

徳島市自転車活用推進計画

令和2年6月

 徳 島 市

目 次

はじめに	1
1. 計画策定の趣旨	2
1.1. 計画目的	2
1.2. 計画区域	2
1.3. 計画期間	3
1.4. 計画の位置付け	3
2. 本市の現状と課題	4
2.1. 自転車交通関連	4
2.2. 交通安全	8
2.3. 観光	10
2.4. スポーツ振興	10
2.5. 健康増進	11
2.6. 交通渋滞緩和	11
2.7. 環境保全	12
2.8. 災害対策	12
2.9. 現状と課題のとりまとめ	13
3. 計画の目標	15
3.1. 基本理念と本市が目指す将来像	15
3.2. 4つのキーワードと基本方針	16
3.3. 計画目標の設定	18
4. 実現に向けて取組む施策	19
4.1. 「走る」自転車通行空間の確保	19
4.2. 「守る」交通ルールの周知・啓発	23
4.3. 「停める」駐輪環境の確保	27
4.4. 「活かす」自転車を活用したまちづくり	30
5. 計画の推進	37
5.1. 計画の推進体制	37
5.2. 計画の進捗管理	37
5.3. 実施スケジュール	38
参考資料	39

はじめに

自転車は、通勤・通学や買物といった日常生活において、身近で便利な交通手段として親しまれてきました。また、日常生活での交通手段としてだけでなく、自動車から自転車への転換による環境負荷の低減や渋滞の緩和、健康増進などの効果も有しており、これらの問題解決策として自転車には大きな期待が寄せられています。

さらに近年、訪日外国人旅行者の増加などにより、従来の「見る観光」から「体験する観光」へ観光需要が移行している中、気軽に地域を巡りつつ、地域の魅力を身近に感じることができる地域密着型サイクリングツアーが大きな注目を集めており、今後自転車の役割は更に拡大すると予想されています。

その一方で、交通事故の全体件数は減少傾向にあるにもかかわらず、自転車交通事故件数は横ばい傾向にあることや、自転車関連事故による高額な損害賠償事例の発生、利便性の高い駐輪施設の不足による路上への不法駐輪問題、サイクリストの受入環境不足、電動アシスト付自転車やタンDEM自転車といった自転車の多様化への対応など、自転車に関連する様々な課題への対策が求められています。

これらの背景から、平成 24 年には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年一部改訂）が発表され、平成 29 年 5 月には「自転車活用推進法」の施行、平成 30 年 6 月には同法に基づいた「自転車活用推進計画」の閣議決定、令和元年 9 月には「ナショナルサイクルルート制度」の創設など、近年では自転車を取り巻く情勢が大きく変化しています。さらに、徳島県では令和元年 12 月に「徳島県自転車活用推進計画」が策定されたところです。

本市では、平成 21 年度から「すいすいサイクル事業」に着手し、自転車歩行者道の整備に取り組んできました。しかし、近年の自転車を取り巻く情勢の大きな変化に対応するため、「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」を平成 30 年度に策定しました。

このたび、自転車の更なる利活用を推進し、より実効性のあるものへと発展させるため、「徳島市自転車安全利用促進計画」の施策をより具体化し、計画目標を定めた「徳島市自転車活用推進計画」を策定します。

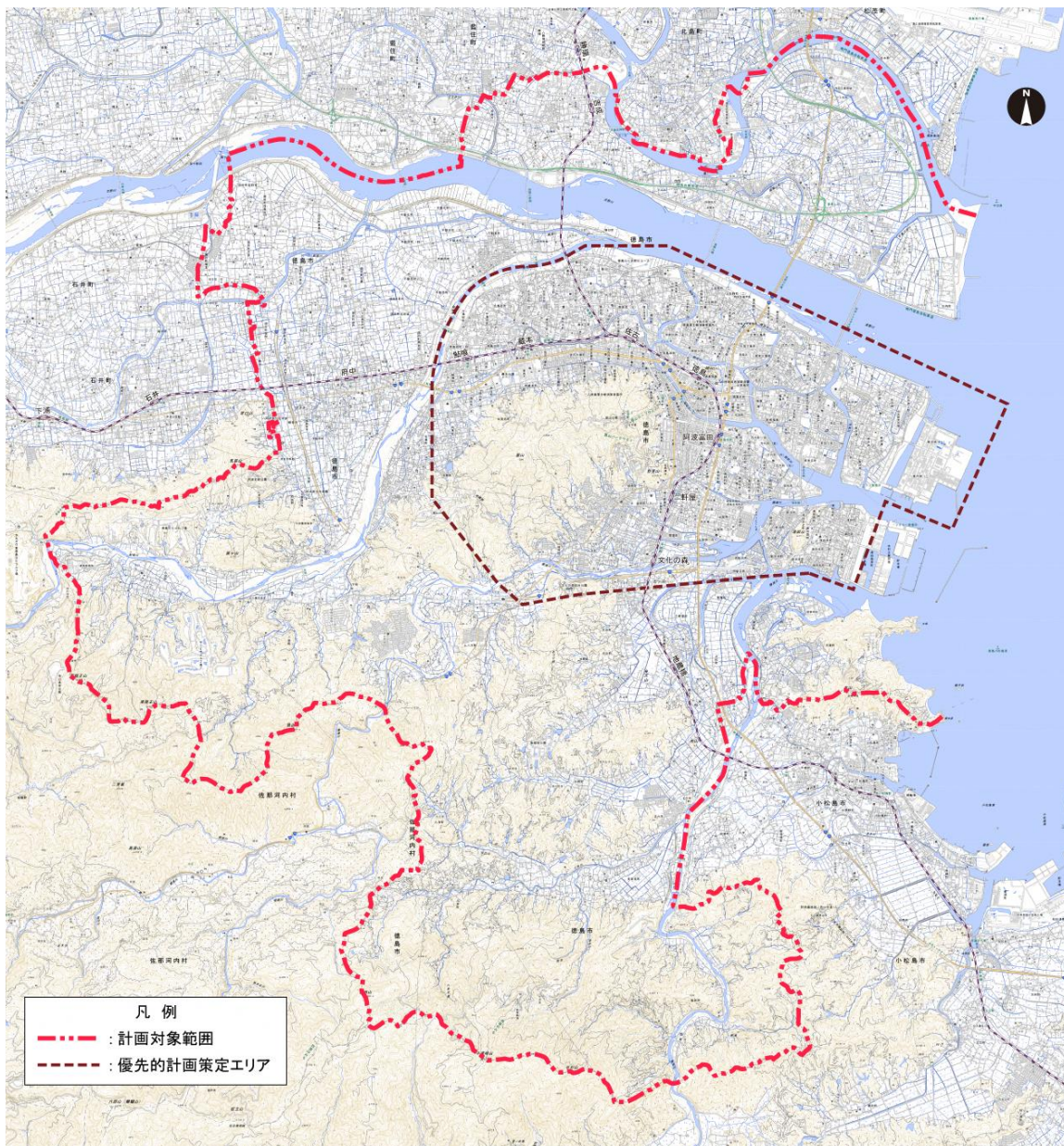
1. 計画策定の趣旨

1.1. 計画目的

本計画は、本市におけるまちづくりの指針である「徳島市まちづくり総合ビジョン」が目指す将来像の実現を自転車の切口から後押しするものとし、国の自転車活用推進計画や徳島県自転車活用推進計画をはじめとする既存計画などを踏まえた上で、本市の実情に応じた自転車活用推進計画を策定するものです。

1.2. 計画区域

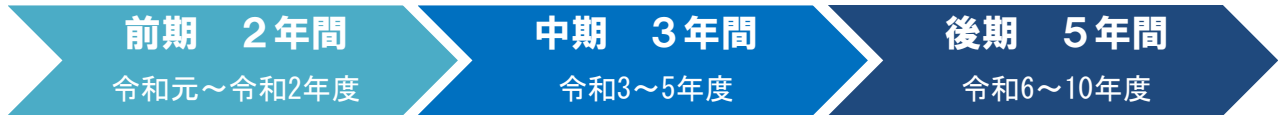
本計画の対象範囲は本市全域としますが、「走る：自転車通行空間の確保（自転車ネットワークの形成）」については、速やかに自転車ネットワークを形成し、安全を確保するために、自転車利用需要と自転車関連事故件数の多いエリアである市内中心部を「優先的計画策定エリア」とします。



1.3. 計画期間

計画期間は、「徳島市自転車安全利用促進計画」の計画期間を踏まえ、令和元年度から令和10年度までの10年間とし、前期・中期・後期に分けて取組みます。

また、令和5年度には、評価指標の状況を把握するとともに計画達成度の検証を行い、必要に応じて取組内容の見直しなど、後期の取組方針を再検討します。



1.4. 計画の位置付け

「自転車活用推進法」では、各都道府県は国の自転車活用推進計画を勘案した「都道府県自転車活用推進計画」、各市町村は国や都道府県の自転車活用推進計画を勘案した「市町村自転車活用推進計画」を策定するよう努めることとされており、本計画は本市の「市町村自転車活用推進計画」です。

本計画の策定にあたっては、平成30年度に策定した「徳島市自転車安全利用促進計画」を基に、国の「自転車活用推進計画」や「徳島県自転車活用推進計画」を勘案するとともに、「徳島市まちづくり総合ビジョン」をはじめとする本市の関連計画との整合を図ります。

(市) 徳島市自転車安全利用促進計画 (平成30年度策定)

(国)(県) 法律・計画

自転車活用推進法 (平成29年度施行)

自転車の活用による環境負荷の低減、災害時の交通機能維持、国民の健康増進等を図るため、自転車の活用推進に関する施策の基本事項を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進する。

(国) 自転車活用推進計画 (平成30年度策定)

自転車活用推進法を踏まえ、自転車の活用推進に関する目標と実施すべき施策を記述

(県) 徳島県自転車活用推進計画 (令和元年度策定)

国の自転車活用推進計画を踏まえた徳島県版の自転車活用推進計画

本市の主な関連計画

徳島市まちづくり総合ビジョン (平成28年度策定)

本市が目指す将来像とその実現に向けて取組む施策の基本方針を示したまちづくりの指針

【第2次】徳島市健康づくり計画 (平成24年度策定)

【第2次】徳島市地球温暖化対策推進計画 (平成26年度策定)

【第10次】徳島市交通安全計画 (平成28年度策定)

徳島市地域防災計画 (平成30年度策定)

徳島市地域公共交通網形成計画 (令和元年度策定)

(市) 徳島市自転車活用推進計画 (令和2年度策定)

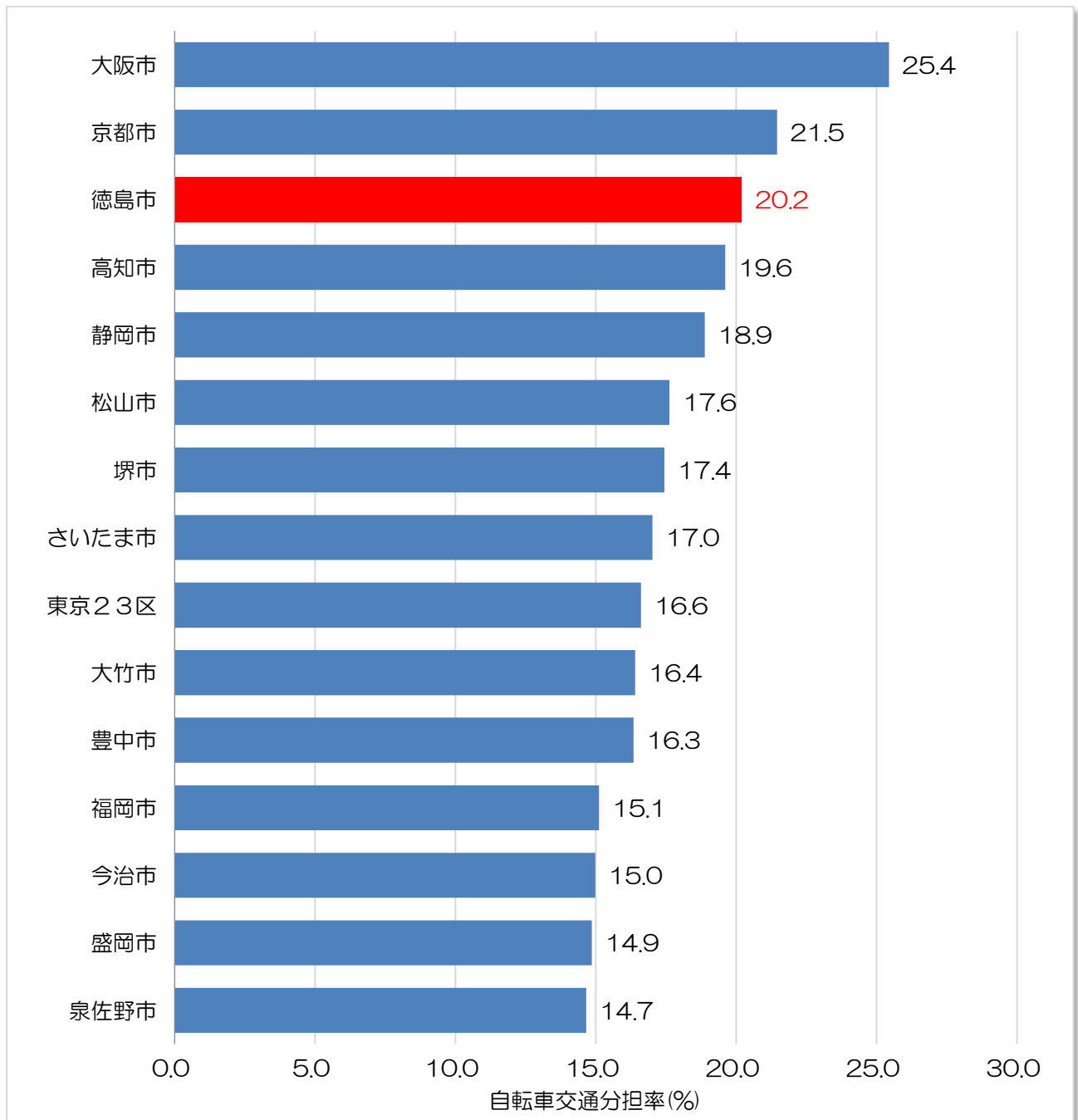
2. 本市の現状と課題

2.1. 自転車交通関連

2.1.1. 移動における自転車の分担状況

平成 27 年度に全国 70 都市で行われた全国都市交通特性調査結果（平日の代表交通手段別構成比）によると、本市の自転車交通分担率※は 20.2%となっており、調査対象都市の中で、大阪市、京都市に次ぎ、全国第 3 位と全国有数の自転車交通分担率の高い都市となっています。

