

鳥取市道路ビジョン（素案）

平成 年 月

鳥取市都市整備部道路課

目 次

1. 鳥取市道路ビジョン策定の主旨	・・・・・・・・ P 1
○ 策定の主旨	
2. 現状と課題	・・・・・・・・ P 2
(1) 鳥取市の現状	
○ 広域的にみた鳥取市の位置	
○ 鳥取市の地勢及び気候	
○ 人口の推移と見通し	
(2) 道路の現状及び道路整備への認識	
○ 鳥取市の道路の状況	
○ 鳥取市の除雪の状況	
○ 鳥取市の橋梁の状況	
○ 鳥取市の道路資産保有状況	
○ 道路整備への現状	
3) 今後の道路の在り方	
○ 道路の課題	
3. 計画と位置づけ	・・・・・・・・ P 8
① 背景	
② 計画と役割	
③ 計画対象	
④ 目標年次	
4. 基本的な考え方	・・・・・・・・ P 10
○ 計画の基本理念	
○ 計画の柱と基本目標	
5. 中期の整備目標及び目標達成のための具体施策	・・・・・・・・ P 11
○ 次代につなぐ道づくり	
○ 安心を高める道づくり	
○ 人にやさしい道づくり	
○ 活力を創出する道づくり	
○ 美しい景観や活力ある道づくり	
6. ビジョンの実現と進行管理	・・・・・・・・ P 13

用語解説（本文中に（※）印のある言葉）

1. 鳥取市道路ビジョン策定の主旨

○策定の主旨

道路整備は、高度経済成長や自動車の一般家庭への普及を背景として、幹線道路などの整備に重点的に取り組んだ結果、生活の利便性向上や移動時間の短縮などに寄与してきました。しかしながら、高度経済成長期に集中的に整備された道路は老朽化が進み、更新の時期を迎えています。

さらに、近年では、本格的な人口減少・超高齢社会(※)の到来、日常生活圏の拡大、東日本大震災をはじめとする自然災害の頻発とそれに伴う安全・安心に関する意識の高まり、都市活動に伴う都市環境の悪化など、道路を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

こうした中で、国土交通省では、限られた財源の中で効果的かつ効率的に社会資本(※)を整備するための取り組みを明らかにし、官民の連携・協働(※)により、重点的、効果的かつ効率的に実施していくことを目指しており、道路についても第一次・第二次地域主権一括法(※)の制定を踏まえた道路構造令(※)の改正と条例化の動きや、道路法等の一部改正などが行われています。

鳥取県でも今後の道づくりの基本方針を明らかにする「都市計画区域マスタープラン『鳥取都市計画区域（鳥取市）』」を策定しています。

一方、鳥取市では、市町合併で、人口の動向をはじめ、道路改良率(※)や歩道設置率の異なる区域が一つになり、広大な市域となりました。こうした中で、鳥取市では第9次総合計画、自治基本条例、新市まちづくり計画や鳥取市新市域振興ビジョンにより地域が主体となった取り組みへの支援などを進めているところです。また、効率的な土地利用や身近な生活空間に視点を置いたコンパクトタウンの考え方、農・森林の持つ多面的機能を活かしたガーデンタウンの理念によって、市民の皆様と行政がまちの将来像を共有し、知恵を出し合いながら都市づくりを進めることで『環境・文化・交流』が調和した『やすらぎと、あじわいと、にぎわいのあるまち』を築き上げ、より魅力的な“生活交流都市とっとり”を、次世代に受け継いでいけるよう、都市づくりの方向性を示す指針となる「鳥取市都市計画マスタープラン」を策定しております

さらに本市では、行政中心から地域の多様な主体が参加・協働する枠組みへと進め方を転換するとともに、限られた予算の中で優先度を明確にし、地域の特性に応じた効果的かつ効率的な整備手法に転換していく必要があります。

