

(様式第1号)

平成29年度第3回 芦屋市自転車ネットワーク計画検討協議会 会議録

日 時	平成30年 3月 1日 (木)	10:00～12:00
場 所	芦屋市役所 南館4階 会議室2	
出 席 者	会 長 辻正彦 副会長 宮本博嗣 委員 石鍋一文, 多田孔充, 松田逸生(代理出席), 永井正志, 行徳光正, 高木良彦, 谷崎美穂, 白井宏和 事務局 三柴哲也, 佐野純子, 西村のぞみ	
欠 席 者	中塚景子	
事 務 局	道路課	
会議の公開	■ 公 開	
傍 聴 者 数	0人	

1 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

1. 第2回協議会で出された課題等
2. 芦屋市自転車ネットワーク計画素案説明
3. 路線形態の検討

(3) その他

(4) 閉会

2 提出資料

会議次第, 委員名簿

資料1 第2回協議会で出された課題等への対応

資料2 芦屋市自転車ネットワーク計画

資料3 路線形態の検討

3 協議経過

(事務局・佐野主査)

それでは、ただいまから第3回芦屋市自転車ネットワーク計画検討協議会を開催させていただきます。また今回も、第2回協議会と同様、交通量調査等の業務を担当しております、(株)都市・計画・設計研究所の平井、橋本両名が事務局として同席しております。よろしくお願いいたします。

(平井・橋本)

よろしくお願いいたします。

(事務局・佐野主査)

それでは、議事進行を社会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(社会長)

年度末のお忙しい時期に、お集まりいただきましてありがとうございます。

それでは、会議の成立と傍聴希望者について、事務局の方から報告願います。

(事務局・佐野主査)

報告ですが、本日、委員 11 名のうち代理出席を含め 10 名の方にご出席いただいておりますので、会議は成立いたしております。また本日、傍聴希望者はございません。

(社会長)

はい。ありがとうございます。会議の成立を確認したいと思います。会議の公開、非公開ですが、今回も非公開にする特別な理由はございませんので、公開としたいと思います。ご異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(社会長)

ありがとうございます。それでは、公開ということにさせていただきます。

議事に入ります。資料の説明を事務局からお願いします。

(事務局・西村)

第 2 回協議会にて頂戴したご意見やご質問への対応からご説明いたします。順にみていきますと、数値基準に関しまして、昭和 58 年の道路構造令の解説の中に自転車道の設置の台数があつたのではないかとというアドバイスや、候補路線の選定の基準として自転車交通量が 1,000 台以上という整理と、交通事故の発生件数が 3 年で 10 件以上という整理は、どういう基準なのかというお話がありました。特に何か基準があれば、それを使った方が納得しやすいのではないかとのご意見でした。

その対応としまして、道路構造令の解説を再確認いたしました。昭和 58 年のアドバイスいただいた部分に関しましては、500~700 台/日という明記がありました。最新の資料を確認いたしますと、具体的な数値がなくなっている状態でした。自転車の交通量については隣接する神戸・西宮市の選定基準がともに 1,000 台/12h ということで、同条件を採用しております。

交通事故の件数に関しましては、西宮市が 20 件/3 年となっております。市域面積の違いもあるため、10 件/3 年としております。神戸市は条件がなかったという状態でした。

次に路線案に関してですが、まず芦屋浜の商業地域へつながる路線に関して、ネットワーク路線として検討しないのかというお話がありました。こちらについては、埋立 1 号線及び埋立 2 号線をネットワークを補完する路線に追加しております。後ほどの地図にも出てきます。

次に山手幹線・鳴尾御影線を除外してしまっても本当に良いのかというご意見や、鳴尾御影線と山手幹線に関して、市域内で完結する路線として、神戸市・西宮市との接続以外のところでもネットワークとして位置づけても良いのではないかとという話がありました。それに関しては、交通量調査の結果から、山手幹線・鳴尾御影線の自転車利用者数は、12 時間に 500 台未満ということで、東西のネットワークに関しては、国道 2 号メインで使われているということが分かりましたので、国道 2 号で対応できると考えております。市域内でネットワークを補完するという意味で、山手幹線の一部を補完する路線として上げる形で修正を行いました。これに関しても後ほど地図で出てきます。

次にまとめ方ですが、自転車利用等の現状の最初の方に都市計画道路の整備状況や自転車歩行者道の整備状況があるけれども、どこに反映されているのかがわかりにくいというご意見がありました。これに関して、分析項目毎に考察を表記しまして、そちらを後ほどの整理のところでもまとめとして使うという形でわかりやすくしております。計画案の中で出てきます。

次に、山手幹線の自転車を国道 2 号に誘導させるという整理について、山手幹線の自転車利用者で JR 芦屋駅に向かう人は国道 2 号を使わないのではないかと、国道 2 号に誘導させるというのは難しいのではないかとのご意見がありました。それに関しまして、パーソントリップのデータですとか、自転車定期の保有データの分析を行った中で、JR 芦屋駅に山手幹線を利用する量は少ないというふうに想定できるというところ、JR 芦屋、阪神芦屋、打出に向かう際に鳴尾御影線を移動する量が少ないと想定できることを対応としてあげております。

また、どういう形でネットワーク路線に誘導するのか、今通っている道を変更させてまで誘導することは難しいのではないかとという話がありました。積極的に、そちらを無理に走らせるという考え方ではなく、走りやすい方にシフトしていく、走りやすいから走ってみようかなという形で、自然に、整備された道の自転車の通行が増えるという形で整理をしたいと考えております。どこが整備されたか等の情

報がなかなか浸透しにくいと思いますので、それはソフト対策での周知や、現場で看板の設置が有効ではないかと考えております。

断面・幅員構成ですが、安全性と景観を比べた場合に、安全性を重視する要素がないから景観を重視するのでしょうかというご意見がありました。もちろん安全が最重要になってきますが、景観も安全と同様に大切であるというところで、バランスを考えて自転車歩行者道の活用等も考えていきます。

歩道が3.5mあるが、必要な幅員は2mなのではないかという話もありました。また、1.5mの植栽帯を確保という形で申しましたが、狭めてでもその道路を変更させるという方が良いのではないかという話がありました。該当の路線によりますけれども、景観路線が多く、なかなか植栽帯を狭めることが難しいということで、各場所の状況を加味して最終的には歩道幅を判断していきたいと現状では考えております。

資料1については以上になります。

(社会長)

ありがとうございました。何かご意見、ご質問があればお願いします。

(永井委員)

