

第2次群馬県自転車活用推進計画

(原案)

令和7年3月
群馬県

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>

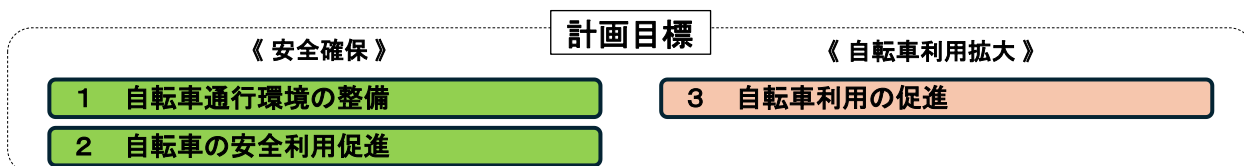
この計画は、群馬県における県民及び来訪者の一層の自転車活用を図り、誰もが安全で快適に移動できる環境の創出を目指して必要な施策を定めた実行計画です。「群馬県自転車活用推進計画(平成31年)」の取組を踏まえ、近年の社会情勢に適合するように計画を改定しました。

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。



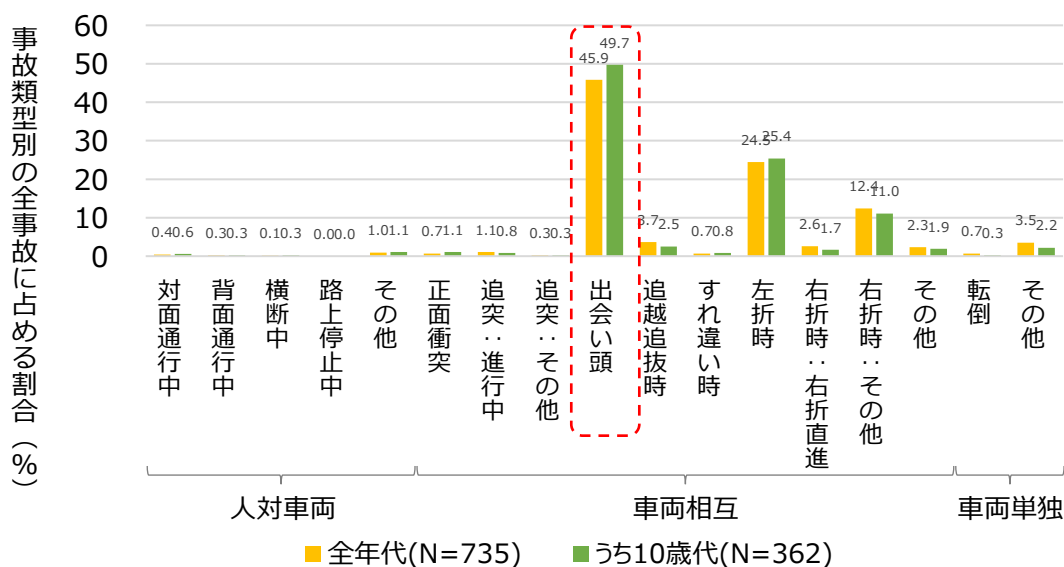
2 自転車事故の分析 P.9

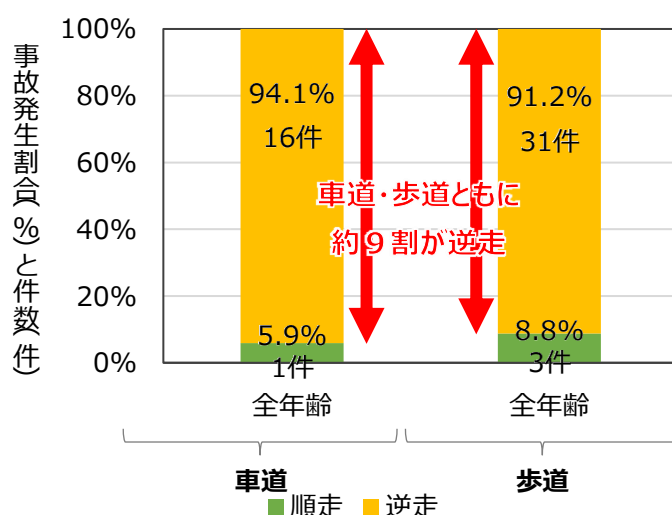
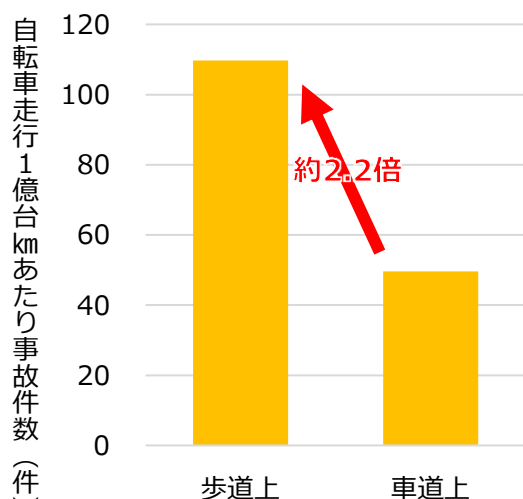
(1) 中高生の自転車事故件数

- 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。

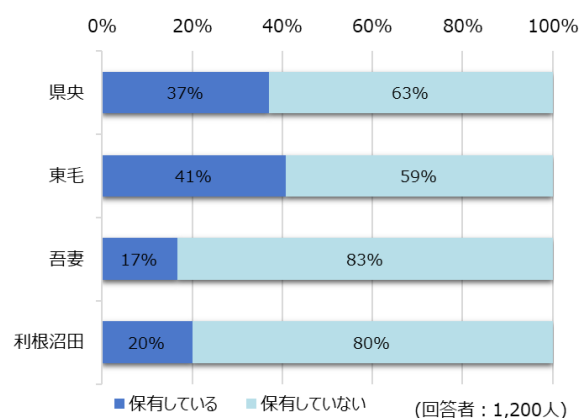




3 自転車の利用実態 P. 18

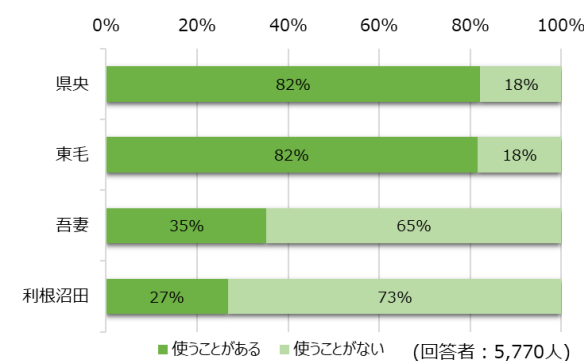
(1) 自転車の保有状況

- 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

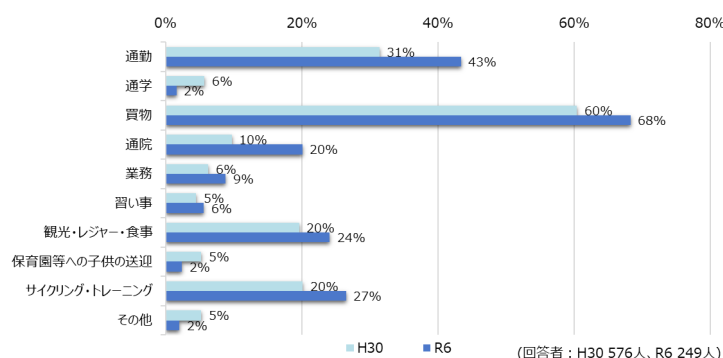
- ① 高校生の通学時における自転車利用率は県央地域、東毛地域では8割以上となっており、高校生の自転車利用率にも地域差を確認。



- 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

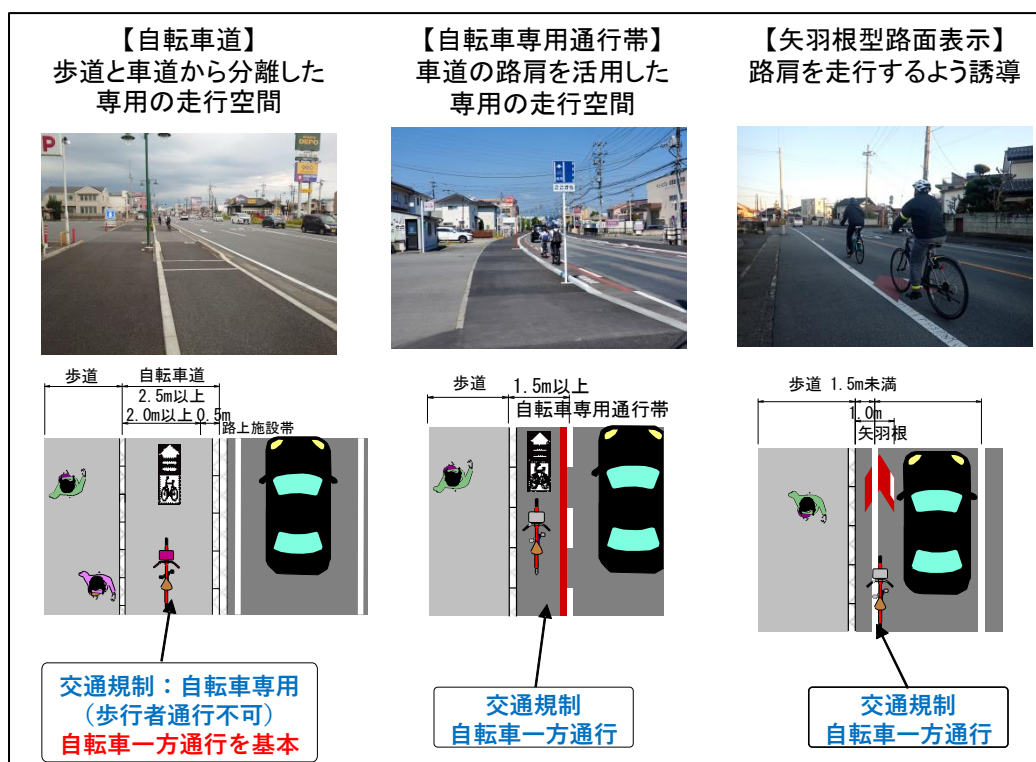
- ③ 都道府県別の自転車通勤通学の状況を見ると、群馬県の通勤通学手段に占める「自転車のみ」の割合は25位(7.64%)であり、上位の府県と比較して半分程度。



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、県内ではサイクル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

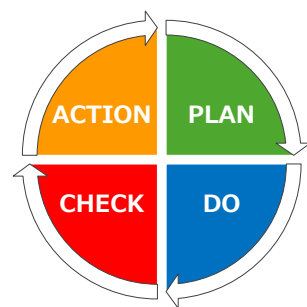
<公共交通と自転車利用の連携強化>

- ・ 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ル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。

目次

1. はじめに	1
1.1 「第2次群馬県自転車活用推進計画」とは	1
1.2 計画改定の背景	2
1.2.1 自転車利用に関わる社会情勢の変化	2
1.2.2 法令の改正	2
1.2.3 第1次計画の見直し時期	2
1.3 計画改定に向けて	3
1.4 第1次計画のフォローアップ	4
1.5 第1次計画策定後の自転車活用環境	5
2. 自転車利用の現状と課題	9
2.1 自転車に係る事故の状況	9
2.2 自転車の利用実態	18
2.3 自転車利用のメリット(自転車利用の近年の傾向)	27
3. 基本方針・目標	32
3.1 基本方針	32
3.2 3つの目標	33
3.2.1 目標1 自転車通行環境の整備	33
3.2.2 目標2 自転車の安全利用促進	33
3.2.3 目標3 自転車利用の促進	33
4. 施策・取組	34
4.1 「目標1 自転車通行環境の整備」の施策・取組	34
4.1.1 施策1: 自転車通行空間の計画的な整備推進	34
4.2 「目標2 自転車の安全利用促進」の施策・取組	47
4.2.1 施策1: 効果的な交通安全教育の推進	47
4.2.2 施策2: 自転車利用者の安全性向上	52
4.3 「目標3 自転車利用の促進」の施策・取組	55
4.3.1 施策1: 魅力のある自転車環境の創出と情報提供	55
4.3.2 施策2: 公共交通と自転車利用の連携強化	58
5. 計画の管理・推進体制	60
5.1 計画のフォローアップ	60
5.2 目標指標	60
5.3 推進体制	61
6. 自転車ネットワーク計画図	62
7. 施策・取組の具体的内容	75
参考資料	77



1. はじめに

1.1 「第2次群馬県自転車活用推進計画」とは

群馬県では、自転車を安全に利用できる環境を創出するとともに、移動手段として自転車活用を推進していくことを目的として、「自転車活用推進法(平成 29 年 5 月施行)」に基づき、「群馬県自転車活用推進計画(以降、第 1 次計画と表記)」を平成 31 年に策定し、自転車利用の安全性の向上を主眼として走行環境の整備に取り組んできました。第 1 次計画の策定後の社会環境の変化等を踏まえて改定した計画が「第 2 次群馬県自転車活用推進計画(以降、本計画と表記)」です。

群馬県は、中高生の自転車事故割合が全国と比べて高い状況にあることから、自転車ネットワーク計画を再構築した上で自転車通行環境の整備などに取り組むため、本計画を策定しています。また、第 1 次計画の目標達成状況を考慮し、コロナ禍を経た県民の自転車利用に対するニーズ等の変化を調査したうえで目標や施策を設定しています。

本計画の対象区域は、第 1 次計画同様、群馬県全域で、計画期間は第 1 次計画が 2019～2028 年度の 10 年間であったものを引き継ぎ、本計画は 2025 年度～2034 年度の 10 年間とし、策定から概ね 5 年後に見直しを行います。



1.2 計画改定の背景

1.2.1 自転車利用に関わる社会情勢の変化

第1次計画の策定後、自転車活用を取り巻く情勢は大きく変化しました。特に注目されるのは、自転車の環境負荷の小ささです。SDGs が広く浸透し、環境負荷の低減を意識する人が増えたため、環境にやさしい移動手段として自転車のニーズが高まっています。

また、シェアサイクルの普及により、従来よりも手軽に自転車が利用できるようになりました。群馬県でも前橋市や高崎市を中心にシェアサイクルポートの設置が進み、場所を選ばずに自転車を快適に利用できる環境整備の必要性が高まっています。

さらに、レジャーや健康増進の手段としての自転車の注目度が上がり、コロナ禍を経たライフスタイルの変化や情報通信技術の発展など、さまざまな面で自転車活用に関わる社会情勢が変化しています。これらに対応し、群馬県の自転車活用環境もアップデートを図ります。

1.2.2 法令の改正

第1次計画は平成31年3月に策定されましたが、直後の同年4月に「道路構造令」が改正され、「自転車通行帯」に関する規定が新たに設けられました。また、自転車道の設置要件として「設計速度が60キロメートル/時以上であるもの」が追加されました。

加えて、令和3年の「群馬県交通安全条例」の改正により、「自転車保険の加入」が努力義務化から義務化へ、「自転車乗用ヘルメット着用の努力義務化」が新たに規定されました。また自転車利用者のヘルメット着用については、令和6年に施行された改正道路交通法でも努力義務化されています。

1.2.3 第1次計画の見直し時期

第1次計画では、計画期間を2019年度～2028年度の10年間とし、策定から概ね5年後に見直すこととしていました。当初の予定に則り、2024年度に社会環境の変化等を踏まえて見直しを実施しました。



1.3 計画改定に向けて

第1次計画は、「自転車活用推進法」に基づき、「第1次自転車活用推進計画（国土交通省）」及び群馬県の県土整備分野の最上位計画である「はばたけ群馬・県土整備プラン」を踏まえ、自転車の安全性確保に重点を置いて策定しました。

その後、社会情勢が変化する中、「第2次自転車活用推進計画（国土交通省）」や「ぐんま・県土整備プラン2025」などの関連計画と整合を図り、「第2次群馬県自転車活用推進計画」を策定しました。

今回改定する第2次計画では、群馬県における自転車利用の課題、上位計画における目指す将来像を踏まえ、「自転車通行環境の整備」、「自転車の安全利用促進」、「自転車利用の促進」の3つの目標を設定し、その実現に向けて各種の施策を推進します。

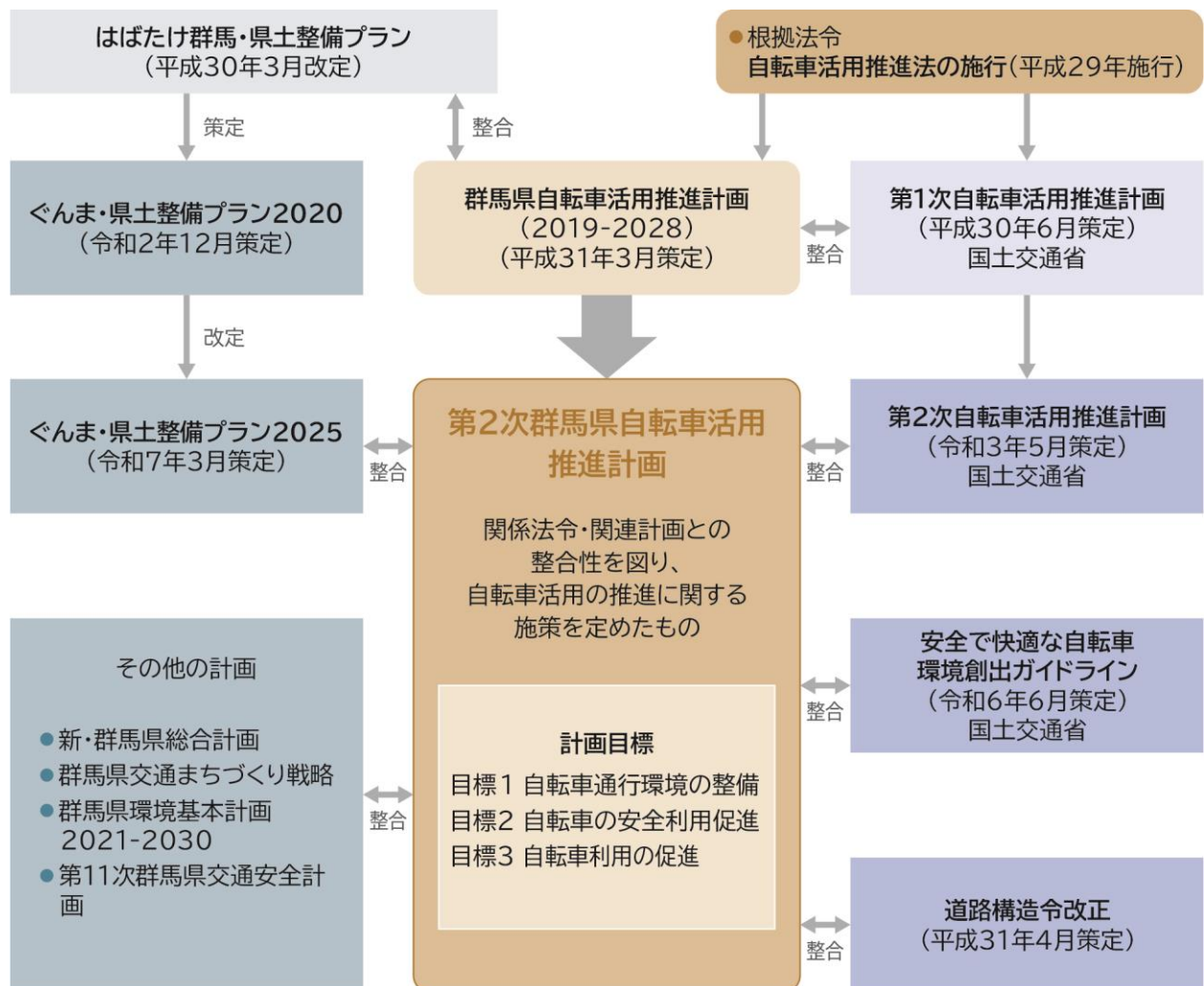


図 1.1 本計画の位置付け



1.4 第1次計画のフォローアップ

第1次計画で掲げた4つの目標を実現するため、各施策を実施しました。

目標Ⅰ 安全で快適な自転車通行環境の実現

- ・ 自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示の整備を実施
- ・ 「自転車事故多発箇所」に、国・県・市町村が連携し、注意喚起看板を56基設置

目標Ⅱ 自転車の安全利用意識の醸成

- ・ スタントマンが交通事故を再現するスクエアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室を高校生を対象に開始し、平成31年度から延べ103回実施
- ・ 県民のヘルメット着用を促進するため、県職員による啓発チーム「GMET」を編成し、県警、市町村、企業等と連携し、ヘルメット着用促進・自転車保険加入・通行マナーなどについて啓発活動を実施

目標Ⅲ 公共交通との連携強化による自転車利用の促進

- ・ 令和5年3月より GunMaaS のサービスを開始し、シェアサイクルの予約や経路検索への反映を行い、自転車利用を促進
- ・ まえばしサイクルオアシスが「赤城南麓観光サイクリングコース」を設定、チラシとWEBで広報を実施

目標Ⅳ 観光来訪の促進地域活性化

- ・ 観光ルート案内を充実させることを目的として、令和5年に利根川自転車道休憩施設にQRコードを設置
- ・ 県内サイクリングロードマップ及び市街地おもしろマップの配布

上記の他、具体的取組の実施内容は、「参考資料4. 第1次計画における取組成果」の通りです。

また、計画に対する基本目標における達成状況は表1.1の通りです。

表 1.1 第1次計画における基本目標の達成状況

	基本目標	達成状況
自転車事故件数の削減	2018年を基準年として、5年後の2023年までに 3割以上削減 2018年：2,313件 2023年： 693件以上削減	2023年：1972件 341件削除 (達成率：49%)
自転車通行空間の整備延長	2023年度末までに県管理道路における自転車通行空間を 100km以上整備	2023年度末：163.8km整備 (達成率：164%)

【第1次計画のフォローアップ まとめ】

- 各目標に対し、様々な取組を実施しました。特に環境整備及び安全教育に注力し、自転車利用促進を図りました。
- 自転車通行空間整備に関する目標は達成できましたが、自転車事故件数の削減については目標を達成できなかったため、引き続き安全教育に対する取組が必要であると考えています。



1.5 第1次計画策定後の自転車活用環境

1.5.1 自転車活用に関わる国や群馬県の動向

我が国の自転車施策は、平成29年の「自転車活用推進法」の施行後、平成30年に第1次自転車活用推進計画が策定され、令和3年には第2次自転車活用推進計画が策定されるなど、進展してきました。第2次自転車活用推進計画では、従来の目標を踏襲しつつ、「多様な自転車の開発・普及」及び「損害賠償責任保険等への加入促進」が追加され、社会情勢の変化や政府の主要な計画等に対応しています。

また、国土交通省ならびに警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が令和6年に改定され、自転車専用通行帯に対応した自転車通行空間の整備や運用についての考え方や、道路空間の再配分による自転車通行空間の確保例などが示されました。

また、令和6年には群馬県の県土整備分野における最上位計画である「ぐんま・県土整備プラン 2025」が策定され、10年後に目指すぐんまの姿として、子育て世代も安心して住めるまちになることを目指し、自転車通行空間の整備や注意喚起看板の設置、ヘルメット着用の促進、交通安全教育の実施に取り組むこととしています。

1.5.2 群馬県内の自転車通行空間の整備状況

第1次計画では、自転車通行空間の整備を優先的に行う自転車ネットワーク路線1,450kmを選定し、令和6年3月時点で213.2kmを整備しました。

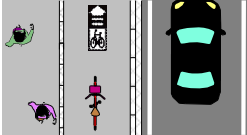
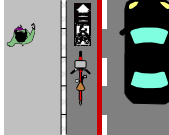
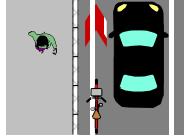
群馬県が管理する道路については、令和6年3月時点での自転車通行空間の整備延長は163.8kmとなっており、第1次計画で基本目標の一つとしていた「2023年度末までに県管理道路で100km以上の自転車通行空間の整備」を大きく超える達成状況です。

これらの自転車通行空間の整備は、群馬県が目指す自転車通行環境の実現に大きく寄与してきました。しかし、新しい道路の開通や交通量の変化、中高生の通学経路変更など、自転車の利用状況に変化が生じていることから、自転車ネットワークの見直しが必要です。

自転車ネットワークにおける自転車の走行空間の整備として、表1.2に示す通り、群馬県内では自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示の3つの整備形態で整備を進めてきました。今後も引き続き、自転車走行空間の確保に向けて取り組んでいきます。



表 1.2 群馬県内における自転車通行空間の整備事例

	自転車道	自転車専用通行帯	矢羽根型路面表示
整備形態	自転車の通行のために、縁石などで区画して設けられる道路。	普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された道路。	路面表示により、自転車の通行位置と方向を明示し、自転車の安全な通行や車道通行を促す路面表示。
			
道路法	—	—	—
道路交通法	(一方通行の場合、第 8 条第 1 項)	第 20 条第 2 項	—
群馬県内道路での整備延長	0.1km (令和 5 年度末時点)	1.1km (令和 5 年度末時点)	162.6km (令和 5 年度末時点)

1.5.3 シェアサイクルの普及拡大

近年、全国的にシェアサイクルの導入が進展しており、群馬県でも、「まえばしシェアサイクル cogbe」や「高崎まちなかコミュニティサイクル高チャリ」に代表されるようにシェアサイクルが普及しています。シェアサイクルについては、第 1 次計画においても利用の拡大を図る取組を掲げて取組んできたことから、ポート数も年々増加し、cogbe と高チャリを合わせて 60 以上のシェアサイクルポートが整備されています。



図 1.2 シェアサイクルポート(cogbe)

出典：前橋まるごとガイド



1.5.4 サイクル観光の拡大

道の駅や観光拠点などにサイクルラック（サイクルスタンド）が設置され、工具や空気入れの貸し出し施設も増加しています。これにより、日常の移動とサイクルツーリズムの両面で自転車の利用環境が整備されています。

また、国土交通省が中心となり令和元年にナショナルサイクルルートが開始されました。群馬県においても利根川自転車道のナショナルサイクルルート指定に向けて、関係者との連携を図りながら、モデルルートの登録に向けた検討を行います。



図 1.3 県内に設置されたサイクルラック(伊香保温泉石段街)

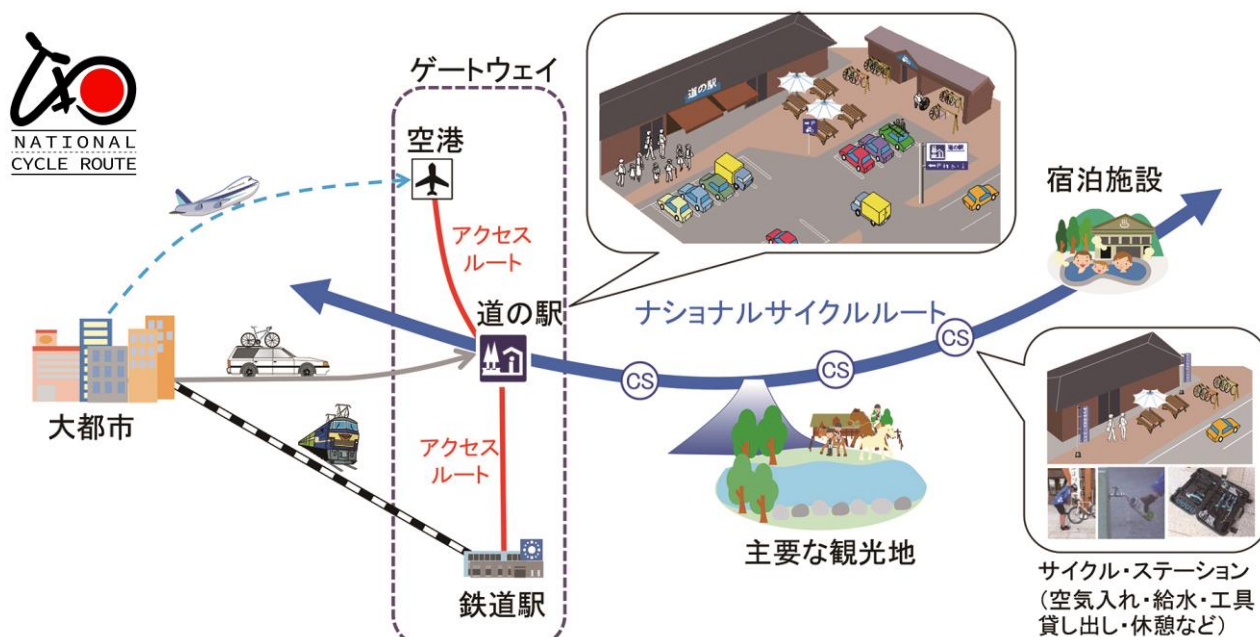


図 1.4 ナショナルサイクルルートのイメージ

出典：国土交通省ホームページ



1.5.5 交通分野でのデジタル化進展

近年、情報通信技術が飛躍的に発展しており、自転車を含めた交通分野でもデジタル化が進展しています。MaaS の概念も浸透し、国土交通省では令和元年から日本版 MaaS を推進するための支援事業を実施しており、第2次自転車活用推進計画においてもシェアサイクルを交通モードの一つとしています。

群馬県においても令和5年から GunMaaS の運用が開始され、スマートフォンアプリを使ってシェアサイクルの予約や経路検索ができるようになりました。



図 1.5 GunMaaS アプリ

コラム 自転車の危険な運転に対する罰則の強化

令和6年11月に、道路交通法が改正され、「運転中のながらスマホ」、「酒気帯び運転および幫助」が新たに罰則の対象となりました。



図 1.6 道路交通法改正 広報用チラシ

出典：警察庁ホームページ



2. 自転車利用の現状と課題

2.1 自転車に係る事故の状況

2.1.1 全国比較

(1) 群馬県の交通事故概況

群馬県ならびに全国の人口当たりの交通人身事故発生件数は図 2.1 のとおり、平成 26 年から見て減少傾向にあります。しかしながら、令和 3 年から 5 年の直近 3 年間は横ばいに推移しています。

また、全国と比べると、平成 26 年から連続して群馬県が全国を上回っており、令和 5 年時点では、人口当たり人身事故件数は全国の 2 倍以上となっています。

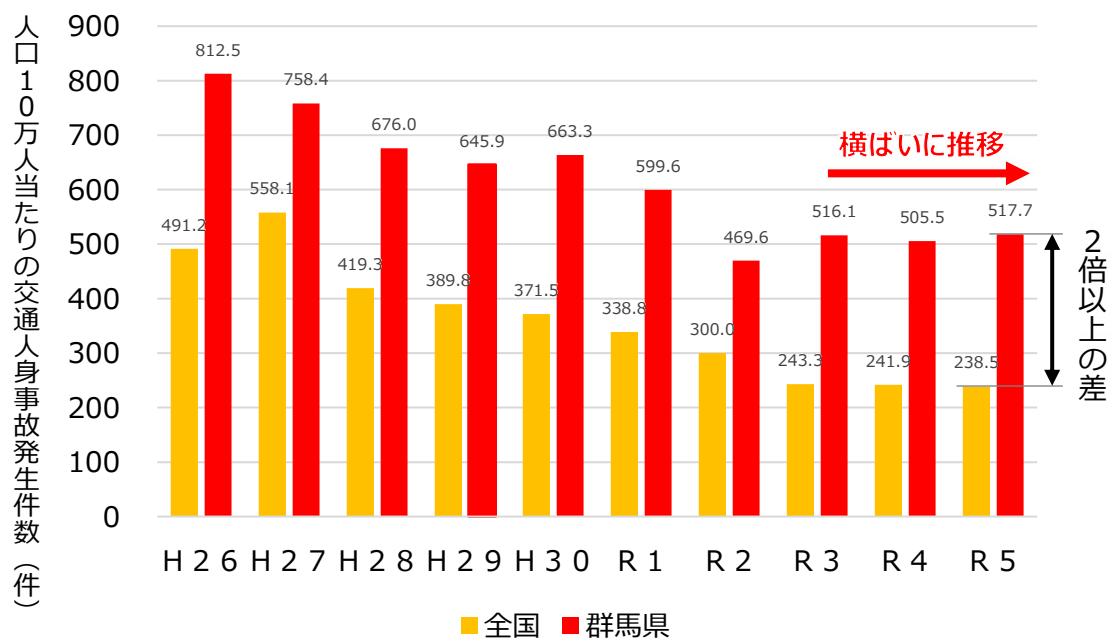


図 2.1 群馬県ならびに全国の人口 10 万人当たりの交通人身事故件数の推移



(2) 群馬県の自転車交通事故負傷者数の推移

群馬県の自転車交通事故負傷者数は図 2.2 のとおり、平成 25 年から減少していますが、全国では 4 割以上減少しているのに比べて、群馬県では 3 割程度の減少にとどまっています。前年よりも顕著に増加している年もあり、さらなる負傷者数削減に向けて、より一層の取組が必要となっています。

全国および群馬県では、令和 2 年に最少となった後、近年は増加傾向にあります。一時は新型コロナウイルスの蔓延により外出が減少しましたが、終息に伴い外出が増えた影響と考えられます。

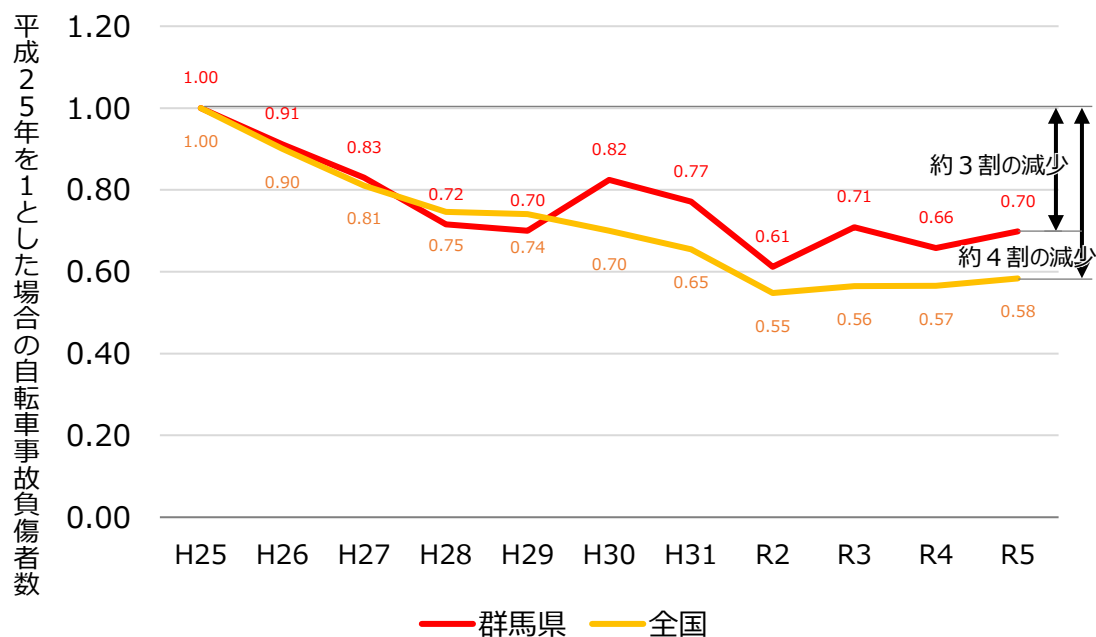


図 2.2 群馬県及び全国の自転車交通事故負傷者数の推移

出典：交通事故統計年報（平成 25 年～令和 5 年）より作成



(3) 自転車事故に占める高校生世代の割合

群馬県の高校生世代の自転車事故件数は令和元年の 81 件から令和 4 年の 57 件と減少しているものの、依然として高校生の事故が占める割合は約 30%と高い状態にあります。また、全国の高校生の事故割合と比べると、**群馬県の割合は 2 倍以上**となっています。

