

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

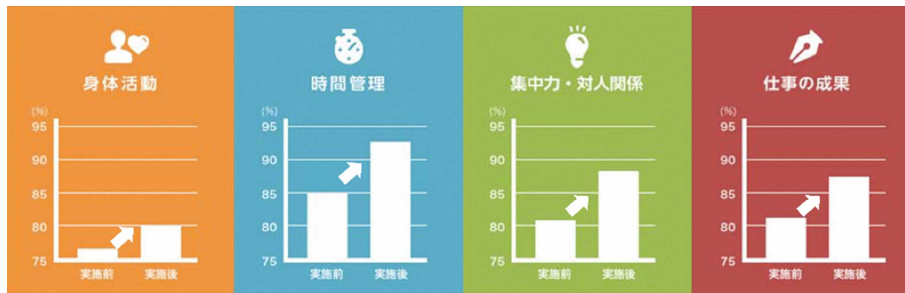
2.1 事業者のメリット

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

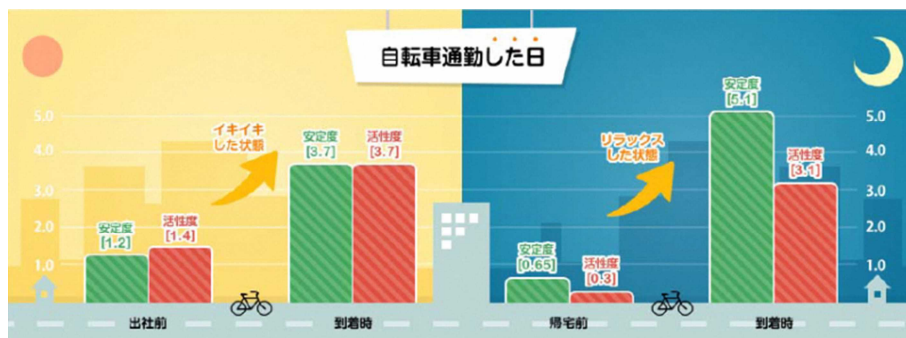
自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。

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

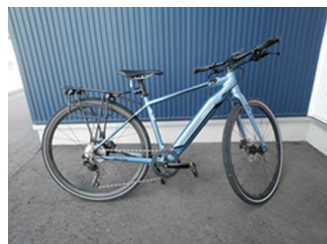
本県では、視覚障がい者による自転車利用の拡大や観光振興のため、令和2年10月よりタンデム自転車の公道走行を解禁しました。

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
「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合、普通自転車は歩道を通行できます
- 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。
- 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	ヘルメット着用
約2.2倍	0.59%
(平成29年～令和3年合計)	(令和4年)

※致死率は死者数のうち死者の占める割合をいう。

内閣府 徳島県

自転車安全利用五則
(出典：内閣府・徳島県)

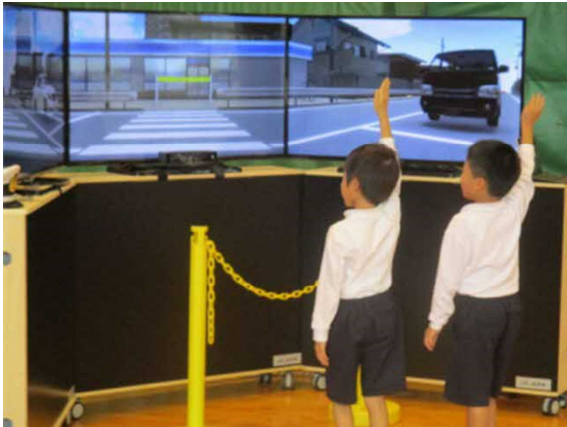
56

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 (スケアドストリート方式) 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											



