



自転車活用推進計画の中間見直しについて (骨子案)

令和7年3月
自転車利用推進課

目次



1 | 自転車活用推進計画について

1. 経緯
2. 計画の内容
3. 基本方針

3 | 施策の見直しについて

- | | |
|--------------|----------------|
| 1. 基本方針1(取組) | 4. 基本方針1(数値目標) |
| 2. 基本方針2(取組) | 5. 基本方針2(数値目標) |
| 3. 基本方針3(取組) | 6. 基本方針3(数値目標) |

2 | 見直しの方針について

1. 見直しの視点
2. 見直しの方向性

4 | 今後の進め方 スケジュール



1 自転車活用推進計画について

1. 経緯

策定年月	計画名
H7.3	熊本市自転車利用基本計画
H14.3	熊本市自転車利用環境整備基本計画
H15.3	熊本市自転車利用環境整備実施計画
H23.6	第2次熊本市自転車利用環境整備基本・実施計画
H29.5	自転車活用推進法が施行 ⇒各自治体に計画策定の努力義務
H30.6	国)自転車活用推進計画
R3.3	熊本市自転車活用推進計画

2. 計画の内容

●熊本市自転車活用推進計画

- ✓ 自転車活用推進法(平成29年5月)の施行を受け、本市の実情に応じた「自転車活用推進計画」を策定
- ✓ 駐輪場整備、放置自転車対策に加え、自転車走行空間整備や利用促進施策を加えて構成
- ✓ また、安全で快適な自転車走行空間の効果的・効率的な整備を目的とした「自転車ネットワーク計画」も位置付けている

《自転車の利用で“新しい課題”にも対応》



●計画期間

令和3年度～令和12年度(10年間)
⇒中間年である令和7年度に中間見直しを行う
(自転車ネットワーク計画もあわせて見直し)

前期	中間見直し	後期
令和3年度～令和7年度		令和8年度～令和12年度

3. 基本方針

基本理念

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

1. 自転車で快適に移動できる都市

基本方針1 乗るbicycle「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

2. 自転車を気軽に利用したくなる都市

基本方針2 良か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
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

3. 自転車を安心安全に利用できる都市

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
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

本市が目指す自転車の未来

2 見直しの方針について

1. 見直しの視点

(1) 取組の実施状況（全34の取組）

	取組数
基本方針1 乗るbicycle「自転車を便利に利用できる環境づくり」▶	11
基本方針2 良かbicycle「自転車を気軽に利用できる環境づくり」▶	11
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」▶	12

見直しを検討

◎	○	△	×	—
実施 (計画通り)	実施 (内容変更)	遅れあり	未着手	評価なし (後期計画)
25	4	1	0	4

→ 取組の進捗状況を5段階で評価し、取組の進捗状況に応じて、取組の変更・追加、時期の変更を実施

(2) 社会情勢・自転車利用者の変化

シェアサイクルの定着・利用拡大

別紙1

2年間の実証実験を経て、R6.4月から本格運用

利用者数:約146万人
利用回数:約200万回
※R4.4～R7.2までの利用状況

→ 交通結節点に加えて、居住地にもエリアを拡大し、気軽に利用する機会を創出する

自転車交通量の変化

別紙1

自転車交通量の減少(主要路線〔15箇所〕)

R6.10月 自転車交通量調査を実施

今回 11,599台 (🔄) R1 13,793台
※ピーク時間帯 7:00～9:00, 17:00～19:00

→ 「自動車」から「自転車」への転換を促進するため、サイクル&ライド駐輪場の機能拡充やシェアサイクルの利用拡大を図る

在住外国人や外国人観光客の増加

別紙2

TSMC進出による外国人増加

熊本市の在住外国人(R5)

約9千人 (前年比 +24.6%)
※「第2期熊本市国際戦略(資料編)」参照

→ 外国人に向けた自転車の安全利用を促すため、交通ルール・マナーの周知・啓発を強化する

関係法令の改正

別紙2

自転車利用者への交通反則通告制度(青切符)の導入
(2026年春までに施行)

16歳以上に対して、「ながら運転」、
「酒気帯び運転」等の違反行為の罰則強化

→ 全世代の自転車利用者が制度を認知及び遵守するために、世代別に応じた交通ルール・マナーの周知・啓発を強化する

自転車利用環境の充実

自転車利用者の
マナーアップ

2. 見直しの方針

1

取組の変更・追加

2

取組時期の変更

3

数値目標の変更・追加

1. 基本方針1(取組)

施策	取組	スケジュール	取組の概要	実施状況
			見直しの方針	
1 自転車走行空間の整備	①自転車走行空間の整備	短期	●自転車ネットワーク内の路線を対象に整備形態・優先度等に基づいた走行空間の整備及び看板や路面標示等の適切な設置 ●他事業(都市計画事業や無電柱化事業)と連携して走行空間を整備	評価 ◎ (計画通り) ●3.8km/年 程度を整備 ●現計画は優先整備路線の選定根拠や優先順位が不明確である
			R7年度の間見直しにあわせ、利用実態や事業性を検証し、優先整備路線の見直しを行う	
	②交通事故危険箇所における事故防止対策	短期	●交通事故危険箇所での注意喚起や視距改善対策の継続実施 ●対策済み箇所での効果検証及び課題抽出	評価 ◎ (計画通り) ●熊本市通学路交通安全プログラムやゾーン30プラスの取組と連携し、交差点のカラー舗装の対策を116箇所実施(R3～R5) ●対策箇所において、平均速度の低下や交通事故件数の減少を確認
			変更なし	
	③自転車ネットワークの拡充	後期	●自転車ネットワーク外の地域拠点において走行空間整備を進め、公共交通との連携を図りながら中心市街地への自動車の流入を抑制	評価 ー (評価なし) ●R12までにネットワーク計画に計上する約50kmを整備予定(R6末実績29.5km) ●今後ネットワークエリア内の整備に目処がたち次第、エリア外の地域拠点等に着手
			変更なし	
2 駐輪環境の整備・構築	①交通結節点等における駐輪場整備	短期	●C&Rの促進を図るため、主要駅やバス停等を中心に駐輪場を整備 ●利用率が高く収容台数を超えている駐輪場の拡大の検討 ●自転車ネットワークの拡充に伴い、地域拠点内の適正な箇所への駐輪場整備の実施	評価 ◎ (計画通り) ●西熊本駅、植木駅の駐輪場整備(R3) ●新水前寺駅駐輪場の改修(R6) ●小峯・長嶺方面、健軍・益城方面のバス乗り換えを促進するC&R駐輪場の整備を予定。先行して小峯営業所の整備に着手(R7)
			シェアサイクルの普及・定着に伴う利用環境の多様化を想定し、市営駐輪場の機能拡充に合わせてシェアサイクルポートの配置を検討	
	②放置自転車ゼロ作戦	短期	●放置自転車の防止に向けた啓発・強化や駐輪マナーアップの推進 ●駐輪場案内表示の充実(路面表示) ●駐輪場の適切な利用向上に向けたポスター掲載	評価 ◎ (計画通り) ●中心市街地での指導パトロール及び即時撤去を実施 ●駐輪場内での長期留め置き対策として、掲示物の設置に加え休暇前の高校訪問を実施
			パトロールや撤去人員の高齢化、人材不足の解消に向けて、市民通報システム等の導入を検討するなど、業務の効率化を推進する	
	③駐輪場整備補助の導入	後期	●中心市街地の駐輪場の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図る	評価 ー (評価なし) ●R3年度以降、民営駐輪場は4箇所減少、2箇所新設 中心市街地駐輪場利用状況(R6.10月) ⇒利用台数 1,939台 / 収容台数 3,890台(49.8%) ●低未利用地が少ないことやコロナ禍以降の利用者減を踏まえ、シェアサイクルポートの増設などの取組もあわせて駐輪環境の充実を図る
			中心市街地では、収容台数は充足しているものの、立地の偏りが課題となっている。今後は駐輪場整備の導入も検討しつつ、サイクルポートの増設等の対応もあわせて駐輪環境の充実を図る	

