

令和元年11月定例会（付託）
県土整備委員会資料（その3）
県土整備部

徳島県自転車活用推進計画

～とくしまSDGsサイクル推進計画～

（案）

令和元年 月
徳 島 県

目次

1 はじめに	1
1.1 計画策定の趣旨	1
1.2 計画区域	1
1.3 計画期間	2
1.4 関連計画	2
2 徳島県の自転車を取り巻く現状・課題	3
2.1 人口	3
2.2 地勢	4
2.3 交通手段	5
2.4 自転車道等の整備状況	9
2.5 渋滞	12
2.6 環境	13
2.7 観光	14
2.8 健康・運動	16
2.9 交通安全	18
2.10 現状と課題のとりまとめ	20
3 計画の目指すべき方向性及び目標	21
3.1 計画の目指すべき方向性	21
3.2 自転車の活用推進に関する目標	21
4 計画の施策体系及び具体的な取組み	23
4.1 自転車活用推進のための施策体系	23
4.2 施策の方向性と具体的取組み	24
目標1 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	24
目標2 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	31
目標3 サイクルツーリズムの推進による魅力ある観光地域づくり	37
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	47
目標5 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	51
4.3 施策の周知・拡充について	59
5 計画の管理・推進体制	61
5.1 計画の推進	61
5.2 計画の基本目標	62
5.3 計画のフォローアップ	62
参考資料	
参考資料1 自転車王国 公式25コースの概要	参考1
参考資料2 県内の主要観光地の分布	参考2
参考資料3 県内の主なサイクリングコース	参考3

1 はじめに

1.1 計画策定の趣旨

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代が利用できる、環境にも優しい身近な交通手段であり、健康づくりはもとより、観光振興や地域活性化、機動性の高さによる災害時の活用などに繋がることから、近年、自転車を活用した取り組みへの関心が高まっているところです。

本県では、これまで、各地に点在する数多くの自然、歴史や伝統を物語る文化遺産を巡る「自転車王国とくしま公式コース」や、吉野川から沿岸部への美しい景観を楽しむことのできる「徳島自転車ライン」などを設定し、それらのコースを活用した多様なイベントへの支援などを通じ、自転車を活用した地方創生への取り組みを積極的に展開してきました。

また、国においては、平成29年5月に、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした「自転車活用推進法」が施行され、平成30年6月には、自転車活用の推進に関する目標及び講ずべき必要な措置を定めた「自転車活用推進計画」が策定されました。

一方、本県は、人口減少や高齢化が進み、地域の維持・発展のためには経済の活性化が急務となっている中、依然としてクルマ中心の社会構造となっており、交通渋滞や環境負荷の問題、さらには、高齢者による交通事故の増加や運転免許返納による新たな移動手段の確保など、さまざまな課題に直面しています。

自転車の活用の推進は、脱炭素社会の実現、健康増進、観光振興などの効果が期待されているものの、一層の推進を図るためには、自転車通行空間や駐輪場の確保、自転車交通ルールの周知、サイクルツーリズムの普及など、自転車を安全で快適に利用でき、地域振興に活用していくための多岐に渡る取り組みを、さらに進めていく必要があります。

新次元の「自転車王国とくしま」の実現に向け、本県の現状や課題、それらを解決するために実施すべき施策を明確化し、県民及び民間事業者、行政が一体となって自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、『徳島県自転車活用推進計画』を策定します。

1.2 計画区域

本計画では、徳島県全域を対象とします。

1.3 計画期間

本計画の計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、県の総合計画『「未知への挑戦」とくしま行動計画』との整合を図り、2019年度から2022年度までとします。

なお、計画期間内に3年連続で開催される国際スポーツ大会や2025年に開催される大阪・関西万博も見据えながら、社会情勢の変化等により新たな施策の必要性が生じた場合や、よりよい施策に転換する必要がある場合は、柔軟に対応するものとします。

■日本で開催される国際大会等

大会名	期間
ラグビーワールドカップ2019日本大会	2019年9月～11月
東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会	2020年7月～9月
ワールドマスターズゲームズ2021関西	2021年5月
日本国際博覧会（大阪・関西万博）	2025年5月～11月

1.4 関連計画

本計画は、国の自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）を踏まえ、自転車活用推進法第10条に基づく都道府県版自転車活用推進計画とするとともに、県政の運営指針である『「未知への挑戦」とくしま行動計画』をはじめ、関連計画との整合及び連携を図り、本県における自転車の活用による地域の活性化等に向けた取組みを総合的かつ計画的に推進するものです。

また、市町村が自転車活用推進計画を策定する際の基本となるものです。

■上位・関連計画一覧

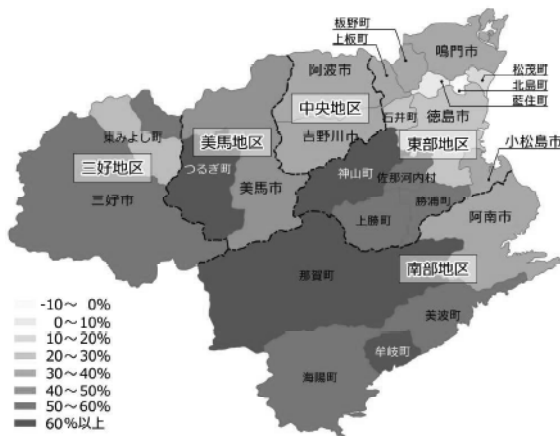
計画名	策定年月日	関連性
「未知への挑戦」とくしま行動計画	令和元年7月	県の最上位計画
都市計画区域マスタープラン	平成16年3月 平成30年3月	まちづくり
徳島県地球温暖化対策推進計画	平成28年12月	環境
徳島県観光振興基本計画（第3期）	令和元年8月	観光
健康徳島21～「生涯健康とくしま」を目指して～	平成30年3月	健康
徳島県スポーツ推進計画	平成30年3月	スポーツ
第10次徳島県交通安全計画	平成28年3月	交通安全
徳島県自転車安全適正利用推進計画	平成28年8月	自転車安全利用
徳島県地域防災計画	平成31年1月	防災

2 徳島県の自転車を取り巻く現状・課題

2.1 人口

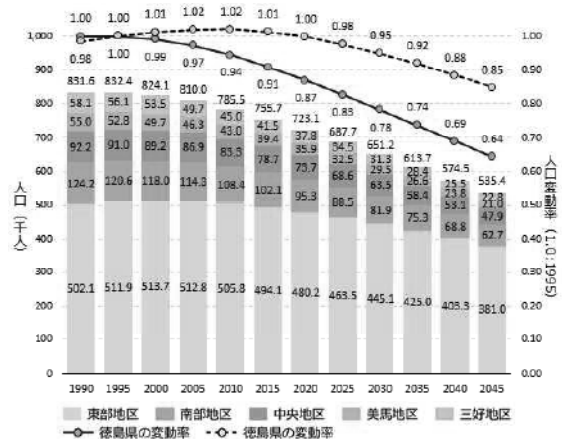
地域活性化に向けた観光振興による交流人口拡大が必要

本県の人口は、全国よりも約25年早く人口減少に転じ、現在予測されている2045年までの間で増加に転じる見込みはないと予測されています。また、将来本県のほとんどの市町村で人口は減少すると予測されています。



市町村別の人口減少率【2015→2045】

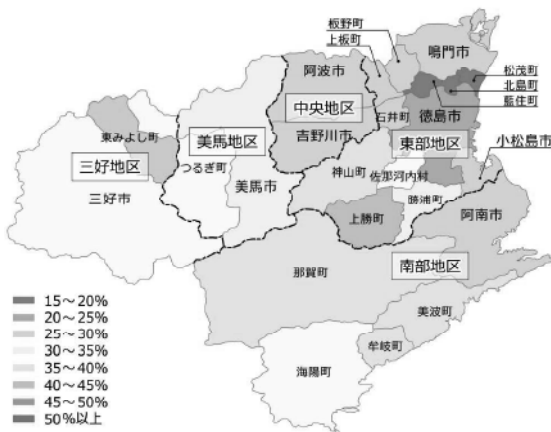
(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)



人口の変遷と推計

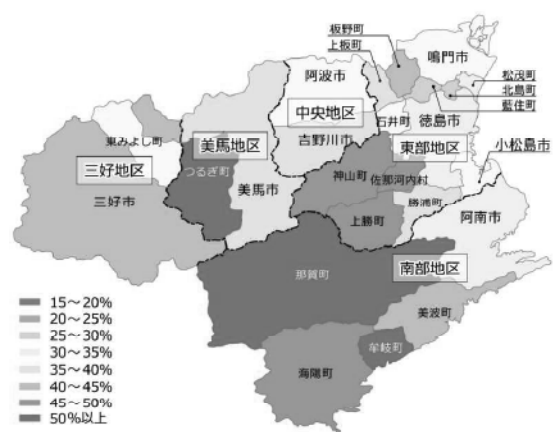
(出典：1990～2015年は国勢調査 2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計人口 H30.3公表)

また、高齢化率は、全国平均よりも高い水準を維持したまま年々増加し、2040年には40%を超えることが予測されています。この高齢化のスピードは全国平均よりも早く、急速に超高齢化社会が進行することになります。



市町村別の高齢化率【2015】

(出典：国勢調査)



市町村別の高齢化率【2045】

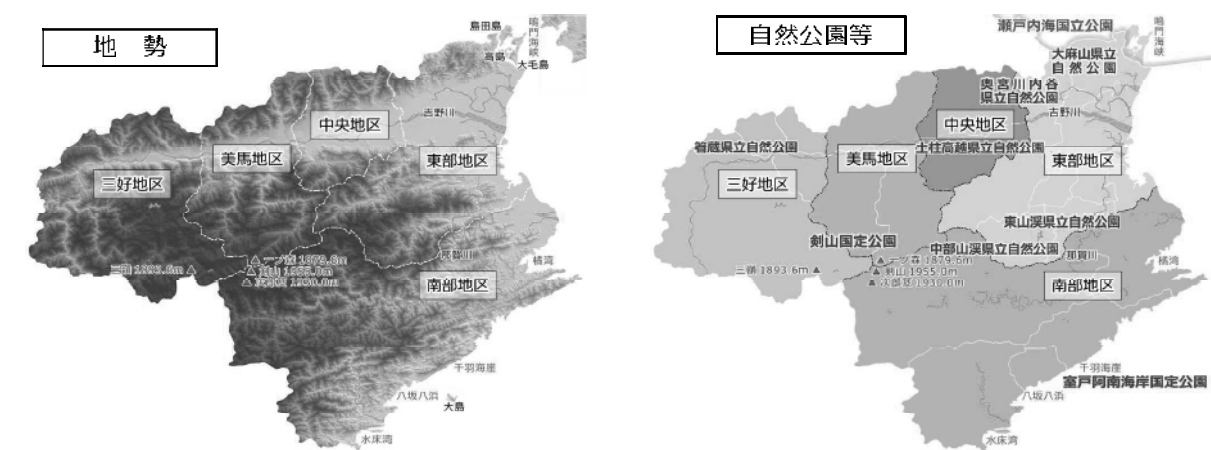
(出典：国立社会保障・人口問題研究所)

2.2 地勢

自転車の活用には、高低差のある山々や沿岸部の変化に富む景観など、地勢を活かしたエリア別の施策展開が必要

本県は、剣山を代表とする急峻な山々に囲まれ、高知県を源流とする吉野川は、県西部で大歩危・小歩危などの深い峡谷を作り、下流部にはくさび状の平野が広がっています。また、沿岸部では、渦潮で知られる鳴門海峡や阿波松島と称される橋湾、千羽海崖、八坂八浜、水床湾など変化に富んだ海洋資源が存しています。

そのため、瀬戸内海国立公園や剣山国定公園、室戸阿南海岸国定公園、6つの県立自然公園に指定されています。



剣山



祖谷溪



椋原の棚田



吉野川と眉山



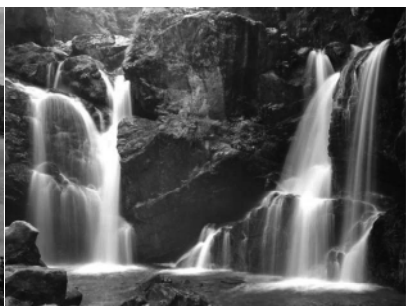
鳴門海峡の渦潮



高の瀬峡



大浜海岸



轟の滝



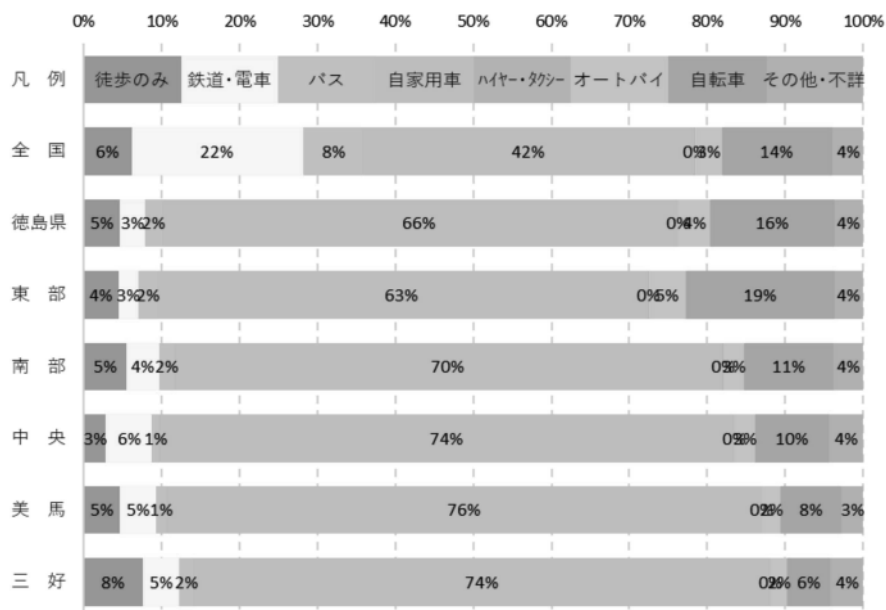
水床湾の朝日

2.3 交通手段

2.3.1 交通手段全体

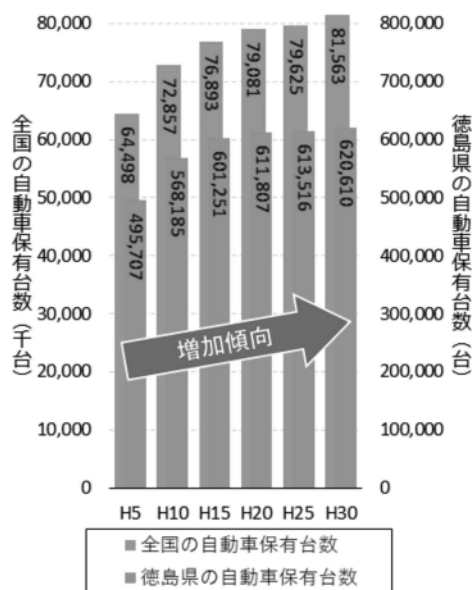
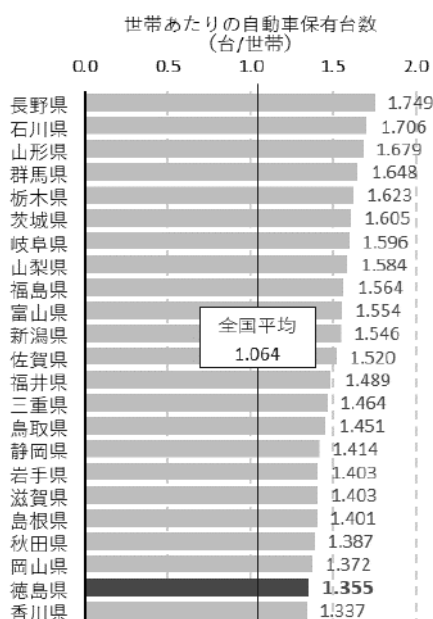
自転車の分担率は全国レベルであるものの、自動車への依存度が高く、一層の自転車利用拡大が必要

本県における通勤・通学の交通手段の分担率は、自家用車が66%、公共交通が5%、自転車が16%であり、全国と比べて自家用車が高く、公共交通が低くなっています。地域別に自転車分担率を見ると、東部のみが全国平均より高くなっています。



通勤・通学時の交通手段分担率 (出典：H22国勢調査)

1世帯あたりの自動車保有台数は1.355と全国平均の1.064よりも高く、現在もその台数は増加傾向にあります。



世帯あたりの自動車保有台数

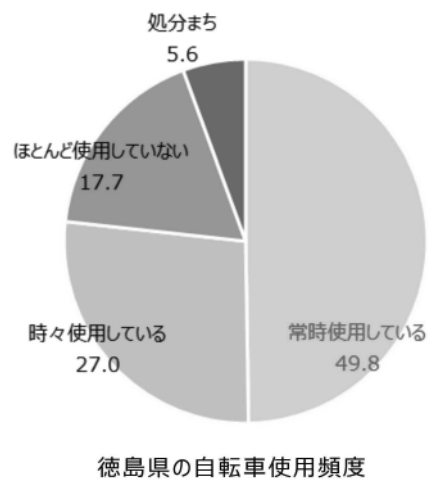
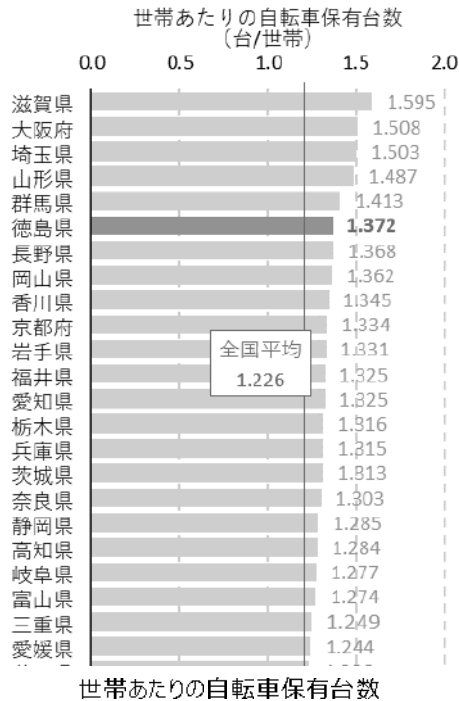
(出典：一般財団法人 自動車検査登録情報協会)

2.3.2 自転車関連

自転車は広く普及しているため、潜在的な需要を掘り起こし、利用されていない自転車の活用が必要

本県における1世帯あたりの自転車保有台数は1.372と全国平均の1.226よりも高く、全国でも6番目に高くなっています。

ただし、常時使用されていない自転車はその約50%であることが推察されています。

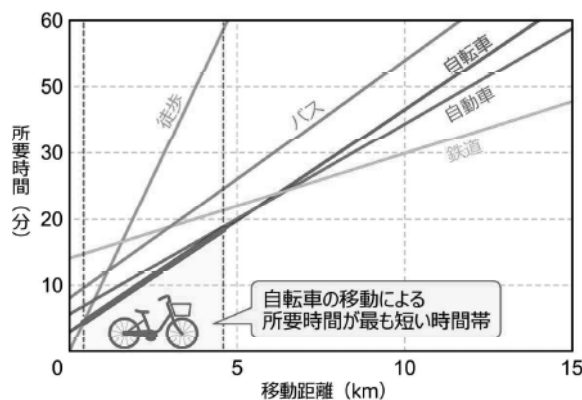


(出典：H30 自転車保有実態に関する調査報告書 一般財団法人 自転車産業振興協会)

参考) 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

自転車は、5km程度の短距離移動において、自動車や鉄道、バスよりも所要時間が短く、時間的かつ経済的に最も有効な交通手段であると考えられています。

また、道路渋滞の影響を受けないため、定時性が高いというメリットもあります。



徒 歩：4.8km/h
 自転車：入出庫4分+15.0km/h
 自動車：入出庫7分+17.5km/h
 バス：徒歩6分+待ち時間4分+14km/h
 鉄 道：徒歩12分+駅内移動3分+待ち時間2分+32km/h

(出典：国土交通省
 地方道・環境課道路交通安全対策室
 「自転車をとりにくく話題」)

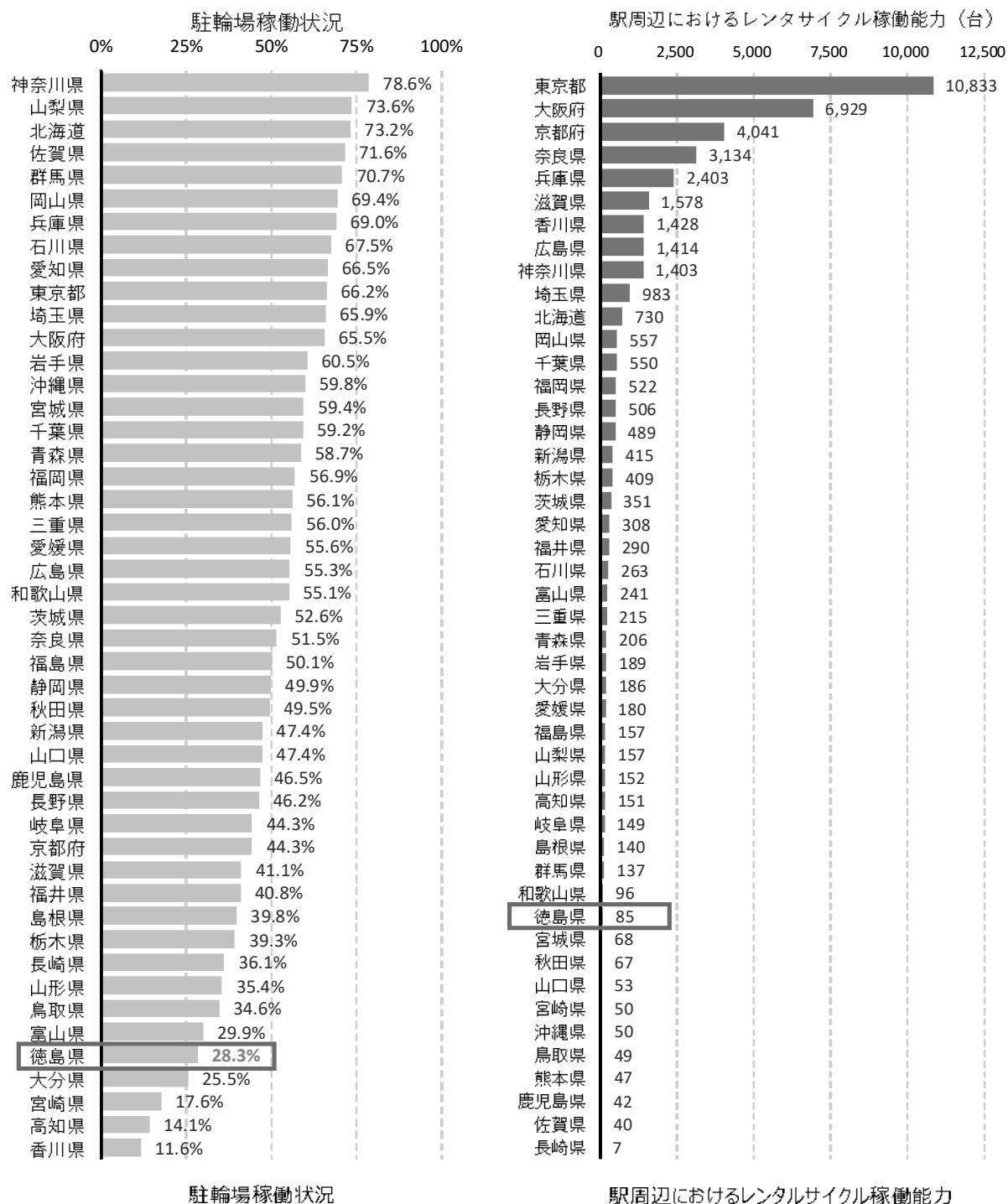
MATT関東圏時刻表 2002.11 (八峰出版)
 東京都交通局HP
 平成7年 大都市交通センサス (財団法人運輸掲載研究センター)
 平成11年 道路交通センサス (建設省道路局)
 自転車駐車場整備マニュアル (建設省都市局 監修)
 自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサードス水準に関する分析

2.3.3 放置自転車等の実態

駐輪場の整備を促進するとともに、自転車利用環境の整備が必要

平成29年度に全国的に実施された「駅周辺における放置自転車等の実態調査」においては、本県の放置自転車の台数は全国と比較すると少ないと報告されています。

しかしながら、同調査では駅周辺における駐輪場の稼働状況は低く、レンタルサイクルの稼働能力も低いと報告されており、本県が令和元年6月に実施した駐輪場調査では、駐輪場が未整備の駅が多く、駅周辺や繁華街等において、多くの放置自転車が確認されています。



(出典：国土交通省 H30.3 駅周辺における放置自転車等の実態調査)

■ 県内の駅周辺における駐輪場の状況 (令和元年6月)

路線名	駅名称	市町村	駐輪場の有無	路線名	駅名称	市町村	駐輪場の有無	路線名	駅名称	市町村	駐輪場の有無
高徳線	徳島	徳島市	○	徳島線	学	吉野川市	×	牟岐線	中田	小松島市	×
	佐古		○		山瀬		×		南小松島		○
	吉成		×		阿波山川		×		阿波赤石		○
	勝瑞	○	川田		×		立江		×		
	池谷	鳴門市	○		穴吹	美馬市	○		羽ノ浦	○	
	板東		×		小島		×		西原	○	
	阿波川端		×		貞光	×	阿波中島		×		
	板野	板野町	○		阿波半田	つるぎ町	×		阿南	○	
	阿波大宮		×		江口		○		見能林	×	
	鳴門線	阿波大谷	鳴門市		×	三加茂	東みよし町		○	阿波橋	×
立道		×		阿波加茂	○	桑野		×			
教会前		×		辻	×	新野	○				
金比羅前		×		坪尻	×	阿波福井	×				
撫養		○		箆蔵	×	由岐	○				
鳴門		○		佃	×	田井ノ浜	×				
徳島線	蔵本	徳島市	×	土讃線	阿波池田	三好市	×	美波町	木岐	×	
	鮎喰		○		三縄		○		北河内	○	
	府中		×		祖谷口		×		日和佐	○	
	石井	○	阿波川口		○		山河内		○		
	下浦	石井町	○		小歩危	○	辺河川		○		
	牛島		×		大歩危	○	牟岐		○		
	麻植塚		○		阿波富田	×	鯖瀬	×			
	鴨島	吉野川市	×		牟岐線	二軒屋	徳島市	×	海陽町	浅川	○
	西麻植		×			文化の森		○		阿波海南	○
	阿波川島		×			地蔵橋		×		海部	○
									※	海陽町	○

○ : 駐輪場がある駅
 × : 駐輪場が整備されていない駅 (民間事業者等による駐輪場が整備されていても、充足していない場合は「×」としている。)
 ※ : 阿佐海岸鉄道

■ 駅周辺の状況 (令和元年6月)

・駐輪場がある駅



JR徳島駅 (徳島市)



JR阿波加茂駅 (東みよし町)



JR日和佐駅 (美波町)

・駐輪場が整備されていない駅



JR吉成駅 (徳島市)



JR小島駅 (美馬市)



JR阿波中島駅 (阿南市)

■ 徳島市内 繁華街の状況 (令和元年6月) ※多くの放置自転車を確認



秋田町中心地



両国橋付近



秋田町付近

2.4 自転車道等の整備状況

2.4.1 一般道路における自転車通行空間

自転車が安全に通行できる空間整備が必要

本県の市街地における自転車通行空間の整備は、自歩道内のカラー舗装が多く、車道部への自転車レーンの設置は2路線で約1.1km程度です。



■ 車道部に自転車レーン



県道 徳島鳴門線
(徳島市中吉野町)



市道 北佐古・南前川線
(徳島市北佐古一番町)

■ 自歩道内にカラー舗装



国道438号
(徳島市大上町)



県道 沖ノ洲徳島本町線
(本町交差点東側)



国道192号
(徳島そごう南側)



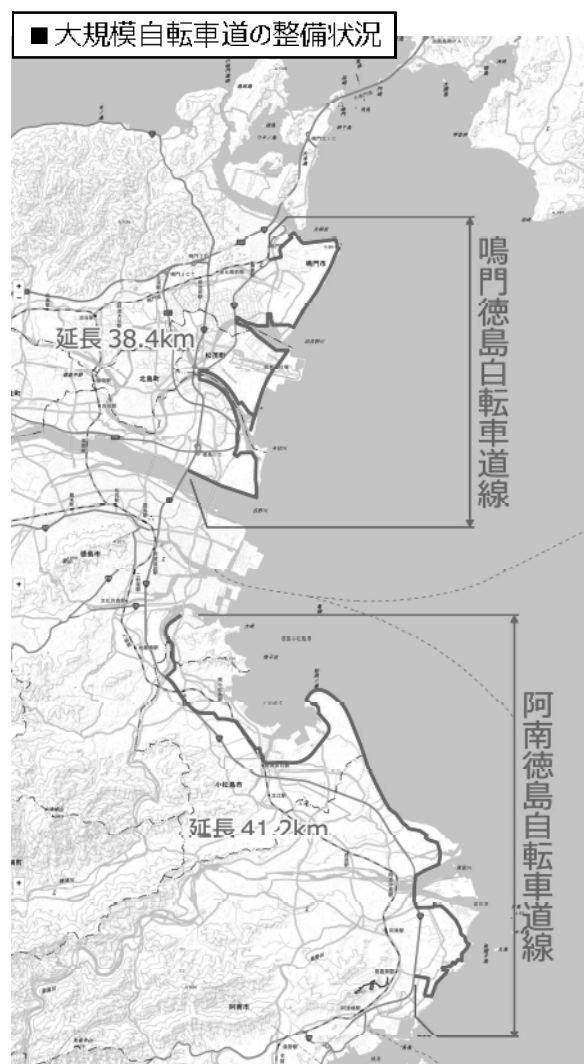
県道 佐古停車場線
(徳島市佐古二番町)

