

# 鳥取県バイシクルタウン構想

## 第1章 バイシクルタウン構想策定の趣旨

### 1 策定の目的

本県では、NPOや地域・企業などと連携・協働して、全国をリードする環境実践「とっとり環境イニシアティブ」に取り組むことを基本的方向とし、平成32（2020）年度を目標年度とした第2次鳥取県環境基本計画（以下、「基本計画」という。）を平成24年3月に策定しています。併せて、この基本計画において具体的に推進する施策について、当面、重点的に取り組むべき項目を抽出し、4年後の目標と目標を達成するための施策を掲げたとっとり環境イニシアティブプラン（以下、「実行計画」という。）を策定しました。

実行計画の中では、モーダルシフト（交通手段の転換）を推進して、低炭素社会の実現に向けた社会システムの転換を図るための取組の一つとして、自転車・公共交通機関などの利用促進を図ることとしており、この実現のため、マイカー利用からの転換を図るために必要な施策の方向性を示す「バイシクルタウン構想」（以下、「本構想」という。）を策定し、自転車に関する総合的な施策を推進していきます。

### 2 構想の位置づけ

本構想では、自転車・公共交通機関などの利用促進を図るための走行環境の整備やソフト戦略の基本的な施策の方向性を示すこととしています。この方向性に基づき、各施策の分野において、関係機関が連携して、必要となる施策を実施していきます。

### 3 構想の時期

基本計画の目標年次である平成32（2020）年度を見据えた構想とします。

### 4 構想の目標

本構想においては、日常的な通勤や買物など、クルマを利用している身近な場面を自転車や公共交通機関へ転換を推進していくことを目指します。具体的には、現在マイカー通勤している約20万人のうち、平成32（2020）年度までに1万人（5%）を自転車・公共交通機関の利用による通勤等に転換を推進し、県民の健康増進と低炭素社会の構築に寄与することを目標とします。

さらに、観光への自転車・公共交通機関の利用や身近なレクリエーションとしてサイクリングの普及を図っていきます。

### 5 目指す将来像

本構想では、自転車とクルマが対等な交通手段として、子どもから高齢者まで安全・安心で快適に走行できる自転車利用先進県を目指します。

## 第2章 自転車を取巻く環境

### 1 鳥取県における自転車を取巻く環境

#### (1) 鳥取県における交通環境

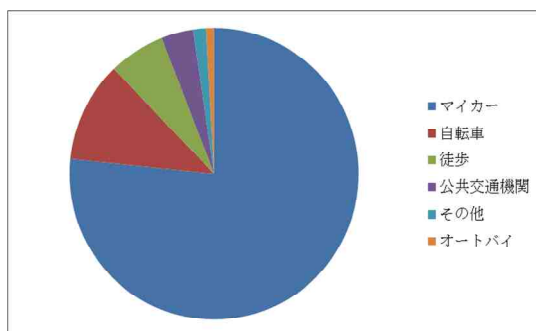
平成22(2010)年の国勢調査によりますと、本県における通勤・通学の利用交通手段はマイカーによるものが76.6%と4分の3以上を占め、全国でも8番目と高い順位にあり、自転車の利用者は全体の11.2%にとどまっています。

特に、軽自動車の保有台数が、平成24年3月時点で世帯数当たりの台数が日本一という実態に見られるとおり、個人の通勤や買物など日常の足としてマイカーの利用が定着しており、県内公共交通機関の利用者がなかなか増加しない現状と相まって自転車の利用者が増加しない要因ともなっています。

こうした状況の中、自転車が関係する交通事故は件数自体は減少傾向にあるものの、死亡者数は減少せず、平成22年から3年連続で4件発生しています。

#### 【自転車の事故件数・死傷者数】

区分	平成24年	平成23年	平成22年
事故件数	143件	191件	246件
死亡者数	4人	4人	4人
負傷者数	141人	190人	241人



#### (2) 本県の特性

自転車を活用したスポーツがさかんに見られる一方で、平成22年国民健康・栄養調査結果で公表された全国比較によると、鳥取県民の1日の歩数は全国最低レベルであることがわかりました。歩行は日常生活を営む上での基本的な生活活動であり、県の健康づくり推進施策としてはウォーキングに力を入れています。通勤等に自転車を利用することも身体活動の増加・活発化につながることから、健康増進のためにもマイカーから自転車等の利用への取組を推進いたします。

#### 【鳥取県民の1日当たりの歩数】

(成人)	鳥取県	全国平均
男性	5,634歩 (47位)	7,225歩
女性	5,285歩 (45位)	6,287歩

(平成22年国民健康・栄養調査結果で公表された全国比較(平成18～22年の5年分の国民健康・栄養調査データを用い、都道府県別に年齢調整を行った数値))

