熊本市自転車 3”ばい” プラン

～熊本市自転車活用推進計画～

（素案概要）

乗るばい

良かばい

守るばい

計画の構成

序　章　計画の趣旨

1．計画策定の背景
2．計画見直しの背景
3．計画の位置づけ
4．計画の考え方

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
１．２．自転車活用に向けた国内の取組

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
２．２．自転車関連計画の取組

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
３．２．市民アンケートからみる自転車の利用状況
３．３．自転車活用にあたっての課題

第４章　基本方針

４．１．計画の目的
４．２．本市が目指す自転車の未来
４．３．基本方針

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
５．２．具体的な取組
５．３．施策の実施による将来イメージ

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
６．２．計画のフォローアップ

第７章　自転車ネットワーク計画（見直し）

７．１．背景と目的
７．２．自転車走行空間整備の進捗状況
７．３．優先整備路線の見直し
７．４．自転車ネットワークの効果的な構築に向けて

序章　計画の趣旨

■ 計画策定の背景

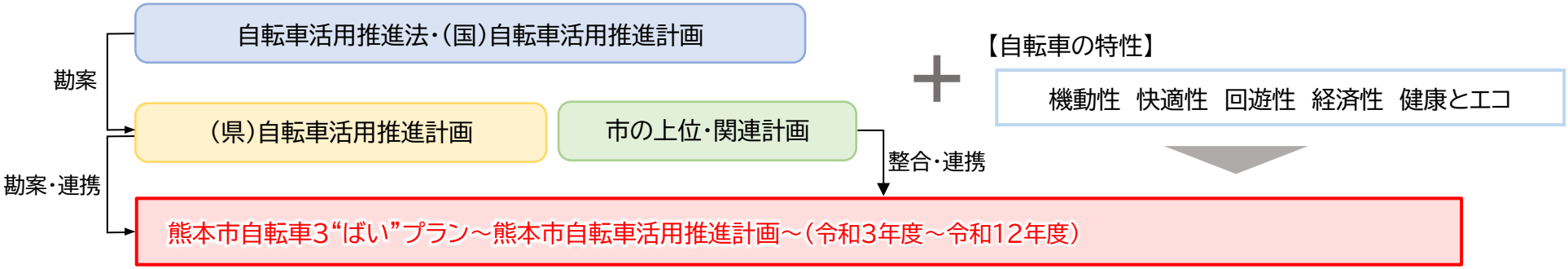
- 国では、自転車活用推進法（平成29年5月）の施行を受け、自転車活用推進計画（平成30年6月）を策定
- 本市では、自転車の施策に関する総合的な計画として、『熊本市自転車3“ばい”プラン ～熊本市自転車活用推進計画～ 』を策定

■ 計画見直しの背景

- シェアサイクルの定着・利用拡大：令和4年4月からの実証実験をの成果を踏まえ、利用が好調であったことから令和6年4月より本格運用へ移行
- 自転車交通量の変化：新型コロナウイルス感染症の影響による外出機会の減少に伴い、自転車交通量も減少
- 在住外国人や外国人観光客の増加：半導体産業集積（TSMC等）の進出やコロナ禍の収束の影響による外国人増加
- 関係法令の改正：自転車利用者への交通反則通告制度（青切符）の導入（令和8年4月に施行）

■ 計画の位置づけ・考え方

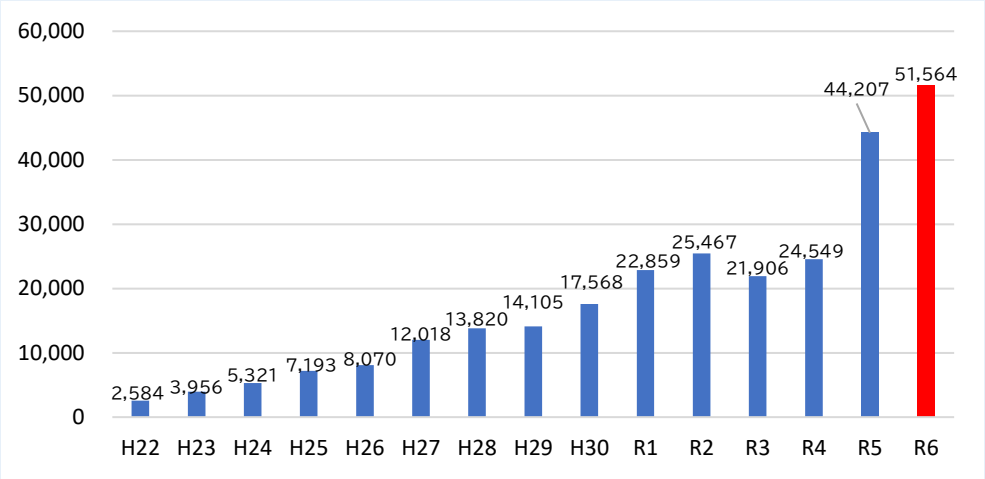
- 本計画は、国・熊本県の動向やニーズの変化等を踏まえ、本市の「熊本市第8次総合計画」や都市づくりや交通に関する計画と整合・連携を図る
- 施策の実施においては、現状と課題や社会情勢の変化を踏まえ、取組の継続・拡充等を図りながら“自転車の特性”を活かしさらなる自転車の活用を促進