また、中高生の自転車事故件数は他県と比較しても多く、大きな課題となっています。

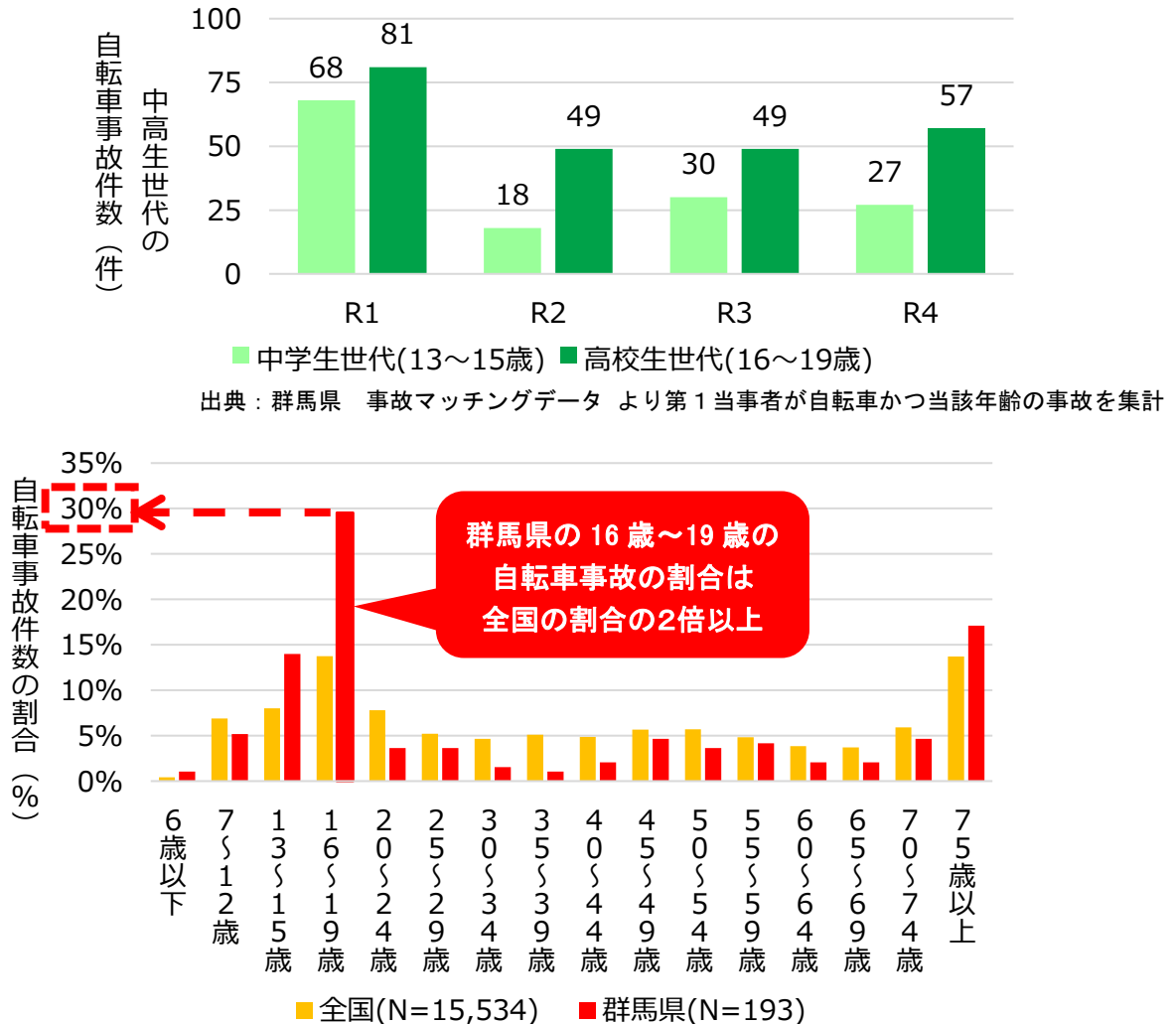


図 2.3 第1当事者の年齢別自転車事故件数の構成比 (令和4年)

出典：「令和4年版 交通事故統計年報」(ITARDA)、群馬県 事故マッチングデータ (令和4年)

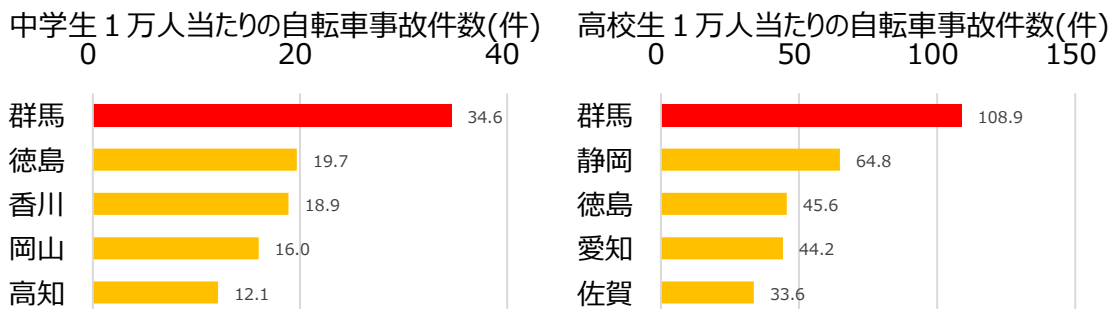


図 2.4 中学生・高校生1万人当たりの自転車事故件数

出典：「自転車の安全利用促進委員会」資料より作成



(4) 自転車ヘルメット着用率

群馬県では県職員による啓発チーム「GMET」を編成し、県警、市町村、企業等と連携し、自転車ヘルメット着用促進を進めています。自転車ヘルメット着用率は年々向上しており、令和5・6年に警察庁が実施した着用率調査では、ともに全国で3番目の高さとなっています。しかし、まだ半数以上は自転車ヘルメット未着用という結果となっています。

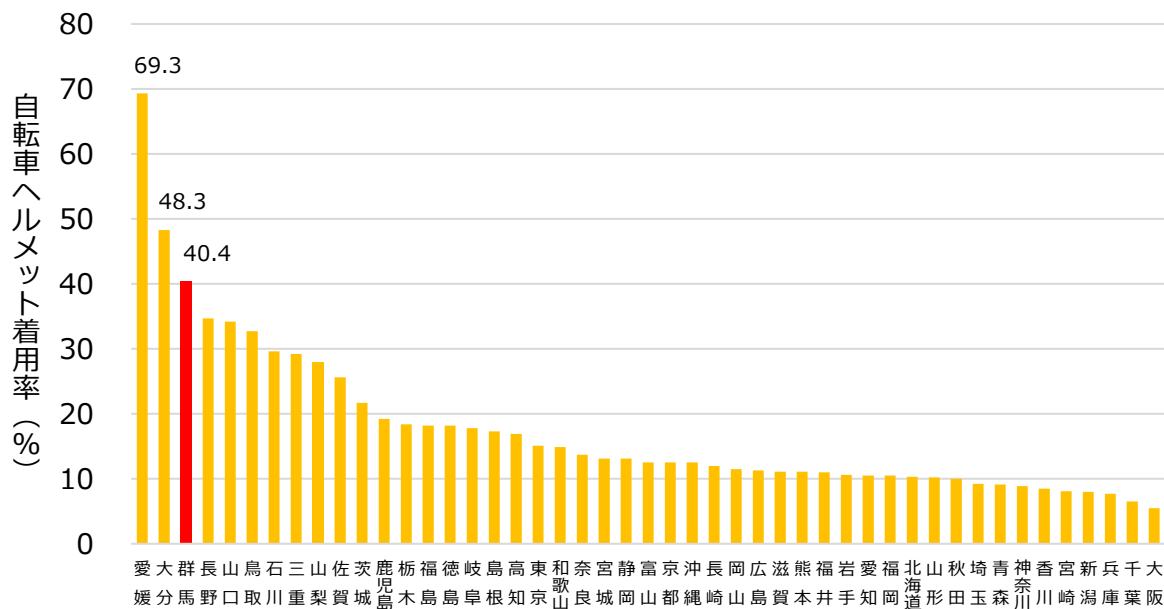


図 2.5 都道府県別の自転車ヘルメット着用率

※令和6年7月1日～19日の平日の調査結果

出典：自転車乗車用ヘルメット着用率調査結果（警察庁）



2.1.2 事故の実態

(1) 多発している事故の特徴

群馬県事故マッチングデータを用いた群馬県における自転車事故の分析結果によると、事故類型別では、全年代、10 歳代ともに、「出会い頭」が最も多く、約 5 割を占めています。次いで左折時が 2 割程度、右折時が 1 割程度です。

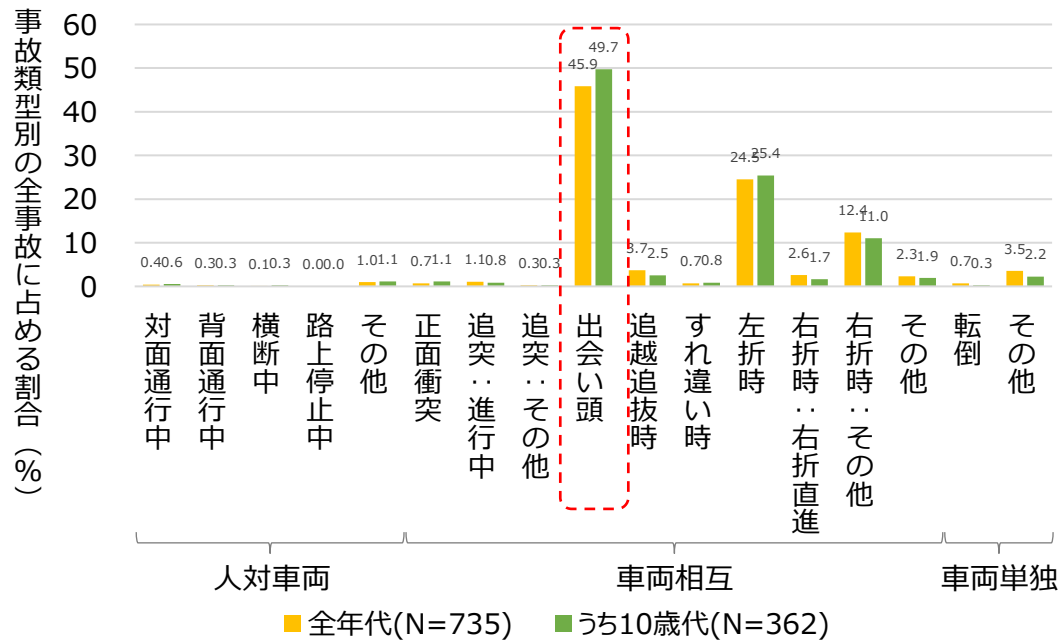


図 2.6 県管理道路における自転車事故の事故類型別割合(令和4年)

出典：群馬県 事故マッチングデータ（令和4年）



(2) 出会い頭事故が発生しやすい場所

通行位置別の自転車事故（出会い頭事故）の発生率をみると、車道上よりも歩道上のほうが2.2倍高い状況です。

また、自転車事故のうち、四輪自動車との事故が約9割を占めており、そのうち約8割が交差点で発生しています。

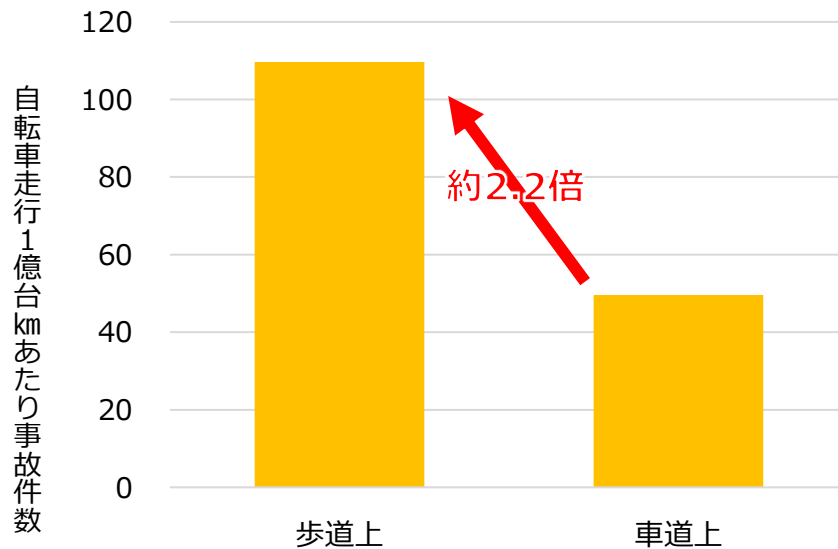


図 2.7 令和4年 通行位置別自転車事故発生率(出会い頭事故)

※直轄国道、市町村道の事故は除く
※「車道上」＝「歩道外」と「路側帯」の事故の合算
※自転車事故発生率＝自転車事故件数／自転車走行1億台km
※横断中の事故は除く
※12時間交通量ベースのため、19時～翌7時の事故は除く
※自転車交通量データのない区間、歩道設置率80%未満の区間の事故は除く

出典：群馬県 事故マッチングデータ（令和4年）、道路交通センサス（令和3年）

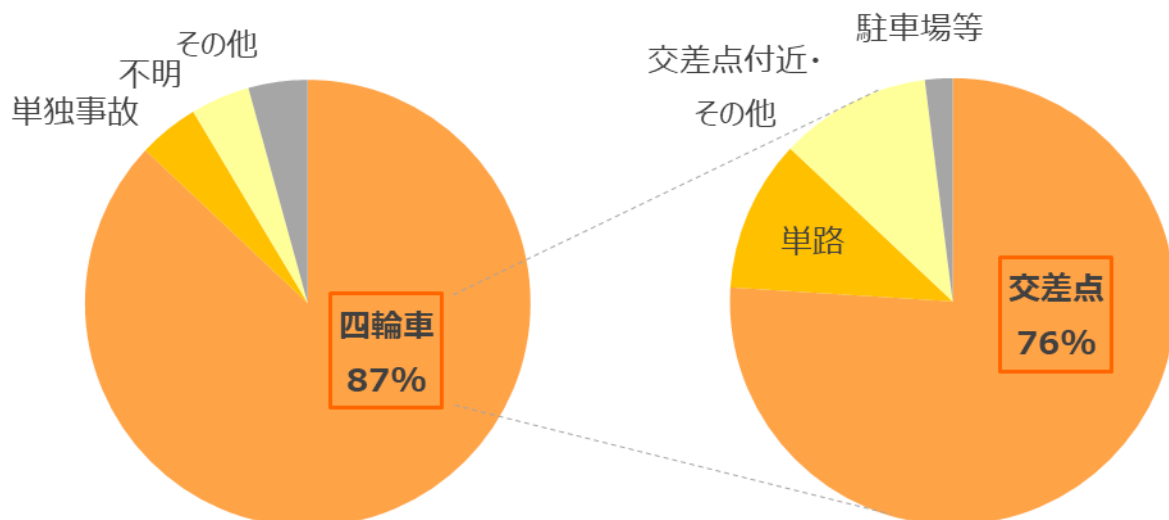


図 2.8 群馬県内の自転車事故の相手(左)および四輪車との事故発生箇所(右)

出典：群馬県 事故マッチングデータ（令和1～5年）より作成



(3) 出会い頭事故が発生しやすい通行方向

自転車の通行方向別※出会い頭事故件数をみると、歩道内の事故は全年齢では約9割、10歳代では全てが、逆走時の事故となっています。歩道内の全年齢の順走と逆走の比率をみると、**順走時が3件であるのに対し、逆走時の自転車事故は31件と10倍の事故が発生**しています。

また、順走・逆走、車道通行・歩道通行では、図2.10のとおり車からの視認性に違いがあり、逆走もしくは歩道通行の方が出会い頭事故の危険性が高いことがわかります。

※自転車が車両と同方向の通行（左側通行）を順走、車両と逆方向の通行（右側通行）を逆走としている。

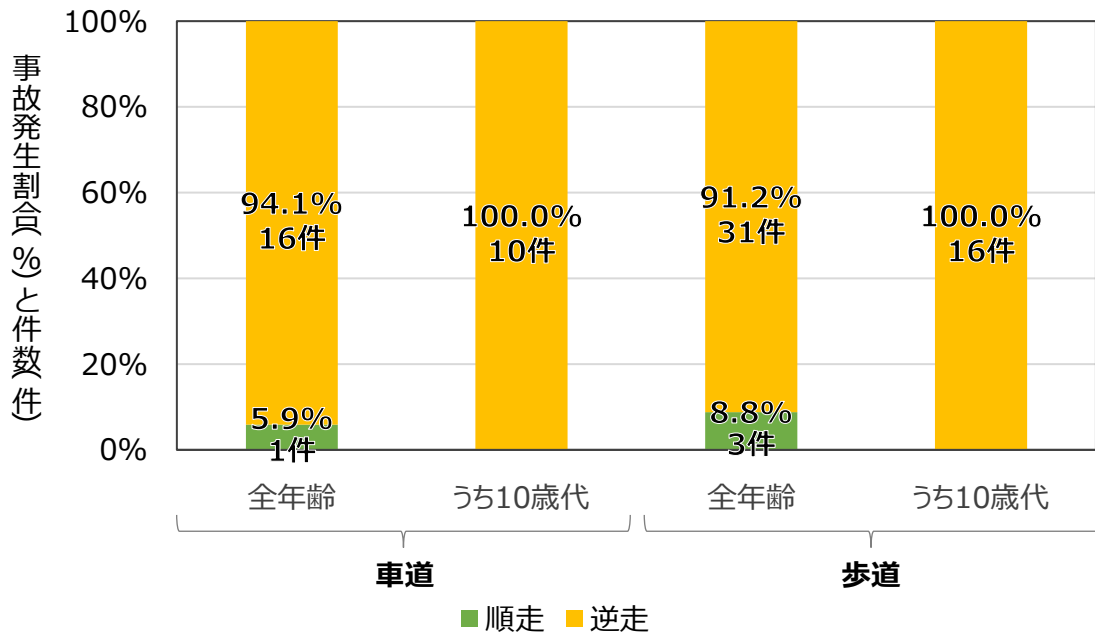


図 2.9 令和4年 通行方向別自転車事故件数(出会い頭事故)

※直轄国道、市町村道の事故は除く

※「その他(横断中等)」の事故(219件)、通行方向が不明の事故は除く

出典：群馬県 事故マッチングデータ（令和4年）

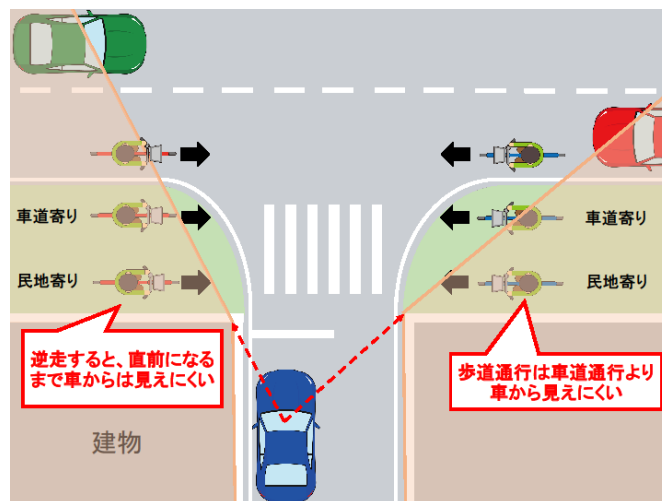


図 2.10 交差点付近における自動車ドライバーからの見え方の違い



(4) 自転車事故が多発している地域

自転車事故は、前橋市、高崎市、太田市及び伊勢崎市の市街地エリアで多く発生しています。

また、交差点における出会い頭事故は、前橋市や高崎市などの都市部に集中しています。

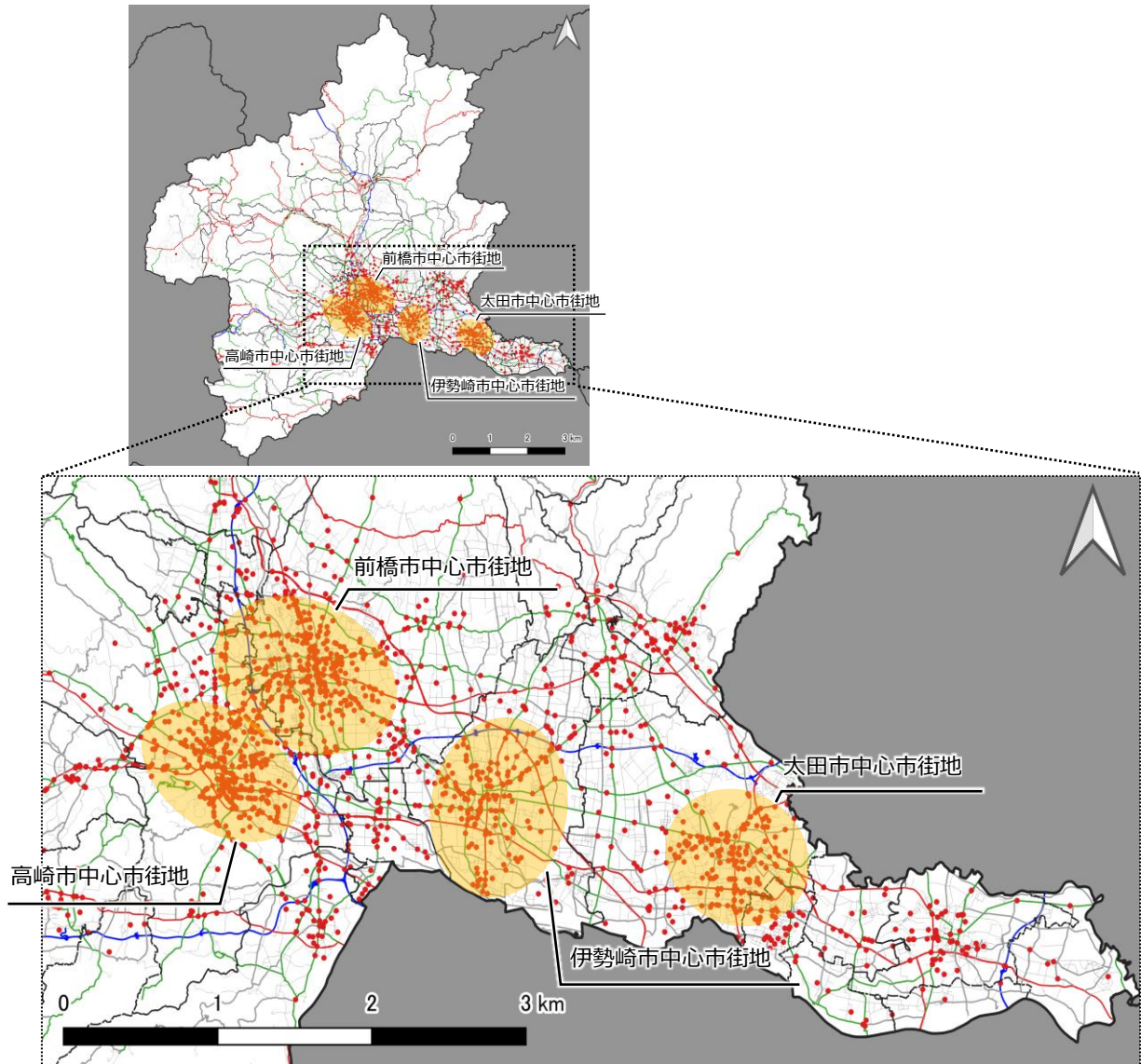


図 2.11 令和4年 自転車事故発生位置

出典：群馬県 事故マッチングデータ（令和4年）

表 2.1 交差点における自転車の出会い頭事故の発生件数上位市町村

順位	市町村	出会い頭事故件数
1	前橋市	213
2	高崎市	207
3	伊勢崎市	107
4	太田市	103
5	館林市	25

出典：群馬県 事故マッチングデータ（令和1～5年）より作成



【自転車事故 まとめ】

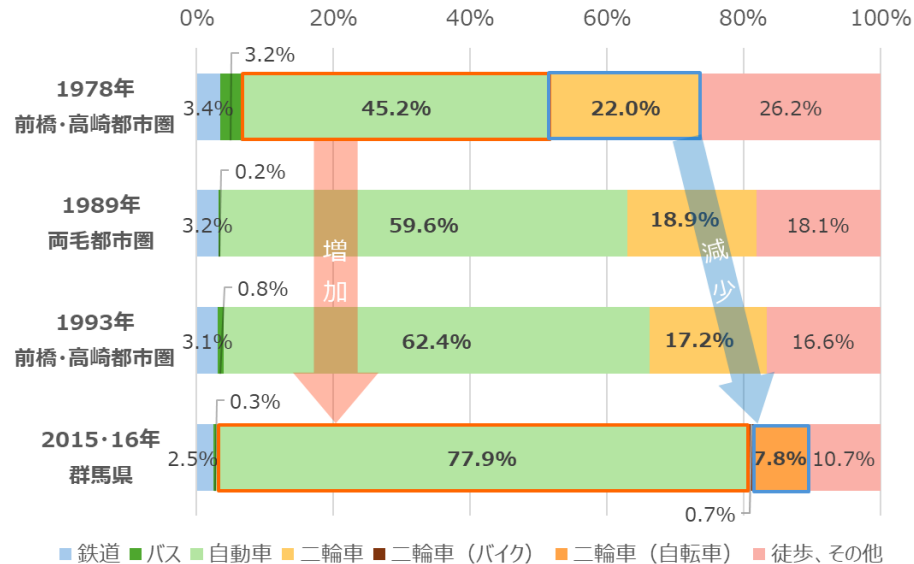
- 県内で発生する自転車事故の約半数は出会い頭の事故であり、その発生率は車道よりも歩道上の方が約 2.2 倍高くなっています。
- 自転車に対する認知は、道路交通法で定められている左側通行の方が車から見えやすくなります。一方、逆向きの右側通行している場合は、車から見えづらく、車と自転車との衝突事故の発生確率が、左側通行時に比べ約 10 倍も高くなります。
- 中高生の自転車事故は他県と比較しても多くなっています。
- 自転車事故の相手方の 87%は「四輪車」と、事故の大半を占めており、さらに、その車との事故の 76%は「交差点」で発生しています。
- 交差点における出会い頭事故は、前橋市や高崎市などの都市部に集中しています。
- 安全性を高めるためには、“車道通行”の促進や“左側走行、”など通行ルールの遵守を定着



2.2 自転車の利用実態

2.2.1 自転車利用率

群馬県の二輪車（自転車+バイク）の利用率は、1978 年には 22%だったものが年々減少し、2015・16 年には 9%弱にまで低下した一方、自動車の利用率は大幅に伸びています。



※1978 年、1989 年、1993 年の二輪車の値は自転車とバイクの合計値である。

図 2.12 交通手段構成比の推移

出典：群馬県パーソントリップ調査（平成 27・28 年）

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している一方で、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は地域差があります。

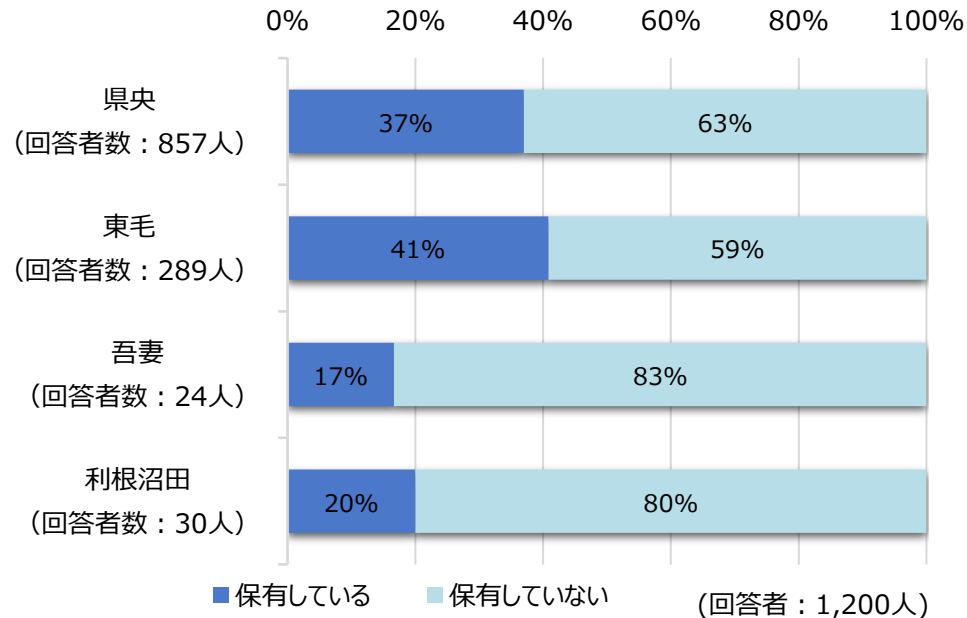


図 2.13 地域別の自転車保有状況

出典：県民アンケート（令和 6 年）

※「県民アンケート」は、県内に居住する 15 歳以上の調査モニター登録者を対象にした Web アンケート

※地域区分は、群馬県の都市計画区域マスタープラン（2021 年 4 月）に準拠



また、高校生の通学時における自転車利用状況にも地域差があり、県央地域、東毛地域では 8 割以上となっています。

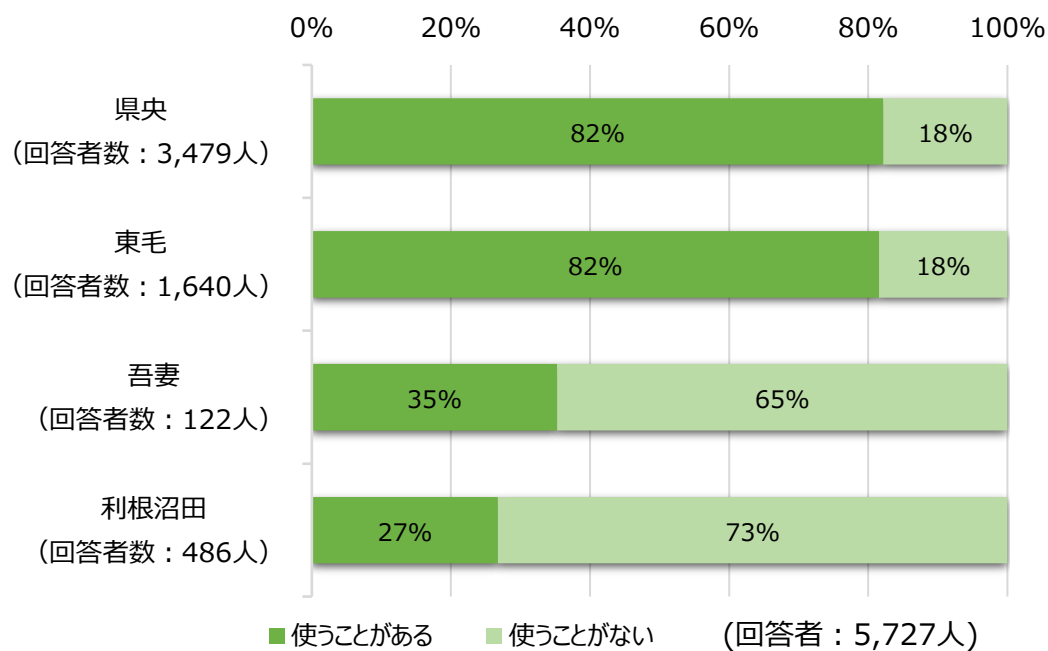


図 2.14 地域別の自転車利用率

出典：高校生アンケート（令和 6 年）

※「高校生アンケート」は、県内の全日制高校に自転車で通学している高校 2 年生を対象にしたアンケート

※地域区分は、群馬県の都市計画区域マスタープラン（2021 年 4 月）に準拠



コラム 都道府県別の自転車通勤通学の状況

全国の通勤通学手段のうち、「自転車のみ」（ドアツードアで自転車により通勤通学すること）の割合を国勢調査結果から確認しました。

都道府県別に見ると、群馬県の利用率は25位（7.64%）となっており、上位の府県（大阪府、京都府、愛媛県）と比較すると半分程度の利用率になっています。

表 2.2 自転車のみでの通勤通学する割合の都道府県別順位（国勢調査 2020 年より算出）

1	大阪府	20.39%	17	福岡県	8.75%	33	三重県	6.42%
2	京都府	15.00%	18	宮崎県	8.49%	34	福井県	6.22%
3	愛媛県	14.08%	19	千葉県	8.46%	35	石川県	6.02%
4	高知県	12.96%	20	神奈川県	8.44%	36	青森県	6.00%
5	東京都	12.89%	21	山口県	8.31%	37	長野県	5.87%
6	埼玉県	12.66%	22	佐賀県	7.80%	38	岩手県	5.76%
7	広島県	12.18%	23	鳥取県	7.79%	39	福島県	5.71%
8	岡山県	11.85%	24	大分県	7.72%	40	山形県	5.67%
9	香川県	11.70%	25	群馬県	7.64%	41	北海道	5.66%
10	兵庫県	11.54%	26	栃木県	7.61%	42	秋田県	5.46%
11	徳島県	11.34%	27	奈良県	7.26%	43	鹿児島県	5.40%
12	愛知県	10.07%	28	島根県	7.22%	44	富山県	5.30%
13	熊本県	9.24%	29	宮城県	6.98%	45	新潟県	4.80%
14	和歌山県	9.16%	30	岐阜県	6.90%	46	沖縄県	2.78%
15	静岡県	9.06%	31	山梨県	6.53%	47	長崎県	2.40%
16	滋賀県	8.82%	32	茨城県	6.51%			

出典：「国勢調査からみる通勤通学時の自転車利用の動向② ～都道府県別の動向～」



2.2.2 自転車の利用目的

自転車を利用した移動の目的について、平成 27・28 年のパーソントリップ調査結果では、約 3 割が通学、約 2 割が通勤となっています。出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までの自転車利用については、**通学目的が約 7 割**を占めています。

