
日野郡自転車活用推進計画

2025年3月

鳥取県日野郡

～日南町・日野町・江府町～

(鳥取県日野郡連携会議)

— 目 次 —

◇はじめに	1
◇計画の構成	2
◇第 1 章 計画策定の趣旨	
1 計画概要	3
目的、計画区域、計画の位置づけ、計画期間	
2 関連計画の整理	4
上位計画、各種計画との関連性	
◇第 2 章 地域の概況と課題	
1 日野郡の状況	5
概況、自然環境、人口状況、交通関連状況	
2 環境・暮らし	12
3 スポーツ・健康	12
4 観光	13
5 交通安全	16
◇第 3 章 計画の目標	
1 基本理念	17
2 推進目標（施策体系）	17
◇第 4 章 計画推進のための具体的取組	
I 暮らしの中の交通手段としての自転車活用	18
II サイクルスポートの振興や自転車利用の促進による健康で活力ある地域づくり	19
III サイクリングルートを利用した日野郡の魅力向上	21
IV 自転車の安全利用の促進	21
V 地域の実情を踏まえたサイクリング環境の整備	22
◇第 5 章 計画の進捗管理	23

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、温室効果ガス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。

これに伴い、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年）を策定され、自転車と自動車が対等な交通手段として活用される「自転車先進県」に向けた取組を推進されてきました。そして近年、自転車は日常の移動手段であるほかにも、「健康」、「スポーツ」、「観光」など、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。

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。

鳥取県においても、このような自転車の活用機運の高まりを背景として「鳥取県バイシクルタウン構想」の理念をさらに発展させ、様々な社会環境の変化を織り込みつつ、これまでよりも広い視点から、自転車を通じた豊かな地域づくりを進めていくこととして、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）を策定されました。

そうした中で日野郡においても、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、総合的な自転車活用を推進していくことを念頭に、市町村自転車活用推進計画にあたる「日野郡自転車活用推進計画」を日野郡3町（日南町、日野町、江府町）共同で策定したものです。

なお、策定にあたっては、「鳥取県日野郡連携会議（※）」において自転車活用推進に取り組むことに合意し、「日野郡自転車活用推進計画策定検討委員会」により検討を進めました。

※平成27年7月、鳥取県と日野郡3町で「鳥取県日野郡ふるさと広域連携協約」（地方自治法第252条の2に基づく連携協約）を締結。3町の現在及び将来に想定される課題について、県や町の独自性を柱としつつ、より柔軟かつ機動的に連携し取組を進めている。

計画の構成

本計画は、「鳥取県自転車活用推進アクションプログラム」を参考に、「地域の概況と課題」「計画の目標」「計画推進のための具体的取組」で構成します。

「地域の概況と課題」では、「環境・暮らし」、「スポーツ・健康」、「観光」、「交通安全」の場面における自転車の魅力や価値、注意すべき点等について考え、「計画推進のための具体的取組」の中では、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等についても考えます。