資料1の路線案のところで、自転車ネットワーク路線案から山手幹線と鳴尾御影線を外す理由のところで、自転車利用者数が昼間12時間あたり500台未満というのは、具体的に構造の根拠か何かあるのでしょうか。

(事務局・三柴)

道路構造令としての根拠は特にございません。ただ、我々の中でネットワーク路線として選定するのは1,000台以上という中で路線を選定しておりますので、特に500台未満だからここを位置づけないという訳ではなくて、優先的に整備する路線ではないという判断を行って今回は外しています。

(永井委員)

今、ネットワーク路線や補完路線に位置づけられている路線で、補完路線とネットワーク路線の数字上で違いは。

(事務局・三柴)

数字上では分けておりません。

(永井委員)

自転車利用者数が昼間12時間あたり500台というのは結構な数字です。山手幹線と鳴尾御影線の自転車利用を国道2号に誘導すると記述されていますが、現実的に誘導できるのか疑問です。恐らく自転車を利用される方は、一番近い路線を走られると思うので、山手幹線と鳴尾御影線を外すのはどうかと思います。

山手幹線と鳴尾御影線を利用してJR芦屋駅、阪神芦屋駅及び打出駅へ自転車で向かう量が少ない、よって走りやすくなった路線の方へ自然にシフトしていくという考え方、ソフト対策で周知していくというのも疑問です。

もう一点が、資料1の断面構成のところで、最後ご説明があるのかもしれませんが、各場所の状況を加味して最終的な歩道幅は判断したいと記述されていますが、この会議そのものが自転車ネットワーク計画を議論していますので、歩道の幅員構成も含めてこの会議で決めないと意味がないのかなと思っています。

(社会長)

路線案については、全体像を示していただいた中でもう一度この議論をできたらなと思います。断面構成についてはどうでしょうか。

(事務局・三柴)

断面構成ですが、今回、芦屋市の方でネットワーク路線に位置づける場所としまして、幅員構成の中で植栽帯の幅が一応1.5mというところを一つの指標として判断基準にしております。そこで1mだとなんかという議論があると思いますが、それは将来的な課題にはなるとは思いますが、今回の対象路線としては1.5mという考え方で整理をしていきたいと考えております。

(社会長)

どのような要因があったら考え方を考えるのかとか、というところを提示していただければと思います。ただ将来どのように推移するか分からない中で将来形を完璧に決めることはしにくいというご主旨でしょうか。

(事務局・三柴)

そうです。実際に植栽帯として1mしかない道路もあります。全体として15mしかない道路が芦屋市の場合が多いという現状がありまして、15mでも景観路線に指定されている路線がほとんどです。緑を大切にしていくというのは芦屋市の方針としてありますので、どこでそのバランスを取るのかという話になってくるのかなと思っています。安全上も大事なのですが、緑がゼロにもできない、1mの植栽帯の幅が本当にそれで緑を確保されたといえるのかどうかという議論もありますので、今回の中では1.5mの植栽を一つの目安としています。

(永井委員)

目安は良いと思いますが、具体的にネットワーク路線を考えた時に、自転車をどこを走らせるのかという幅員構成を具体的に考えないと、ネットワークにならないので、具体的な幅員構成を各路線で、このような幅員構成を考えています、補完路線はこのような幅員を考えています、このようなネットワークで自転車の空間確保を考えていますということを具体的に出不せないと議論できず、自転車ネットワーク計画に反映できないので、最終的な歩道幅は判断したいというお茶を濁すような持って行き方かどうかと思います。植樹帯を1.5m目安という考え方事態は悪いとは思いませんが、自転車利用の形態も考慮のうえ、例えば特例的に1mにするとか、場合によっては植樹帯をなくすという考え方も検討する必要があると思います。

(事務局・三柴)

最後をぼやかしている部分に関しては、この後断面構成の資料の中でここに関係する場所もありますので、そこでご説明させていただきます。

(社会長)

その他に何かありますでしょうか。それでは次の計画素案の説明の方を事務局からお願いいたします。

(事務局・西村)

資料2です。芦屋市自転車ネットワーク計画の計画案になります。構成としましては、4ページのところの計画の構成と同じような形で目次が並んでおります。第1章で目的、第2章のところでデータの整理、第3章のところで基本方針と目標ということで、データをふまえた目標、第4章でネットワーク路線の選定、第5章で整備形態の選定ということで第4章と第5章が係わってくる形になっています。また、第6章で自転車ネットワークの整備に向けて、整備方針とソフトの対策、利用ルールの周知マナーの向上に向けた取り組みを記載しています。

第1章に関しては、2、3ページになりますが、この協議会の開始当初から変わらない目的と位置づけになっていますので、一旦飛ばして第2章の続きから説明します。

第2章が自転車を取り巻く状況ですけれども、こちらも基本的には前回の協議会でお出ししたデータになっています。その中で、まとめ方の工夫ということで、このデータから何がわかったのか、を記載しております。

全市の状況の地形では、地図から市街地は概ね標高100m以下の平坦部に形成されていますが、国道2号以北は勾配が大きく、北部地域にある住宅地は市街地から約3km離れた標高500mの六甲山系に位置し、地域内においても約100mの高低差があるということが分かります。

次の都市計画道路の整備状況については、資料として掲載していただけたのですが、都市計画道路の指定状況が下の図のようになっていて、一部で未整備区間が青で着色されていない赤の縁取りされた道路になりますが、全体的には整備が進んでいるということが分かります。整備済み都市計画道路の中には幅員が15m未満の道路もある、立体交差部においては、幅員構成が変更できないような箇所、アンダーパスなども存在するというのをまとめとして挙げております。

次のページは移動の状況となっております。グラフのまとめとしまして、代表交通手段が自転車の割合が、各調査年度ともに1割程度ということで、平成2年から22年にかけて継続して1割程度利用されている。今後も一定数の自転車利用者は見込めるということが分かります。

次に 9 ページの (4) 市民意見の部分です。特に力を入れるべき施策としまして、ルールやマナーに関する意識が高まっている点、市内を安全かつ快適に移動できる点が施策目標としてあげられており、問題意識や要望が高いことがわかります。

10 ページは自転車歩行者道の指定状況です。こちらは都市計画道路の整備状況を並べてみた場合に、都市計画道路については自転車歩行者道に指定されている路線が多いことがわかります。ですが、一部で指定されていない路線もあります。

