

鳴門市自転車活用推進計画

－ なんとSDGsサイクリング －



令和8年3月

鳴門市

INDEX

1	はじめに	1
1.1	計画策定の趣旨	1
1.2	計画区域	2
1.3	計画期間	2
1.4	計画の位置づけ	2
2	鳴門市の自転車を取り巻く現状と課題	3
2.1	人口	3
2.2	自転車交通関連	4
2.3	交通安全	8
2.4	観光	14
2.5	環境	19
2.6	健康増進	21
2.7	災害対策	22
2.8	現状と課題のとりまとめ	23
3	自転車のメリット	25
3.1	市民のメリット	26
3.2	事業者のメリット	35
3.3	地域のメリット	39
4	計画の目指すべき姿・コンセプト及び目標	44
4.1	計画の目指すべき姿・コンセプト	44
4.2	自転車の活用推進に関する目標	45
5	計画の施策体系及び具体的な取り組み	46
5.1	自転車活用推進のための施策体系	46
5.2	施策の方向性と具体的な取り組み	47
	【目標1】鳴門ならではの資源を活用した新たな価値や魅力の創造	47
	【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	51
	【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	58
	【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	66
	【目標5】自転車事故のない安全で安心な社会の実現	71

6 鳴門市自転車ネットワーク計画	77
6.1 鳴門市自転車ネットワーク計画とは	77
6.2 基本方針の設定	78
6.3 自転車ネットワーク路線の見直し	79
6.4 自転車ネットワーク路線の選定	80
6.5 整備優先度の設定	88
6.6 その他の安全対策等	104
7 計画の推進	105
7.1 計画の推進体制	105
7.2 関係者の連携・協力	105
7.3 計画の目標設定	106
7.4 計画のフォローアップ	107
7.5 計画の検証方法	107

1 はじめに

1.1 計画策定の背景と趣旨

自転車は、子どもから高齢者までの幅広い世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。近年では、健康的で環境にもやさしい乗り物であることに加え、スポーツサイクルの流行や高い機動性を生かした災害時の活用なども注目され、自転車を活用した取り組みへの関心が高まっているところです。

その一方で、交通事故全体は減少傾向にあるものの、自転車関連事故件数は横ばい状況にあります。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急務となっています。

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」が施行されるなど、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きたことから、鳴門市においても、安全で快適な自転車の利用環境整備に向け、総合的かつ戦略的な施策の展開を図るため、令和3年3月に『鳴門市自転車活用推進計画』（以下「本計画」という）を策定しました。

しかし、自転車を取り巻く環境は変化しており、令和3年5月に国において「第2次自転車活用推進計画」が策定され、令和6年6月には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の見直しも行われました。また、令和5年9月には徳島県において「第2次徳島県自転車活用推進計画」が策定されています。

本市においても、本計画の中間年である今年、これまで実施してきた施策の検証を行うとともに、国や県の動向や社会情勢の変化を踏まえ、自転車活用をより一層推進していくための見直しを行いました。また、法制度の改正や本市の最上位計画である「第七次鳴門市総合計画」との整合性を図りつつ、日常（平時）と非常時（災害時）の垣根を越えて自転車を有効活用する『フェーズフリー』の視点を取り入れた自転車施策についても検討を行い、本計画に盛り込みました。

1.2 計画区域

本計画では鳴門市全域を対象とします。

1.3 計画期間

本計画の期間は、令和3年度から令和12年度までの10年間とします。
ただし、次期総合計画や社会情勢の変化等を踏まえ、新たな施策の必要性が生じた場合や、よりよい施策に転換する必要がある場合は、柔軟に対応するものとします。

1.4 計画の位置付け

本計画は国の第2次自転車活用推進計画（令和3年5月閣議決定）及び第2次徳島県自転車活用推進計画（令和5年9月策定）を踏まえ、自転車活用推進法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画とするとともに、市政の運営指針である鳴門市総合計画をはじめ、関連計画との整合及び連携を図り、本市における自転車の活用による地域の活性化等に向けた取り組みを総合的かつ計画的に推進するものです。

■ 関連計画一覧

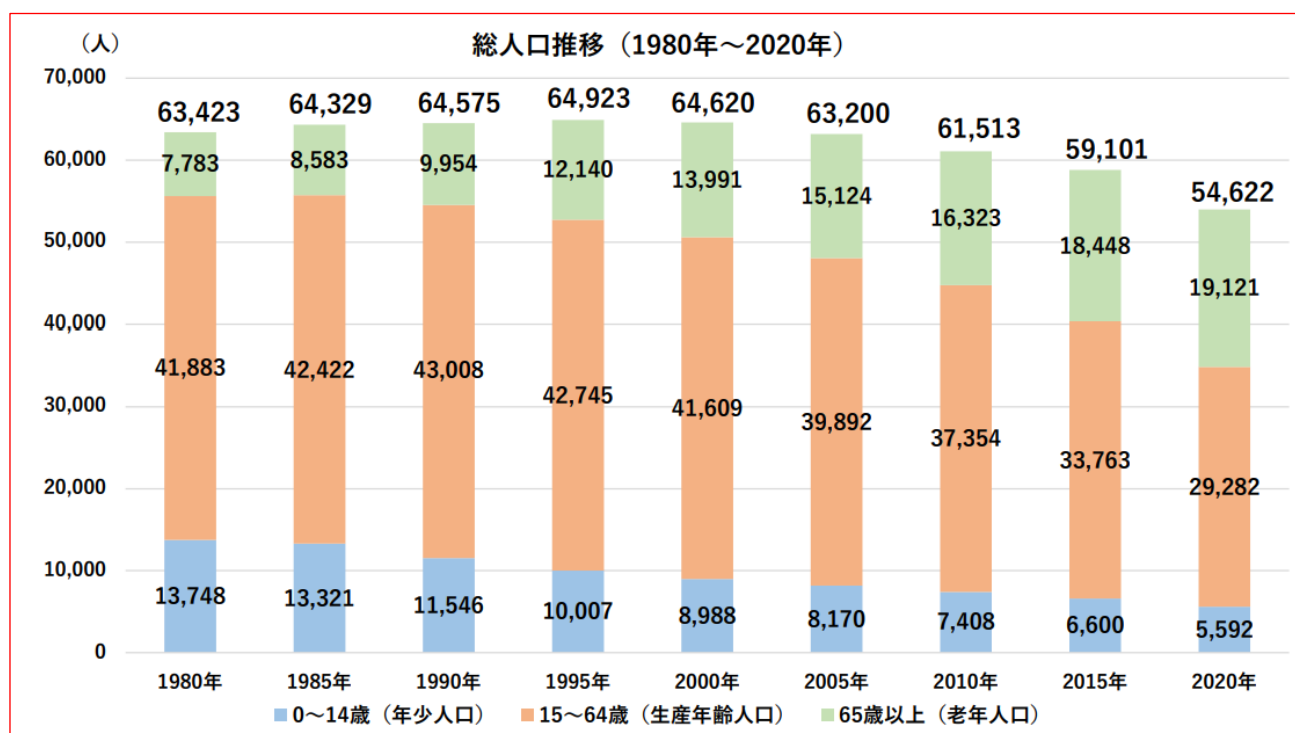
計画名	関連性
第七次鳴門市総合計画	市の最上位計画
鳴門市都市計画マスタープラン	まちづくり
なると未来づくり総合戦略2025	まち・ひと・しごと創生
第11次鳴門市交通安全計画	交通安全
鳴門市地域防災計画	防災
健康なると21（第三次）	健康
なると環境プラン推進計画2025	環境
第2次徳島県自転車活用推進計画	
徳島県自転車安全適正利用推進計画	

2 鳴門市の自転車を取り巻く現状と課題

2.1 人口

地域活性化に向けた観光振興による交流人口拡大が必要

本市の総人口は、1995年の64,923人をピークにその後減少傾向にあり、2020年の国勢調査では、54,622人となっています。また、年齢3区分別の人口でみると、生産年齢人口（15～64歳）は、1980年から1990年にかけて増加していましたが、1990年の43,008人をピークに減少傾向が続いています。年少人口（0～14歳）は1980年から減少傾向が続く一方、老年人口（65歳以上）は1980年から増加傾向にあります。1995年には老年人口が年少人口を、2045年推計では老年人口が生産年齢人口を上回り、総人口の約46%を老年人口が占めることが予測されています。



【出典：鳴門市人口ビジョン2025】

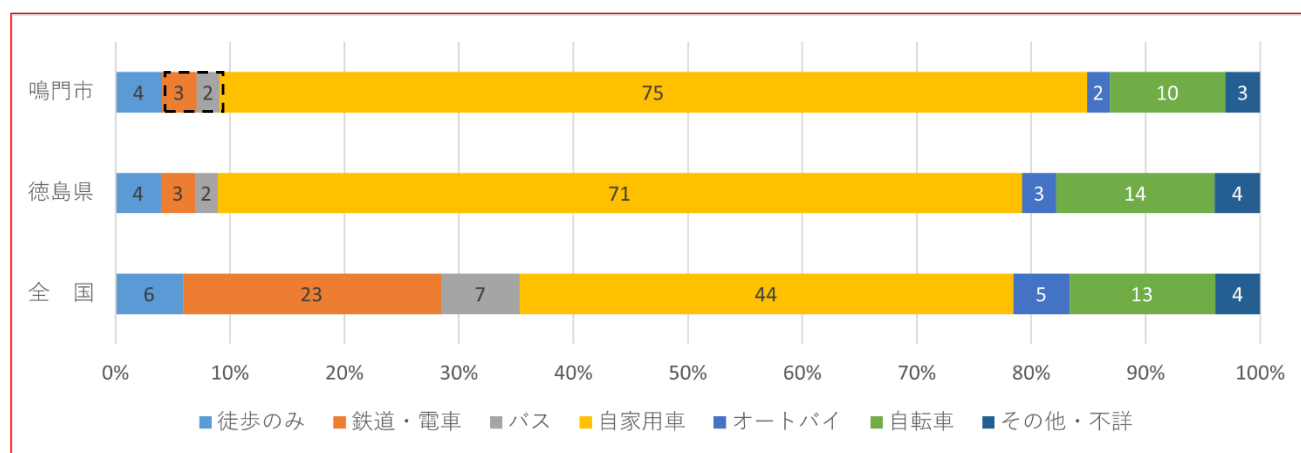
2.2 自転車交通関連

2.2.1 移動における自転車の分担率

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

国勢調査による本市の通勤・通学の交通手段の分担率は、自家用車が75%、公共交通が5%、自転車が10%であり、全国と比べて自家用車が高く、公共交通が低くなっています。

■通勤通学時の交通手段分担率（%）



【出典：R2国勢調査】

なお、徳島県における1世帯あたりの自動車保有台数は1.355台と全国平均の1.037台よりも高く、県全体の自動車保有台数は全国の自動車保有台数と同様に横ばいで近年は推移しています。

■世帯あたりの自動車保有台数

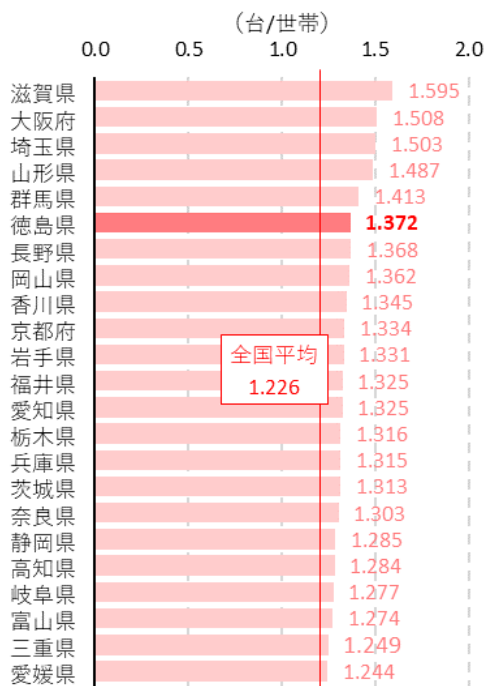


【出典：第2次徳島県自転車活用推進計画】

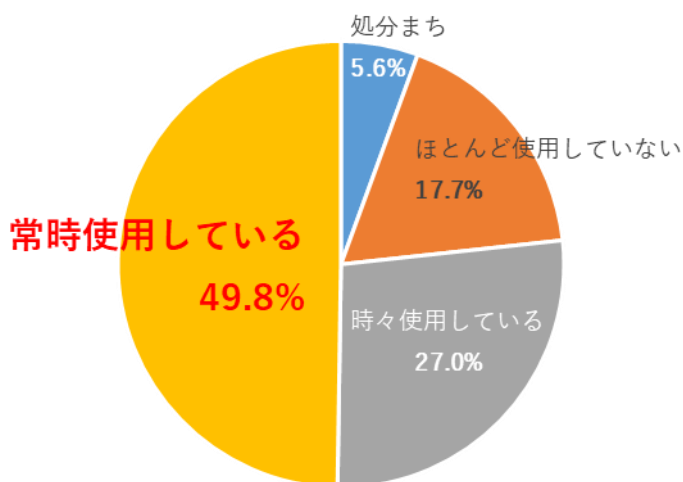
自転車は広く普及しているため、潜在的な需要を掘り起こし、利用されていない自転車の活用が必要

徳島県における1世帯あたりの自転車保有台数は1.372と全国平均の1.226よりも高く、全国でも6番目に高くなっています。ただし、常時使用されている自転車はその約50%に留まっています。

■世帯あたりの自転車保有台数



■徳島県の自転車使用頻度



【出典：第2次徳島県自転車活用推進計画】

【出典：第2次徳島県自転車活用推進計画】

2.2.2 一般道路における自転車通行空間

自転車が安全に通行できる空間整備が必要

本市内の県道の一部においても、車道混在型の自転車通行空間の整備（矢羽根表示等）が進められています。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、歩行者と自転車双方の安全性・快適性の向上させる観点から、本計画の『自転車通行空間』には含めていません。これは、『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』において、自転車が車道を通行するための空間整備を基本としていることに準拠したものです。

参考に、自転車通行空間の例を掲載します。

自転車道



【出典：国土交通省HP】

自転車専用通行帯



【出典：国土交通省HP】

車道混在



（鳴門市瀬戸町）



（徳島市中吉野町）

【出典：徳島県自転車活用推進計画】



（徳島市北田宮四丁目）

【出典：徳島市HP】

2.2.3 自転車専用道路

自転車が快適に走行できる継続的な整備、維持管理が必要

本市には、大規模自転車道である鳴門・徳島自転車道があります。

交通量が比較的少なく、海岸沿いの豊かな自然をゆっくり楽しむポタリングに適している一方、その一部において、舗装のヒビ割れや雑草などにより、ロードバイク等によるスピード走行に適さない区間があります。

■大規模自転車道の整備状況



2.3 交通安全

2.3.1 自転車関連事故状況

安全な通行空間への対応、交通ルールやマナーの遵守が必要

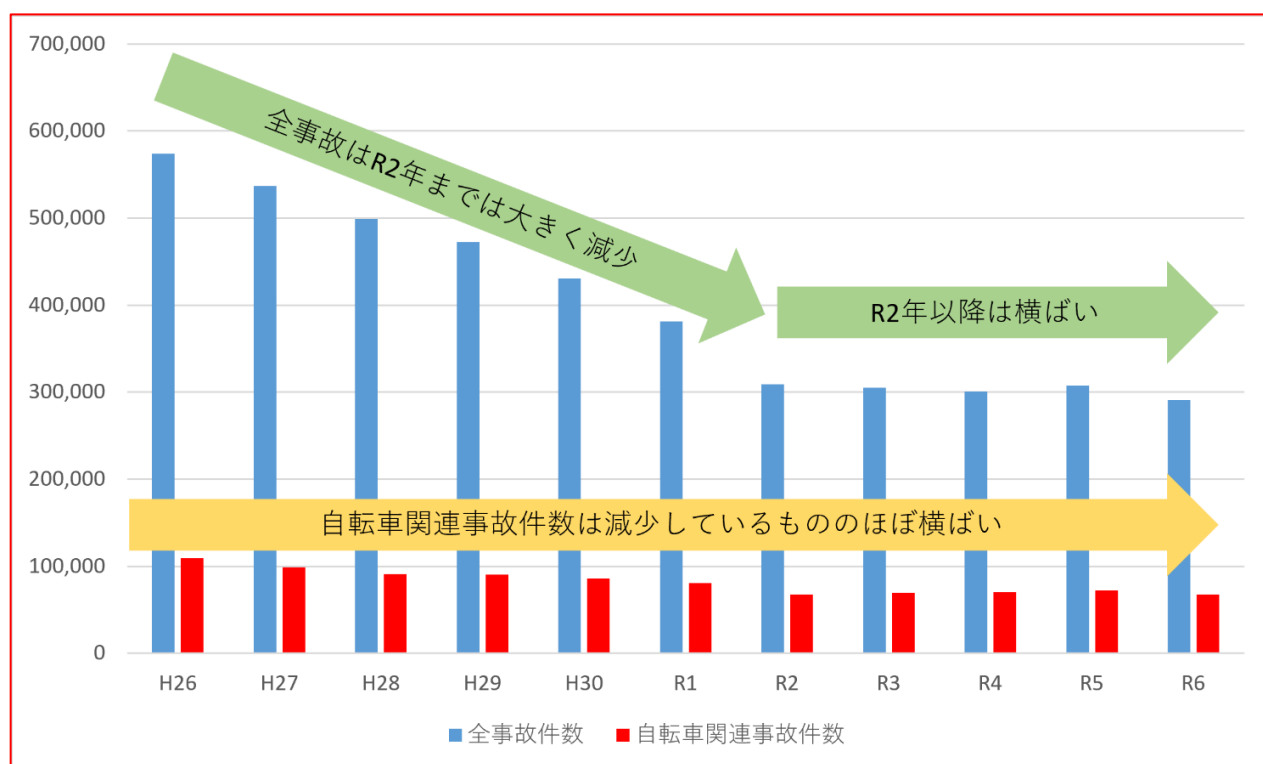
全国の交通事故全体件数は令和2年まで大幅に減少し、近年は年間30万件前後で推移しています。自転車関連事故件数についても平成26年には10万件を超えていましたが、その後減少傾向にあり令和2年以降は年間7万件前後で推移しています。

本市における自転車関連事故の特徴をみると、事故件数全体は減少傾向にありますが、引き続き自転車の交通安全対策に取り組む必要があります。

事故形態別では、すべてが対車両（自転車対自動車）事故となっており、自転車と自動車の分離など、安全な通行空間の確保が求められています。発生要因としては、「交差点安全進行義務違反」や「動静不注視」が多く、ハード面の整備とあわせて、通行ルールやマナーの向上を図る啓発活動の推進が必要です。

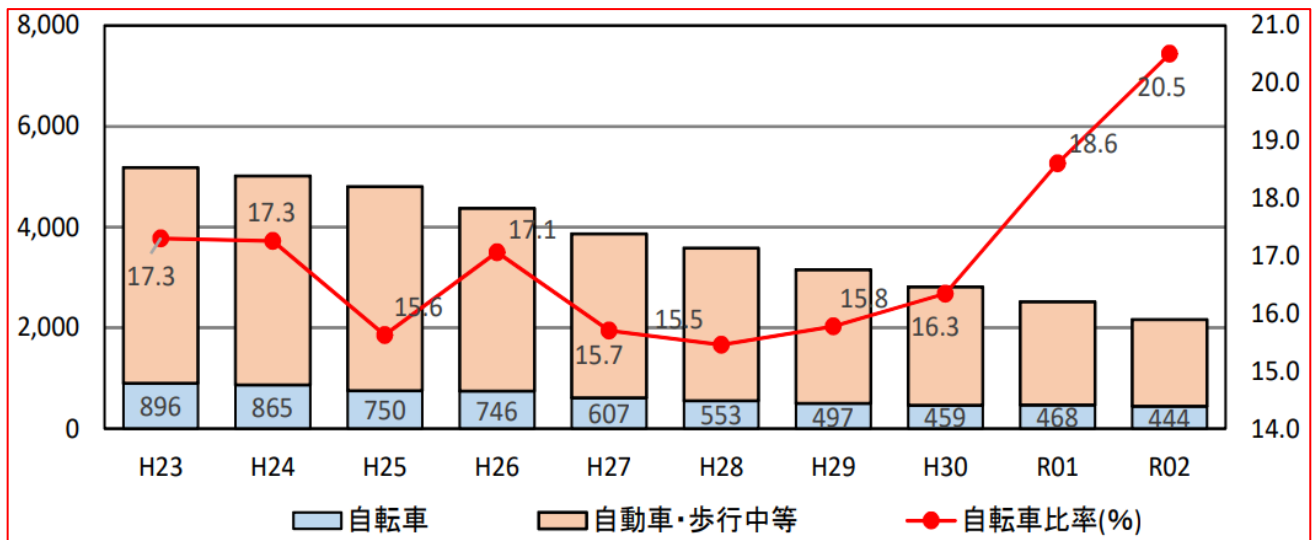
また、年齢別の発生状況については、20歳未満の若い世代および75歳以上の高齢層に集中していることが本市の特徴です。

■全国での全交通事故件数と自転車関連事故件数の推移



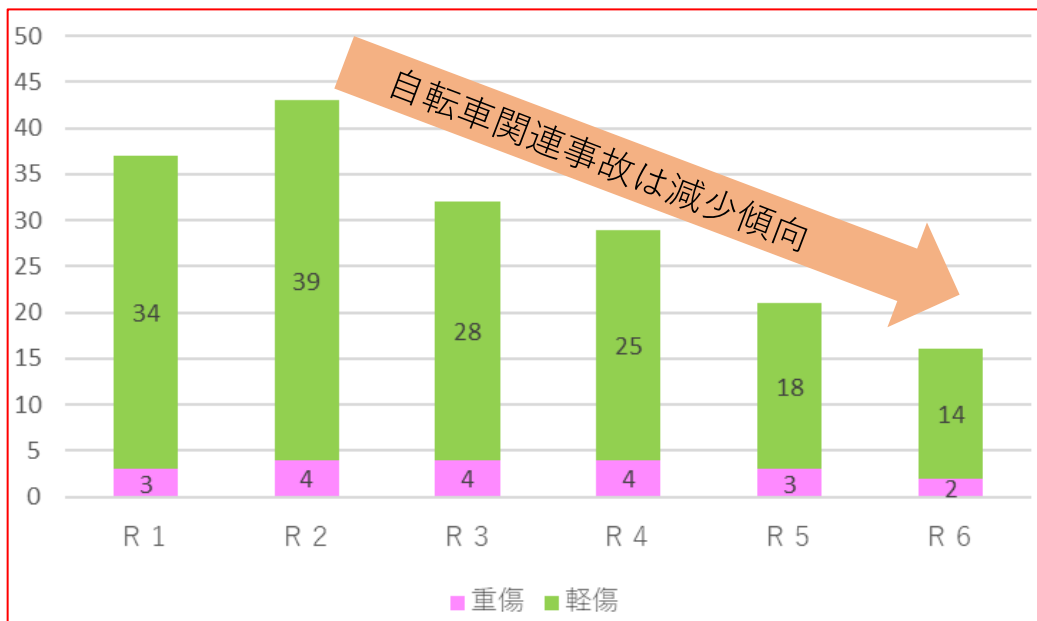
【出典：令和6年交通事故発生状況（警察庁）を基に作成】

■県内の交通事故発生件数の推移



【出典：徳島県自転車安全適正利用推進計画】

■本市での自転車事故発生件数の推移



【徳島県警資料を基に作成】

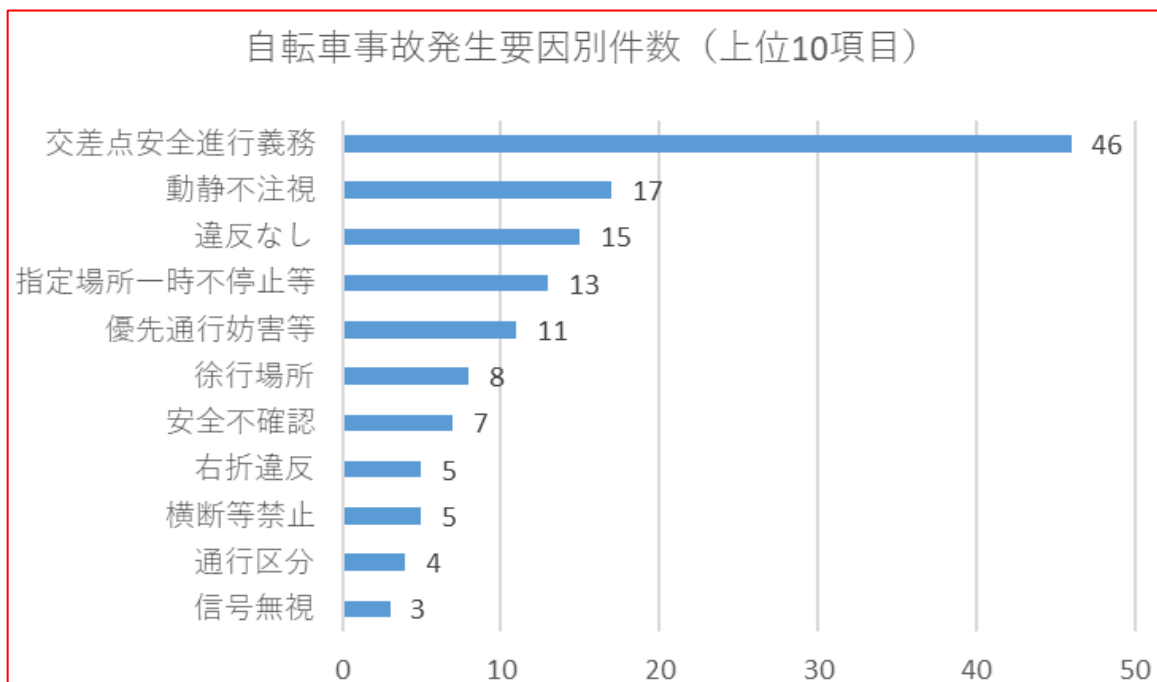
■全国・徳島県・鳴門市の自転車事故形態

	対歩行者	対車両	自転車自損	計
全国	4.5%	87.4%	8.1%	100.0%
徳島県	1.3%	97.9%	0.8%	100.0%
鳴門市	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%

