



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。（道路構造令第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、双方向通行とすることも可能ですが、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。また、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が可能となります。

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

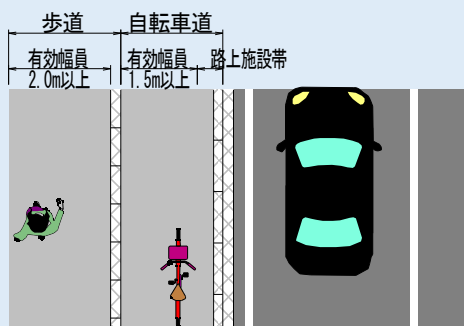
以下の条件を全て満たす場合は、自転車道の有効幅員を1.5mまで縮小することができます。

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】

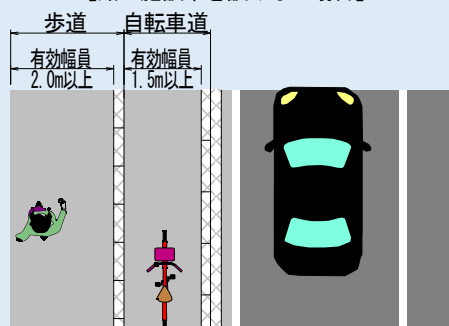


図 参考-1 自転車道の整備イメージ



(5) 自転車道の整備イメージ

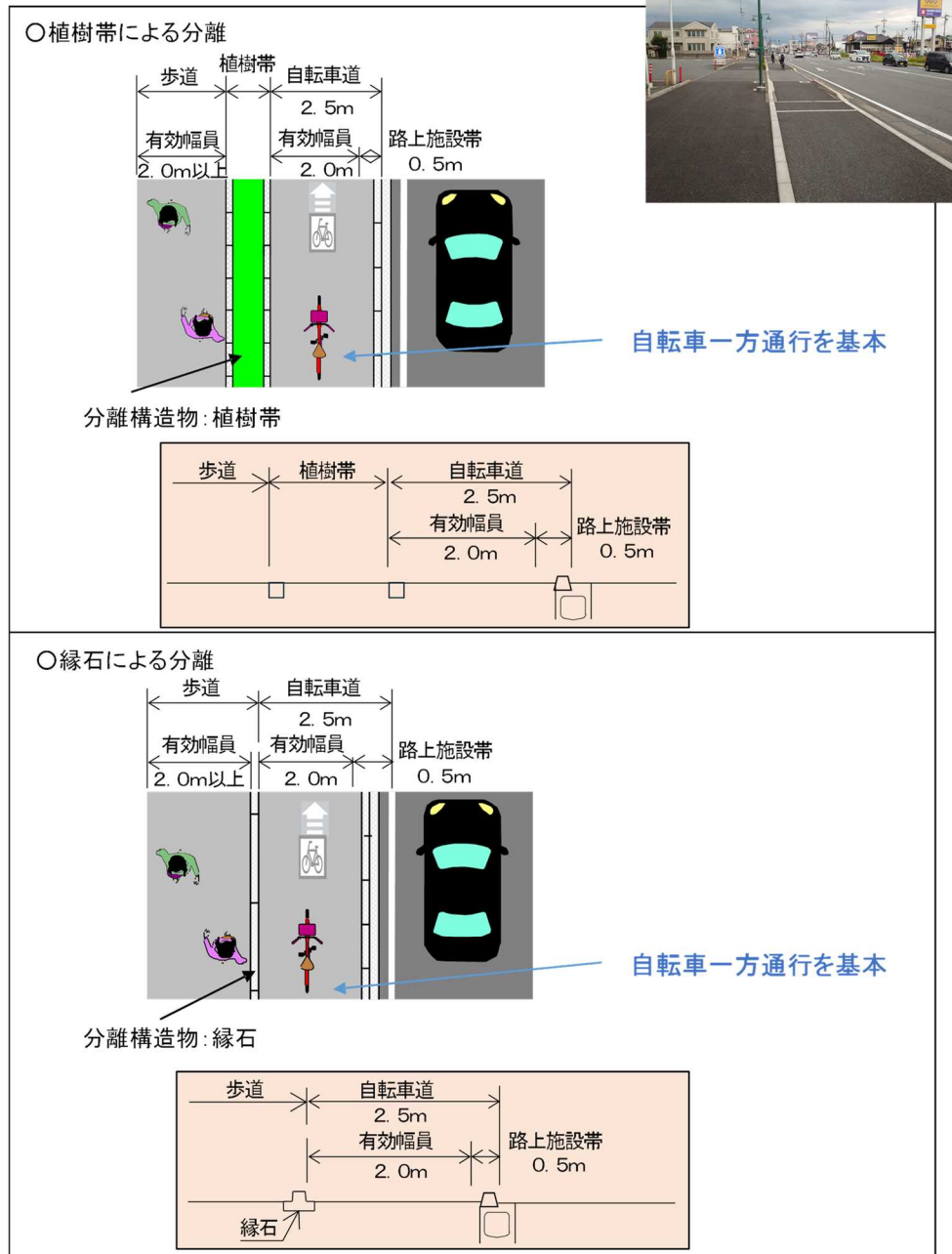


図 参考-2 自転車道の整備イメージ②

※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)

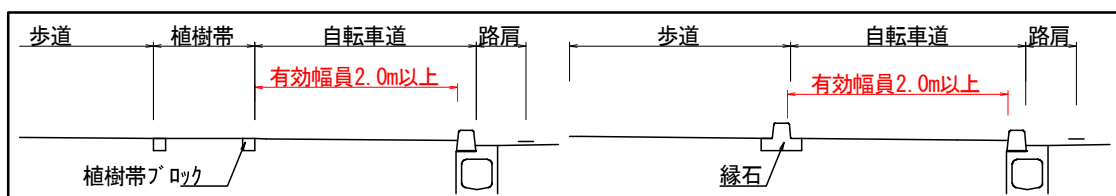


図 参考-3 自転車道の整備イメージ(断面図)



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。

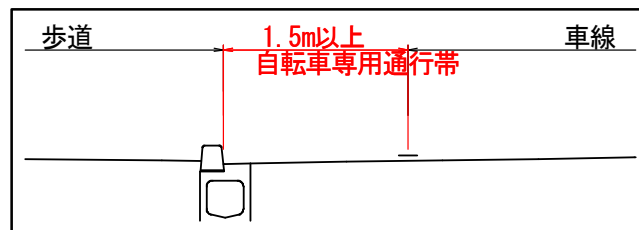


図 参考-4 自転車専用通行帯の幅員

ただし、道路空間の再配分など、用地買収を伴わない事業は、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。

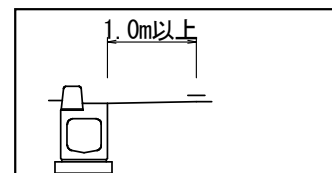


図 参考-5 自転車専用通行帯の幅員(縮小)