第1章 計画策定の趣旨

1 計画概要

2 関連計画の整理

第2章 地域の概況と課題

1 日野郡の状況

2 環境・暮らし

3 スポーツ・健康

4 観光

5 交通安全

第3章 計画の目標

1 基本理念

2 推進目標（施策体系）

第4章 計画推進のための具体的取組

活用推進

I 暮らしの中の交通手段としての自転車活用

1 環境への配慮のための利用促進

2 日常生活の中での利用促進

II サイクルスポートの振興や自転車利用の促進による健康で活力ある地域づくり

3 自転車を活用した健康づくりの推進

4 サイクルスポートの振興

III サイクリングルートを活用した日野郡の魅力向上

5 日野郡を繋ぐサイクリングルートの活用推進

6 サイクリングによる地域の魅力発信

環境整備

IV 自転車の安全利用の促進

7 自転車の安全利用の促進

V 地域の実情を踏まえたサイクリング環境の整備

8 サイクリストの安全確保のための整備促進

9 自転車利用促進に向けたまちづくり

第5章 計画の進捗管理

第1章 計画策定の趣旨

1 計画概要

(1) 目的

本計画は、「第2次鳥取県自転車活用推進アクションプログラム」を基本として、地域の実情に応じた自転車活用推進計画として策定するものです。

(2) 計画地域

本計画の対象区域は、日野郡（日南町、日野町、江府町）全域とします。



(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。

(4) 計画期間

本計画は、「第2次鳥取県自転車活用推進アクションプログラム」を踏まえ、計画期間を令和7（2025）年度から令和11（2029）年度までの5年間とします。

参考／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。

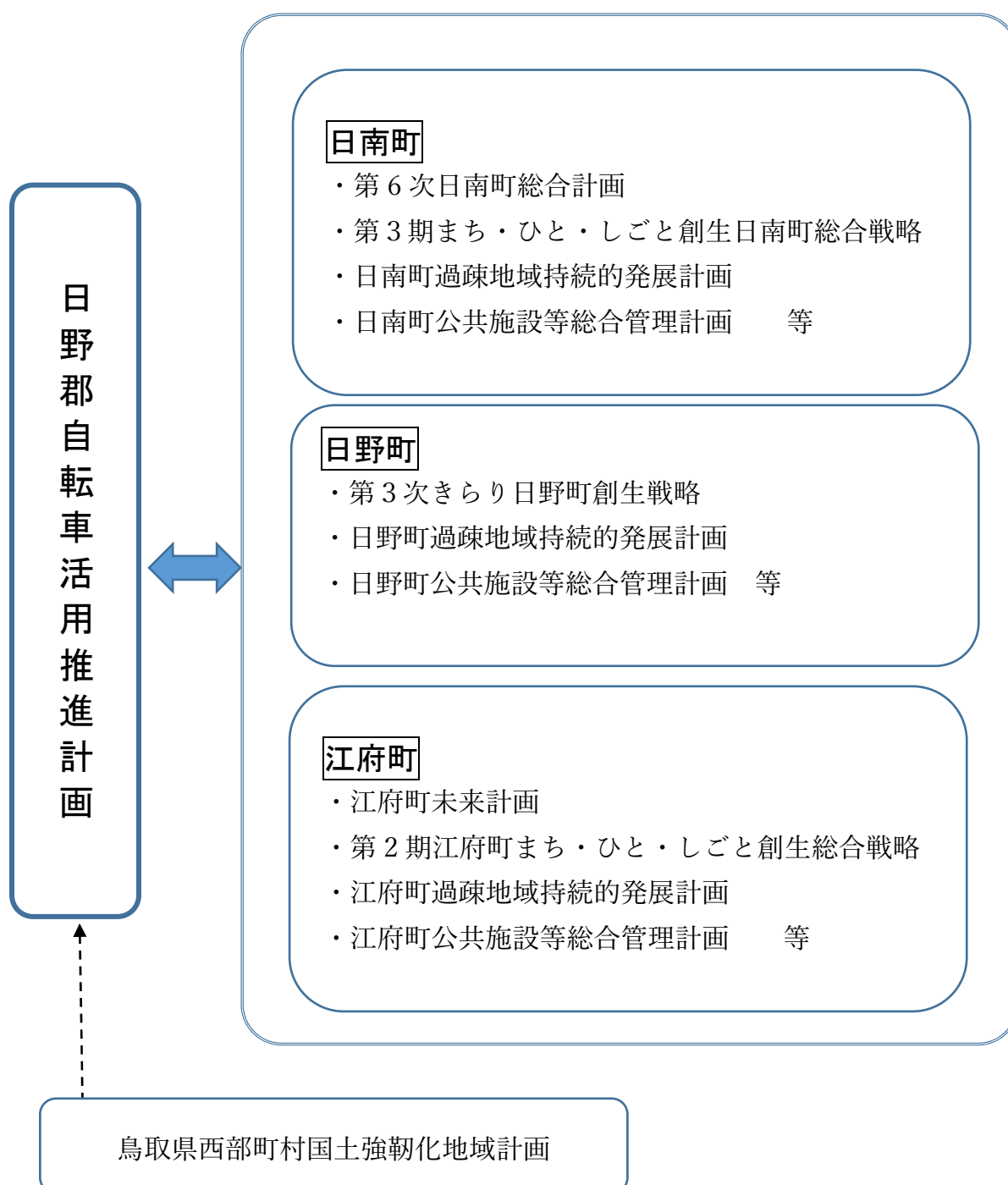
2 関連計画の整理

(1) 上位計画との関連性

本計画では、「自転車活用推進計画」及び鳥取県の活用推進計画の「鳥取県自転車活用推進アクションプログラム」を基本として、日野郡3町の実情に応じた自転車活用を推進するための計画を纏めるものとします。

(2) 各種計画との関連性

計画の策定に当たっては、日野郡3町の総合計画をはじめ、関係する各計画との連携等を図るものとします。



第2章 地域の概況と課題

1 日野郡の状況

(1) 概況

日野郡は、日南町、日野町、江府町の3町からなり、鳥取県の南西部、岡山県、広島県、島根県の県境に位置している。3町の総土地面積59,946haのうち森林及び原野面積は52,816haで約88%を占めており、鳥取県平均の約74%を大きく上回る中山間地域である。

日南町に源流を持ち、日野郡3町をはじめ県西部6市町村を流れる1級河川「日野川¹」が、「たたら製鉄²」の繁栄を支えた。「鉄穴(かんな)流し³」による流砂は、日野川によって下流域へ運搬され、米子市付近から境港市にのびる弓ヶ浜半島の砂州が成長する大きな要因ともなった。

県西部地域では、たたら²の遺構が多く確認できるが、特に日野郡では、たたら製鉄等の歴史で創り出された水田地帯や集落などの日本の原風景と、中国山地の雄大な自然環境が、今も残されている。

3町の中で最北に位置する江府町は、中国地方の名峰「大山⁴」の南側一帯を抱え、西日本随一の広大なブナ林の一帯をふくめ「奥大山」と呼ばれている。県西部の中では、周辺の市町村とともに、「大山周辺エリア」とされることが多い。一方、日南町、日野町は、主にたたら製鉄が発展した中心的な地域ということもあり、「奥日野エリア」と表現される。



¹ 日野川

・鳥取県・岡山県県境の道後山(1,269m)及び、鳥取県・島根県県境の三国山(1,004m)の源流部(日南町)から、日野郡3町をはじめ県西部を北流し日本海に注ぐ流長77.4キロメートルの県内最長の一級河川である。流域面積は860平方キロメートルで県東部の千代川(1,190平方キロメートル)より狭い。

² たたら製鉄

・砂鉄を原料とする鑪(たたら)と呼ばれる日本古来の伝統的製鉄法。日野郡の鉄は「印賀鋼(いんがはがね)」と呼ばれるブランド品として高く評価され、刃物生産に特に適しているとされた。

³ 鉄穴(かんな)流し

・上流から山沿いに水路を設け、山を削り崩した土砂を流して比重の違いで砂鉄を採取するもの。

⁴ 大山(だいせん)

・標高1,729mで伯耆富士とも呼ばれる中国地方最高峰。国立公園にも指定されている。角盤山とも呼ばれお腹に位置する大山寺は2018年に開山1300年を迎えた。歴史的な魅力は元より西日本最大のブナ林を有するなど自然の魅力も豊富。

(2) 自然環境

- ・ 3 町の林野率は 87.94% で、県平均の 73.69% に比べかなり高い。一方、可住地面積は 12.1% と県平均の 25.7% を大きく割り込んでおり、林野率の高さという中山間地域特有の自然環境が影響している。

区 分	総面積	林野面積割合	可住地面積割合
日南町	340.96 km ²	89.44 %	10.8 %
日野町	133.98 km ²	89.65 %	11.0 %
江府町	124.52 km ²	82.04 %	18.8 %
郡 計	599.46 km ²	87.94 %	12.1 %
県 計	3,507.14 km ²	73.69 %	25.7 %

<出典>100 の指標からみた鳥取県（令和 2 年度版）

- ・ 総面積（令和元年 10 月 1 日現在）
- ・ 林野面積割合：林野面積（平成 27 年 2 月 1 日現在）÷ 総面積（平成 27 年 10 月 1 日現在）
- ・ 可住地面積割合（平成 30 年 10 月 1 日現在）：可住地面積÷ 総面積

(3) 人口状況

① 3 町人口

- ・ 3 町の人口は約 8,700 人（約 3,700 世帯）で、近年減少傾向が顕著である。
- ・ また、65 歳以上の高齢化率も 53.2% と県平均 33.3% を大きく上回っている。

	R 4.10.1					R 6.8.1	
	R 5.10.1					人口	世帯数
	人口	(0～14 才)	(15～64 才)	(65 才以上)	世帯数		
日南町	3,972	264 6.6%	1,557 39.2%	2,151 54.2%	1,723	3,717	1,645
	3,826	252 6.6%	1,474 38.5%	2,100 54.9%	1,723		
日野町	2,790	186 6.7%	1,174 42.1%	1,430 51.3%	1,183	2,583	1,126
	2,667	170 6.4%	1,095 41.1%	1,402 52.6%	1,183		
江府町	2,507	190 7.6%	1,051 41.9%	1,266 50.5%	933	2,405	934
	2,425	188 7.8%	994 41.0%	1,243 51.3%	933		
郡計	9,269	640 6.9%	3,782 40.8%	4,847 52.3%	3,839	8,705	3,705
	8,918	610 6.8%	3,563 40.0%	4,745 53.2%	3,918		
県計	535,586	65,923 12.3%	291,508 54.4%	178,155 33.3%	221,780	531,808	222,041
	529,289	64,380 12.2%	287,495 54.3%	177,414 33.5%	221,648		

<出典> 鳥取県の推計人口 第 10 表(令和 3 年 10 月 1 日現在) 月報（令和 4 年 8 月）

② 人口推移

- ・ 3 町の人口は 40 年間で 50% 以上減少したが、直近の 20 年間の減少率は △36.0% で県平均 △10.6% の約 3.4 倍のスピードで人口減少が進行している。
- ・ また、令和 27 年の人口予測は約 4,400 人で、令和 3 年に比べ約 56%（約 5,400 人）の減少が見込まれている。

