



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

群馬県並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。

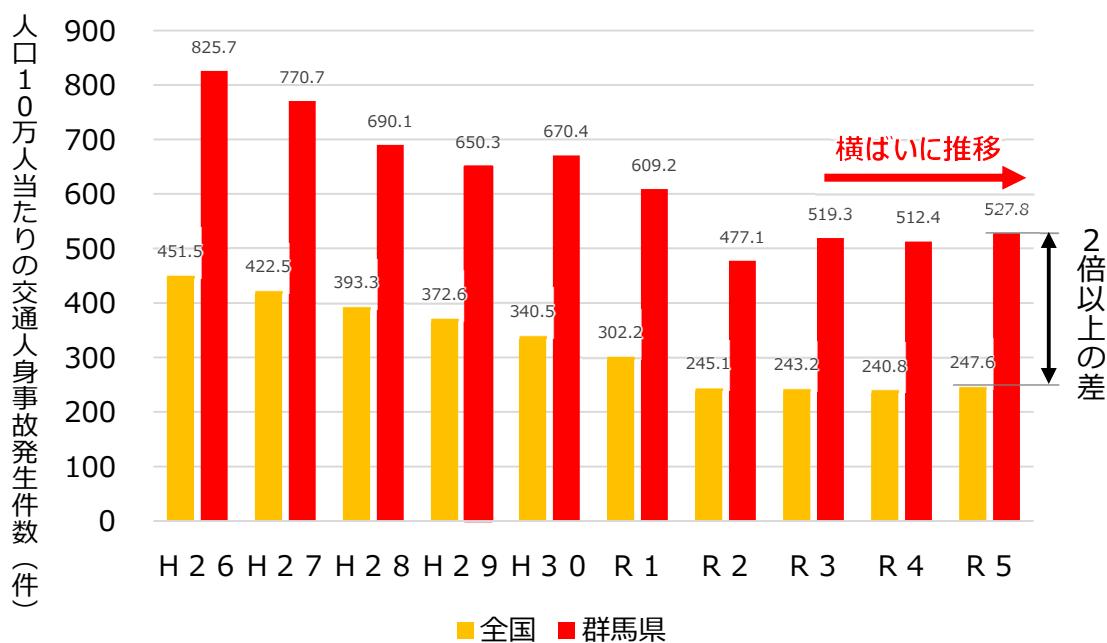


図 2-1 群馬県並びに全国の人口 10 万人当たりの交通人身事故件数の推移

出典：交通事故統計年報（平成 26 年～令和 5 年）より作成



(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。

全国及び群馬県では、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。

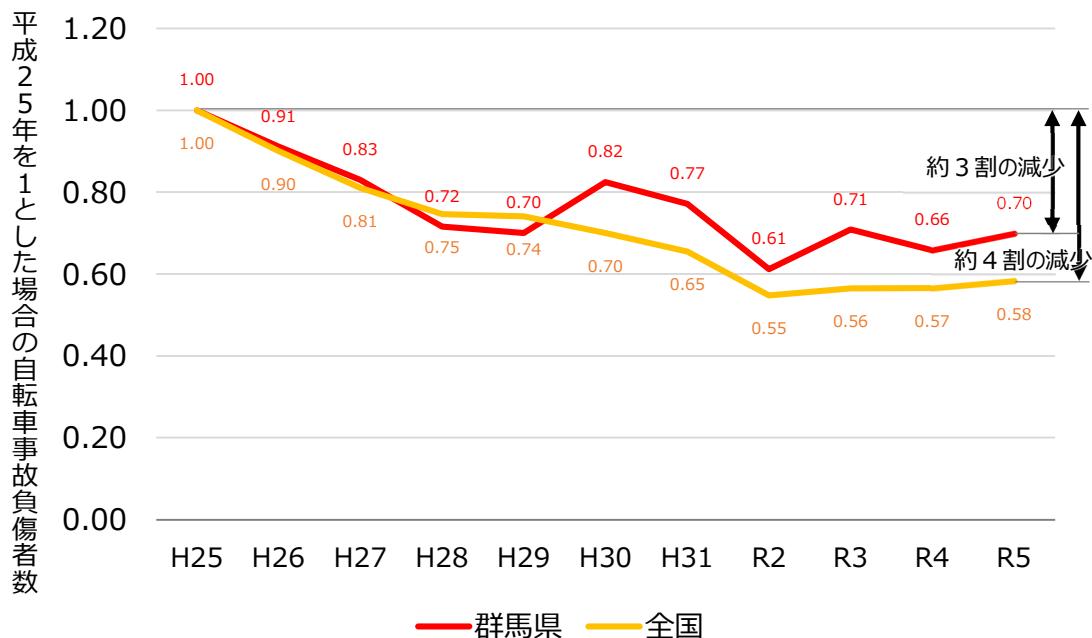


図 2-2 群馬県及び全国の自転車交通事故負傷者数の推移

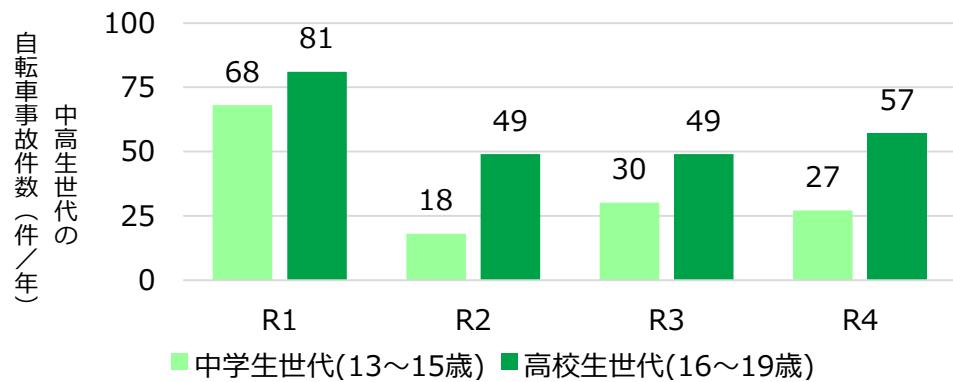
出典：交通事故統計年報（平成 25 年～令和 5 年）より作成



(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。



出典：群馬県 事故マッチングデータ より第1当事者が自転車かつ当該年齢の事故を集計

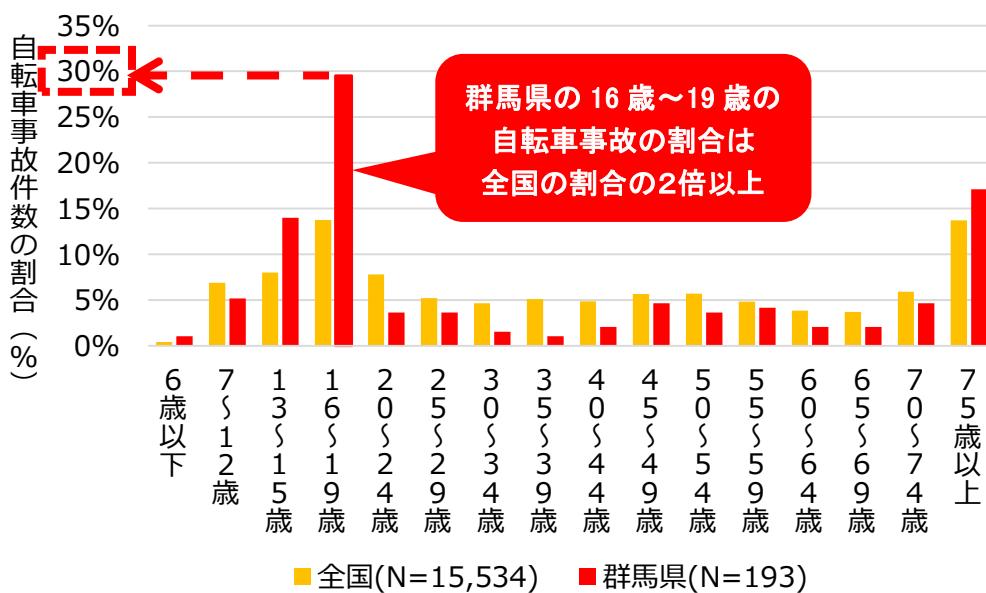


図 2-3 第1当事者の年齢別自転車事故件数の構成比(令和4年)

