

第二次大山町自転車活用推進計画

令和8(2026)年4月

大山町

目次

はじめに	p. 1
計画の構成	p. 2
第1章 計画の趣旨	p. 3
1 計画の目的	p. 3
2 計画区域	p. 3
3 計画期間	p. 3
4 計画の位置付け	p. 3
5 関連計画	p. 3
第2章 自転車を取り巻く現状と課題	p. 4
1 町の概況	p. 4
・町の特徴	
・人口動態及び将来人口推計	
・人口分布	
・生活圏と移動経路、公共施設等の立地状況	
・地理的な走行環境	
2 暮らし・環境	p. 7
・暮らしの移動手段	
・自動車運転免許証の保有率	
・公共交通手段の提供	
・脱炭素社会への転換	
3 スポーツ・健康	p. 10
・自転車イベント	
・サイクルスポーツの環境	
・自転車と健康づくり	
4 観光・地域振興	p. 12
・ナショナルサイクルルート指定への取組	
・町内サイクリングルートの状況	
・レンタサイクル・サイクリングツアー	
・サイクリストへの安心サポート	
・サイクルトレイン等の運行	
5 交通安全・走行環境	p. 15
・自転車関連事故の発生状況	
・自転車の交通ルールと安全運転の意識	
・安全への備え	
・自転車通行空間の整備状況	
・道路網の状況	
・道路の利用状況（自動車交通量）	
・道路の利用譲許（昼間旅行速度）	
・交通事故の状況と自転車経路	

第3章	自転車活用の推進目標	p. 21
1	基本理念	p. 21
2	推進目標	p. 21
3	施策の体系図	p. 22
第4章	自転車活用の具体的な取組	p. 23
1	取組一覧	p. 23
2	自転車の活用推進	p. 24
	（1）推進目標Ⅰ 移動手段の役割拡大と環境負荷軽減への貢献	p. 24
	・暮らしの中の無理のない自転車活用	
	・公共交通と自転車の連携	
	（2）推進目標Ⅱ 生涯スポーツの活動支援と健康寿命の延伸	p. 25
	・サイクルスポーツの振興	
	・自転車による健康づくりの推進	
	（3）推進目標Ⅲ 海から山までサイクルツーリズムによる地域活性化	p. 26
	・地域をつなぐサイクリングルートの活用推進	
	・魅力あるサイクリング環境の創出	
3	自転車の利用環境整備	p. 28
	（1）推進目標Ⅳ 安全で快適な自転車利用環境の創出	p. 28
	・自転車に乗る「人」の安全な利用の推進	
	・自転車が走る「道」の安全な走行環境の整備	
第5章	自転車ネットワーク計画	p. 30
1	自転車ネットワーク対象区域の設定	p. 30
	（1）基本方針及び計画目標	p. 30
	（2）自転車ネットワーク計画の対象区域の設定	p. 30
2	自転車ネットワーク路線の選定	p. 31
3	整備形態の選定	p. 35
	（1）交通状況を踏まえた整備形態（完成形態）	p. 35
	（2）整備の可能性の検討	p. 36
	（3）整備形態の検討	p. 37
4	整備の優先順位の考え方	p. 38
	（1）整備優先度の検討	p. 38
	（2）整備スケジュールの検討	p. 38
第6章	計画の推進・フォローアップ	p. 39
1	関係者との連携・協力	p. 39
2	計画のフォローアップ	p. 39
3	実態調査・広報活動	p. 39
4	財政上の措置等	p. 39

はじめに

「自転車」は、子どもから大人まで誰もが手軽に利用することができる移動手段として、私たちの生活に根ざしている乗り物です。用途やライフスタイルに応じて様々な種類の自転車が日常的に利用されていますが、地球温暖化や大気汚染などが重要な社会問題として注目されるにつれ、自転車が温室効果ガスや有害物質を排出しないクリーンな移動手段であることや、健康増進や交通混雑の緩和などの経済的・社会的な価値があるものとして改めて評価されるようになりました。

国においては、平成29年5月に自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目的とする「自転車活用推進法」が施行され、平成30(2018)年6月には、この法律に基づく国の施策の基本計画となる『自転車活用推進計画』が策定されました。現在は、第三次となる国自転車活用推進計画により自転車の活用推進が図られています。

鳥取県においては、環境にやさしい社会づくりを目指す観点から『鳥取県バイシクルタウン構想』(平成25(2013)年)が策定され、自転車と自動車が対等な交通手段として活用される「自転車先進県」に向けた取組が推進されてきました。現在は、『鳥取県バイシクルタウン構想』の理念をさらに発展させ、県民と一緒に地域の発展に繋げていくための行動指針として、都道府県自転車活用推進計画にあたる『第二次鳥取県自転車活用推進アクションプログラム』(計画期間:令和7(2024)年度から令和11(2028)年度)を策定し、自転車活用の推進が図られています。

大山町は、全国トライアスロン皆生大会やSEA TO SUMMIT 皆生・大山、ツール・ド・大山といった自転車関連イベントのコースに活用され、サイクリスポーツの魅力発信地として、多くのサイクリストが訪れています。これらを背景に持つ本町では、平成25(2013)年のエコツーリズム国際大会 in 鳥取を契機にサイクリツーリズムの推進による地域活性化を加速させ、さらに平成30(2018)年11月には、「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」に加盟し、自転車が日常的な移動手段であることのほかにも環境・健康・観光などの様々な側面において多様な利用価値があることに注目して、総合的な自転車活用の推進へと取組を広げてきました。

令和3(2021)年度には、市区町村自転車活用推進計画にあたる『大山町自転車活用推進計画』(計画期間:令和4(2022)年度から令和7(2025)年度)を策定し、総合的・計画的な自転車活用の推進、自転車を活用した地域活性化を目指してきました。本計画は、大山町におけるさらなる自転車活用を推進するため『第二次大山町自転車活用推進計画』を策定したものです。

計画の構成

本計画は、自転車活用における現状と課題を明らかにし、「暮らし・環境」、「スポーツ・健康」、「観光・地域振興」の3つの場面における「活用推進」と、自転車を安全で快適に利用できるよう守るべきルールの遵守や通行空間の確保による「利用環境整備」によって、自転車活用の推進を図ります。

計画の推進にあたっては、関係機関との連携及び計画のフォローアップを行い、適宜取組の見直しを行いつつ実効性のある施策に取り組みます。

第1章 計画の趣旨		
1 計画の目的	2 計画区域	3 計画期間
4 計画の位置付け	5 関連計画	

第2章 自転車を取り巻く現状と課題		
1 町の概況	2 暮らし・環境	3 スポーツ・健康
4 観光・地域振興	5 交通安全・走行環境	

第3章 自転車活用の推進目標		
1 基本理念	2 推進目標	3 施策の体系図

第4章 自転車活用の具体的な取組	
1 取組一覧	
2 自転車の活用推進	
《暮らし・環境》 移動手段の役割拡大と環境負荷軽減への貢献	○暮らしの中の無理のない自転車活用 ○公共交通と自転車の連携
《スポーツ・健康》 生涯スポーツの活動支援と健康寿命の延伸	○サイクリススポーツの振興 ○自転車による健康づくりの推進
《観光・地域振興》 海から山までサイクルツーリズムによる地域活性化	○地域をつなぐサイクリングルートの活用 ○魅力あるサイクリング環境の創出
3 自転車の利用環境整備	
《交通安全・走行環境》 安全で快適な自転車利用環境の創出	○自転車に乗る「人」の安全な利用の推進 ○自転車が走る「道」の安全な走行環境の整備

第5章 自転車ネットワーク計画			
1 自転車ネットワーク対象区域の設定	2 自転車ネットワーク路線の選定		
3 整備形態の選定	4 整備の優先順位の考え方		

第6章 計画の推進・フォローアップ			
1 関係者との連携・協力	2 計画のフォローアップ		
3 実態調査・広報活動	4 財政上の措置等		

第1章 計画の趣旨

1 計画の目的

本計画は、自転車が日常的な移動手段であるほかに「暮らし・環境」、「スポーツ・健康」、「観光・地域振興」などの様々な側面から、その多様な利用価値に注目し、本町における自転車活用による地域の活性化を図ることを目的とします。

2 計画区域

本計画の対象区域は、大山町全域とします。

3 計画期間

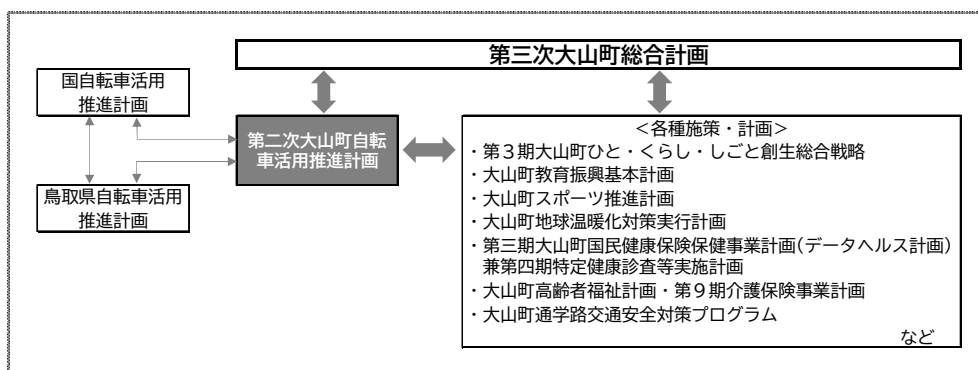
本計画は、令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの5年間とします。

4 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法(平成28年法律第113号)第11条に基づく市町村自転車活用推進計画に位置付けます。

5 関連計画

本計画では、国自転車活用推進計画及び鳥取県自転車活用推進計画を勘案して、本町の実情に応じた自転車活用の推進に関する施策を定めます。本計画の策定にあたっては、本町の総合計画である第三次大山町総合計画をはじめ、各種施策・計画との整合及び連携を図るものとします。



第2章 自転車を取り巻く現状と課題

1 町の概況

○町の特徴

大山町は、鳥取県の西部に位置し、北は日本海から南は中国地方最高峰「大山」に至る、南北約21km、東西約16km、総面積約189km²の町です。海拔0mから1729mまで、海と山の双方の恵みを有し、全国屈指の表情豊かな自然環境が町内全域に広がっています。

主な産業は、農業・畜産・漁業・観光です。大山の火山活動に由来する肥沃な黒ボク土と日本海に至るミネラルをたっぷり含んだ水が育む農水産品やその加工品は、「大山の恵み」そのものです。



