

---

# 第二次鳥取県自転車活用推進 アクションプログラム

---

～自転車が拓く未来 安全・安心で活力に満ちた地域の創造～

令和7年3月  
鳥取県

# 目次

はじめに	2
計画の構成	3

## 第1章 計画策定の趣旨

1 計画の区域	4
2 計画期間	4
3 計画の位置付け	4
4 計画推進に係る実施主体の役割分担	5

## 第2章 自転車を取り巻く現状と課題

1 観光振興・地域活性化	6
2 環境負荷の低減・健康・スポーツ	8
3 交通安全・安全利用	10
4 自転車利用環境	11

## 第3章 計画の方向性

1 基本理念	13
2 目標・目指す姿	13

## 第4章 具体的な取組

目標1 地域の魅力を拓くサイクルツーリズムの推進	15
1 サイクルツーリズムを推進しよう	15
2 ナショナルサイクルルート「鳥取うみなみロード」の実現と進化	20
目標2 環境にやさしく健康で活力に満ちたライフスタイルの実現	23
1 自転車を日常生活に取り入れよう	23
2 サイクルスポーツに親しもう	25
3 障がいのある人も一緒にサイクルスポーツを楽しもう	27
目標3 命と未来を守る安全・安心な自転車ライフの推進	29
1 交通ルールやマナーを守ろう	29
2 安全への備えを大切にしよう	32
目標4 誰もが自転車を利用しやすい環境の整備	35
1 自転車を利用しやすい環境づくりに取り組もう	35
2 災害時の自転車活用を考えよう	38

## 第5章 計画の管理・推進体制

1 関係者との連携・協力	40
2 計画のフォローアップと見直し	40
3 調査・研究、広報活動等	40
4 財政上の措置等	40

## はじめに

「自転車」は、子どもから大人まで誰もが手軽に活用することの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た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等が重要な社会的課題として注目されるにつれ、二酸化炭素や有害物質を排出しないクリーンな交通手段であることが改めて評価されるようになりました。そして、近年、観光振興や地域活性化、健康増進の手段等、様々な側面からその多様な価値に注目が集まっています。

国においては、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年6月には、この法律に基づく国の施策の基本計画として「自転車活用推進計画」が策定されました。

このような流れを受け、本県においても、自転車を通じた豊かな地域づくりを進めるため、令和2年3月に「鳥取県自転車活用推進アクションプログラム」を策定し、サイクリングルートの整備やサイクリスト支援体制「ダイジョウブシステム」の整備等、県内どこでもサイクリングが楽しめる環境づくりを推進するとともに、気軽に楽しめる生涯スポーツとしての自転車の普及促進、自転車利用者の交通マナーの啓発等、県内の自転車活用に係る機運醸成や安全・安心な自転車利用の促進に取り組んできました。

さらに、令和3年2月には、県内の自転車活用推進並びにサイクルツーリズム推進を図ることで関係人口の拡大、地域の活性化につなげることを目的として「鳥取県サイクルツーリズム推進・連携会議」を設置し、「サイクリストの聖地・鳥取県」の実現及び「鳥取うみなみロード」のナショナルサイクルルートの指定に向けて、官民が一体となって取組を進めています。

このような中、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、令和3年5月に国の「第二次自転車活用推進計画」が閣議決定されました。本県においても、令和2年に策定した「鳥取県自転車活用推進アクションプログラム」の理念や取組をさらに発展させ、自転車を取り巻く社会環境の変化に対応させながら、地域課題の解決の一つの手段として、県民や来訪者の積極的な自転車活用を推進するため、「第二次鳥取県自転車活用推進アクションプログラム」を策定しました。

自転車を通じて、社会環境と調和した健康的なライフスタイルを推進すると共に、障がい者や外国人を含む多くの人々が繋がりあい、私たちの地域の魅力が世界に拓かれていく社会を目指して、幅広い面で自転車活用を推進していきましょう。

# 計画の構成

<b>第1章 計画策定の趣旨</b>			
1 計画の区域	2 計画期間	3 計画の位置付け	4 計画推進に係る実施主体の役割分担
<b>第2章 自転車を取り巻く現状と課題</b>			
1 観光振興・地域活性化	2 環境負荷の低減・健康・スポーツ		
3 交通安全・安全利用	4 自転車利用環境		
<b>第3章 計画の方向性</b>			
1 基本理念	2 目標・目指す姿		
<b>第4章 具体的な取組</b>			
観光振興・地域活性化		【目標1】地域の魅力を拓くサイクルツーリズムの推進	
1 サイクルツーリズムを推進しよう			
(1) 魅力ひろがるサイクリングルートの整備 (2) サイクリングで地域の魅力発信			
(3) 多様なサイクリングイベントの開催 (4) 安心サポート体制の充実			
(5) ガイド人材の育成 (6) 公共交通機関の利用促進 (7) 自転車がつなぐ世界との交流			
2 ナショナルサイクルルート「鳥取うみなみロード」の実現と進化			
(1) 官民連携による推進体制の構築 (2) 鳥取うみなみロード整備計画による整備推進			
(3) 鳥取うみなみロードにおける受入体制の充実 (4) 鳥取うみなみロードの魅力向上			
(5) 鳥取うみなみロードの利用促進			
環境負荷の低減・健康・スポーツ		【目標2】環境にやさしく健康で活力に満ちたライフスタイルの実現	
1 自転車を日常生活に取り入れよう			
(1) 環境にやさしい自転車ライフの促進 (2) 自転車を活用した健康づくり			
(3) 電動アシスト自転車の普及促進			
2 サイクルスポーツに親しもう			
(1) 生涯スポーツの普及促進 (2) サイクルスポーツの普及促進			
3 障がいのある人も一緒にサイクルスポーツを楽しもう			
(1) 障がい者スポーツの普及促進 (2) タンデム自転車の普及促進			
交通安全・安全利用		【目標3】命と未来を守る安全・安心な自転車ライフの推進	
1 交通ルールやマナーを守ろう			
(1) 自転車の交通ルールの普及啓発 (2) 交通安全意識の向上			
(3) 交通安全に関する指導者の育成 (4) ドライバー等に対する交通安全意識の啓発			
2 安全への備えを大切にしよう			
(1) ヘルメットの着用促進 (2) 保険加入の促進 (3) 安全点検・防犯登録の推進			
自転車利用環境		【目標4】誰もが自転車を利用しやすい環境の整備	
1 自転車を利用しやすい環境づくりに取り組もう			
(1) 自転車の走行空間の確保 (2) 生活道路の安全対策 (3) 自転車活用推進の全県展開			
(4) 利便性の向上			
2 災害時の自転車活用を考えよう			
(1) 災害時の自転車活用			
<b>第5章 計画の管理・推進体制</b>			
1 関係者との連携・協力		2 計画のフォローアップと見直し	
3 調査・研究、広報活動等		4 財政上の措置等	

# 第1章 計画策定の趣旨

## 1 計画の区域

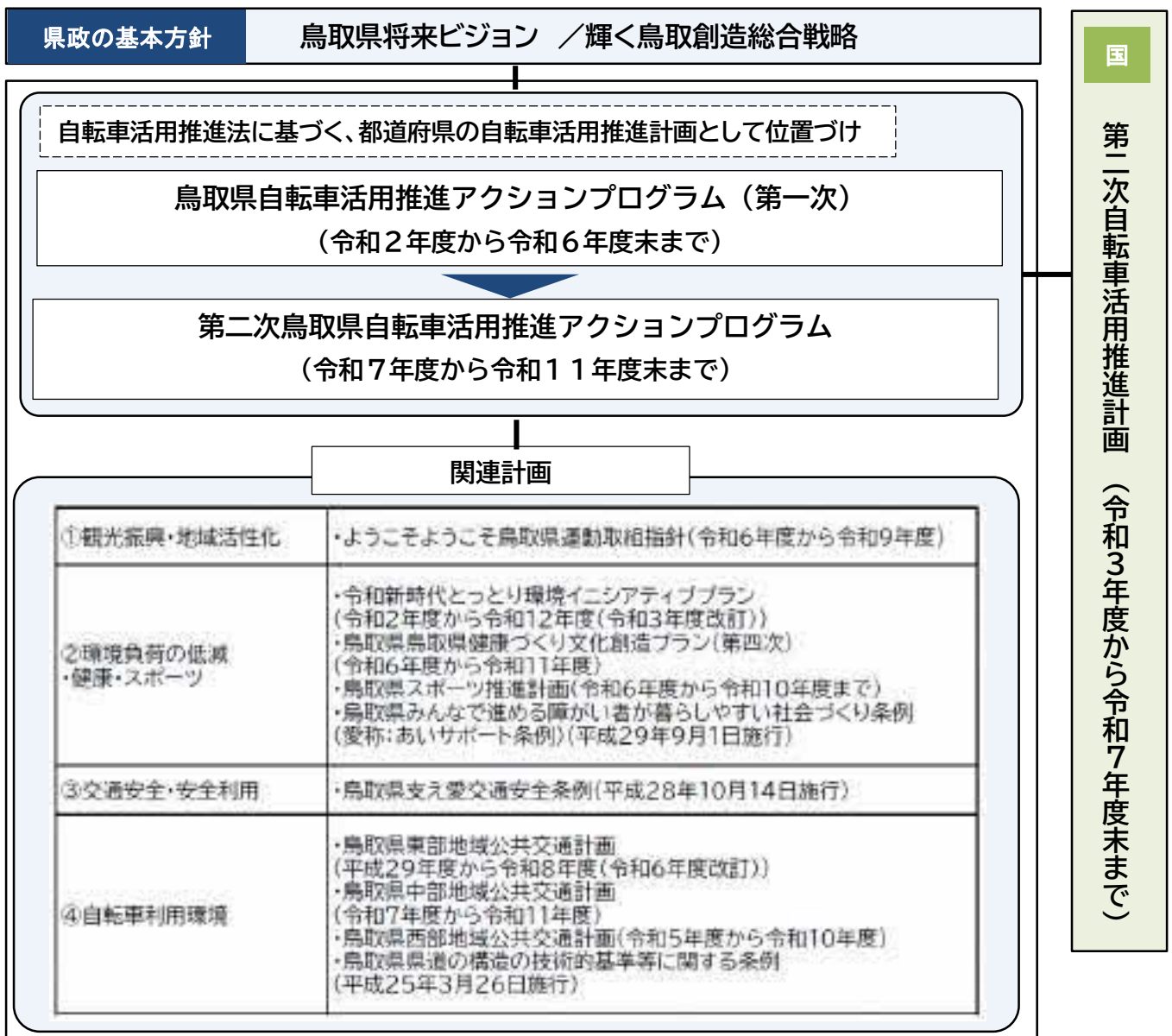
鳥取県全域

## 2 計画期間

プログラムの計画期間は、令和7年度から令和11年度末までの5年間とします。

## 3 計画の位置付け

このプログラムは、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）第10条に基づく、都道府県自転車活用推進計画とするとともに、県政の運営指針である総合戦略をはじめ、関連計画との連携を図り、本県における自転車活用推進に向けた取組を総合的かつ計画的に推進するもので、市町村が自転車活用推進計画を策定する際の基本となるものです。



## 4 計画推進に係る実施主体の役割分担

県民	自転車の有用性を理解するとともに、県や市町村、民間事業者の取組に積極的に参加する等、交通安全を遵守しながら、様々な場面で積極的な自転車の活用を実践する。
県	国や他の都道府県、市町村、民間事業者、県民等と連携・協働し、自転車活用推進に係る全県的な取組を推進する。
市町村	県をはじめ、観光協会、商工団体等、地域の多様な主体と幅広く連携・協働し、地域に根差した自転車活用推進に係る取組を推進する。
民間事業者	他の主体と連携を図りながら、民間活力等を活かして自転車活用推進に資する独自の取組を展開する。

## 第2章 自転車を取り巻く現状と課題

自転車は、環境にやさしく、子どもから高齢者、自転車の種類によっては障がいのある人も利用できる多くの人にとって身近で選択しやすい移動手段です。

また、健康増進、余暇の充実にも活用できることに加え、幼少期の自転車に乗る練習等を通じた家族とのコミュニケーションや、サイクリングを通じた交流・つながりを通して仲間との絆を深めるツールでもあります。

コロナ禍における自転車利用ニーズの高まり等を受けて、全国各地で自転車を観光誘客の手段として活用する動きが活発化してきています。

面積も人口も日本最小クラスの本県では、人口減少や過疎化・高齢化といった様々な社会課題に直面しており、県民一人ひとりの<sup>1</sup>QOLの向上に向けた一つの対策として、多様な人が安全かつ快適に利用できる自転車活用に向けた取組を更に進めていくことが必要です。

本県の観光振興・地域活性化、環境負荷の低減・健康・スポーツ、交通安全・安全利用、自転車利用環境といった各種の分野において、自転車を取り巻く現状や課題は次のとおりです。

### 1 観光振興・地域活性化

#### (1) 観光誘客

本県の入込客数は、コロナ禍において、県外客を中心に大きく減少しましたが、現在徐々にコロナ前の水準に回復しつつあります。（令和2年 573 万人、令和3年 629 万人、令和4年 795 万人、令和5年 969 万人）（資料1）

一方で、本県を訪れる観光客は、日帰り客が8割であり、鳥取自動車道や山陰自動車道、山陰近畿自動車道等、高速交通網の進展により、近畿地方や中国地方の観光客が多い傾向にあります。（資料2）

日帰りの場合の自転車利用者の県内消費額は小さいため、高い経済効果をもたらす宿泊旅行への転換を図るためには、周辺県と連携した広域サイクリングルートの設定や、サイリングガイドによる地域の観光資源を活用した魅力あるサイクリングツアーの造成等を促進していく必要があります。

#### <関連目標・項目>

##### 目標1:地域の魅力を拓くサイクルツーリズムの推進

##### 1 サイクルツーリズムを推進しよう

- (1) 魅力ひろがるサイクリングルートの整備
- (5) ガイド人材の育成

<sup>1</sup> QOL

Quality of Life の略。人生の内容の質や社会的にみた生活の質。どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているか、ということをも尺度として捉える概念。

---

## (2) インバウンド対応

---

本県では、「米子ソウル便」、「米子香港便」等の国際定期便や県内空港への国際チャーター便の運航、韓国と境港を結ぶ国際定期貨客船やクルーズ船の就航等、海外からの多彩な玄関口を設け、東アジアを中心に多くの観光客が訪れています。（資料3）

引き続き、韓国、台湾、中国、香港等の東アジアを重点市場として誘客を図りつつ、経済発展が著しい東南アジアや長期滞在傾向で高付加価値旅行層のシェアが高い欧米豪も視野に入れ、多言語による様々な媒体を活用した効果的なプロモーションや国外サイクリストの受入環境整備等の推進により、積極的な誘客を進めることが必要です。

### <関連目標・項目>

#### 目標1:地域の魅力を拓くサイクルツーリズムの推進

- 1 サイクルツーリズムを推進しよう
- (2)サイクリングで地域の魅力発信
- (3)多様なサイクリングイベントの開催
- (7)自転車がつなぐ世界との交流

---

## (3) 「サイクリストの聖地・鳥取県」の実現と「鳥取うみなみロード」によるナショナルサイクルルート指定

---

本県では、「サイクリストの聖地・鳥取県」の実現を目指し、地域の魅力ある観光資源をつなぐサイクリングルートの設定や県内全域におけるサイクリストのサポート体制「ダイジョウブシステム」の参画施設の拡充、サイクリングガイドの養成等、県内どこでもサイクリングが楽しめる環境づくりを進めています。（資料4）

現在、「ダイジョウブシステム」参画施設は、県内全域に拡大しており、全体で約350施設となりました。参画施設が少ないエリアにおける参画施設の掘り起こしや参画施設全体の品質向上・おもてなし力の向上を図る必要があります。

また、官民連携によりサイクルツーリズムを推進する「鳥取県サイクルツーリズム推進・連携会議」において、令和4年4月、県を東西に結ぶ約152kmのサイクリングルート「鳥取うみなみロード」によりナショナルサイクルルート指定を目指すことが決定しました。（資料5、6）

令和5年2月に策定した「鳥取うみなみロード整備計画」に基づき、ルート上の<sup>2</sup>矢羽根<sup>やばね</sup>や注意喚起看板設置等の走行環境整備を進めるとともに、ルート沿線の<sup>3</sup>ゲートウェイの整備や多言語による情報発信等の受入環境整備を進めています。

---

2 矢羽根

車道内の自転車通行位置を自転車利用者とドライバー双方に指し示すもの。

3 ゲートウェイ

ルート沿線の交通拠点(鉄道駅や空港)において、快適で安心なサイクリングをサポートする機能(レンタサイクル、手荷物ロッカーや着替えスペース等の提供)を備えたサイクリング拠点施設。



<関連目標・項目>

**目標1:地域の魅力を拓くサイクルツーリズムの推進**

- 1 サイクルツーリズムを推進しよう
  - (1)魅力ひろがるサイクリングルートの整備
  - (4)安心サポート体制の充実
  - (5)ガイド人材の育成
  - (6)公共交通機関の利用促進
- 2 ナショナルサイクルルート「鳥取うみなみロード」の実現と進化
  - (1)官民連携による推進体制の構築
  - (2)鳥取うみなみロード整備計画による整備推進
  - (3)鳥取うみなみロードにおける受入体制の充実
  - (4)鳥取うみなみロードの魅力向上
  - (5)鳥取うみなみロードの利用促進

## 2 環境負荷の低減・健康・スポーツ

### (1) 環境・健康づくり

本県では2050年までに二酸化炭素排出量を全体としてゼロにする脱炭素社会の実現を目指しています。本県全体のエネルギーの使用に伴う二酸化炭素排出量のうち、人や物の移動に係る運輸部門からの排出がおよそ3分の1を占めています。また、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。(資料7、8)

環境に優しい移動手段である自転車の利用に対する県民一人ひとりの理解・関心を高め、自動車からの転換において、公共交通機関とともに自転車を積極的に選択していくライフスタイルが定着することが求められます。

鳥取県民の成人男性・女性の1日の歩数は減少傾向にあり、また、児童・生徒、成人男性及び女性で肥満率が増加しています。令和5年の「県民の運動・スポーツに関する意識実態調査」において、約76%以上の県民が日頃の運動不足を感じるとともに、約84%以上の県民が日頃の体力の衰えを自覚しながらも、その解消を図る行動に移せていないという状況が見られます。(資料9、10、11)

自転車は、一定時間をこぎ続けることで有酸素運動になり、体脂肪燃焼が期待できるほか、筋持久力や心肺機能の向上等の健康効果が期待できます。日常生活の移動手段や趣味等で自転車を取り入れる等、自転車を積極的に活用することで、県民の健康づくり文化の定着、健康寿命の延伸に寄与することが期待されます。(資料12、13)

<関連目標・項目>

**目標2:環境にやさしく健康で活かに満ちたライフスタイルの実現**

- 1 自転車を日常生活に取り入れよう
  - (1)環境にやさしい自転車ライフの促進
  - (2)自転車を利用した健康づくり

---

## (2) 自転車の日常利用と超高齢社会

---

自転車を週1回以上利用する県民の割合は約22%、全く利用しない人が約半数を占めており、日常生活において、自転車利用が定着しているとは言いがたい状況です。また、本県の通勤・通学時における自転車の利用割合は約13%、公共交通機関の利用割合も約7%という状況にあり、さらに、一世帯あたりの自動車保有台数も全国的に見ても多いことから、自動車中心の社会であると言えます。（資料14、15、16）

併せて、本県の65歳以上の高齢人口は、令和4年（2022年）には、33.3%まで上昇しており、3人に1人が高齢者という<sup>4</sup>超高齢社会を迎えていることから、高齢者の免許返納後の移動手段として、公共交通機関とともに、電動アシスト自転車等、自転車の活用について考えていく必要があります。（資料17）

