

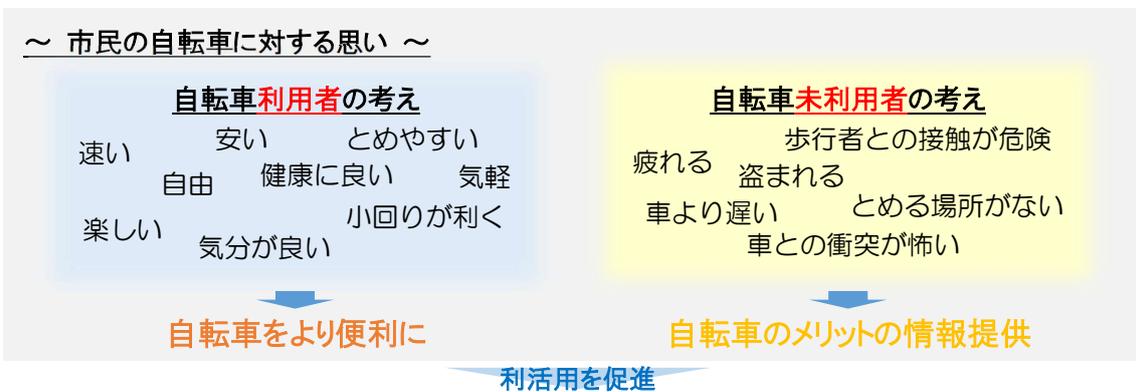
第4章 基本方針



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」、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を含め、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. 3. 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 ^{ばい}bicycle 「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 ^{ばい}bicycle 「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。

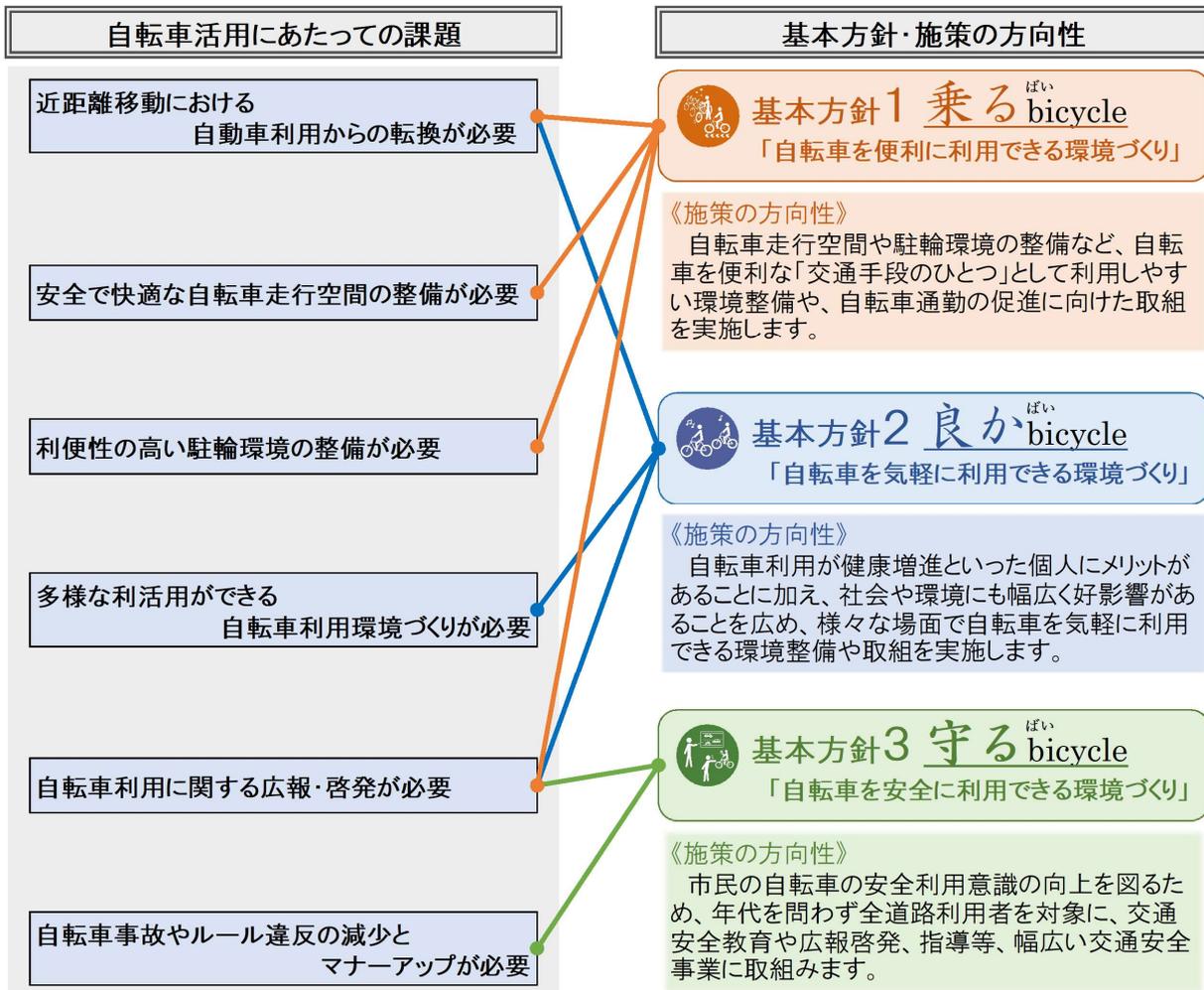


基本方針3 守る ^{ばい}bicycle 「自転車を安全に利用できる環境づくり」

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8次総合計画（令和6年度～令和13年度）」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 ^{ばい}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

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 ^{ばい}bicycle 「自転車を気軽に利用できる環境づくり」

施策

- 1. シェアサイクルの利用促進
- 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 ^{ばい}bicycle 「自転車を安全に利用できる環境づくり」

施策

- 1. 学校と連携した自転車学習の推進
- 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	位置づけ		
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]	R3 短期	R6 継続	R8
	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]			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環境整備 [1-2-②]	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]			後期 継続
	④駐輪場の有料化・料金体系の見直し [1-2-④]			後期 継続
	⑤駐輪場設備の拡充および施設の更新 [1-2-⑤]	短期	継続	
	⑥駐輪場のICカードへの対応化 [1-2-⑥]			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]	短期	継続	
	②サイクル&ライドの推進 [1-3-②]	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 ^{ばい}良か 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

シェアサイクルの利用促進

サイクリング環境の構築

施策体系

施策	取組	位置づけ			
		R3	R6	R8	R12
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 [2-1-①]	短期	継続		
	②サイクリングルートの設定 [2-2-①]	前期		継続	
2. サイクリング環境の構築	②サイクリングマップの作成 [2-2-②]	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]			後期	継続
3. 利用機会の創出に向けた取組の推進	①HP や SNS を活用した自転車関連情報の発信 [2-3-①]	短期	継続		
	②サイクルキャンペーンの実施 [2-3-②]	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]	前期		継続	
	④熊本健康アプリ等との連携 [2-3-④]	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]	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]	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:「シェアサイクルの利用回数/年」

※ 関連施策…施策1、2、3

17万回(令和4年度)

170万回

250万回

目標値設定 近年のシェアサイクルの利用回数の傾向を踏まえ設定

※ シェアサイクルのライドデータ等で確認

数値目標 2-3: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 2-4:自転車の通勤利用によるCO₂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 2-5: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 2-6: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 ^{ばい} 守る bicycle 「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り組めます。

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	位置づけ			
		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]	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]	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他広報・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]	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ヘルメットの着用の促進 [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回数(小・中)

関連施策…施策1

76校(令和元年度)

105回

135回

目標値設定 10年で小・中それぞれ約20回増加

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・市内・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: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 3-8: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(母数は自転車保有している回答者)



5. 2. 具体的な取組

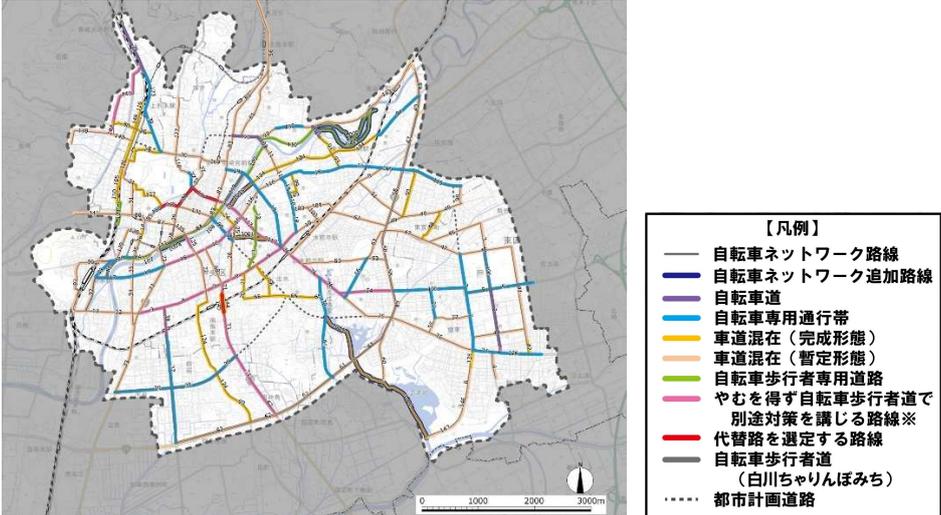


基本方針1 乗る^{ばい} bicycle 「自転車を便利に利用できる環境づくり」

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]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>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。</p> <p>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。</p>		
<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> — 自転車ネットワーク路線 — 自転車ネットワーク追加路線 — 自転車道 — 自転車専用通行帯 — 車道混在(完成形態) — 車道混在(暫定形態) — 自転車歩行者専用道路 — やむを得ず自転車歩行者道で別途対策を講じる路線※ — 代替路を選定する路線 — 自転車歩行者道(白川ちゃりんぼみち) 都市計画道路 </div> </div>		
<p>図 自転車ネットワーク路線図</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真 主要地方道 熊本停車場線</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真 市道 花畑町九品寺4丁目第1号線</p> </div> </div>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真 一般県道 熊本空港線</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真 主要地方道 熊本玉名線</p> </div> </div>		



