

目標 4 サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり

2019年から3年連続で日本において開催される国際スポーツ大会(2019:ラグビーワールドカップ/2020:オリンピック・パラリンピック/2021:ワールドマスターズゲームズ)を契機に、本県でもスポーツに対する気運が高まることが想定されています。

そのような中、運動習慣の定着を図るため、日常生活の中で自転車の利用を推進することが肝要であると考えられます。

また、誰もが参加可能なサイクルスポーツの振興を図り、自転車を活用した体力の向上や健康づくりを促進し、障がいのある人や高齢者など誰もが自転車を楽しむことができる機会を提供します。

【目標達成に向け実施すべき施策】

- 4-1 徳島エコスタイル等による自転車通勤の促進
- 4-2 サイクルスポーツのさらなる振興の推進
- 4-3 タンデム自転車の公道走行の検討



4-1 徳島エコスタイル等による自転車通勤の促進

とくしま環境県民会議等と連携し、電力需要が高まる夏・冬を中心に、節電・省エネを推進する中で、エコドライブの推進、公共交通機関や自転車への乗り換えについて啓発しています。

また、県内事業所及び総合型地域スポーツクラブ等を対象に「自転車通勤の促進」や「自転車利用五則の遵守」などを実践・宣言できる事業所に対しての「健康サイクリング事業所認定」なども実施しており、今後もこれを促進していきます。

さらには、自転車通勤制度の導入メリットや制度設計を示した「自転車通勤導入に関する手引き」（令和元年5月 自転車活用推進官民連携協議会）や民間企業の先導的な取り組みを広報・啓発し、自転車通勤を促進します。



自転車通勤・通学状況(かちどき橋)



自転車通勤・通学状況(徳島本町)

今後は、サイクリングマップ等にカロリー消費量を示すなどして、「見える化」による継続を促すような取り組みも実施していきます。

■ 身体活動で消費するエネルギー

自転車は日常生活で利用することで自然に健康づくりができる交通手段です。

例えば、体重50kgの人が、20分間自転車に乗ること（軽い負担）は、10分間水泳をするのとほぼ同じエネルギーを消費します。

また、自転車はカロリー消費に加え、体力や筋力の維持など健康増進にも一定の効果があると考えられています。

身体活動で消費するエネルギー



	普通歩行	速歩	水泳	自転車 (軽い負荷)	ゴルフ	軽い ジョギング	ランニング	テニス (シングルス)
強度(メッツ)	3.0	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (メッツ・時)	0.5	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
体重別エネルギー消費量(単位:kcal)								
50kgの場合	20	25	60	55	130	130	90	105
60kgの場合	20	30	75	65	155	155	110	125
70kgの場合	25	35	85	75	185	185	130	145
80kgの場合	30	40	100	85	210	210	145	170

エネルギー消費量は、強度(メッツ)×時間(h)×体重(kg)の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたものです。全て5kcal単位で表示しました。

(出典：厚生労働省 健づくりのための身体活動基準2013)

1.目的

企業・団体などが過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように作成したものであり、その広報啓発により自転車通勤の促進を図るものです。

2.自転車通勤制度導入のメリット

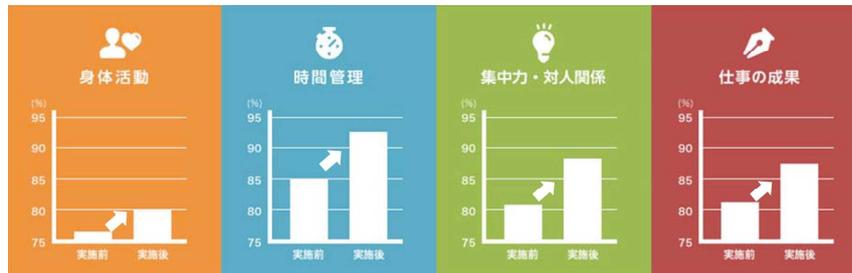
2.1 事業者のメリット

①経費の削減

自転車はクルマや公共交通に比べて通勤にかかる費用が少ないため、通勤手当の削減につながります。また、クルマから自転車通勤への転換が図られることで、社有車や駐車場の維持にかかる固定経費などの削減につながります。

②生産性向上

自転車に乗って気分良く通勤している従業員は、自転車通勤をしない従業員に比べ、心身ともに健康的であり、従業員の健康維持・増進に伴う生産性の向上が期待されます。



自転車通勤による労働生産性の変化(株式会社シマノ,株式会社フジクラ)

