

(仮称)熊本市グッドサイクルシティ計画

～熊本市自転車活用推進計画～



素案

レイアウト作成中

令和3年〇月

熊本市 都市建設局 土木部

土木管理課 自転車対策室

計画の構成

第1章 はじめに

- 1. 1. 自転車を取り巻く情勢
 - (1) 自転車を取り巻く情勢
 - (2) 自転車の特性
- 1. 2. 自転車活用に向けた国内の取組み

第2章 熊本市のこれまでの取組み

- 2. 1. 熊本市の自転車施策の動向
- 2. 2. 第2次熊本市自転車利用環境整備計画の取組み

第3章 熊本市の自転車に関わる現状と課題

- 3. 1. 自転車に関わる現状
- 3. 2. 市民アンケートからみる自転車の利用状況
- 3. 3. 自転車活用にあたっての課題

第4章 計画の基本的な考え方

- 4. 1. 計画の目的
- 4. 2. 計画の考え方
- 4. 3. 計画の位置づけ
- 4. 4. 基本目標
- 4. 5. 基本方針
 - (1) 基本方針
 - (2) 計画の区域・期間

第5章 自転車活用推進に向けて実施すべき施策

- 5. 1. 施策の展開
 - (1) 施策の展開
 - (2) 施策の実施による将来イメージ
- 5. 2. 具体的な取組み

第6章 計画の効果的な推進に向けて

- 6. 1. 計画の推進体制
- 6. 2. 計画のフォローアップ

巻末資料

◇自転車ネットワーク計画（見直し）

◇用語集

第1章 はじめに



1.1. 自転車を取り巻く情勢

(1) 自転車を取り巻く情勢

近年では、自転車は単なる近距離の移動手段としてだけでなく、生活の質（QOL）※に寄与する移動手段として、世界各国で自転車の活用が注目されています。自転車はCO₂を排出しない環境に優しいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりやコミュニティの形成などの役割も担っています。国内においても自転車保有台数が増加し、スポーツ車や電動アシスト自転車等の販売台数が急増しています。

※「生活の質：QOL（Quality of Life）」…「毎日が充実し、心身が満たされた生活」に焦点をあてた考え。

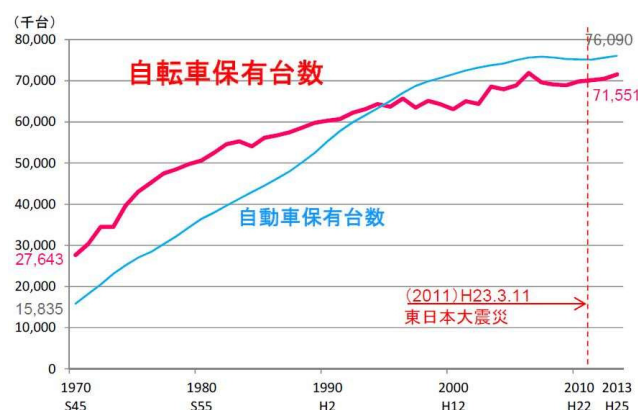


図 自転車保有台数の推移（全国）

※自転車保有台数は標本調査による推計値。

自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数

出典：自転車（S45～H20）（社）自転車協会、自転車（H21～H25）

（財）自転車産業振興協会、自動車（財）自動車検査登録情報協会

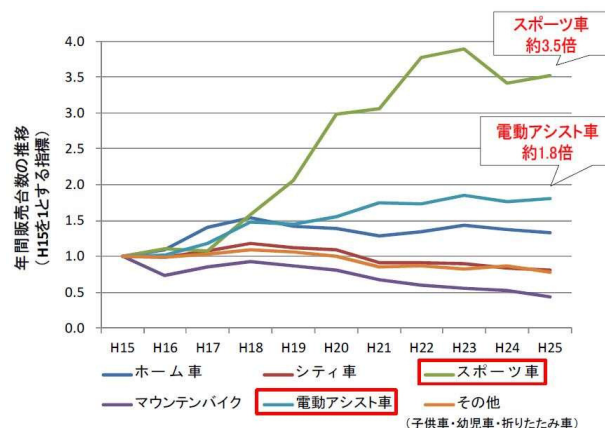


図 車種別販売台数の推移（全国）

出典：（財）自転車産業振興協会（自転車国内販売動向調査）

自転車の活用が注目されている一方で、自転車の過失による事故が発生しており、安全に自転車を利用できる環境整備、自転車の交通ルールの周知徹底や交通マナーの改善などが課題となっています。

交通事故死者数は近年減少傾向にありますが、全体の死者数に占める自転車乗車中の事故における死者数の割合の減少幅は少なくなっています。また、中高生の自転車通学中における交通事故が5・6月に突出して多くなっており、特に高校1年生や中学1年生の新入生の事故が多い傾向にあります。

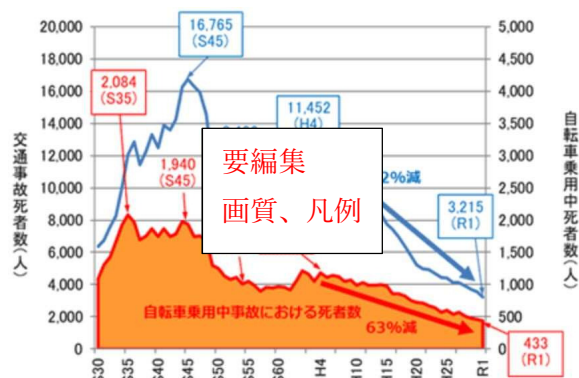


図 交通事故死者数の推移（全国）

出典：警察庁（道路の交通に関する統計）

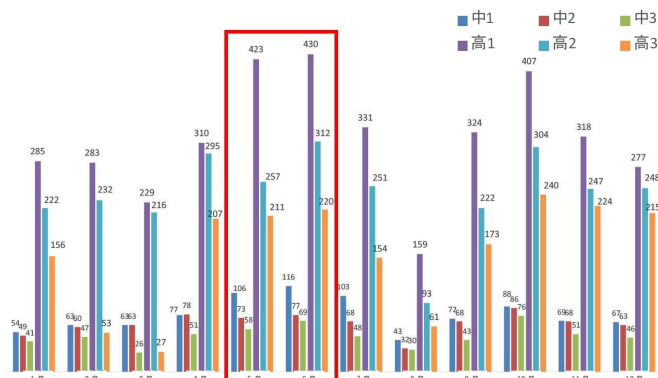


図 中高生の自転車事故発生件数（全国）（H27）

出典：自転車の安全利用促進委員会（中高生の自転車事故実態調査）

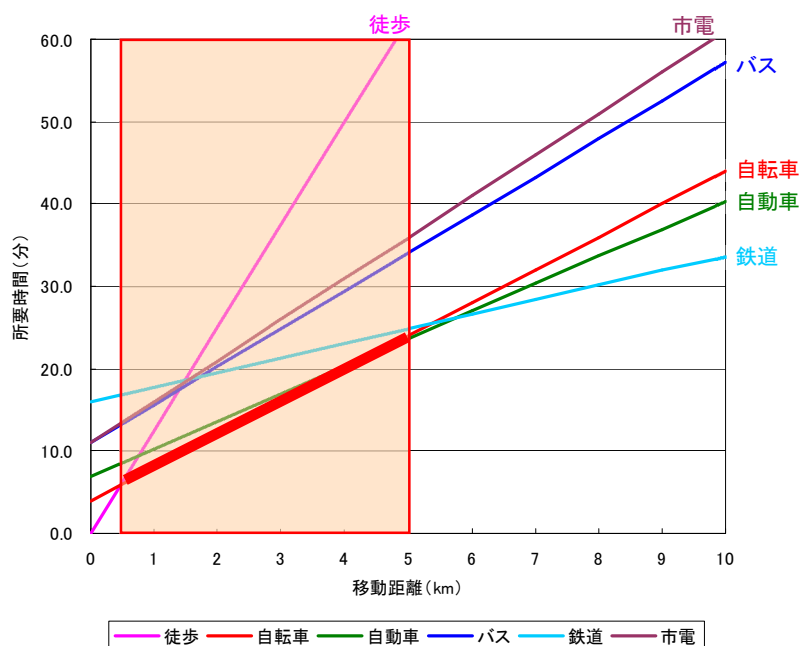


(2) 自転車の特性

○機動性・回遊性

- ・自動車や自動二輪車と異なり、免許が不要であることから、子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい移動手段といえます。
- ・電車やバスのように経路や発着時間が定められておらず、また、寄り道などもしやすいため、回遊性が高い移動手段といえます。
- ・5km 以内の近距離において自動車よりも早く目的地に到着できるとされており、近距離移動に最適な移動手段といえます。

作成中
(自転車の特性を整理)



徒歩: 4.8km/h
 自転車: 入出庫4分+15km/h
 自動車: 入出庫7分+18km/h
 バス: 11分+13km/h
 徒歩8分
 待ち時間3分
 鉄道: 16分+34km/h
 徒歩10分
 駅内移動3分
 待ち時間3分
 市電: 11分+12km/h
 徒歩8分
 待ち時間 3分

※ 市電の徒歩及び待ち時間はバスと同様と設定

図 熊本市における交通手段別の移動距離と所要時間の関係

出典: 第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画(中間見直し)



作成中

(自転車の特性を整理)

○快適性

・自転車による移動は、スピーディに景色が移り変わることに加え、風を受け走りながら爽快感が持続することから、ウォーキングと比較して「快適」な気分（快適感）が持続しやすく、気分が前向きになりやすいという、メンタスヘルスへの効果や、電車等の公共交通利用と比べても、仕事を円滑かつ効率的に推進するための効果も明らかになっています。



図 「快適感」の経時変化の比較



図 自転車通勤による気分・情動の変化

出典:シマノHP(Cyclingood)

○経済性

- ・自動車とは異なり、燃料を必要としない経済的な交通手段といえます。
- ・自動車と比較して車両本体が安価であり、初期費用が安価です。
- ・自動車と比較して広い駐車スペースを必要としないことや、課税対象でないことから、維持費が安価な乗り物といえます。
- ・従業員一人当たりの自転車通勤費は、自動車通勤と比較すると、平均で年間約 5.7 万円という調査結果があり、事業者の経費削減になります。



図 自転車通勤による通勤費削減額

自転車通勤を推奨している事業者を対象とした調査より、従業員一人当たりの通勤費削減額。通勤費削減額は、通勤費削減効果があったと回答した8事業者の平均値を使用。

出典:自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」



○健康とエコ

- 他のスポーツやスイミング等と比較すると場所や時間の制約が少（自転車）なことから、日常生活に取り入れやすい運動習慣といえます。
- ウォーキングに比べ消費カロリーが多いほか、ひざや腰への負担が低く、医学的安全性の高い運動であることから、安心して継続できる運動習慣といえます。

作成中

（自転車の特性を整理）

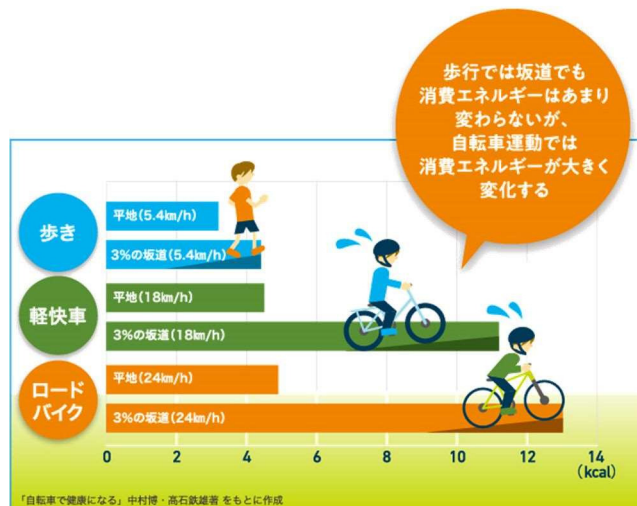


図 運動の効率性

出典：シマノHP(Cyclingood)

- CO₂を発生せず、大気汚染物質も排出しない、環境にやさしい乗り物といえます。



(3) 自転車の特性を踏まえたメリット

自転車は市民にとって身近な交通手段であり、自転車を利用することで他人が得られないメリットを享受できるとともに、利用者が増加することで社会や環境にも好影響をもたらすことが期待される。

作成中
(自転車のメリットが及ぼす都市づくりへの効果)

個人の自転車利用

に対するメリット

機動性・回遊性

- 近距離移動に最適
※5km圏内の移動では、自動車より速い
- 誰でも利用できる(免許が不要)
- 経路や寄り道などの自由度が高い

経済性

- 燃料を必要としない
- 車両本体が自動車に比べて安価
- 維持費等が安価であるため、利用コストが安い

快適性

- 爽快感を得ることができ、ストレス解消など心の健康に役立つ

健康とエコ

- 移動とともに運動できる
- 他の運動と比較してひざ・腰等への負担が少ない
- CO₂を排出しない移動手段であり、自転車利用は気軽に始められる環境活動である

社会や環境

に対する効果

自転車利用者の増加によって

作成中

- 近距離移動手段が自動車から自転車へ転換されることで、渋滞解消や公共交通利用が促進される。

交通環境の改善

- 近・中距離圏における自転車利用の促進は、多極ネットワーク型の生活圏形成と親和性が高い。

コンパクトシティの実現

- 自転車利用により近距離の買い物が増え、地域経済の活性化が期待できる。

地域経済の活性化

- 自転車利用により市民が健康になることで、社会全体の医療費が抑制される。

市民の健康維持・増進

- 自転車はCO₂を排出しないため、地球温暖化の抑制や大気汚染の防止につながる。

地球環境・生活環境の保全



1. 2. 自転車活用に向けた国内の取組み

我が国では自転車活用推進法（2016.12）が施行され、交通安全の確保を図りつつ、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを主な目的として、国土交通省が「自転車活用推進計画（2018.6）」が閣議決定され、国が地方自治体や企業、民間団体と一体となって自転車の活用を推進していくことになりました。このオールジャパンの取組みを呼称したものが「GOOD CYCLE JAPAN」です。全国の地方公共団体において、自転車（通勤・通学、観光、レジャー、スポーツとしての利用等）や、地域の実情に応じた「地方版自転車活用推進計画」の策定が進められています。

また、最近では新型コロナウイルスへの対応として、政府が推進している「新しい生活様式」の実践として、通勤・通学時の移動手段を公共交通から自転車へ転換するなど「密」を回避する移動手段として注目されています。

作成中

（自転車活用に関わる
国内の動きを整理）

- ・新型コロナ「新しい生活様式」
- ・通勤・通学区
- ・ナショナルサイクルルート
- ・観光、レジャー、スポーツとしての利用
- ・保険の義務化
- ・安全利用五則
- ・自転車あおり
- ・シェアサイクル
- ・MaaS など

みんながもっと自転車に乗れば日本に「しあわせ」の良い循環が起こる！ということを理念に、主に「環境」「健康」「観光」「安全」という4つの分野で整備を推進

ENVIRONMENT

サイクル都市環境

自転車を有効な交通手段として活用できる都市環境づくりを目指して

HEALTH

サイクル健康

サイクリススポーツを通じて誰もが健康でいられる豊かな社会の実現を目指して

TOURISM

サイクル観光

サイクルツーリズム(自転車での観光振興)を積極的に推進し、観光立国の実現を目指す

SAFE

サイクル安全

自転車事故のない安全で安心な社会の実現を目指して

図 GOOD CYCLE JAPAN における整備方針

出典:国交省 HP(GOOD CYCLE JAPANとは)

第2章 熊本市のこれまでの取り組み



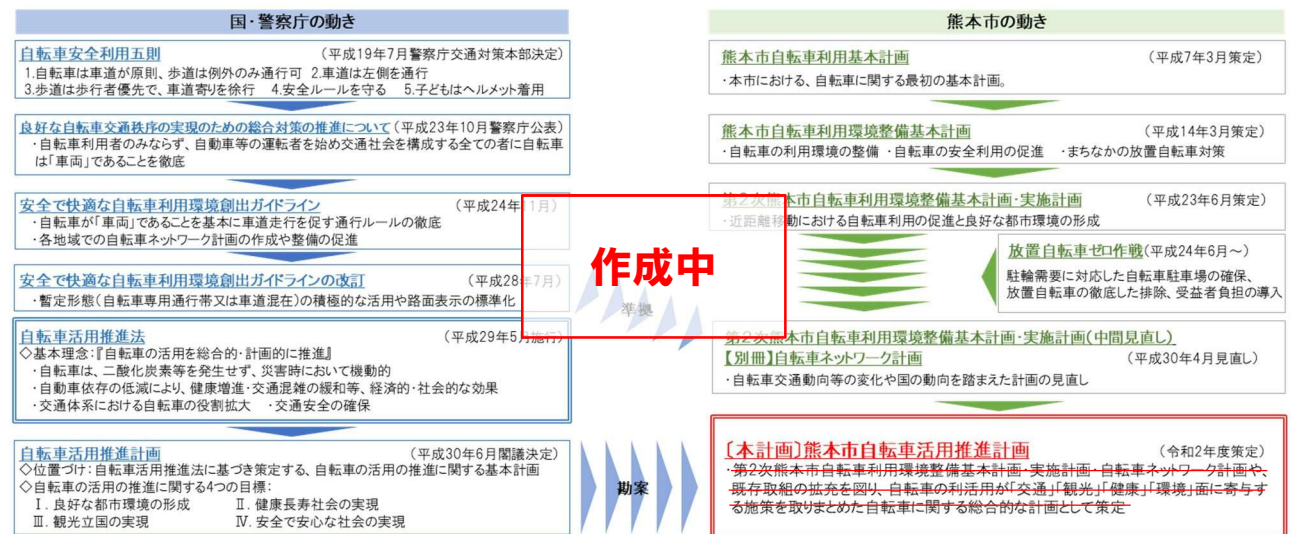
2.1. 熊本市の自転車施策の動向

本市における自転車施策は、「熊本市自転車利用基本計画」(H17.3)をはじめ、平成14年3月には、「熊本市自転車利用環境整備基本計画」を策定し、自転車利用環境の整備を進めてきた。

