

第1回 吹田市自転車活用推進計画会議

日 時：令和8年7月3日（金） 15：30～17：00

場 所：吹田市役所総合防災センター 6階多目的室

出席者：別紙参照

会議次第：1 開会

2 議事

（1）吹田市自転車利用環境整備計画の改定について（資料1）

（2）基本理念と取組方針について（資料2）

（3）市民アンケート実施について（資料3）

3 閉会

1 開会

事務局

○只今から第1回吹田市自転車活用推進計画会議を開催する。

○本日はお忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。

＜会議の説明、資料確認＞

土木部長

○本日はご多忙のなか本会議にご参加いただき誠にありがとうございます。

○本市は「誰もが安心安全快適に自転車を利用できる環境づくり」を推進するため、平成29年3月に吹田市自転車利用環境整備計画を策定し、令和9年3月で計画期間満了となるため、今年度は次期計画策定に向けた検討を進めていく。

○自転車走行空間の整備をはじめ、交通安全教育やシェアサイクルの推進など様々な施策に取り組んできた一方で、自転車を取り巻く環境や社会情勢は変化し、新たな課題への対応も求められており、こうした状況を踏まえ本計画を改定し、自転車の利用環境のさらなる向上に向けて施策を総合的かつ計画的に推進していきたい。

○委員皆様には、本市の自転車施策について審議していただき、忌憚のないご意見やご助言をいただければと思う。

＜事務局：委員紹介、吹田市自転車活用推進計画会議の会長及び副会長の紹介＞

会 長

○お忙しいところお集まりいただき、ありがとうございます。よろしくお願いします。

○計画改定ということで、国は第3次ということで新しい方向性や色んな政策等を出している。吹田市も10年ぶりの改定で、着実にこの10年間で、いろんなところが改善され、新しい自転車の考え方や位置付けなどが具体化され、今日の会場近くの駐輪場もその時にでき、さらに通行環境も着実に整備されてきている。

○今回は国も第3次の更新で、いろんな方向性で新しいあり方みたいなことも検討している。そういう観点から吹田市で改善すべきことや、よりよく自転車の活用を進めていく方法等、皆様から忌憚のない意見をいただきたい。

＜傍聴者の確認、1名入室＞

2 議事

(1) 吹田市自転車利用環境整備計画の改定について（資料1）

委員

- p 15のまとめの一覧表について、例えば「まもる」の左側順守率に「45」とあり、京都市は「30」、大阪市は「17」とあるが、この数字の信頼性はどうか。体感的に京都より上回る体感はない。どこからこの数字が出てきたのか。8割が高いという話であったが、それはどう見るかで違うので、見方だと思う。
- p 19の右上の表について、徐々に事故件数が減ってきているという説明だが、令和5年から40件増えており、どんどん減ってきているという捉え方は違うのではないか。この40件は微増していると思っているが、何か要因はつかんでいるか。

事務局

- 順守率について、吹田市道の自転車走行空間の矢羽根が整備された路線も含めた7路線で調査し、車道混在の整備済みが5路線である。
- 矢羽根が整備された路線だけで45%ではなく、1番高い場所が吹田東高校付近で順守率が77%、1番低い場所で6%と、場所によってかなりばらつきが見られる。

委員

- 信頼性は低いということで良いのか。
- 吹田東高校は市内でも特別に良い。先生が校門に立って指導し、全国的に見ても素晴らしい成果が出ていると思う。そこが引っ張っているのもあって、この数字をここに出すのには首を傾げる。

事務局

- 事故件数について、増減を繰り返しながら下がっていったという認識である。
- 確かに令和5年と令和7年を比べたら40件ほどの増加は見られる。これが現行計画の施策の推進にどのような関係があったかについては、まだ検証はできていない。今後検証しながら新しい施策を追加する上で役立てていきたい。
- 現行計画で実施している自転車通行空間の整備や交通安全教育は継続して実施していく必要があると考えている。

会長

- 1つ目は、欄外に先ほど説明いただいた内容（路線の平均であること、何%から何%くらいかというレンジ）を書き、精度が悪いわけではなく、ばらつきが大きいということなので、それはどんな道路条件で高くなり、低くなるのかを、先ほど高校の指導があるところは高い意識があることが分かったが、その一方で、どのような道路で矢羽根を整備したが低いのかを、少しコメントしていただけるとありがたい。
- 事故件数について、コロナの時に交通量そのものがかなり減り、令和5年ぐらいまで影響があったことは認識していると思う。外出そのものが減ったこともあり、交通事故にも影響があったのではないかとされている。
- そういうことを加味して交通が元に戻ってきたことを考えると、近年は横ばいというのが、国をみても同じような状況となっている。国の自転車活用推進計画も自転車の事故が下げ止まりということで、もう少しやっていかないといけないということで、特に通行環境整備等に関わることだが、国全体としてあまり進んでない状況もあり、それを受け止めながら、整備した道路では事故が減ってるのかどうかなど