また、地方で若い世代が安心して働き、結婚し、子育てができる環境を整えることによって、地方の活力を高めることを目的に、第二次安倍内閣の目玉として「まち・ひと・しごと創生本部」が設立されました。人口減少と若者の流出という大きな課題に直面する地方の存続こそ、具体的、効果的、かつ早期にその戦略を実行することが求められています。

このように継続的に機能を発揮することで多様な役割を担う社会資本であることを踏まえ、管理の適正化と経営の安定化に向けた取り組みを強化していく必要があるため、今後10年間に道路が取り組むべき課題や目標を示した「鳥取市道路ビジョン」（以下「計画」という。）を策定するものです。

2. 現状と課題

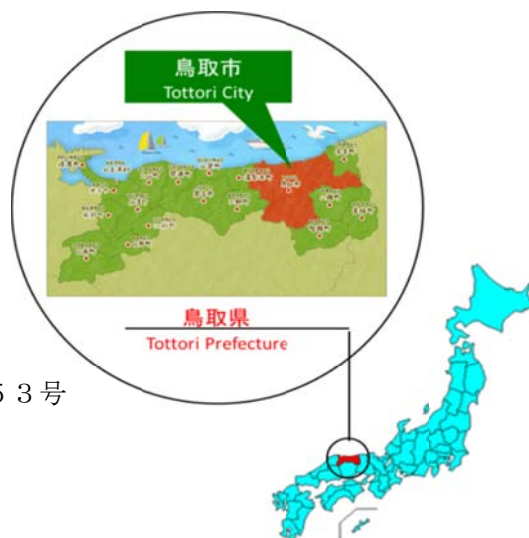
(1) 鳥取の現状

○広域的にみた鳥取市の位置

鳥取市は、県庁所在地として、鳥取県の東部に位置し、北は日本海に面し、市の中心には、鳥取砂丘に砂を運び続けている千代川が流れています。鳥取市は平成16年11月1日に周辺の8町村と合併し、人口は約20万人、総面積は約765km²となり山陰最大の中核都市となりました。

鉄道は、市域の東西に山陰本線が走り、南北には因美線が走っており、智頭駅より智頭急行を経て、京阪神方面・山陽方面へ繋がっています。また高速道路は、姫路鳥取自動車道が南北を貫き、鳥取IC（インターチェンジ）、鳥取南IC、河原IC及び用瀬ICの4か所あり、作用JCT（ジャンクション）で中国縦貫道を経由し、京阪神方面・山陽方面へ繋がっています。山陰自動車道には、鳥取IC、鳥取西IC及び青谷ICの3か所あります。供用区間は鳥取ICから鳥取西ICまでと、青谷ICから鳥取県西部を経由し島根県まで繋がっています。

一般国道は、国道9号線と国道29号線、国道53号線が、京阪神方面・山陽方面へ繋がっています。



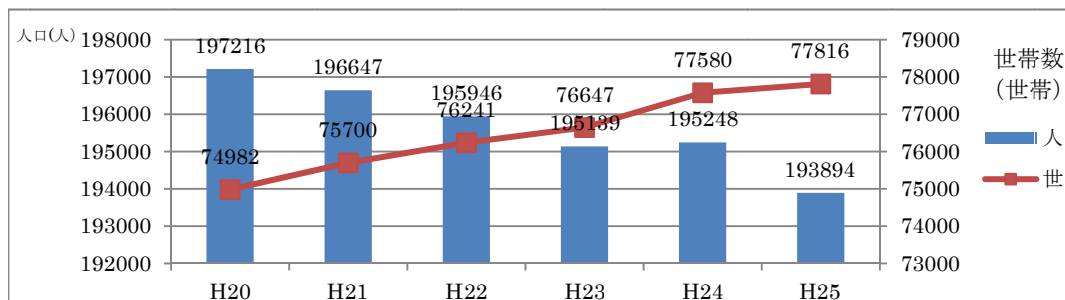
○鳥取市の地勢及び気候

鳥取市の気候は、南に連なる中国山脈と日本海を渡ってくる季節風および、日本海の対馬海流に大きく支配される山陰型気候であり、比較的温暖ではありますが、冬季はかなりの積雪が見られるなど、年間を通じて降水量が多くなっています。