ア 人口推移

区分	人 口								増減数	増減率
	1980年 (S55)	1990年 (H 2)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (R2)	2021年 (R3)	1980⇒ 2021	1980⇒ 2021
日南町	8,889	7,974	6,696	6,112	5,460	4,765	4,140	4,088	△4,801	△54.1%
日野町	6,092	5,377	4,516	4,185	3,745	3,278	2,859	2,822	△3,270	△53.7%
江府町	5,015	4,528	3,921	3,643	3,379	3,004	2,629	2,595	△2,420	△48.3%
郡 計	19,996	17,879	15,133	13,940	12,584	11,047	9,628	9,505	△10,491	△52.5%
県 計	604,221	615,722	613,289	607,012	588,667	573,441	551,402	540,533	△63,688	△10.6%

<出典> 人口、高齢化率：国勢調査(昭和55年～平成27年、各年10月1日現在)

鳥取県年齢別推計人口（令和2年、3年10月1日現在）

イ 人口推移予測

区分	合計（人口割合）					増減数	増減率
	2015年 (H27)	2020年 (R2)	2030年 (R12)	2040年 (R22)	2045年 (R27)	2015⇒ 2045	2015⇒ 2045
日南町	4,765 (100.0%)	4,132 (100.0%)	3,063 (100.0%)	2,267 (100.0%)	1,917 (100.0%)	△2,848	△59.8%
日野町	3,278 (100.0%)	2,837 (100.0%)	2,082 (100.0%)	1,481 (100.0%)	1,225 (100.0%)	△2,053	△62.6%
江府町	3,004 (100.0%)	2,642 (100.0%)	2,017 (100.0%)	1,502 (100.0%)	1,268 (100.0%)	△1,736	△57.8%
郡 計	11,047 (100.0%)	9,611 (100.0%)	7,162 (100.0%)	5,250 (100.0%)	4,410 (100.0%)	△6,637	△60.1%
県 計	573,441 (100.0%)	556,367 (100.0%)	516,255 (100.0%)	472,156 (100.0%)	448,529 (100.0%)	△124,912	△21.8%

<出典> 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成30年3月現在推計）

※このデータとは別に3町もそれぞれ地方創生総合戦略において独自に人口推計を行い、ホームページで公開している。

③就業者数（H30）

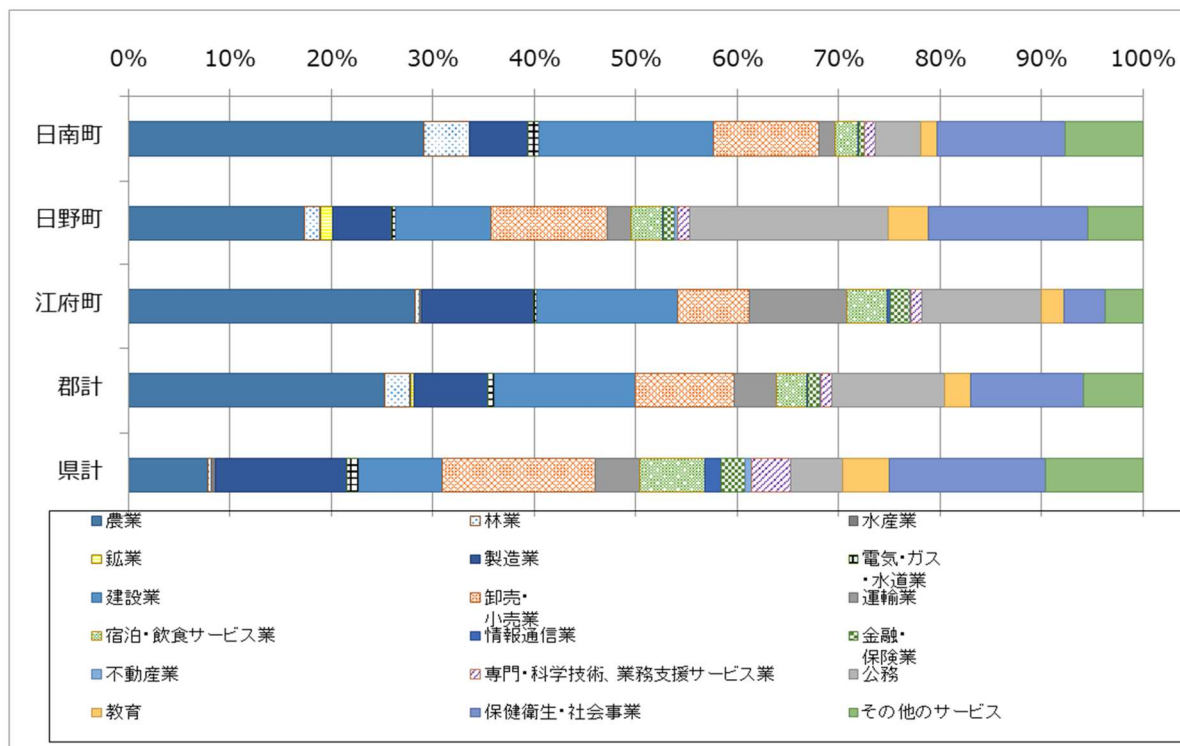
- 業種別では、農業が25.3%、建設13.9%と他業種より比率が高い。また、両業種合計39.2%で県全体16.1%よりも就業率が高い。他に3町では公務11.1%と保健衛生/社会事業11.1%が高く、これらの4業種で61.4%を占めている。

(人)

	農業	林業	水産業	鉱業	製造業	電気・ガス ・水道業	建設業	卸売・ 小売業	運輸業	宿泊・飲食 サービス業
日南町	679	105	0	0	135	27	400	242	39	51
日野町	300	26	2	19	100	7	163	197	41	53
江府町	458	8	2	0	179	5	226	114	156	64
郡計	1,437	139	4	19	414	39	789	553	236	168
県計	22,485	980	1,254	47	37,264	3,254	23,761	43,335	12,570	18,606

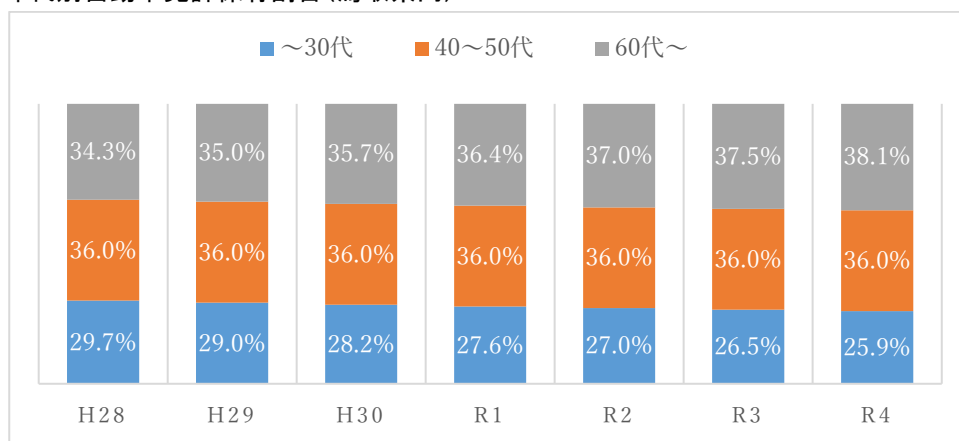
	情報通信業	金融・ 保険業	不動産業	専門・科学技 術、業務支援 サービス業	公務	教育	保健衛生・ 社会事業	その他の サービス	合計
日南町	3	12	2	23	105	38	294	180	2,336
日野町	2	19	5	21	337	69	271	93	1,724
江府町	5	32	1	18	190	37	65	61	1,622
郡計	10	63	8	62	632	144	630	334	5,682
県計	4,560	6,903	1,754	10,932	14,746	13,379	44,216	27,714	287,760

