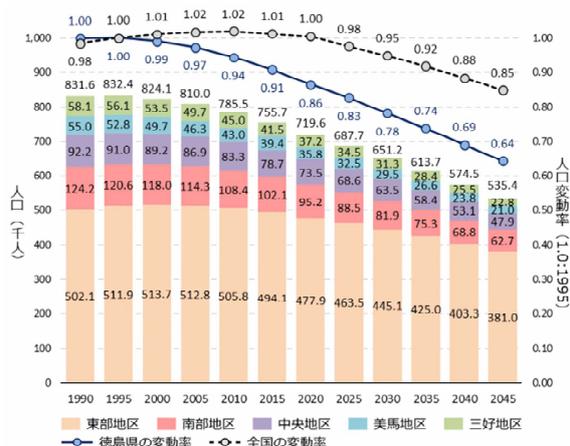


2 徳島県の自転車を取り巻く現状・課題

2.1 人口

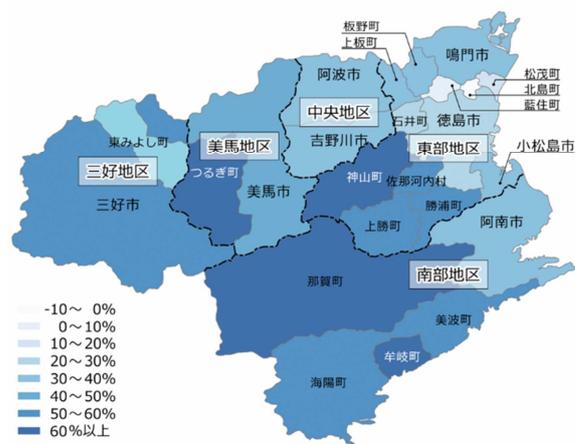
地域活性化に向けた観光振興による交流人口拡大が必要

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

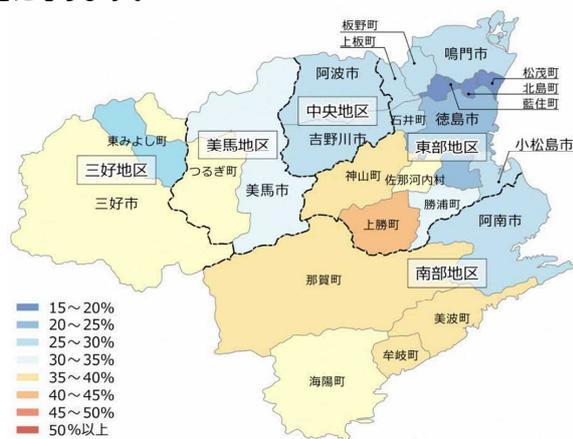
(出典：1990～2020年は国勢調査 2025年以降は
国立社会保障・人口問題研究所推計人口 H30.3公表)



市町村別の人口減少率【2015→2045】

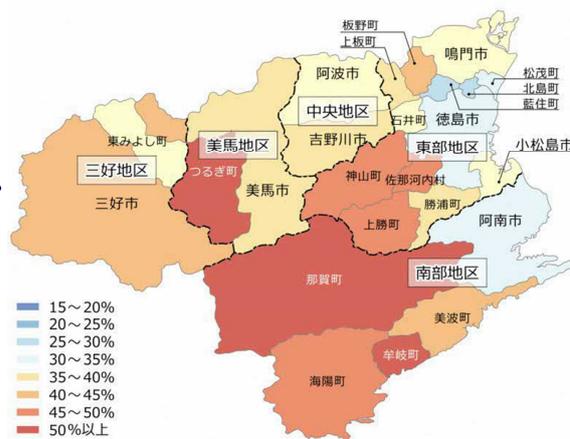
(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