#### (3) 道路の整備状況

本県では、自転車利用の増大に対処し、交通の安全を確保するとともに心身の健全な発展に資することを目的として、昭和49年から平成12年までの間に、4つの自転車専用道路を整備しています。

これらの自転車道は、河川の堤防や河川敷、旧JR跡地などを活用して整備されたものが多く、鳥取県中部海岸自動車道及び伯耆自転車道は、一部が中学校の通学路に指定されているなど安全な通学路としても活用されていますが、利用実態が少ない路線も見られます。

#### 【県内の大規模自転車道】

路線名	位置	計画延長	うち供用延長
因幡自転車道	鳥取市浜坂～鳥取市河原町片山	20.3 km	20.3 km
伯耆自転車道	倉吉市石塚～湯梨浜町長和田	24.3 km	24.3 km
鳥取県中部海岸自転車道	琴浦町別所～湯梨浜町野花	33.3 km	8.9 km
弓ヶ浜自転車道	米子市兼久～境港市上道町	25.2 km	19.8 km
合計		103.1 km	73.3 km

## 鳥取県内の大規模自転車道

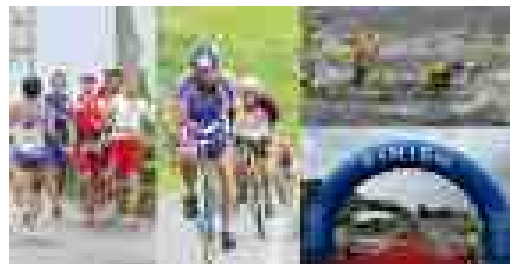


### (4) さかんな自転車スポーツ

本県では、県西部地域を中心に自転車スポーツのイベントが活発に開催されており、近年では、境港と対岸諸国を結ぶ DBS クルーズ船で訪れる観光客がサイクリングを楽しむなど、自転車の利用が積極的に行われています。

#### ① 日本トライアスロン皆生大会[水泳・自転車・ラン]

全日本トライアスロン発祥の地、皆生の海を泳ぎ、自然豊かな大山山麓を自転車で駆け抜け、白砂青松の弓浜半島を走り抜ける鳥取県を象徴するスポーツイベントです。平成24年には第32回大会が開催され、850名が参加しました。



#### ② 皆生・大山 SEA TO SUMMIT[カヤック・自転車・登山]



日本海をカヤックでスタートし、自転車と登山を組み合わせ、大山山頂を目指す環境型スポーツイベントです。開催4回目となる平成24年の大会には過去最高となる288名が参加しました。

#### ③ ツール・ド・大山[自転車]

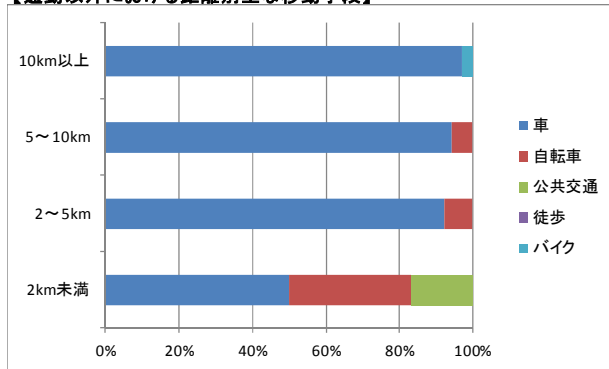
大山山麓約85kmを自転車で一周するサイクリング大会。開催17回目となった平成24年の大会には過去最多の648名が参加しました。



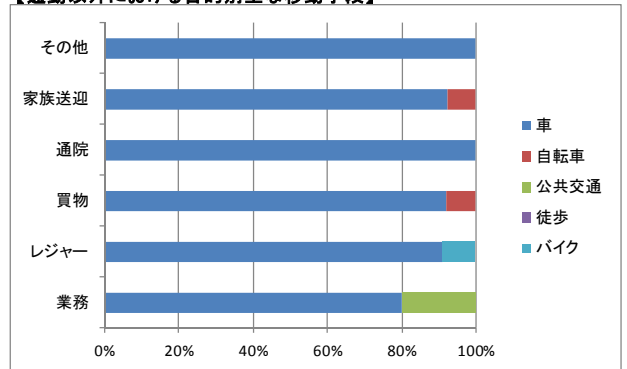
## 2 自転車利用推進に当たっての課題の把握

本県では前に述べたように、スポーツとしてのサイクリングが活発に行われている一方で、国勢調査の結果に見られるように、通勤における自転車利用が少ないほか、平成24年に実施した自転車通勤チャレンジ挑戦者へのアンケート結果を見ても、日常の買物など、比較的近距离の移動においてもマイカーが利用されている実態が確認できます。

