

令和4年度 第1回徳島県自転車活用検討委員会

日時：令和4年10月24日（月）14:00～

場所：徳島グランヴィリオホテル1階
グランヴィリオホール

～ 議 事 概 要 ～

■議事(1)「徳島県自転車活用推進計画」の改定方針(案)について

(事務局)

【資料1】により説明

(近藤委員)

1点目は、市町村の自転車活用推進計画の策定が進んでいないことについて、なにかハードルはあるのでしょうか。市町村が計画を策定しやすくなる方策も検討可能であると考えます。

2点目は、自動車での通勤通学を自転車での通勤通学に転換することに加えて、健康増進や観光といった、趣味で自転車に乗っていただくことにより、心が豊かになっていく、健康になっていくといった自転車の楽しいところをしっかりと作って行って、自転車を活用していただくという方向性も考える必要があると思います。このことについて、県で取り組んでいたり、今後取り組む予定がありましたら、教えてください。

(事務局)

市町村の計画策定のハードルとしては、計画を作ったことによるメリットに対して、かける労力の問題が大きいと考えています。我々としては、市町村へ計画策定の支援を引き続き行うとともにメリットについても、説明して行く必要があると考えています。計画を策定しやすくなる方策としては、例えば、Ｔライン沿いの市町村にお願いすることや、まずは、観光に特化したものを策定するなどが考えられます。今後とも計画策定が促進されるよう検討していきたいと思います。

もう1点目、通勤通学だけでなく、趣味の観点からも施策を提案していくべきとのご意見について、本県のスポーツ振興課の実施している事業で、ポタリングツアーやスポーツタイプの自転車を分解せずに積載できるバスを製作し、自転車の楽しさを知っていただくイベントの開催等を行っております。これらに加え、橋の博物館と連携したブリッジサイクルツーリズムの推進な

どを通じて、自転車の楽しさをしっかりと情報発信していきたいと考えています。

(近藤委員)

ありがとうございます。最近は、通勤通学や日常での自転車の利用で、カッコいい自転車に乗っている人たちをたくさん見るようになった気がしています。たくさんの人たちに、もっと自転車を楽しんでいただけるようハードの整備もかなり必要と思いますので、その辺りも引き続きお願いできたらと思います。

(山中委員長)

自転車は一人で乗るイメージがあり、孤独に見えがちですが、家族でサイクリングを楽しむための環境整備もこれから必要と思います。

(中西委員)

私も各市町村に自転車活用推進計画を策定していただきたいと考えています。

そこで、県と市町村が作成する部分の棲み分けをしておいた方がいいでしょうか。大きな枠組みは県が作成し、各市町村が売り込みたい部分を盛り込んでいくといったことです。各圏域ごとの問題点を私たちと県の方で洗い出して、それを市町村に提示して策定を促すというくらいでなければ、労力の問題で、一から策定するとなると難しいと思いました。

あと、趣味としての楽しい自転車の利用の拡大については、PRできるように私たちも頑張ろうと思います。

(春藤代理)

交通安全面を考えましたら、幅員や路側帯が狭い道路が徳島県は多いと考えていますので、サイクリングロードの整備にあわせて、道路整備も行っていただけたらと思います。

(山中委員長)

国では観光ルートとしてナショナルサイクルートを指定してしまして、要件として、1m以上の路側帯の確保という規定が入っています。他県では認定に向けて、進めているところも出てきています。

本県もTラインや鳴門徳島自転車道といった資源はたくさんありますので、それを上手く使っていただきたいと思います。先ほどお話しした親子サイクリングでは鳴門徳島自転車道が結構使えるなと思っています。ただ、どこをスタート地点とするかが、悩ましいところです。

自転車活用推進計画については、次回に改定の原案を提示いただいて、内容については、今まで取り組んできたことを深掘りしていただき、進捗状況や市町村の課題を整理した上で、どういう方向で進めていくかということをご提案いただければと思います。

また、計画の中では影に隠れがちですが、いつも議論になるのは教育の部分で、特に最近では、自転車のルールをどのように教えていけばいいのかが悩ましくなっています。道路交通法をそのままきっちりと教えてもうまくいかないことも結構あります。ルールを教えるのではなく、就学前に自転車の楽しさを教えてあげるといったことをやってもらっています。補助輪を半日で外してあげる教室が結構流行っています。あるいは、タンデム自転車で障がい者の方に自転車に乗ることを楽しんでもらう取組もあります。こういった全国の動きを取り入れていただくと、本県でも結構楽しいことがたくさんできると思います。

