

熊本県自転車活用推進計画（第2次）

令和7年（2025年）3月



熊本県

目 次

第1章 総論	1
第2章 自転車を取り巻く現状と課題	6
1 自転車の利用状況	6
2 熊本県内の道路の状況	10
3 自転車関連の事故の状況等	13
4 自転車利用と健康	16
5 自転車と観光	18
第3章 目標及び実施する施策	22
1 目指すべき将来像	22
2 4つの目標	22
3 指標	23
4 実施する施策	24
5 講ずべき措置	28
第4章 施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項	49
1 計画の推進体制	49
2 計画のフォローアップと見直し	49

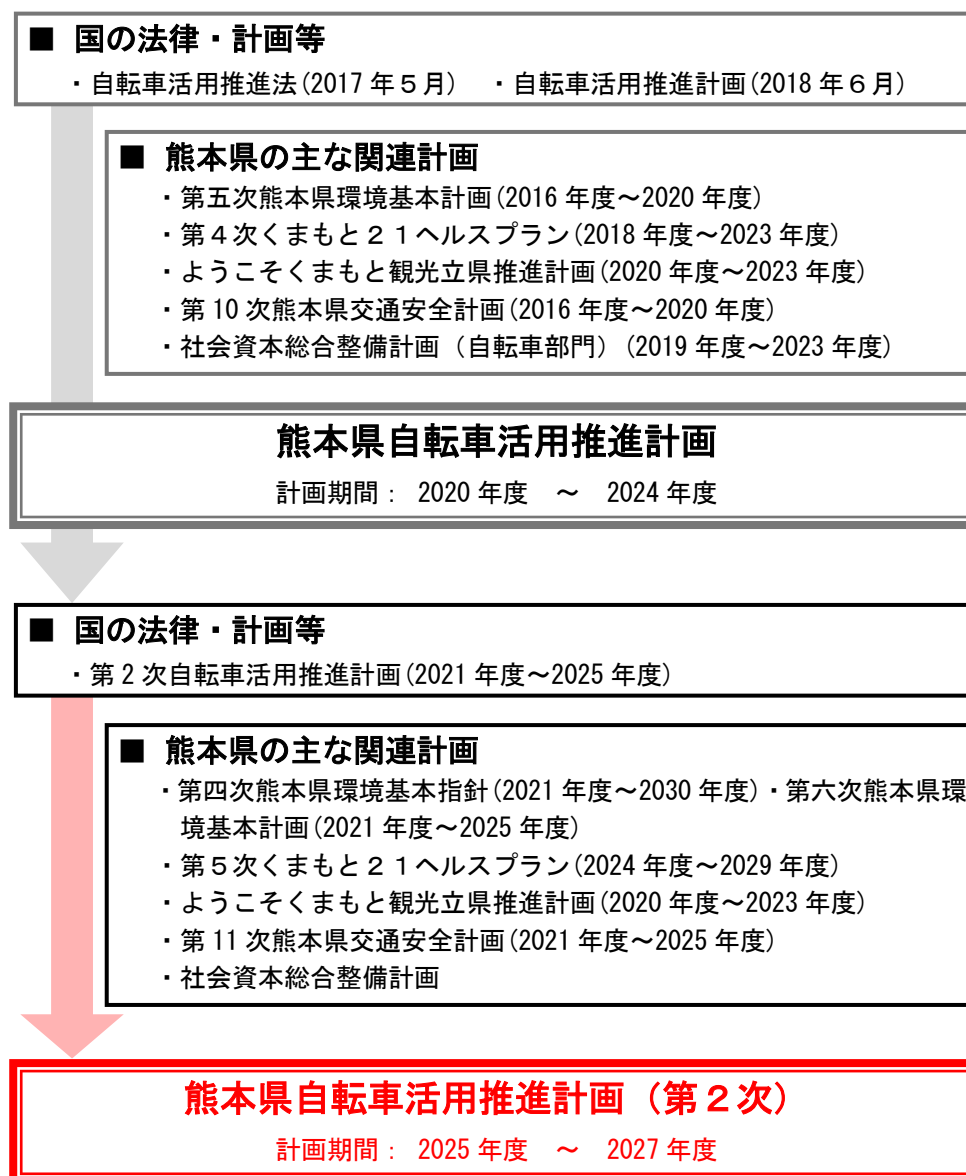
第1章 総論

(1) 計画の位置付け

自転車は、環境に優しい交通手段であり、災害時の移動・輸送や国民の健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものであることから、環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっています。このような中、2017年5月1日に自転車活用推進法（以下、法という。）が施行され、これに基づいて国は、「第1次自転車活用推進計画」を2018年に策定しました。

これを受けて、熊本県では、国の計画を勘案し、法第10条に基づく「熊本県自転車活用推進計画（第1次）」を2020年3月に策定し、県内における自転車活用を推進する取組を進めてきました。この計画期間において、国は、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、自転車の活用の推進を一層図るため「第2次自転車活用推進計画」を2021年5月に策定しています。

今回、「熊本県自転車活用推進計画（第1次）」が計画期間を終えることから、新たな国の計画を勘案するとともに、関連計画との整合を図り、「熊本県自転車活用推進計画（第2次）」を策定します。



(2) 計画の区域

計画区域は、熊本県全域とします。

(3) 計画の期間

社会資本総合整備計画等、関連を有する各種計画を踏まえ、計画期間は 2025 年度から 2027 年度までの 3 年間とします。

(4) 上位関連計画

熊本県自転車活用推進計画（第 2 次）は、国が定めた第 2 次自転車活用推進計画（以下、国計画という。）を勘案しつつ、以下の関連計画と整合した計画として策定します。

計画名称	概要
第 2 次自転車活用推進計画 (2021 年度～2025 年度)	<p>■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</p> <p><実施すべき施策></p> <ul style="list-style-type: none">①地方公共団体における計画策定・施策実施の促進②自転車通行空間の計画的な整備の推進③路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等④シェアサイクルの普及促進⑤地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進⑥情報通信技術の活用の推進⑦生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 <p>■目標 2：サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</p> <p><実施すべき施策></p> <ul style="list-style-type: none">⑧国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進⑨公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出⑩自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進⑪自転車通勤等の促進 <p>■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</p> <p><実施すべき施策></p> <ul style="list-style-type: none">⑫国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 <p>■目標 4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <p><実施すべき施策></p> <ul style="list-style-type: none">⑭高い安全性を備えた自転車の普及促進⑮多様な自転車の開発・普及の促進 【新規】⑯自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進⑰交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施⑱学校等における交通安全教室の開催等の推進⑲地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）⑳自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）㉑災害時における自転車の活用の推進㉒損害賠償責任保険等への加入促進 【新規】

計画名称	概要
第4次環境基本指針(2021年度～2030年度)・第6次環境基本計画(2021年度～2025年度)	<p>【第四次環境基本指針】</p> <p>■5つの目指すべき姿</p> <p>①ゼロカーボンシティ ②循環型社会 ③自然共生社会 ④安全で快適な生活環境 ⑤様々なリスクに備えた社会</p> <p>■環境施策の方向</p> <p>①ゼロカーボン社会・くまもとの推進 ②循環型社会の推進 ③熊本の恵みを未来につなぐ自然共生社会の実現 ④安全で快適な生活環境の確保 ⑤リスクに備えた社会づくりと球磨川流域における「緑の流域治水」の推進 ⑥環境立県くまもと型未来教育 ⑦持続可能な環境の創造に向けた仕組みづくり</p> <p>【第六次環境基本計画】</p> <p>■2050年の熊本県のあるべき姿</p> <p>命を守り、地域を活かすエネルギー利用で実現する ゼロカーボン社会・くまもと</p> <p><運輸部門></p> <p>○熊本県地球温暖化の防止に関する条例に基づく「エコ通勤環境配慮計画書制度」や「事業計画書制度（自動車運送事業者）」による企業のエコ通勤及びエコドライブ等の取組みを推進</p> <p>○「熊本県自転車活用推進計画」に基づき、自転車が地域の基礎的な交通手段として利用できる交通環境の構築、シェアサイクルの普及、自転車通勤の啓発等</p>
第5次くまもと21ヘルスプラン (2024年度～2029年度)	<p>■より良い生活習慣の形成、生活習慣の改善</p> <p>○身体活動・運動の習慣化を図るための取組の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県民へ、運動の効果や生活習慣病との関連、体操動画や自転車の活用等の日常生活に取り入れられる身体活動、総合型地域スポーツクラブや健康増進施設等についての情報発信を行い、身体活動の増加 <p>■自然に健康になれる環境づくり</p> <p>○運動・身体活動を促す環境整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合型地域スポーツクラブにおいて、誰もが身近に運動やスポーツに親しむことができるよう、気軽に取り組めるプログラムや健康づくり・介護予防の視点を取り入れたプログラムなど、実施プログラムの更なる充実 <p>■健康情報が入手・活用できる環境づくり</p> <p>○ICT等を活用した健康づくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ウォーキングイベントの開催や健康に関する情報の掲載など、くまもとスマートライフアプリを活用した健康づくりを推進するとともに、SNSやWEB広告等を利用した情報発信 <p>■多様な主体による健康づくり</p> <p>○企業、県民等と連携した健康づくり県民運動の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広報等を通し、くまもとスマートライフプロジェクトの更なる普及を図るとともに、くまもとスマートライフプロジェクト応援団及びがん予防対策連携企業・団体と連携し、健康的な生活習慣や健診の重要性等の啓発、健康づくりイベント等を実施
ようこそくまもと観光立県推進計画(2024年度～2027年度)	<p>【基本的な方針】</p> <p>■観光と熊本の強みを掛け合わせた“くまもとらしさ”の探求</p> <p>○国内外に誇れる熊本の地域資源や産業と観光を掛け合わせることで、により、「くまもとらしさ」があふれる観光地域づくりの推進</p> <p>○観光ブランド「くまもと」の確立を推進し、熊本が国内外から選ばれ、さらに選ばれ続ける観光地となることを目指す</p>

計画名称	概要
	<p>■上質な“トキ”と機会の創出</p> <p>○”今””ここ（くまもと）”でしか体験できない上質な”トキ”と機会を創出することで「トキ消費」を意識した観光の上質化・高付加価値に取り組む</p> <p>○観光の上質化・高付加価値化に取り組むとともに、ウェルビーイングな観光地域づくりにより、訪れた人の満足度を高め、リピーターの獲得や観光消費を促進</p> <p>■観光産業を柱とした創造的復興の実現</p> <p>○度重なる災害とコロナ過で疲弊した観光産業の再生を支援</p> <p>○コロナ過で顕在化した多様な価値観等に対応できる足腰の強い観光地域づくりを目指す</p> <p>○観光産業の成長が地域経済の活性化につながり、観光産業に携わる人が生き生きと輝き、ホスピタリティ精神溢れる観光づくりを目指す</p> <p>○TSMC の進出に伴い半導体産業の集積が進む中、増え続けるビジネス交流を県内各地との観光交流の流れへとつなぎ、インバウンド需要の取り込みを県内全域で推進</p>
第 11 次熊本県交通安全計画 (2021 年度～2025 年度)	<p>■道路交通の安全についての対策</p> <p>＜自転車の安全利用の推進（主な取り組み）＞</p> <p>○自転車利用者の安全通行の確保</p> <p>○幼児から高齢者に至るまでの段階的な交通安全教育の推進</p> <p>○自転車運転者講習制度の適切な運用</p> <p>○自転車安全利用キャンペーンの実施</p> <p>○参加・体験・実践型の交通安全教育の推進</p> <p>○悪質・危険な自転車利用者に対する指導取締りの推進</p> <p>○「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の周知・徹底</p> <p>○損害賠償保険等への加入の促進</p>
社会資本総合整備計画（2024 年度～2028 年度）	<p>■交付対象</p> <p>○熊本県、上天草市、水俣市、あさぎり町、山鹿市、天草市、八代市、芦北町、津奈木町、氷川町、苓北町、産山村</p> <p>■計画の目標</p> <p>○各地域における自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間を整備し、交通安全の確保及び自転車利用の増進を図る</p>

