

①自転車通行空間の整備

はしる

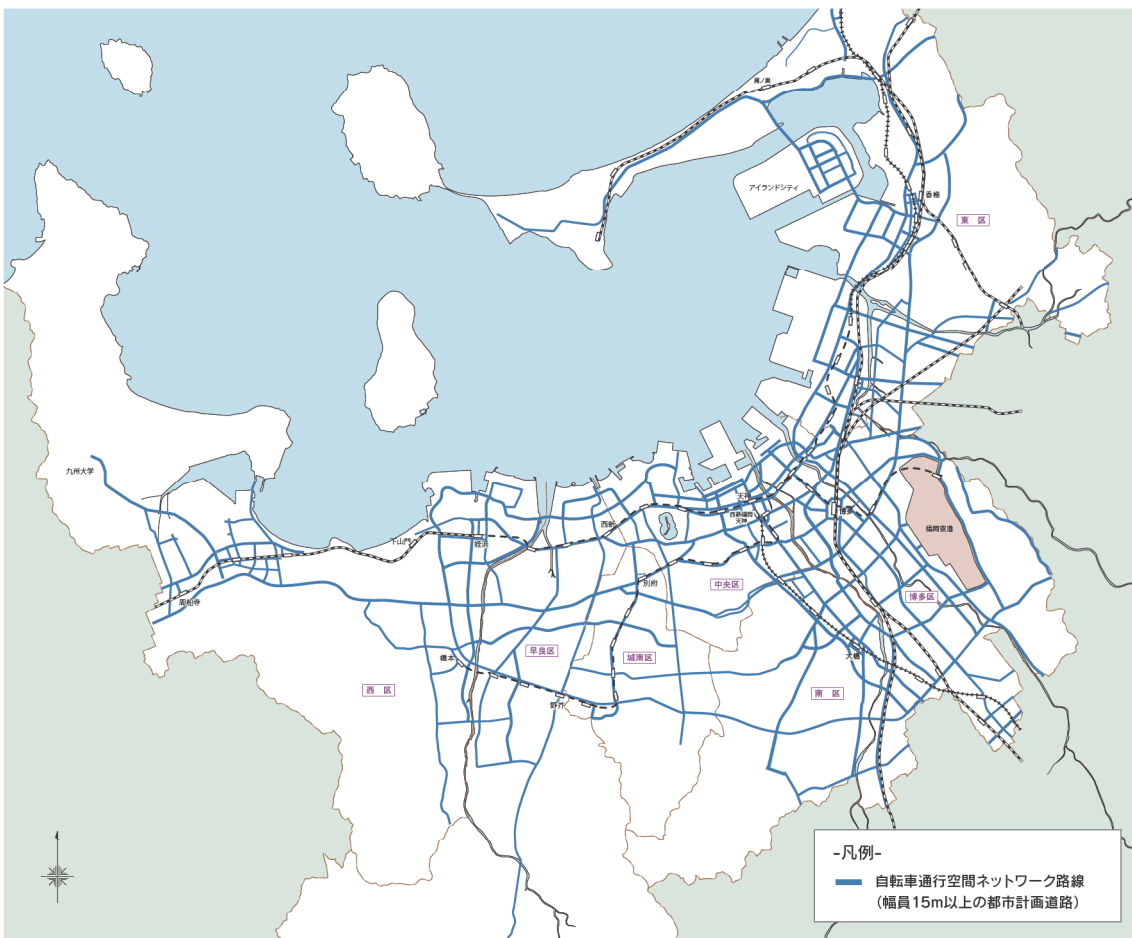
・本市の自転車通行空間については、歩行者や自転車利用者の安全を確保するため、平成14年度に市道千代今宿線（明治通り）の大手門から赤坂西間の約700mを整備したのを皮切りに、平成15年度には「福岡市自転車通行空間設計の手引き」を策定し、整備手法を統一し、主に歩道上に整備を行ってきました。



市道千代今宿線（明治通り）

・自転車対歩行者の事故の増加に伴い、平成23年度に自転車は車両であることの再徹底を図るため、警察庁から「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」が発出されるとともに、平成24年度には国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しました。これを受けて福岡市では平成25年度に「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画」を策定し、幹線道路を対象とし、原則として、車道に自転車通行空間の整備を推進しています。

●自転車通行空間ネットワーク路線図



■自転車通行空間ネットワーク整備計画

(1) 整備目的

幹線道路での自転車通行空間ネットワーク化を図り、地域内道路（生活道路）を通行する自転車を適正に幹線道路へ誘導することで、歩行者や自転車利用者の安全性を高めます。

(2) 整備の基本方針

- ①自転車通行空間は、原則として、車道に整備します。
- ②既に歩道内において、自転車通行空間が整備されている場合は、早期のネットワーク化を図るため、当面、その空間を活用します。
- ③対象路線は、幹線道路（原則、幅員 15m 以上の都市計画道路）とします。