次に公立小中学校の位置に関してですが、位置といいますか通学路も含めてこちらに考察として上げております。通学路は毎年変更されている情報のためこちらには載せておりませんが、幹線道路は基本的に通学路として指定されていないことがわかりました。

12 ページに移ります。自転車利用の状況ということで、駐輪場定期利用者の状況についてまとめています。この資料から分かったこととしまして、JR 以南、さらには阪神以南の市街地に居住している駐輪場定期利用者が多いのですが、朝日ヶ丘町など阪急以北の居住者の方も比較的多く見られるということがわかりました。

次のページは鉄道乗降者の自転車利用の状況に関しましても、駐輪場定期利用者と同じ傾向で、JR 以南、阪神以南の利用が多いけれども、朝日ヶ丘町など阪急以北からの利用も多く見られることがまとめとしてわかりました。

18 ページですが、自転車移動の状況ということで、阪急以南の市街地における自転車トリップが多く、特に阪神以南の比較的地形が緩やかな地域において移動が多くなっていることがこちらからもわかります。

また、21 ページに交通量調査の状況ということで、交通量調査のデータを載せております。12 時間に自転車交通量が 1,000 台を超えている場所は、東西道路では国道 2 号と 43 号、南北では芦屋中央線と稲荷山線ということがわかりました。また、全体的に車道ではなく歩道を走っている自転車が多いこともわかりました。

26 ページに飛びますが、自転車事故の状況を載せております。自転車の交通事故が平成 26 年から 28 年の 3 年間に 10 件以上発生している路線は国道 2 号、43 号、防潮堤線、鳴尾御影線、芦屋中央線、稲荷山線、宮川線であることがわかります。また、交差点事故・出会い頭事故が多いことがわかりました。

次に、自転車通学許可者の状況ということで、高校に自転車通学をされている方の人数と場所の割合ですけれども、神戸市から、また西宮市から自転車通学されている学生が多いということが分かりました。多いといいましても、40~50 人程度ということで、その数字も挙げられております。

今説明した部分が芦屋市の状況をデータとしてまとめてきた資料になります。

次に 29 ページと 30 ページにおいて、自転車を取り巻く状況の考察ということで、今ご説明したものを抜粋して並べています。こちらの地形状況であったり、都市計画道路の整備状況、移動の状況、市民意見、自転車移動の状況、自転車交通量、自転車事故に関しては第 3 章の基本方針及び目標のところを組み込まれています。30 ページのところ都市計画道路の整備状況ですとか、自転車事故に関してというところで並べている部分は、自転車ネットワーク路線の選定の部分に組み込まれています。第 2 章のところまとめてきたデータの中で、自転車通学許可者の状況についても調べたのですが、全体の自転車通行環境に影響を与える交通量ではないと判断し、第 3 章、第 4 章への反映は行わないという形でまとめております。

第 3 章の基本方針と目標で、前回から変わった点を中心にご説明いたします。先ほどの第 2 章でまとめた点というのが、32 ページのところ飛んできております。そしてその上で、基本方針と目標は変わっておりませんが、整備方針の中で青四角の 1) のところに、自転車が安全に走行できる空間を創り出すというところを、整備方針の一番目に掲げました。言わずもがなということで記載していなかったのですが、ここは、幅員等の道路条件が厳しい区間でも整備していこうということではなくて、可能なおところであったり、安全な整備ができるおところで空間を創っていきたいという意味を込め、安全に走行できるおところを創りたいという表現にしております。これをまとめた目標としまして、歩行者・自転車が安全・安心に利用できる自転車走行環境の整備というところで、変わっておりません。

次にネットワーク路線の選定ということで、第 4 章をご覧ください。こちらに関しても、第 2 章の考察のところから、路線の考え方、候補路線の選定条件、選定フローのところは第 2 章のデータのところを組み込んでいます。自転車ネットワーク路線の選定という 38 ページのところに移りたいと思います。こちらは第 2 回の協議会でもご覧いただいたところになります。芦屋川左岸線と埋立 1 号線、2 号線において変更があります。D の既存施設の活用のところ埋立 1 号線と埋立 2 号線をネッ

トワークを補完する路線として位置づけることを追加しています。芦屋川左岸線ですが、ネットワーク要件として、ネットワーク同士を繋ぐ役割を果たすということで入れておりましたが、整備であったり補完する路線という形で何か対策を考えた時に、ネットワークに現状で入れるのは幅員構成の兼ね合い等から適さないと判断しまして、幅員構成がAで×になっている左岸線に関しては路線から外すというまとめになっております。次の40ページにネットワーク路線の地図を載せております。

第4章で定めたネットワーク路線の整備形態の選定ということで第5章に続きます。第5章の整備形態の検討のところでは、ガイドラインに則りまして、選定の考え方を記載しております。45ページの検討フローの考え方に則りまして、芦屋市のネットワークとして位置づけた道路を分類していきますと、自動車の速度が高いAに該当するのが国道2号、BのAとC以外の道路に該当するのが、芦屋中央線、稲荷山線、鳴尾御影線、Cの自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路に該当するのが駅前線、川西線であるという結果になっております。

Aの自動車の速度が高い道路に関しては、将来形態で一方通行の自転車道の整備が必要である、また、暫定形態で自転車専用通行帯の整備が必要であるという整理になっております。

また、BのAでもCでもない道路に関しては、将来形態で自転車専用通行帯の整備が必要であり、暫定形態で車道混在、矢羽根等の整備が必要であるという整理になっております。

Cの自動車の速度が低く、交通量が少ない道路では、将来形態で矢羽根、車道混在の整備が必要であるという形になっています。これを46ページの地図にまとめております。

赤の着色がされている路線が、暫定形態として自転車専用通行帯、将来形態としては自転車道の整備が必要、緑の芦屋中央線、稲荷山線、神戸市との接続がされている鳴尾御影線のところは暫定形態で車道混在の整備、将来形態で自転車専用通行帯の整備が必要、ピンクの川西線と駅前線のところは将来形態で車道混在の整備が必要であるという形になっております。オレンジで着色されている路線は、補完する路線で現状維持、そのまま活用していくという整理になっております。また、芦屋中央線の中で、一部現状維持ということで補完路線になっている区間は、アンダーパスになっておましてJRとの交差部のトンネルですので、幅員の変更が出来ません。歩道の中でも自転車の通行帯がある程度確保されているという整理の中で補完路線という形にしております。

