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（概要）

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

第2章 熊本市のこれまでの取組

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

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. 本市が目指す自転車の都市像
4．3. 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
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

◇計画策定の背景

○第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画・実施計画（H23～R2)が最終年度を迎える。
○自転車活用推進法が施行（H29.5）され、市町村の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めた計画の策定が求められている。
○これまでの計画を基に、自転車の特性や環境の変化を取り入れ、自転車の利活用を取り込んだ新しい計画を策定。
○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ため以下のように基本理念を設定。

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】
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

市の上位・関連計画
整合・連携
〔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
勘案・連携
県の自転車活用推進計画
勘案
自転車活用推進法
国の自転車活用推進計画

自転車の利活用の促進

【自転車を取り巻く環境の変化】

○新型コロナウイルスによる「新しい生活様式」への対応	○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に注目	○自転車安全利用五則などによる、自転車は「車両」であることを基本とした通行ルールの徹底

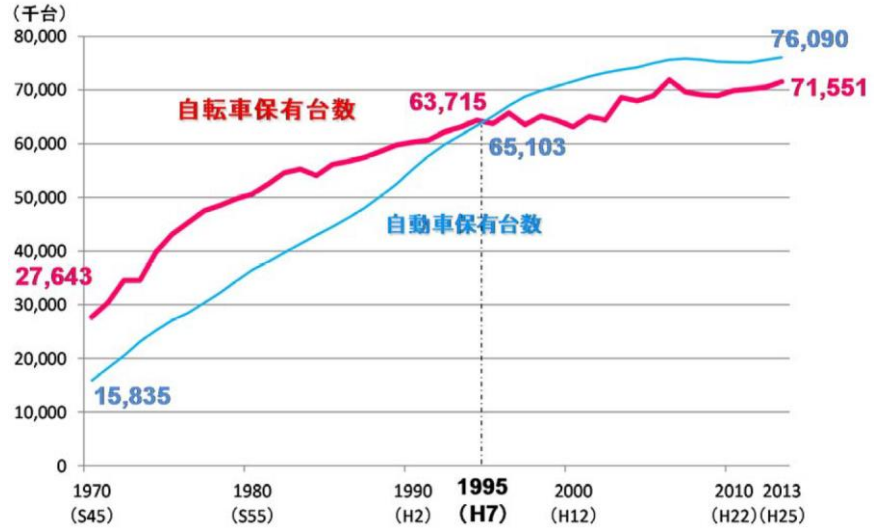
第１章　自転車を取り巻く環境

◇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、各年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）㈳自転車協会、自転車（H21～H25）㈶自転車産業振興協会
自動車㈶自動車検査登録情報協会