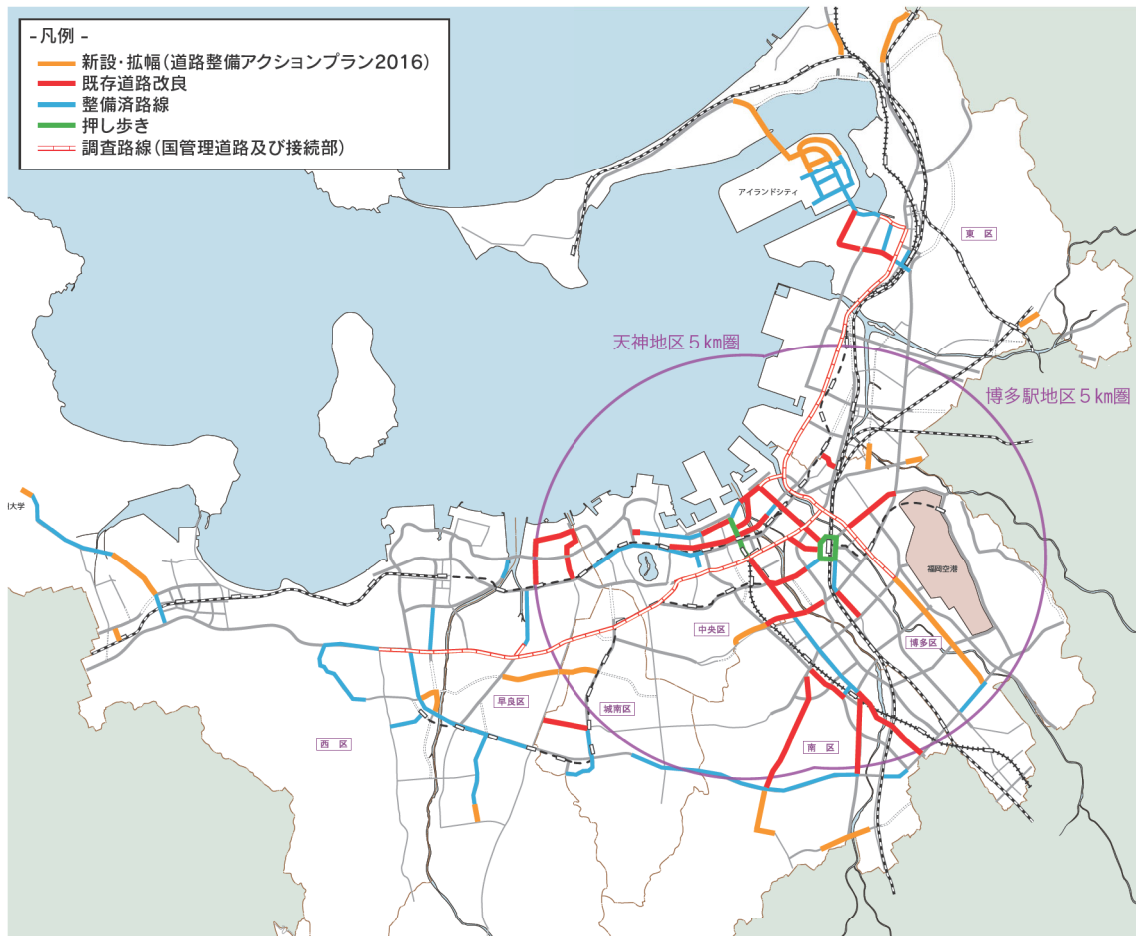
(3) 計画期間

平成26年3月～令和5年3月（10年間）

(4) 整備目標

100km

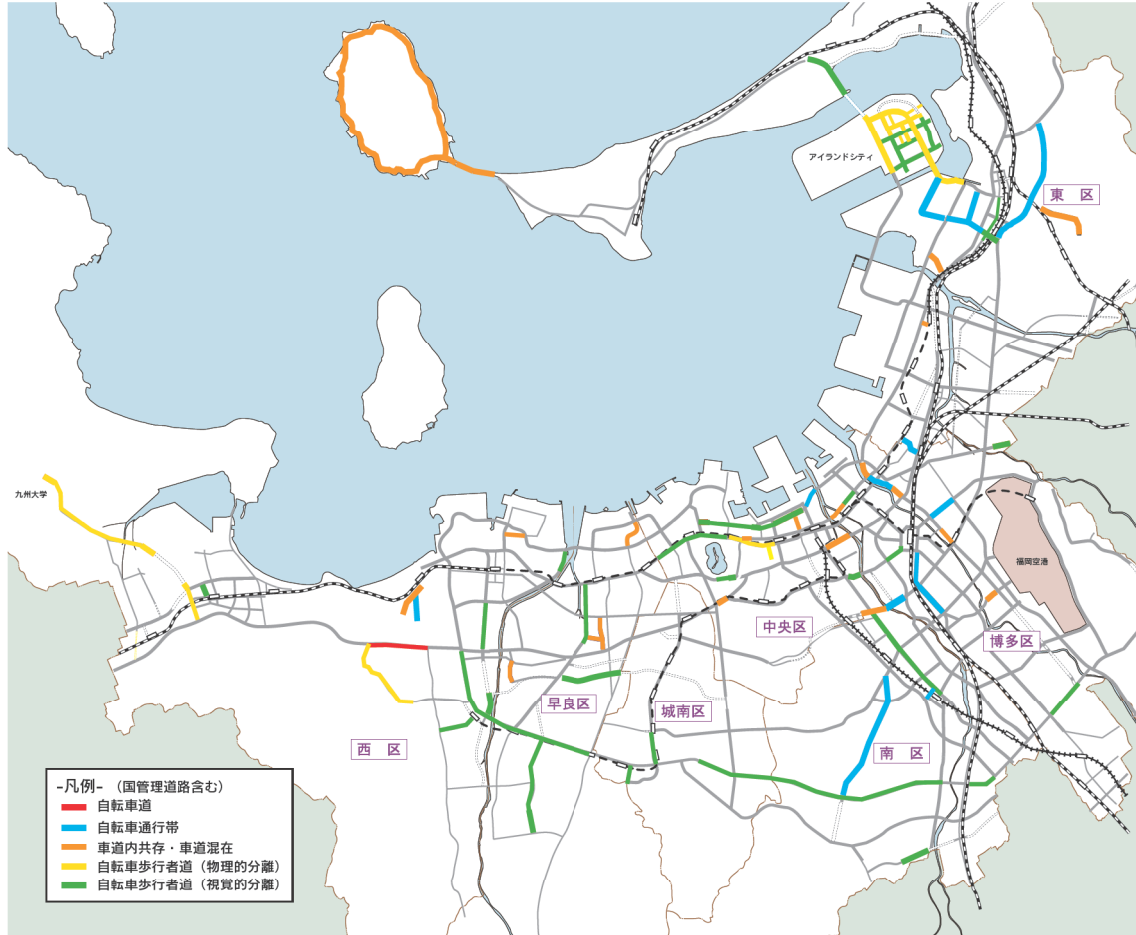
●自転車通行空間ネットワーク整備予定路線図（10年間）



■自転車通行空間整備路線

市内では平成14年度から令和2年度（見込み）までに延べ122.7km（市管理道路）の自転車通行空間を整備しています。

●自転車通行空間整備路線図



県道後野福岡線（那の津通り）

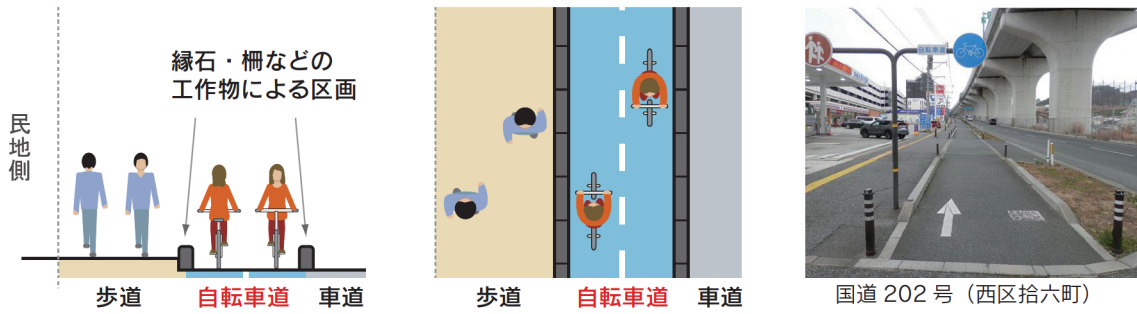


市道城浜名島線

●整備形態別整備延長（令和2年度末（見込み））

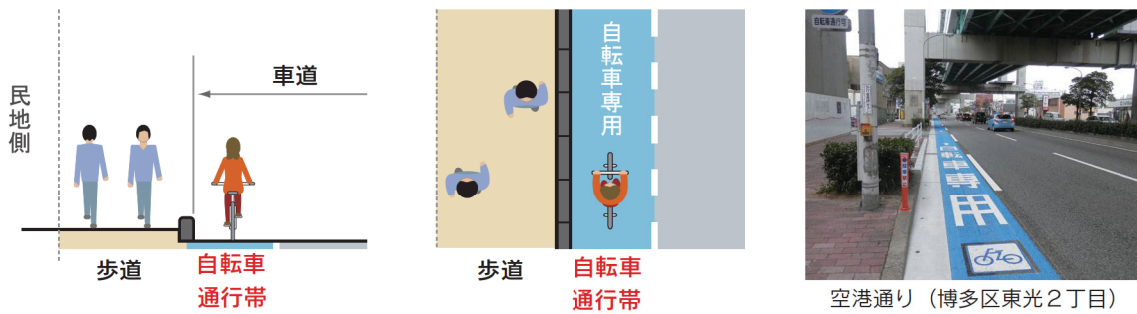