(4) 計画の視点

国計画及び関連計画を踏まえ、『環境』、『健康』、『観光』、『安全・安心』の4つの視点を設定します。

国計画	県関連計画	視点
■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	【第四次環境基本指針・第六次環境基本計画】 ○企業のエコ通勤及びエコドライブ等の取組みを推進 ○自転車が地域の基礎的な交通手段として利用できる交通環境の構築、シェアサイクルの普及、自転車通勤の啓発等 【社会資本総合整備計画】 ○自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整理	環境
■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	【第5次くまもと21ヘルスプラン】 ○身体活動・運動の習慣化を図るための取組の推進 ○運動・身体活動を促す環境整備の推進 ○ICT等を活用した健康づくりの推進 ○企業、県民等と連携した健康づくり県民運動の展開	健康
■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	【ようこそくまもと観光立県推進計画】 ○スポーツ大会や合宿の誘致・定着（ツール・ド・九州：サイクルロードレースなど）及び大会関係者・観戦者に対する観光行動への誘導 ○県内各地の周遊を促進するサイクルツーリズムの推進（宿泊施設や観光施設など観光関連施設における受入環境整備や高付加価値化に向けた取組みを推進）	観光
■目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	【第11次熊本県交通安全計画】 ○自転車利用者の安全通行の確保 ○幼児から高齢者に至るまでの段階的な交通安全教育の推進 ○自転車運転者講習制度の適切な運用 ○自転車安全利用キャンペーンの実施 ○参加・体験・実践型の交通安全教育の推進 ○悪質・危険な自転車利用者に対する指導取締りの推進 ○「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の周知・徹底 ○損害賠償保険等への加入の促進	安全・安心

第2章 自転車を取り巻く現状と課題

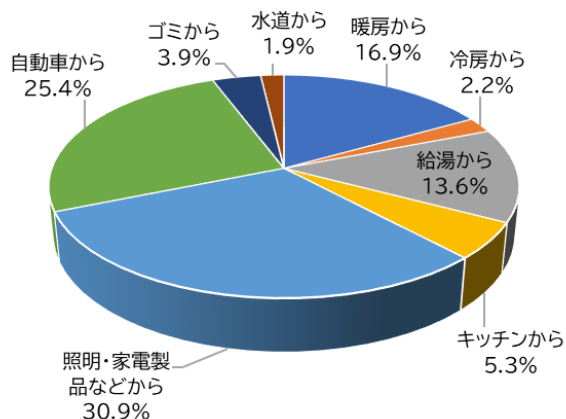
1 自転車の利用状況

(1) 利用交通手段

近年、地球温暖化等の環境問題が注目されており、温室効果ガスの排出量を削減していくことが求められています。家庭から排出される二酸化炭素のうち、自動車から排出されるものが、照明・家電製品などに次いで高い割合を占めるため、自動車への過度な依存を改め、二酸化炭素排出量が少ない交通手段である徒歩や自転車、鉄道やバス等の公共交通機関等を有効に活用することが望まれます。

図表1 家庭からの二酸化炭素排出量内訳

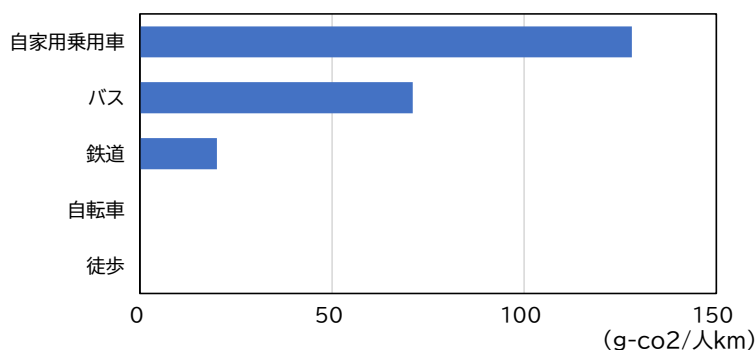
<全国（2022年度）>



出典：全国地球温暖化防止活動推進センターHP 掲載資料より作成

データ出所：国立環境研究所 温室効果ガスイベントリオフィス

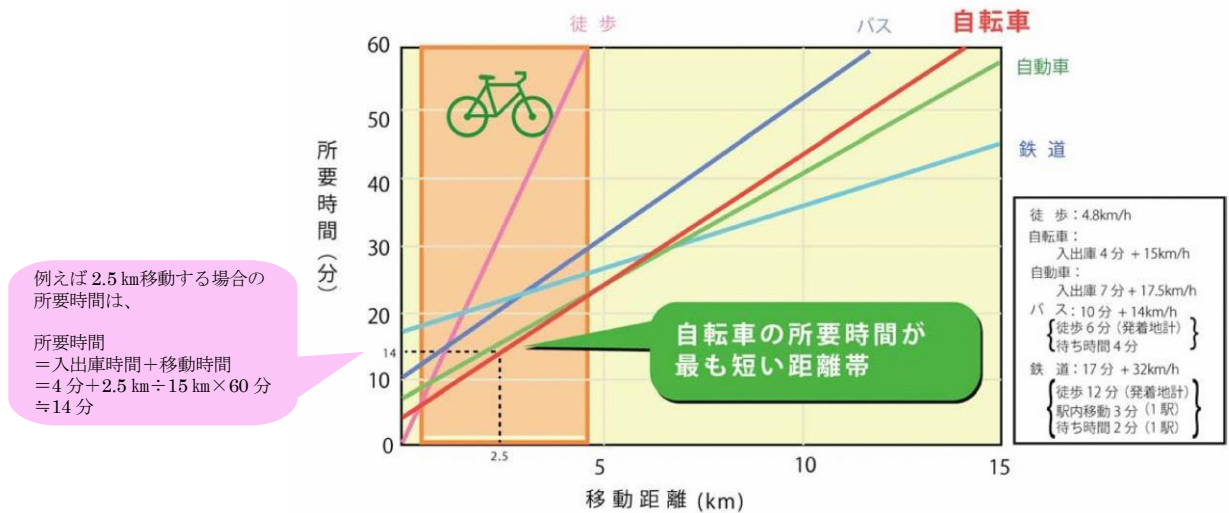
図表2 運輸部門の交通手段別二酸化炭素排出原単位（2022年度）の比較
（1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素の量）



出典：国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」資料より作成

自転車は、自動車やバス、鉄道に比べ、すぐに乗車して移動でき、5 km 以内の近距離の移動では、渋滞等の影響をあまり受けず、定時性に優れる有効な交通手段です。県内都市（熊本市、人吉市）においては、徒歩・その他を除き、自動車に次ぐ交通手段として利用されています。

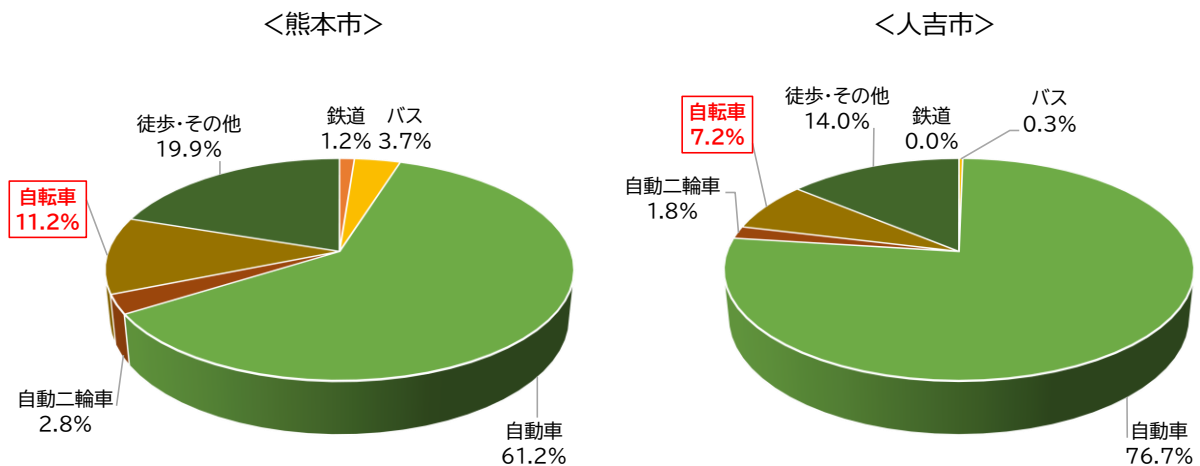
図表3 交通手段別の移動距離と移動時間の関係



【 MATT 関東圏時刻表 2002 年 11 月：八峰出版
東京都交通局ホームページ (<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp>)
平成 7 年大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
平成 11 年道路交通センサス：建設省道路局
自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修
自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析、土木計画学研究・講演集No.22(2)1999.10 を基に分析 】

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）

図表4 熊本県における利用交通手段（2021 年）



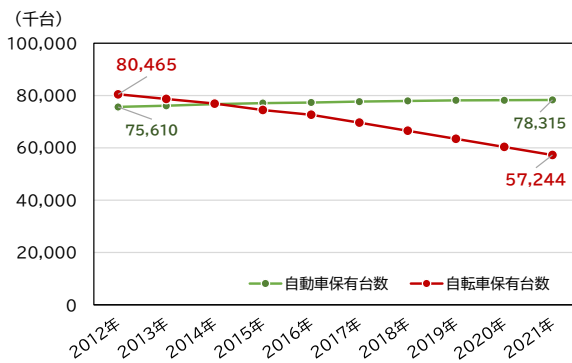
出典：国土交通省（令和3年度全国都市交通特性調査）※熊本県内は熊本市及び人吉市のみ調査

(2) 自転車販売台数の推移

我が国の自動車保有台数は過去10年間で増加傾向にある一方、自転車保有台数は、2012年の約75,610千台から令和3年度で約57,244千台と減少しています。

車種別販売台数(1店舗当たり)は、一般車の販売台数が他車種と比べて多いものの、2017年以降減少しています。一般車に次いで、スポーツ車の販売台数が多く、2020年まで増加傾向だったものの、その後減少に転じています。また、電動アシスト車、幼児・子供車についても2020年まで増加したのち、減少に転じています。

図表5 自転車保有台数の推移

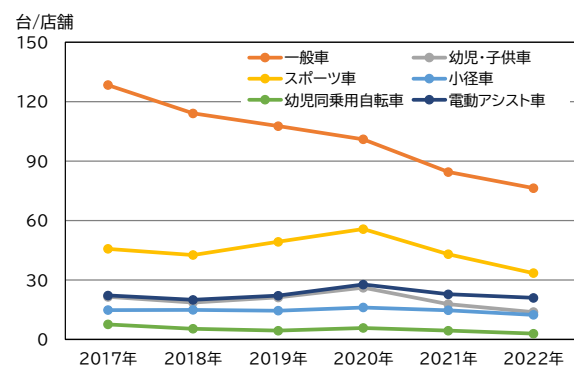


※自転車保有台数は標本調査による推計値。
自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

出典：(財)自転車産業振興協会(2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書)

(財)自動車検査登録情報協会

図表6 車種別販売台数(1店舗当たり)

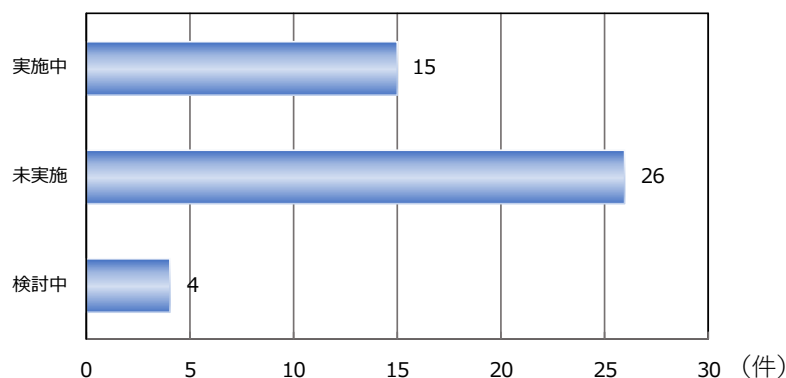


出典：(財)自転車産業振興協会
(自転車国内販売動向調査)