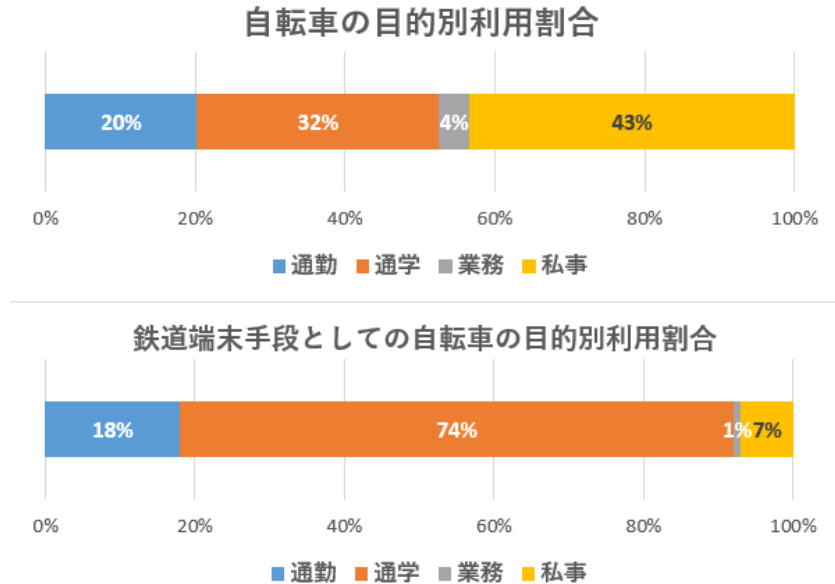


図 2.15 自転車利用の目的別シェア

出典：群馬県パーソントリップ調査（平成 27・28 年）

また、令和 6 年に実施した県民アンケート調査結果によると、自転車利用の目的は、買い物が約 7 割、通勤が約 4 割となっています。

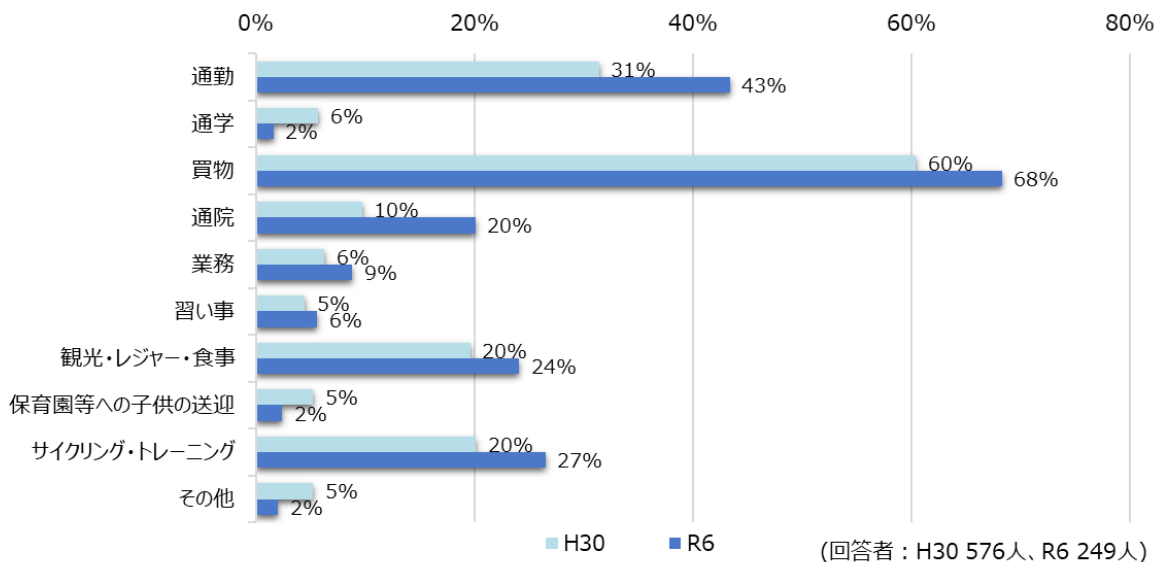


図 2.16 自転車利用の目的

出典：県民アンケート（平成 30 年・令和 6 年）：複数回答

※「県民アンケート」は、県内に居住する 15 歳以上の調査モニター登録者を対象にした Web アンケート

※本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



2.2.3 自転車利用者の年齢

自転車利用者は **10代が最も多く**、4割程度を占めています。

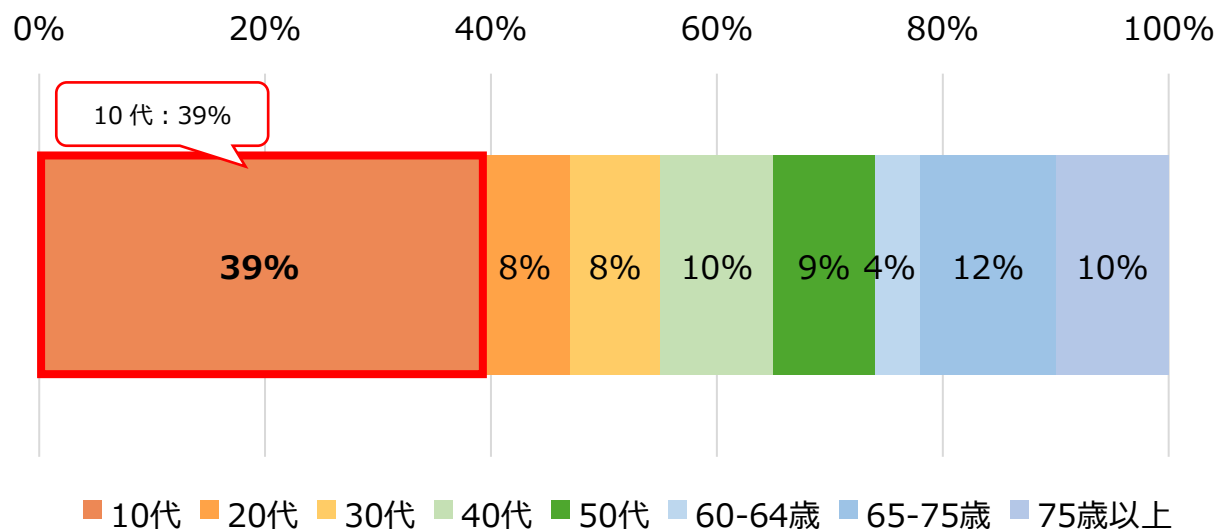


図 2.17 自転車利用の年齢階層別シェア(代表交通手段)

出典：群馬県パーソントリップ調査（平成 27・28 年）



2.2.4 自転車の移動距離（全体・高校生）

移動距離別の交通手段をみると、概ね 3km 程度以内の距離帯において、自転車の分担率が 10%以上と高くなっています。一方、高校生の通学目的の代表交通手段を見ると、10km 程度まで自転車（二輪車）利用が見られ、3～4 kmで9割と最も多くなっています。

また、自動車は短距離利用でも多く、高校生通学時の自動車送迎は、距離帯に関わらず一定数（5～20%程度）を占めています。

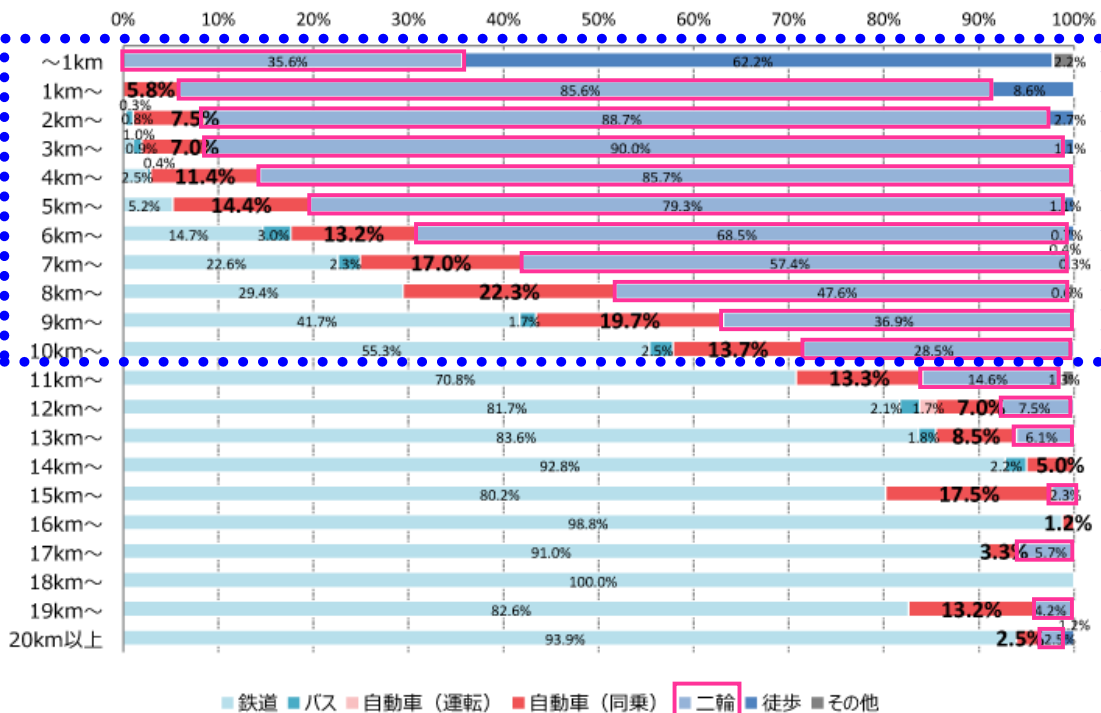
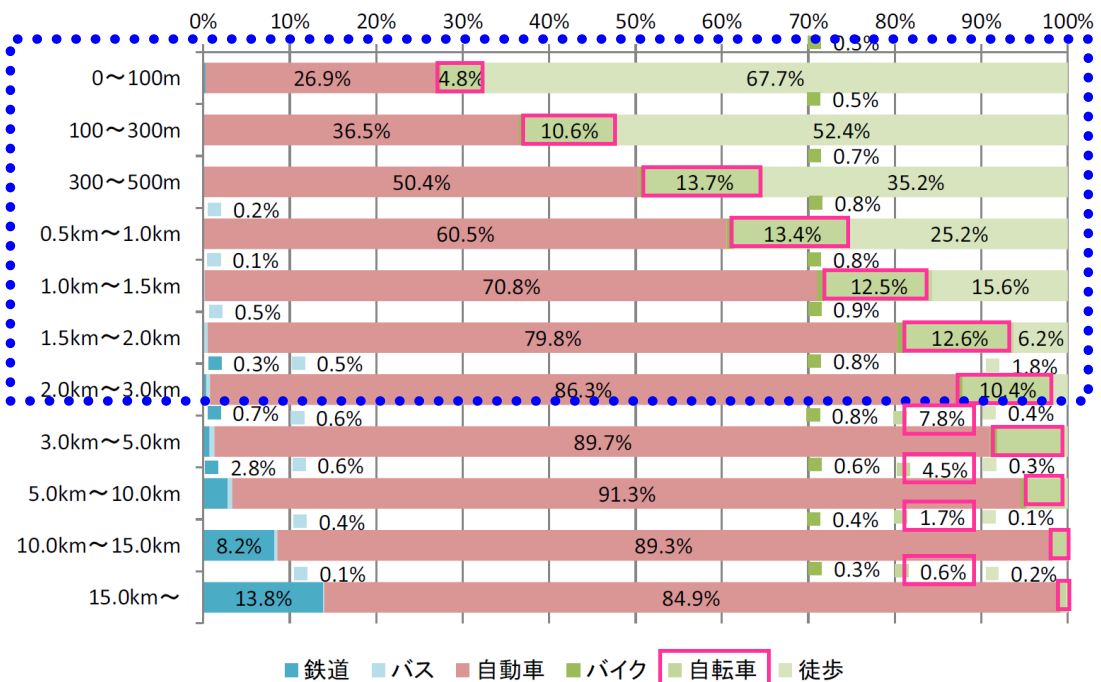


図 2.18 距離帯別の代表交通手段(上:全体／下:高校生通学)

出典：群馬県パーソントリップ調査（平成 27・28 年）



2.2.5 自転車の移動距離（鉄道端末利用）

鉄道端末交通手段（駅までの移動、駅からの移動）における自転車の移動距離をみると、3 k m以内が概ね9割を占めています。

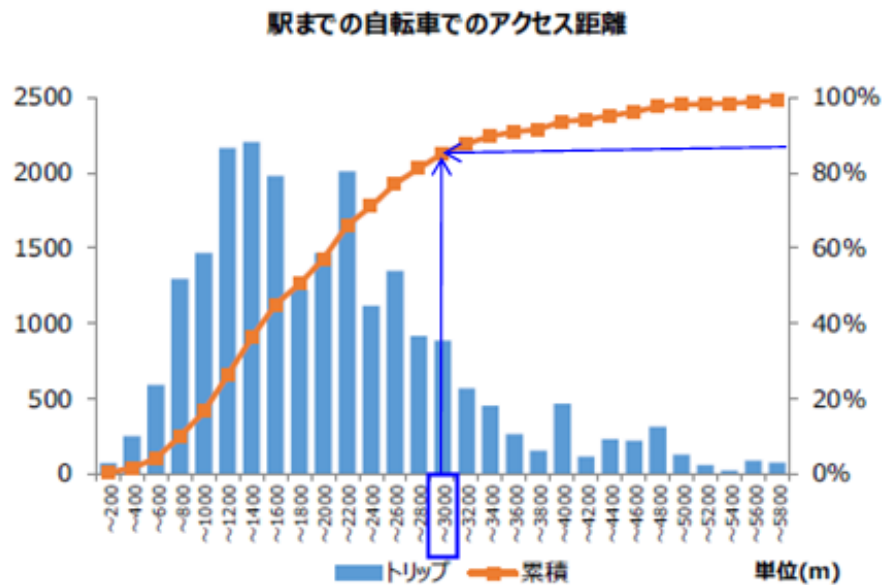


図 2.19 自転車の距離帯別トリップ数(鉄道端末)

出典：群馬県パーソントリップ調査（平成 27・28 年）

表 2.3 二次交通手段別の駅までのアクセス距離

二次交通手段	駅からの主な利用距離帯	最も利用される距離帯
徒 歩	1.2km まで	200m ～ 400m
自転車	3.0km まで	1,200m ～ 1,400m
バ ス	6.0km まで	2,000m ～ 3,000m
自動車	6.0km まで	1,000m ～ 2,000m



2.2.6 市町村別の通勤・通学時の自転車分担率

県内の市町村別の自転車利用率をみると、県央地域、東毛地域に属する大泉町、高崎市、前橋市、館林市、太田市、玉村町、伊勢崎市は、利用率が10%以上と高くなっています。一方、利根沼田地域、吾妻地域では多くの市町村で自転車分担率が低く、3%を下回る市町村もあります。

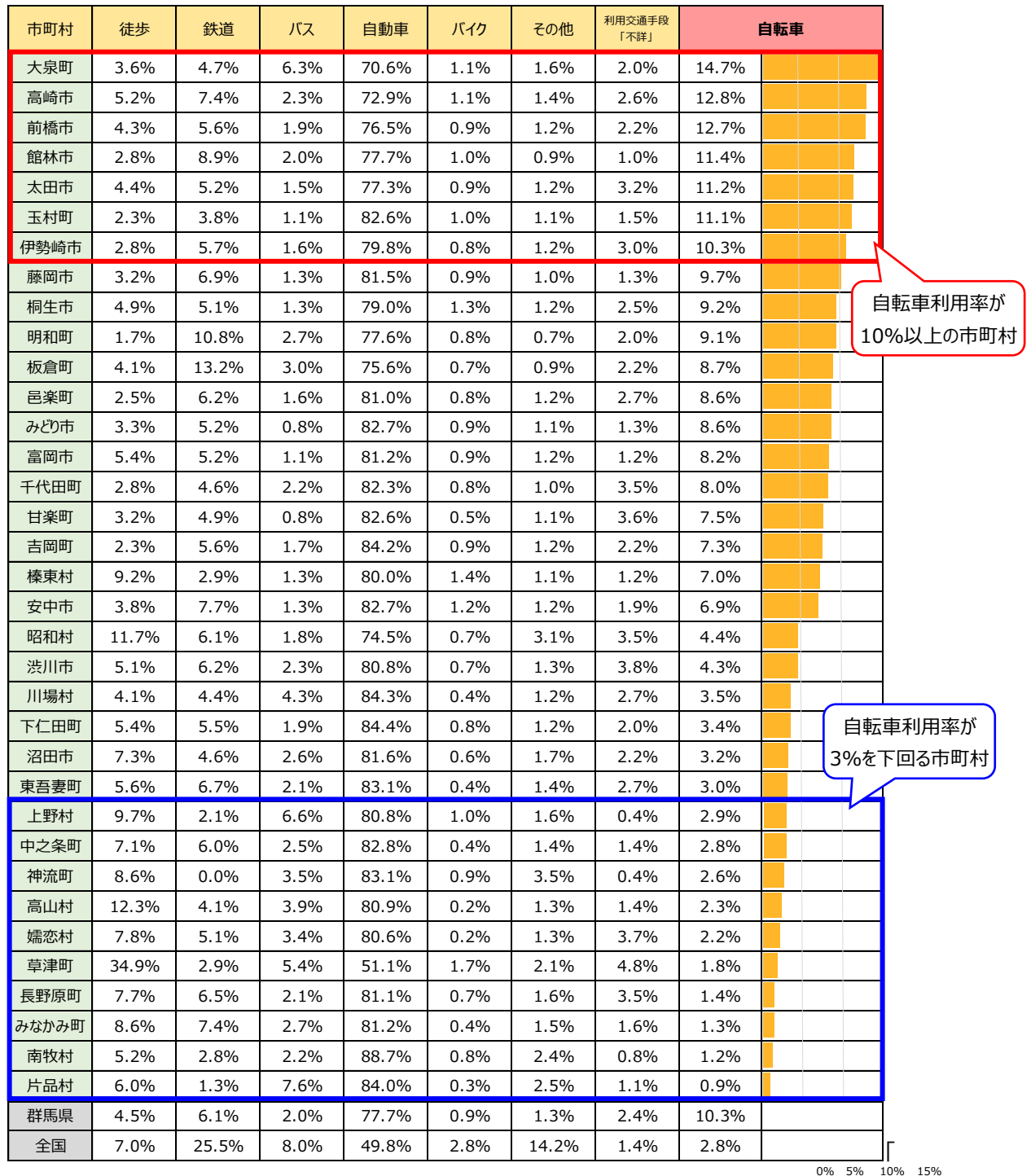


図 2.20 市町村別の通勤・通学時の交通手段分担率

出典：国勢調査（令和2年）



【自転車利用実態 まとめ】

- 県内交通手段における自転車の占める割合は、過去からの推移を見ると大幅に減少しています。一方で、自動車利用が大幅に増加しています。
- 自転車利用率は、南部が高く、北部の利根沼田地域や吾妻地域は低くなっています。
- 利用者は、10代が4割、65歳以上の高齢者が2割と、合わせて6割を占めています。利用目的は通学が約3割、私事が約4割です。鉄道端末交通手段（出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までの二次交通）として見ると、通学が約7割を占めています。
- 移動距離は、概ね3km以内の近距離が大半ですが、高校生の通学では10km程度まで利用が見られます。



2.3 自転車利用のメリット（自転車利用の近年の傾向）

自転車の利用は、環境保全、健康増進、地域経済への寄与、レジャー、省スペースなどの観点から再評価されており、安全で安心して走行できる自転車通行空間の整備が求められています。

2.3.1 短距離移動における所要時間の短さ

自転車は、5 km 程度の短距離移動において、自動車や鉄道、バスよりも所要時間が短く、時間的にも経済的にも最も有効な交通手段です。また、渋滞の影響を受けないため、定時性が高いというメリットもあります。

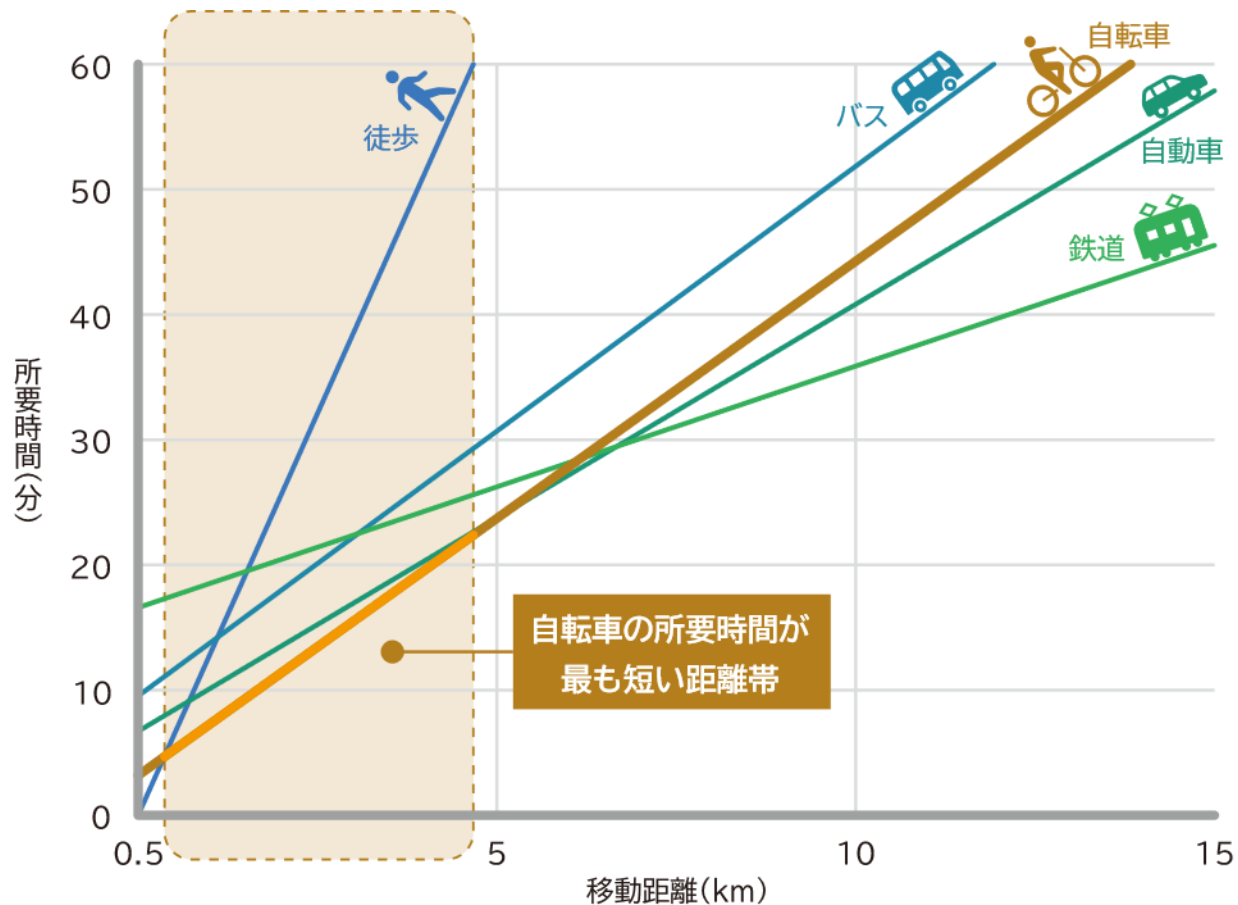


図 2.21 交通手段別の移動距離に対する所要時間

出典：国土交通省 HP「自転車通勤導入に関する手引き」をもとに作成



2.3.2 環境負荷の低減

自転車は自家用乗用車などの交通手段と比べて化石燃料を必要としないため、CO₂ 排出量はゼロであり、環境に優しい移動手段です。

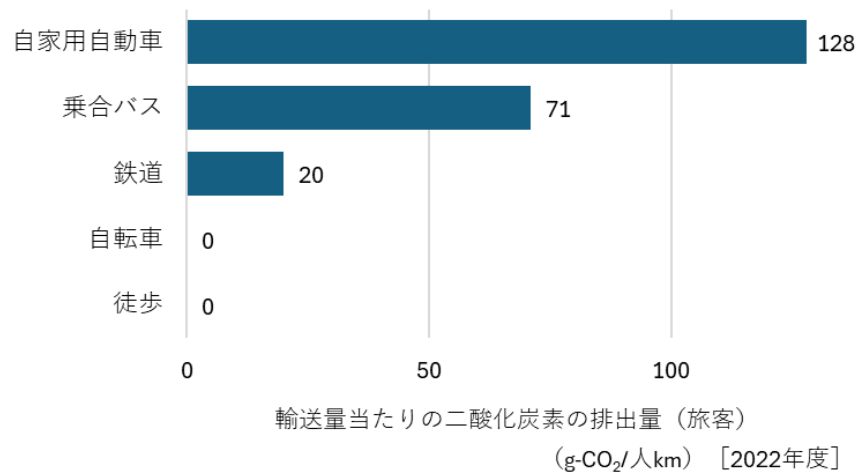


図 2.22 1 人を 1km 運ぶのに排出する CO₂

出典：国土交通省 HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」より作成（2024 年 4 月 26 日）

2.3.3 健康促進

自転車は日常生活で利用することで自然に健康づくりができる交通手段です。自転車に乗ることは体の多くの筋肉を使う身体運動であり、体力・筋力の維持・増進に役立ち、生活習慣病予防や体脂肪の減少、高血圧の改善に効果が認められるなど、健康促進につながります。

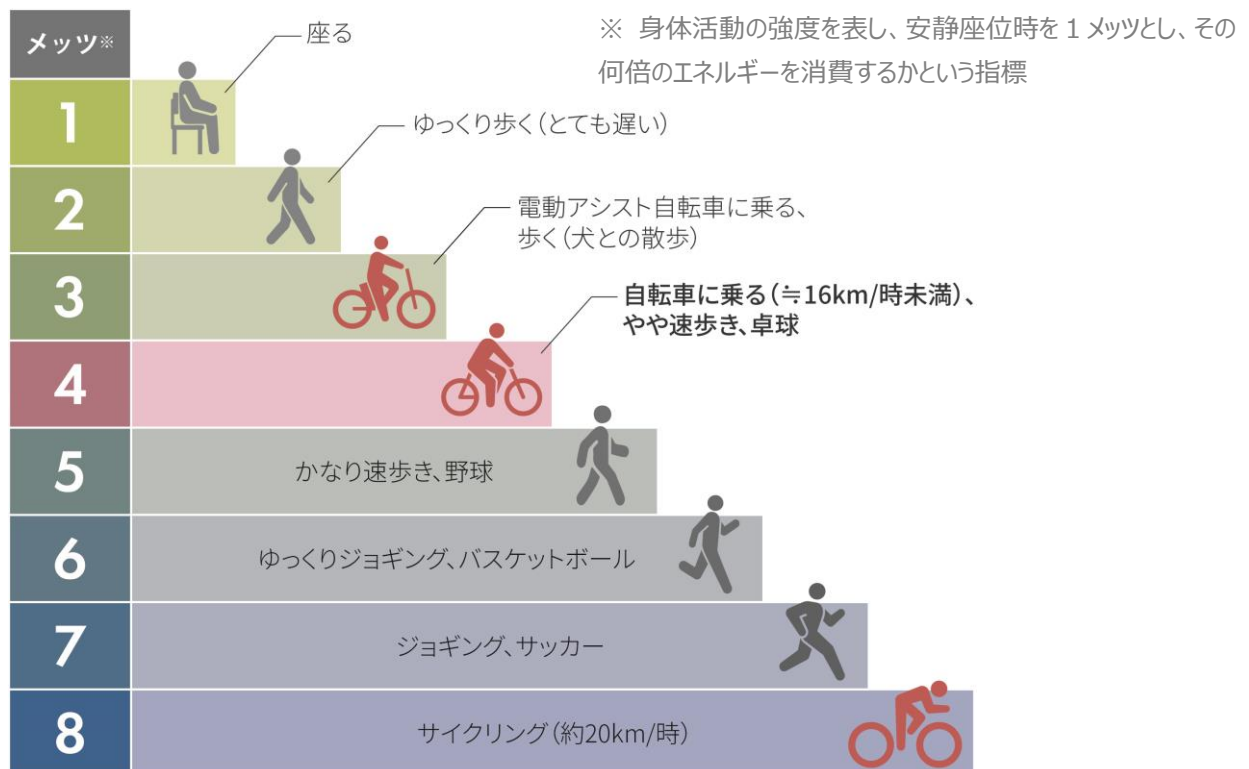


図 2.23 生活活動のメッツ一覧

出典：厚生労働省 HP「健康づくりのための身体活動・運動ガイド 2023」をもとに作成



2.3.4 経済性

燃料費、税金、車検費用等の維持費がかかる自動車に比べて、自転車は維持費があまりかからない経済的な交通手段です。

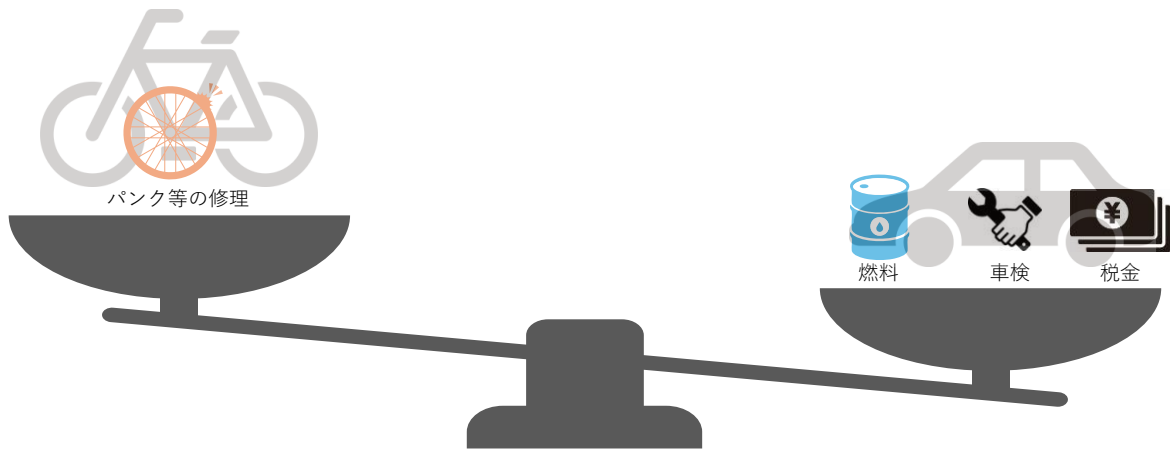


図 2.24 自転車と自動車にかかる費用のイメージ

2.3.5 地域経済への寄与

宇都宮市における中心市街地での買物行動に関する調査結果によると、自動車で郊外店へ来店する人に比べ、自転車で中心市街地へ訪れる来店者の方が1週間あたりの来店回数及び買い物金額が多くなっています。そのため、自転車での来店者を増やすことが商店街の売り上げを増加させる手段の1つと考えられます。

表 2.4 宇都宮市の郊外店と中心市街地店の買物の金額、袋、回数の比較

来週回数を週あたりで回答した人		週あたり来店回数 (A)	1回の買い物(平均)		買い物回数(週)	
			荷物または袋の数(B)	金額(C)	荷物または袋の数(A×B)	買い物金額(A×C)
郊外店	車	1.4回	2.8	7,789円	3.92	10,905円
	自転車	—	—	—	—	—
中心市街地店	車	1.9回	1.8	5,326円	3.42	10,119円
	自転車	3.4回	1.8	3,691円	6.12	12,549円

※回答者：郊外店、中心市街地。うち、荷物や金額に回答あったもの(財)土地総合研究所等受託都市再生モデル調査(宇都宮市対象の調査より)

出典：成功する自転車まちづくり 政策と計画のポイント(古倉宗治)

自転車は、買い物以外にも、通勤、通学、通院等、日常生活における身近な移動手段となっていますが、サイクリング等のレジャー手段としても幅広い層に利用されています。

県内では地域活性化の取り組みの一つとして、サイクリングイベントが多数開催されており、国内外から多くのサイクリストが訪れ、交流人口の増加の一因となっているなど、地域経済に大きく寄与することが期待されます。



2.3.6 まちや自然の満喫

自転車を利用することで、五感を活用して街や自然を楽しむことができます。自動車では気づかなかった風景や建物、自然の美しさに気づき、街の良さを再発見することができます。



図 2.25 様々な自転車の利用

出典：公益財団法人 前橋観光コンベンション協会ホームページ・国土交通省資料

2.3.7 駐車スペースを節約できる

自転車は、1台あたりの専有面積が自動車の約1/3であり、駐車スペースを有効活用できます。

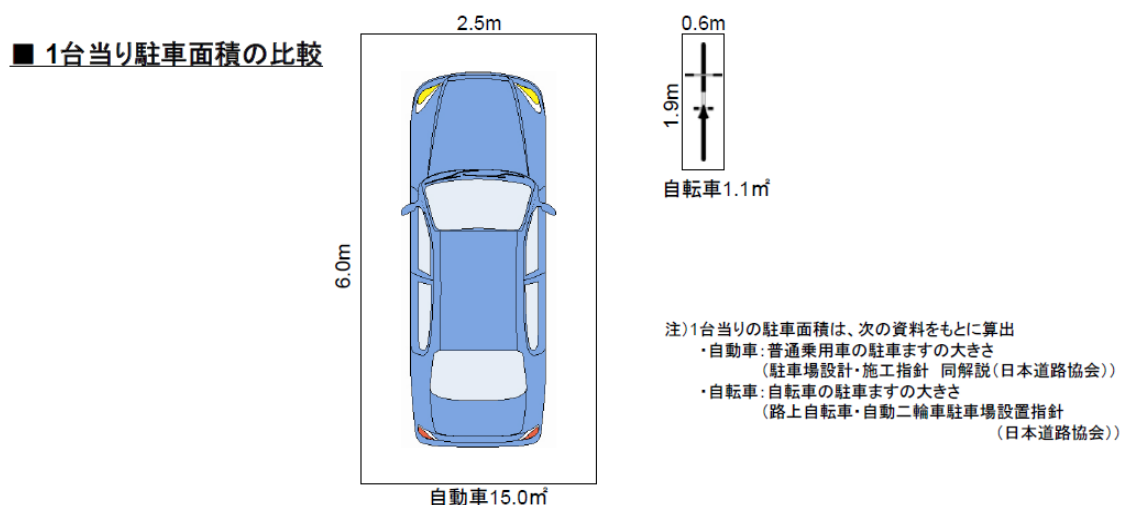


図 2.26 1台当たり駐車面積の比較

出典：国土交通省中部地方整備局資料



【自転車利用のメリット まとめ】

- 自転車は、5 km 程度の短距離移動において、自動車や鉄道、バスよりも所要時間が短く、時間的にも経済的にも最も有効な交通手段であり、かつ定時性が高い移動手段です。
- 自転車の CO2 排出量はゼロであり、環境に優しい移動手段です。
- 自転車に乗ることは体の中の多くの筋肉を使う身体運動であり、体力・筋力の維持・増進に役立ち、生活習慣病予防や体脂肪の減少、高血圧の改善などが期待されます。
- 自動車で郊外店へ来店する人に比べ、自転車で中心市街地へ訪れる来店者の方が 1 週間あたりの来店回数及び買い物金額が多く、地域経済への寄与が期待されます。
- 自転車を利用することで、五感を活用して、まちや自然を楽しめます。