【通勤以外における距離別主な移動手段】



【通勤以外における目的別主な移動手段】



本構想における目標として掲げているマイカー通勤から自転車や公共交通機関への転換を推進するに当たり、実現の可能性を探るとともに、課題を見いだすため、県内でも比較的自転車通勤者の割合が多い東部地区でモデル的に自転車通勤チャレンジに取り組みました。ここではその結果を検証します。

### 【自転車通勤チャレンジ事業の概要】

#### ① 実施時期等

期 間：平成24年10月1日（月）～11月30日（金）

参加人数：県東部の在住者又は在勤者 100名

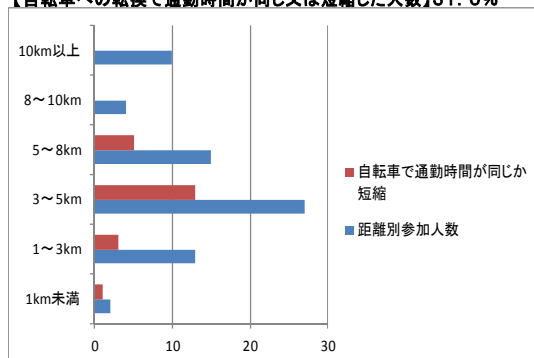
内 容：日頃マイカー通勤している方に週に2回以上、自転車での通勤にチャレンジしてもらいました。

#### ② 結果の概要

- ・自転車通勤チャレンジに応募した動機では運動不足解消が一番多く見られました。
- ・路線によっては、マイカー通勤に比べて所要時間が短縮した例も見られました。
- ・チャレンジした方のうち半数以上が週2回以上の自転車通勤が実施でき、さらに今後も自転車通勤を続けたいという方が多く見られました。
- ・週2回以上のチャレンジが困難だった方のうち一番大きい要因は天候不順によるものでした。
- ・自転車通勤を行うにあたっての課題として多く挙げられたのが、走行環境の整備と、ルール・マナーの徹底でした。