(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 15 cm で帯状にカラー舗装を行うこととします。

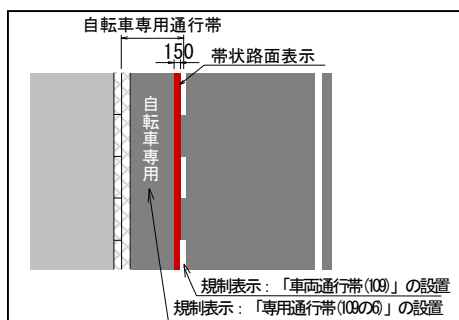


図 参考-6 自転車専用通行帯の路面表示

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

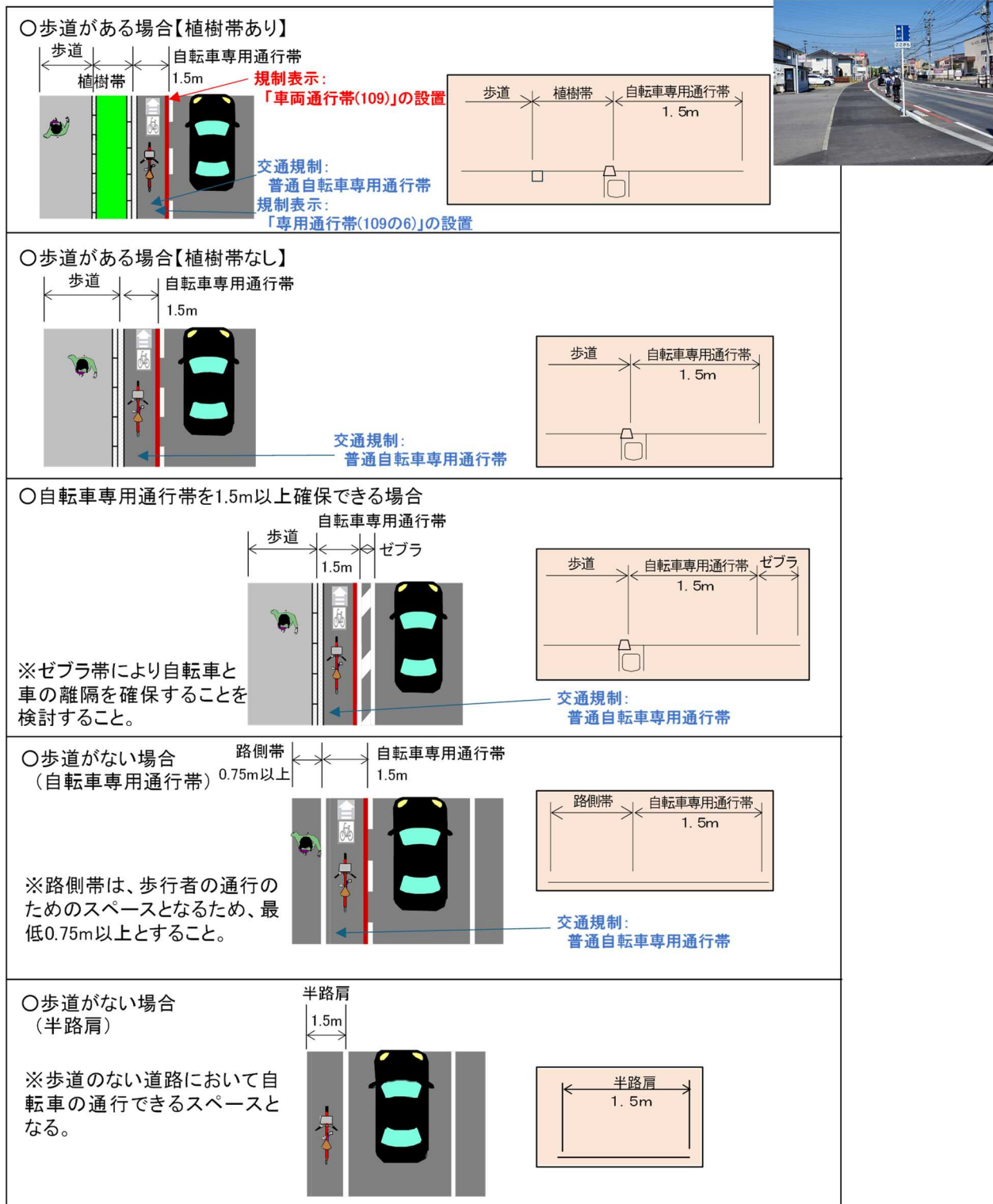


図 参考-7 パターン別の自転車専用通行帯の整備イメージ



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。また交差点内における自転車の通行位置を明確化することで、自転車利用者、ドライバー双方に自転車動線を知らせることで安全な通行を促進するものです。