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)

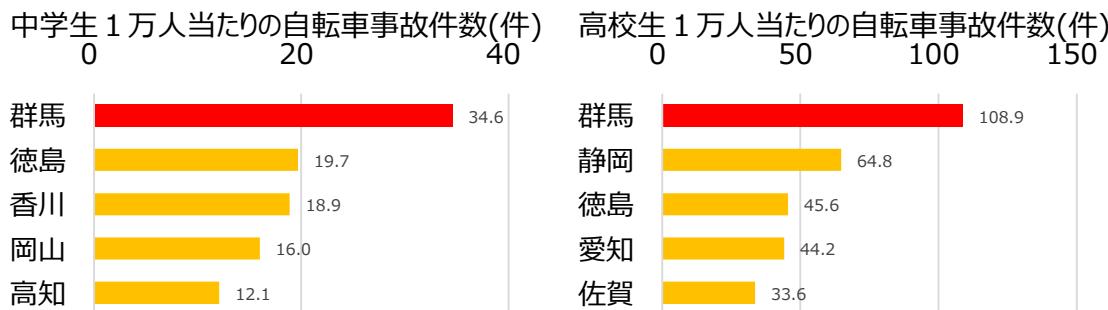


図 2-4 中学生・高校生1万人当たりの自転車事故件数

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。

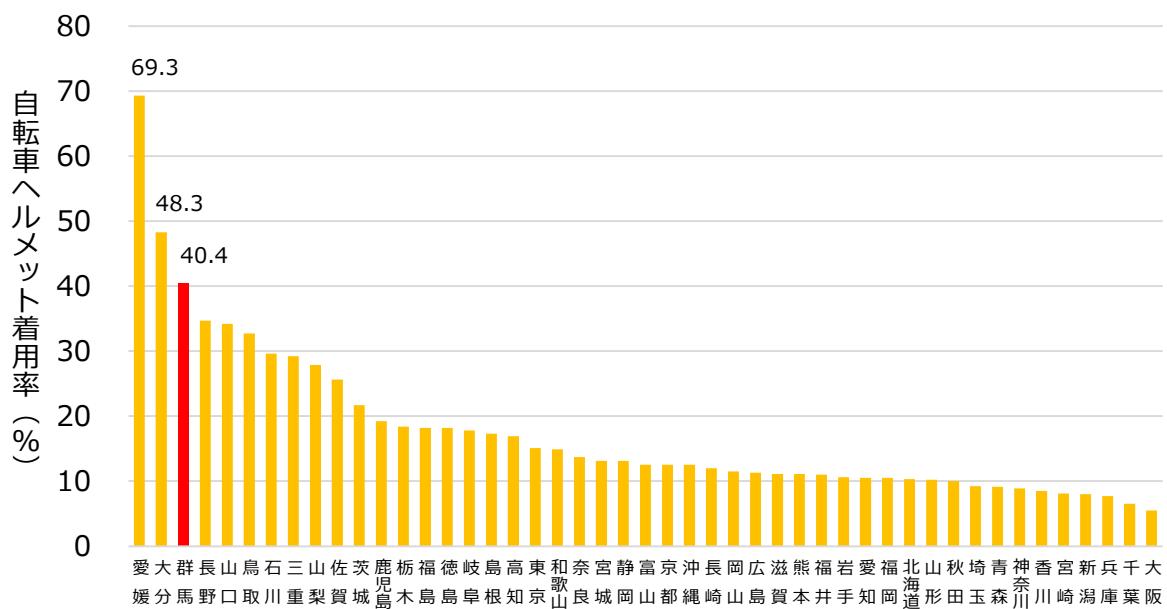


図 2-5 都道府県別の自転車ヘルメット着用率

※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）



コラム 高校生の自転車事故加害者割合

高校生の自転車事故件数に対する自転車加害者割合を「自転車の安全利用促進委員会」の資料から確認しました。

都道府県別に見ると、群馬県における高校生の自転車事故加害者割合は全国で 36 位 (6.5%) となっており、1 位の東京都と比較すると 10 分の 1 程度となっています。