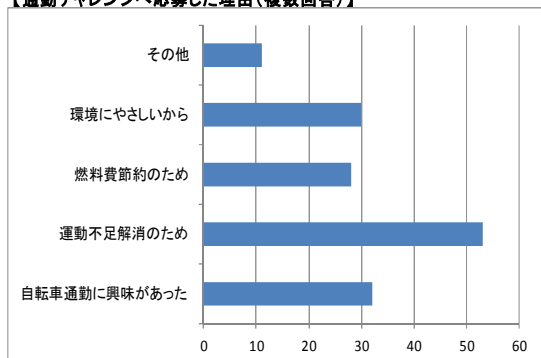
### 【参加者へのアンケート結果】

【自転車への転換で通勤時間が同じ又は短縮した人数】31.0%



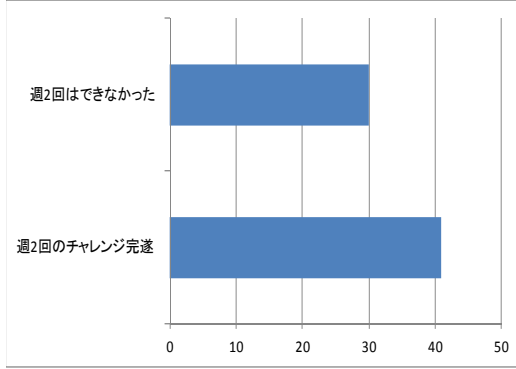
※渋滞路線（県道若葉台東町線、丸山交差点など）では短縮効果があった

【通勤チャレンジへ応募した理由（複数回答）】



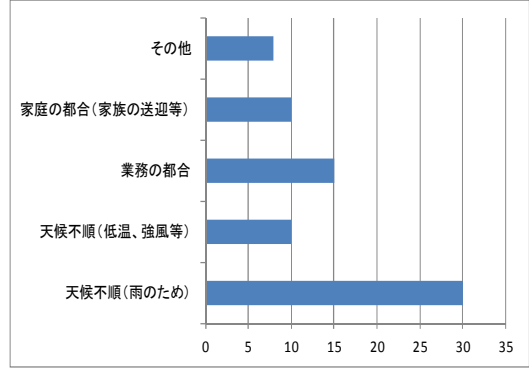
※その他の主な内訳：上司の推奨、知人の勧誘

【週2回のチャレンジができたかどうか】完遂率:57.7%



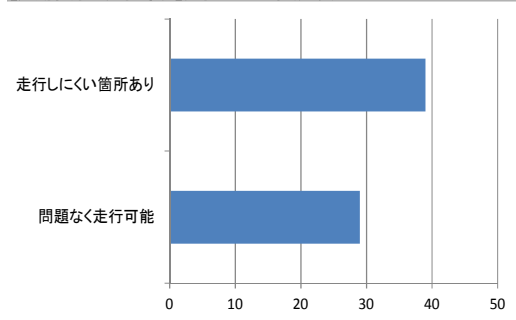
※できなかった場合の平均達成率:50%

【完遂できなかった場合の理由(複数回答)】



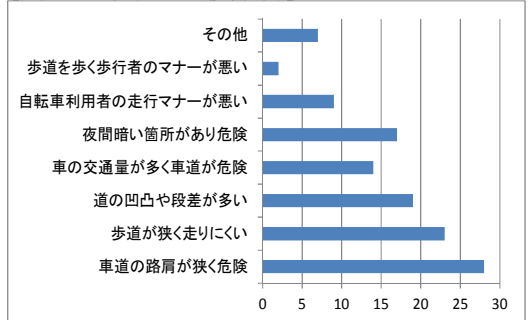
※通勤時間帯に1mm以上の降雨があった日数:10月4回、11月12回

【通勤経路の走行環境】走行しにくい箇所ありが57.3%



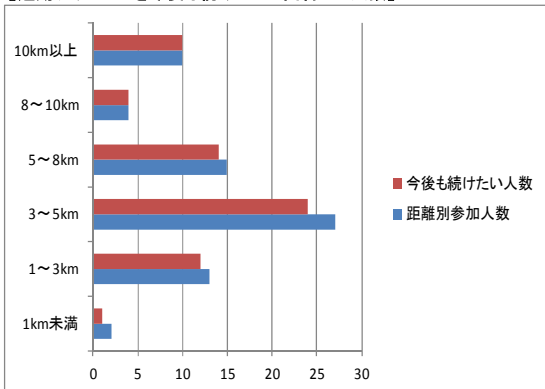
※浜坂方面、吉成・宮長方面から市街地へは比較的走行しやすい

【走行しにくい箇所の理由(複数回答)】

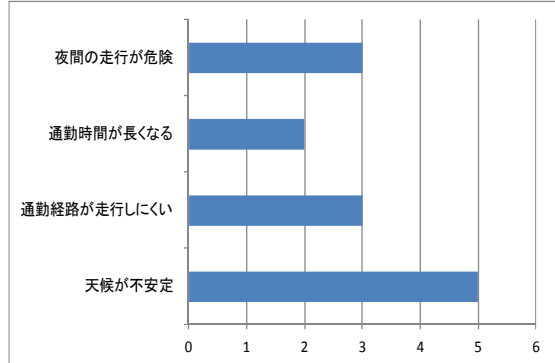


※若葉台方面、国府方面から市街地への走行が整備されていない

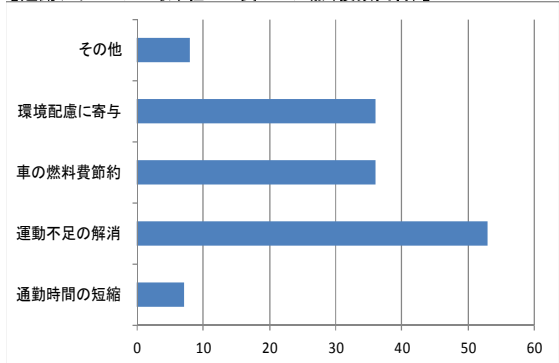
【通勤チャレンジを今後も続けたいと回答した人数】91.5%



【通勤チャレンジを続けたくない理由(複数回答)】※全回答数5人

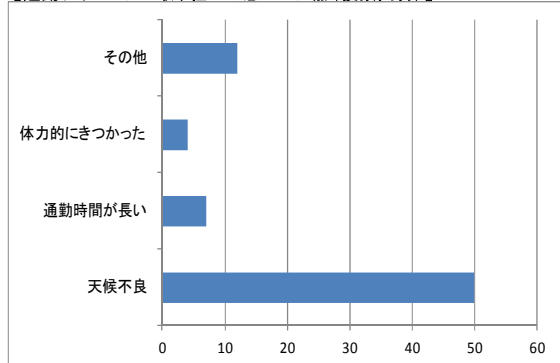


【通勤チャレンジに取り組んで良かった点(複数回答)】



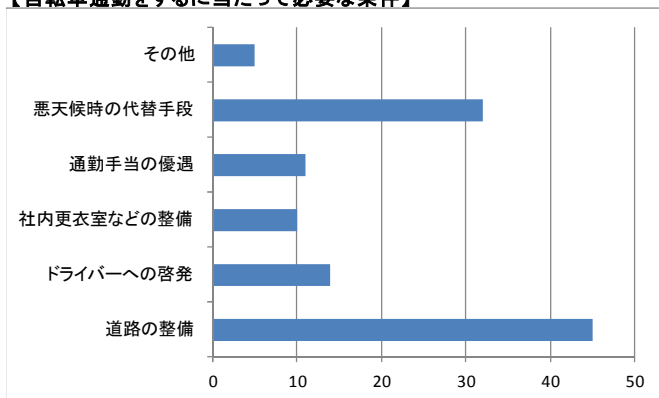
※その他の主なもの(リフレッシュできる、通勤時間が計算できる)

【通勤チャレンジに取り組んで悪かった点(複数回答)】



※その他の主なもの(帰宅時に外が暗い)

【自転車通勤をするに当たって必要な条件】



※その他の主なもの(雨具置き場の確保 など)