最後に、第6章です。ネットワークの整備に向けてとしまして、計画の推進に向けて推進体制と施策の推進のPDCAサイクルに則って行うという形を見せております。また、整備方針ですけれども、速やかに暫定形態の整備を行い、将来形態についても道路改良事業等、道路幅員を再配分する時点で整備を行うという形で整理をしております。また、本計画に定めた完成形態に限らず、道路幅員の再配分など道路改良事業にあわせて、より安全な自転車走行空間の確保を目指します。自転車ネットワーク路線以外の道路についても、道路改良事業を行う際には本計画への位置づけを検討し、安全な自転車走行空間の確保に努めるとしております。

最後に利用ルールの周知と利用マナーの向上に向けた取り組みでは、ソフト対策について載せております。(1)の利用ルールの周知のところに、情報の提供、交通安全教育の実施、現地での看板・巻き付けシート等による周知等の対策を上げております。また、以下に自転車免許証の交付や、街頭啓発活動の実施、走行空間確保のための駐車禁止対策ということで車の駐車禁止等もこちらの中に載せております。その他としまして、駐輪場の整備、放置自転車対策等の自転車関連の施策も自転車ネットワーク整備の活動の中でまとめております。以上です。

(社会長)

ありがとうございました。それではご質問・ご意見ありますでしょうか。

(多田委員)

37ページまでで、必要性から見てネットワークを創れば良いという路線を16路線絞り込んでおられますが、そこから38ページに行くと、結局最後切っていくという作業になっていると思うのですが、そこまでしなくてもよいのではないか、37ページにある路線全てで良いのではないかと思います。望ましい路線であるという整理を一旦した上で、その中で、幅員の問題とかで当面は歩道を活用したいということにするだけの話であって、整備すべき路線にしなければ良いだけの話であって、あるべき姿、必要性からすると16路線あるが、そのなかでもできるものとできないものが仕分けられていくだけで、幅員がないとか、優先度というならば少し自転車の交通量が少ないとか、多いところと少ないところであれば、多いところを優先的に整備するというだけの話だと思います。37ページがネットワーク路線の選定で、どちらかという整備形態の検討を行っていく中で優先度の検討を行っているというほうがわかりやすいと思います。必要なのですが、事情があってここは当面歩道を活用していく自転車歩行者道

ですので、それを活用するために整備しないので、そこはソフトの対策で歩行者を優先してもらうような安全対策を行いますということで、課題感なり必要性は同じだと思います。可能かどうか、整備が難しいのか、整備しやすいのか、利用者から見て優先度があるかどうかだと思います。そのような整理をされたらと思います。距離とか交通量というのは優先度をつけているだけの問題で、1,000台以上を優先するというのはわかりやすいと思います。1,000台以下だからいけないという、そんなことはないだろう、同じように事故も起こっていて危ないじゃないと言われるとその通りなので、優先度の問題だけではないかと思えます。

幅員要件のところにも書いてありますが、総幅員の話はされていますが、先ほど植樹帯の話もあったのですが、総幅員の話だけではなくて、現状の車道路肩といいますか、その問題の方が大きくて、そこですぐに整備できるものと幅員構成の再配分があるところ、それから再配分しても15なり15.5というのが芦屋市の考え方からすると足りないだけの話であって、仕分けられた方が良いのかなと思います。細かい話でいうと、車道混在は自転車走行空間の1mと路肩の0.5ではないと思っていますので、車道混在をやられるのであれば、路肩幅として1mあれば十分だと思いますので、それは細かい話ですが。芦屋市の考え方からすると15か14.5は必要だと思いますが、現状の路肩が1mあれば比較的簡単に車道混在型の整備は可能だと思います。50cmしか路肩がないところであれば少し難しいのかなと思いますが、そこはそのような整理になるのかなと思います。

何が言いたいかというと、40ページになると路線これだけかとなるのではなくて、グレーの線でも良いので、16路線選んだものは全てネットワークを補完する路線ということで良いと思います。何も整備しない、歩道活用するものは補完路線の扱いで、ガイドラインにも書いてあると思いますが、補完する路線に位置づけていてそういう表示をした方がわかりやすいのではないかと思います。オレンジと重ねても同じ取り扱いで問題ないと思います。もう一点、芦屋市の方では平行して無電柱化の計画書を策定されていると思いますが、それとの関係性が全体的にないと思いますが、それをやるときに併せてやる、併せて考えていくであったり、それを進めていく路線について自転車走行空間をどう考えていくのかということがあった方が良いのではないかと思います。同じように整備をしていこうと思っている時に進めるべきではないかと思えます。以上です。

(辻会長)

ありがとうございました。それでは今のご意見に対して事務局の方はどうでしょうか。

(事務局・三柴)

はい、38ページのほうで一旦候補路線として上がった路線を取捨選択してる部分は38、39ページになりますが、ガイドラインにあります段階的にネットワーク計画路線を広げていくという項目がありましたので、それに基づいてはまず実現可能性のあるところから、そして補完ルートに関しては何らかのソフトでも対策が取れるところからということで今回位置付けを行っているところがございます。ここで落とされた路線については、歩道がない路線もあり、何かしらピクトサインだけでも対策ができないか、それすら難しい路線が、特に左岸線などはそういう実態がありネットワーク路線から外しています。我々としては、計画を策定して公表しますと、補完するルートなので走っていいのかということが意見としては出てきますが、どうしても安全対策が取れないところがありまして、そこは表だつて上げるのは難しいのかなと思ひ、判断しました。

(多田委員)

他の都市でもピクトを入れられないような狭い歩道でも何かしら安全対策、注意喚起の看板とかになつてしましますがそのようなものでもやるという位置付けにしてでも入れてしまっているところもあるので、これでも良いとは思いますが、啓発をやったらやったで他は何もしないのかという言い方もありますので、同じように利用もあって課題もあるのに何もしないというのは気になります。事業サイドというのであれば、自転車のネットワークとして将来的に必要な路線であるという位置付けは持っておいた方が良いのではないかと、そこで切つてしまいますと現状何もできないので、難しいから歩道活用としていただけであつて、何かことがあつた時には空間を考えるべき路線であるという位置づけはあつた方が良く思ひます。そこで何か部分的に拡幅があつたとして、そこは自転車の通行を考えるべき路線なのかということ、多分必要ですという思ひます。その区間を何かさわるのであれば位置づけておいた方が良く思ひます。当面何もやらない、現状のままということになると思ひますが。

(辻会長)

市民にご意見をいただくときに、40 ページを見せたとする今ご指摘頂いたようなご意見がおそらく出てくると思います。この 40 ページに入れるのかどうかは別にして、あるべきネットワークは市民の方にも分かるような工夫があるのかなと思います。

