

第2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11月25日（月）10時00分～

開催場所：徳島市中央公民館 302会議室

出席委員：委員13名（50音順）

西村代理委員（秋山委員）、朝日委員、大杉委員、尾野委員、手塚代理委員（佐野委員）、新開代理委員（住友委員）、中西委員、長谷部委員、前林委員、松崎委員、宮藤委員、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. 議事

第1回市民会議の結果を踏まえた「徳島市自転車活用推進計画」における取組について

[事務局から資料1～4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と思います。

（委員）

第1回市民会議で出た意見と対応方針（案）について、「本計画では、一般的な自転車利用を主な対象として取り組む」とありますが、一般の利用というのは具体的に何を指しているのでしょうか。

（事務局）

通勤・通学のほか、サイクリングなどに使われることを想定していますが、タンDEM自転車などの利用は含まれていません。

（委員）

視覚障がい者の自転車利用は除くということですか。

（事務局）

障がいのある方を除くというわけではありませんが、一般的な自転車利用を主な対象としています。

（委員）

計画策定の趣旨に「誰もが安全に快適に自転車を利用できるまち」と書いてあり、今後10年の目標になることから入れるべきだと思います。2人でゆっくり乗るタンDEM自転車もあるので、排除することはないと思います。

（事務局）

タンDEM自転車については、現状交通規制がかかっている状況ですので、今後検討が必要となります。

（会長）

これについては、除外するという意味では書かれていないと思います。電動化などによる自転車の進化により、今後自転車は更に多様化していくことが想定されており、海外の自転車先進国でも今大議論がなされています。普通の自転車だけでなく、時速20～30kmといった中速の電動自転車が海外でも相当普及してきており、大型の自転車や貨物運搬用自転車などが今後登場してくることも想定されます。タンDEM自転車などもその一部ですね。そういったことも想定しながら自転車通行空間を整備していく必要があるという流れになってきており、本計画の基になっている国のガイドラインも、そういう思想で作られています。そういったこともあるため、この件についても「その流れに沿っていない」ということではないと思いますね。

ただ、徳島市の実態として、他都市に比べても一般的な自転車利用が多いので、まずその対応が必要ということも事

実です。なので、自転車の多様化は想定しながら、一般的な自転車利用について対応していくという意味だと思いますが、誤解を受けないような書き方に直していただければと思います。

(委員)

柔軟的に対応していただけるということですか。

(会長)

自転車の多様化とか進化に対して対応できるような計画にするということです。

(委員)

自転車ネットワーク路線について、名東地区が入っていないですね。鮎喰川の土手は自転車通行空間が整備されていて大動脈として使えると思いますが、途中で切れています。そこを少しつなぐだけで通学にも使えるようになるのではないかと思います。眉山一周というのは観光だけではなくて、日常的に使えるようにしないと非日常も絶対無理だと思います。

10年計画であれば、もう少し自転車ネットワークを広げておいた方がよいのではないのでしょうか。これは今、議論ができる問題ではないとは思いますが、日常利用を考えた時、現状では新浜地区、佐古地区、千松地区は入っていますが、今宅地化が進んでいる国府地区、名東地区は入っていないのは、日常利用としてどうかと。

(会長)

ネットワーク計画はスポットとして集中的に進めていく方法もあるので、名東地区や国府地区のネットワーク計画を立てていくことも可能だと思います。

(委員)

優先整備路線に入れるかどうかは別として、眉山の裏は交通量が増えており自転車との混在が非常に危ない状況にあります。

また、日常利用ではないですが、今の徳島のサイクリストの聖地は、神山や大川原高原、佐那河内の3箇所となっており、神山に向かってアクセスする時、徳島市が拠点になることも考えておいていただきたいです。日常使いの路線を整備することで、サイクリストの利用する非日常のルート整備にもなり一石二鳥になるので、是非、考えていただきたいです。

(会長)

それは検討頂くということによろしいでしょうか。

(事務局)

わかりました。

(委員)

計画目標について、イベント数が3件になるということですが、主にどんなイベントを考えていますか。

(事務局)

1件目は、今すでに開催されている「徳島市民スポ・レクフェスティバル」で、初心者向けのイベントとなっています

(委員)

資料2の21ページのものですね。どれくらいのエントリーがありますか。

(事務局)