第1章　自転車を取り巻く環境

① 自転車違反検挙件数は5万件を越え、令和4年度から2倍以上増加
② 半導体産業集積(TSMC等)の影響になどにより、コロナ禍以降一時的に減少していた在住外国人や外国人観光客が大幅に増加
③ 令和8年4月から、自転車利用者に交通反則通告制度(青切符)が適用されるため、自転車利用者に対しての交通ルール啓発の強化が必要
※交通反則通告制度: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納付を通告できる制度

図①　自転車違反検挙件数の推移(全国)



資料　警察庁(自転車の交通指導取締り状況)

図②　在住外国人及び外国人観光客入込数の推移

	R1	R3	R4	R6
在住外国人	6,651人	6,089人	7,272人	10,594人 (R1年度比 160%)
外国人観光客入込数	711,179人	7,116人	73,318人	1,392,047人 (R1年度比 196%)

出典:第2期熊本市国際戦略(資料編)
令和6年(2024年)熊本市観光統計 参照

図③ 交通反則通告制度(青切符)の事例

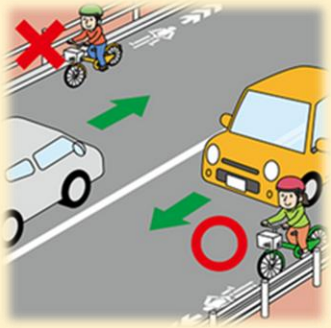
■一時不停止

・反則金:5,000円

■信号無視(赤色等)

・反則金:6,000円

■車道の右側通行



・反則金:6,000円

■携帯電話使用等(保持)

・反則金:12,000円

参照:イラスト(内閣府HP)

第2章　熊本市のこれまでの取組み

①自転車ネットワーク計画に基づき、計画的に自転車走行空間を整備
②令和6年に新水前寺駅自転車駐車場を改修（令和3年には西熊本駅自転車駐車場を整備）
③令和4年4月から熊本市シェアサイクル実証実験事業を開始し、2年間の実証実験を経て、令和6年4月から本格運用開始
④自転車安全利用モデル校、自転車通勤推進事業所制度を導入。令和7年4月からの公立高校ヘルメット着用義務化にあわせたヘルメット購入補助の実施