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

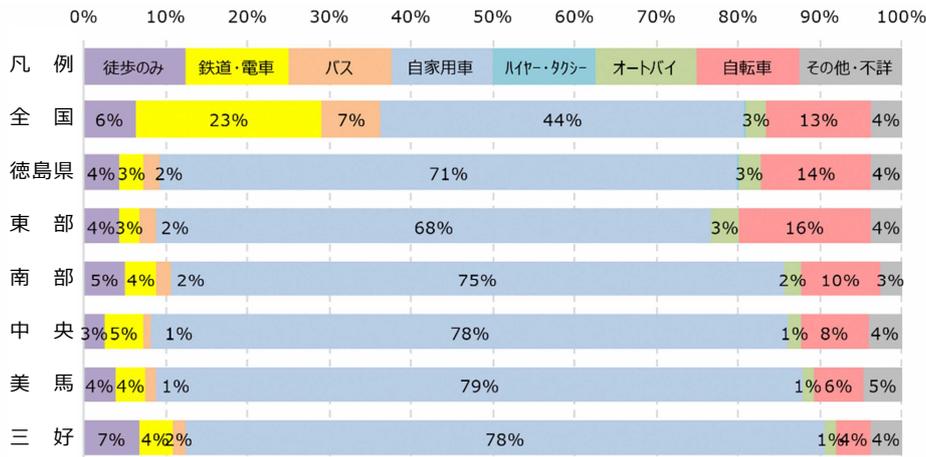


2.3 交通手段

2.3.1 交通手段全体

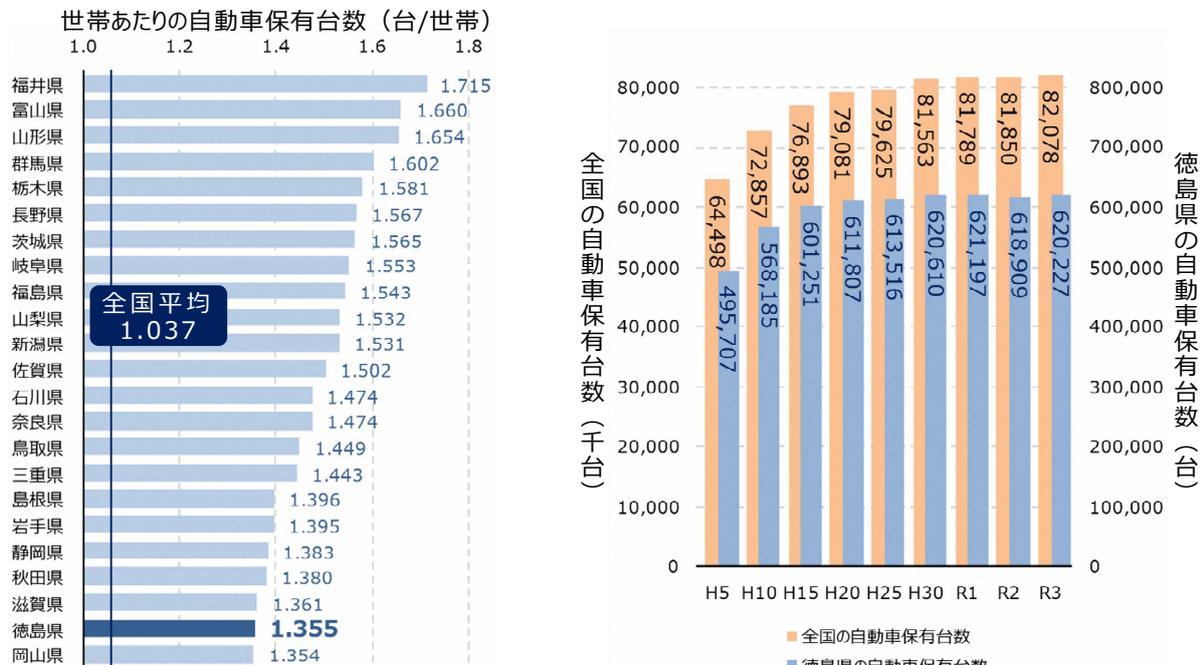
自転車の分担率は全国レベルであるものの、自動車への依存度が高く、一層の自転車利用拡大が必要

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

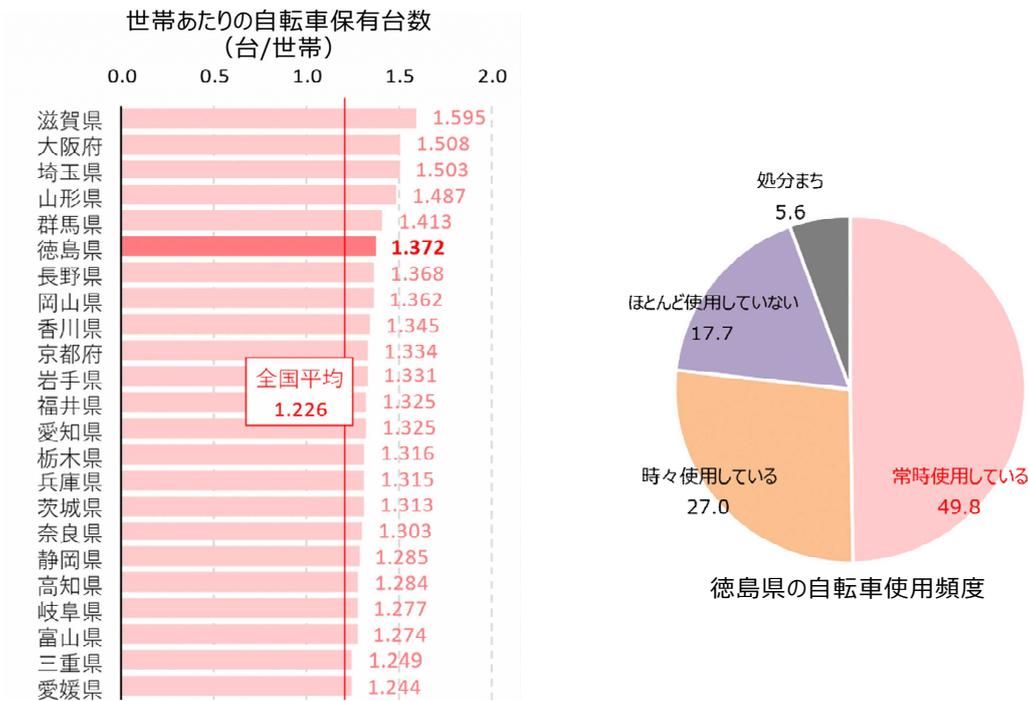
自動車の保有台数は横ばいですが、通勤・通学時の交通手段は依然として自家用車が高い比率で推移しています。

