

大山町自転車活用推進計画

令和4年3月策定
令和7年3月変更
大山町

大山町自転車活用推進計画 目次

はじめに	P1
計画の構成	P2
第1章 総論	P3
1 計画の概要	P3
1.1 計画の目的	P3
1.2 計画区域	P3
1.3 計画の位置づけ	P3
1.4 計画期間	P3
2 関連計画の整理	P4
2.1 上位計画との関係性	P4
2.2 各種計画との関連性	P4
第2章 自転車を取り巻く現状と課題	P5
1 大山町の特徴	P5
2 環境・暮らし	P7
3 スポーツ・健康	P10
4 観光・地域振興	P13
5 交通・安全	P19
6 道路・まちづくり	P23
第3章 自転車活用の推進目標	P25
1 基本理念	P25
2 推進目標	P25
3 施策の体系図	P27

第4章 実施する取り組み	P28
1 取り組み一覧	P28
2 自転車の活用推進	P29
2.1 環境・暮らし	P29
2.2 スポーツ・健康	P32
2.3 観光・地域振興	P33
3 自転車の利用環境整備	P37
3.1 交通・安全	P37
3.2 道路・まちづくり	P40
第5章 計画の推進・フォローアップ	P43
1 関係者との連携・協力	P43
2 計画のフォローアップ	P43
3 実態調査・広報活動	P44

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。

鳥取県では、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」に向けた取り組みが推進されてきました。

平成 29 年 5 月には、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。

鳥取県においては、『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『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 2（2020）年度から令和 6（2024）年度）が策定されました。

大山町では、平成 30（2018）年 11 月に「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ほかに「環境・健康・観光」などの様々な側面から、その多様な利用価値に注目し、自転車を活用した地域の活性化に向けて検討を行ってきました。

本計画は、大山町における総合的・計画的な自転車活用を推進するため、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』を策定したものです。

計画の構成

本計画は、右記の章で構成されます。また、『鳥取県自転車活用推進アクションプログラム』を参考に、自転車活用を推進する具体的な取り組み等について、「活用の推進」と「利用環境の整備」の両面から構成します。

「活用の推進」では、「環境・暮らし」、「スポーツ・健康」、「観光・地域振興」の 3 つの場面における自転車の魅力や価値について考えます。

「利用環境の整備」では、自転車を安全に楽しく利用するために守るべきルールやより自転車を利用しやすい道路整備とまちづくり等について考えます。

第 1 章 総論	
1 計画の概要	2 関連計画の整理

第 2 章 自転車を取り巻く現状と課題		
1 大山町の特徴	2 環境・暮らし	3 スポーツ・健康
4 観光・地域振興	5 交通・安全	6 道路・まちづくり

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 実施する取り組み							
1	取り組み一覧						
2	自転車の活用推進						
	<table> <tr> <td>(環境・暮らし) 自然との共生につながるきっかけづくり</td><td> ・地球温暖化防止に向けた自転車の利用促進 ・暮らしの中の無理のない自転車活用 ・自転車通勤等の促進 </td></tr> <tr> <td>(スポーツ・健康) 楽しみながら心と体の健康づくり</td><td> ・サイクルスポーツ振興の推進 ・自転車を活用した健康づくりの推進 </td></tr> <tr> <td>(観光・地域振興) 海から山までひろがる観光地域づくり</td><td> ・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 </td></tr> </table>	(環境・暮らし) 自然との共生につながるきっかけづくり	・地球温暖化防止に向けた自転車の利用促進 ・暮らしの中の無理のない自転車活用 ・自転車通勤等の促進	(スポーツ・健康) 楽しみながら心と体の健康づくり	・サイクルスポーツ振興の推進 ・自転車を活用した健康づくりの推進	(観光・地域振興) 海から山までひろがる観光地域づくり	・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
(環境・暮らし) 自然との共生につながるきっかけづくり	・地球温暖化防止に向けた自転車の利用促進 ・暮らしの中の無理のない自転車活用 ・自転車通勤等の促進						
(スポーツ・健康) 楽しみながら心と体の健康づくり	・サイクルスポーツ振興の推進 ・自転車を活用した健康づくりの推進						
(観光・地域振興) 海から山までひろがる観光地域づくり	・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						
	<table> <tr> <td>(交通・安全) 自転車に乗る「人」の安心安全づくり</td><td> ・自転車の点検整備の促進 ・自転車の安全利用の促進 ・学校等における交通安全教育の推進 </td></tr> <tr> <td>(道路・まちづくり) 自転車が走る「道」の安心安全づくり</td><td> ・自転車通行空間の計画的な整備推進 ・自転車の利用が生まれるまちづくりの推進 </td></tr> </table>	(交通・安全) 自転車に乗る「人」の安心安全づくり	・自転車の点検整備の促進 ・自転車の安全利用の促進 ・学校等における交通安全教育の推進	(道路・まちづくり) 自転車が走る「道」の安心安全づくり	・自転車通行空間の計画的な整備推進 ・自転車の利用が生まれるまちづくりの推進		
(交通・安全) 自転車に乗る「人」の安心安全づくり	・自転車の点検整備の促進 ・自転車の安全利用の促進 ・学校等における交通安全教育の推進						
(道路・まちづくり) 自転車が走る「道」の安心安全づくり	・自転車通行空間の計画的な整備推進 ・自転車の利用が生まれるまちづくりの推進						

第 5 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

表 大山町自転車活用推進計画の章構成

第1章 総論

1 計画の概要

1.1 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「環境・暮らし」、「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の活用による地域の活性化を図ることを目的とします。

1.2 計画区域

本計画の対象区域は、大山町全域とします。

1.3 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。

1.4 計画期間

本計画は、計画期間を令和4（2022）年度から令和7（2025）年度までの4年間とします。

参考資料 自転車活用推進法（抜粋）

第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

第十一条 市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において「市町村自転車活用計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

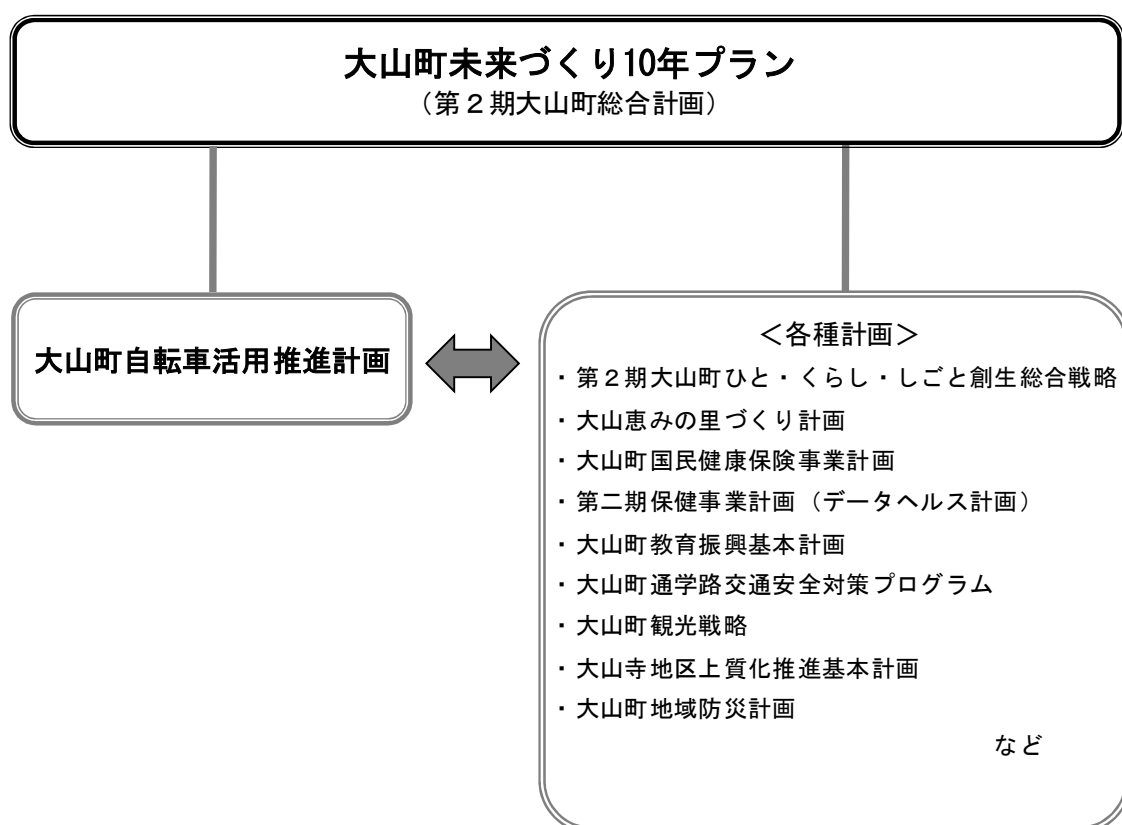
2 関連計画の整理

2.1 上位計画との関連性

本計画では、『自転車活用推進計画』及び『鳥取県自転車活用推進アクションプログラム』を勘案して、本町の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めるものとします。

2.2 各種計画との関連性

計画の策定に当たっては、本町の総合計画である『大山町未来づくり10年プラン（第二次大山町総合計画）』をはじめ、本町における各種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 大山町の特徴

○大山町の特徴

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 21 km、東西約 16 km、総面積約 189 km²の町です。日本海から大山山頂まで続く大山町は、海拔 0 m から 1729 m まで、海と山の双方の恵みをたっぷりといただいた自然豊かな町で、海と山をつなぐ中腹部では、溪流風情と高原風情を楽しむなど、日本海から大山の山頂まで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、まさに「大山の恵み」そのものです。