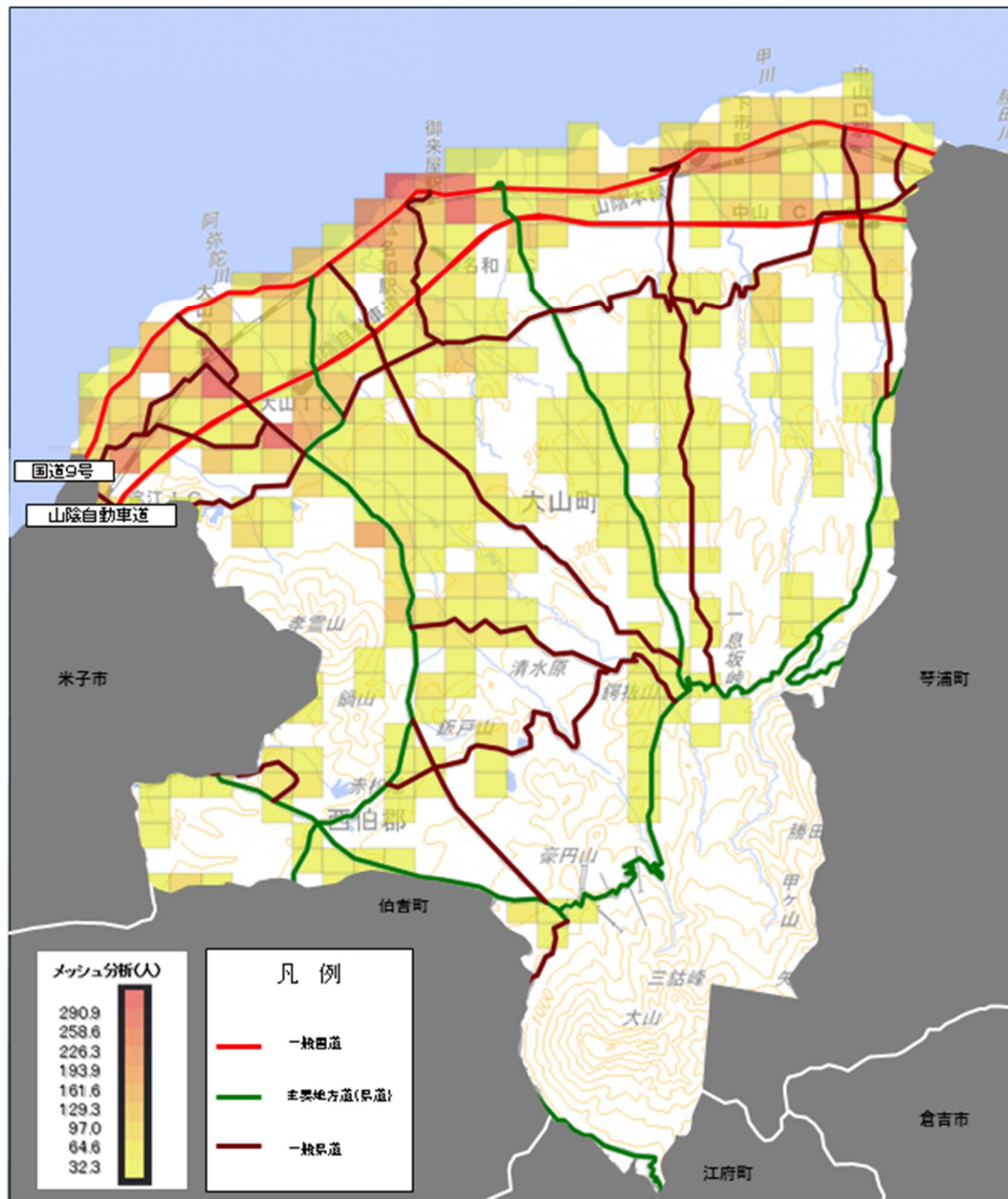
○人口動態及び将来人口推計

令和8(2026)年1月1日時点の大山町の人口は14,779人です。人口構成比では、年少人口(0～14歳)が10.50%、生産年齢人口(15歳～64歳)が48.28%、老年人口(65歳以上)が41.22%です。「大山町人口動態及び将来人口推計(令和6(2024)年3月)」では、令和32(2050)年には、人口が8,767人に減少することを予測しており、令和8(2026)年1月1日時点と比較すると、59.32%の人口規模になる見込みです。令和22(2040)年以降は、老年人口の割合が最も高くなると予測しています。

	2023年	人口推計値					
		2025	2030	2035	2040	2045	2050
総数	15,223	13,969	12,869	11,768	10,699	9,694	8,767
年少人口	1,610	1,496	1,282	1,049	932	872	810
生産年齢人口	7,414	6,499	5,925	5,475	4,760	4,102	3,505
老年人口	6,199	5,974	5,662	5,244	5,007	4,720	4,452
高齢化率	41%	43%	44%	45%	47%	49%	51%
従属人口指数	105%	115%	117%	115%	125%	136%	150%

○人口分布

町内の人口分布は、東西を横断する国道9号及び山陰自動車道付近に集中しています。山陰自動車道より南側では、南北を縦断する主要地方道及び一般県道に沿うように人口が分布しています。



出所 RESAS 地域人口メッシュ分析メッシュマップ(2020年)、一般交通量調査結果 WEB マップ(2021年)をもとに作成

○地理的な走行環境

国道9号より南側では、南北方向に複数の谷が伸びる地形であり、標高が高まるにつれて、東西の移動に利用する道路は登りと下りを繰り返します。南北の移動に利用する道路は、海から山まで登り勾配が続きます。主な移動経路に利用される路線は、国道及び県道ともに2車線となっており、道幅が広く路面状況が良好な走行環境になっています。

○生活圏と移動経路、公共施設等の立地状況

自転車利用の起終着点ともなる公共施設や公共交通機関、医療施設・商業施設・集客施設等が密集する区域は、人口分布と同様に国道及び県道沿線に多く立地しています。町民の生活圏は、通勤・通学を含め、町の東西に隣接する市町まで広がります。一方、観光においては、標高750m付近の大山寺地区に多くの来訪者が集まっています。

主な移動経路は、東西方向には、山陰自動車道、国道9号、県道329号(淀江琴浦線)などの道路や国道9号に並行する鉄道が利用されています。南北方向では、大山地区は県道158号(大山口停車場大山線)、名和地区は県道54号(豊房御来屋線)、中山地区は県道239号(羽田井植松線)など、国道9号から大山寺に至る県道が利用されます。



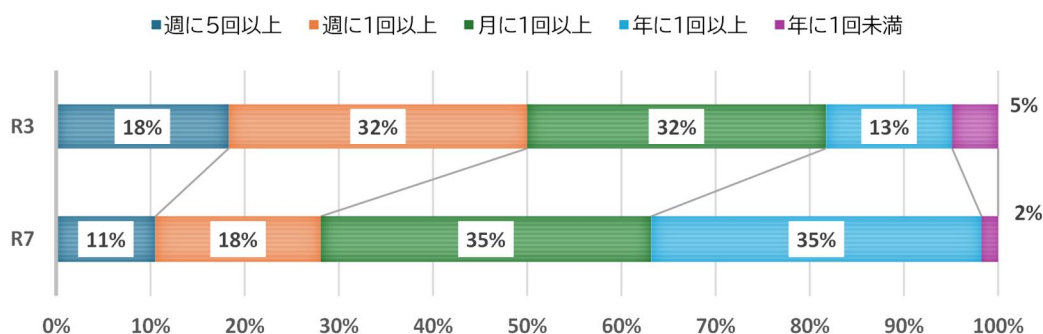
2 暮らし・環境

○暮らしの移動手段

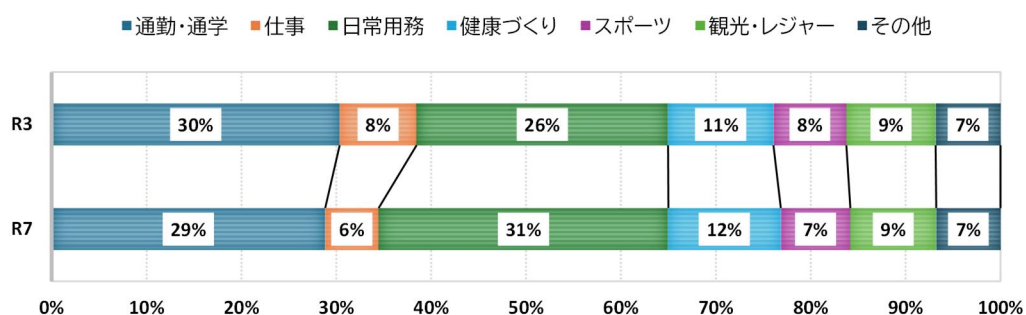
町民に対する自転車の利用状況に関するアンケート(令和7年度)(以下「令和7年度アンケート」という。)では、1週間に1回以上自転車を利用する人は約29%でした。現在の利用の有無を問わずに質問した項目では、利用目的は、通勤・通学が約29%、日常用務が約31%で、移動手段として利用することが約60%を占めました。自転車を利用する距離では、2km未満が約40%、2～5kmが約37%で、通勤・通学と日常用務という利用目的に見合った利用距離の結果となっています。

アンケート回答者のうち約60%は、「自転車を利用したい」という利用意向を持っています。一方、「自転車を利用したいと思わない」としたアンケート回答者は、移動時間、体力的な辛さ、道路環境・安全面の不安という理由によって、その他の移動手段を優先されています。

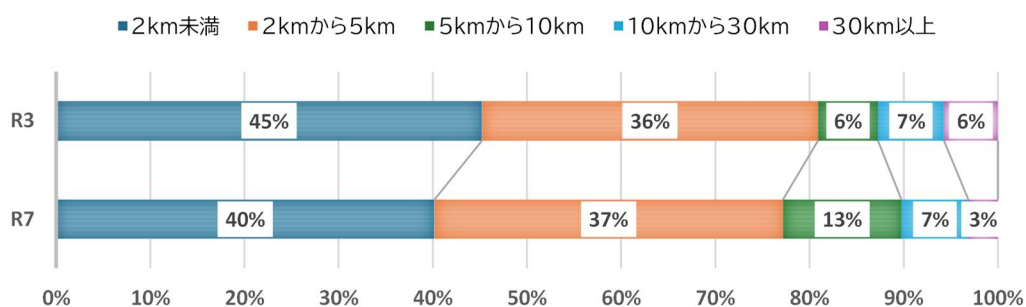
利用頻度



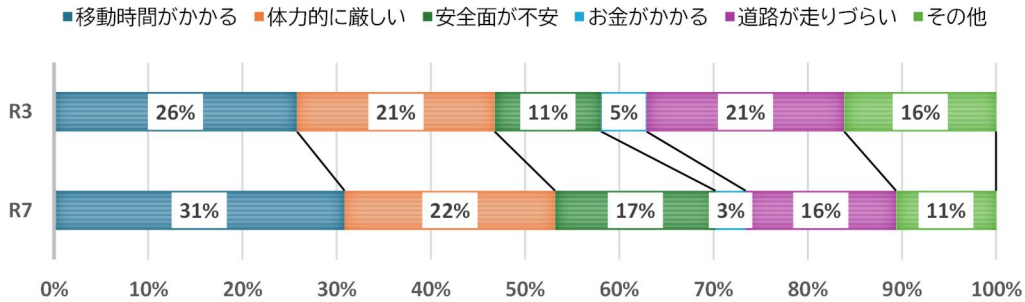
利用目的



利用距離



利用したいと思わない理由

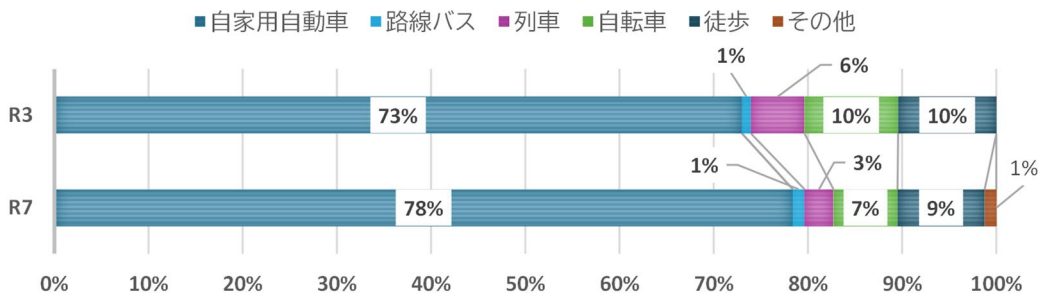


○自動車運転免許証の保有率

町民の自動車運転免許証の保有者数は、10,612人(令和6年12月31時点)¹で、免許証保有率は、80.81%です。全国の平均保有率²は、66.02%であり、町内では高い免許証保有率を示しています。