取組②	交通事故危険箇所における事故防止対策 [1-1-②]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>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。</p> <p>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。</p>		
		
<p>写真 事故防止対策（横断歩道のカラー舗装）</p>		

取組③	自転車ネットワークの拡充 [1-1-③]	
着手時期	前期(検討)	後期
	短期	
<p>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。</p> <p>今後は、社会情勢の変化や最新のデータ等を踏まえ、自転車ネットワークエリアの見直しを行うとともに、自転車ネットワーク計画エリア外の高校周辺等を対象に路面表示等の安全対策を講じ、自転車が安全かつ快適に走行できる環境の整備を図ります。また、公共交通との連携を強化しながら、中心市街地への自動車の流入抑制にも取り組みます。</p>		



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]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>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。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。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します。</p> <p>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。</p>		
		 <p>写真 シェアサイクル併設駐輪場</p>

取組②	放置自転車ゼロ作戦 [1-2-②]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>現在、中心市街地における放置自転車禁止区域が分かるように、路面にピクトサインを増やしており、今後は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します。</p>		
		
<p>写真 放置自転車ゼロ作戦 前後の様子(銀座通り)</p>		



写真 放置自転車禁止区域ピクト



写真 二重ロック啓発ポスター

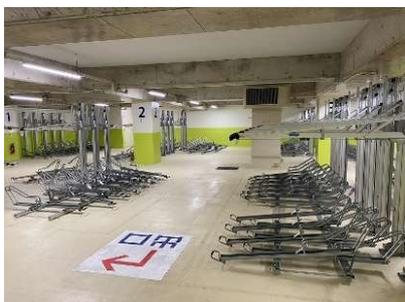


写真 アーケード内の放置自転車禁止区域の看板

取組③	駐輪場整備補助の導入 [1-2-③]	
着手時期	前期(検討)	後期
	短期	
<p>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。</p> <p>なお、中心市街地では、附置義務駐輪場の増加もあり、収容台数自体は充足していますが、立地の偏りが課題となっています。今後は、駐輪場整備の導入も検討しつつ、シェアサイクルのサイクルポート増設等の対応と合わせて、駐輪環境の充実を図ります。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>		
写真 駐輪場整備補助で整備した民間駐輪場		

取組④	駐輪場の有料化・料金体系の見直し [1-2-④]	
着手時期	前期(検討)	後期
	短期	
<p>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。</p>		



取組⑤	駐輪場設備の拡充および施設の更新 [1-2-⑤]	
着手時期	前期(継続)	
	短期	後期(継続)
<p>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、順次空気入れや防犯カメラの設置などを進め、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。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真 空気入れの設置</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真 防犯カメラの設置</p> </div> </div>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真 子乗せ自転車用のスペース</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真 2段ラックの設置</p> </div> </div>		

取組⑥	駐輪場のICカードへの対応化 [1-2-⑥]	
着手時期	前期(継続)	
	短期	後期(継続)
<p>中心市街地内の市営駐輪場では、令和4年(2022年)3月に交通系ICカード等に対応したキャッシュレス精算機を導入しています。また、キャッシュレスシステムから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。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: center;">   </div> <p>写真 キャッシュレス機器の設置</p>		



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。

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]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>令和5年6月に「熊本市自転車通勤推進事業所」認定制度を設け、令和7年9月現在、7社を認定し、各社において自転車通勤者への交通安全啓発やヘルメット着用などに取り組んでいます。</p> <p>今後も、関係機関と連携して制度PRを行うとともに、企業側のメリットの拡充を検討し、申請数の増加につなげます。</p>		
 		
 		
写真 自転車通勤推進事業所の認定式の様子		

取組②	サイクル&ライドの促進 [1-3-②]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>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、市営駐輪場でのポスター・チラシの掲示及び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に関してHPやSNSで周知を行い、利用促進に向けた広報・啓発を行います。</p>		
 <p>図 サイクル&ライドとは</p>		



基本方針2 ^{ばい}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

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、シェアサイクル事業者や関係機関と連携し、サイクルポートの設置を進めシェアサイクルの利用を促進します。

取組①	シェアサイクルの利用促進[2-1-①]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	

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ます。市街地周辺部の回遊性の向上やサイクル&ライドの促進など、さらに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利用を促進します。



写真 シェアサイクルポート

写真 令和4年4月28日の式典の様子

複数のポートを自由に利用
「目的地まで“片道利用”」



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]	
着手時期	前期	後期(継続)
	短期	

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を設定を行います。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を設定を見据えたサイクリングルートを設定を検討します。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)



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

・江津湖周遊エリア(仮称)

・各区推奨エリア 等

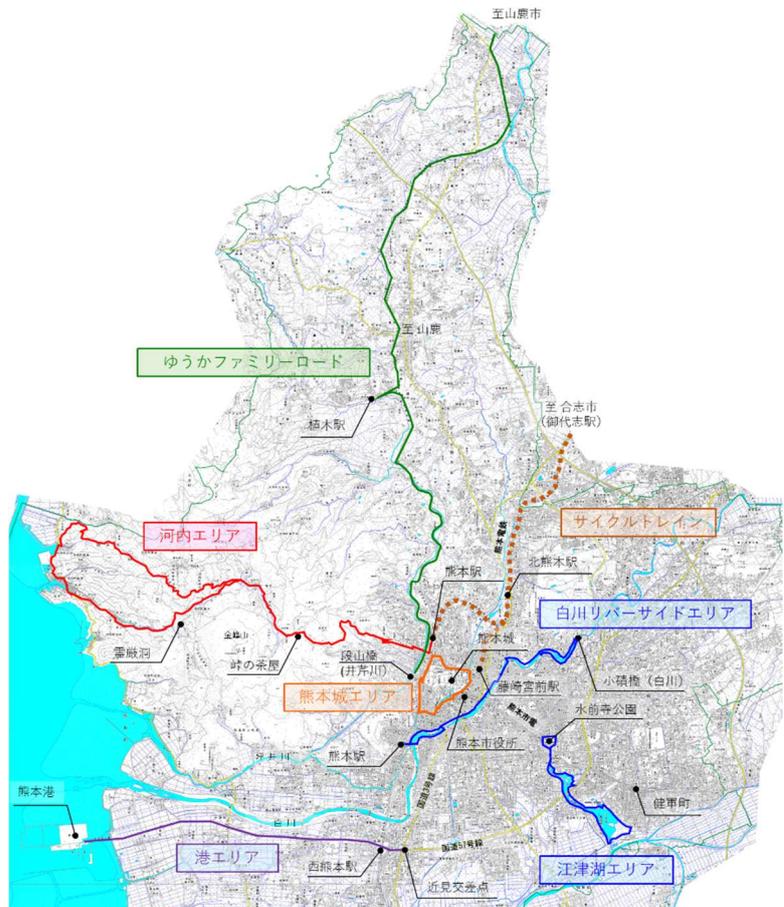


図 市内のサイクリングルート(案)



取組②	サイクリングマップの作成 [2-2-②]	
着手時期	前期	後期(継続)
	短期	

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。

また、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みます。



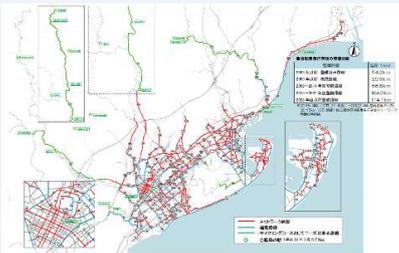
図 西区サイクリングマップ



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]	
着手時期	前期(検討)	後期
	短期	
<p>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。</p> <p>また、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します。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>①矢羽根型路面表示の設置例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>②路面表示による案内の例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>③歩道における押し歩き推奨の路面表示設置例</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>④注意喚起の路面表示の設置例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>⑤案内看板の仕様</p> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">写真 路面表示・案内看板の事例（つくば霞ヶ浦りんりんロード（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）</p>		

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。

取組①	HP や SNS を活用した自転車関連情報の発信[2-3-①]	
着手時期	前期(検討)	後期
	短期	
<p>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。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>自転車走行空間の整備状況</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>サイクリングマップ</p>  </div> </div>		



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)



図 静岡市の自転車生活情報サイト



図 Instagramによる広報啓発

取組②	サイクルキャンペーンの実施 [2-3-②]	
着手時期	前期	
	短期	後期
<p>「火の国まつり」や「公共交通機関利用促進キャンペーン」、動植物園で行われる「交通安全運動」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。</p>		
写真		
	ヘルメット展示の様子	自転車イベントの様子
	ヘルメット展示ブース	