平成25年の気象状況によると年間通じての平均気温は14.9℃で、年間降水量は1,890.0mm、降雪量101cmとなっています。

○人口の推移と見通し

平成25年における鳥取市の人口は193,894人であり、減少傾向です。一方、世帯数は77,816世帯で、増加傾向が続いています。



(2) 道路の現状及び道路整備への認識

○鳥取市の道路の状況

①戦後の高度成長の中、モータリゼーション（自動車の大衆化現象）の高まりにより、道路整備が行われてきました。

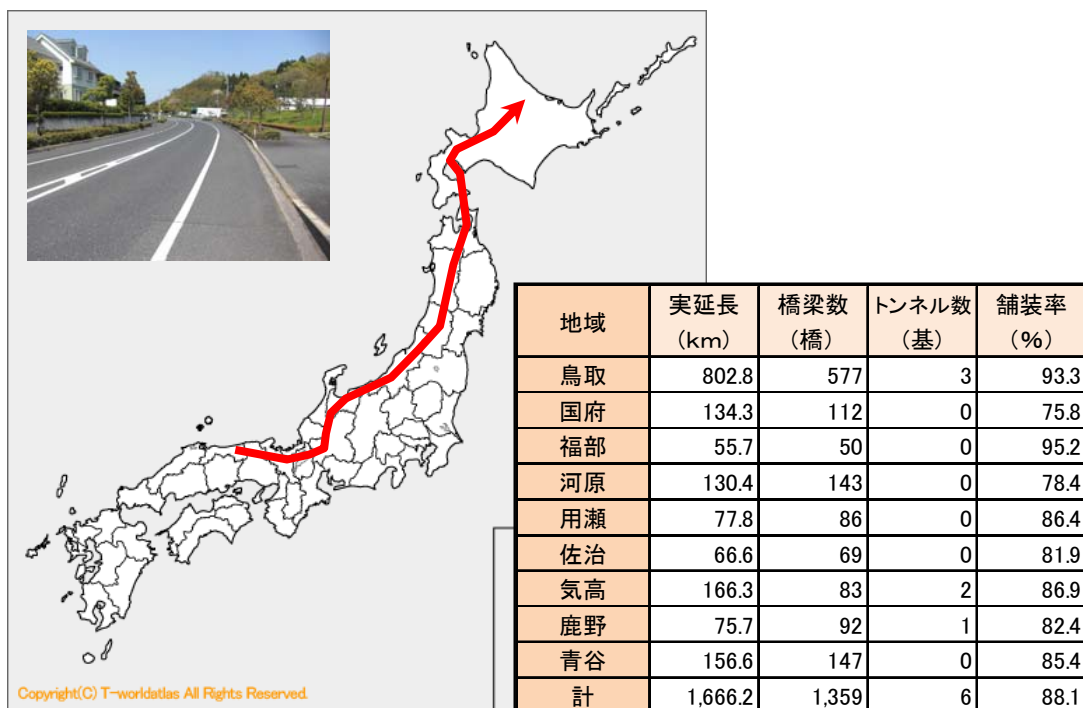
○市内の市道：4,974 路線、延長=1,669.240km（鳥取～旭川）

②高度経済成長期に整備した多くの道路施設が、今後急速に耐用年数を超えてしまいます。

○今後厳しい財政状況を考慮すると、持続可能で的確な維持管理・更新を行うことが必要となります。（長寿化計画を作成し、ライフサイクルコストを縮減する。道路アセットマネジメントの導入により、更新時期の平準化と費用の最小化を図りながら、対症療法型から予防保全型の道路管理への転換が必要となります。）