### 3 自転車を重要な交通手段として普及を推進するにあたっての課題の整理

自転車通勤チャレンジの結果により、自転車での通勤を推進するにあたって、いくつかの課題が浮かび上がりましたが、これらの課題は、平成24年3月に鳥取環境大学「地球環境を考える会」が実施した「自転車利用推進に係る阻害要因に関する調査」とほぼ同様の傾向が見られ、本県において克服すべき課題が見えてきます。ここでは、今回明らかになった課題をそれぞれ詳しく検証していくこととします。

#### (1) 本県の交通事情による課題

- ・公共交通機関の事情などにより、マイカー通勤に頼らざるを得ない状況もあることから、朝夕の通勤時間帯を中心に自動車の通行量が多く、主要幹線道路は12時間当たり10,000台から20,000台の自動車が行き交うなど、自転車で路肩の狭い車道を走行する際は危険が伴います。
- ・本県の公共交通機関である鉄道（JR）及びバスは、運行本数が限られ、駐輪場の整備が十分に進んでいないなど、公共交通機関と自転車との相互の連携がうまく図られていない状況にあります。

#### (2) 自転車の走行環境における課題

- ・主要幹線道路を中心に、自転車通行が許可された歩道が整備されていたり、十分な幅員が確保されている路線もある一方で、多くの方が通勤に利用されている経路上において、幅員が非常に狭い路線や、歩行者と錯綜しがちな路線も見られます。
- ・夜間に走行する際に街灯のない箇所のある路線も見られます。
- ・冬季に積雪が多い本県の事情として、除雪による排雪が路肩を塞ぎ、自転車が通行できない場合が見られます。
- ・自転車通行が許可された歩道において、横幅いっぱいに広がる歩行者や併走する自転車が見られたり、傘差し運転をする自転車があるなど、交通ルール、マナーが遵守されていない状況が多く見られます。



平日昼間を避け夕方以降の走行も悪し。



### (3) 利用者ニーズの観点からみた課題

- ・ 中心市街地の中心駅には公営の駐輪場が整備されていますが、周辺の商業施設からは遠いことから駅の利用者以外には利用しにくく、マイカーによる買物を誘発する要因にもなっています。
- ・ 県内の主な観光地やスポーツサイクリングの拠点、一部の駅や駐輪場などにレンタサイクルが設置されており、利用者からは大変好評ですが、場所によっては設置の案内看板など利用者に対する周知が十分でない状況も見られます。
- ・ 外国で見られるような自転車を積載可能な公共交通機関が、本県内ではまだ一部に限られています。
- ・ これまでに整備されている大規模自転車道について、主な目的がレクリエーションであるため、通学等に使われている路線がある一方で通学等には十分活用されていない路線もあります。