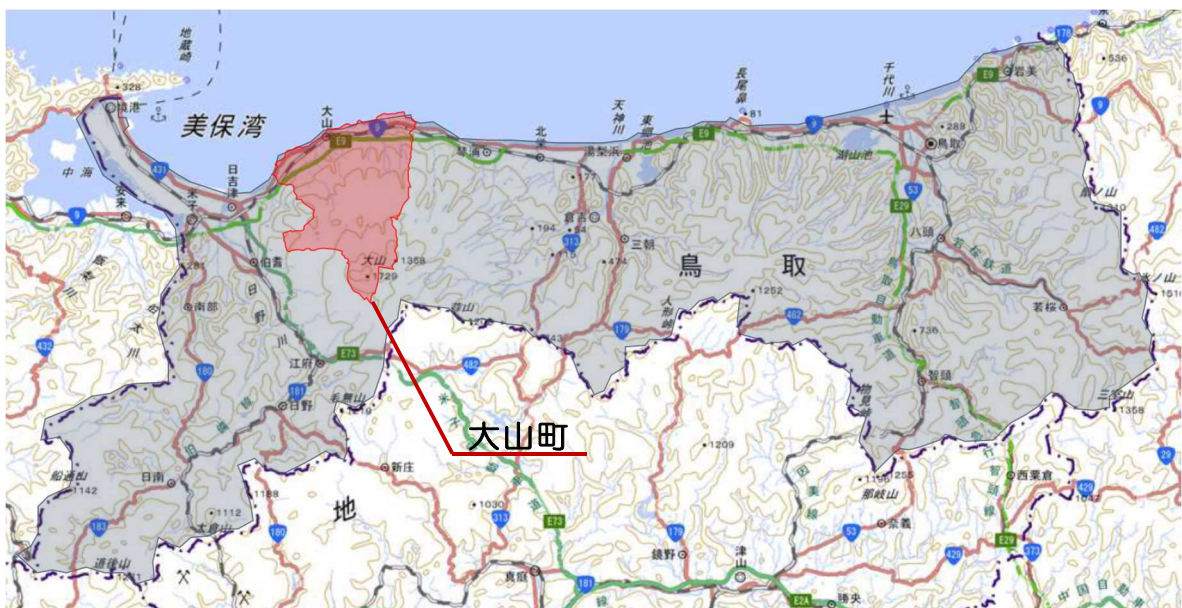


図 2.1 大山町の位置関係（出典：国土交通省国土地理院地図より作成）

中国地方最高峰「大山」



神田の高原風景



御来屋から望む日本海



図 2.2 大山町の自然景観

○生活圏と移動経路

大山町民の生活圏は、公共施設、金融機関、生活必需品や食料品の販売店などが集中する国道9号の沿線となる北側（日本海側）が中心となっており、町内で不足するものがある場合は、近隣の米子市または倉吉市の大型商業施設を利用することも多くあります。通勤・通学においても同様に、米子市から倉吉市の範囲が生活圏の中心となり、移動距離が長くなります。

東西の移動は、主に自動車で山陰道、国道9号、広域農道などが利用されるほか、並行する鉄道路線が通勤・通学などに利用されています。南北の移動は、大山地区、名和地区、中山地区ともに、国道9号から大山寺に至る県道が利用されています。

国道と県道は道幅が広く路面状況も良好ですが、ところによっては路肩の近くに外側線が引かれ、歩道もなく外側線の外側にゆとりのない区間も存在します。町道にも道幅が広い路線はありますが、基本的には車道混在の区間が多く、特に集落内の生活道路にいたっては道幅が狭い区間が多くなっています。

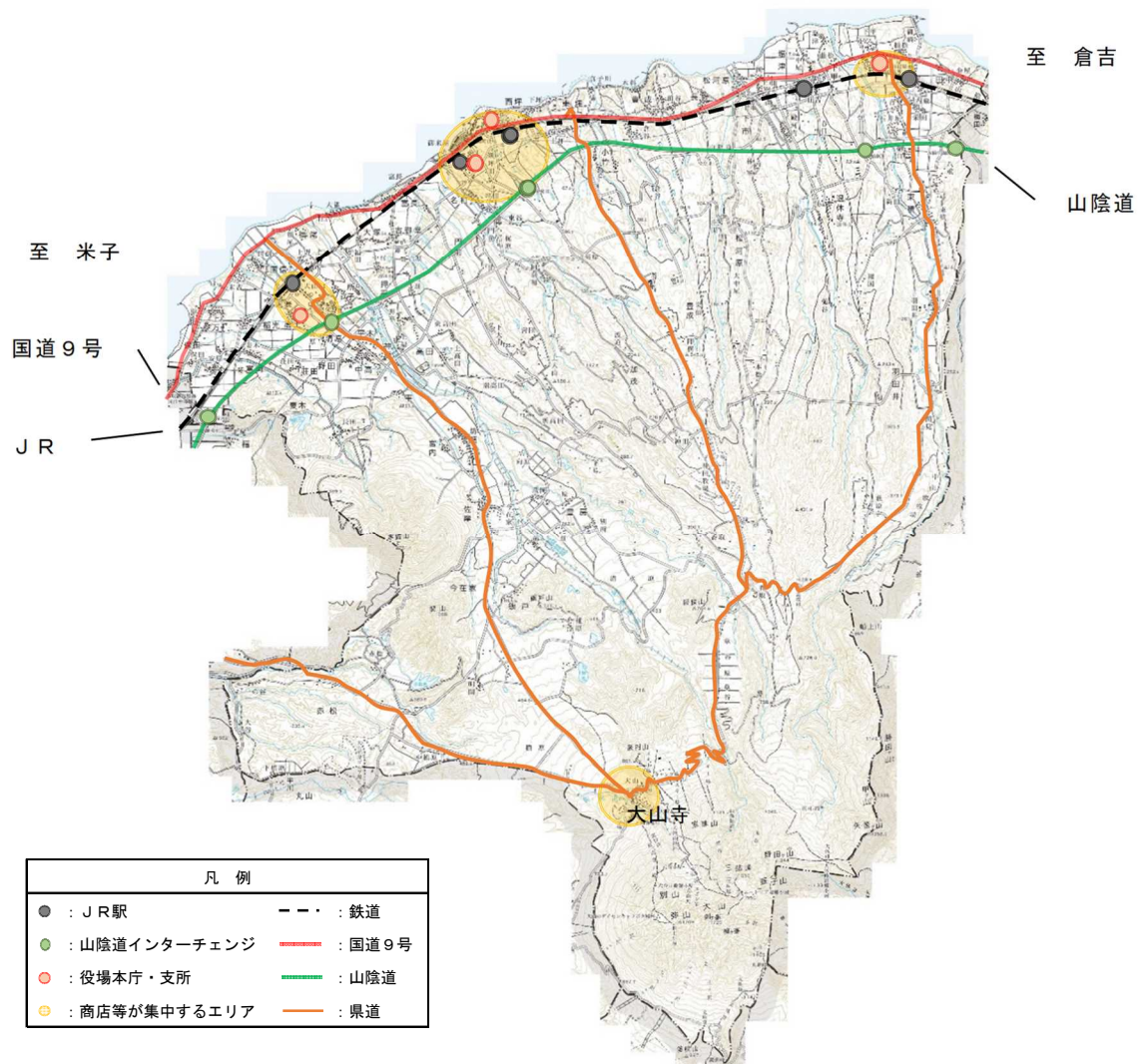


図 2.3 主な生活圏と移動経路

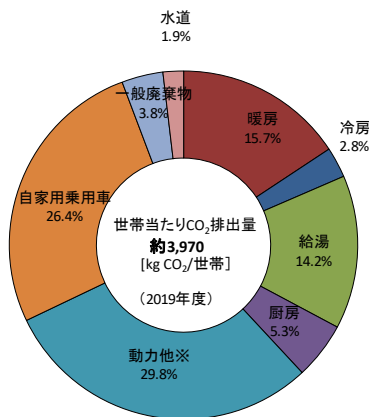
2 環境・暮らし

○移動手段と二酸化炭素排出量

日本では、家庭から排出される二酸化炭素の約 26%が自動車から排出されています。また 1 人が 1 km 移動するときの輸送手段別の二酸化炭素排出量を見てみると、自家用乗用車が 130 g と公共交通機関と比較して最も排出量が多くなっています。

この傾向は、都市部よりも自家用自動車が主な移動手段となる本町においては、より顕著になると考えられます。一方で自転車は、便利に素早く移動することができます。身近な交通手段で、乗用時の二酸化炭素排出量をゼロにすることができます。

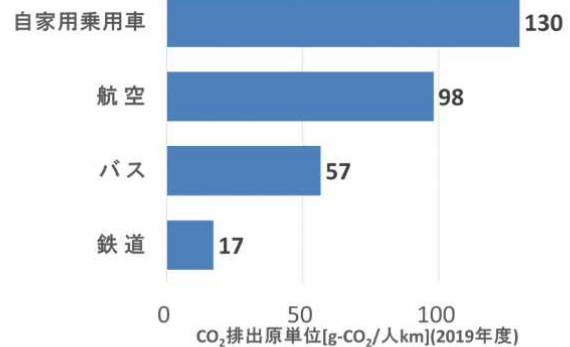
2019年度の家庭からのCO₂排出量(用途別)



※ 家庭からのCO₂排出量は、インベントリ上の家庭部門、運輸(旅客)部門の自家用乗用車(家計寄与分)、業務他部門の廃棄物(一般廃棄物)処理及び水道からの排出量を足し合わせたものである。
 ※ 一般廃棄物は非バイオマス起源(プラスチック等)の焼却によるCO₂及び廃棄物処理施設で使用するエネルギー起源CO₂のうち、生活系ごみ由来分を推計したものである。
 ※ 日本エネルギー経済研究所 計量分析ユニット 家庭原単位マトリックスをもとに、国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスが作成。
 ※ 動力他：電気を使用し、他の用途に含まれないものが含まれる。(例：照明、冷蔵庫、掃除機、テレビ)

図 2.4 家庭からの二酸化炭素排出量の内訳[2019 年度](出典：温室効果ガスインベントリオフィス)

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

図 2.5 1 人が 1 km 移動するときの輸送手段別二酸化炭素排出量(旅客)[2019 年度](出典：国土交通省ウェブサイト)

また、本町では、化石燃料の乱用による大気汚染と自然破壊、地球温暖化を深刻な問題として捉え、化石燃料に代わる新エネルギー普及に取り組んできました。高田工業団地風力発電所「太空海(たくみ)号」は、「風車」を町の環境シンボルにし、豊かな自然の中に暮らしているからこそ、その自然が失われないように、率先して環境問題に取り組んでいます。平成 17 年 1 月 11 日の運転開始から令和 3 年 3 月末時点で 32,798,668kWh を発電し、18,203.27 t の二酸化炭素の排出※を削減しました。

※地球温暖化対策の推進に関する法律施行令の排出係数 0.000555t-CO₂/kWh を使用

※日本人 1 人当たりの年間 CO₂ 排出量で換算すると約 7,900 年分に相当



図 2.6 太空海(たくみ)号

○地理的な走行環境

自転車が走行できる路線では、国道9号より南側は、複数の谷がある地形であるため、東西方向は登りと下りの繰り返しとなる路線が中心で、南北方向は海から山までの登りが続く路線が中心です。国道9号と山陰道を除いては、比較的交通量が少なく、道幅が広く路面状況が良好な走行環境になっています。

しかしながら、冬季は天候不良が多くなるため自転車利用には不向きです。



図 2.7 大山町内の主な道路

○暮らしの中の移動手段

町民に対する自転車の利用状況に関するアンケート※を行った結果では、利用目的のうち通勤・通学が30%、日常用務が27%と、移動手段としての利用が過半数を占めました。ただ、現在の主な移動手段の問いに対しては、73%が自家用自動車と回答し、利用目的と実際の利用には大きな差があります。自転車を利用するときの利用距離では、2km未満が45%、2～5kmが36%と、通勤・通学、日常用務の目的に沿った結果となっています。