③交通事故、交通渋滞、環境問題及び防災対策など、解決すべき様々な課題が山積しており、過去に発生した様々な事故や災害の教訓を風化させず、今後の対策に活かしていく必要があります。

④緑化推進、良好な景観形成、沿道利用及び既成市街地の再生など様々なまちづくりの施策と協調して、道路整備を進めていく必要があります。



	合計	幹線市道		その他市道
		一級市道	二級市道	
総延長 (m)	1,708,391	201,426	177,423	1,329,542
実延長 (m)	1,666,198	194,737	174,907	1,296,554
未供用延長 (m)	10,191	493	1,085	8,613
改良率 (%)	65.5	79.5	67.1	63.2
舗装率 (%)	88.1	89.2	91.1	87.5

○鳥取市の除雪の状況

- ・ 除雪路線長は市道の総延長の約 1/3 にあたる 605.6 km です。
- ・ 除雪対象路線の基準は、①バス路線②主要幹線道路③孤立集落に通じる路線④公共施設に通じる路線⑤準幹線道路路を行っています。
- ・ 出動基準は、車道積雪 15 cm 以上としています。



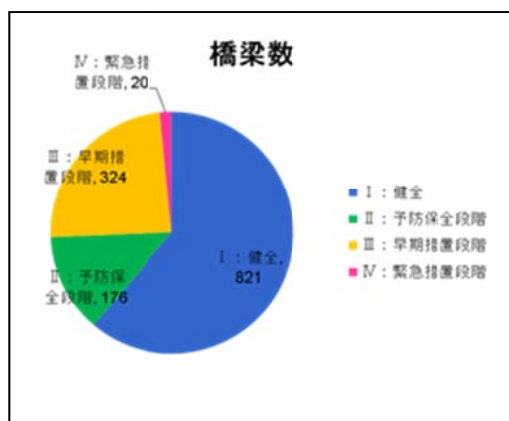
地域	除雪路線数 (路線)	除雪延長		消雪施設延長 (km)
		(km)	内直営延長	
鳥取	451	258.6	24.0	4,223.7
国府	77	24.1		1,140.0
福部	54	30.1		
河原	53	66.5		65.0
用瀬	68	31.4	16.0	178.4
佐治	58	28.2		8,797.2
気高	186	81.4		467.2
鹿野	124	41.6		
青谷	74	43.7	30.0	
計	1,145	605.6	70.0	14,871.5

○鳥取市の橋梁の状況

鳥取市道路橋梁長寿命化修繕計画書（H25年3月）作成時点、市管理の橋梁のうち建設後50年以上を経過する橋梁は92橋あるが、今後20年間で453橋となり、急速に老朽化が進みます。（※建設年数が不明な723橋は除く）

また目視等による橋梁の点検を実施した結果、1,341橋（延長2m以上）のうち20橋が緊急に措置を講ずべき状態という結果が出ております。

I：健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。	821
II：予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。	176
III：早期措置段階	構造物の機能に支障が生ずる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。	324
IV：緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生ずる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。	20
計		1,341



○鳥取市の道路資産保有状況

平成26年度末現在、管理している市道は4,974路線、道路延長約1,669.24km、市道橋1,341橋、トンネル6箇所あります。また道路付属物としてカーブミラー4,077箇所、街路灯2,708箇所となっています。

○これまでの道路整備の在り方

①車優先の道路整備

- ・戦後、急激に進展したモータリゼーションに対応するため車優先の整備が行われてきました。

②量的拡大を重視した道路整備

- ・道路整備は「造る」ことに主眼が置かれてきたが、今後は維持管理、安全安心、財政状況などから「活用する」ことを重視する必要があります。
- ・違法路上駐車、不法占用物件の放置並びに重量超過車両による事故等により交通機能が阻害されています。
- ・重量超過車両による負荷により舗装や橋梁RC床版の老朽化を早め、道路の耐用年数が短命化しています。

