

令和4年度 第1回大鳴門橋自転車道検討部会

日時：令和5年1月31日（火）15:00～

場所：大鳴門橋架橋記念館エディ

1階会議室

～ 議 事 概 要 ～

■議事(1)「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1】により説明

(中西委員)

今回拝見して一番難しいと思ったのが、エントランス部分と思います。アプローチ部分の幅員2mは、絶対的に狭いと思います。あと、渦の道の入り口の自動ドアは、完全に対向できないので、もう1箇所、別の所に入り口を設けるとか、この入り口部分を大きくすることが必要と思います。裏にトイレがあったので、既存の入り口をどうこうするというのは難しいと感じました。大規模な改修工事が必要になってくるので、早急に決めていただきたいと思います。あと、アプローチ部分には点字ブロックがあるんですが、施設内には点字ブロックがないのはなぜでしょうか。

(原委員)

今は明確に回答できませんが、ある程度、入り口までお越しいただきましたら、視覚障がい者の方など私共でご案内させていただくことができますが、お客様自身が自立して、お一人でもきちんと窓口に誘導できるためには、点字ブロックが必要な所があると改めて認識しています。

(中西委員)

点字ブロックは、施設では非常に必要なものですが、私共、自転車に乗っている立場からすると滑ります。自転車からすれば、無い方がいいですが、今後設置していくことになるのでしょうか。

(原委員)

共同のスペースになる部分では、それぞれの導線の中で、どういう形で点字ブロックを設置していくにしても、自転車とのすみ分けが課題と思います。

(中西委員)

視覚障がい者の方が自立して歩かれていると、私たちもすごく配慮しなくてはいけないので、点字ブロックがあることによって、視覚障がい者の方もいらっしゃるということが私たちも認識できると思います。

(山中部会長)

プラスチック製の点字ブロックは、濡れると滑りやすいですね。ブロック製のもの、まだ滑りにくいですけど。

(中西委員)

このアプローチにしても、渦の道の供用区間にしても、ここに来るのは、クリートが付いているシューズをペダルに入れるタイプの自転車がほとんどだと思います。下り坂の場合、非常に滑ると思います。アプローチに手を加えるのであれば、もう少し滑らない構造にさせていただきたいと思いました。しっかり対策をやっておかないと、ケガ人が出てからでは遅いと思います。

あと、景観がイマイチだと思います。見える海だったり、淡路島だったり、鳴門だったり、渦だったりというのは、期待していたほど見えないと思います。自転車道ができるところが中央部分なので、余計見えないんですね。どうやって見るのがいいのかと考えると、やはり、転回所になると思います。せっかく降りるので、降りた楽しみを転回所で作るとか、この渦の道を観光施設として降りたいと思わせるような仕掛けが必要と思いました。

その仕掛けとして橋を見て思ったんですが、昔、京都のホテルで務めていました、外国人のお客様は、すごく伏見稲荷が大好きなんですね。鳥居が並んでいると、異空間に居る感じがするんですね。大鳴門橋は斜めのトラスが140本ぐらいあったと思うんですが、それとよく似た感じですか。それに管理番号がついてまして、私たちが行った所は、ちょうど100番の所だったんですが、140本の斜めのトラスがお稲荷さんに来た感じで、すごいトリップ感がありました。

あと、管理番号にネーミングライツができないのかなと思いました。買った人は必ずそこに行くと思いますし、行ったらそこで写真を撮ると思います。今、皆さん、T i k T o kであったり、インスタグラムであったり、この施設を発信してくれるところを作ってあげて、映える場所を私たちが誘導できるように作ってあげたらいいのではないかと思います。

施設として景観がイマイチの分、橋の構造をもっと橋好きな人に見てもらえるように。橋の上の道路を車で通る人は、橋の構造部分は見えないですから。橋の下を自転車で رفتたり、歩いて入った時に、びっくりするような仕掛けがあると、より魅力が上がるのではないのでしょうか。

情報提供の中でキックボードの話が出たんですが、施設としてはノーだと思います。自転車より遅くて、歩くより速い乗り物の場合、道路では無いので、施設の中でのコントロールが難しいと思います。管理するシステムを私たちが考えて、施設の方の責任でコントロールするようになるので、分かりやすく「ノー」という方がいいと思いました。

鳴門や板野の皆さんを入れて、せっかく部会が出来たんで、アワイチの一部にはしたくないです。アワイチの場合、ほっといても10万人ぐらいが、自転車で毎年周っている状況です。この自転車道がアワイチの一部になってしまうと、真ん中まで来て帰るとか、転回所で帰ってしまうことになりかねない。鳴門に来ていただくという魅力は、やはり県の利用促進協議会で考えるより、地元の方に聞いていただく方が良いと思ったから、この部会が出来たんだと私は思っています。

