

令和5年度 第1回徳島県自転車活用検討委員会

日時：令和5年4月21日（月）13:30～

場所：徳島県職員会館 2階 第1・2会議室

～ 議 事 概 要 ～

■議事(1)「第2次徳島県自転車活用推進計画（原案）」について

(事務局)

【資料1、2】により説明

(近藤委員)

1点目は、全体を拝見しまして、本当に網羅的に、しかも具体的にたくさん計画が練られていて、示す方向もわかりやすいと思いました。

2点目は、市町村の計画の策定に関して、前回ご指摘があった点について、ご対応いただいています。さらに、計画に落とし込むことに加えて、市町村への働きかけも既にされており、支援を進められているということで、本当に即時にご対応いただいていますことに感謝申し上げます。

3点目が、9ページの自転車道の整備状況、14ページの観光、さらに24から33ページの「徳島ならではの資源を活用した新たな価値や魅力の創造」の中で、安全面に対する重点的な取組や、観光、または日常で楽しめるコースの設定、イベントの開催、魅力をどう掘り出してマップに入れて、それを情報発信していくといったところは計画に明示されているのですが、それに加えて、やはり、日常でも観光に来て自転車に乗って走りたいと思うような、まちづくりをしていく必要があると考えています。道路の安全に配慮して、整備しましたということだけではなく、ここを走ってみたい、走っているととても気持ち良いというふうに思わせる、ある意味での、誘導がしっかりとできるような、整備を進めていく必要があると感じます。念頭には置かれていると思うんですけども、計画には明示されていないので。実際に徳島はいろんな自然があって、素敵な景観もあります。既にあるものをどう活かすか、さらに、それをより魅力的に魅せるための設計を検討されてはと思いました。歩けるまちづくりの場合もそうですが、やはり歩きたいと思わせる、自転車だったら自転車で走ってみたいと思わせるようなことをしないと、もちろん安全面は必要ですが、ただ、「自然がすごく良いから走ってください。」だけでは、他の県とあまり変わらなくなるのかなというところで、魅せ方もしっかりと計画して、誘導していけるような、整備を進めていただけたらと思います。

(山中委員長)

具体的にはなかなか難しいことだと思いますが、いかがですか。

(事務局)

走ってみたいと思うコースについて、県では、Ｔラインという、初心者向けのコースを設定していますが、コースが分かりにくいところがあるというご意見もいただいております。ルートは、しっかりと設定しているつもりでございますが、情報発信や誘導の部分で、若干、足りない部分もあるのではと考えております。また、大鳴門橋自転車道検討部会においても、鳴門にお越しいただいた方々を県内に誘導する施策をご検討いただいておりますので、そういった中で足りない部分、特に誘導サインや情報発信が十分ではないということもあるかと思っております。そのあたりを部会の中で議論させていただきながら、できることをしっかりとやっていきたいと思っております。

(山中委員長)

2点ですね。1つは走ってみたいなと思うところを動画などでPRする。もう1つは、実際に楽しんでいる人が見えるようにする。自転車の利用が多いところは、シェアサイクルがあって、あの自転車を借りたらこのコースを走れるんだということが、たくさんの方が走っているの、わかってくるといったことです。そういうものを導入していくというのも大きなインフラかなと思っています。

(中西委員)

今日のご説明を聞かせていただいて、本当によく練られているなと思っております。私からは具体的なことをお願いしたいと思っております。橋の博物館とＴラインとの連携で、停まりにくいところには二次元バーコードを貼ってはいけないと思っております。例えば、吉野川橋の北岸では、入ってすぐのところ、一番、人が溜まるので、そこで写真を撮ろうかなと思うと、やはりスペース的に厳しいところがあり、場所の検討も大事だと思います。二次元バーコードは非常に良いコンテンツだと私は思っておりまして、二次元バーコードを全部取ってきたら、ブリッジマイスターのような称号が貰えるとか面白いと思っております。費用はあまりいらなないと思っております。IDの名前で、誰がこの称号を持っています、みたいにホームページに出してあげるだけで集めていきたいなと思う人は結構いるのではと思いました。あと、自転車の利用促進のところ、大規模自転車道の維持管理がありますが、コースが分かりにくいところがあります。本当に看板がない、路面標示もないというところで、知っている人に連れていってもらえないと走れないところになっています。あと、高速道路で分断されているところも改善が必要だと思います。これは費用がかかる話ですので、この5カ年計画の中で保全、修理ができればと思います。特に阿南徳島自転車道の方は、大きく道路が変更されているところがありますので、コースとしてこういうふうにとったらどうですか、みたいなものを作ってみたらいかがでしょうか。また、徳島の人