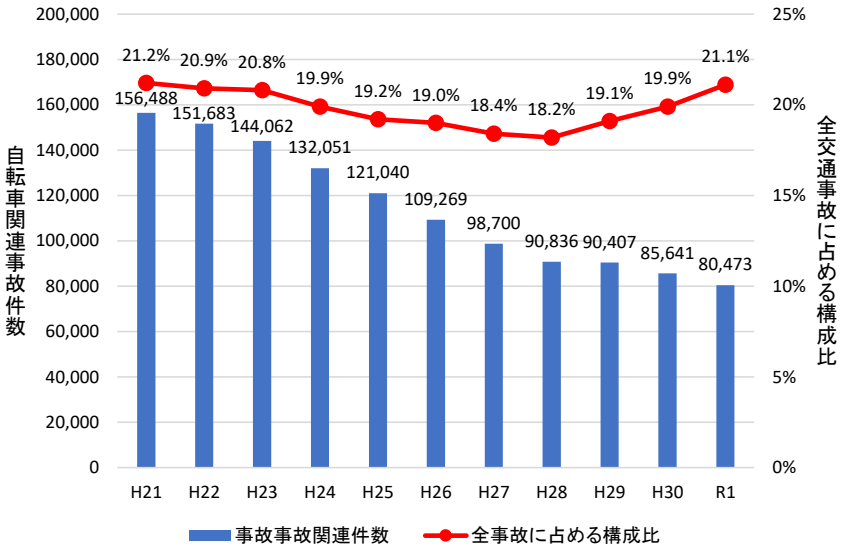


図　交通事故死者数の推移（全国）

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

○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

◇熊本市の自転車施策の動向

〇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。

〇平成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。

〇平成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　白川ちゃりんぽみち

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）

交通マナーアップ



写真　街頭指導の様子



写真　自転車交通安全教育の様子

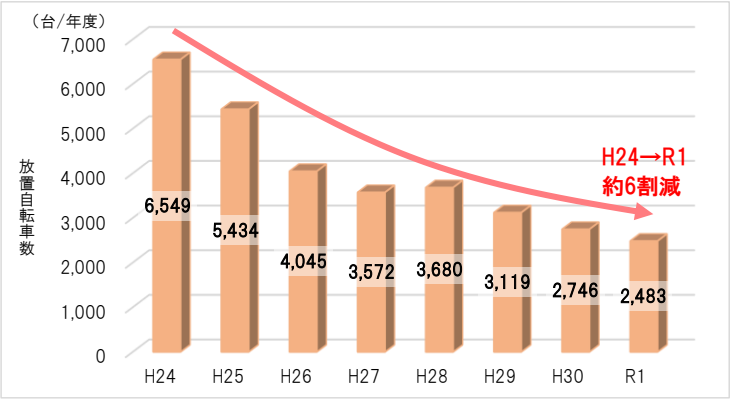


図　市内全域の放置自転車台数の推移

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

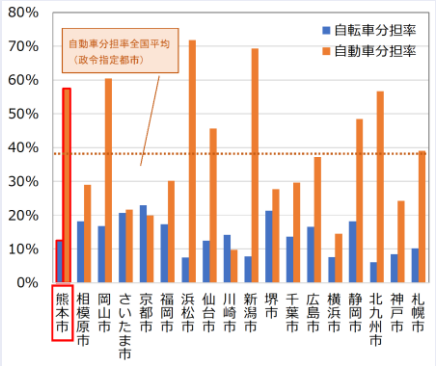


図　通勤時の交通分担率（全国政令指定市）
資料：国勢調査（H22）

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

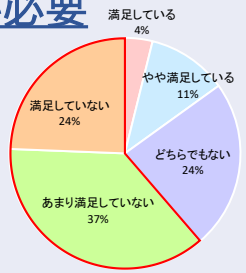


図　走行環境の満足度
資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R2年）

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



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のさらなる充実
○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