③イメージアップ

事業者として自転車通勤の促進に取り組むことは、環境にやさしい、健康的といった事業者のイメージアップや社会的な評価につながります。

④雇用の拡大

従業員の通勤手段として自転車通勤を認めることで、雇用の対象などの雇用範囲が広がり、雇用の拡大につながることが期待されます。

2.2 従業員のメリット

①通勤時間の短縮

自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。

②身体面の健康増進

自転車による運動は、脂肪燃焼や体力向上に効果的な運動強度を維持しやすく、脚部や体幹部の筋肉を使うことにより筋力の維持・増強に役立ちます。また、がんや心臓疾患による死亡・発症のリスク軽減につながります。

③精神面の健康増進

自転車通勤は、徒歩やクルマでは得られない心地よさがあり、加えて適度な運動などによって、気分・メンタルの向上につながります。さらに、都市部においては、満員電車に揺られることなく快適に自転車で通勤することができることもメリットの一つです。



自転車通勤による気分の安定度・活性度の変化(株式会社シマノ)

4-2 サイクスポーツのさらなる振興の推進

昨年度まで、鳴門市にて「TOKUSHIMAサイクルフェスタ」として、様々なジャンルの自転車等を展示し、実際に自転車に触れたり試乗できる機会、自転車に乗る子ども達を対象としたレースや教室等を通じて自転車の楽しみを実感してもらう機会を創出してきました。

令和元年度は、ロードバイクユーザーのみならず、ライトユーザーを対象に加えた『TOKUSHIMAサイクルワールド』を開催するなど、幅広いサイクリストの参加を促進するイベントを実施することで、サイクスポーツのさらなる振興を推進します。

■ TOKUSHIMAサイクルフェスタ

- vol.1 2018.1.6 鳴門・大塚スポーツパーク 来場者人数1,200名
- vol.2 2019.3.23 ポートレース鳴門 来場者人数1,500名
- 概要： 著名サイクリスト招致、ロードレースチームのデモンストレーション
最新スポーツバイク試乗・部品展示、競輪選手会のパフォーマンス・体験会
ランニングバイクレース、ウィーラーズクール(子ども向けの自転車教室)



最新スポーツバイク体験



著名人によるステージイベント



四国一周1000kmルート展示



子ども向け自転車教室



ランニングバイクレース

4-3 タンデム自転車の公道走行の検討

タンデム自転車は、2人でペダルをこぐため速度が出やすい反面、小回りが効かないことから、公安委員会が条例を定め、公道走行が規制されていました。

しかし、近年では視覚障害者による自転車利用の拡大や観光振興のため、24府県で公道走行が解禁(令和元年7月現在)されております。

本県においても、健康で活力ある社会づくりを目的に、関係団体等の意見を参考にしながら、公道走行について調査・研究を行います。



タンデム自転車走行風景
(出典：岡山県HP)

近年、本県の自転車事故件数は減少傾向にありますが、依然として多くの事故が発生しています。

本県では、平成28年3月に「徳島県自転車の安全で適正な利用に関する条例」を制定、それに基づき、同年8月に「徳島県自転車安全適正利用推進計画」を策定し、自転車利用者だけでなく、社会全体が協働して自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、県民が安心して暮らすことのできる社会づくりに取り組んできたところであり、今後も引き続き、さらなる安全教育・啓発を拡充することで、社会全体に「思いやりの輪」を広げ、誰もが安心して暮らせる社会を形成します。

また、災害発生の際は、自転車が持つ機動性を活かし、被害状況の把握等に活用します。

【目標達成に向け実施すべき施策】

- 5-1 自転車交通安全運動の推進
- 5-2 交通安全教室の開催
- 5-3 通学路の合同点検の実施
- 5-4 ライフステージに応じた交通安全教育の展開
- 5-5 災害時における自転車の活用

5-1 自転車交通安全運動の推進

本県では、毎年4・5月を「自転車交通安全運動月間」とし、「自転車安全利用五則」の活用による通行ルールの周知や「ヘルメット着用」の広報啓発を図っており、今後取組みを通じて交通安全運動を推進します。

また、自転車利用者のルールの遵守とマナーアップの意識を高めるため、教職員や行政職員など自転車関係者に対する講習会等を実施することにより、交通安全に関する指導技術の向上を図ります。



