

令和3年3月議会

生活環境委員会 参考資料

- ・福岡市自転車活用推進計画（最終案）

令和3年3月

道路下水道局

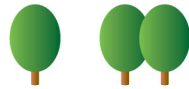
福岡市自転車活用推進計画

最終案

令和3年(2021)3月
道路下水道局



目次



第1章 計画策定の趣旨	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画期間・計画範囲	1
3. 本計画の位置付け	1
4. 計画の構成	2
第2章 自転車利用の現状と課題	3
1. 福岡市の概況（人口・地形等）	3
2. 自転車の利用状況	7
3. 自転車事故の状況	16
4. 福岡市の特性と自転車利用の特性	19
5. これまでの自転車関連の取組みと課題	20
6. 自転車に関する新しい動き	38
第3章 福岡市における自転車活用の方向性	44
1. 今後の福岡市の自転車政策	44
2. 福岡市の都市交通の考え方	45
3. 自転車活用の基本方針と施策	48
第4章 各施策の具体的な取組み	50
「はしる」自転車通行環境の創出	51
「とめる」駐輪環境の整備	59
「まもる」自転車利用の適正化	65
「いかす」自転車の活用	71
第5章 計画の推進	78
1. 各施策の体系と役割	78
2. 基本方針に対する成果指標	79
3. 計画の進捗管理と評価	80

第1章 計画策定の趣旨

1. 計画策定の背景と目的

福岡市では、天神地区の放置自転車の台数が平成13・15年の2期連続で全国ワースト1位になったことから、平成16年7月に「福岡市自転車利用総合計画」を策定し、自転車対策（放置自転車対策・自転車駐車場整備）や走行マナーの啓発などの取組みを重点的に実施してきました。

その結果、放置自転車の台数は大幅に減少してきましたが、走行マナーについては、自転車と歩行者の接触事故の割合が増加傾向であり、利用者の走行マナーが改善されていないなどの課題も残っています。

このような中、市民の健康意識の高まりとともに、近年、自転車が通勤・通学・業務などの日常利用だけでなく、シェアサイクルの普及や観光・スポーツ分野などでも幅広く活用されており、自転車の役割が増大してきています。また、平成29年5月に「自転車活用推進法」が施行され、法の理念を踏まえ、国が平成30年6月に「自転車活用推進計画」を策定しています。

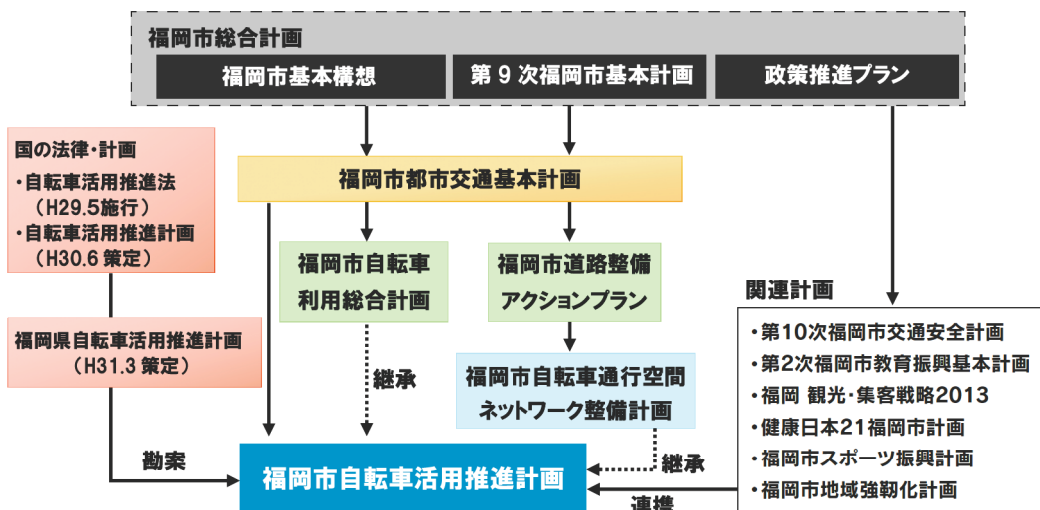
このようなことから、自転車活用の施策を総合的に進めていく必要があるため、「福岡市自転車活用推進計画」を策定することとしました。

2. 計画期間・計画範囲

計画期間は、関連する「福岡市道路整備アクションプラン2024」と同じ令和3年度から令和6年度までの4年間の実施計画とし、範囲は福岡市全域とします。

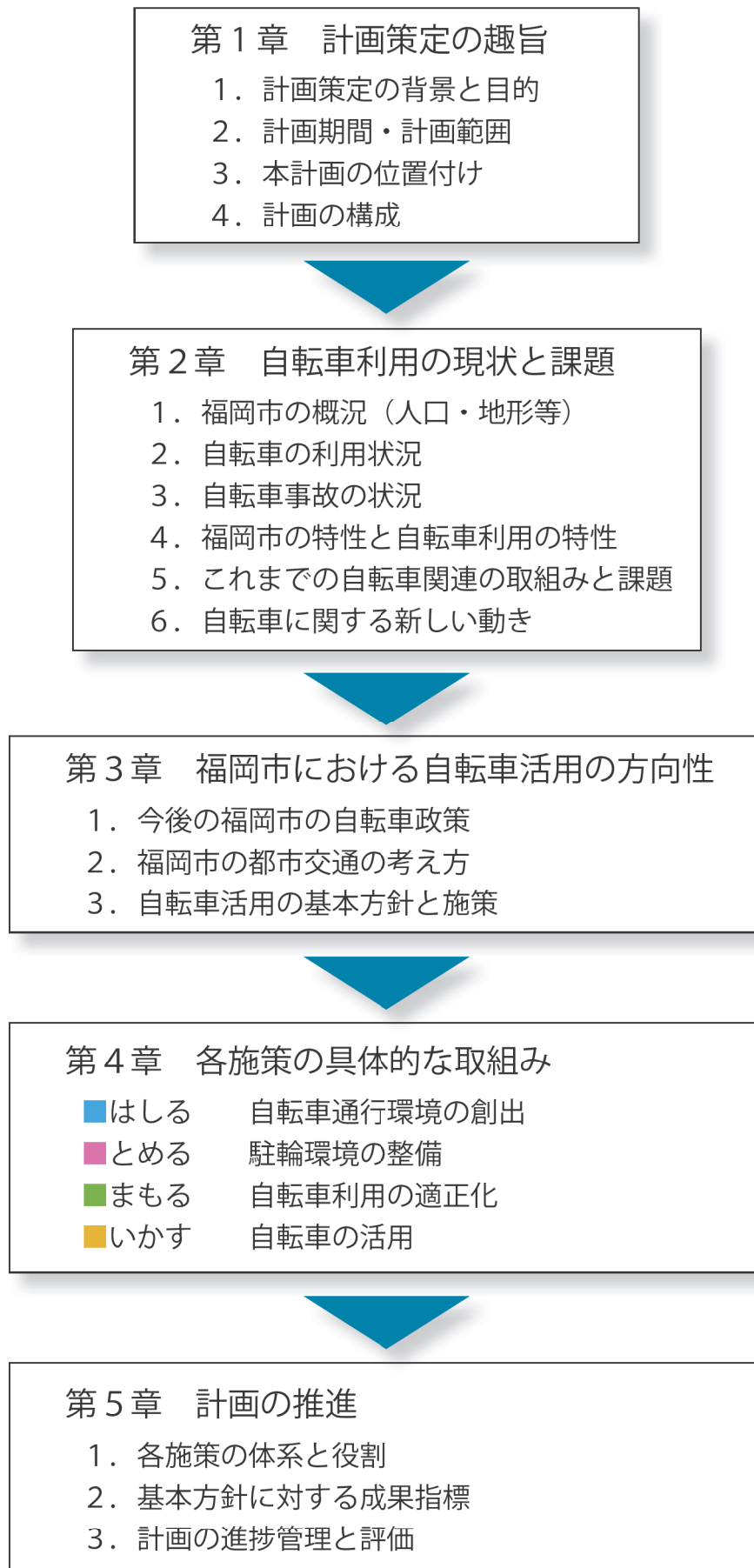
3. 本計画の位置付け

自転車施策の総合的な計画として、既存の「福岡市自転車利用総合計画」や「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画（平成26年3月策定）」を継承し、関連する他の行政各分野の計画と連携した実施計画として位置付けます。



4. 計画の構成

本計画の構成は以下のフローに示すとおりです。



第2章 自転車利用の現状と課題

1. 福岡市の概況（人口・地形等）

（1）福岡市の人口

・福岡市の人口は、令和2年5月に160万人を突破しており、令和17年頃まで増加することが見込まれています。

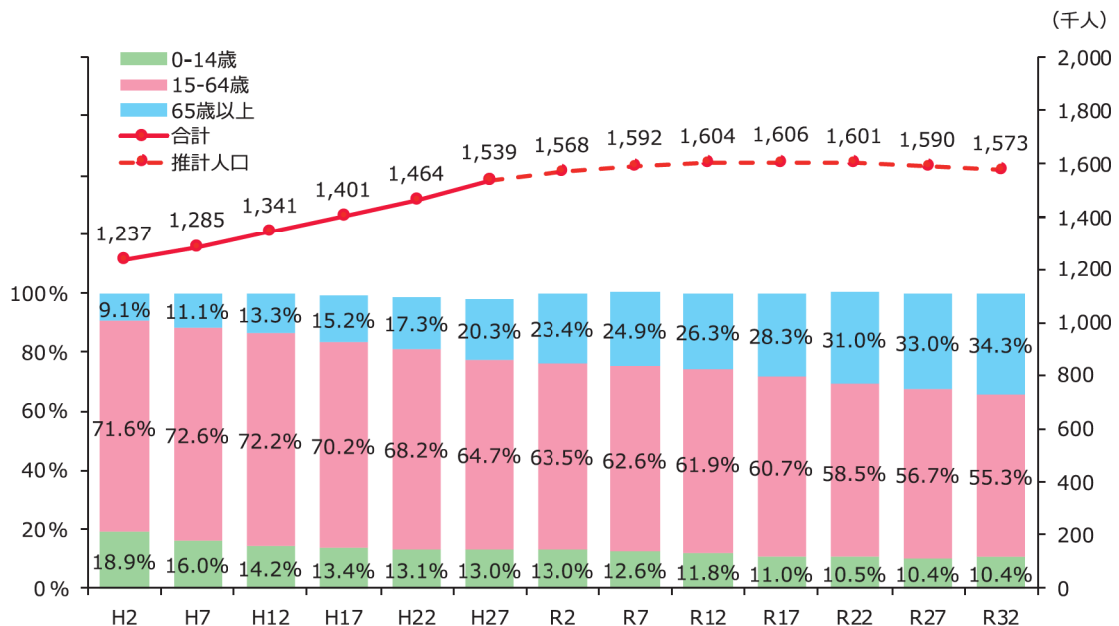
行区別面積・人口

	面積 (km ²)	人口 (人)
東区	69.45	321,057
博多区	31.62	245,198
中央区	15.39	204,325
南区	30.98	265,190
城南区	15.99	133,266
早良区	95.87	220,540
西区	84.15	212,179
計	343.46	1,601,755