平成23年度には、近距離移動における自転車の利用を促進し、良好な都市環境の形成を目指すことを目的として、「第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画」(以下、「第2次基本計画」という。)を、「第2次熊本市自転車利用環境整備実施計画」(以下、「第2次実施計画」という。)を策定し、あわせて、具体的な自転車走行空間の整備路線や整備方針を示した自転車ネットワーク計画(以下、「ネットワーク計画」という。)を策定しました。また、平成24年6月からは「放置自転車ゼロ作戦」を開始しました、走行環境の整備や駐輪場整備、放置自転車対策を実施してきており、自転車の利用促進に努めてきました。

平成30年4月には、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定(H24.11)や、「自転車活用推進法」の施行(H29.5)を受け、「第2次基本計画」・「第2次実施計画」の中間見直しを行っています。

なお、第2次基本計画および第2次実施計画は、令和2年度に計画の目標年次を迎えるため、「熊本市自転車活用推進計画」(以下、「本計画」という。)は、新たな自転車施策に関する総合的な計画として策定します。



作成中



2. 2. 第2次熊本市自転車利用環境整備計画の取り組み

作成中
(計画概要、取り組み
内容を整理)

第3章 熊本市の自転車に関わる現状と課題



3. 1. 自転車に関わる現状

○自動車への依存

- 市街地は熊本平野が広がり、冬季も温暖な自転車利用に適した気候であるが、自転車利用が多く、本市における自動車の交通分担率は政令指定都市の中で

作成中
(課題とつながる整理、
2次計画の進捗状況に
触れながら整理)

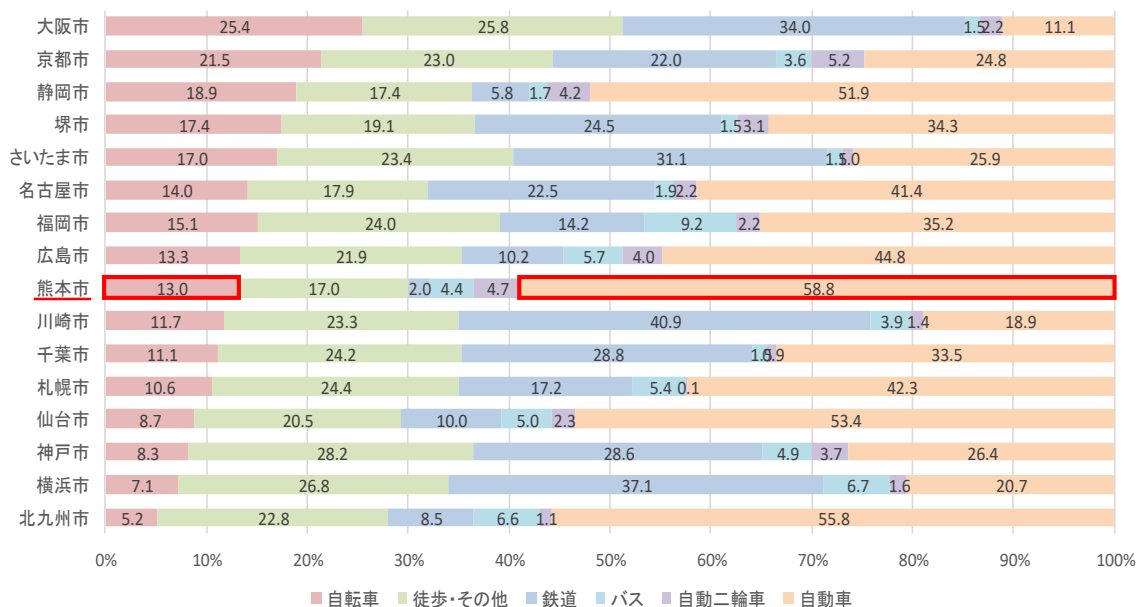


図 他都市との交通分担率の比較

資料：H27 全国都市交通特性調査

- 市内中心部や幹線道路においては、通勤時の自動車利用が多く、朝のピーク時間帯等の慢性的な渋滞がみられ、熊本市中心部（DID 内）の自動車の平均速度は、政令指定都市においてもっとも低くなっています。

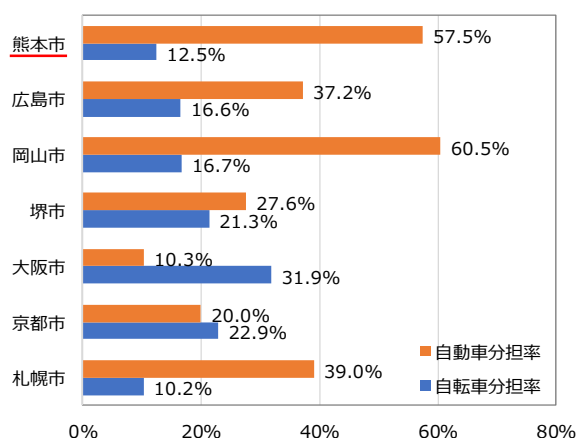


図 他都市（路面電車の在る政令指定都市との通勤時の交通分担率の比較

資料：H27 全国都市交通特性調査

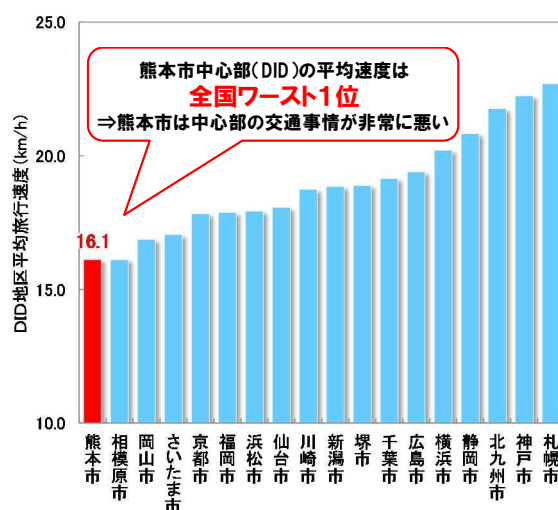


図 全国政令指定都市の平均速度（DID 内）

資料：H27 全国道路・街路交通情勢調査



- 市町村別の乗用車による年間の CO₂ 総排出量※の推計値をみると、熊本市の CO₂ 総排出量は、400,000t-CO₂ 以上に区分されており、他市町村と比較して CO₂ 排出が多いことが分かります。

作成中
（課題とつながる整理、
2 次計画の進捗状況に
触れながら整理）

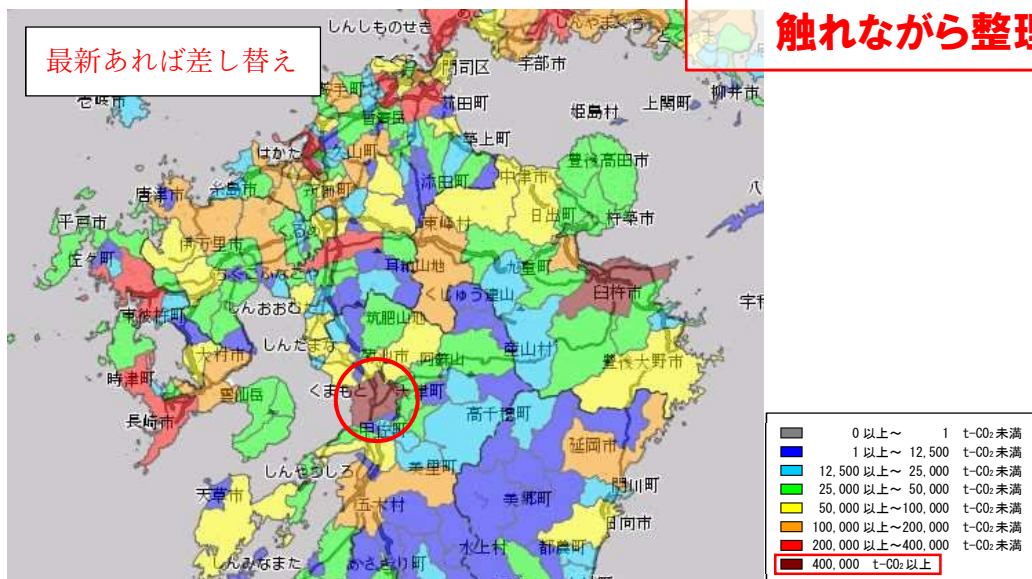


図 市町村別の自動車 CO₂ 排出量（乗用車・総排出量、H17 年）

資料：国立環境研究所 HP「環境展望台」

○まちなか回遊

- ・レンタサイクルは 2 カ所のみで観光型、都市型シェアサイクルの必要性

○自転車走行空間

- ・限られた道路空間に多様な交通手段が混在しており、安全に走行しづらい環境となっています。



図 多様な交通手段が混在する状況（市内中心部）



- 自転車ネットワーク計画に基づき、まちなかを中心に自転車走行空間の整備を進めており、現在12.4 km（令和元年度末）整備が完了していますが、一部の箇所では連続性が確保できておらず、利用しづらい路線が存在します。

作成中
（課題とつながる整理、
2次計画の進捗状況に
触れながら整理）

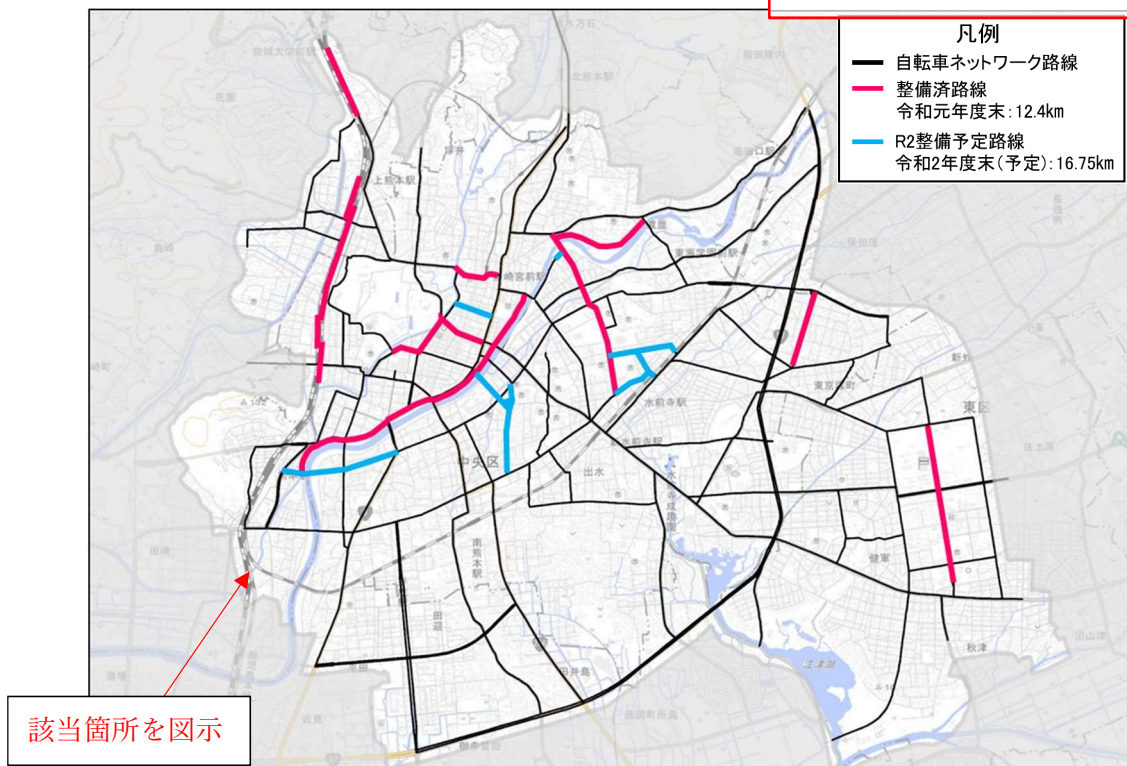


図 自転車ネットワーク路線の整備状況

整備済み路線 写真 ○○線	整備済み路線 写真 ○○線
-----------------------------	-----------------------------



○自転車の走行実態

- ・現在のネットワーク計画における「優先的に整備する路線」及び白川ちやりんぼみちにおける自転車通行量は、平日は 27,000 台/日程度、休日は 15,000 台/日程度である。

作成中
(課題とつながる整理、
2 次計画の進捗状況に
触れながら整理)

表 「優先的に整備する路線」及び白川ちやりんぼみちにおける自転車通行量

	道路の状況				平日						計	休日						計		
	車線数 (両側)	歩道幅員 (m)	歩道区分 狭: 2.0m未満 中: 2.0~3.0m 広: 3.0m以上	歩道の 自転車 通行	スポーツバイク		子供乗せ自転車		その他自転車			スポーツバイク		子供乗せ自転車		その他自転車				
					台数	率	台数	率	台数	率		台数	率	台数	率	台数	率			台数
横断1	4	2.7~2.8	中	○	58	6.9%	20	2.4%	767	90.8%	845	100%	94	21.2%	8	1.8%	341	77.0%	443	100%
横断2	4	3.9~4.1	広	○	677	14.6%	149	3.2%	3,806	82.2%	4,632	100%	316	17.2%	19	1.0%	1,500	81.7%	1,835	100%
放射状1	2	1.5	狭	×	111	17.8%	39	6.3%	474	76.0%	624	100%	94	24.3%	3	0.8%	290	74.9%	387	100%
放射状2	4	2.8~2.9	中	○	493	15.9%	29	0.9%	2,571	83.1%	3,093	100%	413	23.1%	17	1.0%	1,356	75.9%	1,786	100%
放射状3	6	2.0~2.5	中	○	431	25.9%	31	1.9%	1,199	72.2%	1,661	100%	275	27.5%	10	1.0%	714	71.5%	999	100%
放射状4	6	4.0	広	○	237	18.5%	30	2.3%	1,017	79.2%	1,284	100%	156	16.6%	2	0.2%	782	83.2%	940	100%
放射状5	2	2.7	中	○	430	16.9%	75	3.0%	2,035	80.1%	2,540	100%	236	16.4%	14	1.0%	1,185	82.6%	1,435	100%
放射状6	6	3.8~4.0	広	○	467	17.1%	84	3.1%	2,174	79.8%	2,725	100%	261	15.8%	41	2.5%	1,353	81.8%	1,655	100%
放射状7	4	3.5	広	○	510	21.4%	137	5.8%	1,735	72.8%	2,382	100%	337	23.0%	35	2.4%	1,096	74.7%	1,468	100%
放射状8	2	歩道なし	—	—	114	29.7%	10	2.6%	260	67.7%	384	100%	124	32.6%	2	0.5%	254	66.8%	380	100%
放射状9	2	1.5	狭	×	1,166	38.5%	24	0.8%	1,839	60.7%	3,029	100%	584	34.0%	5	0.3%	1,128	65.7%	1,717	100%
放射状10	2	0.0~1.0	狭	×	351	17.9%	23	1.2%	1,582	80.9%	1,956	100%	299	25.1%	11	0.9%	879	73.9%	1,189	100%
計					5,045	20.1%	651	2.6%	19,459	77.4%	25,155	100%	3,189	22.4%	167	1.2%	10,878	76.4%	14,234	100%
白川1	自転車歩行者専用道路				223	31.3%	5	0.7%	485	68.0%	713	100%	126	28.8%	4	0.9%	307	70.3%	437	100%
白川2	自転車歩行者専用道路				208	29.6%	2	0.3%	492	70.1%	702	100%	70	20.6%	2	0.6%	267	78.8%	339	100%
白川3	自転車歩行者専用道路				108	46.0%	2	0.9%	125	53.2%	235	100%	29	33.0%	4	4.5%	55	62.5%	88	100%
計					539	32.7%	9	0.5%	1,102	66.8%	1,650	100%	225	26.0%	10	1.2%	629	72.8%	864	100%

※横断1,2および放射状2~7(橙セル)は、歩道の自転車通行可の区間を示す。

※放射状7(産業道路)の歩道は自転車通行可だが、計測地点は通行可区間外となっている。

※放射状8(刑務所通り)(灰セル)は、歩道がない路線である。

資料：熊本市自転車類交通量調査 (R1 年 10 月)