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]															
着手時期	前期	後期(継続)														
	短期															
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>ほかにも、サイクリングマップの作成に合わ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します。</p>																
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="215 627 758 929"> <p>運動1分間当たりの消費エネルギー (体重65kgの男性の場合)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>活動</th> <th>消費エネルギー (kcal)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行 (平地 5.4km/h)</td> <td>約 0.5</td> </tr> <tr> <td>歩行 (3%の坂道 5.4km/h)</td> <td>約 0.6</td> </tr> <tr> <td>軽快車 (平地 18km/h)</td> <td>約 1.0</td> </tr> <tr> <td>軽快車 (3%の坂道 18km/h)</td> <td>約 1.2</td> </tr> <tr> <td>ロードバイク (平地 24km/h)</td> <td>約 1.5</td> </tr> <tr> <td>ロードバイク (3%の坂道 24km/h)</td> <td>約 1.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>※「自転車健康になる」中村博・高石鉄雄著をもとに作成</p> </div> <div data-bbox="917 627 1332 929"> <p>自転車通勤による気分・情動の変化</p> <p>出典：シマノ HP (Cyclingood)</p> </div> </div>			活動	消費エネルギー (kcal)	歩行 (平地 5.4km/h)	約 0.5	歩行 (3%の坂道 5.4km/h)	約 0.6	軽快車 (平地 18km/h)	約 1.0	軽快車 (3%の坂道 18km/h)	約 1.2	ロードバイク (平地 24km/h)	約 1.5	ロードバイク (3%の坂道 24km/h)	約 1.8
活動	消費エネルギー (kcal)															
歩行 (平地 5.4km/h)	約 0.5															
歩行 (3%の坂道 5.4km/h)	約 0.6															
軽快車 (平地 18km/h)	約 1.0															
軽快車 (3%の坂道 18km/h)	約 1.2															
ロードバイク (平地 24km/h)	約 1.5															
ロードバイク (3%の坂道 24km/h)	約 1.8															
<p>図 運動の効率性 出典：シマノ HP (Cyclingood)</p>		<p>図 自転車通勤による気分・情動の変化 出典：シマノ HP (Cyclingood)</p>														

取組④	熊本健康アプリ等との連携 [2-3-④]	
着手時期	前期	後期
	短期	
<p>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。</p> <p>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、スタンプラリー等の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。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="287 1534 686 1926"> <p>「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</p> </div> <div data-bbox="1005 1534 1236 1926"> <p>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</p> </div> </div>		



取組⑤	自転車を利用した環境対策に対する広報 [2-3-⑤]	
着手時期	前期	後期(継続)
	短期	
<p>自転車は CO₂ 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。</p> <p><“デコ活”の推進></p> <p>政府は、2022 年 10 月に温室効果ガスの実質排出量ゼロを目指す 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて、国民の行動変容を促すため「脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動」(愛称:デコ活(*1))を開始しました。</p> <p>脱炭素につながるさまざまなアクションの中に、「できるだけ公共交通・自転車・徒歩で移動する」が含まれており、徒歩、自転車や公共交通機関など、自動車以外の移動手段を積極的な利用が推奨されています。</p> <p>(*1) 二酸化炭素(CO₂)を減らす「DE:脱炭素(Decarbonization)」と、環境に良い「エコ(Eco)」を含む「デコ」と「活動・生活」を組み合わせた新語。</p>		
 <p>図 出典：環境省 HP</p>		
		

取組⑥	災害時・外勤時における自転車の利用促進 [2-3-⑥]	
着手時期	前期	後期(継続)
	短期	
<p>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手段や、平常時の業務における近距離の移動手段として、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。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真 自転車による避難訓練の様子(青森県三沢市)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真 災害現地調査の活用イメージ</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">出典：一般財団法人 青森県教育厚生会 出典：国交省北陸地方整備局 富山河川国道事務所 HP</p>		



取組⑦	サイクルトレイン等の活用・拡大 [2-3-⑦]	
着手時期	前期	後期(継続)
	短期	
<p>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。</p> <p>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実現することが困難であるため、今後は SNS 等を活用し熊本電鉄の取組を発信するとともに、目的地までの移動を支援するシェアサイクルの利用促進を図ります。</p> <p>※月曜から土曜の9:00～15:30、日祝は終日利用可能</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">写真 サイクルトレイン（熊本電鉄）</p>		



基本方針3 ^{ばい} 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。

取組①	「熊本市自転車安全モデル校」の指定 [3-1-①]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、本市では、令和5年6月に「熊本市自転車安全利用モデル校」の制度を設け、令和7年9月現在、12高校を認定し、警察や教育委員会とも連携しながら、高校生の自転車に関する交通安全の取組を進めています。</p>		
		
写真 モデル校活動の様子		写真 モデル校合同会議の様子

取組②	自転車交通安全教室の開催 [3-1-②]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>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。</p> <p>安全教室の受付については、予約時期が集中するため、電話受付から電子申請へ切り替えることで、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関係部署との調整を図ります。</p>		



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]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	

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。

本市では、自転車啓発チラシを世代別(小学生版、中高生版、一般版)を作成し、啓発活動時やイベント等で配布しています。また、熊本市では外国人在住が増えていることから、一般版を英語、中国語(繁体字・簡体字)に翻訳したものを作成し、関係部署を通じて配布しています。



写真 小学生版チラシ

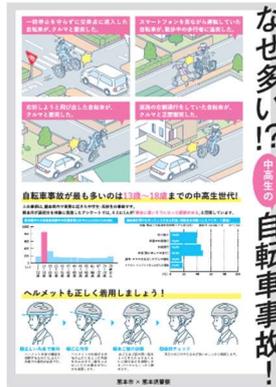


写真 中高生版チラシ



写真 一般版チラシ

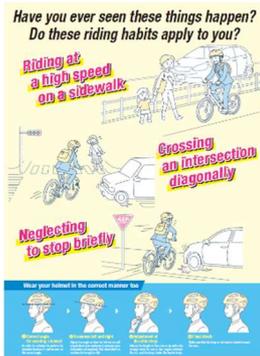


写真 外国人に対応した外国語版のチラシ【英語、中国語(繁体語、簡体語)】





写真 中学生に向けた自転車安全教室の様子



写真 シェアサイクル事業者による安全教室



写真 こども向けの交通ルールテスト

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]	
着手時期	前期	後期(継続)
	短期	

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体験の様子



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]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	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。

また、令和8年4月の改正道路交通法の施行に合わせて、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することも検討していきます。



写真 交通安全教育用映像（警察庁作成）
出典：警察庁 HP



写真 自転のチラシによる啓発（自動車学校）



写真 デジタル掲示板による啓発（免許センター）



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のため、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]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>「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。</p> <p>また、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。</p> <p>今後、在住外国人や外国人観光客の増加も見込まれますので、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してまいります。</p> <p>また、令和8年4月より、青切符制度が導入されるため、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します。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真 押しチャリの呼びかけ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真 県警と連携したルール・マナーの周知啓発</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>		

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]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>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。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <p style="text-align: center;">写真 街頭指導の様子</p>		



取組③	交通安全に関する指導技術の向上 [3-3-③]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	
<p>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。</p> <p>今後、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。</p> <p>また、令和6年度から高校生を対象とした交通ルールを実施しました。ルールの周知に合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おります。交通ルールテストについては、高校生だけでなく、一般にも広げ、指導側の知識向上に繋げてまいります。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">写真 講習会の様子</p>		

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]	
着手時期	前期	後期(継続)
	短期	
<p>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を行いました。</p> <p>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。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="display: flex; justify-content: space-between;"> 写真 ヘルメット着用の啓発 写真 市役所での自転車安全利用の呼びかけ </p>		



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]	
着手時期	前期(継続)	
	短期	後期(継続)
<p>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。</p> <p>また、交通ルールマナー冊子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・啓発を強化しております。今後は、駐輪場での空気入れ貸出サービスなども検討してまいります。</p> <p>小学校の交通安全教室の中では、自転車の安全点検の合言葉である「ぶたはしゃべる」(「ぶ」はブレーキ、「た」=タイヤ、「は」=ハンドル、「しゃ」=車体、「べる」=ベル)を用いて、小学生に自転車の安全点検を促していきます。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真 自転車安全教室の様子</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真 小学生作成のポスター</p> </div> </div>		



取組②	ヘルメット着用の促進 [3-4-②]	
着手時期	前期(継続)	後期(継続)
	短期	

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。

なお、令和7年2月～3月に高校生を対象としたヘルメット購入補助を実施し、令和7年4月開始の公立高校のヘルメット着用義務化に合わせて、ヘルメット着用の支援を行いました。また、令和8年度は、補助対象をこども全体に拡大して実施しています。