注1:令和6年中の値

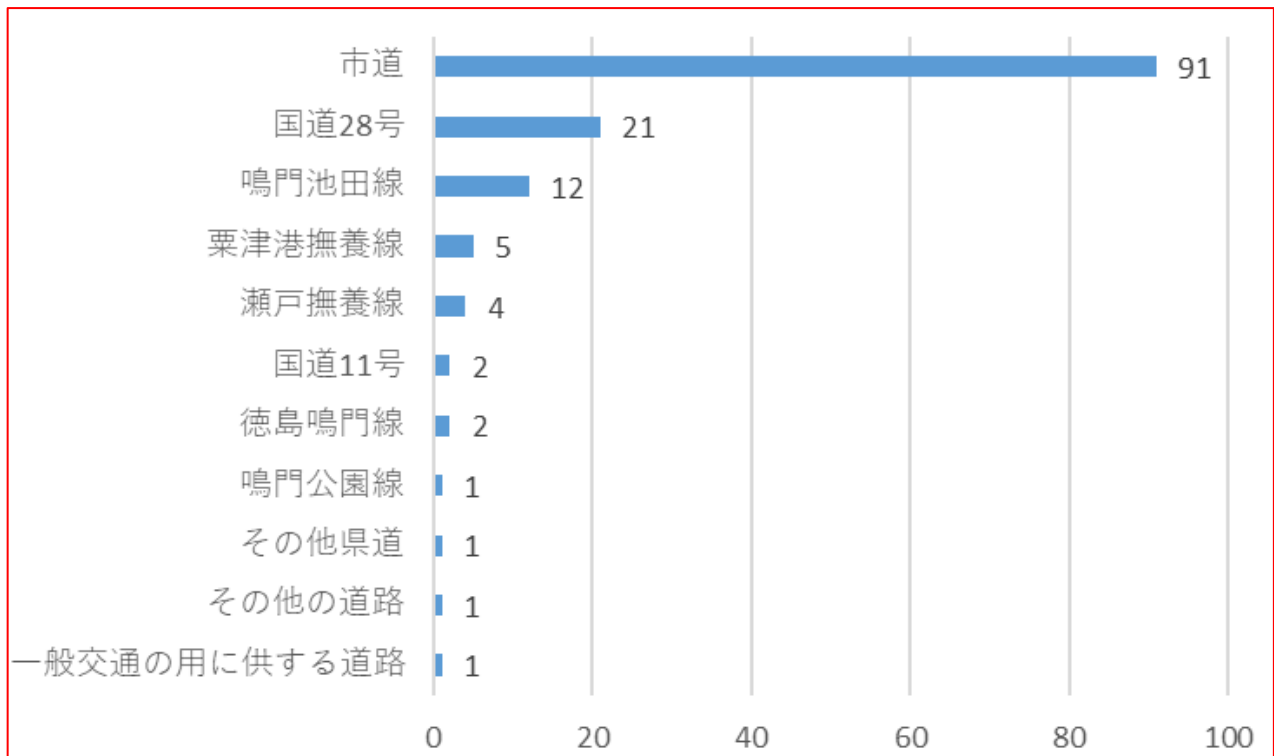
【徳島県警資料を基に作成】

■市内の自転車事故発生要因別件数（令和2年～令和6年の5年間）



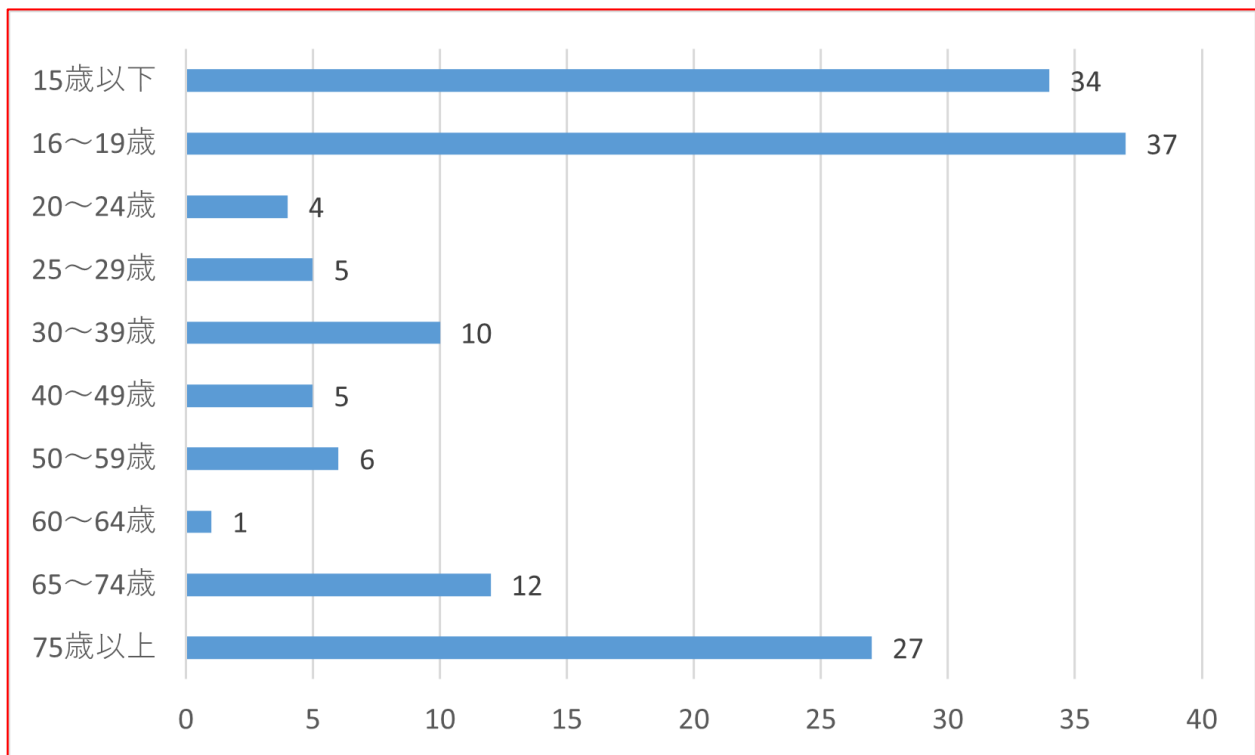
【徳島県警資料を基に作成】

■本市内の自転車事故の道路別発生状況（令和2年～令和6年の5年間）



【徳島県警資料を基に作成】

■本市内の自転車事故の年齢別発生状況（令和2年～令和6年の5年間）



【徳島県警資料を基に作成】

2.3.2 自転車交通安全教育の実施状況

本市では、交通安全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、令和6年度には、合計102回開催し、4,460人が受講しています。

また、本市の附属機関である鳴門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ています。

■令和6年度 交通安全教室 開催回数

	開催回数
幼児	14回
小学生	23回
中学生	5回
高校生	1回
高齢者	23回
一般	36回
合計	102回

【鳴門市資料】

■令和6年度 交通安全教室 受講者数

	交通教室等	自転車教室	高齢者訪問指導	その他講習会	合計
幼児生徒	685人	0人	0人	58人	743人
小学生	694人	595人	0人	30人	1,319人
中学生	0人	365人	0人	0人	365人
高校生	556人	0人	0人	0人	556人
高齢者	433人	13人	33人	0人	479人
一般	998人	0人	0人	0人	998人
合計	3,366人	973人	33人	88人	4,460人

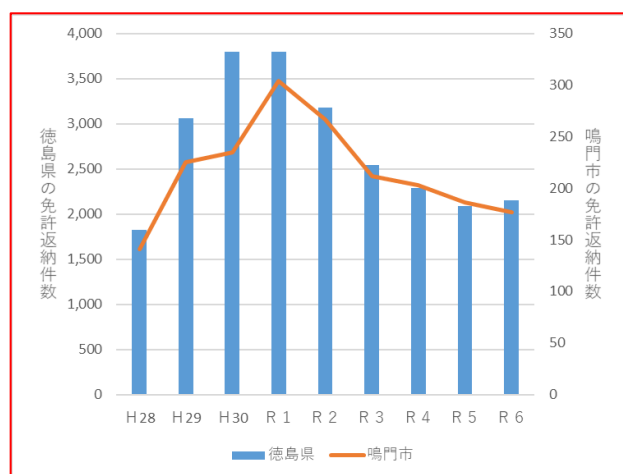
【鳴門市資料】

2.3.3 高齢化対策

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

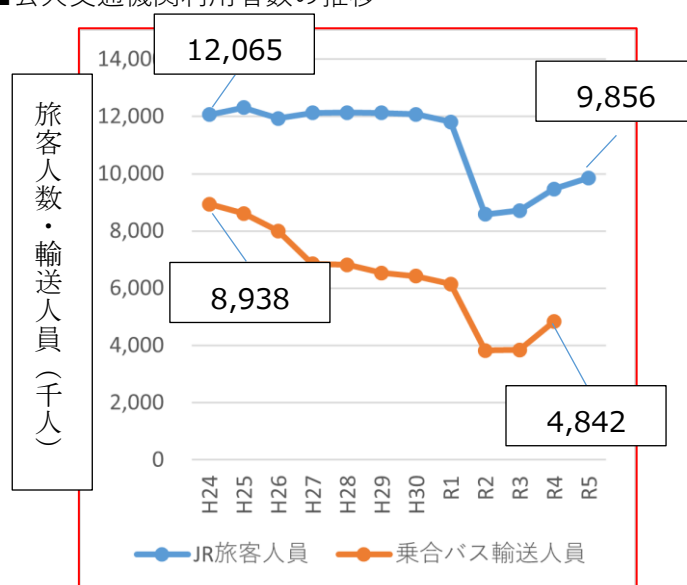
本市および徳島県の運転免許返納件数は平成30年から令和元年頃をピークに減少傾向にあります。乗合バス輸送人員や鉄道旅客人員については新型コロナウイルス感染拡大の影響による落ち込みからは回復傾向にあるものの、高齢者の日常的な移動手段の確保が課題となっています。

■徳島県と鳴門市の運転免許返納件数



【鳴門市資料】

■公共交通機関利用者数の推移



【出典：H24-R5 徳島県統計書】

2.4 観光

2.4.1 観光全般

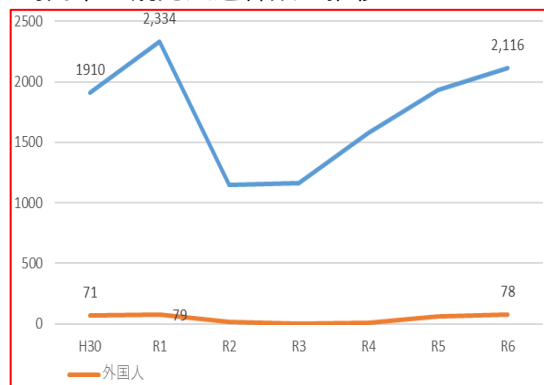
増加傾向にある観光客が自転車を利用しやすい環境づくりが必要

本市は、全国に知られた鳴門海峡の渦潮をはじめとする美しい自然景観、四国八十八箇所の第一番・二番札所や大谷焼、大塚国際美術館などの歴史・文化資源、なると金時や鳴門わかめ、鳴門鯛などの豊富な食資源など、多くの観光資源に恵まれています。

これらの資源を目的とした観光客数は近年増加傾向にありましたが、令和2（2020）年以降の新型コロナウイルスの世界的な流行により、観光需要は一時大きく減少しました。

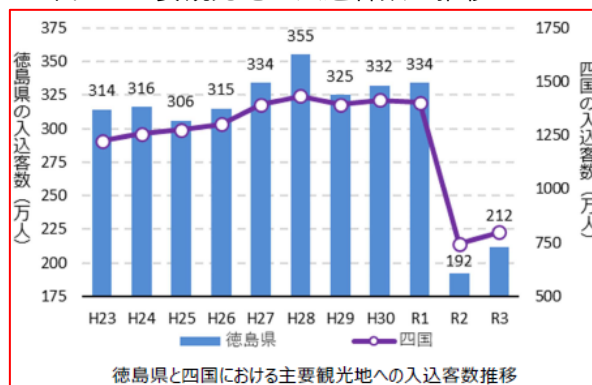
現在は各種イベントの再開等により、コロナ禍前の水準に向けた回復傾向にあります。

■ 鳴門市の観光入込客数の推移



【鳴門市資料】

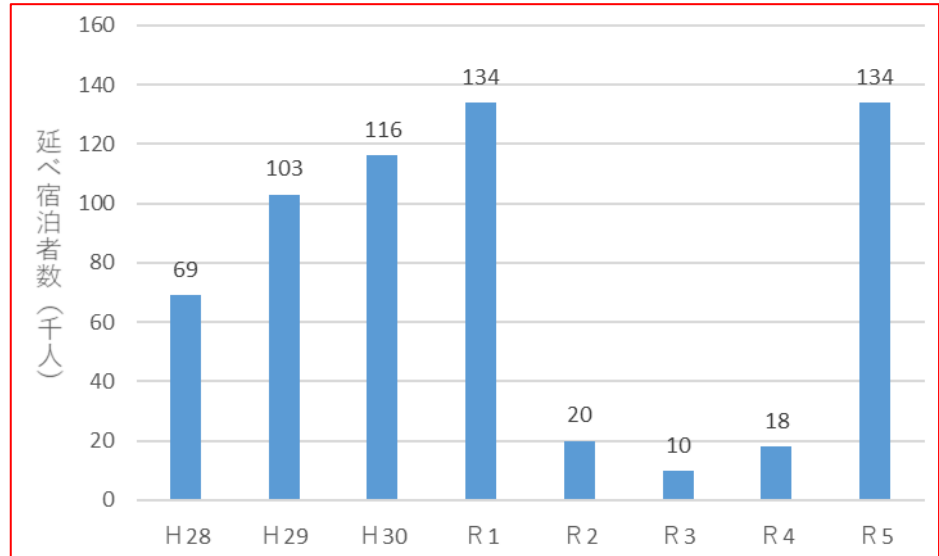
■ 県内の主要観光地の入込客数の推移



【出典：第2次徳島県自転車活用推進計画】

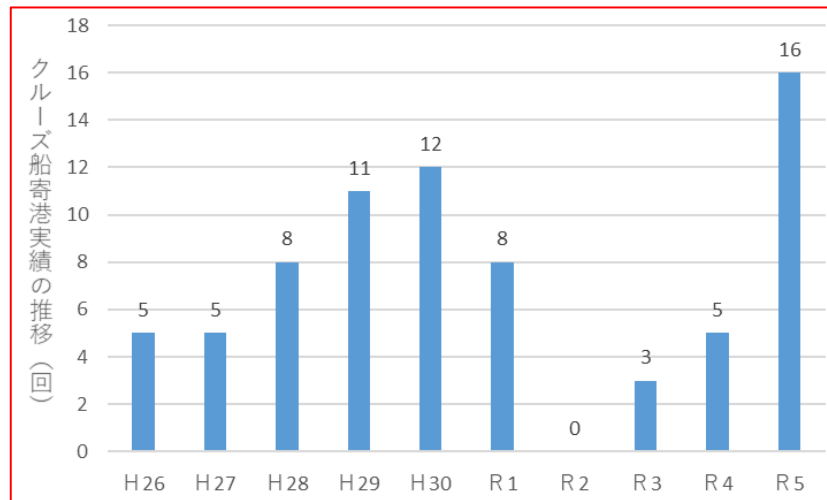
また、徳島県内の外国人観光客数は小松島港への大型クルーズ船の寄港回数の増加、徳島阿波おどり空港では12月には韓国（ソウル）との国際定期便の運行が開始されており、今後も、外国人観光客の来訪が期待されます。

■徳島県の外国人宿泊客数数の推移



【出典：観光庁宿泊旅行統計調査、第2期鳴門市観光振興計画】

■徳島県へのクルーズ船寄港実績の推移（小松島港）



【出典：四国地方整備局 港湾空港部】

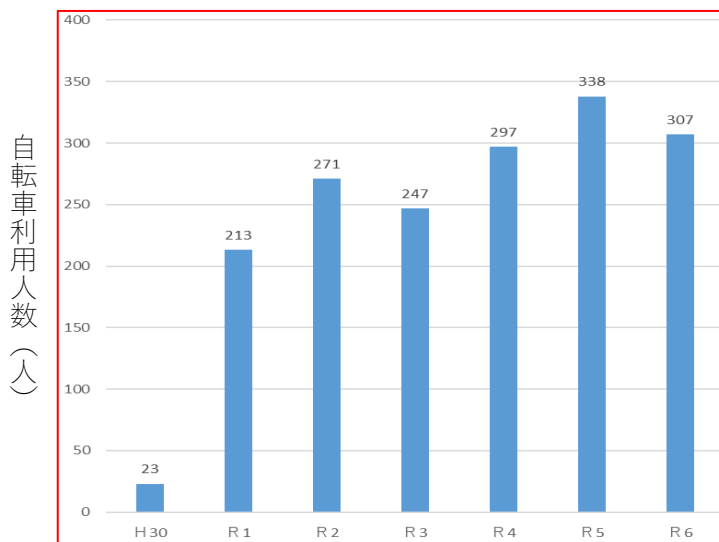
2.4.2 レンタサイクル、鳴門海峡自転車輸送サービスの利用状況

■ レンタサイクル事業

本市ではインターネットによる予約受付システムを利用した、無店舗型のレンタサイクル事業を実施しています。

利用実績については、開始年度である平成30年度（H30年10月～H31年3月）は23人から、令和元年度には213人と増加し、令和2年度以降も300人前後で推移するなど、一定の需要が見られます。しかしながら、近年普及が進むシェアサイクルと比較すると「利用日の5日前までの予約が必要」であることや、貸出・返却拠点が限定的であることなど、利便性の問題点も抱えています。

■ レンタサイクル利用状況



【鳴門市資料】



【鳴門市レンタサイクル：鳴門駅駐輪場】

■ 鳴門海峡自転車輸送サービス事業

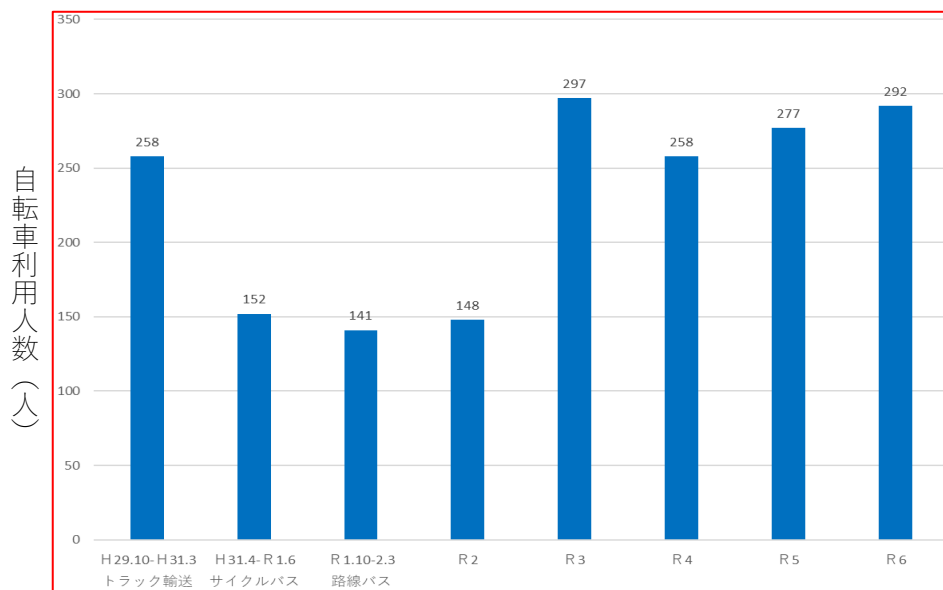
本市では、大鳴門橋を自転車で渡りたい、愛車で四国を走りたいという需要に答えるため、鳴門海峡自転車輸送サービスを平成29年度に開始し、現在の形態になるまで改良を加えてきました。

まず始めは、鳴門一淡路間の路線バスの後ろに自転車輸送トラックを走行させるかたちで実施しました。

次に、人と自転車を同時に輸送してほしいとの声が多かったことから、マイクロバスによる同時輸送を期間限定で実施しました。

そして令和元年10月以降は、人と自転車の同時輸送に加えて、コストを抑えた手法として、鳴門市と南あわじ市を往復する路線バスのトランクルームに専用ラックを積載し、人と自転車を同時に輸送するサービスを実施しています。

■ 自転車輸送サービス事業 利用状況



【鳴門市資料】



【令和元年10月に開始した路線バスによる自転車輸送】

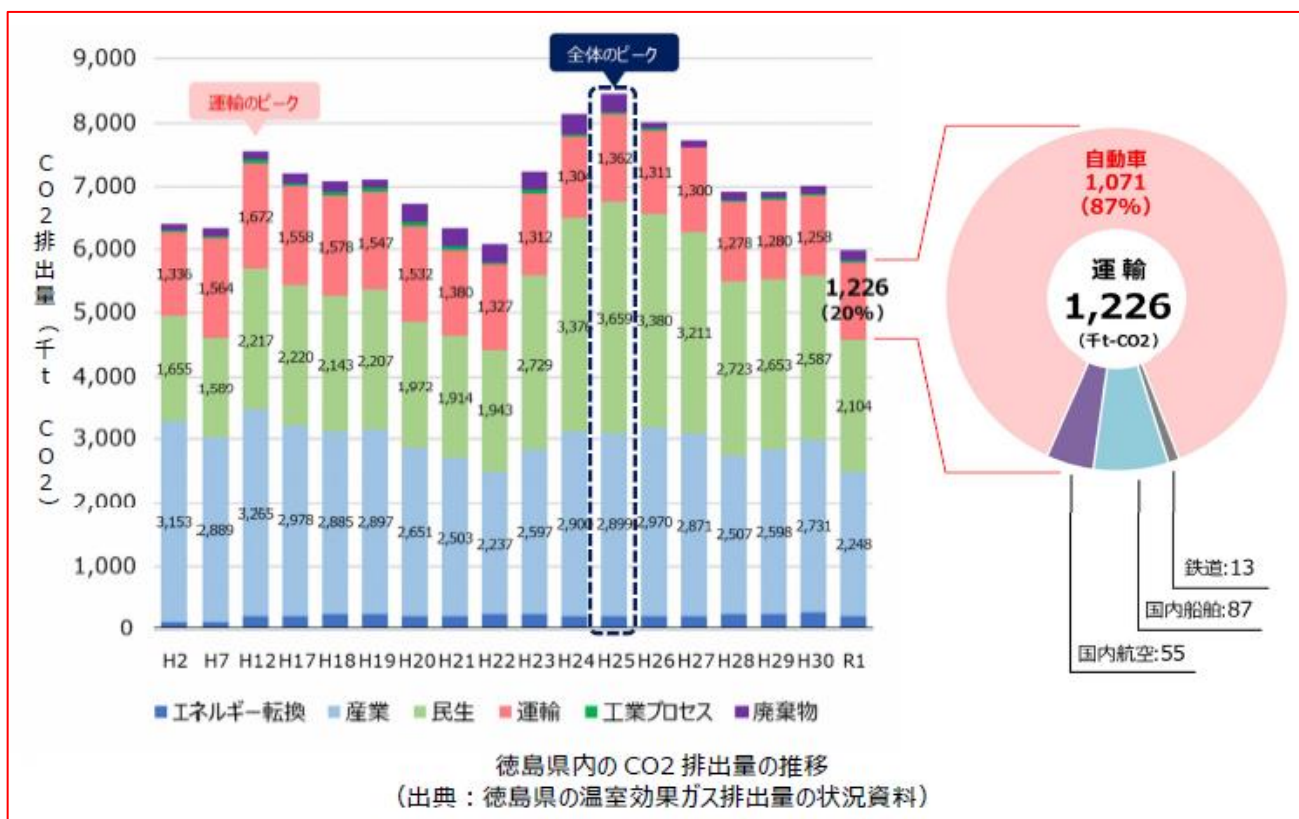
2.5 環境

自動車によるCO2排出量は多く、自転車の活用により排出量削減の促進が必要

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。徳島県内における主たる温室効果ガスであるCO2の排出量は全体としては平成25年、運輸（自動車、船舶、航空など）に起因するものは平成12年をピークに、いずれも減少傾向にあります。

また、令和元年時点の運輸に起因するものは、全体の20%であり、自動車はその内の87%を占めています。

■徳島県の温室効果ガス排出量（千t-CO2）



【出典：徳島県の温室効果ガス排出量の状況について等】

参考) 自動車から自転車へ転換することによる環境負荷低減効果

チョイ乗り自転車でストップ温暖化

徳島県では、温室効果ガス排出を実質ゼロとする「脱炭素社会」の実現を目指しています！
ちょっとした移動を自動車から自転車に変更するだけでCO₂の排出量削減に大きく貢献します。



※40年生のスギは、1本あたり1年間に平均8.8kgの二酸化炭素を吸収

【出典:林野庁子ども森林館HP】

※移動手段を自動車→自転車にすることで二酸化炭素排出量は1kmあたり0.133kg削減

【出典:国土交通省HP】

【出典：第2次徳島県自転車活用推進計画】

2.6 健康増進

自転車の利用機会創出により、幅広い年齢層での生活習慣の改善が必要

本市の平均寿命は、男性は80.3歳で国と比較して0.5歳短く、女性は86.7歳で国と比較して0.3歳短くなっており、男女の差は6.4歳となっています。

平均自立期間（※1）は、男性は79.3歳で国と比較して0.8歳短く、女性では83.1歳と国と比較して1.3歳短く、男女差は3.8歳と平均寿命に比べて小さくなっており、平均寿命と平均自立期間の差は、男性1.0歳、女性3.6歳となっています。平均寿命の延び以上に平均自立期間を延ばすことは、個人の生活の質の低下を防ぐ観点や、社会的負担を軽減する観点からも重要です。

また、メタボリックシンドローム（メタボ）またはメタボ予備軍の割合は増加してきており、男性においては国や県よりも高い水準となっています。メタボになると、生活習慣病である脳卒中や心筋梗塞等を発症する危険が増大することから、市民の生活習慣の改善が課題となっています。

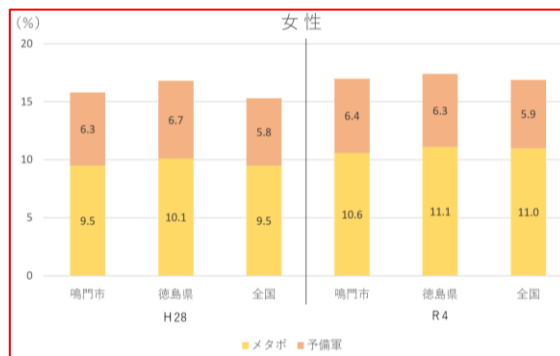
※1：平均自立期間…要介護2以上となった年齢

平均寿命と平均自立期間

男 性			
	平均寿命	平均自立期間	平均寿命と平均自立期間の差
鳴門市	80.3歳	79.3歳	1.0歳
徳島県	80.3歳	79.7歳	0.6歳
同規模	80.7歳	80.1歳	0.6歳
国	80.8歳	80.1歳	0.7歳
女 性			
	平均寿命	平均自立期間	平均寿命と平均自立期間の差
鳴門市	86.7歳	83.1歳	3.6歳
徳島県	86.7歳	83.8歳	2.9歳
同規模	87.0歳	84.4歳	2.6歳
国	87.0歳	84.4歳	2.6歳

【出典：鳴門市第3期保健事業実施計画】

市民のメタボリックシンドローム該当者・予備軍の推移



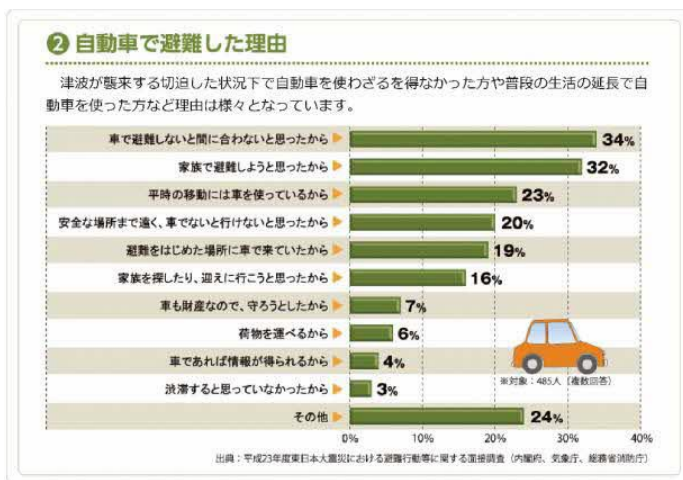
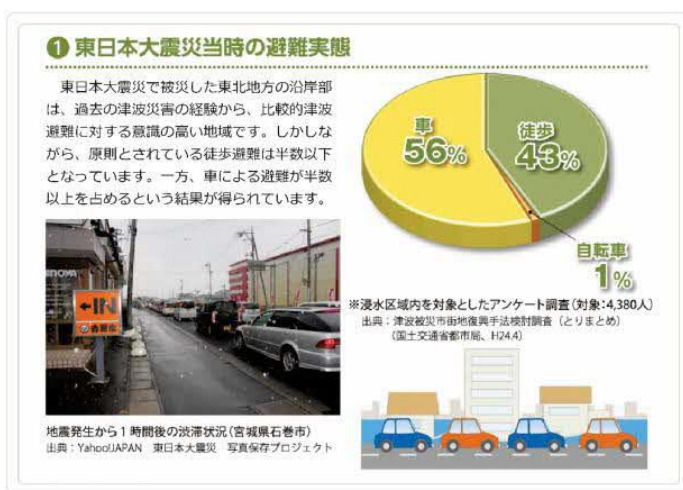
【出典：鳴門市第3期保健事業実施計画】

2.7 災害対策

東日本大震災の時には、避難時に多くの人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。

令和5年7月に変更された国の「国土強靱化基本計画」では、「災害時においても道路交通の安全を確保するため、歩行者や自転車、自動車等が適切に分離された安全な道路空間の整備」や「災害時において機動的である自転車、バイクの特性を踏まえ、災害対応や移動の混乱・混雑等を招かないことに留意しつつ、避難、救助、人員・物資の輸送等への自転車、バイクの活用を推進」などの災害時における自転車の活用に関する方針が示されています。



【出典：国土交通省HP】

2.8 現状と課題のとりまとめ

項目	鳴門市の現状（令和7年時点）	課題と方向性
2.1 人口	人口減少・少子高齢化が進行しており、地域活力の維持や、あらゆる世代が安心して移動できる環境づくりが求められている。	<ul style="list-style-type: none"> ・地域活性化に向けて観光振興による交流人口拡大が必要
2.2 自転車 交通関連	自動車への依存度が高い一方で、自転車保有率は全国平均を上回る。また、一部県道等で車道混在型の整備が段階的に進められている。	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の利便性を再認識し、潜在的な需要に応じた活用の促進を図る。 ・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」の形成。
2.3 交通安全	交通事故全体の件数は減少しているが、重傷事故は横ばいで、自転車事故の100%が対車両である。	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・日常的な移動手段としての自転車利用を確保しておくことで高齢者の外出行動・手段を維持
2.4 観光	<p>国の定める「自転車月間」や本市の定める「なるとサイクリング月間」等のイベントを通じ、機会創出に取り組んでいる</p> <p>観光需要の回復や民間主導のイベントの活発化が見られる一方、レンタサイクルの利便性向上には改善の余地がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルやシェアサイクル等、本市の実情と利用者のニーズに適した移動システムの構築の検討。 ・イベントやコースの認知度の向上、地域の特色を活かしたサイクルツーリズムの展開 ・多様なサイクリストの需要に応じたサイクルイベントの開催・支援