回答者の74%が自転車の利用意志を持っていますが、実際には自動車と比較したときの利便性、道路の安全性、体力的な理由によって利用頻度は低くなっています。

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、自由意見では、交通ルール違反や危険な乗り方に対する意見も多くみられたことから、歩行者と交通ルールが異なることを知っていても、交通ルールの内容を正しく理解している割合は低くなると考えられます。

※過去の利用経験を含む設問あり

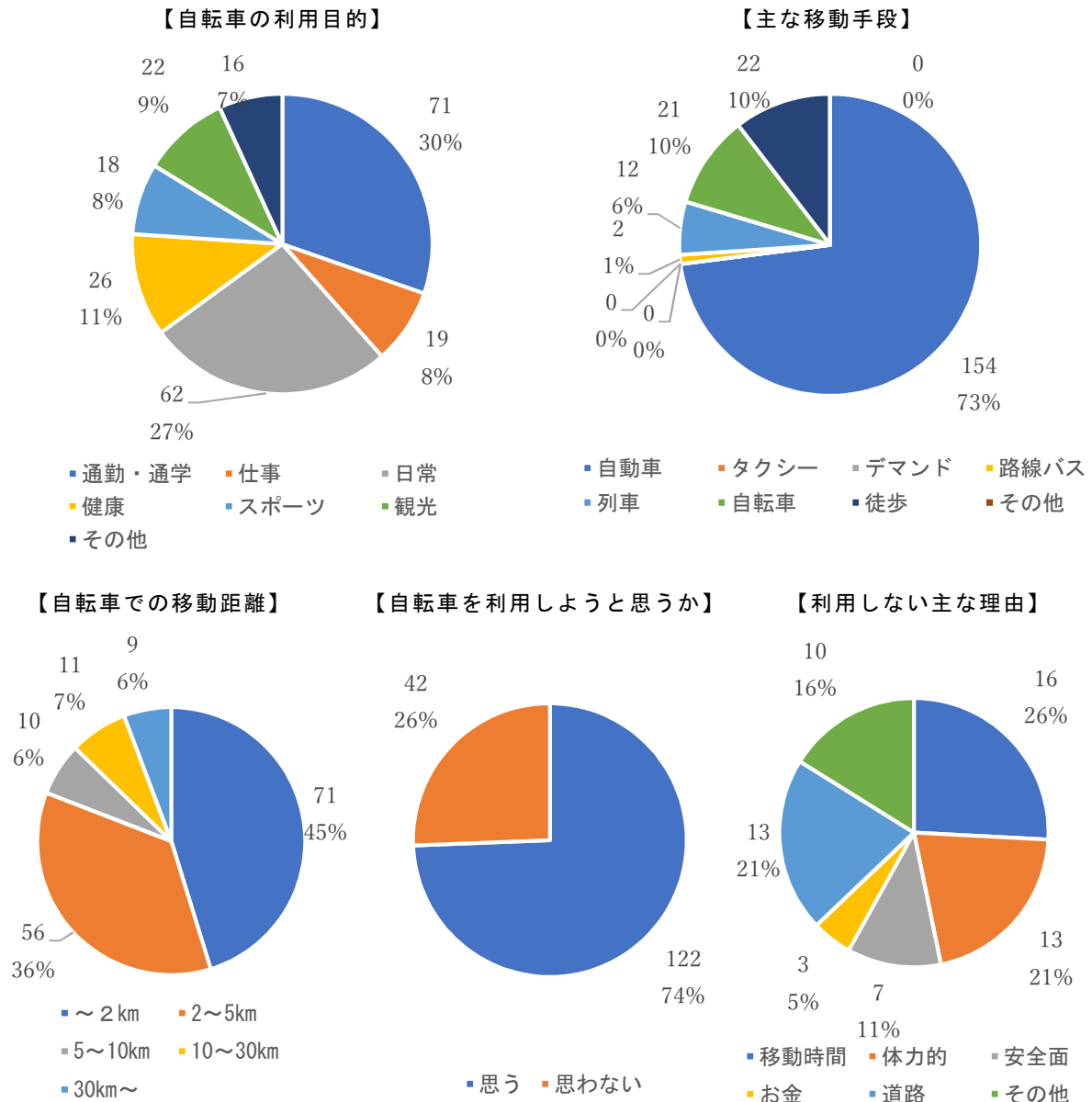


図 2.8 町民の自転車の利用状況に関するアンケート結果（抜粋）[2021 年度]

○環境・暮らしにおける課題

本町の起伏に富んだ地形は、日常生活では体力的に敬遠されやすい環境となっています。また、生活圏が広がることで自動車中心の移動とならざるを得ず、現状では、自転車を利用する機会が生まれにくい傾向にあると考えられます。

家庭から排出される二酸化炭素量が多い自動車移動手段の中心となる本町では、必然的に環境に対する負荷が強くなってしまいます。現状では、移動手段として利用頻度が高いのは、中学生から高校生までの 10 代と趣味やレジャーを楽しむ層ですが、二酸化炭素排出量の増加などによる気候変動が社会的な問題となるなか、近距離の移動には自動車から自転車への利用転換を図るなど、ライフスタイルにも変化が必要です。

3 スポーツ・健康

○自転車関連イベントの開催状況

サイクルスポーツとして多くの人々が思い浮かべるのは、世界最高峰の自転車レースとして有名な「ツール・ド・フランス」でしょうか。ヨーロッパではサッカーと並ぶ人気スポーツとして定着している自転車競技には、ロードレースの他にも様々な種目があります。またトップレベルの競技だけでなく日頃の運動を目的としたサイクリングなど、子どもから大人まで気軽に楽しめる点も自転車の魅力です。

本町においても、町内をコースとする様々な自転車関連イベントが開催されています。本町の起伏に富んだ地形を活かし、皆生大山 SEA TO SUMMIT や全日本トライアスロン皆生大会などの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。

時期	大会名	場所	主催者
5月	皆生大山 SEA TO SUMMIT	大山町、米子市	皆生大山 SEA TO SUMMIT 実行委員会
5月	ツール・ド・大山	大山町、伯耆町他	ツール・ド・大山実行委員会
6月	鳥取県サイクルマラソン	大山町、米子市他	鳥取県サイクリング協会
7月	全日本トライアスロン皆生大会	大山町、米子市他	皆生トライアスロン実行委員会
9月	YONAGO サイクルカーニバル in YODOE	大山町、米子市	米子日吉津商工会
9月	大山マウンテンバイクカーニバル	大山町	大山マウンテンバイク大会実行委員会
10月	大山はまなすサイクリング	大山町	中山まちづくり実行委員会
10月	ヒルクライム in 大山	大山町	鳥取県サイクリング協会

表 2.1 大山町内を走行する主な自転車関連イベント

○障がい者スポーツと様々な自転車

障がい者の自転車競技は「パラサイクリング」と呼ばれ、障がいの種類・程度や使用する自転車に応じてクラス分けがされます。障がい者用の自転車には、手で自転車を漕ぐ「ハンドサイクル」、手漕ぎと足漕ぎが連動する三輪車「エイムトライク」、体幹補助とペダリング補助機能がついた三輪車「リハトライク」など豊富な種類があります。本町では、障がい者スポーツに対する具体的な取り組みに至っていないのが現状ですが、自転車関連イベントの中では、「皆生・大山 SEA TO SUMMIT」にパラチャレンジの部が用意されており、自然を感じながら自分自身の能力に応じたスポーツに挑戦することができます。

また、令和3年4月1日からは、鳥取県内全域の一般道路で「タンデム自転車」の公道走行が可能となりました。



図 2.9 タンデム自転車の例（鳥取県警察本部 HP）


図 2.10 皆生大山 SEA TO SUMMIT
ハンドサイクルの例

○運動と健康寿命

鳥取県民は、全国的に見ると「運動不足」の県民であると言えます。平成 28 年国民健康・栄養調査では、1 日あたりの平均歩数は全国平均を大きく下回り、平成 30 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、75%の県民が日頃の運動不足や体力の衰えを感じているという結果が出ています。平成 30 年には全国トップの軽自動車普及率となった鳥取県の自動車中心のライフスタイルがひとつの要因とも言えます。

本町においては、鳥取県平均と比べても生活習慣病の人が多くなっていますが、民間事業者と連携した取り組みによって、健康への意識向上や継続した運動を心がけている人の割合が増加傾向となっています。

男性（20～64 歳）		
第 1 位	大阪府	8,762 歩
⋮	⋮	⋮
第 43 位	鳥取県	6,698 歩
⋮	⋮	⋮
全国平均		7,779 歩

※熊本県を除く。

女性（20～64 歳）		
第 1 位	神奈川県	7,795 歩
⋮	⋮	⋮
第 45 位	鳥取県	5,857 歩
⋮	⋮	⋮
全国平均		6,776 歩

※熊本県を除く。

表 2.2 1 日当たりの平均歩数（出典：厚生労働省「平成 28 年国民健康・栄養調査」より作成）

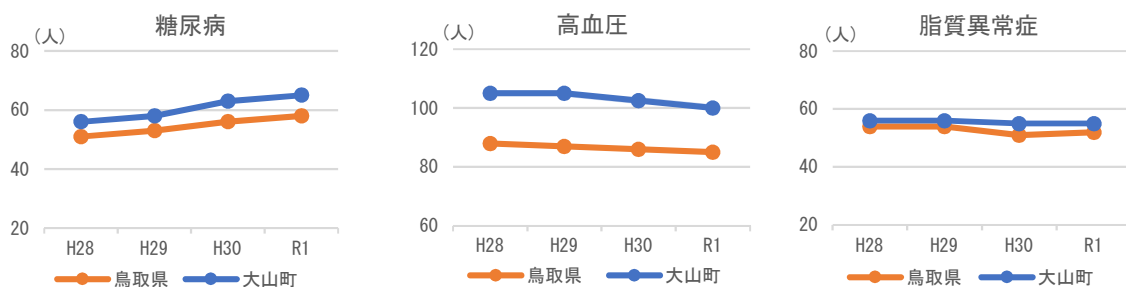


図 2.11 大山町と鳥取県の生活習慣病の比較（出典：人口千人当たりの外来レセプト件数より作成）

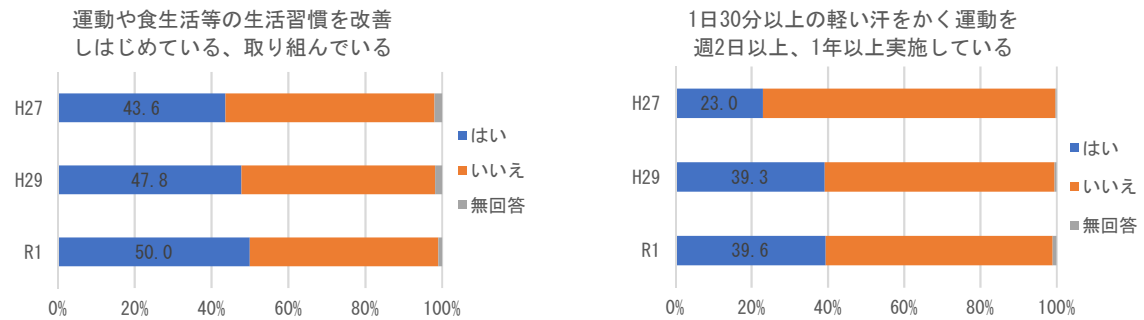


図 2.12 町民の健康意識と運動習慣（出典：健康に関する住民アンケート結果〔2015～2019 年度〕）

○スポーツ・健康における課題

大山町内では多くのサイクリング大会が開催されているように、サイクルスポーツを楽しめる地理的特徴があります。しかし、一方では起伏の激しい土地柄は運動強度が強すぎるといった見方もできます。

