

第1回徳島市自転車活用推進計画策定市民会議 議事録

開催日時：令和元年8月8日（木）13時30分～

開催場所：徳島市中央公民館 302 会議室

出席者：委員 17 名

朝日委員、大杉委員、尾野委員、川口委員、佐光委員、佐野委員、須見委員、住友委員、中西委員、長谷部委員、細井委員、前林委員、榎尾委員、宮藤委員、山本七海委員、山本仁志委員、山中委員
事務局（道路建設課ほか）

傍聴人：0 人

【会議の内容】

1. 開会
2. 土木部長あいさつ
3. 委員・事務局の紹介
4. 計画策定体制と設置要綱の説明[事務局から資料1]に基づき説明]

要綱第4条第2項の規定により、互選にて山中委員が会長に就任

要綱第4条第4項の規定により、尾野委員が副会長に就任

5. 議事

- (1)徳島市自転車活用推進計画における取組（案）[事務局から資料2]に基づき説明]

（会長）

説明いただいた内容について、ご質問、ご意見をいただきたい。

（委員）

まず、計画目的だが、「誰もが安全で」というのは、障がい者の自転車利用も含んで考えるということか。例えば、障がい者が自転車を利用する場合、タンDEM自転車だけではなく、ハンドサイクルもある。そうすると、自転車通行空間の幅員が1mでは絶対足りない。タンDEMとかハンドサイクルというのは、条例で規制されているものなので、県と一緒に進める必要があるが、可能になれば、四国一周のタンDEMサイクリング、四国一周のハンドサイクルイベントというのが可能になってくると思う。

（事務局）

障がい者の自転車利用については想定できていなかった。タンDEM自転車やハンドサイクルなどのサイクリングには、交通規制を外すことからスタートしなければいけない。

（委員）

ただ外すだけではいけない。例えば、私はスペシャルオリンピックスでサイクリングをしているが、並走しなければいけない場所というのがどうしてもある。後ろから「とまれ」と言うとパニックになるので、並走して手を入れて「とまれ」と言うと、分かってもらえる。障がい者の自転車利用を検討するのであれば、こういったことも検討する必要がある。

（事務局）

障がい者の自転車利用に関する国の方向性を確認する。

（会長）

障がい者の自転車利用問題もあるが、子ども乗せ自転車の3人乗りなども今はどんどん大型化している。東京で

は、親子3人自転車で動いている人が多い。自転車は多様化していく可能性があり、電動化していく可能性もある。そういうものを見据えた方向性を計画のどこかで入るのはどうか。障がい者の自転車利用促進は、私も需要があると思うので、検討して欲しい。

(委員)

次に、自転車ネットワーク路線についてだが、市内の西側から南側へ自転車で移動するには、国道192号線を通るのが一番安全なのですが、眉山を迂回するように市内中心部を経由しなくてはならないため、距離が倍になる。市内西側から南側を自転車ネットワーク路線でつなぐと、眉山を中心に徳島市内を周遊できる。これは、観光ルート、例えば、国府町の史跡公園から方上町の弁天山に自転車で行く場合、現計画だと市内中心部を経由しなくてはならない。徳島南環状道路の整備も進められていることなどから、国道192号線と国道438号を結ぶ自転車ネットワーク路線は必要だと思う。

さらに、徳島南環状道路で鉄道を越えるための高架道路は、軽車両通行止めの標識が設置されており、周辺道路を迂回しないと行き来ができない。ここを繋げると、周遊性が更に向上し、周遊性が向上すれば、シェアサイクルが活きてくる。周遊できないと行ったきりになってしまう。岡山市では、朝6時頃にトラックに載せたシェアサイクルが岡山駅へ何十台と返ってくる。要するにどこかで乗り捨てられている。利用者の大半が乗りはじめるのは岡山駅であるから、岡山駅にトラックで返却している。徳島市のシェアサイクルはそうならないようにしないといけないうような状況になると思われるため、シェアサイクルは徳島には合わないのではないかと。

