



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。

整備に当たっては、「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】

第1次計画では、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213.2 km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。

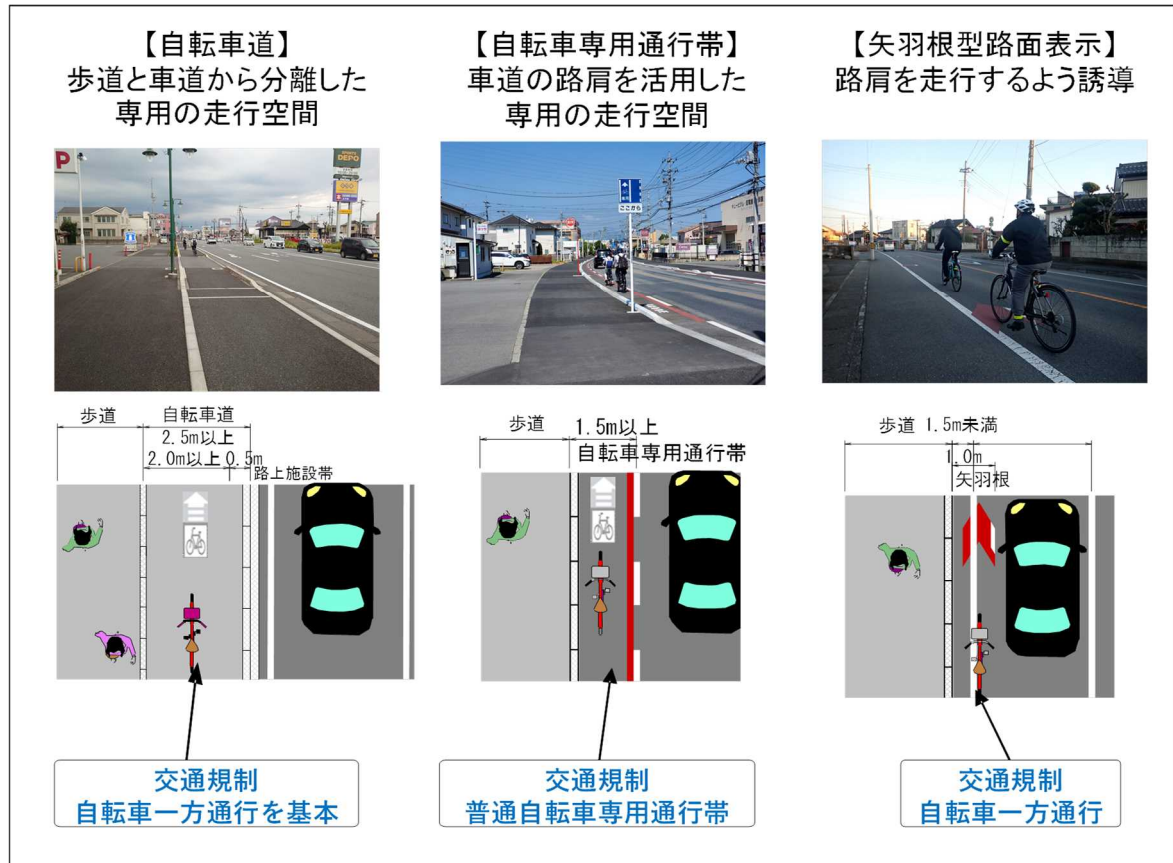


図 4-1 自転車通行空間の標準的な整備形態



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とおりです。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、利根川自転車道を中心としたルート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 1,458km 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、P69 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	912.5
国管理道路	15.0
市町村管理道路	530.1
合計	1457.6

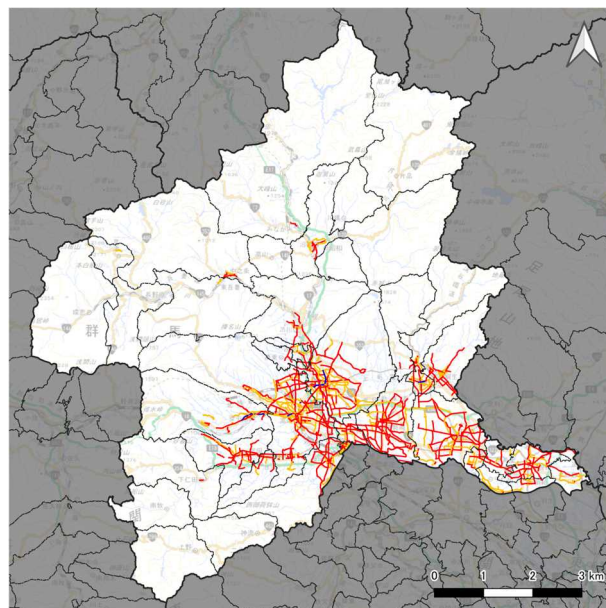


図 4-3 自転車ネットワーク路線

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/12h 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	172.4km (R6年度末)	301.3km (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当たっては、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 整備形態の選定表」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

表 4-3 整備形態の選定表

		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	

※半路肩：歩道等を有しない道路にあつては、歩行者・自転車の通行部分となり、1.25～1.75m の幅員のものを指す。

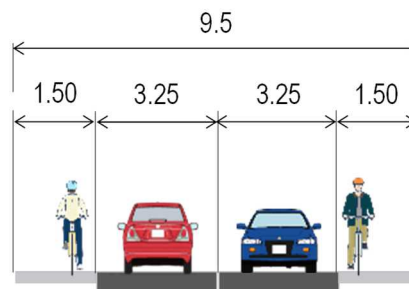


図 4-4 半路肩整備による自転車通行空間の整備例



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。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 P88 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3m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。

