

## 議 事 録

【1 開会】	(事務局より開会の挨拶)
【2 委員紹介】	(事務局および会長、委員の挨拶、会議資料確認)
【3 会長、副会長指名】 事務局 委員一同	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吹田市自転車走行環境整備計画策定会議設置要領第4条に基づき、本会議における会長および副会長を指名する。会長は吉田氏、副会長は松本氏を指名するが異議はないか。</li> <li>・異議なし。</li> </ul>
【4 会長、副会長挨拶】	(会長、副会長より挨拶)
【5 計画素案説明】	(①国・府・吹田市の計画について説明)【資料-3 p4~p13】
委員A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名称については昨年度の準備会議時点での「吹田市自転車走行環境整備計画」から「吹田市自転車利用環境整備計画」に変更をしているが、これは資料にも「総合的な自転車事業」と記載があるように、道路整備のみではなく駐輪や安全教育等、広義に計画を策定する意味で名称変更の提案を事務局に行った。この点について何か意見等はあるか。</li> </ul>
委員一同	<ul style="list-style-type: none"> <li>・意見無し。</li> </ul>
委員A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国、府における取り組みの背景として、自動車の利用が微減傾向となってきたことから、環境面や地域活性化等の観点から既存の道路を有効活用していく中で自転車施策がガイドラインとして上がってきた。自転車を今までの「歩道通行可」から、歩行者と分離して「車道走行」させ、さらに自動車とも分離させるという議論になり、自転車の走行空間を明確にするというのが大枠としてある。</li> <li>・道路幅員による路面表示の方法や、電動アシスト自転車など自転車の種類が多様化していることも含めて計画を検討していかなければならない。</li> <li>・吹田市内において自転車はどのようなタイプの自転車が多いのか。</li> </ul>
委員D	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電動自転車や比較的安価な自転車が多い。また、整備がきちんとなされておらず走行の安全性が確保できていないものも見受けられる。現状では吹田市、吹田警察とともに交通安全教育において自転車のメンテナンスチェック方法を伝えるなどの取り組みを行っている。</li> </ul>
委員F	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪市内と比べて吹田市内においては坂が多く、電動アシスト自転車の普及率が高いと感じる。また、吹田市の近隣市区町村も同様に電動アシスト自転車の普及率が高いと感じる。</li> <li>・自転車の走行について、免許証を所有している方は自転車が車両であることや走行ルールをある程度認識されているかと思うが、正確にはどの段階で車道走行に切り替わるのか。</li> </ul>
委員A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・13歳になると法律上は車道走行が義務付けられる。</li> <li>・吹田市内の学生は高校から通学時に自転車に乗ることが多いのか。</li> </ul>
委員F	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中学では自転車通学を禁止している為、高校からとなる。</li> </ul>

委員 A	<p>・大阪府下の特徴として、中学生に対して自転車の安全教育が実施されていないのが一つの問題点としてあり、実際のところ、通学は禁止されているが最寄りの駅まで自転車を利用する人は多数いる。</p>
委員 J	<p>・自転車の車道走行が危険として歩道と混在する形をとった過去の背景がある中で、既存道路の自転車歩道通行可の箇所についてそれを廃止することを推進するものではないという認識でよいのか。また、路面表示の色についても青色を採用する形で決定でいいのか。</p>