本町においては、鳥取県平均と比較して生活習慣病の割合が高くなっています。自動車中心のライフスタイルが運動不足に繋がるひとつの要因と考えられますが、専用のサイクリング施設がない本町では、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道路の走行環境整備が必要です。

4 観光・地域振興

○大山観光の特徴

本町における観光は、登山やスキー・スノーボードなどのアウトドアアクティビティ、大山寺や大神山神社奥宮などの参詣といった国立公園大山が中心となる特徴があります。町内の主要観光施設への観光入込客数は、近年は 100 万人前後で推移しており、県内外から多くの観光客が訪れています。

観光入込客数の推移（平成27（2015）年～令和元（2019）年）

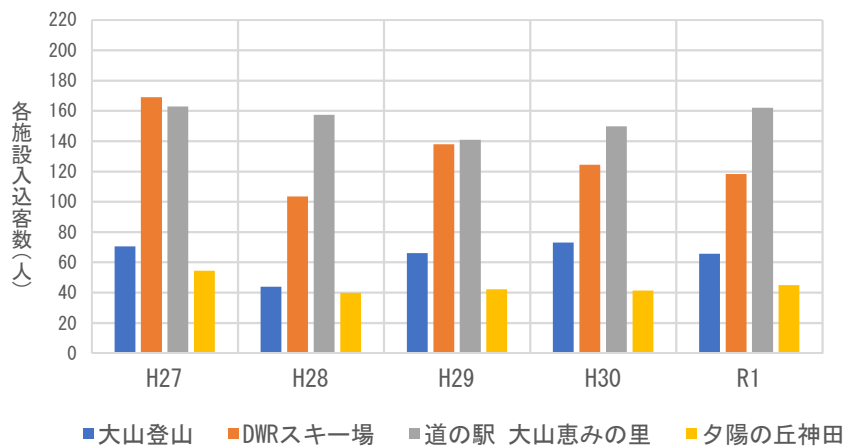


図 2.13 大山町における主要観光施設への入込客数の推移（大山町調べ）

登山・トレッキング



キャンプ



シャワークライミング



ダウンヒルサイクリング



スノーシュー



スキー・スノーボード



図 2.14 大山町内の主なアクティビティ

○サイクリングルートの設定状況

本町には、「ジャパンエコトラック※」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。このサイクリングルートのうち、5つのルートが町内を周遊するルートになっています。サイクリングルート以外にも豊かな自然の中で様々なアクティビティを楽しめるルートが設定されています。

※「ジャパンエコトラック」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)



図 2.15 SEA TO SUMMIT ルート (出典：ジャパンエコトラックルートマップ)



図 2.16 町内のサイクリングルート (出典：ジャパンエコトラックルートマップ)

○ナショナルサイクルルート指定への取り組み

外国人観光客が日本を訪れる目的はそれぞれ異なりますが、近年は、その土地でしかできない体験を通して、驚きや感動、喜びや癒しを得ることを求めている人が多いと言われています。令和元（2019）年には、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し、サイクルツーリズムを強力に推進する「ナショナルサイクルルート」制度が創設され、現在は、全国6箇所のルートが指定されています。

「ナショナルサイクルルート」制度は、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ること、そして、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います。

鳥取県内でも、地方公共団体や民間事業者が連携しながら、鳥取うみなみロードや大山周遊ルートなどの候補ルートの検討が始まっており、ナショナルサイクルルート指定に向けた動きが大きく加速しています。



図 2.17 鳥取県横断サイクリングルート：鳥取うみなみロード（出典：鳥取県ウェブサイト）

○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には、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。

レンタサイクル(大山町観光案内所)

MTB ライドチャレンジ

大山ぐるっと一周スペシャルライド



図 2.18 レンタサイクル・サイクリングツアーの様子（出典：一般社団法人大山観光局）」

○サイクリストへの安心サポート

観光先で自転車に乗りたと思った時、自転車を現地で借りることができるのか、休憩スポットがあるのか、万が一のパンクや事故で走れなくなった時にはどうすればいいのかなど不安になることがあります。鳥取県では、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るほか、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。

本町には、8か所の「ダイジョウブシステム」登録施設があります。これらの施設以外にも、店先へのバイクラック（自転車スタンド）の設置など、安心快適にサイクリングを楽しめる環境づくりが広がりつつあります。

施設区分	施設数	施設の所在地区と施設数
コグステーション （ダイジョウブシステム）	1	大山地区 1 施設
サイクルカフェ （ダイジョウブシステム）	4	大山地区 2 施設、名和地区 2 施設
サイクルポート （ダイジョウブシステム）	3	中山地区 1 施設、名和地区 1 施設、大山地区 1 施設

表 2.3 町内の「ダイジョウブシステム」登録施設（令和2（2020）年12月現在）

施設区分	施設数	施設の所在地区と施設数
宿泊施設	9	大山地区 7 施設、中山地区 2 施設
飲食店	11	大山地区 6 施設、中山地区 2 施設、名和地区 3 施設
小売店 （飲食併設含む）	8	大山地区 3 施設、中山地区 2 施設、名和地区 3 施設
観光施設その他	6	大山地区 6 施設

表 2.4 町内のバイクラック設置施設・店舗（令和2（2020）年12月現在）

鳥取県の「ダイジョウブシステム」

当初西部地域を中心にスタートした「ダイジョウブシステム」は、県内を横断する「鳥取うみなみロード」の整備も契機として全县に拡大し、コグステーション:3ヶ所、サイクルカフェ:25ヶ所、サイクルポート:106ヶ所となりました。

コンビニエンスストアとの提携によりサイクルポートが全县各地に展開されたほか、令和元年度には、それまで計3店舗であった東部・中部のサイクルカフェが計12店舗に増加するなど、地域の協力体制が広がり続けています。

サイクルポートやサイクルカフェには、バイクラック、空気入れ、修理機材(パンク修理キット、ドライバー、六角レンチ)を県が無償で貸与し、サイクリストへのサポートを支援しています。

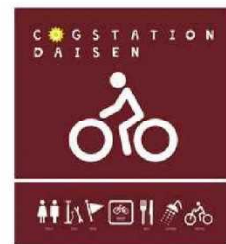
鳥取県では、これからも地域の事業者の皆さんと一緒に「ダイジョウブシステム」の輪を広げ、サイクリストの「安心」を支えていきます。

コグステーション

サイクリングに関する情報提供の機能を持ったサイクリングの拠点となる施設であり、レンタサイクルの貸出や自転車ツアーを実施している施設もあります。

コグステーションという名前には、自転車を漕ぐ(こぐ)＝自転車を愛する人たちのステーションとなって欲しいという想いが込められています。

また、英語で COG (コグ)は自転車の歯車の「歯」の意味があります。



サイクルカフェ



バイクラックが設置され、サイクリストが快適に食事をしたり、休憩したりすることができる飲食店です。「Cycle Café」のステッカーや看板が目印です。

サイクルポート



バイクラックが設置され、サイクリストが快適に買い物や休憩をすることができるコンビニエンスストアです。

鳥取県と包括業務提携を行っている(株)ローソン、(株)ファミリーマート、(株)ポプラ(ローソンポプラ)等の店舗(一部)で展開しています。

「Cycle Port」のステッカーや看板が目印です。

サイクルキャリア搭載 UD タクシー

UD (ユニバーサルデザイン)タクシーは、大きなスライドドアや手すり・ステップなどで乗り降りがしやすく、障がい者や高齢者、妊婦の方など、誰でも快適に利用できるタクシーです。

サイクルキャリアを搭載した UD タクシーには、車内に自転車1台を積載することができ、通常の乗車料金と同じ料金で利用することができます。

※利用に際しては、タクシー会社に電話等で申し込んでいただく必要があります。



図 2.19 鳥取県のサイクリスト支援体制「ダイジョウブシステム」

(出典：鳥取県自転車活用推進アクションプログラム(令和2(2020)年3月))

○観光・地域振興における課題

本町におけるサイクルツーリズムの推進には、自転車をアクティビティとして提供するツアーやレンタサイクルの選択肢を増やすことや、海から山まで魅力あふれる本町をいかに周遊してもらえるかを考えることが必要です。

移動距離が長くなる自転車観光には、移動を楽にする電動アシスト付き自転車の活用や立ち寄りスポットの多いルート設定、自転車に優しい施設の受け入れ態勢、そして道中のトラブルを支える「ダイジョウブシステム」の拡大と公共交通機関との連携を図ることが必要です。

5 交通・安全

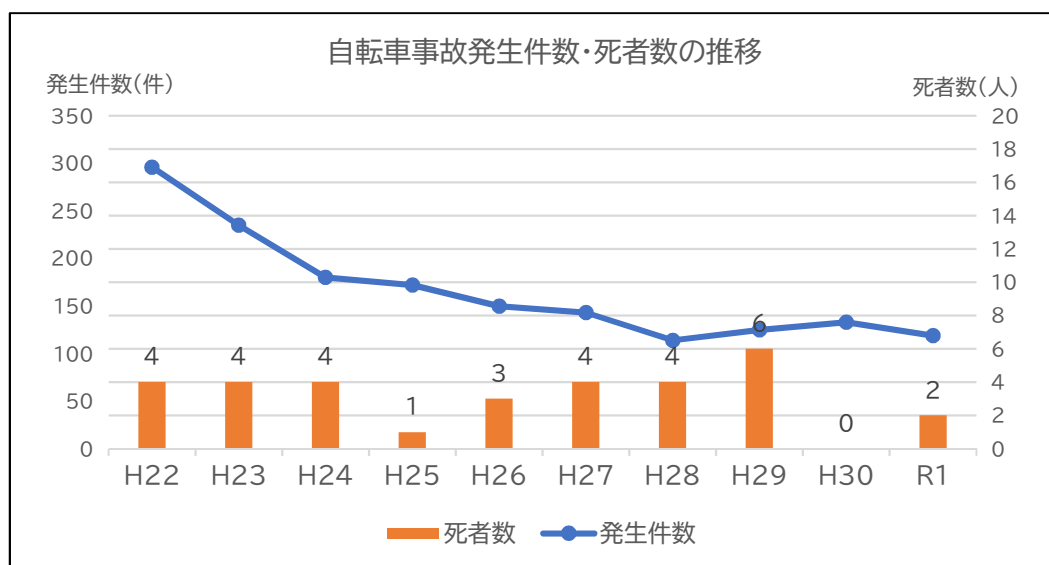
○自転車関連事故と交通ルールやマナー

鳥取県の自転車乗用中の事故は、平成 22（2010）年以降、減少傾向で推移していましたが、平成 28（2016）年以降は横ばいとなっています。自転車乗車中の事故による負傷者は、高齢者が最も多く、次いで高校生となっています。