項目	鳴門市の現状	課題
2.5 環境	県内の運輸部門のCO2排出量は全体の約2割を占め、その大部分が自動車に起因している	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の活用により、CO2排出量削減の促進が必要
2.6 健康増進	健康寿命のさらなる延伸や、生活習慣病の予防が重要な課題となっている。メタボまたはその予備軍の割合は増加傾向にある。	<ul style="list-style-type: none"> ・「日常の運動習慣」としての自転車利用を促進し、市民が楽しみながら健康維持に取り組める環境をサポートする。
2.7 災害対策	国の「国土強靱化基本計画」で、災害時の自転車活用が推奨される中、本市においては具体的な活用手順や体制整備の検討が必要な段階にある。	<ul style="list-style-type: none"> ・「フェーズフリーな」自転車活用について検討し、地域の防災力向上に繋げる。

3 自転車のメリット

自転車は、手軽に利用できる交通手段であるとともに、二酸化炭素を排出しないことから地球環境に優しい乗り物です。日常の生活に自転車を取り入れることにより、身体 の健康、精神面の健康、経済性等の面でのメリットも期待できます。

また、企業等の事業者にとっても従業員の健康増進やストレスの低減による生産性の向上が期待でき、健康経営につながるほか、地域においては周遊の促進による交流人口や消費の拡大等が期待できます。

本計画では、自転車の利活用のメリットを以下の3つに整理しました。

市民のメリット

- ・移動時間の短縮
- ・健康に良い
- ・経済的

事業者のメリット

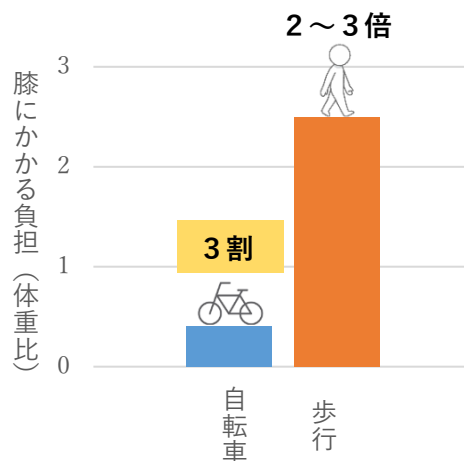
- ・経費の削減
- ・事故リスクの低減
- ・生産性の向上
- ・事業者のイメージアップ

地域のメリット

- ・渋滞の緩和
- ・環境負荷の低減
- ・交流人口や消費の拡大

自転車はひざや腰への負担が少なく誰でも利用しやすい乗り物

自転車は、ひざや腰への負担が少なく、長い時間乗り続けることが可能なことが特徴です。歩行時のひざにかかる負担が体重の2～3倍であるのに対し、自転車では体重の3割の負担に抑えられます。自転車は年齢や体力を問わずだれでも手軽に利用でき、しかも自動車やバスによる日常の移動を自転車に変えれば、いつもの生活習慣のひとつとして運動ができることから、忙しくて運動不足の現代人に適した移動手段といえます。



■膝にかかる負担の比較 (自転車と歩行)

【出典 自転車：cycling inland「Cycling & Health」、歩行：山崎元ら「中高年ためのスポーツ医学」(世界文化社)】

3.1 市民のメリット

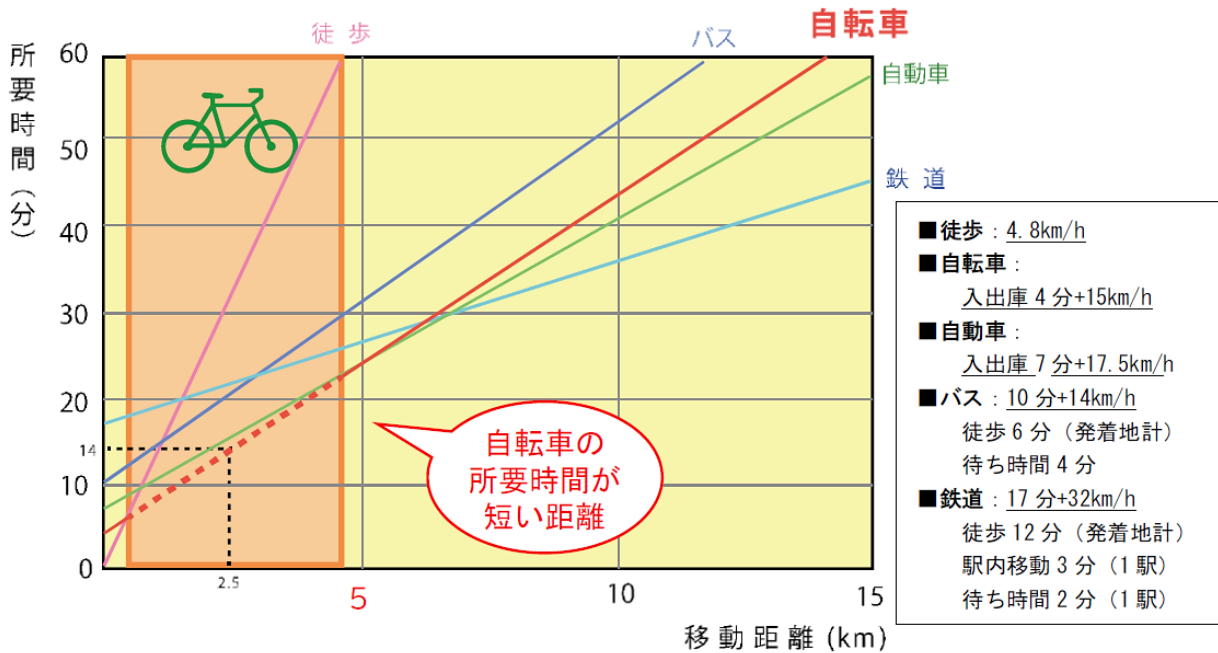
3.1.1 移動時間の短縮

自転車は自動車の渋滞や公共交通の待ち時間等の影響もあまり受けず、市内の短～中距離の移動では、最も所要時間が短くすむ交通手段です。

自転車は500m～5km弱の移動において最も早く移動できます

国土交通省の資料より、自転車は約500mから5km弱の都市内移動において、他のどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。

交通手段の移動距離と所要時間の関係



【出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会（国土交通省）】

- ・ MATT 関東圏時刻表 平成14 (2002) 年11 月：八峰出版
- ・ 東京都交通局ホームページ (<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>)
- ・ 平成7 (1995) 年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
- ・ 平成11 (1999) 年 道路交通センサス：建設省道路局
- ・ 自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修
- ・ 自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析
- ・ 土木計画学研究・講演集 No.22 (2) 平成11 (1999) .10

3.1.2 健康に良い

①有酸素運動がメタボの予防・改善につながる

メタボリックシンドローム（メタボ）とは、内臓肥満に高血圧・高血糖・脂質代謝異常が組み合わさることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態のことをいいます。

自転車は、ウォーキングや水泳等と同じ有酸素運動で、長時間継続して運動することで、以下のような効果があり、メタボの予防・改善につながります。

自転車での有酸素運動による効果

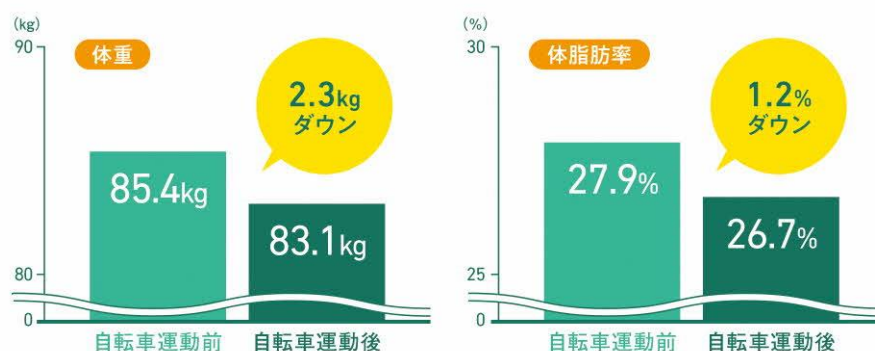
- ・ 体重と体脂肪率の低減 ex) 肥満や肥満症の予防・改善
- ・ 中性脂肪と悪玉コレステロールの低減 ex) 動脈硬化の予防
- ・ 血糖値の改善 ex) 糖尿病の予防

3か月の自転車通勤で体重7kg減、体脂肪率4%という報告も

自転車の利用による運動は運動効率が高く、自転車は、安静時の6.8倍の運動強度であるとされています。

株式会社シマノの調査によると、自転車に乗る習慣のないメタボ症候群&メタボ予備軍の計6名の人に、3か月間自由に自転車を利用してもらった結果、平均で体重が2.3kg、体脂肪率が1.2%減少したという結果が示されています。中には体重が約7kg減、体脂肪率が約4%減という方も。

Data M-03 体重／体脂肪率の変化(6名平均)



※株式会社シマノ

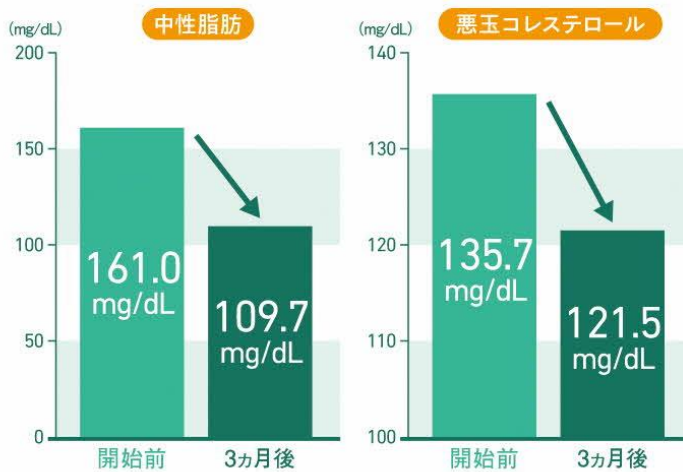
自転車通勤と体重・体脂肪率の変化（6名平均）

【出典：株式会社シマノ Health Data File】

メタボで気になる中性脂肪や悪玉コレステロールが大幅に改善

また、同調査より、メタボで特に気になる「中性脂肪」と「悪玉コレステロール」の平均値が大幅に改善し、脱メタボに一定の効果があることが示されています。中には、最低血圧が大幅に改善したケースも。

Data M-05 中性脂肪／悪玉コレステロールの変化(6名平均)

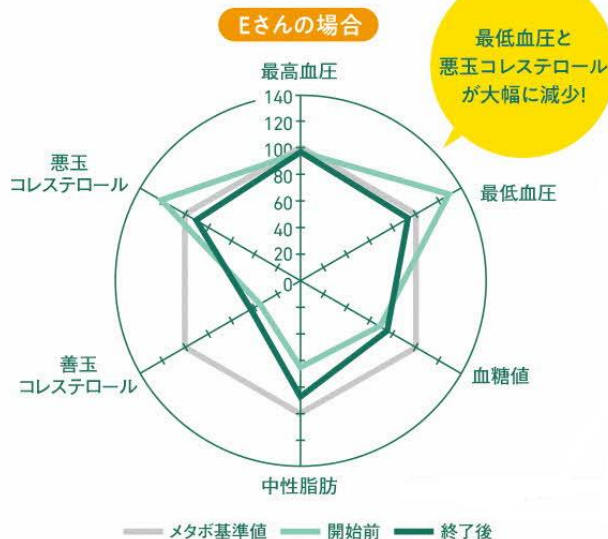


メタボで特に
気になるこの2つが
6名平均で
ダウン!

※株式会社シマノ

Data M-06 6項目の数値変化

※数値は、基準値を100%として実験前後の数値が何%になっているかを表したものです。



最低血圧と
悪玉コレステロール
が大幅に減少!

中性脂肪・悪玉コレステロールの変化(6名平均)(上)、最低血圧などの変化(下)

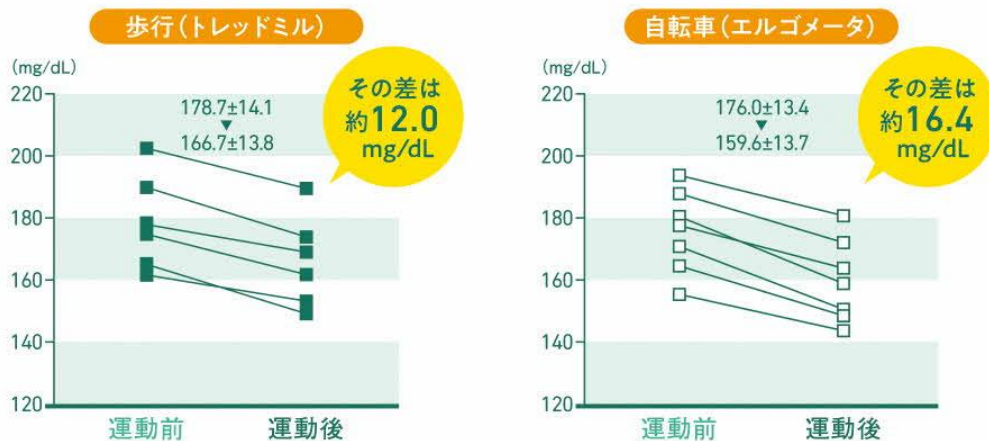
【出典：株式会社シマノ Health Data File】

歩くよりも自転車の方が血糖値の改善に効果的

血糖値を運動によってどれだけコントロールできるかを自転車運動と歩行で比較したところ、歩行よりも自転車運動の方が血糖値の減少がより大きい結果に。

運動時のエネルギーとして、歩行よりも自転車の方が糖が多く使われており、糖尿病予防・改善に効果的だといえます。

Data M-07 運動前後の血糖値低下の比較



※データ協力：名古屋市立大学大学院 高石鉄雄 教授

運動前後の血糖値低下の比較（歩行および自転車）

【出典：株式会社シマノ Health Data File】

②ペダリングによりロコモの予防につながる

骨や関節、筋肉等運動器の衰えが原因で、立つ・歩くといった基本的な移動機能が低下している状態をロコモティブシンドローム（ロコモ）といい、転倒しやすくなったり、転倒によって寝たきりになったりする恐れがあります。足腰を使うことが減った現代において、ロコモは高齢者だけでなく、どの世代でも注意が必要です。

自転車のペダリング（ペダルをこぐ動作）は下半身の筋力強化に効果的で、ロコモの予防につながります。

自転車のペダリングは階段1段とばしに相当する上下運動

自転車のペダリングは、左右相互に踏み込む動作であり、この脚の上げ下げは階段1段とばしに相当する約33cm（クランク165mmの場合）の上下運動になります。これだけの高さの上下運動を自然に行えることに加え、転倒予防に重要な腸腰筋（大腰筋）を使うため、ロコモの予防の運動として効果的です。3か月の自転車運動により、腸腰筋の筋力が平均で約3kgもアップしたという報告も。



Data L-02 3か月間の自転車運動による腸腰筋の筋力(平均値)の比較



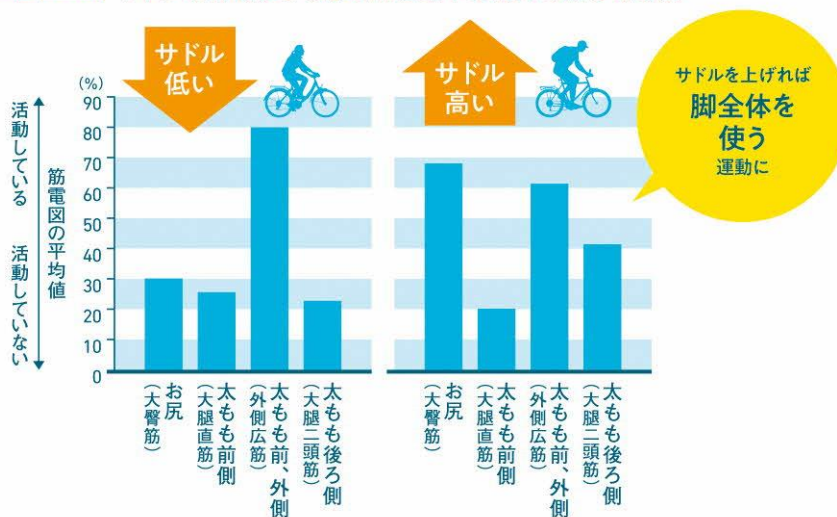
ペダリング中の脚の動きと大腰筋への働きかけ（上）
3か月の自転車通勤による腸腰筋の筋力の比較（下）

【出典：株式会社シマノ Health Data File】

適切なサドルの高さで、さらに運動力がアップ

自転車のサドルが低すぎると、使う筋力に偏りが。サドルを適切な高さに設定することで脚全体の筋肉を使うことができ、より広範囲の筋力を強化することができます。

Data L-01 サドルの高低による自転車運動中の筋肉の動きの比較



※データ協力：名古屋市立大学大学院 高石鉄雄 教授

サドルの高低による自転車運動中の筋肉の動きの比較

【出典：株式会社シマノ Health Data File】

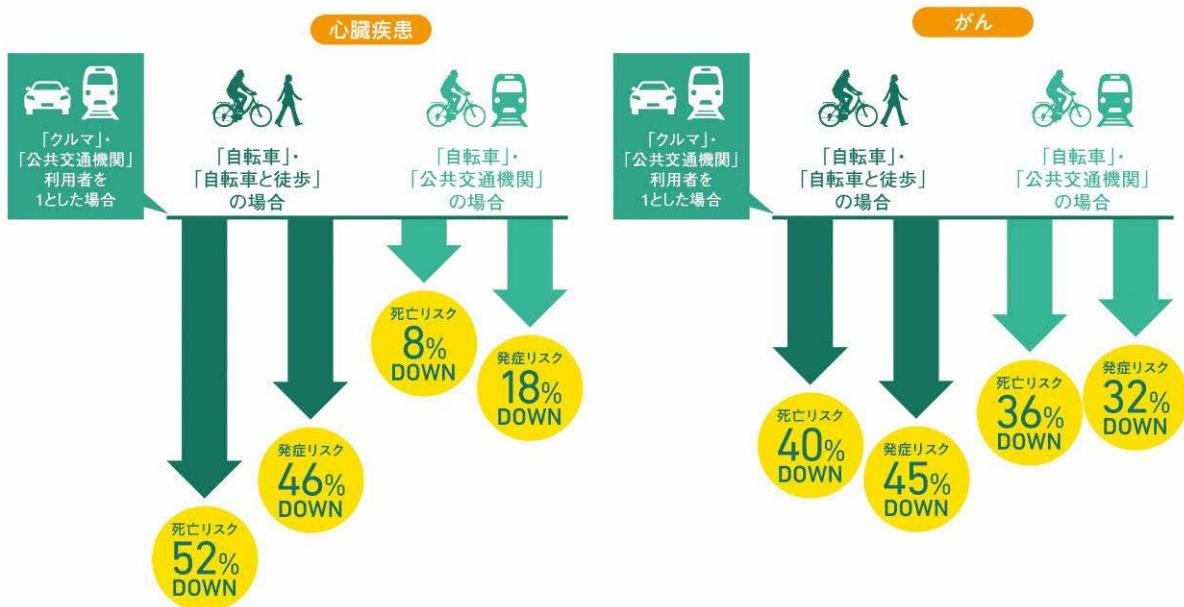
③心臓疾患やがんの予防につながる

自動車や電車での通勤よりも、自転車を利用した方が、メタボに起因する心疾患や、がんの発症リスクが減少するという報告があり、また健康になることによって、医療費の削減につながることを期待できます。

自転車通勤で心臓疾患やがんの発症・死亡リスクが大幅ダウン

平成29年に発表されたイギリスの研究「ANNUAL REPORT2017 (University of Glasgow)」によると、自転車もしくは自転車および徒歩で通勤している人は、クルマや公共交通機関で通勤している人に比べて、心臓疾患による死亡リスクが52%、がんによる死亡リスク40%も低いという報告があります。

Data M-09 通勤時に「クルマや公共交通機関のみ」を利用する場合と「自転車」を利用する場合の心臓疾患・がんによる死亡／発症リスク



※Carlos A Celis-Morales, et al. Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. BMJ 2017; 357: j1456

通勤時の手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク

【出典：株式会社シマノ Health Data File】

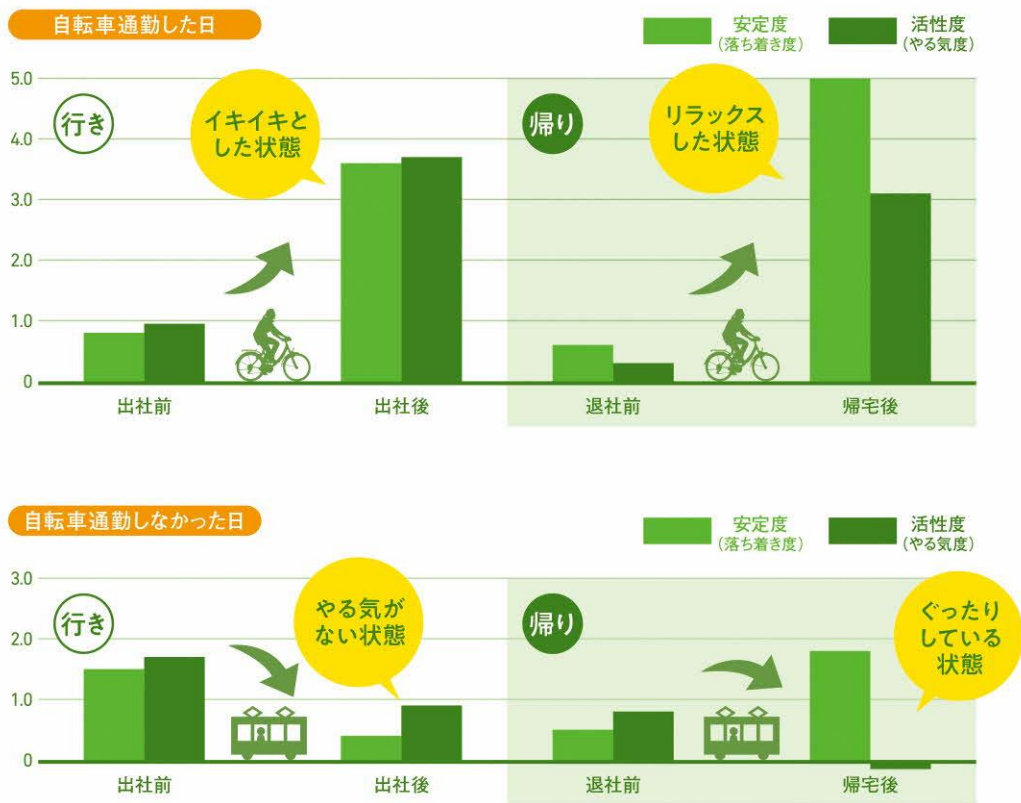
④ストレス解消などのメンタル改善につながる

自転車には、徒歩や自動車では得られない心地よさがあり、加えて過度な運動を伴うことで気分がイキイキ・リラックスした状態になりやすく、ストレス解消や気分・メンタルヘルスの向上につながり、気持ちの切り替えがスムーズになると言われています。

自転車通勤による気分・情動の変化

自転車通勤による気分の「やる気度（イキイキ）」と「落ち着き度（リラックス）」を2か月間調査した結果によると、自転車通勤をした場合の方が、仕事前・帰宅時ともに気分の「やる気度（イキイキ）」と「落ち着き度（リラックス）」がそれぞれ向上するという報告があります。

Data C-03 自転車通勤による気分・情動の変化（二次元気分尺度による評価）



※株式会社シマノ

自転車通勤による気分の「やるき度」・「落ち着き度」の変化

【出典：株式会社シマノ Health Data File】

3.1.3 経済的

自転車はガソリンや駐車場代、自動車税等の費用がかからず、車両本体の価格や保険料が安価で、経済性に優れた乗り物です。

また、自転車を積極的に活用することにより、生活習慣病の改善などによる医療費の削減につながることを期待できます。

自転車通勤で医療費を削減

デンマークのオーデンセ市で、自転車利用促進策として実施された「サイクルシティプロジェクト」（1999年～2002年）で、週3回以上の自転車利用者が20%増加、自転車事故による死傷者が20%削減したことで、日本円にして、298億円の医療費と平均寿命が5か月延伸したという報告があります。

※為替レート：1ユーロ120.08円（令和2年2月27日時点）



Odense's National Cycling City project

1999-2002 resulted in
20% increase in cycling
20% less accidents
2,100 extra years of life
248 million € in saved health costs
248 million € in saved health costs

オーデンセのナショナルサイクリング
シティプロジェクト
(1999-2002年)の効果

- ・週3回以上の自転車利用者が20%増加
- ・自転車事故による死傷者数が20%削減
- ・寿命が2,100年延伸
(平均寿命は5か月延伸)
- ・2億4,800万ユーロの医療費を節約

デンマーク オーデンセ市の自転車利用促進プロジェクトによる医療費の削減事例

【出典：DANISH CYCLING KNOW-HOW、Odense-the National Cycle City of Denmark】

3.2 事業者のメリット

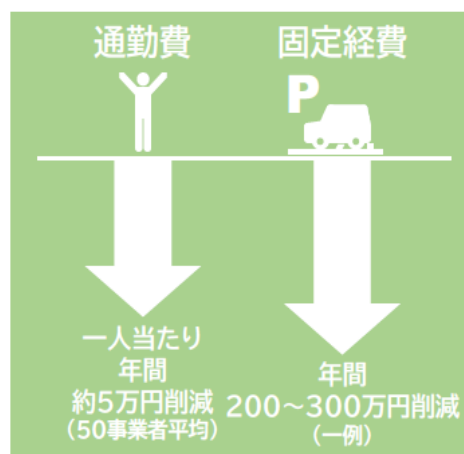
3.2.1 経費の削減

自転車は自動車や公共交通に比べて移動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、自動車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もつながります。

自転車通勤により通勤手当と固定経費が削減

自転車通勤を推奨している事業者を対象とした調査では、従業員一人あたり年間約5万円の通勤費削減につながった例が報告されています。

また、自動車通勤から自転車通勤への転換が進むことで、事業者が負担する駐車場に維持管理費といった固定経費が大幅に削減されたという事例もあります。



自転車通勤による経費の削減

【出典：国土交通省 自転車通勤導入に関する手引き】

3.2.2 事故リスクの低減

事業者としては、自転車の事故が自転車通勤のリスクとして考えがちですが、実は自転車の事故リスクは自動車に比べて低く、自転車通勤を促進し自動車の利用を減らすことは、従業員の通勤時の事故リスクの低減につながります。

自転車乗車中の死者数はクルマの約3分の1

全国の交通死亡事故における死者数をみると、自転車は全体の約13%となっており、自転車の事故が、とりわけ多いということではありません。

状態別死者数の推移（全年齢）



状態別死者数の推移（平成25（2013）年～令和5（2023）年）

【出典：警察庁】

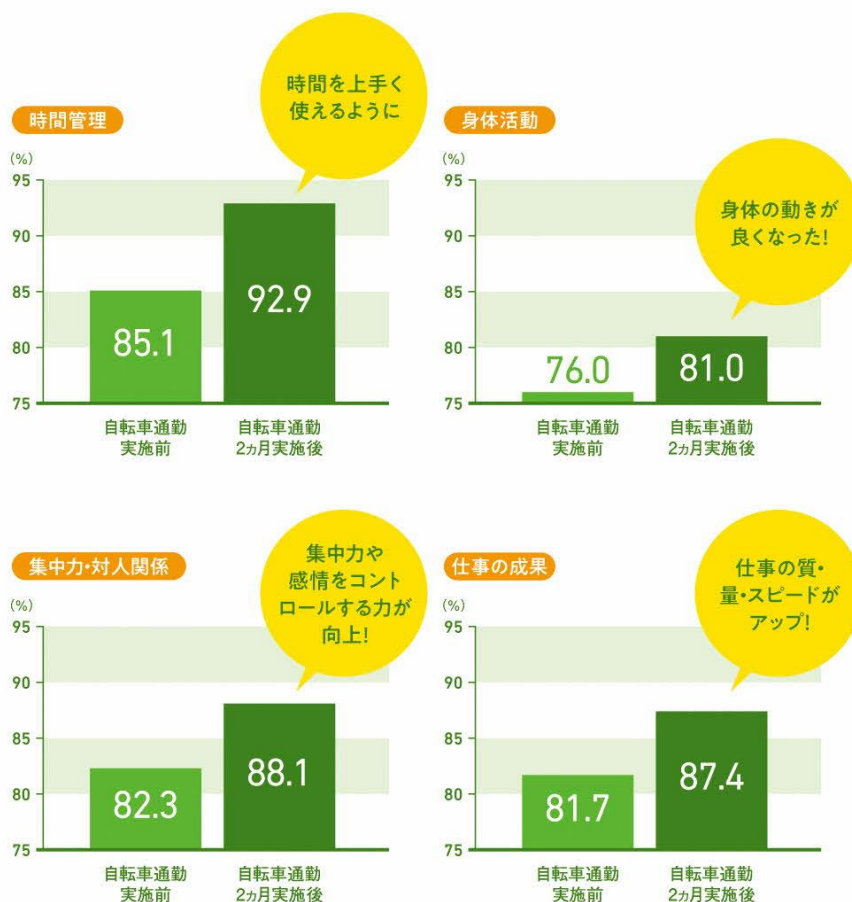
3.2.3 生産性の向上

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場合に比べ、時間管理や身体活動、集中力などが向上するとともに、仕事の質や量・スピードが向上するという報告があり、労働生産性の向上につながることが期待できます。