写真 ヘルメット購入補助のチラシ
写真 ヘルメットを着用して通学している様子

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

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。

現在、自転車販売店やホームセンターの協力を得て、ポスターの掲示やチラシの配布を実施しています。

写真 店頭でのチラシ設置やデジタルサイネージによる啓発



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。

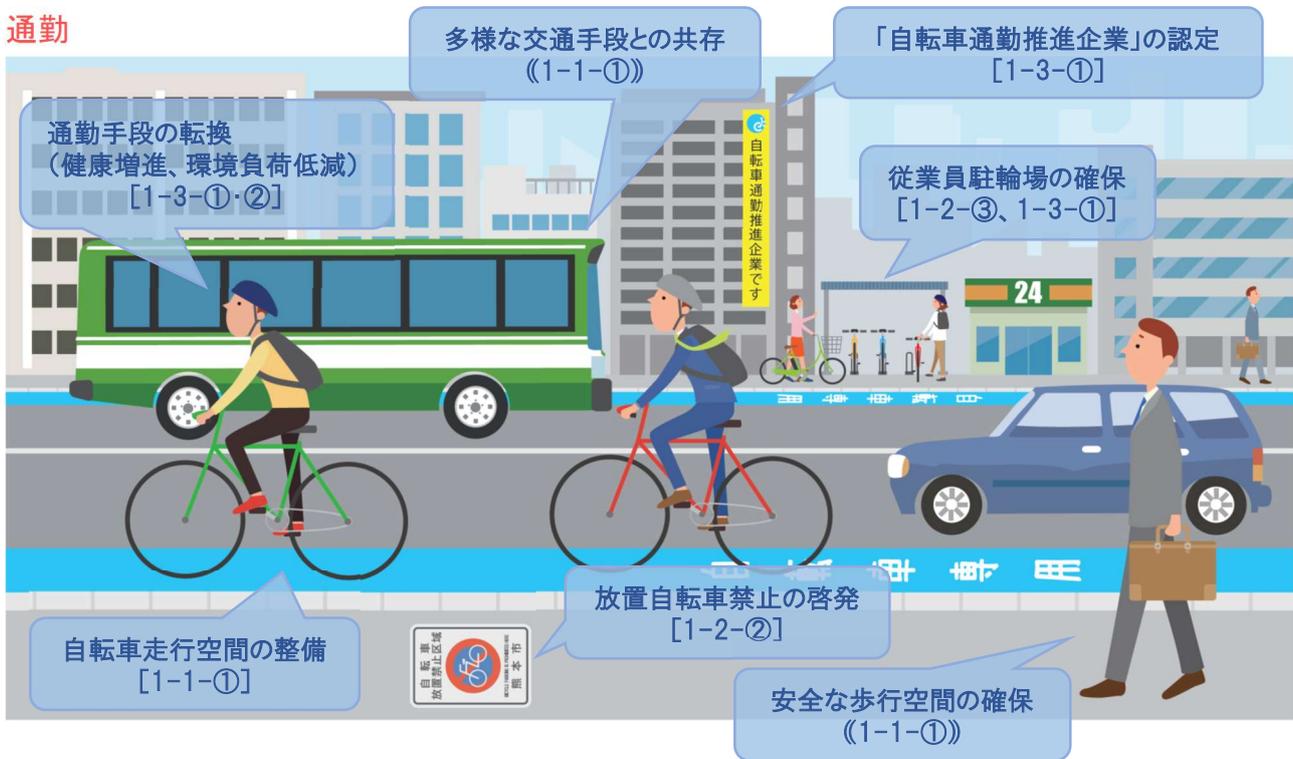
以降に自転車を活用した各場所における利用シーンの将来イメージを示します。

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。

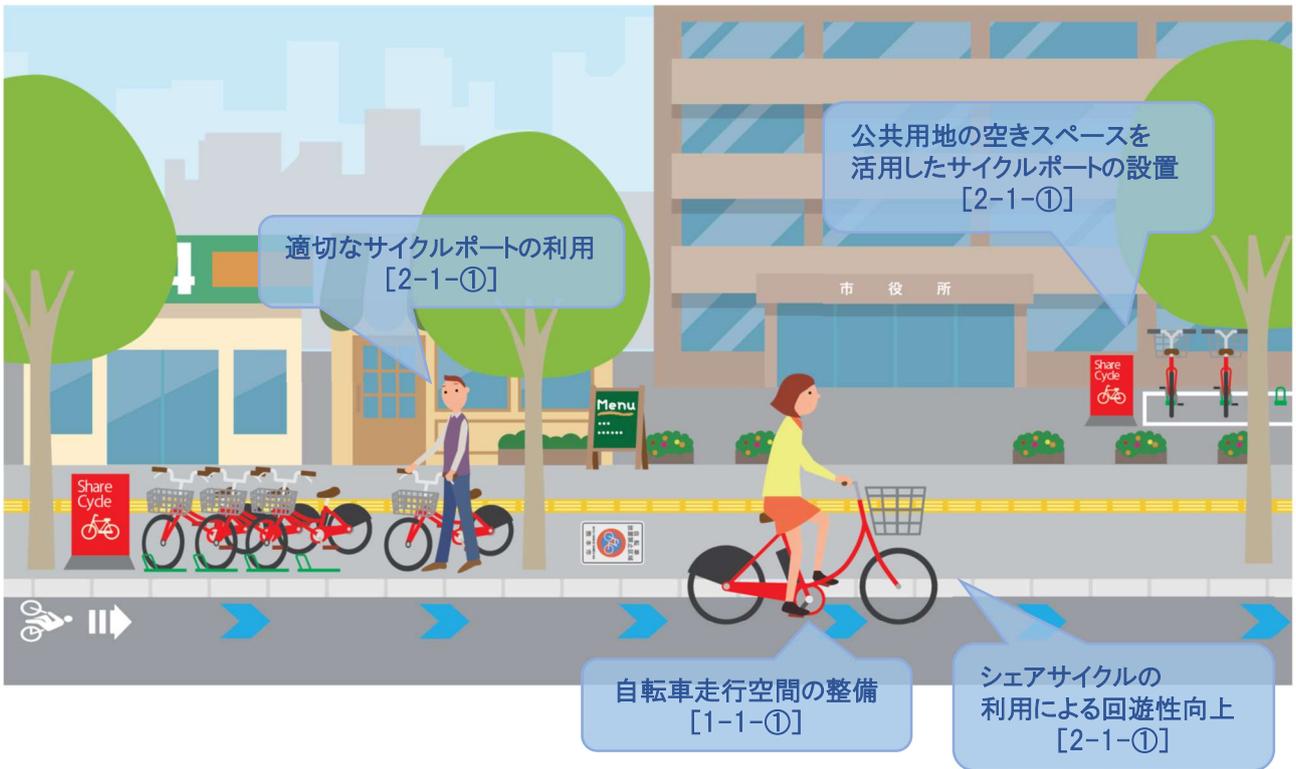
通勤



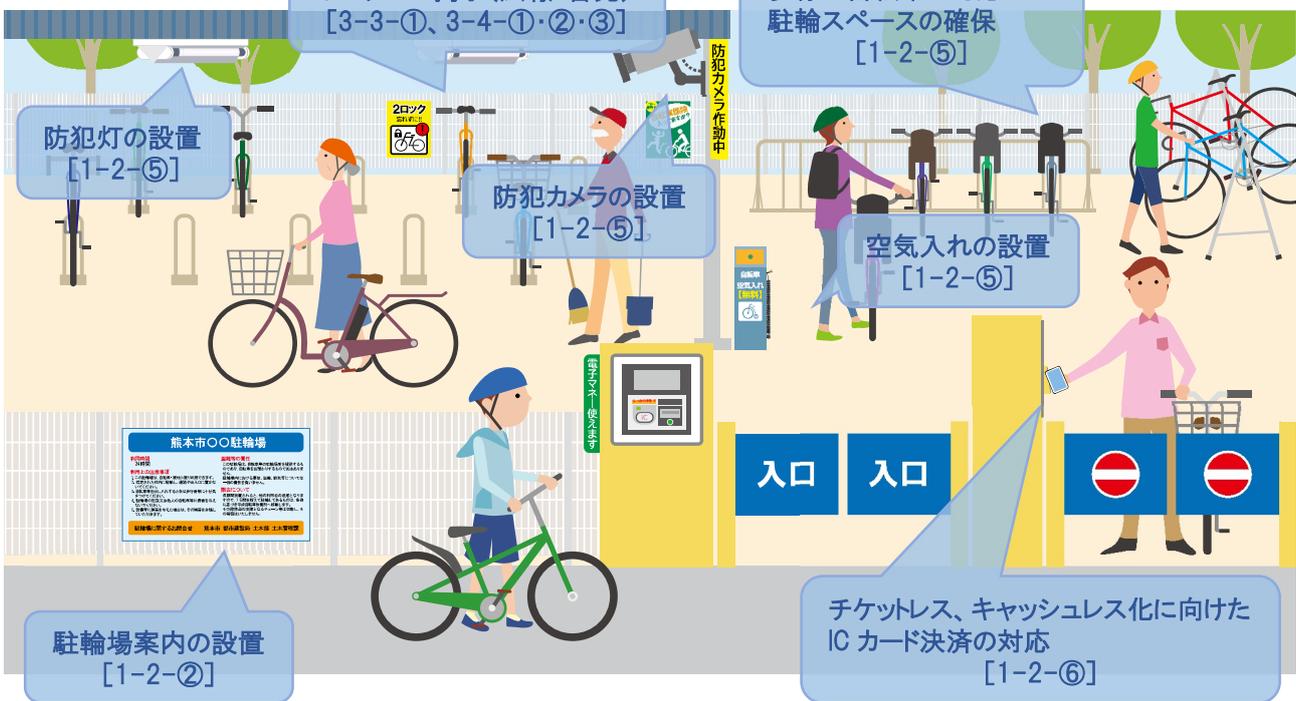
※[]内は取組番号(P.5-3、P.5-5、P.5-7 参照)を示す 副次的効果を及ぼす取組は (()) 内に示す



