

令和4年度 第1回 徳島県自転車活用検討委員会



1 計画改定の背景及びこれまでの取組

- 1.1 自転車活用推進計画に関する動向
- 1.2 国の「自転車活用推進計画」
- 1.3 徳島県の自転車を取り巻く状況
- 1.4 現計画の取組状況



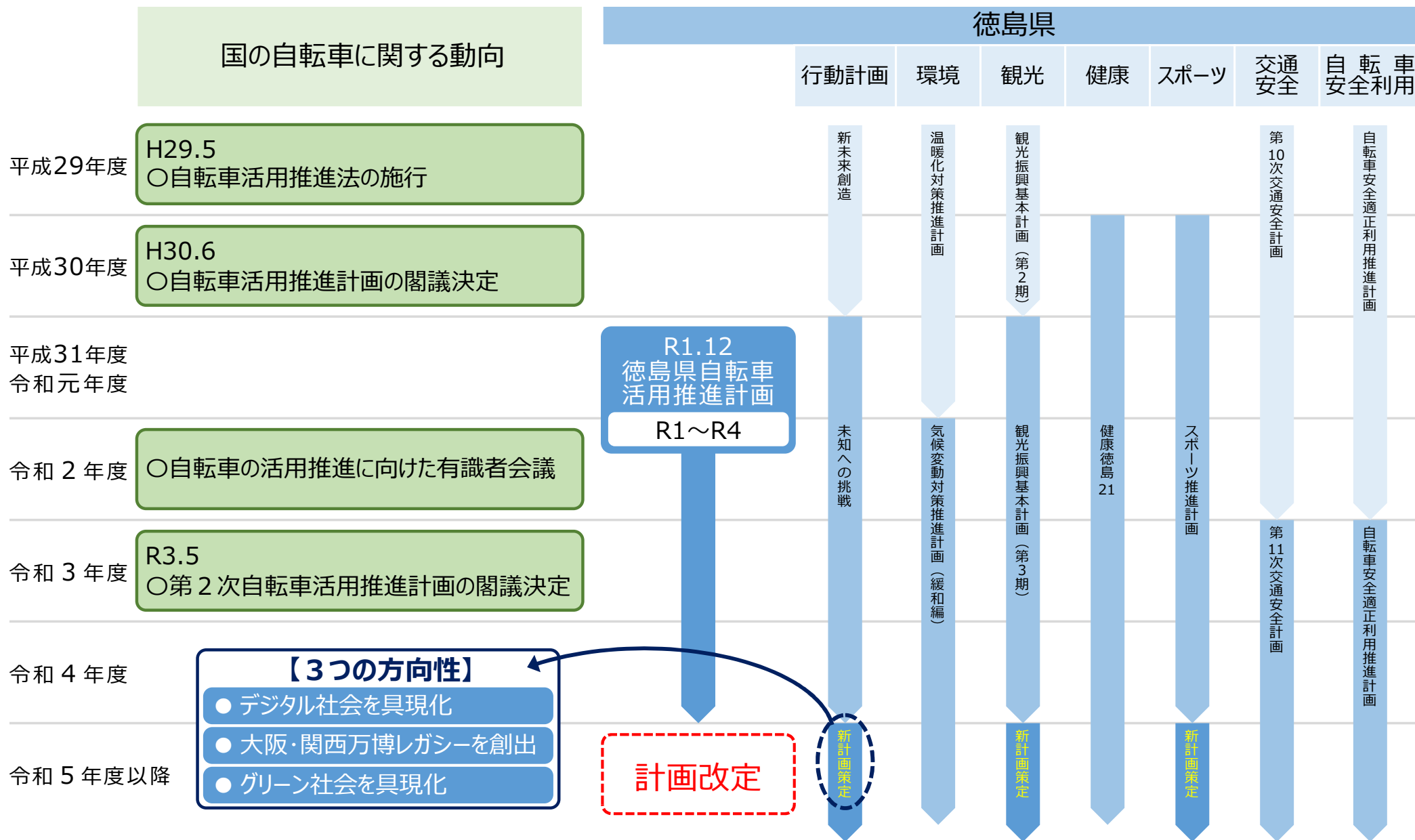
2 「徳島県自転車活用推進計画」の改定方針（案）

- 2.1 改定の方向性
- 2.2 計画期間
- 2.3 今後のスケジュール

1 1.1 自転車活用推進計画に関する動向



- 平成29年度に自転車活用推進法が施行、平成30年度に国の自転車活用推進計画が閣議決定。
- 国の自転車活用推進計画は令和2年度に改定着手、令和3年5月に第2次計画が閣議決定。
- 徳島県自転車活用推進計画の上位・関連計画も改定等を予定。



➤「第1次自転車活用推進計画」とは

H30.6に以下の4つの目標を掲げて、閣議決定されたものです。

- 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

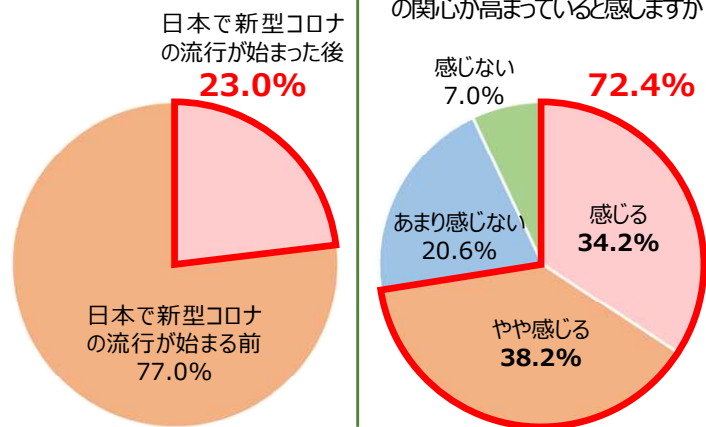
➤「第2次自転車活用推進計画」とは

「第1次計画」策定時以降の以下に示すような社会情勢の変化等を踏まえ「第2次計画」が R3.5.28 が閣議決定されました。

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

- コロナ禍において、「通勤・通学時の電車等の公共交通の利用を避けた自転車利用」や「配達目的」などのニーズが高まっている。

Q.いつ自転車通勤を始めましたか？ Q.日本で新型コロナの流行が始まった後、周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じますか？