(3) レンタサイクル事業

県内のレンタサイクル事業は、24自治体で実施中、また、2自治体で導入の検討を行っています。レンタサイクル事業の多くは、観光地での移動手段としての活用を目的に導入されており、その運営は民間事業者が実施しています。

図表7 レンタサイクル事業の状況



出典：市町村アンケート 令和元年7月 熊本県調べ

図表8 さくら湯観光案内所のレンタサイクル(山鹿市)

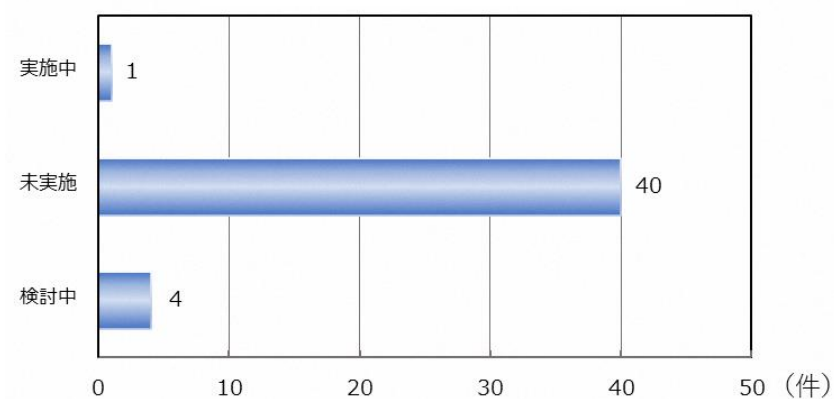


出典：熊本県

(4) シェアサイクル事業

県内のシェアサイクル事業は、5自治体で実施中、今後も観光地での移動手段のほか、公共交通の補完を目的として実施に向けた検討を進める自治体が増えてくることが考えられます。

図表9 シェアサイクル事業の状況



出典：市町村アンケート 令和元年7月 熊本県調べ

<利用状況からみた課題>

- ・ レンタサイクルやシェアサイクルの活用促進などを含めた、短中距離のクルマ利用から自転車利用への転換【環境】

2 熊本県内の道路の状況

(1) 熊本県内の道路整備状況

熊本県が管理する道路においては、自転車の通行を想定して整備された自転車道や自転車歩行者道の整備率は、道路延長のうち約22%です。

また、道路交通法第20条第2項に基づく自転車専用通行帯の設置は、熊本市内の一部の区間に留まっています。

自転車通行空間の整備延長は、前計画策定時（2020年3月末）から2024年3月末までに322km整備が進んでおり、前計画の目標値350kmを達成していません。

自転車ネットワーク計画又は自転車活用推進計画策定市町村数は、前計画策定時（2020年3月末）28市町村に対して、2024年3月末時点で38市町村となっており、前計画の目標値45市町村を達成していません。

図表10 熊本県の道路延長と自転車道等の整備率

管理者	道路種別	①道路延長 (km)	②自転車道等整備延長(km)	自転車道等整備率
国	一般国道 (指定区間)	321.0	173.6	54.1%
県	一般国道 (指定区間外)	892.7	348.3	39.0%
	主要地方道	1,054.3	233.8	22.2%
	一般県道	1,584.2	213.5	13.5%
	計	3,531.2	795.6	22.5%
熊本市	熊本市 管理道路	3,815.1	221.3	5.8%
その他 市町村	市町村 管理道路	18,498.5	119.5	0.7%
熊本県計		26,165.8	1,310.0	5.0%

※道路施設現況調書による延長（令和4年3月時点）

※①道路延長は1方向、②自転車道等は1方向に換算した延長

出典：熊本県

＜前計画の評価指標：計画期間内における自転車通行空間の整備延長＞

基準値 (2020年3月末)	現状値 (2024年3月末)	目標値	達成状況
—	321.6 km	350 km	未達成

出典：熊本県

＜前計画の評価指標：自転車ネットワーク計画又は自転車活用推進計画策定市町村数＞

基準値 (2020年3月末)	現状値 (2024年3月末)	目標値	達成状況
28市町村	38市町村	45市町村	未達成

出典：熊本県

(2) 熊本県における自転車通行空間の整備に関する基本方針

自転車活用推進法の施行を踏まえ、熊本県が管理する道路における自転車通行空間整備の基本方針を平成30年3月に制定しています。(国土交通省及び警察庁の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠)

(3) 自転車通行帯に関する道路構造令の改正

普通自転車専用通行帯(幅員1.5メートル以上)の設置が、自転車関連の交通事故数の減少や道路利用者の不安感の低減等に有効であることから、「自転車通行帯」を新たに規定する道路構造令の改正(平成31年4月25日施行)が行われました。

図表 11 自転車専用通行帯の整備事例(学園大通り)



(整備前)



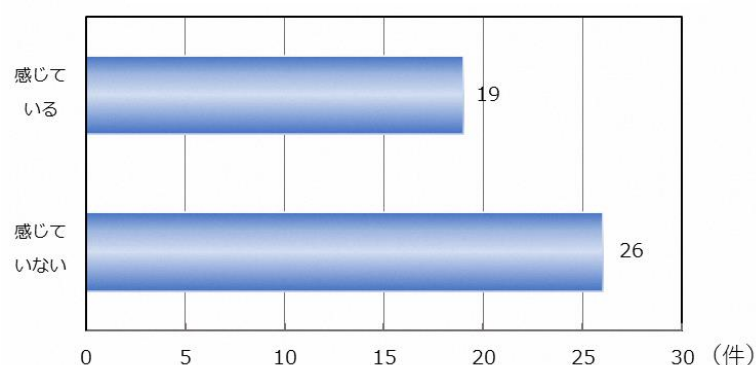
(整備後)

出典：熊本市提供

(4) 自転車通行空間整備の必要性

事故防止の観点等から、19自治体が自転車通行空間整備の必要性を感じています。

図表 12 自転車通行空間の整備の必要性

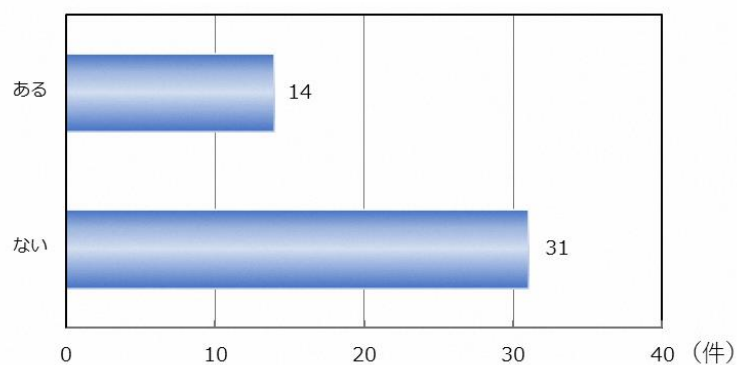


出典：市町村アンケート 令和元年7月 熊本県調べ

(5) 放置自転車の状況

県内における放置自転車に関する問題については、14 自治体において発生しています。放置自転車が発生している場所は、鉄道駅やバス停（交通結節点）に集中しています。

図表 13 放置自転車に関する問題



出典：市町村アンケート 令和元年7月 熊本県調べ

<道路の状況からみた課題>

- ・ 利用状況や地域特性に応じた、走りやすい自転車通行空間の整備促進
【環境、安全・安心】
- ・ 鉄道事業者等との連携により、放置自転車の解消に向けた駅周辺（交通結節点）等における自転車駐車場の整備促進【環境、安全・安心】

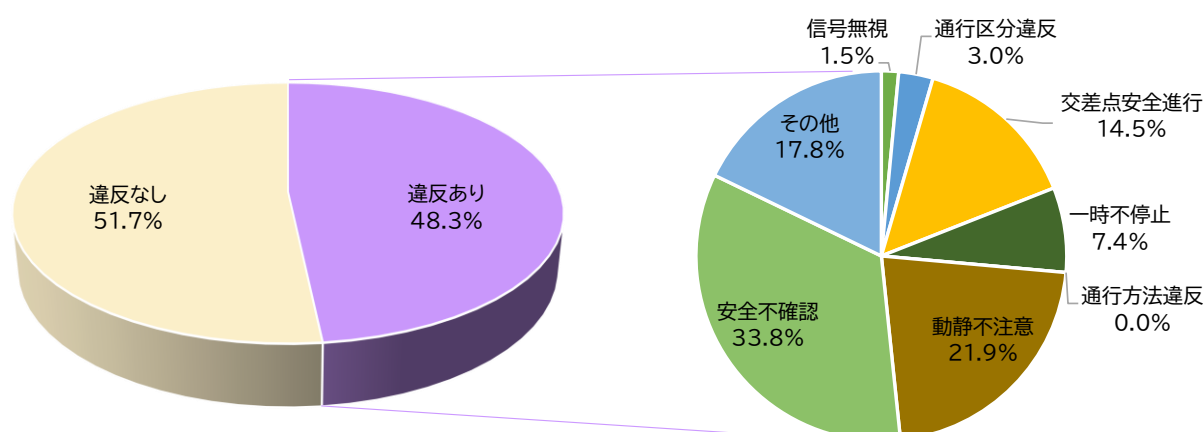
3 自転車関連の事故の状況等

(1) 熊本県内の自転車人身事故の推移

県内では、令和5年（2023年）には自転車事故が504件発生しています。また、自転車乗用中に事故に遭った当事者の約5割は法令違反となっています。

自転車乗用中の人身事故発生件数は、前計画策定時の基準値（2018年）636件に対して、2023年は504件と減少しており、引き続きさらなる減少に向けた取組が必要です。

図表 14 熊本県内の自転車事故原因（2023年）



出典：熊本県警察本部

<前計画の評価指標：自転車乗用中の人身事故発生件数>

基準値 (2018年)	現状値 (2023年)	目標値	達成状況
636件	504件	現状値より減少	達成

出典：熊本県警察本部

(2) 自転車事故の損害賠償事例

自転車と歩行者との事故において相手が死傷し、加害者（自転車）に高額な賠償を求められる事故が発生しています。

図表 15 自転車事故の賠償事例

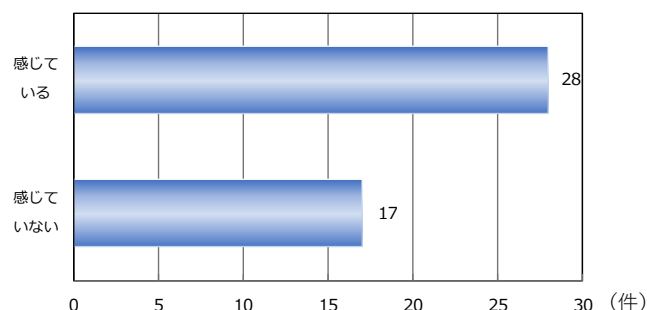
賠償命令額	事故の概要
約9,500万円	小学校5年生が坂道で歩行者に衝突、寝たきりとなった。 (平成25年7月 神戸地裁判決)
約9,300万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突し、重大な障害を負った。 (平成20年6月 東京地裁判決)
約6,800万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさずに走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性(38歳)と衝突し、死亡させる。 (平成15年9月 東京地裁判決)