資料に掲載している写真は、スタート地点での撮影なので参加者は少なく見えますが、目的地へ向かう道中で徐々に参加者が合流しているので、昨年では最終的に50人程度が参加していたと聞いています。

残りの2件については、徳島市内を発着地とするような中級者、上級者向けの大会が現在ありませんので、そちらも新たに増やし、初心者、中級者、上級者向けといった形の3件でイベントができればと考えています。

(委員)

上級者向けのイベントとして、徳島県自転車競技連盟が主催している選手権や四国地域ロード競争大会が既に存在しているので、スポ・レク祭のもう少し大きい版、サイクリング協会が以前まで開催していた「吉野川センチュリーラン」の復活を考えたらどうでしょうか。なくなって3年くらい経つが、徳島で一番古いイベントで徳島市が発着となっていた唯一のサイクルイベントでした。途中やめている間に、那賀川流域センチュリーランにも数を抜かれてしまったので、サイクリング協会と市が協力して復活させ、イベント3件のうちの1つの大きな大会としていただきたいです。

もう1件は、子供向けの自転車イベントとしたらどうでしょうか。今はないですが、私が子どもの頃は、サイクリング協会で開催されていた「おはようサイクリング」というものがあり、ラジオ体操の時間帯に5km や3km など、普通の自転車で出来るサイクリングが行われていました。佐古地区、渭東地区、渭北地区のように各地区で実施して、最後に3地区合同での中規模サイクリング大会をするようなイベントでした。そういったものを目指せば、その中でヘルメット着用の啓発なども、子供のうちから出来ると思います。

(事務局)

ありがとうございます。

(会長)

計画目標にあるサイクルイベントについては、もう少し整理した方が良いですね。また、「市民参加」などについても少し書いて頂きたいですね。

(委員)

将来的には国内や世界から人を集めるような大きなイベントも、何年かに一度は開催するといった目標も計画に入れても良いと思います。やるやらないは別として、徳島で可能なのかどうかもあります。

(会長)

他の自治体の計画では、国際イベントを1回開催するとか、誘致するというのもありますし、そういったものを誘致し、今やっているものだけでなく、少し違ったものを増やしていくというのがありますね。

(委員)

今のイベントを守りながら、少し新しくしていくような形が良いかと。

(会長)

イベントについては、子供たち、特に未就学児へのイベントを他の市町村ではやっていますが、そういったものもしっかり体系付けてやって頂きたい。県計画でも体系化という話があるので、そこでうまく連携して頂ければと思います。

(委員)

資料2の6ページにある自転車交通ルールの啓発活動について、掲載されている「KEEP LEFT」のロゴを使うのでしょうか。

(事務局)

これはあくまで一例であり、こういった形の啓発活動に取り組みたいと考え、掲載しています。

(委員)

別のデザインで、緑ではなく藍色を使っていたらダメだと思います。

(会長)

ありがとうございます。他に意見はありますか。

(副会長)

1点目は計画目標について、自転車利用者の増減推移が分かる指標を入れたらどうでしょうか。その際には、指標の調査方法や調査時期についても計画に入れておいた方が良いと思います。

2点目は「停める」について、ただ平面駐輪場を整備するだけでは、同地区内でも利便性の高い平面駐輪場に利用者が集中し、地下駐輪場は空いているのに平面駐輪場が足りないといった問題が起きると思います。なので、地区内の駐輪場全体で料金体系をきちんと整理して、短時間利用は利便性の高い平面駐輪場、長時間利用は経済性の高い地下駐輪

場というような利用率の平準化を図る必要があると思います。おそらく徳島駅前周辺と繁華街とでは、利用者の目的やニーズも全然違うと思うので、地域ごとの特徴に合わせた駐輪場を計画的に設置していくことが重要だと思います。

また、設置された駐輪場をどう管理・運営していくのか、放置自転車の撤去も含めた管理・運営・撤去を同じ事業者一括で発注できるかというと思います。駐輪場毎に別々の管理・運営主体が、異なる料金体系・管理方法で行うと、利用者が混乱すると思います。

さらに、コインパーキングの一部を駐輪場として利用する事例もあつたりするので、駐輪場というのは局所的な考え方ではなく、様々なことを総合的に考えてなくてはならないと思います。

