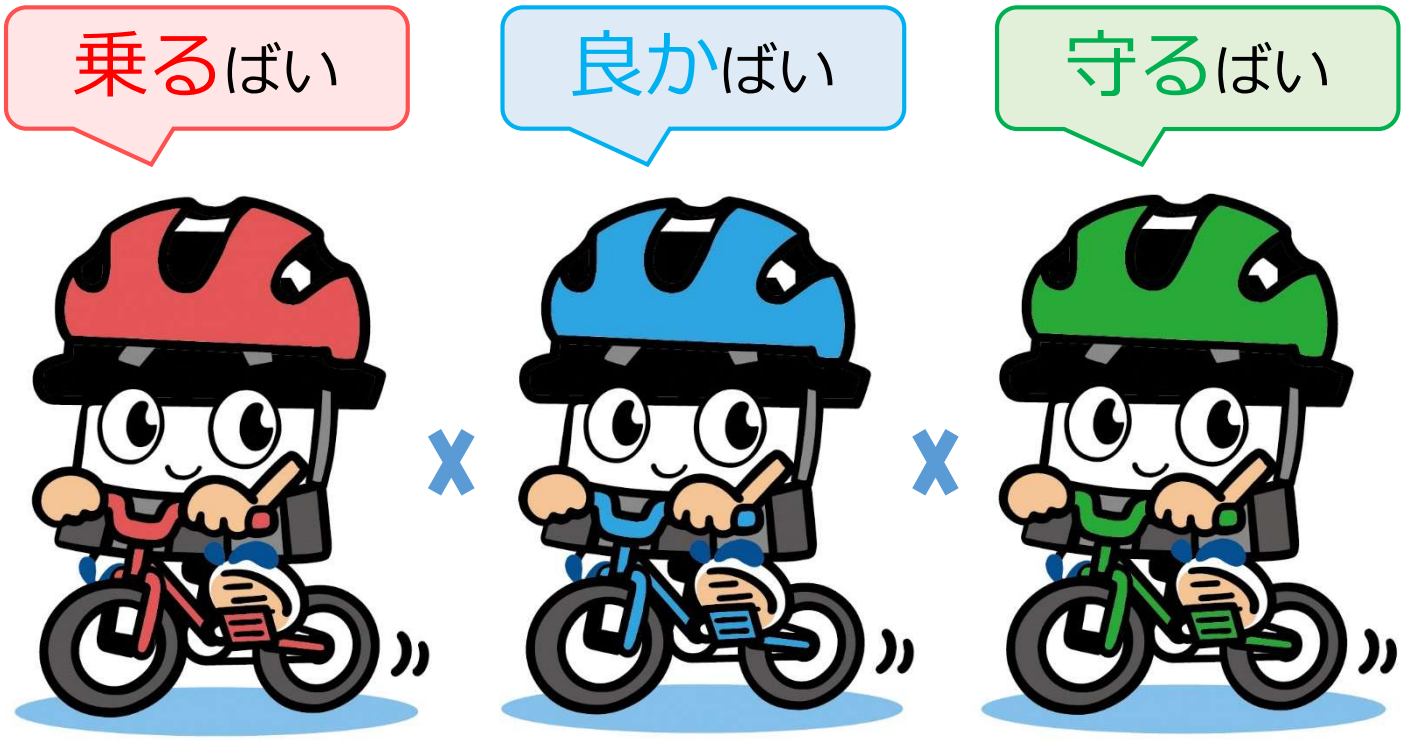
参考資料1

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8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．計画見直しの背景 …… 序-1
３．計画の位置づけ …… 序-3
４．計画の考え方 …… 序-5

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 …… 1-10

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．自転車関連計画の取組 …… 2-7

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 …… 3-18
３．３．自転車活用にあたっての課題 …… 3-27

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 …… 5-31

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．優先整備路線の見直し ･･････････････････････････････ 7-3
７．４．自転車ネットワークの効果的な構築に向けて ･･････････････････ 7-5

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。

2. 計画見直しの背景

令和３年度から施行された「熊本市自転車活用推進計画」に基づき、令和４年４月からシェアサイクルの実証実験を開始し、その成果を踏まえて、令和６年４月に本格導入を行いました。令和７年９月（現時点）、シェアサイクルは導入当初の 110 台から約 19 倍の約 2,050 台へと増車し、エリアについても当初の 6.3 ㎢から約１２倍の７５㎢に拡大したことにより、運用開始以降、利用者数は約 198 万人、利用回数は約 271 万回に達するなど、市民の移動手段の一つとして定着しつつあります。

一方で、令和２年度から令和４年度にかけては、新型コロナウイルス感染症の影響により外出機会が減少し、自転車利用者数も一時的に減少しました。感染状況の収束や社会活動の再開に伴い、利用は再び増加傾向にあるものの、コロナ以前の水準には未だ回復していない状況です。

また、安全対策については、令和４年１０月には「熊本市自転車の安全利用及び駐車対策等に関する条例」を改正し、道路交通法に先駆けて「自転車のヘルメット着用の努力義務」を施行しました。さらに、令和７年４月からは県立・市立高校において、自転車通学時のヘルメット着用が義務化されるなど、安全対策も着実に進んでいます。

しかしながら、全国的に交通事故全体は減少傾向にあるものの、令和２年以降、自転車事故の割合は増加傾向にあります。自転車関連事故では、約７割の自転車乗用者に何らかの法令違反が認められており、交通ルールやマナーに対する理解不足が課題となっています。

こうした状況を受け、国および警察庁では令和６年１１月に道路交通法を改正し、「ながらスマホ」や「酒気帯び運転」に対する罰則を強化しました。さらに、令和８年４月からは交通反則通告制度（いわゆる青切符）の自転車への適用が開始されるなど、自転車利用者への交通安全対策が強化されています。

さらに、熊本県においては、TSMC の進出などにより在住外国人や外国人観光客が増加しており、交通ルールやマナーの周知・啓発を多言語で強化する必要性も高まっています。

このように、令和２年度の計画策定時には見られなかった新たな社会的背景や制度改正、利用動向の変化を踏まえ、今回の中間見直しを行います。

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」

3. 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８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　令和3年～令和7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8次総合計画　令和6年～令和13年

整合

- 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

まちづくり
- 熊本市中心市街地活性化基本計画(R5～R9)
- 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

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。

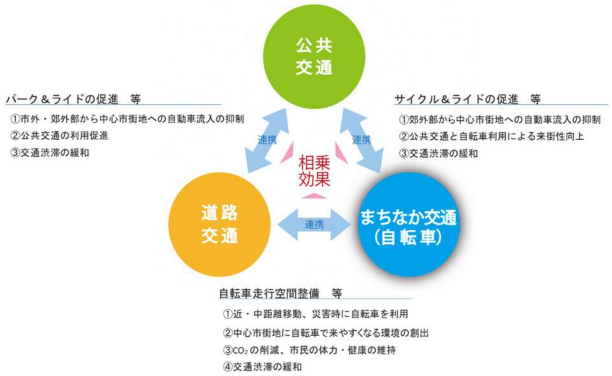


図　各種交通施策との連携（ベストミックス）

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。

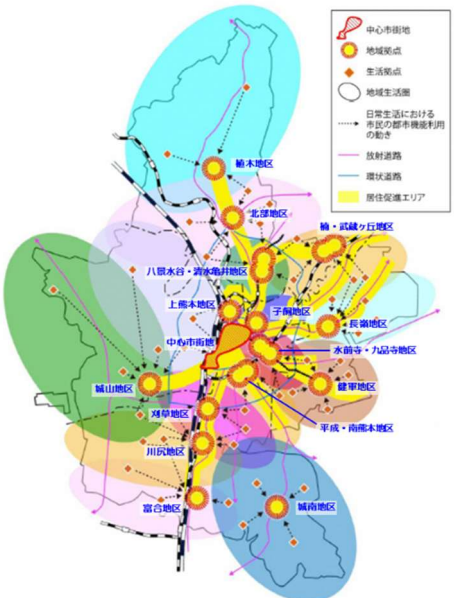


図　熊本市が目指す多核連携都市づくりのイメージ

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。

4. 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８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
- ○個人の幸福度の向上【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

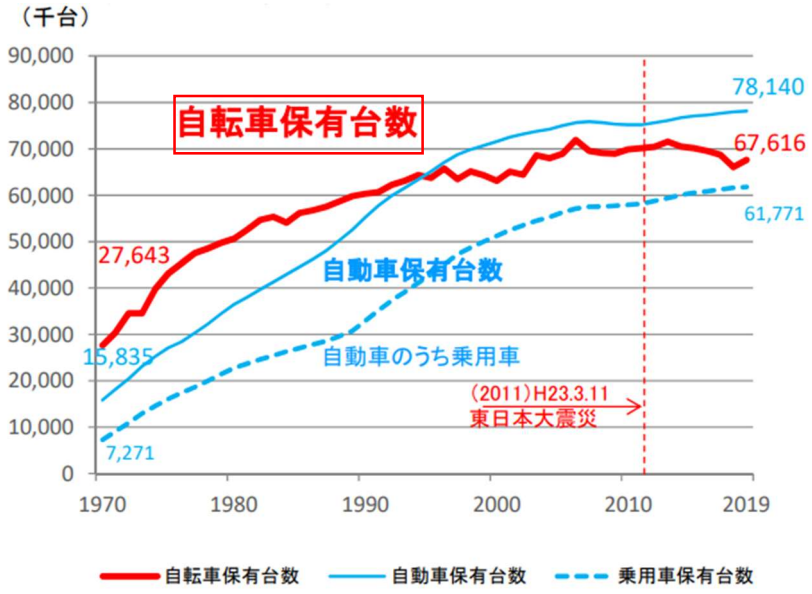
第１章　自転車を取り巻く環境

１．１．自転車を取り巻く環境

（１）自転車利用の現状

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。

※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、（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

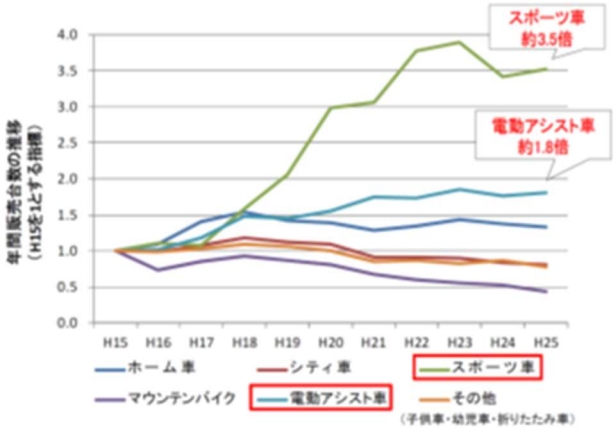


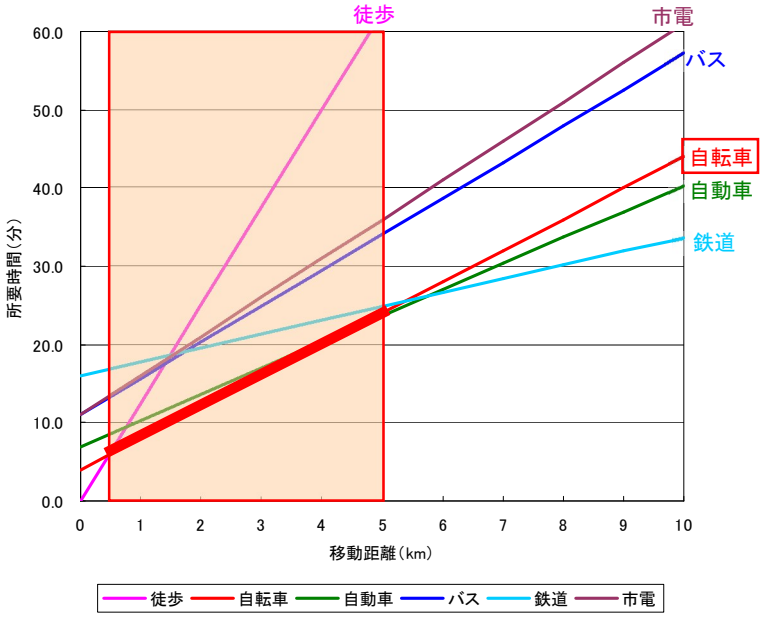
図　車種別販売台数の推移（全国）

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）

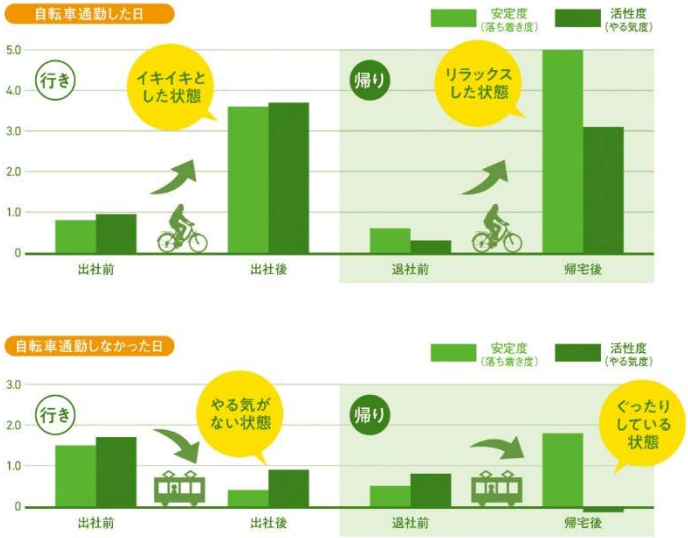
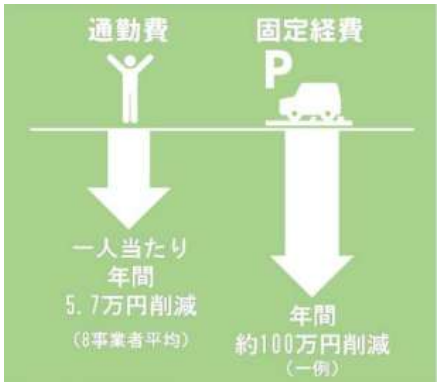


図　自転車通勤による気分・情動の変化

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。

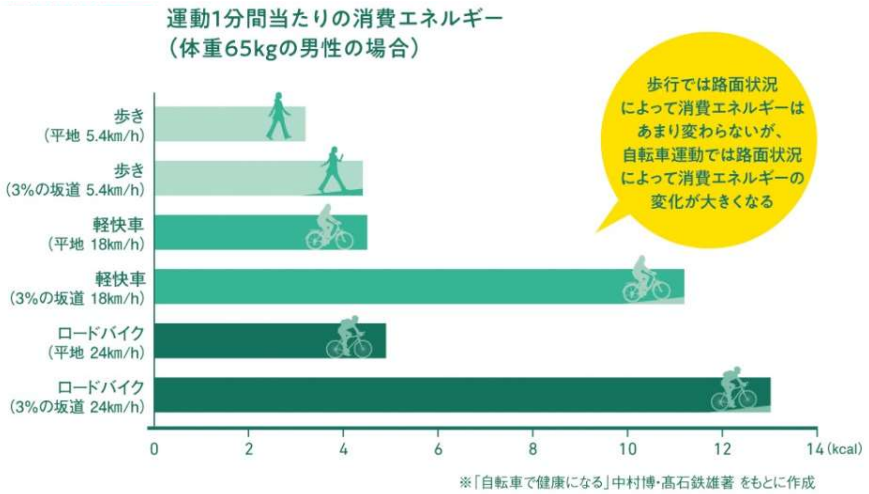


図　運動の効率性

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平成 29 年から増加傾向です。自転車乗用中の死傷者数では、15～19 歳が突出して多く、中高生の自転車通学中における交通事故に特化してみてみると、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。