委員 A	<p>・構わない。ただし段階的に歩道通行可を廃止し、最終的には自転車は全て車道通行とするのが国の方針である。</p> <p>・表示の色については各自治体で色が異なると自転車利用者にとっても分かりづらく、国のガイドラインにおいて提示している青色で統一するのが適当と考えられる。</p> <p>・自転車を車道で走行させることの危険性について補足をする、原則として自転車は車両であり、車道通行を走行するのが原則である。過去においては自転車は歩道を走行するという形をとってきたが、実際のところ、交通工学等によると、車道上を走行した方が安全であるというデータがある。また、少しずつ自転車の走行空間を整備する上で、自転車が歩道を走行すると交差点部において歩行者と交錯する形になってしまうという問題点もある。</p> <p>・既存道路において歩道の幅員が狭いにもかかわらず歩道通行可になっている箇所については、恐らく相応の理由があってその形態となっているのだろうが、そうした箇所で自転車を車道に持つていくことは安全の面から見ても整備を行うことは簡単にはできないだろう。現実的には全ての道路の整備は難しいが、少しずつ走行空間の整備を行っていかうというのが大きな流れである。</p>
委員 J	<p>・走行については一方通行なのか。</p>
委員 A	<p>・車両と同様に車道左側一方通行である。後ろから車に抜かれるのが怖く、車道を逆走で走行している方が対面からの車の動きが見えて安全に思うかもしれないが、車の運転手からは見逃されやすい。日本の自転車に対する認識は「歩行者が自転車に乗っている」というもので、安全上の問題があるという観点から歩行者と自転車を分ける計画としている。</p>
委員 I	<p>・歩道通行可の箇所における自転車の走行が変わるということではないという認識でよいか。</p>
委員 A	<p>・構わない。ただし、日本の自転車の規格は3種類存在し、歩道通行可が認められるのはサイズの小さい「普通自転車」のみである。そして歩道通行時は徐行、歩行者がいれば止まらなければいけないというルールがある。こうしたルールが十分に伝わっていないということや、また、重さが20～30kgになる電動アシスト自転車の利用者が増えているという点からも国の指針としては車道での走行を原則としている。</p>
委員 H	<p>・本市でも吹田警察とともに小学校、幼稚園に対して安全教育を行っているが、やはり「自転車が車両」であるという意識は薄い。学校の教師の方でも車道は危険だから歩道を走りなさいと言ってしまふ面は少なからずある。</p>

委員 A	<p>・日本において道路は約 120 万 km ほど存在するが、そのうち歩道が整備されている道路は約 15% である。幹線道路、非幹線道路それぞれに応じた整備を行い、安全に走行できる空間を作っていかなければならない。同時に、教育の面で地域や警察とも協力して小さい頃から自転車を安全に走行できる教育をしていかなければならない。</p>
委員 E	<p>・中学、高校での自転車ルール・マナーの講演等でのアンケートにおいて、「自転車にぶつけられた」または「自転車でぶつかった」経験をしたことがあると答えた生徒はおおよそ全体の 6~7 割程度もいた。実際に走行ルールをよく知らないというのが今の日本の現状で、道路上に表示をして走行の場所やルールの見える化を図るのが整備の面では重要であり、教育の面ではライフステージに応じた安全教育の内容、実施方法の検討が重要となってくる。</p>
委員 K	<p>・資料-3 p6 の方に国の動向の概要を記載してもらっているが、今年度 7 月にガイドラインの一部を改正した。ガイドライン自体は平成 24 年度から制定はしたが、各自治体におけるネットワークの策定がなかなか進まないことから見直しを行った。各市区町村において道路の暫定形態を積極的に活用することを推進しているが、改正前は暫定形態として「自転車歩行者道」を採用していたのに対して改正後は「車道混在型」を暫定形態としている。</p> <p>・関西地域は逆走が非常に多いため、資料にもあるように矢羽根、ピクトグラムを活用して自転車の運転をする人がわかりやすく走行できるように検討してもらいたい。</p> <p>・どうしても道路の整備に重点を置く傾向があるが整備と同時に教育面の検討も十分にしてもらいたい。</p>
委員 A	<p>・大阪府警は自転車を車道に出すことについては表面的には賛成していない。ただ、大阪市で自転車レーンを整備したところ朝の通勤ラッシュ時に自転車の約 3 割が車道の走行帯上を走るようになったという結果が出た。朝のラッシュ時は歩道に人も多く、自転車は車道を走っており、その実態から自転車レーンの整備を実施した。現実的には道路全てに歩道はなく、家から通学、通勤で自転車に乗るには車道を走行する必要が出てくる。そうした中で道路上に走行のルールを示すというのが重要となってくる。</p>
委員 G	<p>・大阪府の方では、府道上で車道混在型の自転車レーンの整備を段階的に行っているが、幹線道路においても歩道が狭い、車道幅に余裕がない箇所があり、そうした中で自転車を車道に出すのが本当にいいのかというのは少なからずあるが、矢羽根等の表示をすることは必要だと考えている。</p> <p>・以前に車道における自転車レーンの整備を行った際、車が走るところに自転車を出すことに対して危険だという意見を住民から受けたが、その際、歩道を通行してもよい場合（幼児、高齢の方等）について説明を行った。そうした意見のように、車道整備を行っても危険性の改善には限界がある。本当に安全に走行するためには、歩行者、自転車、自動車、全ての人の正しい理解が必要となってくる。吹田市の計画名称を「走行」から「利用」に変えた点もそうだが、やはり最終的には自転車利用者の環境が重要になり、吹田市内および大阪府下における教育面も含めた計画をしっかりと作ることが重要である。</p>