あと、国道11号線は自転車専用道になるということだが、国道11号線を自転車で走って最も危険だと思う箇所は、徳島ICとの合流部分である。自転車が通行している上から自動車が入ってくる。その対策で自転車道が付いているが、使うことはない。まだ事故などは起こっていないが、危険を感じているサイクリストはたくさんいる。自転車通行空間を整備するだけでなく、分かりやすく標示するのが重要だと思うので、ブルーラインをそちらへ向かって整備して欲しい。

(会長)

自転車ネットワーク路線は、昨年に重点地区を設定して作ったものだが、今回、自転車の利用促進や観光振興の話もあるため、観光ルートも追加していくこと検討するのもあり得ると思われる。他にも意見をどうぞ。

(委員)

徳島駅の周りの短時間駐輪の話だが、徳島で自転車を移手段として使っている人の半数は、高齢者である。高齢者が地下駐輪場に停めるとするのは、下りはいいが、上りは難しい。平面駐輪を進めたほうが合理的ではないか。

短時間駐輪場については、デッドスペースを活用した駐輪場整備を行っても、目的の場所から遠ければそこから歩いて行かなければならない。よく停められている場所は、その理由を深堀りして、その近辺にデッドスペースを見つけるのがいい。短時間駐輪者の目的が買物であれば、駅ビルの中に商業施設が集中しているので、そこには必要なのだろう。ポッポ街にはデッドスペースが沢山あると思う。

(会長)

全国的な近年の傾向として、駐輪対策というのは、放置駐輪対策から利便性の高い駐輪場整備へと移行している。短時間かつ多少お金を払ってもいいから、短時間で停めやすい場所にラック式駐輪場を作る方向に進んでおり、道路上に民間事業者がラック式駐輪場を運営するという仕組みも広まっているので、そういうのをうまく駅前に整備することが重要だと思う。その方向で施策を検討していただきたい。

(委員)

自転車であれば買物に行けるが、歩けないという人もたくさんいる。そういった人が地下駐輪場を使えるはずがない。

(会長)

これまでは、高校生が夜停めておくための駐輪場、長時間型だったのですが、短時間で目的地のすぐそばまで行きたいという需要をうまく拾うことがすごく大切なことである。これは駅前だけではなく、歓楽街や商店街などでも需要が出てくる可能性もあるため、そういった駐輪対策を講じることがこれからの課題になる。

(委員)

協力店舗を公募するのも1つの方法だと思う。有料駐輪場の場合、100円くらいだったら負担する店はたくさんある。商売としては、100円損をしても、それでお客さんが来てくれて1,000円得たらいい。

(会長)

他にまだ意見はあるか。

(委員)

シェアサイクルの導入は、どこまで進んでいるのか。

(事務局)

詳細はまだ決まっていないが、何件かシェアサイクル事業者から導入に関する打診があったと聞いている。

(委員)

徳島市として様々な広報活動をするとのことだが、具体的にはどんな広報活動を予定しているのか。県ではSNSを使って1,000人規模のクラスターをたくさん作る計画があったと思う。

(事務局)

具体的なことは、これから検討していく。

(委員)

四国一周ルートとして青の矢羽根を整備することについて、県にも言ったが、徳島だけの矢羽根を考えないといけない。四国一周サイクリングルートは、海沿いを走行するようになっていくが、徳島の魅力は中にある。四国一周サイクリングルートから分岐して中に入れば、徳島のもっと面白いところがいっぱいあるということを伝えなければならない。県ではなかなか難しそうだと感じたので、徳島市から取り組んではどうだろうか。そうしないと徳島市の魅力を感じ、宿泊してもらえない。魅力というのも徳島ラーメンの美味しい店とかでもいいと思う。サイクルルートから少し分岐した市独自のルートを通れば、徳島市で魅力のあるところに行くことができるということを知ってもらうためにも、独自の矢羽根を考えていかないと。この青の矢羽根に頼ったら、すぐ他の市町村へ行ってしまう。梅田に行くと、赤の矢印へ進めば御堂筋線、紫の矢印は谷町線といったルートができており、よく考えられていると思う。せっかく青の矢羽根があるので、他の市町村には負けない、徳島市にはこんな面白いところがいっぱいある。眉山に上がらないと、徳島に来たことにならないと思わせられるような、矢羽根を整備して欲しい。