自転車通行空間の整備については、観光面のメリットを示していき、Ｔライン沿いの市町村を集めて声をかけていただければ皆さんに参加していただけるのではと考えています。そこから始めたらよいと思います。それから、必要な安全対策を順番にやっていきましょう。ただ、計画策定は大変なので、人的な支援が結構重要です。上手い支援の方法を考えることだと思います。

どうしても最初は国が作ったガイドラインに沿って、フルセットで計画を書いてしまうのですが、特徴的にやれそうなことをしっかりと残していき、難しいことは、難しいとして少し考えましょう。そういう方向で重点的に行うものを決めていけばいいと思います。成果が出ることをやっていかないと疲れてしまいます。メリハリをつけて作っていただければと思います。

■議事(2)「大鳴門橋自転車道」の「管理運営」、「魅力向上」について

(事務局)

【資料2】により説明

(佐光委員)

管理運営について、一番議論が必要だと思います。

繁忙期の渦の道の利用者が多い中を、自転車を押し歩きで行くということについて、自転車道が認知されて多くの利用者がいることが大いに望むところではあるのですが、自転車に携わる者としては心配しております。

e-bike、タンデム、この辺りも幅広く、いろいろなユーザーさんに乗って

いただけたら良いと思いますが、昨今はe-bikeと言っても、自転車屋が販売するe-bikeもあれば、通販とかクラウドファンディングのe-bikeもあります。見た目ではなかなか判断ができないものの、それらの乗り入れを管理することとか、車種を限定する、もしくはその確認などの検討が必要ではないかと思いました。

それから、子供や車椅子の方もいらっしゃると思いますが、速度の制限をどの辺りにするのか、追い越しはしていいものなのか、そういったところも議論の必要があると考えています。

(中西委員)

自転車道の配置を示した図面のピンク色の吹き出しは何を示していますか。

(事務局)

こちらは、万が一、体調不良や怪我をされた方がいらっしゃる場合に、緊急車両を入れることを想定しており、その車両を転回させる場所を3カ所ほど設けております。

(中西委員)

転回所であればすごくいいと思います。ここで自転車を止めて、写真を撮ってもいいということですね。

(事務局)

あまり広くはありませんが、普段は、展望とか休憩といった使い方も可能と考えております。

(中西委員)

渦の道周辺の転回所が渦の発生しやすいところにあるので、すごくいいと思いました。

また、資料で「施設」という言葉と「道路」という言葉が出ていますが、自転車道は「道路」なんですか。それとも「施設」なんですか。

(事務局)

「観光施設」になります。当初は道路としての整備も検討していましたが、渦の道との共用部分があり、24時間、誰もが通行できるわけではないこと、また、大きな理由として、新幹線整備までの暫定施設として位置づけており、道路とすることが難しいこと、料金も徴収する予定でおりますので、道路でなく「観光施設」ということになります。渦の道と同様です。

(中西委員)

それは兵庫県側も同じですか。

(事務局)

兵庫県側も同じです。

(中西委員)

それであれば、すでに予定料金のようなものはあると思いますので、お伺いしたいです。また、その予定料金には保険は含まれているのでしょうか。

あと、皆さんで議論することであると思いますが、転回所があるということは、兵庫県から来た人がここから先は押さないといけないので、引き返して帰る可能性があります。それを考慮した料金設定になっているのでしょうか。要するに渡りきらないとワンウェイにならないのかどうか、往復料金があるのかどうか、途中で引き返して帰った人の料金はいくらになるのかといったことも考えて、使いやすい施設を作らなければ人は来ないと思います。

土曜日、日曜日に淡路島を見に行ってください。自転車がずっと繋がって走っているぐらいサイクリストがいるんです。それらが、繁忙期になると、渦の道と合わせて自転車道にお越しになると思います。だから、渦の道の入口を拡幅しないと、危険な施設にならないかという心配があります。

この前、山中委員と私で、この辺りの問題点を探しにサイクリングをしてきたんですけど、やはり、渦の道の前の道が一方通行になっており、自転車に乗った状態であれば、一周しないと、千畳敷の展望台に入れなない。これは、警察の方と協議していただき、最適な方法をご提案いただきたいと思います。それで、千畳敷に入ってすぐに帰られるのも嫌じゃないですか。やはり県中央に人を呼び込みたいので、ここにビジターセンターが必要ではないかと思ひます。そこにサイクリングガイドが常駐していると、「一緒に県内にサイクリングに行きますか。」といった話ができるんじゃないかと思ひますので。ビジターセンターを起点にして、そこから立て続けにキャッシュポイントがたくさんあるようにしてあげないと、鳴門にも徳島にも入らずに、帰ってしまうという形になってしまうのではないのでしょうか。