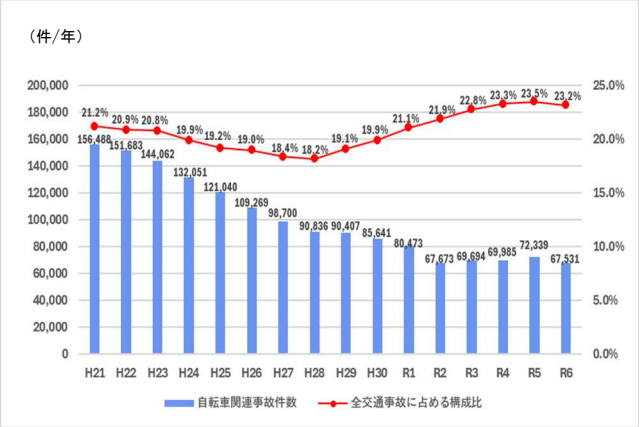


図　自転車事故関連件数の推移（全国）

出典：警察庁（道路の交通に関する統計）

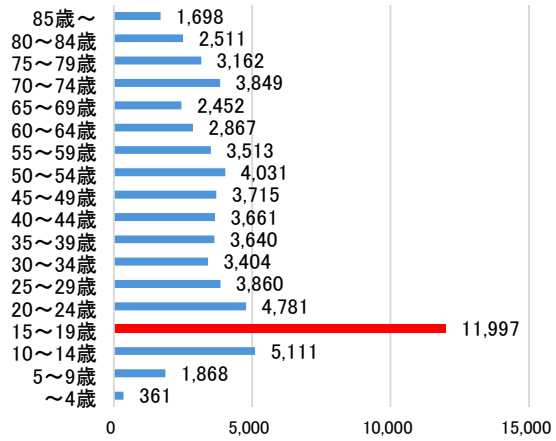


図　自転車乗用中の年齢層別死傷者数（R6）

出典：警察庁（令和６年中の交通事故の発生状況）

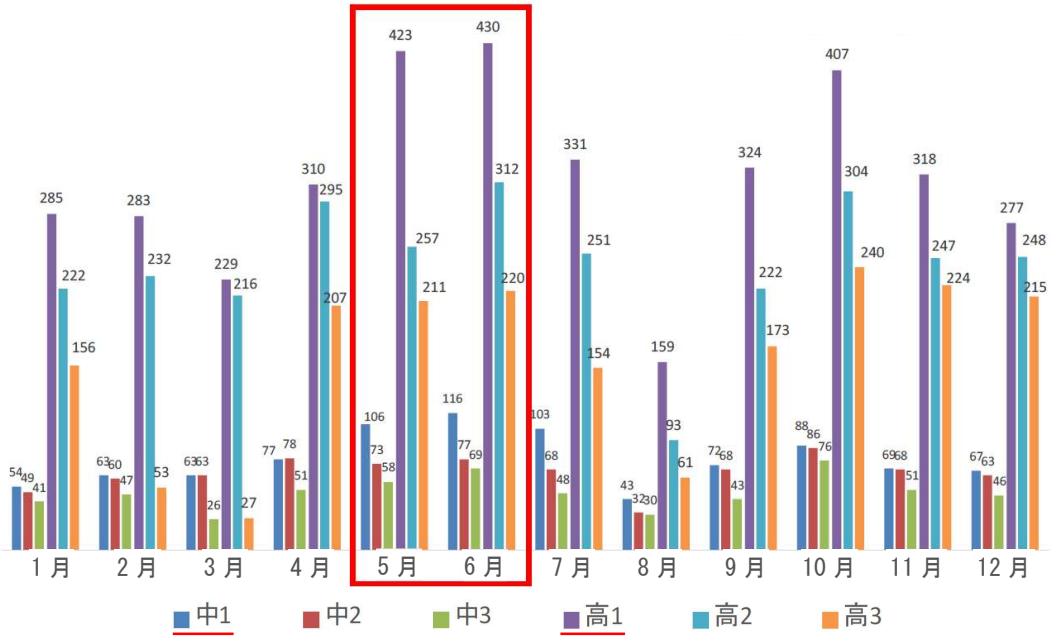


図　中高生の自転車事故発生件数（全国）（H27）

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６年に摘発した自転車の違反行為が５万件を超えており、令和６年の検挙件数の類型としては「一時不停止」と「信号無視」が最も多くなっています。

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。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。

また、令和６年 11 月には、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化や「酒気帯び運転」の罰則が導入され、さらに令和８年４月には、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度（いわゆる青切符）が適用されることになりました。

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	

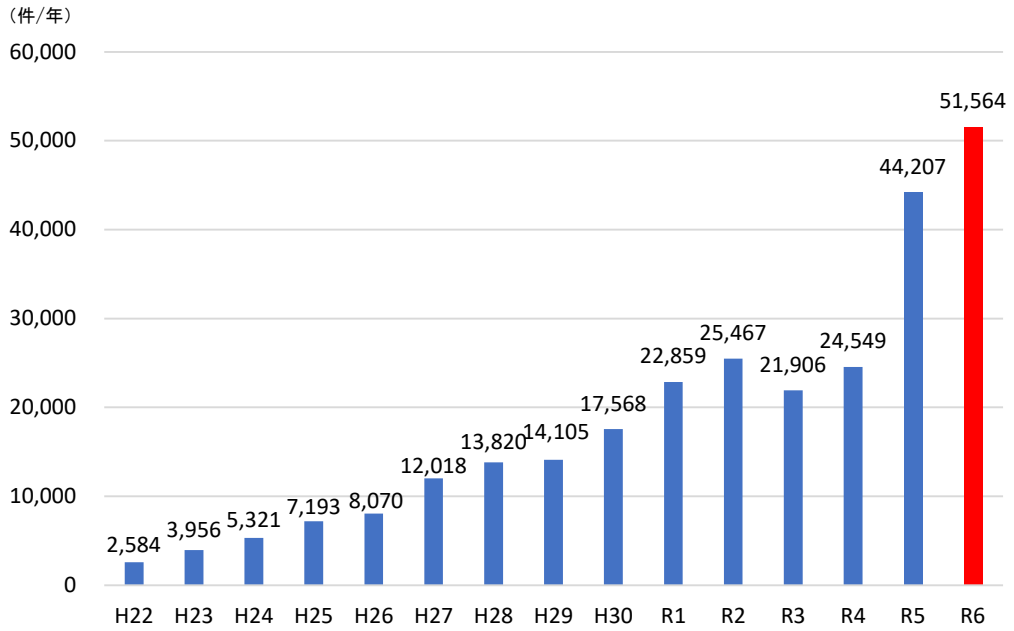


図　自転車違反摘発件数の推移（全国）

資料：警察庁（自転車の交通指導取締り状況）

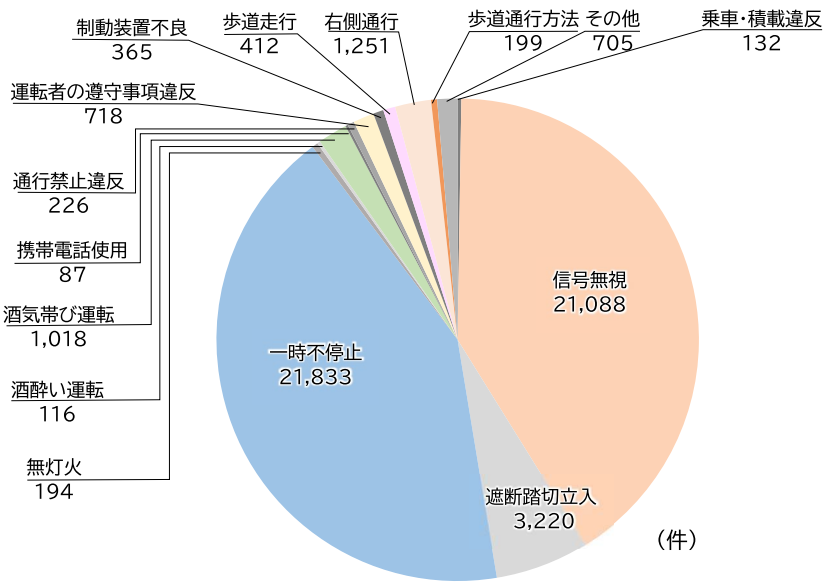


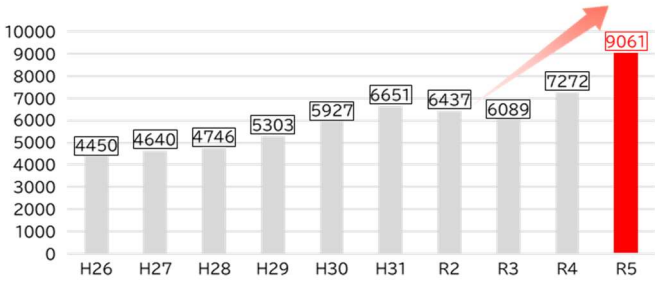
図　検挙件数の割合（令和６年）

資料：警察庁（自転車の交通指導取締り状況）

（４）在留外国人や訪日観光客の増加

熊本市内でも、2024 年末の TSMC 進出に伴い在留外国人や技能実習生が増加傾向にあります。また、コロナ禍以降、インバウンドの訪日観光客も回復しています。これに関連して、外国人による交通事故は増加しており、日本の交通ルールやマナーへの理解不足が原因の一つと考えられています。そこで、外国人に対する自転車の安全利用に関するルール・マナーの周知が課題となっています。

図　熊本市の在住外国人の推移（当時市域：毎年１２月末現在）



出典：第２期熊本市国際戦略（資料編）

表　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
うち外国人宿泊者数	342,649人	5,658人	47,222人	433,602人

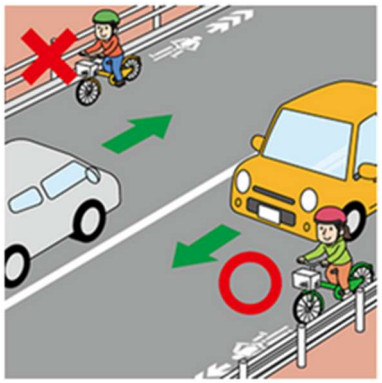
出典：令和５年度（2023 年度）熊本市観光統計

（５）自転車の交通違反に対する交通反則通告制度（青切符）の適用

全交通事故に対する自転車関連事故の割合が増加していることや自転車側の交通違反が原因となる事故が増加していることから、取り締まりを強化するため、令和８年４月１日より 16 歳以上の交通違反をした自転車利用者に対して、反則金の納付を通告できる交通反則通告制度（いわゆる青切符）が適用されることになっています。「ながらスマホ」をはじめ、「信号無視」や「一時不停止」など 113 の違反行為について、取り締まりが行われます。

【信号無視（赤色等）】
・反則金：6,000 円

【一時不停止】
・反則金：5,000 円



【車道の右側通行】
・反則金：6,000 円

【二人乗り】
・反則金：3,000 円

【並進】
・反則金：3,000 円

【携帯電話使用等（保持）】
・反則金：12,000 円

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、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６年３月末時点で全国 349 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