出典：熊本県

(3) 自転車の交通ルール・マナー

自転車の交通ルール・マナーの向上について、28 自治体が必要性を感じています。

図表 16 自転車の交通ルール・マナー向上の必要性



図表 17 自転車の交通ルール・マナー向上への取り組みが必要な主な理由

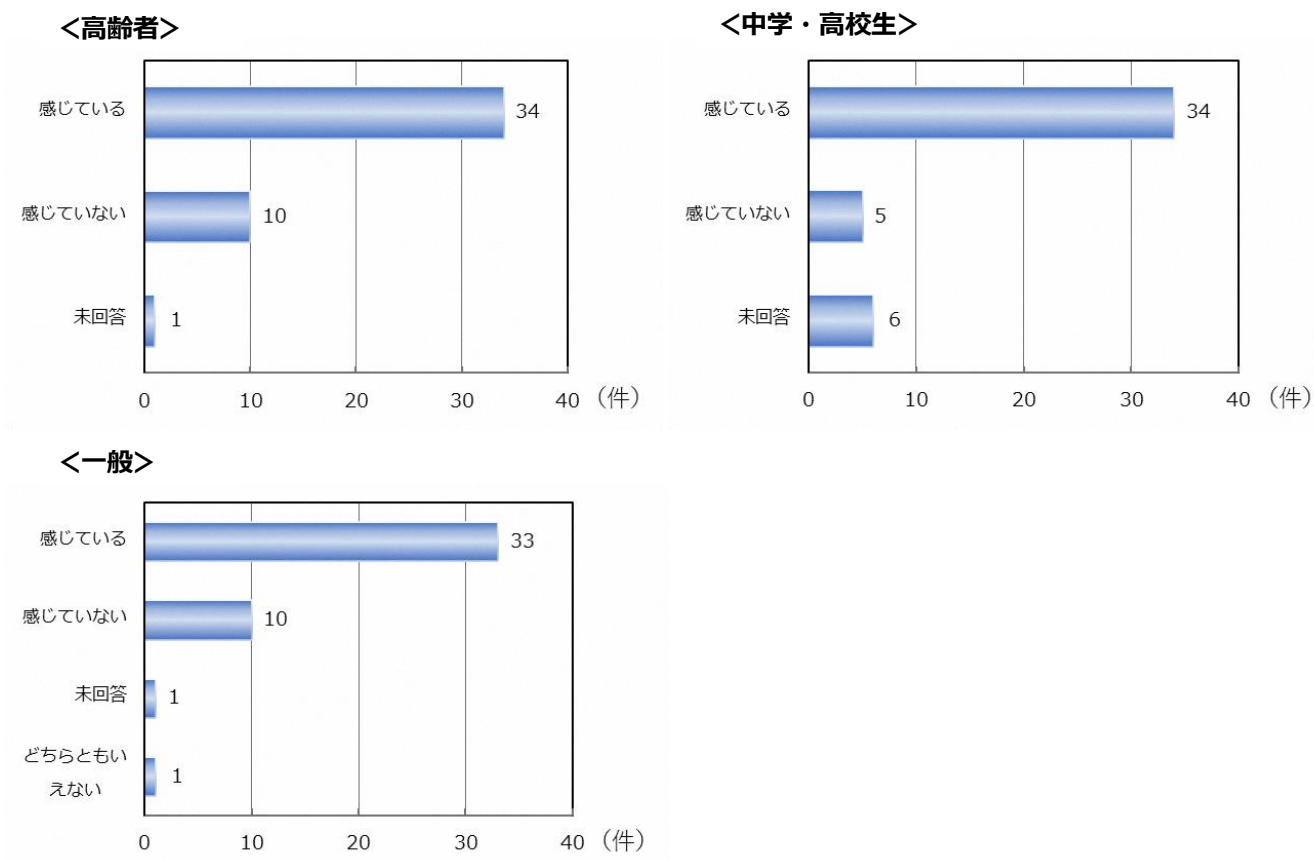
理 由
車道の右側走行、イヤホンを付けた状態での運転、ロードバイク利用者のスピード超過などが発生している。
学生等が並走行している状況を見かける。
放置自転車による苦情がある。
車道の右側走行や並走行等が多く見られ、事故の危険性が高いため。
車道の右側走行や道路横断時に一旦停止をしない。
中学生は新入学生から自転車通学を行うが、道路での運転に不慣れな学生が多く見受けられる。交通ルールの遵守、マナーの向上について必要性を感じる。
無灯火や並走行、イヤホンを付けた状態での自転車乗車など、マナーの改善が必要であると思われる。
見通しの悪い道路での一旦不停止や高速度での走行といった苦情が住民から寄せられている。
スマートフォンの普及率の向上に伴い、ながらスマホ（触りながら、イヤホンで音楽等を聴きながら）等を行いながら運転する人も増えていくと思うので、安全面の観点等からルール・マナーの向上が必要と考える。
商店街での高齢者の運転において、後方を確認せず、進路変更を行うケースが見受けられる。
交通ルールやマナーに対しての苦情が住民から寄せられている。
自転車競技大会中、一部の選手がゴミをポイ捨てる。

出典：市町村アンケート 令和元年7月 熊本県調べ

(4) 自転車利用時のヘルメット着用

高齢者、中学・高校生、一般の方（高齢者、中学・高校生以外）の自転車利用時のヘルメット着用の必要性について、多くの自治体が必要性を感じています。

図表 18 年代別に見たヘルメット着用の必要性



出典：市町村アンケート 令和元年7月 熊本県調べ

＜自転車関連の事故の状況からみた課題＞

- ・ 自転車関連事故の減少に向けての交通ルール・マナーの周知徹底【安全・安心】

4 自転車利用と健康

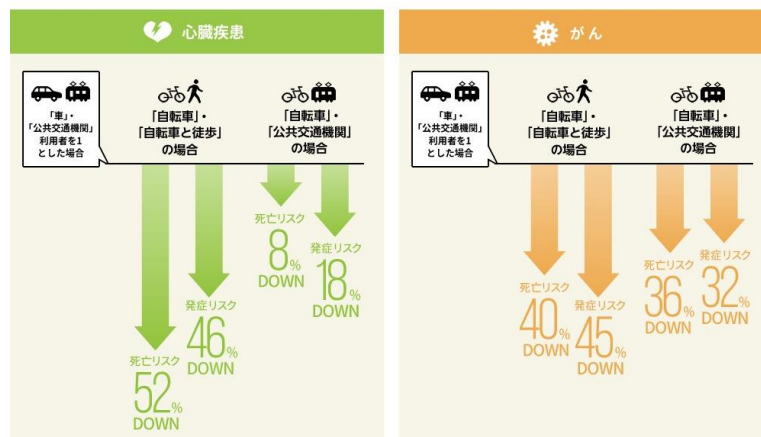
(1) 身体面への影響

自転車及び徒歩による通勤は、車や公共交通機関と比較し、がんや心臓疾患による死亡リスクが低いことが明らかになっています。

自転車は、適度な運動強度を維持しやすく、脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できます。

また、前二輪の三輪自転車などは、リハビリへの活用、高齢者や身体の不自由な方などの移動手段としての利用も期待されます。

図表 19 通勤時の交通手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症のリスク



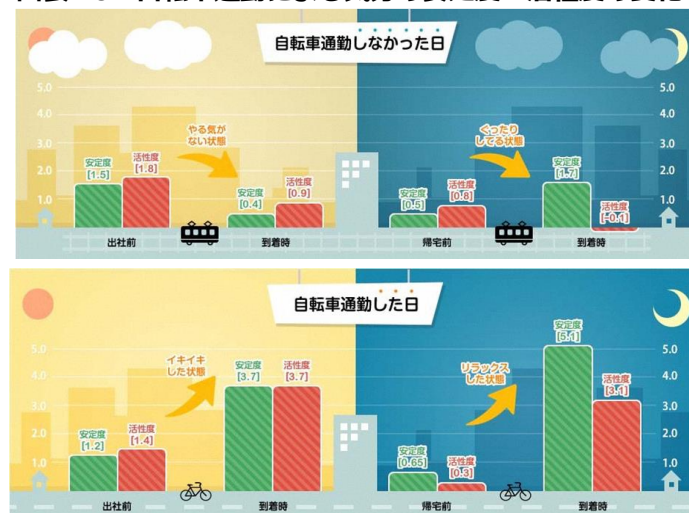
出典：BMJ2017;357:j1456.

(自転車通勤導入に関する手引き (自転車活用推進官民連携協議会 令和元年5月) から抜粋)

(2) 精神面への影響

自転車通勤をした場合、出勤時・帰宅時ともに気分の「安定度 (リラックス)」と「活性度 (イキイキ)」が向上することが明らかになっています。

図表 20 自転車通勤による気分の安定度・活性度の変化

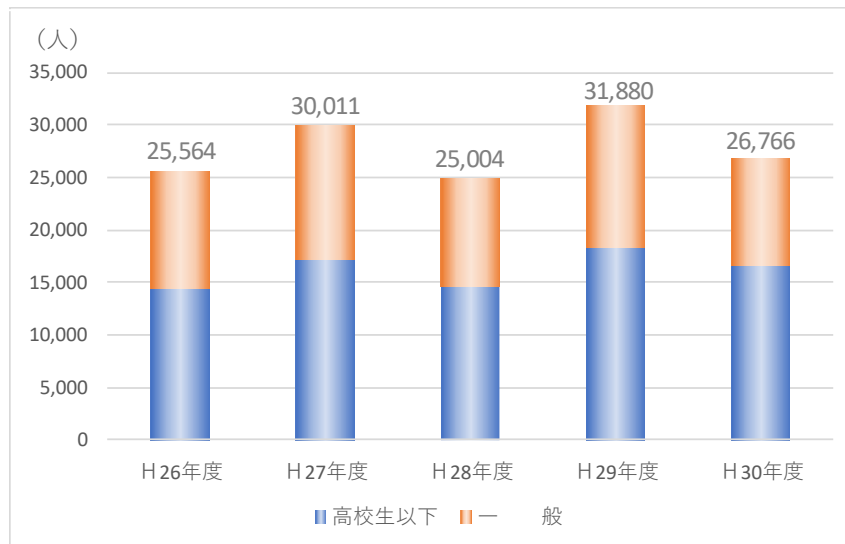


出典：株式会社シマノ (自転車通勤導入に関する手引き (自転車活用推進官民連携協議会 令和元年5月) から抜粋)

(3) 県民総合運動公園のレンタル自転車の利用状況

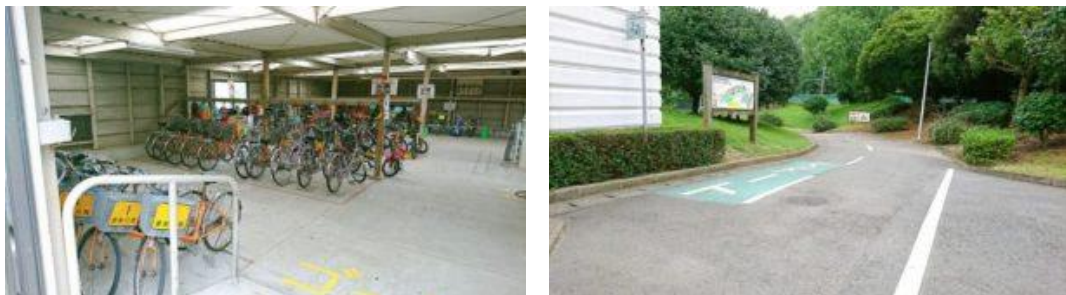
県民総合運動公園のレンタル自転車は、年間約3万人が利用しています。

図表 21 県民総合運動公園におけるレンタル自転車の利用者数



出典：熊本県

図表 22 県民総合運動公園レンタサイクルとサイクリングコース



<健康面からみた課題>

- ・ 健康づくり、体力向上に向けて、公園等の様々な場所で自転車を楽しむことができる利用環境の創出【健康】

5 自転車と観光

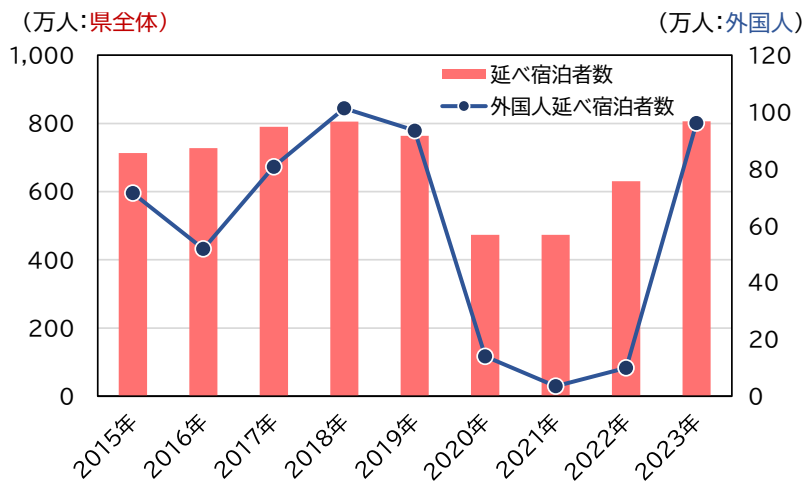
(1) 観光の概要

本県は、九州地方のほぼ中央に位置し、北部は比較的緩やかな山地で、世界に誇るカルデラを持つ雄大な阿蘇を含む「阿蘇くじゅう国立公園」があります。東から南にかけては随所に深い谷があり見事な溪谷美が見られ、西部は有明海・八代海に面しており、「雲仙天草国立公園」があります。