①自転車走行空間の整備

▲熊本停車場線（R4整備）

▲白川ちゃりんぽみち

②駐輪場整備

▲改修後の新水前寺駅駐輪場

▲思いやりスペース

▲スポーツサイクル用

③シェアサイクルの導入

熊本市 Kumamoto City × Charido

▲シェアサイクルポート

▲利用エリア

④ヘルメット着用促進

▲ヘルメットモニター

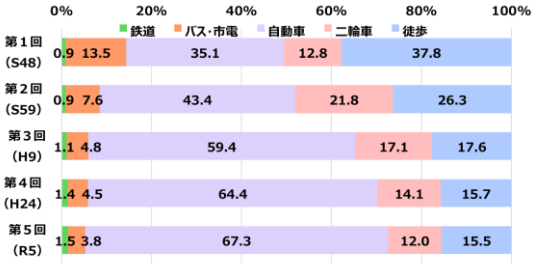
▲モデル校合同会議

第3章　熊本市の自転車に関わる現状と課題

近距離移動における自動車利用からの転換が必要

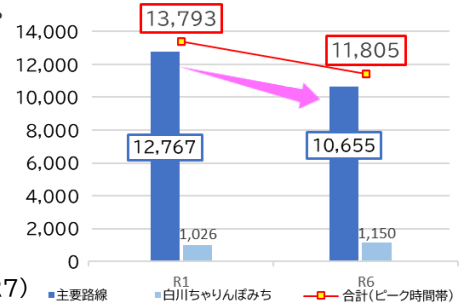
○自転車は近距離移動において優位であるにもかかわらず、自動車利用が多く、通勤時における自転車分担率が低い傾向
○近距離移動における自転車の利用促進を図るとともに、定着したシェアサイクルの更なる利用拡大を推進

図　通勤時の交通分担率（全国政令指定市）



資料：熊本都市圏総合交通計画協議会（R7）

図　自転車交通量の変化（熊本市）



多様な利活用ができる自転車利用環境づくりが必要

○自転車利用のきっかけとして、サイクリング環境の整備が必要
○サイクリングルートの設定など、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を推進
○関係機関と連携したサイクリング環境の整備

▲サイクリングの様子

自転車利用に関する広報・啓発が必要

○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下
○自転車利用は移動や経済面のみならず、健康増進や環境負荷低減にも効果がある。こうした利点をわかりやすく伝えるための広報・啓発を推進
○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る

安全で快適な自転車走行空間の整備が必要

○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
○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る
○交差点の事故防止対策など、自転車走行空間の安全性を確保

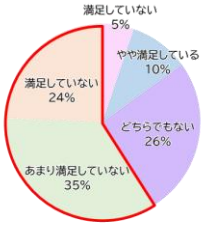


図　走行環境の満足度

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）

自転車事故やルール違反の減少とマナーアップが必要

○若い年代の交通事故・違反が多く、自転車の交通安全教育の充実が必要
○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
○外国の方むけに外国語版の安全利用チラシ等を作成し、周知啓発を図る
○交通反則通告制度（青切符）が適用されることから、交通ルール周知の強化

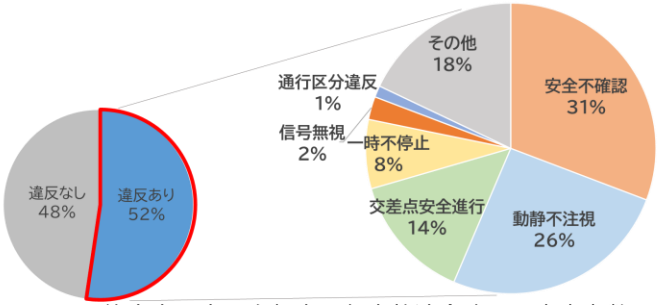


図　熊本市発生の自転車関与事故法令違反別当事者数

資料：交通事故統計（R6）（熊本県警）

利便性の高い駐輪環境の整備が必要

○駐輪場台数が不足している箇所があるため、駐輪場の適正配置や整備が必要
○放置自転車対策を継続
○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推進

▲通路に駐輪されている

第4章　基本方針

- 自転車利用者は「より便利」に、自転車未利用者には「メリットを知ってもらう」ことで自転車の利活用を促進
- 本市が抱える課題に対応した3つの基本方針を設定。この基本方針に基づく施策を展開し、本市が目指す自転車の未来を実現

自転車活用にあたっての課題

1. 近距離移動における自動車利用からの転換が必要
2. 安全で快適な自転車走行空間の整備が必要
3. 利便性の高い駐輪環境の整備が必要
4. 多様な利活用ができる自転車利用環境づくりが必要
5. 自転車利用に関する広報・啓発が必要
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