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 (〇) 内に示す

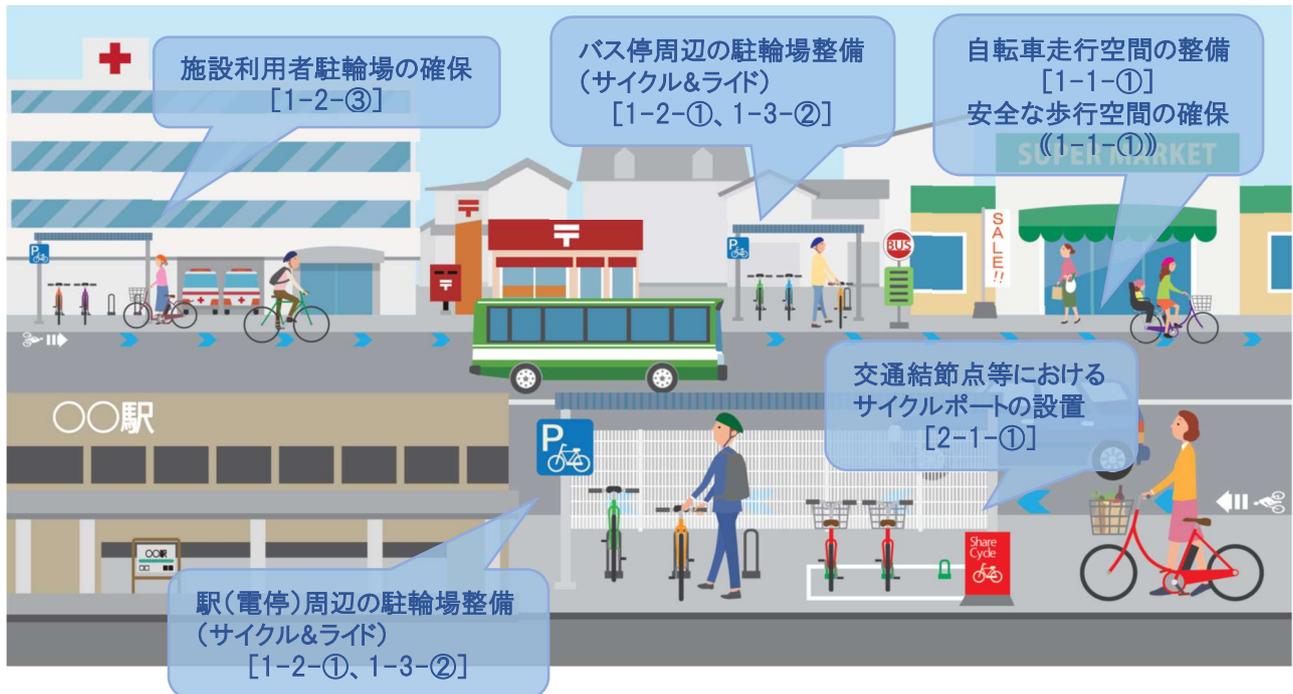


地域拠点周辺の将来イメージ

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pp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。

日常生活



通学利用



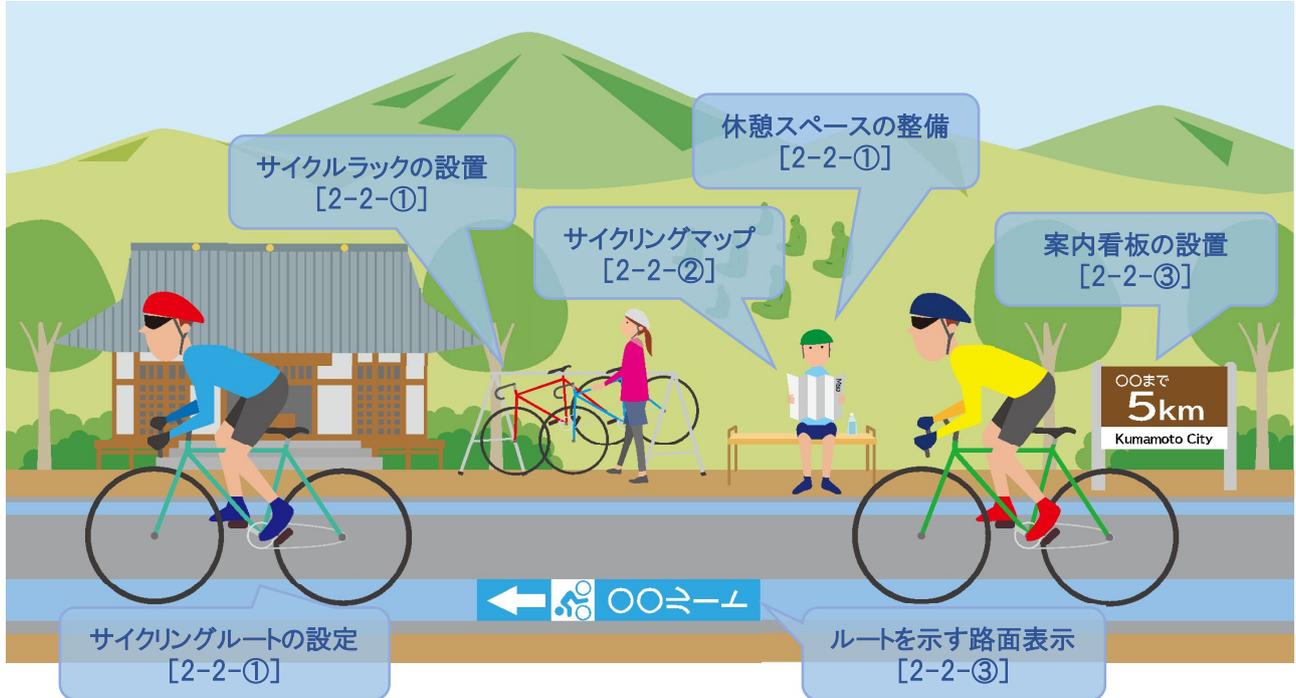
※[]内は取組番号(P.5-3、P.5-5、P.5-7 参照)を示す 副次的効果を及ぼす取組は (〇) 内に示す



