

熊本市自転車 3”ばい”プラン

～熊本市自転車活用推進計画～



素案(説明用)

乗るばい



良かばい



守るばい



計画の構成

序章 計画の趣旨

1. 計画策定の背景
2. 計画の位置づけ
3. 計画の考え方

第1章 自転車を取り巻く環境

1. 1. 自転車を取り巻く環境
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 基本方針

4. 1. 計画の目的
4. 2. 基本方針

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
5. 2. 具体的な取組み
5. 3. 施策の実施による将来イメージ

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

第7章 自転車ネットワーク計画(見直し)

7. 1. 背景と目的
7. 2. 自転車走行空間の整備の進捗状況
7. 3. 自転車ネットワーク路線の見直し
7. 4. 優先的に整備する路線
7. 5. 自転車ネットワークの効果的な構築に向けて

序 章

計画の趣旨

序章 計画の趣旨

◇計画策定の背景

- 様々なメリットがある自転車を、自転車を“楽しい”乗り物として、市民に認識してもらう。
- 基本理念を以下の通り設定し、『熊本市自転車 3 “ばい” プラン（熊本市自転車活用推進計画）』を策定。

基本
理念



Let's enjoy bicycle.
～自転車を便利・気軽・安全に楽しもう～



◇計画の位置づけ・考え方

【自転車の特性】

- 交通手段のひとつ
【機動性】
- 都市の魅力を向上
【回遊性】
- 個人の幸福を満足
【快適性】
- 家計に優しい
【経済性】
- 暮らしを豊かに
【健康とエコ】

【自転車活用に あたっての課題】

- ・自転車利用への転換
- ・自転車による回遊性向上
- ・駐輪環境の整備
- ・多様な利活用の促進
- ・ルール遵守、マナーアップ

【現計画・取組み】

第2次熊本市自転車利用
環境整備基本計画・実施計画
熊本市の既存取組

継続
拡充

〔本計画〕熊本市自転車 3 “ばい” プラン
(熊本市自転車活用推進計画)
令和3年度～令和12年度

市の上位・関連計画

整合・連携

県自転車活用推進計画
県の上位・関連計画

勘案

自転車活用推進法
国の自転車活用推進計画

【自転車を取り巻く環境の変化】

- 新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」への対応が必要
- 電動アシスト付き自転車やスポーツタイプ等の車種が多様化
- 自転車の観光・レジャー、健康、環境面へのメリットが注目
- 自転車安全利用5則に沿った、正しい交通ルールの遵守と交通安全への意識改革

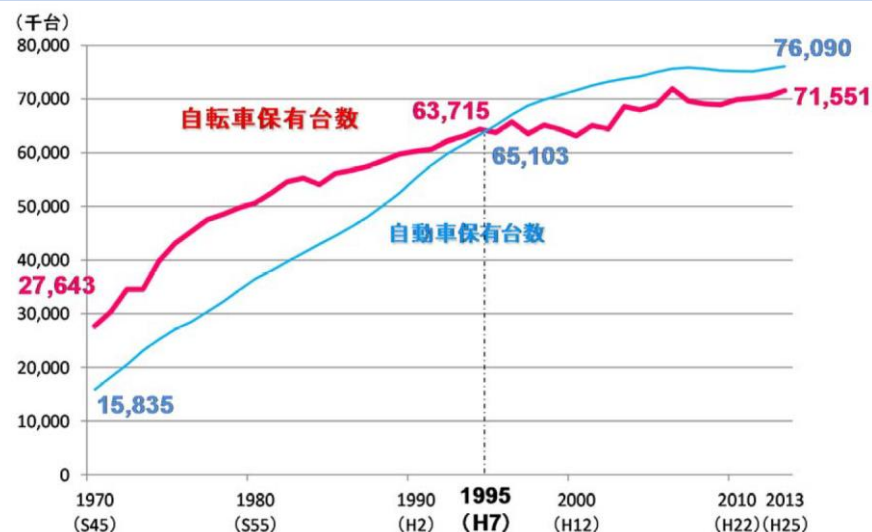
第1章

自転車を取り巻く環境

第1章 自転車を取り巻く環境

◇自転車を取り巻く環境

- 自転車保有台数が増加し、スポーツタイプの自転車や電動アシスト付き自転車等の販売台数が急増しており、多様な用途で利用が拡大。
- 「新しい生活様式」の実践として、人との接触を低減するため、自転車が「密」を回避する移動手段として注目。
- 自転車の過失による事故の発生や違反が増加。自転車利用者の交通ルールの遵守、交通マナーが問題。



