

## 第3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2年1月31日（金）13時30分～

開催場所：徳島市役所 南館4階 第二委員会室

出席委員：委員17名

西村代理委員（秋山委員）、朝日委員、大杉委員、尾野委員、川口委員、河野委員、佐光委員、佐野委員、須見委員、中西委員、細井委員、前林委員、槇尾委員、松崎委員、宮藤委員、山中委員、山本仁志委員  
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「徳島市自転車活用推進計画（素案）」について〔事務局から資料1～3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。

（副会長）

修正していただいた点に関しては特に意見はなく、このとおり進められたらと思っています。

1点気になっているのは、計画の33ページにある実施スケジュールの件ですね。様々な課が連携して各施策に取組まれると思いますが、「この施策については、どこに問い合わせればいいのか」ということも含めて、主管課を明記していただけるとより市民の方にも分かりやすくなるのではないかと思います。

（事務局）

各施策の主管課については、本計画に明記するのではなく、来年度に作成予定である実施計画の中に、主管課や関係各課を記載しようと考えております。

（副会長）

施策を進めていく時に、どこに聞けばいいかが分かればいいと思いますので、うまく連携させていただければと思います。

（会長）

庁内での議論もあると思いますが、市民への配慮も考えて、窓口の明確化はした方がいいかもしれません。その辺は検討いただけたらと思います。

他に、いかがでしょうか。細かなことでも結構です。

（委員）

まず、駐輪環境についてですが、ロードバイクなどといった「スタンドがない自転車でも止められる」というのが理想だと思いますので、その辺りについても積極的に進めていただきたいと思います。

あと、災害で自転車を活かすのは本当に素晴らしいことだと思います。マウンテンバイクなどは、山道などいろいろな所を走ることができる自転車なので、配置場所などの運用を検討し、早めに導入できるといいと思います。

（会長）

駐輪環境の件について、事務局としてどうでしょうか。

(事務局)

駐輪環境については、これから詳細に検討していくところであり、スタンドがない自転車だけでなく、子供乗せ自転車のような大型自転車をはじめとする「様々な車種の自転車が駐輪できる環境」については、今後検討したいと思っております。

(会長)

計画素案の 27 ページに、大型自転車についてもいろいろ記載されていますが、こういうところに、あわせてスタンドのない自転車が停車するような駐輪環境の件についても追記される可能性もあるということですね。自転車の多様化については、さらに検討いただきたいと思います。他にいかがでしょうか。

(委員)

サイクリングで来ていただいた方へのおもてなしや心配り、お声掛けといったものが行政だけでなく民間と一緒に現場レベルでできないかと思えます。

例えば、サイクリストに対応したホテルもすごく少ないですし、四国八十八カ所参りに自転車でなくても、事務的にスタンプを押されて終わってしまったといった話を先日聞いたので、何かもう少し、おもてなしという部分で何かできないかと思えます。

(会長)

なるほど。計画素案の 33 ページにある「サイクルツーリストの受入環境」についてですね。サイクルツーリストの誘致を図るとなると、先進地では、実際に来ていただいた方に特典やポイントを付けたり、来訪の証明書など、他にもいろいろやっているのは確かです。おもてなしのものをここに書ければ良いのではないかということですね。

(委員)

そうです。こういう取組については、「いかに市民に協力してもらうか」というのが重要で、もう少しあったらいいのかなと思えます。

(会長)

しまなみ海道でも行われているサイクルオアシスみたいな取組でもいいですね。例えば、サイクルツーリストが増えてくると、自転車のレスキューをしてもらえるなど、そういうボランティアの人がいる所は、そういう人たちの連絡先がちゃんと分かるような仕組みをつくっていることもあります。

市役所は、サイクルツーリストとボランティアなどの協力者をうまく繋ぐことが仕事です。少し民間との連携みたいなキーワードが入っているといいかもしれないですね。他に、いかがでしょうか。

(委員)