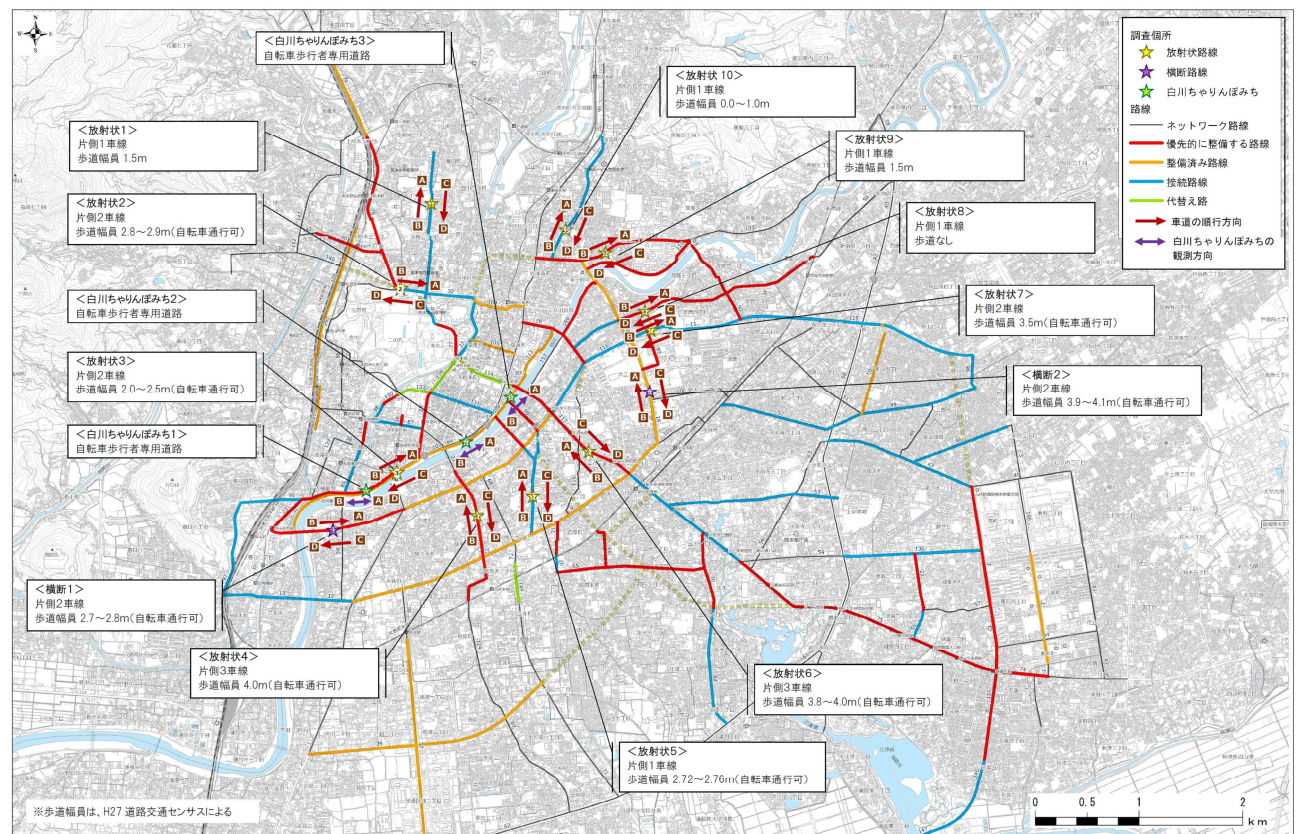


図 調査箇所図



第3章 熊本市の自転車に関わる現状と課題

作成中

(課題とつながる整理、
2次計画の進捗状況に
触れながら整理)

- ・通行量が多く、歩道の幅員が広い路線では歩道の走行率が高く、歩道の幅員が狭い路線では車道の走行率が高くなっています。
- ・自転車レーンを整備した路線（横断2）では、自転車の通行量が多くなっていますが、他路線と比較しても車道通行率は高く、車道の逆走はほとんどありません。
- ・自転車通行量が多く、かつ歩道が広く、路肩も広い横断2と放射状5を比べると、走行空間を整備していることで、車道走行が多くなり、逆走率が低くなっていることが分かります。

表 「優先的に整備する路線」及び白川ちゃりんぼみちにおける自転車の走行状況

平日	道路の状況					車道走行								歩道走行				計	
	車線数 (両側)	歩道幅員 (m)	歩道区分 狭：2.0m未満 中：2.0～3.0m 広：3.0m以上	歩道の 自転車 通行	【参考】 観測点付近の 自転車通行量 (昼間12時間交通量) ※12分交通センサス	A↔B		うち、車道逆行 A→B		C↔D		うち、車道逆行 C→D		A↔B		C↔D			
						台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	台数	率		
横断1	4	2.7～2.8	中	○	11,673 台	70	8.3%	10	14.3%	159	18.8%	50	31.4%	160	18.9%	456	54.0%	845	100%
横断2	4	3.9～4.1	広	○	15,744 台	436	9.4%	7	1.6%	591	12.8%	3	0.5%	1,164	25.1%	2,441	52.7%	4,632	100%
放射状1	2	1.5	狭	×	9,830 台	142	22.8%	2	1.4%	65	10.4%	0	0.0%	171	27.4%	246	39.4%	624	100%
放射状2	4	2.8～2.9	中	○	12,216 台	822	26.6%	9	1.1%	365	11.8%	1	0.3%	1,329	43.0%	577	18.7%	3,093	100%
放射状3	6	2.0～2.5	中	○	25,885 台	48	2.9%	6	12.5%	4	0.2%	0	0.0%	382	23.0%	1,227	73.9%	1,661	100%
放射状4	6	4.0	広	○	22,428 台	101	7.9%	2	2.0%	98	7.6%	8	8.2%	418	32.6%	667	51.9%	1,284	100%
放射状5	2	2.7	中	○	データなし	199	7.8%	27	13.6%	195	7.7%	76	39.0%	879	34.6%	1,267	49.9%	2,540	100%
放射状6	6	3.8～4.0	広	○	26,445 台	86	3.2%	12	14.0%	75	2.8%	10	13.3%	1,381	50.7%	1,183	43.4%	2,725	100%
放射状7	4	3.5	広	○	25,800 台	100	4.2%	5	5.0%	90	3.8%	0	0.0%	936	39.3%	1,256	52.7%	2,382	100%
放射状8	2	歩道なし	—	—	14,471 台	188	49.0%	28	14.9%	196	51.0%	7	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	384	100%
放射状9	2	1.5	狭	×	11,941 台	830	27.4%	57	6.9%	1,189	39.3%	29	2.4%	301	9.9%	709	23.4%	3,029	100%
放射状10	2	0.0～1.0	狭	×	7,339 台	660	33.7%	17	2.6%	645	33.0%	40	6.2%	220	11.2%	431	22.0%	1,956	100%

休日	道路の状況					車道走行								歩道走行				計	
	車線数 (両側)	歩道幅員 (m)	歩道区分 狭: 2.0m未満 中: 2.0～3.0m 広: 3.0m以上	歩道の 自転車 通行	【参考】 観測点付近の 自転車通行量 (昼間12時間交通量) ※12分交通センサス	A↔B		うち、車道逆行 A→B		C↔D		うち、車道逆行 C→D		A↔B		C↔D			
						台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	台数	率		
横断1	4	2.7～2.8	中	○	11,673 台	47	10.6%	8	17.0%	60	13.5%	8	13.3%	103	23.3%	233	52.6%	443	100%
横断2	4	3.9～4.1	広	○	15,744 台	201	11.0%	10	5.0%	251	13.7%	5	2.0%	586	31.9%	797	43.4%	1,835	100%
放射状1	2	1.5	狭	×	9,830 台	69	17.8%	2	2.9%	66	17.1%	0	0.0%	119	30.7%	133	34.4%	387	100%
放射状2	4	2.8～2.9	中	○	12,216 台	390	21.8%	3	0.8%	158	8.8%	0	0.0%	784	43.9%	454	25.4%	1,786	100%
放射状3	6	2.0～2.5	中	○	25,885 台	44	4.4%	3	6.8%	9	0.9%	0	0.0%	222	22.2%	724	72.5%	999	100%
放射状4	6	4.0	広	○	22,428 台	52	5.5%	4	7.7%	81	8.6%	9	11.1%	283	30.1%	524	55.7%	940	100%
放射状5	2	2.7	中	○	データなし	111	7.7%	18	16.2%	122	8.5%	10	8.2%	362	25.2%	840	58.5%	1,435	100%
放射状6	6	3.8～4.0	広	○	26,445 台	30	1.8%	5	16.7%	65	3.9%	4	6.2%	892	53.9%	668	40.4%	1,655	100%
放射状7	4	3.5	広	○	25,800 台	76	5.2%	12	15.8%	58	4.0%	2	3.4%	620	42.2%	714	48.6%	1,468	100%
放射状8	2	歩道なし	—	—	14,471 台	174	45.8%	28	16.1%	206	54.2%	5	2.4%	0	0.0%	0	0.0%	380	100%
放射状9	2	1.5	狭	×	11,941 台	415	24.2%	41	9.9%	667	38.8%	55	8.2%	292	17.0%	343	20.0%	1,717	100%
放射状10	2	0.0～1.0	狭	×	7,339 台	295	24.8%	19	6.4%	435	36.6%	58	13.3%	134	11.3%	325	27.3%	1,189	100%

※横断1,2および放射状2～7（藤色セル）は、歩道の自転車通行可の区間を示す。
※放射状7(産業道路)の歩道は自転車通行可だが、計測地点は通行可区間外となっている。
※放射状8(刑務所通り)（灰色セル）は、歩道がない路線である。

資料：熊本市自転車類交通量調査（R1 年 10 月）



○駐輪環境

- ・市内の駐輪場箇所数、収容台数、利用台数
- ・市内中心部及び交通結節点の利用率
- ・放置自転車台数
- ・駐輪場における長期放置自転車、通路の駐車の問題
- ・駐輪場における盗難、トラブル（倒される、傷） など

○サイクリング環境

- ・既存のサイクリングロードの活用

○サイクルイベント

- ・サイクルイベント（キャンペーン）は県内では実施されているものの市内では実施していない
- ・サイクルトレインの活用 など

○自転車関連事故の状況

- ・違反による事故
- ・学生による事故 など

作成中
（課題とつながる整理、
2次計画の進捗状況に
触れながら整理）



作成中
(課題とつながる整理)

3. 2. 市民アンケートからみる自転車の利用状況

○利用状況について

- ・ 自転車利用割合、利用頻度、移動距離 (2次計画見直し時アンケート調査)
- ・ 利用する理由 (駐輪場利用実態調査) or (2次計画見直し時アンケート調査)
- ・ 利用機会の増減 (第7次総合計画アンケート調査)

○走行環境について

- ・ 道路が走りにくいと感じるか (駐輪場利用実態調査)
- ・ 事故などの危険性を感じる頻度 (駐輪場利用実態調査)

○駐輪環境について

- ・ 駐輪場の場所を選ぶ理由 (駐輪場利用実態調査)
- ・ 短時間無料制度が廃止になった場合 (駐輪場利用実態調査)
- ・ 歩道に自転車が駐輪していることについて (2次計画見直し時アンケート調査)

○安全利用について

- ・ 自転車の交通ルールの認知度 (2次計画見直し時アンケート調査)
- ・ 自転車保険の加入割合 (第7次総合計画アンケート調査)

《参考》自動車利用からの転換に向けて

- ・ 徒歩や自転車移動を増やしていきたいか (2次計画見直し時アンケート調査)
- ・ 徒歩や自転車での移動を促すために推進すべき施策 (2次計画見直し時アンケート調査)
- ・ 自転車利用環境向上に向けて優先的に実施すべき施策 (2次計画見直し時アンケート調査)
- ・ 放置自転車のない街並みを維持するために実施すべき施策 (2次計画見直し時アンケート調査)
- ・ 自転車のルールを守ってもらうための有効策 (2次計画見直し時アンケート調査)



作成中
(写真等使用)

3.3. 熊本市の自転車活用にあたっての課題

近年の自転車を取り巻く情勢、熊本市におけるこれまでの取組み、熊本市の自転車に関わる現状を踏まえ、自転車活用にあたっての課題を次のとおり抽出します。

近距離移動における自動車利用からの転換が必要

- 自転車は近距離移動において優位であるにもかかわらず、本市では自動車利用が多く、通勤時における自転車分担率が低い傾向にあるため、近距離移動では自動車から自転車への転換、中長距離移動では、自転車と公共交通機関との連携を図り、交通環境を改善していく必要があります。
- 幹線道路では慢性的な渋滞がみられ、熊本市中心部(DID内)の自動車の平均速度は、政令指定都市においてももっとも低くなっています。
- 市中心部の回遊性向上を図るため、シェアサイクルの導入を検討する必要があります。

安全で快適な自転車走行空間の整備が必要

- 限られた道路空間に多様な交通手段が混在しており、自転車が安全に走行しづらい環境となっています。
- 自転車利用者の半数以上が、走行中に事故の危険性を感じています。
- 自転車走行空間の整備を進めていますが、実際の利用に即した自転車ネットワークとして、連続的に整備を進める必要があります。

利便性の高い駐輪環境の整備が必要

- 駐輪場台数が不足している箇所もあり、駐輪需要に対応した駐輪場の適正配置・整備が必要となっています。
- 放置自転車対策を継続的に進めており、一定の成果が見られますが、利用者の更なる駐輪マナーアップや、駐輪場の利便性向上に向けた取組みを進める必要があります。

多種多様な利活用ができる自転車利用環境づくりが必要

- 自転車を誰もがレジャー・スポーツとして楽しむためのサイクリングルートの設定やマップの作成、案内表示の設置など、自転車を楽しめる環境づくりとともに、利用してもらうための情報発信も重要です。
- 自転車を長期的に利用してもらうために、こどもの頃から、自転車への関心を高める環境づくりが必要です。

自転車利用に関する広報・啓発が必要

- 自転車利用が移動や経済面だけでなく、健康増進や環境負荷低減などへもメリットがあることを広げるため、自転車利用における様々な効果をわかりやすく広報・啓発していく必要があります。
- 新型コロナウイルスへの対応である「新しい生活様式」を踏まえた自転車通勤への対応が必要です。
- 時間や燃料を気にせず小回りの利く自転車を、日頃から利用し、自転車の特性を伝える必要があります。



作成中
(写真等使用)

自転車事故やルール違反の減少とマナーアップが必要

- 本市では、自転車事故件数が、近年横ばい傾向で、令和元年では、年間 399 件発生しています。また、自転車事故のうち、約半数を法令違反が占めています。
- 中高生の自転車通学中における交通事故が多いため、こどもの頃から自転車の交通安全教育の充実が必要です。
- 自転車だけでなく、同じ道路空間を共有する自動車や歩行者等に対しても、交通ルールの周知・徹底が必要です。

第4章 計画の基本的な考え方

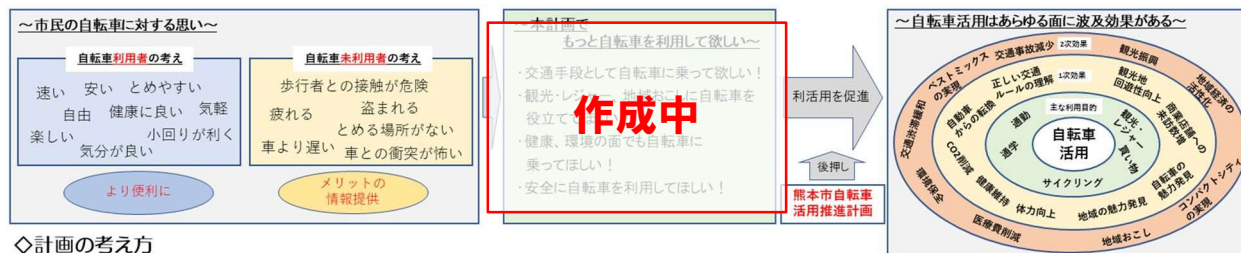


4.1. 計画の目的

自転車を自動車や公共交通と同様の「交通手段」のひとつとして位置付け、多様な公共交通機関と連携することで、自転車の利便性を向上させます。

自転車利用者には「より便利」に、未利用者へは「自転車のメリットの情報提供」を行うことで、自転車を気軽に利用し、「観光・レジャー」、「健康」、「環境」へも好影響があることを広め、自転車への関心を高めることで自転車の利活用を促進します。

また、年代を問わず、全ての道路利用者に対し、正しい交通ルール・マナーの周知徹底を図ることで、自転車を安全に利用できる環境づくりを進めていきます。

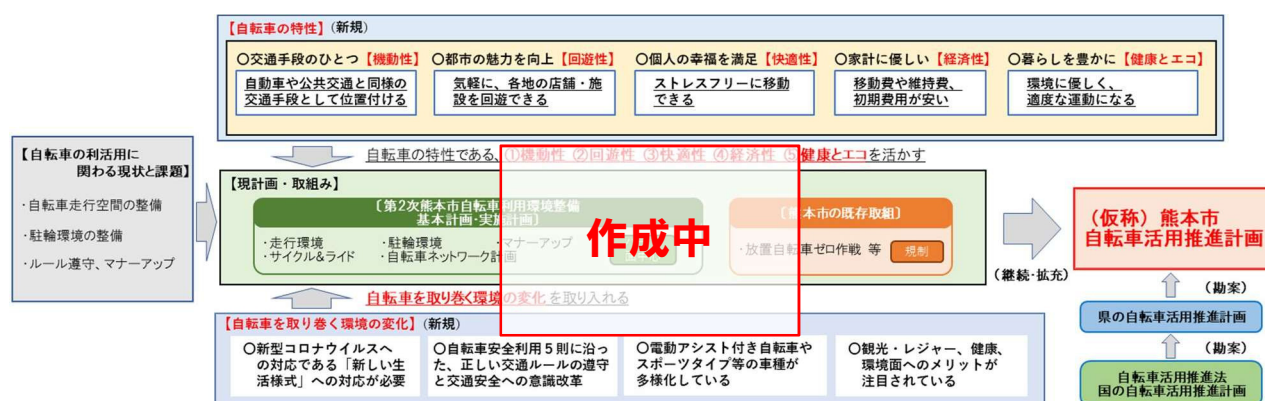




4. 2. 計画の考え方

熊本市の最上位計画である「熊本市第7次総合計画」における、めざすまちの姿『市民が住み続けたい、だれもが住んでみたくなる、訪れたくなるまち、「上質な生活都市」を実現するための一助となるよう、熊本市における自転車の利活用の促進を目指します。