③課題対応型の道づくり

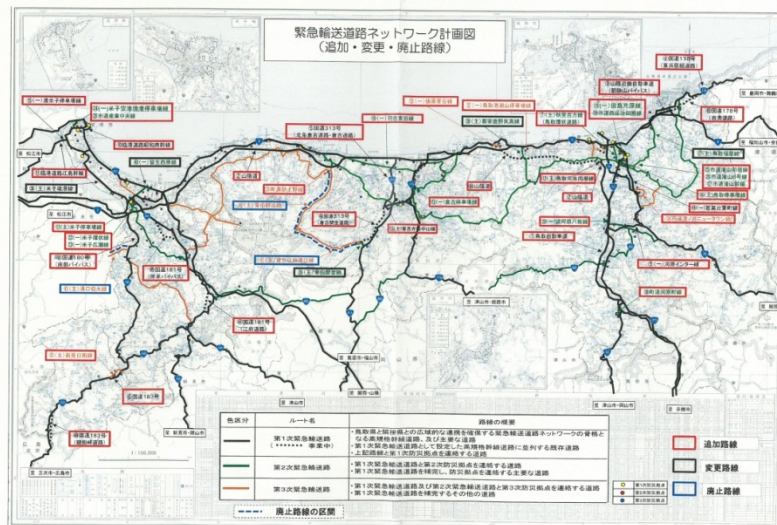
- ・交通需要に対応する形で量的な整備を行ってきました。
- ・交通事故又は住民要望に対応する形で個別に整備を行ってきました。
- ・道路管理者、公安委員会及び沿線住民など相互の連携が不足しています。

○今後の道路整備を行う上での課題の抽出

①緊急輸送道路の確保

市道に存在する2m以上の橋梁は1,341橋ありますが、数多くが耐震補強未対策の橋梁となっています。このうち、の緊急輸送道路の指定を受けている市道の約5kmに限っても、延命化を加味した耐震化が近々の課題となっています。

ルート名	路線名	実延長	道路整備状況	その他
第2次緊急輸送路	滝山卯垣線	0.8	0.8	100%
	滝山6号線	0.4	0.4	100%
	滝山幹線	0.4	0.4	100%
	西品治田園線	0.7	0.7	100%
第3次緊急輸送路	津ノ井ニュータウン線	2.4	2.4	100%



②交通安全対策

鳥取県における交通事故による年間死者数34人、年間死傷者数約1,430人（平成26年）で県民の約420人に1人が交通事故で死傷しています。また、約2割（19.3%）（276人）が65歳以上で、歩行中（16人）や自転車乗用中（3人）に19人が死亡しており、交通弱者対策が急務となっています。

	鳥取県	鳥取市内		鳥取署管内	
		道路	市道	道路	市道
件数	1,168	454	104	389	101
死亡事故件数	31	12	1	7	1
死亡者数	34	12	1	7	1
負傷者数	重傷	232	79	62	21
	軽傷	1,164	474	406	97
	計	1,396	553	468	118

（4）安心な市街地形成

旧市街地、とりわけ合流式下水道区域約342haは、道路面積率が極めて低く

老朽家屋が多いなど課題のあり、狭隘道路整備の促進が重要となっています。

（5）踏切安全対策

高低差、交差点までの距離など、横断するのに危険な踏切が因美線沿いに1カ所存在しており、踏切安全対策の促進が重要となっています。

（6）バリアフリー対策

本格的な高齢社会を迎えつつある中で、高齢者や障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、いわゆるバリアフリー新法の制定をはじめ、高齢者・障害者等の移動の円滑化に向けた取り組みの重要性が高まっています。

高齢者・障害者等が安全に安心して活発な活動を行えるようにするためには、従来は外出をあきらめていた人がどうすれば外出できるようになるか、という利用者の視点に立った検討が必要となっています。