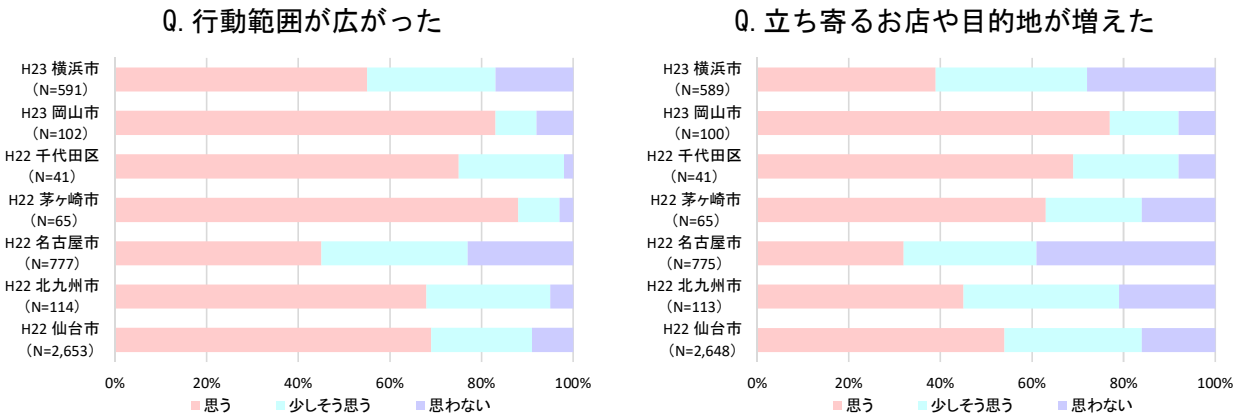


図　コミュニティサイクル（シェアサイクル）の導入による変化

出典：国交省（コミュニティサイクル導入の現状と課題）

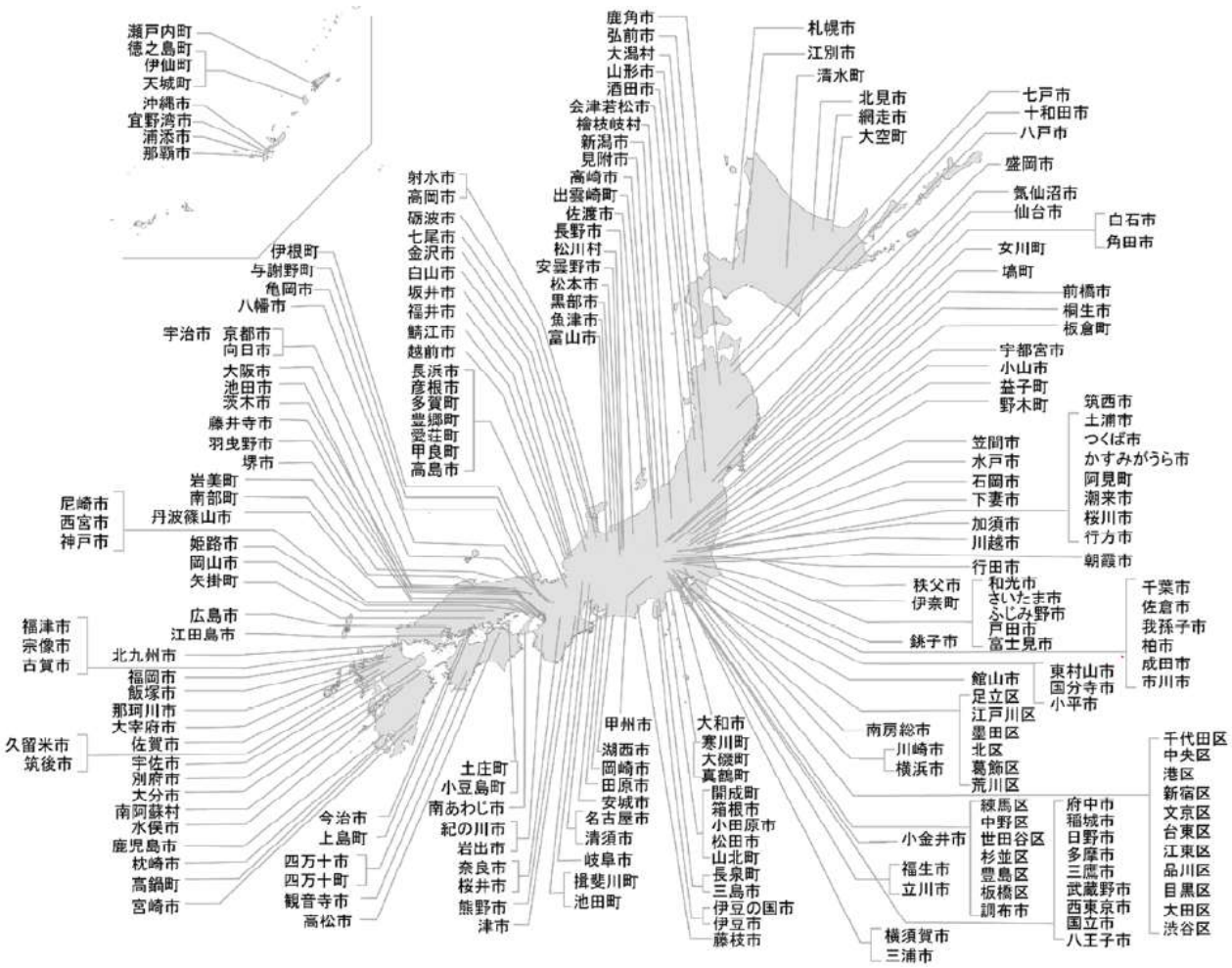


図　全国のコミュニティサイクル（シェアサイクル）の導入状況（R1 年 3 月末時点）

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

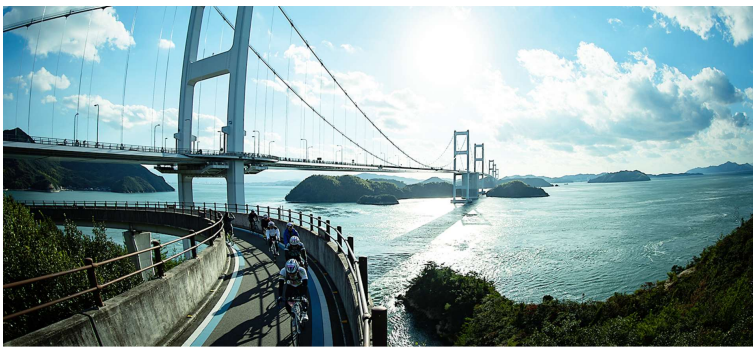
観光・イベント、もっとサイクリングを楽しむために！

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。

なお、令和４年 11 月１日に「自転車安全利用五則」が 15 年ぶりに下のように見直されました。

1. 車道が原則、左側を通行　歩道は例外、歩行者を優先

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。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。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。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。

2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。

3. 夜間はライトを点灯

夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。

4. 飲酒運転は禁止

夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。

5. ヘルメットを着用

自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。児童･幼児を保護する責任のある人は児童･幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

図　自転車安全利用五則（令和４年 11 月改正）

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６年４月時点で 34 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)
9,330 万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官(25 歳)と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約 2 か月後に死亡した。(高松高等裁判所、令和 2(2020)年 7 月 22 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)

※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

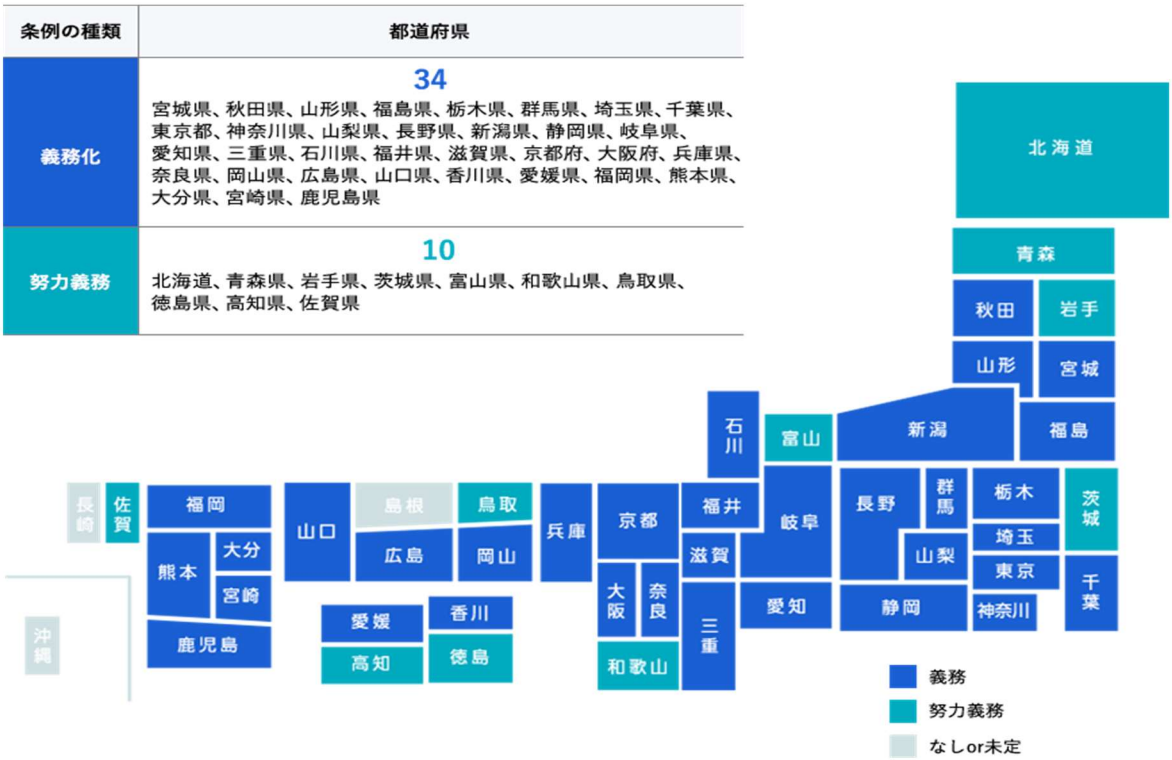


図　地方公共団体の自転車安全保険の加入義務化状況（令和 6 年 4 月時点）

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した。

国においては、令和３年５月に「第２次自転車活用推進計画」が策定され、令和６年６月には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定、令和７年３月には「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」が改定されました。

警察庁では、令和４年 11 月に「自転車安全利用五則」が 15 年ぶりに改訂され、歩道走行の例外の明確化のほか、交差点での一時停止、夜間のライト点灯、飲酒運転の禁止などの基本的な交通ルールや、ヘルメット着用の必要性が明記されました。

さらに、令和８年４月１日からは、改正道路交通法により、16 歳以上の自転車運転者が交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）の対象となることから、令和７年９月には、自転車の基本的な交通ルールや警察の交通違反の指導・取締りの基本的な考え方をまとめた「自転車ルールブック」を公表されました。

また、「自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」では、ライフステージ別の交通安全教育の目標・内容・手法を記載した「自転車の交通安全教育ガイドライン」の取りまとめに向けて議論が進められています。

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

自転車活用推進計画　（令和3年5月閣議決定）

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定　（令和6年6月）

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

〔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～（中間見直し）
（令和7年度策定）

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。		

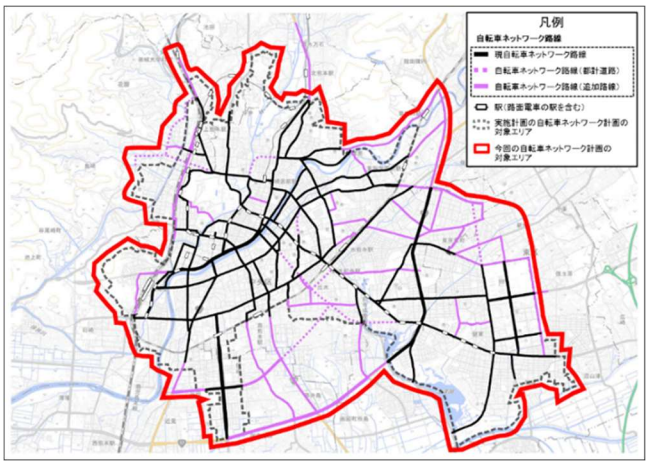
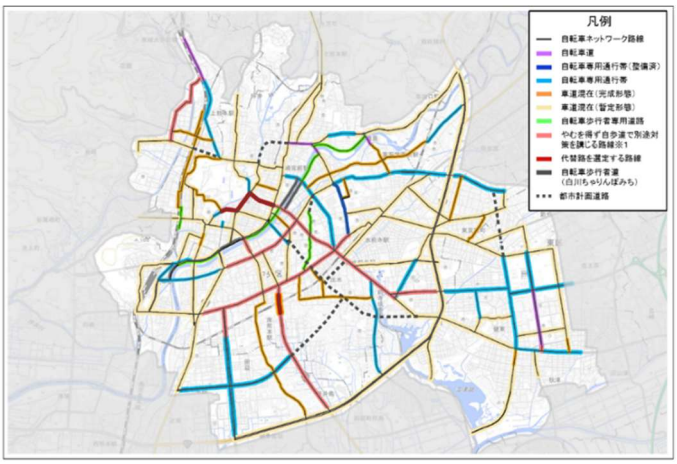
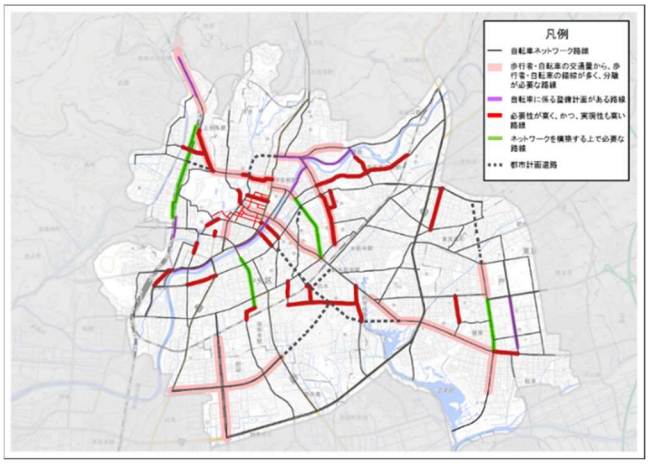
表　第２次基本計画の概要

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．自転車関連計画の取組

（１）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

（２）熊本市自転車活用推進計画の取組

取組一覧表

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

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

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

前期の取組（一部抜粋）

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」

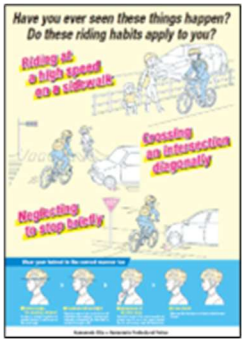
施策２ 駐輪場環境の整備	取組み①	交通結節点等における駐輪場整備	
	着手時期	前期 短期	後期
	・公共交通との連携によるサイクル＆ライドの促進を図るため、主要駅やバス停等を中心に駐輪場の整備を行う。 ・現在利用率が高く、駐輪可能台数を超えている駐輪場においては、駐輪可能台数の拡大やシェアサイクルの普及・定着に伴う利用環境の多様化を想定し、市営駐輪場の機能拡充に併せてシェアサイクルポートの配置を検討。 ・今後、地域拠点内においても自転車ネットワークを拡充することに伴い、地域の駐輪ニーズを踏まえたうえで、地域拠点内の適正な箇所に駐輪場整備を行う。	 写真 シェアサイクル併設駐輪場	

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 シェアサイクルの利用促進	取組み①	シェアサイクルの利用促進	
	着手時期	前期（継続） 短期	後期（継続）
	・自転車利用による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る。 ・市街地周辺部の回遊性の向上やサイクル＆ライドの促進、利用の回転率を上げるため、適切なポート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利用を促進する。	 写真　シェアサイクルポート	

施策３ 利用機会の促進に向けた取組の推進	取組み①	HP や SNS を活用した自転車関連情報の発信	
	着手時期	前期 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、自転車利用者に自転車の走行ルートや施設等の有益な情報を提供するため、市の HP や SNS、電停のデジタルサイネージでの情報発信を強化する。	 写真 instagramu による広報啓発	

基本方針３　守る bicycle「自転車を気軽に利用できる環境づくり」

施策３ 利用機会の促進に向けた取組の推進	取組み①	交通マナーアップに向けた広報・啓発	
	着手時期	前期（継続） 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する。 ・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る。 ・在住外国人や外国人観光客の増加も見込まれるため、関係課と連携して、外国語版のチラシポスターなどを配布し周知広報を強化する。 ・令和8年4月より、青切符制度が適用されるため、制度の内容について自転車利用者へ周知啓発を強化し、自転車の安全利用を促す。	 写真 交通安全冊子（外国語版）	

施策４ 安全・安心な自転車利用の普及	取組み②	ヘルメット着用の促進	
	着手時期	前期（継続） 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る。 ・また、令和7年4月より公立高校のヘルメット着用義務化に伴い、18歳以下のヘルメット購入補助を導入した。公立高校だけでなく、私立高校への波及を促し、自転車のさらなる安全利用を促進する。 ・ヘルメット着用の推進は、単一自治体の課題とは限らないことから、令和7年度は、熊本連携中枢都市圏の自治体と連携し、ヘルメット購入補助を実施する。	 写真 ヘルメット購入補助を実施	