■自転車道

0.0km



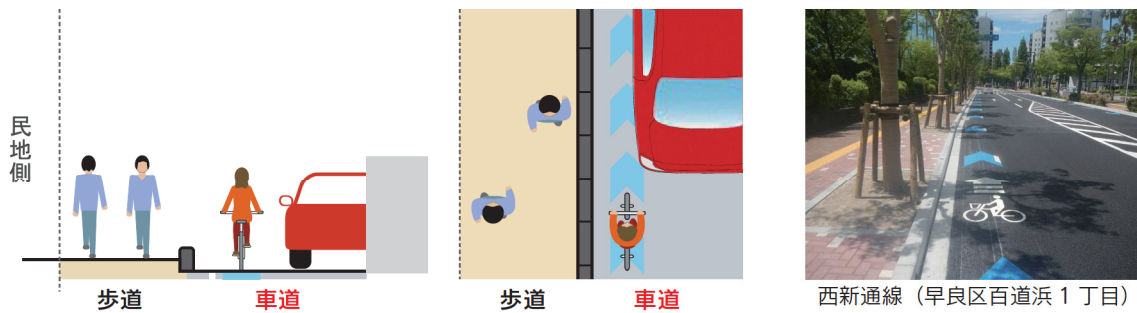
■自転車通行帯

21.3km



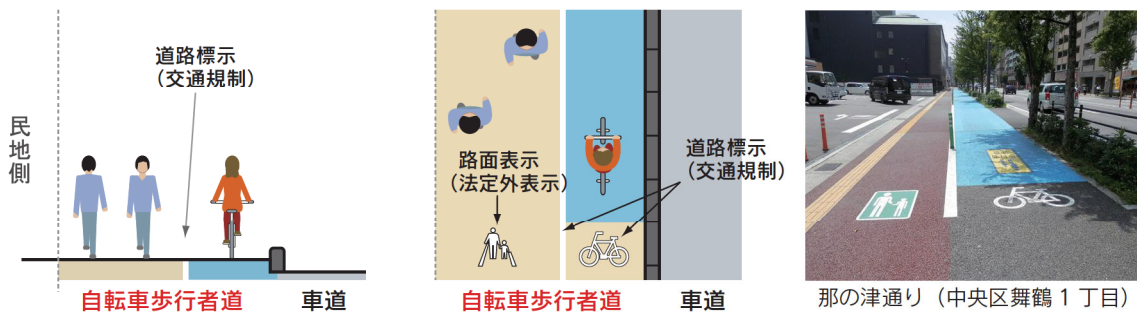
■車道内共存・車道混在

31.1km



■自転車歩行者道

70.2km



整備延長合計：122.7km

市管理道路

②自転車通行空間に関するアンケート

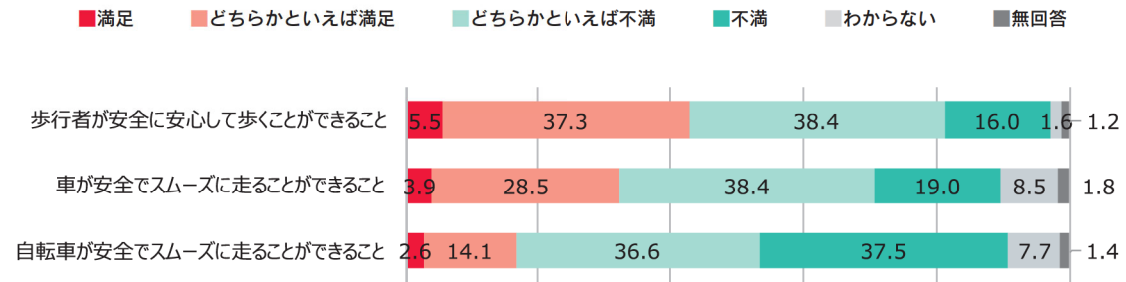
はしる

平成 30 年度市政アンケート調査結果（回答者数：568 人）より

■道路の安全性や走行性について

・道路の安全性や走行性についてみると、自転車が安全でスムーズに走ることができることについて、「不満」「どちらかといえば不満」の占める割合が70%以上となっています。