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。



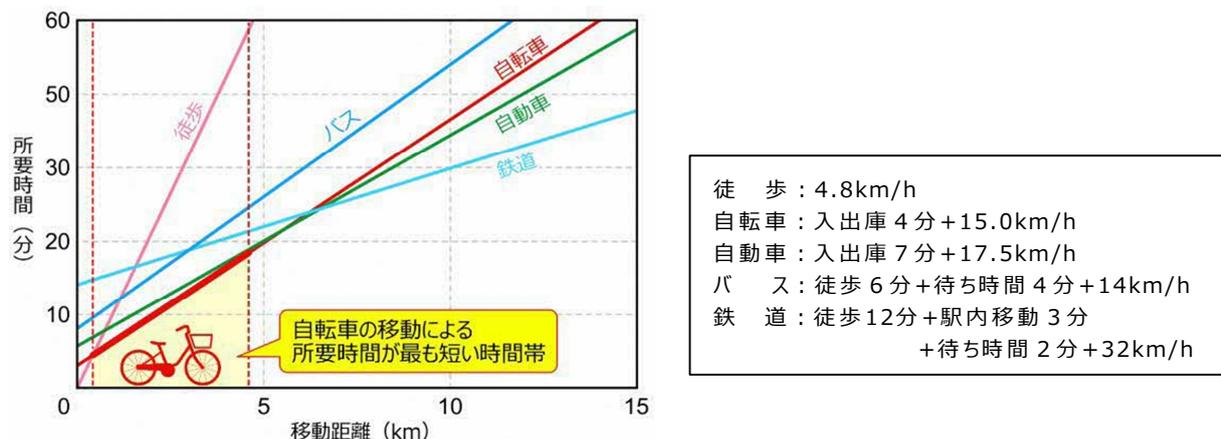
世帯あたりの自転車保有台数と自転車使用頻度

(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。



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

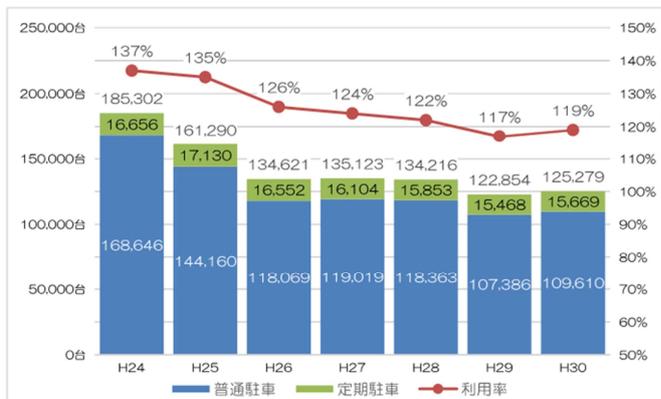
(出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果 R4.3 国土交通省)

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。

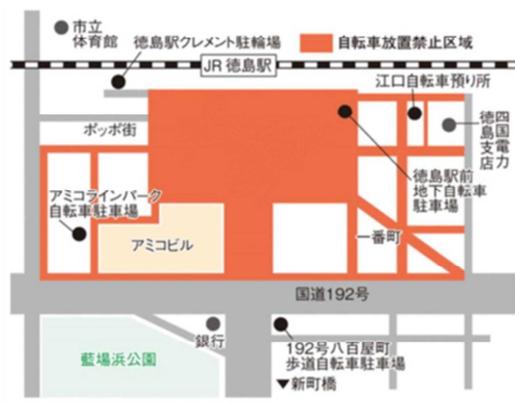


■自転車放置禁止区域での放置自転車撤去状況

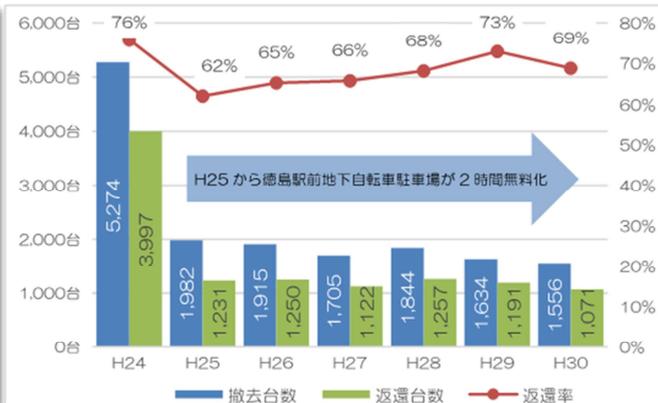
徳島市では、昭和59年度に徳島駅前の東西約500m、南北約200mの区域を「自転車放置禁止区域」と定め、平日の朝から夕方まで、放置自転車の指導及び撤去活動を実施しています。

