



徳島市自転車安全利用促進計画

平成31年4月

徳島市

目次

1	はじめに	1
1.1	計画策定の趣旨	1
1.2	計画期間	1
1.3	対象範囲	2
1.4	計画の位置づけ	3
2	自転車利用を取り巻く情勢	4
2.1	自転車を取り巻く社会状況	4
2.1.1	自転車保有率の推移と自転車分担率	4
2.1.2	自転車関連事故発生状況の推移	6
2.1.3	自転車利用の多い距離帯と年代	7
2.2	自転車関連道路交通法の動向	8
2.2.1	自転車関連道路交通法の改定経緯	8
2.2.2	自転車の交通ルール	10
2.3	自転車関連施策の動向	15
2.3.1	概要	15
2.3.2	自転車通行環境整備モデル地区の指定（平成 20 年度）	16
2.3.3	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 24 年発出 平成 28 年改定）	17
2.3.4	自転車活用推進法（平成 28 年 12 月公布）	18
3	徳島市における自転車を取り巻く現状と課題	19
3.1	自転車の利用現状	19
3.1.1	自転車の交通分担率	19
3.1.2	自転車乗車中死傷事故件数の状況	20
3.2	自転車ルール・安全利用に関する市民の意識	21
3.2.1	アンケートの概要	21
3.2.2	アンケート結果	22
3.2.3	調査結果のまとめ	31
3.3	自転車に関する取り組みの現状	32
3.3.1	自転車通行空間の整備状況	32
3.3.2	交通ルールの周知・啓発に関する取り組み	33
3.3.3	駐輪環境の確保に関する現状	35
3.3.4	自転車の利用促進に関する現状	37

3.4	現状と課題の整理.....	38
3.4.1	自転車通行空間に関する現状と課題.....	38
3.4.2	自転車交通ルール・安全利用に関する現状と課題.....	38
3.4.3	自転車の駐輪環境に関する現状と課題.....	39
3.4.4	自転車の利用促進に関する現状と課題.....	39
4	本計画の基本方針.....	40
4.1	基本理念.....	40
4.2	基本方針.....	40
4.3	施策体系.....	41
5	本計画の取組施策.....	42
5.1	「走る」自転車通行空間の確保.....	42
5.1.1	自転車ネットワーク構築の検討手順.....	43
5.1.2	自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定.....	44
5.1.3	自転車ネットワーク路線の選定.....	46
5.1.4	整備形態の選定.....	52
5.1.5	各整備形態の設計方針.....	55
5.2	「守る」交通ルールの周知・啓発.....	62
5.3	「停める」駐輪環境の確保.....	66
5.4	「活かす」自転車の利用促進.....	70
6	計画の実現に向けて.....	73
6.1	推進体制.....	73
6.2	進捗管理.....	73
6.3	実施スケジュール.....	74
	巻末資料.....	75

<用語の定義>

本計画では、以下の用語について定義する。

ガイドライン	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・警察庁）
--------	----------------------------------



1 はじめに

1.1 計画策定の趣旨

自転車は、子供から高齢者までの幅広い年代が気軽に利用できる身近な乗り物として多くの人々に利用されています。特に近年では、環境問題や健康増進への関心の高まりなどから、自転車利用者はさらに増加傾向にあり、自転車を活かしたまちづくりが大きな注目を集めています。その一方で、交通事故全体における自転車関連事故件数は増加傾向にあり、さらに自転車が歩行者に衝突する事故により高額な損害賠償事例が発生していることなどから、抜本的な自転車の交通安全対策が各自治体の急務となっています。

これらの背景から、平成 24 年には国土交通省と警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発表し、自転車は車両の一部であることから、車道通行の原則を前提とした自転車ネットワーク計画の考え方を示しました。さらに、平成 28 年には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改訂されたり、平成 29 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行されたりと、自転車通行空間の整備や自転車の利活用の動きが全国的に活発化しています。

これらのことから、徳島市では、「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「(仮称)徳島市自転車安全利用促進計画」を策定します。

1.2 計画期間

計画期間は、平成 31 年度から平成 40 年度までの 10 年間とします。

自転車の歩道内通行を基本として整備を進めてきた徳島市において、自転車の車道通行を原則とした自転車利用環境を整備していくことは容易ではなく、長い期間を要するものと考えられます。

本計画は、平成 31 年度を初年度として計画期間を 10 年とし、前期・中期・後期に分けて取り組みます。

本計画は、各期の終わりに施策の進捗を確認し、必要に応じて施策等の見直しを行います。10 年後には、計画全体を評価し、見直しを行います。



図 1-1 計画期間のイメージ



1.3 対象範囲

計画の対象範囲は、徳島市全域としますが、「走る：自転車通行空間の確保」は、市内中心部を優先的計画策定エリアとします。

本計画の対象範囲は徳島市内全域としますが、「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、自転車利用需要が多く、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。



図 1-2 本計画の対象範囲



1.4 計画の位置づけ

本計画は、「徳島市まちづくり総合ビジョン」にある「まもる」まち・とくしまの基本目標を実現するため、自転車の切口から後押しするものとします。

「徳島市まちづくり総合ビジョン」では、「まもる まち・とくしま」の実現に向けて、「暮らしをまもる」の基本施策の中に、自転車交通マナーの向上や自転車の利用環境向上を取組方針として掲げています。

平成21年から実施している徳島市自転車・歩行者道整備計画（すいすいサイクル事業）を本計画と統合し、自転車の利用環境向上に取り組みます。

また、自転車利活用における法的根拠となり、自転車利活用の推進における基本理念や施策を定めた「自転車活用推進法」に基づきながら、具体的な自転車通行空間の整備については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の内容に準拠した計画とします。

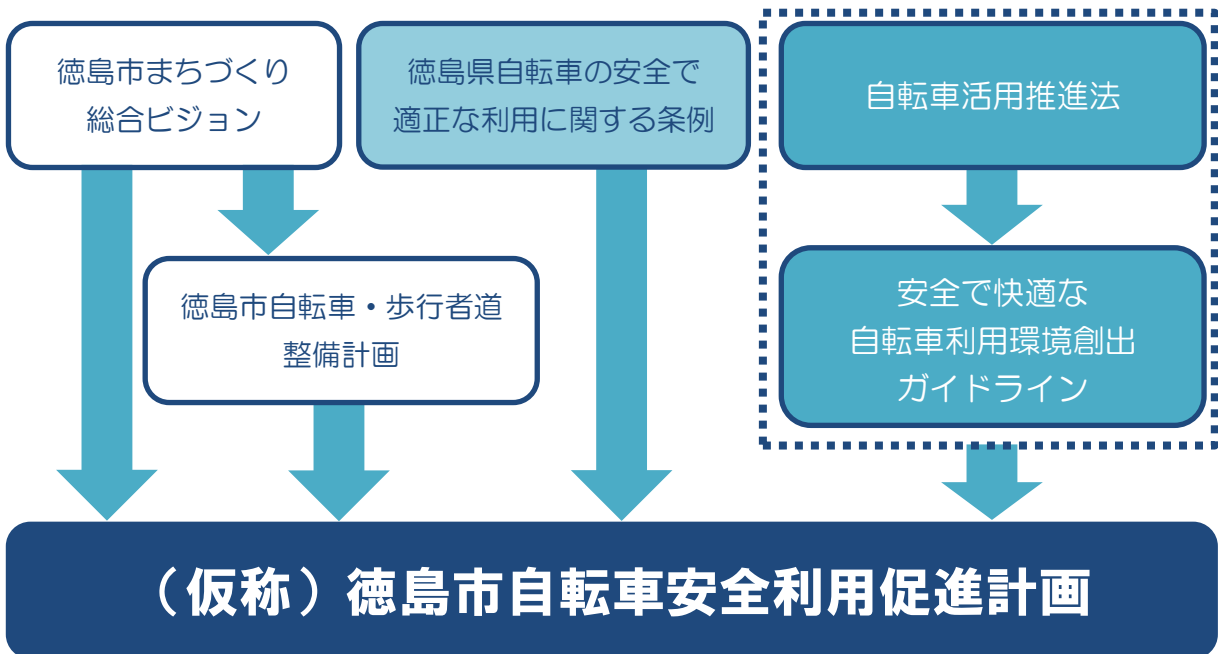


図 1-3 本計画の位置付け



2 自転車利用を取り巻く情勢

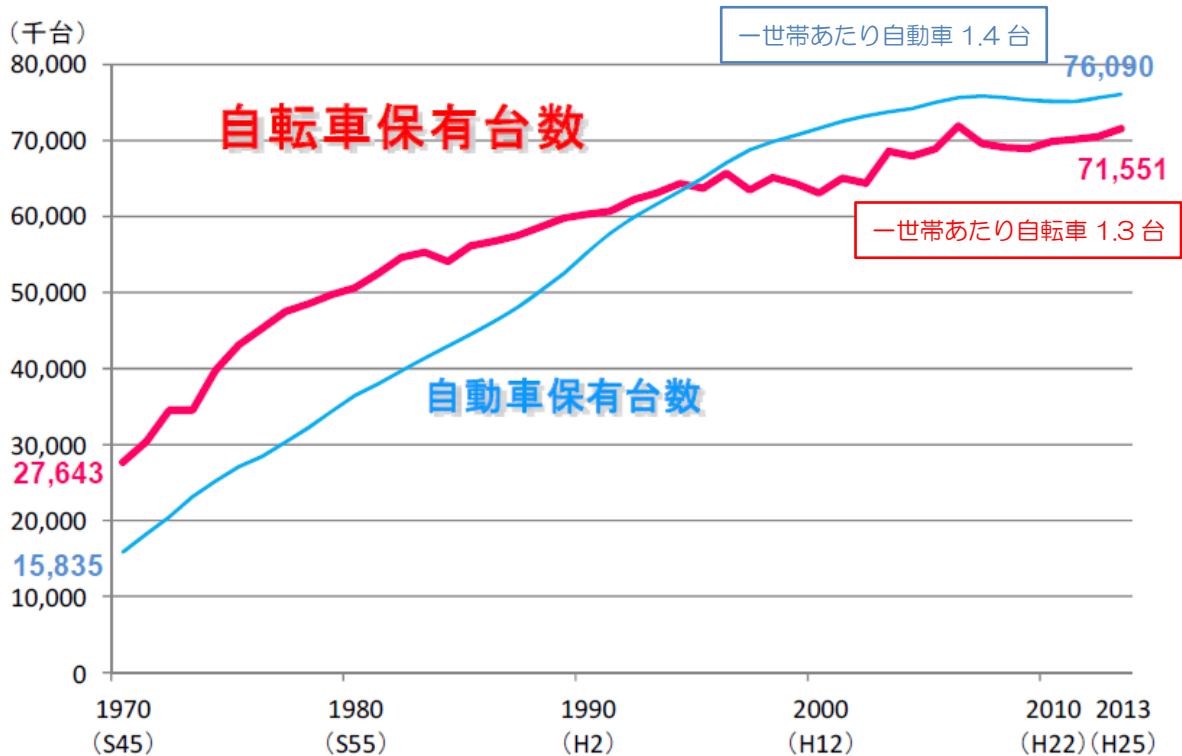
2.1 自転車を取り巻く社会状況

2.1.1 自転車保有率の推移と自転車分担率

日本での自転車保有台数は、自動車と同様に増加傾向にあり、自動車と同じくらい多くの人が保有しています。

日本での自転車保有台数は、自動車と同様で増加傾向にあり、平成 25 年には約 7,200 万台、一世帯あたり約 1.3 台^{※1}の自転車を保有していると試算されています。

また、平成 22 年に実施された全国都市交通特性調査（以下、「全国 PT」という。）の結果によると、自転車の代表交通手段分担率は、全国平均で 13%、主要都市では大阪市で 28%、東京 23 区で 16%と高い数値となっており、日本は自転車交通が盛んな欧米諸国及び欧米主要都市と比較しても、自転車の利用割合が高い状況にあります。



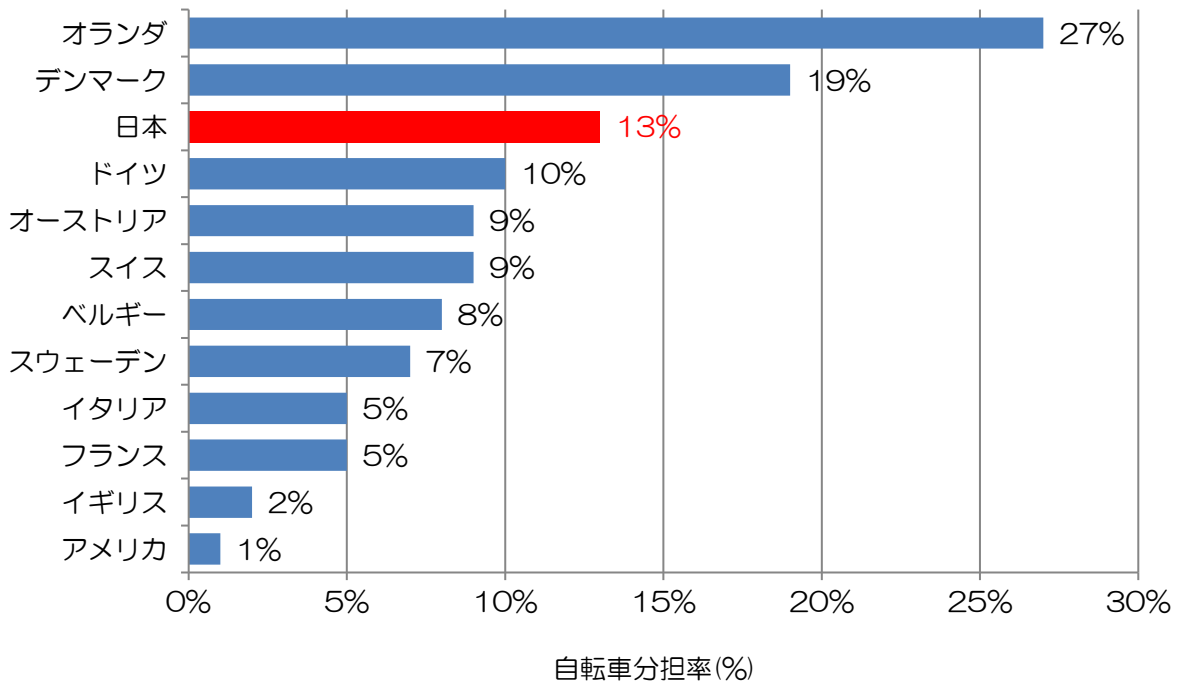
自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数【出典：自転車（S45～H20）（社）自転車協会、（H21～H25）（財）自転車産業振興協会、自動車（財）自動車検査登録情報協会】

図 2-1 自転車と自動車の保有台数の推移

※1 平成 25 年 3 月 31 日現在の「住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数」（総務省）で示されている全国の世帯数を用いて算出

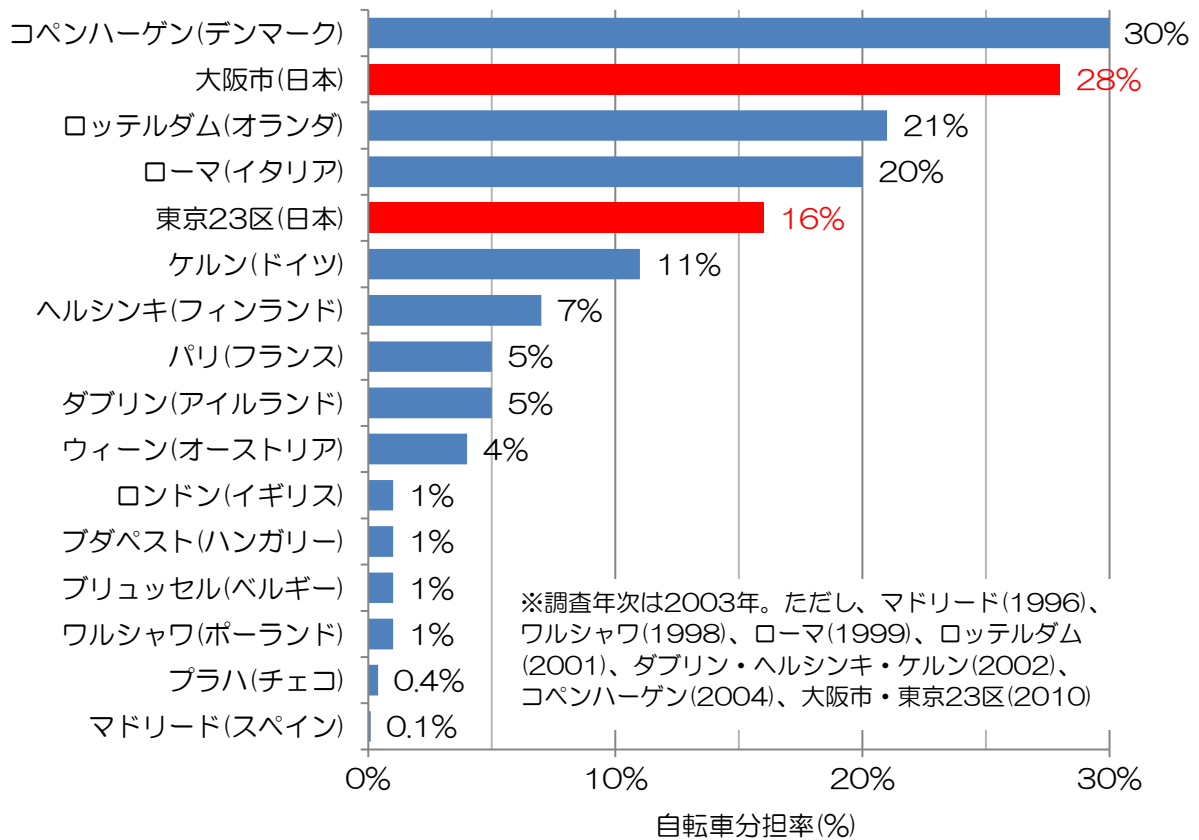


2 自転車利用を取り巻く情勢



【出典：Cycling in the Netherlands(欧州)2009、平成22年全国PT(日本)全米世帯トリップ調査(アメリカ)2009より作成】

図 2-2 自転車分担率の国別海外比較



【出典：Urban Transport Benchmarking Initiative Year Three(欧州)2006、平成22年全国PT(日本)より作成】

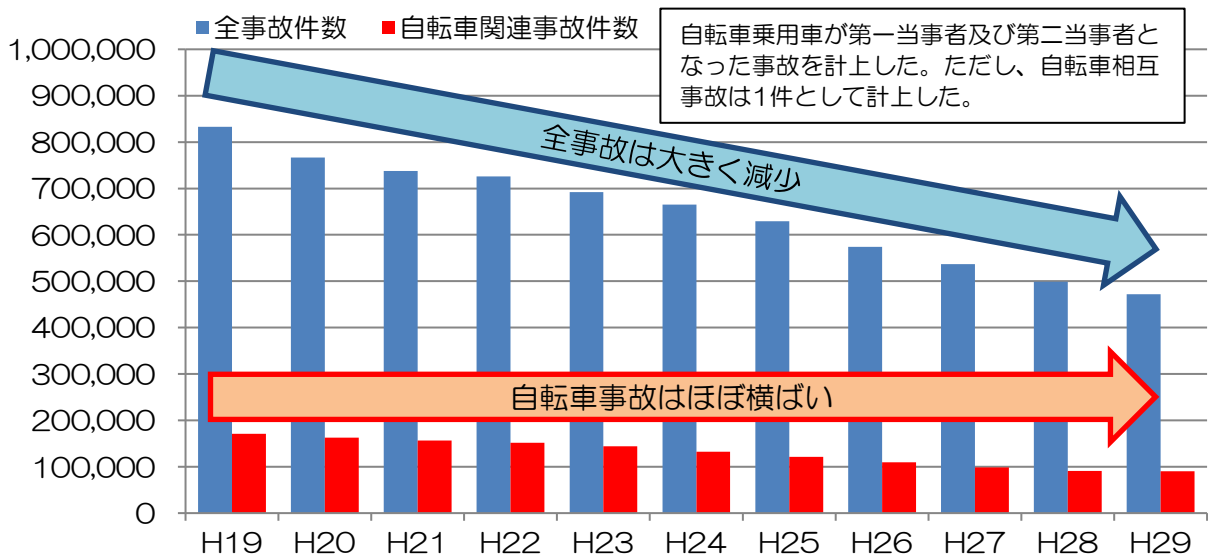
図 2-3 自転車分担率の都市別海外比較



2.1.2 自転車関連事故発生状況の推移

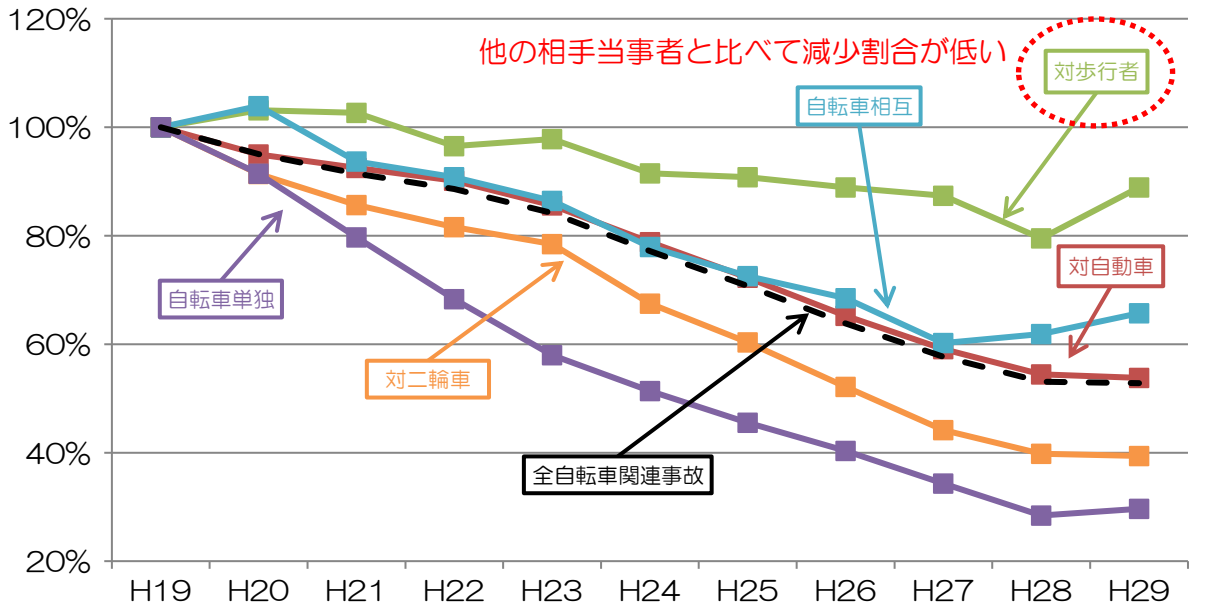
近年、交通事故自体は大きく減少していますが、自転車事故、特に自転車対歩行者の事故件数については、ほぼ横ばいで推移しています。

近年の交通事故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、交通事故全体は減っているのに、自転車関連事故は減っていない状況にあります。そのため、自転車関連事故件数を減少させるために、自転車の交通安全対策に取り組む必要があると言えます。また、自転車関連事故の中でも、歩行者との事故は他の以上手段と比べても減少割合が少なく、自転車対歩行者の交通安全対策が重要であると言えます。