基本方針

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

基本方針2　良かbicycle（ばい）
「自転車を気軽に利用できる環境づくり」

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

各方針に沿った
施策の展開

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

第5章　自転車活用推進に向けて実施すべき施策

■ 施策の展開

基本理念

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

乗るbicycle「自転車を便利に利用できる環境づくり」

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　etc

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

▸ 交通手段として！

良かbicycle「自転車を気軽に利用できる環境づくり」

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　etc

▸ 観光・レジャー、地域おこしに！

守るbicycle「自転車を安全に利用できる環境づくり」

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 etc

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　etc

4. 安全・安心な自転車利用の普及

①自転車の点検・整備の推進　②ヘルメット着用の促進　③自転車安全保険加入の促進

▸ 健康・環境の面でも！

▸ 安全に利用！

全10施策34取組を実施

第5章　自転車活用推進に向けて実施すべき施策

■ 数値目標

- 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）に設定

R1（当初）	R6（実績値）	R7（中間目標値）	R12（最終目標値）
1-1.自転車ネットワーク路線の整備延長			
14.4km	29.5km	34.0km	50.0km
1-2.通勤時間帯の自転車交通量			
13,793台	11,805台	15,170台	16,500台
1-3.駐輪環境の満足度			
8%	9%	15%	30%
1-4.中心部駐輪場の利用台数			
2,461台	1,939台	2,700台	2,950台
1-5.交通結節点等駐輪場の利用台数			
4,250台	4,690台	4,680台	5,100台
1-6.放置禁止区域内の放置自転車台数			
2,483台	2,114台	1,738台	1,000台
1-7.熊本市版「自転車通勤推進企業」認定企業数			
0社	7社	10社	20社

R1（当初）	R6（実績値）	R7（中間目標値）	R12（最終目標値）
2-1.「自転車を利用する機会が増えた」と感じる市民の割合			
10.1%	8.4%	13.8%	17.6%
2-2.「シェアサイクルの利用回数/年」（新規）			
17万回（R4）	119万回	170万回	250万回
2-3.運動で自転車を利用している市民の割合			
13%	13%	25%	40%
2-4.自転車通勤利用によるCO2削減量			
0t	0t	275t	550t
2-5.自転車を保有している市民の割合			
66%	64%	68%	70%
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			
15%	14%	30%	45%

R1（当初）	R6（実績値）	R7（中間目標値）	R12（最終目標値）
3-1.「熊本市自転車安全モデル校」の指定校数			
0校	12校	5校	10校
3-2.自転車安全教室の実施回数			
76回	74回	105回	135回
3-3.自転車事故件数			
399件	298件	350件	300件
3-4.自転車事故における法令違反別当事者割合			
44%	52%	40%	35%
3-5.車道の逆走率			
16%	13%	8%	0%
3-6.自転車交通ルールに関するテストの正答率			
73%	77%	85%	100%
3-7.ヘルメットの着用率			
10%	12.3%	20%	30%
3-8.自転車安全保険の加入率			
53. 7%	82.7%	62%	70%

■ 具体的な取組み

基本方針1　乗るbicycle（ばい）「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

取組み③	自転車ネットワークの拡充	
着手時期	前期 短期	後期

・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の整備を進めている。
・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整備を図る。
・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む。

▲自転車ネットワーク計画エリアの拡充イメージ

施策2　駐輪場環境の整備・構築

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（継続） 短期	後期（継続）

・公共交通との連携によるサイクル＆ライドの推進を図るため、主要駅やバス停等を中心に駐輪場の整備を行う。
・利用率が高く、駐輪可能台数を超えている駐輪場は、駐輪台数の拡大を検討するとともに、外国人の増加や空港アクセス鉄道整備に伴う将来需要の増加、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、駐輪場の機能拡充を検討する。
・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。

▲機能拡充の例（思いやりスペース）

▲チャリチャリ併設の駐輪場

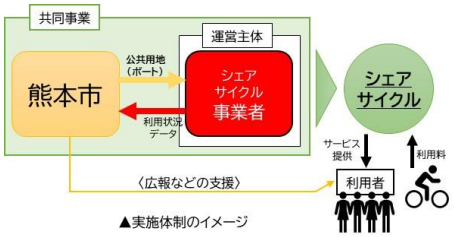
第5章　自転車活用推進に向けて実施すべき施策

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

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＆ライドの推進など、さらに利用の回転率を上げるため、安全かつ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。
・シェアサイクルのヘルメット着用推進については、アプリでの発信や駐輪ポートへのチラシ掲示、各種イベント（公共交通キャンペーン等）での啓発、メディア取材時の注意喚起など、利用者に対して周知啓発を実施。
・ほかにも事業者に対し、ヘルメットの着用推進に向けた方策について提案や要望を行い、オリジナルの折りたたみヘルメットの販売へつなげた。
・今後も、シェアサイクルのヘルメット着用に向けた研究を進めるとともに、折りたたみヘルメットの普及に関して事業者と連携を行うなど、ヘルメットの着用推進に向けて取り組む。