自転車は道路交通法上「軽車両」として車の一部に位置付けられており、道路を走行するときは車道が原則です。交通ルールやマナーを守らなければ、自分自身だけではなく相手にも大きな被害を与えてしまうことになります。

自動車の主たる移動手段となる本町では、都市部と比較して自転車の交通量も少ないですが、このことが事故に繋がる可能性を秘めています。自転車の交通ルールを守ることは当然ですが、同じ道路を走行する自動車の運転手も自転車の交通ルールを理解しておかなければ、譲り合いによる事故やトラブルも起きかねません。

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。



	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
発生件数	296	235	180	172	150	143	114	125	133	119
死者数	4	4	4	1	3	4	4	6	0	2
負傷者数	291	233	177	169	147	139	110	119	133	116

※発生件数は、自転車が当事者となった交通事故の件数

※死者数、負傷者数は自転車乗用中の人数

図 2.20 鳥取県の自転車事故発生件数・死者数の推移（出典：鳥取県警察本部「令和元年版交通年間から作成」）

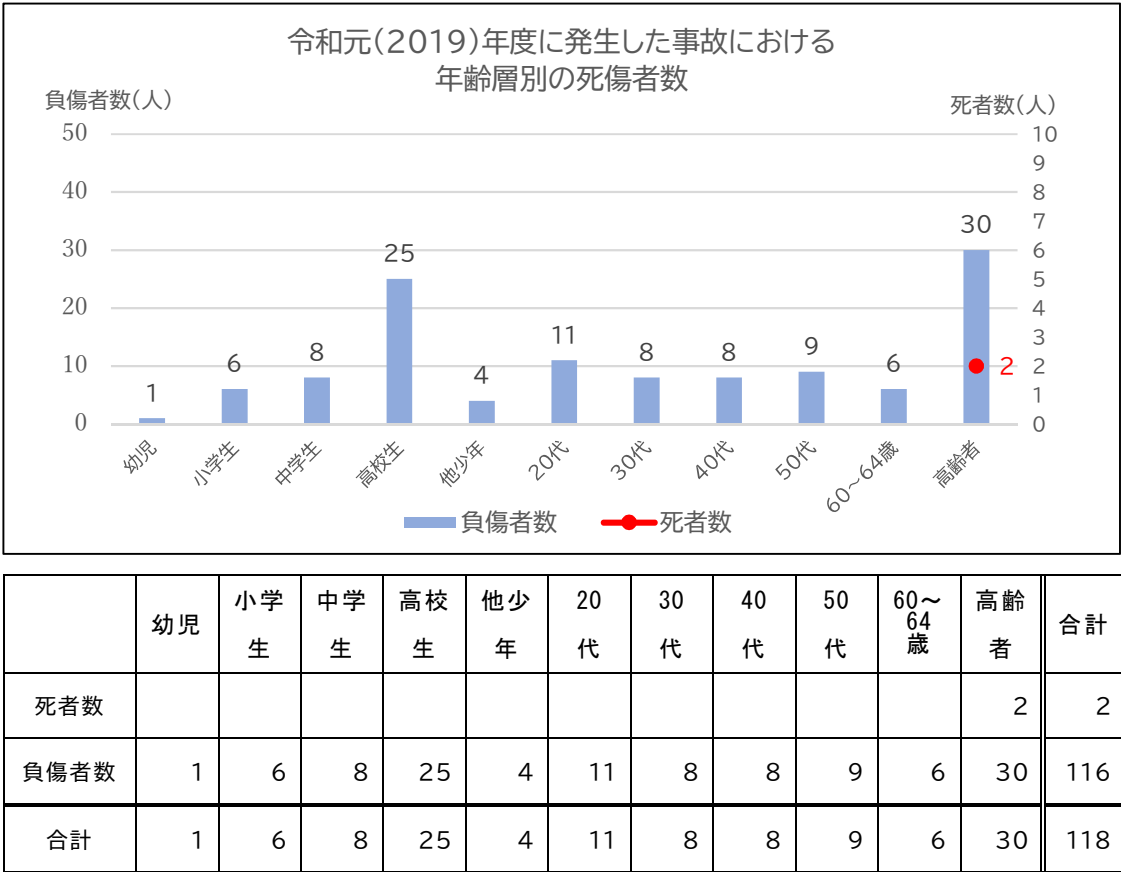


図 2.21 令和元（2019）年度に発生した事故における年齢層別の死傷者数（出典：令和元年版交通年間から作成）



自転車安全利用五則

- 自転車は、車道が原則、歩道は例外
〔例外〕
 - ・運転者が一三歳未満の子ども、七十歳以上の高齢者、身体の不自由な方の場合
 - ・車道や交通の状況からみてやむを得ない場合
 - ・道路標識や道路標示で指定された場合
- 車道は左側を通行
- 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 安全ルールを守る
 - ・飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ・夜間はライトを点灯
 - ・交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 子どもはヘルメットを着用

図 2.22 自転車安全五則チラシ
（出典：一般財団法人鳥取県交通安全協会）

○安全への備え

交通ルールを守り安全に気を付けて自転車に乗っていても事故が起こることがあります。自転車は「車両」であるという意識が必要で、万が一に備えることも大切です。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、頭部の損傷が6割を占めています。

また、全国の自動車関連事故の統計データによると、全体の件数は減少する一方で、自転車対歩行者の事故件数は横ばい状態にあります。歩行者と自転車の事故の場合、自転車側の過失が重く問われることになり、高額な賠償責任を課されるケースも見受けられます。

鳥取県が制定した『鳥取県支え愛交通安全条例』では、自転車利用者のヘルメット着用や自転車損害賠償保険等への加入が努力義務として規定されています。

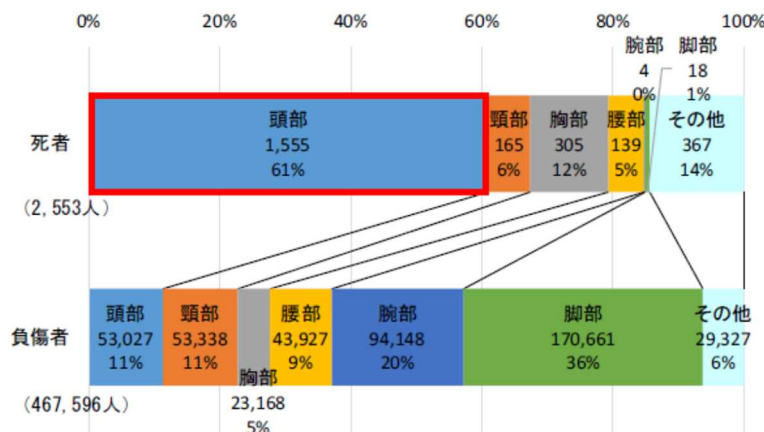


図 2.23 自転車乗用中の事故における身体の損傷等の状況 [2014～2018 年] (出典：警察庁交通局「自転車関連事故による分析」)



図 2.24 自転車事故におけるヘルメット着用状況別致死率の比較 (出典：警察庁交通局「自転車関連事故による分析」)

判決容認額	事故の概要
9,521 万円	男子小学生が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の障害を負い、意識が戻らない状態となった。(平成25年判決)
9,330 万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聴きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官と衝突。警察官は頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡した。(令和2年判決)
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員と衝突。男性会社員は重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。(平成20年判決)
6,779 万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。(平成15年判決)
5,438 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。(平成19年判決)

表 2.5 自転車事故による高額賠償の支払いが命じられた例

(出典：一般社団法人日本損害保険協会ウェブサイトより作成)

○交通・安全に関する課題

交通事故のない社会にするには、交通手段にかかわらず、道路を使う自動車・自転車・歩行者それぞれが交通ルールを守ることが大切です。特に免許が不要な自転車は、交通ルールやマナーの認識が不足したままでは危険なため、安全教室等の充実を図ることが必要です。

また、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基本となるよう普及啓発に努めなければなりません。

6 道路・まちづくり

○自転車走行環境

本町の自転車走行環境は、現状、国道・県道を含めて車道混在の区間のみとなっています。自転車の安全利用のためには、路面標示や自転車通行帯等の確保が必要ですが、路面標示はサイクルルートに指定された一部のみ、また自転車通行帯等に至っては整備された区間はありません。

自転車通行帯等の整備には、既存の道路に十分な路肩の幅が必要ですが、用地の制限があることが多く、本町の実情に応じた走行空間を整備していくことが望ましいと考えられます。

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）

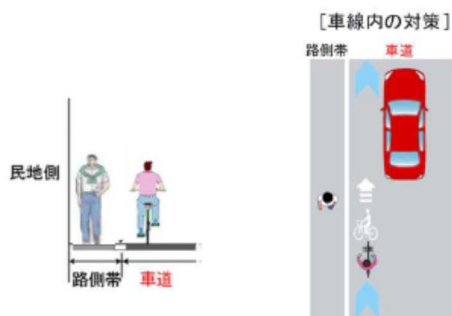


図 2.25 通行空間設計の基本的な考え方（車道混在）

（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

○生活道路の安全

交通事故によって死亡した歩行者・自転車利用者のうち、約半数は自宅から 500m 以内の場所で発生した事故によって亡くなっているデータがあります。全国の令和 2 年の交通事故死者数は、昭和 23 年以降の統計で最も少ない人数となりましたが、幹線道路と比較して住宅地周辺の「生活道路」における死傷事故の減少割合は低いというデータがあり、事故の危険が身近な道路の中に潜んでいると言えます。

本町においても、主に町民の日常生活に使用されている「生活道路」は、自動車の通行よりも歩行者や自転車の安全確保が優先されるべき道路とされていますが、今後、自転車の活用が進むにつれて、より安心安全な道路環境を確保する必要があります。

