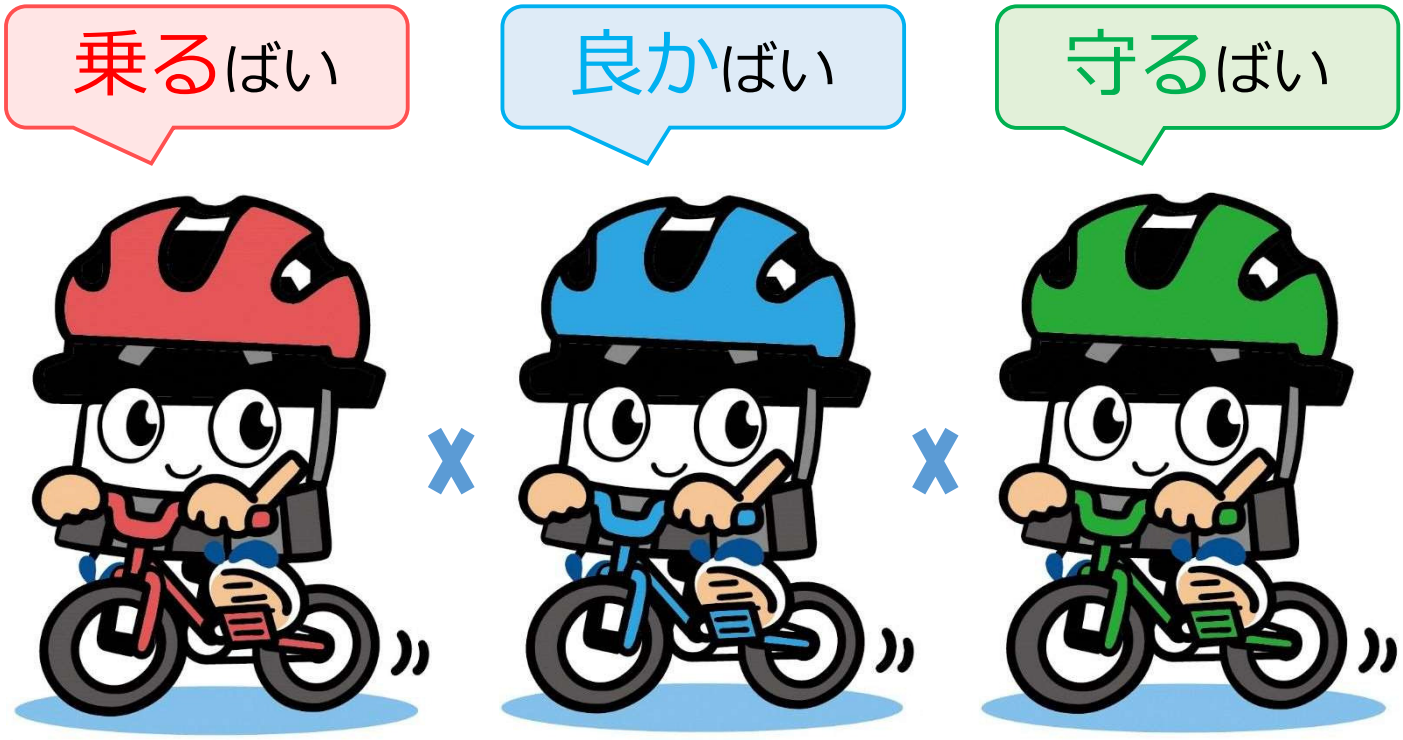
熊本市自転車 3“ばい” プラン

～熊本市自転車活用推進計画～



ひごまる

令和3年3月

熊本市

計画の構成

序 章　計画の趣旨

１．計画策定の背景 …… 序-1
２．計画の位置づけ …… 序-2
３．計画の考え方 …… 序-4

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 …… 1-1
１．２．自転車活用に向けた国内の取組 …… 1-8

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 …… 2-1
２．２．第 2 次熊本市自転車利用環境整備計画の取組 …… 2-6

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 …… 3-1
３．２．市民アンケートからみる自転車の利用状況 …… 3-20
３．３．自転車活用にあたっての課題 …… 3-29

第4章　基本方針

４．１．計画の目的 …… 4-1
４．２．本市が目指す自転車の未来 …… 4-2
４．３．基本方針 …… 4-2

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 …… 5-1
５．２．具体的な取組 …… 5-9
５．３．施策の実施による将来イメージ …… 5-27

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 …… 6-1
６．２．計画のフォローアップ …… 6-1

第7章 自転車ネットワーク計画（見直し）

７．１．背景と目的 ･･ 7-1
７．２．自転車走行空間の整備の進捗状況 ･･････････････････････････ 7-2
７．３．自転車ネットワーク路線の見直し ･･････････････････････････ 7-3
７．４．優先的に整備する路線 ･･････････････････････････････････ 7-6
７．５．自転車ネットワークの効果的な構築に向けて ･･････････････････ 7-7

巻末資料

◇用語集 ･･ 巻末-1

序章　計画の趣旨

1. 計画策定の背景

本市における自転車施策は、「熊本市自転車利用基本計画（平成７年３月）」に始まり、社会情勢や交通動向等の変化を踏まえて計画を見直し、走行空間や駐輪環境の整備、交通マナーアップなど利用環境の向上に努めてきました。しかし、本市では、自転車が優位とされる近距離移動においても、自動車利用が多く、依然として中心市街地やその周辺での交通渋滞が慢性化しています。

国では、平成 19 年７月に「自転車安全利用五則」の策定や、平成 23 年 10 月には警察庁より、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考えとした通達が出され、自転車を取り巻く環境が大きく変化してきましたが、未だ自転車は「車両」だという認識があいまいとなっており、車道の逆走がみられるなど、自転車利用者の交通マナーが問題視されています。

近年では、渋滞緩和、災害時の交通機能の維持、国民の健康増進、環境負荷の低減など、自転車の持つ様々な効果に着目した、「自転車活用推進法（平成 29 年５月）」の施行および「自転車活用推進計画（平成 30 年６月）」の策定がなされています。また、「新しい生活様式」に対応した自転車通勤の増加など、今後も自転車利用者が増加することが予想され、利用者の更なるマナーアップも求められます。

このような国の動向やニーズの変化等を踏まえ、本市では、様々なメリットがある自転車をより多くの市民に利用してもらえるよう施策を実施します。そのためにも、まず自転車を“楽しい”乗り物として、市民に認識してもらうことが重要だと考えています。

そこで、基本理念・基本方針を以下のとおり設定し、自転車の施策に関する総合的な計画として、『熊本市自転車 ３“ばい”プラン～熊本市自転車活用推進計画～』（以下、「本計画」という。）を策定します。

基本理念

Let's enjoy bicycle.

～自転車を便利・気軽・安全に楽しもう～

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」

2. 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、本市の最上位計画である熊本市第７次総合計画や、都市づくりや交通に関する計画などと整合・連携を図るとともに、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。また、本計画と併せ「熊本市自転車の安全利用及び駐車対策等に関する条例」の改正についても検討し、自転車を安全に利用できるよう、自転車に関わる人々や団体の責務を明確にしていきたいと考えています。さらに、本計画においても、本市が目指すＳＤＧｓ（エスディージーズ）（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、継続的に実施していきます。

本計画の計画区域については、熊本市全域とし、計画期間は令和３年度（2021 年度）から令和 12 年度（2030 年度）の 10 年間とします。

国の法律・計画

- 自転車活用推進法　平成 29 年
- 自転車活用推進計画　平成 30 年～令和 2 年

勘案

県の計画

- 熊本県自転車活用推進計画　令和 2 年～令和 5 年

勘案・連携

市の上位・関連計画

- 熊本市第7次総合計画　平成 28 年～令和 5 年
- 第 2 次熊本市都市マスタープラン　平成 22 年～令和 7 年
- 熊本都市圏都市交通マスタープラン　平成 27 年～令和 17 年

整合

整合

まちづくり
- 熊本市中心市街地活性化基本計画(H29～R4)
- 熊本市立地適正化計画(H28～R7)　など

交通
- 熊本都市圏総合交通戦略(H30～R7)
- 熊本地域公共交通計画(H28～R7)　など

道路
- 熊本市道路整備プログラム(R1～R10)　など

環境
- 熊本市低炭素都市づくり戦略計画(H22～R32)
- 熊本連携中枢都市圏地球温暖化対策実行計画　など

健康
- 第 2 次健康くまもと 21 基本計画(H25～R5)　など

その他
- まちなか駐車場適正化計画(R3～R12)
- 熊本市 SDGs未来都市計画(R1～R12)　など

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

【参考】SDGs　持続可能な社会の実現に向けた自転車の役割

“ＳＤＧｓ（エスディージーズ）”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もち、さまざまな施策においてSDGs の理念を踏まえた取組を行っています。

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「CO_2 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。

Kumamoto for SDGs　**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、強靭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

【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～
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

【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”』

本市では、人口減少や高齢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、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、本計画では、自転車が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。

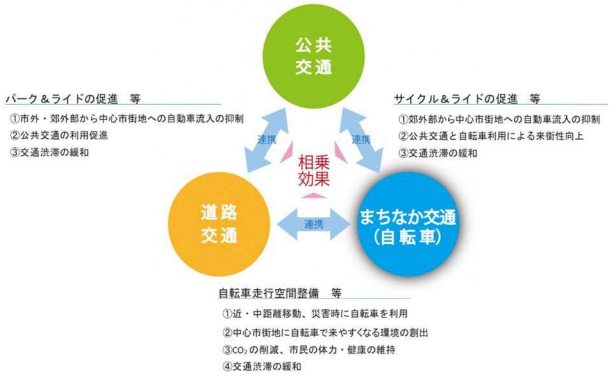


図　各種交通施策との連携（ベストミックス）

資料：熊本都市圏総合交通戦略（一部編集）

【参考】本市が目指す多核連携都市づくり

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集積した「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。

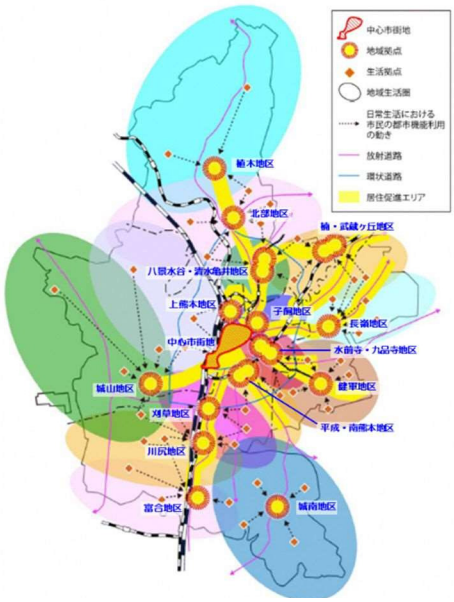


図　熊本市が目指す多核連携都市づくりのイメージ

出典：第２次熊本市都市マスタープラン

本計画では、自転車ネットワークの構築や交通結節点周辺の駐輪場整備を進めることで、公共交通機関と連携し、サイクル＆ライドの促進を図ります。さらに、自転車を「交通手段」として活用することで、自転車だけでなく、公共交通の利用促進も図ります。

3. 計画の考え方

本計画は、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、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「便利で気軽で安全な乗り物」として活用します。

【自転車の特性】

○交通手段のひとつ	【機動性】	･･･自動車や公共交通と同様の交通手段として位置付ける
○都市の魅力を向上	【回遊性】	･･･気軽に、各地の店舗･施設を回遊できる
○個人の幸福を満足	【快適性】	･･･ストレスフリーに移動できる
○家計に優しい	【経済性】	･･･移動費や維持費、初期費用が安い
○暮らしを豊かに	【健康とエコ】	･･･環境に優しく、適度な運動になる

＋

【自転車活用にあたっての課題】
- ･自転車利用への転換
- ･自転車走行空間の整備
- ･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〕
- ･走行環境（自転車ネットワーク計画等）
- ･駐輪環境（駐輪場整備、サイクル＆ライド等）
- ･マナーアップ

ハード面中心

〔熊本市の既存取組〕
- ･放置自転車ゼロ作戦　等

放置自転車対策

継続・拡充

本市の魅力を活かした自転車に関する計画

〔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～

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

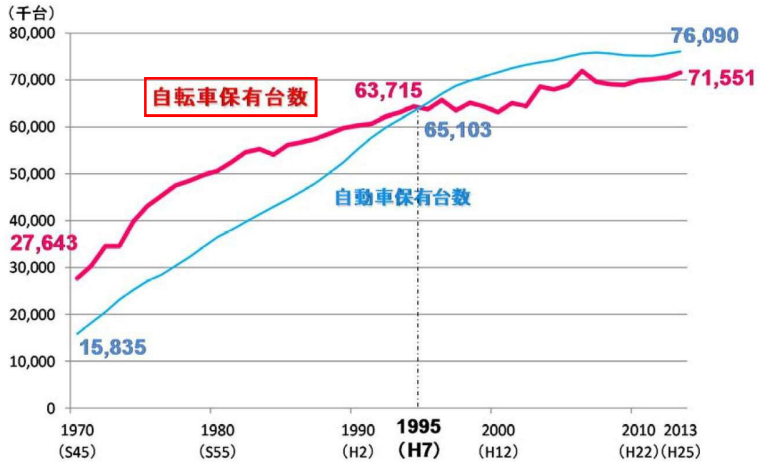
１．１．自転車を取り巻く環境

（１）自転車利用の増加

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はなく、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。また、自転車は CO_2 を排出しない環境に優しい移動手段であるとともに、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います。最近では自転車の通勤利用、自転車で気ままに「散歩」感覚で街を回遊するポタリング、流通業での自転車利用やシェアサイクルなど、多様な用途で利用が拡大しています。

また、最近では新型コロナウイルスへの対応として、政府が打ち出した「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されています。

※生活の質：QOL（Quality of Life）…生きるうえでの満足度を表す指標のひとつで、毎日が充実し、心身が満たされた生活を送っているか、ということを尺度としてとらえる概念



※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）（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

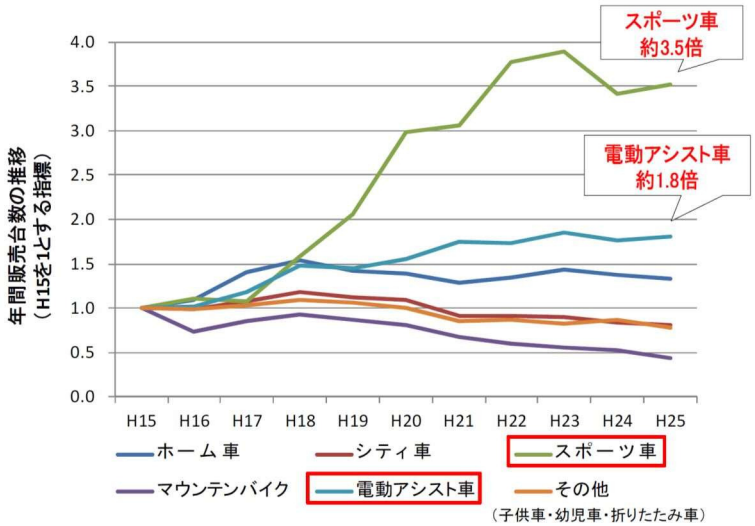


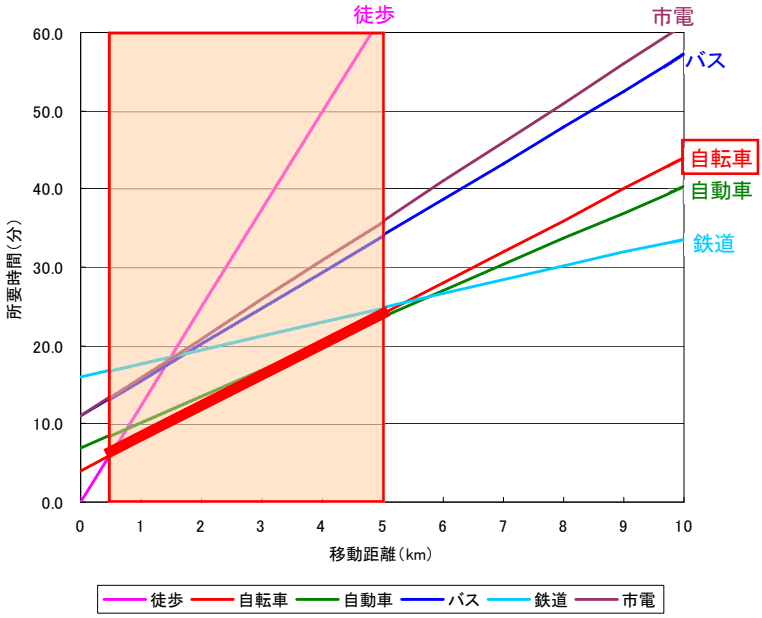
図　車種別販売台数の推移（全国）

出典：（財）自転車産業振興協会（自転車国内販売動向調査）

（２）自転車の特性・メリット

○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できる移動手段です。
- 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することができると言われており、近距離移動に最適な移動手段です。
- 近年、電動アシスト付き自転車のバッテリー性能が向上し、長距離の移動や容易に坂道の走行が可能となっています。



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　熊本市における移動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）

- 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であり、立ち寄り店舗数の増加が期待できます。
- 宇都宮市における中心市街地での買い物行動に関する調査結果によると、郊外店と中心市街地店への来店を移動手段で比較したところ、「中心市街地店へ自転車で買い物に行く場合」の来店回数および買い物金額（週あたり）が最も高くなっており、地域経済の活性化に効果のある移動手段となっています。

表　宇都宮市の郊外店と中心市街地店の買い物の金額、荷物または袋の数、回数の比較

来店回数を週当たりで回答した人		週当たり来店回数（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	自動車	1.4 回	2.8	7,789 円	3.92	10,905 円
	自転車	―	―	―	―	―
中心市街地店	自動車	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

注：＜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
（平成 18 年度（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：古倉宗治「成功する自転車まちづくり　政策と計画のポイント」（学芸出版社）

○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、風を受けて走ることで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）が持続しやすくなっています。また、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

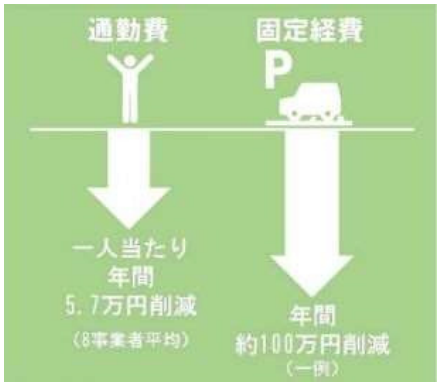
出典：シマノ HP（Cyclingood）

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移動手段です。
・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せず、課税対象ではありません。また、自動車保険と比較しても保険料が安いことから、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 万円削減という調査結果があり、事業者の経費削減になります。



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。

図　自転車通勤による通勤費削減額

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ないことや、移動しながら運動できることから、日常生活に取入れやすい運動です。
- 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少なく、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です。

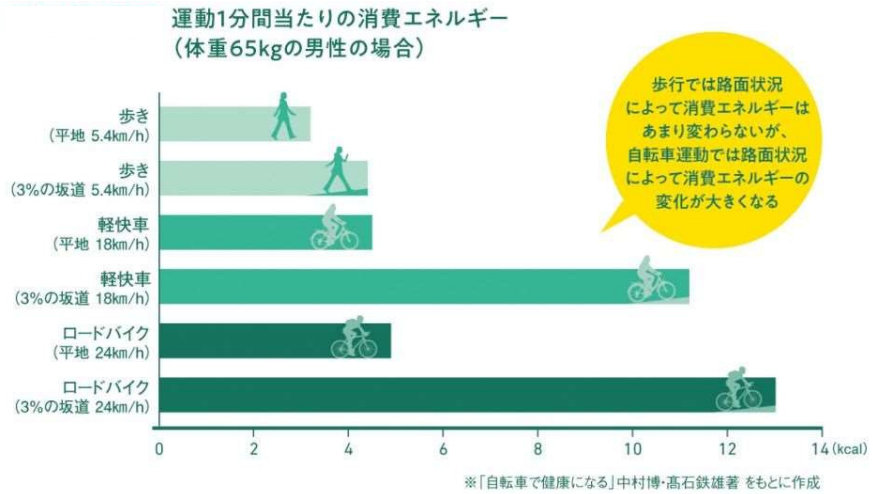


図　運動の効率性

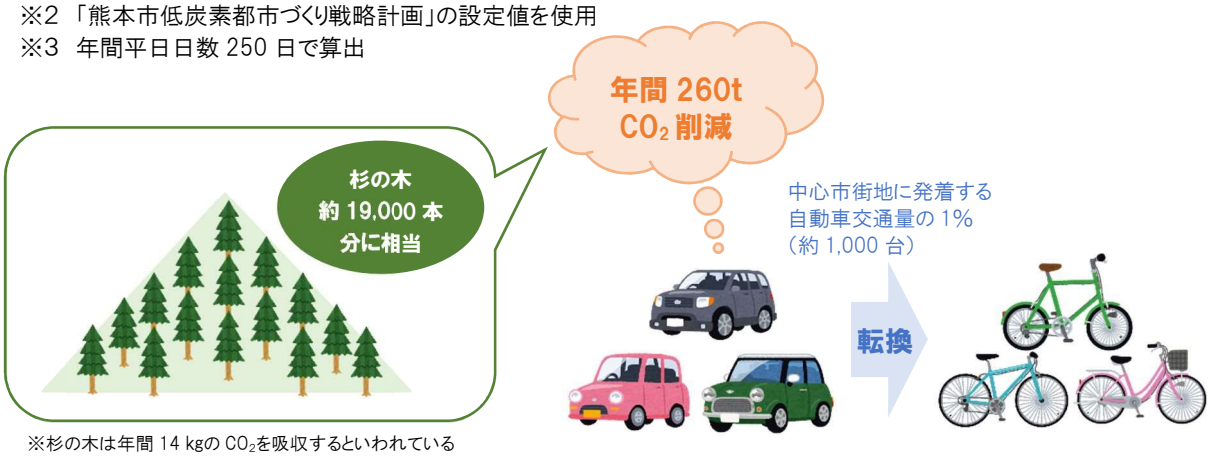
出典：シマノ HP（Cyclingood）

- 自転車は CO_2 を発生せず、大気汚染物質も排出しない、環境にやさしい移動手段です。
- 自転車が時間的に最適とされる 5km 圏内において、中心市街地に発着する自動車交通量の１％（約 1,000 台）が自転車等に転換すると、年間 260ｔ程度の CO_2 削減が可能と推計されます。

表　自動車からの転換により削減される CO_2 排出量の試算

	1台あたり年間平日 CO_2 排出量							
	① CO_2 排出係数 (kg-CO_2/L)※1	② 走行距離 (片道 2.5km)(km)	③ 燃費 (km/L) ※2	④ =②/③ 消費ガソリン量 (L)	⑤ =①×④ CO_2 排出量 (kg)	⑥ =⑤×250 年間平均 CO_2 排出量(t) ※3	⑦ 減少自動車台数(台)	⑧ =⑥×⑦ 年間平日 CO_2 排出量(t)
中心市街地	2.32	5.0	11.1	0.45	1.05	0.26	1,000	261

※1　CO_2 排出係数(kg-CO_2/L)は「温室効果ガス排出量算定方法ガイドライン」のガソリンの値
※2　「熊本市低炭素都市づくり戦略計画」の設定値を使用
※3　年間平日日数 250 日で算出



※杉の木は年間 14 kgの CO_2を吸収するといわれている

図　自動車からの転換による CO_2 削減量のイメージ

市民にとって自転車は身近な移動手段であり、自転車を利用することで個人が様々なメリットを得られることができます。また、自転車利用者が増加することで社会全体にも好影響を与えることができます。

個人
に対するメリット

機動性・回遊性
○免許が不要のため、全世代の人が利用できる
○他の移動手段と比較して近距離移動（5 km圏内）に最適
○経路や寄り道などの自由度が高い
○電動アシストの進化（移動距離の向上、坂道の走行が容易に）

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
○渋滞による影響を受けず、ストレスフリーに移動できる

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
○CO_2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

自転車利用者の増加によって

社会全体
に対する効果

交通環境の改善
○近距離移動が自動車から自転車へ転換されることで、渋滞緩和や公共交通利用が促進される

コンパクトシティの実現
○公共交通と連携し、自転車の利用を促進することで、自転車移動で生活サービス施設や公共交通を利用できる範囲に居住が促進されるなど、多極ネットワーク型の生活圏の形成につながる

市民の健康維持・増進
○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

地域経済の活性化
○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

地球環境・生活環境の保全
○自転車は CO_2 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

（３）自転車事故の発生・交通違反の増加

多様な用途で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の発生や違反が増加しており、自転車利用者の交通ルールの遵守、交通マナーが問題視されています。

自転車関連事故の件数は減少傾向にありますが、全交通事故に占める構成比は約 20%前後で横ばい傾向が続いており、令和元年は構成比が前年と比較して増加しています。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、特に高校生・中学生ともに新入生の事故が多い傾向にあります。

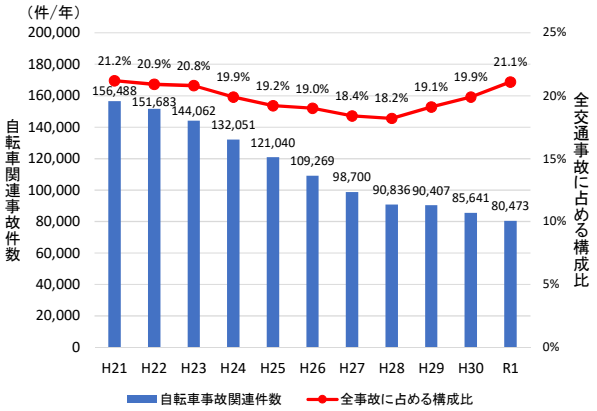


図　自転車事故関連件数の推移（全国）

出典：警察庁（道路の交通に関する統計）

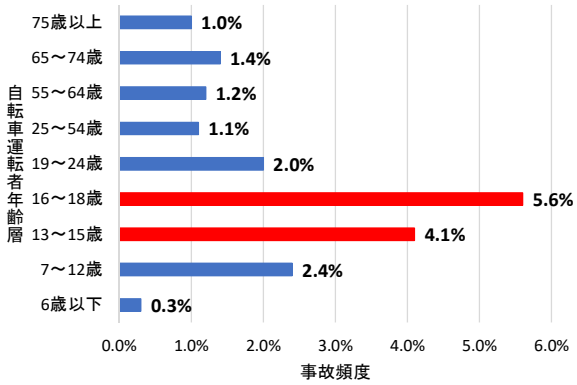


図　年齢層別の千人当たりの自転車事故頻度（H19 全国）

出典：公益財団法人交通事故総合分析センター
イタルダインフォメーション No78
「その自転車の運転では事故になります」

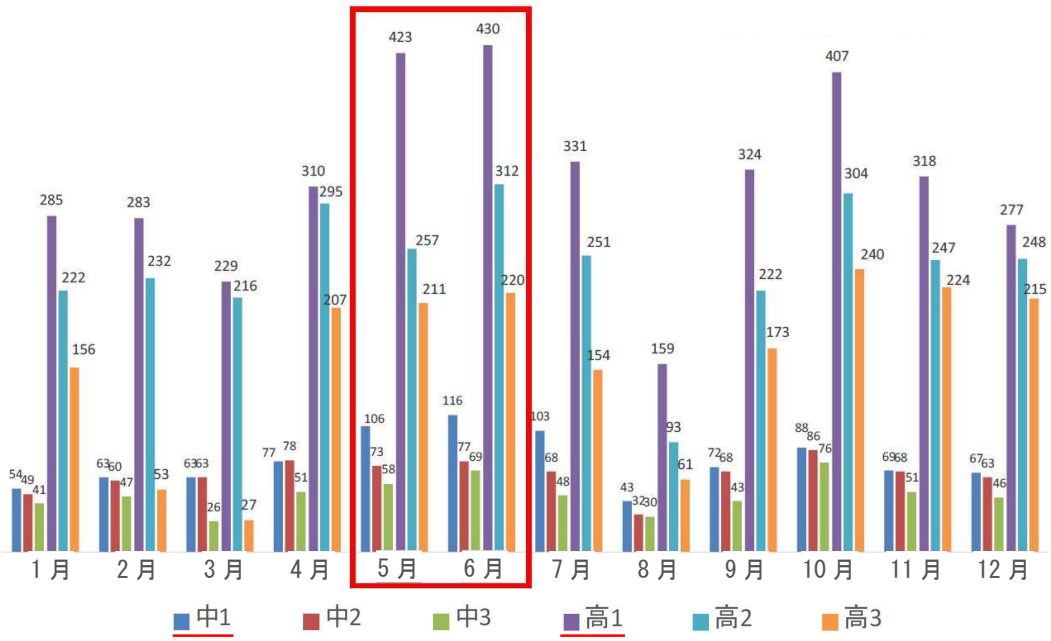


図　中高生の自転車事故発生件数（全国）（H27）

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）

自転車の利用が増加し、警察が全国で自転車の取締りを強化していることもあり、自転車の違反摘発件数は年々増加しています。令和元年に摘発した自転車の違反行為が初めて２万件を超えており、違反類型としては「信号無視」が最も多く、「遮断踏切立入」、「一時不停止」、イヤホン使用や傘さし運転などの「遵守事項違反」と続きます。

平成 27 年６月から、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為（危険行為）を反復して行った自転車の運転者に対し、自転車運転者講習を実施しています。また、令和元年６月に改正された道路交通法施行令では、新たな違反類型として、自転車のあおり運転を規定する「妨害行為」が追加され、自転車の罰則がさらに強化されています。

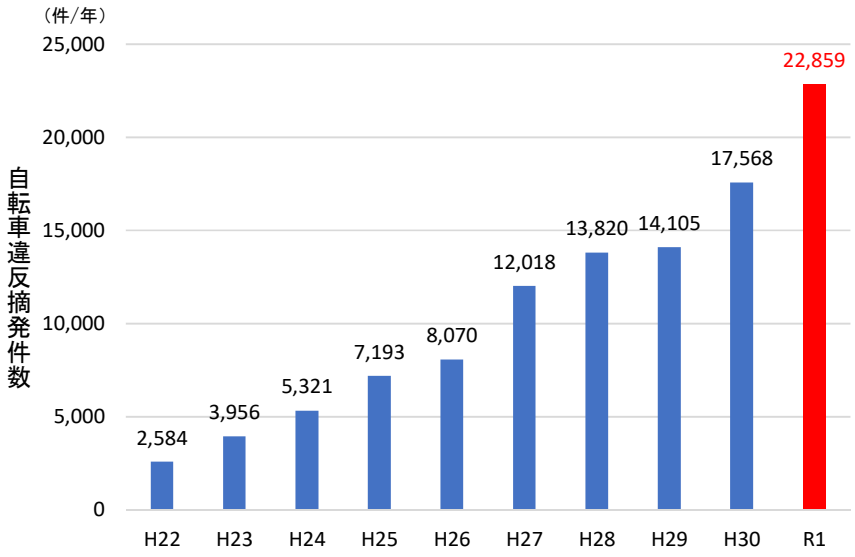


図　自転車違反摘発件数の推移（全国）

資料：警察庁（自転車の交通指導取締り状況）

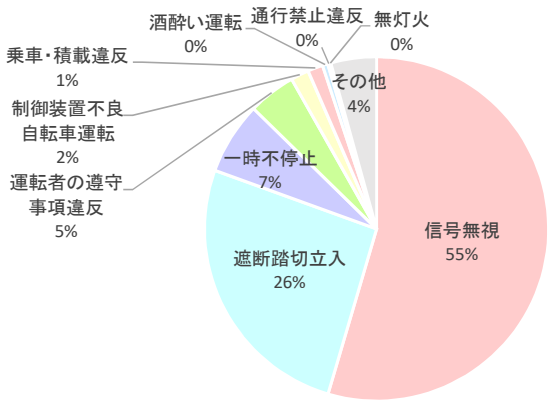


図　令和元年の自転車違反の類型（全国）

資料：警察庁（自転車の交通指導取締り状況）

表　自転車あおり運転の規定項目

自動車やバイク、または他の自転車の通行を妨げる目的で以下の行為を行った場合「妨害行為」に該当			
・逆走をして進路を塞ぐ	・幅寄せ	・進路変更	・不必要な急ブレーキ
・ベルをしつこく鳴らす	・車間距離不保持	・追い越し違反	