が淡路に向かって走って行くルートスポーツ振興課と一緒に作られたらいいと思います。あと、鳴門のサイクルステーションですが、自転車で行くと、どうやって行ったらいいのか迷ってしまうと思っています。駐車場に入る車には非常にわかりやすい案内があるんですけど、自転車で行くと建物は見えていますが、どう行ったらいいのかよく分からないというのがあります。今後、自転車のルートにこの矢羽根を入れる時には、そのコースを利用されている方の目線で誘導を行う方がより迷うことなく安全に走れると思います。自転車活用推進計画の方は、計画案のとおり、Ｔラインをメインにいただいたら、いい結果が出るんじゃないかなと思いました。あと、徳島県もヘルメットの着用について本腰になった方がいいんじゃないかなと思いました。計画の中にも題目として入れていいのではと思います。

(山中委員長)

ヘルメットの着用義務化については、愛媛県は高校でも始めているのでいいと思います。二次元バーコードのコンプリートは、ビワイチでは認定証を作って、そのステッカーを配るという取組をしています。1000円をとって一周の認定証を送っています。

あと、サイクルステーションが目指すべきいろんな機能を明確に書かれた方が、方向性が出てくると思うんです。例えば、鳴門のサイクルステーションでは、工具が置いてありますが、どうしようもない時は自転車屋にどうやって連絡するかを記載しておくとか。どこが対応してくれるのかとか。それから、宿泊施設や駅との連携ですね。空港は結構できています。でも空港ビルの中には案内がないと思うんです。そういうちょっとずつ足りないことがあるので、そこをしっかりと改善していただく。そうすると自転車でも、いろいろとできるというふうなメッセージが出てくるので、しっかりやるっていうのは重要だと思います。あと、Ｔラインにとって重要なサイクルステーション、あるいはゲートウェイとなるような場所をしっかりとPRしていくっていうのは非常に重要だと思いますので、そこはぜひ、具体的な場所は書けないにしても、目指すべき機能っていうのはしっかり取っていくといいと思います。

(児島委員)

計画の目標で自転車活用推進計画策定市町村数があります。現在は、徳島市と鳴門市が策定済ということで、2027年度の目標として5市町村なので、あと3市町村というのが目標だと思います。今後、県が策定支援を強化して、市町村に策定を促すにあたり、手を挙げた市町村に支援をしていくのか、それとも先ほどからＴラインの話が出ていますので、鳴門、徳島とくれば、小松島、阿南という海沿いの市町村、それから、徳島から西の方に向かう吉野川沿いの市町村とかあると思いますが、県の方でこの目標としている市町村について、

具体的に何かお考えがあるのか伺いたと思います。

(事務局)

この件については、令和4年10月の検討委員会でもご意見をいただいております。まずはTラインをターゲットとして絞るべきではとのご意見をいただいております。我々としては、児島委員がおっしゃられたように、徳島市、鳴門市が策定済みですので、Tラインの海側でいうと松茂町と小松島市、阿南市ができれば海沿いができたこととなります。このTラインの海沿いは、大規模自転車道とも重なっていますので、我々としてはそこに注力したいという思いがあります。あと、吉野川沿いの部分も重要です。特に吉野川市、美馬市をターゲットにしていければとは考えております。もちろんそこ以外の市町村には協力しないとか、そういうわけではありません。まず、そこをひとつの目標に置きながら、他の市町村でも、マンパワーの問題などで、支援が必要ということであれば、そこはしっかりとできることはやっていき、全体として、広域的な計画ができればいいという考えでおります。

(山中委員長)

Tラインをしっかりと打ち出すことは大切だと思います。国の自転車活用推進計画の中で出ているモデルルートという形で、県は登録する方針はあるのでしょうか。その上には、ナショナルサイクルルートがありますが、まずはモデルルートから指定されていくのがいいと思います。

(木下委員)