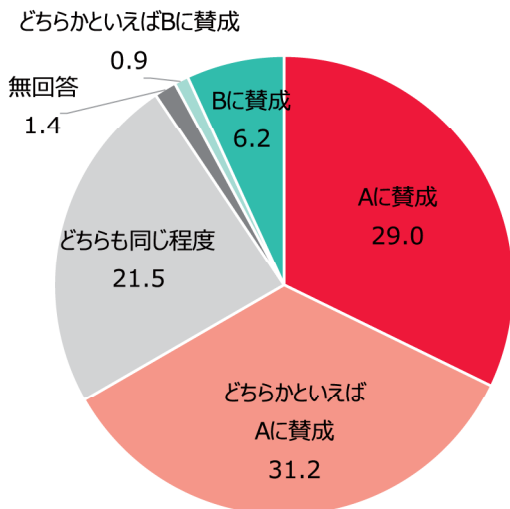
●道路の安全性や走行性について



■道路整備についての考え方

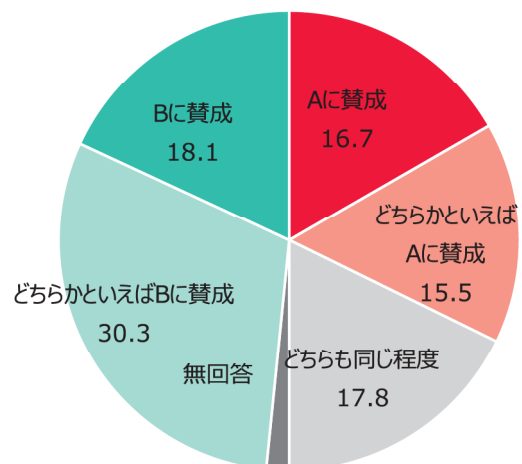
- ・緑地空間と自転車通行空間のどちらを優先して整備するかについて、緑地空間よりも自転車通行空間を優先して整備することに「賛成」「どちらかといえば賛成」の回答が多くなっています。
- ・自転車通行空間を車道と歩道どちらに整備するかについては、車道上よりも歩道上に自転車通行空間を整備することに「賛成」「どちらかといえば賛成」の回答が多くなっています。

