

## 議 事 録

議 題	第三回吹田市自転車利用環境整備計画策定会議
日 時	平成 29 年（2017 年）3 月 23 日（木）13：00～15：00
場 所	吹田市役所本庁舎 中層棟 4 階 特別会議室
参 加 者	吹田市自転車利用環境整備計画策定会議委員 事務局（吹田市 土木部 総務交通室）
概 要	・パブリックコメントの結果について ・吹田市自転車利用環境整備計画（案）について
結 果	委員各位より出された意見等について検討・反映を行う。
事務局	（本計画に対するパブリックコメントの意見募集結果と各意見に対する本市の回答について説明） 【資料-8 第三回吹田市自転車利用環境整備計画策定会議説明資料 p3～8】
委員 E	・意見項目 No.3（資料-8 p5）に対する回答について、意見を出された方は、例えば大阪高槻京都線、大阪府茨木土木事務所による施工になるかと思うが、この路線における幅員の狭い箇所、標準の幅が 75 cm となっている矢羽根がその半分程度の幅まで狭くした形で設置されている。意見にあるように、交通量が多いのに車道幅員の関係で矢羽根の幅を調整するというのは逆ではないかと思う。自転車は一定の幅を保って、ふらつきながら走行するので、自動車と混在する形を採用するのであれば、自動車の方が速度を落とし、注意しながら走るという意味においては、矢羽根の幅を幅員に応じて変えてしまうのは違うのではないか。金沢の整備では矢羽根の幅を車道幅員によって変えていないし、市の回答だとそのあたりの説明がわかりづらい内容になっていると思う。
事務局	・まずパブリックコメントの意見募集については、第二回会議の際に配布した本計画の素案に対しての意見であり、後述するが、平成 29 年 3 月に「大阪府自転車通行空間法定外表示」実施要領が改定されており、素案の段階と本日配布した計画（案）とでは内容が変更となっている部分がある。素案の段階では、速度の速い道路、交通量の多い道路においては元々 75 cm の矢羽根を 1m に広げるという提案をしており、それに対して、矢羽根の幅を 25 cm 広げることだけでは安全性の確保にはつながらないのではないかというのが意見の趣旨であった。25 cm 広げることに限定するわけではなく、車道混在での整備における安全性の根拠として、先進都市である金沢市において整備後実際に事故件数が減少したことを参考として挙げた次第である。
委員 E	・そうすると吹田市としては、大阪高槻京都線での整備のように矢羽根の幅を小さくすることはないと考えてよいか。
事務局	・本市としても、矢羽根の幅を 75 cm より広くすることはあっても狭くすることはないと考えている。
委員 G	・補足となるが、大阪高槻京都線における矢羽根の幅について、現状矢羽根を設置している箇所については、昨年度の段階で府警本部と協議した施工箇所の部分と現在の基準で施工した部分が混在している。矢羽根の幅が狭い箇所もあるが要領にもあるように府の整備方針としても 75 cm を基本とした形で考えている。今年度の分に関しては混在してしまっているが、今後の分に関しては交通量に応じて狭くするような形では考えていない。
委員 A	・意見の概要を見ると、「保護度合いの高い整備を行う」と書かれており、おそらく自転車道や専用通行帯のようなレーンの整備を希望されているので、市の考えとして書くのであれば、連続的な帯状レーンであったり自転車道の確保ができない場合に矢

羽根を暫定的な形として設置するものであるという旨をまず述べた上で、ガイドラインで記載のある規制速度や交通量に対する考え方を再度説明しておいた方がいいと思う。もちろん帯状に幅員が確保できる場合は専用の通行帯を設置するが、そうした整備が現状できない箇所については暫定形態として矢羽根を設置すること、加えて、矢羽根設置する際は路肩より 1mの幅を確保することを国のガイドライン等のルールに基づいて実施していくことを2段階に分けて説明するのがいいだろう。

委員 B ・意見のNo.1(資料-8 p4)に対する市の回答において「当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき」とあるが、これを認めるのは利用者ということになるのか。

委員 A ・道路交通法上のこのような文章での記載があり、誰が判断とはおらず、自転車に乗る本人が判断するという事になっている。

委員 E ・自転車を利用する個人が危険だと判断しても、事故が起きた際にはそうは判断されない場合もあり、公には警察が判断することになることを説明しておく必要がある。