(会長)

四国一周ルートのホームページにもいろんなポイントが出てくるが、例えばホテルとかだと中であって、どうやって行くのだろうと考えてしまう。もう少し案内してあげないといけないのところはたくさんある。逆に言うと、徳島市では、宿泊をはじめとして色々な機能が備えられており、サイクリストのサポートできる。観光協会などでもサイクリストに教えてあげないといけない。

(委員)

県内で、宿泊の部屋数が一番多いのが徳島市である。

(会長)

自転車を受け入れるホテルの情報とかもすごく重要だが、そういったところを市が積極的に行うのも1つの手だと思う。

(委員)

最後に、自転車を活用した健康づくりと交通渋滞対策の啓発活動について、徳島本町の交差点では、大分歩車分離ができてきたと思う。あの信号をもっと市内全域に広げないといけない。啓発活動により自転車の交通量が増えれば、交差点で自動車が曲がれず渋滞が発生してしまうところが増えると思う。顕著な例として、城東高校の正門の位置が変わった時には、国道 192 号線徳島本町 1 丁目交差点の交通量より、一つ北側の新聞放送会館前交差点の自転車交通量がすごく増え、その交差点を西から右折して国道 11 号を南進する車が通れなくなり渋滞している。あそこも歩車分離するべきだと思う。ひとつの交差点だけでなく広いエリアで県警には検討していただきたい。自転車通行空間の整備だけでなく、交通の流れを考慮した歩車分離をお願いしたい。

(会長)

なかなか難しい問題である。歩行者が少ない場所においては、自転車と自動車の分離を考えないといけない。

(委員)

それができると、もっと安全に通勤ができる。せっかく自転車通勤でやせたのに、けがをしたら話にならないと思う。あとは、自動車通勤ではなく、自転車通勤による通勤手当の優遇なども徳島市でできればいいと思う。

(会長)

他に意見はないか。

(委員)

自転車道を整備するために最低限必要な幅員を示されているが、例えば、徳島だと歩行者はほとんどいないが自転車はたくさん通っている道路もある。そういった場合は、歩道幅員をそこから更に減らして自転車道に割り当てることはできないか。昔、佐古地区の国道 192 号線が資料にある自転車道の形だった。私が子供の時には、国道は親が安心して出してくれるというのがあり、こういう形が一番安全だと思う。自転車専用通行帯となると、後ろから車が来るとするのは、自転車にとっては怖く、大人や高校生ならともかく、小学生の子供にそこを通れというのは、親としては怖い。できるだけ自転車道に近い形だと、親も安心できる。

(会長)

徳島駅前の国道 192 号線が今そのような形になっており、歩道 6mのうち 3mが自転車の空間で、残りが歩行者になっている。今その形態では非常に問題がいろいろあって、今のやり方としては国でも議論が止まっている状態である。自転車道の中で双方向の通行は、交差点内で左折自動車と右側通行をしている自転車の出会い頭事故や自転車道内での自転車同士の交錯による接触事故など、交差点での交通処理が難しく危険な状況にある。道路の両側に一方通行の自転車道を設置する形にすると、交通上の危険は解消されるが、一方通行にすると「そんな使いにくい自転車道は困る」と言われる。車道を走るものは基本的に左側の一方通行であることは理解されているが、歩道に作ると途端に怒られるという不思議な状態にある。何とか一方通行の自転車道を作りたいという話はあるが、そういったことから議論が停滞してしまっている。公園の横とか、全然出入りのないような本当に限られた場所であれば、可能かもしれない。