<関連目標・項目>

**目標2:環境にやさしく健康で活かに満ちたライフスタイルの実現**

- 1 自転車を日常生活に取り入れよう
- (3)電動アシスト自転車の普及促進

---

## (3) 生涯スポーツ

---

令和6年（2024年）10月に開催された60歳以上の高齢者が参加するスポーツと文化の祭典「ねんりんピック」鳥取大会の中で、大山町において、サイクリング交流大会が開催されました。全国から多くの参加者があり、中には、80歳を超えた高齢者が選手として参加する等、自転車は年代を問わず楽しめる生涯スポーツであることが証明されました。

また、鳥取県を含む関西一円で開催される生涯スポーツの国際大会「ワールドマスターズゲームズ2027 関西」では、倉吉市、北栄町で自転車競技（トラック・ロードレース）が行われる予定です。（資料18）

<関連目標・項目>

**目標2:環境にやさしく健康で活かに満ちたライフスタイルの実現**

- 2 サイクルスポーツに親しもう
- (1)生涯スポーツの普及促進
- (2)サイクルスポーツの普及促進

---

<sup>4</sup>超高齢社会

65歳以上の人口の割合が全人口の21%を超えている社会。

## (4) 障がい者スポーツ

本県は、地域の誰もが障がいのある方とともに生きるサポーターになっていただく取組として、「あいサポート運動」を推進するとともに、障がい者スポーツの振興にも取り組んでいます。

令和5年度の調査によると、本県において障がい者が週1回以上スポーツをする割合は、約46%であり、全国的にみるとその割合が高い状況にあります。（資料19）

本県では、令和3年に、複数の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられており、視覚障がい者も安心して自転車を楽しむことができる自転車「タンデム自転車」の県内一般道路の走行が可能となりました。

引き続き、障がい者スポーツの振興、スポーツを通じた共生社会の実現に向けて、障がいのある人がスポーツしやすい環境づくりを進めていく必要があります。

### <関連目標・項目>

#### 目標2:環境にやさしく健康で活かに満ちたライフスタイルの実現

3 障がいのある人も一緒にサイクルスポーツを楽しもう

(1)障がい者スポーツの普及促進

(2)タンデム自転車の普及促進

## 3 交通安全・安全利用

### (1) 交通事故件数・交通違反

本県における自転車事故の発生件数は、10年前と比較すると減少傾向にあるものの、令和4、5年の2年間は増加しています。事故のほとんどが自動車との衝突事故で、事故類型としては半数が出会い頭事故となっています。全体の死傷者数については、高校生の事故者数の割合が多い傾向にあります。また、令和5年中においては、死傷者のうち32.3%に交通違反があり、中でも交差点安全進行義務違反が最も多い状況でした。（資料20、21）

令和6年11月からは、自転車による交通違反の罰則強化が図られたほか、令和6年5月24日から2年以内には、自転車に対する<sup>5</sup>「交通反則通告制度」（青切符）の導入が予定されています。

交差点における自転車通行のルールの徹底（一時停止、安全確認の励行等）や学校等における交通安全教室の実施等により、引き続き、自転車利用者や自動車ドライバー等、道路利用者一人ひとりの自転車交通ルールへの理解を深め、交通マナー遵守の意識を向上させていくことが必要です。

<sup>5</sup> 交通反則通告制度（青切符）

運転者がした一定の道路交通法違反（反則行為：比較的軽微であって、現認、明白、定型的なもの）について、反則者が警察本部長の通告を受けて反則金を納付した場合は、公訴が提起されない制度。

<関連目標・項目>

**目標3:命と未来を守る 安全・安心な自転車ライフの実現**

- 1 交通ルールやマナーを守ろう
  - (1)自転車の交通ルールの普及啓発
  - (2)交通安全意識の向上
  - (3)交通安全に関する指導者の育成
  - (4)ドライバー等に対するく交通安全意識の啓発

## (2) ヘルメット着用状況・自転車損害賠償責任保険加入状況等

本県では、平成28年10月に制定された「鳥取県支え愛交通安全条例」において、ヘルメット着用及び自転車損害賠償責任保険の加入を努力義務としています。また、令和5年4月の道路交通法の改正によって、ヘルメット着用が法律でも努力義務化されました。

本県のヘルメット着用率は約33%、自転車損害賠償責任保険の加入率は約47%であり、県内ではヘルメット着用や自転車損害賠償責任保険加入に対する意識が浸透しつつある状況です。(資料22、23)

万が一の事故の際に備えて、自分の命を守り、安全・安心な利用につなげるため、引き続き、ヘルメット着用及び自転車損害賠償責任保険の加入について、県民の意識向上に向けた取組を進めていくことが必要です。

また、自転車の定期的な安全点検、乗車前の自己点検の県民への励行等、自転車を大切に安全に利用する意識醸成に取り組んでいくことが必要です。

<関連目標・項目>

**目標3:命と未来を守る 安全・安心な自転車ライフの実現**

- 2 安全への備えを大切にしよう
  - (1)ヘルメット着用促進
  - (2)保険加入の促進
  - (3)安全点検・防犯登録の推進

## 4 自転車利用環境

### (1) 一般道路における自転車通行空間・生活道路の安全対策

道路に「<sup>6</sup>普通自転車専用通行帯」が整備されている区間は県内で2区間にとどまっています。多くの道路において、自転車は歩行者または自動車と混在して通行しています。(資料24)

県内の市町村や警察等と連携し、自転車が安全に利用できる自転車走行空間の整備や自動車との交通事故の多い生活道路の安全対策に取り組んでいく必要があります。

<sup>6</sup> 普通自転車専用通行帯

道路標識または道路標示において、自転車通行箇所を指定している帯状の車道の部分。指定された車両通行帯を通行しなければならないとされている。

<関連目標・項目>

**目標4:誰もが自転車を利用しやすい環境の整備**

- 1 自転車を利用しやすい環境づくりに取り組もう
  - (1)自転車の走行空間の確保
  - (2)生活道路の安全対策

## (2) 自転車活用推進体制・環境整備

現在、県内で自転車活用推進計画を策定している市町村は、19市町村中1町（大山町<sup>だいせん</sup>）です。

県内全域において、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や県民の交通安全の意識向上を図り、誰もが自転車を利用しやすい環境づくりを推進していくためには、県内市町村において、各地域の実情に応じた自転車活用推進計画の策定を進めていく必要があります。

現在、県民の自転車保有割合は、約58%であり、全国平均と比較すると少し低い状況です。また、週1回以上自転車を利用する県民の割合も、約22%といった状況にあることから、県民の自転車利用の裾野を広げるとともに、自転車を持っていない方や観光客の自転車利用を拡大していくためにも、自転車を気軽に利用できる環境を整備していくことが求められます。（資料25、14（再掲））

さらに、災害時の交通手段として自転車は有効であることから、被災時にスムーズに活用できるよう、普段から自転車を積極的に利用する習慣を付けていくことも重要です。

<関連目標・項目>

**目標4:誰もが自転車を利用しやすい環境の整備**

- 1 自転車を利用しやすい環境づくりに取り組もう
  - (3)自転車活用推進の全県展開
  - (4)利便性の向上
- 2 災害時の自転車活用を考えよう
  - (1)災害時の自転車活用

## 第3章 計画の方向性

### 1 基本理念

# 自転車が拓く未来 安全・安心で活力に満ちた地域の創造

本県では、地方創生による地域活性化や関係人口の拡大、健康寿命の延伸、超高齢社会への対応、脱炭素社会の実現等、本県の抱える課題を見つめ、輝く未来を描いていくために、公共交通機関との組み合わせを含め、自転車を利用しやすい環境整備をより一層推進していく必要があります。

県民一人ひとりが自転車利用への理解・愛着を深められるよう、誰もが安心して利用できる道路環境の整備や自転車安全利用の意識向上を図ります。また、自転車を活用した観光誘客、関係人口の拡大を図り、活力に満ちた社会をつくっていきます。

### 2 目標・目指す姿

基本理念及び自転車を取り巻く現状と課題等を踏まえて、次の目標及び目指す姿、目標指標を設定します。

#### 目標1 地域の魅力を拓くサイクルツーリズムの推進

##### <目指す姿>

- 「鳥取うみなみロード」が国のナショナルサイクルルートに指定され、本県が「サイクリストの聖地・鳥取県」として国内外から認められ、多くのサイクリストが訪れている。
- レンタサイクル拠点や休憩スポット、自転車を館（室）内に持ち込める宿泊施設等、サイクリストサポート体制の整備が進み、県全体でサイクリストを温かく受け入れる機運が醸成されている。

##### <目標指標>

内容	現況値 (令和6年)	目標値 (令和11年)
鳥取うみなみロードの自転車走行者数(推計) ※鳥取うみなみロードにおける東部・中部・西部の自転車歩行者専用道の合計走行者数(推計)	12,700人	30,000人

(現況値のデータ出典:株式会社 Agoop)

## 目標2 環境にやさしく健康で活かに満ちたライフスタイルの実現

### <目指す姿>

- 環境にやさしく健康増進につながる移動手段として、誰もが気軽に始められる自転車の利活用について県民の関心・理解が得られ、移動やレジャー等、様々な場面で自転車が利用されている。
- 年齢や性別、身体的条件に関わらず、様々な人がサイクルスポーツを楽しめる機会が提供されている。

### <目標指標>

内容	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
自転車利用頻度(週1回以上)	21.7%	30%

## 目標3 命と未来を守る安全・安心な自転車ライフの推進

### <目指す姿>

- 社会全体に自転車の交通ルールが浸透し、自動車や新たなモビリティと共存しながら、自転車の安全な道路利用が図られており、自転車の交通事故がない安全・安心な社会が形成されている。
- 自転車損害賠償責任保険の加入やヘルメットの着用が浸透しており、自転車の安全かつ適正な利用が行われている。

### <目標指標>

内容	現況値 (令和5年)	目標値 (令和11年)
自転車に関係する交通死亡事故件数	1件	0件 ※計画期間中、0件を継続する

## 目標4 誰もが自転車を利用しやすい環境の整備

### <目指す姿>

- 県内すべての市町村で自転車活用推進に対する理解が深まり、自転車走行空間の整備が進み、誰もが安全・快適に自転車を利用できる環境となっている。
- 街なかの駐輪場の整備や利便性の高いレンタサイクルやシェアサイクル等の普及が進み、移動手段として、誰もが気軽に自転車を選択できる環境が創出されている。

### <目標指標>

内容	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
普通自転車専用通行帯整備総延長	1,050m	2,000m

## 第4章 具体的な取組

### 目標1

### 地域の魅力を拓くサイクルツーリズムの推進

#### <目指す姿>

- 「鳥取うみなみロード」が国のナショナルサイクルルートに指定され、本県が「サイクリストの聖地・鳥取県」として国内外から認められ、多くのサイクリストが訪れている。
- レンタサイクル拠点や休憩スポット、自転車を館(室)内に持ち込める宿泊施設等、サイクリストサポート体制の整備が進み、県全体でサイクリストを温かく受け入れる機運が醸成されている。

### 1 サイクルツーリズムを推進しよう

現在、米子鬼太郎空港とアジア圏を結ぶ米子ソウル便等の国際定期便や境港市と韓国・東海市を航路で結ぶ「イースタンドリーム号」の就航等を通じて、多くの外国人観光客が鳥取県に来県しています。さらには、令和7年の「大阪・関西万博」や「ワールドマスターズゲームズ 2027 関西」の開催を控えており、地域の観光消費拡大にとって大きなチャンスを迎えます。

鳥取県には、日本最大級の砂丘「鳥取砂丘」、ユネスコ世界ジオパーク認定の「浦富海岸」、山陰八景の「東郷湖」、西日本最大級のブナ林を有する「大山」、ラムサール条約登録「中海」等、国内外に誇る自然があふれています。

本県では、その大自然をはじめとした県内の様々な魅力を感じることができるサイクリングルートの設定や整備を行うとともに、サイクリストサポート体制「ダイジョウブシステム」の全県展開、サイクリングガイド人材の育成等、県内どこでも安全・安心で快適にサイクリングを楽しめる環境づくりを進め、「サイクリストの聖地・鳥取県」の実現を目指します。

#### 1-(1)魅力ひろがるサイクリングルートの整備

鳥取県内には、日本海や名峰大山、中海等の本県ならではの雄大な自然を満喫できるサイクリングルートが県や市町村等によって、10ルート設定されています（令和7年2月現在）。県で設定しているサイクリングルートには、誰でも迷わずにサイクリングを楽しめるよう、多言語表記による距離標や方向標を設置しています。（資料26）

また、沿線には、バイクラックや工具等を備えた飲食店や自転車を館内に保管できる宿泊施設等があり、サイクリストの安心・快適な周遊を支えています。

皆さんも実際に本県のサイクリングルートを自転車で走行し、沿線の自然やグルメ、観光施設等を楽しみながら、地域の新しい一面やサイクルツーリズムの魅力を体感してみてください。自転車を通じて、皆さんと地域を訪れる多くの人がつながり合い、地元の皆さんから世界の多くの人に本県の魅力が広がっていくような地域づくりを進めるとともに、「サイクリストの聖地・鳥取県」の実現を目指します。



## 主な取組

- ① 県主体整備ルート of 定期的な点検による維持・管理により、走行環境の改善及び充実を図る。
- ② 関係機関と連携し、新たなサイクリングルート of 設定・整備を検討する。
- ③ サイクリングに関する広域観光組織等を活用して、より一層広域的なサイクリングルート of 造成や一体となった情報発信等、広域連携を進めていく。

## 1-(2)サイクリングで地域の魅力発信

本県では、国内外からのサイクリストの誘客を図るため、多言語サイクリング情報サイト「とっとり自転車旅」や SNS の活用、インフルエンサーと連携した紙面掲載や動画制作、全国的なサイクリングイベントへの出展等により、本県のサイクリングを通じた地域の魅力を全世界に発信しています。

様々な媒体を効果的に活用しながら、継続的に「サイクリストの聖地・鳥取県」の魅力を発信し、ブランド力を向上させていくことで、鳥取県を訪れるサイクリストの裾野を広げるとともに、リピーターの獲得等、鳥取のファンの創出につなげていく必要があります。

また、現在、国際定期便やチャーター便、国際定期貨客船等により、韓国、台湾、中国、香港等、海外からも直接アクセスができる環境にあります。各国のサイクリストの動向、ニーズを捉えた本県の楽しみ方の発信や民間事業者と連携した商品造成を行います。

自転車を使って、地域を自分の足で巡ることで、四季折々の美しい自然や街並みを五感で感じると同時に、爽快感や達成感を味わうことができます。これは、移動中までもが特別な体験となる自転車ならではの魅力と言えます。県内には、電動アシスト自転車等のレンタサイクルの貸出施設が多数あり、観光やちょっとした外出時の移動手段として、子どもから高齢者まで安心・快適に利用できる環境が整っています。

自転車を積極的に利用し、地域の魅力を世界に発信していきましょう。

## 主な取組

- ① 多言語サイクリング情報サイトや各種 SNS、サイクリングマップ等を活用し、世界に向けて、サイクリストのニーズに合った様々な楽しみ方や必要な情報の積極的な発信を行う。
- ② 国内外のサイクリングイベント等への出展による PR を行う。
- ③ 海外サイクリスト向けを含む県内のサイクリングツアーの商品造成を促進する。

## 1-(3)多様なサイクリングイベントの開催

本県では、県外のサイクリストが多数参加する大規模なものから、地域で定期的に行われている小規模なものまで、ルート沿線の大自然の景観や地域ならではの食等を満喫できる様々なサイクリングイベントが開催されています。（資料27）

県外からの参加者は宿泊を伴うケースが多く、地域に滞在し、食や宿泊等により地域の経済活性化への貢献が期待できます。イベントに参加した県外サイクリストが鳥取県のファンになって帰ってもらえるよう、主催者と連携して地元住民の機運醸成、理解促進を図り、参加者に対する歓迎、おもてなしの心を広げていきます。

ぜひ、地域のサイクリングイベントに参加し、一緒に走る仲間と達成感を味わうとともに、新たな地域の魅力を発見してみてください。

### 主な取組

- ①県内の多様なサイクリングイベントの開催支援・情報発信を行う。
- ②国外サイクリストのサイクリングイベントへの受入促進や参加支援を行う。
- ③サイクリングイベント開催に関する地元住民の理解促進を図る。

## 1-(4)安心サポート体制の充実

自転車を安心・快適に利用するにあたり、利用者のニーズに合った情報提供や万が一の場合に備えたサポート体制も重要です。

本県では、地域の施設・飲食店、交通事業者等と連携し、サイクリストサポート体制「ダイジョウブシステム」を構築しています。ダイジョウブシステム参画施設においては、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等の共通サービスを実施するほか、個別のサービスとして、宿泊施設への自転車持ち込み、トイレの提供、飲料水の提供等、施設の形態に応じたサービスを実施しており、現在、参画施設数は県内全域で約350施設となりました。（資料4（再掲））

加えて、万が一のトラブルや急な天候不良等により途中で自転車走行できなくなった場合にも、サイクルキャリアを搭載した<sup>7</sup>UDタクシーを使うことで目的地まで安全に移動することができます。

自転車利用者の安心・快適で思い出に残るサイクリング周遊を支え、県内全域で自転車利用者を温かく受け入れる体制を整備するため、サービスの品質向上等、「ダイジョウブシステム」参画施設の充実に取り組んでいきます。

<sup>7</sup> UDタクシー

健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方等、誰もが利用しやすい"みんなにやさしい新しいタクシー車両"で「ユニバーサルデザインタクシー」のこと。

## 主な取組

- ① ダイジョウブシステム参画施設数の拡大に向けた働きかけを行うとともに、サイクリスト向けサービスの品質向上を図る。
- ② レンタサイクル事業者に対し、子ども用や電動アシスト自転車の導入、保有台数・種類の拡充に向けた支援を行う。

## 1-(5)ガイド人材の育成

長距離を走行して地域の景色を楽しむサイクリングも良いですが、地域ならではの体験、食を満喫しながら地域をゆっくりと巡るサイクリングも魅力的です。

本県では、自転車を活用して、域内の周遊性を高め、滞在時間の延伸、消費額の拡大により「稼ぐ地域」とすることを目的として、地域の観光・商工団体と連携して、「サイクリストの聖地・鳥取県」の実現に向けた取組を実施しています。その一環として、令和2年度からサイクリングガイドの掘り起こし・養成を行っています。

その成果として、県内では自転車関連事業の創業件数も少しずつ増えてきています。

サイクリングを切り口に、各地域の魅力が多くの方に伝わり、訪れる方の「また来たい」と、地元の「また来てほしい」の好循環が生まれることを目指し、地域のサイクリングガイドのスキルアップやガイドツアーの事業化を促進していきます。

ぜひ、一度、県内のサイクリングガイドによるツアーに参加し、地域の魅力を感じてみてください。

## 主な取組

- ① 「サイクリングガイド養成講座」の継続的かつ参加者のレベルに応じた実践的なプログラムの実施により、サイクリングガイドに必要な知識やスキルの向上を図り、サイクリングガイドの事業化を促進する。
- ② サイクリングガイドを活用したツアー、イベント催行支援・促進を行う。
- ③ 県内のサイクリングガイド情報やツアー情報を発信する。

## 1-(6)公共交通機関の利用促進

自転車での走行に加え、列車やバス等の公共交通機関に自転車とともに乗って移動することで、サイクリングで周遊できる範囲が広がります。

また、体力や経験に応じたルート選択（片道サイクリング+片道列車、急勾配ルートの回避等）ができることで、様々な楽しみ方の提案につながり、幅広い層の方にサイクリングを楽しんでいただくことができます。

通常、公共交通機関に自転車を積み込むには、自転車を分解して輪行袋に入れる必要（「輪行」と言います）がありますが、近年、輪行袋に入れなくて、そのままの状態を持ち込むことができる「サイクルトレイン・サイクルバス」の運行が全国各地で見られます。