資料：福岡市推計人口 (R2.5.1)



人口の推移・将来推計人口



資料：「国勢調査（平成27年）」、「福岡市の将来人口推計（平成24年3月）」

- ・政令市における若年層の割合をみると、福岡市は15～29歳の人口が全体の17.4%を占めており、政令市の中で最も高くなっています。

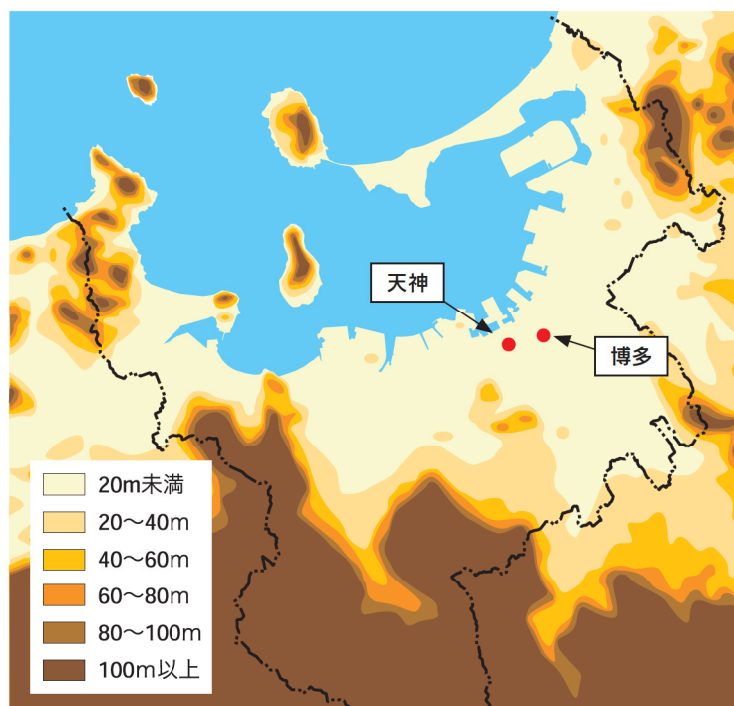
■政令市における若年層割合

都市名	人口(人)	15～29歳の人口(人)	15～29歳の割合(%)
福岡市	1,538,681	268,464	17.4
京都市	1,475,183	254,201	17.2
仙台市	1,082,159	184,902	17.1
川崎市	1,475,213	247,250	16.8
岡山市	719,474	117,623	16.3
相模原市	720,780	116,356	16.1
熊本市	740,822	119,086	16.1
大阪市	2,691,185	427,029	15.9
名古屋市	2,295,638	361,637	15.8
さいたま市	1,263,979	198,913	15.7
横浜市	3,724,844	569,906	15.3
札幌市	1,952,356	296,105	15.2
広島市	1,194,034	179,998	15.1
新潟市	810,157	119,248	14.7
神戸市	1,537,272	225,525	14.7
千葉市	971,882	141,991	14.6
堺市	839,310	120,168	14.3
北九州市	961,286	133,137	13.8
浜松市	797,980	110,306	13.8
静岡市	704,989	96,438	13.7

資料：平成27年国勢調査

(2) 福岡市の地形

- ・福岡市の市街地は、南側を背振、三郡、犬鳴山塊によって囲まれた半円形の福岡平野を中心に形成されています。
- ・平野部は比較的平坦な地形であり、高低差が少ないため、自転車が利用しやすい地形となっています。



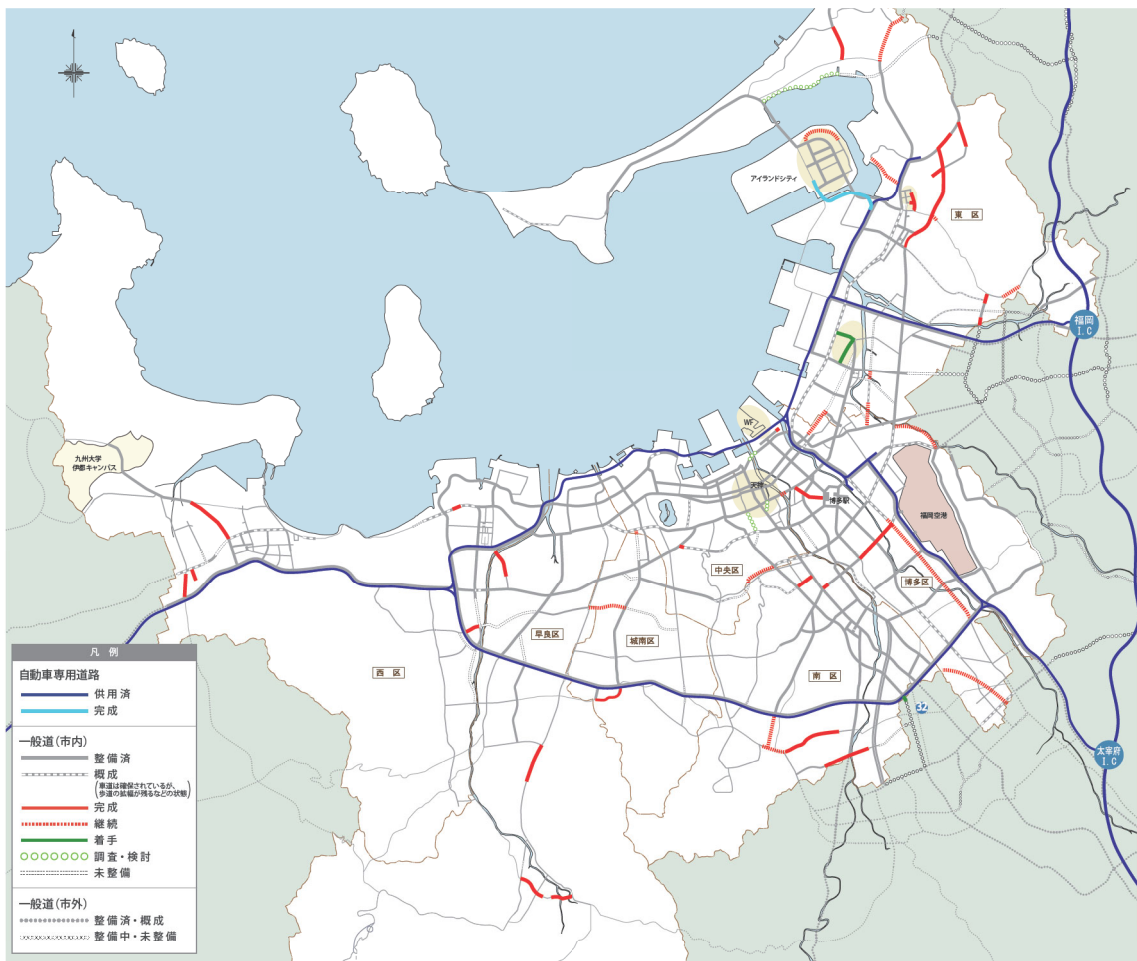
(3) 都市計画道路の整備状況

- ・市街地に集中する通過交通の分散化や周辺市町との広域交流・連携を支えるため、都市の骨格となる幹線道路の整備を進めています。
- ・令和2年度末（見込み）の都市計画道路の整備率は84.7%に達しており、平成13年度と比較すると大幅に整備が進み、幹線道路ネットワークが概ね形成されています。
- ・幹線道路の整備にあわせ、自転車通行空間の整備に努めていきます。

■都市計画道路の整備状況

	平成13年度	令和2年度末（見込み）
計画決定延長 (km)	502.2	505.8
整備済延長 (km)	304.3	428.76
整備率 (%)	60.6	84.7

資料：道路下水道局



出典：福岡市道路整備アクションプラン 2020

(4) 鉄道の利用状況

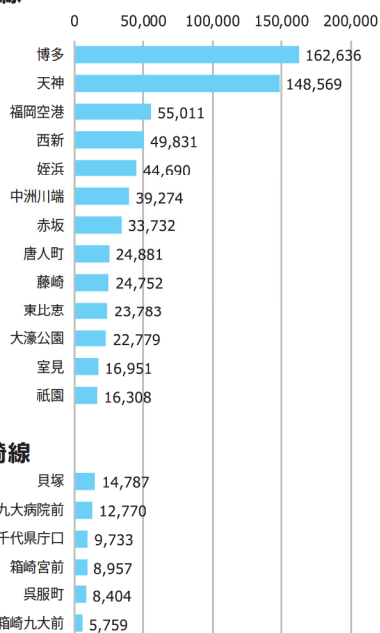
- ・九州旅客鉄道（以下、JR九州）、西日本鉄道（以下、西鉄）、福岡市地下鉄（以下、地下鉄）によって構成される福岡市の鉄道網は、増大する交通需要に対する大量輸送交通機関として大きな役割を果たしています。
- ・博多駅（JR九州・地下鉄）及び天神駅（西鉄・地下鉄）の乗降客数（JR九州は乗車数のみ）が多くなっています。
- ・平成29年の北部九州圏パーソントリップ調査では、移動手段として鉄道の利用割合が拡大しています。（P7 参照）

