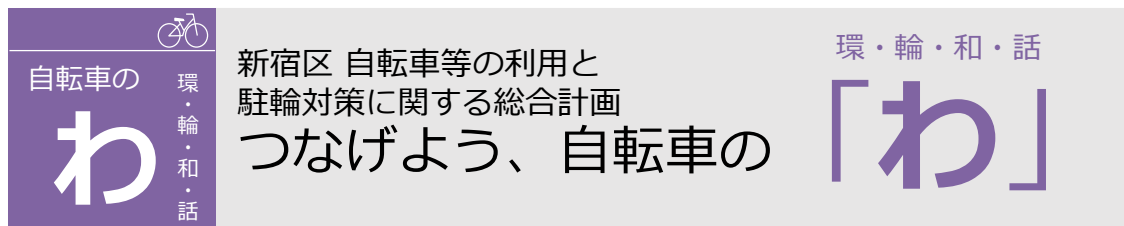
【計画の目的】

- ・ 自転車等の適正利用の推進
- ・ 自転車の通行環境の改善の推進
- ・ 駐輪環境の改善の推進

快適な都市環境の維持・向上を図る

平成30年度から計画に基づき取り組みを実施

今回の改定では、計画（前期）の計画目標、基本方針を引き継ぎ、新たな視点として【自転車活用の視点】【社会情勢の変化の視点】を加え、個別施策について見直し、計画（後期）を改定します。



改定視点

①計画（前期）の進捗 5 年目

■ 自転車活用推進計画の視点

②自転車活用推進計画

都の計画も踏まえ、計画改定にあわせ、以下の4つの視点を組み込むことが期待される。

環境形成 ～環境面での自転車活用

健康増進 ～健康増進での自転車活用

観光振興 ～観光での自転車活用

防災活用 ～災害時等の自転車活用

③社会情勢の変化

コロナ禍を受けた行動変化や新たな自転車関連サービスなどへの対応

コロナ禍の影響
（自転車の使われ方の変化、観光需要の変化など）

新たなサービスへの対応
（フードデリバリーの普及、シェアモビリティなど）



- 改定の視点【現行計画の進捗】【国・都の計画改定】【社会情勢の変化】を中心に、現行計画からの変更点を捉えるとともに、今後実施するアンケート調査や交通量データの分析等から、新規の施策を検討します。

改定視点

【計画(前期)の進捗5年目】

- ・ 自転車ネットワーク計画の策定
(自転車通行空間整備の推進)
- ・ 民間事業を活用した駐輪場整備
…など

【国・都の計画改定】

- ・ 国の自転車活用推進計画改定
(R3.5)
- ・ 都の自転車活用推進計画改定
(R3.5)

【社会情勢の変化】

- ・ コロナ禍による社会情勢の変化
- ・ 自転車利用の多様化
- ・ 電動キックボード等の新たな
モビリティ …など



アンケート調査、交通量データ等のデータ分析



各「わ」における新規の施策を検討

※新規の施策については、2回目以降で本格的に協議を頂ければと考えています。

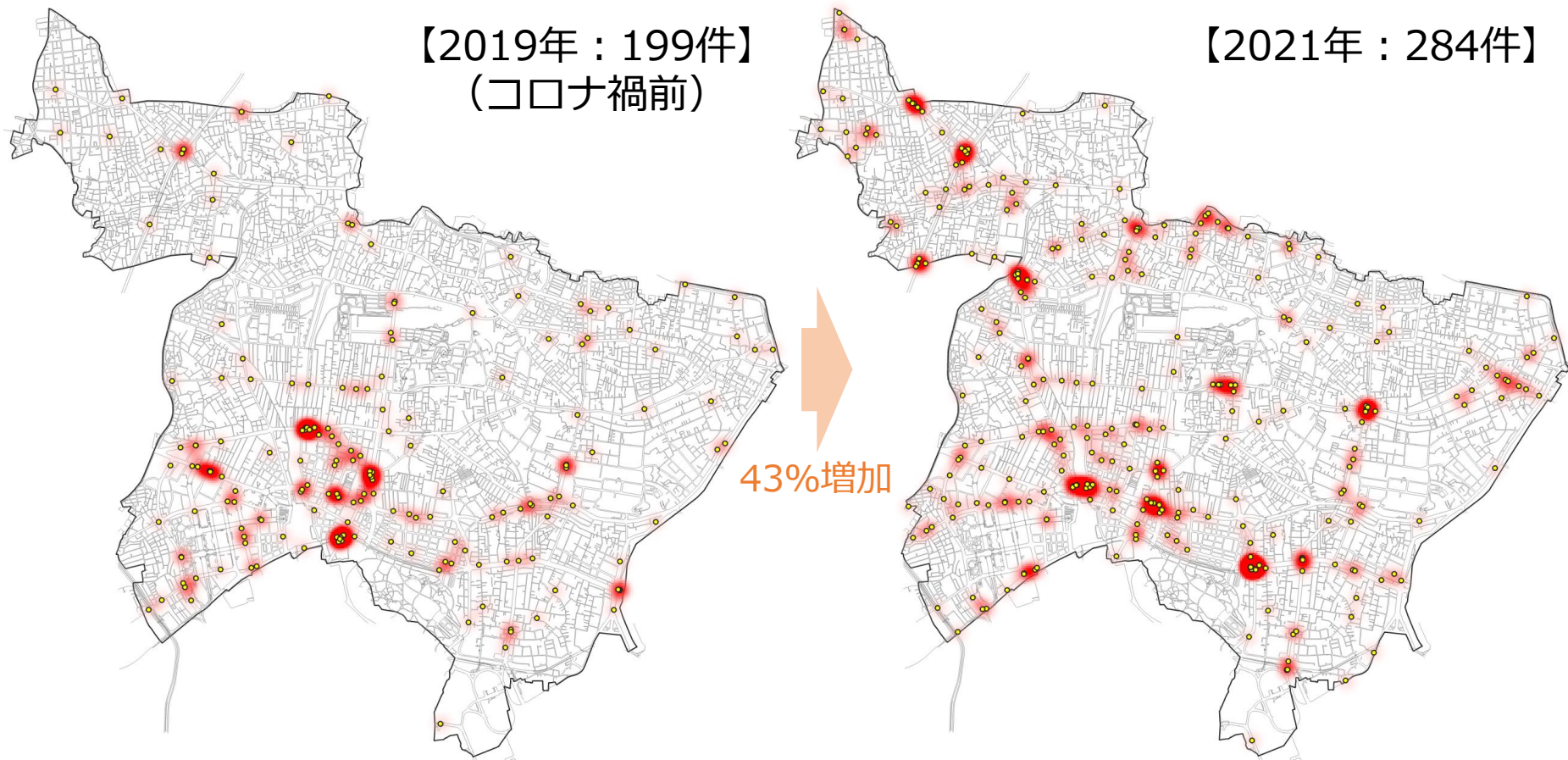
- ① 令和3年の自転車事故増加の要因を分析すること
- ② シェアサイクル推進を評価する達成目標を検討すること
- ③ 自転車ネットワーク路線の見直しが必要か確認すること
- ④ 新たな施策の提案に繋がるアンケート調査を行なうこと

※新たな施策の提案については、今回協議会の議題であるため後ほど説明します。

① 令和3年の自転車事故増加の要因を分析すること

【自転車事故の発生個所の分布と総件数】

- 自転車事故の発生分布が、新宿駅周辺から区内の全域に拡大
- 主要な幹線道路、特に交差点での事故が増えている

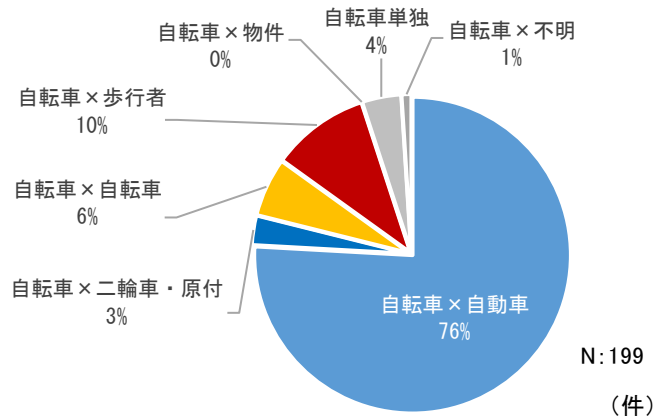


① 令和3年の自転車事故増加の要因を分析すること

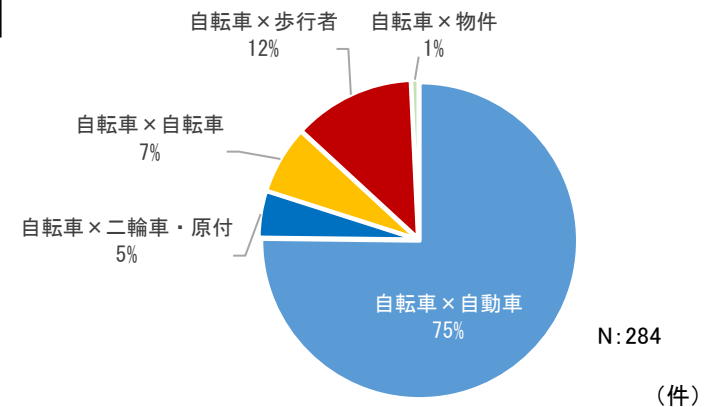
【自転車事故の相手(当事者A／当事者Bの組み合わせ)】

- 事故当時者別事故件数では自転車と自動車（乗用車と貨物車）の事故件数が大きく増加。
- ただし、自転車事故の当時者別の構成割合に大きな変化はみられない。

【2019年】



【2021年】



		当事者B								
		自転車	電車	その他車両	歩行者	歩行者以外の人	物件等	単独	不明	合計
当事者A	乗用車	116	0	0	0	0	0	0	0	116
	貨物車	35	0	0	0	0	0	0	0	35
	特殊車	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	二輪車・原付	6	0	0	0	0	0	0	0	6
	自転車	12	0	0	20	0	0	8	2	42
合計		169	0	0	20	0	0	8	2	199

		当事者B								
		自転車	電車	その他車両	歩行者	歩行者以外の人	物件等	単独	不明	合計
当事者A	乗用車	155	0	0	0	0	0	0	0	155
	貨物車	51	0	0	0	0	0	0	0	51
	特殊車	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	二輪車・原付	13	0	0	0	0	0	0	0	13
	自転車	19	0	0	34	0	2	9	1	65
合計		238	0	0	34	0	2	9	1	284

① 令和3年の自転車事故増加の要因を分析すること

【単路部での自転車事故の発生件数】

- 対自動車、対歩行者ともに幅員5.5m未満の比較的狭い道路での事故が増加

		自転車×自動車			自転車×歩行者		
		国道	都道	区道	国道	都道	区道
2019年	～3.5m	0	0	1	0	2	1
	3.5～5.5m	0	3	9	0	1	0
	5.5～9.0m	0	8	8	0	2	0
	9.0～13.0m	0	7	1	0	2	1
	13.0～19.5m	2	15	1	0	2	0
	19.5m～	2	10	0	0	1	0
	単路部 計	4	43	20	0	10	2
2021年	～3.5m	0	3	3	0	1	1
	3.5～5.5m	0	9	7	0	4	2
	5.5～9.0m	0	12	12	0	3	1
	9.0～13.0m	1	22	5	0	3	1
	13.0～19.5m	0	12	2	0	3	0
	19.5m～	0	7	0	0	1	0
	単路部 計	4	58	25	0	15	5

【交差点部での自転車事故の発生件数】

- 対自動車の事故は小規模な区道の交差点で増加
- 対歩行者の事故は区道での事故が増加

		交差点部の道路幅員		自転車×自動車			自転車×歩行者		
		交差点Aの幅員	交差点Bの幅員	国道	都道	区道	国道	都道	区道
2019年	～5.5m & 5.5～13.0m	～5.5m	～5.5m	1	3	4	0	2	1
	5.5～13.0m	～5.5m	～5.5m	0	3	7	0	1	0
	5.5～13.0m	5.5～13.0m	5.5～13.0m	0	4	7	0	2	0
	13.0m～	～5.5m	～5.5m	1	13	1	0	2	1
	13.0m～	5.5～13.0m	5.5～13.0m	0	10	0	0	2	0
	13.0m～	13.0m～	13.0m～	2	20	2	0	1	0
	交差点 計			4	53	21	0	10	2
2021年	～5.5m & 5.5～13.0m	～5.5m	～5.5m	0	2	16	0	0	0
	5.5～13.0m	～5.5m	～5.5m	2	9	12	0	0	2
	5.5～13.0m	5.5～13.0m	5.5～13.0m	1	4	12	0	0	3
	13.0m～	～5.5m	～5.5m	1	9	0	0	1	0
	13.0m～	5.5～13.0m	5.5～13.0m	2	13	2	1	0	0
	13.0m～	13.0m～	13.0m～	6	15	0	0	6	0
	交差点 計			12	52	42	1	7	5

① 令和3年の自転車事故増加の要因を分析すること

【地域別時間帯別の自転車事故の発生件数】

(件)

- 全ての地域で事故件数が増加
- 特に戸塚警察署管内の地域での事故件数が大きく増加
- 時間帯別では、9時～10時台と11時～13時台、17時台、19時台で大きく増加※