１．２．自転車活用に向けた国内の取組

我が国では交通安全の確保を図りつつ、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 29 年５月）が施行し、この法律に基づいて自転車活用推進計画（平成 30 年６月）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での取組を呼称したものが「GOOD CYCLE JAPAN」です。このような状況のなか、全国の地方公共団体において、自転車安全利用条例の見直し（自転車安全保険加入の義務化等）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。

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しています

ENVIRONMENT サイクル都市環境

環境にやさしい「自転車社会」の未来地図

- 街と自転車が共生する安全でやさしい都市環境の創出
- 誰もが安全に走れる自転車専用道路等の整備
- 環境対策・渋滞対策の解決を目指すシェアサイクルの普及

HEALTH サイクル健康

自転車が育むヘルシーライフ

- 自転車の日常使い、サイクルスポーツの振興で目指す健康社会の実現
- サイクルスポーツの発展に欠かせない自転車競技施設の整備
- 安全に自転車に乗るための環境づくり
- 自転車がもたらすカラダとココロの健康
- 自転車通勤をきっかけに国民の健康増進を目指す

TOURISM サイクル観光

観光・イベント、もっとサイクリングを楽しむために！

- サイクルツーリズムを推進して日本を観光立国へ
- 日本型サイクルツーリズムを目指す

SAFE サイクル安全

安全・安心な自転車社会のために

- 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
- 自転車の安全な走行に欠かせない点検設備の大切さを追求
- 「自転車安全利用五則」を活用し、通行ルールの認知を図る
- 交通安全に関する教育の充実をめざして

図　GOOD CYCLE JAPAN における整備方針

出典：国交省 HP（GOOD CYCLE JAPAN とは）

ENVIRONMENT サイクル都市環境

環境にやさしい「自転車社会」の未来地図

欧米の自転車先進国では、安全で快適な走行ができるよう自転車走行空間が整備されていたり、電車やバスなどの公共交通機関に自転車を積載することができるなど、自転車を交通手段として有効活用できる環境が整っています。国内においても、平成 28 年に地球温暖化対策計画（環境省）が閣議決定され、全国各地で自転車の活用に向けた取組を推進しており、自転車走行空間や駐輪場の整備などが進められています。

写真　自転車走行空間の整備例（フランス パリ）

写真　国内の自転車走行空間の整備例（東京都）

近年、自転車移動の利便性向上にあたって、シェアサイクルが注目されており、令和元年３月末時点で全国 225 の都市で導入されています。平成 21 年から平成 23 年にかけて実施されたコミュニティサイクル（シェアサイクル）社会実験調査によると、導入されたことで行動範囲が広がり、立ち寄る場所が増えたと感じる割合が高くなっています。

一方で、導入規模やサイクルポートの密度が小さく、１台当たりの回転率が低い状況が続いています。利便性向上に向けて、サイクルポートの設置や、登録から利用まで簡便に行えるよう、MaaS※の動向を踏まえつつ、登録のワンストップ化や交通系 IC カードによる利用に向けた運用改善などを図り、シェアサイクルの普及に向けた検討・取組を実施しています。

※MaaS(Mobility as a Service)…ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ(移動)を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念

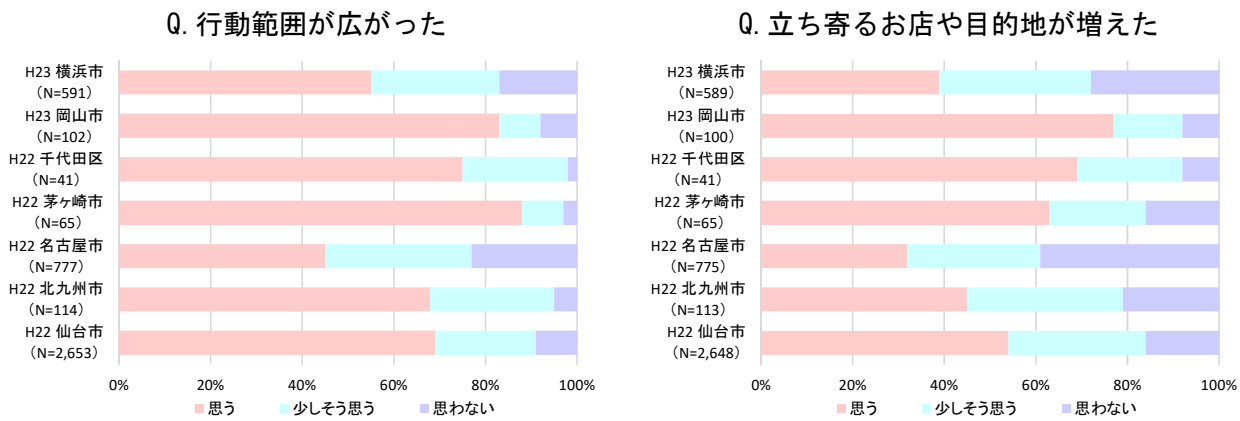


図　コミュニティサイクル（シェアサイクル）の導入による変化

出典：国交省（コミュニティサイクル導入の現状と課題）

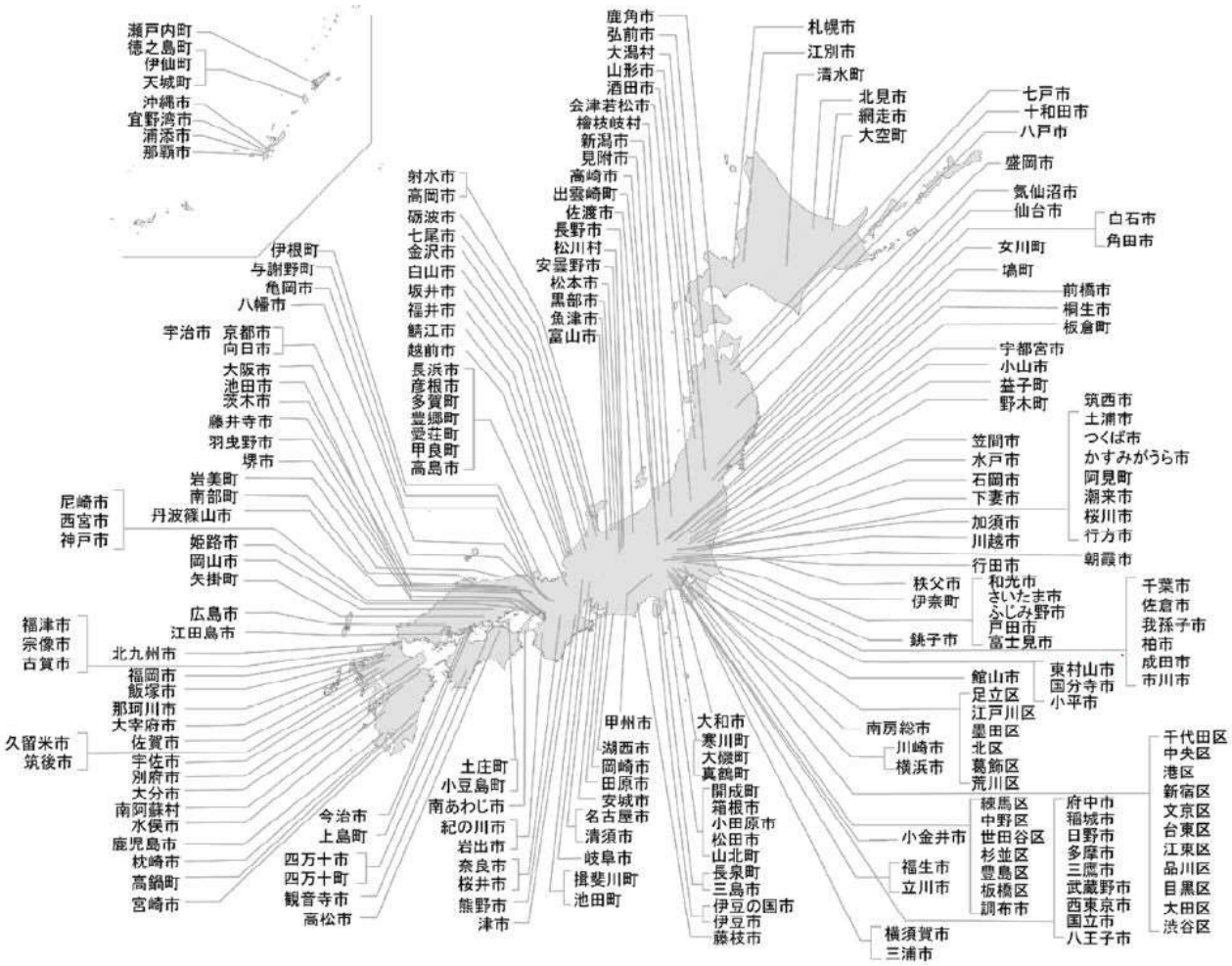


図　全国のコミュニティサイクル（シェアサイクル）の導入状況（R1 年 3 月末時点）

出典：国交省（コミュニティサイクル導入の現状と課題）

写真　ちよくる（東京都千代田区）

写真　ぴーすくる（広島市）

HEALTH サイクル健康

自転車が育むヘルシーライフ

サイクルスポーツの普及・発展に向けては、国際規格に合致した自転車競技施設の整備や、競技人口を増やすための取組に対する支援の在り方を検討しています。また、サイクルスポーツを身近に感じてもらうため、自転車競技関係者協力のうえ、競輪場を開放して子供たちの体験走行会を催すなどの取組や、公道や公園等を活用して安全に自転車に乗れる環境を作り出すなど、幅広い年齢層に対応したサイクルスポーツの振興をサポートしています。

自転車ブームや「新しい生活様式」の実践などにより、自転車通勤者が増加していますが、それに対して駐輪場の問題や安全教育など、企業側の対応が求められています。そこで、自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広報し、企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大を図り、企業における自転車通勤の推進に関する自主的な取組みを促進することを目的とした、自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」が始動しています。

宣言企業とは

従業員の自転車通勤を認めている企業･団体で、以下の基準を満たす企業･団体を「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの「宣言企業」に認定。

■企業･団体または従業員が自転車通勤のための駐輪場を確保
■自転車で通勤する従業員向けに安全教育を年1回以上実施
■自転車で通勤する従業員の自転車損害賠償責任保険の加入を義務化

宣言企業に認定されると…

サイトに、自転車通勤を推進する企業･団体として企業･団体名が紹介される。
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。

※事業所単位でも認定される。
※審査には通常2週間程度を要する。ただし、申請数が多い場合、それ以上の期間を要することがある。
※認定の有効期限は5年間。

優良企業とは

宣言企業のうち、自転車通勤を行う従業員が 100 名以上または全従業員数の2割以上を占め、以下の1項目以上を満たし、かつ独自の積極的な取組を行っており、地域性を含めて総合的に勘案し、特に優れた企業又は団体(事業所単位のものを含む。)と認められるものについては、「優良企業」に認定。

■自転車で通勤する従業員の定期的な点検整備を義務化
■自転車で通勤する従業員の自転車盗難対策の義務化
■自転車通勤時のヘルメット着用の義務化
■その他、自転車通勤を推進する先進的な取組

例)－自転車で通勤する従業員への自転車通勤手当の支給
　－企業･団体が自転車通勤に関して主管の部署を設けている
　－自転車利用環境が整備されている(ロッカールーム、シャワー、乾燥室など)
　－自転車通勤の促進に向けた取組(情報発信やイベントなど)を実施

※認定の有効期限は宣言企業の有効期限です。

優良企業に認定されると…

自転車活用推進本部長(国土交通大臣)により表彰を行う。サイトに、自転車通勤の推進に関する取組が特に優れた企業･団体として企業･団体名とその取組が紹介されます。自社のホームページや名刺等に優良企業の認定ロゴマークが使用できる。

図　宣言企業・優良企業とは

出典：自転車活用推進官民連携協議会 HP

TOURISM サイクル観光

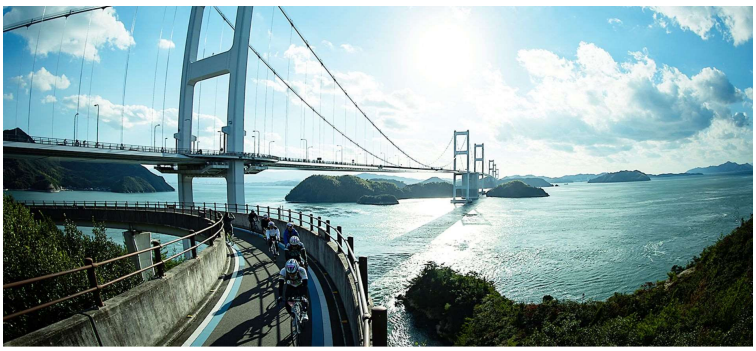
観光・イベント、もっとサイクリングを楽しむために！

自転車を活用した観光地域づくりが注目されており、国内外のサイクリストが快適な走行を楽しめるサイクリングロードの整備や、各交通機関におけるサイクリスト向けのサービスの充実、地域におけるサイクリストの受け入れ環境や走行環境の整備など、サイクルツーリズムを推進しています。

また、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図ることを目的として「ナショナルサイクルルート制度」が創設されています。ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定することで日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にＰＲを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくもので、現在国内では、「つくば霞ケ浦りんりんロード（茨城県）」、「ビワイチ（滋賀県）」、「しまなみ海道サイクリングロード（広島県～愛媛県）」が指定されています。

つくば霞ケ浦りんりんロード（茨城県）

ビワイチ（滋賀県）



しまなみ海道サイクリングロード（広島県～愛媛県）

写真　国内のナショナルサイクルルート

出典：国交省 HP（ナショナルサイクルルート）

表　ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件
ルート設定	○サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること
走行環境	○誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ○誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること
受入環境	○多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ○いつでも休憩できる環境を備えていること ○ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ○サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ○地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ○自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ○地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ○緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
情報発信	○誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること
取組体制	○官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

※指定要件の評価項目及び評価基準には、ナショナルサイクルルートとして満たすべき評価基準を必須項目として設定
更なるサイクリング環境の向上を目指した取組を促すため、満たしていることが望ましい評価基準を推奨項目として設定
必須項目は、指定の際にすべて満たしていることを基本とする

出典：国交省 HP（ナショナルサイクルルート）

SAFE サイクル安全

安全･安心な自転車社会のために

自転車交通事故を防止するため、「自転車安全利用五則」を活用した交通ルールの周知、自転車運転者講習制度の着実な運用、ヘルメット着用の広報啓発、点検整備の推進など、交通マナーアップに向けた取組を、警察が主導となって行っています。近年は自転車シミュレーターを活用したり、スタントマンが事故を再現するスケアードストレートなど、児童・生徒による参加・体験・実践型の交通安全教室を実施するなど、交通安全に関する教育の充実を図っています。

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。
したがって車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則です。

2. 車道は左側を通行

自転車は道路の左側に寄って通行しなければなりません。

3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。
歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。

4. 安全ルールを守る

〇飲酒運転･二人乗り･並進の禁止
〇夜間はライトを点灯
〇交差点での信号遵守と一時停止･安全確認

5. 子どもはヘルメットを着用

幼児･児童を保護する責任のある方は、幼児を幼児用座席に乗せる時や幼児･児童が自転車を運転するときは、幼児･児童に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

図　自転車安全利用五則

出典：警察庁 HP

また、近年自転車交通事故により高額な賠償金を請求される事例を受け、全国で自転車安全保険の加入を義務づける自治体が増加しており、令和２年９月末時点で 25 の自治体が保険加入を義務化しています。

自転車安全保険は自動車保険と比較して低価格であり、家族団体向けの保険や、コンビニから手続きすることで一日限定で加入できる保険などもあります。

表　自転車での加害事故例

判決認容額※	事故の概要
9,521 万円	男子小学生(11 歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62 歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。(神戸地方裁判所、平成 25(2013)年 7 月 4 日判決)
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24 歳)と衝突。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。(東京地方裁判所、平成 20(2008)年 6 月 5 日判決)
6,779 万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性(38 歳)と衝突。女性は脳挫傷等で 3 日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成 15(2003)年 9 月 30 日判決)
5,438 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性(55 歳)と衝突。女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成 19(2007)年 4 月 11 日判決)
4,746 万円	男性が昼間、赤信号を無視して交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中の女性(75 歳)に衝突。女性は脳挫傷等で 5 日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成 26(2014)年 1 月 28 日判決)

※判決認容額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額(概算額)を示す。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性がある。

出典：一般社団法人　日本損害保険協会 HP

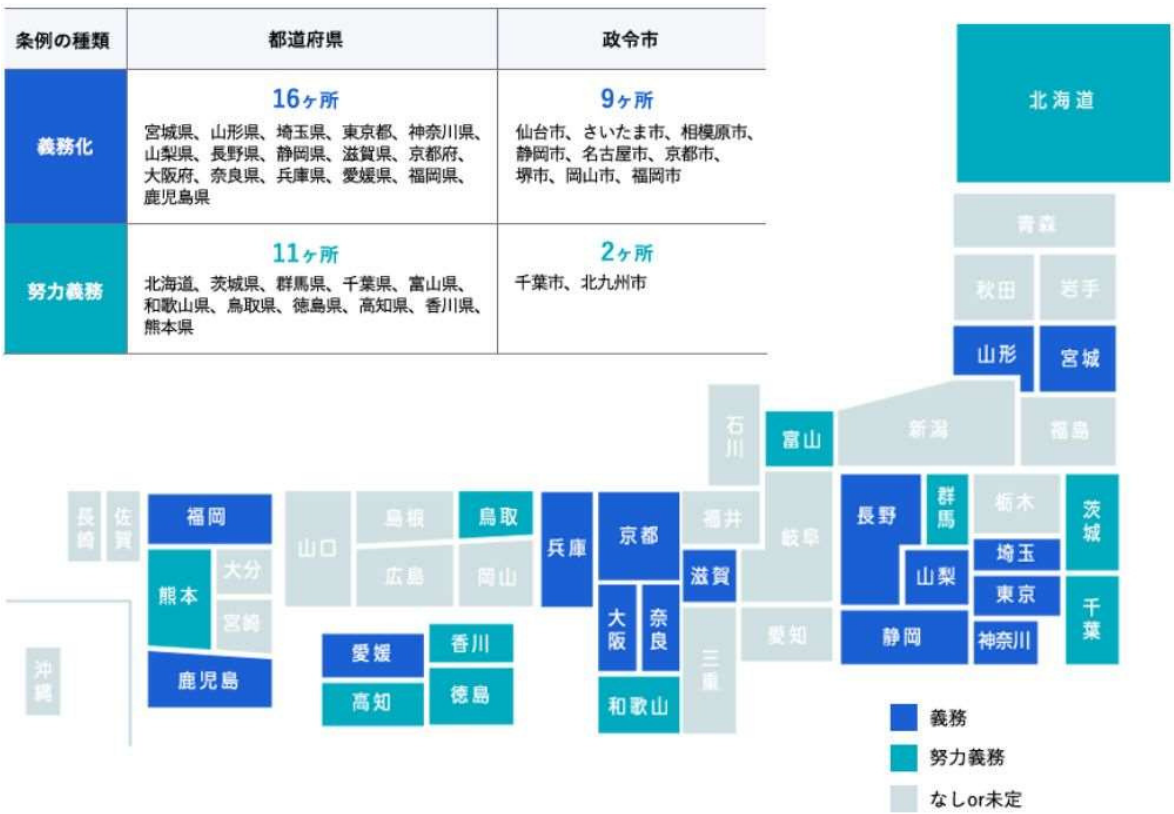


図　地方公共団体の自転車安全保険の加入義務化状況（令和 2 年 9 月末時点）

出典：自転車活用推進官民連携協議会 HP（重点的な取組）

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

本市における自転車施策は、「熊本市自転車利用基本計画」（平成７年３月）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」を策定し、自転車利用環境の改善を目指してきました。

平成 23 年６月には、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。）及び「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、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（平成 24 年 11 月）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。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。

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、本計画を、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。

国・警察庁の動き

自転車安全利用五則
（平成 19 年 7 月警察庁交通対策本部決定）
1.自転車は車道が原則、歩道は例外　2.車道は左側を通行
3.歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4.安全ルールを守る　5.子どもはヘルメットを着用

良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について　（平成 23 年 10 月警察庁公表）
・自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に自転車は「車両」であることを徹底

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
（平成 24 年 11 月）
・自転車が「車両」であることを基本に車道走行を促す通行ルールの徹底
・各地域での自転車ネットワーク計画の作成や整備の促進

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改訂　（平成 28 年 7 月）
・暫定形態（自転車専用通行帯又は車道混在）の積極的な活用や路面表示の標準化

自転車活用推進法　（平成 29 年 5 月施行）
◇基本理念：『自転車の活用を総合的・計画的に推進』
・自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
・自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
・交通体系における自転車の役割拡大　・交通安全の確保

自転車活用推進計画　（平成 30 年 6 月閣議決定）
◇位置づけ：自転車活用推進法に基づき策定する、自転車の活用の推進に関する基本計画
◇自転車の活用の推進に関する 4 つの目標：
ⅰ.良好な都市環境の形成　ⅱ.健康長寿社会の実現
ⅲ.観光立国の実現　ⅳ.安全で安心な社会の実現

準拠

勘案

熊本市の動き

熊本市自転車利用基本計画　（平成 7 年 3 月策定）
・本市における自転車利用のあり方を示した最初の基本計画

熊本市自転車利用環境整備基本計画
（平成 14 年 3 月策定）
・自転車の利用環境の整備
・自転車の安全利用の促進
・まちなかの放置自転車対策

第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画・実施計画
（平成 23 年 6 月策定）
・近距離移動における自転車利用の促進と良好な都市環境の形成

放置自転車ゼロ作戦
（平成 24 年 6 月～）
・駐輪需要に対応した自転車駐輪場の確保、放置自転車の徹底した排除、中心部の有料化

第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画・実施計画（中間見直し）
（平成 30 年 4 月見直し）
・自転車交通の動向等の変化や国の動向を踏まえた計画の見直し

〔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 2 年度策定）
第 2 次熊本市自転車利用環境整備基本計画・実施計画・自転車ネットワーク計画や、既存取組の拡充を図り、自転車の利活用が「交通」「観光・レジャー」「健康」「環境」面に寄与する施策を取りまとめた自転車に関する計画として策定

表　放置自転車ゼロ作戦の概要

開始年月	平成 24 年 6 月	目標年次	－
概要	•快適な都市空間の確保と自転車の利用を促進するため、駐輪需要に応じた駐輪場整備、駐輪マナーアップなど、放置自転車の解消に向けた取組の実施方針を整理したもの。		

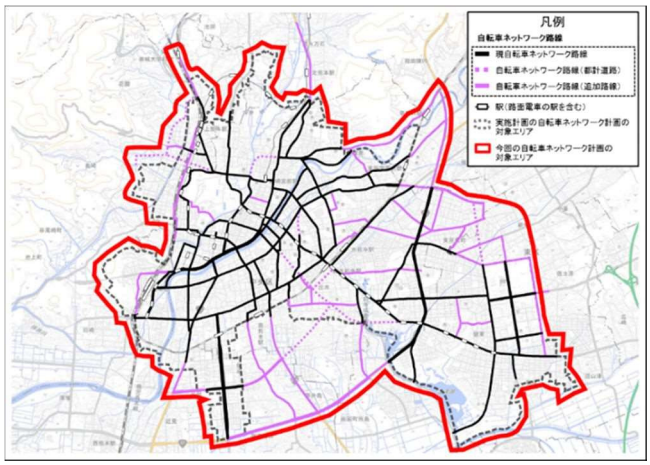
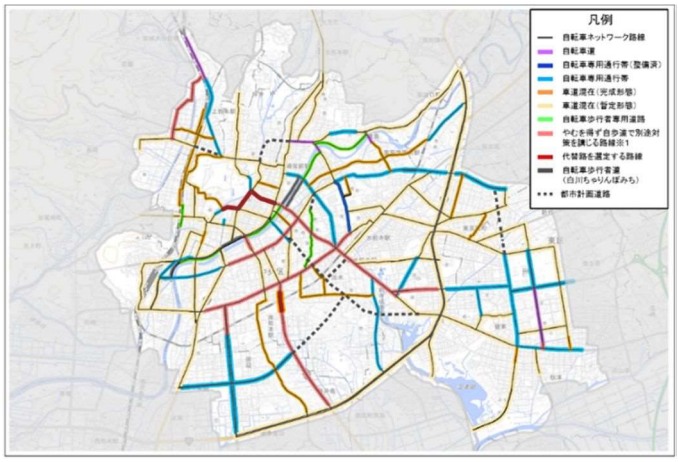
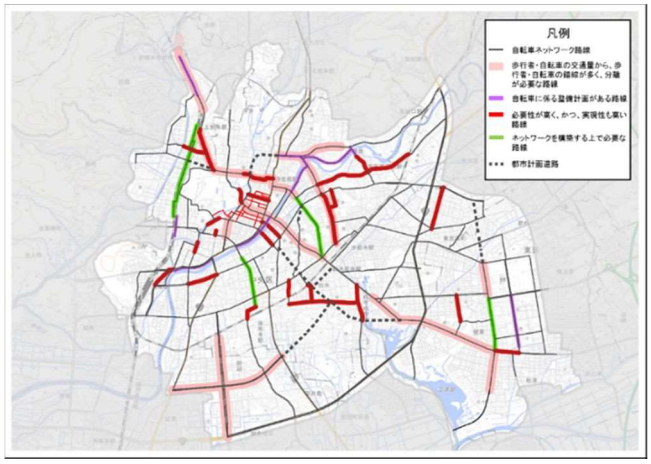
表　第２次基本計画の概要

改訂年月	平成 30 年4月	目標年次	令和2年度（2020 年度）
概要	•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に、自転車交通動向等の変化や国の動向を踏まえて計画を見直したもの。 •自転車施策により期待される効果を踏まえ、自転車利用促進の目的を以下のように設定。 **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、自転車が気軽に利用できる環境を実現する。 **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。 **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。		
基本理念	「自転車でお出かけしたくなるまちづくり」 ～「走りやすい、とめやすい、使いやすい」自転車利用環境の整備による良好な都市環境の形成～		
基本方針	①近距離(概ね 5km)移動における自転車利用の促進 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		
基本目標	①第7次総合計画市民アンケートにおいて、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 ②5km 圏域から市内中心部に発着する自家用車移動の自転車等による移動への5％転換（CO2 削減量 1,000t／年に相当）		

表　第２次実施計画の概要

改訂年月	平成 30 年4月	目標年次	令和2年度（2020 年度）
概要	•第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画（中間見直し）において整理した施策および取組について、これまでの取組状況と今後の実施方針について整理したもの。 **走行環境** ・自転車走行空間整備 ・白川ちゃりんぽみち ・事故防止対策（交差点等） **マナーアップ** ・街頭指導 ・安全教育 ・広報啓発 ・駐輪マナー **駐輪環境** ・放置自転車ゼロ作戦 ・交通結節点等の駐輪場整備 **レンタサイクル** ・有料レンタサイクルの導入		

表　第２次実施計画【別冊】自転車ネットワーク計画の概要

策定年月	平成 30 年4月	目標年次	－
概要	•「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改訂（平成 28 年7月）などの自転車施策の動向を踏まえ、第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画の中間見直しに併せて、「自転車ネットワーク計画」について検証及び見直しを行ったもの。		
自転車ネットワーク路線			
整備形態			
優先的に整備する路線			

［参考］自転車活用推進計画（国）の概要

策定年月	平成 30 年6月	計画期間	令和2年度（2020 年度）
位置づけ	自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画		
目標と実施すべき施策	**目標1　自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成** 1. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。 2. 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。 3. シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。 4. 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。 5. 社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて自転車のIoT化を促進する。 6. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組を実施する。		
	目標2　サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 7. 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進する。 8. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進する。 9. 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。 10. 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進する。		
	目標3　サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 11. 関係者が連携して、自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致を推進する。 12. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。		
	目標4　自転車事故のない安全で安心な社会の実現 13. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。 14. 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進する。 15. 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進する。 16. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進する。 17. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。（実施すべき施策1の再掲） 18. 危機管理体制を強化する等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。		

［参考］熊本県自転車活用推進計画の概要

<table>
<tr><td>策定年月</td><td>令和2年3月</td><td>目標年次</td><td>令和5年度（2023 年度）</td></tr>
<tr><td>概要</td><td colspan="3">•「自転車活用推進法」第 10 条に基づく都道府県自転車活用推進計画。
•県の自転車活用に関する総合的かつ計画的な推進を図るために策定。</td></tr>
<tr><td>将来像</td><td colspan="3">暮らしに、観光に、健康づくりに。皆でつくる“くまもとの自転車文化”の創造</td></tr>
<tr><td rowspan="4">目標と施策</td><td>【環境】
自転車が地域の基礎的な移動手段として利用できる交通体系を構築します。</td><td colspan="2">施策1. 路外駐車場等の整備、違法駐車取締りの推進
施策2. シェアサイクル等の普及促進
施策3. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進
施策4. 自転車通勤等の促進</td></tr>
<tr><td>【健康】
自転車で楽しみながら健康づくりができる環境を創出します。</td><td colspan="2">施策5. 自転車を活用した健康づくりの促進</td></tr>
<tr><td>【観光】
自転車が行きかう観光地域づくりを推進します。</td><td colspan="2">施策6. サイクルツーリズムの推進
施策7. 九州・山口と連携したサイクルツーリズムの推進</td></tr>
<tr><td>【安全・安心】
全ての道路利用者が安全で快適に利用できる道路環境を創出します。</td><td colspan="2">施策8. 自転車通行空間等の整備促進
施策9. 自転車の安全利用の促進、安全意識の向上
施策10. 学校における交通安全教育の推進
施策11. 安全性の高い自転車普及、自転車の点検整備、自転車損害賠償保険への加入の促進等
施策12. 災害時における自転車活用の促進</td></tr>
</table>

2．2．第 2 次熊本市自転車利用環境整備計画の取組

現行計画に掲げられた４つの施策と主な取組は以下のとおりです。具体的な実施状況については「3.1.自転車に関わる現状」で整理しています。

○施策１．走行環境

主な取組内容（基本計画）
1　既存の道路幅員内における車道等を活用した自転車の走行空間の整備
2　白川の堤防等を活用した「（愛称）白川ちゃりんぽみち」の整備
3　サイクル＆ライドの促進を図る主要交通結節点周辺へのアクセス経路の整備
4　交差点での巻き込み事故等防止のための注意喚起・視距改善対策
5　ピクト整備等による注意喚起対策

