

第2次徳島県自転車活用推進計画

令和5年9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 計画期間と関連計画.....	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.....	34
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.....	41
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.....	51
目標 5 自転車事故のない安全で安心な社会の実現.....	55
4.3 施策の周知・拡充について.....	63
5 計画の管理・推進体制	65
5.1 計画の推進.....	65
5.2 計画の基本目標.....	66
5.3 計画のフォローアップ.....	66

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組みへの関心が高まっています。

このような中、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」が策定された後、社会情勢の変化等を踏まえ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和3年5月に「第2次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おり、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組みを、進めていく必要があります。令和元年12月に、「徳島県自転車活用推進計画」（以下、「第1次計画」）を策定しました。

第1次計画に基づき、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Ｔライン」の充実など、本県の課題を解決するための施策を進めてきましたが、今般のコロナ禍で見直された「新しい生活様式（ニューノーマル）」や「大鳴門橋自転車道」の設置に向けた事業着手と今後のサイクルツーリズムへの活用方法の検討など、本県における新たな自転車を取り巻く環境への対応が必要となっています。

こうした社会情勢の変化及び第1次計画での自転車施策の進捗等を踏まえるとともに、「2025年大阪・関西万博」、「2030年SDGsの達成」、「2050年カーボンニュートラル」などのマイルストーンを認識しつつ、新次元の「自転車王国とくしま」の実現に向けて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、「第2次徳島県自転車活用推進計画（以下、「第2次計画」）」を策定します。

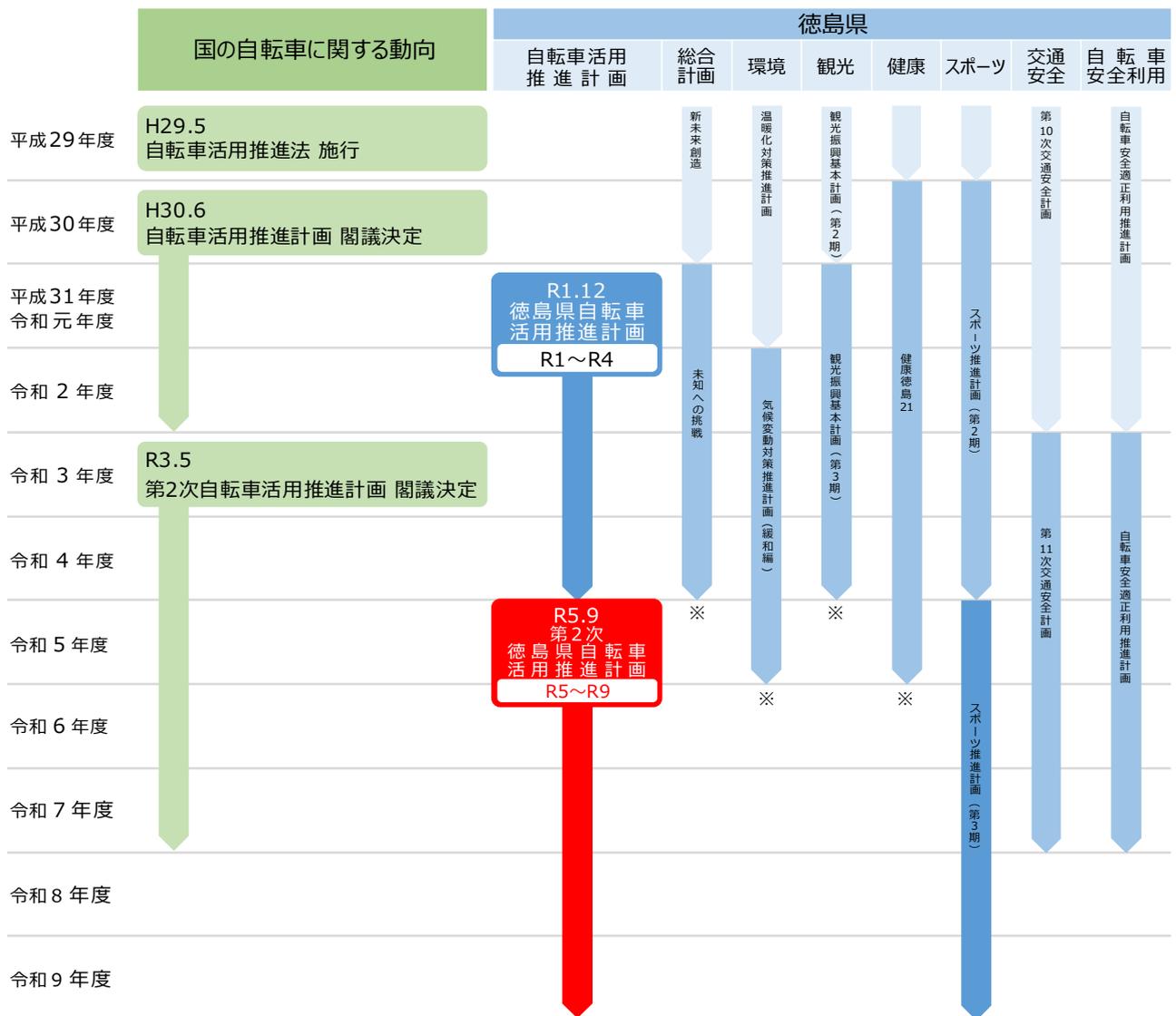
1.2 計画区域

徳島県全域を対象とします。

1.3 計画期間と関連計画

本計画は、国の「第2次自転車活用推進計画」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「総合計画」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、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。

なお、計画期間は、令和7年度に開催される「2025大阪・関西万博」や関連計画、令和9年度の大鳴門橋自転車道の完成（予定）も見据えながら、令和5年度から令和9年度までの5年間とし、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。



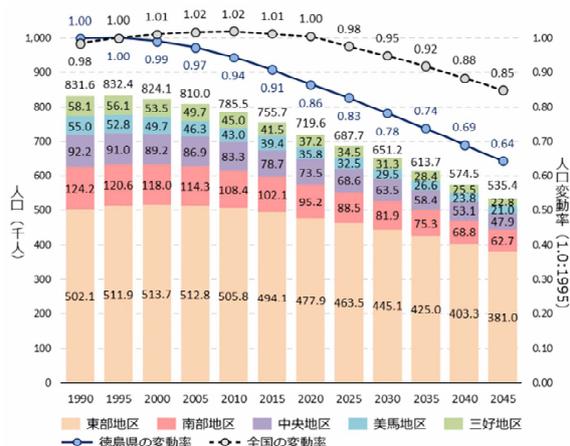
※次期計画を策定中

2 徳島県の自転車を取り巻く現状・課題

2.1 人口

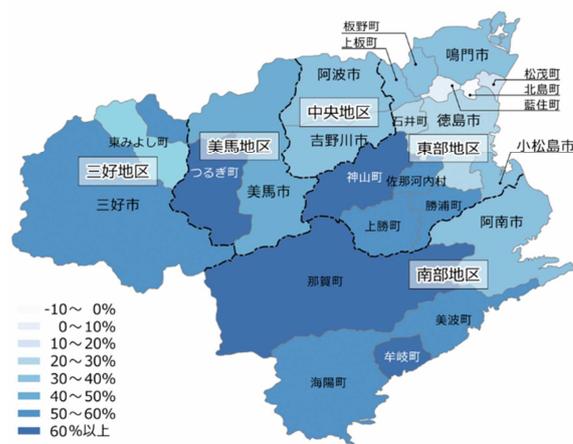
地域活性化に向けた観光振興による交流人口拡大が必要

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。



人口の変遷と推計

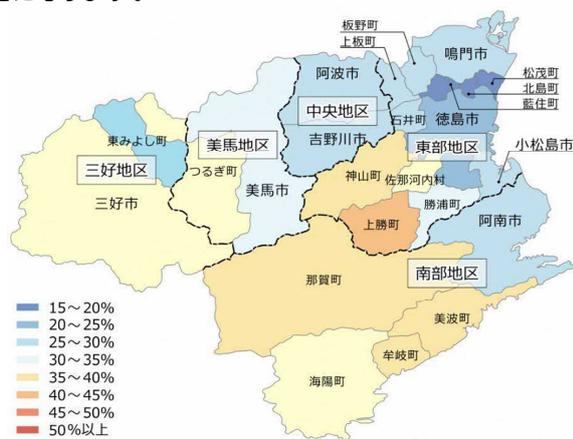
(出典：1990～2020年は国勢調査 2025年以降は
国立社会保障・人口問題研究所推計人口 H30.3公表)



市町村別の人口減少率【2015→2045】

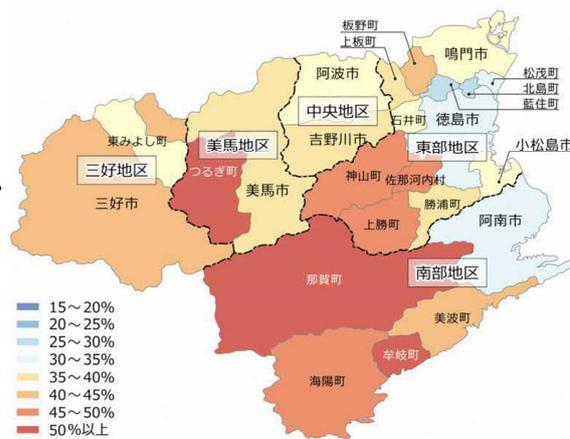
(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

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)



計画改定時のポイント

人口減少と高齢化は、想定より早く進んでいるため、交流人口の拡大施策の必要性はより切迫したものとなっています。

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。



徳島県の地勢と自然公園等の指定状況

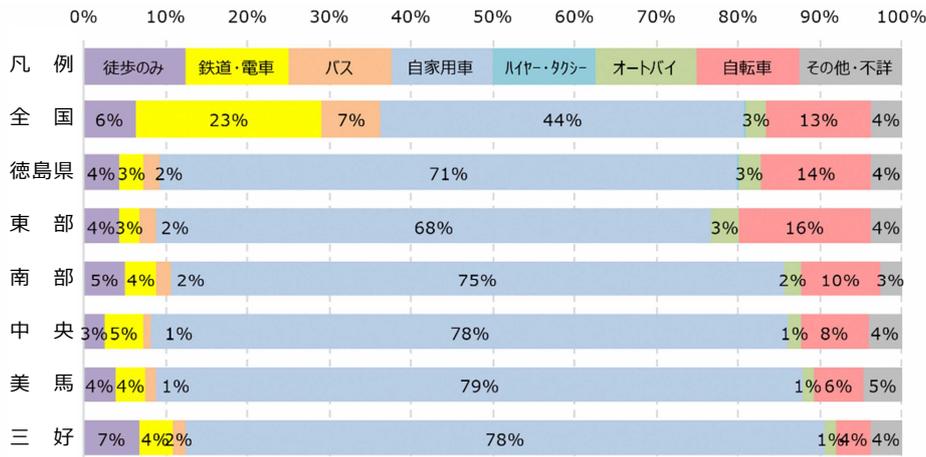


2.3 交通手段

2.3.1 交通手段全体

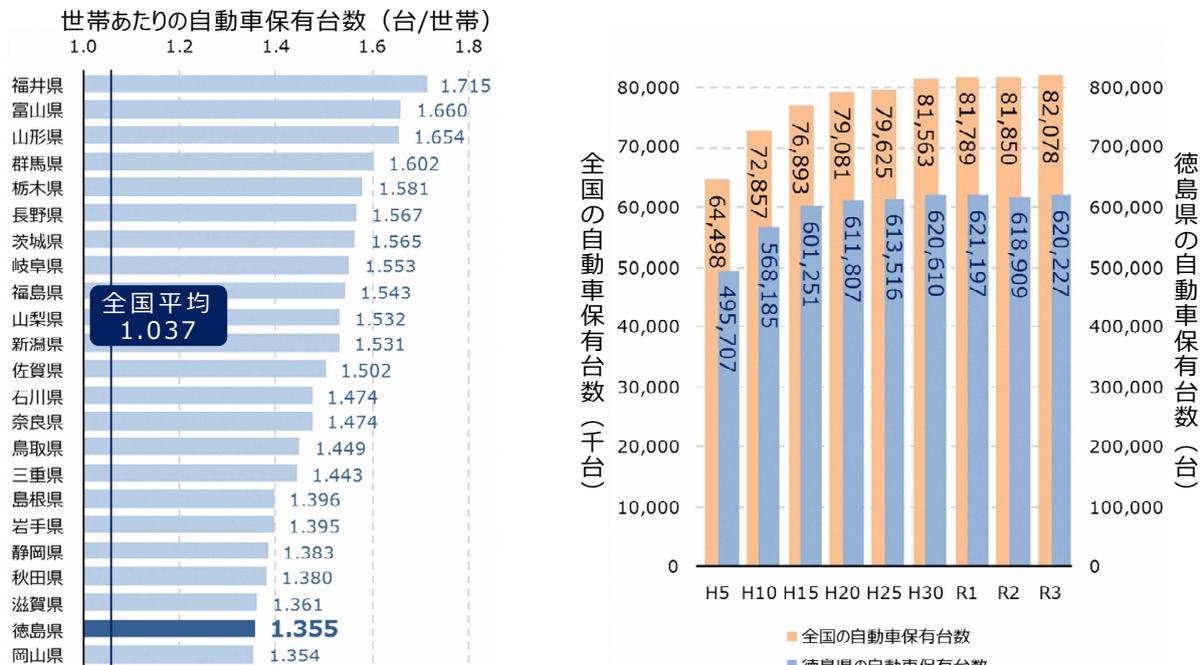
自転車の分担率は全国レベルであるものの、自動車への依存度が高く、一層の自転車利用拡大が必要

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71%、公共交通が5%、自転車が14%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。地区別に自転車分担率を見ると、東部地区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：R2 国勢調査)

また、本県の1世帯あたりの自動車保有台数は1.355台と全国平均の1.037台よりも高く、県全体の自動車保有台数は全国の自動車保有台数と同様に近年は横ばいで推移しています。



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)



計画改定時のポイント

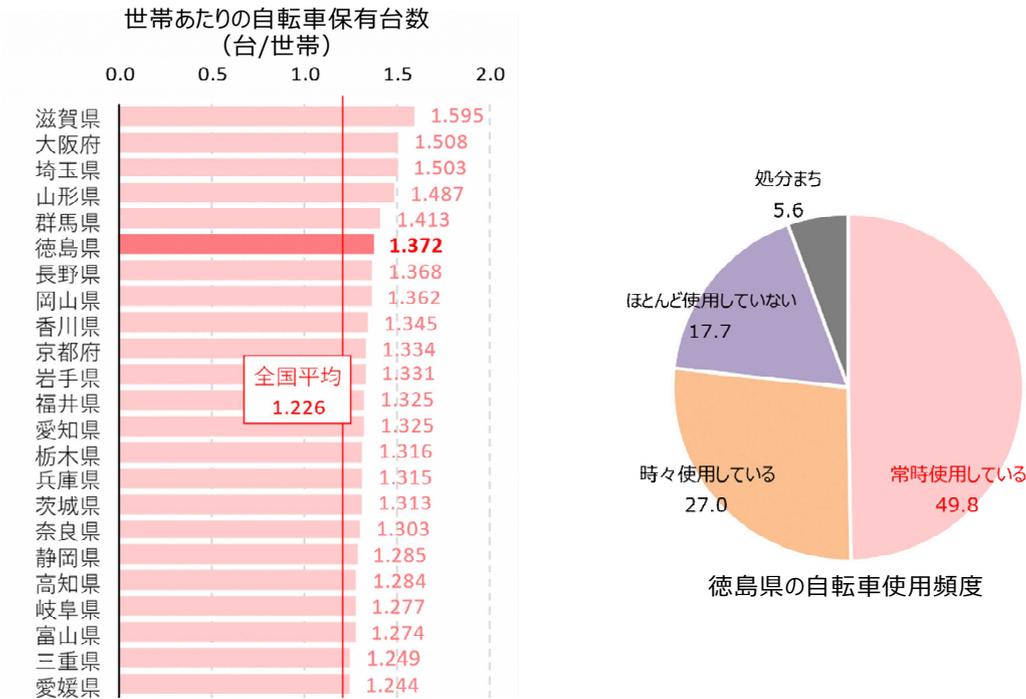
自動車の保有台数は横ばいですが、通勤・通学時の交通手段は依然として自家用車が高い比率で推移しています。

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台と全国平均の1.226台よりも高く、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。