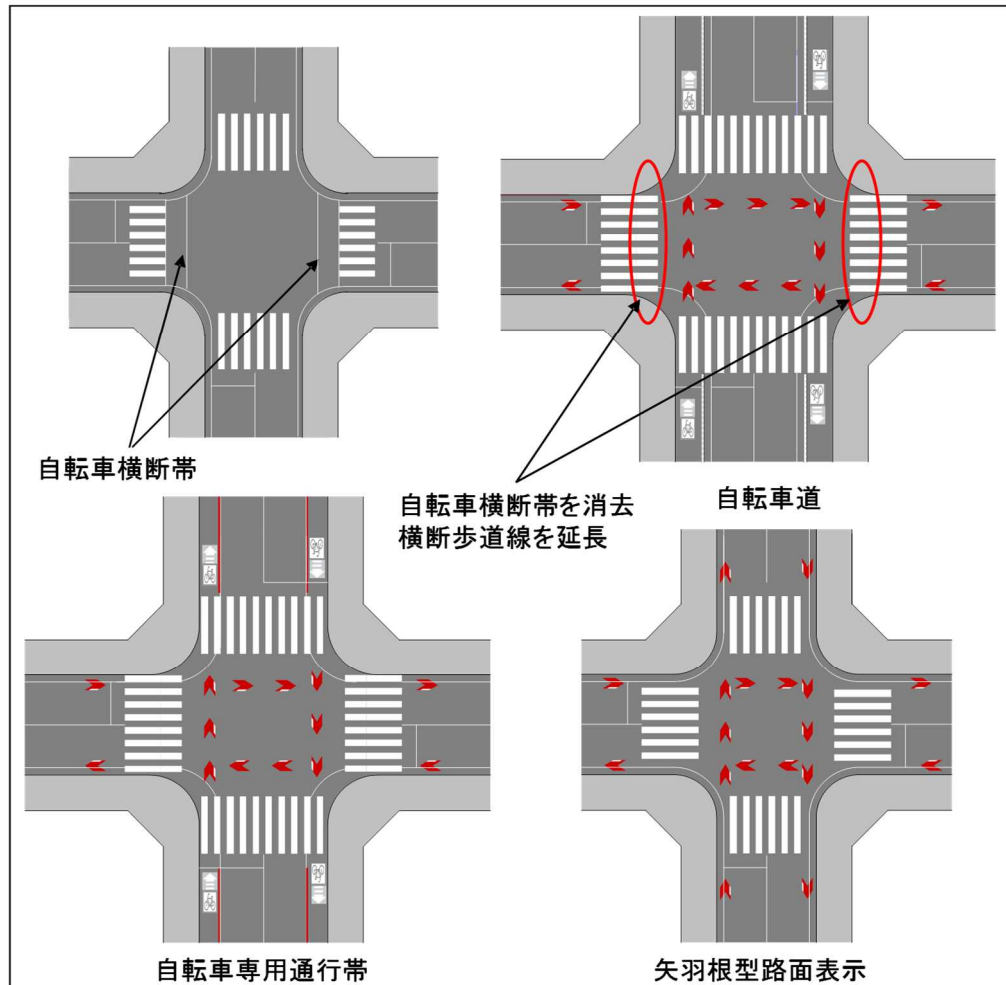


図 4-5 交差点内の通行位置・方向の明確化

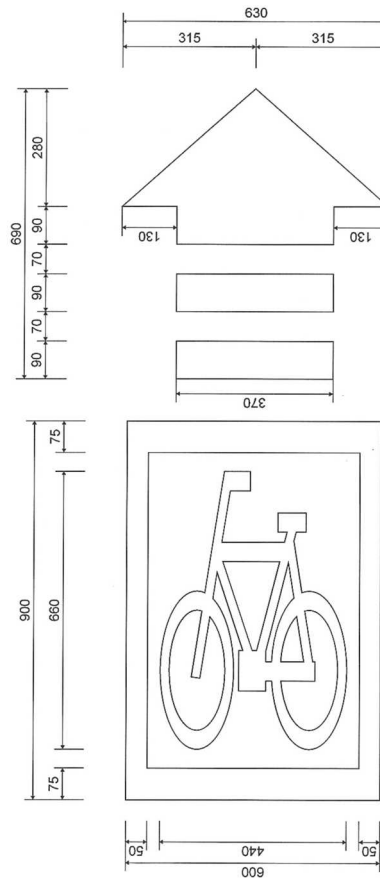
※ 交差点内における自転車の通行位置や方向を示す路面表示は、交差点に接続する前後の自転車通行空間の整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示）に関わらず、矢羽根型路面表示とします。



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及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

図 4-6 ピクトグラム

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 4-7 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当たり、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。