3. 基本方針・目標

3.1 基本方針

自転車事故削減に向けて、自転車や歩行者の安全を確保するために、自転車通行空間の整備や交通安全の啓発を実施します。

「移動手段」や「観光のツール」としての自転車利用の促進・拡大を図り、地域の活性化を目指します。

以上の基本方針を踏まえ、以下の3つの目標を掲げます。

■ 安全確保

- 1 自転車通行環境の整備
- 2 自転車の安全利用促進

■ 自転車利用拡大

- 3 自転車利用の促進

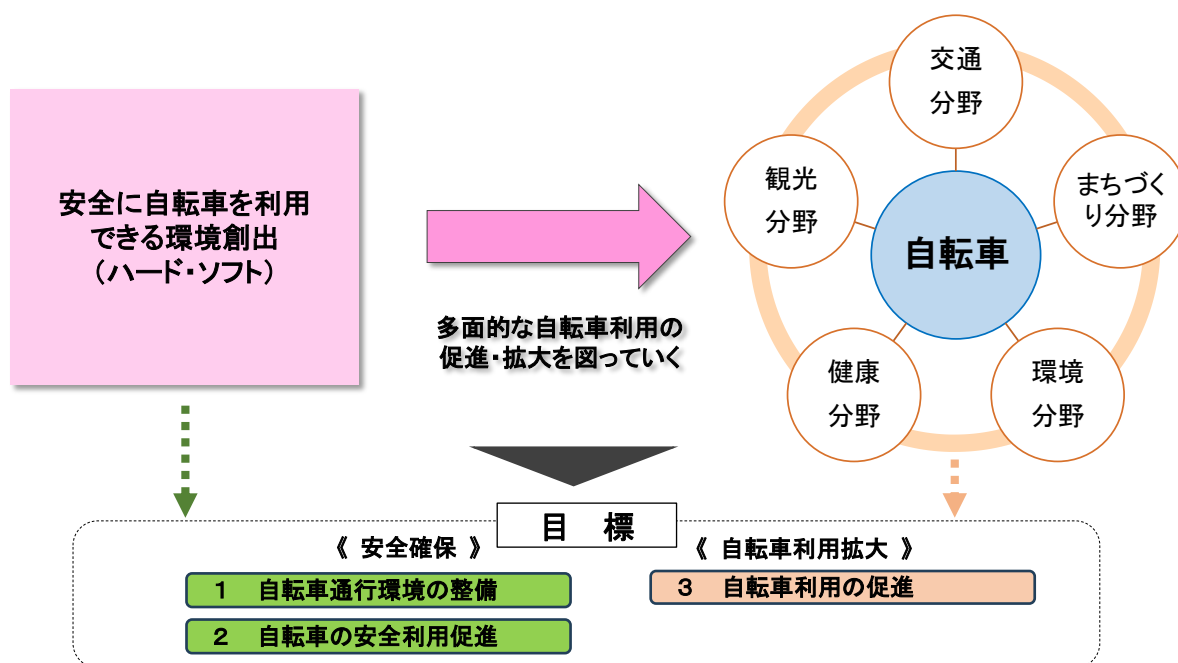


図 3.1 群馬県自転車活用推進計画の目標



3.2 3つの目標

3.2.1 目標1 自転車通行環境の整備

自転車関連事故の削減、自転車利用の促進、自転車通行の快適性と歩行者の安全性を向上させるため、自転車通行環境を整備します。

整備にあたっては、「自転車が安全に走行できる通行空間の創出」と「通行空間の連続性（ネットワーク化）」を進めます。

3.2.2 目標2 自転車の安全利用促進

自転車の安全性確保に向けては、自転車通行空間の整備等の環境整備だけでなく、自転車利用者がルールを守る意識を持つこと、自動車ドライバーが自転車の安全な利用を意識することが重要です。

そのため、「群馬県交通安全実施計画」を踏まえつつ、効果的な交通安全教育等を自転車利用者や自動車ドライバーに実施し、自転車利用ルールの徹底を目指します。

また、自転車保険への加入やヘルメット着用など、自転車の安全利用促進に寄与する取組みを推進し、自転車を安心して利用できる社会の実現を目指します。

3.2.3 目標3 自転車利用の促進

群馬県は自動車分担率が約8割と自動車への過度な依存状態にある一方で、高齢化社会の進展や地球温暖化等を踏まえ、地域を支える交通手段の確保やカーボンニュートラルの実現に向けた取組を推進する必要があります。このため、公共交通と連携した自転車利用を促進し、交通における自動車依存の程度の低減を図ります。そのためには、公共交通の末端交通として自転車の利用環境整備や県民の意識啓発が重要です。

自転車の利用環境整備では、鉄道駅やバス停の駐輪場、鉄道駅におけるシェアサイクル、鉄道やバスへの自転車積載等、自転車と公共交通を連携して利用しやすい環境を目指します。

また、観光資源が点在する県内においては、観光来訪を促進するために自転車を活用することが重要です。

県内には南部を中心にサイクリングロード（自転車歩行者専用道路）が整備されており、関東地方の他都県に繋がっています。これを踏まえて、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実施します。

そのため、県内に充実したサイクリング環境を創出し、県外から群馬県を訪れるサイクリストや自転車で街中観光を楽しむ方々など、自転車利用者の交流を促進するための仕組みを充実させ、公共交通での来訪を支援することにより、自転車を利用した観光来訪の促進・地域活性化を図ります。



4. 施策・取組

4.1 「目標1 自転車通行環境の整備」の施策・取組

4.1.1 施策1：自転車通行空間の計画的な整備推進

前述のとおり、群馬県の人口当たりの交通人身事故発生件数は全国平均と比べて高い水準にあります。特に中高生の自転車事故件数は他県と比較しても多く、大きな課題となっています。

そのため、自転車関連事故の削減を目指すとともに、自転車利用の促進や自転車通行の快適性を向上させるため、自転車通行環境の整備を進めています。

整備にあたっては、「自転車が安全に走行できる通行空間の創出」と「自転車通行空間のネットワーク化」を進めます。

(1) 取組1：自転車が安全に走行できる通行空間の創出【国、県、市町村】

現行計画では、自転車の通行空間については、歩道・車道と完全に分離した自転車道の設置や車道の路肩を活用した通行空間の整備の推進を方針として、県内各地で事業を推進してきました。その結果、県内道路における自転車通行空間整備済延長は、令和6年3月時点で213.2kmに達し、自転車の安全な走行に寄与、第2章のとおり県内の自転車事故は減少傾向にあります。

しかしながら、他都道府県と比べると、群馬県の交通事故発生件数は上位に位置しており、自転車が巻き込まれる、あるいは自転車が加害者になってしまう事故も数多く発生しています。このことから、自転車のさらなる安全な走行を実現し、全ての県民が安心して自転車を利用できる環境を目指し、引き続き自転車道の設置や車道の路肩を活用した通行空間などの整備を進めます。

1) 自転車通行空間の整備【国、県、市町村】

歩行者・自転車・自動車の通行位置を完全に分離した自転車道の整備や、路肩を活用した自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示を整備します。



① 自転車通行空間の整備形態

自転車通行空間の整備形態は、自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示の3つの方法で進めます。自動車・自転車・歩行者の通行空間を完全に分離した自転車道や、自転車の通行位置を明示した自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示により、自転車の通行位置を明確にし、安全に走行出来るようにします。

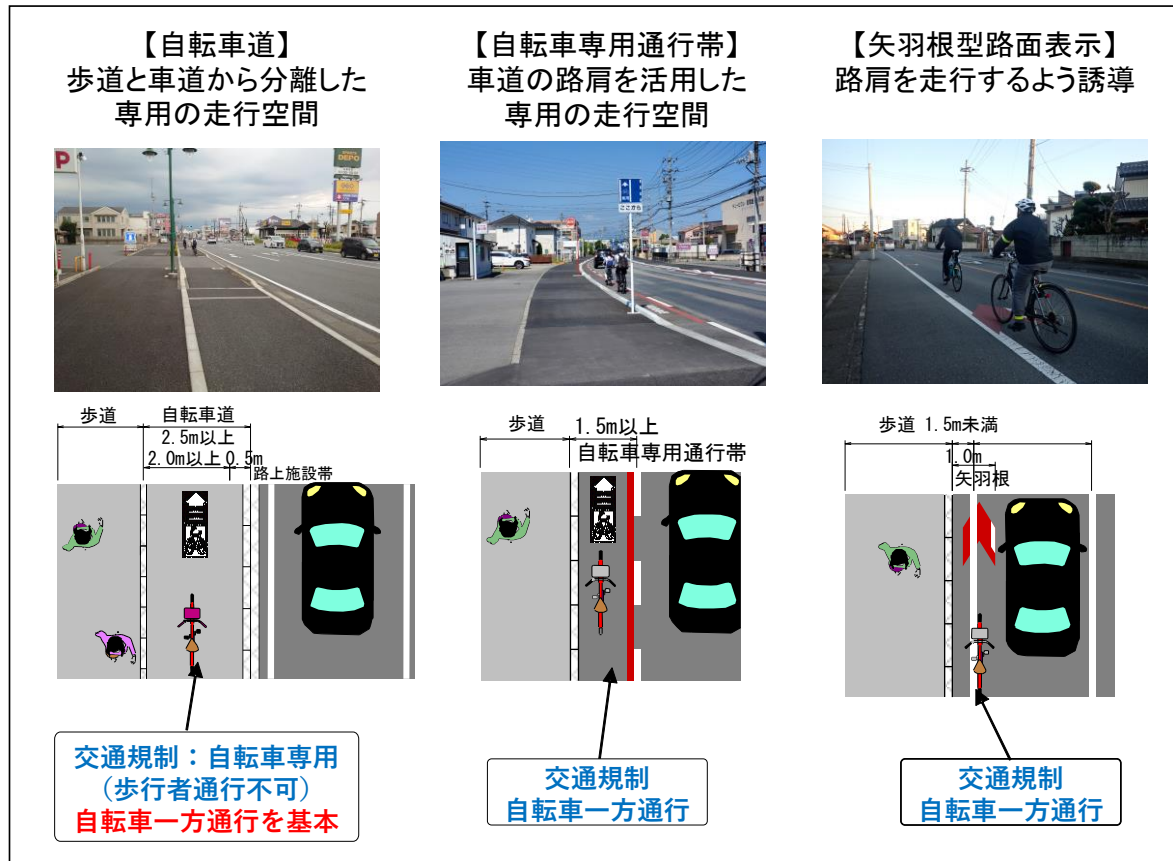


図 4.1 自転車通行空間の標準的な整備形態



②整備形態別の通行方法

自転車の通行ルールは、その道路の歩道等の有無、自転車道の有無、自転車専用通行帯等の規制の有無などにより異なります。自転車通行空間の整備形態別に、主に普通自転車に適用される主要な通行ルールは下表の通りです。ただし、普通自転車に該当しない自転車（タンDEM自転車や、ベロタクシー、リアカーなど他の車両を牽引している自転車等）は通行方法が異なりますので、相違点にも留意して、交通ルールを正しく理解した上で自転車を利用する必要があります。

表 4.1 整備形態別の通行方法

自転車等の種類	歩道がない道路 (路側帯あり)	歩道がある道路	自転車専用通行帯 (第一通行帯) がある道路	歩道・自転車道 がある道路	自転車歩行者 専用道路
普通自転車	車道 ○ 路側帯 △1	車道 ○ 歩道 △2	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 △2	車道 × 自転車道 ○ 歩道 △2	○
普通自転車以外の自転車※ (タンDEM、ベロタクシー等)	車道 ○ 路側帯 △1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 ×	○
上記以外の軽車両 (他の車両を牽引する 自転車等)	車道 ○ 路側帯 △1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 × 歩道 ×	○
【参考】 特定小型原動機付自転車 (電動キックボード等)	車道 ○ 路側帯 △3	車道 ○ 歩道 △4	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 △4	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 △4	○

- △1 著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（特例特定小型原動機付自転車及び軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く。）を歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行可
- △2 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき、運転者が児童（6歳以上13歳未満の者。以下同じ。）及び幼児（6歳未満の者。以下同じ。）・70歳以上の者・身体に一定の障害を有する者であるとき、車道又は交通の状況に照らして通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるときに限り、徐行により通行可
- △3 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させていること、構造上6キロメートル毎時を超える速度で進行することができないなどの要件を満たす「特例特定小型原動機付自転車」であって、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（特例特定小型原動機付自転車及び軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く。）を歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行可
- △4 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させていること、構造上6キロメートル毎時を超える速度で進行することができないなどの要件を満たす「特例特定小型原動機付自転車」であって、道路標識等により特例特定小型原動機付自転車が歩道等を通行することができることとされている場合に限り通行可
- ※ 二輪若しくは三輪の自転車又は長さが190センチメートル・幅が60センチメートルを超えない範囲に収まる四輪以上の自転車であって、側車を付けておらず、他の車両を牽引していないものに限る。



2) 自転車事故対策【国、県、市町村】

群馬県における自転車事故の発生状況を踏まえ、自動車事故多発箇所への注意喚起看板設置など自転車事故の防止、被害軽減を図る対策を実施します。



図 4.2 群馬県内の事故対策事例(注意喚起看板の整備)

(2) 取組2：通行空間のネットワーク化【国、県、市町村】

第1次計画はこれまで整備を行ってきたサイクリングロードネットワーク計画をベースに、自転車事故の防止と自転車利用の快適性向上を目的に、自転車利用が多い路線や自転車通学時に利用されている路線、自転車事故が多く発生している路線など、自転車通行空間整備を行うべき路線を考慮し、再編してネットワーク化を行いました。

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、「自転車利用促進」の観点から、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、利根川自転車道とゲートウェイ（鉄道駅、道の駅等）となる拠点を繋ぐアクセスルートもネットワーク化します。

1) 選定基準

- ① 自転車交通量が40台/12h以上の区間
- ② 新設道路及び通学経路で、学校や集落等が付近にあるなど自転車交通量が40台/12h以上になると見込まれる区間
- ③ 自転車通行空間が整備済みの区間
- ④ 上記①～③で選定された区間同士を繋ぐことで、自転車ネットワークとして有効に機能する区間
- ⑤ ①のうち、山間部や郊外部等で、学校や集落等が付近になく自転車ネットワークとして有効ではないと考えられる区間は除外
- ⑥ ①のうちサイクリングロードや自転車が安全に通行できる河川管理道路が平行している区間は除外



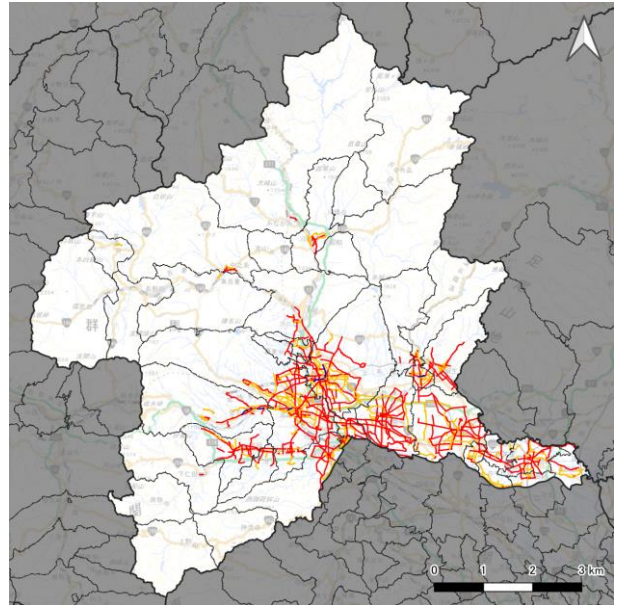
2) 自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク路線は、国、群馬県、市町村の管理する道路約 1,443km を指定し、優先的に自転車通行空間を整備しつつ、ネットワーク化を図ります。

(地域別の自転車ネットワーク路線は、P62 のとおりです。)

表 4.2 自転車ネットワーク路線延長

	延長(km)
県管理道路 —	871.9
国管理道路 —	13.5
市町村管理道路 —	557.5
合計	1,442.9



3) 自転車ネットワークの優先整備区間

自転車ネットワーク路線のうち、次の路線を優先整備区間として、自転車通行空間を整備します。

- ① 中高生の学校指定の通学経路
- ② 高校半径 3km 圏内の路線（事業中区間を含む）のうち自動車交通量 1 万台以上かつ事故が直近 5 年間で 5 件/km以上の区間

※ ただし、供用済みの 4 車線道路については、自動車速度が速く、分離する必要があるので、当面の間既設の自転車歩行者道を活用

コラム 中高生の通学経路における自転車通行空間整備

中高生の自転車事故が多いことを受け、県管理道路では、中高生の通学経路を優先して、自転車の通行空間の整備を実施します。

ぐんま県土整備プラン 2025 では、優先整備延長を指標として設定しており、この目標に向けて整備を進めていきます。

政策 3 未来につながる魅力的なまちづくり

管 理 項 目	現状値	目標値	指標の説明
【施策 4】誰もが安全に移動できる環境づくり			
中高生の通学経路における自転車通行空間の整備延長	163.8km (R5 年度末)	277.6km (R16 年度末)	自転車ネットワーク路線における中高生の学校指定通学経路及び高校半径 3km 圏内延長のうち、自転車通行空間の整備済み延長 ※ 高校半径 3km 圏内は自動車交通量 1 万台/12h 以上かつ自転車事故が多い区間

出典：ぐんま県土整備プラン 2025 抜粋



(3) 自転車通行空間の整備方針

1) 自転車ネットワーク路線における自転車通行空間の整備形態の選定

自転車が安全に走行できる通行空間を創出するため、地域や路線の状況に応じて、自転車通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示）の整備を進めます。自転車通行空間の整備にあたっては、自動車の速度や自動車・自転車・歩行者の交通量を考慮して、整備形態を選定することを原則とします。また、既存道路などでは新たな整備が当面困難な場合や、自転車通行空間の整備に時間を要する場合には、暫定形態の整備で対応します。

①自転車道、自転車専用通行帯の整備

以下に掲げる事業については、「表 4.3 整備形態の制定表」に基づき選定する。

- ・ 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

		自転車交通量		
		多 (500台/日以上)	小 (500台/日未満)	
			歩行者交通量 多 (500人/日以上)	歩行者交通量 少 (500人/日未満)
自動車 交通 量	4車線道路かつ 10,000台/日以上	自転車道		
	多 (4,000台/日以上)	自転車道 自転車専用通行帯	自転車道 自転車専用通行帯	自転車専用通行帯 半路肩
	小 (4,000台/日未満)		【自転車ネットワーク内】 自転車道 or 自転車専用通行帯 (難しい場合は矢羽根型路面表示)	【自転車ネットワーク内】 自転車専用通行帯 or 半路肩 (難しい場合は矢羽根型路面表示)
			【自転車ネットワーク外】 整備なし	

表 4.3 整備形態の選定表

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、速やかに自転車利用者の安全性を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での整備を進めます。

なお、暫定形態での整備では、主に「矢羽根型路面表示」の設置とします。暫定形態での整備において地元調整等の理由で矢羽根型路面表示の設置が難しい場合は、自転車通行空間整備が可能になるまでの間、自転車ネットワークの機能を代替する路線(代替路)の検討を行います。

矢羽根型路面表示の設置例については P81 をご覧ください。



2) 交差点内の通行位置・方向の明確化

交差点における自転車の安全な通行を促進し、自動車利用者に自転車の動線を知らせるため、自転車の通行位置と通行方向を明確にする矢羽根型路面表示を設置します。

また、交差点内における矢羽根型路面表示の設置間隔は、基本的に3 mとしますが、現地の交差点形状や交通状況等に応じて調整します。

横断歩道に自転車横断帯が併設されている場合は、交通管理者と協議の上、自転車横断帯を消去し、横断歩道線を延長します。

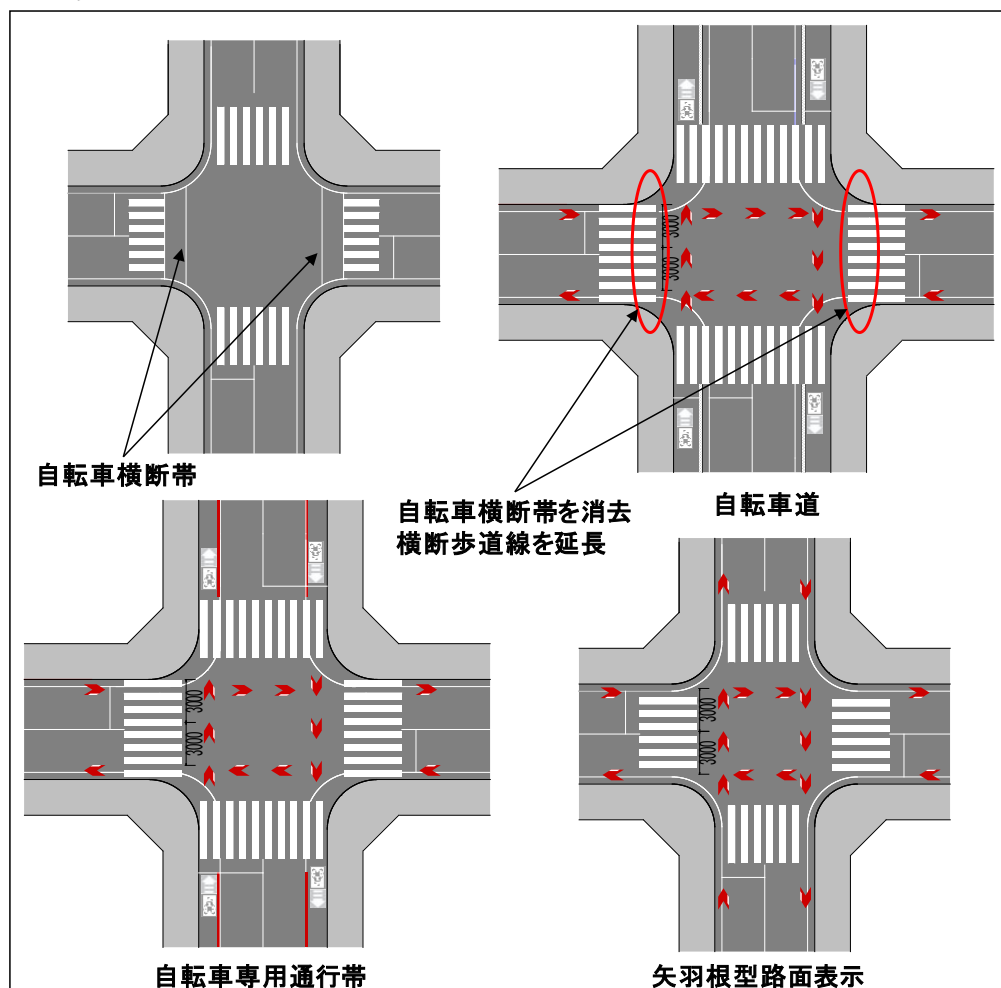


図 4.3 交差点内の通行位置・方向の明確化

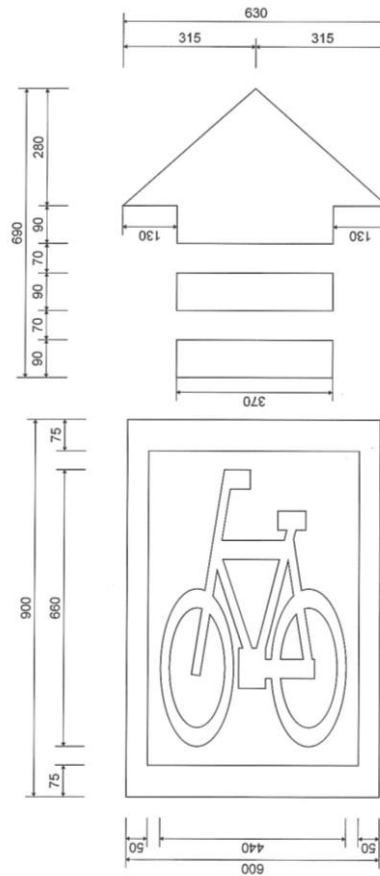
※ 交差点内における自転車の通行位置や方向を示す路面表示は、交差点に接続する前後の自転車通行空間の整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示）に関わらず、矢羽根型路面表示とします。



3) ピクトグラム等

①自転車通行位置・進行方向

自転車通行位置や進行方向を示す矢印および自転車マークのピクトグラムは、以下のデザインを標準とします。



仕様：溶融シートタイプ 厚さ 1.5mm

②交差点部における注意喚起

事故が多発している交差点や見通しが悪い交差点の対策として、警察と道路管理者が連携し、自転車に対して一旦停止や自動車に対する注意喚起を促す注意マーク等の路面表示を設置することを検討します。



図 4.4 注意マーク(道路管理者)



4) 車道端の路面等

自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示の整備にあたり、車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、通行の妨げや転倒の原因となる段差や溝を解消することで平坦性を確保した構造とします。

特に路肩に設置してあるグレーチングは、自転車のタイヤが挟まらないようにするため、自転車進行方向の溝幅が 50mm を超える場合は、クロスバーピッチ 50mm 以下の滑り止め加工されたグレーチングと交換します。

また、側溝等のコンクリートや受枠とグレーチング蓋本体との隙間、あるいは、グレーチング同士の隙間が 20mm 以上ある場合は、特にロードバイクのタイヤが挟まる恐れがあるため、隙間を埋める対策を行います。

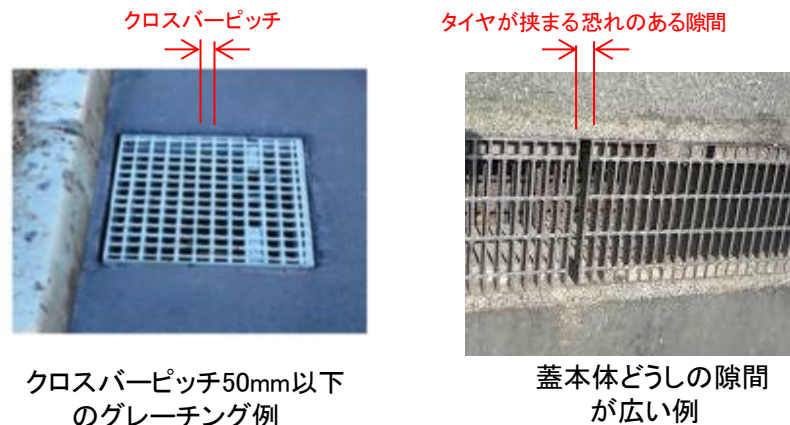


図 4.5 グレーチング例等



(4) 道路空間の再配分による自転車通行空間の確保

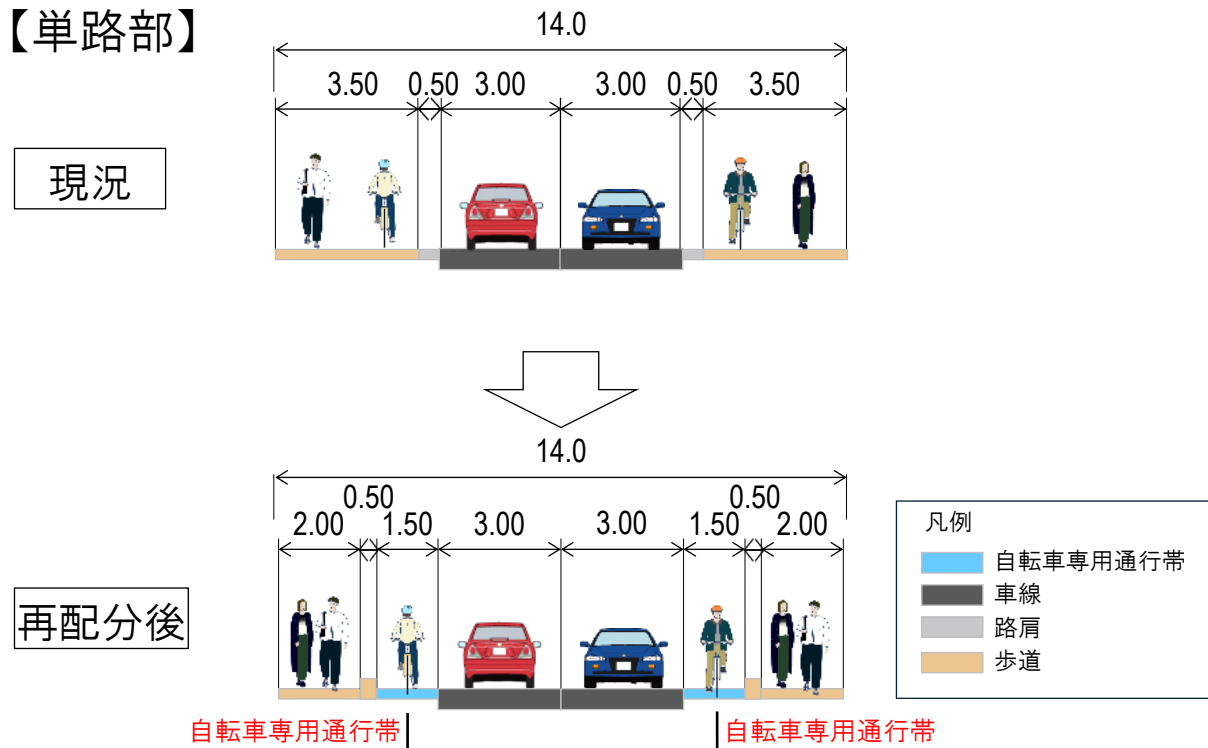
既設道路の検討の際には、限られた道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、道路空間の再配分により自転車道または自転車専用通行帯の整備が可能かを検討します。

整備形態の選定にあたっては、関連する地域計画や住民の意見を考慮して検討します。トランジットモール化の計画や要望がある場合などには、整備形態の選定フローにとらわれず、柔軟に対応します。

道路空間の再配分による整備例として、道路幅員 14m、16m、22mを例として以降に示します。

①幅員 14m の道路に自転車専用通行帯を整備する例

【単路部】



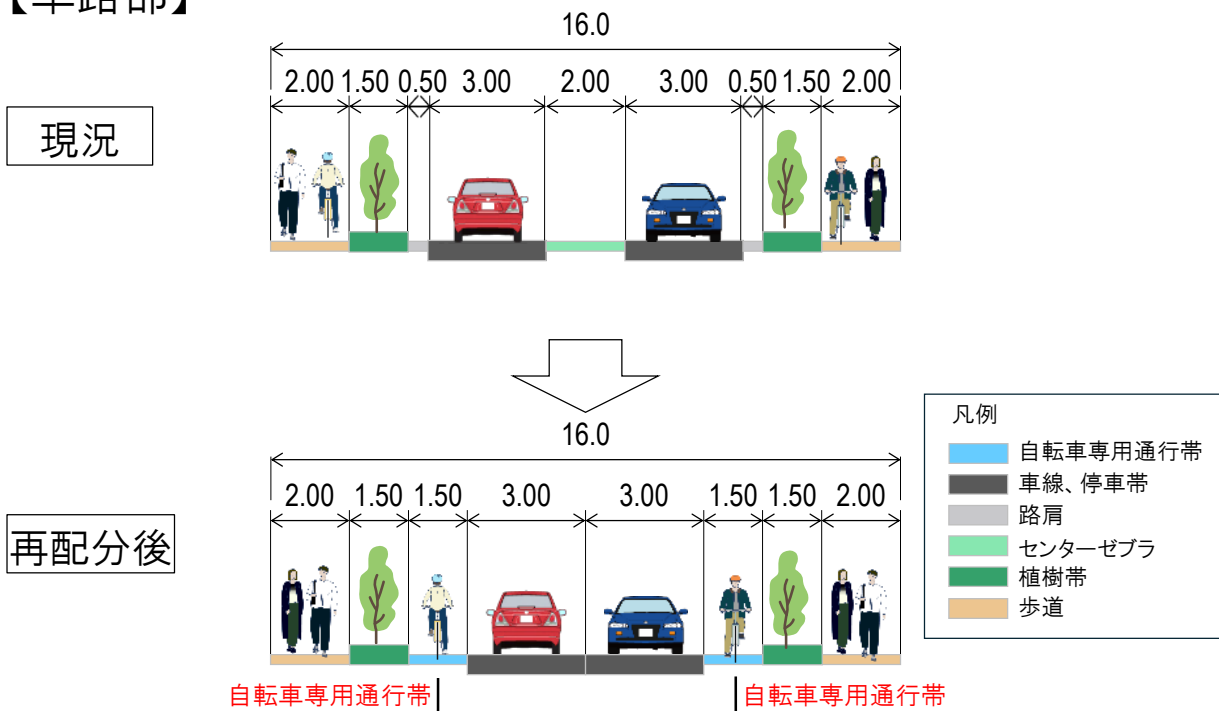
※交差点部も同様の横断構成

図 4.6 幅員 14m の道路に整備する例



②幅員 16m の道路に自転車専用通行帯を整備する例

【単路部】



【交差点部】

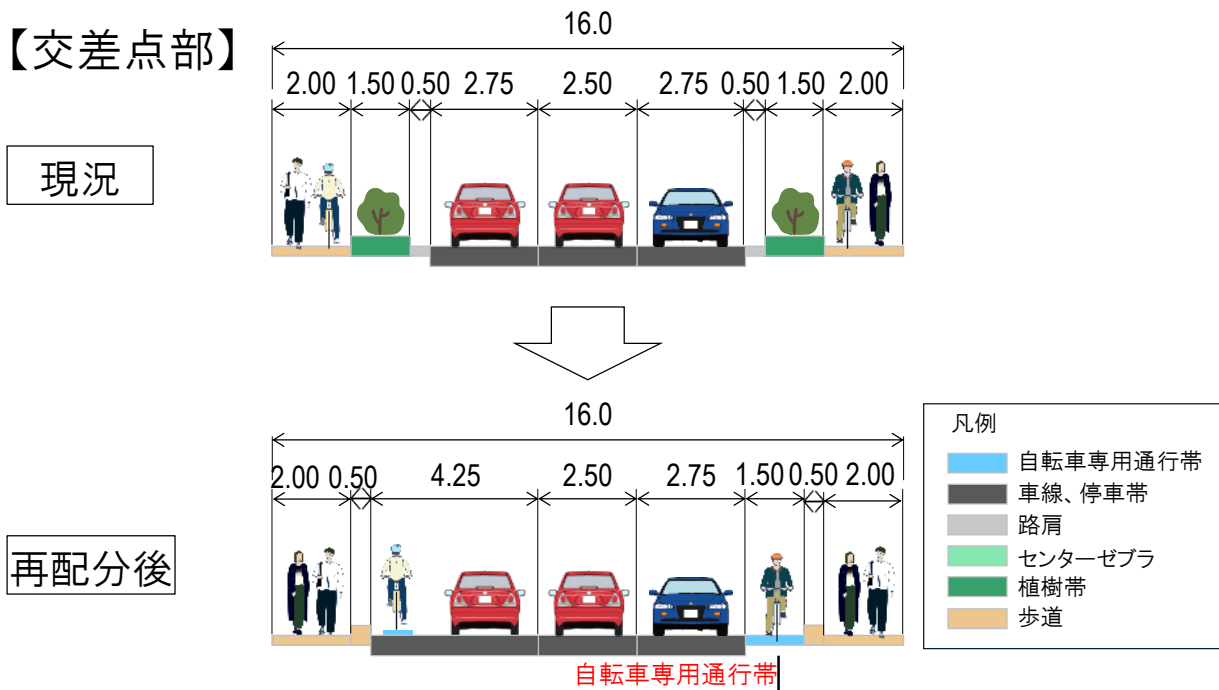
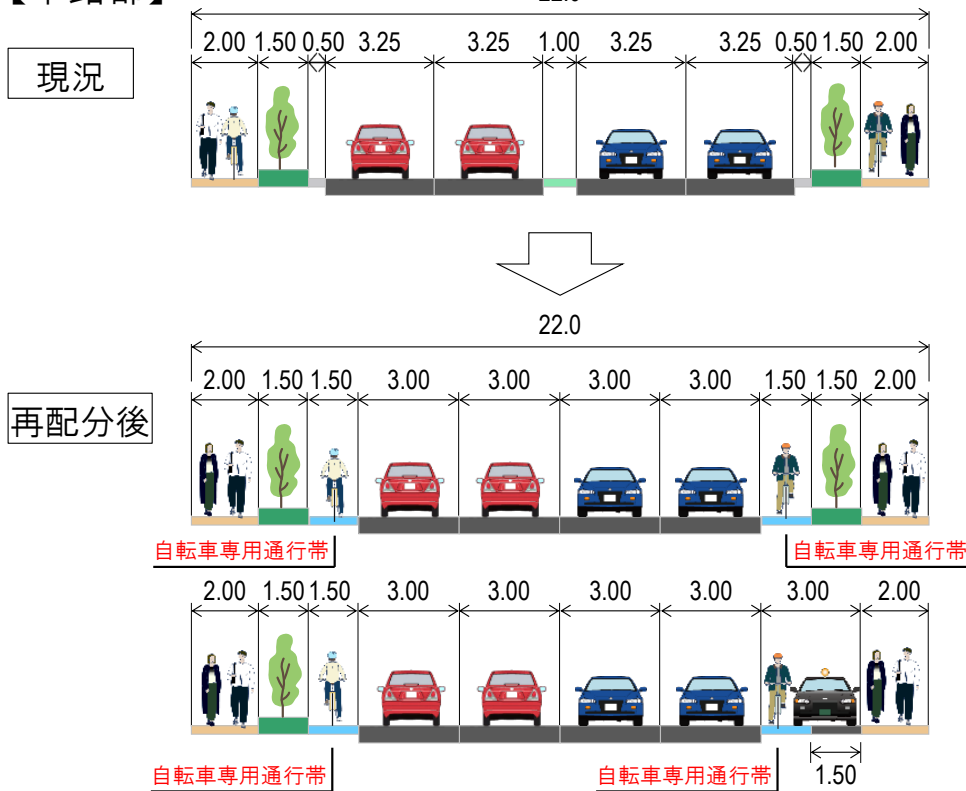