○施策２．駐輪環境

主な取組内容（基本計画）
1　市営自転車駐輪場の有料化
2　今後の自転車駐輪場整備の形態
3　放置自転車禁止区域の拡大及び駐輪指導と撤去の強化

○施策３．マナーアップ

主な取組内容（基本計画）
交通ルールの遵守や駐輪マナーアップに向けて、安全教育、街頭指導、広報・啓発を通じ、自転車の安全で適正な利用を促進

○施策４．レンタサイクル

主な取組内容（基本計画）
レンタサイクルを活用した自転車利用の促進

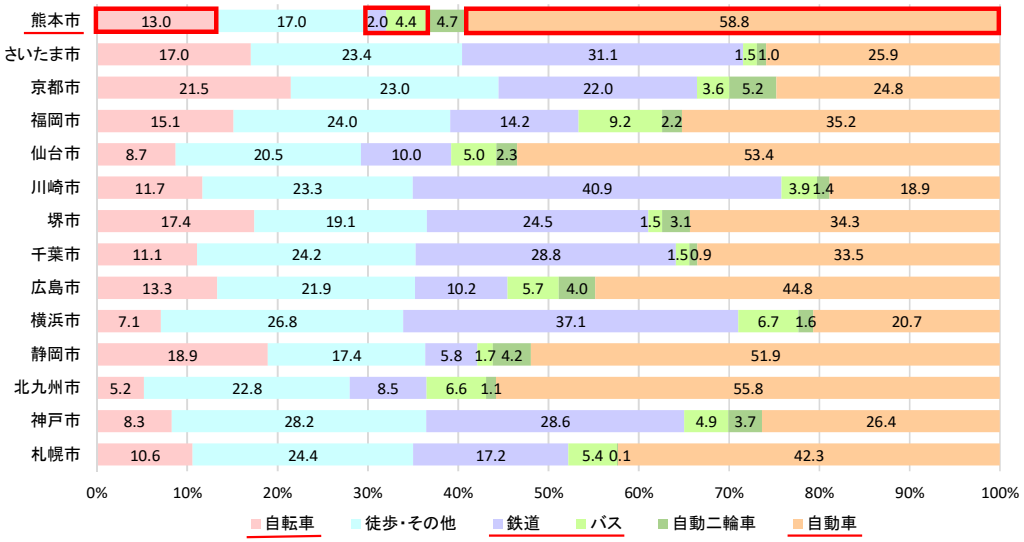
第3章　熊本市の自転車に関わる現状と課題

3．1．自転車に関わる現状

（１）自転車の利用環境・利用状況

○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に恵まれているものの、自動車利用が多く、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最も高くなっています。
- 自転車の交通分担率は 13%となっており、公共交通（鉄道・バス）の交通分担率は 6.4%と政令指定都市の中で最も低くなっています。



※相模原市、岡山市、浜松市、新潟市の調査結果なし

図　他都市（政令指定都市）との交通分担率の比較

資料：全国都市交通特性調査（H27 年）

- 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、全国政令指定都市の自動車分担率と比較して高くなっています。
- 朝のピーク時間帯においては慢性的な渋滞がみられ、熊本市中心部の人口集中地区（DID 内）の自動車の平均速度は、政令指定都市において最も低くなっています。

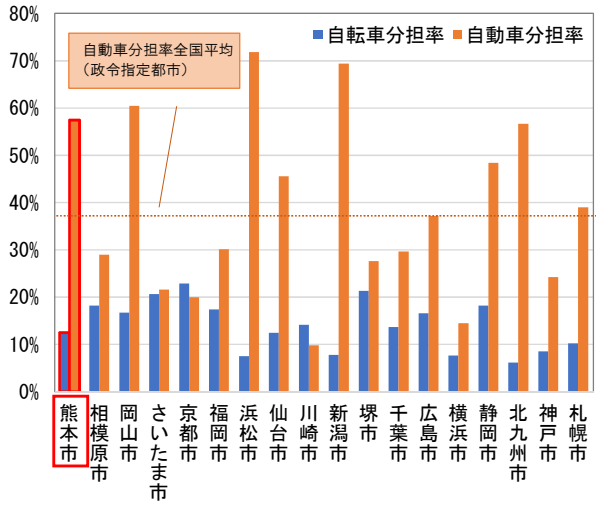


図　他都市（政令指定都市）との通勤時の交通分担率の比較

資料：国勢調査（H22 年）

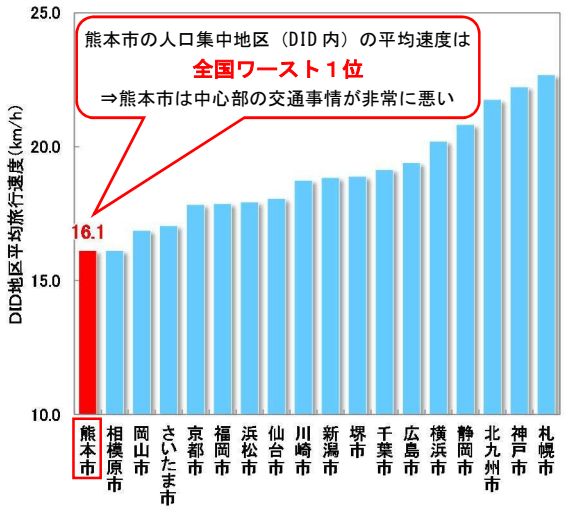


図　全国政令指定都市の平均速度（DID 内）

資料：全国道路・街路交通情勢調査（H27 年）

・市町村別の乗用車による年間の CO_2 総排出量の推計値をみると、熊本市の CO_2 総排出量は、400,000t-CO_2 以上に区分されており、他市町村と比較して CO_2 排出量が多くなっています。

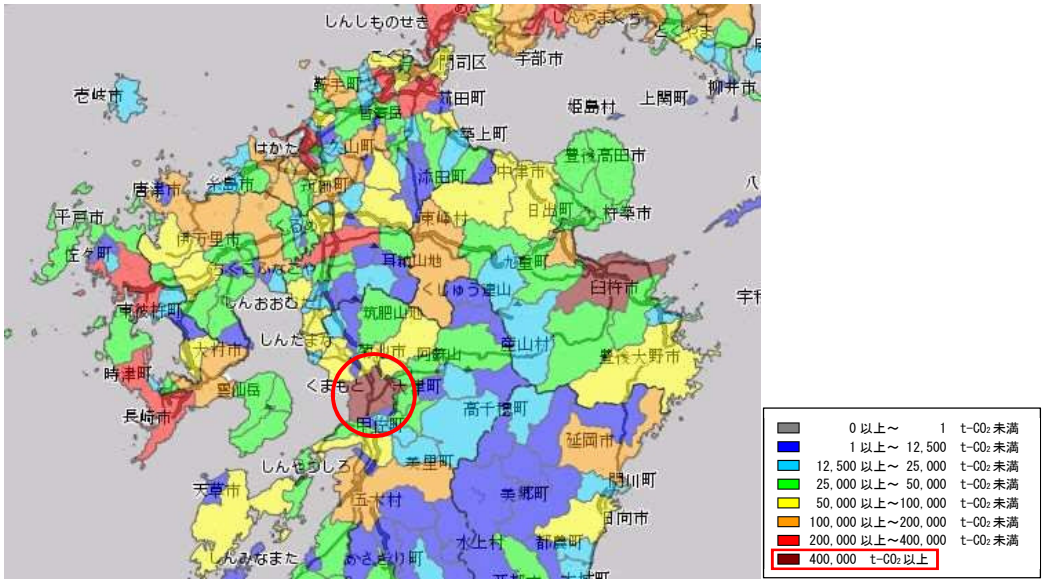


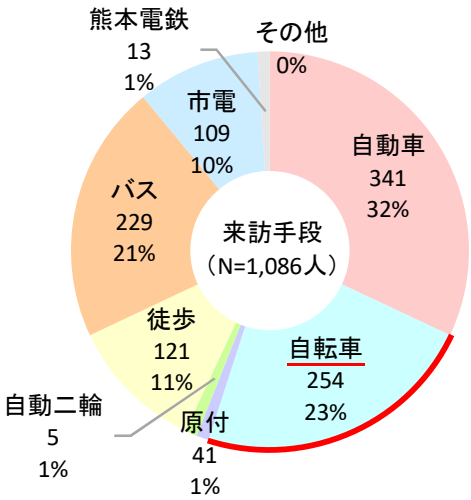
図　市町村別の自動車 CO_2 排出量（乗用車・総排出量、H17 年）

出典：国立環境研究所 HP（環境展望台）

○中心市街地の回遊性

・中心市街地への来訪手段は、自動車での来訪が約３割と最も多く、次いで自転車は約２割と多くなっています。

・そのほか、バスや市電、熊本電鉄といった公共交通での来訪が約３割を占めている状況です。



［プローブパーソン調査概要］

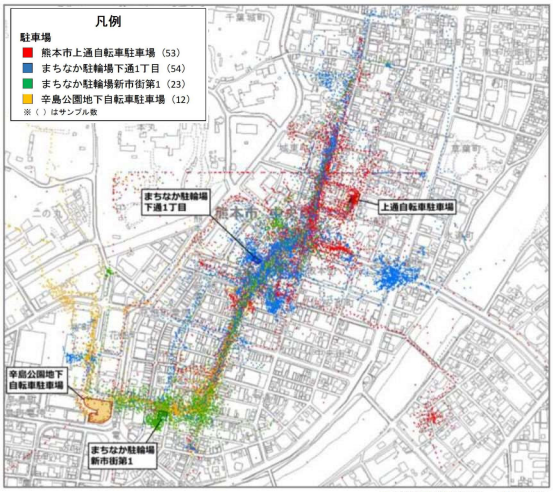
目　的	：スマートフォンアプリを活用し、熊本市中心部での人の移動軌跡を取得
調査日	：平成 25 年 11 月 23 日(土)、24 日(日)、30 日(土)、12 月 1 日(日)、7 日(土)、8 日(日)/計 6 日間
時　間	：午前 10 時～午後 7 時
エリア	：上通、下通、新市街を中心とした「熊本市中心部」
対　象	：高校生(16 歳)以上　(10 代:22%、20 代:29%、30 代:17%、40 代:13%、50 代:8%、60 代以上:11%)

図　中心市街地への来訪手段

資料：熊本市まちなかプローブパーソン調査（H25 年）

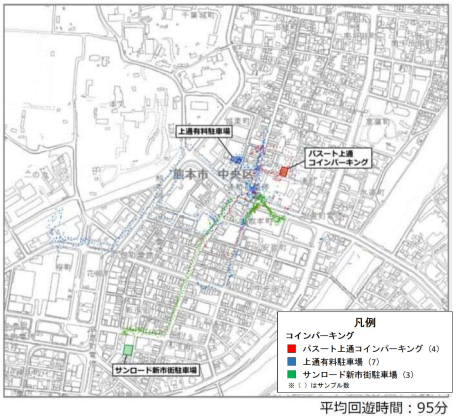
- 来訪手段別に中心市街地の回遊状況をみると、自転車利用者の平均回遊時間は 138 分と最も長く、回遊エリアも比較的広範囲となっています。
- 公共交通機関の利用者についても、中心部の移動が徒歩メインとなるため、回遊エリアが比較的広範囲となっていますが、自動車（コインパーキング・鶴屋パーキング）利用者は目的地（付近）まで自動車で移動しているため、平均回遊時間は短いとともに、回遊エリアが目的地周辺、もしくは上通～下通～新市街といったアーケード沿線に集中しています。

自転車利用者



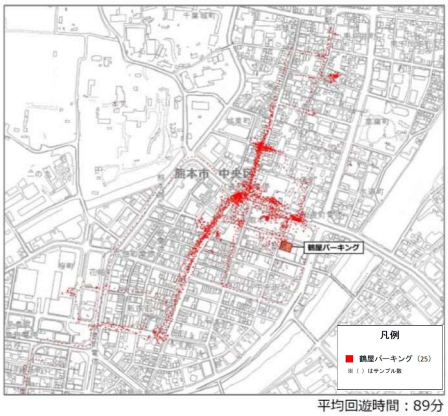
平均回遊時間：138分

自動車(コインパーキング)利用者



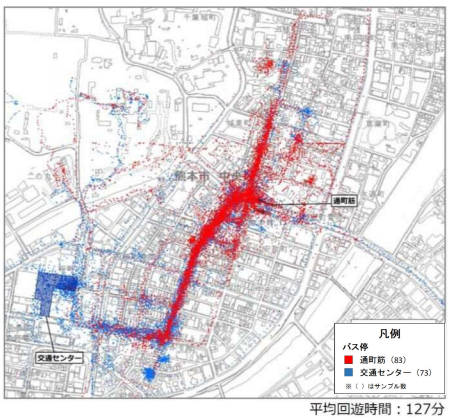
平均回遊時間：95分

自動車(鶴屋パーキング)利用者



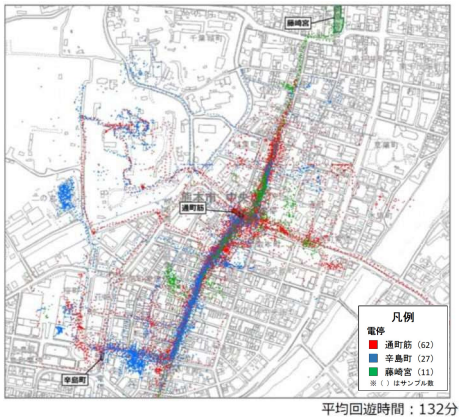
平均回遊時間：89分

バス利用者



平均回遊時間：127分

市電･電鉄利用者



平均回遊時間：132分

図　来街手段別の回遊圏域

資料：熊本市まちなかプローブパーソン調査（H25 年）

表　移動手段別の回遊（滞在時間）

移動手段	自動車	バス利用者	市電･電鉄利用者	自転車利用者
平均回遊時間	100 分	127 分	132 分	138 分

※フリンジパーキング(4 箇所)、コインパーキング(3 箇所)、鶴屋パーキング利用者の平均回遊時間

資料：熊本市まちなかプローブパーソン調査（H25 年）

- 自転車利用者は来訪頻度が高く、また、消費金額は自動車での来街者に比べて劣るものの一定の消費もあることから、中心市街地の賑わいを支えていることがわかります。
- 中心市街地の回遊性向上や観光振興等に有効であるシェアサイクルやレンタサイクルの導入が全国で進んでいますが、本市においては熊本市国際交流会館の観光レンタサイクルが 1 箇所あるのみとなっています。

表　自動車及び自転車利用者の 1 週間あたりの来訪回数と消費金額（熊本市中心市街地）

移動手段	来訪回数/週	1回の買い物(平均)	合計/週
		金額	金額
自動車	1.2 回	13,233 円	15,868 円
自転車	2.3 回	4,233 円	9,735 円

出典：「熊本市中心市街地来訪者の回遊行動・消費行動調査」
（熊本大学工学部まちなか工房（H21 年 3 月））

表　市内で実施中のレンタサイクル事業

事業者	熊本市国際交流会館
事業名	KIFレンタサイクル事業
保有台数	電動アシスト自転車　6台 普通自転車　7台 計 13 台
利用時間	9:00～21:30
貸出料金	･電動アシスト自転車　700 円/日 ･普通自転車　500 円/日 ※電動自転車は1日、普通自転車は1週間まで連続利用可
貸出返却場所	熊本市国際交流会館
予約の可否	不可
保険加入	TS マークに加入

写真　熊本市レンタサイクル（国際交流会館）

○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います。特に自転車走行空間が整備されていない箇所では、歩行者や自動車、または自転車同士の接触の危険性があり、自転車が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

・本市の全道路延長約 3,790 ㎞（国・県・市道供用済路線）のうち、自転車が通行可能な歩道延長は約 231 ㎞で、全道路に対して 6%、整備済みの自転車ネットワーク路線は 12.4km で、全道路に対して 0.3%となっており、自転車が安全に走行できる空間が少ない状況です。

※全道路延長は令和 2 年 4 月時点、歩道延長(自転車通行可)は平成 31 年 3 月時点
　自転車ネットワーク路線(H30 年見直し時)　全 144 ㎞、市管轄 113 ㎞

写真　自転車歩道通行可（白山通り）

写真　自転車歩道通行不可（鎮西通り）

- 現在、自転車ネットワーク計画（平成 30 年 4 月）に基づき、中心市街地周辺を中心に自転車走行空間の整備を進めています。ネットワーク路線総延長 144 ㎞のうち、12.4 ㎞の整備が完了（令和元年度末時点）していますが、一部の箇所では連続性が確保されておらず、利用しづらい路線が存在します。
- 「白川ちゃりんぽみち」は、総延長 5.1km のうち 4.36ｋｍの整備が完了（令和元年度末時点）しており、全体の 85.5%が整備済みとなっています。

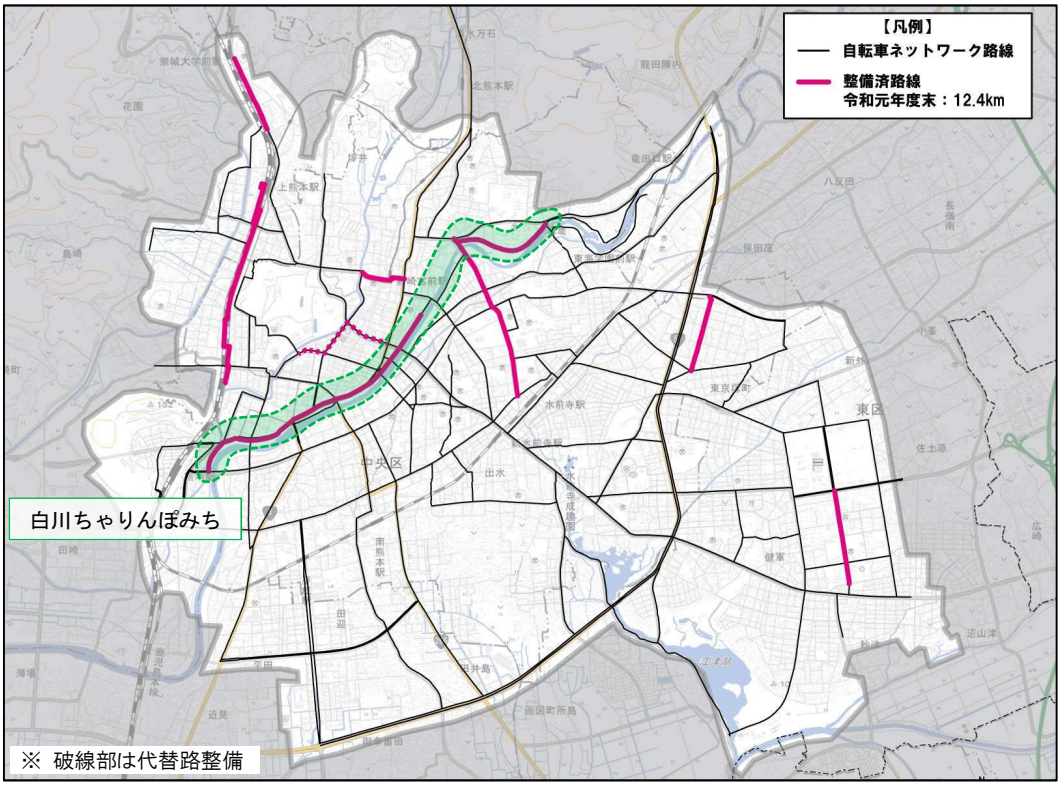


図　自転車ネットワーク路線（H30 年見直し時）の整備状況（令和元年度末時点）

写真　主要地方道熊本田原坂線

写真　市道子飼本町大江 6 丁目第 1 号線

写真　市道花園 1 丁目第 1 号線

写真　白川ちゃりんぽみち（大甲橋～明午橋）

○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「白川ちゃりんぽみち」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/日程度となっており、休日の自転車通行量は平日と比較して大幅に少なくなっています。
- 平日の半数以上がピーク時間帯（7：00～9：00、17：00～19：00）の利用となっています。

表　「優先的に整備する路線」及び「白川ちゃりんぽみち」における自転車通行量

	平日計※1		休日計※1	
	台数	率	台数	率
優先的に整備する路線	25,155	100%	14,234	100%
7:00～9:00	6,791	27.0%	1,928	13.5%
9;00～17:00	12,388	49.2%	9,092	63.9%
17:00～19:00	5,976	23.8%	3,214	22.6%
（ピーク時間帯※2）	12,767	50.8%	5,142	36.1%
白川ちゃりんぽみち	1,650	100%	864	100%
7:00～9:00	600	36.4%	143	16.6%
9;00～17:00	624	37.8%	526	60.9%
17:00～19:00	426	25.8%	195	22.6%
（ピーク時間帯※2）	1,026	62.2%	338	39.2%

※1 調査日:10 月 27 日(日)、10 月 30 日(水)
※2 7:00～9:00、17:00～19:00

資料：熊本市自転車類交通量調査（R1 年）

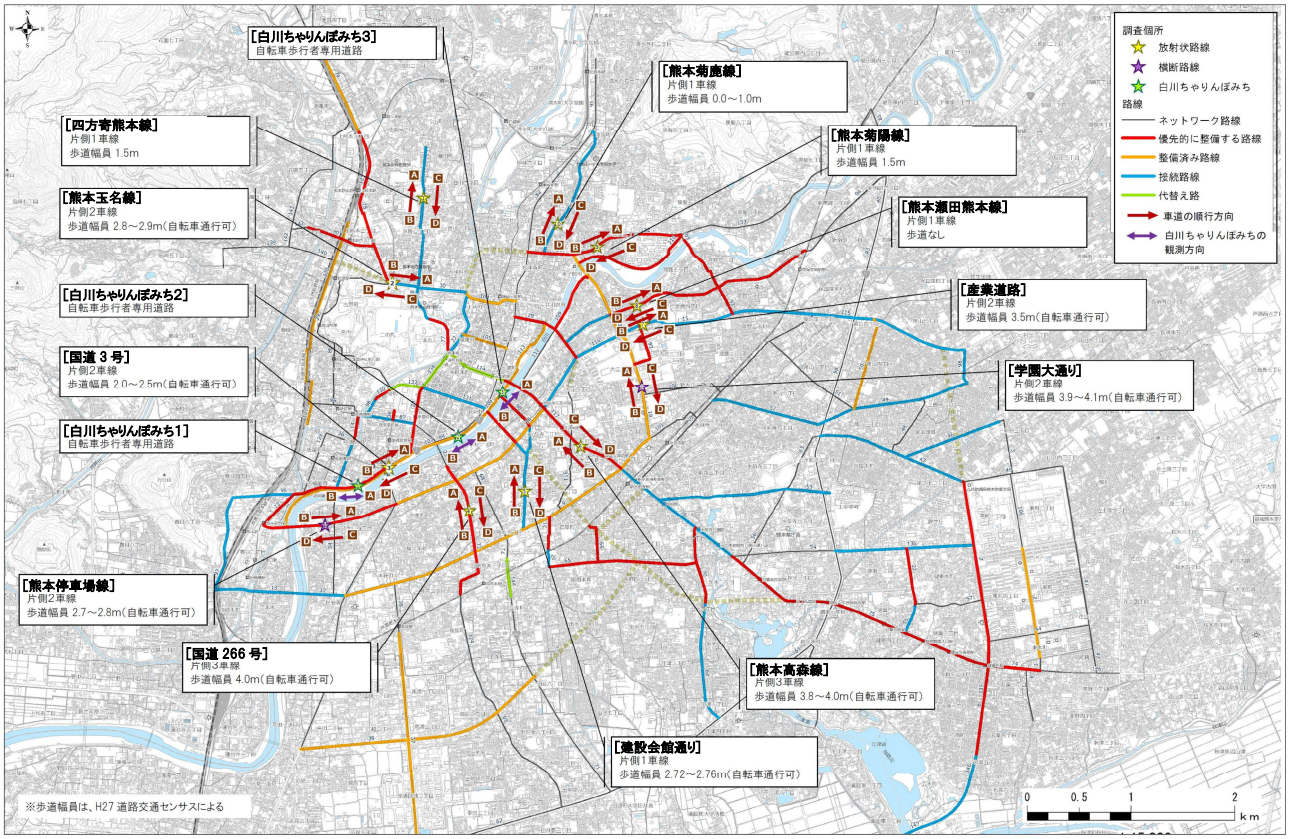


図　調査箇所 位置図

- 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なっています。また、歩道の幅員が狭く、歩道の自転車通行が認められていない路線においても歩道の走行がみられます。
- 一方で、自転車専用通行帯を整備した路線（学園大通り）では、自転車の通行量が多いため、歩道通行も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みられません。

表　「優先的に整備する路線」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	
	歩道区分	歩道の自転車通行	自動車通行量（昼間12時間交通量）※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		車道走行計	車道逆行計	A↔B		C↔D		計		
				台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	率	率	台数	率	台数	率	率	台数	率
熊本停車場線	中	○	11,673 台	70	8.3%	10	14.3%	159	18.8%	50	31.4%	27.1%	45.7%	160	18.9%	456	54.0%	72.9%	845	100%
学園大通り	広	○	15,744 台	436	9.4%	7	1.6%	591	12.8%	3	0.5%	22.2%	2.1%	1,164	25.1%	2,441	52.7%	77.8%	4,632	100%
四方寄熊本線	狭	×	9,830 台	142	22.8%	2	1.4%	65	10.4%	0	0.0%	33.2%	1.4%	171	27.4%	246	39.4%	66.8%	624	100%
熊本玉名線	中	○	12,216 台	822	26.6%	9	1.1%	365	11.8%	1	0.3%	38.4%	1.4%	1,329	43.0%	577	18.7%	61.6%	3,093	100%
国道3号	中	○	25,885 台	48	2.9%	6	12.5%	4	0.2%	0	0.0%	3.1%	12.5%	382	23.0%	1,227	73.9%	96.9%	1,661	100%
国道266号	広	○	22,428 台	101	7.9%	2	2.0%	98	7.6%	8	8.2%	15.5%	10.1%	418	32.6%	667	51.9%	84.5%	1,284	100%
建設会館通り	中	○	データなし	199	7.8%	27	13.6%	195	7.7%	76	39.0%	15.5%	52.5%	879	34.6%	1,267	49.9%	84.5%	2,540	100%
熊本高森線	広	○	26,445 台	86	3.2%	12	14.0%	75	2.8%	10	13.3%	5.9%	27.3%	1,381	50.7%	1,183	43.4%	94.1%	2,725	100%
産業道路	広	○	25,800 台	100	4.2%	5	5.0%	90	3.8%	0	0.0%	8.0%	5.0%	936	39.3%	1,256	52.7%	92.0%	2,382	100%
瀬田熊本線	－	－	14,471 台	188	49.0%	28	14.9%	196	51.0%	7	3.6%	100.0%	18.5%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	384	100%
熊本菊陽線	狭	×	11,941 台	830	27.4%	57	6.9%	1,189	39.3%	29	2.4%	66.7%	9.3%	301	9.9%	709	23.4%	33.3%	3,029	100%
熊本菊鹿線	狭	×	7,339 台	660	33.7%	17	2.6%	645	33.0%	40	6.2%	66.7%	8.8%	220	11.2%	431	22.0%	33.3%	1,956	100%

【休日】	道路の状況			車道走行										歩道走行					計	
	歩道区分	歩道の自転車通行	自動車通行量（昼間12時間交通量）※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		車道走行計	車道逆行計	A↔B		C↔D		計		
				台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	率	率	台数	率	台数	率	率	台数	率
熊本停車場線	中	○	11,673 台	47	10.6%	8	17.0%	60	13.5%	8	13.3%	24.2%	30.4%	103	23.3%	233	52.6%	75.8%	443	100%
学園大通り	広	○	15,744 台	201	11.0%	10	5.0%	251	13.7%	5	2.0%	24.6%	7.0%	586	31.9%	797	43.4%	75.4%	1,835	100%
四方寄熊本線	狭	×	9,830 台	69	17.8%	2	2.9%	66	17.1%	0	0.0%	34.9%	2.9%	119	30.7%	133	34.4%	65.1%	387	100%
熊本玉名線	中	○	12,216 台	390	21.8%	3	0.8%	158	8.8%	0	0.0%	30.7%	0.8%	784	43.9%	454	25.4%	69.3%	1,786	100%
国道3号	中	○	25,885 台	44	4.4%	3	6.8%	9	0.9%	0	0.0%	5.3%	6.8%	222	22.2%	724	72.5%	94.7%	999	100%
国道266号	広	○	22,428 台	52	5.5%	4	7.7%	81	8.6%	9	11.1%	14.1%	18.8%	283	30.1%	524	55.7%	85.9%	940	100%
建設会館通り	中	○	データなし	111	7.7%	18	16.2%	122	8.5%	10	8.2%	16.2%	24.4%	362	25.2%	840	58.5%	83.8%	1,435	100%
熊本高森線	広	○	26,445 台	30	1.8%	5	16.7%	65	3.9%	4	6.2%	5.7%	22.8%	892	53.9%	668	40.4%	94.3%	1,655	100%
産業道路	広	○	25,800 台	76	5.2%	12	15.8%	58	4.0%	2	3.4%	9.1%	19.2%	620	42.2%	714	48.6%	90.9%	1,468	100%
瀬田熊本線	－	－	14,471 台	174	45.8%	28	16.1%	206	54.2%	5	2.4%	100.0%	18.5%	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	380	100%
熊本菊陽線	狭	×	11,941 台	415	24.2%	41	9.9%	667	38.8%	55	8.2%	63.0%	18.1%	292	17.0%	343	20.0%	37.0%	1,717	100%
熊本菊鹿線	狭	×	7,339 台	295	24.8%	19	6.4%	435	36.6%	58	13.3%	61.4%	19.8%	134	11.3%	325	27.3%	38.6%	1,189	100%

歩道通行可　歩道通行不可　歩道なし

※ 調査日は 10 月 27 日(日)、10 月 30 日(水)
歩道区分 狭:2.0m未満　中:2.0～3.0m　広:3.0m以上

資料：熊本市自転車類交通量調査（R1 年）

・令和２年 10 月に車道混在型の自転車走行空間の整備を行った子飼橋通りにおいて、整備前後の走行状況の調査を実施した結果、自転車の歩道走行割合が減少し、車道走行割合が増加したことから、車道混在型（矢羽型）の整備による一定の効果がみられます。

※施工前：平成 30 年 10 月、施工後：令和 2 年 10 月

図　矢羽根型の自転車通行帯整備前後の変化（子飼橋通り）

写真　子飼橋通り（左：整備前、右：整備後）

写真　整備後の走行状況

○駐輪環境

- 中心市街地の市営駐輪場は５箇所（収容台数 1,720 台）、民営駐輪場は 14 箇所（収容台数 2,813 台）で、計 19 箇所（収容台数 4,533 台）が整備されています。
- 中心市街地の市営駐輪場の利用率は約７割で、うち３箇所では概ね９割前後となっています。
- 交通結節点等においても駐輪場整備を進めており、現在、15 の交通結節点等の市営駐輪場 19 箇所（収容台数 6,880 台）が整備されています。
- 交通結節点等の市営駐輪場の利用率は約６割で、うち４箇所では９割を上回っており、100%を超える駐輪場では通路に駐輪している自転車がみられます。
- 一部の駐輪場では老朽化が進行し、設備の更新が必要な駐輪場が存在します。

表　中心市街地駐輪場、交通結節点等駐輪場の利用状況（R2 年 10 月 2 日 15 時時点）

中心市街地駐輪場（市営）		収容台数	駐輪台数	利用率
1	熊本市庁舎自転車駐車場（市庁舎北側地下）	50	46	92.0%
2	熊本市自転車駐車場（市庁舎南側）	340	329	96.8%
3	熊本市辛島公園地下自転車駐車場	470	249	53.0%
4	熊本市庁舎北側自転車駐車場	210	199	94.8%
5	熊本市上通自転車駐車場	650	413	63.5%
合計（平均）		1,720	1,236	71.9%

