

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～

【一部抜粋】

令和元年12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	2
1.4 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	31
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	37
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	47
目標5 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	51
4.3 施策の周知・拡充について	59
5 計画の管理・推進体制	61
5.1 計画の推進	61
5.2 計画の基本目標	62
5.3 計画のフォローアップ	62

抜粋部分

参考資料

参考資料1	県内の主要観光地の分布	参考1
参考資料2	県内の主なサイクリングコース	参考2
参考資料3	自転車王国 公式25コースの概要	参考3

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。

そのため、本県の自転車活用推進計画は、県の総合計画『「未知への挑戦」とくしま行動計画』のもと、新次元の「自転車王国とくしま」の実現に向け、目指すべき方向性を以下のように定めます。

- 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、本計画では、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

3年連続の国際スポーツ大会を契機に、誰もが参加可能なサイクルスポーツの振興を図り、自転車を活用した健康・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、安全対策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」のことです。

全ての目標が直接自転車に結びつくものではないが、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。



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・インフラ
- 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。



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

本計画の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。

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

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「四国八十八箇所霊場と遍路道」での心のこもった“おもてなし”や、世界三大潮流の絶景を誇る「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、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】

- 1 - 1 大鳴門橋への自転車道設置の実現
- 1 - 2 お遍路サイクルツーリズムの推進
- 1 - 3 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実
- 1 - 4 サイクルトレイン等の運行
- 1 - 5 + plusとくしま体験サイクリングの実施



1-1 大鳴門橋への自転車道設置の実現

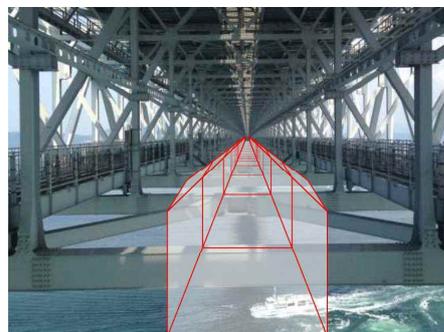
本県では、サイクリングに対する需要が高まっている中、淡路島や鳴門市における一層の観光振興の促進、本県への交流人口の拡大を目的に、兵庫県と連携し、大鳴門橋の「桁下の鉄道空間」を活用した自転車道設置を検討中です。

大鳴門橋への自転車道設置が実現すれば、本県の様々なサイクリングルートが淡路島一周ルート「アワイチ」で知られる淡路島と直接、接続することにより、国内外のサイクリストを魅了する「新たなルート」の創出が期待されます。

さらに、淡路島から四国へ、そして「しまなみ海道」を走行し、中国・近畿へと瀬戸内海を一周する、いわゆる「セトイチ」といった構想も描くことが可能となり、広域的なサイクリングネットワークの形成も期待されます。



大鳴門橋と渦潮



自転車道イメージ

また、自転車道の実現に向け、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、レンタル・シェアサイクル施設の設置、宿泊施設のサイクリスト受け入れ環境整備などについて、関係機関と連携しながら検討を進めます。

■ ASAトライアングルサイクリングツーリズムの取組拡充

淡路島と鳴門市が自転車道で接続されることにより、鳴門市をはじめ3市が連携している「ASAトライアングルコース」が結ばれ、サイクルツーリズムの拡充に繋がります。



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コースの周知を図るとともに、4コースを補完する「一国参り」コース(1～23番札所)を設定・周知します。



自転車王国とくしま公式コースの内、札所に関連するコース

また、コース設定の際は、「設定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、サイクル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。

長期的には、四国4県で連携した全札所を巡るお遍路コースの設定等、世界への魅力発信を目指します。



遍路小屋 (板野郡板野町)

■ 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。



【表面】



【裏面】

とくしまブリッジデータ

橋名	学島橋	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。
形式	潜水橋	地域の歴史	昔の善入寺島には、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、神社などもあったようです。
橋長	362m	詳しい情報はこちらホームページ http://www.pref.tokushima.jp/bridge/	
有効幅員	3.0m		
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)

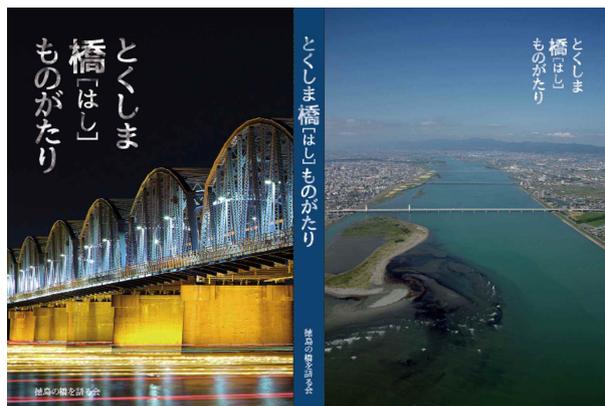
潜水橋

QRコードによる発信

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。





8 働きがいも
経済成長も

12 つくる責任
つかう責任

1-5 +plusとくしま体験サイクリングの実施

本県の「とくしま農林漁家民泊」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「アクティビティー」を体験してもらえる滞在型（農家民泊等）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。