例えば、エディとのセット券みたいなものがあるので、セット券で芋掘りができるとか、釣りができるとか、大塚美術館で絵が描けるとか、そういう楽しいセットを作れたらいいと思います。これから、4、5年かかるとのことなので、徐々に前に進めていけたらいいと思います。体に例えれば、今作ろうとしているのは、大きな血管になると思っていて、やはり、そこから毛細血管をいかに作って、循環型ビジネスを作っていくということが大事だと思うので、その毛細血管を一本一本つなげて行きたいと思いました。

(藤岡委員)

今回、初めて参加させていただきました。中西理事長から専門的なお話を詳しくいただいたところですが、私からは対極的なお話をさせていただきます。

キックボードの話がありましたが、モビリティについてです。モビリティは移動体のことを言っておりますけど、ハッキリ言って、車もオートバイも自転車も、戦後最大の変革の時期になっています。携帯電話が、携帯電話と言われなくなり、スマートフォンというような感じで、自転車も5年も経てば、何だか分からないような自転車も出てくると思うんですね。電動キックボードと言っても、2、3年も前から自転車なのか分からないような電動バイクが既に出ています。今から5年も経てば、おそらく昔の10年とか15年ぐらいのスピードで進んでいると思います。

観光協議会の森下会長もおられますけど、観光の視点で考えることも必要と思いますが、淡路からの経済波及効果を考えるのであれば、向こう側から生活道の一つとして来てもらうということも考えないといけないと思います。

当然、自転車で来ればいいのですが、自転車みたいな電動モビリティ、マイクロモビリティというものも、これから出てくると思います。そういった場合にどうするのかということも考えないといけない。

私たちは、2年程前から鳴門の方で検討部会を独自で行っており、その時も経済波及効果を考えるのであれば、淡路から来てもらう方が増えないことには、交流人口の促進は考えられないなと思っておりまして、今の状態では、やはり、サイクリストであれば、出て行く方が多いと思うんですね。

これから時間をかけて、やっていくのであれば、そういったことも出来るか

と思います。5年先で、圧倒的に向こう側の方が多いのであれば、中々、こちらも力が入らないと思います。だから、そういうことも考えて、中西委員がおっしゃったように、私も自転車屋なので、サイクリストにたくさん来てもらうということも必要になりますが、これは地域のため、県のため、そういう広い目線で考えると、やはり大局的なことも考えないといけないと思います。

5年先となれば、自転車もバイクと見分けがつかないような電動モビリティは出来ると思います。その場合、どのようにするのか。

今、私は自転車をやっていますけど、バイクもやっています。それから、他に先駆けて電動モビリティもやっています。今、観光業者のアオアヲナルトリゾートさんとか、モアナコーストさんとかが目をつけているのが、電動モビリティです。外国の人はレンタルバイクをやっているのだから分かるのですが、今、中国やベトナムの方は、外国のお客さんで一番多いと思うんですけど、ジュネーブ条約により国際免許が発行できないので、オートバイは乗れません。

電動自転車は、今年の7月に自転車扱いとなれば、乗れることになります。そういうことも想定して、経済波及効果や交流人口のこと、国際的なことを考えなければいけないと思います。

(山中部会長)

インバウンド対応と電動モビリティの話は難しい部分で、特定小型原付が今年の4月にオープンになって、それがどういう形で広がっていくのかを見据えながら考えていかなければいけない。特定小型原付というのは、キックボードだけではないんです。どんな製品が出てくるかはこれからです。

自転車及び歩行者専用道路という規定がありまして、自転車がある程度のスピードを出しても構いません、ただし、歩行者と共存してくださいというもので、サイクリングロードというものは、その中に入れる規定になっており、今、あちらこちらで作られている。自転車道と皆さんが呼んでいるものは、大抵がそれに当たります。

日本に自転車専用道路は、ほとんど無く、歩行者が入っている形になっています。このルールが基本になるんだろうと私は理解しています。道路交通法で行う場合と道路管理者が行う場合とありますが、今回は施設であるので、両方とも関係はなく施設として整理していくことになるのかなと思います。ルール的には、自転車歩行者専用道路という規定を準拠していくというのが、やりやすい考え方で、皆さんに分かりやすいですよ。あまり特殊なルールを作れば作るほど大混乱します。電動キックボードは、そのルールでいくと入れる可能性があるのですが、どの程度悪影響を及ぼすかというところを見ていかないと仕方がない。速度は20km/hなので、ロードの人にとっては遅い乗り物で、ママチャリであれば似たようなものですね。大鳴門橋自転車道を30、40km/hで走るか

