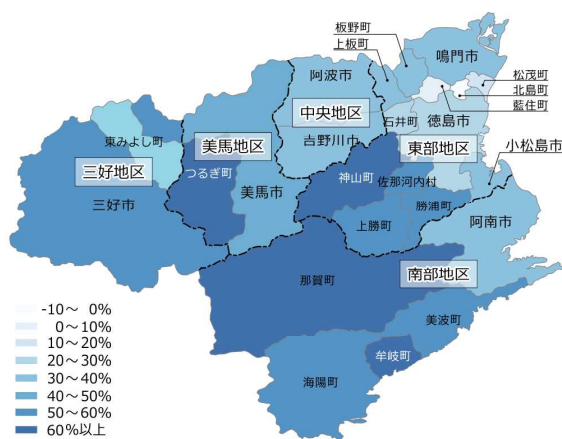


2 徳島県の自転車を取り巻く現状・課題

2.1 人口

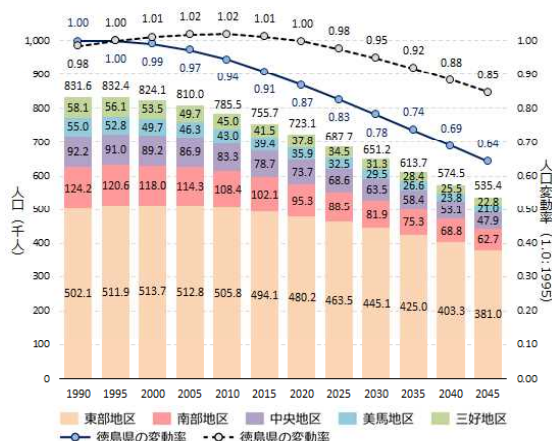
地域活性化に向けた観光振興による交流人口拡大が必要

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



市町村別の人口減少率【2015→2045】

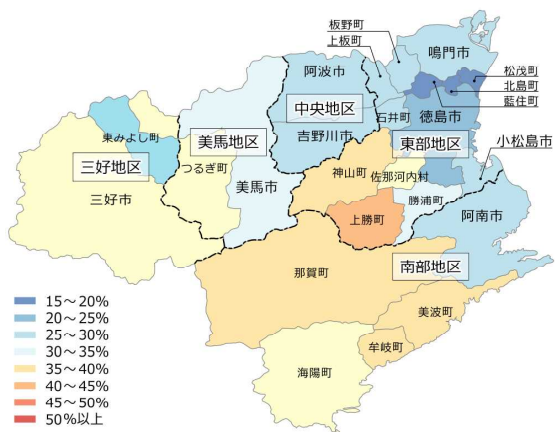
(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)



人口の変遷と推計

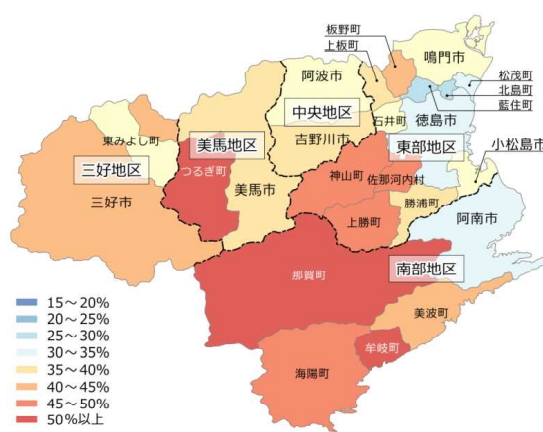
(出典：1990～2015年は国勢調査 2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計人口 H30.3公表)

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



市町村別の高齢化率【2015】

(出典：国勢調査)



市町村別の高齢化率【2045】

(出典：国立社会保障・人口問題研究所)

2.2 地勢

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

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

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



剣山



祖谷溪



櫻原の棚田



吉野川と眉山



鳴門海峡の渦潮



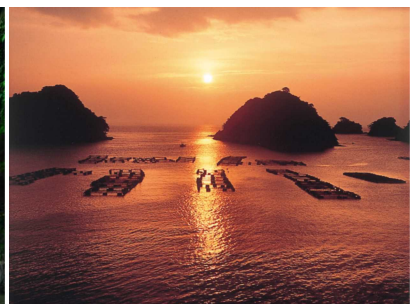
高の瀬峡



大浜海岸



轟の滝



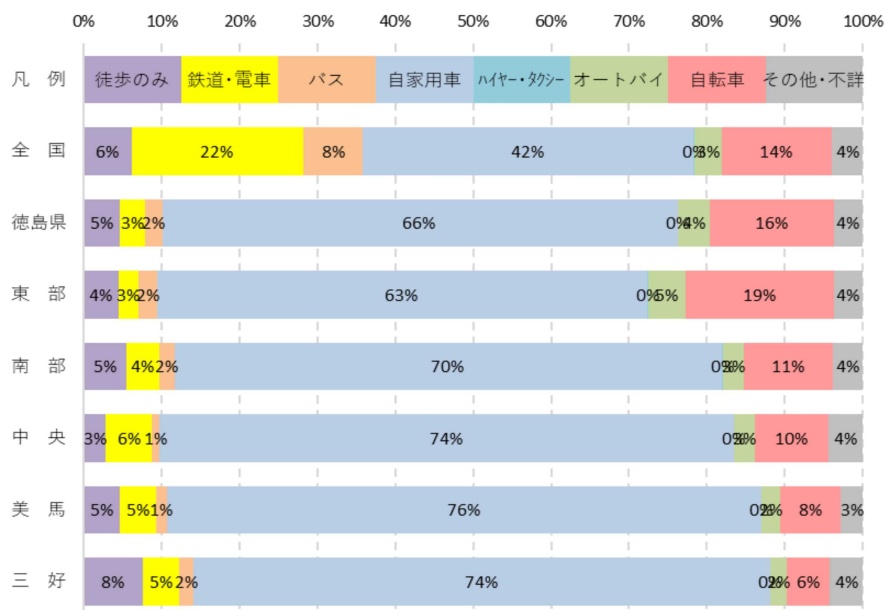
水床湾の朝日

2.3 交通手段

2.3.1 交通手段全体

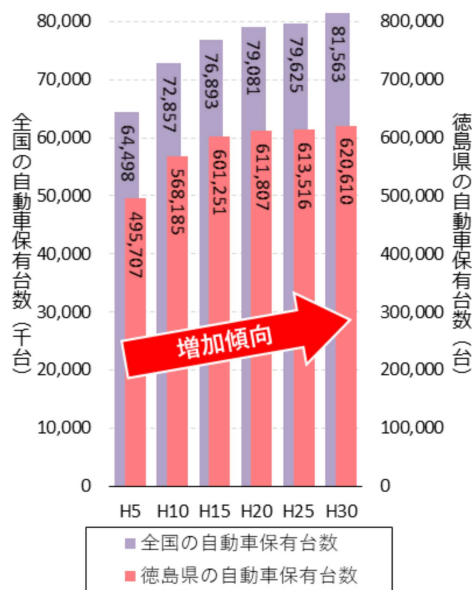
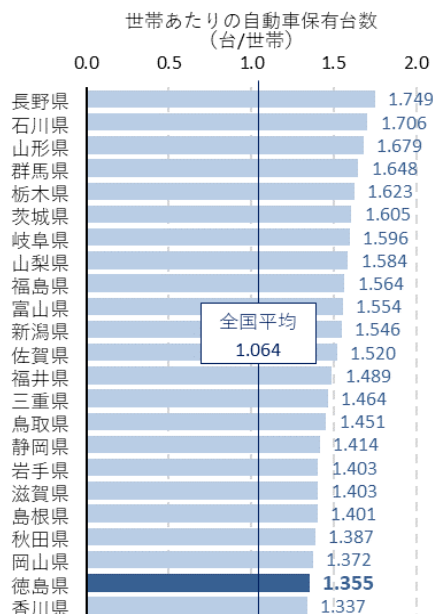
自転車の分担率は全国レベルであるものの、自動車への依存度が高く、一層の自転車利用拡大が必要