2.4.2 自転車専用道路

自転車が快適に走行できる継続的な維持管理が必要

本県には、鳴門徳島自転車道線及び阿南徳島自転車道線の2つの大規模自転車道があります。

しかしながら、一部において、舗装のヒビ割れや雑草、隣接する土地から樹木等が生い茂る箇所が見受けられます。



鳴門徳島自転車道線



阿南徳島自転車道線

■ 大規模自転車道の路面状況



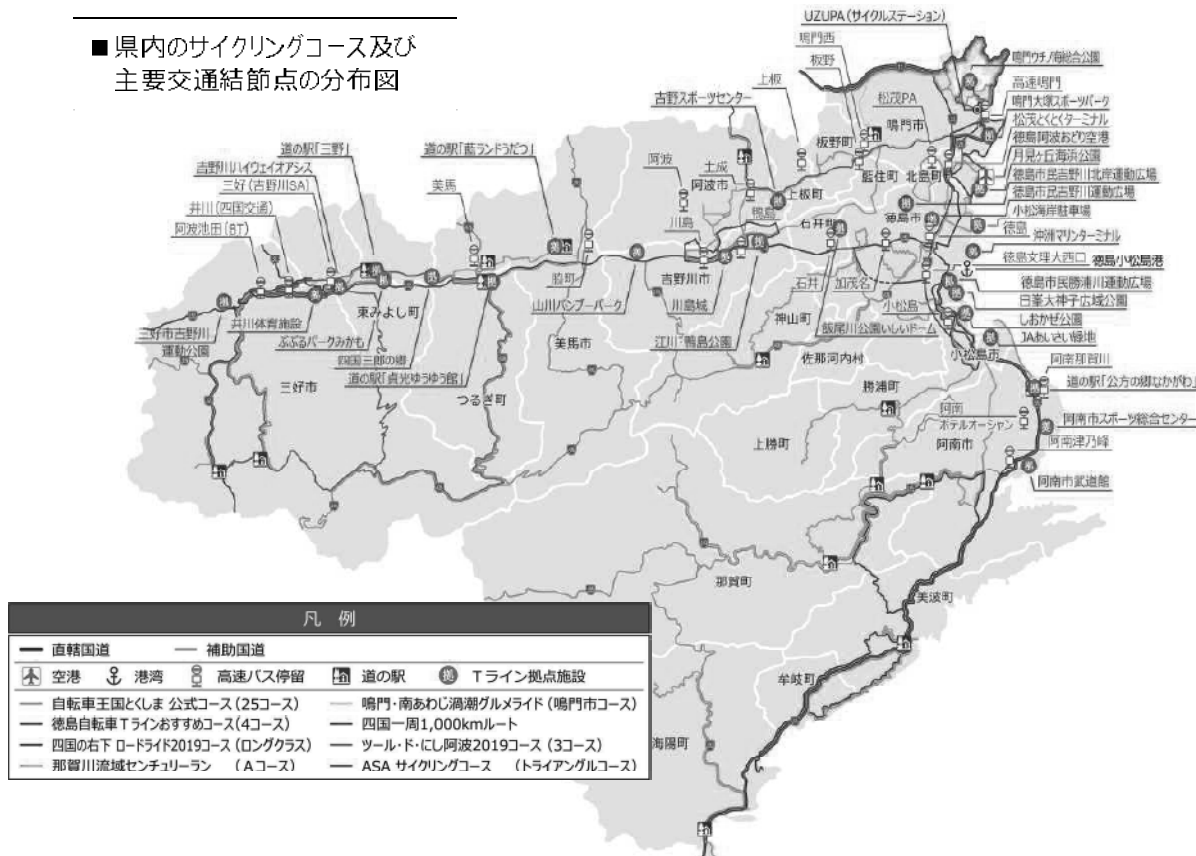
路面状況(舗装の割れ・雑草)

2.4.3 交通結節点における自転車利用環境

多くの施設で自転車利用環境の整備が不十分であり、サイクリストの受入れ態勢整備及び周知が必要

本県には、「他の移動手段⇔自転車」への乗り換えが想定される多様な交通結節点を有しています。特に、近年においては、駐車料金が不要であり、24時間利用が可能である「道の駅」などに自動車を駐め、サイクリングを楽しむサイクリストが多いものの、本県における「道の駅」にはサイクルステーションとしての機能が不十分であるとともに、周知不足であるため、十分に活用できていません。

■県内のサイクリングコース及び主要交通結節点の分布図



■Tラインサイクリングルート拠点施設

施設名称	所在地	施設要			
		駐車場	トイレ	救急箱	案内所
吉野川ハイウェイオアシス	東みじ町	有	有	有	有
道の駅「三野」	三好市	有	有	有	有
道の駅「真光ゆうゆう館」	つるぎ町	有	有	有	有
道の駅「藍ランドらだつ」	美馬市	有	有	有	有
道の駅「公方の郷なかがわ」	阿南市	有	有	有	有
四国三郎の郷	美馬市	有	有		
山川バンブーパーク	吉野川市	有	有		
川島城	吉野川市	有	有		
江川・鴨島公園	吉野川市	有	有		
吉野スポーツセンター	吉野川市	有	有		
飯属川公園いしドーム	阿波市	有	有		
鳴門ウチノ海総合公園	鳴門市	有	有	有	有
鳴門大塚スポーツパーク	鳴門市	有	有		
月見ヶ丘海浜公園	松茂町	有	有	有	有
沖洲マリンタミナル	徳島市	有	有		
日峰大神子広域公園	徳島市	有	有		
しおかぜ公園	小松島市	有	有		
JAあいきい緑地	小松島市	有	有	有	
阿南市スポーツ総合センター	阿南市	有	有		
阿南市武道館	阿南市	有	有		
三好市吉野川運動公園	三好市	有	有		
井川体育施設	三好市	有	有		
ぶぶるパークみかも	東みじ町	有	有		
徳島市民吉野川北岸運動広場	徳島市	有	有		
徳島市民吉野川運動広場	徳島市	有	有		
小松海岸駐車場	徳島市	有	有		
徳島市民勝浦側運動広場	徳島市	有	有		

■「道の駅」における自転車設備整備状況

施設名称	所在地	自転車設備				備考
		駐りかめ	空気入れ	工具	備考	
真光ゆうゆう館	つるぎ町	-	○	-	-	無料の空気入れあり
藍の里	那賀町	-	○	○	-	
穴喰温泉	海陽町	-	-	-	-	
どなり	阿波市	4台用	-	-	-	
にしいや	三好市	-	-	-	-	
わじき	那賀町	-	-	-	-	
公方の郷なかがわ	阿南市	4台用	○	-	-	前輪固定式5台
もみじ川温泉	那賀町	-	○	-	-	無料の空気入れ(宿泊客のみ)
温泉の里神山	神山市	4台用×2	○	○	-	
藍ランドらだつ	美馬市	-	-	-	-	
三野	三好市	1台用	○	○	-	
日和佐	美波町	右記	○	-	-	前輪固定式18台・無料の空気入れあり
第九の里	鳴門市	4台用	○	○	-	ASAの例がおたなし外に指定
大歩危	三好市	1台用	○	○	-	
ひなの里かつら	海陽町	3台用	○	○	-	有料の空気入れあり
みまの里	美馬市	6台用	-	-	-	



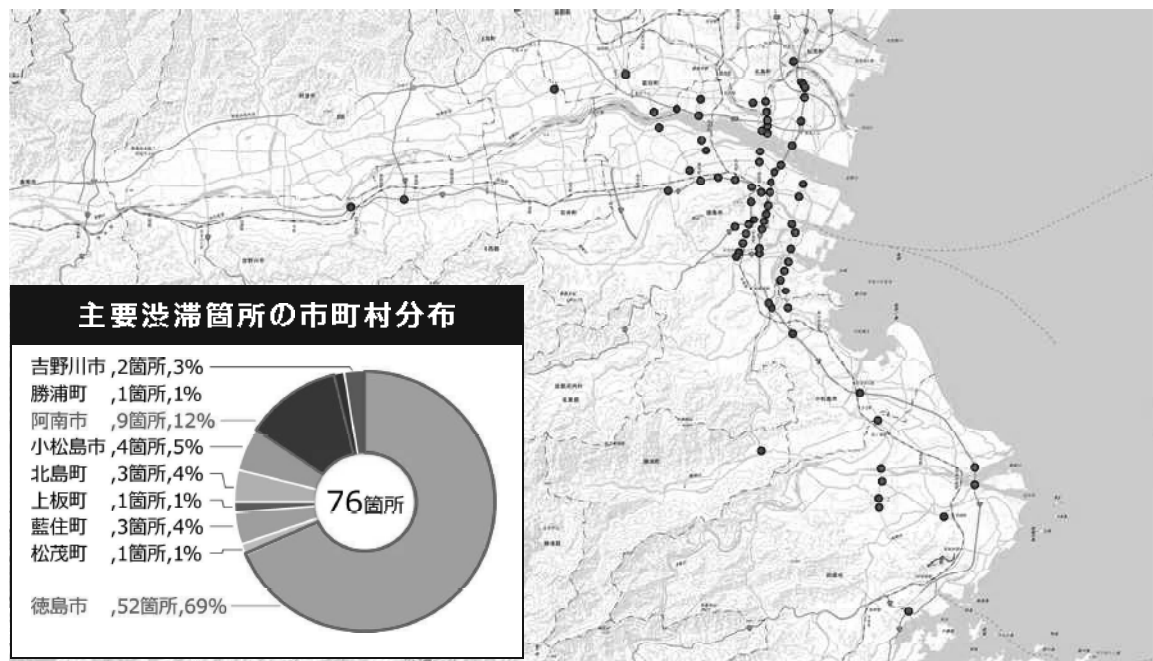
※『Tライン拠点施設』とは、Tライン設定時にサイクリングのための一時駐車場の許可を得ている「道の駅」やスポーツ施設等のこと

2.5 渋滞

自転車を活用した渋滞緩和施策が必要

交通渋滞は、道路利用者の時間を浪費させることで経済的損失につながることはもちろん、自動車による排出ガスの増加、緊急車両の速達性や公共交通機関の定時性の低下、渋滞に起因する事故の増加等、様々な社会課題の要因となっています。

本県の一般道路における主要渋滞箇所としては76箇所が指定されており、その約70%が徳島市、約12%が阿南市に位置しています。



主要渋滞箇所位置図

(出典：徳島地区渋滞対策協議会 H27.9 国土交通省)



徳島市中心部の渋滞

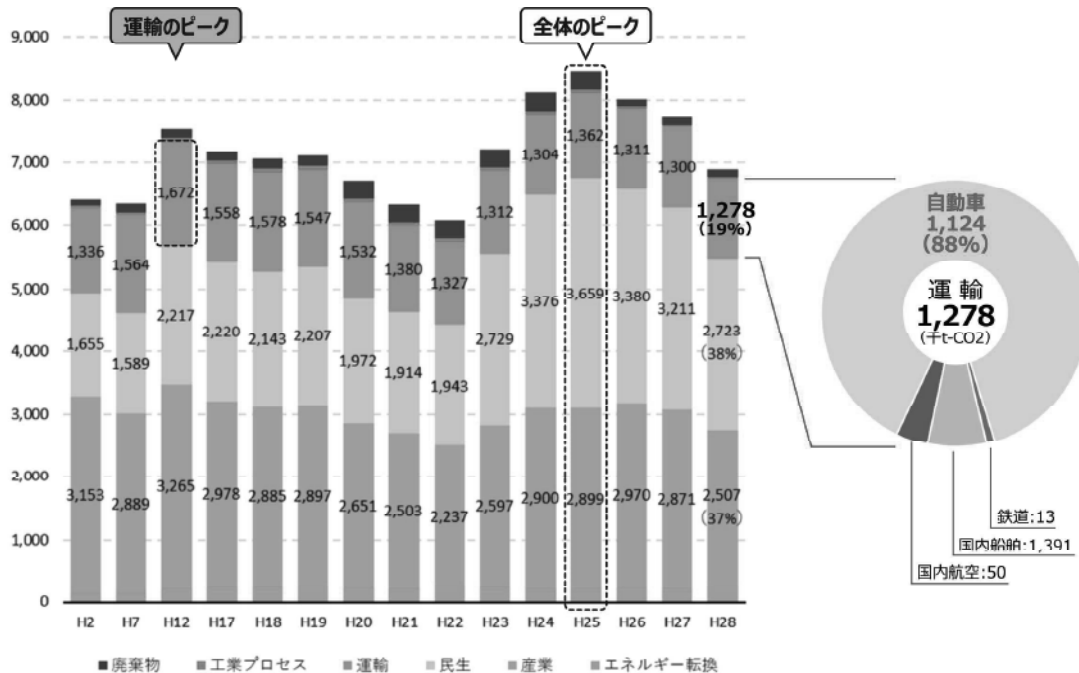


通勤時の自転車活用

2.6 環境

自動車によるCO2排出量は多く、自転車の活用により排出量削減の促進が必要

本県における主たる温室効果ガスであるCO2の排出量は全体としては平成25年、運輸(自動車,船舶,航空など)に起因するものは平成12年をピークに、いずれも減少傾向にあります。また、平成28年時点の運輸に起因するものは、全体の19%であり、自動車はその内の88%を占めています。



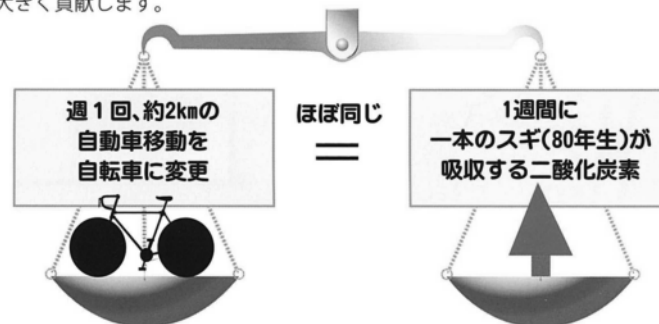
徳島県の温室効果ガス排出量
(出典：徳島県の温室効果ガス排出量の状況について等)

参考) 自動車から自転車へ転換することによる環境負荷低減効果

チョイ乗り自転車でストップ温暖化

徳島県では「環境首都とくしま」を掲げ、温室効果ガス排出を実質ゼロとする「脱炭素社会」の実現を目指しています！

ちょっとした移動を自動車から自転車に変更するだけでCO2の排出量削減に大きく貢献します。



※80年生のスギは、1本あたり1年間に平均14kgの二酸化炭素を吸収

(出典:林野庁こども森林館HP)

※移動手段を自動車→自転車にすることで二酸化炭素排出量は1kmあたり0.133kg削減 (出典:国土交通省HP)

2.7 観光

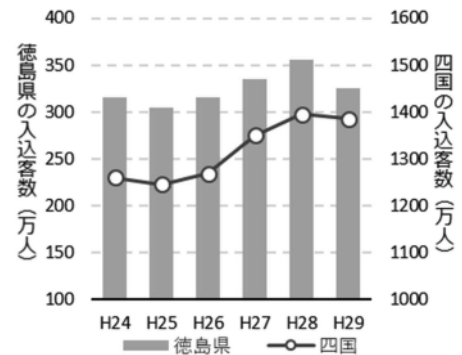
2.7.1 観光全般

増加傾向にある観光客が自転車を利用しやすい環境づくりが必要

本県は、世界的にも有名な弘法大師縁の地を巡る四国遍路を始め、「鳴門の渦潮」、「祖谷のかずら橋」、「うだつの街並み」、全国屈指の認知度、規模を誇る「阿波おどり」など、各地に点在する数多くの自然、歴史や伝統を物語る文化遺産に恵まれており、これらを訪れる観光客は年々増加しています。

■ 県内の主要観光地の分布

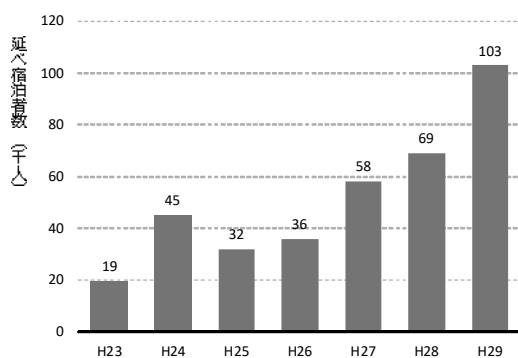
※「参考資料1」に掲載



主要観光地の入込客数の推移

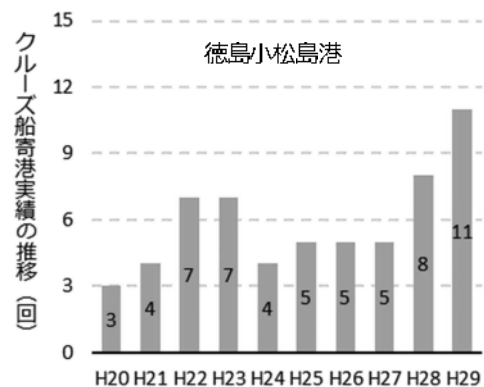
(出典：四国運輸局)

また、日本を訪れる外国人観光客数は全国的に増加しており、本県においても大型クルーズ船の寄港回数の増加などにより、外国人観光客は増加しています。なお、徳島阿波おどり空港は、国際線にも本格的に対応した新ターミナルが平成30年1月に供用開始し、さらには香港との季節定期便も運航されたことから、今後、外国人観光客の来訪が期待されます。



徳島県の外国人宿泊者数の推移

(出典：観光庁宿泊旅行統計調査)



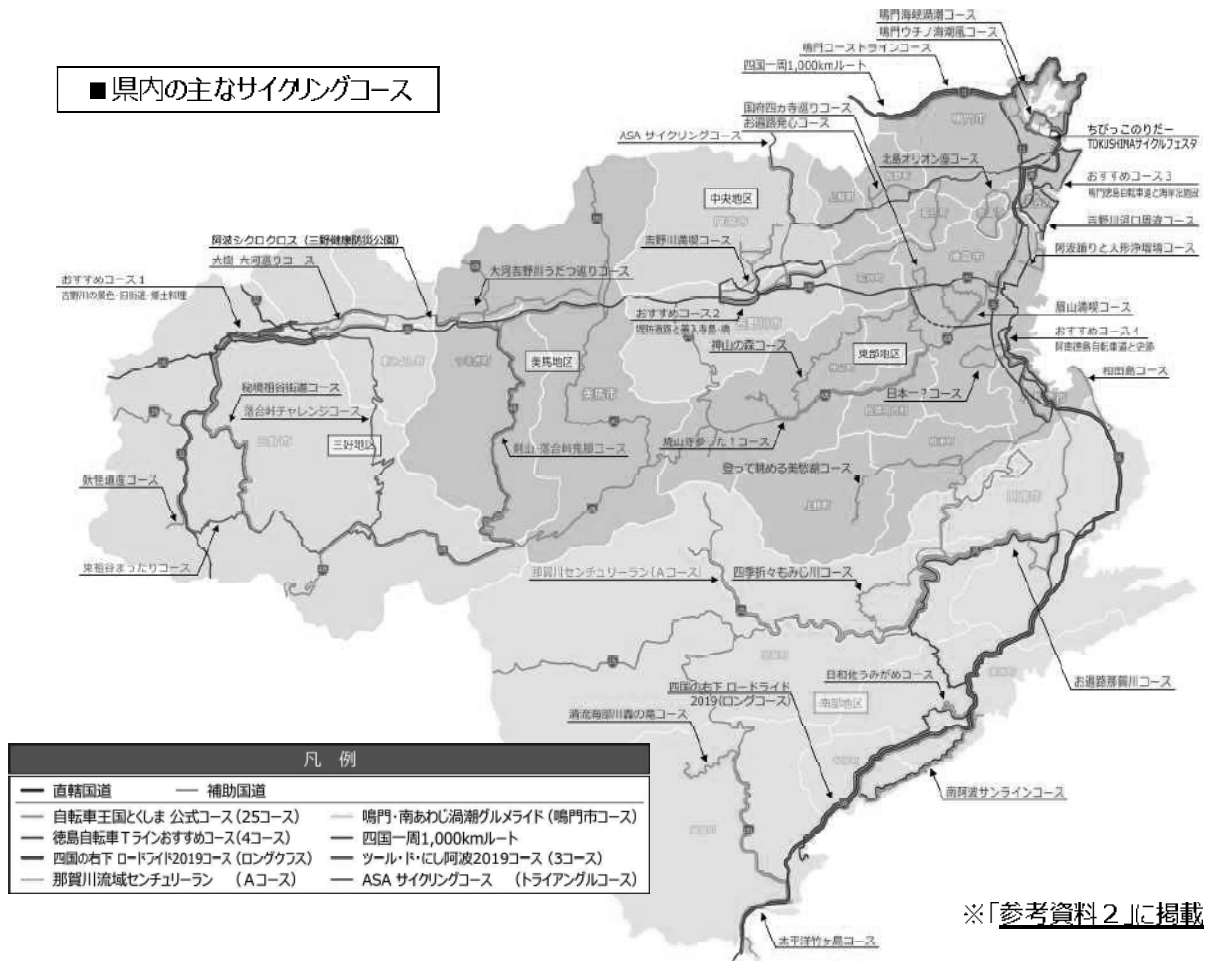
徳島県へのクルーズ船寄港実績の推移

(出典：四国地方整備局 港湾空港部)

2.7.2 自転車関連

イベントやコースの認知度の向上、地域の特徴を活かしたサイクルツーリズムの展開が必要

自転車王国とくしま公式25コースをはじめ、地域特性にあわせた変化に富むコースが設定・公開されているとともに、そのコースを活用するなどして、多様な組織による多くの自転車関連イベントが県内各地で催されています。



■ 県内の主な自転車関連イベント

イベント名称	定員	開催地	主催	イベント分類
自転車王国とくしま ツール・ド・にし阿波	1,200	三好市 つるぎ町	NPO法人 ツール・ド・にし阿波プロジェクト	公道ロードライド
関西マーズスポーツフェスティバル「四国の右下」ロードライド	650	阿南市・美波町 牟岐町・海陽町	四国の右下ロードライドイベント実行委員会	公道ロードライド
徳島吉野川センチュリーラン大会	300	徳島市・吉野川市・阿波市・美馬市 三好市・石井町・藍住町・つるぎ町 上板町・東みよし町	日本サイクリング協会	公道ロードライド
那賀川流域センチュリーラン大会	300	阿南市・那賀町	那賀川流域センチュリーラン実行委員会	公道ロードライド
スポーツ報知 鳴門・南あわじ 渦潮グルメライド	1,000	南あわじ市・鳴門市	BOAT RACE鳴門	公道ロードライド
阿波シクロクロス	約180人 (実績)	三好市・つるぎ町	関西シクロクロス実行委員会	クローストコース スプリントレース
徳島県 チャレンジサイクル	-	小松島市 (小松島競輪場)	徳島県自転車競技連盟	クローストコース タイムトライアル
ちびっこりだー(瀬戸内GPシリーズ)	-	鳴門市 (BOAT RACE鳴門)	クラスマッチ(鹿児島)	クローストコース スプリントレース
TOKUSHIMA サイクルフェスタ	-	鳴門市 (BOAT RACE鳴門)	徳島県自転車利用促進協議会	イベント

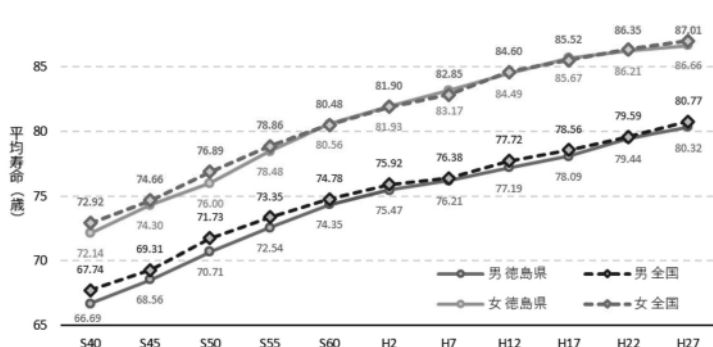
2.8 健康・運動

自転車の利用機会創出により、幅広い年齢層での健康・体力づくりの促進が必要

2.8.1 全年齢について

本県の平均寿命及び健康寿命（日常生活に制限のない期間の平均）は、男女とも全国平均より低く、健康寿命の全国順位は下位にあります。平均寿命の伸び以上に健康寿命を延ばす（不健康な状態になる時点を遅らせる）ことは、個人の生活の質の低下を防ぐ観点や、社会的負担を軽減する観点からも重要です。

また、本県の糖尿病粗死亡率は、全国平均を大きく上回る状況が続いており、全国順位では下位にあります。腎不全による死亡率も高く、本県としては、「食生活や運動習慣等の改善による生活習慣病対策」を推進していますが、日常的な運動習慣の目安となる『歩数』は低水準となっています。



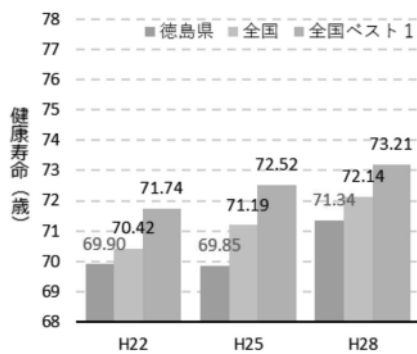
平均寿命の年次推移

(出典：健康徳島21 2018年改定版(厚生労働省「都道府県別生命表」))



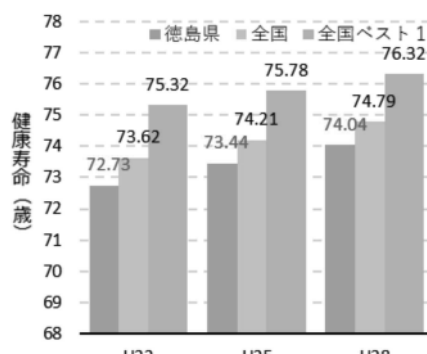
糖尿病粗死亡率の年次推移

(出典：(厚生労働省「人口動態統計」))

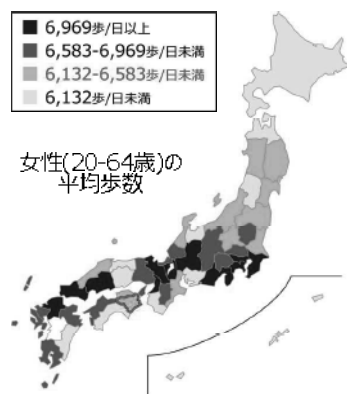
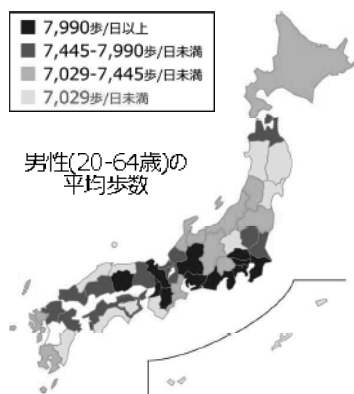


男性の健康寿命の状況

(出典：健康徳島21 2018年改定版(国民生活基礎調査))



女性の健康寿命の状況

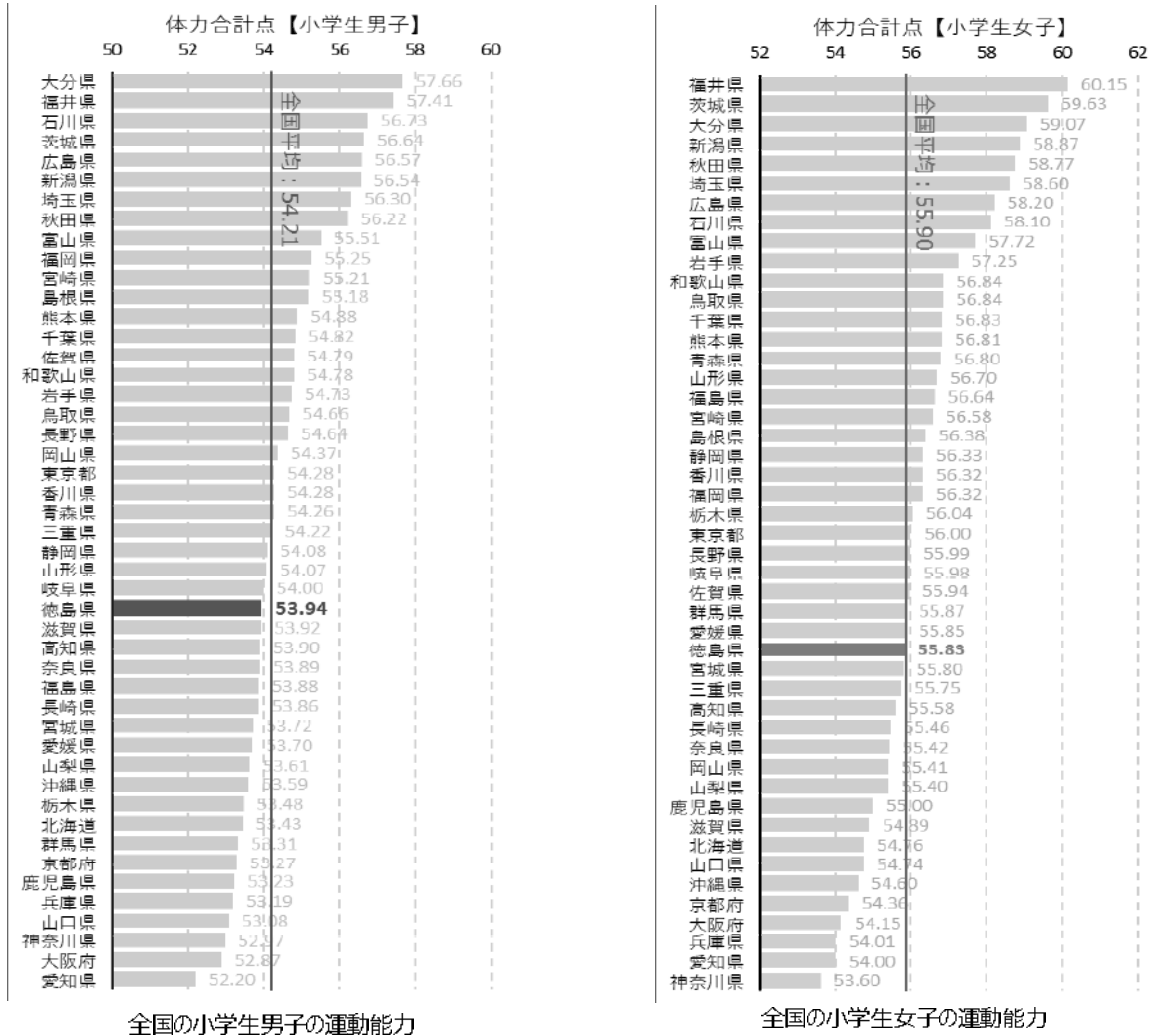


(出典：H28国民健康・栄養調査 国立健康・栄養研究所)

