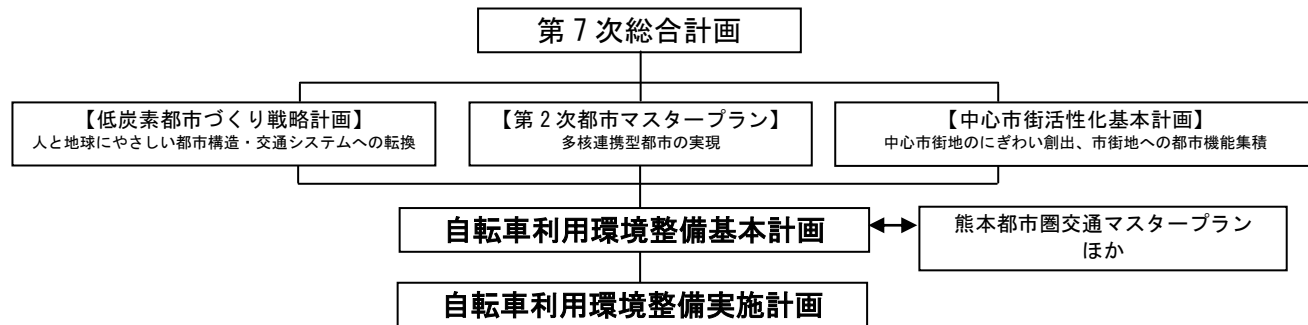


第2次 熊本市自転車利用環境整備基本計画（中間見直し） 概要版

1 本計画の基本的な考え方

(1) 本計画の位置づけ



(2) 自転車利用促進の目的

- ①コンパクトなまちづくり
→自家用車に過度に依存せずに暮らせるコンパクトなまちづくりにおける都市交通の一手段として、自転車を気軽に利用できる環境を実現する
- ②中心市街地活性化
→自転車や公共交通で気軽に来街し、回遊するような賑わい溢れる中心市街地を実現する
- ③低炭素都市づくり
→近距離の自家用車による移動を自転車等に転換することにより、CO₂の排出削減を図り低炭素都市を実現する

(3) 本計画の基本理念 : 「自転車でお出かけしたくなるまちづくり」

(4) 基本的な考え方

自転車を都市交通の手段として捉え、以下の視点に基づき必要な施策に取り組みます。

- ① 近距離(概ね5km)移動における自転車利用の促進(自家用車から自転車への転換等)
- ② サイクル&ライドの促進による自動車から「自転車+公共交通」への転換
- ③ 地域拠点を中心とした日常生活圏における自転車利用の推進

(5) 基本目標

「自転車を利用する機会が増えたと感じる市民の割合の4%の増加」

「5km圏域から市内中心部に発着する自動車から自転車等への転換率5%の増加
(CO₂削減量1,000t/年に相当)

(6) 目標年次

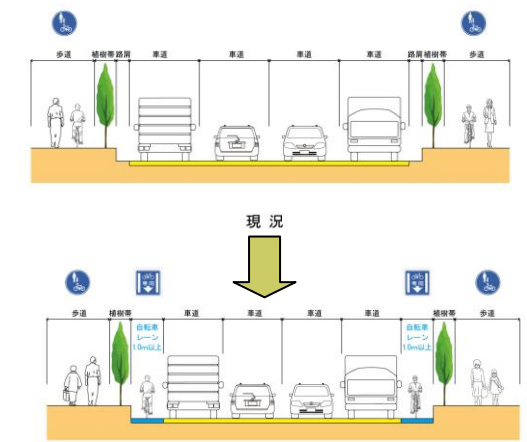
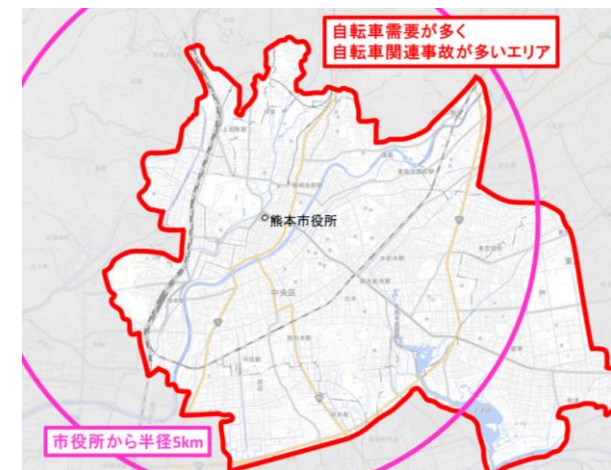
本計画の期間は10年間とし、目標年次を平成32年(2020年)とします。