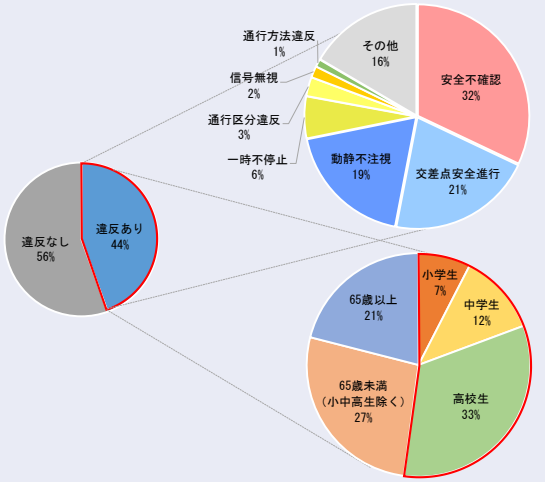


図　熊本市発生の自転車関与事故法令違反別当事者数
資料：交通事故統計（R1）（熊本県警）

第4章　基本方針

◇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。

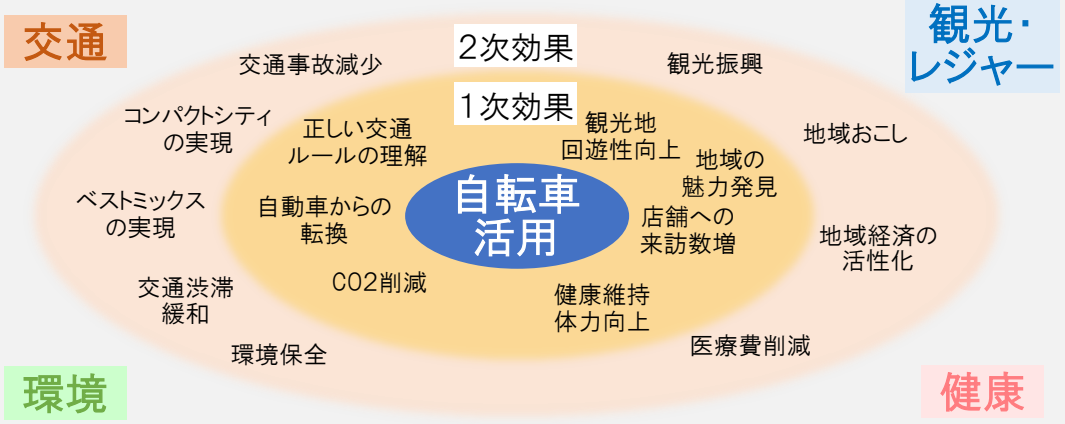
1. 自転車を「交通手段」のひとつとして位置付けるとともに、公共交通機関と連携し、自転車の利便性を向上
2. 自転車を気軽に利用し、自転車への関心を高め、様々な場面で自転車を活用
3. すべての道路利用者に対し、正しい交通ルール・マナーの周知徹底を図ることで、自転車の安全利用を促進