■ 自転車交通分担率の多い全国上位 15 都市

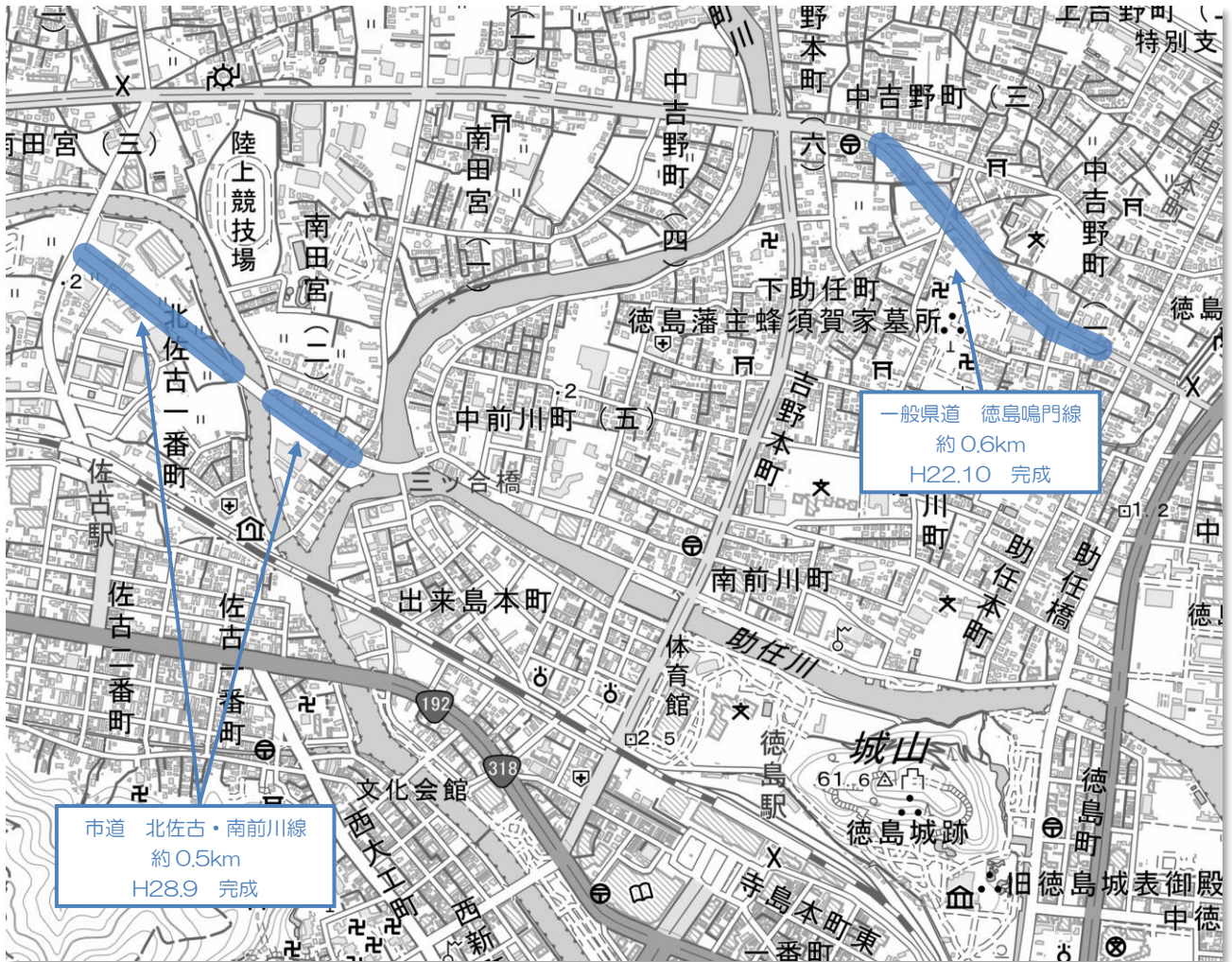


【出典：平成 27 年度全国都市交通特性調査結果（平日の代表交通手段別構成比）を基に作成】

※交通分担率：ある交通手段のトリップ数(人が目的をもって地点から地点へ移動する単位)が、全交通手段のトリップ数に占める割合

2.1.2. 自転車通行空間の整備状況

本市における自転車通行空間の整備状況は、一般県道徳島鳴門線と市道北佐古・南前川線のそれぞれ一部区間において、合計約 1.1km と極めて少ない状況にあります。なお、市内全域に整備されている「自転車歩行者道」については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の基準を満足していないことから、自転車通行空間からは除外しています。



2.1.3. 自転車駐輪場の整備状況

本市は、徳島や佐古、鮎喰、文化の森といった各鉄道駅と、市原、島田石橋、法花、上鮎喰といった各バス回転場に駐輪場を整備し、自転車駐輪環境の確保に努めていますが、まだ駐輪場が整備されていない場所もあります。

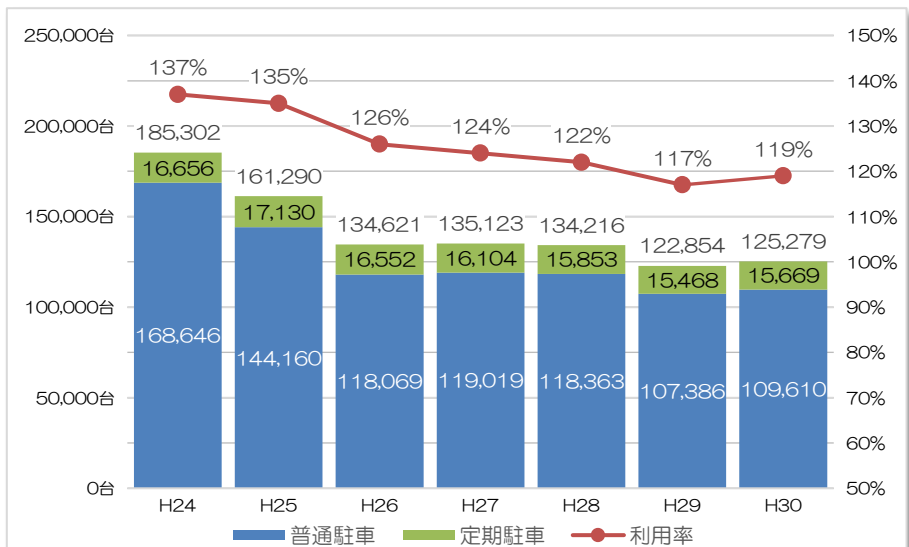
本市が管理する駐輪場で最も大きい徳島駅前地下自転車駐車場は、年間駐車台数こそ減少傾向にありますが、依然として利用率は高く、徳島駅周辺地区の駐輪環境確保に大きく寄与しています。しかし、「週末などには満車状態で駐輪できない状況がしばしば見られる」、「商業施設などの目的地から遠い」、「出入口スロープが急勾配で高齢者の方などにとって不便である」といった問題を抱えており、更なる機能強化が求められています。

■ 鉄道駅の駐輪場整備状況

駅名	駐輪場	管理
徳島駅	あり	市
佐古駅	あり	市
蔵本駅	なし	
鮎喰駅	あり	市
府中駅	なし	
阿波富田駅	なし	
二軒屋駅	なし	
文化の森駅	あり	県
地藏橋駅	なし	
吉成駅	なし	

【出典：徳島市地域公共交通網形成計画を基に作成】

■ 徳島駅前地下自転車駐車場の利用状況



【出典：徳島市資料】

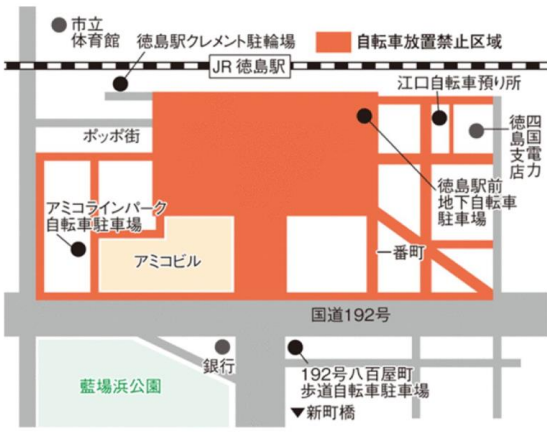


2.1.4. 自転車放置禁止区域での放置自転車撤去状況

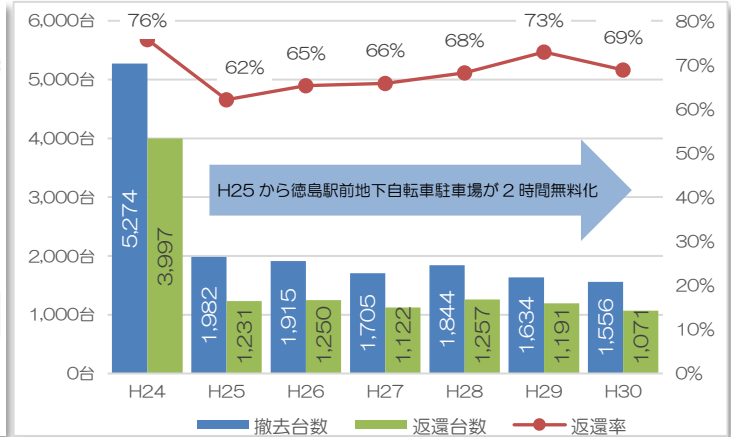
本市では、昭和 59 年度に徳島駅前東西約 500m、南北約 200m の区域を「自転車放置禁止区域」と定め、平日の朝から夕方まで、放置自転車の指導及び撤去活動を実施しています。

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の減少が顕著となっていますが、依然として年間約 1,600 台の放置自転車が存在しており、特に、夜間時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



【出典：徳島市資料】



2.2. 交通安全

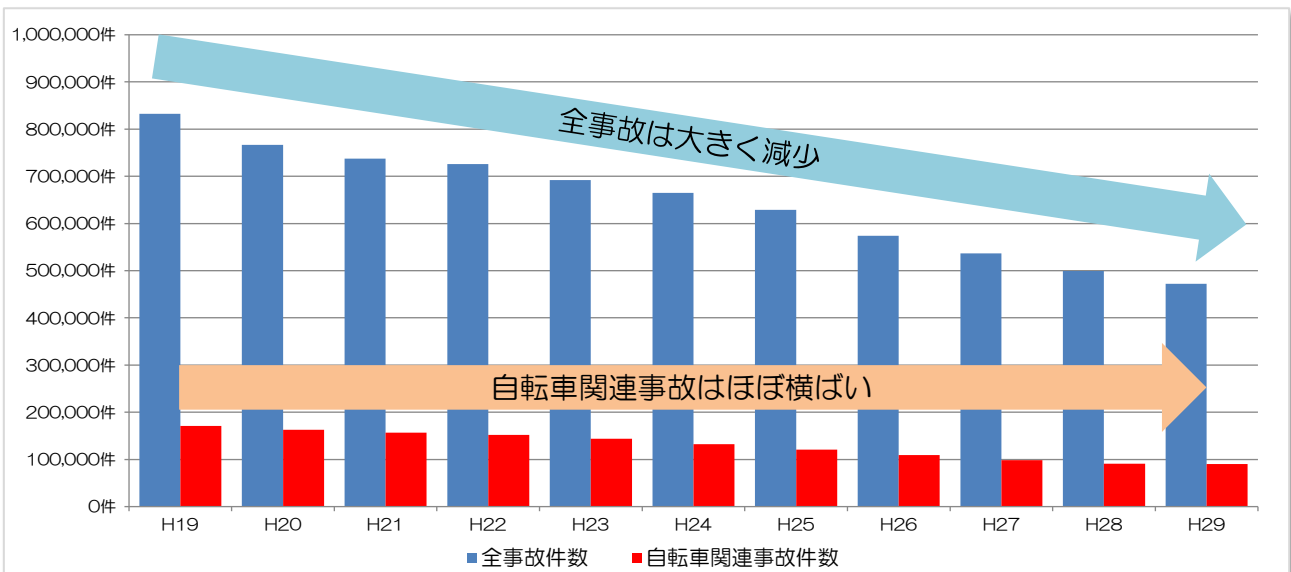
2.2.1. 自転車関連事故状況

近年の交通事故全体件数は大幅に減少していますが、自転車関連事故件数はほぼ横ばい状況にあり、自転車の交通安全対策は、各自治体の急務となっています。

本市で発生している自転車関連事故の特徴として、軽傷事故に関しては減少傾向にありますが、重傷事故に関してはほぼ横ばい状況にあります。

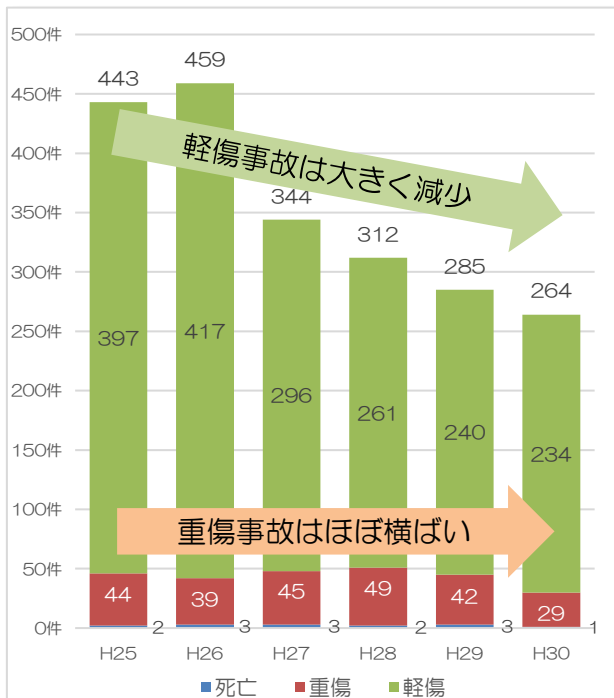
また、自転車関連事故件数の減少割合については、徳島県では平成20年度から平成24年度の間に87%まで減少していますが、全国平均や四国他県よりも減少割合が低い状況にあります。