自転車通勤により労働生産性が向上

2か月間の自転車通勤による労働生産性の変化を、自己回答型のテストで調査したところ、労働生産性を示す「時間管理」、「身体活動」、「集中力・対人関係」、「仕事の成果」のすべての項目で大きく向上しており、自転車通勤により労働生産性が向上することが期待できます。

Data C-05 2か月間、自転車通勤を行った会社員の労働生産性の変化



※株式会社フジクラ/株式会社シマノ

自転車通勤による労働生産性の変化

【出典：株式会社シマノ Health Data File】

3.2.4 事業者のイメージアップ

自動車通勤者の朝夕の渋滞は、ネガティブな企業イメージにつながりかねません。一方で、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、健康的といったイメージアップや社会的評価につながるるとともに、健康経営企業への認定につながることを期待できます。

また、従業員の通勤手段として自転車通勤を認めることで、雇用の対象範囲が広がり、雇用の拡大につながります。

自転車通勤が企業のイメージアップ

花王株式会社 和歌山工場では、従業員の運動不足の解消や健康状態の改善等を図るため、自転車健康通勤プログラムを実施。

結果として、自転車通勤に積極的な企業としてイメージアップ、認知度が向上し、講演やメディア等での露出拡大にも。



第1回全国シクロサミット IN 和歌山
【出典：花王株式会社 和歌山工場】

自転車通勤を認めることが雇用の拡

従業員の通勤に自転車利用を認めることで、クルマを持たない自転車利用者層も雇用の対象範囲となり、特に近隣に住む住民の雇用確保において一定の効果を上げている企業もあります。

日本電子株式会社（東京都昭島市）は、自転車通勤制度を積極的に導入し、全国自転車安全利用モデル企業に認定されました。



自転車通勤の様子
【出典：日本電子株式会社】

3.3 地域のメリット

3.3.1 渋滞の緩和

道路が自動車を通すことができる容量には限界があります。この容量を超える量の自動車が道路を通過しようとするとき、渋滞が発生します。自転車をより積極的に利用し自動車の利用量を減らすことは、渋滞の緩和につながります。

クルマと自転車でこんなに違う！人を選ぶのに必要なスペース

ドイツの自転車先進都市 ミュンスターでは、72人を輸送するのに、必要なスペースが乗り物にとってどれくらい違うかを一目でわかるポスターを制作し、人々に訴えかけました。そのポスターが右の図です。



人を運ぶのに必要なスペースの比較（左がクルマ、右が自転車）

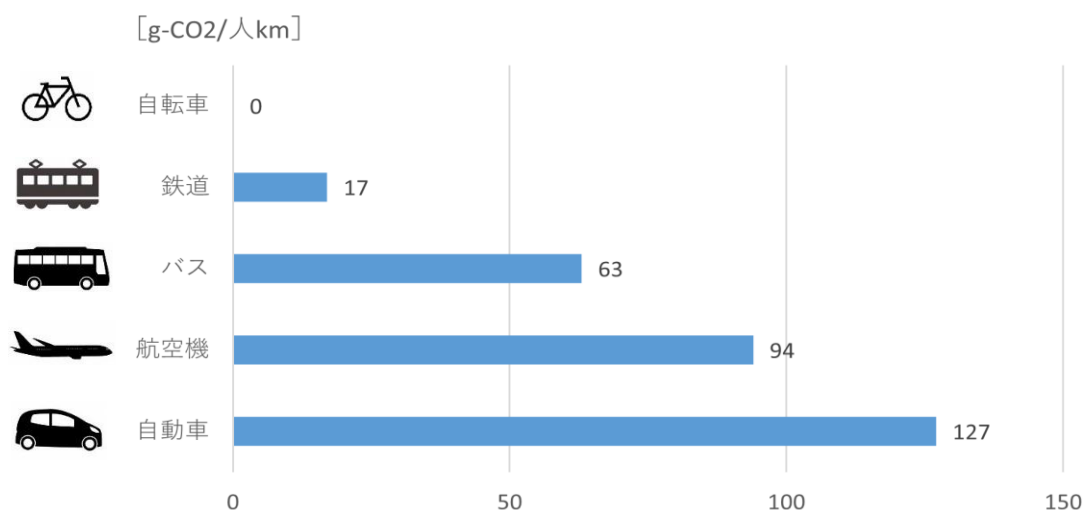
【出典：ドイツ、ミュンスター「Fahrradhauptstadt Münster – Alle fahren Rad:gestern,heute,morgen」】

3.3.2 環境負荷の低減

自転車は、二酸化炭素（CO₂）を排出せず、大気汚染物質も排出しないなど、地球環境にやさしい乗り物です。自転車をより積極的に利用し、自動車の利用量を減らすことは、環境負荷の低減につながります。また、自転車は自動車に比べ、必要なスペースが少なく済むことから、限られた公共空間の有効活用につながります。

自転車のCO₂排出量は"0"。他の乗り物はどうだろう？

1人が1kmを移動する際、乗り物ごとにどれくらいCO₂を排出する量に差があるのかを示したのが下の図です。自転車は「0」、クルマは「127 g-CO₂/km」です。



輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）

【出典：国土交通省資料より作成】

3.3.3 交流人口や消費の拡大

自転車を利用する人は、自動車を利用する人よりも買物に出かける回数が多く、結果として、地域での消費活動を促すことが期待できます。

また、地域の歴史資源等を自転車によって周遊する「サイクルツーリズム」では、これまであまり注目されなかったスポットへの誘客や、国内外から新たな誘客を図ることができるなど、交流人口や消費の拡大につながります。

自転車により買物の回数が増え、地域の消費拡大に

茅ヶ崎市は、クルマと自転車による中心市街地スーパーでの買物行動を調査しました。結果として、60歳以上の高齢の方では、自転車の買物回数はクルマに比べて約1.77倍、買物金額は約1.06倍多いことがわかりました。

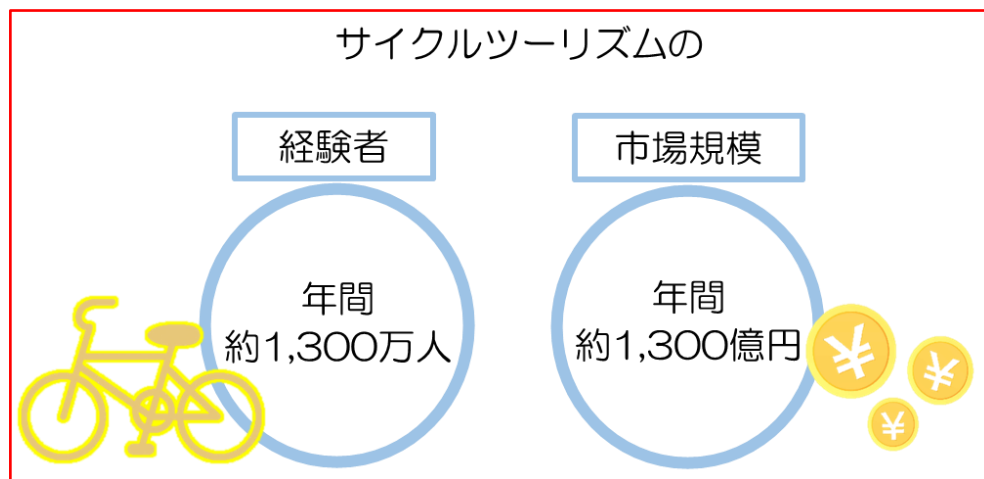
対象	来店手段	1週間あたり 平均来店回数	1回あたり 平均買物金額	1週間あたり 換算
60歳未満 (241人)	自転車(138人)	2.05回	2,267円	4,647円
	クルマ(63人)	1.05回	6,220円	6,531円
60歳以上 (189人)	自転車(115人)	3.22回	2,716円	8,746円
	クルマ(34人)	1.82回	4,518円	8,223円

(n=430)

【出典：茅ヶ崎市「自転車による健康づくりキャンペーンアンケート調査の結果に基づき作成
(平成30年6月実施)」】

サイクルツーリズムの市場規模は約1,300億円！

サイクリスト国勢調査2021の調査結果によると、サイクルツーリズム（ここでは、生活圏ではない地域を訪れ、自転車で走ることと定義）の経験者は、直近1年間で約1,300万人、その市場規模は年間で約1,300億円であることが示されています。



サイクルツーリズムの経験者数と市場規模

【出典：ツール・ド・ニッポン（一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン）】

「第2次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～」が策定された後、社会情勢の変化等を踏まえ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和5年9月には「第2次徳島県自転車活用推進計画」が策定されました。

計画期間は、令和5年度から令和9年度までとなっていますが、令和7年度に開催された「2025大阪・関西万博」の成果や関連計画、令和9年度の大鳴門橋自転車道の完成（予定）も見据えながら、社会情勢の変化等により新たな施策の必要性が生じた場合や、よりよい施策に転換する必要がある場合は、柔軟に対応するものとしています。

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	改定方針
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推進								拡大
	1-2 お遍路サイクルツーリズムの推進								継続
	1-3 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実等								拡大
	1-4 各種交通機関との連携強化（モーダルコネクト）								拡大
	1-5 体験サイクリングの実施								拡大
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を加速								拡大
	2-2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備								拡大
	2-3 レンタルサイクルやシェアサイクルの普及促進								拡大
	2-4 ビッグデータの自転車施策への活用								継続
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								継続
	3-2 サイクルステーションの連携推進								拡大
	3-3 海外への情報発信の充実								継続
	3-4 サイクリスト向け情報の充実								拡大
	3-5 官民連携による自転車道の維持管理の検討								継続
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								拡大
	4-2 サイクルスポーツのさらなる振興の推進								継続
	4-3 e-bike, タンDEM自転車等の普及								拡大
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								継続
	5-2 交通安全教室の開催								継続
	5-3 通学路の合同点検の実施								継続
	5-4 ライフステージに応じた交通安全教育の展開								拡大
	5-5 災害時における自転車の活用								継続

【出典：第2次徳島県自転車活用推進計画】

4. 目指すべき姿・コンセプト及び目標

4.1 計画の目指すべき姿・コンセプト

自転車広域観光都市“なると”における 自転車フレンドリーなまちづくり

を本計画のコンセプトとする

本計画では、自転車を当市の交通体系において、「近距離の移動における最も重要な交通手段」として位置付けます。

そして、当市の最上位計画である「総合計画」や関連する計画を踏まえ、優れた移動手段の一つである「自転車」を、通勤、通学、買物、観光、スポーツ、防災等のシーンで、市民がその「便利さ、楽しさを実感しながら、より積極的に活用」できるよう「自転車にやさしいインフラとマナーを創出」してまいります。

また、当市はASAトライアングル交流圏推進協議会を構成する3市（鳴門市、東かがわ市、南あわじ市）で連携し、自転車を活用した観光交流振興である、サイクルツーリズムを進めております。

そこで、本計画のコンセプトを

「自転車広域観光都市“なると”における自転車フレンドリーなまちづくり」

とし、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の理念にも通じる自転車施策を進めていきます。

また、平時の移動や観光、健康づくりといった自転車の活用が、そのまま非常時（災害時）の備えや移動手段の確保につながるという『フェーズフリー』の視点を取り入れ、安全で安心なまちづくりを推進します。

4.2 自転車の活用推進に関する目標

本市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」な取り組みが必要です。

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	鳴門ならではの資源を活用した新たな価値や魅力の創造
なると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」の開催を契機とした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
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	

5. 計画の施策体系及び具体的な取り組み

5.1 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。

鳴門市自転車活用推進計画		SDGs							フェーズフリー		
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	検討	施策への反映	
1. 鳴門ならではの資源を活用した新たな価値や魅力の創造	1. 大鳴門橋への自転車道設置の実現			8	9				↑		
	2. お遍路サイクルツーリズムの推進			8							
2. 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	3. 計画的な自転車通行空間の整備促進	3			9	11		13			
	4. 違法駐車規制の推進、地域ニーズに応じた駐輪場の適正利用の推進	3			9	11					
	5. レンタサイクルやシェアサイクルの普及促進	3			9		12				○
	6. まちづくりと連携した総合的な取り組みの推進	3			9	11					
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	7. 地域資源を活かしたサイクリングイベント等の推進			8							○
	8. 世界に誇るサイクリング環境の創出			8			12				
	9. 産学官連携の「人づくり」 「戦略的プロモーション」体制の構築			8							
	10. サイクリング情報の効果的な発信			8			12				○
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	11. サイクルスポーツ振興の推進	3									
	12. 自転車を活用した健康づくりの推進	3									
	13. 自転車通勤等の促進	3				11		13			
5. 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	14. 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	3	4								
	15. 自転車利用者の安全意識の向上	3	4								
	16. 災害時における自転車活用の推進							13			

5.2 施策の方向性と具体的な取り組み

長期的視点で実現すべき目標と具体的な取り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、具体的な取り組みを総合的かつ計画的に展開していきます。

目標 1

鳴門ならではの資源を活用した新たな価値や魅力の創造

本市は、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「文化」、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」、豊富な「食」、県を代表する観光施設である「大塚国際美術館」など、多様な観光資源を有しています。

また、県全体で環境や人、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り組みを全国に先んじて進めており、その取り組みは、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市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】

施策1 大鳴門橋への自転車道設置の実現

施策2 お遍路サイクルツーリズムの推進

施策 1 大鳴門橋への自転車道設置の実現

徳島県では、サイクリングに対する需要が高まっている中、本市や淡路島における一層の観光振興の促進、徳島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工事が令和6年7月より始まりました。

「大鳴門橋自転車道」が完成すれば、本市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され、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、「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、自転車道の完成に向け、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ルツーリズムの取り組み拡充

鳴門市と淡路島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。



施策 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り組みが進められ、著名人の自転車による霊場巡りがTV番組化されたことなどから、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、「ASAサイクリングコースマップ」内において、霊場を紹介し周知します。

また、「お遍路上の路線の自転車通行空間の整備」や「札所等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。

本市では、SDGsを見据えたエシカル消費の普及を推進するなど、市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。

それに加えて、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脱炭素社会の実現に向けて有効な取り組みとなります。

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適正利用を進めます。

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り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】

- 3 計画的な自転車通行空間の整備促進
- 4 違法駐車規制の推進、地域ニーズに応じた駐輪場の適正利用の推進
- 5 レンタサイクルやシェアサイクルの普及促進
- 6 まちづくりと連携した総合的な取り組みの推進

施策 3 計画的な自転車通行空間の整備促進

① 安全・安心・快適な自転車通行空間（道路）の整備

鳴門市自転車ネットワーク計画（第6章）に基づき、通勤・通学・買物等の日常的な移動や観光・レクリエーション等で、安全安心かつ快適に自転車を利用できるよう、自転車通行空間の整備を効果的、効率的に推進します。



自転車専用通行帯



車道混在

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。



路側の改善（側溝の改修）

【出典：愛媛県】

② ネットワーク計画の補完

ネットワーク計画と同一路線での無電柱化、バリアフリー等の他の事業計画との整合性を図り、整備を推進します。

整備した自転車通行空間を有効に機能させるため、駐停車禁止規制の実施、違法駐車 of 積極的な取り締まりについて警察との調整を行います。

安全な通行環境に向けた交通標識や信号機の適切な設置・運用について、必要に応じて警察との協議を行います。

③ 自転車を利用しやすい環境（案内誘導サイン等）の整備

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。



④ 自転車通行空間の適切な維持管理

鳴門市自転車ネットワーク計画（第6章）に基づき、自転車通行空間の定期的な舗装修繕・道路整備、道路上にはみ出した樹枝の剪定・除草、自転車が通行する車道路面上の滑りやすい土砂の除去、道路側溝に堆積している落葉等の清掃による冠水対策等、適切な維持管理を実施します。

施策 4 違法駐車規制の推進、地域ニーズに応じた駐輪場の適正利用の推進

① 駐車禁止等の規制の推進

自転車の車道の左側通行を推奨するのに合わせて、通行の障害となる違法駐車
の規制を推進します。

② 駐輪場の適正利用の推進

本市は、駅周辺において、池谷駅駐輪場、撫養駅駐輪場、鳴門駅駐輪場などの市
駐輪場の整備を行っており、これらの駐輪場整備により、現在、放置自転車等の大
きな問題は生じていません。

今後は警察や交通安全協会等と連携して駐輪場の適正利用を推進していきます。

③ 多様なニーズへの対応

幼児2人同乗自転車、電動アシスト付自転車などに対応した駐輪スペースの確保
や、スポーツタイプなどの自転車が止められるスペースの導入など、多様化する駐
輪ニーズへの対応について検討します。

施策 5 レンタサイクルやシェアサイクルの普及促進

観光客の移動手段や公共交通の補完としてIoT技術を活用した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るとともに、本市を訪れた人が気軽に自転車を利用できる環境を整備します。

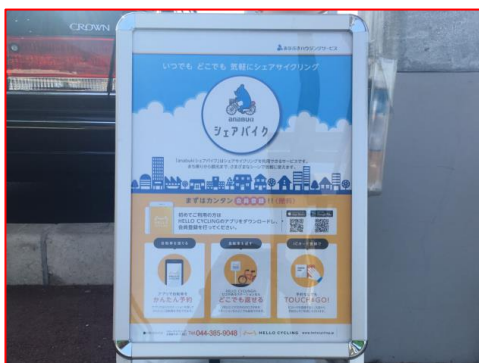
レンタサイクルの導入を支援するとともに、災害時にも有効活用できる環境を整備します。（レンタサイクル補助金）

■広域圏におけるレンタサイクル構想案



参考) 四国内のシェアサイクル事業

四国内のシェアサイクル事業は、香川県や愛媛県で展開されている「HELLO CYCLING」や「さぬきシェアサイクル」(高松市内) などがあり、令和7年4月からは海陽町で「ふるるんシェアサイクル」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



海陽町観光協会ホームページ



施策 6 まちづくりと連携した総合的な取り組みの推進

① 自転車を活用したにぎわいあるまちづくりの推進

自転車を暮らしや健康づくり、観光など、様々な場面で活用し、まちのにぎわいに繋がられるよう、自転車に関する情報を分かりやすく伝える自転車活用ポータルサイトを立ち上げ、情報発信します。

地域主体のサイクルイベントの開催支援や、歴史や自然などの地域資源を巡るサイクリングコース等の作成支援を行います。

② まちづくりと連携した自転車施策の推進

自転車活用の着実な取り組みを推進するため、本市のまちづくりに関連する計画と本計画の連携を図ります。

自転車通行空間の整備など、ハード整備を伴う施策については、道路事業等と連動し、本市にあった適切な整備を進めます。

③ ゾーン30等による安全対策の実施

生活道路を走行する歩行者や自転車の安全な走行を確保するため、鳴門市自転車ネットワーク計画（第6章）において自転車通行空間として指定した生活道路について、ゾーン30やドットラインによる安全対策を検討します。

また、生活道路における自転車事故の多くが、無信号交差点での出会い頭事故であることを踏まえ、自転車の安全性向上の視点から交差点対策を検討します。

■ ゾーン30（※1）やドットラインの整備例



【鳴門市撫養町】



【鳴門市撫養町】

※1：ゾーン30とは、ゾーン（区域）を定め、時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における自動車の走行速度や通り抜けを抑制します。

「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、本市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「鳴門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】

- 7 地域資源を活かしたサイクリングイベント等の推進
- 8 世界に誇るサイクリング環境の創出
- 9 産学官連携の「人づくり」「戦略的なプロモーション」体制構築
- 10 サイクリング情報の効果的な発信

施策 7 地域資源を活かしたサイクリングイベント等の推進

体験型・交流型観光による交流人口の拡大と地域活性化を図るため、地域特性を活かし、レベルに応じたサイクリングツアーやサイクリングイベント、散走（※1）、サイクルガイドの養成講座等を企画するほか、周辺自治体と連携したイベント等広域的な取り組みも推進します。

また、サイクリングイベントや情報発信等において、観光振興と防災の視点を併せ持つフェーズフリーな取り組みに対し、補助制度の活用を通じた支援の充実を図ります。（ASAサイクルツーリズム推進事業補助金）

【市内における主要なサイクルスポット】



【大毛海岸沿い】



【霊山寺】



【ドイツ館】



【道の駅 第九の里】

※1：散走とは、散歩感覚で自転車を走らせ、その場所、その時間ならではの出会いや発見を愉しむ自転車利用のひとつのスタイル

施策 8 世界に誇るサイクリング環境の創出

① サイクル拠点整備推進およびサイクルツーリストの受入環境の整備

本市は、多くのサイクリング人口を抱える関西圏に近く、空港や高速道路などのアクセス性にも恵まれており、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等を備えた、「サイクルステーション」を整備し、サイクリストをサポートしています。

また、本施設は南あわじ市、鳴門市、東かがわ市を結ぶASAサイクリングコースの発着地点としても機能しています。

今後さらに、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道の駅、高速バス停留所などの交通結節点に、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。



【UZU PARKサイクルステーション】



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】

■ 県外からのアクセス経路



■ 「南海フェリー」による移動



【出典：南海フェリーHP】

■ 「淡路ジェノライン」による移動



【出典：淡路ジェノライン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）

■ 「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）

② 多言語案内標識の設置

訪日外国人旅行者の需要に対応するため、サイクリングルート沿線の観光案内板に英語表記をはじめとした多言語表記を進めていきます。

あわせて、スマートフォンと連動した案内方法の導入についても検討します。

③ サイクリスト受入サービスの充実の整備

サイクリング中に気軽に立ち寄り、休憩や地域住民との交流が図られる「ASAサイクリングおもてなしスポット」を、平成29年から整備しています。

対象は、商店、レストラン、宿泊施設、土産物店、コンビニ等で、店舗の一画や軒先、庭先、駐車場等をサイクリング客向けの休憩所として開放できる協力者を募集し、各スポットには、空気入れ、自転車工具、自転車スタンドなどを整備しており、マイボトルへの給水やトイレを借りることができます。

今後もこの「ASAサイクリングおもてなしスポット」の充実と周知を図っていきます。



【おもてなしスポット アオアヲナルトリゾート】

施策 9 産学官連携の「人づくり」「戦略的なプロモーション」体制構築

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り組み」や「民間事業者による新たな取り組み」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。

本計画の多様な施策に加え、

【本市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、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り組み」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】

施策 10 サイクリング情報の効果的な発信

「ASAサイクルツーリズム」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市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、サイクリスト誘客に向けた取り組みを推進します。

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、本市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、国内外への効果的な情報発信を推進します。

また、マップ内に避難場所等を記載することにより安心してサイクリングを楽しむことができる環境を整えます。

① サイクリングコースマップの発信

当市の魅力あるサイクリングコースを掲載したサイクリングコースマップを制作し、紙媒体とウェブの双方から積極的に情報を発信します。



【ASAサイクリングコースマップ】

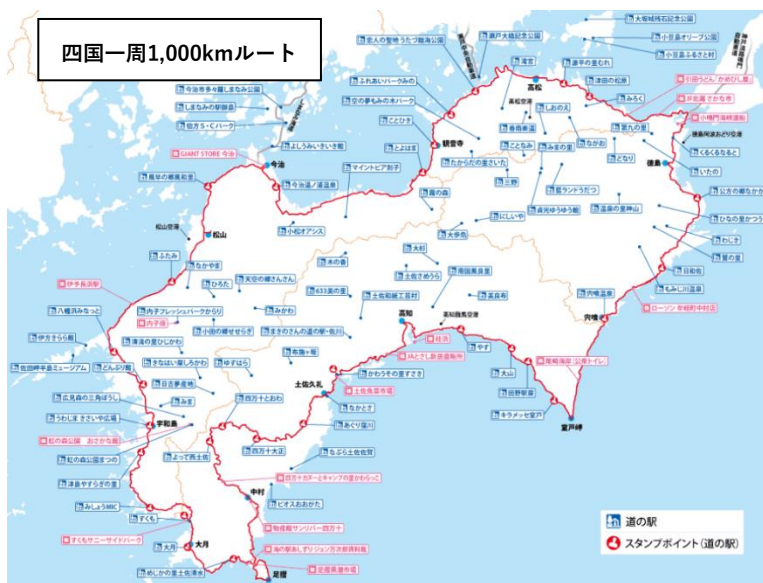
② 国内外への情報発信の充実

サイクリング関係の民間事業者やバス等の交通事業者、各種メディア、発進力のあるインフルエンサー等と連携し、ウェブやSNS、雑誌等様々な媒体を活用した情報発信を推進するほか、民間のポータルサイトとの連携等によるサイクリング情報の発信にも取り組みます。

また、「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。



【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】



【出典：愛媛県】



【出典：徳島県自転車活用推進計画】

日本で開催する国際スポーツ大会(愛知・名古屋アジア・アジアパラ競技大会2026/ワールドマスターズゲームズ2027関西大会)を契機に、本市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】

- 11 サイクルスポーツ振興の推進
- 12 自転車を活用した健康づくりの推進
- 13 自転車通勤等の促進

施策 11 サイクルスポーツ振興の推進

① サイクルスポーツイベントの実施

■ 鳴門・南あわじ渦潮グルメライド

本市では、平成29年度から、ASAサイクリングツーリズム事業として、報知新聞社、南あわじ市と3者で、サイクルバスを利用し鳴門海峡を横断して、鳴門市・南あわじ市を巡るサイクリングイベントを実施しています。今後も鳴門市及び南あわじ市が推進するサイクルツーリズム推進事業で設定したサイクリングコースを活用することにより、サイクリングコースと両市の特産品等をPRし、将来におけるサイクリングを通じた交流人口の増加による地域活性化を図るとともに、サイクルスポーツの魅力を広めてきました。



【鳴門市資料】

■ なるとサイクリング月間・なるとサイクリングの日

鳴門市では2023年に11月を「なるとサイクリング月間」、11月3日を「なるとサイクリングの日」と定め、サイクリングを楽しむ日として自転車利用の促進に向けたイベントを開催しています。



■ ツール・ド・naruto

2024年11月に鳴門市を舞台に初開催。渡船を利用して家族でも参加できる平坦なショートコースと、鳴門スカイラインを中心としたチャレンジ心をくすぐるロングコースを設定。

鳴門鯛や鳴門ワカメなど全国でも有数のグルメを各ASで楽しめるイベントです。大鳴門橋の自転車道開通を見据え、県外からの誘客を図り、サイクルスポーツ/サイクルツーリズムによる地域活性化を図ることを中・長期的な目標にサイクリングイベントを計画しています。

コース	定員	参加費	募集状況
ロングチャレンジ & なるコース (1日)	300名	一般 11,000円 (税込) 小学生 6,000円 (税込)	2025年9月30日まで ※申し込み締め切り日
ミドルチャレンジ & なるコース (1日)	150名	一般 8,000円 (税込) 小学生 6,000円 (税込)	すでに満員
ショートチャレンジ & なるコース (1日)	50名	一般 6,000円 (税込) 小学生 4,400円 (税込)	すでに満員

主催：徳島県民会館 協賛：大鳴門橋、鳴門スカイライン、カニコソイタカ
協賛：鳴門市、徳島県自転車競技連盟、徳島県自転車協会、徳島県自転車連盟
お問い合わせ：徳島県民会館 企画課 0878-22-1111

② タンデム自転車の公道走行

徳島県では、「徳島県道路交通法施行細則」の一部改正により令和2年10月6日から一般公道でのタンデム自転車走行が可能になりました。

これにより、親子やカップルで利用するだけでなく、障がい者や高齢者等も会話を楽しみながら、2人で力を合わせ、一緒に風をきって走る感覚や楽しさを分かち合うことができ、タンデム自転車でサイクリングを体験できるようになりました。

