

計画目的・計画目標	
意見 ①	<p>障がいがある方などの自転車利用についても計画に入れるべきで、対象から除外すべきではない。</p>
対応	<p>本計画では、障がいのある方による自転車利用については除外しているのではなく、今後タンDEM自転車の公道解禁や、様々な自転車の登場により、それらに対する国の方針も発表されると想定しています。その際には、迅速に対応できるよう自転車の多様化などについても想定しつつ、日常的な自転車利用への対応を進めていくことで「誰もが安全で快適に自転車を利用できるまち」を目指すことが本計画の目的と考えています。</p> <p>計画素案への反映については、P.30の『4.4 「活かす」自転車を活用したまちづくり』中段以降に「また、電動アシスト付自転車やタンDEM自転車、カーゴバイクなどの登場により、今後自転車は更なる多様化が進むとされています。特にタンDEM自転車などについては、レジャーとしての自転車利用の促進だけでなく、障がいがある方の自転車利用にも大きく寄与するとされ、現在自治体においてタンDEM自転車の公道解禁について検討が進められており、今後の動向が注目されているところです。これらの背景を受けて、徳島県自転車活用推進計画では、「四国一周 1,000km ルート」から「自転車王国とくしま公式コース」への誘致や、県内で統一した案内表示の検討、サイクルステーションの整備、タンDEM自転車の公道走行に関する検討、災害時の自転車活用について取組むとしています。本計画では、国や徳島県の自転車利用に関する動向を注視しつつ、環境保全や健康増進、サイクルスポーツ振興、サイクルツーリズムの視点から自転車を活かしたまちづくりを推進することで、将来像である『通勤・通学や買物といった日常だけでなく、観光やレジャー、健康増進、渋滞緩和、環境保全などにも自転車が活用され、多様な自転車利用による活力と魅力あふれるまち』を目指します。」と記載しました。</p> <p style="text-align: right;">【計画素案 P.30】</p>

計画目的・計画目標	
意見②	<p>計画目標にある「サイクルイベント数」の3件については、どのようなものを想定しているのか。競技志向者に向けては徳島県自転車競技連盟で行えるので、市は既存の「徳島市スポ・レクフェスティバル」のほか、「吉野川センチュリーラン」の復活と「子ども向けサイクリング」の開催でどうだろうか。</p>
対応	<p>計画目標にある「サイクルイベント数」の目標値3件については、初級・中級・上級者向けを想定していましたが、いただいたご意見を基に、想定しているイベントなどがイメージしやすいよう当該事項について整理しました。</p> <p>計画素案への反映については、P.34の『4.4.5 「活かす」施策5：サイクルイベントの開催・支援』に、「初心者向けあるいはサイクリングに興味を持っている方に向けたサイクルイベントとして、徳島市民スポ・レクフェスティバルにおいてサイクリング部門を設置し、サイクリングの楽しさを体感する機会を創出します。併せて、中級者や子どもに向けたサイクルイベントなどについても検討します。」と記載しました。</p> <p style="text-align: right;">【計画素案 P.34】</p>
意見③	<p>計画目標に「自転車利用者の増減が分かる指標」として、県計画にもある全国都市交通特性調査結果の「自転車分担率」などを追加してはどうか。</p>
対応	<p>いただいたご意見を基に、P.18の「3.3 計画目標の設定」の指標に「自転車分担率（平日・全目的）」を追加しました。</p> <p>データは、「全国都市交通特性調査」の「平日の代表交通手段別構成比」を使用し、現状値は最新調査であるH27年度調査結果の20.2%とし、目標値を25.0%に設定しました。</p> <p>また、この追加に伴い、P.4の「2.1.1 移動における自転車の分担状況」についても、以前のH22年度国勢調査結果から、H27年度全国都市交通特性調査結果に変更しました。</p> <p style="text-align: right;">【計画素案 P.18】</p>
意見④	<p>「徳島市としてどんな街を目指すのか」というのが計画全般において重要なところだと思うので、一度整理して欲しい。</p>
対応	<p>いただいたご意見を基に、本計画における本市の将来像について整理し、計画素案 P.15の「3.1.2 本市が目指す将来像」に「走る」「守る」「停める」「活かす」のそれぞれにおける「市として目指す将来像」を記載しました。</p> <p style="text-align: right;">【計画素案 P.15】</p>