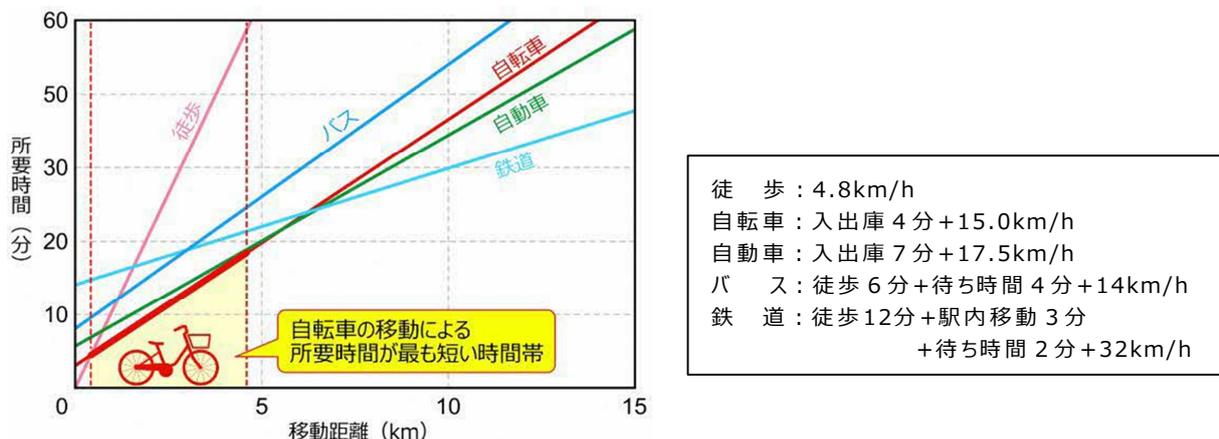
世帯あたりの自転車保有台数と自転車使用頻度

(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。



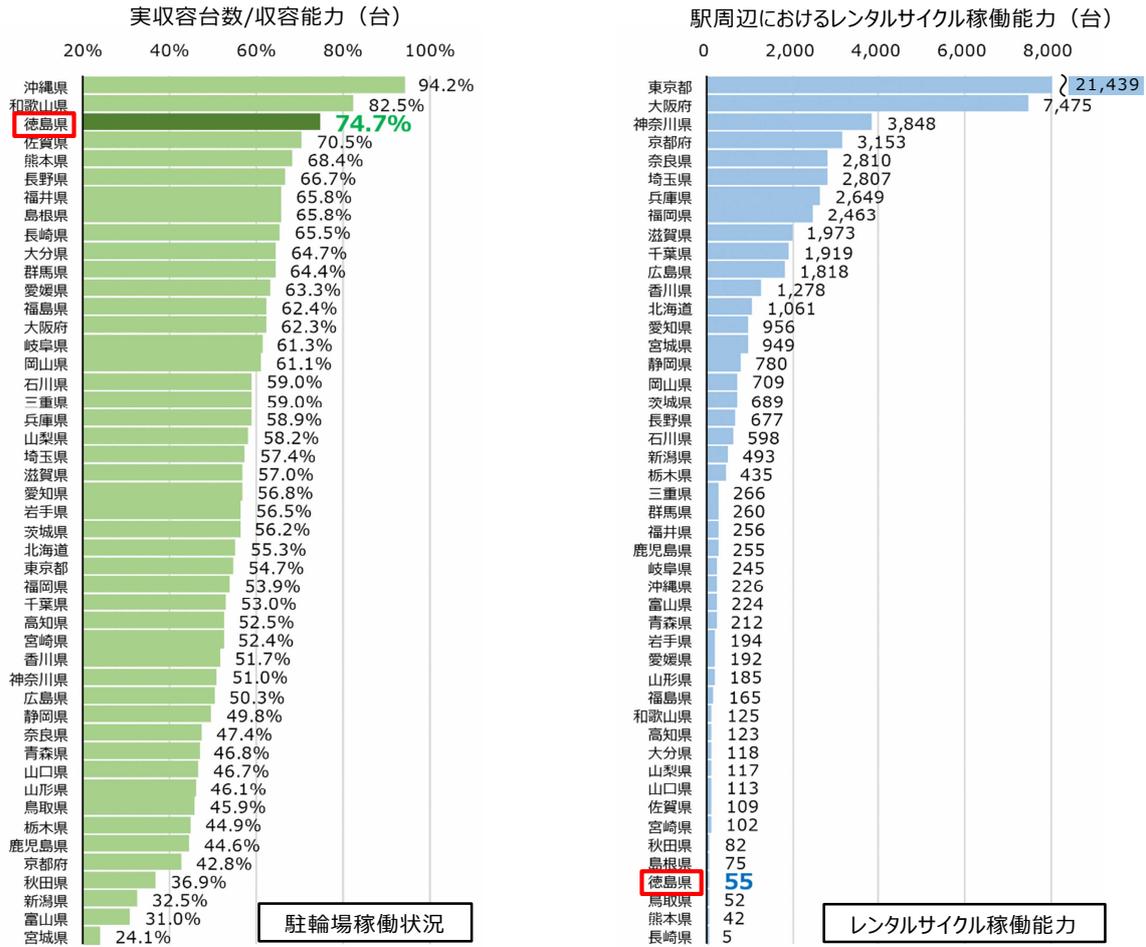
(出典：国土交通省 地方道・環境課道路交通安全対策室「自転車をとりまく話題」)

2.3.3 放置自転車等の実態

利便性向上へ駐輪場の整備を促進するとともに、複数のサイクルポートが利用できるシェアサイクルや自転車利用環境の整備が必要

令和3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、駅周辺における駐輪場の稼働状況は高いと報告されているものの、徳島駅周辺等においては、放置自転車が確認されています。

また、レンタルサイクルは、全国的に普及が進んでいるものの、本県においては稼働能力が低いと報告されています。



駐輪場の稼働状況及びレンタルサイクルの稼働能力、設置状況

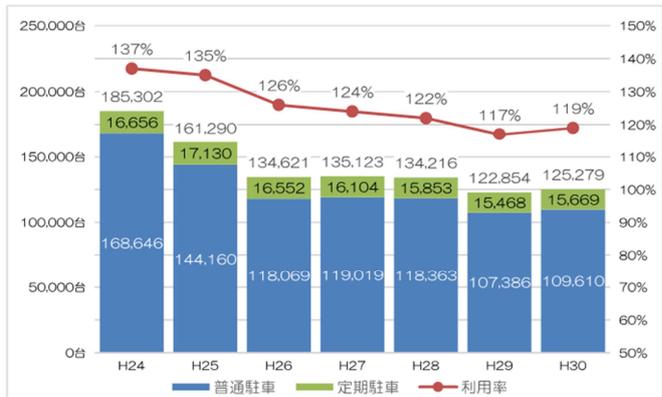
(出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果 R4.3 国土交通省)

徳島駅前地下自転車駐車場の利用状況及び放置自転車撤去状況

(徳島市自転車活用推進計画 (R2.6))

■徳島駅前地下自転車駐車場の利用状況

徳島駅前地下自転車駐車場は、年間駐車台数こそ減少傾向にありますが、利用率は高い状況にあります。



■自転車放置禁止区域での放置自転車撤去状況

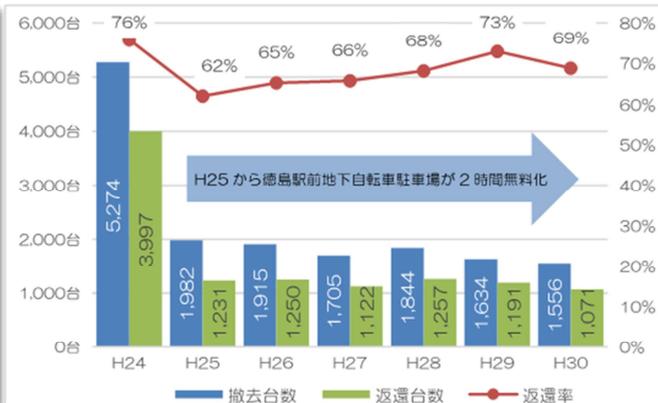
徳島市では、昭和59年度に徳島駅前の東西約500m、南北約200mの区域を「自転車放置禁止区域」と定め、平日の朝から夕方まで、放置自転車の指導及び撤去活動を実施しています。

放置自転車の撤去状況については、平成25年4月から、徳島駅前地下自転車駐車場での2時間未満の普通駐車が無料となったこともあり、平成24年度と比べ撤去台数は減少していますが、平成30年時点で年間約1,600台の放置自転車を撤去しています。また、夜間には商業施設付近などに放置自転車が集中しています。

■自転車放置禁止区域図



■自転車放置禁止区域における放置自転車撤去活動状況

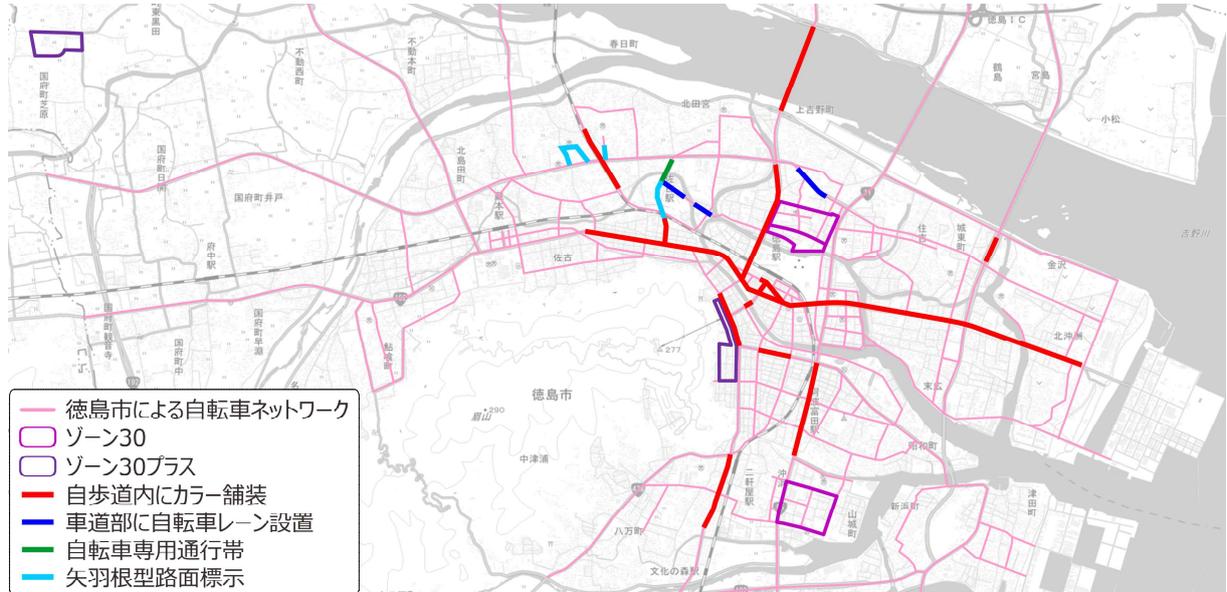


2.4 自転車道等の整備状況

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（第1次計画策定時点）でしたが、令和4年6月に県内で初めての自転車専用通行帯が徳島市南田宮から北佐古二番町の区間に整備されました。



徳島市内の自転車通行空間の整備状況（令和5年9月時点）

車道部に自転車レーン



県道 徳島鳴門線
(徳島市中吉野町)

自歩道内にカラー舗装



国道 192 号
(アミコ南側)

自転車専用通行帯



徳島市道 北佐古・田宮・春日線
(徳島市南田宮～北佐古二番町)



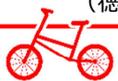
徳島市道 北佐古・南前川線
(徳島市北佐古一番町)



県道 沖ノ洲徳島本町線
(本町交差点東側)



徳島市道 北佐古・田宮・春日線
【自転車通行空間 利用状況】



計画改定時のポイント

徳島市及び鳴門市において自転車ネットワークに関する計画を含む自転車活用推進計画が策定されており、効率的かつ効果的な自転車通行空間の整備が見込まれます。

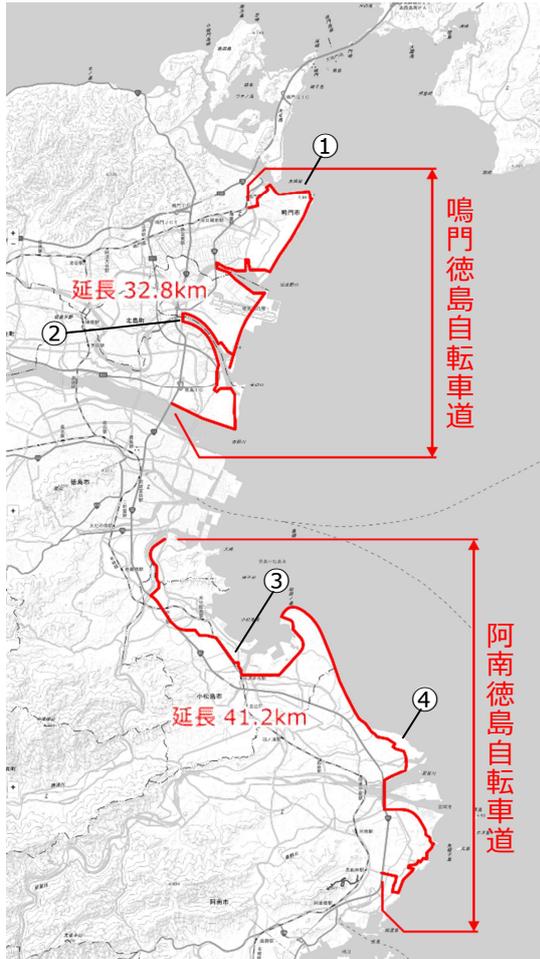
2.4.2 大規模自転車道

自転車の利用形態に則した快適に走行できる継続的維持管理が必要

本県には、自然公園や名所・旧跡を結ぶサイクリングを目的とした鳴門徳島自転車道及び阿南徳島自転車道の2つの大規模自転車道があります。

交通量が比較的少なく、海岸沿いの豊かな自然をゆっくり楽しむポタリングに適している一方、その一部において、舗装のヒビ割れや雑草などにより、ロードバイク等によるスピード走行に適さない区間があります。

想定する自転車が快適に走行できるよう、適切な走行路面等の管理レベルを設定し、継続的な維持管理を行うとともに、わかりやすいルート案内方法の検討が必要です。



徳島県内の大規模自転車道 位置図



鳴門徳島自転車道 (①鳴門市)



鳴門徳島自転車道 (②松茂町)



阿南徳島自転車道 (③小松島市)



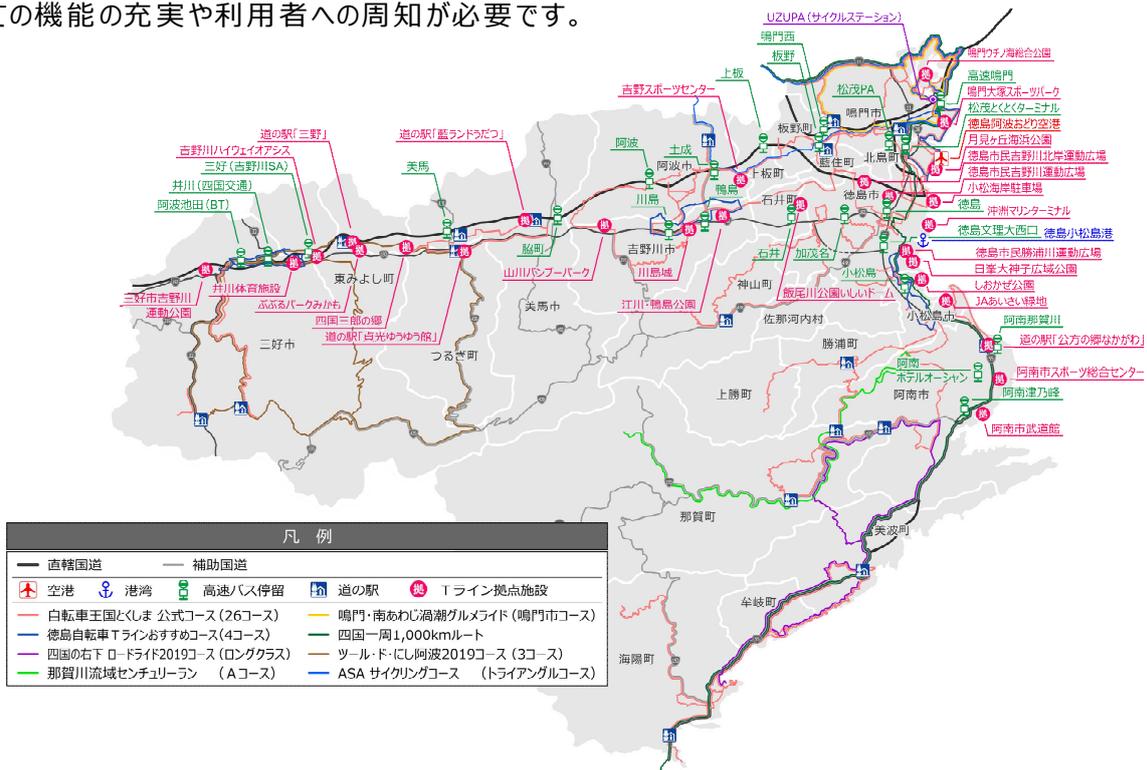
阿南徳島自転車道 (④阿南市)