今後需要を見据えつつ、県や関係者との協働により観光誘客につながるツールとして、タンデム自転車の導入を検討していきます。



タンデム自転車走行風景
【出典：岡山県HP】

③ 市民へのスポーツバイク、電動アシスト自転車等の普及促進施策の検討

日常の暮らしの中に自転車を積極的に取り入れることにより、自転車通勤の普及や市民の健康維持・増進、高齢者の移動手段確保、マイクロツーリズムによる地域の魅力再発見を図るため、サイクルシティ鳴門の実現に向けて、市民のライフスタイルをサイクルライフ（自転車のある暮らし）にシフトすることを支援する自転車購入補助制度等を検討します。

施策12 自転車を活用した健康づくりの推進

① 健康推進の広報啓発

自転車による健康づくりへの効果については、生活習慣病の予防を始め、様々な研究が進められていることから、ウェブサイト等でサイクリングによる健康づくりをキーワードとした情報を提供していきます。

また、サイクリングイベント等での周知啓発等を通じ、自転車による健康推進に関する情報を提供します。

② 健康推進と連携した観光事業の促進

サイクルツーリズムを推進する団体等とともに、自転車の活用による健康コンテンツと連携した観光事業についての検討を行い、地域資源を活用したヘルスツーリズムの推進を図ります。

施策13 自転車通勤等の促進

① 自転車通勤の広報啓発

自転車通勤を促進するため、環境負荷の低減や健康維持増進、交通渋滞の緩和と交通事故リスクの軽減といった自転車通勤のメリットについて、広報紙等で市民に呼びかけるとともに、商工会議所等を通じて自転車通勤の奨励を行います。

② 自転車通勤に関する取り組みの推進

市内の企業に対して、通勤費の削減や労働生産性の向上をはじめとした自転車通勤の効果や、自転車通勤者の受入態勢づくりに関する情報提供を行います。

また、自転車通勤者がルールを守って安全に自転車を利用できるよう、交通マナーの周知啓発を図ります。

③ 市庁舎における駐輪場の整備

スポーツサイクルで通勤する市職員の増加を受け、職員駐輪場にサイクルスタンドを設置し、スポーツサイクルに配慮した通勤環境の整備により、自転車通勤の促進を図っています。

こうした取り組みを企業や学校などに広げることにより、スポーツサイクルによる通勤・通学を奨励します。

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、自転車通行空間など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、『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。

【目標達成に向け実施すべき施策】

- 14 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 15 自転車利用者の安全意識の向上
- 16 災害時における自転車活用の推進

施策14 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

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、歩行者、自動車、それぞれの視点にも立った交通安全教育を推進し、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。



市内交通安全教室の様子【鳴門市資料】



愛媛県における「思いやり1.5m運動」及び「走ろう！車道運動」
【出典：愛媛県】

施策15 自転車利用者の安全意識の向上

① 自転車安全利用五則の活用等による自転車交通ルールの啓発活動

交通安全キャンペーンや、市公式ウェブサイト、広報紙などで、自転車交通ルールやヘルメット着用などについて啓発活動を行います。



【出典：警察庁 HP】

② 安全性の高い製品購入につながる啓発活動

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も連携して啓発活動を行います。

自転車マークとは、自転車の安全性を保証するとともに、製品に対する責任を明確にするものであり、製造上のトラブルで事故が起こった場合、製品の補償や賠償措置が受けられるという、保険的な役割もあります。自転車マークの主なものは、BAAマーク、SGマーク、JISマークです。いずれもメーカー出荷時に貼られるものです。



【出典：一般社団法人自転車協会 HP】

施策16 災害時における自転車活用の推進

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。

令和5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」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手段の活用により現地調査を実施することが位置付けられています。

これらのことから、市地域防災計画と整合を図りつつ、「災害時の自転車活用」について他市事例の調査・研究を行うとともに、関係部局と連携し、活用のあり方を検討します。

■ 【自転車を活用した災害時の避難・復旧活動事例】



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】

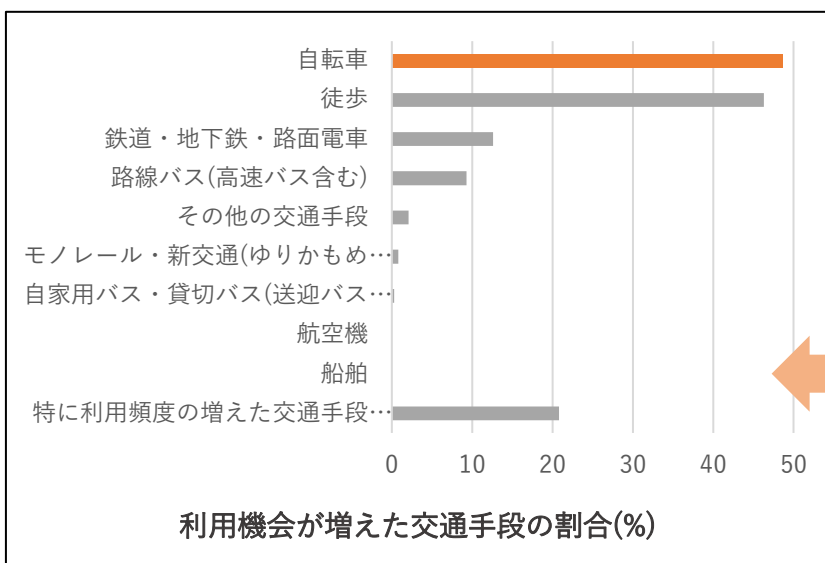


自転車による避難訓練 (青森県三沢市)
【出典：自転車の活用に向けた有識者会議資料(国交省)】

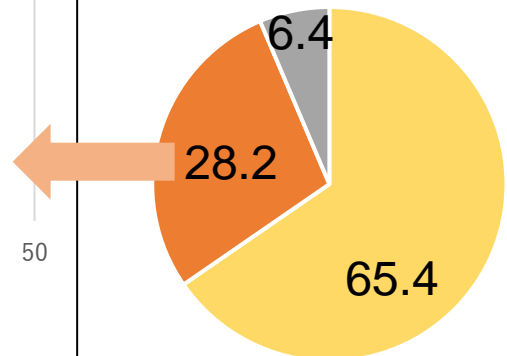


ファットバイク走行演習
【出典：大和市】

※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。



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 (N=1,377)



【出典：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(1回目) (日本モビリティ・マネジメント会議)】

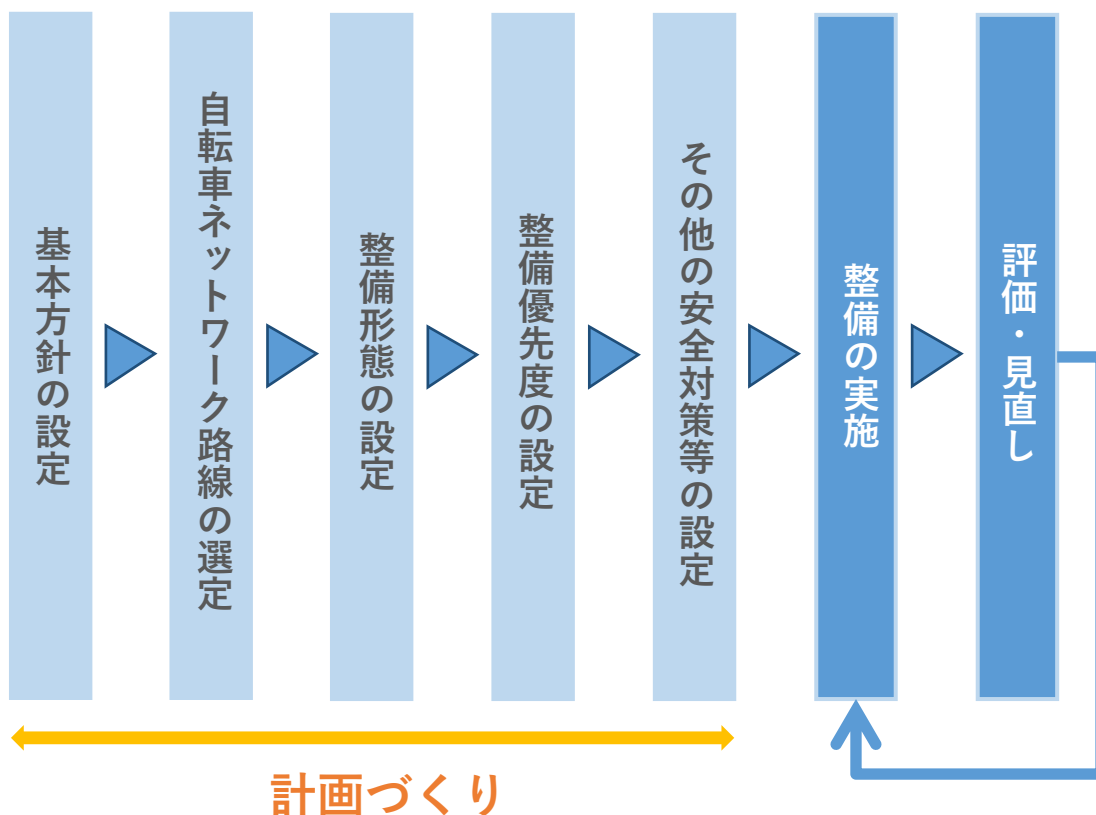
6. 鳴門市自転車ネットワーク計画

6.1 鳴門市自転車ネットワーク計画とは

鳴門市自転車ネットワーク計画とは、当市において自転車が連続的に通行可能な自転車のネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画のことであり、平成28年7月に策定された「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）」（以下、国の「ガイドライン」とします。）を踏まえて作成しました。

これにより、「安全・安心・快適な自転車通行空間」を効果的、効率的に整備することを目指します。

鳴門市自転車ネットワーク計画は、その計画づくりから整備および評価・見直しまで、次のようなプロセスを進めるものです。



鳴門市自転車ネットワーク計画の設定フロー図

6.2 基本方針の設定

自転車通行空間についての統一的な考え方にに基づき、効果的、効率的に整備していくための基本方針を設定します。

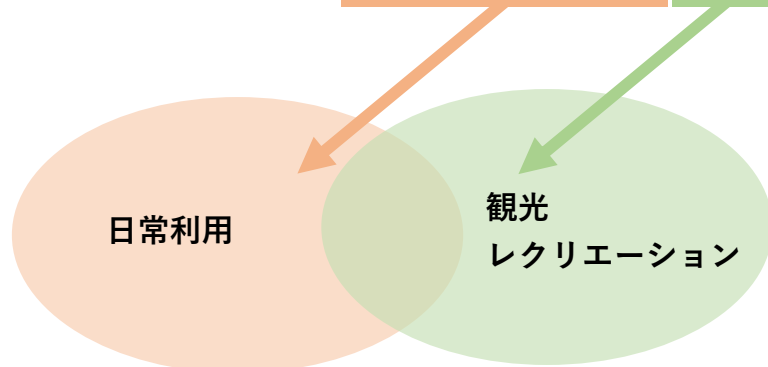
鳴門市自転車ネットワーク計画では、ターゲットを「市民」と「来訪者・サイクリスト」、利用目的を「通学」、「通勤」、「買物」、「観光・レク」に分け、自転車ネットワークを整備する上での基本方針を以下のとおり設定します。

自転車ネットワーク計画の基本方針

1. 市民の快適な日常移動への対応
2. 自転車の事故や危険箇所への対応
3. 市民が楽しめるサイクリングへの対応
4. 地域資源等を活用したサイクルツーリズムへの対応

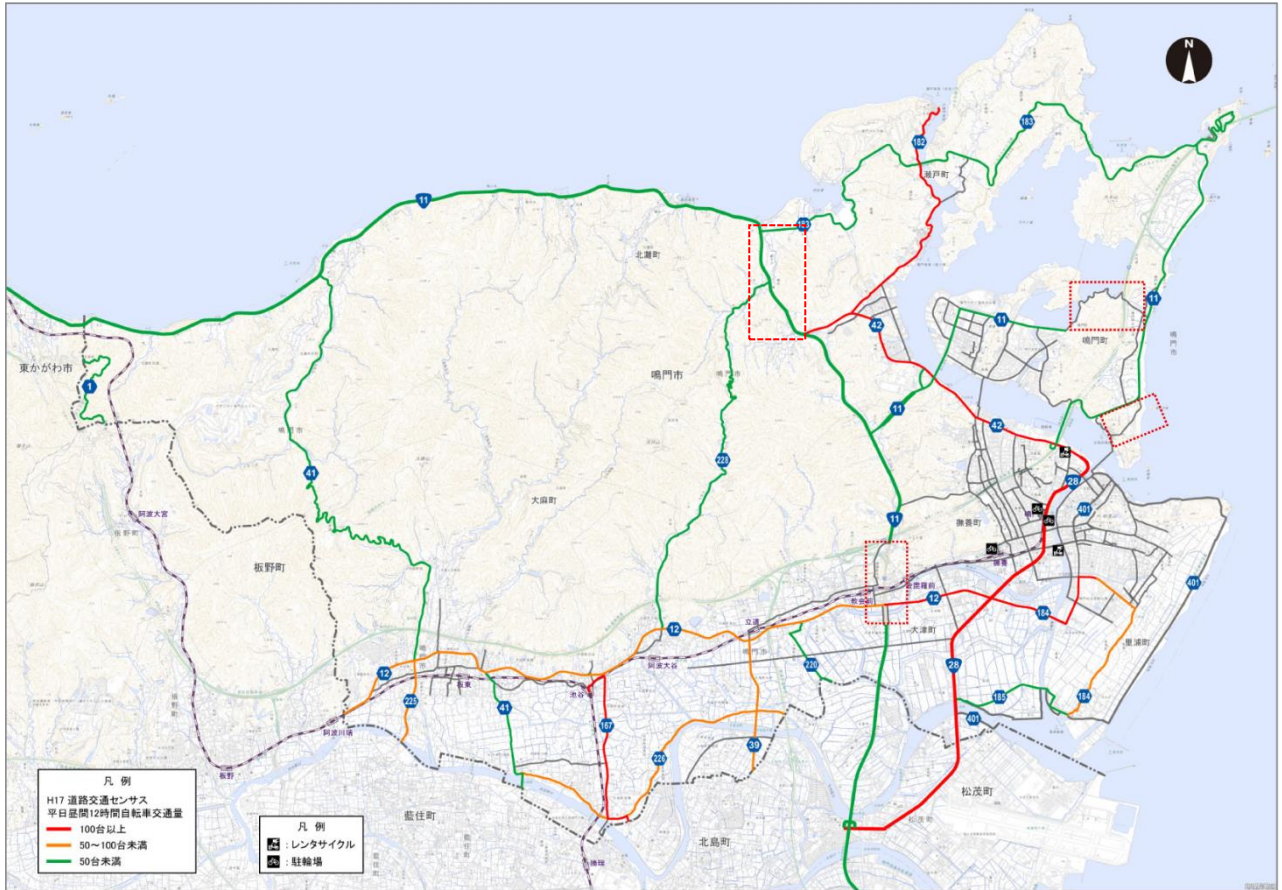
以上の基本方針を踏まえ、「日常利用のための自転車ネットワーク」、「観光・レクリエーションのための自転車ネットワーク」を整備します。

ターゲット	ネットワークの基本方針	目的			
		通勤	通学	買物	観光 レク
市民	① 市民の快適な日常移動への対応	○	○	○	
	② 自転車の事故や危険箇所への対応	○	○	○	○
来訪者 サイクリスト	③ 市民が楽しめるサイクリングへの対応				○
	④ 地域資源等を活用したサイクルツーリズムへの対応				○



6.3 自転車ネットワーク路線の見直し

当初計画策定以降の自転車をとりまく環境の変化や本市の課題を踏まえ、新規路線の追加や選定済みの路線の整備形態の変更を行います。



6.4 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 路線選定の考え方

下表に示す視点より設定した検討項目毎に必要な性の高い路線を抽出し、各検討項目に該当する路線を重ね合わせて、自転車ネットワーク候補路線を選定します。

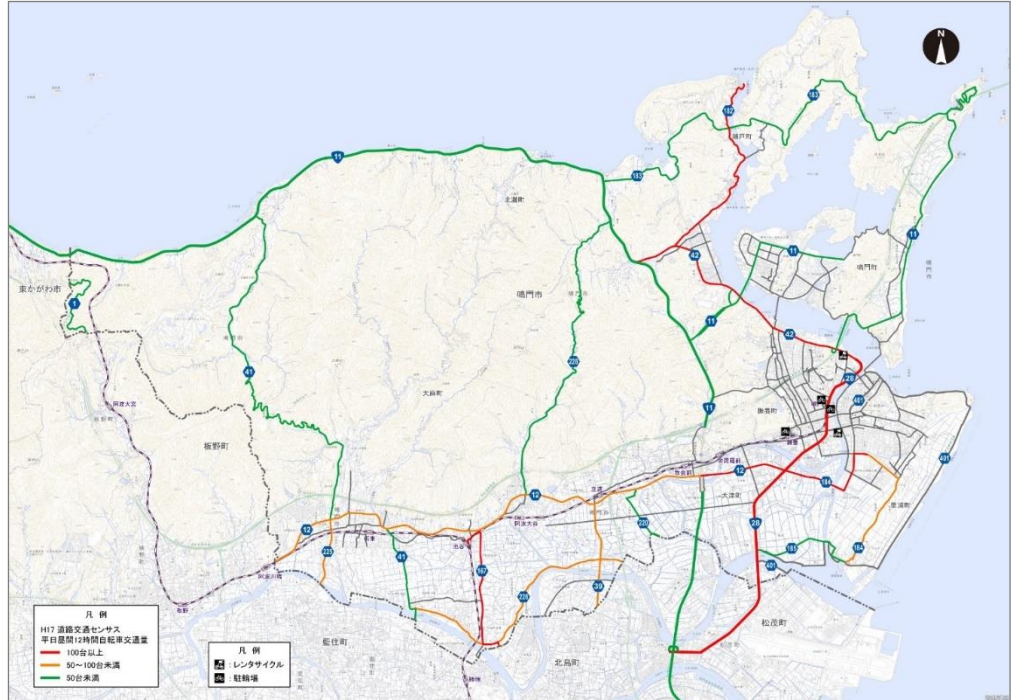
視点	検討項目	検討に使用するデータ等
自転車でよく利用されている路線	①自転車交通量が多い路線等	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路交通センサス(H17):国道、県道 ● 中学・高校・大学、駐輪場・レンタサイクルの位置を整理
安全性を確保する必要性の高い路線	②自転車の指導啓発が行われている路線等 ③自転車関連事故が多い路線 ④学校周辺の通学路を含む路線(市道)	<ul style="list-style-type: none"> ● 徳島県自転車指導啓発重点地区・路線 (R2) ● 徳島県警提供事故データ (H27~R1) ● 小・中・高校の通学路点検一覧・箇所図 (H30~R1)
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	⑤自転車利用が見込まれる観光交流施設	<ul style="list-style-type: none"> ● ASAサイクリングコース、鳴門徳島自転車道(鳴門市内) ● 大鳴門橋自転車道の周遊ルート、サイクルベントのコース ● 駐輪場・レンタサイクルの位置を整理 ● 鉄道駅、渡船乗場、観光施設の位置を整理
	⑥自転車通行空間の整備が可能な路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 無電柱化整備予定区間
連続性を確保するための路線	⑦自転車ネットワークの連続性確保に必要な路線	<ul style="list-style-type: none"> ● ①~⑥の連続性を確保する路線

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

(2) 路線の選定

① 自転車交通量が多い路線

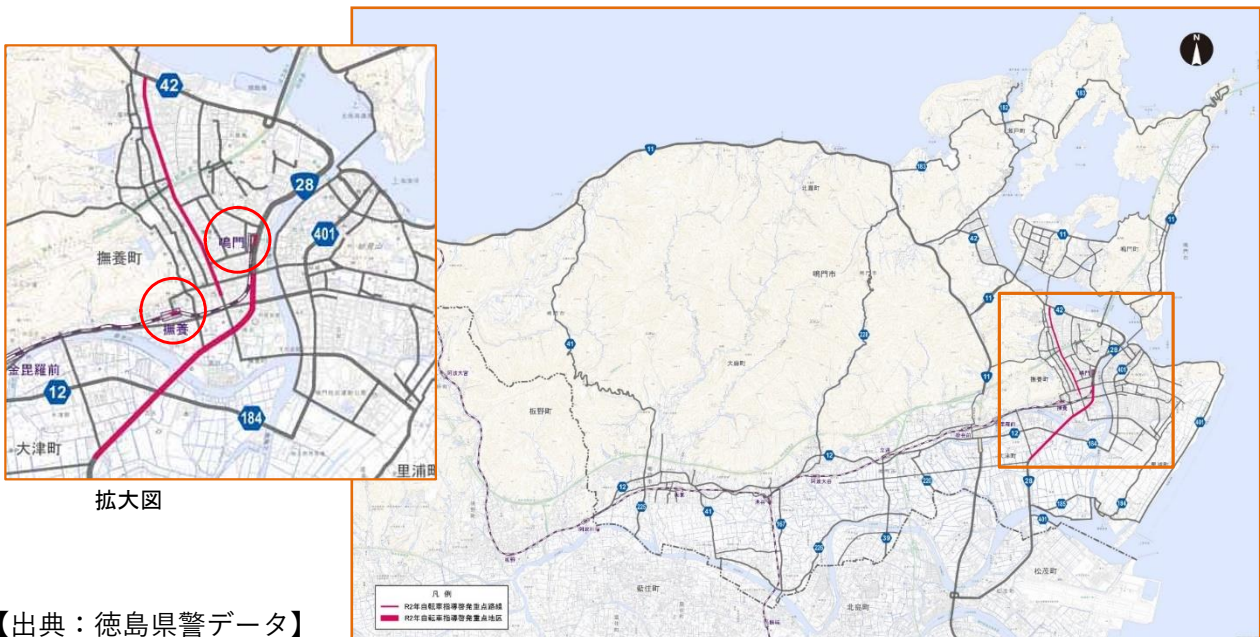
自転車市域東部の国道28号、(主)鳴門池田線[12号]、(主)瀬戸撫養線[42号]、(一)瀬戸港線[182号]、(一)粟津港撫養線[184号]、市域南部の(一)北島池谷停車場線[167号]で自転車交通量が多い状況にあります。



【出典：H17道路交通センサス】

② 自転車の指導啓発が行われている路線等

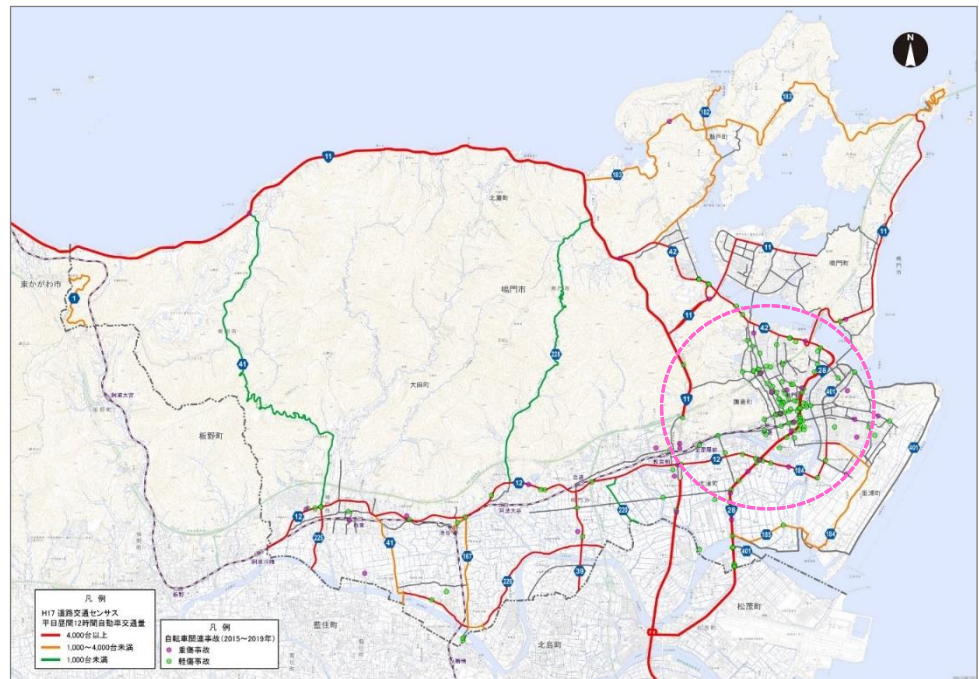
国道28号と市道南浜黒崎線[35号]は高校・中学校の自転車通学者が多数通行するため、JR鳴門駅周辺とJR撫養駅周辺は駐輪場があり、鉄道を利用する高校生等が自転車に乗り換え通学するため、警察の指導啓発が行われています。



【出典：徳島県警データ】

③ 自転車関連事故が多い路線

市街地中心部の撫養町の主要な幹線道路や生活道路において、自転車関連事故が多い状況です。

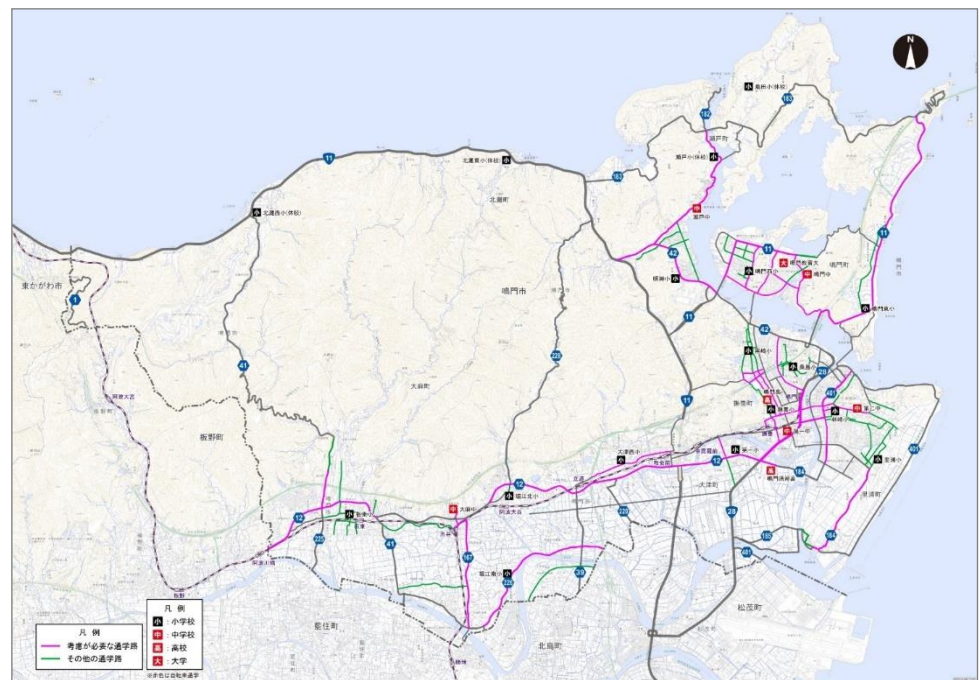


【出典：H17道路交通センサス、徳島県警データ】

④ 学校周辺の通学路を含む路線（市道）

小・中・高校の通学路として安全点検が実施されている路線は、安全性の確保が必要です。

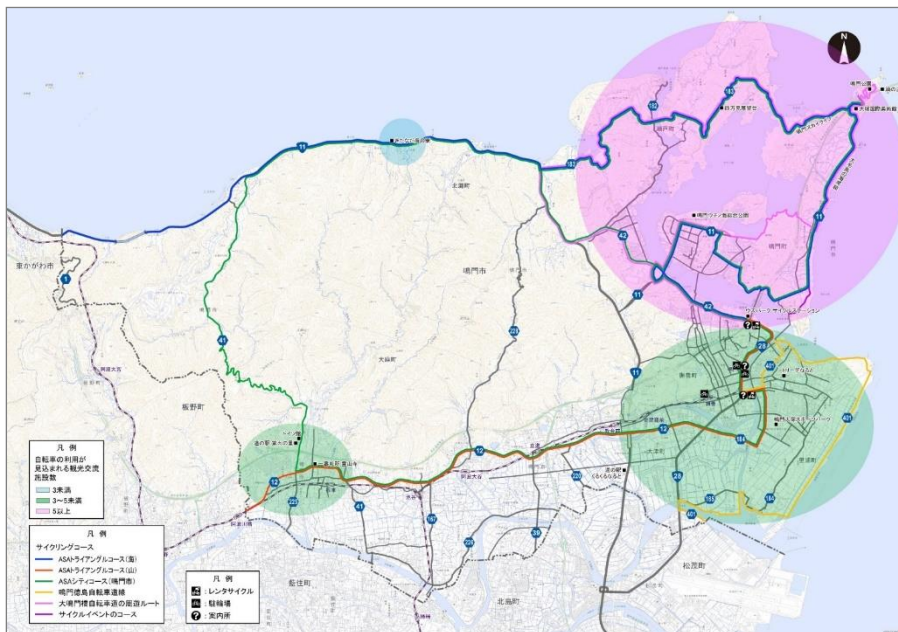
候補路線選定の際、①～③、⑤～⑥の自転車関連条件との関連性が強い通学路について、考慮が必要です。