令和7年度アンケートによると、主な移動手段は自動車が約78%を占めており、自転車は約7%、その他の移動手段が約15%でした。今後、老年人口の増加がする中で、自動車が中心の地方の交通環境においては、自動車を代替または補完する交通手段も確保しながら、移動の利便性を低下させないことが重要です。

主な移動手段



○公共交通手段の提供

大山町の公共交通として、予約型町営タクシー(デマンドバス)を運行しています。令和7(2025)年度には、低料金化と発着地点の拡充によるサービス拡充を行い、利便性の向上を図っています。自動車・公共交通・自転車などをミックスして暮らしの移動手段を確保することが必要です。

¹ 鳥取県警察統計資料

² 警察庁交通局運転免許課運転免許統計(令和6年版)

○脱炭素社会への転換

日本全体での運輸部門における二酸化炭素排出量のうち、ほとんどが自家用・業務用を合わせた自動車の使用から発生しています。³環境に優しい移動手段である自転車の利用に対する町民一人ひとりの理解・関心を高め、自動車から自転車へ暮らしにおける移動手段の転換、公共交通機関とともに自転車を活用するなど、近距離移動のライフスタイルに変化が必要です。

大山町では、町の事務事業における二酸化炭素排出量を2030年までに2018年度比50%削減する目標を掲げています。今後は、この削減の取組を町内に展開し、自転車活用も進めながら脱炭素社会への取組を進めます。

³ 国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量(令和4年度)」

3 スポーツ・健康

○自転車イベント

本町では、町内をコースとする様々な自転車イベントが開催されています。自転車には、ロードバイクだけでなくマウンテンバイクやシクロクロスといった様々な車種・種目があります。本町の起伏に富んだ地形を活かして、「SEA TO SUMMIT 皆生・大山」や「ツール・ド・大山」といった運動強度が高い自転車イベントが多く開催されています。

また、子どもから大人まで自分の体力に合わせて楽しめる点も魅力です。令和6年10月に開催された「第36回全国健康福祉祭(ねりんピック)とっとり大会」は、大山町内の自転車コースが会場となり、80歳を超えた高齢者が参加するなど、生涯スポーツとしての自転車の魅力が証明されました。

○サイクルスポーツの環境

日本では人口の約2人に1台が保有する6,870万台の自転車が普及しています。そのほとんどが移動手段としての自転車利用のみで、1年以内にサイクルツーリズムの経験がある人は約1,300万人と言われていますが、競技としてレースに参加する層は、40万人程度⁴と推計されています。

本町では、登りや下りを繰り返したり日本海から大山の麓まで登りが続いたりレースやツーリング、サイクリングイベントなどサイクルスポーツを楽しめる地理的特徴があり、全日本トライアスロン皆生大会などの競技大会の自転車コースにも利用されます。多くの人がサイクルスポーツを楽しむためには、それぞれの体力に応じたルート設定や生涯スポーツとして活動する愛好家団体の支援などによってサイクリングに触れるきっかけを生むことが必要です。

○自転車と健康づくり

令和5年度に鳥取県が行った「県民の運動・スポーツに関する意識実態調査」によると、「運動不足を感じている人」の割合は約76%、「体力の衰えを感じている人」の割合は約84%という結果が出ています。同調査における「主に行っている運動やスポーツの種目」では、「自転車・サイクリング」が約5%で5番目に多くなっています。

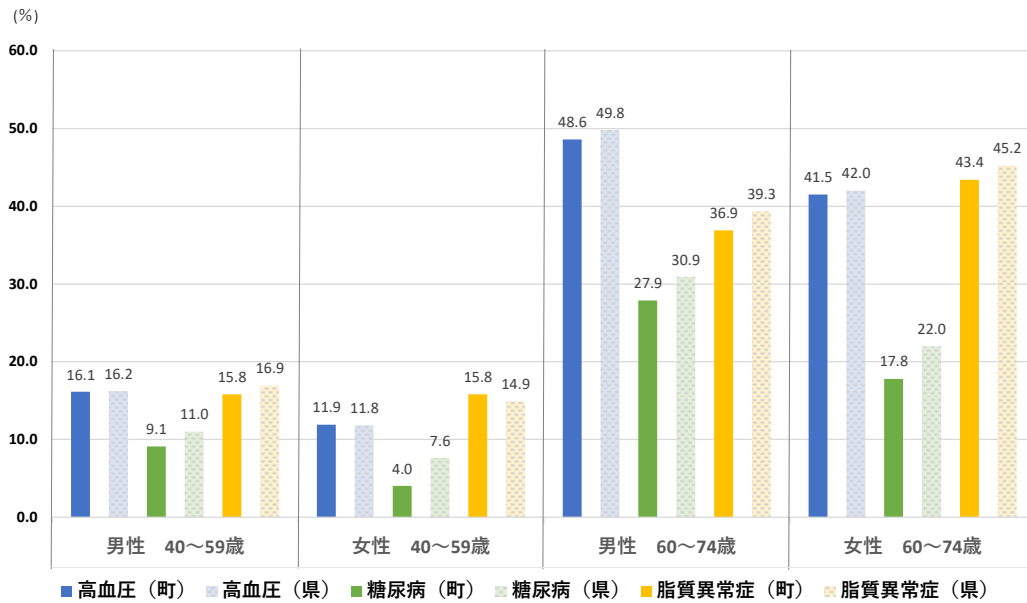
本町においては、鳥取県と比較して生活習慣病の人の割合が同程度または下回っていますが、介護給付費はほとんどの要介護度で県平均を上回っています。自転車は気づかないくらいの上り坂でも運動の負荷がかかりやすく、ランニングに比べて足への負担が約4分の1⁵であると言われていいます。日常生活の移動に取り入れることで、生活習慣病やフレイルの予防など健康づくりにつながります。

⁴ 一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン「サイクリスト国勢調査 2021」

⁵ 株式会社シマノ Cyclingood「Health Date File」

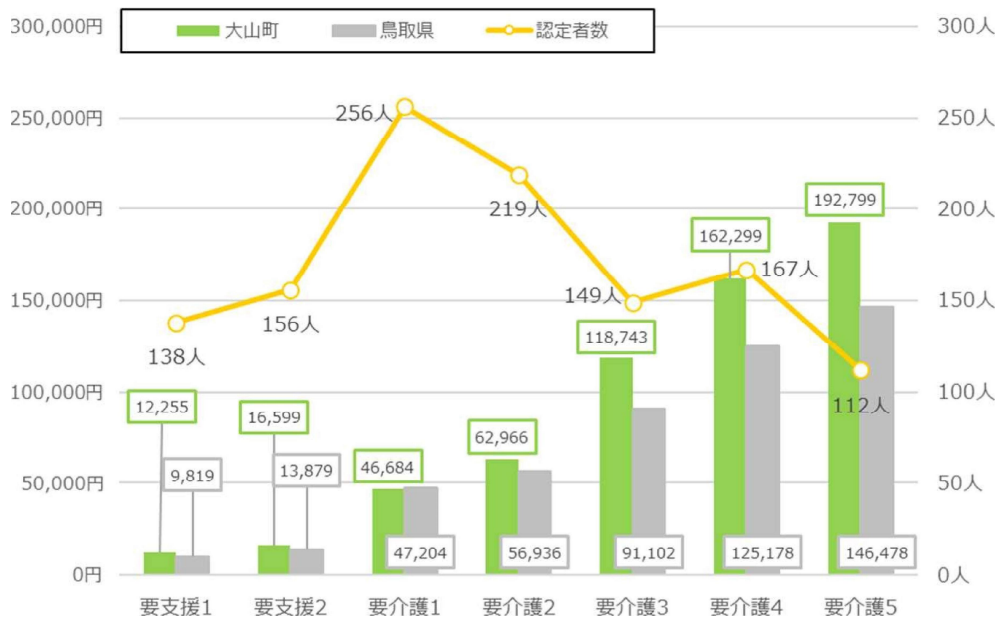
第2章 自転車を取り巻く現状と課題

■生活習慣病患者割合



出所 第三期大山町国民健康保険事業計画(データヘルス計画)より作成

■要介護度別1件当たり介護給付費及び認定者数(令和4年度)



出典 第三期大山町国民健康保険保健事業計画(データヘルス計画)

4 観光・地域振興

○ナショナルサイクルルート指定への取組

鳥取県では、鳥取うみなみロードが整備され、町内では国道9号がそのルートに設定されています。県内では、鳥取うみなみロードのナショナルサイクルルート⁶の指定に向けて、地方公共団体や民間事業者が連携しながら、地域活性化に取り組んでいます。

本町では、国道9号沿線及び鳥取うみなみロードを基軸としたサブルートの設定や沿線の地域活性を視野に入れ、海側の観光振興に取り組んでいます。



○町内サイクリングルートの状況

本町には、「ジャパンエコトラック⁷」の認定エリア第1号に登録されたカヤック・バイク・ハイクのコンビネーションルートである「SEA TO SUMMIT ルート」のほかに7つのサイクリングルートが設定されています。このうち5つのルートが町内全域を周遊するルートになっています。

令和3年度には、クロスカン트리スキーのコースを活用したマウンテンバイクコースの供用を開始し、令和6(2024)年度には、海と山とをつなぐヒルクライムルートや大山はまなすサイクリングのイベントコースを推奨ルートに位置付けました。そのほかにも海沿いを周遊するサイクリングルートを新たに設定し、様々なサイクリングの楽しみ方を提案しています。