2.8.2 幼児・小学生について

本県の子どもの運動能力は全国平均よりも低く、男子は全国28位、女子は全国30位となっています。

また、子どもの体力づくりにも有効である「自転車遊び」は、近年においては全国的に減少傾向にあります。



(出典：H30 全国体力・運動能力 運動習慣等調査)

参考) 幼児期における身体活動の現状と問題点

活発に体を動かす遊びが減っている



現代の幼児の遊びは、活発に体を動かすものが少なくなっているようです。日本小児保健協会の調査によると、よく行う遊びについて「お絵かき・粘土・ブロックなどの造形遊び」が平成12年の調査では62%だったものが、平成22年では75%で1位となるなど体を動かさない遊びの割合が高く、特に遊びに占める「絵本」「テレビ・ビデオ」の割合は、10年前に比べて約2倍に増えていることもわかりました。逆に「ボール・すべり台などの運動遊び」は59%で変化がなかったものの、「自転車・三輪車など」は、平成2年69%、平成12年54%、平成22年43%と減少傾向にあります。

このようにあまり体を動かさない遊びが増加し、活発に体を動かす遊びの機会は少なくなりがちです。文部科学省調査によると、約2割の子どもは3歳くらいまでの時期に積極的に体を動かす遊びをたくさんしていないことが報告されています。

(出典：幼児期運動指針ガイドブック 文部科学省)

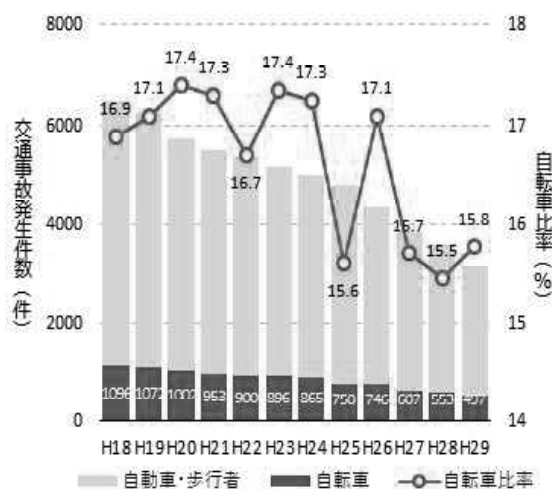
2.9 交通安全

2.9.1 交通事故

交通ルールやマナーの遵守、ヘルメット着用等の向上が必要

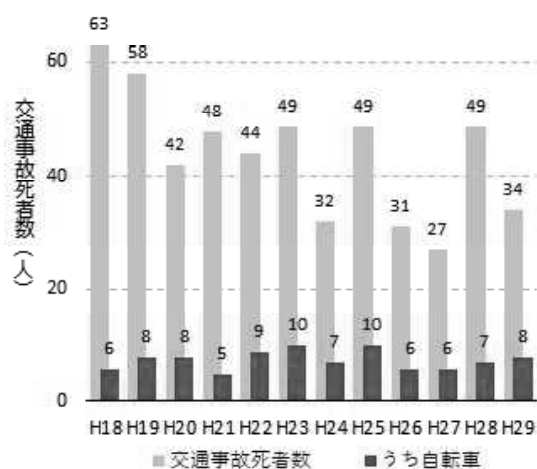
本県における自転車の交通事故発生件数は減少傾向にあります。交通事故死者数は横ばい傾向にあります。

また、自転車に関連した事故による死者数は、16歳未満や65歳以上の占める割合が増加傾向にあり、特に高齢者の占める割合が8割となっており、自動車との出会い頭の衝突事故によるものが約半数を占めています。

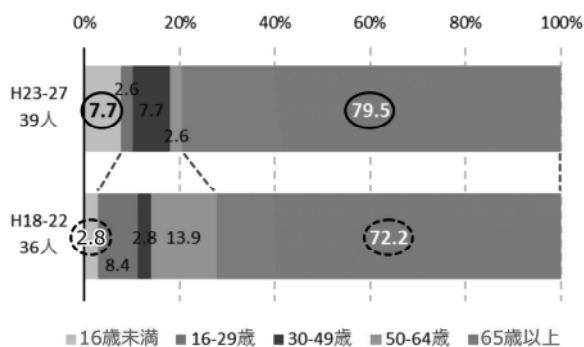


県内の交通事故発生件数の推移

(出典：徳島県自転車安全通止利用推進計画 H28.8に、H28、H29値を加筆)

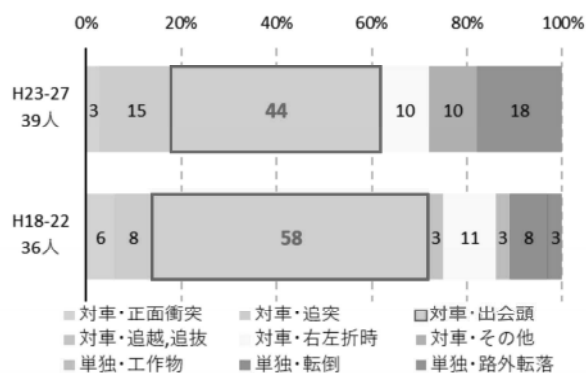


県内の交通事故死者数の推移



県内の自転車関連事故死者数の年齢構成

(出典：徳島県自転車安全通止利用推進計画 H28.8)



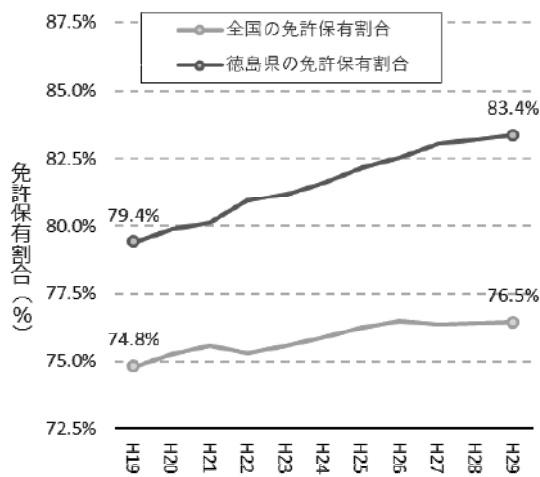
県内の自転車関連事故死者数の事故類型

2.9.2 高齢化対策

日常的な移動手段として自転車利用を確保し、高齢者の外出行動及び手段の維持が必要

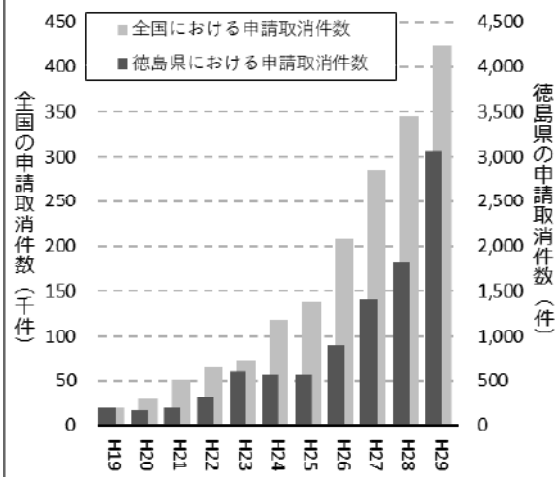
本県の免許保有割合は、全国と比べると高い水準で推移しています。

また、運転免許申請取消(返納)件数は全国と同様に増加傾向にあります。乗合バス輸送人員や鉄道旅客人員は減少傾向にあり、高齢者の日常的な移動手段の確保が課題となっています。



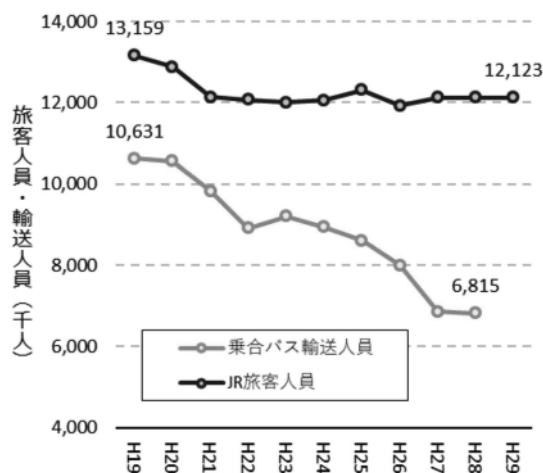
徳島県と全国の免許保有割合の推移

(出典：免許保有者：H19-29運転免許統計
人口：徳島県・内閣府公表の年齢層別人口データ)



徳島県と全国の運転免許申請取消件数

(出典：H19-29運転免許統計)



公共交通機関利用者数の推移

(出典：H19-29徳島県統計書)

2.10 現状と課題のとりまとめ

本県の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえ、「自転車の活用推進に関する目標」及び目標達成に向け「実施すべき施策」を設定します。

項目	徳島県の現状	課題
2.1 人口	●全国よりも人口減少・高齢化の進行が早い	□ 地域活性化に向けた観光振興による交流人口拡大が必要
2.2 地勢	●平地と急峻な山々に囲まれた高低差のある地勢 ●沿岸部においては変化に富んだ海洋資源を有している	□ 自転車の活用には、高低差のある山々や沿岸部の変化に富む景観など、地勢を活かしたエリア別の施策展開が必要
2.3 交通手段	●通勤・通学の交通手段は、自動車への依存度が高い ●自転車保有率は全国平均より高い ●駅周辺や繁華街では駐輪場が少なく、放置自転車も確認 ●レンタルサイクルの台数は少ない	□ 自転車は広く普及しているため、潜在的な需要を掘り起こし、利用されていない自転車の活用が必要 □ 駐輪場の整備を促進するとともに、自転車利用環境の整備が必要
2.4 自転車道等の状況	●大規模自転車道が2路線整備されているが、一部において、舗装のヒビ割れや雑草の繁茂が見られる ●自転車通行空間の整備について、自歩道内整備や車道部におけるブルーラインの整備実績がある	□ 自転車が安全で快適に通行できる空間の整備が必要
2.5 渋滞	●主要な渋滞箇所は徳島市に集中	□ 自転車を活用した渋滞緩和施策が必要
2.6 環境	●県内のCO2排出量の16%が自動車に起因している	□ 自転車の活用によりCO2排出量削減の促進が必要
2.7 観光	●宿泊者数は少ないが、観光入込客数は増加傾向にある ●外国人宿泊者数は増加傾向にある ●観光資源が広域に点在 ●多様な組織により多くの自転車関連イベントを開催	□ 増加傾向にある観光客の自転車を利用しやすい環境づくりが必要 □ イベントやコースの認知度の向上、地域の特色を活かしたサイクルツーリズムの展開が必要
2.8 健康・運動	●平均寿命及び健康寿命は低い ●糖尿病粗死亡率は全国下位クラス ●日常的な運動習慣は低水準 ●子どもの運動能力は全国平均より低い	□ 自転車の利用機会創出により、幅広い年齢層での健康・体づくりの促進が必要
2.9 交通安全	●自転車の交通事故は減少傾向にあるが、死者数は横ばい ●免許返納者数は増加傾向にある	□ 交通ルールやマナーの遵守、ヘルメット着用意識等の向上が必要 □ 日常的な移動手段としての自転車利用を確保しておくことで高齢者の外出行動・手段を維持

3 計画の目指すべき方向性及び目標

3.1 計画の目指すべき方向性

本県では、地球規模の喫緊の課題である環境問題に対し、「緩和策」と「適応策」を両輪とする気候変動対策への取り組みや、脱炭素社会の実現に向けた水素エネルギーや自然エネルギーの積極的な利用、また、環境、人、社会、地域などに配慮した「エシカル消費」の推進など、持続可能な社会を構築するため、SDGsの理念にも通じる各種の取り組みを全国に先んじて進めています。

そのため、本県の自転車活用推進計画は、県の総合計画『「未知への挑戦」とくしま行動計画』のもと、新次元の「自転車王国とくしま」の実現に向け、目指すべき方向性を以下のように定めます。

- ① SDGs達成に貢献するとともに、徳島ならではの「エシカルな暮らし」を実現
- ② 誰もが健康で暮らせる「長寿社会」の実現
- ③ 攻めの「インバウンド誘客」に向けた戦略的な展開

3.2 自転車の活用推進に関する目標

本県の自転車を取り巻く現状・課題や目指すべき方向性を踏まえ、様々な効果を目指す「自転車に関する施策」を着実に推進するためには、ソフト・ハード施策が一体となった「総合的かつ計画的」な取り組みが必要です。

このため、本計画では、以下に示す5つの目標を設定し、各種施策に取り組んでいきます。

目標1 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

徳島県の魅力度やブランド力の向上を図り、交流人口の拡大による地方創生を推進

目標2 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

地球環境に配慮した脱炭素社会の推進や安全かつ円滑な道路交通の確保等、コンパクトで快適なまちづくりを推進

目標3 サイクルツーリズムの推進による魅力ある観光地域づくり

「大阪・関西万博」の開催等によるインバウンド需要への受入環境整備や、観光施策との連携による国内外への情報発信を推進

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

3年連続の国際スポーツ大会を契機に、誰もが参加可能なサイクルスポーツの振興を図り、自転車を活用した健康・体力づくりを推進

目標5 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

社会全体に「思いやりの輪」を広げ、安全対策に取り組むことで自転車事故がなく、誰もが安心して暮らせる社会を形成

■「SDGs(持続可能な開発目標)」とは

2015年の国連総会採択された「世界が共に取り組むべき国際社会の普遍的な17のゴール目標」のことです。

全ての目標が直接自転車に結びつくものではないが、自転車活用を推進することで、特に、「7つのゴール目標」に貢献できると考えられます。



自転車活用により 貢献できる目標

- 3 保健
- 4 教育
- 8 成長・雇用
- 9 インフラ
- 11 都市
- 12 生産・消費
- 13 気候変動

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS
世界を変えるための17の目標

■「エシカル消費」とは

消費者それぞれが「環境」「人や社会」「地域」における社会的課題の解決を考慮しながら商品やサービスを選択したり、そうした社会的課題の解決に取り組んでいる事業者の商品を積極的に購入して応援することです。

お互いを思いやる消費が社会を変え、将来の子ども達が住みよい社会や地球環境の実現につながります。

環境や社会にやさしい自転車の活用は、「エシカルな暮らし」の実現に貢献するものです。



4 計画の施策体系及び具体的な取組み

4.1 自転車活用推進のための施策体系

本計画の5つの目標達成に向け、具体的な施策を以下のとおり定めます。

徳島県自転車活用推進計画		SDGs						
目標	施策	保健	教育	成長・雇用	イノベーション	都市	生産・消費	気候変動
目標 1 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	1-1 大鳴門橋への自転車道設置の実現			8	9			
	1-2 お遍路サイクルツーリズムの推進			8				
	1-3 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実			8				
	1-4 サイクルトレイン等の運行			8			12	
	1-5 +plusとくしま体験サイクリングの実施			8			12	
目標 2 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	2-1 自転車通行空間の整備促進	3			9	11		13
	2-2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備	3			9	11		
	2-3 レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進	3			9		12	
	2-4 ビッグデータの交通安全対策への活用	3				11		
目標 3 サイクルツーリズムの推進による魅力ある観光地域づくり	3-1 サイクリングアイランド四国の推進			8				
	3-2 サイクルステーションの連携推進			8			12	
	3-3 海外への情報発信の充実			8			12	
	3-4 観光アプリ等によるサイクリスト向け情報の充実			8			12	
	3-5 官民連携による自転車道の維持管理の検討				9		12	
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	4-1 徳島エコスタイル等による自転車通勤の促進	3				11		13
	4-2 サイクルスポーツのさらなる振興の推進	3						
	4-3 タンデム自転車の公道走行の検討	3						
目標 5 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	5-1 自転車交通安全運動の推進	3	4					
	5-2 交通安全教室の開催	3	4					
	5-3 通学路の合同点検の実施	3	4					
	5-4 ライフステージに応じた交通安全教育の展開	3	4					
	5-5 災害時における自転車の活用							13

4.2 施策の方向性と具体的取組み

長期的視点で実現すべき目標と具体的な取組みを展開する考え方を整理した施策の方向性に基づき、具体的な取組みを総合的かつ計画的に展開していきます。

目標1 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

本県は、世界に誇る「四国八十八箇所霊場と遍路道」での心のこもった“おもてなし”や、世界三大潮流の絶景を誇る「鳴門の渦潮」をはじめとした自然景観、また、歴史や風土、人々の暮らしの中で育まれてきたまちの景観、さらには雄大な河川やバラエティに富んだ海岸でのラフティング・サーフィンといった体験型スポーツ、アニメやeスポーツなどを取り入れた徳島発のイベントなど、本県の歴史・自然・文化を活かした徳島ならではの多様な資源を有しています。

また、本県では、環境、人、社会、地域などに配慮した「エシカル消費」の推進など、SDGsの理念にも通じる各種の取組みを全国に先んじて進めており、その取組みは、まさに地方創生の実現にも資するものであり、経済、社会、環境の調和する持続可能な社会を実現するため、一層加速させていくことが求められています。

そのような状況を踏まえ、自転車の活用を通じた本県の魅力度やブランド力の向上を図り、交流人口の拡大による地方創生を推進します。

【目標達成に向け実施すべき施策】

- 1-1 大鳴門橋への自転車道設置の実現
- 1-2 お遍路サイクルツーリズムの推進
- 1-3 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実
- 1-4 サイクルトレイン等の運行
- 1-5 + plusとくしま体験サイクリングの実施



1-1 大鳴門橋への自転車道設置の実現

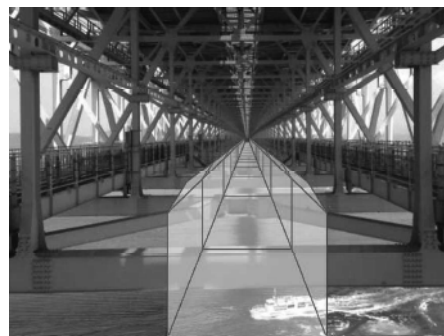
本県では、サイクリングに対する需要が高まっている中、淡路島や鳴門市における一層の観光振興の促進、本県への交流人口の拡大を目的に、兵庫県と連携し、大鳴門橋の「桁下の鉄道空間」を活用した自転車道設置を検討中です。

大鳴門橋への自転車道設置が実現すれば、本県の様々なサイクリングルートが淡路島一周ルート「アワイチ」で知られる淡路島と直接、接続することにより、国内外のサイクリストを魅了する「新たなルート」の創出が期待されます。

さらに、淡路島から四国へ、そして「しまなみ海道」を走行し、中国・近畿へと瀬戸内海を一周する、いわゆる「セトイチ」といった構想も描くことが可能となり、広域的なサイクリングネットワークの形成も期待されます。



大鳴門橋と渦潮



自転車道イメージ

また、自転車道の実現に向け、鳴門公園から鳴門市市街地や県内各所、その他のサイクリングルートへ円滑に導くための自転車通行空間の整備や、レンタル・シェアサイクル施設の設置、宿泊施設のサイクリスト受け入れ環境整備などについて、関係機関と連携しながら検討を進めます。

■ ASAトライアングルサイクリングツーリズムの取組拡充

淡路島と鳴門市が自転車道で接続されることにより、鳴門市をはじめ3市が連携している「ASAトライアングルコース」が結ばれ、サイクルツーリズムの拡充に繋がります。



1-2 お遍路サイクルツーリズムの推進

「お遍路」は、四国が世界に誇る生きた文化遺産であり、長い歴史を超えて地域と共存し、継承されてきた古来からの「ツーリズム」です。



一番札所 靈山寺



巡礼風景

近年、お遍路の世界遺産登録に向けた取組みが進められ、著名人の自転車による霊場巡りがTV番組化されていることなどから、お遍路サイクルの気運が高まっています。

このことから、お遍路サイクルツーリズムを推進するため、「自転車王国とくしま公式コース」の内、「区切り打ち」で巡礼できる4コースの周知を図るとともに、4コースを補完する「一国参り」コース(1～23番札所)を設定・周知します。



自転車王国とくしま公式コースの内、札所に関連するコース

また、コース設定の際は、「設定路線の自転車通行空間の整備」や「札所や遍路小屋へのサイクルスタンド設置」を検討するなどして、サイクリング環境の整備を促進するとともに、サイクルイベントを実施することで、お遍路サイクルツーリズムを推進します。

長期的には、四国4県で連携した全札所を巡るお遍路コースの設定等、世界への魅力発信を目指します。

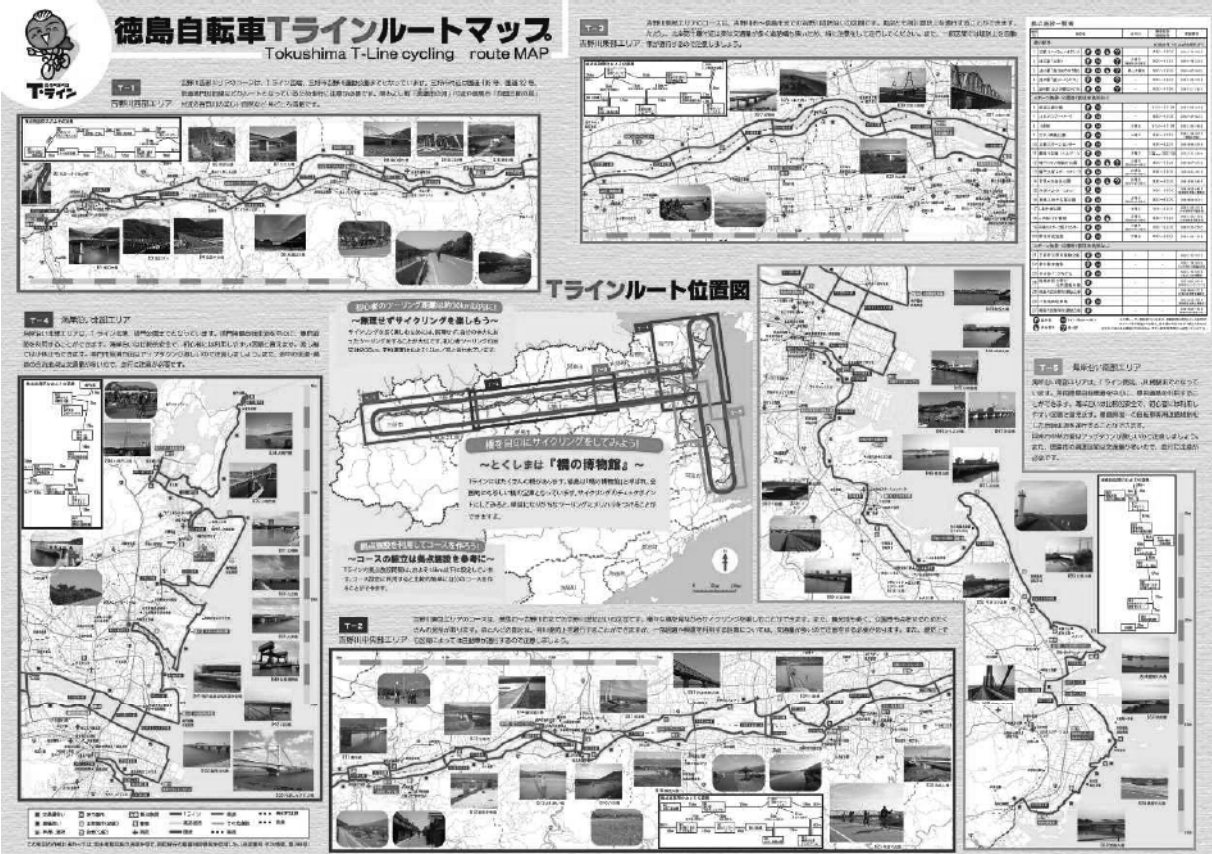


遍路小屋
(板野郡板野町)

1-3 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実

Tラインルートマップは、これからサイクリングを楽しんでいく、自転車初心者のための練習コースとして設定された、吉野川沿いと海岸沿いを結ぶ、比較的走りやすいルートを示したものです。

今後は、本県ならではの多様な橋の魅力「橋の博物館」をさらに発信するため、ルートの見直しやマップの充実を図るとともに、「とくしまブリッジカード」や吉野川に架かる橋の歴史を後世に語り継ぐ「とくしま橋ものがたり」との連携、「多言語化」などにより、国内外へTラインルートの魅力を発信します。



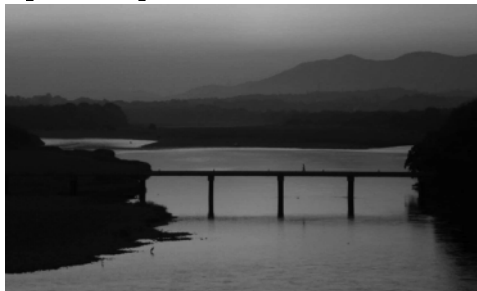
Tラインルート走行風景

■ 橋の博物館

吉野川は、徳島県内で46もの橋が架けられており、それぞれが当時の最新工法を駆使したことから、多種多様な橋梁形式が存在する「橋の博物館」となっています。



【表面】



【裏面】

とくしまブリッジデータ

橋名	学島橋	橋情報	「潜水橋」という呼び方は珍しく、全国的には「沈下橋」や「もぐり橋」と呼ばれることが多いようです。
形式	潜水橋	地域の歴史	昔の善人寺島には、宮ノ島村や栗島村などのいくつかの村があり、学校が2校、神社などもあったようです。
橋長	362m	詳しい情報はこちら ホームページ http://www.pref.tokushima.jp/bridge/	
有効幅員	3.0m	QRコードによる発信	
路線名	(県)市場学停車場線		
所在地(起点)	吉野川市川島町		
所在地(終点)	吉野川市川島町		
完成年	昭和30年(1955)		
管理者	徳島県		

Ver1.0(1703)

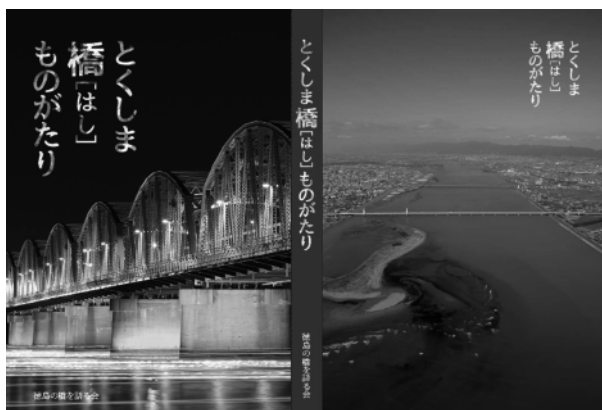
QRコード
による発信



ブリッジカードの事例（学島橋）

■ とくしま橋（はし）ものがたり

「とくしま橋ものがたり」は、人々の想いや架橋の歴史、橋と地域や文化との関わりをまとめた橋梁史です。





8 暮らしを
豊かにする

12 つくばる
つながる

1-4 サイクルトレイン等の運行

本県では、県内のライドイベントに合わせたサイクルトレインを試行運行しています。

今後は、観光に合わせた運行やWMG2021関西における移動手段として運行し、利便性の向上や裾野の拡大を図るとともに、サイクルバス（高速バス）の運行についても関係事業者と検討・調整を行います。

また、近年増加傾向にある、各種公共交通を利用した輪行が容易となる環境を整えることで、多様な自転車利用者を誘客し、交流人口の拡大を図ります。

ワールドにし阿波サイクルトレイン
 開催期間: 2019年5月12日(日)
 参加人数: 30名(最少参加人数: 20名)
 旅行代金: 10,290円(ワールドにし阿波コース参加費7,000円含む)
 各駅にワールドにし阿波コースに申込みをされている方は、サイクルトレイン代金(1,290円)のみお支払いください。
 賞状条件: (ご持参頂くお賞状簡章で各自お支払い下さい)
 応募: 徳島駅〜徳島駅まで(例地区間のみ同行いたします)
 【ワールドにし阿波のお申し込み又はライドについてお問い合わせ先】
 ◎ (連絡先) NPO法人「にし阿波」097-1970883-72-0213

近ホテルクレメント徳島立体育場前 集合時間 4:40
 行先 徳島駅 5:03 徳島 5:33 阿波池田駅 6:13 高砂駅 6:48
 ◎ワールドにし阿波(新緑の緑茶畑を巡る丸コース)をご希望下さい。
 1. 降り 阿波池田駅 15:39 徳島駅 17:20 高砂駅
 2. 降り 阿波池田駅 18:34 徳島駅 18:50 高砂駅
 《降り1、2は申込時にお決め下さい。ただし、余裕があれば当日変更可能です。》



H30.10の運行状況
(サイクルトレイン阿波池田)

【運行実績】

- ・H29.11.12 四国の右下ロードライドサイクルトレイン
- ・H30.10.14 サイクルトレイン阿波池田
- ・R1.5.12 ツールドにし阿波サイクルトレイン
- ・R1.7.13 ひわさうみがめトリアスロンサイクルトレイン
- ・R1.11.10 四国の右下ロードライドサイクルトレイン

■バスによる移動



輪行袋を用いないバスによる移動
(出典: cydist.sanspo.com)



輪行袋によるバス移動
(出典: NPOシクロツーリズムしまなみ)

■鉄道による移動



サイクルトレインによる移動
(出典: 前橋市HP)



輪行袋による鉄道移動
(出典: 歴史・文化を活かした南北海道サイクルツーリズム推進協議会)