【出典：通学路点検一覧・箇所図データ】

⑤ 自転車利用が見込まれる観光交流施設

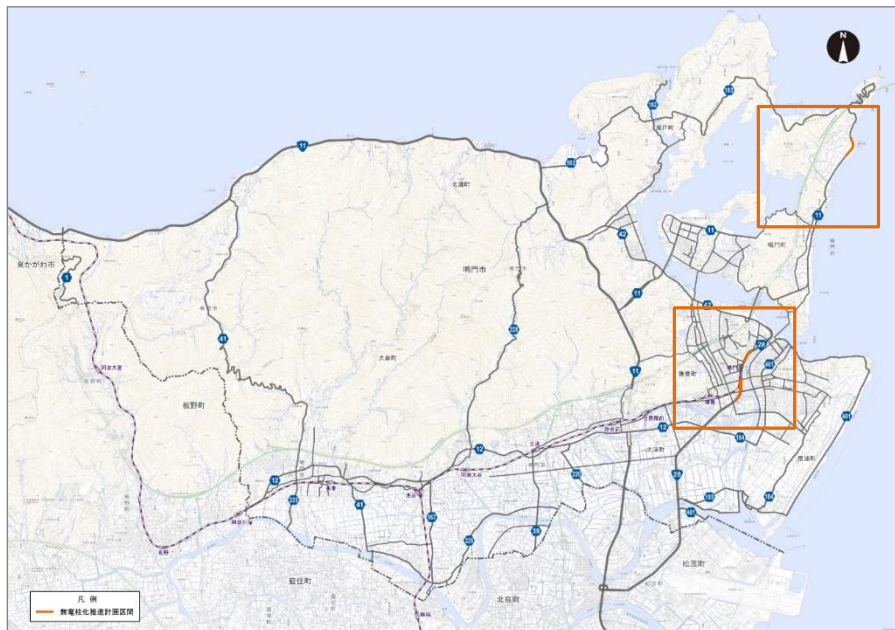
自転車利用が見込まれる観光交流施設は鳴門公園に集中しており、南西の大麻町と北の北灘町に点在する施設は、サイクリングコースで結ばれています。



観光交流施設	
鳴門公園	ウズバーク サイクステーション
	鳴門ウツノ海総合公園 【トラインサイクリングルート拠点施設】
	鳴門公園
	渦の道
	大塚国際美術館
	四方見展望台
	鳴門スカイライン
撫養町周辺	鳴門大塚スポーツパーク 【トラインサイクリングルート拠点施設】
	トリーデなと
	道の駅 くるくるなと 【サイクリスト支援施設】
大麻町周辺	道の駅 第九の里 【ASAサイクリングおもてなしスポット】
	ドイツ館
北灘町周辺	一番礼所 霊山寺
	きたなだ海の駅

⑥ 自転車通行空間の整備が可能な路線

国道28号の一部区間について無電柱化整備事業が予定されており、関連事業とともに自転車通行空間の整備を検討します。



(主) 鳴門公園線 [11号]

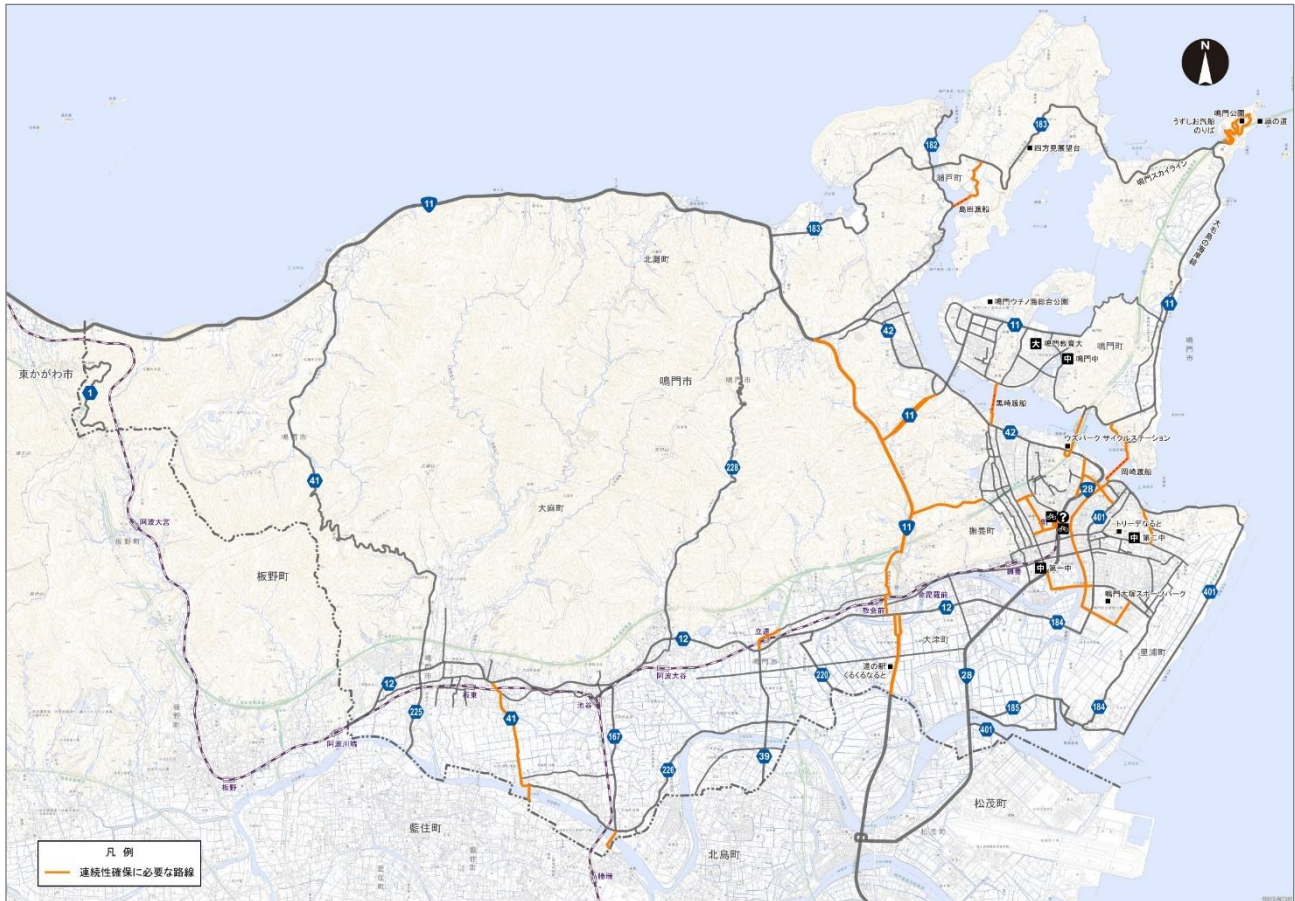


国道28号

⑦ 自転車ネットワークの連続性確保に必要な路線

渡海部の橋梁は勾配がきつく、自転車は渡船利用も想定されることから乗場までの路線を選定します。

また、地域軸を構成する主要な路線から、連続性確保に必要な路線（駅、観光交流施設、市街地や隣接町を結ぶ路線等）を選定します。



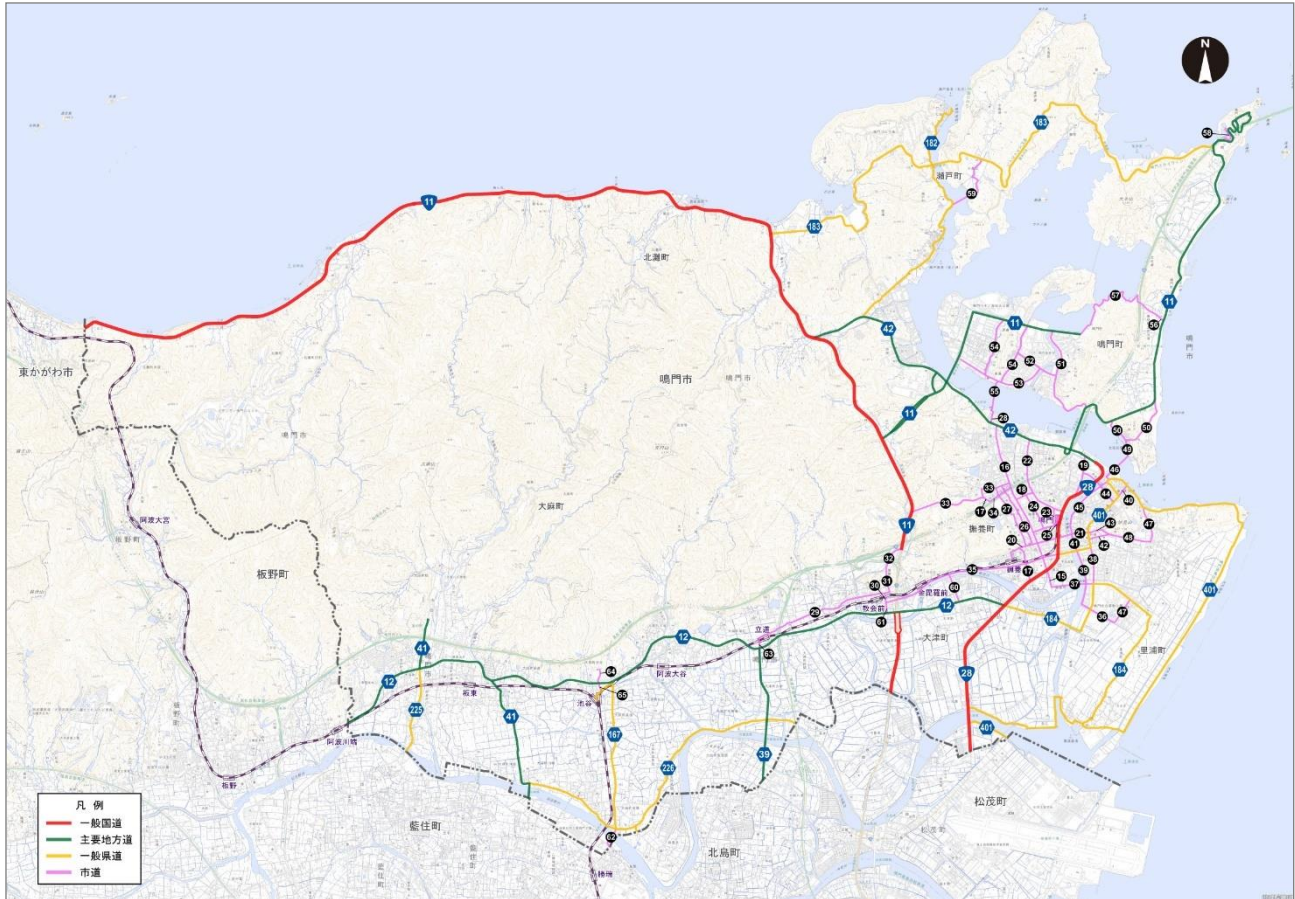
渡船等への接続市道

市道番号	路線名	平均幅員(m)	備考
1224	岡崎渡船場線	7.0	岡崎渡船航路含む
3004	土佐泊南4号線	6.1	岡崎渡船への接続道
3013	土佐泊中央線	6.0	岡崎渡船への接続道
3100	高島渡船場線	3.4	黒崎渡船航路含む
438	黒崎渡船場線	4.7	黒崎渡船への接続道
4210	小島田中央線	3.6	島田渡船航路含む
3252	亀浦港線	7.6	うずしお汽船への接続道

※自動車交通量が限られることが想定されるため、幅員4m未満の道路も選定。

■ 自転車ネットワーク路線の選定結果

各選定項目の重ね合わせによる、自転車ネットワーク路線の選定結果は以下のとおりです。



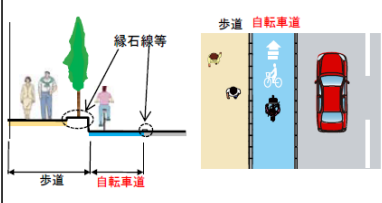
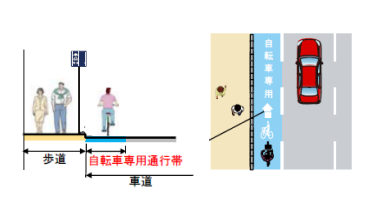
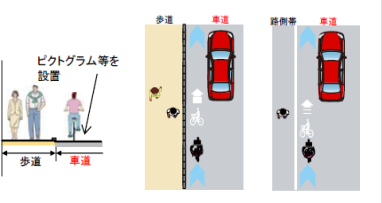
No.	種別	路線番号	路線名	No.	種別	路線番号	路線名	No.	種別	路線番号	路線名	No.	種別	路線番号	路線名
1	国道	11	国道11号	17	市道	90	斎田黒崎線	33	市道	495	中山黒崎線	49	市道	3004	土佐泊南4号線
2	国道	28	国道28号	18	市道	124	小桑島斎田線	34	市道	502	斎田小谷見白2号線	50	市道	3013	土佐泊中央線
3	県道	11	鳴門公園線	19	市道	126	桑島津岩線	35	市道	503	南浜木津線	51	市道	3026	小鳴門橋三ツ石線
4	県道	12	鳴門池田線	20	市道	205	斎田撫養駅線	36	市道	1017	運動公園南線	52	市道	3038	鳴門教育大学線
5	県道	39	徳島鳴門線	21	市道	206	文明橋線	37	市道	1023	立岩南浜線	53	市道	3051	横山高島線
6	県道	41	徳島北灘線	22	市道	214	小桑島大桑島線	38	市道	1079	運動公園線	54	市道	3095	高島中島山路線
7	県道	42	瀬戸撫養線	23	市道	226	鳴門駅西線	39	市道	1094	合同庁舎線	55	市道	3100	高島渡船場線
8	県道	167	北島池谷停車場線	24	市道	236	撫養区画中央線	40	市道	1108	林崎岡崎線	56	市道	3216	土佐泊浦黒山南2号線
9	県道	182	瀬戸港線	25	市道	237	斎田鳴門駅線	41	市道	1110	林崎南殿町西線	57	市道	3217	土佐泊浦黒山三ツ石線
10	県道	183	亀浦港櫛木線(鳴門スカイライン)	26	市道	345	斎田中央線	42	市道	1122	林崎小学校線	58	市道	3252	亀浦港線
11	県道	184	粟津港撫養線	27	市道	346	斎田学道線	43	市道	1130	林崎弁財天線	59	市道	4210	小島田中央線
12	県道	225	松藍住線	28	市道	438	黒崎渡船場線	44	市道	1188	岡崎津岩線	60	市道	4234	明神大津線
13	県道	226	津慈広島線	29	市道	450	木津姫田線	45	市道	1189	撫養港東線	61	市道	5182	備前島木津線
14	県道	401	鳴門徳島自転車道線	30	市道	453	木津駐在所線	46	市道	1224	岡崎渡船場線	62	市道	7113	市場橋線
15	市道	34	南浜吉永線	31	市道	461	木津中山口線	47	市道	2042	粟津岡崎線	63	市道	7167	姫田大谷東西線
16	市道	35	南浜黒崎線	32	市道	490	鳴門インター東1号線	48	市道	2200	第二中学校線	64	市道	7261	大麻中学校線
												65	市道	7265	池谷長田南1号線

(3) ガイドラインに基づく整備形態の設定

① 整備形態の種類

整備形態の種類は、国のガイドラインに準拠し、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3つを基本とします。

整備形態の選定は徳島県内の道路構造の連続性を勘案した上で市の実情に合わせ、下記の選定基準で設定を行ないました。

A. 自転車道	B. 自転車専用通行帯	C. 車道混在
		
<p>■選定基準</p> <p>○自動車の規制速度：60km/h以上</p> <p>・自動車の速度が高い道路では、自転車と自動車を構造的に分離する。</p>	<p>■選定基準</p> <p>○A、C以外</p> <p>・A、C以外の道路では、自転車と自動車を視覚的に分離する。</p>	<p>■選定基準</p> <p>○自動車の規制速度：40km/h以下 かつ</p> <p>○自動車交通量：4,000台/日以下</p> <p>・自動車の速度が低く、交通量が少ない道路、または1車線の道路や歩道のない道路では、自転車と自動車が混在して通行する構造とする。</p>

② 交通量データがない場合の考え方

下記の「整備形態別の必要道路幅員一覧表」（道路構造令より作成）から、平均幅員が14m以上か、14m未満かにより、完成形の整備形態を選定します。

道路管理者	計画交通量 (台/日)	道路規格 第4種	設計速度 第4種 (特例種)	完成整備形態時											必要道路幅員		
				自動車				自転車			歩行者						
				車線幅員	車線数	路肩	中央帯	計	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	歩道	植樹帯	路側帯		計	
一般国道	20,000 以上	第1級	60 (50又は40)	3.25	6	0.0	1.5	21.0	4.0	-	0.0	3.5	1.5	-	10.0	35.0	
				3.25	6	0.0	1.5	21.0	-	3.0	0.0	3.5	1.5	-	10.0	34.0	
				3.25	4	0.0	-	13.0	-	3.0	0.0	2.5	1.0	-	7.0	23.0	
				3.25	2	0.0	-	6.5	-	3.0	0.0	2.5	-	-	5.0	14.5	
	4,000 以上 20,000 未満	第2級	60, 50又は40 (30)	3.0	4	0.0	-	12.0	-	3.0	0.0	2.5	1.0	-	7.0	22.0	
				3.0	2	0.0	-	6.0	-	3.0	0.0	2.5	-	-	5.0	14.0	
4,000 未満	第3級	50, 40又は30 (20)	3.0	2	0.0	-	6.0	-	3.0	0.0	2.5	-	-	5.0	14.0		
県道	4,000 以上 10,000 未満	第2級	60, 50又は40 (30)	3.0	4	0.0	-	12.0	-	3.0	0.0	2.5	1.0	-	7.0	22.0	
				3.0	2	0.0	-	6.0	-	3.0	0.0	2.5	-	-	5.0	14.0	
	4,000 未満	第3級	50, 40又は30 (20)	3.0	1	0.0	-	3.0	-	-	0.0	-	-	0.5	1.0	4.0	
				3.0	6	0.0	-	18.0	-	3.0	0.0	2.5	1.0	-	7.0	28.0	
	市道	4,000 以上	第3級	50, 40又は30 (20)	3.0	4	0.0	-	12.0	-	3.0	0.0	2.5	1.0	-	7.0	22.0
					3.0	2	0.0	-	6.0	-	3.0	0.0	2.5	-	-	5.0	14.0
3.0					2	0.0	-	6.0	-	-	0.0	2.5	-	-	5.0	11.0	
3.0					2	0.0	-	6.0	-	-	0.0	-	-	-	0.5	1.0	7.0
4,000 未満	第4級	40, 30又は20	3.0	2	0.0	-	6.0	-	-	0.0	-	-	0.5	1.0	7.0		
			3.0	1	0.0	-	3.0	-	-	0.0	-	-	-	0.5	1.0	4.0	

■ 平均幅員14m以上の場合は、「B. 自転車専用通行帯」

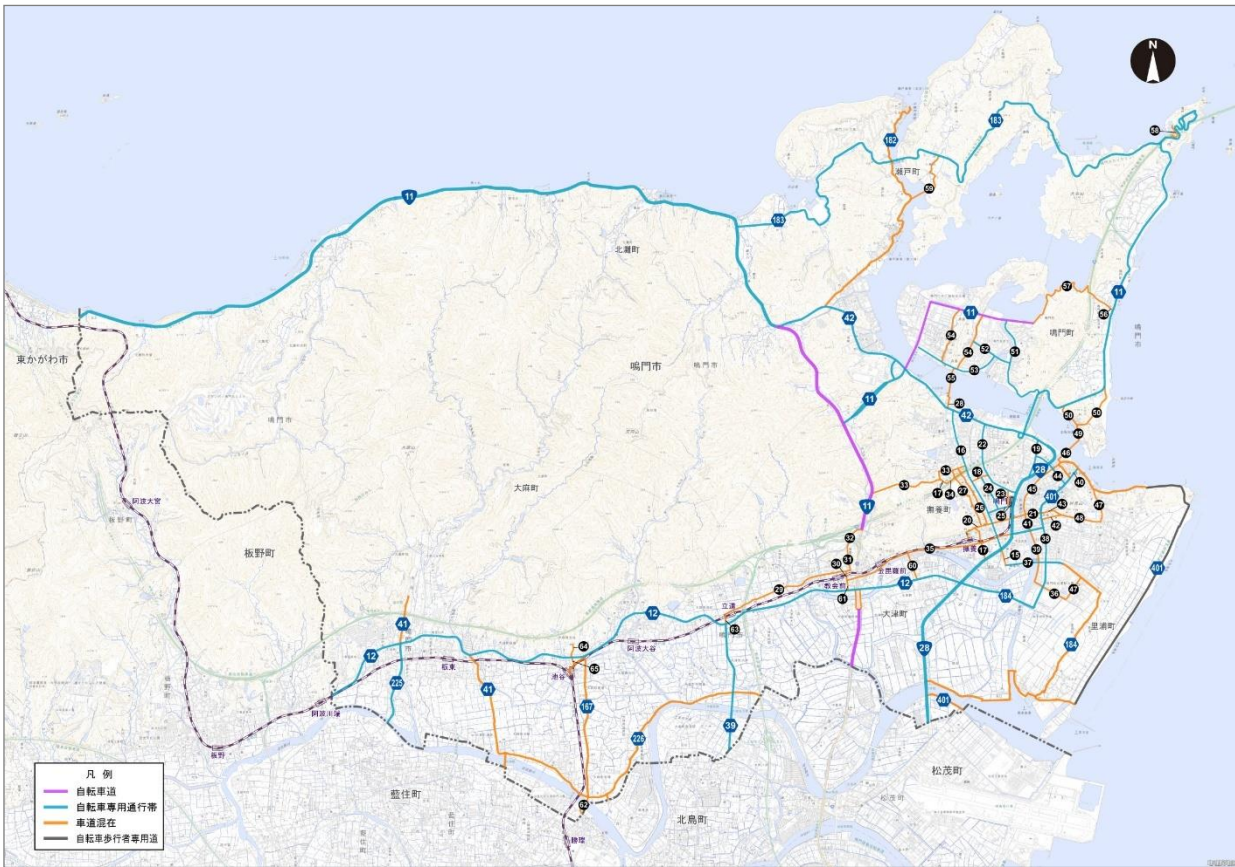
■ 平均幅員14m未満の場合は、「C. 車道混在」

※平均幅員4m未満の路線は除いているが、渡船への接続市道は含む

※ 自転車ネットワーク路線は、すべてDID地区内の平地部であるため、地域区分「都市部」の第4種道路とする。
 ※ 計画交通量は、実測の交通量を参考とする。
 ※ 自転車ネットワーク路線においては、路肩を0.0mとして計算する。
 ※ 車道混在については、車線内に幅員を確保するため、幅員を0.00mとする。

③ 自転車ネットワーク路線の整備形態の設定

選定基準を踏まえた、整備形態別の自転車ネットワーク路線の設定結果は以下のとおりです。



注：「国道、県道」は路線番号、「市道」は一覧表の連番番号を示します。

なお、自転車歩行者専用道路はネットワークに含むが、路面表示は行いません。

No.	種別	路線番号	路線名	完成形の整備形態			※自転車歩行者専用道路を含む路線
				自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	
1	国道	11	国道11号	●	○		
2	国道	28	国道28号		●		
3	県道	11	鳴門公園線	●	○		
4	県道	12	鳴門池田線		●		
5	県道	39	徳島鳴門線		●		
6	県道	41	徳島北灘線			●	
7	県道	42	瀬戸撫養線		●		
8	県道	167	北島池谷停車場線			●	
9	県道	182	瀬戸港線			●	
10	県道	183	亀浦港榊木線(鳴門ｽｶｲﾗｲﾝ)		●		
11	県道	184	栗津港撫養線		●	○	
12	県道	225	松藍住線		●		
13	県道	226	津慈広島線			●	
14	県道	401	鳴門徳島自転車道線		●		★
15	市道	34	南浜吉永線			●	
16	市道	35	南浜黒崎線		●		
17	市道	90	斎田黒崎線			●	
18	市道	124	小桑島斎田線			●	
19	市道	126	桑島瀬岩線		●		
20	市道	205	斎田撫養駅線			●	
21	市道	206	文明橋線			●	
22	市道	214	小桑島大桑島線		●		
23	市道	226	鳴門駅西線			●	
24	市道	236	撫養区画中央線		●		
25	市道	237	斎田鳴門駅線		●	○	★
26	市道	345	斎田中央線			●	
27	市道	346	斎田学道線			●	
28	市道	438	黒崎渡船場線			●	
29	市道	450	木津姫田線			●	
30	市道	453	木津駐在所線			●	
31	市道	461	木津中山口線			●	
32	市道	490	鳴門インター東1号線			●	

No.	種別	路線番号	路線名	完成形の整備形態			※自転車歩行者専用道路を含む路線
				自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	
33	市道	495	中山黒崎線			●	
34	市道	502	斎田小谷見白2号線			●	
35	市道	503	南浜木津線			●	
36	市道	1017	運動公園南線			●	
37	市道	1023	立岩南浜線		●		
38	市道	1079	運動公園線		●		
39	市道	1094	合同庁舎線			●	
40	市道	1108	林崎岡崎線		●		
41	市道	1110	林崎南殿町西線			●	
42	市道	1122	林崎小学校線			●	
43	市道	1130	林崎弁財天線			●	
44	市道	1188	岡崎津岩線		●		
45	市道	1189	撫養港東線			●	
46	市道	1224	岡崎渡船場線			●	
47	市道	2042	栗津岡崎線			●	
48	市道	2200	第二中学校線			●	
49	市道	3004	土佐泊南4号線			●	
50	市道	3013	土佐泊中央線			●	
51	市道	3026	小鳴門橋三ツ石線		●		
52	市道	3038	鳴門教育大学線		●		
53	市道	3051	横山高島線		●		
54	市道	3095	高島中島山路線			●	
55	市道	3100	高島渡船場線			●	
56	市道	3216	土佐泊浦黒山南2号線			●	
57	市道	3217	土佐泊浦黒山三ツ石線			●	
58	市道	3252	亀浦港線			●	
59	市道	4210	小島田中央線			●	
60	市道	4234	明神大津線			●	
61	市道	5182	備前島木津線			●	
62	市道	7113	市場橋線			●	
63	市道	7167	姫田大谷東西線			●	
64	市道	7261	大麻中学校線			●	
65	市道	7265	池谷長田南1号線			●	

注：「○」は、部分的に幅員の狭い区間がある場合の整備形態を示します。

「★」の自転車歩行者専用道路は、ネットワークに含むが路面表示は行いません。

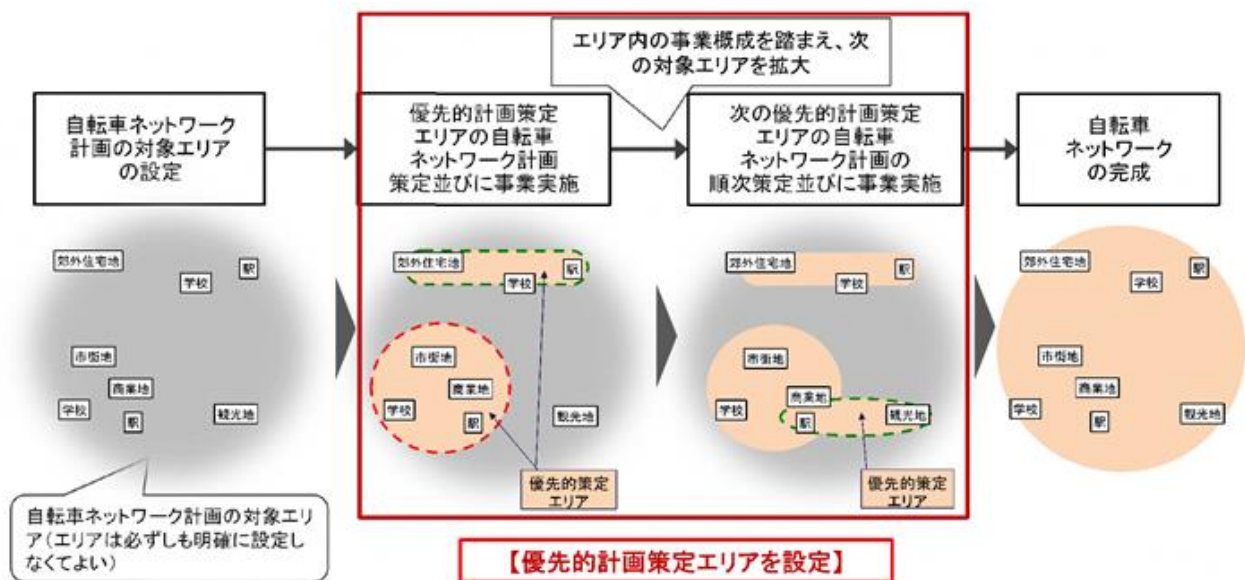
6.5 整備優先度の設定

(1) 優先的計画策定エリアの考え方

自転車走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自転車利用需要の多いエリア」、「②自転車関連事故件数の多いエリア」、「③自転車利用が見込まれる観光交流施設」の視点から選定し設定します。