3点目は、サイクルツーリズムについてですが、沖洲のフェリー乗り場から中心市街地までの自転車ネットワーク路線のほとんどが優先整備路線から外れています。サイクルツーリストの中には、フェリーで東京や九州、和歌山から徳島へ来る人も少なくなく、観光面で考えても、この路線は結構重要な路線だと思います。

また、県で設定している四国一周ルートから内陸部へ誘致していく時に、市と市のつなぎ目とか、さきほどのような港などの交通拠点になる部分の案内戦略は、どのように考えているのかを教えてください。

(事務局)

1点目の指標、自転車利用者の増減については、自転車の利用環境の改善につながっていくと考えられますので、指標に追加する方向で検討したいと思います。

(会長)

県の自転車活用推進計画で、通勤目的の利用率などについて、全国パーソントリップ調査で2015年から5年おきぐらいで実施されており、徳島市が調査対象都市になっています。県計画でも使われており、目標値も出ているのもので、県計画に合わせておいたらどうでしょうか。

(事務局)

2点目について、徳島駅周辺では放置自転車が多く存在しており、徳島駅前地下自転車駐車場や公共空間の空きスペースへの平面駐輪場整備だけでは難しいことも想定されます。

現在の徳島駅前地下自転車駐車場の料金体系については、2時間未満は無料、2時間以上24時間までは100円です。24時間を超える場合には、24時間ごとに100円。それとまた別に、学生の方と一般の方に分けて、1カ月、3カ月、6カ月の定期利用も行っている状況です。

(会長)

先ほどの話にあった平面駐輪場を整備して短時間駐輪を誘導し、地下には長時間利用の駐輪場を利用するという場合、これらは一体的に運営しないと、お互いが利用者を奪い合い結局うまくいかないことが他都市では起きています。指定管理者制度で駐輪場を運営するにしても、一体的な管理・運営が出来るような形が正解だと最近では言われていますので、徳島市としてもそういった形がいいと思います。

(事務局)

フェリー乗り場からの臨港道路についてですが、自転車ネットワーク路線ではありますが、優先整備路線の選定指標に当てはまらなかったため、自転車通行空間の連続性を確保する上で必要な部分を除き優先整備路線からは外しています。

(会長)

一般的な自転車利用とサイクルツーリズム、それぞれのネットワークに関する考え方については、国でも今検討が進められている状況ですが、サイクルツーリズム系のネットワークについては、現状ナショナルサイクルートの基準を使って進めることになりそうです。そうすると、車の交通量の多い所は75cmの幅の矢羽根を100mピッチで設置することになるのですが、一般的な自転車利用のネットワークに関するガイドラインによれば、10mピッチで設置することになっています。ですので、場合によっては、観光ルートで非常に重要な路線については、まず100mピッチで矢羽根を整備し、より安全が求められるようであれば10mピッチで追加していくこともあり得るし、この路線は安

全上重要なルートなので、最初から10mピッチで矢羽根を設置していくことも考えられます。しかし、「まずは一般的な自転車の安全性だけを優先させる」ということになると、さきほどの臨港道路のように優先整備路線は一部分だけになります。

本来のガイドラインやネットワーク計画の考え方から見れば、そういう観光上重要なルートや、今は少なくともこれから自転車が 증가するルートについても計画に入れて良いとなっていますので、入れてもおかしくはないです。管理者は路線毎に違うので、市がやるのか、県がやるのか、それはいろいろあると思います。

サイクルツーリズム系のネットワークに関しては、整備方針も実は他都市でもまだバラバラです。ナショナルサイクルルートの基準でやるとしたら、相当お金がかかりますので、そこまではまだ必要ないだろうという所がいっぱいあるので、サインだけで整備を進める形になっていくと思います。

このあたりは整理していかないと混乱してしまいますので、そこをうまく整理しておいて頂いて、サイクルツーリズム系のネットワークも合わせてやっていくことも、少し戦略として考えて頂く必要があると思います。特に先ほどの臨港道路については、外国人がやってくるようになれば、当然、考えなければならないルートになるので、それも少し想定しておいて頂きたいことをお願いしたいです。

(委員)