他に意見はないか。

(副会長)

特に「守る」に関してですが、「守る」の啓発活動については市民生活課が担当し、パンフレットなどを作成する形になっているが、これを市民生活課だけでやるというのは当然違うと思っている。県警でも同様のパンフレットを作成しており、交通ルールという意味では県警と連携して行くべきであると思うので、それぞればらばらに行くのではなく、連携して1つのものとしてつくり上げ、それをどこに置くのがいいのかなどの広報戦略を検討すべきである。例えば、自転車販売店では、自転車購入者に必ず渡す、学校でも全生徒に配布してもらうようにするなど、様々な広報活動をする上での連携体制のところを、しっかりとこの計画に入れたほうがいいと思う。

(会長)

パンフレットを作ってその都度配布するというのもかなり時代遅れなので、発信力のある広報媒体をうまく利用して関係者と連携して行うよう検討すべきである。

(委員)

各施策案には、推進スケジュールが記載されているが、大きくまとめると、各施策で個別に令和3年度までに検討をするということか。

(事務局)

それぞれで検討して、実際動き出すのは令和3年度からになると思われる。

(会長)

ということは、今回の自転車活用推進計画を策定した後、来年度に各施策の実施計画みたいなものを庁内もしくはこのような形で吟味して、それから動き出すということになる。そういった段階を踏まえると、実施計画の時には、様々な意見を聴取するような場はあるのか。実際は、様々な立場の人からの協力が必須だと思う。

(委員)

私もそこが知りたい。今ここで様々な意見が出ているが、それが果たしてどこまで反映できるのか。

(委員)

TS マークと BAA マークは自転車屋しか出来ないのので、この広報活動については、自転車屋を中心にするスムーズにできるはず。

(会長)

TS マークと BAA マークは、ぜひ自転車屋でお願いしたい。あとは、自転車損害賠償責任保険等の関係をどういう形で整理するか。全国的には加入の努力義務から義務化へという方向で大議論が進んでいる。徳島県条例では努力義務だが、義務化の方向で動いている。罰則も確認もない義務化ではあるが、損保協会などは、かなり自転車用の商品をきちっとつくるので義務化してほしいという要望が出ており、その方向で動く可能性がある。市でやることかどうかは別であるが、他に意見はないか。

(委員)

シェアサイクルについて、資料はドコモのシェアサイクルが事例として出ているが、徳島には交通 IC カードがない。導入時には、何を使うのか。また、ドコモの例では、スマートフォンで予約してパスワードを自転車に付けてあるパネルに打ち込んでロックを解除するという流れだが、こういうやり方は IC カードなどに比べて大分手間が掛かる。QR コードなどもう少し手軽な方法でないと、皆使わないのではないか。

(会長)

ぜひ検討してください。

(事務局)

シェアサイクルについては、シェアサイクル事業者に委託する形になると思われるので、事業者との協議次第になる。

(委員)

その前に、本当にシェアサイクルが必要なのか検討したほうがいい。

(委員)

シェアサイクルの採算をどこで線引きするのかというのも大事。

(会長)

結果的には、市がどれぐらい負担するかということになってしまう。ある程度負担をしないと、運営は厳しい。また、近年のシェアサイクルというのは、都市型サイクルはポートを増やして 30 分程度の短時間利用を狙うという戦略である。逆に高松市では、むしろ半日など長時間貸す代わりに返却場所となるステーションも少ないといっ

たような戦略もある。徳島市がどちらの戦略を取るかは、重要なところである。大きな会社が多い都市などは、短時間のレンタルで回転率を上げているが、高松市のようなやり方は、高校生に月極で貸出している。その方がよっぽど動いている状態である。そうなると、高校生の自転車がダブルユースになっており、高校生が利用していない時間帯は、来訪者が利用するというような状況になっている。だから、シェアとは言い切らず、コミュニティサイクルとして運営する方法もあると思う。

(委員)