交通安全運動の推進状況
(出典：徳島市HP)



交通安全運動の推進状況
(出典：徳島市HP)

■ 自転車安全利用五則（出典：国土交通省）

①自転車は、車道が原則、歩道は例外

②車道は左側を通行

③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

④安全ルールを守る

⑤子どもはヘルメットを着用

飲酒運転は禁止

二人乗りは禁止

並進は禁止

夜間はライトを点灯

交差点での一時停止と安全確認

信号を守る



5-2 交通安全教室の開催

本県では、警察本部・警察署や県内自動車学校等と連携し、各学校で自転車を含む交通安全教室を開催しており、近年ではシミュレーターを活用した疑似体験等を行うなど、交通マナー等の意識向上を図り、安全な自転車利用を推進しています。

従前は、自転車に関する交通安全教室は、子どもや中高生を対象としていましたが、「増加傾向にある高齢者への自転車安全教室」や「VRを活用した交通安全教室」を実施するなどして、さらなる自転車交通安全を推進します。



シミュレーターを活用した疑似体験
(入田小学校)



VR交通安全教室
(城ノ内高校)



5-3 通学路の合同点検の実施

本県では、通学路の合同点検を実施することで、危険箇所を把握するとともに、「通学路安全推進アドバイザー」の助言を活用し、対策を推進しています。

また、各学校に安全教育を担当する中核となる教員を位置付け、通学路の合同点検の結果を踏まえ、交通安全教育を推進しています。



阿波市吉野町
(出典：一条小学校HP)



徳島市南矢三町
(出典：城西中学校HP)

5-4 ライフステージに応じた交通安全教育の展開

本県では、自転車事故を減らすために、従来からの安全教育にとどまることなく、交通事故の特性や交通実態に即した柔軟で効果的な安全教育を実施する必要があることから、未就学児から高齢者に至るまで、自転車利用者のライフステージに応じた安全教育や、「徳島県自転車の安全で適正な利用に関する条例」に基づき、「ヘルメットの着用」「自転車損害賠償責任保険への加入」「より安全な自転車の点検整備」の重要性などの普及啓発などを実施するとともに、学校や事業者等との連携を一層図ります。

また、ライフスタイルの変化により、通勤・通学時に自転車の活用が増える大学生や社会人に対して、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

	幼児	小学生	中学生	高校生	成人			高齢者	外国人	指導者	事業者	自転車 関連事業者
					大学生	社会人	子育て世代					
安全 教育	親子での 実習	参加・体験・実践型の安全教室							通学路の 合同点検	事業者と連携 した安全教育		
	紙芝居 視聴覚教材	実車を用い た模擬コース での実技指	スタントマンの事故実演 (スクエアストレイト方式) による自転車安全教室			家庭・地域 と連携した 登下校指導 見守り活動	交通安全 DVD貸出		交通安全 DVD貸出	自転車 安全利用 リーフレット の配布		
		自転車シミュレーターを 活用した安全教室					自転車 安全利用 リーフレット の配布		事故情報 提供			
			VR交通安全教室									
普及 啓発	交通安全意識向上を図る広報啓発・自転車の安全利用五則等の通行ルールの周知・毎年4-5月を「自転車交通安全月間」											
	自転車の損害賠償責任保険等への加入推進											
	ヘルメット着用の広報啓発											
	キックバイク 普及推進 (イベント等)	交通安全 子供自転車 大会		自転車安全 点検訪問				ヘルメット着用 モニター制度				
			自転車 セーフティ ライト・ラー				高齢者 自転車 安全運転 競技大会					TSMARK 取得促進
取 締 り	事故発生状況・整備状況を勘案した上での効果的な街頭指導											
	指導警告カードの活用・自転車運転者講習の実施											

■ 自転車通学安全モデル校（公益財団法人 日本交通管理技術協会）

日本交通管理技術協会では、自転車通学を行うにあたり、自転車の安全利用や自転車事故防止を図るため、他の模範となる活動を行っている学校を「自転車通学安全モデル校」に指定しています。

本県では、令和元年11月現在、川内中学校（徳島市）、瀬戸中学校（鳴門市）、小松島高等学校（小松島市）の3校がモデル校に指定されています。

各校は、生徒会が中心となり地域住民等と連携し、自転車の交通安全利用に積極的に取り組むとともに、地元警察署や民間団体等と連携し、自転車安全整備士による点検整備を実施しています。