本県においても、鉄道事業者との連携により、「サイクルトレイン」の運行を実施しています。

引き続き、地域の交通事業者との連携により、今ある公共交通機関を活用して、より多くの方が気軽にサイクリングを楽しむことができる環境の構築を進め、自動車から自転車及び公共交通機関利用への転換につなげていきます。

## 主な取組

- ① 片道サイクリング等を手軽にできる環境を創出するため、鉄道主要駅等における輪行袋の貸出や自転車組立・解体スペース等について関係機関と連携して整備を進める。
- ② 鉄道事業者やバス事業者等と連携し、利便性の高いサイクルトレイン・バスの運行を行う。
- ③ 民間団体等が行うサイクルトレインやサイクルバスを活用したイベント開催を支援する。

## 1-(7)自転車がつなぐ世界との交流

本県では、世界の様々な都市と活発な国際交流が行われており、平成30年には、平成9年の梨穂木の輸出以降20年以上の交流の歴史がある、台湾 台中市との間で友好交流協定を締結しました。

この台中市には、世界有数の自転車メーカーの本社があり、台中市政府も自転車ツーリズムを積極的に推進していることから、それぞれで開催されている自転車イベントに相互に参加する等、自転車を通じた交流が行われています。

また、米子鬼太郎空港とアジア圏を結ぶ米子ソウル便等の国際定期便や境港市と韓国・東海市を航路で結ぶ「イースタンドリーム号」等を通じて、韓国サイクリストとの交流も進んでいます。

国や人種が違っていても、自転車を愛し、楽しむ心は世界共通です。自転車で走る喜びや素晴らしさを共に味わうことにより、両地域の交流の絆がますます深まっていくことが期待されます。

## 主な取組

- ① 国外サイクリストのサイクリングイベントへの受入促進や参加支援を行う。（再掲）

## 2 ナショナルサイクルルート「鳥取うみなみロード」の実現と進化

鳥取県では、山陰自動車道の一部開通により、車の通行量が減少する国道9号沿線の地域活性化等を図るため、平成28年に鳥取県の沿岸部を東西に横断するサイクリングルート「鳥取横断サイクリングルート」の設定・整備を開始しました。その後、同ルートの一部でもあり、自転車歩行者専用道の整備を進めていた白砂青松の弓ヶ浜サイクリングコースの完成により、令和2年3月22日の全線開通とともに、その名称を鳥取うみなみロードとし、今日まで多くの方に利活用され、親しまれています。(資料5(再掲))

一方で、令和元年には、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する「ナショナルサイクルルート」制度が創設され、本県においても、サイクルツーリズム推進により地域活性化を図っていくため、鳥取うみなみロードによるナショナルサイクルルート指定を目指し、官民が連携して取組を進めています。(資料6(再掲))

鳥取うみなみロードのナショナルサイクルルート指定に向けて、安心・快適に走行・周遊できる環境づくりを進めるとともに、更なる利便性向上や魅力づくりに取り組み、鳥取うみなみロードを基軸とした県内全域におけるサイクルツーリズムの推進、地域活性化につなげていきます。

### 2-(1)官民連携による推進体制の構築

本県では、官民協働でサイクルツーリズムを推進するにあたり、情報共有や意見交換を行うための組織として、令和3年2月に「鳥取県サイクルツーリズム推進・連携会議」(会長：鳥取県知事)を設置しました。

本会議には、県内の全ての市町村や河川国道事務所のほか、観光・商工団体、サイクリング団体、交通事業者等や有識者が参画し、鳥取うみなみロードのナショナルサイクルルート指定に向けた取組や県内全域のサイクルツーリズム推進、自転車の利活用推進に関する議論を進めています。

今後も、鳥取うみなみロードによるナショナルサイクルルートの次期指定や県内全域におけるサイクルツーリズムの更なる推進等に向けて、官民が密に連携し、必要な施策を推進していきます。

### 主な取組

- ①鳥取県サイクルツーリズム推進・連携会議等の枠組を活用して、官民が密に連携し、鳥取うみなみロードのナショナルサイクルルート指定に向けた環境整備や魅力づくりを進める。

### 2-(2)鳥取うみなみロード整備計画による整備推進

ナショナルサイクルルートの指定においては、走行環境・受入環境の両面から一定の水準を満たすサイクリング環境を有していることが求められ、様々な観点から指定要件が設定されています。(資料6(再掲))

令和5年2月、ナショナルサイクルルート指定を目指す鳥取うみなみロードの環境整備に関し、指定要件のクリアに向けた目標や整備方針について定めた「鳥取うみなみロード整備計画」を鳥取県サイクルツーリズム推進・連携会議において決定しました。

これまで、策定した整備計画に基づき、矢羽根や自転車ピクトグラム、注意喚起看板設置等の走行環境整備、ルート沿線におけるゲートウェイ機能を持つ施設整備や代替交通手段としてのサイクルトレイン運行、多言語による情報発信等を進めてきました。

鳥取うみなみロードによるナショナルサイクルルート指定を目指し、引き続き、誰もが安心・快適に走行・周遊できる環境の更なる充実を図っていきます。

## 主な取組

- ①鳥取県サイクルツーリズム推進・連携会議等の枠組を活用して、官民が密に連携し、鳥取うみなみロードのナショナルサイクルルート指定に向けた環境整備や魅力づくりを進める。（再掲）
- ②誰もが安心・快適に走行・周遊できるよう、道路管理者等と連携し、路肩整備や圏域周遊にもつながる「サブルート」の設定、整備を進める。

## 2-(3)鳥取うみなみロードにおける受入体制の充実

鳥取うみなみロードは鳥取県を東西に結ぶ全長約152kmに渡るサイクリングルートです。上級者から初心者・家族連れまで、誰もが安心・快適に周遊を楽しんでいただくためには、ルート沿線におけるサポート体制の充実が求められます。

本県では、平成24年度からサイクリスト支援体制「ダイジョウブシステム」を構築し、県全域において、自転車を安心・快適に利用できる環境整備に取り組んでいます。現在、「ダイジョウブシステム」の参画施設は350施設以上あり、そのうち約120施設が鳥取うみなみロードの沿線（ルートから1km以内）に位置しており、鳥取うみなみロードを走行するサイクリストの安心・快適な周遊を支えています。

また、鳥取うみなみロードの沿線にある鳥取砂丘コナン空港（鳥取市）及び米子鬼太郎空港（境港市）において、本県を訪れるサイクリストの玄関口（ゲートウェイ）として、自転車組立・解体スペースの整備を行っています。

すべての方に安心・快適に鳥取うみなみロードの走行・周遊を楽しんでいただけるよう、官民が一体となって、受入環境の更なる充実に取り組んでいきます。

## 主な取組

- ①ダイジョウブシステム参画施設数の拡大に向けた働きかけを行うとともに、サイクリスト向けサービスの品質向上を図る。（再掲）
- ②レンタサイクル事業者に対し、子ども用や電動アシスト自転車の導入、保有台数・種類の拡充に向けた支援を行う。（再掲）
- ③鉄道駅等の交通結節点において、自転車組立・解体スペース等、サイクリストの利便性向上に向けた整備を行う。

## 2-(4)鳥取うみなみロードの魅力向上

鳥取うみなみロードは、沿線に水木しげるロードや鳥取砂丘等、県を代表する観光地があるほか、皆生温泉や鹿野温泉等の温泉地、牛骨ラーメンや新鮮な海の幸等、地元グルメを満喫できる飲食店等も多数あり、鳥取を味わい尽くせるサイクリングルートです。

多くのサイクリストに選ばれ、何度も訪れていただく地域にするためには、安心・快適なサイクリング環境整備とともに、本ルートならではの価値を掘り起こし、魅力向上に向けた取組を継続して行っていくことが必要です。

令和7月2月に策定した鳥取うみなみロードのロゴマークを活用した写真映えスポットの設置やルート全線に渡って走破したくなる仕掛けづくり等、本ルートの魅力向上を図ります。

### 主な取組

- ①県民を含め、多くの方に鳥取うみなみロードにおける走行・周遊を楽しんでもらうため、多様なニーズに応えるルートの魅力づくりを進める。
- ②誰もが安心・快適に走行・周遊できるよう、道路管理者等と連携し、路肩整備や圏域周遊にもつながる「サブルート」の設定、整備を進める。(再掲)

## 2-(5)鳥取うみなみロードの利用促進

鳥取うみなみロードを活用し、国内外からの誘客につなげるため、様々な人が手軽にサイクリングを楽しめる環境づくりを推進しています。

本県では、鳥取うみなみロードを並走して走る JR 山陰本線を活用して、ショートカットや片道サイクリング等の周遊の選択肢の広がる「サイクルトレイン」の運行をはじめ、自転車持込可能等の機能を備えた宿泊施設の認定制度を創設し、沿線で安心して滞在しやすい環境を整備する等、鳥取うみなみロードの利便性向上に向けた取組を行っています。

また、鳥取うみなみロードと地域を巡るルートを組み合わせ、利用者の体力や趣向に応じたモデルコース設定や発信を行うことで、様々なニーズに合わせた楽しみ方を提供し、鳥取うみなみロードの利用促進とともに、同ルートを基軸とした県内周遊を促進します。

### 主な取組

- ①交通結節点等から鳥取うみなみロードへのアクセスについて、様々な媒体を通して発信する。
- ②鳥取うみなみロードを基軸にした地域を巡るサイクリングルートを設定する。

## 目標指標

内容	現況値 (令和6年)	目標値 (令和11年)
鳥取うみなみロードの自転車走行者数(推計) ※鳥取うみなみロードにおける東部・中部・西部の 自転車歩行者専用道の合計走行者数(推計)	12,700 人	30,000 人

(現況値のデータ出典:株式会社 Agoop)

## 目標2

## 環境にやさしく健康で活かに満ちたライフスタイルの実現

### <目指す姿>

- 環境にやさしく健康増進につながる移動手段として、誰もが気軽に始められる自転車の利活用について県民の関心・理解が得られ、移動やレジャー等、様々な場面で自転車が利用されている。
- 年齢や性別、身体的条件に関わらず、様々な人がサイクルスポーツを楽しめる機会が提供されている。

## 1 自転車を日常生活に取り入れよう

自転車は、多くの人にとって、子どもの頃から慣れ親しんでいる乗り物です。特別な免許は不要で、子どもから高齢者まで、自転車を使えば、歩くよりずっと早く、少ない体力で、狭い道でも移動することができます。

自転車は環境にやさしい乗り物であるほか、徒歩と同様に適度な運動効果が健康維持にいいと言われています。

友人や恋人、家族や親子で、自転車で一緒に走ることにより、自然にコミュニケーションが生まれ、心身の健康や仲間とのつながりを深めることにもつながることでしょう。

日頃から、自転車を積極的に利用することは、私たちの暮らしを便利で豊かにするだけでなく、健康で活力のある生活の増進や、地球温暖化等の地球規模の課題解決といった<sup>8</sup>SDGsの推進にも寄与することが期待されます。

自転車のもつ様々なメリットについて普及啓発し、県民の日常の自転車活用を促進していきます。

### 1-(1)環境にやさしい自転車ライフの促進

自転車は、製造時や購入後の修理やメンテナンス、廃車に至るまでの過程で、環境負荷が少ない乗り物であり、移動時には二酸化炭素を排出しません。一方で、自動車は1km移動した場合は、約128gの二酸化炭素を排出します。（資料28）

一世帯あたりの自動車保有台数が全国トップクラスである本県において、一人ひとりが自動車から自転車へ移動手段の転換を図ることで、二酸化炭素の排出を大きく削減できます。例えば片道2kmの通勤を自動車から自転車に転換した場合、一人あたりの二酸化炭素排出量は月に約10kg、年間では約

<sup>8</sup> SDGs

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）。2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。

日本政府は、「SDGs実施指針」を定め、以下5つの項目について重点的に取り組むこととしている。

①持続可能な経済・社会システムの構築、②「誰一人取り残さない」包摂社会の実現、③地球規模の主要課題への取組強化、④国際社会との連携・協働、⑤平和の持続と持続可能な開発の一体的推進



120kg削減することができます。これは、一世帯あたりの自動車からの二酸化炭素排出量の12.7%の削減（令和4年度）にあたり、<sup>9</sup>スギが1年間に吸収する二酸化炭素量の約14本分に相当します。

また、自転車の活用はガソリン代の節約にもつながります。上記と同様のケースの場合、ガソリン代は月約960円、年間では約1,1520円の削減ができ、月々の駐車場代もかかりません。（資料29）

さらに、自転車は、交通渋滞を避けることができることに加え、駐車にかかる手間や時間を省くことができます。本県で行った調査によると、「市街地における2km以内の移動は、自転車の方が早い」という結果が出ました。混み合いがちな街なかでは、機動性に勝る自転車の方が素早く快適に移動できるというメリットがあります。（資料30）

このような自転車利用のメリットを広く県民に向けて発信・啓発を続けることで、生活における自転車利用を促進していきます。

ちょっとした買い物や短距離の通勤においても、習慣的にマイカーを使っている方は、エコでお得な自転車ライフにチャレンジしてみましょう。

## 主な取組

- ①自転車利用による環境負荷の低減に関する普及啓発を推進する。

## 1-(2)自転車を活用した健康づくり

生活習慣病の予防や運動機能の維持、認知症等のリスク低減には、一定量の身体活動を行うことが推奨されています。自転車は、ウォーキングやランニング時と比べて関節や筋肉の負担が少ないため、日頃運動していない人でも怪我をしにくく、自分の体力や体の状態に応じて手軽に取り入れることができる運動です。（資料31）

自転車は、全身を使う有酸素運動であり、筋持久力や心肺機能の向上が期待されるほか、メタボリックシンドロームの原因の一つでもある運動不足の解消に有効です。また、自然の美しい風景等を見て、風を切って走るのは、とても気持ちがよく、爽快感を得ることができます。サイクリングをすることで、気分転換やストレス解消にも効果があると言われています。

さらに、通勤時に自転車を利用することで、始業前後や終業後に気持ちの切り替えがスムーズにできるという調査結果もあり、自転車通勤により仕事の生産性の向上や余暇の充実につながる事が期待されます。（資料32）

自転車をはじめとする適度な運動は、生活習慣病の予防や健康寿命の延伸が期待されるとともに、家庭での医療費の削減等にもつながります。普段の生活の中に健康づくりの手段として、積

<sup>9</sup> スギが1年間に吸収する二酸化炭素量

スギ1本あたりの二酸化炭素吸収量を約8.8kgとして算出。

（出典：林野庁ホームページ「森林はどのぐらいの量の二酸化炭素を吸収しているの？」）

極的に自転車を取り入れて、心身ともに健康ではつらつとした毎日を過ごしていきたいですね。  
(資料29(再掲))

## 主な取組

- ①自転車の健康への有用性について情報発信を行う。

## 1-(3)電動アシスト自転車の普及促進

電動アシスト自転車は、人がペダルを漕ぐ力をモーターが補助(アシスト)してくれます。そのため、ペダルを漕ぐことで適度な運動効果を得ながら、比較的軽い力で楽に進むことができるのが特徴であり、足腰に自信のない方や小さな子どもを乗せている場合等でも安心して使うことができます。

また、電動アシスト自転車はふらつきがちな漕ぎ出しが安定しているため、ハンドル操作ミス等の事故発生防止につながるほか、少ない力で簡単に発進できることから、一旦停止・信号待ち等、交通ルールの遵守に向けた意識醸成につながると言えます。

電動アシスト自転車は、アシストなしの自転車と比べて、疲れが出にくく、到達できる距離が長くなるため、自動車に代わって、公共交通機関とともに、免許返納後の高齢者の社会生活を支える代替手段としても期待されます。

一方で、正しく乗らないと、意図しない急発進等、事故につながる恐れがありますので、電動アシスト自転車の特性をよく理解し、電動アシスト自転車を安全かつ効果的に利用しましょう。  
(資料33)

## 主な取組

- ①電動アシスト自転車の有用性について、情報発信を行う。

## 2 サイクルスポーツに親しもう

自転車は、ロードレース等の技術や記録の向上を目指す「自転車競技」のほか、健康の保持・増進やレクリエーション等「生涯スポーツ」としても多くの人に親しまれています。

生涯スポーツの全国・世界規模の大会の誘致や日常のスポーツの手段としての自転車の魅力発信を通して、サイクルスポーツを楽しむ人の裾野を広げ、県民の自転車活用の促進や健康増進に関する意識を高めていきます。

また、自転車歩行者専用道路やスポーツ施設の整備、初心者でも手軽に利用できる電動アシスト付きレンタルサイクルの充実等を通して、全ての県民がサイクルスポーツに親しむことができる社会の実現を目指します。

## 2-(1)生涯スポーツの普及促進

自転車は、通勤・通学で利用する等最も身近な乗り物であるとともに、体を動かす心地よさ、風を切って走る爽快感やスピード感、流れる景色の美しさ、体いっぱい味わう自然の空気、長い距離やきつい坂道を走りきる達成感等の様々な魅力があり、体力に応じて、誰でも気軽に楽しめるという観点から「生涯スポーツ」にも適していると言えます。

本県においては、令和9年に本県を含む関西一円で開催される世界最大級の生涯スポーツの国際総合競技大会「ワールドマスターズゲームズ 2027 関西」（第11回・新型コロナの影響により当初予定の令和3年から延期）で倉吉市と北栄町が自転車競技の開催会場となっています。（資料18（再掲））

「ワールドマスターズゲームズ 2027 関西」の開催を盛り上げ、参加者・関係者全てにとって実りある大会とするとともに、これを機会として県全体に生涯スポーツの輪を広げていきましょう。

### 主な取組

- ① 「ワールドマスターズゲームズ 2027 関西」に向け、連携したスポーツイベントを開催する等、関西圏域とのスポーツ交流を図り、生涯スポーツの推進に努める。
- ② 「ワールドマスターズゲームズ 2027 関西」のサイクリングルートや倉吉自転車競技場を活用した情報発信を行う。
- ③ 県民スポーツ・レクリエーション祭等において、サイクルスポーツイベントの開催を検討する。

## 2-(2)サイクルスポーツの普及促進

自転車は、健康増進や余暇の充実等、誰もが手軽に取り組むことができるスポーツとしても大きな魅力があります。県内には、森の中やスキー場に整備されたマウンテンバイクコースや白砂青松の弓ヶ浜サイクリングコース等の自転車歩行者専用道路等、本県の自然とサイクリングを同時に楽しめるスポーツ施設が多数整備されています。（資料34）

誰もがサイクルスポーツを楽しめる環境づくりを進め、県民の自転車を楽しむ機運の向上を図ります。

時には、普段の生活から離れて、自然に囲まれた景色の中で自転車に乗り、風を切って進む爽快感を感じてみてください。地域の新しい魅力を発見できるかもしれません。

### 主な取組

- ① マウンテンバイクコース等の県内の自転車関連施設の情報発信を行う。

### 3 障がいのある人も一緒にサイクルスポーツを楽しもう

聞こえない人の世界大会「<sup>10</sup>デフリンピック」が令和7年11月に日本（東京）で初めて開催されることに加え、知的障がいのある人のスポーツトレーニングとその成果発表の場である競技会「スペシャルオリンピックス」の取組が盛んになってきています。

本県においては、平成29年に「鳥取県民みんなで進める障がい者が暮らしやすい社会づくり条例」（愛称：あいサポート条例）において、障がい者スポーツを積極的に推進していくことを定めるとともに、平成31年には、スポーツによる共生社会実現を目指すための具体的な取組内容を記載した「鳥取県障がい者スポーツ振興指針」を策定し、障がいのある人が生涯にわたってスポーツを楽しむ機会の確保や必要な環境の整備等に取り組んでいます。