●緑地空間と自転車通行空間のどちらを優先して整備するか



- A 自転車通行空間を優先して整備する
- B 緑地空間（植栽体など）を優先して整備する

●自転車通行空間を車道と歩道どちらに整備するか

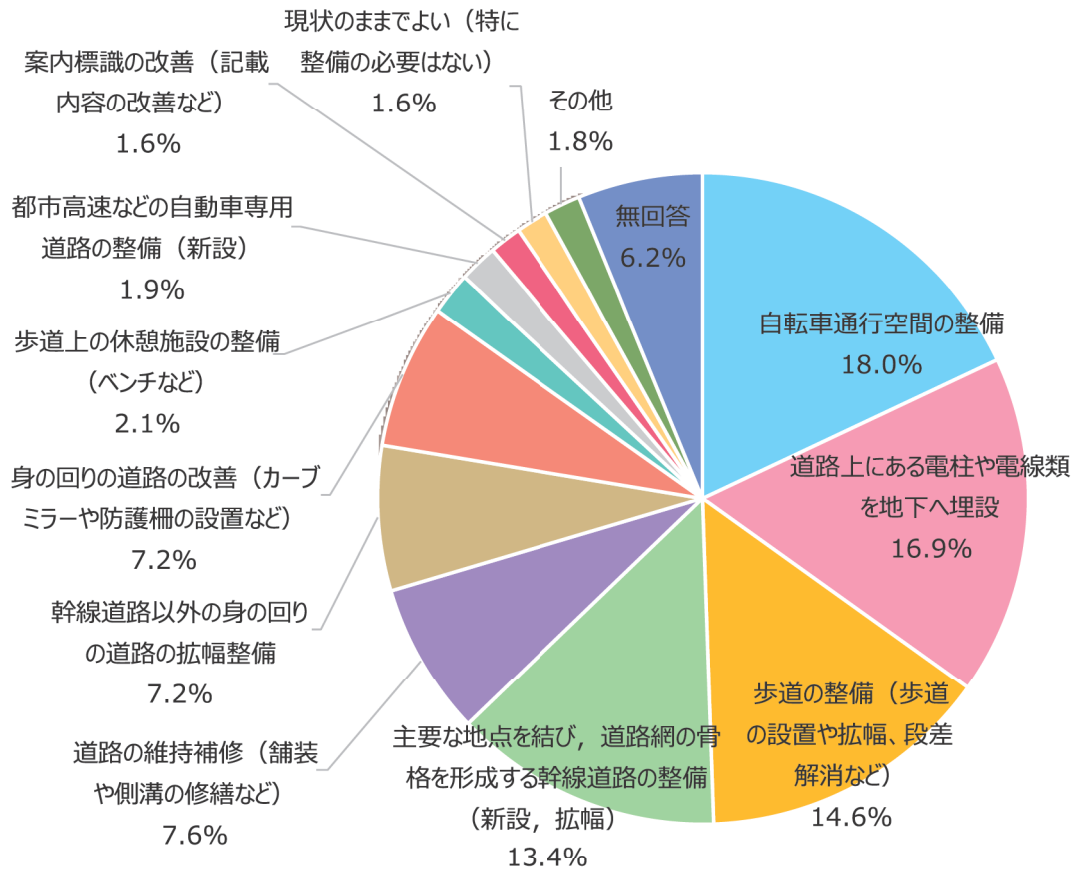


- A 現在の車道上に、自転車通行空間を整備する
- B 現在の歩道上に、自転車通行空間を整備する

■力を入れていくべき道路事業について

- ・力を入れていくべき道路事業をみると、「自転車通行空間の整備」という回答が18.0%と最も多くなっています。

●力を入れていくべき道路事業



市道吉塚停車場線（平成26年度整備）



県道松原比恵線（平成26年度整備）

③駐輪環境の形成（市営駐輪場）

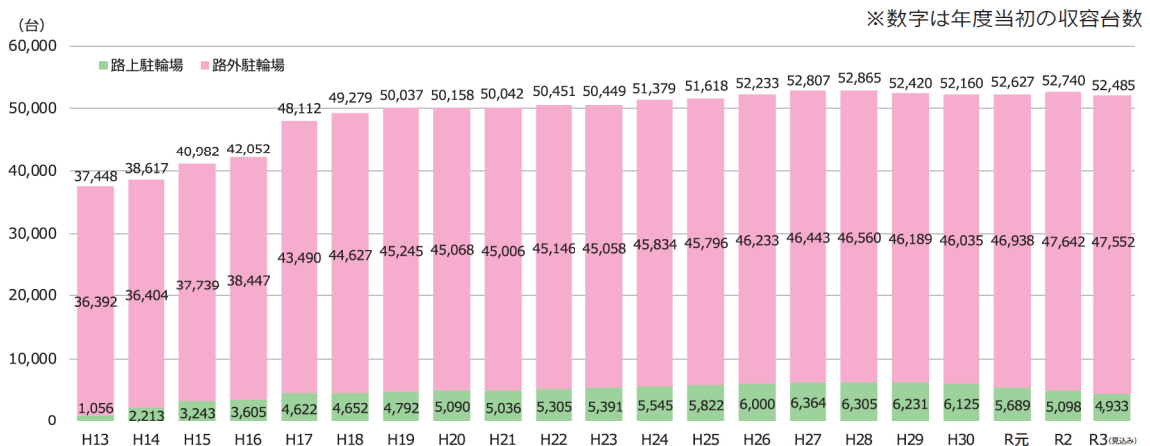
とめる

- ・市ではこれまで、鉄道駅や都心部などにおいて、駐輪需要に応じた整備を進めてきました。
- ・平成16年度には、地下鉄七隈線開業にあわせて14駅で市営駐輪場を整備しています。
- ・近年は、都心部の開発による民間駐輪場の整備に伴う周辺の路上駐輪場の撤去などもあり、ほぼ横ばいとなっており、令和3年4月1日（見込み）で143か所・収容台数52,485台の市営駐輪場を設置しています。

市営駐輪場位置図



市営駐輪場の収容台数



資料：道路下水道局

■ 路上駐輪場

- ・ 路上駐輪場は、放置自転車が多いにもかかわらず駐輪場用地の確保が困難な地区において、広幅員の歩道の一部を利用した暫定の駐輪場であり、周辺に駐輪場（施設型）の確保ができれば撤去する方針です。
- ・ 平成9年度の大橋駅路上駐輪場の整備から最大約6,300台分の路上駐輪場を整備する一方で、上記方針に従い撤去した結果、現在は約5,000台分まで減少してきています。

【事例】 博多駅周辺（筑紫口）の路上駐輪場の撤去

市営博多駅筑紫口駐輪場及びPat都ホテル博多駐輪場の整備（約600台）に伴い、周辺の路上駐輪場を撤去（580台）し、ゆとりある歩行空間の確保と景観の改善を図りました。



撤去前（令和元年8月22日）



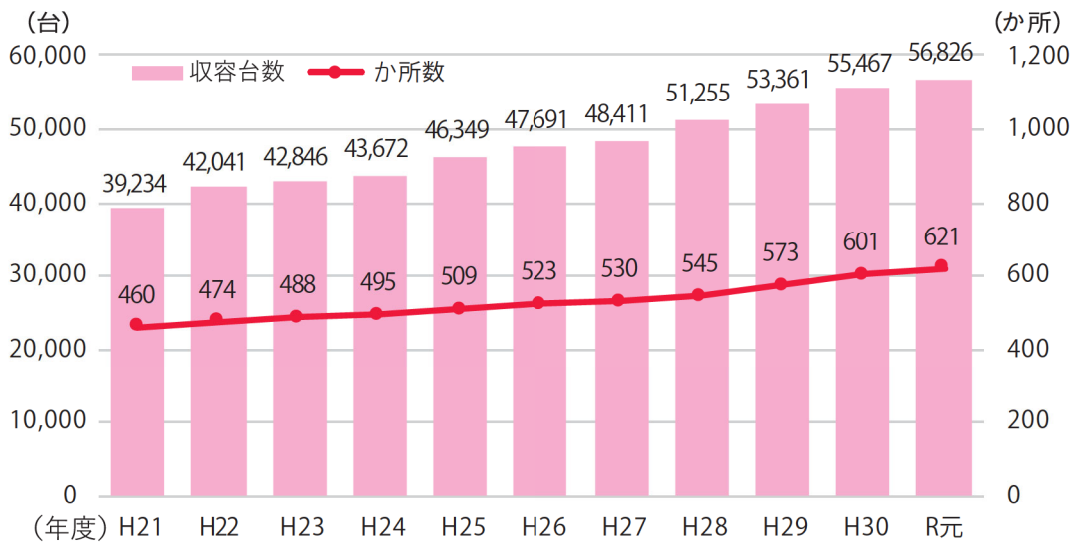
撤去後（令和元年9月18日）

④駐輪環境の形成（民間駐輪場）

とめる

- ・ 附置義務駐輪場については、昭和57年に「福岡市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」（以下、市附置義務条例）を定め、令和2年3月末までに621か所、収容台数約5万7千台が整備されています。
- ・ 都心部においては、駐輪場用地の確保が困難であることから、老朽化した民間施設の建替えを誘導する「都心部機能更新誘導方策」の制度を活用し、「天神ビッグバン」や「博多コネクティッド」において、附置義務台数以上の駐輪場整備を促進しています。