※ 5件以上増加かつ増加率50%以上

	2019年						2021年						区内全体の増減	区内全体の増減率
	代々木	牛込	新宿	戸塚	四谷	合計	代々木	牛込	新宿	戸塚	四谷	合計		
0時台	0	1	2	0	1	4	0	1	2	1	1	5	1	25%
1時台	0	1	1	0	2	4	0	1	2	0	0	3	-1	-25%
2時台	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	1	3	2	200%
3時台	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	-1	-100%
4時台	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	-1	-100%
5時台	0	1	1	1	0	3	0	0	1	1	0	2	-1	-33%
6時台	0	0	1	1	0	2	0	1	0	2	0	3	1	50%
7時台	0	0	3	1	5	9	0	1	0	1	3	5	-4	-44%
8時台	0	1	5	3	6	15	0	2	4	8	3	17	2	13%
9時台	0	3	4	1	2	10	0	5	5	8	3	21	11	110%
10時台	0	4	4	1	2	11	0	1	8	4	4	17	6	55%
11時台	0	1	4	6	3	14	1	4	3	9	2	19	5	36%
12時台	0	2	4	0	5	11	0	5	9	5	8	27	16	145%
13時台	0	2	4	0	6	12	0	3	5	9	4	21	9	75%
14時台	0	3	3	1	1	8	0	1	6	8	4	19	11	138%
15時台	0	3	3	2	2	10	0	2	8	2	2	14	4	40%
16時台	0	1	5	3	2	11	0	2	2	4	3	11	0	0%
17時台	0	5	4	1	3	13	0	6	6	6	5	23	10	77%
18時台	0	5	9	2	2	18	0	3	8	9	2	22	4	22%
19時台	0	1	5	0	6	12	0	3	7	6	4	20	8	67%
20時台	0	3	4	1	4	12	0	4	4	2	3	13	1	8%
21時台	0	1	6	0	1	8	0	2	3	1	4	10	2	25%
22時台	0	0	2	0	1	3	0	1	2	1	2	6	3	100%
23時台	0	1	4	0	1	6	0	1	1	0	1	3	-3	-50%
合計	0	39	80	24	56	199	1	49	88	87	59	284	85	43%

【事故要因増加分析のまとめ】

【発生地域】

新宿駅周辺から全域に拡大
区内の住宅地エリアでの事故が増加

【当事者】

事故相手に限らず、全体として事故が増加
対自動車の事故件数が特に増加

【発生地点の道路】

幹線道路・交差点での事故増加
単路部では狭い道路で事故増加
交差点部では小規模な交差点で増加

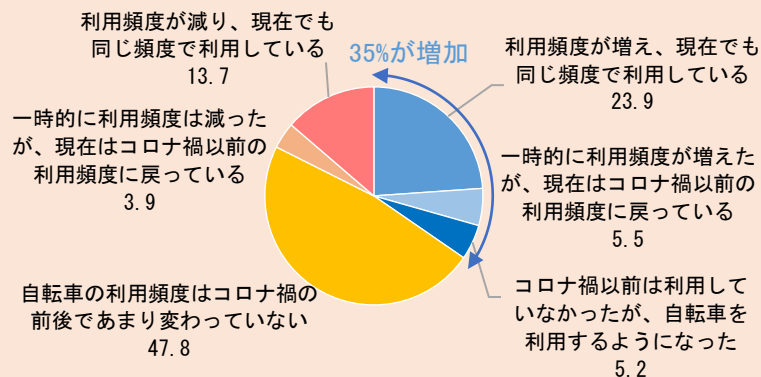
【発生時間】

通勤時間帯、昼、帰宅時間帯を中心に増加

【近年の自転車利用の変化】

【コロナ禍以降の利用の変化】

35%が、コロナ禍後自転車の利用が増加
(一時的なものも含む)
うち、14%が自転車通勤を始めたこと、4%
がフードデリバリーを始めたことによるもの
など



N: 830

令和4年 自転車利用に関するアンケート

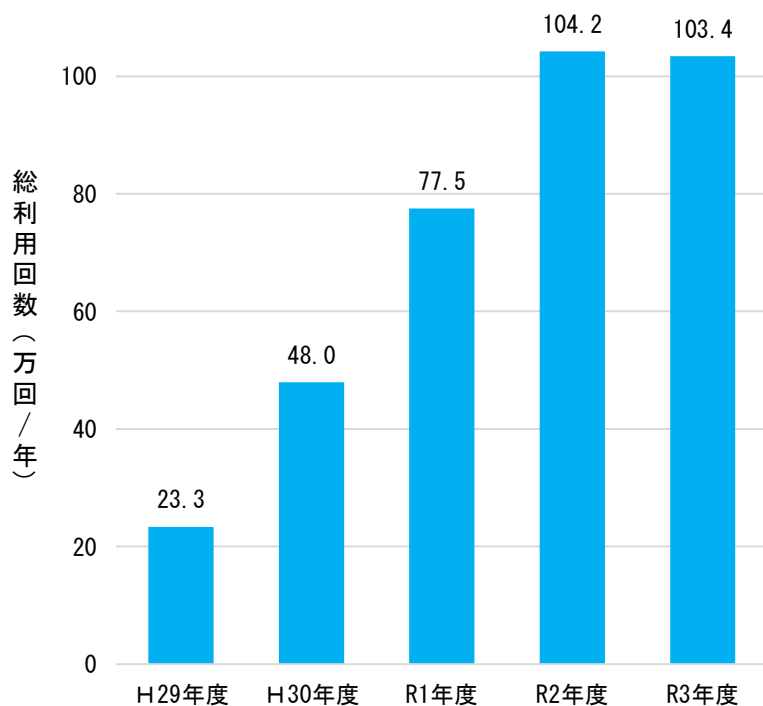
コロナ禍以降の通勤・業務をはじめとした自転車利用の増加によって、新宿区内全域で事故が増加したと考えられる。

② シェアサイクル推進を評価する達成目標を検討すること

13

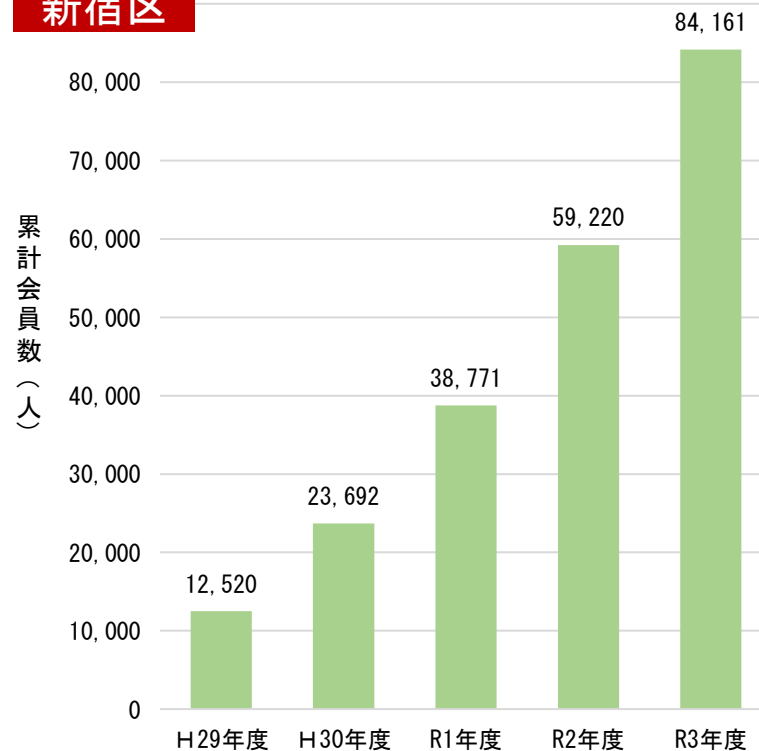
【新宿区内年間総利用回数の推移】

新宿区



【新宿区内累計会員登録数の推移】

新宿区



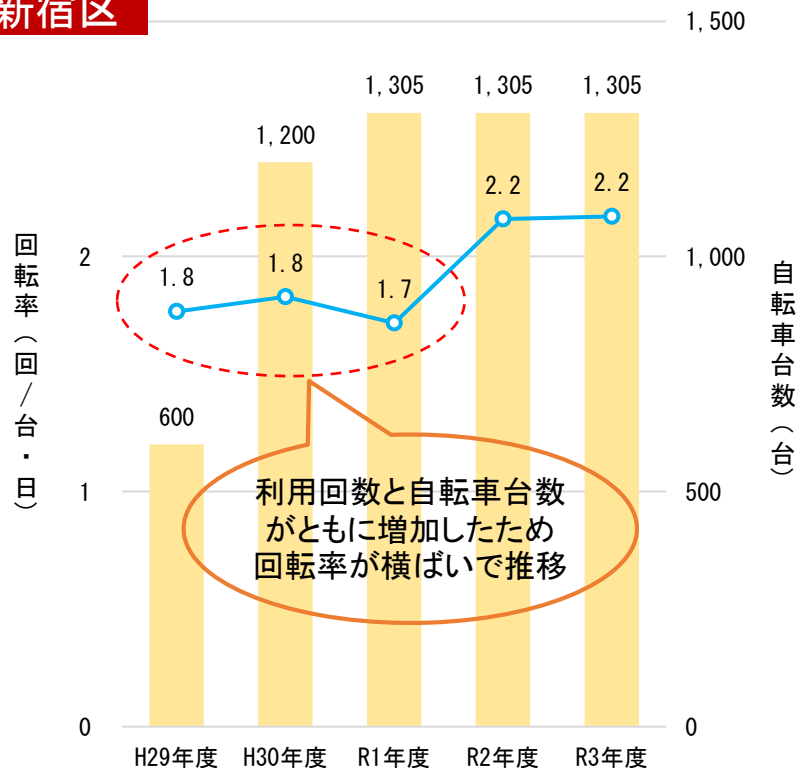
総利用回数、会員登録者数ともに増加傾向にある。

② シェアサイクル推進を評価する達成目標を検討すること

14

【新宿区内の回転率と自転車台数の推移】

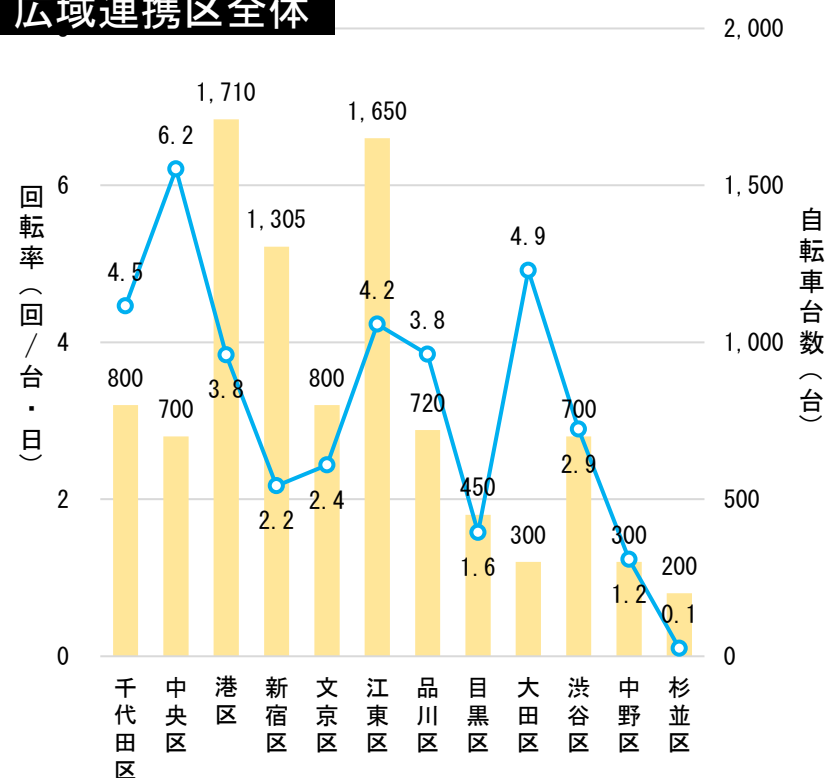
新宿区



【広域連携区の回転率との自転車台数の比較】

R3年度末時点

広域連携区全体



利用回数は増加傾向だが、回転率は令和2年度に増加した以降は横ばい。自転車の台数が他区と比べて多い区であるため、回転率が上がりにくい。

② シェアサイクル推進を評価する達成目標を検討すること

15

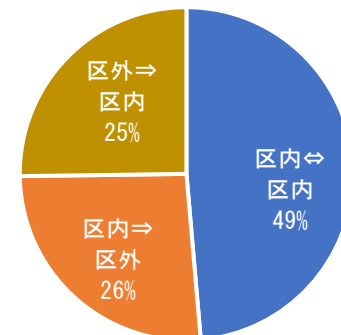
【広域連携区の発着地別利用回数(令和4年3月分)】

(回)

発着	千代田区	中央区	港区	新宿区	文京区	江東区	品川区	目黒区	大田区	渋谷区	中野区	杉並区	発合計
千代田区	59,013	15,846	9,049	6,416	11,270	4,625	185	114	55	702	106	21	107,402
中央区	16,558	67,156	12,261	602	1,525	26,722	244	42	49	193	23	8	125,383
港区	8,875	12,571	147,306	3,951	998	6,313	12,495	1,768	679	7,072	153	54	202,235
新宿区	6,838	503	3,842	52,208	5,533	262	111	417	25	7,888	2,548	115	80,290
文京区	11,781	1,603	895	5,426	36,475	515	33	15	8	166	64	6	56,987
江東区	3,992	26,126	6,194	160	509	167,109	131	14	45	73	12	3	204,368
品川区	260	207	11,830	90	29	71	57,329	3,021	8,594	1,155	22	11	82,619
目黒区	129	52	1,645	314	29	22	3,170	9,981	1,103	4,472	69	23	21,009
大田区	28	14	397	21	8	36	8,163	946	37,443	80	12	4	47,152
渋谷区	649	169	6,815	7,551	216	155	1,390	4,445	202	29,985	1,217	131	52,925
中野区	80	5	66	2,474	77	10	23	62	8	1,062	3,780	243	7,890
杉並区	14	4	5	66	7	1	14	25	4	95	213	615	1,063
着合計	108,217	124,256	200,305	79,279	56,676	205,841	83,288	20,850	48,215	52,943	8,219	1,234	989,323