■全国での全交通事故件数と自転車関連事故件数



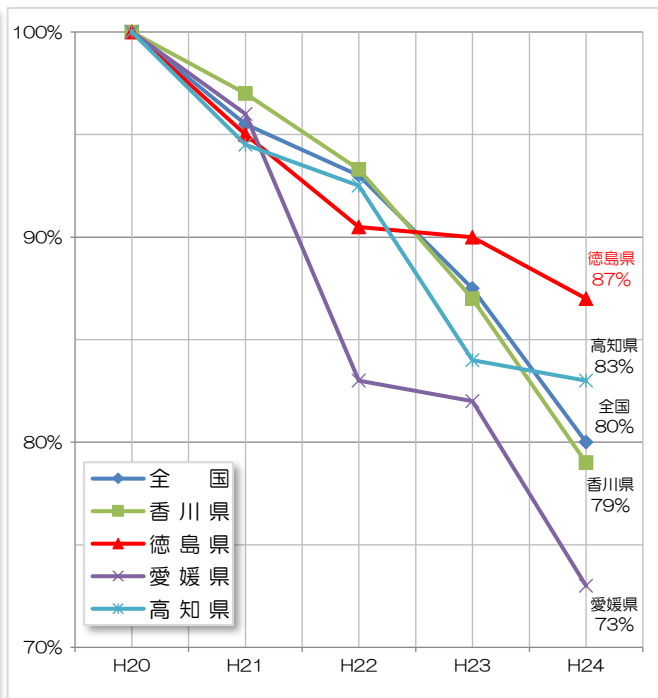
【出典：平成29年度交通事故の発生状況(警察庁)を基に作成】

■本市での自転車関連事故件数



【出典：徳島県警資料を基に作成】

■自転車関連事故件数の減少割合

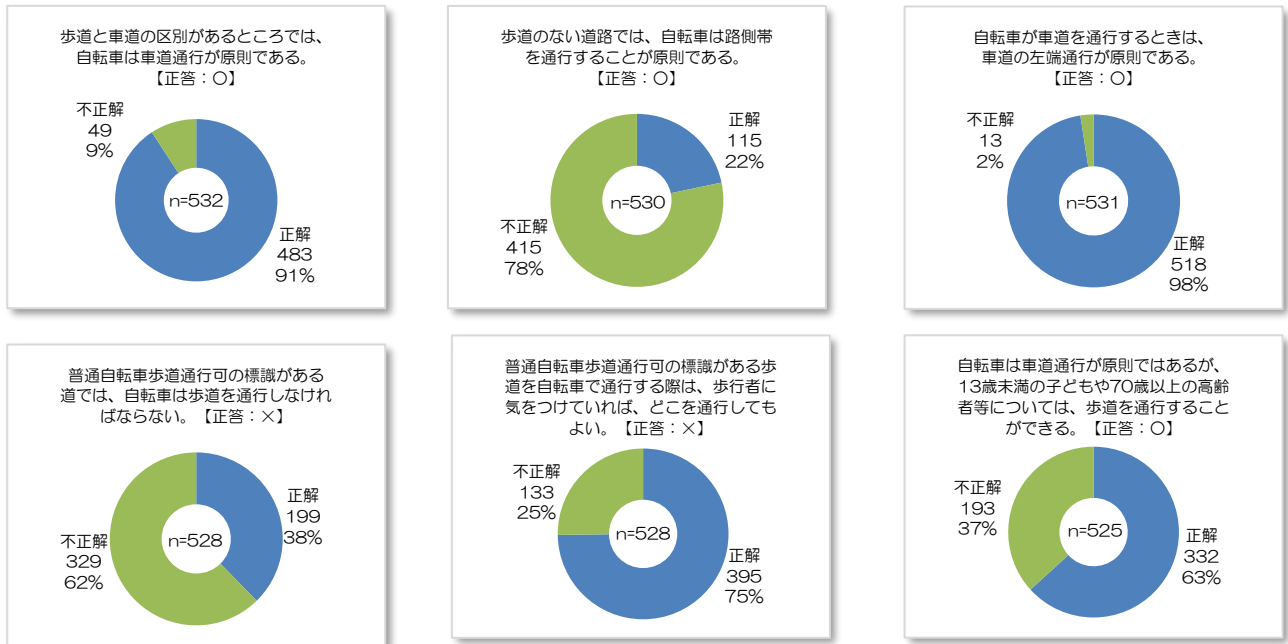


【出典：警察庁資料を基に作成】

2.2.2. 自転車交通ルールへの認知度

平成 30 年度に実施した自転車交通ルールについてのアンケート調査結果では、「自転車は原則歩道ではなく車道を通り、車道の左側通行すること」については正解者が多く、正しく認識されている傾向にあります。一方、「普通自転車歩道通行可の標識がある道路での自転車の通行位置」や、「自転車で歩道を例外的に通ることができる条件」については正解者が少なく、正しく認識されていない傾向にあります。

これらのことから、自転車利用者の年齢やその場所の交通規制によって「自転車は車道左側を通行しなくてはならない場合」と「自転車は歩道を通りしても良い場合」があるなど複雑化していることもあり、自転車利用者が正しい自転車の通行ルールを知らないことが考えられます。



【出典：平成 30 年度徳島市での自転車利用に関する市民アンケート調査結果】

2.2.3. 自転車交通安全教育の実施状況

本市では、交通安全教育として教育機関や徳島県警などの関係機関と協力して交通安全教育を展開しており、平成 30 年度には、合計 405 回開催し、42,743 人が受講しています。

また、本市の附属機関である徳島市交通安全対策会議において、陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議したり、各道路管理者や警察、教育委員会などと連携して市内の小・中学校の通学路安全点検プログラムを実施したりしています。

■交通安全教室 実施状況（平成 30 年度）

開催回数※	(単位：回)
保育所・幼稚園	93
小学校	77
中学校	30
高等学校	4
地域団体	181
老人クラブ	20
合計	405

受講者数	(単位：人)			
	歩行	自転車	映画講話	合計
幼児生徒	8,240	1,649	24,002	33,891
保護者等	1,687	429	4,017	6,133
高齢者	762	567	1,390	2,719
合計	10,689	2,645	29,409	42,743

※1 回の教室で対象者が複数いる場合、それぞれに開催回数を加算しています。

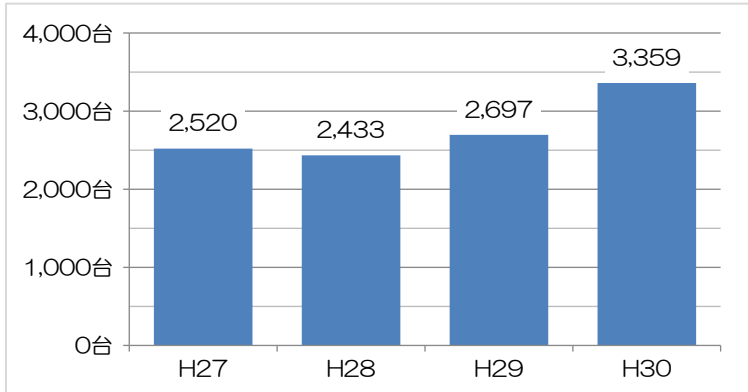
【出典：平成 30 年度徳島市資料】

2.3. 観光

2.3.1. レンタサイクルの利用状況

本市では、徳島駅前地下自転車駐車場にて指定管理者によるレンタサイクル事業を実施しており、平成30年度には年間3,359台が利用され、利用台数は年々増加傾向にあります。広報活動が十分に行われていなかったり、同一場所での返却しかできず、近年増加しているシェアサイクルに比べると利便性を欠いたりと問題点も抱えています。

■徳島駅前地下自転車駐車場のレンタサイクル貸出回数



【出典：徳島市資料】

■利用料金(車種問わず共通)

5時間未満	270円
5時間以上(1日)	450円
1ヶ月定期利用 (シティサイクルのみ)	6,000円
保証金 (自転車返却時に返金)	3,000円



2.4. スポーツ振興

2.4.1. サイクルイベント実施状況

本市では、「いつでも、どこでも、誰もが気軽に参加できるスポーツ・レクリエーション大会」をコンセプトとした「徳島市民スポ・レクフェスティバル」においてサイクリングの部を設けて、サイクリングスポーツの振興に取り組んでいます。平成30年度には約50人が参加し、徳島市役所を出発し、国道55号線、勝占町、丈六寺を経由して勝浦町みかん園までの片道約19kmを自転車で向かい、みかん狩りを兼ねた体験型サイクリングを実施しました。

また、平成29年度までは、本市の小松海岸を発着地とし、吉野川の北岸・南岸道路をコースとした「徳島吉野川センチュリーラン大会」が開催されていましたが、その後本大会は開催されていません。



【出典：徳島市資料】



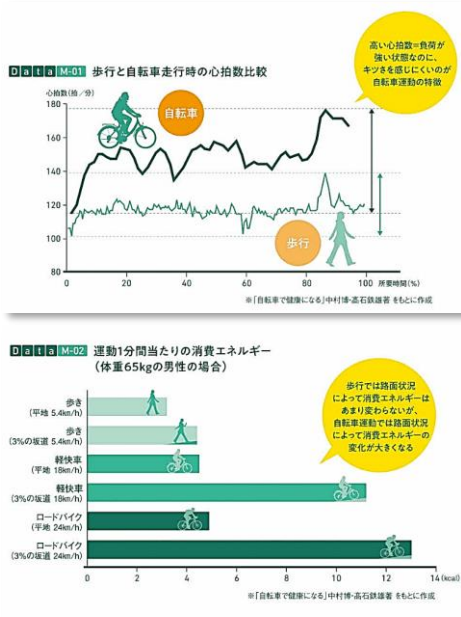
【出典：徳島吉野川センチュリーランHP】

2.5. 健康増進

2.5.1. 健康づくりへの取組状況

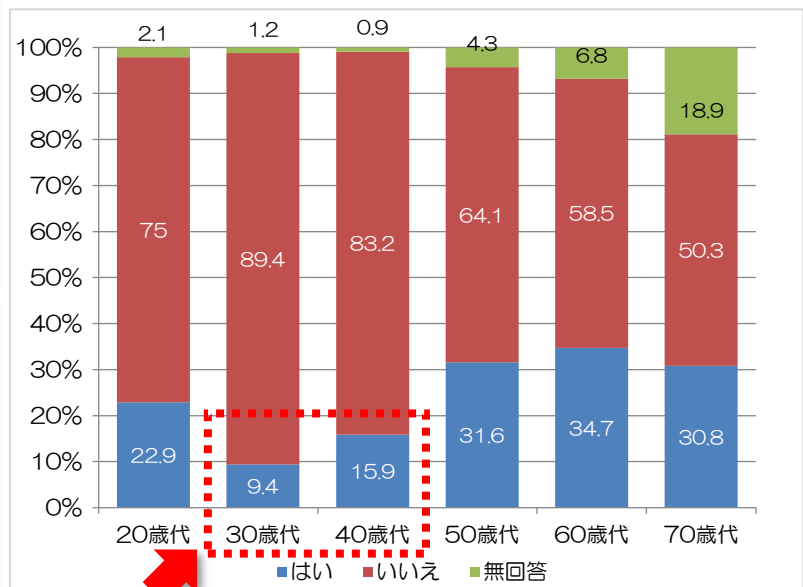
自転車は、ウォーキングやランニングなどと同様の有酸素運動で、膝や腰への負担も少なく疲労感を感じにくいことなどから、日常的な運動になれていない人でも気軽に始められるものとして注目を集めています。

本市では、健康づくり計画「とくしま・えがお21（第2次）」を策定し、生活習慣病対策の1つとして日常的な運動習慣の推進に取り組んでいますが、「1回30分程度の運動を週2回以上実施している」と回答した人の割合が全年代で4割以下、特に30～40歳で低い状況にあり、更に推進する必要があります。