【出典：平成 29 年度 交通事故の発生状況（警察庁）より作成】

図 2-4 自転車関連事故件数の推移



【出典：平成 29 年度 交通事故の発生状況（警察庁）より作成】

図 2-5 自転車関連事故の相手当事者別件数指数の推移

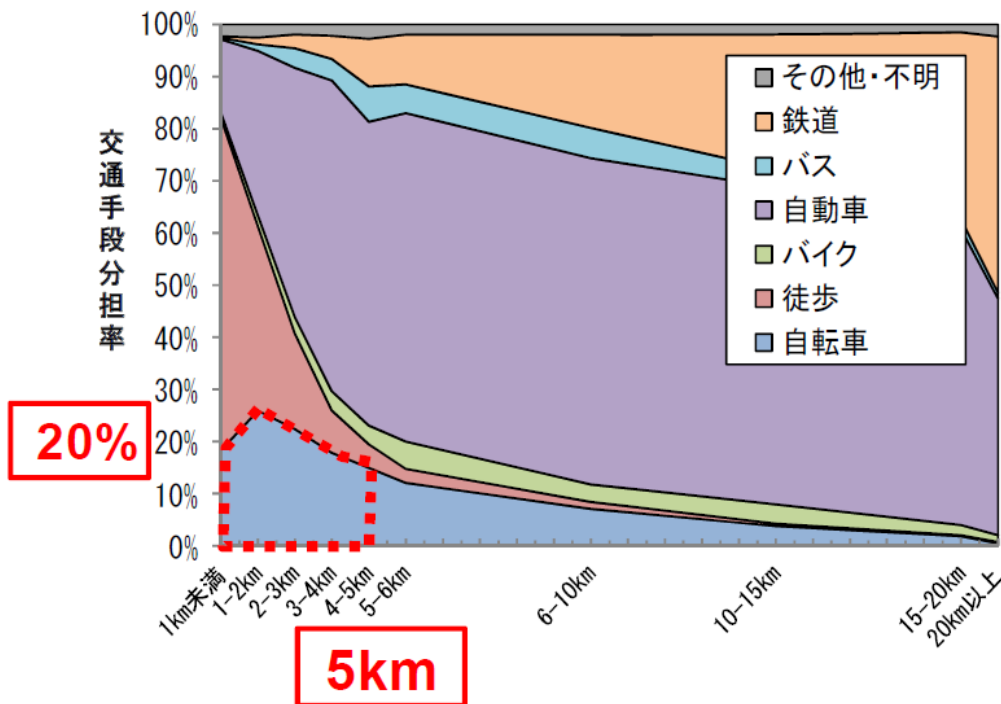


2.1.3 自転車利用の多い距離帯と年代

自転車は、5km未滿圏内で10代、特に中高生に多く利用されています。

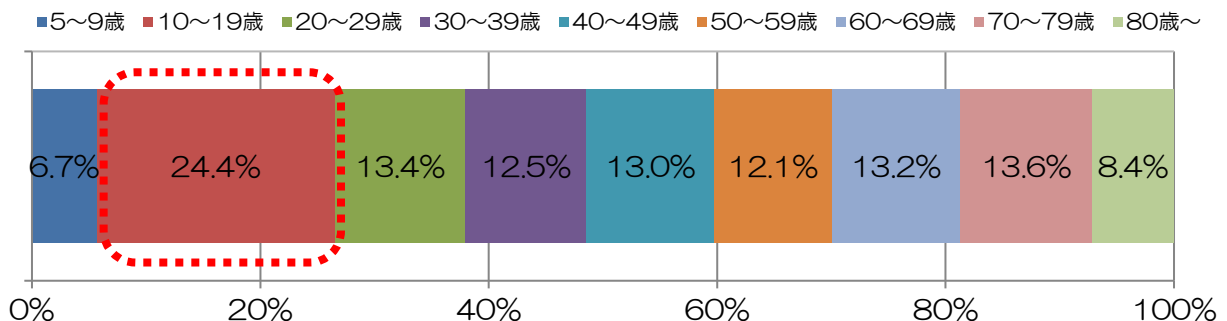
交通分担率を移動距離帯別に見ると、自転車は5km未滿の移動において2割程度を占めていることから、自転車は5km未滿の移動距離帯では重要な移動手段であることが分かります。5km未滿の移動で自転車の占める割合が高い理由としては、自転車が気軽に利用できる移動手段であるという理由だけでなく、この移動距離帯においては、他の移動手段より短時間で移動できるという理由もあると考えられます。

また、自転車利用者の多い年代は、10~19歳の主に中高生であることから、自転車施策を検討する上で、中高生の自転車利用実態を把握することが重要であると言えます。



【出典：平成22年全国都市交通特性調査（国土交通省）】

図 2-6 移動距離帯別の交通手段別利用割合



【出典：平成27年全国都市交通特性調査（国土交通省）】

図 2-7 自転車の年代別利用割合



2.2 自転車関連道路交通法の動向

2.2.1 自転車関連道路交通法の改定経緯

昭和40年代に、自転車の歩道通行可の交通規制が導入されましたが、平成23年度に警察庁から、自転車は「車両」であることを徹底する通達が出され、平成27年6月には、「自転車運転者講習制度」が導入され、ルール違反に対する厳罰化が実施されました。

表 2-1 自転車を取り巻く法改正の経緯

時期		法制度等	主な内容等
昭和	35年	4月	道路交法（改正） ■ 自転車は「軽車両」、車道通行が原則
	45年	4月	自転車道の整備等に関する法律 ■ 交通安全・健康の増進の両面から、自転車が安全に通行することができる自転車道の整備に関する措置
		—	道路構造令（改正） 道路交法（改正） ■ 自転車歩行者道の規定の新設 ■ 緊急措置的に自転車の歩道通行を認める
	53年	5月	道路交法（改正） ■ 「普通自転車の歩道通行可」の標識がある歩道での自転車の通行が可能 ■ 「自転車横断帯」が導入
	55年	11月	自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律（自転車法） ■ 自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化 ■ 放置自転車の急増に伴う自転車駐車場整備・撤去・附置義務の規定 ■ 自転車等の適正な利用や利用者の利用促進
平成	5年	12月	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（改正自転車法） ■ 自転車駐車場総合対策として、放置自転車の撤去対策の充実や防犯も考慮 ■ 原付も対象
	13年	4月	道路構造令（改正） ■ 自転車通行空間整備の方向性 ■ 自転車道・自転車歩行者道・歩道の設置条件等の明確化
	17年	4月	道路法施行令（改正） ■ 道路上に道路管理者が設ける自転車駐車場が道路付属物として追加
	18年	5月	まちづくり三法（改正） ■ 歩いて暮らせるまちづくりを目指すために、「中心市街地活性化法」、「大規模小売店舗立地法」、「都市計画法」が改正
6月		道路交法（改正） ■ 良好な駐車秩序を確立するために新たな駐車対策法制が整備 ■ 放置違反金制度の新設による使用者責任追及の強化 ■ 放置車両の確認及び関連事務の民間委託 ■ 短時間駐車の違反車両に対する取締り強化 など	



2 自転車利用を取り巻く情勢

表 2-2 自転車を取り巻く法改正の経緯(続き)

時期		法制度等	主な内容等
平成	18年	11月 道路法施行令(改正) 路上自転車・自動二輪車等駐車 場設置指針策定	<ul style="list-style-type: none"> 路上自転車駐車が占有物件として追加 路上自転車駐車場整備における一般的技術基準が策定
		12月 バリアフリー新法の施行	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが安全・安心に通行できる歩行環境の確保
	20年	6月 改正道路交通法及び同施行令の 施行	<ul style="list-style-type: none"> 普通自転車の歩道通行可能要件の見直し 道路標識等で指定された場合(歩道通行可) 運転者が児童・幼児・70歳以上の場合 など
	23年	10月 「良好な自転車交通秩序の実現 のための総合対策の進捗につい て」(警察庁通達)	<ul style="list-style-type: none"> 自転車原則車道通行を促すことを柱とする自転車交通秩序実現のための総合対策の推進 自転車歩道通行可の規制の見直し及び自転車横断帯の撤去 自転車利用者へ、ルールの周知と安全教育を推進し、指導・取締りを強化する など
	25年	12月 改正道路交通法施行	<ul style="list-style-type: none"> 自転車などの軽車両が通行できる路側帯が、道路の左側部分に設けられた路側帯に限定
		12月 交通政策基本法	<ul style="list-style-type: none"> 政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定め、実現に向けて必要な交通に関する基本的な施策が定められており、「自転車」も交通の一手段として明記
	27年	6月 改正道路交通法施行	<ul style="list-style-type: none"> 自転車運転者講習制度が導入され、自転車運転中に信号無視等の指定された14の危険行為を3年以内に2回以上繰り返した14歳以上の者に対して、都道府県公安委員会が講習を受けるよう命令 講習を受講しない者に対しては5万円以下の罰金
28年	12月 自転車活用推進法公布	<ul style="list-style-type: none"> 自転車活用の推進に関する施策の基本となる事項を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進 市町村は、自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならない 	



2.2.2 自転車の交通ルール

(1) 自転車は車道通行が原則

自転車は「軽車両」であり、車道通行が原則です。

道路交通法において、「自転車」は「軽車両」であり、「車両」の一つとして位置付けられています。また、「車両」は車道を通行することとなるため、自転車も車道通行が原則になります。

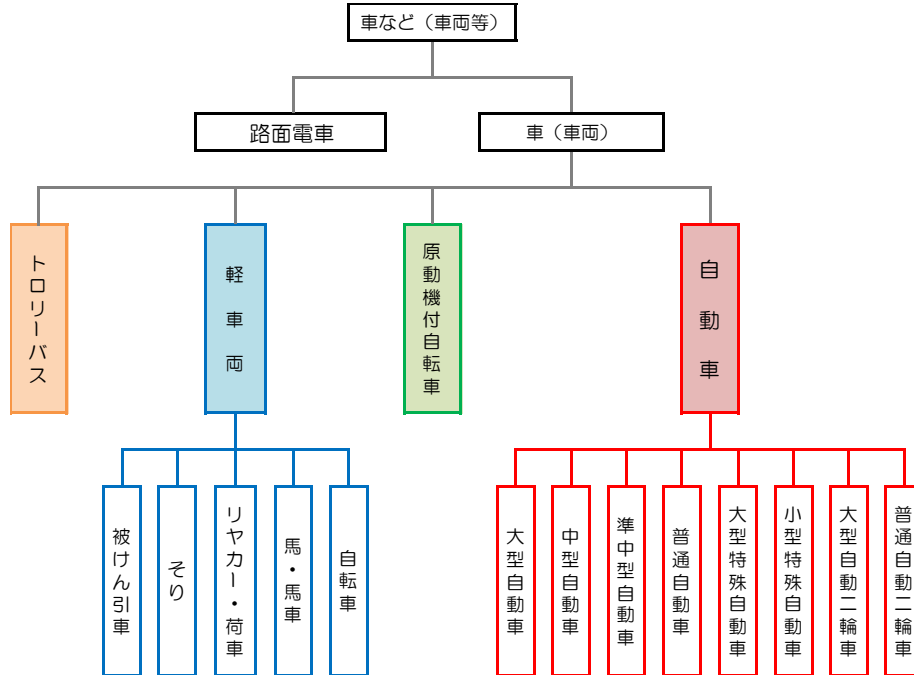


図 2-8 車両の分類

(2) 歩道と車道の区分がある道路での通行方法

歩道と車道の区分がある道路では、車道の左側端を通行します。

道路交通法では、自転車は「軽車両」であるため、車道の左側端を通行しなくてはなりません。

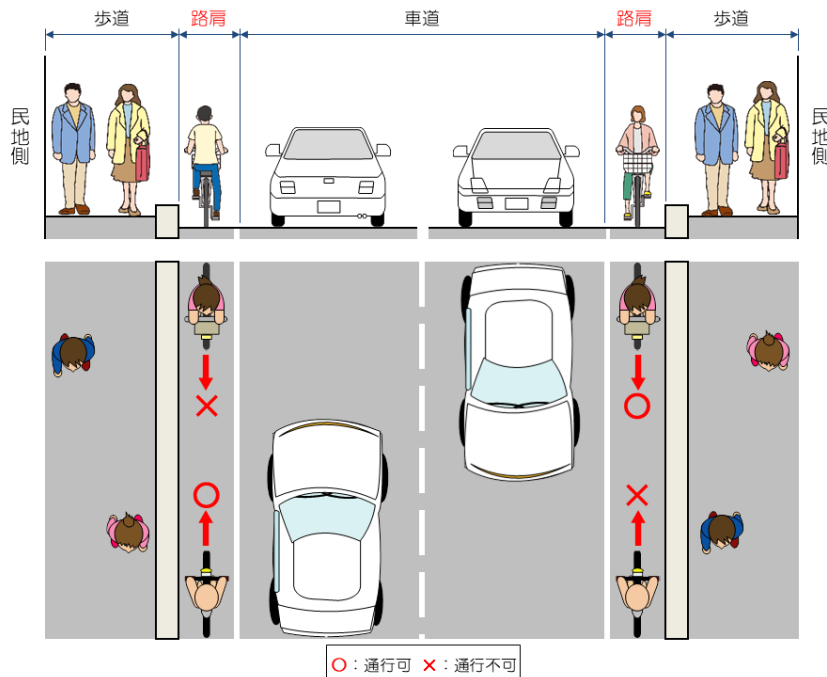


図 2-9 歩道と車道の区分がある道路での自転車通行位置と方法



2 自転車利用を取り巻く情勢

(3) 路側帯と車道の区分がある道路（歩道がない道路）での通行方法

路側帯と車道の区分がある道路では、路側帯ではなく車道通行が原則です。
ただし、著しく歩行者の通行を妨げない場合は、路側帯内の左側通行が可能です。

外側線が引かれ、路側帯と車道が区分されているような道路では、自転車は路側帯の中ではなく車道の左側端を通行しなくてはなりません。しかし、著しく歩行者の通行を妨げない限り、歩行者の通行を妨げないような速度と方法であれば、路側帯を左側通行することができます。

ただし、外側線が二重線で引かれている場合は、「歩行者専用路側帯」となりますので、自転車は通行できません。

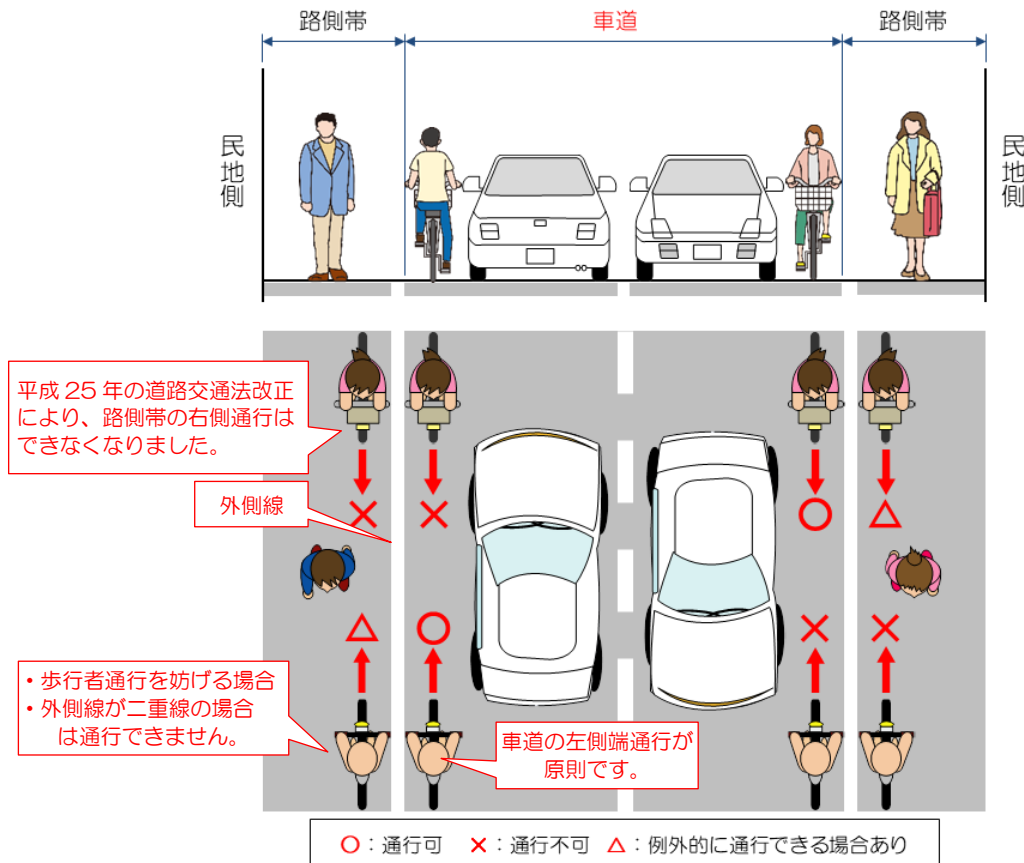


図 2-10 歩道と車道の区分がない道路での自転車通行位置と方法



(4) 自転車道がある道路での通行方法

自転車道がある道路では、自転車は自転車道を通行します。

道路に自転車道がある場合、自転車は自転車道を通行しなければなりません。道路交通法では、自転車道は1つの道路として扱われるため、特に規制をしない限り双方向通行とされ、その通行方法は左側通行となります。

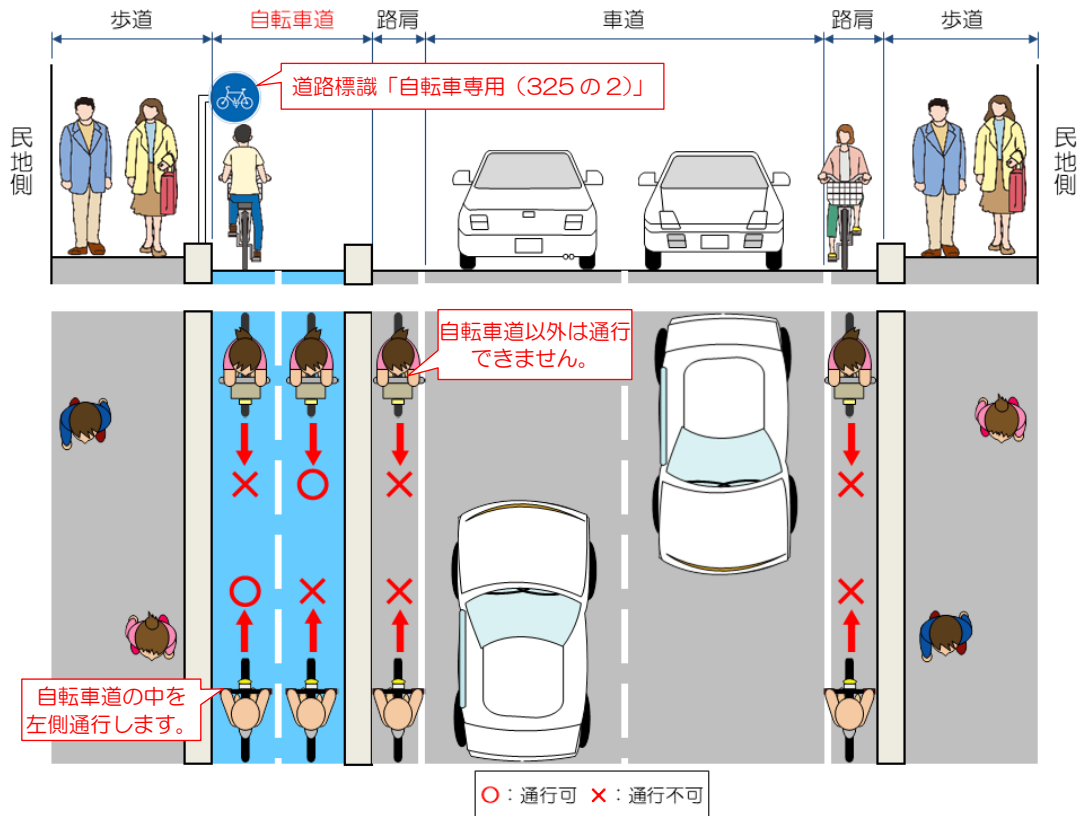


図 2-11 自転車道がある道路での自転車通行位置と方法



2 自転車利用を取り巻く情勢

(5) 普通自転車専用通行帯（自転車レーン）がある道路での通行方法

普通自転車専用通行帯がある道路では、自転車は普通自転車専用通行帯を通行します。

普通自転車専用通行帯がある場合、自転車は普通自転車専用通行帯を左側通行しなくてはなりません。また、原動機付自転車や自動車といった軽車両以外の車両は、普通自転車専用通行帯を通行することができません。

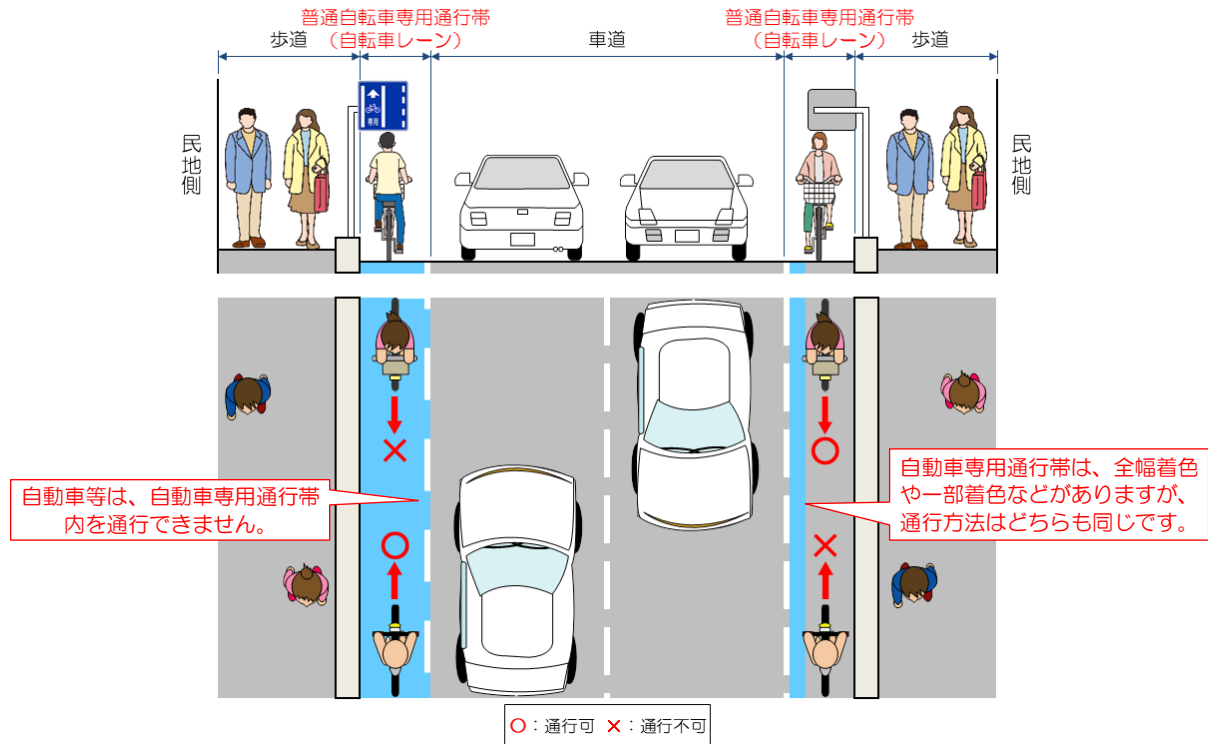


図 2-12 普通自転車専用通行帯（自転車レーン）がある道路での自転車通行位置と方法



(6) 例外的に自転車が歩道を通行できる条件

自転車が例外的に歩道を通行できるのは、以下に当てはまる場合に限りです。それ以外の場合は、車道を通行しなくてはなりません。

- ① 道路標識等※により、歩道を通行することができる」とされているとき
- ② 児童や幼児（13歳未満の子供）、70歳以上の高齢者等であるとき
- ③ 交通状況等により、自転車の車道通行が危険であると判断されたとき

自転車は車道通行が原則ですが、上記の①～③の場合には、例外的に歩道を通行することが認められています。その場合、歩行者の通行が優先であり、歩行者の通行を妨げてはいけません。また、歩道内でも車道側を通行しなくてはなりません。

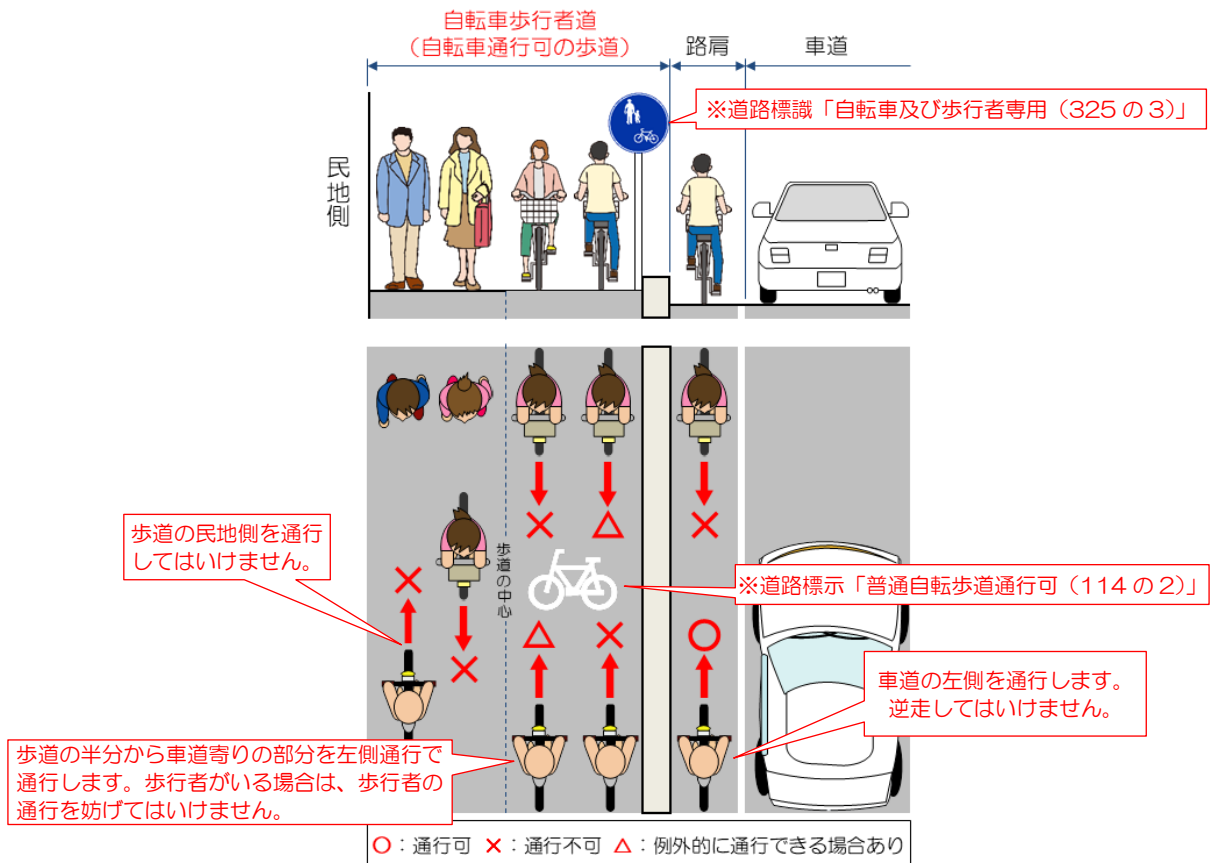


図 2-13 自転車が例外的に歩道を通行する時の通行位置



2.3 自転車関連施策の動向

2.3.1 概要

平成20年1月に自転車通行環境整備モデル地区（全国98箇所）が指定され、分離された自転車通行空間の戦略的整備に向けた取組が開始しました。

平成24年11月に「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という観点に基づき、望ましい自転車通行空間の整備の在り方等について提示した「安全で快適な自転車利用環境の創出ガイドライン」が発出されました。