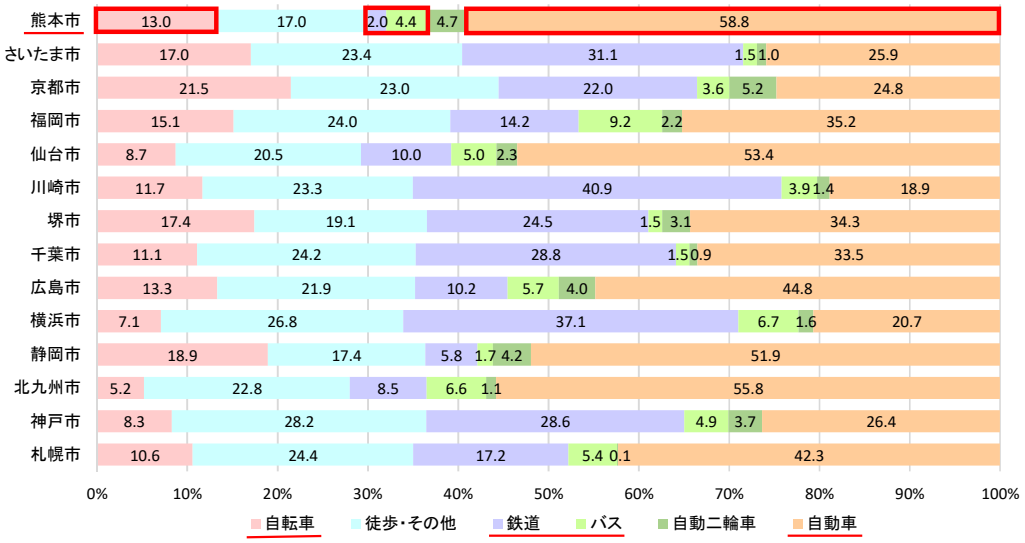
第3章　熊本市の自転車に関わる現状と課題

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

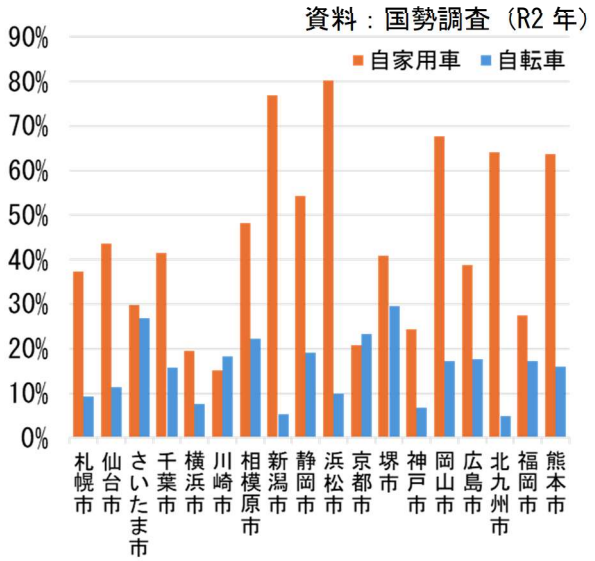
図　他都市（政令指定都市）との交通分担率の比較

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。

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（R2 年）



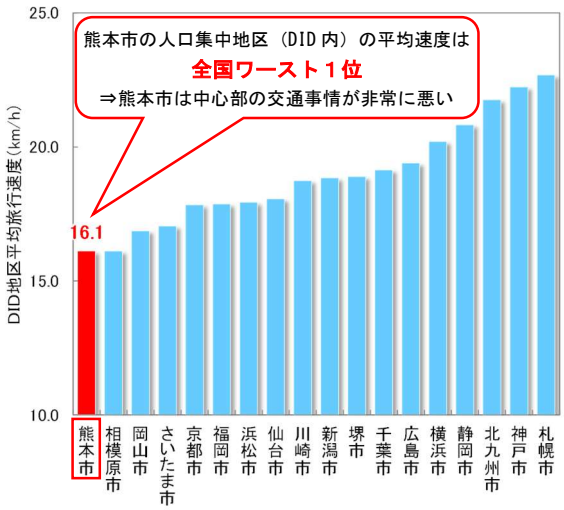


図　全国政令指定都市の平均速度（DID 内）

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。

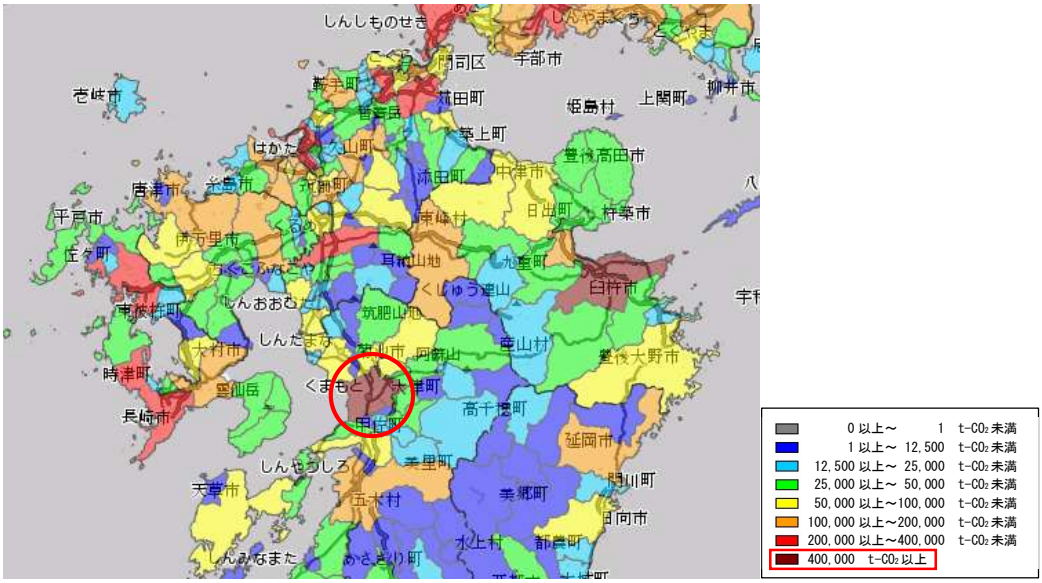


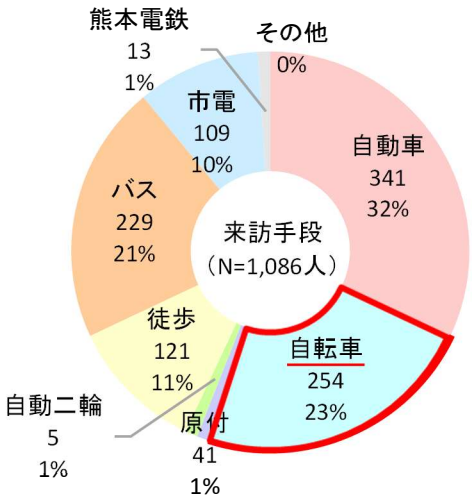
図　市町村別の自動車 CO_2 排出量（乗用車・総排出量、H17 年）

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］

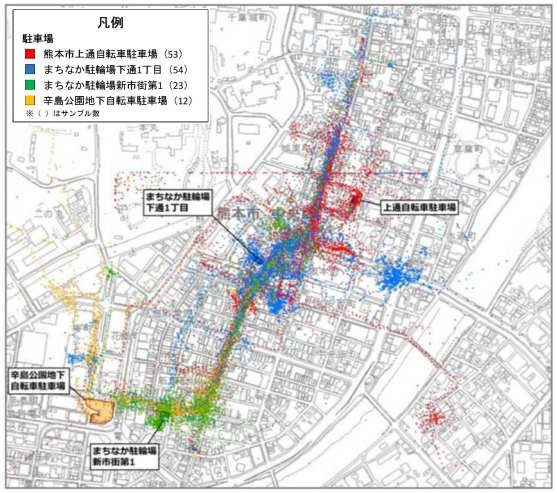
目　的	：スマートフォンアプリを活用し、熊本市中心部での人の移動軌跡を取得
調査日	：平成 25 年 11 月 23 日(土)、24 日(日)、30 日(土)、12 月 1 日(日)、7 日(土)、8 日(日)/計 6 日間
時　間	：午前 10 時～午後 7 時
エリア	：上通、下通、新市街を中心とした「熊本市中心部」
対　象	：高校生(16 歳)以上　(10 代:22%、20 代:29%、30 代:17%、40 代:13%、50 代:8%、60 代以上:11%)

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）

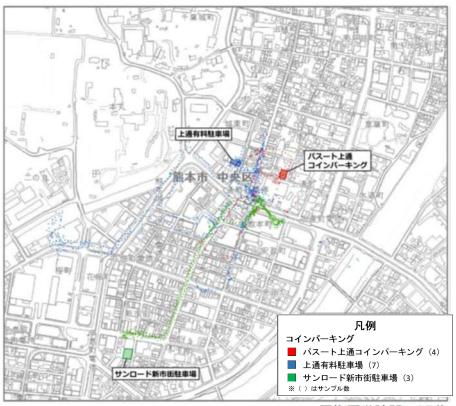
- 来訪手段別に中心市街地の回遊状況をみると、自転車利用者の平均回遊時間は 138 分と最も長く、回遊エリアも比較的広範囲となっています。
- 公共交通機関の利用者についても、中心部の移動が徒歩メインとなるため、回遊エリアが比較的広範囲となっていますが、自動車（コインパーキング・鶴屋パーキング）利用者は目的地（付近）まで自動車で移動しているため、平均回遊時間は短いとともに、回遊エリアが目的地周辺、もしくは上通～下通～新市街といったアーケード沿線に集中しています。

自転車利用者



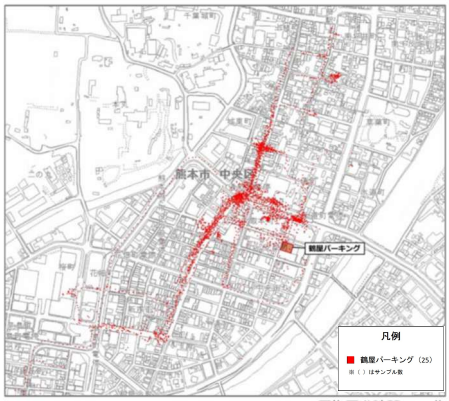
平均回遊時間：138分

自動車(コインパーキング)利用者



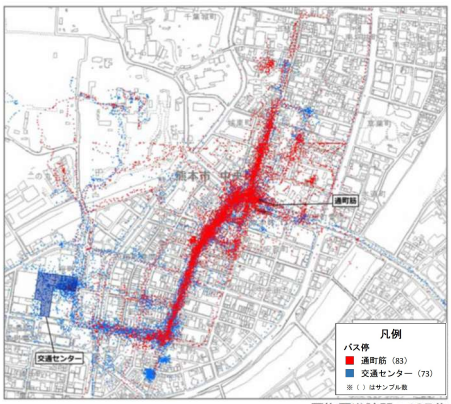
平均回遊時間：95分

自動車(鶴屋パーキング)利用者



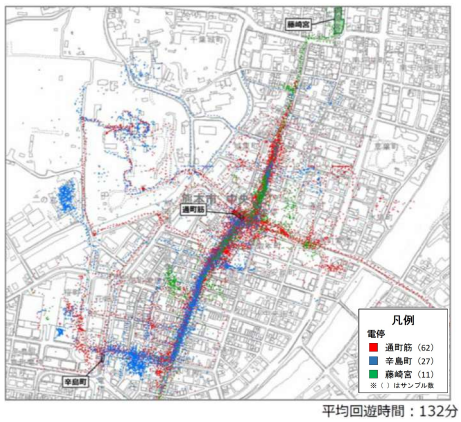
平均回遊時間：89分

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。

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））

○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。

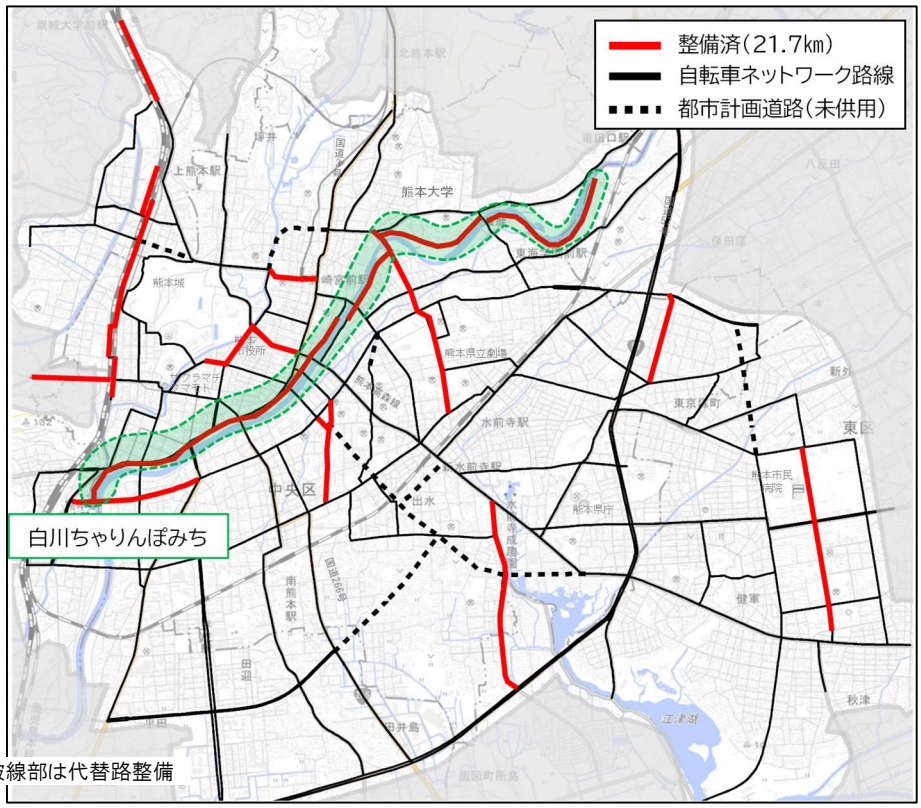
・本市の全道路延長約 3,790 ㎞（国・県・市道供用済路線）のうち、自転車が通行可能な歩道延長は約 231 ㎞で、全道路に対して 6%、整備済みの自転車ネットワーク路線は 29.5 km で、全道路に対して 0.8%となっており、自転車が安全に走行できる空間が少ない状況です。

※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、整備済み路線延長は令和 7 年 3 月時点
自転車ネットワーク路線(令和 7 年見直し時)　全 151 ㎞、市管轄 112 ㎞

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 151 ㎞のうち、29.5 ㎞の整備が完了（令和 6 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 8.7 km のうち 7.1 k mの整備が完了（令和 5 年度末時点）しており、全体の 81.6%が整備済みとなっています。



※ 破線部は代替路整備

図　自転車ネットワーク路線（令和 7 年見直し時）の整備状況（令和 7 年度末時点）

写真　主要地方道 熊本停車場線

写真　市道 花畑町九品寺 4 丁目第 1 号線

写真　一般県道　熊本空港線

写真　主要地方道　熊本玉名線

○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 22,000 台/日程度、休日は 11,000 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約半数程となっています。
- 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	20,309	100%	10,189	100%
7:00～9:00	6,075	29.9%	1,291	12.7%
9;00～17:00	9,654	47.5%	6,728	66.0%
17:00～19:00	4,580	22.6%	2,170	21.3%
(ピーク時間帯※2)	10,655	52.5%	3,461	34.0%
白川ちゃりんぽみち	1,760	100%	864	100%
7:00～9:00	718	40.8%	122	16.1%
9;00～17:00	610	34.7%	466	61.6%
17:00～19:00	432	24.5%	168	22.2%
(ピーク時間帯※2)	1,150	65.3%	290	38.4%

※1 調査日:令和6年 10 月 6 日(日)、10 月 9 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（令和 6 年）

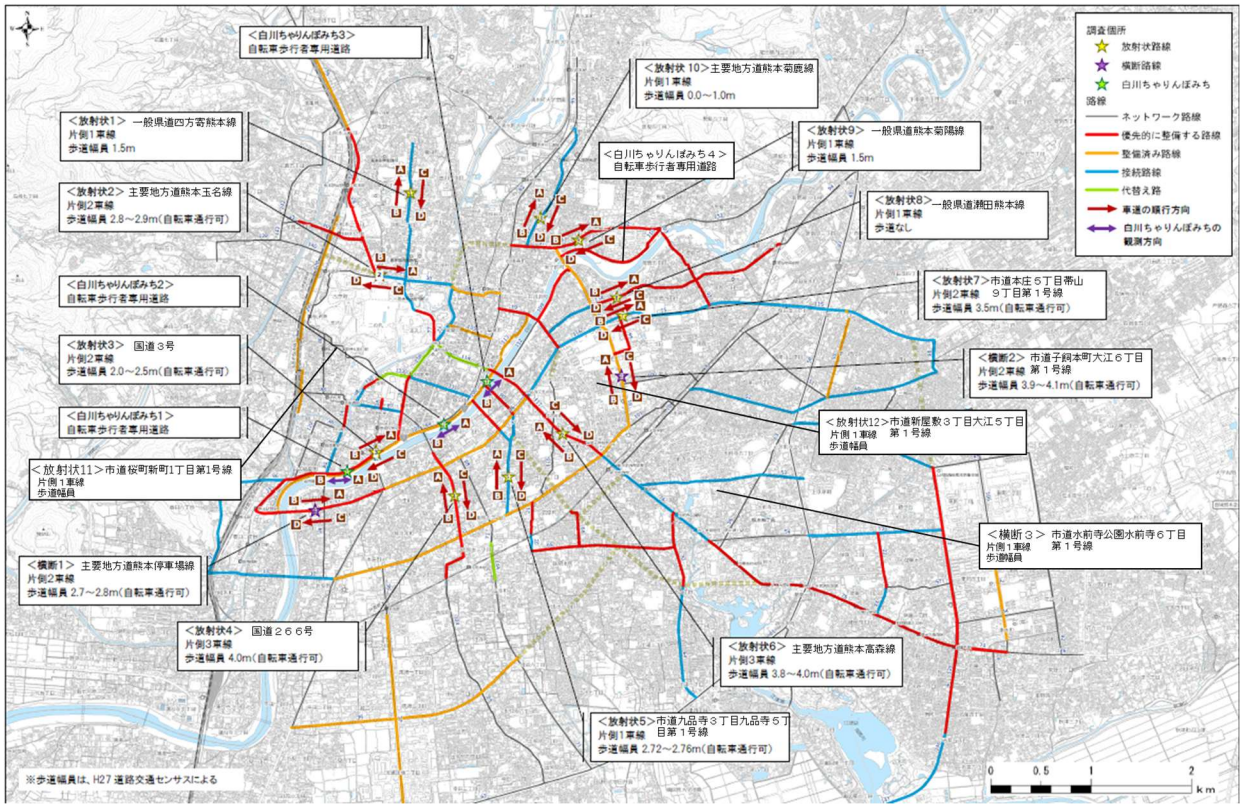


図　調査箇所 位置図

- 放射状路線 9（熊本菊陽線 子飼本町付近）、10（熊本菊陽線 薬園町付近）、11（桜町新町１丁目）は歩道幅員が狭隘かつ自転車歩行者道ではないため、比較的車道走行率が高い状況ですが、歩道の走行も 20～50%程度観測されました。（図中①）
  また、上記路線では車道逆行台数が多い傾向にありました。（図中②）
- 放射状路線 1（四方寄熊本線）は歩道幅員が狭隘かつ自転車歩行者道ではありませんが、車道走行率は 30～40%程度にとどまりました。（図中③）