▲実施体制のイメージ

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の案内等を行うとともに、自転車利用の促進を図る。
・また、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等を活用し、更なる情報発信の強化に取り組む。

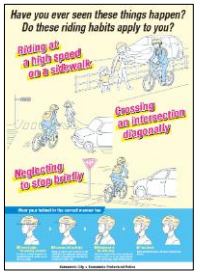
▲Instagramによる広報啓発

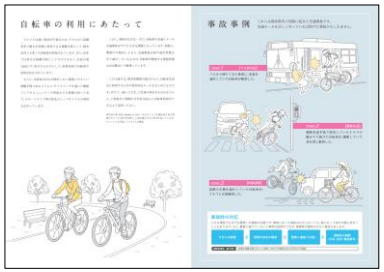
基本方針3 守るbicycle（ばい）「自転車を安全に利用できる環境づくり」

施策3 安全利用に向けた意識改革

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、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。





▲交通安全冊子：日本語・英語・中国語（簡体字. 繁体字）

施策4 安全・安心な自転車利用の普及

取組み②	ヘルメット着用の推進	
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、ヘルメット着用の推進に努める。
・利用が好調であるシェアサイクルにおいてもアプリやポート看板での周知啓発を行いながら、着用率アップを図る。
・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実施した。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、引き続き、熊本連携中枢都市圏の自治体等と連携し、ヘルメット着用に向けた取組を推進する。

▲ヘルメット購入補助を実施

第6章　計画の効果的な推進に向けて

■ 計画の推進体制

- 行政、事業者、市民などの多様な主体が連携・協力し、継続的に取り組み、本計画を推進

計画推進と利用者意識の醸成の“両輪”で、
安全かつスマートに自転車を利用できる施策を推進するために

自転車活用に関する施策

安全利用の醸成

＜行政＞
（熊本市）

- 熊本市自転車活用推進計画の着実かつ効率的な実施・推進
- 市民や関係機関・関係団体等との連携・働きかけ
- 利用者ニーズや社会情勢に配慮した必要に応じた計画見直し　等

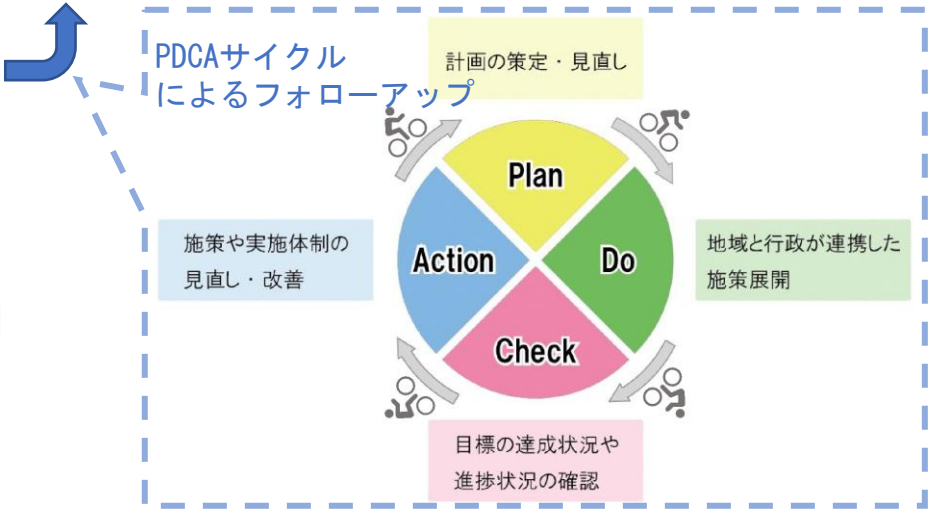
相互連携

＜市民＞
（関係機関・事業者・団体等含む）

- 交通ルール、マナーを守った道路空間の利用
- 低炭素型社会、健康増進への意識醸成
- 自転車の適正利用を促す環境整備
- 安全学習や安全点検の取組み
- 安全で快適な自転車利用に関する意識向上　等