【出典：(株)シマノHP】

■「1回30分程度の運動を週2回以上実施している」と回答した人の割合



【出典：平成23年度徳島市の健康に関する市民意識調査結果を基に作成】

2.6. 交通渋滞緩和

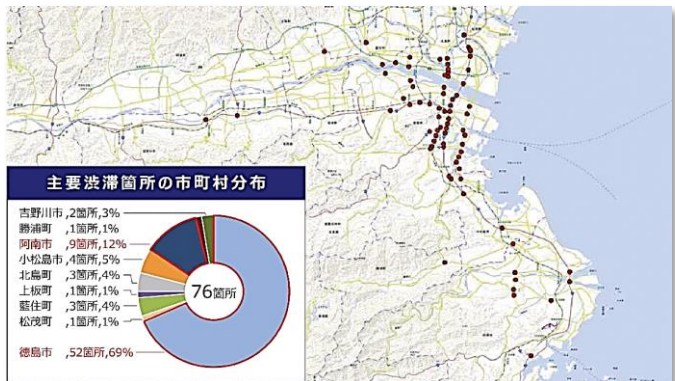
2.6.1. 交通渋滞緩和への取組状況

自動車から自転車への転換は交通渋滞緩和への対策の1つとされています。

本市では、平成7年度に国土交通省徳島河川国道事務所より発足され、関連行政機関で構成する「徳島地区渋滞対策推進協議会」の一員として、本市内における交通渋滞の解消を図るために、道路整備などのハード施策だけでなく、「公共交通の利用」や「時差出勤制度の普及拡大」といったソフト施策である交通需要マネジメントの周知広報などについて取り組んでいます。

徳島県内における主要渋滞箇所については76箇所が指定されていますが、そのうち約70%にあたる52箇所が本市に位置しており、渋滞緩和への更なる取組が課題となっています。

■徳島県内の主要渋滞箇所



【出典：徳島地区渋滞対策協議会資料】

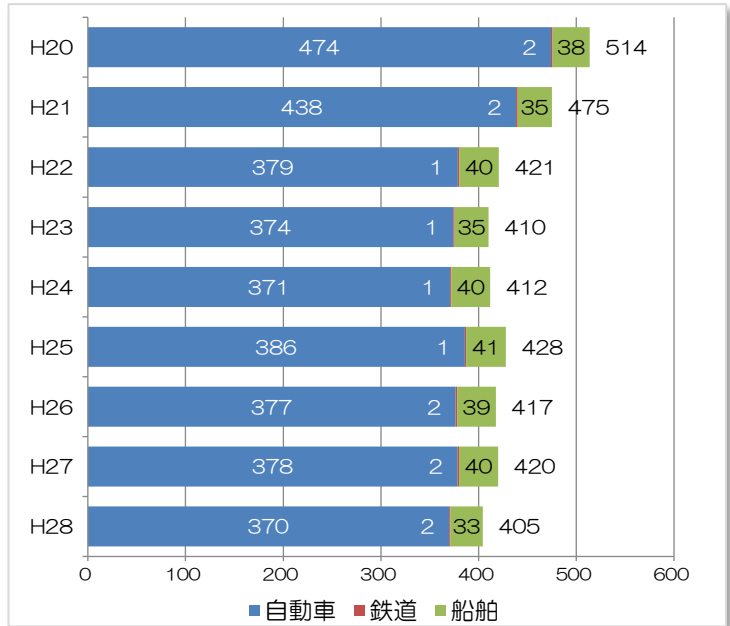
2.7. 環境保全

2.7.1. 温室効果ガス削減への取組状況

自転車は、自動車や公共交通と比べて温室効果ガスの排出量が極めて少なく、環境にやさしい乗り物とされています。

本市では、平成26年度に「第2次徳島市地球温暖化対策推進計画」を策定し、低炭素型社会に向けたまちづくりに取り組んでいます。本市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量については、ハイブリッド自動車の普及などにより全体排出量では減少傾向にあります。依然として約90%が自動車からの排出となっています。そのため、自動車から自転車への転換が、低炭素型社会の実現に大きく寄与すると考えられます。

■本市の運輸部門温室効果ガス排出量 (単位：1000tCO₂)



【出典：徳島市資料】

2.8. 災害対策

2.8.1. 災害活動への取組状況

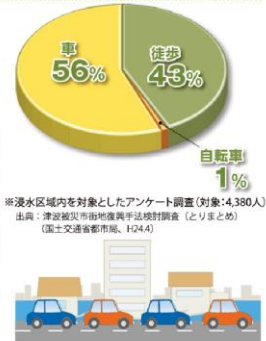
東日本大震災の時には、避難時に多くの方が自動車を利用したことにより交通渋滞が発生してしまい、結果として多くの方が津波に巻き込まれてしまったことが報告されています。

また、被災後には、公共交通の麻痺により発生した帰宅困難者の帰宅手段や、被災状況確認時の移動手段などに自転車が多く活用されたことが確認されています。

国の「国土強靱化基本計画」では、「広域にわたる大規模津波等に対し、避難に自動車を用いることができる人をあらかじめ限定しておくとともに、それ以外の方は、徒歩や自転車で避難することを前提とした避難経路・避難方法の検討」や「想定を超える大量の帰宅困難者に対し、徒歩や自転車で安全円滑に帰宅できる経路の確保」、「自転車の活用による被災後の迅速な状況把握」などが示されています。

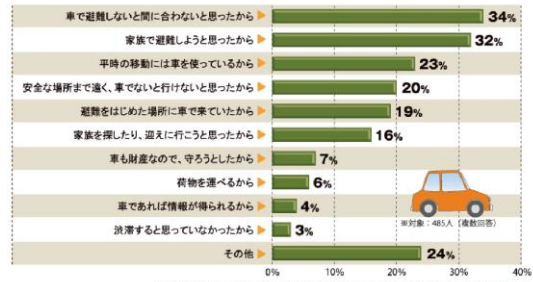
① 東日本大震災当時の避難実態

東日本大震災で被災した東北地方の沿岸部は、過去の津波災害の経験から、比較的津波避難に対する意識の高い地域です。しかしながら、原則とされている徒歩避難は半数以下となっています。一方、車による避難が半数以上を占めるという結果が得られています。



② 自動車で避難した理由

津波が襲来する切迫した状況下で自動車を使わざるを得なかった方や普段の生活の延長で自動車を使った方など理由は様々となっています。



【出典：国土交通省 HP】

2.9. 現状と課題のとりまとめ

本市の自転車を取り巻く現状と課題を整理すると、以下のとおりです。

	現 状	課 題
自転車交通関連	安全で快適な自転車通行空間が整備された路線が少ない。	安全で快適な自転車通行空間が面的に整備された「自転車ネットワーク」が必要である。 ● 鉄道駅やバス停の周辺における駐輪場の整備 ● 既存駐輪場の駐輪容量増加や利便性の向上 ● 地域の需要に応じた駐輪場の整備 ● 放置自転車の抑制 などが必要である。
	駐輪場が未整備の鉄道駅やバス停がある。	
	中心市街地をはじめ、駐輪場が不足しており、しばしば満車状態になっている。	
	既存駐輪場の利便性が低く使いづらい。	
	自転車放置禁止区域内をはじめ、商業施設付近などで多くの放置自転車が撤去されている。	
交通安全	交通事故全体の件数は減少しているにも関わらず、自転車関連の交通事故件数、特に重傷事故件数があまり減少していない。	自転車に関する交通ルールを全ての自転車利用者に周知し、正しい交通ルールやマナーを遵守することが必要である。
	自転車に関する交通ルールの認知度が低い。	
	交通安全教室全体のうち、自転車に関する教育が少ない。	
観光	レンタサイクルの広報活動や利便性が不足している。	観光客などの交通手段となるレンタサイクルやシェアサイクルを、本市の実情と利用者の需要に適したものにすることが必要である。
スポーツ振興	サイクルイベントが少なく、市民がサイクルスポーツに触れる機会を十分に創出できていない。	多様なサイクリストの需要に応じられるサイクルイベントの開催・支援が必要である。
健康増進	「1回30分程度の運動を週2回以上実施している」と回答した人の割合が全年代で4割以下、特に30～40歳で低い状況にあり、日常的な運動習慣への取組が不足している。	サイクリングなどのレジャー利用や日常的な移動手段として自転車を利用することで、日常的な運動習慣への取組を促す必要がある。
交通渋滞緩和	徳島県内における主要渋滞箇所76箇所のうち、52箇所（約70%）が本市に位置している。	移動手段を自動車から自転車への転換を促す必要がある。
環境保全	本市の温室効果ガス排出量のうち、運輸部門については約90%が自動車からとなっている。	
災害対策	国の「国土強靱化基本計画」では、「徒歩や自転車で避難することを前提とした避難経路・方法の検討」や「想定を超える大量の帰宅困難者の安全円滑な帰宅経路の確保」、「自転車の活用による被災後の迅速な状況把握」などが示されている。	自転車を活用した災害活動に関する取組を検討する必要がある。

「徳島県自転車活用推進計画」とは？

令和元年12月に徳島県にて「徳島県自転車活用推進計画～とくしまSDGsサイクル推進計画～」が策定されました。

計画期間は、令和元年度から令和4年度までとなっていますが、計画期間内に3年連続で開催される国際スポーツ大会や、令和7年度に開催される日本国際博覧会（大阪・関西万博）も見据えながら、社会情勢の変化などにより新たな施策の必要性が生じた場合や、より良い施策に転換する必要がある場合は、柔軟に対応するとしています。

徳島県自転車活用推進計画		SDGs						
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
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実現			8	9			
	1-2 お遍路サイクルツーリズムの推進			8				
	1-3 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実			8				
	1-4 サイクルトレイン等の運行			8			12	
	1-5 +plusとくしま体験サイクリングの実施			8			12	
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促進	3			9	11		13
	2-2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備	3			9	11		
	2-3 レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進	3			9		12	
	2-4 ビッグデータの交通安全対策への活用	3				11		
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			8				
	3-2 サイクルステーションの連携推進			8			12	
	3-3 海外への情報発信の充実			8			12	
	3-4 観光アプリ等によるサイクリスト向け情報の充実			8			12	
	3-5 官民連携による自転車道の維持管理の検討				9		12	
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	3				11		13
	4-2 サイクルスポーツのさらなる振興の推進	3						
	4-3 タンDEM自転車の公道走行の検討	3						
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	3	4					
	5-2 交通安全教室の開催	3	4					
	5-3 通学路の合同点検の実施	3	4					
	5-4 ライフステージに応じた交通安全教育の展開	3	4					
	5-5 災害時における自転車の活用							13

【出典：徳島県自転車活用推進計画】

3. 計画の目標

3.1. 基本理念と本市が目指す将来像

3.1.1. 基本理念

「走る」「守る」「停める」「活かす」をキーワードに、
「様々な交通手段が共存しながら道路空間を利用し、誰もが安全で快適に
自転車を利用できるまち」を目標とする

今後、本市が自転車の活用により環境保全や健康増進といった様々な社会問題へ対応するにあたり必要なことを、「走る」「守る」「停める」「活かす」の4つのキーワードに分類し、「様々な交通手段が共存しながら道路空間を利用し、誰もが安全で快適に自転車を利用できるまち」を目標とします。

3.1.2. 本市が目指す将来像

本計画では、「誰もが安全で快適に自転車を利用できるまち」の将来像を以下のとおり設定します。



自転車通行空間が面的に整備され、全ての人にとって安全で
快適な「自転車ネットワーク」が構築されたまち



交通ルールやマナーの啓発活動が行われ、歩行者や自転車、
自動車などが互いの特性や交通ルールを理解・尊重しあう、
安全で安心な交通環境が創出されたまち



地域の需要に応じた利便性の高い駐輪施設の整備や駐輪に関
する啓発活動などが行われ、鉄道駅やバス停、商業施設の周
辺では整然と駐輪され、放置自転車のないまち



通勤・通学や買物といった日常だけでなく、観光やレジャー、
健康増進、渋滞緩和、環境保全、災害対策などにも自転車が
活用され、多様な自転車利用による活力と魅力あふれるまち

3.2. 4つのキーワードと基本方針

基本理念に基づき、本計画の基本方針を以下のとおりとしました。

基本理念

「走る」「守る」「停める」「活かす」をキーワードに、
「様々な交通手段が共存しながら道路空間を利用し、誰もが安全で快適に
自転車を利用できるまち」を目標とする

走る



自転車通行空間の確保

自転車通行空間が面的に整備され、全ての人にとって安全で
快適な「自転車ネットワーク」が構築されたまちを目指します。

方針1：安全で快適な自転車ネットワークの構築

施策① 自転車通行空間の整備

施策② 自転車通行空間が整備された路線の広報活動

守る



交通ルールの周知・啓発

交通ルールやマナーの啓発活動が行われ、歩行者や自転車、自動
車などが互いの特性や交通ルールを理解・尊重しあう、安全で安
心な交通環境が創出されたまちを目指します。

方針1：交通ルール・マナーの周知・徹底

施策① 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

施策② 自転車交通安全啓発教材の作成・活用

施策③ 自転車交通ルールの啓発活動

方針2：自転車の安心・安全利用に備える

施策④ 自転車損害賠償責任保険等の加入促進に向けた啓発活動

施策⑤ 定期的な自転車点検の促進に向けた啓発活動

施策⑥ 安全性の高い自転車の普及に向けた啓発活動

止める 駐輪環境の確保



地域の需要に応じた利便性の高い駐輪施設の整備や駐輪に関する啓発活動などが行われ、鉄道駅やバス停、商業施設の周辺では整然と駐輪され、放置自転車のないまちを目指します。