障がい者向けのサイクルスポーツ体験プログラムの定期的な開催やガイド人材の育成により、障がい者自身が自転車に親しみ、サイクルスポーツを楽しむ機会を増やし、誰でも安心してサイクルスポーツを楽しめる環境を整備します。

#### 3-(1)障がい者スポーツの普及促進

暮らしの移動手段やスポーツとして、私たちの日常生活に溶け込んでいる自転車は、タイヤやハンドル、サドル、ペダル等のアレンジによって、様々な障がいに対応できる柔軟性を持っていることから、障がい者向けの自転車の活用が広がってきています。

障がいの有無等にかかわらず、全ての人がお互いの人格や個性を尊重し、支え合い、誰もがいきいきとした人生を送ることができる社会を「共生社会」といいます。本県では、スポーツによる共生社会実現を目指して、平成31年3月に「鳥取県障がい者スポーツ振興指針」を策定するとともに、令和2年には、<sup>11</sup>布勢総合運動公園（鳥取市）において、鳥取ユニバーサルスポーツセンター「ノバリア」を整備しました。（資料35）

障がい者スポーツの振興は、県や市町村のほか、様々な関係機関が連携を図り、協力して取り組んでいくことが必要ですが、最も大切なことは、私たち一人ひとりが社会の多様性への理解を深めていくことです。

スポーツを通じて、あらゆる立場の人が様々な社会参加の機会を得ることの重要性を理解し、より<sup>11</sup>インクルーシブな社会を目指す意識をみんなで共有していきましょう。

---

<sup>10</sup> デフリンピック

障がい当事者であるろう者自身が運営する、聞こえない・聞こえにくい人のための国際的なスポーツ大会。参加者が国際手話によるコミュニケーションで友好を深められるところに大きな特徴がある。

<sup>11</sup> インクルーシブ

“すべてを含んでいる、包括的”という意味で、障がいの有無や国籍、肌の色、年齢、性別等に関係なく認め合い共生できる社会をインクルーシブ社会という。

## 主な取組

- ①障がい者スポーツの拠点施設の整備や、アスリート・指導者の育成、障がい者スポーツの普及啓発等、スポーツを通じた共生社会実現のための取組を進める。

## 3-(2)タンデム自転車の普及促進

複数のサドル・ペダルが前後に並んで設置され、複数の人で同時に漕いで進むことのできる自転車を「タンデム自転車」といいます。（資料36）

この「タンデム自転車」はハンドルとブレーキ操作は前方の「パイロット」「キャプテン」と呼ばれる運転手が行うため、視覚障がい者が安心して楽しむことのできる自転車として注目されています。

タンデム自転車は、本県では、令和3年から県内一般道路における走行が可能になりました。

視覚障がい者と健常者が同じ自転車に乗り、お互いに協力しながら爽快感や達成感を共有することのできるタンデム自転車は、共生社会への理解を広げるきっかけとしても期待されます。

誰もが気軽に自転車を楽しめる社会の実現を目指し、タンデム自転車の無料貸出やタンデム自転車の乗り方講習会の開催等を通して、タンデム自転車の認知度向上、普及促進に取り組んでいきます。

## 主な取組

- ①タンデム自転車の走行体験会や安全運転講習会を開催する。

## 目標指標

内容	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
自転車利用頻度(週1回以上)	21.7%	30%

## &lt;目指す姿&gt;

- 社会全体に自転車の交通ルールが浸透し、自動車や新たなモビリティと共存しながら、自転車の安全な道路利用が図られており、自転車の交通事故がない安全・安心な社会が形成されている。
- 自転車損害賠償責任保険の加入やヘルメットの着用が浸透しており、自転車の安全かつ適正な利用が行われている。

## 1 交通ルールやマナーを守ろう

自転車は道路交通法上、「軽車両」として車両の一部に位置づけられており、道路を走行するときは道路交通法を遵守して安全に通行する必要があります。

自転車利用者の交通違反や交通マナーの悪さを指摘する声は年々厳しくなり、自転車利用の交通ルール遵守の徹底が求められた結果、令和6年5月24日に改正道路交通法が公布され、公布日から2年以内に自転車の運転者（16歳未満の者を除く）が行った一定の違反行為について交通反則通告制度（青切符）が適用されることとなりました。

道路利用者全体の自転車の交通ルールへの理解を深め、自転車安全利用の意識向上を図るとともに、交通安全教育の更なる推進等により、自転車の関連する事故発生件数を減らすとともに、死亡事故発生件数0を目指します。

## 1-（1）自転車の交通ルールの普及啓発

歩道の無秩序な走行や、一時停止を守らない運転等、交通ルールを無視した走行によって、自転車の交通違反に起因する交通事故が発生しています。

一人ひとりが交通ルールを理解し、ルールに則った行動がとれるよう、交通ルールの根拠や交通ルールを守らないことで起こり得る事故の危険性等をデータで示しながら、「自転車安全利用五則」をはじめとした自転車の交通ルールの周知と遵守の呼びかけ、自転車利用者に対する指導の推進や取締りの強化により、自転車安全利用の意識向上を図ります。（資料37）

自転車は、私たちの生活を便利で豊かにしてくれる身近な乗り物です。その一方で、自転車は車両であり、法律違反をして事故を起こした場合、自転車利用者は刑事上の責任が問われます。

歩行者や自動車ドライバーも自転車の交通ルールの理解を深め、お互いの安全に気を配りながら通行しましょう。

## 主な取組

- ①全ての年齢層に対して、自転車事故の特徴（交差点内での出会い頭事故等）を踏まえた自転車安全教育を推進し、「自転車安全利用五則」をはじめとした基本的な交通ルールの理解促進、遵守を呼びかける。

- ②運転免許更新時講習や交通安全講習の機会を通じて、自転車の関係する道路表示や道路標識、交通ルール等について周知する。
- ③地域や関係機関、ボランティア等と連携し、街頭における指導啓発活動を行う。
- ④一時不停止や信号無視、飲酒運転等の危険な違反行為について指導取締りを強化する。
- ⑤交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復して行った運転者に対して行う自転車運転者講習制度の周知を図る。

## 1-(2)交通安全意識の向上

誰もが安全に道路を通行するためには、幼児から成人、高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じて、段階的に交通安全への意識を高めていく必要があります。

家庭や学校、地域や職場等、様々な学習機会を通じて、正しい知識を身に付けるための交通安全教育を推進します。（資料38）

誰もが被害者にも加害者にもなることのない社会を目指して、一人ひとりの安全意識を高めていきます。

子ども	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通ルールの知識や経験の少ない子どもたちには、発達段階に応じて、自分の安全を確保することや、交通ルールを守る必要性・重要性の啓発を行います。</li> <li>・ 特に事故者数が多い中学生・高校生に対しては、ルールやマナーを守る大切さに加えて、乗車中のスマートフォン使用、友達と話しながらの並進、無理な追い越しや飛び出し等の危険性、事故が発生した場合のリスクや影響を伝え、安全運転意識の向上を図ります。</li> </ul>
成人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転者としての責任や命の尊さについて考える機会を提供し、交通ルールの遵守や交通マナーを実践することの重要性・必要性について再認識してもらうとともに、危険予測や危険回避のための意識と能力の向上を図ります。</li> </ul>
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響や、道路通行時のルールや注意点について理解と納得を促し、事故を未然に防ぐ安全行動の実践につなげていきます。</li> </ul>

## 主な取組

- ①年代・ライフステージに応じて、道路の通行方法や自転車の正しい乗り方に関する参加・体験・実践型の交通安全教育を行う。
- ②交通ルールを守らないことや不適切な操作が交通死亡事故に至る危険性について周知を図る。
- ③県内の学校に対して、様々な機会を通じて、交通安全教室の開催を働きかける。

## 1-(3)交通安全に関する指導者の育成

交通安全は、地域における住民生活に密着した課題であり、地域ぐるみで取り組んでいくことが必要です。

交通ボランティア、<sup>12</sup>交通安全指導員及び<sup>13</sup>地域交通安全活動推進委員等の多くの方が、街頭活動等の交通安全活動に携わっています。（資料39）

自転車の安全教育に携わる指導者を対象とした講習会の開催により、自転車の交通安全マナーに関する正しい知識の定着、指導技術の向上を図ります。

### 主な取組

- ①交通安全啓発に関するボランティア等を対象とした講習会等を開催する。
- ②各学校の安全担当教職員を対象とした研修会を開催し、安全管理・安全指導を推進する。
- ③自転車指導啓発重点地区・路線等における重点的・計画的な指導啓発活動を推進する。

## 1-(4)ドライバー等に対する交通安全意識の啓発

誰もが安全に道路を利用するためには、歩行者、自転車、自動車がお互いに思いやり、譲り合いの心を持つことが重要です。

自転車の事故の相手方は、自動車が大半を占めています。自転車事故のない安全な社会の実現のためには、自動車ドライバーに対して、交通ルール遵守に向けた意識向上を図っていく必要があります。

路上の自動車の違法駐車は、他の自動車や歩行者・自転車の通行を阻害するほか、見通しを悪化させ、交通事故を引き起こす危険性があります。

様々な人が訪れる店舗や施設等においても、自動車利用者が路上駐車をすることのないよう、適切な規模の駐車場を整備する等の対応が望まれます。

自動車を運転する際や駐停車を行う際は、交通ルールやマナーを遵守し、自転車や歩行者の通行を意識した安全配慮に努めましょう。

---

<sup>12</sup> 交通安全指導員

児童・生徒等への交通安全教育や交通指導等を行い、地域における交通安全を推進する者。

<sup>13</sup> 地域交通安全活動推進委員

地域の交通モラルを向上させ、交通安全の理解を深める諸活動のリーダーとして活動する者。



## 主な取組

- ①自動車ドライバーに対し、自転車が安全に車道を走行できるよう啓発を行う。
- ②自動車が自転車の横を通過する際は、1.5m以上の安全な間隔を保つ「<sup>14</sup>思いやり1.5m運動」の普及啓発を行う。
- ③自動車の路上駐車対策として、悪質性、危険性、迷惑性の高いものに重点をおき、違法駐車取締りを推進する。

## 2 安全への備えを大切にしよう

ヘルメットの着用は、万が一、自転車事故の当事者となった際、死亡や後遺症が残るリスクの軽減に有用であるとともに、交通事故により生じた損害を補償するための保険等にあらかじめ加入していることが重要です。

また、自転車の故障や不具合が危険な事故に繋がる場合もあり、常に正しく機能するよう、点検整備を行っておくことも必要です。

一人ひとりの大切な命が事故によって奪われることがないように、万が一の事故に備えた安全意識の向上を図るための普及啓発を行っていきます。

### 2-(1)ヘルメット着用促進

警察庁の統計によると、自転車乗車中の死亡事故のうち約5割は頭部へ損傷を負っており、ヘルメットを着用していなかった場合の致死率は、着用していた場合と比較して1.9倍高くなっています。

命が助かった場合でも、交通事故による衝突や転倒の際、頭部に深刻なダメージを受ける恐れがあり、特に脳を損傷すると深刻な後遺症が残る可能性があるため、<sup>15</sup>SGマーク等により安全性の示されたヘルメットを正しく着用することで頭部を保護することが重要です。（資料40）

平成28年10月に制定された「<sup>16</sup>鳥取県支え愛交通安全条例」において、自転車の安全利用に関する条項が規定され、自転車利用者は乗車時にヘルメットを着用する等、安全対策に努めることとされています。

令和5年4月1日からは、道路交通法でもヘルメット着用は努力義務となりました。

<sup>14</sup> 思いやり1.5m運動

平成27年11月15日に愛媛県から始まった運動で、自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過するときは1.5メートル以上の安全な間隔を保つか、又は徐行していただくよう呼び掛けるもの。

<sup>15</sup> SGマーク

安全性が認められた Safe Goods(安全な製品)を表し、一般財団法人製品安全協会が定めた安全基準に適合したとして認証されたことを示すマーク。万が一、SGマーク付き製品の欠陥により人身事故が発生したときは、円滑な賠償措置が講じられる。

<sup>16</sup> 鳥取県支え愛交通安全条例

障がい者、高齢者、子ども、自転車利用者の道路の交通安全を確保し、交通事故のない鳥取県の実現を目指すため、遵守すべき事項や交通安全教育に係る県、学校等の責務を明らかにしたもの。

本県においては、交通安全教室等を通じたヘルメット着用に関する啓発活動のほか、全ての県立高等学校において、ヘルメット着用を自転車通学の許可条件にする等、様々な世代に向けたヘルメット着用の意識向上に取り組んでいます。

交通事故は誰の身にも起こる可能性がありますので、あなたとあなたの大切な人の命を守るために、日頃からヘルメットの着用を習慣づけましょう。

## 主な取組

- ①交通安全教室等の機会や動画等を活用して、ヘルメット着用の啓発を行う。
- ②レンタルサイクル事業者等にヘルメット購入支援を行う。
- ③高校生のヘルメット着用促進のため、普及策について生徒が自ら考え、実践する取組の推進や、率先的取組の普及拡大等を図る。
- ④特に高齢者が被害者となる交通事故の場合、死亡事故等重大事故につながるおそれが高いことから、頭部保護の重要性とヘルメットの着用について普及啓発を推進する。

## 2-(2)保険加入の促進

全国の自転車関連事故の統計データによると、全国の自転車対歩行者事故の件数は、近年、増加傾向にあります。歩行者との事故の場合は自転車側の過失が重く問われることとなり、高額な賠償責任を課されるケースもあります。（資料41）

加害者の経済的負担を軽減するため、そして被害者となってしまった方を保護するためにも、自転車損害賠償責任保険が広く社会に普及することが望まれます。

「鳥取県支え愛交通安全条例」では、ヘルメット着用と同様に、自転車損害賠償責任保険等への加入についても努力義務として規定されています。

加害者の経済的負担を軽減するため、そして被害者となってしまった方を保護するためにも、自転車損害賠償責任保険に加入しましょう。

## 主な取組

- ①小中高校生への総合保障制度の引受保険会社及び自転車販売店等と連携し、子どもや保護者への条例周知・保険加入促進を図る。
- ②鳥取県損害保険代理業協会と連携し、保険更新時における条例の周知を行う。

## 2-(3)安全点検・防犯登録の推進

自転車を安全・安心に利用するためには、定期的な安全点検が不可欠です。

自転車の点検・整備には専門の工具や知識を必要とするものもあり、自転車の組立・検査・整備を行う専門技術者である「自転車整備士」や自転車を点検・整備し、安全性を確認した自転車に「<sup>17</sup>TSマーク（傷害保険・損害賠償責任保険付）」を添付して交通安全指導を行う「<sup>18</sup>自転車安全整備士」といった専門資格があります。

大切な自転車に長く、安全に乗り続けるために、乗車前の自己点検はもちろんのこと、自分の行きつけの自転車店を見つけ、修理や定期的な自転車のメンテナンス等に積極的に活用しましょう。

また、法律に基づいて、自転車を利用する人は防犯登録を行うよう義務づけられています。盗難を防ぐため、また盗難に遭った時に発見する手がかりとするため、必ず自転車店で防犯登録を行いましょう。

### 主な取組

- ①交通安全教育等の機会に、自転車の安全点検及び点検の実施要領等に関する啓発を行う。
- ②修理や定期的な安全点検等ができる自転車店に関する情報発信を行う。

### 目標指標

内容	現況値 (令和5年)	目標値 (令和11年)
自転車に関係する交通死亡事故件数	1件	0件 ※計画期間中、0件を継続する

<sup>17</sup> TSマーク

自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには賠償責任保険と傷害保険等が付帯されている。

<sup>18</sup> 自転車安全整備士

自転車安全整備技能検定に合格した人で、自転車の点検整備、安全な普通自転車であることの点検確認及び自転車の正しい乗り方等の安全指導について専門的な知識と技能を有するエンジニア。

## &lt;目指す姿&gt;

- 県内すべての市町村で自転車活用推進に対する理解が深まり、自転車走行空間の整備が進み、誰もが安全・快適に自転車を利用できる環境となっている。
- 街なかの駐輪場の整備や利便性の高いレンタサイクルやシェアサイクル等の普及が進み、移動手段として、誰もが気軽に自転車を選択できる環境が創出されている。

## 1 自転車を利用しやすい環境づくりに取り組もう

自転車は、健康維持に役立つ乗り物であるほか、環境にやさしく、渋滞を生まず都市環境の向上にも寄与する重要な交通手段であり、スポーツ文化の醸成や地域活性化等にも大きな役割を果たすことが期待されます。

たくさんの可能性をもつ自転車を、誰もが安全・快適に利用できるようにするためには、自転車が走りやすく、自転車を使って暮らしやすいまちであることが重要です。

それは、車を持たない子どもや高齢者を含めたすべての人にやさしいまちづくりを考えていくことにも繋がるかもしれません。

自転車走行空間の整備や生活道路の安全対策を進め、誰もが自転車を利用しやすく、歩行者や自動車と安全に共存し、安心して、暮らし続けられるまちを目指します。

## 1-(1)自転車の走行空間の確保

交通ルールにおいては、自転車は原則として車道の左側を走行することとされていますが、接触事故等のリスクを避け、自転車も自動車もお互いに安心して走行できるようにするためには、自転車のための走行空間が確保されていることが望ましいと考えられます。

本県では、平成25年に「<sup>19</sup>鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例」を制定し、自転車歩行者道を設けない道路において、1メートルの路肩幅員を確保できること、さらに、自動車・自転車又は歩行者の交通が多い道路には、<sup>20</sup>自転車通行帯を設置できると規定し、自転車走行空間の安全を確保するよう努めています。

<sup>19</sup> 鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例

道路法第30条第3項及び第45条第3項並びに高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第10条第1項の規定に基づき、県道の構造の技術的基準及び移動等円滑化のために必要な基準並びに県道に設ける道路標識の寸法を定めるもの。

<sup>20</sup> 自転車通行帯

自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分。そのうち、道路標識または道路標示において、自転車通行箇所を指定しているものを「普通自転車専用通行帯」といい、指定された車両通行帯を通行しなければならないとされている。

また、歩行者や自転車の通行が見込まれる路線のうち、車道の路肩に自転車通行帯が確保できない場合であっても、歩道幅員が広い場所には、歩道内において自転車と歩行者の走行区間を視覚的に分離する<sup>21</sup>普通自転車通行指定部分の設置により、自転車の走行部分を指定し、歩行者の安全確保を行っています。

自動車と自転車、歩行者が安全・安心・快適に道路を利用でき、誰もが暮らしやすいまちとするため、道路の整備計画等も踏まえながら、可能な路線については路肩の拡幅や自転車通行帯の設置、自転車サインの路面表示、カラー舗装を行う等、自転車で移動しやすい道路をつなげ、面的に広げていくことで、自転車利用者の利便性、安全性を向上させていきます。

## 主な取組

- ① 県管理道路では、自転車通行帯（路肩の拡幅等）や矢羽根の設置等、関係機関と調整しながら自転車走行空間の整備を進める。
- ② 市町村道における自転車走行空間の整備を働きかける。

## 1-(2)生活道路の安全対策

生活道路の安全対策として、車両速度の抑制や通過交通の排除により、歩行者や自転車に配慮した道路交通を形成するため、時速 30 キロの速度規制を行う区域（ゾーン）を定め、スピードを出した走行や抜け道利用を抑制する「<sup>22</sup>ゾーン 30」という交通安全対策があり、県内でも 28 箇所の区域が指定されています。

さらに、ゾーン 30 に物理的デバイスを適切に組み合わせることにより、交通安全の向上を図ろうとする「ゾーン 30 プラス」についても、県内で 1 区域を整備しています。（資料 4 2）