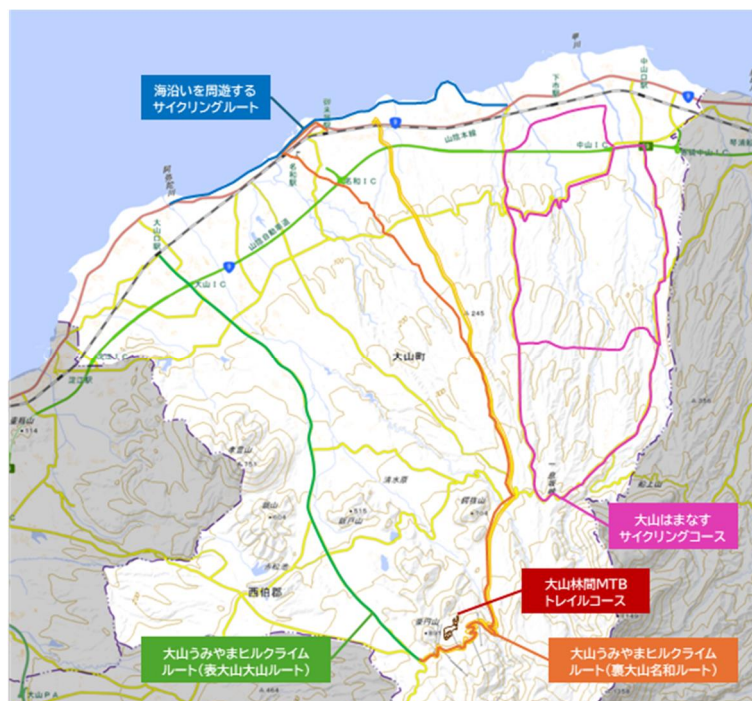
⁶インバウンド客にも対応する質の高いサイクリング環境を整備し、安全安心な魅力あるルートとして国内外のサイクリストの誘客を図り、サイクルツーリズムを通して日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を推進することを目的として、一定の水準を満たした世界に誇りうるルートを国が指定するサイクリングルート。

⁷は、トレッキング・カヤック・自転車といった人力による移動手段で、日本各地の豊かで多様な自然を体感し、地域の歴史や文化、人々との交流を楽しむ新しい旅のスタイル。(出典：ジャパンエコトラック公式サイト)

第2章 自転車を取り巻く現状と課題



出典 ジャパンエコトラックルートマップ鳥取



○レンタサイクル・サイクリングツアー

本町では、民間事業者がレンタサイクルやサイクリングツアーを行っています。レンタサイクルでは、電動アシスト付きのクロスバイクやシティサイクル、アシストがないマウンテンバイクやクロスバイクなどが用意されています。また、サイクリングツアーでは、大山寺周辺からのダウンヒルや大山をぐるっと一周するロングライドなど、爽快感と豊かな自然を存分に感じながら、体力に応じて楽しめるメニューが用意されています。

○サイクリストへの安心サポート

県内には、安心してサイクリングが楽しめるように「ダイジョウブシステム」というサポート体制が構築されています。「コグステーション(拠点施設)」、「サイクルカフェ(飲食店)」、「サイクルポート(コンビニエンスストア)」では、バイクラック(自転車スタンド)の設置や、空気入れ・自転車用パンク修理工具の貸出し、トイレの提供、飲料水の提供を行っています。サイクルキャリアを搭載したUDタクシーを使えば、万が一、途中で走行できなくなった場合にも、拠点施設や宿泊箇所などへ安全に移動することができます。

本町では、これらの施設以外にも「ジャパンエコトラック」協力店舗でバイクラック(自転車スタンド)を設置するなど、安心快適にサイクリングを楽しめる環境づくりを民間・行政が連携して広げています。



○サイクルトレイン等の運行

サイクルトレインは、自転車を輪行せずに列車に載せることができるサービスです。令和5(2023)年度からJR山陰本線の県内区間で実証実験を行い、令和7(2025)年度には通年運行が始まりました。代替交通手段の充実によって、時間や体力の制約を受けずにサイクリングを楽しめる環境整備が進んでいます。

様々な交通機関と自転車のモビリティ連携は、観光二次交通などの交通空白の穴埋め、暮らしの移動の利便性確保へ寄与することが期待されます。このほかにも、レンタサイクルやシェアサイクル、駐輪場所の整備といった自転車の活用を視野に入れたまちづくりの検討が大切です。



5 交通安全・走行環境

○自転車関連事故の発生状況

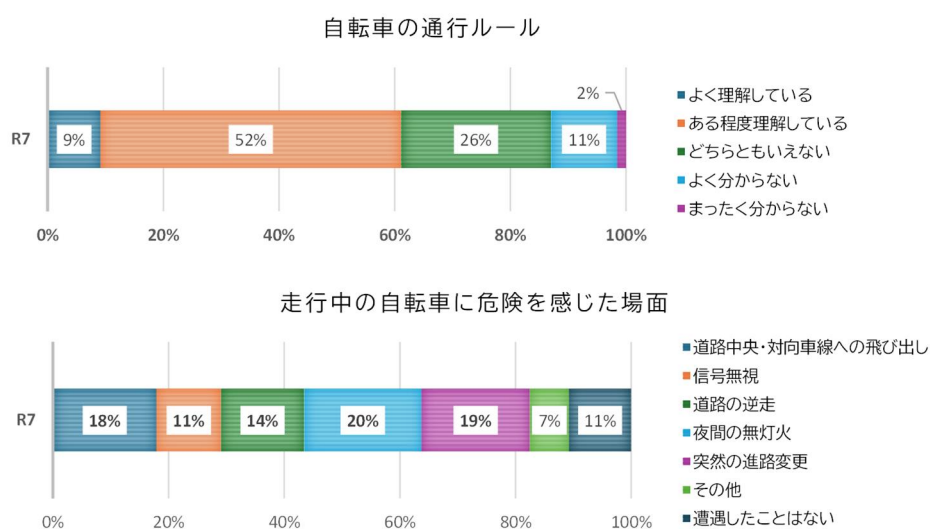
鳥取県内の自転車乗用中の交通事故発生件数は、平成28(2016)年以降、横ばいで推移し、令和元年(2019)年から減少傾向に転じたものの、令和4年からは増加傾向にあります。年齢層別死傷者数は、令和2年では65歳以上の高齢者が最も多く次いで高校生となっていました。令和6年では高校生が最も多く次いで65歳以上の高齢者となりました。死傷者の約68%はヘルメット非着用でした。さらに、子どもの交通事故では、自転車乗用中の被害が全体の約46%を占めています。⁸

本町では、小学校・中学校で交通安全教室を行い、交通ルールやマナーの普及啓発を行っています。

○自転車の交通ルールと安全運転の意識

自転車の違反別死傷者数では、死傷者数のうち約29%に何らかの交通違反がありました。交通違反別では、安全運転義務違反(安全不確認)が約33%と最も多い状況です。⁹

自転車の利用状況に関する町民アンケート(令和3年度)(以下「令和3年度アンケート」という。)では、「自転車は軽車両であるために歩行者とは交通ルールが異なることを知っている」人は98%でしたが、令和7年度アンケートの追跡調査によると、「自転車の交通ルールを理解できていると思う」人は、61%でした。令和8年4月から自転車の反則行為に対して、「交通違反通告制度(青切符)が導入されること」を知っている人は約77%でした。しかし、「走行中の自転車に危険を感じた場面があった」と回答した人の割合が約89%という結果が出ています。自転車の安全利用に関する啓発やシェア・ザ・ロードなどの情報発信等の取組を継続し、自転車の交通ルールの遵守、安全運転の普及が必要です。

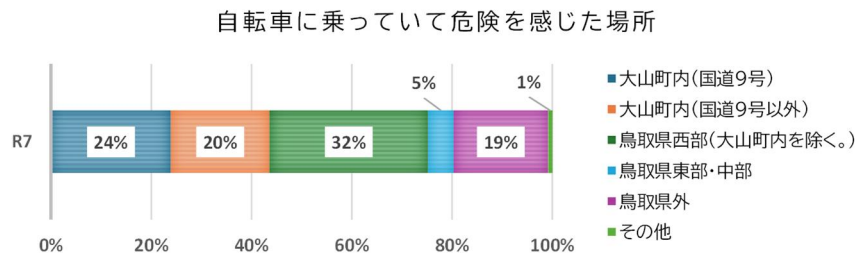
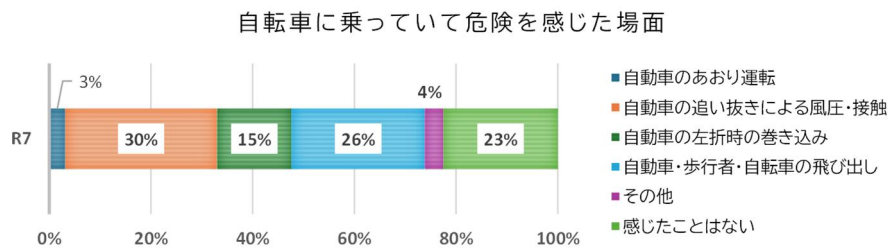


^{8,9} 鳥取県警察本部「図解交通年間(令和6年版)」参考

○安全への備え

令和7年度アンケートでは、「自転車に乗っていて危険を感じた場面があった」と回答した人の割合は約82%でした。危険を感じた場所では、町内の「国道9号」と「国道9号以外」が約44%を占めており、自転車事故を発生させない取組が重要です。

しかし、交通ルールを守り、安全に気を付けていても事故が起こることがあります。交通事故による衝突や転倒の際、最もダメージを受けるのは頭部で、死亡事故に繋がった割合のうち半数以上が頭部の損傷を占めています。¹⁰自転車に乗る人の安全のためには、自転車の日常的なセルフチェックやヘルメットの着用、万が一の保険加入などが普及するよう啓発等の取組が大切です。