(多田委員)

優先度とすれば 40 ページになると思います。

(谷崎委員)

交通安全の担当をしていますが、自転車の事故はすごく問題になっております。芦屋市の中でも自転車のマナーやルールが問題になっているところがあります。左岸線については、ネットワークでなくてよかったと思っています。そこに載っていないければ、できたらそこではないところを通っていただきたいと言いやすいからです。啓発、ソフトの方で解消できる場所もあるとのことですが、ソフトの方でもどこを通るのかということで現場の方も苦労しているところがあります。いやいや、実はもっと整備されたところを通っていただきたいというソフトもあると思います。危険だけれどもどうしようもないところがネットワークになるというのは交通安全の方からすると不安なところではあります。

(社会長)

私が言っているのは、そこを通れという意味ではなく、あるべきネットワークの形を示しておくということです。今出ておりました左岸線は都市計画マスタープランの方で一方通行化の検討を入れており、非常にハードルが高いとは思いますが、一方通行化をして芦屋川の親水性を高めることも、もし市民のコンセンサスが得られればできる可能性があります。そうなってくるとネットワークとして完成させられる、ということもあるので、違う視点で捉えてはどうかと思っています。

(事務局・三柴)

一旦 37 ページで本来あるべき姿を整理しておりますので、目に見える形を一旦は取りたいと思います。その中で優先度合いという話も出ておりますけれども、40 ページの図ではネットワーク路線、赤いところは整備を図っていきます、黄色い補完する路線は、啓発だけではなく、ピクトサインとか何らかの対策は打っていくところ、ただハード的には触らないところを黄色で表しておりますので、そこあるべき論の候補路線も色分けをして表していきたいと考えております。表現方法を検討してみます。

(多田委員)

そのような考え方をやってやるのは良いと思いますが、一般的に自転車はそんなに違うルートに回ってくれということに向かない乗り物と言われていまして、歩く人と同じで 100m 向こうの道路が広いから通ってくれと言ってもなかなか遠回りしない乗り物だと思います。難しいのはありますが、これに出ないような路線についてはどうするのかについてはこの計画の中で位置づけなくても考慮する必要はあると思います。それは細街路の対策ということは、他市でもネットワーク路線とは別に入るか入らないかは別にして、そのような対策をやっており、京都市などもされております。自転車というのはそういう乗り物ですので、道路が整備出来て走りやすい方に移ってほしいとは思ってやっていくのですが、なくなることはなかなかない乗り物で、自転車の出会い頭の事故が多いというのはどこでも同じことなので、きちんと歩行者を優先して走ってもらうような止まるべきところは車と一緒に止まるような取り組みをやらないと駄目なので、それはそれで左側通行というのは細街路についても、別途考え方だけでも示しておいていただいたほうが良いと思います。事故はそのようなところで起こっていると思います。走っている車に別のところを走ってくれと言っても無理なので。国道 43 号の側道を走っている自転車にネットワーク路線の国道 2 号に行ってくれといっても行かないと思います。力を入れる路線はこれで良いと思いますが。

(事務局・三柴)

もう一つご意見いただいております無電柱化計画との整合についてですが、無電柱化の計画につきましては、市内の都市計画道路を中心に路線を定めまして、そこから順次整備を行っていく内容になっております。策定途中です。どのあたりから優先的にというところをまだ明らかにしていない状態です。ただ傾向としまして、次回の無電柱化の委員会では出るのですが、およそ国道 43 号から阪急までの間ぐらいが優先度として高くなっている傾向が出ております。そのあたりの都市計画道路については、今後無電柱化を図っていきますので、それにあわせて歩道、車道の幅員の再配分も可能になっていくのかなと考えております。

(多田委員)

個別の路線を絞れないというのはそうだと思いますので、無電柱化をするときに道路を触ってしまうので、そのときに幅員をどのように考えていくのかとか、例えば簡単なことかというと、路肩走行しやすいような街渠の構造なども含めて、路肩走行しやすいものに変えていったり、自転車の走行空間を車道に設けられるように努めていくというようなボヤっとしたものでよいのかもしれませんが、それぞれの関係性をに入れておいてもらおうと踏まえられていることがわかるのではないかと思います。

(事務局・三柴)

その点につきましては、文章としては非常にあっさりとしているのですが、この計画での完成形態というのを、この後の整備形態の検討のところでご説明をしていきますが、それに限らず幅員を再配分するなどもっと自転車の走行環境のグレードアップを図れるもの、例えば完成形態で矢羽根であっても、配分をすることによって、通行帯や自転車道まで行けるような環境でしたら、空間確保を目指しますというのが一つあります。最後の項目ですと、今回ネットワーク路線に位置付けてなくても、道路改良を行う際に、これは無電柱化を完全に意図しております、そのような際には、まずはこの計画への位置づけを同時に検討しますけれども、それと並行して走行空間の確保を図っていきますということを、非常にあっさりしているのですが記載しております。もう少し表現は検討します。

(多田委員)

都市部ですので、バリアフリーや、他の道路の再整備、拡幅に限らず色々なものが出てくると思いますし、芦屋市はまだ少しそうならないところもあると思いますので、そのようなところを併せてやる時にもそのような考え方を持ってはどうかと思います。

(辻会長)

その他何かご意見はありますか。

(永井委員)

先ほどの無電柱化のところ、最終的には無電柱化計画の内容も含めたネットワーク計画になるのでしょうか。そこが見えてこない。無電柱化計画を反映させると、幅員の再配分の話や、自転車道をどこにするのかというネットワークの話になるとと思いますが、計画の連続性がないように思います。

(辻会長)

それではこの計画と同時期に無電柱化の推進計画も練っていますので、どのようなコンビネーションになるのかをご説明をお願いします。

(事務局・三柴)

計画策定のスケジュールについては、前回変更させていただいたのですが、この自転車ネットワーク計画につきましては7月にパブコメを行い、9月、10月ぐらいの計画公表を予定しております。無電柱化推進計画につきましても、およそ同時期のパブコメと計画公表を目指しておりますので、最終形態につきましても、整合のとれたものをお示しできると考えております。無電柱化の方につきましては、表現方法としまして、10年間で整備する路線、そして10年から20年の中期的に整備を図る目標路線がどの路線ということを明らかにしています。ですので、正直20年目以降はこの路線の無電柱化を行うかは、将来的な話ですけども、そこまでははっきりしない計画になっています。どのような表現が一番合うのかというところが、これから工夫を検討しなければならない箇所であると認識しております。