県内の観光宿泊客数は、2020年に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少しましたが、2023年には減少前の水準まで回復しています。外国人宿泊客数についても同様に、2018年に過去最高の宿泊客数を記録しましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少した後、減少前の水準まで回復しています。

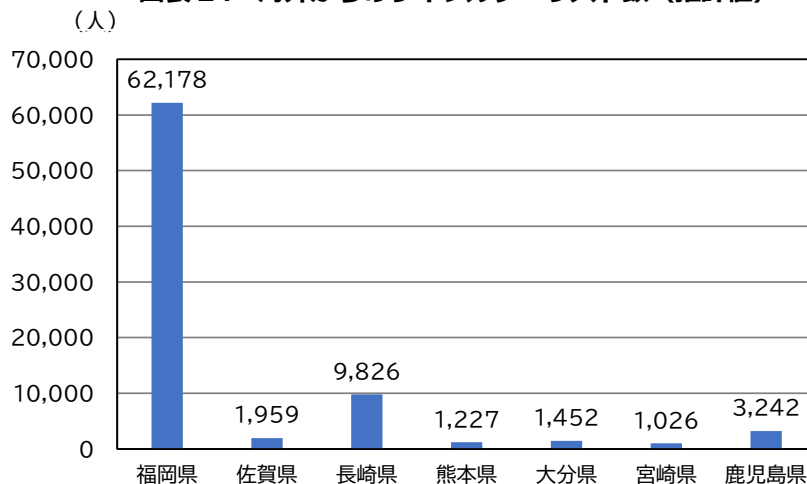
海外からのサイクルツーリスト数は、近隣県の中では宮崎県に次いで少ない状況ですが、本県では、八代港のクルーズ拠点整備や阿蘇くまもと空港におけるコンセッション方式の導入など、交流人口の拡大等に取り組んでいることから、自転車の活用とも連携していく必要があります。

図表 23 県内観光宿泊客数および外国人宿泊客数の推移



出典：熊本県（熊本県観光統計（令和4年））

図表 24 海外からのサイクルツーリスト数（推計値）

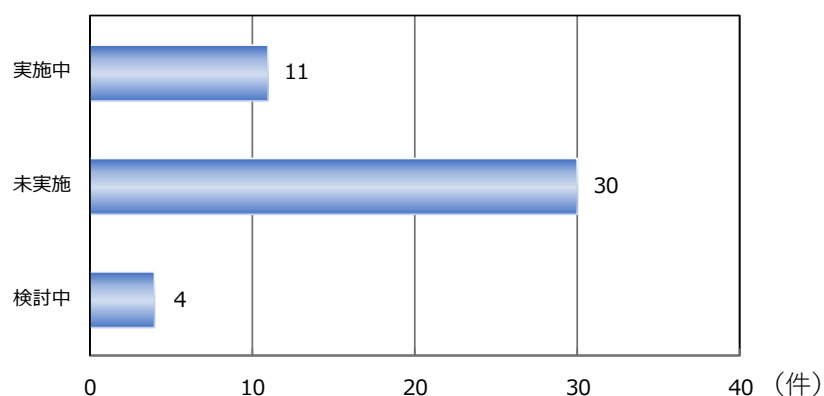


出典：国土交通省九州運輸局（平成30年度 九州一周サイクリングルート設定に向けたマーケット調査報告書）

(2) サイクルイベントの状況

県内の11自治体でサイクルイベントが開催されるなど、自転車を活用した観光は国内外で活況を呈しており、東アジア等からの需要も高い状況です。人吉球磨、天草、阿蘇、菊池山鹿エリアなどの観光地においては、官民で構成する協議会が設立され、サイクルツーリズムを推進する様々な取組みが始められています。

図表 25 サイクルイベントの開催状況



出典：市町村アンケート 令和元年7月 熊本県調べ

図表 26 「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 (2018 年)



出典：熊本県

図表 27 県内の主なサイクルイベントの開催状況（2024 年）

開催日	大会名	市町村	参加者数
2 月中旬	JTO 天草諸島 自転車旅 2024	上天草市・天草市・苓北町	—
4 月下旬	「Demo Day in 阿蘇」	阿蘇市	30 名
5 月初旬	ほのぼのサイクリング 2024 初夏	熊本市	3 名
10 月中旬	ツール・ド・九州 2024	阿蘇市・南小国町・南阿蘇村	108 名
10 月中旬 ～11 月下旬	くまもとたまなイーバイクエスト 2024	玉名市	—
11 月中旬	ほのぼのサイクリング 2024 晩秋	熊本市	—
12 月初旬	第 10 回 天草四郎サイクリングフ ェスタ	上天草市	150 名
12 月中旬	第 2 回くまもと★みなみ おれん じシーサイドライド 2024	八代市～水俣市	80 名

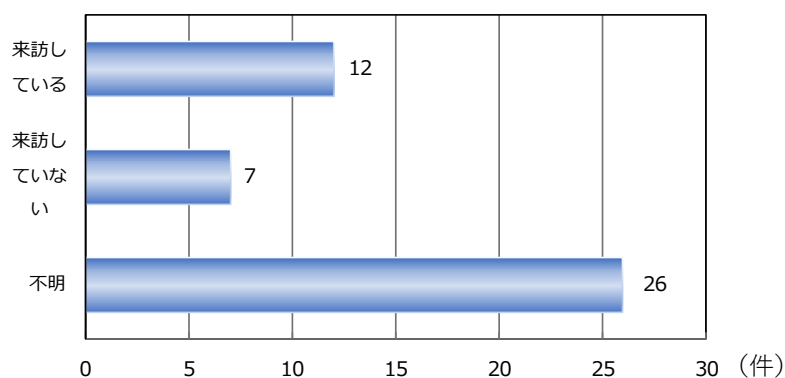
注：民間等主催のイベントも含まれているため、前頁のサイクルイベントの開催状況の自治体数とは一致しない。

出典：イベントホームページにより整理

(3) サイクルイベント以外でのサイクルツーリズムの来訪

人吉球磨、天草、阿蘇、菊池山鹿地域など、県内の12自治体において、サイクルイベント以外にもサイクルツーリズムの旅行者が、観光地を来訪しています。

図表 28 サイクルイベント以外のサイクルツーリズムの旅行者



出典：市町村アンケート 令和元年7月 熊本県調べ

＜観光面からみた課題＞

- ・ 県内各地の観光資源を結ぶサイクリングコースの設定やサイクルラックの配備、訪日外国人の案内等、インバウンドにも対応した受入環境の整備促進【観光】

第3章 目標及び実施する施策

1 目指すべき将来像

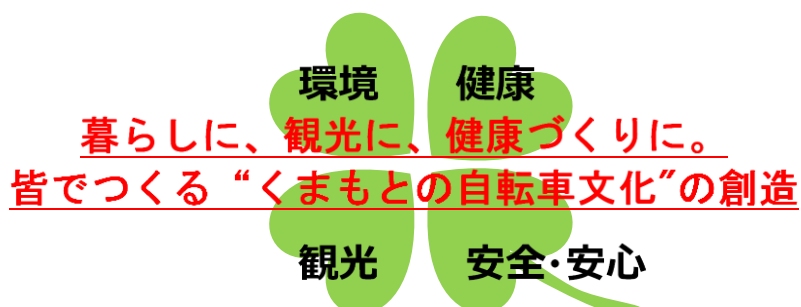
本県では、熊本地震からの創造的復興に加え、都市部の慢性的な交通渋滞の解消やクルーズ拠点整備等に伴うインバウンド対応、さらには、地方創生、超高齢社会、地球温暖化、SDGsなどへの対応を進めていく必要があります。

このような中、身近で多様な場面で利用される自転車の活用は、環境にもやさしく持続可能な社会づくりを実現するうえで、有効な施策の1つです。

そこで、「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」に向けて、様々な場面で自転車が気軽に安全に利用され、豊かさを実感できる熊本を目指していきます。

2 4つの目標

本計画では、第2章で述べた現状と課題を踏まえ、将来像の実現に向けて、4つの目標を掲げます。



(1) 環境

鉄道駅等と目的地との間を結ぶシェアサイクル等の導入などにより、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環境を構築します。

(2) 健康

公園内のレンタサイクルコースの見直しや交通ルールも学ぶことができる子ども向けの交通広場の整備等、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。

(3) 観光

クルーズ船等の海上交通や鉄道に加え、道の駅を活かした、サイクリストを惹きつける魅力的なサイクリングコースを設定したうえで、サイクリストの受入環境を整備し、自転車が行きかう観光地域づくりを推進します。

(4) 安全・安心

歩行者やクルマと分離された自転車専用道路等の整備を進めるとともに、歩行者・自転車優先の交通ルール・マナー（思いやり）を徹底し、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。

3 指標

本計画の達成状況を定量的に評価するために、下表のとおり指標を定めます。本指標については、毎年度フォローアップを行うとともに、国勢調査や全国都市交通特性調査等の結果も参考にしながら、実施する施策や措置の検証を行います。

図表 29 目標を評価するための指標

指 標	現状値	目標値（2026 年度末）
県内の主なサイクルイベント 参加者数	2,893 人 (2018 年)	4,500 人
自転車ネットワーク計画又は 自転車活用推進計画策定市町村数	38 市町村 (2024 年 3 月末時点)	45 市町村
計画期間内における 自転車通行空間の整備延長	322 k m	350 k m
自転車乗用中の人身事故発生件数	504 件 (2023 年)	現状値より減少

4 実施する施策

4つの目標の実現に向け、実施する施策と講ずべき措置（具体的な取組み）を以下のとおりとします。

（1）環 境

施策 1

路外駐車場等の整備、違法駐車取締りの推進

路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間を確保します。

措置①：駐車禁止等の実施や交通実態に応じた駐車禁止規制の見直し
（荷捌き用スペースの確保等）

措置②：違法駐車 of 積極的な取締り

措置③：駐車監視員による違反車両の確認

施策 2

シェアサイクル等の普及促進

シェアサイクル等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、シェアサイクル等の普及を促進します。

措置①：シェアサイクル等の普及促進

措置②：公共用地・民地等へのサイクルポート設置検討、
鉄道駅周辺等へのサイクルポートの設置等の促進

措置③：情報通信技術の活用推進

施策 3

地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進

鉄道事業者と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自転車駐車場の整備を促進します。

措置①：ニーズに対応した自転車駐車場の整備支援

措置②：鉄道事業者への積極的な協力の要請

施策 4

自転車通勤等の促進

企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進します。

措置①：熊本県ノーマイカー通勤デーの実施

措置②：エコ通勤配慮計画書制度の促進

(2) 健康

施策
5

自転車を活用した健康づくりの促進

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自転車を利用した健康づくり等を促進します。

県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に取り組みます。

措置①：公園等の有効活用、練習環境の創出

措置②：自転車を活用した健康づくりの情報発信

措置③：熊本県ノーマイカー通勤デーの実施（再掲）

措置④：エコ通勤配慮計画書制度の促進（再掲）

(3) 観光

施策
6

サイクルツーリズムの推進

魅力的なサイクリングコースの設定や、サイクルトレインの拡大等による外国人を含めたサイクリストの受入環境の整備等により、サイクリング環境を向上し、サイクルツーリズムを推進します。