を検証し、より整備を進めていく重要な情報となるので、このあたりは関連して改めて説明していただきたい。

委 員

- p 7～p8の「はしる」の道路の矢羽根について、整備時に道路幅員を考慮して整備をした方がいいのかはわからないが、現実問題として写真1のような道路（センターラインが黄色）で、左側を自転車が走ると軽自動車ぐらいであれば通れるかもしれないが、1mの間隔をあけられるかはわからないし、バスなら絶対無理である。
- 自転車にとっても、車にとっても安全確保が逆にお互い不幸となるようなことにならないようにしないといけない。それをどう考慮するかはなかなか難しいが、新聞報道でも全国的な課題になっていると聞くので、その辺も整備上配慮があってもいいのではないか。
- p15の目標設定について、この目標値がどこから出てきた数字なのかをきっちり抑える必要がある。7月に実施するアンケート調査でも目標値に関するところもあったと思うが、どういう根拠でその目標が設定されているのかがイマイチよくわからない。目標設定より低ければ全て良かったのかというところもある。
- どのように目標設定したのか。その目標が達成できないから目標値の調整をすることになるのか。そうするとその根拠的なものがしっかりして、それに向かって施策を実行することが大事ではないか。

事務局

- 自転車通行空間のネットワーク路線の考え方として、項目は自転車の利用人数や、交通事故件数など、ある一定の条件で設定し、その中で矢羽根型の整備で、黄色の実線の路線も整備は進めている。
- 約2年前から大阪府警本部と協議する中で、自転車通行空間の整備路線は、この黄色の線を白の破線にする、規制の解除をする動きになっている。歩道の自転車歩行者通行可の規制も合わせて解除する流れになってきている。今後、黄色の路線で自転車通行空間の整備路線は減っていくと認識している。
- 車道幅員について、これから自転車通行空間の路線の追加項目をいろいろ検証していくが、路線の幅員で制限すると路線選定の条件が変わってしまうので難しい。黄色の実線の路線は、警察と協力して白の破線に変更する、規制の解除を合わせて整備をしていきたい。
- 目標値の設定について、10年前の策定時の決め方は、自転車通行空間40kmの全ての延長、総延長を整備すると決めていたが、5年前の見直しで進捗がよくなかったので今の目標にしたという経緯がある。
- 自転車関連事故件数については、平成27年度以前の平成19年度から平成27年度は約2分の1に減少していた関係から同様の減少幅で目標値を設定していた。
- 車道左側遵守の割合については、当時、活用推進法自体が初めて出た時点で自転車通行空間整備がされ始めた状況で、あえて高い目標を持って整備をする意味で80%にしていた。今回の改定で目標値の決め方やどのような項目を目標とするかなども合わせて今後検討していきたい。

会 長

- p 8について補足だが、今日の話の流れと少し違うが、生活道路でみると、基本的に制限速度30kmは、このセンターラインを引くか引かないかによって決まる。

- センターラインは、交通管理者と道路管理者の両方が書いている可能性がある。基本的に30km規制を目指していくならば、同じ路線の中で線を引いた主体（管理者）が違っていると、管理者の中できちんと齟齬がないようにしておかないとおかしなことになる。その辺りは昨年だったと思うが通達というかお願いが出ている。この辺りは道路をどのように運用していくのか、規制に関わる場所なので、車線を分けることで、車も含めて早く走れるというところもある。それを今回のような自転車の矢羽根等を引いてシェア型にしてセンターラインを消すとなると、車の速度も遅くなり、当然規制上も遅くなり、実際も遅くなることが想定される。
- そこはかなりテクニカルな部分ではあるが、地域の方々の合意を得ながら進めていかないといけないところもあると思う。通行環境の整備、特に生活道路は、歩行者自転車系には大切だと思うので、優先していく路線、いくつか吹田市内で面的に対応しているようなエリアもあると聞いているので、そういうところをより広げていくのかも一つのポイントになるのではないかな。
- p15について、特に満足度と聞かれていて、主観的なことは、何が課題で満足度が上がらない、もしくはアンケートを聞いてる項目の数字が上がらない理由の把握など、例えばどこのエリアは駐輪場が整備されてすごく満足度が高まったが、あまり上がらない箇所は、全然整備されてない所があるなど、平均値だけ見るとなかなか次に繋がる課題点を見つけにくいかもしれないが、アンケートに関してはそういったところが自由回答等で出ているのであれば、そういう内容を拾っていくと何を改善していけば数字が変わっていくのかもみていくと、次の改善すべき所が見つかる可能性があると思う。そういうところも次回紹介できる範囲でお願いしたい。