（7）地域の重要拠点へのアクセス確保

病院、可燃物処理施設、工業団地など、地域の重要拠点の整備に伴い、幹線道路までのアクセス道路の整備が必要不可欠となっています。

（8）無電柱化

電線が多すぎて景観が悪い。また、電柱で道幅が狭くなり、歩行者には歩きにくく、自動車が来たときにも危険、地震や台風などの災害で電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりする危険もあるなど、電線や電柱は、近年さまざまな問題がクローズアップされてきて

います。また、特に地震の多い日本では、防災面から、無電柱化は重要です。

道路の無電柱化は、こうしたさまざまな問題の解決のため推進する必要があります。

(9) 美しい景観や活力ある地域づくり

平成26年度より始まった『道路アダプト』制度は、地域や企業みなさんに道路の美化清掃に参加していただき、みなさんとともに快適な道づくりを進めるものです。

『道路アダプト』は、地域住民、地元自治体及び道路管理者が協力して、道路の美化清掃活動を行い、地域住民共有の生活空間である道路への愛着心を深めるとともに、道路利用者のマナー向上を啓発することを目的とし行っています。

(10) 地球温暖化対策

道路分野における地球温暖化対策を推進するため、バイパス道路の整備等の交通流対策や道路緑化、LED道路照明灯の整備等の道路施設の低炭素化を推進します。

2. 計画の役割と位置づけ

○計画の役割

鳥取市がこれまでに築きあげてきた道路の資産は、今後の道路のあり方、整備の方向性を考える上で極めて重要であり、道づくりを進めていく上で最大限に活用していく必要があります。

本計画は、従来行われてきた「新しい道路をつくる」という視点に、これまでに築きあげてきた資産を「長く使う・活かす」という視点を加えて、社会経済情勢の変化や鳥取市固有の地域特性を踏まえた、より望ましい姿につくり替えていくことを示すものです。

本計画が果たすべき役割は以下のとおりです。

計画が果たすべき役割

①鳥取市の目指す将来像の実現に向けた計画を明らかにする	上位計画である鳥取市第10次総合計画における目指す将来像「人が輝き まちがきらめく 快適・環境都市 鳥取」の実現に向けて、計画を明らかにします。
②具体的な事業計画となる鳥取市道路アクションプログラムの指針・根拠となる	本ビジョンを受けて策定する個別具体の道路整備の実行計画に相当する『鳥取市道路アクションプログラム』の指針・根拠となるように、客観性(※)、透明性(※)の確保された整備優先性の考え方を示します。
③多様な主体の連携・協働による維持管理の仕組みを示す	市民、企業、行政が、今後の計画のあり方や具体的な進め方を理解し、共有することにより、円滑な合意形成や道づくり事業へつなげていきます。
④計画の課題に対する方針を示す	交通安全対策、緊急時の対策などをとりまとめることにより、地域固有の計画の課題の解消に向けた考え方を示します。

○計画の位置づけ

本計画は、「第10次総合計画」や「自治基本条例」、「都市計画区域マスタープラン『鳥取都市計画区域（鳥取市）』」、「新市まちづくり計画」、「鳥取市新市域振興ビジョン」を上位計画とし、その中で位置づけられる鳥取市の将来像「人が輝き まちがきらめく 快適・環境都市 鳥取」を踏まえ、その将来像を実現するためのビジョンを示すものであり、道路分野における鳥取市の基本的な方針として位置づけられるものです。

なお、ビジョンに基づいて、具体的な実行計画である『鳥取市道路アクションプログラム』（以下「プログラム」という。）を策定します。但し、道路事業としての鳥取市公共施設管理計画に関しては、『鳥取市道路アセットマネジメント基本計画』（以下「マネジメント」という。）に記載します。

また、都市計画マスタープランや景観まちづくり計画、交通安全計画などの他の部門別計画とも連携・相互補完しながら計画を推進していきます。

○計画の対象

鳥取市内の道路としては、広域的な機能を担っている山陰自動車道、鳥取自動車道、一般国道、県道と、これらの道路の機能を補完するとともに、これらと一体となって連続的なネットワークを構築する、鳥取市が建設・管理する鳥取市道があります。