また、各小学校・中学校の通学路においても、子どもたちが安心して通学できるよう、歩行者や自転車の視点に立った通学路合同点検が行われています。

地域における歩行者や自転車の交通事故を防ぎ、みんなが安全・安心に通行できる環境づくりを行っています。

21 普通自転車通行指定部分

歩道において、白線、道路標識等により自転車が通行すべき部分として指定された部分。普通自転車通行指定部分は、すぐに停止できる速度で通行し、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければならない。ただし、歩行者がいないときは安全な速度と方法で進行できる。

22 ゾーン 30・ゾーン 30 プラス

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。最高速度 30km/h の区域規制「ゾーン 30」とハンプ等物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定。

## 主な取組

- ①関係機関が実施する通学路合同点検により、各管理者は必要な安全対策を行う。
- ②地域の意向を踏まえながら、「ゾーン 30」や「ゾーン 30 プラス」等の生活道路の安全対策を推進する。

## 1-(3)自転車活用推進の全県展開

都道府県や市町村における自転車活用推進のビジョンとなる「地方版自転車活用推進計画」については、全国で200以上の市区町村において策定がなされていますが、本県における自転車活用推進計画の策定は、1町（大山町）のみにとどまっています。

今回、鳥取県が策定する「第二次鳥取県自転車活用推進アクションプログラム」に関する取組を全県的に、また網羅的に広げていくためには、同プログラムの理念や目標、目指す姿等について、県内市町村とも共有を進め、連携を深めていくことが不可欠です。

県内全域での自転車活用推進を図るため、県内市町村に対し、<sup>23</sup>自転車活用推進計画及び<sup>24</sup>自転車ネットワーク計画の策定を促進していきます。

## 主な取組

- ①市町村に対して、自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を支援するとともに、必要があれば、複数の市町村にまたがる広域的な自転車活用推進計画の策定について検討する。
- ②市町村道における自転車走行空間の整備を働きかける。（再掲）

## 1-(4)利便性の向上

地域住民や来訪者等、多くの方に向けて自転車の利用を広く進めていくためには、安全・快適な走行環境の整備と合わせて、鉄道の主要駅やバス停等における駐輪場の設置等、自転車を利用しやすい環境を整備することも重要です。

また、主要な駅等におけるレンタサイクルの貸出や、いつでも借りられて、専用ポートでの乗り捨てが可能なシェアサイクルの導入等を検討し、日常の交通手段、観光の二次交通等として、自転車を気軽に利用できる仕組みづくりを進めていく必要があります。

<sup>23</sup> 自転車活用推進計画

自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けるもの。同法第10条及び第11条において、都道府県及び市町村は、自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならないと規定されている。

<sup>24</sup> 自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間（自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。）の効果的、効率的な整備を目的に、面的な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を示した計画。

自転車は、車をもたない子どもから高齢者まで多くの人が気軽に利用できる移動手段です。自転車を公共交通機関とともに、移動手段の一つとして選択しやすく、誰もが安心・快適に利用できる環境を整備し、みんなにやさしいまちを目指していきます。

## 主な取組

- ①ニーズに応じて、街なかの利便性の高い場所への駐輪場設置について市町村と検討し、必要に応じて鉄道事業者等への働きかけを行う。
- ②ニーズに応じて、通勤・通学に利用できる自転車運搬バスの導入を市町村・交通事業者と検討する。
- ③シェアサイクルの導入やレンタサイクルの利便性向上等、事業者と連携して検討する。

## 2 災害時の自転車活用を考えよう

近年、災害が激甚化・頻発化してきていると言われており、平成23年の東日本大震災や平成30年7月の西日本豪雨等のような大規模な災害がいつ、どこで起きるか分かりません。

過去に発生した災害においては、被災者の移動手段等として自転車が有効に活用されたという事例があります。

万が一の事態において、自転車がどのように活用できるか、みんなで考えてみましょう。

### 2-(1)災害時の自転車活用

災害時における自転車の有用性は、平成23年に発生した東日本大震災において注目を集めました。災害時の自転車活用方法は3つあります。

まず一つ目は、災害時の避難の手段です。震災発生時には、多くの公共交通機関が機能せず、自動車による避難者が多かったことから、大渋滞が発生しました。その渋滞に巻き込まれ、逃げ遅れたことで、多くの方が津波の被害に遭われました。災害時に自転車を利用することにより、渋滞に巻き込まれることなく、ガソリンも不要で、自力で迅速・確実に長距離を移動できる場合があります。

二つ目は、災害発生後の移動手段です。津波によって自動車が流された方が多く発生し、自動車があってもガソリンの供給が不足する中、自転車は被災地の貴重な移動手段として活躍しました。加えて、地面の陥没や倒壊した建物・工作物のがれき等により、道路が十分に通行できる状態にない場合にも、自転車は人が担いで移動することができるため、通常走行ができる箇所は自転車で、悪路は徒歩でといった、自転車の機動性を活かした、柔軟な使い方が可能です。

そして三つ目は、行政や医療スタッフ、ボランティア等の災害活動における移動手段です。自動車での通行が困難であったり、渋滞等で迅速に移動ができない場合において、行政の被災状況の確認や救援物資の配布、医療機関の被災者の応急治療、ボランティアの現地への移動手段等、災害時の対応に幅広く活用できます。

なお、本県では、パンクしないタイヤがついた「ノーパンク自転車」を東日本大震災発生時の災害支援においても活用し、防災物資として備蓄しています。

このように、災害時に有用な自転車ですが、普段の生活において利用していないと、いざという時に自転車を利用しようという発想が出てきません。環境負荷の低減や健康増進等、自転車活用の様々なメリットを理解し、日頃から自転車の利用を習慣づけておきましょう。

## 主な取組

- ①災害時における自転車活用について検討を行うとともに、普及啓発を行う。
- ②自転車利用による環境負荷の低減に関する普及啓発を推進する。（再掲）
- ③自転車の健康への有用性について情報発信を行う。（再掲）

## 目標指標

内容	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
普通自転車専用通行帯整備総延長	1,050m	2,000m



## 第5章 計画の管理・推進体制

### 1 関係者との連携・協力

第1章「4 計画推進に係る実施主体の役割分担」において示したとおり、県民、県、市町村、民間事業者等が密に連携し、自転車活用推進に取り組みます。

### 2 計画のフォローアップと見直し

本計画については、必要に応じて有識者からの助言を受けつつ、毎年度、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行います。また国の自転車活用推進計画や関連計画の改訂時等により、新たな取組の実施が必要になった場合において、本計画の見直しを行います。

### 3 調査・研究、広報活動等

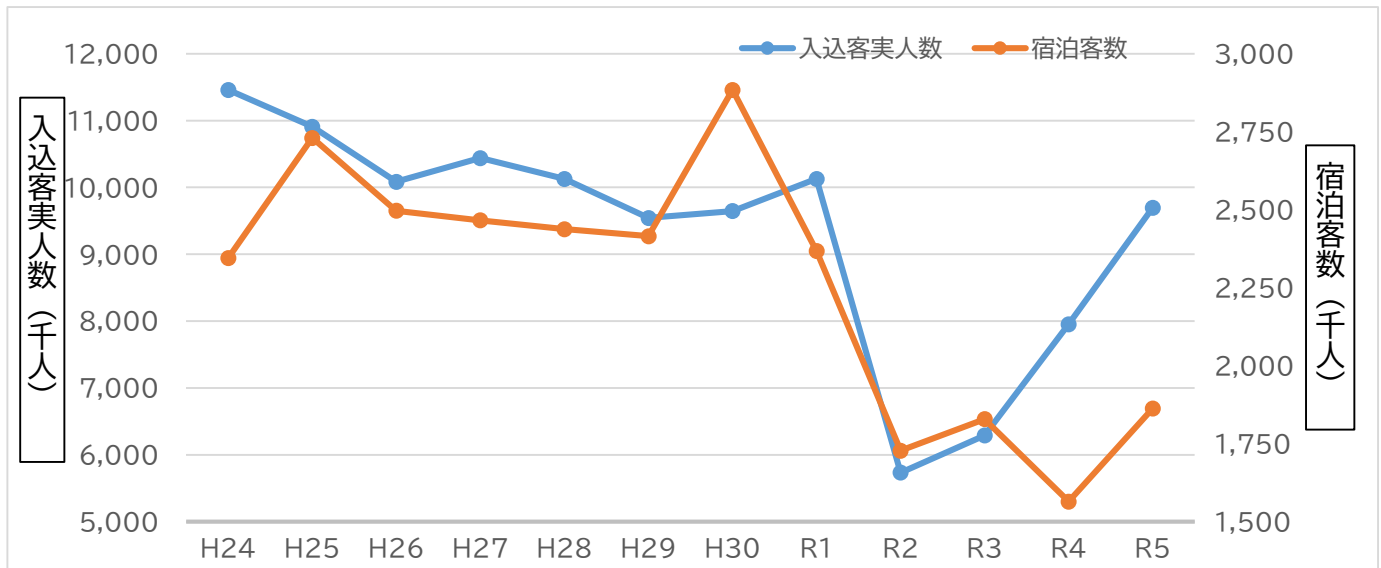
本計画に基づく普及啓発を効果的かつ効率的に実施するため、広く県民が参加できるイベントの開催等により自転車の魅力を多面的に訴求する等、自転車の活用について県民の理解と関心を深めるための広報活動を展開します。

### 4 財政上の措置等

県は、施策の実施に必要な財政上の措置等を講じるとともに、市町村や民間団体・民間事業者等が実施する取組に対して必要に応じて支援策を講じます。

## (資料1)鳥取県の観光入込客実人数及び宿泊客数

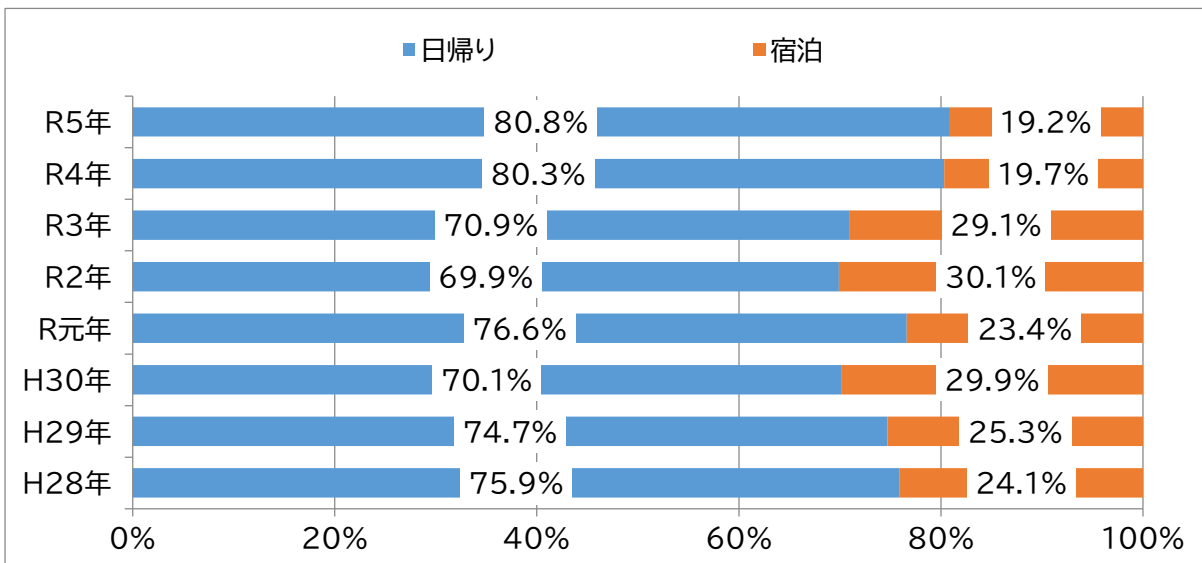
令和5年の入込客実人数は、コロナ禍以前の水準まで回復してきています。



(出典:鳥取県「観光客入込動態調査結果」)

## (資料2)鳥取県の観光客の日帰り、宿泊の割合

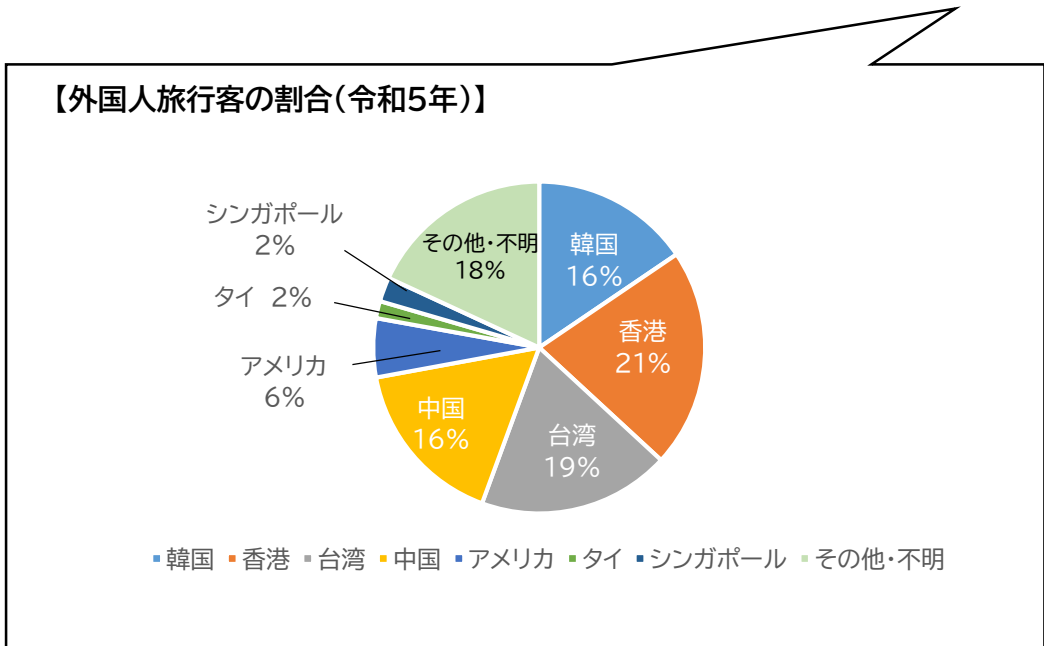
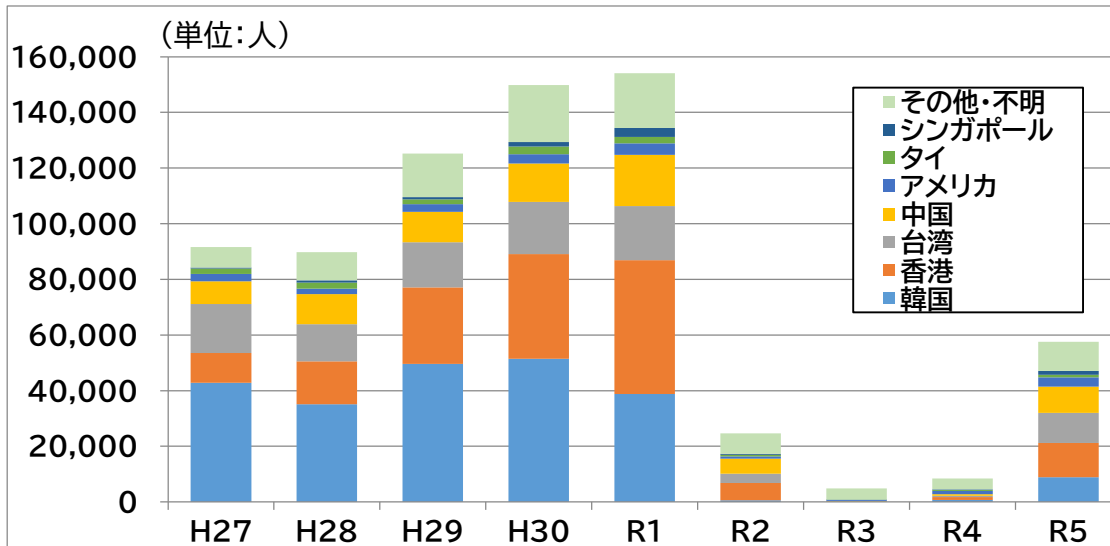
本県を訪れる観光客は、日帰りが8割、宿泊を伴う観光客が2割となっています。



(出典:鳥取県「観光客入込動態調査結果」、観光庁「宿泊旅行統計」)

(資料3)国籍別外国人延べ宿泊者客数

韓国・台湾・中国等の東アジアからの宿泊客が多い状況にあります。



(出典:鳥取県「観光客入込動態調査結果」のデータをもとに作成)

(資料4)サイクリストサポート体制「ダイジョウブシステム」

【ダイジョウブシステム参画施設数の推移】(令和6年度は、10月末時点の値)

種別[開始年度]	H24	H26	H27	H28	~	R2	R3	R4	R5	R6
コグステーション[H24~]	3	2	2	2		3	6	11	12	12
サイクルカフェ[H24~]	17	17	17	17		82	128	150	161	173
サイクルポート[H26~]		110	112	105		91	86	119	115	117
UDタクシー[H28~]				12		22	22	22	19	19
サイクリストに優しい宿[R3~]							17	23	37	38
合計	20	129	131	136	0	198	259	325	344	359

## 鳥取県の「ダイジョウブシステム」

鳥取県のサイクリスト支援体制「ダイジョウブシステム」は県全域に拡大し、現在、コグステーション:12施設、サイクルカフェ:173店舗、サイクルポート:117店舗、サイクリストに優しい宿:38施設となりました。

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。

### 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)、(株)セブンイレブン・日本の店舗(一部)で展開しています。

### サイクリストに優しい宿



客室や屋内の安全な場所に自転車を保管ができるほか、荷物保管やランドリーサービスなど、サイクリストが安心快適に過ごすことができる宿泊施設です。



### サイクルキャリア搭載 UD タクシー

パンク、メカトラブル等の緊急時に自転車を車内に積載して移動できるタクシーです。

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。

(資料5)

# 鳥取うみなみロード (1)



44

<p>ルート概要</p>	<p>鳥取県の沿岸部を東西につなぐ約 152km のサイクリングルート。沿線には、水木しげるロードや、鳥取砂丘、浦富海岸等、鳥取県を代表する観光スポットや海の幸を堪能できる飲食店、皆生温泉等の温泉等があり、鳥取県をまるごと満喫できる。</p>
<p>これまでの歩み</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルツーリズム推進にあたり、官民連携で議論を行う場である「鳥取県サイクルツーリズム推進・連携会議」において、令和4年4月に「鳥取うみなみロード」において、ナショナルサイクリングルート指定を目指すことが決定。</li> <li>・令和5年2月には、本ルートの整備計画を策定し、走行環境及び受入環境の更なる充実を図るための整備を開始。</li> </ul>

快適で安全・安心にサイクリングができる環境の整備

走行環境整備

○各道路管理者(国、県、市町村)による、矢羽根や自転車ピクトグラム等の路面標示、注意喚起看板等の設置。



情報発信の強化

- 県公式サイクリング HP「とっとり自転車旅」の多言語化(英語)
- サイクリングマップの制作・多言語化(日本語・英語・韓国語・繁体字)
- 鳥取うみなみロード公式動画の制作
  - ・自転車旅(1泊2日)として、サイクリング中の風景だけでなく、沿線地域で自然や観光、体験、グルメを楽しむ様子をふんだんに盛り込んだ動画を制作
- 鳥取うみなみロードのロゴマークの策定
  - ・全国にロゴマークを募集し、応募作品の中からロゴマークを選定。