今回の計画が大鳴門橋自転車道の完成を見据えて5年ということなんです。それができた後にどう活用して行くか、といった話が続いていくと思います。なので、今回は5年の計画ですが、息の長い取組が必要になってくると思います。そうすると、もう少し先のところまで見据えて、計画を策定した市町村をどう増やしていくのかという取組を、この5年の中でもやっていくことが大事だと思います。

(山中委員長)

市町村がなかなか進まないのは、市町村で全ての自転車ネットワークを作ってくださいっていうのが、計画の中で重い話となっています。データを揃えるのが結構大変なんです。そこで、それを支援してあげないと市町村のマンパワーではとてもやれない。かなりのコンサルティングが必要な業務なんです。なので、私は全部の自転車ネットワークを組まなくても、Tラインのルートから重要な枝葉になる部分を入れた自転車ネットワークをやりますというような計画で充分に効果がある市町村もたくさんあるので、そこを支援するなどが良いと思います。あとは、高校があれば、その周辺はチェックしたいですが。全域のネットワークを組むのは難しいが、対応しなくても、うまくいっている場

所は多いと思います。それ以外の市町村として進めていきたいところを明確にして支援をしていただければ、もう少し増えていくのではと思います。

(川上委員)

自転車乗りの感覚としては、食や景色を楽しむことが多いと思っています。体験活動のために行くっていうのはあまりなく、走ること自体を楽しむことが多いです。なので、徳島の良さを前面に押し出せるような計画がいいと思っています。Ｔラインの話が出てきましたが、県外からやって来た人が鳴門を入口としてそこから良さを広めるような仕組みがあり、良さがつながっていくようにしていけば、徳島にとどまってくれると思いました。また、県外から来られた方は自転車に乗ってやってきて、どこに行けばいいのかといった不安も多くあると思うので、安心して安全で走れるように、楽しく走れるように、不安を払拭できるような計画がいいと思います。万が一事故した時の対応や、救急車での搬送先が明確になっているとか、怪我をして、自転車も乗れない状態になったなら、自転車の回収はどうなるのかといったことが、気になってくると思うので、そういうところのサポート面も考えていただきたいなと思いました。あと、病気で転倒するという恐れもあるので、ＡＥＤの設置場所の表示もあつたらいいと思いました。宿泊先についてはキャンプ場も面白いと思いました。

(山中委員長)

キャンプ場との連携ですね。先ほどのサイクルステーションに関してキャンピングができるような場所の情報提供も重要だと思います。レスキューに関してはあまり計画には書かれていなかったですね。どちらかという民間ベースかもしれませんが、タクシーが迎えに来てくれたり、あるいはどこに連絡したらサポートしてくれるのかなどの情報が重要です。将来的には少なくとも鳴門から、そういう情報をどこで出すかということは検討が必要なのかなと思います。先進地の事例を参考に書いていただけるといいと思います。

(事務局)

1つは、Ｔラインマップなどでしっかりと案内していくこと、サイクルステーションでマップが手に入るということが大事なのかなと思います。Ｔラインマップでも救急病院や、道の駅を掲載しておりますが、今後、キャンプ場といった視点も含めて、見直す際には様々な有益な情報を盛り込みたいと思います。後ほど大鳴門橋自転車道の方でも県内への誘導に関して報告させていただきますが、自転車や観光といった、様々な分野の方からご意見をいただいて、どういう情報をどういう手段で発信していくのかといったことを整理しながら、受入体制を整えていければと思っています。

(山中委員長)

先ほどサイクルステーションの議論が出ていましたけど、ナショナルサイク

ルルートはゲートウェイ機能が重要であって、どこからスタートするのかっていうところですね。そこは宿泊も重要で、しかも車を止められる、あるいは他の交通機関で入って来ることができて、そこからスタートできるという場所ですね。それを徳島の場合、どこにするのかということが重要で、空港や駅が考えられます。今の議論で言うと鳴門の入口のところをゲートウェイとして使うとすると、自転車で来る人はゲートウェイをすり抜けてしまいます。自転車スタートする人に対してどういうところをゲートウェイとするのか。Ｔラインの中でのゲートウェイの設定も重要だと思います。

(木下委員)

車道に矢羽根等を設置して自転車通行空間を整備するという話がありましたが、私は普段ロードバイクではない、自転車に乗っていて、どうしてもロードバイクとかスピードが出る自転車だと、一列で走行していると追い越しがあると思いますが、車道の中央側に出て追い越す際の自動車との事故などが懸念され、追い越される方も怖いし、自動車を運転している方も怖いかなと少し思うので、ルールの整備が必要と思いました。