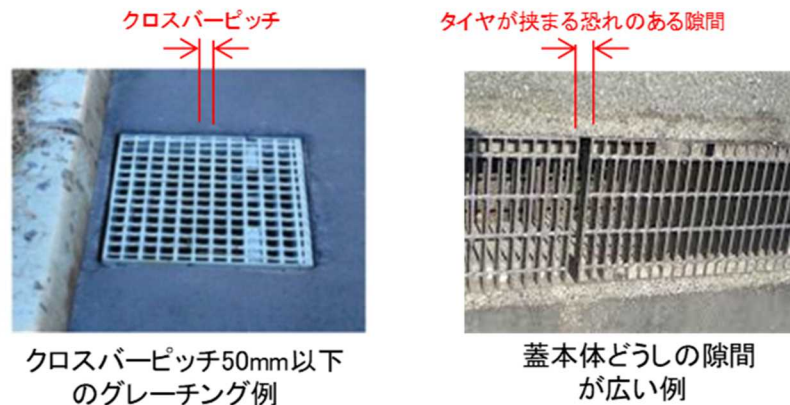


図 4-8 グレーチング例等



(4) 道路空間の再配分による自転車通行空間の確保

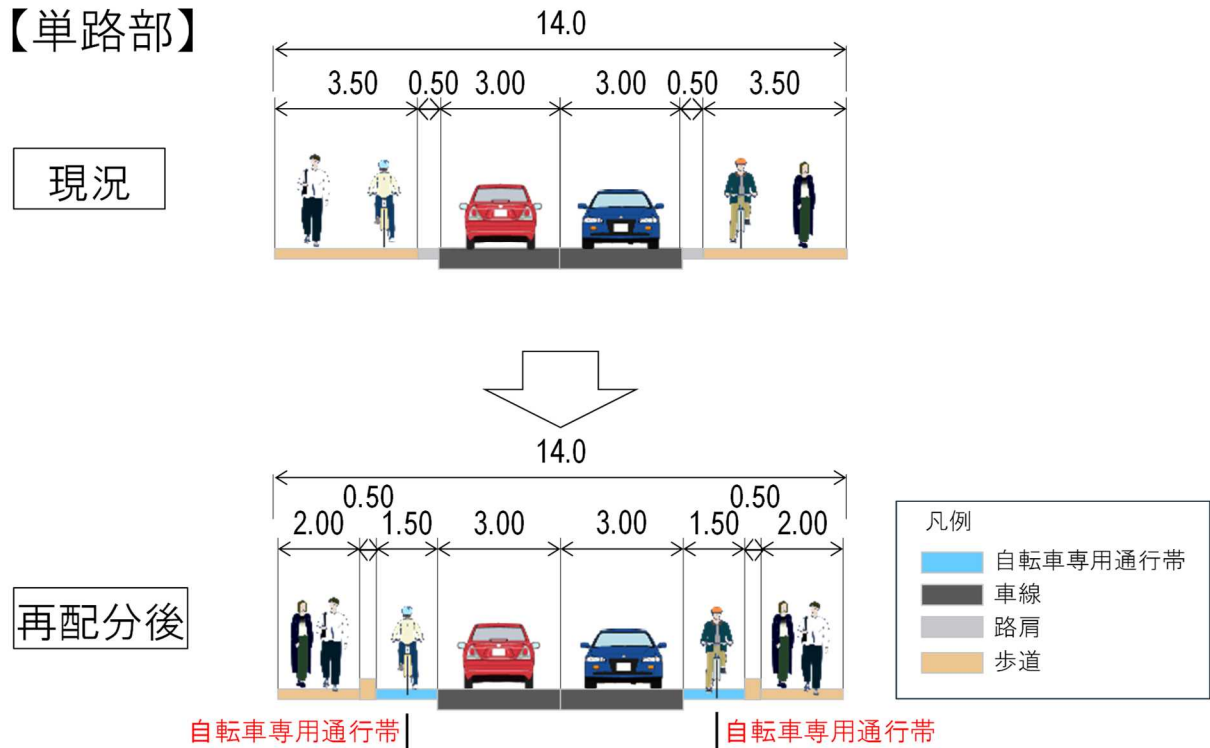
既設道路の検討の際には、限られた道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、道路空間の再配分により自転車道または自転車専用通行帯の整備が可能かを検討します。

整備形態の選定に当たっては、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、25m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】