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】自転車等交通量調査結果＜車道・歩道の走行状況＞

		道路の状況				車道走行								歩道走行				計	
		車線数	歩道幅員	歩道区分	歩道の自転車通行	A↔B		うち、車道逆行 A→B		C↔D		うち、車道逆行 D→C		A↔B		C↔D			
		(両側)	(m)	狭：2.0m未満 中：2.0～3.0m 広：3.0m以上		台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	台数	率
横断路線1	熊本停車場線	4	2.7～2.8	中	○	122	14.7%	15	12.3%	228	27.5%	18	7.9%	122	14.7%	358	43.1%	830	100%
横断路線2	子飼本町大江６丁目第１号線	4	3.9～4.1	広	○	459	12.9%	0	0.0%	437	12.3%	1	0.2%	815	22.9%	1,852	52.0%	3,563	100%
横断路線3	水前寺１丁目水前寺６丁目第１号線	2	2.5～2.8	中	○	231	23.1%	5	2.2%	253	25.4%	2	0.8%	289	29.0%	225	22.5%	998	100%
放射状路線1	四方寄熊本線	2	1.5	狭	×	116	23.7%	10	8.6%	77	15.7%	0	0.0%	104	21.2%	193	39.4%	490	100%
放射状路線2	熊本玉名線	4	2.8～2.9	中	○	1,027	40.4%	2	0.2%	383	15.1%	1	0.3%	459	18.1%	671	26.4%	2,540	100%
放射状路線3	国道３号線	6	2.0～2.5	中	○	29	1.9%	12	41.4%	4	0.3%	0	0.0%	290	19.3%	1,181	78.5%	1,504	100%
放射状路線4	国道２２６号線	6	4.0	広	○	78	7.3%	2	2.6%	115	10.8%	7	6.1%	342	32.1%	532	49.9%	1,067	100%
放射状路線5	九品寺３丁目九品寺５丁目第１号線	2	2.7	中	○	238	10.3%	40	16.8%	193	8.4%	3	1.6%	769	33.3%	1,109	48.0%	2,309	100%
放射状路線6	熊本高森線	6	3.8～4.0	広	○	95	3.5%	9	9.5%	75	2.8%	10	13.3%	1,583	59.0%	928	34.6%	2,681	100%
放射状路線7	本荘５丁目帯山９丁目第１号線	4	3.5	広	○	64	3.9%	0	0.0%	75	4.5%	8	10.7%	755	45.6%	763	46.0%	1,657	100%
放射状路線8	熊本瀬田熊本線	2	歩道なし	―	―	105	40.9%	11	10.5%	152	59.1%	2	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	257	100%
放射状路線9	熊本菊陽線 子飼本町付近	2	1.5	狭	×	327	18.7%	13	4.0%	726	41.5%	23	3.2%	282	16.1%	415	23.7%	1,750	100%
放射状路線10	熊本菊陽線 薬園町付近	2	0.0～1.0	狭	×	514	30.9%	10	1.9%	480	28.9%	28	5.8%	220	13.2%	447	26.9%	1,661	100%
放射状路線11	桜町新町１丁目	2	1.4	狭	×	456	52.2%	28	6.1%	225	25.8%	4	1.8%	173	19.8%	19	2.2%	873	100%
放射状路線12	新屋敷３丁目大江５丁目第１号線	2	3.6	広	○	53	4.9%	2	3.8%	154	14.3%	10	6.5%	323	30.0%	547	50.8%	1,077	100%

※放射状8(刑務所通り)（灰セル）は、歩道がない路線である。

【休日】自転車等交通量調査結果＜車道・歩道の走行状況＞

		道路の状況				車道走行								歩道走行				計	
		車線数	歩道幅員	歩道区分	歩道の自転車通行	A↔B		うち、車道逆行 A→B		C↔D		うち、車道逆行 D→C		A↔B		C↔D			
		(両側)	(m)	狭：2.0m未満 中：2.0～3.0m 広：3.0m以上		台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	台数	率	台数	率
横断路線1	熊本停車場線	4	2.7～2.8	中	○	42	12.2%	6	14.3%	54	15.7%	12	22.2%	64	18.7%	183	53.4%	343	100%
横断路線2	子飼本町大江６丁目第１号線	4	3.9～4.1	広	○	144	9.1%	0	0.0%	171	10.8%	0	0.0%	408	25.7%	865	54.5%	1,588	100%
横断路線3	水前寺１丁目水前寺６丁目第１号線	2	2.5～2.8	中	○	159	25.9%	16	10.1%	91	14.8%	7	7.7%	264	43.0%	100	16.3%	614	100%
放射状路線1	四方寄熊本線	2	1.5	狭	×	59	17.4%	2	3.4%	59	17.4%	0	0.0%	78	23.0%	143	42.2%	339	100%
放射状路線2	熊本玉名線	4	2.8～2.9	中	○	462	33.7%	2	0.4%	169	12.3%	2	1.2%	401	29.3%	338	24.7%	1,370	100%
放射状路線3	国道３号線	6	2.0～2.5	中	○	42	4.9%	12	28.6%	2	0.2%	0	0.0%	150	17.6%	659	77.3%	853	100%
放射状路線4	国道２２６号線	6	4.0	広	○	41	5.5%	1	2.4%	55	7.4%	4	7.3%	213	28.8%	430	58.2%	739	100%
放射状路線5	九品寺３丁目九品寺５丁目第１号線	2	2.7	中	○	100	9.0%	16	16.0%	78	7.1%	3	3.8%	282	25.5%	646	58.4%	1,106	100%
放射状路線6	熊本高森線	6	3.8～4.0	広	○	21	1.8%	5	23.8%	48	4.1%	2	4.2%	603	51.8%	493	42.3%	1,165	100%
放射状路線7	本荘５丁目帯山９丁目第１号線	4	3.5	広	○	31	3.7%	7	22.6%	19	2.3%	2	10.5%	380	45.5%	406	48.6%	836	100%
放射状路線8	熊本瀬田熊本線	2	歩道なし	―	―	90	45.0%	22	24.4%	110	55.0%	8	7.3%	0	0.0%	0	0.0%	200	100%
放射状路線9	熊本菊陽線 子飼本町付近	2	1.5	狭	×	183	23.3%	12	6.6%	256	32.6%	4	1.6%	145	18.4%	202	25.7%	786	100%
放射状路線10	熊本菊陽線 薬園町付近	2	0.0～1.0	狭	×	198	22.9%	10	5.1%	239	27.7%	25	10.5%	149	17.2%	278	32.2%	864	100%
放射状路線11	桜町新町１丁目	2	1.4	狭	×	319	44.2%	30	9.4%	235	32.6%	10	4.3%	153	21.2%	14	1.9%	721	100%
放射状路線12	新屋敷３丁目大江５丁目第１号線	2	3.6	広	○	18	3.3%	0	0.0%	64	11.7%	4	6.3%	129	23.5%	338	61.6%	549	100%

※放射状8(刑務所通り)（灰セル）は、歩道がない路線である。

※ 調査日は令和6年 10 月 6 日(日)、10 月 9 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（R6 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 2,545 台）で、計 19 箇所（収容台数 4,265 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５割で、コロナ前に比べ利用率の低下がみられます。
- 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２０箇所（収容台数 7,814 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割弱で、うち３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（R6 年 10 月 6 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	49	98.0%
2	熊本市自転車駐車場（市庁舎南側）	340	229	67.4%
3	熊本市辛島公園地下自転車駐車場	470	184	39.1%
4	熊本市庁舎北側自転車駐車場	210	171	81.4%
5	熊本市上通自転車駐車場	650	268	41.2%
合計（平均）		1,720	901	52.4%

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	108	40.0%
2	熊電藤崎宮前駅駐輪場	200	181	90.5%
3	くまもとまちなか駐輪場草葉第１	119	27	22.7%
4	くまもとまちなか駐輪場草葉第２	184	15	8.2%
5	パークシティ24ｈ水道町	110	65	59.1%
6	トラストCOCOSA前駐輪場 （旧 サイクルパーク下通１丁目）	451	190	42.1%
7	くまもとまちなか駐輪場銀座プレス	183	67	36.6%
8	くまもとまちなか駐輪場シャワー通り	84	50	59.5%
9	Dパーキング熊本花畑町第１	21	21	100.0%
10	サイクルパーク城見町通り	65	43	66.2%
11	サクラマチクマモト駐輪場	402	119	29.6%
12	くまもとまちなか駐輪場新市街	234	152	65.0%
13	サイクルパーク栄通り	84	未調査	
14	下通GATE駐輪場	138	未調査	
合計（平均）		2,545	1,038	40.8%

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	258	75.2%
	熊本市新水前寺駅西高架下自転車駐車場	384	335	87.2%
2	熊本市東海学園駅前自転車駐車場	200	128	64.0%
3	庄口公園駐輪場	54	44	81.5%
4	熊本市健軍自転車駐車場	550	389	70.7%
	健軍変電所駅前駐輪場	350	160	45.7%
5	熊本市武蔵塚駅前自転車駐車場	1000	415	41.5%
6	光の森駅自転車駐車場	170	81	47.6%
7	熊本市南熊本駅前自転車駐車場	300	236	78.7%
8	熊本市平成駅前自転車駐車場（駅南側）	167	233	139.5%
9	熊本市立体育館前停留場自転車駐車場	150	79	52.7%
10	熊本市富合駅高架下自転車駐車場	207	149	72.0%
	熊本市富合駅西口自転車駐車場（路上）	44	55	125.0%
11	熊本市川尻駅自転車駐車場	422	208	49.3%
12	熊本市上熊本駅自転車駐車場	805	383	47.6%
13	熊本市西熊本駅自転車駐車場	407	478	117.4%
14	熊本市熊本駅南高架下自転車駐車場	813	164	20.2%
	熊本市熊本駅北高架下自転車駐車場	971	516	53.1%
	熊本市熊本駅中央高架下自転車駐車場	436	352	80.7%
15	熊本市段山自転車駐車場	41	27	65.9%
合計（平均）		7,814	4,690	60.0%