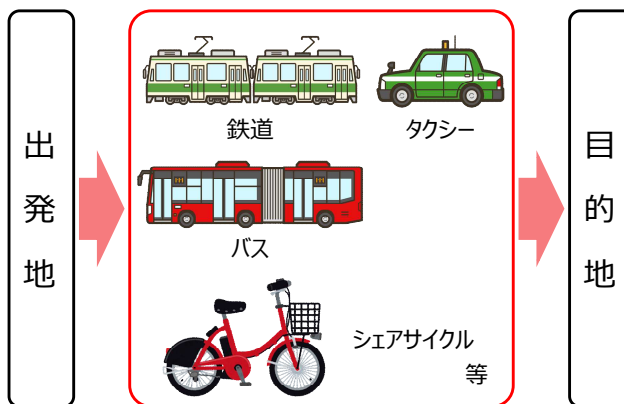


au損害保険(株) R2.7アンケート調査[n=500]より

情報通信技術の発展

- 交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性。
(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)

MaaS (Mobility as a Service)



一つのサービスとして提供
(検索・予約・決済)
※観光等の移動目的とも一体化

高齢化等も踏まえた安心・安全

- 健康や生きがいの観点から、高齢者、障害者等にも対応した様々な自転車の普及を更に進める必要。
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、危険な運転を防止するなど安全の確保が課題。
- 自転車対歩行者の高額賠償事故が発生。一方、保険加入促進について都道府県等の取組も進展。

➤ 改定内容（施策の比較）

➤ 第1次計画からの 主な強化措置

【国資料の抜粋】

第1次自転車活用推進計画		第2次自転車活用推進計画	
目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成		目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 明確化	
施策	1. 自転車通行空間の計画的な整備の推進	施策	1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
	2. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等		2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
	3. シェアサイクルの普及促進		3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
	4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進		4. シェアサイクルの普及促進
	5. 情報通信技術の活用の推進		5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
	6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取り組みの実施		6. 情報通信技術の活用の推進
目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現		目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	
施策	7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進	施策	8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
	8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出		9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
	9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進		10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
	10. 自転車通勤等の促進		11. 自転車通勤等の促進
目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現		目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	
施策	11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致	施策	12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
	12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出		13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現		目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	
施策	13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進	施策	14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
	14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進		15. 多様な自転車の開発・普及の促進 ◀新規
	15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施		16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
	16. 学校等における交通安全教室の開催等の推進		17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
	17. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 (再掲)		18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
	18. 災害時における自転車の活用の推進		19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(再掲)
			20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 (再掲)
			21. 災害時における自転車の活用の推進
	22. 損害賠償責任保険等への加入促進 ◀新規		