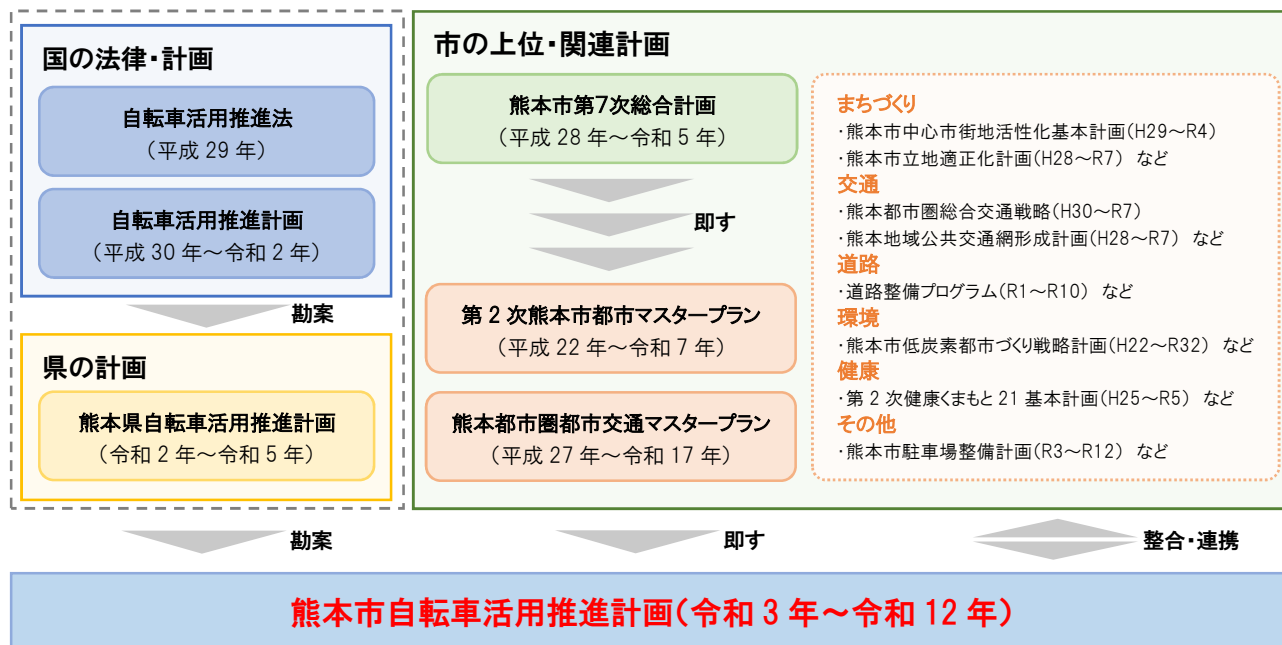
施策の実施においては、現状と課題を踏まえた現計画や取組みの継続・拡充を図りながら、“自転車の特性”を活かし、さらに“自転車を取り巻く環境の変化”を取り入れ、身近である自転車を「便利で気軽に安全な乗り物」として活用します。





4. 3. 計画の位置づけ

本計画は、国・熊本県の動向やニーズの変化等を踏まえ、熊本市の最上位計画である第7次熊本市総合計画や、都市づくりや交通に関する計画などと整合を図るとともに、国や熊本県の自転車活用推進計画の内容を勘案し策定するものです。





4. 4. 基本目標

本計画の目的・考え方を踏まえて、以下の基本目標を掲げます。



誰もが自転車を“便利・気軽・安全”に感じられる
「グッドサイクルシティ」を目指す



4. 5. 基本方針

(1) 基本方針

自転車の活用による目標の達成に向けて、この3つの基本方針を設定し、方針に基づいた施策を展開します。

また、施策の実施状況を適正に管理・評価するための数値指標を基本方針別に定め、目標の達成状況や進捗状況の確認を行います。



基本方針1 ^{ばい}乗る bicycle 「自転車を便利に利用できる環境づくり」

自転車を自動車や公共交通と同様の「交通手段のひとつ」と位置づけ、近距離の自動車利用から自転車への転換を促しつつ、多様な公共交通機関と連携し、自転車を便利に利用できる環境づくりを進めていきます。

目標1：主要道路における自転車交通量〇%増加

数値目標	現況値		目標値	
自転車交通量(ピーク時間時間帯)	平日：26,805 台 (13,793 台)	令和元年 (2019 年)	検討中	令和7年 (2025 年)

※毎年度、中心部の主要道路 15 路線でピーク時間帯(7～9 時、17 時～19 時)の調査を実施
5 年おきに全時間調査(7～19 時)を実施



基本方針2 ^{ばい}活かす bicycle 「自転車を気軽に利用できる環境づくり」

自転車は、観光やレジャー、スポーツ、環境面で注目されており、個人が自転車を様々な場面において活用することで、社会全体の自転車への関心が高まり、都市づくりにも活かすことができます。このような、健康的でエコである自転車を気軽に利用できる環境づくりを進めていきます。

目標2：自転車を利用する機会が増えたと感じる市民の割合〇%増加

指標	現況値		目標値	
「自転車を利用する機会が増えた」と感じる市民の割合	11.6%	令和元年 (2019 年)	検討中	令和7年 (2025 年)

※熊本市総合計画に関する市民アンケート調査による



基本方針3 ばい 守る bicycle 「自転車を安全に利用できる環境づくり」

自転車を日頃から正しく利用できるように、年代を問わず、道路を利用するすべての人が、自転車に関する交通ルール・マナーを理解することで、市民の自転車の安全利用意識の向上を図り、自転車を安全に利用できる環境づくりを進めていきます。

目標3：自転車交通ルールに関するテストの正答率〇%増加

指標	現況値	目標値
自転車交通ルールに関するテストの正答率	70% 令和元年度 (2019 年度)	検討中 令和7 年度 (2025 年度)

※独自の市民アンケート調査結果による(学校・市役所職員・市民対象に実施、各問(計10問)の正解率の平均値)

(2) 計画の区域・期間

本計画の計画区域は、熊本市全域とします。

期間は令和3年度(2021年度)から令和12年度(2030年度)の10年間とします。

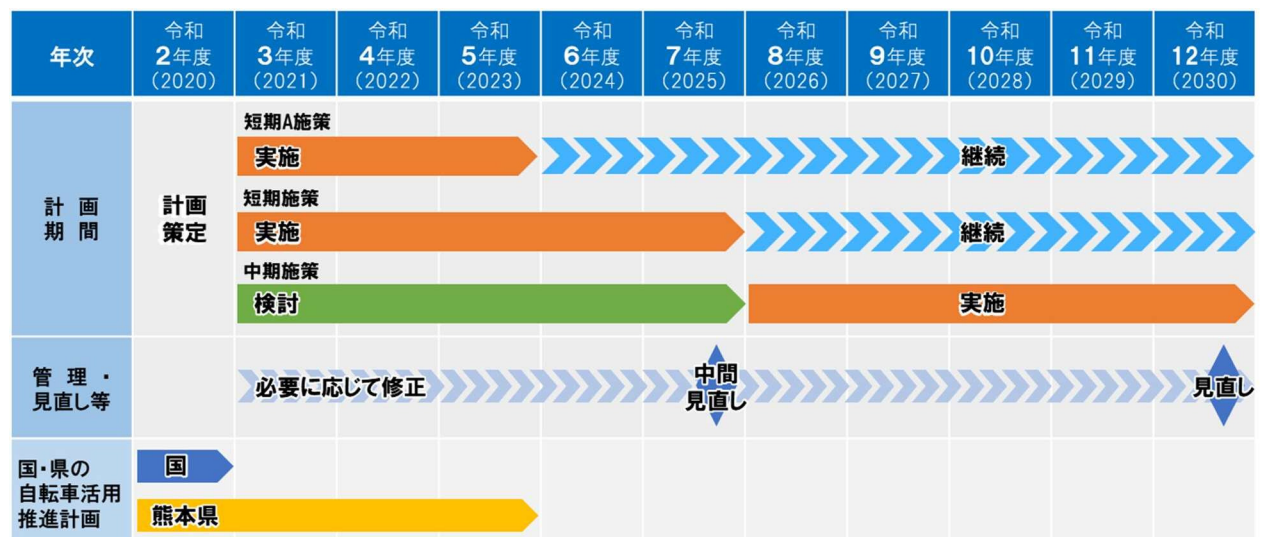
熊本市第7次総合計画(平成28年～令和5年)や熊本市都市マスタープラン(平成22年～令和7年)などと整合・連携を図るため、短期A(令和3年～令和5年)、短期(令和3年～令和7年)、中期(令和8年～令和12年)を設定し、5年おきに見直しを実施します。

◇計画の期間：令和3年度～令和12年度の10年間

【短期】令和3年度～令和7年度
・早期に取り組むべき短期施策を実施
・中期施策の実施に向けた検討
※現在実施している施策で継続するもの、
さらに短期の中でも、特に早期に実施するもの
については、「短期A」と設定する。

中間見直し

【中期】令和8年度～令和12年度
・短期施策の継続
・中期的・重点的に取り組む施策を実施
・社会情勢の変化を踏まえた計画の見直しを行い、
施策を実施





【参考】SDGs 持続可能な社会の実現に向けた自転車の役割

“^{エスディージーズ}SDGs”とは“持続可能な開発目標”という英語の略称で、世界のすべての人が幸せになるためにみんなで取り組む17の目標のことです。本市は平成30年度より、国から「SDGs 未来都市」に選定されており、国際社会の一員としてグローバルな視点を持ち、さまざまな施策においてSDGsの理念を踏まえた取り組みを行っています。

自転車の活用を推進することで、自動車から自転車への転換による「CO2の削減」、公共交通と連携した自転車ネットワークの構築による「公共交通ネットワークの充実」、健康増進による「医療費の削減」などの効果が期待されます。

本計画においても、本市が目指す^{エスディージーズ}SDGs（持続可能な開発目標）の達成に向けた一助として相互補完的に取り組むものとし、計画の目標年次以降においても持続可能かつ良好な社会の実現を目指して、継続的に取り組んでいくものとします。

熊本市 SDGs 未来都市計画

2030年のあるべき姿：安全安心な「上質な生活都市」

優先的なゴール、ターゲット

（経済・社会・環境）地域コミュニティの構築と、強靱な都市基盤の形成等
 （経済）社会面、環境面に配慮しながら地域経済の活性化
 （社会）健康増進や介護予防と次代を担う人材の育成
 （環境）自然環境の保全と環境負荷の低減



熊本市自転車活用推進計画

自転車活用が担うことができる
主なゴールとターゲット



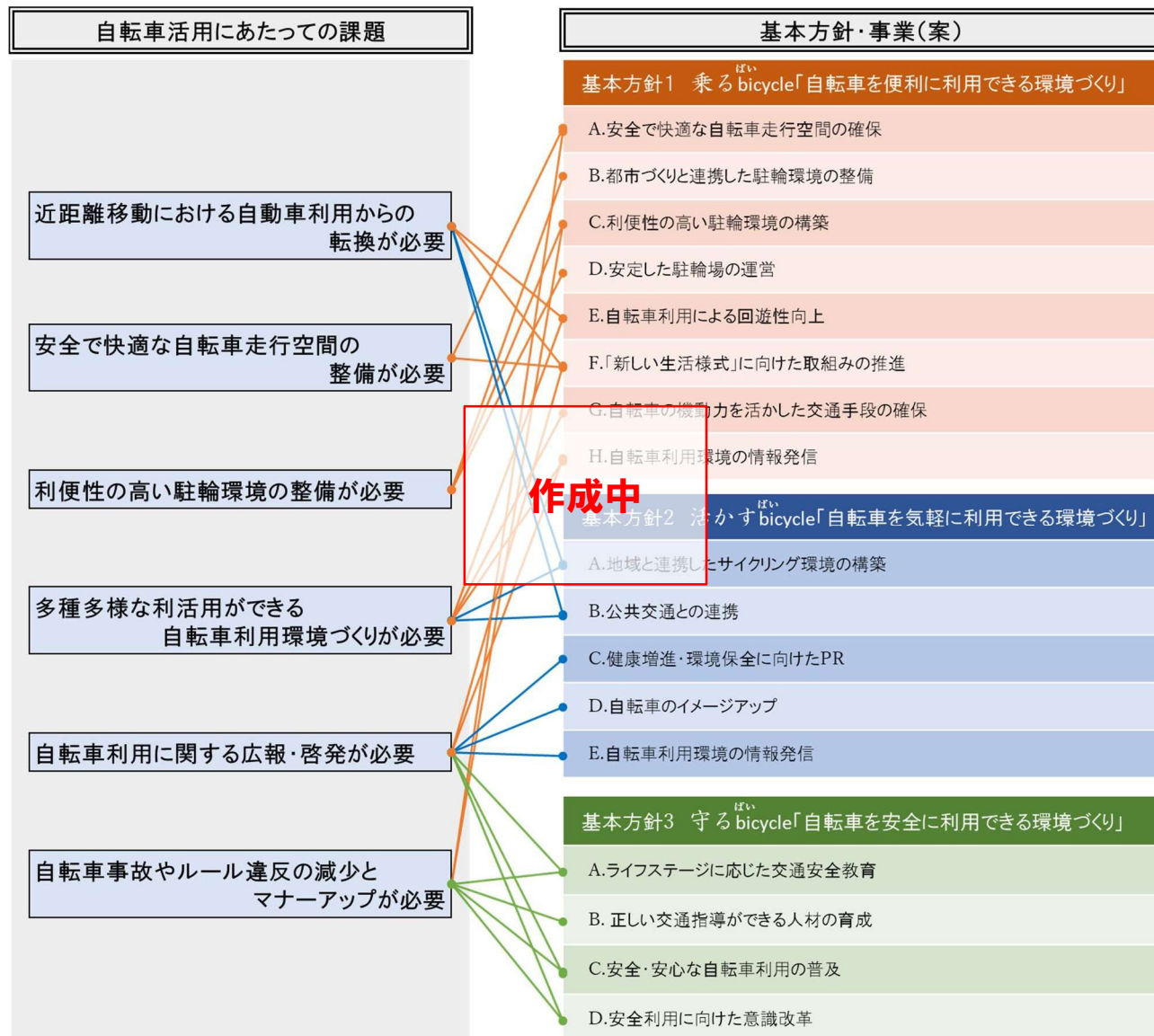
第5章 自転車活用推進に向けて実施すべき施策



5.1. 施策の展開

(1) 施策の展開

目標の達成に向けて、3つの基本方針・施策の方向性に基づき、本市が抱えるそれぞれの課題に対応した事業を以下のように掲げ、施策の展開を図っていきます。



基本方針1 ^{ばい}乗る bicycle 「自転車を便利に利用できる環境づくり」

《施策の方向性》

自転車走行空間や駐輪環境の整備、中心部での回遊性の向上などを図るなど、自転車を便利な「交通手段のひとつ」として利用しやすい環境整備や利用促進に向けた取組みを実施します。

事業(案)	施策(案)	位置付け			
		R3	R6	R8	R12
A.安全で快適な 自転車走行空間の 確保	①自転車走行空間の整備(継続)	短期 A	継続		
	②交通事故危険箇所における事故防止対策(継続)	短期 A	継続		
	③自転車ネットワークの拡充	検討		中期	継続
B.都市づくりと連携した 駐輪環境の整備	①交通結節点における駐輪場整備(継続)	短期 A	継続		
	②地域拠点における駐輪場整備	検討		中期	継続
	③放置自転車ゼロ作戦(継続)	短期 A	継続		
	④駐輪場整備補助の導入	検討		中期	継続
C.利便性の高い 駐輪環境の構築	①駐輪設備の拡充	短期 A	継続		
	②駐輪場案内や利用者の マナーアップに向けた広報・啓発(継続)	短期 A	継続		
	③駐輪場の IC カードへの対応化	検討		中期	継続
D.安定した 駐輪場の運営	①駐輪場の有料化・料金体系の見直し	検討		中期	継続
	②持続性確保に向けた駐輪場施設の更新	検討		中期	継続
E.自転車利用による 回遊性向上	①民間主体によるシェアサイクルの導入	短期 A	継続		
F.「新しい生活様式」 に向けた取組みの 推進	①自転車通勤の促進	短期 A	継続		
	②熊本市版「自転車通勤推進企業」認定制度の導入	短期		継続	
G.自転車の機動力を 活かした交通手段 の確保	①災害時・外勤時における自転車の利用促進	短期 A	継続		
	②電動アシスト付き自転車の利用促進	検討		中期	継続
F.自転車利用環境の 情報発信	①自転車利用環境の情報発信	短期		継続	

基本方針2 活かす ^{ばい}bicycle 「自転車を気軽に利用できる環境づくり」

《施策の方向性》

自転車利用が健康増進といった個人にメリットがあることに加え、社会や環境にも幅広く好影響があることを広め、様々な場面で自転車を気軽に利用できる環境整備や取組みを実施します。