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。

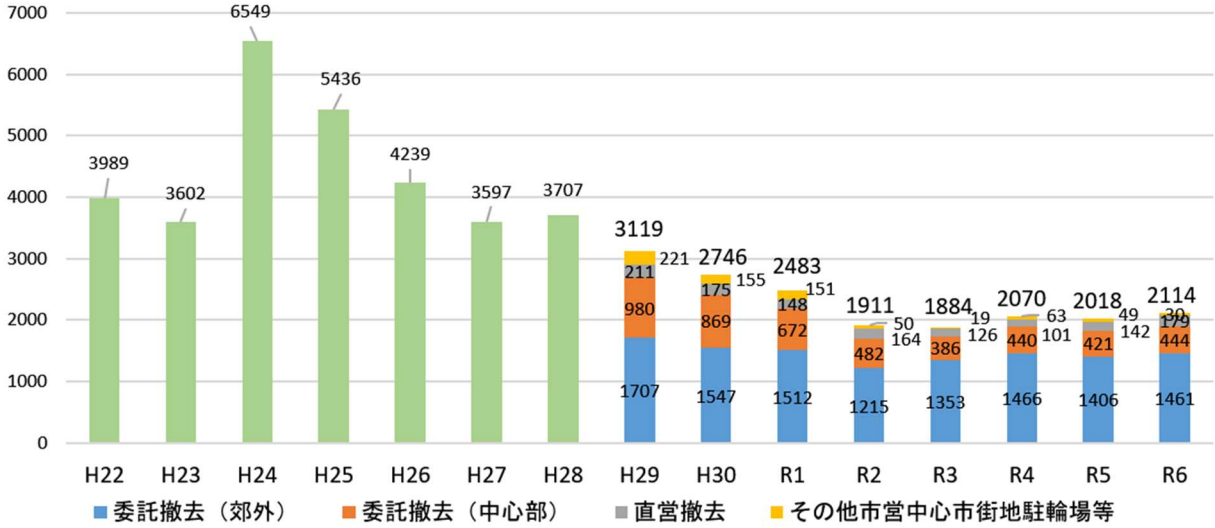


図　放置自転車撤去数

※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 7.1 ㎞）があります。

図　市内のサイクリング環境

・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

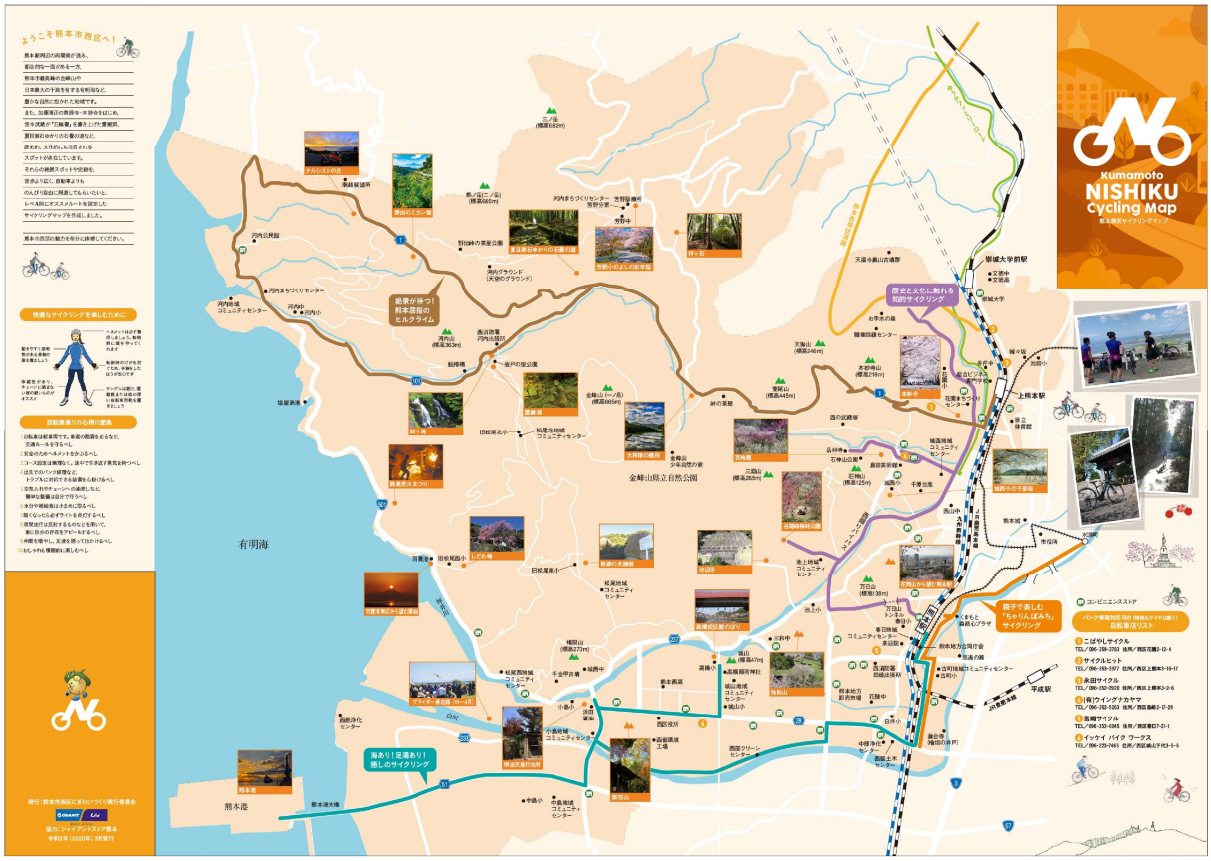


図　熊本市西区サイクリングマップ

・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。

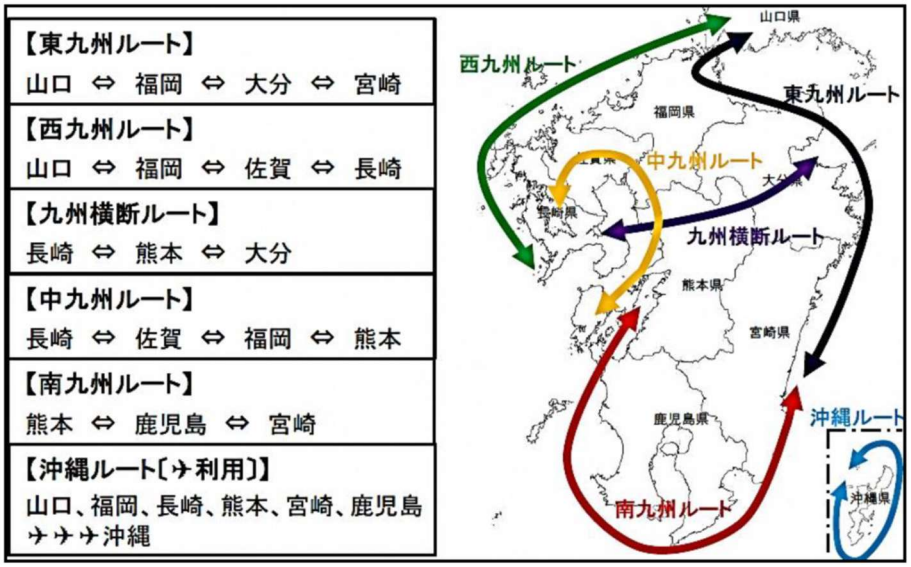


図　九州・山口広域ルート設定イメージ

出典：熊本県自転車活用推進計画

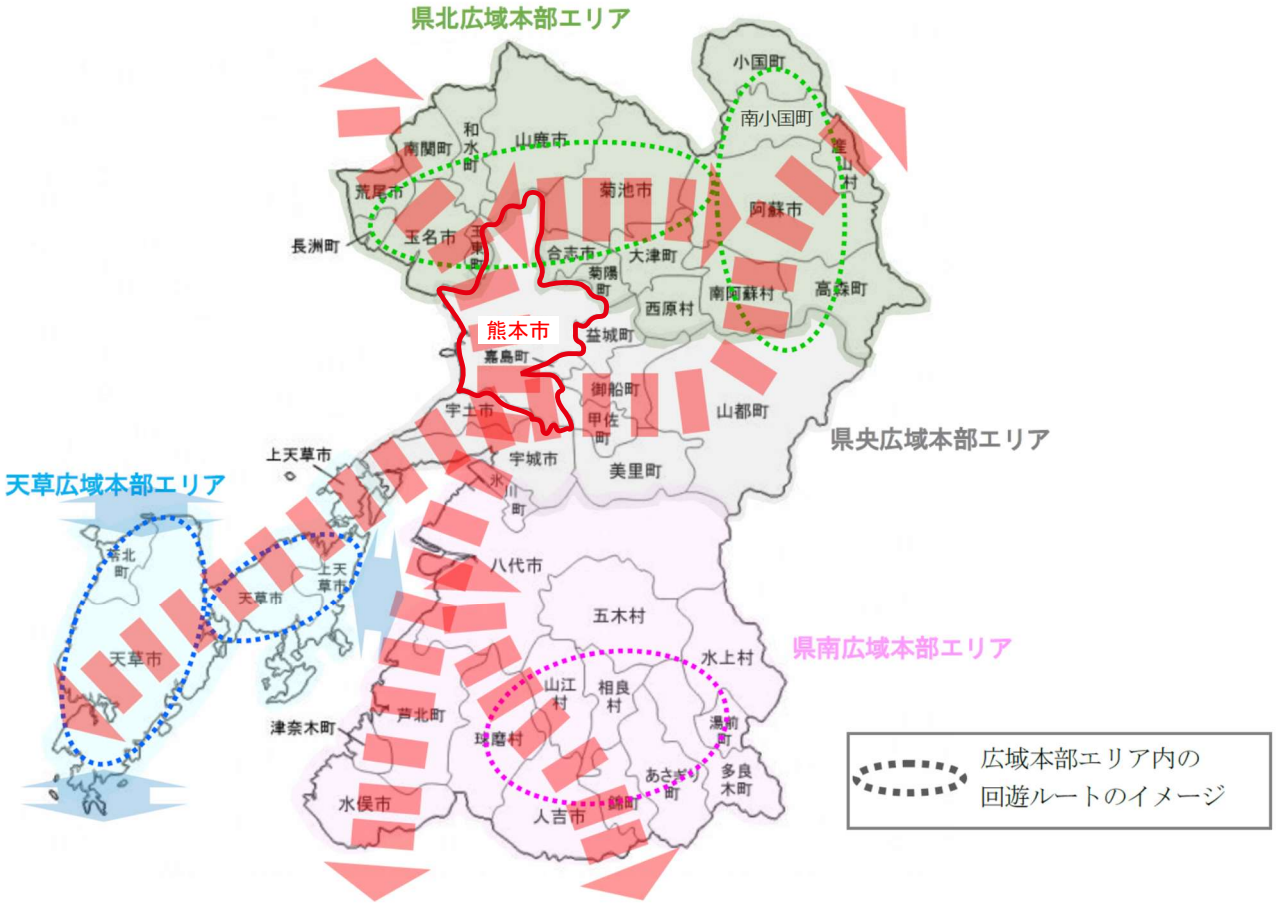


図　県内のサイクリングルート設定イメージ

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。
なお、令和５年から、九州各地を転戦する「ツール・ド・九州」が毎年開催され、熊本県内では、瀬の本高原から南阿蘇までのコースで実施されています。

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。

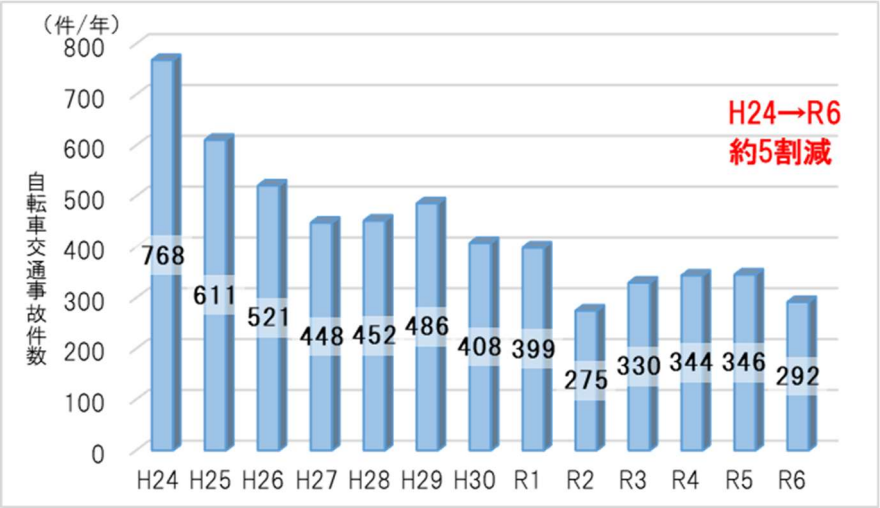
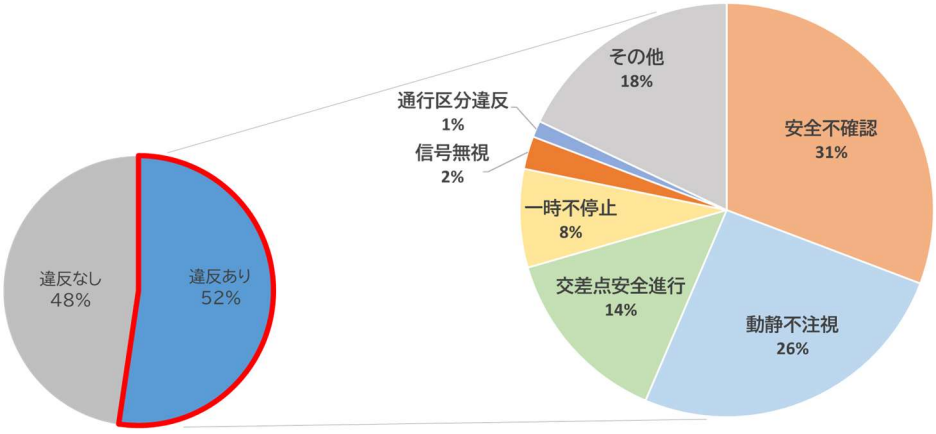


図　熊本市発生の自転車交通事故件数の推移

資料：熊本県警

・本市で令和６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。



N=298
※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関与事故法令違反別当時者数の割合（R6）

資料：熊本県警

○事故防止対策

・熊本市通学路交通安全プログラムにおいて、通学路を対象に交差点のカラー舗装、舗装補修の対策を令和３年度から令和５年度の間で 114 箇所実施しています。

写真　事故防止対策（横断歩道のカラー舗装）

○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５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 43 校、中高生を対象とした自転車交通安全教育を 24 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。

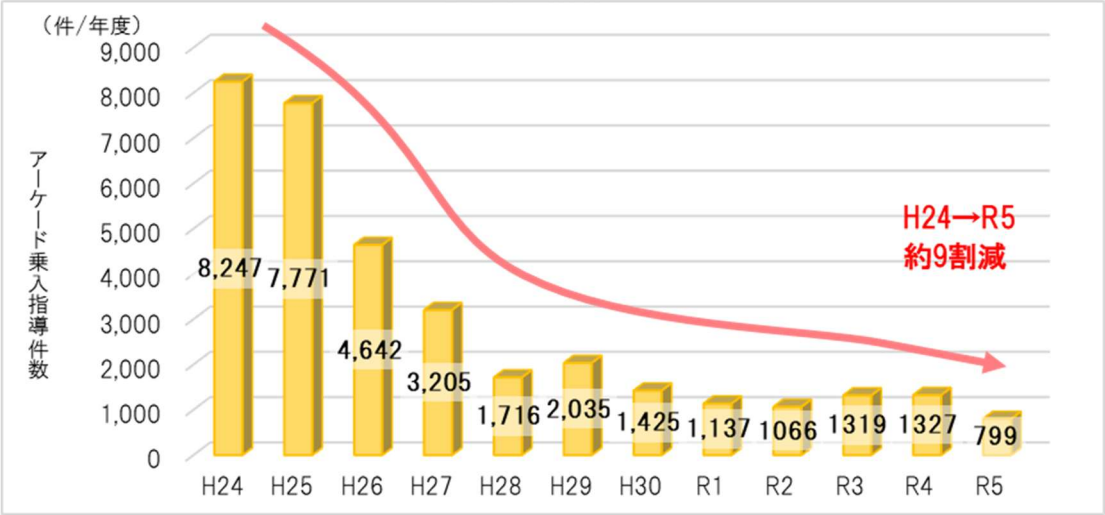


図　アーケード乗入指導件数の推移

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　街頭での啓発活動（ひのくにピカピカ運動）

図　市政だよりでの広報啓発
（令和４年７月号）

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６割となっています。

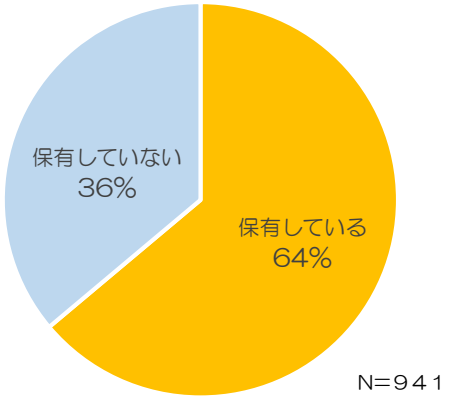


図　自転車を保有している割合

資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R6 年）

・自転車を利用する目的は「買い物」と「通勤」が約５割と多く、「サイクリング・レジャー」、「運動」での利用は約１割程度にとどまっています。

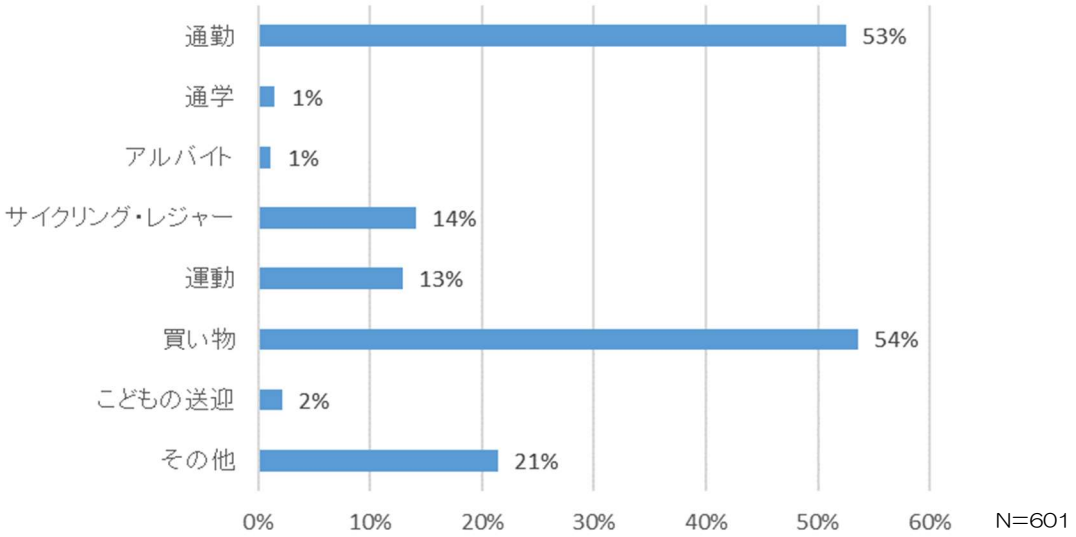


図　自転車を利用する目的（複数回答）

資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R6 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３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。