※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、毎年3月の登録台数。

図 自転車保有台数の推移（全国）

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

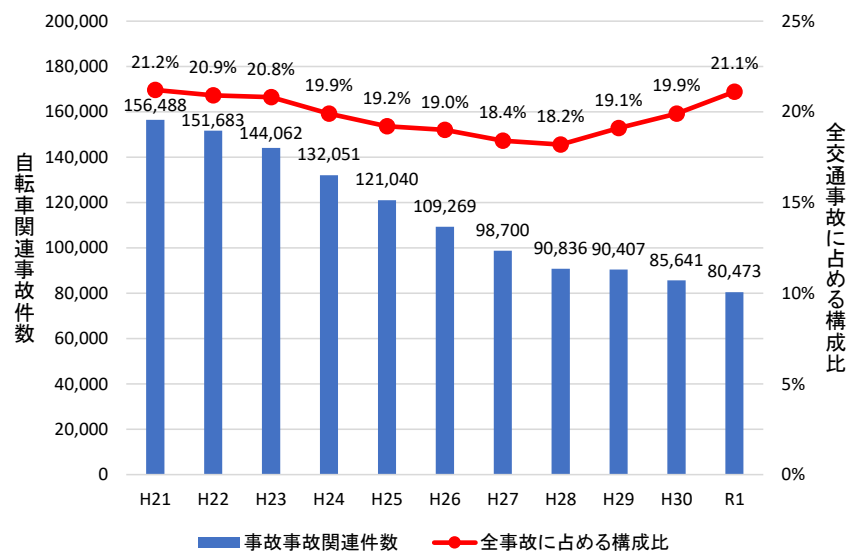


図 交通事故死者数の推移（全国）

出典：警察庁（道路の交通に関する統計）

◇自転車活用に向けた国内の取組み

- 交通安全の確保を図り、交通体系における自転車の役割を拡大することを主な目的として、自転車活用推進法（平成28年12月）が施行、自転車活用推進計画（平成30年6月）が策定され、国ぐるみで自転車の活用を推進し、全国の地方自治体において推進計画の策定が求められている。

第2章

熊本市のこれまでの取組み

第2章 熊本市のこれまでの取組み

◇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」（H7.3）にはじまり、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。

○平成23年度には、「第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画・実施計画」を策定し、国や警察の動向を踏まえ、平成30年4月に中間見直しを実施し、あわせて、自転車ネットワーク計画を策定。

○平成24年6月からは「放置自転車ゼロ作戦」を開始し、走行環境の整備や駐輪場整備、放置自転車対策を実施。

自転車走行空間の整備



写真 学園大通り



写真 白川チャリンポみち

交通マナーアップ



写真 街頭指導の様子



写真 自転車安全利用教育の様子

放置自転車ゼロ作戦



写真 蓮政寺公園東側（左：実施前、右：実施後）

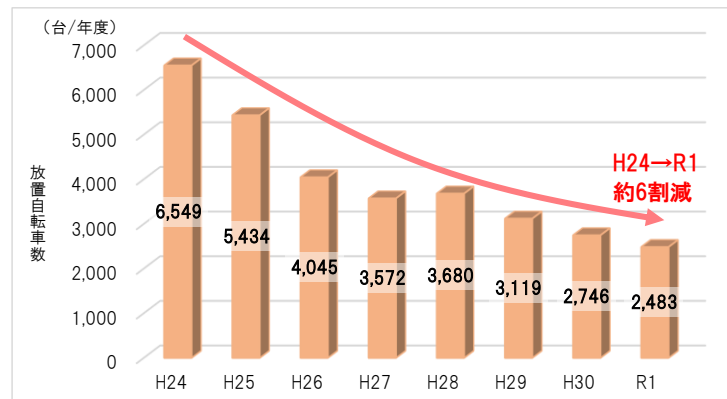


図 市内全域の放置自転車台数の推移

第3章

熊本市の自転車に関する現状と課題

第3章 熊本市の自転車に関わる現状と課題

近距離移動における自動車利用からの転換が必要

- 近距離移動では自動車から自転車への転換、自転車と公共交通機関との連携を図り、交通環境を改善
- 「新しい生活様式」を踏まえた自転車通勤への対応
- 中心市街地の回遊性向上等に寄与するシェアサイクルの導入検討

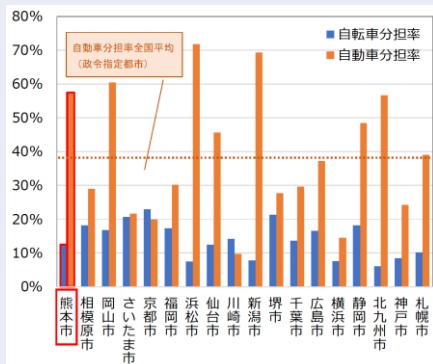


図 通勤時の交通分担率 (全国政令指定市)
資料：国勢調査 (H22)

多様な利活用ができる自転車利用環境づくりが必要

- サイクリングルートの設定など、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
- 熊本県や九州各県と連携してサイクリング環境を整備す
- 自転車の利用機会が増えるきっかけ作り



写真 サイクリングの様子

自転車利用に関する広報・啓発が必要

- こどもの頃から、自転車への関心を高める環境づくりの重要性
- 自転車利用が健康増進や環境負荷低減などにもメリットがあることを広げるため、様々な効果を広報・啓発

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、自転車が安全に走行できる空間が少ない
- 自転車走行空間の整備を進め、自転車ネットワークを広げる必要性
- 交差点の事故防止対策など、自転車走行空間の安全性を確保

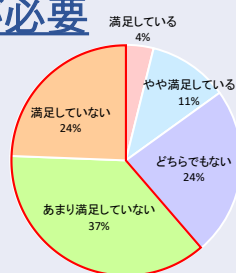


図 走行環境の満足度
資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査 (R2年)