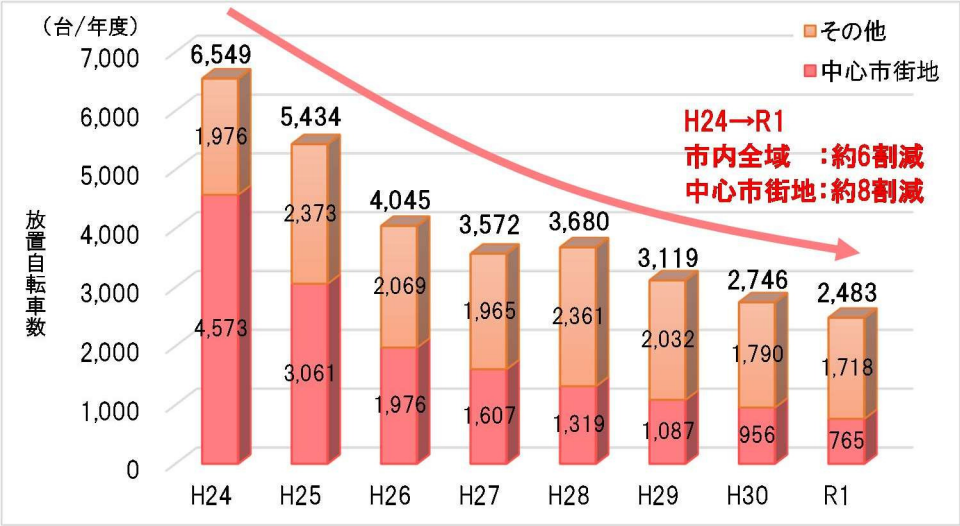
中心市街地駐輪場（民営）		収容台数	駐輪台数	利用率
1	鶴屋百貨店駐輪場	270	193	71.5%
2	熊電藤崎宮前駅駐輪場	200	116	58.0%
3	くまもとまちなか駐輪場城東	283	51	18.0%
4	くまもとまちなか駐輪場草葉第1	119	35	29.4%
5	くまもとまちなか駐輪場草葉第2	184	38	20.7%
6	パークシティ24h水道町	110	81	73.6%
7	サイクルパーク下通１丁目 （旧 くまもとまちなか駐輪場下通1丁目）	451	238	52.8%
8	くまもとまちなか駐輪場銀座通り	207	87	42.0%
9	くまもとまちなか駐輪場銀座プレス	183	55	30.1%
10	くまもとまちなか駐輪場シャワー通り	84	61	72.6%
11	Dパーキング熊本花畑町第1	21	21	100.0%
12	サイクルパーク城見町通り	65	65	100.0%
13	サクラマチクマモト駐輪場	402	102	25.4%
14	くまもとまちなか駐輪場新市街	234	82	35.0%
合計（平均）		2,813	1,225	43.5%

交通結節点等 駐輪場（市営）		収容台数	駐輪台数	利用率
1	熊本市新水前寺駅東高架下自転車駐車場	343	186	54.2%
	熊本市新水前寺駅西高架下自転車駐車場	384	473	123.2%
2	熊本市東海学園駅前自転車駐車場	200	166	83.0%
3	庄口公園駐輪場	54	48	88.9%
4	熊本市健軍自転車駐車場	550	325	59.1%
	健軍変電所前駐輪場	350	213	60.9%
5	熊本市武蔵塚駅前自転車駐車場	1000	480	48.0%
6	光の森駅自転車駐車場	170	86	50.6%
7	熊本市南熊本駅前自転車駐車場	300	156	52.0%
8	熊本市平成駅前自転車駐車場（駅南側）	167	182	109.0%
9	熊本市市立体育館前停留場自転車駐車場	150	58	38.7%
10	熊本市富合駅高架下自転車駐車場	207	138	66.7%
	熊本市富合駅西口駐車場（路上）	44	43	97.7%
11	熊本市川尻駅自転車駐車場	422	160	37.9%
12	熊本市上熊本駅自転車駐車場	805	406	50.4%
13	熊本市西熊本駅自転車駐車場	407	415	102.0%
14	熊本市熊本駅南高架下自転車駐車場	436	296	67.9%
	熊本市熊本駅北高架下自転車駐車場	850	384	45.2%
15	熊本市段山自転車駐車場	41	35	85.4%
合計（平均）		6,880	4,250	61.8%

写真　老朽化がみられる駐輪場（武蔵塚駅）　写真　通路に駐輪されている様子（西熊本駅）

○放置自転車対策

・特に放置自転車が多い中心市街地や交通結節点周辺において、放置自転車の防止に向けて、駐輪場への誘導案内、指導啓発、放置禁止区域の指定、放置自転車の撤去など、平成 24 年から実施している「放置自転車ゼロ作戦（※2 章参考）」において一定の成果を上げています。



※放置自転車ゼロ作戦は、平成 24 年 6 月開始のため、平成 24 年 4･5 月の中心市街地のデータには放置自転車撤去台数は含まれていない。

図　市内全域の放置自転車台数の推移

写真　放置自転車ゼロ作戦　前後の様子（蓮政寺公園東側）

○サイクリング環境

・現在、市内のサイクリングロードは、「江津湖サイクリングロード」（約 2km）、上熊本～山鹿市にかけて整備された「ゆうかファミリーロード」（約 34km）があります。また、白川橋～大甲橋～龍神橋間の移動時間の短縮や、自転車利用の快適性を高めることを目的に、国の河川改修事業と連携を図りながら整備を進めている「白川ちゃりんぽみち」（約５㎞）があります。

図　市内のサイクリング環境

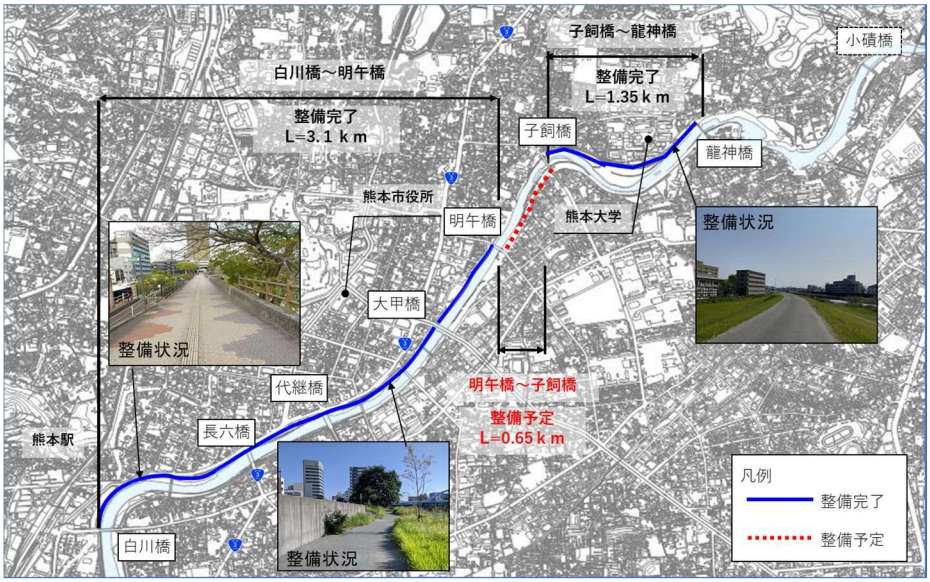


図　白川ちゃりんぽみち詳細図

・ゆうかファミリーロードや、西区ではサイクリングマップを作成しており、利用者のレベル別のおすすめルートや立ち寄りスポットを紹介しており、自転車の周遊による地域のまちづくりに活用しています。

図　ゆうかファミリーロード　ロードマップ

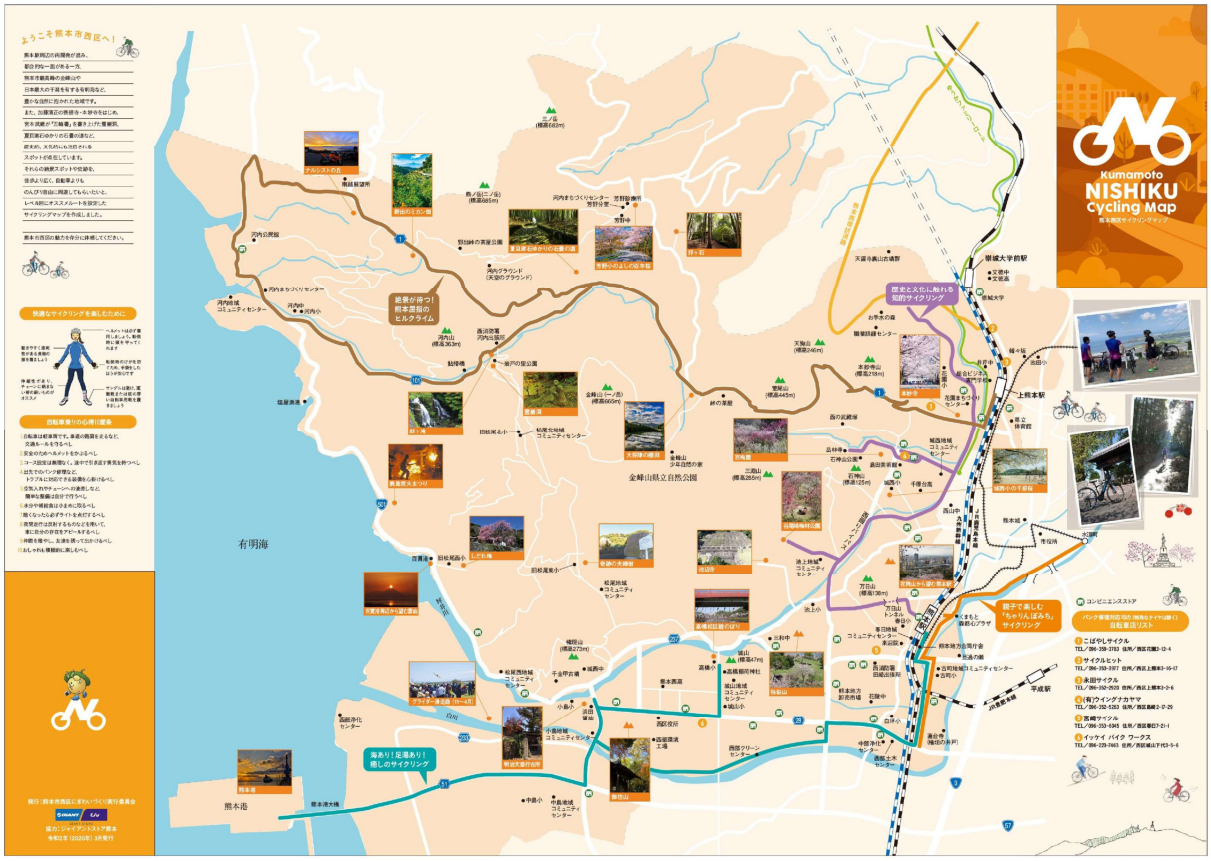


図　熊本市西区サイクリングマップ

・熊本県においては、国が進めている「ナショナルサイクルルート」の設定を目指し、九州・山口が国内外のサイクリスト、観光客にとって魅力的なサイクリングエリアとなるよう、広域推奨ルートの設定を推進しており、熊本市は各エリアを結ぶ中心的な位置にあります。

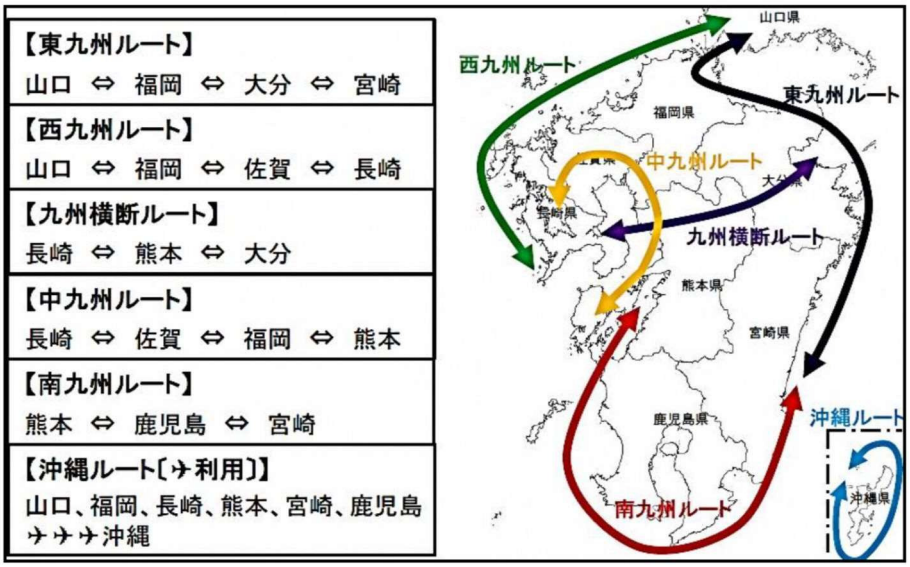


図　九州・山口広域ルート設定イメージ

出典：熊本県自転車活用推進計画

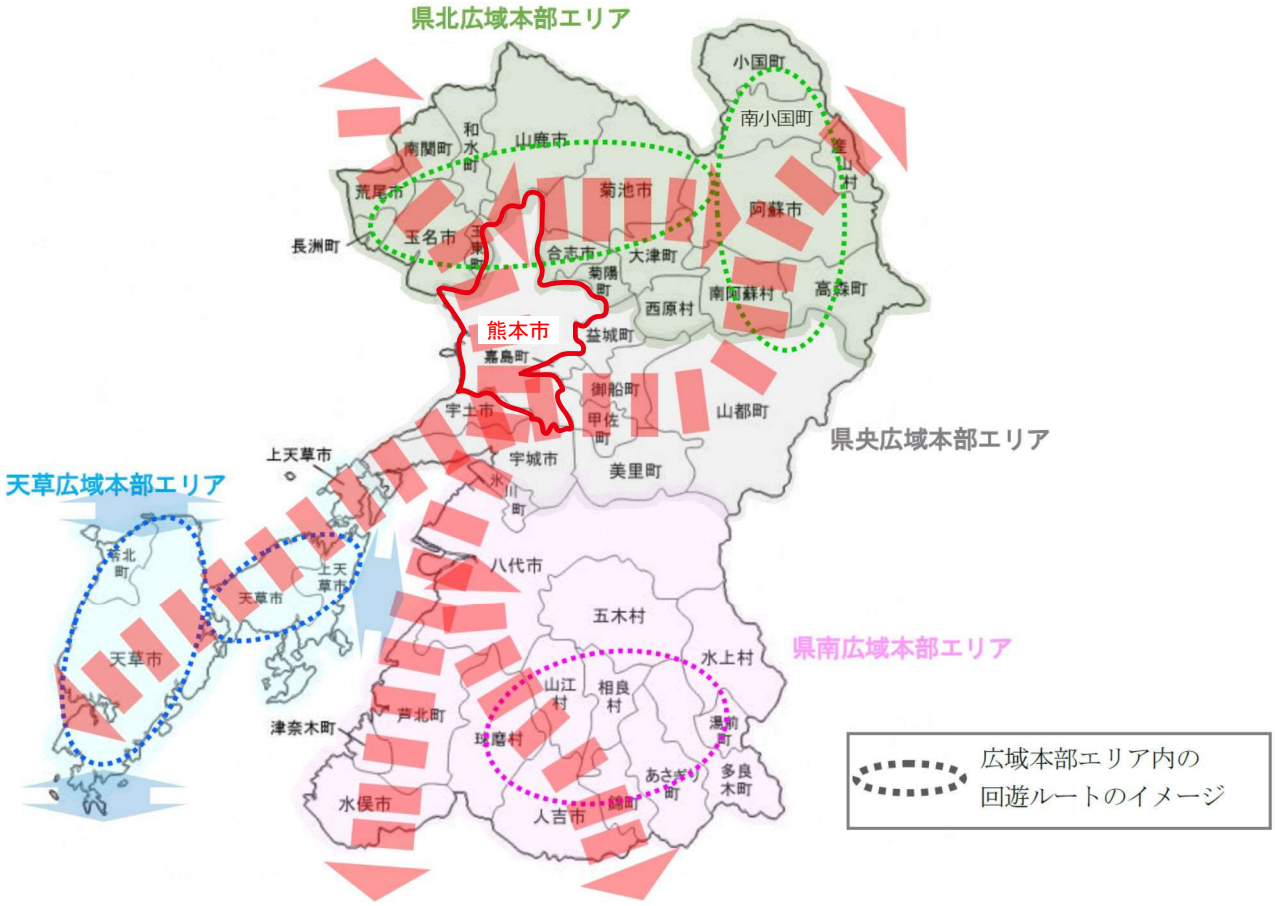


図　県内のサイクリングルート設定イメージ

出典：熊本県自転車活用推進計画

○サイクルイベント

・熊本県内では１年を通して各地で様々なサイクルイベントが開催されていますが、現在、本市では自転車をメインとしたイベントは開催されていません。

表　県内の主なサイクルイベント開催状況（平成 30 年）

開催日	大会名	市町村	参加者数
3 月末～ 4 月初旬	球磨川センチュリーライド	八代市･球磨村	300 名
5 月～6 月	五家荘集合サイクリング大会	八代市	35 名
6 月初旬	水上マウンテンバイクパーティー	水上村	92 名
9 月中旬	相良路サイクルフェスタ	錦町･相良村･あさぎり町	76 名
10 月初旬	ASO 絶景満喫ライド	南小国町･小国町･阿蘇市･産山村	144 名
10 月末	『日本でもっとも豊かな隠れ里』 サイクリング in ひとよし球磨	人吉市･あさぎり町･多良木町･ 錦町･湯前町･相良村･山江村	711 名
11 月末	菊池ライド	菊池市	153 名
11 月～12 月	天草四郎サイクリングフェスタ	上天草市･天草市	370 名
3 月初旬	天草下島一周サイクルマラソン	天草市･苓北町	550 名
3 月初旬	九州チャレンジサイクルロードレース	五木村	382 名
不定期	ジャパンエコトラックライドイン阿蘇	阿蘇市･高森町･山都町･ 南阿蘇村･御船町･西原村	80 名

出典：熊本県自転車活用推進計画、イベントホームページにより整理

写真　イベントの様子（左：球磨川センチュリーライド、右：天草下島一周サイクルマラソン）

提供：熊本県サイクリング協会

○サイクルトレイン

・熊本電気鉄道では、平日及び土曜の朝夕のピーク時間帯を除き（月曜から土曜の９：00～15：30、日祝の終日利用可能）、車内に自転車を持ち込みが可能であり、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るサイクルトレイン（自転車持ち込みサービス）の運行を実施しています。

図　サイクルトレイン（熊本電鉄）

○自転車交通事故の状況

・本市では、自転車交通事故件数が減少していますが、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。

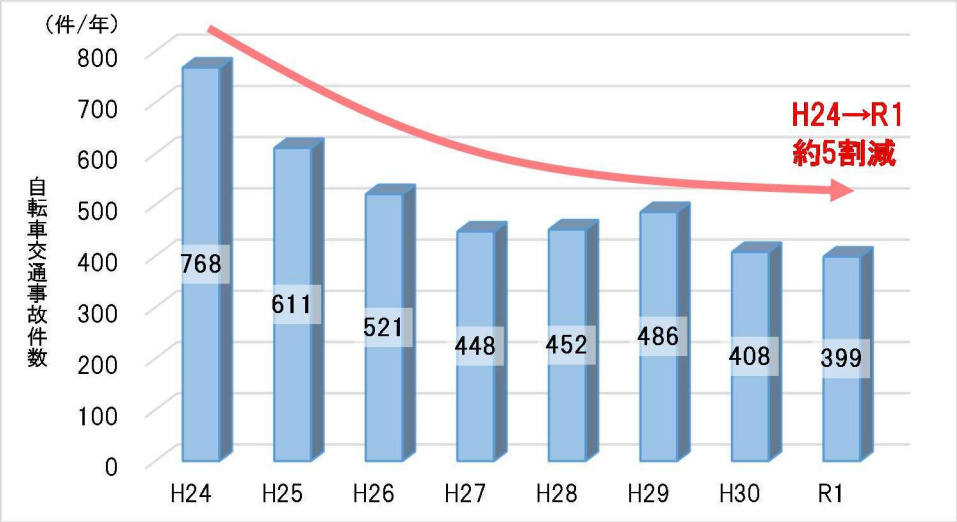
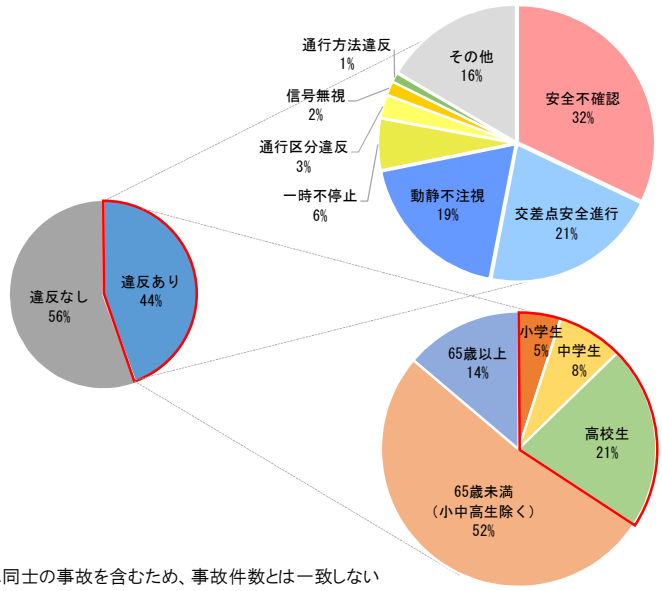


図　熊本市発生の自転車交通事故件数の推移

資料：熊本県警

- 本市で令和元年に発生した自転車交通事故のうち、約半数が法令違反となっており、違反項目としては「安全不確認」が最も多く、「交差点安全進行」、「動静不注視」と続きます。
- その他、歩道走行が認められていない歩道での走行や車道の逆走による「通行区分違反」もみられます。
- 年代別にみると、法令違反があった事故の当事者のうち、34%が小中高生となっています。



N=407
※自転車同士の事故を含むため、事故件数とは一致しない

安全不確認
・一時停止や徐行をしたものの、十分な安全確認をしなかったことにより、相手車両を見落とした、発見が遅れた　など
交差点安全進行
・付近に自転車横断帯があるのにもかかわらず、自転車横断帯を通行していなかった
・交差道路等通行する他の車両の進行を妨害した
・他の車や歩行者に注意して、交差点付近を安全な速度と方法で進行していなかった　など
動静不注視
・相手車両の存在をあらかじめ認識をしていたものの、事故に結びつく具体的な危険はないものと判断し、相手車両の動静の注視を怠った　など

図　熊本市発生の自転車交通事故の原因（R1 年）

資料：熊本県警

○事故防止対策

- 平成 19 年度から平成 21 年度に起きた自転車交通事故の中から、３年で３件以上発生している交差点を対象に、事故防止対策として注意喚起や視距改善等の対策を実施しています。
- 平成 30 年度までに、対象箇所 48 箇所のうち、46 箇所での対策が完了しています。（うち市管理箇所 42 箇所、全て完了済み）

写真　事故防止対策　整備実施前後（平成 3 丁目）

○安全利用、マナーアップに向けた取組

- 自転車交通事故の減少や交通マナーアップに向けて、アーケードの乗入指導や、交通安全教室を継続して実施しています。令和元年度では小学生を対象とした交通安全教育専門員による自転車交通安全教育を 79 校、中高生を対象とした自転車交通安全教育を 19 校で実施しました。
- 交通指導員による街頭指導や市政だより、市ホームページによる広報・啓発活動を行っています。

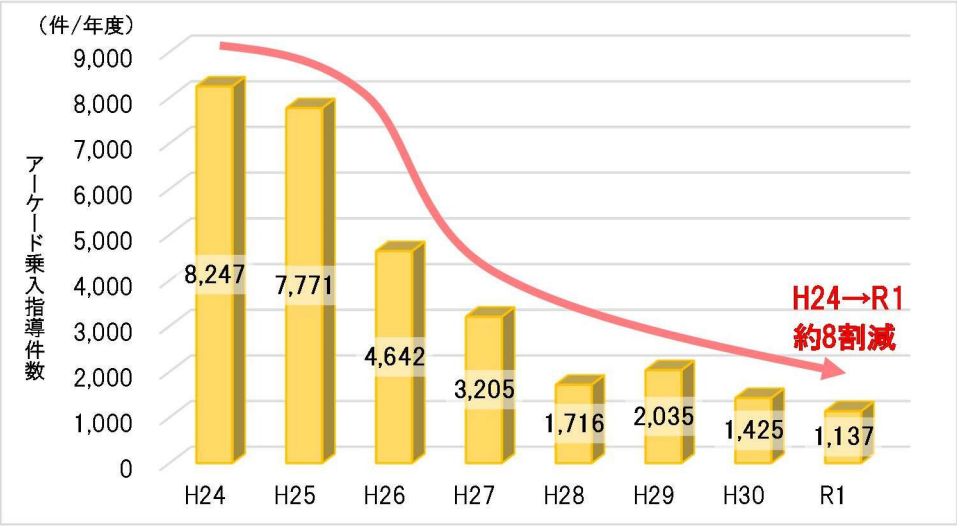


図　アーケード乗入指導件数の推移

写真　街頭指導の様子

写真　自転車交通安全教育の様子

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

□第２次熊本市自転車利用環境整備計画の進捗状況

第２次実施計画の進捗状況は以下のとおりです。基本目標１に掲げる『「自転車を利用する機会が増えた」と感じる市民の割合』は令和２年度は 10.1%となっており、目標値には届いていません。基本目標２に掲げる『5 ㎞圏域から市内中心部に発着する自動車移動の自転車等による移動への 5%転換』の取組による CO_2 削減量は令和２年度に目標を達成する見込みとなっています。

表　目標の達成状況

基本目標1 「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%増
問 「あなたは、この 1 年間で、自転車を利用する機会が増えたと感じますか。」（第 7 次総合計画アンケート調査） 10.6%（H28 実績値）→10.1%（R2 実績値）/12.6%（R2 目標値） ※2 次計画の中間年度である H28 年度からアンケート調査項目を、2 次計画の基本目標に合わせた項目にしたことから、令和 2 年度までに当初の目標値の4%の半分である 2%増加を目指している
基本目標2　5 ㎞圏域から市内中心部に発着する自動車移動の自転車等による移動への 5%転換
「徒歩や自転車で日常生活が営める生活圏の形成」の取組による CO_2 削減量（熊本市低炭素都市づくり戦略計画） 597 t-CO_2/年（H27 実績値）→ 933 t-CO_2/年（R1 実績値）→ 1000 t-CO_2/年（R2 目標値） ※5%転換は CO_2 排出量/年が 1,000 t-CO_2/年（R2 目標値）に相当 歩道の整備延長、自転車走行空間の整備延長、中心部の駐輪場の駐輪台数より換算して算出 H27 年度より CO_2 削減量の算出方法を見直し（自家用車の燃費 7.5→11.1 ㎞/ℓ）

表　事業の進捗状況（令和元年度末時点）

1.走行環境（H24⇒R1）				
自転車走行空間の整備				
・優先整備路線延長※1	0.85/約17km	⇒	12.4/約17km	…進捗率74.1%
事故防止対策				
・事故多発交差点整備箇所 （市管理箇所）	8/48箇所 （8/42箇所）	⇒	46/48箇所 （42/42箇所）	…進捗率95.8% （進捗率100%）
白川ちゃりんぽみちの整備（白川橋～龍神橋）				
・整備延長	1.15/5.1km	⇒	4.36/5.1km	…進捗率85.5%
2.駐輪環境（H24⇒R1）				
放置自転車ゼロ作戦				
・中心部駐輪場の収容台数※2	5,198台	⇒	4,533台	…12.8%減
・中心部駐輪場の利用台数※2	2,443台	⇒	2,461台	…0.8%増
交通結節点の駐輪場整備	新たに6駅（電停）で整備・供用開始※3			
3.マナーアップ（H24⇒R1）				
安全教育、街頭指導、広報啓発				
・自転車交通事故件数（年）	768件	⇒	399件	…48.0%減
・アーケードの乗入指導件数（年度）	8,247件	⇒	1,497件	…81.8%減
・交通安全教室の実施校数（年度）	80校	⇒	76校	…平均77校/年
駐輪マナー				
・市全域の放置自転車台数（年度）	6,549台	⇒	2,483台	…62.1%減
4.レンタサイクル（H24⇒H27）				
収支率	14.3%	⇒	28.2%	…平均24.2%
利用回数	1,098回	⇒	3,622回	…計10,765回、平均2,691回

※1　自転車ネットワーク計画で定められた「優先的に整備する路線」約40kmのうち、令和2年度までに約17kmの整備を目標
※2　令和2年10月2日（晴天の平日15時）現在の定点を調査
※3　富合駅（H26年）、西熊本駅（H28年）、川尻駅（H29年）、上熊本駅（H30年）、段山電停（H30年）、熊本駅（H30年）

3．2．市民アンケートからみる自転車の利用状況

〇利用状況について

・自転車を保有している市民の割合は約７割となっています。

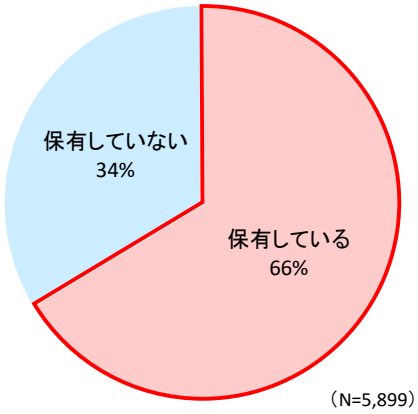


図　自転車を保有している割合

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）

・自転車を利用する目的は「買い物」が約５割と最も多く、次いで「通勤」が約４割となっており、「サイクリング・レジャー」、「運動」での利用は約１割程度となっています。

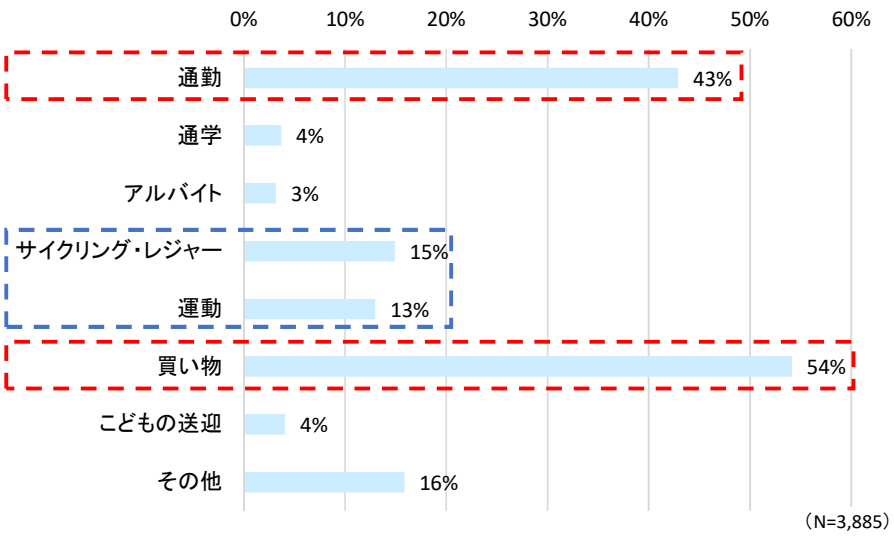


図　自転車を利用する目的（複数回答）

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）

- 通勤時に自転車を利用している割合、自動車を利用している割合はそれぞれ約４割となっており、自動車を利用している割合がやや高くなっています。
- 年代が上がるにつれて自転車を利用する割合が低くなっていますが、60～64 歳と 65 歳以上を比較すると、やや自転車を利用する割合が増加しています。