施策	取組	スケジュール	取組の概要	実施状況
			見直しの方針	
2 駐輪環境の整備・構築	④駐輪場の有料化・料金体系の見直し	後期	●主要な駐輪場での有料化の検討や有料駐輪場の立地場所や利用状況、駐輪環境の利便性等に応じた料金の適正化	評価 ー(評価なし) ●郊外駐輪場の有料化や中心部の2時間無料制度の運用について関連データを収集・整理 ●他都市の運用実態を調査
			変更なし	
	⑤駐輪場設備の拡充及び施設の更新	短期	●サイクルラックや平置きスペースを設置し、多種多様な自転車に対応 ●空気入れや防犯カメラの設置など駐輪場設備の拡充 ●経年劣化が進んでいる駐輪場の修繕更新	評価 ◎ (計画通り) ●スポーツ車用ラックの設置(市役所北)及びラックの更新(辛島地下) ●ラックが使えない自転車のスペース確保(辛島地下、上熊本、市役所北、新水前寺駅 等) ●防犯カメラの新設(R6年度は新水前寺駅、西熊本、健軍に設置)
			変更なし	
	⑥駐輪場のICカードへの対応化	後期 ↓ 短期	●利用率の高い有料駐輪場でのキャッシュレス精算機の導入 ●ICカード利用記録データから利用実態の分析	評価 ◎ (計画通り) ●コロナ対応のためキャッシュレス決裁を前倒して導入(R4) ●新500円硬貨・新紙幣、インボイスについても対応済み(R5)
			実施時期を「短期」に変更	
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	短期	●通勤者を対象に自動車利用から自転車利用への転換促進 ●自転車通勤推進企業の認定制度の導入 ●認定企業及び取組内容をHP等に掲載し、企業のイメージアップを図る	評価 ◎ (計画通り) ●自転車通勤推進事業所の認定制度の導入(R5) ●現在7事業所を認定(R6)
			関係機関と連携して制度のPRを行うとともに、企業側のメリットの拡充を検討し、申請数の増加に繋げる	
	②サイクル&ライドの促進	短期	●交通結節点等の駐輪場整備を進め、利用促進に向けた広報・啓発を実施	評価 ◎ (計画通り) ●2-①の取組に加え、交通結節点や居住地周辺にシェアサイクルポートを設置し、HPやSNSを通じて広く自転車利用を呼びかける。
			市営駐輪場でのポスター・チラシの掲示に加え、交通結節点や居住地周辺へのシェアサイクルポートの設置を進め、HPやSNSを通じてポート開設の周知を行う	

2. 基本方針2(取組)

基本方針2(良かbicycle)

施策	取組	スケジュール	取組の概要	実施状況
			見直しの方針	
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	短期	●中心市街地周辺部の回遊性向上やC&R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など、民間主体によるシェアサイクルの導入を支援	評価 ◎(計画通り) ●約2年間の実証実験(R4.4～R6.3)を経て、R6.4から本格運用へ移行【利用状況等】(R7.2末時点) 利用者数 約146万人、利用回数 約200万回、ポート数 42→450(箇所)、自転車台数 110→1,500(台)
			利用も好調であることから、R6.4月から本格運用へと移行した。引き続き、シェアサイクルの定着・拡大に取り組む	
	①サイクリングルートの設定	前期	●利用者に応じたサイクリングルートの設定及びハード整備 ●サイクリングルート周辺の公園や店舗にサイクルラックやベンチなどを設置 ●サイクリングマップにラックやベンチ、空気入れを設置する条件を満たした店舗を掲載するなど、店舗とも協力した駐輪受入環境を整備	評価 ◎(計画通り) ●サイクリングマップ(4ルート)、金峰山ヒルクライム(3ルート)を設定(西区) ●西区役所や同区の飲食店においてサイクルラック設置、無料の空気入れ貸出を実施 ●シェアサイクルを活用した市街地のサイクリングルート(江津湖サイクリングルートなど)の設定及びマップ作成を検討
			変更なし	
			●誰もが気軽に利用しやすいようなサイクリングマップの作成 ●ルート周辺の立寄りスポットや店舗・施設、休憩スペース等の情報の掲載	評価 ◎(計画通り) ①と同様
	②サイクリングマップの作成	前期	在住外国人や外国人観光客向けの外国語版マップも作成し、誰もが気軽に自転車を利用できる環境づくりに取り組む	
			●サイクリングルートでの路面表示や看板など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	評価 ー(評価なし) ●今後、他都市の実施状況を調査 ●サイクリングルート設定の進捗にあわせて整備着手
			在住外国人や外国人観光客向けの外国語の案内表示を検討	
	③サイクリングルートの統一案内表示の設置	後期		
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 ↓ SNSを活用した情報発信	短期 ↓ 後期	●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、本市の自転車に関する自転車利用者に有益な情報を発信する総合自転車情報サイトを開設	評価 ○(内容変更) ●総合情報サイト開設に替えて、情報発信が容易で拡散力が高いSNSでの活用や市HPを充実 ●インスタグラム:フォロー 約600人、イベント・シェアサイクル・駐輪場等、新たな取組の情報を掲載
			情報発信が容易で拡散力が高いことから、熊本市HPの充実とともにSNSを中心とした情報発信に変更。これに伴い取組名称、取組時期を変更	
	②サイクルキャンペーンの実施	前期	●江津湖花火大会、熊本城マラソン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し自転車のイメージアップを図る ●各区実施の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、自転車利用に関するアンケート・クイズなどを実施し、自転車に関する広報イベントを開催	評価 ◎(計画通り) ●自転車利用促進イベントを開催し、こども試乗体験やスポーツバイク展示等を実施(R4) ●その他公共交通キャンペーンや火の国祭りでブース出展、県警のキャンペーン等にも参加し、チラシやノベルティの配布やヘルメットの展示を行い、交通安全を周知・啓発
			変更なし	