という話ですが、構造から言えば、あまり40km/hで走ってほしくはない構造なんです。どうしてもロードの方は、30km/hは出てしまいます。特に下り坂は速度が出てしまうので、その速度と制御が結構悩ましい話になるんだろうと思います。サイクリングロードを40km/hで走ると、いろんな所でバイクとジョガーの人との接触事故が起きて問題となり、速度制限がかかったりする場合があります。今、渦の道の中の議論の方が関心度が高いですが、実は、そっちの方が起きた時の事故としては問題が大きくなる可能性があるので、注意する必要があると思います。歩行者は右側通行、自転車は真ん中を左側通行するというパターンが道路交通法上の規定であるので、それで準備されてきたということになりますね。

(中西委員)

転回所は、どのように入っていくようになるのでしょうか。

(山中部会長)

転回所での線引きは、無しになると思います。

(中西委員)

歩行者に注意して、通ることになる。

(山中部会長)

多分、線引きはしない形になると思いますので、歩行者の部分が広がって、自転車は歩行者部分に入ってはいけないということにはならないので、降りて入れればいいと思います。

多摩サイクルの府中エリアもそのような形になっていて、ジョガーの人たちが前から来る自転車が分かりやすいということで、この方法がやりやすいという意見もあります。ただし、自転車と歩行者4人程度が一気に擦れ違うとなると、大変厳しい状況になります。むしろ元々の案の方がいいという方もいます。カップルや子供連れであれば、多分、横に並んで歩かれると思いますが、その時に自転車と歩行者のどちらかがどうしても避けざるを得なくなります。カップル同士が擦れ違うところに自転車がやって来る時に、どういう形になるのか。前から来る場合は発見しやすいだろうし、後から抜かれるという方法は避けた方がいいということですが、果たして、その通り人が歩いてくれるかどうか。

(中西委員)

幅員(標準部)4mは、どのような配分ですか。

(山中部会長)

それぞれ、1mずつ(自転車と歩行者)ですね。

(中西委員)

自転車は、1mずつで真ん中を走行することになる。

(山中部会長)

この場合であれば、横に寄れるので、歩行者さえいなければ、擦れ違いは、ほとんど問題は無いと思います。この部分にひしめくように歩行者と自転車が
いるという状況はあまり想像はしていませんが、それは避けた方がいいと思います。

(事務局)

お盆や正月など、そういう状況であれば、先ほど言うておりました、入場コントロールをするようになるのかと思います。

配分の幅ですが、線を引かないというアイデアもあると思っております、例えば、センターだけ引いて、あとは自転車と歩行者の矢印だけにすれば、柔軟に通行していただけたらと考えています。

(山中部会長)

その時に先程言ったように、後ろから来る場合は気が付きにくいですね。こういう形で、ほっておくと歩行者も左側通行をすることになります。

(事務局)

この部分は、これからいろいろとご意見をいただきながら、兵庫県のご意見も聞いた上で、最終の計画は検討していかないといけないと思っております。

(山中部会長)

事故が起きた時は、この部分の問題が特に大きいと思います。渦の道の中は、押し歩きしてくれれば、問題はそんなに起きないと思います。歩道の状態で実際に観測しましたが、1時間に2、3千人来てもなんとかなっています。

自転車と歩行者が混在している状態で、2mの歩道という場所が東京にあります。自転車が走っていると不快感はあります。

降りて押し歩きしてくれれば、ほとんど問題は無いと思いますので、そのような問題が起きないようにきちんと検討していく必要があります。

群衆の量のコントロールは重要となりますが、混在自体について大きな問題は起きないと思います。最低でも2mは必要で、先程の1.5mでは厳しいと思います。

(中西委員)

②の270m区間(青波線)は、①の区間と同じ幅になるのでしょうか。

(山中部会長)

その部分は、歩行者は通りません。

(中西委員)

この270mの区間は、自転車だけになるのですか。

(事務局)

自転車のみです。歩行者は、渦の道を通行していただくこととなります。

(中西委員)

渦の道の展望室に入ってしまうと、歩行者は渦の道の動線を行くということですね。

(事務局)

展望室の部分は、押し歩きや通行方向など今後、通行のルールを議論していく必要があると考えています。

自転車で来られた方も、この展望室で景色を見ていただくということで、自転車をお持ちになって、室内をご覧になられると混雑すると思います。転回所でも自転車を置くことができますが、65mの区間も駐輪場のような形での利用を検討すれば、サイクリストの方も自転車を置いて、ゆっくり展望していただけたと思います。擦れ違いの空間を確保した上で、おそらく30台程度は縦列で置くことができると思います。

(山中部会長)

この部分(分離部)も幅2mですか。

(事務局)

分離部の幅は、2.5mです。

(中西委員)

縦型の駐輪場も考えられるのではないですか。

(山中部会長)

それは、縦列を考えての壁に掛けるみたいなイメージのものです。フックで壁に掛けて置くみたいなタイプなので、それであれば、2m置きがいいですね。斜め駐車でも可能かもしれません。

(事務局)

斜めに駐車したとしても、1m程度の通路が確保でき、譲り合いながら通っていただくことは可能だと思います。今日、川上委員がお持ちいただいたロードの方は、スタンドが無いですね。