また、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」についても実施・支援することで、新たなサイクリストの裾野拡大を目指します。

■「食・文化」体験



■「アクティビティー」体験



■「ポタリング」体験



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、自転車や徒歩を中心としたコンパクトなまちづくりを推進するとともに、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ます。

また、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ことにより、安全で快適な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】

- 2-1 自転車通行空間の整備促進
- 2-2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備
- 2-3 レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進
- 2-4 ビッグデータの交通安全対策への活用

2-1 自転車通行空間の整備促進

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の「市町村の自転車ネットワーク計画」や「市町村によるコンパクトで利便性の高いまちづくりと連携した自転車施策」の策定を支援し、「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（自転車マーク、ピクト等）等により、自転車利用者に分かりやすい誘導・案内を行います。



自転車専用通行帯（ブルーライン）
（県道 徳島鳴門線 徳島市中吉野町）



路面標示（自転車マーク、ピクト）
（出典：愛媛県）



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。



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）



整備前



路側の改善（側溝の改修）
（出典：愛媛県）

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「違法駐車の取締り」を行います。



駐停車禁止の規制
（出典：国土交通省、警察庁）



路上駐車の取締
（出典：警察庁HP）

■ 徳島市自転車安全利用促進計画（H31.4）

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」を策定しており、その中で7つの検討項目に基づいた「自転車ネットワーク路線」を選定しています。



参考）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	<p>緑石線等 歩道 自転車道</p>	
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 ※自転車専用通行帯の幅全部歩道</p>	
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】 歩道 車道 歩道 車道</p> <p>【車線内の対策】 歩道 車道 歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【車線内の対策】 路側帯 車道</p> <p>※欠羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p>	



2-2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備

駐輪場は、自転車利用者の利便性向上や利用促進、道路交通の安全と円滑化を図るため、鉄道駅や商店街周辺を中心に整備されていますが、依然、駐輪場が整備されていない鉄道駅も多く存在し、それらの箇所では無秩序に駐輪され利便性が損なわれており、放置自転車も多数確認されています。

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繁華街周辺等に、地域のニーズに応じた駐輪場の整備を検討・促進します。

なお、鉄道駅周辺に駐輪場の整備を検討する場合には、鉄道事業者に対して必要な協力を求めます。

参考) 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。



パーキングメーターの転用による駐輪場整備
(新潟市)



広幅員の歩道を活用した小規模な駐輪場整備
(大阪市)



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)



公開空地の現状



駐輪場整備イメージ

ショッピングセンター周辺への公開空地の駐輪場整備
(東神奈川駅)



2-3 レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進

現在、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、他県では多く運用されています。

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、貸し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>
<p>観光施設、市役所、公共公益施設、鉄道駅</p>	<p>市役所、観光施設、商業施設等、鉄道駅</p>

本県においても、「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。



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)

参考) 四国内のシェアサイクル事業

現時点では、四国内のシェアサイクル事業は、香川県で展開されている「HELLO CYCLING」のみであり、令和元年8月時点で高松市街地周辺に約90箇所、小豆島に約50箇所、高松空港に1箇所のポートが設置されています。

また、愛媛県松山市においても10月からより実証実験が開始されています。



利用案内 (高松市)



高松市街地のポート



高松空港のポート



2-4 ビッグデータの交通安全対策への活用

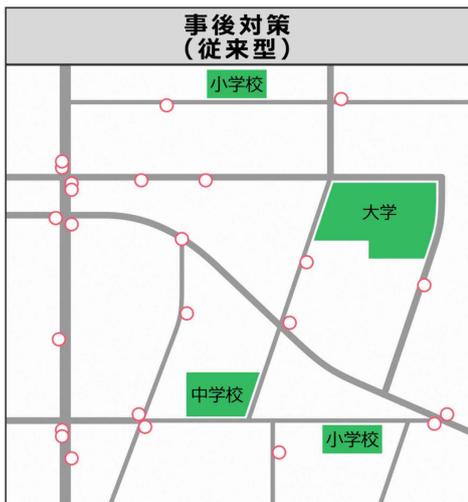
これまで進めてきた交通安全対策の多くは、交通事故データを用いて対策箇所を選定してきたため、事後対策となっていました。

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のために、多様なデータの利活用を検討します。

参考) ビッグデータの交通安全対策への活用イメージ

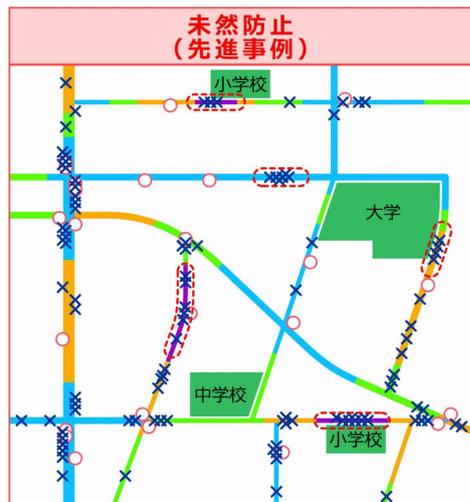
- 事故実績から危険箇所を特定し、安全対策を実施



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、危険箇所を特定し、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)