図 4.7 幅員 16m の道路に整備する例



③幅員 22m の道路に自転車専用通行帯を整備する例

【単路部】



【交差点部】

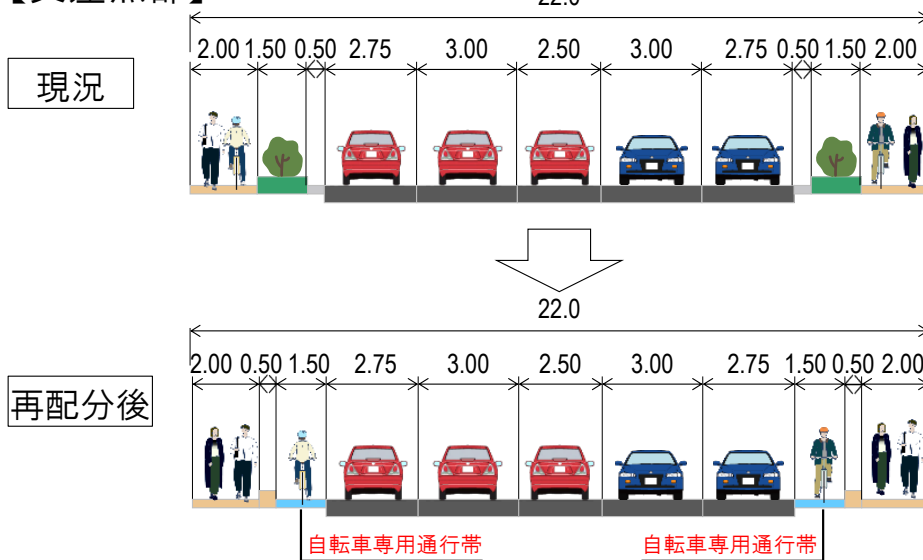


図 4.8 幅員 22m の道路に整備する例



コラム 自転車の交通ルール

自転車で道路を通行する際の交通ルールには、以下のようなものがあります。

■ 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、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。

普通自転車は、歩道を通行できる場合、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げるときは一時停止しなければなりません。

■ 自転車道がある場合

自転車道がある道路では、道路工事などやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければなりません。

■ 普通自転車が例外的に歩道を通行できる場合

- ① 「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある
- ② こども（13歳未満）、高齢者（70歳以上）、身体の不自由な人が運転している
- ③ 通行の安全確保のためにやむを得ない場合（※）

※やむを得ない場合

- ・ 道路工事をしている
- ・ 駐車車両が続いている
- ・ 交通量が多く、道幅が狭い

等



図 4.9 車道が原則、左側を通行

出典：群馬県HP

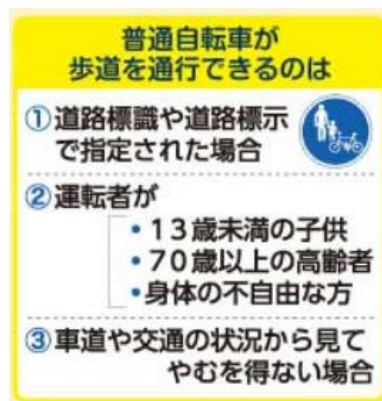


図 4.10 例外的に歩道を通行できる場合

出典：群馬県HP



4.2 「目標2 自転車の安全利用促進」の施策・取組

4.2.1 施策1：効果的な交通安全教育の推進

県民に実施したアンケートでは、自転車の交通安全教育の受講経験がある人は2割にも満たない状況にあります。一方で、いずれかの時期に受講経験があると回答した方に対して、講習受講後の交通安全意識の変化を尋ねると「非常に高まった」「高まった」と回答した方が80%となっています。

県民アンケート

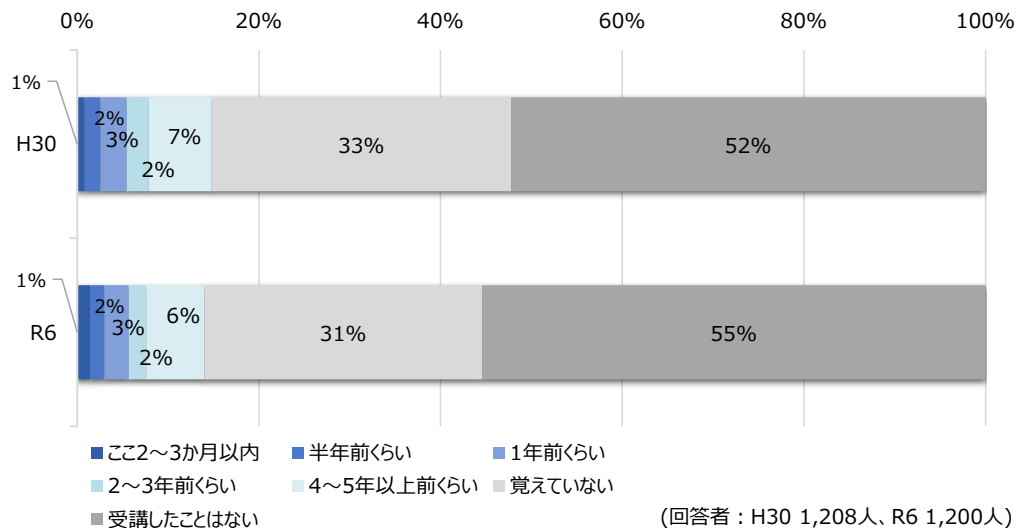


図 4.11 自転車の交通安全教育の受講経験

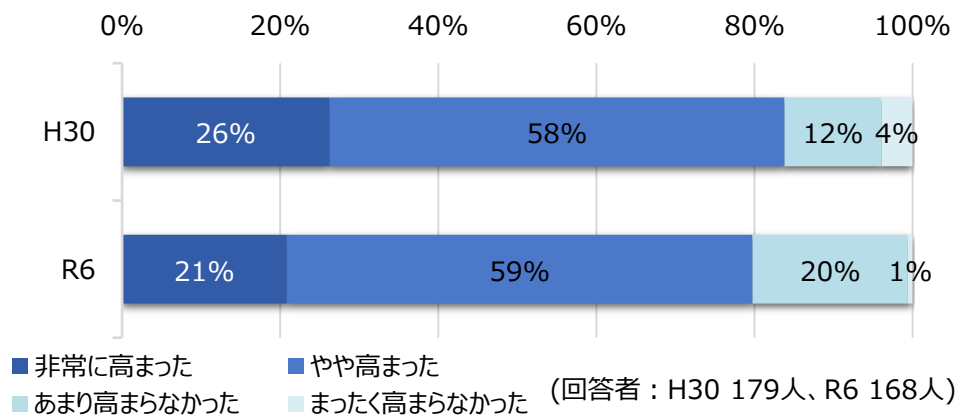


図 4.12 講習受講後の交通安全意識の変化

出典：県民アンケート（平成30年・令和6年）

※「県民アンケート」は、県内に居住する15歳以上の調査モニター登録者を対象にしたWebアンケート



また、自転車の立場から危険と感じる自動車ドライバーの行為として、「自転車への幅寄せ、自転車のすぐ横を追越しする」「自転車の横を高速で通過する」「十分に速度を落とさないままでの右左折」といった意見が3割以上あります。

県民アンケート

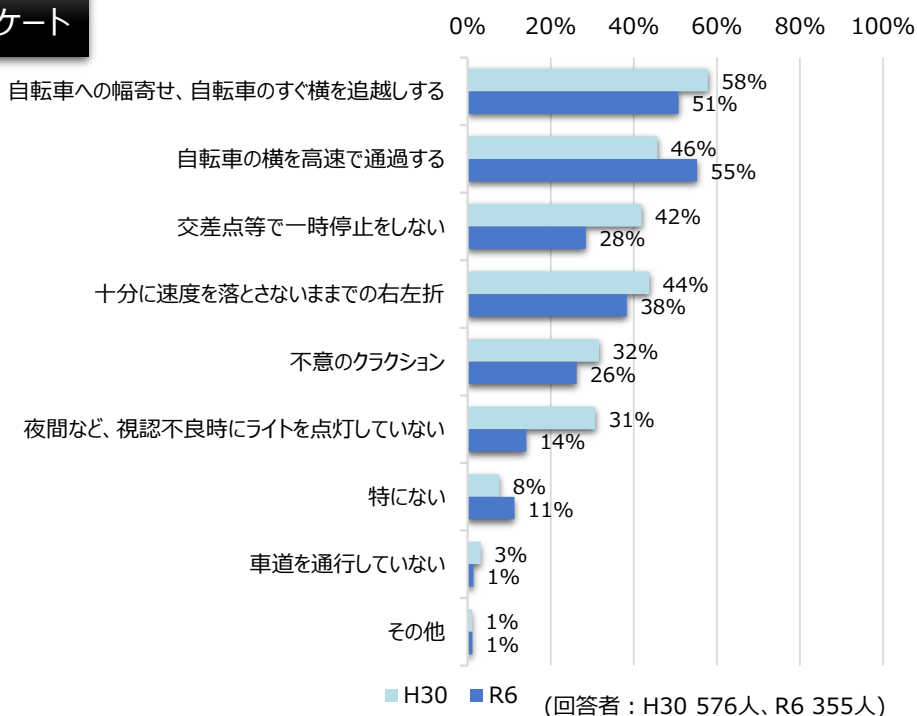


図 4.13 自転車の立場から見た自動車ドライバーの危険と感じる行為

出典：県民アンケート（平成30年・令和6年）

※「県民アンケート」は、県内に居住する15歳以上の調査モニター登録者を対象にしたWebアンケート

そのため、安全な自転車走行のため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限定的であるため、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（4.1の施策）に合わせ、車道通行の促進や左側走行の定着を図ります。

（1）取組1：小中高生への自転車交通安全教育・指導

1）自転車の乗り方教室【市町村、県警、交通安全協会】

県警・交通安全協会と協力し、自転車事故防止のため、小学生の自転車の乗り方教室を実施します。

2）小学生を対象にした交通安全こども自転車大会【県、県警、交通安全協会、群馬県自転車協同組合】

県警、交通安全協会、群馬県自転車協同組合と協力し、自転車の安全な乗り方を学び習得するため、小学生を対象にした交通安全こども自転車大会を開催します。



3) スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室【県、農協交対協、佐藤基金】

農協公対協、佐藤基金と協力し、スタントマンが交通事故を再現するスケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室を高校生を対象に継続し、危険行為の未然防止に繋がります。



図 4.14 スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室

4) 教習所と連携したサイクルサミット【県、県警、教育委員会】

教育委員会が県・県警・自動車教習所と連携して実施するサイクルサミットによる安全教育を継続します。（サイクルサミット：危険な状況を再現して行う安全教育）

5) 自転車の危険運転防止チラシを県内高校入学者全員に配布【県、教育委員会、民間】

教育委員会と協力し、県内高校生の自転車事故多発の状況を掲載した、自転車の危険運転防止のための高校生専用チラシを作成し、新入生全員に配布して、自転車安全運転の啓発を継続します。併せて自転車販売店と連携し、自転車購入者にもチラシを配布し、自転車の安全を促します。

6) 高校生自身が自転車の交通安全について考える機会を創出【県、県警、教育委員会】

教育委員会と協力し、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」の継続などを通じて、高校生自身が自転車の交通安全について考える機会を設け、安全な自転車利用を促します。



図 4.15 高校生自転車交通安全動画コンテスト



（２）取組２：交通安全指導者に対する講習【県、県警、教育委員会】

教育委員会が実施するサイクルサミットに教員も参加してもらい、学生だけではなく、指導者側へ安全教育を行うことで、安全教育啓発の質や安全意識の向上を促します。

（３）取組３：高齢者への自転車交通安全教育・啓発【県、県警】

10代の次に高齢者の自転車利用率が高いことから、高齢者に対する安全教育として、県警と協力した高齢者ミーティングなどを通じた高齢者への自転車交通安全教育・啓発を継続します。

（４）取組４：自動車ドライバー側への自転車安全教育【県、県警】

自転車事故のうち約9割が自動車との事故であることから、自動車ドライバー側への安全教育を強化するため、警察本部と県土整備部の連携プロジェクトを実施し、中高生の自転車事故ワースト1脱却を目指します。

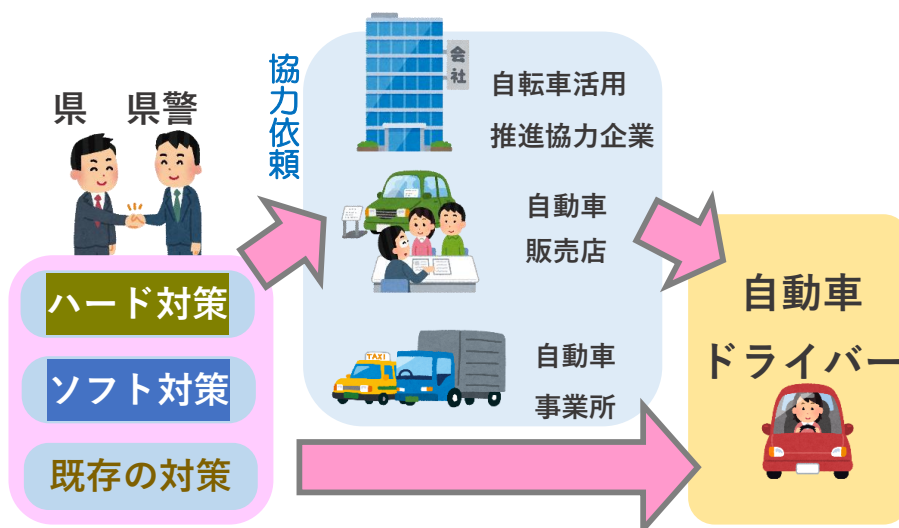


図 4.16 取組の全体像

1) ドライバーをターゲットとしたメディアプロモーション

自動車ドライバーに「確実に止まって安全確認」を呼びかける CM 動画や YouTube 広告などによる安全啓発のプロモーションを実施します。

tsulunos
GUNMA PREF. STUDIO



2) キャラバン隊による街頭啓発活動の強化

交通指導員や交通安全ボランティアと連携し、自動車ドライバーに「確実に止まって安全確認」を呼びかける街頭活動を実施します。



3) 自転車のデイライトの試験導入

「自転車を見せる、目立たせる」ための LED ライトをモデル校に配布し、試験導入を行います。

(5) 取組5：自転車活用促進企業と連携した安全教育【県、民間】

群馬県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の支援を実施します。



4.2.2 施策2：自転車利用者の安全性向上

県民に実施したアンケートでは、ヘルメットの着用が努力義務化されてから自転車乗車時にヘルメットを着用するようになったかを尋ねると、自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務化後も「着用していない」と回答した方が県民アンケートで 70%、高校生アンケートで 27%も存在しています。

また、自転車事故時に 1 億円近い高額賠償金が発生した事例があることを知らない人が 4 割存在しており、自転車の保険加入の推進が必要と考えられます。

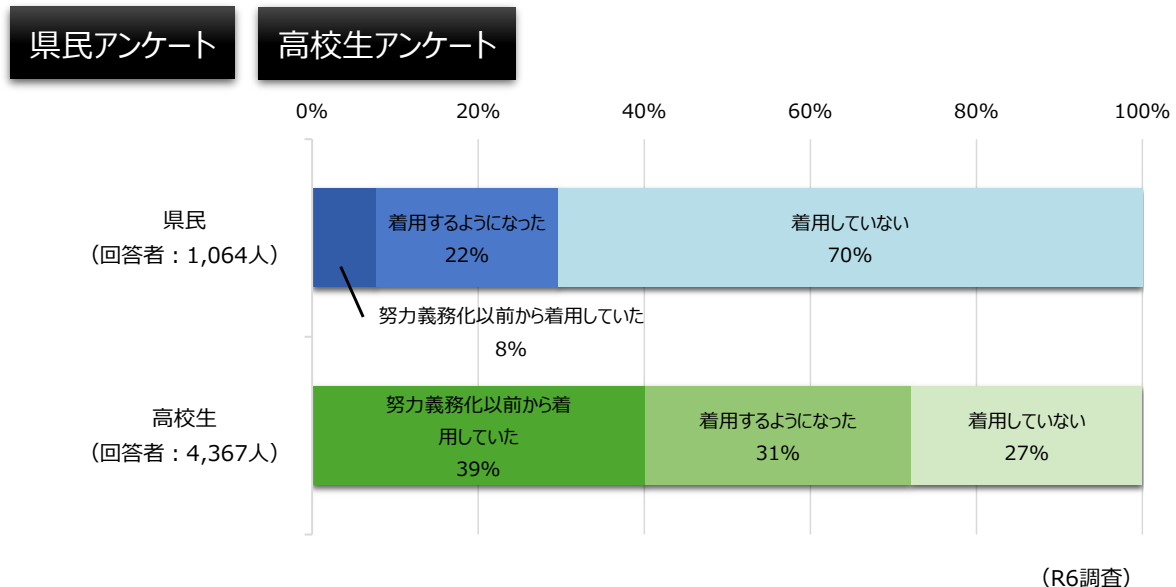


図 4.17 自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務化後の着用状況の変化

出典：県民アンケート・高校生アンケート（令和 6 年）

※「県民アンケート」は、県内に居住する 15 歳以上の調査モニター登録者を対象にした Web アンケート

※「高校生アンケート」は、県内の全日制高校に自転車で通学している高校 2 年生を対象にしたアンケート

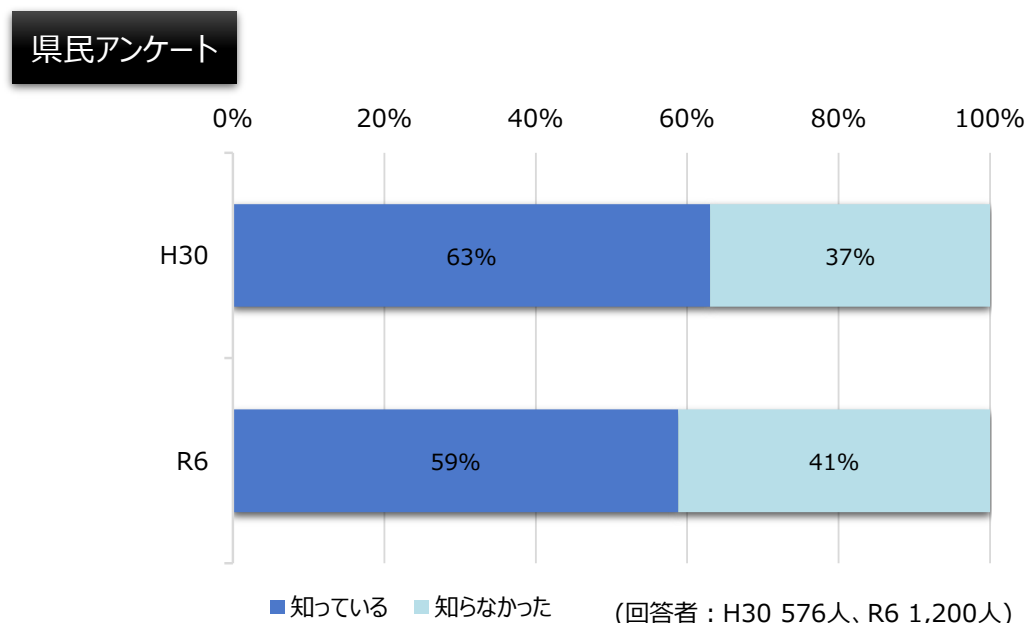


図 4.18 自転車事故時に 1 億円近い高額賠償金が発生した事例の認知

出典：県民アンケート（平成 30 年・令和 6 年）

※「県民アンケート」は、県内に居住する 15 歳以上の調査モニター登録者を対象にした Web アンケート



そのため、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。

(1) 取組１：ヘルメット着用促進【県、市町村、県警、民間】

県警、民間と協力し、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します。



図 4.19 G M E Tによる啓発活動

(2) 取組２：損害賠償保険加入促進【県、民間】

民間と協力し、自転車保険加入チェック表と群馬県認定の自転車保険の紹介により、自転車保険の加入促進を継続します。

コラム 高額損害賠償の自転車事故の事例

近年、高額な損害賠償金が発生する自転車事故が起きています。例えば、平成 20 年 9 月、神戸市北区の住宅街の坂道において、当時小学校 5 年生だった少年が乗った自転車と歩行者との衝突事故をめぐる損害賠償訴訟で、神戸地裁は、少年の母親に約 9,500 万円という高額賠償を命じました。

表 4.4 高額賠償の事例

賠償額 (万円)	裁判所	判決日	被害者	被害内容	加害者・過失
9,521	神戸	平成 25 年 7 月 4 日	女性 62 歳	歩行者 後遺障害	小学生（11歳） 無灯火
9,266	東京	平成 20 年 6 月 5 日	男性 24 歳	自転車運転 後遺障害	男子高校生 通行違反
6,779	東京	平成 15 年 9 月 30 日	女性 38 歳	歩行者 死亡	男性 交差点進行

出典：国土交通省「自転車事故の損害賠償に係る現状について」資料より



（３）取組３：自転車点検整備推進【県、県警、自転車協同組合】

県警、群馬県自転車協同組合と協力し、学校の自転車安全教室等の機会を活用して、自転車の安全な利用に必要な自転車の安全点検・整備を継続します。

（４）取組４：反射材の着用普及【県、県警、市町村、自転車協同組合】

県警、市町村、群馬県自転車協同組合と協力し、自転車の夜間視認性向上を図るため、運転者や自転車に装着できる反射材の配布等を継続します。



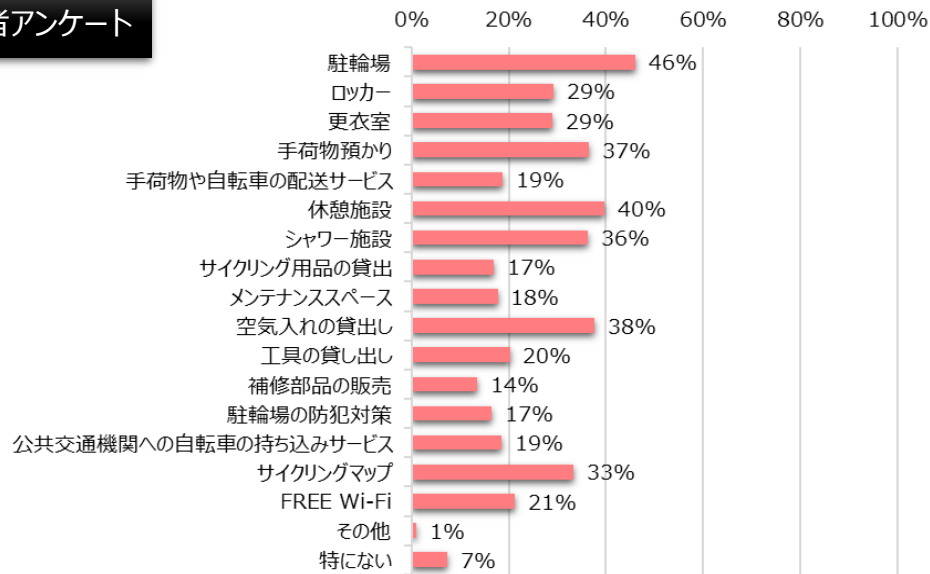
4.3 「目標3 自転車利用の促進」の施策・取組

4.3.1 施策1：魅力のある自転車環境の創出と情報提供

県外からの来訪者へのアンケートでは、サイクリングの拠点にあると便利と感じるサービスとして4割以上の方が「駐輪場」「休憩施設」を挙げています。

また県民に実施したアンケートでは、令和5年3月よりサービスを開始したGunMaaS（群馬版 MaaS）について「知っていた」と回答した方は13%に留まります。さらに「知っていた」と回答した方に対して、県内での移動の際にGunMaaSの利用経験を尋ねると、「利用したことがある」と回答した方は13%に留まります。

来訪者アンケート



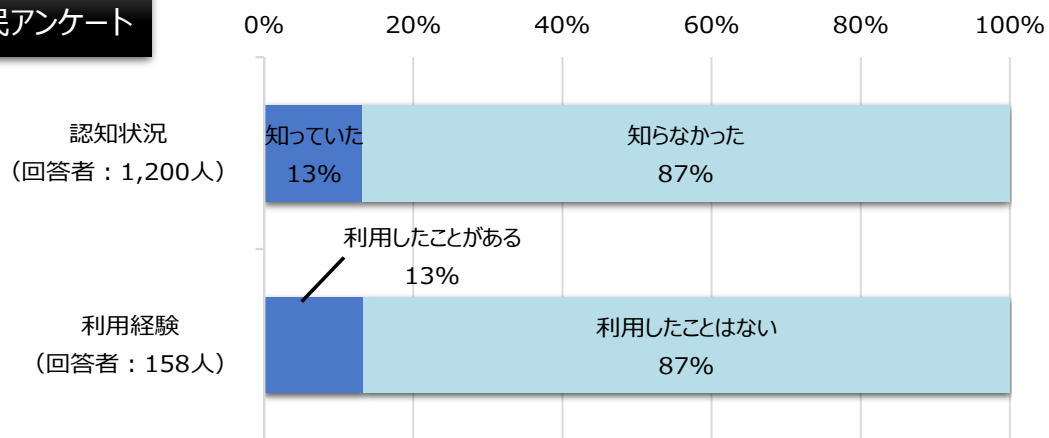
(回答者：400人、R6調査)

図 4.20 サイクリング拠点にあると便利と感じるサービス

出典：県外来訪者アンケート（令和6年）

※「県外来訪者アンケート」は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県に居住する15歳以上の調査モニター登録者を対象にしたWebアンケート

県民アンケート



(R6調査)

図 4.21 GunMaaS の認知状況と利用経験

出典：県民アンケート（令和6年）

※「県民アンケート」は、県内に居住する15歳以上の調査モニター登録者を対象にしたWebアンケート



群馬県南部の比較的平坦なエリアでは、県境を超える広域的なサイクリングロードが整備され、県や市町村単位でサイクリングロードマップが公開されています。今後、サイクリングマップを充実し、道案内の強化を図ることで、これらのルートを連携させ、サイクルツーリズムの拡大を目指します。また、他都県との連携を強化し、県境を越えた広域サイクリングロードの利用を推進します。これにより、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。

（１） 取組１：ナショナルサイクルートを軸としたサイクルツーリズムの拡大に向けた取組

１）利根川自転車道のナショナルサイクルルート指定に向けた取組【県、市町村、民間】

利根川自転車道は、赤城山や榛名山などの雄大な山並みを眺めながら、利根川の川風を感じつつ長距離サイクリングを楽しめるルートであり、ナショナルサイクルルートとしての可能性も秘めています。そのため、埼玉県をはじめとする関係機関と連携し、利根川自転車道へ来訪者を迎え入れるための環境整備を進め、モデルルートの登録に向けた検討を行います。



利根川自転車道（前橋市）

２）サイクリングロードを活用したサイクルイベントの実施【県、市町村】

イベントを通じた自転車利用促進を目指し、市町村と協力し、ヒルクライム等のサイクリングロードを活用したサイクルイベントを実施します。

３）サイクリスト用の休憩施設の整備【県、市町村、民間】

自転車利用環境の向上を目指し、サイクルラック等、サイクリスト用の休憩施設の整備を継続します。

４）SNS 等を活用した情報発信【県、市町村】

群馬県内の自転車活用に関する情報をより広く発信するため、SNS 等を活用した情報発信やサイクリングマップのデジタル化を実施します。



(2) 取組2：レンタサイクル・シェアサイクル利用の促進

1) GunMaaS を活用したレンタサイクル・シェアサイクルの利用促進【県、市町村】

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します。

コラム レンタサイクルとコミュニティサイクルの違い

レンタサイクルは借りた場所に返却する必要があるのに対して、コミュニティサイクルはどのポートでも自転車の貸出し・返却が可能であり、より自由な移動が可能な交通手段です。

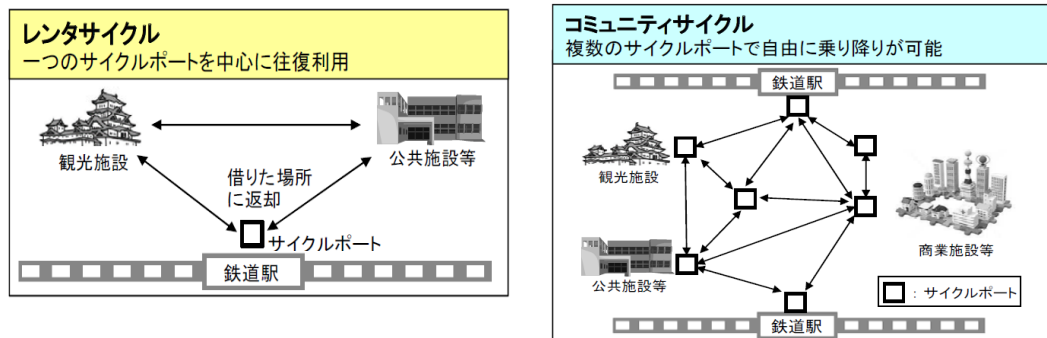


図 4.22 レンタサイクルとコミュニティサイクルの違い

出典：国土交通省資料

2) レンタサイクル・シェアサイクルの拡充【市町村】

市町村において、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します。



4.3.2 施策2：公共交通と自転車利用の連携強化

現在、群馬県で自転車観光をする来訪者のうち、7割が自家用車で来訪しており、他の交通モードでの来訪は僅かです。

また、5割程度の県民が「駐輪場のスペースが狭く、駐輪するのが大変」と感じています。

来訪者アンケート

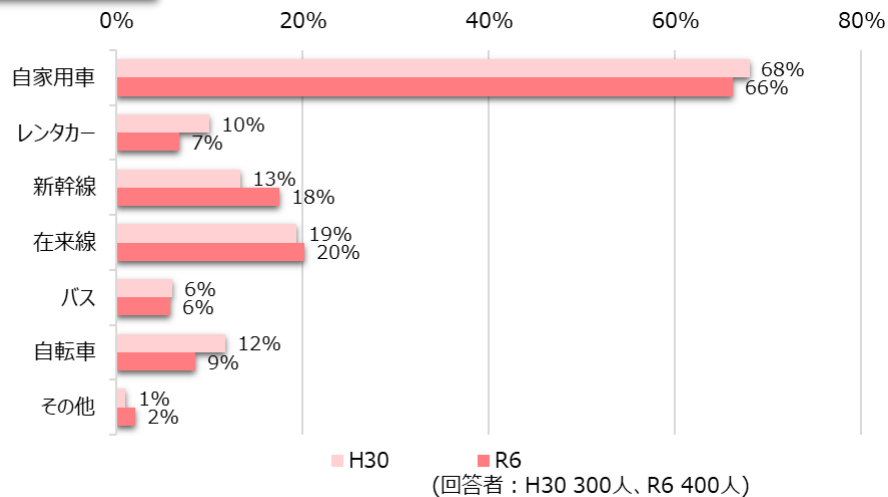


図 4.23 県外来訪者の群馬県への交通手段

県民アンケート

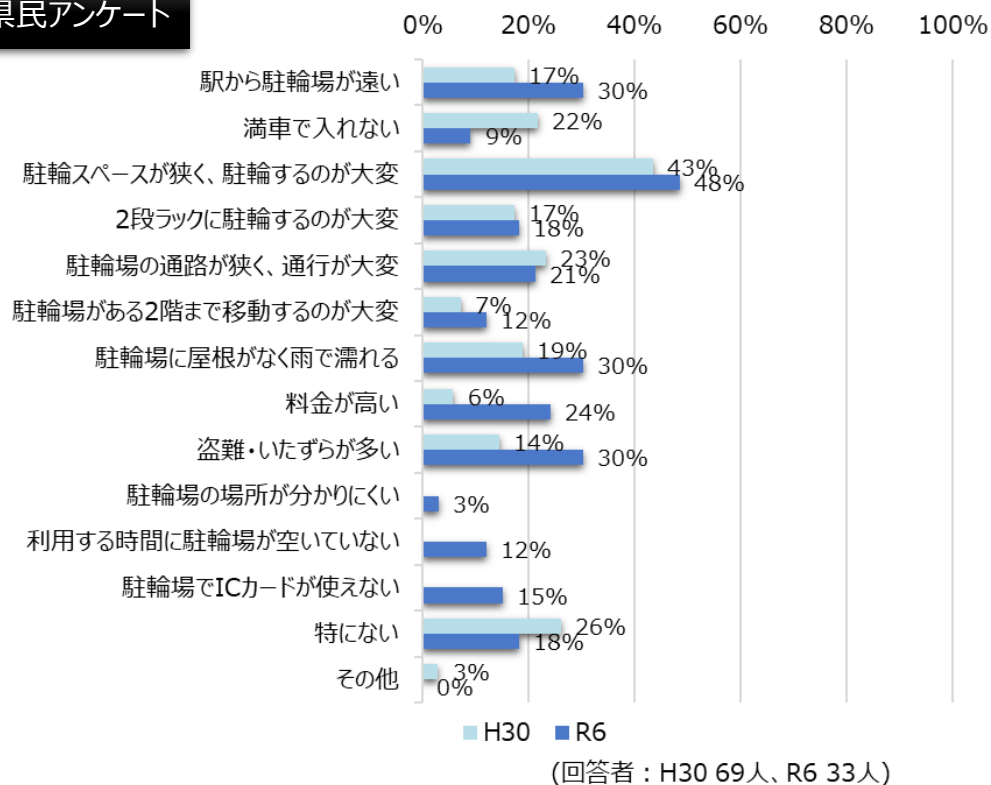


図 4.24 駅付近の駐輪場で不便に感じていること

出典：県民アンケート（平成30年・令和6年）

※「県民アンケート」は、県内に居住する15歳以上の調査モニター登録者を対象にしたWebアンケート



県内ではサイクルトレインやサイクルバスなどの輪行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に向けた検討や情報発信を行います。

（１） 取組１：サイクルトレイン利用の推進【市町村、鉄道事業者】

市町村、鉄道事業者において、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ルトレインの利用促進を継続します。また、県民のサイクルトレインの認知度は４割程度、県民で利用経験がある方の割合は１割程度であるため、効果的な周知を図り、利用を促進させます。