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環境整備及び周知が必要

本県の大規模自転車道等を含むサイクリングコースには、「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」などに自動車をとめ、サイクリングを楽しむサイクリストが多いことから、本県の「道の駅」においては更なるサイクルステーションとしての機能の充実や利用者への周知が必要です。



徳島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ライン拠点施設※

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

■ 「道の駅」等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
		サイクルラック	空気入れ	工具		
真光ゆうゆう館	つるぎ町		●	●		再掲・無料レンタサイクルあり
鷲の里	那賀町		●	●		
穴喰温泉	海陽町	●				シェアサイクルポートあり
どなり	阿波市	●		●		
にしいや	三好市	●				
わじき	那賀町					
公方の郷なかがわ	阿南市	●	●			再掲
もみじ川温泉	那賀町		●			無料レンタサイクルあり(宿泊者のみ)
温泉の里神山	神山町	●	●	●		
藍ランドうだつ	美馬市	●	●	●		再掲
三野	三好市	●	●	●		再掲
日和佐	美波町	●	●	●		有料レンタサイクルあり
第九の里	鳴門市	●	●	●		ASAサイクリング おもてなし* ①に指定
大歩危	三好市	●	●	●		
ひなの里かつら	勝浦町	●	●			
みまの里	美馬市	●	●			
いたの	板野町	●	●	●		有料レンタサイクルあり
くるくるなると	鳴門市	●	●	●		
UZU PARK	鳴門市	●	●	●		サイクルステーション



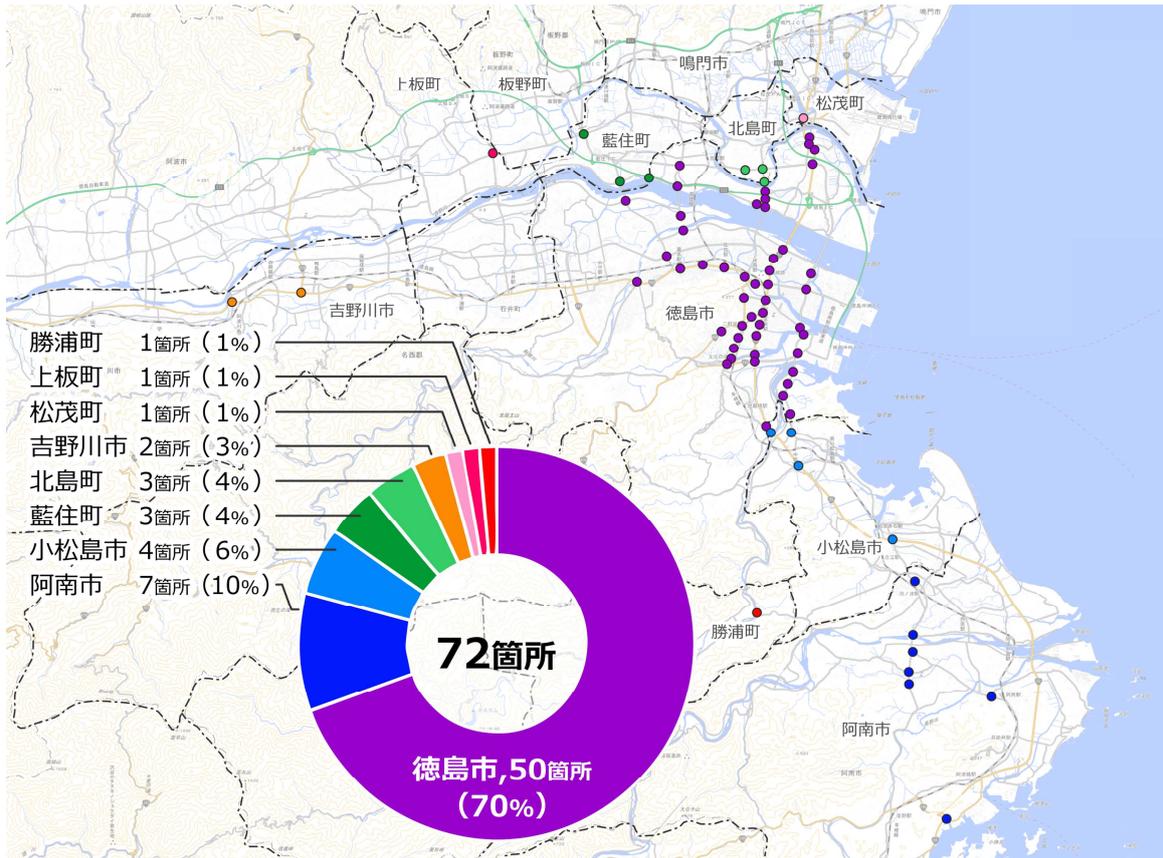
※『Tライン拠点施設』とは、Tライン設定時にサイクリングのための一時駐車場の許可を得ている「道の駅」やスポーツ施設等のこと

2.5 渋滞

自転車を活用した徳島市周辺の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とより、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72箇所が指定されており、その約70%が徳島市、約10%が阿南市に位置しています。



徳島県の主要渋滞箇所位置図
(出典：徳島地区渋滞対策協議会 資料を元に作成)



徳島市中心部の渋滞



通勤時の自転車活用



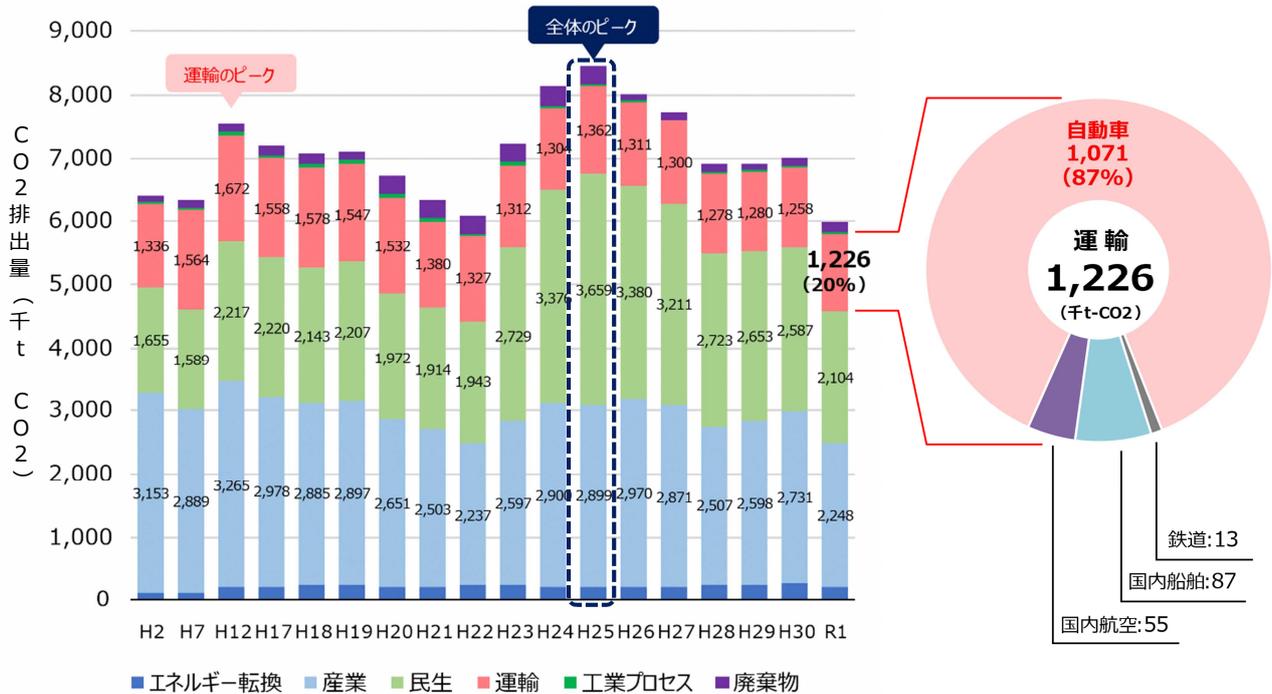
計画改定時のポイント

国道の整備、徳島南部自動車道（徳島 JCT～徳島沖洲 I C）の開通により、主要渋滞箇所は第 1 次計画策定時点から、4 箇所が解除されていますが、ハード整備は事業実施に期間を要することから、引き続き、ソフト対策による渋滞緩和が重要となります。

2.6 環境

自動車によるCO2排出量は多く、自転車の活用による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、令和元年時点の運輸に起因するものは、全体の20%であり、自動車はその内の87%を占めています。

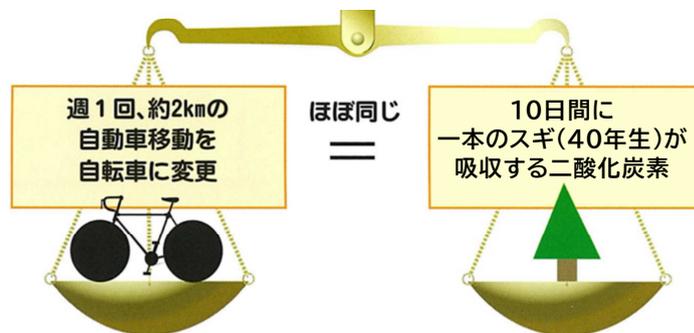


徳島県内のCO2排出量の推移
(出典：徳島県の温室効果ガス排出量の状況資料)

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、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。



※40年生のスギは、1本あたり1年間に平均8.8kgの二酸化炭素を吸収

(出典：林野庁子ども森林館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0.131kg削減

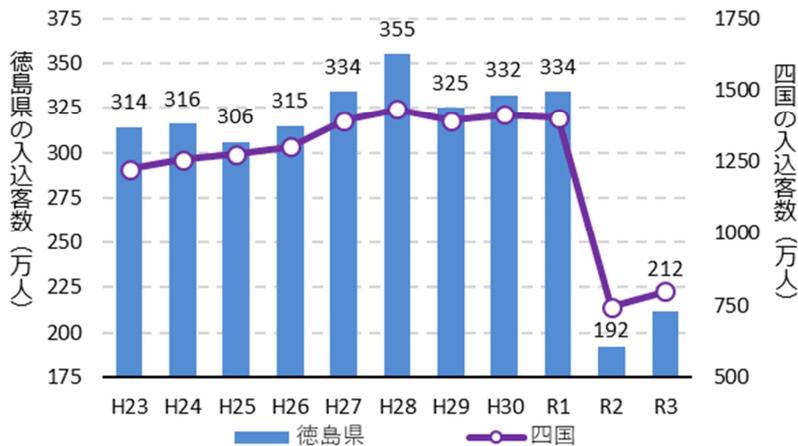
(出典：国土交通省HP)

2.7 観光

2.7.1 観光全般

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増加傾向（コロナ禍を除く）にあります。

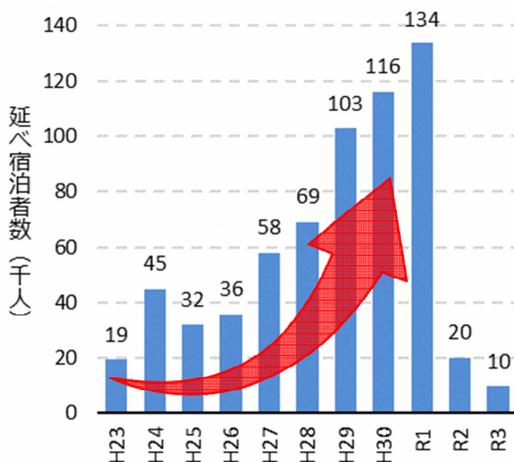


徳島県と四国における主要観光地への入込客数推移
(出典：四国運輸局)

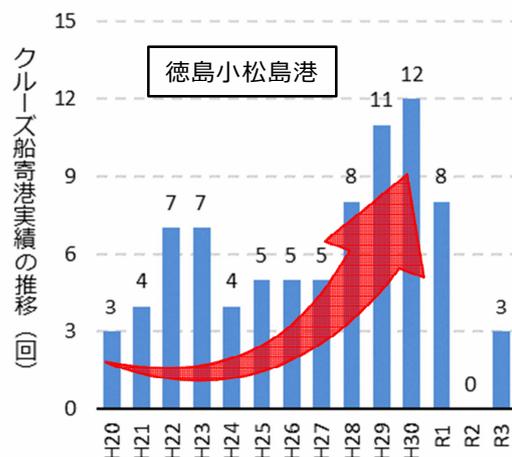


また、コロナ禍までは、日本を訪れる外国人観光客数は全国的に増加しており、本県においても大型クルーズ船の寄港回数の増加などにより、外国人観光客は増加していました。

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月に供用を開始しており、令和5年3月には、コロナ禍以降、初の国際線の受入れとなる台湾と徳島を結ぶチャーター便を受入れました。今後は、「2025年大阪・関西万博」や「ワールドマスターズゲームズ2027関西」などのビッグイベントを控えており、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)



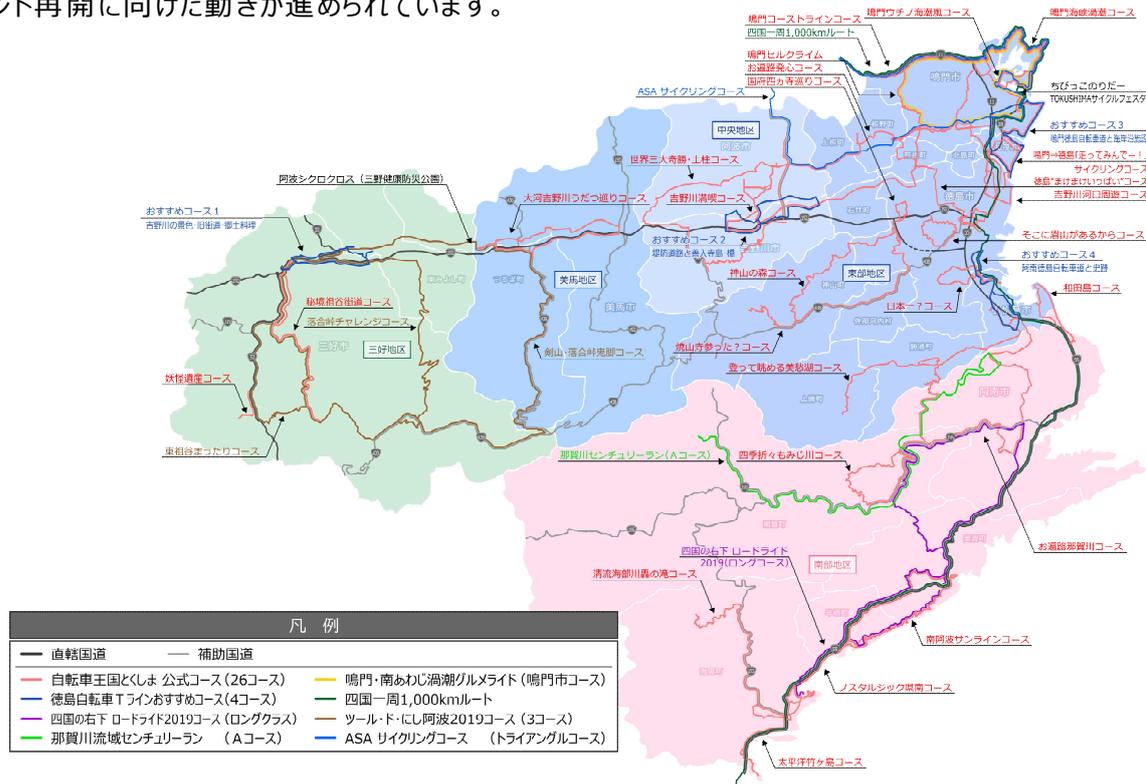
計画改定時のポイント

ポストコロナ新時代における新たな観光につながる取組として、持続可能な観光コンテンツの充実、ビッグイベントの開催に向けた観光客の受入環境整備等が必要です。

2.7.2 自転車関連

イベントやコースの認知度向上、地域の特徴を活かした宿泊や付加価値の高いサイクリズムの展開が必要

本県では、自転車王国とくしま公式26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開催されてきましたが、令和2年度、令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、中止となっています。令和4年度は「那賀川流域センチュリーラン」が3年振りに開催されるなど、サイクリングイベント再開に向けた動きが進められています。