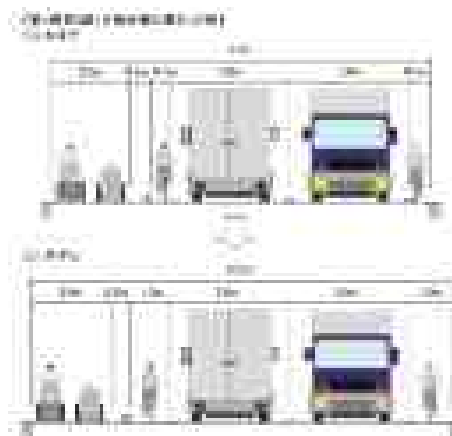
### 第3章 自転車・公共交通機関利用促進のための施策の方向性

これまでに述べてきた課題を踏まえ、自転車や公共交通機関の利用を促進するために取り組むべき施策について以下のような方向で検討していきます。

#### 1 自転車走行環境の確保

##### (1) 条例による路肩の幅員確保

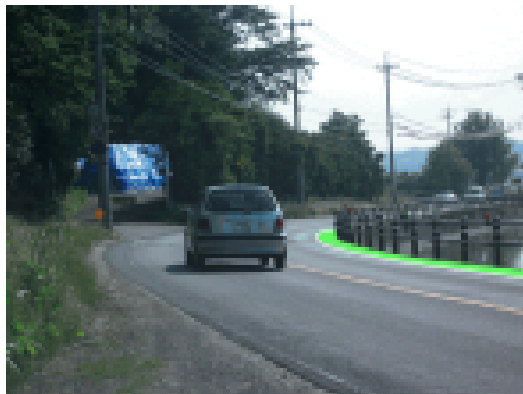
平成25年4月1日から「鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例」が施行され、自転車等の安全性向上の観点から、自転車歩行者道等を設けない場合について1mの路肩幅員を確保することが条例で規定されました。



##### (2) 既存の路線における走行環境の整備

既存の路線については、現行の道路幅員や道路拡幅等の整備計画などの観点を踏まえながら、着手可能な路線から、路肩の拡幅や自転車サイン・カラー舗装など自転車が安全安心に走行できる環境整備に取り組んでいきます。

また、既に整備されている大規模自転車道については、現状を点検するとともに、一層利用していただけるよう、必要な整備や利活用の方策を検討していきます。



鳥取市の湖山池周辺に実施予定のカラー舗装イメージ



他の自治体で見られる自転車サインの例



弓ヶ浜自転車道





柏雷自転車道

## 2 駐輪場の整備拡充

### (1) 中心駅周辺への駐輪場整備

放置自転車の解消や、中心駅及び周辺の商業施設への自転車利用者の利便性向上のためには、駐輪場の整備を促進することが必要であり、これまでも鳥取駅、倉吉駅、米子駅など主要な駅周辺に市営の駐輪場が整備されてきました。近年では、利用者の声を反映してさらに利便性の向上を図るための取組が進められています。

米子駅駐輪場では短時間の駐輪を無料化したほか、回数券を新たに発行して利用者の負担軽減を図っています。倉吉駅では平成 23 年の駅橋上化に合わせて駅北側に無料の駐輪場が増設されました。鳥取市では、現在実施中の鳥取駅前太平洋線再生プロジェクトにおいて、商業施設近辺の一部に駐輪スペースの設置が検討されているほか、同市が平成 24 年 10 月に策定した「鳥取駅周辺再生基本計画」により新たに鳥取駅南に駐輪場を増設することが計画されているなど、今後も自転車による来訪者の利便性の向上と公共交通機関利用の促進を一層図るための取組が必要です。



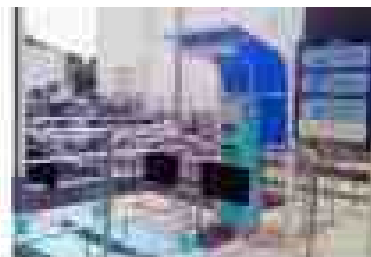
米子駅地下駐輪場



鳥取駅周辺再生計画概要（鳥取市ホームページより）

## (2)交通結節点や利便性の高い場所に駐輪場を設置

公共交通機関と自転車の連携を図ることは、マイカー利用者を公共交通機関や自転車利用に転換促進につながることから、一層の利便性向上のため、駅やバス停などの交通結節点に駐輪場を整備していくことを検討していきます。



自治体によるバス停等への駐輪場設置の例

## 3 観光やスポーツへの自転車の積極的な活用

### (1) 観光におけるサイクリングの推進

健康にもよく環境にも優しいサイクリングは一般県民はもとより、近年はDBSクルーズ船で訪れる海外からの観光客にも親しまれていることから、県西部地域では、大山中海地域をサイクリングのメッカとしていくために、サイクリングコースの設定や既存の道路等を活用したインフラ整備などについて検討するために平成22年12月に「サイクリングロード整備検討会」を立ちあげ、経済界の代表やNPO団体、国の機関、市町村などの関係者がサイクリングを活用した西部地域の振興策を検討してきました。ここではこれまで取り組んできた事業と今後の予定を紹介します。