基本方針2(良かbicycle)	施策	取組	スケジュール	取組の概要	実施状況
				見直しの方針	
3 利用機会の創出に向けた取組の推進		③自転車を利用した健康づくりに対する広報	前期	●自転車を日常利用することで、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る ●サイクルキャンペーンを通じて、自転車利用を促進する機会を創出し、積極的に自転車を利用する機会を増やす	評価 ◎（計画通り） ●市HPに自転車を利用することによるメリット（心身の健康等）をデータと共に掲載 ●広報パネルを作成し、庁舎ロビーやイベント等で展示するなど、機会を捉えて他部局と連携して情報発信
				サイクリングマップの作成に合せて自転車移動時の消費カロリーを掲載するなど、より身近な情報発信を検討	
		④熊本健康アプリ等との連携	前期 ↓ 後期	●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付与等を実施 ●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、システム改修を含めて検討	評価 ▲（遅れあり） ●コロナ禍によりイベントの自粛が続いたことから、イベント参加によるポイント付与の検討を先送り ●今後、スタンプラリー機能を活用し、サイクリングによるポイント付与などを検討予定 ●システム改修については、相当の費用がかかることから、費用対効果を検証中
				取組時期を後期へ変更	
		⑤自転車を利用した環境対策に対する広報	前期	●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る ●高齢車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制度の導入を検討し、電粗アシスト付き自転車の利用促進を図る	評価 ○（内容変更） ●市HPに脱炭素につながる有効な交通手段として、自転車の効果を掲載 ●広報パネルを作成し、庁舎ロビーやイベント等で展示するなど、機会を捉えて情報発信
				電動アシスト付き自転車の購入補助制度については、自転車の価格が下がってきていることに加え、シェアサイクルの利用増加や電動キックボード等の普及など移動手段が多様化していることを踏まえ削除。今後、環境面への効果を示す、より身近な情報発信を検討	
		⑥災害時・外勤時における自転車の利用促進	前期	●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、自転車の活用を促進	評価 ◎（計画通り） ●チャリチャリと災害協定の締結（R5） ●市役所の福祉部門では移動で自転車を活用 ●公用自転車に対して、本課からヘルメットを提供（37個）
				変更なし	
		⑦サイクルトレイン等の活用・拡大	前期	●熊本電鉄で実施しているサイクルトレインの活用・利用促進に向けた広報・啓発を実施	評価 ○（内容変更） ●熊本電鉄の取組については、熊本市HP内に情報を掲載 ●他事業者への展開は、輸送量の確保や車両スペースの不足などから当面は実現が難しいと判断
				今後はSNS等を用いて熊本電鉄の取組を発信するとともに、まずはシェアサイクルの利用促進を図る	

3. 基本方針(取組)

基本方針⑦(Tranbicycle)

施策	取組	スケジュール	取組の概要	実施状況
			見直しの方針	
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	短期	●市内の学校と連携し、授業で児童生徒と一緒に通学路の安全点検や自転車の学習を実施し、社会へ発信できる環境づくりを図る ●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 ●熊本市自転車安全モデル校を指定し、自転車学習や街頭指導等を一緒にを行い、自転車に対する安全意識や関心の向上を図る	評価 ◎（計画通り） ●R4は砂取小学校4年生、R5・R6は白山小学校4年生を対象に警察や交通安全協会と連携して「自転車に関する学習」を行い、啓発ポスターを作成 ●自転車安全利用モデル校の認定制度を導入（R5） ●R5は5高校、R6は7高校を認定
			変更なし	
	②自転車交通安全教室の開催	短期	●交通安全教育専門員等による自転車交通安全教室を継続して開催 ●自転車の安全利用に関するチラシやポスター等の作成・配布の実施	評価 ◎（計画通り） ●熊本市生活安全課主催の交通安全教室の開催（小・中・高校生対象 R5は67回実施） ●子ども用自転車を購入し、実践型の教室も開催
			予約時期が集中する教室の受付を電話受付から電子申請への切り替えることで予約を分散化するとともに、効率的に安全教室の開催ができるように関係部署との調整を図る	
2 交通安全教育の推進	①ライフステージに応じた交通安全教育の推進	短期	●全世代を対象に自転車交通安全教育を実施 ●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	評価 ◎（計画通り） ●世代別のチラシ・冊子の作成及び小中高校生へ配布（R6） ●高齢者については、生活安全課の安全教室で引き続き対応（R5は13件）
			変更なし	
	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	前期	●全世代に対して正しい自転車の乗り方の理解を深めるため、自転車シミュレーターを活用した交通安全教育を実施	評価 ◎（計画通り） ●砂取小学校や公共交通利用促進キャンペーンでの交通安全教室で、熊本県警及び県交通安全協会の協力により自転車シミュレーターを活用
			変更なし	
	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	短期	●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実施 ●免許センターで自転車安全利用に関するパンフレットの配布やDVDの放映を実施	評価 ○（内容変更） ●自動車学校、免許センターとも、教材の追加についてはカリキュラム調整が難しく、当面実現が困難な状況 ●まずは、自転車の交通安全に関するチラシ、パンフレットを免許センター内に設置
			道交法の改正（R8）に合わせ、新たに自動車側から見た自転車への対応に関するチラシを作成し配布を検討	