■鉄道の乗降客数

●地下鉄（令和元年度）

単位は（人/日）

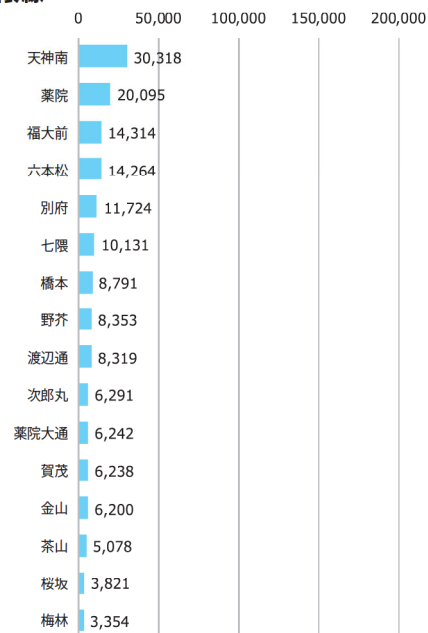
空港線



箱崎線

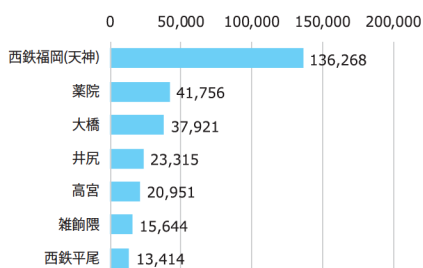


七隈線



●西鉄（平成30年度）

天神大牟田線



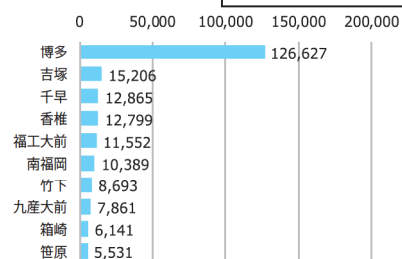
貝塚線



●JR九州（令和元年度）

鹿児島本線

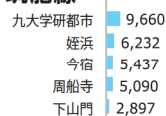
JR九州は乗客者のみ



香椎線



筑肥線



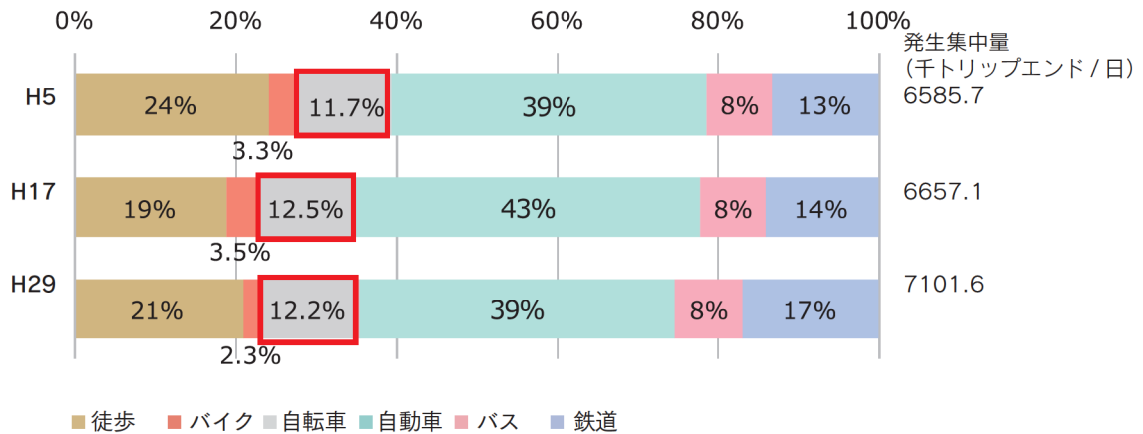
資料：令和元年版福岡市統計書、JR九州

2. 自転車の利用状況

(1) 交通手段

・福岡市内居住者の移動手段の中で、自転車の割合は平成 29 年の北部九州圏パーソントリップ調査で 12.2% であり、前回調査と比較すると概ね横ばいとなっています。

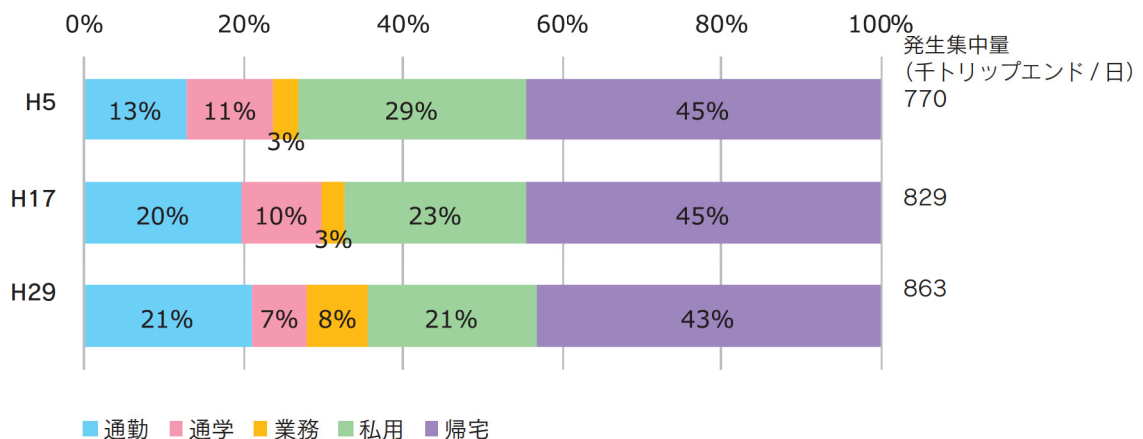
交通手段



(2) 自転車の移動目的

・福岡市内居住者の自転車利用者の移動目的は、通勤、業務の割合が拡大しています。

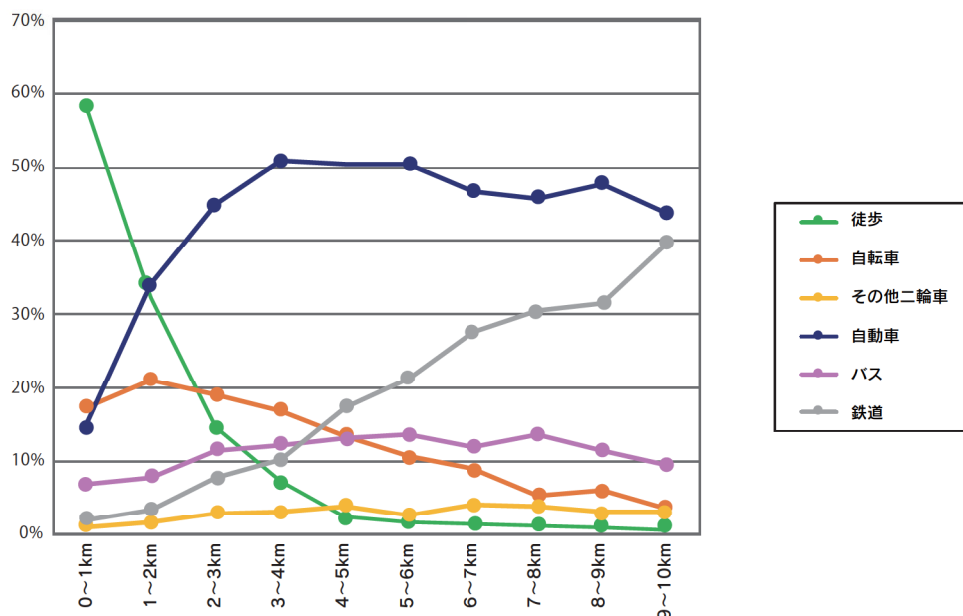
自転車の移動目的



(3) 移動距離別の分担率

- ・ 距離別における自転車利用者の分担率は、1～2kmの移動が21%と最も多くなっています。
- ・ 4～5kmを超えると、自転車での移動が公共交通機関(鉄道・バス)と入れ替わる結果となっています。

■ 距離別分担率 (H29)