レンタサイクルで十分だと思う。

(会長)

ポートは、1箇所だけというのではなく、おそらく3箇所あるいはもう少し増やしてもいいが、その程度で十分だと思う。そうすれば片道利用でも使える。でも、たくさんのポートは不要だと思う。

(委員)

徳島の人は、一家に人数分の自転車があると思われるため、徳島ではシェアサイクルは不要だと思う。

(会長)

実際に動いているシェアサイクルで稼働率が上がるのは、来訪者の多い都市である。観光目的もしくはビジネス目的で、その場所にやってきて、動く手段としてシェアサイクルを借りる形が多い都市では、非常にうまく動いている。徳島はそういった利用がおそらく低だろうという予想を委員はしている。むしろ、高校生のような利用者のニーズをつかんだ高松型のシェアサイクル、コミュニティサイクルみたいな戦略が徳島には合うかもしれない。高校生は、本当にいい自転車を年間貸すほうがいいのかもわからない。

他に意見はないか。

(委員)

計画目標の「自転車通行空間の整備延長」が現状では1.1 kmとあるが、どこがそうか。

(事務局)

事前にお配りしている前年度に策定した「徳島市自転車安全利用促進計画」の32ページに位置図を載せているのでそちらを参照して欲しい。

(委員)

もっとあるような気がするが、1.1 kmしかないのか。

(委員)

佐古のスーパーが並んでいるところあたりか。他にもあったか。

(事務局)

市道は、そこしかない。

(会長)

県道はどうか。

(委員)

県道徳島鳴門線の中吉野町付近で試験的に自転車通行空間を整備している。自転車歩行者道であれば他の場所でも整備されているが、自転車専用通行帯などになると、そこしかない。

(会長)

他に意見はないか。

(委員)

「停める」について、秋田町では、歓楽街のアルバイトやコンビニ客が店の前に自転車を歩道に駐輪しているが、歩道が狭くなって危険であるため、駐輪場が何箇所かあれば良いと思う。

(委員)

紺屋町の地下駐車場の中に駐輪場がある。

(会長)

あそこは、使われてない。あの通りの駐輪対策は、重要である。紺屋町も道路上に空間が取れるのではないか。そういった場所への駐輪場整備が必要だ。両国橋も、歩行者にとってかなり危険な状態にある。駐輪自転車が歩道の半分を占めている。駅前だけでなく、商店街や繁華街、歓楽街にも駐輪場の整備について計画に盛り込んで欲しい。他に意見はないか。

(委員)

私は後期高齢者だが、自転車で事務所まで通勤している。「停める」の方では、徳島駅前地下駐輪場は、可能であれば平面駐輪場にして欲しい。というのは、地下に自転車を降ろすという事、高齢者にとって大変で危険でもある。高齢者は、自転車で徳島駅前によく行っているが、駐輪場、特に地下駐輪場には非常に不便を感じている。また、徳島駅前では、様々な箇所ですぐ勝手に駐輪場となっている。例えば、元町交差点には、いつも20台近くの自転車が駐輪場ではないにもかかわらず駐輪されている。そういった箇所には、デッドスペースを利用して公的な駐輪場が整備されれば良いと思う。そうすれば、徳島駅前がもう少し便利になるのではないか。

(会長)

自転車だけを上げるベルトコンベアーのような設備もあるが、維持管理が大変なので、むしろ平面で頑張ったほうが良いと思う。

(委員)

あれも危ないと思う。もう1つ、「守る」で、横断歩道の横に自転車横断帯があるが、そこを歩いて渡る分には安全だが、自転車で行くとなると、自転車も青信号になるとすぐ発進するため、左折自動車との接触事故にならないか非常に危険だと感じる。自動車もスマホを見ながら左折している運転手がいる。警察には、そういったものを取り締まっていただきたい。また、構造物などにより見通しが悪くなって危険な場所もある。こういった所ももう少し交通安全対策をしたら良いと思う。