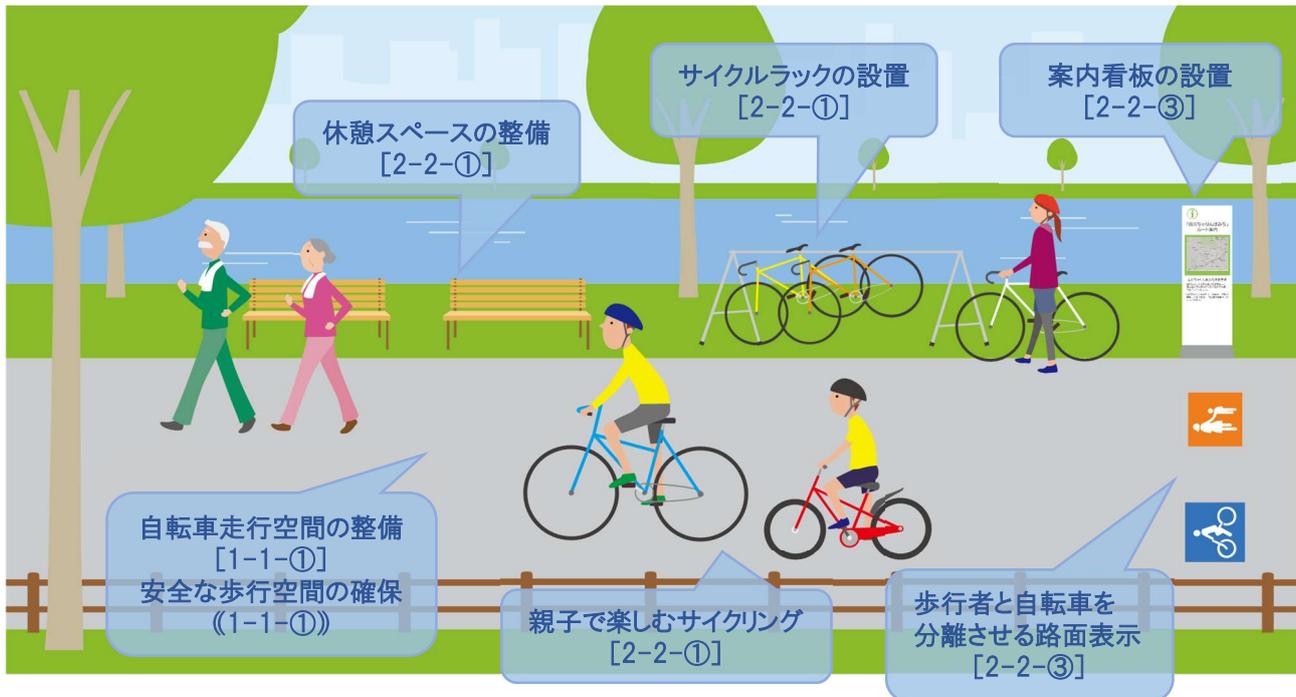
サイクリング環境の将来イメージ

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



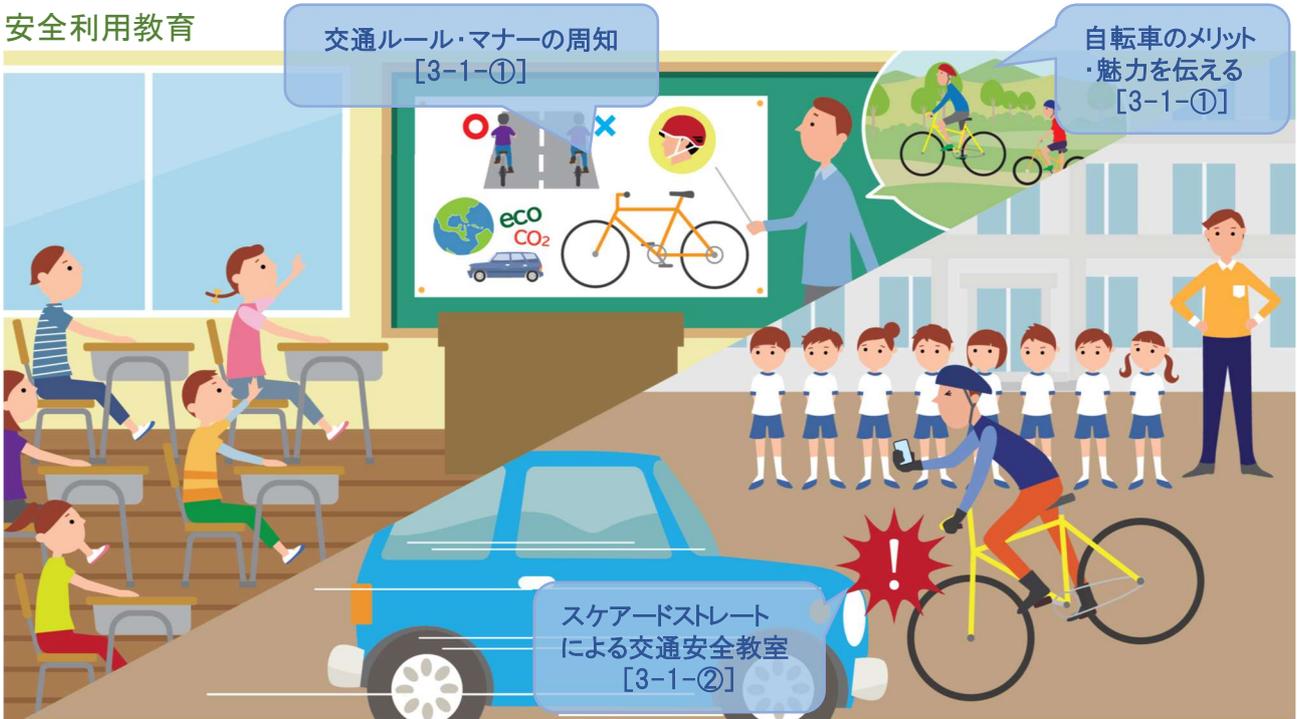
※[]内は取組番号(P.5-3、P.5-5、P.5-7 参照)を示す 副次的効果を及ぼす取組は (()) 内に示す



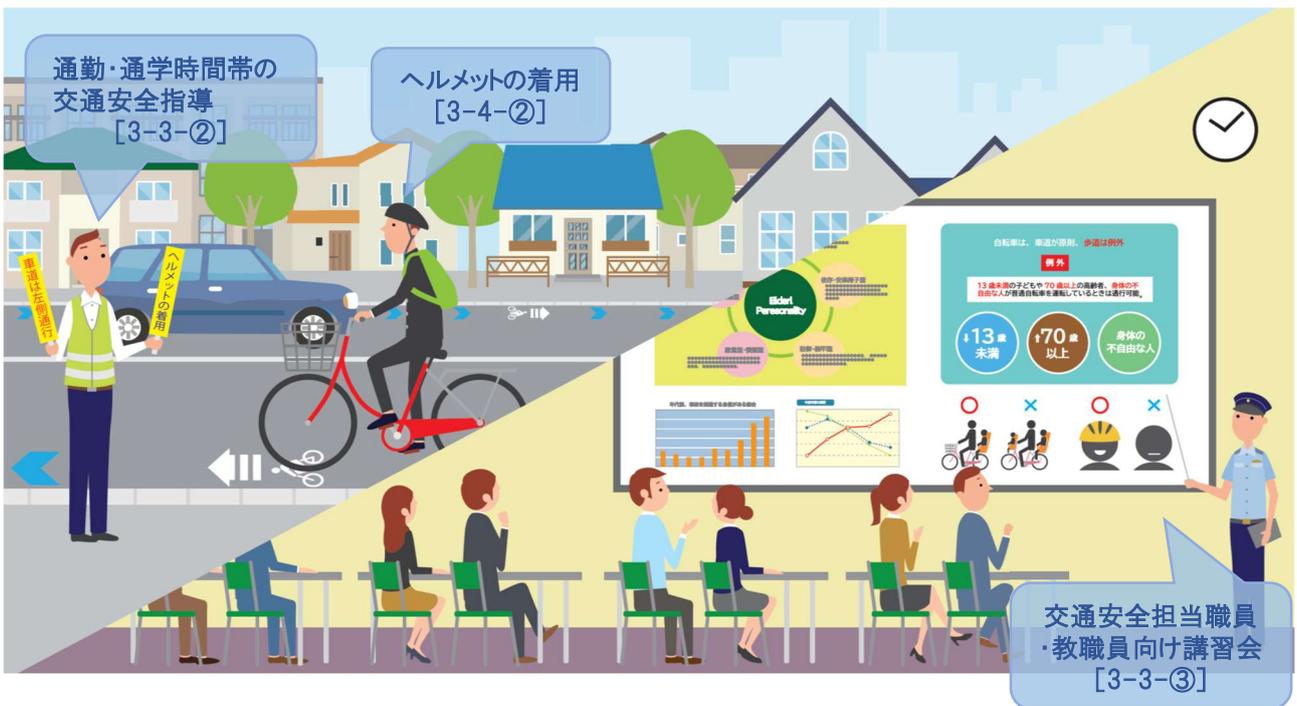
安全利用教育の将来イメージ

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 (〇) 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。

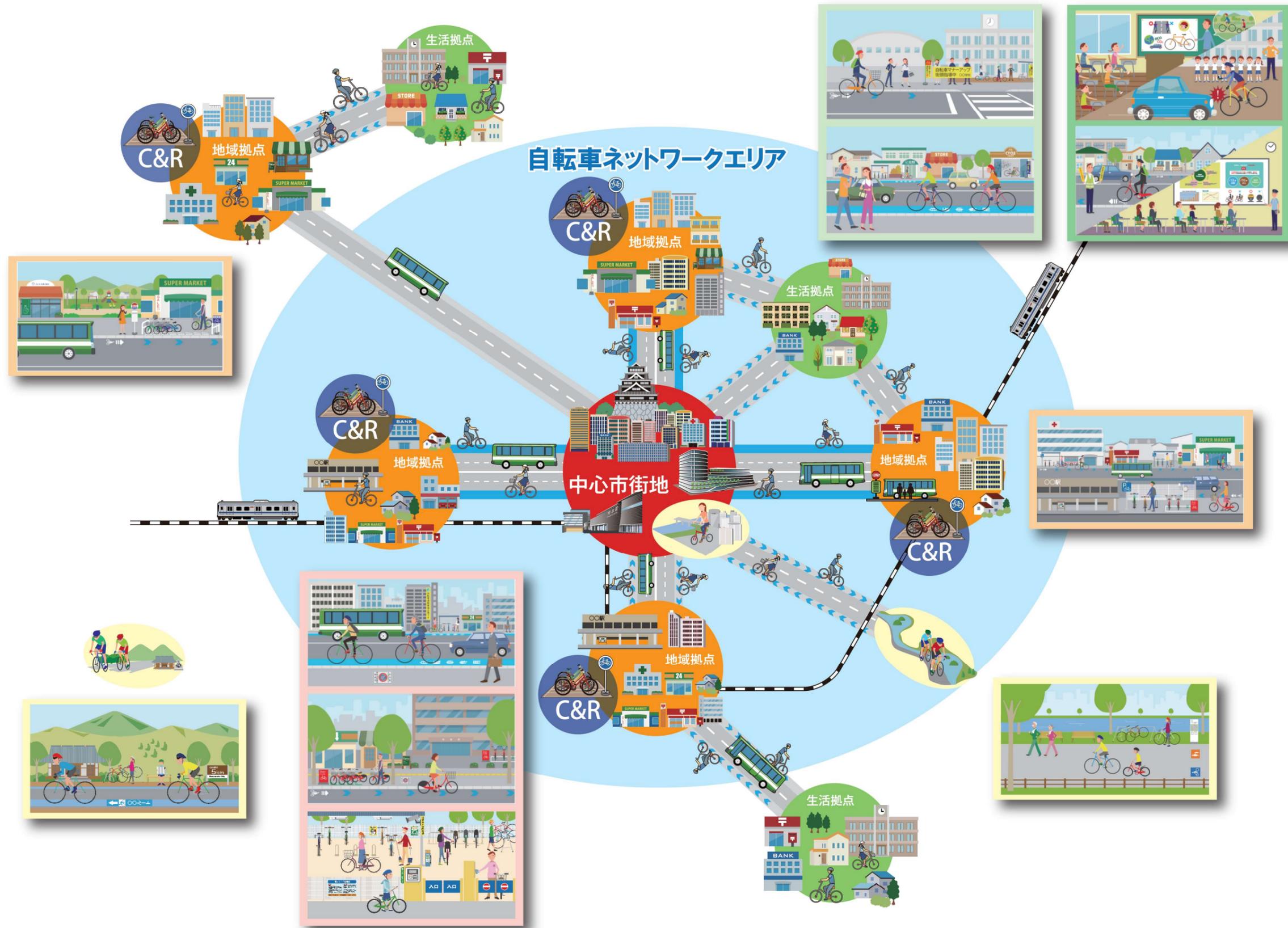


図 自転車に関する将来の交通体系イメージ

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、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