ガイドライン発出後、自転車ネットワーク計画を策定した市区町村は一部にとどまっています。また、自転車と歩行者の分離により安全性が高く、かつネットワークとして連続した安全な自転車通行空間の整備が緩慢な状況にあるため、平成28年7月にガイドラインの改定を行いました。

表 2-3 自転車関連施策

時期		施策	主な内容等
平成	20年 1月	自転車通行環境整備モデル地区の指定（全国98箇所）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市レベルでの自転車通行ネットワークの構築 ■ 分離された自転車通行空間の戦略的整備に向けた取組開始
	21年 7月	自転車通行空間の設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自転車ネットワーク路線のうち幹線道路において自転車通行空間の設計を行う際に参考となる情報の整理
	24年 11月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国土交通省と警察庁が連携し、自転車通行空間のネットワーク化や通行ルールの徹底などを進めるための「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発出。
	28年 7月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国土交通省と警察庁が連携し、身近な移動手段として重要な役割を担う自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組をさらに推進するため、平成24年11月に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部を改定



2.3.2 自転車通行環境整備モデル地区の指定（平成 20 年度）

国土交通省と警察庁は合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区を、全国で 98 箇所を指定しました。

各モデル地区においては、「分離」された自転車通行空間を戦略的に整備するため、事業進捗上の課題に対する助言の実施や、交通安全施設等整備事業等により重点的な支援を行います。

徳島市内では、「徳島駅周辺地区」「佐古駅周辺地区」の 2 箇所が指定されました。

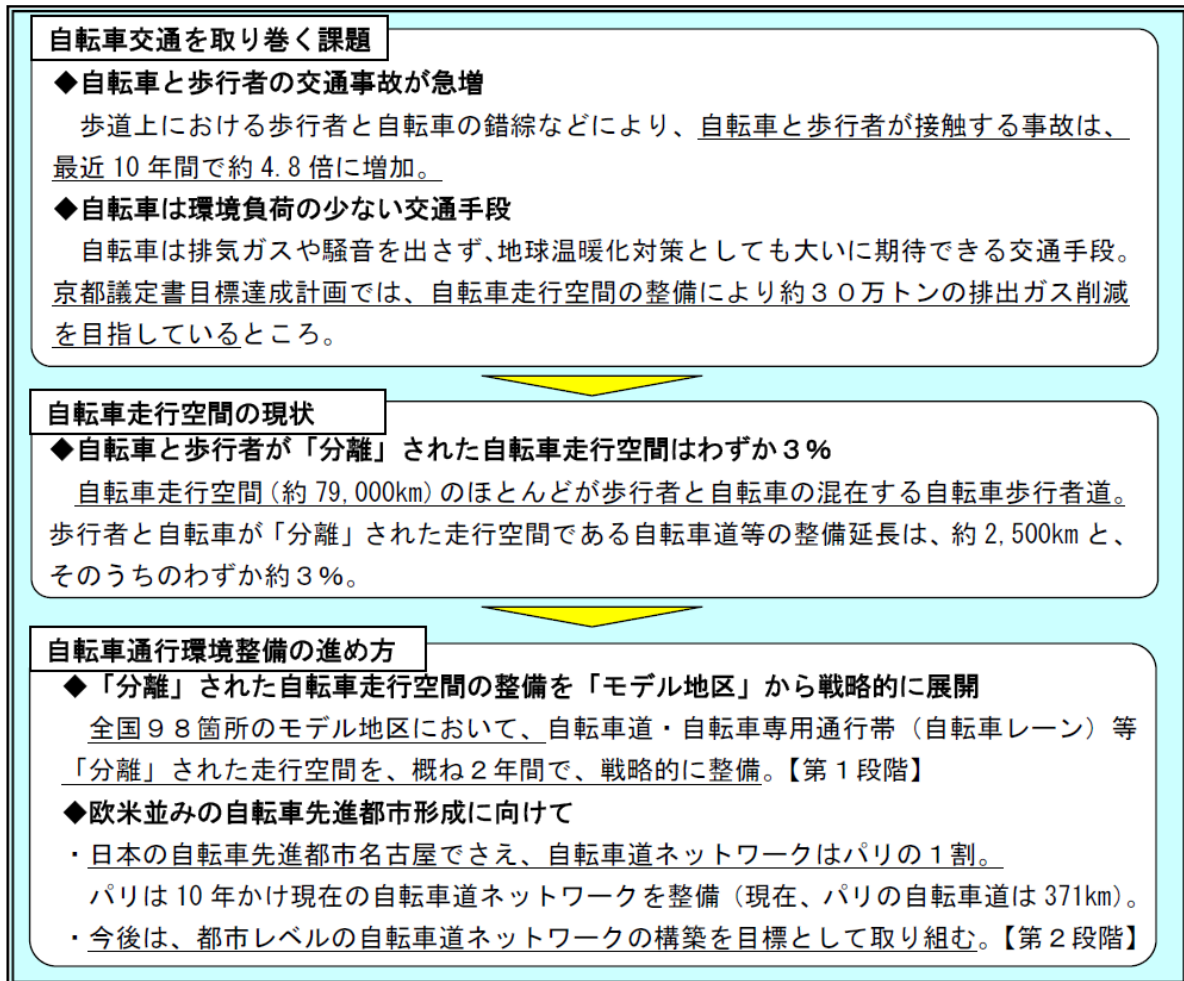


図 2-14 自転車通行環境整備モデル地区指定の概要（出典：国土交通省資料）



2.3.3 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年発出 平成28年改定）

ガイドラインの目的

各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めること

作成主体

- 国土交通省及び警察庁が国土技術政策総合研究所の調査研究の成果等も踏まえ、共同で策定
- 道路局、交通局、それぞれから道路管理者（直轄、自治体）、都道府県警察に発出

ガイドラインのポイント

I. 自転車通行空間の計画

- 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画目標の設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定など計画作成手順を提示
- 車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示
- 整備にあたり道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応を提示

II. 自転車通行空間の設計

- 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方（分離工作物、幅員、路面表示等）を提示
- 直接的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の対応案を提示

III. 利用ルールの徹底

- 以下の3つの視点から利用ルール徹底の取組を提示
 - ① 全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許証更新時等）
 - ② ルール遵守のインセンティブの付与（児童等への自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知等）
 - ③ 指導取締り（悪質、危険な違反への検挙措置等）

IV. 自転車利用の総合的な取組

- 駐停車・自転車駐車対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等の取組を提示
- 利用促進として、自転車マップ作成、レンタサイクル導入等の取組を提示

平成28年7月改定の主なポイント

- ① 段階的な計画策定方法の導入
- ② 暫定形態（車道混在等）の積極的な活用
- ③ 路面表示の仕様の標準化
- ④ 自転車道は一方通行を基本
- ⑤ 路面のカラー舗装や連続したラインは車道混在では使用しない



2.3.4 自転車活用推進法（平成28年12月公布）

I. 目的

極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

II. 基本理念

- 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。
- 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。
- 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。
- 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

III. 地方公共団体の責務

- 基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

IV. 関係者の連携、協力

- 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。

V. 自転車の活用の推進に関する基本方針

- 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策
 - 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備
 - 路外駐車場の整備及び時間制限駐車区間の指定の見直し
 - 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
 - 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
 - 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
 - 自転車と公共交通機関との連携の促進

VI. 市町村自転車活用推進計画

- 市町村は、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。



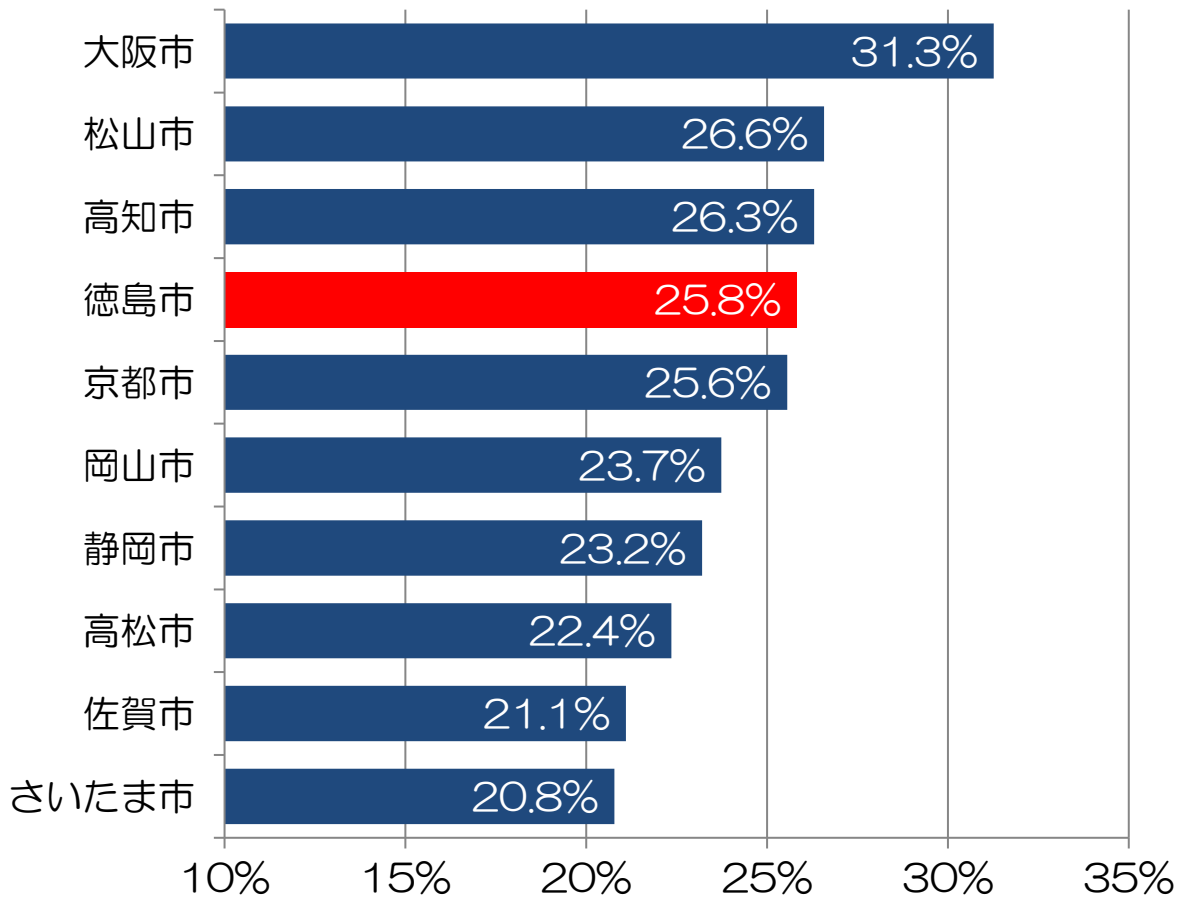
3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

3.1 自転車の利用現状

3.1.1 自転車の交通分担率

徳島市では、交通手段として「自転車」が多く使われており、通勤・通学時の自転車分担率は、県庁所在地の中で第4位です。

徳島市の通勤・通学時の自転車交通分担率は約 25.8%、県庁所在地の中で、大阪市、松山市、高知市に次ぎ、全国第4位となっています。



【出典：国勢調査（平成22年）】

図 3-1 通勤・通学時自転車利用率の高い県庁所在地

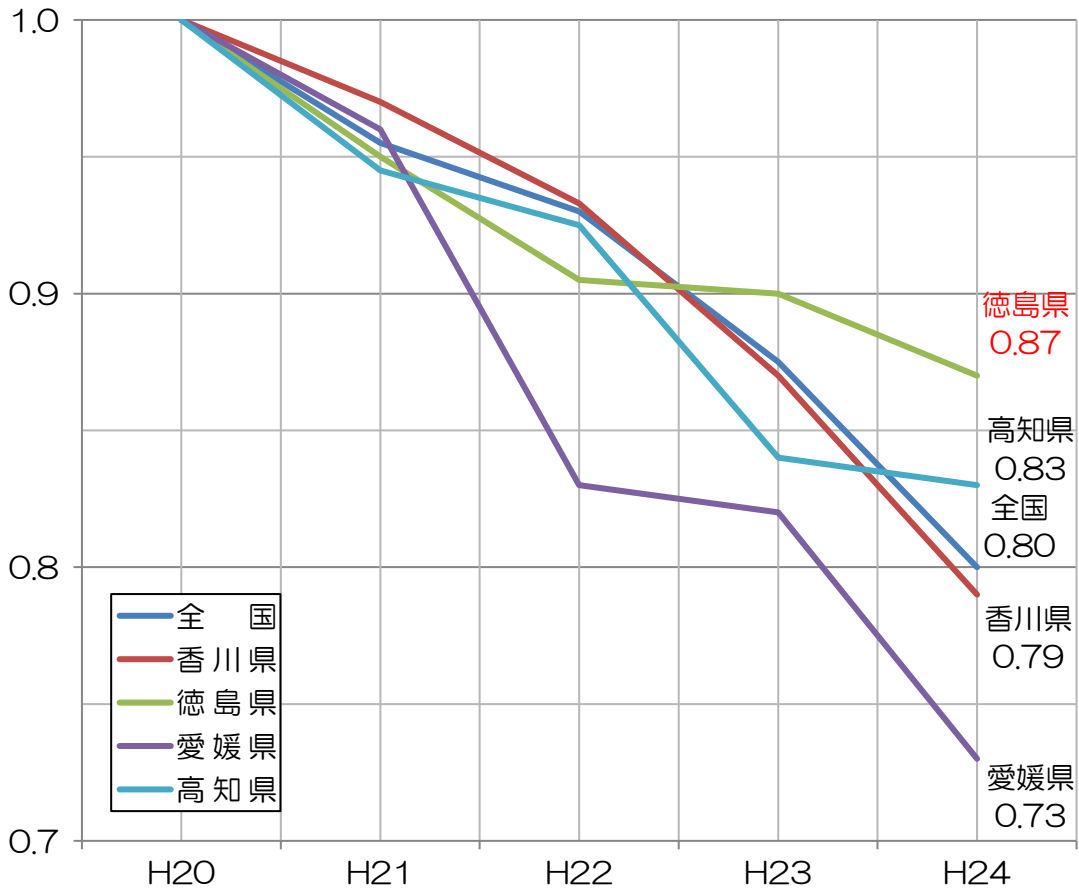


3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

3.1.2 自転車乗車中死傷事故件数の状況

全国平均や四国他県と比べると、徳島県の自転車乗車中死傷事故件数は減っていない。

平成20年度の自転車乗車中死傷事故件数を1.0として、平成24年度の自転車乗車中死傷事故件数を比較すると、徳島県は0.87となっており、全国平均や四国他県と比べると自転車乗車中死傷事故件数が減少していない状況となっています。



【出典：警察庁資料】

図 3-2 全国・四国4県の自転車乗車中死傷事故件数の推移(人口10万人当たり)



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

3.2 自転車ルール・安全利用に関する市民の意識

3.2.1 アンケートの概要

(1) 目的

交通ルールを効果的に周知・啓発するためには、徳島市における自転車利用者がどの程度ルールを認識しているかを把握することが重要です。そのため、アンケートによる交通ルールに関する実態を把握しました。

(2) 調査対象

調査対象は、徳島市内の自転車利用者で、「学生」「子育て世代」「通勤利用者」「高齢者」を対象としました。

(3) 実施日・配布・回収状況

アンケートは、平成30年の8月下旬から9月上旬にかけて実施しました。

学生は、徳島中学校及び徳島市立高校の学生を対象に各学校で配布し、計121票を回収しました。子育て世代及び通勤利用者は、それぞれウェブアンケートを行い、70票を回収しました。高齢者は、徳島市老人クラブ連合会が行う教養趣味活動教室で配布し、計71票を回収しました。

表 3-1 アンケート実施日・配布・状況

分類	配布先	実施日	配布数	回収数	回収率
学生	徳島中学校	平成30年9月3日	70	60	86%
	徳島市立高校	平成30年9月3日	70	61	87%
子育て世帯	WEBアンケート	平成30年8月24日から 平成30年9月2日まで	—	70	—
通勤利用者			—	70	—
高齢者	老人クラブ	平成30年8月24日から 平成30年9月6日まで	90	71	79%
合計	—	—	—	332	—



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

3.2.2 アンケート結果

(1) 交通ルールの認知状況

「歩道内の通行ルール」や「一時停止の交通ルール」に対する認識が低くなっています。

全体的に、歩道のない道路での通行方法(②)や歩道内の通行方法(④、⑤、⑥)、一時停止の交通ルール(⑩)の正解率が比較的低く、正しく認識されていない傾向にあります。また、高齢者は、自転車の車道左側通行原則(①、③)に対して正解率が低く、学生は、交差点の二段階右折のルール(⑧)に対する正解率が低い傾向にあります。これらのことから、自転車利用時の通行方法について、正しく認識されていないということが伺えます。

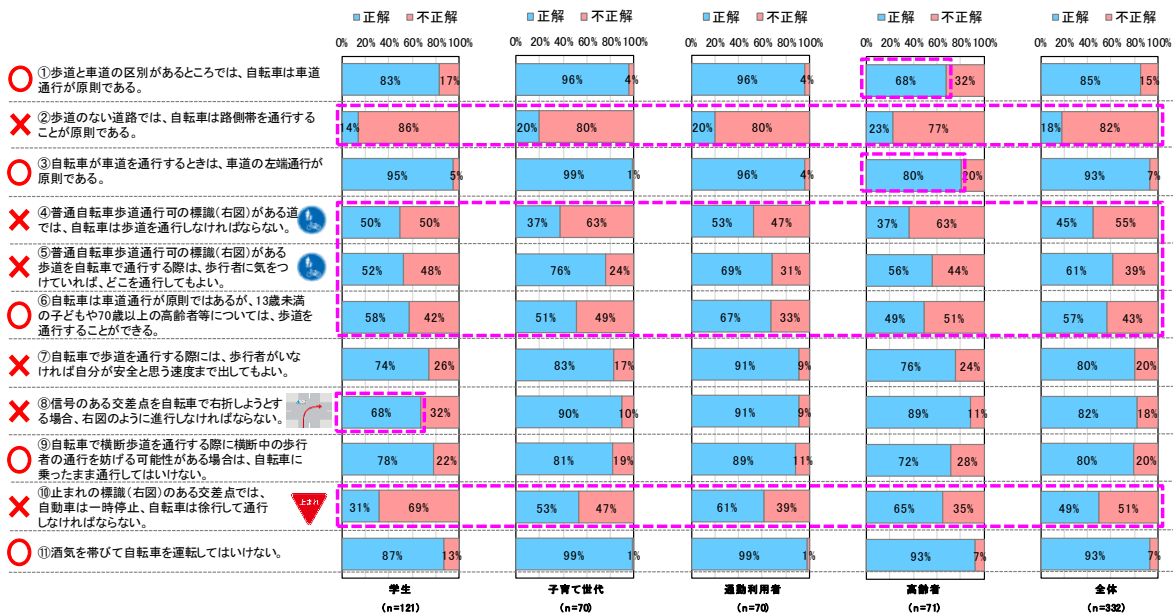


図 3-3 交通ルールの認知状況

(2) 自転車ルールを知った場所

学生の約8割は「学校の教育」で交通ルールを学んでいますが、その他の世代では約5割が「教育を受けたことがない」という状況です。

学生の約8割は学校の教育で交通ルールを学んでいますが、子育て世代や通勤利用者では約4割、高齢者の約6割が教育を受けたことがなく、年代によって交通安全教育の受講経験に大きな差が出ています。

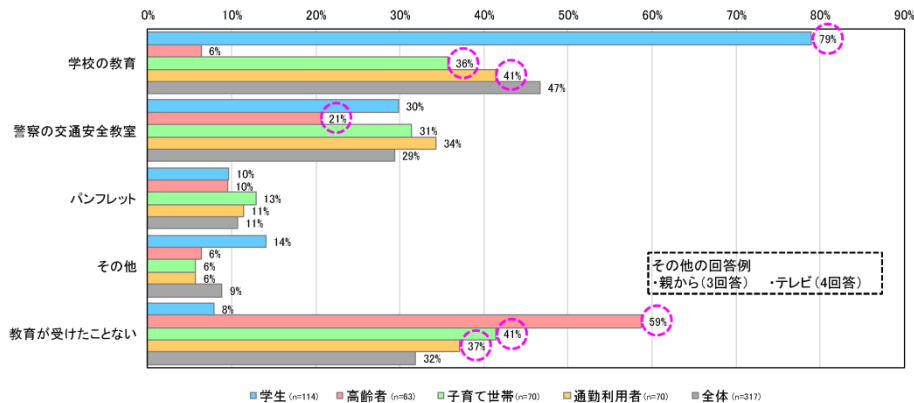


図 3-4 自転車ルールを知った場所



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

(3) 普段の自転車通行位置

A) 歩道のない道路における自転車通行位置

歩道のない道路では、自転車は左側路側帯を通行することが多い傾向にあります。

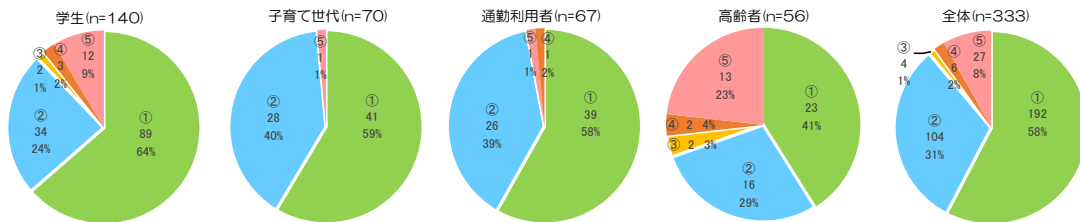
全体的に正しい通行位置を通行する割合が約8割で、「②車道左側」より「③左側路側帯」の割合が高い傾向にあります。また、年代別では、高齢者の正解率が比較的に低い傾向にあります。

正しい通行位置を選択した人のうち、その理由として、「ルールだから」と回答した人は約5割に留まっていることから、正しい通行位置に関するルールの周知が必要であると推察されます。

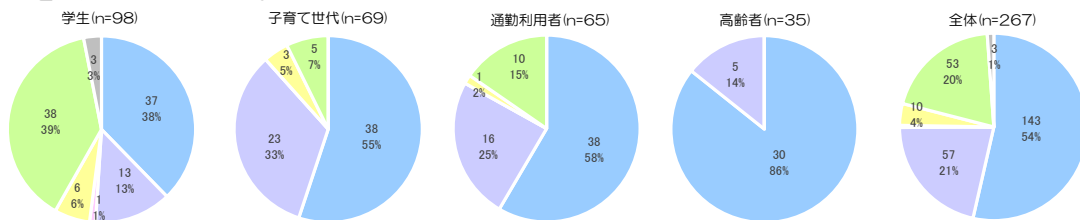


○ 通行可能
△ 例外的に通ることができる場合あり

■ 普段の通行位置



■ 正しい通行位置を回答した場合の回答理由



■ ルールだから ■ 他の場所は危険だから ■ 路上駐車があると嫌だから ■ みんなが走行しているから ■ 特に理由はない ■ その他

図 3-5 歩道のない道路における自転車通行位置



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

B) 歩道のある道路（「自転車歩道通行可」標識なし）における自転車通行位置

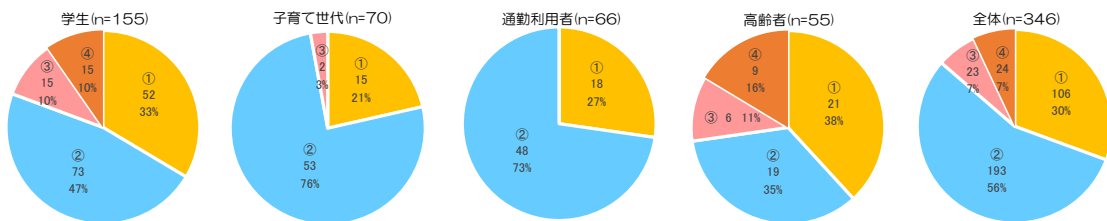
歩道があり標識のない道路では、自転車は左側路肩を通行することが多い傾向にあります。また、学生の歩道通行も多い傾向にあります。

