

3. ソフト施策の具体的実施状況

3.1 自転車利用の促進

○近年の自転車を取り巻く環境、徳島市の自転車利用の現状等を踏まえ、「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」の実現を基本方針とした「徳島市自転車安全利用促進計画（案）」を策定。

計画策定の背景

■近年の自転車を取り巻く環境

- 過去10年間、全交通事故件数は減少傾向にあるが、自転車交通事故件数は横ばい状況。
- また、健康増進や環境保全への意識の高まりから、自転車利用者が増加傾向にある。
- さらに、災害時における移動手段や自動車の渋滞緩和対策としても、自転車に重要な役割が期待されている。

■自転車に関する法令・基準等の整備

- 平成24年に国交省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成。
- 平成29年5月に「自転車活用推進法」が施行。

■徳島市を取り巻く自転車利用の現状

- 徳島市では交通手段として「自転車」が多く使われており、自転車分担率は全国第4位。
- しかし、自転車乗車中死傷事故者数の減少割合は、全国平均や四国他県と比べて低い。

基本方針

「誰もが安全で快適に自転車を利用できるまち」の実現

走る 自転車走行空間の確保

守る 交通ルールの周知・啓発

停める 駐輪環境の確保

活かす 自転車の利用促進

3.1 自転車利用の促進

○平成30年8月に、自転車ルール・安全利用に関する市民意識調査などを実施。
 ○第5回委員会において、「徳島市自転車安全利用促進計画（案）」を審議。

アンケートの実施

パブコメの実施

平成30年8月

平成31年1月17日

第1回委員会

平成30年4月

▼▼
 徳島市を取り巻く自転車利用現状の情報共有
 今後の進め方について

第2回委員会

平成30年7月

- 課題の抽出
- 基本方針の検討
- 自転車ネットワーク候補路線の選定

- 既存施策の整理
- 交通ルールに関する実態把握について
- 先進事例の紹介

- 現状の整理
- 課題の抽出
- 基本方針の検討
- 先進事例の紹介

- 既存施策の整理
- 課題の抽出
- 基本方針の検討
- 先進事例の紹介

第3回委員会

平成30年9月

- 自転車ネットワーク候補路線の修正
- 整備形態の検討
- 施策メニュー（素案）の検討

- 実態把握の結果を踏まえた課題の抽出
- 基本方針の検討
- 施策メニュー（素案）の検討

- 施策メニュー（素案）の検討

- 施策メニュー（素案）の検討

第4回委員会

平成30年11月

▼
 徳島市自転車安全利用促進計画（素案）の審議

第5回委員会

平成31年2月

▼
 徳島市自転車安全利用促進計画（案）の審議
 ▼
 パブコメの報告

走る

守る

止める

活かす

3.1 自転車利用の促進

○「徳島市自転車安全利用促進計画(案)」では「走る」、「守る」、「停める」、「活かす」の4項目について、各種施策を設定。
 ○徳島地区渋滞対策協議会では、現在実施している自転車の利用促進活動を継続して実施。