8

施策	取組	スケジュール	取組の概要	実施状況
			見直しの方針	
3 安全利用に向けた意識改革	①交通マナーアップに向けた広報・啓発	短期	●イベントや街頭指導、SNS等を活用した情報発信など交通ルールの遵守、交通マナーアップに向けた広報・啓発の継続実施 ●サイクルマスター認定制度を導入	評価 ◎(計画通り) ●警察と連携して、春秋の全国交通安全運動、啓発活動の実施 ●県警本部では、新たに交通安全アドバイザーを配置し、安全教室などで支援を実施 ●世代別のチラシ・冊子の作成及び小中高校生へ配布
			TSMC進出等による外国人の増加が見込まれるため、関係課と連携して熊本市に移住してきた外国人に外国語版のチラシ・ポスターなどを配布することで周知広報を強化	
	②交通指導員等による安全利用指導の継続・強化	短期	●交通指導員による街頭指導、自転車安全利用指導の継続実施(違反やアーケード内での自転車乗入に対する指導・啓発、交通事故・違反の防止) ●駐停車・荷捌きドライバーへの自転車走行に関する配慮・ルールの周知	評価 ◎(計画通り) ●交通安全に関する冊子を市交通指導員に配布 ●駐停車・荷捌きドライバーへの対応については、自転車利用者の安全確保に関する対策を検討予定
			変更なし	
	③交通安全に関する指導技術の向上	短期	●熊本市及び熊本県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継続して実施し、各学校で開催する交通安全教室の充実を図る	評価 ◎(計画通り) ●県教委では、毎年交通安全教室講習会を実施 ●県警本部では、交通安全情報を県教委や市教委に提供
			R6年度から高校生を対象に交通ルールテストを実施。ルールの周知にあわせて認知度の把握を行い、広報・啓発活動に反映する取組を進めている。今後はこの取組を高校生だけではなく一般にも広げ、指導側の知識の向上に繋げていく	
4 安全・安心な自転車利用の普及	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	前期	●交通ルールの遵守、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	評価 ◎(計画通り) ●条例改正・施行(R4)
			変更なし	
	①自転車の点検・整備の促進	短期	●法律で義務付けられている防犯登録や、反射材の使用、定期的な点検・整備によるTSマークの加入などを推進	評価 ◎(計画通り) ●保険の加入啓発に合わせて、TSマークについてHPで紹介 ●R6作成の交通マナー冊子(小学生、一般用)に点検ポイントを記載 ●熊本県自転車二輪車商協同組合で、年間30の小中学校で自転車点検を実施 ●駐輪場での空気入れの貸し出しサービスの検討
			交通マナー冊子(小学生、一般用)に新たに点検ポイントを記載するとともに、熊本県自転車二輪車商協同組合では、年間30の小中学校で自転車点検を実施するなど、周知・啓発を強化してきた。今後、駐輪場での空気入れの貸し出しサービスなども検討予定	
	②ヘルメット着用の促進	短期	●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、通勤や通学をはじめ、自転車の全利用者に対し、ヘルメット着用の促進	評価 ◎(計画通り) ●ヘルメットモニター制度の実施(R4) ●自転車安全利用モデル校、自転車通勤推進事業所の認定制度の導入(R5)
			公立高校のヘルメット着用義務化にあわせてヘルメット購入補助を導入することで、公立高校だけでなく私立高校への波及を促し、自転車の更なる安全利用を促進する	
	③自転車安全保険加入の促進	短期	●自転車損害賠償保険等への加入促進	評価 ◎(計画通り) ●デジタルサイネージの活用(セブンイレブン、ゆめタウン) ●民間調査の都道府県ランキングで熊本県が1位(R5)
			変更なし	

4. 基本方針1(数値目標)

中間年評価の凡例：◎ 計画通り、○ 取組強化、◆数値目標の変更・追加、▲ 統合・削除、－ 評価なし

項目			中間年評価 (◎・○・◆・▲・―)	数値目標達成に向けた方針
基準値(R2)	目標値(R7) 実績値(R6)	目標値(R12)		
1-1.自転車ネットワーク路線の整備延長				
14.4km	34.0km	50.0km	○	・当初は関係機関協議が難航し、協議に時間を要したことから整備が進まず、中間年時点では目標値を達成できない見込みとなった。現在は、整備事例も増え当初に比べ円滑に協議が進んでいることから、今後は年間3km程度の整備を進め、目標達成を目指す。 ・なお、整備に着手する路線は、現計画の優先整備路線に基づいて進めているが、路線の設定根拠や優先順位が不明確であることから、R7年度の中間見直しに合わせ、利用実態や事業性を検証し、優先整備路線の見直しを行う。
	29.5km			
1-2.通勤時間帯の自転車交通量(平日のピーク時間帯の台数(7:00～9:00,17:00～19:00))				
13,793台	15,170台	16,500台	○	・中心市街地の通行量や駐輪場利用者数などがコロナ禍前の水準には未だ回復していない状況のなか、自転車交通量も中間年の目標値を大きく下回った。これはコロナ禍を転機としてeコマースの普及や働き方の多様化など、生活様式が大きく変化したことが主な要因であると考えられる。このような社会情勢のなか、自転車利用の側面から新たに外出機会を創出することは非常に難しく、また時間を要す。 ・そこで、シェアサイクルの利用拡大や交通結節点周辺の駐輪場の改修・新設を着実に進めるとともに、HPやSNS等を活用した周知・広報を強化し、自転車を利用しやすい環境を整えることで、自動車から自転車+公共交通への転換を図り、目標達成を目指す。
	11,599台			
1-3.駐輪環境の満足度				
8%	15%	30%	○	・JR駅の駐輪場について、収容台数アップや屋根の設置、ラックを使用できない特殊車への対応を進めるとともに、まちなかの有料市営駐輪場ではキャッシュレスを前倒して導入するなど利便性の向上に努めてきたが、満足度は中間年の目標値を下回る結果となった。 ・今後は、引き続き収容力の確保に努めるとともに、市営駐輪場へのシェアサイクルポートの併設や防犯カメラの設置など、更に多様なニーズに対応した駐輪環境を創出することで、満足度の向上につなげる。
	9%			
1-4.中心部駐輪場の利用台数				
2,461台	2,700台	2,950台	○	・R2年度よりコロナ禍で中心市街地の通行量が減少したことやシェアサイクル等の新規モビリティが普及した※1)ことにより、R6時点で中間年の目標値を下回った。 ・今後は、シェアサイクルの利用促進に加え、料金体系の見直しによる利用率の平準化などニーズに応じた駐輪環境を検討することで利用促進に繋げていく。 ※1)当該指標と同じ条件でシェアサイクル利用者を調査したところ約150人の利用が確認できたことから、駐輪場利用台数の減少の一因となった(R6.10月15時時点調査)
	1,939台			
1-5.交通結節点等駐輪場の利用台数				
4,250台	4,680台 4,799台	5,100台	◎	—
1-6.放置禁止区域内の放置自転車台数				
2,483台	1,738台	1,000台	○	・継続して放置自転車対策を進めた結果、中心市街地での放置自転車は大幅に減少したが、駐輪場内での長期留置きによる放置自転車が減少せず、中間年の目標値を下回った。 ・R6年度は高校を直接訪問し駐輪場の適正な利用を啓発したことで、長期休み明けの撤去台数が8割程度減少した。今後も学生への周知啓発を強化し、駐輪場内の放置自転車減少に取り組む。
	2,005台			
1-7.熊本市版「自転車通勤推進企業」認定企業数				
0社	10社	20社	○	・当該制度の認知度が低く、認定後のメリットが少ないため申請数が伸び悩んでいると考えられる。 ・今後は、関係機関と連携して一層制度のPRに努めるとともに、市政だよりや熊本市HPに企業の取組を掲載するなど企業のイメージアップに繋がるメリットの拡充を検討し、申請数の増加を図る。
	7社			

10

5. 基本方針2(数値目標)