図 4.25 サイクルトレイン（上毛電鉄）

（２） 取組２：鉄道駅・バス停における駐輪環境の充実【市町村、鉄道事業者】

市町村、鉄道事業者において、駅周辺環境整備や新駅整備と合わせた駐輪場の拡充及び利便性向上を継続します。



5. 計画の管理・推進体制

5.1 計画のフォローアップ

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。

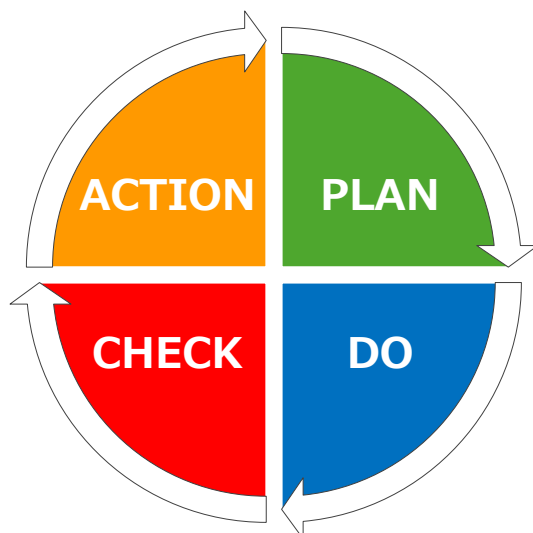


図 5.1 PDCA サイクル

5.2 計画指標

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]



5.3 推進体制

本計画の基本方針に基づき、自転車の安全性向上や利用拡大に向けた施策を推進するため、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。

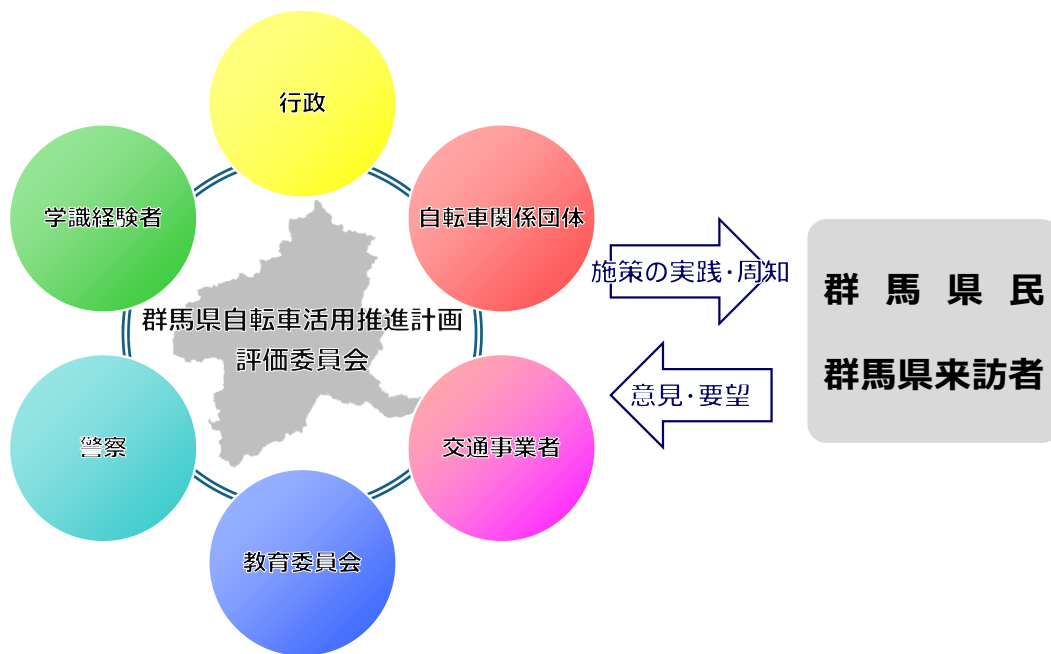


図 5.2 評価委員会による計画推進

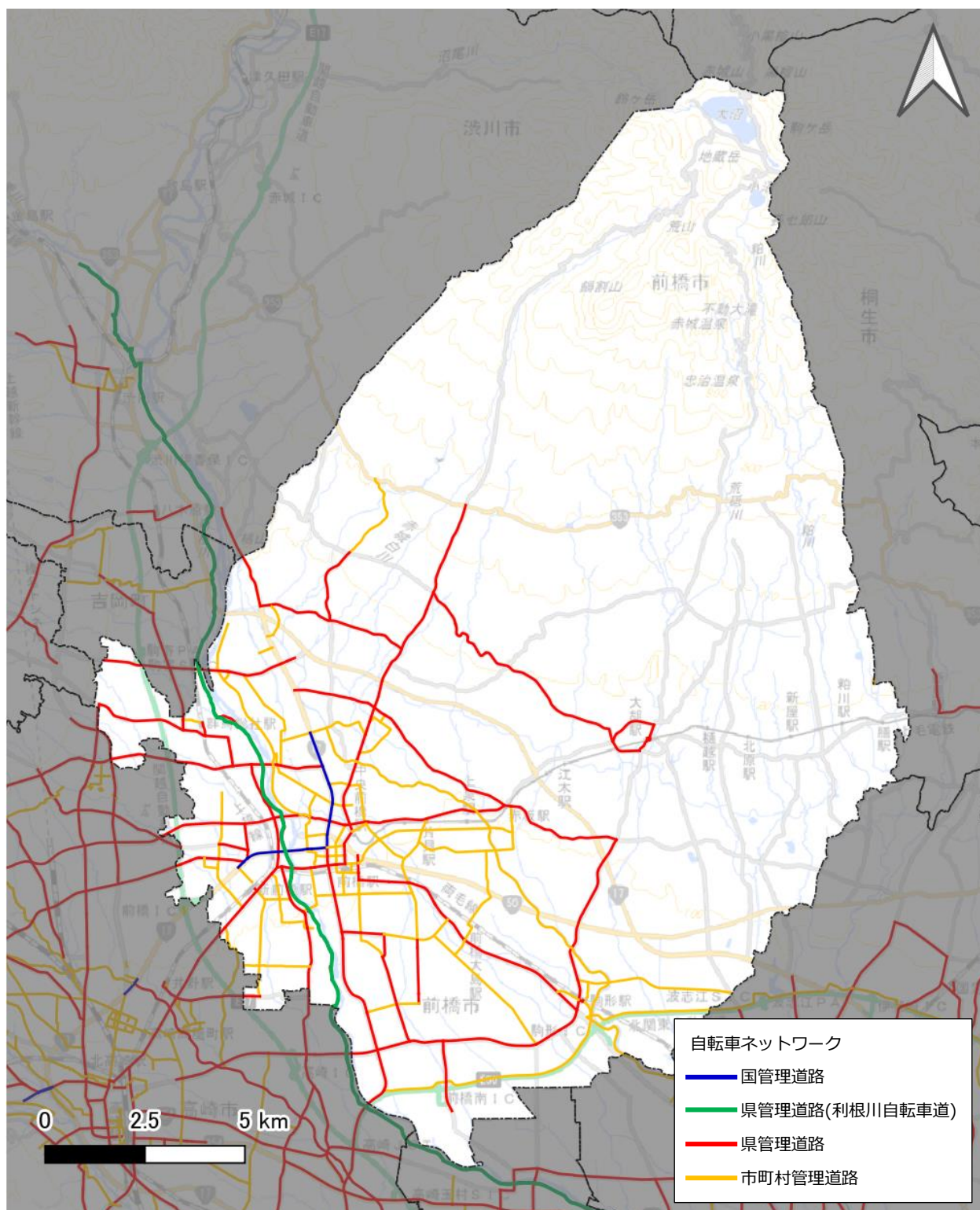


6. 自転車ネットワーク計画図

自転車ネットワークの選定基準に基づき、県内全域を対象に自転車ネットワーク計画を見直しました。地域別のネットワーク路線を以下に掲載します。



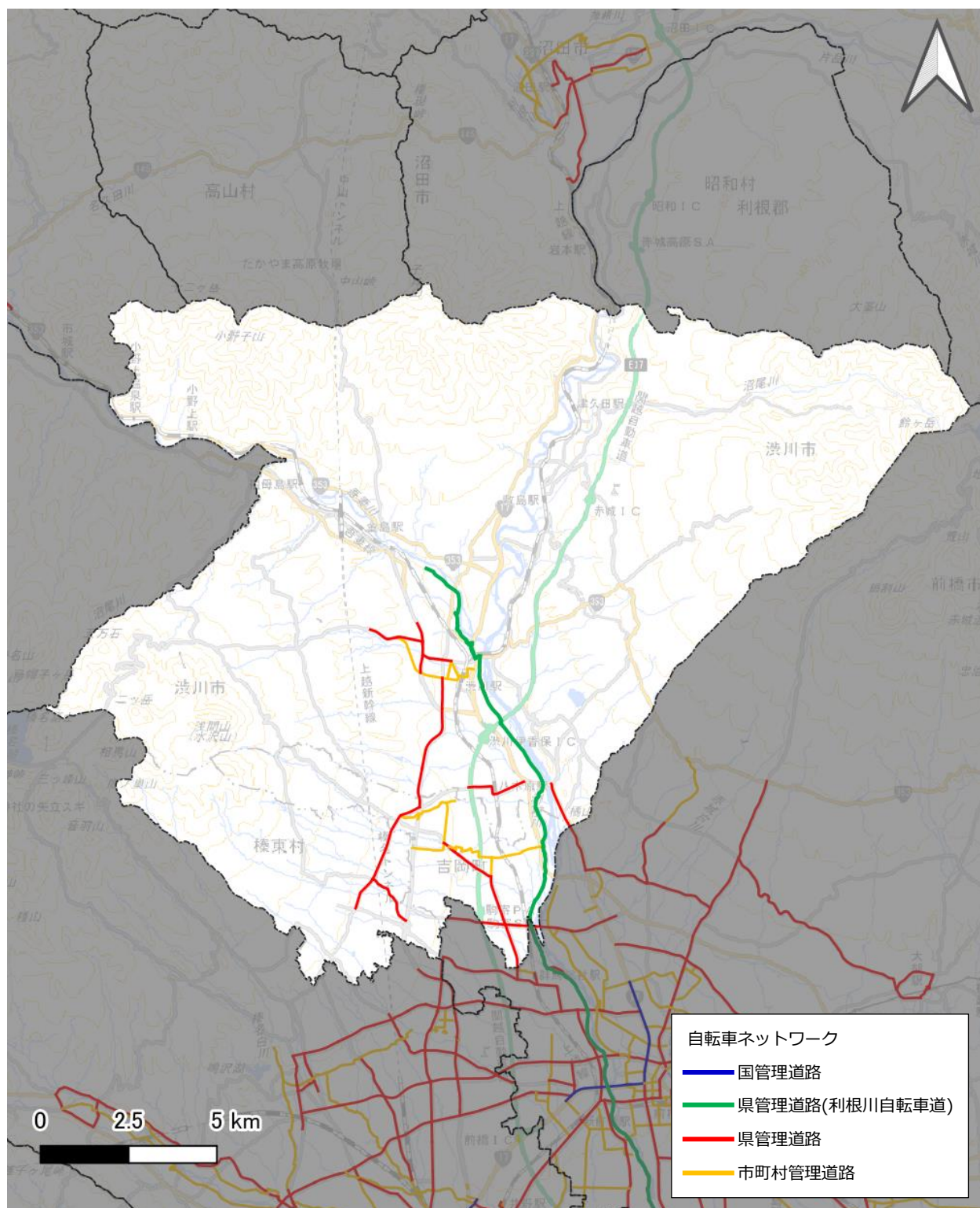
前橋地域（市町村：前橋市）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



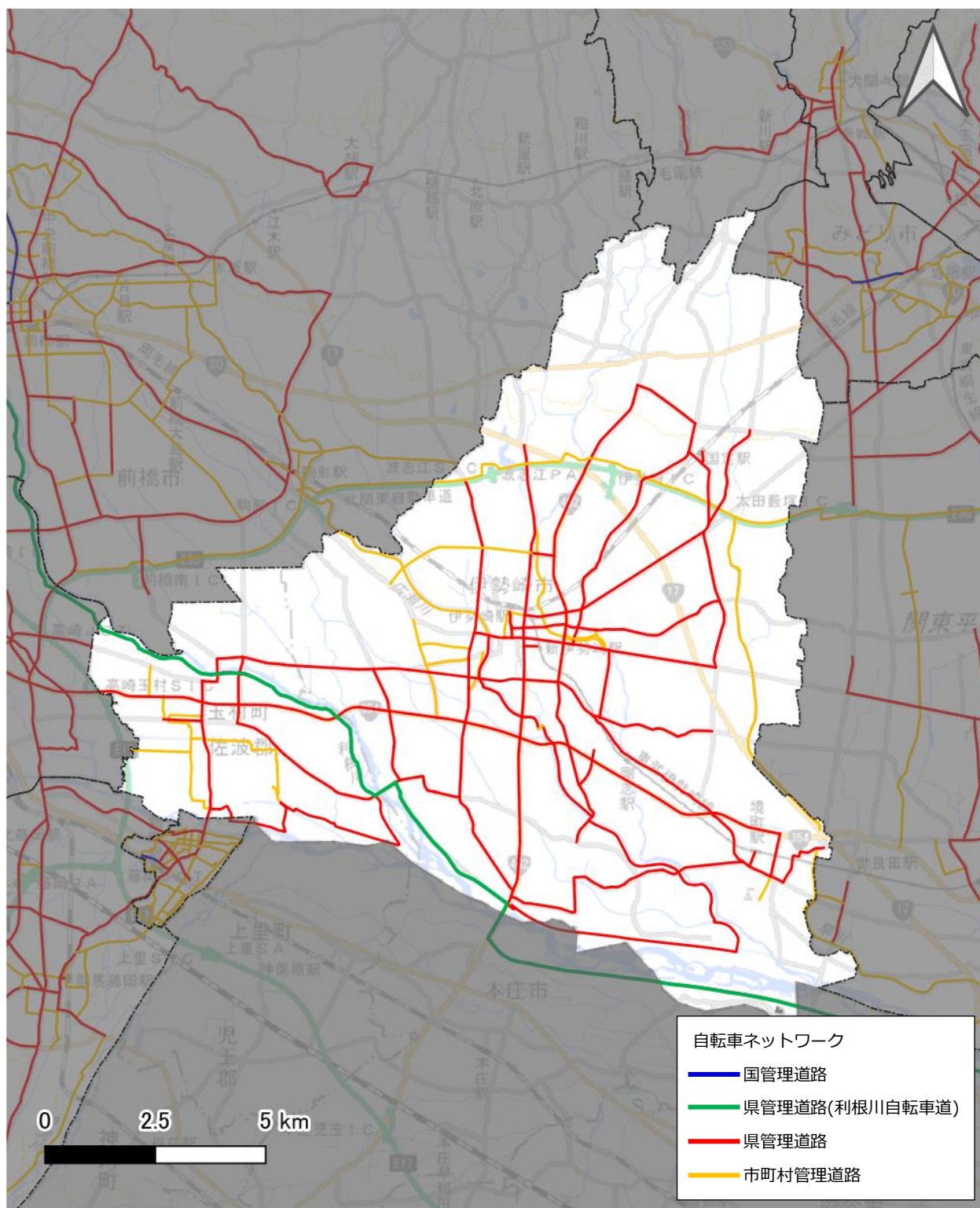
北群馬渋川地域（市町村：渋川市、榛東村、吉岡町）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



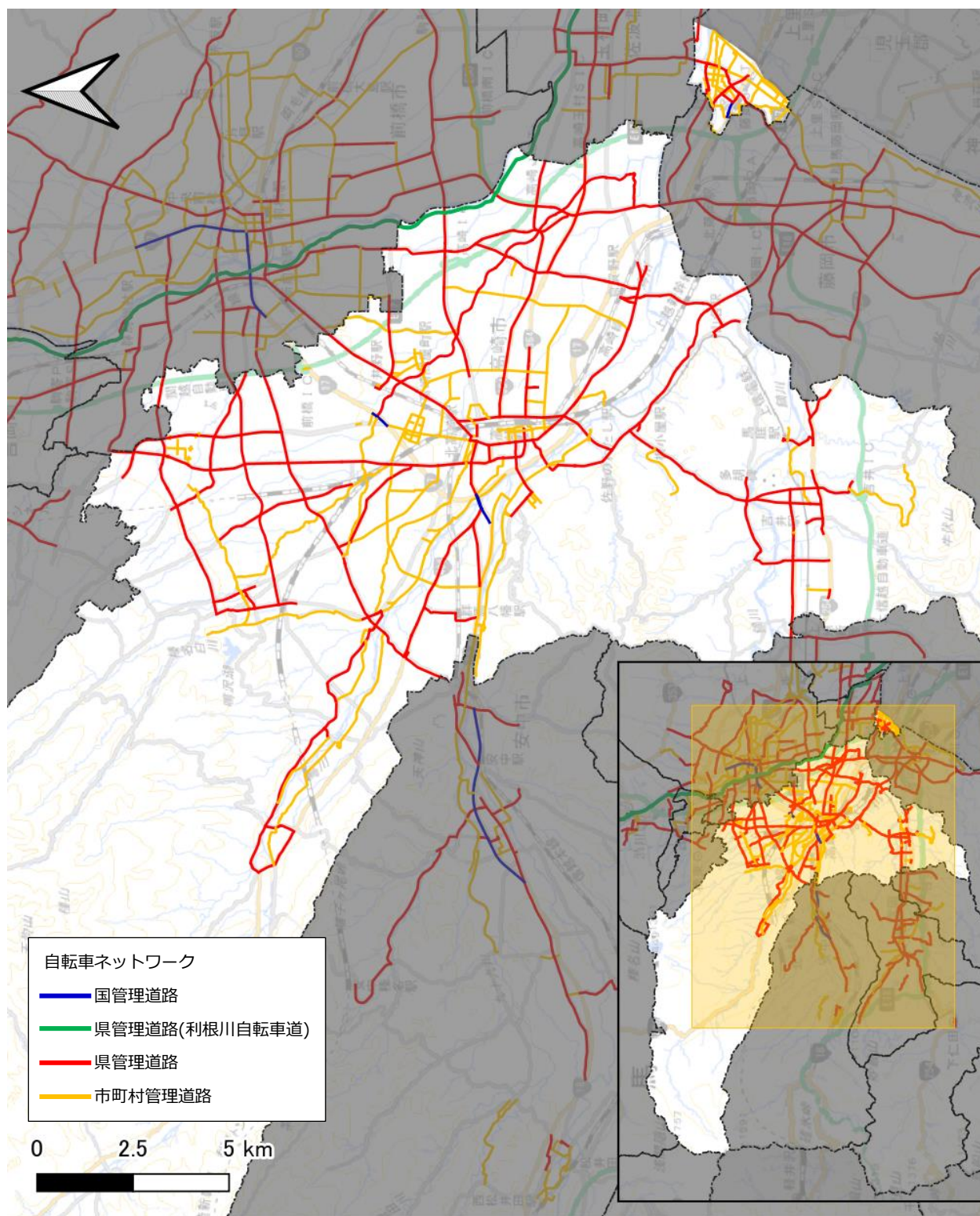
佐波伊勢崎地域（市町村：伊勢崎市、玉村町）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



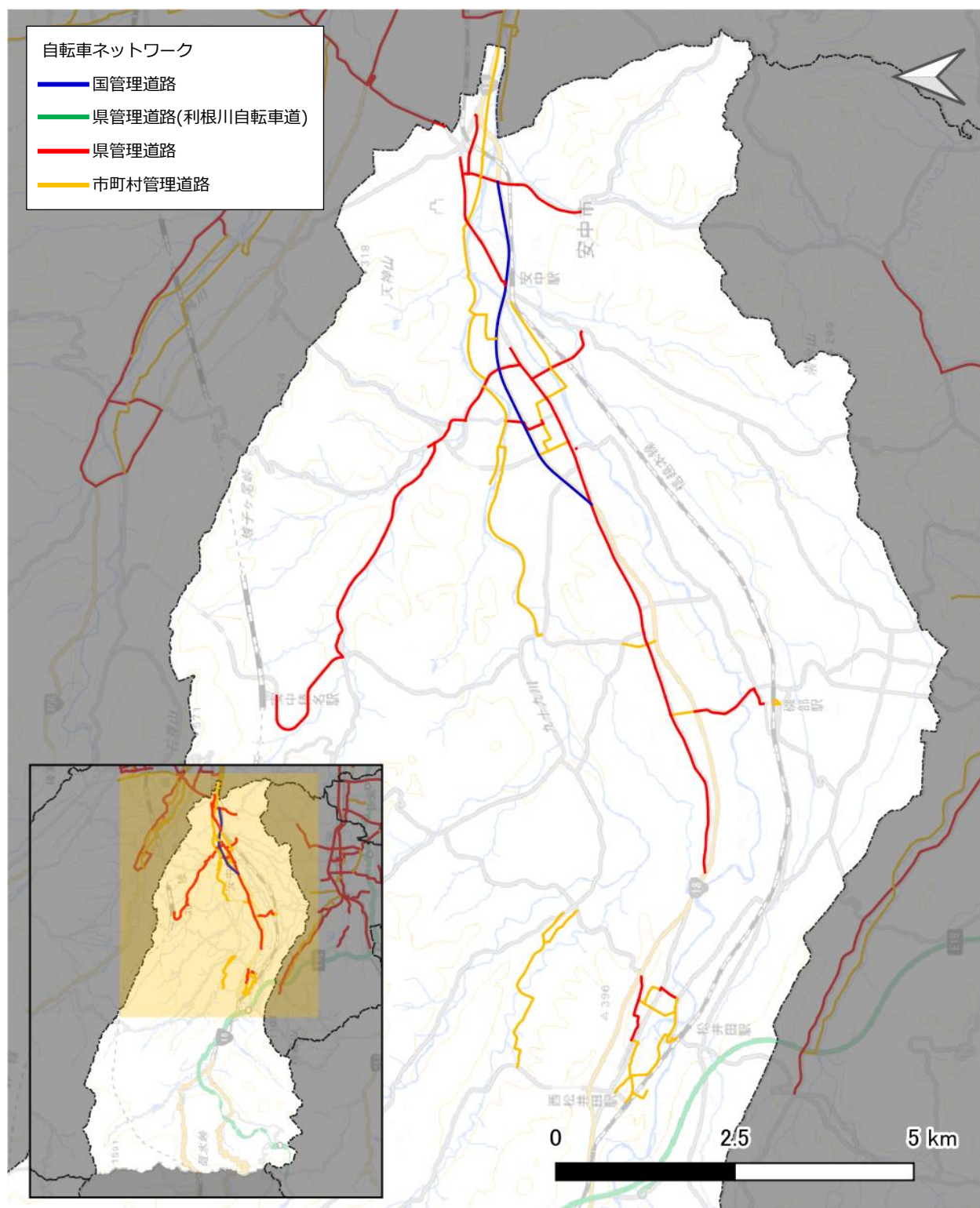
高崎地域（市町村：高崎市）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



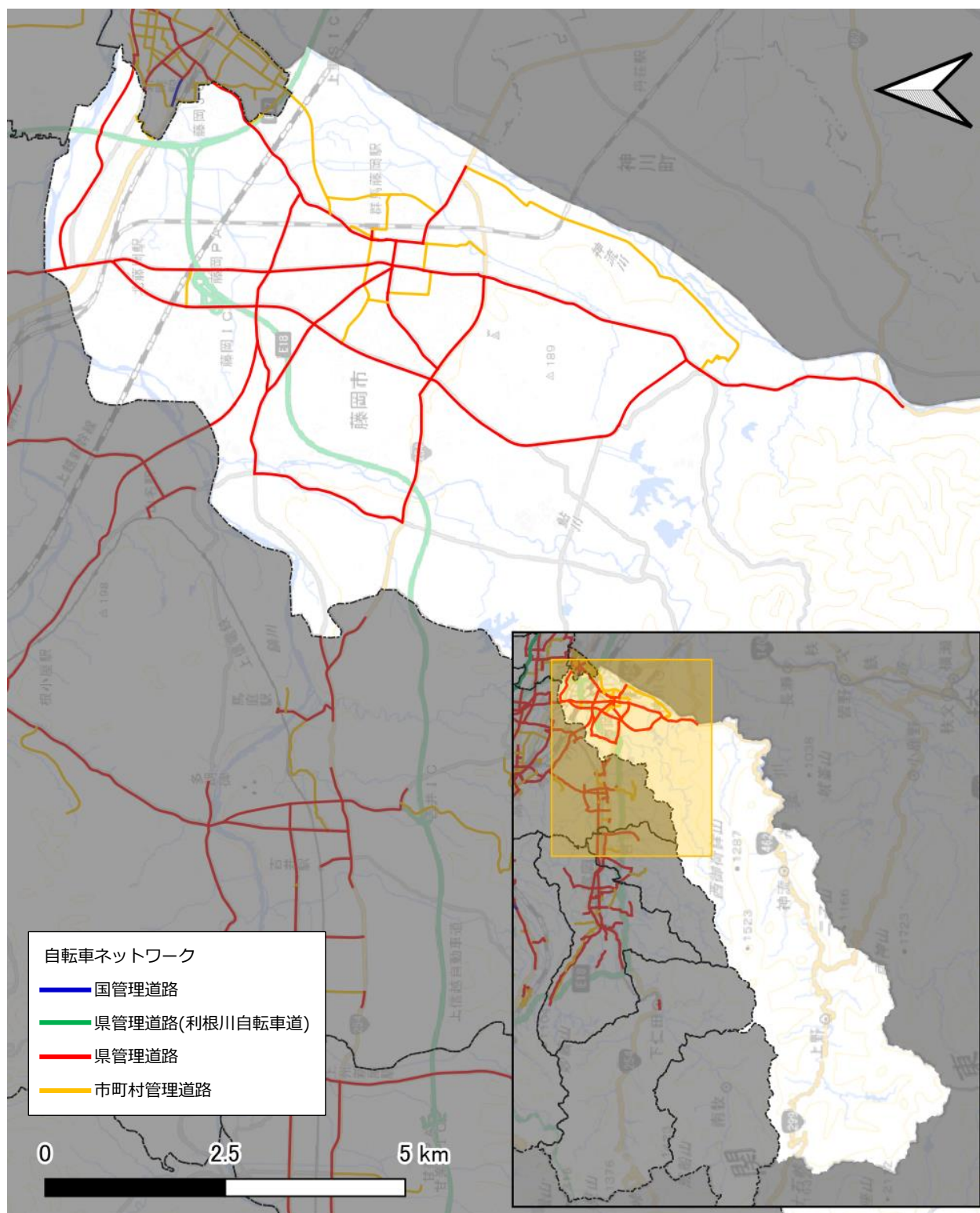
安中地域（市町村：安中市）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



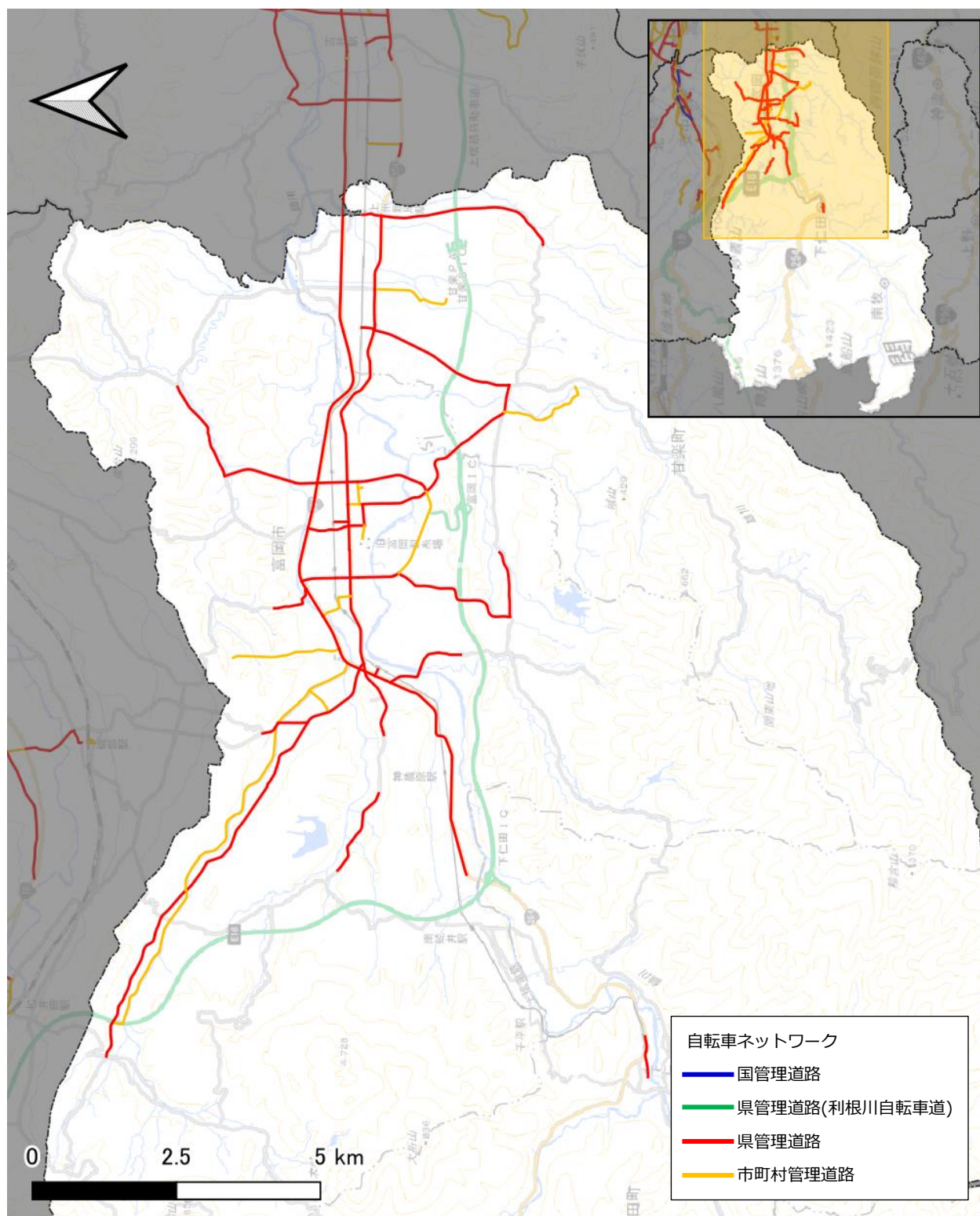
多野藤岡地域 (市町村：藤岡市、上野村、神流町)



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



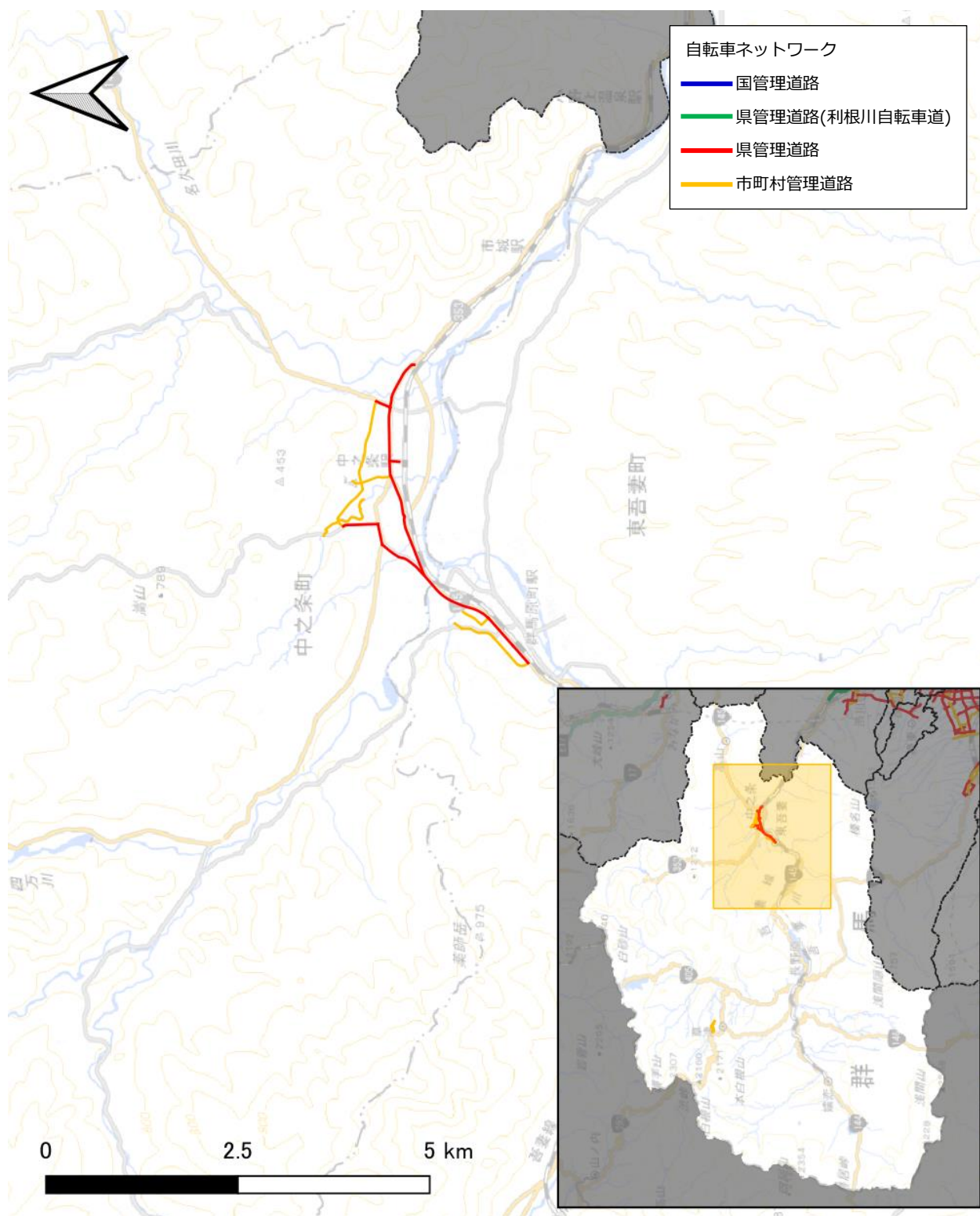
甘楽富岡地域（市町村：富岡市、下仁田町、南牧村、甘楽町）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