委 員

- p 17の吹田市の自転車を取り巻く現状と課題について、自転車はそもそも近距離の移動が最も多いと思っている。ODで吹田市内間の自転車移動が最も多いとあるが、吹田市内でのODは押さえられているのか。また次期計画の中で今後そういったところも調べたり、分析されたりする予定があるのか。
- p18と p 22の自転車駐輪場について、総需要量が多くなる時間帯の把握ができていなくて課題とある一方、「つかう」で昨年4月からシェアサイクルが本格導入されている。
- 駐輪が少なくて溢れている駐輪場でスペースを広げるのも一つの解決策であるが、時間帯でシェアできるのかどうかという分析、例えば回転率、一つで1回転なのかそれともアクセスイブレストで分かれることで、例えばシェアサイクルで置き換えることができるのかなど、今あるスペースの中でも使い方で効率よく使うことも可能と思うので、そういう分析がされているかお聞きしたい。

事務局

- 吹田市内間の自転車移動の交通量について、吹田市内のシェアサイクル利用者が、どこのポートを使ってどこまで移動しているかのデータは検証して、どういう経路が多いなど、今後の施策に活かしていきたいと考えている。

会 長

- ODはもう少しゾーンを細かく分けてみていくことは技術的には可能と思うので、もう少し細かなデータをみて（郵便番号のゾーンぐらいまで細かく見るとデータが少

ない) 吹田市内の地域や駅ごとに分けるなど工夫してみると、もう少しの自転車の利用特性が分かってくるのではないかという期待しての意見だったと思う。次期計画を検討していく貴重なデータとなると思うので是非お願いしたい。

- もう一つは、駐輪場とシェアサイクルに関わるところで2つの観点の質問だったと思う。駐輪の時間帯や回転率、何時に止めて何時までや、止め置いてる時間などの調査は、駐車場・駐輪場のガイドラインの中でも短時間利用と長時間利用に分けて調査をしている。短時間は何回も入れ替わるので、そういう場所はシェアサイクル等の利用に置き換えていく可能性の検討や、駅によってはピークが朝で帰りの夕方以降まで全く乗降客もいないような場所では(吹田市内は日中でも乗降客がある駅が多いと思う)、シェアサイクル等に置き換えて、駐輪場の容量を増やさずに既存の駐輪場をシェアサイクルの置き場として活用していくアイデアもある。これからシェアサイクルを増やすということで、その辺で分析されているものがあれば、この先シェアサイクルと既存の駐輪場をどのような形で考えていくかが一つの課題で、他の自治体も同じような状況で、今は別に考えていたのか、それとも少し統合的に考えていくところがあるのか、その辺りはどうか。

事務局

- 回転率等について、吹田市としての集め方が月当たりで集計して、一時では何回等そういう形で出している。ピーク時間帯までは調査ができてないのが現状で、ただ一部のJR吹田駅の北側等では一時専用はすぐ満杯になるということで、そういう得意的な箇所では調査はしている。
- シェアサイクルについて、今130ポートまではいっているが、基本的にポート数が増えることで、利用者の利便性が上がっていくので、今はまだ増やすというところに主眼をおいている。
- 今後ある程度増えたところで、利用率等をみて戦略的にポートを増やしていくなどは事業をお願いしてる業者と今後、協議というか戦略等を立てていく必要があると考えている。基本的にシェアサイクルに限ってしまうが、月々の報告書の中で時間帯ヒートマップを報告いただいている、吹田市の場合、利用が多いのは朝と夕方シェアサイクルも同じような傾向という状況は確認している。