- 計画の質の向上
- 計画に基づく取組実施のフォロー
- 都市部を中心に計画策定・整備推進

- 自転車利用環境の向上のため、情報通信技術の活用を強化

- 企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進 

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る 

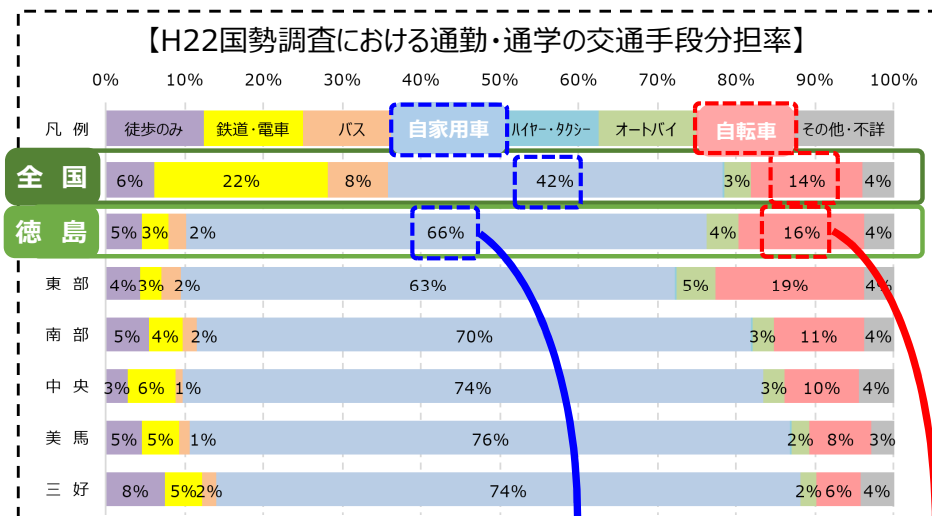
- 高齢者・障害者等も含め、身体に合った多様な自転車の開発・普及を促進 

- 交通安全の啓発の対象・機会を拡大

- 条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進

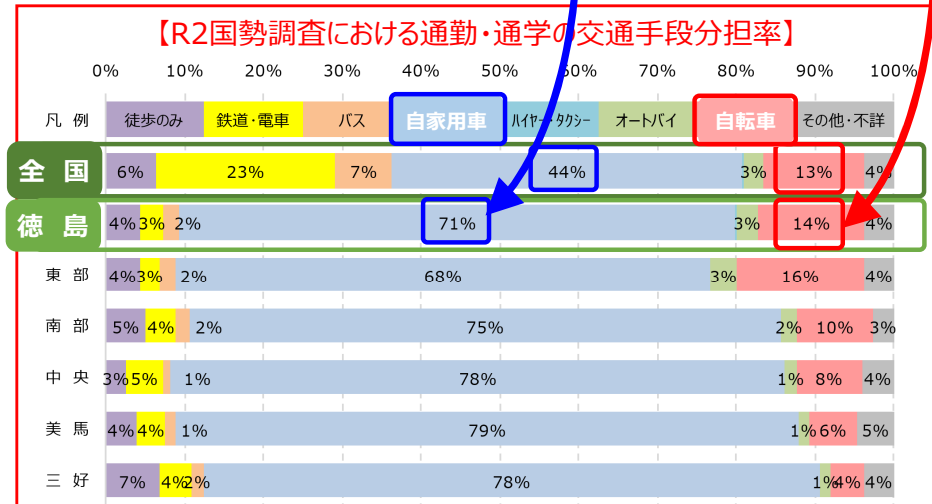
- 交通手段における自転車の分担比率は、全国平均よりも高いものの、全国と同様に減少傾向であり、10年間で2ポイント減少している。なお、自動車への依存度は、依然として高い状況にある。
- コロナ禍以降のサイクルツーリズム経験者は減少傾向にあるが、消費額は前回比5%増加しており、ツーリズム先でのアクティビティ体験や地元ガイドによる観光を楽しむように変化しつつある。【全国調査での傾向】

●交通手段分担比率



自動車への依存度は高い

減少傾向



●コロナ禍以降のレジャーとしての自転車

国内でサイクリングを楽しむ「サイクリスト」の行動実態の把握を目的として2018年に第1回の「サイクリスト国勢調査」が実施された。

2020年以降の新型コロナ禍を受けて、国内のサイクルツーリズム市場にどんな影響があったのか、人々のマインドや行動実態がどのように変化したのか、また新型コロナウイルス収束後の行動意欲などを、定量的に把握するため、第2回の調査が2021年に実施された。

両者の比較によるコロナ禍以降のサイクリストの動向などは以下の通り。

サイクリスト国勢調査 2021

「新しい生活様式」におけるサイクリングについて

調査結果レポート



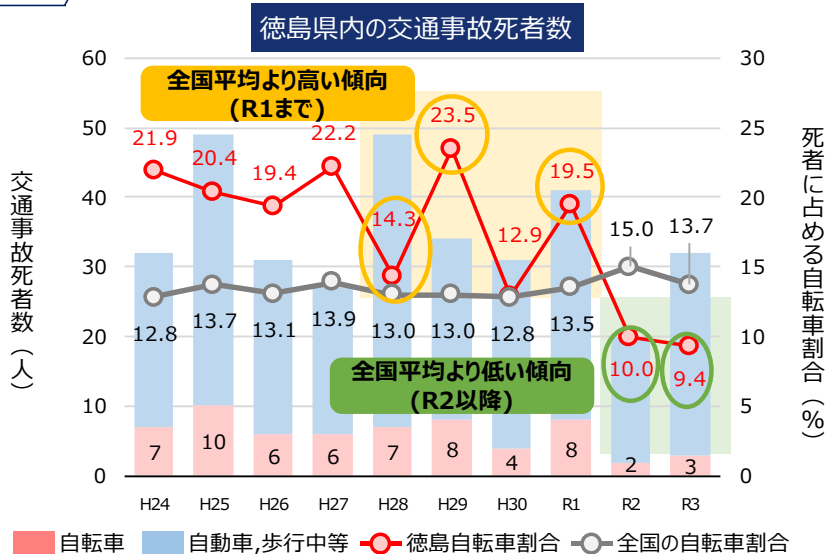
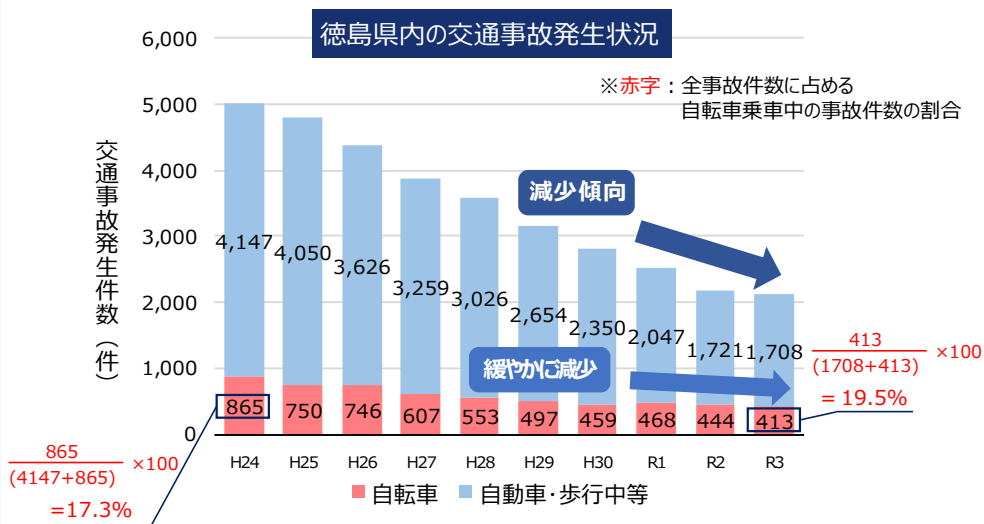
- 直近1年以内でのサイクルツーリズム経験者は前回比-2%
- 経験人数は減少傾向にあるが、消費額は前回比+5%
- 従来、自転車を移動手段として利用していたライトユーザーが趣味として自転車を楽しむように変化しつつある
- ツーリズム先でのアクティビティ体験や地元ガイドによる観光を楽しむように変化しつつある
- 単独での参加が減少し、ファミリーでの参加が増加傾向

【調査対象:全国の15-74歳、男女10,000人】

出典:ツール・ド・ニッポン (一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン)