鳴門市さんだったり、徳島市さんだったり、それから、Tライン沿いの施設など民間業者にいかに渡していくかということをごここで考える必要があると思ひます。

利用料金が、もし決まっていたら教えていただきたいのと、キャッシュポイントについて考えておりましたら、教えていただきたいと思ひました。

(川上委員)

管理運営について、佐光委員と中西委員のご意見に付け加えまして、県道

から渦の道にアクセスする橋については、現状のままでは、自転車と歩行者が混在してしまいますので、改善してはどうかと考えました。ご説明がありましたとおり、自転車関連の事故、交通事故の発生件数が減少して、事故死者数が減少している傾向にもあり、事故防止のために改善してはどうかと思います。

(近藤委員)

まず一点目が需要予測をされていますが、これの根拠を教えてくださいたいです。あと、サイクリストの皆さんに伺いたいのですが、配置図面の②の65mの区間について、自転車に乗られるのか、そのまま押し歩きで行かれるのかいうところを教えてくださいたいです。

もう一点は中西委員がおっしゃったように、徳島に来ていただいてから、県内周遊につなげたいというところがあり、県内に行きたいという場合に、自転車で行くことができる人とそうでない人がいると思います。自転車を載せてその場所に行くことができるように、市町村等との連携が必要かと思えます。

(島内委員)

先ほど、近藤委員がおっしゃった分離部を押して歩き続けるかということについて、私も気になっております。短距離であること、人が行き交っているところでの乗り降りを考えると、どちらかに統一してしまった方が安全ではないかと思えます。

魅力向上について、デジタルスタンプラリーを実施されており、スペシャルゲストが来る等の特典があることは、魅力があると思います。しかし、参加者に関して、例えば、大学生であれば、長期の休みでないと参加できない場合があります、参加者数の見込みが時期によって変わってくると考えられます。そういった面で、どのように情報発信をしているか。県のSNS等で発信しているにしても、拡散力がなければ、多くの人たちがこの情報を得ることができないのではないかと思います。よって、SNSを使ったデジタルコンテンツを行うにあたっては拡散力も重視した方がいいのではと思います。

(木下委員)

私も需要予測の根拠について、教えてくださいたいです。あわせて、料金設定の検討に関して、渦の道を利用される方と、渦の道を通って歩行者として自転車道を歩かれる方の料金設定をどのようにするのかについても教えてくださいたいです。

(山中委員長)

木下委員は料金はどのくらいだと思いますか。今の渦の道の料金はいくら
でしょうか。

(事務局)

大人が510円です。

(山中委員長)

プラスどのくらいなら使いますか。兵庫県側まで行くなら、どのくらい払
ってもいいですか。

(木下委員)

1000円だと少し高いかなと思います。

(山中委員長)

先ほど、中西委員が話されていたのは、料金をどちら側で取るのかという
話ですね。

(中西委員)

往復の場合、帰るときにまたお金が要るのかというところですか。

(山中委員長)

一度、施設から出てしまったらどうなるのかということですね。往復割引
みたいなことをした方がいいですよ。

(中西委員)

往復利用するなら、絶対した方がいいですね。

(山中委員長)

あとは、管理運営の問題で、繁忙期をどうするのか。それから、自転車の
車種をどこまで認めるのかということ。今後、電動キックボードも出てくる
ので、それが認められるのかという話も出てくると思います。

(児島委員)

地元の自治体であったり、自転車関連業界、観光関連、まちづくりのNP
Oさんといった団体とも意見交換をしていただいて、どのようにして徳島に
来ていただくかといった課題について、充分にご意見を聞いていただきたい
と思います。

(山中委員長)

管理運営に関する問題というのは、現場で話し合いをしながらやっていか
ないと、今、ここで想定しても、なかなか対応が難しいと思います。運営を
行う中でバランスを見ながら、どういう場合には規制しよう、こういう場合

には、どういう自転車を断るみたいな話がだんだん見えてくると思っています。そういった体制を実験しながらやっていかないと、ここで決めても逆に実際に運営する人を縛ってしまうのかなと思いました。安全を確保して、事故を防ぐことは当たり前ですが、このようなことも懸念事項としてあると思います。