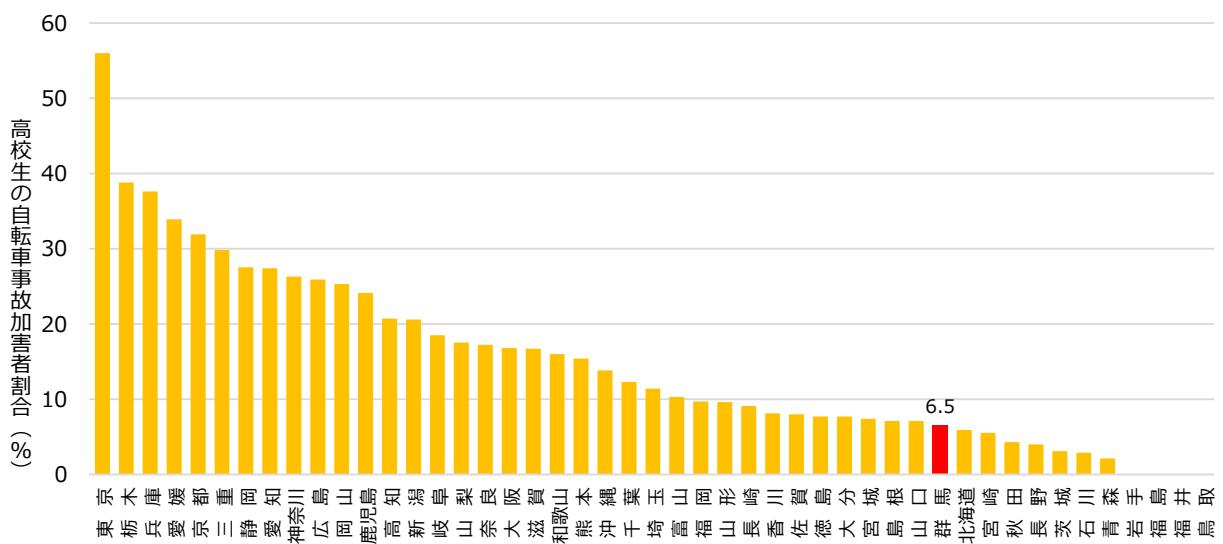


図 2-6 高校生の自転車事故加害者割合

出典：「自転車の安全利用促進委員会」資料より作成



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。

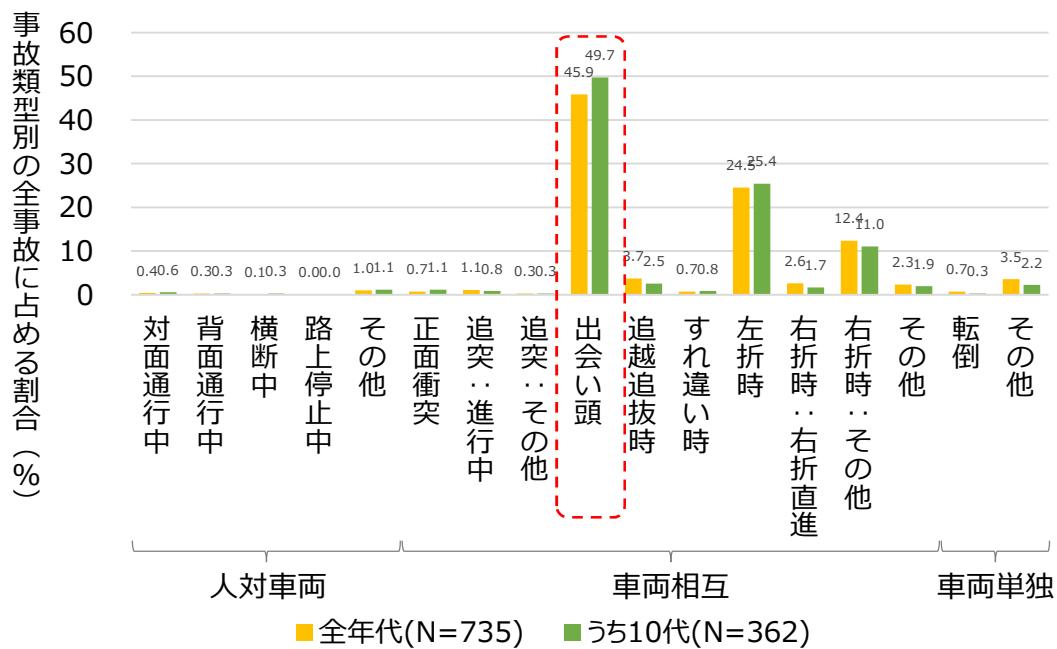


図 2-7 県管理道路における自転車事故の事故類型別割合(令和4年)

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易い場所

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はうが**2.2倍高い状況**です。

また、自転車事故のうち、四輪車との事故が約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 2-8 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）

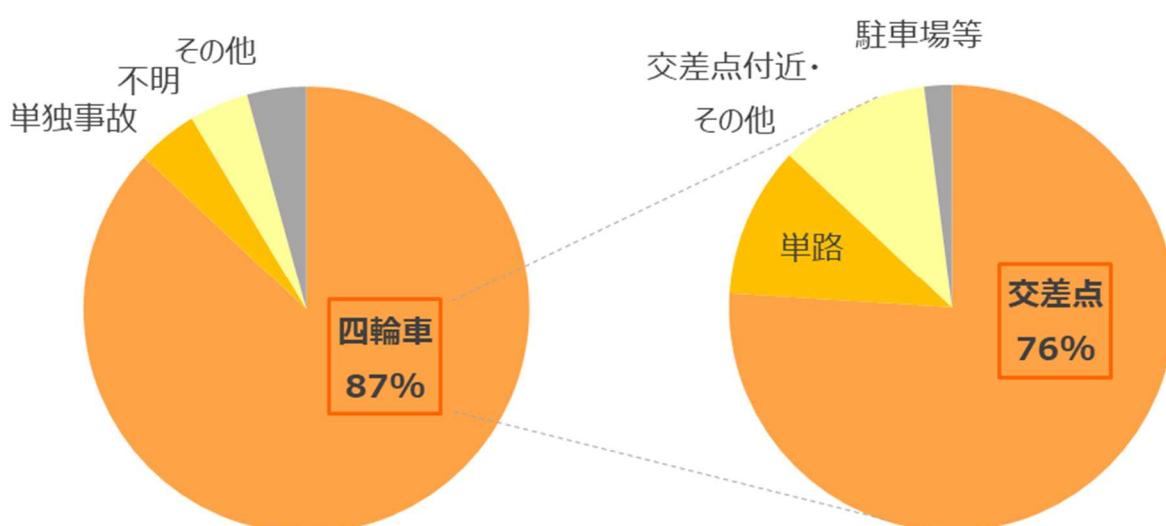


図 2-9 群馬県内の自転車事故の相手(左)及び四輪車との事故発生箇所(右)

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易い通行方向

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代では約9割、10代では全てが、逆走時の事故となっています。歩道内の全年代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。

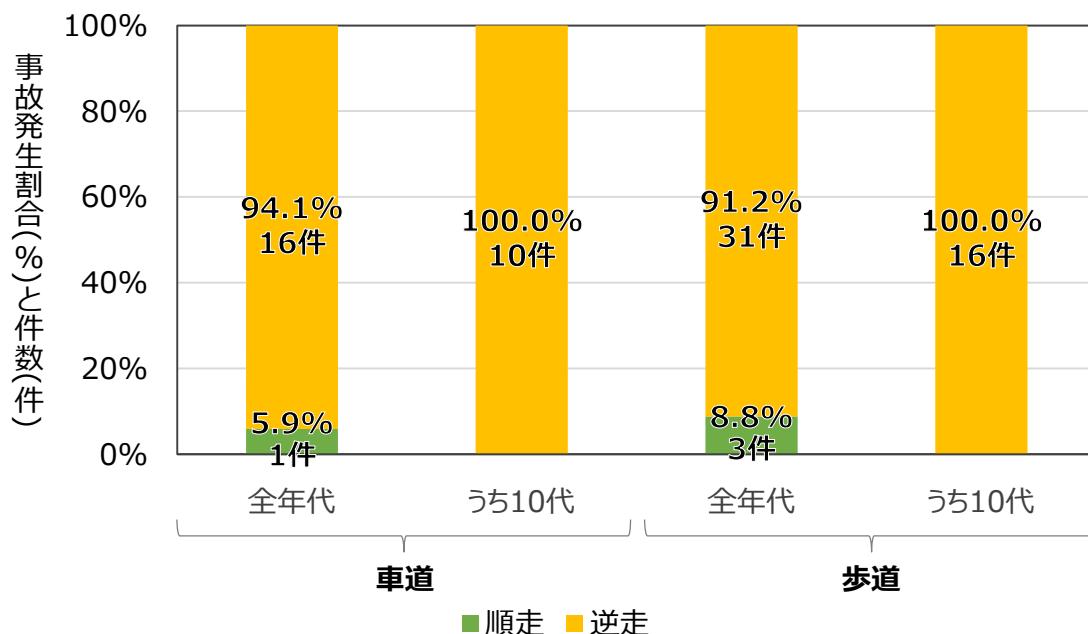


図2-10 令和4年 通行方向別自転車事故件数(出会い頭事故)