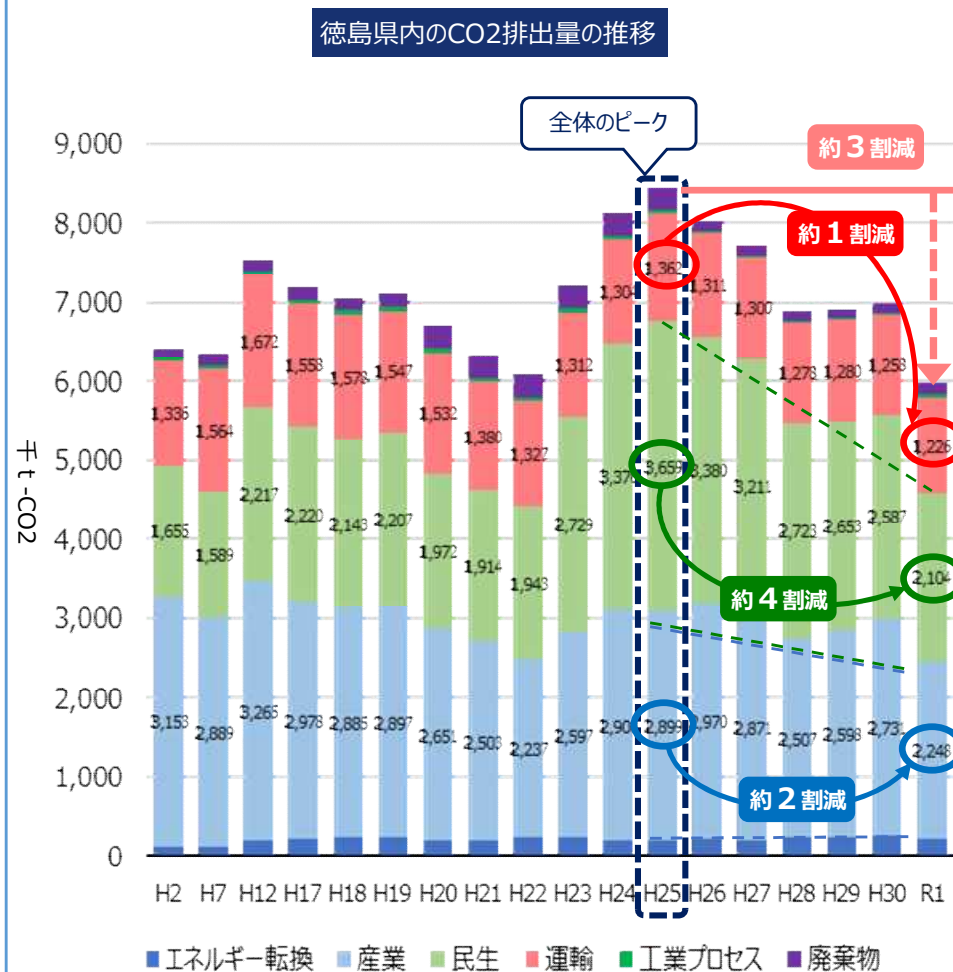
- 交通事故件数は減少傾向にある。うち、自転車関連事故件数は減少が緩やかである。
- 全交通事故死者数に占める自転車乗車中の死者数の割合は、全国平均より低い傾向にある。
- CO2排出量は減少傾向にある。うち、運輸部門は減少が緩やかである。

● 自転車関連事故



【徳島県自転車安全適正利用推進計画及びとしまの交通事故～安全安心を誇れる徳島県の実現～より】

● 温室効果ガス排出量



【徳島県の温室効果ガス排出量の状況についてより】

徳島県自転車活用推進計画

項目	課題
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
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
交通手段	● 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 ● 適切な自転車の駐輪を促すとともに、自転車利用環境の整備が必要
自転車道等の状況	● 自転車が安全で快適に通行できる空間の整備が必要
渋滞	● 自転車を活用した渋滞緩和施策が必要
環境	● 自転車の活用によりCO2排出量削減の促進が必要
観光	● 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
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
交通安全	● 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

徳島県の自転車を取り巻く状況

■ 交通手段における自転車分担率は全国平均よりも高いものの、全国と同様に減少傾向にある

■ 徳島市、鳴門市がネットワーク計画を含む自転車活用推進計画を策定
■ 県が徳島大学と協力し、Tラインの走行調査を実施

■ CO2排出量は減少傾向にある

■ コロナ禍においてもサイクルツーリズムの需要は存在しており、アクティビティ体験や地元ガイドによる観光を望む傾向に変化しつつある **【全国調査の傾向】**

■ 自転車関連事故件数は減少が緩やかである



「徳島県自転車活用推進計画」の概要（1/2）

1 徳島県自転車活用推進計画の概要

I. 総論

- 位置づけ：自転車活用の推進による「脱炭素社会」や「健康増進」、「観光振興」を図るため、県民及び行政はもとより、民間事業者等が一体となり、総合的かつ計画的に進めるための指針
- 計画区域：徳島県全域
- 計画期間：2019年度から2022年度まで

III. 徳島県の自転車を取り巻く現状・課題

徳島県の現状		課題
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
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
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車場が少なく、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 駐車場の整備を促進 するとともに、自転車利用環境の整備が必要
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
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
環境	県内のCO2排出量の16%が自動車に起因している	自転車の用により CO2排出量削減の促進 が必要
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
健康スポーツ	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・体力づくりの促進 が必要
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

V. 計画の管理・推進体制

- ・本計画は、徳島県のみならず、市町村や民間企業・団体などの様々な主体が一体となり、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取り組む。
- ・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し、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、見直しを行う。