多言語サイクリング Web サイト



サイクリングマップ

サイクルツーリズム推進のための取組

受入環境整備

- サイクリストサポート体制「ダイジョウブシステム」の拡大
  - ・レンタサイクル拠点やバイクラック、工具類等の貸出ができる飲食店や自転車を館内に持ち込める宿泊施設等の整備。(約 330 施設)
  - ・パンク等の緊急時に自転車を車内に積載して移動できる「サイクルキャリア」を搭載したタクシーの整備。(19営業所)
- ゲートウェイ(交通結節点におけるサイクリング拠点)整備
  - ・鳥取砂丘コナン空港に自転車組立・解体スペース等を設置。
- 「鳥取うみなみサイクルトレイン」の運行
  - ・鳥取うみなみロードと並走する山陰本線の鳥取駅～米子駅間でサイクルトレインを運行。
- サイクリングガイド養成
  - ・地域の魅力を案内するサイクリングガイドの掘り起こし、人材育成を図るため、県商工会連合会と連携し、「座学+実技」の講座を実施。



サイクリストに優しい宿



自転車組立・解体スペース



コグステーション

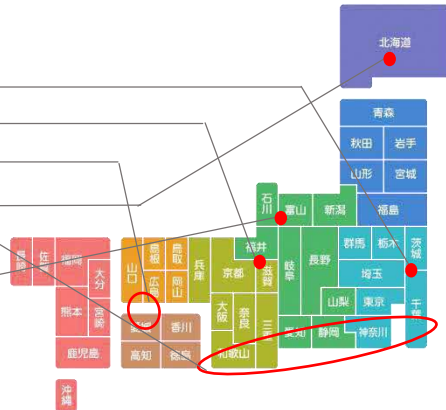
(資料6)

世界に誇るサイクリングルート「ナショナルサイクルルート」

「ナショナルサイクルルート」制度は、インバウンドにも対応した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、2019年9月に新しく創設されました。

指定要件は、①ルート設定、②走行環境、③受入環境、④情報発信、⑤取組体制の5つの観点から設定されており、令和6年10月時点で6つのルートが指定されています。

- ・つくば霞ヶ浦りんりんロード(茨城県)
- ・ピワイチ(滋賀県)
- ・しまなみ海道サイクリングロード(広島県、愛媛県)
- ・トカプチ 400(北海道)
- ・太平洋岸自転車道(千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県)
- ・富山湾岸サイクリングコース(富山県)



この制度を通じて、世界中の方にサイクリングの楽しさや日本の自然・景観の美しさ、豊かな文化の素晴らしさを知っていただくと同時に、サイクルツーリズムに取り組む地域それぞれの魅力がより磨かれ、発展していくことが期待されています。

鳥取県は、「鳥取うみなみロード」のナショナルサイクルルート指定を目指し、走行環境、受入環境のさらなる充実に向けた整備を進めています。

(資料7) 本県の温室効果ガス実質排出量の推移

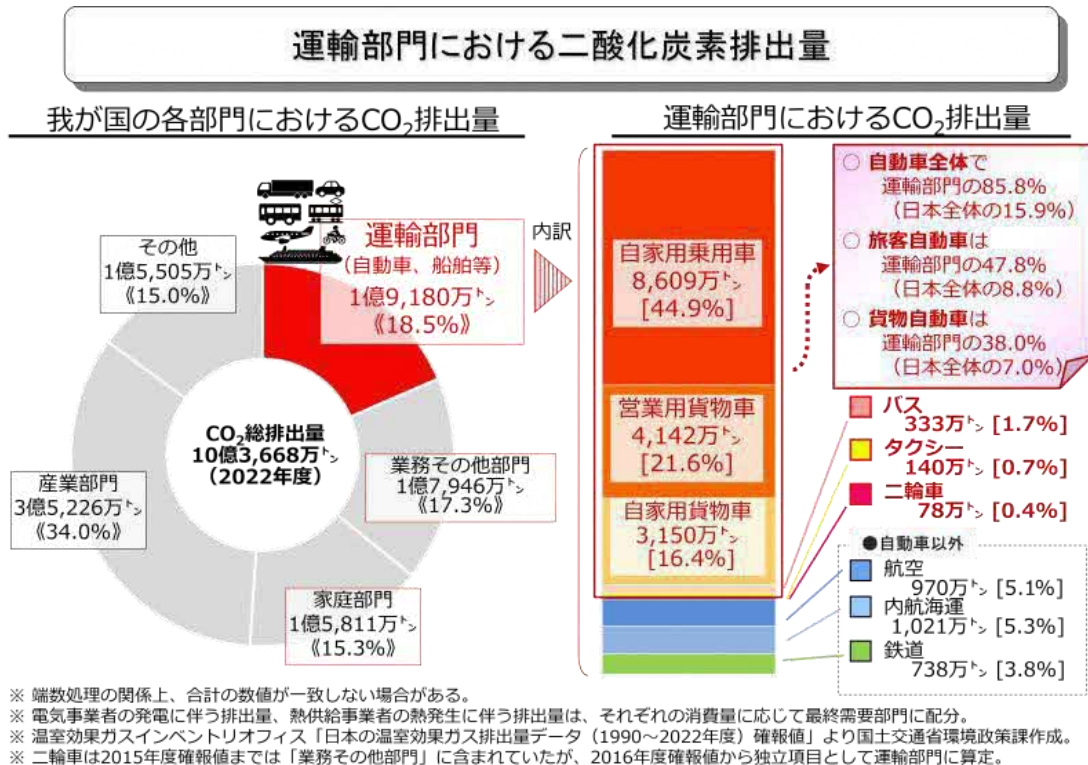
本県の温室効果ガス実質排出量のうち、2023年度の運輸部門の排出量は、1,076 千 CO2 トン(暫定値)で、実質の排出量の約3分の1を占めています。



(出典:鳥取県脱炭素社会推進課 HP 「温室効果ガス排出量」)

(資料8) 運輸部門における二酸化炭素排出量(令和4年度)

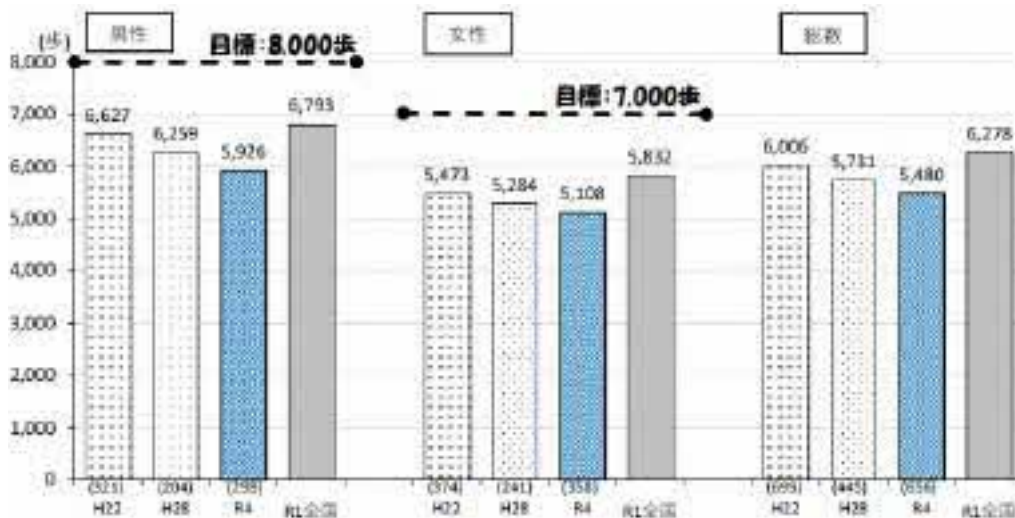
運輸部門における二酸化炭素排出量のうち、自動車からの排出量が8割以上を占めます。



(出典: 国土交通省HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」(令和4年度))

(資料9) 20歳以上の県民の1日の歩行数

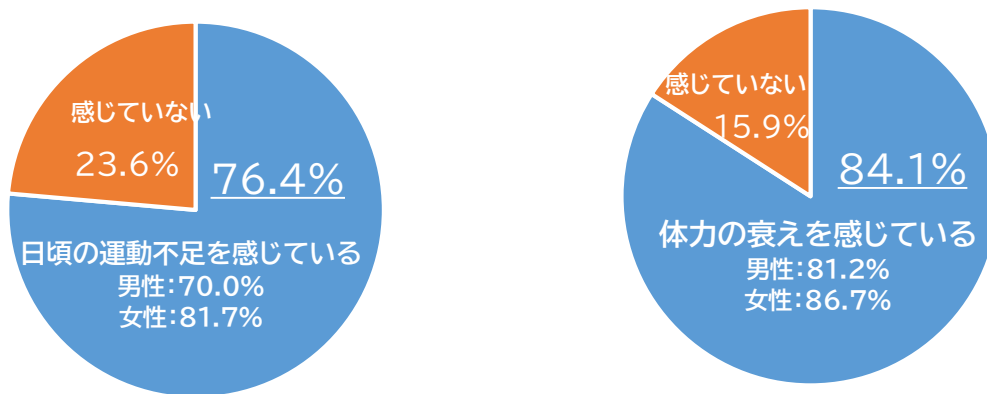
鳥取県民の1日の歩行数(令和4年)は、平成28年の調査に比べて男女とも減少。また、全国平均と比べて少なく、鳥取県が目標としている成人男性 8,000 歩、成人女性 7,000 歩とは大きな開きがあります。



(出典: 「県民健康栄養調査」及び「国民健康・栄養調査」)

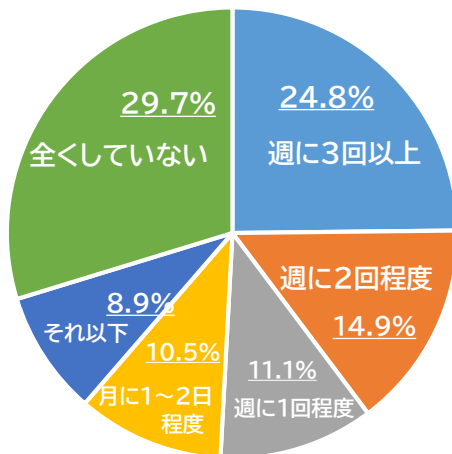


(資料10)20歳以上の「日頃の運動不足を感じている」・「体力の衰えを感じている」県民の割合  
 多くの人が運動不足や体力の衰えを感じており、女性の方がややその割合が高い傾向にあります。



(資料11)20歳以上の県民の運動習慣

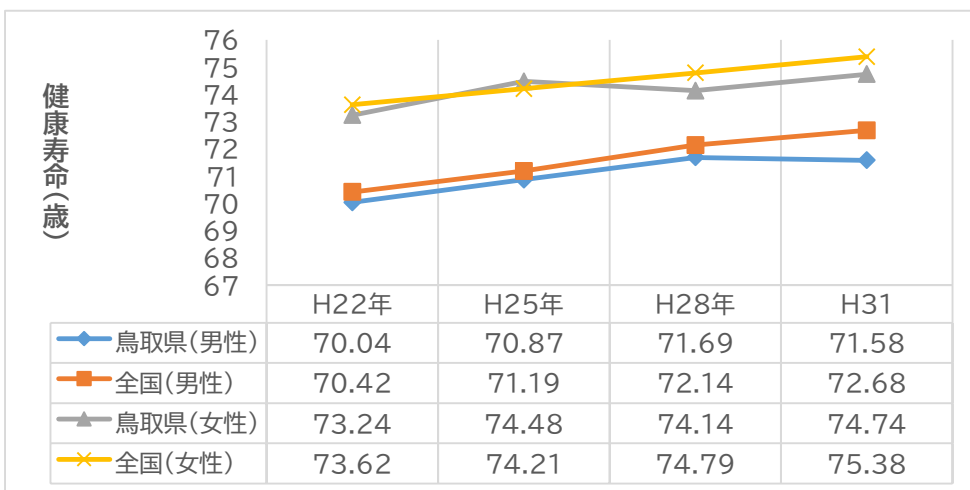
週に1回以上運動やスポーツをする県民の割合は、全体の約半数程度です。



(資料 10・11 令和5年度「県民の運動・スポーツに関する意識・実態調査」のデータをもとに作成)

(資料12)健康寿命(都道府県別の日常生活に制限のない期間の平均(令和元年))

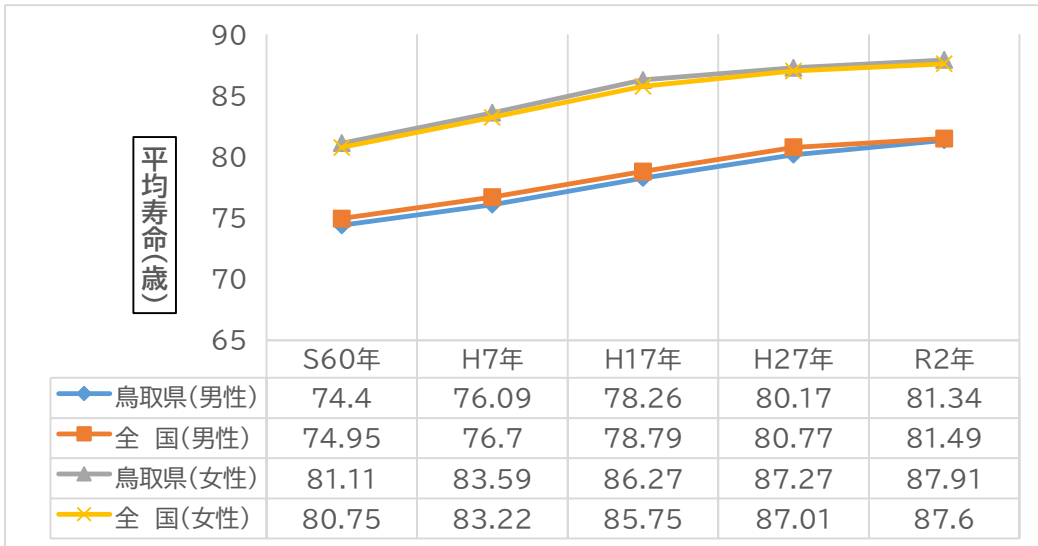
県民の健康寿命は、男性で71.58歳(全国で45位)、女性で74.74歳(全国で41位)



(「令和元年国民生活基礎調査」のデータをもとに作成)

(資料13)平均寿命(令和2年)

県民の平均寿命は、男性は、81.34歳、女性は、87.91歳です。

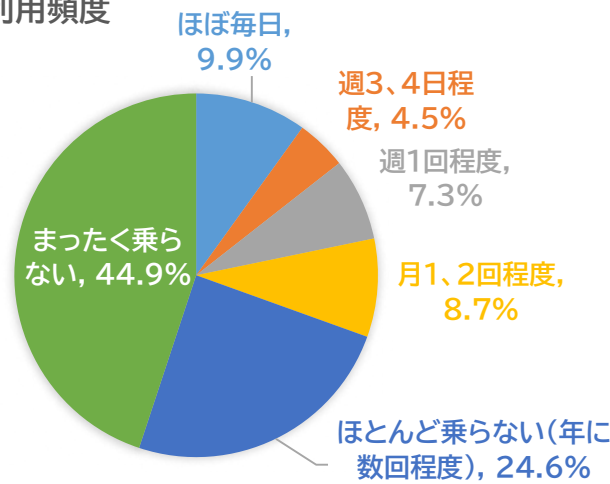


(厚生労働省「都道府県別生命表」のデータをもとに作成)

(資料14)自転車の利用頻度 (令和6年度)

自転車を週1回以上利用する県民の割合は、約22%です。

自転車の利用頻度

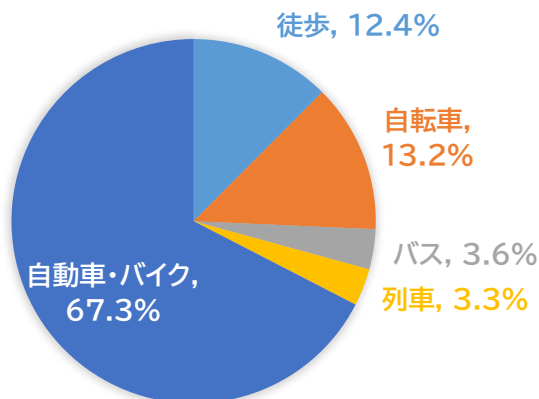


(令和6年度「県民の「自転車」に関するアンケート」のデータをもとに作成)

(資料15)県内の通勤・通学時の交通分担率 (令和6年度)

通勤・通学時(19歳以上)の県民の自転車利用割合は約13%です。

通勤・通学の移動手段



(令和6年度「県民の「自転車」に関するアンケート」のデータをもとに作成)

(資料16)世帯あたりの自動車保有台数 (令和6年3月末時点)

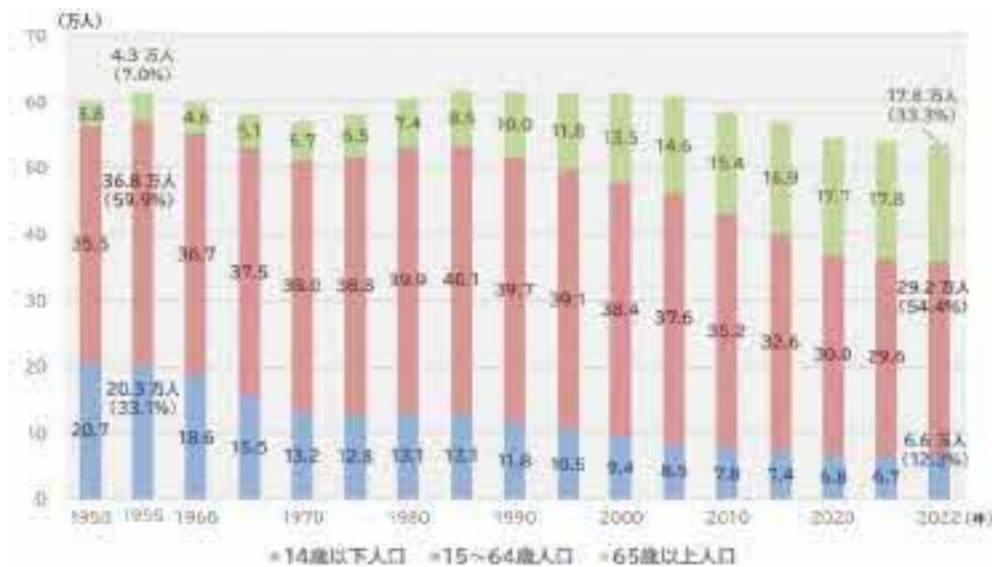
一世帯あたりの自動車保有台数は、1.4台と全国的に見ても多い状況です。

世帯あたりの自動車保有台数(台)		
1	福井県	1.685
2	富山県	1.629
	⋮	
14	鳥取県	1.435
	⋮	
46	大阪府	0.616
47	東京都	0.41
	全国	1.016

(一般財団法人自動車検査登録情報「都道府県別の自家用乗用車の普及状況」(令和6年8月20日)のデータをもとに作成)

(資料17)人口動態

本県は、高齢者比率21%を超える超高齢社会の基準をはるかに超え、3人に1人が高齢者であると言えます。



(「国勢調査」、「鳥取県の統計人口」年齢3区分別推計人口のデータをもとに作成)

(資料18)