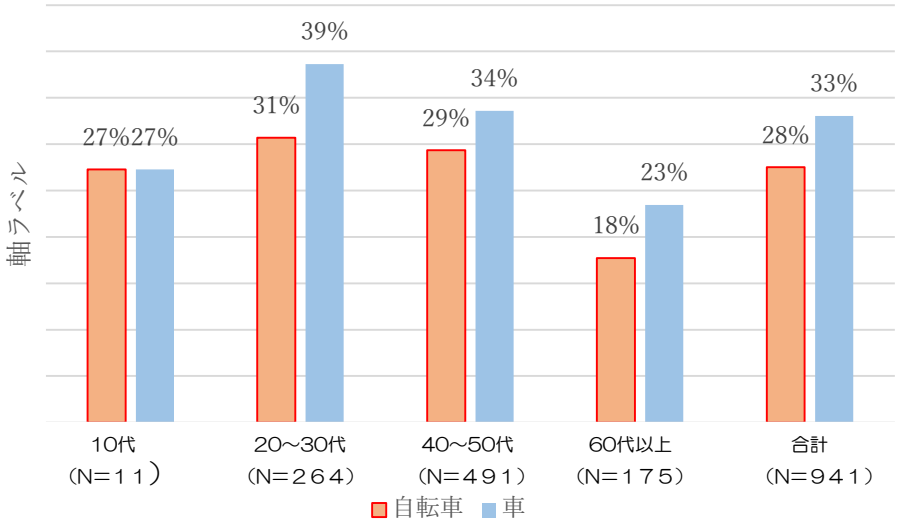


図　通勤時の利用実態（複数回答）

資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R6 年）

・通勤に自転車を利用する理由は、「健康増進のため」が最も多く、次いで「経済性（安い）」「車だと渋滞の可能性があるため（早い）」と続きます。

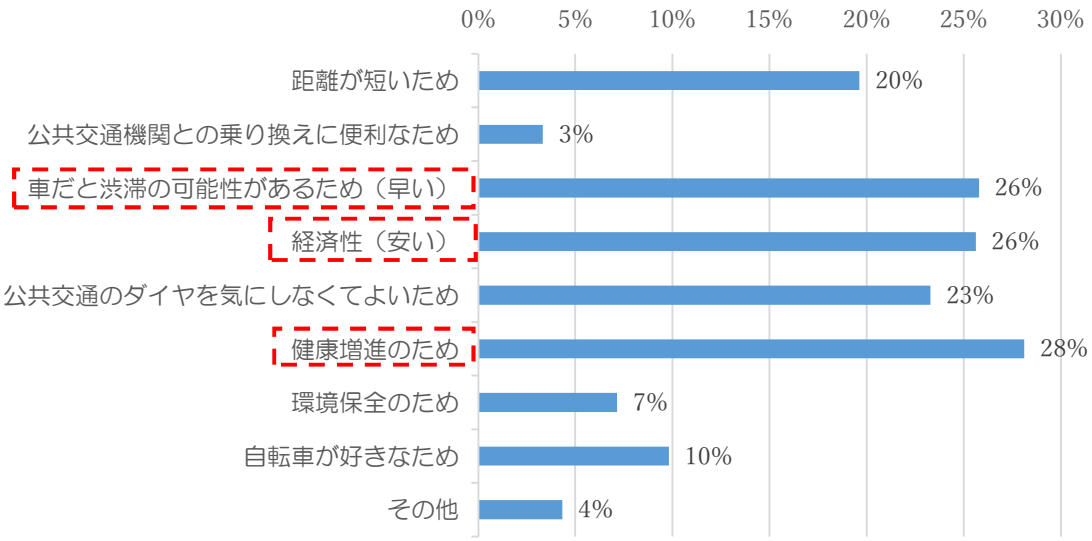


図　通勤に自転車を利用する理由（複数回答）

資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R6 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。

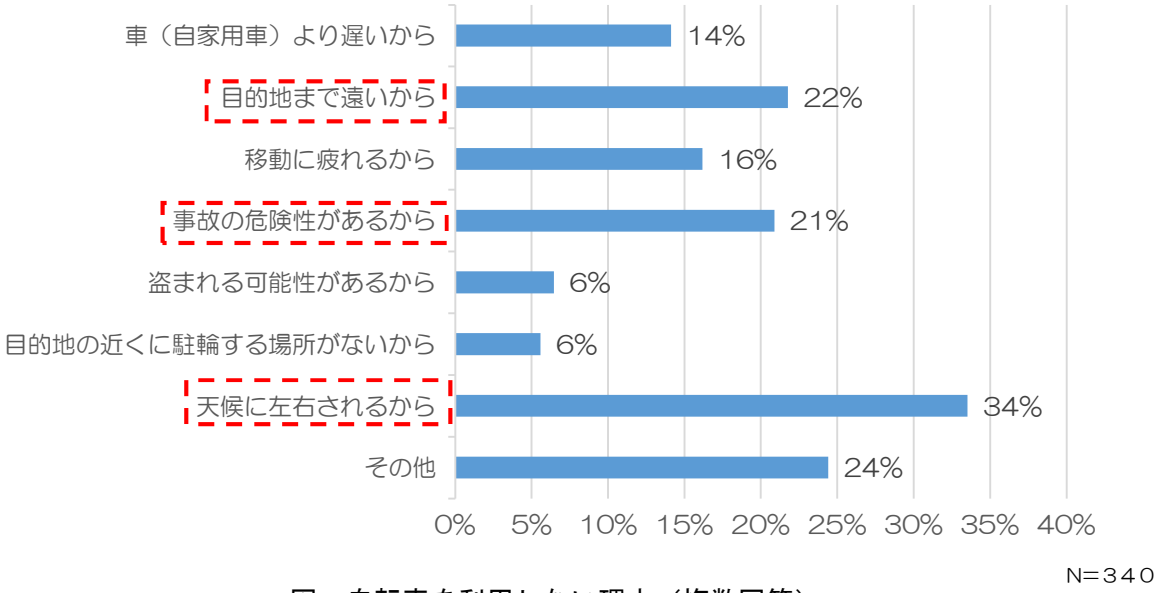


図　自転車を利用しない理由（複数回答）

資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R6 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」・「変わらない」と感じる市民の割合は、令和６年は 58.7％であり、計画策定時の令和２年と比べても変化が見られませんでした。

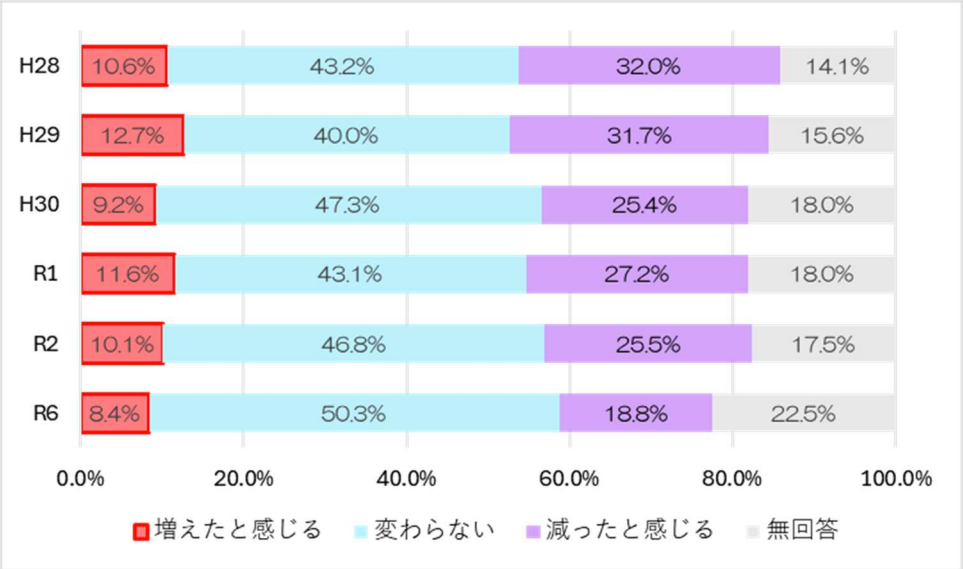


図　自転車を利用する機会が増えたと感じる市民の割合

資料：熊本市第８次総合計画アンケート調査

○走行環境について

「満足している」・「やや満足している」は 15%、「満足していない」・「あまり満足していない」は 59%であり、これまで走行環境の改善に取り組んできたものの、依然として不満が多いことが分かります。

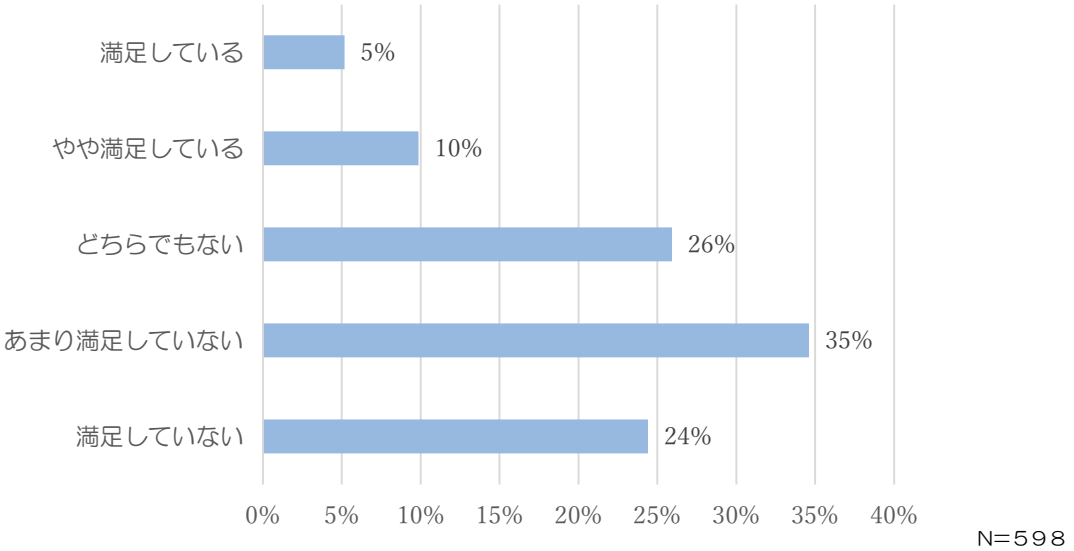


図　走行環境の満足度

資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R6 年）

○駐輪環境について

「満足している」・「やや満足している」は 34%、「満足していない」・「あまり満足していない」は 40%であり、これまで駐輪環境の改善に取り組んできたものの、依然として不満が多いことが分かります。

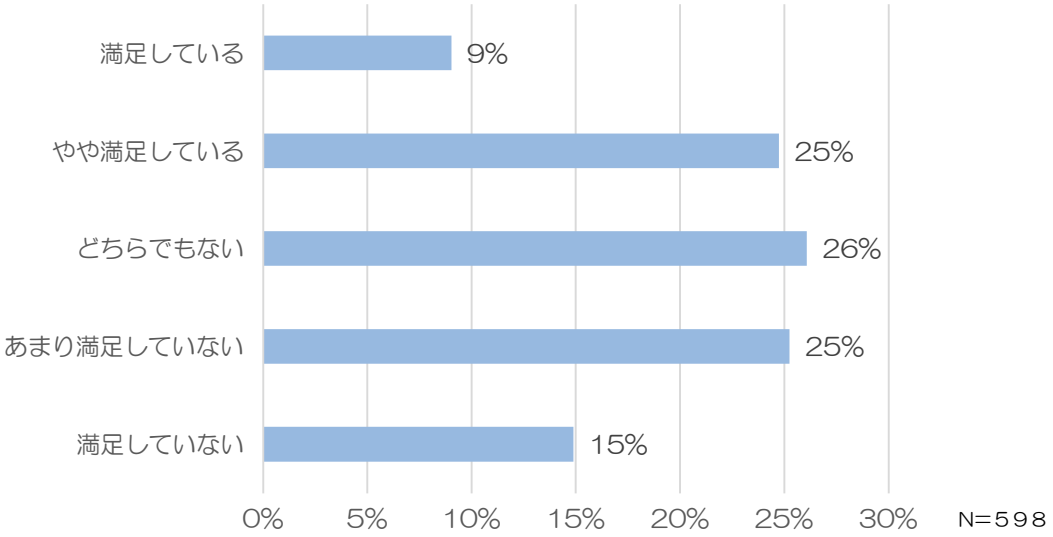


図　駐輪環境の満足度

資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R6 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。

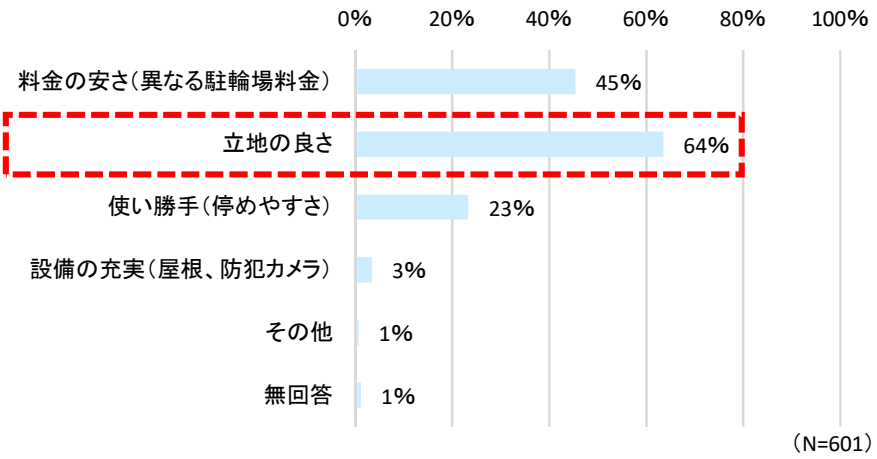


図　駐輪場を選ぶ理由（複数回答）

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。

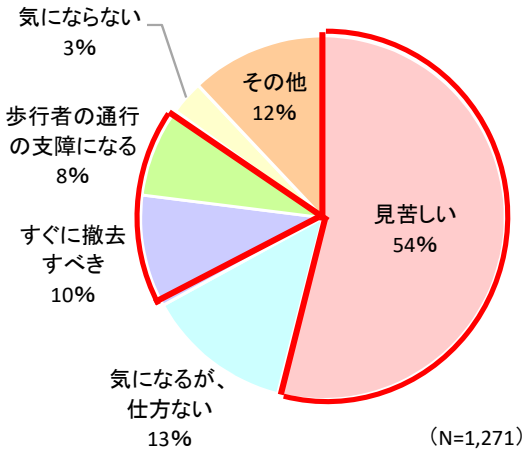


図　歩道に自転車が駐輪していることについて

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５割がヘルメットを着用していないと回答しています。

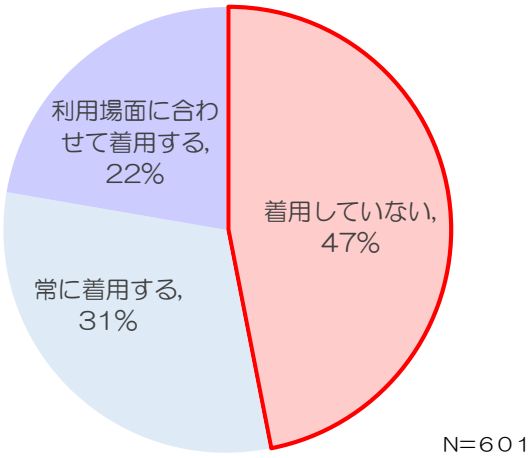


図　ヘルメットの着用状況

資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R6 年）

・自転車利用者の交通ルールの理解度について、熊本市内の高校１・２年生を対象にテストを実施した結果、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理解が低くなっています。