中間年評価の凡例：◎ 計画通り、○ 取組強化、◆ 数値目標の変更・追加、▲ 統合・削除、－ 評価なし

項目			中間値評価 (◎・○・◆・▲・―)	数値目標達成に向けた方針
基準値(R2)	目標値(R7) 実績値(R6)	目標値(R12)		
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				
10.1%	15.3%	17.8%	○	・中心市街地の通行量や駐輪場利用者数などがコロナ禍前の水準には未だ回復していない状況の中、自転車利用者が減少しており、中間年の目標値を下回ったものと考えられる。コロナ禍を転機としてeコマースの普及や働き方の多様化など、生活様式が大きく変化したことが大きな要因と考えられる。 ・今後はシェアサイクルの利用拡大や交通結節点周辺の駐輪場の改修・新設を着実に進めるとともに、HPやSNS等を活用した周知・広報を強化し自転車を利用しやすい環境を整えることで、自動車から自転車+公共交通への転換を図り、目標達成を目指す。
	8.4% (速報値)			
2-2.「シェアサイクルの利用回数/年」(新規)				
17万回 (R4)	170万回	250万回	◆	・R4.4月からシェアサイクル実証実験を実施し、R6.4月から本格運用へ移行したことから、直接的に取組を評価するため、新たな数値目標として「シェアサイクルの利用回数」を追加。 ・通勤通学の利用だけでなく、サイクリング・レジャーとしてもシェアサイクルの活用を促進し、利用回数増加につなげる。
	108万回 (R7.2)			
2-32.運動で自転車を利用している市民の割合				
13%	25%	40%	○	・コロナ禍による生活様式の変化により自転車利用者が減少しており、中間年の目標値を下回ったものと考えられる。 ・今後は健康アプリを活用したイベントの開催や、自転車利用の健康面でのメリットについて情報発信を強化するとともに、短距離移動は自動車ではなく、シェアサイクルを利用してもらうため、ポートの拡充やエリア拡大を進め、自転車利用をしやすい機会を創出し、運動で自転車を利用する市民の増加につなげる。
	13%			
2-43.自転車の通勤利用によるCO2削減量				
0t	275t	550t	○	・通勤時間帯の自転車交通量の大幅な減少に伴い、CO2削減量も中間年の目標値を大きく下回った。 ・通勤時間帯の自転車交通量の変化が削減量を算出しているで数値目標であることから、自転車交通量の取組方針と同様に、シェアサイクルの利用拡大や交通結節点周辺の駐輪場の改修・新設を進めるなど、現在の移動手段を自転車に転換させる取組を強化する。
	0t			
2-54.自転車を保有している市民の割合				
66%	68%	70%	○	・自転車交通量がコロナ禍前の水準に戻らない中、自転車の保有率も中間年の目標値を下回った。 ・また、「所有」から「共有」への意識変化も影響しているものと考えられる。今後とも自転車を気軽に利用できる環境づくりを進め、自転車に乗る機会を増やすことで、自転車の保有率向上に繋げていく。
	64%			
2-65.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%	30%	45%	○	・コロナ禍による生活様式の変化等の要因から自転車利用者が減少しており、中間年の目標値を下回ったものと考えられる。今後はシェアサイクルを活用した市街地のサイクリングルート(江津湖サイクリングルートなど)を設定するなど、日常利用だけでなく観光・レジャー面でも自転車の活用を促していく。 ・また、増加傾向にある在住外国人や外国人観光客に対しても、外国語版のマップやサイクリングルートの案内表示を設置することで自転車を利用しやすい環境を創出する。
	14%			

11

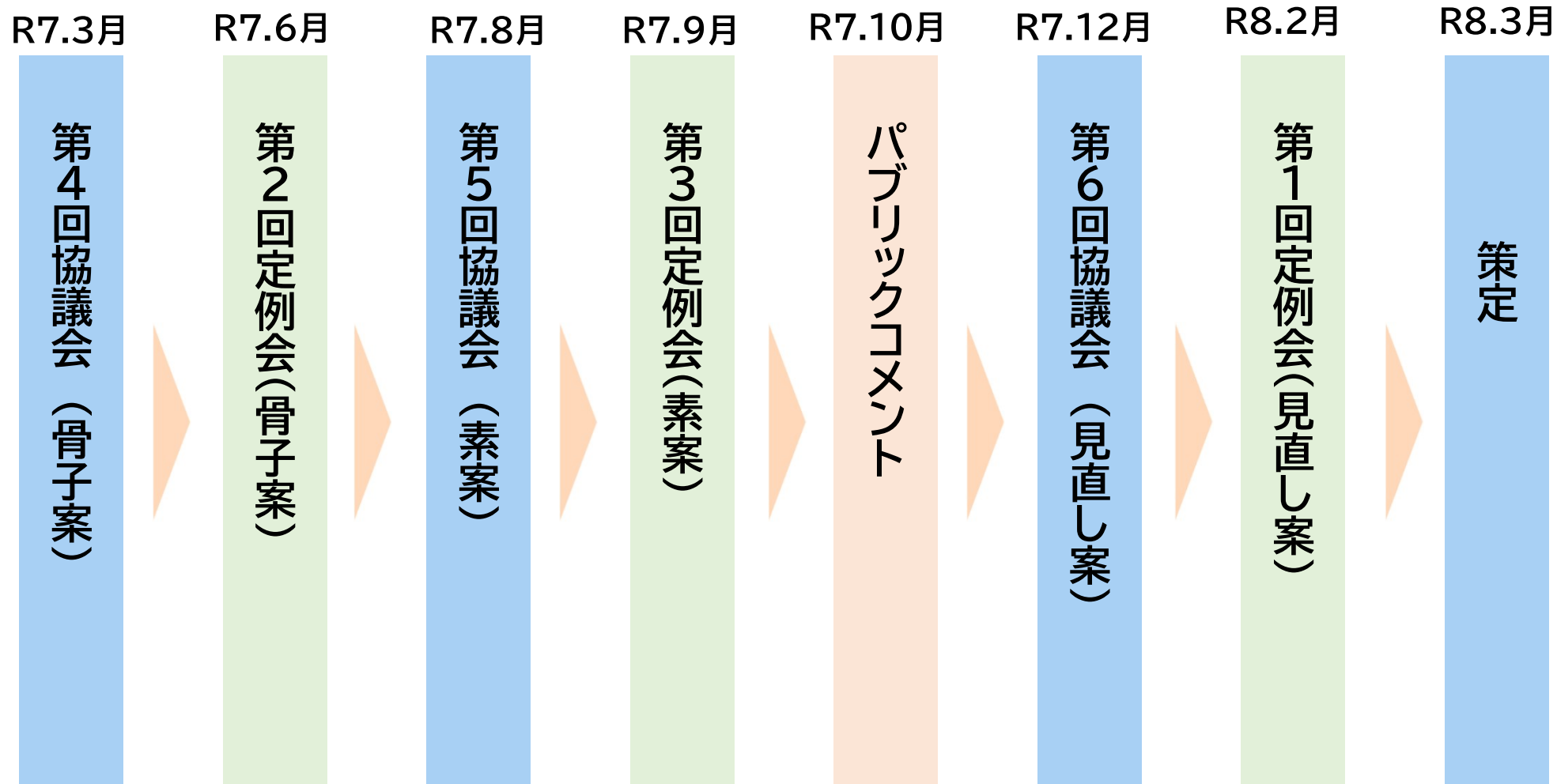
6. 基本方針3(数値目標)