(辻会長)

言い換えると、今回のネットワークで考えているような路線は、基本的には最終的には100%無電柱化を目指すということで、すべての道路の無電柱化をしていきたいという目的はあるのですが、そこまでは中々いけないので、優先的に整備をしていこうとしている路線を推進計画の中で議論していただいておりますので、そこは今この状態では最終決定していないのでお示しできないものの、例えばドッキングは必ず可能というところでしょうか。ネットワークにも選ばれている、無電柱化の路線にも設定されている、その中で10年、20年のスパンでもっと時期を明記していく。時期的にはそのような形になるのですが、いかがでしょうか。何かご意見があればお願いします。

(永井委員)

認識が違うかも知れませんが、この会議の場では、自転車ネットワークとしての候補路線を決めることがあると思いますが、具体のネットワークを形成するときには、無電柱化という歩道の整備もある程度視野に入れた状態で、幅員ももちろんさわって、そのあたりで優先順位を決めないと、幅員構成の検

討が出来ないのではないかと思います。今回提示があった整備方針ではボヤっとしているような気がします。今の公表の話でも、無電柱化計画と自転車ネットワーク計画の摺り合わせや整合性を具体的にどうされるのかがよくわかりません。

(多田委員)

稲荷山線の考え方であれば、現状のままであれば車道混在の整備を行います、無電柱化を行うときに自転車レーンの整備を行います、ということだと思いますが、考え方としてそのようなことであれば、それをうまく本体に、無電柱化をやるときに最終形にしていきますということを、そのような書き方を本文でもやれば、今は書かれていないので少しわかりにくいと思います。

(社会長)

それでは、資料3の説明をしていただいて、資料2と資料3をあわせてご議論をいただいた方がよいと思いますので、資料3の説明を先にお願いいたします。

(事務局・西村)

資料3は整備形態の検討資料です。資料2の方では整備形態は言葉でしか載っていませんが、その検討として具体的な路線ごとのイメージを上げております。最初は稲荷山線です。現状自転車歩行者道の指定があって、歩道を自転車が走行可能です。歩道内で自転車通行区分があるということで、現況の写真の2枚目、3枚目ですが、歩道の中にピクトと点線が入って、こちらを自転車が走るような形で整備されています。車道の制限速度が40キロ、交通量が以下の通りです。北側と南側で大きく差がありますので、2つ載せております。整備形態としては、AでもCでもないということでB、車道混在の矢羽根を暫定で整備、また、将来形態として自転車専用通行帯の整備ということで整理をしております。現況の幅員構成は2ページの下にあるとおりで、幅員が20m、北と南とで植栽と自転車通行区分と歩道の割り付けが少し違いますが、歩道が5.5m、車道が9mで代表幅員としてはなっています。整備案のイメージですが、暫定形態ということで、現状の幅員のままで車道の中に1mで矢羽根を引いて、街渠の0.5mを含めて1.5mで通行エリアということで矢羽根を整備したいという案を考えています。将来形態としては、先ほどもあったように無電柱化や、何か道路幅員を触るときに歩道を少し狭めるような形で整備をしまして、自転車専用通行帯ということで1.5mの確保、街渠を含めた2mの確保ということで案のイメージを作成しております。これが縦路線の稲荷山線になります。

次の芦屋中央線、少し西側の南北に走る道路ですが、こちらに関してもほぼ同様ということで、代表幅員が20mで、同じような形で描いております。

続きまして、川西線です。川西線は神戸市との接続のために発生したといいますが、整理が必要となった路線になりますが、南北を走っております。こちらに関しては、交通量が少ないので、判定Cとなっております。矢羽根で将来形態の整備完了という形の整理をしております。代表幅員が20mで、現況のままで矢羽根を整備する形となっております。

次に鳴尾御影線の、神戸市境と川西線までの間で、短い距離の一部区間になります。こちらは代表幅員が15mなので、今までの整理より狭い道路幅員ですが、神戸市との接続を考えてここは矢羽根で整備する形で整理しております。暫定形態では矢羽根で整備し、将来形態では自転車専用通行帯という形での整備が必要となっております。

次に国道2号ですが、こちらの現況幅員は28mありまして、整備形態としては判定Aということで、暫定形態で自転車専用通行帯の整備、将来形態で自転車道の整備ということで、整備案のイメージを作成しております。

一旦これでネットワークの案、整備形態の検討という形では以上で、そのあとはネットワークを補完する路線で現況の写真と幅員構成を掲載しております。

(社会長)

ありがとうございました。それでは全体を通してのご意見をお願いします。

(石鍋委員)

少し頭がこんがらがっているのですが、48ページのネットワークの整備に向けてという部分は、将来的な整備の話です。PDC Aとかが入っていて、整備方針の中に明確に、いま議論されていた無電柱化、一方通行化と併せた整備とか言われていましたので、それはあくまで整備手法、事業のやり方の話ではないかと思います。整備方針の中に例えば他事業を利用した整備をやる、その中で無電柱化に伴う整備とか、道路ネットワークの整備に伴う一方通行化などの道路改良がでてきて、おそらく無電柱化と

いうのは候補路線といますか、37ページの16路線がほぼほぼ無電柱化路線になるのではないかと思います。それは他の委員会で行われていることで表に出せないで、候補路線をおいいたら、そこがいきなり無電柱化の整備計画だったらネットワークの優先順位が上がってくるような、表現の仕方がちょっとよくわかりませんが、それをうまく具合に使えば矛盾が解決するのではないかと思います。

(多田委員)

おっしゃることはよくわかります。16路線を自転車ネットワーク路線として、無電柱化する時に自転車対策も一緒にできるということだと思います。

(石鍋委員)

そういうことです。グレーの部分から赤色に優先順位が上がる、それはできると思うので、うまく表現できればと思います。それと表現の仕方ですが、7ページに都市計画道路の整備状況のコメントが書かれていますが、悪いことばかり書かれているような気がします。例えば、一つ目のところで、都市計画道路のネットワークは形成されており、全体的に整備は進んでいるですよという良いことも書いておかないと、意見を言われそうな気がします。都市計画道路のネットワークが形成されているので、それを活用するのだという方に最終的には持って行くと思います。それと10ページ目の自転車歩行者道路の指定状況にもコメントが書かれていますが、だからどうなのかという疑問が出てきて、自転車歩行者道ではネットワークは形成されていないから、自転車のネットワークを形成するですよという方向に持って行きたいと思うので、点々が全然違っており、自転車歩行者道が指定されている路線ではネットワークが全然できていない、だからなおのこと自転車ネットワークをつくるんだという方向に持って行きたいので、そのようなことが書かれていた方がより良いと思います。