点検整備状況
（徳島県立みなと高等学園）



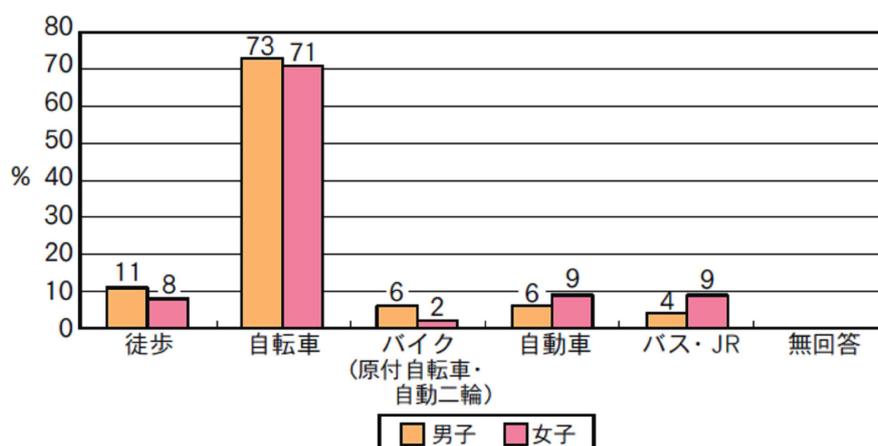
点検整備状況
（出典：徳島県城ノ内中学校・高等学校HP）

参考）徳島大学生の「通学方法」（第28回学生生活実態調査）

徳島大学では、学生生活の実情を把握することを目的とし、2年に1回、全学部学生を対象としたアンケートによる「学生生活実態調査」を実施しており、学生の「通学方法」に関する調査結果が報告されています。

平成29年の調査結果によると、自転車通学が全体の72%を占めています。その他の徒歩、バス・JR、バイク、自動車通学は、いずれも5～10%にとどまっており、自転車が主要な通学手段となっています。

また、平成16年の調査では自転車通学が66パーセントであったことから、近年、その割合が増加しています。



徳島大学生の通学方法（平成29年11月）
（出典：徳島大学 第28回学生生活実態調査報告書）

■ 徳島県自転車の安全で適正な利用に関する条例 (H28.3)

本県では、「自転車の安全で適正な利用に関して条例」を定めており、その中で、「ヘルメットの着用」「自転車の保険」「自転車の点検整備」をポイントとし、普及啓発を行っています。

データで見る自転車事故

● 負傷程度別のヘルメット着用率(H20年～H29年)

	死亡		重傷		軽傷	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
着用	3	4.00%	145	14.98%	1,055	16.08%
頭部	2	2.67%	18	1.86%	126	1.92%
その他	1	1.33%	127	13.12%	929	14.16%
非着用	72	96.00%	823	85.02%	5,507	83.92%
頭部	40	53.33%	146	15.08%	906	13.81%
その他	32	42.67%	677	69.94%	4,601	70.12%

致命傷となった部位の
約56%が頭部!

ヘルメット非着用時の
致死率は着用時と比べて
約4.5倍!

● 年齢層別発生件数(H25年～H29年)

	件数	構成率
16歳未満	937	20.2%
16～24歳	1,111	23.9%
25～29歳	167	3.6%
30～39歳	336	7.2%
40～49歳	357	7.7%
50～59歳	324	7.0%
60～64歳	245	5.3%
65歳以上	1,172	25.2%
合計	4,649	

事故の当事者は
中高生などの
若者が最も多い!

● 年齢層別死亡者数(H25年～H29年)

	死者数	構成率
16歳未満	2	5.4%
16～24歳	0	0.0%
25～29歳	1	2.7%
30～39歳	1	2.7%
40～49歳	3	8.1%
50～59歳	2	5.4%
60～64歳	0	0.0%
65歳以上	28	75.7%
合計	37	

高齢者が死者数に
占める割合は
約76%

条例から見る自転車乗車時のポイント

ポイント 1

ヘルメットを着用しましょう

ヘルメットをかぶっていれば、頭へのダメージを大きく減らすことができます。

子供も大人も高齢者も、
みんなでヘルメットを
かぶりましょう。



ポイント 2

自転車の保険に加入しましょう

自転車事故により、他人に与えた損害を賠償できるよう保険に加入しましょう。

自転車に加害者となる事故で、
高額賠償が請求される例が
起きています。



ポイント 3

自転車は点検整備をしましょう

普段から簡単な点検や年に1回の定期的な点検整備を心がけましょう。

大切な自転車をいつも
安全に利用しましょう。



■ TSマークを知っていますか?