委員 A ・個人での判断にはなるが、規制の基準と合っているかについては当然問題になってくる可能性もあるし、そもそも意見では「子乗せ自転車」が車道を通行する際はどうかしたらいいのか、歩道を通行することはできないのかというもので、「子乗せ自転車」に対する特例は現状無く、歩道を通行することはできるが、速度を落として通行することが必要になってくるというのが伝わっていない。条件付きで歩道を通行することができるようにはなっているので説明の中でそういった点も強調してもいいかもしれない。

委員 A ・マナー関係の意見については何かあるか。

委員 F ・意見No.5(資料-8 p6)において「高校生の運転マナーがひどく」とあるが、確かにそうした事実はあるかと思うが、意見を頂いた方からすると高校生が目につくということだと私の方では理解している。高校生に限らず、マナーが悪い方はいるだろうし、生徒を指導する中で、例えば「雨天時はレインコートの着用をする」といった条件をつけて自転車での通学を認めるようにはしている。

委員 A ・こういったところでルールやマナーといったことについてなかなか市民の方が理解されていないということも十分あるので、教育もそうだが、ルール・マナーの部分については改めて周知徹底していく旨は対応の中で記載しておくべきかと思う。

委員 A ・意見No.6(資料-8 p6)については前回会議にて必要に応じて他市区町村と連携していくということだったのでこのままでいいかと思うが意見はあるか。

委員一同 ・意見無し。

委員 A ・意見No.9(資料-8 p8)について、ルール、マナーという言葉について計画の中で記載のあるもので言葉に揺らぎのあるものはないか。

事務局 ・ないと考えている。

委員 A ・もしそうした箇所が具体的にるのであればもちろん修正する必要があるかと思うが、特にそうした点を意識して書いているようなので、目を通した範囲では、計画(案)(資料-6)のp36においてルール、マナー、モラルと3つの言葉が出てきており、このあたりで用語の説明を加えるというのも一つあるかと思う。

委員一同 ・意見No.7(資料-8 p7)については、考え方の所で説明があったように、断片的に整備されてきたものをきちんとネットワークとしてつなげていくことを、時間を限定して着実に推進していくことについて本計画で体制づくりを行っていくというのが内容となるかと思う。この点について意見はあるか。

委員一同 ・意見無し。

委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・意見№8(資料-8 p7)について、「会議体のようなもの」とあるが、これについては私の方が第一回会議時で発言した内容となるが、整備を進めていく中で、様々な事例が出てくる中で、住民等の意見も吸い上げながら次の実施に向けて改善するべきところは改善していくということで会議の場が必要だろうという意見だが、資料-6 の p101 のところで、推進体制や進捗管理において「既存の組織を活用し」とあり、市としては既存の組織や会議体等を活用して進捗状況等の管理を行っていくということだが、これに対して意見はあるか。</li> </ul>
委員一同	<ul style="list-style-type: none"> <li>・意見無し。</li> </ul>
事務局	<p>(大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領の改定について説明) 【資料-8 第三回吹田市自転車利用環境整備計画策定会議説明資料 p9～11】</p>
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> <li>・例えば既存でピクトの設置がある箇所について、工事によるアスファルトの改修が行われた際は、ピクトの間隔は新しいものに置き換えられるのか、それとも工事以前の間隔で整備されるのかどちらになるのか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各道路の道路管理者と工事を行う側の協議次第ではあるが、通常は元通りに修復するというのが一般的である。ただ、今回要領が改定されたことに伴い、ピクトの間隔を改定後のものに合わせることにについて事業者と協議する上で意見を出すことはできると思う。</li> </ul>
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の要領の改定に伴い、指導の中で書面等で市として推奨することはできないのか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・意見を出すことは可能であるが、例えば改定後での整備を行わなければ許可を出さないといったような指導はできない。ただし、基本的には最新のものに合わせるように協議は行う。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の改定で、ピクトの間隔が広がるので、ピクトを増やすことよりも消すことの手間が多く発生するだろう。指導の上で、改定後の要領も資料として使用できるので、基本的には新しいもので工事をしてもらう形になるだろう。</li> </ul>
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国のガイドラインの方では、矢羽根について交通量の多い箇所等について輝度の高いもので整備を行うものとしているが、今回の要領改定で、府の方で矢羽根等のデザインについては何か記載はあるのか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・改定された実施要領は国のガイドラインに記載の無い箇所について大阪府独自のものとして補足するものであり、例えば矢羽根に白いラインを設けること等について記載は無いが、そうした記載の無いものは国のガイドラインに準拠するものとしている。</li> </ul>
委員 G	<ul style="list-style-type: none"> <li>・矢羽根に設ける白いラインについては国のガイドラインにおいて「必要がある場合」と表記されており、正直なところ、この白いラインの設置は手間がかかるもので、現状、府としては、白いラインの整備は可能な場合のみ行うものと判断している。そのため、今後、大阪府による整備においては矢羽根に白いラインが入っていない形で進めていくことになる。今後の方針として変更する場合はあるが、少なくとも来年度施工の分については矢羽根には白いラインが入っていない形で整備を行う。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ガイドラインを決める際に、特に夜間の視認性の観点からこの白いラインについての話が出たが、明確な根拠を出すまでに至らなかった為、推奨の段階に留めているのだと思う。今回に限らず、今後、技術基準が開発されていけば変わっていくだろう。</li> <li>・他には照明等の関係から、矢羽根について都市部であればある程度の視認性はあるかと思うが、街灯が無いような郊外においては視認性が低くなるので、状況に応じて、照明等も含めて考えていかなければならないだろう。おそらく街灯もない箇所で白いラインを設けないまま整備してもあまり意味がないものになる。</li> </ul>