ナショナルサイクルルートの「ピワイチ」に行ってきた方に聞いた話で、琵琶湖岸1周で193kmなのだが、矢羽根が途中で消えて4回迷ったそうです。私はそれを聞いて、整備側と利用側の意識にずれがあるのではないかと思います。徳島市で矢羽根を整備する時には、利用者に「これで分かるか」と聞いてあげないとけないと思います。日本で3箇所しかないナショナルサイクルルートでも矢羽根が途中でなくなる所がまだあるということを考えると、利用者目線に立った案内サインにして頂きたいというのが1つです。

もう1点は、「駅前、自転車がない方が美しい」というのが徳島市の考えなのかということですが。私は前回の市民会議後、ヨーロッパに視察に行ったのですが、アムステルダムは自転車が歩けないぐらい停まっており、それが美しいと考えられていました。そんなに皆が自転車を使っている健康的な国ということですが。結局、議論の最後はそこになるのではないかと思います。

(会長)

そうすると、路上空間を活用して、整然と自転車が停まっているのが良いと思えるような街のイメージをつくるということになりますね。

今のように地下駐輪場だけだと、路上は全部放置自転車として撤去することになります。路上で使える場所については、短時間利用のラックを置いて、整然と使えるようにしていきましょうというのが今回の方針だと思う。なので、「放置対策ばかりじゃなくて利便性を上げつつ、整然としてルールを守って使えるような街」を目指すという理解でいいでしょうか。悪戯されているような自転車が増えているような街ほど、皆さん自転車を使わないし、やっぱりそれは怖いと受け取ってしまいます。

シェアサイクルでラックが出来て、きれいに自転車が停まるようになってきたという風景が突然、皆に受け入れられたというのは、自転車がきれいに停まっている、いい街だという感じが皆さん受け入れられたということです。

この計画で「市としてどんな街を目指すのか」というのを、今後見たいと思っています、やっぱり共通の言葉として、この計画の頭にしっかりと描いておくべきで、街の目標や未来像みたいなものを明確にしておくことが非常に重要かなと思います。

(委員)

駐輪場についてですが、佐古駅は駐輪台数がいつもすごいことになっているので、佐古駅についても一緒に考えた方がいいのではないのでしょうか。

(会長)

佐古駅のほかに阿波富田駅などにもありますね。この件について他にご意見はないでしょうか。

(委員)

徳島市内には10の駅があり、そのうちの4駅は公共駐輪場が整備されていますが、あと6駅については駐輪場自体がないというような状況が続いています。

そこで、計画目標の「自転車利用環境への満足度」について、通行空間や駐輪環境といったハード面だけでなく、ソフト面も含めた満足度について調査を行うとされています。今の時点で、この現状値を把握するために、こういった項目について、こういった手法で調査をされるとお考えなのかを教えてください。

(事務局)

調査方法は徳島市民を無作為に抽出するアンケート調査を想定しています。調査内容としては、通行環境や駐輪環境、交通安全や自転車を楽しむための環境など、それぞれの自転車利用環境への満足度と総合的な満足度といった全体的な話を想定しています。

(会長)

モニターではないのですね。であれば、どういう構成要素を意識してどう聞いてくかというのは大事なことで、その点に留意していただきたいです。他にご意見はありませんか。

(委員)

計画目標について自転車通行空間の整備延長は、目標値46.4kmとありますが、これは暫定整備形態を含めて整備して、この数値になるのですか。

(事務局)

優先整備路線を完成整備形態だけでなく暫定整備形態で整備する場合も含めています。

(委員)

計画目標値は令和10年度だけを示していますが、途中のチェックがないと分かりにくいと思います。それぞれの指標が計画の中でどういう位置付けなのかは大事なことだと思いますので、そういったことを確認できる仕組みを考えたかどうかと思います。

(事務局)

計画目標の指標は最終的な目標としていますが、これとは別で各施策においても実施計画を策定し、毎年どのような形で進めていくかをスケジュール管理していきたいと考えています。

(会長)

その時に、この指標の数値確認を毎年実施するのか、何年に1回にするのかといったことについて、毎年を確認しづらいアンケートなども入っているので、そのあたりを整理してはどうでしょうか。

(委員)

私は、お母さんたちから「子ども乗せ自転車は、どういった自転車を選んでいいのかわからないのか」「赤ちゃんにヘルメットを被せていいのかわからないのか」といった質問をよく受けます。先輩ママたちにもいろいろな意見を聞かせてもらっていますが、詳しいことはまだ分からないところもあります。