<出典> 市町村民経済計算（平成30年度）



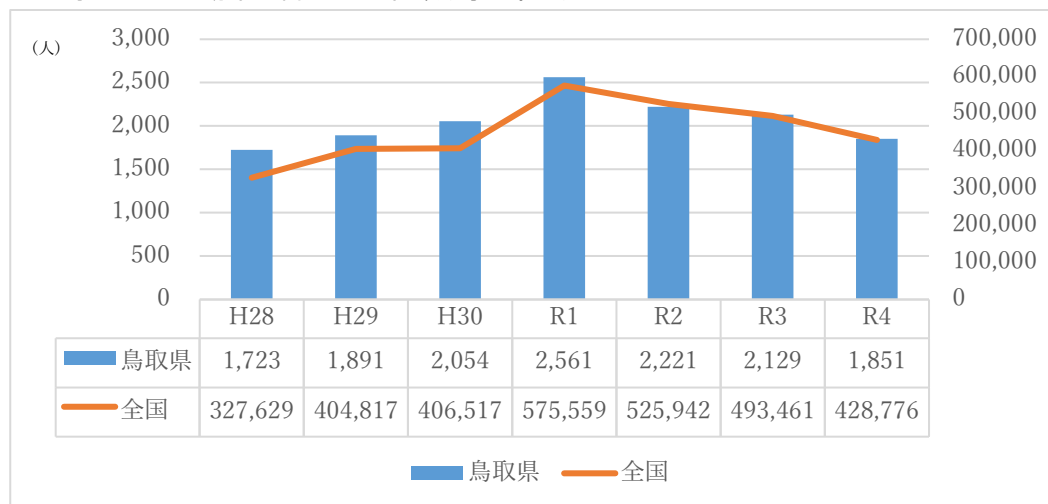
④自動車免許関係状況

ア 年代別自動車免許保有割合(鳥取県内)



<出典> 鳥取県警「運転免許関係の統計／運転免許種別・年代別免許人口の状況(H28~R4)」

イ 65才以上の自動車免許自主返納数(鳥取県内)



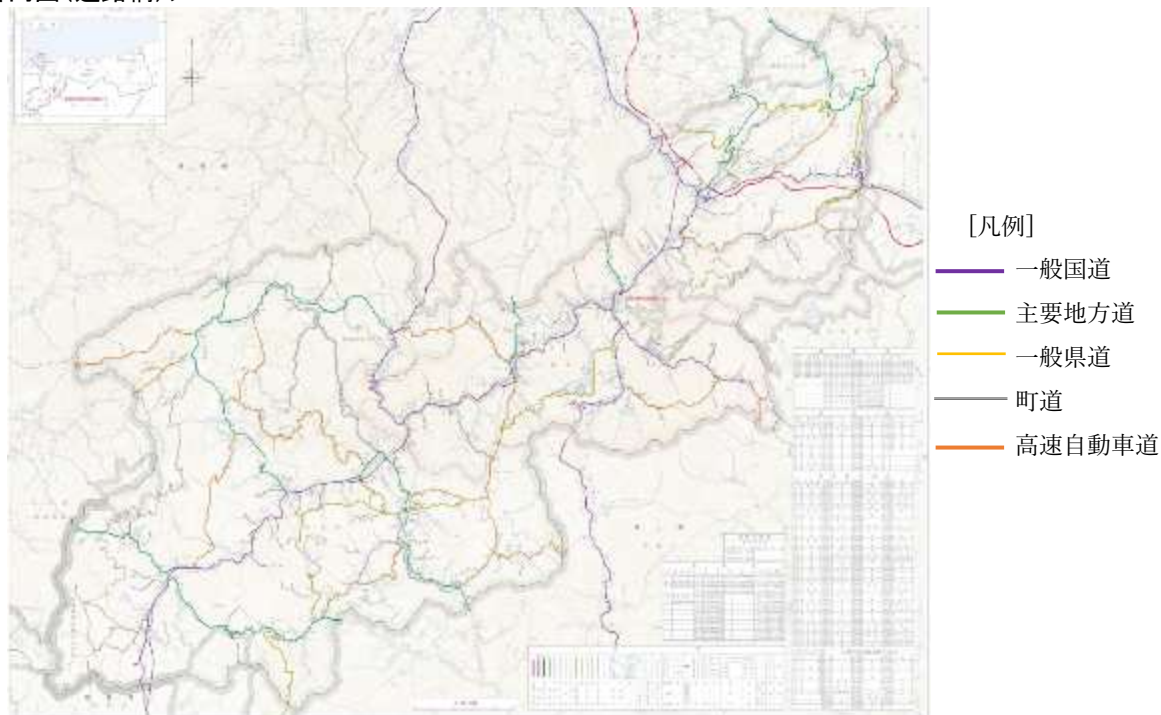
<出典> 警察庁「運転免許統計／都道府県別申請取消件数(H28~R4)」

(4) 交通関連状況

① 道路環境

- ・日野郡内は、国道として一般国道 180 号、181 号、183 号、482 号が整備されており、実延長は約 92.3km で、県全体の 15% を占める。
- ・主要地方道と一般県道を合わせた実延長は約 188.1km で県全体の 11.5%、町道は 3 町合計の実延長は約 473km で県全体の市町村道の 7.1% の割合である。
- ・山陰と山陽を接続する高速自動車道・米子自動車道の整備区間もある。

<管内図(道路網)>



② 道路の現況 (除：高速自動車道)

(m、%、%)

	一般国道			県道					
				主要地方道			一般県道		
	実延長	改良率	舗装率	実延長	改良率	舗装率	実延長	改良率	舗装率
日南町	28,074	99.3	100.0	60,361	98.7	100.0	69,645	95.2	99.9
日野町	44,183	100.0	100.0	7,493	99.7	100.0	15,768	74.1	98.0
江府町	19,995	99.8	100.0	19,140	98.4	100.0	15,746	96.3	100.0
郡計	92,252	99.8	100.0	86,994	98.7	100.0	101,159	92.1	99.6

	県道計			町道			合計		
	実延長	改良率	舗装率	実延長	改良率	舗装率	実延長	改良率	舗装率
日南町	130,006	96.8	99.9	230,371	64.9	83.7	388,451	78.1	90.3
日野町	23,261	82.3	98.7	130,304	63.3	75.2	197,748	73.8	83.5
江府町	34,886	97.5	100.0	112,235	69.3	89.8	167,116	78.9	93.2
郡計	188,153	95.2	99.8	472,910	65.5	82.8	743,315	77.1	89.2

<出典> 鳥取県の道路状況 (令和 5 年 4 月 1 日現在) (鳥取県県土整備部)