II. 計画の目指すべき方向性

- 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

7つのゴール目標に貢献



IV. 自転車活用推進のための目標と施策 5目標 22施策

目標	施策	健康	教育	成長・雇用	イノベーション	都市	生産消費	気候変動
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	大鳴門橋への自転車道設置の実現 お遍路サイクルツーリズム推進 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実 サイクルトレインの運行 + plusとくしま体験サイクリング実施							
自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	自転車通行空間の整備促進 地域のニーズに応じた駐車場の整備 レンタルサイクル・シェアサイクル普及促進 ビッグデータの交通安全対策への活用							
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	サイクルアイランド四国の推進 「東京2020オリンピック・パラリンピック」「2025年大阪・関西万博」の開催などを契機として増加すると想定されるインバウンド需要への受入環境の整備や更なる情報発信を推進 海外への情報発信の充実 観光アプリ等によるサイクリスト向け情報の充実 官民連携による自転車道の維持管理の検討							
サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり	徳島エコスタイル等による自転車通勤の促進 サイクルスポーツのさらなる振興の推進 タンDEM自転車の公道走行の検討							
自転車事故のない安全で安心な社会の実現	自転車交通安全運動の推進 交通安全教室の開催等 通学路の合同点検の実施 ライフステージに応じた交通安全教育の展開 災害時における自転車の活用							

「徳島県自転車活用推進計画」の概要 (2/2)



2 実施施策と主な取組

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
 自転車の活用を通じ、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。

大鳴門橋への自転車道設置の実現

淡路島や鳴門市地域における一層の観光振興の促進を目的に、大鳴門橋下空間を活用した自転車道設置を検討中です。また、自転車道の実現向け、「鳴門公園周辺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設置」、「宿泊施設へのサイクリスト受け入れ環境整備」等について検討します。




▲大鳴門橋と渦潮 ▲自転車道設置イメージ

お遍路サイクルツーリズム推進

現在設定している「自転車王国としま公式コース」の内、札所を巡る4コースをピックアップして周知を図るとともに、それらを連続して周遊可能な「一国参りコース(1~23番札所)」を設定します。その際、設定路線の「自転車通行空間の整備」や「イベント実施」等によりお遍路サイクルツーリズムを推進します。



橋の博物館を巡るサイクルマップ充実

- Tサイクルルートの見直し
- マップの充実
- ブリッジカード等の既出コンテンツの活用

サイクリトレインの運行

- 観光やWMG2021関西との連携検討
- 各種公共交通を利用した輪行環境の整備

+plusとしま体験サイクリング実施

- 本県が有する「豊かな自然」やそれに起因する「食や文化」などを体験できる滞在型のサイクリングイベントの実施・支援

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します。

自転車通行空間の整備

- 市町村による「自転車推進計画」などの策定支援
- 「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」に設定された区間、「レンタル・シェアサイクル施設周辺」の優先的整備
- 道路空間の再配分の検討、路面や路側の改善
- 「駐車禁止規制」や「違法駐車取締り強化」の働きかけ




▲県道 徳島鳴門線 (自転車専用通行帯) ▲市道 北佐古・南前川線 (自転車専用通行帯)

地域のニーズに応じた駐輪場整備

駐輪場整備は、鉄道駅や商店街周辺を中心に整備されていますが、駐輪位置が非明瞭であることなどから、無秩序な駐輪や投棄自転車も多数確認されています。そのため、関係機関と連携し、地域のニーズに応じた駐輪場の整備を検討・促進します。




▲商店街の空き店舗を活用した駐輪場整備イメージ (香川県高松市) ▲広幅員歩道を活用した小規模な駐輪場整備イメージ (大阪市)

レンタル・シェアサイクル普及促進

「観光地や公園におけるサイクリング促進」や「二次交通確保」、「クルーズ」船寄港の際の町中への誘客」などの手法としてレンタル・シェアサイクルの普及促進、関係機関との協力体制の構築を図ります。

ビッグデータの交通安全活用

多様なデータを活用することで、従来の「事後対策型」の交通安全対策を「未然防止型」とすることで、全ての自転車利用者が安心して走行できる通行空間の確保を推進します。

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」の開催などを契機として増加すると想定されるインバウンド需要への受入環境の整備や更なる情報発信を推進します。


サイクルアイランド四国の推進

四国4県で推進している「サイクリングアイランド四国」について、ナショナルサイクルルート指定も視野に入れ、「ピクト整備」や「道の駅などの連携」、「おもてなしサポーター拡充」などでサイクリング環境を整備、周知を推進し、交流人口拡大を図ります。



サイクルステーションの連携推進

徳島県のゲートウェイ施設となる鉄道駅や空港、道の駅などの交通結節点には、サイクリストの受け入れ環境が整っていないため、それら施設をサイクルステーションとするための整備を推進、民間のサイクルショップなどとも連携しサービス体制の拡充を図ります。



海外への情報発信の充実

- 自転車王国としまGo aroundコースの情報発信の充実
- 自転車自線の4K映像による魅力発信

観光アプリ等によるサイクリスト向け情報の充実

- 徳島県が制作した観光アプリ「徳島たびプラス」にサイクリスト情報を盛り込むことで、観光・サイクリングアプリとして運用

官民連携による自転車道の維持管理の検討

- 自転車道やサイクリングコースの維持管理について、官民連携やアドプト制度も視野に入れた手法を検討

サイクリ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リスポーツの振興を図り、自転車を活用した健康・体力づくりを推進します。

徳島エコスタイル等による自転車通勤の促進

「徳島エコスタイル」や「健康サイクリング事業所認定」などによる自転車への乗り換えについての啓発の促進を継続していきます。



サイクリスポーツのさらなる振興の推進

昨年度まで実施していた「TOKUSHIMAサイクルフェスタ」について、内容を拡充しTokushimaサイクルワールドとして実施し、幅広いサイクリストの参加を促進するイベントを実施します。

タンデム自転車の公道走行の検討

視覚障害者による自転車利用の拡大や観光振興を通じて、健康で活力ある社会作りを目的に、「タンデム自転車行動走行」について、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。

