

議 事 録

【1 開会】	(事務局より開会の挨拶)
【2 事務局 あいさつ】	(事務局挨拶、会議資料確認)
【3 会長 あいさつ】	(会長より挨拶)
【4 議 事】	
事務局	(① 第一回会議内容の確認) 【資料-6 p4～p8 (資料-5 第3章、第4章 p20～p58)】
事務局	(② 施策体系、取組施策「はしる」の概要について説明) 【資料-6 p9～p27 (資料-5 第4章、第5章 p59～p93)】
委員E	・資料について、資料-6は概要版としてあるが、これは資料-5の計画素案についての本会議の説明用の資料としての認識でよいのか。また、資料-6のみでは計画全体の内容を網羅できていない為、本会議の場のみでは審議ができかねる。別途、個別で意見を出せるようにしていただきたい。
事務局	・資料-6についてはその認識で構わない。素案については、本会議でいただいた意見を反映したものを最終の計画(素案)および概要版(案)として作成し、公表する予定をしている。個別の意見についてもお聞きしたい。
委員F	・ネットワーク路線の選定について、民間企業による開発等についてのデータはどこまで把握しているのか。例えば国立循環器病センターの跡地の開発等、ネットワークに大きく影響してくるであろう案件についてどこまで把握しているのか聞かせて欲しい。
事務局	・大規模開発や都市計画道路の整備予定等について、現状把握しているものについては資料-6 p20 (資料-5 p75、p76)にて路線の選定項目として取り上げた。今後の新規開発事業、道路整備事業等については策定後、5年目の中間見直しの機会に見直しを行う予定をしている。
委員E	・資料-6 p16について、路線の選定項目に「規制速度」面からの観点が含まれていないが、説明にもあった江坂駅やJR吹田駅のような事故の多いような箇所について、規制速度の見直し等の検討が必要ではないか。また、常時左折可である道路における自転車の通行空間の整備や自転車の直進方法についての明記が無い。加えて、道路上における標識等の誤表記の訂正についても明記が無い為、追加をしていただきたい。
事務局	・「規制速度」については現状の状態で整備形態選定フロー(資料-6 p23、資料-5 p80)に準拠した検討を行った。規制速度の見直しについては、実際に整備を実施する際に路線毎で交通管理者である警察との個別協議となるため、本計画における明記はしていないが、協議事項の一つとして規制速度の見直しも項目に追加する。 ・左折車線については、事務局の方でも通行方向に対する安全面の配慮が必要であるとの認識をしており、検討する必要があると考えている。
委員A	・左折車線の整備については、例えば左折車線自体の撤去であったり、自動車と自転車を混在させたりと、様々な例があるが、海外では左折車線の方が速度が遅くなるため自転車と混在させやすいということで、自動車と自転車を混在させた運営を行っている事例もある。本来であれば信号等による交通整理を行ったりするのだが、国内においてはまだまだ難しい面が多く、国のガイドライン等でも補助しきれない部分もある。実際に整備を行う際は警察と協議の上、十分に安全面の考慮を行う必

事務局	<p>要がある。交差点部が主な対象となるが、計画上に安全面の配慮で記載できることがあれば部分的にでも明記はしておいた方がいい。また、道路標識等の誤表記については当然実施していく必要があるが、ネットワークの計画とは無関係に実施しなければならないことであるので明記は必要ないだろう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・了解した。
委員 B	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の通行に際して、注意喚起の面で実際に整備を実施する際の事例としてはどのようなものがあるのか。
委員 K	<ul style="list-style-type: none"> ・国のガイドラインでは、自動車に自転車が混在することを注意喚起する看板や路面表示の設置を検討することになっている。
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画が策定された後、市の方でも整備の実施に移っていくわけだが、路線毎で様々な問題が予測される。全国でも同様の計画を策定し、整備した事例が多数あるため、情報収集もしながら適切な整備を行ってほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・了解した。
委員 G	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-6 p19 (資料-5 p74) について、右側の「自転車通学に使用されていると想定される路線」の図があるが、これについてはどのような形で選定をされたのか聞きたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・昨年度、市内の高校生に対して行ったアンケート調査を元に作成した。アンケートについては、通学に自転車を使用される場合に、出発地（自宅）と目的地（通学する高校）を記入してもらい、おおまかな経路を想定し、それを元に路線候補を選定した。
委員 G	<ul style="list-style-type: none"> ・実際には頻繁に通学の路線として使用されている箇所が違う場合もあるので、その点についての説明は記載しておいた方がいいだろう。