※改良率、舗装率とも、車道幅員 5.5m 未満を含みます。

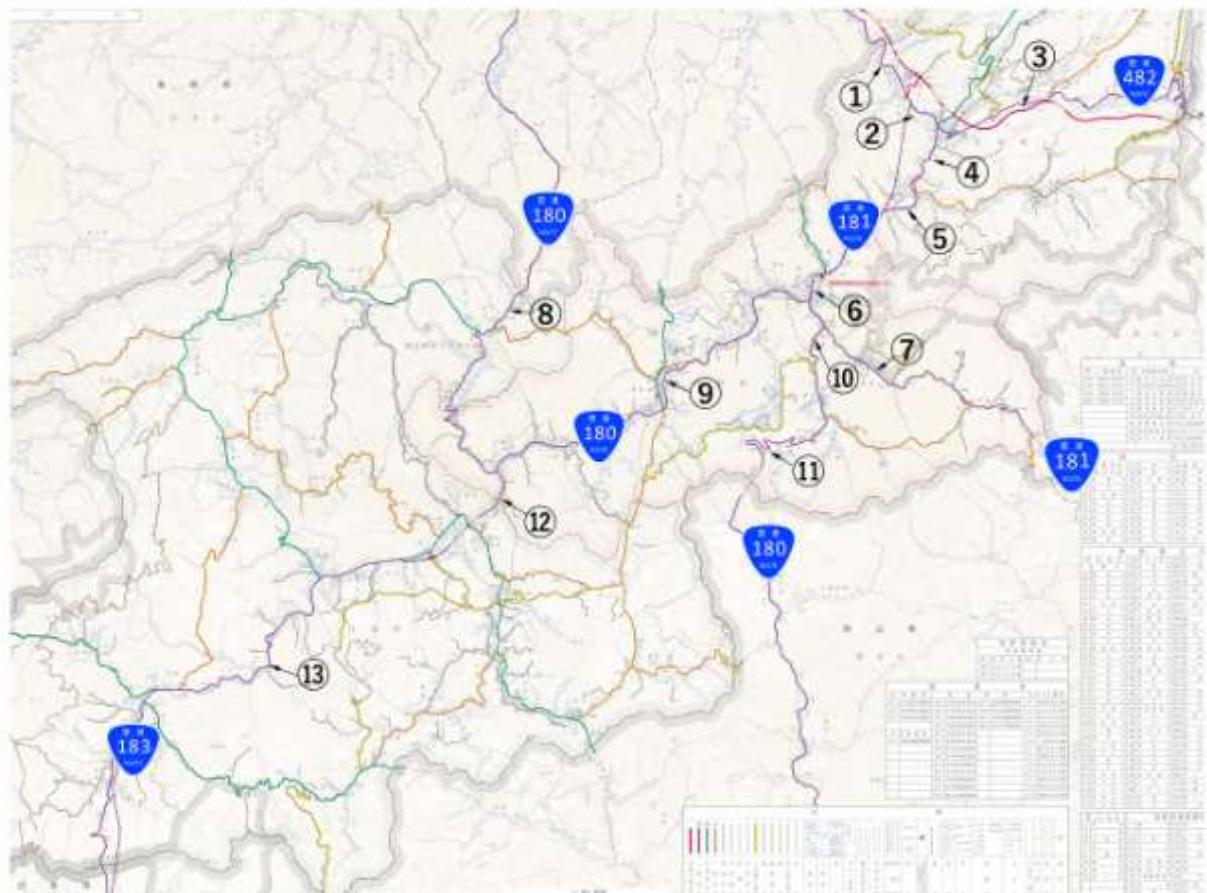
③24 時間交通量

調査地点	路線	調査区間	24 時間(上下)交通量 ／(昼間 12h)
① 伯耆町根雨原	国道 181 号	米子道/江府・伯耆町境 区間	7,189 台/ (5,845)
② 江府町久連	国道 181 号	岸本江府線/米子道 区間	6,781 台/ (5,513)
③ 江府町宮市	国道 482 号	国道 482 号線/国道 181 号線 区間	2,013 台/ (1,664)
④ 江府町江尾	国道 181 号	上徳山俣野江府線/国道 482 号線 区間	6,216 台/ (5,095)
⑤ 江府町武庫	国道 181 号	日野・江府町境/上徳山俣野江府線 区間	5,223 台/ (4,464)
⑥ 日野町根雨	国道 181 号	国道 180 号線/西伯根雨線 区間	6,436 台/ (5,275)
⑦ 日野町金持	国道 181 号	板井原濁谷線/国道 180 号線 区間	1,192 台/ (993)
⑧ 日南町菅沢	国道 180 号	菅沢日野線/日南・南部町境 区間	2,016 台/ (1,639)
⑨ 日野町下菅	国道 180 号	菅沢日野線/日野溝口線 区間	2,656 台/ (2,177)
⑩ 日野町高尾	国道 180 号	板井原濁谷線/国道 181 号線 区間	1,298 台/ (1,055)
⑪ 日野町別所	国道 180 号	国道 180 号線/板井原濁谷線 区間	877 台/ (756)
⑫ 日野町上菅	国道 183 号	新見日南線/日南・日野町境 区間	1,487 台/ (1,209)
⑬ 日南町河上	国道 183 号	多里伯太線/安来伯太日南線 区間	1,454 台/ (1,182)

＜出典＞ 令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査「一般交通量調査」(国土交通省道路局)

※掲載調査地点は、概ね北から順に①～⑬としたため、調査地の記載は建制順ではない。

〈調査地点図〉



④整備中の路線 【高規格道路「江府三次道路」】



〈概要〉

- ・当該道路は、鳥取県西部と広島県備北地域を相互に連絡し、中国横断自動車道岡山米子線や中国縦貫自動車道と一体となって地域の循環型ネットワークの形成を図る高規格道路である（計画路線指定／平成6年12月）。

〈出典〉

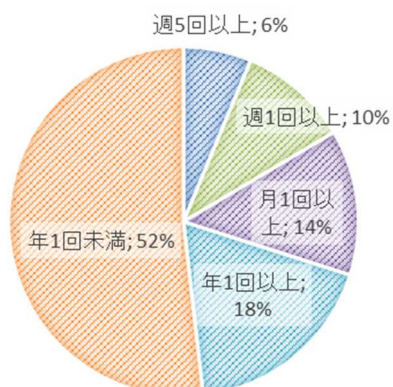
とりネット／日野振興センター日野県土整備局「江府道路」事業紹介ページから転載

区間／路線延長	鳥取県江府町～広島県三次市／約 90km(鳥取県側約 40m、広島県側約 50m)
○ 江府道路(県事業)	江府町佐川～武庫(延長 4.1km)
○ 生山道路(県事業)	日野町福長～日南町霞(延長 4.6km) H17.7月完成・供用開始
○ 鍵掛峠道路(直轄代行)	日南町新屋～庄原市西城町高尾(延長 12.0km)