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。ただし、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には、徐行により歩道の通行が可能であるなど、矢羽根型路面表示が整備されている場合であっても表 4-1 及びその注釈 (P40) に示す通行方法が認められています。

(3) 分離形態

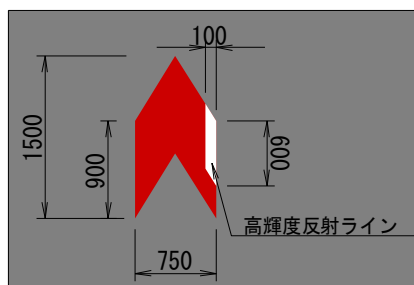
歩道がある場合は、歩行者と自転車の通行位置は分離された状態です。歩道がない場合は、歩行者と自転車を分離する構造物はありません。

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。
- 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。
- 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 参考-8 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、P86 と同様）

溶融骨材混入及び散布型 ガラスビーズなし

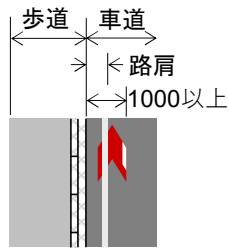
高輝度反射ライン（夜間の視認性向上のため）

すべり抵抗値 BPN 湿潤状態で 60 以上



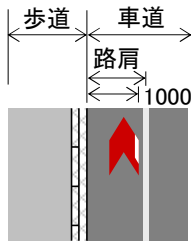
(6) 矢羽根型路面表示の整備イメージ

○歩道があり、路肩が狭い場合（路肩1.0m未満）



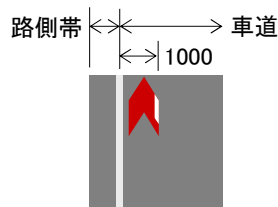
- ・矢羽根型路面表示の右端を縁石端から1.0mの位置に設置すること。
- ・矢羽根型路面表示が側溝エプロン等に重なる場合は、その部分を除いて設置する。
- ・車道外側線と矢羽根型路面表示が重なる場合、車道外側線を上に、矢羽根路面表示を下に重複させる。

○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右端を縁石端から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。
- ・車道外側線と矢羽根型路面表示が重なる場合、車道外側線を上に、矢羽根路面表示を下に重複させる。