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があるため、駐輪場の適正配置や整備が必要
- 放置自転車対策を継続
- 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



写真 通路に駐輪されている

自転車事故やルール違反の減少とマナーアップが必要

- 若い年代の交通事故・違反が多い。自転車の交通安全教育をさらに充実
- 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
- 自転車安全保険加入を義務化するなど、自転車安全保険加入の促進

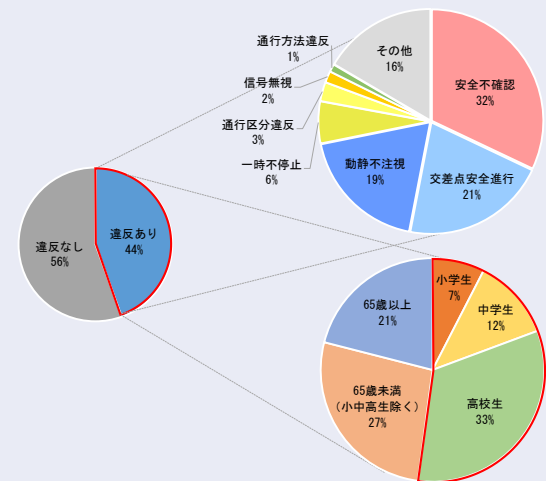


図 熊本市発生の自転車関与事故法令違反別当事者数
資料：交通事故統計 (R1) (熊本県警)

第4章

基本方針

第4章 基本方針

◇計画の目的

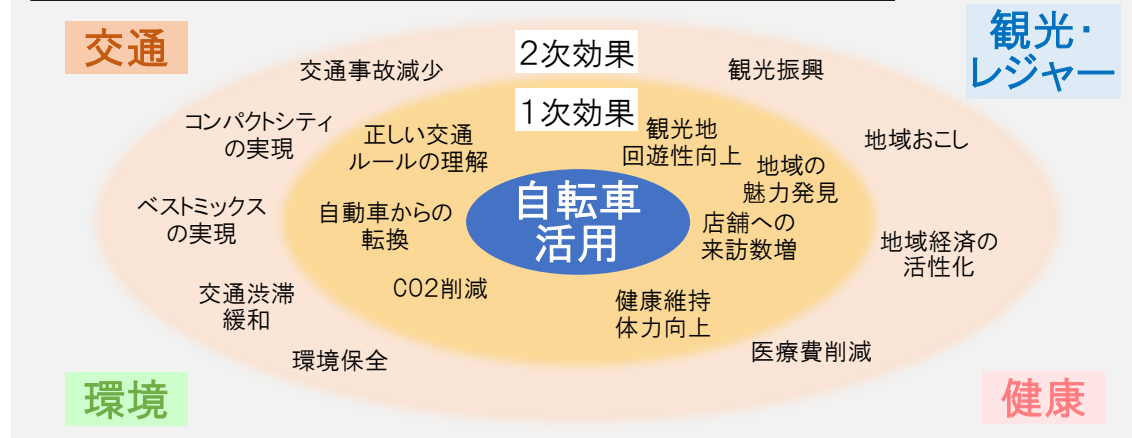
○自転車利用者は「より便利」に、自転車未利用者には「メリットを知ってもらう」ことで自転車の利活用を促進。

○自転車を“楽しい”乗り物として以下の3つの目的を設定し、本計画を推進。

1. 自転車を「交通手段」のひとつとして位置付けるとともに、公共交通機関と連携し、**自転車の利便性を向上**
2. 自転車を気軽に利用し、自転車への関心を高め、**様々な場面で自転車を活用**
3. すべ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、**自転車の安全利用を促進**



～ 自転車活用はあらゆる面に波及効果がある～



さらなる
効果の
発現

Let's enjoy bicycle

～ 自転車を便利・気軽・安全に楽しもう～

- ▶ 交通手段として自転車に乗って欲しい！
- ▶ 観光・レジャー、地域おこしに自転車を役立ててほしい！
- ▶ 健康、環境の面でも自転車に乗ってほしい！
- ▶ 安全に自転車を利用してほしい！

+ 自転車を”楽しく”利用してほしい！



第4章 基本方針

◇基本方針

○本市が抱える課題に対応した3つの基本方針を設定。この基本方針に沿った施策を展開し、本市が目指す自転車の都市像を構築。

○施策の実施による効果検証を行うための数値目標を、中間年の令和7年（2025年）と最終年の令和12年（2030年）に設定。

自転車活用にあたっての課題

近距離移動における自動車利用からの転換が必要

安全で快適な自転車走行空間の整備が必要

利便性の高い駐輪環境の整備が必要

多様な利活用ができる自転車利用環境づくりが必要

自転車利用に関する広報・啓発が必要

自転車事故やルール違反の減少とマナーアップが必要

基本方針



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」



基本方針2 良か^{ばい}bicycle

「自転車を気軽に利用できる環境づくり」



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」

各方針に沿った
施策の展開

本市が目指す自転車の都市像

1. 自転車で快適に移動できる都市

2. 自転車を利用したくなる、自転車で訪れたい魅力ある都市

3. 自転車を安全安心に利用できる都市

第4章 基本方針



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」

《施策の方向性》

自転車走行空間や駐輪環境の整備など、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、自転車通勤の促進に向けた取組みを実施