自転車が持つ様々な可能性を最大限に
発揮し、3つの基本方針を推進することで、
”Let’s enjoy bicycle“を実現します。

PDCAサイクル
によるフォローアップ



■ 計画のフォローアップ

- 必要に応じて施策体系や施策内容、実施体制の見直し・改善など、フォローアップを実施し、持続的な自転車の利用促進を図る

第7章　自転車ネットワーク計画（見直し）

■自転車走行空間の整備の進捗状況

整備目標

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

整備状況

31.2㎞（R8年3月末時点）

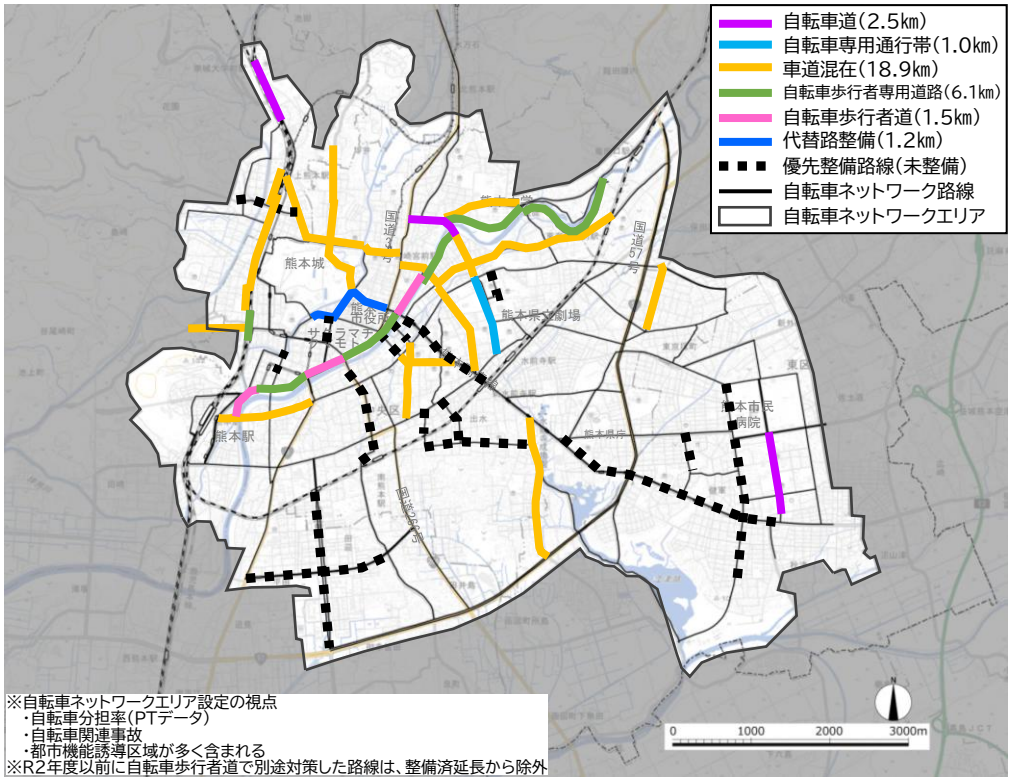


図　自転車走行空間の整備状況

■優先整備路線の見直し

【課題】

・利用実態を加味した整備優先度の設定

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