事業(案)	施策(案)	位置付け			
A.地域と連携したサイクリング環境の構築	①サイクリングルートの設定・整備	R3	R6	R8 継続	R12
	②サイクリングマップの作成	短期	継続		
	③熊本市内サイクリングルートの統一案内表示の設置	検討		中期	継続
	④サイクリングルートにおける休憩スペースの整備	検討		中期	継続
B.公共交通との連携	①サイクル＆ライドの促進	短期 A	継続		
	②サイクルトレイン等の活用・拡大	短期	継続		
C.健康増進・環境保全に向けた PR	①自転車通勤の促進【再掲】	短期 A	継続		
	②自転車を利用した健康づくりに対する広報	短期 A	継続		
	③熊本健康アプリ等との連携	短期	継続		
	④自転車を利用した環境対策に対する広報	短期 A	継続		
	⑤電動アシスト付き自転車の利用促進【再掲】	検討		中期	継続
D.自転車のイメージアップ	①学校と連携した自転車学習の推進(継続)	短期 A	継続		
	②サイクルキャンペーンの実施	短期	継続		
	③自転車の利活用促進に向けたポスター・キャッチフレーズ・ロゴマークの募集	短期	継続		
	④民間と協力したラッピング電車の運行	検討		中期	継続
E.自転車利用環境の情報発信【再掲】	①自転車情報総合サイトの開設【再掲】	短期	継続		

基本方針3 ^{ばい} 守る bicycle 「自転車を安全に利用できる環境づくり」

《施策の方向性》

市民の自転車の安全利用意識の向上を図るため、年代を問わず全道路利用者を対象に、交通安全教育や広報啓発、指導等、幅広い交通安全事業に取り組みます。

事業(案)	施策(案)	位置付け			
A.ライフステージに応じた交通安全教育	①交通安全教室の開催(継続)	R3 短期 A	R6 継続	R8	R12
	②学校と連携した自転車学習の推進(継続)【再掲】	短期 A	継続		
	③高齢者に向けた交通安全教育の推進(継続)	短期 A	継続		
	④自動車学校・免許センターと連携した自転車交通ルールの周知徹底	短期	継続		
	⑤交通指導員等による安全利用指導の継続・強化(継続)	短期 A	継続		
	⑥自転車シミュレーターを活用した交通安全教室の開催(継続)	短期 A	継続		
B.正しい交通指導ができる人材の育成	①交通安全に関する指導技術の向上(継続)	短期 A	継続		
	②交通安全教育担当職員に向けた講習会の実施(継続)	短期 A	継続		
C.安全・安心な自転車利用の普及	①品質が保証された自転車の利用、自転車の点検・整備の推進(継続)	短期 A	継続		
	②ヘルメット着用の推進(継続)	短期 A	継続		
	③自転車安全保険加入の促進(継続)	短期 A	継続		
D.安全利用に向けた意識改革	①交通マナーアップに向けた広報・啓発(継続)	短期 A	継続		
	②各主体における自転車利用者の交通ルール遵守の徹底	短期	継続		
	③自転車安全条例の改正に向けた各主体の責務の設定	短期	継続		



(2) 施策の実施による将来イメージ

前項で示した施策の実施により、自転車を“便利・気軽・安全”に利用できる環境づくりを進め、各個人が身近である自転車を、普段の生活の中でより一層利用することで、社会全体で自転車への関心を高めながら自転車を活用した都市づくりを目指します。

次頁以降に自転車を活用した各場所における利用シーンの将来イメージを示します。

【参考】多核連携都市づくりと自転車活用の関係性

本市では、将来的な人口減少・高齢社会を見据え、長期的に都市活力を維持するために、誰もが移動しやすく暮らしやすい都市の実現に向けて、高度な都市機能が集積した「中心市街地」と日常生活に必要なサービスが「地域拠点」を利便性の高い公共交通などで結ぶ、「多核連携都市づくり」を進めているところです。この「多核連携都市づくり」では、「公共交通の利便性が高い地域への居住機能誘導」や「中心市街地や地域拠点への都市機能集積」に加え、「公共交通ネットワークの充実」を基本としています。

「地域拠点は」、地域生活圏において核となる地区（エリア）であり、商業・医療などの都市機能に加え、鉄軌道駅や利便性の高いバス停において公共交通機能（交通結節機能）を求められる拠点としています。

このような「多核連携都市づくり」のなかで、本計画では自転車を「交通手段」のひとつとして位置づけ、自転車ネットワーク及び利用環境の充実を図るとともに、公共交通と連携することで、「サイクル&ライド」を促進していきます。

サイクル&ライド(C&R)とは

まちなかへの自動車流入を抑制するため、公共交通機関と連携し、駅やバス停などと隣接した駐輪場に自転車をとめ、電車やバスなどに乗り換えて移動する方法

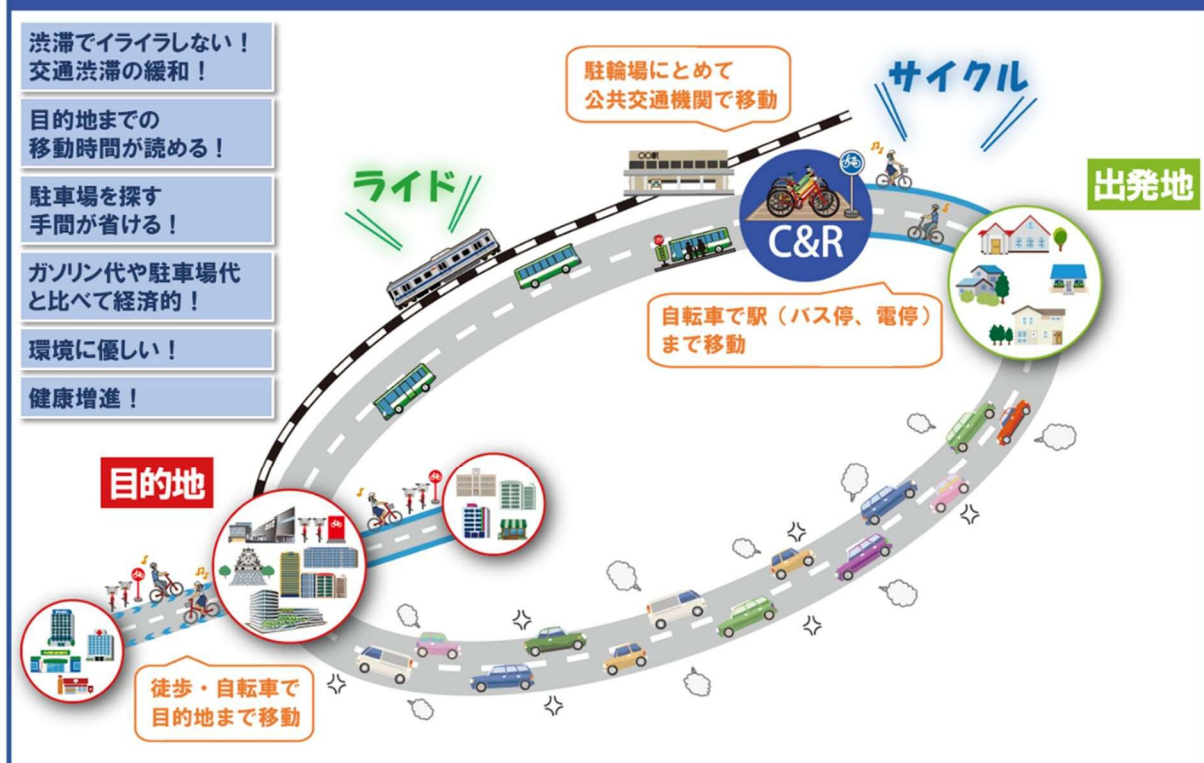


図 サイクル&ライド



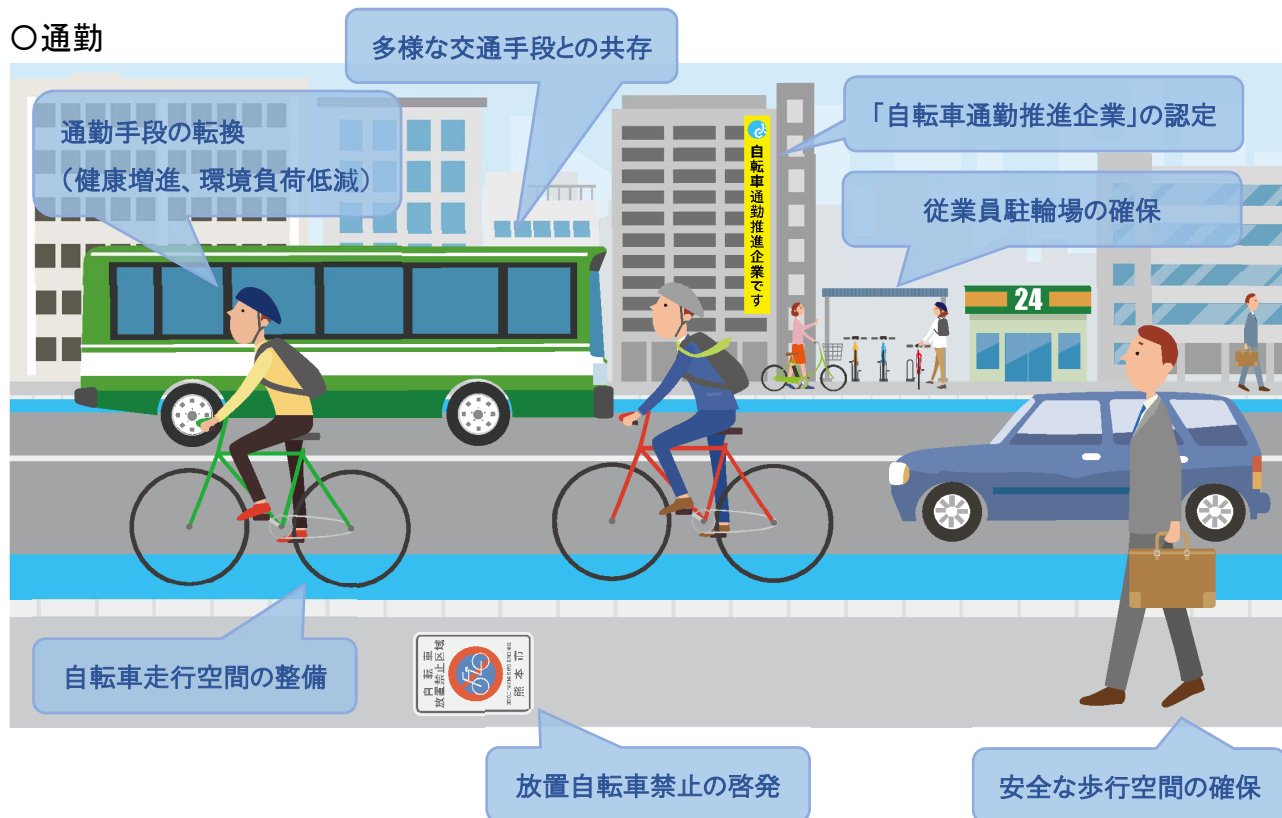
作成中

中心市街地周辺の将来イメージ

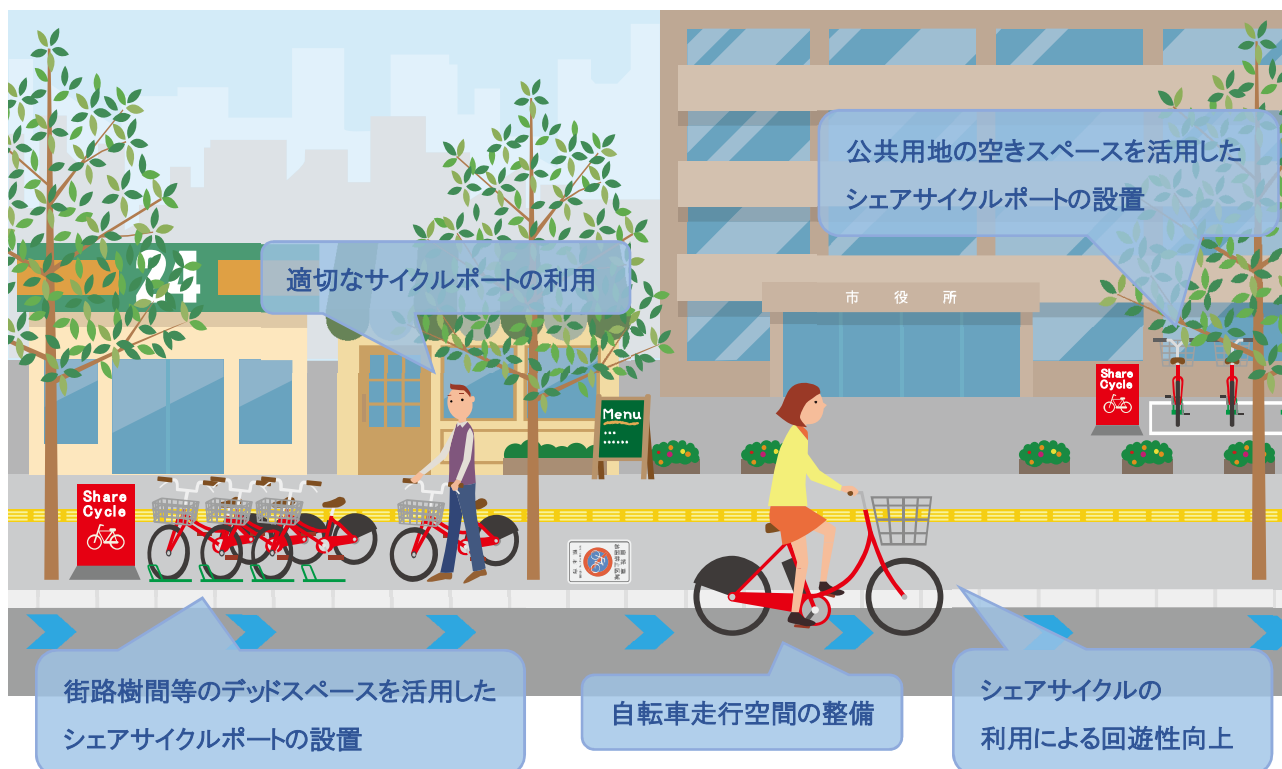
中心市街地周辺では多様な交通手段が混在しており、自動車や歩行者も多いため、自転車が安全に利用できる走行空間の整備を進めるとともに、利便性の高いまちなかの駐輪場整備を進めます。