【新宿区の発着地割合】

新宿区内のポートを出発地または到着地とする利用: 107,361回



新宿区は区内の中での移動と区外へ・区外からの移動がほぼ半々。
新宿区外との利用を含めて、評価を行う必要がある。

■ 現行の自転車ネットワーク選定の考え方

■ 6m以上の道路

視点	評価する項目
安全性の視点	① 自転車事故の発生状況+自転車の流入抑制エリア
アクセス性の視点	② 鉄道駅へのアクセス
	③ シェアサイクルポートへのアクセス
	④ 観光施設・集客施設へのアクセス
	⑤ 商店街（商業・娯楽等）へのアクセス
	⑥ 区役所・大規模な病院へのアクセス
	⑦ 自転車通学先（高校～大学）へのアクセス

幅員の狭い道路でも通行環境改善を要する区間が想定されるため…

■ 6m未満の道路

視点	評価する項目
アクセス性の視点	① 抜け道利用や自転車利用が多い路線、ネットワークの補完
	② バスの多い区間を迂回する利用の多い路線
	③ パーキングメーター区間を迂回する利用の多い路線

項目ごとに区間を評価し得点化

【広域幹線】主に国道・都道

- 明治通り、靖国通り等、区を縦横断する広域的な道路を指定。
- 近隣区との連携、アクセス性を考慮し選定。

【地域幹線】主に都道・区道

- 事故状況、各施設との接続状況を加味し得点化。

地域の実状を踏まえ選定

【6m未満の道路】主に区道

- 抜け道利用、自転車利用が多い道路や、ネットワークの補完の観点から追加。

※なお②③視点では、迂回可能な経路がないため対象路線なし

■ 新たに追加する視点

- ① コロナ禍以後の自転車事故の変化（令和2年以降、自転車事故が増加に転じたため）
- ② 子育て自転車に対する安全な誘導
（子ども乗せ自転車が増える一方で、現行の選定基準には「子育て施設」を含んでいないため）

3 自転車ネットワーク路線の見直しが 必要か確認すること

【最近の自転車事故と 自転車ネットワーク路線】

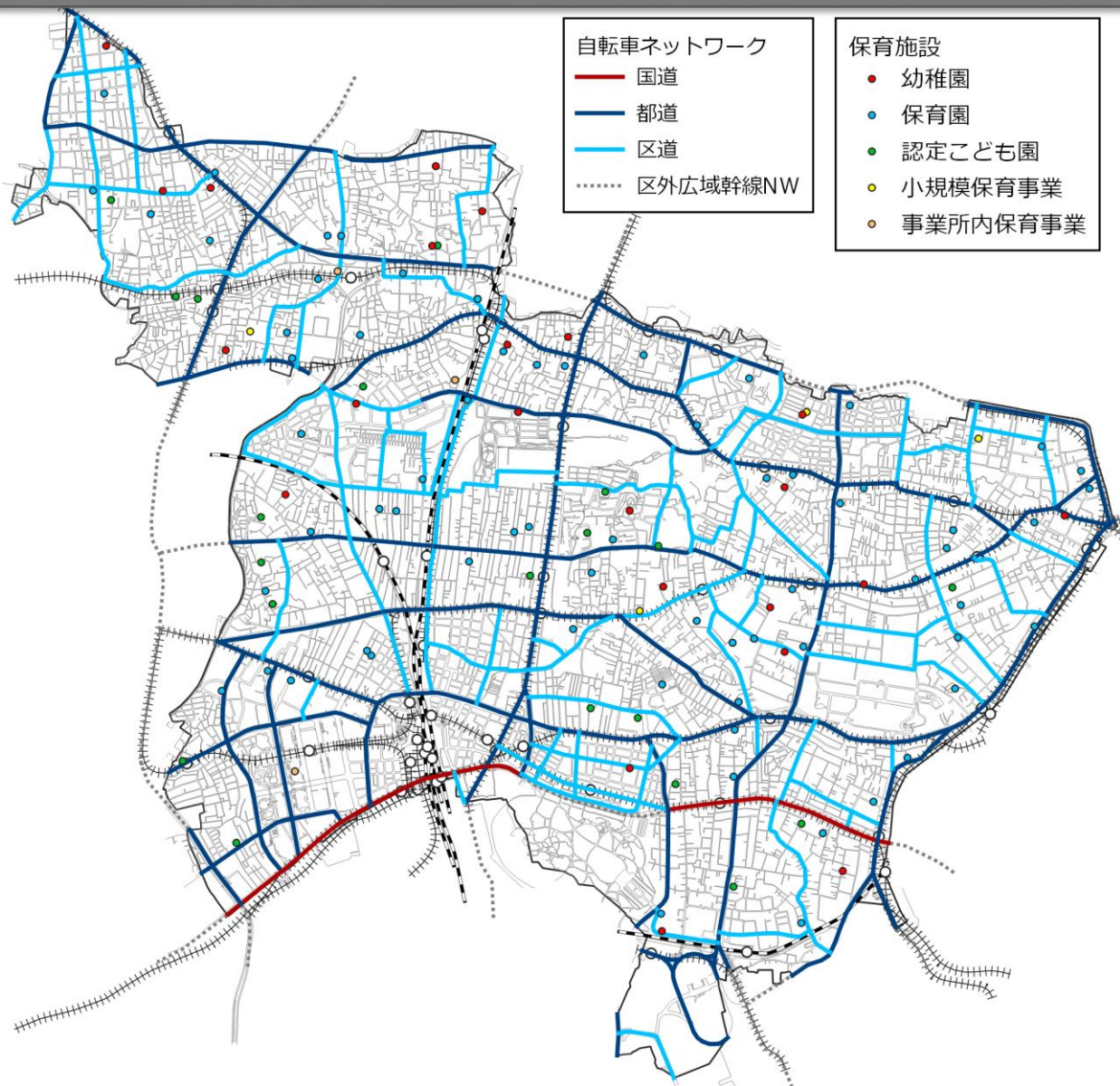
- 令和3年中に発生した自転車事故の発生地点と、現行の自転車ネットワークを重ね合わせると、右図の通り。
- 自転車事故の多く発生している地点を見ると、自転車ネットワーク路線で概ね補完できていることから、現行の自転車ネットワーク整備により対応が可能です。



3 自転車ネットワーク路線の見直しが 必要か確認すること

【子育て施設と 自転車ネットワーク路線】

- 区内の幼稚園、保育園等の子育て施設の分布と、自転車ネットワーク路線を重ね合わせると、右図の通り。
- 多くの子育て施設は、自転車ネットワークに隣接、もしくは数百m以内に立地しており、現行の自転車ネットワークの整備により対応が可能です。



④ 新たな施策の提案に繋がるアンケート調査を行うこと

■ 前回会議での指摘事項

- ① コロナ前後での自転車利用の変化を把握できると良い
- ② フードデリバリー等の自転車利用の増加を把握できると良い
- ③ 電動キックボード等の普及に対する考えを把握できると良い



■ 事務局としての配慮点

- ① 前回計画策定時のアンケートとの比較検証を行うこと
- ② 計画策定後の通行環境整備、駐輪環境整備等の評価を聞くこと
- ③ 区内外の違いを把握すること

指摘事項、配慮点を踏まえてアンケート調査票を設計

■ 区民・来街者向けアンケート (R4.8.16～8.23)

主な反映項目

- ① コロナ禍を受けた自転車利用変化（フードデリバリー利用含む）
- ② 概ね5年前と比べた時の自転車利用環境の変化
- ③ 区民の区外自転車利用、区外民の区内自転車利用の動向 …など

■ シェアサイクルアンケート (R4.8.23～8.29)

主な反映項目

- ① コロナ禍を受けたシェアサイクル利用の変化
- ② フードデリバリーなど業務上利用の発生状況
- ③ 電動キックボードシェアリングに対する関心、興味、実態 …など

2-①

自転車利用者・ 非利用者に対する アンケート調査結果

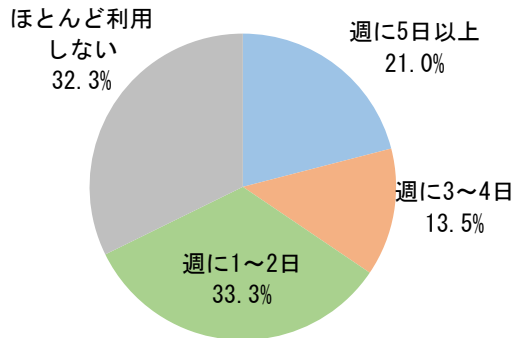
新宿区内での自転車利用の実態を把握するとともに、今後の自転車通行空間や自転車等駐車場の整備、自転車活用に向けた課題を検討するため、新宿区内での自転車利用者及び自転車を利用しない新宿区民へのアンケート調査を実施
(調査期間：令和4年8月16日～8月23日)

調査	調査対象		回収数
	自転車の利用の有無	居住地	
①自転車利用者 アンケート	最近1年間に新宿区内で自転車を利用したことがある (以下、利用者)	新宿区内	405
		新宿区外（千代田区、港区、文京区、渋谷区、中野区、豊島区、練馬区）	425
②自転車非利用者 アンケート	最近1年間に新宿区内で自転車を利用したことがない (以下、非利用者)	新宿区内	410

- ・ 週1回以上利用する人が約70%を占め、主に「買い物」に利用されている。
- ・ 「通勤・通学」は20%約程度、「健康・趣味」「遊び・習い事」は約30%。
- ・ 車種は一般車が約50%、電動アシスト付自転車が約25%、スポーツ用自転車が約12%となっている。

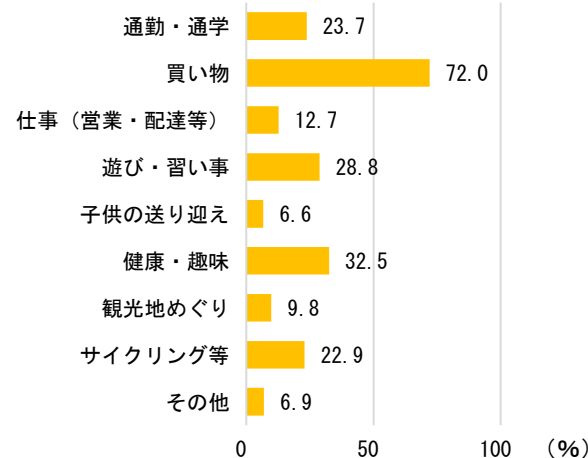
【自転車の利用頻度】

利用者全体 (n: 830)



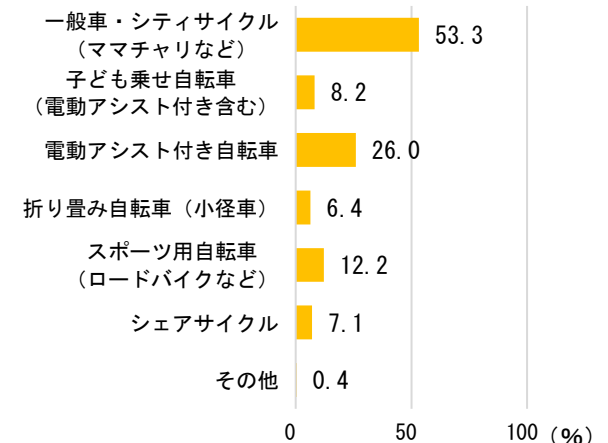
【自転車の利用目的】

利用者全体 (n: 830)



【自転車の利用車種】

利用者全体 (n: 830)

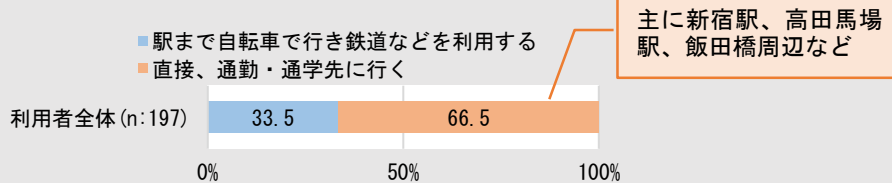


通勤・通学よりも「買い物」や「遊び・習い事」の需要への対応が重要
サイクリングやまちめぐりなど「健康・趣味」を目的とした需要も多い
駐輪場での電動アシスト付自転車などの多様な車種への対応が必要