【速度超過割合】
 40%未満
 40~60%未満
 60~80%未満
 80%以上

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

ライジングホラード



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)

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

東京2020オリンピック・パラリンピック、2025年大阪・関西万博の開催等を契機として、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】

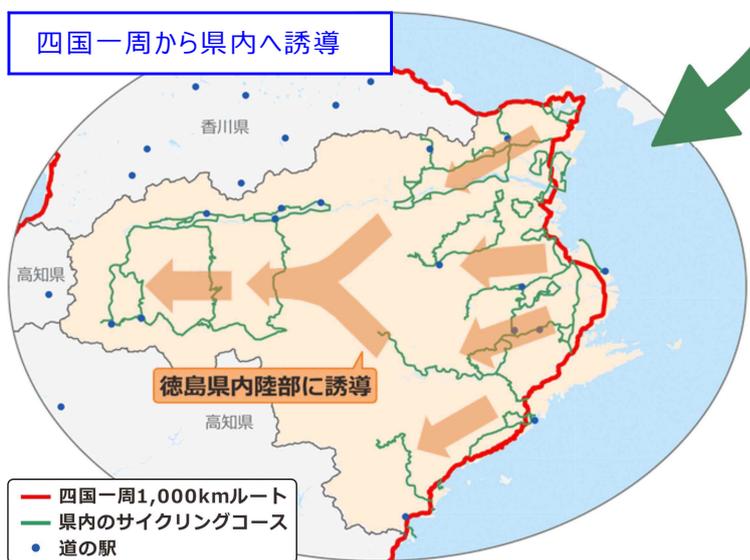
- 3-1 サイクリングアイランド四国の推進
- 3-2 サイクルステーションの連携推進
- 3-3 海外への情報発信の充実
- 3-4 観光アプリ等によるサイクリスト向け情報の充実
- 3-5 官民連携による自転車道の維持管理の検討

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の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」を進め、安全で快適なサイクリング環境を整備し、国内外に四国の魅力を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。



内陸部へ
(王国コース)



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、おもてなし態勢の整備を図ります。

県別のおもてなしサポーター数

	徳島県	香川県	愛媛県	高知県	計
宿泊施設	14	15	12	13	54
飲食施設	4	3	6	4	17
道の駅		1	5	1	7
観光娯楽施設		1	4	1	6
サイクルショップ	4	4	9	3	20
計	22	24	36	22	104

R1.10現在

(出典：サイクリングアイランド四国推進協議会)