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



通勤・通学時の交通手段分担率 (出典：H22国勢調査)

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



世帯あたりの自動車保有台数

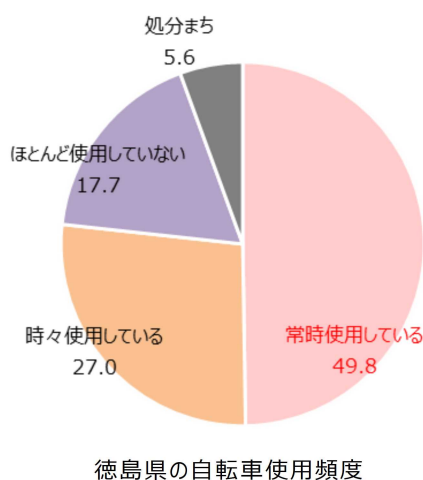
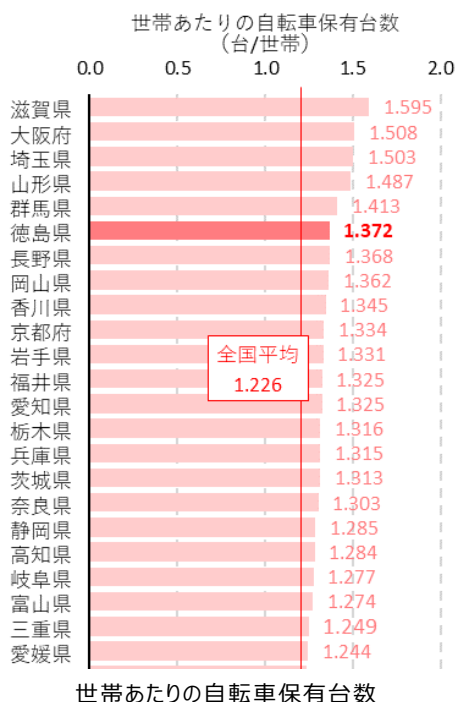
(出典：一般財団法人 自動車検査登録情報協会)

2.3.2 自転車関連

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

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

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

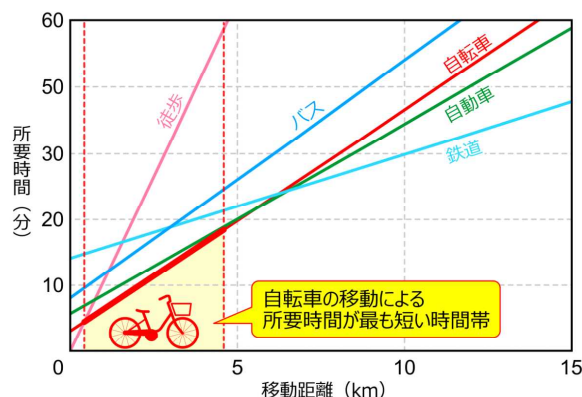


(出典：H30 自転車保有実態に関する調査報告書一般財団法人 自転車産業振興協会)

参考) 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

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

また、道路渋滞の影響を受けないため、定時性が高いというメリットもあります。



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

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

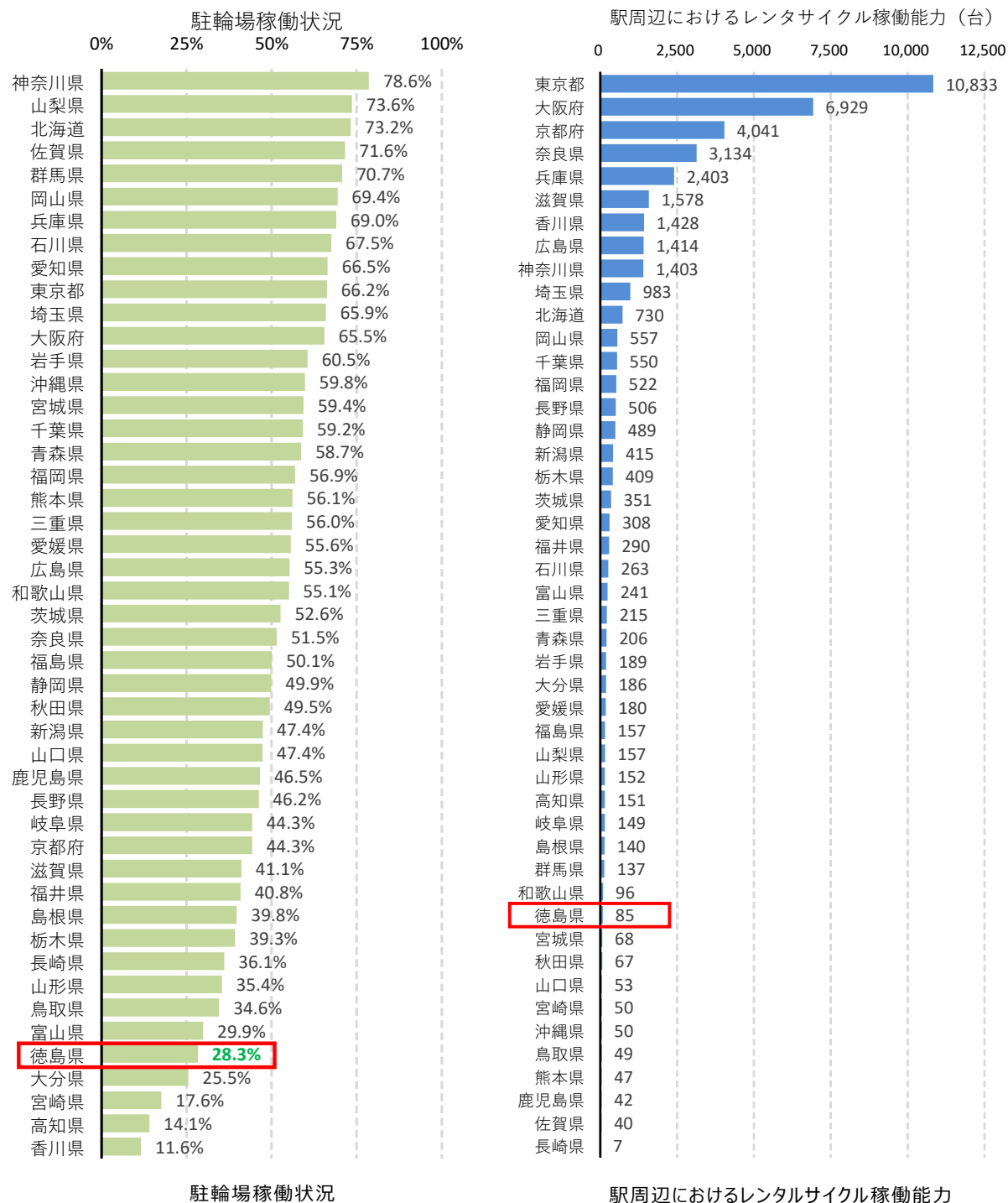
MATT関東圏時刻表 2002.11 (八峰出版)
 東京都交通局HP
 平成7年 大都市交通センサス (財団法人運輸掲載研究センター)
 平成11年 道路交通センサス (建設省道路局)
 自転車駐車場整備マニュアル (建設省都市局 監修)
 自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析