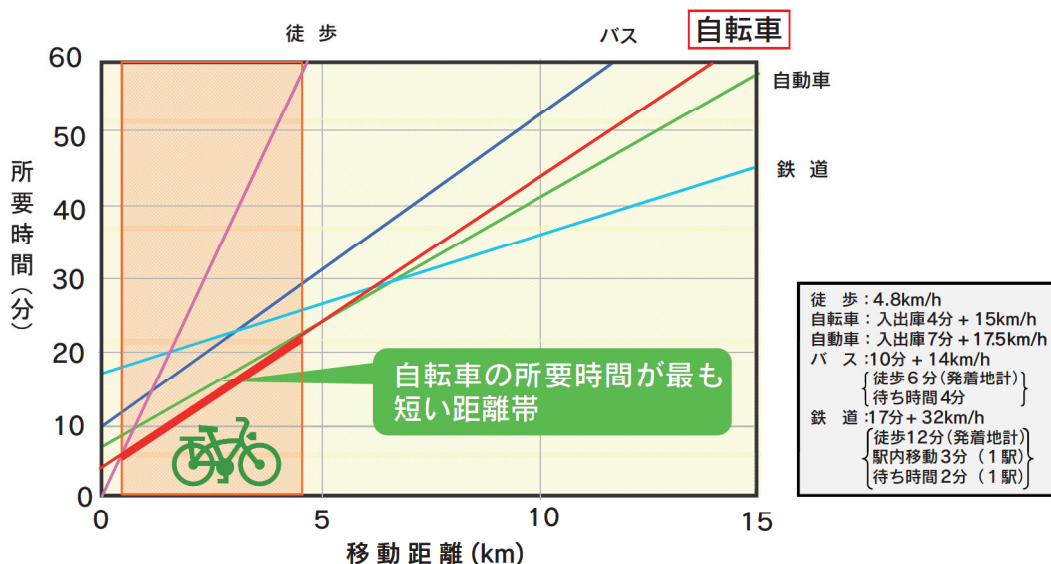


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(4) 移動距離別所要時間

- ・ 国土交通省の資料によると、都市部における5km程度までの移動では、自転車の移動が最も早く、都市内交通の有効な移動手段となっています。

■ 移動距離と交通手段別所要時間の関係



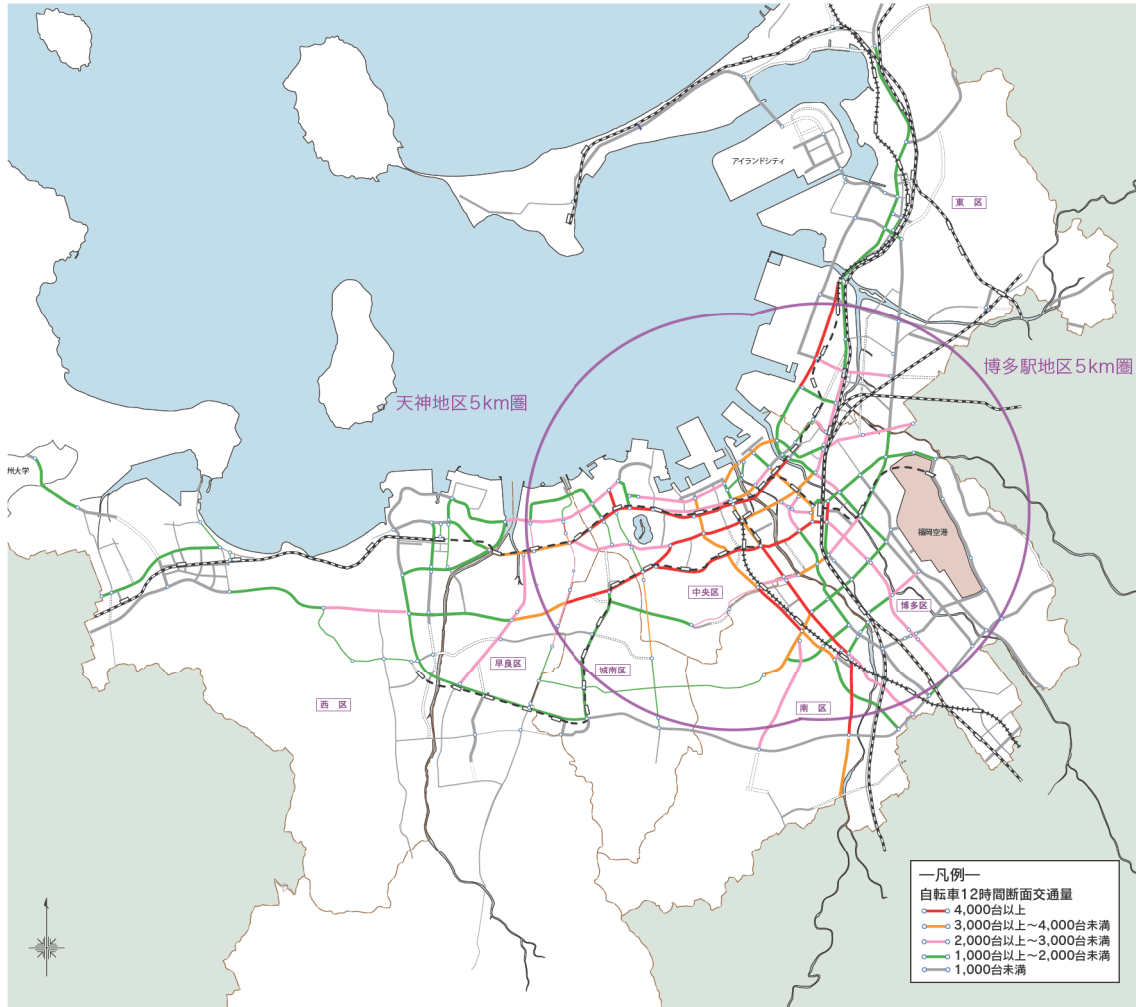
徒歩	: 4.8km/h
自転車	: 入出庫4分 + 15km/h
自動車	: 入出庫7分 + 17.5km/h
バス	: 10分 + 14km/h
{ 徒歩6分(発着地計) }	
{ 待ち時間4分 }	
鉄道	: 17分 + 32km/h
{ 徒歩12分(発着地計) }	
{ 駅内移動3分(1駅) }	
{ 待ち時間2分(1駅) }	

出典：国土交通省

(5) 自転車の交通量

- ・ 自転車 12 時間交通量をみると、天神・博多駅地区から半径 5km 圏内に交通量の多い路線が集中しています。

■自転車 12 時間交通量



資料:平成 17 年度、平成 22 年度交通センサス調査 ・市交通量調査 (平成 22 年度～平成 25 年度)

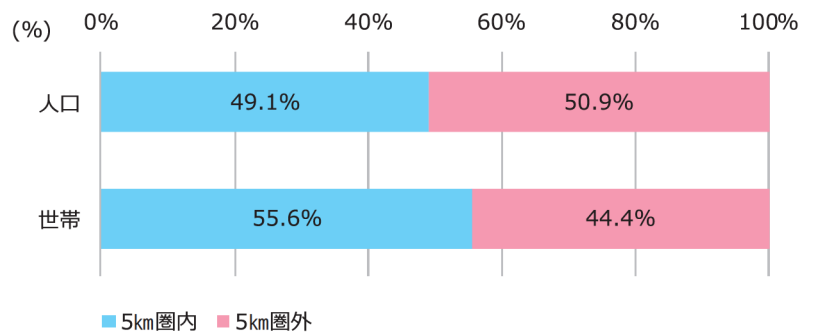
(6) 都心の自転車利用圏

- ・ 「(3) 移動距離別の分担率」や「(4) 移動距離別所要時間」から5km以内が自転車による移動距離が多くなっています。また、「(5) 自転車の交通量」は、都心部(天神・博多駅地区)が多いことから、天神・博多駅地区から半径5km 圏内の地域を「都心の自転車利用圏」として設定します。

(7) 都心の自転車利用圏の人口

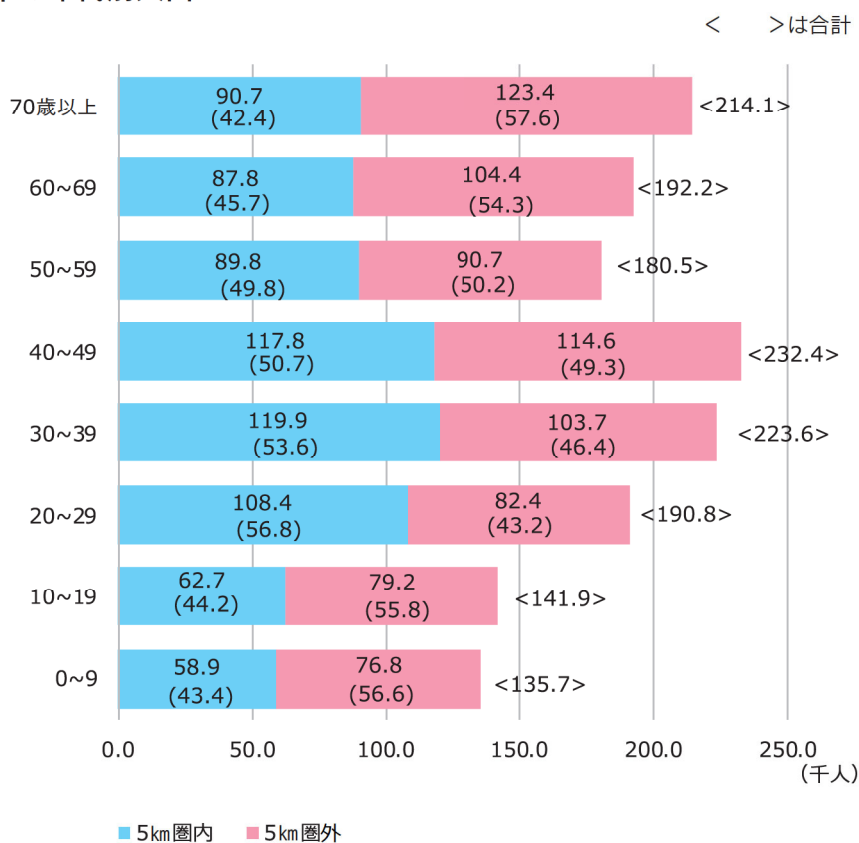
- ・ 都心の自転車利用圏内に居住している人口は全体の 49.1%、世帯数は 55.6%を占めています。

■自転車利用圏人口・世帯数



- ・ 福岡市の 20 代人口のうち、56.8%は都心の自転車利用圏内に居住しています。
- ・ 福岡市は自転車を比較的良好に利用する 20 代、30 代が都心近くに多く居住している都市です。