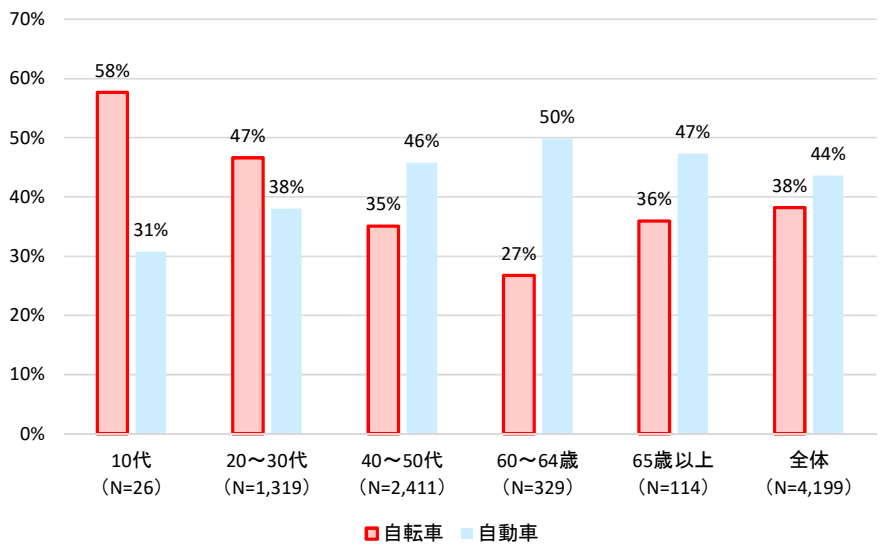
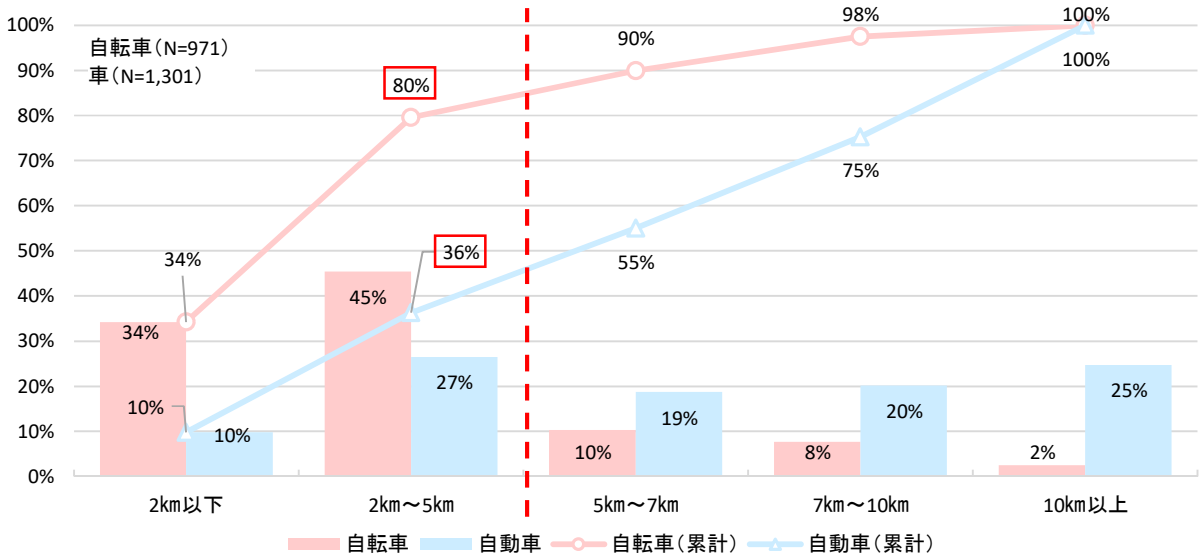


図　通勤時の利用実態（複数回答）

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）

- 自転車利用者の約８割が５㎞圏内の通勤において自転車を利用している一方、自動車利用者の約４割が 5km 圏内の短距離の移動でも自動車を利用しています。



※自転車･自動車でのみ（徒歩含む）通勤している回答者を対象

図　通勤時の自転車の利用率と距離の関係

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）

・通勤に自転車を利用する理由は、「距離が短いため」が最も多く、次いで「健康増進」、「経済性（安い）」と続きます。

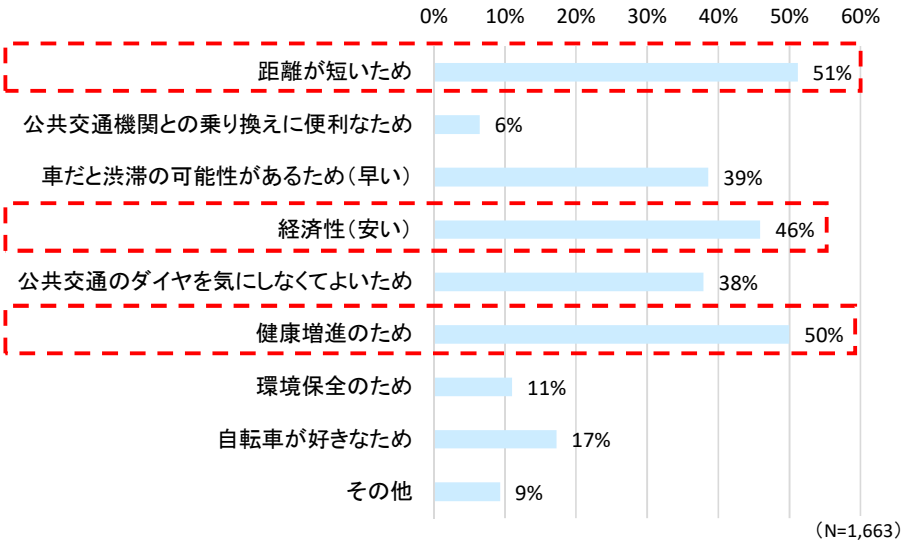


図　通勤に自転車を利用する理由（複数回答）

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）

・自転車を利用しない理由は、「天候に左右されるから」が最も多く、次いで「目的地まで遠いから」、「事故の危険性があるから」と続きます。

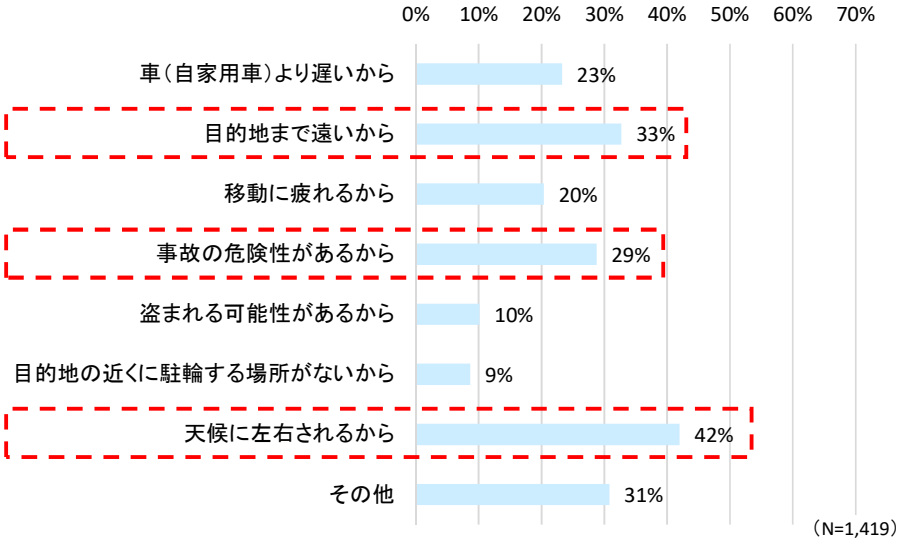


図　自転車を利用しない理由（複数回答）

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）

・自転車を「週に１回以上」または「月に１回以上」利用している利用者のうち、「自転車を利用する機会が増えた」と感じる市民の割合は１割前後で推移しており、大きな変化はみられません。

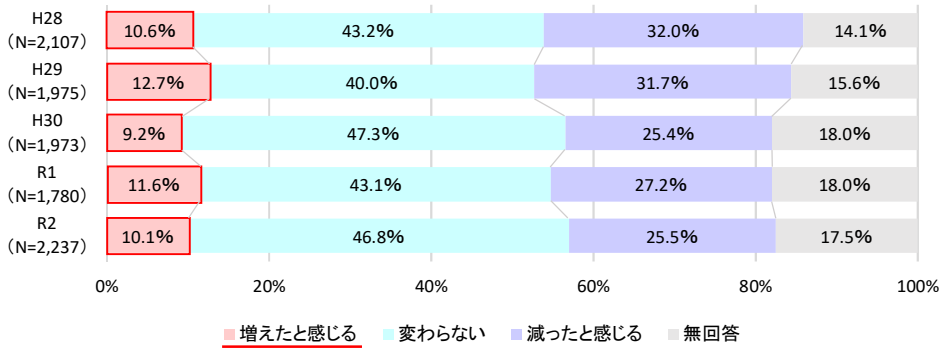


図　自転車を利用する機会が増えたと感じる市民の割合

資料：熊本市第７次総合計画アンケート調査

○走行環境について

・走行環境について、約６割が「満足していない」、「あまり満足していない」と回答しており、年代が上がるにつれて「満足していない」と回答している割合が高くなっています。

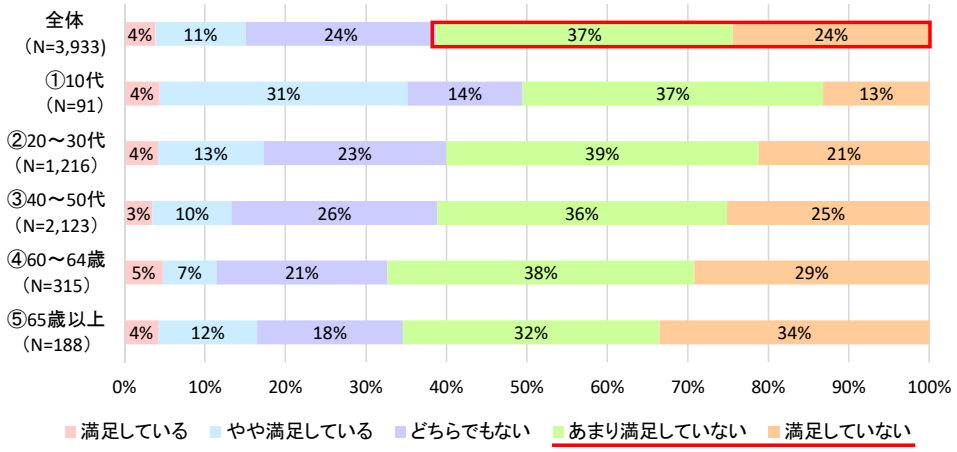


図　走行環境の満足度

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）

○駐輪環境について

・駐輪環境について、約半数が「満足していない」、「あまり満足していない」と回答しています。

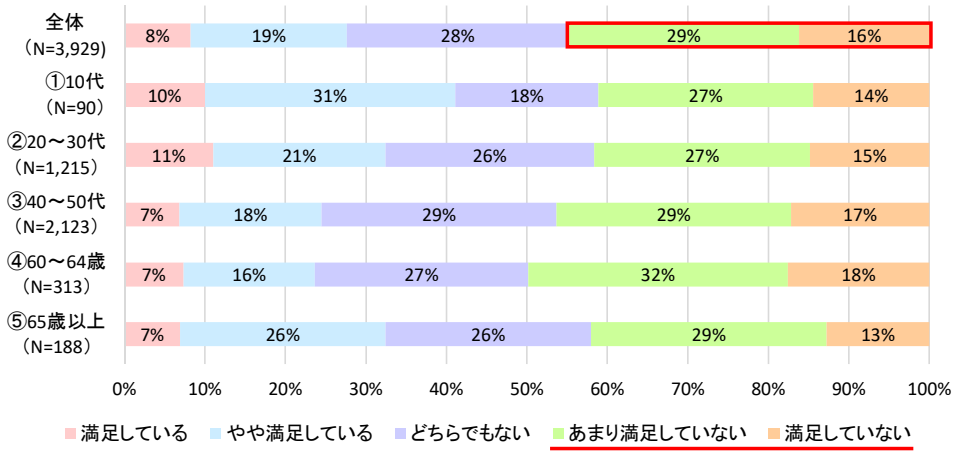


図　駐輪環境の満足度

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）

・駐輪場を選ぶ理由として、「立地の良さ」を重視している割合が６割を超え、目的地近くに駐輪場を求める割合が高くなっています。次いで「料金の安さ（異なる駐輪場料金）」、「使い勝手（停めやすさ）」と続きます。

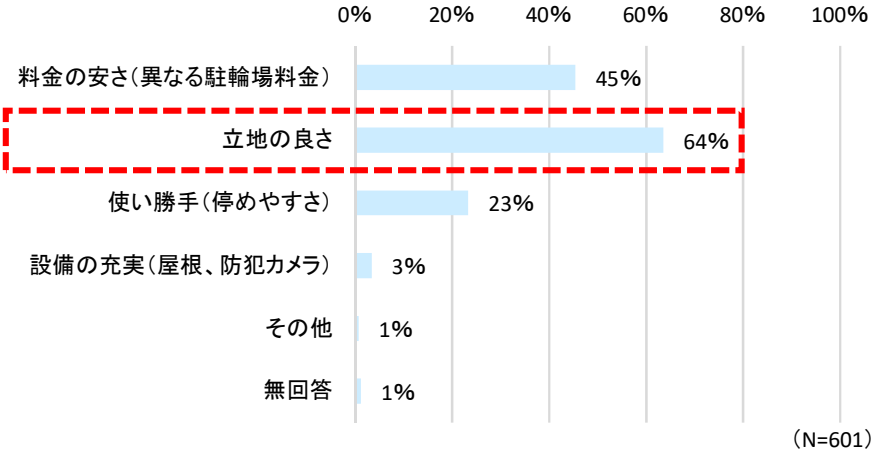


図　駐輪場を選ぶ理由（複数回答）

資料：熊本市駐輪場利用実態調査（R1 年度）

・歩道に自転車が駐輪していることについて、半数以上が「見苦しい」と感じています。「すぐに撤去すべき」、「歩行者の通行の支障になる」などを含めると７割を超え、放置自転車対策を継続して実施する必要があります。

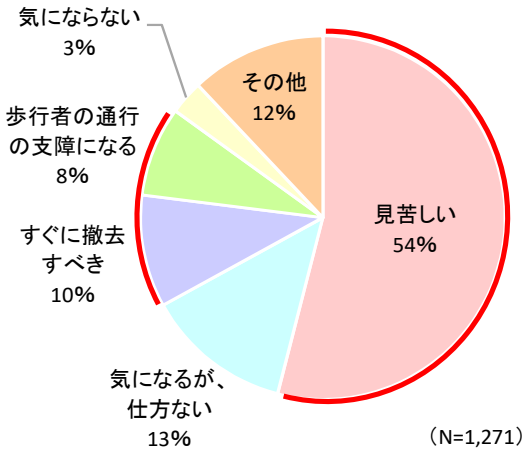


図　歩道に自転車が駐輪していることについて

資料：熊本市自転車利用に関するアンケート調査（H28 年）

〇安全利用について

・自転車利用者の約９割がヘルメットを着用していないと回答しています。

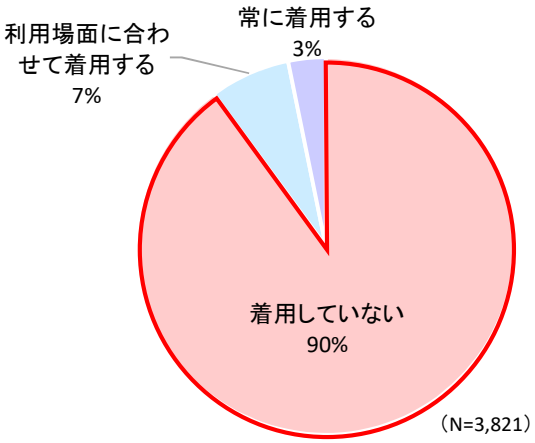


図　ヘルメットの着用状況

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）

・自転車利用者の交通ルールの認知について調査を実施した結果、自転車の車道左側通行等の認知度が高い一方で、歩道の通行方法や一時停止の交通ルール等、一部の交通ルールに対する認識が低くなっています。

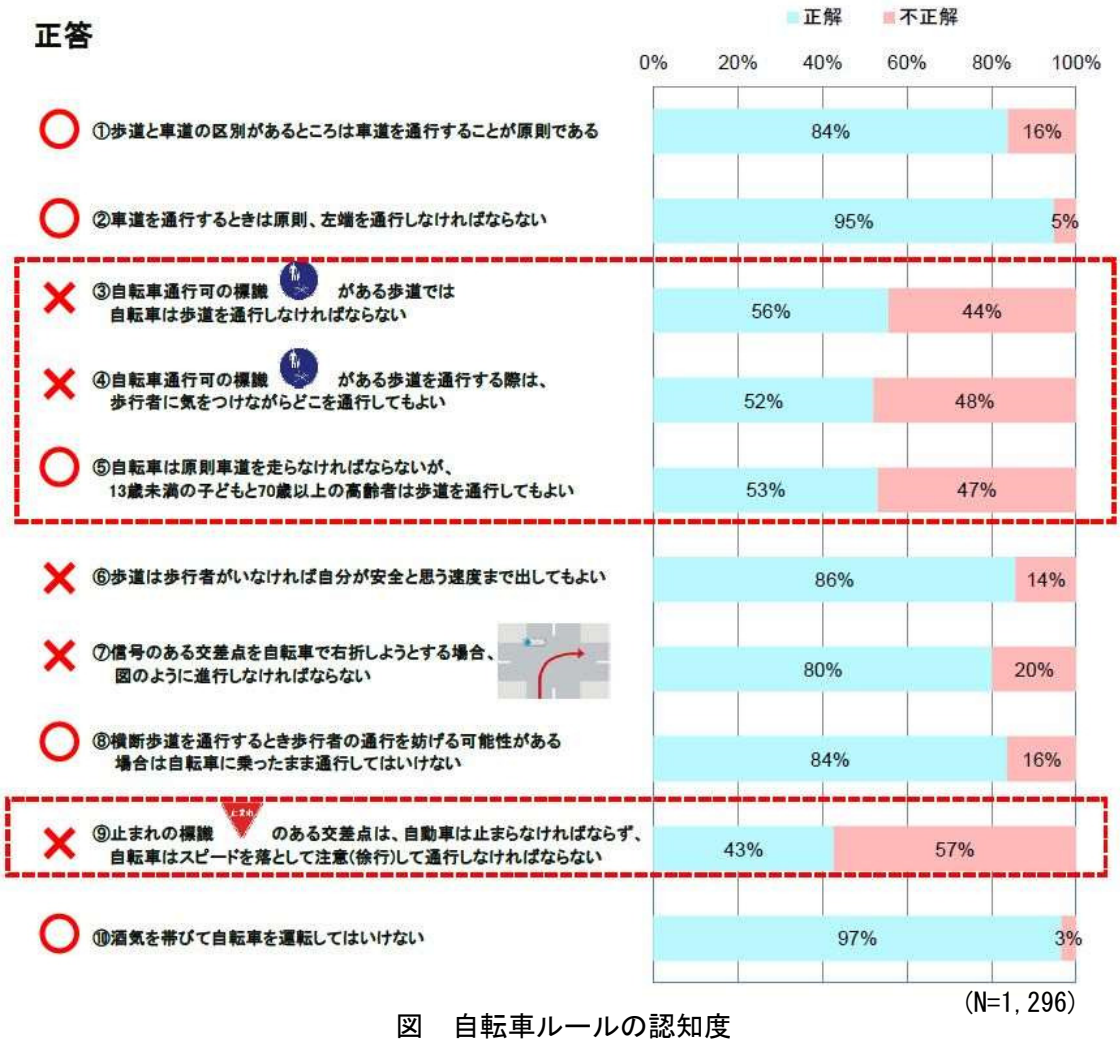


図　自転車ルールの認知度

資料：熊本市自転車利用に関するアンケート調査（H28 年）

・自転車保有者のうち、自転車安全保険に加入している割合は 53.7%となっています。
・全国の加入率をみると、自転車安全保険加入を努力義務としている熊本県の加入率が低いのに対して、保険加入を義務化している都府県の加入率は高くなっています。

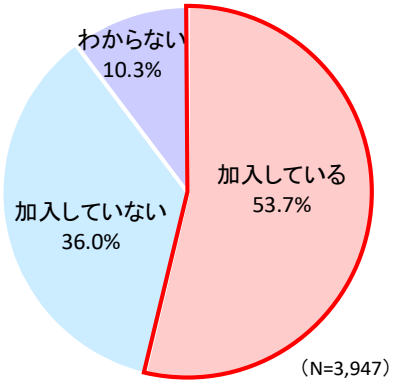


図　熊本市で自転車安全保険に加入している市民の割合

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）

［参考］都道府県別の自転車安全保険加入率（令和 2 年 1 月時点）

順位	都道府県名	義務化地域	加入率
1	京都府	●	73.6%
2	兵庫県	●	69.9%
3	大阪府	●	69.5%
4	滋賀県	●	68.4%
5	埼玉県	●	65.9%
6	静岡県	※	64.5%
7	愛知県	（名古屋市）	62.9%
8	神奈川県	※	61.6%
9	石川県	（金沢市）	61.5%
10	佐賀県		60.7%
11	大分県		58.2%
12	宮城県	（仙台市）	57.9%
13	福岡県	※	56.1%
14	鹿児島県	●	55.9%
15	奈良県	※	55.6%
16	群馬県	努力義務	54.2%
17	三重県		54.1%
18	愛媛県	※	54.0%
19	宮崎県		53.7%
20	広島県		53.6%
21	長野県	※	53.5%
22	徳島県	努力義務	52.9%
23	高知県	努力義務	52.3%
24	千葉県	努力義務	52.0%
25	山形県	※	51.5%
26	富山県	努力義務	50.6%
	岐阜県		50.6%
	東京都	※	50.6%
29	香川県	努力義務	48.5%
30	長崎県		48.1%
31	福島県		47.7%
32	山口県		47.2%
33	沖縄県		47.1%
34	和歌山県	努力義務	46.9%
	岡山県		46.9%
36	茨城県	努力義務	46.7%
37	北海道	努力義務	45.2%
38	岩手県		45.0%
39	島根県		44.3%
40	青森県		43.1%
41	**熊本県**	努力義務	**42.5%**
42	新潟県		41.7%
43	福井県		41.3%
44	栃木県		41.1%
45	秋田県		40.2%
46	山梨県	※	35.3%
47	鳥取県	努力義務	31.1%

※現在は義務化（令和 2 年 10 月時点）

資料：au 損保 HP

○自転車利用への転換の可能性

・自転車を利用する機会が増える（利用し始める）ためのきっかけとして、「安全で快適な道路整備」が最も多く、「止めやすい場所に駐輪場がある」、「自転車利用者全体のマナーアップ」と続きます。
・約３割の回答者がサイクリング環境の整備が必要と感じています。

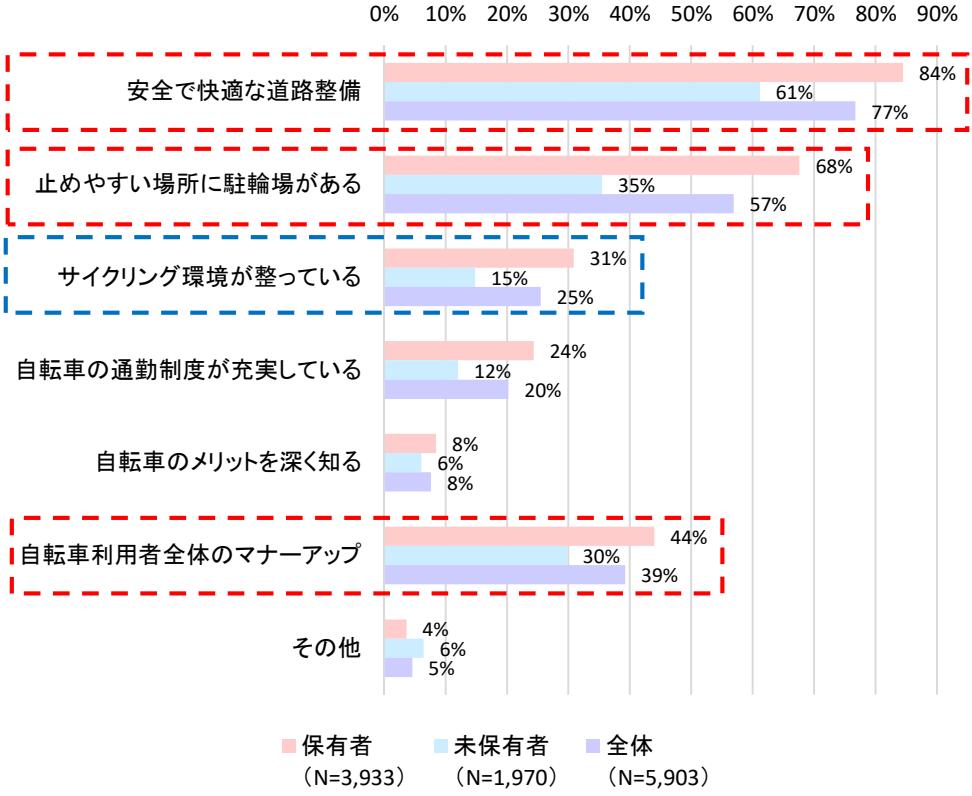


図　自転車を利用する機会が増える（利用し始める）ためのきっかけ

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）

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環境、本市におけるこれまでの取組み、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した。

課題1　近距離移動における自動車利用からの転換が必要

現状と課題

○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ります。

○自動車利用が多い結果、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っとも低くなっています。

○中心市街地への自動車での来訪者の傾向として、アーケード沿線に回遊範囲が限定されており、エリア全体での広がりが少ない状況です。

○自転車利用者は来訪頻度が高く、一定の消費もあることから、中心市街地の賑わいを支えています。

○コミュニティサイクル（シェアサイクル）社会実験調査によると、導入されたことで行動範囲が広がり、立ち寄る場所が増えたと感じる割合が高くなっていますが、本市ではシェアサイクルは導入されておらず、観光レンタサイクルが一箇所あるのみとなっています。

課題の解決に向けて

○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ことが必要です。

○新型コロナウイルスを想定した「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。

○中心市街地の回遊性向上や近距離移動における自転車の利用促進を図るため、シェアサイクルの導入を検討する必要があります。

課題2　安全で快適な自転車走行空間の整備が必要

現状と課題

○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。

○本市の全道路延長約 3,790 km（国・県・市道供用済路線）のうち、自転車が通行可能な歩道延長は 6%（約 231 km）、整備済みの自転車ネットワーク路線は 0.3%（12.4km）となっており、自転車が安全に走行できる空間が少ない状況です。

○自転車走行空間の整備を進めていますが、一部の箇所では連続性が確保されておらず、利用しづらい路線が存在します。

○自転車利用者の半数以上が、走行環境に満足していない状況です。

課題の解決に向けて

○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があります。

○路線整備だけでなく、交差点の事故防止対策なども継続して実施し、自転車走行空間の安全性を確保する必要があります。

課題3　利便性の高い駐輪環境の整備が必要

現状と課題

○中心市街地や交通結節点等の駐輪場整備を進めていますが、一部の駐輪場では利用率が100%を超えている箇所もあります。

○一部の駐輪場では通路に駐輪している自転車もみられます。

○放置自転車ゼロ作戦において一定の成果を上げており、放置自転車は減少傾向にあるものの、近年減少幅は小さくなっています。

課題の解決に向けて

○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。

○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。

課題4　多様な利活用ができる自転車利用環境づくりが必要

現状と課題

○市内には「白川ちゃりんぽみち」や 2 つのサイクリングロードが整備されており、西区ではサイクリングルートの設定・サイクリングマップを作成しています。

○熊本県においては広域的なサイクリングルートの設定を推進しており、本市は各エリアを結ぶ中心的な位置にありますが、広域的なサイクリングルートは整備されていません。

○自転車の利用機会が増える（利用し始める）きっかけとして、サイクリング環境の整備についても求められています。

課題の解決に向けて

○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。

○市民だけでなく、来訪者にとって魅力的なサイクリングエリアとなるよう、熊本県と連携してサイクリング環境を整備する必要があります。

課題5　自転車利用に関する広報・啓発が必要

現状と課題

○年代が上がるにつれて、通勤時に自転車を利用する割合が低くなっています。

○通勤や買い物で自転車を利用する割合が高い一方で、サイクリング・レジャー、運動など、その他の目的で自転車を利用している割合は低くなっています。

課題の解決に向けて

○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必要があります。

○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に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。

課題6　自転車事故やルール違反の減少とマナーアップが必要

現状と課題

○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。年代別にみると、法令違反があった事故の当事者のうち、学生が占める割合が高くなっています。

○約 9 割が自転車利用時にヘルメットを着用していない状況にあります。

○自転車は車道の左側通行が原則であることの認知度が高い一方、歩道走行率が 60%を超える自転車通行可ではない路線や車道の逆走がみられるなど、交通ルールを認識しているものの遵守が十分にできていない状況です。

○自転車事故の加害者に高額な賠償請求を命じる判決が複数出ていることを受け、自転車安全保険への加入を義務化する条例を設ける自治体が増えていますが、熊本県においては努力義務となっており、全国的にも熊本県の加入率は低くなっています。本市においても義務化はされておらず、加入率は約半数程度となっています。

○事故の減少や交通マナーアップに向けて、街頭指導や交通安全教室の実施、市政だよりや市ホームページによる広報・啓発活動を実施しています。

課題の解決に向けて

○若い年代の交通事故・違反が多いため、自転車の交通安全教育のさらなる充実を図り、こどもの頃から正しい交通ルールを理解してもらうことが必要です。

○自転車だけではなく、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。

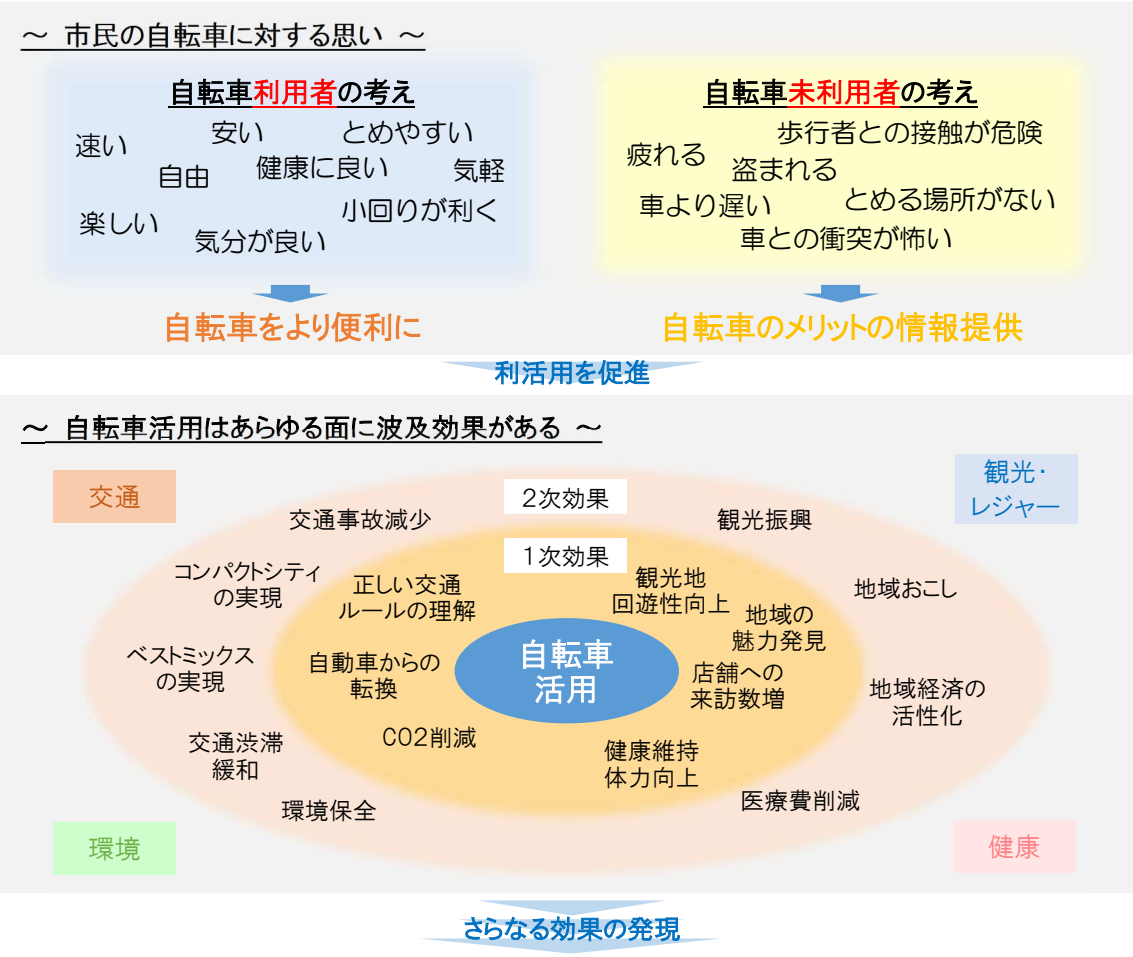
○自転車安全保険加入を義務化するなど、自転車安全利用条例の改正の検討や、広報・啓発などにより、自転車安全保険加入の促進を図る必要があります。