また、クルーズ船等の海上交通とサイクルツーリズムとの連携を促進します。

措置①：サイクリングルートの設定等

措置②：サイクリング環境の情報発信

措置③：サイクルトレイン拡大等による受入環境の整備

措置④：サイクリスト受入サービスの充実

措置⑤：海上交通との連携促進

施策
7

九州・山口と連携したサイクルツーリズムの推進

ナショナルサイクルルートの指定を視野に広域推奨ルートの設定、受入環境の整備等を行い、九州・山口県に国内外からのサイクリストにとって魅力的なサイクリングエリアを創出し、サイクリングを活用した観光振興を推進します。

措置①：九州・山口広域ルートの活用

措置②：九州・山口と連携したサイクリング環境の情報発信

措置③：サイクルトレイン拡大等による受入環境の整備（再掲）

措置④：サイクリスト受入サービスの充実（再掲）

**施策
8**
ナショナルサイクルルート指定の推進

ナショナルサイクルルートの指定に向けたルートの設定、自転車通行環境の整備を推進します。

措置①：ナショナルサイクルルートの指定に向けたルートの設定

措置②：ナショナルサイクルルートの指定基準を踏まえた自転車通行環境の整備

(4) 安全・安心
**施策
9**
自転車通行空間等の整備促進

地域特性に応じた自転車ネットワーク計画を策定し、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します。また、歩行者・自転車中心のまちづくりと連携して、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など、総合的な取組みを実施します。

措置①：自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進

措置②：利用状況に応じた自転車通行空間等の整備

措置③：道路標識・道路標示の適切な設置・運用

措置④：まちづくりと連携した自転車施策の促進

(ゾーン30プラス等の整備、無電柱化の促進)

**施策
10**
自転車の安全利用の促進、安全意識の向上

県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します。

措置①：「自転車安全利用五則」等に関するリーフレット等を活用した広報啓発等の実施

措置②：交通安全啓発DVDの貸出

措置③：自転車用ヘルメットの着用促進

措置④：自転車運転者講習制度の適切な運用

措置⑤：自転車シミュレーターを活用した交通安全教育

措置⑥：自転車利用者に対する指導取締り

措置⑦：交通安全に関する指導技術の向上

措置⑧：通行ルールの広報啓発

措置⑨：公務員に対するルール遵守の徹底

措置⑩：自動車教習所における教育

施策
11

学校における交通安全教育の推進

学校における交通安全教室の開催等を推進し、自転車の安全な利用を促進します。

- 措置①：交通安全教室、スタントマンを活用した自転車教室の実施
- 措置②：交通安全教育担当職員へ向けた講習会の実施
- 措置③：通学路周辺の安全点検の実施
- 措置④：交通安全子供自転車熊本県大会の開催
- 措置⑤：高校等に対する交通安全情報、指導結果情報の提供

施策
12

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

高い安全性を備えた自転車の普及、より安全な自転車の点検整備等を促進するための広報啓発等の取組みを促進します。

- 措置①：安全性の高い製品購入につながる広報啓発
- 措置②：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
- 措置③：自転車損害賠償保険への加入促進

施策
13

災害時における自転車活用の促進

地域社会の安全・安心の向上に向けて、災害時における自転車の活用を検討します。

- 措置①：災害時における自転車活用の促進

5 講ずべき措置

(1) 環 境

施策
1

路外駐車場等の整備、違法駐車取締りの推進

**措置① 駐車禁止等の実施や交通実態に応じた駐車禁止規制の見直し
(荷捌き用駐車スペースの確保等)**

自転車通行の安全性を向上させるため、道路管理者と連携し、自転車専用通行帯の設置区間における駐停車禁止等の交通規制の実施や、周辺の交通実態や沿道状況、物流ニーズ等を踏まえ、停車帯や荷捌き用駐車スペースの設置を推進します。

措置② 違法駐車の積極的な取締り

違法駐車が他の交通に与える危険性・迷惑性、違法駐車に起因する事故の実態及び地域住民の意見・要望を踏まえた違法駐車取締りを推進します。特に、自転車の通行を阻害する態様の違法駐車取締りを重点的に実施します。

措置③ 駐車監視員による違反車両の確認

違法駐車の実態や地域住民の意見・要望を踏まえた違法駐車取締りに係るガイドラインを策定・公表し、放置違反金制度を効果的に運用しながら、ガイドラインに沿った放置駐車違反取締りを推進します。

図表 30 駐車監視員による違反車両の確認



出典：熊本県警察本部提供

施策
2

シェアサイクル等の普及促進

措置① シェアサイクル等の普及促進

駅に接続する二次交通機関としての利便性向上や、観光地等の回遊性向上による鉄道沿線地域の活性化を図るため、民間事業者等によるシェアサイクル等の実施について検討、支援します。

また、各地で実施されているシェアサイクル等の運営状況等について、市町村等に広く周知します。

措置② 公共用地・民地等へのサイクルポート設置検討、鉄道駅周辺等へのサイクルポートの設置等の促進

シェアサイクルの利便性・事業効率性を高めるため、サイクルポートの現状把握、必要に応じた再整備への取組みに対する支援を検討するほか、鉄道駅に隣接するサイクルポートだけではなく、公共用地・民地等、相互利用が可能なサイクルポートの新たな設置の支援策について検討します。

措置③ 情報通信技術の活用推進

県内で行われているシェアサイクルをはじめとする二次交通を含んだ MaaS の取組みを推進します。

また、国が取り組むデータを活用した計画策定への支援、自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用、シェアサイクルへの MaaS や AI の活用等について動向等を注視し、必要な取組を実施します。

施策 3

地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進

措置① ニーズに対応した自転車駐車場の整備支援

自転車利用と公共交通機関利用の連携を図るため、サイクル&ライド用自転車駐車場の導入について、検討している市町村や交通事業者へ情報提供を行うなど、関係機関と連携し自転車駐車場の整備を支援します。

措置② 鉄道事業者への積極的な協力の要請

駅周辺の自転車駐車場の整備に当たっては、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促進に関する法律に基づき、国と協働して鉄道事業者の積極的な協力を求めています。

施策 4

自転車通勤等の促進

措置① 熊本県ノーマイカー通勤デーの実施

自動車から排出される地球温暖化の主な原因である温室効果ガスの抑制のため、毎月第3水曜日を県下一斉ノーマイカー通勤デーに設定し、公共交通機関や自転車を利用した通勤を促進します。

図表 31 「熊本県ノーマイカー通勤デー」PRのためのパレード



出典：熊本県

措置② エコ通勤配慮計画書制度の促進

県内において、一つの事業所で500人以上の従業員を有する事業所を設置する事業者、従業員のマイカー通勤に伴う温室効果ガスの排出抑制計画書（エコ通勤環境配慮計画書）及びその実施状況報告書の作成及び提出を義務付け、県がその内容を公表します（任意の事業者も提出可）。また、任意の事業者に対しても本制度を広く周知し、エコ通勤配慮計画書制度に取り組む事業所の拡大に努めます。

(2) 健康

施策
5

自転車を活用した健康づくりの促進

措置① 公園等の有効活用、練習環境の創出

公園内では、誰もが安全に自転車を楽しめるように、利用者のニーズに応じた環境づくりを目指します。熊本県民総合運動公園においては、ジョギングとレンタサイクルのコースが一部交差していることから、共存しながら安全に自転車利用が可能なレンタサイクルコースの再整備の検討を進めます。また、併せて、自転車に不慣れな子供等が、練習しながら交通规则等を習得できる交通広場等の整備についても検討を進めます。

また、熊本競輪場については、熊本市や選手会の協力を前提に、自転車を通じた健康づくりやサイクリススポーツを楽しめる機会を創出するための活用方策について検討します。

措置② 自転車を活用した健康づくりの情報発信

身体活動の増加を図るため、運動習慣のある人の割合が少ない働く世代の人等に対し、普段の生活スタイルの中に徒歩や自転車による通勤等の情報発信を実施します。

また、くまもとスマートライフプロジェクト（※）応援団の「運動の習慣づけを推奨する」ことに取り組む企業の登録の増加を図り、従業員の自転車通勤等の運動習慣づくりの取組みの促進や連携協定締結企業を通じた自転車通勤の普及促進を図ります。

※ くまもとスマートライフプロジェクトとは、県民が元気で健康で楽しく毎日が送れることを目標としたプロジェクトです。健康寿命を延ばすための6つのアクション①適度な運動、②適切な食生活、③禁煙、④健診やがん検診受診、⑤歯と口腔のケア、⑥十分な睡眠を推進しています。プロジェクトの趣旨に賛同する企業、団体を募り「くまもとスマートライフプロジェクト応援団」として登録しています。

図表 32 くまもとスマートライフプロジェクト



出典：熊本県

措置③ 熊本県ノーマイカー通勤デーの実施（再掲）

自動車から排出される地球温暖化の主な原因である温室効果ガスの抑制のため、毎月第3水曜日を県下一斉ノーマイカー通勤デーに設定し、公共交通機関や自転車を利用した通勤を促進します。

図表 31 「熊本県ノーマイカー通勤デー」PRのためのパレード（再掲）



出典：熊本県

措置④ エコ通勤配慮計画書制度の促進（再掲）

県内において、一つの事業所で500人以上の従業員を有する事業所を設置する事業者、従業員のマイカー通勤に伴う温室効果ガスの排出抑制計画書（エコ通勤環境配慮計画書）及びその実施状況報告書の作成及び提出を義務付け、県がその内容を公表します（任意の事業者も提出可）。また、任意の事業者に対しても本制度を広く周知し、エコ通勤配慮計画書制度に取り組む事業所の拡大に努めます。

(3) 観 光

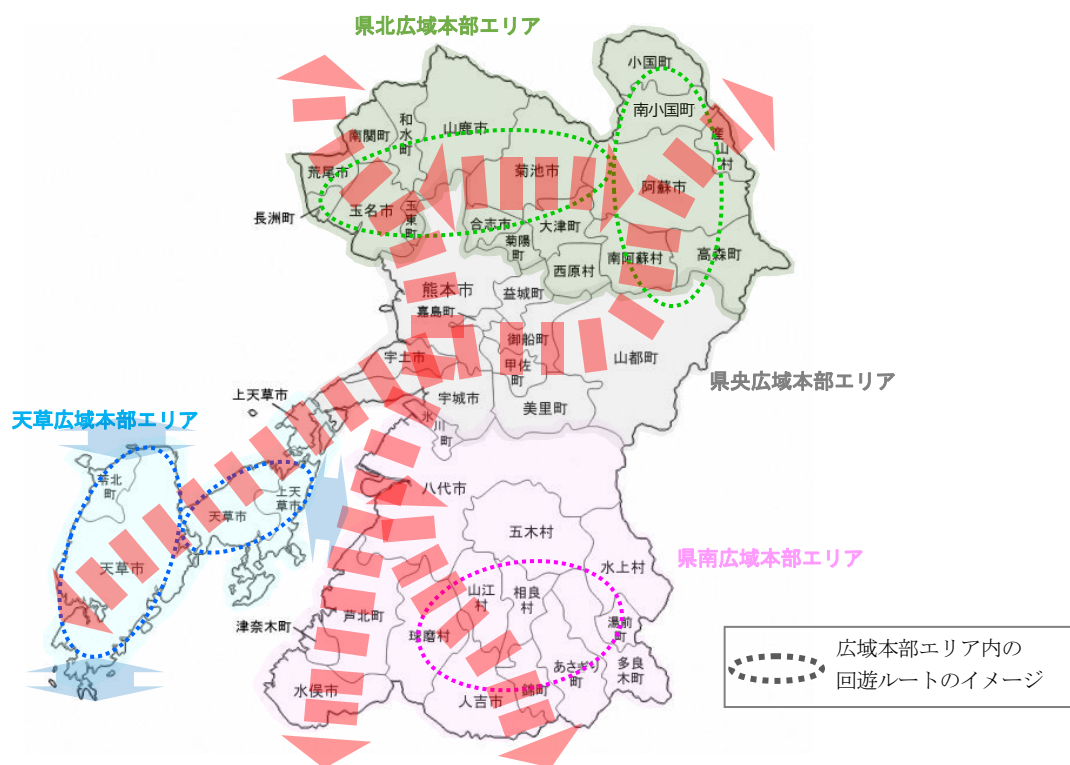
施策
6

サイクルツーリズムの推進

措置① サイクリングルートの設定等

世界文化遺産をはじめとする地域の観光資源を活かすとともに、道の駅や風景街道と連携したサイクリングルートを広域本部や地域振興局のエリア単位で設定します。また、ナショナルサイクルートの指定を見据え、海上交通を含めて、これらを有機的に結び、県内を東西南北につなぐ自転車ネットワークの形成に関係機関と連携して取り組みます。更に、「令和2年7月豪雨からの復旧・復興プラン」（令和2年11月24日策定・公表）に基づき、関係地域の協議会等のご意見を伺いながら、“（仮称）球磨川サイクリングルート”の形成にも取り組みます。

