

第2次群馬県自転車活用推進計画の概要について

<第2次群馬県自転車活用推進計画とは>

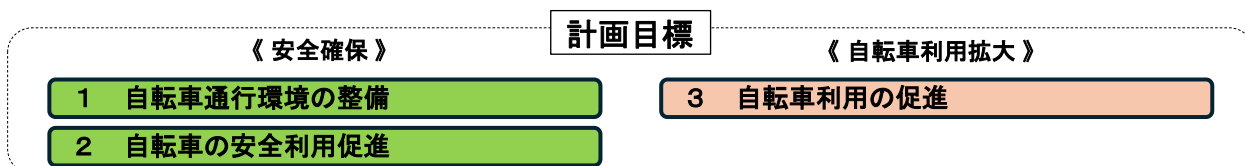
この計画は、群馬県における県民及び来訪者の一層の自転車活用を図り、誰もが安全で快適に移動できる環境の創出を目指して必要な施策を定めた実行計画です。「群馬県自転車活用推進計画(平成31年)」の取組を踏まえ、近年の社会情勢に適合するように計画を改定しました。

計画期間は、2025～2034年度の10年計画とし、策定から概ね5年後に見直します。

1 計画概要 P.1

【計画策定に当たって捉えた課題】

- (1) 自転車事故の削減、自転車利用の促進のために、自転車通行環境の整備をどう進めるか。
- (2) 特に、中高生の通学時自転車事故発生件数が多い現状を踏まえ、ドライバーも含めた安全意識をどのように向上させていくのか。
- (3) 自転車利用を促進していくために、サイクルツーリズムの拡大など観光来訪の促進と地域活性化をいかに推進するか。



