

第 5 回 熊本市自転車利用推進協議会 議事録

I. 日時：令和 7 年（2025 年）10 月 22 日（水） 14 時～

II. 場所：熊本市役所 議会棟 2 階 予算決算委員会室

III. 配布資料

- ・ 次第
- ・ 委員名簿
- ・ 配席図
- ・ 資料 1 熊本市自転車活用推進計画の中間見直しについて（素案概要）
- ・ 資料 2 平成駅前自転車駐車場の改修について
- ・ 資料 3 高校生のヘルメット着用推進について
- ・ 資料 4 シェアサイクルのエリア拡大について
- ・ 参考資料 1 熊本市自転車活用推進計画の中間見直しについて（素案）
- ・ 参考資料 2 熊本市自転車ネットワーク計画（中間見直し）
- ・ 参考資料 3 中間見直しにおける主な変更点、今後の進め方

IV. 議事要旨

1. 開会 事務局挨拶	
2. 委員紹介	
3. 会長選任・副会長選任	
4. 議題 (1) 熊本市自転車活用推進計画の中間見直しについて（素案）	
事務局	資料 1 に基づいて説明
(1) について質疑応答	
会長	議題（1）について、何かご意見ご質問等はあるか。
委員	P13 について令和 8 年度から令和 12 年度の 5 年間で整備する路線を 26.3km 選定し、整備をするところではあると思うが、完成形態となるまでの期間はどのくらいかかるのか？
事務局	完成形態については、交通量等を勘案し整備形態を選定している。完成形態になるまでの詳細な時期は設定していないが、他の道路事業と連携して完成形態の整備を目指していきたいと考えている。
委員	何十年もかかるイメージがあるが。

事務局	委員ご指摘のとおり、既存の道路では、道路空間の再配分を行っても自転車専用通行帯の幅員確保が困難な状況であり、用地買収なども発生するためある程度の期間を要すると考えている。
委員	環境面について、計画の中にさらに織り込んでも良いと考える。計画の中身に環境に関係するデータがあまりないように感じた。CO2 の削減量など環境面への自転車の効果的な内容が含まれることで、環境分野に興味がある方なども計画を見る機会が増えてくると思う。
事務局	環境面の指標に関して、資料 P7 の数値目標 2-4「自転車通勤利用による CO2 削減量」がある。こちらの数値は、数値目標 1-2「通勤時間帯の自転車交通量」と関連しており、考え方としては、自転車交通量の増加が自動車からの転換と仮定し、CO2 の削減量を算出している。しかし、今回の実績値については、自転車交通量が減少していることもあり、削減が見込まれなかったという結果になっている。自転車の交通量が令和 2 年度以降のコロナ禍も影響し減少しているものの、現在は回復傾向にあるため、当初計画時の自転車交通量を上回れば CO2 削減の実績としても出てくる。他の施策も実施することで自転車交通量を増加させ、計画の最終年度までに、数値目標として良い数字をご報告ができればと思う。
委員	通勤時間帯の自転車交通量の転換のみで、算出していると思うが、例えばチャリチャリの利用者の増加が自動車からの転換であるというような考え方もできると思う。そういった数値の取り方ができているのか確認はできないが、そのような面からも捉えられてみてはどうだろうか。
事務局	承知した。
委員	シェアサイクルとヘルメット着用について、これらは今後どのように結びつけていくのか。対策等があれば教えてほしい。
事務局	シェアサイクルについては、利用が好調なこともあり、エリアを拡大しながら利用促進を図っているところではあるが、マナーやヘルメット着用の課題も出ている。これまでの取組としてはアプリ上での啓発