委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>資料-8 p 11 において外側線を引く場合の記載についてだが、そもそも国のガイドラインだと矢羽根は幅員が確保できない場合に暫定として設置するものであり、確保できる場合は帯状の自転車レーンでの整備をすることとなっている。このあたりは恐らく警察の関係が大きいと思う。帯状にすることで規制の有無や、標識の設置、破線への変更等の検討がでてくるので、そうした観点から内部で検討した結果このような内容での表記になっているのかと思う。</li> </ul>
委員 G	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.5m程度の幅員が無いと専用通行帯としての整備ができないことと、当然、専用通行帯での整備を行うと規制をかけることになり、警察との協議の中で話が進んでいないというのが現状である。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車専用通行帯の最低幅員は1mあれば整備ができるので、可能なのであれば通行帯として整備するべきという意見もあれば、通行帯での整備となると白線で明確に区別され自転車と自動車の距離が近くなるという意見もある。実際に進めていきながら状況を確認しつつ、技術基準も着実に良くなってきているので、見直し等も行いながら進めていくことになるだろう。</li> </ul>
委員 E	<ul style="list-style-type: none"> <li>外側線を新たに設置する場合、停止線はどのように設けるのか。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画内に記載は無いが、交通規制基準があるので、この計画で表記するかは別として、特段特殊なことはせずに交通管理者の基準に従って整備する形になる。</li> </ul>
事務局	<p>(第二回会議からの本計画の変更箇所について説明)</p> <p>【資料-8 第三回吹田市自転車利用環境整備計画策定会議説明資料 p 12】</p>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>矢羽根型路面表示及び自転車通行空間の着色(資料-6 p68)について、吹田市の方で景観計画や条例で定めているもの等はあるのか。参照すべきものがあるのであれば、記載してもらって、そうした計画等が更新された際にと本計画にも反映できるようにしておくべきである。</li> </ul>
委員 B	<ul style="list-style-type: none"> <li>吹田市において、通常のアスファルト以外で、自然色舗装、黄土色での舗装を行っている部分はある。</li> </ul>
委員 J	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内での景観配慮地区の指定はあるが、ここでの表記は色での配慮は古い町並み等に対する景観配慮という認識でいいのか。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>ここでの議題としては、色の使い方について条例等で規定を設けている市区町村もあり、そうすると、例えば青色が鮮明すぎるという意見があり、そうした際に景観の方の規定か計画上のものかどちらが優先されるのかということで、ガイドラインの規定では青系を使うような指示があるのみで、景観条例等があればそちらが上位に位置してくる。なので、他市ではそうした条例等があればそちらを採用しているところもある。本計画での表記は「必要な地区」と表記しているが、吹田市の方で景観配慮地区等の規定があるのであれば、そちらに従い、検討するといったような表記にとどめておく方がいいだろう。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>了解した。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>資料-6 p64 の写真 5-7 のように、矢羽根が赤いものが事例として出ているが、本市においては青色系の矢羽根表記での整備を予定をしており、誤解を招く表記を避けるため、さしかえをさせてもらうので御了承いただきたい。</li> </ul>
委員 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画(案)(資料-6)全体について、何か意見等はあるか。</li> </ul>
委員 F	<ul style="list-style-type: none"> <li>資料-6 p 94 において、取組の主な連携先として表記のある「店舗等」について、候補として「自転車販売店」を挙げさせてもらったが、店舗等の表記のままの記載となっているが、店舗とすると読み手からすると不明確なので差し替えた方がいいのではないか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車販売店だけでなく、運輸関係でいくとドライバー側の視点からガソリンスタンドなどが考えられ、それを包括する形で店舗等と表記を行った。</li> </ul>