○歩道がない場合【標準型】



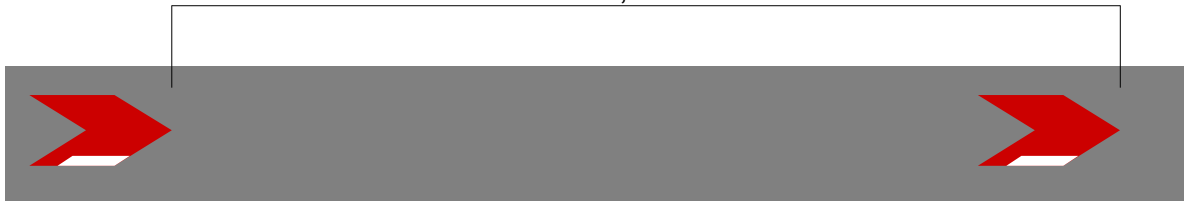
- ・矢羽根型路面表示の右端が外側線のセンターから1.0mの位置に設置する。

図 参考-9 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。

10,000



※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。

100,000

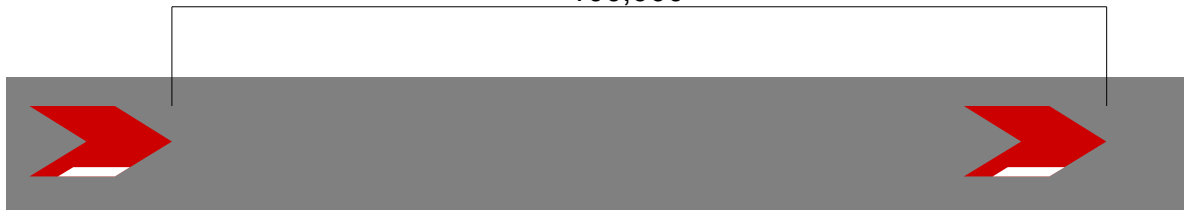
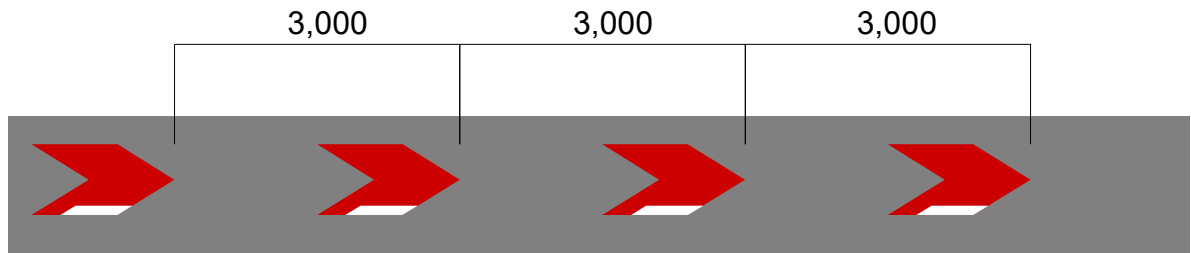


図 参考-10 単路部における矢羽根型路面表示の設置間隔



○交差点部の設置間隔

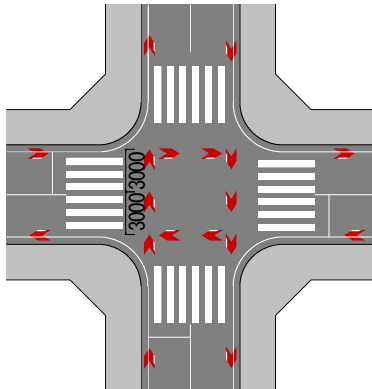
3mを標準とする。



※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 参考-11 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を優先して整備

図 参考-12 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。

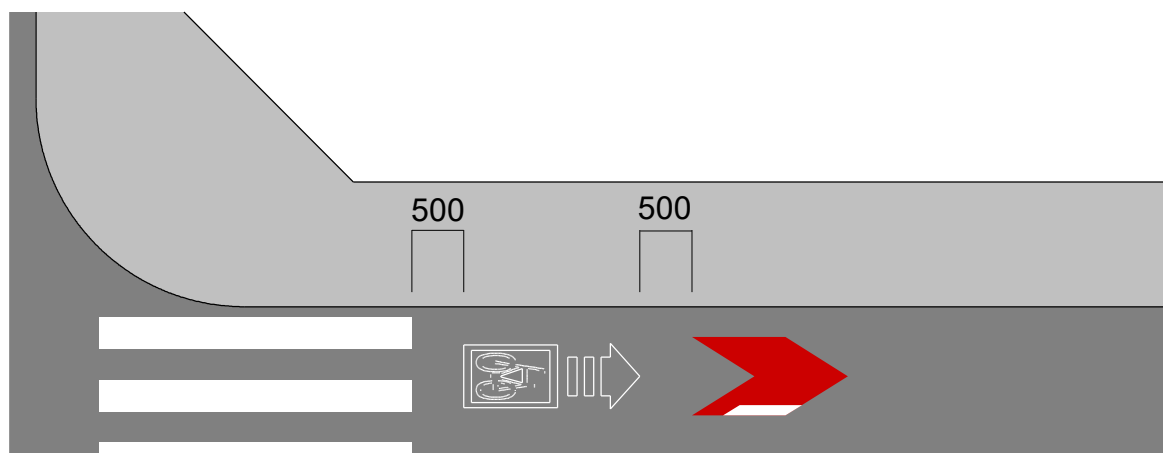


図 参考-13 矢印・自転車マークの設置イメージ



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 参考-14 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。