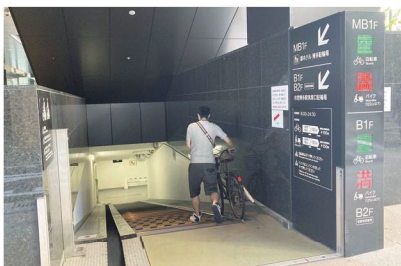
福岡市の附置義務駐輪場の推移



資料：道路下水道局

官民連携による駐輪場整備の事例

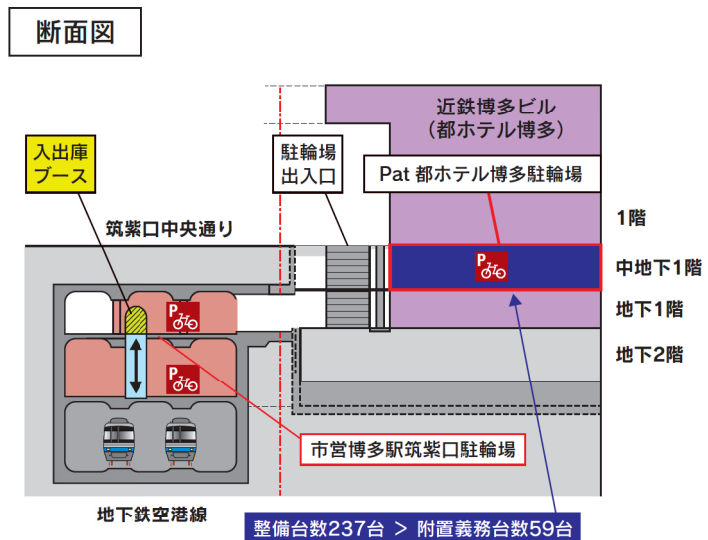
令和元年9月に竣工した都ホテル博多のPat 都ホテル博多駐輪場は、附置義務台数59台に対し237台分が整備されており、福岡市営初の格納式駐輪場の採用や、官民共用の駐輪場出入口に満空情報の表示を行うなど、利便性の高い駐輪場となっています。



官民共用出入口・満空情報の表示



格納式駐輪場入庫ブース（定期専用）



⑤自転車利用者の利便性向上

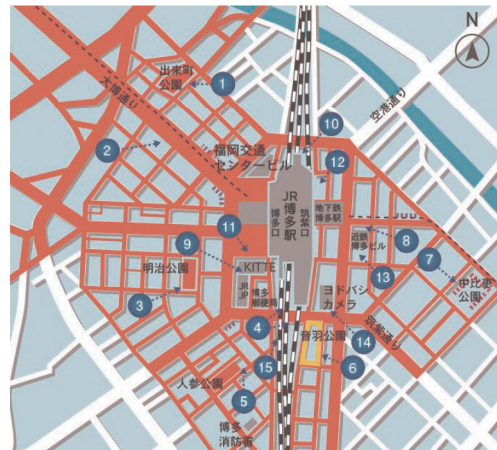
いかす

- ・ 自転車利用者への駐輪場案内として、駅周辺の駐輪場や放置禁止区域を示す案内マップの設置やチャリエンタウン（ホームページ）で、市内の鉄道駅周辺の市営駐輪場及び民間駐輪場の場所・営業時間・利用料金等の案内をしています。
- ・ 自転車放置防止、駐輪場利用者の利便性向上及び地下鉄の利用促進を図るため、駐輪場定期券と地下鉄定期券とを1枚にして、その料金を割引きた「乗っチャリパス」を平成13年12月から発売しています。

自転車利用者への駐輪場案内



駐輪場案内・放置禁止区域看板
(赤坂駅周辺地区)



チャリエンタウン駐輪場マップ
(博多駅周辺)

乗っチャリパス

「乗っチャリパス」は、市営駐輪場定期券と地下鉄定期券の合計額から割引を受けられる、大変便利でおトクな共通定期券です。

乗っチャリパスとは、どう使う？



◆通勤の場合

1か月900円おトク

定期期間	地下鉄料金	駐輪場料金	割引額 (地下鉄・駐輪場割引合計)	発売額
1か月	地下鉄 定期料金	自転車 1,900円	900円	自転車 1,000円
		原付 2,900円		原付 2,000円
3か月	地下鉄 定期料金 (JRや私鉄との 運賃差額分)	自転車 5,400円	2,700円	自転車 2,700円
		原付 8,200円		原付 5,500円
6か月	地下鉄 定期料金	自転車 10,200円	5,400円	自転車 4,800円
		原付 15,600円		原付 10,200円

商業者と連携したサービス ～チューリンクーポン～ (現在は終了)

天神地区では、エリアマネジメント団体のWe Love 天神協議会が主体となり、指定された駐輪場と商業者が連携し、駐輪した際に発券される駐輪券を協賛店に提示すれば様々な特典が受けられるサービスを実施しました。

(特典例)

- ・ 飲食代金10% off
- ・ ラーメンの替玉1個サービス 等

- 実施期間：平成19年4月～(現在は終了)
- 対象駐輪場：きらめき通り駐輪場・天神駐輪場
ソラリアターミナル駐輪場・VIORO 駐輪場
- 協賛店：85店舗
- 主催：We Love 天神協議会



提供：We Love 天神協議会

⑥自転車のルール・マナーの教育・啓発

まもる

- ・自転車の安全利用に向け、平成25年4月に施行された「福岡市自転車の安全利用に関する条例」（以下、市自転車条例）に基づき、自転車のルール・マナーに関する交通安全教室や啓発活動を実施しています。
- ・啓発活動を継続的に行うためにも、地域における交通安全活動の担い手を確保する必要があります。

■自転車のルール・マナーに関する交通安全教室

自転車事故を疑似体験できるVR（バーチャル・リアリティ：仮想現実）動画を活用した体験型自転車教室などを地域や学校で開催しています。

（令和元年度の開催実績）

開催回数（回）	参加人数（人）
321	49,366



※主な対象者

小・中・高校生、留学生、高齢者等

○小学校等において、実技講習を伴う、自転車教室を開催しています。

■「自転車押し歩き推進区間」の指定

人通りが多く混雑している天神地区の渡辺通り西側歩道（天神交差点から渡辺通4丁目交差点までの約400m。右下図を参照）は、市自転車条例に基づき平成25年4月から「自転車押し歩き推進区間」に指定されています。この区間を自転車で通行する際は、自転車を押して歩くように呼びかけを行っており、押し歩き率は改善されてきています。

指定時間帯：

平日8～19時、土、日曜・休日10～19時



押し歩き推進区間を示す路面標示



自転車押し歩き推進区間

■自主的な押し歩き率の推移

平成25年度	44.1%
令和元年度	58.8%

■自転車安全利用指導員（パトナび）

自転車の安全利用の推進を図るため、市自転車条例に基づき、天神地区（渡辺通り西側歩道の「押し歩き推進区間」含む）や博多駅周辺地区など市内都心部を中心に、自転車安全利用指導員を配置し、指導・啓発を実施しています。

（1日あたり7～8名配置）



自転車安全利用指導員による啓発の様子

■自転車安全利用推進員

地域等において自転車の安全利用に関する広報啓発活動に取り組む市民等を対象とした「自転車安全利用推進委員講習会」（年1回）を開催し、講習会の受講者を「自転車安全利用推進員」（無償ボランティア）として委嘱しています。