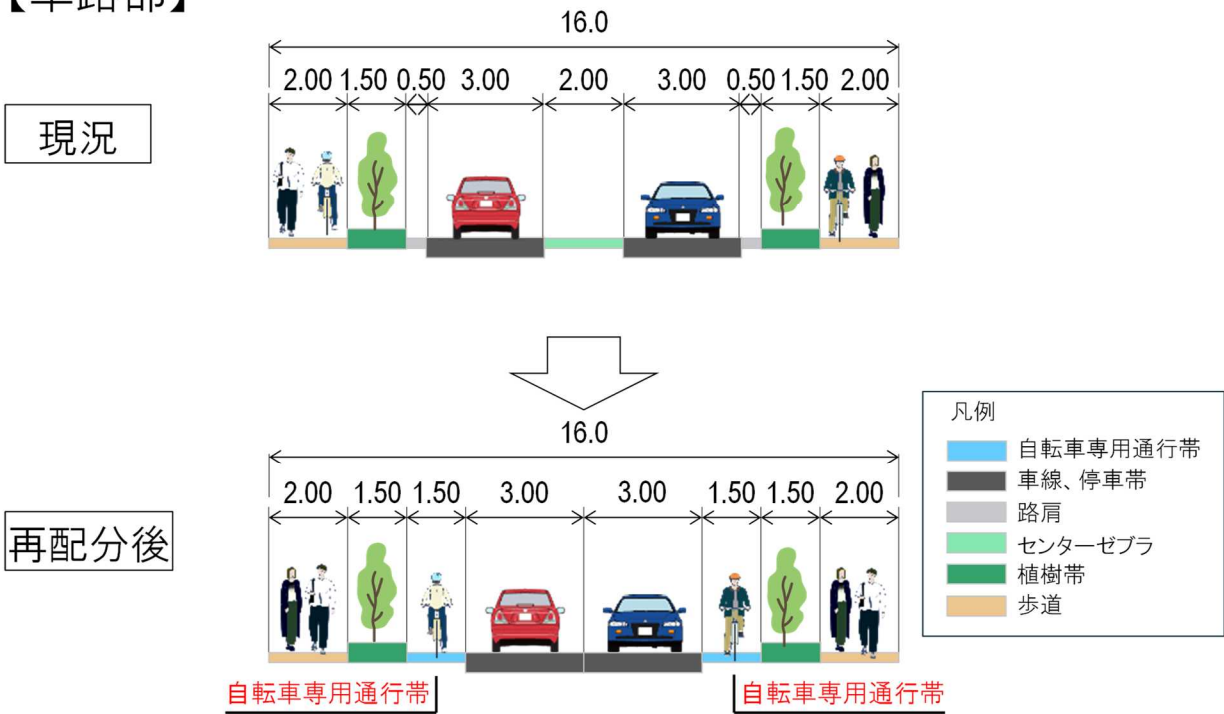
※交差点部も同様の横断構成

図 4-9 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】

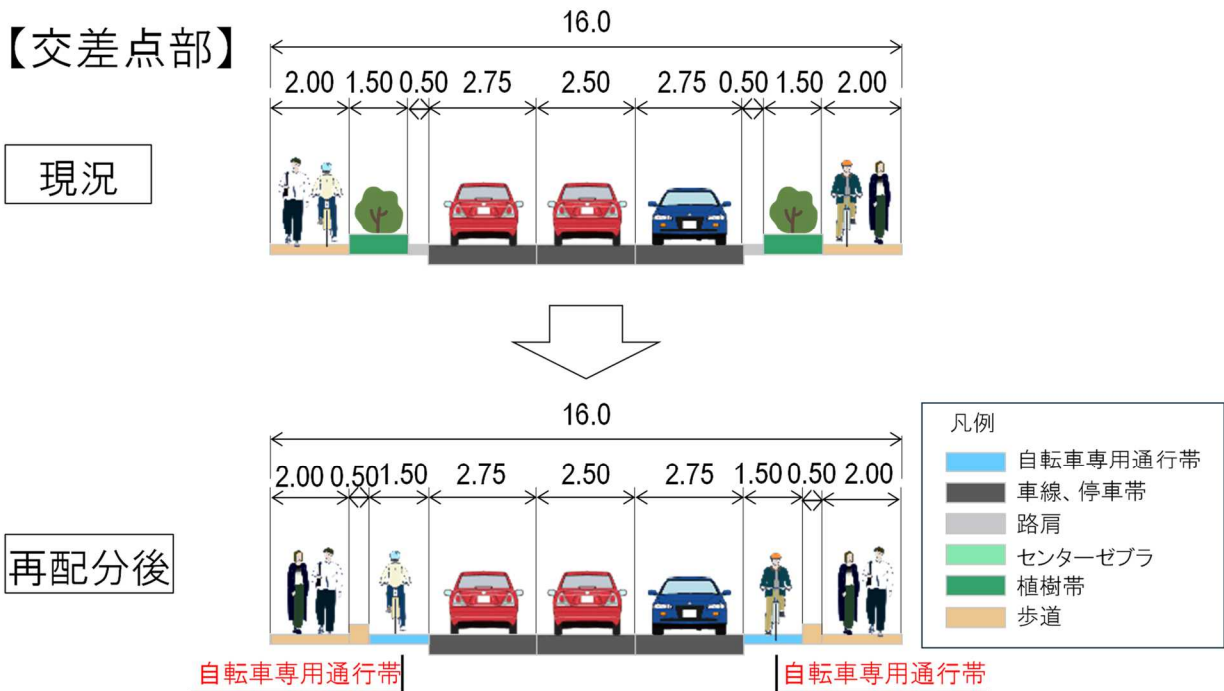


図 4-10 幅員 16m の道路に整備する例



③幅員 25m の道路に自転車専用通行帯を整備する例

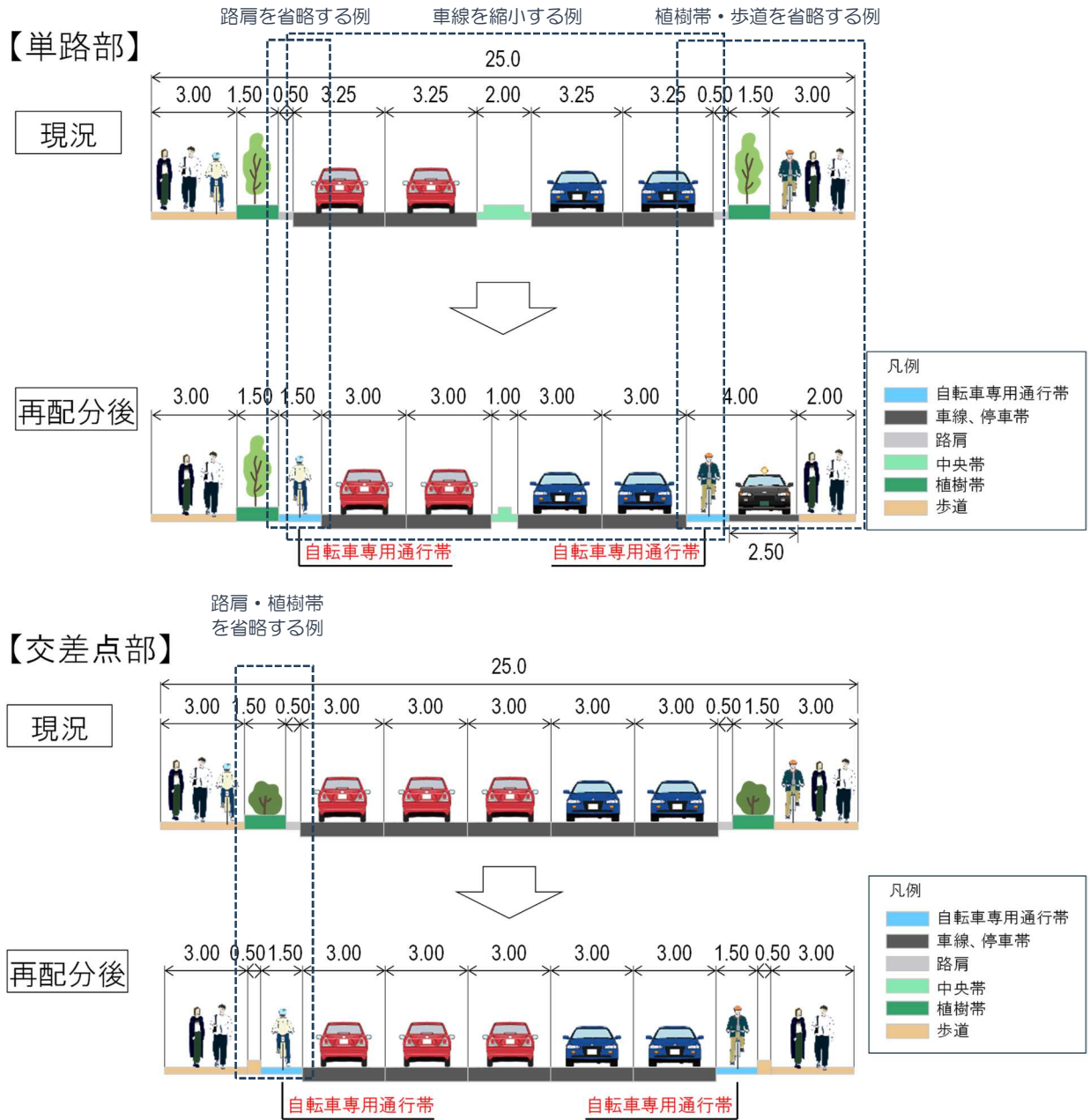


図 4-11 幅員 25m の道路に整備する例



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 4-12 車道が原則、左側を通行

出典：群馬県HP