目標1：自転車通勤者の増加

本市においては、自動車の通勤利用が多く、交通渋滞が慢性化していることから、主に通勤利用者をターゲットに自動車利用から自転車利用への転換を図る

数値目標：中心部駐輪場の利用台数※

現況値		目標値(中間年)		目標値(最終年)	
2,375 台	令和 2 年 (2019 年)	2,613 台	令和 7 年 (2025 年)	2,850 台	令和 12 年 (2030 年)

目標値設定 5 年で 10%増加

※毎年 10 月の平日 15 時時点の定点を調査。100 台以上収容できる付置義務駐輪場を含める

数値目標：交通結節点等駐輪場の利用台数※

現況値		目標値(中間年)		目標値(最終年)	
4,164 台	令和 2 年 (2019 年)	4,580 台	令和 7 年 (2025 年)	5,000 台	令和 12 年 (2030 年)

目標値設定 5 年で 10%増加

※毎年 10 月の平日 15 時時点の定点を調査

第4章 基本方針



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

《施策の方向性》

自転車利用が個人だけでなく、社会や環境に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



目標2: 自転車を利用する機会が増えたと感じる市民の増加

社会全体として自転車への関心を高め、自転車を”楽しく”利用できる乗り物として、様々な場面での活用するなど、自転車の利用機会の増加を促す

数値目標: 「自転車を利用する機会が増えた」と感じる市民の割合※

現況値		目標値(中間年)		目標値(最終年)	
11.6%	令和元年 (2019 年)	15.3%	令和 7 年 (2025 年)	17.8%	令和 12 年 (2030 年)

目標値設定 2 次計画の目標値 12.8%から 5%増加(2 次計画では H28→R2(4 年)で 2%増加を目標)

※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 守る^{ばい}bicycle 「自転車を安全に利用できる環境づくり」

《施策の方向性》

自転車の安全利用意識の向上を図るため、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む。

目標3:市民の自転車利用マナーアップ

自転車交通ルールを認知してもらうだけでなく、実際にルールを守って正しく自転車を利用してもらい、自転車事故や違反の減少を図る

数値目標:サイクルマスター(認定制度)へのチャレンジ数^{※1}

現況値	目標値(中間年)		目標値(最終年)	
—	10,000 人 ^{※2}	令和 7 年 (2025 年)	20,000 人 ^{※2}	令和 12 年 (2030 年)

目標値設定 年間 2,000 人受験(本市の「みどりの検定」受験者数(R1:2,270 人)を参考)

※1 自転車交通ルールに関するテストや、熊本市の自転車に関わるクイズなどを実施

※2 通算受験者数

第5章

自転車活用推進に向けて実施すべき施策

第5章 自転車活用推進に向けて実施すべき施策

◇施策の展開

- 基本方針に基づいて施策・取組みを設定。施策の中でも特に重要だと考えるものについては「重点施策」と設定。
- 短期（令和3年～令和5年）、前期（令和3年～令和7年）、後期（令和8年～令和12年）と期間を設定し、期間に応じた、施策・取組みを実施。
- 中間年である5年後（令和7年）に中間見直しを実施し、施策の継続・見直し等の検討を行う。

◇計画の期間：令和3年度～令和12年度の10年間



第5章 自転車活用推進に向けて実施すべき施策



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」

重点施策

自転車走行空間の整備

駐輪環境の整備・構築

自転車通勤の促進

施策体系

施策	取組み	位置付け
1. 自転車走行空間の整備	①自転車走行空間の整備	R3 短期 R6 継続 R8 R12
	②交通事故危険箇所における事故防止対策	短期 継続
	③自転車ネットワークの拡充 新規	検討 後期 継続
2. 駐輪環境の整備・構築	①交通結節点等における駐輪場整備	短期 継続
	②放置自転車ゼロ作戦	短期 継続
	③駐輪場整備補助の導入 新規	検討 後期 継続
	④駐輪場の有料化・料金体系の見直し 新規	検討 後期 継続
	⑤駐輪場設備の拡充および施設の更新 新規	短期 継続
	⑥駐輪場のICカードへの対応化 新規	検討 後期 継続
3. 自転車通勤の促進	①熊本市版「自転車通勤推進企業」認定制度の導入 新規	短期 継続
	②サイクル&ライドの促進 新規	短期 継続

第5章 自転車活用推進に向けて実施すべき施策

◇具体的な取組み(一例)

 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」

施策3. 自転車通勤の促進

取組み①	熊本市版「自転車通勤推進企業」認定制度の導入			新規
位置付け	前期		後期(継続)	
	短期			

- ・ 中心市街地の通勤時間帯の交通渋滞が慢性化している
- ・ まずは通勤利用者をターゲットに自動車通勤から自転車通勤への転換を促す
- ・ 熊本市独自の「自転車通勤推進企業」の認定制度を導入し、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
- ・ 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の広報を行うことで、自転車通勤の促進や交通マナーアップだけでなく、市長からの表彰を行うなど、企業のイメージアップにつなげる