(中西委員)

おそらく来られる人は、ほとんどスタンド無しですよ。

(事務局)

そうなると、壁に掛けることにして、保安上の関係からでも、ロック(鍵)がかけられるようになります。

(藤岡委員)

入場させる自転車の種類によって変わってきますが、スタンドが付いているものもあると思います。自転車愛好家の人だけしか入れないのであれば、その方法になると思いますが、その方法だけでは、もったいない気がします。

(事務局)

そうですね。ママチャリとかも含めて、いろいろな自転車が入れるような形にしたいと思います。

(藤岡委員)

それがいいと思います。

(佐光委員)

今日、現地も歩いて、いろいろとお話を聞かせていただきながら思ったのは、国立公園の中を自転車で走れるということです。特に渦潮の上を自転車に乗りながら行けるという、このこと自体が非常に世界的にも珍しい行為だと思います。種類とか普通自転車に限定するとか、そういった話も大切なんですが、まずは歩行者との共存が出来る幅とか、後は中西委員が言われておりました、撮影ポイントまで歩いてもらう努力をするということも重要と思いました。

当然、②の自転車だけの部分は、自転車は走っても良いと思うのですが、そこに撮影ポイントがあるとなると、この部分をどうやって歩かせるか、楽しませるかということに注力するのも必要ではないかと思いました。

キックボードに関しては、やはり、時代の流れは非常に早まっていますので、今から5年後どうなっているかということは、本当に分からないと思います。だからこそ、幅などの基本構造的な部分をしっかりと議論して、ソフト面は、直前でもいいのかなと思います。

後は、アップデートでいいのではないかという気持ちもしました。やはり、いろんな方に来ていただきたいなと思います。外国から自転車を持ち込まれる方は、ほぼいないと思いますが、インバウンドも含めると、この自転車の60cm幅という部分について基準から外された方がいいと思いました。

(山中部会長)

75cmの自転車がある可能性もあるということですね。

(佐光委員)

そうです。

(山中部会長)

チャイルドトレーラーみたいなものもありますので、それを認めるかどうかというところですね。タンデムもありますね。

(中西委員)

タンデムを入れないと、視覚障がい者は入れないと思いますね。

(山中部会長)

タンデムは入ってもいいと思います。

(安宅委員)

淡路側から歩いて鳴門側まで来られないのですか。

(事務局)

来れます。逆に鳴門側からも淡路側まで歩いて行けます。歩行者と自転車の両方で行き来できます。

(中西委員)

前回の会議でも、その議論がありました。これは道路ではありません。観光施設であるので、来た人は帰らないといけません。だから、淡路から歩いて鳴門に来て帰る人と、自転車で来て自転車で帰る人と、どちらが多いのかと考えた時に、個人的には、自転車がが多いのではなかろうかと思っています。

自転車で来た時に、大鳴門橋をUターンするだけではなくて、そこから鳴門、徳島、阿南、小松島へと、毛細血管のように広げていけたらと思っています。そのためには、エディがサイクルステーションやビジターセンターという形で機能することが大事であると思います。

車で来て車で帰るのではなく自転車で来るので、今までのお客様と違う形になります。何かワンステップを踏ませるだけで、宿泊することになると思うので、宿泊してもらうためにも、UZUPARKですとか、このエディが、ビジターセンターとして、観光客やサイクリストをうまく振り分けられるような機能が必要ではないかと思いました。

キックボードについては、今日も現地を見て、幅が広がらないというのは、よく分かりました。これ以上、広げることは無理だと分かったので、後は、どういう形で、きちんとモラルを持って管理が出来るかというところに尽きるのではないかと思いました。

(山中部会長)

キックボードは、6km/hで走りますね。

(中西委員)

先程の通行区分でいうと、歩行者の方になりますね。

(事務局)

電動車いすみたいなタイプも、6km/hですね。

(山中部会長)

道路交通法のルールからすると、そういう話になるので、これを認めるかどうか。

(藤岡委員)

今、持ってきていますが、電動キックボードは、自転車かどうか分からないですよ。こういったものが、今後たくさん出てくると思います。その場合にどうするのか考えておくべきかと思っています。

(山中部会長)

電動キックボードも、人が乗ってるものであれば、それなりの速度になります

す。歩行者がたくさんいれば、逆に走れないので、不快を感じるかもしれないですが、大きな問題は起きないと思います。

(藤岡委員)

来た時に皆さん考えると思います。まずは来てもらうことが大事です。

(森下委員)