■ 自転車ネットワーク計画の段階的な策定イメージ

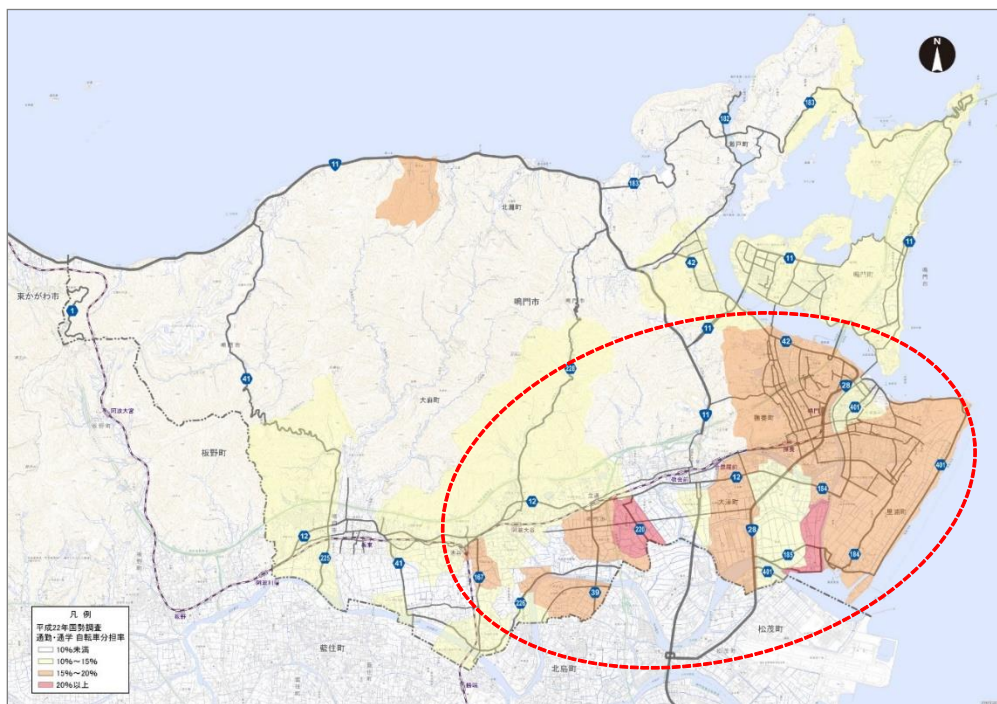


【出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）】

(2) 優先的計画策定エリアの設定

① 自転車利用需要の多いエリア

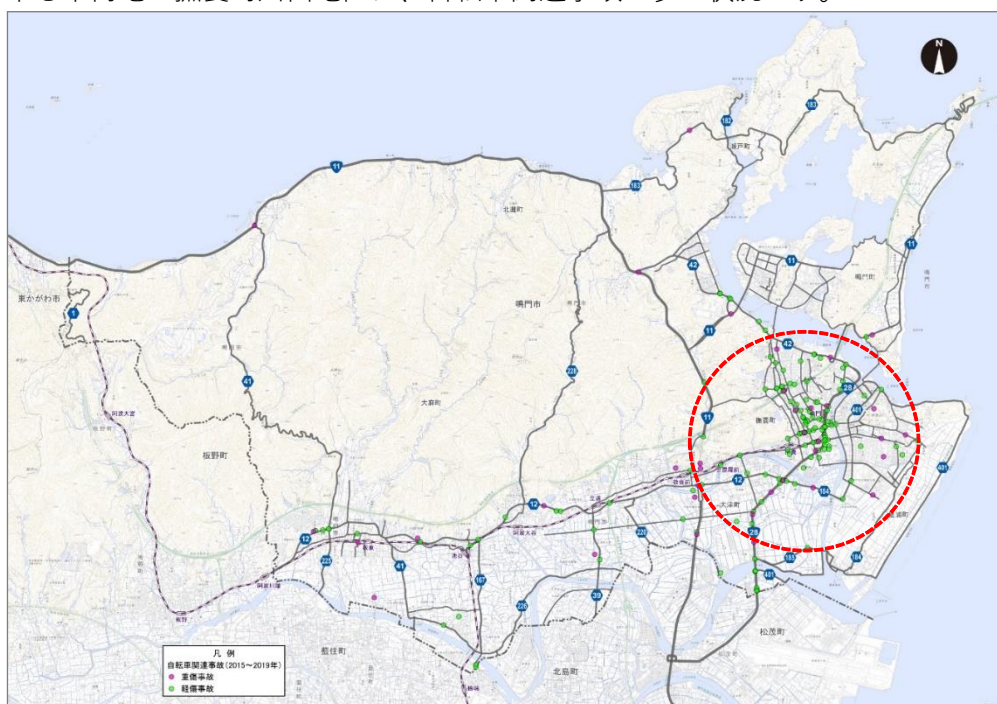
中心市街地の撫養町や市域南部に位置する大津町・里浦町の通勤・通学は、自転車分担率が高い状況です。



【出典：平成22年国勢調査】

② 自転車関連事故件数の多いエリア

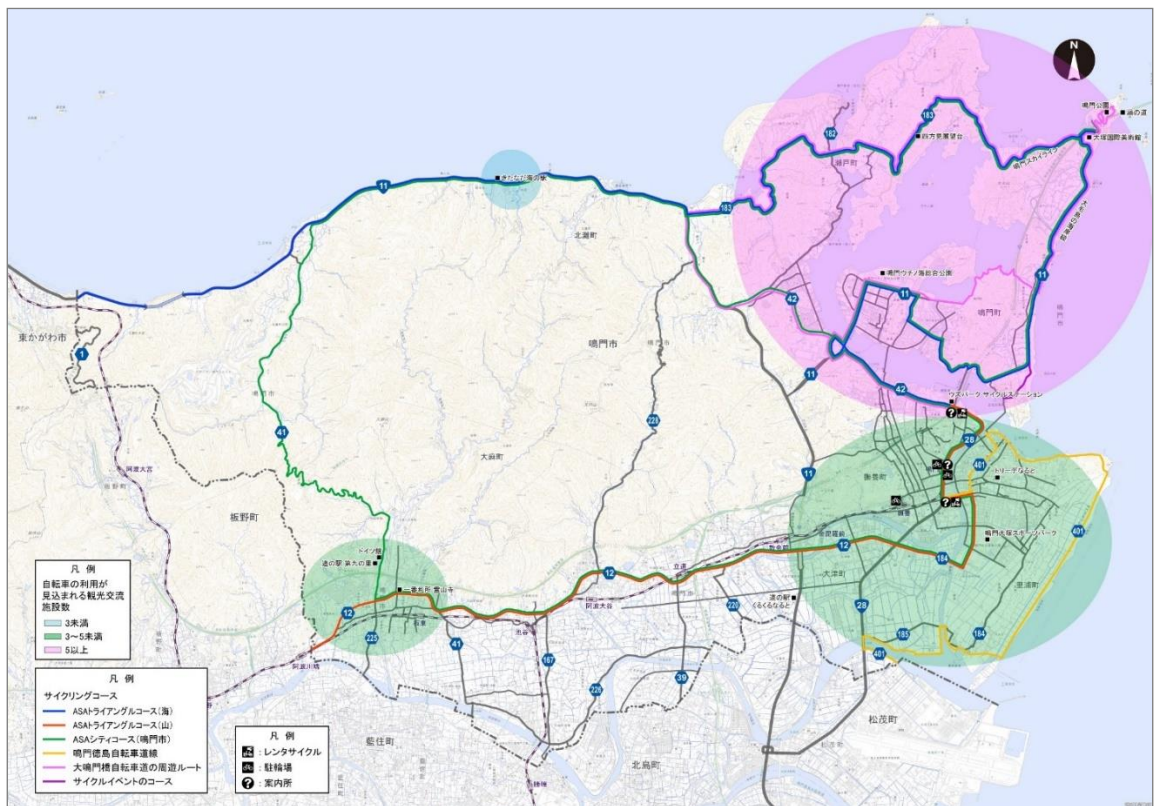
中心市街地の撫養町川西地区は、自転車関連事故が多い状況です。



【出典：徳島県警データ】

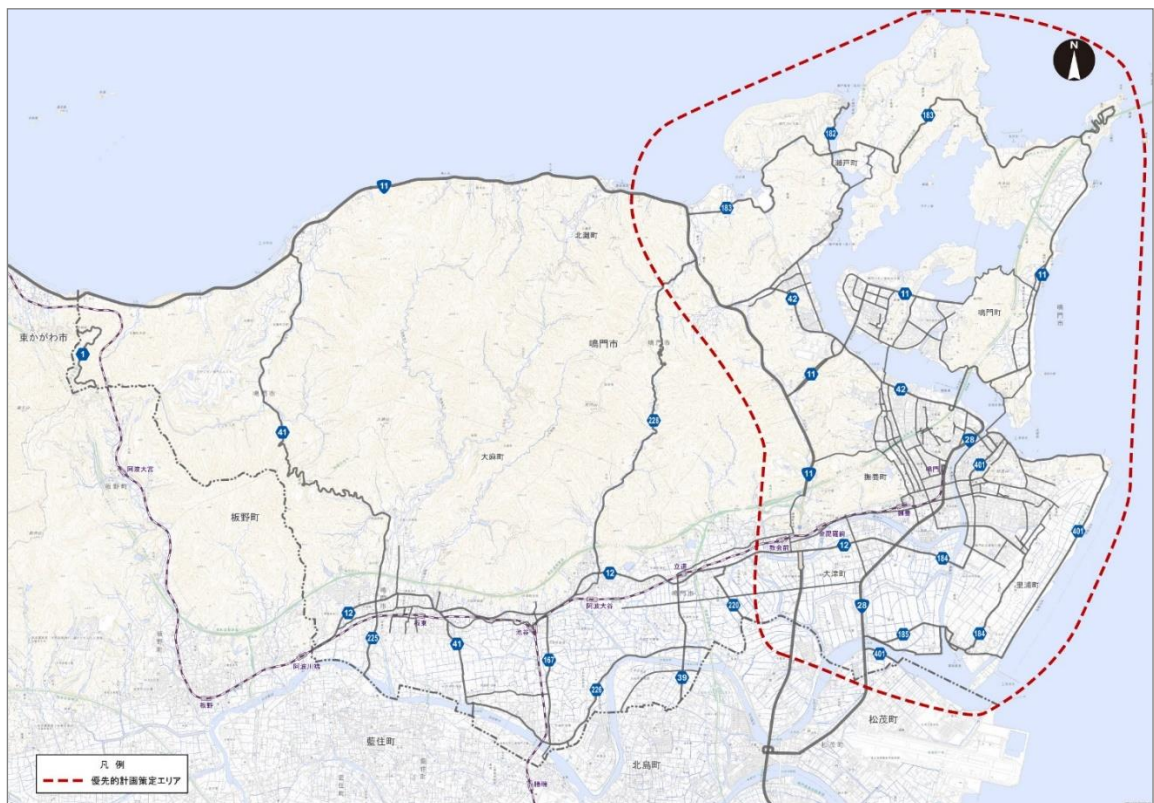
③ 自転車利用が見込まれる観光交流施設

自転車利用が見込まれる観光交流施設は鳴門公園に集中しており、西南の大麻町と北の北灘町に点在する施設は、サイクリングコースで結ばれています。



④ 自転車走行空間の確保に関する優先的計画策定エリアの設定

以上の整理結果を踏まえ、国道11号以東を優先的計画策定エリアに設定します。



(3) 優先整備路線の選定

■ 優先整備路線選定の考え方

自転車ネットワーク路線の構築をより効果的かつ効率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。

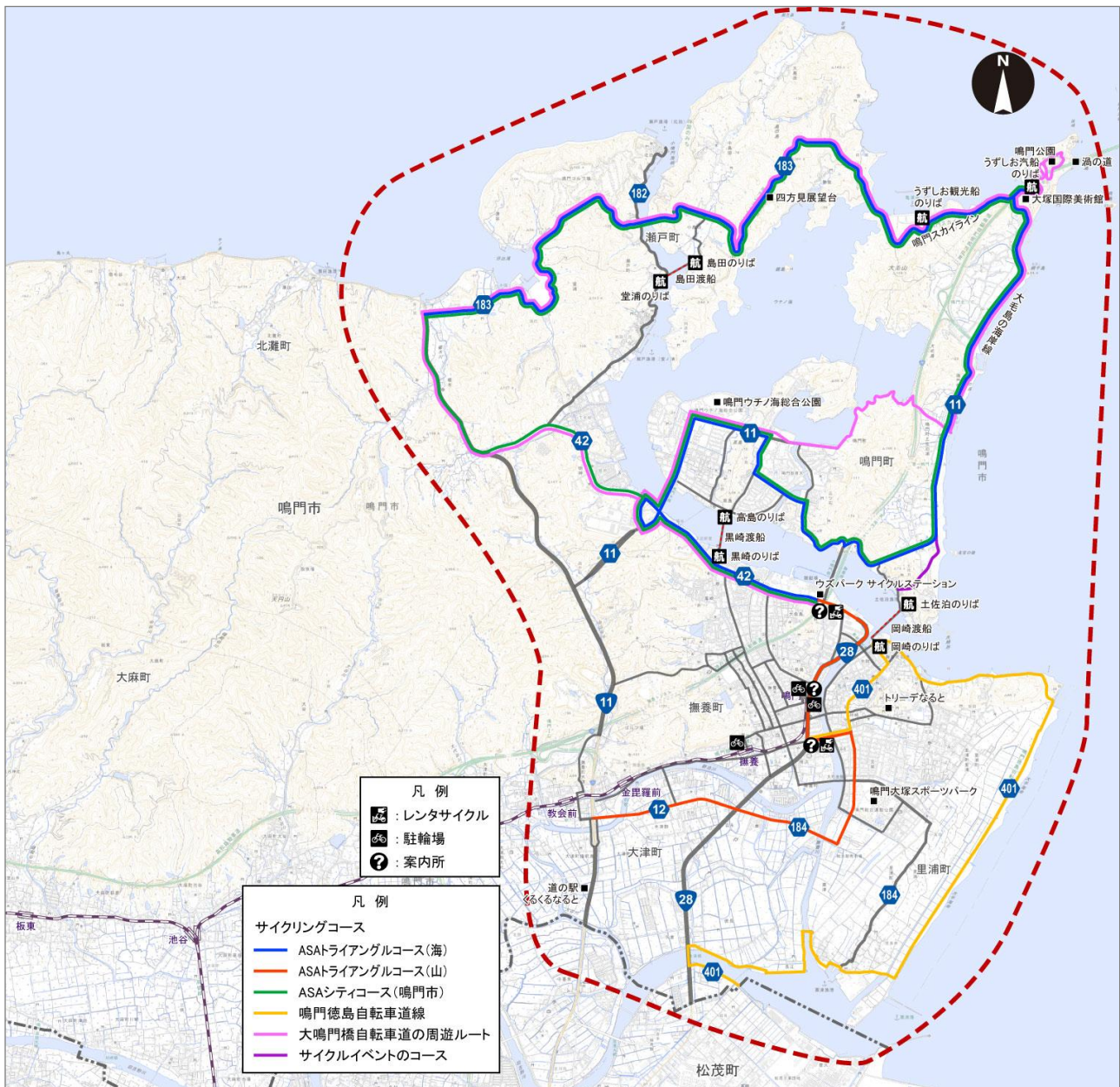
視点	検討項目	検討に使用するデータ等
優先的に自転車通行空間整備を行うエリア	①優先的計画策定エリア ※設定済	—
自転車利用を促進する路線	②自転車利用が見込まれるサイクルコースや観光交流施設、交通拠点を結ぶ路線	<ul style="list-style-type: none"> ● ASAサイクリングコース、鳴門徳島自転車道(鳴門市内) ● 大鳴門橋自転車道の周遊ルート、サイクルイベントのコース ● 観光交流施設、鉄道駅、渡船乗場等の位置を整理
安全性を確保する必要性の高い路線	③自転車の指導啓発が行われている路線や自転車関連事故が多い路線、市街地周辺の通学路を含む路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 徳島県自転車指導啓発重点地区・路線 (R2) ● 徳島県警提供事故データ (H27~R1) ● 小・中・高校の通学路点検一覧・箇所図 (H30~R1)
自転車通行空間の整備が可能な路線	④整備が可能な路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 路肩幅員が1m以上、道路幅員が4m以上(確保が困難な場合は、路肩幅員0.5m以上) ● 特殊な道路構造や地域の沿道特性等の把握



自転車ネットワーク路線の中から、優先整備路線を選定

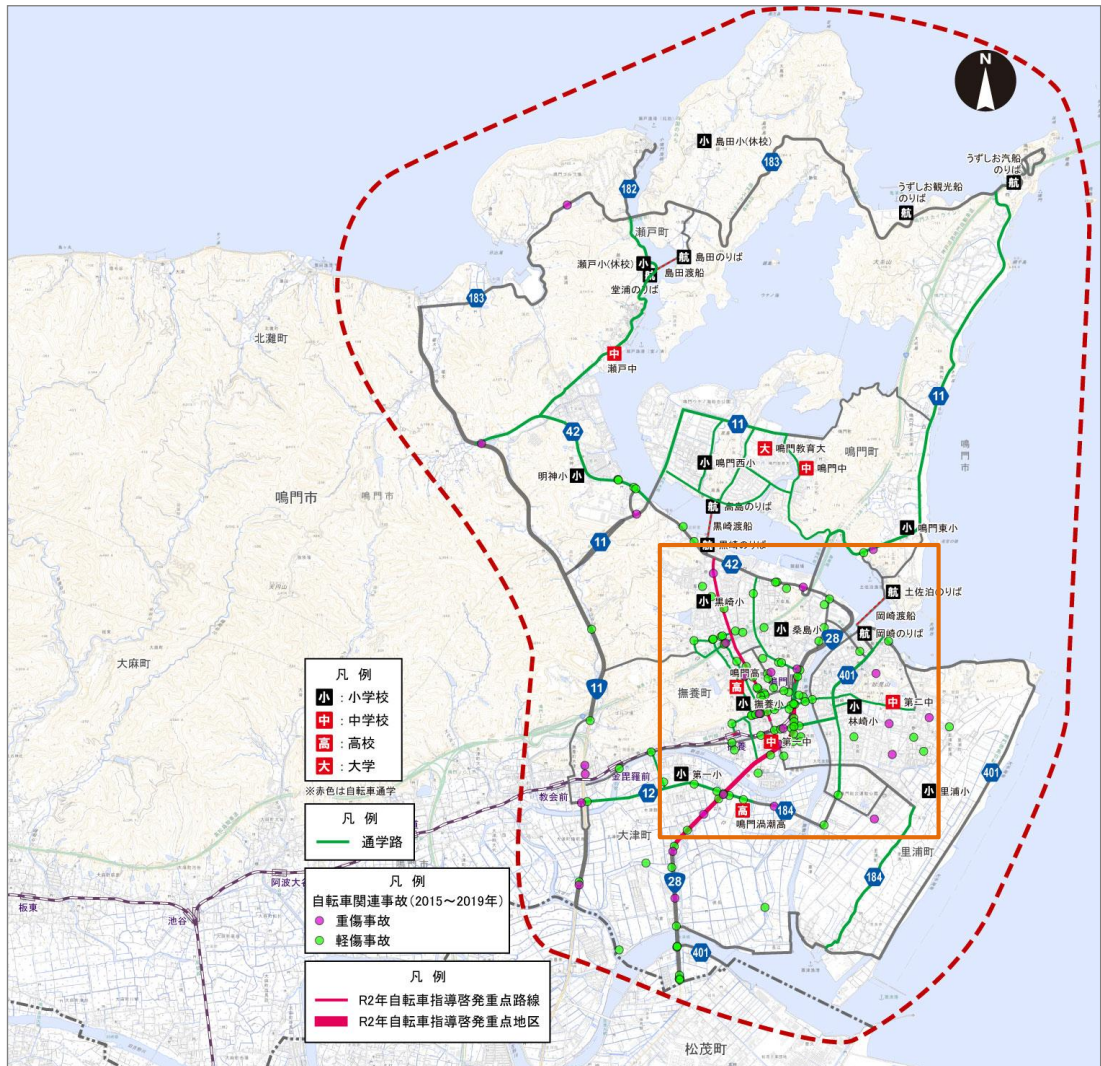
② 自転車利用が見込まれるサイクルコースや観光交流施設、交通拠点を結ぶ路線

交通拠点（鉄道駅、渡船乗場等）から観光交流施設へは、サイクルコースで結ばれています。



③ 自転車の指導啓発路線や自転車関連事故が多い路線、中心市街地周辺の通学路を含む路線

安全性を確保する路線は、鳴門駅を中心とした路線に集中しています。



自転車指導啓発が行われている路線と重点地区の拡大図

- ・路線：国道28号、市道南浜黒崎線[35号]
- ・地区：鳴門駅周辺、撫養駅周辺



④ 整備が可能な路線

優先的計画策定エリア内の道路幅員は部分的に狭い区間もありますが、暫定的な整備が可能な状況です。

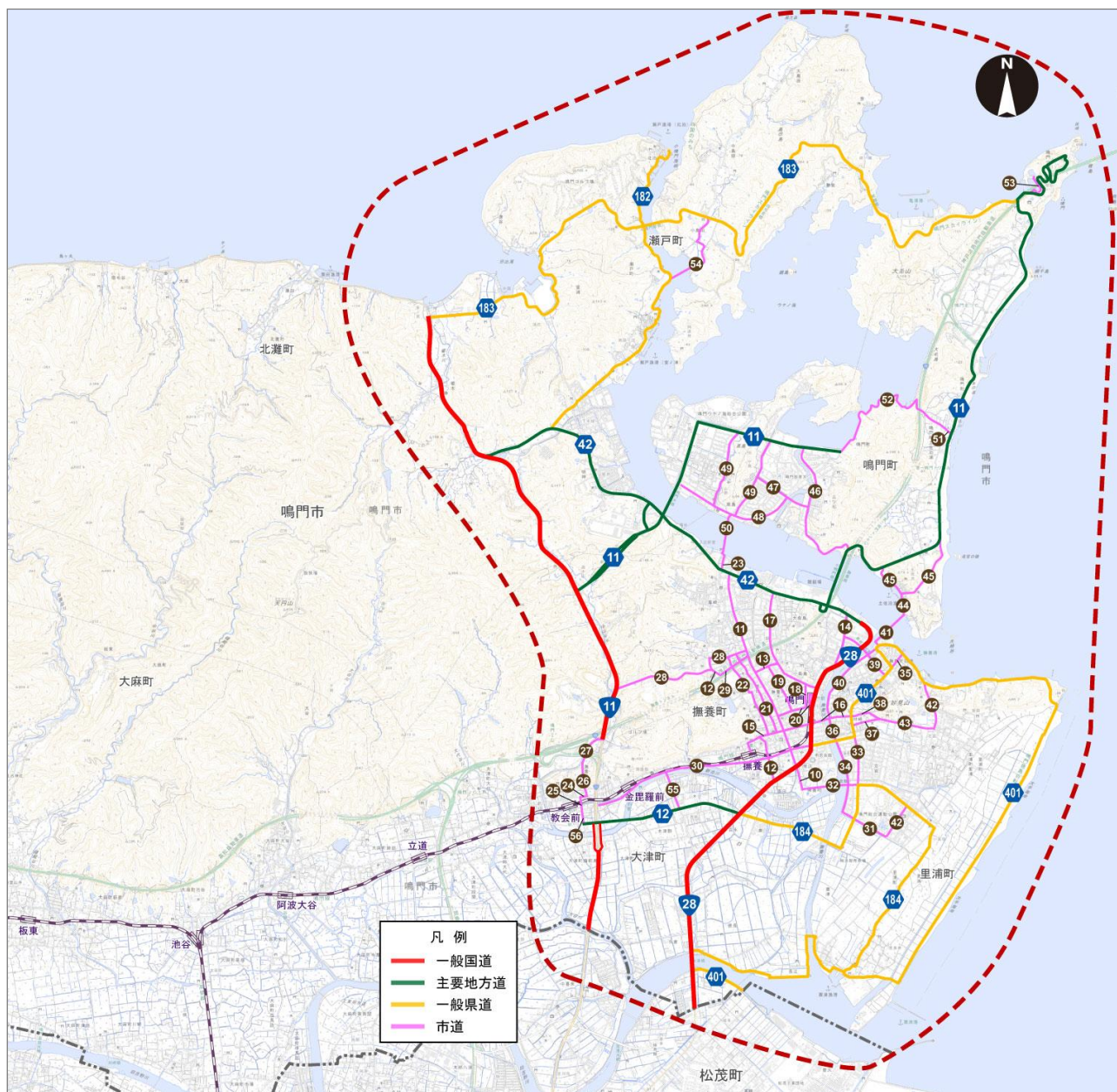
No.	種別	路線番号	路線名	道路幅員(m)			車線数
				車道幅員(県) 道路幅員(国・市)	車道幅員	路肩幅員	
1	国道	11	国道11号(北灘町)	10.9~17.3	6.5	1.2~2.8	2
			国道11号(瀬戸町、撫養町)	19.5~32.6	13.9~20.9	1.0~2.5	4
			国道11号(撫養町)	26.7~39.0	20.9~22.6	1.8~3.1	6
			国道11号側道	8.2~9.8	3.3~3.5	0.9~1.0	1
2	国道	28	国道28号	8.5	6.5	-	2
3	県道	11	鳴門公園線	8.5~25.1	6.5~17.1	-	2, 4
4	県道	12	鳴門池田線	9.0~25.2	7.0~18.8	-	2, 4
5	県道	42	瀬戸撫養線	9.0	8.0	-	3
6	県道	182	瀬戸港線	5.5	4.0	-	2
7	県道	183	亀浦港榎木線(鳴門スカイライン)	8.5	6.0	-	2
8	県道	184	粟津港撫養線	5.0~9.0	4.0~8.0	-	2, 3
9	県道	401	鳴門徳島自転車道線	3.9~15.6	1.8~13.2	1.0	2
10	市道	34	南浜吉永線	12~13.9	6~9.7	1.0	2
11	市道	35	南浜黒崎線	17.7~22.1	8~17.3	1.0	2
12	市道	90	斎田黒崎線	4.3~12.8	2.1~11.8	0.5~1.0	2
13	市道	124	小桑島斎田線	3.6~25.1	2.9~10.5	0.5~1.0	2
14	市道	126	桑島津岩線	18~23.8	9.5~13	0.5~1.0	2
15	市道	205	斎田撫養駅線	2.9~18.7	1.9~13.5	1.0	2
16	市道	206	文明橋線	4.1~12.9	4.9~18	0.5~1.0	2
17	市道	214	小桑島大桑島線	14.8~20.3	8~11	0.5~1.0	2
18	市道	226	鳴門駅西線	9.7~11.9	6.5~10.2	1.0	2
19	市道	236	撫養区画中央線	21.8~22	12~14	1.0	2
20	市道	237	斎田鳴門駅線	13.5~30.1	8~24.5	1.0	1, 4
21	市道	345	斎田中央線	3.4~7	2.6~6.1	0.5~1.0	1, 2
22	市道	346	斎田学道線	3.9~10.3	2.9~9.3	1.0	2
23	市道	438	黒崎渡船場線	2.1~7.5	1.1~6.5	1.0	2
24	市道	450	木津姫田線	6.7~7.3	4.1~4.5	1.0	2
25	市道	453	木津駐在所線	5.7~8.2	5.2~7.2	0.5~1.0	2
26	市道	461	木津中山口線	5.4~12.7	4.4~11.7	1.0	2
27	市道	490	鳴門インター東1号線	6.7~17.2	5.7~16.7	0.5~1.0	2
28	市道	495	中山黒崎線	3.3~14.4	2.3~13.4	1.0	2
29	市道	502	斎田小谷見白2号線	8.5~18	7.5~17.5	0.5~1.0	2
30	市道	503	南浜木津線	9.5~18.7	6.5~13.8	0.5~1.0	2
31	市道	1017	運動公園南線	6~14.6	5.5~7	0.5~1.0	2
32	市道	1023	立岩南浜線	12~18.4	6~7	0.5~1.0	2
33	市道	1079	運動公園線	15.3~16.1	8~8.6	0.5~1.0	2
34	市道	1094	合同庁舎線	8~12.3	7~9.6	0.5~1.0	2
35	市道	1108	林崎岡崎線	14.4~18	8~10.3	0.5~1.0	2
36	市道	1110	林崎南殿町西線	7.7~8.8	6.7~7.8	0.5~1.0	2
37	市道	1122	林崎小学校線	3.2~9	2.2~6.4	1.0	2
38	市道	1130	林崎弁財天線	4.3~7.3	3.3~6.3	1.0	2
39	市道	1188	岡崎津岩線	8.5~24.4	6~20	0.5~1.0	2
40	市道	1189	撫養港東線	7.4~17	6~13.2	0.5~1.0	2
41	市道	1224	岡崎渡船場線	13.6~14.4	10.4~11.2	1.0	2
42	市道	2042	粟津岡崎線	14.8~18.8	8~16.6	0.5~1.0	2
43	市道	2200	第二中学校線	3.6~14.4	2.7~13.4	1.0	2
44	市道	3004	土佐泊南4号線	4.2~16.7	3.2~15.7	1.0	2
45	市道	3013	土佐泊中央線	4~9.3	3~8.3	1.0	2
46	市道	3026	小鳴門橋三ツ石線	11.8~18.7	5.8~10.2	1.0	2
47	市道	3038	鳴門教育大学線	15.4~23.5	6~8.5	0.5~1.0	2
48	市道	3051	横山高島線	24.9~26	8~11.3	0.5~1.0	2
49	市道	3095	高島中島山路線	15.1~17.4	5.1~11.7	0.5~1.0	2
50	市道	3100	高島渡船場線	3~5.4	2.5~4.4	0.5~1.0	2
51	市道	3216	土佐泊浦黒山南2号線	7.1	6.1	1.0	2
52	市道	3217	土佐泊浦黒山三ツ石線	3.5~13.9	2.5~12.9	1.0	2
53	市道	3252	亀浦港線	5.8~11.8	4.8~10.8	1.0	2
54	市道	4210	小島田中央線	2.7~9	1.7~8	1.0	2
55	市道	4234	明神大津線	5~15.4	4~14.4	0.5~1.0	2
56	市道	5182	備前島木津線	6.9~10.3	5.9~9.3	0.5~1.0	2