図 国の認定ロゴマーク

第5章 自転車活用推進に向けて実施すべき施策



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

重点施策

サイクリング環境の構築 シェアサイクルの導入支援

施策体系

施策	取組み	位置付け
1. サイクリング環境の構築	①サイクリングルートの設定	新規 R3 前期 R6 継続 R8 継続 R12
	②サイクリングマップの作成	新規 前期 継続
	③サイクリングルートの統一案内表示の設置	新規 検討 後期 継続
2. シェアサイクルの導入支援	①シェアサイクルの導入支援	新規 短期 継続
3. 利用機会の創出に向けた取組みの推進	①自転車情報総合サイトの開設	新規 短期 継続
	②サイクルキャンペーンの実施	新規 前期 継続
	③自転車を利用した健康づくりに対する広報	新規 前期 継続
	④熊本健康アプリ等との連携	新規 前期 継続
	⑤自転車を利用した環境対策に対する広報	新規 前期 継続
	⑥災害時・外勤時における自転車の利用促進	新規 前期 継続
	⑦サイクルトレイン等の活用・拡大	前期 継続

第5章 自転車活用推進に向けて実施すべき施策

◇具体的な取組み(一例)

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

施策1. サイクリング環境の構築

取組み①	サイクリングルートの設定		
位置付け	前期		後期(継続)
	短期		

- ・市内の“ゆうかファミリーロード”や“江津湖サイクリングロード”など既存のサイクリングロードを活用
- ・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を設定
- ・設定したルートに対しては、必要に応じて、ハード整備を検討
- ・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の施設となるように、駐輪ラックやベンチなど自転車に関する設備を設置
- ・サイクリングマップで紹介する店舗は、ラックやベンチ、空気入れの設置等、条件を満たした店舗を掲載 など



写真 白川ちやりんぼみち



写真 江津湖サイクリングロード



写真 ゆうかファミリーロード

第5章 自転車活用推進に向けて実施すべき施策



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」

重点施策

学校と連携した自転車学習の推進
安全・安心な自転車利用の普及

施策体系

施策	取組み		位置付け			
			R3	R6	R8	R12
1. 学校と連携した 自転車学習の推進	①「熊本市自転車安全モデル校」の指定	新規	短期	継続		
	②自転車交通安全教室の開催		短期	継続		
2. 交通安全教育の推進	①ライフステージに応じた交通安全教育の推進		短期	継続		
	②自転車シミュレーターを活用した交通安全教室の開催		前期	継続		
	③自動車学校・免許センターの連携した自転車交通ルールの周知徹底	新規	短期	継続		
3. 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		短期	継続		
	②交通指導員等による安全利用指導の継続・強化		短期	継続		
	③交通安全に関する指導技術の向上		短期	継続		
	④自転車安全条例の改正に向けた各主体の責務の設定	新規	前期	継続		
4. 安全・安心な 自転車利用の普及	①自転車の点検・整備の推進		短期	継続		
	②ヘルメット着用の推進		短期	継続		
	③自転車安全保険加入の促進		短期	継続		

第5章 自転車活用推進に向けて実施すべき施策

◇具体的な取組み(一例)

 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」

施策1. 学校と連携した自転車学習の推進

取組み①	「熊本市自転車安全モデル校」の指定		
位置付け	前期		後期（継続）
	短期		

- ・教育委員会や市内の学校と連携し、「熊本市自転車安全モデル校」を指定
- ・授業の一環として一緒に自転車に係る学習を行い、児童生徒の自転車に対する安全意識や関心の向上を図り、学んだことを社会へ発信できる環境づくりを行う
- ・生徒会による広報啓発や自転車の安全利用、交通安全利用教育のバックアップを行い、児童生徒の自転車への関心を高める
- ・指定された学校を通じて、周辺の学校についても相乗的に良くする