方針1：各種駐輪需要に応じた駐輪施設の整備

施策① 鉄道駅やバス停の周辺における駐輪場の整備

施策② 短時間駐輪需要を満たす駐輪場の整備

方針2：放置自転車の抑制

施策③ 放置自転車撤去活動

施策④ 放置自転車の抑制に向けた啓発活動

活かす 自転車を活用したまちづくり



通勤・通学や買物といった日常だけでなく、観光やレジャー、健康増進、渋滞緩和、環境保全、災害対策などにも自転車が活用され、多様な自転車利用による活力と魅力あふれるまちを目指します。

方針1：自転車による周遊性の向上

施策① シェアサイクルの導入

方針2：サイクリングの推進

施策② サイクリスト向けの広報活動

施策③ サイクルツーリスト受入環境の整備

施策④ サイクリスト向け案内表示の整備

施策⑤ サイクルイベントの開催・支援

方針3：日常的な自転車利用の促進

施策⑥ 自転車を活用した健康づくりの啓発活動

施策⑦ 自転車を活用した交通渋滞対策の啓発活動

施策⑧ 自転車を活用した環境保全の啓発活動

方針4：自転車の活用による災害対策

施策⑨ 自転車を活用した災害時の避難・復旧活動

3.3. 計画目標の設定

本計画における最終年度（令和 10 年度）末時点での計画推進の目安として、計画目標を以下のとおり設定します。

本計画では、計画の進捗状況を毎年確認するとともに、計画期間の中間点である令和 5 年度に中間見直しを行い、必要に応じて指標を修正します。

指 標 名	現状値	目標値 (R10)	走る	守る	停める	活かす
自転車通行空間の整備延長	1.1 km (H30)	46.4km (市道 22.4km)	○			
自転車関連事故件数	261 件 (H30)	100 件以下		○		
自転車交通ルールの認知度	75.2 % (H30)	100.0 %		○		
放置自転車撤去台数	1,556 台 (H30)	800 台			○	
シェアサイクル利用者数	事業実施後に 調査	現状値を 受けて設定				○
サイクルイベント数	1 件 (H30)	3 件				○
特定健康診査の問診で、「1 回 30 分以上の軽く汗をかく運動を週 2 日以上、1 年以上実施」と答えた人の割合	43.5 % (H30)	第 3 次 徳島市健康づくり 計画を受けて設定				○
自転車分担率（平日・全目的）	20.2% (H27)	25.0%	○	○	○	○
安全で安心して道路や橋が利用できていると感じる市民の割合 ^{※1} (徳島市まちづくり総合ビジョン)	45.4 % (H30)	80.0 %	○	○	○	
自転車利用環境への満足度 ^{※2}	アンケート 調査結果 (R2 実施予定)	現状値を 受けて設定	○	○	○	○

※1 自転車利用者だけでなく、歩行者も安全で安心して道路を利用できると感じる市民の割合

※2 自転車の通行や駐輪といったハード面だけでなく、ソフト面も含めた満足度

4. 実現に向けて取組む施策

4.1. 「走る」自転車通行空間の確保

自転車の利用促進を図る上で重要なことは、「安全で快適な自転車通行空間の整備」です。これは、「自転車だけが安全で快適な通行空間」というものではなく、歩行者や自動車なども含んだ「誰もが安全で快適な通行空間」である必要があります。

本計画では、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を基に、本市の実情にあった自転車通行空間の整備方針を決定し、国や県、警察などの関係機関と協力し、将来像である『自転車通行空間が面的に整備され、全ての人にとって安全で快適な「自転車ネットワーク」が構築されたまち』を目指します。

本計画における自転車通行空間の種類と選定基準

自動車の制限速度 60km/h 以上



【A. 自転車道】



※暫定整備形態

A, C, D 以外の道路



【B. 自転車専用通行帯】



※暫定整備形態

自動車の制限速度 40km/h 以下
自動車の交通量 4,000 台/日以下
道路幅員 4.0m 以上



【C. 車道混在】



※暫定整備形態

自動車の制限速度 40km/h 以下
自動車の交通量 4,000 台/日以下
道路幅員 4.0m 未満



【D. 車道混在（細街路）】



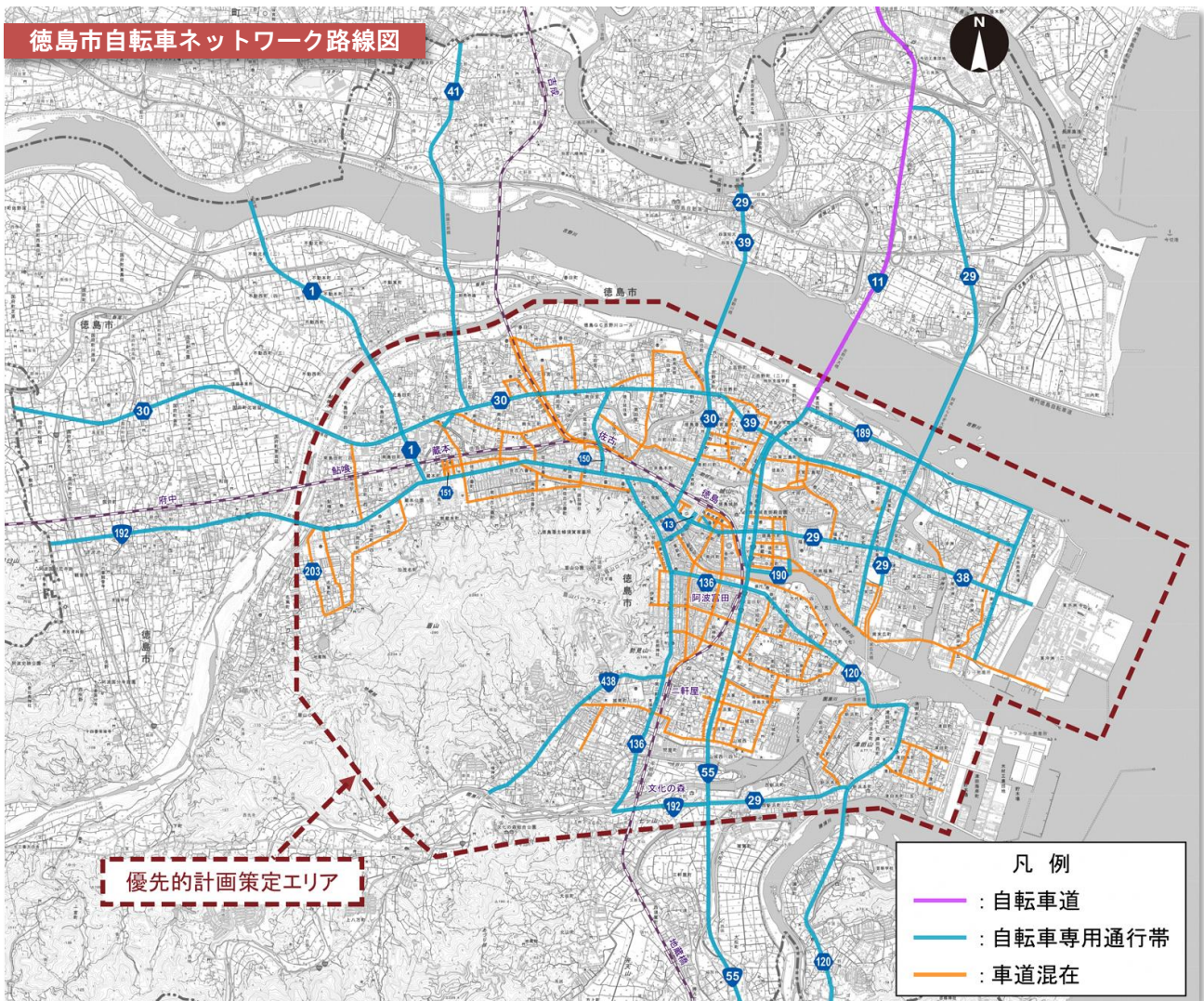
※道路幅員や構造物、沿線状況などの理由から当面の整備が困難な路線については、「暫定整備形態」による整備を行います。【出典（写真）：国土交通省】

4.1.1. 「走る」施策1：自転車通行空間の整備

自転車を安全で快適に利用できる環境を整備するため、平成30年度に「徳島市自転車安全利用促進計画」を策定し、自転車利用や自転車関連事故の特に多いエリアを「優先的計画策定エリア」に指定するとともに、同エリア内で日常的な自転車利用上で重要とされる路線を「自転車ネットワーク路線」に指定し、自転車通行空間の整備に着手しました。

■自転車ネットワーク路線の選定方法と結果

視点	選定指標	検討に使用したデータ
自転車利用の多い路線	① 自転車需要が多い路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路交通センサス自転車交通量（H17） ● 通学路危険箇所等整理結果（H30）
安全性を確保する必要性の高い路線	② 自転車関連死傷事故件数の多い路線	● イタルダ自転車関連事故データ（H27）
地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	③ 自転車利用の拠点となる施設を結ぶ路線	● 鉄道駅、フェリー乗り場、公共施設、商業施設箇所整理結果
	④ 関連計画で位置付けられた路線	● すいすいサイクル事業（H28 時点）
	⑤ 自転車通行空間の整備が可能な路線	● 路肩幅員 1.0m 以上の路線
ネットワークの連続性確保に必要な路線	⑥ ネットワークの連続性を確保する路線	● ①～⑤の連続性を確保する路線
優先的計画策定エリアに進入し、自転車の中距離型利用の転換を促進する路線	⑦ 自動車の交通量が多く主要渋滞箇所が存在する路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車交通量（H27） ● 徳島市内主要渋滞箇所



本計画では、自転車ネットワーク路線の構築をより効率的かつ効果的なものとするため、自転車ネットワーク路線の中から「優先整備路線」を設定します。なお、優先整備路線は、都市機能が集中し自転車移動が特に多いことが想定される徳島駅から半径 2km 程度のエリアを基本とします。

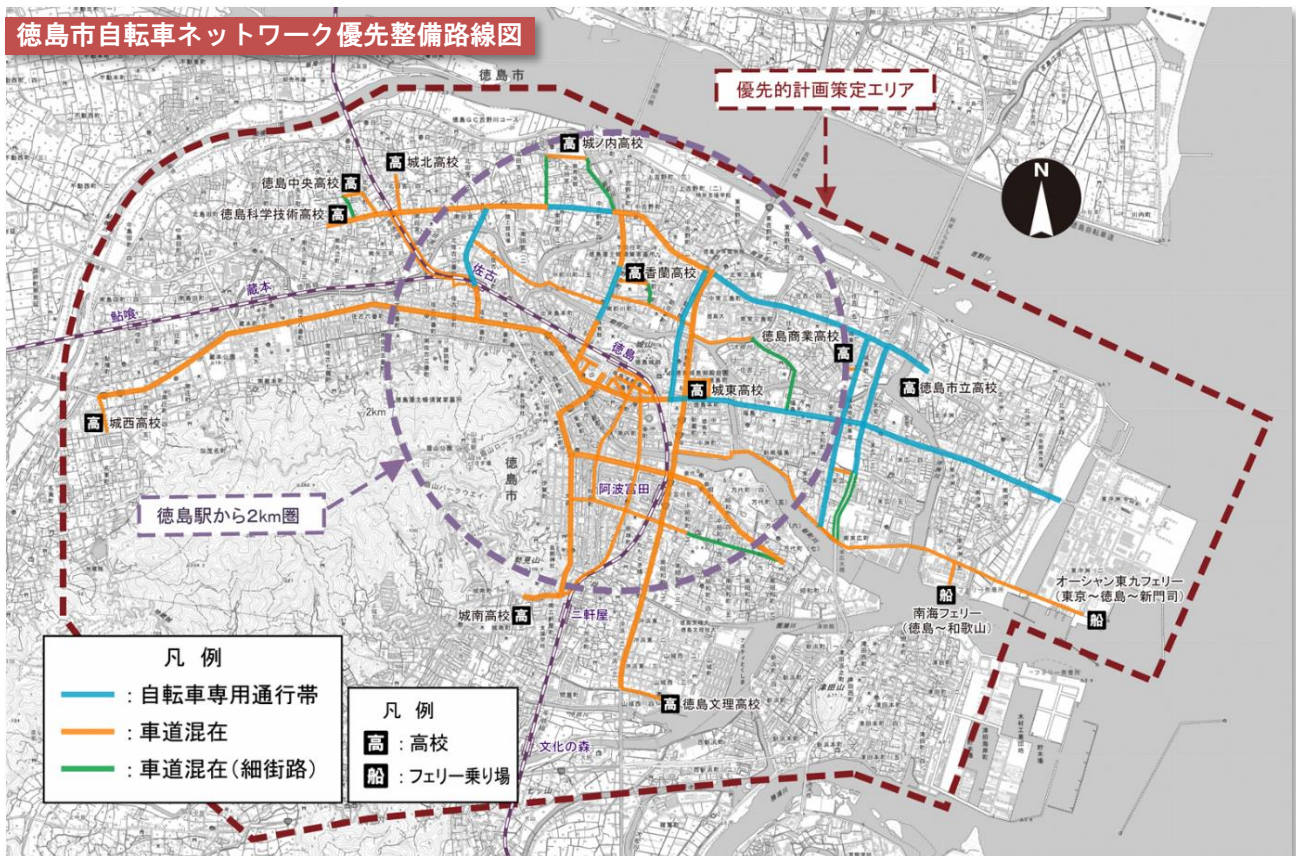
道路幅員や構造物、沿線施設の状況などの理由から「完成整備形態」での整備が当面困難な優先整備路線については、「暫定整備形態」による自転車通行空間整備を行い、自転車ネットワークの早期構築を目指します。