本計画は、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です。「熊本市自転車 3“ばい”プラン～熊本市自転車活用推進計画」の中間見直しと合わせ、自転車ネットワーク計画の一部見直しを行ったものです。

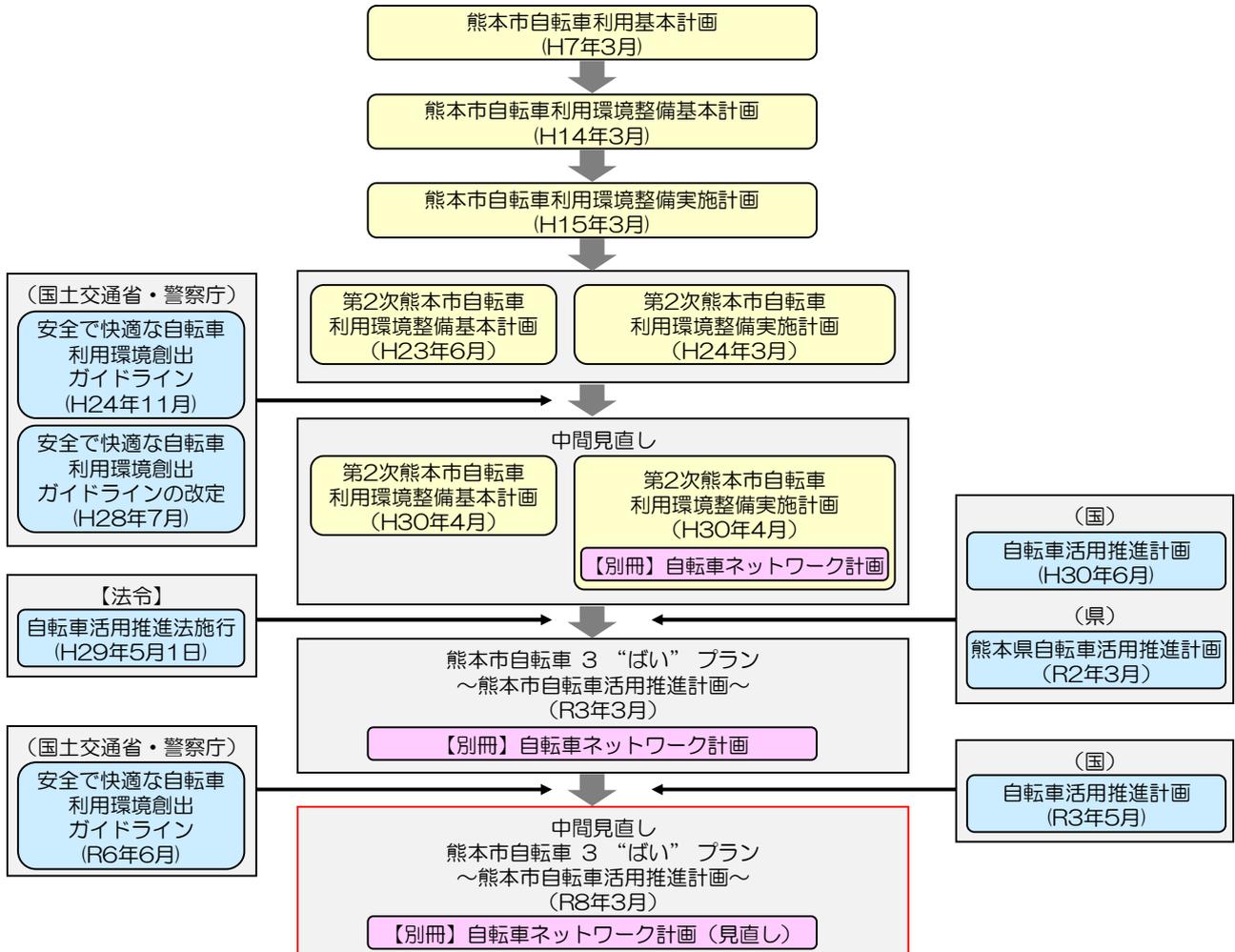


図 計画策定の背景及び経緯



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、「白川ちやりんぼみち」を中心に進めており、令和7年3月末時点で29.5km^{*1}となっています。

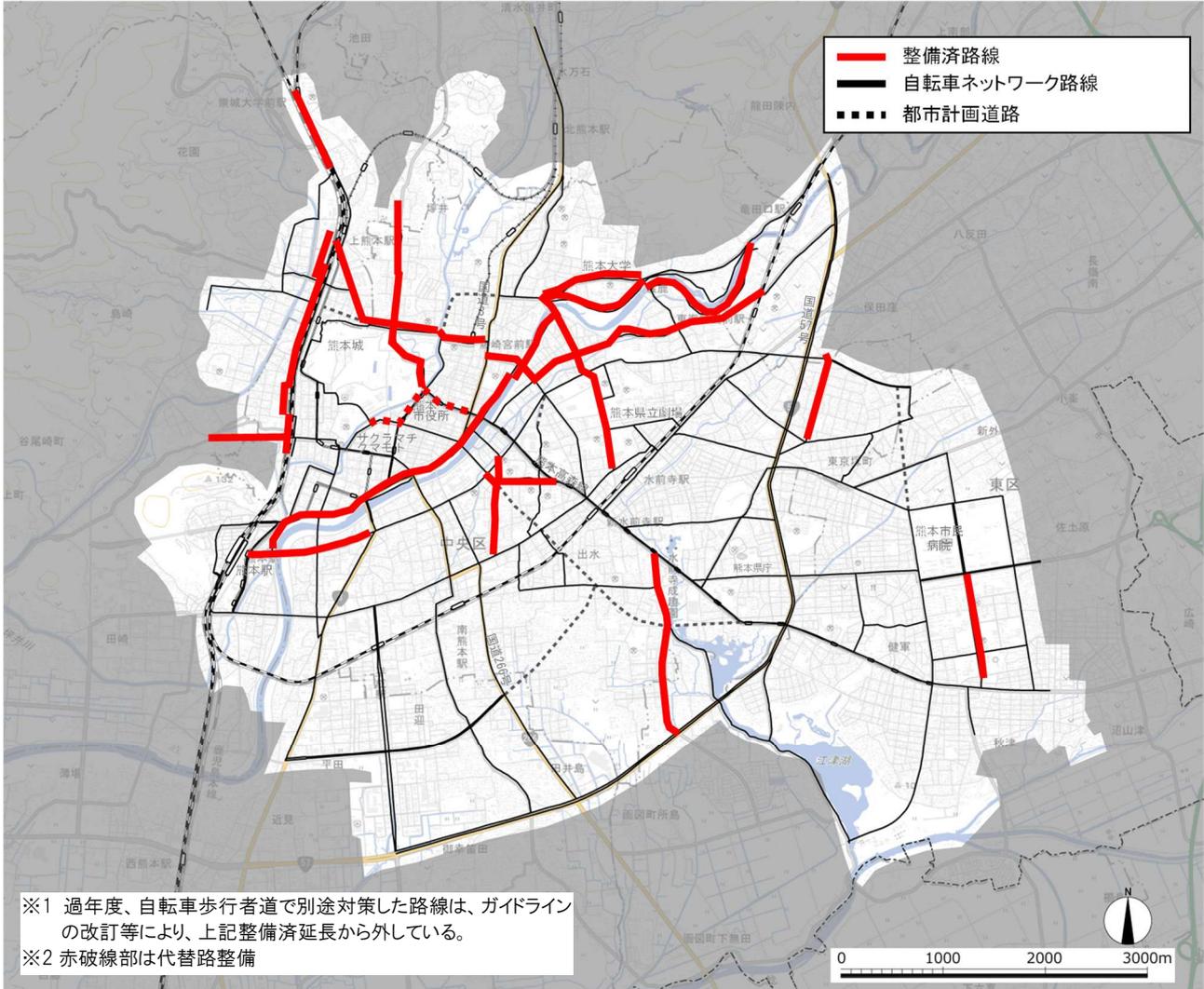


図 自転車走行空間の整備進捗状況



7.3. 優先整備路線の見直し

(1) 優先整備路線設定の考え方

第2次熊本市自転車利用環境整備実施計画(中間見直し)で選定した優先整備路線は、アンケートで把握した自転車利用、事故が多い路線等をもとに優先整備路線を設定しており、利用実態を加味した整備優先度の設定が課題となっています。

さらに、今後の整備にあたっては、現道幅員や交通状況等の事業性や他計画の事業と連携して整備を進める必要があることから、優先整備路線の見直しを行います。

優先整備路線の選定の視点を設定し、フローに沿って抽出した路線を優先整備路線とします。

【優先整備路線の設定】

- ① 直近3年間で自転車関連事故が多い路線
- ② 通学路に指定されている路線
- ③ 連続性確保に必要な路線
- ④ 路線の構造、交通状況から早期に事業着手が可能な路線
- ⑤ 他計画や関連事業で影響される路線