会 長

- シェアサイクル等のシェアリング事業をどのように認識しているか分からないが、自転車の場合は本当に一方通行の取り捨てが可能なので今のやり方だとどこまででも自転車を使っていけてしまう。どこまででも行けると乗り捨てられると誰が再配置をするかの問題で事業者もその辺をどうコントロールしていけばいいのかを色々分析はされているが、今のところはあまりそういうのはない。シェアリングで、例えば、吹田市内だけで完結してくれたら、ポイントやインセンティブをつけることができるあまり遠くに広がらず、吹田市の問題解決等に繋がることもあるかもしれない。今の日本の事業者はどこまででも伸ばそうとする状況なので、ポート数をどんどん増やしていかないといけない。もう少し利用状況が分かってくると先ほどのような駐輪と違法駐輪が多いが駐輪場の確保が難しい場所では、乗降客数の大体10%の駐輪台数を設けて駐輪場整備をしているが、それでも足りないことが当然起きてくる。それ以上の大きな施設を整備するか、それをシェアリングに置き換えていくことも考えていかないといけないのではないかという風潮になってきている。
- ポートの配置も集合住宅への配置の必要性等いろんなことが出てくるので、パーソ

ントリップの分析等も踏まえ、マイ自転車の利用の仕方とシェアリング自転車の利用の仕方は全然違うと思うので、それはどうミックスしていくのかがおそらく施設を利用する時の最適な状況となって整備するかの重要なところになってくるので検討してほしいと思う。

委員

- シェアサイクルについて、先ほど吹田市なら吹田市内でという話があった。私の住んでいるところは御堂筋沿線で、例えば、緑地公園は豊中市である。少し緑地公園まで遠いので急ぎは自転車を借りて走ろうかとなると、どこまでも行けるというのは確かにどうなのかはあるが、それを綺麗に線引きしてしまうとそれはそれで使いにくい。市境に住んでいる人にとっては非常に使い勝手が悪くなる。
- ただ事業なので、採算ベースに乗せるのが非常に難しいことも理解する。自転車が一人一台でなく、シェアできて借りたい時に借りれるのであれば、自分で持たなくてもいいという意識に変わってくると思う。シェアサイクルの事業はもっと推進してもらえると嬉しい。

会長

- シェアサイクルの事業者が世界中でいっきに増えて、キックボードも増えて事業が成り立たなくなり撤退ということが世界中で起きている。そういうところで公共側がどう支援をするのか。支援するということは都市の中で必要なモビリティを提供している、皆さんの移動の重要な手段になっていることは間違いないが、どうしてもコストが課題になってしまう。そのところを少し調整していくということで先ほどのような方法が検討され始められている。
- 必要性についても、引き続き市民から意見等をいただきながら、まずはポート数を増やしていくことが前提ということで、ポートの位置もどこかに需要が固まってしまいう等が大にしているため、そういうところをどうやって行政が介入して、少し分散化していくのかなど、行政の役割としてとても重要だと思うので、そういう分析結果も共有していただければと思う。

副会長

- p15の「まもる」の左側通行が「45.1」という数字について、実際に観察されて走行車分が100%と思うが、守れてない分はどことどう走っているのか。別に逆走して走るわけではなくて歩道を走っているということか。

事務局

- 歩道走行している自転車と逆走している自転車もある。

副会長

- 吹田市を自転車で走ったことないが、逆走の自転車は最近大分減ってきたように感じている。状況によって、例えば子供と一緒に走るなど、大人でもどうしても歩道に上がりたくなる場面もあるので、どのぐらい危険な、左側順守してない人がどれぐらい危ない走行なのかが一つ気になった。
- 「まもる」で事故率が若者に多いので高校生以上に交通安全教育を強めるという提案があったが、高校生以上に限らずにもう少し早くきちんとやった方がいいのではないか。高校生が危ないから高校生にやるより、高校生になる前にきちんと守れるようになっておいた方が癖づくと思う。小中学での教育について聞くと、講義が中

心であったので、これぐらいの教育はどの学校でもされていると思う。もう少しこの辺りに力を入れてもいいのではないかな。

会 長

○指標について、p 15の「まもる」で、守られてない危険なものを使用にするのもあり得るのではないかと示唆であったが、この数字は矢羽根を走って左側通行しているのを道路全体の断面で求めていると思う。その一方で、もし取られていたら逆走している、一番危ない右側通行をしている人が何%いるのか、非常によくはない数値がどの程度に減ってきているのか、こういった観点でみていくのもあるのではないかなという指摘であったがどうか。