計画素案については、よく出来ていると思っています。最近の自転車情勢で「先やられたな」と思ったのは、中国地方で「中国やまなみ街道」という名前をつけて、「しまなみ」から「やまなみ」まで、ずっと続けた 1,500km のコースを作ったのです。やっぱりそれぐらいのインパクトのある名前を出していかないと、なかなか打ち勝ていけないと思えます。

今の「四国一周 1,000km ルート」では、松山発になっていますが、徳島市発に変えるためには我々と皆様の努力が必要だと思います。今、四国八十八カ所に外国人が来るといったら、スタート地点は高松市です。関西国際空港などに着くとJRのワンデーパスなどを使って高松市へ向かい、高松市で外国人向けにレンタサイクルビジネスをやっている人が、自転車を貸して鳴門市まで送迎し、そこからスタートするということをやっています。だから、徳島市にはあまり滞在してもらえない状況にあります。

そういったこともあり、観光してもらうための施策だけではなく、徳島市をゲートウェイとしての取組がもうちょっと入れば、もっと素晴らしいものになると思いました。

各地での様々な先進事例などを見て、10年後に更に何か取り組もうと考えても、既に他の地域で良いものが作られており、出遅れてしまいます。今がチャンスだと思いますので、実施計画の作成時には是非そういう点も検討していただければと思います。

あと、交通マナーの啓発活動である「守る」についてですが、徳島県警と市で協力して何かもっと良い取組ができないでしょうか。

なぜ交通ルールが守られていないかを考えたら、おそらく道路の問題になってくるのではないかと考えており、事故が多発しているような箇所や自転車通行量が多い箇所でこういった対策ができるかを洗い出していただければと思います。自転車関連事故が減っていないという資料を見ると、自転車の車道通行が増えたことで、自転車対自動車の事故が増えたのではないかという意見があるぐらいですので、今後の実施計画の中で検討していただきたいです。

あと、以前に心理学の先生とお話をして面白い話を聞いたのですが、信号の遵守について、「赤信号を遵守する方は98%ぐらいで、残りの2%は残念ながら遵守しない」という話があるそうで、その理由について心理学的にいうと、「納得出来ているかどうか」だそうです。

速度規制についても、それに納得が出来ないから超過して走行してしまい、信号についても、誰も通っていないのに赤だったら、まあいいかと行ってしまふ、納得がいかないからやっているということなのです。

(会長)

1つは、今回の計画にも施策として盛り込まれているように、「徹底して自転車のルールを路面に書こう」という動きですね。例えば、「自転車のルールは左側通行で、この部分を走りますよ」「ここは止まるとこですよ」というのをちゃんと路面に書くということです。自動車に対してはたくさん書かれています、自転車向けについては、ほとんど書かれていません。

自転車の通行ルールとして、支線側を通行している自転車は、自動車と同様に一時停止をする必要がありますが、自転車側から見たら「止まれ」もないし、停止線もないことになっているのです。そういうところで事故が起きているのではないかという議論が出ていて、市内中心部などについてはそんな状況になっているところも多い可能性があるのです。自動車向けの「止まれ」と停止線はあるのですけれど、自転車向けには何もありません。通行位置と通行方向についても同様です。そういう問題が結構残っていたりするので、きちんとやっていきたいと思いますという議論は出ているのです。市と警察で今取組んでもらっている停止線や停止指導線の設置ですが、「こちらが支線だ」ということが分かるので、結構効果があったりします。

それから、細街路でも自転車の左側通行を徹底したら相当事故が減るというのは他都市での調査結果からも分かってきましたので、そちら併せて取組んでいければより良くなると思います。

高齢者については、軽度の事故が死亡事故になってしまうので、ヘルメットの着用など身を守ってもらうようなことをしていただけるよう取組んでもらえればと思います。

それと自動車の速度を落とさせる方法ですね。ゾーン30なども取組んでいただいているので、それを徹底していただきたいです。ただし、先ほど委員からのお話でもあったように、ただ路面標示などを設置するだけでは規制速度をなかなか守ってもらえないので、守っていただけるような工夫を取り入れていかなければならないですね。