また、現地の道路状況などにより暫定整備形態による整備が困難あるいは自転車利用者などの安全確保ができない場合は、関係機関と協議を行い代替路線などについても検討します。

路面標示のデザインなどについては、徳島県自転車活用推進計画に基づき、県内で統一されたものを使用することとします。

■自転車ネットワーク優先整備路線の選定方法と結果

視点		選定指標	検討に使用したデータ
2km圏内優先整備路線	自転車でよく利用されている路線	① 自転車交通量が多い路線	● 道路交通センサス自転車交通量 (H17) ● 道路建設課 交通量調査データ (H20~28) ● 経済政策課 中心商店街通行量調査 (H30)
	自転車で利用する際に危険と思われる路線	② 自転車指導啓発重点地区・路線 ③ 自転車関連事故の多い路線	● 徳島県自転車指導啓発重点地区・路線 (H31) ● 徳島県警提供事故データ (H25.1~R1.6) ● イタルダ自転車関連事故データ (H27)
	ネットワークの連続性を確保するための路線	④ 自転車通行空間の連続性確保に必要な路線	● ①~③の連続性を確保する路線
自転車関連事故が多く、高校生がよく利用する路線		⑤ 2km圏内優先整備路線と高校を結ぶ路線	● 徳島県警提供事故データ (H25.1~R1.6)
県外からのサイクリストがよく利用する路線		⑥ 2km圏内優先整備路線と県外サイクリストのゲートウェイとなり得る交通結節点を結ぶ路線	
関連計画に配慮する必要がある路線		⑦ 歩道整備等を伴う大規模な道路改良計画のある路線	



4.1.2. 「走る」施策2：自転車通行空間が整備された路線の広報活動

整備した路線の事業効果を高めるため、整備が完了したことや、通行方法などについて広報活動を行います。また、事前・事後の利用状況を調査し、整備効果について広報活動します。



【出典：熊本市 HP】

整備完了路線の広報活動事例

自転車通行空間整備効果の広報活動事例



【出典：金沢レンタサイクル「まちのり」HP】

金沢の自転車施策の主な効果と今後の展望

金沢の自転車施策の主な効果

1 自転車通行空間の整備状況

- 金沢市内における自転車通行空間の整備区間は、2012年4月から2018年3月までの6年間で、約4.6km→約32.9kmに延長しています。
- 金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワークに基づき、「まちなかエリア」を中心に整備を進めながら、高校や大学などがある自転車利用が多い区域において重点的に整備を推進しています。



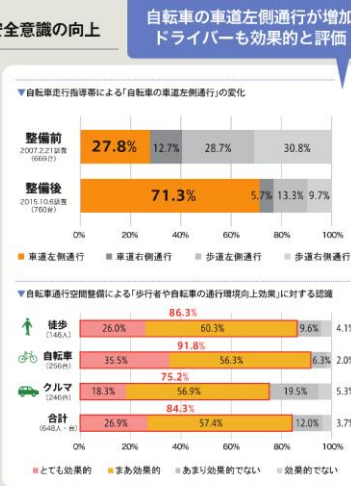
2 自転車関連事故の減少

- 金沢市内における自転車関連事故は、2008年の659件に対し、2017年には228件と65%減少。国全体の発生率に比べても金沢市内の方が大幅に減少しています。
- 整備に伴う自転車の車道左側通行の遵守率向上、交通安全意識の向上が要因と考えられます。



3 道路利用者の交通安全意識の向上

- 2015年度に実施した交通量調査結果^{※1}によると、ルールどおり「車道左側通行」をする自転車の割合が27.8%から71.3%に向上し、車道逆走や歩道通行が大幅に減少しています。
- 自転車通行空間整備後に実施したアンケート調査結果^{※2}によると、自転車走行指導帯の整備は歩行者や自転車の通行環境改善に「効果的」との評価が8割以上を占めており、クルマのドライバーの評価も高くなっています。
- 自転車通行空間整備（ハード）と、それにあわせた街頭指導等のフォローアップ（ソフト施策）が歩行者・自転車・クルマのそれぞれの通行環境の改善と交通安全意識の向上につながっています。



今後の展望

これまで 「安全な自転車通行空間整備」を主体とした自転車施策の展開

これから 「自転車活用推進法」の制定・施行(H29.5) 「自転車活用推進計画」の策定(H30.6)

道路交通分野のみならず、環境、健康、観光などの幅広い分野に自転車を活用

これから 総合的な自転車の活用推進に向けた取り組み

- 計画に基づく自転車利用環境整備を進める一方で、フォローアップの中から見えてきた課題を解決
- 金沢自転車ネットワーク協議会[※]として、連携体制をさらに強化・継続するとともに、「自転車活用推進法」の制定・施行とそれに基づく「自転車活用推進計画」の内容を踏まえ、自転車の活用推進の取り組みを様式・実施



【出典：連携と協働で歩んだ10年の軌跡（金沢自転車ネットワーク協議会）】

4.2. 「守る」交通ルールの周知・啓発

誰もが安全で快適に自転車を利用できるようにするためには、自転車通行空間や駐輪施設の整備といったハード面での対策だけでなく、交通ルールに関する啓発活動といったソフト面での対策も重要です。

また、正しい自転車の乗り方や選び方、交通事故への備え、自転車の日常的な点検などについても未だ普及しておらず、安全な自転車利用への理解が浅い状況にあります。

本計画では、交通ルールや正しい自転車利用に関する啓発活動について、国や徳島県、徳島県警などの関係行政機関だけでなく、学校や自転車販売店、報道機関などとの連携も視野に入れた「地域一丸となって取り組む交通ルール啓発活動」の実施を図り、将来像である『交通ルールやマナーの啓発活動が行われ、歩行者や自転車、自動車などが互いの特性や交通ルールを理解・尊重しあう安全で安心な交通環境が創出されたまち』を目指します。

4.2.1. 「守る」施策1：段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

現在の交通安全教育を見直し、幅広い世代に対して、各世代の特徴に合わせた交通安全教育を適切な時期に実施します。また、自転車だけでなく自動車の視点にも立った交通安全教育を実施し、互いの特性や交通ルールを理解・尊重しあうよう努めます。

■段階的かつ体系的な交通安全教育のイメージ

対象	特徴や時期、内容など	
未就学児や小学校低学年児童など 自転車に乗り始める子どもや保護者 	特徴 自転車に乗り始める時期が心身の機能の成長期と重なるため、基礎的な技能や知識を習得することに主眼を置くとともに、「自転車に乗る楽しさ」を実感できるようにすることが重要です。また、自転車安全教育は、幼稚園や保育施設などにおいてだけでなく家庭での教育も重要であることから、保護者に対する正しい自転車安全教育も重要です。	時期 自転車に乗り始める前（随時）
中学生や高校生、大学生などの学生 	特徴 自転車での行動範囲がさらに広がり、13歳からは車道通行が基本となる世代であるため、これまでの知識に加え、車道通行時の危険を予測・回避する能力を習得する必要があります。特に、14歳からは、信号無視や一時不停止など、政令で定める14項目の危険行為を3年以内に2回行った場合、「自転車運転者講習」の受講が義務付けられることから、自転車は車両の仲間であり交通違反した場合罰則があることを認識する必要があります。また、学校による指導も重要であることから、学校や教員に対する正しい自転車安全教育も重要です。	時期 自転車通学が始まる前（3月など）
	内容 <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車を運転する際の基本である「車道の左側を通行」の認識 ● 傘さし運転や「ながら」運転などの危険な運転行為及び罰則の認識 ● 加害者となった場合の自転車事故の責任についての認識 ● 車や歩行者などの他者から、自転車の運転がどのように見られているかの認識 	
社会人 	特徴 企業などで働いている場合は通勤や業務で自転車を使用することも多く、事故発生時には、自転車の利用者個人の責任だけでなく、企業側の使用者責任について問われることもあり、社員教育といった企業側による自転車安全教育も重要です。また、子どもの保護者の場合、子どもへの自転車安全教育に責任を持って取り組む必要があるとともに、幼児を乗せた自転車利用時には、同乗している幼児への安全確保が必要となります。さらに、就職などによる転入者に向けての交通安全教育も重要です。	時期 自動車運転免許更新時の講習や社内研修など
高齢者 	特徴 加齢による運動能力や認知能力などの低下から、事故のリスクが高まる世代であり、自転車の運転者として事故の加害者となり得るだけでなく、被害者として事故に遭った場合、けがなどが重傷化しやすい世代でもあることから、より安全な自転車利用を呼びかけることが重要です。	時期 自動車運転免許更新時の高齢者講習など
	内容 <ul style="list-style-type: none"> ● 70歳以上の高齢者は歩道通行が可能になることもあるため、自転車ルール・マナーの再認識 ● 運転シミュレーターなどを活用して、加齢による自分自身の技術・能力低下を客観的に認識 ● 孫と共に学ぶなど、自転車のルール・マナーを学んでもらうためのきっかけづくり 	

4.2.6. 「守る」施策6：安全性の高い自転車の普及に向けた啓発活動

自転車を安全に利用するため、年代・目的に応じた車種の紹介や品質基準を示すマークの紹介など、自転車の選び方に関するパンフレットなどを活用して啓発活動を行います。また、必要に応じて自転車販売店や市民活動団体などとも連携して啓発活動を行います。

安全性の高い自転車の普及に向けた啓発活動事例

【出典：一般社団法人自転車協会 HP】

BAA マークとは？

一般社団法人自転車協会の安全基準に適合した自転車を示すマークのことで、JIS(日本工業規格)をベースに独自の厳しい基準値を設けたり、JIS にない要件を加えたりするなど、より安全基準を高めたものです。

(対象型式とその特徴は以下のとおり)



シティサイクル

買物などの短距離に便利



クロスバイク

シティサイクルロードバイクの中間



ロードバイク

速度が速くて長距離に最適



マウンテンバイク

山道など路面状態の悪い道に最適



折りたたみ自転車

小型で軽く持ち運びに便利



幼児車

こどもの体に合わせた設計



電動アシスト付自転車

電動アシストでペダルの踏む力を軽減



幼児二人同乗用自転車

子どもを乗せてもふらつきにくい

4.3. 「停める」駐輪環境の確保

自転車利用者が増加傾向にある近年では、自転車通行空間の整備や自転車交通ルール遵守の徹底に併せて、自転車駐輪対策の推進、特に自転車利用者の駐輪需要の多様化に応じた駐輪環境の整備が求められています。

本市においても、徳島駅前地下自転車駐車をはじめ、自転車の駐輪施設整備に取り組んできており、自転車放置禁止区域における放置自転車撤去台数は年々減少傾向にあることから、一定の効果は得られています。しかし、商業施設周辺など特定箇所においては、未だ多くの放置自転車が見受けられることや、高齢者にとって地下自転車駐車場は使いにくいといった意見などから、更なる駐輪環境の整備が必要となっています。

また、子供乗せ自転車など大型の自転車やロードバイクなどスタンドが付いていない自転車については、シティサイクルなど一般的な自転車と同じ駐輪スペースでは駐車することができない場合があり、自転車の多様化に応じた駐輪環境の整備が求められています。

本計画では、既存の徳島駅前地下自転車駐車を活かしつつ、新たな駐輪需要を満たす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整備を推進し、地域全体の駐輪環境の確保を図ることで、将来像である『地域の需要に応じた利便性の高い駐輪施設の整備や駐輪に関する啓発活動などが行われ、鉄道駅やバス停、商業施設の周辺では整然と駐輪され、放置自転車のないまち』を目指します。

また、駐輪施設毎ではなく地域全体で統一した料金体系や駐輪車両の管理方法といった運用を定め、利用率の平準化や利用者の混乱防止を図ります。

本市が目指す駐輪環境整備の将来像

鉄道駅やバス停の周辺



通勤・通学など長時間駐輪

長時間駐輪しても経済的

商業施設の周辺にある駐輪場より長い
か同等

無料時間以降 商業施設の周辺にある
駐輪場より低額



対象

特徴

無料時間

料金体系

商業施設の周辺



買物や飲食など短時間駐輪

目的地に近くて便利

鉄道駅やバス停の周辺にある駐輪場
より短い
か同等

無料時間以降 鉄道駅やバス停の周辺
にある駐輪場より高額

施設ごとではなく、地域全体で統一した料金体系や管理方法などを検討

4.3.1. 「停める」施策1：鉄道駅やバス停の周辺における駐輪場の整備

自転車や公共交通の利用促進を図るため、鉄道駅やバス停の周辺における駐輪場の整備を、交通事業者などと連携して行います。また、すで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用者の利便性を向上させ、自転車の利用促進を図ります。