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> ・もちろん交通量の多い所では、非幹線道路に迂回するという考えもある。ただ、本計画においてはネットワークの形成として主となる路線を選定しているということがわかるように説明の追加はしておくべきだろう。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・了解した。
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケートということで、ここには表れてこない面もあるかもしれないが、市の境界を越えた先には、多くの学校が存在する。他にも他市のネットワーク路線との連携等、市外に対する検討も加えていただきたい。
委員 A 事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・実際に整備を実施する際に、隣接する市の担当者と調整をすることは可能か。 ・茨木市や箕面市等は既に計画策定を行っており、他市の計画も参考にしつつ、詳細については他市との調整等もしなければならないと考えている。
委員 B 委員 F	<ul style="list-style-type: none"> ・高校生について通学経路の把握はどこまで可能か。 ・高校から自宅までの経路については生徒に提出をさせるので調べることは可能であるが、生徒全員の通学経路をデータとしてまとめるのは、生徒数も多いため、難しい。通学経路の指定の要望もいただくが、生徒によっては遠回りさせることにもなるし、学区が無くなったことで広範囲から生徒は通学してくるため難しい。
委員 J	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-6 p13(資料-5 p65、66)において二段階右折を促進するとあるが、自転車の溜まりとなる箇所について、交差点部における整備事例の図がないため、追加で明記しておくべきだろう。また、アンケートの対象とした高校生については公立高校の生徒のみで私立の高校生は対象外となっているとの認識でいいか。
事務局 委員 J	<ul style="list-style-type: none"> ・了解した。アンケートを取った高校生については公立高校の生徒を対象とした。 ・市内には私立高校も複数存在するため、公立高校の生徒のみが対象となっていることがわかるように明記が必要だと思う。また、資料-6 p22 (資料-5 p79) に記載のあるものが現状でのネットワーク路線で、優先度をつけて整備を行っていくとい

事務局	<p>うことだが、これら全てに歩道があるわけではなく、歩道のない路線も含めてその優先度に応じて整備を実施していくのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優先度についての設定は行ったが、例えば優先度が高い路線の整備が終わらなければ次に優先度が高い路線の整備を行わないというわけではなく、整備しやすいものから積極的に整備を実施して、ネットワーク路線の形成を進行していく予定をしている。
委員A	<ul style="list-style-type: none"> ・他市においても全市域の網羅はできていないが、駅周辺から先に整備を行っている事例もある。道路整備の実施については、アンケートも含めて市として優先すべき路線を選定し、少しずつネットワークを形成していく形になるだろう。私立の高校生についても含めるかどうかについては今後検討していく必要があるだろう。
委員K	<ul style="list-style-type: none"> ・整備の形態について、整備フローにより、自転車道や自転車専用通行帯が完成形態となる路線については整備が難しい場合は暫定形態として車道混在型をとるという認識でいいのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-5 p85 の表にて、選定路線毎に国のガイドラインにおける完成形態を参考表記しているが、完成形態での整備ができない場合は暫定形態（車道混在型）での整備もできる箇所から実施していく方針で考えている。
委員A 事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・暫定形態での整備後、完成形態での整備に移る段階はどう考えるのか。 ・路線毎において用地等の問題等で完成形態にすぐに移行できないケースも大いに考えられるため、それぞれ路線毎の状況で随時実施していくことになるかと考えている。
委員K	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-6 p15（資料-5 p68）について、矢羽根や自転車マーク等を記載しているが、「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領」は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定を受けて、改定の作業を進めている。内容について、国のガイドラインに合わせていく方針となっているので、表記等の統一を現段階できちんと整理した上で、計画策定をしてもらいたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の向き等は国のガイドラインを踏襲し、矢印の寸法等の詳細については大阪府の実施要領を踏襲している。
委員K	<ul style="list-style-type: none"> ・寸法等についても、国のガイドラインに合わせていく方針としているので注意していただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・了解した。