■ 施策項目と施策概要

	現状	課題	基本方針	施策項目	施策概要	事業主体
走る	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	安全で快適な自転車走行空間である自転車ネットワークの形成	安全で快適な自転車ネットワークの構築	自転車走行空間の整備	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、自転車走行空間の整備を推進する。	各道路管理者
	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て低い			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。	各道路管理者
	自転車走行空間(車道混在)は、現状2路線、約1.1kmが車道混在の形態で完成している					
守る	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る	交通ルール及び交通マナーの向上	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	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。	市民生活課 徳島県警
	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ならない箇所において、正しい通行位置を通行する割合が低い			自転車の交通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、自転車損害賠償保険、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。	市民生活課
	歩道上にヒヤリハットが多く発生する傾向			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。	徳島県警
	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			自転車交通安全教育の充実	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。	市民生活課 徳島県警
	自転車保険加入率が低い			自転車損害賠償保険の普及促進	現在行っている損害賠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。	市民生活課 徳島県警
	ヘルメットの着用率が低い			ヘルメット着用率の向上	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。	市民生活課 徳島県警
	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	定期的な自転車点検の実施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の実施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。
停める	「自転車放置禁止区域」の放置自転車は減少傾向であるが、依然として年間約1,600台の放置自転車が存在している	放置自転車の更なる削減	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	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。	市民生活課
	夜間時、特定の店舗等付近に数時間の違法駐輪が多い	短時間駐輪需要への対応	各種駐輪需要に合わせた駐輪施設の検討	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。	市民生活課
	徳島駅前地下駐輪場では、年間駐輪台数、年間定期駐輪台数ともに減少傾向にあるが、依然として利用率が高い	既存駐輪場の利便性の向上	徳島駅前地下駐輪場の利便性向上施策の実施	徳島駅前地下駐輪場のさらなる利便性の高い駐輪場にするための施策を検討する。	市民生活課	
	徳島駅前地下駐輪場は、長い坂が折り返ししていて、高齢者にとって不便					
活かす	レンタサイクル事業の1日あたり利用台数は、増加傾向にある	レンタサイクル事業のさらなる充実と利用促進	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	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。	観光課
	・自動車の渋滞緩和対策 ・健康増進の手法	自動車依存からの脱却	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	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。	徳島地区渋滞対策協議会 徳島地区渋滞対策協議会
	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、広報を実施している	自転車の楽しさについてのPR	自転車の楽しさを体感する機会の創出とPRの実施	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。	スポーツ振興課
	徳島県が推奨するサイクルコースが、徳島市内にもコース複数存在している		サイクリストへの有益な情報の提供	サイクリストへの支援	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。	スポーツ振興課
			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の案内誘導等の情報提供方法について調査・検討する。	各道路管理者 スポーツ振興課	