※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）

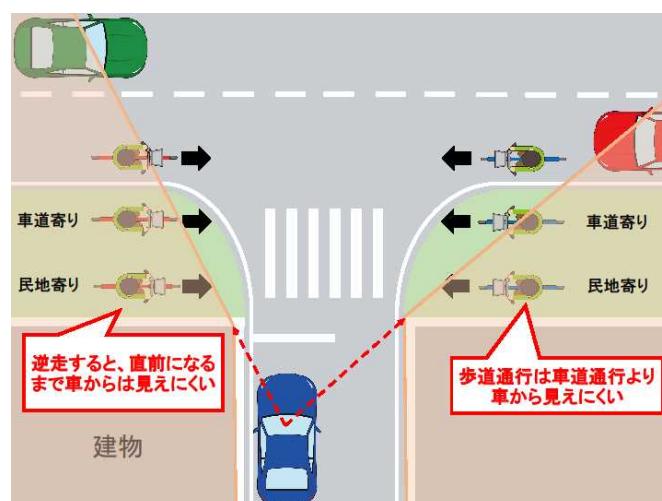


図2-11 交差点付近における自動車ドライバーからの見え方の違い



(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。

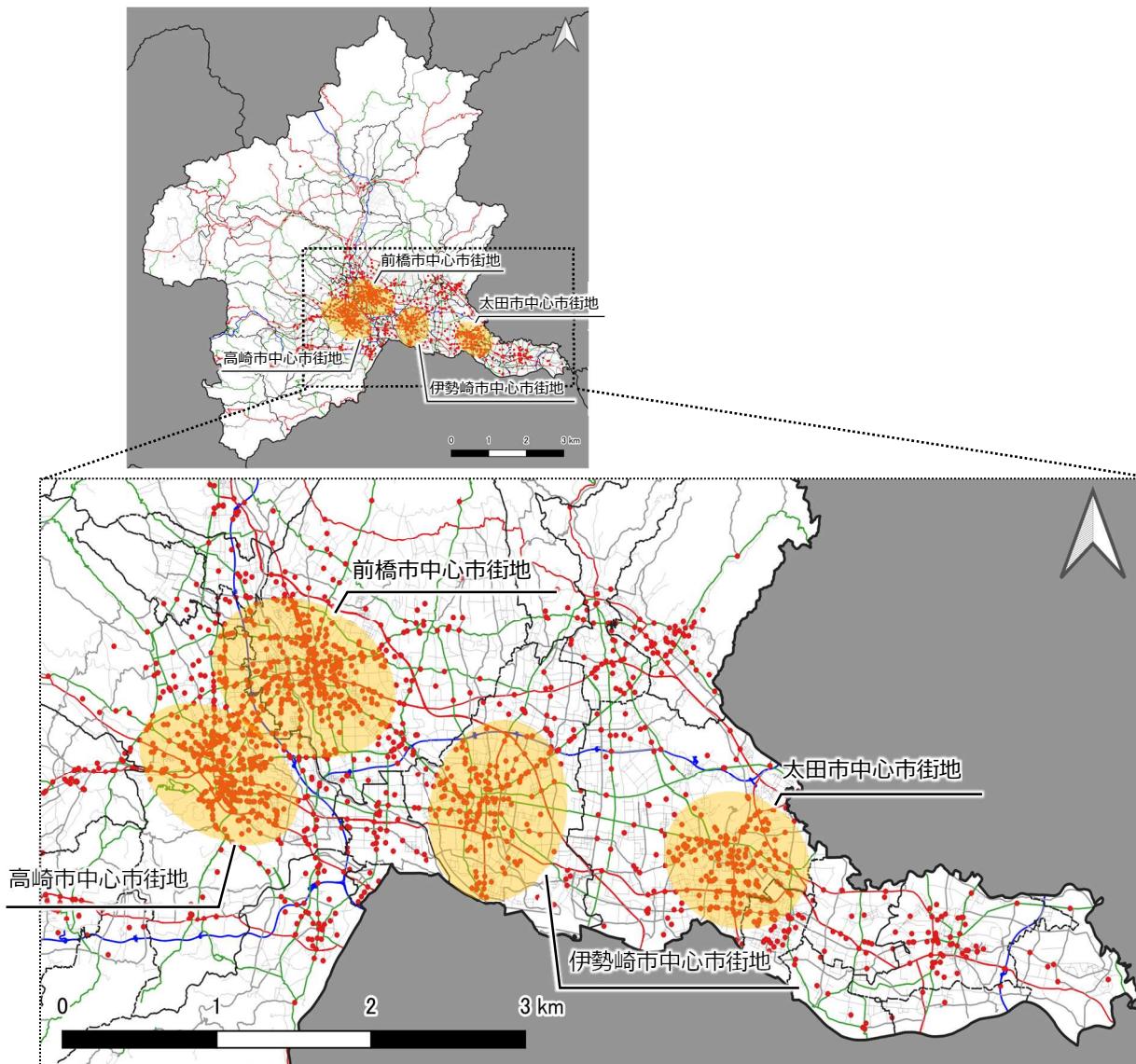


図 2-12 令和4年 自転車事故発生位置

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】

- 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。
- 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。
- 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。
- 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させていくことが必要です。



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。

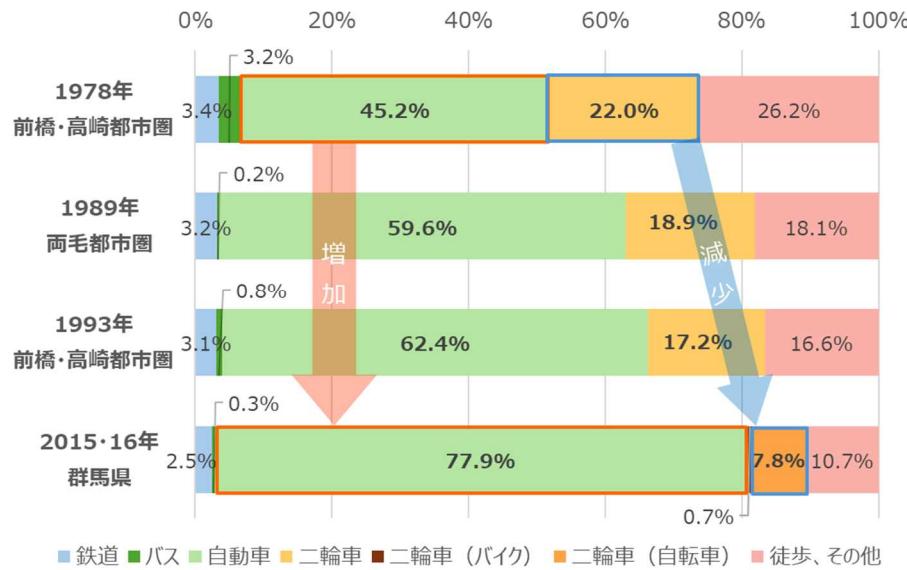


図 2-13 交通手段構成比の推移

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みると、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。