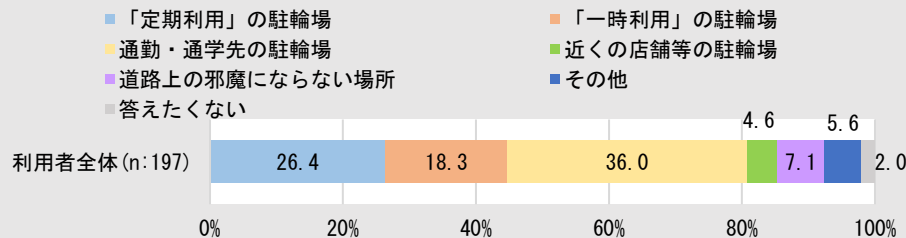
【通勤・通学】

- 直接目的地に行き、学校・職場の駐輪場を長時間利用するケースが多い

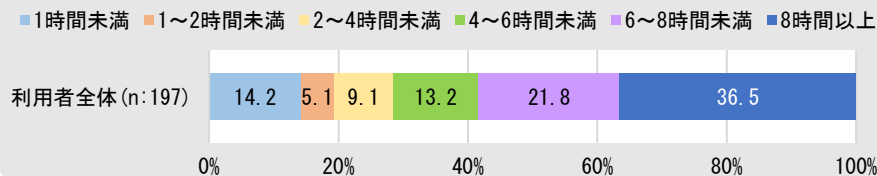
【通勤・通学の行先】



【通勤・通学の駐輪場所】



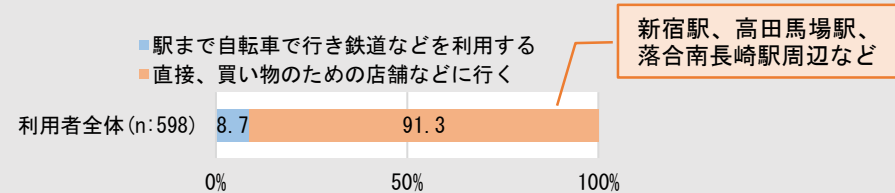
【通勤・通学の駐輪時間】



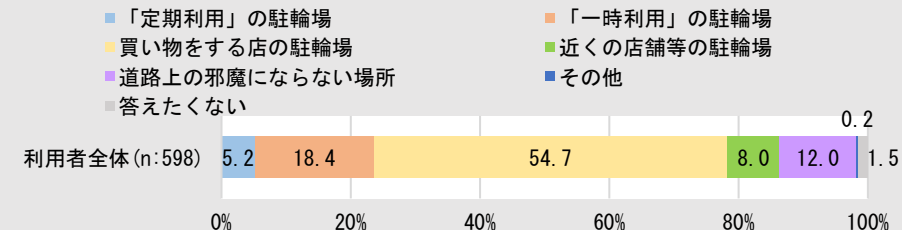
【買い物】

- 直接目的地に行き、店舗の駐輪場を短時間利用するケースが多い

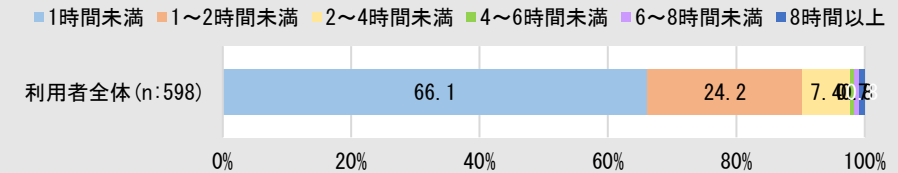
【買い物の行先】



【買い物の駐輪場所】



【買い物の駐輪時間】

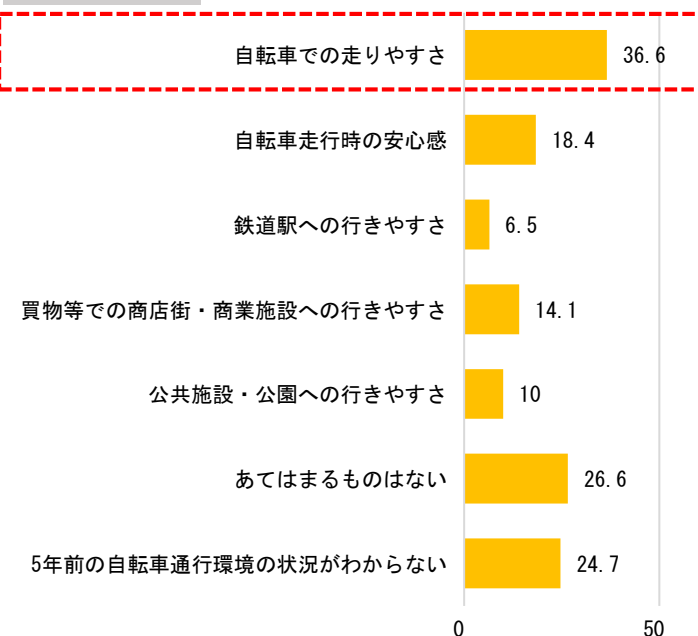


駅周辺での定期・一時駐輪場だけでなく、附置義務駐輪場も含めた駐輪場所の確保が必要

- ・ 通行環境は「走りやすさ」が良くなったとの回答が36.6%。
- ・ 駐輪環境は駅・商業施設等での「駐輪場の使いやすさ」や「路上等の自転車の放置状況」が良くなったとの回答がそれぞれ20%程度。

【自転車通行環境】

利用者全体 (n:830)



【駐輪環境】

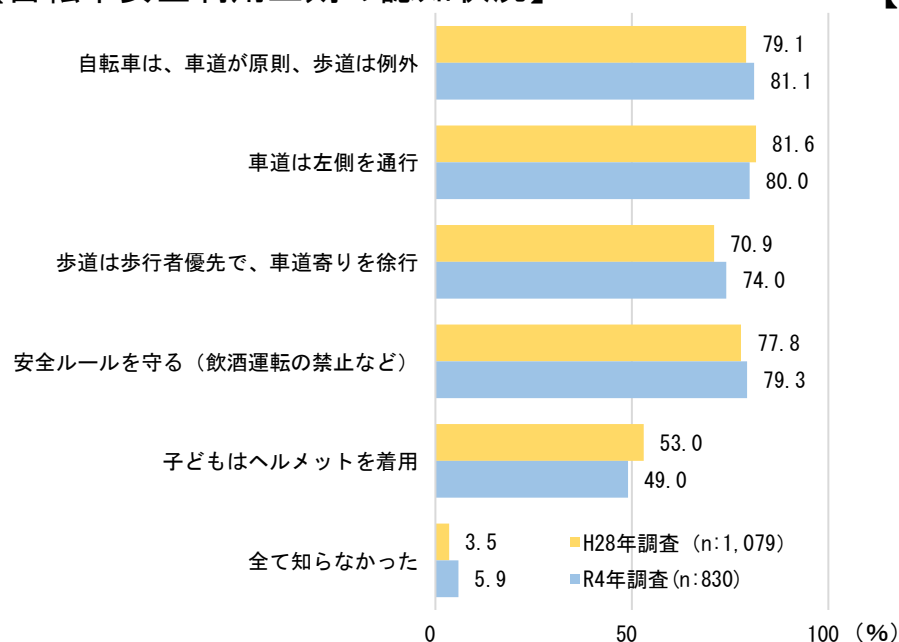
利用者全体 (n:830)



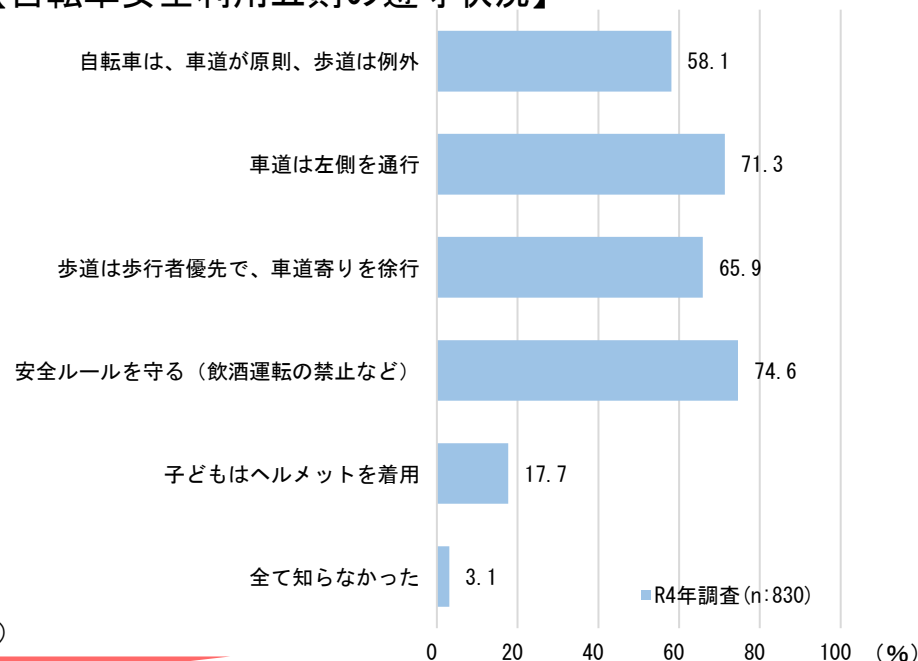
通行環境・駐輪環境・放置状況の改善が2~3割程度から評価されている。
引き続き、利用環境等の改善に取り組む必要がある。

- 自転車安全利用五則の認知状況は「子どもはヘルメットを着用する」ことを除き、70～80%。
- 6年前と比べて「車道走行が原則」や「歩道は歩行者優先」などは若干上昇。
- 自転車安全利用五則の現状の遵守状況は「子どもはヘルメットを着用する」ことが認知状況同様に他のルールに比べて低い。

【自転車安全利用五則の認知状況】



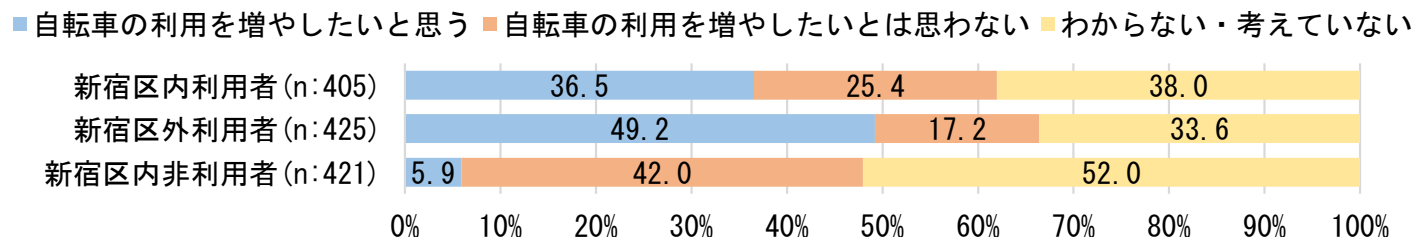
【自転車安全利用五則の遵守状況】



子どものヘルメット着用など、一部のルールについてはあまり知られていない、守られていない状況にあり、今後も啓発が必要。

- 区内の自転車利用者の約37%、区外の利用者の約49%、区内の非利用者の約5.9%が今後自転車の利用を増やしたいと回答
- 自転車の走行空間や駐輪場の整備、ルール・マナーの徹底を求める意見が多い

【今後自転車の利用を増やす意向】



【新宿区内で自転車をより安全・快適に利用しやすくするために必要だと思うこと】

	新宿区内利用者 (n:405)	新宿区外利用者 (n:425)	新宿区内非利用者 (n:421)
安全で快適な自転車走行スペース	71.9	74.4	65.6
安全に横断できる交差点部の対策	29.1	35.3	25.7
駅付近の駐輪場の整備	61.7	63.3	53.9
商店街、商業施設付近の駐輪場の整備	54.8	57.6	42
公共施設付近の駐輪場の整備	42.5	45.9	37.3
自転車の放置禁止の啓発等の放置対策	26.4	28.9	31.8
自転車交通安全ルールとマナーの徹底	46.9	46.6	65.3
自動車運転手の自転車に配慮した運転	27.2	27.8	18.1
車道上の路上駐車の抑制	42.2	41.9	27.6
走りやすい道路や駐輪場に関する情報提供	34.3	32.5	23.5
シェアサイクルを利用できる場所の充実	16.8	21.9	18.1
その他	1.7	1.2	3.3
特になし	9.9	4.7	8.1

今後の活用推進に向けて「通行環境」「駐輪環境」「交通安全ルールの啓発」の充実が必要

2-② シェアサイクル 利用者に対する アンケート調査結果

新宿区内でのシェアサイクル利用者のシェアサイクルの利用実態やシェアサイクルによる区内での活動への影響、今後に向けた課題を検討するためアンケート調査を実施。

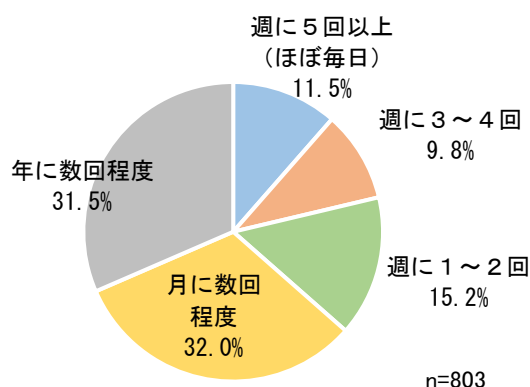
(調査期間：令和4年8月17日～8月30日※)

調査	調査対象		回収数
	自転車の利用の有無	居住地	
シェアサイクルに関するアンケート	最近1年間に新宿区内でドコモバイクシェアのシェアサイクルを利用した人	条件なし (現時点での回答者は特別区内のみ)	803※