委員 C	<p>・市の計画としてはどの程度まで検討しているのか。</p>

委員 B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この後ハード面、ソフト面それぞれについて説明するが、ハード面については例えば駐輪場の新設であれば用地の問題、道路整備においては既存の幅員の問題等、簡単に改善できないものも多々ある。教育の面については学校関係者、警察と協力を深めて取り組んでいきたい。また、行政のみでは限界がある部分も多いため、市民の方々や関係者の方々の協力もお願いしたい。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本では東京が自転車施策に積極的に取り組んでおり、自転車の事故は半数まで減った。他自治体も含めて全国的にも少しずつ取組事例が出てきているのでそちらも参考にして計画策定に取り組んでもらいたい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・了解した。</li> </ul> <p>(②4つの柱「はしる」「まもる」「とめる」「つかう」の現状と平成27年度実施のアンケート調査の概要について説明) 【資料-3 p14～p32】</p>
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> <li>・万博外周道の自転車レーンについては規制のかかる「自転車道」に該当するのか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吹田警察に確認したところ、「歩行者自転車通行可」の道路であった。大阪府管理の道路で、歩行者自転車通行可の規制道路ではあるが自転車と歩行者を分ける形態を採用しており特殊な事例である。</li> </ul>
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特殊なケースも含めて、規制等で自転車の走行方法も変わってくる。一般の方にもしっかりと理解してもらわないといけないので道路整備について各自転車レーンの整備形態の表記、また整備区間は正確にして記載してもらいたい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・了解した。</li> </ul>
委員 C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レーンの整備について、高校の前など時間帯によって自転車の通行が急増する箇所もある。そうした点も念頭に入れて検討してもらいたい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・了解した。</li> </ul>
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市の方で既に吹田東高校前の道路上で自転車レーンを整備しているが、自転車の走行状況は非常によくなったと感じている。学校の教員の方も街頭指導を実施してくれているが、指導者がいない時でも自転車レーンをきちんと走行している生徒が多い。同時に、周辺の学校区の生徒もその影響で車道左側走行を守っている様子も見られた。こうした事例をより増やしていけるように、行政、教育関係者、警察、市民の協力体制を作っていってほしい。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校の生徒は毎年入れ替わるため、全ての人ができるように車道上の表記は重要である。</li> <li>・駐輪環境については何か意見はあるか。</li> </ul>
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の駐輪場等については、駅までの距離や一時利用、定期利用の割合などによって利用率は大きく変わる。用地やお金の関係で容易ではないが、新設駐輪場の建設時や、既存駐輪場の駐輪環境の見直しなども計画の中で検討してもらいたい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討する。</li> </ul>