あと、自転車道の幅員4mのうち、2.5mが自転車道で、1.5mが歩道となっていますが、歩道の空間が厳しいなと思っています。先ほどの渦の道の利用者55万人が、もし歩行者として渡るとすると、おそらく週末100日で、1日6000人ぐらいの数字になって、自転車が資料の数字でいくと100台ぐらいになります。量的には問題ないですが、一時的に集中すれば厳しいと思います。橋なので勾配があって、中央部が高くて、両側に下がっていると思います。そうすると、自転車速度もかなり気になります。それらを考慮して、どのように整理をしていくかっていうところです。ただ、バリアを入れたらかえって危険ですので、まっさらな空間でいかに上手く整理するのかということを考えないといけません。これでポールやワイヤーを入れたりするとかえって危険です。実験を行う等で検討していただきたいと思っています。

(事務局)

まず、佐光委員からご意見をいただいた、自転車の車種に関してです。これをどう決めるか、実は非常に悩んでいるところです。電動キックボードの話もありました。自転車一つにしても、いろんなメーカーからいろんなタイプのものが出ておまして、幅、長さも様々です。これらをどのように制限するかについては、ご意見をいただきながら検討したいと思っています。

(山中委員長)

日本では、普通自転車という規格があるので、それで縛ってしまうのも有り得ますが、それ以外の自転車をどこまで認めるのかという議論が出てきます。一番はタンDEM自転車ですね。公道走行が解禁されているので、これは当然認めましょうみたいな話になると思います。あと、トレーラー付きの自転車ですね。普通自転車の規格を持つてる自転車は認めることになると思いますので、それ以外の自転車をどこまで認めるかが、軸になると思います。

(事務局)

普通自転車について、実際に施設管理をしている係員が、一目見て判断ができるものなのかということも懸念しています。

(佐光委員)

普通自転車には長さ190cm以内、横幅60cm以内という定義がありますが、その普通自転車で上まで上って行けるのかと考えると、おそらく普通自転車で上まで上れる人は非常に稀であると思います。そういったことを考えると、やはり利用者としてはロードバイクに乗られている方が多いと思います。そのような中でも、外国の方の場合はハンドル幅が広い自転車に乗られている方が多い印象ですので、それを制限するのはあまり良くないと思います。ただ、普通自転車に乗る方の利用が少ないのではないかと懸念があります。

(事務局)

クラウドファンディングで、いろいろなe-bikeが開発されている中で、相当スピードが出るようなものも出てくる場合もあると予想していますが、このような場合に現場でどう判断するのかなど、悩ましい問題があると考えており、今回の会議でご意見を伺っております。引き続き、我々も研究をしていかなければなりませんし、兵庫県とも調整が必要になります。委員の方々から専門的なご意見をいただきながら、検討を進めたいと思います。

利用対象者についても悩ましい問題です。例えば、補助輪付きの自転車に乗ったお子様が、ご両親とともに、ご利用されるということも想定されます。また、利用者によって自転車のスピード差もあります。このような中で、どのように安全な運営をしていくのか、これについては、引き続き、委員の方々にご意見、お知恵をいただきながら、安全第一ということで検討を行いたいと考えています。

(山中委員長)

似たような空間はあるので、状況を確認していけばいいと思います。

道路交通法の規定に準じて決めないと仕方がないと考えますが、道路のように警察が取り締まってくれるわけではないので、そこが一番の課題と考えられます。

(事務局)

料金設定について、先ほど木下委員から1000円は高いというご意見もありましたが、この料金につきましては、やはり人が増えれば増えるほど、そのオペレーションも含めて、特に繁忙期では安全面での問題が出てくると考えています。管理運営の観点から、利用料金の最初の考え方としては、安全で快適に運営ができて、施設周辺も含めて円滑な運営ができる、適切な利

用者数となるように、料金設定を考えていきたいと思っています。具体的な金額を決めているわけではございません。また、利用料金については、これから兵庫県と調整が必要になると考えております。

それから、ビジター施設のお話もいただきました。我々の大鳴門橋自転車道につきましても、多くのサイクリストの利用を見込んでいます。お越しになったサイクリストの方に気軽にお立ち寄りいただき、休憩やメンテナンスができる、観光情報も得られる、こういったことが可能な施設は魅力向上の観点からも非常に重要なものと考えております。これについては、周辺の民間施設との連携が重要になってくると思います。渦の道の中にビジター施設を設けることは、先ほど動画を見ていただきましたが、スペースがなく、難しいと考えておまして、少し離れたところになります。大鳴門橋架橋記念館エディがありますので、例えば、エディの誘客コンテンツとしての利活用等、ご意見をいただきましたので、検討をしていきたいと考えております。