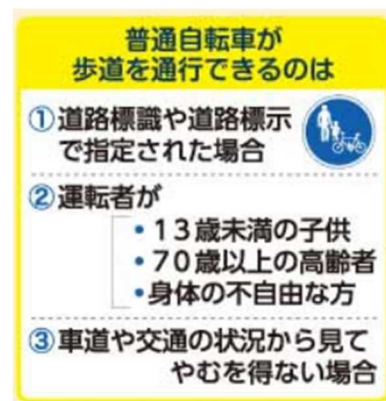


図 4-13 例外的に歩道を通行できる場合

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

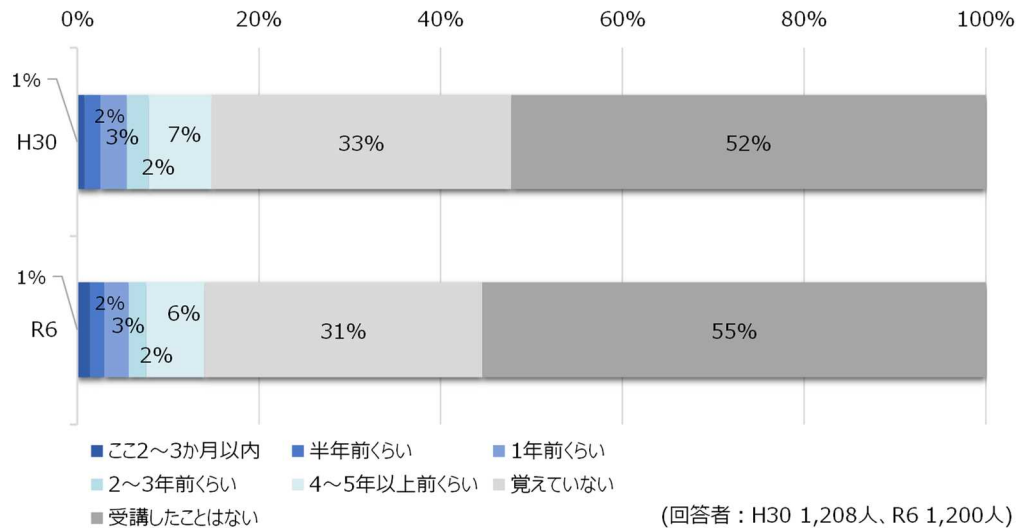


図 4-14 自転車の交通安全教育の受講経験

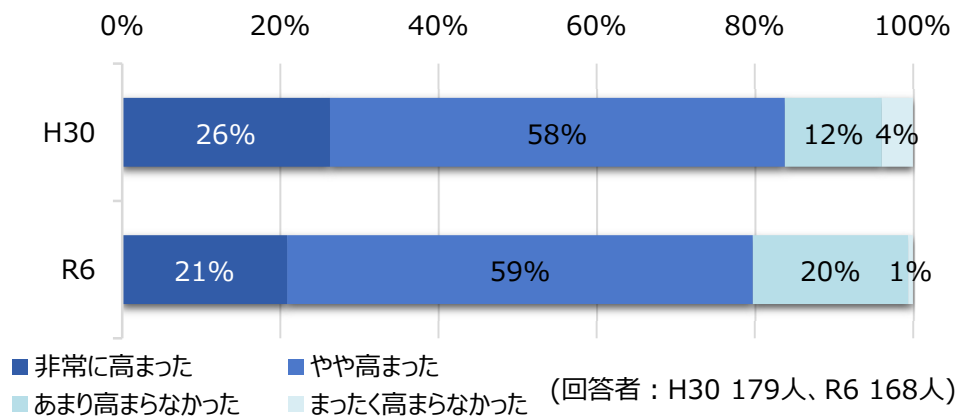


図 4-15 講習受講後の交通安全意識の変化

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、自転車のすぐ横を超越する」「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