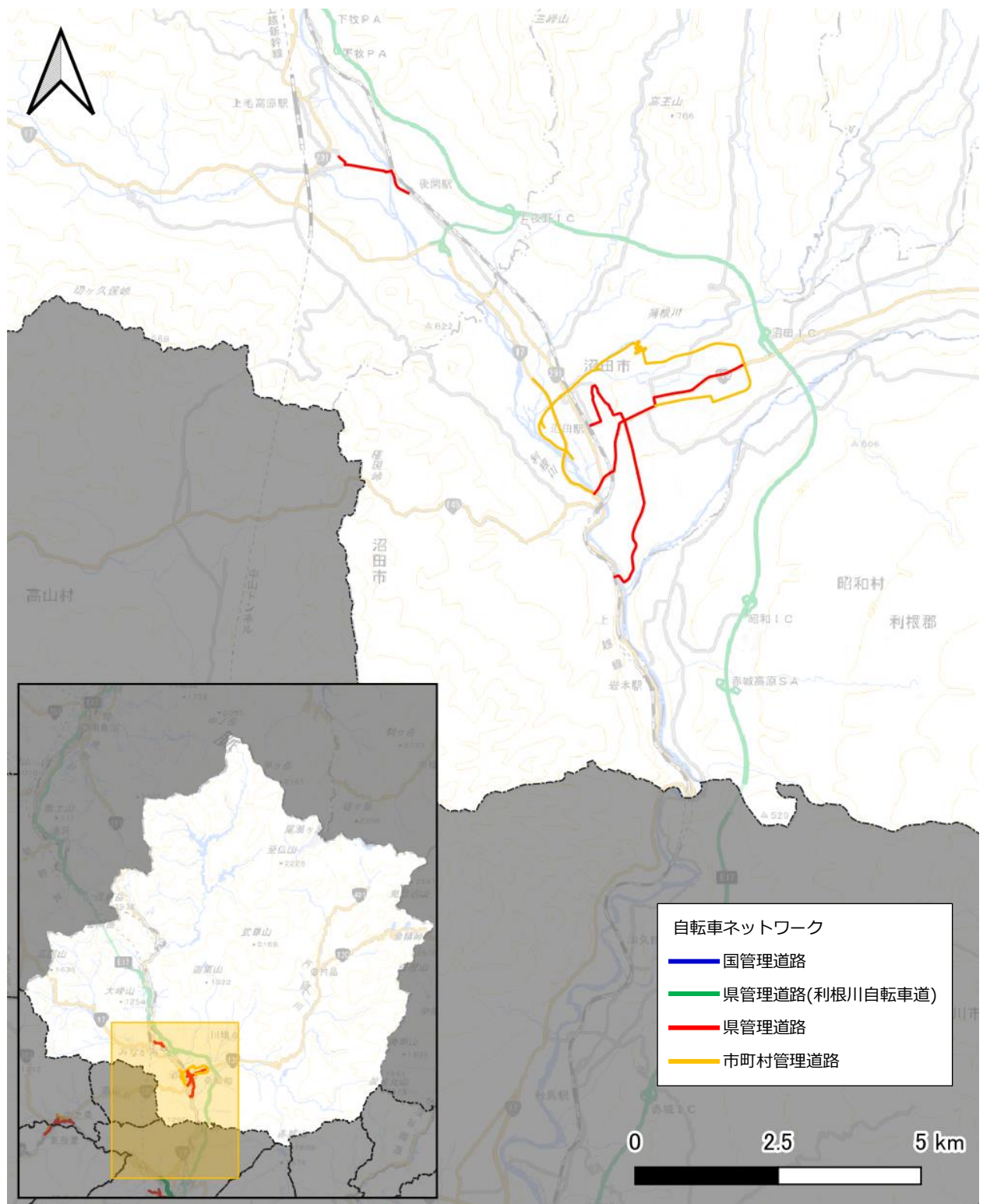
吾妻地域（市町村：中之条町、長野原町、嬬恋村、草津町、高山村、東吾妻町）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



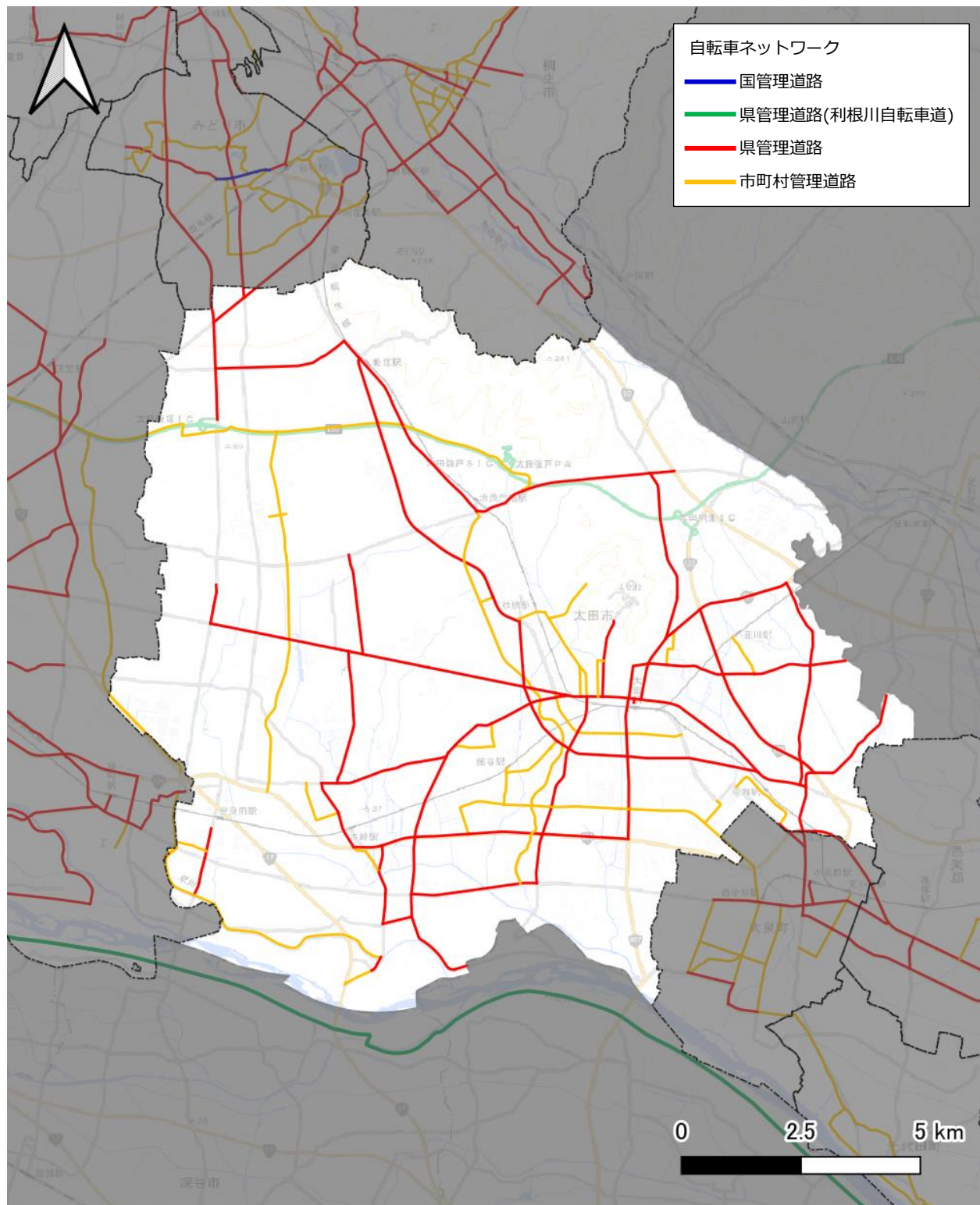
利根沼田地域（市町村：沼田市、片品村、川場村、昭和村、みなかみ町）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



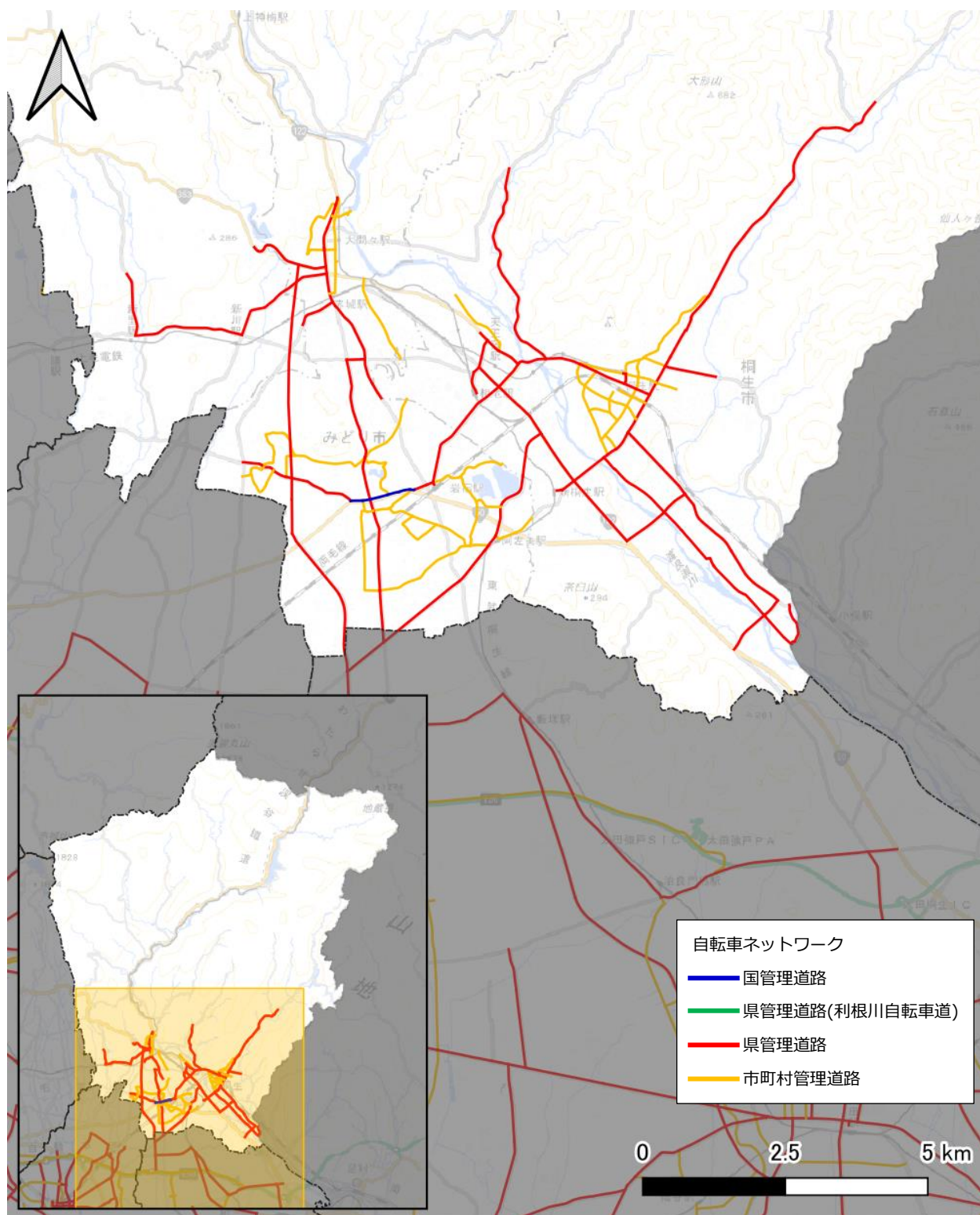
太田地域（市町村：太田市）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



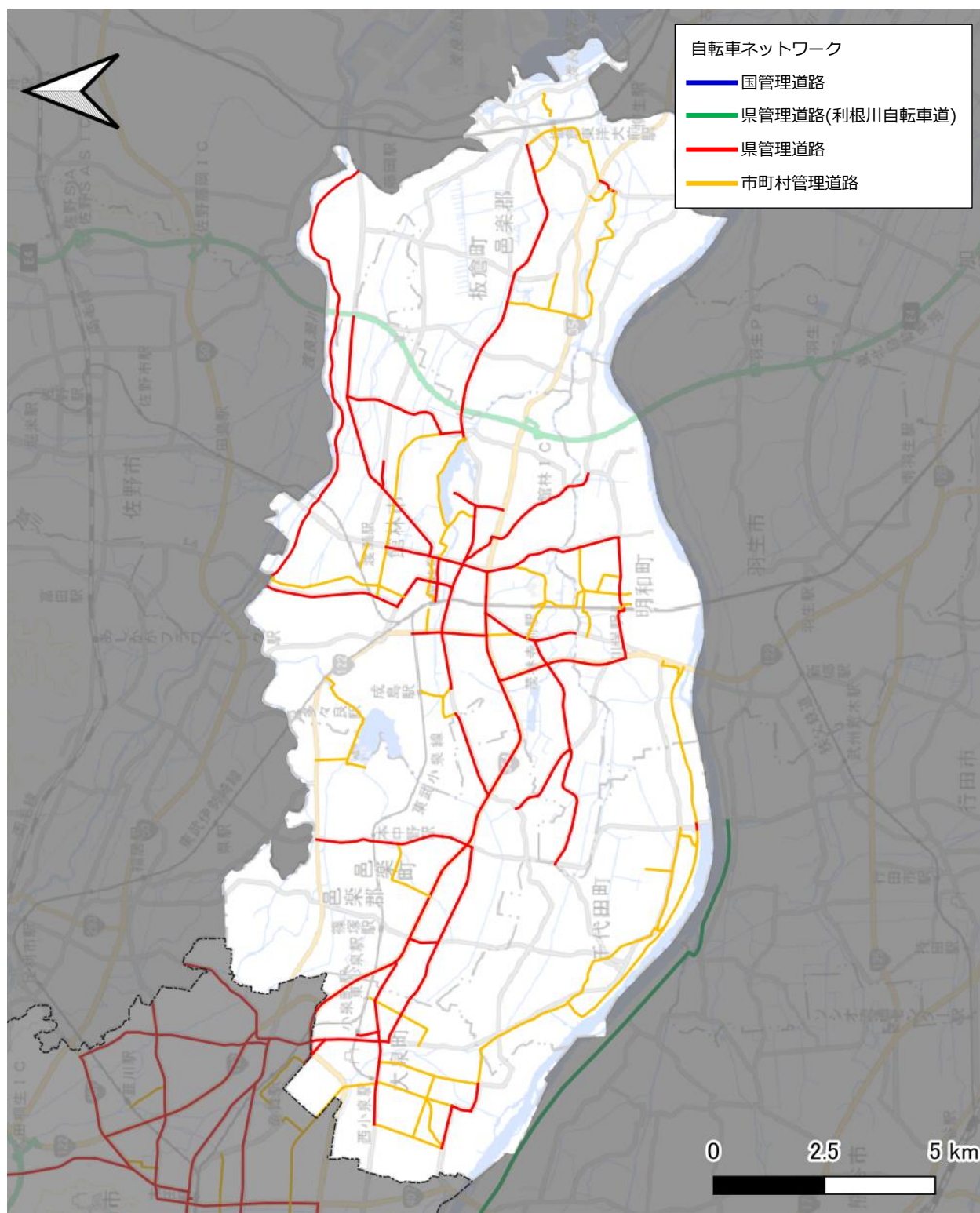
桐生・みどり地域（市町村：桐生市、みどり市）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



邑楽館林地域（市町村：館林市、板倉町、明和町、千代田町、大泉町、邑楽町）



地図は国土地理院の電子地形図（タイル）を使用



7. 施策・取組の具体的内容

4で述べた施策・取組の具体的内容については以下の通りです。

目標1 自転車通行環境の整備

施策	具体的取組	実施主体
施策1： 自転車通行空間の計画的な整備推進	(1) 自転車及安全に走行できる通行空間の創出	
	1) 自転車と歩行者・自動車の分離等	国、県、市町村
	2) 自転車事故対策	国、県、市町村
	(2) 通行空間のネットワーク化	国、県、市町村

目標2 自転車利用者の安全性向上

施策	具体的取組	実施主体
施策1： 効果的な交通安全教育の推進	(1) 小中高生への自転車交通安全教育・指導	
	1) 自転車の乗り方教室	市町村、県警、交通安全協会
	2) 小学生を対象にした交通安全こども自転車大会	県、県警、交通安全協会、群馬県自転車協同組合
	3) スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室	県、農協交対協、佐藤基金
	4) 教習所と連携したサイクルサミット	県、県警、教育委員会
	5) 自転車の危険運転防止チラシを県内高校入学者全員に配布	県、教育委員会、民間
	6) 高校生自身が自転車の交通安全について考える機会を創出	県、県警、教育委員会
	(2) 交通安全指導者に対する講習	県、県警、教育委員会
	(3) 高齢者への自転車交通安全教育・啓発	県、県警
	(4) 自動車ドライバー側への自転車安全教育	県、県警
施策2： 自転車の安全利用促進	(5) 自転車活用促進企業と連携した安全教育	県、民間
	(1) ヘルメット着用促進	県、市町村、県警、民間
	(2) 損害賠償保険加入促進	県、民間
	(3) 自転車点検整備推進	県、県警、自転車協同組合
	(4) 反射材の着用普及	県、県警、市町村、自転車協同組合



目標3 自転車利用の促進

施策	具体的取組	実施主体
施策1： 魅力のある自転車環境の 創出と情報提供	(1) ナショナルサイクルルートを軸としたサイクルツーリズムの拡大に向けた取組	
	1) 利根川自転車道のナショナルサイクルルート指定に向けた取組	県、市町村、民間
	2) サイクリングロードを活用したサイクルイベントの実施	県、市町村
	3) サイクリスト用の休憩施設の整備	県、市町村、民間
	4) SNS等を活用した情報発信	県、市町村
	(2) レンタサイクル・シェアサイクル利用の促進	
施策2： 公共交通と自転車利用の 連携強化	1) GunMaaSを活用したレンタサイクル・シェアサイクルの利用促進	県、市町村
	2) レンタサイクル・シェアサイクルの拡充	市町村
	(1) サイクルトレイン利用の推進	市町村、鉄道事業者
	(2) 鉄道駅・バス停における駐輪環境の充実	市町村、鉄道事業者



参考資料

1. 新規事業がある場合の設計例

1-1 自転車道とは

(1) 定義

自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石等又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を行います。（道路構造例第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3）

(2) 通行方法

自転車は、自転車道を通行する義務があるため、車道及び歩道を通行することはできません。

自転車道では、双方向通行が可能ですが、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性や交差点内での自転車同士の交錯の危険性、単路部における快適性の確保などの課題があることから、自転車道は一方通行を基本とします。

ただし、当面の間、自転車道の連続性が図れていない段階においては、自転車道の整備延長、交差道路との自転車交通処理状況、沿線の土地利用などを考慮し、一定のネットワーク区間完成時には、一方通行に変更することを前提として、双方向通行も可能とします。

(3) 分離形態

歩行者と自転車と自動車の通行位置が構造物により、完全に分離された状態です。

分離する構造物は、植樹帯、または縁石を基本とします。

(4) 幅員

自転車道の幅員は、歩道との境界に設置する植樹帯ブロック幅や縁石幅、路上施設帯幅を除いた有効幅員を2.0m以上確保することを基本とします。

自転車道の有効幅員は、自転車1台の占有幅が1.0mであることから、一方通行における追い越し、及び、双方向通行時のすれ違いを考慮し、2.0m以上とします。

また、歩道の有効幅員は、車いす（占有幅1.0m）相互のすれ違いができるよう2.0m以上とします。

※自転車道の有効幅員が2.0m確保出来ない場合

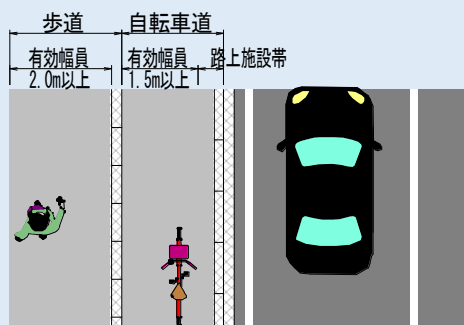
以下の条件をすべて満たす場合は、自転車道の有効幅員を1.5mまで縮小することができます。

①歩道有効幅員が2.0m以上確保できる

②供用開始時から一方通行規制ができる（交互通行不可）

例)

【路上施設帯を設ける場合】



【路上施設帯を設けない場合】

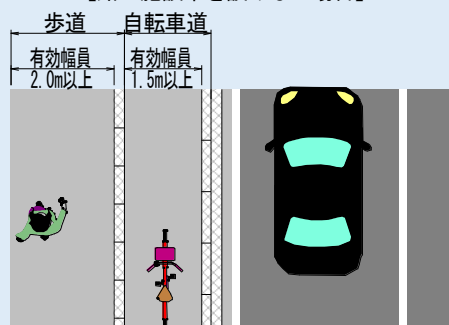


図 自転車道の整備イメージ



(5) 自転車道の整備イメージ

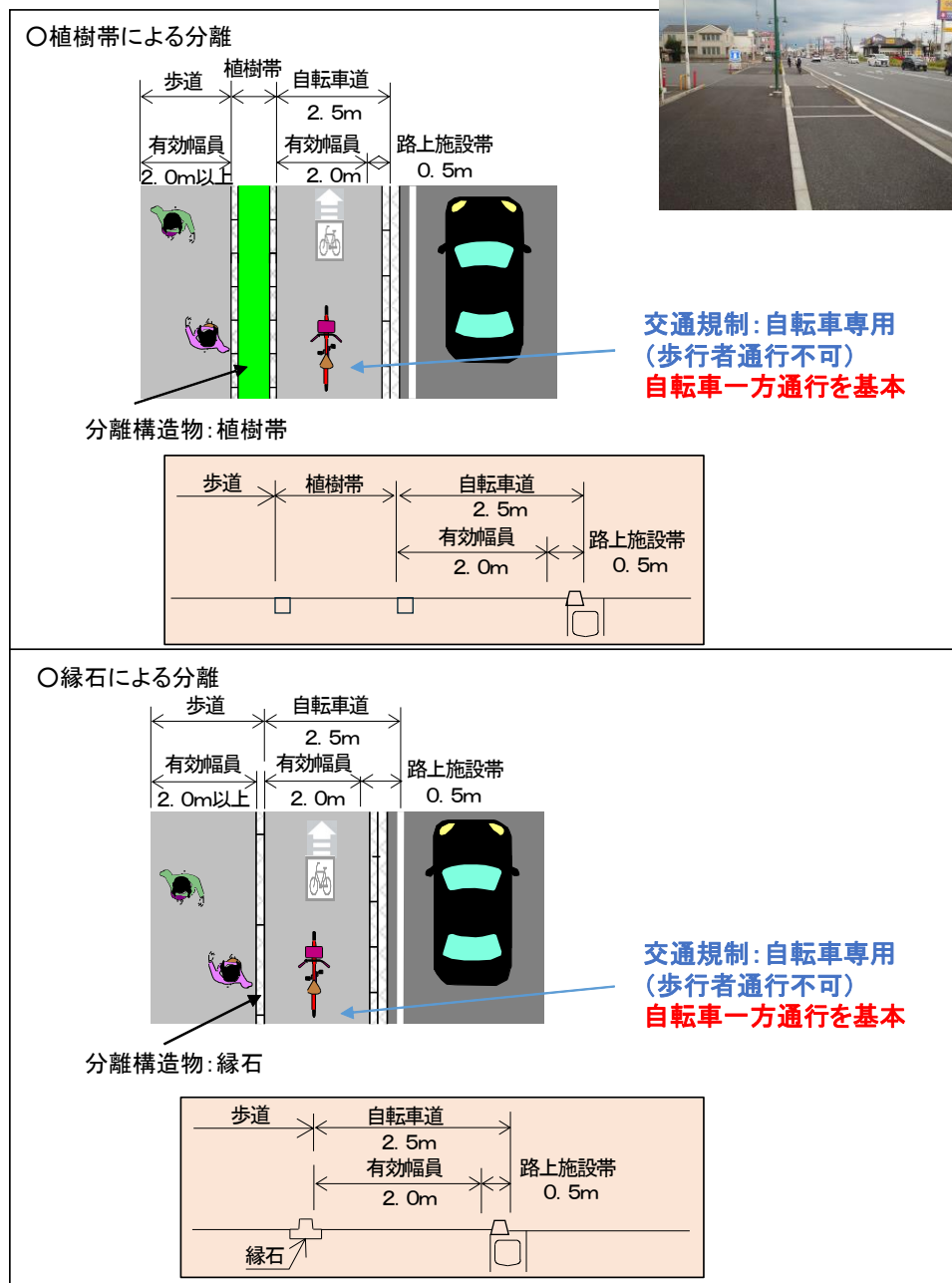


図 自転車道の整備イメージ②

※上図の自転車道の幅員は、自転車道の有効幅員を 2.0m、路上施設帯を 0.5m とした場合の例です。
 ※自転車道や歩道の幅員は、交通量や沿道の土地利用状況に応じて、設定することができます。
 ※路上施設帯を設けない場合は、植樹帯ブロックや縁石を含めないで有効幅員を 2.0m 以上とします。
 (下図参照)

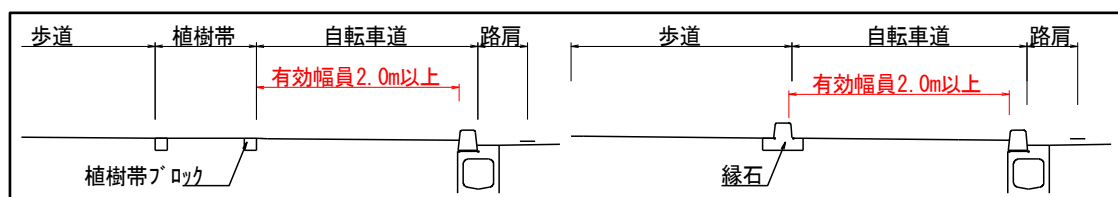


図 自転車道の整備イメージ(断面図)



1-2 自転車専用通行帯とは

(1) 定義

道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならないとして指定された車両通行帯をいいます。

(2) 通行方法

自転車専用通行帯は、車道において、自転車専用の車両通行帯として設置するものであるため、進行方向は、自動車進行方向と同じ一方通行（左側通行）となります。

(3) 分離形態

歩行者と自転車の通行位置が分離された状態です。

自転車と自動車は、交通規制により通行位置が分離されていますが、構造物による分離はされていません。

(4) 幅員

自転車専用通行帯の幅員は、下図のように歩車道境界ブロックの前面から 1.5m 以上確保することを基本とします。

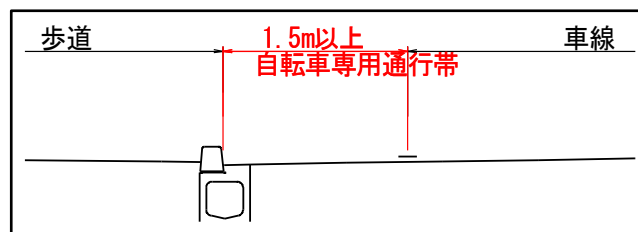


図 自転車専用通行帯の幅員

ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合（交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において、空間的制約から 1.5m 確保が困難な場合）は整備区間の一部で 1.0m 以上まで縮小することができます。

なお、縮小する場合であっても局所的なものに留めるものとし、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を 1.0m 程度確保することが望ましいです。

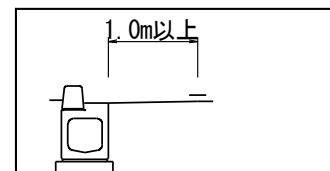


図 自転車専用通行帯の幅員（縮小）

(5) 路面表示方法

自転車専用通行帯を示す路面表示は、自転車専用通行帯の車線側に幅 15cm で帯状にカラー舗装を行うこととします。

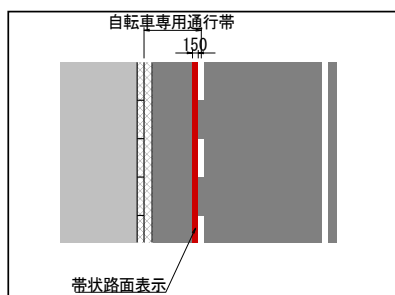


図 自転車専用通行帯の路面表示

仕様：ベンガラ色または水色

溶融骨材混入及び散布型 ガラスビーズなし すべり抵抗値
BPN 湿潤状態で 60 以上

群馬県では既に自転車通行空間が整備されている路線と接続する場合、前後の連続性を考慮して色を選定します。なお、ナショナルサイクルルートに関係する区間は水色とします。



(6) 自転車専用通行帯の整備イメージ

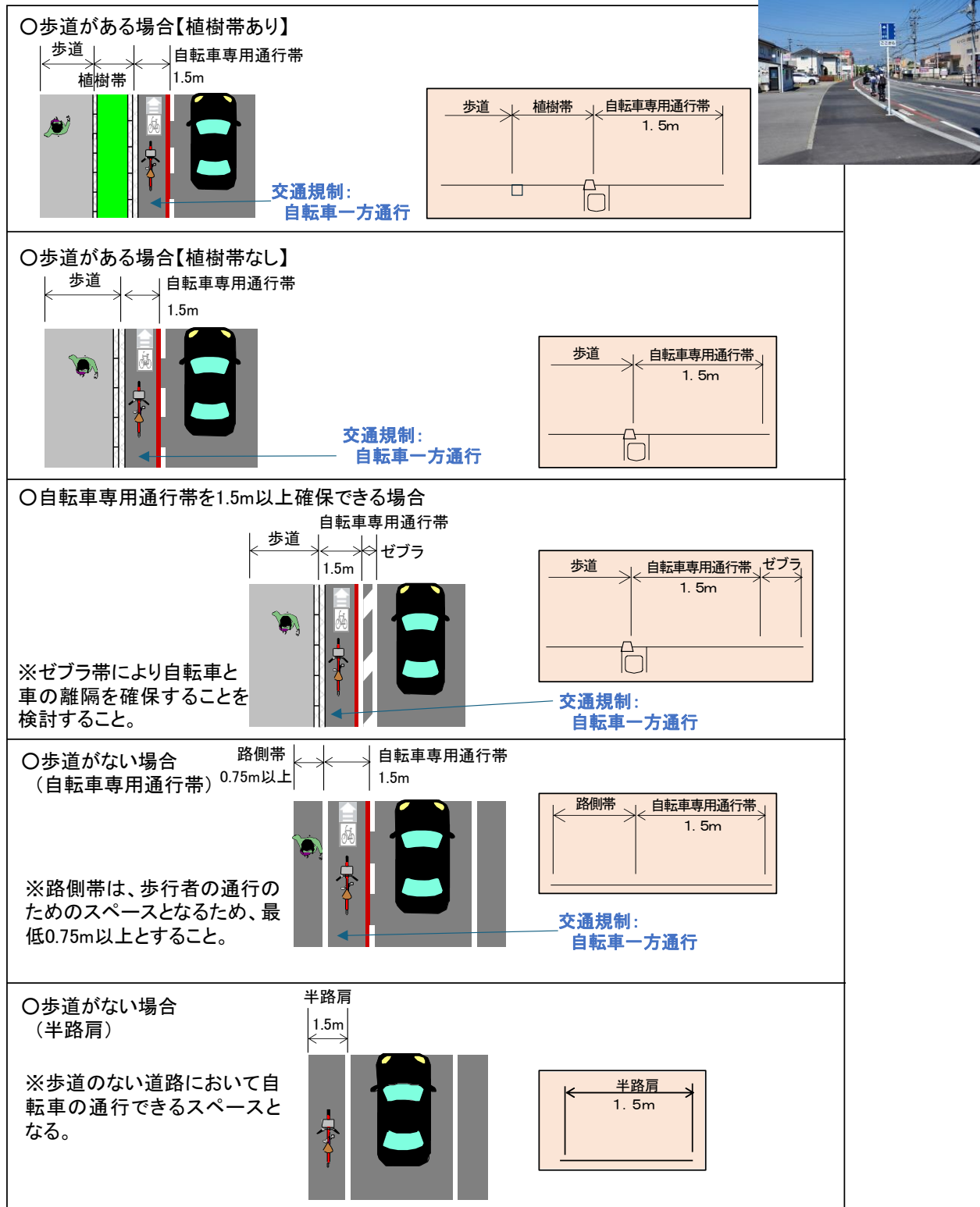


図 パターン別の自転車専用通行帯の整備イメージ



1-3 矢羽根型路面表示とは

(1) 定義

矢羽根型路面表示によって、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内において、混在することを注意喚起するものです。

車道内における自転車通行位置の目安であるため、矢羽根型路面表示の幅内のみに通行位置を限定されるものではありません。

(2) 通行方法

車道通行であるため、進行方向は、自動車進行方向と同じ一方通行（左側通行）となります。

(3) 分離形態

歩道がある場合は、歩行者と自転車の通行位置は分離された状態です。歩道がない場合は、歩行者と自転車を分離する構造物はありません。

どちらの場合においても、自転車は、車道内において、自動車と混在しながら通行することとなるため、自動車と分離する構造物はありません。

(4) 幅員、設置間隔

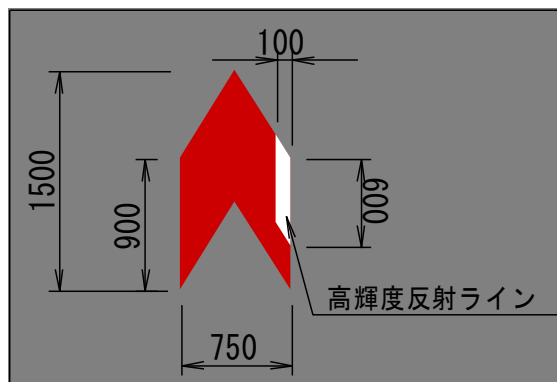
①歩道がある場合は、歩車道境界ブロック端から車道側に 1.0m の幅員を確保することが望ましい。

②歩道がない場合は、外側線から車道側に 1.0m 以上の幅員を確保することが望ましい。

ただし、車線幅が狭い場合など、交通状況に応じて外側線に重なるように設置することもできます。

③設置間隔は 10m を標準とします。ただし郊外部等では、100mを上限に設置間隔を広げることも可能といたします。

(5) 形状等



群馬県では既に自転車通行空間が整備されている路線と接続する場合、前後の連続性を考慮して色を選定します。なお、ナショナルサイクルルートに関係する区間は水色とします。

図 矢羽根型路面表示のイメージ

仕様：ベンガラ色もしくは水色（色の考え方は、P79と同様）

溶融骨材混入及び散布型 ガラスビーズなし

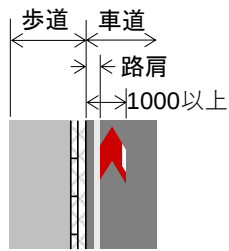
高輝度反射ライン（夜間の視認性向上のため）

すべり抵抗値 BPN 湿潤状態で 60 以上



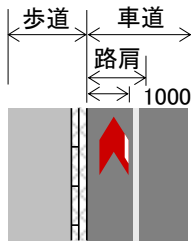
(6) 矢羽根型路面表示の整備イメージ

○歩道があり、路肩が狭い場合（路肩1.0m未満）



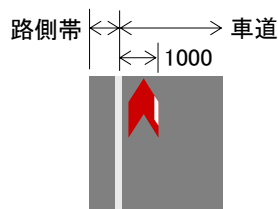
- ・矢羽根型路面表示の車道側端を歩道と車道の境界から1.0mの位置に設置すること。
- ・矢羽根型路面表示が側溝エプロン等に重なる場合は、その部分を除いて設置する。

○歩道があり、路肩が広い場合（路肩1.0m～1.5m未満）



- ・矢羽根型路面表示の車道側端を歩道と車道の境界から1.0mの位置に設置すること。
- ・矢羽根型路面表示が側溝エプロン等に重なる場合は、その部分を除いて設置する。