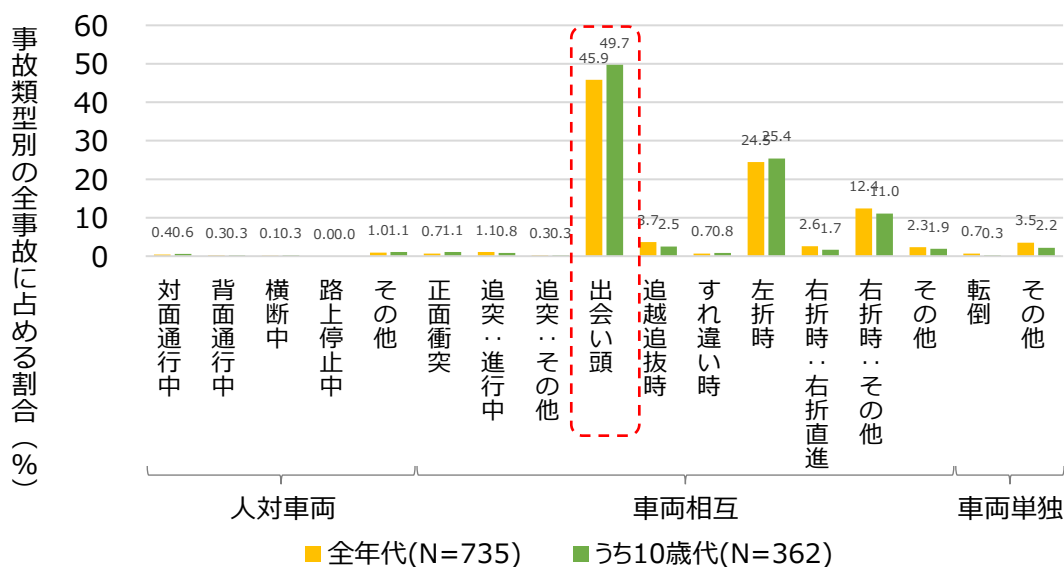
2 自転車事故の分析 P.9

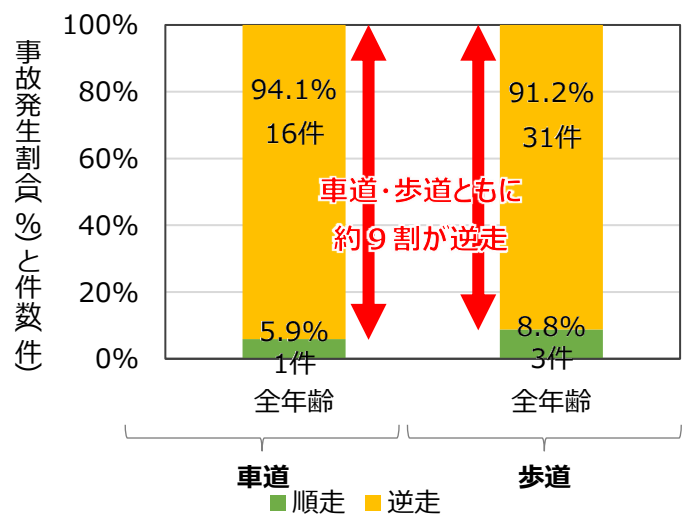
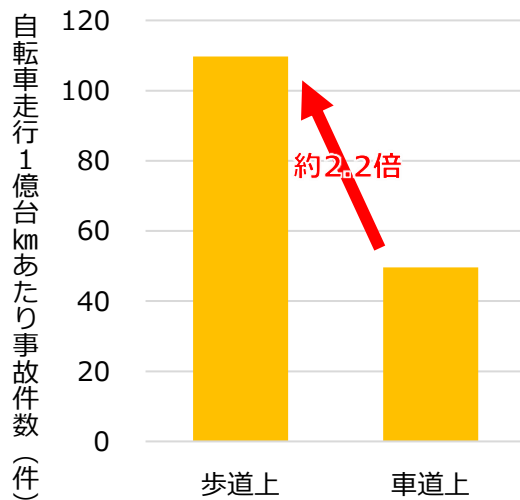
(1) 中高生の自転車事故件数

- ① 本県の中学生・高校生1万人当たりの自転車事故件数は、全国最多。高校生の自転車事故割合は、全国の2倍以上

(2) 事故実態

- ① 県内の自転車事故は、**出会い頭事故が約5割**を占める。
- ② 出会い頭事故の発生率は、車道よりも**歩道上の方が2.2倍高い**。
- ③ 歩道内の事故の**約9割は自転車逆走時**の事故。

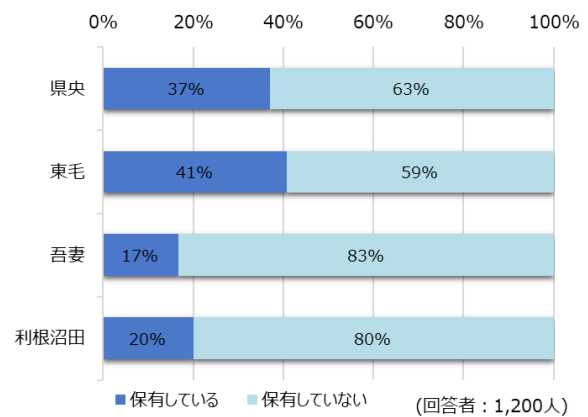




3 自転車の利用実態 P. 18

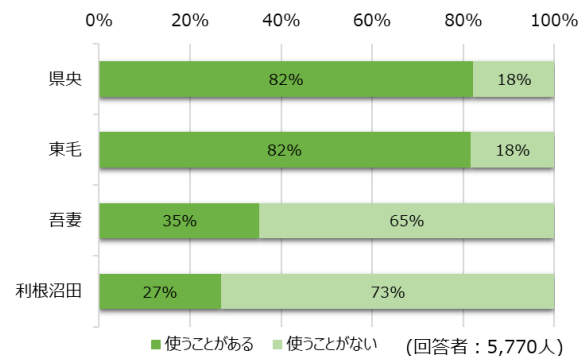
(1) 自転車の保有状況

- ① 地域別の自転車保有状況を見ると、県央地域や東毛地域では約4割の方が自転車を保有。
- ② 吾妻地域や利根沼田地域では約2割にとどまっており、県民の自転車保有状況に地域差を確認。



(2) 自転車利用率・目的

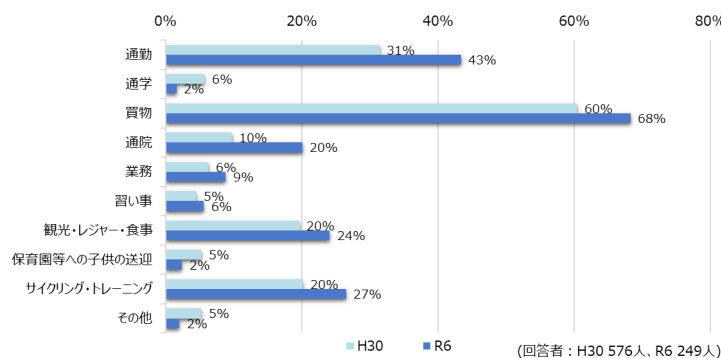
- ① 高校生の通学時における自転車利用率は県央地域、東毛地域では8割以上となっており、高校生の自転車利用率にも地域差を確認。