委員 事務局	やポート看板へのチラシ設置等広報をしているところであるが、着用率がなかなか上がっていない。それを受け、事業者と連携してチャリチャリオリジナルの折りたたみヘルメットの販売につなげた。そもそもチャリチャリにヘルメットを備え付けるということも考えられるが、サイズの不一致や衛生面、劣化等の課題があることに加え、他都市では盗難にあったという報告もある。そのようなことから、利用者にヘルメットを持ち歩いていただくために、持ち運びしやすい折りたたみヘルメットの普及を促進したいと考えている。 折りたたみヘルメットの安全性は確保できているのか。 その製品については、安全基準を満たしているため問題ない。
委員 事務局	チャリチャリのヘルメットについては、当初の協議会からある課題であり、その課題が解決しないまま利用促進されてもいいのか。 また、折りたたみヘルメットについても、公共交通の時間が合わずにたまたま近くのチャリチャリを使うといった状況も考えられるので、常に持ち歩くことできないと考える。この課題は他都市も同じ状況だと思うが、事例はあるか？
事務局 委員 事務局	ヘルメットの着用推進は利用促進と並行して取り組むべき課題と認識している。他都市では、有人窓口やポートに備え付けをしているところもある。しかし、実績としてはほとんどヘルメットの利用がなく、成功事例がないのが現状である。 同じ件について、以前中国に行ったことがあり、現地のシェアサイクルは、備え付けのヘルメットがあり、ヘルメットを着用しなければ利用ができないというシステムになっている。また、車体が赤であれば、ヘルメットも赤、緑であれば緑と車体とヘルメットが同じ色であることで盗難等はなくなるのではないかと考え、そういった工夫は必要ではないか。 努力義務との兼ね合いやシェアサイクルは公共交通を補完する重要な役割を有しており、利用促進と安全利用の推進の両面で考える必要もある。今後事業者と連携してヘルメット着用の推進について研究してまいりたい。

委員	情報提供として。京都の「kotobike」では店舗で利用者にヘルメットの貸し出しをしているとのこと。
事務局	情報提供について感謝する。松本市でシェアサイクルでヘルメットを100 個程度カゴへ備え付けをしたとのことだが、10 個程度盗難にあったという事例があった。
会長	参考資料1のP7-3について、自転車ネットワーク計画の優先整備路線の見直しを記載されているかと思うが、中段の優先整備路線の設置と下図のフローに示されている番号が不一致である。例えば、前者では①直近3年間で自転車関連事故が多い路線であるが、後者は①他計画と連携可能な路線の抽出とされている。選定の視点とフローは整合した方が良い。 また、優先整備路線の選定の視点②の「通学路に指定された路線」について、子どもたちの通学環境を守ることが表れている部分だと思うが、下のフロー図では、安全面から優先度が高い路線とひとまとまりにされているため、少し引っかかる。 さらに、⑤他計画や関連事業で影響される路線は、R13以降で他計画と連携可能な路線でも安全に配慮すべき路線も含まれるため、道路に子どもの飛び出し注意等看板を置くことで安全面を考慮するなど、自転車ネットワーク路線として選定された以上何らかの形で対応するといった内容が注釈としてあると良いと考える。
事務局	ご指摘のとおり、選定の視点にフロー図で整合が取れていないため、修正したい。また、優先整備路線の安全面について着目したうえで、フロー図の表現を工夫する。
副会長	最近、アーケード街のお店の前に自転車を止めて入店する自転車利用者を見かけるようになった。以前は、付近に駐輪場があったため、そちらに移動をするように声掛けができていたが、駐輪場が減ってきたため、違法駐輪があった際にそういった声掛けができないという現状がある。取組に民間駐輪場の整備補助の導入ともあり、駐輪場が新たにできるとそちらへ誘導することが可能になるが、民有地であると数年で閉鎖されてしまう可能性があるため、難しいとは思いますが民有地よりも市有地で駐輪場を開設してもらえるとありがたい。