委員 F	・今回の計画において、教育の内容については自動車に乗る側よりも自転車に乗る側の人に対して教育することがメインとなるので、今の説明であれば矛盾が生じるように思う。
事務局	・確かに小中学校の生徒に対してということであれば、先ほど例に挙げたガソリンスタンドは該当しないが、成人や高齢者等の自動車を運転する立場になる人に対する教育であれば、連携先として、車と自転車の両方の立場から安全教育を進めていくということで成立はする。店舗等で統一するのではなく、各ライフステージで分けた形で表記をする形に変更を行う。
委員 F	・資料-6 p 101 において、「ルール・マナーの遵守」とあるが、ルールについては「遵守」、マナーについては「向上」での表記となるので、他ページも含めてこれらの用語については適時修正をお願いしたい。
事務局	・了解した。確認して修正する。
委員 F	・歩道が無い部分についても矢羽根を設置することがあると思うが、その際、自転車が自転車を追い越す場合のルールはどうなるのか。 ・自転車の利用環境ということで話を進めてきたが、点字ブロックについての考慮はどうなるのか。
委員 E	・通常は路上駐車をしている車両がある場合と同様で、後方確認をしつつ道路交通法 53 条に基づき通行を行うことになる。
委員 F	・当然白線があっても同様の通行してもいいという認識でよいのか。
委員 E	・白線があっても同様の通行となる。それがダメだという法律は無い。
委員 A	・国家公安委員会の表記の中には合図等の表記はあっても自転車の追い抜きについての表記は無かったはずである。
委員 E	・車両の場合は追い抜き、追い越しの表記はあるが、軽車両の場合はそれが無い。
委員 A	・点字ブロックについてはバリアフリーのガイドライン等と調整していかなければならない部分があるかと思うが、先ほどの意見については、点字ブロックに近い所で自転車が通行する場合についての考慮という認識でよいか。
委員 F	・歩道の無い道路において自転車の通行のため矢羽根を設置する場合。同じ道を通る視覚に障がいのある人等への配慮が必要ではないかという意味で意見を出した。
委員 E	・自転車が通行する箇所は車道となるので、点字ブロックと重なることは無い。
委員 F	・白線のある箇所についてはどうなるのか。
委員 A	・路側帯内については矢羽根の設置を行わない。
委員 A	・計画を通して「自転車」という言葉が扱われているが、自転車は道交法上 3 種類に分類されており、計画にそれを記載するのかということと、自転車利用者は免許を所持していない人もいるので、道交法上の話で言うと、例えば、ぶつかってしまった際に救護の義務があること等が理解できていないというのが現状で、そもそも中高生等の免許を所持していない人に対してきちんと伝えなければならないので、どのあたりまで教えるのかについては内容を決めていかないとできるようにはならず、ぶつかっても謝罪のみで終わるといった形になってしまう。なので、計画上のどこかで、自転車が歩行者に危険を及ぼすことがあることを伝えられるような表記を特に教育の箇所で検討する必要があると思う。 ・その他、第一回会議より計画全体について議論してきたが、追加意見等あれば別途述べていただきたい。
委員 B	・「つかう」について総合的な指標としてアンケートを取る際に留意すべき事項はあるのか。
委員 E	・「つかう」という項目で検討を行ってきたので、「つかう」の項目に含まれているものについては総合的指標からは分けて評価を取る必要がある。施策として実際に取り組むかは別として、この項目についてはイメージとして描く「つかう」とは違うと思