2.3.3 放置自転車等の実態

駐輪場の整備を促進するとともに、自転車利用環境の整備が必要

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

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



(出典：国土交通省 H30.3 駅周辺における放置自転車等の実態調査)

■ 県内の駅周辺における駐輪場の状況（令和元年6月）

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

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

■ 駅周辺の状況（令和元年6月）

・駐輪場がある駅



JR徳島駅（徳島市）



JR阿波加茂駅（東みよし町）



JR日和佐駅（美波町）

・駐輪場が整備されていない駅



JR吉成駅（徳島市）

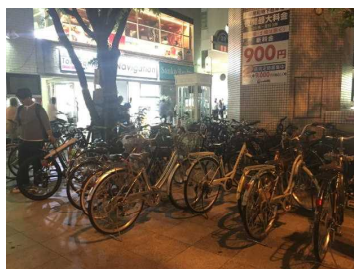


JR小島駅（美馬市）



JR阿波中島駅（阿南市）

■ 徳島市内 繁華街の状況（令和元年6月） ※多くの放置自転車を確認



秋田町中心地



両国橋付近



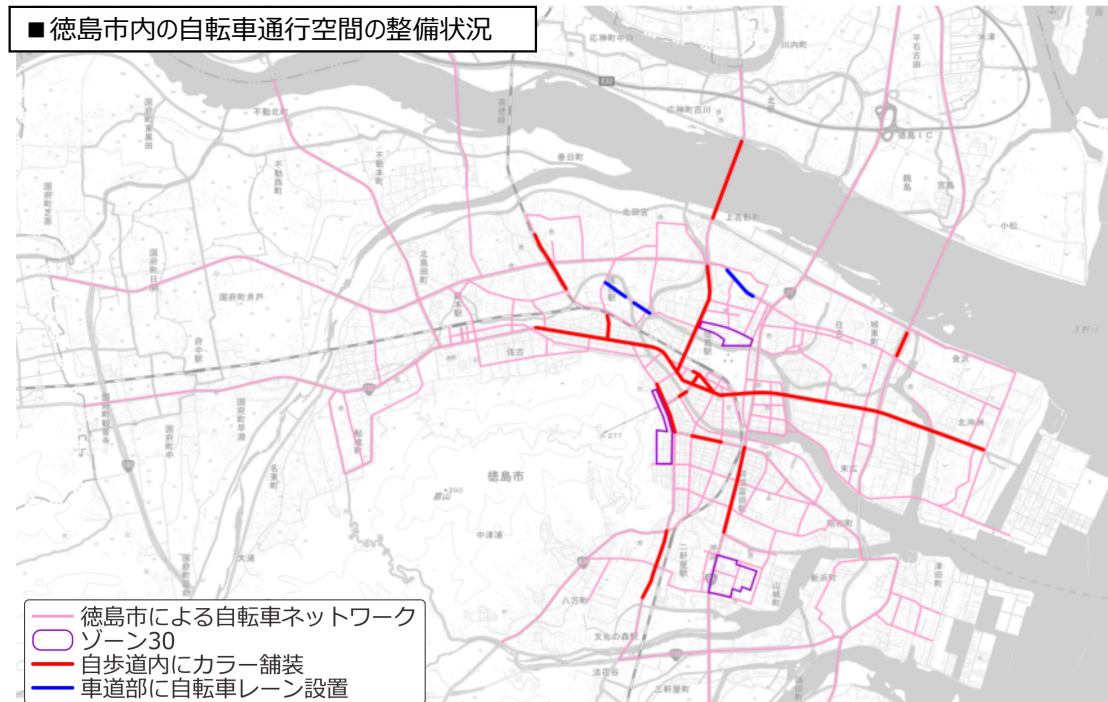
秋田町付近

2.4 自転車道等の整備状況

2.4.1 一般道路における自転車通行空間

自転車が安全に通行できる空間整備が必要

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



■ 車道部に自転車レーン



県道 徳島鳴門線
(徳島市中吉野町)

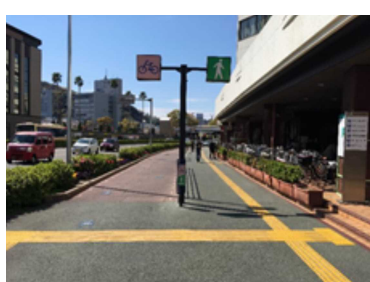


市道 北佐古・南前川線
(徳島市北佐古一番町)

■ 自歩道内にカラー舗装



国道438号
(徳島市大工町)



国道192号
(徳島そごう南側)



県道 沖ノ洲徳島本町線
(本町交差点東側)



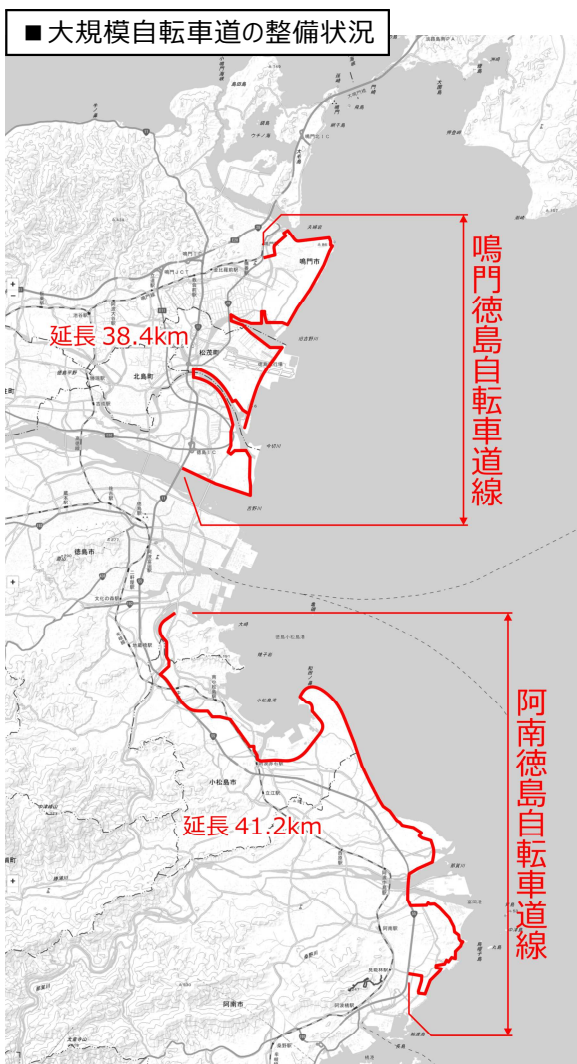
県道 佐古停車場線
(徳島市佐古二番町)