現状では、「そういった人たちに焦点を合わせたルールブック等はない」ということでしたが、お母さんが自転車デビューをする時に知識を持っていることによって、親がきちんとマナーを知っていれば、子供に自転車の初乗りの時にきちんと伝えることができ、それが順番を追って、小学生、中学生、高校生になるのではないのかと思いました。子育て世代に、もう少し力を入れて頂けたら有難いです。

「守る」における自転車の交通ルールの啓発活動について、徳島でもアーケードの中では自転車は乗らない、押してもらうことを徹底してほしいです。いつか死亡事故が起きるのではないかと心配しています。

(会長)

子供への安全教育は、自転車デビュー時や子育て用自転車の購入時など、過去にもいろいろな市で取り組みをされて

きていますので、それらをうまく組み合わせて取り入れていただきたいので、そのあたりも整理して頂きたいです。

アーケードの通行はどこの市も困っている問題ですが、なかなか決め手がない状況です。頑張っ考えていきたい問題ですが、まずは周知を図っていくことが必要だと思ひます。そのあたり何かご意見ないでしょうか。

(委員)

商店街の入口に地面から障害物(ポラード)を出すといった、車の進入を防ぐ対策もありますが、東新町商店街の場合、交差する道路からの車の進入が可能な状況になっています。車の進入が出来ないようにしてしまうと、今度は商店街の店の方も不自由を感じられることになり、一概にいかないところだす。また、車が入って来られないなら、自転車を停めてもよいのではという考えも出てきて、こちらもなかなか難しい問題で検討していく必要があると考えています。

(会長)

大変重要なことだが、現状なかなか決め手がないですよね。今後、自転車走行空間の矢羽根が増えていくと、通行ルールだけでなくこういったルールも教えてないといけなひです。免許の更新時講習等でもそういったことをやって頂いているので、書いておいていただければと思ひます。

自転車をどう扱うべきかについて、ドライバーに対しての教育、さらに、いろいろなサインやマークが増えたり、法定外の路面表示が増えたりするので、これをどこで教えていくかということも検討いただければと思ひます。

(委員)

お母さんの自転車デビューについては、自転車を買ひに行った時、自転車屋で聞いたら教えてもらえませんか。

(委員)

2016年ぐらいに、お母さんが子供をおんぶしてヘルメットをかぶっていない状況で事故が発生し、子供だけ亡くなったという事件がありましたよね。徳島市内で、いろいろな自転車屋さんを回って聞いた時、きちんと親切に説明してくれるお店と、ママチャリの椅子付き自転車の数が少ないから説明出来なひというお店、売ればいいだけのお店などがありました。私たちは、知識を持っているオーナーがいた自転車屋をお母さんの口コミの中で「あそこがいい」と薦めたりしていました。自転車屋さんがきちんと知識を持って、お母さんに子供の命を守る面で伝えてくれたら有難ひです。

(委員)

今の自転車施策では、赤のTSマークをすごく重要視しているようですので、これについても同じようなことが言えますね。この件については、徳島県自転車軽自動車商協同組合と自転車屋で協力して出来ればと思ひます。

(会長)

これからの子供を育てていく人たちに、良いパンフレットをつくって配っている団体がありました。そういったところを行政が支援するようなやり方はあると思ひます。

(副会長)

前回の会議で「広報啓発活動全般で連携していくことを検討して欲しい」と言ったのもこういった点のことで、こういった様々な関係者での連携ということも、この10年でして頂けるのではないかとと思ひます。

(会長)

そうですね。他はいかがですか。

(委員)

先ほどお話のあった「フェリーを使って徳島へサイクリストがやってくる」という件について、最近ではフェリーだけでなく、自転車を乗せられる高速バスがあったり、徳島阿波おどり空港にもサイクルステーションが整備されたりと、今後は様々なルートから徳島へ自転車が入ってくるのが想定されます。

そういった中、フェリーからのルートについては、安全に自転車で通行してもらうための自転車通行空間整備というのは、今後の課題ではあると思ひますが、まずはサイクルステーションなど拠点となる場所でのサイクリスト受入環境、

サイクルスタンドや休憩スペース、工具等を揃えるといったことをまずはやっていきたいと考えています。その際には、徳島市内にもコースの拠点が多々ありますので、そういう所で市とも連携しながら進めていきたいと考えています。