(会長)

そういうブラックスポットみたいな箇所では、自転車事故もよく発生しているので、そういった箇所を道路管理者の方でいろいろとチェックし、警察と協議して安全対策に取り組む体制を取って欲しい。事故分析をちゃんとやって、悪いところをきちっと直していくべきで、協議する体制みたいなものを市もしくは県、あるいは警察と組んでいただくと、今みたいな話がどんどん動く。そういうものを吸い上げるような仕組みをつくって協議をすると、非常によくなると思うので、是非検討して欲しい。他に意見はないか。

(委員)

「守る」について、交通安全教育を見直しとあるが、具体的に何か問題があるから見直すということか。例えば、小学校でも交通安全教育は行われているが、学校からヘルメットの着用を強制できない状況にある。中学生は、ヘルメットの着用を強制しているので被りますが、小学生や高校生はヘルメットの着用を強制できないというおかしな状況になっているので、全員が被って安全に乗れるようにできれば良いと思う。

(会長)

この見直しについては、どうなっているのか。

(事務局)

今は自転車に特化した交通安全教がないので、どこかに教育するきちんとした場を設けるとい形に見直しをしたいということである。ヘルメットに関しては、着用してもらうよう啓発活動を行うこととしているが、県の条例では努力義務となっているので、その調整なども必要だと思う。

(副会長)

自転車を販売する時に、「いやヘルメットは要りますよ」という風に、それこそルールブックとあわせて取り組んでいく推進体制を今回の計画で決めていけるといいのではないかと。

(委員)

私はしつぱだと思う。ヘルメット着用の教育は、学校ではなく保護者がすべきだ。弊社は自転車販売時は常にヘルメットの購入や着用を勧めている。

(委員)

ヘルメットに関しては、2年前に県と自転車軽自動車商協同組合で協力し、高校生の部活動において、10~20人に対してヘルメットを被ってもらい、彼らが被ることによって周知徹底を促していこうという動きがあった。その際にPTAから強制は出来ないという声が上がって、最終的には、格好いい自転車に乗るなら格好いいヘルメットを被ろうというスタイルの浸透を目指すということになった。ヘルメット着用の強制が現状は難しい。愛媛の場合は、トップダウンで、すぐにできた。

(会長)

これまでの分析などで、「ヘルメットを着用していたから救われた」といった事例も出てきており、やはりヘルメットは着用したほうがいいという趣旨の運動はあったが、子供たちへの着用は強制になってくるのかもしれない。本当は、重症化しやすい高齢者にこそ着用してほしいが。安全教育に関しては、市と教育機関が一緒になってやっていくなどの推進体制について整理をして欲しい。一番事故を起こしているのは高1の春で、その時が来る前に教育で対応というのが結構重要である。他に意見はあるか。

(委員)

自転車活用推進法の柱の1つには、観光というのが入っているということで、来訪者が市内を周遊の足としてのシェアサイクルや、サイクルツーリストに徳島へ来てもらうということは非常に大事だと思う。レンタルでもシェアでもいいが、それは「どこに行くためのものなのか」というのが明確になってこない、どっちがいいのか分からないと思う。観光の目玉的なもので、自転車で行きたいと思ってもらえるような仕掛けがないと、なかなか観光には来てもらえないと思う。また、自転車振興を進めるにあたり重要になってくる自転車道の安全性の問題は、なかなか一挙に解決出来ず、どうしても整備ルートを選択は日常使われる方が非常に重点的に選ばれている。全部は出来ないだろうし、どこからやるか悩ましい問題だ。

(会長)

観光に関しては、自転車で市内を周遊するというよりは、何とか徳島で滞在してもらう場所をうまくPRすることが重要だと思う。

ポートについては、車の駐車場はないが、駐輪場はあるという店のクーポンをつくって配っている事例もある。他はいかがか。県のほうで何かないか。

(委員)