自転車を安全に利用してもらうため、自転車販売店など整備士が自転車を点検整備して安全を確認したときに貼られるマークです。このマークが貼られている自転車には、傷害保険と賠償責任保険が付加されています。

有効期間は点検の日から1年間です。



5-5 災害時における自転車の活用

東日本大震災の被災地では、自転車が持つ機動性を活かして、発災後の移動手段として自転車の利用が増加したことが確認されています。

また、平成30年に変更された、国の「国土強靱化基本計画」においても、「避難方法」や「被害状況の把握手段」等としての自転車の活用が示され、防災基本計画や国土交通省防災業務計画では、大規模災害発生時に道路啓開を行い交通を確保するため、自転車やバイクなど多様な移動手段の活用により現地調査を実施することが位置づけられています。

これらのことから、大規模災害発生時に備えて、「自転車を活用した災害復旧」の観点から「被害状況の把握」や「救出部隊」等について関係団体等の意見を参考にし、調査・研究を行います。

また、「津波浸水エリアにおける自転車を利用した避難」について、「徳島県国土強靱化地域計画」に位置付ける（令和元年11月）とともに、「帰宅困難者対策」等と合わせ関係団体等の意見を参考にしながら、調査・研究を行います。

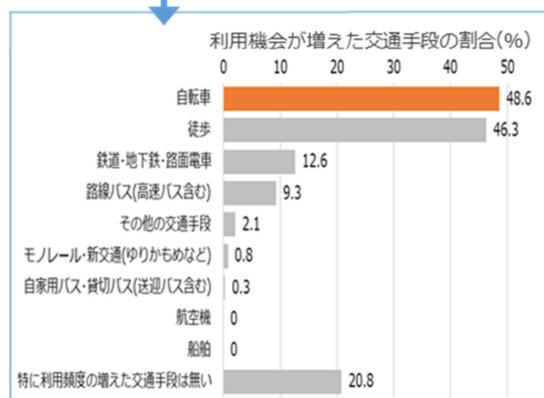
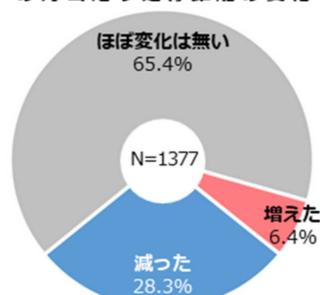


災害時における自転車の活用例（北海道日勝峠）
（出典：国交省）



自転車による避難訓練（青森県三沢市）
（出典：自転車の活用推進に向けた有識者会議資料[国交省]）

東日本大震災以前と比べた自転車の月当たり走行距離の変化



大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査
（出典：日本モビリティマネジメント会議）

参考) 災害対応への自転車活用事例 「ファットバイクの活用」

神奈川県大和市では、悪路などの走行に適したファットバイクの機動力を生かし、大規模災害時における初動体制のさらなる強化を図ることを目的とした「消防ファットバイク隊」が編成されています。

同バイクは3.8インチ(約9.6cm)幅の極太タイヤを装着しており、瓦礫が散乱した悪路や砂利道、雪道などでも走破することが可能で、災害時の初動に適しており、大和市は平成29年3月に20台導入しています。

「消防ファットバイク隊」は、大規模災害時などに道路の寸断などで消防車両の通行が困難となった場合、2人一組のチームとなり現場に出動し、情報収集や初期消火、応急手当などの任務に当たることになっています。



ファットバイク隊 (出典: 大和市)



ファットバイク走行演習 (出典: 大和市)

4.3 施策の周知・拡充について

産学官の連携による、「人づくり」や「戦略的なプロモーション」体制の構築

自転車は、趣味性の高い乗り物という側面もあるため「一般の有志が継続して実施している取組み」や「民間事業者による新たな取組み」が多く存在しています。近年においては、同じ趣味や価値観を持った個人同士が、SNSや動画共有サイトで情報共有やコミュニティ形成することにより、日々新しいトレンドが生まれています。