中間年評価の凡例：◎ 計画通り、○ 取組強化、◆ 数値目標の変更・追加、▲ 統合・削除、－ 評価なし

項目			中間値評価 (◎・○・◆・▲・－)	数値目標達成に向けた方針
基準値(R2)	目標値(R7) 実績値(R6)	目標値(R12)		
3-1.「熊本市自転車安全モデル校」の指定校数				
0校	5校 12校	10校	◎	—
3-2.自転車交通安全教室の実施回数校数				
76校	105校 74回	135校 ↓ 135回	◆	・コロナ禍で対面の安全教室の開催ができず、目標値を下回った。また、各学校からの応募月が重複し計画的な実施ができないことも、実施回数が伸びない一因となっている。(4～6月が多い) ・今後は電話受付から電子申請に切り替え、予約状況が確認できるようにすることで、応募の分散化が期待できる(R7.1月)。その他、さらなる効率的な教室の開催に向けて、関係部署と調整を図っていく。 ・目標値については、1校2回開催もあることから、分かりやすくするため実施回数へ変更したもの。なお、目標値は当初計画と変更なし。
3-3.自転車関連事故の発生件数				
399件	350件 292件	300件	◎	—
3-4.自転車関連事故における法令違反別当事者割合				
44%	40% 52.3%	35%	○	・コロナ禍の外出行動制限等で、自転車関連事故も減少傾向にあったが、行動制限が緩和されて以降、事故件数は増加に転じR6実績値ではR1基準値を上回った。 ・そこで、R6年度から高校生を対象に交通ルールテストを実施し、認知度の把握を行い、広報・啓発の取組を進めている。今後はこの取組を高校生だけでなく一般にも広げ、理解を深めていく。 ・また、今後TSMC進出による在住外国人の増加も見込まれることから、外国語版のポスターやチラシを作成・配布し、交通ルール遵守の徹底を図ることで、法令違反による自転車関連事故の減少につなげる。
3-5.車道の逆走率				
16%	8% 13%	0%	○	・逆走率はR1年度に比べ減少しているものの、中間年の目標値は下回った。交通ルールの周知・徹底に向けて、R6年度から高校生を対象に交通ルールテストを実施し、認知度の把握を行い、広報・啓発の取組を進めている。今後はこの取組を高校生だけでなく一般にも広げ、理解を深めていく。 ・また、今後TSMC進出による在住外国人の増加も見込まれるため、外国語版のポスターやチラシを作成・配布し、交通ルール遵守の徹底につなげる。
3-6.自転車交通ルールに関するテストの正答率				
73%	85% —	100%	○	・コロナ禍の行動制限等を踏まえ、交通ルールテストの実施を先送りしたことから、R6年度の実績値が確認できていない。R6年度は、まず高校生に対して交通ルールテストを実施。(8割以上の正解者は全体の53%) ・今後、高校生のテスト結果を踏まえ、次年度以降の一般向けテストに活かす。
3-7.サイクルマスター(認定制度)へのチャレンジ数 (3-6へ統合)				
新規	10,000人 —	20,000人	▲	・当該制度は、自転車のルールを再確認できるよう、広く市民を対象とした自転車交通ルールテストの実施を想定していたが、前期は、全世代の中で特に事故が多い高校生へのルール・マナーの啓発やヘルメット着用 に注力していたため、実施できていない。 ・後期は、交通反則通告制度が導入されることもあり、実施への仕組み作りを行う。
3-8.ヘルメットの着用率				
10%	20% 7.1%	30%	○	・改正道路交通法の施行でR5.4月からヘルメット着用努力義務化となったが、「義務化ではないから」「周りが着用していないから」等の理由で着用率がなかなか上がらず、目標を下回った。 ・R7年4月からの県立・市立高校での着用義務化に合わせて、ヘルメット購入補助を行うことで高校生の着用率を上げる。 ・なお、一般の自転車利用者へも周知することで自転車利用者全体のヘルメット着用率アップを図る。
3-9.自転車安全保険の加入率				
53.7%	62% 82.7%	70%	◎	—

12

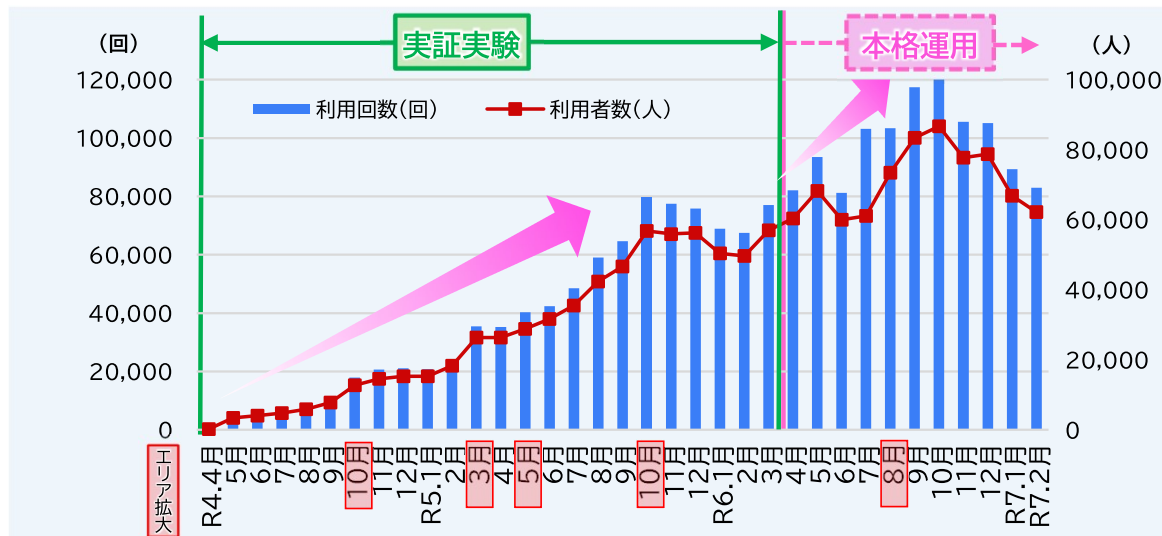
スケジュール



シェアサイクルの定着・利用拡大

- 幅広い年代の足として、「チョイ乗り」が定着し、利用も好調を維持。令和6年4月から本格運用へ移行。
- シェアサイクル利用者の約2割が自動車からの転換であり、自動車利用の抑制に一定の効果あり。
- 交通結節点に加えて、居住地域へエリア拡大することでサイクル&ライドを推進し、自動車からの転換を図る。