図表 33 サイクリングルート設定イメージ



措置② サイクリング環境の情報発信

国内外からのサイクリストの誘客につなげるため、サイクリングルートや観光スポットを紹介した周遊マップを作成し、SNS等を活用し国内外に広く発信します。併せて、サイクリング、ロードレースなど、サイクルイベントの情報を発信します。

措置③ サイクルトレイン拡大等による受入環境の整備

国内外の旅行者による体験型観光等、多様なニーズに対応するため、鉄道事業者等と連携し、サイクルトレインの運行内容や実施に向けた各種支援の検討を行い、段階的に実施します。

措置④ サイクリスト受入サービスの充実

道の駅等において、サイクルスタンド設置やレンタサイクル等の導入、訪日外国人を含むサイクリストへの観光案内等の受入サービスの充実の要請を実施します。また、地域固有の文化、自然その他の特性（温泉の活用によるウェルネスツーリズムやアウトドアスポーツ体験等）とサイクルツーリズムを融合させた体験型コンテンツの実施を検討します。

図表 34 道の駅等におけるサイクリスト受入サービスのイメージ



出典：国土交通省（サイクルツーリズムの推進について）

図表 35 サイクリスト受入サービス整備状況



レンタサイクル（上天草市）



一勝地温泉かわせみ（球磨村）

サイクルスタンド設置状況

出典：熊本県

措置⑤ 海上交通との連携促進

八代港に設置される観光用浮栈橋などを活用し、天草地域等において、クルーズ船等の海上交通とサイクルツーリズムの連携を促進します。

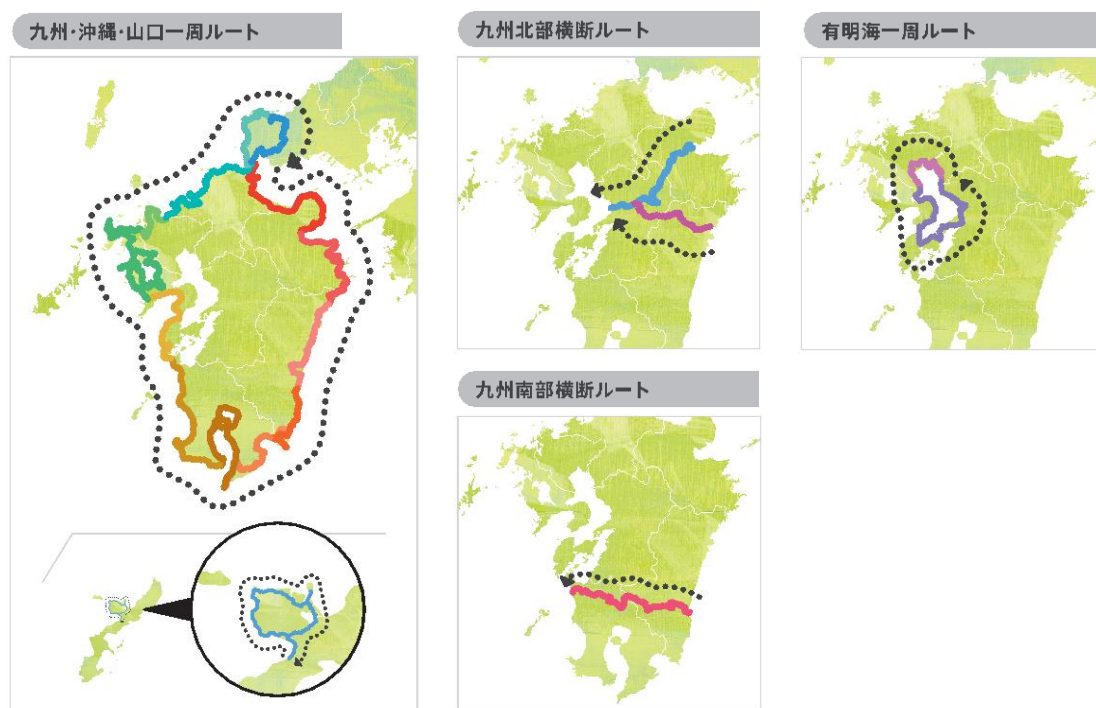
**施策
7**

九州・山口と連携したサイクルツーリズムの推進

措置① 九州・山口広域推奨ルートの活用

九州・山口各県が経済界とも連携し、設定された九州・山口一周ルートをはじめとする広域推奨ルートを活用した九州・山口サイクルツーリズムを推進します。また、交通事業者等に対するサイクリング振興への協力要請、ルート周辺の観光スポット、飲食店、宿泊施設等においてサイクルスタンドの整備など、九州・山口を挙げて推進します。

図表 36 九州・山口広域推奨ルート



出典：九州・山口サイクルツーリズム推進委員会

措置② 九州・山口と連携したサイクリング環境の情報発信

サイクルツーリズムの推進に当たっては、各県のサイクリング情報の集約、一元的な発信、インフルエンサーの招へい等による広域推奨ルート情報の発信、国内外の旅行者等へのツアー造成の働きかけ等、効果的な情報発信を実施します。

措置③ サイクルトレイン拡大等による受入環境の整備（再掲）

国内外の旅行者による体験型観光等、多様なニーズに対応するため、鉄道事業者等と連携し、サイクルトレインの運行内容や実施に向けた各種支援の検討を行い、段階的に実施します。（施策6 措置③の再掲）

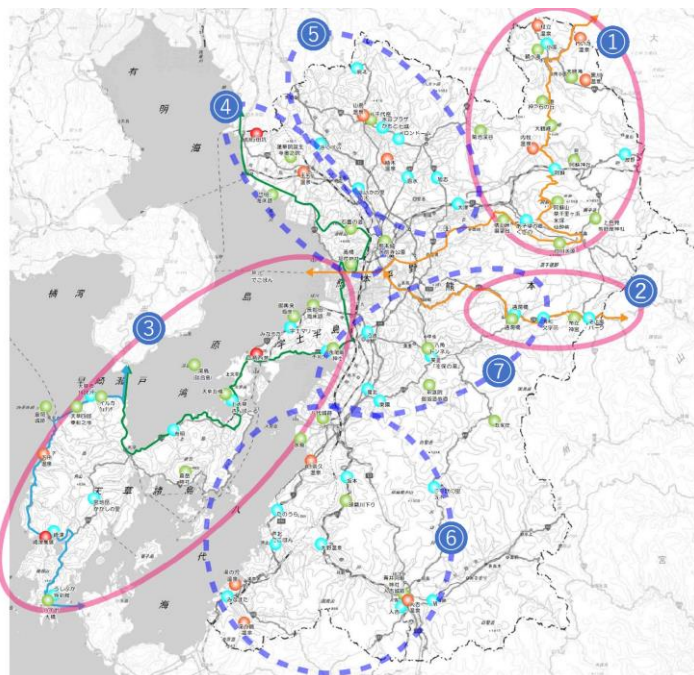
措置④ サイクリスト受入サービスの充実（再掲）

道の駅等において、サイクルスタンド設置やレンタサイクル等の導入、訪日外国人旅行者を含むサイクリストへの観光案内等の受入サービスの充実の要請を実施します。また、地域固有の文化、自然その他の特性（温泉の活用によるウェルネスツーリズムやアウトドアスポーツ体験等）とサイクルツーリズムを融合させた体験型コンテンツの実施を検討します。（施策6 措置④の再掲）

**施策
8****ナショナルサイクルルート指定の推進****措置① ナショナルサイクルルートの指定に向けたルートの設定**

ナショナルサイクルルート制度が令和元年9月に創設され、一定の評価基準を満たすルートを指定することにより、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムを推進する取組みが全国的に行われています。

本県においても、地域固有の資源や観光地、景勝地を通る九州・山口広域推奨ルートをはじめとするサイクリングルートが設定されており、新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、ナショナルサイクルルートの指定に向けたルートを設定します。

図表 37 ナショナルサイクルルートの候補イメージ

措置② ナショナルサイクルルートの指定要件を踏まえた自転車通行環境の整備

ナショナルサイクルルートの指定に向けては、設定したルートにおいて、指定要件を満たす自転車通行環境の整備を推進します。

図表 38 ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件
1. ルート設定	① 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
2. 走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること
	② 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
3. 受入環境	① 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
	② いつでも休憩できる環境を備えていること
	③ 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
	④ 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
	⑤ 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
	⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること
	⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
4. 情報発信	① 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
5. 取組体制	① 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

出典：国土交通省（ナショナルサイクルルート制度）

(4) 安全・安心

施策
9

自転車通行空間等の整備促進

措置① 自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進

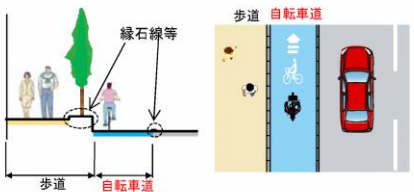
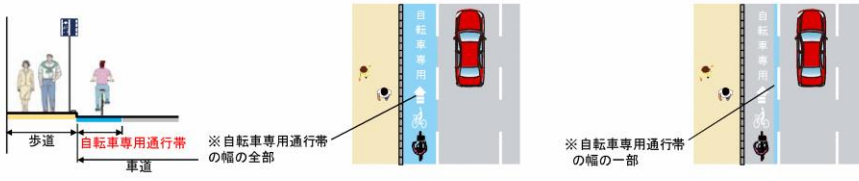
県内市町村に対して、自転車活用推進計画に関する情報提供等を行うことにより、自転車活用推進計画の策定を支援します。

また、熊本市をはじめとする都市部の自転車利用の多い路線や安全性を高める必要がある路線、また、サイクルツーリズムや自転車通勤など自転車利用を促進する路線など、地域特性に応じた自転車ネットワーク計画の策定を促進します。このため、県は市町村に対し、研修会の開催や技術的支援を実施するとともに、国、熊本市、市町村の各道路管理者との連携を図り、自転車ネットワークの連続性の確保に努めます。

措置② 利用状況に応じた自転車通行空間等の整備

自転車ネットワーク計画に位置付けられた路線の整備に当たっては、道路利用者や交通管理者の意見を踏まえるとともに、交通状況に応じた適切な区間設定を行い、可能な限り道路幅員を確保したうえで、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の整備を促進します。また、段差の解消、路肩の清掃、舗装の修繕、障害物の撤去、防草・除草などの維持管理を適切に行い、安全な自転車通行空間の維持に取り組みます。さらに、自転車通行空間が整備された区間のPRと、交通ルールの啓発を併せて行うことで、安全な自転車利用を促進します。

図表 39 基本的な整備形態（イメージ）

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	<div>(1) 歩道のある道路における対策</div> <div><div>歩道 車道</div><div>ピクトグラム等を設置</div></div> <div><div>歩道 車道</div><div>【路肩・停車帯内の対策】</div></div> <div><div>歩道 車道</div><div>【車線内の対策】</div><div>※矢印型路面表示は外側縁の下に重複させることができる</div></div> <div>(2) 歩道のない道路における対策</div> <div><div>車道</div><div>【車線内の対策】</div></div>