徳島県内の主なサイクリングコース及び自転車関連イベント実績の分布図

■ 過去に実施された徳島県内の主なサイクリングイベント

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
関西マスターズ 「四国の右下」ロードライド	650	阿南市・那賀町・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 渦潮グルメライト	1,000	南あわじ市・鳴門市	報知新聞社	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	クローズドコース 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	クローズドコース タイムトライアル
ちびっここのりだー (瀬戸内GPシリーズ)	-	鳴門市 (BOAT RACE鳴門)	クラスマッチ (鹿児島)	クローズドコース 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
KAMIKATSU ヒルクライム	300	上勝町	KAMIKATSUヒルクライム 実行委員会	レース

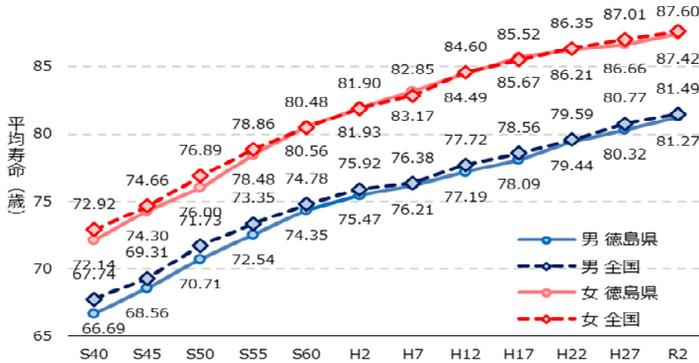
2.8 健康・運動

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。平均寿命の延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、ここ数年改善傾向にあるものの、全国平均を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。



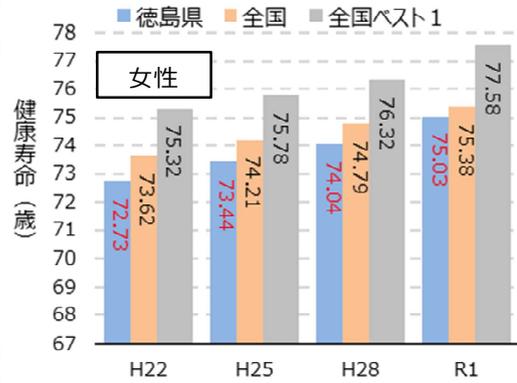
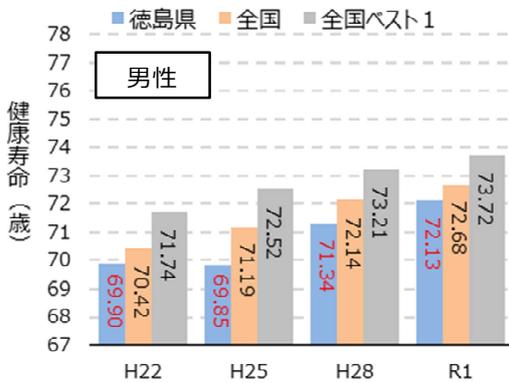
平均寿命の推移

(出典：厚生労働省 都道府県別生命表)



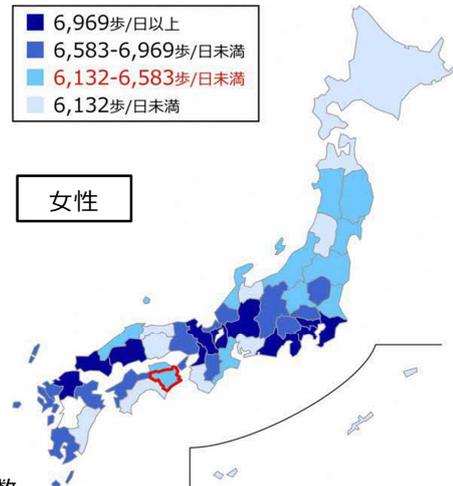
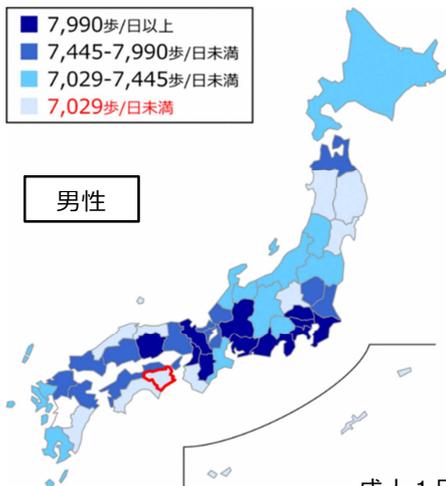
糖尿病粗死亡率の推移

(出典：厚生労働省 人口動態統計)



健康寿命の状況

(出典：厚生労働省 第16回健康日本21(第二次)推進専門委員会資料(国民生活基礎調査))

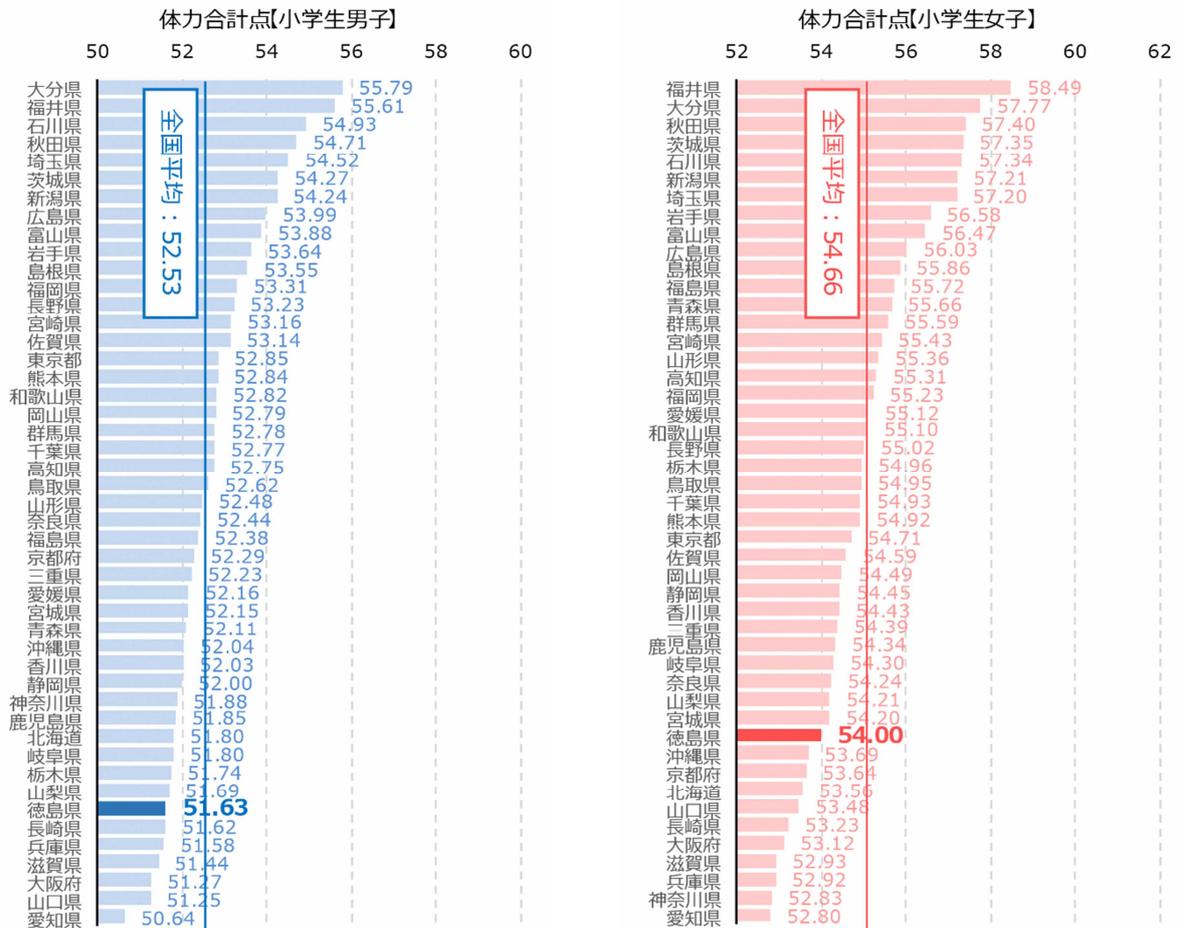


成人1日あたりの平均歩数

(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41位、女子は全国37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。



都道府県別の小学生の運動能力
(出典：R3 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、ヘルメット着用意識等の向上が必要

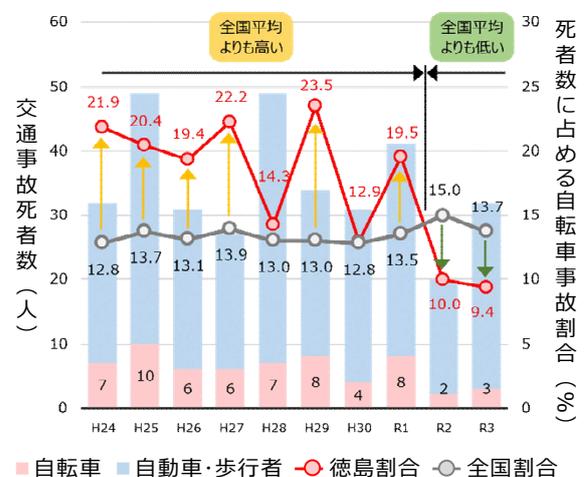
本県における自転車の交通事故発生件数は減少傾向にあります。その減少割合は自転車関連以外の交通事故の減少割合よりも緩やかです。

交通事故死者数は全国平均よりも高い割合で推移していましたが、近年では全国平均よりも低くなっています。しかし、自転車に関連した事故の死者数は、依然として高齢者が全体の7割を占めています。

また、ヘルメット非着用の自転車乗用中の死者の多くが頭部に致命傷を負っている状況等を鑑み、改正道路交通法により、令和5年4月1日から、全年齢で乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されています。

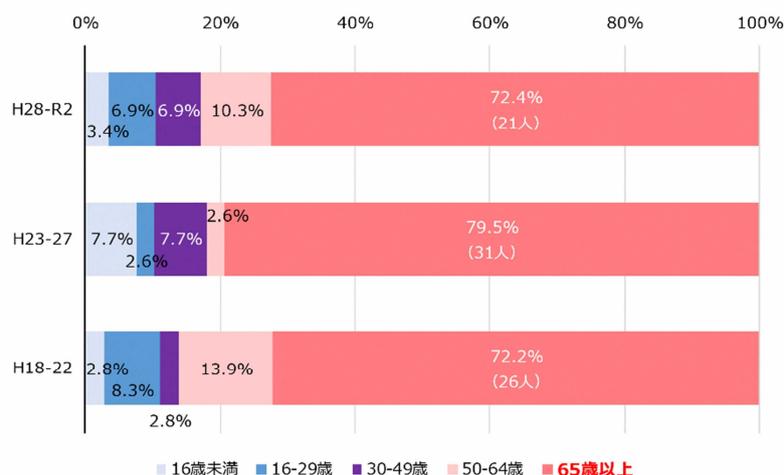


県内の交通事故発生件数の推移



県内の交通事故死者数の推移

(出典：徳島県自転車安全適正利用推進計画及びとくしまの交通事故～安全安心を誇る徳島県の実現～より)



県内の自転車関連事故死者の年齢構成

(出典：徳島県自転車安全適正利用推進計画 R3.3)



計画改定時のポイント

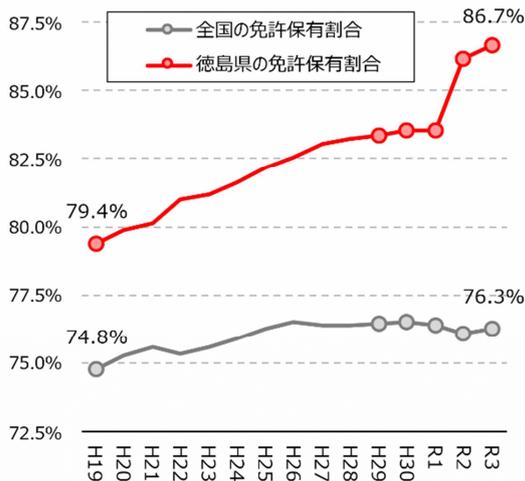
令和元年度以前、徳島県内の交通事故死者数に占める自転車事故割合は全国平均よりも高い値でしたが、令和2年度以降は全国平均よりも低くなっています。

2.9.2 高齢化対策

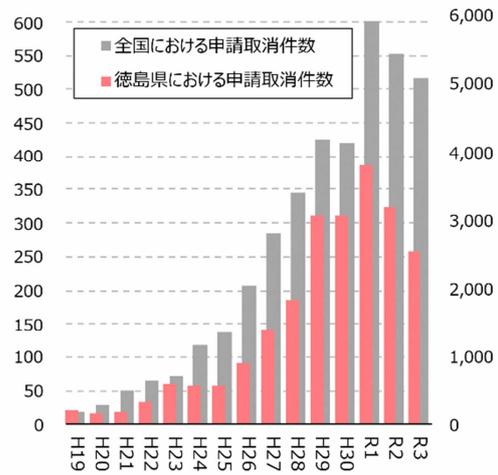
日常的な移動手段として自転車利用を確保し、高齢者の外出行動及び手段の維持が必要

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(コロナ禍を除く)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



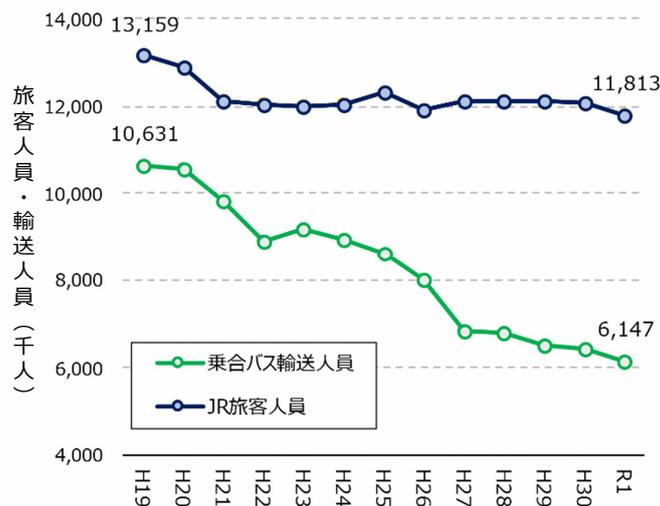
徳島県と全国の運転免許申請取消件数

(出典：免許保有者:運転免許統計)

人口：徳島県・内閣府公表年齢層別人口データ)

※R1以降は「年齢不詳」の方を分母に含めていない。

(出典：免許保有者:運転免許統計)



徳島県の乗合バス輸送人員及びJR旅客人員の推移

(出典：徳島県自転車安全適正利用推進計画 R3.3)

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・通学の交通手段における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い ●自転車保有率は全国平均より高い ●駅周辺の駐輪場の稼働率は高いものの、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 ▶ 利便性向上へ駐輪場の整備を促進 するとともに、 複数のサイクルポートが利用できるシェアサイクル や自転車利用環境の整備が必要
2.4 自転車道等の状況	●一般道路の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、自転車専用通行帯の整備実績がある ●大規模自転車道（2路線）の一部において、舗装のヒビ割れや雑草の繁茂が見られる ●サイクリングコースには道の駅等「他の交通手段⇔自転車」の乗り換えができる交通結節点がある	▶ 自転車の利用形態に即した 安全で快適に通行できる空間の整備 が必要 ▶ 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環境整備及び周知 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 徳島市周辺の渋滞緩和施策 が必要
2.6 環境	●県内のCO2排出量の18%が自動車に起因している	▶ 自転車の活用による CO2排出量削減の促進 が必要
2.7 観光	●観光入込客数は増加傾向にある（コロナ禍除く） ●ビッグイベントの開催を控え、外国人旅行者をはじめとする観光客の来訪が見込まれる ●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（コロナ禍を除く）	▶ 観光客が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 認知度向上 、 地域の特色 を活かした宿泊や付加価値の高い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・体力づくりの促進 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、ヘルメット非着用者の自転車乗車中の死者の多くが頭部に致命傷を負っている ●運転免許返納者数は増加傾向にある（コロナ禍を除く）	▶ 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 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