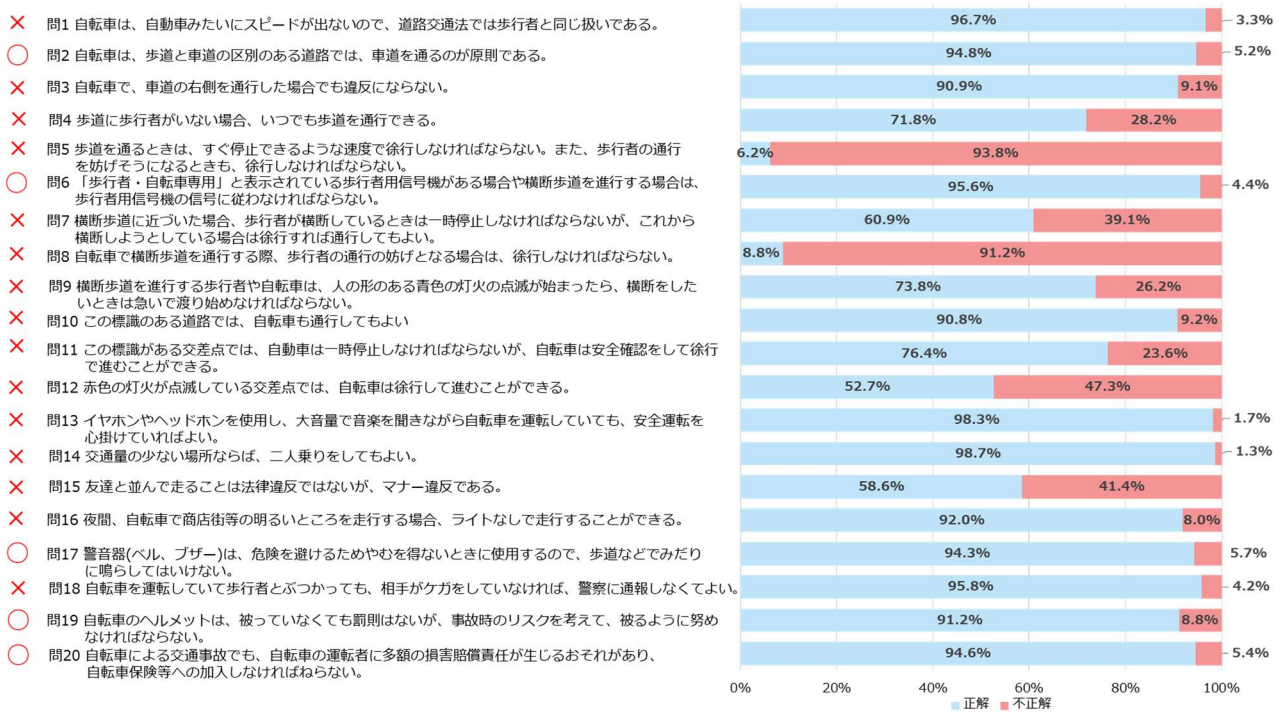


図　自転車ルールの認知度　(N=6, 628)

資料：熊本市高校生自転車交通ルールテスト（R6 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８３％となっています。

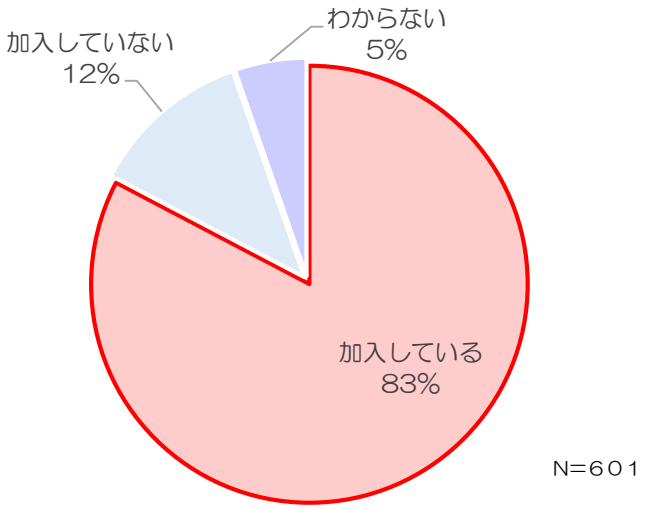


図　熊本市で自転車安全保険に加入している市民の割合

資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R6 年）

［参考］都道府県別の自転車安全保険加入率（令和 6 年 1 月時点）

順位	都道府県名	義務化地域	加入率
1	京都府	●	75.3%
2	大分県	●	72.3%
3	埼玉県	●	71.8%
4	静岡県	●	70.9%
5	愛知県	●	70.7%
6	**熊本県**	●	70.6%
7	長野県	●	70.2%
8	大阪府	●	70.0%
9	神奈川県	●	69.8%
10	兵庫県	●	69.0%
11	福岡県	●	68.2%
12	宮城県	●	67.1%
13	奈良県	●	66.9%
14	岡山県	●	66.8%
15	群馬県	●	66.7%
	滋賀県	●	66.7%
17	東京都	●	66.4%
18	宮崎県	●	66.0%
19	山口県	●	65.9%
20	千葉県	●	65.0%
21	岐阜県	●	64.0%
22	山梨県	●	63.8%
23	鹿児島県	●	63.4%
24	広島県	●	61.6%

順位	都道府県名	義務化地域	加入率
25	山形県	●	60.4%
26	青森県		60.3%
27	栃木県	●	60.2%
28	三重県	●	60.1%
29	新潟県	●	59.7%
30	石川県	●	59.0%
31	徳島県		58.8%
32	福井県	●	58.7%
33	香川県	●	58.6%
34	福島県	●	58.4%
35	和歌山県		56.3%
36	秋田県	●	54.7%
37	愛媛県	●	53.9%
38	茨城県		53.7%
39	佐賀県		53.1%
40	高知県		52.3%
41	鳥取県		50.0%
42	沖縄県		49.0%
43	北海道		48.8%
44	長崎県		48.4%
45	富山県		47.8%
46	岩手県		46.1%
47	島根県		43.5%

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。

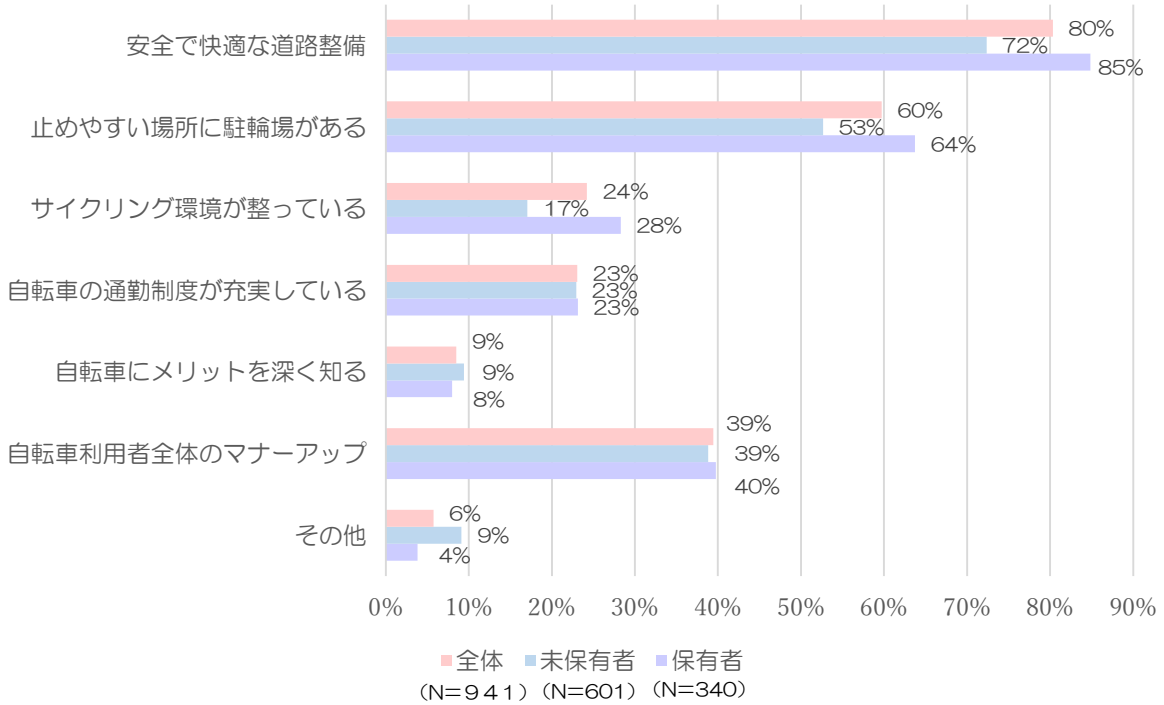


図　自転車を利用する機会が増える（利用し始める）ためのきっかけ

資料：熊本市自転車利用状況に関するアンケート調査（R6 年）

3. 3. 自転車活用にあたっての課題

本計画策定後の自転車を取り巻く環境の変化、本計画によ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に見直しました。

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。

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。

○コロナ禍後の「ニューノーマル」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、定着したシェアサイクルの更なる利用拡大を進めます。

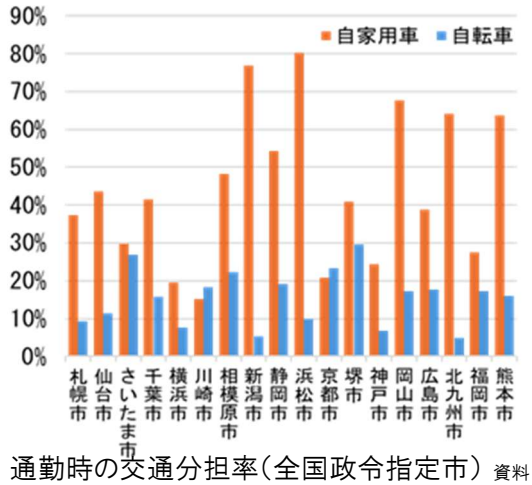


図　通勤時の交通分担率(全国政令指定市)　資料:国勢調査(R2)

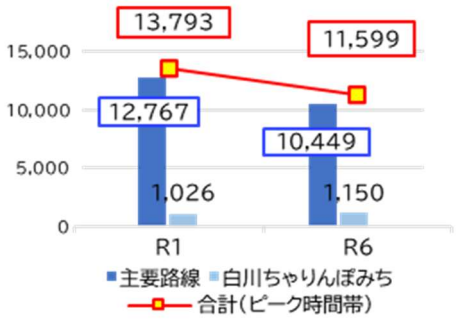


図　自転車交通量の変化(熊本市)

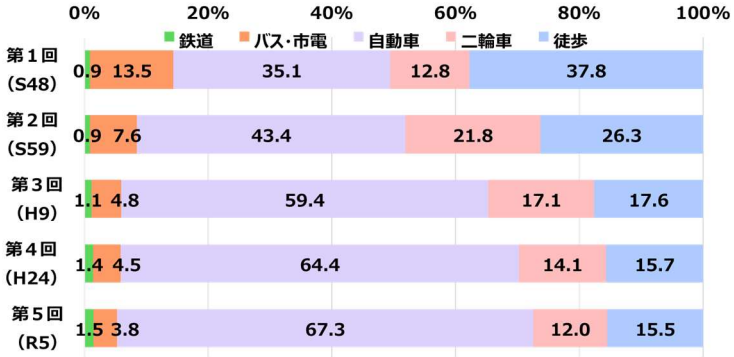


図　熊本都市圏の交通分担率(パーソントリップ調査)　資料:熊本都市圏総合交通計画協議会(R7)

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 0.8%(29.5km)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。

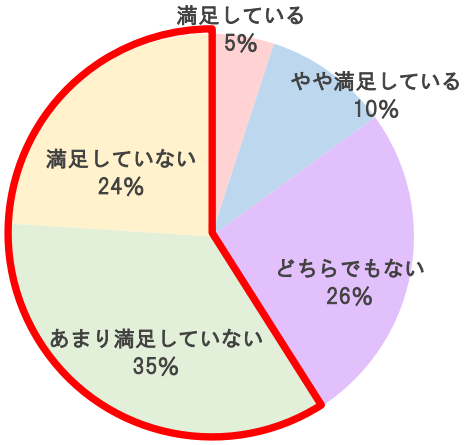


図　走行空間の満足度

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。

○近年、電動アシスト自転車の普及やスポーツバイクの車種が増加しています。

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、コロナ禍以降に注目され始めたサイクリング・レジャー、運動など、その他の目的での自転車利用者は少ないままです。

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。

○時間や燃料を気にせず小回りの利く自転車を日頃から利用し、そのメリットを広く伝える必要があります。

○SNS を活用した自転車施策に関する広報を強化し、自転車利用者の増加を図ります。

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6年では、年間 292 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。

○本市自転車条例や道路交通法でヘルメット着用が努力義務化されて約2年が経過しますが、依然約8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、熊本県は令和 3 年（2021 年）10 月 1 日から自転車安全保険への加入を義務化する条例を設けましたが、加入率や制度の周知には依然として課題があります。

○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。

○近年、TSMC 進出による在住外国人や外国人観光客が増加しており、日本での交通ルールやマナーへの理解が課題となっています。

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。

○本市においても、自転車安全利用条例の改正により自転車安全保険への加入が義務化されており、引き続き広報や啓発活動を通じて加入促進を図る必要があります。

○外国人も自転車を安全に利用できるよう、外国語版の安全利用チラシを作成し、配布することで周知を図ることが必要です。

○交通反則通告制度（青切符）も導入されることから、交通ルールの周知を強化することが重要です。

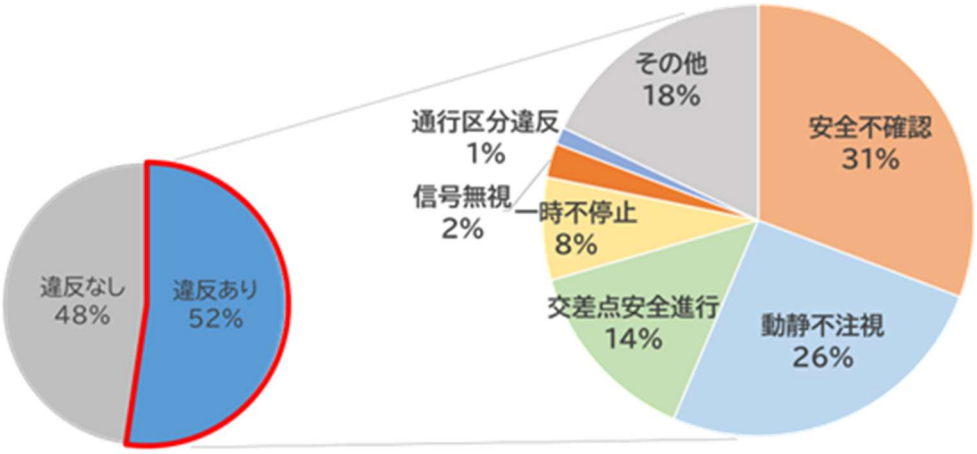


図　熊本市発生の自転車関連事故法令違反別当事者数

資料：交通事故統計（R6）（熊本県警）