1-5 +plusとくしま体験サイクリングの実施

本県の「とくしま農林漁家民泊」や「住宅宿泊事業法」（民泊新法）による民泊の取組みを踏まえ、本県が有する「豊かな自然」やそれに起因する「食や文化」、ラフティングやカヌーなどの「アクティビティー」を体験してもらえる滞在型（農家民泊等）のサイクリングイベントを実施・支援することで、本県の魅力を発信します。

また、近年、ライトユーザーやファミリー向けのサイクリングの需要が高まっていることから、ゆるく観光地を巡り、グルメ等を楽しむ「ポタリング」についても実施・支援することで、新たなサイクリストの裾野拡大を目指します。

■「食・文化」体験



■「アクティビティー」体験



■「ポタリング」体験



目標2 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

本県は、SDGsを見据えたエシカル消費の普及を推進するなど、県民一人ひとりが地球環境に配慮した脱炭素社会への意識向上を図っているところです。

そのため、都市部を中心に円滑な道路交通を確保し、良好な都市環境を形成する上で、交通における自動車への依存の程度を低減し、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車利用へ転換することが有用です。

このため、自転車や徒歩を中心としたコンパクトなまちづくりを推進するとともに、自転車が安全で快適に通行・利用できる自転車通行空間や駐輪場の整備を進めます。

また、買い物、観光、ビジネスなど、いつでもどこでも自転車を利用できるシェアサイクル等の普及やIoTを活用した自転車交通に関する取組みを進めることにより、安全で快適なまちづくりを推進します。

【目標達成に向け実施すべき施策】

- 2-1 自転車通行空間の整備促進
- 2-2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備
- 2-3 レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進
- 2-4 ビッグデータの交通安全対策への活用



2-1 自転車通行空間の整備促進

全ての自転車利用者が、安全・快適に通行可能な自転車通行空間を整備するための「市町村の自転車ネットワーク計画」や「市町村によるコンパクトで利便性の高いまちづくりと連携した自転車施策」の策定を支援し、「自転車ネットワークに指定された区間」や「サイクリングコースに設定した区間」、「レンタル・シェアサイクル施設周辺」について、市町村や道路管理者、関係機関と連携しながら、優先的に自転車通行空間を整備します。

自転車通行空間の整備においては、県内で統一された標識や路面標示（自転車マーク、ピクト等）等により、自転車利用者に分かりやすい誘導・案内を行います。



自転車専用通行帯（ブルーライン）
（県道 徳島鳴門線 徳島市中吉野町）



路面標示（自転車マーク、ピクト）
（出典：愛媛県）



また、安全な自転車走行環境を確保するため、その支障となる道路構造は、改良や道路空間の再配分を検討するとともに、路面や路側の改善など効果的な維持管理を行います。



自転車歩行者道の整備
（県道 鳴門公園線 鳴門市鳴門町土佐泊浦）



整備前



路側の改善（側溝の改修）
（出典：愛媛県）

さらに、安全で快適な自転車通行の妨げとなる違法駐車をなくしていくため、自転車の通行が多い区域や自転車事故が多い区域において、「駐車禁止等の規制」や「違法駐車の取締り」を行います。



駐停車禁止の規制
（出典：国土交通省、警察庁）



路上駐車の取締
（出典：警察庁HP）

■ 徳島市自転車安全利用促進計画（H31.4）

徳島市は、平成31年4月に、「走る」「守る」「停める」「活かす」をキーワードに、「誰もが安全で快適に自転車を利用できるまち」の実現を目標とした「徳島市自転車安全利用促進計画」を策定しており、その中で7つの検討項目に基づいた「自転車ネットワーク路線」を選定しています。



参考）安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 国土交通省道路局・警察庁交通局（H28.7）

自転車ネットワークを構成する路線を対象として、自転車利用環境を創出するための実務的な検討事項等を取りまとめたガイドラインであり、その中で整備形態の種類は「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車と自動車を混在通行とする道路」が示されています。

整備形態	整備イメージ	整備事例
自転車道	<p>緑石線等 歩道 自転車道</p>	
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅全部歩道</p>	
自転車と自動車を混在通行とする道路	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>歩道 車道</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>歩道 車道 歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>路側帯 車道</p> <p>歩道 車道</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p>	



2-2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備

駐輪場は、自転車利用者の利便性向上や利用促進、道路交通の安全と円滑化を図るため、鉄道駅や商店街周辺を中心に整備されていますが、依然、駐輪場が整備されていない鉄道駅も多く存在し、それらの箇所では無秩序に駐輪され利便性が損なわれており、放置自転車も多数確認されています。

そのため、市町村又は道路管理者等においては、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・促進します。

なお、鉄道駅周辺に駐輪場の整備を検討する場合には、鉄道事業者に対して必要な協力を求めます。

参考) 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン国土交通省都市局 (H28.9)

自転車の利用環境を整え、利用促進を図るためのガイドラインであり、その中で「自転車等駐車場の整備方針」や「各都市の取組事例」が示されています。



パーキングメーターの転用による駐輪場整備
(新潟市)



広幅員の歩道を活用した小規模な駐輪場整備
(大阪市)



商店街の空き店舗を活用した駐輪場整備
(香川県高松市)



歩道の一部を活用した駐輪場整備
(東京都豊島区)



公開空地の現状



駐輪場整備イメージ

ショッピングセンター周辺への公開空地の駐輪場整備
(東神奈川駅)



2-3 レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進

現在、本県には、官民間問わずレンタルサイクル事業が展開されていますが、近年はその手軽さからIoT技術を活用したシェアサイクルに注目が集まり、他県では多く運用されています。

レンタルサイクル	シェアサイクル
<p>鉄道駅等に近接して設置されたサイクルポートを中心に往復利用を前提とした端末交通に供されるシステム。</p>	<p>相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、貸し出し場所や返却場所は異なるポートでもよい面的な都市交通に供されるシステム</p>

本県においても、「観光地周辺や公園、町並み観光などに取り組む市町村におけるサイクリングの促進」、「交通結節点周辺における二次交通確保」、「クルーズ船寄港の観光客を町なかへ誘客」などの手法として、レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進を図ります。

また、実施の際には、公共用地管理者や周辺住民へサイクルポートの設置に対する協力体制の構築を促すとともに、シェアサイクルの安全性及び快適性を確保するため、周辺の自転車通行空間の整備を進めます。



徳島駅前 地下自転車駐車場
(徳島市)



観光地におけるレンタルサイクル
(三好市西祖谷山村)

参考) 四国内のシェアサイクル事業

現時点では、四国内のシェアサイクル事業は、香川県で展開されている「HELLO CYCLING」のみであり、令和元年8月時点で高松市街地周辺に約90箇所、小豆島に約50箇所、高松空港に1箇所のポートが設置されています。

また、愛媛県松山市においても10月からより実証実験が開始されています。



利用案内 (高松市)



高松市街地のポート



高松空港のポート



2-4 ビッグデータの交通安全対策への活用

これまで進めてきた交通安全対策の多くは、交通事故データを用いて対策箇所を選定してきたため、事後対策となっていました。

近年では、自動車の「危険挙動」が把握できるビッグデータ(ETC2.0等)を活用することで、交通事故は発生していないが、道路利用者が普段危険と感じている潜在的危険箇所(ヒヤリハット)の特定・対策の実施が行われています。

このような中、先進事例として、自転車や歩行者の動態や属性をスマホデータ等から収集、前述の潜在危険箇所と重ね合わせることで、その危険箇所の緊急度を把握し、よりの確な対策を検討するような取組みも実施されており、今後、自転車通行空間の安全性向上のために、多様なデータの利活用を検討します。

参考) ビッグデータの交通安全対策への活用イメージ

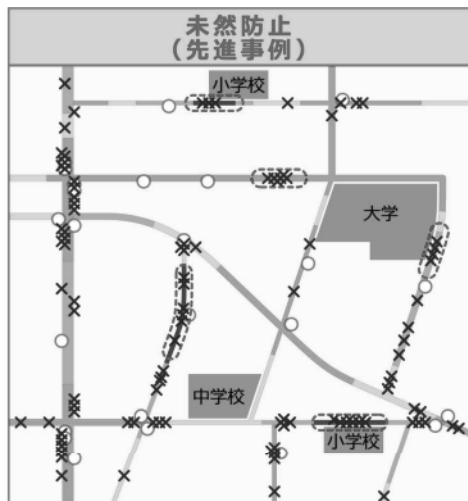
- 事故実績から危険箇所を特定し、安全対策を実施



使用データ
○ 事故発生箇所

事故実績データから危険箇所を特定

- 事故実績にヒヤリハットを加え、危険箇所を特定し、安全対策を実施



使用データ
○ 事故発生箇所
× 急減速発生箇所 (ヒヤリハット)

【速度超過割合】
 40%未満
 40~60%未満
 60~80%未満
 80%以上

潜在的な危険箇所を特定

危険要因 (速度超過・急ブレーキ・抜け道利用過多等) に適した効果的・効率的な安全対策の立案・実施が可能



交通量・速度抑制

狭さく・凸部

ピーク時交通量抑制

ライジングホラード

歩行者空間の確保

カラー舗装

交通量(抜け道利用)抑制

カラー舗装・イメージ凸部

安全対策事例 (出典: 国土交通省資料)

目標3 サイクルツーリズムの推進による魅力ある観光地域づくり

東京2020オリンピック・パラリンピック、2025年大阪・関西万博の開催等を契機として、国内外からの旅行者が、自転車に乗ることそのものを楽しむだけでなく、自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行である「サイクルツーリズム」を推進します。

そのため、官民連携により、自転車走行環境やサイクリストのインバウンド需要への受入環境を整備するとともに、本県の観光施策と連携し、目標1で掲げるサイクリングルート沿線の「徳島ならではの資源や新たな価値」を広く発信することにより、自転車を活用した魅力ある観光地域づくりを推進します。

【目標達成に向け実施すべき施策】

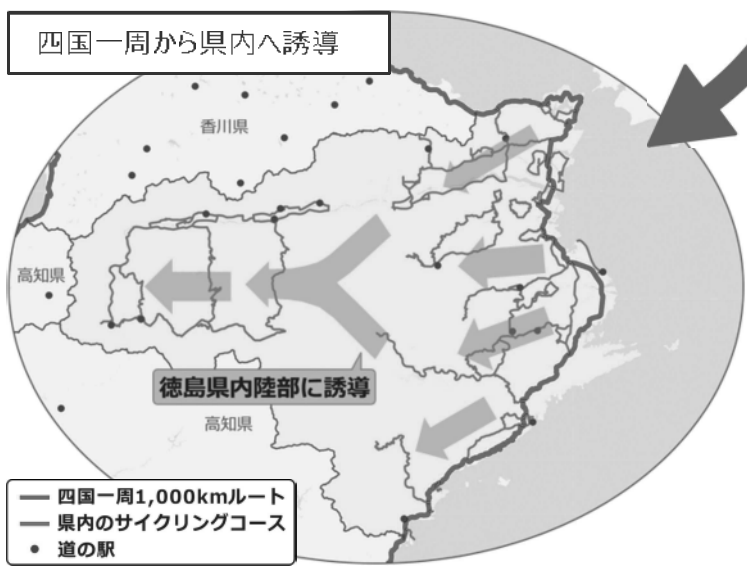
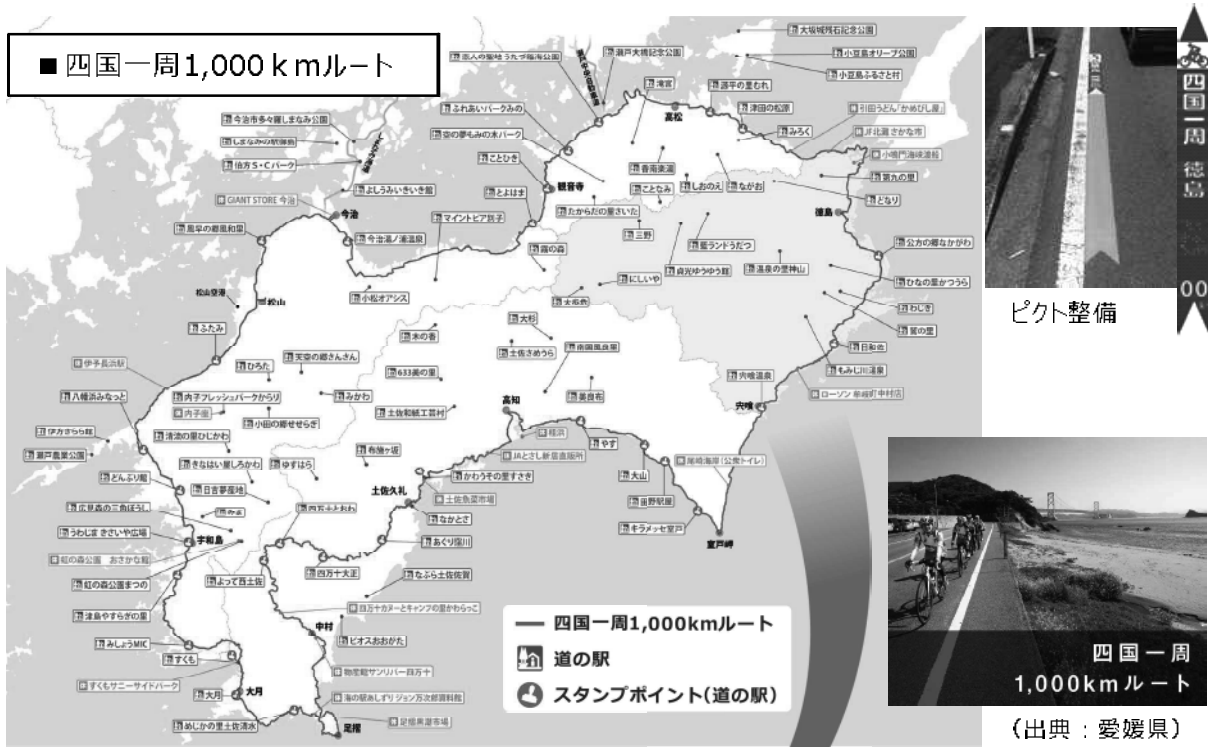
- 3-1 サイクリングアイランド四国の推進
- 3-2 サイクルステーションの連携推進
- 3-3 海外への情報発信の充実
- 3-4 観光アプリ等によるサイクリスト向け情報の充実
- 3-5 官民連携による自転車道の維持管理の検討

3-1 サイクリングアイランド四国の推進

豊かな自然や食に恵まれた遍路文化が根付く四国の新たな魅力として「サイクリングアイランド四国」を実現するため、四国4県や国・民間企業等との連携を強化し、ナショナルサイクルルートの指定も視野に入れ、四国一周サイクリングルートの環境整備や受入体制の充実のほか、自転車安全利用の啓発やプロモーション活動を展開します。

また、四国一周サイクリングルートは沿岸部に設定されていますが、本県が有する各種サイクリングコースやサイクルステーションなどと連動させることで、「県内各所へ誘導」し、本県へのリピーター確保に努めます。

そのための環境整備として「ピクト整備」や「案内表示」、「道の駅等との連携」を進め、安全で快適なサイクリング環境を整備し、国内外に四国の魅力を発信することにより、サイクリストの誘客を促進し交流人口の拡大を図ります。



また、四国一周サイクリストをおもてなしする「おもてなしサポーター」を拡充し、「宿泊施設における自転車の屋内保管」など、サービスの充実、増加する外国人サイクリストの受け入れのため、各種案内の多言語対応の充実・強化や主要なサイクリングルート内の休憩スポットにおけるWiFi環境の整備についても関係団体と協議・調整を図ることで、おもてなし態勢の整備を図ります。

県別のおもてなしサポーター数

	徳島県	香川県	愛媛県	高知県	計
宿泊施設	14	15	12	13	54
飲食施設	4	3	6	4	17
道の駅		1	5	1	7
観光娯楽施設		1	4	1	6
サイクルショップ	4	4	9	3	20
計	22	24	36	22	104

R1.10現在

(出典：サイクリングアイランド四国推進協議会)

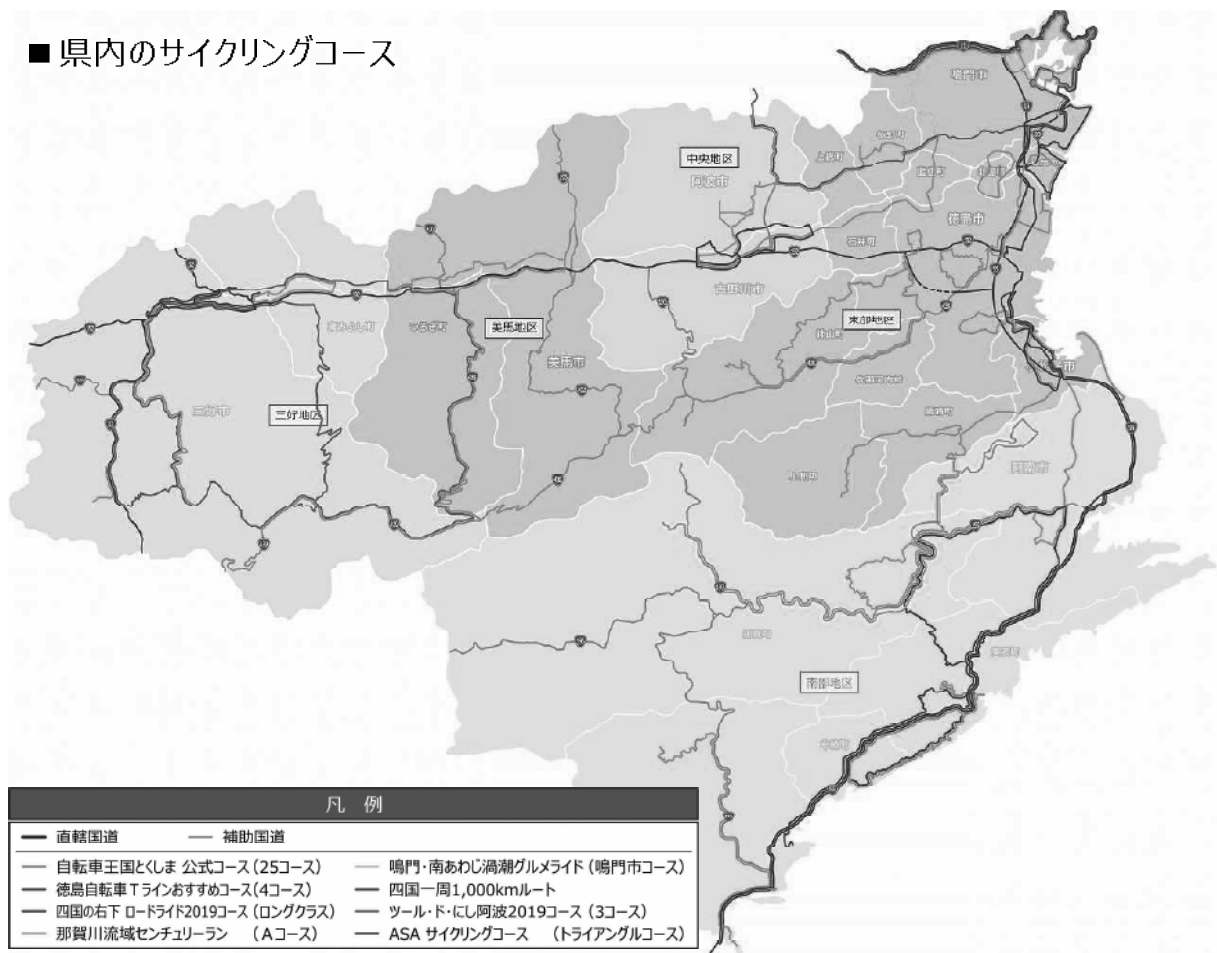


おもてなしイメージ
(出典：cyclist.sanspo.com)



自転車の屋内保管イメージ
(出典：和歌山県自転車活用推進計画)

■ 県内のサイクリングコース





8



12



3-2 サイクルステーションの連携推進

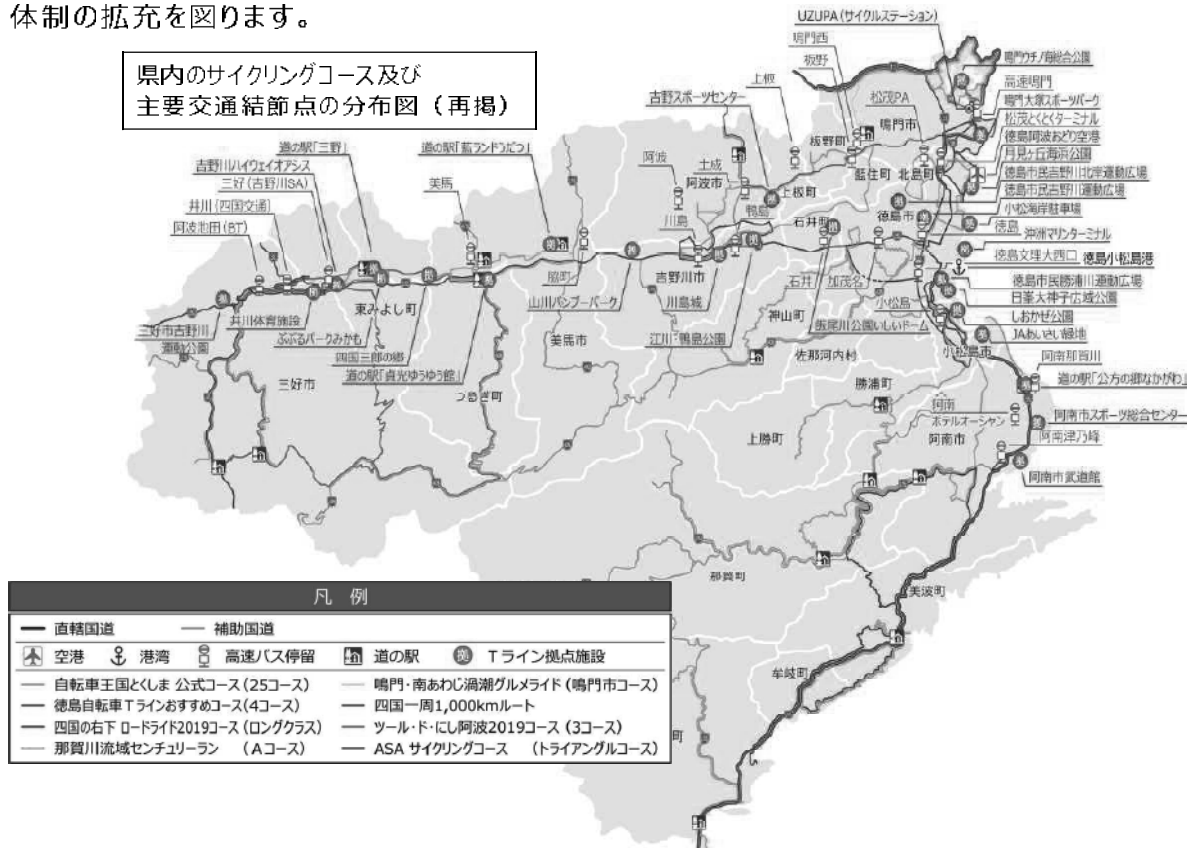
本県は、多くのサイクリング人口を抱える関西圏に近く、空港や高速道路、港湾などのアクセス性にも恵まれています。

しかしながら、県外から来たサイクリストのゲートウェイとなる鉄道駅や徳島阿波おどり空港、道の駅、高速バス停留所などの交通結節点には、その受け入れ環境が十分に整っていません。

そのため、それら施設において、休憩所やサイクルスタンド及び工具、メンテナンススペース、サイクリスト向けの情報提供や手荷物配送サービスなどを備えた「サイクルステーション」としての拠点整備を推進し、サイクリストの受け入れ環境の充実を図り、各施設間での連携も推進します。

その他、サイクルステーションを補完するため、民間のサイクルショップ等とも連携し、サービス体制の拡充を図ります。

県内のサイクリングコース及び
主要交通結節点の分布図（再掲）



参考) サイクルステーション設備

鳴門市の複合スポーツ施設であるUZU PARKには、更衣室やシャワー室を備えた、県内では数少ないサイクルステーションが整備されています。

また、それらを含む多くの類似施設では、アルミ製のサイクルスタンドが用いられていますが「県産木材」を活用することで、本県の多様な魅力の発信に貢献できます。



UZU PARK(鳴門市)



高松空港



地元木材を活用したサイクルスタンド
(厚木市HP)

■ 県外からのアクセス経路



■ 「南海フェリー」による移動



- 経路：和歌山港～徳島港
- 便数：8 往復／日
- 自転車乗車台数：30台/便
(出典：南海フェリーHP)

■ 「淡路ジェノバライン」による移動



- 経路：明石港～岩屋港
- 便数：37往復／日（平日）
- 自転車乗車台数：20台/便
(出典：淡路ジェノバラインHP)

■ 「高速バス」による移動



- 移動方法：サイクルラックによる車体固定
輪行（輪行袋）
(出典：鳴門市)

■ 「飛行機」による移動



(出典：JAL HP)

(出典：ANA HP)



- 移動方法：輪行（輪行袋）



8



12



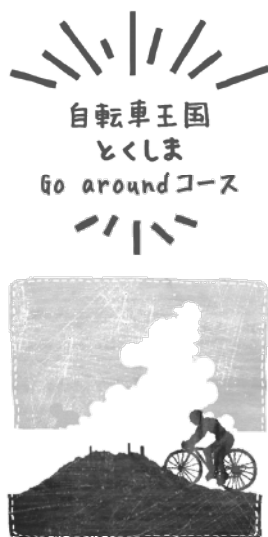
3-3 海外への情報発信の充実

「自転車王国とくしま」を国内外にアピールするため、豊かな自然や伝統文化などを有する本県のブランドイメージの向上を図り、国内外からの観光需要を喚起するとともに、海外からのサイクリスト誘客に向けた取組みを推進します。

そのため、サイクリングマップや観光アプリの多言語化に取り組み、本県の観光施策とも連携しながら、動画共有サービスや、高い情報発信力を有するインフルエンサーの協力によるSNSの活用等を進め、海外への効果的な情報発信を推進します。

① 自転車王国とくしまGo aroundコースの情報発信の充実

自転車王国とくしまGo aroundコースは、「自転車王国とくしま」を県内外に向け強力にアピールするため、王国公式25コースをブラッシュアップした4コースを設定したもので、お役立ち情報を盛り込んだマップをイベント等で配布しています。



自然豊かな徳島には
季節ごとに表情を変える
すてきな場所がたくさん。
さあ、王国おすすめコースを
お気に入りの自転車で
ぐるっと駆け抜けよう！

Shino Shian Haskiriyu Amano Nicki



『自転車王国とくしま
Go aroundコース』は、
自転車王国とくしま公式
25コースから4日間で徳島の
自然、文化を巡る4つのコースを
設定した観光向けのコースです。

各コースへの接続は
以下のルートがおおすすめです。

A ↔ B 鳴門・池田街道並み保訪ルート
総走行距離 85.7km
獲得標高 353m
⑦ 国道28号線 → ⑧ 国道12号 (池田線) → ⑨ 国道32号線

B ↔ C 吉野川・ぼたの郷探訪ルート
総走行距離 76.3km
獲得標高 790m
⑦ 国道32号線 → ⑨ 国道192号線 → ⑩ 国道193号線 → ⑪ 国道438号線

**サイクリング
上級者向け 桍谷〜剣山越えルート**
総走行距離 85.8km
獲得標高 1608m
⑩ 国道439号 → ⑪ 438号線

A ↔ C 徳島中心地縦断ルート
総走行距離 26.9km
獲得標高 51m
⑩ 国道28号線 → ⑪ 国道11号線 → ⑫ 国道192号線

A ↔ D 鳴門・阿南バイパスルート
総走行距離 71.2km
獲得標高 348m
⑩ 国道28号線 → ⑪ 国道11号線 → ⑫ 国道55号線

C ↔ D 勝浦・那賀坂付ルート
総走行距離 75.4km
獲得標高 653m
⑫ 県道33号線 → ⑬ 県道16号線 → ⑭ 県道28号 → ⑮ 国道156号 → ⑯ 国道193号線

**サイクリング
上級者向け 二つの峠・蔵元越えルート**
総走行距離 70.7km
獲得標高 1177m
⑫ 国道195号 → ⑬ 国道193号

サイクリストお役立ち情報

初度やホテルロビー、倉庫等、屋根がある場所で自分の自転車を保管できたり、サイクリスト向け宿泊特典など、サイクリストに優しい県内の宿泊施設をご紹介します。

※詳細は各ホテルへお問い合わせください。

西部 ビジネスホテル阿波地田 徳島市
三好市地蔵町フエン3159-2 ☎0883-72-1010

阿波地田新館ホテルレイン 徳島市
三好市地蔵町ササガ1335-1 ☎0883-72-8115

※プランナーの高橋真由

新徳島温泉 ホテルかざら横 徳島市
徳島市吉野川町山田村豊郷33-1 ☎0883-67-2171

※入浴料10%OFF

東部 センチュリープラザホテル 徳島市
徳島市南陽町1丁目46-1 ☎089-659-3333

ホテルサンシャイン徳島 徳島市
徳島市南陽町二丁目 ☎089-622-2333

※バスカゴ1個無料プレゼント

鳴門パークヒルズ ホテルリッジ 徳島市
鳴門市鳴門町西町2 ☎0884-27-0100

※ホテル内での自転車保管サービスあり
※バスカゴ無料プレゼント

ホテルサンルート徳島 徳島市
徳島市南陽町1丁目5-1 ☎089-653-8111

ルネサンスリゾートナート 徳島市
鳴門市鳴門町北佐田町大字16-45 ☎088-687-2580

※徳島特産品お土産サービス

南部 ペンションしんくい 徳島市
徳島市大塚町字市井84-18 ☎0884-76-2130

※平日入浴料無料提供、スポーツドリンクプレゼント

ペイサイドホテル徳島 徳島市
阿南市阿南町西2 ☎0884-27-2027

もみじ川温泉 徳島市
徳島市大塚町西町4-7 ☎0884-62-1171

※県内・日本の自転車を保管できるホテル
※ホテル内にて自転車保管、屋根がある場所で自転車を保管できるホテル
※サイクリストに対して宿泊特典があるホテル

※詳細は各ホテルへお問い合わせください。

コース、車、バイクなど
サイクリスト向け情報
はこちら

自転車王国
とくしま

徳島県観光局
〒770-0855 徳島市東区東通1-1-1
TEL:088-621-2112 FAX:088-621-2819
E-mail:keensinsport@pref.tokushima.jp