■ これまでの活動内容

自転車通勤促進チラシの配布



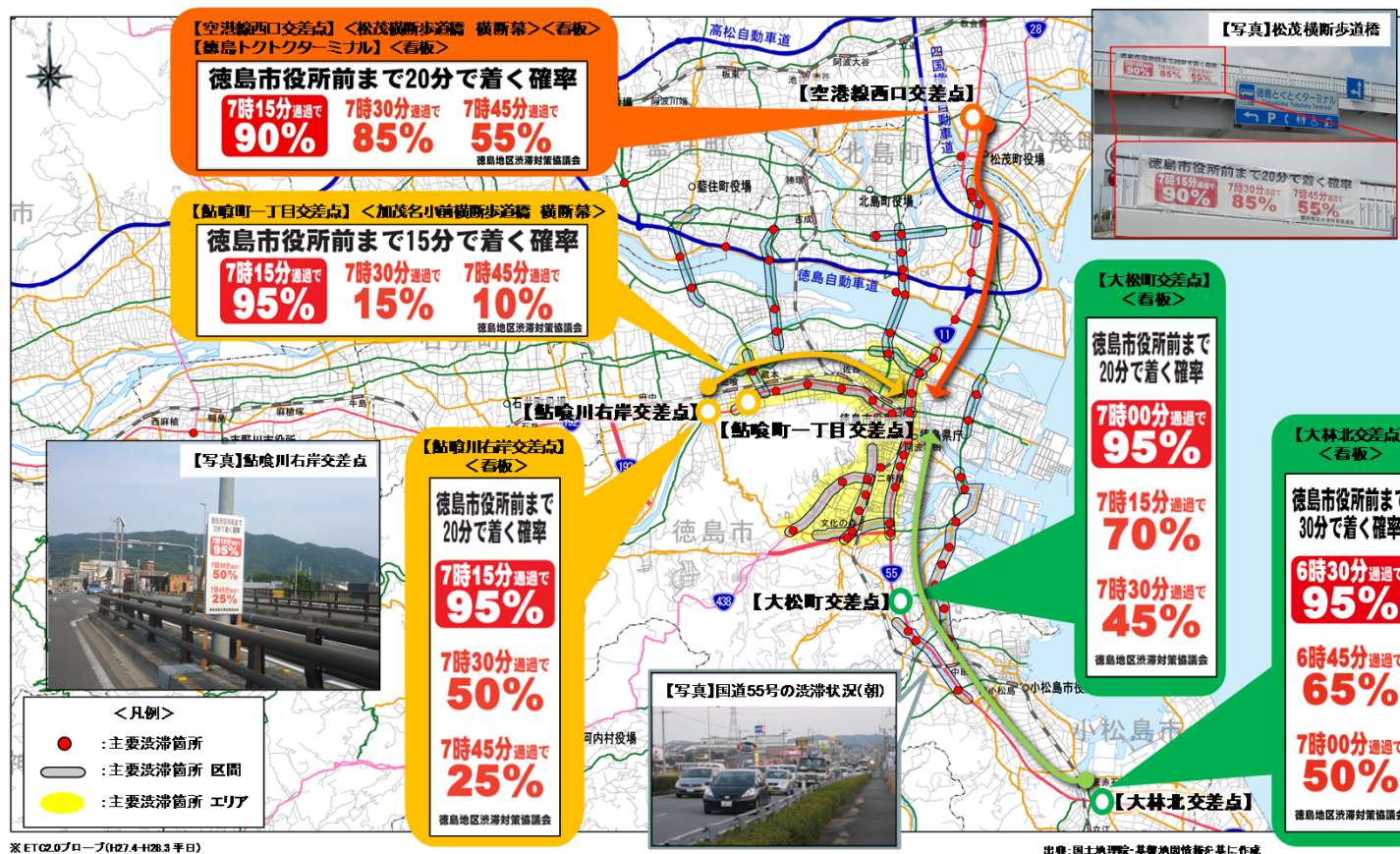
自転車の優位性を「時間」「健康面」「経済性」にてPRを実施



3.2 最遅所要時間情報の提供

○これまでは、所要時間のバラツキ（＝定時性）を「所要時間の確率」として情報提供。（平成29年度）
 ○H30年度第1回協議会での意見を受けて、早出・遅出の両方に提供可能な最も混雑している時間帯情報を提供。