(委員)

京都四条通りみたいに、車を通りにくくするのも1つの方法だと思います。

(会長)

近年取組まれている交通安全対策として、もう少し車線を狭めて自動車の速度を落とさせるようなことをされている事例もあり、道路の施策としてやらないといけないことはまだまだ残っているわけですね。

(委員)

レスキュー隊についてですが、これは愛媛県八幡浜市でも既に取組んでいます。八幡浜市は赤バイ隊と赤サイクル隊というのをつくって、あそこは傾斜地なので、山の上には赤バイ隊で行って、下のあたりを赤サイクル隊という形

態で、災害時における初動3日間の生存確認に使うという運用しています。

ファットバイク隊はすごく良いのですが、乗りこなすには技術が必要で、日ごろから訓練をしなくてはなりません。八幡浜市の赤バイ隊とか赤サイクル隊は、週に1回練習があって、そのスキルを活かすために、マウンテンバイクの大会にも出ている。よかったら視察とかに行っていただければと思います。

(会長)

そうですね。やっぱりふだん使っていないと、結局使えないということになりかねないです。何かうまく災害以外の時にも使う方法と一緒にしておかないといけません。乗っていないと維持管理も出来ませんので。いざ乗ろうと思ったら、自転車が何かおかしいみたいな話になってしまいます。

今、徳島県警は、警らに自転車ではなく白バイを使用していますか。

(委員)

バイクが多いです。だんだんエリアが広域になってきているのと、やはり対応は迅速にということもありまして。

(会長)

そうですね。自転車を1台でも置いていただいて、近所は自転車を利用するなどの方法があったらいいですね。安全に関する施策については、実施計画でもう少しきちんと深度化を図ることになると思いますので、検討していただければと思います。他に、いかがでしょうか。

(委員)

23ページの安全教育についてですが、日々、徳島市内で自転車に乗っている身として、自動車による自転車への幅寄せみたいな場面が結構あって、自動車側から自転車に対する配慮みたいなものがあれば、もう少し安全になるかと思います。ですので、そういう自動車ドライバーへの教育として、自動車の運転免許を取得する時などにちゃんと指導することなどが必要だと思います。

大学などであれば、徳島県外から進学してくる人も半数以上はいるので、徳島市で段階的に安全教育をしても、世代によっては県外からの転入者が多いこともあるので、その世代を焦点にした教育があれば良いと思いました。

(会長)

そうですね。大学生については、大学がやらないといけないのでしょうか。生協などで取組むのがいいのかな。

(委員)

生協では、自転車購入者向けに、たしか資料を配布していました。

(会長)

そうですね。今、いろいろな人たちがそれぞれの場所・内容で交通安全教育を実施してくださっていますが、どこが抜けているかというのは、結構分からないですね。県計画の方は、チェックしていただいたみたいですけど。

(委員)

参考資料の54ページを見ていただければと思います。5-4の「ライフステージに応じた交通安全教育の展開」というところです。県の委員会の中でも、いろいろ議論をさせていただきまして、こういうふうなライフステージに応じた交通安全が必要という中で、下から2行目のところですが、今まさにおっしゃられたライフスタイルの変化に応じ、通勤・通学時、自転車の利用が増える大学生といった県外から徳島に入ってきた方とか、あるいは新社会人にとっては、新たに自転車に切りかえるという方にも、安全教育の体制が必要だと思います。この表を見ていただいても、ちょうど大学、社会人というところが少し抜けているということも分かりましたので、県においてもそういうところを重要視していこうというふうに考えております。そういうことで、ぜひ徳島市さんも一緒に、連携しながら進めて

いただけたらと思っています。

(会長)

おそらく、自転車のルールが変わったりすると、その都度運転免許講習で自動車ドライバーにも説明いただいていると思いますが、他にも検討の余地はあるかもしれませんね。他にいかがでしょうか。