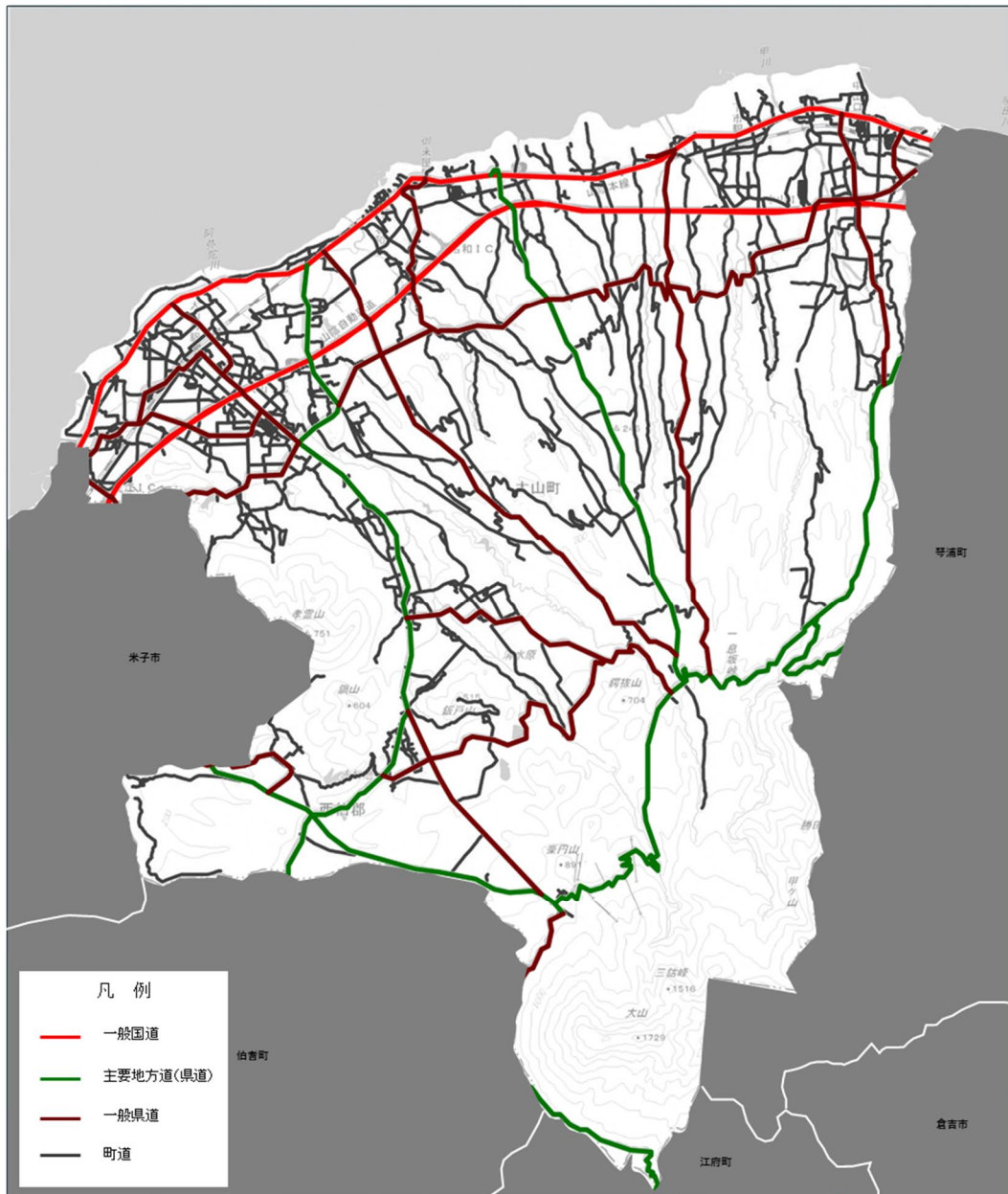
○自転車通行空間の整備状況

現状、自転車の通行空間の整備は、国道9号の鳥取うみなみロードに指定された区間における車道混在の矢羽根型路面標示のみです。道路の安全利用のためには、歩行者と自転車の通行空間の分離が必要ですが、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(令和6年6月国土交通省道路局・警察庁交通局)を参考に、路面標示や案内標識等の組み合わせ、自転車専用通行帯など、町内の道路の幅員や交通量、利用者の多い路線など実情に合わせた通行空間を整備していくことが重要です。

¹⁰ 警視庁ホームページ 自転車乗用中死者の人身損傷主部位(令和2年～令和6年合計)

○道路網の状況

町内の道路網は、国道及び県道が骨格となり、町道が町民の生活路等を補完しています。人口分布が多い国道9号及び山陰自動車道付近では密に町道が整備されています。



出所 一般交通量調査結果 WEB マップ(2021年)、大山町道路ストックビューアをもとに作成

○道路の利用状況（自動車交通量）

国道及び県道における自動車の24時間交通量では、自転車が通行し得る主要道路のうち、国道9号が2,001台/24H～10,000台/24H、県道240号(旧奈和西坪線)の国道9号と山陰自動車道名和ICを結ぶ区間が10,001台/24H～20,000台/24Hと交通量が多くなっています。



出所 一般交通量調査結果 WEB マップ(2021年)をもとに作成

第2章 自転車を取り巻く現状と課題

○道路の利用状況（昼間旅行速度）

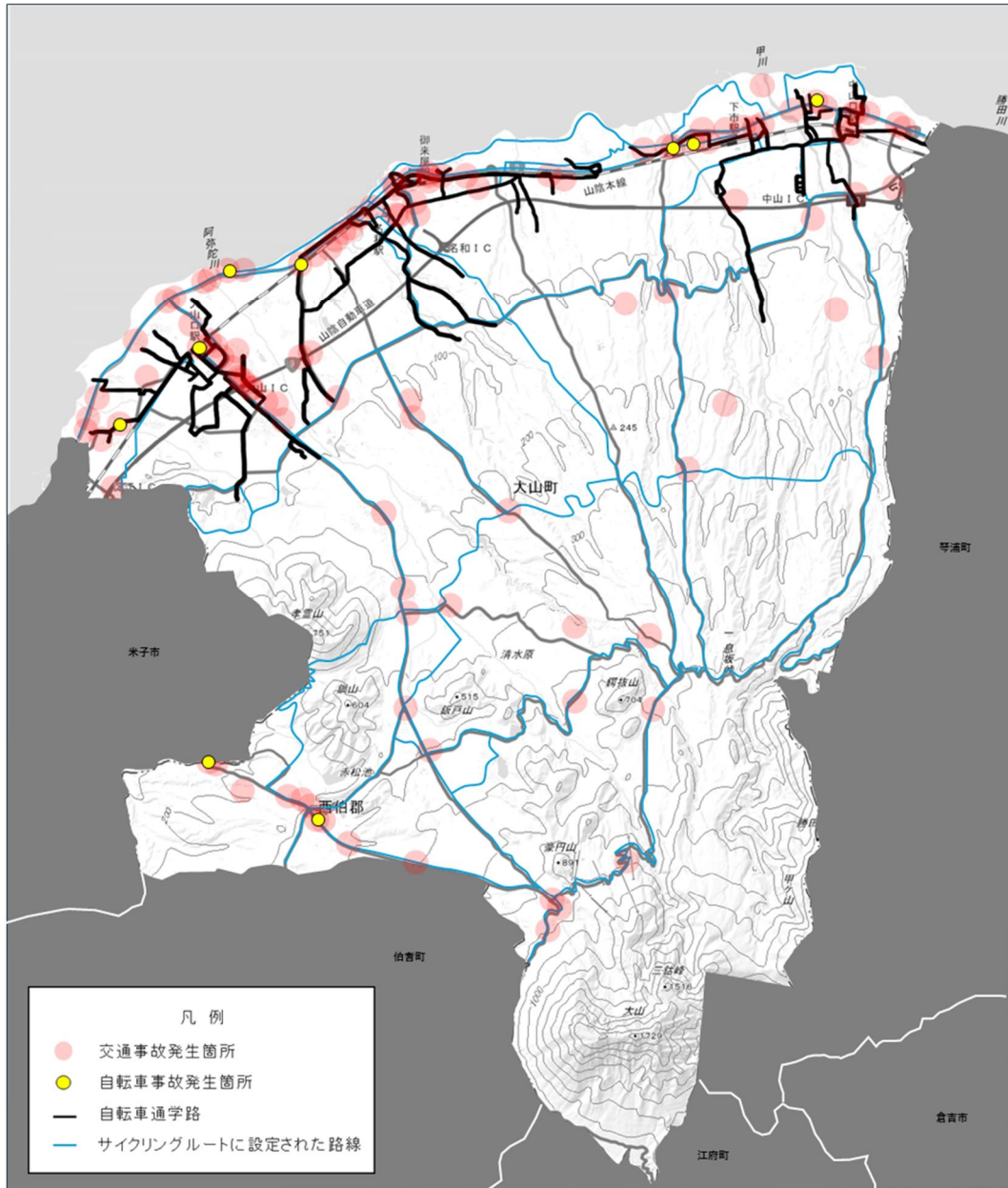
国道及び県道における自動車の昼間旅行速度は、自転車が通行し得る主要道路のうち、国道及び南北に縦断する主要な県道において、40km/h を超える速度になっています。



出所 一般交通量調査結果 WEB マップ(2021年)をもとに作成

○交通事故の状況と自転車経路

平成27年から令和7年までの交通事故の発生箇所は、県道329号(淀江琴浦線)以北に集中しており、特に国道9号では多くの事故が発生しています。自転車に関しては、国道9号のほかにJR駅前などで合計9件の事故が発生していました。



出所 とっとりWeb マップ「犯罪・事故情報」をもとに作成

第3章 自転車活用の推進目標

1 基本理念

自転車活用の基本理念

自転車がつなぐ活力あるまちの未来

第二次自転車活用推進計画の基本理念は、「自転車がつなぐ活力あるまちの未来」とし、人口減少社会の進展における本町の課題を見つめ、環境にやさしい移動手段としての活用、生涯スポーツや健康づくりとしてクオリティ・オブ・ライフの向上、サイクルツーリズムによる魅力的な観光地域づくりの創出など、自転車を通じて本町の魅力と楽しさがより拓かれ、活力あるまちの未来につながる自転車活用を目指します。

また、自転車活用にあたっては、安全な利用環境の実現を図り、町民の自転車利用への理解を深め、自転車活用の一層の推進を図ります。

2 推進目標

本町の自転車活用の基本理念及び現状の課題等を踏まえて、次の4つの項目を本計画の推進目標とします。

【推進目標1～暮らし・環境～】

移動手段の役割拡大と環境負荷軽減への貢献

暮らし・環境における自転車活用は、自動車中心の移動とならざるを得ない実情を踏まえつつ、自転車を徒歩と同様に基礎的な移動手段と捉え、公共交通や自動車とのベストミックスを目指し、近距離の移動など身近なところから自転車を利用しようと思える環境にやさしいライフスタイルにつながる自転車活用を推進します。

【推進目標2～スポーツ・健康～】

生涯スポーツの活動支援と健康寿命の延伸

スポーツ・健康における自転車活用は、運動不足の解消にも役立ち、スポーツとしても魅力のある自転車を誰もが楽しめるものとなるよう、サイクリング愛好家団体の活動支援や自転車に触れるきっかけづくりなどを通じて、自転車に乗る人の満足度の向上とこれから自転車に乗ってみたいと思う人のクオリティ・オブ・ライフの向上につながる生涯スポーツ自転車の活用を推進します。

【推進目標 3～観光・地域振興～】

海から山までサイクルツーリズムによる地域活性化

観光・地域振興における自転車活用は、サイクリングコンテンツの充実や目的地の魅力強化、レンタサイクルやサイクルトレインなどの公共交通機関との連携強化を図るほか、サイクリングルート沿線の商業施設の受入環境整備など、官民連携によるサイクルツーリズムの推進を図り、自転車に乗る人が海から山まで楽しめる観光地域づくりを推進します。