会長	副会長のご指摘の課題もあると思うが、やはりまちなかでの違法駐輪への対応はなかなか難しいものがあるが、現計画においてまちなかの違法駐輪における取組はあるか。まちなかに限らず違法駐輪全体の問題としてでも構わない。
事務局	違法駐輪対策については、参考資料 1 の P5-11 基本方針 1 施策 2 取組②「放置自転車ゼロ作戦」の取組を設けている、H24 年には約 6,500 台あった放置自転車が令和 2 年以降は約 2,000 台前後を横ばいしており、効果が見られた。まちなかの放置自転車に対しての整理指導や放置禁止区域を設定し、即時撤去を行った結果であると考え。副会長のご発言のとおり、放置自転車があるような箇所は駐輪需要があるところであると考えため、そのようなところにシェアサイクルポートを設置することで、放置駐輪も減り、シェアサイクルも利用促進されるため、今後放置自転車が多いエリアを把握しながら対策を講じていきたい。
会長	放置自転車ゼロ作戦の部分に「市民通報システムの導入を検討する」とあるが、他都市の事例を参考にされているかと思うが、順調に進んでいるのか、あるいは課題があり、なかなか進んでいないのかそれについての概要を教えてほしい。
事務局	市民通報システムについては、まだ本市においては導入できていないため、今後さらなる放置自転車を減少させる取組の一つとして、後期で検討していきたい。
会長	他都市では事例はあるか。
事務局	そこまで把握できていないが、この計画に記載した趣旨としては、熊本市の道路や河川などで通報システムがある。それをイメージしており、同等のものができればと考えている。
吉城会長	他に質問はあるか。議題 1 については、これからまた更新作業を進めていただき、この先特別委員会でご報告、パブリックコメントにかけるといことであるため、今回出たご意見について反映していただき、次の段階に進めてもよろしいか。
全委員	異議なし

5. 報告 (1) 平成駅前自転車駐車場の改修について (2) 高校生のヘルメット着用推進について (3) シェアサイクルのエリア拡大について	
事務局	資料2、資料3、資料4について説明
(1)(2)(3) についての質疑応答	
会長	(1)(2)(3) について質問はあるか。
委員	ヘルメット購入補助金は現在も申請できるのか。 まだ予算はあるため、申請可能である。
会長	ヘルメットのことで、学校関係からご意見をいただきたい。
委員	高校生のヘルメット着用について、現在、公立高校は令和7年4月より義務化となっているが、私立高校については、設置者が違うため一律にすることは難しい。各学校で安全講話開くなど安全利用への意識定着に向けて取り組んでいる。自身の命を守るために被るように啓発しており、それができなければ公共交通を利用するようという話しもしている。本校の生徒は中学校については、全員着用しており、高校は若干名着用している状況である。先ほどシェアサイクルの話も出てきたが、大人が被っていないのに、なぜ自分たちだけ被らないといけいないのかと生徒は思っている。そのため、そこについても考えていかなければならない。生徒についても、中高でヘルメット着用がとどまらないように考える必要もある。また、懸念しているのは、通学中にヘルメットを被らずに、自転車のハンドルにヘルメットをかけている様子を見かけて、危険だなと感じることもある。今後は、そのような状況に対して、私立も含めて考えていきたいと思う。
委員	中学校については、通学・部活の移動の際にはヘルメットを着用しなければならない。ただ、遊びに行く際は義務化にはしていない。中学校では男女関係なく、当たり前ヘルメットを被っているが、生徒の中では高校になれば被らなくてもよくなるという考えがあるようだ。しかし、公立高校のヘルメット着用義務化も始まったため、流れは

会長	徐々に変わっていると思う。実際に私が高校にいた際に、生徒へ「ヘルメット着用が義務化になるとどうするか？」と尋ねたところ、「みんなが被れば被る」というような声も聞いている。そのため、全体的にそのような雰囲気が出てくると、ヘルメットを被りやすい環境になってくると思う。 中学、高校で着用する流れを作ってもらいたい。ただ大人が被らない状況がある。シェアサイクルとヘルメット着用についても難しいとは思いますが、引き続き考えていく必要がある。
5. 閉会	