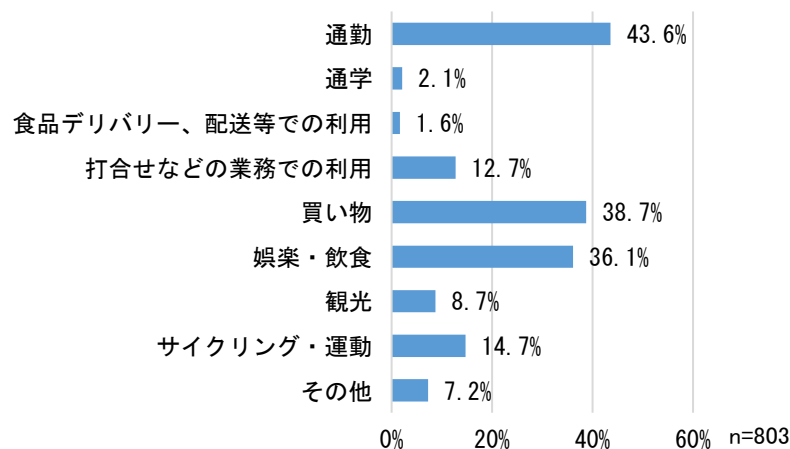
※本協議会で提示する調査結果は8/22時点までの速報値です。

- ・ 利用頻度は「月に数回程度」と「年に数回程度」がそれぞれ30%程度。
- ・ 週に3回以上の高頻度で利用する人は20%程度。
- ・ 「通勤」「買い物」「娯楽・飲食」が40%前後とよく利用されている。
- ・ 「観光」が8.7%、「サイクリング・運動」が14.7%などの新たな活用推進の対象となる目的での利用もみられる。
- ・ 「食品デリバリー・配送等での利用」は非常に少ない。

【シェアサイクルの利用頻度】



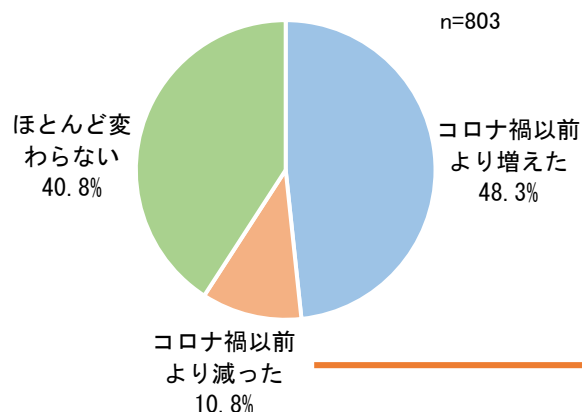
【シェアサイクルの利用目的】



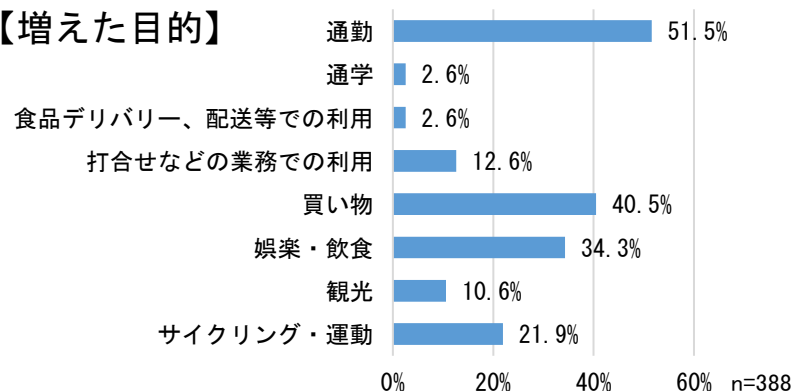
通勤や買い物などの利用頻度の高いニーズを捉えたポートの設置等が必要
観光や健康など新たな利用を生み出す施設へのポート設置の検討が必要

- 「コロナ禍以前より利用が増えた」人が約半数を占める。
- 増えた目的では、利用目的同様「通勤」「買い物」「娯楽・飲食」が多い。
- 「サイクリング・運動」での利用も増えている。
- 減った目的では「通勤」「娯楽・飲食」が多い（在宅勤務、外出自粛のため）。

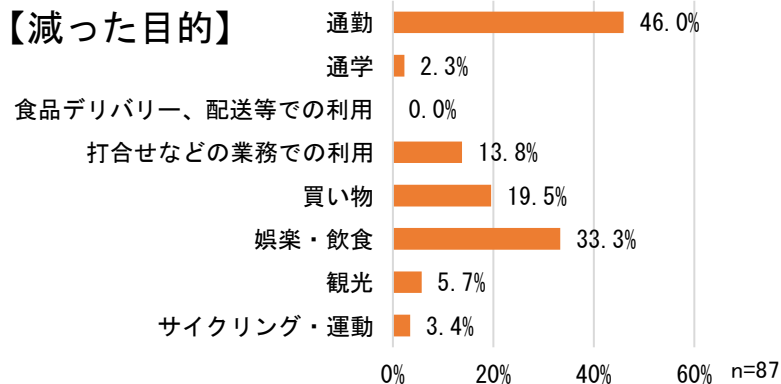
【コロナ禍以降の利用頻度の変化】



【増えた目的】



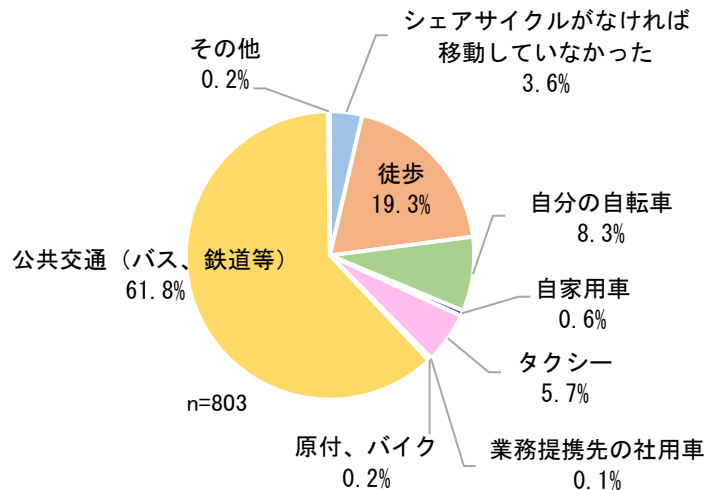
【減った目的】



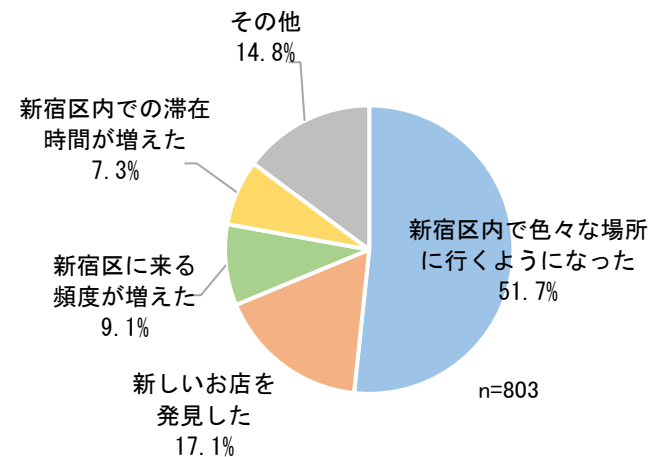
通勤や買い物などの利用頻度の高いニーズを捉えたポートの設置等が必要

- シェアサイクル利用以前の交通手段では「公共交通」が61.8%と最大。
- 「シェアサイクルがなければ移動していなかった」が3.6%と移動のきっかけになっている。
- 「新宿区内新宿区内で色々な場所に行くようになった」が51.7%、「新しいお店を発見した」が17.1%、「新宿区に来る頻度が増えた」が9.1%など新宿区での活動を拡大させる効果もある。

【シェアサイクル利用以前の交通手段】



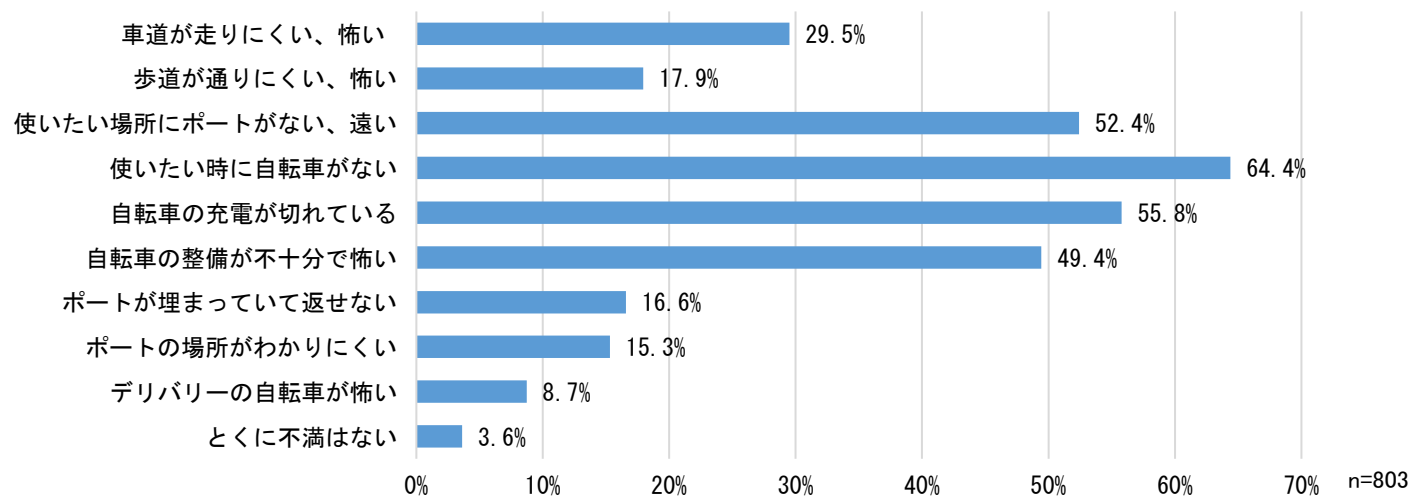
【シェアサイクル利用による活動への影響】



新たな新宿区内での活動を創出。
区内での活動範囲の拡大や区への来訪者の増加にも効果がある。
ポートの設置や他の交通手段との連携を検討する必要。

- 不満点としては「使いたい時に自転車がない」「使いたい場所にポートがない、遠い」「自転車の充電が切れている」「自転車の整備が不十分で怖い」が多い。
- 「車道が走りにくい、怖い」は約30%。

【シェアサイクルの不満な点】



使いたいときに使える状況を整えるために新規ポートの配置等を検討する必要。

通行空間の整備もシェアサイクルの利用環境の改善に必要。

3. 新たな施策（案） について

【反映すべき主な事項】

国や都の自転車活用推進の方向性や、計画策定後の社会情勢の変化を受けて計画を見直すことが必要。

ただし、計画の目標や枠組みは当初より活用の視点を加えているため、社会情勢の変化は、現行計画の4つの方針の中で、具体の施策として対応。

① 自転車活用推進の方向性

環境形成 ～環境面での自転車活用

健康増進 ～健康増進での自転車活用

観光振興 ～観光での自転車活用

防災活用 ～災害時等の自転車活用

② 社会情勢の主な変化

新型コロナウイルス感染症の拡大と適応

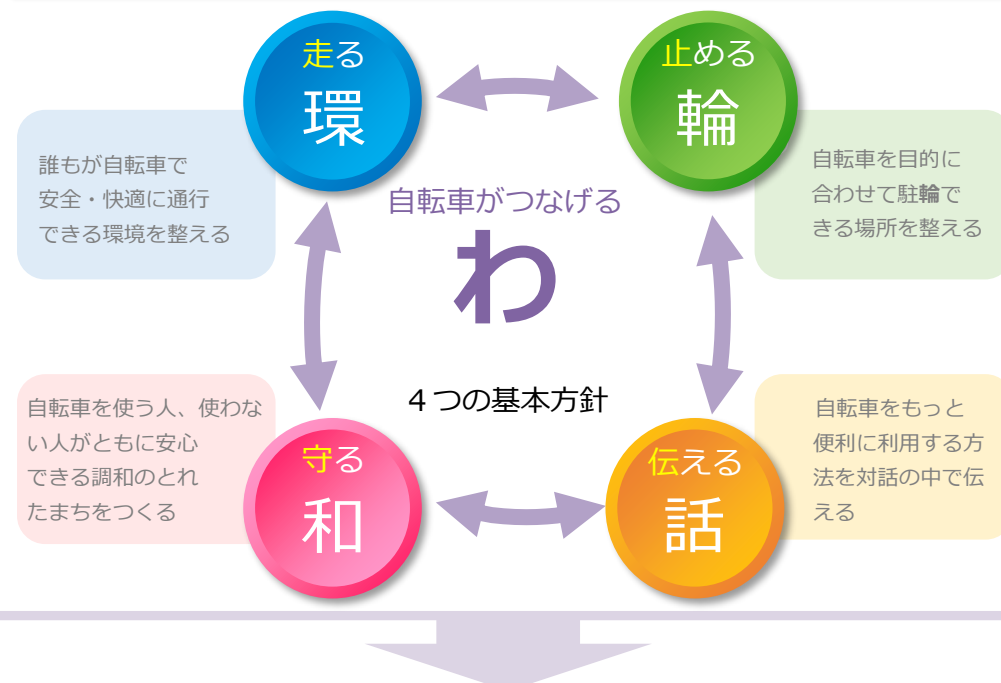
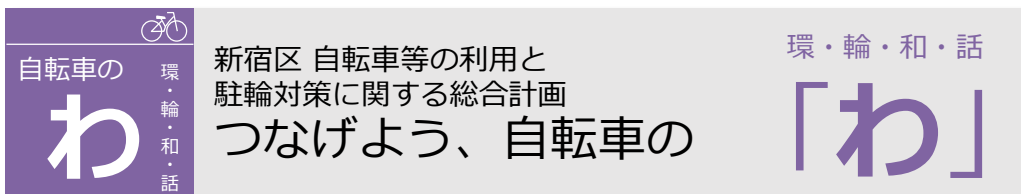
シェアサイクルの浸透