委員G	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-5 p85、86 においてネットワーク路線の完成形態を参考として表記しているが、自転車道および自転車専用通行帯については規制もかかり、警察との協議の中で整備が難しい場合もある。また、用地買収等で時間のかかる場合もある。その為、暫定形態での整備を行い、別の路線整備を進めている箇所もあるので、まずは暫定形態での整備を進めていくことが方針であり、その点が理解してもらえるように表記をお願いしたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・了解した。
委員C	<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワークの無い空白地について、空白地の中でも、事故の多いような場所については対策を行うことを計画上で明記しているが、ガイドライン等においてネットワーク路線へのアクセスは概ね 500m 以内とされている。ピクトの表記等だけでなく、例えばネットワークへの誘導の役割をするようなものがあればなおいいのではと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の路線整備に伴い、随時検討する。ネットワークへのアクセスについては路線整備を進行しつつ、数値を把握し参考にする。

委員 E	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の整備について、ニーズがある箇所については幅員ありきで整備を行うのではなく、車道をいじめる様な形でも整備を行うのが本来の形であり、自転車利用者および歩行者の安全を第一に整備を行っていただきたい。
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員の狭い箇所は路線整備を行わないものとする、ネットワークの形成に支障が出てくる場合もある。幅員の狭い箇所についても整備を実施し、ネットワークが途切れることが無いようにしてもらいたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・了解した。
事務局	<p>(③取組施策「まもる」「とめる」「つかう」の概要について説明) 【資料-6 p28～p37、資料-7 第5章 p94～p101】</p>
副会長	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-5 p36～p39 において、吹田市の推進協議会である「交通事故を無くす運動」や交通安全教育等についての記載があるが、啓発活動等について今後の検討しているものや、実施しているもの等はあるか。
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> ・例えば豊中市では、警察が行政からの依頼で自転車安全教室を実施している。そこに市民が協働事業として参加している事例もある。京都市の方では、以前から警察主体のカリキュラムに沿ったもので安全教育を行っている実績があるが、新しい試みとして、「どこが危ないのか」、「何が危ないのか」、「なぜ危ないのか」といったようなことを具体的に示した中高生向けの教育プログラムを検討している。
副会長	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の安全教育を行う指導員の育成のためのプログラム等についても事例があれば教えてほしい。
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> ・他市の事例としては多数あるが、吹田市として指導者育成のプログラムの内容をどの段階まで目指すのかの方針を定め、それに応じて他市の事例を参考にするのがいいだろう。
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車安全教育の指導者についてはなかなか増やせていないのが現状ではあるが、警察、学校のみといった形ではなく、民間企業の利用等も検討するのも一つの手段である。 ・他に教育関連での意見はあるか。
委員 D	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車組合としては防犯登録に対する取組を主に行っており、江坂、JR吹田駅は特に自転車が多いが、調査台数の約 83%が防犯登録をしているのが現状。また、吹田祭りの際は 10 日間自転車の無料点検も実施している。
委員 F	<ul style="list-style-type: none"> ・ルール、マナーの啓発について、警察以外からもプログラムの提供等で学校側から参加できるものがあるとありがたい。 ・店舗等との連携では、自転車販売店等を啓発活動の場として、そうした機会を作れるのではないかと思うので検討してはどうか。
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> ・高校から新たに自転車通学が始まる際に、保護者から子供の自転車通学に対する不安の相談等は受けるのか。
委員 F	<ul style="list-style-type: none"> ・そうした相談は無いが、本校においては、学校での安全教育活動として自転車通学をしているかに関係なく生徒全員を対象に交通安全講習を実施するとともに、損害賠償保険に加入をさせている。