2 施策の基本的な考え方

(1) 走行環境

①自転車専用通行帯等の整備

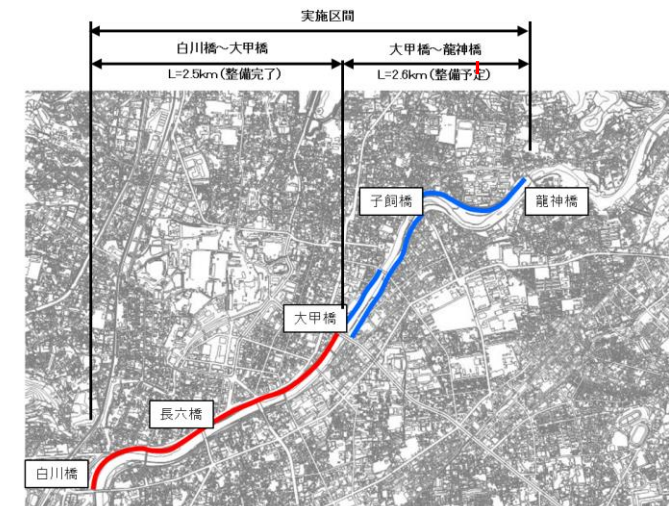
自転車需要の多いエリアにおいては、ガイドラインや道路構造令、道路交通法に準拠し自転車専用通行帯等の整備に取り組みます。



整備イメージ1: 車道幅員の減少

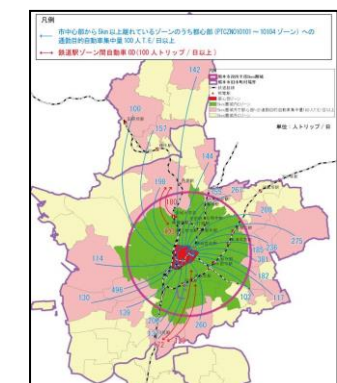
②白川ちやりんぼみち

白川橋～大甲橋～龍神橋の約5.7km区間については河川改修の進捗に合わせて堤防等を利用した自転車走行空間の整備に国土交通省と共同で取り組みます。



③サイクル&ライド

自家用車による通勤が多いエリアについてサイクル&ライドの促進を図るため、交通結節点と周辺へのアクセス経路を対象に自転車走行空間の整備を行います。



④その他の取り組み

地域拠点を中心とした地域生活拠点では、交差点部での注意喚起や視距改善対策、また、ピクトグラム(絵文字)による注意喚起対策を進めていきます。



●歩行者ピクト



●自転車ピクト

(2) 駐輪環境

自転車駐車場の整備については、現在確認されている放置自転車の解消を目標に駐輪需要に見合った整備を行政と民間事業者が連携して推進します。

①市営自転車駐車場の有料化

- ・平成 23 年度中に実施方針を策定のうえ条例を制定し、平成 24 年度から有料化を実施しました。
- ・有料化に際しては、下記に示すとおり利用環境の向上に努めます。
 - 自転車駐車場の利便性や安全性の向上
 - ・利用実態に応じた営業時間による利便性の向上
 - ・照明や防犯カメラの設置による安全性の確保
- ・自転車での来街を促進するため交通券などの自転車奨励策についても商店街と協働で検討します。

②自転車駐車場の整備形態

- ・市が行う整備形態については、民有地の買収や借地による路外自転車駐車場の整備を検討するほか、既存の自転車駐車場で駐輪需要の高い箇所においては、ラック等により既存の駐輪スペースを活用した整備を検討します。
- ・平成 24 年度からの市内中心部における市営自転車駐車場の有料化後においては、民間による自転車駐車場経営への新規参入があり、駐輪需要が充足されました。引き続き、自転車駐車場事業が継続可能な環境（放置自転車の撤去強化のほか、駐輪マナーの街頭指導）を維持します。
- ・自家用車から自転車と公共交通への転換（サイクル&ライド）を目的として、交通結節点における自転車駐車場の整備を進めます。