2.4.2 自転車専用道路

自転車が快適に走行できる継続的な維持管理が必要

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

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



鳴門徳島自転車道線



阿南徳島自転車道線

■大規模自転車道の路面状況



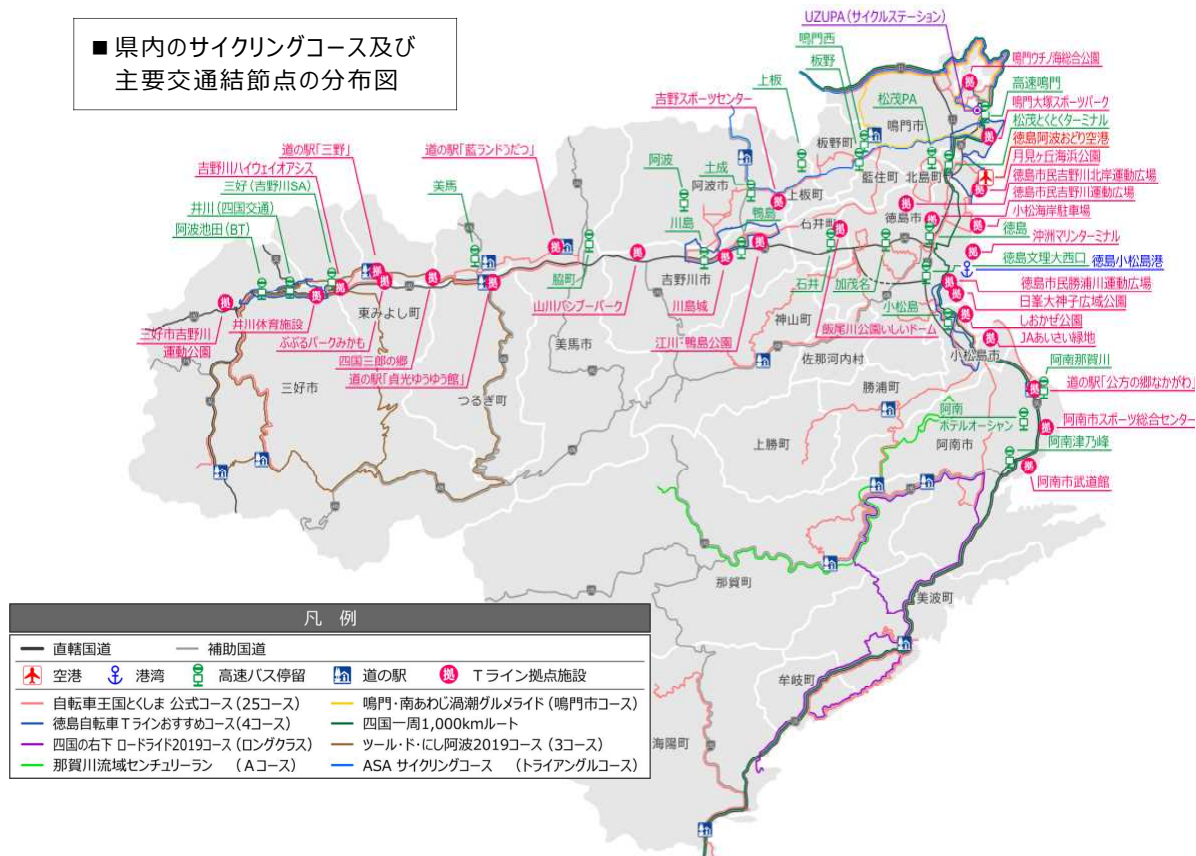
路面状況(舗装の割れ・雑草)

2.4.3 交通結節点における自転車利用環境

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

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

■ 県内のサイクリングコース及び主要交通結節点の分布図



■ Tラインサイクリングルート拠点施設

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

■ 「道の駅」における自転車設備整備状況

施設名称	所在地	自転車設備				備考
		サイクルラック	空気入れ	工具		
真光ゆうゆう館	つるぎ町	-	○	-	-	無料レンタサイクルあり
鷲の里	那賀町	-	○	-	-	
穴喰温泉	海陽町	-	-	-	-	
どなり	阿波市	4台用	-	-	-	
にしいや	三好市	-	-	-	-	
わじき	那賀町	-	-	-	-	
公方の郷なかがわ	阿南市	4台用	○	-	-	前輪固定式5台
もみじ川温泉	那賀町	-	○	-	-	無料レンタサイクルあり(宿泊者のみ)
温泉の里神山	神山町	4台用×2	○	○	-	
藍ランドうだつ	美馬市	-	-	-	-	
三野	三好市	1台用	○	○	-	
日和佐	美波町	右記	○	-	-	前輪固定式18台・有料レンタサイクルあり
第九の里	鳴門市	4台用	○	○	-	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	1台用	○	○	-	
ひなの里かつら	勝浦町	3台用	○	○	-	有料レンタサイクルあり
みまの里	美馬市	6台用	-	-	-	



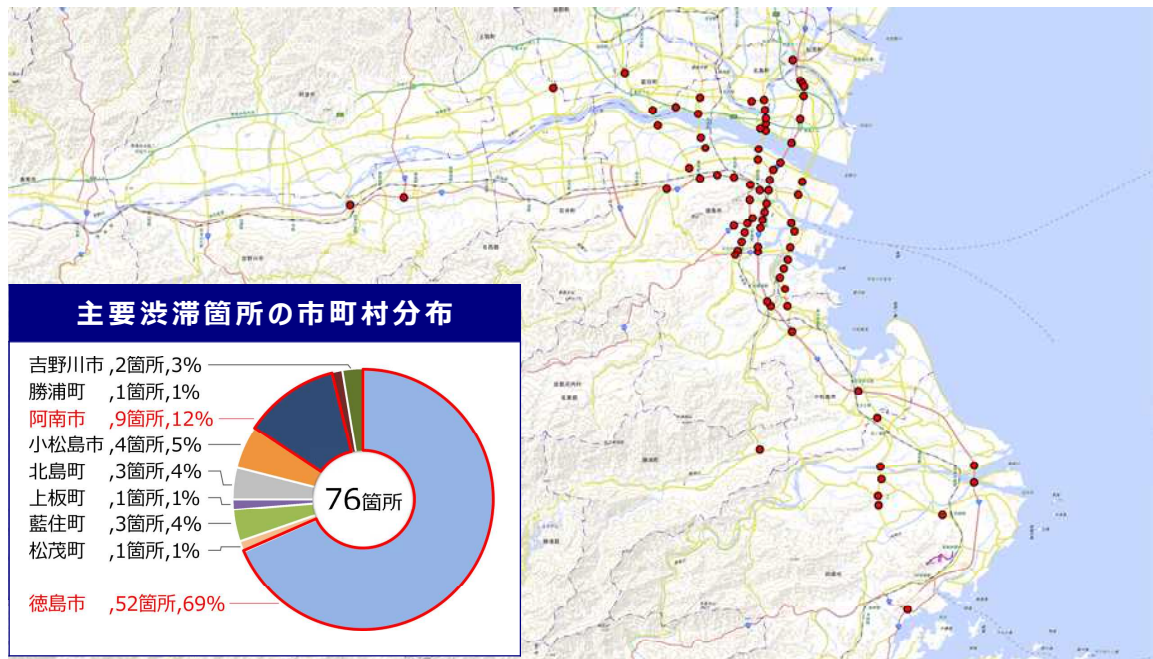
※『Tライン拠点施設』とは、Tライン設定時にサイクリングのための一時駐車場の許可を得ている「道の駅」やスポーツ施設等のご