事務局

○調査7箇所で自転車の通過の総台数が2,400台ほどあり、その中で逆走の自転車はかなり少なく、22台ほどである。逆走すると順方向で走行している自転車は車の方に避けなければならない危険が増す。確かにその目標値等について検証していくのも、今後必要であると感じている。啓発の看板など「逆走禁止」の看板なども路線の中で設置しているが、その辺も含めて今後検討させていただきたい。

会 長

○高校生だけでなく小中学生までにという意見で、高校生はいろんな交通の世界の中でも心理学的にも思春期で、なかなかその時に教えても反発があるなどいろんなことがある。もっと小さな時の方がすんなり聞いてしっかりそれが定着するところまでを見届けると高校生ではそれが当たり前になり、言われなくても十分左側通行はできているようになるのではないかと、小中学生より小さい時からもう少しやっていくという方が効果は高まりやすいのではないかなという指摘であったがどうか。

事務局

○今後、主に高校生以上を対象としたものを追加していきたいと話させていただいたが、現行計画で幼児に対しての安全教育の実施は施策の中に入っている。それについては中間見直し以降実施できていないので、その辺もどのような内容で実施していくのかを今回の改定で具体化はしていきたい。小学校は年間35校の吹田市内の全ての小学校を回っているが、中学校は3年に1回のペースであるので、1年間で全校を回れるような、毎年どこかの学年で受けられる体制を作っていければと思って政策を進めている途中である。

（２）基本理念と取組方針について（資料２）及び（３）市民アンケート実施について（資料３）

委 員

○p8について、今回の国の第3次計画で、安全快適に利用できる環境ということ求めている。吹田市の目標をみると整備延長になっている。「快適に」ということなので、整備の質も計画に入れてほしい。安全は危険なところをなくすだけでなく、良いところを作ることであり、良いところを見てもらって、知ってもらうことも大切だと思う。

○一つ目として、走りやすさの質の向上について、現状はほとんど車道混在と思うが、幅員や分離レベル、ラバーポールの設置、視認性、維持管理状況、ゼブラの見直し、はみ出し禁止の見直し、センターラインの削除なども含めて計画に載せてほしい。

- 二つ目として、整備済み箇所の評価について、アンケートに入れてほしいが、アンケートの中では既設と矢羽根等の通行空間の表示がない道路、新規道路も一緒に示している。市民が既設の道路についてはどうなのかの意見も聞けるといい。
- 三つ目として、9月からの生活道路の速度抑制の政策について、吹田市がどのように対応していくか。例えば、国は歩行者中心や生活道路の安全の重視を掲げているが、生活道路の出入り口に、例えばハンプやピンコロ石などのアイデアを入れて設置・整備していくことはないのか。
- 四つ目として、利用環境について、自転車が目的地に止められる環境があることも大事である。例えば、自転車を駐輪できる場所の明確化や表示の統一、デジタルを活用して駐輪場の空きがわかるようにするなど。この近くのグリーンプレイスの駐輪場は常にいっぱい、どこを使えばよいか探し回らないと分からない。例えば施設で、ここが空いているという表示があれば、スマートフォンなどのデジタルで空いているところに行ける。一般企業でも公の場所でも何かそういう設備投資をする時に補助金的なようなものがあれば活用しやすいので、そういうことも計画に入れたらどうか。

事務局

- 質の向上について、目標値として自転車通行空間の整備延長が一番大きくて分かりやすいと思い今回継続して入れている。指摘のとおりハンプの設置や他の安全対策の目標値ということに関しては細かい内容となるので、検討させていただきたい。

会 長

- アンケートに全てを入れるのは、自転車関係で特出して別途しないといけなくなる。アンケートの位置づけはあくまでも進捗管理程度に留まっているがそういう理解でよいか。
- なかなかアンケート自体を細かくたくさん項目をとることは難しく、自由意見でみていくことになる。どんなところに不満があるかを聞いて意見が聞けるかどうか。

事務局

- そういう理解でよい。
- そんな感じである。

会 長

- 指摘はごもつともで、計画本体への記載は具体的なアイデアもいただいているので、この辺の書き込みや目標に質を入れていくかなどは検討いただければと思う。

委 員

- 目標2について、ルールの周知や啓発を求められているが、今回、行動変容まで持ていかないといけないと思う。先ほども出ていたが、高校生だけではなく教育の継続が必要である。国もライフステージ別の教育を進めているので、当然未就学児から小学・中学・高校・大学・一般・高齢者と切れ目のない設計が求められてくる。
- 一つ目として、これから高校生への教育を考えているようだが、高校は市立でなくて府立である。市の教育委員会、私立の教育委員会はこの範疇ではないがどうしていくのか。府立高校や私立の高校に対して、計画の中でどう関与していくのか、関与できるのか。