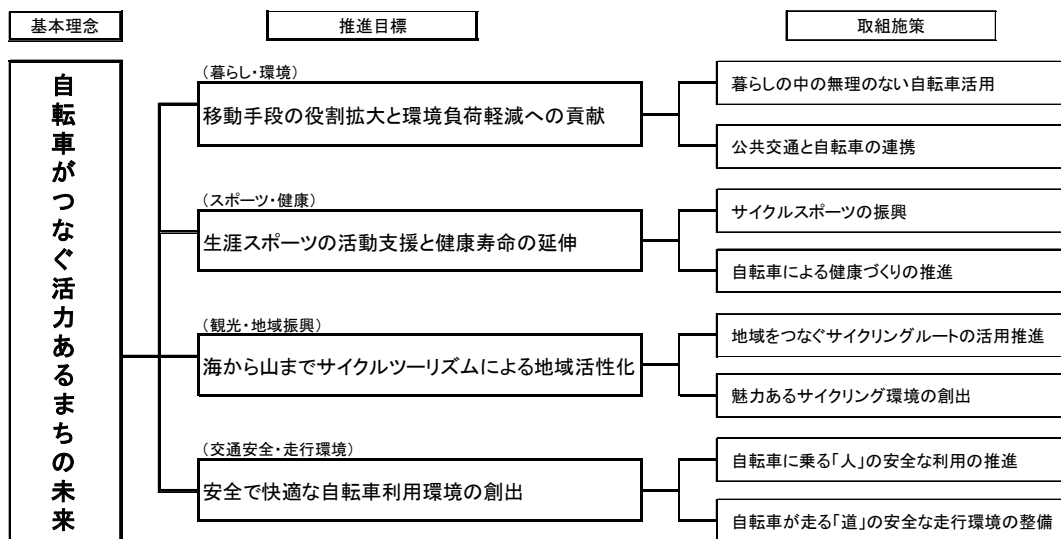
【推進目標 4～交通安全・走行環境～】

安全で快適な自転車利用環境の創出

乗る人の命を守るために必要な交通ルールの徹底、自転車の日常点検や安全運転、ヘルメットの着用などの普及啓発等を推進します。自動車・自転車・歩行者それぞれが互いの特性や交通ルールを理解し、自転車を安全に使うことができる通行区間の整備によって、自転車に乗る人も乗らない人もともに事故に遭わない自転車利用環境の創出を図ります。

3 施策の体系図

推進目標の達成に向けた取組施策を以下のとおりとし、第4章「自転車活用の具体的な取組」を通じて自転車活用の推進を図ります。



第4章 自転車活用の具体的な取組

1 取組一覧


前章で設定した目標を達成するため、以下の取組を通じて本町の自転車活用の推進を図ります。


分類	推進目標	取組施策				
		実施する取り組み				
活用推進	I 《暮らし・環境》 移動手段の役割拡大と環境負荷軽減への貢献	1 暮らしの中の無理のない自転車活用	① 自転車利用による環境負荷低減の広報 ② 2km以内の自転車移動の推奨 ③ 電動アシスト付き自転車の活用推進			
		2 公共交通と自転車の連携	① 公共交通との連携強化 ② レンタサイクル等の活用促進			
		II 《スポーツ・健康》 生涯スポーツの活動支援と健康寿命の延伸	1 サイクルスポーツの振興	① サイクルスポーツの魅力発信 ② サイクリング団体への活動支援		
			2 自転車による健康づくりの推進	① 自転車活用による健康増進に関する広報		
			III 《観光・地域振興》 海から山までサイクリングリズムによる地域活性化	1 地域をつなぐサイクリングルートの活用推進	① 鳥取うみなみロード町内区間・沿線サブルートの振興 ② 海と山をつなぐサイクリングルートの魅力向上 ③ サイクリングイベントの開催・誘致 ④ 自転車競技団体等の連携・支援	
				2 魅力あるサイクリング環境の創出	① 自転車関連サービスの充実と支援 ② サイクリストの受入環境整備 ③ サイクリングの活動拠点の整備 ④ 公共交通との連携強化（再掲） ⑤ レンタサイクル等の活用促進（再掲）	
	利用環境整備			IV 《交通安全・走行環境》 安全で快適な自転車利用環境の創出	1 自転車に乗る「人」の安全な利用の推進	① 日常の安全点検の啓発 ② ヘルメット着用の普及啓発 ③ 防犯登録・保険加入の啓発 ④ 通行空間に合わせた通行ルールの啓発 ⑤ 交通安全教室等の活用
					2 自転車が走る「道」の安全な走行環境の整備	① ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備 ② 安全安心な道路空間の共有に関する啓発 ③ 鳥取うみなみロード地域サブルートの空白対策


2 自転車の活用推進

(1) 推進目標Ⅰ 移動手段の役割拡大と環境負荷軽減への貢献

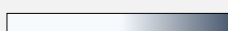
取組施策1 暮らしの中の無理のない自転車活用


実施する取組 I-1-①	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
自転車利用による環境負荷低減の広報	
地球温暖化対策に資する「賢い選択」を促す国民運動「COOL CHOICE」等を通じて、脱炭素に貢献する環境に優しいライフスタイルへの転換に関する情報発信を行い、環境負荷低減につながるモビリティの選択を促します。	

実施する取組 I-1-②	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
2 km以内の自転車移動の推奨	
日常生活の移動において自動車の代替が可能であると考えられる2km以内の移動においては、自転車活用による健康増進や環境負荷軽減に関する情報発信を行い、無理のない自転車活用を推奨します。	

実施する取組 I-1-③	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
電動アシスト付き自転車の活用推進	
自転車利用の妨げとなる体力的な負担を軽減するものとして、電動アシスト付き自転車の利便性に関する情報発信や、地域のニーズに応じて購入助成制度を活用し、電動アシスト付き自転車による自転車活用の推進を図ります。	


取組施策2 公共交通と自転車の連携

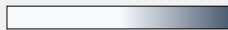
実施する取組 I-2-①	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
公共交通との連携強化	
公共交通と自転車との連携を図るサイクリートレインやサイクルバスの運行が継続されるよう連携するとともに、町営予約型バス(デマンドバス)との連携強化を検討し、地域交通と自転車活用による移動の利便性向上を検討します。	

実施する取組 I-2-②	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
レンタサイクル等の活用促進	
公共交通の空白地帯や観光旅行者の観光二次交通、レンタサイクルによる観光周遊など、利用者の目的やニーズに合わせたレンタサイクルの活用を図ります。また、公共交通の結節点におけるシェアサイクルの可能性を検討します。	


(2) 生涯スポーツの活動支援と健康寿命の延伸

取組施策1 サイクルスポーツの振興

実施する取組 Ⅱ-1-①	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
サイクルスポーツの魅力発信	
地域におけるサイクルスポーツに関する情報収集や情報発信等をはじめ、自転車に触れるきっかけと生涯スポーツとしてのサイクリングの魅力を伝えます。	

実施する取組 Ⅱ-1-②	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
サイクリング団体への活動支援	
サイクリング愛好家団体の結成支援や、スポーツとしてサイクリングを楽しむ団体等に対して、ロードバイク等のスポーツ自転車のメンテナンス講座や乗り方講座、町内での走行会の開催等、サイクルスポーツ振興に関わる活動の支援を行い、町内サイクルスポーツの普及を図ります。	

取組施策2 自転車による健康づくりの推進

実施する取組 Ⅱ-2-①	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
自転車活用による健康増進に関する広報	
健康づくりに役立つ自転車活用の事例収集や情報発信を行い、町民の運動習慣の増加を図り、健康長寿・フレイル予防につなげます。	

実施する取組 Ⅲ-2-②	主な対象 [自転車利用 : 少 <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 多]
サイクリストの受入環境整備	
<p>地域関係者の協力を得ながらジャパンエコトラック及びダイジョウブシステムによる受入環境整備を進め、主要なサイクリングルート上における「サイクリストにやさしい宿」や「サイクルカフェ」の増加に取り組むとともに、安全・安心・快適なサイクリング環境の整備を推進します。</p>	

実施する取組 Ⅲ-2-③	主な対象 [自転車利用 : 少 <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 多]
サイクリングの活動拠点の整備	
<p>公共交通の結節点や鳥取うみなみロード沿線などの主要なサイクリングルート上において、自転車の点検・整備・解体・組立てや、町内外のサイクリストの活動・滞在・交流につながるサイクリストの集いの場づくりを検討します。</p>	


実施する取組 Ⅲ-2-④	主な対象 [自転車利用 : 少 <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 多]
公共交通との連携強化（再掲）	
<p>公共交通と自転車との連携を図るサイクルトレインやサイクルバスの運行が継続されるよう連携するとともに、町営予約型バス(デマンドバス)との連携強化を検討し、地域交通と自転車活用による移動の利便性向上を検討します。</p>	


実施する取組 Ⅲ-2-⑤	主な対象 [自転車利用 : 少 <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 多]
レンタサイクル等の活用促進（再掲）	
<p>公共交通の空白地帯や観光旅行者の観光二次交通、レンタサイクルによる観光周遊など、利用者の目的やニーズに合わせたレンタサイクルの活用を図ります。また、公共交通の結節点におけるシェアサイクルの可能性を検討します。</p>	


3 自転車の利用環境整備


(4) 安全で快適な自転車利用環境の創出


取組施策1 自転車に乗る「人」の安全な利用の推進

実施する取組 IV-1-①	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
日常の安全点検の啓発	
自転車の安全な利用には、日常の基本的な点検が有効であるため、乗車前の自己点検が習慣になるよう啓発を図ります。	


実施する取組 IV-1-②	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
ヘルメット着用の普及啓発	
万が一のときに命を守るヘルメットの重要性や安全性を啓発し、ヘルメット着用の普及を図ります。	


実施する取組 IV-1-③	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
防犯登録・保険加入の啓発	
防犯登録及び自転車の保険加入率が上がるよう普及啓発を行います。	


実施する取組 IV-1-④	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
通行空間に合わせた通行ルールの啓発	
自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車通行ルールについて、「自転車安全利用五則」等を活用して自転車の基本的な通行ルートを周知することにより、地域住民等への通行ルールの周知に努めます。	

実施する取組 IV-1-⑤	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
交通安全教室等の活用	
小・中学校の児童・生徒には交通安全教室等を活用して自転車の交通ルールを守る必要性・重要性の理解を促すとともに、関係機関と連携して大人の自転車の交通安全に関する意識の高揚に向けた取組を検討します。	

取組施策2 自転車が走る「道」の安全な走行環境の整備

実施する取組 IV-2-①	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備	
<p>安全で快適な自転車利用に向けて、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(令和6年6月国土交通省道路局・警察庁交通局)に基づき、道路の再配分による走行空間の確保、路面標示や走行ラインのカラー舗装等、関係機関と協議しながら町内の主たる路線における自転車の利用に配慮した道路整備に努めます。</p>	