2.5 渋滞

自転車を活用した渋滞緩和施策が必要

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

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



主要渋滞箇所位置図

(出典：徳島地区渋滞対策協議会 H27.9 国土交通省)



徳島市中心部の渋滞

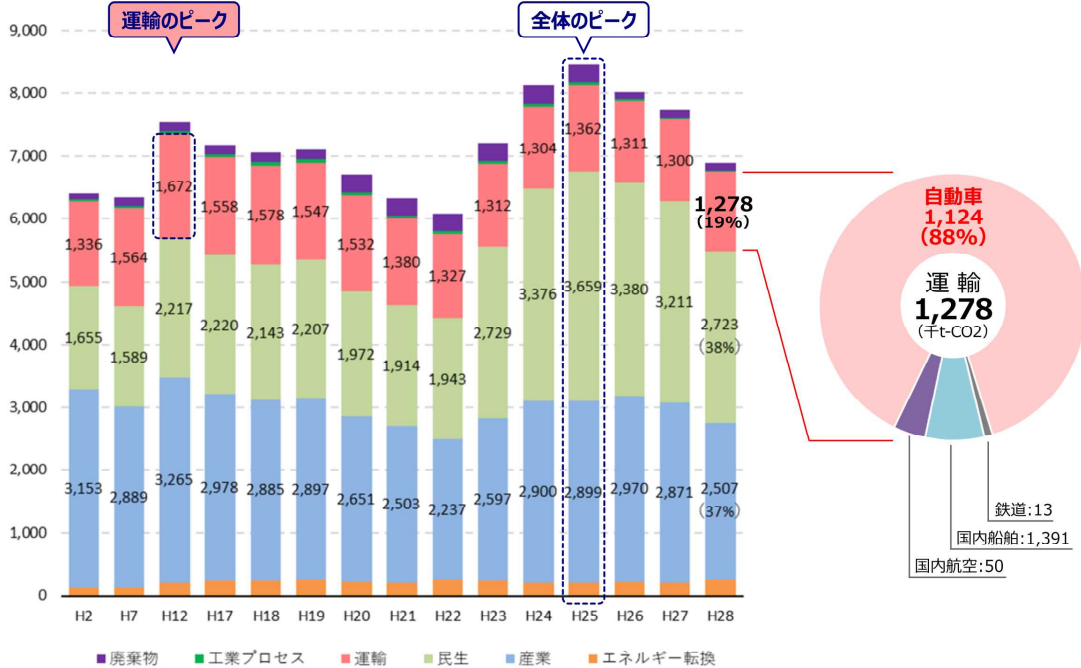


通勤時の自転車活用

2.6 環境

自動車によるCO2排出量は多く、自転車の活用により排出量削減の促進が必要

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



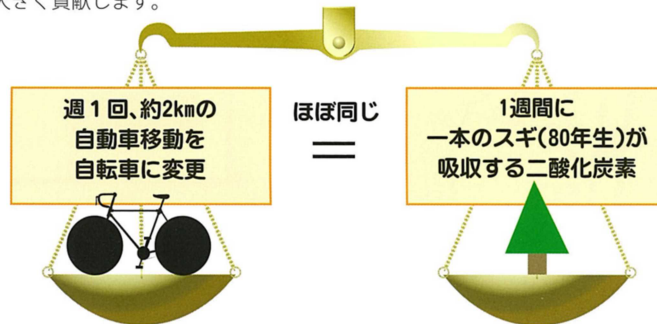
徳島県の温室効果ガス排出量
(出典：徳島県の温室効果ガス排出量の状況について等)

参考) 自動車から自転車へ転換することによる環境負荷低減効果

チョイ乗り自転車でストップ温暖化

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

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



※ 80年生のスギは、1本あたり1年間に平均14kgの二酸化炭素を吸収

(出典:林野庁こども森林館HP)

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

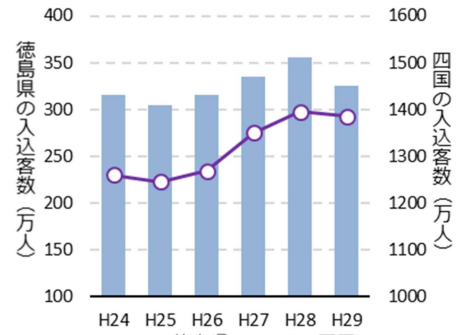
2.7 観光

2.7.1 観光全般

増加傾向にある観光客が自転車を利用しやすい環境づくりが必要

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

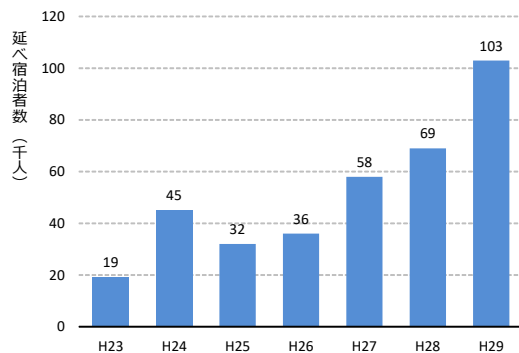
■ 県内の主要観光地の分布



主要観光地の入込客数の推移

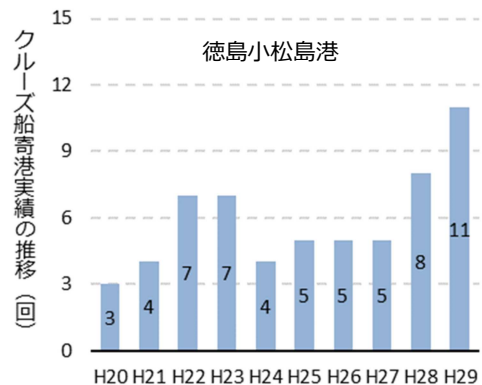
(出典：四国運輸局)

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



徳島県の外国人宿泊者数の推移

(出典：観光庁宿泊旅行統計調査)