「走る」自転車通行空間の確保	
意見①	<p>名東町から眉山を越えて八万町へ抜ける路線が自転車ネットワーク路線に入っていない。眉山を一周できるようにするのは、日常利用で使えるようにしておかないと、非日常利用で使うことは無理だと思う。</p>
意見②	<p>日常利用としての自転車ネットワーク路線で見ると、現計画では新浜地区、佐古地区、千松地区は入っているが、今宅地化が進んでいる国府地区、名東地区が入っていないので入れた方が良いと思う。</p>
意見③	<p>日常的な自転車利用における自転車ネットワーク路線とサイクルツーリズムにおける自転車ネットワーク路線については、国の整備基準など色々違うところもあり混乱を招く恐れがあるため、一度整理してはどうか。</p>
対応	<p>本計画では、前年度策定した徳島市自転車安全利用促進計画を基に、P.2の「1.2. 計画区域」に『本計画の対象範囲は本市全域としますが、「走る：自転車通行空間の確保（自転車ネットワークの形成）」については、速やかに自転車ネットワークを形成し、安全を確保するために、自転車利用需要と自転車関連事故件数の多いエリアである市内中心部を「優先的計画策定エリア」とします。』と記載しており、まずは「優先的計画策定エリア」内で日常的な自転車利用の需要が高い路線での整備を進め、段階的に自転車ネットワーク路線を広げていきたいと考えています。</p> <p>サイクリングやサイクルツーリズムといった趣味的利用における自転車ネットワーク路線については本市としても必要なものと考えていますが、広域的なルート検討や統一された整備基準、他都市との連携などが重要で、国や県でこれらのことについて検討している段階です。</p> <p>これらのことから、国や県計画の動向に注意しつつ、まずは日常的な自転車利用における自転車ネットワーク路線整備を進めていきたいと考えています。</p> <p style="text-align: right;">【計画素案 P.2】</p>
意見④	<p>フェリー乗り場のあるマリンピア沖洲と徳島市内中心を結ぶ自転車ネットワーク路線である臨港道路福島沖洲線について、一部を除きほとんどが優先整備路線から外れている。フェリーによる県外からのサイクルツーリストの来訪も多く、県計画ではサイクルステーションの整備を検討していることなどから、当路線も自転車通行空間の優先整備路線に選定してはどうか。</p>
対応	<p>県計画でサイクルステーションの整備が行われるのであれば、サイクルステーションからサイクリングルートまでの路線における自転車通行空間の整備は、本計画においても優先的に取り組む必要があると考え、いただいたご意見を基に県計画担当課や臨港道路管理者と協議を行い、当該事項について整理しました。</p> <p>計画素案への反映については、P.21の表「自転車ネットワーク優先整備路線の選定方法と結果」の視点に「県外からのサイクリストがよく利用する路線」、その選定指標に「◎2km圏内優先整備路線と県外サイクリストのゲートウェイとなり得る交通結節点を結ぶ路線」を追加し、当該道路も優先整備路線に追加しました。</p> <p style="text-align: right;">【計画素案 P.21】</p>

「守る」交通ルールの周知・啓発	
意見①	交通安全教育について、保護者が正しい交通ルールを知っていれば、自転車に乗り始める子どもにも正しい交通安全教育ができると思われるため、保護者を対象とした交通安全教育にも取り組んで欲しい。
意見②	自転車に乗り始めるときに交通安全教育を徹底すれば、習慣化しルール遵守につながるため、乗り始める時とルール改正時の交通安全教育が重要だと思う。
対応	<p>いただいたご意見を基に関係機関と検討し、本市が取り組む交通安全教育の将来像がイメージしやすいよう当該事項について整理しました。</p> <p>計画素案への反映については、P.23の『4.2.1. 「守る」施策1：段階的かつ体系的な交通安全教育の推進』に、イメージ例として交通安全教室の対象者や特徴、時期、内容について記載しました。</p> <p style="text-align: right;">【計画素案 P.23】</p>
意見③	自転車関連事故は交差点で多く発生しているため、歩車分離信号を積極的に導入して欲しい。
対応	<p>歩車分離信号については、本市においても一部の交差点で導入されており、「自動車の渋滞を招く恐れがある」といった欠点はあるものの、交通事故の防止に一定の効果を果たしていると考えられます。</p> <p>いただいたご意見と本市域における自転車事故多発箇所などをまとめた資料を各道路管理者や徳島県警、徳島県道路交通環境安全推進連絡会議※などに情報提供し、必要に応じて歩車分離信号などの導入について要望します。</p> <p>※「徳島県道路交通環境安全推進連絡会議」とは、各道路管理者、警察、学識経験者、道路交通に関する連盟・協会などが集まり、安全な道路交通の整備推進に向けて意見交換を行っている会議です。</p>