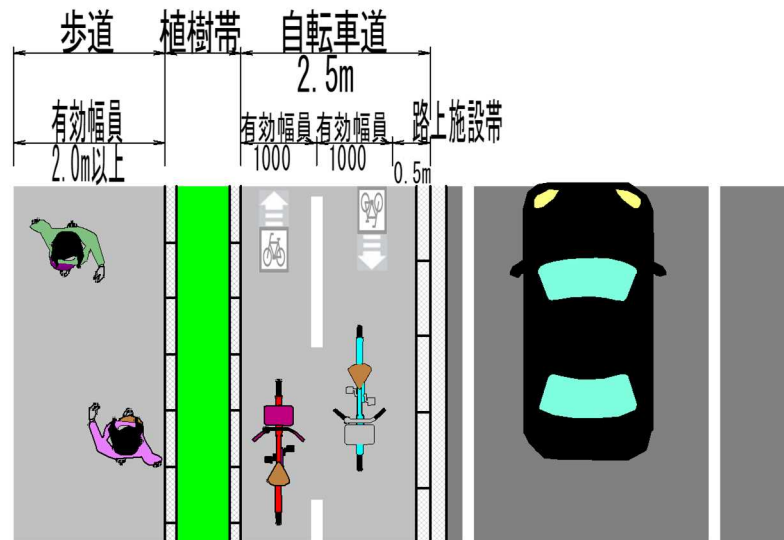


図 参考-15 自転車道 双方向通行の路面表示例



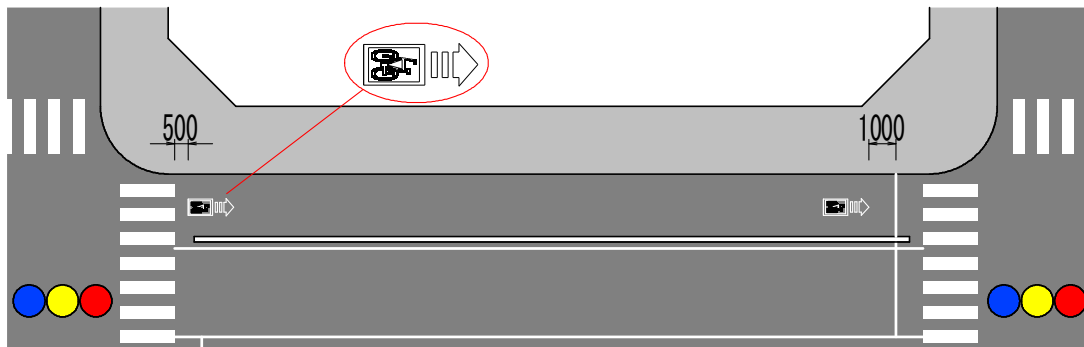
2-2 矢印、自転車マークの設置例

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。

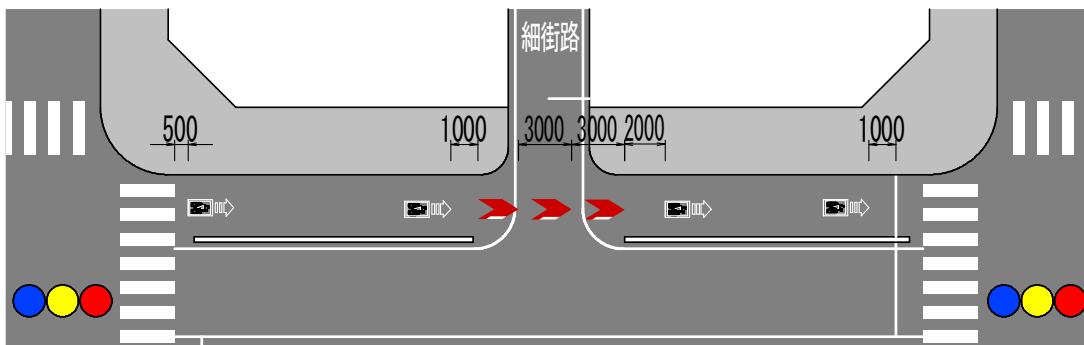
なお、信号機の有無に関わらず、自転車通行空間整備を行う区間の起点部では、矢印、自転車マークを設置することとします。