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> ・高校に入学した生徒が 4 月から自転車通学をする際に、自転車通学希望を学校に対して提出する過程で、自転車通学希望を許可する条件項目として「自転車の安全教育を受けること」を設けている事例もある。自転車の安全教育については定期的に行うことも必要だが、必要に応じて実施することも重要である。吹田市においては既に小中高に対して行政、警察等による安全教育を実施しているが、今後もそうした活動を継続していく旨を本計画においても明記しておいてほしい。他に啓発活動の方法として、自転車教習所に矢羽根等を設置するという手段もある。民間による実施になるかと思うが一つのアイデアとして知っておいてほしい。
委員 B	<ul style="list-style-type: none"> ・実際に矢羽根等をしている教習所はあるのか。

委員 E	<ul style="list-style-type: none"> ・実施が完了している教習所は把握できていないが、設置の予定をしている教習所はある。
委員 I	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-6 p36 (資料-5 p94) について、企業等の連携についての記載があるが、現段階での候補はあるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・駅から遠く敷地の広い工場、現在自動車通勤をしている企業等を想定している。
委員 I	<ul style="list-style-type: none"> ・市の地域経済振興室の方では事業振興の担当があり、企業訪問や会議所との連携、産業関連イベントでの啓発等もできると思う。必要に応じて相談をもらえば協力できることはさせてもらう。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-6 p40 (資料-5 p102) 推進体制と進捗管理について、見直し等については各年度ごとにおけるチェックはしないのか。
委員 I	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-6 p41 (資料-5 p105、106) 実施スケジュールの中で、短期、中期、長期の見直しも含めているが、大枠は5年後に見直しをするものとしている。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・見直しの際はどのような調査方法が使われるのか。市民満足度が指標として含まれているが、感情面での数値はデータ化しにくいのではないかと。
委員 I	<ul style="list-style-type: none"> ・市民満足度については平成 27 年度に実施したアンケートと同様の形式での調査を予定している。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の整備距離等、定量化できるものについては年度毎でのチェックを行った方がいいと思う。
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する。 ・市民満足度については、利用者の評価が反映されるため、目標値の設定としてはハードルが高くなる部類になる。海外等では数値目標を達成するためだけに、市民に全く使われていない路線を整備して整備距離目標を達成したとしているような事例もある中で、こうした目標設定をするというのはいいと思う。課題として、数値が安定しないこともあったりするが、市として実施していく覚悟を感じる。企業等との連携も積極的に検討してもらいたい。
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-6 p31～p34 (資料-5 p97～p99) 「とめる」において、自転車駐車場については、大きなものを今から新しく作るのはなかなか難しい面も多い。そうした中で、分散的な駐車の考えがあって、モノレールの宇野辺駅では駅下で一時利用等で分散的な自転車の駐車を図っている。そうした手法も一つの手段として活用してはどうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・市の事業ではないが、江坂駅等では分散的な自転車駐車スペースが実施されており、頂いた意見も含めて今後検討していきたい。
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> ・市の方で指定管理者制度の促進の検討はしているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・今実施しているのは業務委託で、指定管理にまでは至っていない。条例で料金等も記載しているのが現状だが、料金等の設定も含めて指定管理者制度についても検討していきたい。
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-6 p30(資料-5 p94～p96)の「まもる」のところで、連携等の記載があるが、実際に道路の整備を実施した箇所についての情報提供は必ず行ってもらいたい。現状、「まもる」については独立した形となっているが、その他の「はしる」や「とめる」、「つかう」と連携することも優先度としてはもう少し上げてもいいのではないかと。自転車のみの為だけでやろうとすると、本来はそれが望ましいが、実際には実施に移りづらい面もあるので、アイデア等を出し合って他の事業と連携してできることがあれば積極的に行ってほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する。