※平成30年度スポーツ観光推進事業


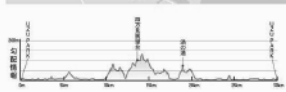

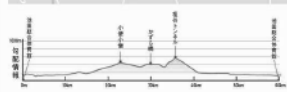

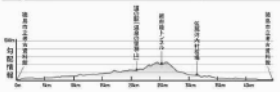
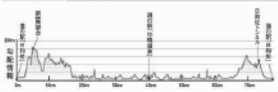
今後は、本県の魅力を海外へ発信するため「英語、中文簡体字、中文繁体字」によるマップの多言語化を行い、外国人サイクリストに高い認知度を誇る「SHIKOKU」の魅力発信と合わせ、「SHIKOKUのTOKUSHIMA」として、本県の魅力を発信します。

また、インフルエンサーなどを対象としたモニターツアーを実施し、本県への国内外からのサイクリスト誘客を図ります。

② 自転車目線の4K映像によるとくしまの魅力発信

本県は、成長分野として期待されているスーパーハイビジョン「4K・8K」関連産業の集積に向けた取組みを推進しており、神山町では平成27年以降、日本唯一の4K映像に特化した「4K徳島映画祭」などが催されています。

このような本県ならではの取組みを活用し、本県の豊かな自然等の中でのサイクリング映像を織り交ぜ、「Go aroundコース」の魅力を表現した、鮮明できめ細やかな「4K映像」を国内外へ発信します。

<h3>A 鳴門スカイライン周遊コース</h3> <p>鳴門海峡のさまざまな景色を見ながら遊べます。鳴門スカイラインからのウチノ海、鳴門公園周辺の展望台からの大鳴門橋など撮影スポットもたくさん。</p>   <p>終点 UZU PARK サイクルステーション (ポートレース鳴門)</p> <p>総走行距離 30.2km 標高最大 425m</p> <p>所要時間 2時間程度</p> <p>アクセス ●鳴門駅から自転車まで8分</p> <p>注意事項 ●鳴門スカイラインはカーブの連続で車の進行も多いため対向注意 ●鳴門公園の下り階段はスピード出しすぎに注意</p>	<h3>B 祖谷溪谷満喫コース</h3> <p>祖谷溪谷の織り成す四季折々の風景を見ながら走ることができる奥西部コース。四国山地を横断する急流や断崖も見もの。特に秋の紅葉は絶景。</p>   <p>終点 池田 総合体育館</p> <p>総走行距離 59.6km 標高最大 925m</p> <p>所要時間 4時間程度</p> <p>アクセス ●阿波池田駅から自転車まで約5分 ●池田駅から車で約2時間 ●井川池田0から車で8分</p> <p>注意事項 ●小径小径間道は道幅が狭く見通し注意 ●祖谷トンネルからの下り坂はスピード出しすぎに注意 ●一部落石やグレーティングあり</p>	<h3>C 神山癒しの道コース</h3> <p>鮎喰川を眺めながら森へと分け入っていきます。コース周辺には高原や滝など癒しスポットもたくさん。車も少なく景色もよいのでのんびり楽しみましょう。</p>   <p>終点 徳島市立考古資料館 道の駅「温泉の聖神山」</p> <p>総走行距離 44.4km 標高最大 417m</p> <p>所要時間 3時間程度</p> <p>アクセス ●舟中駅から自転車まで約5分 ●藍住Cより車で20分</p> <p>注意事項 ●上りロードの登り坂の多いカーブでは対向注意 ●新石輪トンネルは歩道幅が狭く見通し悪いので要ライト点灯</p>	<h3>D サンライン・徳島南海岸線コース</h3> <p>南阿波サンラインは美しい海岸線と雄大な太平洋が一望できます。また、竹ヶ島へ向かう海陽町付近では他のポイントとは異なる南国の雰囲気を味わいながら走れます。</p>   <p>終点 道の駅日和佐</p> <p>総走行距離 78km 標高最大 924m</p> <p>所要時間 5時間程度</p> <p>アクセス ●日和佐駅から自転車まで1分 ●日和佐道南海岸リョリ車まで3分</p> <p>注意事項 ●南阿波サンラインはカーブでの走行注意 ●日和佐トンネル付近の下降はスピード出しすぎに注意</p>
---	---	---	--

A 鳴門スカイライン周遊コース



鳴門スカイライン（鳴門市）

B 祖谷溪谷満喫コース



祖谷街道(三好市)

C 神山癒しの道コース



鮎喰川（神山町）

D サンライン・徳島南海岸線コース



国道55号と穴喰海岸（海陽町）

3-4 観光アプリ等によるサイクリスト向け情報の充実

本県の観光アプリ「徳島たびプラス」にサイクリスト向け情報を盛り込み、観光・サイクリングアプリとして機能の充実を図るとともに、観光情報サイト「阿波ナビ」でも情報を発信します。

また、県のSNSを活用し、本県の自転車イベントやサイクリングコースなどの情報を発信します。

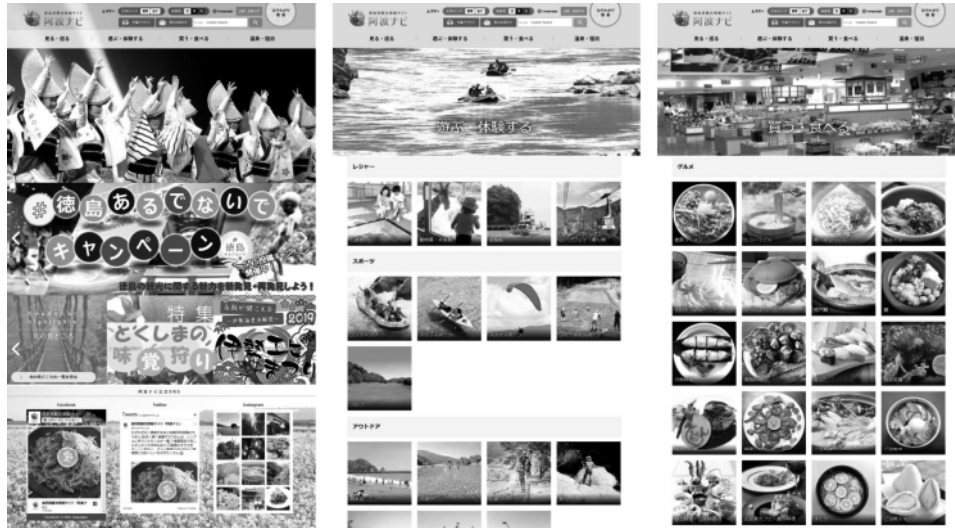
■「徳島たびプラス」

- ・本県の広域周遊観光アプリとして、観る、食べる、泊まる、体験等、観光名所やオススメスポットを紹介、ナビゲート。
- ・日本語、英語、中国語(繁体字、簡体字)、韓国語に対応。
- ・おすすめモデルコースの検索、行きたい場所を自由に並べてオリジナルプランの作成が可能、自動コース作成機能もあり。
- ・オフラインマップにも対応しており、外国人旅行者はWiFiが入らない場所でも検索可能。
- ・スタンプラリーやお得なクーポンもあり。



■ 徳島県観光情報サイト「阿波ナビ」

- ・県全域の観光、イベント、宿泊情報の紹介や自然、歴史、グルメ、レジャーなど、本県の魅力を網羅的に掲載した観光のポータルサイト。
- ・人口知能を活用したすだちくんAIコンシェルジェによるFAQサービスや体験・食等の外部サイトとの連携機能、動画ダウンロード機能、公式SNSへのリンクなどを有する。



■ #徳島あるでないで

- ・県外からの誘客を促進し、宿泊者数の増加を図るため、WEBサイトやSNSの活用を中心とした『#徳島あるでないで』キャンペーンを実施。
- ・SNSの活用としては、観光客や県民の皆様が「新発見・再発見」した徳島の魅力を、『#徳島あるでないで』をつけて、「Facebook」や「Instagram」に投稿をしていただくことで、徳島の観光や食などに関する情報を広くPRしている。





3-5 官民連携による自転車道の維持管理の検討

本県には、鳴門徳島自転車道線と阿南徳島自転車道線の2路線の大規模自転車道が存在しています。また、このほか自転車王国とくしま公式25コースなど、多様なサイクリングルートを設定・周知しており、これらのサイクリングルートにおいて、安全で快適なサイクリングが実施できるよう、効率的・効果的な維持管理の手法を官民・連携やアドプト制度も視野に入れ検討します。

■ 徳島県OURアドプト事業

アドプトとは、英語で「養子縁組をする」という意味で、道路や河川、海岸などを地域で引き受けるといった意味合いがあります。

自治会やボランティア団体、市民などが我が子のように愛情をもって清掃美化活動、植栽、花壇づくりを行うなど、管理者に代わって公共施設を見守り、育てていく制度です。

このアドプト制度は、社会資本の美化効果のみならず、徳島に対する協働意識や地域への愛着、誇り、地域のコミュニティの醸成など、幅広い効果が期待されます。

■ 県内アドプトの状況

	参加団体	登録人数	アドプト距離	備考
ロードアドプト	322	7,172	466.9km	H29の値
リバーアドプト	72	3,310	95.2km	H30の値(コースト含む)
ポートアドプト	22	1,097	7.0km+1箇所	H29の値
パークアドプト	8	262	1.8km+3箇所	H29の値



ロード・アドプト状況



リバー・アドプト状況

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同様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

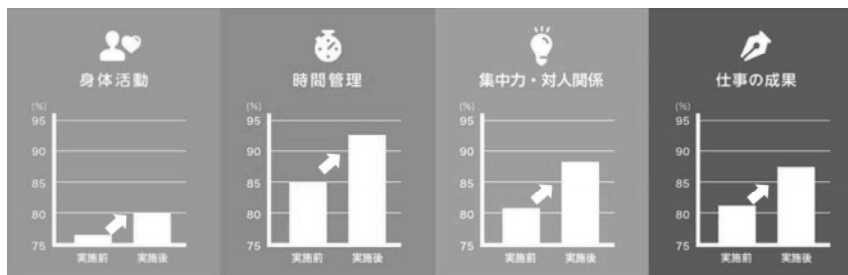
2.1 事業者のメリット

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,株式会社アスクラ)

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

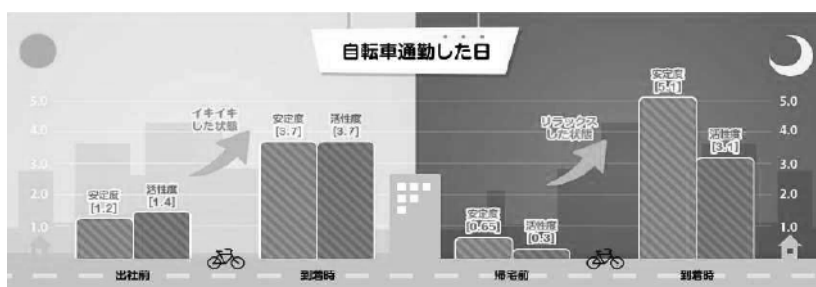
自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。

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 サイクル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、サイクル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、ウィーラースクール(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、車道寄りを併行

④安全ルールを守る

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

⑤子どもはヘルメットを着用

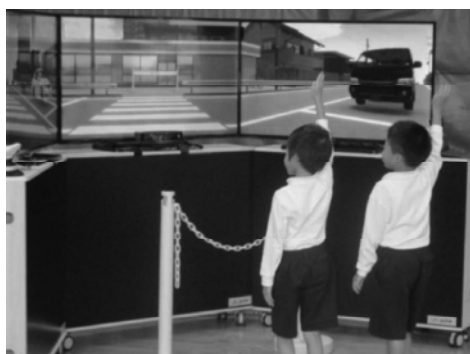
交差点での一時停止と安全確認

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、交通安全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。

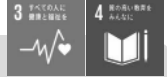
また、各学校に安全教育を担当する中核となる教員を位置付け、通学路の合同点検の結果を踏まえ、交通安全教育を推進しています。



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 実技指導	スタントマンの事故実演 (スケアードストレイト方式) 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		自転車 安全利用 リーフレットの 配布		交通安全 DVD貸出	自転車 安全利用 リーフレット の配布	
普及 啓発		自転車シミュレーターを 活用した安全教室								事故情報 提供		
			VR交通安全教室									
	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レールの周知・毎年4-5月を「自転車交通安全月間」											自転車 損害賠償 責任保険 に関する 情報提供
	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											点検整備 促進広報	
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 Eター制度					
			自転車 セーフティ ライト・ラバー				高齢者 自転車 安全運転 競技大会					TSマーク 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）



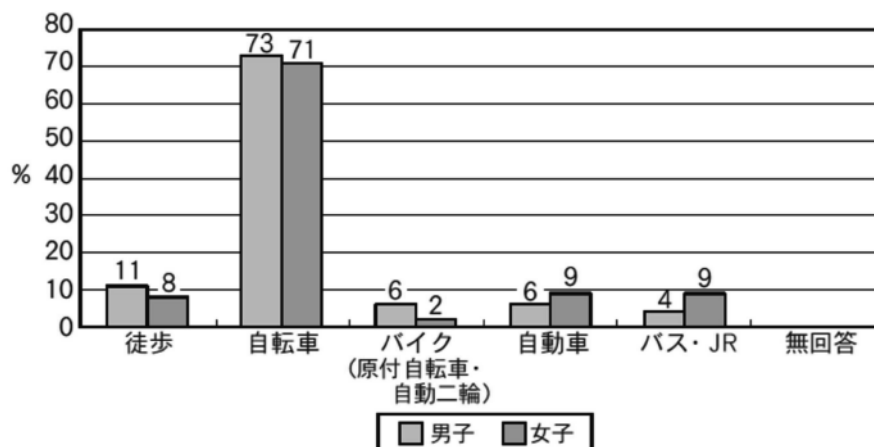
点検整備状況
（出典：徳島県城ノ内中学校・高等学校HP）

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)

	死に		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ただければ、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に保険に加入しましょう。

自転車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。

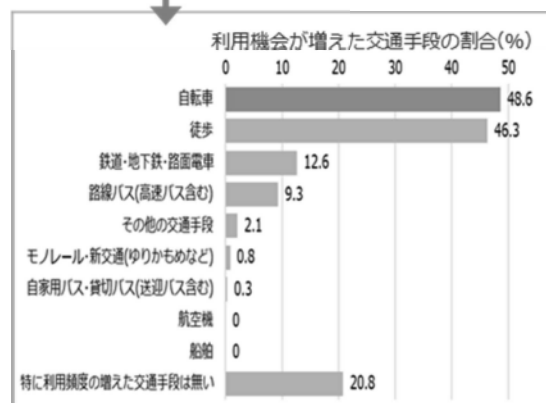
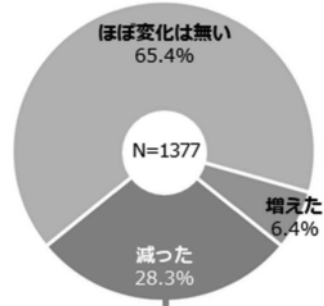


災害時における自転車の活用例（北海道日勝峠）
（出典：国土省）



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[国土省]）

東日本大震災以前と比べた自動車の
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。

<p>プロジェクト 1</p> <p>リバーサイド D-愛(であい) プロジェクト</p> <p>三好市総合体育館に 「出合い食堂&ゲストハウス& 写真館」を開業 リバーサイド D-愛</p> <p>目標金額 150万円</p>	<p>プロジェクト 2</p> <p>障がい者や高齢者の 交通手段を支援 自転車道の研鑽ツール 開発プロジェクト</p> <p>障がい者等の運転リハビリを 実えるプロジェクト 合同会社 ラシエイト</p> <p>目標金額 100万円</p>
<p>プロジェクト 3</p> <p>健康長寿・世界的アスリート 育成プロジェクト</p> <p>健康・運動実用ルームで、 100歳まで健康に生きる 身体づくり</p> <p>はりきゅう整骨院 SUBARU</p> <p>目標金額 100万円</p>	<p>プロジェクト 4</p> <p>徳島県民100万人が 自分の旅を楽しむ 人と人を繋ぐサイクルツーリズム</p> <p>四国徳島を楽しむ! 人と人を繋ぐ ガイド&レンタル サイクル プロジェクト</p> <p>つむぎカフェ</p> <p>目標金額 100万円</p>

徳島県

プロジェクトの紹介は動画へ

- ・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

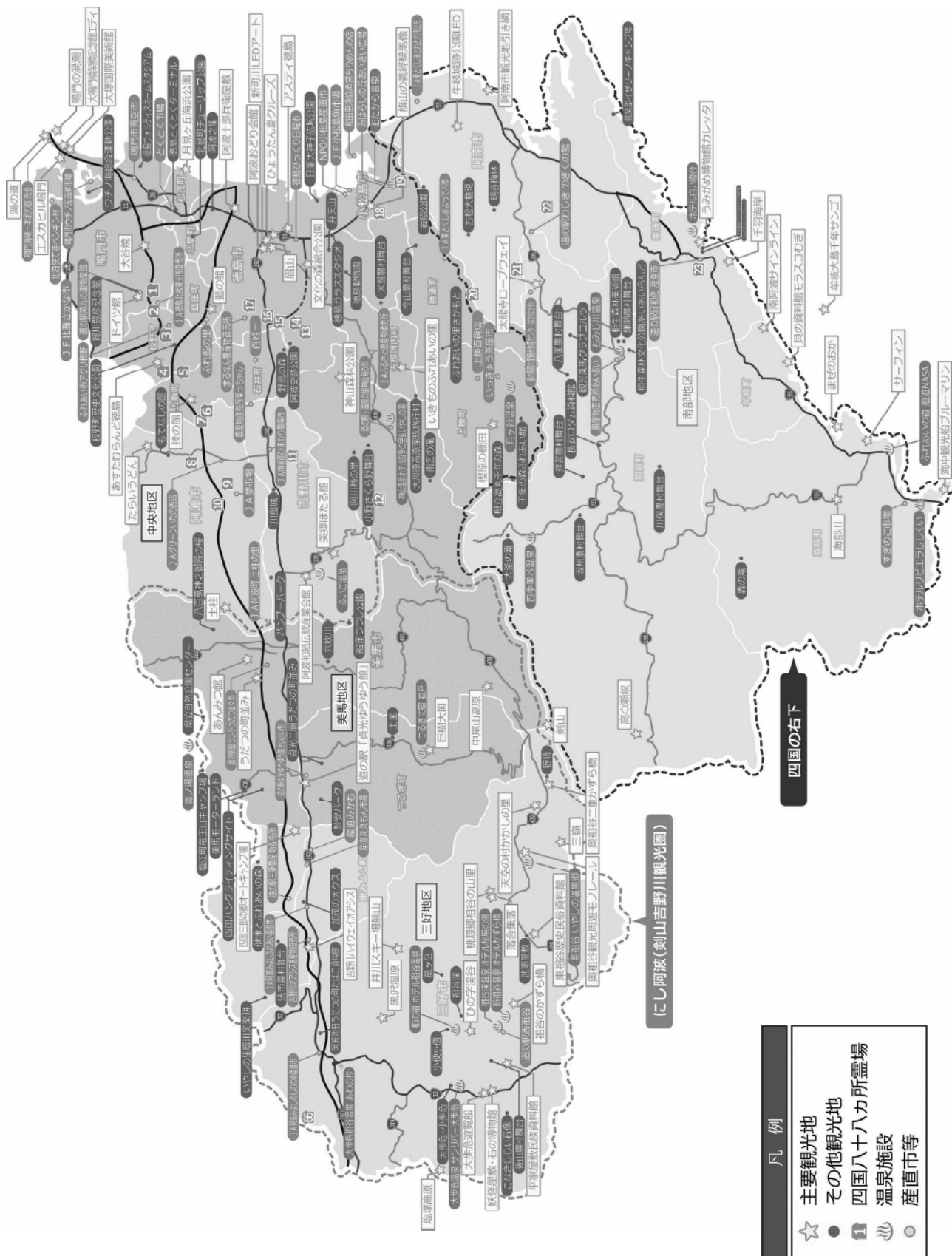
本計画について、必要に応じて有識者の助言を受けつつ、毎年度、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行った上で、その結果を公表します。

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。

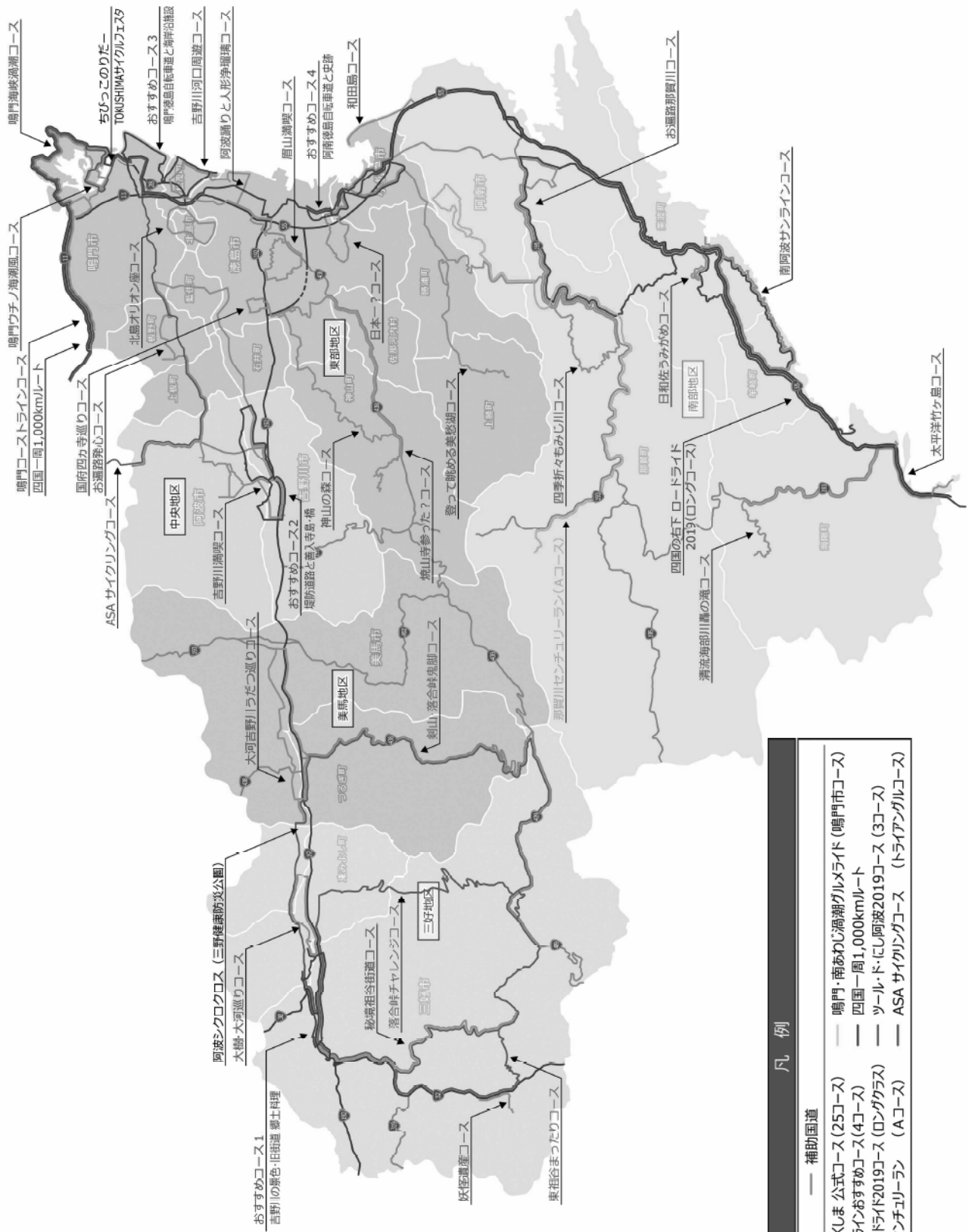
参考資料

参考資料 1. 県内の主要観光地の分布	1
参考資料 2. 県内の主なサイクリングコース	2
参考資料 3. 自転車王国 とくしま公式25コースの概要	3

参考資料 1. 県内の主要観光地の分布



参考資料 2. 県内の主なサイクリングコース



凡例

- 直轄国道 — 補助国道
- 自転車王国としま公式コース(25コース) — 鳴門・南あわじ満潮グルメライト(鳴門市コース)
- 徳島自転車Tラインおすめコース(4コース) — 四国一周1,000kmルート
- 四国の右下ロードライド2019コース(ロングクラス) — ツール・ド・にし阿波2019コース(3コース)
- 那賀川流域センチュリーラン (Aコース) — ASA サイクリングコース (トライアングルコース)

参考資料3. 自転車王国とくしま公式25コースの概要

徳島県には、「自転車王国とくしま 公式コース」や「Tラインルート・おすすめコース」、「四国一周1,000kmルート」、「ASA サイクリングコース」など、多様なサイクリングコースが設定・公開されています。

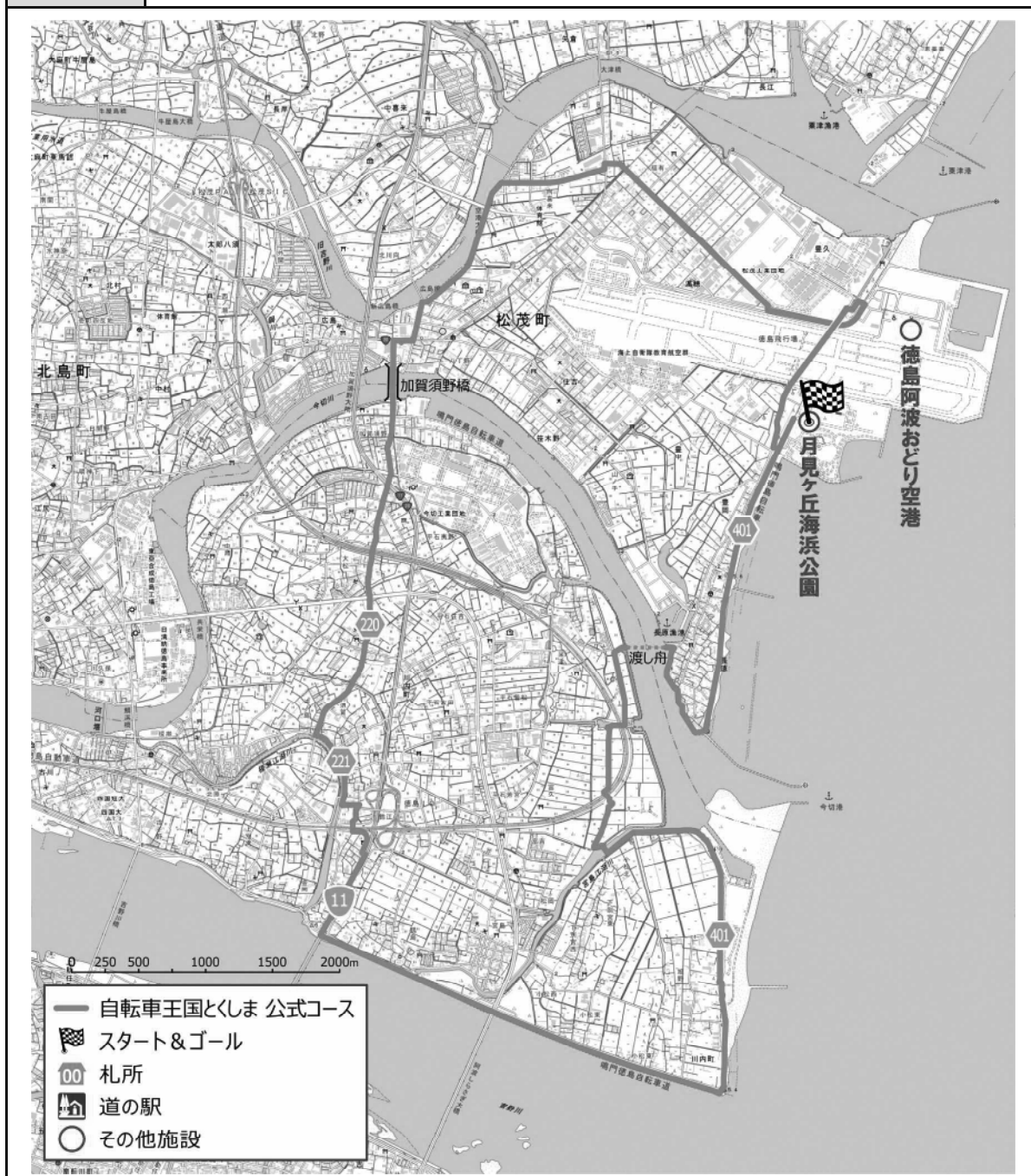
本項では、「自転車王国とくしま 公式コース」として設定している以下の25コースについてその概要を示します。