- 二つ目として、私が知ってる中では毎年同じ場所、同じ交差点や出入り口で事故は発生している。警察が事故処理した後に対策や防止等をしていると思うが、その辺はきちんと組織的に動いているのか。もしそれが吹田市で足りないのであれば、そういった組織も計画化して補強していき、それを必要なところに教育として埋め込みたい。そういうことにも繋がるので、そういうことも考えているのか聞きたい。

事務局

- 一つ目の高校への安全教育について、高校は学校の先生や警察の方が出向いて安全教育を実施されていると聞いている。ただ基本的な内容、道路交通法で決まっている自転車は左側通行や、車道、矢羽根のところを走るなどを生徒に教えていると聞いている。現行計画でも高校の安全教育の実施とあるが、その内容は、学校の先生や警察の方が基礎的な内容を教えている中に実際の学校周辺や、事故がある交差点、そういう危険個所の確認、こういった走行が危なくないのか等、学校独自の内容を中学校と同様になるかと思うが、各高校に対してしていきたいと考えている。

委員

- 目標3について、ポートの増設とあるが、そのターゲット、利用者層のターゲットは絞れているのか。また、ポートの設置について公道の設置も考えられているのか。
- 目標4について、健康づくりとあるが、国の政策にもあるように自転車通勤のさらなる普及促進が必要とある。市としても、例えば、今は青切符で、会社としてもきちんとした乗り方ができる社員が多いほどいいので、それを吹田市として自転車通勤の優良企業の認定制度といったものを作ることはできないか。そうすることで、きちんとルールに基づいた走り方ができる市民が増えていくのではないか。
- 目標5について、吹田市だけで観光ルートで自転車の利用は難しいと思う。北摂全体として、例えば万博記念公園、茨木や箕面等と合わせて広域に考えて、北摂のサイクルネットワークとかを考えながら、他市と協力してできないか。

会長

- 本日は吹田市の基本方針までなので、いただいた意見はかなり具体的なところを指摘いただいている。まず、方針にあるかないかで言うと、例えば、最後の質問は隣接市のことを考えたネットワークを検討した方がいいということだと思うので、これは新しく方針に加えた方がいいかと思う。通勤の優良企業を表彰する制度の検討は、取組方針に書かれていることを具体化したことの一つであると思うので、これは次回以降で具体案として出す参考にしていただければと思う。シェアサイクルの充実という方向性があり、ターゲットは方針よりも具体的なので、これも次回以降に回答していただければと思う。
- そういった観点で抜けているか抜けていないか、p7の特に国の5つの方針と吹田市の基本方針でキーワードとして抜けていそうなところがあるのかないのか、例えば、目標2は先ほどから指摘をいただいている高校生ではなく、もっと小さい時からやった方がいいのではないかと、事故に応じた対策はどちらかというと目標1に入れるべきではないか、事故がよく起きてる場所が走る場所としてきちんと対策がされているのか、通行環境で具体的な対応はもう少し質を深めていくべきではないか等の意見をいただいている。今回の方針の中にあるようなキーワードもあり、ないものは追加が可能かという意見もいただいているので検討していただければ思う。

委 員

- アンケートについて、対象が一般・高校生・小中学生でどの項目をどのカテゴリーに聞くかを書いているが、できれば小学生向けは、高学年なのか低学年なのか分からないが、もう少しわかりやすい表現にしてあげた方が答えやすいと思うので、できれば工夫してほしい。
- 資料2や資料1でも話があったが、「はしる」「まもる」「つかう」それぞれ施策があってそれぞれが横軸で連携していると思う。それぞれがそれぞれの取組みを行うことは非常に大事だが、やり続けることは限界がある。それをいかに横軸で繋ぎながら関連する項目で、ソフト的な項目、例えばシェアサイクルをうまく使いながら自転車駐車を効率的に活用するなど、その辺りは連携しながら新たな取組みを検討して次回以降で提案してほしい。

事務局

- 小学生へのアンケートは、6年生に配布する内容になる。今後ルビや、矢羽根や専用レーンという表現もあるのでそこは写真を入れるなど、実際に学校の先生と話をさせてもらっていて、一応分かりやすい内容にしていこうと思っている。