自転車利用者 → 自転車をより便利に

自転車未利用者 → 自転車のメリットの情報提供

利活用を促進

～ 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！



◇本市が目指す自転車の都市像

〇本計画の目的を達成するため、それぞれの目的に対し、本市が目指す自転車の都市像を掲げる。

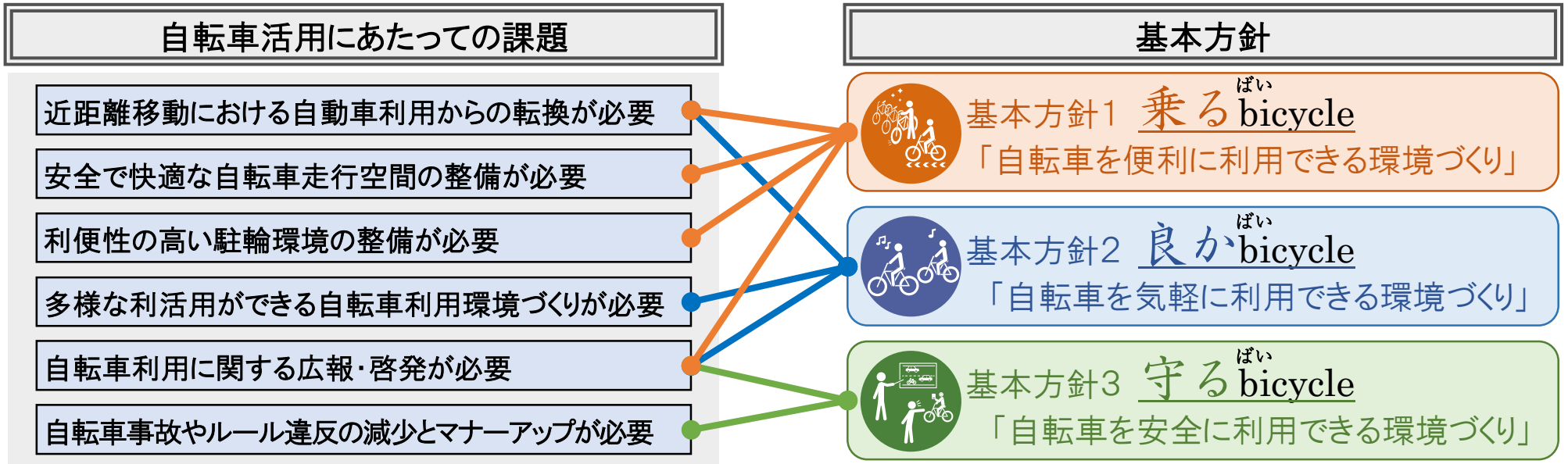
1. 自転車で快適に移動できる都市

2. 自転車を利用したくなる、自転車で訪れたくなる魅力ある都市

3. 自転車を安全安心に利用できる都市

◇基本方針

〇本市が目指す自転車の都市像を実現させるため、本市が抱える課題に対応した3つの基本方針を設定。



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

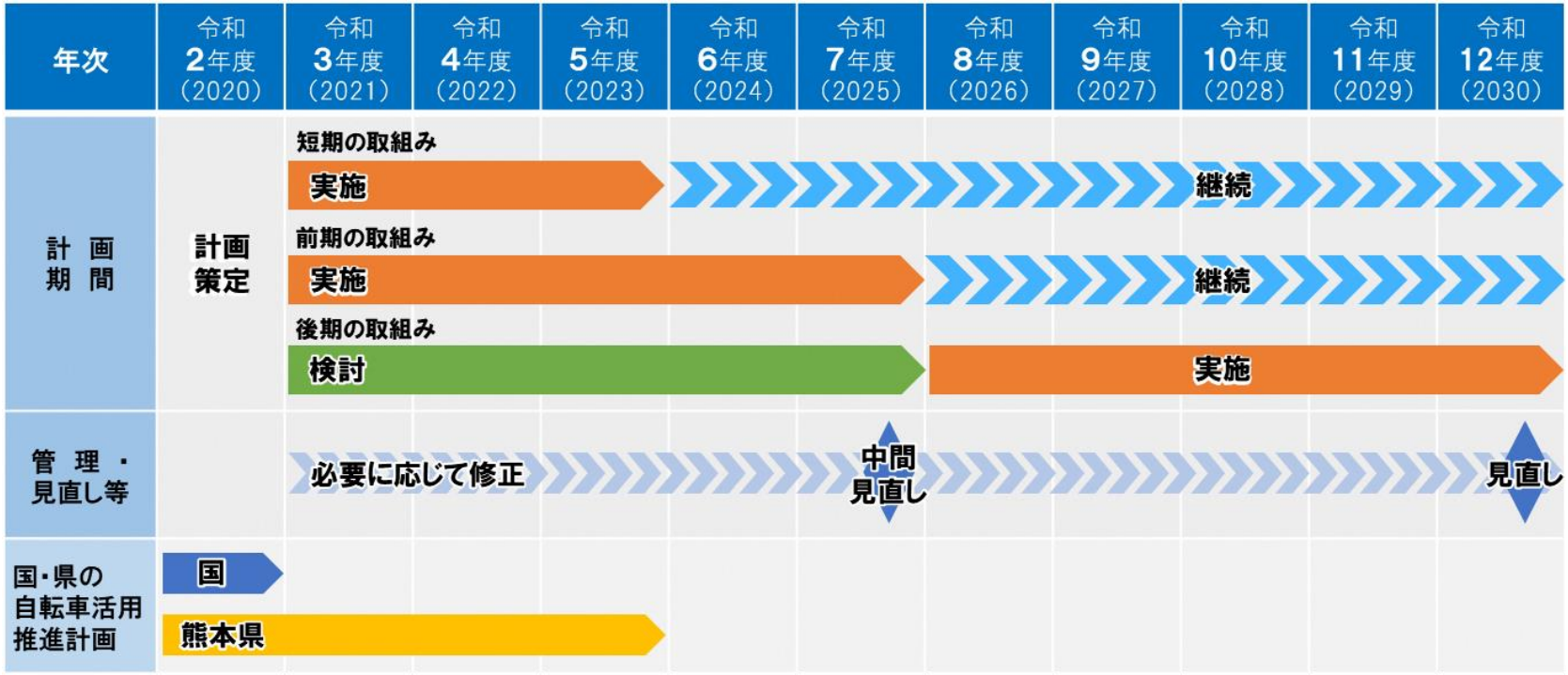
○基本方針に基づいて施策・取組を設定。施策の中でも特に重要だと考えるものについては「重点施策」と設定。