分類	名称	難易度	距離 (km)	最大 標高差 (m)	消費エネルギー			
					キロカロリー		ご飯換算	
					男性	女性	男性	女性
県北	吉野川河口周遊コース	初心者・ファミリー	22.6	5	630	510	2.7杯	2.2杯
	鳴門ウチノ海潮風コース	初心者・ファミリー	12.7	34	350	290	1.5杯	1.2杯
	鳴門海峡渦潮コース	中級	30.7	96	840	680	3.6杯	2.9杯
	お遍路発心コース	上級	61.3	181	1790	1460	7.6杯	6.2杯
県央	眉山満喫コース	上級	17.3	244	510	410	2.2杯	1.7杯
	日本一?コース	初心者・ファミリー	18.5	29	510	420	2.2杯	1.8杯
	国府四ヶ寺巡りコース	初心者・ファミリー	12.8	32	360	290	1.5杯	1.2杯
	阿波踊りと人形浄瑠璃コース	初心者・ファミリー	19.0	8	530	430	2.3杯	1.8杯
	神山の森コース	中級	44.4	211	1210	980	5.1杯	4.2杯
県西	焼山寺参った?コース	上級	22.2	593	650	530	2.8杯	2.3杯
	大河吉野川うだつ巡りコース	中級	36.0	49	980	800	4.2杯	3.4杯
	吉野川満喫コース	中級	28.9	20	790	640	3.4杯	2.7杯
	妖怪遺産コース	初心者・ファミリー	10.0	109	280	230	1.2杯	1.0杯
	秘境祖谷街道コース	上級	59.6	348	1740	1420	7.4杯	6.0杯
県南	和田島コース	初心者・ファミリー	18.4	7	510	420	2.2杯	1.8杯
	日和佐うみがめコース	初心者・ファミリー	12.9	27	360	290	1.5杯	1.2杯
	清流海部川轟の滝コース	中級	58.2	242	1580	1290	6.7杯	5.5杯
	南阿波サンラインコース	中級	35.0	158	950	780	4.0杯	3.3杯
	太平洋竹ヶ島コース	中級	19.8	62	540	440	2.3杯	1.9杯
	お遍路那賀川コース	上級	72.4	487	2110	1720	9.0杯	7.3杯
	+5	鳴門コーストラインコース	初心者・ファミリー	34.2	47	950	770	4.0杯
北島オリオン座コース	初心者・ファミリー	15.4	7	430	350	1.8杯	1.5杯	
登って眺める美愁湖コース	初心者・ファミリー	33.2	233	920	750	3.9杯	3.2杯	
四季折々もみじ川コース	初心者・ファミリー	34.7	190	960	780	4.1杯	3.3杯	
大樹・大河巡りコース	初心者・ファミリー	17.1	39	470	390	2.0杯	1.7杯	

消費エネルギー算定条件

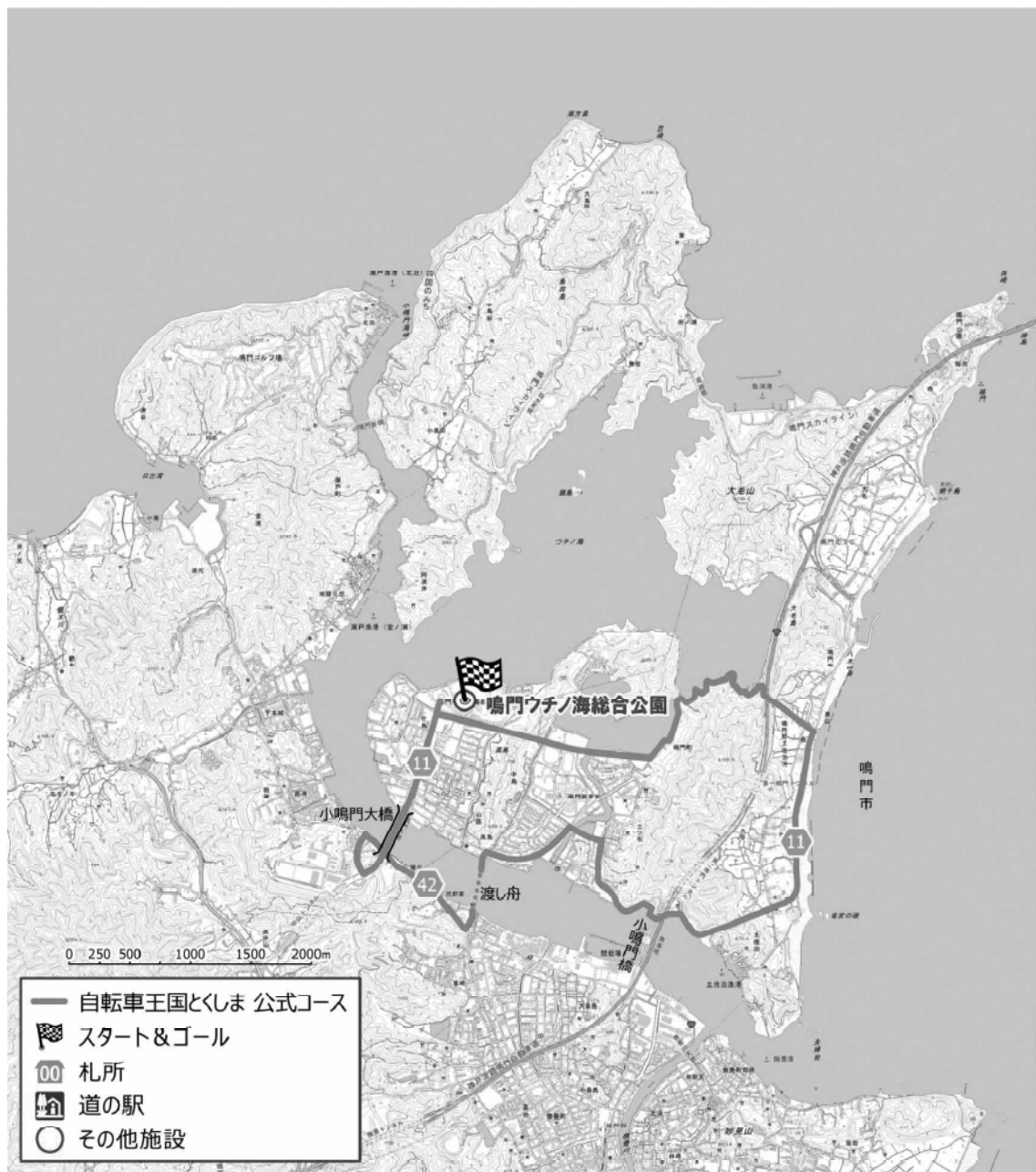
- 初心者・ファミリーは6.8METs(16.1km/h:ゆっくり・楽な労力)、中級は8.0METs(19.3km/h:ほどほどの労力)、上級は10.0METs(22.5km/h:きつい労力)【出典:改訂版『身体活動のメッツ(METs)表』国立健康・栄養研究所】
- 男性は20才平均体重64.6kg、女性は20才平均体重51.6kg
【出典:身長・体重の平均値,性年次×年齢別(厚生統計要覧H30)】
- ご飯1杯は普通盛り(140g)の235kcalとし、換算

名称	吉野川河口周遊コース (距離22.6km,最大標高差5m) 初心者・ファミリー
概要	吉野川の河口を周遊するコース。このコースで出会う旧吉野川や今切川もすべて1本の吉野川からの支流です。途中まで自転車専用道なので走りやすいのも特徴です。 吉野川堤防上から見える市街地と眉山は、徳島を代表する景色の一つとなっています。また、途中の今切川を渡るための渡し舟(無料)は、港にある旗を振ると対岸からやってきてくれます。ほんの数分ですが、船旅を楽しむ事が出来ます。時計回り、反時計回りどちらもチャレンジしてみてください。
通過市町村	徳島市,松茂町
備考	難所：ほぼ平坦な道で、大きな坂道などはありません。ただ、吉野川河口まで何か所か道に迷いやすいところがあるので「自転車道」の標識を注意してみておきましょう。



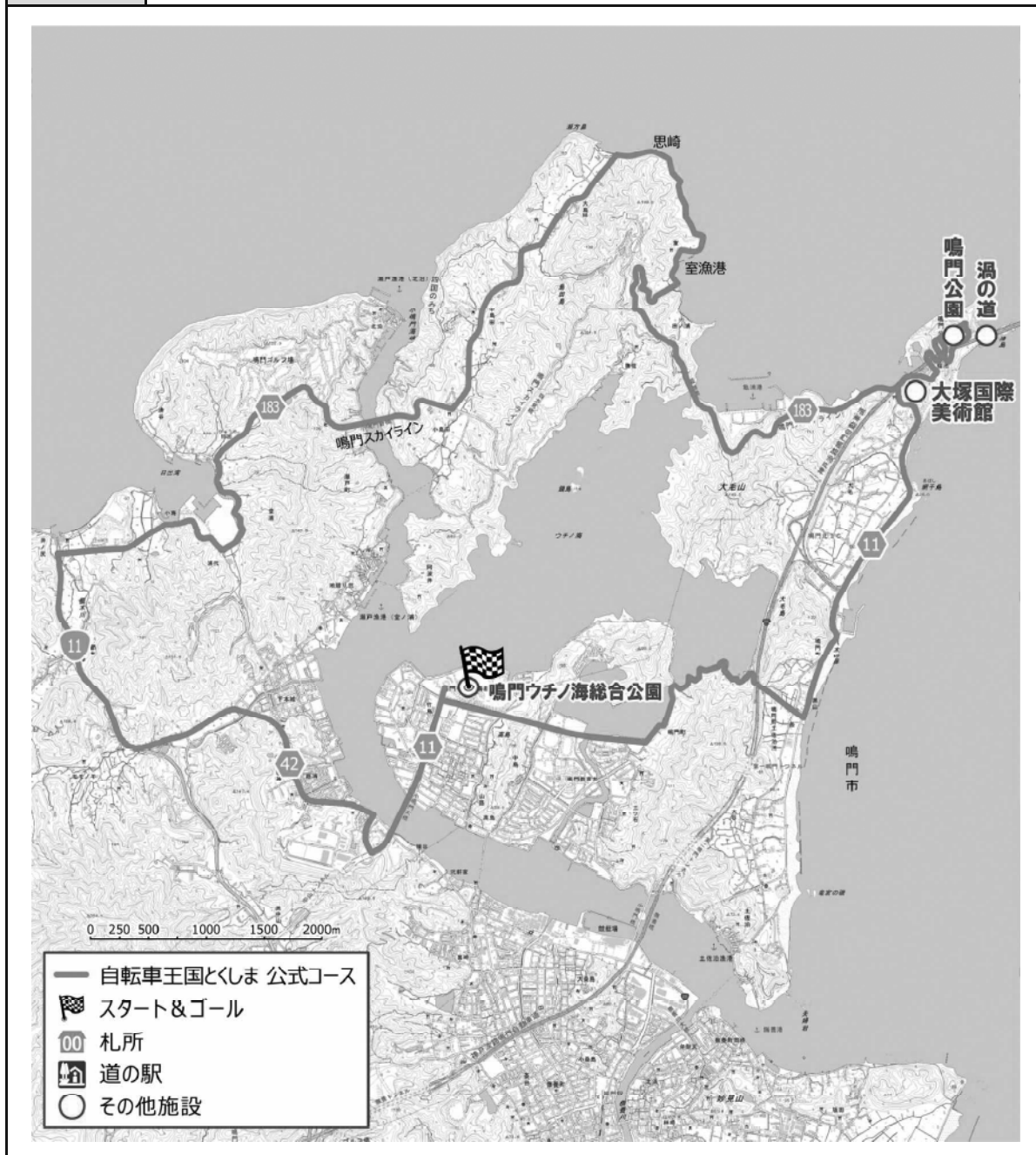
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	鳴門ウチノ海潮風コース (距離12.7km,最大標高差34m) 初心者・ファミリー
概要	<p>小さなお子様やサイクリングが初めての方にお勧めです。のんびりとした渡し舟(黒崎渡船)を使って海を渡ったり、美しい鳴門の海岸線を眺めながら、潮風を切って走りましょう。</p> <p>小鳴門大橋からの眺めやウチノ海の海岸線を見たり、小鳴門橋の下を通ったり、美しい海の景色を堪能できます。渡し舟で海を渡ると、のんびりと小さな船旅気分も楽しめます。地元の生活の足になっているので、乗り合わせた地元の方とのふれあいもあります。</p>
通過市町村	鳴門市
備考	<p>危険：ウチノ海沿いの小道は見通しの悪いカーブが続くので、要注意です。一部、交通量の多い道があるので、ゆっくりと歩道を走行しましょう。</p> <p>難所：小鳴門大橋を渡る登り坂は、初心者の方やお子様には難所です。また、渡し舟は便数が少ないので運行時刻を事前に調べましょう。</p>



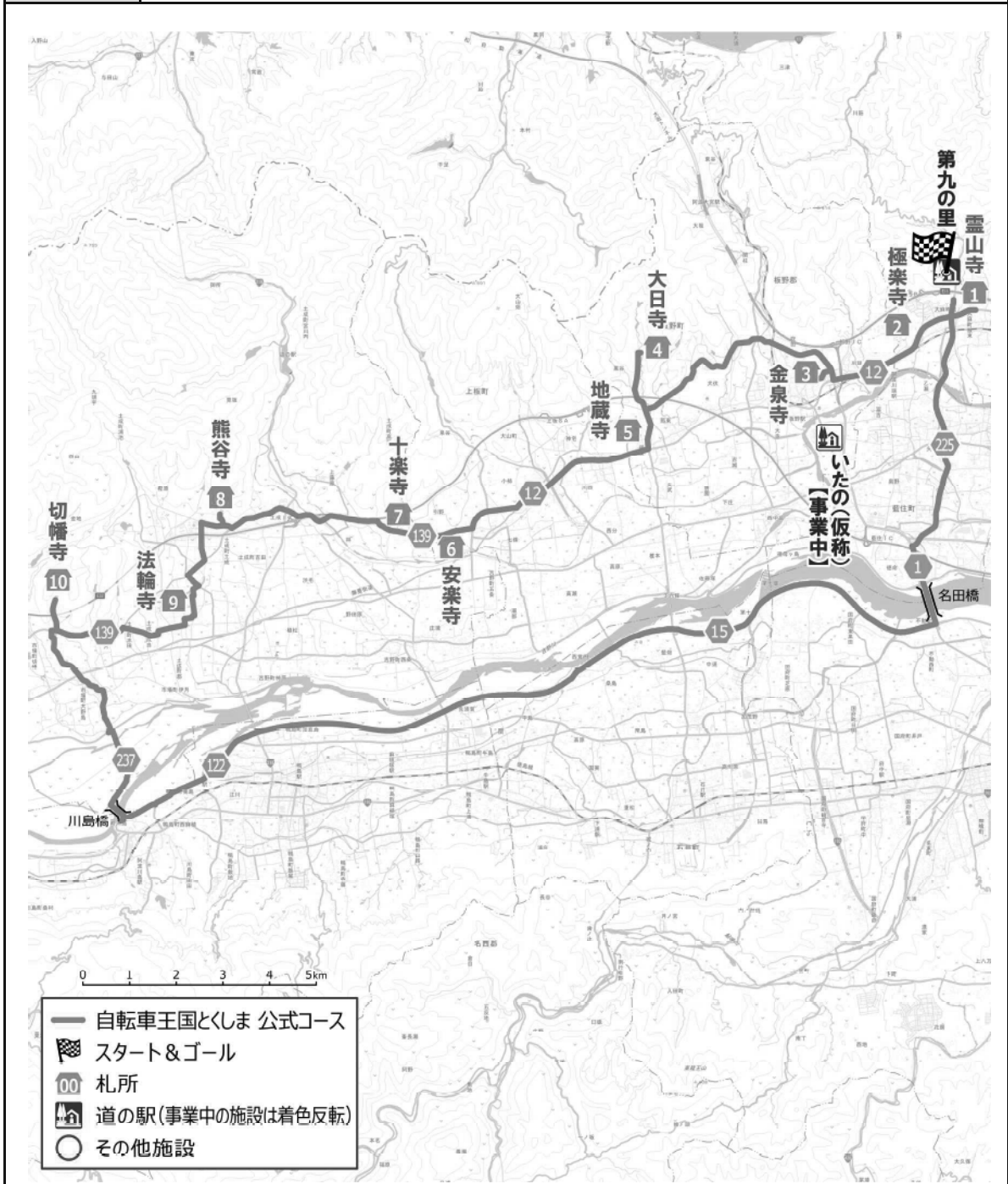
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	鳴門海峡渦潮コース (距離30.7km,最大標高差96m)	中級
概要	<p>鳴門海峡をさまざまな景色を見ながら巡ります。鳴門の代表的な観光スポットの鳴門公園千畳敷や大鳴門橋「渦の道」に立ち寄り、渦潮を眺めよう。</p> <p>鳴門スカイラインを途中でそれ島田島島内を寄り道、大鳴門橋を真横から見る事が出来る思崎の小道からの眺めは絶景です。鳴門公園の後通る長い海岸線は砂浜が美しく、ウチノ海沿いの小道は静かな風景です。様々な海の姿を堪能しましょう。</p>	
通過市町村	鳴門市	
備考	<p>危険：思崎の小道は非常に狭くガードレールがありません。車も通りますので道を譲りましょう。鳴門スカイラインや鳴門公園の下り坂では、車が多いのでスピードを必ず落としましょう。</p> <p>難所：室漁港からの登り坂は短いですが急勾配となっています。その後もアップダウンが続き、鳴門公園の登りも急な勾配です。</p>	



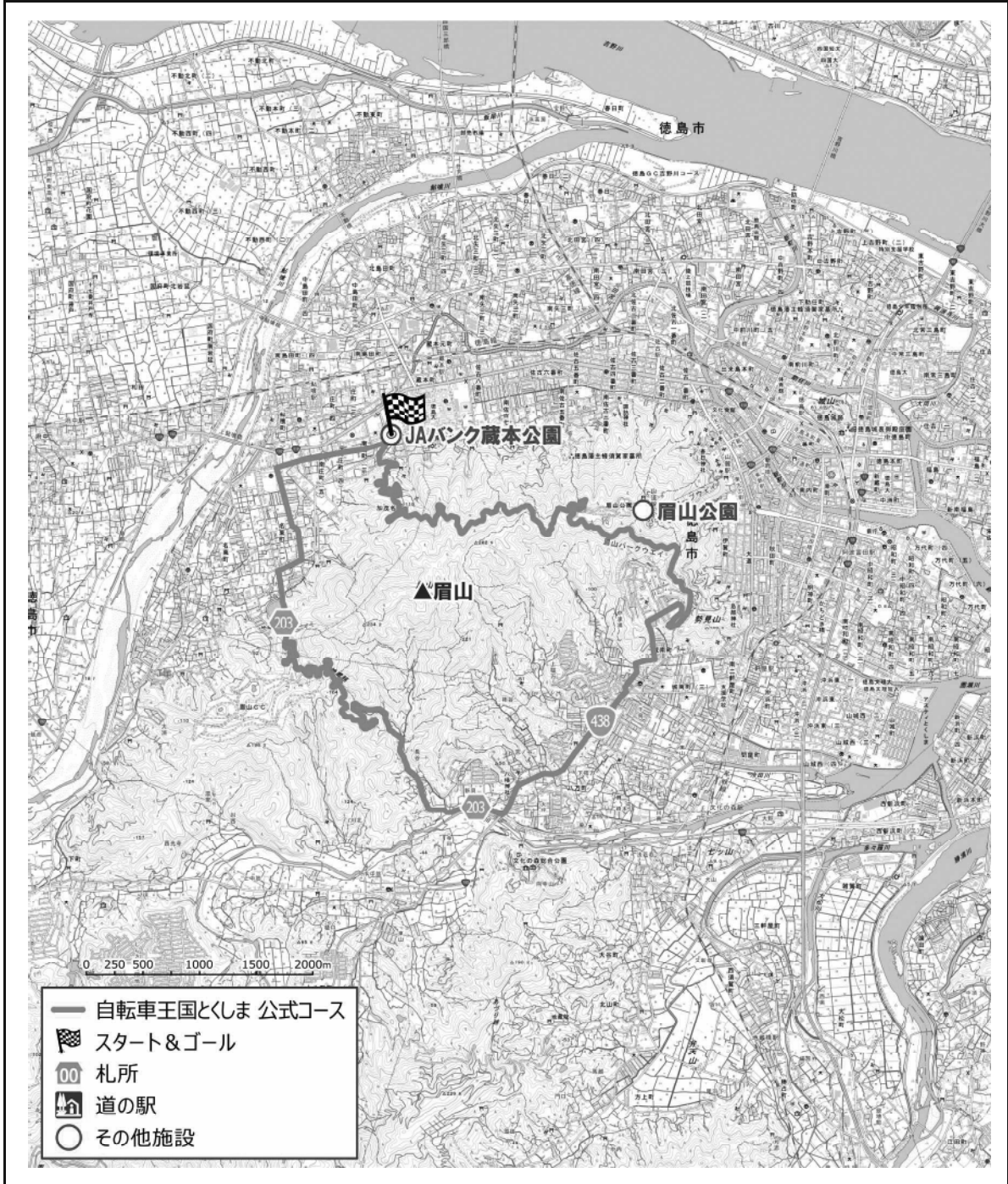
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	お遍路発心コース (距離61.3km,最大標高差181m)	上級
概要	<p>一番札所霊山寺を皮切りに、日帰りで十番札所切幡寺まで打つコース。帰路は吉野川南岸サイクリングロードを気持ちよく走れます。</p> <p>霊山寺をはじめとする10か寺の霊場、ドイツ館、阿波の土柱、雄大な吉野川の流れと見どころたっぷり。特に切幡寺の山道の古刹感はまるでタイムスリップした様です。また、吉野川南岸を通る堤上道路は360度のパノラマを楽しめます。</p>	
通過市町村	徳島市,鳴門市,吉野川市,阿波市,石井町,藍住町,板野町,上板町	
備考	<p>危険：撫養街道は交通量が多く、川島から名田橋までのサイクリングロードは歩行者への配慮をした走行をしましょう。</p> <p>難所：全体的に高い山はありませんが、切幡のまるで壁のような激坂は一気に181mの標高差まで登る最大の難所です。</p>	



この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	眉山満喫コース (距離17.3km,最大標高差244m)	上級
概要	<p>登りに強くなりたい方へ是非お勧めしたいコース。時計回り、反時計回りどちらもチャレンジしてみてください。</p> <p>徳島市のシンボル、眉山。どこから見ても眉毛の形に見えるのが名前の由来です。山頂一帯は眉山公園となっており、映画「眉山」にも使われ、夜景のポイントとして市民にも愛されています。</p>	
通過市町村	徳島市	
備考	<p>危険：蔵本側、八万側ともに歩行者多し。対向車にも注意を。路面はコケや落葉などで滑りやすい区間が多くあります。</p> <p>難所：標高277mの低い高低差に関わらず思いのほか急な登り坂があります。市街地に近いとはいえ、しっかりとした装備で走ってください。</p>	



この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	日本一コース (距離18.5km,最大標高差29m)	初心者・ファミリー
概要	<p>海に山に動物園、今や珍しい潜水橋をサイクリングで味わうコース。是非カメラを持って、ファミリーやグループでお出掛けください。</p> <p>国鉄時代、約1.9kmと日本一短い路線だった小松島線の廃線路を使ったサイクリングコースや、国土地理院認定標高6.1mの日本一低い天然山「弁天山」にも是非アタックを。山の向かいの中華そば店では、弁天山保存会認定の「登頂証明書(有料)」がもらえます。</p>	
通過市町村	徳島市,小松島市	
備考	<p>危険：廃線路を使ったサイクリングロードは車道と交差するところがあり、必ず一時停止を。潜水橋は狭いので車とのすれ違いに注意です。</p> <p>難所：大きな難所はありません。道に迷いやすいので事前に地図を見てお出掛けください。</p>	

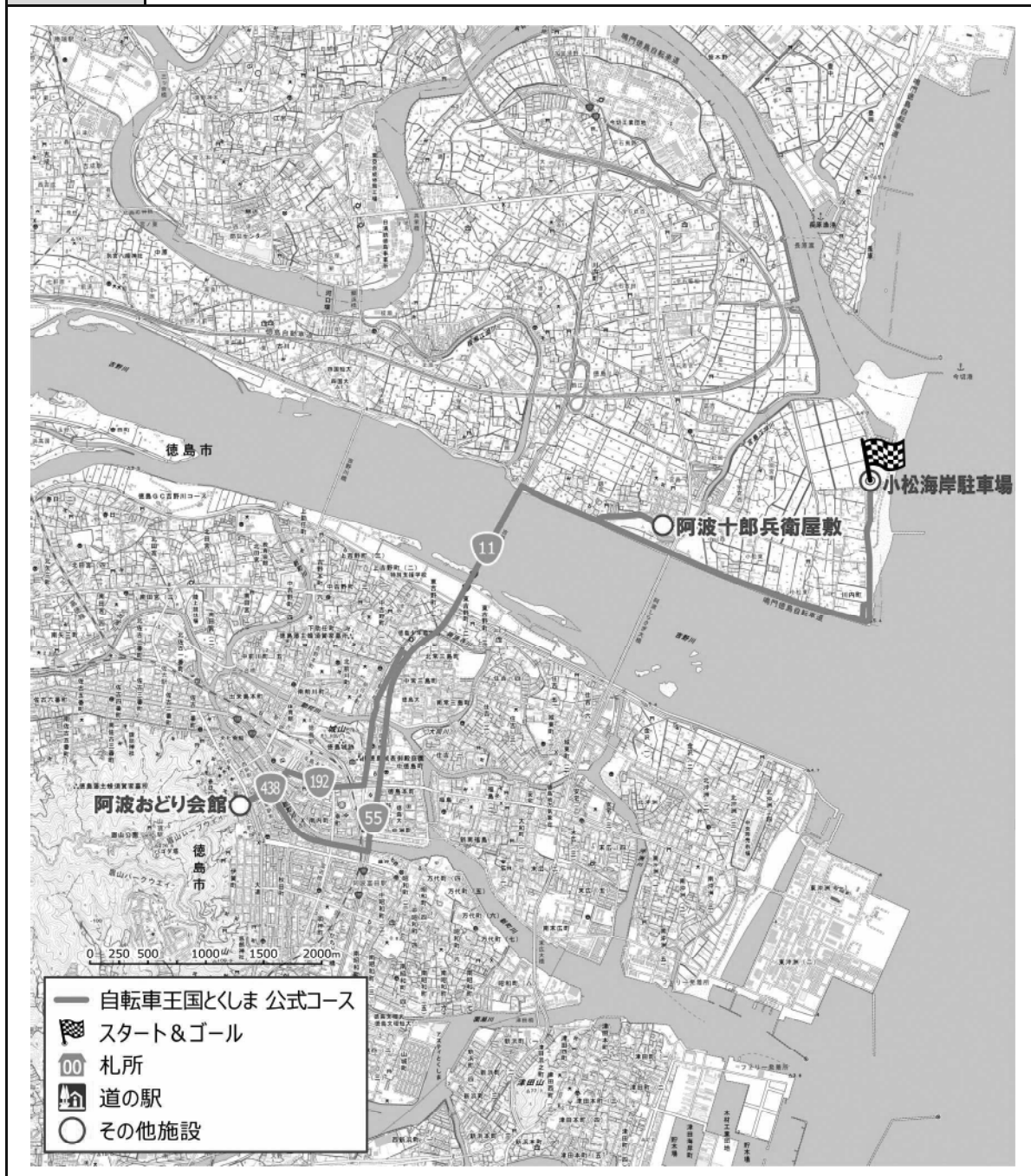


この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	国府四ヶ寺巡りコース（距離12.8km,最大標高差32m）	初心者・ファミリー
概要	<p>徳島市国府町にある、4つの四国霊場を巡るコース。十四番常楽寺、十五番国分寺、十六番観音寺、十七番井戸寺をのんびりと巡ってみましょう。</p> <p>十四番常楽寺、十五番国分寺、十六番観音寺、十七番井戸寺は狭いエリアにあり、歩き遍路用の道しるべをたどって、ゆっくりとポタリングするには最適です。にわかお遍路さんとなって、各寺でお参りしたり、お遍路さんとお話ししたりして過ごしましょう。</p>	
通過市町村	徳島市	
備考	<p>危険：住宅街の中の細い道を走るのので、歩行者や車に気をつけてゆっくりと走りましょう。</p> <p>難所：急な坂道はありませんが、市街地を走るのので迷いやすいです。「歩き遍路用」の道しるべを目印に探訪気分で走りましょう。</p>	

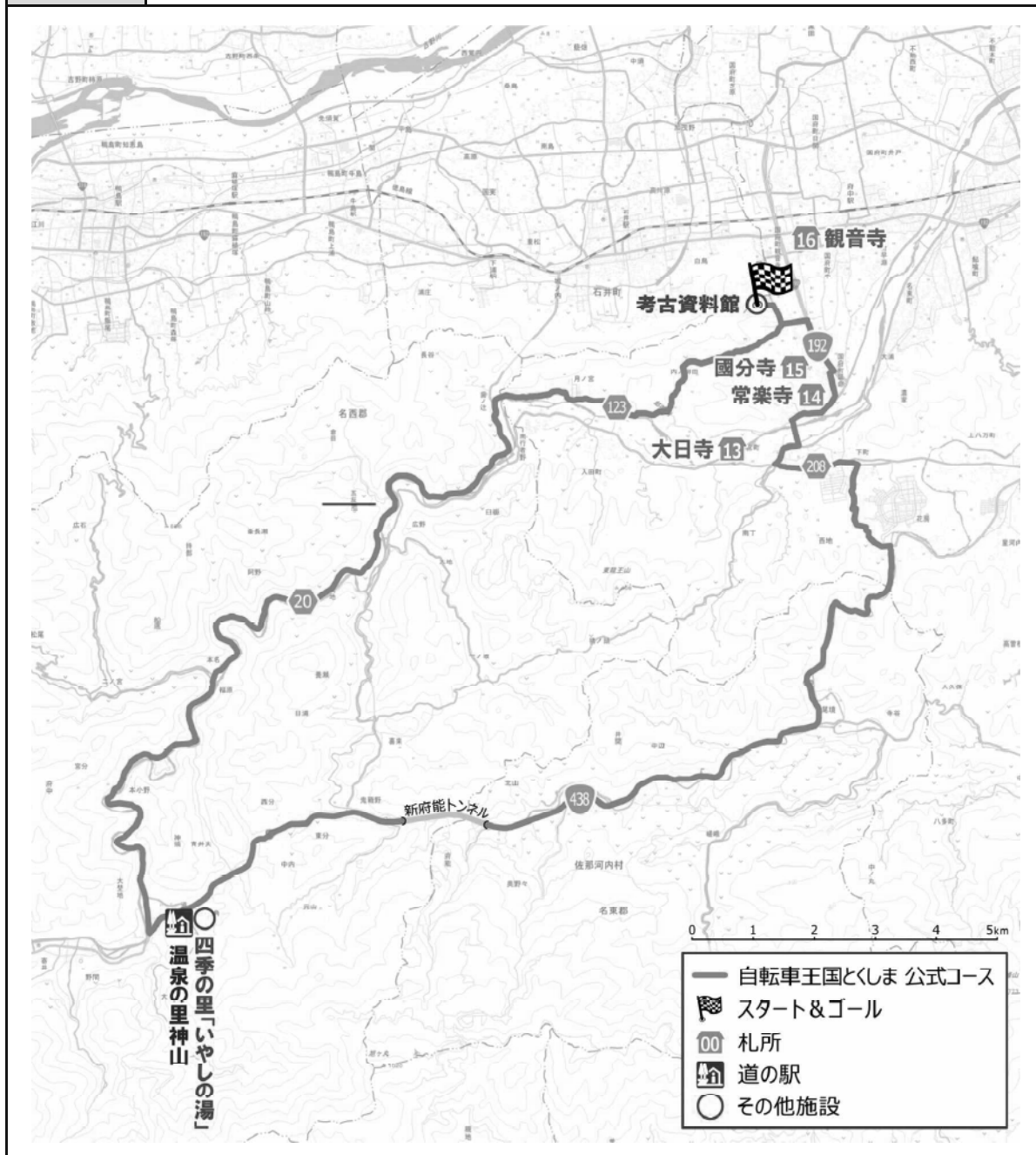


名称	阿波踊りと人形浄瑠璃コース (距離19.0km,最大標高差8m) 初心者・ファミリー
概要	日本を代表するお祭りの一つ阿波踊りと、伝統文化の人形浄瑠璃に触れられるファミリー向けのコース。吉野川の河口を爽快に走れるのも魅力の一つです。吉野川堤防上から見える市街地と眉山は、徳島を代表する景色の一つとなっています。途中の阿波人形浄瑠璃「阿波十郎兵衛屋敷」では、実演を見られます。折り返し点の阿波おどり会館では毎日阿波踊りが行われ、その歴史などにも触れることができます。
通過市町村	徳島市
備考	危険：吉野川河口・自転車道が終わってからの堤防上は交通量も多く路肩も狭いので要注意です。また、国道を渡るときは必ず信号を守りましょう。 難所：ほぼ平坦な道で、大きな坂道などはありません。吉野川大橋は1000m以上もあるので向かい風だとさらに長く感じます。