主体	土地の確保	整備箇所
公共	既存スペースの活用(ラック等)	一般公共用の自転車駐車場が不足し、民間参入が見込まれないエリアに整備
	公共用地の活用	
	民有地の借地又は買収	
民間事業者 (NPO含む)	民有地の借地又は買収	一般公共用やお客様用、従業員用等の自転車駐車場として、その需要が多く見込まれるエリアに整備
	公共用地の活用	
民間駐輪場	駐車場の一部転換	



- ・駐輪マナーの街頭指導のほか、自転車駐車場の整備状況に応じて放置禁止区域を拡大し、放置自転車の撤去強化を行い、自転車駐車場の適正利用及び放置自転車の解消を図り良好な都市環境の実現を目指します。

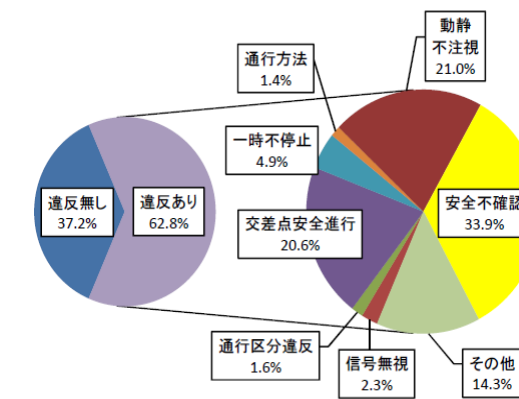
(3) 自転車利用者のマナーアップ

①走行に関するマナー

「自転車安全利用五則」や事故データに基づき左側通行の徹底など、迷惑性・危険性の高い違反を重点的に指導・啓発していくこととし、あらゆる機会を通じて関係機関と連携した取り組みを行います。

(取り組みの具体例)

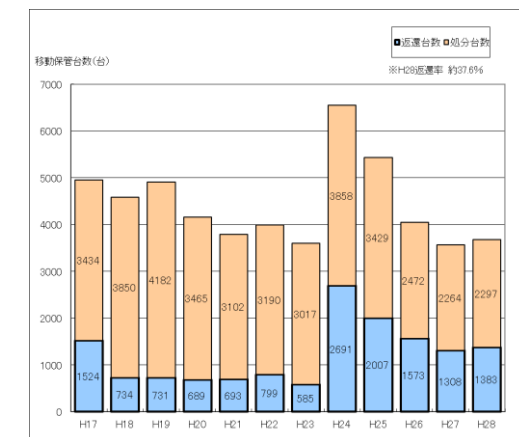
- 安全教育
 - ・子供や高齢者に対する交通安全教育やマナーアップ教室の実施
 - ・中高生を対象とした自転車事故事例等を活用した安全教育
- 街頭指導
 - ・混雑の著しい交差点における駐留警戒や街頭指導
 - ・市民交通安全の日、全国交通安全運動期間、交通事故防止運動期間の街頭指導
 - ・アーケード街自転車乗入街頭指導
- 広報啓発
 - ・熊本市の広報媒体を活用した広報啓発
 - ・企業や団体の広報媒体を活用した広報啓発 など



②駐輪や管理に関するマナー

平成 28 年に撤去された自転車は年間約 3,700 台近くにのぼりますが、そのうち返還されたのは約 1,400 台(約 38%)程度にとどまっています。また、自転車の盗難は 1 年間で 1,261 件ののぼり、その約 7 割は施錠なしの状態であることが分かっています。

これらの状況を踏まえ、自転車の盗難や放棄自転車をなくすため、自転車の管理に関する啓発についても販売店組合や地元関係者等と一体となった取り組みを進めていきます。



(4) レンタサイクル

レンタサイクルは、中心市街地の回遊性向上や観光の振興等に有効であることから、観光客のニーズや需要の把握を行いながら、回遊性の向上や中心市街地の活性化など、観光面での効果等を含めた上で、観光型レンタサイクルの導入必要性について検討していきます。