写真 自転車安全利用教育の様子

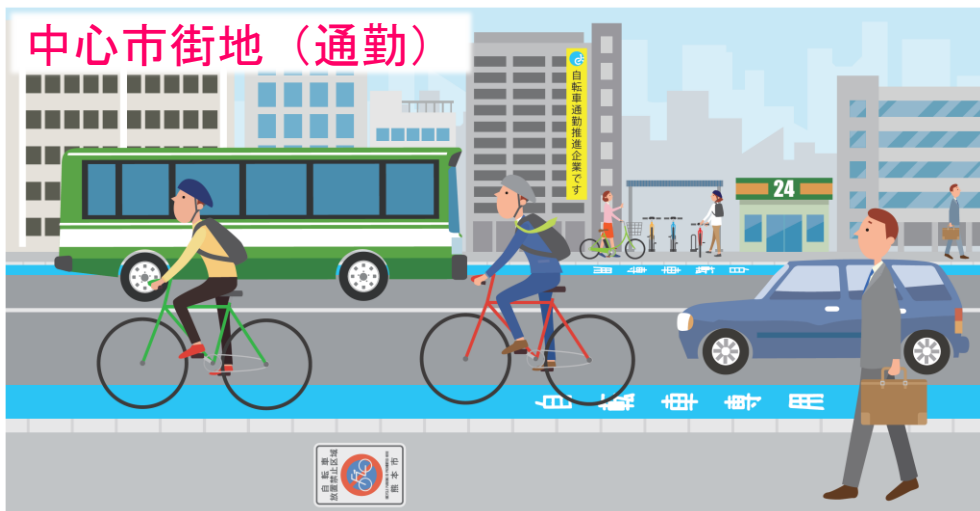


写真 自転車交通安全教室後配布される終了証

第5章 自転車活用推進に向けて実施すべき施策

◇施策の実施による将来イメージ

- 施策の実施により、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す。
- 今後は現ネットワークエリア外の地域拠点においても、自転車走行空間や駐輪場整備を行い、都市づくりや公共交通の促進に自転車を活用。



第6章

計画の効果的な推進に向けて

第6章 計画の効果的な推進に向けて

◇計画の推進体制

○行政・市民など、多様な主体が連携・協力し、本計画を推進。

○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サイクルによる進捗管理を年度ごとに行う。

計画推進と利用者意識の醸成の“両輪”で、

安全かつスマートに自転車を利用できる施策を推進するために

自転車活用に
関する施策

安全利用の醸成

＜行政＞
(熊本市)

- ・熊本市自転車活用推進計画の着実かつ効率的な実施・推進
- ・市民や関係機関・関係団体等との連携・働きかけ
- ・利用者ニーズや社会情勢に配慮した必要に応じた計画見直し 等

相互連携

＜市民＞

(関係機関・事業者・団体等含む)

- ・交通ルール、マナーを守った道路空間の利用
- ・低炭素型社会、健康増進への意識醸成
- ・自転車の適正利用を促す環境整備
- ・安全学習や安全点検の取組み
- ・安全で快適な自転車利用に関する意識向上 等

自転車が持つ様々な可能性を最大限に発揮し、3つの基本方針を推進することで、“Let’s enjoy bicycle”を実現します。



PDCAサイクル
による進捗管理

計画の策定・見直し



施策や実施体制の
見直し・改善

地域と行政が連携した
施策展開

目標の達成状況や
進捗状況の確認

◇計画のフォローアップ

○前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、計画内容の間見直し・改善を実施。

○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、次期計画を策定。

第7章

自転車ネットワーク計画（見直し）

※前回協議会以降の検討事項

第7章 自転車ネットワーク計画(見直し)