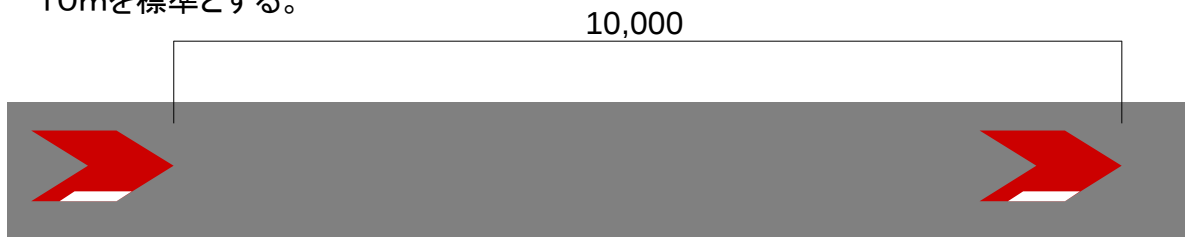
○歩道がない場合【標準型】



- ・矢羽根型路面表示の車道側端が外側線のセンターから1.0mの位置に設置する。

図 矢羽根型路面表示の整備イメージ

○一般部（都市部DID地区）における設置間隔
10mを標準とする。



※交差点部等の自動車と自転車の交錯機会の多い区間や事故多発区間では密にする。

○一般部（郊外部）における設置間隔
郊外部のサイクルルート等においては、視認性を考慮した上で
広い間隔（上限100m程度）で設置する。

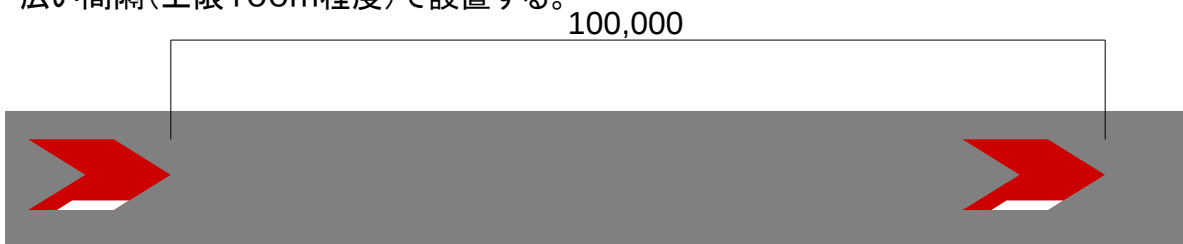
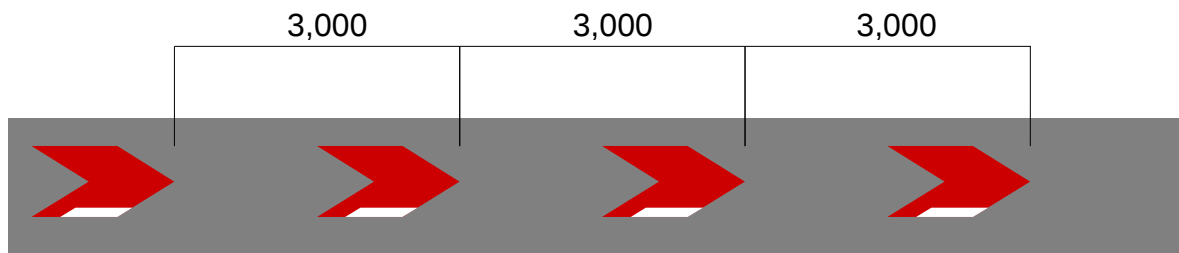


図 単路部における矢羽根型路面表示の設置間隔



○交差点部の設置間隔

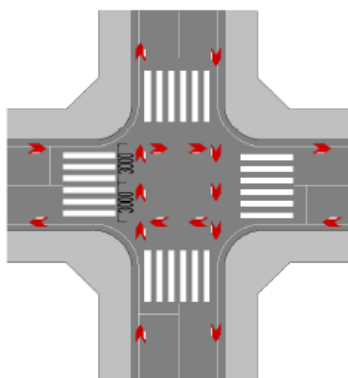
3mを標準とする。



※設置間隔は現地の交差点形状や交通状況に応じて変更することができる。

図 交差点部における矢羽根型路面表示の設置間隔

○交差点部の優先的な整備



交差点内の事故防止のため、
交差点付近の矢羽根設置設置を優先して整備

図 交差点部における矢羽根の優先的整備

○矢印、自転車マーク設置例

信号交差点に矢印、自転車マークを設置する。

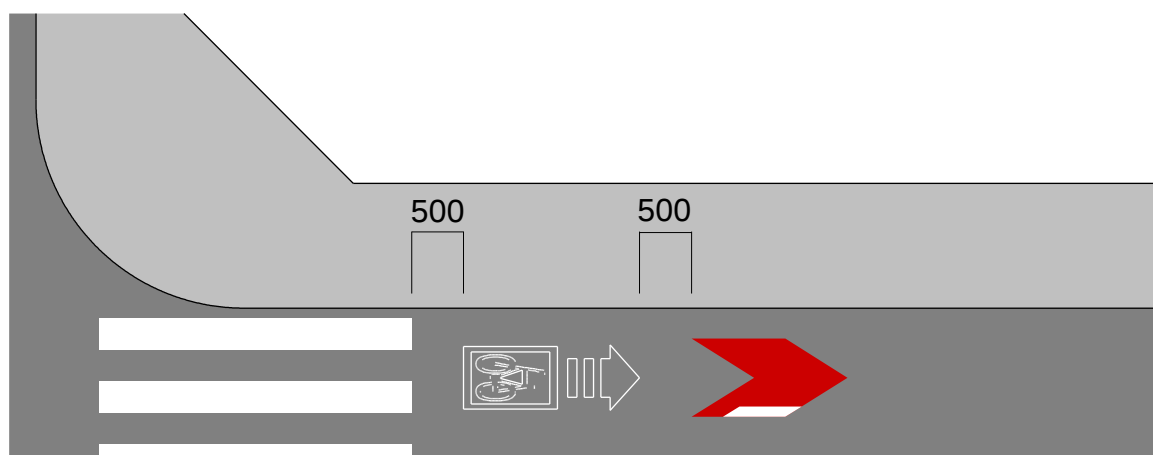


図 矢印・自転車マークの設置イメージ



コラム 矢羽根型路面表示の仕様

平成 31 年 1 月 25 日、群馬県交通安全施設業協同組合に協力をいただき、矢羽根型路面表示の仕様決定に係る実証実験を行いました。

① 色

色の違いによる視認性確認のため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で基本としている青色と、これまでサイクリングロードネットワークで使用してきたベンガラ色の比較を行いました。

結果は、昼間・夜間とも見え方に大きな違いはなく、特に夜間は、両方の色とも、10m先に設置したものは、ほとんど視認することが難しいことが判明しました。

これより、昼間・夜間とも色による視認性の差はほとんどないことからベンガラ色も選択できることとします。

② 高輝度反射ライン

夜間において、自転車通行位置を目立たせるため、矢羽型路面表示の端に高輝度反射ラインを設置し、視認性の向上を図ります。

なお、ガラスビーズにより夜間の視認性は向上しますが、すべり抵抗が少なくなってしまうため、ガラスビーズを入れずに、高輝度反射ラインのみの対応とします。

③ 表面素材（すべり抵抗）

矢羽根型路面表示により、雨など湿潤状態において、すべりやすくなるのは、自転車の転倒やスリップの危険が高まるため、すべり抵抗値 BPN を湿潤状態で 60 以上となる骨材ありのものとします。

理由：アスファルト舗装の BPN は 60～70 であるため。

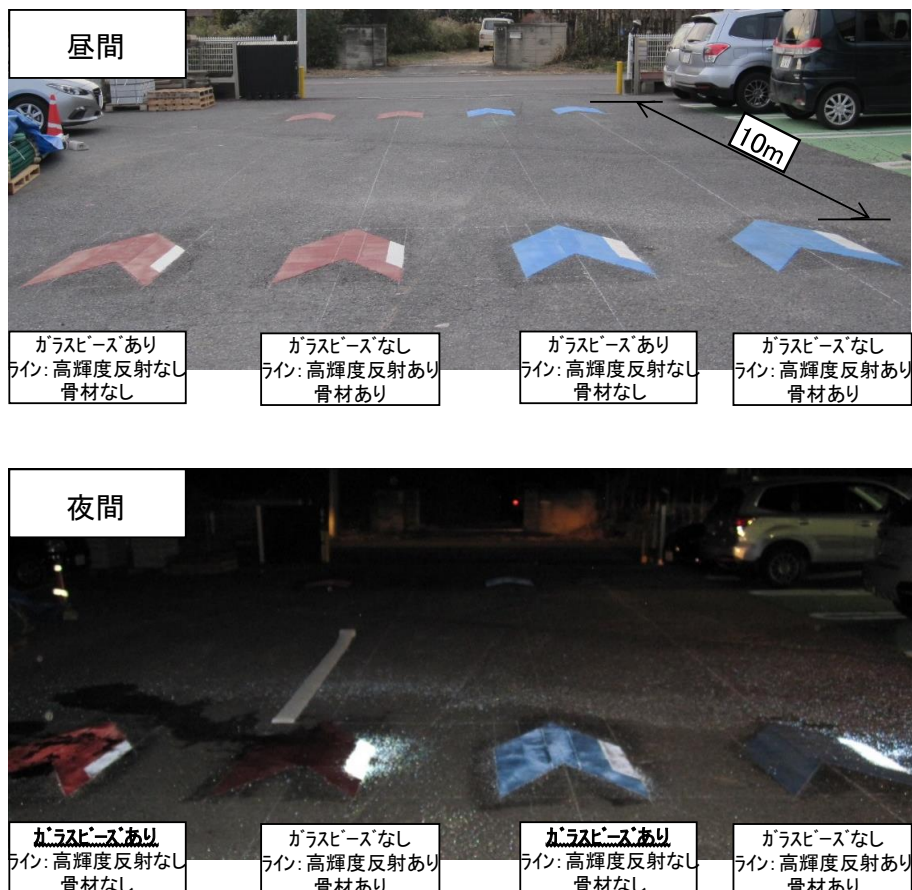


図 昼間・夜間における矢羽根型路面表示の見え方



2. 路面表示 設置例

2-1 自転車道 双方向通行時の路面表示例

自転車道において、やむを得ず双方向通行を行う場合は、自転車相互の追突事故等防止のため、通行方向、通行位置を下図のとおり、破線、矢印、自転車マークを設置することとします。

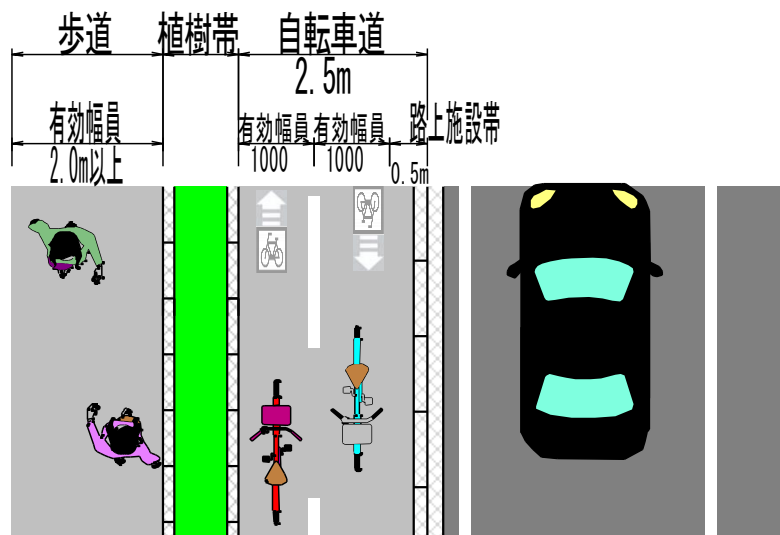


図 自転車道 双方向通行の路面表示例



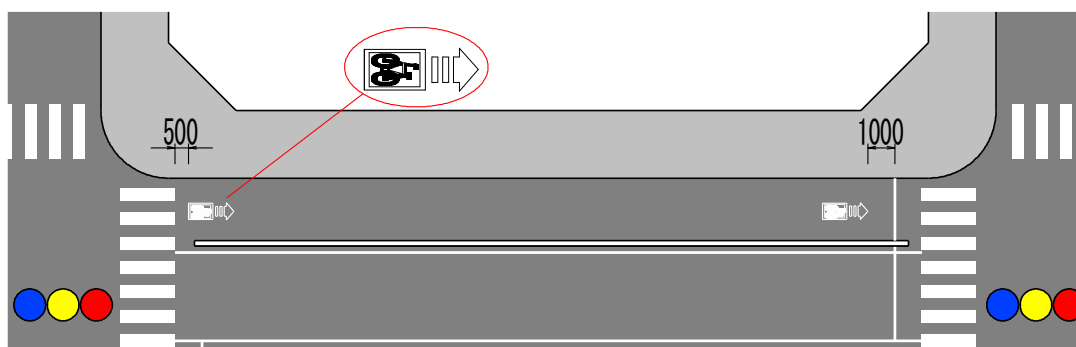
2-2 矢印、自転車マークの設置例

暫定形態として矢羽根型路面表示を整備する際に設置する矢印、自転車マークは、以下を標準として、設置することとします。

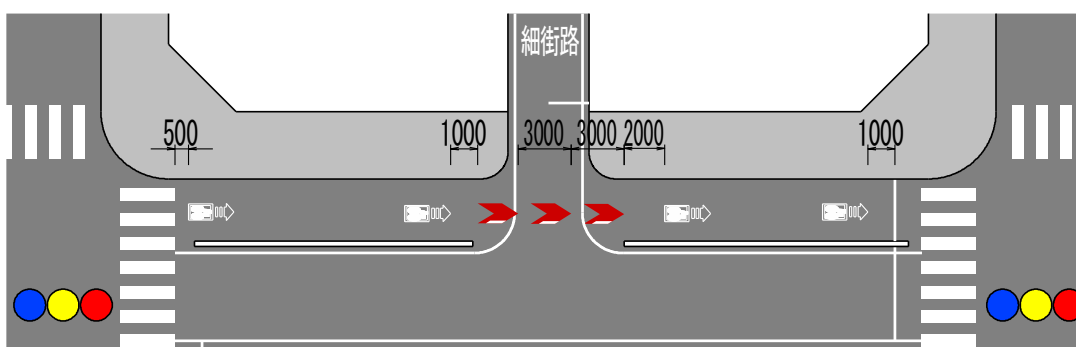
なお、信号機の有無に関わらず、自転車通行空間整備を行う区間の起点部では、矢印、自転車マークを設置することとします。

○自転車道

①信号機のある交差点の場合



②信号機のある交差点の途中に細街路交差点がある場合



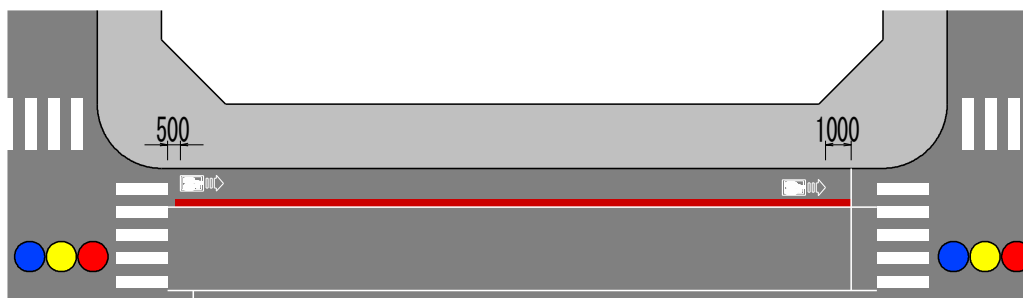
※細街路交差点部では、矢羽根型路面表示を設置する

図 矢印・自転車マークの設置例(自転車道)

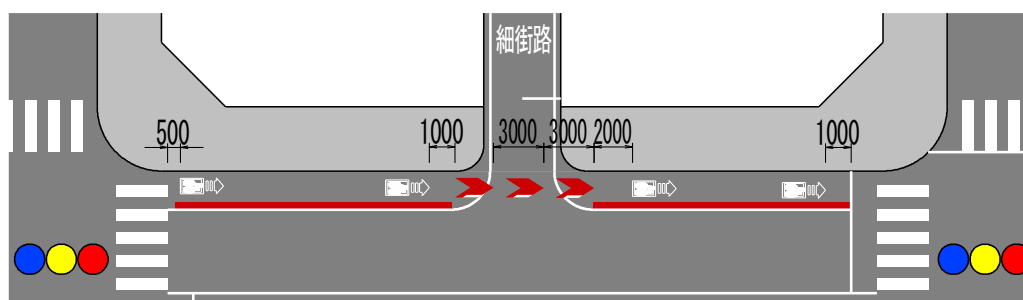


○自転車専用通行帯

①信号機のある交差点の場合



②信号機のある交差点の途中に細街路交差点がある場合

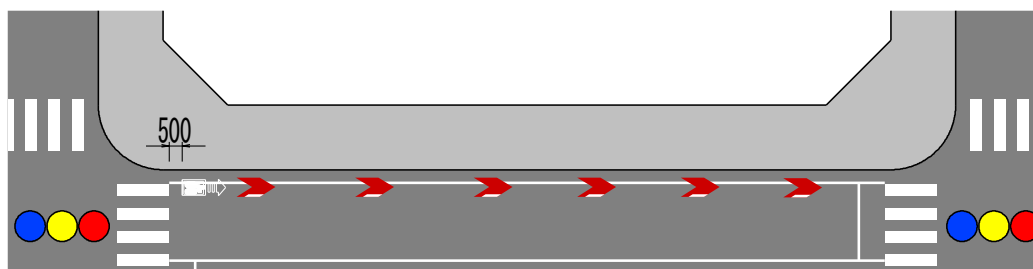


※細街路交差点部では、矢羽根型路面表示を設置する

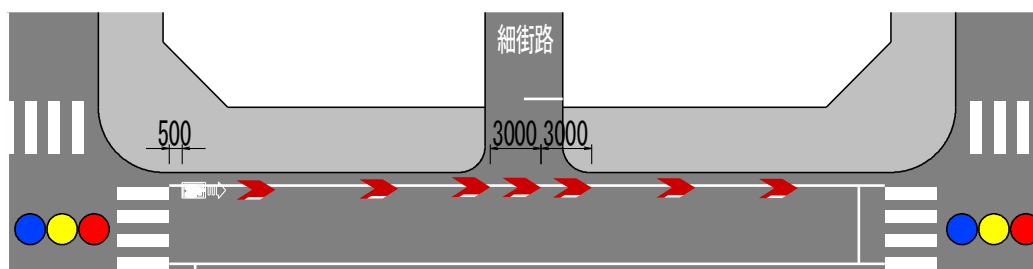
図 矢印・自転車マークの設置例(自転車専用通行帯)

○矢羽根型路線表示

①信号機のある交差点の場合



②信号機のある交差点の途中に細街路交差点がある場合



※細街路交差点部では、矢羽根型路面表示の設置間隔を密にする

図 矢印・自転車マークの設置例(矢羽根型路面表示)



3. 案内標識設置の方針

3-1 設置箇所

- 利根川自転車道のナショナルサイクルルート指定を目的とした、観光地、宿泊施設、ゲートウェイ（鉄道駅、道の駅等）、利根川自転車道を案内する箇所とします。
- 既存の木製案内標識は、上記に該当する箇所について更新します。

3-2 構造

- 安全性と維持管理を考慮して、新設及び更新は鋼製とします。



4. 第1次計画における取組成果

4-1 目標Ⅰ：安全で快適な自転車通行環境の実現

第1次計画における取組状況(目標Ⅰ 安全で快適な自転車通行環境の実現)

1. 自転車通行空間の計画的な整備推進			
(1) 自転車が安全に走行できる通行空間の創出			
具体的取組		実施内容	実施主体
① 歩行者・自転車・自動車の通行位置を完全に分離した自転車道の整備や路肩を活用した自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示を整備する。		- 自転車道・自転車専用通行帯・矢羽根型路面表示の整備を実施 - 令和6年3月時点における計画目標100.0kmの整備に対して163.8km(令和5年度末時点)整備されている(県管理道路)	国・県・市町村
新しい取組		3年間で3件以上、同じ箇所で事故が発生している「自転車事故多発箇所」に、国・県・市町村が連携し、注意喚起看板を56基設置(令和6年10月末時点)	県
(2) 自転車通行空間のネットワーク化			
具体的取組		実施内容	実施主体
① 安全で快適な自転車通行環境の創出、及び、自転車通行空間整備を効率的・効果的に行うため、自転車ネットワーク路線を選定する。		本計画で選定しているネットワークの選定に対し、(1)でも示している自転車通行空間整備を実施	国・県・市町村



4-2 目標Ⅱ：自転車の安全利用意識の醸成

第1次計画における取組状況(目標Ⅱ 自転車の安全利用意識の醸成)

1. 効果的な交通安全教育の推進

(1) 中高生等への自転車交通安全教育・指導

具体的取組	実施内容	実施主体
① 警察・交通安全協会等と協力し、自転車事故防止のため、小学生、中学生、高校生の各段階に応じた自転車の乗り方教室を実施する。	・ 各警察署・各地区交通安全協会が連携して、定期的に小学生、中学生及び高校生に対して自転車の乗り方教室を継続して実施	県警・交通安全協会
② 交通安全協会、県、警察及び群馬県自転車協同組合等が協力し、自転車の安全な乗り方を学び習得するため、小学生を対象にした交通安全こども自転車大会を開催する。	・ 毎年大会を実施し、県下各地区の小学校(約10校)が大会に参加している(令和2年・令和3年はコロナのため中止)	県・県警・交通安全協会・群馬県自転車協同組合
③ 協力企業と連携し、中学生・高校生を対象にした自転車安全教育を実施する。	・ 上毛新聞が主催となる「高校生自転車事故ワースト1脱却プロジェクト」に群馬県が監修として参加し、各種啓発活動を実施 実施内容：啓発グッズの配布、協力企業によるのぼり旗の設置、交通安全活動の紹介など	県
④ スタントマンが交通事故を再現するスケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室を高校生を対象に実施し、危険行為の未然防止に繋げる。	・ 平成31年度から延べ103回実施し、高校生等に対して交通ルール遵守の重要性を理解させ、交通安全意識の浸透及び交通マナーの向上を図った。	県・農協交対協・佐藤基金
⑤ VR映像を活用した交通安全教育シミュレーターの活用を検討する。	・ VRシミュレーターを導入し、群馬県警察本部「人とするまの科学館」で活用している。	県警
⑥ 危険な状況を再現するサイクルサミットを、教習所と連携して、実施する。	・ 教育委員会と県警、教習所が協力し、サイクルサミットを実施。県内高校生を対象に令和元年度以降4地区に分割し、交通安全啓発を推進。	教育委員会・県警



1. 効果的な交通安全教育の推進

(1) 中高生等への自転車交通安全教育・指導

具体的取組	実施内容	実施主体
⑦ 県内高校生の自転車事故多発状況に背景にした、自転車の危険運転防止のための高校生専用チラシ ⑧ を作成し、県内新入生全員に配布して、自転車安全運転の啓発を行う。	・ 新入学生を対象とした自転車交通安全チラシを平成 31 年から延べ 16 万枚作成し各高校や関係機関に配布した。合わせて自転車マナーアップチラシを作成し、年代関係なく通年で配布を行い、交通安全について啓発を行った。	県・教育委員会
⑨ 教育委員会と警察が協力し、自転車の利用に必要な基本的な交通ルールに関する短時間小テスト〔自転車検定（ミニテスト）〕を実施して交通法規等の再確認を促し、交通安全意識の高揚を図る。	・ 教育委員会により、定期的にミニテストを実施して交通安全意識の高揚を図った。	県警・教育委員会
⑩ 警察官が交付する自転車警告票の集計データを活用し、違反行為が多発している地域の中高生への重点的な教育の強化を図る。	・ 自転車警告や自転車事故の発生状況を分析し、重点を絞った交通安全指導等を実施した。	県警
新しい取組	・ 動画作成を通じ、高校生自身が自転車の交通安全について考える機会とするため、「高校生自転車交通安全動画コンテスト」を実施。 ・ 令和 2 年から毎年 1 回実施をしている。	県・県警・教育委員会
	・ 「GunMaaS」の Map 上に、マッピングぐんまで表示している自転車事故多発箇所を表示させ、安全啓発の一環となる取組を実施。	県



1. 効果的な交通安全教育の推進

(2) 交通安全指導者に対する講習

具体的取組	実施内容	実施主体
① 協力企業（本田技研）と連携して、高校生の自転車事故を防止するための交通安全教室を各学校が主体的に行えるよう、教員向けの講習会開催を実施する。	・ 本田技研から提供された危険予測トレーニング機械（VRシュミレーター）を導入し、企業向けに交通安全教室を実施。	県警
② 県と教育委員会が主催し、警察と自動車教習所が協力して、道路への飛び出し等の危険な状況を再現した教員向けの研修会を実施し、交通安全教室を行うために必要な知識等の習得を図る。		

(3) 高齢者への自転車交通安全教育・啓発

具体的取組	実施内容	実施主体
① 交通安全協会、県、警察及び群馬県自転車協同組合等が協力し、自転車の安全な乗り方を学び習得するための高齢者交通安全自転車大会を継続する。	・ 高齢者交通安全自転車大会を令和2年まで実施。 ・ 現在は競技形式での開催は危険が伴うことを踏まえて、開催しないこととした。	交通安全協会
② 高齢者を対象とした自転車交通安全教室（いきいきサロン等）を実施する。	・ 高齢者ミーティングとして各地区の高齢者を対象とした交通安全教室を定期的に実施。	県・県警・市町村
③ 高齢者運転免許更新時に、自転車事故の特徴や事故防止のポイント等の自転車事故防止の講習を実施する。		

(4) 自動車ドライバー側への自転車安全教育

具体的取組	実施内容	実施主体
① 教習所と連携した運転免許教習者への自転車講習や、免許更新時における自転車交通安全教育を実施する。	・ 自動車ドライバー向けの交通安全啓発資料を、安全運転管理者講習や自動車教習所での安全教育に使用、市町村等においてデジタルサイネージによる掲載を実施。	県・県警・市町村
新しい取組	・ 山本知事によるドライバー向けの啓発動画を作成し、ツルノスで公開するとともに、自転車活用促進企業（ベイシア・イオン等12社）で動画や音声を放映し、啓発を図った。	県・民間

※灰色■部は取組未実施の施策



2. 自転車の安全利用の促進

(1) ヘルメット着用促進

具体的取組	実施内容	実施主体
① ヘルメット着用時の致死傷率・軽減等の効果の説明や、ダミー人形を活用した効果周知により、自転車利用者の自発的なヘルメット着用を推奨する。	・ ダミー人形を活用した学校向けの安全教育を定期的の実施し、ヘルメット着用促進を図った。	県警
② ヘルメット着用モニター事業を継続実施し、着用促進に向けた課題を把握し、これを踏まえた効果的取組を検討の上、実施していく。	・ 県内 4 校を対象にヘルメット着用モニター事業を実施し、高校生のヘルメット着用の実態を調査した。	県・教育委員会
新しい取り組み	・ 県民のヘルメット着用を促進するため、県職員による啓発チーム「G M E T」を編成し、県警、市町村、企業等と連携し、ヘルメット着用促進・自転車保険加入・通行マナーなどについて啓発活動を実施している。 ・ 学校や駅などの自転車利用の多い箇所を中心に、令和 5 年度末までに延べ 104 回啓発を行った。	県・県警・民間

(2) 損害賠償保険加入促進

具体的取組	実施内容	実施主体
① 公立高校に対する（一社）全国高等学校連合会の賠償責任保険への加入促進する。		
② 自転車保険の制度周知・加入促進の実効性を高めるため、県と包括協定を締結している企業と連携して、「群馬県版自転車保険」、「自転車保険加入チェックの仕組み」及び「保険アシストパートナー制度」を創設する。	・ 「自転車保険加入チェックの仕組み」を作成し HP へ掲載。 ・ 一定の基準を満たす保険を群馬県が認定し、紹介する制度を実施し、現時点で 9 つの保険を認定している。	県

(3) 自転車点検整備推進

具体的取組	実施内容	実施主体
① 群馬県自転車協同組合と協力し、学校の自転車安全教室等の機会を活用して、自転車の安全な利用に必要な自転車の安全点検・整備を実施する。	・ 「G M E T」によるヘルメット着用促進に併せて、群馬県自転車協同組合による自転車の安全点検・整備を実施している。	県・県警・自転車協同組合

※灰色■部は取組未実施の施策



2. 自転車の安全利用の促進

(4) 反射材の着用普及

具体的取組	実施内容	実施主体
① 自転車の夜間視認性向上を図るため、自転車車輪装着用スポーク反射材の配布等を検討、実施する。	• 関係機関・団体の協力を得て反射素材の啓発品を配布	県・県警・市町村・交通安全協会
② 夜間の自転車走行における身体の視認性向上を図るため、反射バンド等身体に装着できる反射材の配布等を検討、実施する。	• 関係機関・団体の協力を得て反射素材の啓発品を配布	県・県警・市町村・交通安全協会



4-3 目標Ⅲ：公共交通との連携強化による自転車利用の促進

第1次計画における取組状況（目標Ⅲ 公共交通との連携強化による自転車利用の促進）

1. 交通体系における自転車の役割の拡大		
(1) 鉄道駅・バス停における駐輪環境の充実		
具体的取組	実施内容	実施主体
① 通勤・通学等における自転車と公共交通との乗継環境を高めるため、市町村と交通事業者の連携による地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場整備（新設、改修、改善等）について相談窓口を設置する。		
新しい取組	鉄道駅駐車場整備等に合わせて駐輪場を整備。	県・鉄道事業者・市町村
(2) サイクルトレイン利用の推進		
具体的取組	実施内容	実施主体
① 鉄道を挟んだ自転車利用促進のため、県内私鉄が取り組むサイクルトレインの効果的な利用モデルコースを設定し、広報する。	まえばしサイクルオアシスが“赤城南麓観光サイクリングコース”を設定、チラシとWEBで広報を実施。	民間・鉄道事業者
(3) 鉄道駅におけるレンタサイクル・シェアサイクル利用の推進		
具体的取組	実施内容	実施主体
① バス路線情報等に係る情報提供ツールに、「駅前レンタサイクル」情報を掲載し、駅から目的地への自転車移動の便宜を図る。	令和5年3月よりGun MaaS（群馬版MaaS）のサービスを開始し、シェアサイクルの予約や経路検索への反映を行い、自転車利用の促進を図った。	県・市町村
新しい取組	シェアサイクル、シェアサイクルの充実（cogbe（前橋市）、道の駅まえばし赤城など）。	県・市町村
(4) 自治体支援等情報の周知・調整		
具体的取組	実施内容	実施主体
① 事業実施に係る国関係省庁の補助制度、支援のための情報周知や、必要な調整を行う。	国庫補助金を活用し、サイクルトレイン実証実験を実施。	県・市町村・鉄道事業者

※灰色■部は取組未実施の施策



2. 公共交通に対する意識を変える

(1) モビリティマネジメントの取組、県民の意識啓発

具体的取組	実施内容	実施主体
① 通勤における自動車から自転車・公共交通利用への転換を図っていくため、交通事業者とそのメリットをPRする連携等の意見交換、検討を行い、自転車通勤の普及を図る。	- 令和3年に“群馬県自転車活用促進協力企業認定制度”を創設し、自転車通勤の促進など企業と連携した意識啓発、さらに協力企業独自での取組も推進。 - 第1期（令和3～5年）では13団体が認定された。	県・民間

(2) 自治体支援等情報の周知・調整

具体的取組	実施内容	実施主体
① 事業実施に係る国関係省庁の補助制度、支援のための情報周知や、必要な調整を行う。		

※灰色■部は取組未実施の施策



4-4 目標Ⅳ：観光来訪の促進・地域活性化

第1次計画における取組状況(目標Ⅳ 観光来訪の促進・地域活性化)

1. サイクリストにやさしい自転車環境の創出と情報提供、交流促進

(1) 県内自転車関連情報の積極的な発信

具体的取組	実施内容	実施主体
① 県内各地域が行う自転車関係イベントをはじめとする様々な自転車関連情報を積極的に発信する。	- 観光ルート案内を充実させることを目的として、利根川自転車道休憩施設に QR コードを設置。 - 季刊広報誌“tsulunos plus”でサイクリングロードを紹介。	県

(2) サイクリストの利便性向上

具体的取組	実施内容	実施主体
① サイクリングマップについて、内容の充実を図りながら、提供を継続するとともに、活用策について検討する。	県内サイクリングロードマップ及び市街地おもしろマップの配布。	県
② サイクリストの受入れ環境、サイクルイベント、サイクリングコース設定、分かりやすさの工夫など自転車利用を促進する県民ボランティア等と連携、協力しながら、検討する。	- 赤城山サイクルツーリズム推進として、赤城山 1 周ライドや、サイクルスタンプラリーなどのイベント実施、バイクスタンドの整備や簡易工具の貸し出しを行うあかぎサイクルオアシスの設置、同エリアでのサイクリングコースを造成し、HP などで紹介を行っている。 - 石段街（伊香保温泉）にサイクルラック整備。	県・観光協会

(3) 県境を越えた広域サイクリングロードの活用推進

具体的取組	実施内容	実施主体
① 群馬県から千葉県浦安市の東京ディズニーリゾートに繋がっている「利根川・江戸川サイクリングロード」を核とした、サイクルツーリズム拡大に向けた連携について、関係都県と検討する。	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開始。	県

(4) 交流促進の企画、実施

具体的取組	実施内容	実施主体
① 県民ボランティア等との連携・協力による交流促進を企画、実施する。	令和 4 年にオンライン協働ミーティング「自転車をもっと楽しく、安全に！」を開催。	県



1. サクリストにやさしい自転車環境の創出と情報提供、交流促進

(5) 自治体支援等情報の周知・調整

具体的取組	実施内容	実施主体
① 事業実施に係る国関係省庁の補助制度、支援のための情報周知や、必要な調整を行う。		

※灰色■部は取組未実施の施策

2. 公共交通を利用した来訪者支援

(1) サイクルトレイン利用の推進

具体的取組	実施内容	実施内容
① 鉄道を挟んだ自転車利用促進のため、県内私鉄が取り組むサイクルトレインの効果的な利用モデルの設定・普及について、中期的な視点で検討する。	・ 実証事業として一定期間でサイクルトレインが利用できる車両や本数の拡大を行い、サイクルトレイン利用者の動向を検証。	県・市町村・鉄道事業者

(2) 自転車 & サクリスト専用サイクルトレイン運行

具体的取組	実施内容	実施内容
① 県内各地域が行う自転車関係イベント等に合わせた自転車 & サクリスト専用サイクルトレインの運行について、鉄道事業者へ働きかける。	・ 前橋観光コンベンション協会の実施するサイクルツアーやサイクリングマップ等でサイクルトレインの運行について紹介。	観光協会・鉄道事業者

(3) 鉄道駅におけるシェアサイクル・レンタサイクル利用の推進

具体的取組	実施内容	実施内容
① バス路線情報等に係る情報提供ツールに、「駅前レンタサイクル」情報を掲載し、駅から目的地への自転車移動の便宜を図る。	・ 令和5年3月よりGun MaaS（群馬版MaaS）のサービスを開始し、シェアサイクルの予約や経路検索への反映を行い、自転車利用の促進を図った。	県・市町村
新しい取組	・ シェアサイクルの充実（cogbe（前橋市）、道の駅赤城など。	市町村・観光協会

(4) 自治体支援等情報の周知・調整

具体的取組	実施内容	実施内容
② 事業実施に係る国関係省庁の補助制度、支援のための情報周知や、必要な調整を行う。	・ 国庫補助金を活用し、サイクルトレイン実証実験を実施。	県・市町村・鉄道事業者



第2次群馬県自転車活用推進計画

■令和7年3月

■発行・編集 群馬県

〒371-8570 前橋市大手町一丁目1番1号

県土整備部道路管理課

電話 027-226-3600（直通）

ホームページ <http://www.pref.gunma.jp>