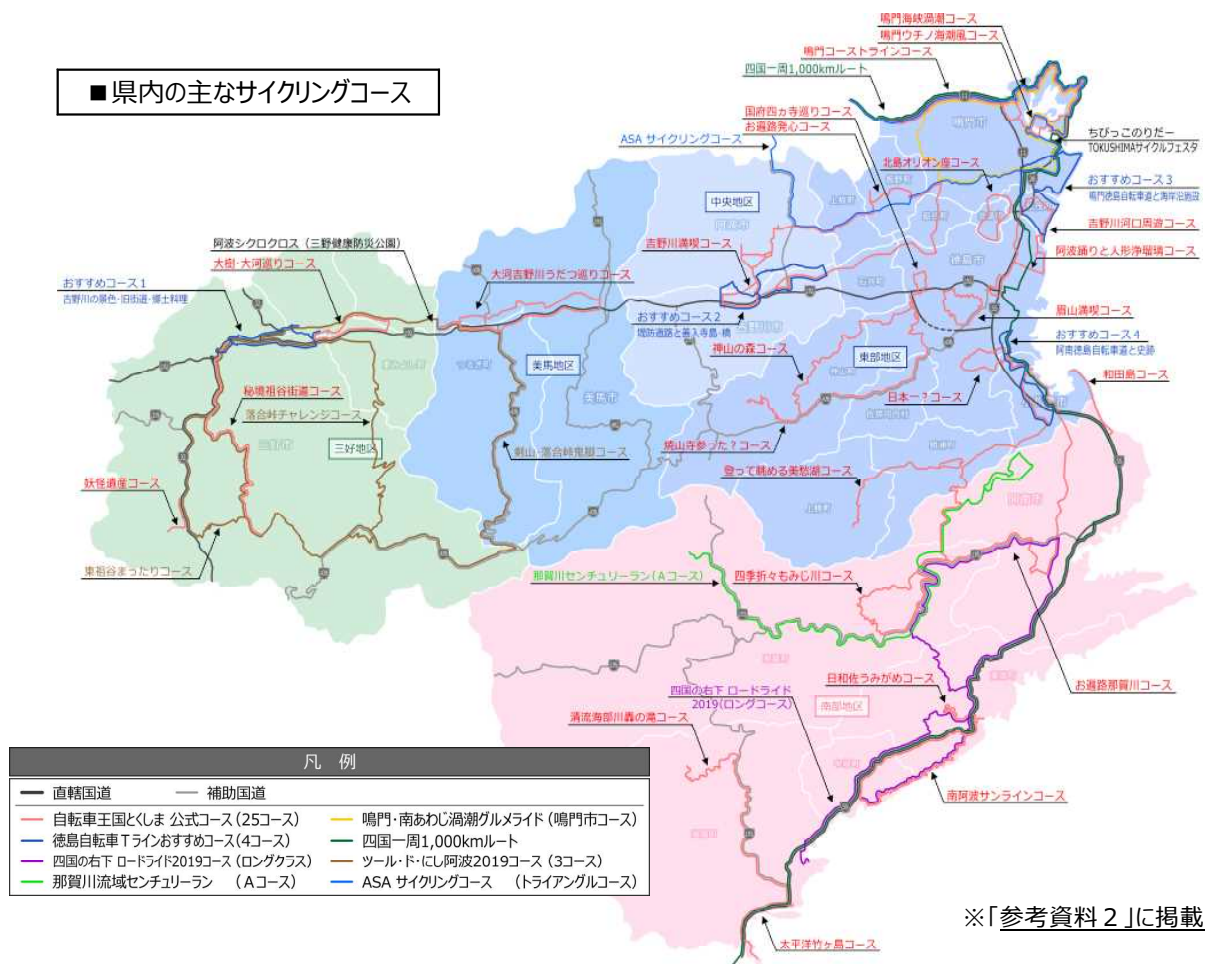
徳島県へのクルーズ船寄港実績の推移

(出典：四国地方整備局 港湾空港部)

2.7.2 自転車関連

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

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



■ 県内の主な自転車関連イベント

イベント名称	定員	開催地	主催	イベント分類
自転車王国とくしま ツール・ド・にし阿波	1,200	三好市 つるぎ町	NPO法人 ツール・ド・にし阿波プロジェクト	公道ロードライド
関西マスターズ・スポンサーフェスティバル「四国の右下」ロードライド	650	阿南市・美波町 牟岐町・海陽町	四国の右下ロードライドイベント実行委員会	公道ロードライド
徳島吉野川 センチュリーラン大会	300	徳島市・吉野川市・阿波市・美馬市 三好市・石井町・藍住町・つるぎ町 上板町・東みよし町	日本サイクリング協会	公道ロードライド
那賀川流域 センチュリーラン大会	300	阿南市・那賀町	那賀川流域センチュリーラン実行委員会	公道ロードライド
スポーツ報知 鳴門・南あわじ 渦潮グルメライド	1,000	南あわじ市・鳴門市	BOAT RACE鳴門	公道ロードライド
阿波シクロクロス	約180人 (実績)	三好市・つるぎ町	関西シカガキ実行委員会	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

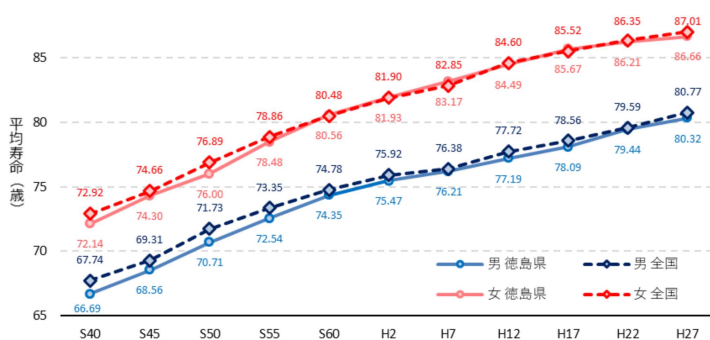
2.8 健康・運動

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

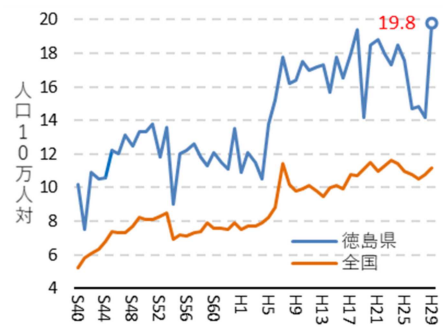
本県の平均寿命及び健康寿命（日常生活に制限のない期間の平均）は、男女とも全国平均より低く、健康寿命の全国順位は下位にあります。平均寿命の延び以上に健康寿命を延ばす（不健康な状態になる時点を遅らせる）ことは、個人の生活の質の低下を防ぐ観点や、社会的負担を軽減する観点からも重要です。

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



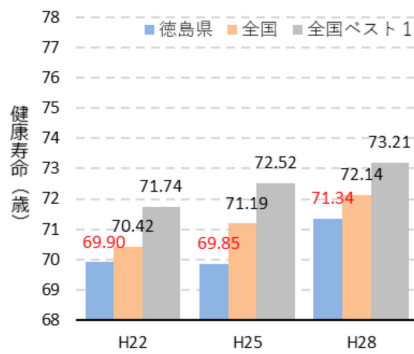
平均寿命の年次推移

(出典：健康徳島21 2018年改定版(厚生労働省「都道府県別生命表」))



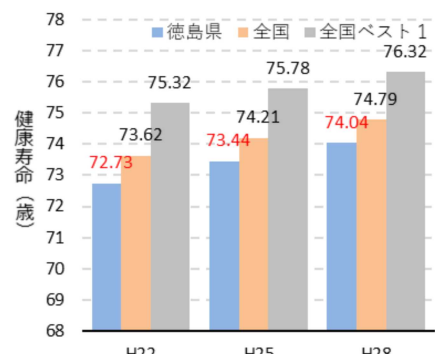
糖尿病粗死亡率の年次推移

(出典：(厚生労働省「人口動態統計」))