今日、皆さんと一緒に渦の道と大鳴門橋の桁下を歩いて、自転車のプロの方の話をお伺いして勉強になりました。

自転車がお好きで、特にロードバイクを持って来られる方というのは、本格的な自転車の知識があつて、行った所のない場所を走ってみたいという気持ちがあると思いますが、いつもお客様をお迎えしているような立場の者からすると、やはり、これが観光施設であるという前提があるのであれば、どんな人でも気軽に楽しく行ってみたいというような施設の方がありがたいと思います。希望ですが、鳴門公園という国立公園の中で、お商売させていただいている私たちからすれば、これから持続可能な観光地経営ということがうたわれており、大鳴門橋ができてからも長年、人の流れが変わってきて、施設も古くなったり、淡路と比べられたりして、こうすればいいのではと意見をいただいたりしますが、大衆的なところからでないといけないお客さんが多くいらっしゃいます。

すごく先進的な自転車道というところもありつつ、どこか大衆的なところを残した方がいいのではないかと思います。

これまでの検討状況の中に、法的規制などの記載がありますが、公園の中にはこういった法規制があり、鳴門公園のこの場所は文化財保護法の名勝「鳴門」になっていて、環境省の自然公園法だけではなく、いろいろな規制がある場所となっています。

山中部会長もおっしゃっていましたが、橋から自転車で降りてきたら、どのように鳴門公園の中を移動するのがよいのかを考えた時に、着地点までの自転車の流れとか、法規制といった部分を行政の方にきちんと作っていただいて、そして大衆的なところと、プロ目線での施設運営ということと一緒に考えていけたら、すごく楽しい自転車道ができるのではと思っています。

中西委員から、景色があまりよくないとおっしゃっていましたが、本当にその通りと思いました。展望室がありますが、実は渦潮が一番見える場所は季節によって変わります。潮の関係で変わってきますが、④の展望室が一番見えるかということ、そうではないことが多いです。図面でいいますと、転回所の一番右側や真ん中ぐらいに、よく見える時もあるんですね。今日は、ここが見えますよみたいな形で、お客様を楽しませるアイディアというのを私たちがしているようなところから知見をいかして、毎日違う景色が楽しめるような施設がで

きればいいのかなと思います。

(山中部会長)

渦のベストビューポイントみたいなところを細かく示すということですね。

(中西委員)

転回所のところがよく渦が巻くと私も聞いていましたが、下は見えないとのことでありました。

(森下委員)

本当は、下が透明のものが良くて、従来の材質であれば滑ると思うのですが、何か新しい素材の滑らない透明のもので考えていただけたらと思いました。

(山中部会長)

4mの場所に立ち止まっても構わないぐらいの議論でいいと思います。

(中西委員)

転回所は、7mですよ。

(山中部会長)

ベストポイントで立ち止まる人が出てくる可能性は高いですが、それは何とか皆さんで譲り合いをしてもらえばいいと思います。その中をロードで走る人はいないと思います。

(森下委員)

是非、お願いします。

(山中部会長)

私たちのサイクルツーリズムのいろいろな部会の中でも、ターゲットにすべき人たちは、もちろんサイクルジャージを着てくるロードの人みたいなイメージが皆さんあるのかもしれませんが、海外からすると、家族連れや小学生の子供を連れているような方にとっては、子どもたちが楽しめる場所にしたい方がいいと思っています。そうすることによって、皆さんが行きたいと思えますよね。海外の人たちもそういう所に行きたがっていたという話もありますから、それをベースに考えて、やはり子供が安心して走れないといけないという感覚で作っていくと、人が集まってくると言われています。その点は頭に置いていただいて、必ずしも、屈強な男性がジャージを着てやってきて、その団体が来るのではないという感じで考えていただければと思います。

(森下委員)

今、お遍路のお客さん、外国人のお客さんはお子様連れが多いですね。自転車に乗ってらっしゃる方も多いです。

(中西委員)

大塚国際美術館の少し先のT字路になっているところで、右に曲がって鳴門公園に上がって来ることになるのですが、その信号では、自転車が右に曲が

れなくなっています。自転車では右に曲がれないので、一回左折して、大塚国際美術館の第1駐車場前の横断歩道を渡って、右側に行って上がってくるとい
う道順になります。

T字路の交差点に降りてくる人は、そのまま左に曲がって、大毛海岸の方に行けるのですが、徳島側から来る場合は右に曲がることができません。

車専用の信号になっていて、左折レーンもあるため、なおさら難しいと思いますが、例えば、自転車用の信号を設置するなど、自転車も右に曲がれるように検討していただきたいと思います。

(山中部会長)

いろんな方法はあると思いますが、車や自転車の交通量などを考慮して考える必要があると思います。

(中西委員)

今は、自転車の方は、ほとんどいない状況ですが。

(山中部会長)

ほかの場所でも、ナショナルサイクルルートをやろうとしているところは、そういう部分も必ず直そうとしています。車道を走ってもきちんと行けるように、しかも、家族連れが渡れるようにするというのをベースに議論していけば、いろいろな方法は出てくると思います。

(中西委員)