この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	神山の森コース (距離44.4km,最大標高差211m)	中級
概要	<p>国府から神山へ登るコース。鮎喰川を左に見ながら、森林の中を緩やかに登っていきます。車も少なく、景色もいいのでのんびりと走りましょう。</p> <p>鮎喰川沿いの里山の風景は心を癒してくれます。チェックポイントの道の駅「温泉の里神山」では、地元で作られた農産物や加工食品が並び、アイスやうどんなど人気メニューがあります。すぐ近くにあるホテル四季の里「いやしの湯」の温質「まったり、さっぱり」していて、県内外から多くのお客様が訪れる名湯です。</p>	
通過市町村	徳島市,神山町	
備考	<p>危険：登りルートでは見通しの悪いカーブで車に出あうことがあります。下りはスピードの出し過ぎに注意。新府能トンネルは歩道の道幅も狭いので、ライトを必ずつけて、スピードコントロールして下りましょう。</p> <p>難所：登り坂は緩やかですが距離が長いです。ところどころ景色の良いところで足を休めながら、焦らずにゆったりと登りましょう。</p>	



この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	焼山寺参った？コース (距離22.2km,最大標高差593m)	上級
概要	昔から「一に焼山、二にお鶴、三に太龍」の文句の通り、遍路ころがしの代名詞的な十二番札所焼山寺を目指すコースです。 焼山寺のシンボルでもある樹齢500年を超える杉の巨木群が荘厳な雰囲気。境内からは遥か四国山地の眺めが広がります。神山には、阿川梅の里や名滝雨乞いの滝等、見所満載。「遍路ころがし」で疲れた身体には、ホテル四季の里「いやしの湯」がお勧めです。	
通過市町村	神山町	
備考	危険：「遍路ころがし」の名の通り、急な坂道。特に下りはスピードに注意。 難所：国道438号を曲がってからの坂道が難所。段々と勾配は急になっていきます。体調を整え十分な装備で挑んでください。	



この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	大河吉野川うだつ巡りコース (距離36.0km,最大標高差49m)	中級
概要	<p>雄大に流れる吉野川の北岸を脇町まで下り、南岸を上るコース。堤防の上をのんびりと走りましょう。途中「脇町のうだつ」、「貞光の二重うだつ」といった古い町並みにも立ち寄ります。</p> <p>川にかかる潜水橋は吉野川ならではの美しい風景です。道の駅「藍ランドうだつ」はふるい藍商の面影を残す「脇町うだつの町並み」に隣接しています。その後立ち寄る貞光の二重うだつでは、その形の違いを見比べてください。町並みでは自転車を降りて散策してみましょう。</p>	
通過市町村	美馬市,つるぎ町	
備考	<p>危険：県道12号や国道192号などの交通量の多い道路は路肩も狭いので要注意。脇町と貞光のうだつ巡りは民家が多く、観光客も多いので、自転車を降りてゆっくり歩きましょう。</p> <p>難所：ほぼ平坦なコースですが、吉野川沿いに吹く風が最大の難所です。季節によって、向かい風と追い風が切り替わるので、行きも帰りも向かい風ということもまれにあります。</p>	



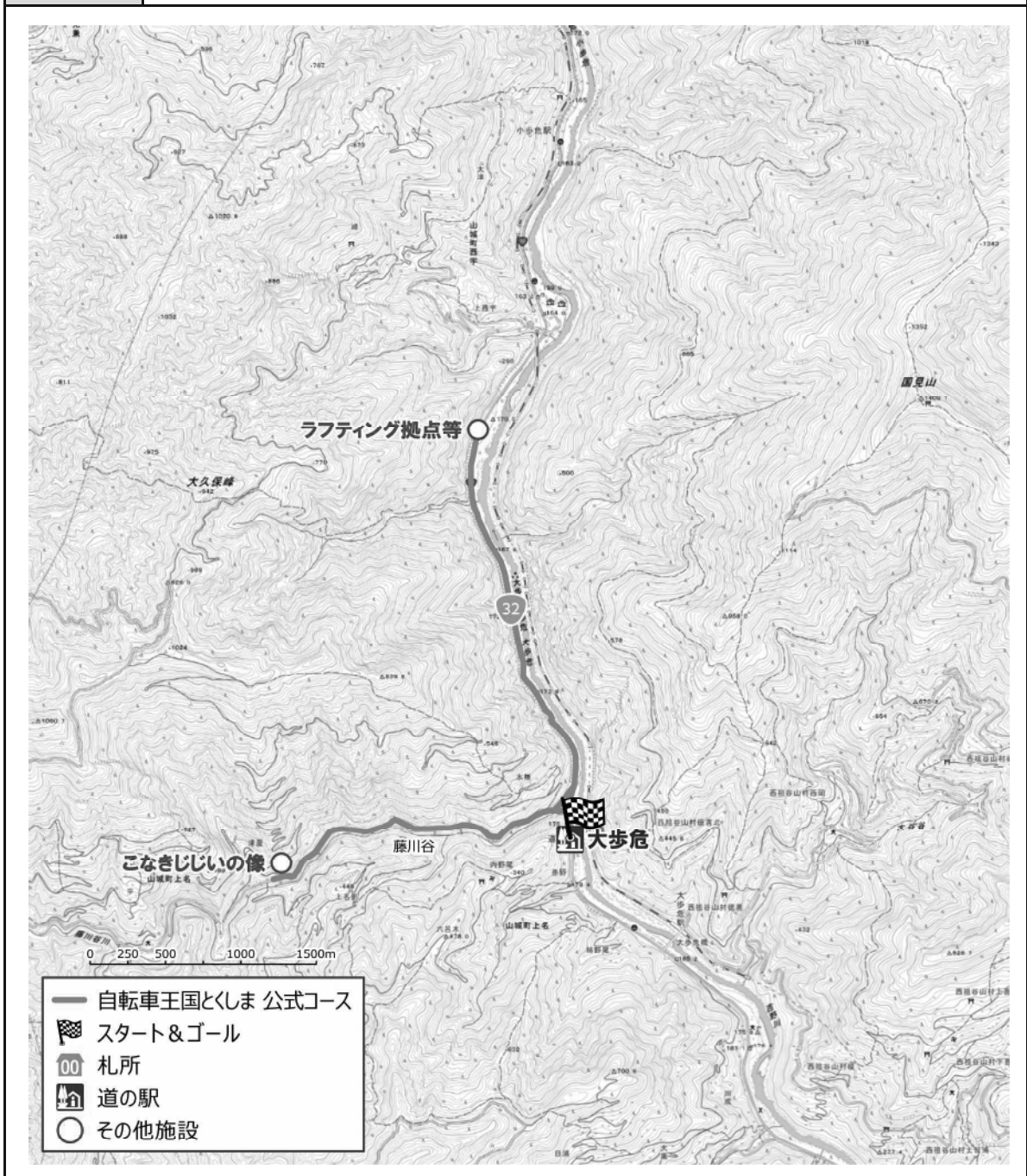
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	吉野川満喫コース (距離28.9km,最大標高差20m)	中級
概要	吉野川最大の中洲・善入寺島を巡るコース。大河の中流域で何本もの流れに分かれ、それを渡る欄干のない橋「潜水橋(沈下橋)」が楽しい道です。吉野川の大きさを体感できるのがこのコースの最大の魅力。善入寺島では、これが本当に川の中洲なのかとおもってしまうぐらいの広さがあります。潜水橋も今では数も減り、珍しいもののひとつ。途中の学駅は入学祈願の駅として入場券が全国的に有名です。	
通過市町村	吉野川市,阿波市	
備考	危険：県道12号、国道192号はともに交通量が多く、部分的に路側帯が狭いので、走るときには要注意。また、大雨後は潜水橋は渡れません。 難所：大きな難所は無いコースですが、九番札所の法輪寺までが登りとなっているので、体力の無い方やママチャリにはちょっと厳しいかもしれません。	

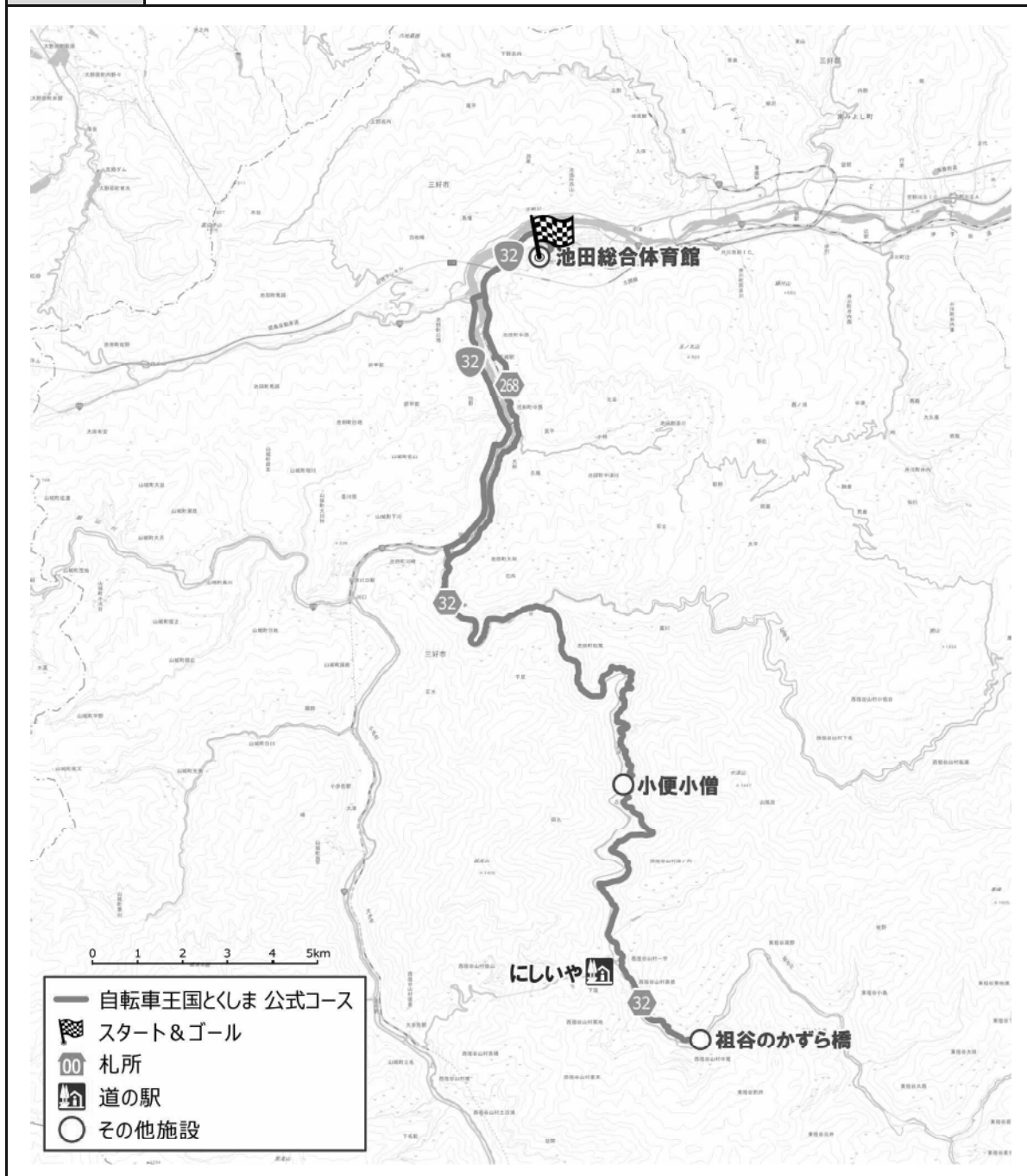


この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	妖怪遺産コース (距離10.0km,最大標高差109m)	初心者・ファミリー
概要	<p>大歩危溪谷とこなきじじいのふるさとを巡るファミリー向けのコース。途中には、吉野川のラフティング拠点などもあるので、1日中アウトドア三昧ができます。藤川谷沿いの道路にはこなきじじいの他にも数々の妖怪の像が立っています。2008年には世界妖怪協会(会長:水木しげる氏)より全国2例目の妖怪遺産に認定されており、数々の妖怪達を見つけながら走ると面白いコースです。吉野川沿いの大歩危峡の澄んだ水面と白い岩肌のコントラストは、息を呑む美しさです。</p>	
通過市町村	三好市	
備考	<p>危険：国道32号を走る際、初心者は川側の歩道を歩行者に気をつけて走りましょう。道路を渡るときはくれぐれも気をつけてください。</p> <p>難所：藤川谷は緩やかに登ります。小さいお子様や体力に自信のない方は少し厳しい道です。</p>	



名称	秘境祖谷街道コース (距離59.6km,最大標高差348m)	上級
概要	<p>四季折々に違う表情を見せてくれる秘境・祖谷渓谷を走るコース。四国の産地を横断する急流が、深い所では数百mもの断崖を作り出しています。秋の紅葉は、絶景の一言につきます。</p> <p>日本三大秘境の祖谷峡に立つ、小便小僧からの眺めや、国・県指定重要有形民俗文化財のかずら橋はスリル満点。近隣には温泉施設や土産物店も充実しています。昔懐かしいボンネットバスとすれ違うかも！</p>	
通過市町村	三好市	
備考	<p>危険：道幅が狭く見通しも悪い上、交通量も多い。落石や滑りやすいグレーチングもあるので、特に下りのスピードの出しすぎに注意をしてください。</p> <p>難所：山間部のコースらしく長く続く登り坂が大半を占めるので、体調を整えてマイペースを心がけてチャレンジしてください。</p>	



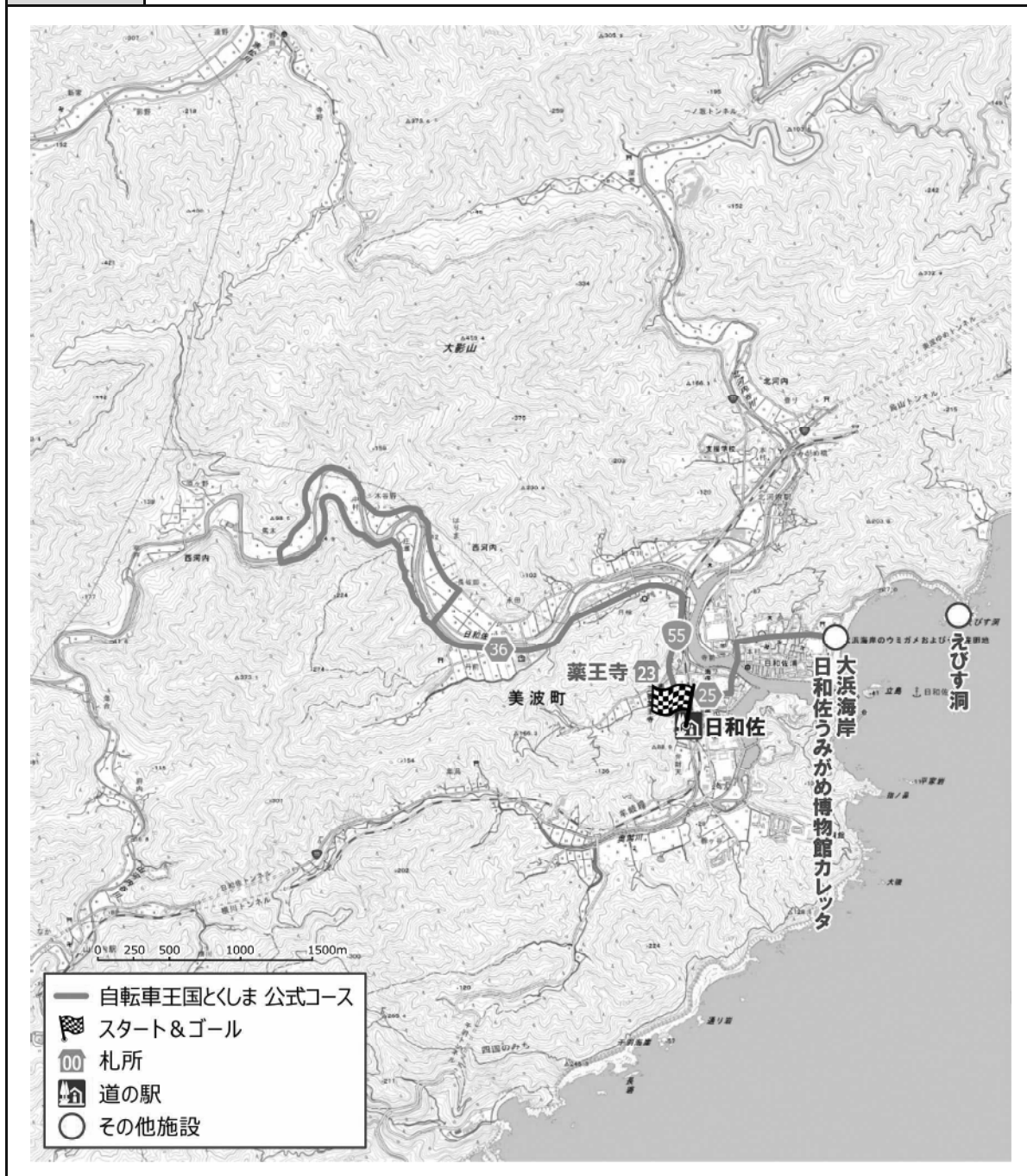
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	和田島コース (距離18.4km,最大標高差7m)	初心者・ファミリー
概要	<p>潮風を浴びて気持ちよく走れるコース。途中では漁港などもあり、名産品の「しらす」を干している所も。ファミリーやグループでお出掛けください。</p> <p>海岸沿いを走るので、早朝は紀伊水道から昇る朝日がとてもきれいに見えます。また、天気の良い日には対岸の紀伊山脈まで見渡せます。周辺には、小松島特産の小魚の干物「ちりめん」を加工している漁港も多くあり、できたてを味わえるかも。人気の「ちりめんモンスター」探しも楽しめます。</p>	
通過市町村	小松島市, 阿南市	
備考	<p>危険：防波堤上のサイクリングロードにはガードレールの無い区間もあり、よそ見して落ちないように注意してください。</p> <p>難所：比較的平坦なコースですが、海沿いを走るため強い風には要注意。砂でタイヤが滑りやすいので、思わぬ横風で転倒する危険があります。</p>	



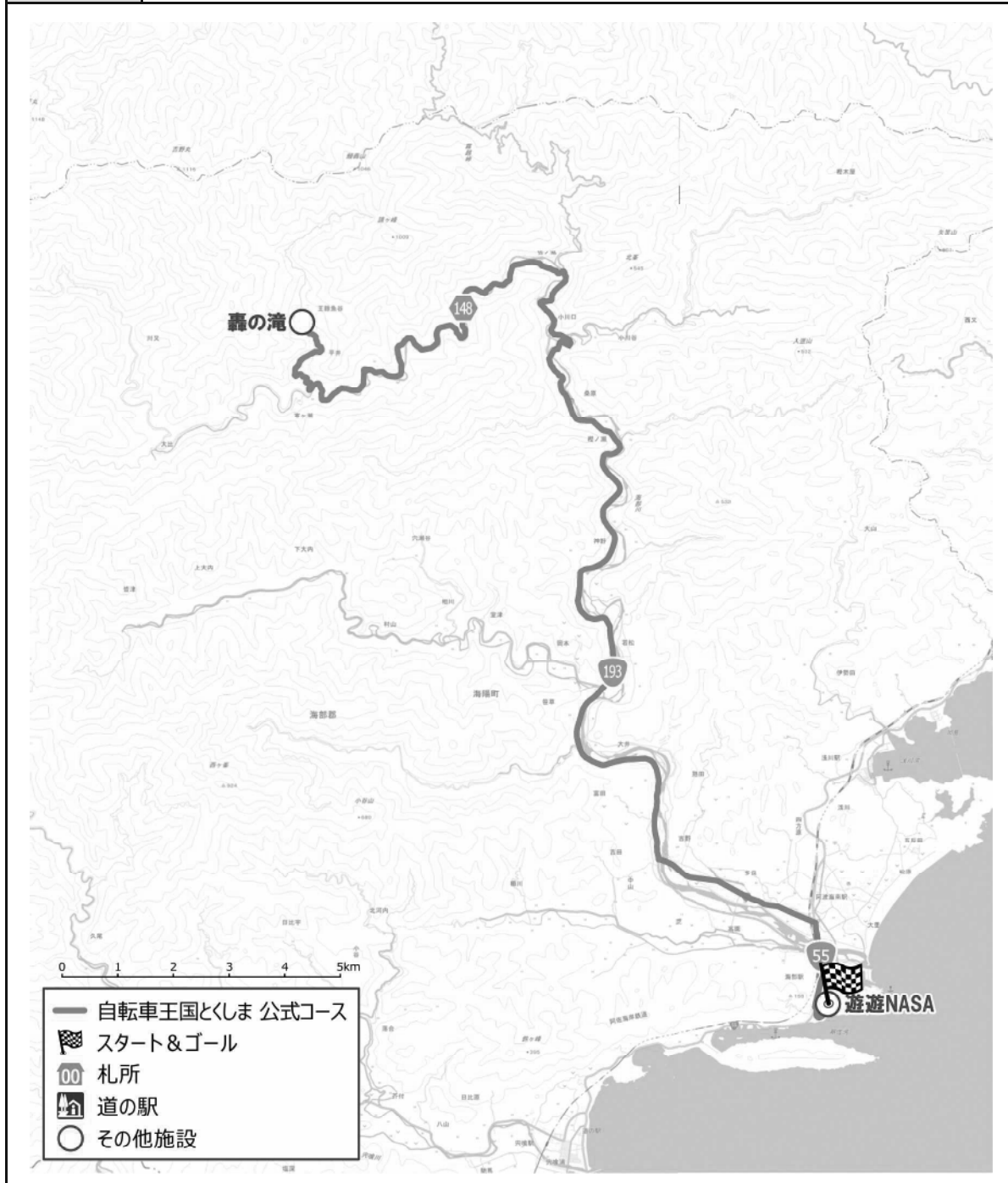
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	日和佐うみがめコース（距離12.9km,最大標高差27m）	初心者・ファミリー
概要	うみがめの産卵地として有名な美波町内と日和佐川を巡るファミリー向けのコース。途中にある二十三番札所の薬王寺は厄よけのお寺としても有名です。徳島県南の観光拠点とあって、ウミガメの産卵地の大浜海岸、うみがめ博物館カレッタ、海の侵食で生まれたえびす洞など大自然を感じられるものや、厄よけで有名な四国霊場八十八ヶ所の二十三番札所薬王寺とその門前町の古い町並みなど見どころいっぱいです。	
通過市町村	美波町	
備考	危険：国道55号は交通量が多く、薬王寺を参拝する車が急に曲がってきたりするので要注意です。 難所：コース終盤にくる日和佐川の往路はゆったりとした登り。小さいお子様には、体力的に厳しいかもしれません。	



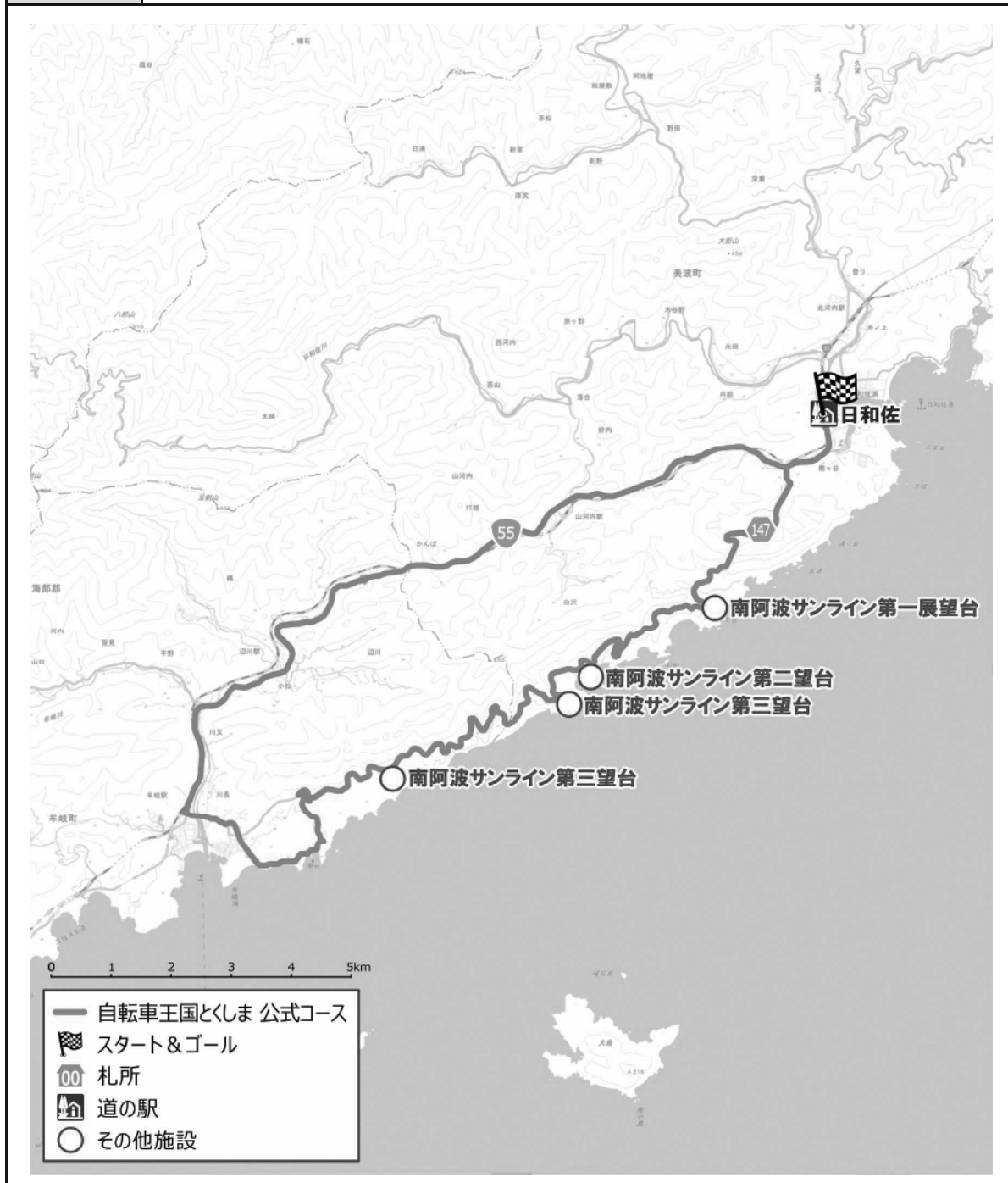
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	清流海部川轟の滝コース（距離58.2km,最大標高差242m）	中級
概要	<p>四国の清流・海部川沿いを往復するコースです。川を右に左に眺めながら、折り返しとなっている轟の滝は、滝壺の間近まで遊歩道が整備されています。透明に透き通った海部川の流れは心をいやされます。季節によっては鮎釣りをする人も。折り返し点の轟の滝は四国一の大滝で、轟きの名のごとく大地を震わす爆音は豪快そのもので夏でも肌寒さを覚えるほどです。日本の滝100選にも選ばれています。</p>	
通過市町村	海陽町	
備考	<p>危険：国道55号との合流は要注意。また、コースの途中から道幅が狭くなり、所々砂や砂利があるので転倒やパンクの危険があります。</p> <p>難所：海部川沿いはゆるい登り坂が続きますが、滝の前で急勾配があります。</p>	