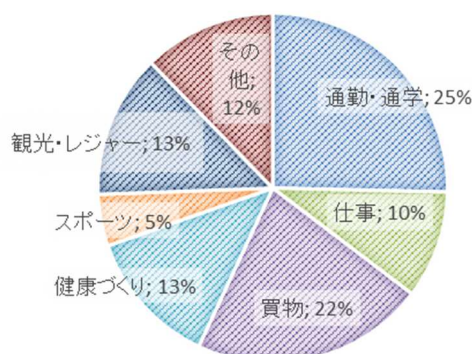
⑤ 自転車利用の実態

自転車に関するアンケートを行った結果、自転車を週1回以上利用する人は、全体の16%に留まっており、主な利用目的は通勤・通学25%、買物22%、仕事10%と日常生活で利用する人が過半数を占めている。

自転車の利用頻度



自転車を利用するのは、どのような時ですか



⑥ 公共交通路線

日野郡では、国道と並走する形でJR伯備線が運行しているほか、各町の駅を発着する路線バス、デマンドバス等が運行している。また、日南町、江府町においては、主要駅の近くに1箇所ずつレンタサイクル拠点が設置されており、二次交通を補完する手段として、レンタサイクルの活用が期待される。

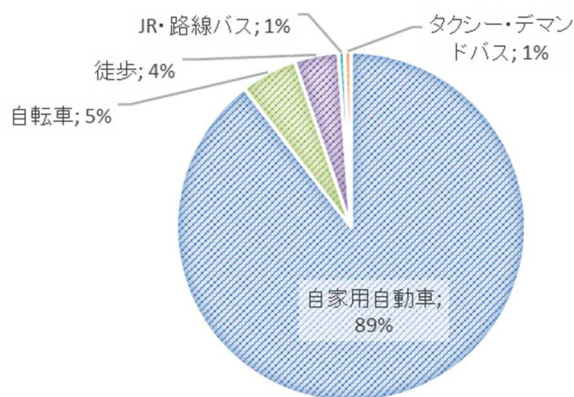
2 環境・暮らし

JR・路線バスのほか、日野郡3町は、バス・タクシーを組み合わせた町営交通や共助交通（公共交通空白地有償運送）の導入により、住民のニーズの変化に合わせて地域交通を整備しているが、日常生活における主な交通手段として、これらの利用は2%に留まっている。自家用自動車が89%と大半を占め、自転車の利用は5%となっている。

町営バス等の状況

日南町	町営バス（デマンドあり） 共助交通
日野町	町営バス（デマンドあり） 町営タクシー
江府町	町営バス 町営タクシー

日常生活で利用する主な交通手段



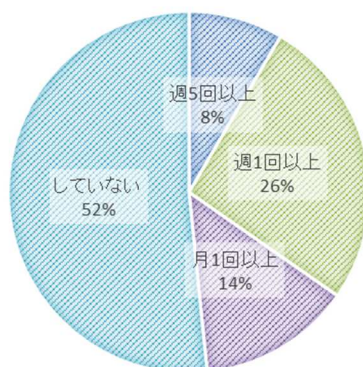
〈課題〉

通勤や買物のための生活圏が広範囲にわたるため、日常の移動手段として自動車に頼らざるを得ず、二酸化炭素の排出量が多くなっている。公共交通の利便性向上を図るとともに、地球温暖化対策の観点で脱炭素化を図り、持続可能な移動手段を検討していく必要がある。

3 スポーツ・健康

健康のため日常的・定期的に運動している人の割合は48%であり、運動をしていない人が過半数を超えている。また、自転車を利用する場面として、「健康づくり」13%、「スポーツ」5%となっている。

健康のため、定期的に運動していますか



〈課題〉

日常生活における移動手段が自動車中心となっていることが、運動不足に繋がる要因のひとつと考えられる。住民が生活習慣病対策や健康増進のため、気軽に自転車を活用するよう働きかけが必要である。

日野郡は、自然景観、歴史・文化、食など豊かな地域資源に恵まれており、特に、3町を流れる日野川は、豊かな自然に恵まれた四季折々の美しい風景が楽しめるほか、周辺に江戸時代の景観が残る町並や歴史的な神社やお寺があり、古くからの景観に触れることができる。



《主な観光スポット》

日南町	石霞溪、日野上大イチョウ、福万来ホテル乃国、船通山、桜子峠（雲海）、日南湖畔、たたら学校大宮楽舎、道の駅にちなん日野川の郷、神宮寺の藤棚ほか			
		(石霞溪)	(日野上大イチョウ)	(桜子峠 (雲海))
日野町	金持神社、オシドリ観察小屋、滝山公園、都合山たたら、明地峠（雲海）、金持テラスひの、根雨宿、宝仏山ほか			
		(金持神社)	(オシドリ観察小屋)	(根雨宿)
江府町	木谷沢溪流、鍵掛峠、貝田の棚田、佐川の桜並木、江府町立総合体育館周辺のイチョウ並木、旧俣野小学校			
		(木谷沢溪流)	(貝田の棚田に映る逆さ大山)	(イチョウ並木)

《各町のサイクリングルート》

日南町	〔大山時間〕 縁起のよい神社巡りや自然・文学にふれ、自身の再生(Refresh)を楽しめる旅 36.5km (https://r.goope.jp/tottoriwest/free/course-nichinan)	 距離：36.5km 平均所要時間：3時間 縁起のよい神社や自然・文学にふれ、自身の再生(Refresh)を楽しめる旅【日南町】
	〔日南町商工会〕 日南町サイクリングロード「鉄楽の道」 ・日南町大満足一周コース 65.8km ・ゆったり観光コース（南エリア）35.9km ・ゆったり観光コース（北エリア）29.4km (https://nichinan.jp.net/cyclingroad/)	

日野町	〔大山時間〕 清流「日野川」と根雨宿たたら歴史を背景に幸運を願う旅 30.9km (https://r.goope.jp/tottoriwest/free/course-hino)  清流「日野川」と根雨宿、たたら歴史を背景に幸運を願う旅【日野町】
	〔日野町商工会〕 日野町サイクルマップ ・おしどり散策コース 5.2km ・金運つかみコース 6.7km ・伯備沿線道から電車と並走コース 8.5km ・日野町満喫コース 28.6km (https://hino.tori-skr.jp/) 
江府町	〔大山時間〕 「奥大山」西日本最大のブナ原生林と天然水で自然と季節を楽しむ旅 19.7km (https://r.goope.jp/tottoriwest/free/course-kofu)  「奥大山」西日本最大のブナ原生林と天然水で自然と季節を楽しむ旅【江府町】
	〔江府町商工会〕 奥大山「江府来（幸福）」ロード ・道の駅奥大山発～貝田の棚田、俣野発電所など【半日コース】19.2km ・御机茅葺小屋、鍵掛峠、水洗い珈琲、江尾城など【1日満喫コース】34.0km ・休暇村奥大山、カフェテリアアペゼ、サントリーブナの森工場など【1泊2日がっつりコース】46.5km 

〈課題〉

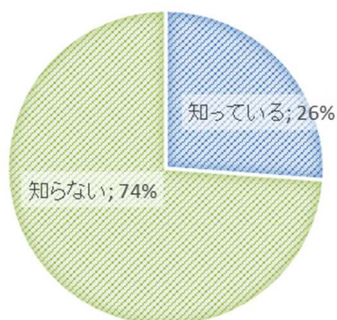
地域の関係者や行政、観光事業者、住民などが連携・協力し、地域資源を活用し交流促進を図るとともに、日野郡の魅力について十分に情報発信し知名度を向上する必要がある。