■福岡市の年代別人口



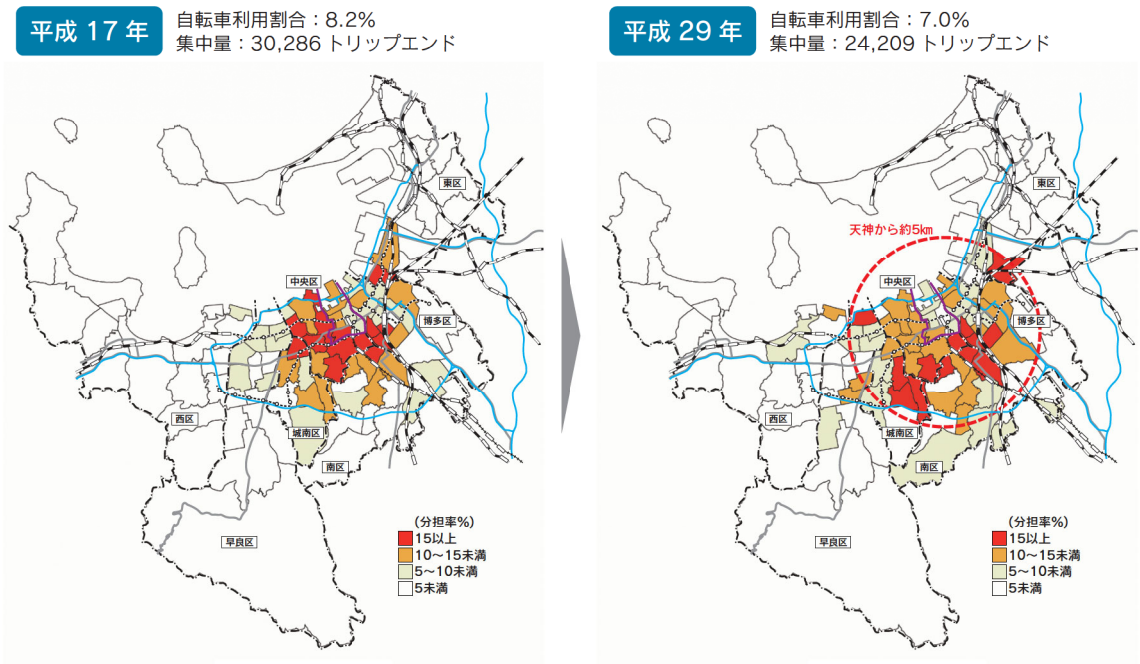
※ () の数字は各年代人口に対する人口の割合を示す

(8) 天神・博多駅周辺地区への自転車分担率の変化

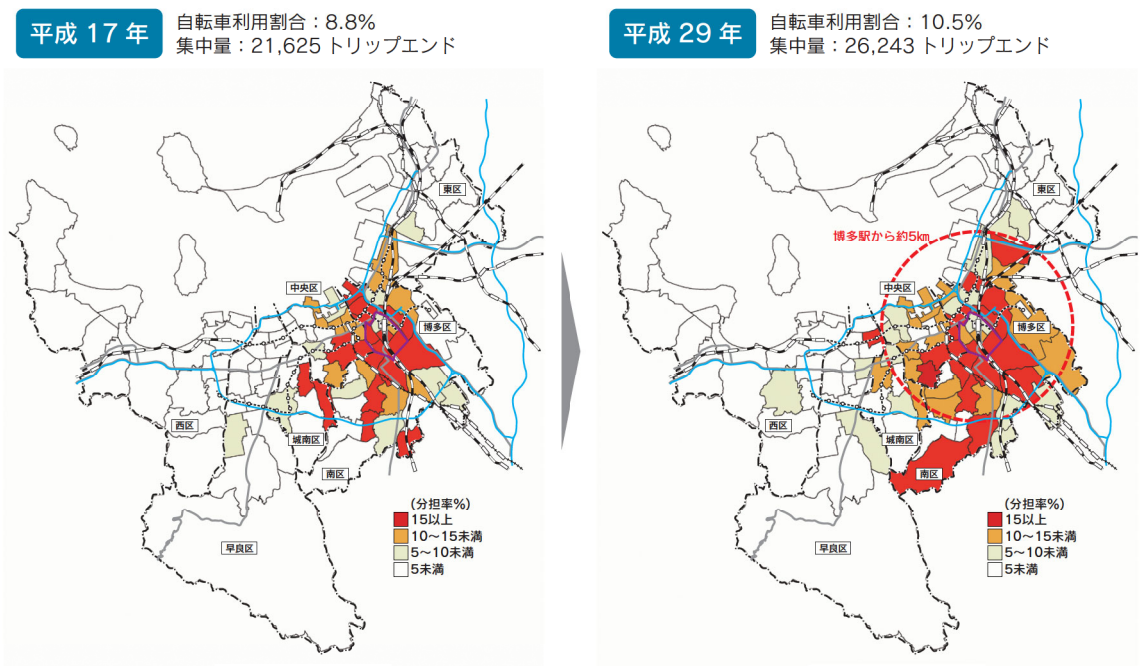
- ・天神・博多駅周辺地区へ向かう自転車トリップ数について、平成17年と平成29年を比べると、天神地区は約6,000トリップ減少、博多駅周辺地区は約5,000トリップ増加しており、天神地区よりも博多駅周辺地区へのトリップの方が多くなっています。
- ・博多駅周辺地区においては、5km以上離れた場所でも自転車の分担率が15%以上の地域が見られます。

■天神地区への自転車分担率の変化

※全手段でのトリップ数が500未満のゾーンは凡例「分担率5%未満」に含む



■博多駅周辺地区への自転車分担率の変化

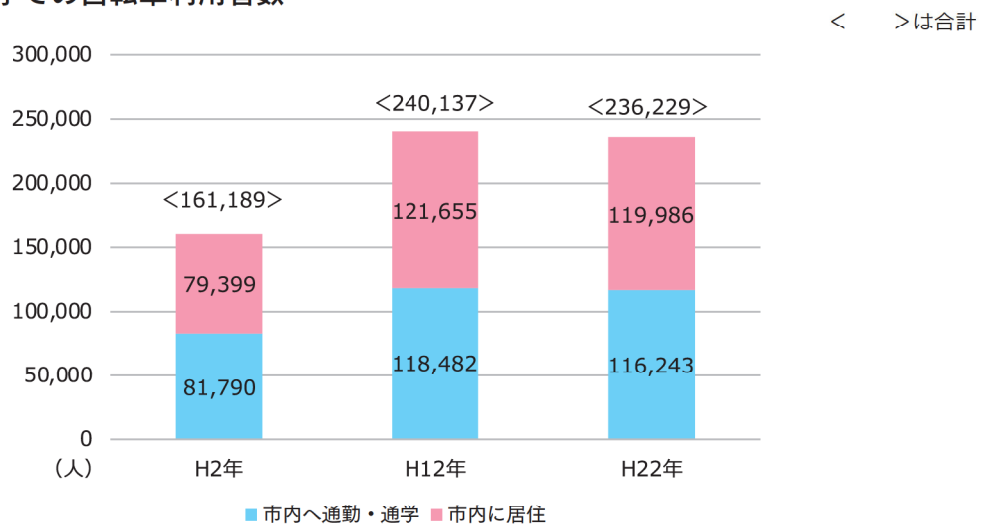


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(9) 通勤・通学での自転車利用状況

- ・通勤・通学に自転車を利用している15歳以上の人口は平成2年から平成12年で約1.5倍に増加しています。
- ・内訳を見てみると、福岡市内に居住している通勤・通学者、福岡市内へ通勤・通学している人ともに約1.5倍に増加しています。

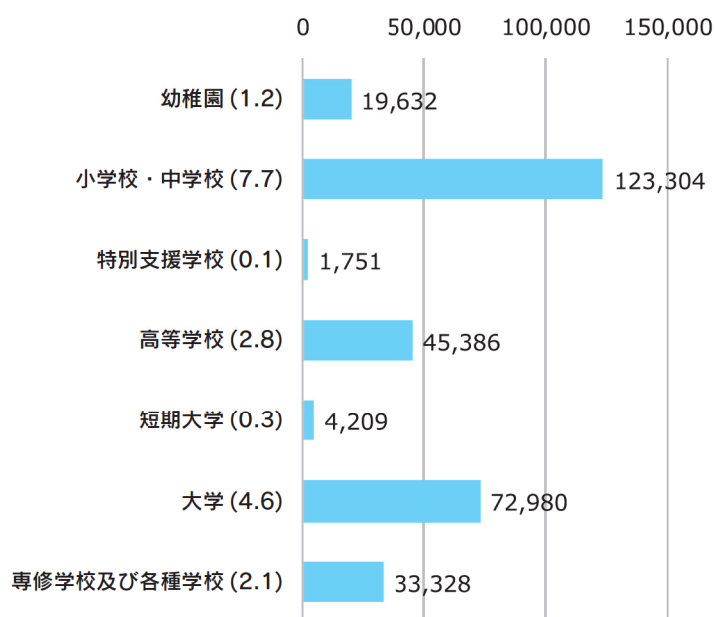
■通勤・通学での自転車利用者数



資料：国勢調査

- ・福岡市には大学が多く立地しており、大学生は、福岡市全体の人口の4.6%を占めており、政令市では京都市に次いで2番目に多い割合です。
- ・高校生の割合も多く、2.8%となっています。