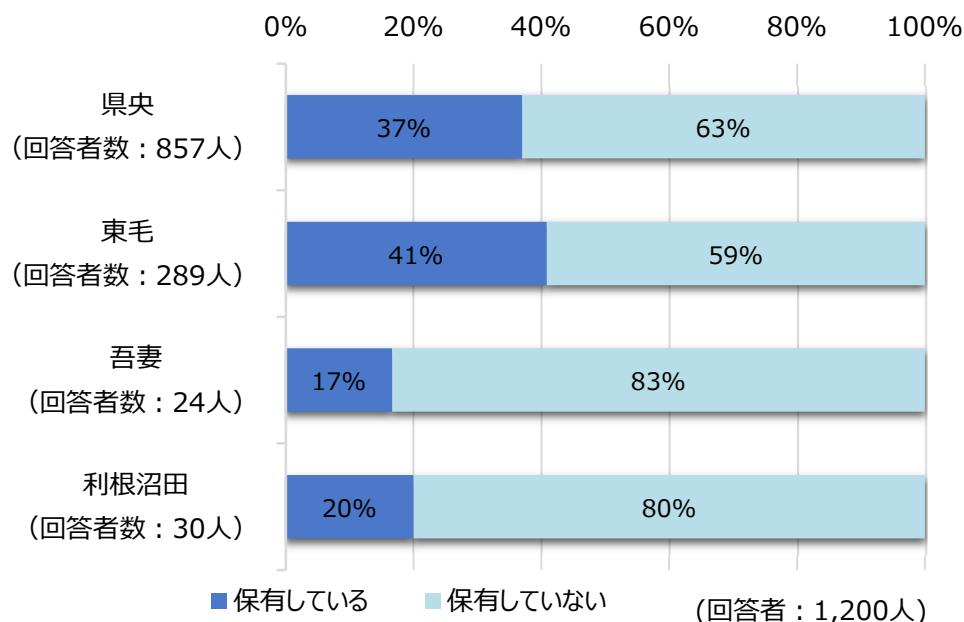


図 2-14 地域別の自転車保有状況

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。

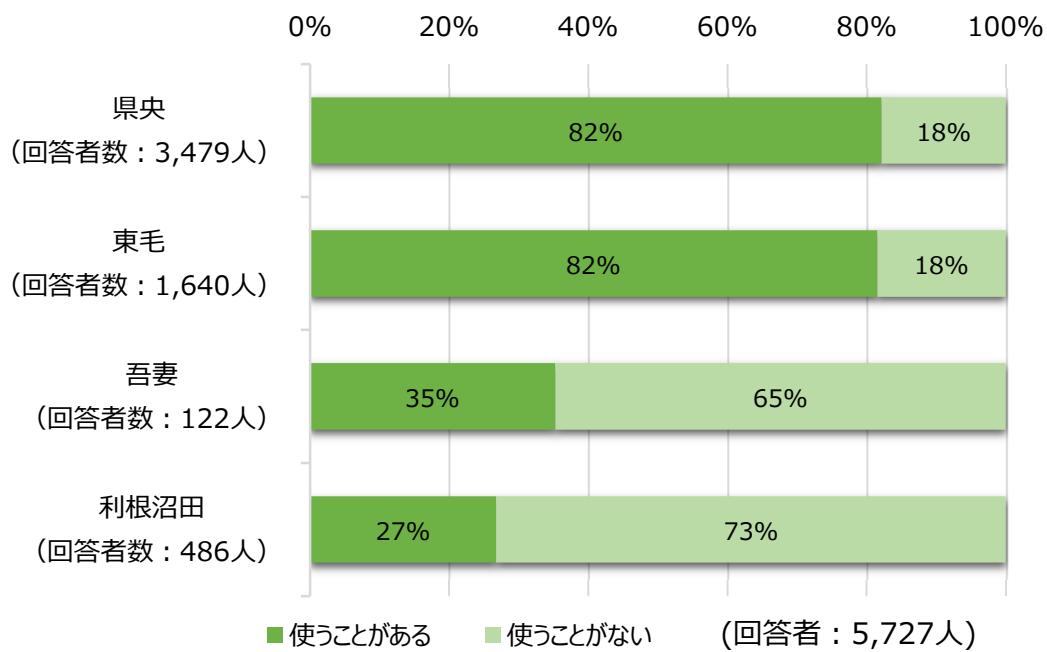


図 2-15 地域別の自転車利用率

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plan(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。