全体的に正しい通行位置を通行する割合が約6割で、「①④歩道」より「②左側路肩」の割合が高い傾向にあります。また、年代別では、学生の正解率が比較的に低いほか、高齢者や学生の車道逆走割合が高い傾向にあります。

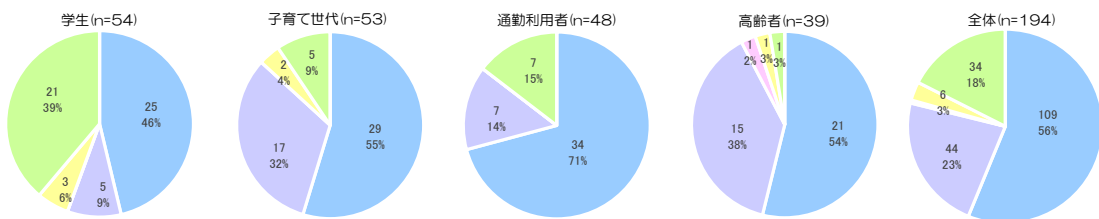
正しい通行位置を選択した人のうち、その理由として、「ルールだから」と回答した人は約5割に留まっていることから、正しい通行位置に関するルールの周知が必要であると推察されます。



■ 普段の通行位置



■ 正しい通行位置を回答した場合の回答理由



■ ルールだから ■ 他の場所は危険だから ■ 路上駐車があると嫌だから ■ みんなが走行しているから ■ 特に理由はない ■ その他

図 3-6 歩道のある道路（「自転車歩道通行可」標識なし）における自転車通行位置



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

C) 歩道のある道路（「自転車歩道通行可」標識あり）における自転車通行位置

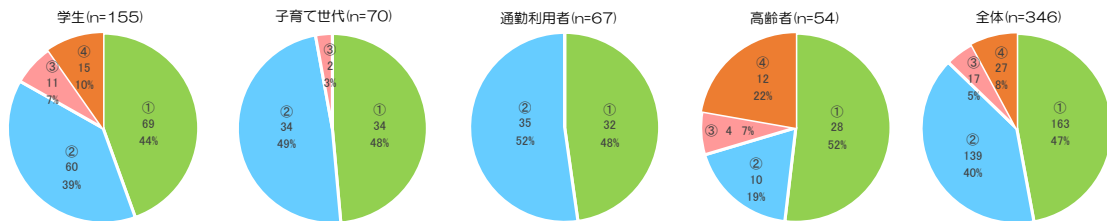
歩道があり標識もある道路では、自転車は歩道を通行することが多い傾向にありますが、道路標識の意味を理解して通行している人は少ない傾向にあります。

全体的に正しい通行位置を通行する割合が約9割と高い傾向にあります。また、年代別では、高齢者や学生の車道逆走割合が高い傾向にあります。

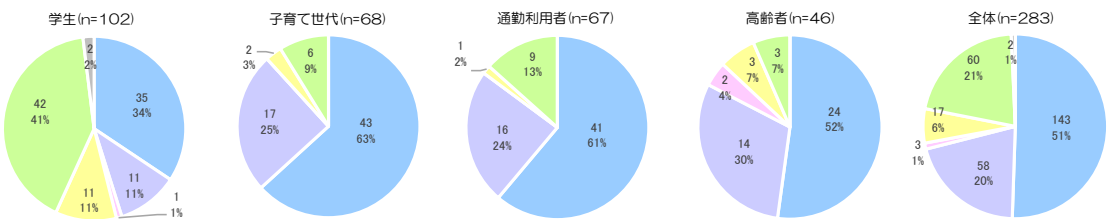
正しい通行位置を選択した人のうち、その理由として、「ルールだから」と回答した人は約5割に留まっており、標識のない道路での割合と大きな違いが見られないことから、道路標識を正しく理解した上で通行している訳ではなく、通行位置に関するルールの周知が必要であると推察されます。



■ 普段の通行位置



■ 正しい通行位置と回答した場合の回答理由



■ ルールだから
 ■ 他の場所は危険だから
 ■ 路上駐車があると嫌だから
 ■ みんなが走行しているから
 ■ 特に理由はない
 ■ その他

図 3-7 歩道のある道路（「自転車歩道通行可」標識あり）における自転車通行位置



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

D) 自転車通行空間を明示した道路での自転車通行位置

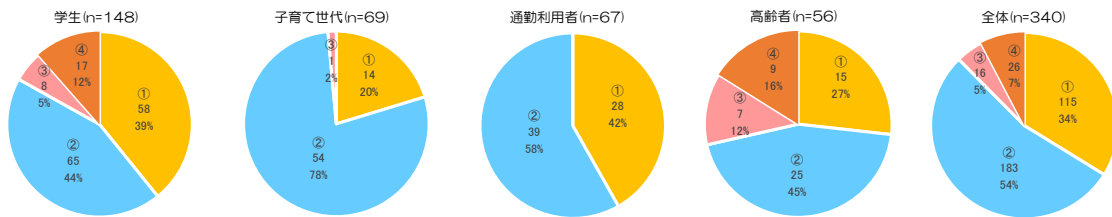
自転車通行空間を明示した道路では、他の道路との大きな違いが見られないことから、自転車走行空間を示す標示の意味を理解して通行している人は少ない傾向にあります。

全体的に正しい通行位置を通行する割合が約5割で、年代別では、高齢者や学生の車道逆走割合が高い傾向にあり、自転車通行空間を明示していない道路と大きな違いはない傾向にあります。

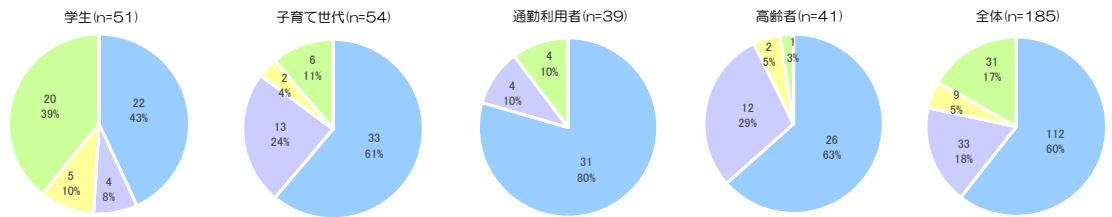
正しい通行位置を選択した人のうち、その理由として、「ルールだから」と回答した人は約5割に留まっており、自転車通行空間の明示がない道路での割合と大きな違いが見られないことから、自転車通行空間を示す標示に対する認識度が低く、通行位置に関するルールの周知が必要であると推察されます。



■ 普段の通行位置



■ 正しい通行位置を回答した場合の回答理由



■ ルールだから ■ 他の場所は危険だから ■ 路上駐車があると嫌だから ■ みんなが走行しているから ■ 特に理由はない ■ その他

図 3-8 自転車通行空間を明示した道路における自転車通行位置



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

(4) 自転車に関連した交通事故・ヒヤリハットの経験

自転車関連事故の経験者は約 2 割で、自転車関連のヒヤリハット経験者は約 7 割と高い傾向にあります。また、交通事故時には、約 5 割しか警察への届出がなされていない傾向にあります。

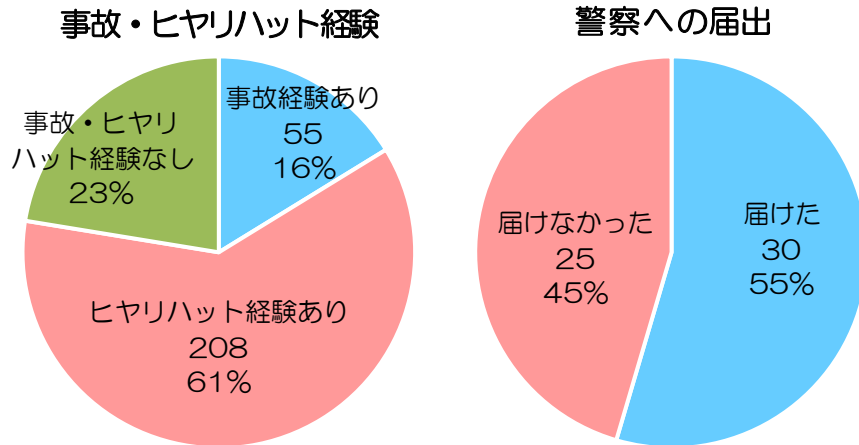


図 3-9 自転車関連の交通事故・ヒヤリハットの経験状況と交通事故時の警察への届出状況

(5) 自転車乗車中事故の状況

自転車乗車中の交通事故は、交差点で相手自動車が右折時に最も多く発生している傾向にあります。

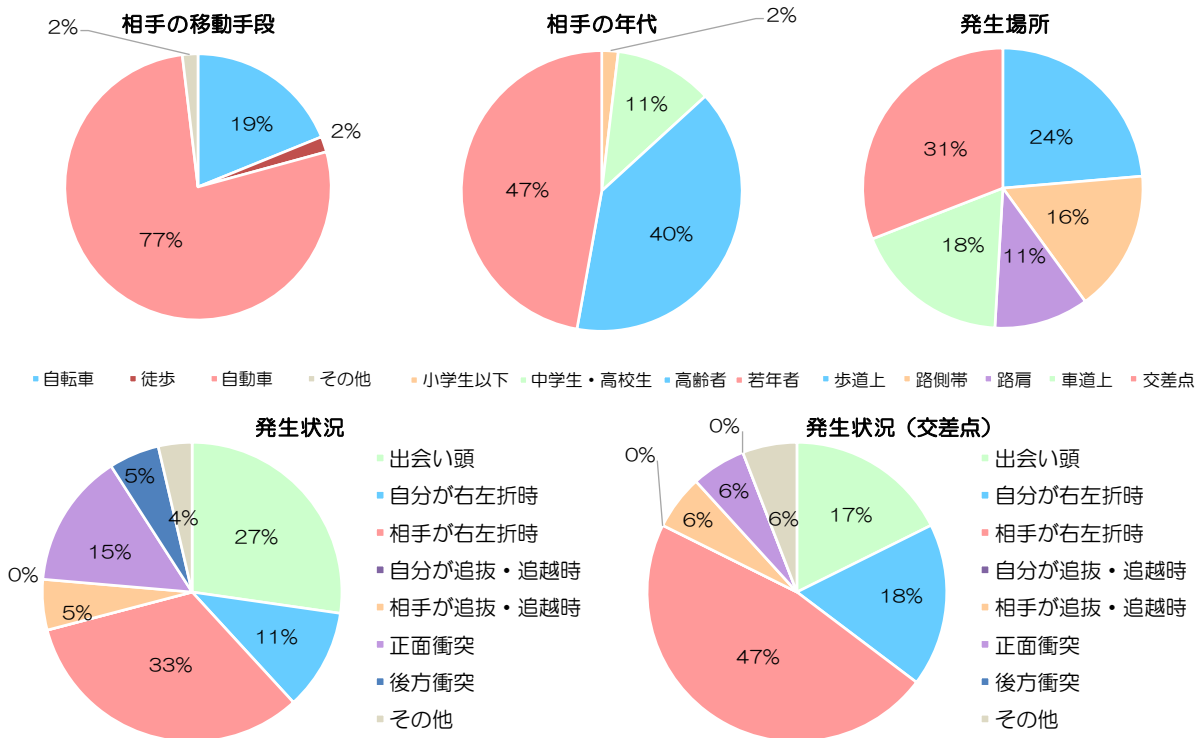


図 3-10 自転車乗車中の事故経験状況



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

(6) 自転車乗車中におけるヒヤリハット経験状況

自転車乗車中のヒヤリハット経験は、歩道上での自転車同士の出会い頭が最も多い傾向にあります。また、時間帯に大きな差はない傾向にあります。

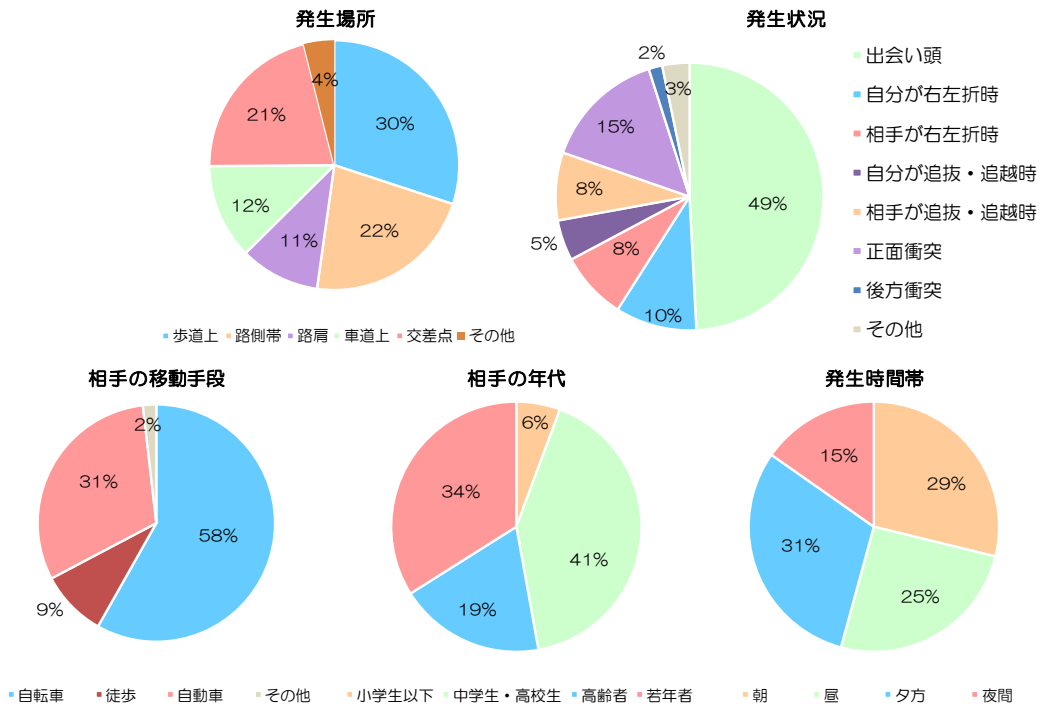


図 3-11 自転車乗車中のヒヤリハット経験状況

(7) 徒歩中における自転車関連のヒヤリハット経験状況

徒歩中における自転車関連のヒヤリハット経験は、昼間の歩道上で自転車に乗った中高生と出会い頭に発生することが最も多い傾向にあります。

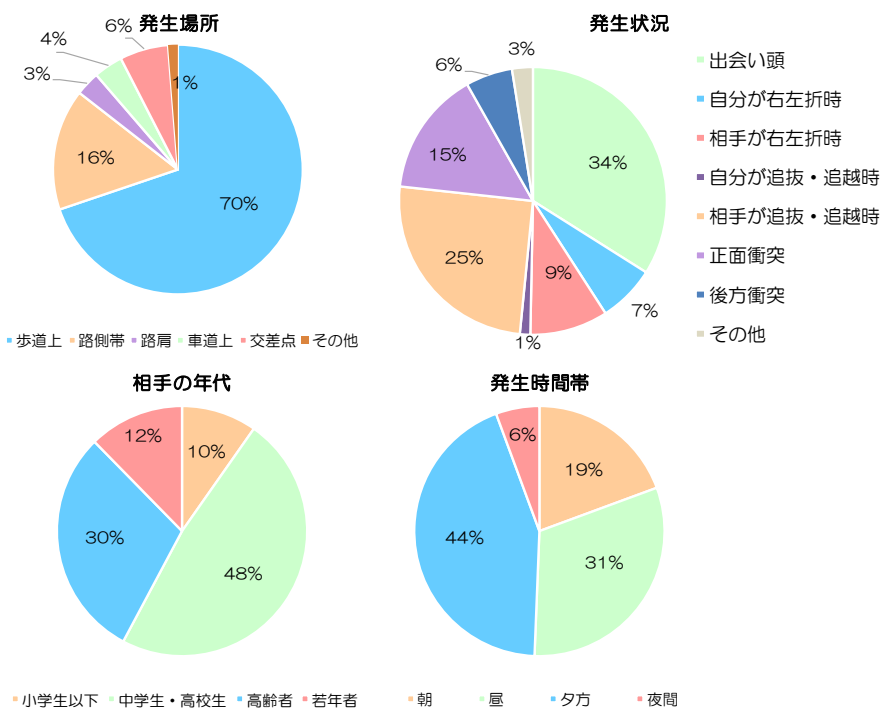


図 3-12 徒歩中における自転車関連のヒヤリハット経験状況



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

(8) ヘルメットの着用状況

ヘルメットの未着用率は、全体的に高い割合となっており、中でも軽度な事故が重大な怪我となりやすい高齢者では、約9割が未着用とかなり高い傾向にあります。

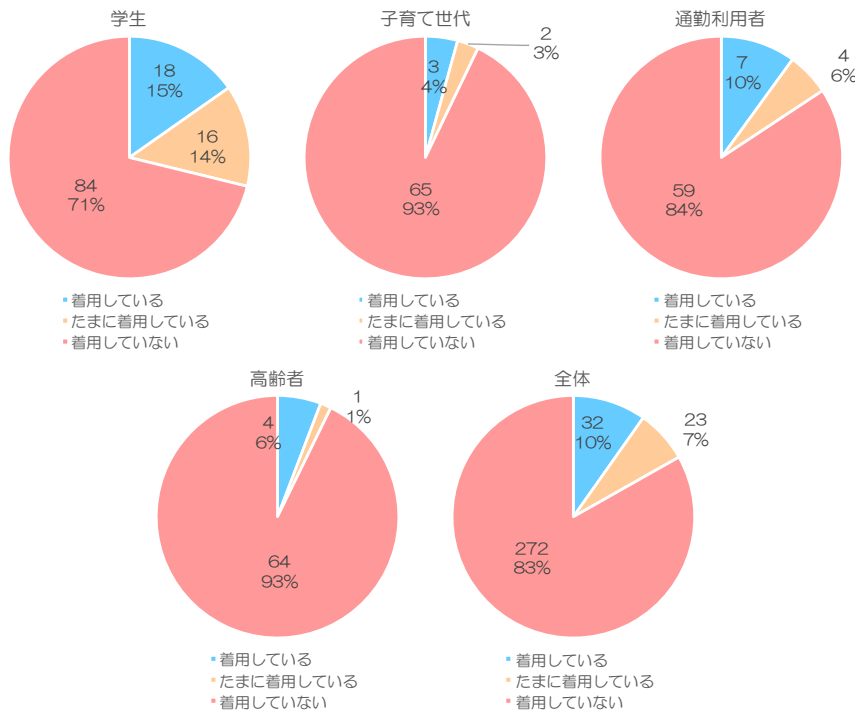


図 3-13 ヘルメットの着用状況

(9) 自転車損害賠償保険の加入状況

自転車損害賠償保険の加入率は全体的に低い傾向にありますが、通勤利用者の加入率が比較的高い傾向にあります。

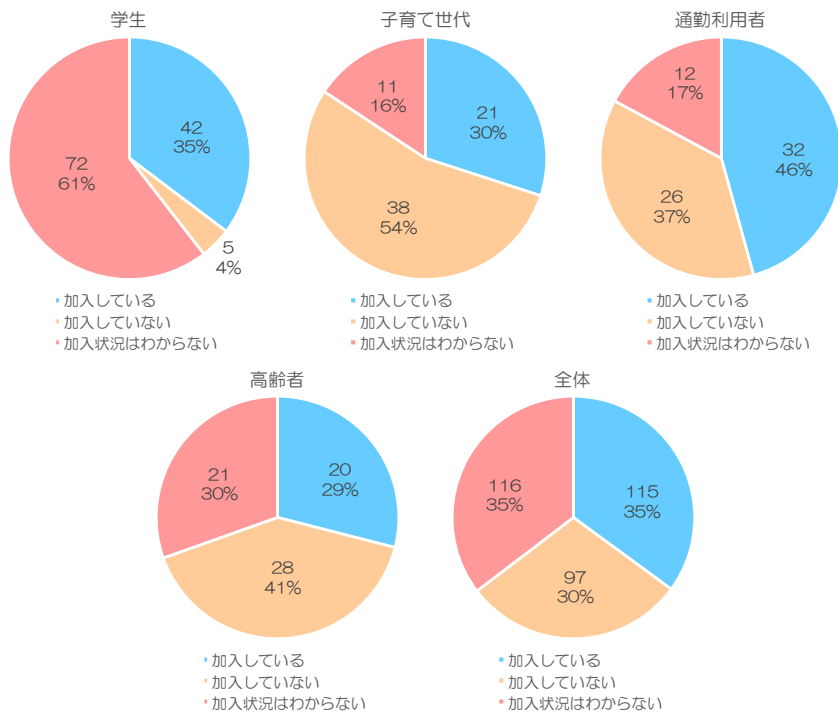


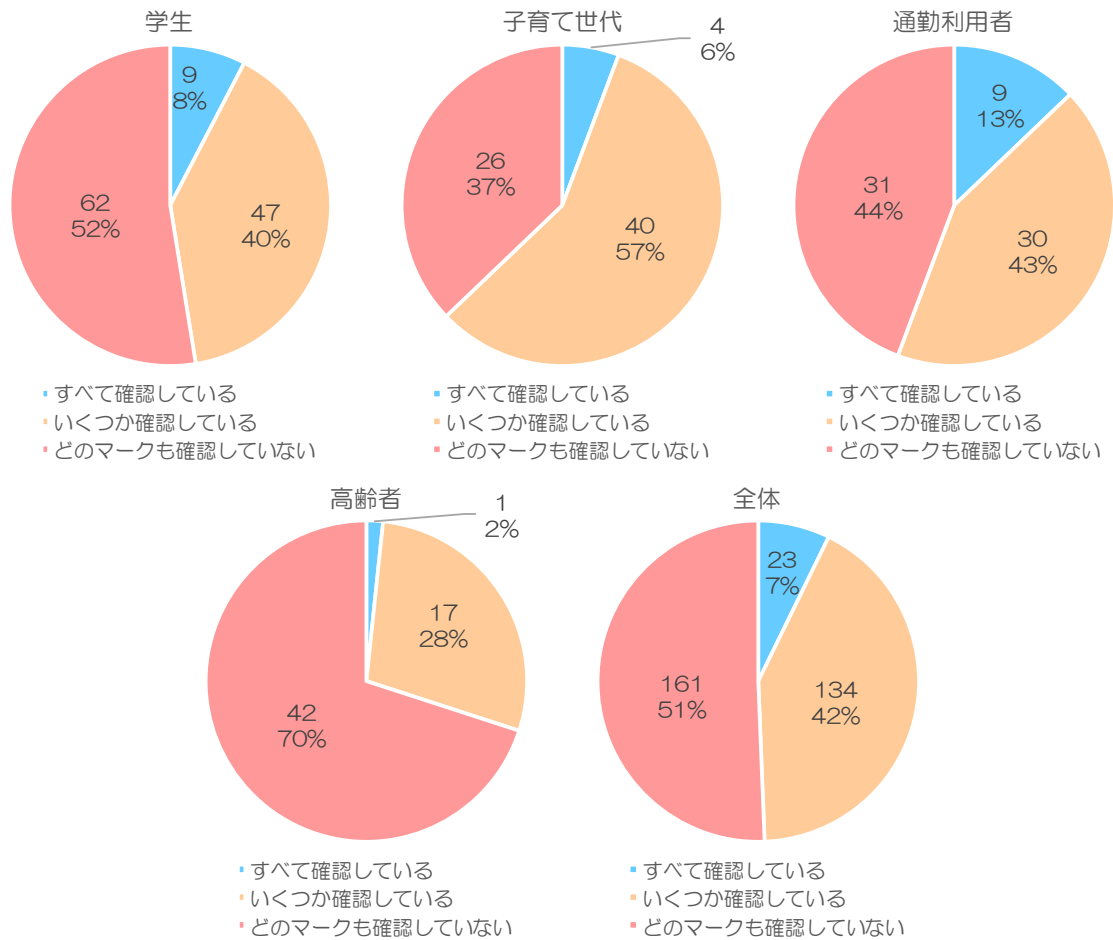
図 3-14 自転車損害賠償保険の加入状況



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

(10) BAA等マークの確認状況

自転車を購入する際のBAA等マークの確認率は、全体的に約5割に留まり、高齢者の確認率が比較的低い傾向にあります。



＜参考＞BAA等各種マーク

マーク名称	BAA マーク	SG マーク	JIS マーク	TS マーク
マーク貼付のタイミング	メーカー出荷時	メーカー出荷時	メーカー出荷時	自転車安全整備店での点検時
マーク交付団体	一般社団法人自転車協会	一般社団法人製品安全協会	工業標準化法によるJIS認証取得者	公益財団法人日本交通管理技術協会
マーク図				

出典【マーク図】：「自転車の安全利用とスマート駐輪」日本コンピュータ・ダイナミクス株式会社 (NCD)

