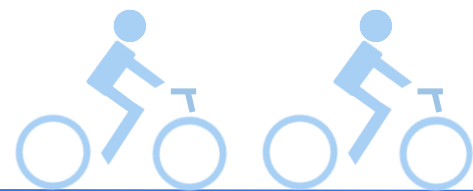




熊本市自転車ネットワーク計画の中間見直しについて (骨子案)

令和7年3月
自転車利用推進課

目次



1 | 自転車ネットワーク計画の概要

- 1. 自転車ネットワーク計画の概要
- 2. 自転車ネットワーク計画策定の経緯
- 3. 優先整備路線
- 4. 路線の整備形態

2 | 見直しの方針について

- 1. 整備状況
- 2. 自転車ネットワーク計画の課題
- 3. 見直しの方針
- 4. 優先整備路線の選定フロー

3 | 今後の進め方

スケジュール



1 自転車ネットワーク計画の概要

1. 計画の概要

●熊本市自転車ネットワーク計画

- ✓ 安全で快適な自転車走行空間を効果的・効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、路線の整備形態等を示した計画

●計画期間

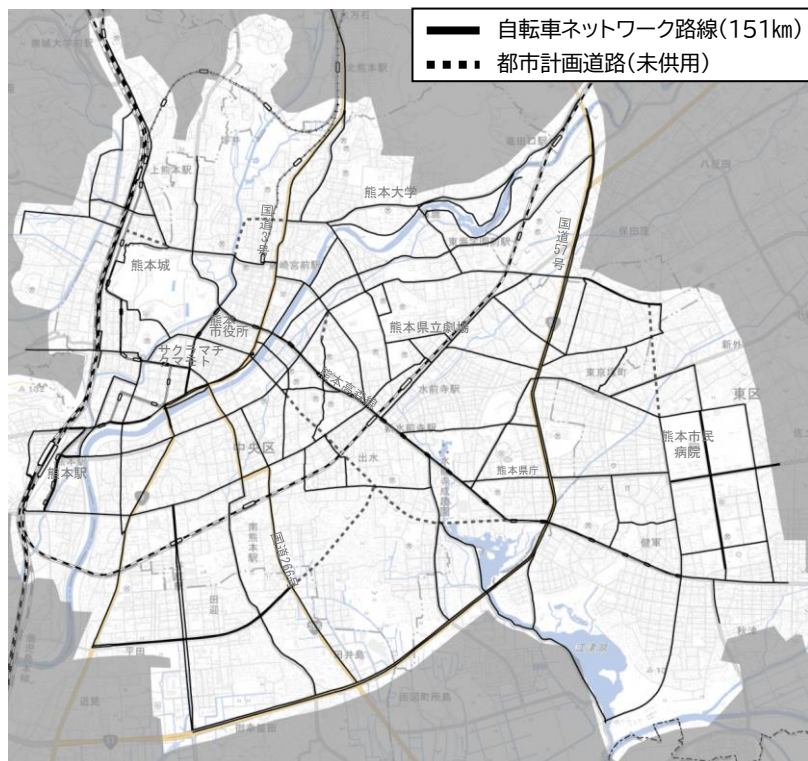
令和3年度～令和12年度(10年間)

⇒中間年である令和7年度に中間見直しを行う

●計画路線

89路線、151km (うち管理対象は、73路線、112km)

※管理対象外は「直轄国道」、「事業化前の都市計画道路」、「やむを得ず自転車歩行者道として別途対策を講じる路線」



▲自転車ネットワーク路線

2. 自転車ネットワーク計画策定の経緯

第2次熊本市自転車利用環境整備基本・実施計画(平成24年3月) 自転車ネットワーク計画

- 市内の主要施設を結ぶ幹線道路、自転車交通量が多い路線等を選定

L=約83km
(66路線)

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
(H24年11月策定、H28年7月改定)

第2次熊本市自転車利用環境整備基本・実施計画(平成30年4月) 自転車ネットワーク計画(中間見直し)

- ガイドラインを踏まえ、自転車関連事故や通学路等の視点を追加して選定

L=約61km
(22路線)を追加

L=約144km
(88路線)

自転車活用推進法施行
(H29年5月1日)

熊本市自転車活用推進計画(令和3年3月) 自転車ネットワーク計画(見直し)

- 直近の自転車関連事故や他事業との連携等の視点で見直し

L=約7.8km(5路線)を追加
L=約0.8km(2路線)を解除

L=約151km
(89路線)