第4章　基本方針

4. 1. 計画の目的

本計画では、自転車利用者は「より便利」に自転車を利用でき、自転車未利用者には自転車の「メリットを知ってもらう」ことで自転車の利活用の促進を図ります。さらに、個人だけでなく社会全体にあらゆる面で好影響をもたらす自転車を“楽しい”乗り物として市民に利用してもらうために、以下の３つの目的を設定し、本計画を推進していきます。

1. 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るとともに、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。
2. 自転車利用者には「自転車をより便利に」に、自転車未利用者へは「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など、自転車への関心を高め、**様々な場面で自転車を活用**します。
3. 自転車利用者だけでなく、自動車利用者や歩行者含め、全世代･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**します。



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！

4. 2. 本市が目指す自転車の未来

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未来を掲げます。

本市が目指す自転車の未来

1. 自転車で快適に移動できる都市
2. 自転車を気軽に利用したくなる都市
3. 自転車を安全安心に利用できる都市

4. 2. 基本方針

本市が目指す自転車の未来を実現させるため、基本方針を以下のとおり設定します。

基本方針1　乗る bicycle（ばい）「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。

×

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

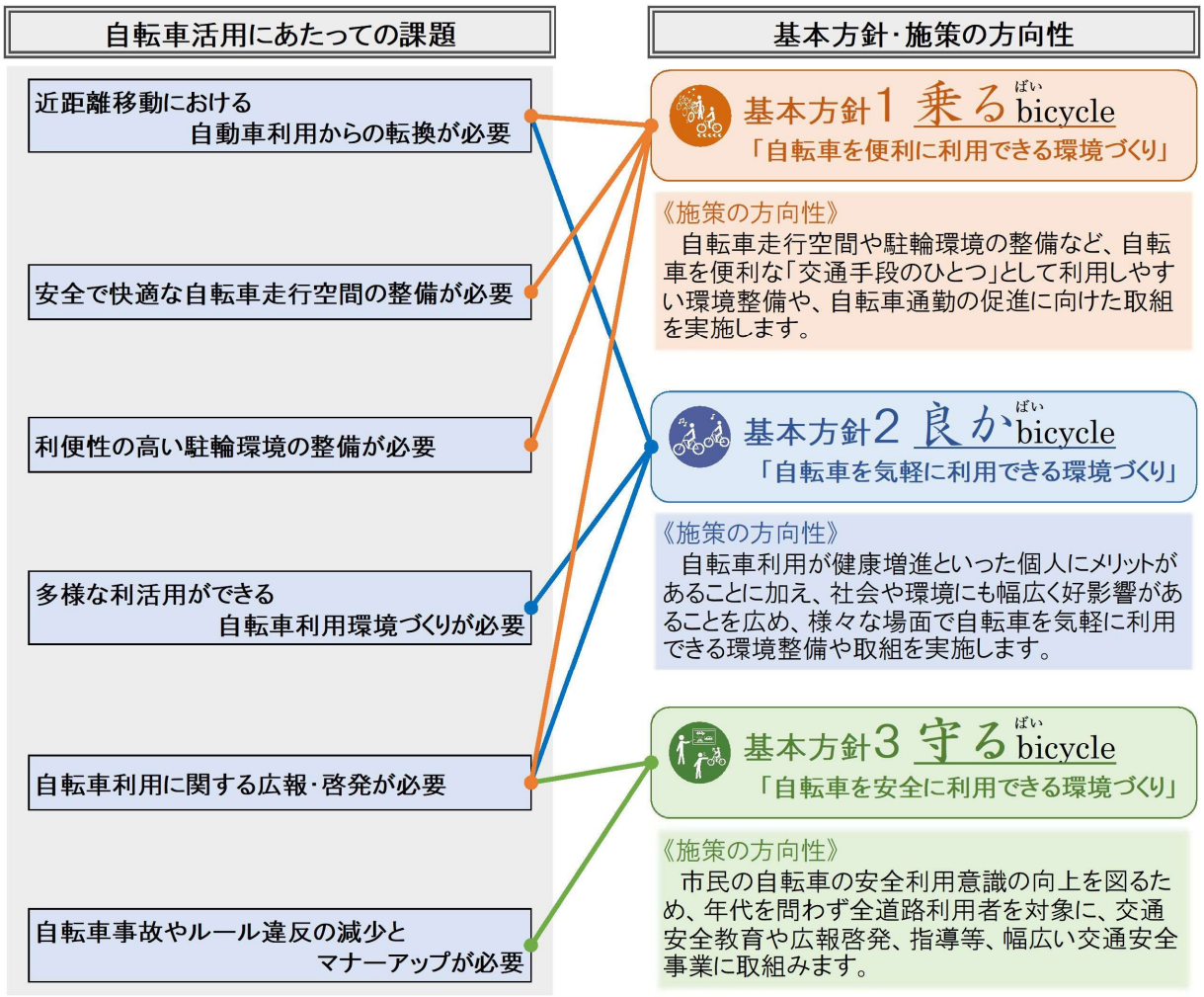
自転車は、観光やレジャー、スポーツ、環境面で注目されており、個人が自転車を様々な場面において活用することで、社会全体の自転車への関心が高まり、都市づくりにも活かすことができます。このような、健康的でエコである自転車を気軽に利用できる環境づくりを進めていきます。

×

基本方針3　守る bicycle（ばい）「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。

各基本方針の施策の方向性を設定し、「3.3.自転車活用にあたっての課題」で整理した、本市が抱えるそれぞれの課題の解決に向けて、施策を展開していきます。本市が抱えるそれぞれの課題と３つの基本方針の関係性は以下のとおりです。



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

本計画では、基本方針に基づいて施策・取組の展開を図り、さらに、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」とし、重点的に実施していくものとします。

本計画の上位計画である「熊本市第７次総合計画（平成 28 年～令和５年）」や「第２次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（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）と期間を設定します。

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）のそれぞれに設定します。

近年、「新しい生活様式」への実践として自転車利用が注目されていることなど、自転車を取り巻く環境が大きく変化していることから、期間に応じた、施策・取組を実施していくなかで、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・取組や数値目標等の見直しを行います。

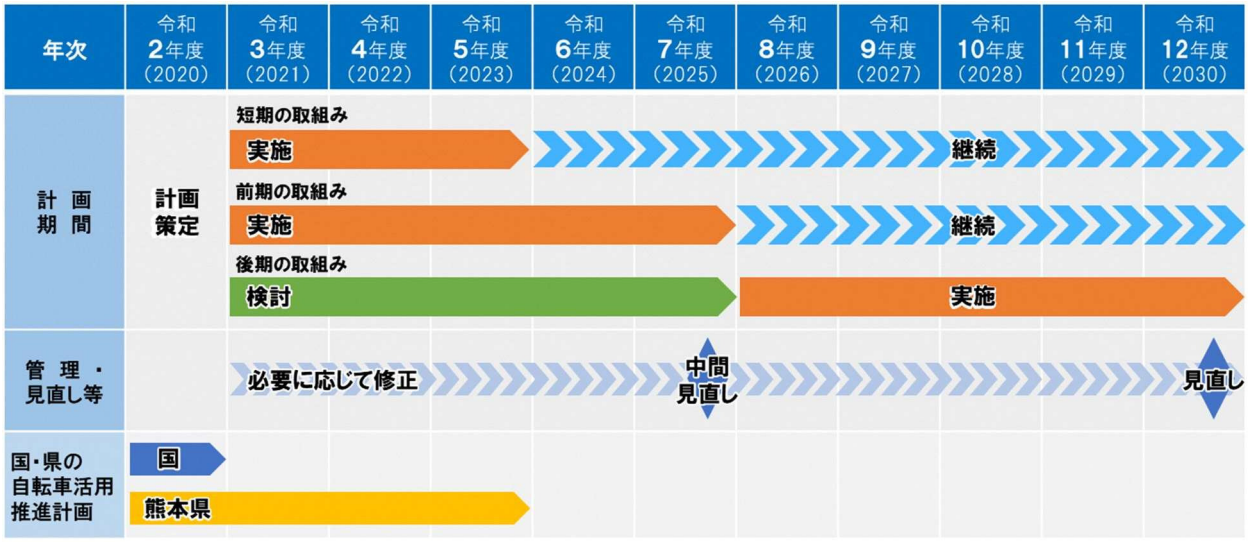
◇計画の期間　：　令和 3 年度～令和 12 年度の 10 年間

【前期】 令和 3 年度～令和 7 年度
- 早期に実施すべき取組を実施
- 後期の取組の実施に向けた検討

※現在実施している取組で継続するもの、さらに前期の中でも、特に早期に実施するものについては、「短期」と設定する。

中間見直し　社会情勢の変化等を踏まえた計画の見直し

【後期】 令和 8 年度～令和 12 年度
- 前期の取組の継続
- 中期的･重点的な取組を実施



本市が目指す自転車の未来の実現に向けて、４章で設定した各基本方針の施策の方向性に基づき、以下の 10 施策を掲げ、展開していきます。

各方針の重点施策、施策体系、数値目標を次頁以降に示します。

基本理念

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

本市が目指す自転車の未来

1. 自転車で快適に移動できる都市

基本方針

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

施策

1. 自転車走行空間の整備
2. 駐輪環境の整備･構築
3. 自転車通勤の促進

本市が目指す自転車の未来

2. 自転車を気軽に利用したくなる都市

基本方針

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

施策

1. シェアサイクルの導入支援
2. サイクリング環境の構築
3. 利用機会の創出に向けた取組の推進

本市が目指す自転車の未来

3. 自転車を安全安心に利用できる都市

基本方針

基本方針3　守る bicycle（ばい）　「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
2. 交通安全教育の推進
3. 安全利用に向けた意識改革
4. 安全･安心な自転車利用の普及

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を実施します。

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	位置付け（R3 / R6 / R8 / R12）
1. 自転車走行空間の整備	①自転車走行空間の整備［1-1-①］	短期 → 継続
	②交通事故危険箇所における事故防止対策［1-1-②］	短期 → 継続
	③自転車ネットワークの拡充［1-1-③］ 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［1-2-①］	短期 → 継続
	②放置自転車ゼロ作戦［1-2-②］	短期 → 継続
	③駐輪場整備補助の導入［1-2-③］ 新規	検討 → 後期 → 継続
	④駐輪場の有料化・料金体系の見直し［1-2-④］ 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［1-2-⑤］ 新規	短期 → 継続
	⑥駐輪場の IC カードへの対応化［1-2-⑥］ 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［1-3-①］ 新規	短期 → 継続
	②サイクル＆ライドの促進［1-3-②］ 新規	短期 → 継続

※[]内は取組番号を示す

3 施策 11 取組

数値目標

現況値	目標値（中間年）	目標値（最終年）

数値目標 1-1：自転車ネットワーク路線の整備延長　関連施策…施策1

14.4 km（令和 2 年）	34.0 km	50.0 km

目標値設定　中間年は自転車ネットワーク計画（見直し）に基づく
最終年は現況値の 3 倍以上を目標

数値目標 1-2：通勤時間帯の自転車交通量※　関連施策…施策1、3

13,793 台（令和元年）	15,170 台	16,500 台

目標値設定　10 年で 20%増加

※　毎年度、中心部の主要道路 15 路線でピーク時間帯（平日 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

数値目標 1-3：駐輪環境の満足度※　関連施策…施策2

8%（令和 2 年）	15%	30%

目標値設定　10 年で現況値の 3 倍を目標

※　LINE アンケート等で調査（母数は自転車を保有している回答者）
「満足している」と回答した割合

数値目標 1-4：中心部駐輪場の利用台数※　関連施策…施策2

2,461 台（令和 2 年）	2,700 台	2,950 台

目標値設定　10 年で 20%増加

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

数値目標 1-5：交通結節点等駐輪場の利用台数※　関連施策…施策2

4,250 台（令和 2 年）	4,680 台	5,100 台

目標値設定　10 年で 20%増加

※　毎年 10 月の平日 15 時時点の定点を調査

数値目標 1-6：放置禁止区域内の放置自転車台数　関連施策…施策2

2,483 台（令和元年度）	1,738 台	1,000 台

目標値設定　10 年で 60%減少

数値目標 1-7：熊本市版「自転車通勤推進企業」認定企業数　関連施策…施策3

新規	10 社	20 社

目標値設定　年間 2 社認定

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を実施します。

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		位置付け（R3 / R6 / R8 / R12）
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 [2-1-①]	新規	短期 → 継続
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 [2-2-①]	新規	前期 → 継続
	②サイクリングマップの作成 [2-2-②]	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 [2-2-③]	新規	検討 → 後期 → 継続
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 [2-3-①]	新規	短期 → 継続
	②サイクルキャンペーンの実施 [2-3-②]	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 [2-3-③]	新規	前期 → 継続
	④熊本健康アプリ等との連携 [2-3-④]	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 [2-3-⑤]	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 [2-3-⑥]	新規	前期 → 継続
	⑦サイクルトレイン等の活用・拡大 [2-3-⑦]		前期 → 継続

※[]内は取組番号を示す

3 施策 11 取組

数値目標

現況値	目標値（中間年）	目標値（最終年）

数値目標 2-1：「自転車を利用する機会が増えた」と感じる市民の割合※

関連施策…施策1、2、3

10.1%（令和 2 年）	13.8%	17.6%

目標値設定　2 次計画の目標値 12.6%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で調査

数値目標 2-2：運動で自転車を利用している市民の割合※

関連施策…施策1、2、3

13%（令和 2 年）	25%	40%

目標値設定　10 年で現況値の 3 倍を目標

※　LINE アンケート等で調査（母数は自転車を保有している回答者）

数値目標 2-3：自転車の通勤利用による CO_2 削減量※

関連施策…施策1、3

-	275t	550t

目標値設定　「数値目標 1-5：通勤時間帯の自転車交通量」の目標値より算出

※　通勤時間帯の自転車交通量の増加数から自動車削減台数を算出

数値目標 2-4：自転車を保有している市民の割合※

関連施策…施策2、3

66%（令和 2 年）	68%	70%

目標値設定　10 年後に 70%を目標

※　LINE アンケート等で調査

数値目標 2-5：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※

関連施策…施策2、3

15%（令和 2 年）	30%	45%

目標値設定　10 年で現況値の 3 倍を目標

※　LINE アンケート等で調査（母数は自転車を保有している回答者）

基本方針3　守る bicycle（ばい）「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組みます。

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	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［3-1-①］ 新規	短期 → 継続
	②自転車交通安全教室の開催［3-1-②］	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［3-2-①］	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育の実施［3-2-②］	前期 → 継続
	③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［3-2-③］ 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［3-3-①］	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［3-3-②］	短期 → 継続
	③交通安全に関する指導技術の向上［3-3-③］	短期 → 継続
	④自転車安全利用条例の改正に向けた各主体の責務の設定［3-3-④］ 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・整備の促進［3-4-①］	短期 → 継続
	②ヘルメット着用の促進［3-4-②］	短期 → 継続
	③自転車安全保険加入の促進［3-4-③］	短期 → 継続

※[]内は取組番号を示す

4 施策 12 取組

数値目標

現況値	目標値（中間年）	目標値（最終年）

数値目標 3-1：「熊本市自転車安全モデル校」の指定校数

関連施策…施策1

新規	5 校※	10 校※

目標値設定　年間 1 校指定

※ 通算指定校数

数値目標 3-2：自転車交通安全教室の実施校数（小・中・高）

関連施策…施策1

76 校（令和元年度）	105 校	135 校

目標値設定　10 年で小・中・高それぞれ 20 校増加

数値目標 3-3：自転車関連事故の発生件数

関連施策…施策1、2、3、4

399 件（令和元年）	350 件	300 件

目標値設定　10 年で 25%減少（近年の傾向、自転車利用の増加を想定し設定）

数値目標 3-4：自転車関連事故における法令違反別当事者割合

関連施策…施策1、2、3、4

44%（令和元年）	40%	35%

目標値設定　10 年後に 35%を目標（近年の傾向、自転車利用の増加を想定し設定）

数値目標 3-5：車道の逆走率

関連施策…施策1、2、3

16%※1（令和元年）	8%※2	0%※2

目標値設定　10 年後に 0%を目標

※1 「優先的に整備する路線」（12 路線 24 箇所）の逆走率（平日）の平均値
※2 毎年度、中心部の主要道路 15 路線でピーク時間帯（平日 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

数値目標 3-6：自転車交通ルールに関するテストの正答率※

関連施策…施策1、2、3

73%（平成 28 年）	85%	100%

目標値設定　10 年後に 100%を目標

※ サイクルマスター認定制度、学校・庁内・LINE アンケート等で調査（各問（計 10 問）の正解率の平均値）

数値目標 3-7：サイクルマスター（認定制度）※1 へのチャレンジ数

関連施策…施策2

新規	10,000 人※2	20,000 人※2

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

数値目標 3-8：ヘルメットの着用率※

関連施策…施策3

10%（令和 2 年）	20%	30%

目標値設定　10 年で現況値の 3 倍を目標

※ LINE アンケート等で調査（母数は自転車を保有している回答者）
「常に着用する」、「利用場面に合わせて着用する」と回答した割合の合計値

数値目標 3-9：自転車安全保険の加入率※

関連施策…施策3

53.7%（令和 2 年）	62%	70%

目標値設定　10 年後に 70%を目標

※ 総合計画市民アンケート、LINE アンケート等で調査（母数は自転車を保有している回答者）

5. 2. 具体的な取組

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

施策1. 自転車走行空間の整備

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。

※自転車ネットワーク計画は、本計画において路線の一部を見直します。（第 7 章）

取組①	自転車走行空間の整備［1-1-①］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

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。

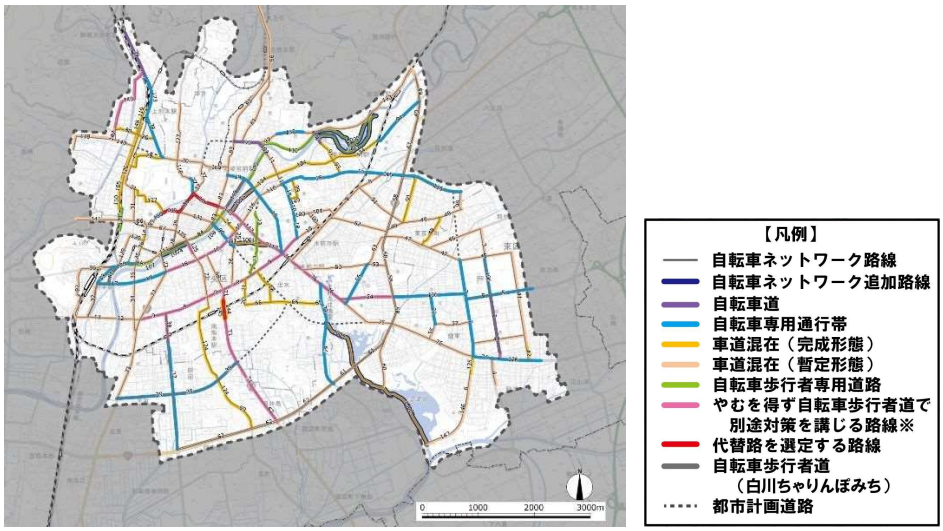


図　自転車ネットワーク路線図（R2 見直し後）

写真　主要地方道熊本田原坂線

写真　市道子飼本町大江 6 丁目第 1 号線

写真　主要地方道熊本玉名線

写真　白川ちゃりんぽみち（子飼橋～龍神橋）

取組②	交通事故危険箇所における事故防止対策［1-1-②］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

自転車が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。

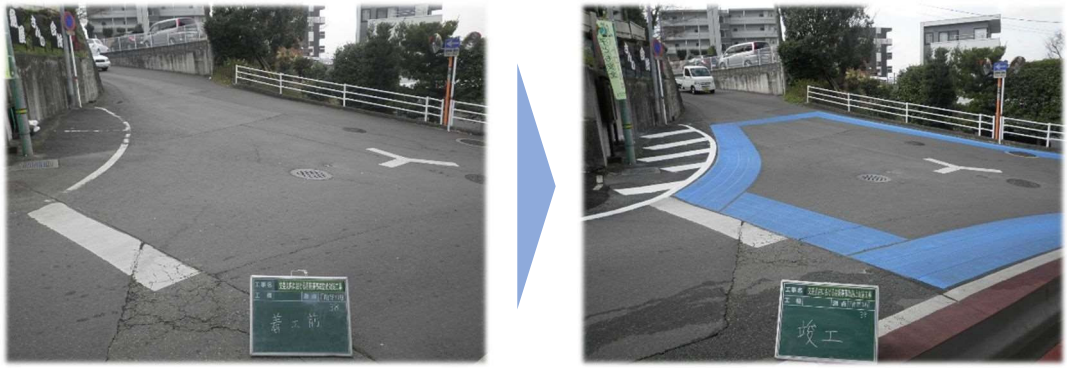


写真　事故防止対策　整備実施前後（下南部３丁目）

取組③	自転車ネットワークの拡充［1-1-③］	
位置付け	前期（検討） 短期	後期

新規

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。

施策2. 駐輪環境の整備・構築

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、駐輪場を快適に利用できるラック等の設備の拡充や施設の更新、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。また、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。

取組①	交通結節点等における駐輪場整備［1-2-①］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

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、駐輪可能台数を超え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。

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。

図　バス停周辺の駐輪場（長嶺団地バス停）

取組②	放置自転車ゼロ作戦［1-2-②］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

これまで実施し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。

また、駐輪場案内を市ホームページや看板などで紹介していますが、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二重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　放置自転車ゼロ作戦　前後の様子（銀座通り）

写真　駐輪場案内

写真　二重ロック啓発ポスター

取組③	駐輪場整備補助の導入［1-2-③］	新規
位置付け	前期（検討） 短期	後期

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。

取組④	駐輪場の有料化・料金体系の見直し［1-2-④］	新規
位置付け	前期（検討） 短期	後期

主要駅の駐輪場などにおいては、駐輪場の有料化の検討を行うとともに、有料駐輪場の立地場所や利用状況、駐輪環境の利便性（サービス）等に応じた料金の適正化を図り、持続可能な駐輪サービスの向上に向けた財源として活用します。

取組⑤	駐輪場設備の拡充および施設の更新［1-2-⑤］	新規
位置付け	前期 短期	後期（継続）

スポーツタイプや電動アシスト付き自転車など、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。

また、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については、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。

写真　駐輪場内の空気入れ

写真　武蔵塚駅前自転車駐車場

取組⑥	駐輪場の IC カードへの対応化［1-2-⑥］	新規
位置付け	前期（検討） 短期	後期

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。また、キャッシュレスシステムを導入することで、IC カードの利用記録等のデータを収集し、利用実態の分析等に活用します。

施策3. 自転車通勤の促進

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を推進します。

新規

取組①	熊本市版「自転車通勤推進企業」認定制度の導入［1-3-①］	
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ため、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します。企業等と一体となって自転車利用を促進し、まちなかの交通環境の改善や公共交通の利用促進を図るため、熊本市独自の「自転車通勤推進企業」の認定制度を導入し、企業における自転車通勤の推進に関する取組を促進します。

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（社員用駐輪場設置、社内講習会の実施など）を市ホームページ等に掲載し広報を行うことで、自転車通勤の促進や交通マナーアップだけでなく、市長からの表彰などを行い、企業のイメージアップにつなげます。

※「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

新規

取組②	サイクル＆ライドの促進［1-3-②］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

中心市街地への自動車流入を抑制するため、交通事業者と連携して、駅やバス停などと隣接した駐輪場に自転車を止め、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。

図　サイクル＆ライドとは

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. シェアサイクルの導入支援

中心市街地の回遊性向上に向けて、各施設や交通結節点等を結ぶ交通手段として、民間事業者主体によるシェアサイクルの導入を支援します。

新規

取組①	シェアサイクルの導入支援［2-1-①］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

自転車利用による中心市街地の回遊性向上を図ることで、通勤利用の増加や立ち寄り施設の増加による経済効果が見込まれます。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箇所を関係機関と連携して検討し、民間主体によるシェアサイクルの導入を支援します。

写真　チャリチャリ（福岡市）

写真　ももちゃり（岡山市）

図　シェアサイクルとは

出典：一般社団法人日本シェアサイクル協会

施策2. 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。

取組①	サイクリングルートの設定［2-2-①］	新規
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、熊本県と連携して魅力的なサイクリングエリアの実現に向けて、広域的なサイクリングルートの設定を見据えたサイクリングルートの設定を検討します。さらに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します。

また、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、サイクル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。

現在、国土交通省と連携し河川内を活用した事業を進めており、今後も引き続き国と調整を図りながらサイクリングルートの設定等を行います。

＜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　白川ちゃりんぽみち
（代継橋～新代継橋）

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

図　市内のサイクリングルート（案）

取組②	サイクリングマップの作成［2-2-②］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

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、だれ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ます。

図　西区サイクリングマップ

取組③	サイクリングルートの統一案内表示の設置［2-2-③］	新規
位置付け	前期（検討） 短期	後期

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。

①矢羽根型路面表示の設置例

②路面表示による案内の例

③歩道における押し歩き推奨の路面表示設置例

④注意喚起の路面表示の設置例

⑤案内看板の仕様

写真　路面表示・案内看板の事例（つくば霞ケ浦りんりんロード（茨城県））
出典：国交省（ナショナルサイクルルートに設置する路面表示・案内看板について

施策3. 利用機会の促進に向けた取組の推進

サイクル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。また、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、インターネットや SNS を活用し、積極的に PR することで自転車の利用促進を働きかけます。

新規

取組①	自転車情報総合サイトの開設［2-3-①］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

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等を行うとともに、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な情報の発信を行い、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

取組②	サイクルキャンペーンの実施［2-3-②］	新規
位置付け	前期 短期	後期（継続）

びぷれす広場や、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、各区で実施しているイベントと連携しながら、自転車シミュ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･クイズなどを実施し、自転車に関する広報イベントの開催に努めます。

自転車の利用促進や安全利用に係る普及啓発の取組を実施（北海道）		庁舎内にリーフレットを配架するとともに、自転車シミュレーターの体験コーナーを設置（福岡県）
シェアサイクル登録会	自転車安全教室	自転車シミュレーターの体験

写真　各地域における取組
出典：自転車活用推進官民連携協議会（令和 2 年自転車月間について）

取組③	自転車を利用した健康づくりに対する広報［2-3-③］	新規
位置付け	前期 短期	後期（継続）

自転車を日常生活で利用することで、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、サイクルキャンペーン等を通じて、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。

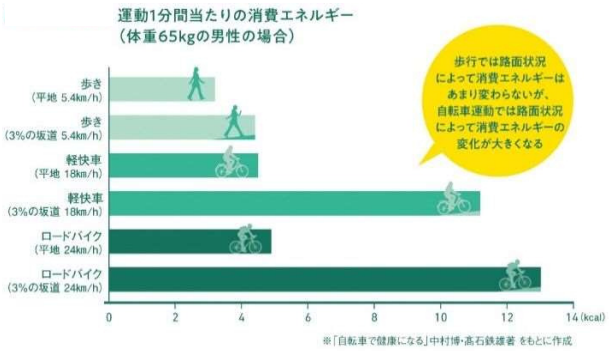


図　運動の効率性
出典：シマノ HP（Cyclingood）

図　自転車通勤による気分・情動の変化
出典：シマノ HP（Cyclingood）

取組④	熊本健康アプリ等との連携［2-3-④］	新規
位置付け	前期 短期	後期（継続）

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るポイントが貯まり、一定ポイント貯まると、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、自転車の利用促進による健康増進を図るため、健康アプリとの連携を進め、短期的には、自転車利用によるメリットの情報発信や、サイクルイベントの参加によるポイントの付与等を実施し、将来的には、自転車の移動によるポイントが貯まる機能の追加など、システム改修も含めた検討を行います。

図　「もっと健康！げんき！アップくまもと」専用ホームページ　トップ画面

図　熊本健康アプリ
「もっと健康！げんき！アップくまもと」ホーム画面

取組⑤	自転車を利用した環境対策に対する広報［2-3-⑤］	新規
位置付け	前期 短期	後期（継続）

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を通じて広報・啓発を行い、自転車の利用促進を図ります。

また、高齢者を対象に、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。

＜“smart move”の推進＞

政府は、脱炭素社会づくりに貢献する「製品への買換え」、「サービスの利用」、「ライフスタイルの選択」など地球温暖化対策に資するあらゆる「賢い選択」を促す国民運動「COOL CHOICE」を推進しています。その取組の一つが日々の「移動」を「エコ」にする新たなライフスタイルである“smart move”であり、公共交通や自転車、徒歩の移動を推奨しています。

図　広報・啓発ポスター
出典：環境省 HP（smart move とは）

新規

取組⑥	災害時・外勤時における自転車の利用促進［2-3-⑥］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

道路がまひした熊本地震の際に活躍したように災害時における移動時や、平常時の近距離移動を伴う業務においては、時間や燃料を気にせず小回りの利く自転車の活用を促進します。

写真　自転車による避難訓練の様子（青森県三沢市）
出典：一般財団法人 青森県教育厚生会

写真　災害現地調査の活用イメージ
出典：国交省北陸地方整備局　富山河川国道事務所 HP

取組⑦	サイクルトレイン等の活用・拡大［2-3-⑦］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

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）

基本方針3　守る 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

子どもの頃から自転車にもっと興味を持ってもらい、自転車の利用を促進するとともに、正しい自転車の交通ルール・マナーを理解し、安全に自転車を利用してもらうため、市内の学校と連携して自転車に関する学習を進めていきます。

新規

取組①	「熊本市自転車安全モデル校」の指定［3-1-①］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

市内の学校において、授業の一環として児童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て行います。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、交通安全教育ができるようバックアップを行い、児童生徒の自転車への関心を高めます。

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」を指定し、指定された学校と連携することで、1～3 年間継続的に総合学習等を利用した自転車交通安全教育等の自転車学習や、街頭指導等を一緒に行い、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ます。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、学校が継続して活動を行うことで、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※」に指定されるよう、協力を行います。

※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「モデル校指定の楯」を贈呈される。（公益財団法人　日本交通管理技術協会）

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

取組②	自転車交通安全教室の開催［3-1-②］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

市内の学校において、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。

施策2. 交通安全教育の推進

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、交通ルールの遵守、交通マナーアップを図ります。

取組①	ライフステージに応じた交通安全教育の推進［3-2-①］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

子どもや学生、親世代だけでなく、高齢者など、幅広い年代を対象に自転車交通安全教育を実施します。

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・啓発を実施します。

取組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［3-2-②］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

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。

写真　自転車シミュレーター搭載交通安全教育車両

写真　シミュレーターを活用した交通安全教育

出典：熊本県自転車活用推進計画

取組③	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［3-2-③］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

新規

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。

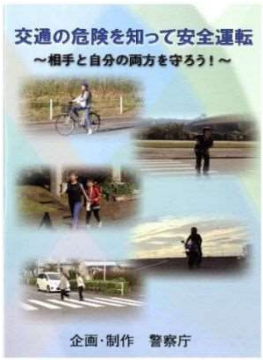


写真　交通安全教育用映像（警察庁作成）

出典：警察庁 HP

施策3. 安全利用に向けた意識改革

自転車利用者だけでなく、歩行者やドライバー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、自転車安全利用条例の改正を検討します。また、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。

取組①	交通マナーアップに向けた広報･啓発［3-3-①］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