「停める」駐輪環境の確保	
意見 ①	<p>路上駐輪場などの小規模駐輪場を整備する際には、地下駐輪場などの大規模駐輪場との料金設定などによる差別化を図り、地区全体での駐輪率の平準化を図るべきである。また、利用者が混乱しないよう地区内の小規模駐輪場と大規模駐輪場を一括して管理・運営し、同じ料金体系や管理方法で利用できるようにした方が良いと思う。</p>
対応	<p>駐輪環境の整備については、他都市の先進事例などから見ても地区内で一体となっていくことが理想であると考えられますが、一括管理・運営の導入については、検討すべき事項が多く、より詳細な調査・研究が必要となってきます。</p> <p>いただいたご意見を基に関係機関と検討し、本市が目指す駐輪環境の将来像がイメージしやすいよう当該事項について整理しました。</p> <p>計画素案への反映については、P.27の『4.3. 「停める」駐輪環境の確保』に、本市の駐輪環境整備における将来像とそのイメージ図を記載しました。</p> <p>基本的には、通勤・通学などの長時間駐輪については、徳島駅前地下自転車駐車場のよう大規模駐輪場を、買物などの短時間駐輪については、路上駐輪場のよう小規模駐輪場を利用させていただくものです。地域全体で駐輪施設の平準化を図るために、路上駐輪場については、大規模駐輪場より利便性が高い代わりに、無料駐輪時間を短く、料金設定を高く設定します。</p> <p>また、利用者の混乱を招かぬよう地域全体で料金体系や管理方法を統一します。</p> <p style="text-align: right;">【計画素案 P.27】</p>
意見 ②	<p>徳島駅前だけでなく、普段から駐輪台数の多い佐古駅などについても一緒に考えた方が良いのではないか。</p>
対応	<p>徳島駅周辺地区以外の場所については、現状把握調査を行い、駐輪環境に問題のある箇所においては対策の検討が必要であると考えています。</p> <p>また、県計画においても、施策の中に「地域のニーズに応じた駐輪場の整備」をあげ、「関係機関と連携し、駐輪場が設置されていない鉄道駅や繁華街周辺等に、地域のニーズに応じた駐輪場の整備を検討・促進する」としています。</p> <p>本計画においても、まずは徳島駅周辺地区の駐輪環境整備を完了させ、順次他の地区でも駐輪環境の確保に努めたいと考えています。</p>

「活かす」自転車を活かしたまちづくり	
意見 ①	<p>国内で初のナショナルサイクルルートが3つ選定され、今後は特に琵琶湖の「ピワイチ」や「しまなみ海道」に多くの外国人が来訪すると期待されている。徳島はこの2ルートの間であり、取り組み次第では観光客の誘致も図れるため、積極的に取り組んで欲しい。</p>
対応	<p>サイクルツーリズムについては、愛媛県今治市で「サイクリストの聖地」として多くのサイクリストを誘致している事例などもあり、今後の観光戦略として重要な取組みの1つですが、広域的なルート検討や統一された整備基準、他都市との連携などが必要となるため、県計画との連携が重要であると考えています。</p> <p>いただいたご意見を基に関係機関と検討し、本市が目指すサイクルツーリズム施策の将来像について整理し、計画素案 P.30 の『4.4. 「活かす」自転車を活かしたまちづくり』に記載しました。</p> <p style="text-align: right;">【計画素案 P.30】</p>