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

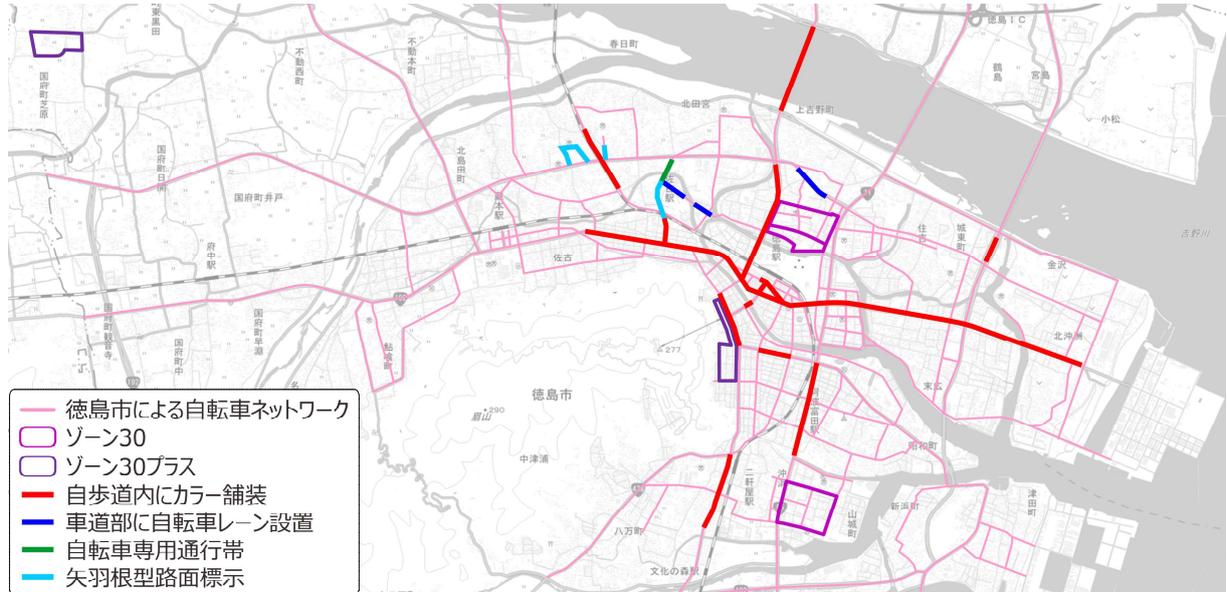


2.4 自転車道等の整備状況

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）



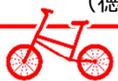
徳島市道 北佐古・南前川線
（徳島市北佐古一番町）



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。

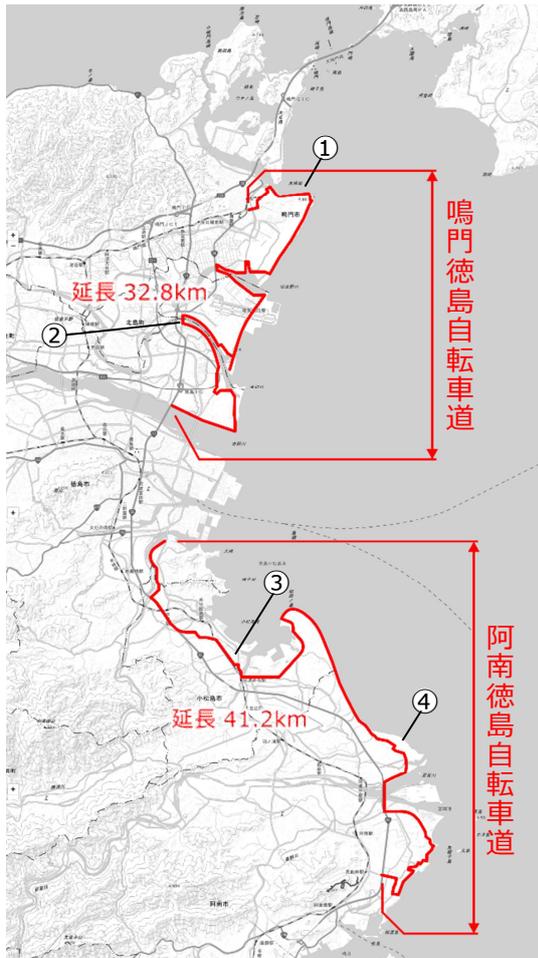
2.4.2 大規模自転車道

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)



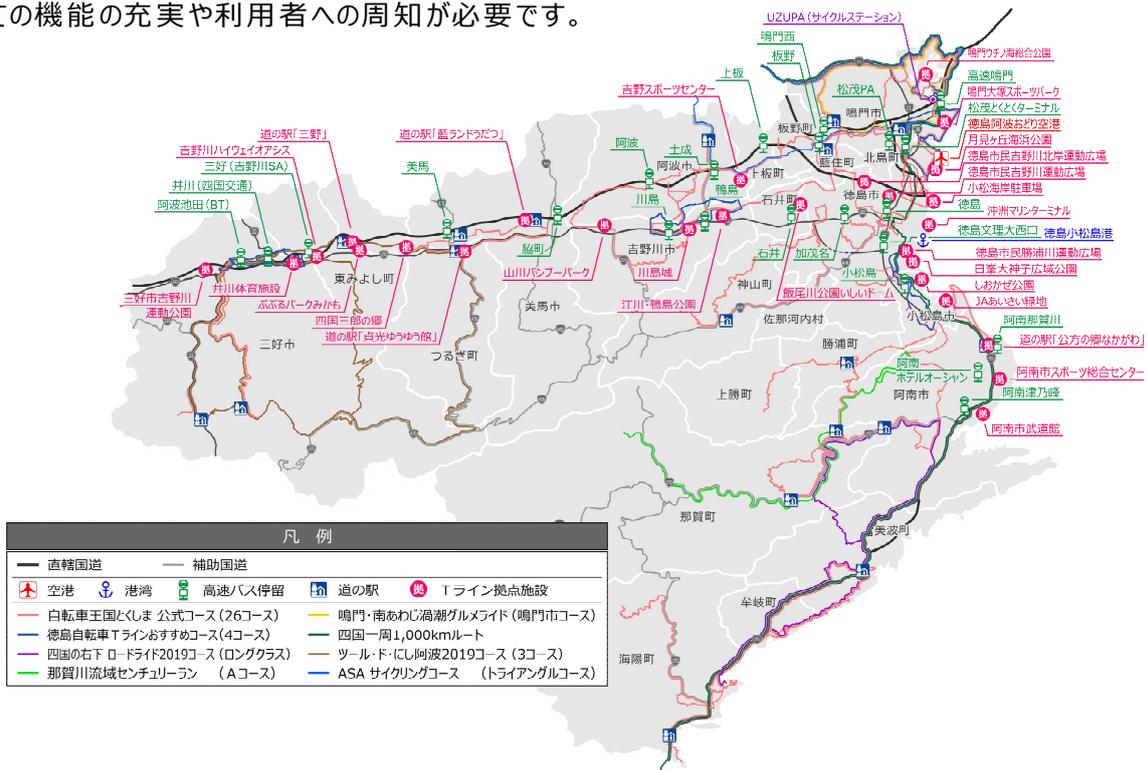
阿南徳島自転車道 (④阿南市)

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 おもてなしスポットに指定
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