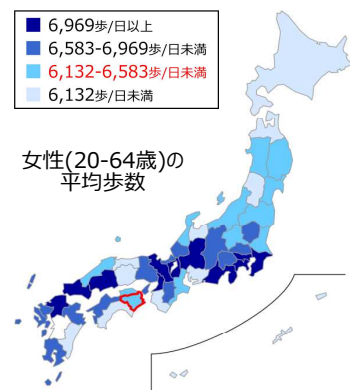
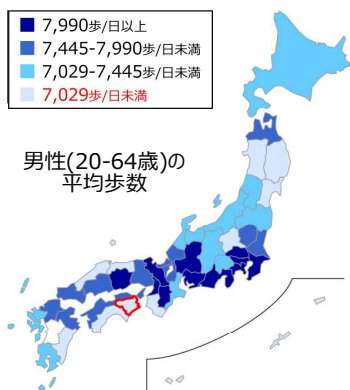


男性の健康寿命の状況

(出典：健康徳島21 2018年改定版(国民生活基礎調査))



女性の健康寿命の状況

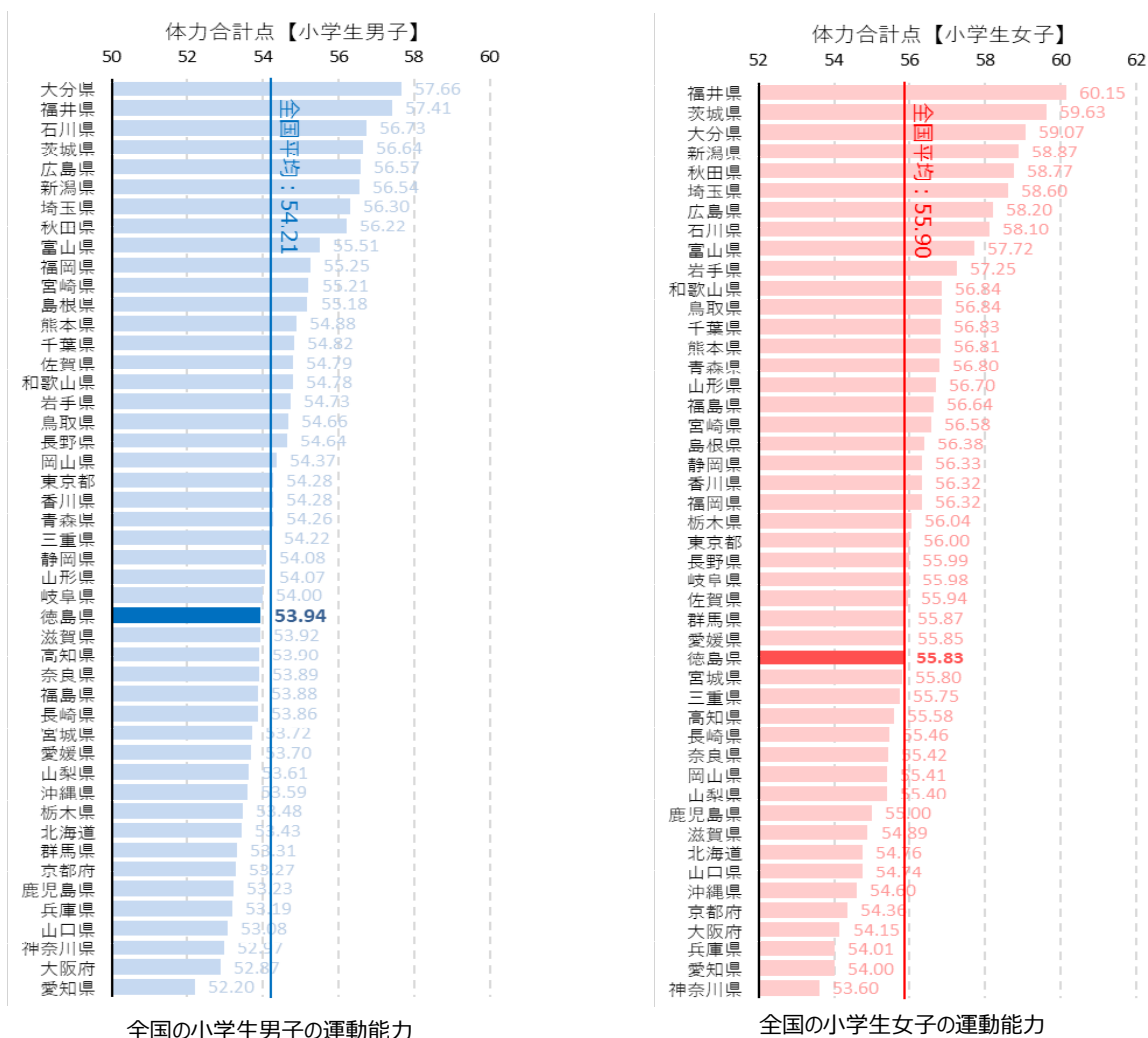


(出典：H28国民健康・栄養調査 国立健康・栄養研究所)

2.8.2 幼児・小学生について

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

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



(出典：H30 全国体力・運動能力 運動習慣等調査)

参考) 幼児期における身体活動の現状と問題点

活発に体を動かす遊びが減っている



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

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

(出典：幼児期運動指針ガイドブック 文部科学省)