3 計画の目標値

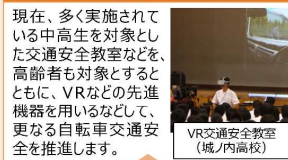
<ul style="list-style-type: none"> ☑ 自転車活用推進計画の策定市町村数 <ul style="list-style-type: none"> ・ 0 (2019年) → 3市町村 (2022年) ☑ 通勤目的の自転車分比率 <ul style="list-style-type: none"> ・ 22.1% (2015年) → 23.5% (2020年) ☑ 自転車イベントの参加者・入場者数 <ul style="list-style-type: none"> ・ 3,618人 (2017年) → 4,500人 (2022年) 	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 自転車事故件数 <ul style="list-style-type: none"> ・ 年間自転車事故発生件数 <ul style="list-style-type: none"> 497件 (2017年) → 400件以下 (2020年) ・ 年間自転車事故死者数 <ul style="list-style-type: none"> 8件 (2017年) → 5人以下かつ可能な限りゼロを目指す (2020年)
---	---

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します。

自転車交通安全運動の推進 交通安全教室の開催

現在、多く実施されている中高生を対象とした交通安全教室など、高齢者も対象とするなど、VRなどの先進機器を用いるなどして、更なる自転車交通安全を推進します。



通学路の合同点検の実施

通学路合同点検を実施、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、各学校の安全教育担当の教員を位置付けるなど、交通安全教育を推進しています。



災害時における自転車の活用

大規模災害発生時に備え、「自転車を活用した被害状況確認・救出部隊」や「津波浸水エリアにおける自転車を利用した避難訓練」について関係団体等の意見を参考に、調査・研究を行います。



ライフステージに応じた交通安全教育の展開

交通安全に関する施策については、未就学児から高齢者まで、ライフステージに応じた安全教育や「ヘルメットの着用」や「損害賠償責任保険」、「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図ります。

「徳島県自転車活用推進計画」に基づく各施策の主な取組状況

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

大鳴門橋への自転車道設置の実現

- 自転車道設置にかかる事業化に向け必要となる設計等を実施
- 大鳴門橋自転車道実現協議会設立
- サイクリングde鳴門満喫スタンプラリー

サイクルトレイン等の運行

- サイクル・キャビン運行開始
- 路線バスで大鳴門橋自転車輸送を実施

橋の博物館を巡るラインルートマップの充実

- 「橋の博物館」コンテンツとの連携
- ラインルートの走行調査を実施

お遍路サイクルツーリズム推進

- 「新春到来！お遍路ポタリングツアー」や「四国遍路ポタリングツアー」を実施

+plusとくしま体験サイクリングの実施

- 自転車王国とくしま公式コースを活用した徳島ならではのアクティビティ等をプラスした「+plusとくしま体験サイクリング」を実施
- JR等との連携や観光・グルメ等のニーズに対応した「ポタリングツアー」を実施
- 県南部地域において、サイクリスト専用メニューを提供する「チャリ麺」を開催



サイクル・キャビン

お遍路ポタリングツアー

ポタリングdeツーリズム

サイクルツーリズムの推進による魅力ある地域づくり

サイクリングアイランド四国の推進

- 四国一周サイクリングの普及PR
- 全国的な自転車イベントへのブース出展

サイクルステーションの連携推進

- JR駅でのサイクルピットの運用開始
 - ・徳島駅、阿波池田駅、日和佐駅等 6駅
- リタイアインフラを活用したサイクルオアシスの整備・運用
 - ・県道日和佐岐線（阿波サンライン）等
- おもてなしサポーターによるオリジナルサービス拡充

情報の充実・発信

- 「自転車王国とくしま」フォトコンテスト開催
- SNS活用によるイベント告知・交通安全啓発



UZU PARKのサイクルステーション



南阿波サンラインのサイクルオアシス

自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

自転車通行空間整備促進

- 市町村の自転車活用推進計画の策定支援
- 矢羽根規格の検討

レンタルサイクル・シェアサイクルの普及促進

- 「道の駅いたの」等でレンタルサイクルを実施
- 海陽町等で専用アプリを用いたレンタルサイクルサービスを開始
- 民間事業者によるレンタルサイクル事業を開始

地域ニーズに応じた駐輪場整備

- JR府中駅で駐輪場整備



矢羽根規格試験



JR府中駅の駐輪場



PIPPAは専用アプリで簡単に自転車借りられるシェアサイクルサービスです。

App Store / Google Play



民間事業者によるレンタルサイクル

サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり

徳島エコスタイル等自転車通勤促進

- 徳島エコスタイルを実施
- 企業への働きかけ（自転車通勤導入に関する手引きの配布等）
 - ※徳島地区渋滞対策協議会の取組
- パーク&サイクルライド等を実施

サイクルスポーツのさらなる振興の推進

- ファミスポカーニバルの開催
- 自転車プロロードレースチームのキャンプ誘致

タンデム自転車公道走行検討

- タンデム自転車の公道走行解禁
- 解禁を受けての体験会開催



ファミスポカーニバル



タンデム自転車体験会

自転車事故のない安全で安心な社会の実現

各種の安全に関する取組

- 交通安全教育実施
- 通学路の合同点検実施
- 自転車条例の周知
- 交通マナーアップクラブ組織
- ボランティアによる危険箇所見守りや立哨による交通指導
- 大型店舗におけるファミリー層への交通安全普及啓発
- 成人・高齢者を対象とした交通安全普及啓発等