実施する取組 IV-2-②	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
安全安心な道路空間の共有に関する啓発	
<p>愛媛県で平成27年から行われている「思いやり 1.5m 運動」と「走ろう！ 車道運動」を活用し、自動車が出発する際には 1.5m以上の安全な間隔を保つか徐行する、自転車には歩行者の安全のために車道走行を促すといったシェア・ザ・ロードの啓発を行います。</p>	

実施する取組 IV-2-③	主な対象 [自転車利用 : 少  多]
鳥取うみなみロード地域サブルート空白対策	
<p>鳥取うみなみロードの地域サブルートとして、町内の海岸線沿いを走行する安全で魅力的なルートを提案し、地域周遊による地域活性化につなげるため、特に路側帯が減少する河川橋梁部分等の走行環境の改善を関係機関と検討します。</p>	

第5章 自転車ネットワーク計画

1 自転車ネットワーク対象区域の設定

(1) 基本方針及び計画目標

第3章における自転車活用の推進目標4「安全で快適な自転車利用環境の創出」を踏まえ、交通安全・走行環境の分野の基本方針を自転車ネットワーク計画の基本方針とし、自転車活用の土台となる自転車通行空間の整備を図ります。

○基本方針

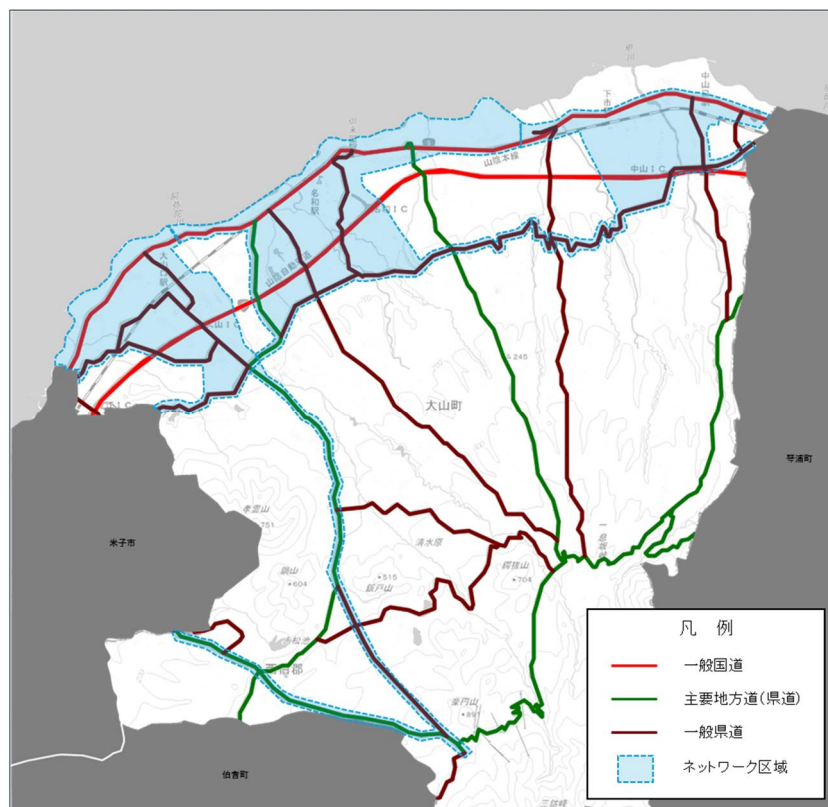
安全で快適な自転車利用環境の創出

○計画目標

自動車・自転車・歩行者それぞれが互いの特性や交通ルールを理解し、自転車を安全に使うことができる走行環境の整備を推進し、自転車に乗る人も乗らない人もともに事故に遭わない自転車利用環境の創出を図ります。

(2) 自転車ネットワーク計画の対象区域の設定

主要施設や交通拠点、自転車の利用状況等を勘案し、自転車ネットワーク区域を下図のように設定します。

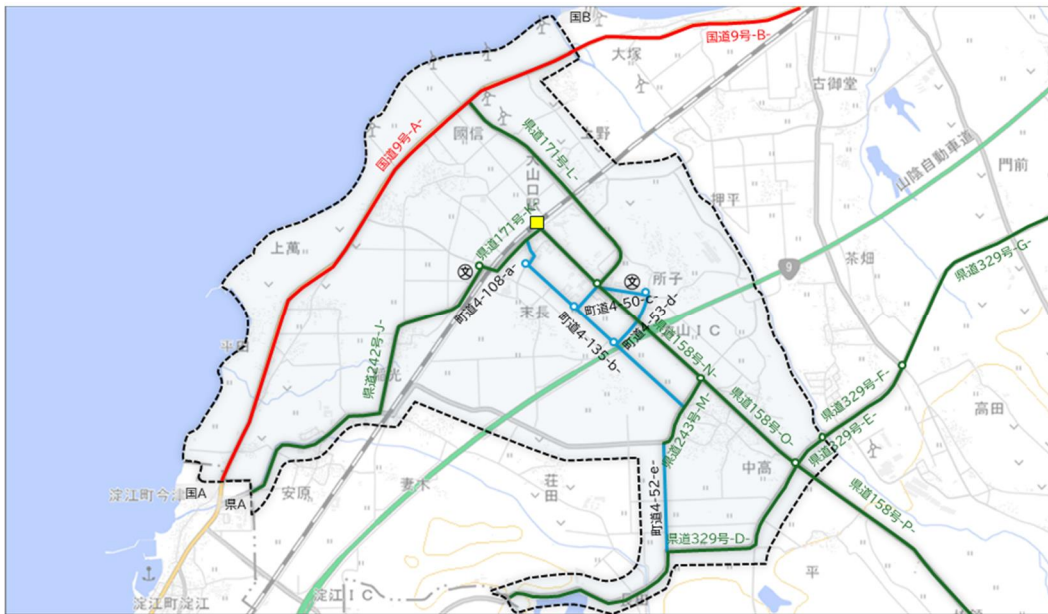


2 自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線は、路線選定にあたって5つの視点を設け、自転車ネットワーク路線を選定します。

- 主な公共施設・居住地区等を結ぶ自転車利用の主要路線
- 自転車関連の事故が多い路線
- 自転車通行空間が整備されている路線
- 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
- 自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

■自転車ネットワーク路線(大山エリア)



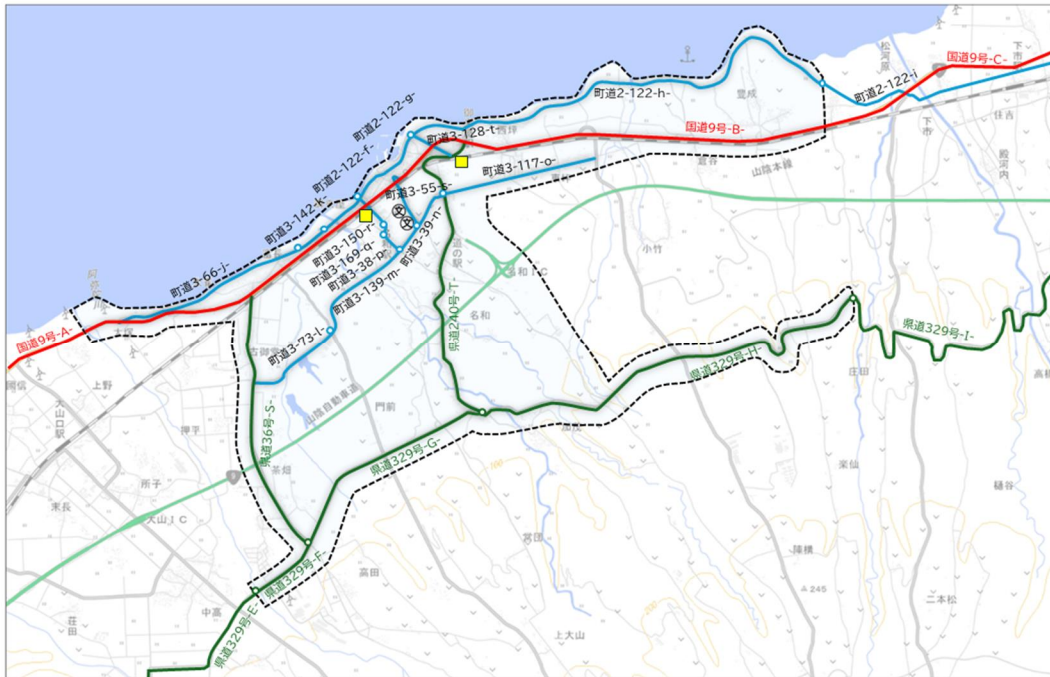
(対象路線)

路線名	路線番号	区間	延長(km)	管理者
国道9号	9	A	4.10	国
県道淀江琴浦線	329	D E	2.90	鳥取県
県道大山淀江インター線	242	J	2.60	鳥取県
県道大山口停車場線	171	K L	2.90	鳥取県
県道中高妻木線	243	M	0.55	鳥取県
県道大山口停車場大山線	158	N O	1.90	鳥取県
町道大山口1号線	4-108	a	0.20	大山町
町道末長中高線	4-135	b	1.50	大山町
町道末長押平線	4-50	c	0.60	大山町
町道所子野田線	4-53	d	0.40	大山町
町道野田長田線	4-52	e	0.75	大山町

※区間延長は概算

第5章 自転車ネットワーク計画

■自転車ネットワーク路線(名和エリア)

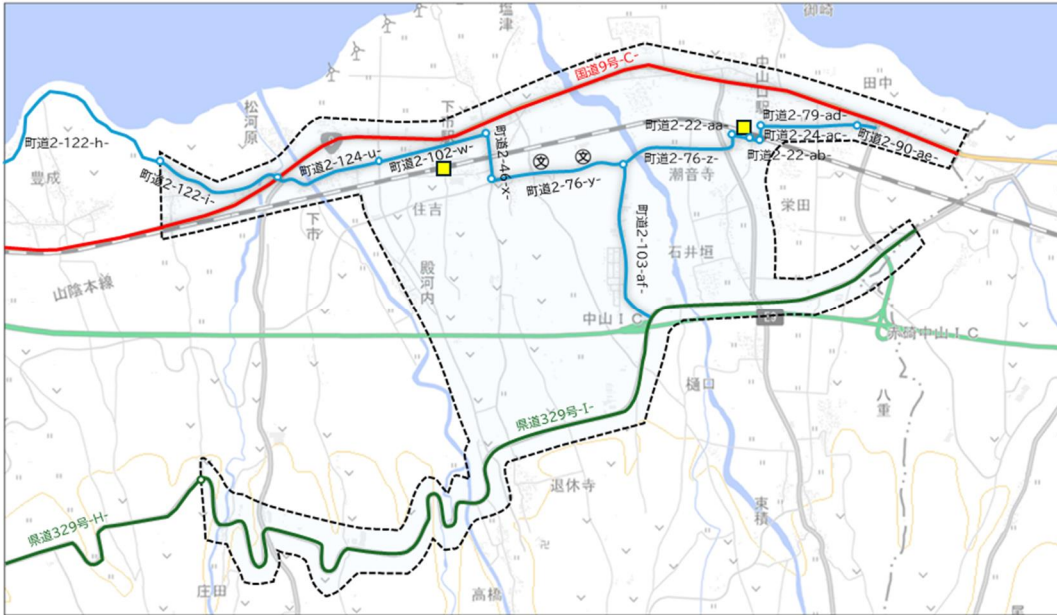


(対象路線)