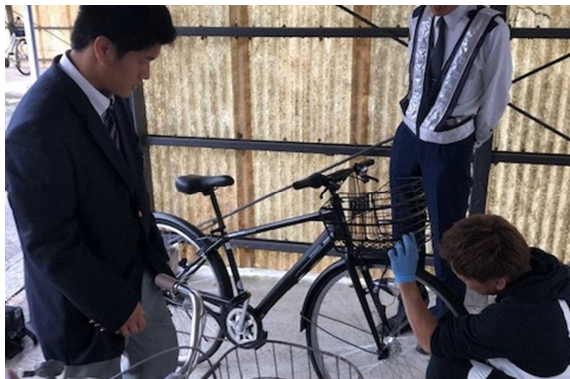
自転車ヘルメット普及啓発動画・チラシ

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）



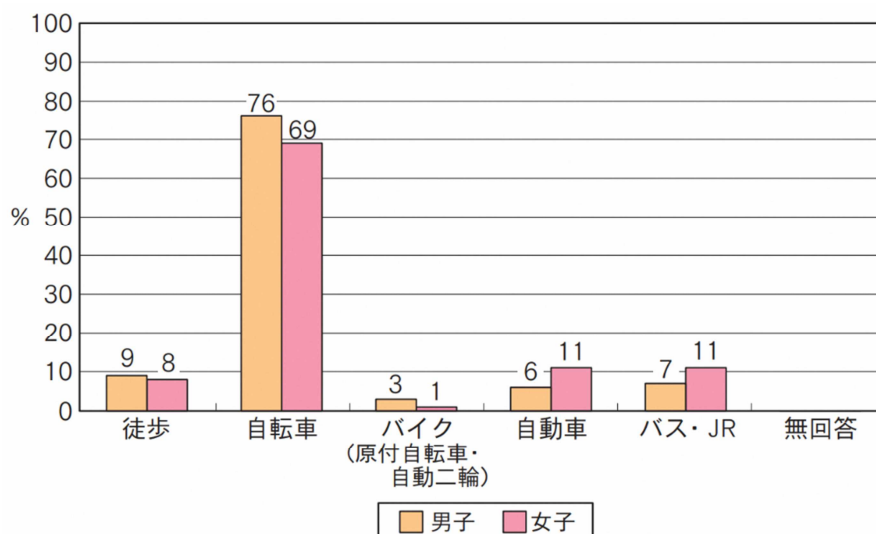
点検整備状況
（出典：徳島県城ノ内中学校・高等学校 HP）

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%
顔面	6人	0%
脚部	16人	1%

※その他とは顔面、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

徳島県 消費者政策課

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. 危険な運転 (ヘルメット未着用)
- 2. スマートフォン・携帯電話を使いながらの運転
- 3. 夜間の無灯運転
- 4. 並進での走行
- 5. 傘さし運転

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。

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。

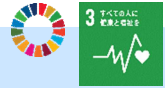
TSマークを知っていますか？

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。

点検整備済 賠償責任・傷害保険付 【1年有効】 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 【1年有効】 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 【1年有効】 自転車安全利用五則遵守 【自転車安全利用五則遵守】
---	---	---

※自転車事故については、自動車保険などの特約で補償される可能性があります。加入者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。

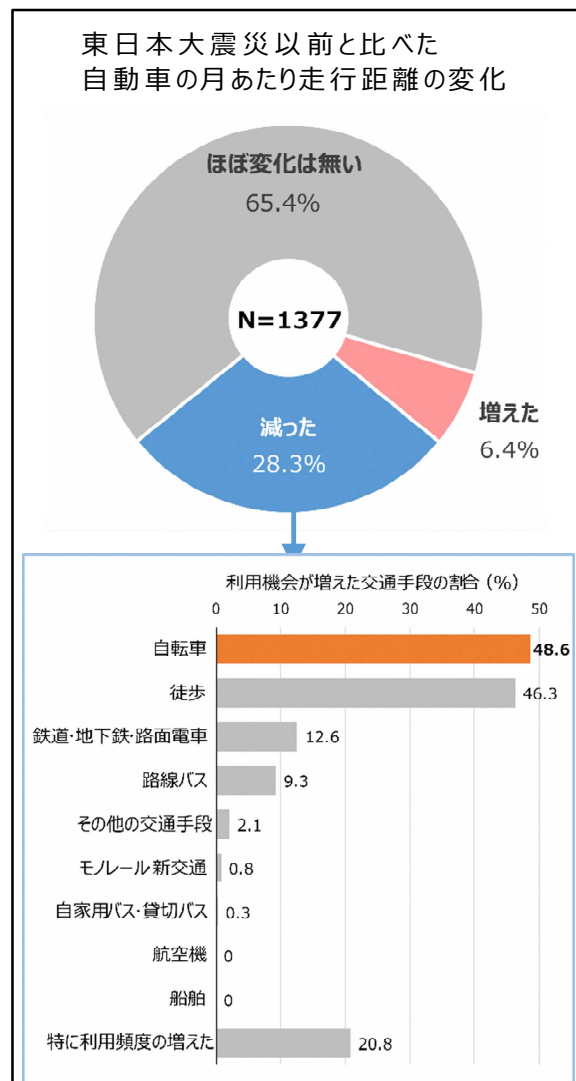
また、「津波浸水エリアにおける自転車を利用した避難」について、「徳島県国土強靱化地域計画」に位置付けるとともに、「帰宅困難者対策」等と合わせ関係団体等の意見を参考にしながら、調査・研究を行います。



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

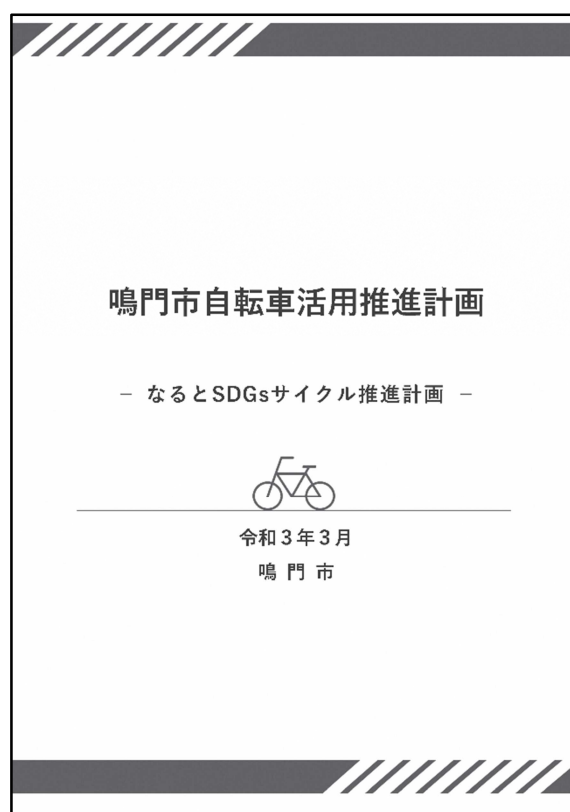
国や市町村のみならず、関連する民間企業・団体と一体となり推進

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。