本計画では、現在の市道、および将来的に市道としての認定が想定される道路を対象とします。

道路の種類		定義	道路管理者	鳥取市に該当する道路
高速自動車国道		全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に重大な関係を有する道路（高速自動車国道法第4条）	国土交通大臣	山陰自動車道 姫路鳥取自動車道
一般国道	直轄国道（指定区間）	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路（道路法第5条）	国土交通大臣	国道9号線 国道53号線
	補助国道（指定区間外）		都府県（政令市）	主要地方道
都道府県道（主要地方道・一般県道）		地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路（道路法第7条）	都道府県（政令市）	一般県道 主要地方道
市町村道		市町村長がその市町村の区域内の部分について議会の議決を経て認定した道路（道路法第8条）	市町村	（下図参照）
農道、林道		農道：農村地域において農業の用に供するために設けられる道路 林道：森林地域において森林の整備・保全を目的として設けられる道路	市町村	

幹線市道		その他市道
一級市道	二級市道	
158	152	4,610

○目標年次

計画期間は平成36年度（10年間）までとし、特に重点的に取り組む施策をプログラムと位置付け、5年間（平成27年度～平成31年度）に対応すべき具体的な施策や目標を明確にしながら取り組みます。

4. 基本的な考え方

- (1) 本市がめざすべき将来像である「人が輝き まちがきらめく 快適・環境都市 鳥取」の実現をめざし、まちづくりの5つの原則（個性、連携・交流、協働、自立、飛躍）を念頭に、災害に強い道路づくりを進めます。
 - 災害時に必要な緊急輸送道路及び緊急輸送道路補助路線にある橋梁の耐震化を図ります。
 - 緊急輸送道路及び緊急輸送道路補助路線の地中に埋設されている占用管等の耐震化を促進するよう指導します。
 - 緊急輸送道路、緊急輸送道路補助路線及び鉄道などを越えている跨線橋の耐震化を図ります。
- (2) 地域にとっての重要拠点の整備に伴い、幹線道路までのアクセス道路の整備が必要な道路整備を行い、計画段階で市民と情報を共有し、事業の各段階においても市民参画が可能となるような事業の進め方を行います。
 - 事業の地元説明会は無論のこと、市報やホームページ、ケーブル広告を活用し、市民に解りやすく説明を行います。
- (3) 限られた予算の中で、それぞれの地域の特性・ニーズに応じて必要な道路機能を発揮するため、選択と集中により、優先度を明確にした上で、効率的かつ重点的に道路整備、改良を進めます。
- (4) 他事業と連携を強化し、ハード整備を中心とした計画から、ソフト対策、自助や共助による取り組みを加味するなど、維持管理手法へと転換します。
- (5) 道路はつくる時代から、より良く使う時代に移行しており、整備・管理・更新の一体的な最適化による、道路ストックのマネジメントを行うことで、持続的な道路事業の実施を図ります。

5. 中期の整備目標

○次代につなぐ道づくり

厳しい財政状況の下で、道路の機能を持続的に維持していくため、新規整備から、維持管理・延命化・改築までを一体的にとらえ、適切に管理するアセットマネジメントを実施します。

道づくりの目標		評価の対象となる道路の考え方
効果的かつ効率的な維持管理体制の構築	施設の長寿命化につながる保全手法への転換	・劣化損傷が軽微な段階で補修などを実施する予防保全型の考え方と一致する道路
	アセットマネジメントの導入	
持続可能な道づくり	道路の資産の有効活用	・既存道路を活かした道路整備

○安心を高める道づくり

緊急輸送道路ネットワーク上の橋梁の耐震補強を優先的に進めることにより、災害時に、避難、救助、物資の供給、諸施設の救急等広範囲な応急対策活動に資する道路交通機能を確保します。