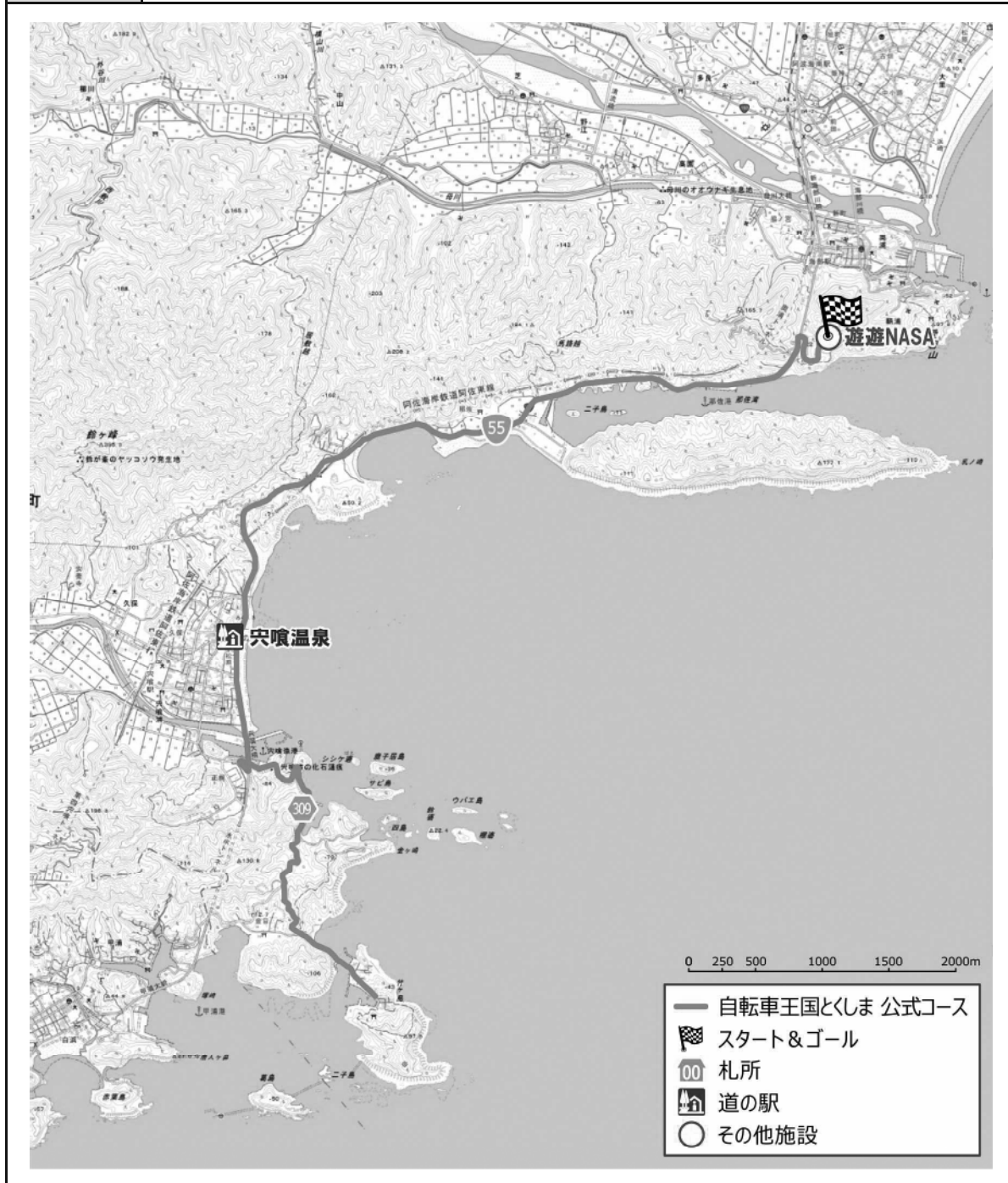
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	南阿波サンラインコース (距離35.0km,最大標高差158m)	中級
概要	<p>延長18kmの南阿波サンラインは、美しい海岸線と雄大な太平洋の景観が一望できるコース。途中には展望台や海岸に下る道などがあり、寄り道しながら走れます。</p> <p>南阿波サンラインに入ってから第1展望台までの上り坂は長く急勾配です。それを超えてもまだ小刻みなアップダウンが続きます。</p>	
通過市町村	牟岐町,美波町	
備考	<p>危険：南阿波サンラインは車やバイクも多く、カーブで出会い頭に衝突などにならないように細心の注意が必要。下り坂ではスピードを出し過ぎないように。帰りの国道55号は、交通量が非常に多いので気をつけて走行しましょう。</p>	



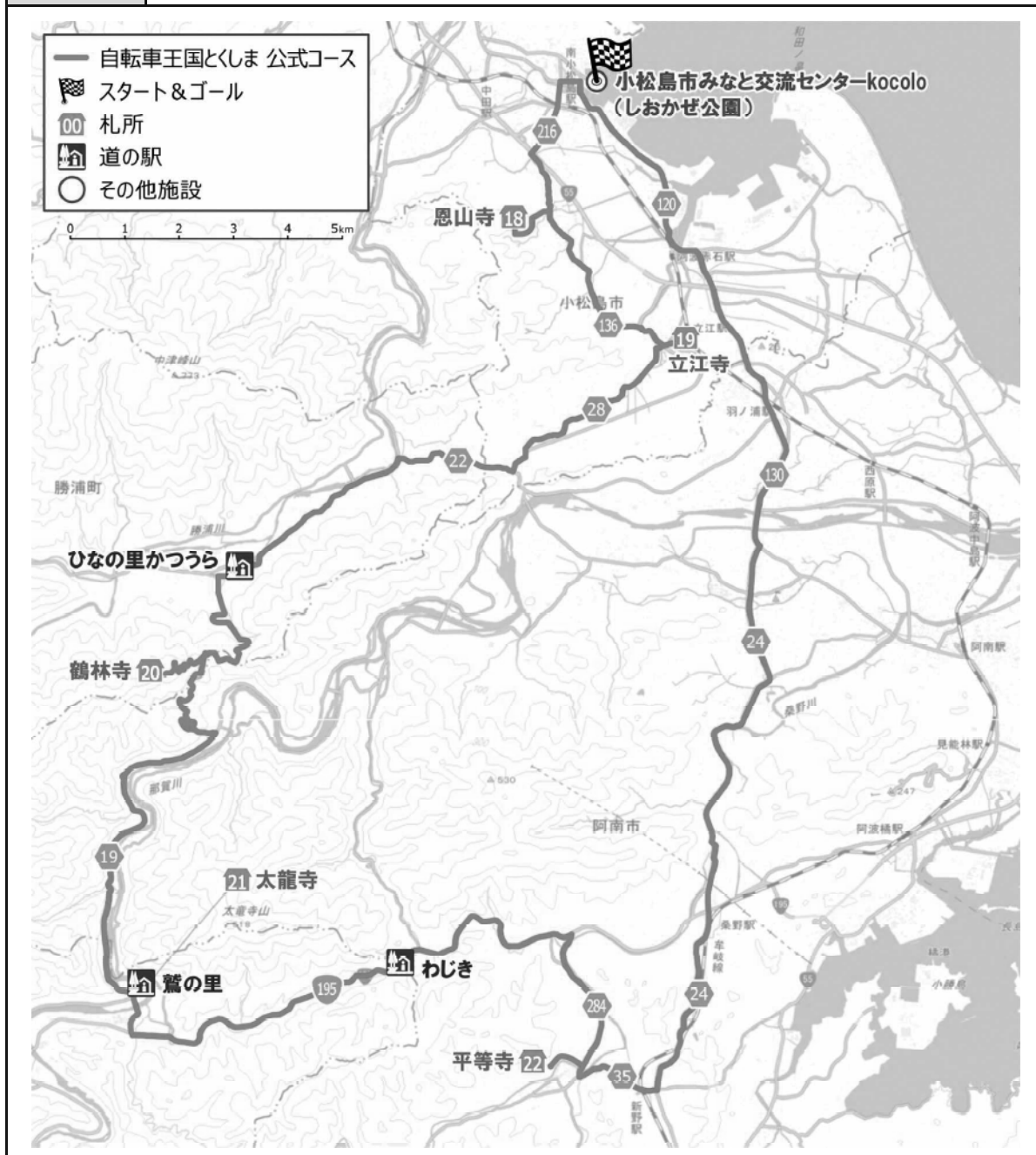
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	太平洋竹ヶ島コース (距離19.8km,最大標高差62m)	中級
概要	太平洋を横目に見ながらゆったりと走れるコース。途中、鉄道をくぐる辺りで小さな峠があったり、干潟や断崖があったりと自然の営みを感じられます。室戸阿南海岸国定公園の真ん中を走るコースなので、美しい太平洋は一見の価値あり。海岸線も断崖や白浜、干潟などさまざまに姿を変えます。折返り点の竹ヶ島はマリンレジャーの拠点としても有名です。	
通過市町村	海陽町	
備考	危険：国道55号との合流は要注意。コース途中にもところどころ道幅が狭いところがあります。下り坂ではスピードに注意してください。 難所：往復とも同じ道を通るので、中盤にある峠が難所となります。また、国道からゴール間際に出てくる最後の登りが疲れた身体に一番きついです。	



この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	お遍路那賀川コース (距離72.4km,最大標高差487m)	上級
概要	<p>遍路ころがしの歌の文句に出てくる「一に焼山、二にお鶴、三に太龍」の二にお鶴へのアタックが最大のイベントになるコース。太龍寺へは是非ロープウェイをご利用ください。</p> <p>道の駅「鶯の里」では、太龍寺までのロープウェイがあり、空中散歩が楽しめます。このコース、四力寺を一気に巡れる王国最強の山岳コースです。自転車遍路に挑戦！小松島では、「ちくわ」(阿波弁で、ちっか)がオススメ。</p>	
通過市町村	小松島市,阿南市,勝浦町,那賀町	
備考	<p>危険：山岳区間は道幅も狭く落石もある。県道22号、24号は路肩も狭く、交通量も多い。鶴林寺から太龍寺までの那賀川は幅員が狭く落石もあるので注意。</p> <p>難所：鶴林寺につながる上り下りの道は狭く、斜度もとても急です。無理せずに危険を感じたら早めに引き返しましょう。</p>	



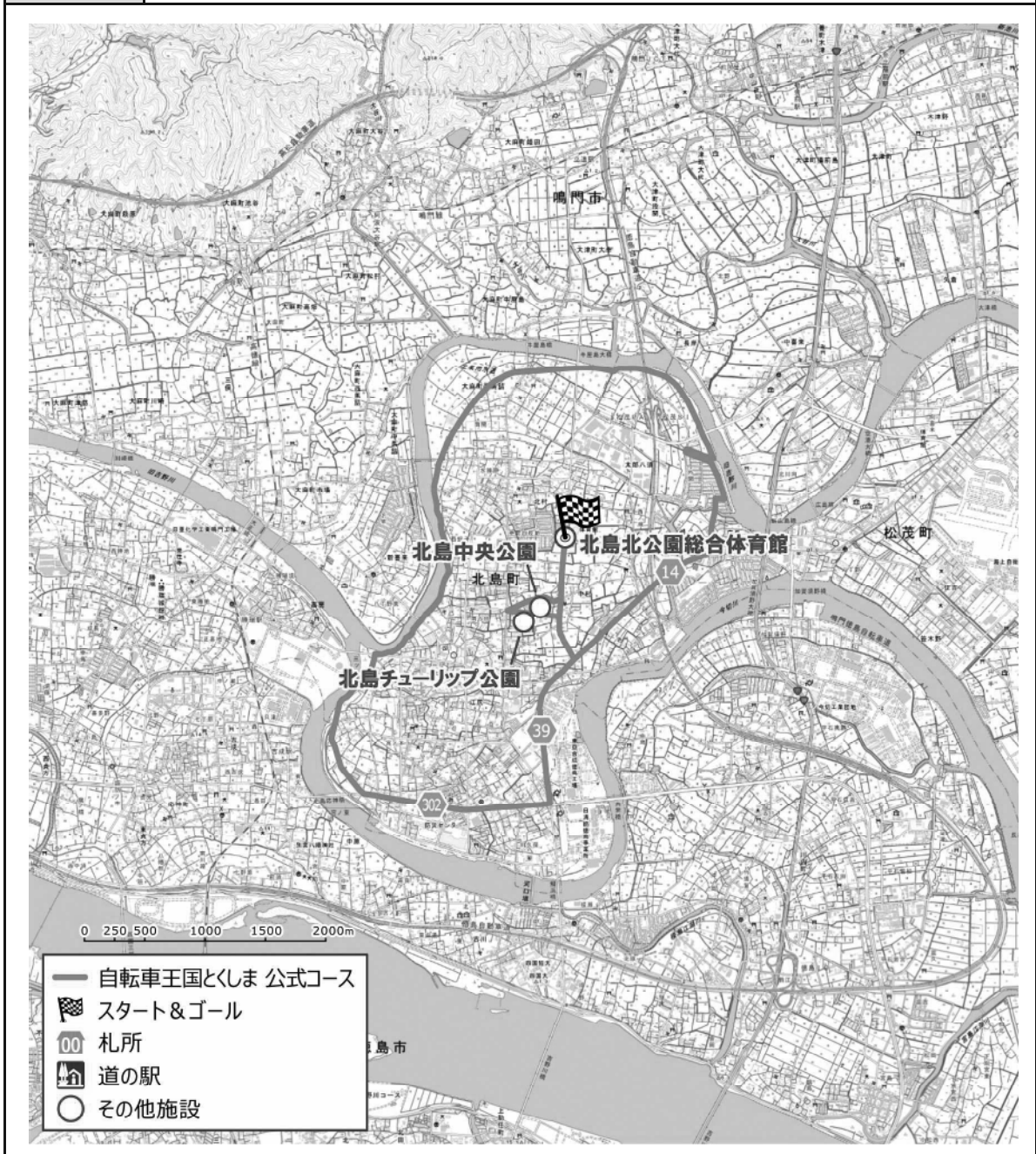
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	鳴門コースラインコース (距離34.2km,最大標高差47m) 初心者・ファミリー
概要	心地の良い潮風や、時間によって表情の変わる海と山の景色が楽しめます。勾配も少なく、初心者の方でも走りやすいコースです。 国道11号沿いのコースライン(海岸線)は、海沿いの道がとても気持ちよく、途中にある「JF北灘さかな市」では、新鮮な海の幸も食べられます！景色もよく、おいしいグルメも楽しめるコースです。「うずしおロマンティック海道彫刻公園」は彫刻が屋外展示されています。夏にはハマボウを鑑賞することもできます。そして鳴門といえば「渦潮」。春と秋の大潮時には直径20メートル以上の巨大な渦も出現。サイクリングの後は観光もお楽しみください。
通過市町村	鳴門市
備考	危険：国道11号は交通量が多いので気をつけて走行しましょう。鳴門スカイラインの登り坂は車道が狭いので追い抜きの車に気をつけましょう。 難所：全体的に平坦なコースですが小鳴門大橋を渡る上り坂や、鳴門スカイラインの入口の登り坂は短いですが急勾配です。海沿いは季節によっては風が非常に強いです。



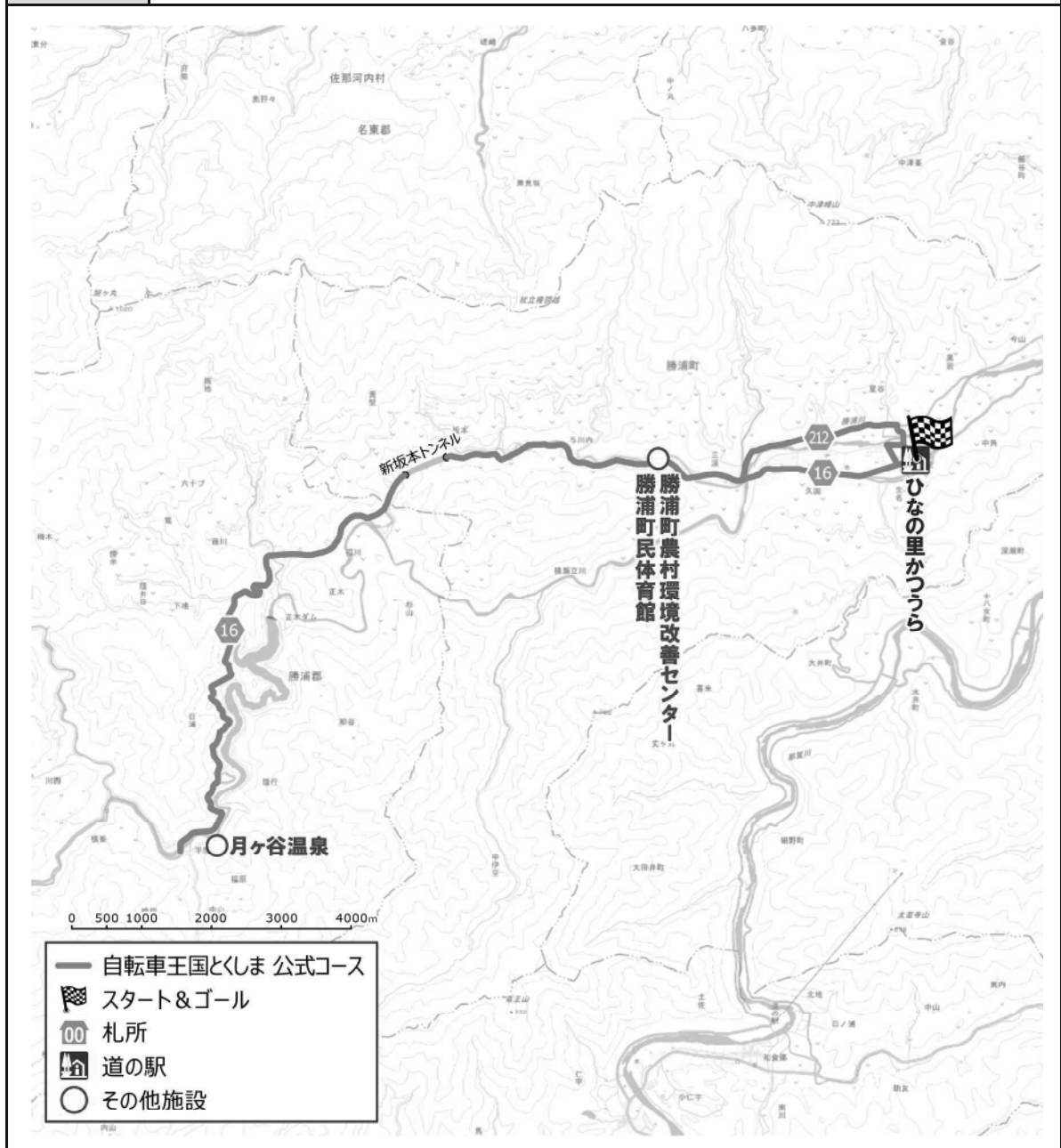
この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	北島オリオン座コース (距離15.4km,最大標高差7m)	初心者・ファミリー
概要	<p>北島町の外周を一周するコース。北島中央公園には立派な風車がチューリップの咲く時期には外国の景色を思わせます。</p> <p>川沿いを走るコースで、全体的に平坦で距離も短く、初心者の方でも気持ちよく走ることができます。旧吉野川と今切川沿いの2つの川の風景が楽しめます。コースの途中の北島チューリップ公園は、一面にチューリップ畑が広がっており花咲く時期には写真スポットとしても人気です。ところで、このコース名の由来、お分かりですか??コース全体を見ると、星座のオリオン座に見えませんか?</p>	
通過市町村	鳴門市,北島町	
備考	<p>危険：旧吉野川沿いの一部にはガードレールのない区間もあります。よそ見やスピードの出し過ぎに注意して走りましょう。</p> <p>難所：平坦な道で、特に目立った難所はありません。ただ、旧吉野川沿いには脇道が多いので迷わないようにマップやルートラボを活用しましょう。</p>	

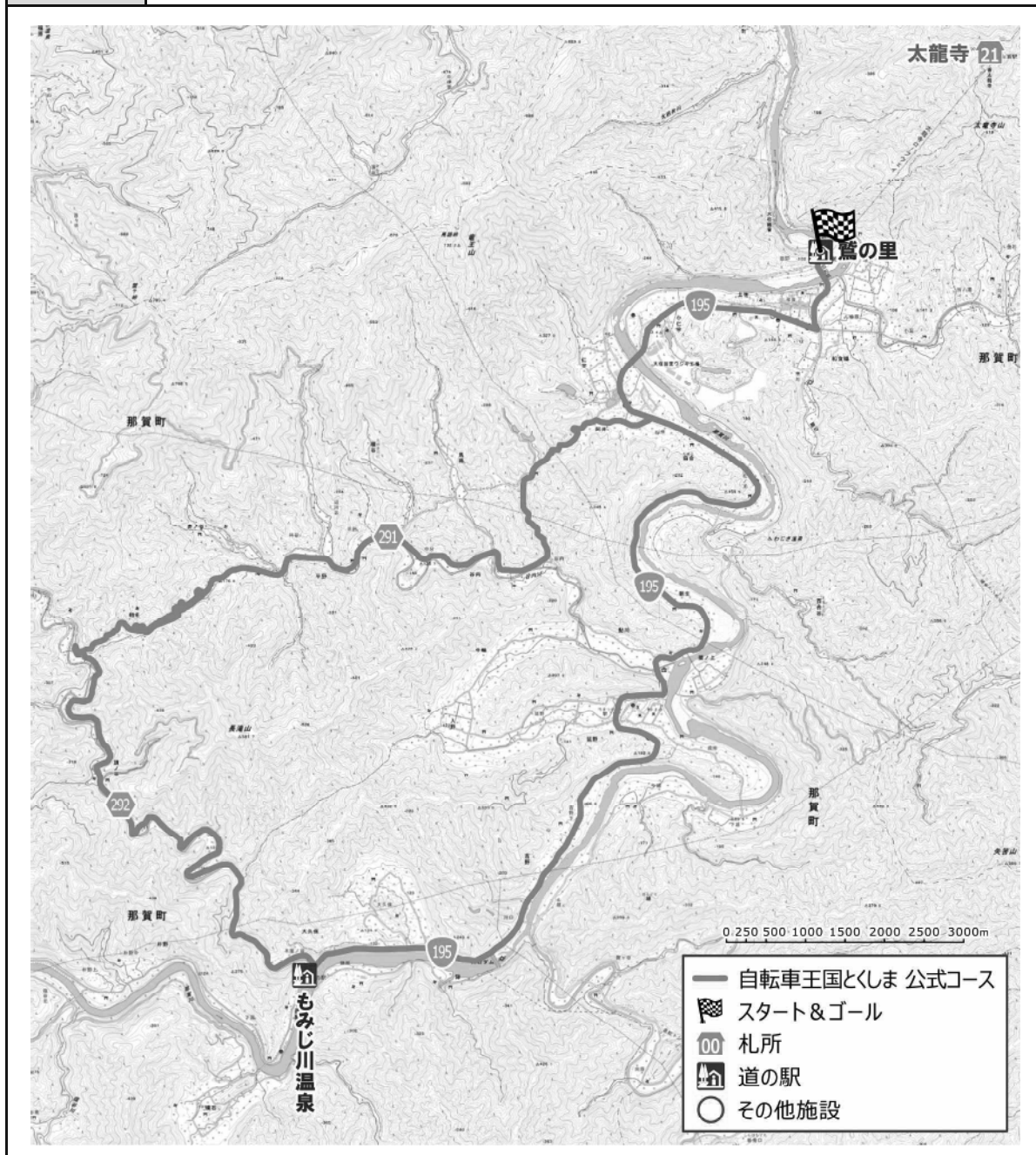


この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	登って眺める美愁湖コース (距離33.2km,最大標高差233m) 初心者・ファミリー
概要	春には梅や桃、山桜が咲きます。秋には彼岸花や紅葉など自然がたくさん楽しめるコースです。 2012年の公開映画「人生、いろどり」でも舞台になった上勝町も走るコースです。梅や桜、紅葉など季節によって変わるいろいろな景色を楽しめます。また、鮎のお寿司やゆこうを使ったジュースなど珍しくておいしい食べ物もたくさん！チャレンジコース中で一番高低差があるコースです!!最初の方から勾配のきつい坂がたくさんあるので、登りで力を出しきらずペースを保つことが重要になってきます。このコースが走りきれたら、もう初心者は卒業かも??
通過市町村	勝浦町,上勝町
備考	危険：坂道の下り区間が多いのでスピードに注意して走らないと危険です。坂を登っている間も後ろから追い抜いてくる車に注意が必要です。 難所：終始起伏があり、坂道も長い区間が続きます。新坂本トンネル前からは特に勾配がきつくなっています。

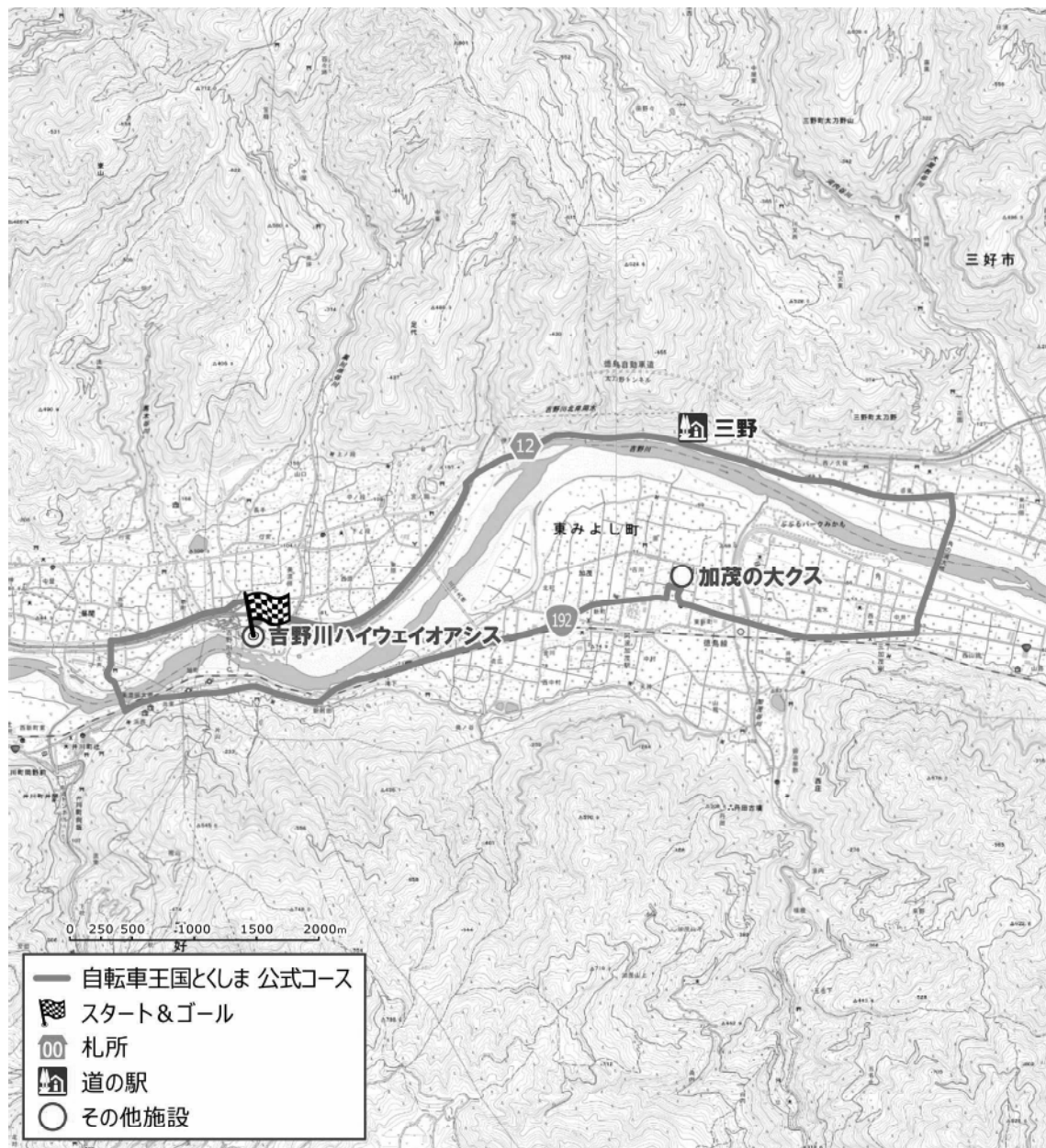


名称	四季折々もみじ川コース (距離34.7km,最大標高差190m) 初心者・ファミリー
概要	那賀川ともみじ川の美しい景色を見ながら走るコース。春には山桜、秋には紅葉がダム湖に敷き詰められ、油彩絵のように美しく四季折々の風情が楽しめます。紅葉の時期のもみじ川沿いの景色はととも綺麗です。コース序盤は緩い起伏があるので、もみじ川河口近くの、道の駅「もみじ川温泉」でひと休みすることをおすすめします。少し休憩したあとはもみじ川沿いを頑張って登っていきましょう！スタート・ゴール地点の道の駅「鷺の里」は太龍寺ロープウェイがあり、四国霊場二十一番札所「太龍寺」への参拝もできます。山の天気は変わりやすいので、雨具や防寒着をもっていくと便利です。
通過市町村	那賀町
備考	危険：もみじ川沿いの坂道を登りきったあとの下り区間は長くカーブもあります。スピードの出しすぎに注意してください。 難所：序盤は緩やかな起伏、もみじ川沿いの坂道は長い登りが続きます。



この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。

名称	大樹・大河巡りコース (距離17.1km,最大標高差39m) 初心者・ファミリー
概要	大河「吉野川」の景色を楽しめます。国の特別天然記念物である大樹「加茂の大クス」に立ち寄るコースです。 吉野川沿いやのどかな景色を楽しみながら走るコースです。細い道が多いので、のんびりと走行してください。樹齢1000年とされる国指定の天然記念物「加茂の大クス」はとても雄大です。枝がほぼ均等に広がっており、美しい樹形です。コース付近の山には県指定の天然記念物「黒沢湿原」や、日本の棚田百選に選ばれた「下影の棚田」など、観光地も豊富です。池田町にある「うだつの町並み」は平地にあるので、自転車で山を登る自身がない方も立ち寄りやすいです。
通過市町村	三好市, 東みよし町
備考	危険：加茂の大クス付近の道は細く、歩行者やトラクターとのすれ違いの際に注意が必要です。 難所：全体的に平坦な道で、大きな坂道などはありません。ただ、加茂の大クスまでの道に迷いやすい所があるので注意して行きましょう。



この地図は、国土地理院の電子地形図に該当コースを追記したものです。