委 員

- これから具体的な計画をつくっていくと思うが、目標2の「まもる」について、高校生以上の通勤通学者への安全教育は当然そうだと思うが、現行計画の中でも就学前の幼児を対象としても書いている。
- 今年の2月の定例会、議会で議員が質問されていたが、ライフステージというよりもう少しターゲットを絞って、別の視点からみて、私は幼児教育、児童福祉の担当なので幼稚園・保育園、認定こども園、現在就学前の約半数以上がそういった施設に通っている。その保護者をターゲットにアンケートも含めて、どのようなニーズがあるのか、保護者が毎朝・仕事が終わってからの迎えで、自転車を非常に多く使っているの、そういった視点も含めた安全教育を、全施設を回るのは難しいと思うがそういったところの周知啓発の取組みも考えてほしい。

会 長

- 重要な指摘で、特に今回の対象となるビジョン的なところで「誰もが」とある。こういったところが具体的にどうなのかというと、今回示していただいた内容からすると、なんとなく直接自転車を利用してる個人がかなりターゲットになっているように思う。今言ったように、例えば実際に自転を利用しているのは、お子様を乗せて送迎したり、最近では障がい者であっても自転車に乗ったり、カーゴバイク（荷物を運べる）等いろんな自転車があって、誰もがこういったニーズで使えるようにという所は、広く普及していく点で重要なポイントだと思う。
- その中で今ある自転車の利用の仕方と言うと、もう少し多様性を持った形で捉えて、そこでなぜ自転車を利用してるのか、そういったところがターゲットとして、例えば子育て世代の自転車利用はかなりボリュームとしては多いと思う。けどもこの中ではあまりそういったところが位置づけられてないところもある。その辺はパフォーマンスに影響しそうなところは頭出しされて、高校生以上となっているが、もう少し利用者のターゲット層みたいなのがみえるようにしてもらえると、具体的に何をしたいかやどこに重点を置くべきかについてもシャープにいろんな施策を考えていく上で検討できると思うのでお願いしたい。

委 員

- シェアサイクルのところにかなり重点をおいた方針と捉えている。
- シェアサイクルに関して、民間の私たち企業では維持管理が課題で、運営では公共性を求められるので、始めれば採算を度外視にして対応してる状況である。そういう所では支援ということで、バックアップしながら共に色々活用できる方向性を考えながら対応していければと思う。

会 長

- シェアサイクルが単なる自転車というよりも公共交通として、例えば補完などの使われ方をしているということをしっかり説明していく必要がある。個人の自転車の利用という今までの位置づけから、もう少し社会的な側面でシステムとしてサポートするよう広く皆様に知ってもらい、そういったところに公的な支援や規制など色々と検討していく必要性があり、そういう認識を持ってもらえればと思う。

委 員

- バスができることであれば、今ラッピングバスという形で啓発をやらせていただいているが、例えば、もう少しバス車内の広告などそういう所の啓発にもアイデアを出しながらやっていきたいと思う。
- 最近感じるところで、「安全に」の啓発で、朝のラッシュの時間帯に自転車利用の学生がたくさん走っているが、ヘルメットを全く被っていない。吹田市はどうか分からないが、バスと自転車がぶつかる事故もこの間あり、ヘルメットを被っていない、大きな事故でけがをされるということなので、ヘルメットのアンケートもあるが、吹田市で被っていける、被らすような取り組みも少し力を入れてほしい。

会 長

- 今はヘルメット着用義務化が全世代ということで、府は比較的早めに取り組んだが、なかなか普及していない現状がある。施策の中で具体的にどうしていくのか、機会を増やしていくみたいなアイデア等、皆さんで他の自治体でうまくいっている、いない、今回のシェアサイクルでも本来であれば、例えば駐輪場で貸し出しができるようになると少し利便性が上がるなどあるかもしれない。是非いろんな観点でアドバイスといただけたと思う。

委員

- 吹田市は、まちのづくりが道路もすごく広くてゆとりを感じる。市民や市役所の方の交通安全に対する意識も以前いた市と比べて高い。今後も皆さんの、委員の方々の思いに答えられるように、交通環境、まちづくりをしていければと思っている。

オブザーバー

- 次期計画を策定する上での留意点というか意見だが、第3次の自転車活用推進計画は5つの目標と31の施策がある。次期計画を策定する上で、31の施策から今後アンケートを取っていく上で取りこぼしが無いにさせていただくのが一番いいと思う。十分練られたアンケートになっていると思うので、アンケートの内容を今一度、取りこぼしや漏れがないか確認していただければと思う。
- 特に良好な自転車利用の環境実現、「はしる」「とめる」では、「安全で快適な自転車の利用環境創出ガイドライン」が令和6年6月に改定され、今年度も改めて改定があるのではないかとということを小耳に挟んで。それがいつ出るかはまだ把握