交通安全教室



高齢者安全運転研習会



自転車の訪問点検



通学路の安全点検

▶ 「徳島県自転車活用推進計画」に基づく計画目標の状況

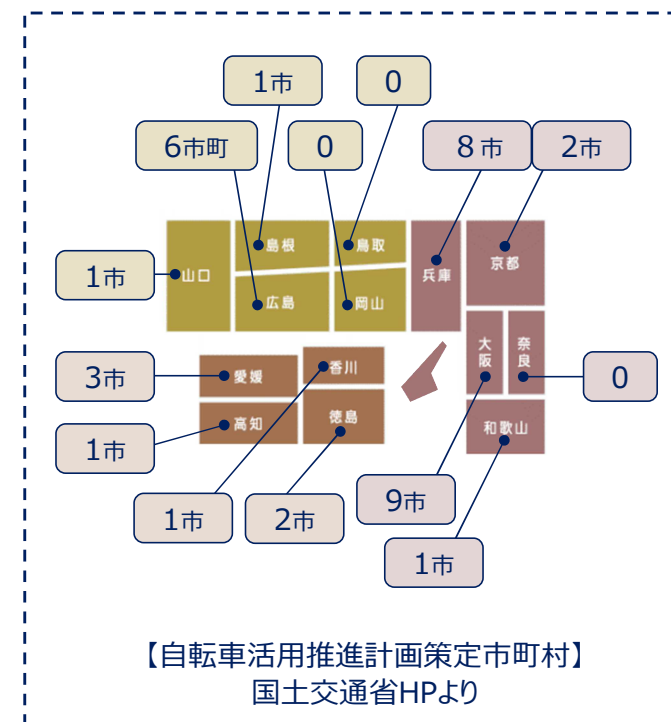
指標	基準値（基準年）	現在	当初計画の目標値
自転車活用推進計画策定市町村数	0（2019年）	2（2021年）	3（2022年）
通勤目的の自転車分担率（平日・徳島市）	22.1 %（2015年）	国において集計中（2020年）	23.5 %（2020年）
自転車イベント参加者・入場者数	3,618 人（2017年）	78 人 ^{※1} （2021年）	4,500 人（2022年）
年間自転車事故発生件数	497 件（2017年）	413 件（2021年）	400件以下（2020年）
年間自転車事故死者数	8 人（2017年）	3 人（2021年）	5人以下 ^{※2} （2020年）

※1 イベントの中止による（新型コロナウイルス感染症の影響）

※2 可能な限りゼロを目指す

【参考】本県の目標に関する国の目標の状況

- 自転車活用推進計画策定市区町村数
 当初： 0市区町村（H29,2017）
 実績： 89市区町村（R2,2020）
 目標： 200市区町村（R2,2020）
- 通勤目的の自転車分担率
 当初： 15.2%（H27,2015）
 実績： - %（R2,2020【集計中】）
 目標： 16.4%（R2,2020）
- 自転車乗用中の交通事故死者数
 当初： 480人（H29,2017）
 実績： 419人（R2,2020）
 目標： 道路交通通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少（R2,2020）



- 現計画で定めている3つの目指すべき方向性を「進化」させるとともに、ポストコロナ新時代における「新たな視点」を加え、県民、民間事業者、行政が一体となって自転車の活用を推進。

現計画の目指すべき方向性

- 徳島ならではの「エシカルな暮らし」を実現
- 「長寿社会」の実現
- インバウンド誘客に向けた戦略的な展開

社会情勢 (3つの国難)

- 生活様式等の変容（新型コロナ）
- カーボンニュートラル（災害列島）
- 地方創生（人口減少）

次期総合計画の方向性 (長期ビジョン)

- 大阪・関西万博のレガシーを創出
- グリーン社会の具現化
- デジタル社会を具現化

国の計画

- 第2次自転車活用推進計画を閣議決定（R.3.5）

進化

G X 自動車依存の低減促進
脱炭素社会・健康増進等

新たな視点

万博 レガシーの創出
新たなサイクリングルートの形成

D X 便利で楽しいサイクリングの促進
情報通信技術の活用

【拡大する施策】

自転車通行空間整備を加速

市町村の自転車活用計画の策定支援を行うとともに、県下統一の路面表示の標準仕様を定め、自転車ネットワーク計画に基づく、自転車通行空間の整備を促進させます。



大鳴門橋自転車道設置の推進等

アワイチ（淡路一周）やセトイチ（瀬戸内海一周）の結節点となる大鳴門橋自転車道設置を推進し、国内外のサイクリストを受け入れるサイクリングルートを検討・整備します。



デジタル技術によるサイクルナビ等の活用

様々な魅力あるサイクリングコースを気軽に楽しむことができるよう、コースのデジタル化による自転車用ナビゲーションシステムとの連携やスマートフォンアプリを活用したシェアサイクル等のサービスの活用を図ります。



公共交通機関との連携（モーダルコネクト）

DMVをはじめとする公共交通機関と自転車施策の連携、駅等における駐輪場やサイクルピットの整備を行うことにより、利用者の利便性向上を図り、自転車の利用を促進します。