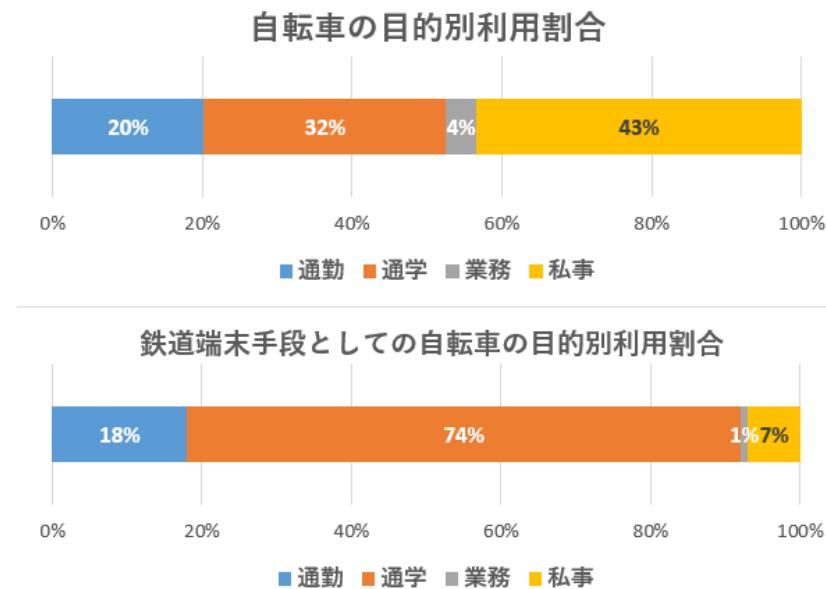


図 2-16 自転車利用の目的別シェア

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。

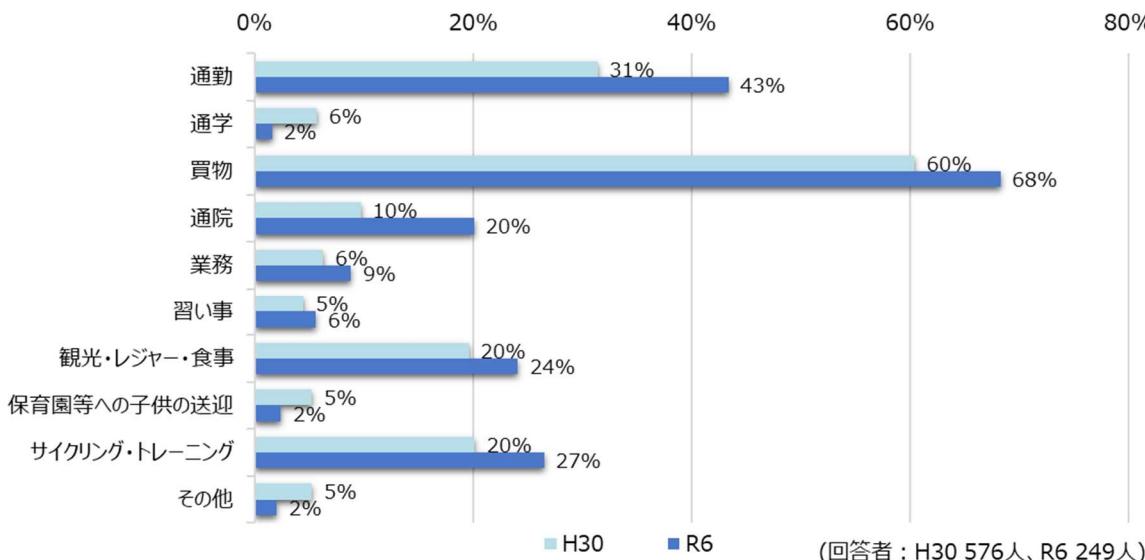


図 2-17 自転車利用の目的

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。

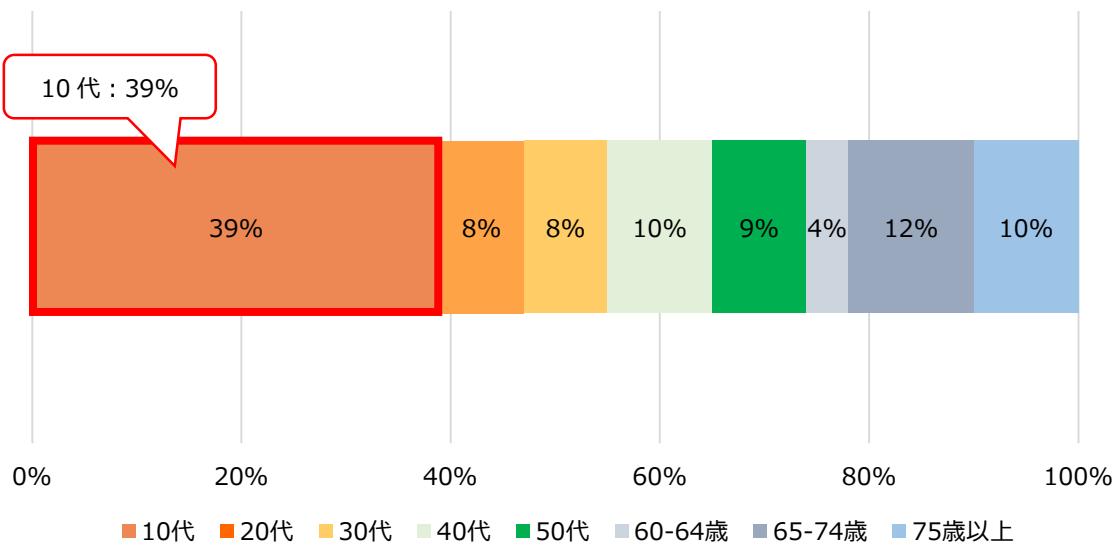


図 2-18 自転車利用の年齢階層別シェア(代表交通手段)

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。

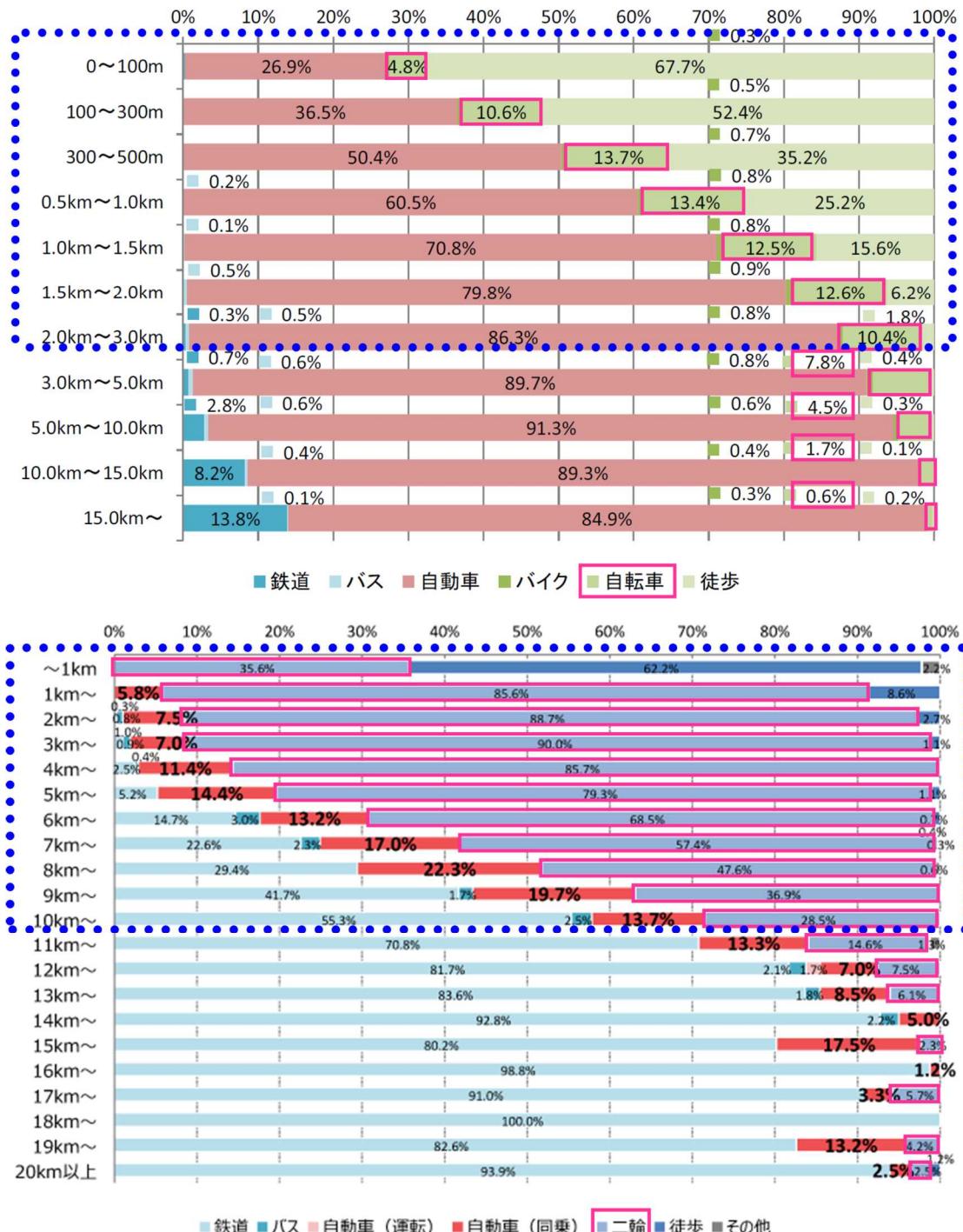


図 2-19 距離帯別の代表交通手段(上:全体／下:高校生通学)

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、3km以内が概ね9割を占めています。

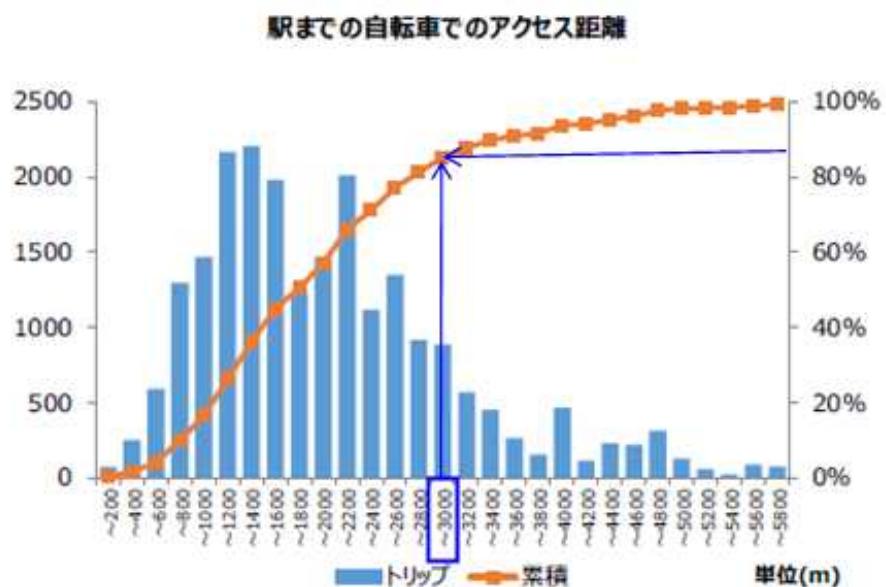


図 2-20 自転車の距離帯別トリップ数(鉄道端末)