(会長)

ナショナルサイクルルートである琵琶湖の「ピワイチ」に今後、外国人が来そうだと注目され、「ピワイチ」から始まるサイクリングルートというのがいくつか検討されています。

1つは、同じナショナルサイクルルートで既に多くの外国人が来ている「しまなみ海道」、この2つをつなぐルートというのが、今、議論されていて、琵琶湖から京都、奈良、和歌山の3県を通り、和歌山港から徳島港までフェリー、そこから、しまなみ海道に向かうというルートが幾つか考えられています。

もう1つのルートは、琵琶湖から京都、大阪北部、兵庫を通り、淡路島を折り返し地点にして琵琶湖に帰ってくるルートです。これに関連して淡路島から徳島へ足を伸ばしてもらうために、大鳴門橋で頑張るバス輸送をしたり将来的には自転車で通行できるようにしたりという話も出てきています。少ない人数ながら、その後、行ってみたいという人が増えていて、特に海外の人は2、3週間日本中を走りたい人がいますので、そういうルートもありますね。

ルートが分からなかったという問題は、殆どの部分ではできているのだけれど途中で途切れていたとかが原因の1つと考えられるので、そういう所も含めてこまめに案内だけでも適切にすることは必要だと思います。危険箇所には「ここは危険なのでゆっくり走ろう」みたいな情報として出すべきですので、そういったこともやって頂きたいですね。

全国的な流れからいうとそんな感じで、徳島はちょうど2つの間に嵌っていて、通り抜けてもらえるかどうかみたいな所があります。うまく誘導できないと新幹線で瀬戸内方面へ行ってしまいう可能性もあるので、ぜひ頑張って走ってもらえる場所になってほしいということを県でも検討していますので、宜しくお願いします。他はいかがでしょう。

(委員)

計画目標について、令和10年には自転車関連事故件数を減らすことになっていますが、対象施策はマナーアップと安全対策だけですか。

(事務局)

自転車通行空間の整備と交通ルールの啓発活動、「走る」と「守る」の施策全般を通して交通事故を減らしていきたいと考えています。

(委員)

今後自転車利用者数が増えると、それだけ交通事故も確率的には増えるのではないかと。それを減らすというのは、信号を自転車優先にするなどを行い、自動車が不便になって自転車に乗る人が増えることで、交通事故が減るということがあると思います。ぜひ県と一緒に進めていただきたいですね。以前警察の方から「自転車関連事故は、殆どが徳島市内の交差点で起こっている」と聞いたと記憶しています。

(会長)

県内でも自転車関連事故の約7割が交差点で発生していますよね。

(委員)

そうです。おそらくは、交差点での巻き込みや出会い頭での直進自転車と右左折自動車の衝突事故ではないかと。

(会長)

大体、巻き込み事故が3割で、出会い頭事故が5割、殆どが実は出会い頭の事故となっています。

(委員)

車は渋滞するかもしれないが、信号を歩車分離にして自転車と歩行者の通行時間を長くするだけで交通事故が減るのではないのでしょうか。歩行者信号が赤になってから、自動車信号の矢印が出るはずなのですが、自転車が自動車の信号に従うことになっている場所では、車の人からすると「自転車がまだいる」という感覚になっていないと思います。

(会長)

直進、青矢印を分けて出すというやり方ですね。左折の青矢印が点灯している時は、自転車は自動車信号に従い停まっているという形のやり方をやっている所が増えてきましたが、徳島はまだ全部大きな交差点では、自転車を一旦歩道に上げて、歩行者用信号機に従うという方針で処理をされています。しかし、それが守れないような外国人だとどうしようかなとか、いろいろ懸念しているところです。

自転車の信号をどうしていくかという話が全国的な議論になっています。現在は、3つの大きい灯器の横に「自転車専用」と書くしかないのですが、それでは外国人は全然分からないんですね。

日本の信号機は全部ファーサイトといって遠い所にある。交差点に入ろうとしている人にとって、遠い所の信号機を見ることになっている。だから自転車も全部、先の方の灯器を見ることになる。しかし、海外はニアサイトといって、交差点に入る手前にあり自転車マークが入っていて、それを見て青になったら発進して見えなくなったら何も見なくていい。さらに、車道を走っている時は、歩行者の信号ではなくて車両用の信号を見ないといけないため混乱する。