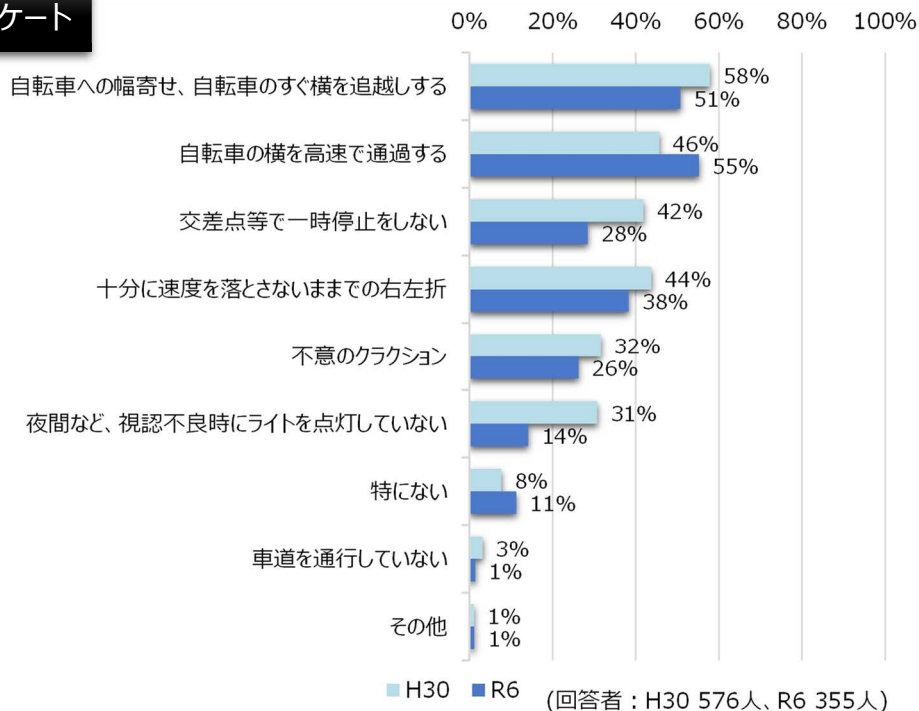


図 4-16 自転車の立場から見た自動車ドライバーの危険と感じる行為

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。これらの取組に当たっては、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】

市町村、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) 中学生を対象にした交通安全教育とマナーアップ運動【市町村、県警、交通安全協会】

市町村、県警、交通安全協会と協力し、自転車事故防止のため、中学生に対して自転車の交通安全教育や路上でのマナーアップ運動を実施します。

4) 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 4-17 スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室

5) 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：交通事故防止と交通ルール・マナー向上の定着化を図るため、高校生が主体的に取り組む課題解決の活動）

6) 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、自転車を安全運転へと促します。

7) 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 4-18 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。

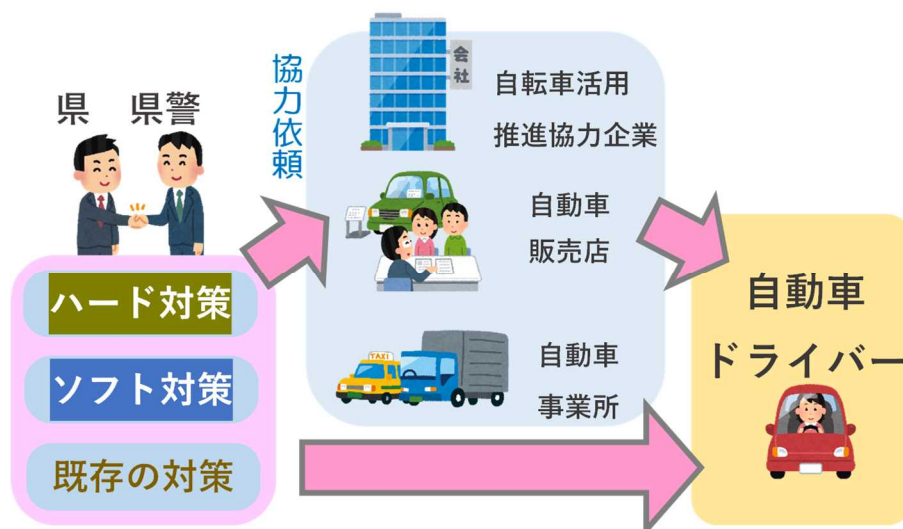


図 4-19 取組の全体像



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。



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、事故多発箇所を中心に「一時停止」や「左側通行」等のメッセージプレートを活用した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：自転車活用促進協力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。