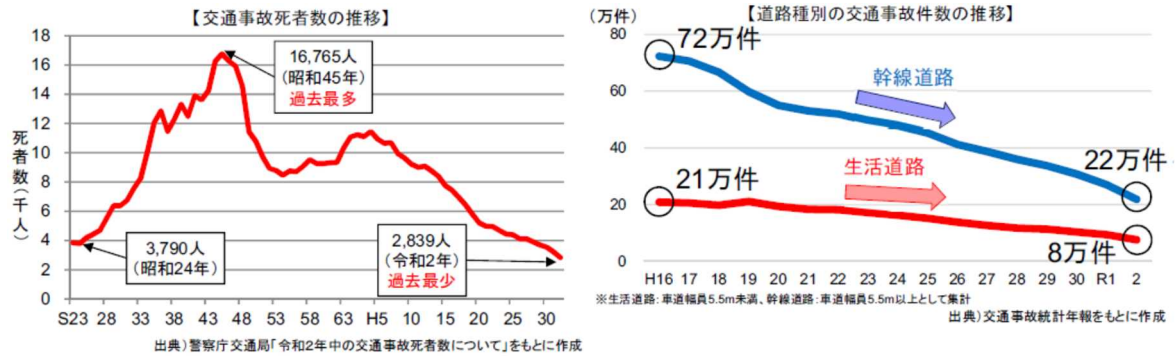


図 2.26 交通事故死者数の推移と生活道路における交通事故件数の推移

(出典：国土交通省ウェブサイト「交通事故の現状」)

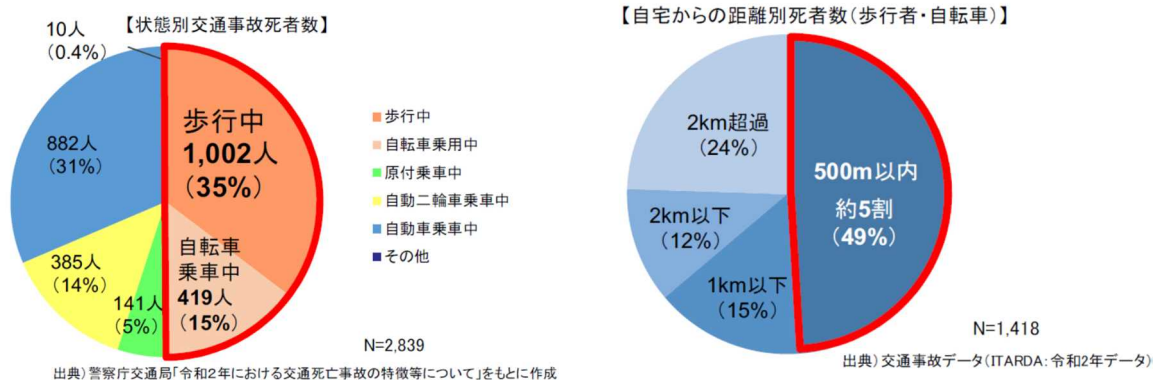


図 2.27 状態別交通事故死者数と自宅からの距離別死者数（歩行者・自転車）

(出典：国土交通省ウェブサイト「交通事故の現状」)

○道路・まちづくりにおける課題

自転車の活用を進めるには、自転車が快適に走行できる環境を作り、自転車だけではなく自動車や歩行者にも安全安心な通行空間に整備していくことが必要です。

このほかにも、生活道路における安全対策の実施、シェアサイクルや駐輪場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を検討することも大切です。

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

自転車でつながりひろがる大山町の楽しさ

本町における自転車活用の基本理念は、「自転車でつながりひろがる大山町の楽しさ」とし、環境にやさしいライフスタイルの推進、スポーツとしてのやりがいや健康づくりといったクオリティ・オブ・ライフの向上、地域をつなげる魅力的な観光地域づくりによる賑わい創出など、自転車を通じていきいきと暮らし続けることのできる町を目指し、本町の楽しさがより拓かれていく自転車活用を目指します。

また、自転車を単なる移動手段としてではなく、環境・暮らし、スポーツ・健康、観光・地域振興などの様々な場面で様々な人々がつながり、自転車の良さを活かすことで生まれる大山の新しい価値の創造や魅力の再発見など、楽しさ自給率の高い持続可能なまちづくりにつながる自転車活用を推進します。

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5つの項目を本計画の推進目標とします。

【推進目標1～環境・暮らし～】

自然との共生につながるきっかけづくり

環境・暮らしにおける自転車活用は、日常生活では体力的に敬遠されやすいことや生活圏が広がることで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、近距離の移動や電動アシスト付き自転車の活用など、身近なところから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～】

楽しみながら心と体の健康づくり

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、体力に応じたルート設定や競技大会の開催など、クオリティ・オブ・ライフの向上につながるサイクルスポーツの普及や楽しみながら健康づくりにつながる自転車活用を推進します。

【推進目標3～観光・地域振興～】

海から山までひろがる観光地域づくり

観光・地域振興における自転車活用は、サイクリングツアーの充実やレンタサイクルの活用を進めるほか、立ち寄り場所の多いルート設定や自転車に優しい宿泊・商業施設の受け入れ環境整備、「ダイジョウブシステム」の拡大・充実など、地域を自転車で巡り、沿線の魅力を楽しむ体験・滞在型のサイクルツーリズムの推進を図ります。また、公共交通機関との連携を図り、海から山まで周遊できる観光地域づくりを推進します。

【推進目標4～交通・安全～】

自転車に乗る「人」の安心安全づくり

自転車に乗る人の安心安全は、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に努め、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、安心安全に使うことができる人的な環境づくりを推進します。

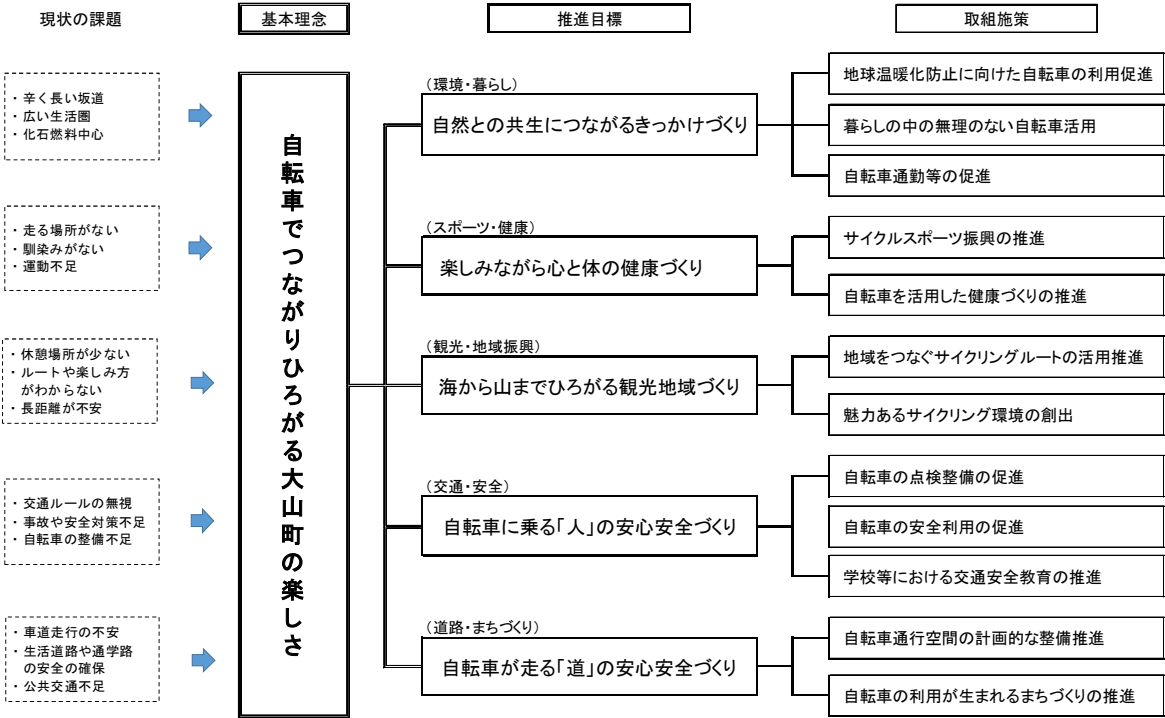
【推進目標5～道路・まちづくり～】

自転車が走る「道」の安心安全づくり

自転車が走る道の安全安心は、路面表示や標識の整備により、自転車のみならず自動車・歩行者も快適に使うことできる道路環境を整えていくことや、サイクリングルート・生活道路といった道路の性格に応じた安全対策を講じること、また駐輪場の整備など自転車利用の利便性を高める物的な環境づくりを推進します。

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章の実施する取り組みを通じて自転車活用の推進を図ります。



第4章 実施する取り組み

1 取り組み一覧

前章で設定した目標を達成するため、以下の取り組み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 自然との共生につながるきっかけづくり 《環境・暮らし》	1 地球温暖化防止に向けた自転車の利用促進	
		① 自転車利用による環境負荷低減の広報啓発	
		② エコな移動手段の活用を促す仕組みの検討	
		2 暮らしの中の無理のない自転車活用	
		① 自転車に関する広報啓発	
		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促進	
		3 自転車通勤等の促進	
		① 自転車通勤拡大のための広報啓発・支援の検討	
		② 自転車通勤等に係る駐輪場等の整備支援の検討	
	Ⅱ 楽しみながら心と体の健康づくり 《スポーツ・健康》	1 サイクルススポーツ振興の推進	
		① サイクルススポーツの魅力発信	
		② スポーツ自転車のメンテナンス講座等の検討	
		2 自転車を活用した健康づくりの推進	
	Ⅲ 海から山までひろがる観光地域づくり 《観光・地域振興》	① 自転車活用による健康増進に関する広報啓発	
		② 健康増進と連携した観光事業等の促進	
		1 地域をつなぐサイクリングルートの活用推進	
		① ナショナルサイクルルート指定に向けた連携推進	
		② 海と山をつなぐサイクリングルートの利用促進	
		③ 地域サイクリングルートの検討	
		④ サイクリングイベントの開催・誘致、情報発信	
		2 魅力あるサイクリング環境の創出	
		① サイクリストの受入環境の整備	
		② 民間事業者等による自転車コンテンツの充実	
利用環境整備	Ⅳ 自転車に乗る「人」の安心安全づくり 《交通・安全》	③ 公共交通機関との連携	
		④ レンタサイクルの普及促進	
		1 自転車の点検整備の促進	
		① 自転車技師・自転車安全整備士の資格取得への支援等	
		② 自転車整備体制の強化	
		③ 日常の安全点検の啓発	
		2 自転車の安全利用の促進	
		① 防犯登録及び保険加入等の促進	
		② 自転車乗車時のヘルメット着用の普及啓発	
		③ 自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発	
		④ 町役場職員に対するルールの順守の徹底	
		⑤ ボランティア等と連携した交通安全指導・啓発活動の推進	
		3 学校等における交通安全教育の推進	
	Ⅴ 自転車が走る「道」の安心安全づくり 《道路・まちづくり》	① 交通安全教室等の推進	
		② 自転車通学・通行の視点を踏まえた通学路の安全点検の実施	
		1 自転車通行空間の計画的な整備推進	
		① ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進	
		② 生活道路の安全対策	
		③ 安心安全な道路空間の共有に関する啓発	
		2 自転車の利用が生まれるまちづくりの推進	
		① 違法駐輪・違法駐車への啓発及び地域のニーズに応じた駐輪場等の整備	
		② シェアサイクル導入の検討	
		③ 災害時における自転車活用に関する検討	