■学生等の人数



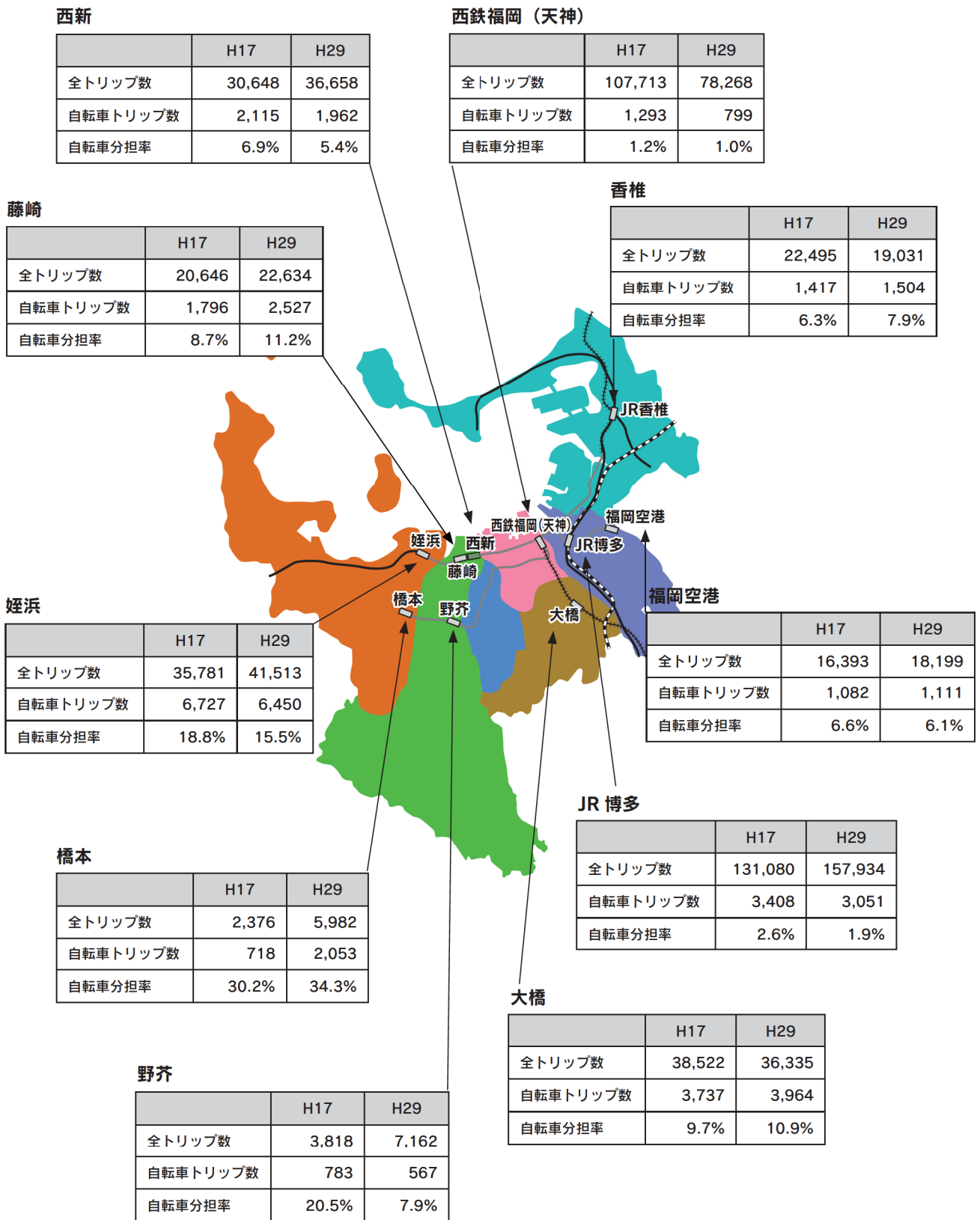
※ () の数字は福岡市人口総数に対する割合を示す。

人口総数は令和元年版福岡市統計書 第3章人口第3表年齢別推計人口

資料：令和元年度学校基本調査 (文部科学省)

(10) 主要駅までの自転車利用数の変化

・主要駅までの自転車の分担率をみると、都心部（西鉄福岡（天神）・JR博多）の自転車分担率は低くなっており、姪浜や橋本では自転車の分担率が比較的高くなっています

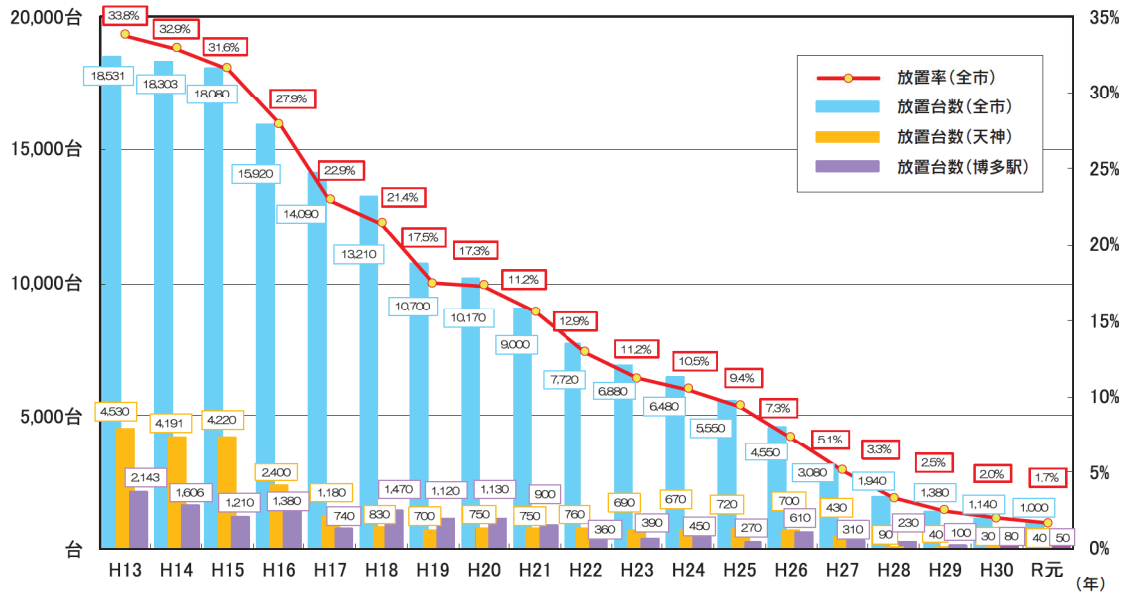


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(11) 市内の放置自転車台数

- 市内の放置自転車台数は、平成13年から大幅に減少しており、天神・博多駅の放置自転車台数も大幅に減少しています。

■市内の放置自転車台数

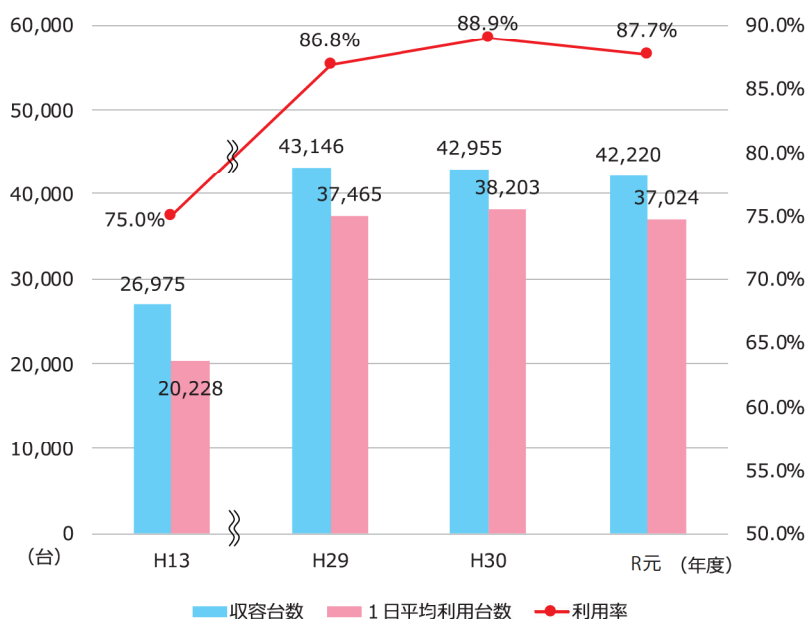


資料：自転車等駐車実態調査（道路下水道局）

(12) 鉄道駅周辺駐輪場の利用状況

- 市営駐輪場の収容台数及び1日平均利用台数は、平成13年から大きく増加しており、利用率も令和元年度で87.7%と平成13年度から12.7%増加しています。

■鉄道駅周辺駐輪場の利用状況

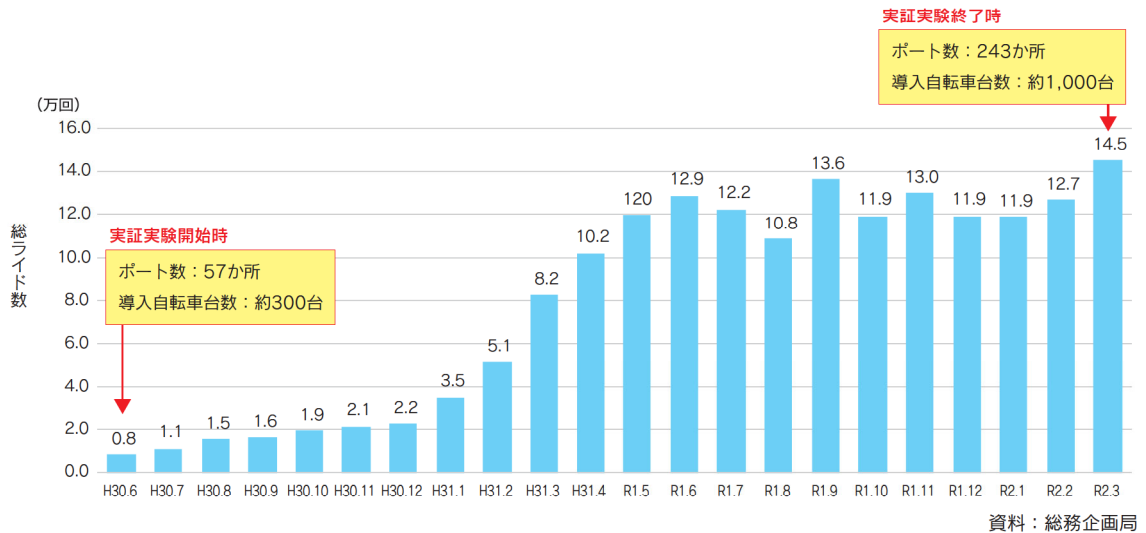


資料：道路下水道局

(13) シェアサイクルの利用状況

・平成30年6月に福岡スマートシェアサイクル実証実験事業として利用が開始されたシェアサイクルは、令和2年3月の実証実験終了時にはポート数が243か所、導入自転車台数は約1,000台となり、月間総ライド数は実証実験開始から約18倍の約14万5千回となっています。