また、日野郡3町を南北に繋ぐ「日野郡サイクリングルート」を活用し、魅力的な周遊ルートの設定や広域サイクリングルートとの連携により誘客促進を図る必要がある。

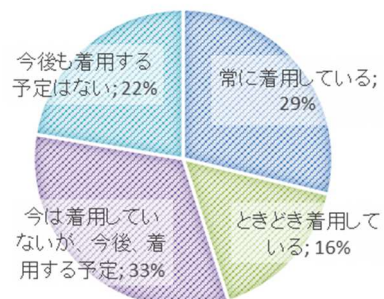
5 交通安全

日野郡では、交通量の多い主要道路や交差点での事故が多い傾向にある。また、「鳥取県支え愛交通安全条例」を知っている人は26%と全体の1/4程度であり、その理念が十分に浸透していない状況と言える。

「鳥取県支え愛交通安全条例」を知っていますか



自転車を利用するときにヘルメットを着用していますか



〈課題〉

信号の設置や道路の拡幅など、歩行者や自転車利用者の安全対策のほか、交通ルールの周知徹底が重要である。また、子どもや地域住民への交通安全教育の充実が求められている。

第3章 計画の目標

1 基本理念

豊かな自然や地域資源、食といった日野郡の魅力を体感できるサイクリング環境を整え、日野郡サイクリングルート「鳥取うみなみロード」や山陽側と接続することを視野に、周辺エリアからの誘客を促進し交流人口の更なる拡大を推進します。

また、自転車の利用環境を創出することにより自転車の特性を活かした利活用を推進し、住民が環境と調和し健康で心豊かな生活を送り、活力に満ちて持続可能な日野郡となることを目指します。

2 推進目標（施策体系）

区分	基本テーマ	施策の基本的方向	
		具体的取組	
活用推進	I 暮らしの中の交通手段としての自転車活用 (環境・暮らし)	1	環境への配慮のための利用促進 ・自転車活用による脱炭素化
		2	日常生活の中での利用促進 ・近距離の移動や通勤時の自転車利用の促進 ・公共交通機関との連携強化 ・シェアサイクル・レンタサイクルの導入検討
		3	自転車を活用した健康づくりの推進 ・自転車利用による健康増進の普及啓発 ・健康コンテンツと観光の連携 ・近距離の移動や通勤時の自転車利用の促進（再掲）
		4	サイクルスポーツの振興 ・日野郡サイクリングルートや関連施設の活用 ・障がいのある方もサイクリングを楽しめる環境整備
	II サイクルスポーツの振興や自転車利用の促進による健康で活力ある地域づくり (スポーツ・健康)	5	日野郡を繋ぐサイクリングルートの活用推進 ・日野郡サイクリングルートを活用した誘客促進 ・周辺ルートの検討 ・サイクリングイベントの開催
		6	サイクリングによる地域の魅力発信 ・サイクリストの受入環境整備 ・観光資源と連携したサイクルツーリズムの推進 ・公共交通機関との連携強化（再掲）
	III サイクリングルートを活用した日野郡の魅力向上 (観光・地域活性化)	7	自転車の安全利用の促進 ・自転車の通行ルールの周知 ・ヘルメット着用の啓発 ・学校における交通安全教室の推進
		8	サイクリストの安全確保のための整備推進 ・ドライバーへの注意喚起 ・路面標示・案内看板等による安全・快適な走行空間の確保
		9	自転車利用促進に向けたまちづくり ・シェアサイクル・レンタサイクルの導入検討（再掲） ・災害時の自転車活用
環境整備	IV 自転車の安全利用の促進 (交通・安全)		
	V 地域の実情を踏まえたサイクリング環境の整備 (道路・まちづくり)		

第4章 計画推進のための具体的取組

活 用 推 進

I 暮らしの中の交通手段としての自転車活用

(1) 環境への配慮のための利用促進

○自転車は、動力となる燃料費や維持費の負担が少なく、渋滞や混雑、騒音や大気汚染も発生しないことから、暮らしにも地球にもやさしい乗り物と言えます。脱炭素社会の実現に近づけるため、自転車を活用した環境にやさしいライフスタイルについて普及啓発を行います。

(2) 日常生活の中での利用促進

○通勤・通学等の日常生活において、機動性や環境への配慮など自転車移動のメリットについて情報発信を行い、好天時など無理のない範囲で自転車活用を推奨します。特に起伏の多い地形の日野郡においては、Eバイクや電動アシスト付き自転車の利用推奨も有効と考えます。

○鉄道、バスといった公共交通機関と自転車の連携を強化することで、それぞれの利便性の向上が期待されるため、関係事業者と対応について検討を進めます。

○町民のみならず日野郡外からの来訪者にも自転車利用を促進するため、レンタサイクル、シェアサイクルの導入整備について、関係事業者と検討を進めます。

《各町の取組》

日南町	町内にコグステーション1箇所、サイクルカフェ3箇所を設けており、JR生山駅では、「(一社)山里 Load にちなん」によるレンタサイクル事業を実施（電動自転車10台完備）。令和6年2月からJR西日本のWEBサービス「tabiwa by WESTER」との連携により予約受付を開始し、観光サイト上で、レンタサイクルの案内映像を作成・公開している。 (https://www.load-nichinan.jp/index.php/rental_cycle/) 今後、二次交通を補完するため、主にJR生山駅と町中心部間のレンタサイクルの乗り捨てができる仕組みづくりを検討し、来訪者だけでなく町民への利用促進や移動手段の確保に役立てる。  コグステーション (山里 Load にちなん)  サイクルカフェ (キッチンみなみ)  サイクルカフェ (ホームランド多里)  サイクルカフェ (道の駅にちなん日野川の郷)
日野町	町内にサイクルカフェ2箇所と、サイクリストに優しい宿1箇所、サイクルポート1箇所を設けており、町内、町外のサイクリストが町内を広域的に利用できる仕組みになっている。 また、町内の二次交通を補完するため、JR根雨駅から町内へ周遊できるようなレンタサイクルの整備を検討する必要がある。  サイクリストに優しい宿・サイクルカフェ (リバーサイドひの)  サイクルカフェ (味処 四季)  サイクルポート (ローソンボグラ日野根雨店)

江府町	町内に（コグステーション1箇所）、サイクルカフェ3カ所を設けるほか、江府町観光協会が電動サイクルのレンタルを行っている。 (https://www.town-kofu.jp/2/spot/r681/q356/) 観光面において、奥大山の電動レンタサイクル（江府町観光協会）は、自然豊かな風景を楽しみながら自由に探索できる素晴らしい手段である。電動自転車を利用することで、坂道や長距離の移動も楽々となすことができ、体力に自信がない方でも安心して楽しむことができる一方で、乗り捨て等ができないこともあり交通手段のひとつとしてはまだ考えにくい。  サイクルカフェ (カフェテリア・アベゼ)  サイクルカフェ (国民休暇村 奥大山)  サイクルカフェ (道の駅 奥大山)
-----	---