#### ① サイクリングマップの作成

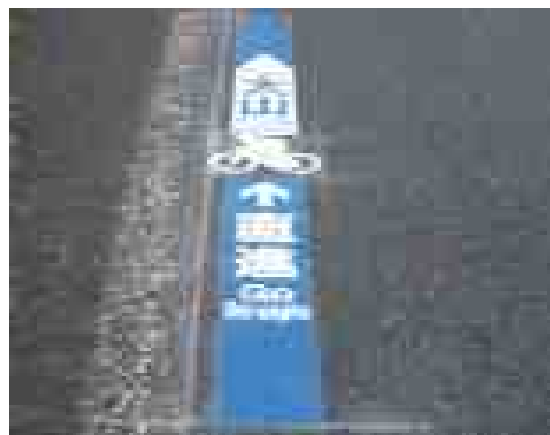
自転車利用者の利便性向上を図るため、モデルコースごとに、観光名所やコースのアップダウンの状況、所要時間などを記載したサイクリングマップを作成し、WEBで公開しています。





## ② サイクリングコースの路面標示

安全・安心・快適なサイクリングロードの整備を図り、国内外から誘客を目指すために、サイクリングロードに路面標示を進めています。平成 24 年度にはツール・ド・大山コース（全長約 80 km）の 131 箇所にて路面標示を行ったほか、平成 25 年度にはラムサール条約湿地・中海コース（全長約 68 km）のうち鳥取県内部分（約 30 km）の約 70 箇所にて進行方向等の路面標示を行う予定としています。



## ③ 新規サイクリングロードの整備

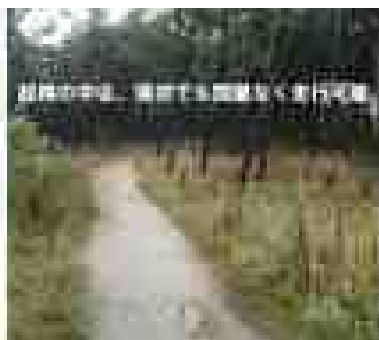
白砂青松の弓浜半島から望む大山の絶景を楽しめる新たなコース整備のための調査を実施することとしています。

（白砂青松の弓浜半島から望む大山の絶景を楽しめる新たなコース整備のための調査を実施。）

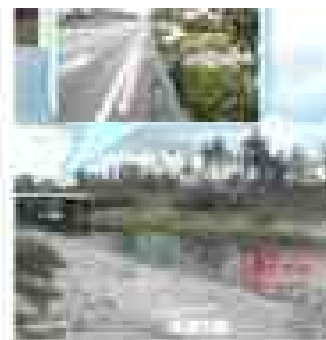
⇒ 白砂青松・弓浜半島コース[総延長約 15 km]



調査コース



コースの現状



現時点では通行できない箇所

観光などの来訪者の利便性向上を図るため、現在活用されている観光レンタサイクルの利用状況を踏まえながら、関係自治体とも協議してレンタサイクルの拡充を検討していきます。また、一部では新たな試みとして自転車タクシー（ベロタクシー）の導入が図られるなど、観光への様々な活用方策が考えられており、このような取組を一層推進していきます。

## (2) レンタサイクルのさらなる活用

鳥取県内では駅周辺や観光地においてレンタサイクルが活用されています。中でも西部地域の皆生温泉と大山に設置されているレンタサイクルは、初心者から楽しむことができる自転車ツアーも設定されており、利活用が進んでいます。また、山陰海岸ジオパークを楽しむために岩美駅などに設置されているレンタサイクルも多くの観光客に活用されています。

今後は、このような観光向けのレンタサイクルの活用をさらに進めるとともに、観光だけでなく、日常の身の回りの移動や公共交通機関と連携して通勤や通学などで活用が進むよう駅やバス停などの交通結節点を中心とした利便性の高い場所にレンタサイクルステーションを設置し、観光や通勤で自転車を利用しやすい環境づくりを検討していきます。



## 4 公共交通機関と連携した利便性の向上

### (1) 交通結節点や利便性の高い場所に駐輪場を設置

公共交通機関と自転車の連携を図ることは、マイカー利用者の公共交通機関や自転車利用への転換促進につながることから、一層の利便性向上のため、駅やバス停などの交通結節点に駐輪場を整備していくことを検討していきます。

### (2) 自転車積載バスの導入

中山間地から市街地への通勤・通学や大山ダウンヒルサイクリングなどスポーツサイクリングの需要に対応するため、公共交通機関と自転車利用の連携強化の一環として自転車積載バスの導入を検討していきます。





### (3) 自転車積載可能な鉄道路線の拡大

現在県内の鉄道路線の一部で一定の運賃を負担することによって、自転車が積載可能となっていますが、路線をさらに拡大することにより、公共交通機関・自転車の利用者増加につながることから、実現向け関係機関への働きかけを行っていきます。