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組みを全国に先んじて進めています。

第2次計画では、第1次計画の3つの方向性を「進化」させるとともに、コロナ禍で見直された「新しい生活様式（ニューノーマル）」への対応や「大鳴門橋自転車道」の設置とサイクルツーリズムへの活用など、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します。

進化

GX 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

新たな視点

DX 便利で楽しいサイクリライフ促進

情報通信技術の活用

- 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」な取組みが必要です。

このため、第2次計画では、第1次計画と同様に以下に示す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」の開催や大鳴門橋自転車道の活用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

自転車を活用したスポーツ活動の場の創出や運動習慣の定着により、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、安全利用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。

全ての目標が直接自転車に結びつくものではありませんが、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。

1 貧困をなくそう	2 飢餓をゼロに	3 すべての人に健康と福祉を	4 質の高い教育をみんなに	5 ジェンダー平等を実現しよう
6 安全な水とトイレを世界中に	7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに	8 働きがいも経済成長も	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	10 人や国の不平等をなくそう
11 住み続けられるまちづくりを	12 つくる責任つかう責任	13 気候変動に具体的な対策を	14 海の豊かさを守ろう	15 陸の豊かさを守ろう
16 平和と公正をすべての人に	17 パートナーシップで目標を達成しよう	 <p>世界を変えるための17の目標</p>		

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・インベション**
- 11 都市**
- 12 生産・消費**
- 13 気候変動**

■「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。

「エシカル消費」とは
 日々の消費生活(住・食・移動)において、事業者の環境・人・社会・地域に与える影響を考慮し、事業者の社会的責任を促すことにより、持続可能な社会の実現を目指すことです。消費者が自ら意識して、環境・社会・地域に配慮した商品やサービスを選択し、積極的に購入して応援することです。

088-621-2499

エシカルライフをしよう

環境にやさしい商品を選ぶ
 地元産品・フェアトレード商品を選ぶ
 環境にやさしい商品を選ぶ
 フェアトレード商品を選ぶ

088-621-2499

子育て奮闘中のあなたもエシカル

エシカル消費は、環境・社会・地域に配慮した商品やサービスを選択し、積極的に購入して応援することです。

088-621-2499

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

第2次計画の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。

なお、第2次計画では、社会情勢の変化への対応、国の第2次計画との整合及びポストコロナ新時代における新たな視点を取り入れ、施策の拡大を行います。

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	改定方針
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推進								拡大
	1-2 お遍路サイクルツーリズムの推進								継続
	1-3 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実等								拡大
	1-4 各種交通機関との連携強化（モーダルコネクト）								拡大
	1-5 体験サイクリングの実施								拡大
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を加速								拡大
	2-2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備								拡大
	2-3 レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進								拡大
	2-4 ビッグデータの自転車施策への活用								継続
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								継続
	3-2 サイクルステーションの連携推進								拡大
	3-3 海外への情報発信の充実								継続
	3-4 サイクリスト向け情報の充実								拡大
	3-5 官民連携による自転車道の維持管理の検討								継続
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								拡大
	4-2 サイクルスポーツのさらなる振興の推進								継続
	4-3 e-bike, タンDEM自転車等の普及								拡大
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								継続
	5-2 交通安全教室の開催								継続
	5-3 通学路の合同点検の実施								継続
	5-4 ライフステージに応じた交通安全教育の展開								拡大
	5-5 災害時における自転車の活用								継続

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「四国遍路」での心のこもった“おもてなし”や、世界三大潮流の1つであり、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や食、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と取組状況】

- 1-1 大鳴門橋への自転車道設置の推進
 - 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（鳴門商工会議所）
 - 大鳴門橋自転車道検討部会の設置
 - 鳴門の魅力発見ライドデジタルスタンプラリー（鳴門板野青年会議所）
- 1-2 お遍路サイクルツーリズムの推進
 - 「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（（株）AWA-RE、（一社）プロンプトンポタリング協会）
- 1-3 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実等
 - 「橋の博物館」コンテンツとの連携
 - Tラインルートの走行調査を実施
- 1-4 各種交通機関との連携強化（モーダルコネクト）
 - 「サイクル・キャビン」、「DMV」運行開始
 - 路線バスで大鳴門橋自転車輸送を実施（鳴門市）
- 1-5 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



鳴門の魅力発見ライド
デジタルスタンプラリー



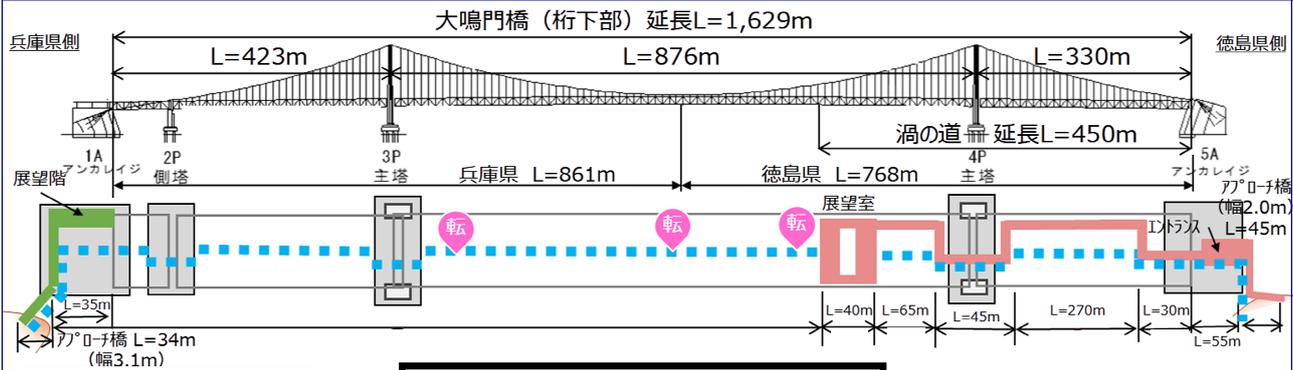
お遍路ポタリングツアー

（「四国の右下」ロードライドイベント実行委員会）

近年、「健康志向」や「環境意識」の高まりを背景とした「サイクリングブーム」により、淡路島を一周する「アワイチ」や「四国一周ルート」などが国内外のサイクリストに好評を博している中、サイクルツーリズムを通じた「交流人口の拡大」や「観光振興」、ポストコロナ新時代に対応した「サイクリストの裾野拡大」を図るため、兵庫県と連携し、大鳴門橋の「桁下空間」を活用した自転車道設置を推進します。

「大鳴門橋自転車道」は、「アワイチ」と「四国一周ルート」を繋げ、多くのサイクリストが集まる結節点となることに加え、世界に誇る「渦潮」を眼下に、鳴門海峡をサイクリングや海上ウォークで往来できることから、「本州四国間」の交流をはじめ、「インバウンドの拡大」にも繋がる「新たなにぎわい施設」となります。

大鳴門橋自転車道 配置計画 (全体)



【大鳴門橋桁下空間】



大鳴門橋と渦潮



自転車道



アプローチ橋



エントランス



待合室

大鳴門橋自転車道整備イメージ

さらに、本県の海岸や吉野川沿いを結ぶ「徳島自転車Ｔライン」や「公共交通」、サイクリング専用の大型バス「サイクル・キャビン」などを活用し、大鳴門橋自転車道から県内観光地等を周遊するサイクルツーリズムによる観光振興を図ります。

また、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、鳴門駅をはじめとする主要な交通結節点における観光情報の提供等、ゲートウェイ機能の向上、レンタル・シェアサイクル施設の設置充実、宿泊施設のサイクリスト受入環境整備、サイクリングガイド養成、効果的な情報発信やビューポイントの設定等のPR方法などについて、民間事業者等と連携しながら検討を進めます。併せて、完成イメージ動画等を用いた広報を行うことにより、県内の気運を高め、県全域での受入体制の充実に繋がります。

なお、自転車や観光関係の産学官で構成する「大鳴門橋自転車道検討部会」や「徳島大学サイクルツーリズム講座」等が、オルグウェア（ハードとソフトを取り持つ、繋ぎ役）となって、大鳴門橋自転車道を活用したサイクルツーリズムを推進します。



大鳴門橋自転車道検討部会



徳島大学サイクルツーリズム講座



大鳴門橋自転車道周辺のサイクリングネットワーク

サイクリングコース（淡路島一周、四国一周、しまなみ海道）

「アワイチ」と「四国一周ルート」は、近畿圏を中心にたくさんのサイクリストが訪れており、「大鳴門橋自転車道」が結節点となることで、交流の促進が期待されます。

	令和元年度	令和2年度
洲本市小路谷(洲本温泉付近)	15,979	14,055
淡路市郡家(サンセットライン)	29,039	23,833
南あわじ市刈藪(うずしおライン)	—	9,885



南淡路水仙ラインと沼島

出展（アワイチ（淡路島一周サイクリングルート）の取り組み【兵庫県ホームページ】）

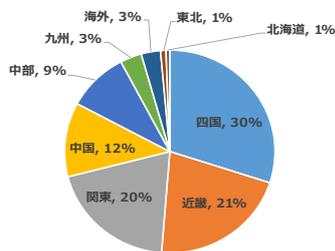
アワイチ 自転車走行台数及び利用者居住地

出展（令和3年度第1回兵庫県サイクルツーリズム推進に向けた

淡路地域モデルルート推進協議会 配付資料【兵庫県ホームページ】）

四国一周サイクリング

Let's go around SHIKOKU!



鳴門スカイライン（四方見橋）

出展（四国一周サイクリングホームページ）

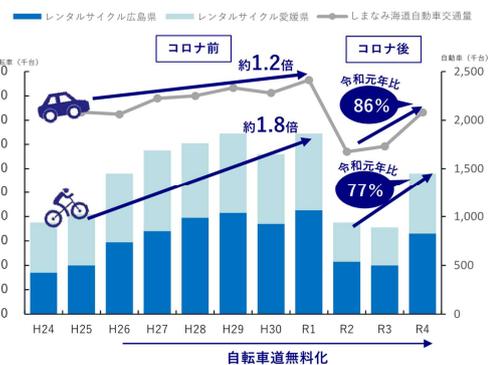
四国一周サイクリング エントリー状況（平成29年11月～令和5年3月） 出展（サイクリングアイランド四国推進協議会）

また、しまなみ海道では、コロナ禍前において、レンタルサイクルの貸出台数及び自転車交通量は年々増加しており、コロナ禍では減少に転じましたが、令和4年度は概ねコロナ禍前まで回復しております。

「大鳴門橋自転車道」周辺においても、レンタルサイクル等の受入環境の充実を図ることで、観光施設としての賑わいの創出はもとより、サイクリストの裾野拡大に繋がります。



しまなみ海道 レンタルサイクル貸出台数・自転車交通量



出展（令和4年度 第2回 環瀬戸内海地域交流促進協議会 資料）

大鳴門橋周辺のサイクリングコースの充実

「大鳴門橋自転車道」周辺は自転車王国とくしま公式コース、ASAサイクリングコース、Tライン等のサイクリングコースが設定されております。

引き続き、「大鳴門橋自転車道」が「アワイチ」や「四国一周ルート」の結節点となることを見据え、コースの充実を行うことで、アワイチ等と県内サイクリングコースを連携した広域サイクリングルートを形成し、県内各地を周遊するサイクルツーリズムの促進に繋がります。



鳴門⇒徳島「走ってみんでー！」サイクリングコース

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。



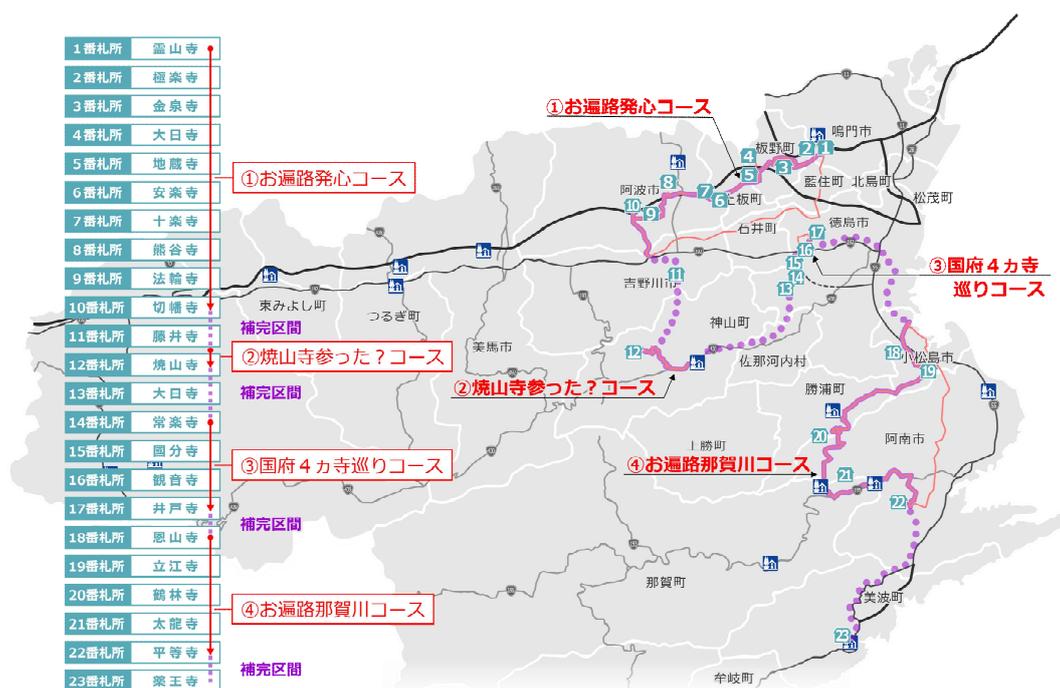
一番札所 霊山寺



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、お遍路サイクルツーリズム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コースの周知を図ります。



自転車王国とくしま公式コースのうち、札所に関連するコース

また、「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、サイクリング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。



遍路小屋（板野郡板野町）

Tラインは、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、高低差の少ない比較的走りやすいルートで、サイクリング用の「鳴門徳島自転車道」や「阿南徳島自転車道」のほか、国・県・市・町道の一般道、自然豊かな河川敷などの様々な通行空間で構成しており、目的や運転スキル等に合わせたサイクリングを楽しむことができます。

「徳島自転車Tラインルートマップ」は、サイクリングライフを安全・快適に楽しんで頂けるように、Tラインを走行する際の事前情報として、「交通量」、「道幅」、「注意箇所」のほか、「トイレ」や「駐車場」、魅力ある多種多様な橋（「橋の博物館」）等を紹介しています。

今後は、大鳴門橋自転車道の完成を見据え、本県ならではの「橋の博物館」を巡る「ブリッジサイクルツーリズム」を推進するため、コレクターズアイテムとなる「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、サイクルナビと連携できるTラインルートデジタルマップの充実などにより、国内外へTラインルートの魅力を発信します。



徳島自転車 T ラインルートマップ

ブリッジサイクルツーリズムに関する取り組み

国内外へTラインルートの魅力を発信するため、「徳島県総合地図提供システム」にビューポイント（橋の博物館）や拠点施設（道の駅）を確認できるデジタルマップを公開するとともに、サイクルコンピューターで利用可能なおすすめコースのデジタルデータを配布しています。

また、そのデジタルマップの使用方法やTラインルートの魅力を動画で配信しています。



Tラインルートデジタルマップ



デジタルマップ紹介動画

また、実際に自転車で県内の橋を巡りながら、「橋の博物館」のデジタルコンテンツを楽しむといった、リアル・バーチャル「橋の博物館」との連携が可能な施策を検討するとともに、ガイドツアー等で古くからの橋の歴史にも触れる取り組みを推進していきます。



