



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、第 2 次計画と表記)」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編した上で自転車通行環境の整備などに取り組むため、第 2 次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上で目標や施策を設定しています。

第 2 次計画の対象区域は、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継ぎ、第 2 次計画は 2025～2034 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、様々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、「自転車乗車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5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2019～2028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。

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。

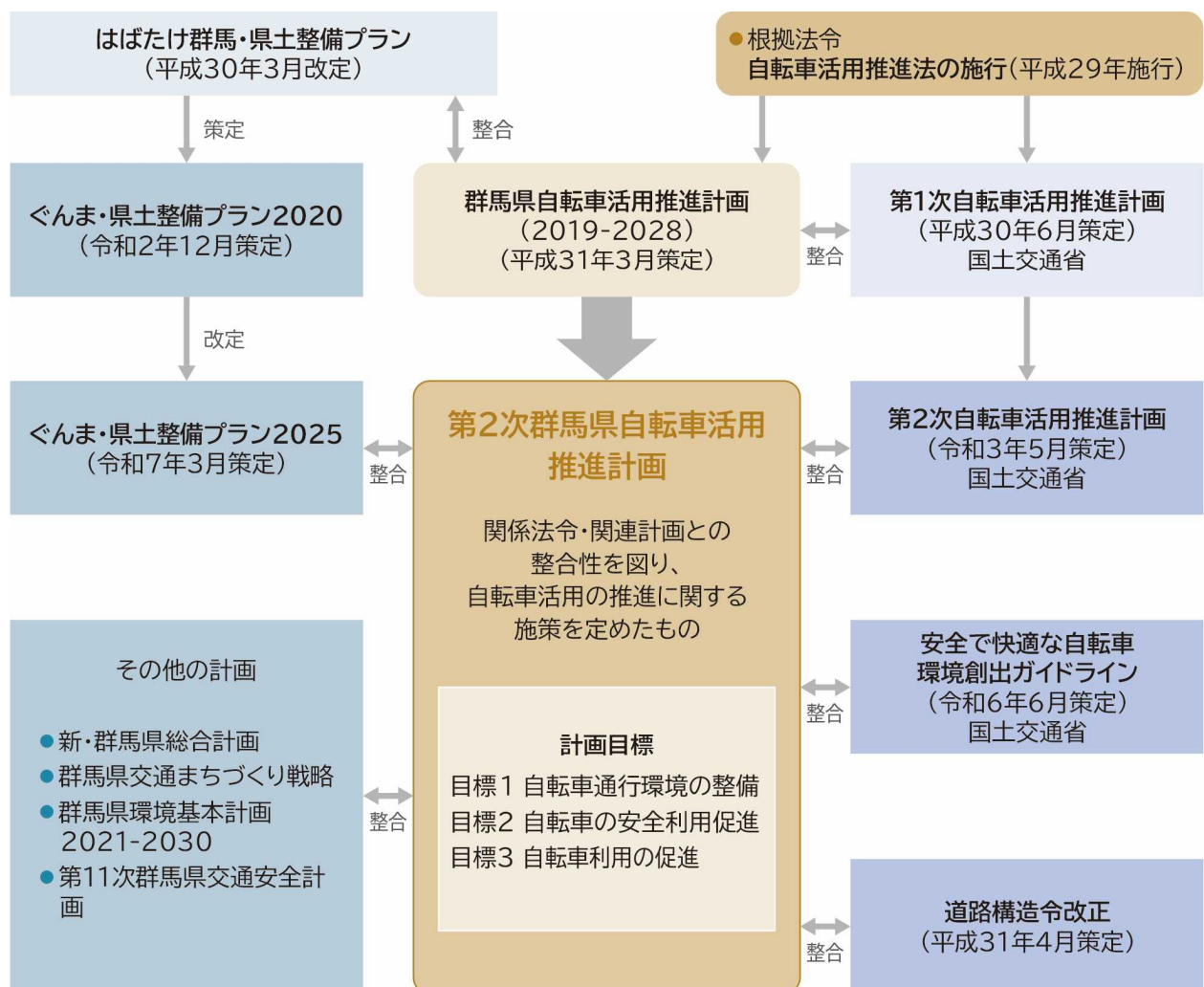


図 1-1 第2次計画の位置付け



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（図 1-2）
- ・ 「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（図 1-3）



図 1-2 自転車通行空間の整備（左から自転車道、自転車通行帯、矢羽根型路面表示）



図 1-3 注意喚起看板の整備

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ケアード・ストレイト方式による高校生を対象に自転車交通安全教室を開始し、平成 31 年度から延べ 103 回実施（図 1-4）
- ・ 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（図 1-5）



図 1-4 スケアード・ストレイトによる交通安全教室



図 1-5 GMET の活動状況



目標Ⅲ 公共交通との連携強化による自転車利用の促進

- ・ 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（図 1-6）
- ・ 「赤城南麓観光サイクリングコース」を設定し、チラシと WEB で広報を実施（図 1-7）