Ⅱ サイクルスポーツの振興や自転車利用の促進による健康で活力ある地域づくり

(3) 自転車を活用した健康づくりの推進

- 自転車に乗ることは、心肺機能を高める有酸素運動であり、歩行やジョギングなどに比べて膝や足首等の関節への負担が低減されます。また、新鮮な空気を吸いながら自然の中を走ることで、心身のリラックス効果も期待されます。自転車がもたらす健康面における様々なメリットについて、住民向けに普及啓発を行います。
- 自転車を活用した健康コンテンツやサイクリングイベントによるツーリズム推進を検討します。
- 通勤・通学等の日常生活において、機動性や環境への配慮など自転車移動のメリットについて情報発信を行い、好天時など無理のない範囲で自転車活用を推奨します。特に起伏の多い地形の日野郡においては、Eバイクや電動アシスト付き自転車の利用推奨も有効と考えます。（再掲）

(4) サイクルスポーツの振興

- 自転車は、種類や乗り方によって運動強度が異なり、障がいの有無に関わらず、各個人の体力や能力に応じてスポーツを楽しむことができます。日野郡内のサイクリングルートや自転車関連施設を整備し、サイクルスポーツの魅力について情報発信を行います。

《各町の取組》

日南町	毎春サイクリングイベントを実施し、サイクリングの魅力向上に努めているが参加者が伸び悩んでおり、より魅力的なイベントの造成が必要である。また、秋には道の駅にちなん日野川の郷主催によるサイクルロゲイニング大会を実施しており、毎回多くのチームの参加を得ている。
日野町	令和3年度から日野町・南部町との広域的サイクリングイベントを3年実施した実績があり、今後日野町の魅力発信ができるようなサイクリングイベントの造成が必要である。また、町内の観光拠点である金持テラスひのやオシドリ観察小屋などでパンフレット配架をしている。
江府町	地域のスポーツ振興や青少年の健全育成を目的とした BMX の普及活動が進められている。 〔BMX コースの整備〕 廃校舎を活用し、BMX 専用のコースが整備されており、地域の子どもたちや若者が安全に練習できる環境が提供されている。 〔イベントの開催〕 地元の BMX 愛好者や選手を対象にした大会やイベントが定期的開催されており、競技の普及とともに地域の活性化にも寄与している。 〔地域コミュニティとの連携〕 地元の学校やスポーツ団体と連携し、BMX を通じた交流や体験会を実施することで、地域全体でのスポーツ振興を図っている。 (BMX 施設「big mountain room」)

Ⅲ サイクリングルートを活用した日野郡の魅力向上

(5) 日野郡を繋ぐサイクリングルートの活用推進

- 3町を繋ぐ「日野郡サイクリングルート」のほか、各町・各商工会等が設定している多様なルートにおいて、「ダイジョウブシステム」登録施設の増やモデルコースの造成により受入環境を整備し、情報発信を強化することで誘客促進を図ります。



- 郡内の景観スポットや歴史的・文化的な名所を巡るツアーや、参加者のレベルに合わせたレース大会等により、住民や観光客の健康増進や地域の魅力向上を図ります。

(6) サイクリングによる地域の魅力発信

- 豊かな自然景観を体感できる環境を整備するとともに、食、文化などの地域資源や人との関わりを通じて日野郡を楽しんでいただけるよう、サイクリング体験型コンテンツの造成やガイド養成を行い、ルートと合わせて情報発信を行います。

《各町の取組》

日南町	サイクリングと併せて古民家での食事や眺望を楽しむなどのイベントを企画・実施しているが、知名度が低く参加者数も少ない状況であり、天候の影響を受けにくいルート設定やコンテンツの工夫が必要である。
日野町	日野町内の観光地や飲食店とサイクリングルートを組み合わせたイベントを検討し、町内のサイクリング利用の向上に併せて産業振興に繋げる仕組みづくりを造成する必要がある。
江府町	江府町観光協会と協力し、奥大山の自然や文化を深く知る機会として、Eバイクを利用したモニターツアーを実施。特別ゲストとしてえびちゃんの音声ガイドを用い、地域の歴史や見どころなど地域の情報を効果的に伝えられ、参加者から好評を得ている。

環境整備

Ⅳ 自転車の安全利用の促進

(7) 自転車の安全利用の促進

- 学校や地域、職場など、様々な学習機会を通じて「鳥取県支え愛交通安全条例」や交通ルールの正しい知識が身につくよう交通安全教育を行います。
- 自転車利用者の安全確保のため、ヘルメット着用の必要性・有効性について普及啓発を行います。

《各町の取組》

日南町	交通安全週間等の時期を捉えてヘルメット着用等の啓発を行っているが、今後も継続して、町内駐在所等とも連携し、町の各種広報メディアを活用した効果的な手法を検討する。
日野町	日野町建設水道課、警察、日野町交通安全教室と連携し、交通安全教室を開催しているが、自転車の安全運転についても啓発するよう検討する。
江府町	交通安全週間等で実施する防災無線で自転車のことについても盛り込むことを検討していく。

V 地域の実情を踏まえたサイクリング環境の整備

(8) サイクリストの安全確保のための整備推進

○危険箇所への注意喚起看板の設置や「思いやり 1.5 m運動」により、自動車と自転車がお互いに安全・快適に道路を共有しようとする「シェア・ザ・ロード」の精神の普及啓発を行います。

○路肩の拡幅や自転車通行帯の設置、道路標識や路面標示など、自転車が安全に走行できる環境整備について、関係機関と協議しながら整備を検討します。

(9) 自転車利用促進に向けたまちづくり

○町民のみならず日野郡外からの来訪者にも自転車利用を促進するため、レンタサイクル、シェアサイクルの導入整備について、関係事業者と検討を進めます。（再掲）

○災害発生時において、道路の寸断により自動車で移動できない場合や公共交通機関が利用できない状況を想定し、移動や物資輸送の手段のほか、被災状況の把握や住民の避難等、様々な形で自転車を活用することを検討し万が一に備えます。



《各町の取組》

日南町	コースの大部分が国・県道となっており、サイクリングの視点のみで路肩の拡幅、通行帯の設置を要望することは現実的ではないが、サイクリングコースの設定と併せて危険箇所等は独自に拾い出しを行い、主に標識や注意看板の設置等について関係機関と協議を行う。（レンタサイクルについては、前述のとおり）
日野町	コースの大部分が国・町道となっており、特に町道については、見通しの悪い箇所や道のりが分かりづらい箇所があるため、誘導案内や注意喚起といった標識の設置等について関係機関と協議を行う。 また、前述のとおりレンタサイクルの導入を検討。
江府町	コースの大部分が国・県道となっているため、既設のサイクリングロードの周知と並行して危険箇所等に関する情報収集を行い、追加対策の要否や対策の具体的内容について施設管理者、関係機関との協議を進める。（レンタサイクルについては、前述のとおり）

第5章 計画の進捗管理

- 本計画に定めた目標の実現に向け、日野郡3町、県をはじめ、住民、事業者、学校、各種団体が連携・協力し、効果的かつ効率的に取り組を進めます。
- 鳥取県日野郡連携会議において、定期的に施策の進捗管理、成果の検証及び必要に応じた見直し等を行います。