▼利用状況(R4.4～R6.3)



【R4.4～R7.2までの延べ利用回数・利用者数】

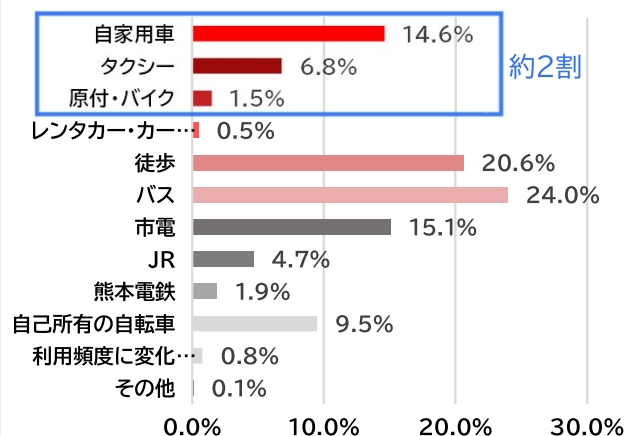
利用回数
約**200万回**
平均 1,923回/日
最高 5,150回/日

利用者数
約**146万人**
平均 1,405人/日
最高 3,679人/日

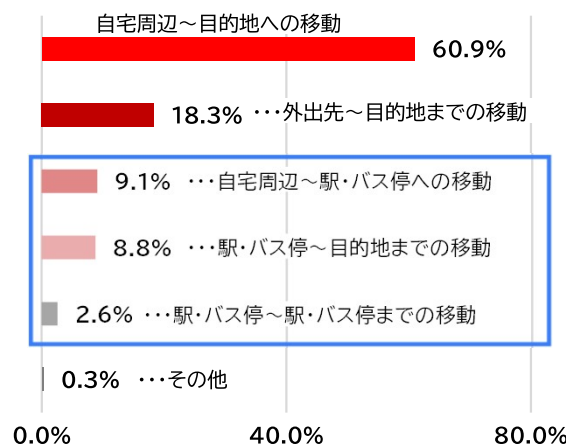
車両台数 **1,500台** ポート数 **450箇所** (公共ポート:102箇所)

▼チャリチャリアンケート結果(R6.3月)

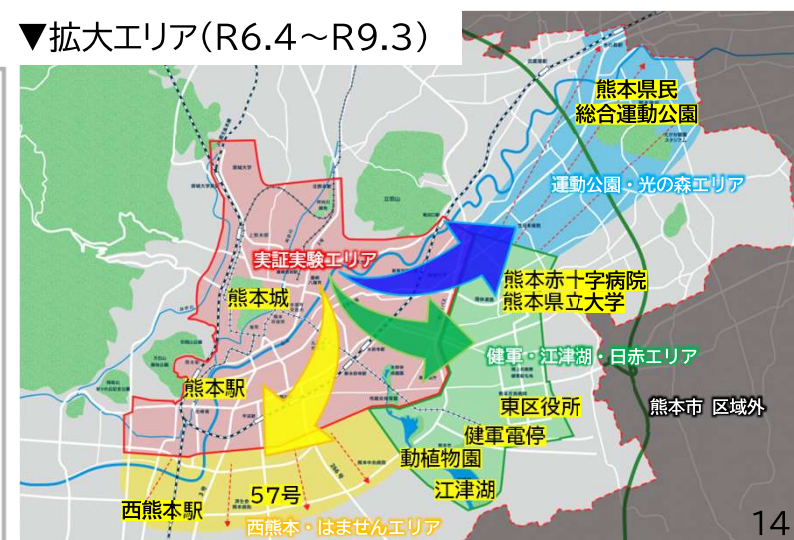
Q.チャリチャリを移動する以前の主な移動手段



Q.チャリチャリの利用シーン



▼拡大エリア(R6.4～R9.3)



自転車交通量の変化

- コロナ禍以降のeコマースの普及や働き方の多様化など生活様式の変化により移動の総量が減少している。
- 令和6年度時点でコロナ禍前の水準に回復していない。

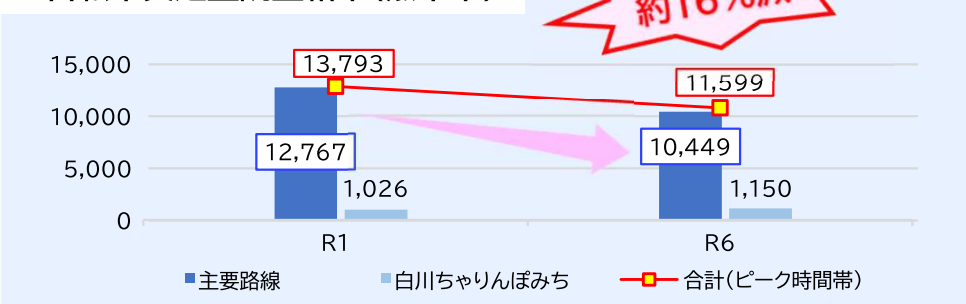
【自転車交通量減少に関連する事象】

1) 熊本都市圏における外出行動の減少

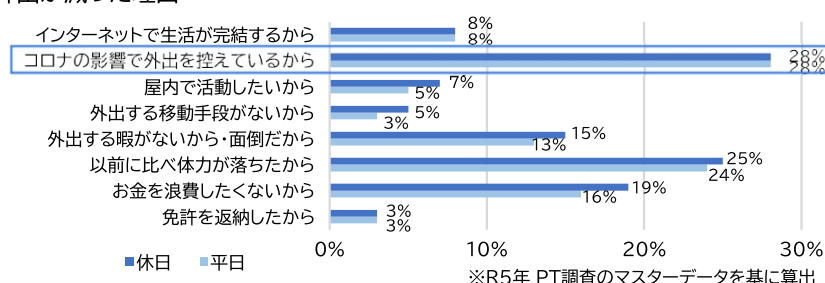
・R5年熊本都市圏パーソントリップ調査(熊本PT調査)では、
外出率がH24年88.5%からR5年79.0%と低下。

・減少した理由としては「コロナの影響で外出を控えている」「以前に比べて体力が落ちたから」「インターネットで生活が完結するから」などの回答が多く、外出しなくても生活できる環境に変化している。

▼自転車交通量調査結果(熊本市)