- ② 自転車利用の目的は、買い物が約7割、通勤が約4割。

※本アンケート設問の回答者のうち、10代の回答者は1人であったため、「通学」と回答した方は限定的となったものと想定される

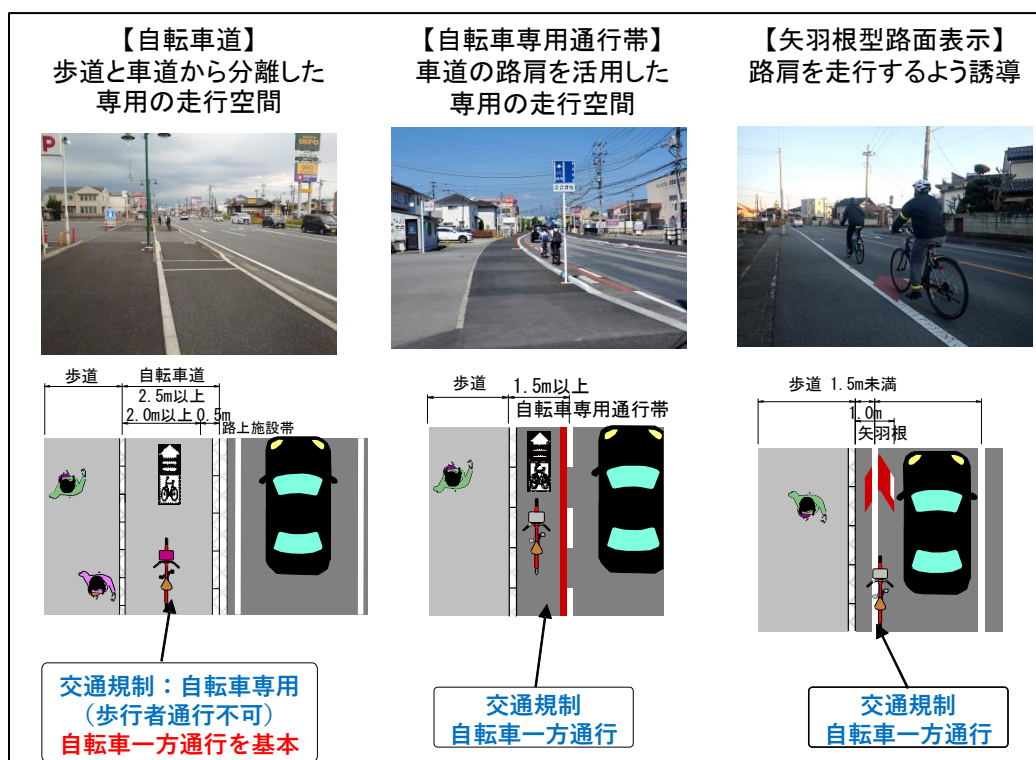
- ③ 都道府県別の自転車通勤通学の状況を見ると、群馬県の通勤通学手段に占める「自転車のみ」の割合は25位(7.64%)であり、上位の府県と比較して半分程度。



順位	都道府県名	通勤・通学に占める「自転車のみ」の割合
1	大阪府	20.39%
2	京都府	15.00%
3	愛媛県	14.08%
・	・	・
・	・	・
・	・	・
25	群馬県	7.64%

1 自転車が安全に走行できる通行環境の創出

自転車事故は、車道通行時より歩道通行時の方が多いことや、歩道内の逆走による事故が多いことから、「歩道内における自転車と歩行者の分離」から、歩行者・自転車・自動車の通行位置を分離した自転車の通行空間である「**自転車道**」および「**自転車専用通行帯**」の整備を長期的に目指します。



① 自転車道、自転車専用通行帯の整備

以下に掲げる道路新設事業等については、整備形態の選定表（P39）に基づき整備することを原則とします。

- ・バイパスなどの道路新設事業
- ・用地買収を伴う、道路改良事業、歩道整備事業、交差点改良事業
- ・電線共同溝事業

② 暫定形態での整備

自転車ネットワーク路線の自転車通行空間整備において、完成形態での整備が当面困難な場合や、車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上させる必要がある場合には、車道通行を基本とした暫定形態（主に矢羽根型路面表示）での整備を進めます。