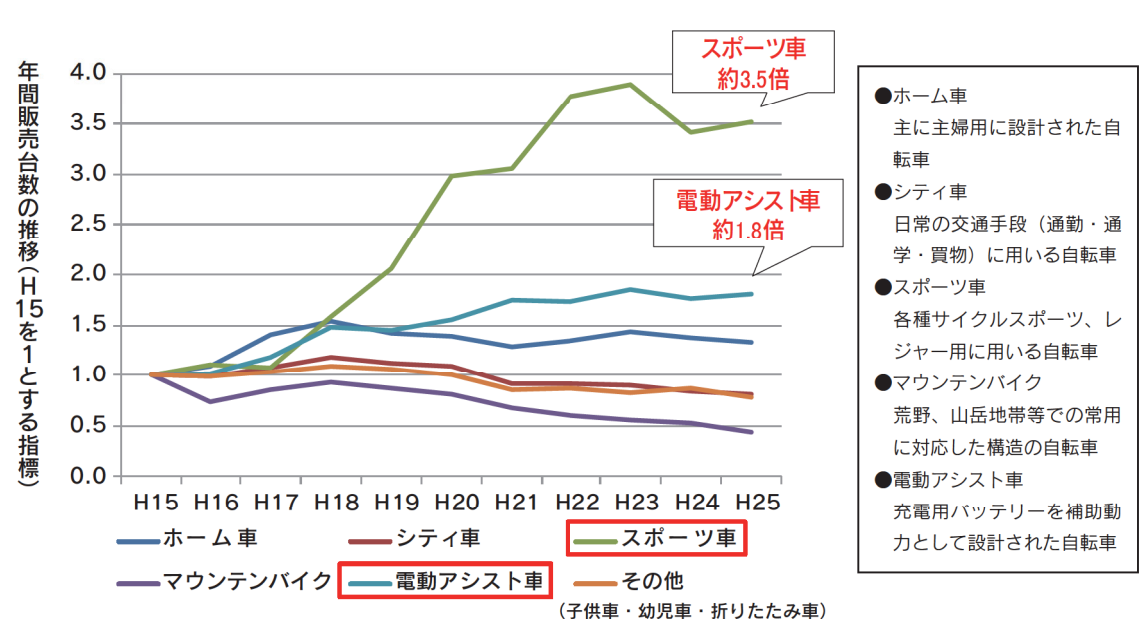
■シェアサイクルの月間総ライド数の推移



(14) 車種別販売台数の推移

・近年、自転車の利用目的や嗜好が多様化し、様々な自転車が普及しており、特にスポーツ自転車と電動アシスト自転車は販売台数が増加しています。

■自転車の車種別販売台数の推移

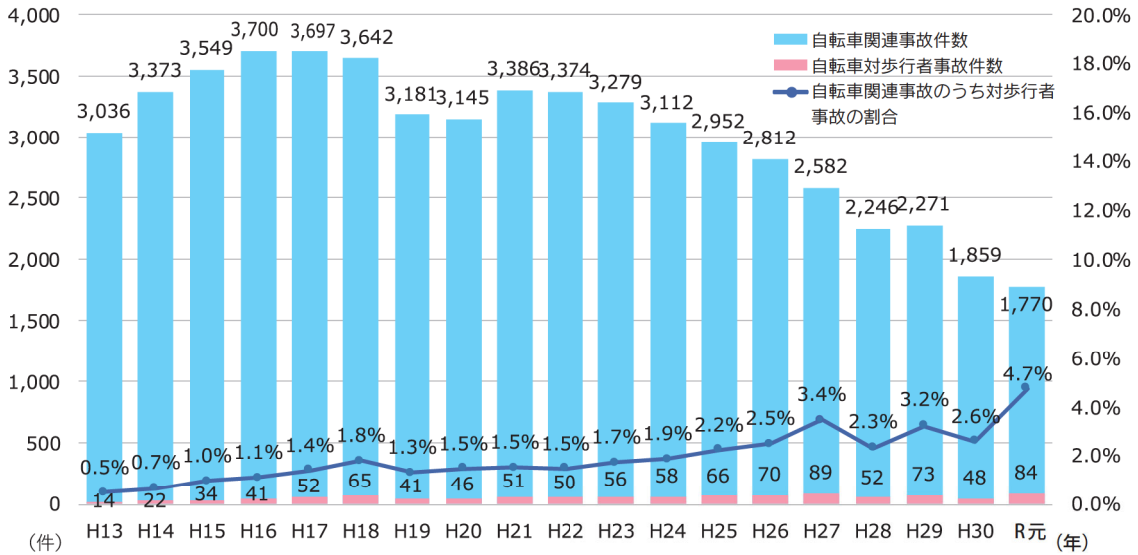


出典：(財)自転車産業振興協会
自転車国内販売動向調査

3. 自転車事故の状況

(1) 福岡市内の自転車関連事故件数

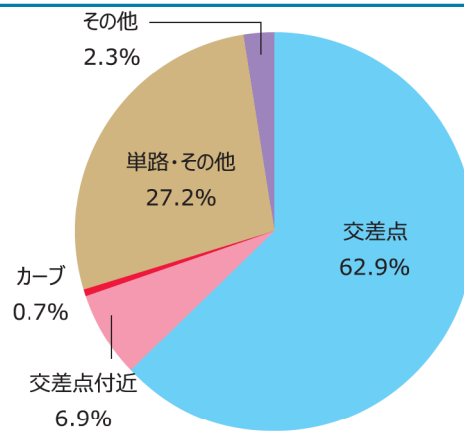
・福岡市内の自転車関連事故は減少傾向にあります。自転車が加害者となる対歩行者の事故の割合は増加しています。



資料：福岡県警事故統計

(2) 道路形状別の自転車関連事故の割合

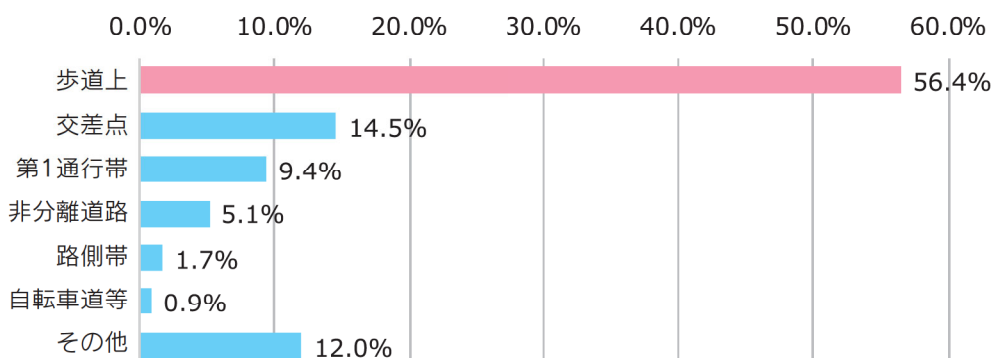
・自転車関連事故は、全発生件数の約7割が交差点及び交差点付近で発生しています。



資料：福岡県警察本部（令和元年自転車関連の交通事故分析）

(3) 自転車対歩行者衝突地点別発生状況

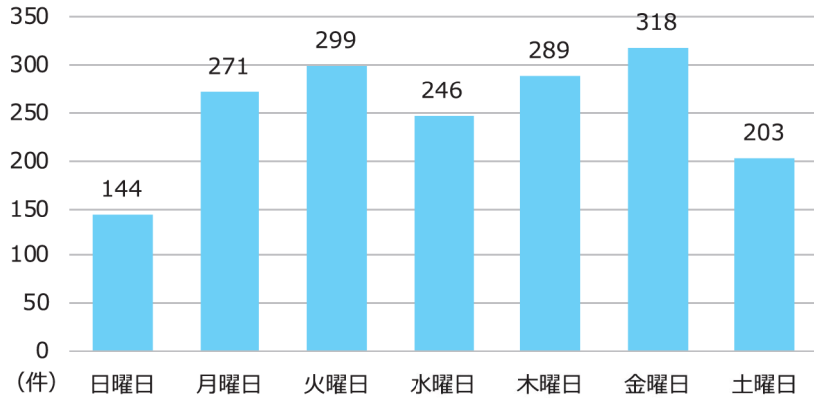
・自転車対歩行者事故の約6割が歩道上で発生しています。



資料：福岡県警察本部（令和元年自転車関連の交通事故分析）

(4) 曜日別自転車関連事故件数

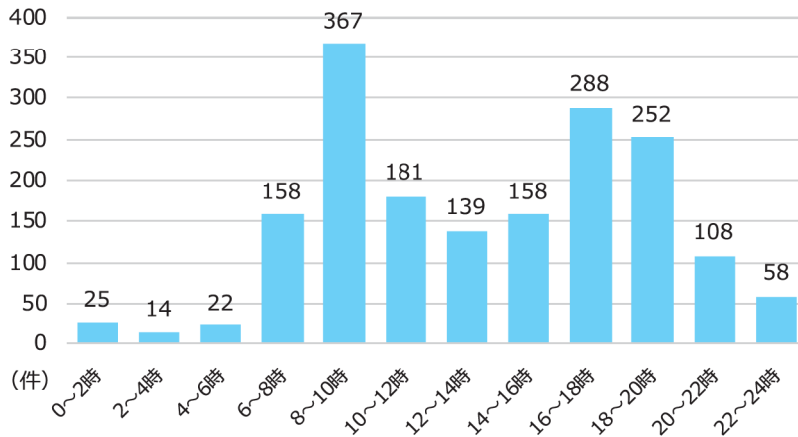
・曜日別の自転車事故件数をみると、金曜日が最も多くなっています。また、土日よりも平日に事故が多く発生しています。