また、日常サービスや企業等が集積しており、シェアサイクルを導入することで、施設利用や通勤利用で活用するなど、まちなかの回遊性向上を図ります。

○通勤



○シェアサイクル





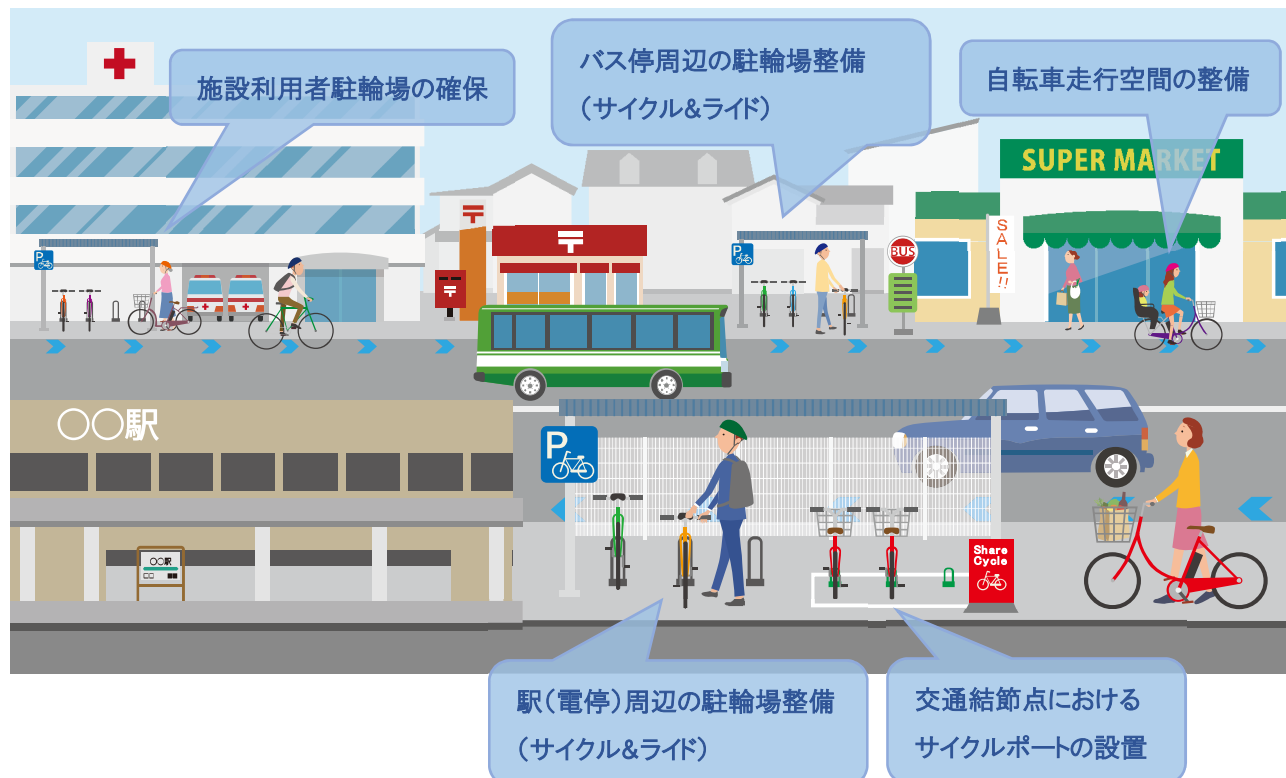
作成中

地域拠点周辺の将来イメージ

地域拠点では、日常生活に必要なサービス施設の集積を目指しているため、自転車走行空間の整備や駐輪場整備を進めることで、拠点周辺の施設への自転車利用を促進します。

また、地域拠点内の交通結節点では、駐輪場整備やシェアサイクル事業を進め、サイクル&ライドの促進や中心市街地へのアクセスを向上させます。

○ネットワークエリア内



○ネットワークエリア外

作成中

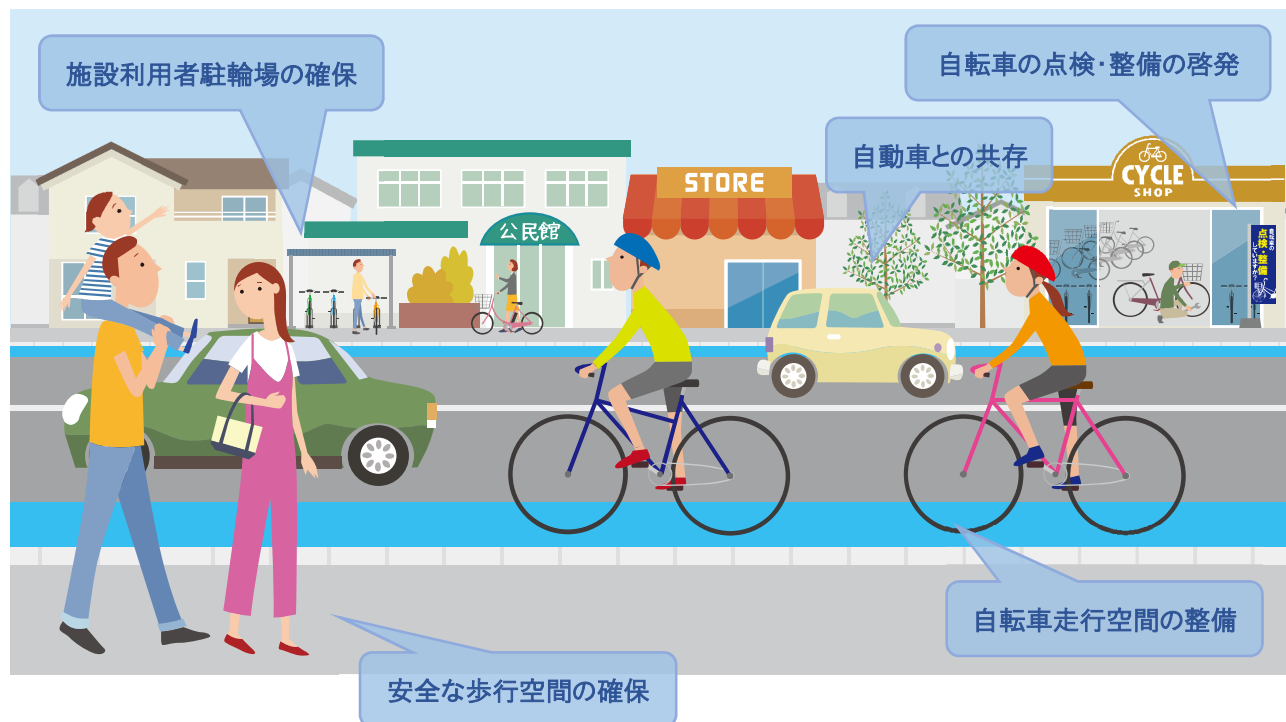


生活拠点周辺の将来イメージ

生活拠点周辺においては、施設利用や地域拠点へのアクセス向上を図るため、自転車を安全に利用できる自転車走行空間の整備を進めます。

また、学校では交通安全に関する取り組みを行い、ヘルメットの着用や点検整備の推進など、安全な自転車の通学利用を促します。

○施設利用



○通学



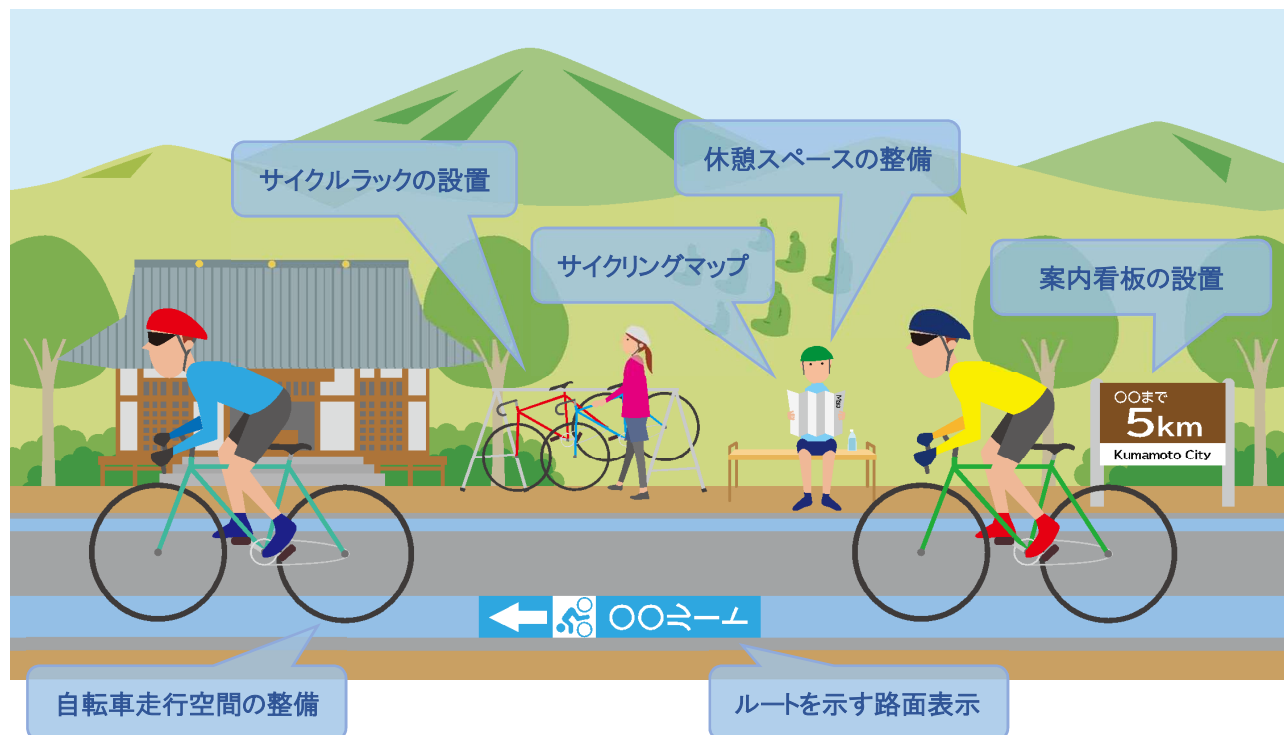


作成中

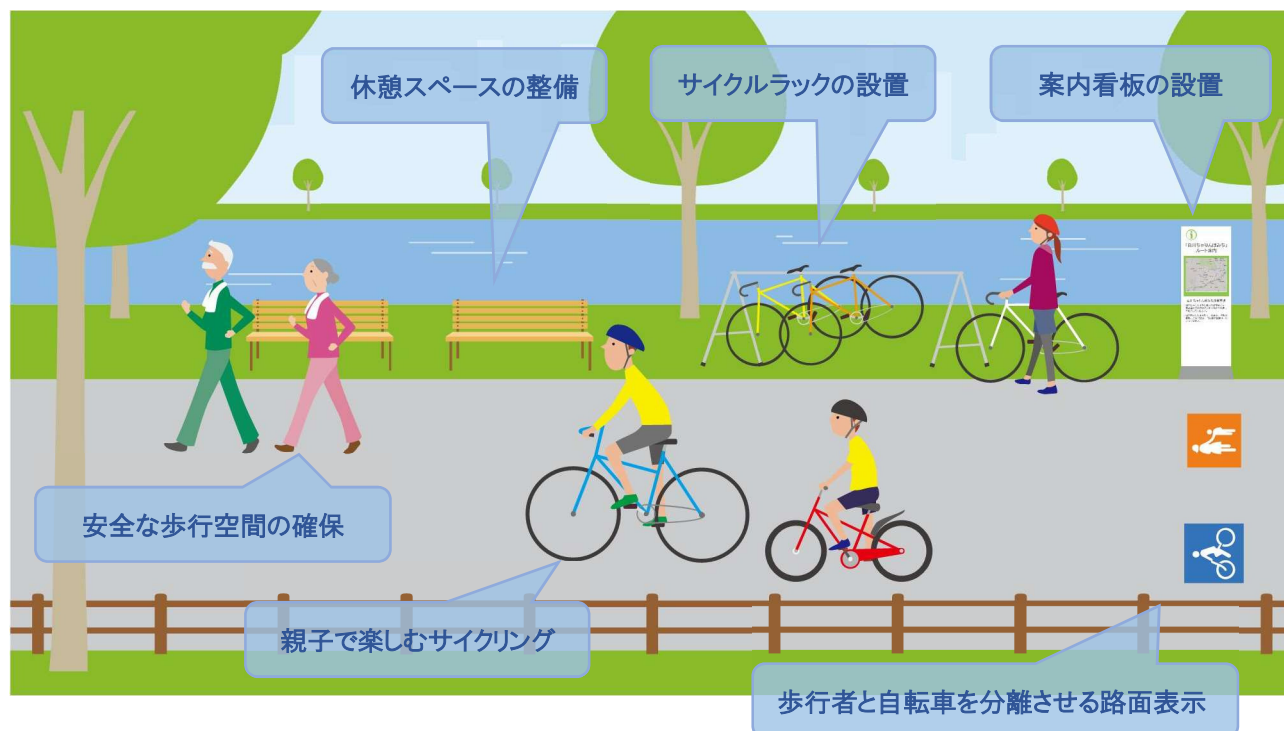
サイクリング環境の将来イメージ

サイクリング環境では、自然や水辺空間、地域資源を活かしたサイクリングルートを設定し、安全にサイクリングを楽しめるための案内表示や休憩スペースを設置することで、サイクリングの利用環境を向上させます。

○自然や地域資源を活かしたサイクリングルート



○水辺空間を活かしたサイクリングルート





作成中

安全利用教育の将来イメージ

安全利用教育では、学校や地域などで、全年代に対しライフステージに応じた交通安全教育や街頭指導を実施するとともに、指導者の人材育成を進め、社会全体の自転車の安全利用意識の向上を図ります。

○安全利用教育

作成中
（学校、一般向け(高齢者など)教室)

○交通安全指導、指導者の育成

作成中
（街頭指導、指導者向け講習会)



口自転車に関する将来の交通体系イメージ

これまで示した、各シーンにおける将来像の実現により、自転車に関する将来の交通体系イメージを以下に示します。また、今後は現ネットワークエリア外の地域拠点においても、自転車走行空間をネットワークで考え、各地域拠点に駐輪場を整備することで、サイクル&ライドを促進し、都市づくりや公共交通の促進に自転車を活用していきます。

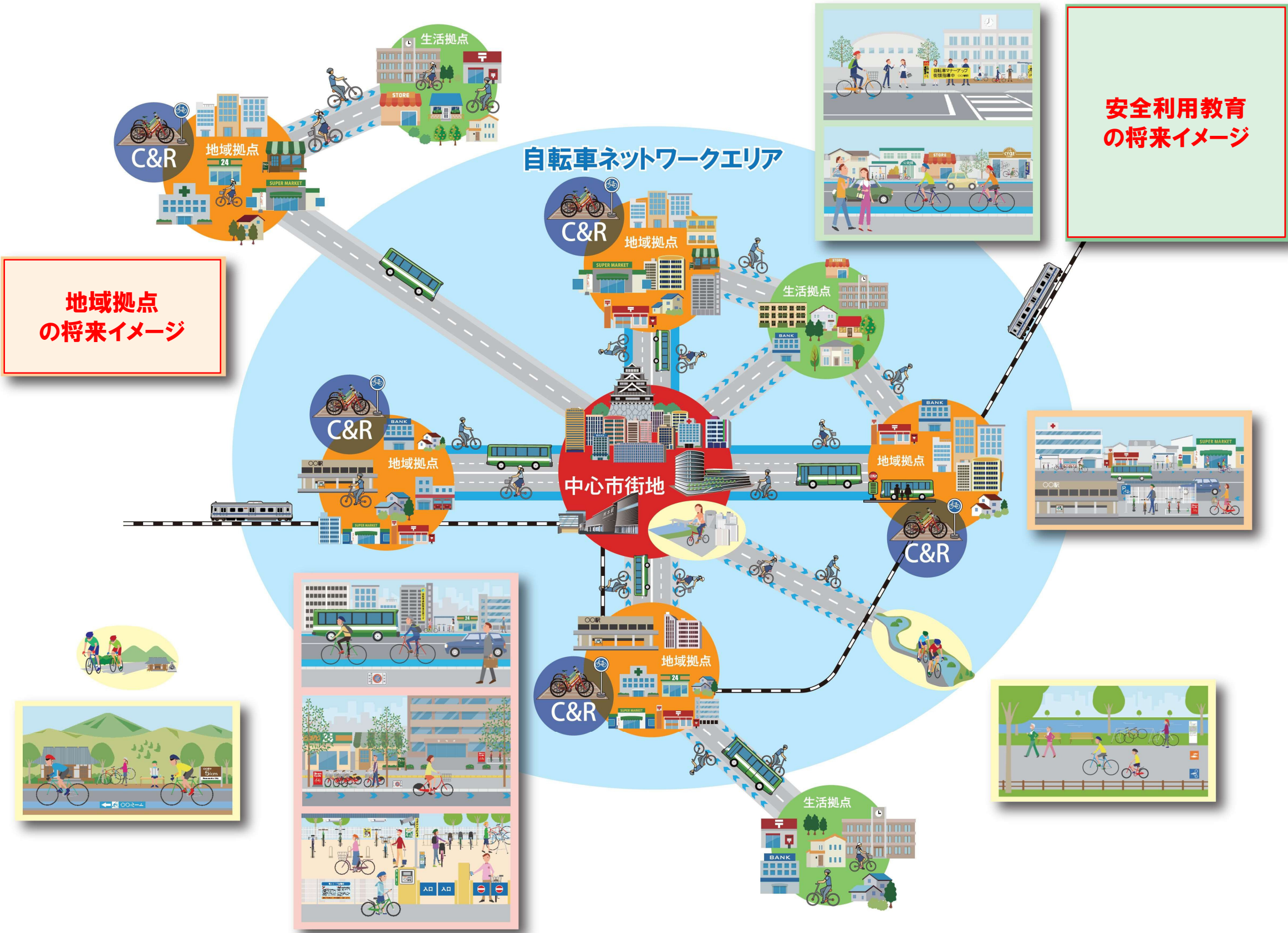


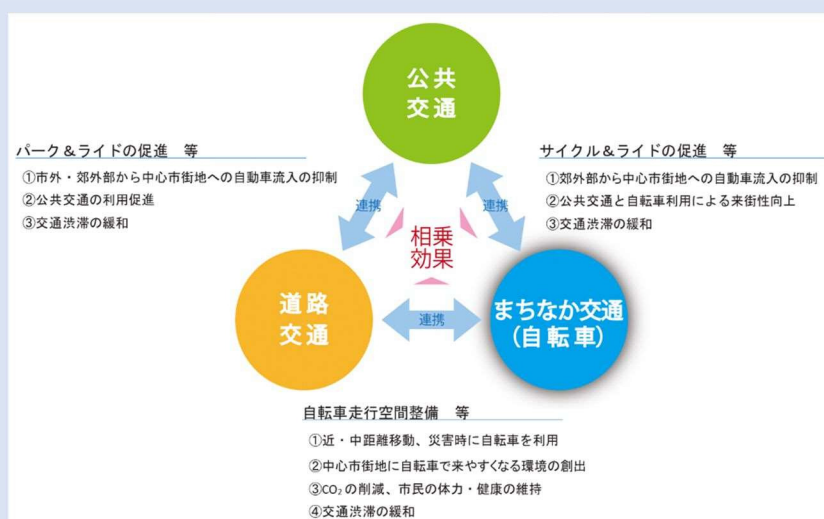
図 自転車に関する将来の交通体系イメージ



【参考】熊本都市圏交通の将来像 『都市交通体系の最適化“ベストミックス”』

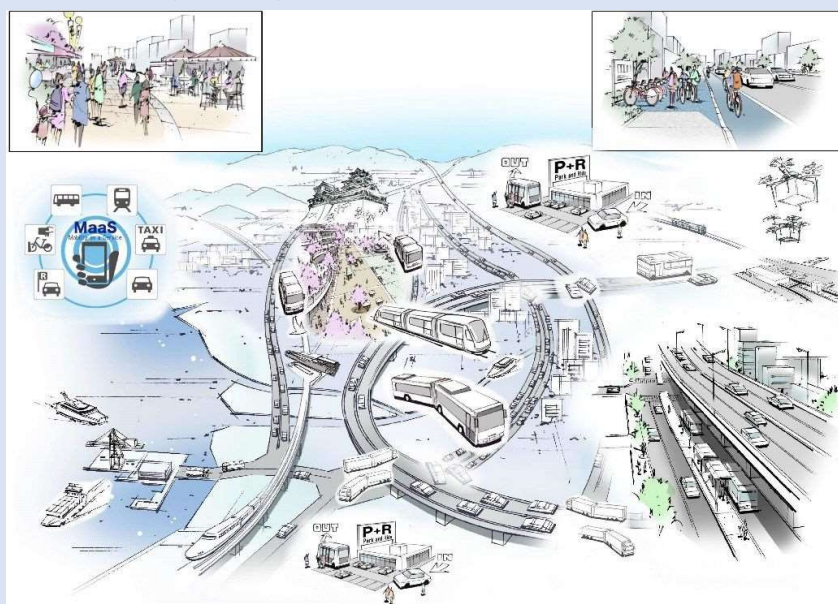
現在本市では、人口減少や超高齢化社会等の社会情勢の変化に的確に対応するため、これまでのように過度に自動車利用に依存してきた交通体系を、住民意識の転換や関係市町村の広域連携のもと、地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築により、利用者視点によるわかりやすさと、利便性、効率性を兼ね備えた都市交通体系の最適化、いわゆる“ベストミックス”の構築を目指しています。（熊本都市圏総合交通戦略より引用）