リアル・バーチャルの連携イメージ



阿波中央橋架橋由来の石碑

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。



裏面

とくしまブリッジデータ

橋名	学島橋	橋情報	潜水橋
形式	潜水橋	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。
橋長	362m	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、神社などもあったそうです。
有効幅員	3.0m	詳しい情報はこちら ホームページ http://www.pref.tokushima.jp/bridge/	インターネットの博物館とくしま
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		

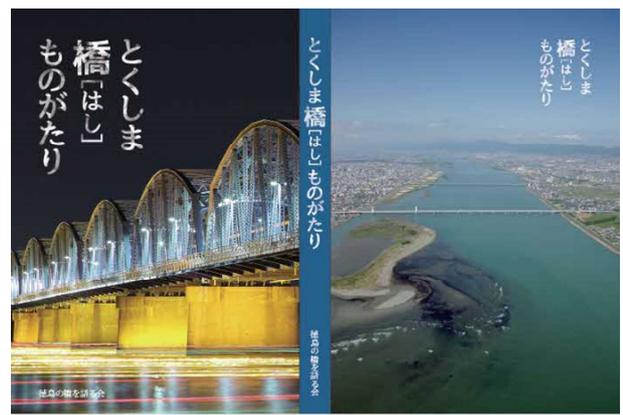
Ver1.0(1703)



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。



本県では、従前より県内のライドイベントに合わせたサイクルトレインの試行運行に加え、JR主要駅での輪行袋の貸し出しや令和3年11月に製作したロードバイクを分解せずに車内に持ち込めるサイクリング専用の大型バス「サイクル・キャビン」を活用したツアーの実施、令和3年12月に世界初の本格営業運行を開始した「DMV（デュアル・モード・ビークル）」の停車駅・停留所へのシェアサイクルの設置など、各種交通機関との連携が徐々に進んでいます。

引き続き、各種公共交通をはじめ、「サイクル・キャビン」やシェアサイクル等と連携し、自転車による移動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。



サイクル・キャビン運行状況
(定員 20 名、自転車 19 台)



DMV 停留所 シェアサイクル
(阿波海南文化村)



輪行袋を用いないバス移動
(出典：cyclist.sanspo.com)



輪行袋を用いない鉄道移動
(サイクルトレイン阿波池田)



輪行袋によるバス移動
(出典：鳴門市)



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 体験サイクリングの実施



サイクルツーリズムは、地域資源（自然、食文化等）に触れ、非日常への没入やその土地固有のストーリー体験を味わうことのできる優れた観光スタイルです。

本県の「とくしま農林漁家民宿」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」を体験してもらえ滞在型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。

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」についても情報発信することで、新たなサイクリストの裾野拡大を目指します。

また、体験サイクリングのルートや地域資源を参考に民間団体のサイクリングイベントやガイドによるサイクリングツアーの実施に繋がります。



「食・文化」体験サイクリング



出典：三好市観光協会



「アクティビティ」体験サイクリング



出典：四国の右下観光局

ゆるく楽しく自転車散歩（ポタリング体験）



出典：一般社団法人プロンプトンポタリング協会

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ることにより、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します。

加えて、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とともに、各圏域の地域資源等を享受できるよう自転車ネットワークと公共交通、観光地等との連携を行うことで、様々な便益をもたらす自転車を活かした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と取組状況】

➤ 2-1 自転車通行空間の整備を加速

- 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
- 自転車ネットワークに関する計画を含む自転車活用推進計画を策定（徳島市、鳴門市）
- 県内初の自転車専用通行帯を整備（徳島市）

➤ 2-2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備

- JR府中駅で駐輪場を整備（徳島市）

➤ 2-3 レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進

- 道の駅「いたの」等の交通結節点においてレンタルサイクルを実施（板野町等）
- 海陽町等でスマートフォンと連携したシェアサイクルサービスを開始
(海陽町観光協会・東洋町観光振興協会)
- 民間事業者によるレンタルサイクル事業を開始

➤ 2-4 ビッグデータの自転車施策への活用

2-1 自転車通行空間の整備を加速



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、市町村の「自転車ネットワーク計画」や「自転車活用推進計画」の策定支援を強化するとともに、「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（矢羽根、ピクト等）の標準仕様を定め、自転車利用者やクルマのドライバー等に分かりやすい誘導・案内を行うとともに、自転車通行空間の整備にあわせた車道通行等に関する啓発活動を実施することにより、自転車とクルマが互いに思いやりを持って車道を共有する意識（シェア・ザ・ロード）を高めます。



連続的なブルーライン
(県道 徳島鳴門線)



局所的なブルーライン
(県道 亀浦港榎木線)



自転車専用通行帯整備状況
(徳島市道 北佐古・田宮・春日線)

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。加えて、自転車利用環境が良好に保たれるよう、電動キックボード等の新たな低速小型モビリティの進展を踏まえつつ、必要な検討を行います。



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)



自転車道の転落防止柵の修繕
(県道 鳴門徳島自転車道 鳴門市里浦町里浦)

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「違法駐車取締り」を行います。

シェア・ザ・ロード（愛媛県）

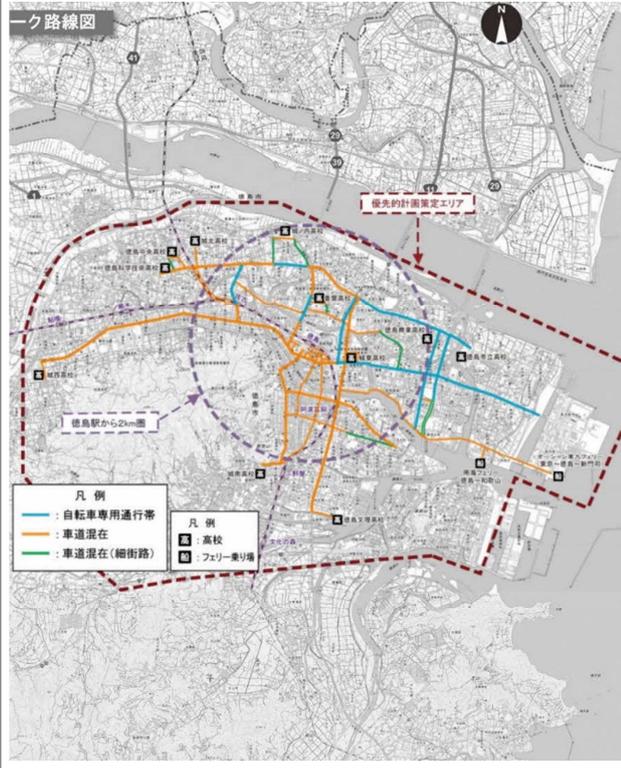
「シェア・ザ・ロード」とは、歩行者、自転車、自動車等がお互いの立場を思いやる気持ちの基本として道路を安全に共有する意識のことです。愛媛県などでは、自動車ドライバー等に自転車の側方を通過する際の安全な間隔について、具体的な数値を示す「思いやり1.5m運動」を通して、これまで以上に注意して運転していただけるよう広報啓発しています。



思いやり 1.5m 運動
(出典:愛媛県自転車新文化推進協会 HP)

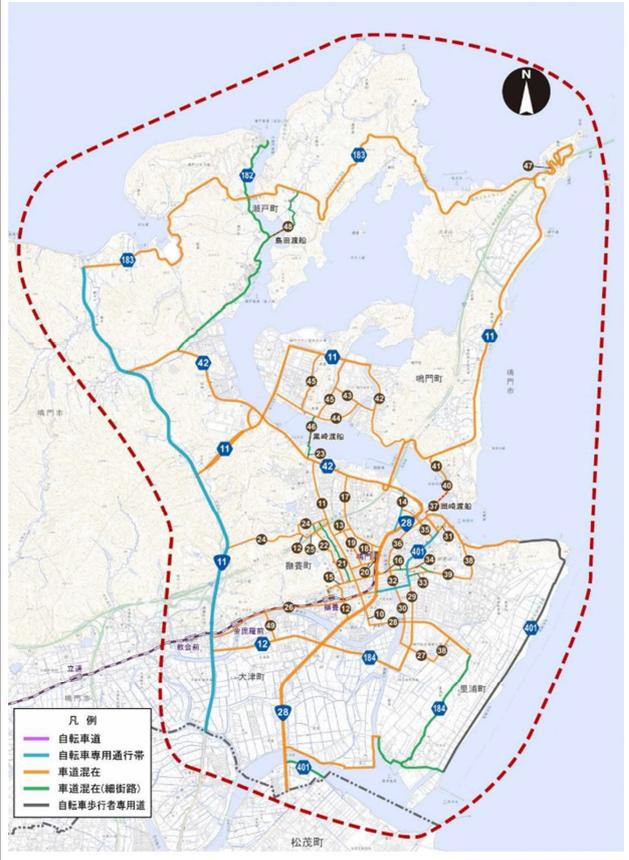
徳島市自転車活用推進計画（R2.6）

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、その後、令和2年6月に策定した「徳島市自転車活用推進計画」の中で7つの選定指標に基づいた「自転車ネットワーク優先整備路線」を選定しています。



鳴門市自転車活用推進計画（R3.3）

鳴門市は、効率的に自転車ネットワークを整備するため、優先的計画エリアを設定した後、「利用促進」や「安全確保の必要性」、「実現性」などの視点から「自転車ネットワーク優先整備路線」を選定しています。



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		
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	<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>【車線内の対策】</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>	

駐輪場は、自転車利用者の利便性向上や道路交通の安全と円滑化などを目的に、鉄道駅や商店街周辺を中心に整備されていますが、容量が不足し無秩序に駐輪されるケースや路上での放置自転車も多く確認されています。

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商店街周辺等に、小規模駐輪場や大型の自転車でも駐輪可能な駐輪場などの地域のニーズに応じた駐輪場の整備を推進します。

鉄道駅やバス停の周辺における駐輪場の整備・短時間駐輪需要を満たす駐輪場の整備 徳島市自転車活用推進計画 (R2.6)

徳島市では、徳島駅等の鉄道駅と上鮎喰のバス回転場等に駐輪場が整備されています。引き続き、駐輪場の整備を行うとともに、駐輪場が整備されている場所については、機能強化を行うことで利便性を向上することとしています。

鉄道駅やバス停の周辺における駐輪場の整備事例



短時間駐輪需要を満たす駐輪場の整備事例



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。



商店街の空き店舗を活用した駐輪場整備
(香川県高松市)



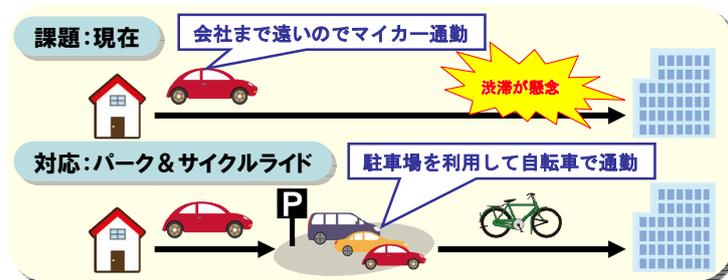
歩道の一部を活用した駐輪場整備
(東京都豊島区)

パーク&サイクルライド（徳島地区渋滞対策協議会）

徳島地区渋滞対策協議会では、交通渋滞の緩和を図るため、協議会構成員が連携して様々な取組みを進めており、自転車の利用促進に向けた新たな取組みとして、「パーク&サイクルライド」を開始しています。

※パーク&サイクルライド

郊外の駐車場に車を駐車し、自転車に乗り換えることにより、朝夕の通勤・通学時間帯の渋滞を避けて市街地へ移動する方法



パーク&サイクルライドによる
渋滞が多いエリアでの自転車への交通転換イメージ



高架下を活用したパーク&サイクルライド
(国道11号 広島ランプ高架下駐輪場 松茂町)

2-3 レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進



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、全国的に増加傾向にあります。

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>

現在、本県では、観光地周辺の宿泊施設や交通結節点などを中心に、レンタルサイクルやスマートフォンアプリと連携したシェアサイクルの導入が進んでいます。

今後も引き続き、「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。



道の駅いたの レンタルサイクル (板野町)



鳴門市レンタルサイクル (鳴門市)



観光協会等によるシェアサイクル (海陽町)



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)

スマートフォンアプリ等と連携したシェアサイクル



P!PPA (出典：P!PPA HP)



ももちやり (出典：ももちやり HP)

2-4 ビッグデータの自転車施策への活用



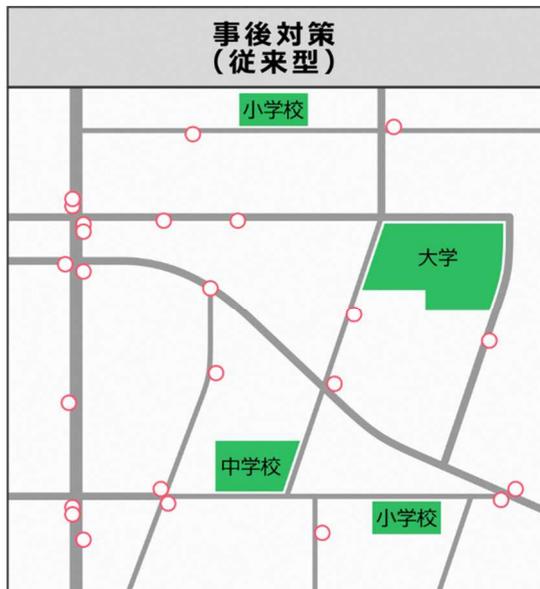
これまで進めてきた交通安全対策の多くは、交通事故データを用いて対策箇所を選定してきたため、事後対策となっていました。

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や自転車施策の推進のために、多様なデータの利活用を検討します。

ビッグデータの交通安全対策への活用イメージ

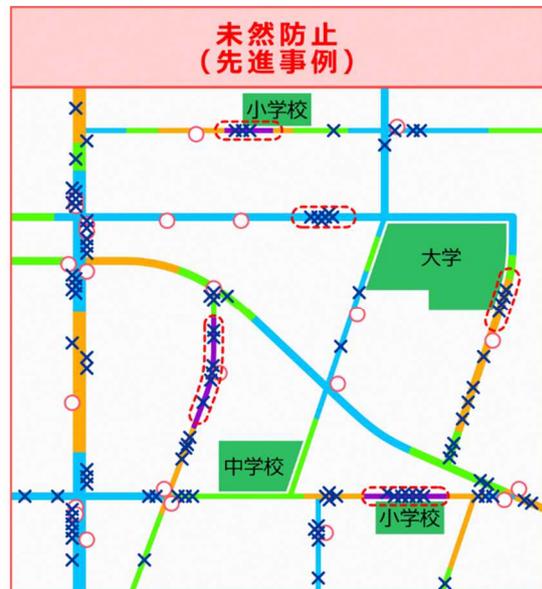
■ 事故実績から危険箇所を特定し
安全対策を実施



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、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)

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

ライジングボラード



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)

2025年大阪・関西万博やワールドマスターズゲームズ2027関西の開催、2027年の大鳴門橋自転車道の完成を見据え、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と取組状況】

➤ 3-1 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 (サイクリングアイランド四国推進協議会)
- 全国的な自転車イベントへのブース出展

➤ 3-2 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 (サイクリングアイランド四国推進協議会, 四国旅客鉄道株式会社)
- 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
- おもてなしサポーターによるオリジナルサービス拡充 (サイクリングアイランド四国推進協議会)

➤ 3-3 海外への情報発信の充実

➤ 3-4 サイクリスト向け情報の充実

- 「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

➤ 3-5 官民連携による自転車道の維持管理の検討



CYCLE MODE RIDE OSAKA



「自転車王国とくしま」フォトコンテスト

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ートの指定も視野に入れ、四国一周サイクリングルートや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」といった安全で快適なサイクリング環境を整備するとともに、大鳴門橋への自転車道設置事業をはじめとした施策で四国の魅力を国内外に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。