ワールドマスターズゲームズ2027関西

2027年(令和9年)に世界最大級の生涯スポーツの国際総合競技大会「ワールドマスターズゲームズ」が関西にやってきます。

ワールドマスターズゲームズの第1回大会が開催されたのは1985年、カナダのトロントでした。

その後4年ごとにデンマーク、オーストラリア、アメリカなど各地で開催され、これまで延べ17万人のスポーツ愛好家が参加しています。

そして2027年(令和9年)、ワールドマスターズゲームズが日本で開催されます。

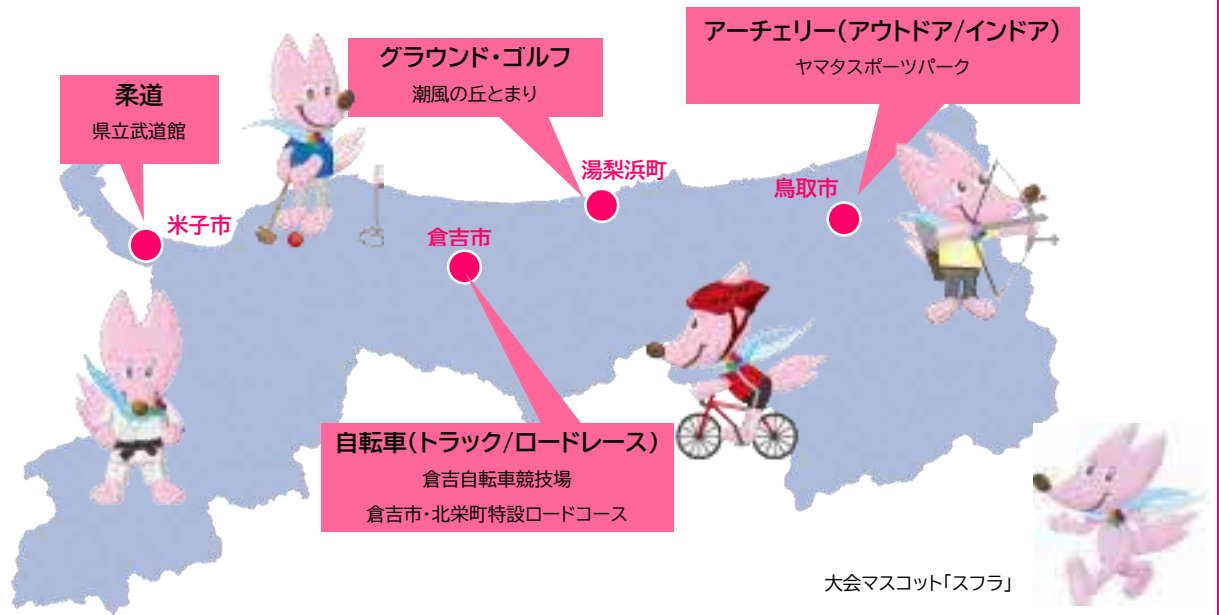
2027年(令和9年)5月14日～30日までの17日間、鳥取県を含む関西各地域で繰り広げられる35競技・59種目の熱戦は、絶対に見逃せませんね。

ワールドマスターズゲームズの開催理念は、「スポーツ・フォー・ライフ(人生を豊かにするスポーツ)」。

大会のマスコット名「スフラ」も、この頭文字をとって名付けられています。

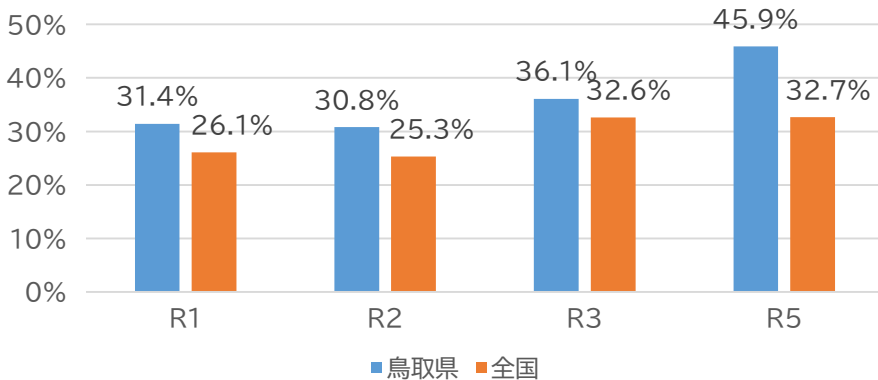
世界中から約5万人のスポーツ愛好家をお迎えし、盛大に開催される生涯スポーツの祭典を県民みんなで盛り上げ、スポーツの素晴らしさ、楽しさをたくさんの人と分かち合ひましょう。

鳥取県が舞台となるのは、自転車競技を含む次の4競技6種目です。



**(資料19) 20歳以上の障がい者の週1回以上のスポーツ実施率**

本県における令和5年度の週1回以上の障がい者のスポーツ実施状況は46%と全国平均を上回っています。



(「鳥取県障がい者スポーツ振興指針」・文部科学省「障害児・者のスポーツライフに関する調査研究」をもとに作成)

**(資料20) 県内における自転車の交通事故件数の推移**

**(1) 自転車の交通事故発生件数・死者数の推移**

令和5年の自転車事故の発生件数は96件と令和4年以降2年連続して増加。令和3年以降発生がなかった自転車乗車中の死亡事故が発生しています。



※ 発生件数は自転車当事者となった交通事故の件数(重複する場合は1件とする。)  
 ※ 死者数、負傷者数は自転車乗車中の人数

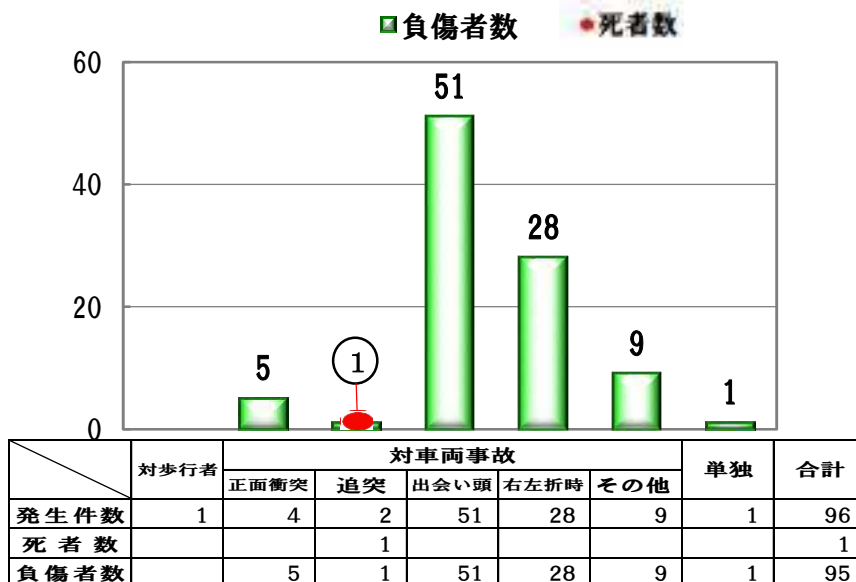
### (2)年齢層別死傷者数（令和5年）

死傷者数は、高校生が20人と最も多く、次いで65歳以上の高齢者が18人。死傷者数96人中、74人がヘルメット非着用でした。



### (3)事故類型別発生件数・死傷者数（令和5年）

出会い頭事故が51件と最も多く、自転車事故の53.1%を占めています。



(4)自転車の違反別死傷者数（令和5年）

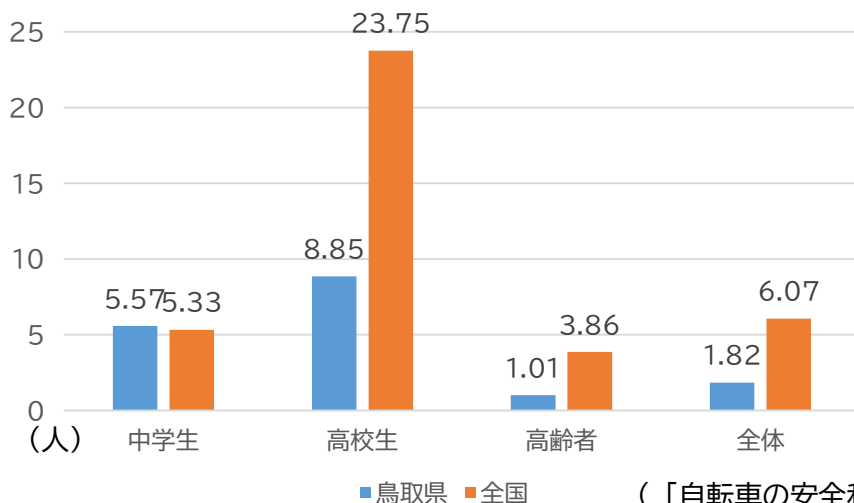
死傷者96人中、31人(32.3%)に何らかの交通違反がありました。違反別では、交差点安全進行義務違反が1人と最も多い状況です。



(出典：鳥取県警察本部「令和5年度版交通年鑑」)

(資料21) 中学校・高校生(通学中)及び高齢者の人口1万人あたりの自転車乗用時の事故者数（令和5年）

県内では、高校生の事故者数が多い状況にあります。




(「自転車の安全利用推進委員会」から交通事故総合分析センターへの依頼データをもとに作成)

(資料22)全国ヘルメット着用率(令和6年度)

本県のヘルメット着用率は、全国平均約17%に対し、32.7%です。

全国のヘルメット着用率		
第1位	愛媛県	69.3%
第2位	大分県	48.3%
第3位	群馬県	40.4%
	・	
	・	
第6位	鳥取県	32.7%
	・	
	・	
第47位	新潟県	2.4%



**◀県内高校生へのヘルメット着用啓発チラシ**

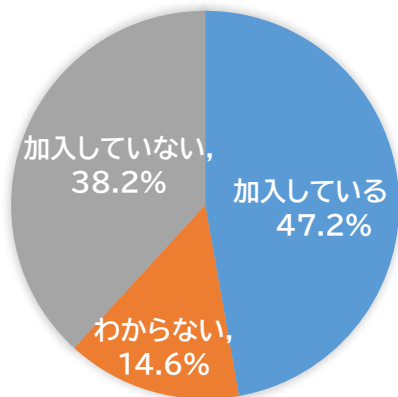
県立高校生に対し、自転車用ヘルメット着用及び自転車損害賠償責任保険への加入を自転車通学の許可条件にしていることを広報しています。

(警察庁による自転車ヘルメット着用率調査結果（令和6年7月）をもとに作成)

(資料23) 県民の自転車損害賠償責任保険加入率（令和6年度）

本県の自転車損害賠償責任保険加入率は、約47%です。

自転車損害賠償責任保険加入状況



(令和6年度「県民の「自転車」に関するアンケート」のデータをもとに作成)

(資料24)

鳥取県の普通自転車専用通行帯

自転車は車道通行が原則ですが、車道に「普通自転車専用通行帯」が整備されている場合は、その場所を通行しなければならないとされています。自動車は専用通行帯を走行することはできません。

この「普通自転車専用通行帯」は県内に2区間整備されています。

鳥取市道(鳥取市今町1丁目～行徳1丁目)  
長さ:650m



米子市道(米子市西福原～博労町4丁目)  
長さ:400m

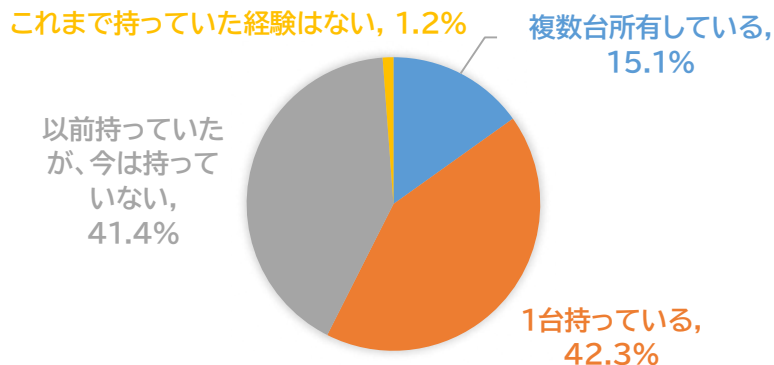


(資料25) 県民の自転車の保有割合（令和6年度）

自転車を1台以上持っている県民の割合は、57.8%で全国平均59.6%と比較すると少ない状況です。

※全国平均の数値の出典:一般社団法人自転車産業振興協会「令和3年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書要約版」

自転車保有状況



(令和6年度「県民の「自転車」に関するアンケート」のデータにより作成)

## (資料26) 県内のサイクリングルート

県内全域に県が「距離標」や「方向標」を設置しているサイクリングルートが多数あります。



ルート名	ルート概要	距離(獲得標高)
①鳥取うみなみロード	鳥取県の沿岸部を東西に結び、水木しげるロードや鳥取砂丘、浦富海岸等、鳥取県を代表する観光地をつなぐルート	152km(1,086m)
②中海周遊サイクリングコース	ラムサール条約に登録されている中海を一周するルート	70.4km(332m)
③シートゥーサミット皆生・大山ルート	境港から皆生温泉を経て、中国地方最高峰の大山へ駆け上がるルート	48km(993m)
④ツール・ド・大山ルート	西日本最大級のブナ林を有する大山を一周するルート	82.6km(2,183m)
⑤だいせん山の手サイクリングルート	大山中腹を横切るなだらかなサイクリングルート	9.3km(183m)
⑥日野川周回サイクリングルート	日野川河川敷を走る平坦な周回ルート	18.3km(88m)
⑦白砂青松の弓ヶ浜サイクリングコース	砂浜や松林の中を走り、海越しに大山を眺めることができる風光明媚なサイクリングコース	15.8km(64m)
⑧倉吉東郷自転車道	倉吉白壁土蔵群のある倉吉市内と風光明媚な東郷湖を結ぶルート	24.3km(63m)
⑨鳥取・岡山接続サイクリングルート	鳥取駅から中国地方屈指の峠「辰巳峠」を目指すサイクリングルート	46.6km(1,167m)
⑩八頭・若桜周遊サイクリングルート	八頭町・若桜町の田園風景や列車と並走する区間を楽しめるルート	44.2km(499m)

## (資料27) 令和6年度に開催された主なサイクリングイベント（募集定員100名以上のものを抜粋）

県内では、様々なサイクリングイベントが開催されており、県外からも多くの方が参加されています。

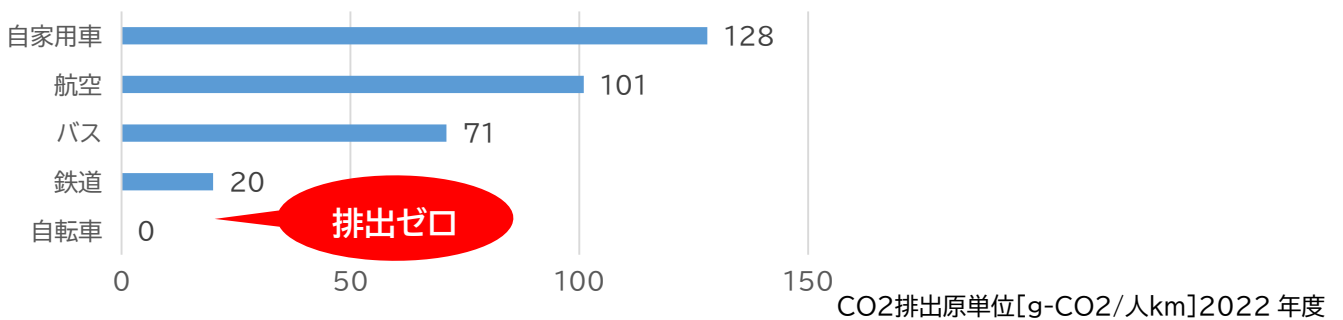
イベント名 (開催日)	概要	走行距離 (獲得標高)	参加人数 (県外者)
やずわかライド (5月12日)	八頭町・若桜町の田園風景と列車を楽しめるサイクリングイベント。	約45km (282m)	89名 (29名)
ツール・ド・大山 (5月19日)	中国地方最高峰の大山を一周する起伏の激しい上級者向けルートに挑戦するサイクリングイベント。	約100km (2,400m)	227名 (166名)
鳥取うみなみ250 (6月23日)	鳥取うみなみロードほぼ全線を活用し、1日で250km走破する全国最長級のロングライドイベント。	約250km (1,592m)	163名 (125名)
サイクルカーニバル (9月6日)	大山から見下ろす雄大な日本海、山陰ならではの海と山を同時に満喫できるコースを楽しむイベント。	約100km (1,100m)	255名 (79名)
ヒルクライム in 大山 (9月15日)	日本海と中国地方最高峰の大山を駆け上がるヒルクライムイベント。	約17.3km (814m)	71名 (51名)



鳥取すごい！ライド (9月20日)	県東部地域の大自然、食を味わえ、鳥取のすごさを肌で感じることができるサイクリングイベント。	約115km (1,057m)	418名 (267名) ※韓国・台湾からも約30名参加。
グランフォンド倉吉 (10月6日)	県中部地域を出発し、岡山県の蒜山をまわり、日本海へ抜ける超過酷なコースに挑戦するサイクリングイベント。	約164km (3,160m)	111名 (72名)
西いなばサイクル DAY2024 (11月4日)	県東部地域の海・山の大自然を楽しめるサイクリングイベント。	約74.8km (975m)	105名 (29名)

**(資料28) 1km移動する場合における1人あたりの二酸化炭素排出量**

同じ距離を移動する場合でも、交通手段によって二酸化炭素の排出量は大きく異なります。



(出典:国土交通省HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」(令和4年度)をもとに作成)

**(資料29) 通勤(自動車から自転車へ転換)の経済的・脱炭素におけるメリット**

自転車を利用することで、二酸化炭素の削減はもちろんのこと、ガソリン代や医療費の節約にもつながります。

通勤の距離	二酸化炭素削減量	一家庭における自動車由来の二酸化炭素削減率	ガソリン代の節約額	40歳以上の医療費の節約額
2km	122.9kg/年	12.7%/年	11,520円/年	46,080円/年
3km	184.3kg/年	19.0%/年	17,280円/年	69,120円/年
4km	245.8kg/年	25.4%/年	23,040円/年	92,160円/年
5km	307.2kg/年	31.7%/年	28,800円/年	115,200円/年

・通勤日数は、月20日、年間240日として計算。  
 ・1kmあたりの二酸化炭素排出量は、128gとして計算。(出典:国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量(令和4年度)」)  
 ・自家用自動車の二酸化炭素排出量は、一世帯あたり968kg-CO2として計算。(出典:全国地球温暖化防止活動推進センター「家庭からの二酸化炭素排出量(令和4年度)」)  
 ・燃費は、1500ccクラスで15km/ℓとし、ガソリン代は、1ℓ=180円として計算。  
 ・医療費は、40歳以上が自転車を利用すると48円/km削減されるとして計算。  
 ※出典:自転車総合研究所「自転車の活用による自動車依存型地域社会の転換方策に関する調査研究」(令和3年9月)  
 (各種資料により古倉宗治氏(特定非営利活動法人自転車政策・計画推進機構 理事長)作成)

**(資料30)**

**平成30年度とっとり創生若手タスクフォースの取組結果**

日常生活の移動における「車から自転車への無理のない転換」を図るため、自転車が車より早く目的地に着くことができる距離を把握する実証実験を行いました。

【日時】平成30年10月1~3日、17日、19日  
 日中:10時~16時、夕方:17時~18時

【方法】鳥取県庁~鳥取市内11ポイント間で、日中・夕方別に、自転車と車のそれぞれが電子地図を用いた最適ルートで移動した時間を比較

	日中	夕方
1km未満		
1~2km		
2~3km		
3~4km		



概ね2km未満であれば自転車の方が車より早く到着！

「天気の良い日の2km以内」を合い言葉に、無理なく気軽な利用を広げていきましょう！

### (資料31)運動強度と消費エネルギー

自転車の身体活動量は、徒歩よりも高いことがわかります。

	普通歩行	ゴルフ	徒歩	自転車 (軽い乗車)	軽い ジョギング	テニス (シングルス)	水泳	コンニング
強度(メッツ)	3.0	3.5	4.0	4.0	6.0	7.0	8.0	8.0
時間	10分	10分	10分	10分	10分	10分	10分	10分
身体活動量 (メッツ・時)	0.5	0.6	0.7	0.7	1.0	1.2	1.3	1.3
体重別エネルギー消費量(単位:kcal)								
50kgの場合	15	20	25	25	40	50	60	60
60kgの場合	20	25	30	30	50	60	75	75
70kgの場合	25	30	35	35	60	70	85	85
80kgの場合	30	35	40	40	70	85	100	100