(山中委員長)

そういう議論はたくさんありました。実は一番危ないのは歩道を走っていた自転車がいきなり車道に出てきた時です。車道をずっと走ってくれていたら車からよく見えるので、それにぶつかってくる車はほとんどいないと思います。ただし、ときどき追突事故を起こしているのも、それはなんとかしたいところです。車道を走っていれば、比較的安全ですが、例えば、駐車車両があってそれを避けるとか、あるいは歩道が突然途切れたりして自転車が出てくるというのが一番危ない。そういう極端な進路変更が一番危ないっていうことをちゃんと伝える必要があるなと今の話を聞いて思いました。それを避けるために矢羽根を入れているので。そこはおっしゃるように皆さんに伝えていく作業をお願いしたいと思います。

(事務局)

矢羽根の仕様も含めて、検討委員会の中でも引き続き議論をお願いしたいと思います。矢羽根や誘導案内のブルーラインについては、特に大鳴門橋自転車道ができたとき、県内、県外の方をどのように誘導するかという面でこれから検討すべき事項と思っています。

(中西委員)

矢羽根とシェア・ザ・ロードを県民に浸透させるような計画をこの活用推進計画に入れないと解消しないと思います。マナーの見直しっていうのをこの計画の中に入れて、県警と一緒にやってはどうでしょうか。矢羽根、マナー、ルールのこの3つで、日本一自転車に優しい県とかですね。日本一歩行者に優し

い県になればいいかなと思うんですが、そんな計画はいかがでしょうか。

(事務局)

中西委員がおっしゃったドライバーの意識の向上、自転車乗りの意識の向上、おそらく歩行者も含めてのことだと思いますが、そういう意味で、今回記載させていただいたのが、8ページのシェア・ザ・ロードです。愛媛県の方では進んでいると聞いております。これから県警などと連携して、しっかりと意識啓発、ルール啓発をしっかりと行う必要があると考えています。特に、大鳴門橋自転車道の完成目標の5年後にはインバウンドも含めて、たくさんの方にきていただけるのではと期待をしております。その方々が楽しい思い出を作って帰っていただけるような環境をつくっていただければと思っています。この件につきましては、委員の皆様にご協力をいただきながら進めていければと思っています。

(山中委員長)

全国的な課題なんですけど、外国人が分かるような形では日本の自転車のルールは示されていない。漢字でしか書いていないなど、改善してくださいという話はたくさんあるのですが、少なくとも大鳴門橋の周辺はしっかりと、モデル的にやるというぐらいにがんばった方がいいかなと思います。ちゃんと伝わるようなルール作りと、それからメッセージですね。その出し方をぜひ頑張ってもらいたいと思います。

## ■議事(2)「第1回 大鳴門橋自転車道検討部会」の開催結果について

(事務局)

【資料3】により説明

(中西委員)

やはり開業するまでの間にルールを、私は、最高速度を作った方がいいと思っていますが、15km/hがいいのか10km/hがいいのか20km/hがいいのかっていうのは実証実験をしないと駄目だと思うんです。駆け抜けるのではなく、安全に止まれるぐらいのスピードで、楽しんで走ってください、という案内が必要だと思います。ビクターセンターがエディに素晴らしいものができそうなので、鳴門のUZU PARKと、ウチノ海総合公園のトイレのある、センターハウスですね。あと、鳴門駅っていうのが、鳴門としてのゲートウェイになるんじゃないかなと思います。それで、しまなみ海道ってママチャリで行く人は少ないと思いますが、もし、大鳴門橋自転車道に最高速度を作れば、ママチャリだとか、子どもさんが楽しめるエリアになると思います。そういった面で、やはり鉄道での輸送を考えておかないと、徳島市内へのアクセスというのもなかなか難しいと思うんですよ。あと、鳴門駅は終着駅になっているので、