自転車による食品配送等の普及

電動キックボードなど新モビリティへの対応

後期の計画目標・基本方針

■ 現行計画（前期）の目標・方針を維持



新たな視点を【施策】として対応する

実施方針と枠組み		計画前期（H30～R4）		計画後期（R5～R9）	
		旧 個別施策		改定後の個別施策（提案）	対応
走る	A 自転車通行 環境の整備	A-1 自転車ネットワークの整備に 向けた計画の策定及び運用	●.....×	—	完了
		A-2 自転車通行環境の整備	●————→	A-1 自転車通行環境の整備 （自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進）	見直し
		—		A-2 自転車通行ルール・マナーサインの整備推進	新規
	B 自転車シェア リングの拡充	B-1 関係機関と連携した広域相 互利用	●————→	B-1 関係機関と連携した広域相互利用の促進	継続
		B-2 利用者の拡大と利便性の向上	●.....→	※情報提供に関して「伝える」G-3に統合	見直し 統合
		—	●————→	B-2 公共空間等へのシェアサイクルポート設置推進	新規

- 自転車ネットワーク路線の整備を着実に進めてきた一方、車道の逆走や路上駐停車等のルール・マナー違反が散見されます。自転車ネットワークの整備とともに、サイン設置等によるルール・マナーの「見える化」を検討します。
- 都の自転車活用推進計画の重点地区や自転車通行空間を整備した路線などを中心にルール・マナーサイン等の整備を検討していきます。

ルール・マナーサインの一例



区内に指定された都の自転車活用推進重点地区（業務・商業地として指定されている）



- シェアサイクルの利便性向上に向けて、国の法制度や都の方針等を注視しながら、公共空間等の活用を進めていきます。
- シェアサイクル事業者と連携し、施設利用者が支障なく安全性の確保ができる場所を選定し、設置を進めるとともに、区内観光施設周辺への整備を進めます。
- ポートを増やし利便性を高めることで、環境、観光、健康、防災の観点での自転車活用を進めます。

■公共空間の活用に関する国の視点

- 公共空間のシェアサイクルポート設置について、国の「シェアサイクルの在り方検討委員会」で各用地活用の課題と方向性が示されました。
- 道路への設置は現状で法制度の整備が十分でなく、都市公園の設置を含めて各自治体の設置事例を検証する段階にとどまっています。

場所		課題	方向性(案)
公共用地	道路	① 占用対象物件におけるシェアサイクルの位置づけが不明確 ② 歩行者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確 ③ 都市再生特別措置法による占用特例の活用事例が少ない	・道路占用や公園施設の設置管理許可、都市再生特別措置法の占用特例による設置事例を収集するとともに、関係機関等とのより良い協議のあり方や設置時の安全対策、駐輪対策等についてとりまとめ、周知することで全国への横展開を図る
	都市公園	① 公園施設におけるシェアサイクルの位置づけが不明確 ② 公園利用者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確 ③ 都市再生特別措置法による占用特例の活用事例が少ない	
	公共施設・官庁施設	① 営利目的とされ設置できない ② 施設利用者の安全確保、過剰駐輪の対応方針が不明確	・行政財産を有効活用したシェアサイクルポート設置の取組や、公共施設等での設置事例の収集、設置時の安全対策・駐輪対策等についてとりまとめ、周知することで全国への横展開を図る
	公開空地・民地	① 公開空地での設置が認められていない ② 商業施設等の附置義務の対象外	・東京都での公開空地における制度設計など、地方自治体による既存制度を活用した好事例を収集してとりまとめ、全国への横展開を図る

【止める】の具体施策の進捗を踏まえた見直し（案）

実施方針と枠組み		前期		後期（自転車に関する総合計画）	
		旧 個別施策		新 個別施策（提案）	対応
止める	C 利用しやすい 駐輪場の提供	C-1 誰でも利用できる駐輪場の整備	→	C-1 民間事業者を活用した 誰もが利用しやすい駐輪環境の整備 ※文言の修正	見直し
		C-2 駐輪二ーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し	→	C-2 駐輪二ーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し（民間事業者との連携）	見直し
	D 民間と連携した 駐輪場の整備・運用	D-1 附置義務駐輪場の制度の見直し	→	D-1 附置義務駐輪場の制度の見直し	継続
		D-2 民間事業者を活用した駐輪場の拡大に向けた取組の推進	→	D-2 民間事業者を活用した駐輪場の拡大に向けた取組の推進	継続
			→	D-3 民間駐輪場等との連携、活用の検討	新規

- 区内には、民間が管理運営している自転車等駐輪場も多数あることから、今後、民間駐輪場と連携した取り組みについても検討をしていきます。

■他自治体での取り組み事例

- 他自治体では、運営事業者と提携し、建物内のデッドスペース等を活用した小規模分散型駐輪場の確保を図っている事例があります。



実施方針と枠組み		前期		後期（自転車に関する総合計画）	
		旧 個別施策		新 個別施策（提案）	対応
守る	E 自転車利用の ルールや マナーの向上	E-1 「走る」「止める」に関する ルールやマナーの周知を推進	→	E-1 自転車利用者が遵守すべきルール・ マナーの周知の推進	見直し
		E-2 通行ルールが一目で分かる サインの導入	→	E-2 通行ルールが一目で分かるサインの導入	継続
		E-3 地域、警察等と連携した 啓発・指導の強化	→	E-3 地域、警察等と連携した啓発・指導の強化	継続
		E-4 放置自転車の撤去、保管 及び返還の仕組みの見直し	→	E-4 放置自転車の撤去、保管及び返還の業務の 効率化	見直し
		—	→	E-5 新たなモビリティ、自転車配達業務への ルール・マナーの推進	新規
		—	→	E-6 外国人に対するルール・マナーの周知の推進	新規
	F 自転車利用に 関する学びの 場の拡充	F-1 幼児、児童、制度、学生等 に向けた交通安全教育の充実	→	F-1 幼児、児童、制度、学生等に向けた交通安全 教育の充実	継続
		F-2 企業主体の自発的交通安全 教育への支援	→	F-2 企業主体の自発的交通安全教育への支援	継続
		F-3 子育て世帯及び高齢世代に 対する交通安全教育の充実	→	F-3 子育て世帯及び高齢世代に対する交通安 全教育の充実	継続
		F-4 地域イベントを活用した 交通安全教育の拡充	→	F-4 地域イベントを活用した交通安全教育の拡充	継続
		—	→	F-5 保護者等も参加した幼児・児童交通安全教育の 充実	新規

- フードデリバリーサービスの普及により、従来と異なる自転車の業務利用が増えています。
- 道路交通法が改正（令和4年4月）により、電動キックボードの新しいルールが定められ、2年以内に施行されます。
- 電動キックボードの利用者が増加することが考えられることから、新たなモビリティに対するルール・マナーの周知・啓発を強化していきます。

■ 出前市場規模（単位：億円）

- 新型コロナウイルス感染拡大を受けて、出前市場の規模は大幅に増加しています。
- 売上高では、令和元年の4.2億円から、令和2年には6.3億円と、1.5倍に増えています。



（出典元）NPD Japan、エスビーディー・ジャパン調べ

■ 電動キックボード等の法制度

- 新モビリティの公道利用について、新たな規制が適用されています。
- 新規制では電動キックボード（スクーター）の自転車専用道路の走行も可能となるなど自転車との競合が懸念されます。

警察庁の新たな規制

最高速度	規制内容	乗り物の例
時速 6km以下	「歩行者」扱いで、歩道の通行が可能。遠隔操作型の配送ロボットは都道府県公安委員会への届け出制	自動配送ロボット 1人乗り三輪車
時速 20km以下	「自転車」に近い扱いで、運転免許は不要だが、16歳以上に限定。原則は車道走行で、自転車専用道路の走行も可	電動キックスクーター ハイブリッドバイク
時速 20km超	「原付バイク」と同じ扱い	

■ 周知啓発の取組

- 関係機関や事業者の協会等の取り組みを進めています。

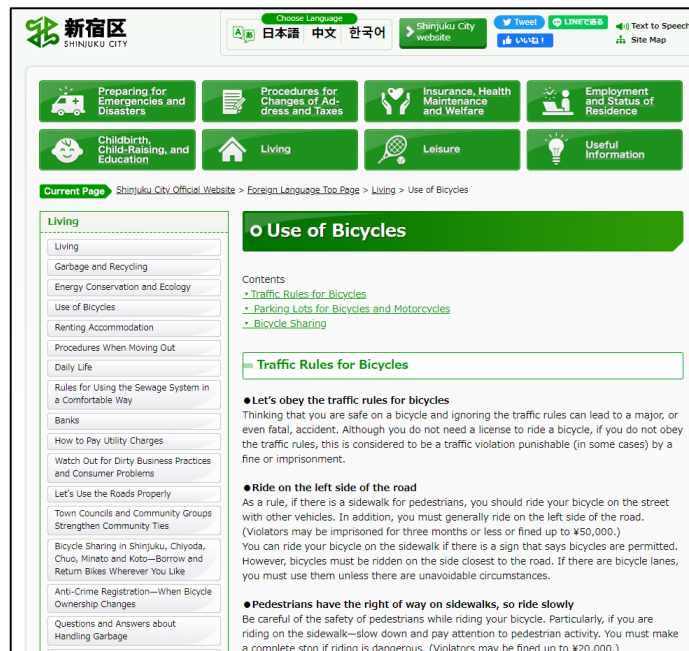
JFDA・東京都・警察との啓発活動例



- 区内には外国人が多く居住しており、令和4年時点で約3.9万人が居住しています。外国人が、安全に自転車を使えるよう、ルール・マナーの周知を行います。
- 外国人に自転車の交通ルール・マナーを伝えるため、外国語版のチラシの作成や、区役所来庁時、しんじゅく多文化共生プラザ来訪時等の機会を活用して広報を行なうなど、外国人に対する周知啓発の取り組みを検討します。

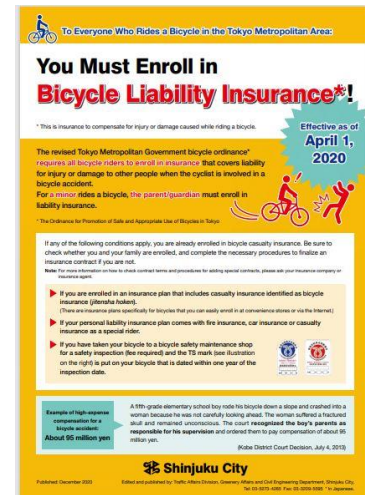
■外国人に対する自転車ルール・マナーの周知の取り組み

- 区内で生活を始める外国人に向けて、ルール・マナーに関する多言語での動画配信、冊子、WEBでの情報提供を行なっています。
- 外国語版の「自転車保険加入チラシ」なども作成しています。



■外国語版チラシ

- 自転車保険加入義務化、自転車安全利用五則のチラシなど外国語版を作成しています。



- 子どもとともに保護者が自転車の交通安全教育を学ぶことができるよう、PTAや地域（商店会、育成会）と連携した交通安全教室を実施しています。
- これらの取組をさらに拡大し、子どもとともに保護者が自転車の交通安全教育を学ぶ機会の創出を検討していきます。

■ 区内小学校での保護者参観機会

- 区内の小学校では、参観日や学校開放日など、定期的に保護者等が授業風景等を参観できる機会を設けています。
- 現時点では、通常の授業カリキュラムでの参観となっていますが、交通安全教育時に保護者参観を行う等の取り組みも

■ PTA等と連携した交通安全教室の実施状況



■ 商店会、育成会と連携した交通安全教室の実施実績



【伝える】の具体施策の進捗を踏まえた見直し（案）

実施方針と枠組み		前期			後期（自転車に関する総合計画）	
		旧 個別施策			新 個別施策（提案）	対応
伝える	G 自転車の利用を促進する情報提供の充実	G-1 自転車の利用を促進する情報提供の充実		G 自転車活用しやすい環境づくり	G-1 多様な自転車活用を支援するための関係機関との連携強化	新規
		G-2 外国人向けの情報提供の充実			G-2 国内外の来訪者に向けた情報提供の充実	見直し
		G-3 シェアサイクルの利用促進・利便向上に向けた情報提供の充実			G-3 シェアサイクルの利用促進に向けた情報提供の充実	見直し
		—			G-4 災害時における自転車活用の検討	新規
	—	—		H 自転車利用のきっかけづくり	H-1 環境にやさしく、健康によい自転車活用の情報提供の充実	見直し
		—			H-2 自転車を楽しむことができる場所づくりの検討	新規
	H 安全・安心で快適な自転車利用に向けた情報提供の充実	H-1 自転車通行環境、駐輪場の分かりやすい情報提供の推進		I 安全・安心で快適な自転車利用に向けた情報提供の充実	H-1 自転車通行環境、駐輪場の分かりやすい情報提供の推進	継続
		H-2 安全・安心に自転車を利用するための情報提供の充実			H-2 安全・安心に自転車を利用するための情報提供の充実	継続
		H-3 自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発			H-3 自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発	継続

- 観光客などの来街者もシェアサイクルを活用できるよう、観光マップへのシェアサイクルの掲載や、新宿観光振興協会と連携した企画の検討等を進めます。
- 都の重点エリアの取り組み等とも連携し、デジタルサイネージの活用など、情報発信の手法を検討していきます。