2 通行空間のネットワーク化

第2次計画では、「安全確保」の観点から、自転車交通量が多い区間を基本とし、新設道路や通学経路も考慮してネットワークを再編します。

また、「自転車利用拡大」の観点では、利根川自転車道のナショナルサイクルートの指定に向けて、関係者との連携を図りながら、モデルルート登録に向けた検討を行います。

安全な自転車走行に必要な技能及び知識を効果的に習得するため、発達段階に応じた交通安全教育を行います。交通安全教育の受講経験がある県民は 2 割にも満たない状況であるため、参加・体験・実践型の教育手法を積極的に活用し、幅広い世代の自転車利用者や自動車ドライバーに対して交通安全教育を推進します。これらの取組にあたっては、自転車通行空間の整備に合わせ、車道通行の促進や左側走行の定着を図ります。

また、ヘルメットの着用や損害賠償保険への加入促進による「交通安全意識の向上」、自転車の点検整備推進や反射材の着用促進による「より安全な自転車の点検整備の普及」を推進し、自転車の安全な利用を促進します。

【取組例】

＜効果的な交通安全教育の推進＞

- ・自転車の安全な乗り方の習得のため、小学生を対象にした交通安全こども自転車大会を開催
- ・令和 2 年から実施している「高校生自転車交通安全動画コンテスト」を継続
- ・自動車ドライバー側への自転車安全教育を実施
- ・自転車活用促進協力企業に対して、効果的な交通安全に関する社内研修を支援 等

＜自転車の安全利用促進＞

- ・県職員による啓発チーム「G M E T」による啓発活動を継続
- ・自転車保険加入チェック表と群馬県認定自転車保険の紹介により自転車保険加入促進を継続 等



ナショナルサイクルルートの取組をはじめ、自転車利用の環境整備や情報発信などを実施することで、広域サイクリングロードの活用を推進し、県民のみならず来県者の自転車活用やサイクリングのための来県を促進します。

また、県内ではサイクリートレインやサイクルバスなどの輸送環境が整備されている地域もあるため、これらの利用促進など、公共交通を利用した県外からの来訪環境の充実に向けた検討や情報発信を行います。

【取組例】

＜魅力のある自転車環境の創出と情報提供＞

- ・利根川自転車道のナショナルサイクルルート指定を目指した取組を継続
- ・GunMaaS との連携を図り、駅などから目的地への自転車移動の利便性向上を継続
- ・シェアサイクル整備の検討、サイクルポートの設置促進を継続 等

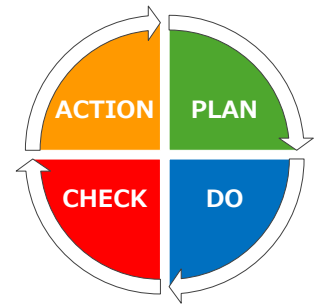
＜公共交通と自転車利用の連携強化＞

- ・鉄道を利用した自転車利用促進のため、効果的な周知などで、県内私鉄が取り組むサイクリートレインの利用を促進
- ・駅周辺環境整備や新駅整備と合わせた駐輪場を拡充して利便性向上を継続 等

計画のフォローアップ

P. 60

本計画で示す施策・取組について、進捗状況に関するフォローアップを毎年実施し、本計画の取組状況やぐんま・県土整備プランの改定、自転車利用のニーズの変化を踏まえて、PDCA サイクルに則った計画の見直しを図ります。



PDCA サイクル

計画指標

P. 60

本計画では、各目標に対し、以下の指標により取組の進捗・効果を評価します。

指標 1：自転車通行空間の整備延長

群馬県内の道路における自転車ネットワーク路線の自転車通行空間整備済み延長

現況値：213.2km[令和5年度末]

目標値：416.0km[令和16年度末]

指標 2：自転車用ヘルメットの着用率

自転車利用時の自転車用ヘルメット着用者数の割合

現況値：40%[令和6年度]

目標値：70%[令和16年度]

推進体制

P. 61

第1次計画に続き、学識経験者、庁内各課、市町村、警察、教育委員会、交通事業者、自転車関係団体で構成された群馬県自転車活用推進計画評価委員会により計画を推進します。