路線名	路線番号	区間	延長(km)	管理者
国道9号	9	B	8.30	国
県道淀江琴浦線	329	F G H	7.60	鳥取県
県道名和岸本線	36	S	2.80	鳥取県
県道旧奈和西坪線	240	T	3.40	鳥取県
町道松河原名和線	2-122	f g h	6.25	大山町
町道富長大雀線	3-66	j	2.10	大山町
町道御来屋富長線	3-142	k	0.35	大山町
町道山村文珠領線	3-73	l	1.00	大山町
町道下坪田山村線	3-139	m	1.20	大山町
町道名和神社下坪田線	3-39	n	0.75	大山町
町道上坪名和神社線	3-117	o	1.60	大山町
町道御来屋陣構線	3-38	p	0.22	大山町
町道名和神社線	3-169	q	0.05	大山町
町道名和名和停車場線	3-150	r	0.45	大山町
町道名和小学校線	3-55	s	0.60	大山町
町道御来屋東坪	3-128	t	0.60	大山町

※区間延長は概算

■自転車ネットワーク路線(中山エリア)

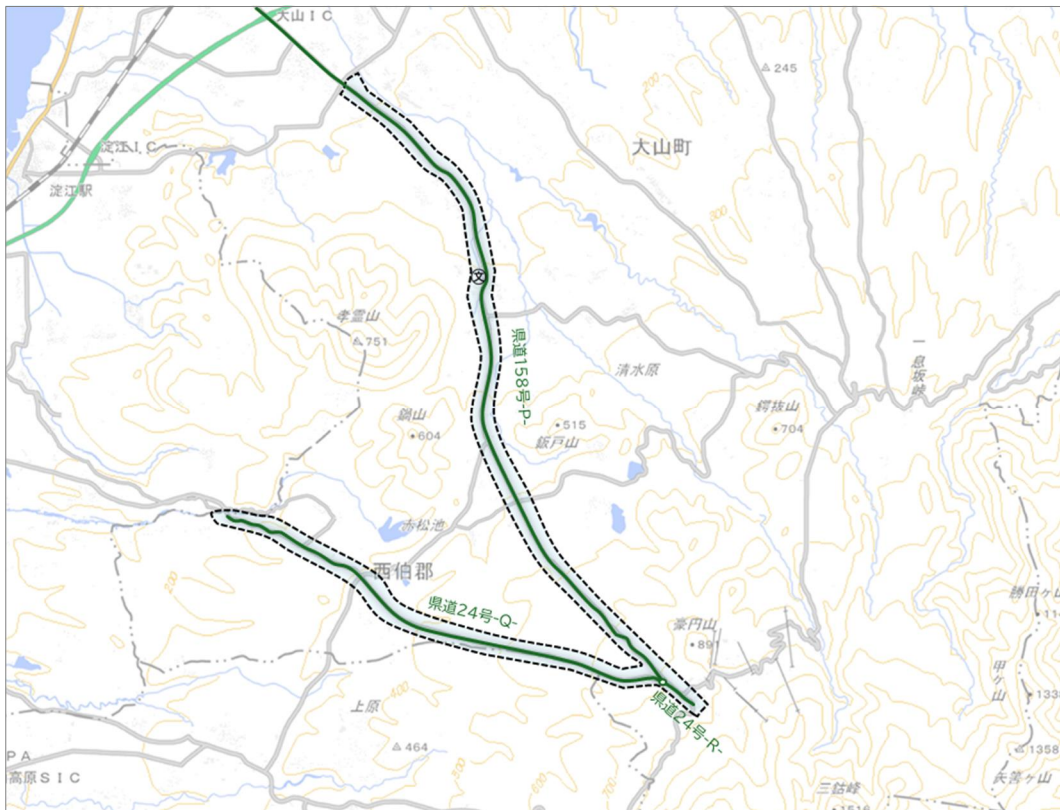


(対象路線)

路線名	路線番号	区間	延長(km)	管理者
国道9号	9	C	6.00	国
県道淀江琴浦線	329	I	7.50	鳥取県
町道松河原名和線	2-122	i	1.00	大山町
町道松河原上市線	2-124	u	0.75	大山町
町道曲松上市線	2-120	w	0.75	大山町
町道中尾高橋線	2-46	x	0.35	大山町
町道中山口住吉線	2-76	y z	1.85	大山町
町道中山口赤坂線	2-22	aa	0.13	大山町
町道中山口内ノ蔵線	2-23	ab	0.12	大山町
町道下田中線	2-24	ac	0.10	大山町
町道下田中東線	2-79	ad	0.60	大山町
町道中林1号線	2-90	ae	0.15	大山町
町道赤坂石井垣線	2-103	af	1.20	大山町

※区間延長は概算

■自転車ネットワーク路線(大山エリア・サイクリングルート)



(対象路線)

路線名	路線番号	区間	延長(km)	管理者
県道大山口停車場大山線	158	P	10.10	鳥取県
県道米子大山線	24	Q R	7.35	鳥取県

※区間延長は概算

3 整備形態の選定

(1) 交通状況を踏まえた整備形態（完成形態）

本計画における自転車通行空間の整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和6年6月国土交通省道路局・警察庁交通局）における整備形態を完成形態の基本としつつも、自動車の速度や交通量による自転車と自動車の分離の目安、整備路線の道路状況、交通状況及び地域の課題やニーズを踏まえた上で、実態に即した整備形態を選定します。

（自転車と自動車の分離）

- ・ 自転車と自動車を構造物により分離する目安（A）
自動車の速度が 50 km/h 超
- ・ 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する目安（B）
自動車の速度が 40 km/h 超～50 km/h 以下または自動車交通量が 4,001 台/日以上

（自転車と自動車の混在）

- ・ 車道混在の目安（C）
自動車の速度が 40 km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が 50km/h 超	A、C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

出典 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(令和6年6月) p. I-9
「図 I-7 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方」

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p> <p>緑石線等 歩道 自転車道 歩道 自転車道 (自動車の)車道</p> <p>着色あり 着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p> <p>歩道 自転車 他の通行帯 歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>幅の全部を着色 幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置 歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路</p>

出典 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(令和6年6月) p. I-10
「図 I-8 基本的な整備形態(イメージ)」

(2) 整備の可能性の検討

○新設道路

新設道路では、(1)で示した完成形態での整備を基本に、交通状況及び地域の課題やニーズを踏まえた上で、実態に即した整備形態の選定・整備を行います。

○既設道路

既設道路では、既設の道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行の確保に向けて、道路空間の再配分や道路拡幅を含めて完成形態での整備が可能か検討します。

既設道路の検討に際しては、自転車利用者の安全性を速やかに向上させることを最優先とし、道路状況、交通状況及び地域の課題やニーズを踏まえた上で、暫定形態その他の安全対策の選択も含めて、実態に即した整備形態の選定・整備を行います。

○その他の検討

積雪寒冷地においては、車道部の堆雪帯を活用した自転車通行空間の整備が考えられることから、自転車専用通行帯や車道混在の自転車通行空間の整備を検討します。

(3) 暫定形態の検討

自転車ネットワーク路線において、完成形態での自転車通行空間の整備が困難な場合、かつ車道通行をしている自転車利用者及び車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならないときには、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間整備を行うものとします。

やむを得ず自転車通行空間として歩道を活用せざるを得ない場合には、関係機関とその路線における通行空間の検証、路線選定の見直し、自転車ネットワークを補完する経路としての活用などを検討した上で、実情に応じた自転車ネットワークの構築を図ります。

4 整備の優先順位の考え方

(1) 整備優先度の検討

各路線において詳細な優先順位をつけるのではなく、自転車ネットワーク路線の選定の視点及び以下の考え方を考慮し、関係機関と調整を図りながら優先度を設定して各路線の整備を進めます。国道及び県道は、町内道路網の骨格をなしており、早期の整備を求めていくものとします。

- 自転車交通量が多い路線
- 自動車交通量が多い路線
- 自転車事故が多い路線
- 自転車通学路と重複する路線

(2) 整備スケジュールの検討

特に自転車利用の多い施設を結ぶ区間や自転車関連事故が多い区間において、完成形態で整備が可能なところは完成形態で、それが困難なところは暫定形態で整備を進めます。

次いで、暫定形態の完成形態への再整備、交通状況や事故発生状況等を踏まえた計画の見直し・再整備等によって面的な自転車ネットワークの構築を図ります。

第6章 計画の進捗管理・フォローアップ

1 関係者との連携・協力

本計画に位置付けられた推進目標の達成に向けては、計画の着実な推進のために、国・地方公共団体・交通事業者・その他の関連事業者と相互に連携し、自転車活用に関する総合的かつ計画的な取組を行う体制によって協力して施策に取り組みます。

2 計画のフォローアップ

本計画に定める施策・取組に関して、実施する取組の進捗状況及び関連指標等を参考にPDCAサイクルに則ってフォローアップを行い、実施する取組の評価・改善を行いつつ計画の推進を図ります。

また、社会情勢の変化等を踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

関連指標名	単位	現状値	参考値	備考
20歳以上の自転車利用有りの割合	%	43.1(R7)	55.0(R12)	自転車の利用状況に関するアンケート調査
週2回以上1日30分以上の運動習慣がない割合	%	53.7(R6)	52.3(R12)	第三期大山町国民健康保険保健事業計画(データヘルス計画)
サイクルルート沿線観光施設における入込客数	万人	28.1(R6)	30.0(R12)	観光入込数動態調査
自転車に関係する交通事故件数	件	0(R7)	0(R12)	鳥取県警察交通事故統計 ※計画期間中0を継続

3 実態調査・広報活動

自転車の活用による社会的効果等を評価するために、利用実態等の把握に努め、さらに、本計画に記載する施策をはじめとする広報及び普及啓発を効果的に実施し、本計画の推進を図ります。

4 財政上の措置等

町は、施策の実施に必要な財政上の措置等を図るとともに、町財政の状況に応じて自転車施策を講じ、地方公共団体との連携や民間団体・民間事業者等の取組に対して必要に応じて支援策を講じるよう努めます。

第二次大山町自転車活用推進計画

令和 8 (2026) 年 4 月

発行 大山町

〒689-3211 鳥取県西伯郡大山町御来屋 328 (本庁舎)

編集 大山町総合戦略課

〒689-3211 鳥取県西伯郡大山町御来屋 328

TEL : 0859-54-5203 FAX : 0859-54-2702