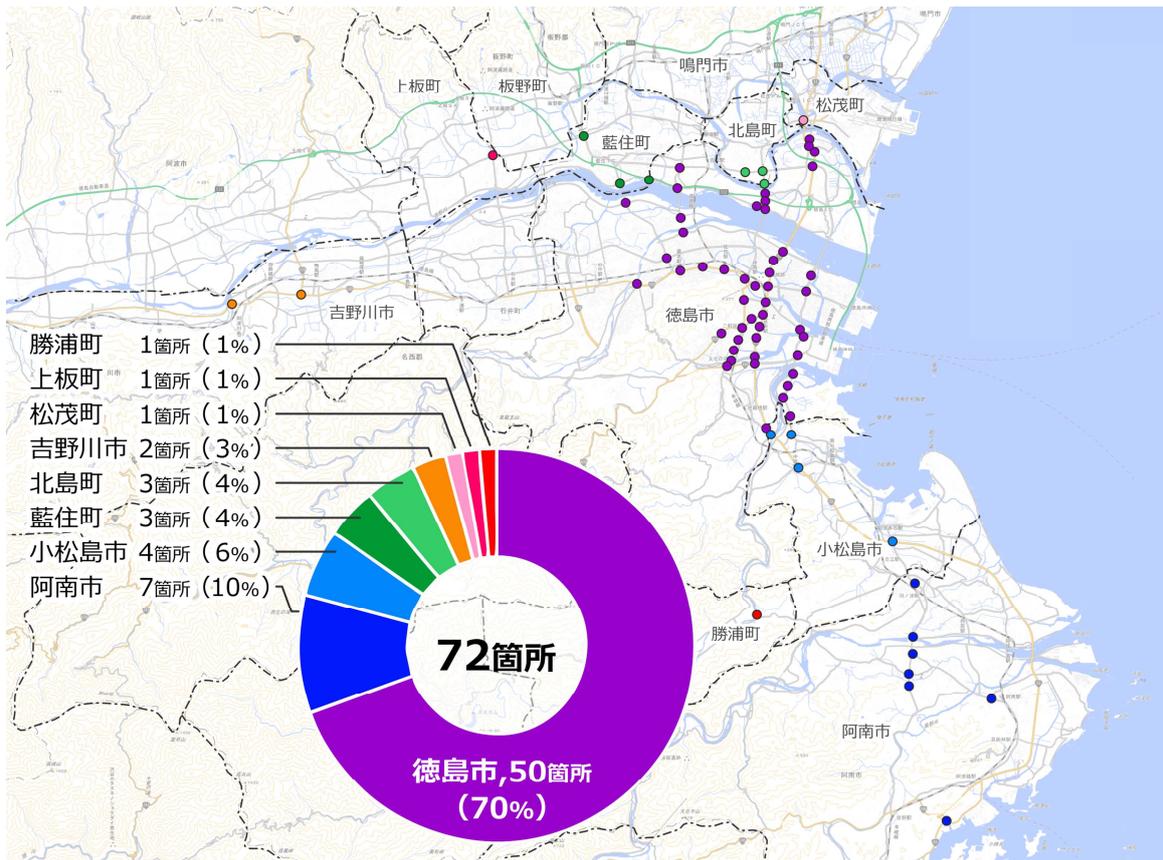
※『Tライン拠点施設』とは、Tライン設定時にサイクリングのための一時駐車場の許可を得ている「道の駅」やスポーツ施設等のこと