また、道路防災対策を実施することにより、自然災害による道路の被害や通行車両等への被害が少ない、災害に強い道路を構築します。

道づくりの目標		評価の対象となる道路の考え方
災害に強い道づくり	緊急輸送道路ネットワークの構築	・地域防災計画で定められている緊急輸送路、避難路として機能する道路
	道路防災総点検による危険箇所の改善	・道路防災総点検による危険箇所の解消に寄与する道路 ・落石や崩壊など、交通の支障が発生しやすい道路
雪に強い道づくり	計画的な除雪対策の実施	・道路除雪の対象となっている道路 ・消融雪装置が整備されている道路

○人にやさしい道づくり

安全性の向上を図るため、交通安全施設の整備や交通安全意識の高揚を図ります。

道づくりの目標		評価の対象となる道路の考え方
既存の道路空間の質的向上	道路空間の再配分	・既存の道路空間の再配分を行う道路
	魅力ある道路景観の形成	・都市環境、都市景観の形成に寄与する道路（緑化、セットバック、たまり空間(※)の整備など)
全ての人にやさしい道づくり	計画的なバリアフリー化の推進	・バリアフリー化する道路（歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導ブロックの整備など)
	通学路の安全確保	・通学路に指定されている道路 ・歩道の整備、路肩の拡幅などにより、通学路の安全性を高める道路
	自転車利用環境の整備	・自転車利用環境の向上に寄与する自転車道、自転車レーンを整備する道路

交通安全対策の推進による交通事故の削減	幹線道路での交通安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ・事故危険箇所の解消に寄与する道路 ・交差点の整備を伴う道路（交差点の改良、右左折レーンの設置、交差点のコンパクト化など）
	生活道路での交通安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ・安心して移動できる歩行空間の整備を伴う道路

○活力を創出する道づくり

「まもる」、「つくる」、「つかう」の3つの観点から、道路のネットワーク化や機能向上を図り、安全安心かつ快適な道を実現します。

道づくりの目標		評価の対象となる道路の考え方
広域交流の促進	産業の発展、交流人口の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・国道、県道の有する広域的な交通処理機能を補完する道路 ・主要な観光周遊ルートを補完する道路 ・観光資源へのアクセス性を高める道路 ・山陰道のICへのアクセス道路となる県道に接続する道路
		<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路へのアクセス機能を持つ道路 ・各地域間の交流・連携を担う道路 ・都市計画決定されている道路
地域間連携の強化	幹線道路ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定されている道路
	未整備都市計画道路への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定されている道路
	地域間連携の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域における幹線軸の強化に寄与する道路
定住環境の整備	生活道路の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・整備により利便性・安全性が向上する道路、路肩（未舗装、陥没、ひび割れ、路面の凹凸など）
	交通渋滞の緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞の緩和に寄与する道路

○美しい景観や活力ある道づくり

地域住民と道路管理者が協力して、道路の美化清掃活動を行い、地域住民共有の生活空間である道路への愛着心を深め、道路の共助を進めます。

7. ビジョンの実現と進行管理

○ビジョンの実現

ビジョンの実現に向けた前期5ヶ年の具体的な実施計画として、実施事業の内容・箇所・規模、収支見通し及びスケジュール等を示す「アクションプログラム」を策定することとします。今後、プログラムの着実な推進により、ビジョンの実現を図っていきます。

○進行管理

各年度の事業推進目標に基づくプログラムの進行管理と点検・評価を行いながら、PDCAサイクルの手法により、毎年の事業の継続的な改善に努めます。

さらに、この前期5ヶ年のプログラムの期間満了（5年後）に向けて、その時点でのビジョンの達成状況を中間的に点検・評価し、その結果を後期5ヶ年のプログラムの策定に活かします。また、ビジョンの計画期間の満了時（10年後）には、次期ビジョンの策定に向けた現行ビジョンの最終的な点検・評価を行うこととしております。

PDCAサイクル