図 3-15 BAA等マークの確認状況



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

(11) 自転車の点検実施状況

年一回以上の自転車の点検率は全体的に低い傾向にありますが、学生の点検率が比較的高く、学校が主体となって点検を行っている学校もあるためであると推察されます。

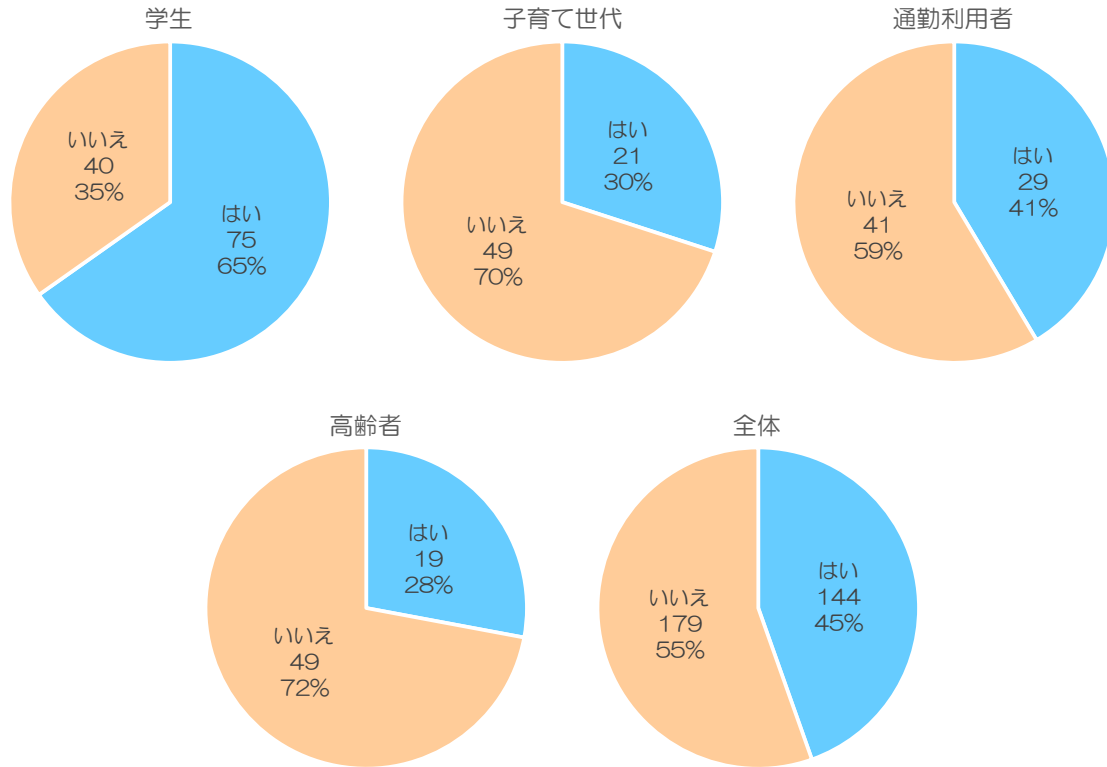


図 3-16 自転車の点検実施状況

3.2.3 調査結果のまとめ

現状	課題
歩道内の通行ルールや一時停止のルールが正しく認識されていない傾向	ルール遵守・マナー向上を図ることが必要
自転車の車道左側通行原則の認知度が高いにもかかわらず、車道を通行しなければならない箇所において、学生の正しい通行位置を通行する割合が低く、また、学生や高齢者の車道逆走が多く見られた	
歩道上にヒヤリハットが多く発生する傾向	
高齢者、子育て世代、通勤利用者について、自転車の安全教育を受けたことがないと回答した割合が高い	安全教育を受ける機会が少ない年代への交通安全教育の充実が必要
自転車保険加入率が低い	自転車の損害賠償保険の普及促進が必要
ヘルメットの着用率が低い	ヘルメット着用率の向上が必要
自転車点検の実施率が低い	自転車整備不良への注意喚起が必要



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

3.3 自転車に関する取り組みの現状

3.3.1 自転車通行空間の整備状況

徳島市内の自転車通行空間整備延長は、1.1kmです。

徳島市内では、一般県道徳島鳴門線、市道北佐古・南前川線について自転車通行区間（車道混在）計 1.1km の自転車通行空間が整備されています。なお、自転車歩行者道は、「自転車は車道左通行が原則」の基準に適合していないため、自転車通行空間からは除外しています。



①(一)徳島鳴門線



②(市)北佐古・南前川線



図 3-17 整備済みの自転車通行空間



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

3.3.2 交通ルールの周知・啓発に関する取り組み

(1) 徳島市の取り組み

徳島市では、市や県警等の関係機関が協力し、交通安全施策を展開しています。

徳島市では、市民生活課や徳島県警等の関係機関が協力し、交通安全施策を展開しています。

また、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ています。

他にも、青少年育成補導センターが主体となって、各道路管理者や警察等と共に徳島市内の小・中学校の通学路安全点検プログラムを実施しています。



交通安全教室の実施状況



交通安全運動実施状況



通学路安全点検プログラム実施状況

【出典：徳島市 HP】

図 3-18 徳島市の取り組み



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

(2) 徳島県の取り組み

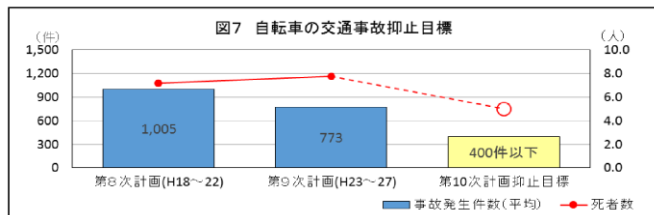
徳島県では、「徳島県自転車の安全で適正な利用に関する条例」や「徳島県自転車安全適正利用推進計画」が作成されています。

徳島県では、自転車の安全で適正な利用に関し、県等の責務や県民等の役割を明らかにして協働して自転車の安全適正利用に関する運動を展開することにより、自転車が関与する事故の防止を図り、自転車の安全で適正な利用を目的としている「徳島県自転車の安全で適正な利用に関する条例」を平成28年4月1日に制定しました。また、平成28年8月には、「徳島県自転車安全適正利用条例」に基づき、「徳島県自転車安全適正利用推進計画」を作成しました。



徳島県自転車安全適正利用条例（一部抜粋）

- ・ 年間自転車事故死者数5人以下かつ可能な限りゼロを目指す。
- ・ 年間自転車事故発生件数400件以下



第6 具体的な取り組み

自転車に関わる各主体は、次の取組を実施します。

- 1 自転車の安全利用の実践
- 2 自転車交通安全教育の推進
- 3 安全な自転車利用環境の整備
- 4 安全性の高い自転車の普及
- 5 自転車事故に備えた措置
- 6 悪質・危険な自転車利用者に対する対処

【出典：徳島県警 HP(左) 徳島県 HP(右)】

図 3-19 徳島県の取り組み

(3) 徳島県警の取り組み

徳島県警では、定期的な自転車違反行為の取締の他にも、様々な交通ルールの周知・啓発施策を展開しています。

徳島県警では、定期的な自転車違反行為の取締の他、街頭指導強化日、老人クラブを対象とした交通安全リレー旗などの交通ルールの周知・啓発施策を展開しています。



【出典：徳島県警 HP】

図 3-20 徳島県警の取り組み



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

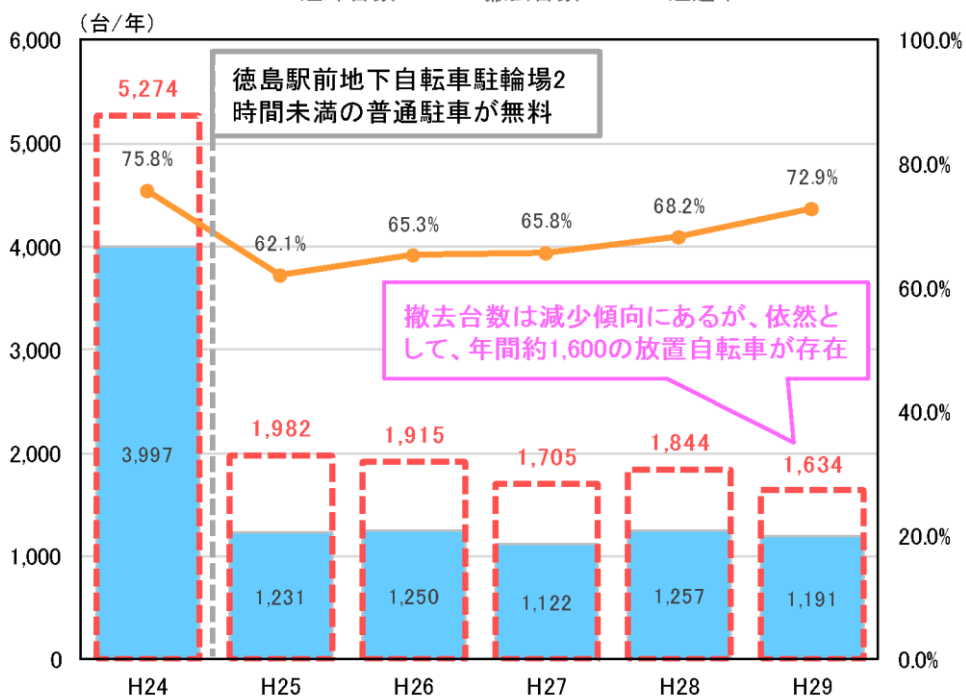
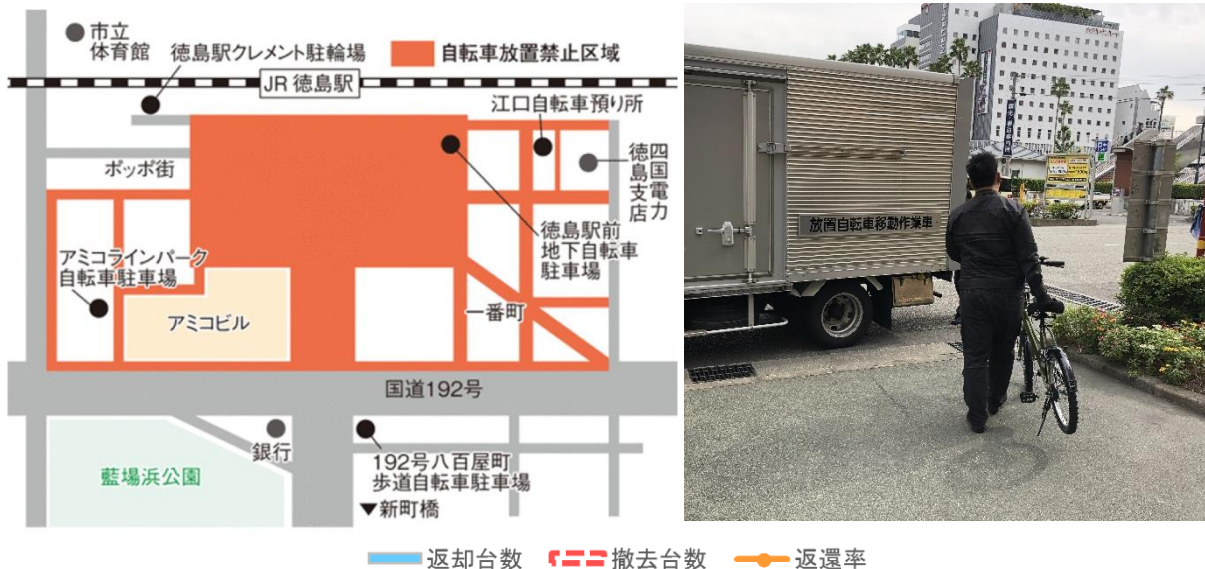
3.3.3 駐輪環境の確保に関する現状

(1) 放置自転車の状況

徳島市では、徳島駅前「自転車放置禁止区域」を設定し、放置自転車の撤去等を行っています。

徳島市では、徳島駅前の東西500m南北200mの範囲を「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輪場での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います。夜間時には、特定の店舗等付近に放置自転車が集中しており、周辺店舗等には利用者の駐輪場利用への誘導をお願いしていますが、この問題は解決していません。



【出典：徳島市データ】

図 3-21 自転車放置禁止区域と撤去状況、撤去・返却台数の推移



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

(2) 駐輪場の整備・利用状況

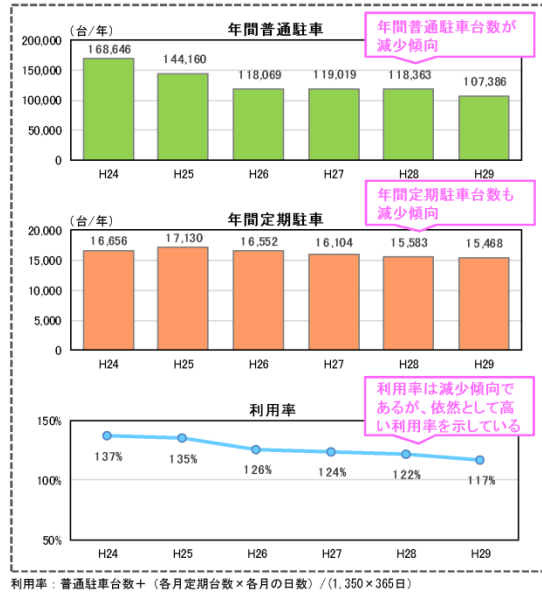
徳島市では、主要駅などに駐輪場を整備し、自転車利用の利便性向上に取り組んでいます。

徳島市では、「徳島駅前地下駐輪場」「佐古駅」「鮎喰駅」の3箇所で駐輪場整備しました。

そのうち、徳島駅前地下駐輪場では、年間駐車台数、年間定期駐車台数については減少傾向にありますが、依然として利用率は高い状況です。また、徳島駅前地下駐輪場では出入口スロープの勾配が急勾配となっており、高齢者にとって不便であるとの声もあります。

整備箇所	用途	駐輪場 収容台数
徳島駅前地下駐輪場	商店利用 サイクル&ライド	1,350台
J R 佐古駅	サイクル&ライド	600台
J R 鮎喰駅	サイクル&ライド	37台

■徳島駅前地下駐輪場

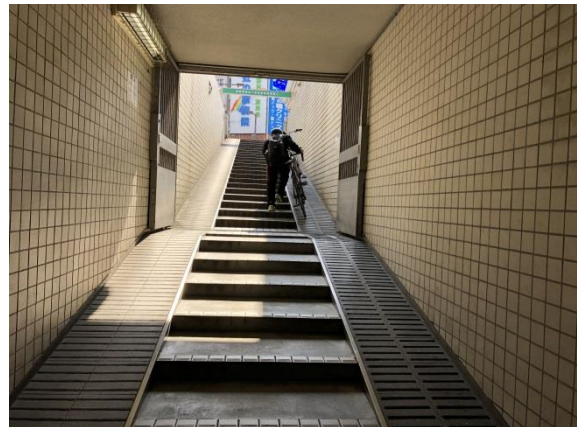


【出典：徳島市提供データ】

図 3-22 徳島駅前地下駐輪場の利用状況の推移



徳島駅前地下駐輪場の利用の様子



徳島駅前地下駐輪場入口付近のスロープ

図 3-23 徳島駅前地下駐輪場の利用の様子



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

3.3.4 自転車の利用促進に関する現状

(1) レンタサイクル（ぐるとかいすくろ）

徳島市では、観光レンタサイクル事業推進協議会と協力し、レンタサイクル事業に取り組んでいます。

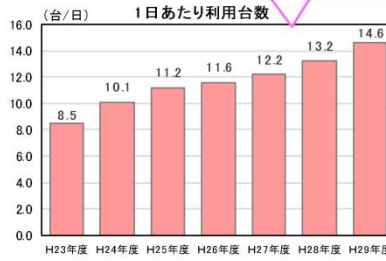
徳島市では、レンタサイクル事業（ぐるとかいすくろ）を行っており、貸出所は全部で11箇所にあります。貸出を行っている自転車の車種は、電動アシスト付き自転車です。事業開始後、1日あたりの利用台数が増加傾向にあります。



▲ぐるとかいすくろ



1日あたりの利用台数は増加傾向



▲ぐるとかいすくろの利用状況

【出典：徳島市データ】

図 3-24 ぐるとかいすくろの利用状況

(2) 自転車通勤推進

徳島市では、自動車の渋滞緩和対策等として、自転車通勤の推進を行っています。

自動車の渋滞緩和対策や災害時の移動手段としても、自転車に重要な役割が期待されています。徳島地区渋滞対策協議会においても、自転車通勤推進に向けて、広報を実施されています。



【出典：徳島河川国道事務所提供資料】

図 3-25 自転車通勤促進のPR



3.4 現状と課題の整理

3.4.1 自転車通行空間に関する現状と課題

自転車通行空間の現状

- 交通手段として自転車が多く使われており、自転車分担率が高い傾向にあります。
- 自転車乗車中死傷事故者数の減少割合が、全国平均や四国他県と比べ低い傾向にあります。
- 自転車通行空間は、現状 2 路線、約 1.1km が車道混在の形態で完成しています。

自転車通行空間の課題

- 安全で快適な自転車通行空間である自転車ネットワークの形成

3.4.2 自転車交通ルール・安全利用に関する現状と課題

自転車交通ルール・安全利用の現状

- 歩道内の通行ルールや一時停止のルールが正しく認識されていない傾向にあります。
- 自転車の車道左側通行原則に関する認知度が高いにも関わらず、車道を通行しなければいけない箇所において、正しい通行位置を通行する割合が低い傾向にあります。
- 歩道上にヒヤリハットが多く発生する傾向にあります。
- 高齢者、子育て世代、通勤利用者において、自転車の安全教育を受けたことがないと回答した割合が高い傾向にあります。
- 自転車保険加入率が低い傾向にあります。
- ヘルメットの着用率が低い傾向にあります。
- 自転車点検の実施率が低い傾向にあります。

自転車交通ルール・安全利用の課題

- 交通ルール及び交通マナーの向上
- 広い年代への交通安全教育の充実
- 自転車損害賠償保険の普及促進
- ヘルメット着用率の向上
- 自転車整備不良への注意喚起



3 徳島市における自転車を取り巻く現状と課題

3.4.3 自転車の駐輪環境に関する現状と課題

自転車駐輪環境の現状

- 「自転車放置禁止区域」の放置自転車は減少傾向にありますが、依然として年間約 1,600 台の放置自転車が存在しています。
- 夜間時、特定の店舗等付近での数時間の違法駐輪が多い傾向にあります。
- 徳島駅前地下駐輪場では、年間駐輪台数、年間定期駐輪台数について減少傾向にありますが、依然として利用率が高い傾向にあります。
- 徳島駅前の地下駐輪場は、長い坂が折り返していて、高齢者にとって不便であると推察されます。

自転車駐輪環境の課題

- 放置自転車のさらなる削減
- 短時間駐輪需要への対応
- 既存駐輪場の利便性の向上

3.4.4 自転車の利用促進に関する現状と課題

自転車利用促進の現状

- レンタサイクル事業の 1 日あたり利用台数は、増加傾向にあります。
- 自動車の渋滞緩和対策や健康増進の手法として、自転車に重要な役割が期待されていることから、自転車の利用促進に向けて広報活動を実施しています。
- 徳島県が推進しているサイクルコースが、徳島市内にも複数存在しています。

自転車利用促進の課題

- レンタサイクル事業の更なる充実と利用促進
- 自動車依存からの脱却
- 自転車の楽しさに関する PR 活動
- サイクリストにとって有益な情報の提供



4 本計画の基本方針

4.1 基本理念

「誰もが安全で快適に自転車を利用できるまち」を目指します。

「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」を目指します。



図 4-1 基本理念

4.2 基本方針

基本理念に基づき、以下の基本方針を策定し、施策を展開します。

表 4-1 基本方針

走る	<ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な自転車ネットワークの構築
守る	<ul style="list-style-type: none"> 交通ルール・マナーの周知・徹底 自転車の安心・安全利用に備える
停める	<ul style="list-style-type: none"> 放置自転車を抑制する施策の検討・推進 各種駐輪ニーズに合わせた駐輪施設の検討
活かす	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクル等の利用促進 自転車通勤の促進 自転車の楽しさを体感する機会の創出と PR 活動の実施 サイクリストへの有益な情報の提供



4.3 施策体系

表 4-2 施策体系

	基本方針	施策項目
走る	安全で快適な自転車ネットワークの構築	自転車通行空間の整備
		整備した路線の周知
守る	交通ルール・マナーの周知・徹底	自転車交通安全教育の充実
		自転車ルールブックや問題集の作成
		取り締まり・街頭指導強化日の実施
		自転車交通ルールに関する啓発活動の実施
	自転車の安心・安全利用に備える	損害補償保険に関する啓発活動の実施
		ヘルメット着用に関する啓発活動の実施
停める	放置自転車を抑制する施策の検討・推進	放置自転車撤去活動の実施
		放置自転車問題に関する啓発活動の実施
	各種駐輪需要に合わせた駐輪施設の検討	短時間駐輪ニーズに合わせた小規模駐輪場の設置
		徳島駅前地下駐輪場に関する利便性向上施策の実施
活かす	レンタサイクル等の利用促進	レンタサイクル事業の充実と利用促進活動の実施
	自転車通勤の促進	自転車通勤推進に関する啓発活動の実施
	自転車の楽しさを体感する機会の創出と	サイクルイベントの開催
	PR 活動の実施	サイクルイベントの支援
	サイクリストへの有益な情報の提供	サイクリストへの情報提供



5 本計画の取組施策

5.1 「走る」自転車通行空間の確保

基本方針 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

安全で快適な自転車利用環境の向上を図るために必要な路線を自転車ネットワーク路線として選定し、各路線に合わせた整備形態を検討し、自転車通行空間の整備を推進します。



自転車道

自転車専用通行帯

車道混在

【出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】

図 5-1 各整備形態のイメージ写真

施策 2 整備した路線の周知

整備した路線の事業効果を高めるため、路線の開通を周知するとともに、通行方法等の広報活動を行います。必要に応じて、事前・事後の利用状況を調査し、整備効果をPRします。