「自転車安全利用五則」等の交通ルールの遵守、交通マナーアップに向けて、イベントや街頭指導を実施するとともに、インターネットや SNS を活用して情報発信を行うなど、広報･啓発を継続して実施します。

また、サイクルマスター認定制度を導入し、交通ルールに関するテストや、本市の自転車に関わるクイズを実施するなど、自転車への関心を高め、交通ルールの遵守、交通マナーアップを図ります。

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

取組②	交通指導員等による安全利用指導の継続･強化［3-3-②］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

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、交通事故･違反の防止に努めます。また、駐停車･荷捌きのドライバーに対して、自動車の走行に関する自転車への配慮、ルールを周知するなど、ドライバーに対する指導も実施します。

写真　街頭指導の様子

取組③	交通安全に関する指導技術の向上［3-3-③］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

県内における児童生徒の交通事故や重大事故の減少を目指すため、 現在、本市及び熊本県の教育委員会が行っている、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、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りながら、県内の交通事故発生状況から、事故の傾向や原因を把握し、担当職員への効果的な交通安全教育の進め方を理解してもらうことで、各学校で開催される 交通安全教室の充実を図ります。

写真　講習会の様子

新規

取組④	自転車安全利用条例の改正に向けた各主体の責務の設定［3-3-④］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

自転車の安全利用に向けて、交通ルールの遵守等、自転車に係る人々の責務や役割、自転車安全保険加入の義務化等を加えた自転車安全利用条例の改正の検討を行います。

まずは市職員が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周知徹底を図ります。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の開催や、自転車通勤のルールを決めるなど、各主体においても、自転車の安全利用意識の向上を図れるよう、取組を支援していきます。

施策4. 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て、ヘルメットの着用の促進や自転車安全保険への加入を促進します。

取組①	自転車の点検・整備の促進［3-4-①］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

品質が保証された自転車には、BAA マーク※1 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※2 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みに貼付されるマーク。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 マークがある。
（自転車の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、賠償内容が異なる。
（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

図　熊本市啓発ポスター（生活安全課作成）

取組②	ヘルメット着用の促進［3-4-②］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

ヘルメットは自転車交通事故の被害を軽減する上で重要な役割を果たします。街頭指導やポスター、インターネット等を活用した広報・啓発など、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努めます。

図　広報・啓発ポスター（警察庁作成）
出典：警察庁 HP

図　自転車乗車中のヘルメット着用別の致死率
出典：警察庁 HP

取組③	自転車安全保険加入の促進［3-4-②］	
位置付け	前期 短期	後期（継続）

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への加入促進を図ります。

図　保険加入パンフレット
出典：一般社団法人 全日本交通安全協会

図　熊本市啓発ポスター（生活安全課作成）

5. 3. 施策の実施による将来イメージ

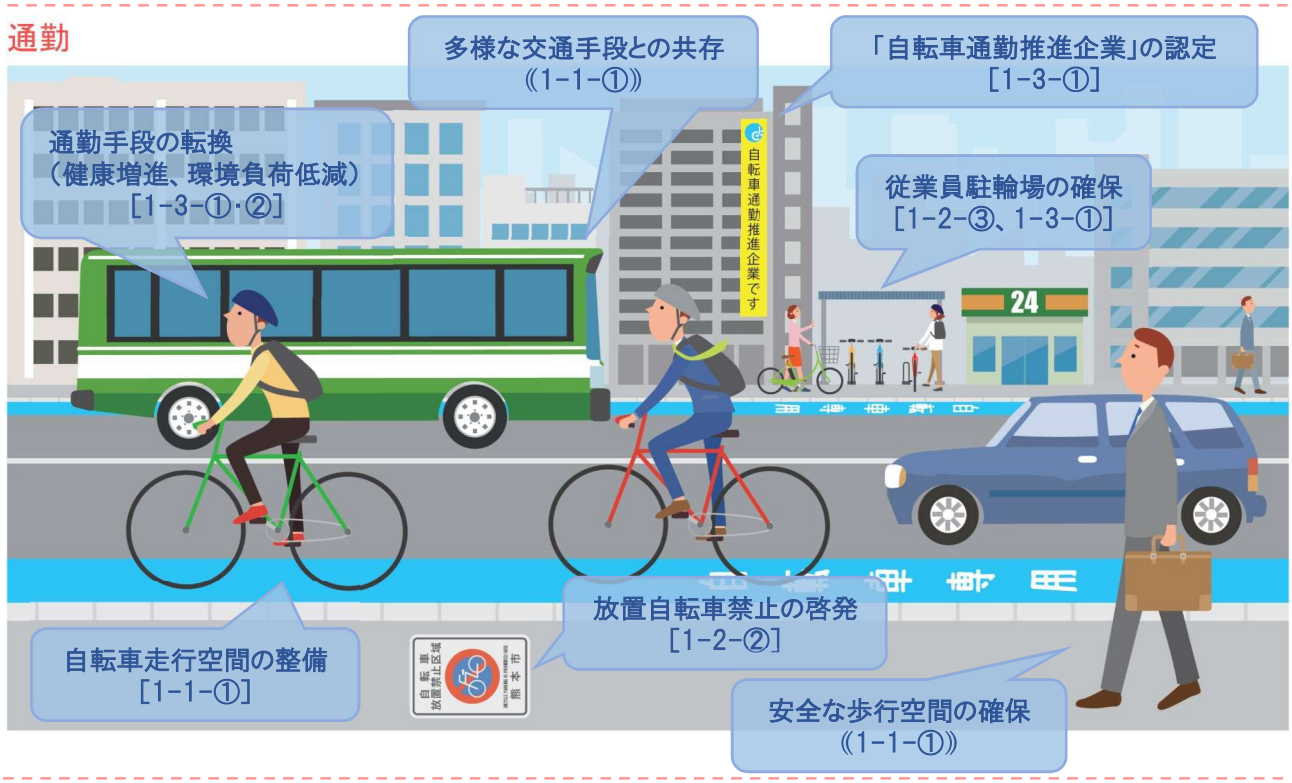
前節で示した施策の実施により、自転車を“便利・気軽・安全”に利用できる環境づくりを進め、各個人が身近である自転車を、普段の生活の中でより一層利用することで、社会全体で自転車への関心を高めながら自転車を活用した都市づくりを目指します。

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。

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。

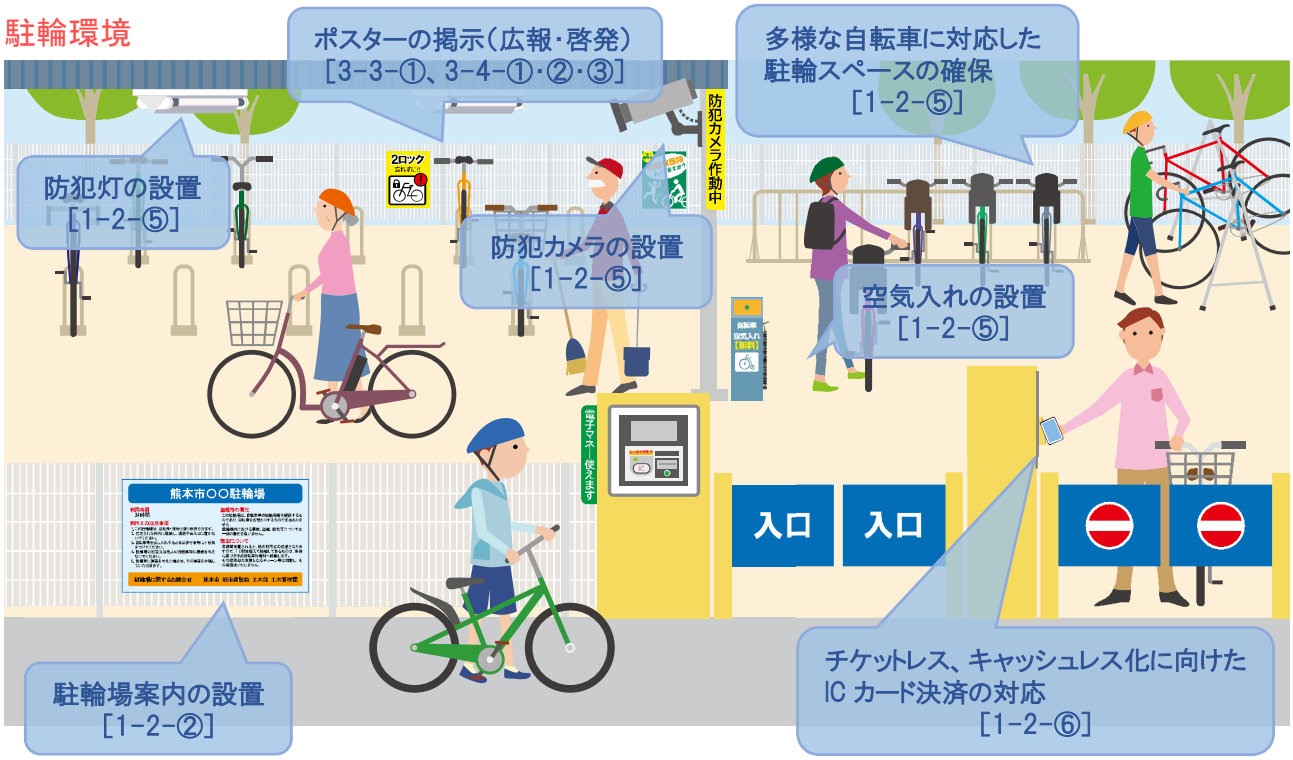
また、日常サービスや企業等が集積しており、シェアサイクルを導入することで、施設利用や通勤利用で活用するなど、中心市街地の回遊性向上を図ります。



※[]内は取組番号(P.5-3、P.5-5、P.5-7 参照)を示す　　副次的効果を及ぼす取組は《》内に示す

シェアサイクル

駐輪環境



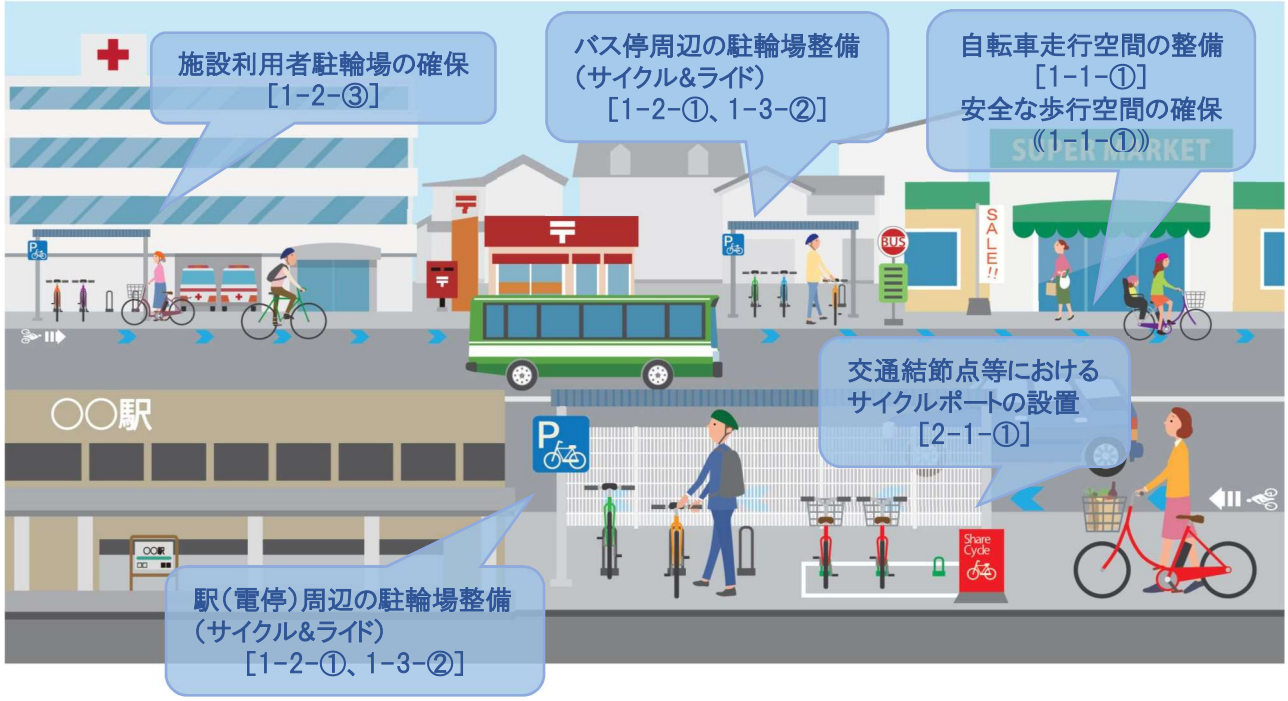
※[]内は取組番号(P.5-3、P.5-5、P.5-7 参照)を示す　　副次的効果を及ぼす取組は《》内に示す

地域拠点周辺の将来イメージ

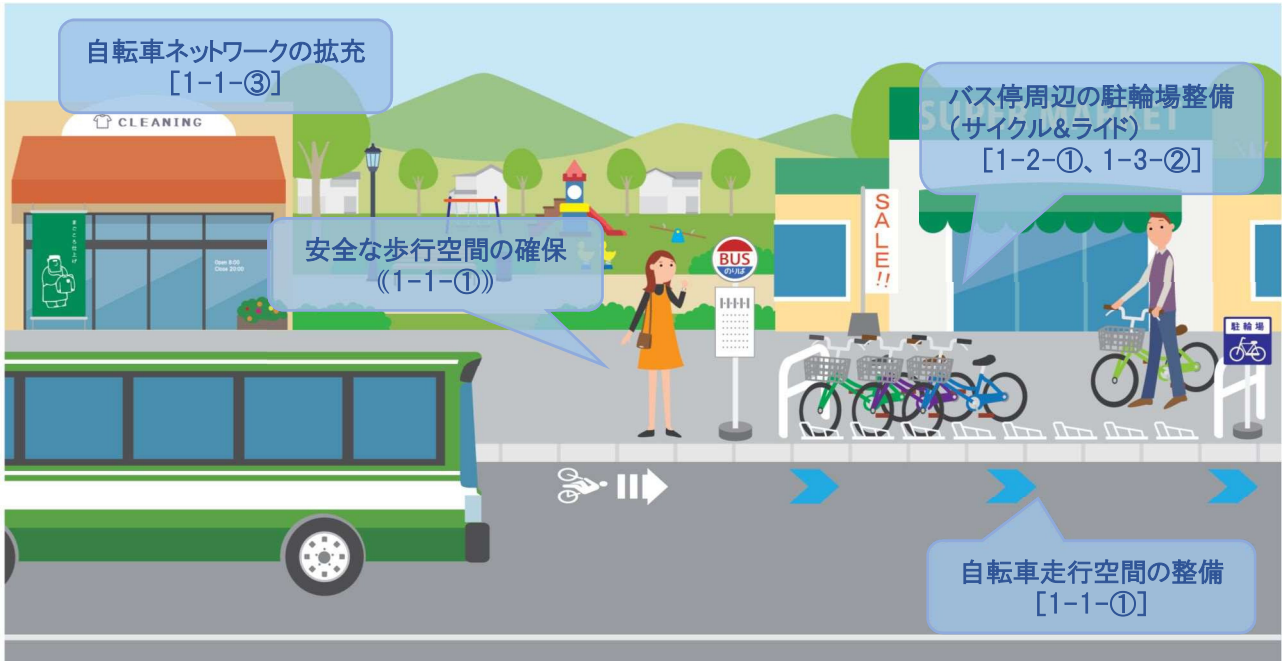
地域拠点では、日常生活に必要なサービス施設の集積を目指しているため、自転車走行空間の整備や駐輪場整備を進めることで、拠点周辺の施設への自転車利用を促進します。

また、ネットワークエリア内の地域拠点の交通結節点等では、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外の地域拠点については、バス停等周辺における路上のデッドスペースを活用して路上駐輪場を整備するなど、サイクル＆ライドを促進し、中心市街地や各拠点へのアクセスの向上を図ります。

ネットワークエリア内



ネットワークエリア外



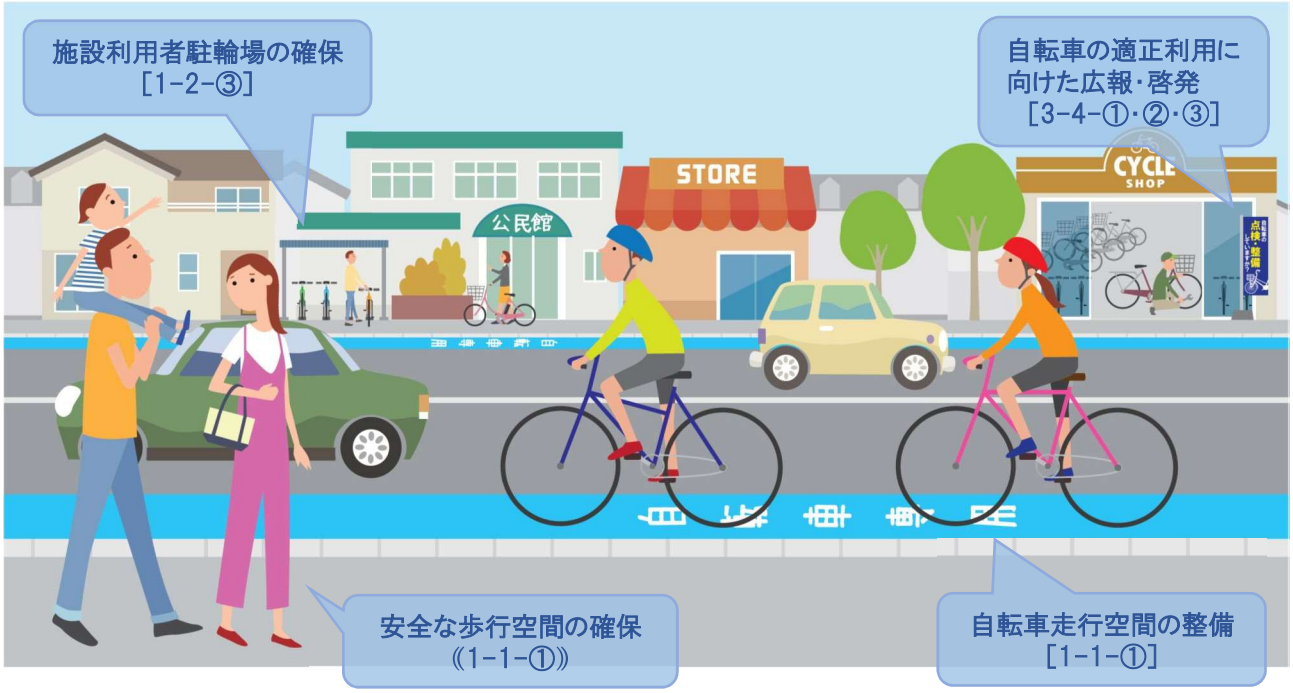
※[]内は取組番号（P.5-3、P.5-5、P.5-7 参照）を示す　　副次的効果を及ぼす取組は《》内に示す

生活拠点周辺の将来イメージ

生活拠点周辺においては、日常利用の促進や地域拠点へのアクセス向上を図り、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組を行い、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。

日常利用



通学利用

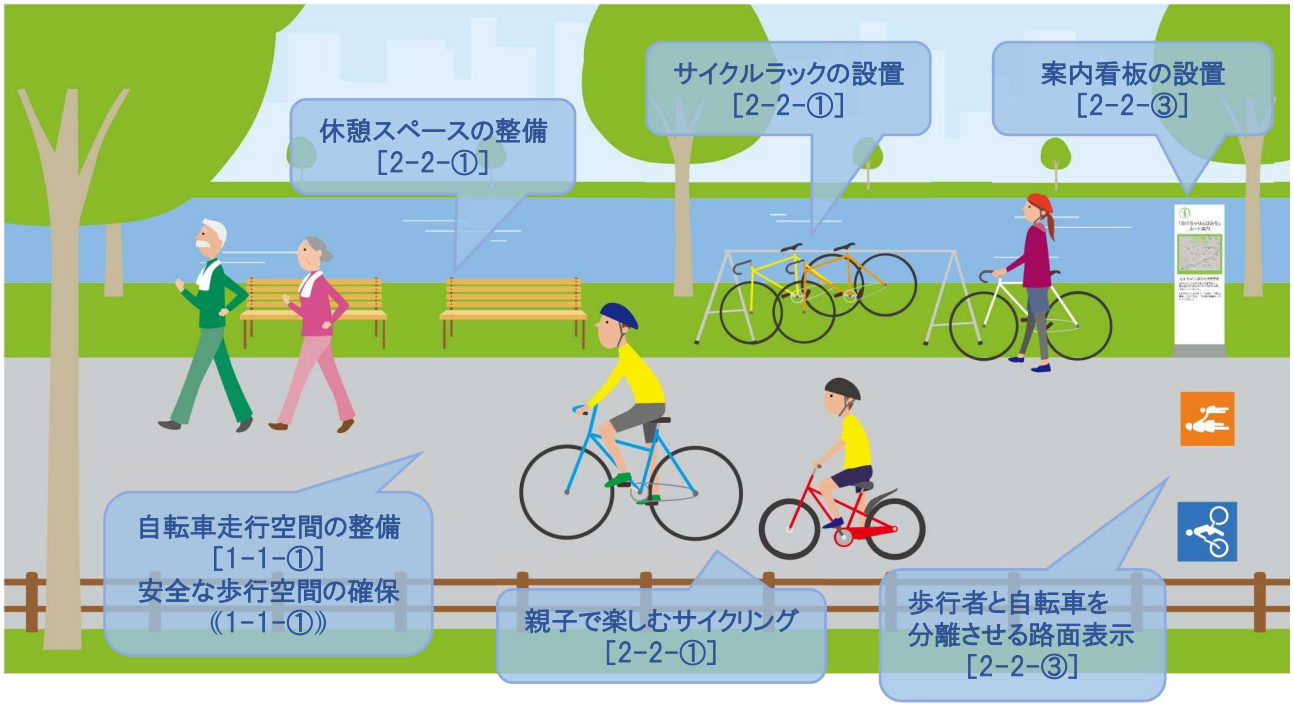
※[]内は取組番号(P.5-3、P.5-5、P.5-7 参照)を示す　　副次的効果を及ぼす取組は《》内に示す

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の向上を図ります。

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

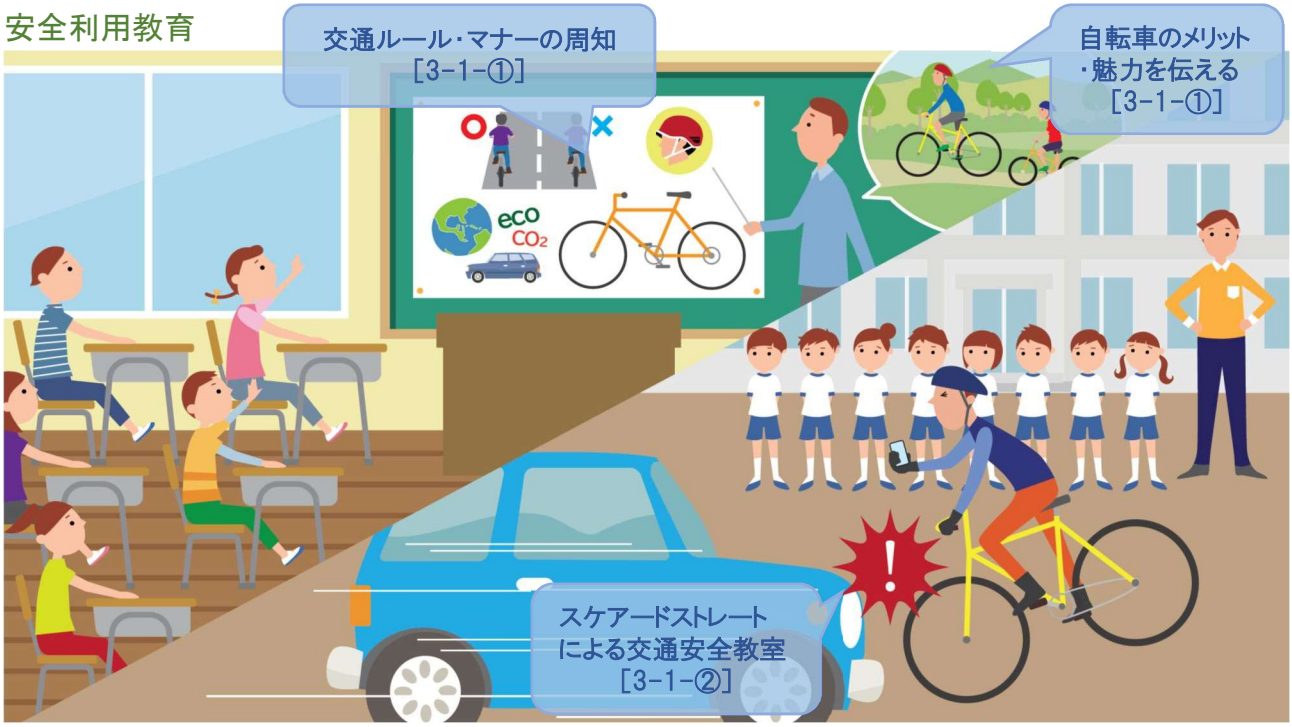


※[]内は取組番号(P.5-3、P.5-5、P.5-7 参照)を示す　　副次的効果を及ぼす取組は《》内に示す

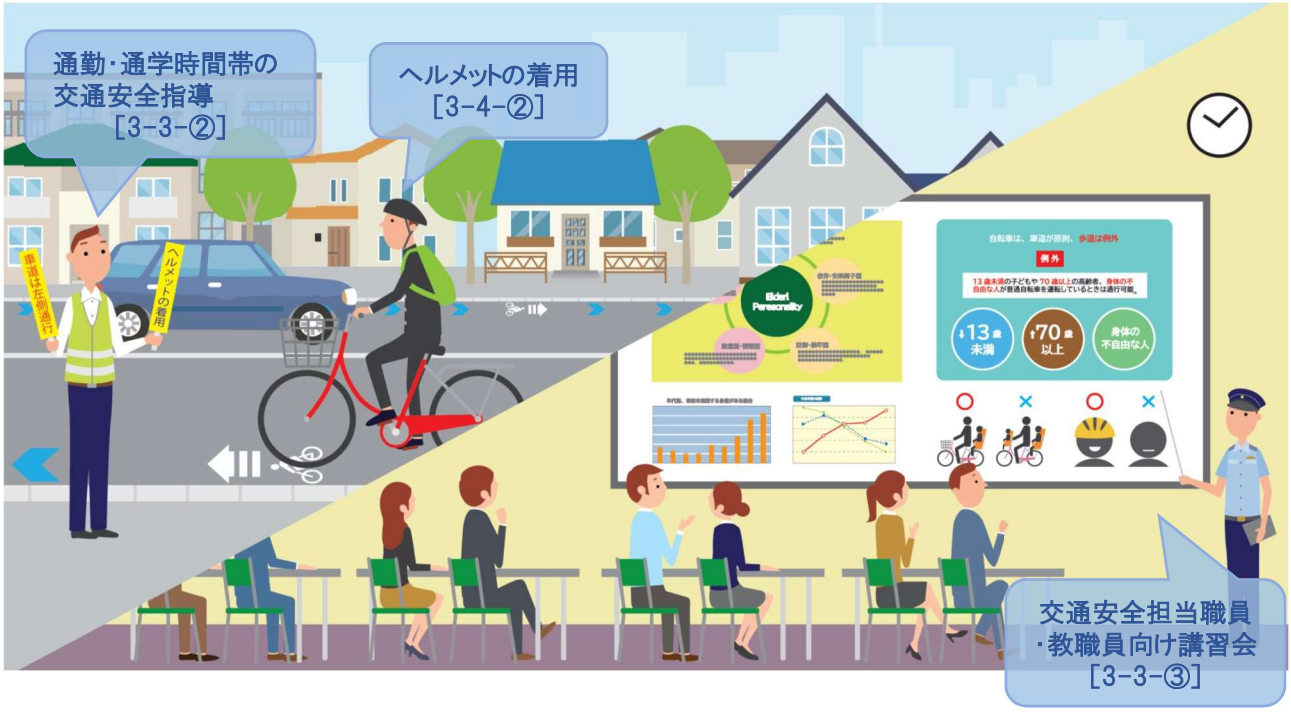
安全利用教育の将来イメージ

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、自転車のメリットや魅力を伝え、利用促進を図ります。また、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



交通安全指導、指導者の育成



※[]内は取組番号(P.5-3、P.5-5、P.5-7 参照)を示す　　副次的効果を及ぼす取組は《》内に示す

これまで示した、各シーンにおける「将来イメージ」の実現により、自転車に関する将来の交通体系を以下に示します。自転車を総合的な交通手段の１つとして位置付け、今後は現ネットワークエリア外の地域拠点内においても、自転車走行空間や駐輪場整備を行うことで、サイクル＆ライドを促進していきます。

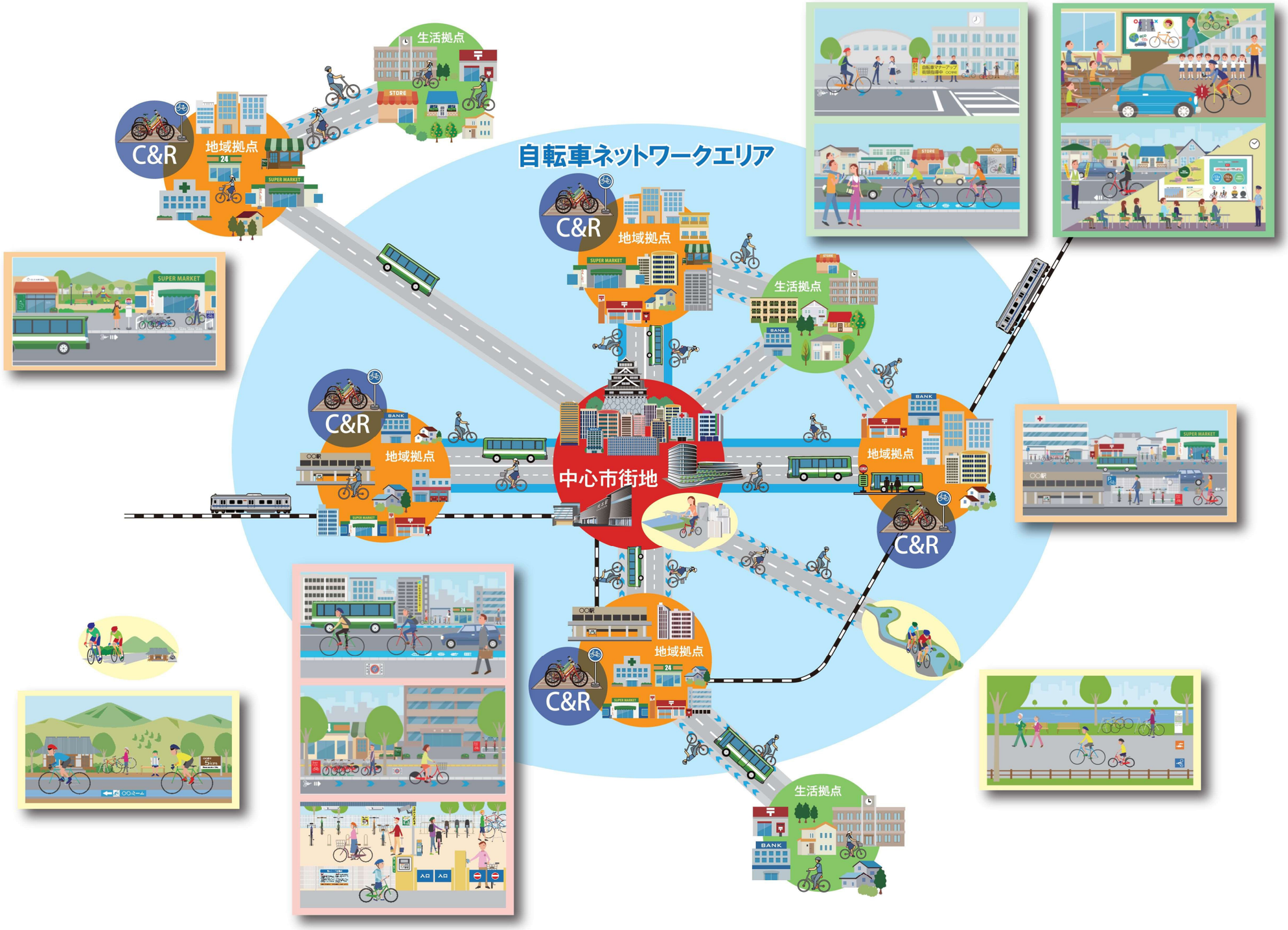


図　　自転車に関する将来の交通体系イメージ

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、継続的に取組み、本計画を推進していきます。

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、必要に応じて施策体系や施策内容、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。