このような状況のなか、自転車は熊本都市圏交通の将来像として掲げる『都市交通体系の最適化“ベストミックス”』を構築するうえでも重要な役割を果たせるように、地域に合った自転車利用環境を実現し、多様な公共交通と連携することで自転車の活用を促進します。



引用：熊本都市圏総合交通戦略（一部編集）

～熊本市が目指すべき将来像～



引用：熊本市交通とまちづくりシンポジウム資料

図 各種交通施策との連携（ベストミックス）による将来像の実現



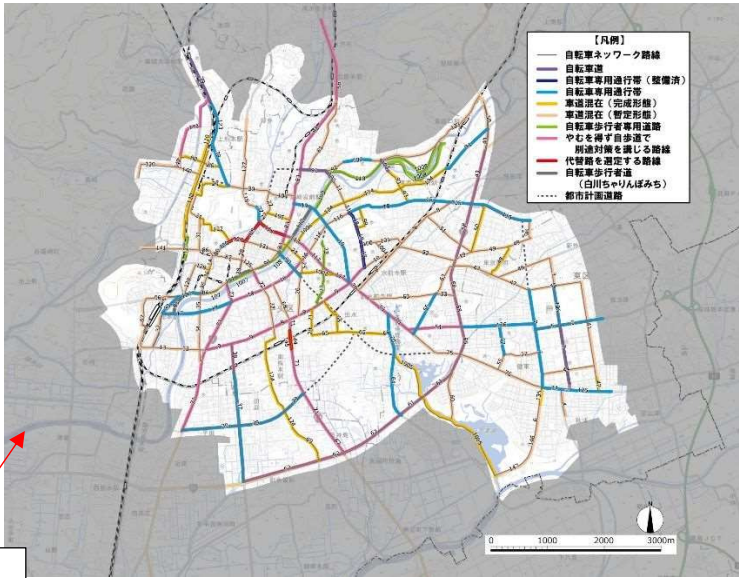
5. 2. 具体的な取組み

基本方針1 乗る ^{ばい} **bicycle** 「自転車を便利に利用できる環境づくり」

事業 A. 安全で快適な自転車走行空間の確保

自転車ネットワーク計画に基づき、自転車走行空間の整備を進めるとともに、交差点等における事故対策など、自転車だけでなく、自動車や歩行者も安全で快適に利用できる環境整備を進めます。

整理イメージ

実施施策①	自転車走行空間の整備(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
自転車ネットワーク計画で選定した路線を対象に、整備形態・優先度等に基づき、現在の道路形態に応じた自転車走行空間の整備を進めるとともに、注意喚起看板や路面表示等の適切な設置・運用に努めます。 また、無電柱化や植樹帯の活用等、他事業と連携して走行空間の整備を推進します。			
 図 自転車ネットワーク路線図 (R2 見直し後)			
整備済み路線 写真 ○○線 整備済み路線 写真 ○○線			



実施施策②		交通事故危険箇所における事故防止対策(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策	
自転車に関与する事故が発生している交差点などの交通事故危険箇所において、注意喚起や視距改善対策等を継続的に実施し、自転車及び歩行者の安全性の向上に努めます。 また、これまでに対策を実施した箇所においては、対策による効果検証を行い、新たな課題の有無の確認や、他の対策箇所での整備方法の検討への活用など、より効果的な対策を実施します。				
				
図 事故防止対策の整備箇所				

実施施策③	自転車ネットワークの拡充		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
現在、熊本市自転車ネットワーク計画にて規定しているネットワークエリアから、中心市街地周辺部を中心に連続性を考慮しながら、自転車走行空間整備を進めています。今後は、自転車利用者が多いネットワークエリア外の地域拠点においても、自転車ネットワークとしての自転車走行空間整備を進め、自転車が安全で快適に走行できる空間や、公共交通と連携を図りながら中心市街地への自動車の流入抑制を図ります。			

事業 B. 都市づくりと連携した駐輪環境の整備

自転車を止めやすい駐輪環境の整備を進めるため、駐輪場の適正な配置・整備を行い、良好な歩行者空間や景観・施設環境の確保に向けた放置自転車対策等を進めながら、駐輪マナーアップにも努めます。

実施施策①	交通結節点における駐輪場整備(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
公共交通との連携によるサイクル＆ライドの促進を図るため、主要駅やバス停等を中心に駐輪場の整備を行います。 また、現在利用率が高く、駐輪可能台数を超過している駐輪場においては、駐輪可能台数の拡大を検討します。			
			駐輪場写真 写真 ○○駐輪場



実施施策②	地域拠点における駐輪場整備		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
今後、地域拠点内においても自転車ネットワークを拡充することに伴い、地域の駐輪ニーズを踏まえたうえで、地域拠点内の適正な箇所に駐輪場整備を行います。			
駐輪場写真			
写真 ○○駐輪場			

実施施策③	放置自転車ゼロ作戦(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
これまで行っている放置自転車ゼロ作戦を今後も継続し、放置自転車の防止に向けた啓発・強化をソフト・ハード両面から進め、駐輪マナーアップを推進することにより、放置自転車のない都市を目指します。			
 			
写真 放置自転車ゼロ作戦 前後の様子			

実施施策④	駐輪場整備補助の導入		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
近年、中心市街地での駐輪可能台数が減少傾向にあります。さらなる減少に歯止めをかけるため、駐輪場整備補助制度を導入し、民間事業者の参入や駐車場からの転用を促します。			

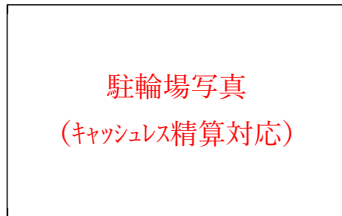
事業 C. 利便性の高い駐輪環境の構築

駐輪場を快適に利用できるラック等の設備の拡充や駐輪場の IC カード対応化など、利用者が便利に利用できる駐輪サービスの向上に努めます。

実施施策①	駐輪設備の拡充		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
スポーツタイプや子供乗せ電動自転車など、多種多様な自転車利用者に対応するため、駐輪場内にサイクルラックの設置や平置き駐輪スペースを確保します。また、さらなる駐輪場の利便性を向上させるため、利用者のニーズが高い駐輪場において、空気入れや防犯カメラの設置など、駐輪設備の拡充を図ります。			
駐輪場ラック等写真			
写真 ○○			



実施施策②	駐輪場案内や利用者のマナーアップに向けた広報・啓発(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
現在、駐輪場の案内を市ホームページや看板などで紹介しておりますが、利用者が駐輪場へより分かりやすく移動できるように、路面表示を活用するなど、駐輪場の案内表示を充実させます。 また、駐輪場の適切な利用やツーロックの徹底に向けて、駐輪場内にポスターを掲載するなど、利用者のマナーアップを図ります。	 写真 駐輪場案内	 写真 ○○ポスター	

実施施策③	駐輪場の IC カードへの対応化		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
駐輪場の利用率が高い有料駐輪場では、現在利用している精算機の機器の更新に合わせ、交通系 IC カード等に対応したキャッシュレス精算機を導入します。			 写真 ○○駐輪場

事業 D. 安定した駐輪場の運営

安定した駐輪場の運営を図るため、駐輪場の料金体系の見直しを行い、持続性のある駐輪場施設を運営します。

実施施策①	駐輪場の有料化・料金体系の見直し		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
主要駅の駐輪場においては、駐輪場の有料化の検討を行うとともに、有料駐輪場の利用状況や駐輪環境の利便性等に応じた料金の適正化を図り、駐輪環境を向上させるための費用として活用します。			

実施施策②	持続性確保に向けた駐輪場施設の更新		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
武蔵塚駅前自転車駐車場など施設に経年劣化が進んでいる駐輪場があり、適宜施設の修繕更新を行うことで、今後も安心して利用できる駐輪場施設を維持していきます。			

事業 E. 自転車利用による回遊性向上

まちなかの回遊性向上に向けて、交通結節点や各施設を結ぶ交通手段として、民間事業者によるシェアサイクルの導入に向けた検討を行います。

実施施策①	民間主体によるシェアサイクルの導入		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
中心市街地周辺部の回遊性の向上やサイクル&ライドの促進、「新しい生活様式」を踏まえた自転車利活用の促進、Maas 導入を見据えたシェアサイクルアプリの利用促進を図るなど、利用の回転率を上げるため、適切なポートの設置個所を関係機関と検討し、民間主体によりシェアサイクルを導入します。		他都市シェアサイクル 写真 ○○	

事業 F. 「新しい生活様式」に向けた取組みの推進

自転車は、健康や環境のメリットだけではなく、新型コロナウイルスへの対応である「新しい生活様式」に対応した、3 密を避ける移動手段として注目されており、国全体として自転車通勤のより一層の促進を図ることとしています。本市においても市独自の企業認定制度を導入するなど、自転車通勤の促進に向けた取組みを推進します。

実施施策①	自転車通勤の促進		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト※の推進等、企業や市職員における自転車通勤の推進に関する取組みを促進します。 ※「宣言企業」に認定されるとサイトに企業・団体名が紹介されるほか、自社のホームページや名刺等に宣言企業の認定ロゴマークが使用できる。(自転車活用推進官民連携協議会)		 図 認定ロゴマーク	

実施施策②	熊本市版「自転車通勤推進企業」認定制度の導入		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
熊本市内の自転車通勤を推進している企業及びその取組み内容を市ホームページ等に掲載し広報を行うなど、熊本市独自の「自転車通勤推進企業」の認定制度を導入します。			



作成中(図・写真等使用)

事業 G. 自転車の機動力を活かした交通手段の確保

自動車からの転換を促すため電動アシスト付き自転車の利用促進や、自転車の機動力を活かし、災害時や外勤時に積極的に自転車を利用するなど、自転車の新たな活用機会を創出します。

実施施策①	災害時・外勤時における自転車の利用促進		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
道路がまひした本地震の際に活躍したように、災害時における被災状況確認のための移動時や、平常時の市職員の業務での近距離移動を伴う外勤時には公用自転車の活用を推進します。			

実施施策②	電動アシスト付き自転車の利用促進		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
自動車から自転車利用への転換を図るため、安全かつ快適に利用できる電動アシスト付き自転車の購入補助の導入検討を行うなど、電動アシスト付き自転車の利用促進を図ります。			

事業 H. 自転車利用環境の情報発信

インターネットやアプリ等を利用し、自転車利用者の有益となる情報の発信や、利用促進に向けた広報を行います。

実施施策①	自転車情報総合サイトの開設		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
市内の自転車走行空間の整備状況や駐輪場の位置、サイクリングマップ、点検整備可能な店舗の紹介を行うとともに、自転車利用の促進を図るため、自転車利用が健康や環境にメリットがあることなど、自転車利用者に有益となる情報の発信を行い、熊本市の自転車に関する情報が全て分かるような、総合自転車情報サイトを開設します。			

自転車走行空間の整備状況

サイクリングマップ

駐輪場・自転車の駅※案内

広報・啓発(左:自転車利用のメリット、右:自転車安全利用五則)

※「自転車ラック」「空気入れ」「簡易修理工具」を設置し、無料貸出や休憩スペースを提供している施設

図 静岡市の自転車生活情報サイト

**事業 A. 地域と連携したサイクリング環境の構築**

自転車利用のきっかけづくりや、レジャー・スポーツとして楽しめるサイクリングルートを設定・整備するなど、地域と連携し利用者が快適に利用しやすいサイクリング環境を構築します。

実施施策①	サイクリングルートの設定・整備		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
“白川ちゃりんぼみち”や“ゆうかファミリーロード”など既存のサイクリングロードを活かし、各区・各地域の特徴や魅力を活かしながら、利用者に応じたサイクリングルートの設定を行います。また、設定したルートに対し、整備が必要な箇所においてはハード整備を行います。 ＜検討ルート(案)＞ ・白川リバーサイドエリア(仮称) ・江津湖周遊エリア(仮称) ・各区推奨エリア 等			
		 写真 サイクリングロード (左：白川ちゃりんぼみち、右：ゆうかファミリーロード)	

実施施策②	サイクリングマップの作成		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
熊本市の魅力を発見しながら、自転車を観光・レジャーとして楽しめるサイクリングルートを紹介するため、誰もが気軽に手に取りやすいようなサイクリングマップを作成します。また、ルート周辺の立ち寄りスポットや店舗・施設、休憩スペース等の利用者にとって有益な情報を掲載していきます。			
 サイクリングマップ			
写真 サイクリングマップ(西区)			



作成中(図・写真等使用)

実施施策③	熊本市内サイクリングルートの一斉案内表示の設置		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
設定したサイクリングルートにおいて、走行ルートを示す路面表示や看板等を設置するなど、熊本市独自の統一サインの設置を検討し、気軽に走行できる、サイクリングルートを整備します。			

実施施策④	サイクリングルートにおける休憩スペースの整備		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
サイクリングルート周辺の公園や店舗に、利用者が休憩所として立ち寄りやすく、利用しやすい施設となるよう、関係機関と連携し、駐輪ラックやベンチなど自転車に関する設備を設置します。また、サイクリングマップで紹介する店舗は、ラックや、ベンチ、空気入れを設置するなどの条件を満たした店舗のみ掲載するなど、店舗とも協力した駐輪受入環境を整備します。			

事業 B. 公共交通との連携

交通事業者と連携し、公共交通ならびに自転車の利用促進に向けた広報啓発に努めます。

実施施策①	サイクル&ライドの促進		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
交通事業者と連携して、自転車と公共交通を接続して移動するサイクル&ライドの促進に向けて、交通結節点等における駐輪場整備を進めるとともに、利用促進に向けた広報啓発を行います。			

実施施策②	サイクルトレイン等の活用・拡大		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
熊本電鉄では、サイクルトレイン※を実施しており、車内に自転車を持ち込むことが可能なため、自宅から駅まで、駅から目的地へ自転車での移動が可能となります。このようなサイクルトレインの活用・利用促進に向けた広報啓発を行い、他事業者に対しても協力を呼びかけます。 ※月曜から土曜の 9:00～15:30、日祝は終日利用可能			
			
			写真 サイクルトレイン（熊本電鉄）

作成中(図・写真等使用)

事業 C. 健康増進・環境保全に向けた PR

自転車の利用によって得られる健康増進や環境保全等のメリットを積極的にPRし、積極的にインターネットやSNSを活用することで自転車の利用促進を働きかけます。

実施施策①	自転車通勤の促進【再掲】		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策

実施施策②	自転車を利用した健康づくりに対する広報		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策

自転車を利用することで、生活習慣病のリスク低減に効果があることをPRし、自転車の利活用による健康増進を図ります。

また、サイクリングイベント等を通じて、自転車利用を促す機会を創出し、積極的に自転車を利用しようとする機会を増やします。

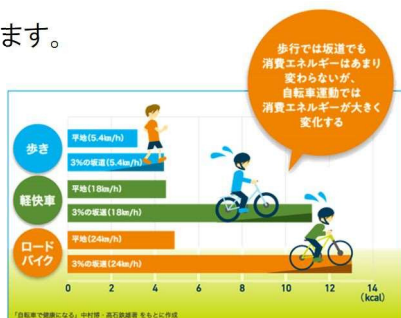


図 徒歩と自転車の消費エネルギー



図 徒歩と自転車の「快適感」の経時変化の比較

実施施策③	熊本健康アプリ等との連携		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策

熊本市では、気軽に楽しみながら継続的に健康づくりができる環境づくりの一つとして、「健康ポイント事業」を運用しています。スマートフォンアプリで、ウォーキングや健康状態記録、健康診断や献血等によりポイントが貯まり、貯まったポイントを利用して協力店でサービスを受けたり、豪華賞品に応募することが可能となっています。

今後、自転車利用によるメリットの情報発信や、自転車の移動によりポイントが貯まる機能の追加、サイクリングイベントの参加によるポイントの付与等、自転車利用でも同様の効果を上げるため、熊本健康アプリとの連携について検討します。