していないが、もし計画に間に合うなら、ガイドラインの改定内容も含めた計画で進めていけるように取り組んでいただければと思う。

会 長

○実はこういうガイドライン等に関わるところでいろんな手引きが出ていて、次の計画を作るためにもう少し可能な範囲で、例えばデータで分析をするなどの手引きも出ている。パーソンドリップをもう少ししっかり分析して、どういうところにニーズがあるかなど、少しデータを活用して着実に数字のエビデンスに基づいて施策を進めていくことはとても重要である。周辺のいろんな情報を見渡して着実にやっていくものと、国は全体を網羅するような計画なので、その中で吹田市が着実にやっていくことは何なのかの方針を明確になるようするとさらに良くなるのではないかと期待している。

委 員

- この4月から交通政策に関わっているが、自転車ですっと通勤していたので利用者として考えると、選択肢が電車や車、バスや自転車でも行ける時に、活用推進しようと自転車を選ぶ消費者心理や利用者心理としたら、やっぱり規制が少し邪魔くさい、ヘルメットを被らないといけない、あれやこれやとという感じで、だんだんと手軽な乗り物だったのが、少し選択肢で選びにくくなってきたと感じている。
- 一方で、ハード整備等に関わっており、これは誰にとっても有益なことなので、啓発や整備は進めていくが、本当の活用推進という意味でいうと、もっと自転車をポジティブ側のイメージがつけば、ヘルメットも原付も最初はみんな被っていなかったが今では当たり前になったように、皆が被りだしたら当たり前になるので、交通ルールも守ることが当たり前になるような浸透を図るためのほんまの利用者の促進につながる取り組みを進めていきたい。

会 長

○委員からあったように楽しい側面などのポジティブな面を引き出すことは、安全はもちろん大切だが、そこばかりというのは本来の交通の目的、自転車に乗って何を達成したいのかという目的があまり語られないと、先ほどの話のように手段は必要に応じて選択をするという状況になる。自転車がどのようにこの吹田市で活用され、皆さんの生活が豊かになっているのかが少し見えてくると非常にいいと思う。そうするとシェアサイクルも実は全員が自転車を持っていなくてもシェアサイクルを借りて家族で公園に行くなど、東京では全員の自転車がないところでもシェアサイクルをそういった形で家族のトリップで活用され、それが純粋に繋がっているみたいなことも報告されている。そういった観点でなかなか数字が出てこない所があるかもしれないが、市内の中での利用の仕方や、安全に関わるところでいろんなアイデア等があれば、引き続き意見をいただけたと思う。

委 員

○先ほどから学校の小中学校の取り組みに期待をしてくださっている意見をいただき、今後も所管と協力しながら、連携しながら取り組みを進めていきたい。

会 長

○学校教育の中で、自転車通学がマストなところは結構きちんとやっている学校が全国の中でもあるが、そうではなく選択肢があるところだとそれがきちんと入ってこ

ないところもある。それは単なる安全のためだけではなく、生きていくための交通、若い時の免許を取るまでの間は、自転車がいろんな日々の生活活動の中でいろんな機会を、例えばどこかに学びに行く、どこか遊びに行くなど自転車があるとそういう多様な環境の中で生活が豊かになる第一歩に繋がるというような位置づけで、そういったものをしっかり小さい時に学んでおくと大人になっても、車に依存しなくても、充実した生活が送れるのはとても重要なモビリティ教育なので、そういった観点も入れていただき、学校教育の中で少しずつ取り込まれるようにしていただけるとありがたい。

- 大変時間が超過して申し訳ないが、本日頂いた意見については、次回以降に具体的なところも踏まえ、内容と合わせて少し確認をさせていただきたいと思う。
- アンケートについてはあまり時間がなかったが、具体的な内容改善の要望等があれば事務局にお寄せいただけたらと思う。

3 閉会

事務局

- アンケートについては意見をいただき、本日の資料と変更になる場合は会長と事務局で相談して、実施を進めさせていただきたい。
- 本日の会議について不明な点や意見があれば事務局までご連絡ください。
- それでは閉会とさせていただきます。長時間、ありがとうございました。