同時に交差点に入ることになると、左折と自転車直進との巻き込みが起きるとか、いろいろ起きてしまう。自転車の信号ではこういうトラブルがある。

(委員)

車は混乱しそうですね。外国人の事故は増えていますね。

(会長)

そうなんですね。だんだんインバウンドの人たちも増えるから、考えておかないといけない問題ですね。他はいかがでしょうか。

(委員)

高校生には本人に気をつけてもらうしかないと思います。親が管理するというのは、年齢的にも難しいと思います。事故が一番多いのは、テストの日とかに寝不足状態で慌てて走っていて事故に遭うことで、「今日テストなのに事故に遭ったらしい」というのをよく聞きます。高校生の場合は、高校生に安全教育をしっかり受けてもらって、事故に遭わないように「死なないで」というのを親が伝えることかなと思います。

(会長)

城東高校は、頑張って自転車教育をされていることで有名な高校ですよ。

(委員)

城東高校生の交通マナー意識の高さは、ずっと教育しているということから来ているのですか。

(会長)

私が聞いた限りでは、傘差し運転を禁止してレインコートを着るように指導されており、かなり守られていると聞いています。それ以外にもいろいろなことをやっているとは聞いています。

(委員)

鷺の門前の横断歩道は押ボタン信号ですが、自転車も歩行者も90%ぐらい守らないんですね。車も曲がってすぐに信号があるから見えていないと思われるケースも多いです。だから、お互いが気をつけて何とかなっている所ですが、そこで必ずボタンを押しているのは城東高校生なんです。聞いてみたところ、「城東高校生としての誇りがある」とのことでした。良いモデルケースがあるので、各高校でもモデルにしたらどうでしょうか。

(副会長)

交通マナーの遵守について調査したことがありますが、ルールが改正された時、それより前から乗っている人は、前のルールしか知らずに乗るので、ずっと古いルールでしか動かないという結果がありました。逆を考えていけば、乗り始める段階で徹底してルールを習慣にすれば、それはずっと守られていくということも考えられます。おそらく、城東高校生も今すぐ教えられて習慣化しているんだと想定されますが、今後ルールが変わった時には再度周知を徹底することが重要だと思います。

(会長)

徳島市内でも一部で左側通行の指導をやっていただいています。狭い所でも左側通行のルールを守るだけで、相当事故が減るとするのは事例で結果が出ています。また、自転車関連事故は交差点内の出会い頭事故が大きな割合を占めていることから、どんな狭い交差点でも、2段階右折と左側通行の徹底ということが一番必要だということが分かってきているので、それはぜひ進めて頂きたいです。

(会長)

路上短時間駐輪ですね。今、地下駐輪場が2時間無料、それ以降は100円プラスとなっていますが、路上は2時間無料にしたら、その後は200円になるとか、路上で長時間止められたら損というようにしておいて頂きたいです。そうしないと、皆が路上駐輪場に停めてしまい、本当に短時間利用の人がそこに止められなくなってしまいます。うまく需要を見ながらコントロールしていくことが必要で、便利な場所を短時間でくるくる回るようにしようと思ったら、例えば、30分無料みたいになってくると、皆くるくる駐輪場を変えます。だから、そういうコントロールが必要ですね。

審議はこれで終わってよろしいですか。では、皆さんからご意見を頂いたということで、今回のことを反映した形で計画をつくって頂きたいです。今回の意見を踏まえて1月に計画素案をつくって頂き、その後、パブリックコメントにかけます。もし気が付いたことがあれば、どしどし事務局へお伝え願えればと思います。

1月の後は年度を跨いでパブリックコメント結果を受けての市民会議を開き、最終計画案を確定させることで我々としては審議を終了するということとなりますので、是非とも確認のご協力をよろしくお願いします。

それでは、本日の審議については以上で終了いたします。ありがとうございました。事務局にお返しいたします。

(事務局)

委員の皆様、本日は貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。先ほど会長からお話がありましたが、第3回市民会議は来年度1月末ごろを予定しておりますので、引き続きご協力を頂けますよう、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、第2回徳島市自転車活用推進計画策定市民会議を終了いたします。ありがとうございました。

3. 閉会

以 上