▼外出が減った理由

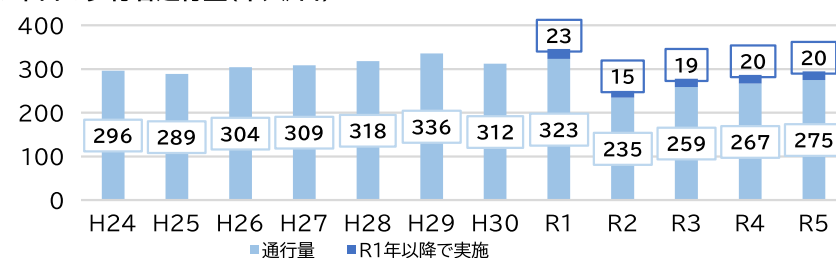


2) 中心商店街の歩行者の減少

- ・熊本市の商店街通行量調査の実施によると、
平日・日曜日ともにR2年にコロナの影響で大幅に減少。
- ・その後、回復傾向にはあるものの、コロナ前の水準には回復していない状況。
- ・R元年にサクラマチ熊本が開業したことで桜町・新市街の交通量が増加した。

※中心商店街から桜町・新市街の地点を除く計22地点(R1年以降28地点)の合計値

▼平日の歩行者通行量(千人/日)

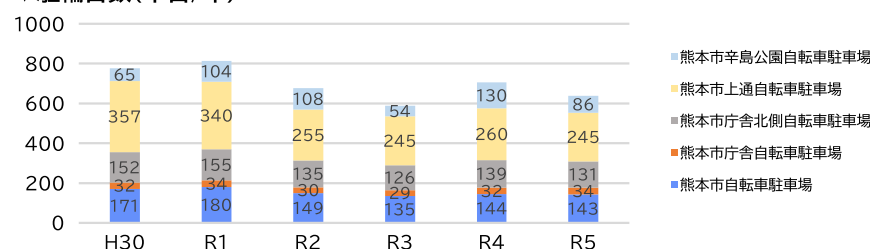


出典: 熊本市商店街通行量調査

3) 中心市街地の駐輪台数の減少

- ・中心市街地の市営駐輪場5箇所の駐輪台数についてもR2年、R3年は
コロナの影響で、**駐輪台数は全体的に減少傾向。**
- ・R5年には約640千台/年となり、R元年のピーク時と比較すると8割程度まで減少している。

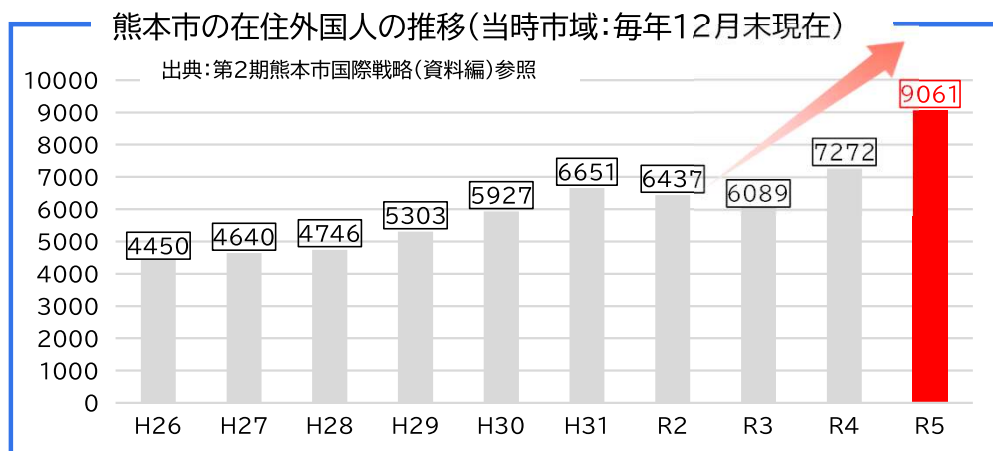
▼駐輪台数(千台/年)



出典: 熊本市 自転車利用推進課調査

TSMC進出による外国人の増加

- TSMC進出により在住外国人が増加傾向にある。※R3年度に熊本へ進出決定
- コロナ禍以降、外国人観光客が急速に回復している。



▼外国人観光客入込数及び宿泊者数の動向

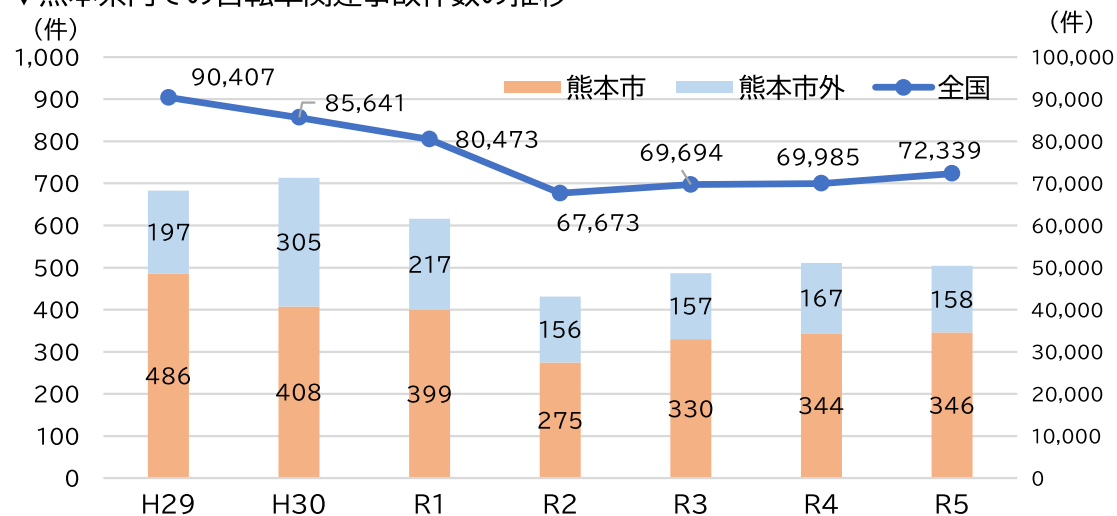
	R1	R3	R4	R5
外国人観光客入込数(全体)	711,179人	7,116人	73,318人	690,321人 (R1年度比 97%)
うち外国人宿泊者数	342,649人	5,658人	47,222人	433,602人 (R1年度比 126%)

出典:令和5年(2023年)熊本市観光統計 参照

交通反則通告制度(青切符)の導入

- 自転車関連事故が増加する中、交通違反に対して反則金納付を通告することで、効率的な取締りと違反者への安全運転の指導を強化するもの。(2026年春までに施行)

▼熊本県内での自転車関連事故件数の推移



■自転車向けの青切符が適用される違反行為の一例 (約113の違反行為が対象)

- ・信号無視
- ・一時不停止
- ・例外的に歩道を通行できる場合でも徐行などをしないこと
- ・右側通行などの通行区分違反
- ・携帯電話を使用しながら運転すること
- ・自転車の通行が禁止されている場所を通ること
- ・遮断機が下りている踏切に立ち入ること
- ・ブレーキが利かない自転車に乗ること
- ・傘を差したりイヤホンをつけたりしながら運転する など

※16歳以上を対象に適用