(委員)

今日は自転車で来たのですが、市役所の駐輪場が満車で、歩道まではみ出して置かれており危険です。いつも満車になっているので、まず市役所の駐輪環境から何とかならないかと思いました。

(会長)

職員の駐輪状況はどうですか。

(事務局)

北東にある来庁者専用駐輪場以外の駐輪場に駐輪しています。ですが、自転車通勤の職員も多くいますので、市役所の駐輪容量を圧迫しているということも考えられると思います。

(委員)

「守る」の自転車の交通安全ルールについて、私どもは毎年1回、高齢者自転車安全運転競技大会というのを県警と協力して開催しているのですが、この時に教わる交通安全のルールが実情と全然違うと思っています。右左折時には、手信号をするように言われていますが、手信号をすることによって片手運転をしなくてはならなくなり、高齢者にとっては非常に危なく感じます。全国的に法規で、ああいうルールになっているのですか、

(委員)

法規ではそうなっています。自動車などには、方向指示器といった安全装置が付いていて、周りの車とかに自分がどっちに行きますよという合図が出来るようになっていますが、自転車についてはそのような装置が現状付いていないということで、代用措置として手信号で合図をするということになっています。

これで周りの車のドライバーさんとか道路利用者の方に、自分の行動を示すというところで、いわゆる安全対策ということになっているのです。

ただし、これは必ずしなさいというわけではないのです。当然、今おっしゃったように、握力が弱い子供さんとかご高齢者の方ですと、片手運転をすることによって、かえってそれが危険になる場合というのは当然ありますので、それについては出来る範囲ということで指導しているところです。

(委員)

努力義務ということでしょうか。

(会長)

道交法のルールでは、手信号をしなさいといけないことになっていますが、取締まり等はしていないということです。

自転車で車道を通行している際に右左折する時は、手信号で行動を示さないと危険ですからね。ロードスポーツとしてやっておられる方は、まずされていると思います。

手信号のルールについては、いつも専門家の世界では大議論になっています。特に右折なんていうのは、ルールを読むと、2段階右折なので、2段階右折の間ずっと手信号をしていないといけないことになるのですが、信号を2回待つ間、ずっと手を挙げていないといけないことになるので、それはおかしいのではないか、ということは常に言われています。実際に、警察さんも、そこまで厳密に指導はされていないというのが事実なのです。おっしゃるとおりです。問題意識としてはずっとあります。

ただし、車道を走る方はやっぱりちゃんと安全ルールとして皆さんに教えていて、少なくとも後方に合図をしてから交差点に入らないと、左折しようとする自動車が困惑してしまいます。左折すると合図すれば、一緒になって曲がっていけることになります。

ただし海外だと、自転車ドライバーに、目を見てコミュニケーションをとれと教えられるのですね。自分が行きたい方向があった場合には、横もしくは後方に来た車に、まず目を見て合図しろというふうに教えられるのですね。だから、そういうことも検討した方がいいのかもしれないです。このあたりの問題については、警察も悩んでいるかと思えます。

(委員)

そうですね。小学校の自転車交通安全教室という場では、必ず手信号と、発進、停車時の合図とか、後方確認というのは必ずしているのですけれども。

(会長)

子供たちには、片手で運転してもバランスが取れるような安全な乗り方をちゃんと教えようといった趣旨の自転車の乗り方教室も最近増えているのです。そうするとちゃんとバランス感覚ができて、怪我しないような自転車の乗り方がちゃんと学べるみたいなこともやろうとしています。