※エネルギー消費量は、強度(メッツ)×時間(h)×体重(kg)の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引き、5kcal単位で示している。

(出典:「健康づくりのための身体活動・運動ガイド 2023」)

### (資料32) 自転車通勤による変化

自転車通勤は、気分やメンタル、労働生産性にも効果があるという調査結果もあります。

(1)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)



(出典:株式会社シマノ HP「自転車は心を開放する。サイクリングですっきり澄みわたる、脳の秘密。」)

(2)労働生産性の変化 (3ヶ月間の自転車通勤前後の比較)

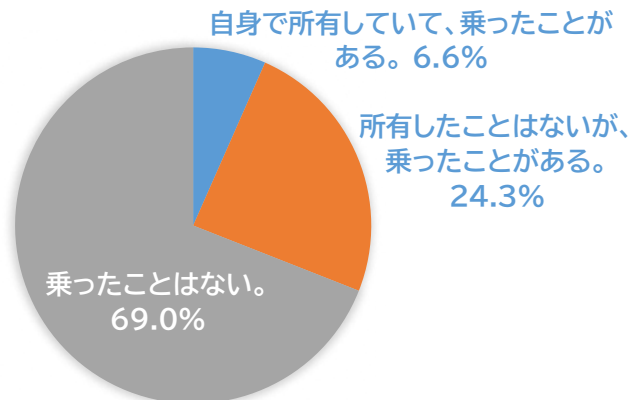


(出典:株式会社シマノHP「通勤サイクリングで仕事の生産性は高まる!?!」)

### (資料 33) 電動アシスト自転車利用経験(令和6年度)

電動アシスト自転車の利用経験がある県民の割合は、約31%です。

電動アシスト自転車を利用したことはありますか？



(令和6年度「県民の「自転車」に関するアンケート」のデータをもとに作成)

### 電動アシスト自転車の正しい乗り方

電動アシスト自転車は、時速10km未満で人力の2倍ほどの電動アシスト力で補助しますが、速度が上がると徐々にアシスト力が弱まり、時速 24 km以上では補助がなくなる仕組みとなっています。

運転者が意図せずにアシスト力が働いてしまったことによって、転倒事故や飛び出し事故の原因となる場合がありますので、電動アシスト自転車の特性を理解し、正しい乗り方をするよう心がけましょう。

#### 発進時の電源ONは両足を地面に着けた状態で行いましょう

ペダルに足を乗せたまま電源を入れると、ペダルの踏み込みを感知してアシスト機能が働き、急に発進することがあります。

自転車にまたがらず片足ケンケンで地面を蹴る乗り方は、不安定な状態で加速することとなり大変危険です。

#### 立ちこぎはやめましょう

立ち上がって片方のペダルに荷重がかかると、バランスを崩しやすくなります。

電動アシスト自転車は速度が上がるほどアシスト力が弱まるため、登り坂はペダルを踏むように、座ってゆっくり走りましょう。



#### 取扱説明書をよく読み、事前に練習しましょう

注意事項や禁止事項をよく理解し、安全な場所で練習して感覚を身につけましょう。

### (資料34) 県内のサイクリングスポーツの楽しめる施設など

#### 自転車歩行者専用道路

自転車歩行者専用道路は自動車との接触の恐れもなく、子どもも安心して走ることができます。

自然の景色や地域の街並みを感じながら、ゆっくり楽しんでみてはどうでしょうか。

#### 因幡自転車道(20.3km)

鳥取砂丘から、上流の鳥取市河原町まで、千代川に沿って走ります。

#### 伯耆自転車道(24.3km)

小鴨川から天神川を下り、東郷池西岸を走ります。

#### 鳥取県中部海岸自転車道(33.3km)

琴浦町から海岸線を走り、湯梨浜町で伯耆自転車道に接続します。

#### 弓ヶ浜自転車道(25.2km)

米子市から境港市まで弓ヶ浜半島を走ります。

#### 白砂青松の弓ヶ浜サイクリングコース(15.8km)

夢みなと公園から皆生温泉まで海岸沿いを走ります。



白砂青松の弓ヶ浜サイクリングコース

## トラック競技場

倉吉市には、公益財団法人日本自転車競技連盟公認の競技場である「倉吉自転車競技場」があります。

自転車競技の魅力を多くの人に体験してもらうことを目的として、一般利用者にバンクを無料開放する、「走行体験会」も開催されています。



## その他の施設

森の中に整備されたマウンテンバイクコースや、スケートボード等と合わせてフリースタイルの BMX を楽しむことができるスケートパークなどがあります。

### 「森の国」マウンテンバイクコース

大山町のレジャー施設「森の国」にあるマウンテンバイクコースです。

### 大山ますみず高原ダウンヒルコース

大山ますみず高原スキー場の林間コースを下るダウンヒルのコースです。

### 大山林間マウンテンバイクトレイルコース

大山のクロスカンントリーコースを使った起伏に富んだ変化のあるコースです。MTB初心者から上級者まで楽しむことができます。

### 氷ノ山周遊コース

氷ノ山の雄大な自然を E - MTB で巡るコースです。

### BMXパーク「BIG MOUNTAIN ROOMS」

江府町にある、閉校した小学校の体育館を活用した屋内 BMX コース。

### 安徳の里・姫路公園 BMX コース

安徳の里・姫路公園内のキャンプ場に併設された大自然の中を走る BMX コースです。

### 東郷湖はわいスケートパーク

東郷湖羽合臨海公園にあるスケートパークです。

### 弓ヶ浜公園スケートパーク

弓ヶ浜公園内のスケートパークです。

### 八東川水辺プラザ河川公園スケートパーク

八頭町八東川の河川敷にある、中国地方最大級のスケートパークです。



(出典:森の国ホームページ)



(写真提供:大山観光局)



(出典:東郷湖羽合臨海公園ホームページ)

## (資料35)

### 鳥取県障がい者スポーツ振興指針

鳥取県では、障がいのある人が生涯にわたって自主的かつ積極的にスポーツを行うことができるよう、年少期から高齢期を通じ、障がいの特性や程度に応じたスポーツ機会の確保や必要な環境の整備などに取り組むこととしています。

「鳥取県障がい者スポーツ振興指針」は、障がい者スポーツの振興やスポーツを通じた共生社会実現を、県民の皆さんと一緒に推進していくために策定されたものです。

今後、鳥取県では次の方策によって、取組を進めていきます。

- 1 幼児・児童・生徒の運動・スポーツの基礎づくり
- 2 地域における運動・スポーツ活動の推進
- 3 障がい者スポーツを支える人材の育成、環境の整備
- 4 障がいのある人もない人も一緒に楽しむスポーツ環境の充実
- 5 障がい者アスリートの育成
- 6 障がい者スポーツの普及に向けた啓発
- 7 障がい者スポーツの推進体制の整備

また、鳥取市にある布勢総合運動公園を、スポーツを通じた共生社会実現のための拠点として位置づけ、県民体育館に隣接した新たな施設「ノバリア」を整備し、バリアフリー化が進む公園内の各施設と運動させながら運用しています。ノバリアでは、障がいの有無に関わらずスポーツに取り組み、続けていくための環境づくりに向けて「誰もがスポーツを気軽に体験できる機能」や「障がい者スポーツを支える人材の育成を行う機能」を充実させており、令和2年度から運用しています。

<「ノバリア」の名称について>

ラテン語で新しいを意味する「Nova」と、イタリア語で旋律・空気を意味する「aria」から考えた造語で、県内外412点の応募の中から決定しました。

日本語の発音では「No Barrier」とも聞こえ、誰もが障がいなくスポーツを楽しめる、新しい空気をもたらす場所にしてほしいという願いが込められています。



鳥取ユニバーサルスポーツセンターノバリア

## (資料36)

### タンDEM自転車に乗ろう！

タンDEM自転車は、後部に座る同乗者はハンドル操作が必要ないため、視覚障がい者や高齢者も一緒に自転車での走行を楽しむことができ、ユニバーサルスポーツの1つとされています。

一般社団法人鳥取県障がい者スポーツ協会では、以下3箇所でタンDEM自転車の無料貸出を行っていますので、事前に問い合わせの上、ご利用ください。

・鳥取ユニバーサルスポーツセンターノバリア(東部)

☎0857-50-1901

・サイクルセンターヨネザワ倉吉店(中部)

☎0858-24-6000

・夢みなとタワー(西部)

☎0859-21-1091



タンDEM自転車は、

- ・車体が長いので、小回りは利きにくいですが、スピードがやすい
- ・2人で乗るためバランスをくずしやすいといった特性があります。

タンDEM自転車に乗る際は、注意点を守って安全に楽しみましょう！

#### ○道路を走る前に練習しましょう！

一般的な普通自転車とは運転感覚が異なります。道路以外の、広く安全な場所で十分に練習したうえで、走行してください。

#### ○ヘルメットを着用するなど安全対策をしましょう！

タンDEM自転車は、一般的な普通自転車より速度が出ます。ヘルメットをかぶり、手袋をするなど、安全対策をしっかりと行ってください。

#### ○運転手と同乗者のコミュニケーションが重要です！

発進や停止、右左折の際は、運転者が同乗者に「発進します」、「ブレーキをかけます」といった声かけを行うなど、意思疎通を図るようにしてください。

お互いを信頼し、息を合わせることが最も大切です。

#### ○自転車歩行者専用道路では、歩行者が優先です！

歩行者の妨げになりそうな場合は、一時停止しなければなりません。



#### ▲「タンDEM自転車乗り方講習会」

(主催：一般社団法人鳥取県障がい者スポーツ協会)

※毎年県内3箇所で実施。

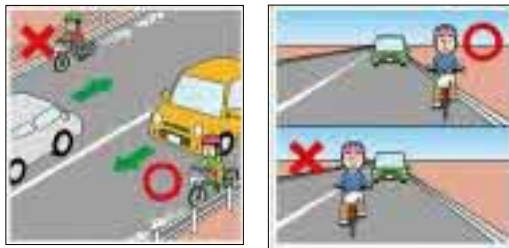
## (資料37)

### 自転車安全利用五則 (令和4年11月1日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定より)

#### 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

自転車は車両と位置付けられます。  
したがって、歩道と車道の区別のあるところは  
「車道通行」が原則です。

自転車は車道の左側を通行しなければいけません。  
自転車道を通行する場合も左側を走行しましょう。



##### 違反による罰則

3カ月以下の懲役又は5万円以下の罰金

普通自転車も例外的に歩道を通ることができる場合があります。  
しかし、歩道上は歩行者優先です。歩道を通るときは、歩道の  
車道寄りまたは指定された部分をすぐに停止できる速度で通り、  
歩行者の通行の妨げとなる場合は一時停止をしなければなりません。



##### 違反による罰則

2万円以下の罰金又は料

#### 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

自転車は、対面する車両用信号に従うのが原則です。

歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用」の標示のある場合は、歩行者用  
信号機に従わなければなりません。

一時停止標識のある場所、踏切などでは、必ず止まって左右の安全を確認しましょう。



##### 違反による罰則

3カ月以下の懲役又は5万円以下の罰金

#### 3 夜間はライトを点灯

無灯火は他から自転車が見えにくくなるので非常に  
危険です。夜間は必ずライトを点灯しましょう。

##### 違反による罰則

5万円以下の罰金



#### 4 飲酒運転は禁止

お酒を飲んで運転することは、非常に危険です。  
自動車の場合と同じく禁止されています。

##### 違反による罰則

3年以下の懲役又は50万円以下の罰金  
(酒気帯び運転の場合)



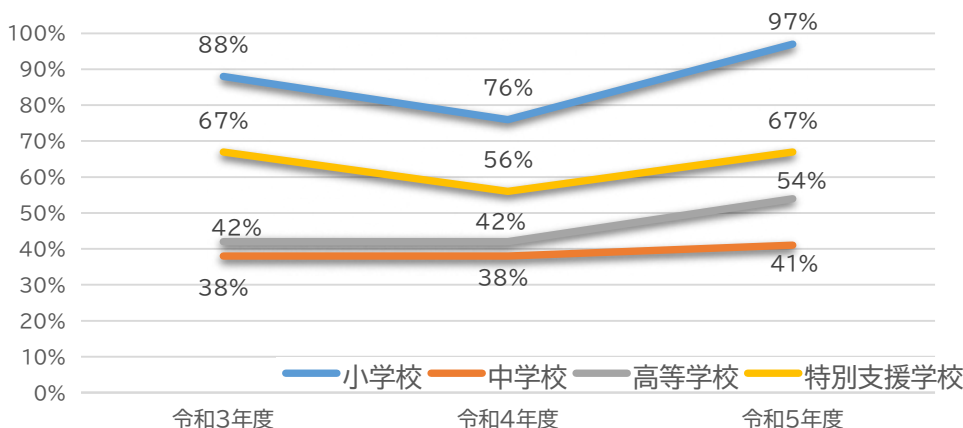
#### 5 ヘルメットを着用

自転車乗車中の事故による被害を軽減させるため、自転車に  
乗車する際は、ヘルメットを着用しましょう。

※道路交通法及び鳥取県支え愛交通安全条例では、自転車利用者は乗車用  
ヘルメットを着用するよう努めることとされています。

(資料38) 県内の公立学校における交通安全教室開催状況

多くの学校で交通安全教室を開催しています。



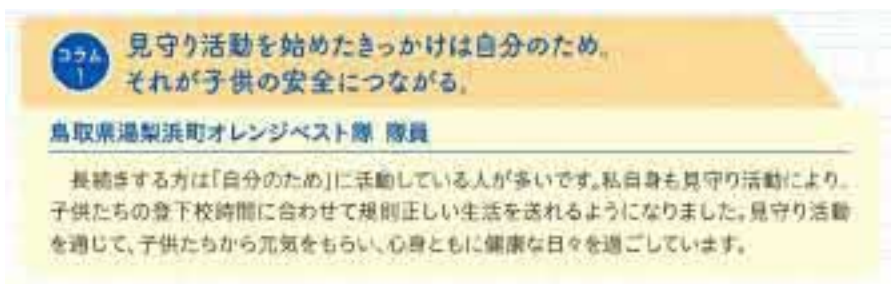
(「学校の保健・安全・食育の取組状況調査」のデータをもとに作成)

(資料39) 地域の交通安全活動の取組



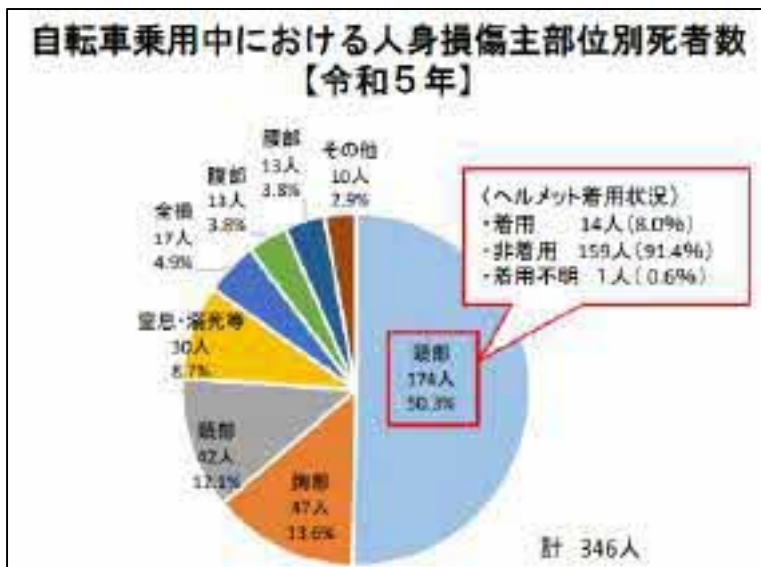
令和2年度に「地域における通学路の安全確保の方策等についての調査研究」を踏まえ、文部科学省が作成(令和6年度改訂)。鳥取県湯梨浜町のオレンジベスト隊員の活動事例も掲載されています。

- ・見守る活動の心構え ・見守り活動の始め方
- ・効果を高めるためには? ・見守り活動に係る注意事項 など



(資料40) 自転車乗用中における人身損傷主部位別死者数・ヘルメット着用状況別の致死率比較

自転車事故の人身損傷部位として最も死亡者が多いのは頭部損傷です。また、ヘルメットが非着用の場合の致死率は、着用時と比べて約 1.9 倍高くなっています。



(出典:警察庁 HP「頭部の保護が重要です～自転車用ヘルメットと頭部保護帽～」)

(資料41)

自転車事故で高額な損害賠償の支払いが命じられた事例があります。

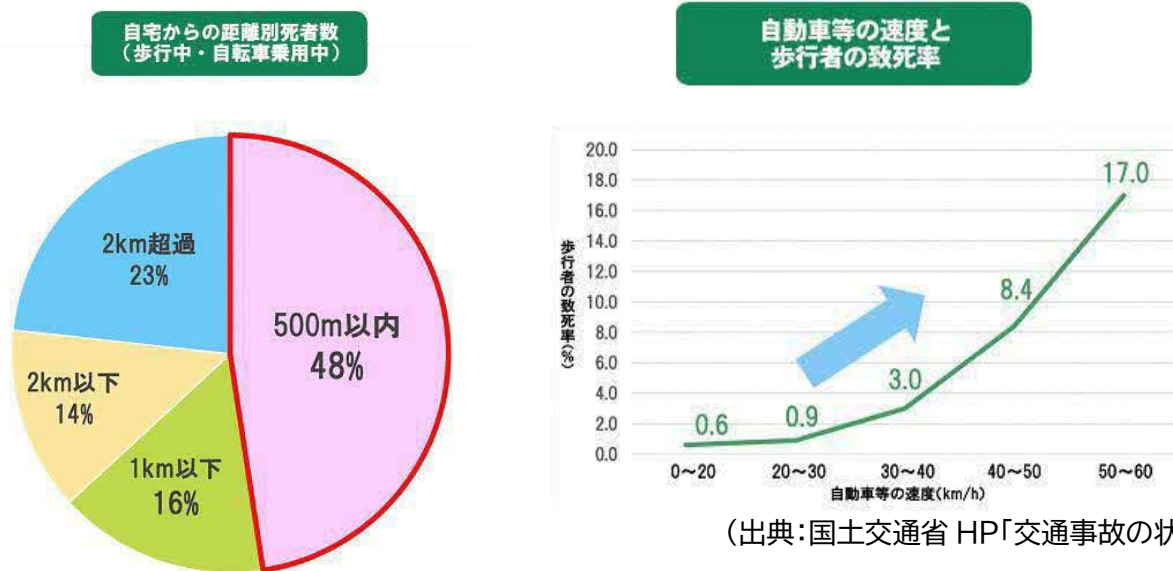
賠償額	加害者	被害者	事故の概要
9,521 万円	男子小学生	62 歳女性 意識不明	夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性と正面衝突。(平成25年判決)
9,330 万円	男子高校生	25 歳男性 死亡	イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官(25 歳)と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約 2 か月後に死亡した。
9,266 万円	男子高校生	24 歳男性 重大な後遺障害	昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員と衝突。(平成20年判決)
6,779 万円	男性	38 歳女性 死亡	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。(平成15年判決)
5,438 万円	男性	55 歳女性 死亡	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。(平成19年判決)

(出典:一般社団法人日本損害保険協会HP「自転車事故と保険」)

(資料42)生活道路における交通事故死者数

歩行中・自転車乗用中の死者数の約半数が自宅から 500m 以内で亡くなっています。

また、自動車等の速度が 30km/h を超えると、歩行者の致死率が急激に上昇しています。



(出典:国土交通省 HP「交通事故の状況」)





## 第二次鳥取県自転車活用推進アクションプログラム

令和7(2025)年3月

発行 鳥取県

〒680-8570 鳥取県鳥取市東町1丁目220番地

鳥取県観光交流局観光戦略課サイクルツーリズム振興室

TEL 0857-26-7273 FAX 0857-26-8308