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> ・資料-6 p35～p37 (資料-5 p100、101)の「つかう」のところで、市として自転車をどのように推進していくのかという点については、例えば、会社によっては労務規定で自転車での通勤を禁じられていたり、非常に難しい面がある。現状具体的な施

	<p>策の提示は難しいかと思うが、自転車活用推進法が制定されたことにより、自転車の公共交通手段として位置づけも変わってくる。コミュニティサイクルの導入についても上手くいっている事例は多いとは言えないので、時間をかけて検討してもらいたい。レンタサイクルについても歯車が噛み合わない上手くいかないの、吹田市に適した形態等を考慮して検討してもらいたい。</p>
事務局	<p>(④ 目標項目、実施スケジュールについて説明) 【資料-6 p38～p42、資料-7 第6章 p102～p106】</p>
委員E	<p>・「とめる」の目標設定について「放置自転車台数」を項目として設定するのは適切なのか。例えば現状で自転車利用のニーズが高く、違法な自転車駐車が多くの場所で、自転車の駐車環境を改善した結果として放置自転車の台数が減るといような流れになる為、直接、「放置自転車台数」を数値目標として設定するのは腑に落ちない点があるように思う。</p>
事務局	<p>・事務局としても「とめる」の目標値設定には苦慮した面があった。市民満足度の項目に自転車の駐車環境の改善等を挙げているが、改善した結果として必ずしも放置自転車台数の減少につながるわけではないのはこちらも重々認識はしている。悩んだ部分もあったが、市内において、自転車の駐車環境等を改善し、最終的に放置自転車の無い綺麗な街並みを形成していきたいという思いもあり、こうした設定にさせてもらった。</p>
委員A	<p>・アンケートの分析になるが、自転車の駐車環境に不満を持つ人は、「駐車したいが、できない」のか、それとも他に理由があるのか。市民が不満を感じる点をどう分析するのかによって目標値が妥当かどうかにつながるだろう。</p>
事務局	<p>・例えば JR 吹田駅北側の自転車駐車場においては、自転車の駐車需要は多いのだが、駐車スペースが2段ラックになっており、1段目に子供乗せ自転車を入れてしまうと2段目が機能しないといった状況で、容量的には空きが出ている。JR 吹田駅北側周辺における放置自転車台数は減ってきているが、そうした自転車駐車場の状況もあり、朝お急ぎの方がわかっていて自転車を放置してしまうこともあると考えている。こうしたことから自転車駐車場の環境改善もしていかなければいけないと事務局の方では認識しており、今回の目標値の設定を「放置自転車台数」と設定させてもらった。</p>
委員A	<p>・最近の電動アシスト付き子供乗せ自転車は規格も変わってきており、規格の変更にも対応していかなければならないし、このあたりも不満につながっているのだろう。</p>
委員D	<p>・最近では3人乗せの自転車もあり、重量も非常に重い。このようなタイプの自転車を運転される方が心配だが、乗られる方は生活上必要だから使用されているのであって、そうした自転車の駐車の問題は非常に難しいと思う。</p>
委員A	<p>・そうした状況を改善することを直接的に表したものを目標値とするのも一つの案かもしれない。本来は目標値と施策が一致するのが望ましいが、行政もコスト面等を考慮した設定を行わないといけないので必ずしもできるわけではないと思う。様々な考えがあるかと思うが、どのように目標を管理していくかで市民の満足度も変わってくるのでその点を重要視していただきたい。</p>
委員F	<p>・学校の方でも目標値を設定するのは難しく感じる時がある。例えば1クラスが増えたとなると、数値は大きく変化する。ここで挙げられているような件数や台数も変動する可能性はあると思う。ネットワークの形成によって自転車利用者が増えた場合に数値が変動がすると、こうした件数や台数といった目標値は正しい目標値とはならないかもしれない。</p>
事務局	<p>・確かに総量が増えれば、件数といった数値も増加したり変動したりする可能性がある。本来であれば、例えば全ての自転車の交通量に対する自転車事故件数の割合といった、通行量が増えたことによる件数の増加にも対応できる目標値の方が正確かと思</p>

委員 A	<p>うが、このネットワーク路線全体における交通量を見極めるのが難しい。自転車利用の増加により数値が微減するといったような結果も考えられるが、「とめる」以外の項目も含めて改善していくしかないだろうと考えている。</p> <p>・悩みどころとしては、チェックする箇所が評価になっている点で、評価と目標が一致してこないと、どうしても気になってしまう面があるだろう。ただ実際に施策を進める上では、必ず目標と数値が一致するとは限らないと思う。そうしたところが事務局側も悩むところだろう。例えばアンケートの「はしる」の市民満足度のチェック項目において「自転車通行時の安全性」が挙げられているが、路線整備によって自転車利用が増えたことによって、何が大きく変わるのかというところで、市民が確認したいのは、まず、自転車はどこを走るのかわかりやすくなったとか、そうしたことを確認したいと思う。「安全性」というのはそこでの事故の話で、それは通行環境を整備すれば当然減るべきものであり、もちろん重要視すべき項目ではあるが計画の目標値としては設定が難しいと思う。そうした観点からすると「安全性」よりも「通行箇所のわかりやすさ」といったような目標値の方が市民満足度としては反映されやすいかもしれない。</p>