鳴門公園の一方通行も一つの問題だと思います。自転車で降りて来ると、いきなり左にしか行けなくなっていて、千畳敷に行こうとすると、ぐるっと一周しないといけない。

目的地が見えているのに行けないのでは、降りて押し出す人が出てくると思うので、ぐるっと回ると楽しいことがあるような仕掛けをお願いしたい。

(山中部会長)

軽車両除くということ認めるなどのルールがありますが、それができるかどうか。

(中西委員)

多分、すごく危ないと思います。

(山中部会長)

そうですね。見通しが悪いので、厳しいかもしれませんね。

(佐光委員)

クリートを痛めたり、クリートで滑ったり、これはサイクリストにとっては危険な部分だと思いますが、タイル上をクリートで歩いた時のタイルの耐久性はどうなのでしょう。通常の靴で歩くよりも、おそらく壊れる可能性は高まると思います。

(山中部会長)

メタル製のものもあります。ソフトな素材で、そういう所だけカバーリングする方法もありますね。

(佐光委員)

自転車を置いて、遊歩道を歩いていただくことは、全然いいと思いますが、やはり、その部分のタイルの耐久性は落ちると思います。

(山中部会長)

タイルが滑るという話もありますね。

(事務局)

まだ設計は出来ておりませんが、例えば、ある程度の幅をゴムのような柔らかい素材で敷くという方法は可能かもしれません。ただ、展望室でその部分だけを歩いても面白くないと思います。

展望室全面にゴムが貼れるかということ、それは中々難しいところがあるので、運用の部分も含めて検討をする必要があると思います。

(中西委員)

ハワイでサイクリングする時は、ビーチサンダルを持ち歩いているので、そういう形で運用すればよいのではないのでしょうか。

(事務局)

クリートが付いた靴を脱ぐのは、大変なのではないでしょうか。

(川上委員)

大変ではないです。

(事務局)

中西委員がおっしゃったように、例えば、スリッパを置いておいて、展望室内を見る時には履き替えていただくとか、クリートカバーを持参していただくことも、一つのアイデアと思いますが、常備していないということもお聞きしたこともあります。一つのサービスとして、展望室だけスリッパを置いてあげて、履き替えていただくなどの方法もあるとは思いますが。

ハード、ソフト両面での対応が必要であると考えています。専門の方からいろいろなアイデアをいただいて、検討していきたいと思っております。

(古宅委員)

本日の資料にも添付いただいておりますが、我々も自転車デジタルスタンプラリーを2年、3年とやらせていただいている中で、まずは、道路の整備をしてほしいという声が圧倒的に多くありました。

今日は、橋のことかもしれませんが、我々JCI（青年会議所）としては、橋の分野のプロではないので、プロの人たちの意見をメインに聞いていただいたらいいと思っておりますが、淡路から人が来た時にどうやって鳴門に残って

いただく、経済効果を出す魅力を発信できるかというところが、我々団体のメインであります。自転車道が開通するのが5年後であれば、今からでも考えていかないと遅いと思いました。

我々JCIとしても、淡路JCIと東かがわJCI、ASAの枠組みの中で、今年4月に合同例会というのを初めて私の方から発信させていただいて、出来る方向で現在構築中ではありますが、このチャンスをいかにつかむのかということをもっと、街全体、県全体で取り上げていかなければいけないと思っております。

正直、観光地域として鳴門は魅力があるんですけど、それ以上に淡路の方はすごく魅力のある場所がいっぱいあるんですね。インスタなどで見ていただいたら、結構、淡路がメインで上がっていたりしています。

私は鳴門出身なので、渦潮は鳴門のものと思っておりましたが、淡路のものという人も当然いらっしゃる中で、どうやって我々の地域を盛り上げていくかという検討を今からでもやっていかないと絶対遅いと思いました。

我々としても、商工会青年部等とも打ち合わせしながら、いろいろやらせていただいている中で、皆さんにいろいろな意見をいただきながら、事業等に反映できたらと思っております。県全体で230人規模の会員がおりまして、地域の魅力に関して何か一つでも出来ることもあろうかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(山中部会長)

自転車道があつて、それにつながる他の道路もありますね。

(古宅委員)

以前、県に提言書等を出させてもらって、鳴門スカイラインの一部は確かに道路を直していただけたと思いますが、しまなみ海道と比べてなのかもしれないですけど、アンケート結果では、道路が悪いという意見が多かったです。

(山中部会長)

鳴門市が自転車活用推進計画の中でネットワーク計画を作られていて、ルートは決まっているので、それに基づいて整備が行われていくと思います。

それから、こういったルートはナショナルサイクリングルートの基準に従って整備をしていただければ、淡路島がおそらくその基準で整備していますので、それとつながる形になると思います。その辺りは、体制を組んでやっていただくことが重要と思っています。

(事務局)