■その他啓発活動

四季の交通安全運動など各種キャンペーンにおいて、自転車安全利用にかかるチラシ・リーフレットを配布しています。

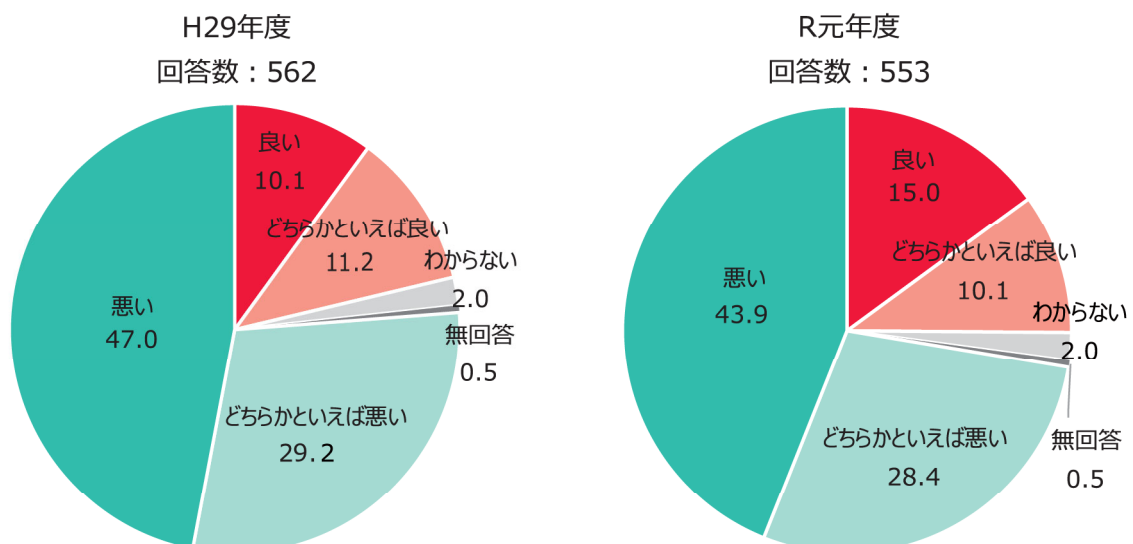
⑦自転車の走行マナーに関するアンケート

まもる

平成 29 年度・令和元年度市政アンケート調査結果より

■自転車の走行マナーについて

・自転車の走行マナーについてみると、「良い」の割合は平成 29 年度から令和元年度で 5 ポイント高くなっていますが、「悪い」「どちらかといえば悪い」が全体のおよそ 70% を占めています。



⑧ 放置自転車対策啓発事業

まもる

- ・ 放置自転車対策啓発事業として、リーフレットの配布や駐輪マップの取付等を行う「放置サイクル ZERO 宣言!キャンペーン」などの啓発活動や自転車利用者に対する街頭指導などで放置対策に取り組んでいます。

放置サイクル ZERO 宣言! キャンペーン

自転車利用者の多くを占める若年層に効果的に意識改革を訴えるために、積極的に放置自転車対策に取り組む民間事業者と共同で「チャリ・エンジェルス」というキャラクターを製作し、平成13年度から天神・博多・中洲地区で活動しています。

- 事業主体：福岡市（民間事業者へ業務委託）
- 活動内容：駐輪場マップの取付け、キャンペーングッズやリーフレット配布
- 活動実績：年間24回



リーフレット配布状況



チャリ・エンジェルス

街頭指導

放置自転車対策のモラルマナー啓発の一環として、路上での自転車利用者に対する自転車放置防止の呼びかけを行っています。

- 事業主体：福岡市（民間事業者へ業務委託）
- 活動内容：駐輪場への案内・誘導
- 延べ配置人員：30,207人（令和元年度）



街頭指導の様子

放置自転車対策協力員制度

自転車放置防止活動の推進を希望する団体（地元自治会、企業・団体、ボランティア団体等）を自転車放置防止推進団体及び協力員として認定し、自転車利用者に対する自転車放置防止の呼びかけを行っています。

- 事業主体：地元自治会、企業団体、ボランティア団体等
- 活動内容：駐輪場への案内・誘導等
- 協力員数（団体数）：663人（46団体）令和元年度

⑨放置自転車対策

まもる

- ・平成13・15年の2期連続で天神地区の放置自転車台数が全国ワースト1位になりました。これを受け、放置自転車対策を積極的に実施した結果、天神地区だけでなく、全市においても放置自転車台数が大幅に減少しています。
- ・中洲川端駅周辺地区においては、平成26年5月から夜間撤去を開始し、天神地区においても平成27年11月から夜間撤去を開始し、平成28年4月から休日撤去を行っています。