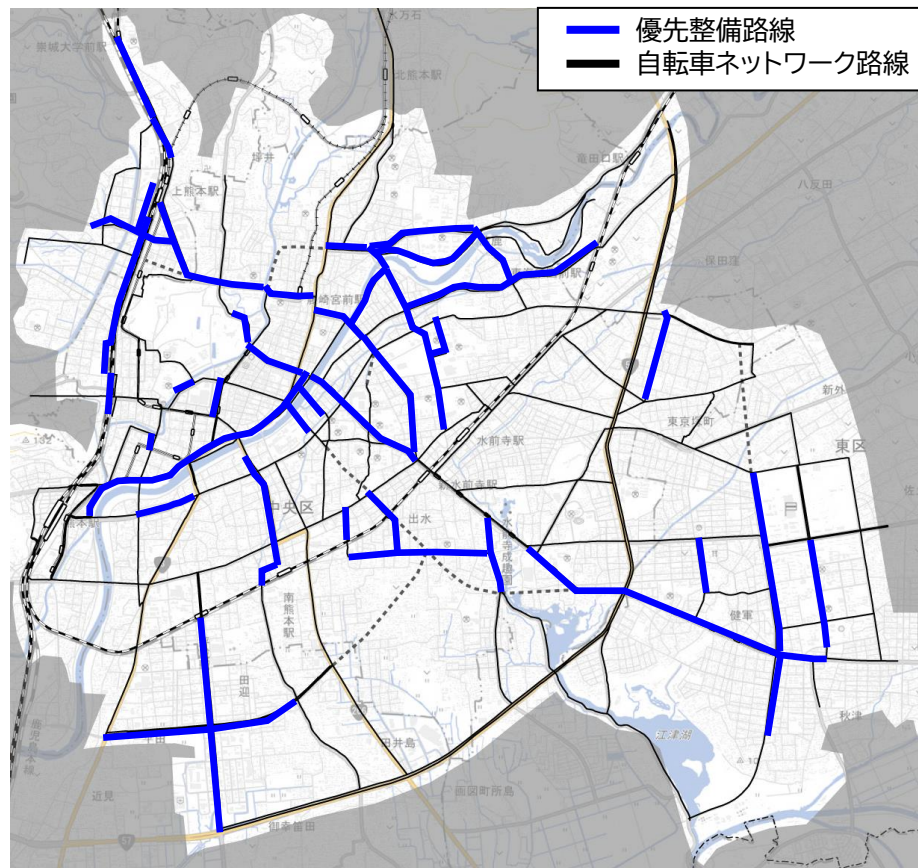
1 自転車ネットワーク計画の概要

3. 優先整備路線

- ・連続的な自転車ネットワークを早期に実現するため、優先的に整備する路線を平成30年度に設定(35路線、約40km)

【選定の視点】

- 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(アンケート結果)
- 自転車に係る整備計画がある路線
- 自転車利用が多い路線(アンケート結果)
- 自転車関連の交通事故やヒヤリハットが多い路線(アンケート結果)
- 自転車通学路の対象路線(アンケート結果)

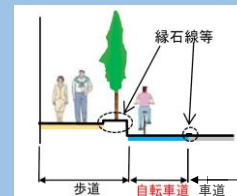


▲優先整備路線

4. 路線の整備形態

自転車道※1

- ・縁石線等により構造的に分離
- ・幅員2m以上
(道路状況に応じて1.5m)

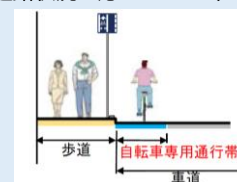


子飼橋



自転車専用通行帯※2

- ・車道側に道路標識等を設置し、通行区分を指定
- ・幅員1.5m以上
(道路状況に応じて1.0m)

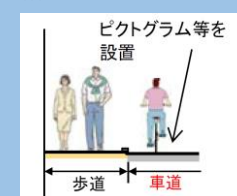


学園大通り



車道混在※3

- ・車道に矢羽根等で走行空間を明示
- ・自転車走行空間の幅1.0m以上
(道路状況に応じて0.75m)



主要地方道熊本停車場線



その他 (自転車歩行者専用道路等※1)