2 自転車の活用推進

2.1 環境・暮らし

環境・暮らし 推進目標Ⅰ - 施策1

取 り 組 み	① 自転車利用による環境負荷低減の広報啓発
取 り 組 み 内 容	温暖化対策に資する「賢い選択」を促す国民運動「COOL CHOICE」の「スマートムーブ」等を通じて、自転車の活用等わたしたちができる環境に優しいライフスタイルへの転換について、情報提供や啓発を行います。 <u>「COOL CHOICE」</u> 2020 年以降の温暖化対策の国際的枠組み「パリ協定」における世界共通の目標達成のために、脱炭素社会づくりに貢献する「製品の買換え」、「サービスの利用」、「ライフスタイルの選択」など地球温暖化対策に資する「賢い選択」をしていこうという取り組みです。 <u>「スマートムーブ」</u> 「地域脱炭素ロードマップ」の日常生活における脱炭素行動とくらしにおけるメリットを整理した「ゼロカーボンアクション 30」のうちのひとつです。自転車等での移動により、健康的な生活の促進や密の回避、交通渋滞の緩和などのメリットが挙げられています。  ▲「COOL CHOICE」ロゴマーク 「移動」を「エコ」に。  ▲「smart move」ロゴマーク 出典：環境省ウェブサイト

環境・暮らし 推進目標Ⅰ - 施策1

取 り 組 み	② エコな移動手段の活用を促す仕組みの検討
---------	-----------------------

取 り 組 み 内 容	環境にやさしい移動手段として自転車の利用を促すため、一定の自転車移動によってエコポイントが得られる仕組み等を検討し、自転車利用の促進を図ります。 <u>「エコ・アクション・ポイント」</u> 環境省のモデル事業から始まり、2012 年からは民間企業が主体となり運営されています。一人ひとりの環境配慮行動に対してポイントが付与され、様々な商品等と交換ができます。 <u>「グリーンライフ・ポイント」</u> 2022 年度から導入が検討されている制度で、提供される環境配慮型サービスを購入・利用することで、提供者のポイントに上乗せして付与される仕組みです。
------------------------	--

環境・暮らし

推進目標Ⅰ - 施策2

取 り 組 み	① 自転車に関する広報啓発
取 り 組 み 内 容	5 月 1 日から 5 月 31 までの自転車月間及び 5 月 5 日の自転車の日と連動して、自転車利用に関する広報啓発活動を強化し、町内での自転車利用に関する理解や意識醸成を図ります。  ▲ 通勤、通学生に対する自転車安全広報  ▲ 自転車月間啓発ポスター

環境・暮らし

推進目標Ⅰ - 施策2

取 り 組 み	② 2 km以内の自転車移動の推奨
取 り 組 み 内 容	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 2 km以内の移動においては、「天気の良い日 2 km以内」を合言葉に、自転車活用の情報発信を行い、無理のない自転車活用を推奨します。

環境・暮らし

推進目標Ⅰ - 施策2

取 り 組 み	③ 電動アシスト付き自転車の活用促進
----------------	---------------------------

取 り 組 み 内 容	日常の自転車活用の妨げとなる坂道の問題や観光における長距離利用での体力的な負担を解消するものとして、電動アシスト付き自転車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の導入を検討し、電動アシスト付き自転車の活用を図ります。  ▲ 電動アシスト付き自転車の試乗体験
------------------------	--

環境・暮らし

推進目標Ⅰ - 施策3

取 り 組 み	① 自転車通勤拡大のための広報啓発・支援の検討
取 り 組 み 内 容	最も身近で習慣的な移動となる通勤での自転車の利用機会の向上のために広報啓発を行います。また自転車通勤に関する課題を検討し、自転車活用推進官民連携協議会策定の「自転車通勤導入に関する手引き」を参考に支援等を検討します。

環境・暮らし

推進目標Ⅰ - 施策3

取 り 組 み	① 自転車通勤等に係る駐輪場等の整備支援の検討
取 り 組 み 内 容	自転車通勤を導入する事業所等において、自転車通勤者や施設の来訪者のために必要な駐輪場の整備に係る支援を検討します。

2.2 スポーツ・健康

スポーツ・健康 推進目標Ⅱ - 施策1

取 り 組 み	① サイクルスポートの魅力発信
取 り 組 み 内 容	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を行い、自転車に親しみやすい環境づくりを図ります。  ▲ 様々なサイクルイベント 出典：鳥取県サイクリング協会ウェブサイト

スポーツ・健康 推進目標Ⅱ - 施策1

取 り 組 み	② スポーツ自転車メンテナンス講座等の検討
取 り 組 み 内 容	愛好家・自転車店・団体等と連携し、ロードバイク等のスポーツ自転車のメンテナンスや乗り方講座、町内での走行会の開催等を検討し、サイクルスポーツの普及を図ります。

スポーツ・健康 推進目標Ⅱ - 施策2

取 り 組 み	① 自転車活用による健康増進に関する広報啓発
取 り 組 み 内 容	地域における健康づくりに役立つ自転車活用の事例収集や広報啓発を行い、町民の運動習慣の増加を図ります。

スポーツ・健康 推進目標Ⅱ - 施策2

取 り 組 み	② 健康増進と連携した観光事業等の促進
取 り 組 み 内 容	サイクルツーリズムや健康づくりを推進する民間事業者・団体等に対して、ウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムにつながるような自転車を活用したコンテンツと観光等が連携した事業の導入・検討について働きかけます。

2.3 観光・地域振興

観光・地域振興

推進目標Ⅲ - 施策1

取 り 組 み	① ナショナルサイクルルート指定に向けた連携推進
取 り 組 み 内 容	鳥取県を横断する鳥取うみなみロードをはじめとした県内サイクリングルートのナショナルサイクルルート指定に向けて、鳥取県、関係市町村及び関係団体等と連携し、町内サイクリングルートと併せて広くプロモーションを行い、国内外からの誘客促進を図ります。

観光・地域振興

推進目標Ⅲ - 施策1

取 り 組 み	② 海と山をつなぐサイクリングルートの利用促進
取 り 組 み 内 容	大山町の魅力である海と山を一度に満喫できるサイクリングルートを検討し、ルート沿線の事業者と連携しながら、海側と山側が連携した誘客施策に取り組みます。  ▲ ジャパンエコトラックルートマップ  ▲ 中国地方サイクリングマップ

観光・地域振興

推進目標Ⅲ - 施策1

取 り 組 み	③ 地域サイクリングルートの検討
取 り 組 み 内 容	地域関係者や商工事業者に対して、地域資源の活用や地域活性化につながるサイクリングルートの検討を促すほか、ルート検討に必要な情報提供等の支援を行います。

観光・地域振興

推進目標Ⅲ - 施策1

取り組み

④ サイクリングイベントの開催・誘致、情報発信

取り組み内容

初心者から参加できる大会やサイクリングイベントの開催又は誘致を図るほか、上級者のニーズにも応えられるよう幅広い挑戦の場を設定するよう努めます。

また町内サイクリングルートの利用促進に向けた情報発信を行います。



▲ 全日本トライアスロン皆生大会
中山温泉癒しのエイドステーション



サイクリングを楽しみながら大山町の自然を満喫しよう!

コース Aコース(全長約30km) Bコース(全長約20km) Cコース(全長約10km) 各コースは周回コースです。
料金 全長30kmコースは1,500円、20kmコースは1,000円、10kmコースは500円です。
申込 9月15日(土)までに申込書を町民センターに提出してください。申込書は町民センターにあります。
受付 9月15日(土)から9月17日(日)まで町民センターで受付を行います。
受付時間 9時～17時(土曜日は9時～12時) 申込書は町民センターにあります。
受付場所 町民センター(〒959-8501 山形県東田川郡大田町大字大田1-1-1)
お問い合わせ 09-58-63-3110 FAX 09-58-63-3163

▲ 大山はまなすサイクリングチャリ

観光・地域振興

推進目標Ⅲ - 施策2

取り組み

① サイクリストの受入環境の整備

取り組み内容

地域関係者の協力を得ながら官民連携による安全・安心・快適なサイクリング環境の整備を図ります。ジャパンエコトラックの推進及びサイクリング拠点施設の整備に関する支援を検討します。



▲ バイクラック (大山町観光案内所)



▲ コグステーション大山 (森の国)

コグステーション

サイクリングの拠点となる施設です。休憩(トイレ)、食事、サイクリング中の食べ物・飲み物の購入、サイクリングに関する情報提供等の機能を複合的に持った施設や、レンタサイクル・自転車ツアーを実施している施設があります。(出典:鳥取県ホームページ)

観光・地域振興

推進目標Ⅲ - 施策2

取 り 組 み	② 民間事業者等による自転車コンテンツの充実
取 り 組 み 内 容	初心者にも参加できるサイクリングツアーの企画やガイドができる人材の育成を支援し、多くの人がサイクリングを楽しめる環境づくりとサービスの充実を支援します。   ▲ (一社) 大山観光局のサイクリングガイドツアーの例   ◀▲ 大山時間ガイド養成講座による実走  ◀ 大山時間ガイド養成講座にてボランティアガイドによる歴史解説を聞く参加者

観光・地域振興

推進目標Ⅲ - 施策2

取 り 組 み	③ 公共交通機関との連携
取 り 組 み 内 容	公共交通機関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に向けて、地域関係者と課題や対策等の検討を行います。 <u>「レール&サイクル」</u> 一畑電車は、終日全区間で車両内に自転車を持ち込むことができる「レール&サイクル」というサービスがあります。自転車持ち込み料金のほか別途乗車運賃が必要です。(出典：一畑電車株式会社 HP) <u>「伊予鉄サイクルバス」</u> バス前方に装着された可倒式自転車ラック（1両につき2台まで積載可）に積載可能な「伊予鉄サイクルバス」が運航しています。自転車積載量のほか別途乗車運賃が必要です。(出典：株式会社伊予鉄グループ HP)