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



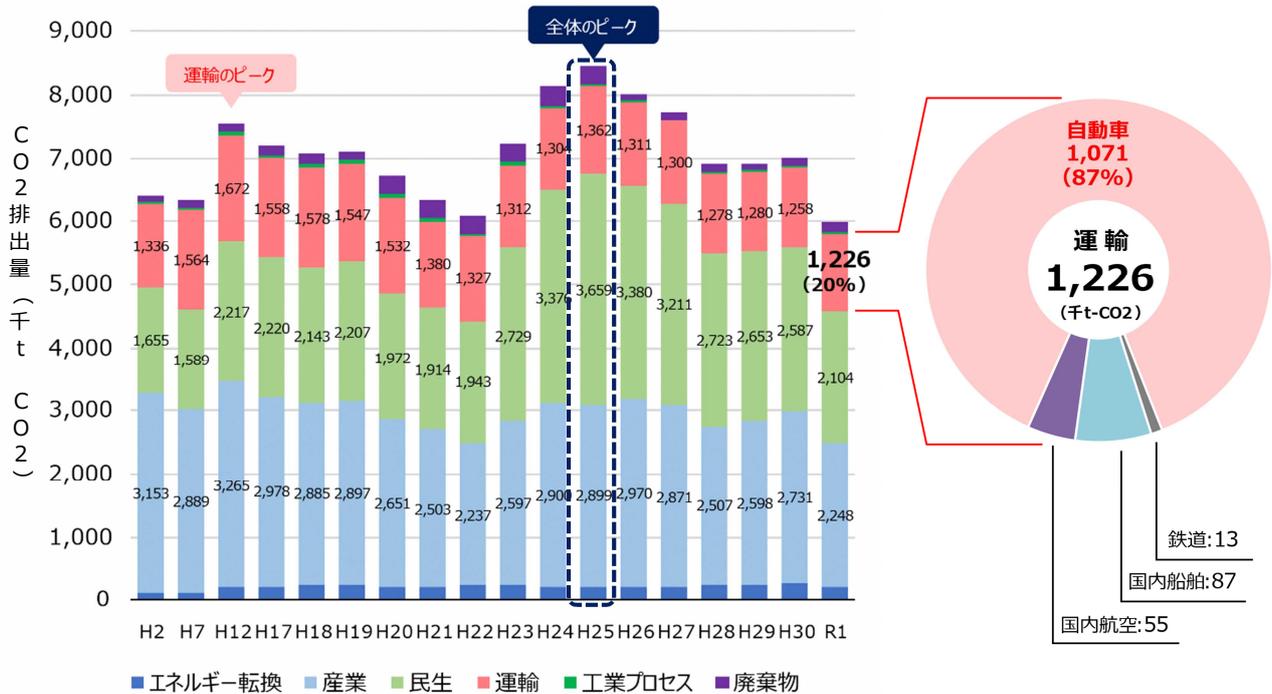
計画改定時のポイント

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。

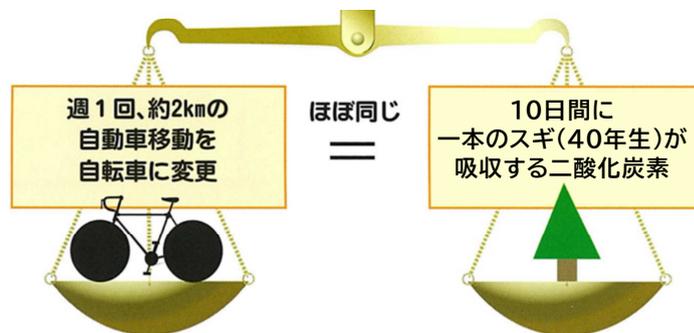


徳島県内のCO2排出量の推移
(出典：徳島県の温室効果ガス排出量の状況資料)

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

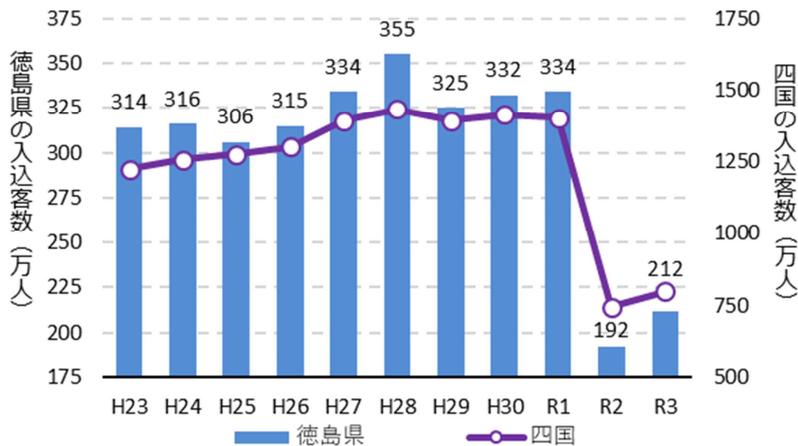
(出典：国土交通省HP)

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。

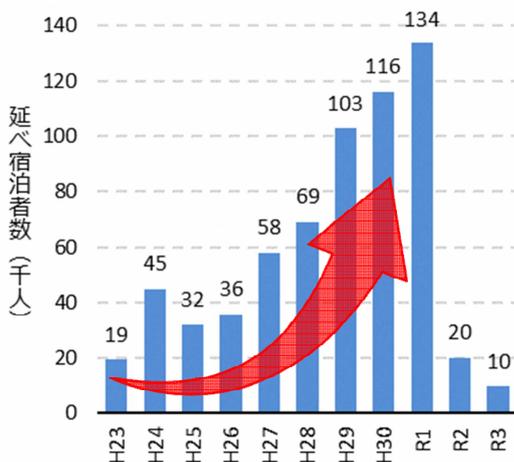


徳島県と四国における主要観光地への入込客数推移
(出典：四国運輸局)



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 渦潮グルメライド	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

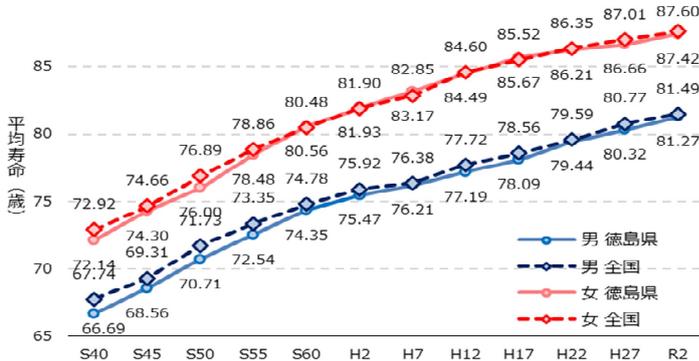
2.8 健康・運動

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。



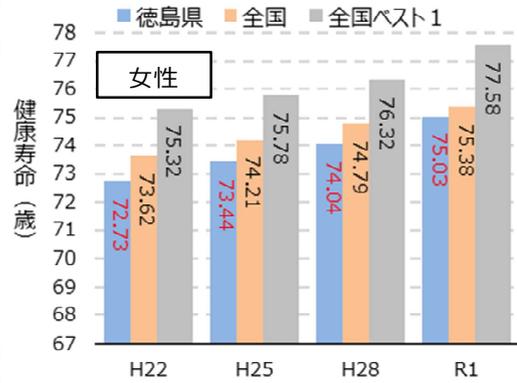
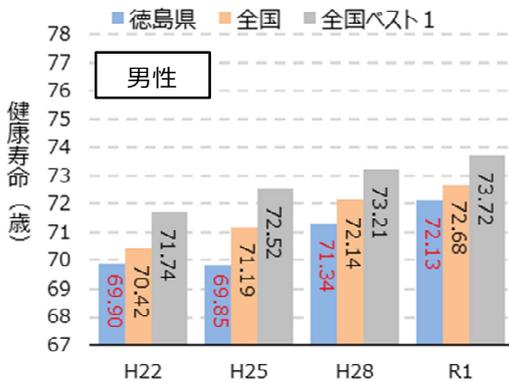
平均寿命の推移

(出典：厚生労働省 都道府県別生命表)