委員 B	<p>・市民満足度については事務局の方でも、もう少し検討してもらいたい。指標について、事務局でも特に議論になったのは「つかう」の項目だった。数値ではなく文章化する程度に抑えておくべきなのかという意見も出たし、個人的な考えや居住地域もあることから一概に設定することが難しかった。提案としては、その他3つの柱による施策を通じて、総合的に自転車の利用環境がよくなったかという形としたが、特にこの「つかう」の指標については委員の皆様の考えを聞きたい。</p>
委員 A	<p>・本来はこうした形を取るのであれば他の目標値をもう少し具体的なものにすべきかと思うが、今後修正をしていくという手もあると思う。「つかう」の項目にあるコミュニティサイクルの導入は実施スケジュールにおいては中期～長期での検討となっており、なかなか数値には連動させにくい。自転車通勤の促進や、自転車利用の総合的な情報の発信といったものはある程度は数値化させやすいので、これらを使うのであれば「自転車利用が促進されているか」といったような形になるかと思うが、事務局が悩んだように、確かに「つかう」の設定は難しいと思う。昨年度実施のアンケートで実施していない項目を問う場合はどのような回答が返ってくるのかわからない。「つかう」の項目を削除するというのもあると思うし、具体的なものが出ないのであれば今回は見送るというのも1つの手だろう。</p>
事務局	<p>・事務局としては元々1つであった自転車施策を4つに分割し、独立させて分析を行い、1つ1つの目標を立てるという形を取った。資料にもある「柱」という言葉を使うのであれば、それぞれの柱が総合的に相互に関係して一つのものを作り上げていくという方針で本計画の策定に向け取り組んでいるので、完全に個々を独立させるというのは難しい。それぞれの柱について取り組みを行い、最終的に市民の方が自転車の利用環境が良くなってきたと感じてくれるのが一番である。そうしたことから「つかう」の目標値をこうした総合的なものとした。</p>
委員 F	<p>・総合的な評価を問うのは勇気がいるかと思うが、事務局が総合的な評価と言うように、「吹田市において自転車がつかいやすくなったか」と全体的な評価を問うのはいいと思う。柱のそれぞれで問題は出るだろうが、総じて市全体での評価が上がっていればいいと思うし、総合的な指標を設けるのは重要だと思う。また、アンケートについて、回答欄に「わからない」という選択肢も入れることで、「わからない」を選んだ数値を除いてデータを分析したり、またそれが選ばれるのが多いものに対しては市民の認知度が低いという判断もできると思う。</p>
委員 A	<p>・仮に「つかう」を総合的なものとするのであれば、例えば「つかう」の施策であるレンタサイクル等を「とめる」の施策に、自転車通勤の促進等を「まもる」の方に含めてしまうといったことも一つの手だと思う。</p>

委員 B	・計画においても、「つかう」を総合的なものと位置付けるのであれば、どこかにそうした概念図のようなものを表記する必要があるだろう。
委員 J	・「まもる」の指標において「車道の左側通行」が挙げられているが、現状でのデータが無い中で、こういった背景からこの項目の選定に至ったのか。
事務局	・実際に道路で矢羽根やピクト等の整備を行う中で、整備前の路線と整備後の矢羽根等の表記がある路線において、市民の方がどれくらい左側通行をするようになったかというのが一番わかりやすいのではないかとという観点から「左側通行」の項目を設定した。
委員 E	・茨木市では茨木警察の方が事故の多い箇所において、1年を通して朝の6時～8時頃と夕方16時～18時頃に在中して街頭指導をするようにした。これは路面表示の無い箇所も行われたが、指導の結果として事故は25%減少した。矢羽根等の整備を行ったタイミングで警察に限らずそうした指導を行うことは重要で、効果も大きい。
委員 H	・「左側通行」の指標について、インパクトはあると思う。ただ、意見にも出ているように当然、学校教育や啓発活動等の場において、新しく整備された走行空間についての指導は必要だと思う。
委員 A	・整備したタイミングでの教育は確かに重要で、しっかりと情報提供を行うことが結果につながるだろうし、総合的な評価にもつながると思う。
委員 G	・実施スケジュールにおいて、路線の選定が短期～長期にかけて表記されているが、ネットワーク路線の見直しはあるのか。国道、府道、市道にかかわらず、市民にとって一番通行しやすい路線をネットワークにするのがベストなので、必要に応じてネットワーク路線の見直しについても検討はしていただきたい。
委員 B	・道路だけでなく、今後の開発事業など、変化に即して、臨機応変に事務局の方でも修正をしてほしい。
委員 A	・例えば市の方で重点的に整備して欲しい府管理の路線を挙げた場合、府の整備の優先度が変わる場合はあるのか。
委員 G	・現状では優先度の指標として、交通量や事故の多さを大きな要素としているが、ネットワーク路線において地域としての位置づけがはっきりしているものについては優先度を考える上での参考とさせてもらい、今後、整備実施に伴い市の方とも協議させてもらう。
委員 E	・大阪府の条例において、例えば高齢者の方のヘルメット着用等の表記を行っているが、市の計画にはそうした表記が無かったりと、本計画が府の条例に完全に沿っているかという点と少し違う箇所もあると思うが、そのあたりの整合性についてはどのように考えられているのか。府が表記しているものなのであえて重複して表記していないのか。
事務局	・府の条例で表記のあるものについてはあえて本計画で表記することはしなかったが府の条例に準ずることは資料内で明記はしている。
委員 A	・委員の皆様から挙げられた意見や今後実施予定のパブリックコメントで寄せられた意見等も踏まえ、事務局には修正、追加事項の検討を引き続き行っていただきたい。
事務局	・了解した。
【5 閉会】	(閉会の挨拶)