観光・地域振興

推進目標Ⅲ - 施策2

取 り 組 み	④ レンタサイクルの普及促進
取 り 組 み 内 容	電動アシスト付き自転車を活用したレンタサイクルモデル事業を通じて、地域関係者と連携しながら、利用者ニーズに合ったレンタサイクルシステムの構築を検討します。  ▲ (一社) 大山観光局のレンタサイクル  ▲ 大山町が導入した電動アシストマウンテンバイク <u>レンタサイクルの特徴</u> 主に半日から1日のレンタルを想定した貸し出しの方法で、特定の店舗で自転車を借りて同じ施設に返却することが多いです。主に主要駅周辺や観光地でのサービス提供が多く、観光地を移動しながら楽しむことができます。借りるときには店舗での手続きが必要なことが多いです。 <u>シェアサイクルの特徴</u> 主に1時間程度の短時間のレンタルを想定した貸し出しの方法で、ポートやステーションと呼ばれる駐輪場で借りて、複数設置されている他のポートやステーションでも返却ができることが多いです。支払いは主にスマートフォンや交通系ICカードで行われることが多く都市部での公共交通のひとつとしても利用されます。

3 自転車の利用環境整備

3.1 交通・安全

交通・安全 推進目標Ⅳ - 施策1

取 り 組 み	① 自転車技師・自転車安全整備士の資格取得への支援等
取 り 組 み 内 容	一般財団法人日本車両検査協会が実施する自転車技師や公益財団法人日本管理技術協会が実施する自転車安全整備士に係る資格取得に係る支援を検討するほか、交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を行い、自転車の安全点検について啓発を行います。

交通・安全 推進目標Ⅳ - 施策1

取 り 組 み	② 自転車整備体制の強化
取 り 組 み 内 容	自転車利用が多く見込まれるルートに沿線において、自転車店だけでなく自動車店や協力施設でも簡易な修理キットの提供やパンクなどの簡易な修理ができるよう地域関係者と検討を行います。

交通・安全 推進目標Ⅳ - 施策1

取 り 組 み	③ 日常の安全点検の啓発
取 り 組 み 内 容	自転車を安全な利用には、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「ぶたはしゃべる」を合言葉に啓発を図ります。 ▲ 日常点検の合い言葉「ぶたはしゃべる」 出典：内閣府 中学生・高校生向け自転車交通安全講座

交通・安全

推進目標Ⅳ - 施策2

取 り 組 み	① 防犯登録及び保険加入等の促進
取 り 組 み 内 容	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。    ▲ TS マーク（自転車向け保険） ▲ 防犯登録証

交通・安全

推進目標Ⅳ - 施策2

取 り 組 み	② 自転車乗車時のヘルメット着用の普及啓発
取 り 組 み 内 容	交通安全教室等の機会を活用してヘルメット着用に啓発するとともに、こどもを対象としたヘルメット購入支援や率先して着用したくなるような普及策を生徒と一緒に検討する等、ヘルメット着用の普及を図ります。

交通・安全

推進目標Ⅳ - 施策2

取 り 組 み	③ 自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発
取 り 組 み 内 容	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や「自転車安全利用五則」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広報啓発に努めます。

交通・安全

推進目標Ⅳ - 施策2

取 り 組 み	④ 町役場職員に対するルールの順守の徹底
取 り 組 み 内 容	自転車の交通ルール順守について、町役場の所属職員に対して自転車交通ルール等の周知及び普及を図り、自転車利用の手本となることで、町内の安心安全な利用環境の創出に努めます。

交通・安全

推進目標Ⅳ - 施策2

取 り 組 み	⑤ ボランティア等と連携した交通安全指導・啓発活動の推進
取 り 組 み 内 容	ボランティア、地方公共団体、関係機関・団体、地域住民等が連携して、違反行為を防止するため、自転車の盗難防止に対する意識の向上、駐輪中の自転車への施錠啓発を行うとともに迷惑駐輪、放置自転車等のマナー違反や交通ルールの徹底等に努めます。   ▲ 中学校における自転車シミュレーターを使用した安全講習  ▲ 中学校における自転車を使用した実技指導

交通・安全

推進目標Ⅳ - 施策3

取 り 組 み	① 交通安全教室等の推進
取 り 組 み 内 容	小・中学校の児童・生徒には交通安全教室等を活用して発達段階に応じた安全確保や交通ルールを守る必要性・重要性への理解を促すとともに、関係機関とも連携して、高齢者向けの交通安全教室の実施や交通安全に関する指導技術の向上に向けた取り組みを検討します。

交通・安全

推進目標Ⅳ - 施策3

取 り 組 み	② 自転車通学・通行の視点を踏まえた通学路の安全点検の実施
取 り 組 み 内 容	教育委員会、警察、道路管理者等の地域関係者により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を検討します。

3.1 道路・まちづくり

道路・まちづくり

推進目標Ⅴ - 施策1

取 り 組 み	① ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進
取 り 組 み 内 容	安全で快適な自転車利用に向けて、自転車ネットワーク計画の策定を検討するとともに、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月19日道路局長・交通局長通知）に基づき、道路の路肩拡幅や自転車通行帯の設置、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安全・快適な自転車通行空間の確保のための整備を検討します。 <u>自転車ネットワーク計画</u> 自転車ネットワーク計画は、地域の交通特性、道路空間の状況、地勢、自転車が多く利用する施設等、地域の概況を把握するとともに自転車利用の課題を整理し、安全で快適な自転車通行空間の効果的、効率的な整備を目的とします。計画では面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態が示されます。 <u>自転車通行空間の整備</u> ▲ 自転車通行帯の種類（左：自転車道 中央：自転車専用通行帯 右：車道混在（矢羽根）） 出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン ▲ 路面標示の例 ▲ 案内標識の例

道路・まちづくり 推進目標Ⅴ - 施策1

取 り 組 み	② 生活道路の安全対策
取 り 組 み 内 容	生活道路における歩行者・自転車・自動車の安全確保に向けて必要な安全対策を検討します。自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン30」の指定や狭さくの設定などの対策を講じます。    ▲ ゾーン30例（出典：鳥取県警察ウェブサイト） ▲ 路面標示による狭さくの例

道路・まちづくり 推進目標Ⅴ - 施策1

取 り 組 み	③ 安全安心な道路空間の共有に関する啓発
取 り 組 み 内 容	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」を参考に、道路事情により十分な自転車通行空間が確保できない本町においても、自動車等の運転手に対して、自転車の横を通過する際には、1.5m以上の安全な間隔を保つか徐行を促したり、歩行者の安全のために自転車の車道走行を促したり、道路を安心・快適に利用するシェア・ザ・ロードの啓発を行います。   ▲ 思いやり1.5m運動（シェアザロード）のロゴマーク（出典：愛媛県）

道路・まちづくり 推進目標Ⅴ - 施策2

取 り 組 み	① 違法駐輪・違法駐車への啓発及び地域のニーズに応じた駐輪場等の整備
取 り 組 み 内 容	自転車通行空間上の違法駐輪・違法駐車への啓発、ニーズに応じた公共施設等への駐輪場の整備又はサイクルラックの設置等により自転車を利用しやすい環境づくりに努めます。

道路・まちづくり	推進目標Ⅴ - 施策2
----------	-------------

取 り 組 み	② シェアサイクル導入の検討
取 り 組 み 内 容	コンパクトなまちづくりとも連携し、鉄道周辺・公共施設が集中するエリア等を中心に、二次交通や公共交通を補完するものとして、シェアサイクルの有効性及び導入の可能性を検討します。

道路・まちづくり	推進目標Ⅴ - 施策2
----------	-------------

取 り 組 み	③ 災害時における自転車活用に関する検討
取 り 組 み 内 容	災害時において自動車を利用できない道路状況を想定し、被災状況の把握や住民避難の対応等、機動的な移動の確保が求められる場面等での自転車活用の検討を行います。 <u>ノーパンクタイヤ</u> 通常の自転車と異なりゴムタイヤの中に樹脂が詰まっていたり、硬い素材で筒状の中空にしたりすることで、タイヤがパンクしない構造になっている自転車です。

第5章 計画の推進・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、環境・暮らし、スポーツ・健康、観光・地域振興、交通・安全、道路・まちづくりの分野を横断した連絡・意見調整を行う場を設け、自転車活用に関する総合的かつ計画的な取り組みを行う体制整備を図ります。

2 計画のフォローアップ

本計画に定める取組施策に関して、実施する取り組み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、実施する取り組みの評価・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。

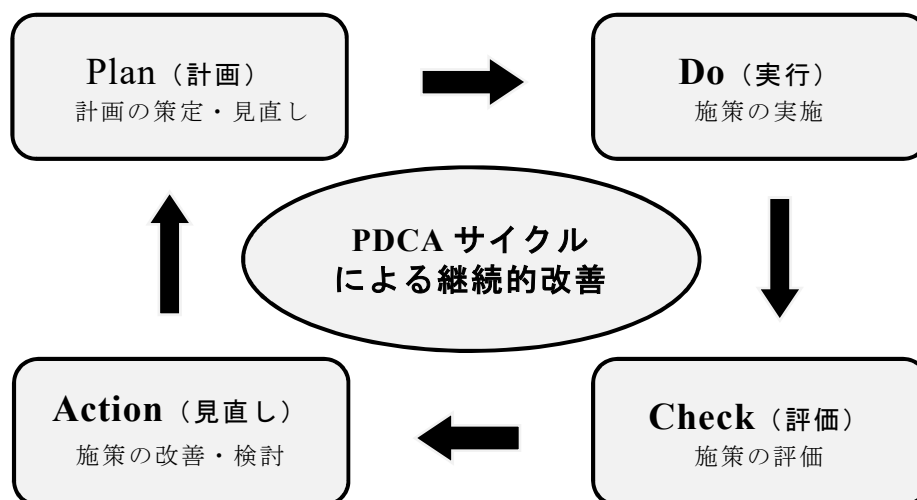


図 5.1 PDCA サイクル

関連指標名	単位	現状値※1,2	参考値※2	備考
大会・レクリエーション開催数	回	1(R2)	10(R7)	
週2回以上1日30分以上の運動習慣がない割合	%	61.6(R2)	53.5(R7)	
レンタサイクル施設数	箇所	2(R2)	3(R7)	
サイクリストのサポート協力施設数	施設	34(R2)	45(R7)	
観光入込客数	万人	66(R2)	90(R7)	
通学路等の安全対策の必要箇所数	箇所	8(R2)	1(R7)	大山町通学路交通安全対策プログラム

※1 新型コロナウイルス感染症による影響を含む数値 ※2()内は年度

表 5.1 フォローアップに参考とする関連指標

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。

大山町自転車活用推進計画

令和 4 年 3 月策定

令和 7 年 3 月変更

発 行 大山町

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