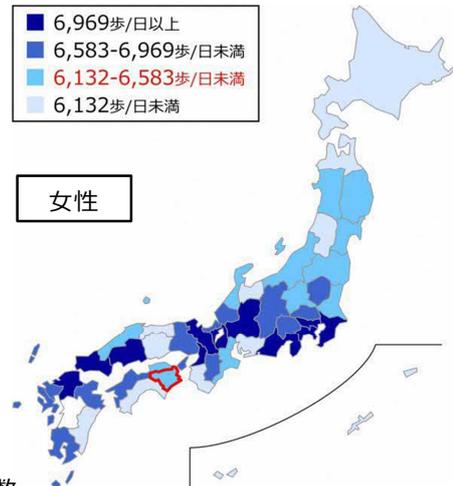
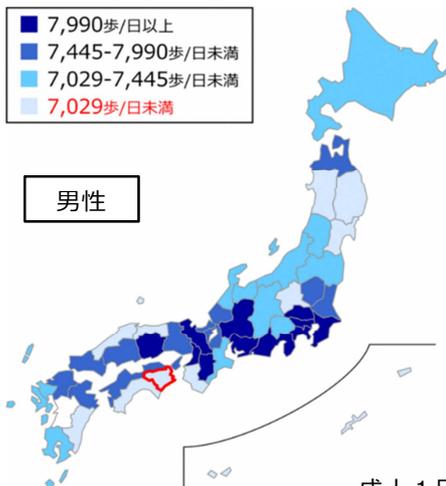
糖尿病粗死亡率の推移

(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))