委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全てではないが鉄道会社において「駅リン君」、いわゆるシェアサイクルへの取り組みを始めているところも出てきている。駐輪場についてはどうしても利用者が駐輪するとその場所が使えなくなる。停めている間、別の利用者が自転車を利用できるシェアサイクルはまだまだ実施にむけては環境が追いついていないのが現状だが、駐輪環境の改善にむけた一つの手段として重要な手段となってくる。</li> </ul>
委員 B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市においてもレンタサイクルについては試験的に一部の駅前駐輪場において実施をしている。シェアサイクルについてもスペースを有効に利用できる一つの手段として検討していきたい。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の吹田市内駐輪場における運営形態などの設定はどのようになっているのか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の利用については一時利用は一回一律 100 円、原付は 200 円、自動二輪が 300 円としている。定期利用は期間が 1 か月、3 か月があり、屋根の有無で金額に若干の差を設けている。例えば自転車 1 か月で屋根無は 1500 円、屋根有は 2000 円となっている。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営利益についてはどうか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補修等で変位はあるが、管理費は若干の黒字である。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は安ければ 1 万円以下で買える。そういった安価なものからは中々収益が上げにくいものだが、駐輪場を上手く利用すれば自転車利用環境の改善の力になることができると考えている。例えば駐輪場経営を民間に委託して、金額、利用形態等、ニーズに応じた設定を行い、時には別の場所の駐輪場の整備に利益を使用したりと、市が管理するというのも一つの方法ではあるが、民間事業者への委託も一つの視野として検討する価値はある。</li> </ul>
委員 F	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生徒についてだが、朝の通学はともかく、帰りの下校時間は統一して帰らせなければならぬ。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校内の駐輪環境はどうか。</li> </ul>
委員 F	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全員分の屋根付きの駐輪スペースは確保できていない。また、雨天時はレインウェアを着用して通学するよう指導しているが、そのウェアを干す場所がないなど細かいところで問題もある。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・端末交通手段について、自転車の交通分担率は、実際に利用されている自転車の量からすると、全体のボリュームに対して非常に少なく、交通分担率でも 5%となっている。地方においては電車の車内に自転車を持ち込めるようにしようという動きもあるが、都市部では満員電車の影響で持ち込みが難しい。そうした観点からすると、レンタサイクル、シェアサイクルといったシステムの利用価値は大いにあると思う。</li> </ul>
委員 J	<ul style="list-style-type: none"> <li>・違法駐輪の台数が平成 26 年から平成 27 年にかけて増えているが、何か要因があったのか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・撤去回数を増やしたことが要因である。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・撤去については様々な問題がある。まず撤去した自転車の保管場所（土地）に費用がかかる。また、放置自転車については短時間でも撤去される。自転車が車両である</li> </ul>

	<p>ということから言えば、警察が違反切符を切り、撤去するというのが本来の形であるが、現状は行政がその役割を引き受けている。撤去台数の増加に比例して赤字が増加してしまうが、撤去をやめるわけにはいかない中で、撤去自転車の保管時間、撤去回数、撤去に行く時間など、様々な工夫に取り組んでいるのが実態。こうした形態になっているのは日本ぐらいである。かといって駐輪場を無料にしてしまうと無法地帯のようになってしまうため、全ての駐輪場において有料化する他にないという状況である。ただ、最初の120分は無料とか、短時間サービスの利用を駐輪場のシステムに組み込むことで駐輪場の有効利用にはつなげていける。</p>