◇追加選定路線の整備形態

○自転車ネットワーク路線に新たに追加する路線の整備形態について、選定フローに従い検討し、暫定形態、完成形態の整備形態を決定

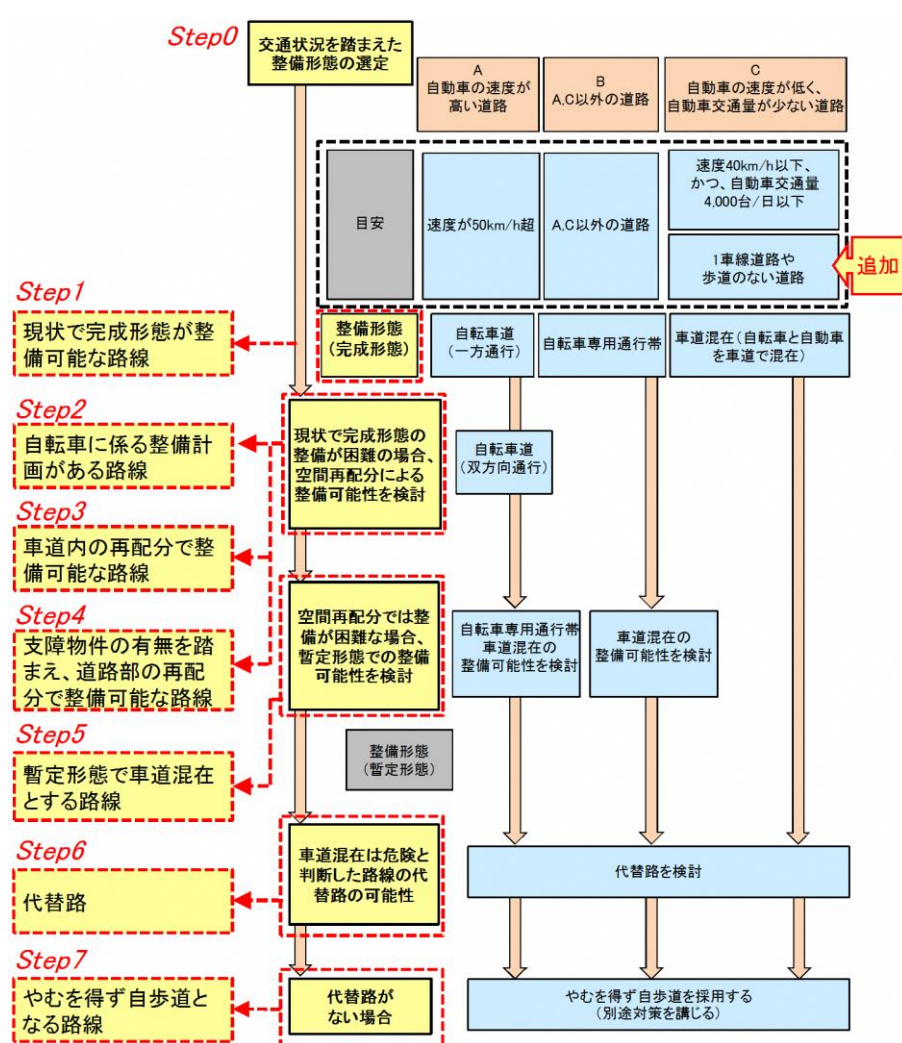
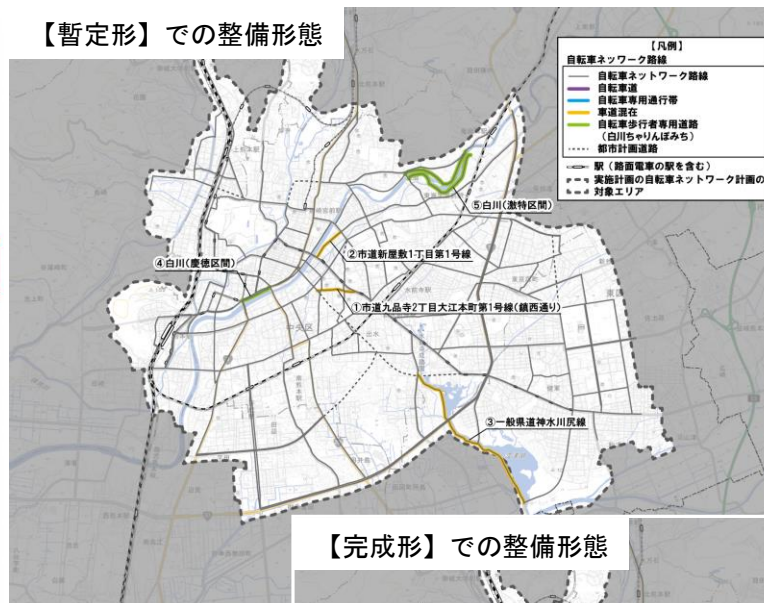
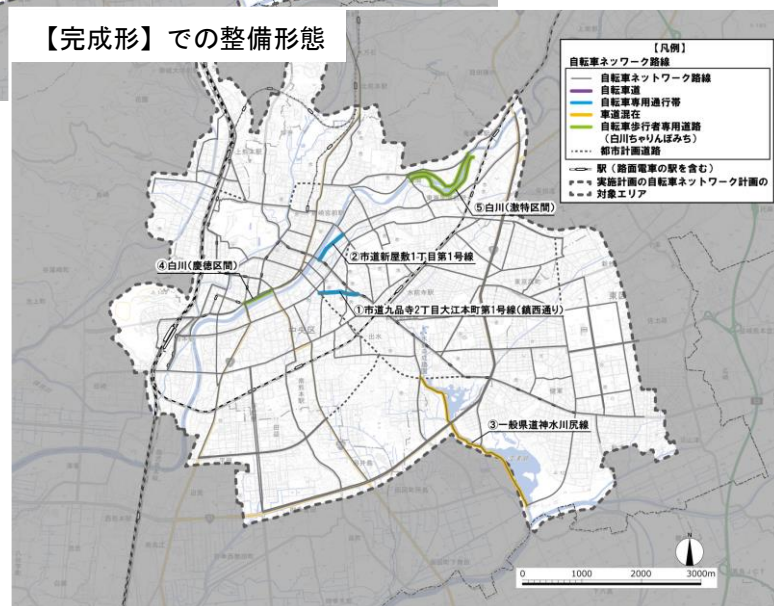


図 整備形態の選定方法

【暫定形】での整備形態



【完成形】での整備形態



第7章 自転車ネットワーク計画(見直し)

◇優先整備区間

- 優先的に整備する路線の条件により、今後5年間で優先的に整備する路線を選定
- アフターコロナ計画路線も含め、関係機関と協議を行い、国道、県道、市道、白川ちゃりんぽみちを含む計20km（アフターコロナ計画路線は現在も国と協議中）

【優先的に整備する路線の設定】

- ①歩行者・自転車の交通量から、歩行者・自転車の錯綜が多く、分離が必要な路線
- ②自転車に係る整備計画がある路線
- ③必要性が高く※、かつ、実現性も高い路線
 - ※「自転車利用が多い路線」、「自転車関連の交通事故やヒヤリが多い路線」、「自転車通学路の対象路線」から評価し、いずれかに該当する路線
- ④上記①～③で抽出した区間と交通結節点や学校、駐輪場等自転車に関連する施設をつなぎ、ネットワークを構築する上で必要な路線

【アフターコロナ計画路線】

新型コロナウイルスによる「新しい生活様式」で想定される自転車交通量の増加へ対応するため、熊本市自転車ネットワーク計画路線において自転車専用通行帯等の整備を優先的に進める路線