○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・取組を実施。

○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。

○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
1. 自転車走行空間の整備	①自転車走行空間の整備
	②交通事故危険箇所における事故防止対策
	③自転車ネットワークの拡充　新規
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
	②放置自転車ゼロ作戦
	③駐輪場整備補助の導入　新規
	④駐輪場の有料化･料金体系の見直し　新規
	⑤駐輪場設備の拡充および施設の更新　新規
	⑥駐輪場のICカードへの対応化　新規
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
	②サイクル＆ライドの促進　新規

数値目標

現況値→中間年→最終年

- 自転車ネットワーク路線の整備延長
  14.4km%（令和2年）→34.0km→50.0km
- 通勤時間帯の自転車交通量
  13,793台（令和元年）→15,172台→16,500台
- 駐輪環境の満足度
  8%（令和2年）→15%→30%
- 中心部駐輪場の利用台数
  2,375台（令和2年）→2,613台→2,850台
- 交通結節点等駐輪場の利用台数
  4,164台（令和2年）→4,580台→5,000台
- 放置禁止区域内の放置自転車台数
  2,483台（令和元年度）→1,738台→1,000台
- 熊本市版「自転車通勤推進企業」認定企業数
  新規→10社→20社

◇具体的な取組（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 短期	後期（継続）

・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(ばい)bicycle「自転車を気軽に利用できる環境づくり」

重点施策

シェアサイクルの導入支援

サイクリング環境の構築

施策体系

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

数値目標

現況値→中間年→最終年

- 「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）→15.3%→17.8%
- 運動で自転車を利用している市民の割合
  13%（令和2年）→25%→40%
- 自転車の通勤利用によるCO_2削減量
  －　→350t→700t
- 自転車を保有している市民の割合
  66%（令和2年）→68%→70%
- 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
  15%（令和2年）→30%→45%

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（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2. サイクリング環境の構築

取組①	サイクリングルートの設定	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

・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　白川ちゃりんぽみち



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
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
	②自転車交通安全教室の開催
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
	②自転車シミュレーターを活用した交通安全教育の実施
	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
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
	②交通指導員等による安全利用指導の継続・強化
	③交通安全に関する指導技術の向上
	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
4. 安全・安心な自転車利用の普及	①自転車の点検・整備の促進
	②ヘルメット着用の促進
	③自転車安全保険加入の促進

数値目標

現況値→中間年→最終年

- 「熊本市自転車安全モデル校」の指定校数
  新規→5校→10校
- 自転車交通安全教室の実施校数
  76校（令和元年度）→105校→135校
- 自転車関連事故の発生件数
  399件（令和元年）→350件→300件
- 自転車関連事故における法令違反別当事者割合
  44%（令和元年）→40%→35%
- 車道の逆走率
  16%（令和元年）→8%→0%
- 自転車交通ルールに関するテストの正答率
  73%（平成28年）→85%→100%
- サイクルマスター（認定制度）へのチャレンジ数
  新規→10,000人→20,000人
- ヘルメットの着用率
  10%（令和2年）→20%→30%
- 自転車安全保険の加入率
  53.7%（令和2年）→62%→70%