■前回の情報提供（所要時間予測）



❖意見

- ①早出、遅出の両方、時差通勤が可能となる企業は増加しているため、遅出に関する情報提供も必要
- ②わかりやすい情報提供、一番遅くなる時間を広報すること



❖着眼点

- ①早出・遅出の両方を情報提供
- ②最も混雑する時間帯を広報



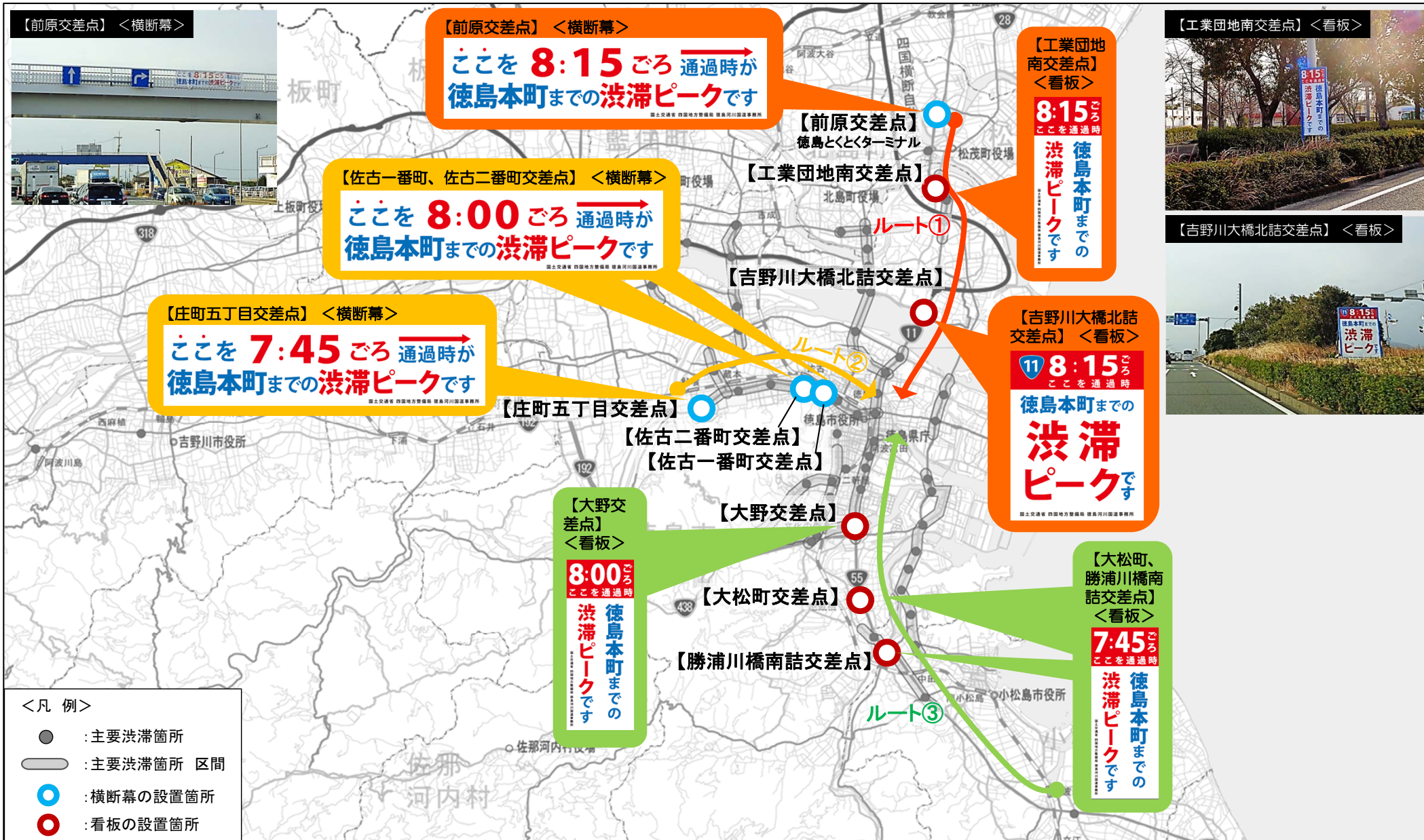
❖施策

通過地点(看板・横断幕設置地点)における最遅所要時間を広報

3.2 最遅所要時間情報の提供

○通過地点における最遅所要時間を一般の道路利用者に見てもらい、時差出勤を促すため、看板・横断幕・チラシによる情報提供を実施（平成30年11月から）。

■最遅所要時間情報の提供（横断幕、路上看板）設置箇所



3.2 最遅所要時間情報の提供（効果検証）

○チラシ配布企業へのヒアリング調査の結果、「看板・横断幕は知っている」といった意見が多く、時差通勤に対する意識付けは図られているといえる。また、今後の取組みとして、より具体的な情報提供や会社側の制度導入が必要との意見が挙げられた。



- ・時差通勤の看板・横断幕は知っています。**遠方から来ている従業員が時差通勤を実施している**と聞いています。
- ・サービス業は時差通勤に取り組むのが難しいと思いますが、何曜日の何時頃はどこが混雑という具体的な情報があればもっと実施しやすいと思います。

<小売業界の声>



- ・時差通勤の看板・横断幕は知りませんでした。従業員が自主的に時差通勤を実施していると聞いたことがあります。
- ・**時差出勤は渋滞解消に効果があると思います**、企業側の取組みが重要だと認識しています。

<建設業界の声>



- ・時差通勤の看板・横断幕は知っています。以前から**従業員が渋滞を避けるために早く来ている**と聞いています。
- ・当社でも今後考えていく必要がありますが、多くの人々が時差出勤や自転車通勤に取り組めば、渋滞が緩和されると思います。

<建設業界の声>



- ・時差通勤の看板・横断幕は知っており、**ドライバーは業務で通る時の参考にしている**と思います。当社では入社時間が比較的早いため、結果的に渋滞時間は避けていることとなります。
- ・最も時間が掛かる時刻の情報は、非常に良い情報提供だと思います。通過時間をずらす等の目安にできます。ただ、混雑を回避するため、住宅街などの細街路に移ってしまうことが心配だと思います。

<運送業界の声>



- ・時差通勤の看板・横断幕は知っています。フレックス制度を導入しているので、**各従業員が自然と時差出勤となっており、早く来ている者が多い中、遅く来ている者もいます**。
- ・フレックス制度を導入していない普通の会社では実施しにくいと思いますので、会社側の積極的な取組み（フレックス制度の導入）が必要だと思います。

<出版業界の声>

【企業ヒアリング調査概要】

調査実施日：H30.12.10(月)～H30.12.13(木)

調査対象：徳島市中心部に立地している商工会議所登録企業(5社)