デンマーク式自転車教室と言われているものは、就学前の小さな子供をペダルの付いていないキックバイクに乗せた状態でシャボン玉を飛ばします。それを片手でシャボン玉を割るという遊びを10人ぐらいでします。そうすれば、友達とぶつからないように動かなくてはならないし、片手でシャボン玉を割りながら自分の足でブレーキをかけること必要がある。こういったことで、バランス感覚と相手とぶつからないように止まるとか、そういう能力を養う教育をしています。これを実践すれば、自分でちゃんと自転車をコントロール出来るようになり、本当に怪我をしなくなるとデンマークの人は言っているのですね。もう1つ彼らが言っているのは社会性といって、周りにいろんな人がいるから、必ず気を遣いながら動けるような能力が出来るという話をしています。最近あちこちでそれをやりたいという人が増えて来ましたので、やりたい人があったらやっていただくとは有難いです。キックバイクが必要ですが、県で10台ほど持っているかと思えます。20台ぐらいあれば幼稚園でゆったりできると思えます。教育ビデオなども、自転車活用推進研究会というところのHPにいろいろなゲームのビデオが公開されています。他に、いかがでしょうか。

(委員)

実施計画を作られるという話があり、非常にいいことだなと思いました。この計画の中には実施計画の作成について記載がなかったので、計画の推進のところとかに書かれてもよろしいのではないかと思いました。

(会長)

検討いただけたらと思います。県からは、他に何かありますか。

(委員)

しっかりと作られていると感じました。今後、実施計画を作成されていくということで、県も道路管理者として一緒になって進めていかないといけないと考えていますので、また、宜しくお願いします。

(会長)

おそらく自転車ネットワーク整備については、国や県と一緒に協賛して進めていただけたらと思いますので、よろしく申し上げます。

(委員)

いろいろ県の計画と連携していただくということを書きいただき、有難うございます。基本的に県は、広域的な計画を書いておりますので、まちづくりとなれば徳島市さんになってきますので、自転車ネットワークの話とか、駐

輪場については、市さんが積極的に動いていただくのが一番と思います。よろしくお願いします。

(委員)

昨日、「アスティとくしま」で、高校生の方の何か行事があったみたいで、自転車利用者がすごくマナーを守っていました。先生方が角々で、指導をすごく徹底していらっしゃったのもあったのですが、あれだけの自転車数で、学生たちがすごくマナーを守っていらっしゃったので、安全教育がすごく徹底されているのだなと、昨日、感心したところです。

2つ目は、商店街には自転車の置くところがなく、コインパーキングの精算機前に自転車が並べられて、ここに置かないよう貼紙をしても、すぐに外されるようなことが起きており、全く直る気配がありません。それに駐輪マナーだけではなく走行時のマナーもとにかく悪いです。商店街の駐輪場確保というのは随分言われておりますが、空き店舗や空いている土地もありますが、そこを貸して貰うなども考えられると思います。

(会長)

商店街内の事業者による駐輪は特に長時間になるので、なかなか公共的には対応が難しいとされていますね。空き地、特にコインパーキングの利用者が低いなら、1台の自動車パーキングスペースで自転車6台の駐輪ができるので、ちょっとお金は安くていいから駐輪場として利用してもらい、定期利用するような場所をキープしてもらおうなど、そういう取組をしているところがありますよね。

(委員)

駐輪するのにお金が必要となれば、その利用を嫌がって別のところに駐輪するといったことが起きると思います。

(会長)

短時間であれば料金を払って停めてもらうのは難しいかもしれませんが、長時間駐輪となる従業員の方は、そういう所に入れていただくことになるかもしれないですね。

(委員)

あと、23ページにある「守る」の交通ルールのところで、未就学児を持つ保護者に対する安全教育をされるということを入れていただいて、大変有難いと思っております。実施計画の中で、具体的なベビーカーから自転車デビューのところに関して、私たちもお母さんたちにお伝えできたらいいなと思って楽しみにしております。

(委員)

今回の計画は、日常使いが基本で観光はメインではないということですか。観光に関する記述が若干少ない感じもするのが残念な感じもしたのですが、それはある程度やむを得ないかなと思っています。