■ 観光マップ、新宿プラス

- 一般社団法人新宿観光振興協会が発行する観光マップで、地域別に5種類発行。
- 一般社団法人新宿観光振興協会が発行する観光情報に関するフリーペーパー。



■ デジタルサイネージ等の活用

- 駅周辺を中心に、案内マップやデジタルサイネージ等での情報提供を検討



- 災害後の情報伝達や物資輸送等の手段として自転車を活用できるよう、シェアサイクル事業者と連携し、災害時の自転車確保につながる仕組みを検討します。
- 災害時に各課が所有する自転車の活用について検討するとともに、職員が緊急時にも自転車を正しく運用できるよう、職員への安全教育等を進めます。

■災害時シェアサイクル利用協定

- 災害時の情報伝達等の行政職員の活動を支える交通手段として、シェアサイクルを活用するための運営事業者と協定を結ぶ事例があります。
- 具体的には、災害時のみ利用できる専用のカードを行政に提供する形で対応されています。

■他自治体の事例

（平成30年締結、品川区、ドコモ・バイクシェア社）

- ・ 災害時の初動および復旧活動の効率化を図るために、応急活動等に係る区の職員が緊急移動手段としてシェアサイクルを活用できるようにするもの。



■災害時の庁舎の自転車活用

- 区では、本庁舎等に各課が所有する自転車があることから、災害時等において、職員の移動手段や情報伝達の手段としての活用などについて、今後検討します。

本庁舎の自転車状況



H-1 環境にやさしく、健康によい (新規) 自転車活用の情報提供の充実 (環境)

■施策が対応する事項

環境

観光

社会
情勢
の変化

健康

防災

上位
計画
の対応

47

- 自家用車から自転車に移動手段を変えると、CO2削減による環境負荷の低減や、地球温暖化の防止に繋がります。
- 駐車場とシェアサイクルを組み合わせたパークアンドシェアライドなど、自家用車に依存しない都市交通のあり方を検討したり、環境にやさしい自転車のメリットなどについて、情報発信などの取り組みを進めます。

■ゼロカーボンシティの表明

- 新宿区は令和3年6月に「2050年温室効果ガス排出実質ゼロ」を目指すゼロカーボンシティ実現を表明しました。
- 自転車は、二酸化炭素排出量の少ないエコな乗り物であることから、環境面での自転車活用の推進についても、今後検討していきます。



新宿区 ゼロカーボンシティ表明

近年、全国各地で地球温暖化の影響と考えられる記録的な猛暑や台風の大化等による災害が多発しており、私たちの生活基盤を揺るがす事態となっています。

2018年に公表されたIPCC（国連の気候変動に関する政府間パネル）の特別報告書では、「気温上昇を2度よりリスクの低い1.5度に抑えるためには、2050年までにCO₂の実質排出量をゼロにすることが必要」とされています。

我が国においても、令和2年10月の内閣総理大臣所信表明で「2050年温室効果ガス排出実質ゼロ」が宣言されました。

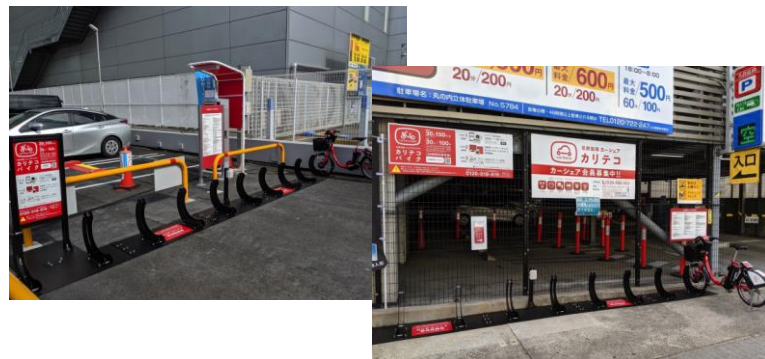
こうした状況にあって、区が率先して地球温暖化対策の更なる推進に向けた決意を示すことで、区内におけるCO₂排出削減をより一層促進させていくとともに、国が目指す「経済と環境の好循環」にもつなげていく必要があります。

区は、区民・事業者等と一体となって連携・協力しながら、2050年までに区のCO₂排出量実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」実現に向けて取り組むことを、ここに広く表明します。

令和3年6月5日
新宿区長 吉住 健一

■パークアンドシェアライド

- 自家用車で区内に訪れた人が、区内の移動に自家用車を使わなくて済むように、駐車場とシェアサイクルを連動させるイメージ。
- 名古屋市内で運営する自転車シェアリング事業では、駐車場事業者と(株)ドコモ・バイクシェア社が連携し、コインパーキング等に積極的にポート設置を行なっています。（下写真）



H-1 環境にやさしく、健康によい (新規) 自転車活用の情報提供の充実 (健康)

■施策が対応する事項

環境

観光

社会
情勢
の変化

上位
計画
の対応

48

健康

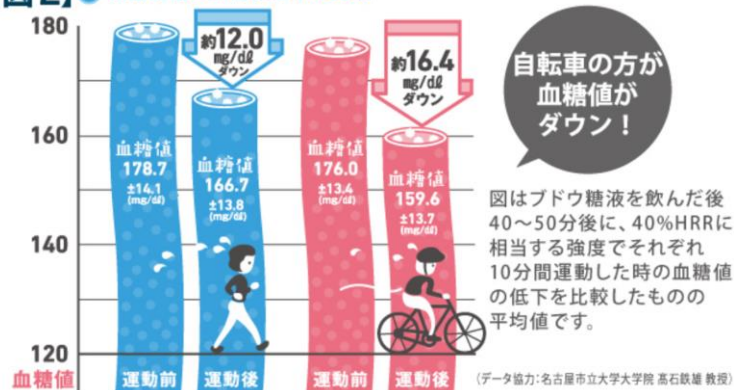
防災

- 自転車で移動すると、心身のリフレッシュや健康づくりにも繋がります。
- 自転車を活用することで、健康面にもメリットがあることなど、情報発信やイベント支援等の取り組みを検討していきます。

■健康面での情報発信事例

- 「新宿区自転車シェアリング事業」の運営事業者であるドコモ・バイクシェアでは、株式会社シマノとコラボレーションし、アプリで健康にまつわる情報を発信しています。

【図2】● 運動前後の血糖値低下の比較



※ (株)ドコモ・バイクシェア アプリより

■健康イベント等での自転車活用事例

- 大分県では、健康アプリを活用した自転車利用促進や、サイクルイベント等を実施しています。

Cycling OITA

健康アプリ「おおいた歩得」を活用した自転車利用促進

健康アプリ「おおいた歩得」のサイクルイベントについて

重要なお知らせ
2022年8月23日更新
新型コロナウイルスに関するお知らせ (大分県)

2022年6月16日更新
お気に入り登録・リンクアドレスの変更をお願いします (広報広聴課)

2022年6月8日更新
登録員を募った「なりすましメール」にご注意ください (電子自治体推進室)

2021年4月14日更新
About COVID-19 (English, 單佳中文, 한국어) (国際政策課)

印刷ページの表示 ページ番号: 0002083670 更新日: 2020年1月23日更新

Twitter Facebook YouTube LINE

※ 大分県HPより

- 自転車を安全な場所で練習したり、楽しんだりできるように、区内の公園等の公共空間の活用を検討するとともに、休日に開催されている神宮外苑でのサイクリングコースの周知を行うなど、自転車を楽しむことができる場所づくりの取り組みを検討します。
- 自転車利用のきっかけにつながるよう、自転車に関心の低い区民も参加しやすい自転車に関するイベントについて、民間等と連携し実施を検討します。

■神宮外苑サイクリングコース活用イベント

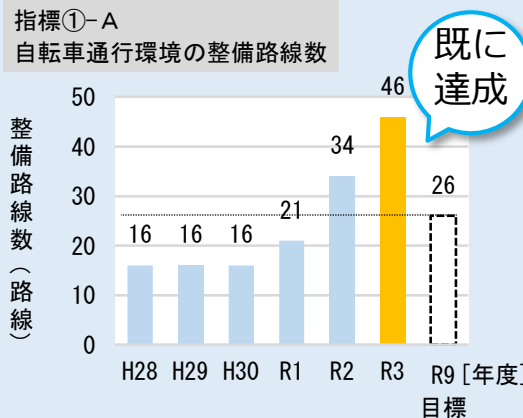
- 神宮外苑では休日に周回コース（約1.2Km）の車両通行を禁止し、自転車乗り方教室等が行われています。
- 区内で安全に自転車の練習やサイクリングが楽しめる貴重な空間となっています。
- 区も後援している、年に1度の自転車イベント「サイクルドリームフェスタ」のメイン会場としても活用されています。