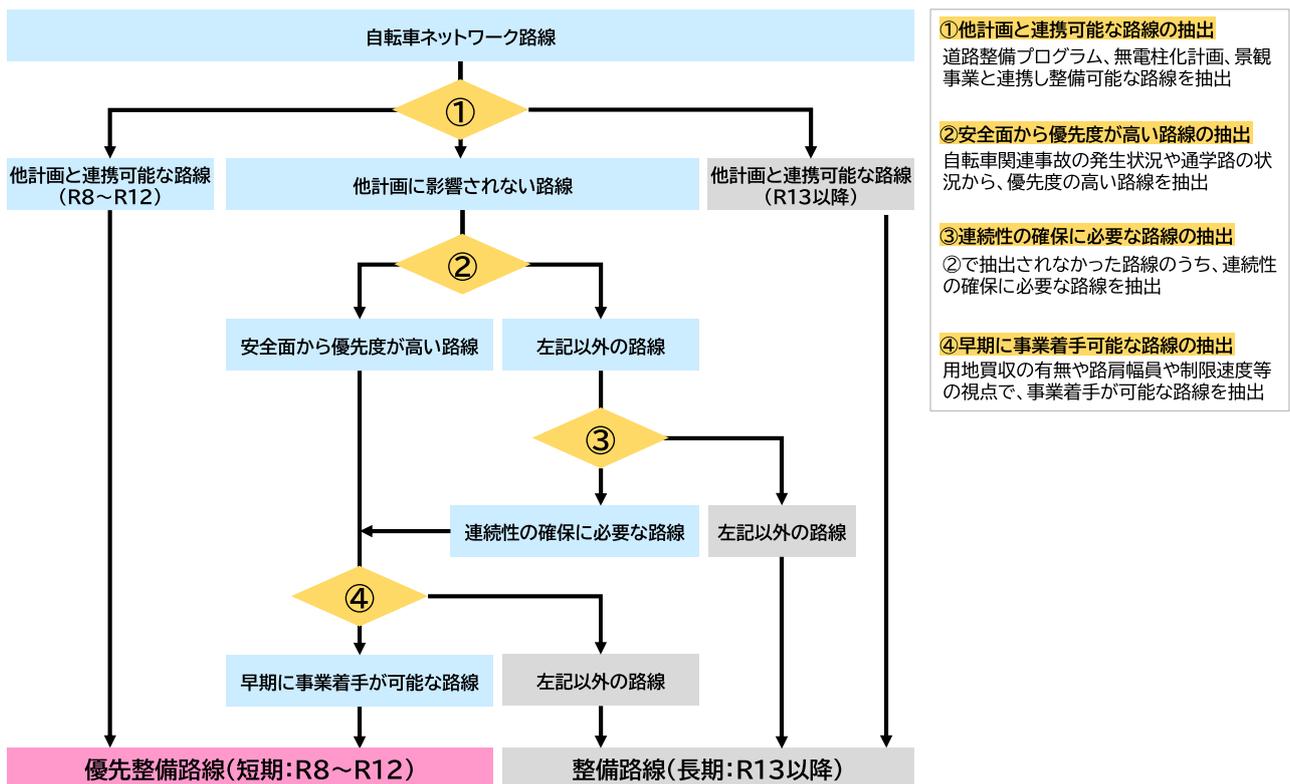


図 優先整備路線の選定フロー



(2) 優先整備路線設定の設定

(1) の考え方を踏まえ、今後5年間で優先的に整備する路線として約26.3kmを設定しました。

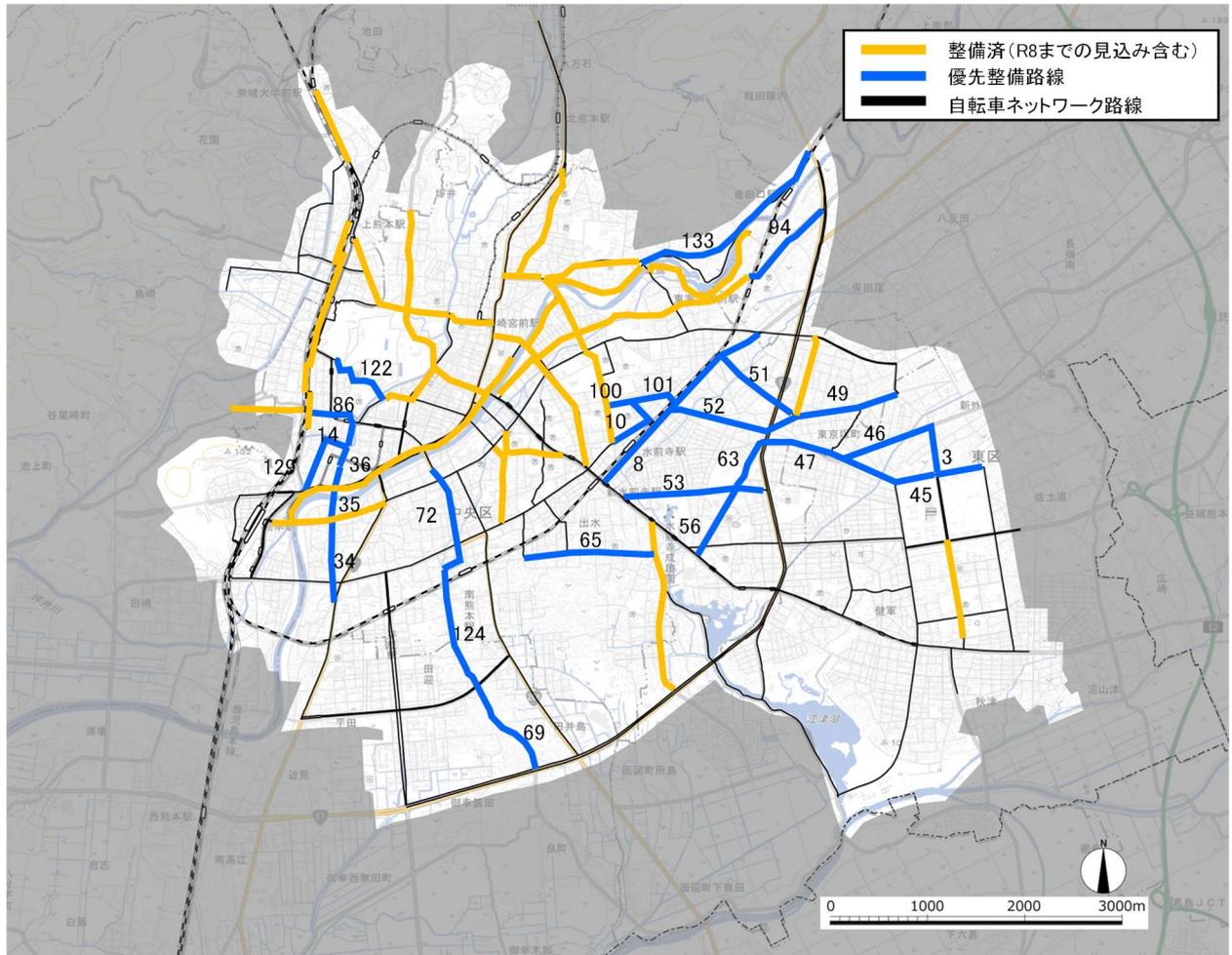


図 優先整備路線 (令和8年度～令和12年度)



表 優先整備路線(令和8年度～令和12年度)

路線名		リンク番号	延長(m)	完成形態	暫定形態
国道	国道266号	72	1,014	自転車専用通行帯	車道混在
県道	主要地方道熊本高森線	14	188	自転車専用通行帯	車道混在
		129	846	自転車専用通行帯	車道混在
	県道熊本空港線	8	2,270	自転車専用通行帯	車道混在
	県道熊本浜線	69	628	車道混在	-
		124	1,947	車道混在	-
	県道瀬田熊本線	94	1,028	自転車専用通行帯	-
	県道戸島熊本線	46	967	自転車専用通行帯	車道混在
		56	806	自転車専用通行帯	-
	63	600	自転車専用通行帯	車道混在	
県道小島新町線	86	515	自転車専用通行帯	車道混在	
県道熊本菊陽線	133	2,419	自転車専用通行帯	車道混在	
市道	市道桜町新町1丁目第1号線	122	807	車道混在	-
	市道秋津新町新外3丁目第1号線	3	499	自転車専用通行帯	車道混在
	市道上水前寺2丁目尾ノ上2丁目第1号線	47	1,416	自転車専用通行帯	車道混在
	市道新大江1丁目水前寺3丁目第1号線	100	523	自転車専用通行帯	車道混在
	市道新大江2丁目水前寺3丁目第1号線	101	503	自転車専用通行帯	車道混在
	市道水前寺1丁目水前寺6丁目第1号線	53	1,594	自転車専用通行帯	車道混在
	市道水前寺3丁目4丁目第1号線	52	1,052	自転車専用通行帯	車道混在
	市道帯山3丁目月出1丁目第1号線	49	1,387	自転車専用通行帯	車道混在
	市道二本木2丁目新大江1丁目第1号線	10	543	自転車専用通行帯	車道混在
	市道萩原町出水2丁目第1号線	65	1,359	車道混在	-
	市道尾ノ上4丁目東町2丁目第1号線	45	931	自転車専用通行帯	車道混在
	市道米屋町1丁目本山2丁目第1号線	35	642	自転車専用通行帯	車道混在
		36	204	車道混在	-
	市道保田窪1丁目帯山3丁目第1号線	51	1,003	自転車専用通行帯	車道混在
	市道本山2丁目世安町第1号線	34	663	自転車専用通行帯	車道混在

7.4. 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。

卷末資料



あ

青切符(交通反則通告制度)

令和 8 年 4 月に導入される、自転車利用時の比較的軽微な交通違反に対して青切符(交通反則告知書)が交付される制度。

「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り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 8 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り組む、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。

**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。

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8年3月