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

・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　自転車交通安全教育の様子





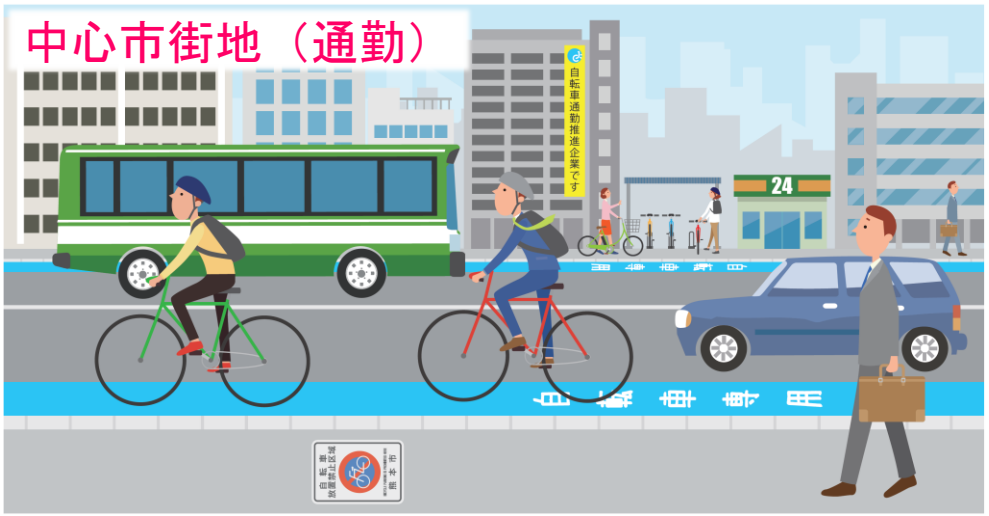
写真　自転車交通安全教室後配布される終了証

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

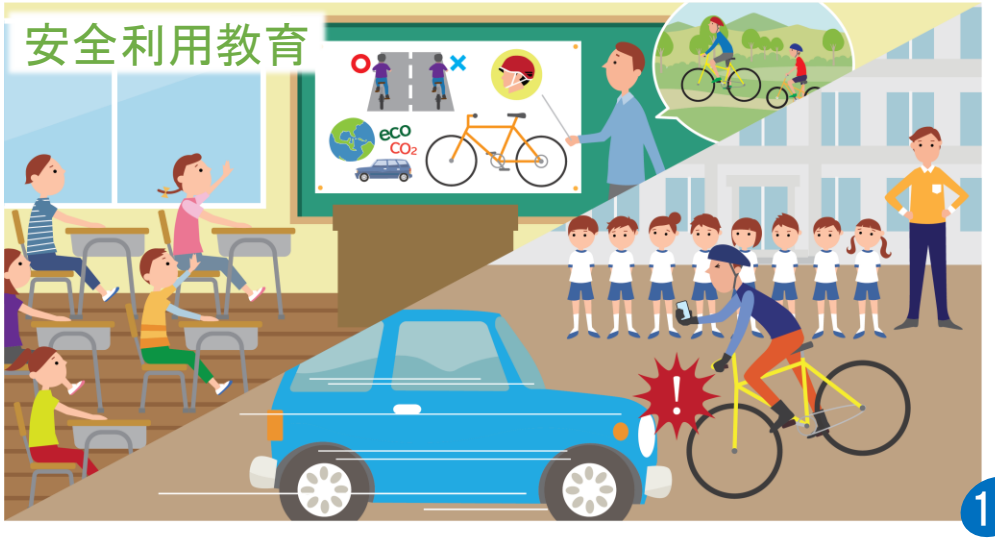
〇施策の実施により、社会全体で自転車への関心を高めながら自転車を活用した都市づくりを目指す。

〇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

◇計画の推進体制

〇行政・市民など、多様な主体が連携・協力し、本計画を推進。
〇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