計画の進捗状況の確認（Check）のため、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ます。また、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（Action・Plan）を行います。また、アンケート調査を毎年度実施し、自転車の利用状況や、利用環境に対する意見や要望を把握します。その他、交通関連のデータやビッグデータを活用するなど、本市の現状を正確に把握し、課題の解決に向けた検討を行います。

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、各種施策の継続的な実施および見直し、また、新規施策の検討を行います。

図　PDCA サイクルによる計画のフォローアップのイメージ

第７章　自転車ネットワーク計画（見直し）

7. 1. 背景と目的

平成 30 年度に策定した「第 2 次熊本市自転車利用環境整備実施計画【別冊】自転車ネットワーク計画」を基に、本市における近年の社会情勢や整備実情を踏まえ、自転車ネットワーク計画を一部見直すこととしました。

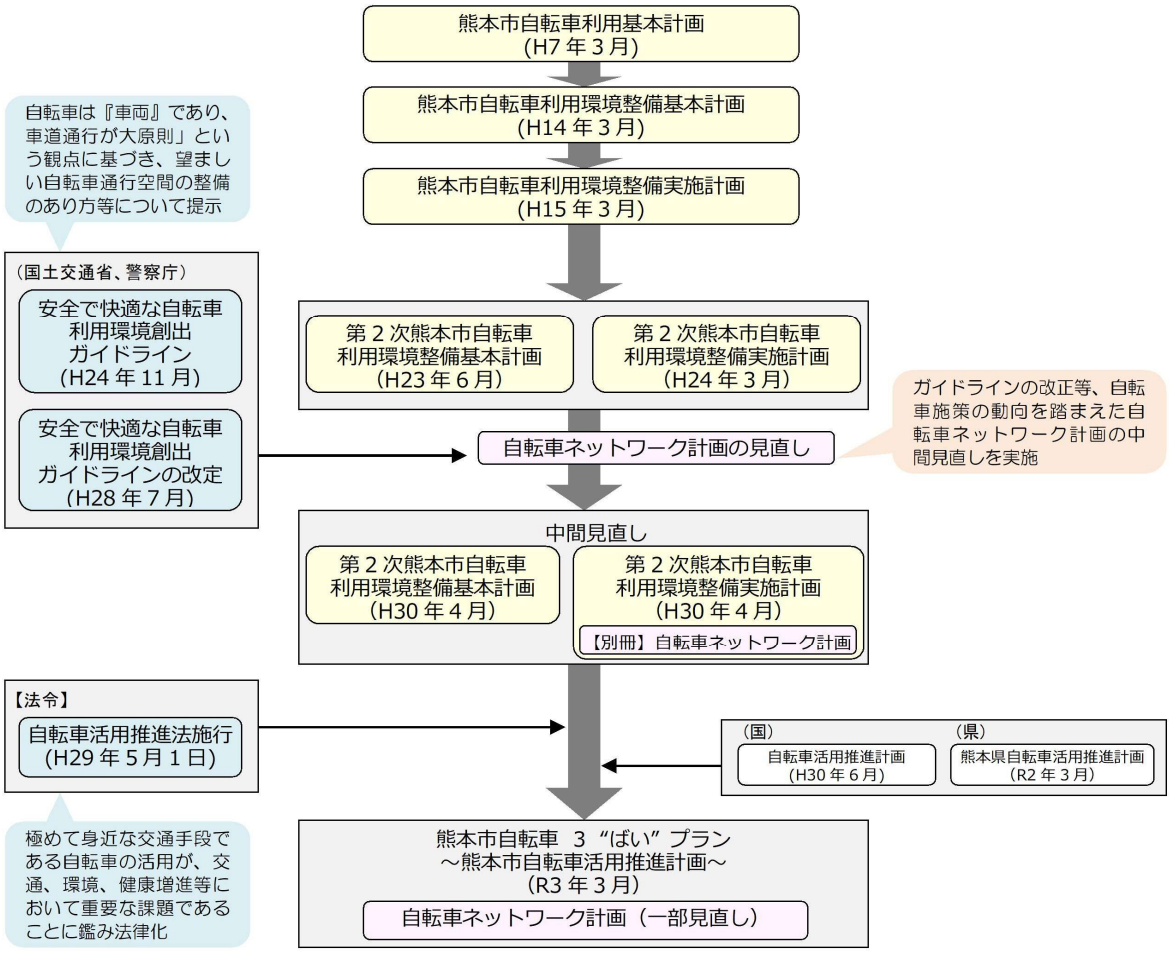
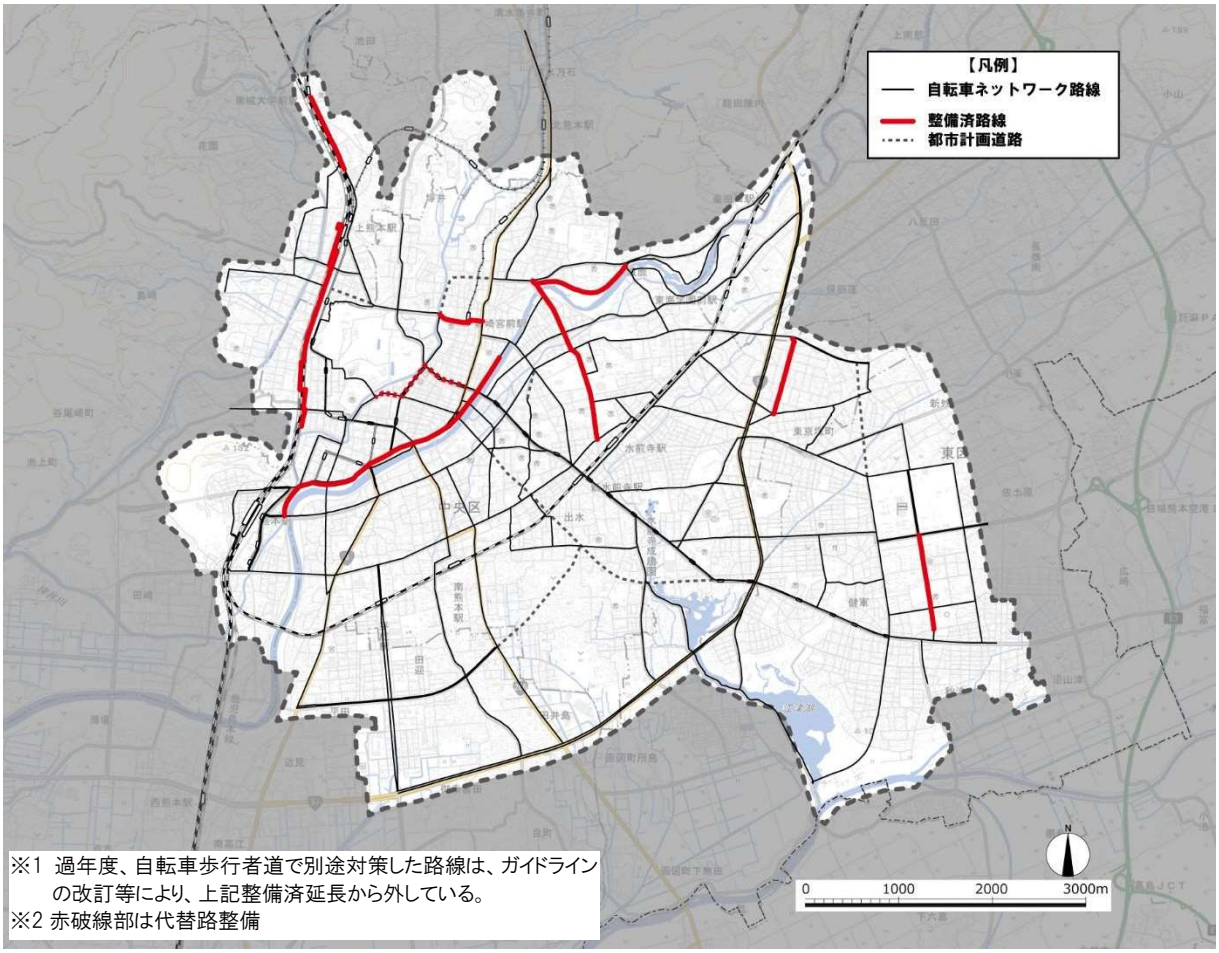


図　計画策定の背景及び経緯

7. 2. 自転車走行空間の整備の進捗状況

本市における自転車走行空間整備は、平成 24 年３月の当初計画にて定められている「優先的に整備する路線」や、「白川ちゃりんぽみち」を中心に進めており、令和３年３月末時点で 14.4km※1 となっています。



※1　過年度、自転車歩行者道で別途対策した路線は、ガイドラインの改訂等により、上記整備済延長から外している。
※2 赤破線部は代替路整備

図　自転車走行空間の整備進捗状況

7. 3. 自転車ネットワーク路線の見直し

（１）見直し内容

平成 24 年３月に策定した当初計画では、近距離移動における自転車利用の促進という考え方に基づき、自転車需要が多いエリアから自転車ネットワーク路線を選定、平成 30 年４月の見直しでは、国土交通省、警察庁のガイドラインにおける選定の視点を踏まえ、自転車利用が多い路線、自転車関連事故やヒヤリハットが多い路線、自転車通学路の対象路線などの観点から新たに追加し、計 144 ㎞の現在の自転車ネットワーク路線となっています。このたび、現ネットワーク計画を基に整備を行ってきた中で、以下の条件を踏まえ、一部路線の見直しを行います。

■最近の本市の動向を踏まえた見直し条件
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

（２）見直し対象路線

見直し対象路線は、新たに自転車ネットワーク路線に追加する 7.8km（５路線）と、解除する 0.8km（２路線）です。

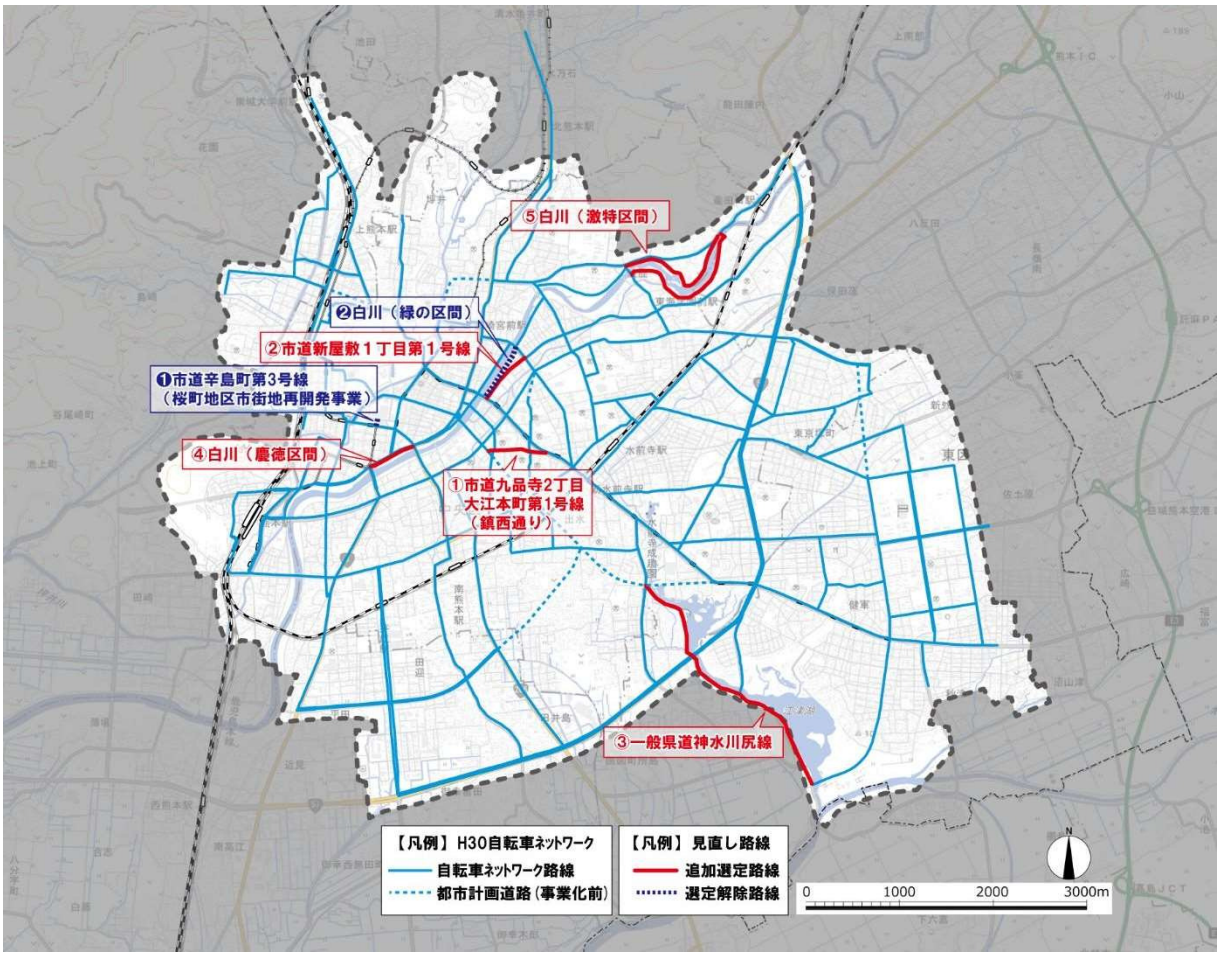


図　自転車ネットワーク見直し対象路線

（３）見直し対象路線の概要

選定解除路線	見直し理由
❶市道辛島町第３号線（桜町地区市街地再開発事業）	平成 24 年時点に、買い物などの利用経路として自転車交通量が多い路線であったため、自転車ネットワーク路線に選定していました。しかし、桜町地区市街地再開発事業との関連もあり、自転車走行空間の連続性のあるネットワークの確保ができなくなったため、当該区間の選定を解除します。
❷白川（緑の区間）	当該区間は、国の緑の区間事業による整備が行われており、これに合わせ白川ちゃりんぽみちとして、自転車ネットワーク路線に選定していましたが、一部、自転車歩行者専用道路としての幅員確保ができない箇所がありましたので、当該区間の選定を解除します。

追加選定路線	見直し理由
①市道九品寺２丁目大江本町第１号線（鎮西通り）	当該路線は、隣接する都市計画道路が完成するまでの間、自転車ネットワークを確保するために必要な路線です。また、過去３年間（H29～R1 年）において、自転車関連事故が２件発生し、自転車利用者の安全性を確保する必要があることから、自転車ネットワーク路線に追加選定します。
②市道新屋敷１丁目第１号線	選定解除する❷白川（緑の区間）に並行している路線であり、自転車走行空間の連続性を確保するため、白川（緑の区間）に代わり自転車ネットワーク路線に追加選定します。
③一般県道神水川尻線	江津湖東側は、公園内の園路等を活用したサイクリングロードが整備されており、西側の当該区間を新たに選定することで、将来的に江津湖を周遊できるサイクリングルートを構築でき、観光・レジャーとして活用効果が高まります。また、既存の自転車ネットワーク路線の連続性を強化することもできるため、自転車ネットワーク路線に追加選定します。
④白川（慶徳区間）	国のかわまちづくりの事業により、当該区間において白川沿いに自転車が通行できる河川管理用道路が計画されています。今後、安全柵等が設置され自転車が安全に通行できる環境が整備されますので、自転車ネットワーク路線に追加選定します。
⑤白川（激特区間）	当該区間において国が河川改修を行い、白川の堤防上に河川管理用道路が整備されましたので、自転車ネットワーク路線に追加選定します。今後、安全柵等を設置し、自転車が安全に通行できる環境を整備します。

（４）新たな自転車ネットワーク路線の整備形態

追加選定路線を加えた、新たな自転車ネットワーク路線及び整備形態は、下図の通りで全長151km となります。この自転車ネットワーク路線のうち、直轄国道、都市計画道路（事業化前）、やむを得ず自転車歩行者道で別途対策を講じる路線を除いた、L＝112ｋｍを『熊本市自転車 ３“ばい”プラン～熊本市自転車活用推進計画～』における管理延長とします。

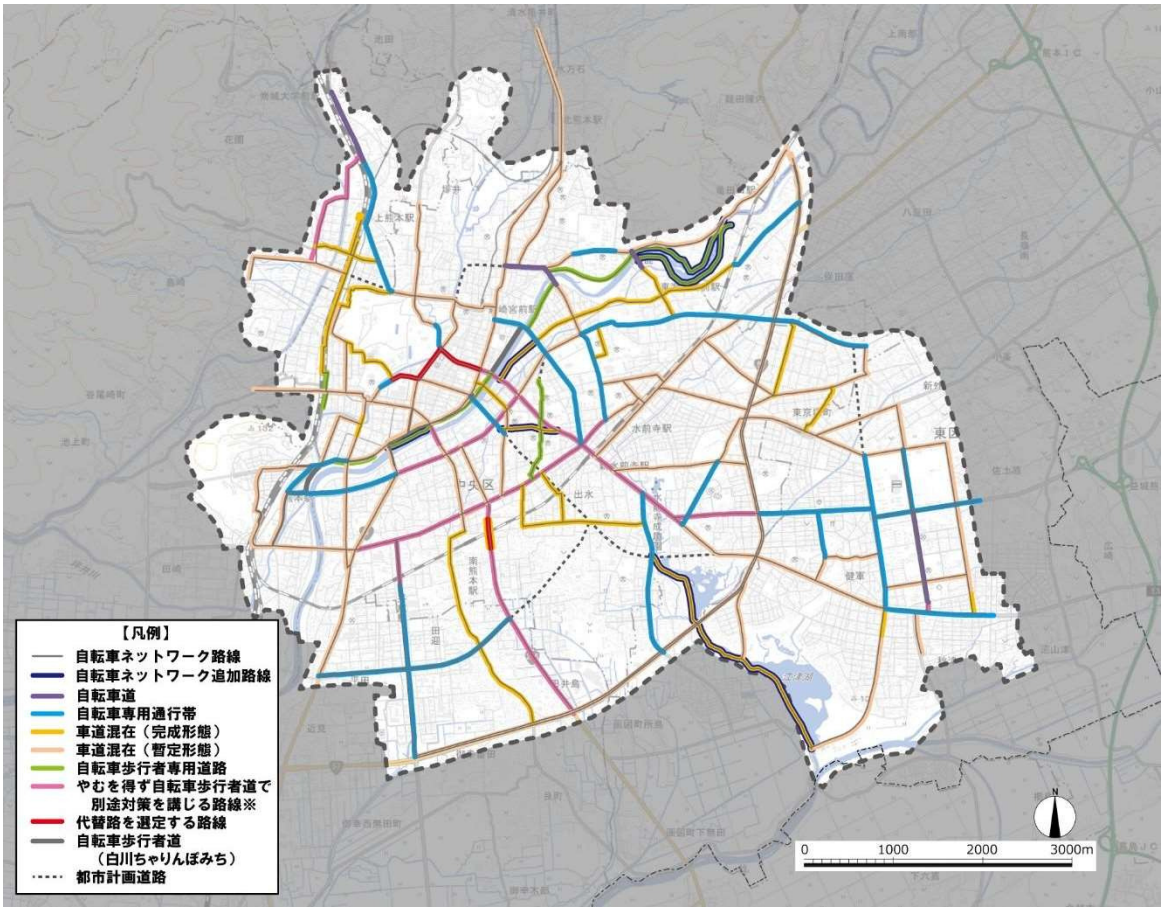


図　新たな自転車ネットワーク路線の整備形態（暫定形態）

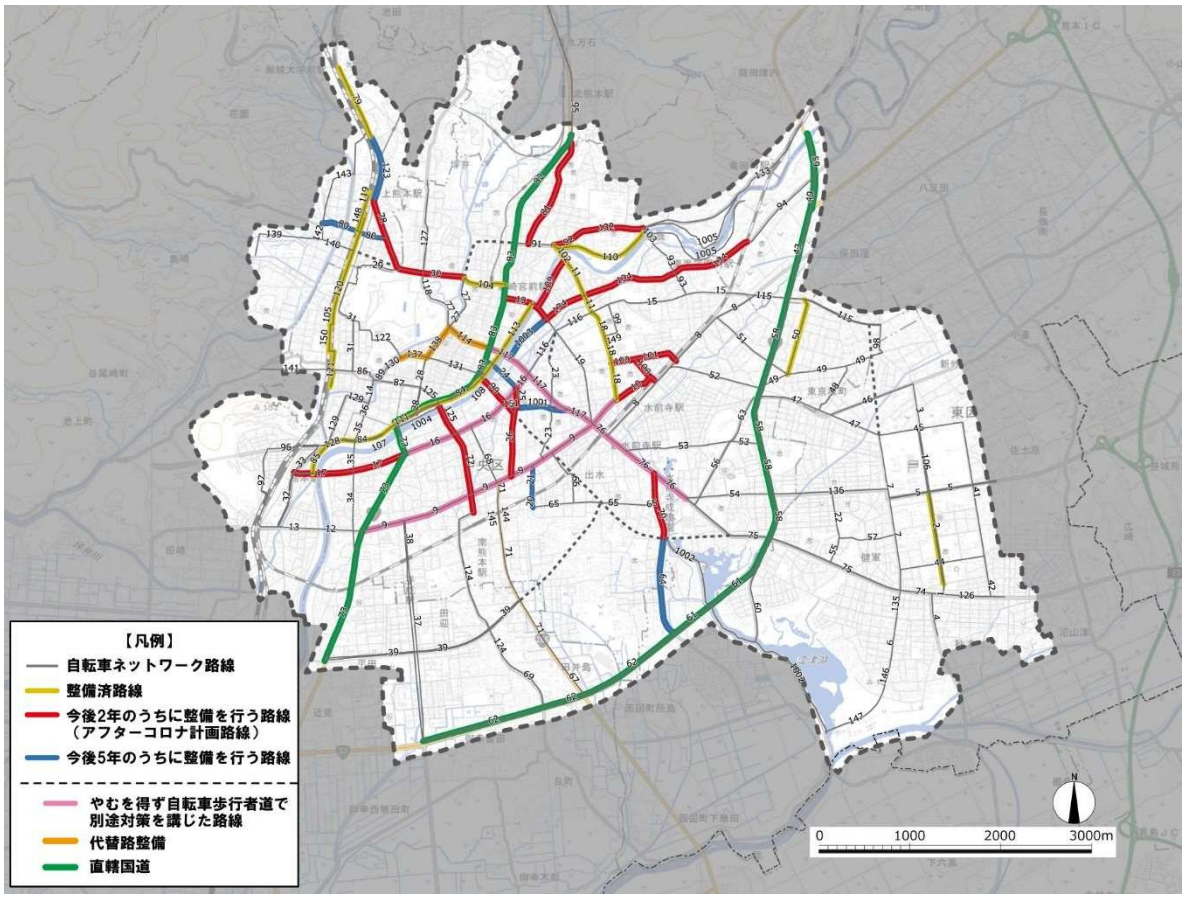
表　自転車ネットワーク路線と管理延長内訳

自転車ネットワーク路線	151 km

管理延長	112km	
管理対象外	39km	
	直轄国道	18 km
	都市計画道路（事業化前）	8 km
	やむを得ず自転車歩行者道で別途対策路線	13 km

7. 4. 優先的に整備する路線

今後５年間で優先的に整備する路線として、現計画で定めている優先的に整備する路線のうち、中心市街地周辺部の路線から重点的に自転車走行空間整備を進めて行きます。また、他事業での道路改良や連続性をもった自転車ネットワークとしてのつながりを考慮し、今後５年で整備する路線として20km を設定します。



【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

図　今後５年間で優先的に整備する路線

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 アフターコロナ計画路線（2年以内）	今後5年間で整備する路線 今後5年のうちに整備を行う路線	完成形態	暫定形態
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
県道	6	主要地方道熊本玉名線	30	580	●		自転車専用通行帯	車道混在
			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	13,450	6,170		

※リンク延長 537mのうち 280m　今後５年間では代継橋までの区間を整備

7.5. 自転車ネットワークの効果的な構築に向けて

本市における自転車走行空間整備を迅速かつ効果的に推進していくため、国土交通省、熊本県、熊本県警、その他関係機関と連携し、早期の自転車ネットワークの形成を目指します。

本計画の詳細は、［別冊］自転車ネットワーク計画（見直し）に掲載しています。

巻末資料

あ

「新しい生活様式」

長期間にわたって新型コロナウイルスの感染拡大を防ぐために、飛沫感染や接触感染、さらには近距離での会話への対策を、これまで以上に日常生活に定着させ、持続させなければならないとする、政府が提唱する新型コロナウイルスに対応した生活様式のこと。3 密を避ける移動手段として、徒歩や自転車利用による通勤を推奨している。

か

熊本都市圏総合交通戦略

「熊本都市圏　都市交通マスタープラン」で提示された、将来の都市像や交通体系のあり方と施策を、戦略的に推進するための具体的な取組み方を示す実行計画で、過度な自動車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携した都市交通体系の構築を目的として作成された計画。（平成 30 年 11 月策定）

熊本市第 7 次総合計画

『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」』の実現を目指し、市民と行政が、それぞれの役割と責任を担い、地域に根ざした課題を解決しながら、新しい魅力と活力に満ちた熊本づくりに取組む、そのための基本指針として策定された計画。
（平成 28 年 3 月策定、令和 2 年 3 月改訂）

熊本都市圏都市交通マスタープラン

『多核連携型の都市圏構造』の実現を目指し、パーソントリップ調査などを踏まえ、現状及び将来にわたる都市圏交通の課題に対応するために関係機関が共同で策定する、目指すべき都市構造とそれを支える交通体系の在り方を示した計画。（平成 28 年 3 月策定）

交通結節点

鉄道駅やバスターミナル等、様々な交通施設が集中し、大勢の人が集まるため、都市再生の核として高い利便性と可能性を有する拠点。

交通分担率

代表交通手段※1 のトリップ数※2 の全交通手段の数に占める割合。（パーソントリップ調査※3 によるもの）

※1 一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。
※2 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても 1トリップと数える。
※3 「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調査するもの。

コンパクトシティ

郊外への市街地の拡大による都市の空洞化を防ぎ、都市機能の効率化を図るため、都市機能を集約するとともに、中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な機能が近接した効率的で持続可能な都市。

さ

サイクリスト

サイクリングをする人や自転車競技の選手のこと。

サイクル＆ライド

自転車で駅等に隣接した駐輪場まで行き、そこに自転車を駐輪し、鉄道・バス等の交通機関に乗り換えて移動する方式。都市中心部の交通混雑の緩和や環境負荷の低減、公共交通機関の利用促進などに寄与する。

サイクルスポーツ

ロードレースや競輪、BMX（クロス競技）など、自転車を使って行うスポーツ競技の総称。

サイクルツーリズム

自然や景観など、地域資源を活用し、サイクリングと旅行を一体で楽しむ観光の総称。

サイクルポート

自転車置き場。本計画ではシェアサイクルの貸出・返却場所を指す。

サイクルラック

自転車をきれいに駐輪するための器具。タイヤをはめ込むタイプや、車体を立てかけるタイプなどが存在する。

シェアサイクル（コミュニティサイクル）

自転車を様々な人とシェア（共有）し、好きなタイミング、好きな時間だけ利用できるサービス。利用者が複数のサイクルポートから自由に自転車を貸出することが可能で、乗り捨て（貸出したポートと別のポートに返却）が可能となっている。アプリなどから利用登録し、ポートの検索や貸出可能台数などの確認が可能なサービスが存在する。

自転車安全利用条例

本計画では「熊本市自転車の安全利用及び駐車対策等に関する条例」を指す。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。

自転車安全保険

傷害保険または個人賠償責任保険のことで、自転車運転中の怪我で入院・通院した際の自身の補償と、相手に怪我を負わせてしまった場合の損害賠償に備えることができる保険のこと。自転車安全保険という呼び名は保険会社によって異なり、自動車保険に付随している場合や、自転車事故以外の補償にも対応している場合がある。

自転車活用推進計画

自転車活用推進法第 9 条に基づき、自転車の活用推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し、講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他措置を定めた国の計画。
（平成 30 年 6 月策定）

自転車活用推進法

平成 29 年 5 月 1 日に施行された、身近な交通手段である自転車の活用の推進に関する法律。基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を総合的かつ計画的に推進することを目的としている。

自転車専用通行帯

道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならないと指定された車両通行帯のこと。

自転車歩道通行可

自転車の通行が可能な歩道のこと。通行時には歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行しなければならない。

車道混在型（矢羽根）

車道における自転車通行を自転車利用者とドライバーの双方に示した矢羽根型の路面表示。（法定外路面表示）

人口集中地区（DID）

国勢調査のデータに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたもので、市区町村の区域内で人口密度が 4,000 人/km²以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区に設定される。

スケアード・ストレイト

スタントマンによる事故再現など、恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。

生活拠点

市民が日常生活や地域コミュニティ活動などを行う場であり、医療・福祉や買い物など、既にある地域に密着した日常生活サービス機能の存続を図る拠点。

た

第 2 次熊本市都市マスタープラン

熊本市の豊かな市民生活や活発な経済・社会活動を支えるための、都市計画分野の長期的な方向性を体系的に明らかにするもので、今後の熊本市が定める個別の都市計画の基本的な方針を示した計画。（平成 21 年 3 月策定、平成 29 年 8 月改訂）

多極ネットワーク型

全ての住民を中心市街地に集める一極集中型ではなく、串（交通ネットワーク）と団子（利便性の高い中心地区）のように、複数の地域を公共交通などでつないで構成される都市形態。

地域生活圏

地域住民が通学・通勤・買物・医療・娯楽など日常生活のうえで、行政区画に関係なく、密接に結合している範囲、領域。

地方版自転車活用推進計画

国の自転車活用推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車活用の推進に関する施策を定めた計画。

都市機能

医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業施設など、都市の生活を支える機能。

な

ナショナルサイクルルート

日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図ることを目的として、走行環境や受入環境等、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たし、質の高いサイクリング環境を有する、国が指定したサイクリングルート。

ノーマイカーデー

自動車通勤を抑制し、公共交通や自転車等による通勤を促すキャンペーン。

は

ピクト

ピクトグラムの略称。視覚的に分かりやすく情報を伝えるために用いられる視覚記号（絵文字）で、自転車の左側通行などを促すために用いられている。

ビッグデータ

一般的なデータ処理ソフトウェアでは扱えないほど膨大なデータの集まり。近年では情報通信技術の発展により、ビッグデータの解析技術が進展しており、様々な分野で活用されている。交通関連のデータとして、携帯電話基地局データ、GPS データ、Wi-Fi アクセスポイントデータ、交通 IC カードデータなどが挙げられる。

ポタリング

目的地を特に定めることなく気分や体調に合わせて周辺を自転車でめぐること。自転車で散歩するような感覚のサイクリング。

ら

レンタサイクル

自転車を貸出するサービスで、シェアサイクルと異なり、一般的に貸出した場所と同じ場所に返却しなければならないサービスのこと。

熊本市自転車　３“ばい”　プラン

～熊本市自転車活用推進計画～

－　本編　－

発　行　令和３年３月