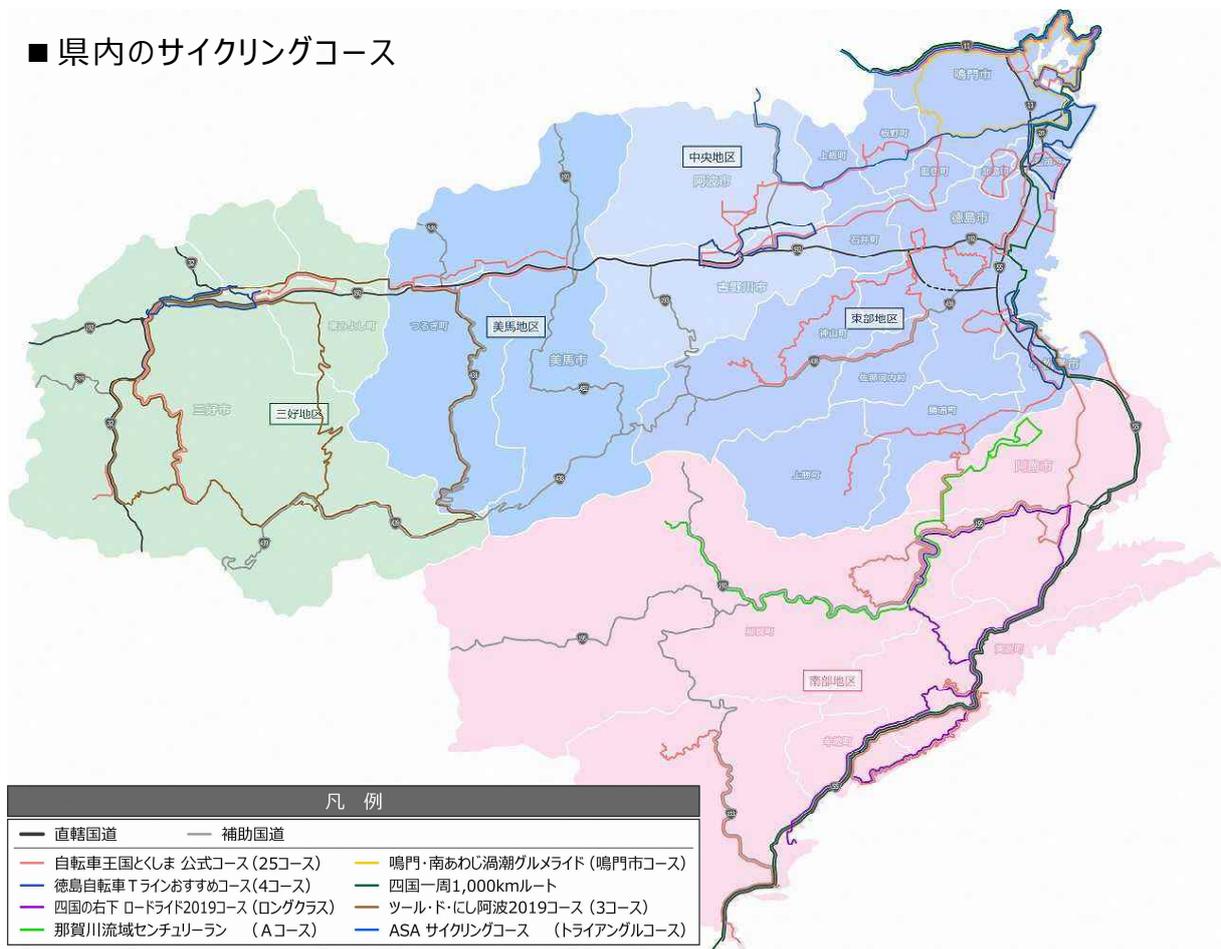


おもてなしイメージ
(出典：cyclist.sanspo.com)



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)

■ 県内のサイクリングコース





8 働きがいも
経済成長も

12 つくる喜び
つなぐ責任

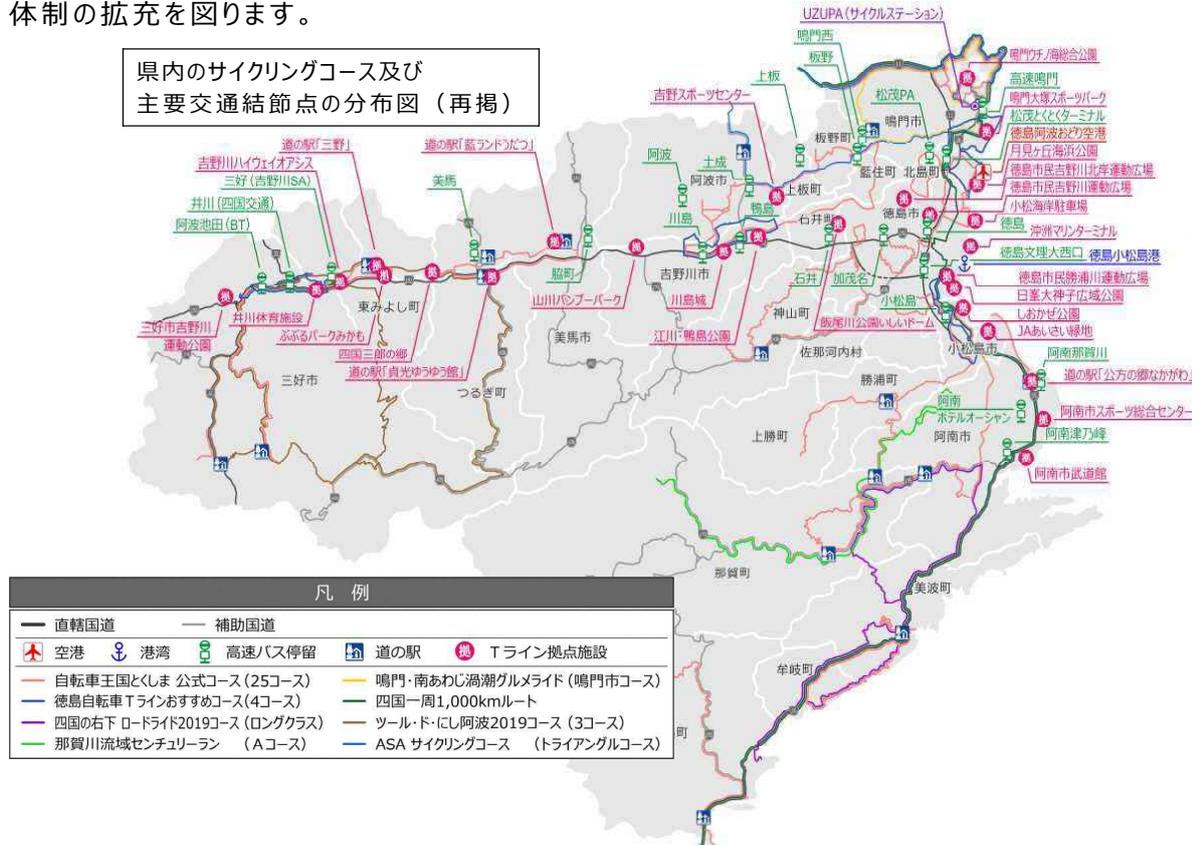
3-2 サイクルステーションの連携推進

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、その受け入れ環境が十分に整っていません。

そのため、それら施設において、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手荷物配送サービスなどを備えた「サイクルステーション」としての拠点整備を推進し、サイクリストの受け入れ環境の充実を図り、各施設間での連携も推進します。