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。

表 2-4 市町村別の通勤・通学時の交通手段分担率

市町村	徒歩	鉄道	バス	自動車	バイク	その他	利用交通手段 「不詳」	自転車	
大泉町	3.6%	4.7%	6.3%	70.6%	1.1%	1.6%	2.0%	14.7%	
高崎市	5.2%	7.4%	2.3%	72.9%	1.1%	1.4%	2.6%	12.8%	
前橋市	4.3%	5.6%	1.9%	76.5%	0.9%	1.2%	2.2%	12.7%	
館林市	2.8%	8.9%	2.0%	77.7%	1.0%	0.9%	1.0%	11.4%	
太田市	4.4%	5.2%	1.5%	77.3%	0.9%	1.2%	3.2%	11.2%	
玉村町	2.3%	3.8%	1.1%	82.6%	1.0%	1.1%	1.5%	11.1%	
伊勢崎市	2.8%	5.7%	1.6%	79.8%	0.8%	1.2%	3.0%	10.3%	
藤岡市	3.2%	6.9%	1.3%	81.5%	0.9%	1.0%	1.3%	9.7%	
桐生市	4.9%	5.1%	1.3%	79.0%	1.3%	1.2%	2.5%	9.2%	
明和町	1.7%	10.8%	2.7%	77.6%	0.8%	0.7%	2.0%	9.1%	
板倉町	4.1%	13.2%	3.0%	75.6%	0.7%	0.9%	2.2%	8.7%	
邑楽町	2.5%	6.2%	1.6%	81.0%	0.8%	1.2%	2.7%	8.6%	
みどり市	3.3%	5.2%	0.8%	82.7%	0.9%	1.1%	1.3%	8.6%	
富岡市	5.4%	5.2%	1.1%	81.2%	0.9%	1.2%	1.2%	8.2%	
千代田町	2.8%	4.6%	2.2%	82.3%	0.8%	1.0%	3.5%	8.0%	
甘楽町	3.2%	4.9%	0.8%	82.6%	0.5%	1.1%	3.6%	7.5%	
吉岡町	2.3%	5.6%	1.7%	84.2%	0.9%	1.2%	2.2%	7.3%	
棟東村	9.2%	2.9%	1.3%	80.0%	1.4%	1.1%	1.2%	7.0%	
安中市	3.8%	7.7%	1.3%	82.7%	1.2%	1.2%	1.9%	6.9%	
昭和村	11.7%	6.1%	1.8%	74.5%	0.7%	3.1%	3.5%	4.4%	
渋川市	5.1%	6.2%	2.3%	80.8%	0.7%	1.3%	3.8%	4.3%	
川場村	4.1%	4.4%	4.3%	84.3%	0.4%	1.2%	2.7%	3.5%	
下仁田町	5.4%	5.5%	1.9%	84.4%	0.8%	1.2%	2.0%	3.4%	
沼田市	7.3%	4.6%	2.6%	81.6%	0.6%	1.7%	2.2%	3.2%	
東吾妻町	5.6%	6.7%	2.1%	83.1%	0.4%	1.4%	2.7%	3.0%	
上野村	9.7%	2.1%	6.6%	80.8%	1.0%	1.6%	0.4%	2.9%	
中之条町	7.1%	6.0%	2.5%	82.8%	0.4%	1.4%	1.4%	2.8%	
神流町	8.6%	0.0%	3.5%	83.1%	0.9%	3.5%	0.4%	2.6%	
高山村	12.3%	4.1%	3.9%	80.9%	0.2%	1.3%	1.4%	2.3%	
嬬恋村	7.8%	5.1%	3.4%	80.6%	0.2%	1.3%	3.7%	2.2%	
草津町	34.9%	2.9%	5.4%	51.1%	1.7%	2.1%	4.8%	1.8%	
長野原町	7.7%	6.5%	2.1%	81.1%	0.7%	1.6%	3.5%	1.4%	
みなかみ町	8.6%	7.4%	2.7%	81.2%	0.4%	1.5%	1.6%	1.3%	
南牧村	5.2%	2.8%	2.2%	88.7%	0.8%	2.4%	0.8%	1.2%	
片品村	6.0%	1.3%	7.6%	84.0%	0.3%	2.5%	1.1%	0.9%	
群馬県	4.5%	6.1%	2.0%	77.7%	0.9%	1.3%	2.4%	10.3%	10%
全国	7.0%	25.5%	8.0%	49.8%	2.8%	14.2%	1.4%	2.8%	