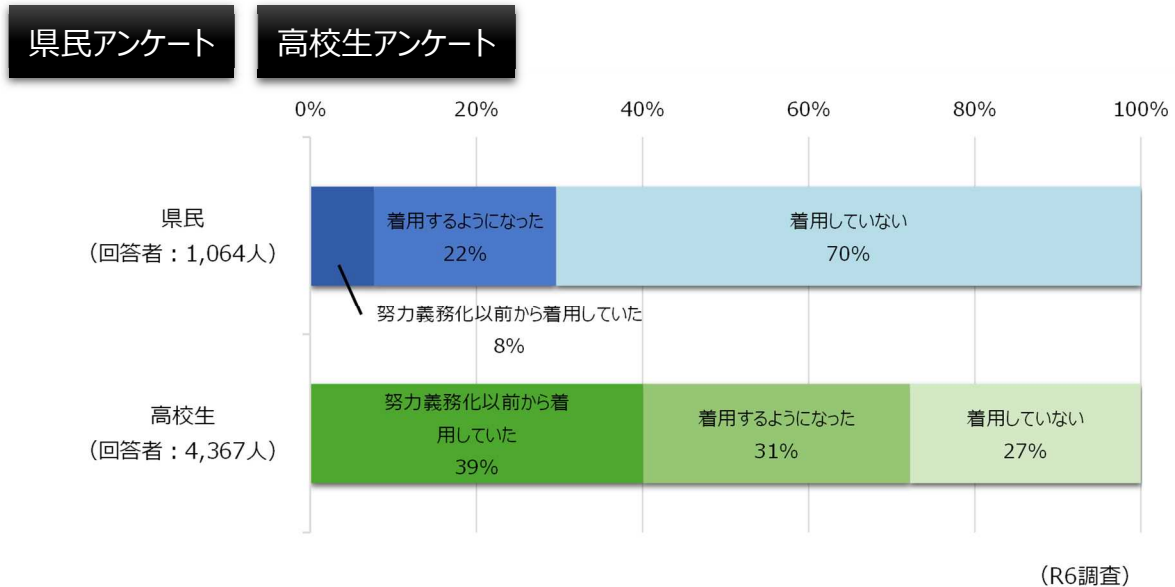


図 4-20 自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務化後の着用状況の変化

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

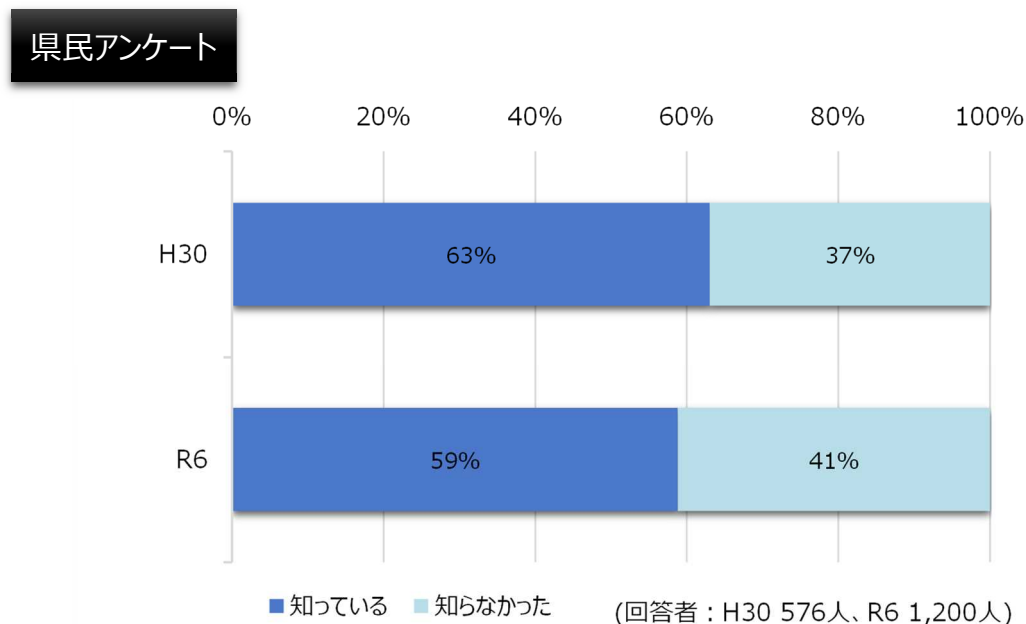


図 4-21 自転車事故時に 1 億円近い高額賠償金が発生した事例の認知

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「GMET」による啓発活動を継続します。



図 4-22 GMET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。



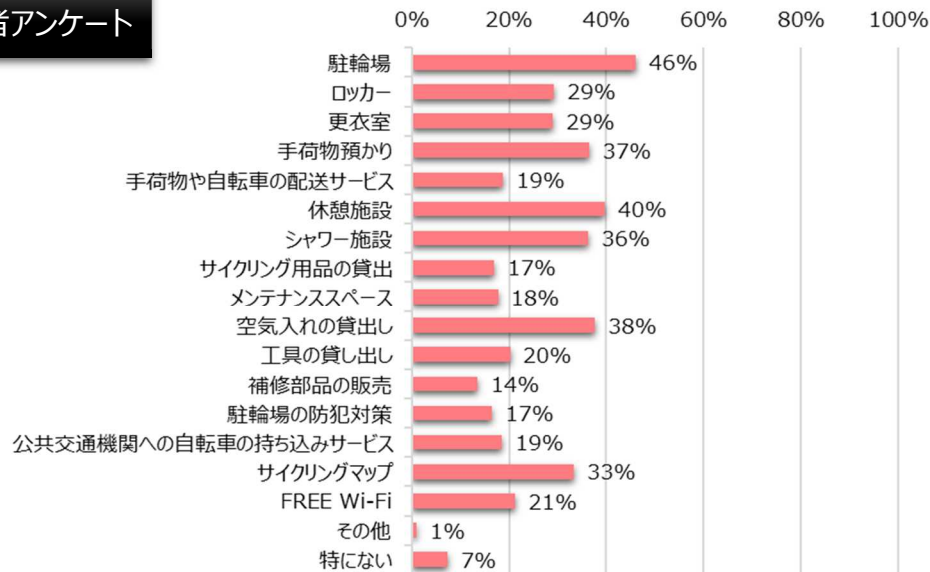
4.3 「目標3 自転車利用の促進」の施策・取組

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



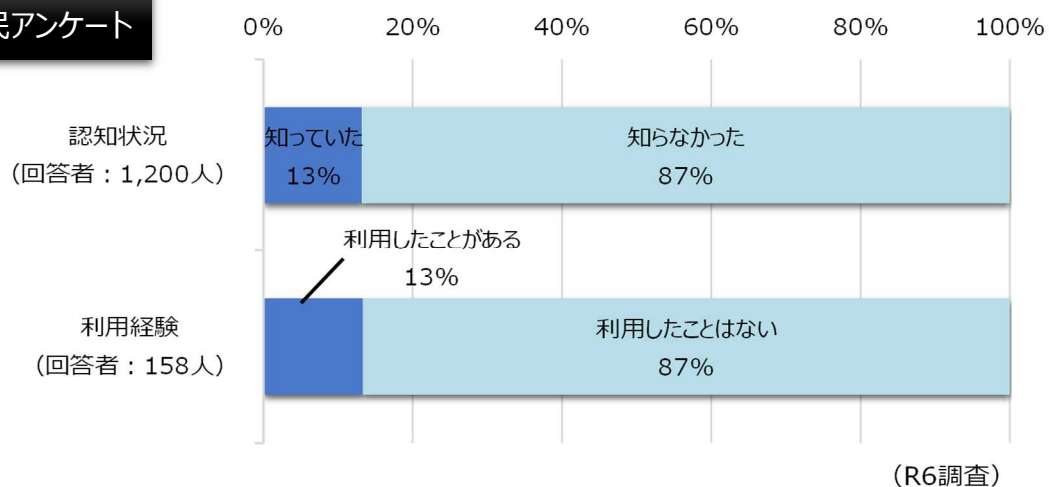
(回答者：400人、R6調査)