前項までの多様な施策に加え

- ・ 本県の魅力を国内外に発信できる「インフルエンサー」や、おもてなしの心で国内外の観光客をサポートできる「サイクリングガイド」の発掘・育成などの「人づくり」
- ・ 自転車愛好家の意見や新しいトレンドを取り入れ、「SNSや動画共有サイトの活用」や「民間事業者との連携」などによる「戦略的なプロモーション」の実施

により、様々なニーズに応じた施策の拡充や実施、自転車王国とくしまに起因する新しいトレンドを創出することを目指します。

このことから、産学官の連携による「人づくり」や「戦略的なプロモーション」体制の構築、「民間事業者による新たな取組み」の支援を推進します。



大学によるサイクルツーリズム講座
(出典：徳島大学)



民間事業者によるサイクリングガイド
(出典：(株)AWA-RE)



サイクリングリーダー養成講習会
(出典：徳島県)



サイクリングガイド養成講習会
(出典：日本サイクリングガイド協会HP)

■ ふるさと納税を活用した起業家支援

本県では、創業促進による地域経済の好循環の拡大を図り、地方創生を加速させるため、ガバメントクラウドファンディング（ふるさと納税）を活用し、地域課題の解決に資する魅力的な事業を立ち上げる起業家を支援する「徳島県ふるさと起業家支援プロジェクト」を実施しています。

令和元年度においては、徳島をサイクルツーリズムで盛り上げる「起業家のプロジェクト」も採択されています。

令和元年度
徳島県ふるさと起業家支援プロジェクト

頑張る起業家を ふるさと納税で 応援しよう!

地域資源の活用や地域の課題解決に
取り組むふるさと起業家の
新たな挑戦を支援します。

プロジェクト 1
リバーサイドD-aidプロジェクト
目標金額 150万円

プロジェクト 2
合同会社ラシェイド
目標金額 100万円

プロジェクト 3
はりきゅう整骨院 SUBARU
目標金額 100万円

プロジェクト 4
つむぎカフェ
目標金額 100万円

徳島県

- ・ガイド&レンタルサイクル
- ・サイクルステーション
- ・徳島体験ツアー



5 計画の管理・推進体制

5.1 計画の推進

国や市町村のみならず、関連する民間企業・団体と一体となり推進していく

本計画は、本県だけでなく、市町村や民間企業・団体などの様々な主体が一体となって、それぞれが適切な役割分担の下、相互に連携を深めながら、自転車活用の推進に向けて取り組んでいきます。

また、先導的取組を推進している徳島市や鳴門市、他の都道府県との広域的な連携による施策展開や情報収集を行います。



徳島市自転車安全利用促進計画 H31.4



鳴門市が南あわじ市・東かがわ市と連携し推進しているサイクリングツーリズム推進事業

さらには、県内市町村に対して「市町村・自転車活用推進計画」の策定を促すとともに、地域の様々な主体からなる自転車活用に係る協議会組織の立ち上げ支援や、当該組織との連携などを図ります。こうした連携・協力を通じて、関係者が一丸となって自転車活用の気運を盛り上げていきます。

5.2 計画の基本目標

本計画の推進にあたっては、市町村と効果的な連携を図ることが重要であり、自転車利用の拡大及び自転車の安全利用の推進が必要である

- 自転車活用推進計画の策定市町村数
 - ・0（2019年）→ 3市町村（2022年）

- 通勤目的の自転車分担率（平日・徳島市）
 - ・22.1%（2015年）→ 23.5%（2020年）

- 自転車イベントの参加者・入場者数等
 - ・3,618人（2017年）→ 4,500人（2022年）

- 自転車事故件数
 - ・年間自転車事故発生件数
497件（2017年）→ 400件以下（2020年(※)）
 - ・年間自転車事故死者数
8件（2017年）→ 5人以下かつ可能な限りゼロを目指す(2020年(※)）

※2020年度までは「第10次徳島県交通安全計画(H28.3)」の目標とし、
2021年度以降は2020年度策定予定の「第11次徳島県交通安全計画」を
踏まえ見直しを行う

5.3 計画のフォローアップ

必要に応じてフォローアップ・見直しを実施する

本計画について、必要に応じて有識者の助言を受けつつ、毎年度、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行った上で、その結果を公表します。

また、計画期間である2022年度には、社会情勢の変化等を踏まえて、必要に応じて、本計画の見直しを行います。