うので、この項目で挙げられてる施策内容と必ずしもイコールにはならないだろう。市としては、ガイドラインとして施策をピックアップはしているが、「つかう」の指標とは若干異なると思うので、この何年かで「つかう」についても何らかの施策を実行していくことになるので、市民満足度を図るための指標を違うもので決めておく等、工夫が必要だろう。

委員A  
事務局  
・資料-6 p 103 の目標項目の箇所で、「とめる」と「つかう」の市民満足度の指標が双方とも「自転車の駐車環境」となっているが、これは正しい表記になるのか。  
・正しくは「総合的な自転車利用環境」となる。修正する。

委員A  
・資料-6 p 103 の「はしる」の目標項目について「通行空間の整備延長」が市として「はしる」について一番聞きたい箇所となり、「自転車通行時の安全性」はどちらかという「まもる」に近い指標になってくるかと思う。全体として「総合的な自転車利用環境」に対する評価を見るということであれば、例えば「平成〇〇年までに計画に沿って事業を進めてきましたが、それに対してどうですか」というような聞き方になるのかなと思う。  
・市としてこうした計画を定めるのであれば、先ほど意見にもあったように、総合的な評価を聞くための指標は別途用意した方がいいと思う。

委員G  
事務局  
・資料-6 p 64 の「自転車通行空間整備にあたっての留意事項」について、「必要に応じて、～」とあるが、この「必要に応じて」とは市としてはどのような場合を想定しているのか。現状、府の方では幅員の広い道路で施工しているので、街渠等がある場合はそれを含まない形で幅員を確保しており、平坦性は確保しにくい面もあるが、グレーチングを全て滑り止め仕様にしたり、街渠の幅を変えたりしない形で整備を進めている。今後整備を進めていくと、道路も狭くなってくるので、街渠部分も活用せざるをえなくなるため、別の工事と合わせてエプロン部分を無くす等の検討がひつようとなってくると認識しているが、市としてもこの「必要に応じて」というのは「必要な幅員を確保するため」という認識でいいか。  
・本市もその認識で考えている。

委員E  
・吹田市内の道路は府の管理道路も多く存在する。現状、吹田市も含めて、茨木市、高槻市等から自転車に関する計画が出てきている中で、少しずつ内容がそれぞれ違っている部分があると思うが、市としては、例えば実際の整備の際にどこを基準とするのか。

委員G  
委員E  
・府の方では基本的には府の基準に沿って整備を行う。  
・そうすると、各市の境界や、市道と府道の境界部分等で整備が若干変わることもあるということか。

委員A  
・道路管理者の方で大きく整備が変わるということは無いと思うが、可能性としてあり得るのは、交通管理者の指示で車道の幅員はそのままにして矢羽根を引くといったようなケースで、幅員が急に変わるといったようなことが起きているのだと思う。  
・道路管理者が協議に行った先で、所轄の担当者が府や国のガイドライン、要領等を把握しきれていないまま指示がなされたケースもある。

委員G  
・大阪府下では自転車レーンについての協議先は所轄警察を通して大阪府警本部一か所のみとなっている。基本的な考え方は統一されているはずであり、施工時期のずれや接続道路の幅員の違い等から見方を変えた結果、違いが生じているのかなと思う。

委員E  
・大阪高槻京都線では矢羽根を設置するに当たり、道路の中央にあるゼブラを残していたり、消していたりと場所によって異なっている箇所があるがこれについてはどういった要因があるのか。

委員G  
・大阪高槻京都線については幅員の関係上、4車線にすると狭くなり、2車線にすると広すぎる。広すぎると駐車が増えるという面もある。自転車レーンの整備に際して、区間割りを考慮した場合にゼブラを無くしたり、幅を変更する、もしくはそのまま残