■都市型有料レンタサイクル社会実験結果

- ・総利用回数は10,765回で、収支率は少しずつ改善傾向にあったが、収支均衡には至らない状況であった。
- ・利用目的は、「観光」が約8割と最も高く、観光客の利用が多かった。
- ・公共交通機関との交通結節点付近にあるポートでの利用が多かった。

⇒観光目的の利用が多く、日常生活や業務等での利用が少なかったことから、本市における都市型レンタサイクルの事業化は難しく、また、目標であった収支均衡には将来的にも困難な状況であったため、平成28年3月末をもって社会実験を終了。

①実施概要

年度	ポート数	自転車台数	事業展開等	広報周知等
H24	6箇所	電動50台	・事業開始	<ul style="list-style-type: none"> ・各種パンフレット作成 ・各HP掲載・リンク ・情報誌掲載 ・市政だよりなど 各種市政広報等
H25	10箇所	電動50台	<ul style="list-style-type: none"> ・常時乗捨（従前は土日） ・利用時間延長（1時間延長、午後6時まで） ・会員制度導入（会員料金500円→300円） ・貸出ポート増設（4箇所） ・観光・文化施設の割引特典 	
H26	11箇所	電動50台	・貸出ポート増設（1箇所）	
H27	10箇所	電動50台 普通20台	<ul style="list-style-type: none"> ※社会実験期間を1年延長 ・貸出ポート1箇所減（2箇所辞退、1箇所増設） ・放置自転車活用の低価格帯の普通自転車20台導入 	

②利用回数および収支率

年度	ポート数	総利用回数	1日平均利用回数	稼働率	収支率
H24	6箇所	1,098回	4.3回	8.6%	14.3%
H25	10箇所	2,802回	7.7回	15.4%	24.1%
H26	11箇所	3,243回	8.9回	17.8%	26.8%
H27	10箇所	3,622回	9.9回	14.1%	28.2%
合計		10,765回	8.0回	14.5%	24.2%

3 市民協働による自転車利用の推進

(市民等の役割)

(1) 市民の役割

- ①低炭素型社会を意識し、過度な自家用車による移動を抑制し、自転車等の利用を心がけます。
- ②自転車を利用する際は、交通ルールや駐輪マナーを守り、交通秩序の維持に努めます。

(2) 商業者、企業の役割

- ①行政と連携し、自転車通勤や自転車による来街、また、自転車の安全かつ適正な利用を奨励するとともに、買い物客や従業員の自転車駐車場の確保に努め、自家用車の削減による環境負荷の低減、地域イメージの向上に努めます。

(3) 地域団体、NPOなどの役割

- ①地域での安全学習や安全点検などに取り組み、安全で快適な自転車利用に関する意識向上に努めます。

(行政の役割)

- ① 自転車や公共交通の利用を促すキャンペーンなどを通じて自転車活用の目的や効果等を広く周知し、市民との協働による自転車の利用推進に努めます。
- ② 自転車が都市交通の手段として機能するよう、走行空間の整備や安全対策などのハード整備を進めます。
- ③ 中心市街地やサイクル&ライドにおいて自転車駐車場が必要な場所では、民間事業者と連携・協力した整備に努めます。
- ④ 自転車等による中心市街地の回遊(観光)を促進させるため、観光戦略と連携したレンタサイクルや都市交通としてのレンタサイクル(コミュニティサイクル)の導入を進めます。
- ⑤ 交通ルールや駐輪マナーについては、関係機関と連携した指導啓発による交通秩序の維持に努めるとともに、地域の主体的な安全活動の取り組みについても支援を行います。
- ⑥ 各区役所やまちづくりセンター等と連携し、自転車利用に関する地域ニーズへの対応を図っていきます。

(進捗管理)

本計画の取組が持続性の高いものとなるよう、地域との協働による施策展開を基本とするとともに、継続的なモニタリングにより利用者ニーズや自転車交通需要等の変化を踏まえながら、関係機関と連携しPDCAサイクル(※)による進捗管理体制を構築します。

また、PDCAサイクルによる評価は、「熊本市自転車利用環境整備計画検討会」に報告し、課題や今後の展開等について協議を行います。

※PDCAサイクル・・・PLAN：計画、DO：実施、CHECK：検証、ACTION：改善