その他、サイクルステーションを補完するため、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。



参考) サイクルステーション設備

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、それらを含む多くの類似施設では、アルミ製のサイクルスタンドが用いられていますが「県産木材」を活用することで、本県の多様な魅力の発信に貢献できます。



UZU PARK(鳴門市)



高松空港



地元木材を活用したサイクルスタンド
(厚木市HP)

■ 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：30台/便
- (出典：南海フェリーHP)

■ 「淡路ジェノバライン」による移動



- ・経路：明石港～岩屋港
 - ・便数：37往復／日（平日）
 - ・自転車乗車台数：20台/便
- (出典：淡路ジェノバラインHP)

■ 「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



(出典：JAL HP)

(出典：ANA HP)



- ・移動方法：輪行（輪行袋）



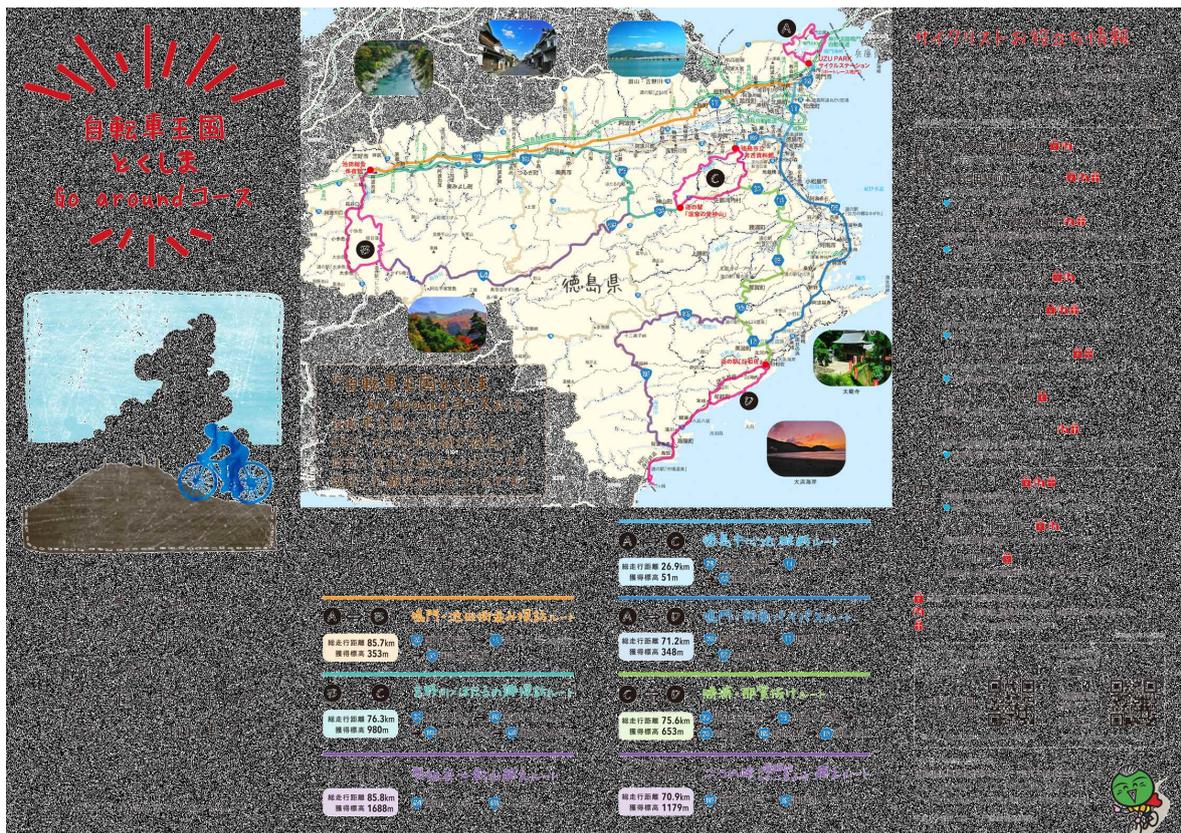
3-3 海外への情報発信の充実

「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や観光アプリ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。

① 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25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。



今後は、本県の魅力を海外へ発信するため「英語、中文簡体字、中文繁体字」によるマップの多言語化を行い、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、インフルエンサーなどを対象としたモニターツアーを実施し、本県への国内外からのサイクリスト誘客を図ります。

② 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、神山町では平成27年以降、日本唯一の4K映像に特化した「4K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



鳴門スカイライン (鳴門市)

B 祖谷溪谷満喫コース



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)

3-4 観光アプリ等によるサイクリスト向け情報の充実

本県の観光アプリ「徳島たびプラス」にサイクリスト向け情報を盛り込み、観光・サイクリングアプリとして機能の充実を図るとともに、観光情報サイト「阿波ナビ」でも情報を発信します。