図 熊本健康アプリ
「もっと健康!げんき!アップくまもと」



実施施策④	自転車を利用した環境対策に対する広報		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
自転車は CO ₂ を排出しない環境に優しい交通手段であり、気軽に始められる活動であることから、環境セミナーやノーマイカーデーなどの取組みを通じて広報・啓発を行い、自転車の利用促進を図ります。			

実施施策⑤	電動アシスト付き自転車の利用促進【再掲】		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策

事業 D. 自転車のイメージアップ

サイクリングイベントやキャンペーンの実施により自転車のイメージアップを図り、自転車を利用するきっかけづくりとなるような機会を提供します。

実施施策①	学校と連携した自転車学習の推進(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
市内の学校において、授業の一環として生徒と一緒に通学路の安全点検や、自転車に係る学習を行い、学んだことを社会へ発信できる環境作りを学校と連携し行います。また、生徒会による広報啓発や、学校が主体となって自転車の安全利用、交通安全利用教育ができるようバックアップを行い、生徒の自転車への関心を高めます。 写真 自転車安全利用教育の様子 その中で、市内の学校において「熊本市自転車安全モデル校※1」を指定し、指定された学校を通じて、周辺の学校においても相乗的に安全意識や関心を高めます。さらに、学校が継続し活動を行うことで、日本交通管理技術協会が実施している「自転車通学安全モデル校※2」に指定されるよう、協力を行います。 ※1「自転車通学安全モデル校※」に指定された学校と連携し、1～3 年間継続的に総合学習等を利用した自転車安全利用教育等の自転車学習や、街頭指導等と一緒に、生徒の自転車に対する安全意識や関心の向上を図る。 ※2 モデル校に指定されるとサイトに学校名が紹介されるほか、広報媒体(雑誌等)を活用し、全国に広く紹介され、「モデル校指定書」と「モデル校指定の盾」を贈呈される。 (公益財団法人 日本交通管理技術協会)			
  図 自転車安全教室後配布される終了証			

実施施策②	サイクルキャンペーンの実施		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
びぶれす広場や、花畑公園、熊本城マラソン、江津湖花火大会のブースなどに人気の自転車や、おしゃれなヘルメットを展示することで自転車のイメージアップを図ります。また、自転車シュミレーターを使用した交通安全教育や、自転車利用に関わるアンケート・クイズなどを実施するなど、公園やイベント会場を活用した広報を行います。			



実施施策③	自転車の利活用促進に向けたポスター・キャッチフレーズ・ロゴマークの募集		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
自転車利用促進に関わるポスターや、キャッチフレーズ、ロゴマークを募集します。採用されたポスターは市役所や区役所、駐輪場、商業施設などで利用し、キャッチフレーズを掲げた横断幕などを自転車駐車場などに設置します。ロゴマークは、今後使用する広報啓発のポスターに掲載したり、サイクリングルート上の案内表示等のマークに使用します。			

実施施策④	民間と協力したラッピング電車の運行		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
自動車から自転車へ転換することのメリットや、自転車の通行ルールの周知、自転車の安全利用についてなど、市民に自転車に関する情報を幅広く伝えるために、民間に協賛を募りながらラッピング電車の運行を検討します。また、デザインは、募集したものを採用するなど、市民と協働して行います。			
  夏目漱石記念年 (8500型) 熊本城マラソン (9200型)			
図 過去のラッピング市電（左：夏目漱石記念年、右：熊本城マラソン）			

事業 E. 自転車利用環境の情報発信【再掲】

実施施策①	自転車情報総合サイトの開設【再掲】		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策



事業 A. ライフステージに応じた交通安全教育

子どもから高齢者まで幅広い世代に応じた自転車の交通安全教育を実施し、道路を利用する全ての人を対象に、交通ルールの周知徹底、交通マナーの改善を図ります。

実施施策①	交通安全教室の開催(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
市内の幼稚園・小中学校において、交通安全教育専門員による自転車交通安全教室を継続して開催するとともに、自転車の安全利用に関するパンフレットや事故対応マニュアルカード等の作成・配布を行います。			
実技指導の様子 (交通安全教室) 写真 ○○			

実施施策②	学校と連携した自転車学習の推進(継続)【再掲】		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策

実施施策③	高齢者に向けた交通安全教育の推進(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
運転免許を返納した高齢者にとって、自転車は代わりとなる交通手段ですが、一方で、体力低下による自転車事故や転倒などが発生しています。そのため、高齢者支援センター(ささえりあ)や交通安全協会と連携し、自転車に関する知識や安全な乗り方の指導や広報啓発など、高齢者に向けた自転車交通安全教育を実施します。			

実施施策④	自転車学校・免許センターと連携した自転車交通ルールの周知徹底		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
自動車学校での講習時に、指導員から生徒へ、自転車の通行場所の指導や交通安全に対する教育を行います。また、免許センターでは、自動車のドライバーに対し、自転車に関する交通ルールを理解してもらうため、自転車の安全利用に関するパンフレットの配布やDVDの放映を行います。			

実施施策⑤	交通指導員等による安全利用指導の継続・強化(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
交通指導員による街頭指導、自転車安全利用指導を引き続き実施し、違反の指導やアーケード内での自転車乗入に対する指導・啓発等を行い、交通マナーの周知徹底、事故防止に努めます。			
写真 街頭指導の様子			





実施施策⑥	自転車シミュレーターを活用した交通安全教室の開催(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
正しい自転車の利用方法についての理解を深めるため、子供から高齢者までの幅広い世代に対し、安全に理解できるよう「自転車シミュレーター」を活用した交通安全教育を実施します。		シミュレーター利用 (交通安全教室) 写真 ○○	

事業 B. 正しい交通指導ができる人材の育成

交通安全教育の場の充実を図るためには、様々な人が正しい交通指導ができる体制が必要なため、講習会などを実施し、自転車の安全利用について指導する人材の育成に努めます。

実施施策①	交通安全に関する指導技術の向上(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
自転車の安全利用を指導する担当者の指導技術の向上や、現場活動の活性化を図るための講習会等を実施します。			

実施施策②	交通安全教育担当職員に向けた講習会の実施(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
現在、本県における児童生徒の交通事故 0(ゼロ)、交通事故件数及び、重大事故の減少を目指し、熊本県教育委員会が実施している、学校の交通安全教育担当職員に向けた講習会を引き続き実施します。 また、県内の交通事故発生状況から事故の傾向や原因を把握するとともに、担当職員への効果的な交通安全教育の進め方を理解し、各学校で実施される交通安全教室の充実を図ります。			



事業C. 安全・安心な自転車利用の普及

自転車事故を防止するため、適正な自転車利用に向けた広報・啓発を行うとともに、万が一事故を起こした場合に備えた自転車安全保険への加入を促進します。

実施施策①	品質が保証された自転車の利用、自転車の点検・整備の推進(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
品質が保証された自転車には、BAA マークなどの「保証シール」が貼付されており、自転車の安全性を保証するとともに、製品に対する責任を明確にするものです。さらに、製造上のトラブルで事故が発生した場合に、製品の補償や賠償措置が受けられるなど、保険的な役割もあります。安全性の高い自転車を利用するとともに、法律で義務付けられている防犯登録や、反射材の使用、定期的な点検・整備による TS マーク※の加入などを推進することで、より自転車利用における安全性と安心を高めます。 ※1 BAA マークは、一般社団法人自転車協会が定めるフレーム強度、ブレーキの制動性能、リフレクタの反射性能などの約 90 箇所の検査項目をクリアした自転車の上に貼付されるマークです。その他に、自転車の安全性を保障するマークとして SG マークや JIS マークがあります。 (自転車安全利用促進委員会) ※2 TS マーク(自転車向け保険)は、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車のみに貼付されるもので、傷害保険と賠償責任保険、被害者見舞金(赤色マークのみ)が付いている。TS マークには、青色マーク(第一種)と赤色マーク(第二種)があり、賠償内容が異なります。 (公益財団法人 日本交通管理技術協会)			



図 BAA マーク



図 TS マーク

実施施策②	ヘルメット着用の推進(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
交通事故の被害を軽減するため、通勤・通学を始め、自転車の全利用者に対し、ヘルメット着用の促進に向けた広報・啓発を行います。			

実施施策③	自転車安全保険加入の促進(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
自転車事故の加害者となった場合、高額な賠償金の支払いを命じられる場合があり、自転車利用時に万が一事故に遭った場合の被害者救済や損害賠償責任を負った際の経済的負担の軽減を図るため、自転車損害賠償保険等の加入促進に向けた広報・啓発を行います。			



事業 D. 安全利用に向けた意識改革

利用者の安全利用意識の向上を図るため、自転車の安全利用に関する市民や関係機関、団体等の責務を明示するなど、自転車安全条例の改正を検討します。

実施施策①	交通マナーアップに向けた広報・啓発(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
「自転車安全利用五則」等の交通ルールの周知、交通マナーアップに向けて、イベントや街頭指導、インターネットや SNS を活用した広報・啓発を行います。			
 写真 街頭での啓発イベント (押しチャリの推進)		 図 市政だよりでの広報啓発	

実施施策②	各主体における自転車利用者の交通ルール遵守の徹底(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
市職員がまずは市民の手本となるよう、自転車通勤者を対象に、自転車を安全に利用するための講演会を開催するなど、自転車の通行ルールの遵守を徹底します。また、事業者や企業等においても、自転車に関する交通ルールの講習を開催したり、自転車通勤のルールを決めるなど、各主体において、自転車の安全利用意識の向上を図ります。			

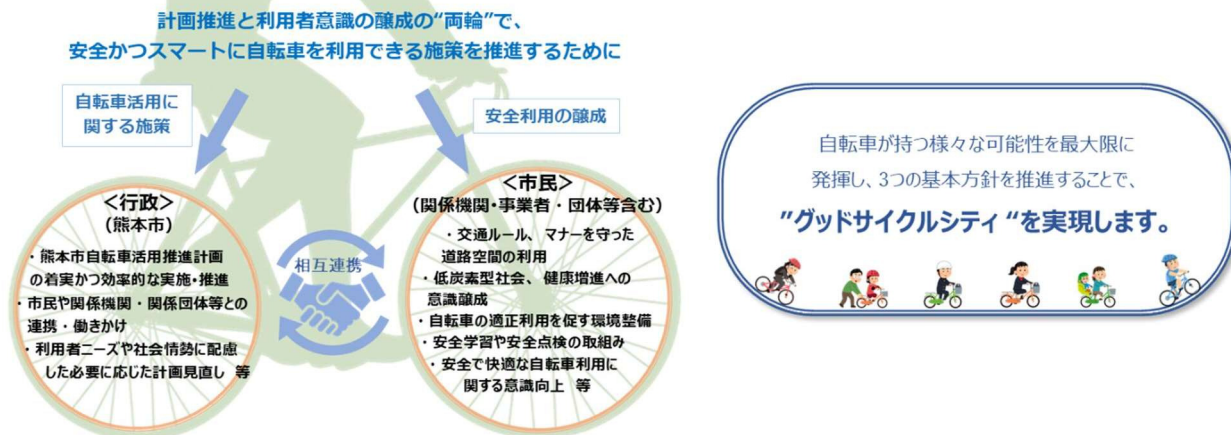
実施施策③	自転車安全条例の改正に向けた各主体の責務の設定(継続)		
位置付け	短期 A 施策	短期施策	中期施策
自転車の安全利用に向けて、ルール・マナーの順守等、自転車に係る人々の責務や役割、自転車保険加入の義務化等を加えた自転車安全条例の改正の検討を行います。 《熊本市自転車の安全利用及び駐車対策等に関する条例》 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づき、自転車の安全利用の促進、公共の場所における自転車の放置防止及び駐車対策等に関し必要な事項を定めることにより、市民の良好な生活環境を確保するとともに、都市の美観を維持し、あわせて、自転車利用者の利便の増進を図ることを目的とするもの。			

第6章 計画の効果的な推進に向けて



6. 1. 計画の推進体制

本市推進計画を着実かつ効果的に実施するには、行政（国・熊本県・熊本県警・熊本市）と市民（関係機関・事業者・団体等含む）が共通の理解を持つことが必要不可欠となります。国、県、県内市町村、公共交通事業者、その他の民間事業者、市民などの多様な主体が連携・協力し、継続的に取り組むことが必要です。



6. 2. 計画のフォローアップ

計画の実施（Do）にあたっては、行政と市民が協働して施策展開を図ることを基本とし、必要に応じて施策や実施体制の見直し・改善を行うなど、PDCA サイクルによるフォローアップを行うことで、持続的な自転車の利用促進を図ります。

進捗状況の確認（Check）のため、管理指標を設定し、毎年度計画の進捗状況の確認を行います。また、短期の最終年度である令和7年（2025年）には、数値目標の達成状況の確認を行い、計画内容の中間見直し・改善（Action・Plan）を行います。

計画の最終年次である、令和12年（2030）年に実施成果の検証を行い、より良い自転車利用環境と目指すべき将来像の実現に向けて各種施策を継続的に実施します。

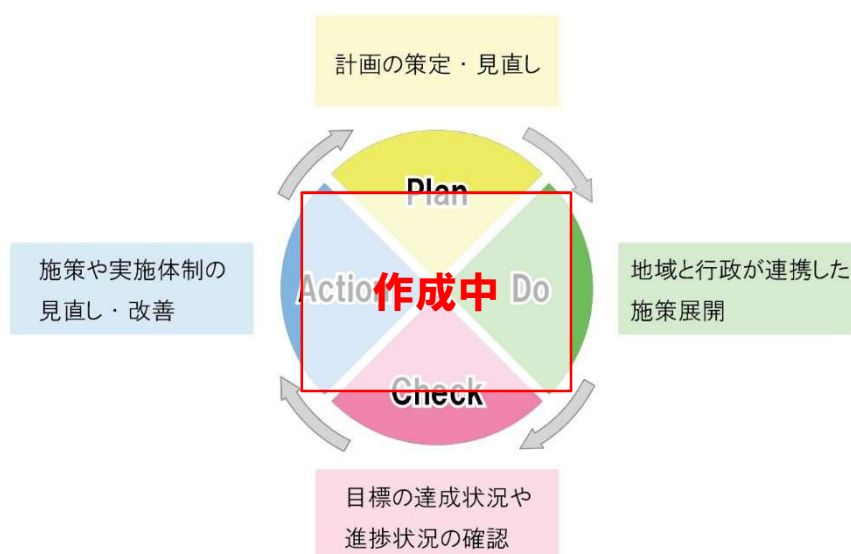


図 PDCA サイクルによる計画のフォローアップのイメージ



表 数値目標・管理指標一覧 (1/2)

**基本方針1 乗る^{ばい}bicycle** 「自転車を便利に利用できる環境づくり」**目標: 主要道路における自転車交通量〇%増加**

管理指標	現状値	目標値	備考
自転車交通量	平日:26,805 台 (13,793 台)		毎年度、中心部の主要道路 15 路線で ピーク時間帯(7~9 時、17 時~19 時)の 調査を実施 5 年おきに全時間調査(7~19 時)を実施
自転車ネットワーク 路線の整備延長	12.4 km (令和元年度時点)		-
中心部駐輪場の 駐輪可能台数	4,533 台	検討中	100 台以上収容できる付置義務駐輪場を 含める(毎年 10 月時点)
中心部駐輪場の利用台数	2,542 台 (令和元年)		100 台以上収容できる付置義務駐輪場を 含める(毎年 10 月時点)
交通結節点の 駐輪可能台数	6,500 台 (令和元年)		市営の駐輪場の駐輪可能台数 (毎年 10 月時点)
交通結節点の 駐輪場利用台数	4,603 台 (令和元年)		市営の駐輪場の利用台数(毎年 10 月時点)
放置禁止区域内の 放置自転車台数	2,483 台 (令和元年度)		-

**基本方針2 活かす^{ばい}bicycle** 「自転車を気軽に利用できる環境づくり」**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〇%増加**

管理指標	現状値	目標値	備考
自転車を利用する機会が 増えたと感じる市民の割合	11.6% (令和元年)		総合計画市民アンケート・LINE アンケート
自転車保有者の割合	-		LINE アンケート
サイクリング・レジャーで 自転車を利用している市民の割合※1	-	検討中	LINE アンケート
自転車利用が健康に つながると感じる市民の割合※1	-		LINE アンケート
自転車利用による CO ₂ 削減量※2	-		中心部駐輪場利用台数により算出 (毎年 10 月時点)

※1 母数は自転車を保有している回答者

※2 5 km圏内の移動が自動車から自転車へ転換したと仮定(自転車交通量の増加数から自動車削減台数を算出)



作成中

表 数値目標・管理指標一覧 (2/2)

基本方針3 守る ^{ばい}bicycle 「自転車を安全に利用できる環境づくり」

目標: 自転車交通ルールに関するテストの正答率〇%増加

管理指標	現状値	目標値	備考
自転車交通ルールに関するテストの正答率※1	73% (平成 28 年)	検討中	学校・市内・LINE アンケート
自転車関連事故の発生件数	399 件 (令和元年)		-
自転車関与事故における法令違反別当時者数	181 人 (令和元年)		-
交通安全教室の実施校数	98 校 (令和元年度)		-
自転車保険の加入率※2	53.5% (令和元年)		総合計画市民アンケート・LINE アンケート

※1 独自の市民アンケート調査結果による(学校・市役所職員・市民対象に実施、各問(計 10 問)の正解率の平均値)

※2 母数は月に 1 回以上自転車を利用している回答者

卷末資料