(辻会長)

事務局の方から何かありますか。

(事務局・三柴)

無電柱化との整合につきましては、先ほどよりご意見をたくさんいただいておりますが、そのあたりの表現につきましては検討します。具体に取り組み路線になってきますので、それについては検討します。そしてご意見いただきました都市計画道路や自転車歩行者道路の考察については、いただいたご意見がごもっともだと思いますので、修正します。

(辻会長)

その他ご意見がありましたら宜しくお願いいたします。

(多田委員)

9ページの鳴尾御影線ですが、神戸市の状況としまして、神戸市も同じ断面だと思いますが、なかなかこの暫定整備案、このような形でいこうとした場合、県警からはちょっと難しいという意見が出ております。このタイプは、実際の整備は現状では難しいと聞いております。なぜかという、車の交通量も多いので、車線が、矢羽根が入っている部分を混在とすると、混在でないところが2mしかなくなってしまう、というようなことが県警の意見となっており、我々もいろいろと話をさせてもらって、3mなり2m75cmの何もないところがないと今の段階では難しいと言われておりますので、将来的にはネットワークの路線としてあるのですが、すぐなかなか整備ができない路線にどうしてもなってしまうというところがあります。どうしようかなといますか、入れるのは入れるんですが、暫定としても整備がすぐには難しい路線とっておいていただけたらと思います。将来形態は下のような自転車レーンになっても良いですし、車道混在できちんと幅を取るパターンであればよいと思いますが、上は整備が難しいということです。

(永井委員)

9ページの暫定形態整備案は、国土交通省と警察庁が合同で策定しているガイドラインには沿っていないのでしょうか。

(多田委員)

ガイドラインには沿っています。

(永井委員)

ガイドラインに沿っているが、兵庫県警が反対しているから、この案は難しいということでしょうか。

(多田委員)

実際に、神戸市もほぼ同じようなこの形で引こうとしていますが、了解を中々してもらえないという話は聞いています。

(永井委員)

ガイドラインは国土交通省と警察庁が合同で策定し、全国的にこれで進めて行こうというものだと思いますが。

(多田委員)

間違っていないです。ただ、まだ自転車の車道走行というのは自転車もドライバーもあまり慣れていない中で、早い段階で、始まったばかりの状況なので、この交通量が多いところで本当に車道に自転車を走らせることになる、それは大丈夫なのかと言われていたところ。やるのであれば、路肩にきちんと幅を取ってからやってほしいと言われていました。路肩が1mと言われているのはそこから。車道混在するところは、県でも1m路肩を取れるところ、1m路肩を取って車道混在を今、着手していつているところ。車線の中に、2m75とか3mという車線の中に食い込んでくるような車道混在は少し控えている状況です。ただ、生活道路においてはやっており、性格が違いますので、このような車線の中に食い込むような形でも良いのですが、幹線道路では少し様子を見ているという状況かなと思います。実際協議しているのですが、中々、ちょっと早いのではという話になっています。

(永井委員)

鶏が先か卵が先かという話だと思います。確かに現実的には車が4,000台未満でもそこを自転車が走ったときには怖いと思います。その意識をこれから変えていかなければいけないという交通社会なのかなと思います。

(多田委員)

まずは安全な空間があるところからということ。位置づけや計画上は問題ないと思います。

(社会長)

暫定形態というのは、暫定なので、できるので、来年度計画策定したら予算を取って、平成31、32年度ぐらいにはおそらく暫定形態の整備を進めていくと思いますが、9ページのここはしばらく残るでしょうということですね。

(事務局・三柴)

暫定形態の整備につきましては、こちら速やかにという意向があるのですが、やったはいけどネットワークにならないということではあまり効果を発揮しない部分もありますので、とりあえず市内で完結する分については速やかに行うつもりで考えます。鳴尾御影線につきましては、神戸市との連結が一番大事な部分になってくると思いますので、タイミング的にも神戸市と併せるのが一番理想なのかなと思います。

(多田委員)

神戸市も同じようなタイミングでできると思います。44ページに車道混在の写真が載っていますが、これでも実は、よく見ていただくと街渠をエプロン幅が狭いタイプに交換されています。やはり、できるだけ空間を取ろうという努力の中でこのようなことをどこでもやっています。50センチの街渠がある中で、そこからさらに確保するとどうしても車線の中に入ってきてしまいますので、車道混在といえども過渡期ですので、こういうやり方でやるのか、神戸市も次どうするのかは聞いていませんけれども、やるときは一緒にやるということによいと思います。

例えば整備形態の検討の2ページ、3ページの稲荷山線については、ここは無電柱化を進めていく路線に入っていますか。

(事務局・三柴)

入っています。

(多田委員)

ということは将来形態が変わっていくということだと思いますが、暫定形態で車道混在ということになっていますが、街渠と青いところを含めて1.5mあるので、実務的に進めていく中では、レーンにしてはどうかという話が出てくる可能性があります。1.5mとれているので、車道混在をレーンにしては

どうですかということがあるかと思えます。他の市でも、協議会では車道混在になっていましたが、レーンになったということがありました。事前に関係機関にあたりをつけておかれた方が良いと思うのが一つと、暫定形態も道路の種別によって、車線幅員をどうするかによってですが、仮に 3m で良いということであれば、これをレーンにしていれば、最終形態ができてしまいます。歩道も狭くなるよりも広い方が評判は良いと思えますので、問題なければ、このまま将来形態ができてしまうことも一つ考えてはどうかと思えます。下の将来形態で 2m は結構広いのですが、以前は街渠を含めず 1.5m と言われていたのですが、今は大丈夫になっていますので、費用の縮減という面からも上の形態でもできますよということを情報提供させていただきます。レーンの青の着色も 1m, 1.5m の幅全面に着色するイメージ図となっていますが、30 センチ幅の帯状の線で塗る形もありますので、そういう点からも整備形態はもう一度チェックされておいた方が良くかなと思えます。

事前に協議されて詰められたら良いと思えますが、駄目だった場合のことも考えて、事業実施段階において関係機関との協議によって整備形態は、ネットワーク路線には変わりませんが、整備形態が変わっていくことはありますということをごここに記載しておけば良いと思えます。