資料：市民局（令和元年福岡市の交通事故）

(5) 時間帯別自転車関連事故件数

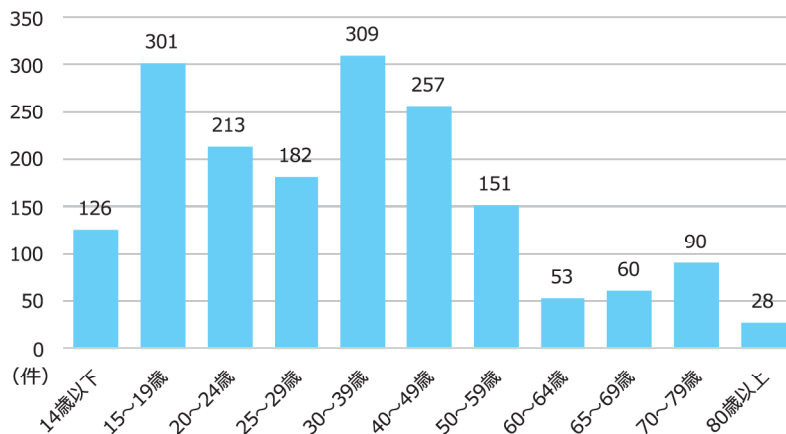
・時間帯別の自転車事故件数をみると、通勤・通学時間帯である8～10時が最も多く、次に帰宅時間帯である16～18時、18～20時の事故が多くなっています。



資料：市民局（令和元年福岡市の交通事故）

(6) 年齢別自転車関連事故件数

・年齢別にみると、15～19歳、30～39歳の事故が多くなっており、通勤・通学で自転車を利用する人の事故が多いと考えられます。



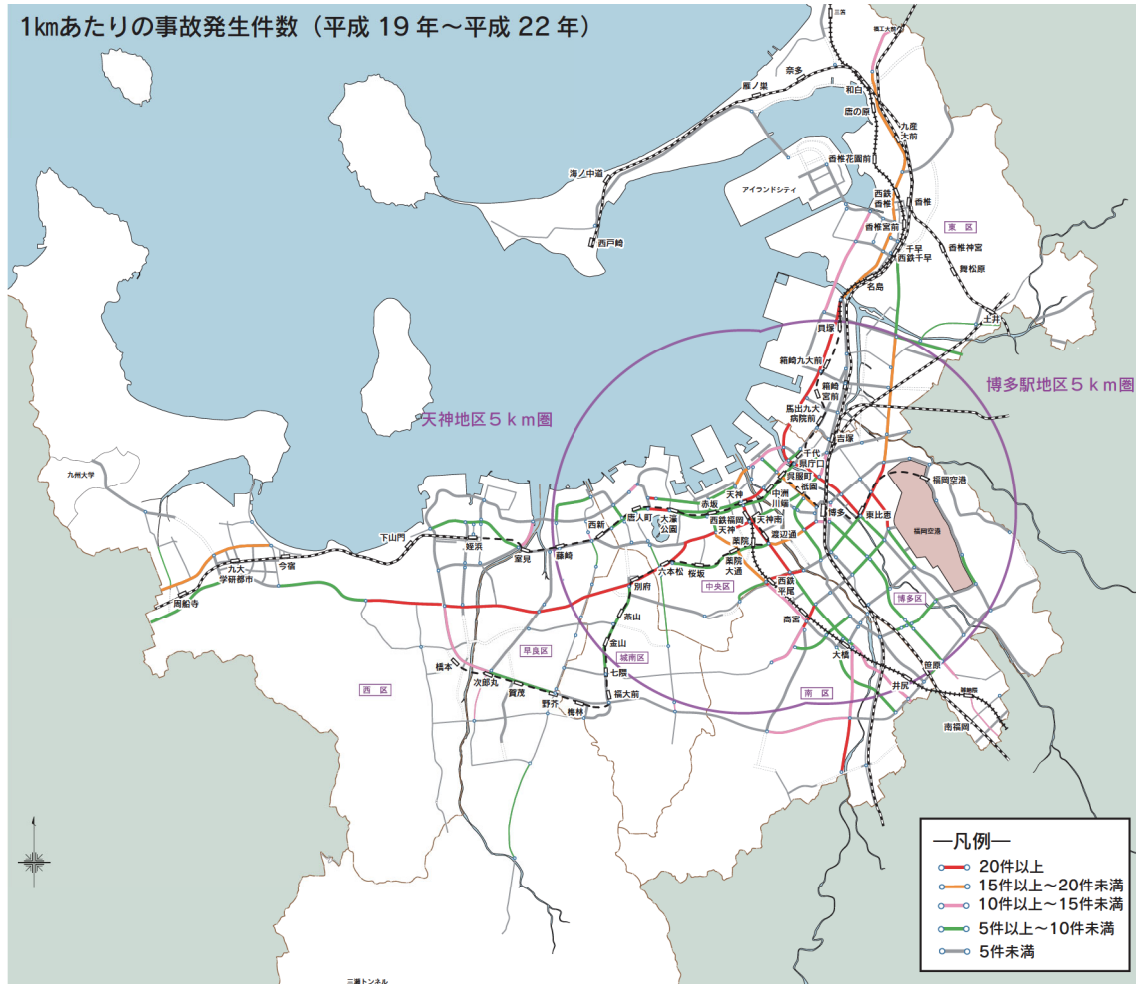
資料：市民局（令和元年福岡市の交通事故）

(7) 市内幹線道路の自転車事故発生件数

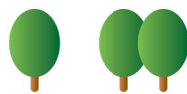
- ・市内の路線別の事故発生件数をみると、天神地区・博多駅地区から半径 5km 圏内に事故件数が多い路線が多くみられます。

■ 自転車事故発生件数

1kmあたりの事故発生件数（平成 19 年～平成 22 年）



資料：公益財団 交通事故総合分析センター



4. 福岡市の特性と自転車利用の特性



地域特性

- ・福岡市の人口は令和2年5月に160万人を突破し、令和17年頃まで増加することが見込まれます。
- ・15歳から19歳の若年層の割合が政令市の中でも最も多くなっています。(P4 参照)
- ・市内は比較的平坦であり、高低差が少ないため、自転車が利用しやすい地形になっています。(P4 参照)

交通特性

- ・都市計画道路の整備が進み、幹線道路ネットワークが概ね形成されています。(P5 参照)
- ・通勤、業務での自転車の利用が拡大しています。(P7 参照)
- ・自転車は、1～2kmの移動に最も多く利用されています。(P8 参照)
- ・自転車交通量は、天神・博多駅から半径5km圏内の路線が多くなっています。(P9 参照)
- ・天神地区への自転車利用者数は減少していますが、博多駅周辺地区への自転車利用者数は増加しています。(P11 参照)



駐輪特性

- ・市内の放置自転車の台数は大幅に減少しており、天神・博多駅も大幅に減少しています。(P14 参照)
- ・市営駐輪場の利用率は、約9割近くに増加しています。(P14 参照)



事故特性

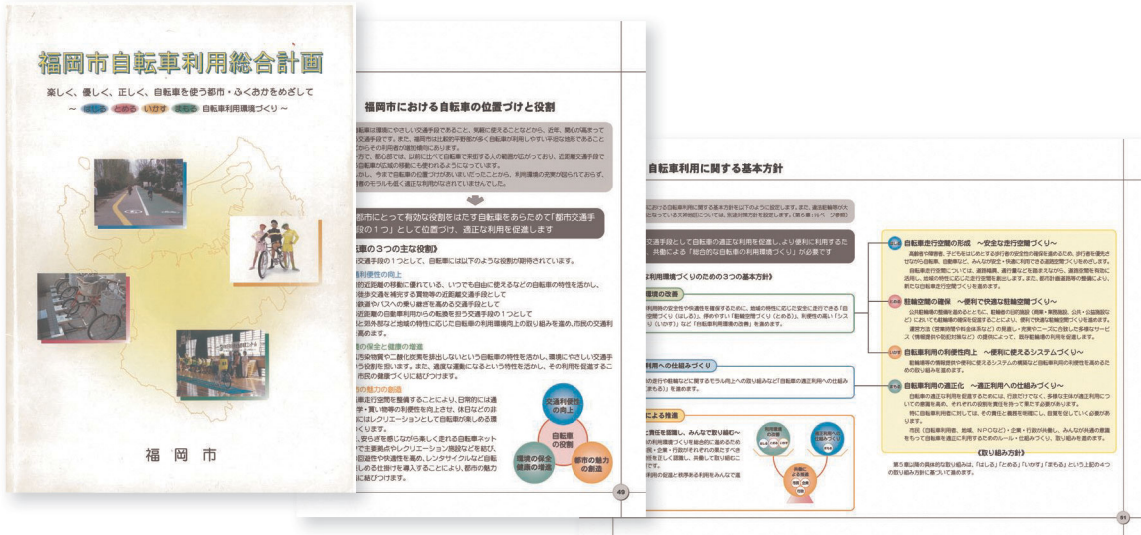
- ・市内の自転車事故件数は減少傾向にありますが、自転車対歩行者の事故の割合が増加しています。(P16参照)
- ・交差点及び交差点付近での事故が全体の約7割を占めています。(P16 参照)
- ・自転車対歩行者の事故の約6割が歩道上で発生しています。(P16 参照)
- ・通勤・通学時間帯での事故が多く、年齢別では、15～19歳や30～39歳の事故が多くなっています。(P17 参照)
- ・都心の自転車利用圏（天神・博多駅地区から半径5km圏内）で自転車事故件数が多い路線が多くみられます。(P18 参照)

5. これまでの自転車関連の取組みと課題

(1) 福岡市自転車利用総合計画におけるこれまでの取組み

- ・平成16年7月に「福岡市自転車利用総合計画」を策定し、「はしる」、「とめる」、「まもる」、「いかす」の4つの取り組み方針のもと、様々な取組みを推進してきました。
- ・「はしる」、「とめる」、「まもる」、「いかす」のこれまでの取組みについて振り返ります。

福岡市自転車利用総合計画



福岡市自転車利用総合計画における取り組み方針