図 4-23 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 4-24 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、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。



図 4-25 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、ヒルクライムなどのイベントや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。

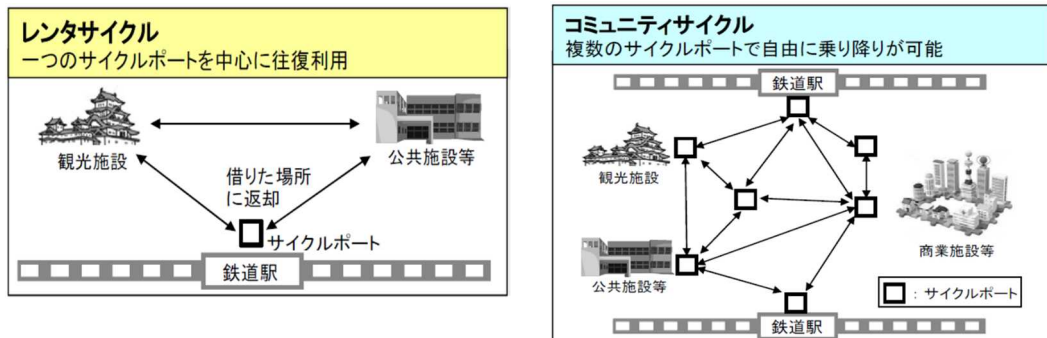


図 4-26 レンタサイクルとコミュニティサイクルの違い

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

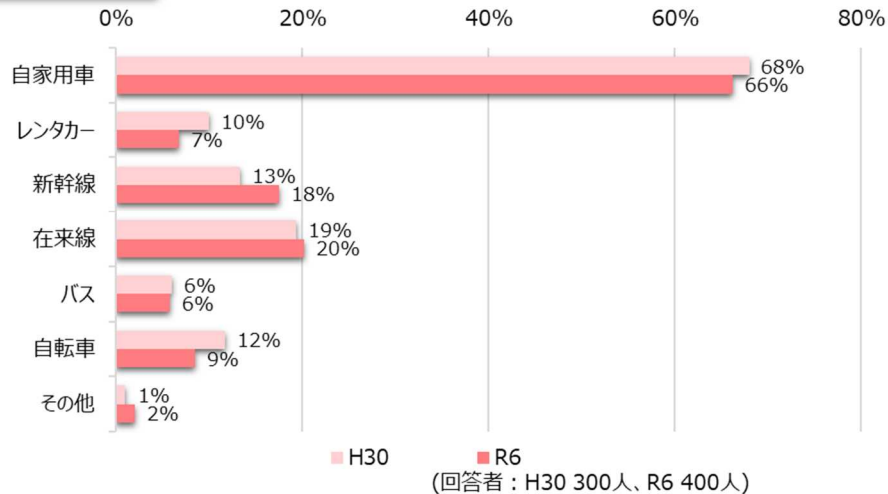


図 4-27 県外来訪者の群馬県への交通手段

県民アンケート

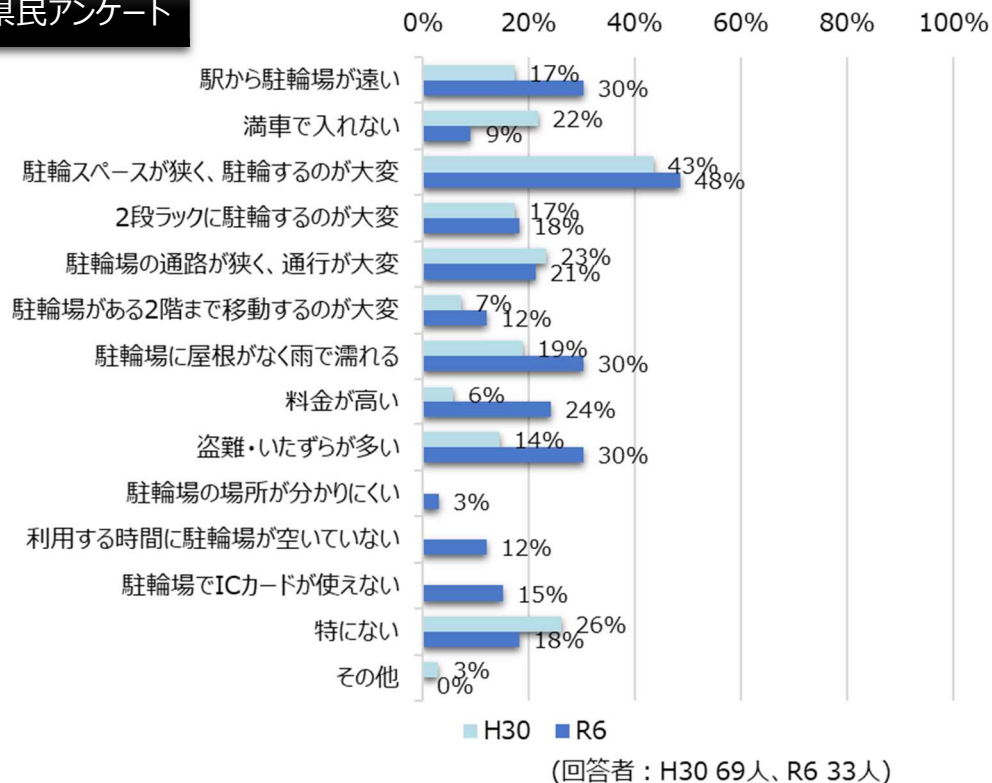


図 4-28 駅付近の駐輪場で不便に感じていること

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 4-29 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。