出典：国土交通省・警察庁（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

図表 40 基本的な整備形態の整備事例



出典：熊本市提供

図表 41 グレーチング（側溝、集水ますやマンホールの溝）蓋の改良事例




出典：熊本県

措置③ 道路標識・道路標示の適切な設置・運用

自転車利用者とドライバーの双方に、「自転車は車道通行が大原則」というルールを周知するとともに、自転車の安全な走行に必要な視認性確保のため、交通管理者と協議のもと、路面表示（自転車のピクトグラムや帯状路面表示、矢羽根型路面表示）を設置するほか、歩行者、自転車、自動車の安全かつ円滑な交通を確保するため、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置や運用を実施します。なお、路面標示のうち矢羽根型路面標示については、県内の表示規格を統一し、安全性の向上を図ります。

図表 42 路面表示の設置方法（イメージ）

整備形態	【整備イメージ】
自転車専用通行帯	 <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p>

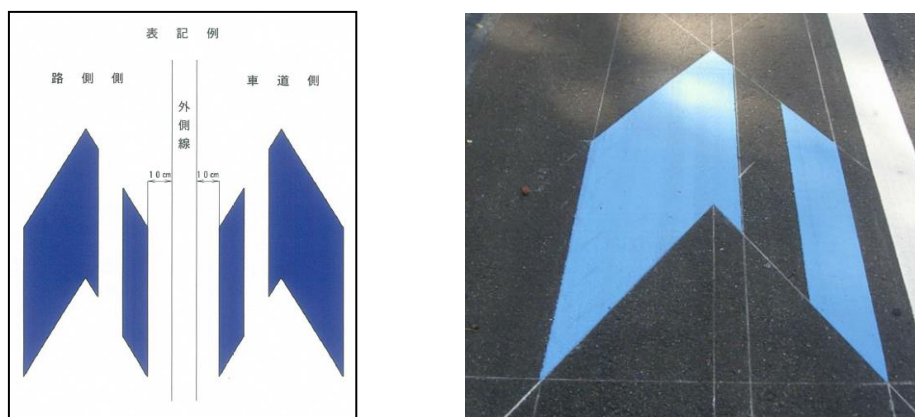
出典：国土交通省・警察庁（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

図表 43-1 熊本市中央区大江地区に整備された自転車専用通行帯、自転車の交差点進入禁止に係る道路標識・標示



出典：熊本県警察本部提供

図表 43-2 熊本県統一規格矢羽根型路面表示



措置④ まちづくりと連携した自転車施策の促進（ゾーン30 プラス等の整備、無電柱化の促進）

「ゾーン30 プラス※1」等の整備により、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と併せた自転車通行空間の整備等、まちづくりと連携した安全対策を実施します。

- ※1 生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つであり、区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、シケイン※2やハンプ※3等の物理的デバイスを組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑止する。
- ※2 シケイン(chicane)とは、市街地等において通行速度を減速するために設置される構造物。
- ※3 ハンプ(hump)とは、道路の一部を隆起させ、通過する車両に上下の振動を及ぼすことで運転者に減速を促す構造物。

図表 44 熊本県山鹿市（歴史まちづくり法に基づく重点区域）における無電柱化の取組み



出典：熊本県

図表 45 「ゾーン30 プラス」のシンボルマーク

看板

法定外表示(路面標示)



出典：熊本県警察本部提供

施策 10

自転車の安全利用の促進、安全意識の向上

措置① 「自転車安全利用五則」等に関するリーフレット等を活用した広報啓発等の実施

全ての自転車利用者に自転車の正しい通行ルールを周知し、その理解の深化を図るため、関係機関・団体等と連携し、「自転車安全利用五則」や「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に関する啓発ポスター、リーフレット等を活用した広報啓発等を実施します。

措置② 交通安全啓発DVDの貸出

学校、企業、団体等に対し、交通安全意識の普及啓発のため、交通安全啓発DVDの貸出を実施します。

措置③ 自転車用ヘルメットの着用促進

高校生や高齢者が関わる事故が多い等の自転車事故の現状や市町村アンケートの結果等を踏まえ、ヘルメットの着用に関するリーフレットの作成、ホームページやツイッターの活用等あらゆる媒体を通じ、交通安全教育、街頭キャンペーン、全国交通安全運動等の様々な機会を活用して、全年齢層に対し、通勤・通学時をはじめとした自転車利用時のヘルメット着用の促進に向けた広報啓発を実施します。

図表 46 ヘルメットの着用を促進するリーフレット



出典：熊本県警察本部

措置④ 自転車運転者講習制度の適切な運用

一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象として、自転車運転者講習制度を着実に実施します。

措置⑤ 自転車シミュレーターを活用した交通安全教育

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て運用できる「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。

図表 47 自転車シミュレーター登載
交通安全教育車両（くまりん号）



図表 48 児童に対する交通安全教育



出典：熊本県警察本部提供

措置⑥ 自転車利用者に対する指導取締り

自転車の安全利用及び交通秩序維持の観点から、交通事故の発生状況、地域住民からの苦情・要望を踏まえた自転車利用者に対する指導警告、悪質・危険な違反に対する検挙（事件化）措置を実施します。

措置⑦ 交通安全に関する指導技術の向上

自転車の安全利用を指導する立場の者の指導能力の向上及び現場活動の活性化を図るための講習会等を実施します。

措置⑧ 通行ルールの広報啓発

自転車通行空間の整備形態に応じた自転車の通行ルール等について、民間事業者とも連携しながら、啓発ポスター、リーフレット、動画等を作成、活用するなど、地域住民に対する広報啓発を実施します。

図表 49 自転車事故に関する動画（YouTube にて公開中）



出典：熊本県

措置⑨ 公務員に対するルール遵守の徹底

公務員が自転車の交通ルールの遵守について、地域住民の手本となるよう、公務員に対する自転車安全教育を行うとともに、ルール周知のためのリーフレット等の作成・配布を実施します。

図表 50 公務員に対するルール周知等のリーフレット



出典：熊本県警察本部

措置⑩ 自動車教習所における教育

道路標識や道路標示の意味について学科教習で教育を行うほか、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車の専用通行帯のある道路を走行し、自転車への注意喚起を促すなどの教育を実施します。

**施策
11**
学校における交通安全教育の推進
措置① 交通安全教室、スタントマンを活用した自転車教室の実施

小学校・中学校・高等学校を中心として参加・体験・実践型の交通安全教室を実施します。
また、J A共済連と連携し、「スケアード・ストレイト教育技法」を用いたスタントマンによる自転車安全教室を実施します。

図表 51 スタントマンによる自転車安全教室


出典：熊本県警察本部提供

措置② 交通安全教育担当職員へ向けた講習会の実施

本講習会は、「本県における児童生徒の交通死亡事故0（ゼロ）、交通事故件数及び重大事故の減少を目指し、学校における交通安全教育の充実を図る。また、県内の交通事故発生状況から事故の傾向や要因を把握するとともに、効果的な交通安全教育の進め方を理解し、各学校で実施される交通安全教室の充実を図る。」ことを目的に実施します。

図表 52 講習会の実施状況


出典：熊本県教育委員会提供

措置③ 通学路周辺の安全点検の実施

各市町村が策定した通学路交通安全プログラムに基づき、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等が合同で自転車通学の視点も踏まえて通学路を点検し、必要な安全対策を実施します。

図表 53 通学路周辺の安全点検実施状況



出典：熊本県警察本部提供

措置④ 交通安全子供自転車熊本県大会の開催

子供に自転車の安全走行に関する知識と技能を身に付けさせるとともに、交通安全についての興味と関心を高めさせ、さらにはその習慣化を図るため、関係団体と連携し、「交通安全子供自転車熊本県大会」を実施します。

措置⑤ 高校等に対する交通安全情報、指導結果情報の提供

県内の自転車に関与した交通事故の発生状況、自転車の通行ルール等を掲載した交通安全情報（リーフレット）及び熊本市内に所在する高校等の自転車利用者に対する指導結果の情報を高校等に提供します。

**施策
12**
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
措置① 安全性の高い製品購入につながる広報啓発

自転車が備えるべき安全性に関する品質基準等について、ホームページ、ツイッター等を活用して、安全な自転車利用に向けた広報啓発を実施します。

措置② 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

整備不良自転車による交通事故防止を目的に、ホームページ、ツイッター等を活用し、また、自転車二輪車商協同組合、自転車販売店等と連携して、定期的な自転車の点検整備を促す広報啓発を実施します。

措置③ 自転車損害賠償保険への加入促進

「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、全国交通安全運動等の様々な機会を活用して、交通事故発生リスク、交通事故加害者となった場合の責任の重大性及び損害賠償を請求される可能性等を周知するとともに、過去の損害賠償事例を示すなどして、令和3年10月1日から加入が義務化された、TSマーク等の自転車損害賠償保険への加入促進を図ります。

図表 54 イメージ（赤色TSマーク）



出典：熊本県警察本部

**施策
13**
災害時における自転車活用の促進
措置① 災害時における自転車活用の促進

県及び市町村は、国による災害時における自転車の活用に関する課題や有用性の検討結果を踏まえ、被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用を検討します。

第4章 施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

1 計画の推進体制

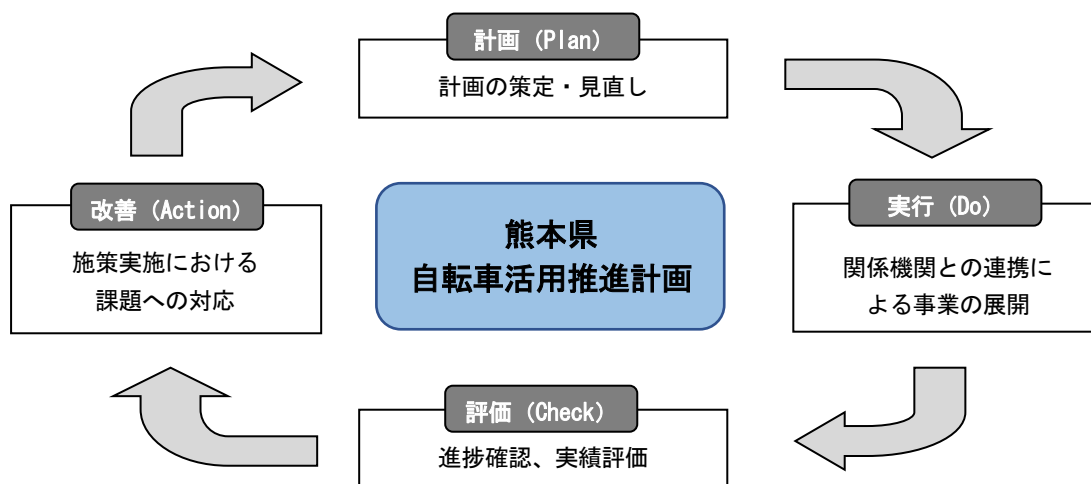
多岐にわたる施策、措置の連携や進捗状況を共有するため、関係部局で構成する連絡調整会議を設置し、自転車の活用推進を図ります。

また、県内市町村に対しても、自転車活用推進法第11条に基づく、市町村自転車活用推進計画の早期の策定を促すとともに、施策の実施に当たっては、国、県、県内市町村、公共交通事業者その他の民間事業者、県民等の相互連携を図りながら、取り組んでいきます。

2 計画のフォローアップと見直し

自転車利用者へのアンケート調査などを通じたモニタリングを実施するとともに、必要に応じて有識者からの助言を受けつつ、毎年度、フォローアップを実施します。また、国の推進計画や関連計画の改定・自転車の活用の推進に関わる新たな取り組みが必要となった場合等において、必要に応じて計画の見直しを行います。

図表 55 計画のフォローアップと見直しのイメージ



熊本県自転車活用推進計画（第2次）

令和7年（2025年）3月 策定

発行 熊本県

〒862-8570 熊本県熊本市中央区水前寺6丁目18番1号

Tel:096-383-1111（代表）

熊本県自転車活用推進連絡調整会