この計画を市民の方も読んでくれると思えますので、中にはわざわざ広い歩道を狭めるなという話も出ると思えますので、今広い良い歩道があり車線を広くとらなくても良いのであれば、今のままで通行帯として最終形の着色もできると思えます。

電線共同溝を整備するときも歩道で勝負ができるかなと思えます。コスト縮減だけでなく電線共同溝をやるときにも、今の幅員構成の方がやりやすいと思えます。電線共同溝で 2m50, 歩道が広ければ広いほど電線共同溝はやりやすいと思えます。広い歩道を絞るのはなかなか難しいと思うので。今のままで完成でもよいのではと思えます。レーンにするのか、混在にするのかというのはあると思えますが、どちらにしてもそういうことに関しては理解を示していただいていますので、どちらでもできると思えます。最初から自転車レーンでの整備も塗るだけでできると思えます。

(社会長)

事務局で検討されますか、それとも狙いがあったのでこうしているという点があればお願いします。

(事務局・三柴)

一度に整備できるに越したことはないと思えますが、将来、車、自転車、歩行者のバランスで何が一番良いのかというところをまずは考える必要があるのではと思っています。特に無電柱化を図る際は、幅員構成を変える最後のチャンスですので、その時には重点的にどの配分が良いのか、沿道の使われ方にもよるかと思えます。この整備形態で示していますのはあくまで基本的な案と考えていまして、実際に完成形態にする際には、無電柱化をするときには地域に入りますので、その時に地域と協議して、例えば部分的に歩道をいじめましょうとか、ここは広げましょうとかいう議論は出てくると思えます。正直、今の暫定形態のままでいきますと付加車線はとれないので、一旦暫定形態をとりまして、市民の皆様のマナー、利用ルールの定着を図りながら完成形態はどうしましょうということをその時に改めて地元と協議して決めていきたいと考えております。

(多田委員)

ということは、下というのは、交差点付近であれば 3m, 3m, 3m で 3m の間に右折レーンが入るようなイメージですか。

(事務局・三柴)

その可能性があります。

(多田委員)

それならば理解できます。

(事務局・三柴)

実際に次のページにあります芦屋中央線で言いますと、国道 43 号線よりも南側になるのですが、20 m の幅員の中にせせらぎがありまして、この図はせせらぎがない一般図になっています。かといってせせらぎはお住まいの方にも親しまれているものですし、勝手になくすことはできないと思っていますので、どのようにしてこの幅員に収めるのか、将来形態については考えていかなければいけないと考えております。43 号線よりも北側については、そのようなものはございませんので、どのような形態にするのか、これはあくまで基本的な案ということでお示ししているつもりです。ちょっと話が戻りますと、2 回目に頂いた意見への対応というところで、濁した表現があるというのは、実はそういうところが

ありまして、最終的には道路管理者が決めることだと思っておりますが、沿道の使われ方とか、そういったものによって場所的に幅員が変わるということはあるという風に考えておりまして、それでこのような表現になっています。

(社会長)

他に何かご意見等はないでしょうか。単純なことを聞きますが、38 ページのAのところ、15.5 以上が必要なので15m未満を候補から外す、実際には15.5未満というのはどういうことなのでしょう。15m未満を外しましょうと言っていますが、出た結果で15.5 未満を外しますというのは何か意図があるのでしょうか。15 の間違いでしょうか。整合を図ってください。

(多田委員)

車道混在は路肩0.5m要りませんので、この幅員であれば最低14.5mあればできます。ちょっとややこしいので、割り切りで15 というのはあるかもしれませんが。その場合、車線を3mにセットすると15mになると思います。車線を3mにしてもらって、路肩を0.5mにすると15m未満を除外とすることになると思います。

(社会長)

本日はいろいろなご意見を頂いておりますので、どのように詰めていくかということ事務局の方からご説明いただけたらと思います。

(事務局・三柴)

今日頂いた意見が多かったので、一度こちらの方で修正をかけまして、その内容でもう一度皆様に意見照会という形で資料を配布させていただきたいと考えております。それでもってご意見を頂戴いたしまして、改めて修正を加えたいと考えております。

(社会長)

一度今日いただいた意見を反映していただいて、それを各委員さんにお送りし、だいたい思っていた通りということになれば良いですし、もう一回会議しないといけないのではないかとということになれば第4回を開くということによろしいでしょうか。

(事務局・三柴)

はい。

(社会長)

4回を開くとなると、日程的にはどのようになりますでしょうか。

(事務局・三柴)

今予定していますが、パブコメが7月ですので、6月に一度市議会に説明する必要がございます。そういう意味で言いますと議会で説明する資料が5月末には整えておかないと駄目なので、5月の開催ぐらいになるかと思っております。

(社会長)

他にご意見等はございませんでしょうか。それでは今日の議論はこのあたりで終わりたいと思います。最後に事務局の方からお願いいたします。

(事務局・佐野)

先ほど皆様にご確認いただいた内容がほとんどとなりますが、連絡事項ということで再度お伝えさせていただきます。

本日、ご意見をたくさんいただきましたので、そちらのほうをまとめまして、委員の皆様にも再度意見照会をさせていただきます。そのご意見を受けて再度修正し、素案を確定させていく形をとりたいと思っております。場合によりましては、第4回の協議会開催という形をとることもあろうかと思っております。パブリックコメントを7月に予定しておりますので、第4回協議会を開催するならばそれよりも前となります。皆様人事異動等の可能性があると思っておりますので、4月に一度、委員の皆様に変更の有無等を含めまして連絡を取らせていただきます。その際はよろしくようお願いいたします。その段階で、次回の協議会を開催することになりましたら日程の調整をお願いすることになるかと思っておりますので、またよろしくようお願いいたします。

本日の議事録につきましても、いままでと同様、すべて公開ということでさせていただきます。事務局で議事録を作成しましたら、皆様に内容のご確認をお願いいたします。期日までに事務局へ修正の内容をご連絡いただきますようお願いいたします。議事録につきましては、原則として会議から1か月以内にホームページ等で公開する必要がありますので、ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。事務局からは以上です。

(社会長)

ありがとうございます。万が一、異動になられた場合は、条件が許す限りお願いすることにして、新しい職場の関係で出席が難しいということであれば、着任された方をお願いするということでしょうか。基本的には今までの議論がありますので、同じメンバーで議論をさせていただいた方がよいと思います。それでは今日はどうもありがとうございました。また今後ともよろしくお願いいたします。