- ・他の道路と構造的に分離した道路
- ・幅員4m以上



白川ちやりんぼみち



※1 : 道路構造令で規定

※2 : 道路構造令、道路交通法で規定

※3 : 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(令和6年6月、国交省、警察庁)に記載

2 見直しの方針について

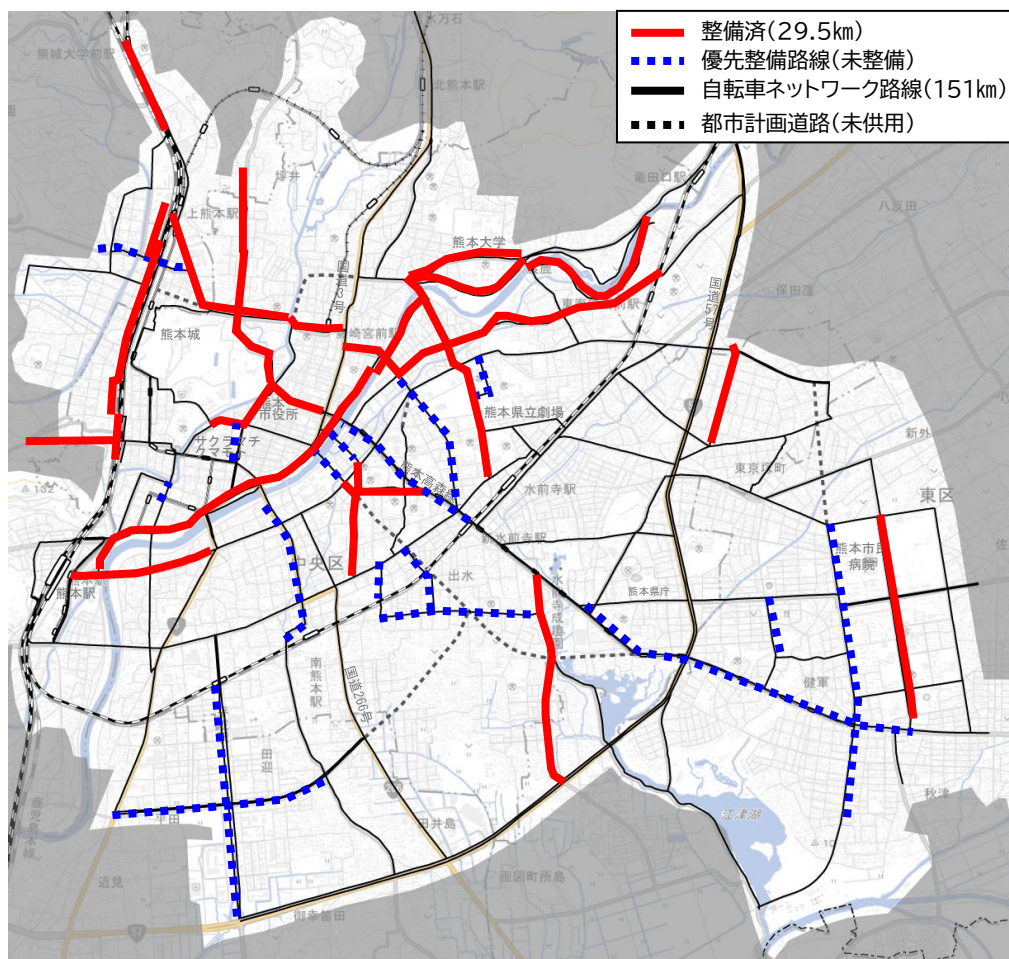
1. 整備状況

●整備目標

自転車活用推進計画の最終年である令和12年度(2030年)までに50km
中間年(R7年度)の目標値は、34km

●整備状況

29.5km(R6年度末時点(見込み含む))



▲令和6年度末時点の整備状況

2. 自転車ネットワーク計画の課題

①利用実態を加味した整備優先度の設定

- アンケートで把握した自転車利用、事故が多い路線をもとに優先整備路線を設定しており、定量的な利用実態を踏まえた路線選定ができていない

②事業性を加味した整備優先度の設定

- 優先整備路線の選定にあたり、現道幅員や交通状況等の事業性を踏まえ整備優先度を設定する必要がある

③他計画との整合

- 熊本市道路整備プログラムや都市計画事業等の他計画の進捗を踏まえた整備優先度の見直しが必要

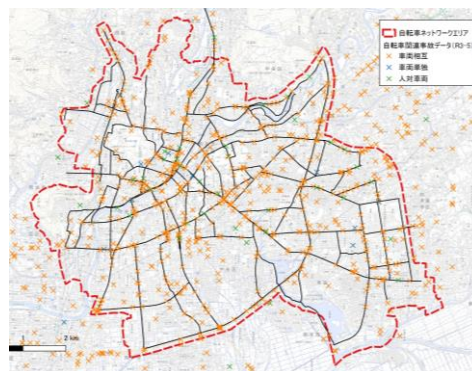
3. 見直しの方針

優先整備路線の見直し

【選定の視点】

- 直近3年間で自転車関連事故が多い路線
- 通学路に指定されている路線
- 連続性確保に必要な路線
- 路線の構造、交通状況から早期に事業着手が可能な路線
- 他計画や関連事業で影響される路線