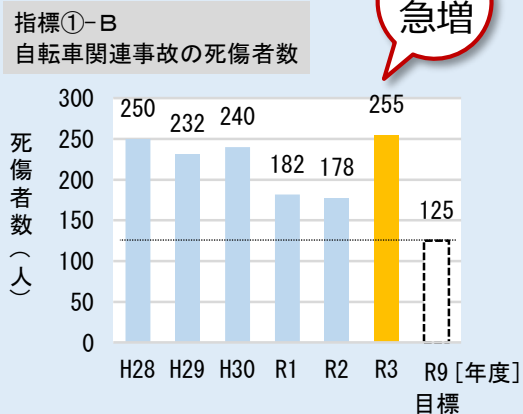
4. 評価指標の 見直しについて

①安全・安心で快適な自転車通行環境を実現します。

自転車通行環境の整備対象路線について10路線以上の整備を目指す

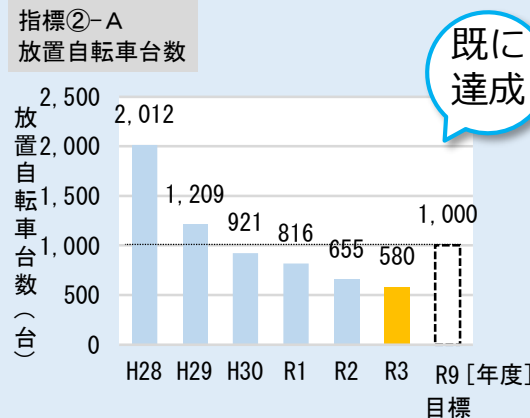


自転車関連事故死傷者数
50%減を目指す

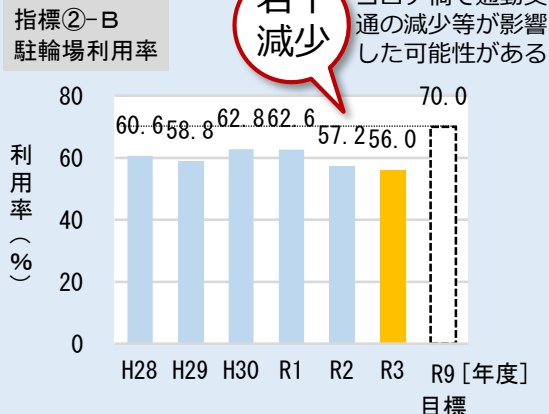


②適切に自転車を駐輪できる環境を実現します。

放置自転車台数50%の削減を目指す

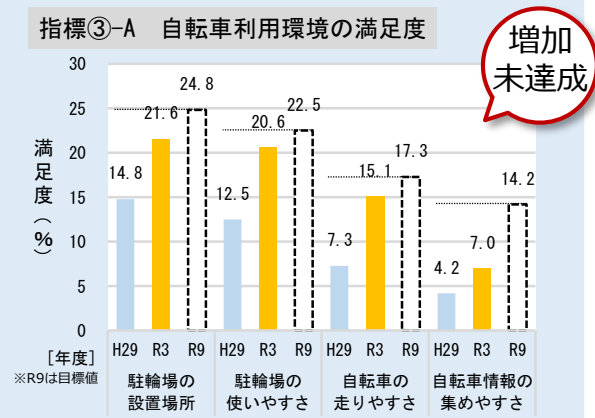


駐輪場利用率70%を目指す

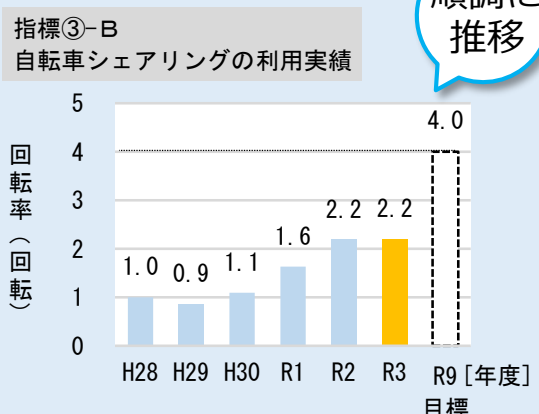


③自転車を便利に利用できる快適なまちを実現します。

取組を推進し、通行環境の満足度が平成29年の値から10%向上を目指す



回転率4.0回転/日(現行の4倍)を目指す



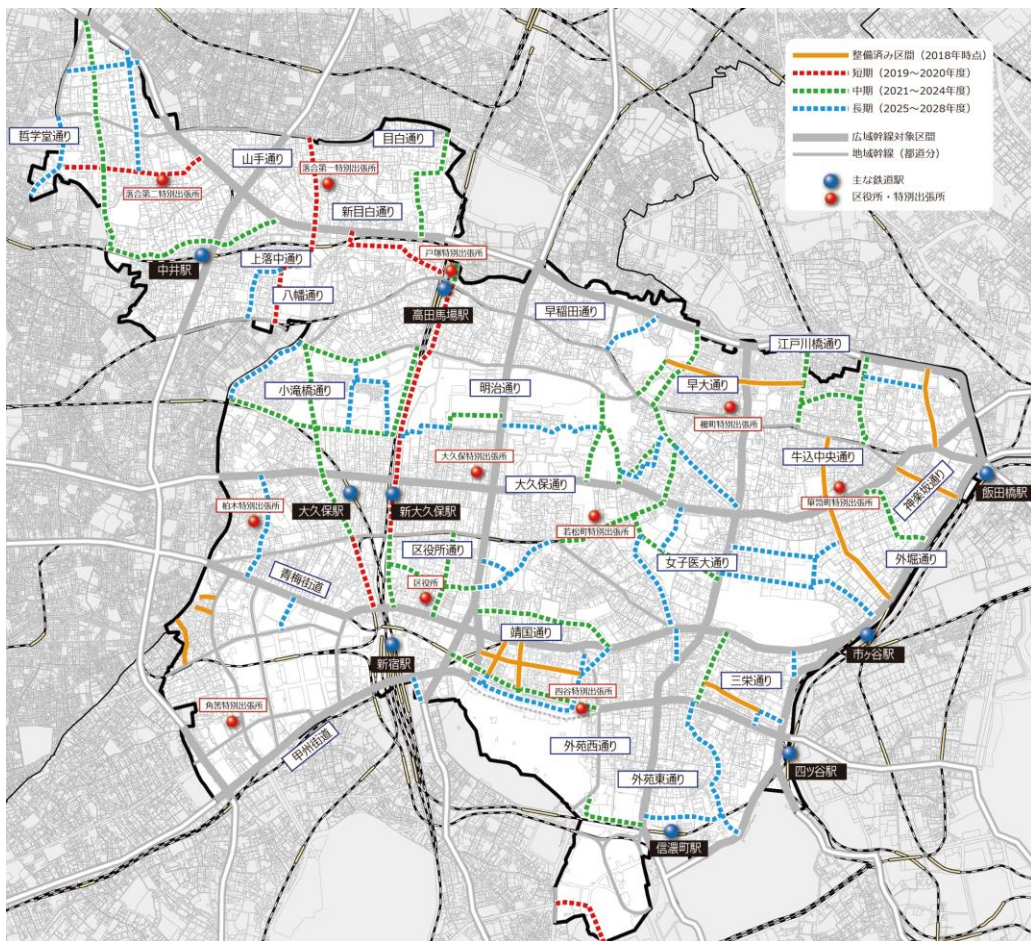
指標の達成状況を踏まえた【中間見直し】

52

	指標		R9目標	R3達成状況		中間時点での見直しの方向性	新目標
①安全・安心して快適な自転車通行環境の実現	①-A 自転車通行環境の整備路線数		26路線	○	46路線	既に大幅に目標を達成。 より分かりやすい評価目標として 【区道整備延長】を設定	40km (詳細はp35)
	①-B 自転車関連事故の死傷者数		125件	×	255件	コロナ禍等での自転車利用の変化を受けて事故が多発化。 継続して現行目標の達成を目指す。	125件
②適切に自転車を駐輪できる環境の実現	②-A 放置自転車台数		1000台	○	580台	既に大幅に目標を達成。 令和3年の放置自転車台数から さらに半減以上の削減を目指す。	280台 (詳細はp36)
	②-B 駐輪場利用率		70%	×	56%	コロナ禍等で駐輪場利用が減少。 ウィズコロナでの自転車活用を図り 継続して現行目標の達成を目指す。	70%
③自転車を便利に利用できる快適なまちの実現	③-A 自転車利用環境の満足度	駐輪場設置場所	25%	△	22%	各満足度とも計画策定時から堅調に推移しているため継続する	25%
		駐輪場使いやすさ	23%	△	21%		23%
		自転車走りやすさ	17%	△	15%		17%
		情報の集めやすさ	14%	△	7%		14%
	③-B 自転車シェアリングの回転率		4.0回転	×	2.2回転	広域連携が進み区単独の評価は困難。 そのため【都自転車シェアリング全体の回転率】を設定	4.0回転 (詳細はp37)

達成状況 ○：中間時点で既に達成 △：このまま進めばR9時点で達成 ×：達成が見込めない

■ 区道の整備時期別自転車ネットワーク図

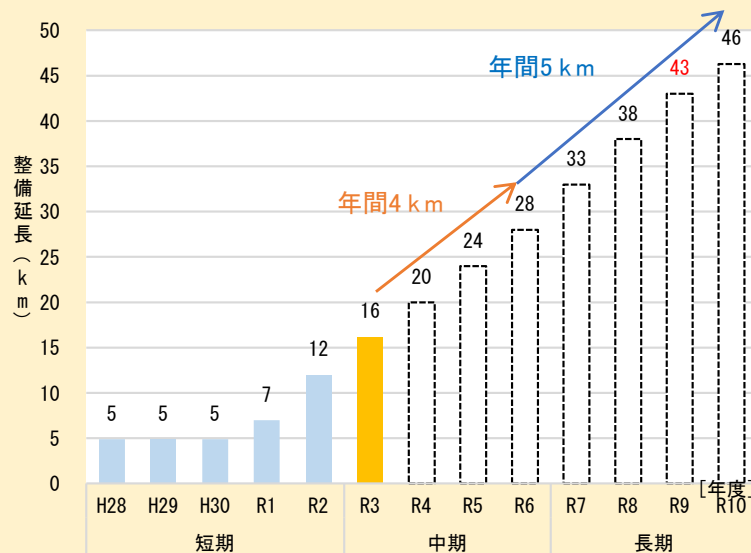


ネットワーク路線100.6km
(うち区道46.3km)

■ 新指標 = 区道整備延長

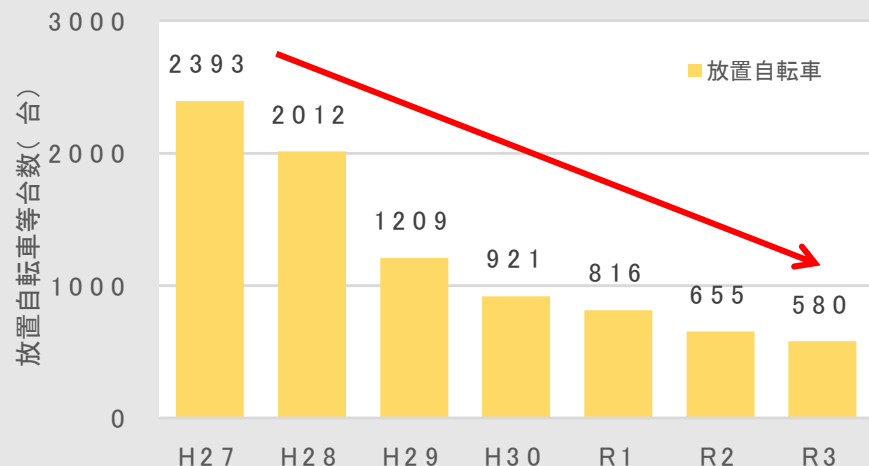
- 自転車ネットワーク計画の計画期間（令和10年）に、区道46.3kmの整備を実現することが求められます。
- 過去の実績として令和元年以降、毎年約4kmの整備を実現しています。
- 単年度の整備可能延長を踏まえて、新指標は「区道整備延長」とし、中期は毎年4km、長期は毎年5kmを目標に着実な整備を進めるものとして計画目標を設定します。

【自転車ネットワークの整備延長の推移と目標】

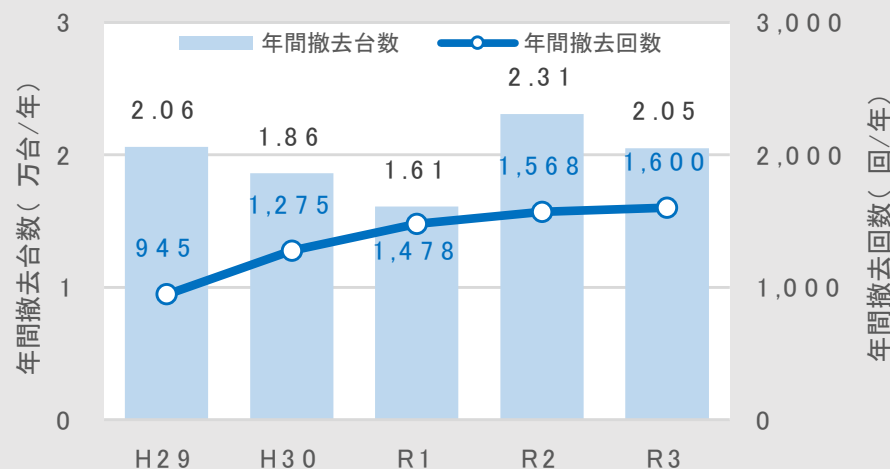


■ 放置自転車対策による効果

新宿区内3 2 駅周辺の放置自転車台数の推移



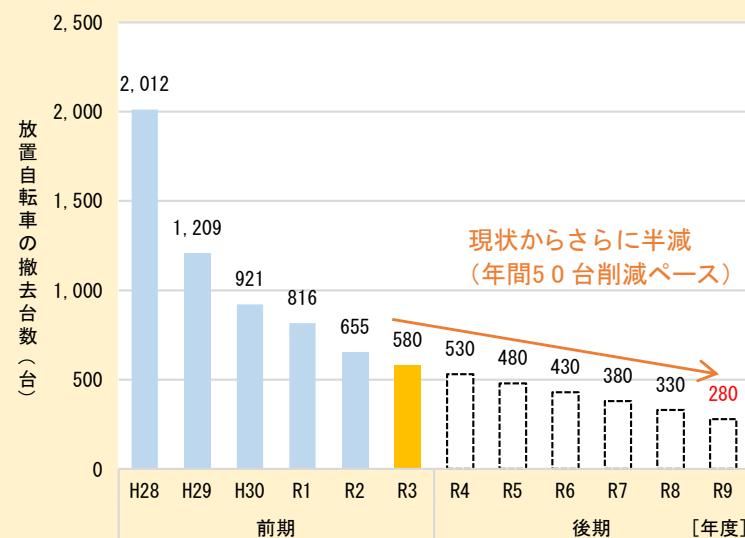
年間の撤去台数、撤去回数の推移



■ 新指標 = 現状からさらに半減

- 放置自転車台数の目標は、平成28年から半減（R9時点1,000台）を既に達成しています。
- 令和3年度を基準として、令和9年度までの後期に、現状からさらに半減を目指して取り組みます。

【放置自転車の撤去台数】



■広域連携区(ドコモ・バイクシェア)の回転率

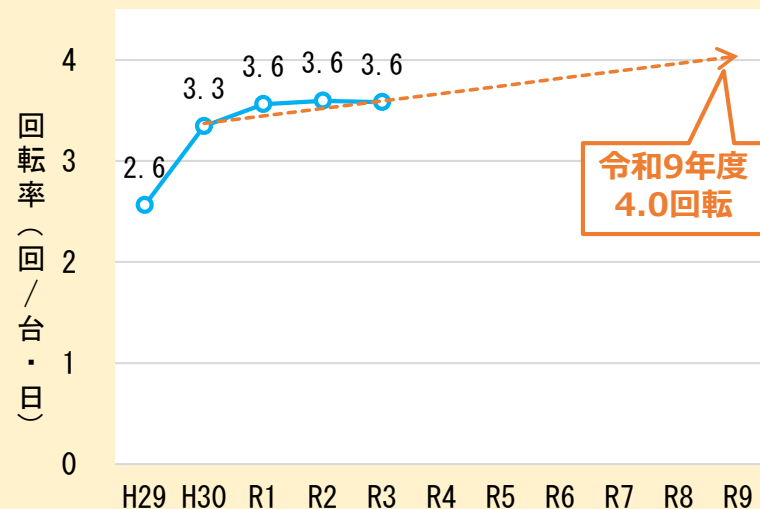
参加区	開始年	令和4年3月時点 月間平均		
		ポート数	自転車数	回転率
①千代田区	H26.10	94	800	4.3
②中央区	H27.10	67	700	5.8
③港区	H26.10	147	1,710	3.8
④新宿区	H28.10	91	1,305	2.0
⑤文京区	H29.1	71	800	2.3
⑥江東区	H24.11	150	1,650	4.0
⑦品川区	H29.10	88	720	3.7
⑧目黒区	H31.1	49	450	1.5
⑨大田区	H29.3	113	300	5.1
⑩渋谷区	H29.10	59	700	2.4
⑪中野区	R2.7	31	300	0.9
⑫杉並区	R4.2	21	200	0.2

※新宿区は他区に比べて導入した自転車数が多いため、
回転率（1日利用回数÷自転車数）が小さくなる傾向がある。

■新指標＝広域連携区の回転率

- 現状、区シェア事業成立性評価のため【区内のシェアサイクル回転率】（1日利用回数÷区内自転車台数）を設定しています。
- しかし、特別区14区が参入する現状では、区単独での事業成立性を評価することが難しくなっています。
- そのため、広域連携区による回転率を、新指標として設定します。

【広域連携区の自転車シェアリングの回転率】



①第1回指摘事項への対応及び

アンケート調査を踏まえた今後検討すべき課題の認識について

- 第1回指摘事項に対する対応は適切か？
- 区民・来街者アンケート調査を踏まえて、検討すべき追加の課題はあるか？
- シェアサイクル利用者アンケートを踏まえて、検討すべき追加の課題はあるか？

②新たな施策を含めた施策体系について

- 新たに追加した施策、見直しを図る施策の内容は適切か？
- 事務局より提案する施策の他に追加すべき施策があるか？

③新たな目標設定の考え方、将来目標の設定の妥当性について

- 後期に向けた目標として、現状で未達成の項目を継続することに異議はあるか？
- 新たに設定した3つの評価指標について妥当であるか？

④計画書イメージ（机上配布）について

- 委員各位が考える計画書のイメージと齟齬はないか？