次に、需要予測の推計方法ですが、webアンケート調査を基に推計しております。具体的には、日帰り圏内の人口が、人口の9割を占める周辺の7府県を対象にwebアンケート調査を行いました。その中で「絶対利用したい」との意向を回答した方のパーセンテージをベースに、利用頻度、利用交通手段、雨天時の利用意向、強風時による通行止めの影響、これらを加味しまして、利用率を算定した上で、15歳以上65歳未満の人口に乗じて、算出しております。それから、7府県以外の方も来られると考えられますので、それに関しましては、兵庫県において淡路島一周「アワイチ」でアンケート実施されておまして、その中のどこから来ましたかという質問から、7府県以外の利用者の割合が出てきます。その割合を拡大係数として乗じて、算出しております。さらに20年ぐらいの人口推計を想定して、現在、人口が右肩に下がってきてますので、その人口の減少率を加味した上で、最終的に推計しています。以上により、65から75万人とさせていただいております。我々としては「絶対利用したい」との意向の方のみの推計であるため、少なめの推計と考えております。

また、川上委員から渦の道へのアプローチ橋について、拡幅等を行わないと事故が懸念されるのではとのご意見をいただきました。こちらにつきましても、改善の検討を行っているところであり、安全性、利便性の確保に向けて検討を続けていく必要があると考えております。

中央部の4mところの安全面についてもご意見をいただきました。これに

については、緊急車両を入れられるようにする必要がありますので、自転車と歩行者を物理的に分けるのは難しいと考えております。よって、基本的には路面標示での対応を考えています。加えて、施設でのルールをどう作っていくかということになるかと思っておりますので、皆様のご意見をいただきながら、しっかりと検討していきたいと考えております。

次につながるサイクルツーリズムが必要ということで、近藤委員からご意見をいただいておりますが、鳴門から県内へサイクルツーリズムを続けていくということは我々も非常に大事なことと考えております。我々も交流人口の拡大という面で、県内を周遊していただきたいと考えており、まず、大切なのは、島内委員がおっしゃった情報発信です。徳島県内においてはいろいろなサイクリングルートを設定しております。高規格道路課が担当するＴライン以外にもですね、スポーツ振興課の方で、鳴門で言えば、鳴門ウチノ海潮風コース、鳴門海峡渦潮コースといったコースを設定していますので、まずはこのことをしっかりと情報発信していく。あとは、初心者でなかなか現場まで自転車で行くのが難しいということになれば、例えば、「サイクル・キャビン」を活用したツアーの造成、それから公共交通の連携、これらが必要になると思っています。こちらについては、民間の事業者と連携して、検討を行うことが重要と考えておりますので、委員の皆様にご提案等をいただきながら、検討を進めていきたいと考えています。

児島委員からご提案がありました地元関係者との意見交換の機会についてでございますが、これからこの大鳴門橋自転車道を活用して、観光振興、交流促進に繋げていくには周辺施設の連携が必要なことはもとより、各種のイベントの実施が魅力向上に向けた取組においては、大変重要であると考えております。そのためには、地元の鳴門市さんをはじめ、商工会議所でありませとか、地元関係者との連携は必要であると我々も認識しておりますので、意見交換の機会につきましても、しっかりと検討していきたいと考えています。

(山中委員長)

自転車道設置まで時間がかかるのであれば、VR等を活用して、自転車道を走ったときの風景を体感できるコンテンツを、ドローンとかを飛ばして作れないかなと考えています。このような方法で、今後PRしていくことも可能性があると思っています。DXでもありますからね。

それから、繁忙期の話について、皆さんが懸念されるのはわかりますけれ

ども、押し歩きと歩行者の関係で事故ということはまず有り得ません。それから押し歩くことについて、そんなに嫌がられません。ただ、おっしゃられるように非常に混雑していると、詰まってしまって、渋滞を起こしてしまう。その場合は、入場コントロールのようなものが重要かもしれません。場合によっては、自転車が入れer時間をコントロールして、ガイドをつけて、入場していただき、またしばらく自転車は入れませんという運用も有り得ると思います。あるいは、行って帰ってくるまでガイドがついて、スピードコントロールしながら、通行するといったことも考えられます。ガイドがマナーリーダーになるイメージですね。このような工夫が必要だと思います。そうすることによって、多少お金が高くても、ガイドについて行けば非常に面白いといったことが出てくる。そういったおもてなしのイメージでやった方がいいと思います。道路の規制みたいな議論をしてしまうと、変な話になってしまうということです。ただ、この歩行者自転車道というタイプは、本気になって走られると自転車を歩行者が怖がるので、気にした方がよいと感じます。