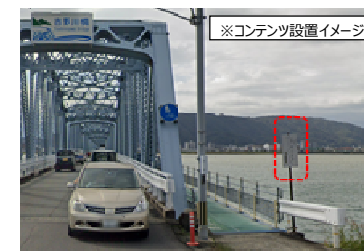
サイクルツーリズムの促進

サイクル・キャブンの活用促進やサイクリングガイドの養成などを行うことにより、サイクルツーリズムを促進します。



ブリッジサイクルツーリズムの推進

県内の橋を巡りながら、デジタルコンテンツを楽しむリアル・バーチャル「橋の博物館」と連携した、ブリッジサイクルツーリズムを推進します。



吉野川橋

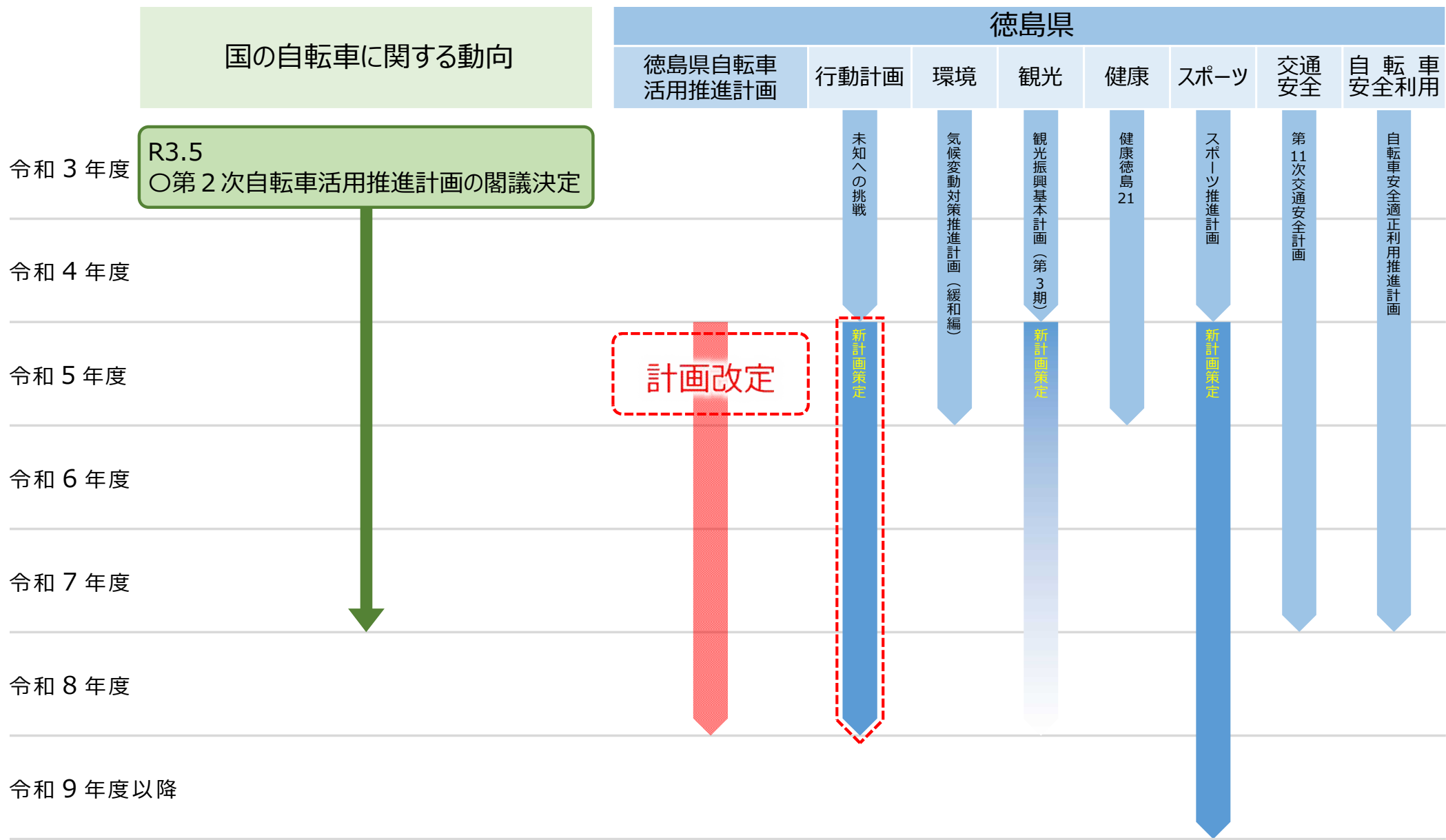


● 国の計画との整合及び「新たな視点」を取り入れ、各施策の改定を行う。

国の第2次自転車活用推進計画	現 徳島県自転車活用推進計画 計画期間：R1～R4		国の計画	現計画 3つの方向性 (進化)	新たな視点	施策の改定方針 (案)
	目標・指標	主な施策				
目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	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 大鳴門橋への自転車道設置の実現 自転車の活用を通じ、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 	大鳴門橋への自転車道設置の実現 お遍路サイクルツーリズム推進 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実 サイクルトレインの運行 +plusとくしま体験サイクリング実施			万博	拡大
地方公共団体における計画策定・施策実施の促進	追加					継続
自転車通行空間の計画的な整備の推進	強化					拡大
路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等						継続
シェアサイクルの普及促進	強化				万博	拡大
地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進					万博	拡大
情報通信技術の活用の推進	強化					継続
生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取り組みの実施						継続
目標2 サイクスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	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 	自転車通行空間の整備促進 地域のニーズに応じた駐輪場の整備 レンタルサイクル・シェアサイクル普及促進 ビッグデータの交通安全対策への活用	強化施策	G X		拡大
国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進				G X		拡大
公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出			強化施策	G X		拡大
自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進						継続
自転車通勤等の促進	強化					継続
目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	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」の開催などを契機として増加すると想定されるインバウンド需要への受入環境の整備や更なる情報発信を推進 	サイクルアイランド四国の推進 サイクルステーションの連携推進 海外への情報発信の充実 観光アプリ等によるサイクリスト向け情報の充実 官民連携による自転車道の維持管理の検討		G X		拡大
国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致						継続
走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出	強化				DX	拡大
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	サイク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 	徳島エコスタイル等による自転車通勤の促進 サイクスポーツのさらなる振興の推進 タンDEM自転車の公道走行の検討	強化施策	G X		拡大
高い安全性を備えた自転車の普及促進						継続
多様な自転車の開発・普及の促進	追加					継続
自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進	強化		追加施策			変更
交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施	強化					継続
学校等における交通安全教室の開催等の推進	強化		強化施策			継続
地方公共団体における計画策定・施策実施の促進			強化施策			継続
自転車通行空間の計画的な整備の推進						継続
災害時における自転車の活用の推進			追加施策			継続
損害賠償責任保険等への加入促進	追加	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 	自転車交通安全運動の推進 交通安全教室の開催等 通学路の合同点検の実施 ライフステージに応じた交通安全教育の展開 災害時における自転車の活用			継続

➤ 改定に際しての計画期間

- 令和5年度から令和8年度までの4年間とする。



▶ 今後のスケジュール（案）

- 令和5年 3月 第2回検討委員会
4月～ 素案とりまとめ、パブリックコメント
夏頃 改定計画策定