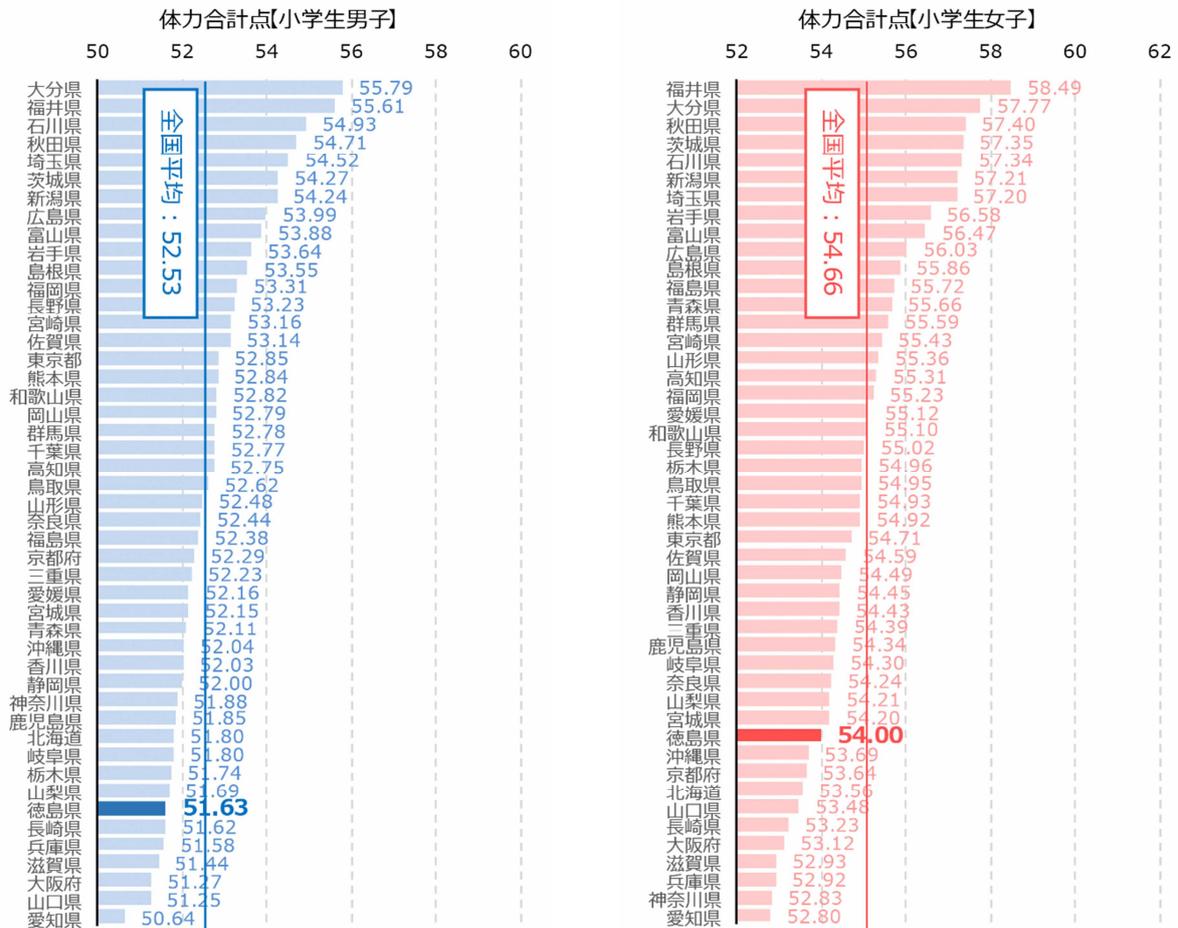


成人1日あたりの平均歩数

(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

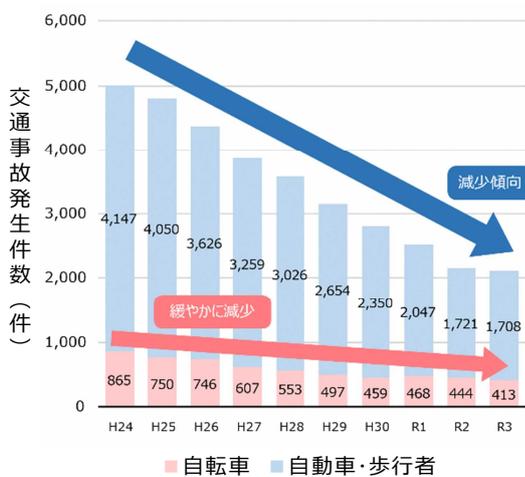
2.9.1 交通事故

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

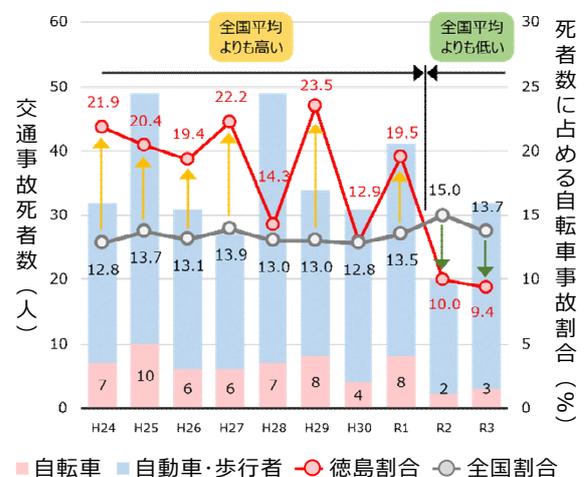
本県における自転車の交通事故発生件数は減少傾向にあります。その減少割合は自転車関連以外の交通事故の減少割合よりも緩やかです。

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。

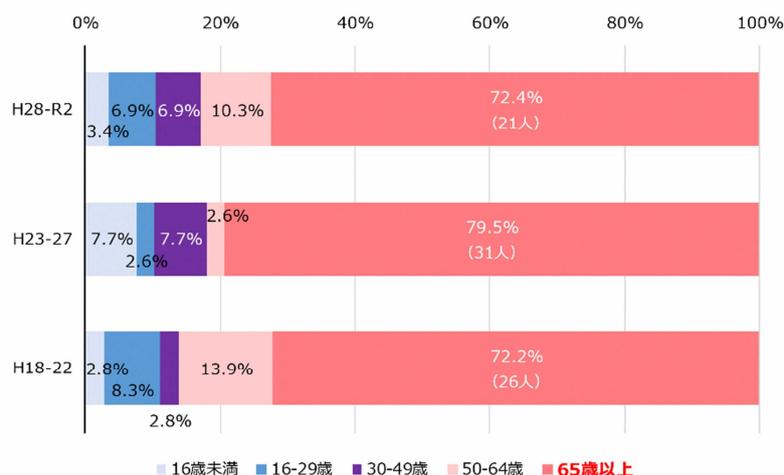


県内の交通事故発生件数の推移



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

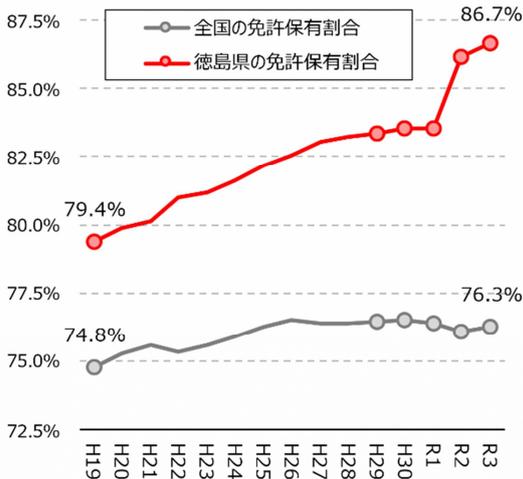
令和元年度以前、徳島県内の交通事故死者数に占める自転車事故割合は全国平均よりも高い値でしたが、令和2年度以降は全国平均よりも低くなっています。

2.9.2 高齢化対策

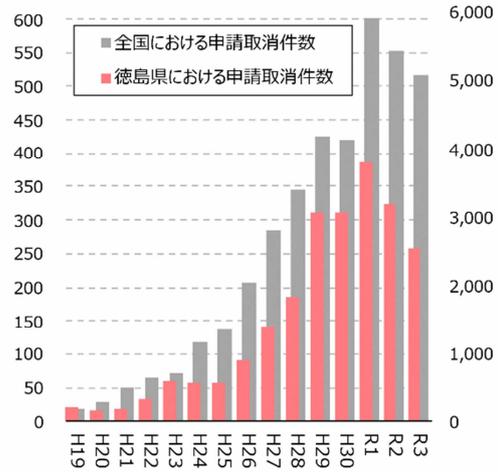
日常的な移動手段として自転車利用を確保し、高齢者の外出行動及び手段の維持が必要

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



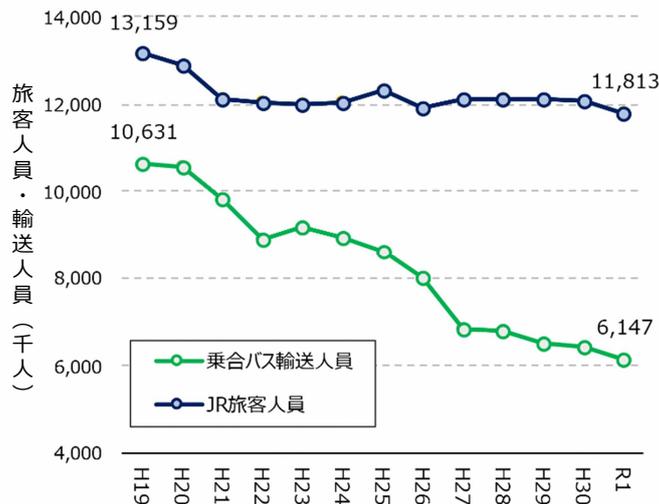
徳島県と全国の運転免許申請取消件数

(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