## 5 自転車利用のきっかけづくり

### (1) 自転車通勤チャレンジの実施

本県の通勤における交通手段のは4人のうち3人がマイカーを利用していますが、通勤距離によっては、十分自転車での通勤が可能な場合があります。しかし、マイカー通勤の利便性が高く、公共交通機関や自転車への転換が容易に進まない実態が見られることから、一定の期間に限定した試みとして自転車通勤を体験することにより、マイカー通勤からの転換のきっかけとなるよう自転車通勤チャレンジ事業を実施します。



### (2) 自転車通勤に関する職場環境の改善

平成24年度に実施した自転車通勤チャレンジ挑戦者や県内企業に実施したアンケート結果によりますと、自転車通勤のための環境整備の一つとして、事業所に更衣ロッカーやシャワー等の設置、駐輪スペースの整備、雨合羽置き場等の確保などを希望する意見が見られました。マイカー通勤からの転換を促進するためにも、このような整備が進むための支援策について検討していきます。



### (3) 健康増進に向けた取組

2006年7月に厚生労働省が発表した「健康づくりのための運動基準2006」では、生活習慣病を予防するのに必要な身体活動量等が示されています。これにより、1日あたりに必要な身体活動時間を計算すると、自転車に乗る場合約50分となります。これを距離に換算すると、目安として片道6.5km程度の距離の通勤をマイカーから自転車に切り替えてもらうだけで、健康づくりのための身体活動量を確保することができます。こうしたことから、マイカー通勤を自転車通勤に変えることで、自身の健康づくりにつながることを県民に認識してもらうための普及啓発を進める必要があります。

### (4) その他の取組

既に作成されている県内各地のサイクリングマップをより使いやすいものとなるよう、最新の情報を反映したり、掲載情報の見直しを依頼するなど、より利用しやすいものとなるよう働きかけます。

そのほか、自転車通勤への転換を進めている先進自治体の中には、マイカーの通勤手当を引き下げ一方で自転車の通勤手当を引き上げるなどの方法により転換を促進した例も見られます。このような事例を研究しながら、自転車通勤への転換が進むような施策を今後もさらに検討していきます。

## 6 交通ルール・マナーの徹底

### (1) 自転車シミュレータを活用した交通安全教室等の積極的な開催

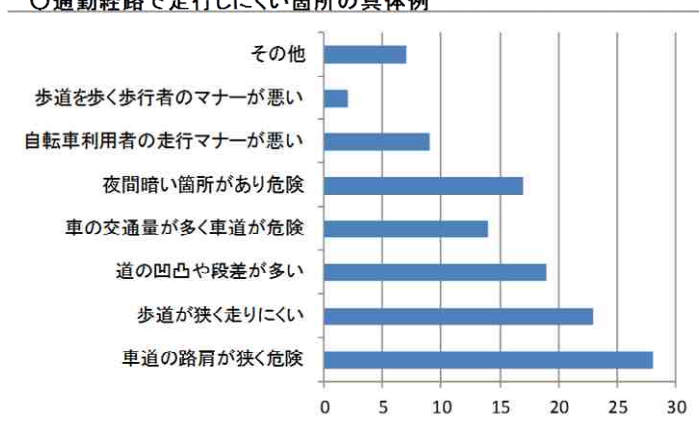
平成24年度自転車通勤チャレンジ挑戦者へのアンケートで自転車利用上の課題として多くの意見があったものの一つが交通ルール・マナーを守らない歩行者や自転車利用者の存在です。自転車の通行が許可された歩道上を横幅いっぱいになって歩いたり、法令で禁止されている傘を差しながらや携帯電話を使用しながら自転車を運転している様子がよく見られます。

こうした交通ルールやマナーの遵守を徹底するよう、市町村・警察・教育委員会・交通安全協会等関係機関・団体が連携を図り、児童・生徒や高齢者に対して「自転車安全利用五則」の周知や自転車シミュレータを活用した交通安全教室の積極的な開催など交通安全意識の普及啓発に向けた活動を推進します。

また、学校においては継続的な交通安全教育を推進しながら学校、地域、保護者の協力体制をつくとともに、生徒会等を中心にした生徒の自発的なマナーアップの推進活動を展開していきます。



【通勤チャレンジ参加者へのアンケート結果より】  
○通勤経路で走行しにくい箇所の具体例



## (2) 広報啓発活動の推進や自転車普及イベントの実施

自転車普及のためのイベント等を開催することにより、交通ルールやマナーを守るための啓発活動を行ったり、自転車利用のメリットを積極的にPRしていきます。