道路の整備については、鳴門周辺のサイクリングルートの部分をこれからどうしていくかは、現地の調査も含めて、現在、整備を行う方向で検討を進めているところです。また、その状況を報告させていただく場があるのではなから

うかと思っております。

鳴門スカイラインのご要望もいただいておりますし、当然、我々も今のままでいいとは思っておりませんので、引き続き、検討していきたいと思えます。

(近藤委員)

橋のことを考えると、アプローチ橋とエントランスの所で、今のままではどうにもならないと思えますので、そこをしっかりと検討していただきたいと思えます。単に拡幅するだけではなくて、先程、山中先生もおっしゃっていましたが、他の道とか施設に行きやすいように考えていただけたらと思えます。

皆さんもおっしゃっていたように、電動バイクやキックボードなどは、しっかりとサンプルを収集して、いろんな案件が出てきた中で考えていくべきで、可能性も踏まえた上で、整備計画を練られたらいいと思えます。

あと、幅員の部分で、いろいろと制限があるかもしれませんが、小さなお子様や高齢者、我々も含めてですけど、休憩する所が必要と思えます。邪魔になるかもしれませんが、景色を見ていただく時や休憩する時に使っていただけるようにベンチを置くなどの何か工夫が必要と思えました。

エディの活用というところについては、中西委員からもお話があったように、サイクリストの人たちの拠点となって、活用の幅をさらに広げていくということも重要と思えました。

道路の整備について、スマートシティであるとか、サステイナブルな街みたいなどころをしっかりとアピールして、これからの展開も踏まえた上で、道路整備や施設整備をしていかないといけないと思えます。将来、街全体、県全体としてどういう街づくりをしていくかということも見通した上で、そこにフィットするような道や施設などを作るべきかなということも感じました。

UZUPARKやサイクルステーションで、工具をそのまま置いていて、盗まれていないというところは、すごいと思えました。そういうところも、乗られる方にとっては重要な部分と思えます。かゆいところに手が届くような細かいサービスとか、自然公園という制約があるとはいえ、できることもあろうかと思えますので、しっかりと整理していただいて、計画の中に入れていくべきだと思えました。

(天野委員)

アプローチ橋に関しては、自転車と人が対面通行というところで、ベビーカーとか、車椅子の方などは、やはり通るのに幅が狭いと思えます。

③の合流の所も、おそらくその辺りの問題が出てくるのではなからうかと思えます。特にベビーカーはシングルだけではなく、双子用ベビーカーもありますので、幅を考慮する必要があると思えます。

歩道に関しては、歩きながらベビーカーを押されたり、反対に車椅子で渡る

とか、そういう人たちが出てくると、歩道の所も、もう少し幅の広さが必要と
思いました。

大鳴門橋で、うずしおウォークということをやっております、先程、話が
あったと思いますが、渦の見えるポイントは鳴門の方にすごく寄っています。
満潮干潮で渦が見える場所が変化するので、見える場所を綺麗にしてあげると
いうのも一つのポイントとして必要だと思います。例えば、ガラス張りを作るの
もいいと思うのですが、自転車が滑ったりすると危ないので、歩道の所だけガ
ラス張りで作ったりしても面白いかなと思いました。

(原委員)

山中部会長もおっしゃられましたが、今日は本当に風もなく、こんなに良
いお天気の時ってあまりないんですね。むしろもう少し風があつて、その上で
一般の歩行者でも危険な部分があるというところも体感していただいて、さら
に自転車だったらというところも考えていただけたら良かったかなと思いま
した。

今日、歩いていただいた部分というのは、ほとんど鳴門側から陸に囲まれた
所で、いわゆる瀬戸内の風を受けずに安全に歩ける部分を歩いていただきました。
主塔から淡路側は隔てるものが何もなくて、実は風の影響を受けやすい所
になります。歩行者だけでも、安全を確保するのが難しい中で、1.6kmの橋
梁で、例えば、鳴門側が安全であっても、途中からすごく風が強くなってきた
場合に、その辺りの見極めや判断が必要となる上で、自転車の安全性をどう考
えるかが重要だと思います。

歩行者という最低限の安全性を確保した上で、どんなに健康な人でも中々、
強風の中で自転車を押すだけでも大変な労力が必要になりますが、向こう側ま
で行くことを想定した場合に、いろいろな問題が出てくるのではないかと思
います。例えば、車椅子の方やベビーカーの方と擦れ違う時のことももちろんそ
うですね。まずは、安全、安心で、この大鳴門橋自転車道を楽しんでいただく
という部分で、事件や事故を起こさないために、どのように運用していくのか
というところが重要と思いました。

(山中部会長)

風の規制に関しては、これからですかね。

(事務局)

渦の道が風速15m/sで閉館という基準がありますので、それが基準になると
考えております。原委員がおっしゃいましたように、渦の道は地形的に恵まれ
ていて、鳴門山の陰になっている関係で風があまり当たらず、海峡部に行けば、
何も遮るものがないので風が強いということですので、その辺りをどう判断し
ていくのかということになるかと思っております。