それからあまり話は出ませんでした。レンタサイクルスポットが重要になってくると思います。どこで貸すかどんな自転車を貸すのか、どんなバリエーションでやっていくのか、これもぜひ地元と相談していただいて、いい場所とかを場合によっては公的に支援してあげて、その場所を貸してあげる等が考えられます。レンタサイクルのポイントをどこに作るか、誰が運営するかが重要と思うので、是非検討していただければと思います。

先ほど、近藤委員から質問がありました65m区間の押し歩きについてはどうでしょうか。長さ65mを乗るのかどうかという話ですね。45m押し歩きをして、その後は、2.5m幅員の自転車道65m走って、また40m歩く。そういうことですね。押し歩きの限界として、50mなら押し歩いても良いという実験結果もあります。

(中西委員)

私は65m区間は乗ると思います。

(山中委員長)

観光地ですので、焦ってなければ、歩いてる人もいると思います。

(中西委員)

自転車道に来られる人ってクリートを履いている人が多いと思いますので、そういう人は可能な限り乗ろうとしたいと思います。

(山中委員長)

クリートのカバーをつけていてもカツカツするのが嫌だったりしますからね。

(中西委員)

私だったら乗ります。ただ、降りる時と乗る時は渋滞が起こりますね。

(中西委員)

ご提案がありまして、山中委員と近藤委員のご意見を聞いてて、スタート地点が大事だと思いました。なので、自転車道に行くためのスタートをどこと考えるか。徳島の地元利用の人たちがどこからスタートするのかということですね。鳴門公園の下のT字路で自転車が右に曲がれないことであったり、そこから鳴門公園まで登っていく距離が長いなどの問題があります。なので、スタート地点をどこにするかというのと、レンタサイクルをどこで貸すのか。エディで貸した場合に現状であれば、半周しないと自転車道に着かないといった問題が出てきます。

もう一つは、お越しになった人にガイドツーリングを企画してあげることです。ウチノ海で釣りができるガイドツーリングであるとか、思う存分走りたい人向けの阿讃山脈を縫うように走って戻ってくるガイドツーリングだったり、わかめのしゃぶしゃぶを食べられるガイドツーリング等を企画すれば、鳴門には必ず滞在してもらえるので、あとはそこからどうやって泊まってもらうかということだと思います。「淡路島&徳島とくたく周遊ガイド」のようなクーポンも有効だと思います。あと、オープン記念のキャンペーンで何か企画された方が良くないかと思っていて、オープン時に何か大きなキャンペーンをするか、今回のデジタルツーリングみたいな感じで、期間を長く設定したキャンペーンをするのかということがあるかと思っています。

思いつきですが、マラソンもできるなと思いました。鳴門と淡路を行って来て帰ってくるマラソンも面白いのではないのでしょうか。歩行者が通れるので、貸切にしてしまっても実施する。鳴門からのスタートがいいですね。それで淡路に行って戻ってくると、なるちゆるうどんを食べられるとか、そういうキャンペーンやイベントもいいと思います。自転車ではなかなか難しいと思うんですね。複数台が通れないので。計算するとこれ橋の上で900台しかいられないので。1000人規模のイベントだったら、大鳴門橋で渋滞していますみたいな感じになるんだったら、ランのほうがいいかなと思いました。自転車もランも、そういうイベントをこれから私たちが企画していく

と、普及に役立つと思いました。

やはり、ガイドとキャッシュポイントとビジターセンターといったことを、これから皆さんで議論していけばいいと思いました。

(山中委員長)

皆さんから前向きなご意見をいただきました。懸念事項はたくさんありますが、おそらくこれは是非作ってくれる、皆さんも絶対作れると思って、議論してます。意見が出た課題は克服しながら、進めて行こうということで、問題があるからやめようという話では全然ないと思っていますので、検討をお願いしたいと思います。設計はこれからですかね。少し専用空間が形になってますが、もう一つ、方向制御というのが重要で、うまく分けられれば、こっち向きの空間とむこう向きの空間とに分けていた方が、実は使いやすいのかもしれませんが。その辺りを場所によって考えていただけたらいいかもしれません。

(以 上)