・事業性を加味した整備優先度の設定

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

・関連事業との整合

無電柱化事業などの道路事業の進捗を踏まえた整備優先度の見直しが必要

【選定の視点】

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

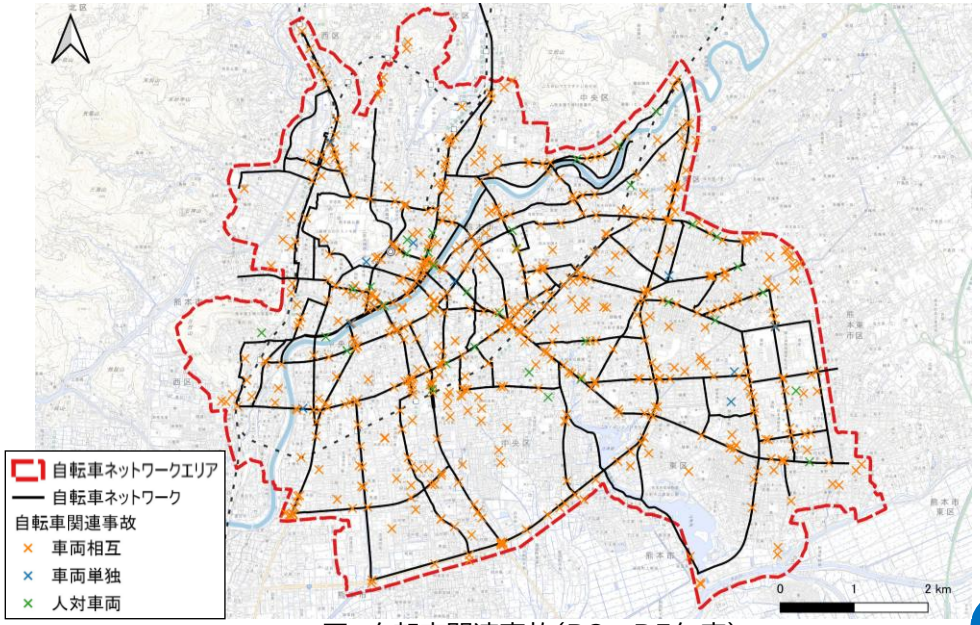


図　自転車関連事故（R3～R5年度）

第7章　自転車ネットワーク計画（見直し）

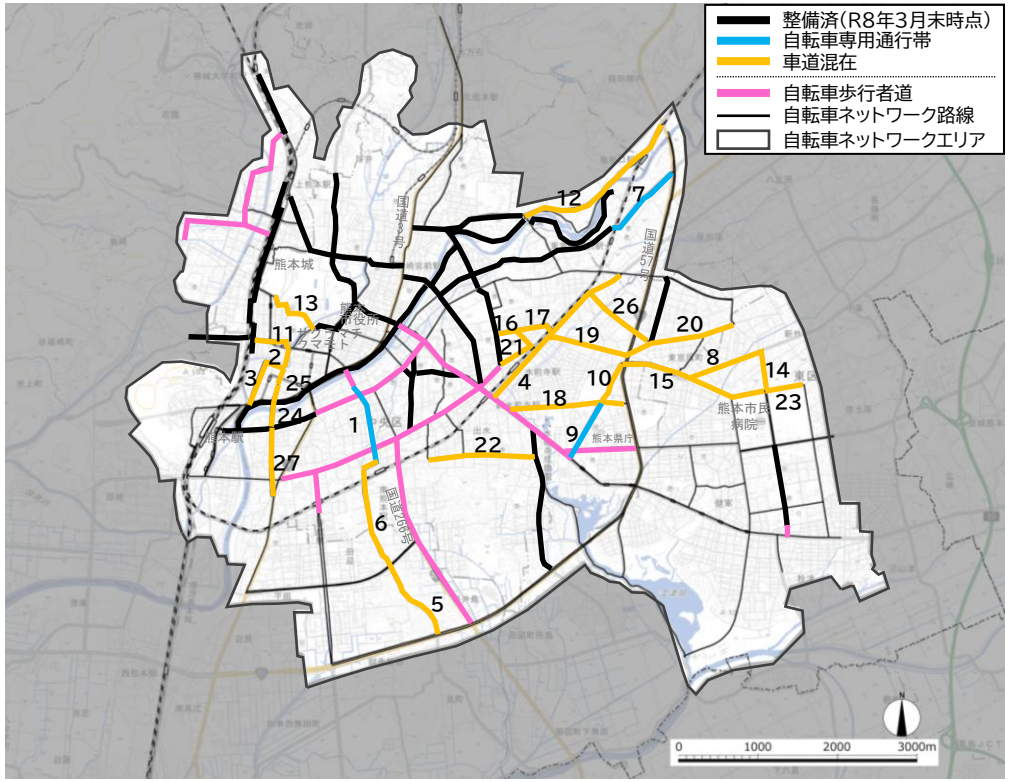
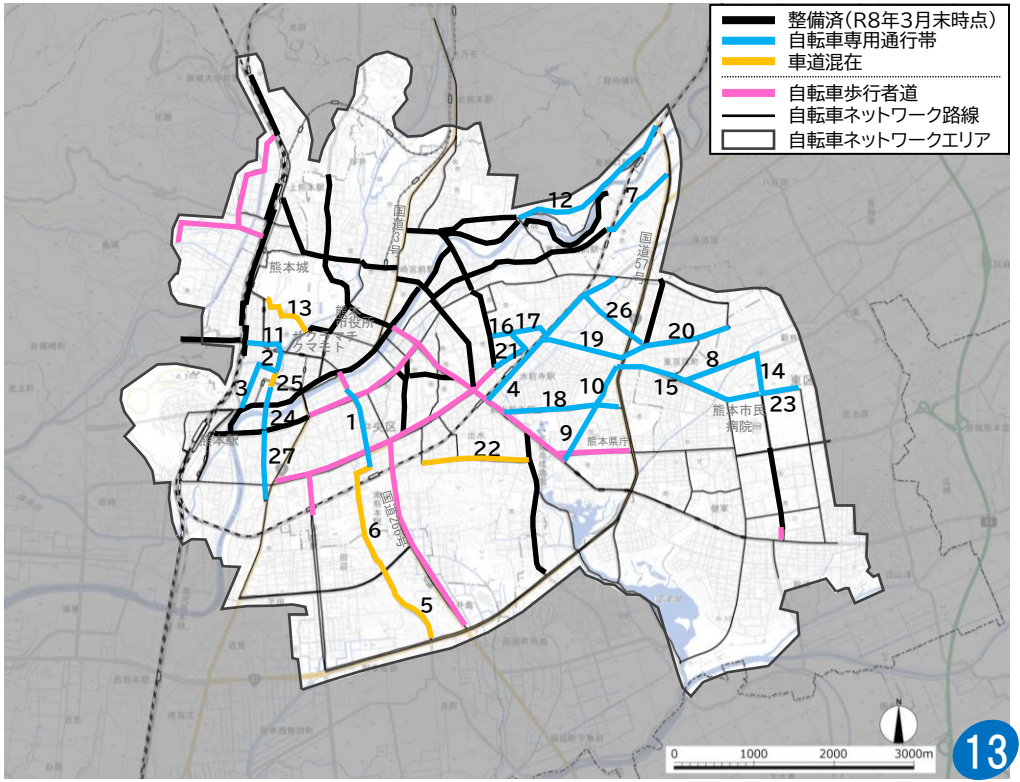
・今後5年間（令和8年度～令和12年度）で優先的に整備する路線を26.3㎞選定