委員F	<p>・アンケートの「高校生の自転車保険への加入率」について、府立の高校生については損害保険等への加入を義務付けしている。アンケートでは保険に入っていないと学生本人は答えているが、自転車通学をしていない生徒も含め全員加入している。</p>
事務局	<p>・了解した。</p>
委員A	<p>・保険についてよく議論になるのは、加入者がどんな保険に入っているのか認知できていないということで、後から、内容や加入の有無を知ることが多いようである。自転車には自動車保険のような自賠責等の保険システムが無い。被害の大きさが車と同程度になりうるのに対して保険等のシステムが追い付いていない中で自治体が走行ルールやマナーの補助をしていかなければならない。</p>
委員D	<p>・アンケートを見ると電動アシストの利用者が多いとなっている。実際、アンケート回答者以外も含めて、吹田市内も坂が多いことから電動アシスト自転車を購入される方は多い。</p>
委員A	<p>・電動アシスト自転車について、海外においては駐輪場に充電システムが設置されていたりと、ある程度整備が進んでいるが、日本においては、ラックの大きさに合わなかったりとなかなか改善されていないのが現状である。実際アンケートの自由意見欄においても電動アシスト自転車の問題について意見が出ており、こうした意見も参考にしつつ計画策定に取り組んでもらいたい。</p>
事務局	<p>・了解した。</p> <p>(③減少と課題、基本理念、方針、目標項目について説明)【資料-3 p33～p39】</p>
委員A	<p>・本計画は何年間の計画で検討しているのか。</p>
事務局	<p>・5年目での見直しを含む10年の計画を検討している。</p>
委員E	<p>・まず基本方針の中の「つかう」について、市として自転車の利用を促進していくことを検討しているが、例えば他自治体において企業に対して通勤で使ってもらおう試みを通して一種のルール・マナーの周知を行う計画等もある中で、吹田市の方でもそうした要素を取り入れてはどうか。</p>
委員A	<p>・個人に対しての取り組みよりも企業や学校といった団体に対しての取り組みの方が実行しやすい一面もある。基本理念(案)に「誰にとっても」とあり、市内在住の人だけでなく、市内で働いている人も対象とした要素があってもいいのではないかと。事務局の方で何か検討されていることはあるか。</p>

事務局	・現状で企業等に対する取り組みは検討していないが、今後の計画策定に向けて、内部で検討する。
委員A	・他自治体や海外では各々の項目で具体的に数値目標を設定しているが、数値を稼ぐことが主になってしまった事例もある。そうした点で言うと、アンケートの実施等の難しい面もあるが市民の満足度を目標値とすることはいいのかもしれない。
委員F	・「まもる」について、ルールやマナーの周知を行っていく上で、警察との連携は不可欠であるが、その点について事務局はどのように考えているか。
事務局	・市の方でも「なくす運動」で、吹田警察と一緒に小学校での安全教育を行う等の取り組みを行っており、警察との連携については重要だと考えている。
委員A 委員E	・「まもる」の中に安全教育・啓発活動等の教育面を盛り込むのであれば、案として掲げている事故件数よりも安全教育の実施回数や、今まで実施できていなかった場での実施回数（例えば100校中何件といった表記）などの量的な部分を記載した方がいいのではないかと。
事務局	・検討する。
委員F	・小学生や高校生に対する安全教育は現状実施されているが、それ以外の一般市民の方に対するルール・マナーの周知はどのように進めるのか。
委員H	・中学生に対する安全教育は今年度全学校での実施が決定しており、吹田警察も積極的に行っていく方針を示している。
事務局	・一般市民に対するルール・マナーの周知について内部で検討する。
委員E	・大阪府の自転車条例が施行されているが、その内容（ヘルメットの着用等）については吹田市の計画には記載等はしないのか。
事務局	・さまざまなルール等がある中で、大阪府の自転車条例もその一つであるが、ピックアップして内容を掲載するのではなく、それを踏まえた上での計画策定を検討していく予定をしている為、あえて記載はしていない。
委員E	・「はしる」、「とめる」等の数値が含まれるものについて、現状数値等が入っていないものがある。具体的な項目、数値等について次回の会議で事務局から提案を受け議論するという認識でいいか。
事務局	・今回の会議においては方針等の大枠のみで数値等の掲載はないが、今後の第2回、第3回会議において具体的な項目、数値にも触れ、議論していく予定をしているのでその認識で構わない。