また、県のSNSを活用し、本県の自転車イベントやサイクリングコースなどの情報を発信します。

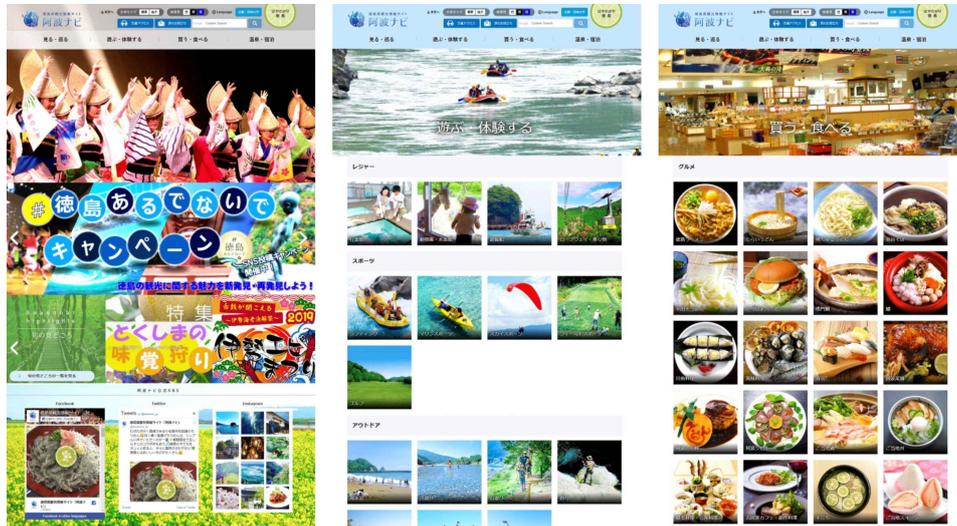
■「徳島たびプラス」

- ・本県の広域周遊観光アプリとして、観る、食べる、泊まる、体験等、観光名所やオススメスポットを紹介、ナビゲート。
- ・日本語、英語、中国語(繁体字、簡体字)、韓国語に対応。
- ・おすすめモデルコースの検索、行きたい場所を自由に並べてオリジナルプランの作成が可能、自動コース作成機能もあり。
- ・オフラインマップにも対応しており、外国人旅行者はWiFiが入らない場所でも検索可能。
- ・スタンプラリーやお得なクーポンもあり。



■ 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のポータルサイト。
- ・人口知能を活用したすだちくんAIコンシェルジェによるFAQサービスや体験・食等の外部サイトとの連携機能、動画ダウンロード機能、公式SNSへのリンクなどを有する。



■ #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、WEBサイトや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。
- ・SNSの活用としては、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している。





9 産業と雇用創出の促進



12 つぶや減らそう消費



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、鳴門徳島自転車道線と阿南徳島自転車道線の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25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を官民・連携やアドプト制度も視野に入れ検討します。

■ 徳島県OURアドプト事業

アドプトとは、英語で「養子縁組をする」という意味で、道路や河川、海岸などを地域で引き受けるといった意味合いがあります。

自治会やボランティア団体、市民などが我が子のように愛情をもって清掃美化活動、植栽、花壇づくりを行うなど、管理者に代わって公共施設を見守り、育てていく制度です。

このアドプト制度は、社会資本の美化効果のみならず、徳島に対する協働意識や地域への愛着、誇り、地域のコミュニティの醸成など、幅広い効果が期待されます。

■ 県内アドプトの状況

	参加団体	登録人数	アドプト距離	備考
ロードアドプト	322	7,172	466.9km	H29の値
リバーアドプト	72	3,310	95.2km	H30の値(コースト含む)
ポートアドプト	22	1,097	7.0km+1箇所	H29の値
パークアドプト	8	262	1.8km+3箇所	H29の値



ロード・アドプト状況



リバー・アドプト状況

2019年から3年連続で日本において開催される国際スポーツ大会(2019:ラグビーワールドカップ/2020:オリンピック・パラリンピック/2021:ワールドマスターズゲームズ)を契機に、本県でもスポーツに対する気運が高まることが想定されています。

そのような中、運動習慣の定着を図るため、日常生活の中で自転車の利用を推進することが肝要であると考えられます。

また、誰もが参加可能なサイクルスポーツの振興を図り、自転車を活用した体力の向上や健康づくりを促進し、障がいのある人や高齢者など誰もが自転車を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】

- 4-1 徳島エコスタイル等による自転車通勤の促進
- 4-2 サイクルスポーツのさらなる振興の推進
- 4-3 タンデム自転車の公道走行の検討



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り組みを広報・啓発し、自転車通勤を促進します。



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り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同じ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

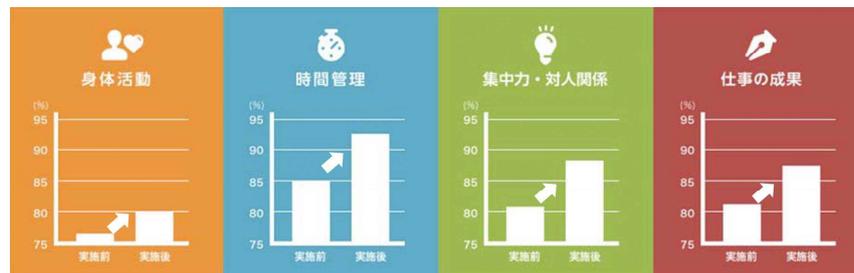
2.1 事業者のメリット

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(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、満員電車に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(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