今の道路空間の中でどれだけ安全なものができるか。一朝一夕に出来ないこともあり、今、何が出来るか警察と話をしながら進めていきたいと考えている。

(委員)

徳島市では放置自転車の対策を非常に熱心に取り組んでいるところで、徳島駅や佐古駅などに公共駐輪場を整備しているが他の駅も自転車利用者が多い駅もあり、駐輪場のさらなる拡大ということをお願いしたい。やはり、スタートからゴールまで。例えば、今回は自動車で行ったが、次回は自転車にしようというのであれば、モーターチェンジしていく。全てを自転車に変えられればいいが、一部自転車で、一部は徒歩、モーターチェンジという考え方で自転車の利用促進を考えると、結節点となる場所では駐輪場が必要となる。その駐輪場には、それなりの容

量と利便性の向上が必要である。野晒しの駐輪場では、なかなか今の時代はPRしにくいので、そういった意味での取組みというのを期待したい。もう一点、シェアサイクルの導入については、現在のレンタサイクルの仕組みを若干変えて、更にシェアサイクルという考え方か。

(事務局)

レンタサイクルは昨年度末で終了した。今回の計画ではシェアサイクルで挙げているが、これをどのように方向性にするかは、今後の議論になる。

(委員)

今回、県においては広い推進計画をつくっているが、県都のコンパクトな計画づくりというのも非常に大切でいろいろな意見があるということを勉強させていただいた。今日の意見を徳島市と連携しながら、県の推進計画もいろいろ検討していきたい。あと、自転車ネットワーク路線図で一部の県道などが薄いオレンジになっているというのは。

(事務局)

ベースマップがそうになっているだけでネットワーク路線ではない。

(委員)

これをうまくつないで観光周遊を何か考えられているのかなと思ったが、そうではないのか。

(委員)

バスの業界では、バスの定時運行ということが一番の問題になっている。定時運行のためには、交通渋滞の緩和が必要。定時運行ができれば、バス利用者も増えると期待しているので、自転車で渋滞が緩和されればいい。あと、この計画を考える中で、一般的な普通の生活に使う場合と、スポーツ的なサイクリングを分けて考えるのも1つの手だと思う。

(会長)

市としては、どう考えているのか。

(事務局)

現時点では、ほとんどの市民が使えるようにということで、サイクリングよりは日常生活で安全に使えることを優先している。

(会長)

近年の自転車利用のかたちは、どんどん変わって多様化もしている。その変化に対してどう対応していくかということが今後の課題。

(委員)

自転車によるメリットをもう少しPRしたらどうか。健康、環境によく、車検や税金もないから経済的である。メリットをもうちょっとPRしたら、もっと利用者が増えるのではないかと思う。かつて何十年前は徳島市内で自転車が多く走っていたが、車はめったになかった。今は逆に増えている。だから、もう少し車を減らして、自転車を増やすという方向が、社会全体にとってもいいのではないかと思う。

(会長)

その手のPR活動はこれからやっていってもいいと思う。この間、名古屋では、サイクルライフナビゲーターが来られて、自転車に乗るメリットとして、足が細くなる、美しくなる、股関節が柔らかくなっていろんな老化の防止に効果があるといったことを市民が非常に面白がって聞くような話をいっぱいしていた。

(委員)

徳島県人は糖尿病の人が多くワースト1。運動不足が原因だと思う。自転車は、足腰の運動にもなる。

(会長)

他に意見はないか。ないようなので、今回の意見を次回のブラッシュアップに活かしていただきたい。最後は、今後のスケジュールの話を。

(2)計画策定スケジュール（案）[事務局から資料3に基づき説明]

（会長）

翌年1月頃の第3回までに素案を作るということだが、これについて意見はあるか。よろしければ、このスケジュールで進めていくことで協力よろしく願います。他に何か、今までのところと関係ないことでもかまわないので意見はあるか。ないようであれば、今日の市民会議はここまでとする。会議の円滑な運営にご協力ありがとうございました。

6. 閉会

以上