「活かす」のところで、先ほど他の委員からもお話がありましたけれども、受入環境がわりと限定的に書いてある感じがあるので、ハード的なものだけじゃなくて、民間との連携などといった記述があれば書いていただき、実施計画に当たって具体的なご検討をいただければ有難いと思います。

もう1つはシェアサイクルについてですが、いろいろな事情でレンタサイクルからシェアサイクルに変わっていくのだらうと思いますが、今回の計画で記載されている観光の課題は、この件だけということになっています。方針は大変いいと思います。しかし、徳島市の構造からいうと、徳島市に荷物を持った人が降り立って、自転車で仮に周遊するとして、シェアサイクルだとどういった利用イメージがあるのかが、実はよく分からないと思っています。その辺りもこれからのご検討だらうと思いますから、実施計画の中で、観光の視点で活用出来るような取組でご検討いただけたらなと思います。

(会長)

シェアサイクルを来訪者の観光目的だけにしてしまうと、なかなか利用者が伸びませんので、ビジネス目的で来る

人も含め、そういう人たちが使いやすいようにすることが必要です。高松市のようなシステムでいくと、通学者の人たちも対応しており、定期券で月極貸しをしています。そういう風に活用していくと、利用者数もどんどん増えていきます。

(委員)

今、サブスクリプションサービスが多くなっていますね。自転車もその流れが、いずれやってくると思います。

(会長)

自転車屋さんが、シェアサイクルをやるみたいになるかもしれませんね。

(委員)

公共交通事業者としての視点でお話をしますと、自転車の最も多い利用目的は通勤通学であり、交通結節点の機能強化というのは必要不可欠となると思います。当然、鉄道駅とかバス停留所付近の駐輪場ということになるのですが、徳島市内の鉄道駅に関しては、10 駅あるうち、公共駐輪場が出来ているのが 4 駅、残り 6 駅は駐輪場がないというのが現状です。

正確な数値については把握していませんが、例えば各駅の 1 日平均乗降者数でいえば、徳島駅が 16,000 人程度で最も多く、1,000 人を超えるのは、佐古駅、二軒屋、府中駅となっています。そのうち、徳島駅、佐古駅については公共駐輪場が設置されています。

しかし、この 2 駅についても、駐輪容量がまだ足りていないのではないかという声もあるほか、二軒屋駅と府中駅については、1,000 人以上の乗降客がいるにもかかわらず、公共駐輪場はないという実情もあります。

こうした実態を踏まえた上でのお話として、27 ページに記載されている「既存の徳島駅前地下自転車駐輪場を活かしつつ、新たな駐輪需要を満たす小規模駐輪場の整備」について、ご意見を申し上げます。

鉄道駅周辺の駐輪場というのは、本計画でいう小規模駐輪場には当たらないだろうということから、本計画では、鉄道駅の駐輪環境については既存駐輪場の機能強化のみで、商業施設周辺などの駐輪需要が多いところに小規模駐輪場を整備することになっていますが、鉄道駅の駐輪場整備についてもお願いしたいと思っています。

(事務局)

徳島市内の各駅に徳島駅や佐古駅のような大規模駐輪場を整備というのは、用地の問題等もあって難しいと考えています。鉄道高架ができれば、その下の空間を利用して大規模駐輪場の整備は可能ではないかと思っています。

我々が各駅を現地調査したところ、ほとんどの鉄道駅については駅舎横の囲い等をして自転車が駐輪可能なスペースが確保されているのではないかと思います。特に、蔵本駅については、駅舎の両脇に自転車駐輪場を示す看板や区画線等が設置され、駐輪場の存在を明確にしてありましたので、これらのことから、何らかの形で駐輪環境が整備されていないのは、阿波富田駅だけになるかと考えています。

しかし、阿波富田駅についても前面の道路が対面通行かつ幅員狭小な道路となっていますので、鉄道高架が出来るまでは駐輪場を新たに整備することは難しいと思っています。

(委員)

実は、徳島県自転車活用推進計画でも同じような議論がありまして、先ほど言った内容のところが承認をされていますので、一度ご確認いただきたいと思います。

(委員)