※シェアサイクルの移動軌跡データは、ポート配置の偏りにより自転車交通量にも偏りが生じているため、参考資料として活用



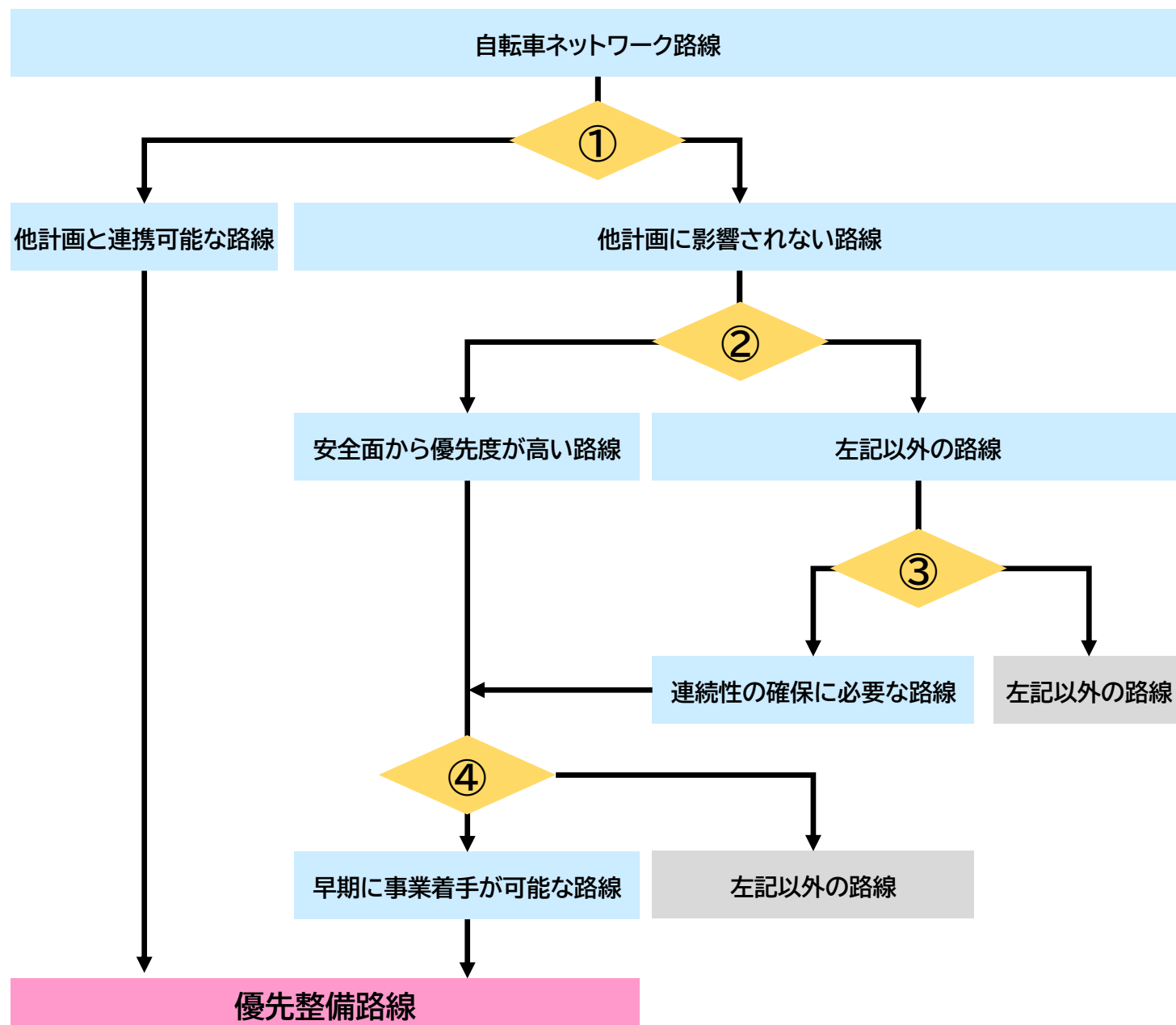
▲自転車関連事故の可視化



▲通学路での自転車利用状況

2 見直しの方針について

4. 優先整備路線の選定フロー



①他計画と連携可能な路線の抽出

道路整備プログラム、無電柱化計画、景観事業と連携し整備可能な路線を抽出

②安全面から優先度が高い路線の抽出

自転車関連事故の発生状況や通学路の状況から、優先度の高い路線を抽出

③連続性の確保に必要な路線の抽出

②で抽出されなかった路線のうち、連続性の確保に必要な路線を抽出

④早期に事業着手可能な路線の抽出

車道内再配分の可否や路肩幅員、制限速度等の視点で、事業着手が可能な路線を抽出

スケジュール

自転車活用推進計画とあわせて見直しを実施