鉄道駅やバス停の周辺における駐輪場の整備事例



4.3.2. 「停める」施策2：短時間駐輪需要を満たす駐輪場の整備

自転車利用の利便性を向上させるため、道路などの公共空間や民地空きスペースなどを活用した小規模駐輪場の整備を、商店街や駐輪場事業者などと連携して推進します。

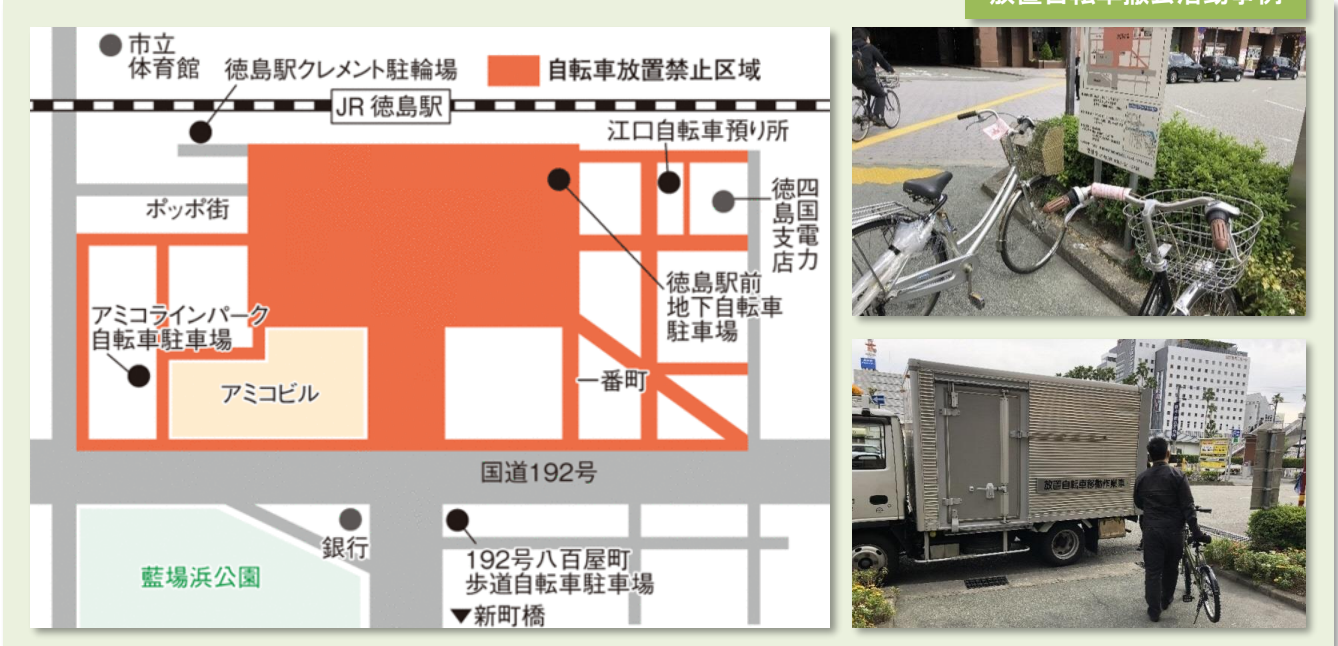
短時間駐輪需要を満たす駐輪場の整備事例



4.3.3. 「停める」施策3：放置自転車撤去活動

徳島駅周辺の自転車放置禁止区域において、都市環境の悪化や災害活動及び通行機能保持などの妨げの要因となる放置自転車を撤去します。

放置自転車撤去活動事例



4.3.4. 「停める」施策4：放置自転車の抑制に向けた啓発活動

放置自転車を抑制するため、自転車放置禁止区域や放置自転車の多い場所において、放置自転車の禁止や近隣駐輪場の案内といった啓発活動を行います。

放置自転車の抑制に向けた啓発活動事例



4.4. 「活かす」自転車を活用したまちづくり

自転車は、日常生活における身近で便利な交通手段としてだけでなく、環境保全や渋滞緩和、健康増進、観光振興、災害時の避難手段など様々な分野において大きな期待が寄せられています。

特に、近年では訪日外国人旅行者の増加などにより、気軽に地域を巡りつつ、地域の魅力を身近に感じることができる地域密着型サイクリングツアーが大きな注目を集めています。

令和元年9月には、愛媛県今治市と広島県尾道市をつなぐ「しまなみ海道サイクリングルート」、滋賀県の琵琶湖岸を一周する「ピワイチ」、茨城県の霞ヶ浦湖岸周辺を一周する「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が国内初のナショナルサイクルルートに指定され、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外へPRされています。

中でも、「しまなみ海道サイクリングルート」は既に国内外から「サイクリストの聖地」として多くのサイクリストを誘致しており、今後は「ピワイチ」へも多くのサイクリストが訪れると想定されていることから、「しまなみ海道サイクリングルート」と「ピワイチ」の間に挟まれた地域では、サイクリストを誘致する好機として、今後の自転車による観光振興に大きな期待が寄せられています。

また、電動アシスト付自転車やタンデム自転車、カーゴバイク*などの登場により、今後自転車は更なる多様化が進むとされています。特にタンデム自転車などについては、レジャーとしての自転車利用の促進だけでなく、障がいがある方の自転車利用にも大きく寄与するとされ、タンデム自転車の公道走行解禁に関する今後の動向が注目されているところです。

これらの背景を受けて、徳島県自転車活用推進計画では、「四国一周 1,000km ルート」から「自転車王国とくしま公式コース」への誘致や、県内で統一した案内表示の検討、サイクルステーションの整備、タンデム自転車の公道走行に関する検討、災害時の自転車活用などについて取組むとしています。

本計画では、国や徳島県の自転車利用に関する動向を注視しつつ、様々な視点から自転車を活用したまちづくりを推進することで、将来像である『通勤・通学や買物といった日常だけでなく、観光やレジャー、健康増進、渋滞緩和、環境保全、災害対策などにも自転車が活用され、多様な自転車利用による活力と魅力あふれるまち』を目指します。

しまなみ海道サイクリングルート



【出典：(右上) 愛媛県自転車新文化推進計画 (左、右下) NPO 法人シクロツーリズムしまなみ HP】

*カーゴバイク：シティサイクルより大きな荷物が運搬可能で、積載装置による牽引ではなくフレーム自身に積載能力を持つものです。

4.4.1. 「活かす」施策1：シェアサイクルの導入

観光客の移動手段や公共交通の補完としてシェアサイクルなどの導入を検討し、周遊性の向上を図ります。また、必要に応じて、既存のレンタサイクル事業や民間のシェアサイクル事業者などと協力し、効果的かつ効率的なシステムとなるよう努めます。

シェアサイクルの導入事例



阪急電鉄岡町駅（大阪府豊中市）



JR 高松駅前広場地下ポート（香川県高松市）
【月額で定期利用も可能】



シェアサイクルとレンタサイクルの違いとは？

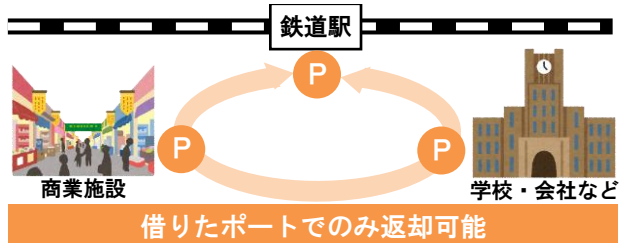
従来のレンタサイクルは、主に「鉄道駅で借りて目的地へ行き、借りた鉄道駅で返却する」といったような同一箇所でみの貸出・返却システムで行われていました。

しかし、近年増加しているシェアサイクルは、右の図のように、「サイクルポートがある場所であれば、どのサイクルポートで借りた自転車であっても、すべてのサイクルポートで返却できる」といった利便性の高いシステムとなっています。

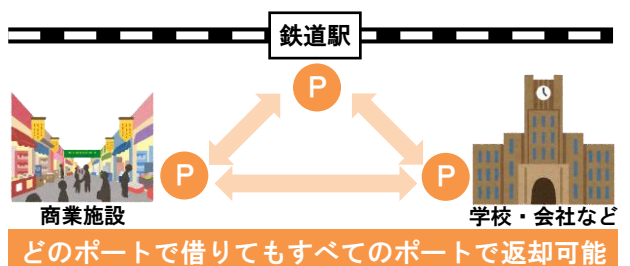
【出典：国土交通省資料を基に作成】

P：サイクルポート

■レンタサイクルのシステム（例）



■シェアサイクルのシステム（例）



4.4.2. 「活かす」施策2：サイクリスト向けの広報活動

本市内外のサイクリストに向けて「四国一周 1,000km ルート」や「自転車王国とくしま公式コース」、その他サイクリストに有益な情報を発信し、市外サイクリストの誘致や市内サイクリストの増加を図ります。

サイクリングコースの広報活動事例



【出典：愛媛県 HP】

サイクリストに有益な情報の広報活動事例



二輪タンデム自転車 二人乗りで道路を走れます!!

※平成 30 年 4 月 1 日、千葉県道路交通法施行細則一部改正

二輪タンデム自転車とは



2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた自転車です。

変更点は



今まで、千葉県内の道路では二輪タンデム自転車に一人だけしか走れませんでした。改正後は二人乗りで走れます。

特徴は

- ① 視覚障害者や脚力が弱い人でも後席に乗りて楽しむことができます。
- ② ペダルが運動している車種がほとんどで、乗員同士の協力が必要です（発進、停止、右左折等）。
- ③ ハンドルとブレーキ操作は前席の運転者が行います。
- ④ 発進時や横風により不安定になりやすいので注意が必要です。
- ⑤ 二人でこぐため、速度は出やすいですが、ホイールベースが長いので、小回りが利きません。

注意点は

- ① 走る前に練習しましょう。安全な場所で十分練習をしてから道路を走るようにしましょう。
- ② 乗員同士でコミュニケーションを取りましょう。ペダルが運動しており、ハンドルとブレーキ操作は前席の運転者が行うので、後席の乗員が把握するために声を掛け合って発進、停止、右左折等しましょう。
- ③ ヘルメットをかぶる、手袋をする等、安全対策しましょう。



千葉県・千葉県警察

【出典：千葉県警 HP】

(https://www.police.pref.chiba.jp/kotsusomuka/sample_00016.html)

4.4.3. 「活かす」施策3：サイクルツーリスト受入環境の整備

民間事業者や関係行政機関と連携し、休憩施設や宿泊施設において自転車屋内保管や整備工具の貸出、観光ガイドなどといったサイクリストの需要に応じた受入環境を整備し、おもてなしの心でサイクルツーリストを支援します。

サイクルツーリスト受入環境の整備事例



サイクルオアシ



宿泊施設への自転車持ち込み

【出典：愛媛県自転車新文化推進計画】

4.4.4. 「活かす」施策4：サイクリスト向け案内表示の整備

サイクリストが本市内のサイクリングコースを安全かつ快適に走行できるよう、ルート上に案内表示などを整備します。また、四国一周サイクリングルート（沿岸部）から自転車王国とくしま（内陸部）へのサイクリストの誘致を図る案内表示も併せて設置します。案内表示のデザインや設置基準などについては、サイクリストの混乱を招かないよう徳島県内で統一した案内表示とします。

サイクリスト向け案内表示の整備事例



【出典：徳島県自転車活用推進計画】



現在位置がわかる地点表を一定間隔(500mごと)で設置

・ 交差点等の分岐部において、進行方向を示すために、①50m手前、②分岐部、③分岐後に案内表示を設置している。

【出典：国土交通省資料】

4.4.5. 「活かす」施策5：サイクルイベントの開催・支援

初心者向けあるいはサイクリングに興味を持っている方に向けたサイクルイベントとして、徳島市民スポ・レクフェスティバルにおいてサイクリング部門を設置し、サイクリングの楽しさを体感する機会を創出します。併せて、中級者や子どもに向けたサイクルイベントなどについても検討します。

また、各団体が主催するサイクリングイベントを支援し、サイクルスポーツの振興に努めます。

サイクルイベントの事例



徳島市民スポ・レクフェスティバル

【出典：徳島市資料】



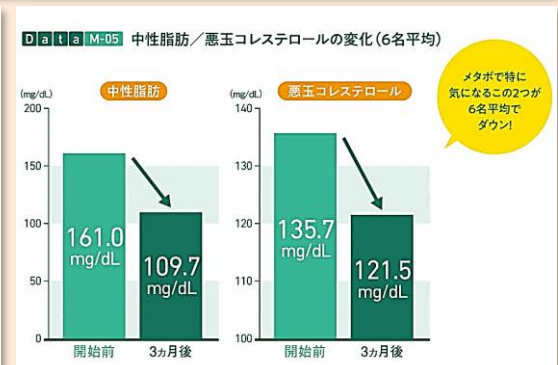
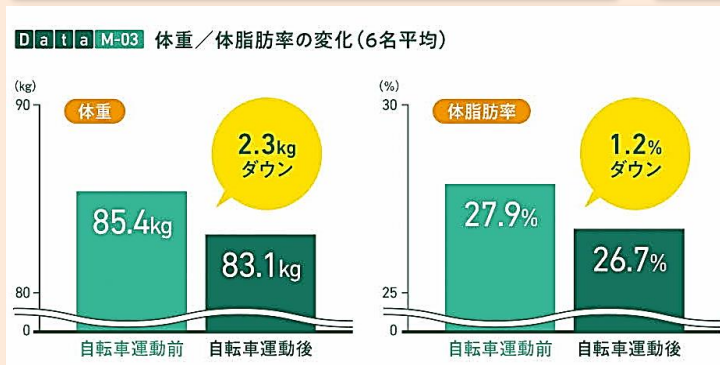
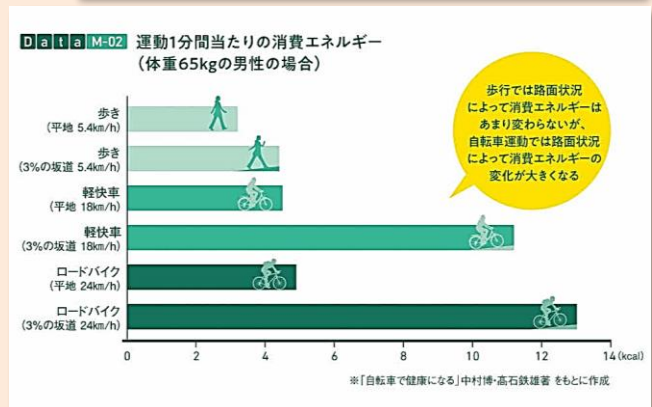
徳島吉野川センチュリーラン