優先整備路線一覧

番号		路線名	延長(m)	計画期間内の整備形態	完成形態
1	国道	国道266号	1,014	自転車専用通行帯	-
2	県道	主要地方道熊本高森線	188	車道混在	自転車専用通行帯
3			846	車道混在	自転車専用通行帯
4		県道熊本空港線	2,270	車道混在	自転車専用通行帯
5		県道熊本浜線	628	車道混在	-
6			1,947	車道混在	-
7		県道瀬田熊本線	1,028	自転車専用通行帯	-
8		県道戸島熊本線	967	車道混在	自転車専用通行帯
9			806	自転車専用通行帯	-
10			600	車道混在	自転車専用通行帯
11		県道小島新町線	515	車道混在	自転車専用通行帯
12		県道熊本菊陽線	2,419	車道混在	自転車専用通行帯

番号		路線名	延長(m)	計画期間内の整備形態	完成形態
13	市道	市道桜町新町1丁目第1号線	807	車道混在	-
14		市道秋津新町新外3丁目第1号線	499	車道混在	自転車専用通行帯
15		市道上水前寺2丁目尾ノ上2丁目第1号線	1,416	車道混在	自転車専用通行帯
16		市道新大江1丁目水前寺3丁目第1号線	523	車道混在	自転車専用通行帯
17		市道新大江2丁目水前寺3丁目第1号線	503	車道混在	自転車専用通行帯
18		市道水前寺1丁目水前寺6丁目第1号線	1,594	車道混在	自転車専用通行帯
19		市道水前寺3丁目4丁目第1号線	1,052	車道混在	自転車専用通行帯
20		市道帯山3丁目月出1丁目第1号線	1,387	車道混在	自転車専用通行帯
21		市道二本木2丁目新大江1丁目第1号線	543	車道混在	自転車専用通行帯
22		市道萩原町出水2丁目第1号線	1,359	車道混在	-
23		市道尾ノ上4丁目東町2丁目第1号線	931	車道混在	自転車専用通行帯
24		市道米屋町1丁目本山2丁目第1号線	642	車道混在	自転車専用通行帯
25			204	車道混在	-
26		市道保田窪1丁目帯山3丁目第1号線	1,003	車道混在	自転車専用通行帯
27		市道本山2丁目世安町第1号線	663	車道混在	自転車専用通行帯

計画期間内の整備形態（R8～R12）



完成形態