○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



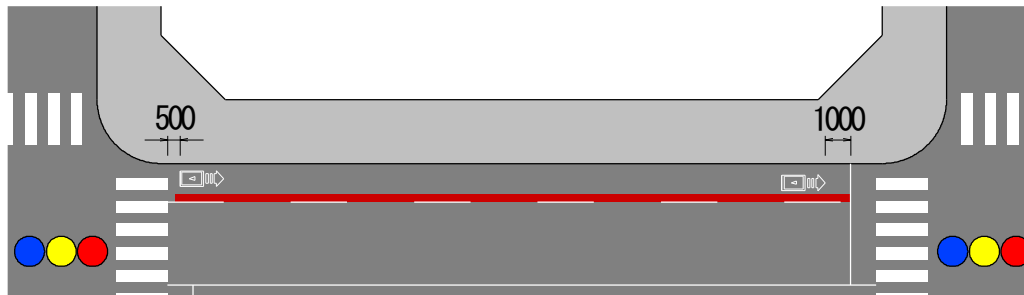
※細街路交差点部では、矢羽根型路面表示を設置する

図 参考-16 矢印・自転車マークの設置例(自転車道)

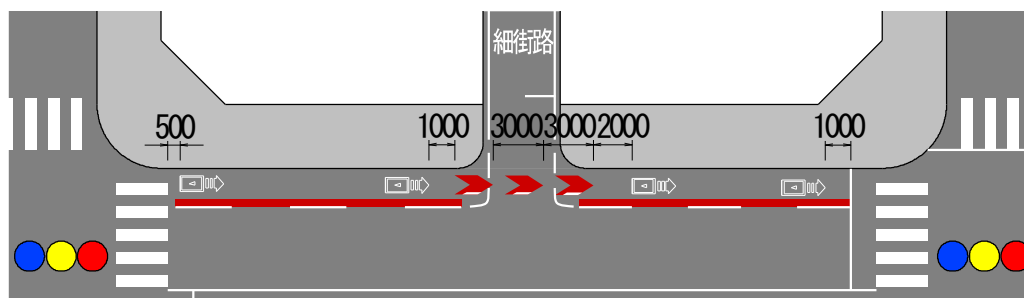


○自転車専用通行帯

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

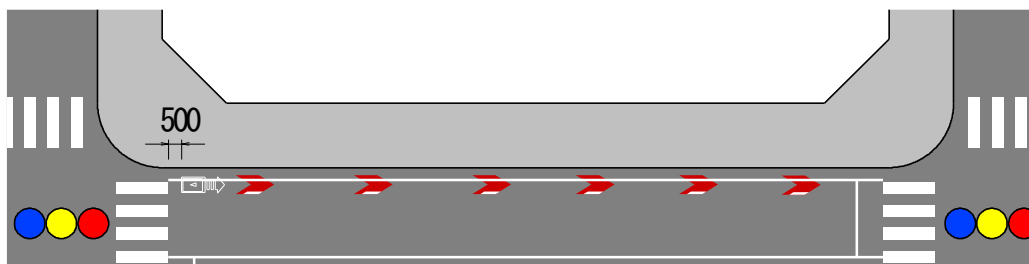


※細街路交差点部では、矢羽根型路面表示を設置する

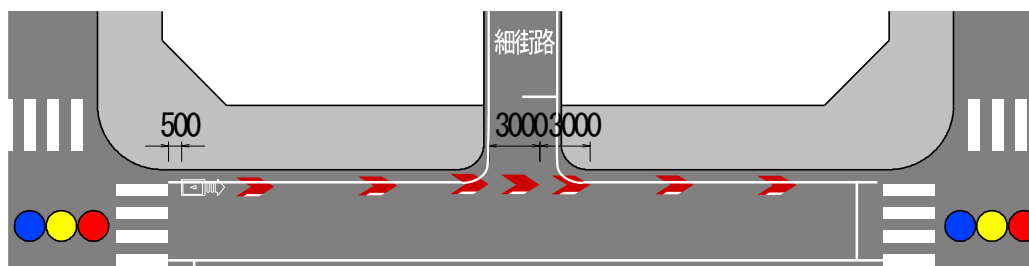
図 参考-17 矢印・自転車マークの設置例(自転車専用通行帯)

○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 参考-18 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。

コラム 先進地事例(車道で停車するスペースの整備(東京都板橋区))

自転車は車道の走行が原則ですが、自転車のみが車道で停車しなくてはならない場合に自動車との接触の危険や自動車の交通を阻害してしまうことがあります。例えば T 字路において 2 段階右折を行う場合、自転車は交差点内で停車することになりますが、直進しようとする自動車の動線上で停止することになります。また、自転車が左折レーンの整備された交差点を直進しようとする場合も、ルールの上では自転車は左折レーンで停車しなければならず、左折車両と接触の危険があります。

こうした問題を解決するために、交差点の内部、または停止線脇に自転車の停車スペースを設けることで自転車を車の進行方向から避けることができ、このようなスペースは、全国で徐々に整備され始めています。

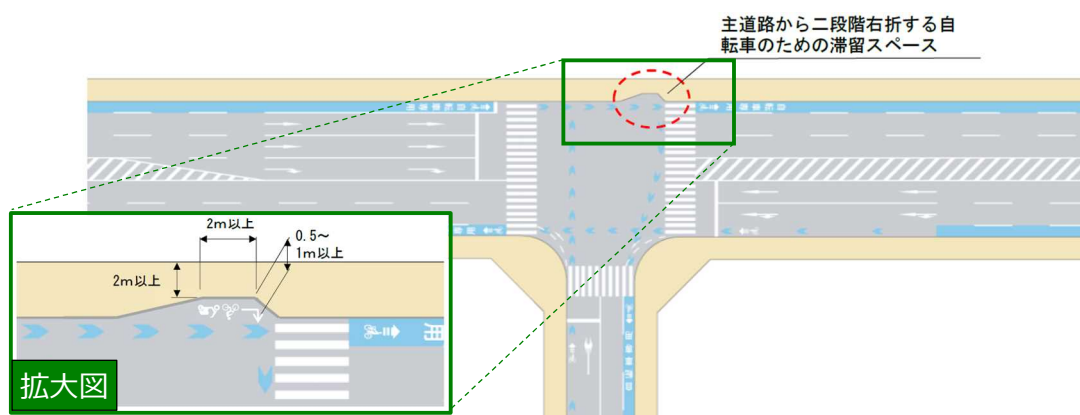


図 参考-19 T 字路(左・下※)及び左折レーン(右)における自転車停車スペース

※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(令和 6 年 6 月/国土交通省道路局/警察庁交通局)の一部を加工



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に対し、169.8km(県管理道路)の整備完了	国・県・市町村
新しい取組		3年間で3件以上、同じ箇所でも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年度末時点)	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を背景にした、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
⑧ 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
⑨ 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シミュレーター）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、自転車活用促進協力企業（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「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。	・ 「GMET」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。	・ 「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GunMaaS（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、道の駅まえばし赤城のレンタサイクルなど）。	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

(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＆サイ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＆サイ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GunMaaS（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、道の駅まえばし赤城のレンタサイクルなど）。	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
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



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交通安全対策室交通安全係

電話 027-226-3600（直通）

ホームページ <http://www.pref.gunma.jp>