鉄道事業者と調整しながら、徳島県下の各鉄道駅における駐輪場の状況について調査を行い、整理しました。その結果、一見したら駐輪場のように見える所が、実は鉄道事業者所有地であり、周辺状況を鑑みて鉄道事業者が黙認している所が結構ありました。



(事務局)

県計画については、我々も確認し、当該事項についても把握しています。しかし、蔵本駅については、県計画では「駐輪場がない」とされていますが、現地調査をしたところ、「蔵本駅駐輪場」と明確に書かれた看板があったことから、県計画における駐輪場の整備判断基準が分からないと思いました。

(委員)

それについては、また別の機会に個別で説明をさせていただきます。それと合わせて、徳島市地域公共交通網形成計画の素案においても、同様の整理がされています。

また、法律的には、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律、これに基づいて、地方自治体の方が整備をするというスキームになっていますので、基本的にはこれに基づいた形でお進めいただくような方向性をお願い出来たらと思います。

(事務局)

同法律には、「鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車を設置する場合は、この限りではない」という記載があることから、鉄道駅周辺の駐輪場整備については、地方公共団体でも鉄道事業者でも整備が出来ると認識していますが、どうお考えでしょうか。

(委員)

もちろんそうなのですが、その部分の記載については、当社では適用しておりませんので、ご理解いただけたらと思います。

(会長)

駅前など周辺の土地は鉄道事業者さんが所有している場合が多いですよ。その土地を地方自治体で管理するかどうかといったところですかね。

(委員)

そうですね。基本的には地方自治体もしくは道路管理者に設置義務がありまして、鉄道事業者は一定の協力をするということになっています。いわゆる無償に近い形で土地をお貸しするということが進められていると思います。

(会長)

市がする場合は、実際にそういうスキームで駐輪場の有料化をベースに施設を入れて、PFIやPPPの形で民間業者さんがやっておられるような所も増えてきましたね。そこまで需要があるかどうかですけれどね。実際に行うのであれば、どの鉄道駅に必要なかを考えていただきたいです。

(委員)

県南の市町村できれいに整備されている所もあつたりします。

(会長)

鉄道駅の駐輪場については、一度検討いただくということで宜しいですか。

(事務局)

はい。

(委員)

昨年の自転車交通事故の現状についてですが、全体の交通事故件数 2,515 件中のうち、自転車関連交通事故は 46

8件です。さらに、自転車関連交通事故による死亡者数が8名で、うち7名がヘルメットを着用しておらず、死亡者数8名中6名の方が高齢者となっています。自転車関連交通事故が多く発生しているのは交差点で、468件中124件でした。年齢別では、前からこの会でも言われているとおり、最も多いのが16歳から24歳までの高校生や大学生、次点で65歳以上の高齢者、その次に16歳未満ということでした。

(会長)

124件は、自転車側にも、一部理由がある安全進行違反のあった自転車ということですね。

(委員)

そうですね。例になりますけれど、例えば交差点での安全確認違反などです。

(会長)

他に意見はありませんか。ないようですね。

幾つかご意見をいただきましたので、事務局はその件について検討していただき、パブリックコメントにかける資料として作成を進めていただくということでよろしいでしょうか。

パブリックコメントにかける資料については、私の方で確認させていただく形でよろしいでしょうか。パブリックコメントが終わった後、再度本会議にかけることとなりますので、他にご意見がありましたらパブリックコメント前に、私あるいは事務局へ連絡をいただくか、パブリックコメントに書いていただく形をお願いします。お忙しい中ですが、ご協力をよろしくお願いいたしますと思います。

議事については終了いたします。ありがとうございました。事務局にお返しします。

(事務局)

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もありましたが、今回は来年度の5月頃を予定しておりますので、引き続きご協力いただきますよう宜しくお願いいたします。以上をもちまして、第3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。本日はありがとうございました。

以 上