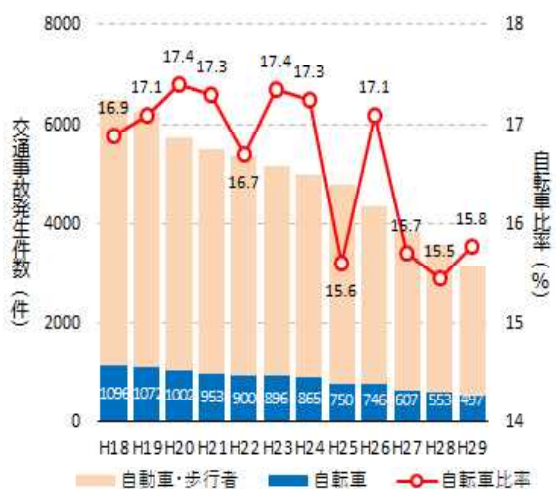
2.9 交通安全

2.9.1 交通事故

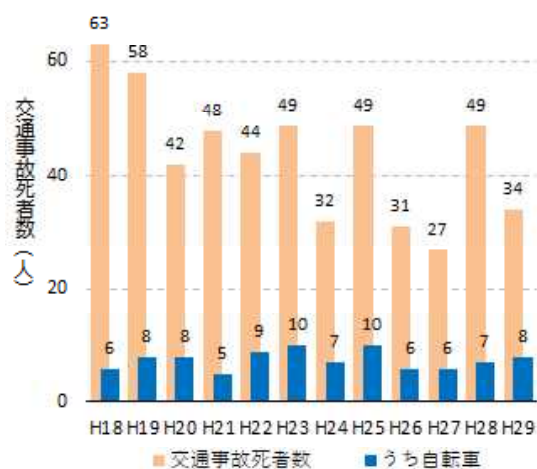
交通ルールやマナーの遵守、ヘルメット着用等の向上が必要

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

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

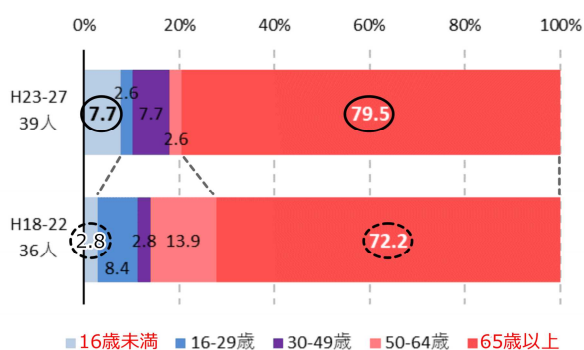


県内の交通事故発生件数の推移

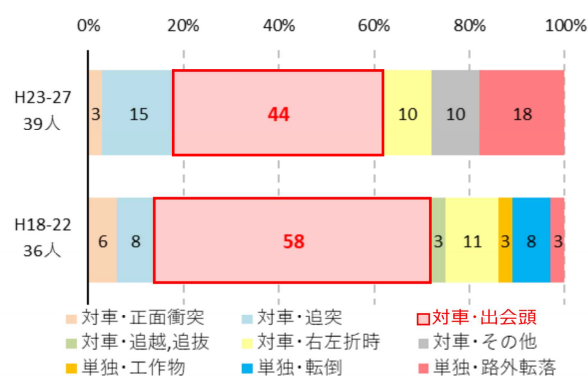


県内の交通事故死者数の推移

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



県内の自転車関連事故死者数の年齢構成



県内の自転車関連事故死者数の事故類型

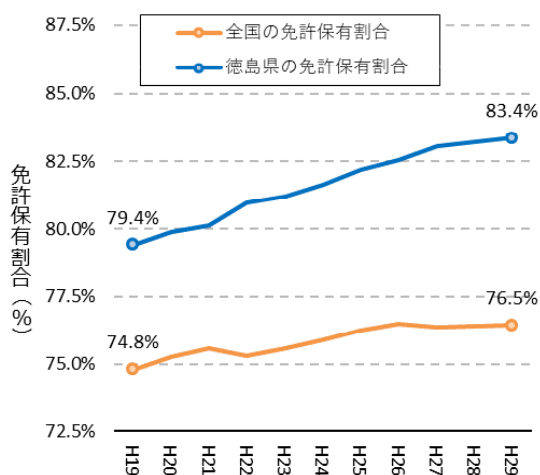
(出典：徳島県自転車安全適正利用推進計画 H28.8)

2.9.2 高齢化対策

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

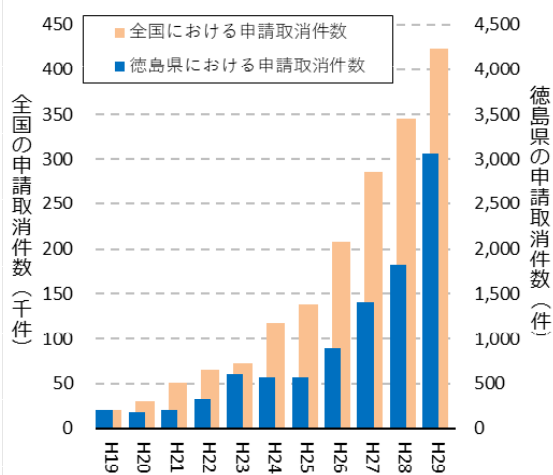
本県の免許保有割合は、全国と比べると高い水準で推移しています。

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



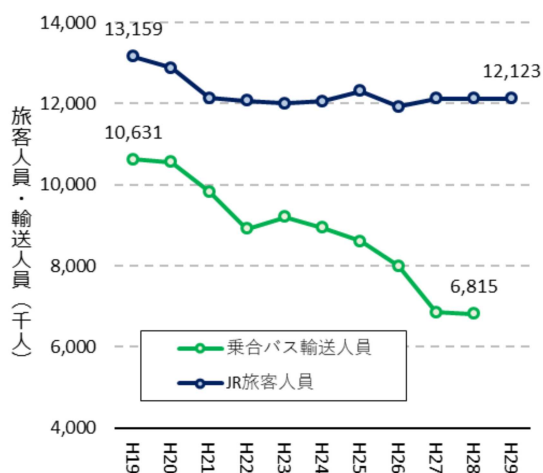
徳島県と全国の免許保有割合の推移

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



徳島県と全国の運転免許申請取消件数

(出典：H19-29運転免許統計)



公共交通機関利用者数の推移

(出典：H19-29徳島県統計書)

2.10 現状と課題のとりまとめ

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

項目	徳島県の現状	課題
2.1 人口	<ul style="list-style-type: none"> ●全国よりも人口減少・高齢化の進行が早い 	<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤・通学の交通手段は、自動車への依存度が高い ●自転車保有率は全国平均より高い ●駅周辺や繁華街では駐輪場が少なく、放置自転車も確認 ●レンタルサイクルの台数は少ない 	<ul style="list-style-type: none"> □ 自転車は広く普及しているため、潜在的な需要を掘り起こし、利用されていない自転車の活用が必要 □ 駐輪場の整備を促進するとともに、自転車利用環境の整備が必要
2.4 自転車道等の状況	<ul style="list-style-type: none"> ●大規模自転車道が2路線整備されているが、一部において、舗装のヒビ割れや雑草の繁茂が見られる ●自転車通行空間の整備について、自歩道内整備や車道部におけるブルーラインの整備実績がある 	<ul style="list-style-type: none"> □ 自転車が安全で快適に通行できる空間の整備が必要
2.5 渋滞	<ul style="list-style-type: none"> ●主要な渋滞箇所は徳島市に集中 	<ul style="list-style-type: none"> □ 自転車を活用した渋滞緩和施策が必要
2.6 環境	<ul style="list-style-type: none"> ●県内のCO2排出量の16%が自動車に起因している 	<ul style="list-style-type: none"> □ 自転車の活用によりCO2排出量削減の促進が必要
2.7 観光	<ul style="list-style-type: none"> ●宿泊者数は少ないが、観光入込客数は増加傾向にある ●外国人宿泊者数は増加傾向にある ●観光資源が広域に点在 ●多様な組織により多くの自転車関連イベントを開催 	<ul style="list-style-type: none"> □ 増加傾向にある観光客の自転車を利用しやすい環境づくりが必要 □ イベントやコースの認知度の向上、地域の特色を活かしたサイクルツーリズムの展開が必要
2.8 健康・運動	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	<ul style="list-style-type: none"> □ 自転車の利用機会創出により、幅広い年齢層での健康・体づくりの促進が必要
2.9 交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車の交通事故は減少傾向にあるが、死者数は横ばい ●免許返納者数は増加傾向にある 	<ul style="list-style-type: none"> □ 交通ルールやマナーの遵守、ヘルメット着用意識等の向上が必要 □ 日常的な移動手段としての自転車利用を確保しておくことで高齢者の外出行動・手段を維持