昨年度まで、鳴門市にて「TOKUSHIMAサイクルフェスタ」として、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。

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することで、サイクスポーツのさらなる振興を推進します。

■ TOKUSHIMAサイクルフェスタ

- vol.1 2018.1.6 鳴門・大塚スポーツパーク 来場者人数1,200名
- vol.2 2019.3.23 ポートレース鳴門 来場者人数1,500名
- 概要： 著名サイクリスト招致、ロードレースチームのデモンストレーション
最新スポーツバイク試乗・部品展示、競輪選手会のパフォーマンス・体験会
ランニングバイクレース、ウィーラーズクール(子ども向けの自転車教室)



最新スポーツバイク体験



著名人によるステージイベント



四国一周1000kmルート展示



子ども向け自転車教室



ランニングバイクレース

4-3 タンデム自転車の公道走行の検討

タンデム自転車は、2人でペダルをこぐため速度が出やすい反面、小回りが効かないことから、公安委員会が条例を定め、公道走行が規制されていました。

しかし、近年では視覚障害者による自転車利用の拡大や観光振興のため、24府県で公道走行が解禁(令和元年7月現在)されております。

本県においても、健康で活力ある社会づくりを目的に、関係団体等の意見を参考にしながら、公道走行について調査・研究を行います。



タンデム自転車走行風景
(出典：岡山県HP)

近年、本県の自転車事故件数は減少傾向にありますが、依然として多くの事故が発生しています。

本県では、平成28年3月に「徳島県自転車の安全で適正な利用に関する条例」を制定、それに基づき、同年8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を形成します。

また、災害発生の際は、自転車が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】

- 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

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)

■ 自転車安全利用五則（出典：国土交通省）



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)

5-4 ライフステージに応じた交通安全教育の展開

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、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、「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」「自転車損害賠償責任保険への加入」「より安全な自転車の点検整備」の重要性などの普及啓発などを実施するとともに、学校や事業者等との連携を一層図ります。

また、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	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		
	紙芝居 視聴覚教材	実車を用い た模擬コース での実技指	スタントマンの事故実演 (スクエアストレイト方式) 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		交通安全 DVD貸出	自転車 安全利用 リーフレット の配布		
		自転車シミュレーターを 活用した安全教室					自転車 安全利用 リーフレット の配布		事故情報 提供			
		VR交通安全教室										
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		自転車安全 点検訪問				ヘルメット着用 モニター制度				
			自転車 セーフティ ライト・ラー				高齢者 自転車 安全運転 競技大会					TSMARK 取得促進
取 締 り	事故発生状況・整備状況を勘案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、令和元年11月現在、川内中学校（徳島市）、瀬戸中学校（鳴門市）、小松島高等学校（小松島市）の3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
（徳島県立みなと高等学園）



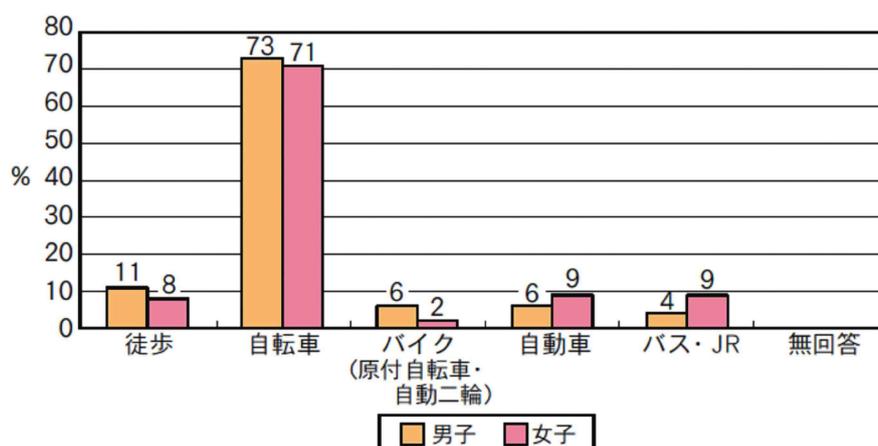
点検整備状況
（出典：徳島県城ノ内中学校・高等学校HP）

参考）徳島大学生の「通学方法」（第28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。

平成29年の調査結果によると、自転車通学が全体の72%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%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パーセントであったことから、近年、その割合が増加しています。



徳島大学生の通学方法（平成29年11月）
（出典：徳島大学 第28回学生生活実態調査報告書）

■ 徳島県自転車の安全で適正な利用に関する条例 (H28.3)

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

● 負傷程度別のヘルメット着用率(H20年～H29年)

	死亡		重傷		軽傷	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
着用	3	4.00%	145	14.98%	1,055	16.08%
頭部	2	2.67%	18	1.86%	126	1.92%
その他	1	1.33%	127	13.12%	929	14.16%
非着用	72	96.00%	823	85.02%	5,507	83.92%
頭部	40	53.33%	146	15.08%	906	13.81%
その他	32	42.67%	677	69.94%	4,601	70.12%

致命傷となった部位の
約56%が頭部!