もうこれ以上レールがないっていう珍しい写真が撮れる。自転車に乗る人は鉄道好きな人も多いので、ここに来てくれるんじゃないかなと思っているんです。あと、鳴門駅まで来たときに汽車の待ち時間の間に行けるキャッシュポイントを鳴門駅の周りに立ててやらないと待ってくれないんですよね。あと一時間あるから、ここでなにか食べていこうかとなった場合に情報が鳴門駅とかビジターセンターとか、UZU PARKとかセンターハウスでゲットできるように。この時間だったらこう回ってみようかみたいなサブコースですね。鳴門の大麻に行ってみようかというような、もっと中に入って行くような、Tラインに吸い込むような南に吸い込むようなサブコースっていう構想をこのビジターセンター、UZU PARK、センターハウス、鳴門駅、この四つの鳴門のポイントでうまくコントロールしてあげるといいと思います。おそらく渡船にもたくさん乗るようになると思います。この4つのキャッシュポイント、観光のタッチポイントとキャッシュポイントを絡めていって、長い滞在時間にして、さらに泊まろうと思っていただけになればいいかなと思っています。今後、部会でも議論になると思うので、計画に入れていただけたらと思います。

(山中委員長)

おっしゃるとおり鳴門駅は、そういう潜在的なところがあります。ナショナルサイクルルートで話題になっているのは、松江のしんじ湖温泉。一畑鉄道がサイクルトレインなので、出雲大社まで自転車を持って行ける。周りにホテルや駐車場もあるし、キャッシュポイントもあるので、そこに集まってくる。そういう場所に変えていくということが夢がある仕事だと思います。ぜひともご検討ください。

また、せっかくアプローチ橋を作るのであれば、千畳敷の方には行けるようにしてあげたいなと思っています。となると、千畳敷へは押し歩きで行くしかないんですかね。

(事務局)

押し歩きであれば、歩行者と同じなので可能です。

(山中委員長)

押し歩きルートですよということをちゃんと明示して、かつ、歩道上にサインをつけていくっていう作業が必要だと思います。

(中西委員)

このままの方がいいかもしれない。押し歩きしても歩道が狭いんですよね。

(山中委員長)

狭いですね。でも歩行者は少ないかもしれない。

(中西委員)

春は多いです。この前も行きましたが、たくさんの方が来ていました。



(山中委員長)

大体の人は駐車場からエディの方に歩いてきますね。千畳敷の方にも誘導してあげないといけない。

(中西委員)

なので、鳴門山トンネルを明るくすること、徳島なんでアニメの壁画かなと思っっているんですが。自転車のアニメがあるんで。

(山中委員長)

こっちのトンネル断面は幅員が厳しいですよ。

(事務局)

県警とも協議をしておりますが、今のままで一方通行解除は難しいともご意見をいただいております。しかし、工夫もできるのではとのご意見もお聞きしていますので、そこは、県の方でも、一方通行を始め、下の大塚国際美術館のところの三叉路の話も含めて、課題がある箇所がありますので、ルートを検討を始めているところです。部会の方でも、検討して参りますので、提案させていただき、ご意見いただきながら、必要に応じて、県警とも協議を行い、できるだけ良いものになるようにしていきたいと考えております。特に千畳敷は、非常に景色が良いんですけど、なかなか行く方が少ないという現状がある。歩く方もエディの方ですと、勾配がきつい一方で、鳴門山トンネル方は勾配が緩いんですよ。歩くのであれば、こちらが若干楽かなとかいう面もあると思います。それらを含めて案内方法を検討していく必要があると考えております。

(山中委員長)

どのように観光客を移動させたいか、場合によれば、滞在のすべてを自転車で移動させる必要はないので、駐める場所があれば、駐めて歩いてくださってもいいと思います。

(中西委員)

お茶園もありますからね。

(山中委員長)

ただし、ちゃんと安全な、駐めておいても大丈夫な駐輪場を作る必要があるということなんです。

(佐光委員)

ぜひとも大鳴門橋自転車道には県外、海外から多くの方にお越しいただきたいなと思います。様々な課題について議論されていると思うのですが、やはり鳴門公園の下から上まで上がれない人、自転車を押して上がれない人、もしくは子供さんに対して、例えば、駐車場のところまで自転車を運んで降ろすのが良いのか、そういう話も先にしておく必要があると考えております。あと、計画のＴラインの方なんですけど、サイクリングに来られた方の自転車が故障した

場合のフォローができないのかと考えているところですが、現状として、自転車屋が少なくなっている状況にあります。特に南の方はないですし、西の方でも市内中心部に集まってしまっていてほぼありません。やはり修理をするためにポンプがあるとか、民間のコンビニでもいいんですが。ご協力頂けるところ、そういうことを含めて市町村にお願いをするとか、平日であれば、市町村の施設を借りるとか、こういうことができてもいいのではと思いました。