委員C	・今後計画の策定に向けて議論を進めていく中で、今挙げている項目（放置自転車台数や自転車分担率等）だと市民から見てもわかりづらいものが多いように思う。
委員A	・放置自転車台数等については利用者側からするといいものではなくて、市営駐輪場が満杯であるといった要因等が考えられる。駐輪場が不足していることに対して新設の検討等の指標の方が市民にとってはいいのかもしれない。

事務局	・「とめる」について、駐輪場の設置などは用地の買収等が必要となってくる。駐輪可能台数の増加を目標値として掲げるのは現実的には難しい。
委員A	・吹田市は地下駐輪場など他の自治体でやっていないことも取り組んでいる。台数に対しても駐輪場の新設に限らず民間委託であったり、何か指標（回転率を上げる等）にできるものがあれば挙げて欲しい。どうしても撤去台数を指標とすると、撤去に行く回数によっても変動するし、区域も限定的なものになってしまう。もう少し市民の満足度に反映しやすいものを検討されてはどうか。
事務局	・検討する。
委員K	・「現状と課題の整理」の箇所において、放置自転車の記載が無いのに対して基本方針になってくるとそれが目標項目として出てくる形となっており、このあたりを統一していけばもう少しわかりやすいのではないかと。
事務局	・意見等も踏まえ、目標とする項目を決定し、修正を行う。
委員E	・新規に何かを実施することと同時に、自歩道の看板撤去や自転車横断帯の撤去など、今の市内の現状に対して対策の検討も必要ではないか。 ネットワーク計画を進めていく中で、事故の多い箇所において、交差点内に矢羽根を引くといった検討を事務局の方でも考えると思うが、我々委員及び市民の側は細かい部分を見ることができないので、詳細まで詰めて検討していただきたい。
事務局	・了解した。
委員A	本会議に警察は参加していないが、例えば計画の中では市民活動として、今の現状の利用環境について、システムの改善していけるように、また、市民にもそれが伝わるような場を組み込むことは可能だと考えられる。そういった会議体のようなものも組み込んでどうか。
事務局	・検討する。
委員A	・学校側の方から何か市が施策を行っていく上で要求したいことはないか。
委員H	・我々教育者の側でも、常日頃から交通面で生徒への指導は行っているが、保護者に対してどのように周知していくかということについては難しく感じる面もある。交通について、専門的な知識が乏しく感じる部分があるため、計画の資料の中で安全教育の方法等が説明として記載されていると、こちらも説明しやすいかなと思う。
委員A	・例えば高校生の学生証に IC チップを組み込んで、駐輪場を利用できる環境を整備したりとか、組織同士で協力して利用環境を良くしていくという形も一つの方法として考えられる。
事務局	・検討する。
委員G	・市民満足度について、例えばネットワークも市民にとっては目的地まで早急に到着できた方が満足してもらえないかもしれないが、遠回りでも安全に通行できるような整備を行うべきで、必ずしも市民の方が望むもののみ追い求めるのではなく、満足度は重視しつつも、事故件数が減った方が市や府にとっても良い結果であり、そういった意味では事故件数を指標の一項目として取り入れるというのは重要だと思う。



委員 B	・各項目において指標と満足度が全て一貫性を保っていればよいが、現実的には中々難しい面がある。
委員 G	・全てにおいて満足度をつけるのではなく、数値的な指標と満足度を部分的に織り交ぜた形とした方がいいのではないか。
委員 E	・「まもる」において、ライフステージに合わせた安全教育の実施とあるが、検討事項として、まず市でやるのか、民間に委託するのか、そしてライフステージをどのように分け、どのような内容の安全教育・周知活動を行うのか、といったような市内における一連のシステムのようなものを形成する必要があると考えられる。そうしたものを提案いただけるのか、あるいは委員会的なものを立ち上げるのか、具体的なことを聞かせてほしい。
委員 A	・一つ一つの項目に限らず指標については、例えば逆走する自転車の数を数えるとか、ある程度客観性のあるものが必要となってくるため、事務局には今回の会議での意見を踏まえて具体的な項目と数値の検討をお願いしたい。
事務局	・了解した。
委員 A	・「つかう」について、パーソントリップ調査における自転車分担率を項目として挙げているが、他にはレジャー・スポーツ等を通して利用を促進するといったことも書かれているが何か意見等はあるか。
委員 J	・「つかう」に限らずではあるが、市民満足度が目標値の項目として無いという形もあって構わないと思う。
委員 A	・無くてもいいかとは思いますが、最低1つは項目として設定しておかないと、市が実施しやすいもののみを取り入れた計画になってしまう。満足度と具体的数値をうまく織り交ぜた指標内容としてもらいたい。
事務局	・了解した。
【6 閉会】	(閉会の挨拶)