【出典：熊本市 HP】

図 5-2 整備完了路線の広報活動例



5.1.1 自転車ネットワーク構築の検討手順

自転車ネットワークの構築の検討は、以下の3ステップで実施します。

I 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定



II 自転車ネットワーク路線の選定



III 整備形態の選定

図 5-3 自転車ネットワーク構築の検討手順

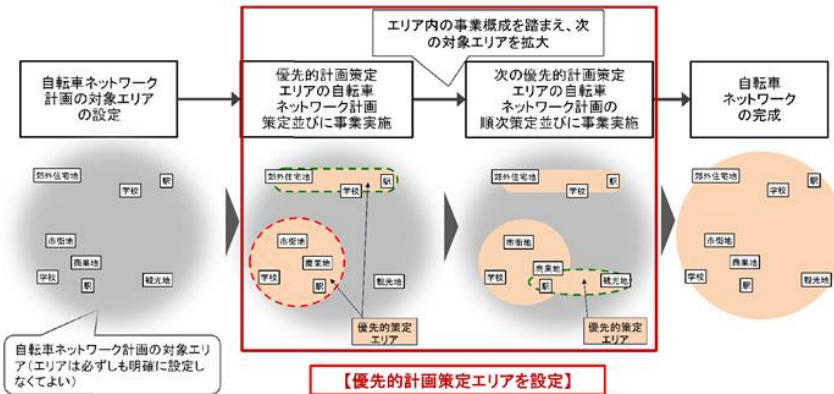


5.1.2 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定

効率的に自転車通行環境を整備するために、優先的計画策定エリアを設定します。

自転車通行空間の確保に関して、自転車利用者の安全を速やかに向上させるため、優先的計画策定エリアを設定し、効率的に自転車ネットワークを整備します。

優先的計画策定エリアは、「①自転車利用需要が多いエリア」かつ「②自転車関連事故件数が多いエリア」の視点から選定し、設定します。



【出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】

図 5-4 自転車ネットワーク計画の段階的な策定イメージ

(1) 自転車利用需要が多いエリア

自転車利用需要が多いエリアは、通勤・通学時の自転車分担率が高い、吉野川、鮎喰川、徳島南環状線に囲まれた範囲です。

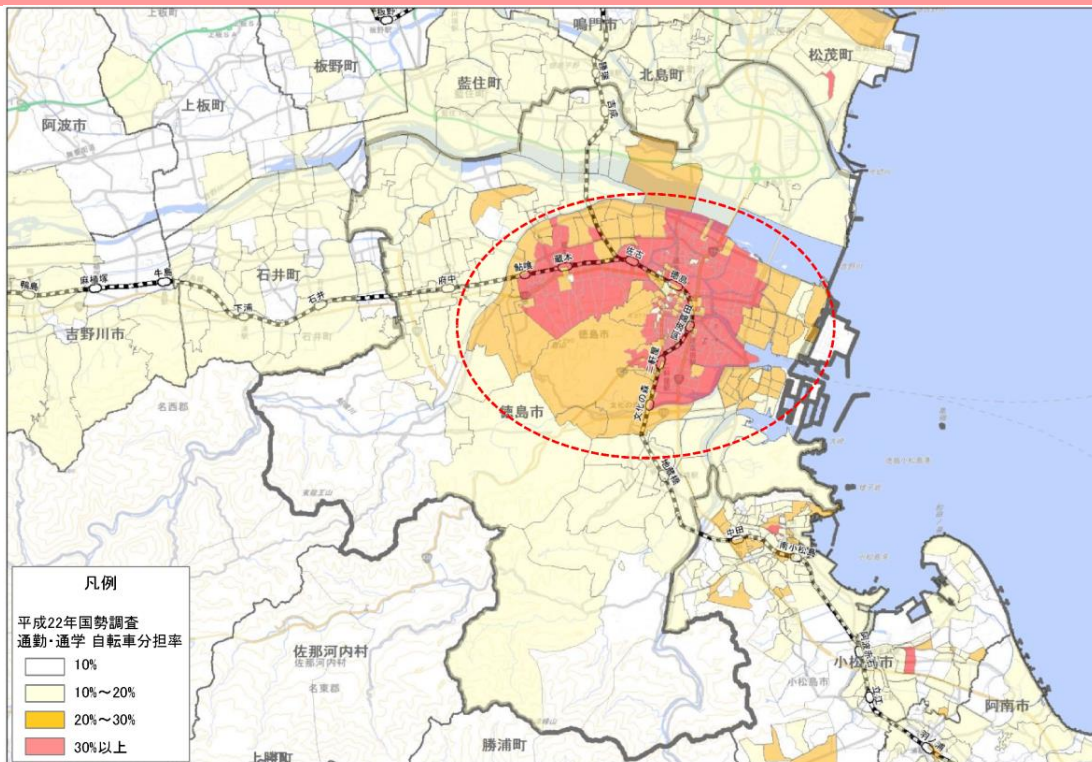


図 5-5 自転車利用需要の多いエリア



(2) 自転車関連事故件数が多いエリア

自転車関連事故件数が多いエリアは、吉野川、鮎喰川、徳島南環状線に囲まれた範囲です。

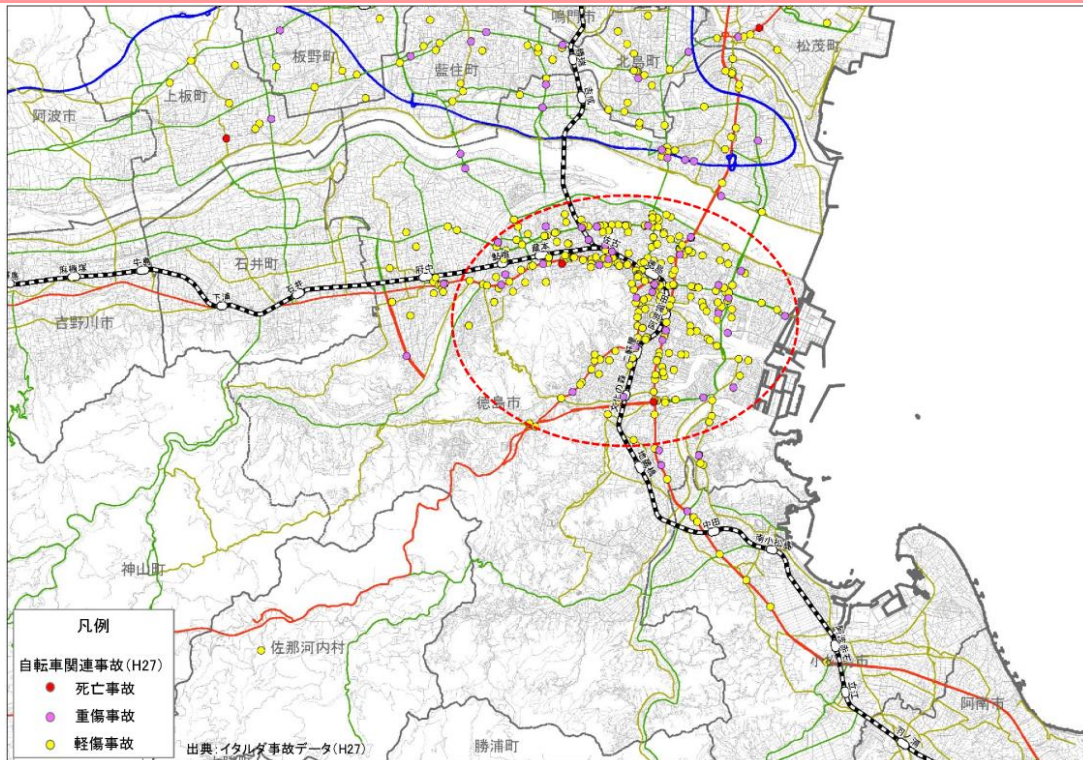


図 5-6 自転車関連事故の多いエリア

(3) 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定結果

以上の整理結果から、吉野川、鮎喰川、徳島南環状線に囲まれたエリアを優先的計画策定エリアと設定します。



図 5-7 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設置結果



5.1.3 自転車ネットワーク路線の選定

検討項目毎に必要な性の高い路線を選定し、自転車ネットワーク路線を選定します。

① 自転車需要が多い路線

平成 17 年度道路交通センサスにおいて、自転車交通量 500 台/日以上路線に加え、自転車通学路交通安全プログラムに基づく合同点検を実施している青少年育成補導センターや道路建設課に寄せられた通学路の危険箇所等を「学生の自転車利用が多い路線」として整理し、そこから抽出した路線とします。

② 自転車関連の死傷事故が多い路線

平成 27 年度イタルダ事故データを用いて、自転車事故 1.0 件/km以上発生した路線を抽出します。

③ 自転車利用の拠点となる施設を結ぶ路線

自転車の利用拠点である鉄道駅、フェリー乗り場、公共施設及び商業施設等を結ぶ路線を抽出します。

④ 関連計画で位置づけられた路線

「すいすいサイクル事業」のうち、自転車歩行者道未整備路線を抽出します。

⑤ 自転車通行空間整備可能路線

自転車通行空間整備に必要な幅員を 1m とし、H27 調査結果から代表断面の路肩幅員 1m 以上の路線を抽出します。

⑥ ネットワークの連続性を確保する路線

①～⑤より、ネットワークの連続性を確保に必要な路線を抽出します。

⑦ 自転車の交通量が多く、かつ、主要渋滞箇所が存在する路線

自動車交通量 20,000 台/日以上、かつ主要渋滞箇所が存在する路線の条件を満たす路線を、自転車の中距離型利用の転換を促進する路線として抽出します。

視点	検討項目	検討に使用するデータ等
自転車利用の多い路線	①自転車需要が多い路線	● 自転車交通量(H17道路交通センサス) ● 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自転車関連の死傷事故件数が多い路線	● イタルダ事故データ(H27自転車関連事故)
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、商業施設の位置を整理
	④関連計画で位置づけられた路線	● 「すいすいサイクル事業」(徳島市)(H28時点)
	⑤自転車通行空間整備可能路線	● 路肩幅員1m以上の路線
ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	⑥ネットワークの連続性を確保する路線	※上記①～⑤より、ネットワークの連続性確保に必要な路線を検討
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(20,000台/日以上)、かつ、主要渋滞箇所が存在する路線	● 自動車交通量(H27調査) ● 徳島市の主要渋滞箇所

各検討項目に該当する路線を重ね合わせ、**自転車ネットワーク候補路線**を選定

図 5-8 自転車ネットワーク路線選定の視点・検討項目



(1) 自転車交通量が多い路線（検討項目①）

自転車交通量が多い路線は、市街地中心部の「国道 55 号」、「国道 192 号」、「徳島環状線」、「主要地方道徳島鴨島線」、「国道 438 号」です。

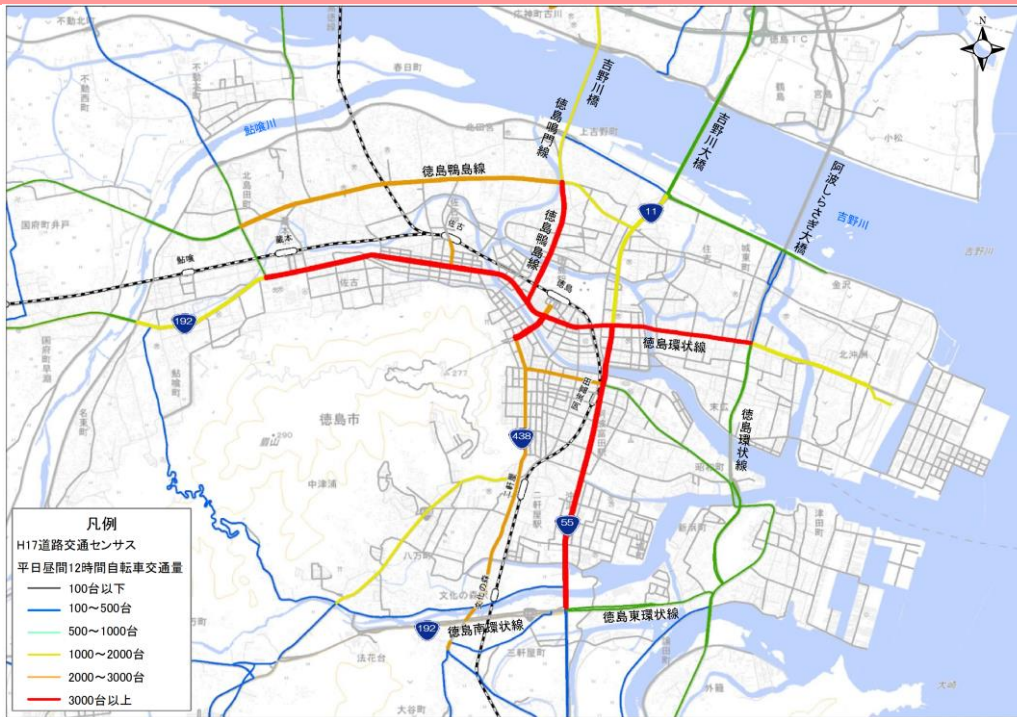


図 5-9 自転車交通量が多い路線

(2) 学生の自転車利用が多い路線（検討項目①）

学生の自転車利用が多い路線は、「自転車交通量が多い路線」や「学校周辺の生活道路」です。

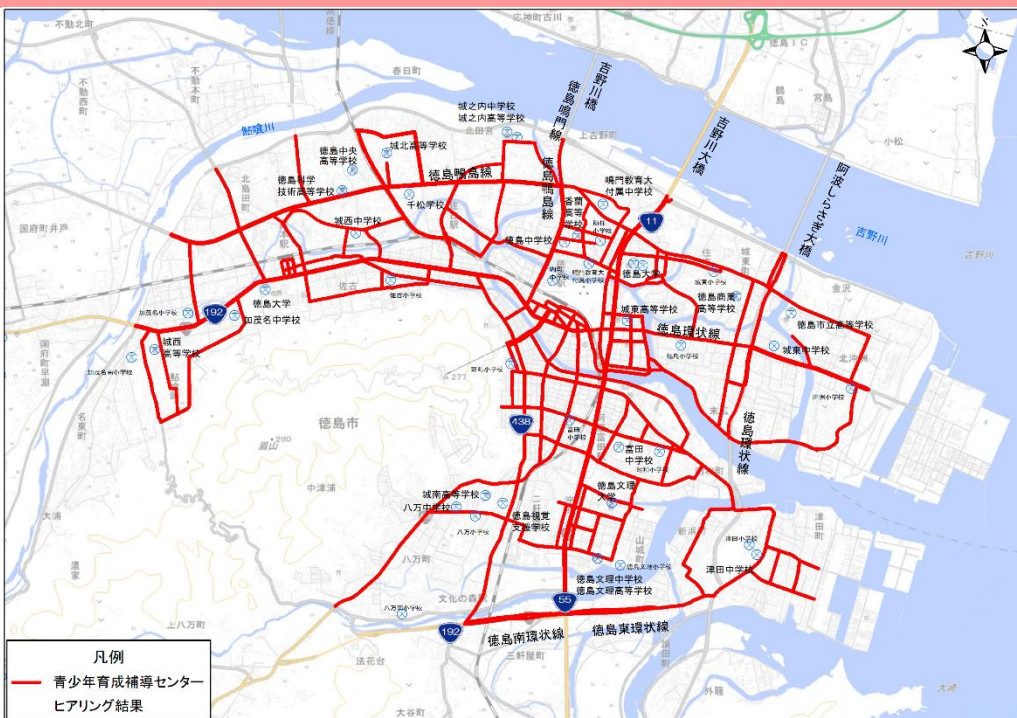


図 5-10 学生の自転車利用が多い路線



(3) 自転車関連死傷事故が多い路線（検討項目②）

自転車関連死傷事故が多い路線は、「市街地中心部の主要な幹線道路」や「自転車交通量が多い路線」です。



図 5-11 自転車関連死傷事故の多い路線

(4) 自転車利用拠点を結ぶ路線（公共施設・商業施設）

自転車利用の拠点となる鉄道駅、フェリー乗り場、公共施設、商業施設を結ぶ路線を抽出します。



図 5-12 自転車利用の拠点を結ぶ路線（公共施設・商業施設）



(5) 関連計画で位置づけられた路線（検討項目④）

「すいすいサイクル事業」路線のうち、自転車歩行者道が整備されていない①～⑱の路線を選定しました。

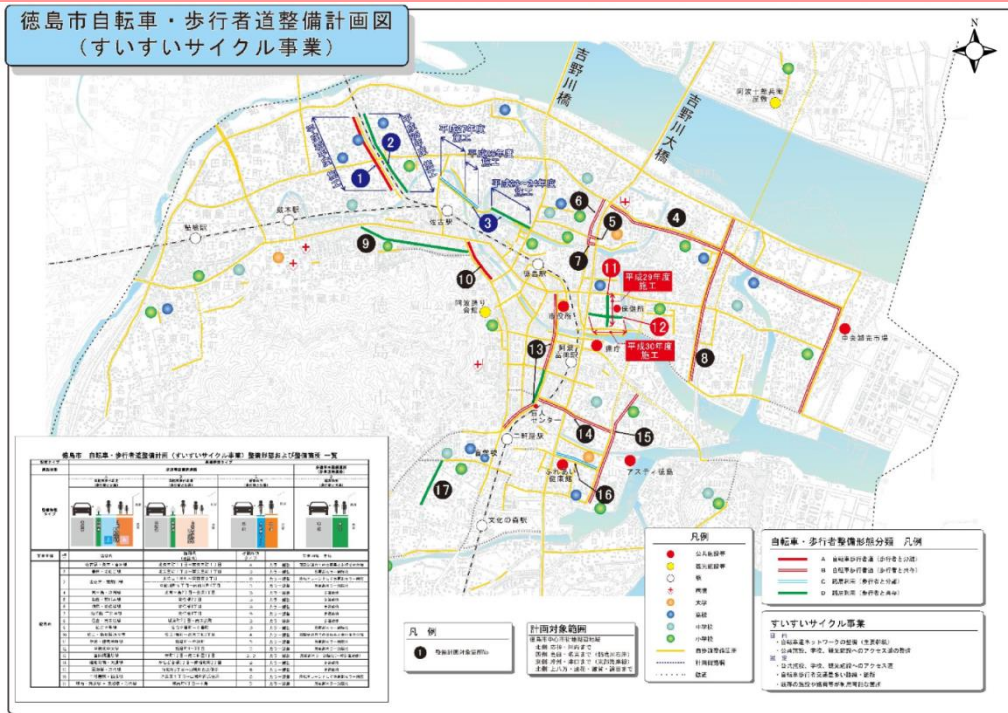


図 5-13 すいすいサイクル事業の計画図

(6) 自転車通行空間整備可能路線（検討項目⑤）

自転車通行空間の確保に必要な「路肩幅員 1.0m以上」が確保可能な路線を選定しました。



図 5-14 自転車通行空間整備可能路線



(7) ネットワークの連続性を確保する路線

検討項目①～⑤を重ね合わせた結果は下図の通りです。

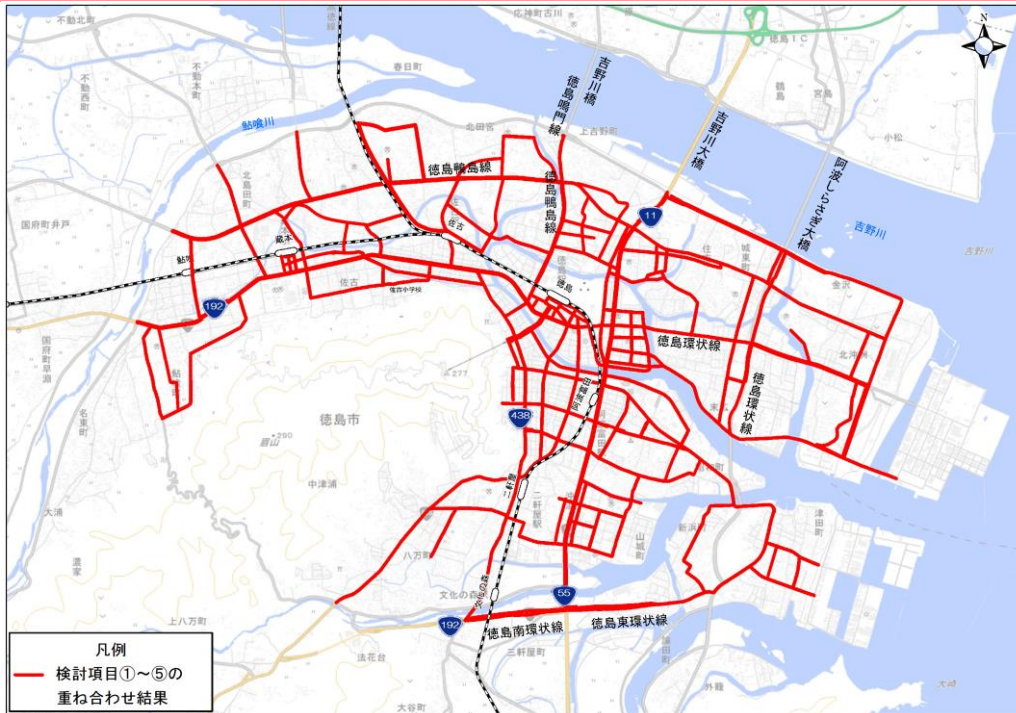


図 5-15 検討項目①～⑤の重ね合わせ

(8) 自転車の交通量が多く、かつ主要渋滞箇所が存在する路線

自動車の交通量が多く、主要渋滞箇所が存在する路線は、以下の9路線です。

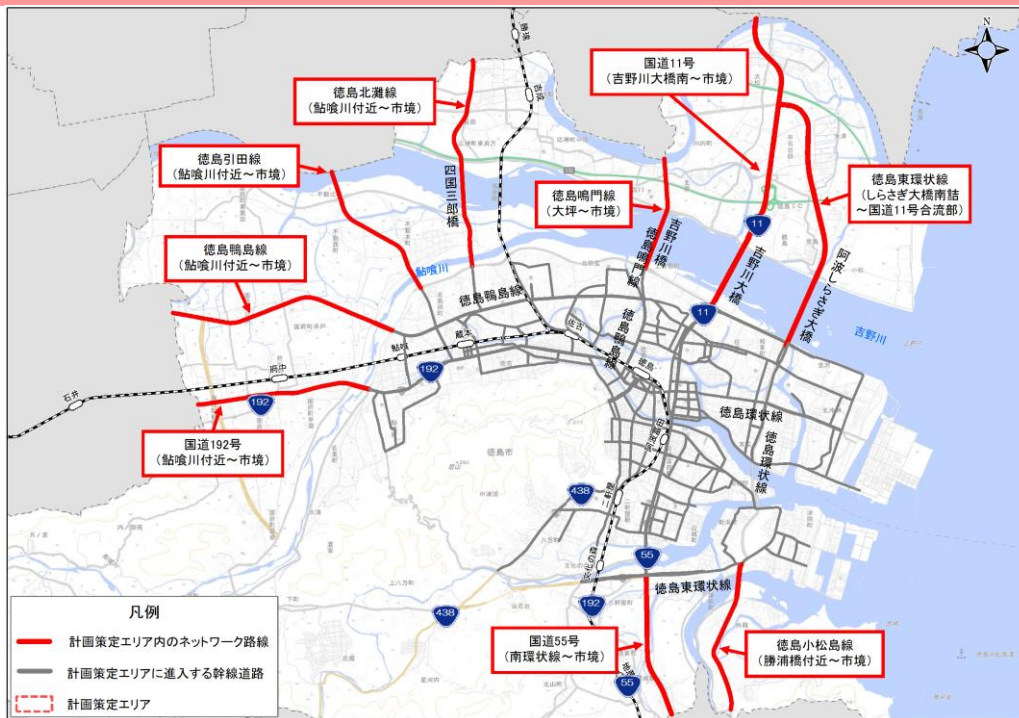


図 5-16 自転車の交通量が多く、主要渋滞箇所が存在する路線



(9) 自転車ネットワーク路線選定結果

各検討項目の検討結果から、以下の路線を自転車ネットワーク路線とします。

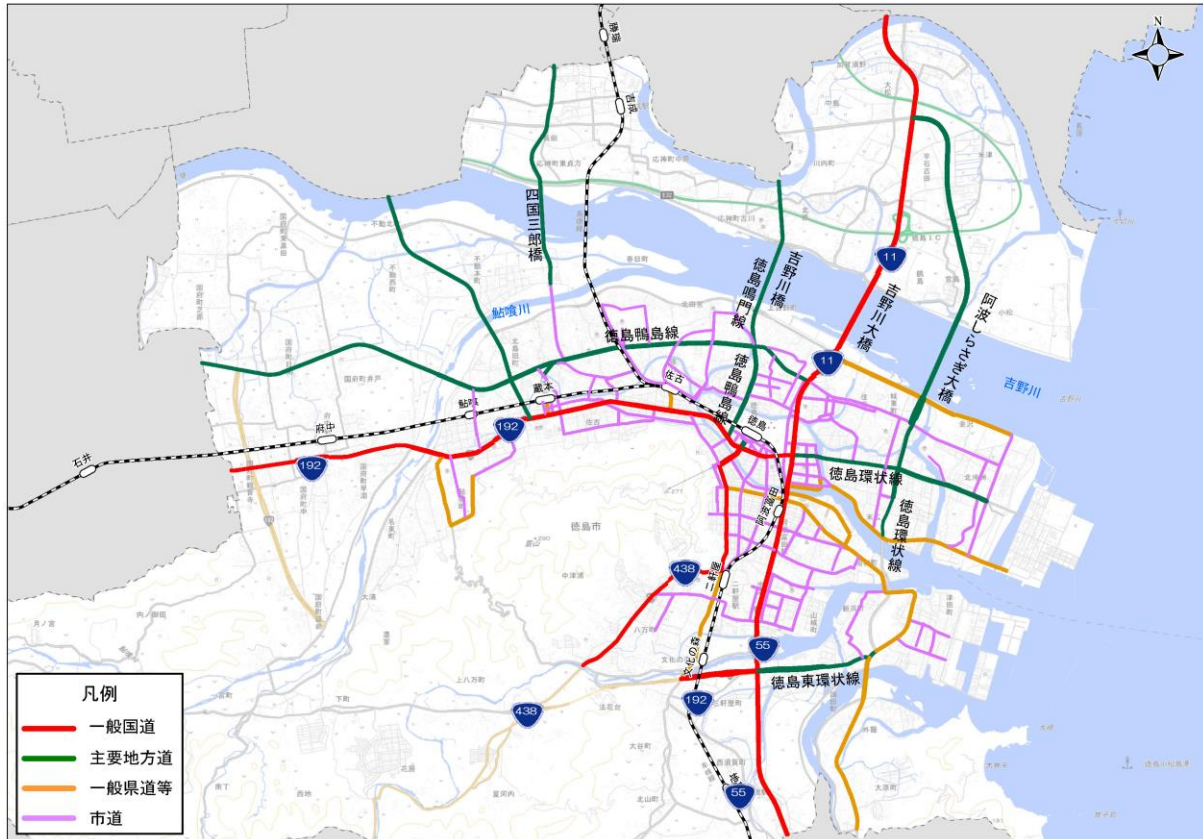


図 5-17 自転車ネットワーク路線



5.1.4 整備形態の選定

(1) 整備形態の種類

整備形態の種類は、ガイドラインに準拠し、自転車道、普通自転車専用通行帯（以下、自転車専用通行帯とする）、車道混在の3つを基本とします。

- 自転車道は、歩行者と車から物理的に分離された自転車専用の道路のことで、車の速度や交通量、歩行者の交通状況に影響されることなく通行できる形態です。
- 自転車専用通行帯は、車道に設けられる自転車専用の通行帯のことで、歩行者並びに原動機付自転車など、軽車両以外の車両から空間的に分離された形態です。
- 車道混在は、車道内を自転車と車が混在しながら通行します。

整備形態	【整備イメージ】	
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 (車道混在)		<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>【路肩・停車帯内における対策】</p> <p>【車線内における対策】</p> <p>※矢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> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【車線内における対策】</p>