(山中委員長)

最初にＴラインをやった時に、県が道の駅にポンプと工具などは準備されましたよね。

(事務局)

工具、サイクルラックの設置状況は計画の１１ページに掲載しております。それに加えてＴラインの拠点施設について市町村の施設を含めて、駐車場やトイレ、救急箱とか案内所を掲載しております。市町村の施設の方でもいろいろとご協力はいただいているところです。

(山中委員長)

これを上手く活用する方法ですね。

(中西委員)

一度ブラッシュアップされた方が良いと思います。

(事務局)

わかりました。

(山中委員長)

使う人がいないと無くなってしまうので、ぜひ見直しをお願いしたいと思います。

(山本委員)

計画も含めて、全般的にご議論いただいている内容を網羅されていて、非常に良いと思いますが、その反面、もう少し徳島県の自転車の取組をアピールできるような、見える化するような取組もあっていいのではと思っております。そういった意味では、特にこの大鳴門橋自転車道のことがありますので、島田島エリアで徳島県として自転車の活用について、このようなことを目指していくんだというモデルになるようなものをPRすることによって、それを見た住民の方とか、自転車愛好家の方が非常に理解を示してくれることにより、一層活用が進むのではないかと思います。

(山中委員長)

モデルですね。インバウンドを含めてなにか考えていただければと思います。

(新見委員)

これから大鳴門橋自転車道の整備に向けて、観光客の誘致などについて、力

を入れて行く必要があると思います。計画の中でも、情報発信について、記載があったと思いますが、例えば計画の46ページに書かれている海外への情報発信の充実の記載があると思いますが、海外からお越しになる方としてはどの国のサイクリストが多いのでしょうか。

(事務局)

私が把握しているのが、アジア圏だと台湾が多いと、ヨーロッパも多いと聞いたこともあります。

(中西委員)

今、非常に多いのはヨーロッパからです。

(新見委員)

多言語のマップを作られてイベントで配布と書かれていますが、SNSでの発信はされているのでしょうか。

(中西委員)

おそらく、外国語でのSNS発信はできていないと思います。

(新見委員)

観光協会の方では阿波ナビのSNSを開設しておりまして、中国語のアカウントにはなるのですが、様々な観光情報の発信もしております。ですので、情報発信についてご協力できればと思います。

(山中委員長)

中国語は本土向きですか。台湾向きですか。

(新見委員)

簡体字と繁体字どちらもあります。

(中西委員)

愛媛県には台湾の方がたくさん来ています。直行便があるんで。相互交流で愛媛県の人が今、台湾一周に行っています。

(事務局)

これまでに台湾のチャーター便の運航もあり、愛媛県や高松市、今度は徳島県にも台湾の方が来られるような話にもなっております。台湾から四国に来られる方は年齢層が高めなところもあるとの印象ですが、愛媛県は自転車施策を進める中で、企業とも提携しているので、にぎわう状況になったと思っております。そのような中で四国一周といった話をしていきますので、サイクリストの方も徳島県に来ていただけるということは大いにあります。インバウンドには力を入れたいと思っております。例えば情報発信に関してGoogleマップにおいても翻訳された情報も出ますので、レビューなどで良い場所を発信するなど、情報発信の仕方を考えながら進めて行きたいと考えております。また、観光面での魅力アップの話もありましたが、やはり魅力の高い場所を作って、その場

所と場所をどう繋いでいくのかというところがルート設定になってくると思いますので、そのあたりも進めていきたいと考えております。

(山中委員長)

しまなみ街道ではおそらく台湾、香港、韓国、ヨーロッパみたいな感じです。SNSは本当に最近は、公式アカウントはあまり見られなくて、一般ユーザーが作ったYouTubeなどの方が着目されます。あちこちでやっているのは外国人の方、日本在住の方でもいいから来てもらって、そういう方にSNSにアップしてもらおう。そういうモニターツアーを仕掛けてやっているというのが最近の動きですね。多少は補助があってもいいのですが、本当に民間ベースでもできる話なので、数人でもいいから走ってもらってしっかりと写真を撮ってもらって、ここで写真撮ったらいいよといったことを教えないといけません。食べ物なども同じで、それをコツコツやっているだけで、全然違ってきますので、ぜひ我々もそれをやりたいと思っています。

(以上)