出典：国勢調査（令和2年）

自転車利用率が
10%以上の市町村

自転車利用率が
3%を下回る市町村



【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。

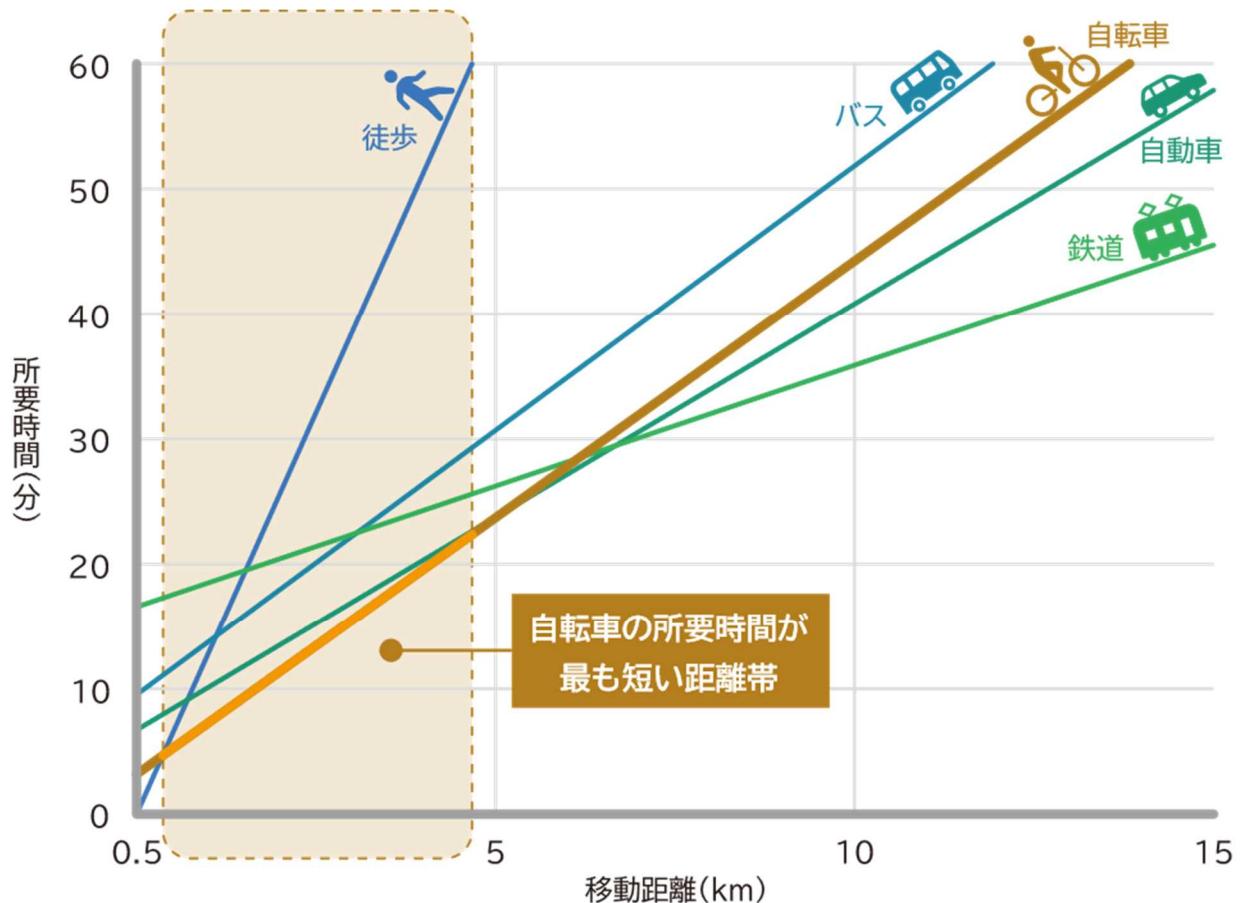


図 2-21 交通手段別の移動距離に対する所要時間

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。

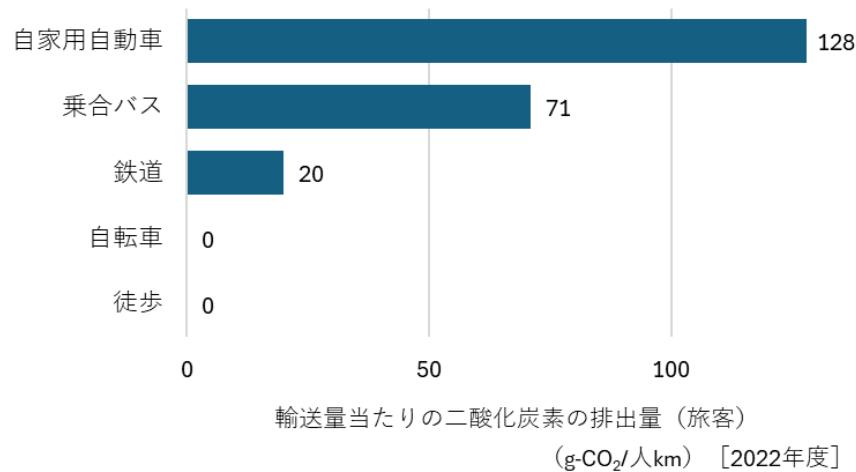


図 2-22 1人を1km運ぶのに排出するCO₂

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。

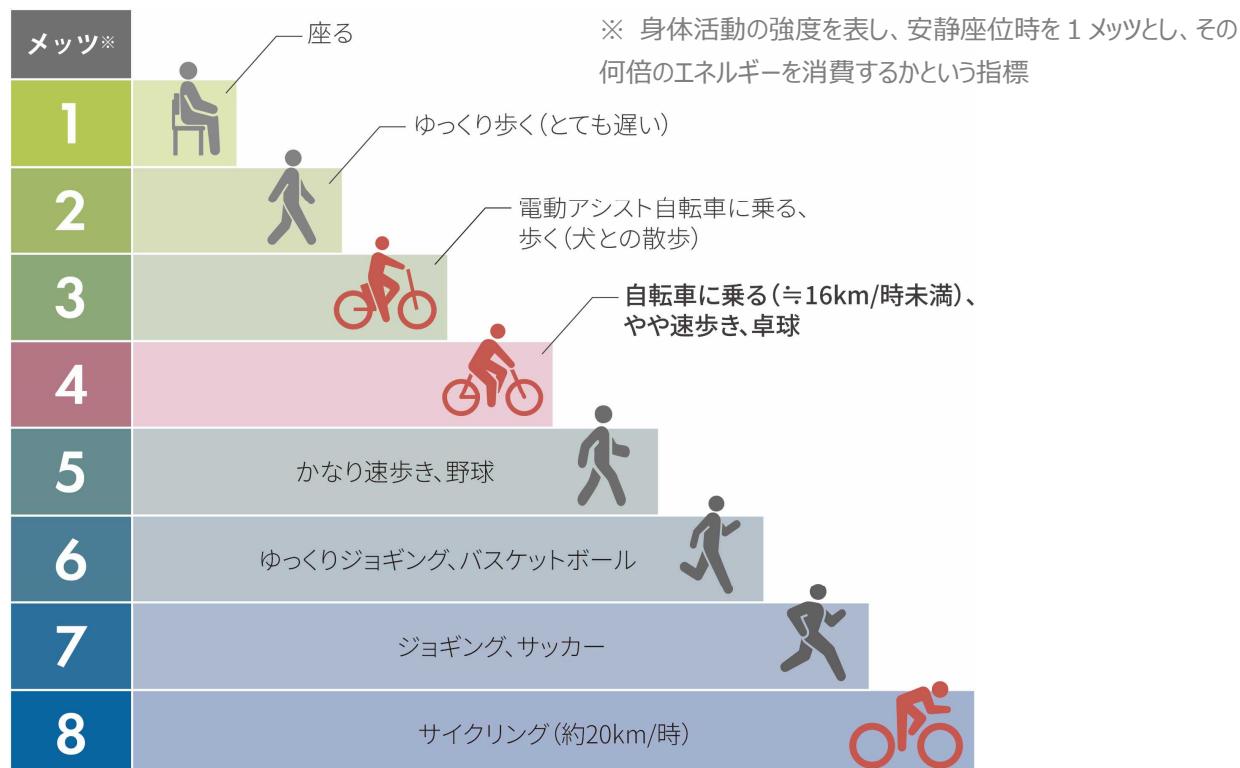


図 2-23 生活活動のメツ一覧

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、車検費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

(算定式)

$$\text{燃料費 (円/年)} = \text{年間走行距離}^{\times 1} (\text{km/年}) \div \text{燃費}^{\times 2} (\text{km/L}) \times 1\text{L 当たりの燃料費}^{\times 3} (\text{円/L})$$

$$\text{車検費}^{\times 4} (\text{円/年}) = (\text{自賠責保険料 (円)} + \text{自動車重量税 (円)} + \text{印紙代 (円)}) (\text{年})$$

※1：「国土交通省 令和2年度第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議」資料より、自転車のトリップ長について、3km未満が約60%を占めることから、これを参考として1日片道3km（往復6km）と仮定
6 (km/日) × 20 (日/月) × 12 (月/年) = 1,440 (km/年)

※2：燃費は「国土交通省 自動車燃費一覧（令和6年3月）」より、主要車種の燃費の平均値（WLTCモード）を算出

軽自動車 : 21 (L/km)

小型乗用車 : 17 (L/km)

※3：資源エネルギー庁 給油所小売価格調査 令和7年1月6日時点における群馬県のレギュラー価格 181 (円/L)

※4：法定費用（2回目以降の車検費）を1年当たりに換算

軽自動車 : 30,340 (円/2年) → 15,170 (円/年)

小型乗用車 : 46,950 (円/2年) → 23,475 (円/年)

出典：自賠責保険料 損害保険料率算出機構 HP「自賠責保険基準料率表」

自動車重量税 国土交通省 HP「継続検査等時における自動車重量税の税額」

印紙代 国土交通省 HP「車検手続きのデジタル化のお知らせ」



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は比べ、自転車で中心市街地へ訪れる来店者の方が1週間当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 2-5 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

来店回数を週当たりで回答した人		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	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1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つた風景や建物、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台当たりの専有面積が自動車の約1/3分の1であり、駐車スペースを有効活用できます。

■ 1台当たり駐車面積の比較



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 週間当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。