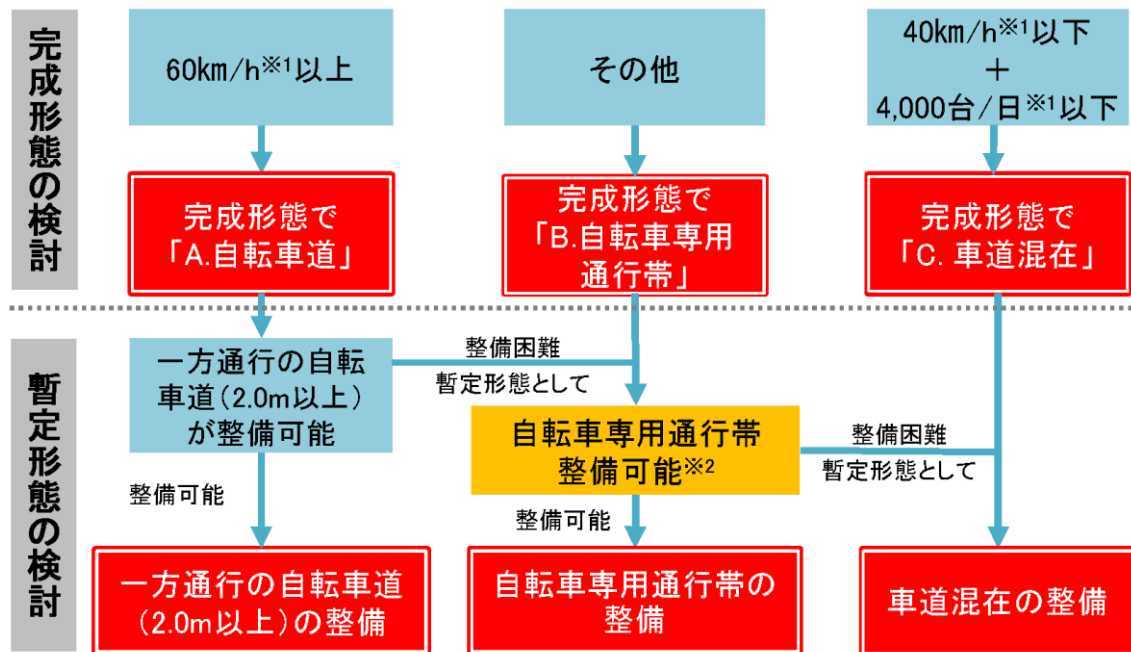
図 5-18 整備形態の種類



(2) 整備形態の選定方法

整備形態の選定方法は、ガイドラインに準拠し、交通状況や道路状況等を踏まえ選定します。

- 自転車ネットワーク路線における整備形態は、路線毎に交通状況（自動車の交通量と速度）や道路状況（車線数や歩道の有無）を勘案し、3つの整備形態を完成形態（本来あるべき整備形態）として選定します。
- 完成形態で自転車道と選定された路線は、一方通行の自転車道（2.0m以上の幅員確保）が整備困難な場合は、暫定形態として自転車専用通行帯の整備可能性を検討します。
- 現状で自転車専用通行帯の整備が困難な場合、道路空間の再配分による自転車専用通行帯の可能性を検討します。
- 道路空間の再配分を検討した結果、自転車道及び自転車専用通行帯での整備が困難な場合、暫定形態で車道混在での整備とします。



※1 速度は最高指定速度を使用、自動車交通量は平成27年度調査と徳島市の交通量調査結果を使用

※2 自転車専用通行帯が整備可能かの判定方法は、(4) (5)に詳述

※3 地域の要望や前後区間の道路構造の連続性を勘案し、一時的に上記整備形態と異なる整備形態も可能とする

※4 既に普通自転車歩道通行可能となっている路線については、上記整備形態と自転車歩道通行可規制を併用し、自転車の車道通行への推移等を確認しながら、自転車歩道通行可規制を解除し、歩行者の安全も確保する

交通量データのない路線の整備形態（完成形態）の選定について

- ① 最高指定速度 60km/h⇒自転車道
- ② 車線数 2車線かつ最高指定速度 50km/h⇒自転車専用通行帯
- ③ 車線数 4車線以上⇒自転車専用通行帯
- ④ ①～③以外の路線は、基本車道混在とする。

図 5-19 整備形態の選定フロー



(3) 完成形態の検討結果

完成整備形態の選定では、自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、「車道を通行する自転車」の安全性を確保するため、自動車の交通量や速度を踏まえて、本来あるべき整備形態を選定します。

- 自動車の速度が 60km/h 以上の道路では、自転車と自動車を構造的に分離する【自転車道（一方通行）】を選定します。
- また、自動車の速度が 40km/h 以下で交通量が 4,000 台/日以下の道路、または1車線の道路や歩道の無い道路では、自転車と自動車とが混在して通行する整備形態の【車道混在】を選定します。
- それ以外の道路では、自転車と自動車を視覚的に分離する【自転車専用通行帯】を選定します。
- なお、この結果は、ガイドラインの基準に従い標準的な望ましい形態を設定したものであり、実際の整備形態については、今後の法改正やガイドラインの改定、沿線の利用状況、整備状況、道路構造の連続性等の諸事情を勘案したうえで検討するものとします。

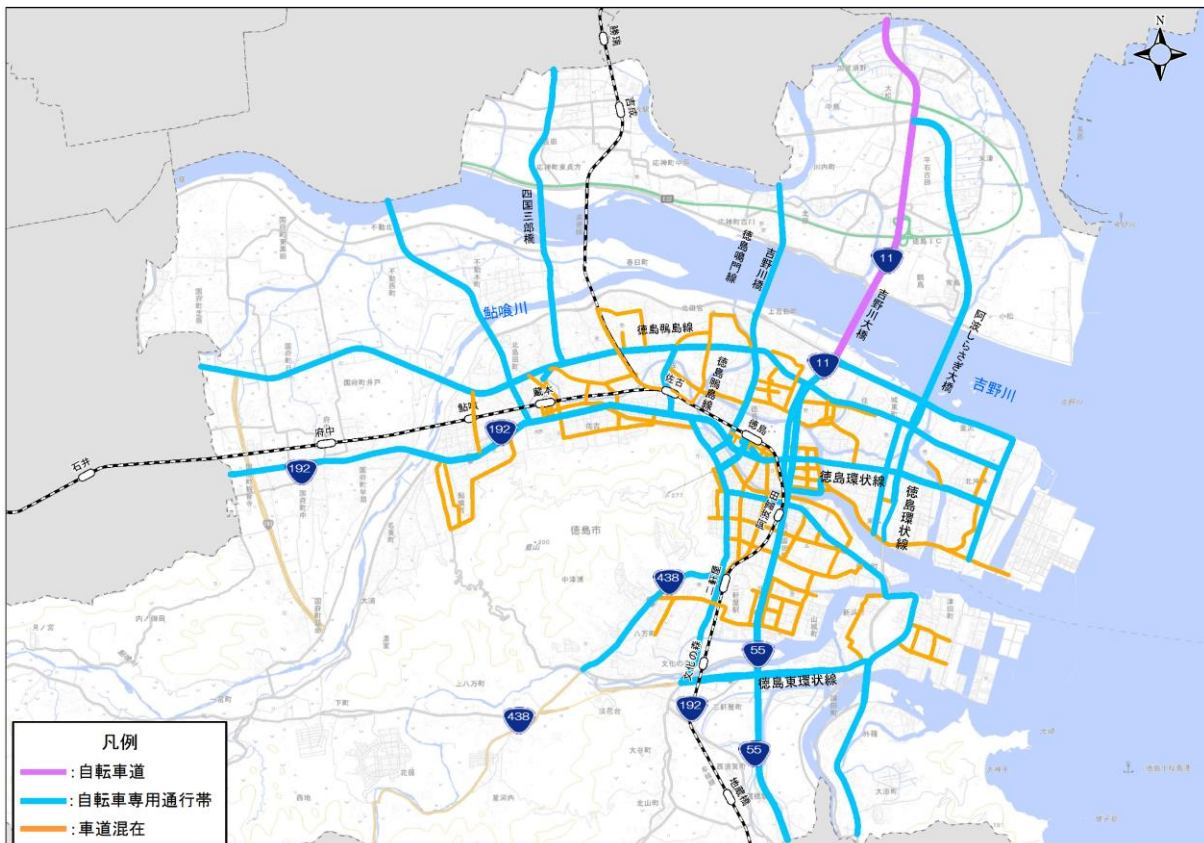


図 5-20 完成形態の選定結果



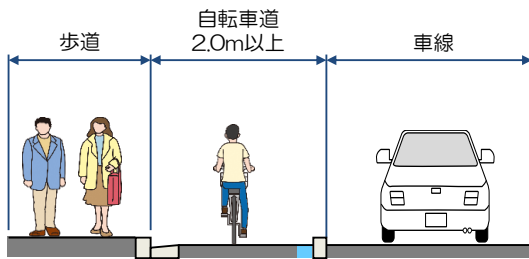
5.1.5 各整備形態の設計方針

(1) 自転車道

自転車道の設計方針は、以下のとおりです。

- 自転車道の幅員は、自転車同士の追い越しを考慮して、2.0m 以上確保することが望ましいですが、道路状況等によりやむを得ない場合は、1.5m以上確保します。
- 自転車道については、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故や、交差点内での自転車同士の交錯による事故などの危険性から一方通行を基本としますが、一方通行に伴う大幅な迂回や、沿道施設への出入りに支障を来す場合は、暫定的に双方向通行の適用も検討します。
- 以上のことを標準仕様とし、各路線の詳細な整備形態等については、各関係機関と協議を行い決定しますが、自転車道による整備が困難であると判断される場合は、暫定的に自転車専用通行帯による整備や代替路線について検討します。

■ 一方通行の自転車道



■ 双方向通行の自転車道

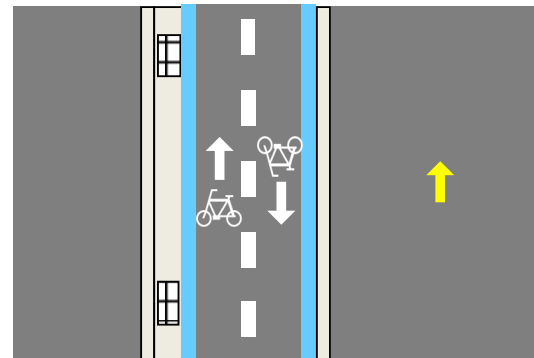
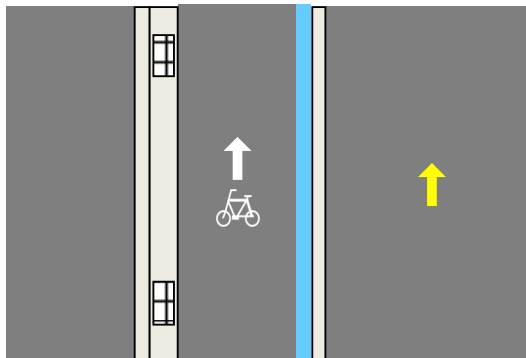
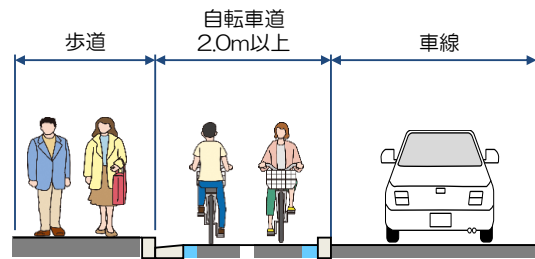


図 5-21 自転車道の設計方針

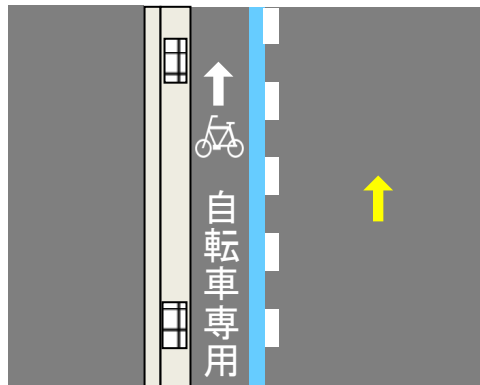
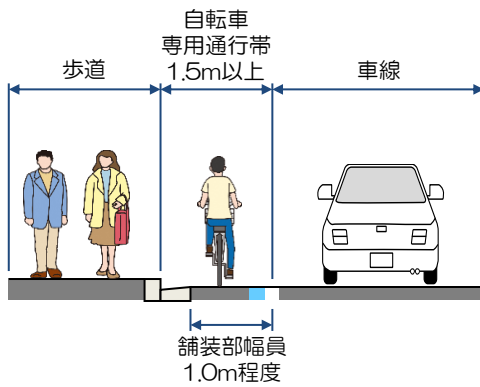


(2) 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯の設計方針は、以下のとおりです。

- 自転車専用通行帯の幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m 以上確保することが望ましいですが、道路状況等によりやむを得ない場合は、1.0m 以上確保します。なお、幅員が1.0m 以上 1.5m 未満となる場合は、側溝部分を除く舗装部分の幅員を 1.0m 程度確保することが望ましいですが、困難な場合は側溝改良等を行い、可能な限り舗装部分を確保します。
- 路側帯の幅員は、公安委員会の交通規則により 0.75m 以上確保することが望ましいですが、道路状況等によりやむを得ない場合は、0.5m 以上確保します。
- 以上のことを標準仕様とし、各路線の詳細な整備形態等については、各関係機関と協議を行い決定しますが、自転車専用通行帯での整備が当面は困難であると判断される場合は、車道混在による暫定形態での整備や代替路線について検討します。

■ 歩道がある道路での場合



■ 歩道がない道路での場合

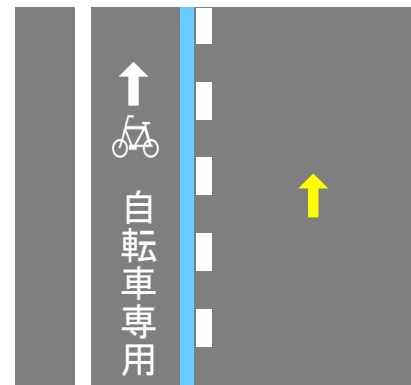
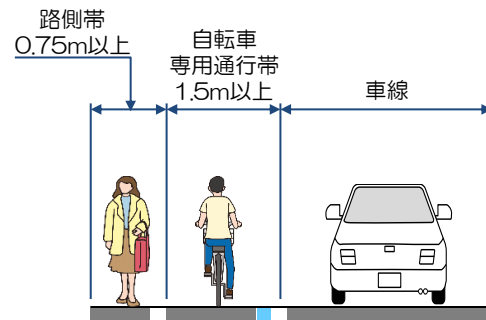


図 5-22 自転車専用通行帯の設計方針

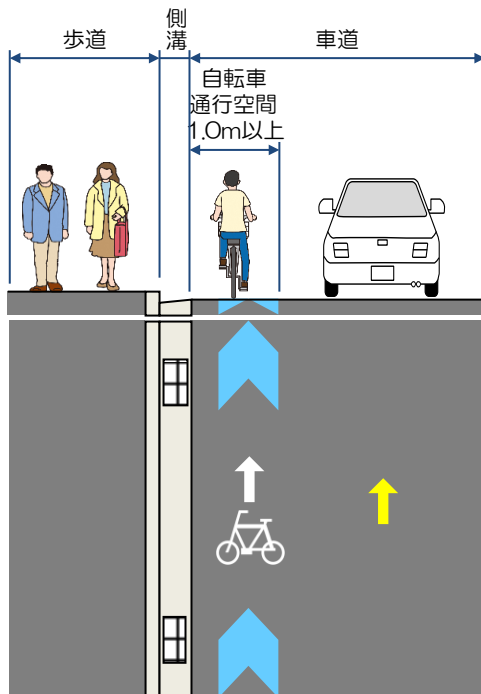


(3) 車道混在

車道混在の設計方針は、以下のとおりです。

- 車道混在による自転車通行空間は、自動車と同じ車道内に明示します。
- 歩道のある道路における車道混在での自転車通行空間は、自転車の安全な通行を考慮し、1.0m以上の幅員となるよう明示します。なお、自転車通行空間の幅員は、側溝部分を除いて明示することが望ましいですが、困難な場合は側溝改良等を行い、可能な限り舗装部分を確保します。
- 歩道のない道路における車道混在での自転車通行空間の幅員は、自転車と歩行者の安全な通行を考慮し、路側帯の幅員を0.75m以上確保した上で、自転車通行空間の幅員を1.0m以上となるよう明示することが望ましいですが、道路状況等によりやむを得ない場合は、路側帯の幅員を0.5m以上確保し、自転車通行空間の幅員として路側帯を含め1.0m以上となるよう明示します。なお、路側帯の幅員を0.75m以上確保できない場合は、歩行者の安全を確保するため、路側帯内に歩行者通行空間を明示するピクトグラム等を設置することを検討します。
- 車道混在での自転車通行空間に設置する矢羽根は、ガイドラインに提示された寸法と設置間隔を標準仕様としますが、道路状況等に応じて適切に変更します。
- 以上のことを標準仕様とし、各路線の詳細な整備形態等については、各関係機関と協議を行い決定しますが、車道混在による整備が困難であると判断される場合は、代替路線について検討します。

■ 歩道がある道路での場合



■ 歩道がない道路での場合

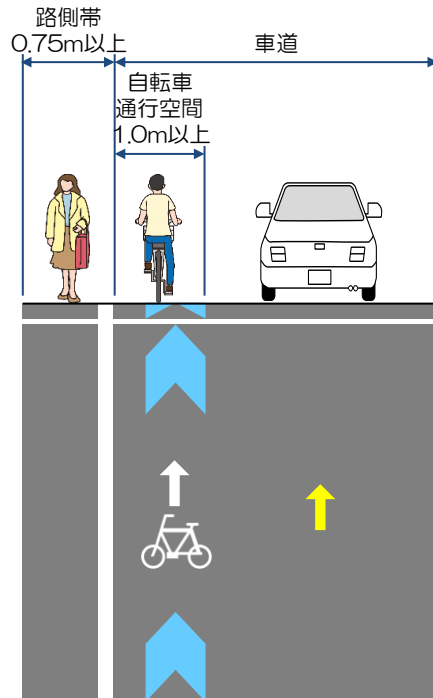


図 5-23 車道混在の設計方針



(4) 自転車専用通行帯における路面標示

自転車専用通行帯での路面標示は、自転車専用通行帯内の路面一部を着色する方法を標準仕様とします。

- ガイドラインでは、自転車専用通行帯を示す路面の着色について、自転車専用通行帯の幅の全部を塗るパターンと、自転車専用通行帯の幅の一部を塗るパターンの2パターンを提示しています。
- 徳島市では、既に自転車通行空間が整備されている路線が存在しているため、統一性を図るため、また効率的に整備を進めていくために、これまで整備してきた青系の色で路面の一部を着色する方法を適用します。
- 自転車専用通行帯の路面標示については、上記のものを標準仕様としますが、景観に配慮すべき路線については、その時の自転車通行空間整備に関する動向に配慮し、各関係機関で協議しながら決定することとします。

■ 路面の着色方法



■ 徳島鳴門線の自転車通行空間



図 5-24 自転車専用通行帯の路面標示例



(5) 車道混在での自転車通行空間における矢羽根の寸法・配置

矢羽根の寸法は、以下に示したものを標準仕様とします。
矢羽根の設置間隔は、単路部では 10m、交差点部等、自動車と自転車の交錯が多い区間や事故多発地点等では設置間隔を密にし、3m を標準仕様とします。

- 矢羽根は、ガイドラインに提示されたもの（幅 750mm、長さ 1,500mm）を標準仕様とします。
- 夜間視認性の向上が必要な場合には、縁に「白線（高輝度タイプが望ましい）」を設置します。
- 各路線の矢羽根設置については、上記のものを標準仕様としますが、景観に配慮すべき路線や細街路等の道路状況に配慮すべき路線については、その時の自転車通行空間整備に関する動向等に配慮し、各関係機関で協議しながら決定することとします。

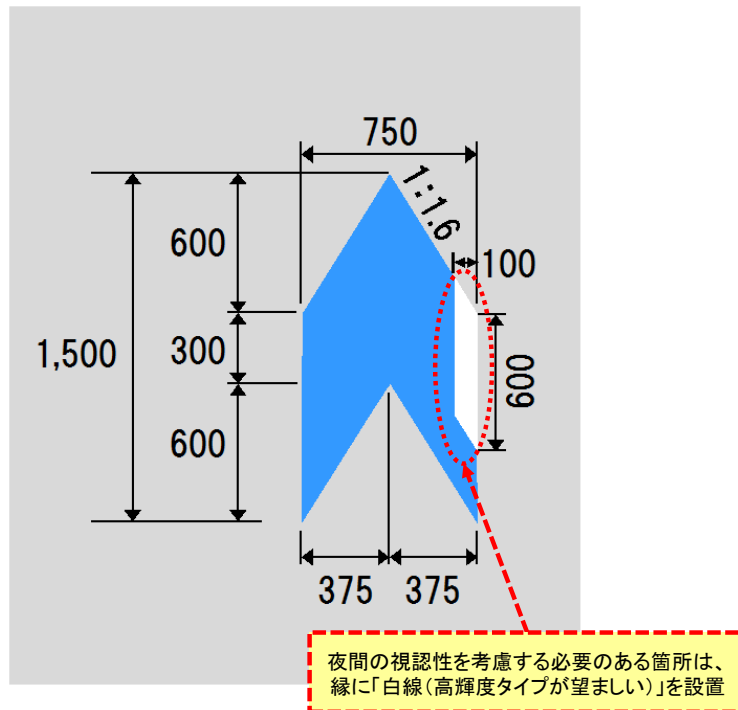


図 5-25 矢羽根の寸法

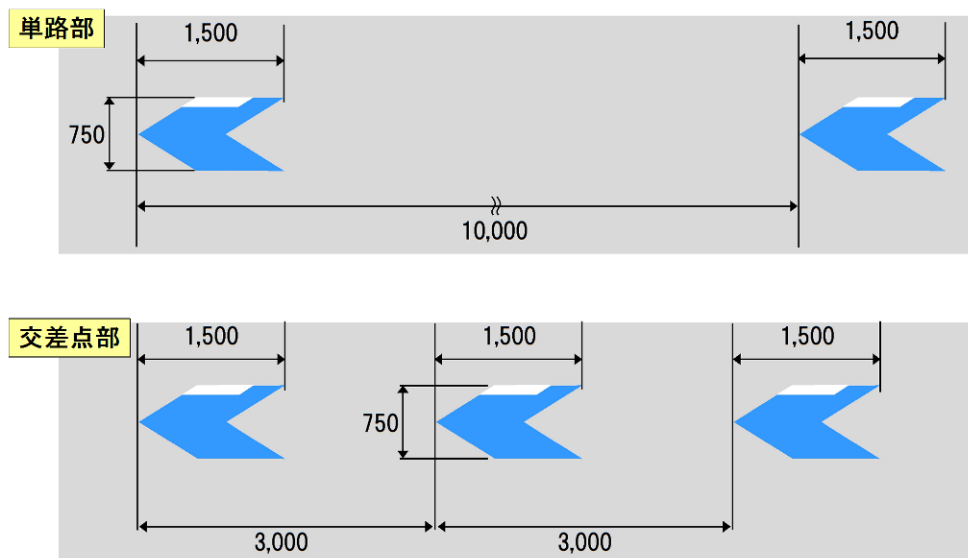


図 5-26 矢羽根の設置間隔



(6) バス停部の整備方法

バス停部の整備は、ガイドラインに準拠することを基本とします。

表 5-1 各整備形態におけるバス停部の整備方法

	設置イメージ	条件	補足
自転車道	<p>路面表示による注意喚起</p> <p>車道</p> <p>自転車道</p> <p>歩道</p> <p>歩行者横断指導線 (幅員は2m以上確保することが望ましい)</p> <p>バス乗車待ちスペース</p> <p>横断防止柵</p> <p>注)「歩行者横断指導線」の位置はバスの種類に応じて、前後2箇所を設置することも考えられる。</p> <p>【一般部 A-A' 断面】</p> <p>緑石 15cm以上</p> <p>緑石 15cm以上</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>車道</p> <p>【バス停部 B-B' 断面】</p> <p>緑石 2cm</p> <p>緑石 15cm</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>車道</p>	バス交通が比較的多くない路線	バス利用に対し、歩道上でバスを待ち、バス接近時に自転車に注意して横断するよう注意喚起する看板を設置する
	<p>島型</p> <p>車道</p> <p>交通島</p> <p>自転車道</p> <p>歩道</p> <p>テラス型</p> <p>車道</p> <p>交通島</p> <p>自転車道</p> <p>歩道</p> <p>車両用防護柵の設置が考えられる位置</p>	バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線	現地の状況に応じて、島型、テラス型を適切に選択する必要がある
自転車専用通行帯	<p>バス停を明確化する路面表示</p> <p>停止を促す注意喚起の路面表示</p> <p>第二通行帯</p> <p>自転車専用通行帯(第一通行帯)</p> <p>歩道</p> <p>バス乗車待ちスペース</p>	バス交通が比較的多くない路線	—
	<p>バスベイ型</p> <p>第二通行帯</p> <p>自転車とバスの混在空間</p> <p>自転車専用通行帯(第一通行帯)</p> <p>歩道</p>	バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線	道路空間に余裕がある場合適用
	<p>交通島</p> <p>第二通行帯</p> <p>乗降場</p> <p>自転車専用通行帯(第一通行帯)</p> <p>歩道</p>	バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線	歩行空間に余裕がある場合適用