(天野委員)

うずしおウォークでは、管理路を歩いていますが、本四高速の指示により、風速10m/sで中止を決定しています。前日から風速の予測をずっとして、前日の夕方頃に次の日の風速がある程度つかめるので、そこで中止するかを判断している状況です。

(山中部会長)

その辺りの基準作りが必要ですね。

(事務局)

そうですね。これから基準を作っていくかといけないと思います。例えば、天野委員からお話がありましたように、渦の道では、風速15m/sで運用しておりますが、海峡部での人の歩行の安全を考えた場合、風速10m/sということも一つの考え方としてあるかもしれません。

また、風速15m/s以上となる日が、年に10日程あると聞いております。

(原委員)

完全閉館日ですね。

(事務局)

大鳴門橋の二輪車の通行止め規制も風速15m/sという基準があります。また、本四高速からの情報ですと、全面通行止めの規制となる日は、年に40日程で、風速10m/sの場合は、年で100日以上になると聞いております。

基準については、引き続き、ご意見をいただきながら検討していきたいと思っております。

(川上委員)

自転車に乗る方は、結構天候に左右されるところがあって、前日から次の日の天気をいろいろと考えたり、朝起きた瞬間に、窓を開けて今日行けるかなと気にされている方が多いです。風の方も気にしておりまして、風速を表示する標識があればいいなと思いました。

今日、自転車を持って歩いてみまして、エントランスの部分の2mの幅は、少し狭いなと感じました。車椅子が入り口にあったことも影響してかもしれませんが、擦れ違いの際に結構感じました。入り口に物などがあつたりすると、邪魔になると感じました。

アプローチ橋も幅が2mですが、この部分もタイルがありますので、クリートを履くような自転車に乗られている方々には、注意が必要だと思います。

階段の所では、サイクリストの方は自転車を担ぐことになると思いますが、縦と横の両方の方法で担ぐことが可能だと思いました。

(喜多委員)

鳴門市としては、この大鳴門橋自転車道というプロジェクトによって、地域

活性化やサイクルツーリズムの推進に、非常に大きな期待を寄せております。

先程、近藤委員がおっしゃっていた、UZUPARK内のサイクルステーションですが、整備をしたものの、中々上手に活用できていない状況になっています。そういったところも含めて、この自転車道の入り口が鳴門公園になりますので、そこでしっかりとおもてなしをして、その後、鳴門の方を周遊していただく、また、徳島や西部の方に行っていただくという中で、いろいろな拠点が必要になると感じました。

鳴門で言いますと、ASAということで、東かがわと南あわじで、ある程度の広域のサイクルコースというのがありますが、上級者向けのなところもありますので、もう少し、初心者向けのコースであったり、鳴門公園から少し走った所で、ウチノ海の公園などもありますので、そういった部分も活用できるのではないかと思います。

あと、淡路側は、非常に情報発信が上手だなというのは見ていて感じるころがありますので、そういった部分は、うまく取り込んでやっていけたらいいかなと思っています。

(山中部会長)

ナショナルサイクルルートでも一番鍵になっているのは、スタートポイントですね。今は構想になりますが、結節点をどう設計していくのかというのが重要になりますね。駅、空港、道の駅など、いろいろな拠点を設定されていますが、鳴門駅も場合によったらうまく使えるかもしれない。それから、UZUPARKは、結構自転車の結節点になる。

もっと重要なのは、周辺にサイクリストが泊まれる宿ですね。それから、自転車を借りられたり修理できたり、自転車屋さんとのアクセスですね。

その辺りをうまくやると拠点になっていきますし、自転車屋さんは、ここに連絡したら来てもらえますよとか、うまく情報をつなぐだけでも、本当に効果があるので、是非、頑張ってくださいと思います。

今の施設内の設定についても検討していただいておりますが、できるだけ今日の意見を踏まえて、出来る部分はしっかりと検討していただけたらと思います。

このほか、自転車道以外の道路の話とか、サイクルステーションの話とか、観光施設との連携の話とか、どのようにして見せていくかが大事なんですよね。つないでいくということなんですけど、見た瞬間にあそこにあるとか、そういう関係性をこれからチェックしていく必要がありますので、誘導する際に、どんなサインがあればいいかが、今後重要になってきます。

是非、その辺りも協議しながら道路側で対応できる部分もありますし、施設側で対応する部分もありますので、チェックしながら進めていただけたらと思

います。今後も、この部会は続けていただけますよね。

(事務局)

はい。

(山中部会長)

この場でいろんな意見が出て、対応できる人がどんどんやって行く形になると思います。県だけではなく、いろんな人が関係してきますので、細かな部分も見ていただきながら、案を作っていただければと思います。よろしくお願いいたします。

(以 上)