※道路幅員は、国道は徳島国道道路台帳附図(R2 図面)、県道は道路交通センサス(H17)、市道は鳴門市道路台帳(R1)。

※県道は路肩を有するものとみなします。

■ 優先整備路線の選定 【暫定形】

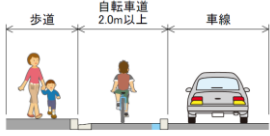
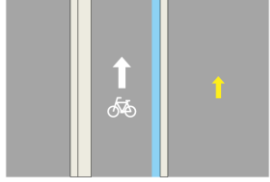
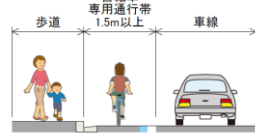

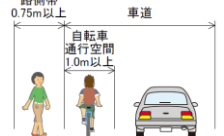
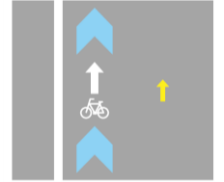


選定の結果、以下を優先整備路線とします。



(4) 暫定整備形態の設定

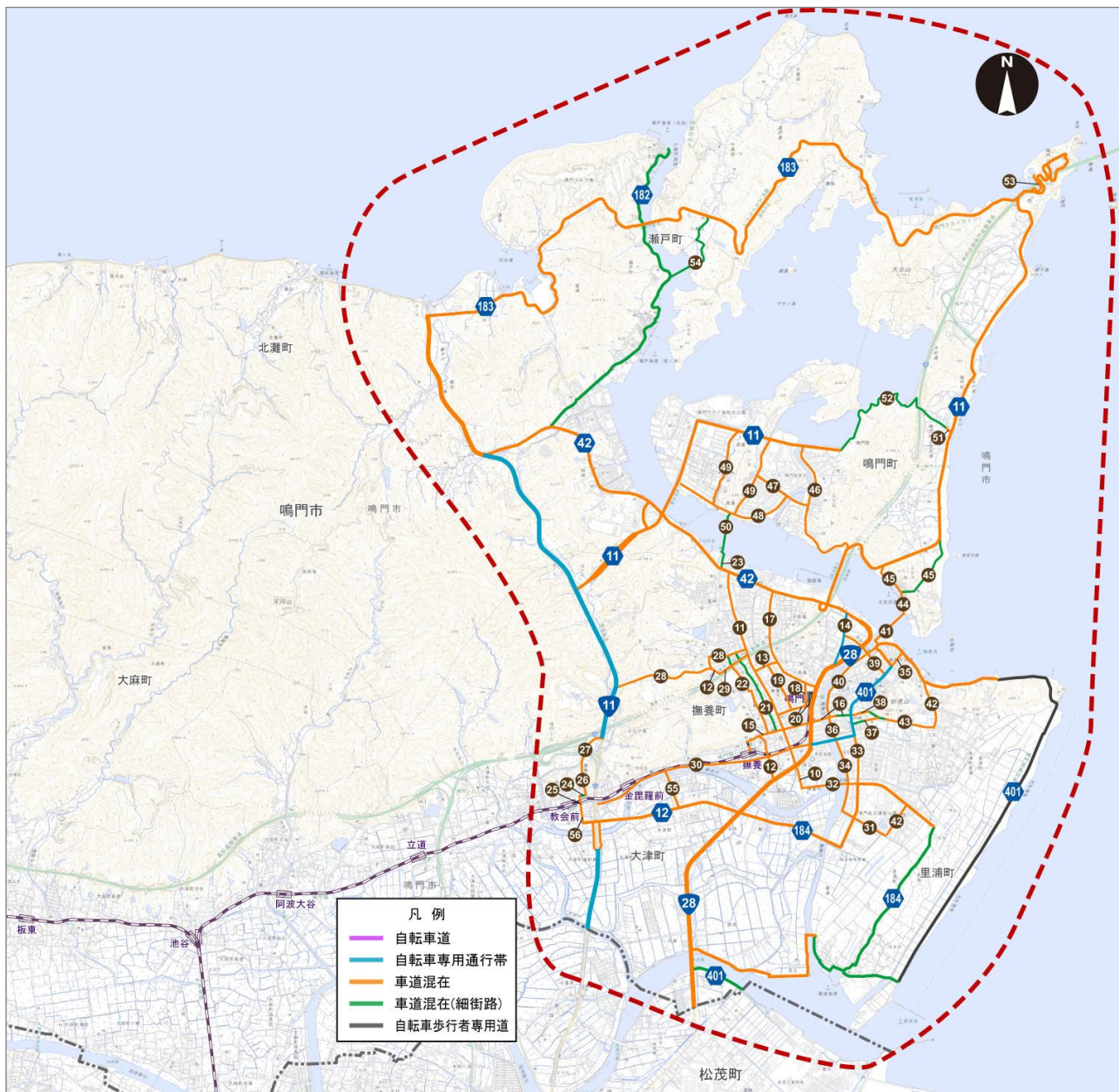
① 暫定整備形態の考え方

道路幅員や構造物、沿線施設の状況等を確認し、「完成形の整備形態」での整備が当面困難な優先整備路線については、「暫定形の整備形態」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。

A. 自転車道	B. 自転車専用通行帯	C. 車道混在	D. 車道混在(細街路)
 	<p>暫定形態</p>  	<p>暫定形態</p>  	<p>暫定形態</p>  
<p>■選定基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自動車の規制速度: 60km/h以上 ○道路幅員35m以上 	<p>■選定基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ○A、C以外の規制速度と自動車交通量 ○道路幅員14m以上 	<p>■選定基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自動車規制速度: 40km/h以下かつ ○自動車交通量: 4,000台/日以下 ○2車線: 道路幅員7m以上 ○1車線: 道路幅員4m以上 	<p>■選定基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自動車規制速度: 40km/h以下かつ ○自動車交通量: 4,000台/日以下 ○2車線: 道路幅員7m未満 ○1車線: 道路幅員4m未満

② 暫定整備形態の設定

選定基準を踏まえた、暫定形の整備形態は以下のとおりです。



③ 優先整備路線の整備形態の一覧 【暫定形】

以下の56線を優先整備路線とします。

No.	種別	路線番号	路線名	暫定形の整備形態				※自転車歩行者専用道路を含む路線
				自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	車道混在(細街路)	
1	国道	11	国道11号(北灘町)			●		
			国道11号(瀬戸町、撫養町)		●			
			国道11号(撫養町)		●			
			国道11号側道			●		
2	国道	28	国道28号			●	○	
3	県道	11	鳴門公園線			●	○	
4	県道	12	鳴門池田線			●		
5	県道	42	瀬戸撫養線			●		
6	県道	182	瀬戸港線				●	
7	県道	183	亀浦港榑木線(鳴門スカイライン)			●	○	
8	県道	184	粟津港撫養線			●	●	
9	県道	401	鳴門徳島自転車道線	●		●	●	★
10	市道	34	南浜吉永線			●	○	
11	市道	35	南浜黒崎線			●		
12	市道	90	斎田黒崎線			●		
13	市道	124	小桑島斎田線			●	○	
14	市道	126	桑島湊岩線	●				
15	市道	205	斎田撫養駅線			●	○	★
16	市道	206	文明橋線			●	●	
17	市道	214	小桑島大桑島線			●		
18	市道	226	鳴門駅西線			●		
19	市道	236	撫養区画中央線			●		
20	市道	237	斎田鳴門駅線			●		★
21	市道	345	斎田中央線				●	
22	市道	346	斎田学道線			●	●	
23	市道	438	黒崎渡船場線			●	●	
24	市道	450	木津姫田線				●	
25	市道	453	木津駐在所線			●	○	
26	市道	461	木津中山口線			●	○	
27	市道	490	鳴門インター東1号線			●		
28	市道	495	中山黒崎線			●	○	
29	市道	502	斎田小谷見白2号線			●	○	
30	市道	503	南浜木津線			●	○	
31	市道	1017	運動公園南線			●	○	
32	市道	1023	立岩南浜線			●	○	
33	市道	1079	運動公園線			●	○	
34	市道	1094	合同庁舎線			●	○	
35	市道	1108	林崎岡崎線			●	○	
36	市道	1110	林崎南殿町西線			●	○	
37	市道	1122	林崎小学校線			●	●	
38	市道	1130	林崎弁財天線			●	○	
39	市道	1188	岡崎湊岩線			●		
40	市道	1189	撫養港東線			●	○	
41	市道	1224	岡崎渡船場線			●		
42	市道	2042	粟津岡崎線			●	○	
43	市道	2200	第二中学校線			●	●	
44	市道	3004	土佐泊南4号線			●	○	
45	市道	3013	土佐泊中央線			●	○	
46	市道	3026	小鳴門橋三ツ石線			●	○	
47	市道	3038	鳴門教育大学線			●	○	
48	市道	3051	横山高島線			●	○	
49	市道	3095	高島中島山路線			●	○	
50	市道	3100	高島渡船場線				●	
51	市道	3216	土佐泊浦黒山南2号線			●		
52	市道	3217	土佐泊浦黒山三ツ石線				●	
53	市道	3252	亀浦港線			●	○	
54	市道	4210	小島田中央線				●	
55	市道	4234	明神大津線			●	○	
56	市道	5182	備前島木津線			●		

注：「○」は、部分的に幅員が狭い区間がある場合の整備形態を示します。

「★」の自転車歩行者専用道路は、ネットワークに含むが路面表示は行いません。

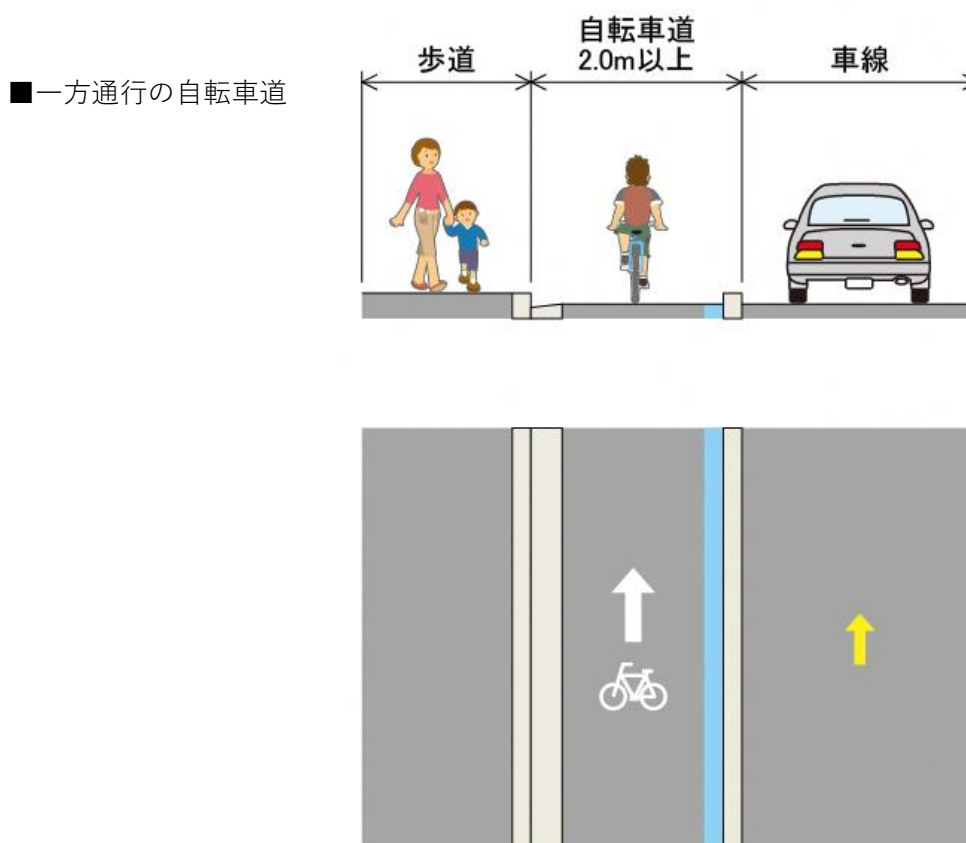
(5) 各整備形態の設計方針

① 自転車道

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。

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。



② 自転車専用通行帯

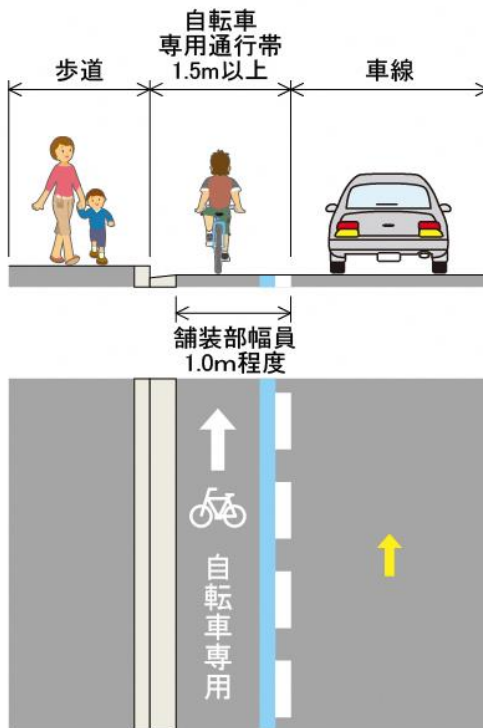
自転車専用通行帯の幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上確保することが望ましいですが、道路状況等によりやむを得ない場合は、1.0m以上確保します。なお、幅員が1.0m以上1.5m未満となる場合は、側溝部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保することが望ましいですが、困難な場合は側溝改良等を行い、可能な限り舗装部分を確保します。

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。

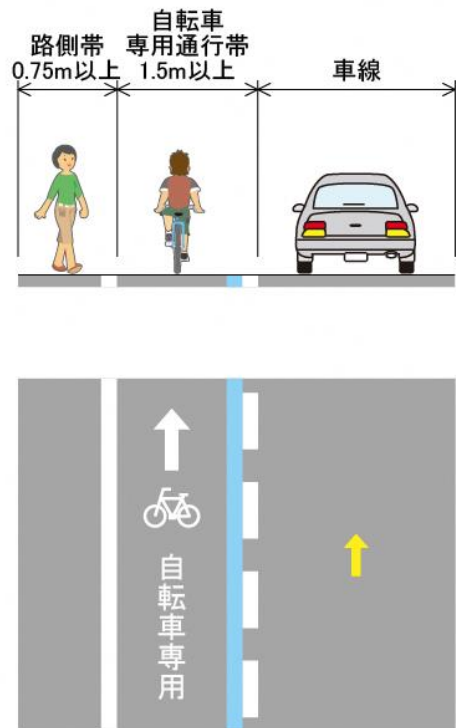
以上のことを標準仕様とし、各路線の詳細な整備形態等については、各関係機関と協議を行い決定しますが、自転車専用通行帯での整備が当面は困難であると判断される場合は、車道混在による暫定形態での整備や代替路線について検討します。

また、「自転車専用通行帯」（道交法に基づく通行区分の指定）について、道路構造令（H31.4.25.施行）において、新たに「自転車通行帯」として位置付けられ、自転車通行空間の整備が推進されており、既設の道路のみならず、新たに整備する道路における自転車通行空間の確保を検討していきます。

■ 歩道がある道路の場合



■ 歩道がない道路の場合



③ 車道混在

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（細街路）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。

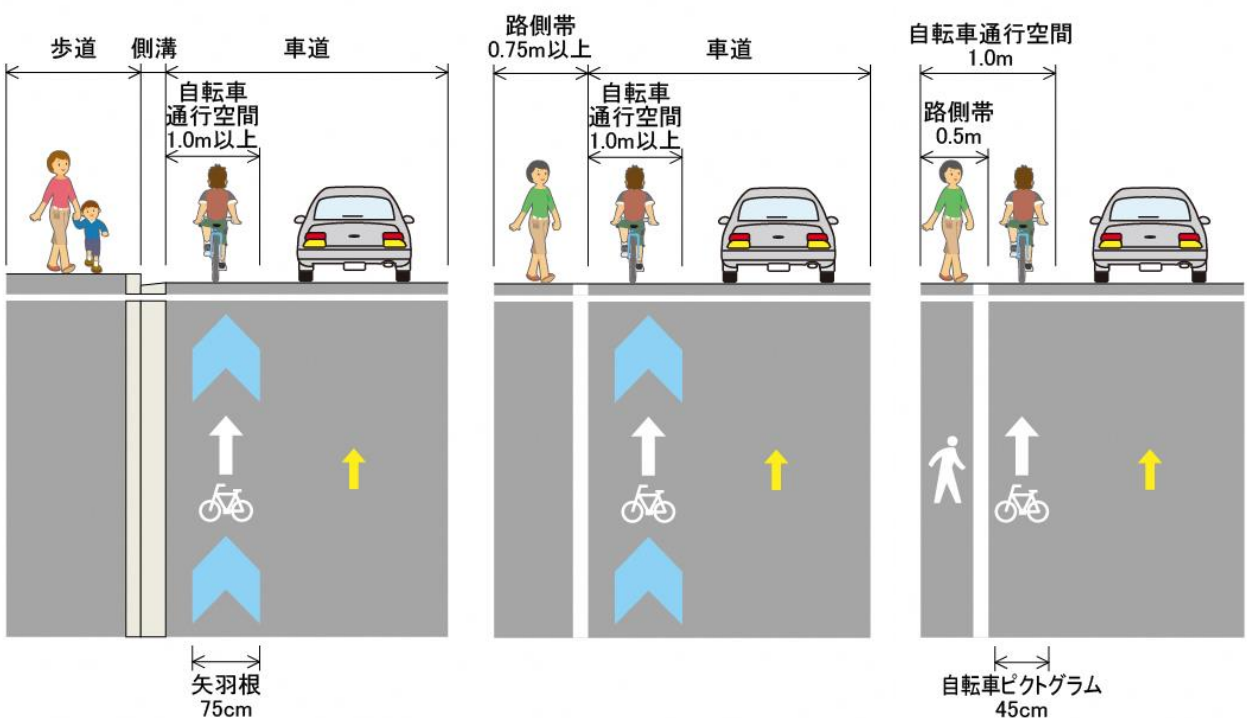
車道混在での自転車通行空間に設置する矢羽根は、ガイドラインに提示された寸法と設置間隔を標準仕様としますが、道路状況等に応じて適切に変更します。

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。

■歩道がある道路の場合

■歩道がない道路の場合

■細街路の場合



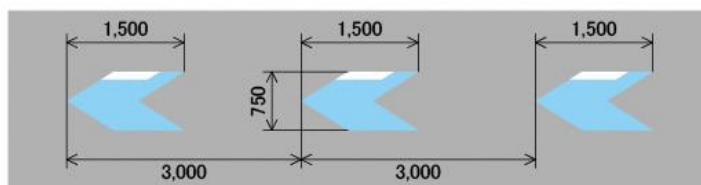
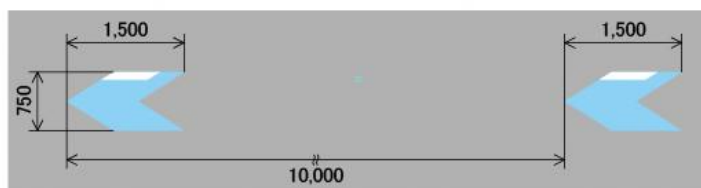
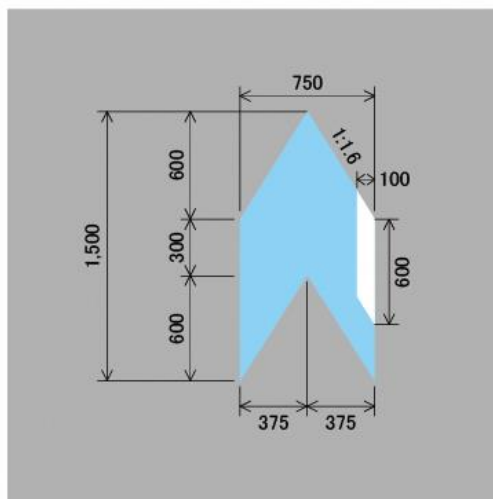
(6) 車道混在での矢羽根の寸法・配置

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。

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。

各路線の矢羽根設置については、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。



(7) その他

バス停部や立体横断施設部の整備方法は、国のガイドラインに準拠することを基本とします。

6.6 その他の安全対策等

■ その他の安全対策等

安全、快適に自転車を利用できるよう、次の項目について整備を検討します。

自転車利用環境の整備項目及び整備内容

		整備項目	整備内容
案内誘導	1	分岐案内	・分岐点、交差点等に進行方向を記載した単柱または路面表示を配置
	2	距離標	・現在地を確認できるよう定期的な間隔で単柱または路面表示を設置 ・主要な地点までの距離を明示
危険箇所対策	3	注意喚起	・交差点や急カーブで見通しの悪い場所に注意喚起を促す路面表示や看板を設置 ・自転車と歩行者がすれ違う場所に自転車の速度低減を促す看板を設置
	4	滑りやすいグレーチング ・マンホール蓋	・車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、滑りやすいグレーチング・マンホール蓋を滑りにくい構造に交換
	5	路肩の狭い橋梁部	・路肩の狭い橋梁部では自転車を歩道へ誘導する路面表示を設置
その他	6	適切な維持管理	・定期的な舗装修繕・道路整備 (段差・路面の凸凹の解消、消えかけの道路の白線整備) ・定期的な維持管理 (道路上にはみ出した樹枝や雑草等の剪定・除去、車道路面上の滑りやすい土砂の除去、道路側溝に堆積している落葉の清掃等)
	7	その他整備	・夜間の安全性を確保するため街灯を整備 ・自転車、歩行者の通行の妨げとなる占有物の移設

7. 計画の推進

7.1 計画の推進体制

本市、徳島県、国、民間企業等がそれぞれの役割を認識し、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。

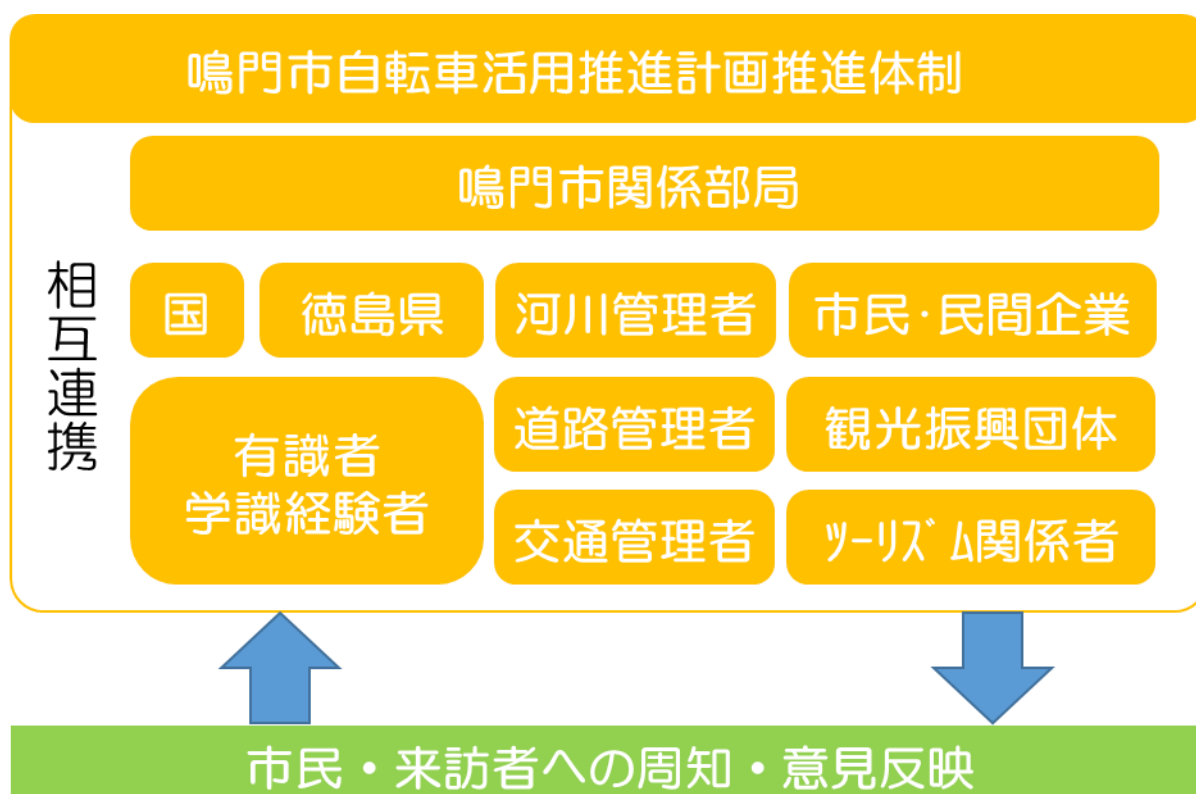


図 7-1 計画の推進体制

7.2 関係者の連携・協力

国や徳島県、関係機関と連携しながら先導的な取り組みを推進するとともに、周辺市町村との広域的な連携による施策展開や情報収集を行う等、連携・協力を通じて、関係者が一丸となり自転車活用の気運を盛り上げていきます。

7.3 計画の目標設定

本計画における最終年度（令和12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7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 (R2年度)	5年後目標値 (令和7年度時点の実績)	10年後目標値 (令和12年度)
サイクルイベント数	1件 (R1)	3件 (令和6年度6件)	6件
通勤・通学時における 自転車分担率	10% (R2国勢調査)	—	20%
ASAおもてなしスポット数	28箇所	33箇所 (令和6年度61箇所)	65箇所
自転車利用環境への満足度 ^{※1}	17.1% (アンケート結果)	上昇率2% (令和7年度14.9%)	上昇率3%
自転車交通ルールの認知度	75.2% (アンケート結果)	上昇率2% (令和7年度84.1%)	上昇率3%

※1 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

7.4 計画のフォローアップ

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。



図 7-2 計画のフォローアップ

7.5 計画の検証方法

フォローアップの結果や社会情勢の変化等を考慮し、必要な統計・分析、調査・研究を踏まえ、中間時点（令和7年度）で計画を検証します。

前半（令和3年度～令和7年度）は、自転車通行環境整備を重点的に実施、市民の自転車利用や自転車通勤の促進、さらには、交流人口の拡大に向けた事業を中心に展開し、中間時点（令和7年度）での検証を踏まえ、後半（令和8年度～令和12年度）の事業を展開します。

[制作・発行]

鳴門市 企画総務部 戦略企画課 地域交通推進室

〒772-8501 徳島県鳴門市撫養町南浜字東浜170番地

TEL : 088-684-1013 FAX : 088-684-1194

令和3年3月 策定

令和8年3月 改定