ピクト整備

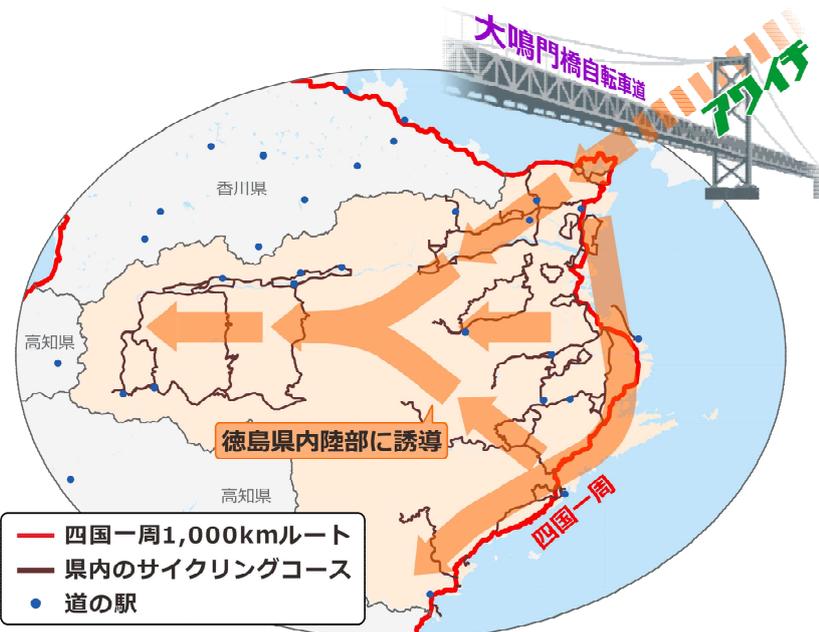
沿岸部(四国一周ルート)から



徳島県内陸部へ誘導



四国一周ルート全体マップ (出典：四国一周サイクリングHP ※一部加筆)



四国一周ルートやアワイチから県内への誘導イメージ

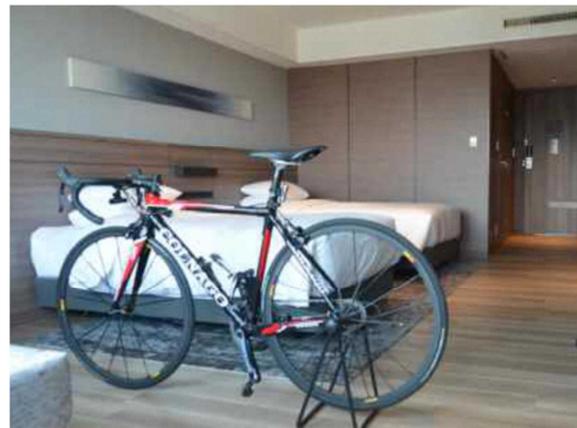
また、四国一周サイクリストをおもてなしする「おもてなしサポーター」を拡充し、「宿泊施設における自転車の屋内保管」など、サービスの充実、増加する外国人サイクリストの受け入れのため、各種案内の多言語対応の充実・強化や主要なサイクリングルート内の休憩スポットにおけるWiFi環境の整備についても関係団体と協議・調整を図ることで、おもてなし体制の整備を図ります。

	徳島県	香川県	愛媛県	高知県	計
宿泊施設	24	26	25	25	100
飲食施設	8	5	4	4	21
道の駅		1	5	1	7
観光・娯楽施設		1	5	4	10
サイクルショップ	9	12	20	5	46
その他	2	1	5	1	9
	43	46	64	40	193

おもてなしサポーター認定状況
(出典:四国一周サイクリングHP R5.3時点)



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)



徳島県内の主なサイクリングコース及び自転車関連イベント実績の分布図(再掲)

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、その受入環境が十分に整っていません。

そこで、それらの施設において、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輪行袋貸出、手荷物配送サービス、トラブル時のサポートなどの機能を備えた「サイクルステーション」や「サイクルピット」として整備を推進し、サイクリストの受入環境を充実するとともに、各施設間や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。

特に、大鳴門橋自転車道の完成を見据え、大鳴門橋架橋記念館エディへのサイクルステーション整備を進め、既存施設についても、利用者のご意見等を踏まえた改善を検討し、より良いサービスの提供に努めます。



サイクルピット（出典：四国一周サイクリングHP）



大鳴門橋架橋記念館エディ サイクルステーション整備イメージ

サイクルステーションに求められる機能

サイクルステーションには、以下の機能を有することが求められます。

○必要とされる機能	○推奨される機能
<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルラック ・水分補給（自動販売機、給水） ・トイレ ・休憩（メンテナンス）スペース ・空気入れ ・各種情報の提供（ルートマップ、観光情報等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・物品販売 ・更衣室、シャワー室 ・工具の貸出 ・救急支援物品（救急箱、AED等） ・wifiの提供 ・トラブル時のサポート

なお、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、リタイアインフラの活用によるサイクルオアシスでは、県産木材によるサイクルスタンドを設置し、サービス体制の拡充を図っています。



UZU PARK
（鳴門市）



サイクルオアシス
（県道 日和佐牟岐線）



周辺のサイクリングルートと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：20 台/便
(出典：南海フェリーHP より)

「淡路ジェノバライン」による移動



- 経路：明石港～岩屋港
- 便数：28 往復/日
- 自転車乗車台数：20 台/便
(出典：淡路ジェノバライン HP より)

「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



- 移動方法：輪行 (輪行袋)
(出典：JAL HP、ANA HP)

3-3 海外への情報発信の充実

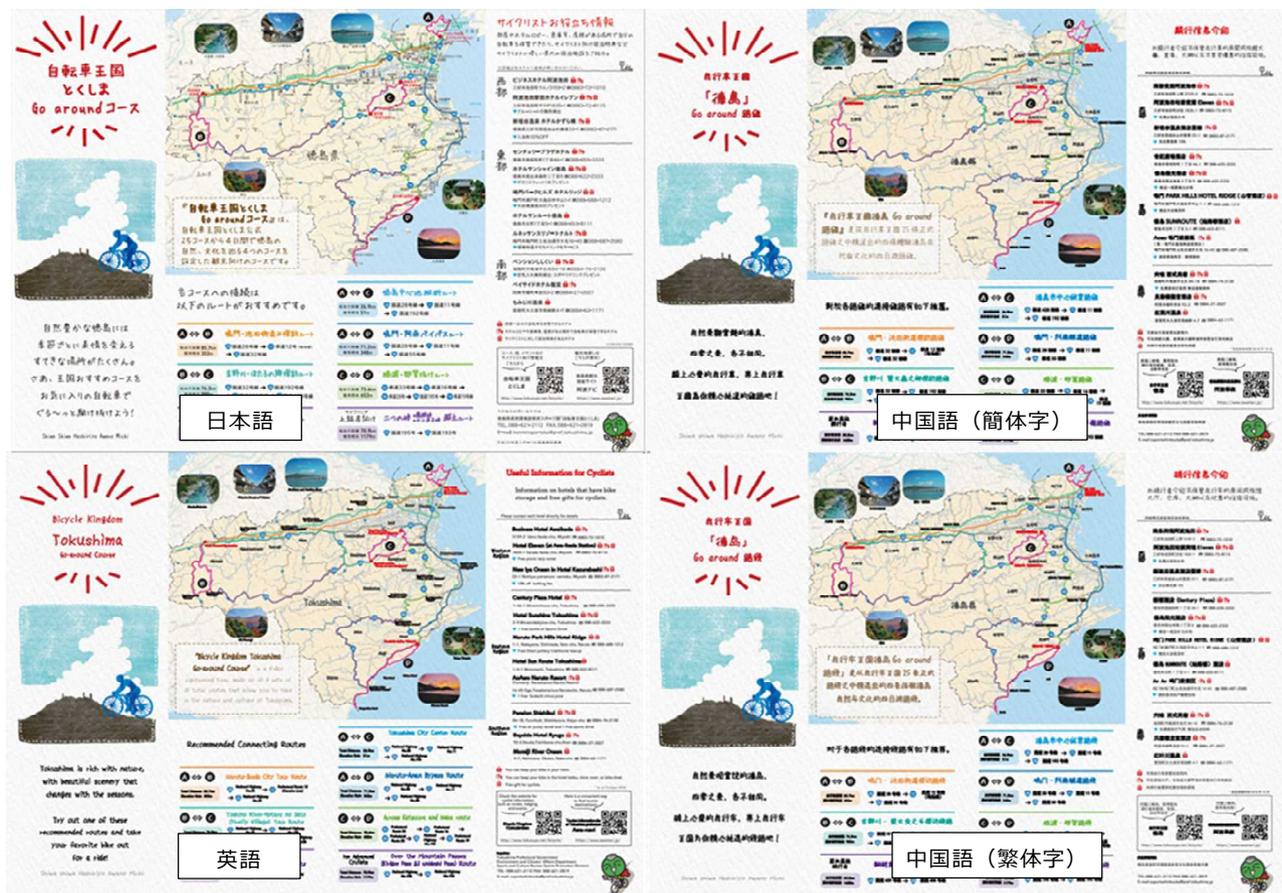


「自転車王国とくしま」を国内外にアピールするため、豊かな自然や伝統文化などを有する本県のブランドイメージの向上を図り、国内外からの観光需要を喚起するとともに、海外からのサイクリスト誘客に向けた取組みを推進します。

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。

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26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。



自転車王国とくしま Go around コースマップ (多言語)

今後は、多言語化を行ったマップで、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、本県への国内外からのサイクリスト誘客を図るため、インフルエンサーなどを対象としたモニターツアーを企画します。

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、4K・8K・VR映像に特化した「4K・VR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。

A 鳴門スカイライン 周遊コース

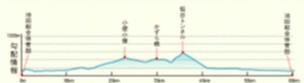
鳴門海峡のさまざまな景色を見ながら巡ります。鳴門スカイラインからのウチノ海、鳴門公園周辺の展望台からの大鳴門橋など撮影スポットもたくさん。



起点 **UZU PARK サイクルステーション (ポートレース鳴門)**
 総走行距離 **30.2km**
 最高標高 **425m**
 所要時間 **2時間程度**
 アクセス ●鳴門駅から自転車車で8分
 危険箇所 ●鳴門スカイラインはカーブの連続で車の通行も多いため対向注意
 ●鳴門公園の下り坂はスピード出しすぎに注意

B 祖谷渓谷 満喫コース

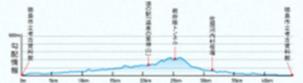
祖谷渓谷の織り成る四季折々の風景を見ながら走ることが出来る。西部コース。四国山地を横断する急流や断崖も見もの。特に秋の紅葉は絶景。



起点 **池田 総合体育館**
 総走行距離 **59.6km**
 最高標高 **925m**
 所要時間 **4時間程度**
 アクセス ●阿波池田駅から自転車車で約5分
 ●徳島駅から車で約2時間
 ●井川池田ICから車で8分
 危険箇所 ●小橋・小橋周辺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

C 神山癒しの道 コース

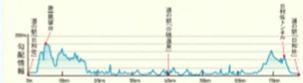
鮎喰川を眺めながら森へと分け入っていきます。コース周辺には高原や滝など癒しスポットもたくさん。車も少なく景色もよいのでんびり楽しみましょう。



起点 **徳島市立考古資料館 道の駅「温泉の霊神山」**
 総走行距離 **44.4km**
 最高標高 **477m**
 所要時間 **3時間程度**
 アクセス ●府中駅から自転車車で約5分
 ●藍住ICより車で20分
 危険箇所 ●上りルートの見通しの悪いカーブでは対向注意
 ●新府能トンネルは歩道幅が狭く見通しも悪いので要ライト点灯

D サンライン・徳島南海岸線コース

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感じながら走れます。



起点 **道の駅「日和佐」**
 総走行距離 **78km**
 最高標高 **924m**
 所要時間 **5時間程度**
 アクセス ●日和佐駅から自転車車で1分
 ●日和佐道路降り口より車で3分
 危険箇所 ●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り坂はスピード出しすぎに注意

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 祖谷渓谷満喫コース



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)

本県のサイクリスト向け情報サイト「自転車王国とくしま」や観光情報サイト「阿波ナビ」、フェイスブックやインスタグラム等のSNS、インフルエンサーを活用し、自転車イベントやサイクリングコース等の効果的な情報発信を行うことに加え、自転車関係イベント等への出展を行い、「サイクル・キャビン」の展示や各種パンフレット配布等のPR活動を実施します。また、サイクリングコースのデジタルデータを公開するとともに、デジタルマップ上において、自転車の屋内保管等が可能な宿泊施設や道の駅等のサイクルステーション、サイクルピットを容易に確認できるようにすることにより、サイクリストの利便性の向上を図ります。

更にサイクリングガイドの養成を行うことで、より安全で楽しいサイクリング体験を提供し、観光客の満足度向上やリピーターの獲得に繋がります。

サイクリスト向け情報サイト「自転車王国とくしま」

自転車王国とくしまの取組内容の紹介やサイクリングイベント、講座等の情報の掲載、王国コースのMAPデータやコースデータを公開しています。また、公式SNSやブログでは、県内のスポーツバイクショップの情報やサイクリングツアー、講座のレポート等が確認できます。



公式SNS



自転車王国とくしま



自転車王国とくしまのブログ



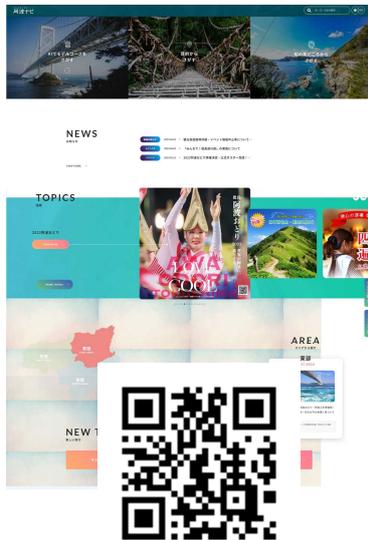
ポタリングマスター養成講座

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情報サイトです。

AIによるタイムリーな観光情報・周遊ルートの提案やお得な特典が受けられるスタンプラリー、サステナブルやワーケーションなど、旬の観光トピックスを提供しています。

トップページ



Facebookアカウント



Instagramアカウント



X (旧Twitter) アカウント



#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、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しています。

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しています。

Facebookアカウント



Instagramアカウント



Instagramへの投稿



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、鳴門徳島自転車道と阿南徳島自転車道の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26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について、官民・連携の体制づくりやイベント化も視野に入れ検討します。



有志による清掃イメージ

県民の健康寿命の延伸と健康格差の縮小を目指す一環として、自転車を利用することで県民が気軽に参加できるスポーツ活動の場を創出し、サイクルスポーツの裾野拡大に繋げるとともに、運動習慣の定着を促進することにより、県民の体力向上や健康増進を図ります。

さらに、障がいのある人や高齢者など誰もが自転車を安全に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と取組状況】

➢ 4-1 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）
- パーク&サイクルライド等を実施（徳島地区渋滞対策協議会）

➢ 4-2 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

➢ 4-3 e-bike, タンデム自転車等の普及

- タンデム自転車の公道走行解禁、それを受けての体験会開催



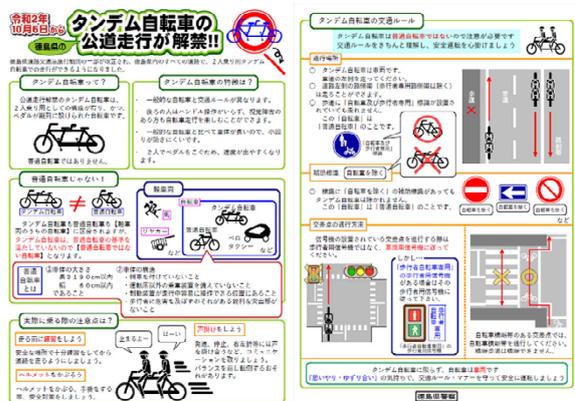
徳島エコスタイル



ファミスポカーニバル



パーク&サイクルライド
（出典：徳島地区渋滞対策協議会）



タンデム自転車公道走行解禁（R2.10～）

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組みを徳島地区渋滞対策協議会等の各種会議を通じて、広報啓発を強化することにより、企業等による自転車通勤制度の導入を促進します。



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

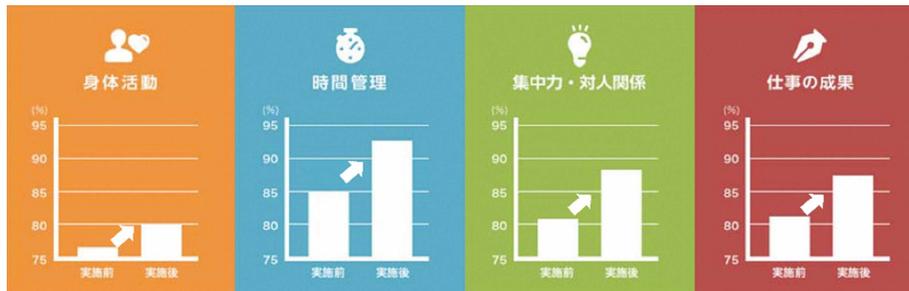
2.1 事業者のメリット

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（出典：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、満員電車で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（出典：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