【出典：徳島吉野川センチュリーランHP】

4.4.6. 「活かす」施策6：自転車を活用した健康づくりの啓発活動

自転車の持つ心身の健康づくりへの効果に注目し、サイクリングによる健康づくりをキーワードとした広報活動を行います。

自転車を活用した健康づくりの啓発活動事例



【出典：(株)シマノHP】

4.4.7. 「活かす」施策7：自転車を活用した交通渋滞対策の啓発活動

渋滞緩和対策の一環として徳島地区渋滞対策協議会(事務局：徳島河川国道事務所)で行っている自転車通勤促進活動を支援します。

自転車を活用した交通渋滞対策の啓発活動事例

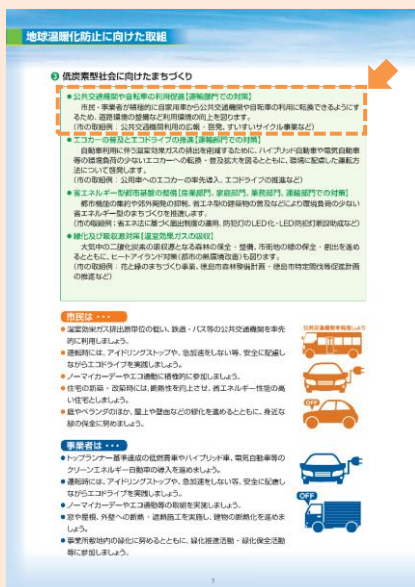


【出典：国土交通省徳島河川国道事務所資料】

4.4.8. 「活かす」施策8：自転車を活用した環境保全の啓発活動

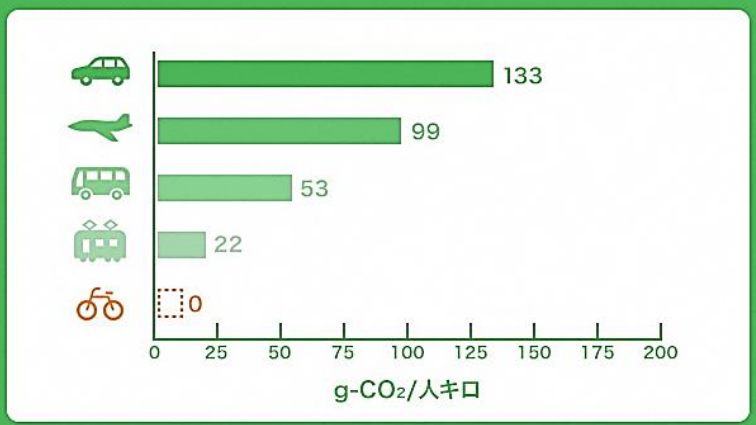
CO₂ 排出量の削減に自転車が効果的であることを示し、自転車を活用した環境保全の啓発活動を行います。

自転車を活用した環境保全の啓発活動事例



第2次徳島市地球温暖化対策推進計画

旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位(2014年度)



【出典：第2次徳島市地球温暖化対策推進計画】

【出典：尼崎市自転車総合ポータルサイト尼っ子リンリンHP】

4.4.9. 「活かす」施策9：自転車を活用した災害時の避難・復旧活動

「災害時の自転車活用」について調査・研究を行い、自転車を活用した避難経路・方法や迅速な被災状況把握、帰宅困難者の解消などについて検討します。

自転車を活用した災害時の避難・復旧活動事例



【出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き】



※ファットバイク：マウンテンバイクより更に太いタイヤを装着しており、瓦礫が散乱した悪路や砂利道、雪道などでも走破可能な自転車です。

5. 計画の推進

5.1. 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、道路管理者・徳島県警察・関係行政機関・市民などが相互に連携し、各施策を一体的に推進していくことが重要です。そのため、必要に応じて進捗管理などを行うための協議を関係機関と開催しながら計画を推進します。

特に、交通ルールの啓発活動をはじめとする本計画の広報活動については、関係行政機関だけでなく、地域住民や学生、NPO団体などと連携して取り組むといった広報戦略が重要となります。そこで、広報活動全般に取り組むにあたっては、本市が中心となって広報戦略に関する検討会を開催し、関係機関とより一層連携を図ることで、より良い自転車利用環境の実現を目指します。

5.2. 計画の進捗管理

計画を着実に推進していくためには、進捗状況の確認と施策効果に対する評価が重要であることから、本計画では、計画の策定（Plan）後、施策を実施（Do）するとともに、定期的な施策の評価（Check）を行い、必要に応じて計画の見直し（Action）を実施していきます。

また、本計画は、定期的に市民会議を開催し、各施策の進捗状況や取組内容について意見聴取を行うことで、計画的かつ効果的に計画を推進します。

計画の策定

施策の実施



計画の見直し

施策の評価

5.3. 実施スケジュール

調査研究や検討^{※2}
実施計画の作成

中間見直し^{※1}

次期計画
の検討^{※1}

	施策名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	81	R9	R10
走る	施策1 自転車通行空間の整備	優先整備路線の調査・設計		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策2 自転車通行空間が整備された路線の広報活動	調査方法検討 整備前調査		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
守る	施策1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	既存事業の継続 事業評価と再検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策2 自転車交通安全啓発教材の作成・活用	内容と活用方法 検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策3 自転車交通ルールの啓発活動	既存事業の継続 事業評価と再検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策4 自転車損害賠償責任保険等の加入促進に向けた啓発活動	既存事業の継続 事業評価と再検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策5 定期的な自転車点検の促進に向けた啓発活動	既存事業の継続 事業評価と再検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策6 安全性の高い自転車の普及に向けた啓発活動	既存事業の継続 事業評価と再検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
止める	施策1 鉄道駅やバス停の周辺における駐輪場の整備	整備方法の検討 機能強化内容の検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策2 短時間駐輪需要を満たす駐輪場の整備	駐輪需要調査 整備方法等の検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策3 放置自転車撤去活動	既存事業の継続 事業評価と再検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策4 放置自転車の抑制に向けた啓発活動	既存事業の継続 事業評価と再検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
活かす	施策1 シェアサイクルの導入	導入に向けての 調査・研究		社会 実験	実施		必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策2 サイクリスト向けの広報活動	広報内容や方法の 調査・研究		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策3 サイクルツーリスト受入環境の整備	受入環境需要の 調査・研究		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策4 サイクリスト向け案内表示の整備	案内表示設置の 調査・研究		県計画の動向にあわせて 実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策5 サイクルイベントの開催・支援	既存事業の継続 事業評価と再検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策6 自転車を活用した健康づくりの啓発活動	健康づくりの 調査・研究		広報内容や広報方法の検討 (次期堺市健康づくり計画と調整)			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策7 自転車を活用した交通渋滞対策の啓発活動	既存事業の継続 事業評価と再検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策8 自転車を活用した環境保全の啓発活動	既存事業の継続 事業評価と再検討		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				
	施策9 自転車を活用した災害時の避難・復旧活動	災害時自転車活用 の調査・研究		実施			必要に応じて改善しつつ取組継続				

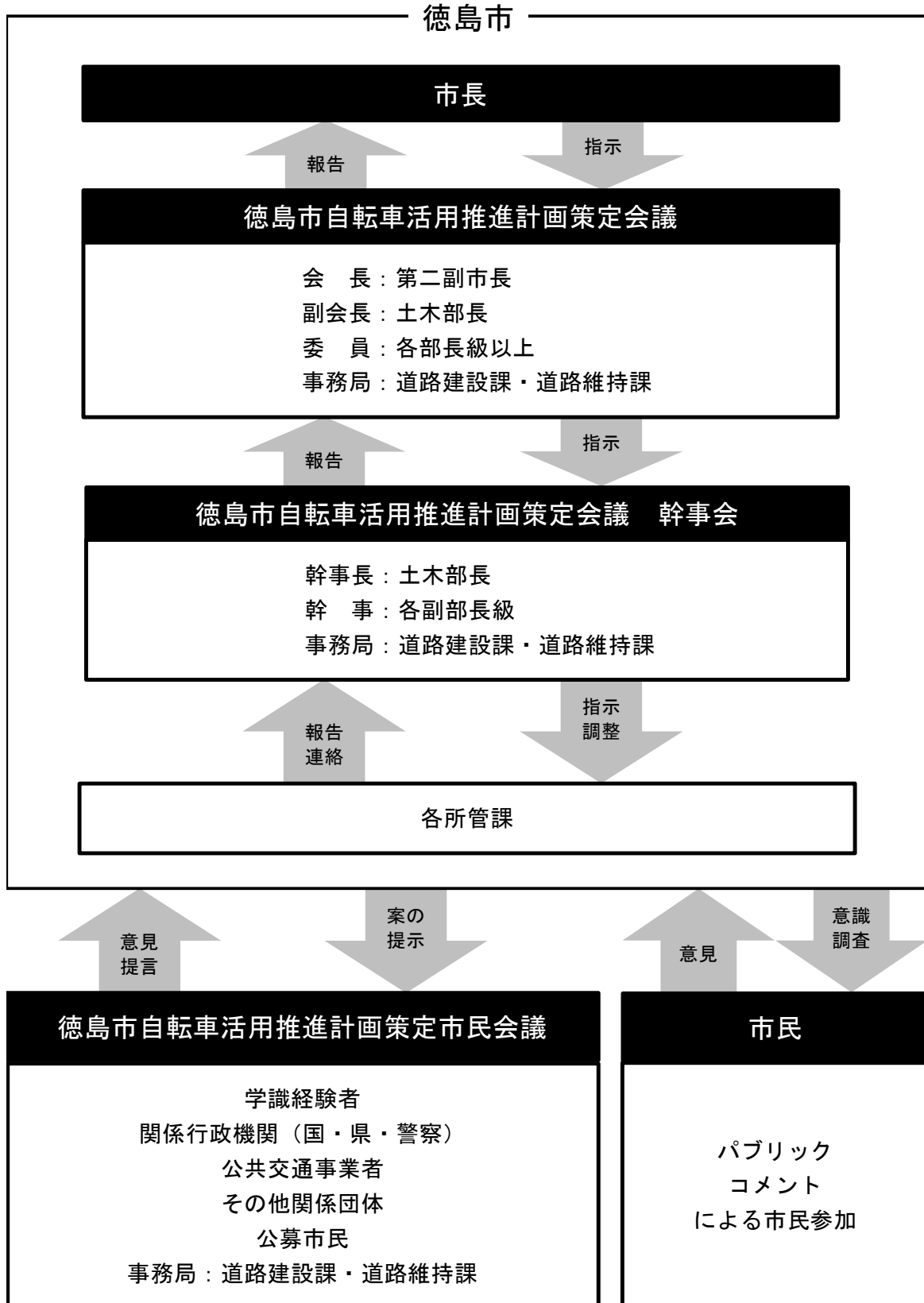
※1 実施スケジュールは、関連する法令・計画の改定や各施策の実施状況などを踏まえた見直しを行い、必要に応じて修正します。

※2 実施スケジュールより早期に取組可能な施策については、準備ができた次第着手するものとします。

参考資料

徳島市自転車活用推進計画策定市民会議

計画策定体制



委員名簿

令和元年8月1日現在

氏名	所属・役職
秋山 幸弘	徳島県警察本部交通部交通規制課 課長
朝日 隆之	一般財団法人徳島県観光協会 常務理事
大杉 雅一	徳島市・名東郡PTA連合会 会長
○ 尾野 薫	徳島大学大学院 助教
川口 陽一郎	徳島県県土整備部道路整備課 課長
河野 一騎	南海フェリー株式会社営業部徳島営業所 所長
佐光 寿吉	徳島県自転車軽自動車商協同組合 理事長
佐野 功	徳島県県土整備部高規格道路課 道路企画担当室長
須見 矩明	徳島市サイクリング協会 会長
住友 幹雄	徳島県警察本部交通部交通企画課 課長
中西 裕幸	徳島県自転車競技連盟 理事長
長谷部 一喜	一般社団法人徳島県バス協会 専務理事
細井 啓造	徳島市老人クラブ連合会 会長
前林 永子	徳島地区高等学校生徒生活指導連絡協議会 会長
榎尾 果歩	公募市民
松崎 美穂子	NPO 法人子育て支援ネットワークとくしま 理事長
宮藤 秀之	国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所 所長
◎ 山中 英生	徳島大学大学院 教授
山本 七海	公募市民
山本 仁志	四国旅客鉄道株式会社徳島企画部 部長

(50音順 敬称略) [計20名]

◎：会長 ○：副会長

策定経緯

開催年月日	主な議題
第1回 令和元年8月8日	<ul style="list-style-type: none">● 徳島市自転車活用推進計画の策定体制について● 徳島市自転車活用推進計画における取組について● 計画策定スケジュールについて
第2回 令和元年11月25日	<ul style="list-style-type: none">● 第1回会議で出た意見と対応方針について● 徳島市自転車活用推進計画における取組について● 今後の計画策定スケジュール
第3回 令和2年1月31日	<ul style="list-style-type: none">● 第2回会議で出た意見と対応方針について● 徳島市自転車活用推進計画（素案）について● 今後の計画策定スケジュール
第4回 令和2年5月13日	<ul style="list-style-type: none">● パブリックコメント手続の意見取扱結果（案）について● 徳島市自転車活用推進計画（案）について

徳島市自転車活用推進計画

令和2年6月発行

【発行】徳島市 土木部 道路建設課・道路維持課

〒770-8571 徳島市幸町2丁目5番地

TEL : 088-621-5334 FAX : 088-655-4999

E-mail : doro_kensetu@city-tokushima.i-tokushima.jp