ヘルメット非着用時の
致死率は着用時と比べて
約4.5倍!

● 年齢層別発生件数(H25年～H29年)

	件数	構成率
16歳未満	937	20.2%
16～24歳	1,111	23.9%
25～29歳	167	3.6%
30～39歳	336	7.2%
40～49歳	357	7.7%
50～59歳	324	7.0%
60～64歳	245	5.3%
65歳以上	1,172	25.2%
合計	4,649	

事故の当事者は
中高生などの
若者が最も多い!

● 年齢層別死亡者数(H25年～H29年)

	死者数	構成率
16歳未満	2	5.4%
16～24歳	0	0.0%
25～29歳	1	2.7%
30～39歳	1	2.7%
40～49歳	3	8.1%
50～59歳	2	5.4%
60～64歳	0	0.0%
65歳以上	28	75.7%
合計	37	

高齢者が死者数に
占める割合は
約76%

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れば、頭へのダメージを大きく減らすことができます。

子供も大人も高齢者も、
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。

自転車に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。



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い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（令和元年11月）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。

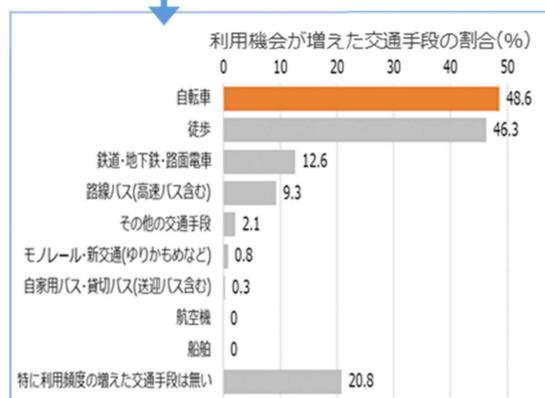
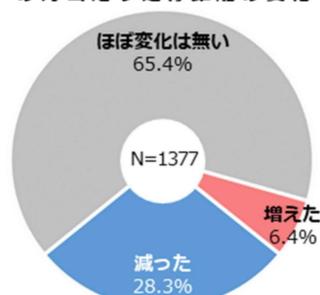


災害時における自転車の活用例（北海道日勝峠）
（出典：国交省）



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[国交省]）

東日本大震災以前と比べた自動車の月当たり走行距離の変化



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）

参考) 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、雪道などで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台導入しています。

「消防ファットバイク隊」は、大規模災害時などに道路の寸断などで消防車両の通行が困難となった場合、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当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)

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講座
(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」も採択されてます。

令和元年度
徳島県ふるさと起業家支援プロジェクト

**頑張る起業家を
ふるさと納税で
応援しよう!**

地域資源の活用や地域の課題解決に
取り組むふるさと起業家の
新たな挑戦を支援します。

プロジェクト 1
リバーサイドD-愛プロジェクト
三好市出合地区に「出会い食堂&ゲストハウス&写真館」を開業
目標金額 **150万円**

プロジェクト 2
障がい者等の運転リハビリを支えるプロジェクト
自動運転車の評価ツール開発プロジェクト
目標金額 **100万円**

プロジェクト 3
健康長寿、世界的アスリート育成プロジェクト
鍼灸・整体実習室で、100歳まで健康に生きる身体づくり
目標金額 **100万円**

プロジェクト 4
西田徳島を愛しむ！人と人を繋ぐガイド&レンタルサイクルプロジェクト
目標金額 **100万円**

徳島県

プロジェクトの紹介は裏面へ

- ・ガイド&レンタルサイクル
- ・サイクルステーション
- ・徳島体験ツアー



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していく

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。



徳島市自転車安全利用促進計画 H31.4



鳴門市が南あわじ市・東かがわ市と連携し推進しているサイクリングツーリズム推進事業

さらには、県内市町村に対して「市町村・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

本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である

- 自転車活用推進計画の策定市町村数
 - ・0（2019年）→ 3市町村（2022年）

- 通勤目的の自転車分担率（平日・徳島市）
 - ・22.1%（2015年）→ 23.5%（2020年）

- 自転車イベントの参加者・入場者数等
 - ・3,618人（2017年）→ 4,500人（2022年）

- 自転車事故件数
 - ・年間自転車事故発生件数
497件（2017年）→ 400件以下（2020年(※)）
 - ・年間自転車事故死者数
8件（2017年）→ 5人以下かつ可能な限りゼロを目指す(2020年(※)）

※2020年度までは「第10次徳島県交通安全計画(H28.3)」の目標とし、
2021年度以降は2020年度策定予定の「第11次徳島県交通安全計画」を
踏まえ見直しを行う

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・見直しを実施する

本計画について、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、その結果を公表します。

また、計画期間である2022年度には、社会情勢の変化等を踏まえて、必要に応じて、本計画の見直しを行います。