本県では、平成30年度に鳴門市で開催した「TOKUSHIMAサイクルフェスタ」において、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。

また、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していました。近年は、新型コロナウイルス感染症拡大のため、県内の各サイクリングイベントが中止となっていました。今後はポストコロナ新時代を見据え、自転車王国とくしま公式コースPRサイクリングイベントや県境をまたぐロングライドイベントなどを検討・開催し、サイクスポーツのさらなる振興を推進します。



県内で開催されたサイクリングイベント

拡大

4-3 e-bike, タンデム自転車等の普及

本県では、視覚障がい者による自転車利用の拡大や観光振興のため、令和2年10月よりタンデム自転車の公道走行を解禁しました。

今後は、健康で活力ある社会づくりを目的に、女性や高齢者等が体力の差や年齢に応じて、長距離サイクリングや通勤、日常生活での活動範囲の拡大等、様々な利用形態での活用が期待できるe-bike等の電動アシスト付き自転車やタンデム自転車、輪行がしやすい小径自転車等の自転車について、関係団体等の意見を参考にしながら、安全利用のための啓発活動等を行うことにより、普及を推進します。

また、電動アシスト付き自転車は、移動距離によっては、健康増進等の効果も見込め、高齢者等の交通弱者にとっても自動車に替わる日常的な移動手段になり得ることが期待できます。



タンデム自転車体験会



e-bike



小径自転車

近年、本県の自転車事故件数は減少傾向にあります。依然として多くの事故が発生しています。全国的にも自転車事故件数は減少傾向にあります。ヘルメット非着用の自転車乗用中の死者の多くが頭部に致命傷を負っている状況等を鑑み、改正道路交通法により、令和5年4月1日から、全年齢で乗車用ヘルメットの着用が努力義務化される等、自転車の安全利用への取組みが進められています。

本県では、平成28年3月に制定した「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、乗車時のヘルメットの着用、自転車損害賠償保険等への加入を推進してきました。あわせて、同年8月、令和3年3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の形成を推進しています。

更に令和5年4月には、「徳島県自転車安全利用促進連絡協議会」を設置し、自転車による交通事故防止について、関係行政機関等における更なる対策の検討や実施促進を行い、自転車の安全利用を推進しています。

また、災害発生の際は、自転車を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と取組状況】

- 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
 - 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



高齢者安全運転競技会



自転車の訪問点検



通学路の安全点検

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、今後も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)

自転車を利用している皆さまへ

改定した 自転車 安全利用五則

を守りましょう!

自転車安全利用五則 (令和4年11月1日中央交通安全対策会議交通対策部決定)

- 1 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

改定した 自転車安全利用五則 を守りましょう!

- 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先**

「車の仲間」である自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。

歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げるときは一時停止しなければなりません。
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認**

信号機のある交差点では、信号に従って安全を確認し通行しましょう。

道路標識等により、一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認しましょう。
- 3 夜間はライトを点灯**

夜間は必ずライトを点灯しましょう。
- 4 飲酒運転は禁止**

自転車も飲酒運転は禁止です。
- 5 ヘルメットを着用**

自転車を利用するすべての人は、自転車事故による被害を軽減するために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。幼児・児童を保護する責任のある人は、幼児・児童を自転車に乗せるときには、乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。

ヘルメットはあなたの命を守ります!

ヘルメット非着用で自転車事故により亡くなった人の約6割は頭部を損傷しています(平成29年～令和3年合計)。また、ヘルメット非着用時の致死率は、着用時と比べて約2.2倍も高くなっています。自転車事故による被害を軽減するためには、頭部を守ることが大変重要です。

自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率 (平成29年～令和3年合計)	ヘルメット非着用 0.59%
ヘルメット着用 0.26%	

*致死率は死者数のうち死者の占める割合をいう。

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)



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、学校や事業者等と連携し、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、「より安全な自転車の点検整備」などの普及啓発を行っています。

また、自転車事故に備えた措置として、「改正道路交通法」及び「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」の着用をより一層促進するため、啓発動画の放映やSNS等を活用した啓発、ヘルメット着用率のモニタリング調査及び「徳島県自転車安全利用促進連絡協議会」による関係機関と連携した啓発活動等を通じ、普及を図るとともに、「自転車損害賠償責任保険」への加入啓発を実施します。

さらに、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 紙芝居 視聴覚教材	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	自転車 安全利用 リーフレットの 配布	
		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	事故情報 提供	
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 ゼーフューチャー マナーアップ コンテスト			ヘルメット着用 モニター制度					点検整備促進 広報啓発
							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・整備状況を助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											



自転車ヘルメット普及啓発動画・チラシ

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5年9月時点で、川内中学校（徳島市）、瀬戸中学校（鳴門市）、徳島商業高等学校（徳島市）、小松島高等学校（小松島市）の4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
（出典：徳島県立みなと高等学園）



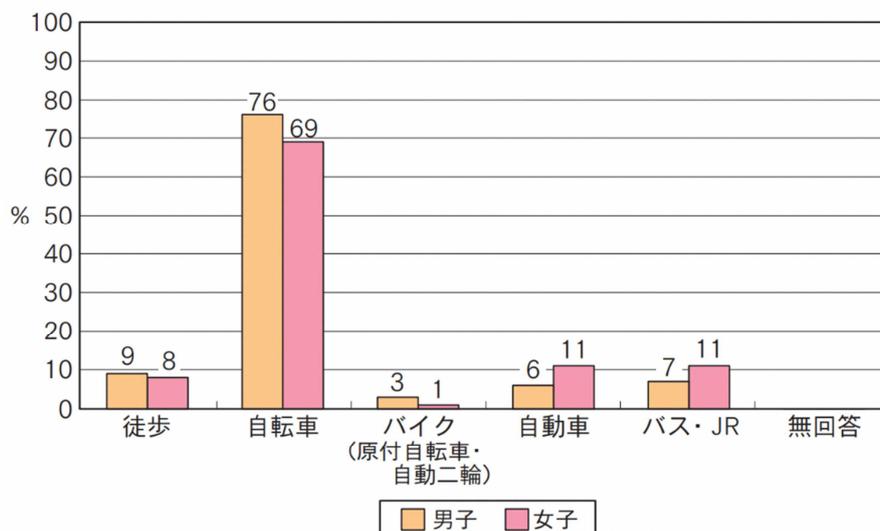
点検整備状況
（出典：徳島県城ノ内中学校・高等学校 HP）

徳島大学生の「通学方法」（第30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。

令和3年の調査結果によると、自転車通学が全体の73%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%程度にとどまっており、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%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（令和3年11月）
（出典：徳島大学第30回学生生活実態調査報告書）

本県では、「自転車の安全で適正な利用に関する条例」を定めており、その中でも、「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

致命傷となった部位の約60%が頭部！

自転車乗用中死者の人身損傷主部位 (致命傷の部位) (平成29年～令和3年合計)

頭部	1,237人	58%
胸部	263人	12%
その他	372人	17%
腕部	90人	4%
顔部	6人	0%
脚部	16人	1%

※その他とは顔部、腕部等をいう。

合計2,145人

ヘルメットなどに関する法律が変わりました！

(改正道路交通法 令和5年4月1日施行)

ヘルメット非着用時の致死率は着用時と比べて約2.2倍！

自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率 (平成29年～令和3年合計)

着用時	0.26%
非着用時	0.59%

※致死率HPより

自転車を安全で適正に利用するために

①自転車の運転手は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。

②自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

③児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を運転するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

◎大切な命を守るため、自転車を利用する際は必ず乗車用ヘルメットを着用しましょう！

自転車安全利用五則を守りましょう！

(令和4年11月1日改定)

- 1) 車道が原則、左側を通行。歩道は例外、歩行者を優先
- 2) 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3) 夜間はライトを点灯
- 4) 飲酒運転は禁止
- 5) ヘルメットを着用

事故の当事者は中・高校生などの若者が多い！

高齢者が死者数に占める割合は約73%

年齢	件数(件)	死者(人)	傷者(人)
16歳未満	425	1	419
16～24歳	659	1	645
25～29歳	90	0	89
30～39歳	168	1	164
40～49歳	167	1	165
50～59歳	155	2	150
60～64歳	84	0	83
65歳以上	533	16	512
合計	2281	22	2227

年齢別発生件数と死者・傷者数 (H29～R3)

気をつけよう、自転車は「くるま」です。

交通ルールを守って、安全運転を心がけましょう。

危険な運転はあかんじよ。

次のような危険な運転は交通違反であり、罰則があります

- 1. 安全運転 (Illustration of a person riding safely)
- 2. スマートフォン・携帯電話を使いながらの運転 (Illustration of a person looking at a phone while riding)
- 3. 夜間の無灯運転 (Illustration of a person riding at night without lights)
- 4. 並進での走行 (Illustration of a person riding in a lane)
- 5. 傘さし運転 (Illustration of a person riding with an umbrella)

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。

子ども大人も高齢者も、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。

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。

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。

点検整備済 賠償責任・傷害保険付 【TSマーク付】 自転車安全利用五則遵守 【自転車安全利用五則遵守】	点検整備済 賠償責任・傷害保険付 【TSマーク付】 自転車安全利用五則遵守 【自転車安全利用五則遵守】	点検整備済 賠償責任・傷害保険付 【TSマーク付】 自転車安全利用五則遵守 【自転車安全利用五則遵守】
点検 〇 未点検 □	点検 〇 未点検 □	点検 〇 未点検 □
賠償責任 〇 未付 □	賠償責任 〇 未付 □	賠償責任 〇 未付 □
傷害保険 〇 未付 □	傷害保険 〇 未付 □	傷害保険 〇 未付 □

※自転車事故については、自賠責保険などの特約で補償される可能性があります。加入先の保険会社等に御相談ください。

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うことで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。

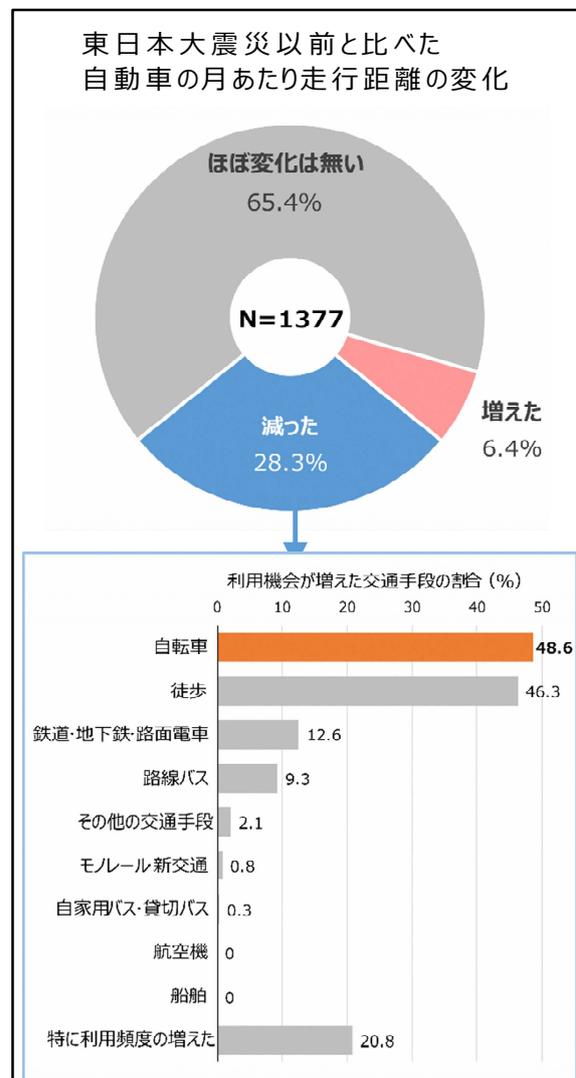
また、「津波浸水エリアにおける自転車を利用した避難」について、「徳島県国土強靱化地域計画」に位置付けるとともに、「帰宅困難者対策」等と合わせ関係団体等の意見を参考にしながら、調査・研究を行います。



災害時における自転車の活用例（北海道日勝峠）
（出典：国土交通省）



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[国土交通省]）



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）

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台を導入しています。

「消防ファットバイク隊」は、大規模災害時における道路の寸断などで消防車両の通行が困難となった場合に、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あ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)

そのような先行事例がある中、名西消防組合消防本部では、令和2年2月にファットバイクを含む「消防バイク先行隊」が発足され、災害対応に備えています。



名西消防組合消防本部 消防バイク先行隊 発足訓練
(出典:名西消防組合消防本部 HP)

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フォーラム
(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。



【取組1】徳島空港隣接地にカフェ&レンタサイクル店舗 & サイクルステーションを開店！

徳島空港隣接地にカフェをオープンし、店舗でレンタルサイクルと、飛行機で自転車を持ち込んだ方に組み立てなどができるサイクルステーションとしても利用します。

【取組2】サイクリストが立ち寄りたくなる徳島体験ツアー & 環境づくり！

観光地だけでなく、地域の飲食店、小売店、宿泊施設を巡るツアーを提案します。地元自転車店ともサポート体制を提携し、サイクリストが立ち寄りたくなる環境を整えます。

【取組3】サイクリストにやさしい環境づくり！

県内のサイクリストとも連携し、一層活性化を推進するGoodサイクルを作ります。具体的には、サイクルスタンドを設置し、空気入れ・工具の貸出などの環境を作り、作成したマップを設置します。

【取組4】自転車のマナー向上の周知活動！

自転車の通行のためには、道路環境や自動車・歩行者との共存が必要なため、自動車のマナー向上の周知活動や県民の意識改革につなげます。



出典：
ふるさとチョイスガバメント
クラウドファンディングの実績HP

5 計画の管理・推進体制

5.1 計画の推進

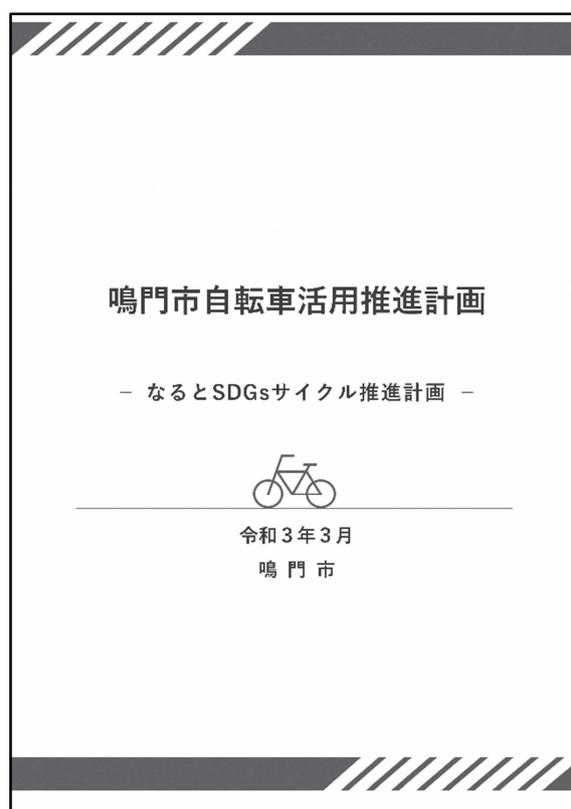
国や市町村のみならず、関連する民間企業・団体と一体となり推進

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。



徳島市自転車活用推進計画
R2.6



鳴門市自転車活用推進計画
R3.3

さらには、県内市町村に対して「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

第2次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

指標	基準値 (基準年)	目標値 (評価年)
自転車活用推進計画 策定市町村数	2市町村 (2022年)	5市町村 (2027年)
通勤目的の自転車分担率 (平日・徳島市)	22.1 % (2015年)	26.5 % (2025年)
サイクリングイベントの実施	9回/年 (2021年)	15回/年 (2027年)
年間自転車事故発生件数	424件 (2022年)	400件以下 (2025年)
年間自転車事故死者数	2人 (2022年)	※1 5人以下 (2025年)
大鳴門橋自転車道	設置検討 (2022年)	完成 (2027年)

※1 可能な限りゼロを目指す

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

第1次計画について、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、その結果を公表してきました。

令和元年12月 徳島県自転車活用推進計画を策定

令和3年3月 施策取組状況と基本目標のフォローアップ

令和4年3月 施策取組状況と基本目標のフォローアップ、自転車空間の整備促進

第2次計画についてもフォローアップを継続するとともに、計画期間である令和9年度には、社会情勢の変化等を踏まえて、必要に応じて、計画の見直しを行います。