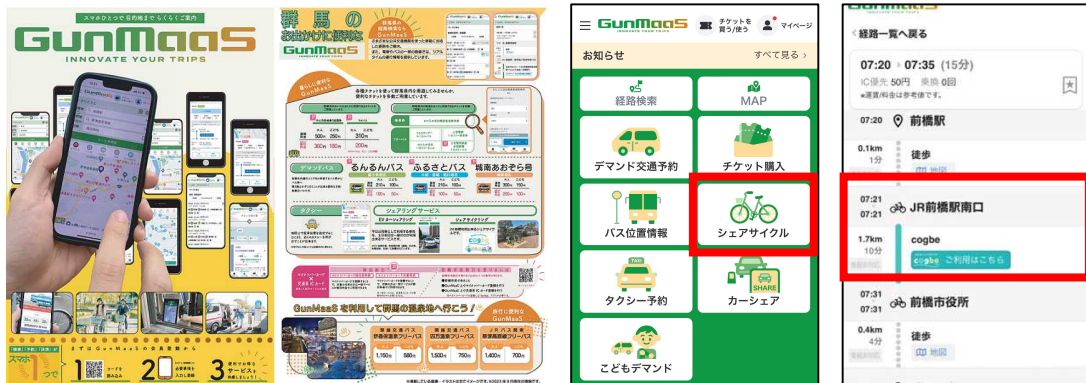


図 1-6 GunMaaS のシェアサイクルの予約・経路検索のサービス事例



図 1-7 赤城南麓観光サイクリングコースの WEB チラシ

群馬県前橋市 HP : <https://www.city.maebashi.gunma.jp>

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



図 1-8 積極的な情報発信
(左: QR コード、右 tsulunus plus)

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」のとおりです。



また、第1次計画に対する基本目標における達成状況は表 1-1 のとおりです。

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：1,972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：169.8km 整備 (達成率：170%)

【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、国土交通省並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。

令和7年3月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226.4kmを整備しました。

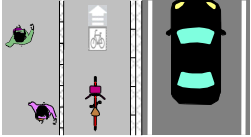
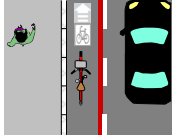
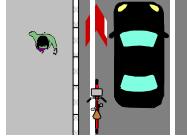
群馬県が管理する道路については、令和6年3月時点での自転車通行空間の整備延長は169.8kmとなっており、第1次計画で基本目標の1つとしていた「2023年度末までに県管理道路で100km以上の自転車通行空間の整備」を大きく超える達成状況です。

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に示すとおり、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	—
県管理道路の整備延長	0.7km (令和 5 年度末時点)	0.3km (令和 5 年度末時点)	168.8km (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 1-9 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制度」が開始されました。群馬県においても利根川自転車道を中心としたルート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 1-10 県内に設置されたサイクルラック(伊香保温泉石段街)

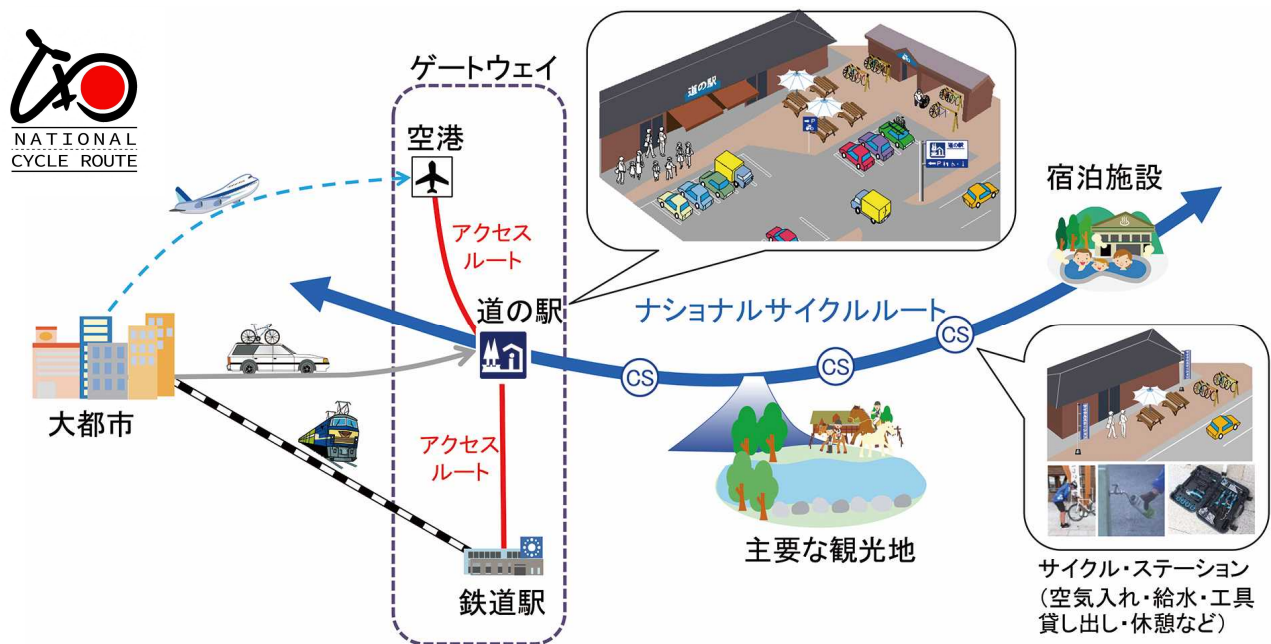


図 1-11 ナショナルサイクルルートのイメージ

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1つとしています。

群馬県においても令和5年から「GunMaaS(群馬版 MaaS)」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 1-12 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」、「酒気帯び運転及び幫助」が新たに罰則の対象となりました。



図 1-13 道路交通法改正 広報用チラシ

出典：警察庁ホームページ