している箇所もある。余分なスペースを確保すると駐車が増えるので、地域性、利用の形態等も踏まえ統一していない部分もあるというのが要因である。

委員 A

・全体を通しての意見はあるか。

委員 J

・資料-6 p 109、110 について、この路線図が本計画の自転車ネットワークを包括したものなるかと思うが、この位置に入れるよりはもっと前に入れた方がいいのではないか。

事務局

・道路の種別が無いものを資料-6 p 79 に表記しており、後ろ p 109、110 で参考資料として道路種別を表記したものを掲載している。また、優先順位毎の路線図は p 91 にて表記している。

委員 B

・資料-6 p 70 より複数の地図が表記されているが、今事務局から説明があったように、p 79 の地図が本計画のネットワーク路線を表すものであるのであれば、これをもっと強調した形で表記してはどうか。

委員 A

・何をもってネットワークを計画したかを表すためにこうした表記は必要だが、最終の路線の案については意見にもあるように強調するべきで、例えば p 70～のネット枠路線の候補としたものの地図については参考資料として後ろに回すのもひとつの手だろう。路線図も含めて資料の掲載の仕方については事務局の方で工夫をお願いします。

事務局

・了解した。

委員 J

・資料-6 p 70～の地図のページの凡例について、学校→公立学校に変更しないといけないのと、駅はモノレールの駅が表記が無いので、凡例の名称を鉄道駅にするか、モノレールの駅も表記をするべきである。加えて、Dew 山田は大規模商業施設に含まれないのか。

事務局

・凡例についてはわかりやすいように表記を検討する。Dew 山田は大規模商業施設の選定基準に該当しなかったため表記していない。

委員 F

・資料-6 p 63 について「自転車歩行者道は、原則として整備を行わないものとします」とあるが、この意味は「自転車歩行者道は整備していかない、今後廃止していく」という意味で解釈すればよいのか。

事務局

・自転車歩行者道については警察の方で規制をしてもらうことになるが、以前は歩道が広い場合に自転車を通行させる動きがあった。ここでの表記の意味としては、本計画以降は、原則自転車歩行者道は設けないという意味でとらえてもらえばよい。

委員 F

・計画の方向性として、自転車に車道を走ってもらうという意図がわかりにくい表記になっているので工夫した方がいいと思う。

事務局

・了解した。

委員 A

・自転車歩行者道については色や線で区別を行っているものもあるが、それを守っているのは良くても 80%程度にしかならないので、やはり歩行者と自転車利用者を構造物等で分ける必要がある。

委員 G

・資料-6 p 63、写真 5-3 の左図については美観のイメージで色分けをしたもので、歩行者と自転車を区別することを意図したものではない。府が自転車歩行者道の整備を進めていた際は右図の区分分けしたもので整備を行っていた。左図については自転車の通行位置の明示を表すものとしては適切ではないので、削除するか差替えをお願いしたい。

事務局

・了解した。

委員 F

・この色分けを行っている歩道上を自転車利用者が通行することはよくないのか。

委員 G

・自転車歩行者道なので通行は可能だが、自転車は車道側を徐行する必要がある。

委員 E

・その際、歩行者がいる場合は歩行者優先となるので、停止等をして歩行者に配慮しなければならない。

委員 A

・言葉についても補足しておく、「通行」、「徐行」、「走行」は状況に応じて使い分けがなされており、例えば歩道は「通行」、車道は「走行」となる。

委員G	・資料-6 p 63、写真 5-3 の左図の箇所は警察が告示をしたものではない標識が設置されているが、こうしたものについては撤去していかねばならないと考えている。
委員A	・他に意見等はあるか。
委員一同	・意見無し。
委員A	・それでは、事務局には委員の方々から頂いた意見等を計画に反映し、策定に向けての作業を進めてもらう。これで第三回会議の質疑等の時間を終了する。
委員一同	・異議無し。
委員A	・大阪府の要領改訂もあり、状況としては良くなってきていると思うので、事務局の方には、本計画で提示したものを着実に実行していきながら、吹田市民の方々に進捗を感じてもらえるように進めていっていただきたい。
事務局	・了解した。
	(閉会)