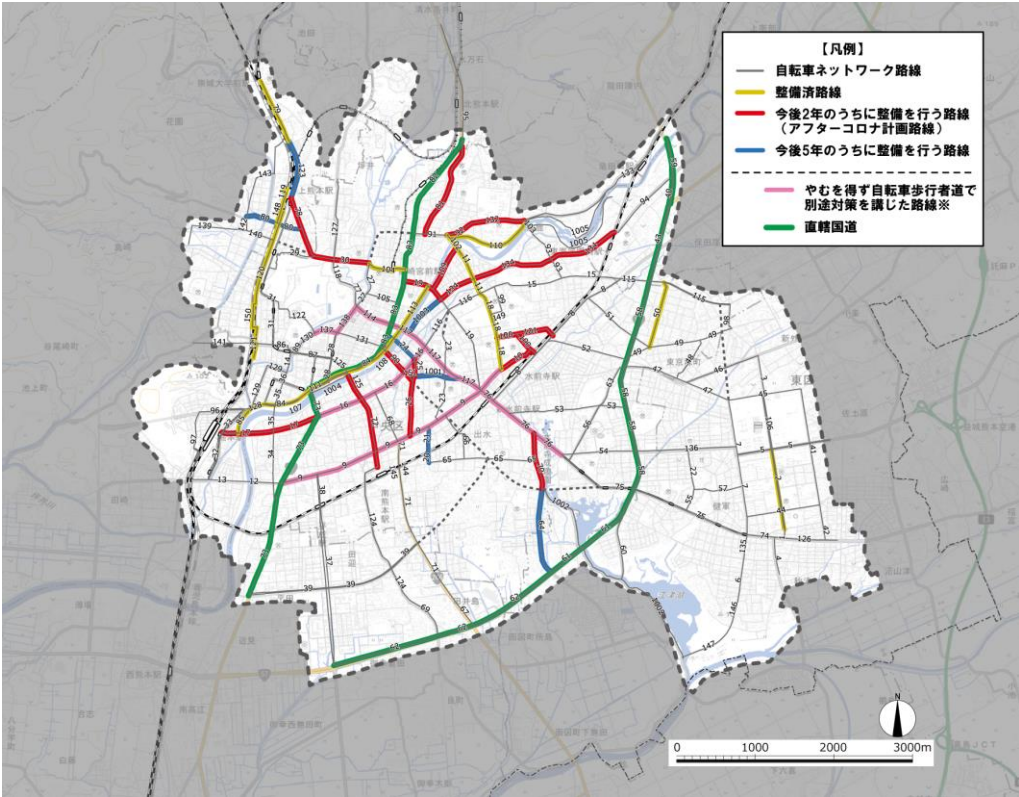


表 今後5年間で優先的に整備する路線

路線名	リンク 番号	延長 (m)	今後5年間で整備する路線		完成形態	暫定形態
			アフターコロナ 計画路線 (2年以内)	今後5年のうちに 整備を行う路線		
国道	1 国道266号	72	1,010	●	自転車専用通行帯	車道混在
		125	※280	●	自転車専用通行帯	車道混在
		30	580	●	自転車専用通行帯	車道混在
県道	6 主要地方道熊本玉名線	78	860	●	自転車専用通行帯	-
		80	800	●	車道混在	-
		123	700	●	自転車専用通行帯	-
	7 主要地方道熊本停車場線	17	1,240	●	自転車専用通行帯	-
	10 主要地方道熊本菊鹿線	81	1,240	●	自転車専用通行帯	車道混在
	11 県道熊本空港線	64	1,130	●	自転車専用通行帯	-
		70	710	●	自転車専用通行帯	-
	13 県道瀬田熊本線	134	2,440	●	車道混在	-
	20 県道熊本菊陽線	92	380	●	自転車専用通行帯	車道混在
		132	460	●	自転車専用通行帯	-
市道	21 市道新屋敷3丁目大江5丁目第1号線	19	1,840	●	自転車専用通行帯	-
	22 市道安政町第3号線	24	470	●	車道混在	-
	26 市道花畑町九品寺4丁目第1号線	90	560	●	自転車専用通行帯	-
	28 市道九品寺2丁目第1号線	25	200	●	自転車専用通行帯	車道混在
	29 市道九品寺3丁目九品寺5丁目第1号線	26	750	●	自転車専用通行帯	車道混在
	30 市道九品寺6丁目画図町下無田第1号線	20	170	●	車道混在	-
		21	300	●	車道混在	-
	44 市道新大江1丁目水前寺3丁目第1号線	100	520	●	自転車専用通行帯	車道混在
	45 市道新大江2丁目水前寺3丁目第1号線	101	500	●	自転車専用通行帯	車道混在
	61 市道二本木2丁目新大江1丁目第1号線	10	540	●	自転車専用通行帯	車道混在
	73 市道九品寺2丁目大江本町第1号線	151	50	●	自転車専用通行帯	車道混在
		1001	580	●	自転車専用通行帯	車道混在
	74 市道新屋敷1丁目第1号線	1003	600	●	自転車専用通行帯	車道混在
白川	89 白川ちゃりんぽみち	109	710	●	自転車歩行者専用道路	-
計		19,620	12,610	7,010		

図 今後5年間で優先的に整備する路線