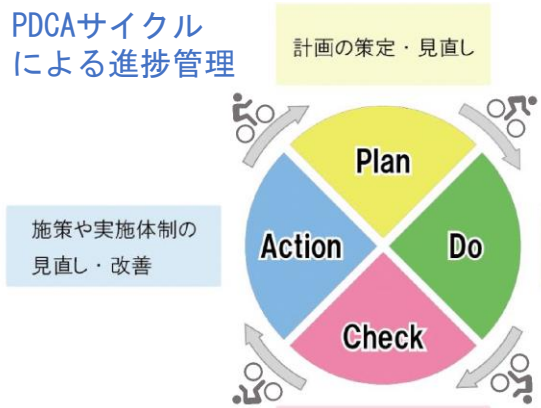
相互連携

＜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



◇計画のフォローアップ

〇毎年度、施策の実施状況や数値目標の達成状況の確認を行い、前期の最終年度である令和７年（2025年）には、計画内容の中間見直し・改善を実施。
〇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。

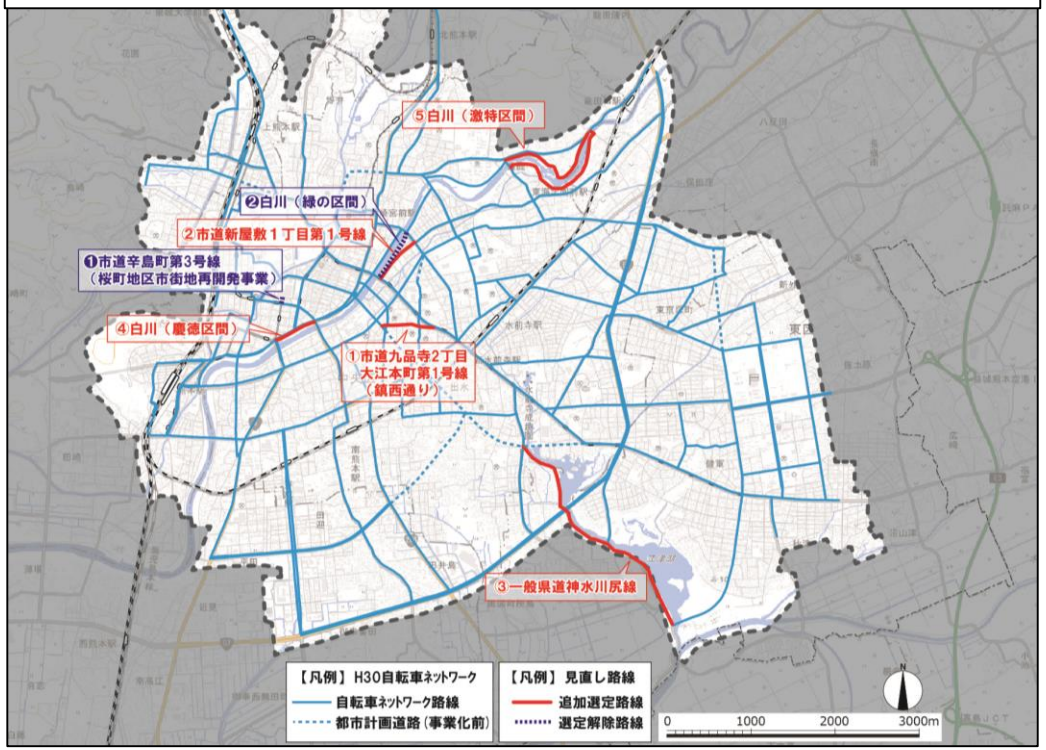
第7章　自転車ネットワーク計画（見直し）

◇自転車ネットワーク路線の見直し

■見直し条件
①自転車ネットワークの連続性を確保するために必要で、H29～R1までにおいて自転車関連交通事故が発生している路線
②NWエリア内で観光・レジャーとして活用効果の高い路線
③他事業との関連により影響される路線

○見直し条件を踏まえ、新たに7.8km（5路線）を追加選定、0.8km（2路線）の選定解除の見直しを実施。

【自転車ネットワーク見直し対象路線】



○追加選定路線を加えた、自転車ネットワーク路線の全長は151km。
○このうち、「熊本市自転車活用推進計画」における管理延長は113km。