(7) 立体横断施設部の整備方法

立体横断施設部の整備は、ガイドラインに準拠することを基本とします。

表 5-2 各整備形態における立体横断施設部の整備方法

	設置イメージ	条件	補足
自転車 車道		車道側に余裕がある場合	車道区間を縮小し、自転車道を設置する場合
	<p>テラス型</p>		歩道空間を縮小し、自転車道を設置する場合
		歩道側に余裕がある場合	歩道空間を縮小し、自転車道を設置
		道路空間に余裕がない場合	車道側、歩道側いずれにおいても連続的な自転車道の確保が困難な場合
自転車 専用 通行 帯		道路空間に余裕がある場合	—
		道路空間に余裕のない場合	連続的な自転車専用通行帯の確保が困難な場合、安全対策を実施した上、車道混在を検討



5.2 「守る」交通ルールの周知・啓発

基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通ルール・マナーの周知・徹底 ■ 自転車の安心・安全利用に備える
-------------	--

施策 1	自転車交通安全教育の充実
-------------	---------------------

現在徳島市で行っている交通安全教育を年齢層に応じた内容へ拡充することを検討します。

(例)

- 自転車に乗り始める前の子供
自転車に乗り始める前に、自転車の正しい安全な乗り方を習得する。
- 中学校・高校へ進学する前の学生
自転車通学を始める前に、正しい交通ルールやマナーを学ぶ。
- 高齢者
加齢による判断力や運動能力低下による危険性を理解してもらったうえで、正しいルールやマナーを学ぶ。



幼児を対象とした自転車教室の例（京都市）



小学校での自転車安全講習の例（大阪市）



高齢者への自転車安全講習の例（大阪市）

【出典：吹田市自転車利用環境整備計画】

図 5-27 自転車交通安全教育の実施イメージ



施策2 自転車ルールブックや問題集の作成

自転車の交通ルールや交通マナー、自転車損害補償保険、自転車車種選びのポイントをわかりやすくまとめたルールブックや問題集の作成等、自転車ルール全般の広報方法について検討します。



【出典：横浜市 HP】

図 5-28 自転車ルールブック作成の実施イメージ

施策3 取り締まり・街頭指導強化日の実施

現在実施している、取り締まり・街頭指導強化日等の活動を継続して実施しつつ、事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。



【出典：徳島市 HP】

図 5-29 取り締まり・街頭指導強化日等の実施状況（鷲の門前）



施策4 自転車交通ルールに関する啓発活動の実施

市の広報媒体やチラシ等を活用した自転車交通ルールに関する広報啓発活動を継続して実施しつつ、事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。



パンフレットによる啓発活動（徳島県警）

市広報誌で自転車ルールの広報例（宝塚市）

【出典：徳島県警 HP】

【出典：宝塚市 HP】

図 5-30 自転車交通ルールに関する広報啓発活動の実施状況等

施策5 損害賠償保険に関する啓発活動の実施

損害賠償保険の普及啓発活動を継続して実施しつつ、事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。



パンフレットによる啓発活動（徳島県警）

損害賠償保険に特化パンフレットによる啓発活動例（兵庫県）

【出典：徳島県警 HP】

【出典：兵庫県 HP】

図 5-31 損害賠償保険に関する普及啓発活動の実施状況等



施策6 ヘルメット着用に関する啓発活動の実施

ヘルメット着用に関する普及啓発活動を継続して実施しつつ、事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。



パンフレットによる啓発活動（徳島県警）



街頭での啓発活動例（愛媛県）

【出典：徳島県警 HP】

【出典：愛媛県 HP】

図 5-32 ヘルメット着用に関する普及啓発活動の実施状況等

施策7 定期的な自転車点検に関する啓発活動の実施

定期的な自転車点検に関する啓発活動を継続して実施しつつ、事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。



【出典：徳島県警 HP】

図 5-33 パンフレットによる啓発活動の実施状況



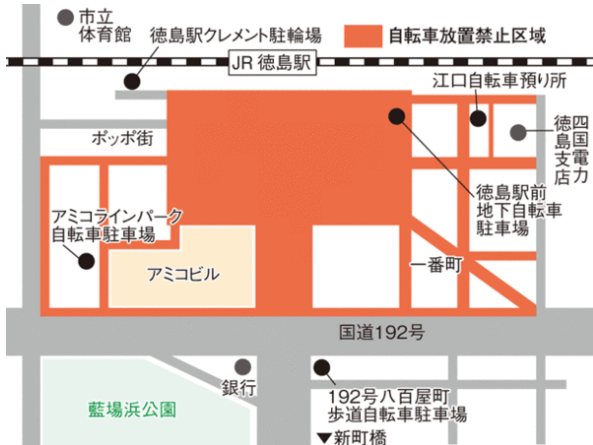
5.3 「停める」駐輪環境の確保

基本方針

- 放置自転車を抑制する施策の検討・推進
- 各種駐輪需要に合わせた駐輪施設の検討

施策 1 放置自転車撤去活動の実施

自転車放置禁止区域における自転車撤去活動を継続して実施しつつ、事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。



【出典：徳島市資料】

図 5-34 自転車放置禁止の周知・撤去状況



施策2 放置自転車問題に関する啓発活動の実施

放置自転車問題の解決に向けて、自転車利用者への駐輪マナーの啓発手法等について検討します。



徳島駅前での駐輪禁止路面標示と駐輪場案内看板の設置状況

【出典：徳島市資料】



路面シート設置前

路面シート設置後



印象的な路面シートの活用による駐輪マナーの啓発活動（大阪市）

【出典：大阪市 HP】

図 5-35 自転車放置禁止区域図



施策3 短時間駐輪ニーズに合わせた小規模駐輪場の設置

歩道等への駐輪による通行阻害の解決に向け短時間駐輪の需要について調査し、必要に応じて道路空間を活用した小規模駐輪場の整備を検討します。

表 5-3 道路空間を活用した小規模駐輪場の整備例

福岡市	<p>買い物等の短時間駐輪需要がある中心市街地において、路上に自転車駐輪場を設置（全体で5,500台収容可能 24時間利用可能）</p>	
大阪市	<p>大阪市では中心市街地において、短時間の自転車駐輪需要にこたえるため、広幅員の歩道上にある地下出入口付近のデッドスペース等を活用し、小規模の自転車等駐車を整備</p>	
東京都豊島区	<p>東京都豊島区の新大塚駅周辺では、歩道を一部拡幅した路上自転車等駐車を整備し、放置自転車禁止区域を指定</p>	

【出典：自転車等駐車の整備のあり方に関するガイドライン】

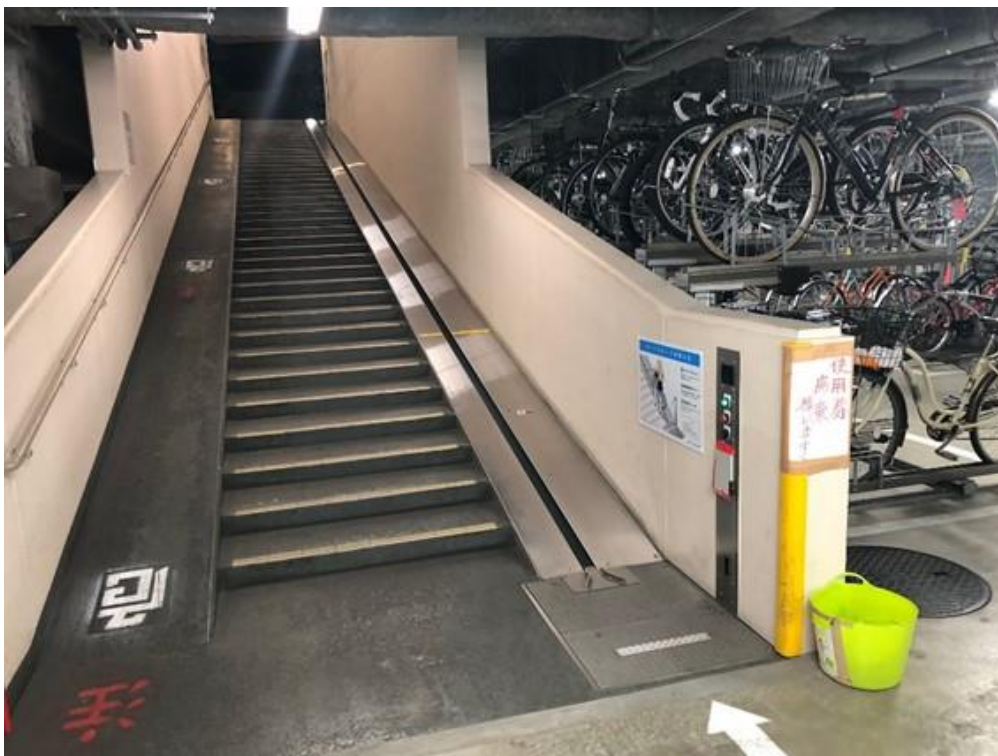


施策4 徳島駅前地下駐輪場に関する利便性向上施策の実施

徳島駅前地下駐輪場を、更に誰もが使いやすく利便性の高い駐輪場にするため、現在の取組に対する事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。



徳島駅前地下駐輪場の入出庫サービス（徳島市）



サイクルスロープの設置事例（千葉県市川市ターミナルシティ本八幡地下駐輪場）

図 5-36 駐輪場の利便性向上サービスの事例等



5.4 「活かす」自転車の利用促進

基本方針

- レンタサイクル等の利用促進
- 自転車通勤の促進
- 自転車の楽しさを体感する機会の創出とPR活動の実施
- サクリストへの有益な情報の提供

施策1 レンタサイクル事業の充実と利用促進活動の実施

現在取り組んでいるレンタサイクル事業の更なる充実と利用促進に向けて、関係機関と協力して事業を展開していきます。また、必要に応じて現在のレンタサイクル事業の事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。

レンタル自転車
ぐるっとくサイクル

1DAY Rental fee **¥1,000**

Power-assisted bicycle
JR PASS 10%OFF rental fee

ぐるっとく TOKUSHIMA

電動アシスト自転車
坂道も楽々
とくしま探索!!

●レンタル料金 (1台1回分)
平日(3時間まで) 1日 1,000円(税込) 1週間 1ヶ月
900円 1,500円 1,500円 3,000円(10,000円)

●レンタルステーション(とくしまぐるっとくネットワーク) Tel:088-655-6133
徳島市 1-10-10(徳島市東区) 17 2階
大牟田 1-1-1(徳島市大牟田区) 1階
三好 1-1-1(徳島市三好区) 1階
阿波 1-1-1(徳島市阿波区) 1階
... (その他のステーションも記載あり)

ぐるっとくサイクルツアー!!

参加者募集中

電動アシスト自転車に乗って巡る!

農村舞台で見る阿波人形浄瑠璃
11月3日(土) 旅行代金 2,000円(9,300円) 申込締切 10月31日

ポインセチア農家訪問とパン屋さんめぐり
12月2日(日) 旅行代金 2,000円 申込締切 11月29日

新春・吉例七福神めぐり
1月6日(日) 旅行代金 2,000円 申込締切 12月28日

節分・厄除け五カ所まいり
2月3日(日) 旅行代金 2,000円 申込締切 1月31日

とくしまマラソン応援ツアー
3月17日(日) 旅行代金 2,000円(8,300円) 申込締切 3月14日

春休み・いちご狩りと阿波おどり空港
3月31日(日) 旅行代金 3,600円(入場料込) 申込締切 3月28日

レンタサイクルの広報

レンタサイクルを活用したサイクルツアー

【出典：徳島市資料】

図 5-37 レンタサイクル事業の取組内容



施策2 自転車通勤推進に関する啓発活動の実施

現在実施している自転車通勤推進に関する広報活動を継続して実施しつつ、事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。



【出典：徳島河川国道事務提供資料】

図 5-38 自転車通勤推進に関する広報活動の取組内容

施策3 サイクルイベントの開催

自転車の楽しさを体感する機会を創出するために、一般向けサイクルイベント等を継続して実施しつつ、事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。



【出典：徳島市資料】

図 5-39 一般向けサイクルイベント（徳島市民スポレクフェスティバル）の実施状況

施策4 サイクルイベントの支援

徳島市以外（国、県、他市町村、民間団体等）が徳島市内で開催するサイクルイベントの支援活動（PR 協力等）を継続して実施しつつ、事業効果等について評価を行い、事業内容等について再検討します。



【出典：那賀川センチュリーラン実行委員会 HP】

図 5-40 徳島市以外が実施するサイクルイベントの事例

施策5 サイクリストへの情報提供

徳島県が推進しているサイクルコースが、徳島市内にも複数存在しています。各コースの快適性を向上させ、更なる利用促進を図るため、サイクリストを対象としたルートのご案内誘導等の情報提供方法について調査・検討します。



【出典：広島県 HP】

図 5-41 サイクリストへの情報提供の事例

6 計画の実現に向けて

6.1 推進体制

本計画の推進にあたっては、道路管理者・交通管理者・関係行政機関・市民等が相互に連携し、各取り組みを一体的に推進していくことが重要です。そのため、必要に応じて各種施策の進捗管理等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ていきます。

また、ルールへの遵守・マナーの向上は、地域住民・学生・NPO団体等相互に協力することが重要です。徳島市が中心となって、多様な主体の参画を促していくことで、より良い自転車利用環境の実現を目指します。

各施策を実施する際には、施策間の連携を取り、効率的かつ効果的に施策を進めることとします。

6.2 進捗管理

本計画で示す「走る」「守る」「停める」「活かす」の4つをキーワードとした各種の取組を推進していくため、本計画（Plan）の取組を実施（Do）するとともに、定期的な取組実施の評価（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。計画策定だけで終わることなく、計画を着実に推進していくためには、進捗状況の確認と整備による効果の検証、評価が必要です。

本計画の2年目となる2020年までには、各取組実施の評価指標を設定します。

本計画の中間年次となる概ね5年後には、計画達成度の総括的な検証を実施し、評価指標の状況を把握したうえで、目標の達成に向け、必要により取組の見直しを行うなど、後期の5年間の取組方針を再検討します。



図 6-1 PDCA サイクルによる計画・施策・進捗管理



6.3 実施スケジュール

各施策の具体的な実施スケジュールは以下の通りです。

表 6-1 実施スケジュール

	施策項目	施策概要	実施時期(年度)									
			H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40
			(2019)	(2020)	(2021)	(2022)	(2023)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)
走る	自転車通行空間の整備	安全で快適な自転車利用環境の向上を図るために必要な路線を選定し、各路線に合わせた整備形態を検討し、自転車通行空間の整備を推進する。	優先路線検討		実施					必要に応じて改善して実施		
	整備した路線の周知	整備した路線の事業効果を高めるため、路線の開通を周知するとともに、通行方法等の広報活動を行う。必要に応じて、事前・事後の利用状況を調査し、整備効果をPRする。	効果的手法の検討		実施					必要に応じて改善して実施		
守る	自転車交通安全教育の充実	現在徳島市で行っている交通安全教育を継続して実施しつつ、年齢層に応じた内容へ拡充すること等を検討する。 (例) ■ 就学前の子ども 自転車に乗り始める前に、自転車の正しい安全な乗り方を習得する。 ■ 中学校・高校へ進学する前の学生 自転車通学を始める前に、正しい交通ルールやマナーを学ぶ。 ■ 高齢者 加齢による判断力や運動能力低下による危険性を理解してもらったうえで、正しい交通ルールやマナーについて学ぶ。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
	自転車ルールブックや問題集の作成	自転車の交通ルールや交通マナー、自転車損害補償保険、自転車車種選別のポイントをわかりやすくまとめたルールブックや問題集の作成・配布を検討する。	効果的手法の検討		実施					必要に応じて改善して実施		
	取り締まり・街頭指導強化日の実施	現在行っている取り締まり・街頭指導強化日等の活動を継続して実施しつつ、これまでの事業評価を行い、事業内容を再検討する。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
	自転車交通ルールに関する啓発活動の実施	現在行っているチラシ等の広報媒体を活用した啓発活動を継続して実施しつつ、これまでの事業評価を行い、事業内容を再検討する。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
	損害補償保険に関する啓発活動の実施	現在行っている損害補償保険に関する啓発活動を継続して実施しつつ、これまでの事業評価を行い、事業内容を再検討する。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
	ヘルメット着用に関する啓発活動の実施	現在行っているヘルメットの着用に関する啓発活動を継続して実施しつつ、これまでの事業評価を行い、事業内容を再検討する。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
	定期的な自転車点検に関する啓発活動の実施	現在行っている定期的な自転車点検に関する啓発活動を継続して実施しつつ、これまでの事業評価を行い、事業内容を再検討する。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
	放置自転車撤去活動の実施	現在行っている自転車放置禁止区域における自転車撤去活動を継続して実施しつつ、これまでの事業評価を行い、事業内容を再検討する。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
停める	放置自転車問題に関する啓発活動の実施	放置自転車問題に関する啓発活動を継続して実施しつつ、これまでの事業評価を行い、事業内容を再検討する。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
	短時間駐輪ニーズに合わせた小規模駐輪場の設置	歩道等への駐輪による通行阻害の解決に向け、短時間駐輪の需要について調査し、道路空間を活用した小規模駐輪場の整備等を検討する。	社会実験等による 効果検証		実施					必要に応じて改善して実施		
	徳島駅前地下駐輪場に関する利便性向上施策の実施	徳島駅前地下駐輪場をさらに利便性の高い駐輪場にするための施策を検討する。	内容検討		実施					必要に応じて改善して実施		
	レンタサイクル事業の充実と利用促進活動の実施	現在行っているレンタサイクル事業の充実に向けて、関係機関と協力し、更なる利用促進を図る。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
活かす	自転車通勤推進に関する啓発活動の実施	現在行っている自転車通勤推進に関する啓発活動を継続して実施しつつ、これまでの事業評価を行い、事業内容を再検討する。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
	サイクルイベントの開催	現在行っているサイクルイベントを継続して実施しつつ、これまでの事業評価を行い、事業内容を再検討する。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
	サイクルイベントの支援	徳島市以外が開催する自転車関連イベントの支援活動を継続して実施しつつ、これまでの事業評価を行い、事業内容を再検討する。	継続実施 事業評価		必要に応じて改善して実施					必要に応じて改善して実施		
	サイクリストへの情報提供	サイクリストを対象としたルート案内誘導等の情報提供方法について調査・検討する。	内容検討		実施					必要に応じて改善して実施		

巻末資料

(仮称) 徳島市自転車安全利用促進計画策定委員会

委員名簿

所属等	氏名
徳島大学大学院社会産業理工学研究部 教授	山中 英生
徳島大学大学院社会産業理工学研究部 助教	尾野 薫
国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所 所長	宮藤 秀之
徳島県県土整備部道路整備課 課長	土井 正吉
徳島県警察本部交通部交通規制課 課長	川井 勝治
徳島県警察本部交通部交通企画課 課長	山上 直樹
NPO 法人子育て支援ネットワークとくしま 理事長	松崎 美穂子
徳島市老人クラブ連合会 会長	細井 啓造
徳島市市民環境部市民生活課 課長	幸田 元宏
徳島市経済部観光課 課長	青木 英樹
徳島市都市整備部都市政策課 課長	阿部 哲也
徳島市都市整備部まちづくり推進課 課長	横山 昇
徳島市都市整備部地域交通課 課長	日下 正和
徳島市教育委員会青少年育成補導センター 所長	笠井 洋
徳島市教育委員会スポーツ振興課 課長	濱 義之
徳島市土木部道路維持課 課長	弘田 昌紀
徳島市土木部道路建設課 課長	栗飯原 史朗

開催概要

	開催日	議事内容
第1回	平成30年 4月24日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ■ (仮称) 徳島市自転車安全利用促進計画の基本理念等について ■ 徳島市の現状について
第2回	平成30年 7月31日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各分野の現状と課題、それを踏まえた上での施策案について ■ 他都市の先行事例について
第3回	平成30年 9月27日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各分野の施策内容について ■ 各施策の推進スケジュールについて
第4回	平成30年 11月8日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ■ (仮称) 徳島市自転車安全利用促進計画(素案)について
第5回	平成31年 2月12日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ■ パブリックコメント手続の結果について ■ (仮称) 徳島市自転車安全利用促進計画(案)について

主な意見（今後の各施策実施時の留意点）

走る	<ul style="list-style-type: none"> ■ 歩道のない道路では、「空間を作る」というよりも「左側通行徹底」に着目して自転車ネットワーク路線の整備をしていくべきです。また、設置する路線の状況に応じて、正確に見えるようにすることを前提で、自転車通行空間を示す矢羽根のサイズ調整を検討してもらいたいです。 ■ 自転車通行空間に関する路面標示仕様について、今後変更可能な範囲について検討しないと、路線ごとに全く違うデザインになり、利用者の混乱を招く恐れがあります。
守る	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各施策がバラバラに実施されると情報が散漫になり伝わりにくいため、施策間の連携が重要です。ルールブックが幹になり、これに各取組がぶら下がるイメージで整理すれば、取組を体系的に進めることが可能ではないかと思われます。 ■ 周知・啓発の効果を高めるうえでは、活動の期間や地域を限定して集中的に実施することも有効だと思われます。例えば、高校生への周知・啓発であれば、事故件数が増加傾向にある入学時に実施すると効果的ではないでしょうか。 ■ ルールブックは、幼児用、学生用、高齢者用などそれぞれの対象者別に作成した方が利用者もわかりやすいと思います。 ■ 子供が自転車デビューする際を想定し、子供と保護者のための安全教室やルールブック、安全用品に関する情報提供等についても検討する必要があると思われます。 ■ ベビーカーから子供乗せ自転車へ移行するにあたっての保護者への啓発活動も重要だと思われます。 ■ 周知・啓発は、警察だけではなく、道路管理者も連携して取り組むべきです。 ■ 商店街において、近年自転車の走行スピードが速くなっています。自転車禁止箇所での押し自転車の徹底などの意識啓発も必要です。 ■ 今後啓発用ポスター等を作る際には、もっと市民にわかりやすいようなデザインにしてもらいたいです。
停める	<ul style="list-style-type: none"> ■ 小規模駐輪場整備の検討は、社会実験を実施して、駐輪ニーズの把握や配置検討に活かすことも視野に入れて、検討してもらいたいです。 ■ 徳島駅前地下駐輪場の利便性向上策について、今後、大型自転車への対応について考慮して欲しいです。
活かす	<ul style="list-style-type: none"> ■ 他県では、子供乗せレンタサイクルがあります。子育て世代にとっては子供と一緒に乗って便利なので、導入と情報提供を検討してもらいたいです。 ■ レンタサイクルについて、インバウンドなどで台湾や香港等のお客様も沢山来られているので、色々周知しながら利用促進を図っていきたいです。 ■ 英語表記等、より使いやすいように整備すること、SNSで周知していくといった取り組みも重要です。
計画の推進	<ul style="list-style-type: none"> ■ ハード面の整備に加えて、ルール・マナーの周知・啓発が重要となることから、ソフト面での体制づくりも重要だと思われます。 ■ 「走る」、「守る」などの項目の一つずつにそれぞれの目標を置くのか、全体の計画に合わせての目標を設定するのか、目標設定の方向性を明確にすべきです。

（仮称）徳島市自転車安全利用促進計画策定委員会 設置要綱

（設置）

第1条 徳島市における安全で快適な自転車利用環境の創出、自転車の利用促進等について専門的な観点から検討するため、（仮称）徳島市自転車安全利用促進計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（目的）

第2条 委員会は、徳島市における安全で快適な自転車利用環境を創出するため、本市の現状と課題を踏まえハードとソフト両面から総合的な施策を体系化した（仮称）徳島市自転車安全利用促進計画を策定することを目的とする。

（組織及び任期）

第3条 委員会は、別表に掲げる者とし、市長が委嘱又は任命することとする。

2 委員の任期は、計画策定の完了日までとし、補欠の委員の任期は、その前任者の残任期間とする。

（委員長等）

第4条 委員会に委員長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 委員長は委員会を代表し、会務を総理する。

3 委員長に事故あるときは、委員長があらかじめ指名した者がその職務を代理する。

（会議）

第5条 委員会の会議（以下「会議」という。）は、委員長が招集する。

2 委員長は、会議において必要と認めるときは、委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聞くことができる。

（事務局）

第6条 委員会の事務局は、徳島市土木部道路建設課及び国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所計画課に置くこととする。

（補足）

第7条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

（施行期日）

1 この要綱は、平成30年3月1日から施行する。

（委員召集の特例）

2 この要綱の施行の日以降最初に開かれる会議は、第5条の規定にかかわらず市長が召集する。

附 則

この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

別表（第3条関係）

（仮称）徳島市自転車安全利用促進計画策定委員会 委員名簿

所属等	役職
徳島大学大学院社会産業理工学研究部	教授
徳島大学大学院社会産業理工学研究部	助教
国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所	所長
徳島県県土整備部道路整備課	課長
徳島県警察本部交通部交通規制課	課長
徳島県警察本部交通部交通企画課	課長
NPO 法人子育て支援ネットワークとくしま	理事長
徳島市老人クラブ連合会	会長
徳島市市民環境部市民生活課	課長
徳島市経済部観光課	課長
徳島市都市整備部都市政策課	課長
徳島市都市整備部まちづくり推進課	課長
徳島市都市整備部地域交通課	課長
徳島市教育委員会青少年育成補導センター	所長
徳島市教育委員会スポーツ振興課	課長
徳島市土木部道路維持課	課長
徳島市土木部道路建設課	課長

徳島市自転車安全利用促進計画

平成31年4月

発行：徳島市 土木部 道路建設課

〒770-8571

徳島市幸町2丁目5番地

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