都心部の自転車放置状況（平成15年）

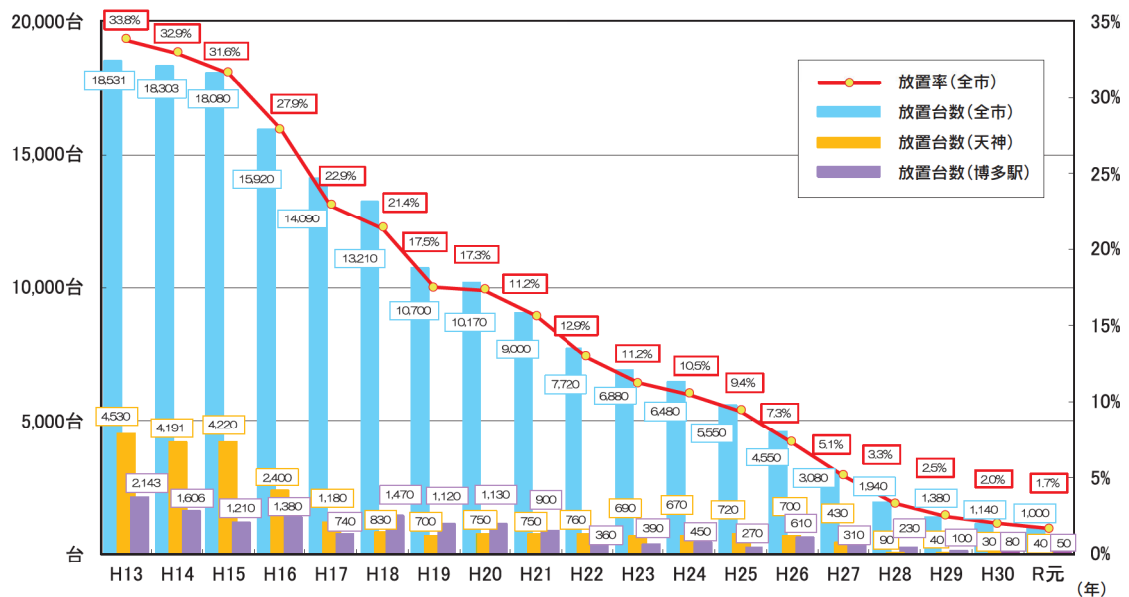


天神地区



博多駅地区

市内の放置自転車台数（再掲）



資料：自転車等駐車実態調査（道路下水道局）

～都心部における主な放置自転車対策～

- 平成15年：きらめき駐輪場供用開始（3月）
- 平成16年：天神駐輪場3時間無料実施（7月）
- 平成17年：博多口地下駐輪場供用開始（2月）
きらめき通り駐輪場3時間無料実施（7月）
- 平成23年：天神駐輪場24時間営業化・割引開始（10月）
- 平成26年：中洲川端駅周辺地区夜間撤去開始（5月）
明治公園駐輪場増設（6月）
- 平成27年：天神地区夜間撤去開始（11月）
- 平成28年：天神地区休日撤去開始（4月）
- 平成30年：天神ふれあい通り駐輪場供用開始（6月）
- 令和元年：博多駅筑紫口駐輪場供用開始（9月）



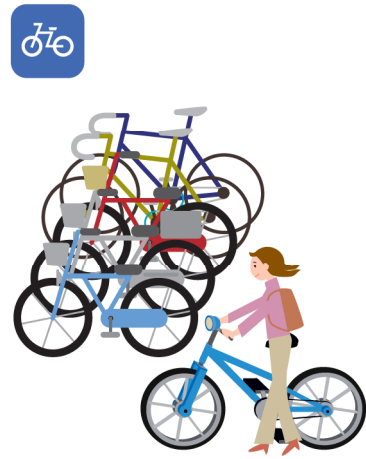
放置自転車の撤去状況

- ・ 放置禁止区域は、令和2年3月末までに46地区を指定しており、放置された自転車は、禁止区域内では即時、放置禁止区域外では3日経過後撤去しています。
- ・ 様々な取組みにより、放置台数は大幅に減少しましたが、自転車撤去台数は依然多い状況であることから、引き続き放置自転車を防止する対策が必要です。撤去された自転車の返還率は、5、6割程度となっています。

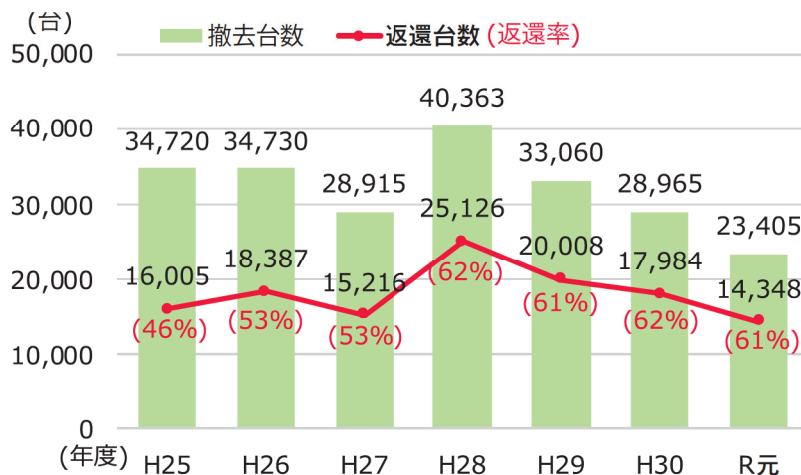
■ 自転車放置禁止区域 (46 地区)

東区	01	JR九州福工大前駅周辺地区
	02	JR九州香椎駅周辺地区
	03	西鉄香椎宮前駅周辺地区
	04	千早駅周辺地区
	05	西鉄名島駅周辺地区
	06	JR九州箱崎駅周辺地区
博多区	07	地下鉄福岡空港駅周辺地区
	08	JR九州吉塚駅周辺地区
	09	地下鉄祇園駅周辺地区
	10	地下鉄呉服町駅周辺地区
	11	博多駅周辺地区
	12	JR九州竹下駅周辺地区
	13	JR九州笹原駅周辺地区
	14	JR九州南福岡駅周辺地区
	15	西鉄雑餉隈駅周辺地区
	16	地下鉄中洲川端駅周辺地区
中央区	17	地下鉄天神南駅周辺地区
	18	地下鉄天神駅・西鉄福岡駅周辺地区
	19	西鉄薬院駅周辺地区
	20	地下鉄薬院大通駅周辺地区
	21	地下鉄桜坂駅周辺地区
	22	地下鉄六本松駅周辺地区
	23	地下鉄大濠公園駅周辺地区
	24	地下鉄唐人町駅周辺地区
	25	地下鉄渡辺通駅周辺地区
	26	地下鉄赤坂駅周辺地区

南区	12	JR九州竹下駅周辺地区
	13	JR九州笹原駅周辺地区
	27	西鉄平尾駅周辺地区
	28	西鉄高宮駅周辺地区
	29	西鉄大橋駅周辺地区
	30	西鉄井尻駅周辺地区
城南区	31	地下鉄別府駅周辺地区
	32	地下鉄茶山駅周辺地区
	33	地下鉄金山駅周辺地区
	34	地下鉄七隈駅周辺地区
	35	地下鉄福大前駅周辺地区
	36	地下鉄梅林駅周辺地区
早良区	37	地下鉄西新駅周辺地区
	38	地下鉄藤崎駅周辺地区
	39	地下鉄室見駅周辺地区
	40	地下鉄野芥駅周辺地区
	41	地下鉄賀茂駅周辺地区
	42	地下鉄次郎丸駅周辺地区
西区	39	地下鉄室見駅周辺地区
	43	姪浜駅周辺地区
	44	JR九州今宿駅周辺地区
	45	JR九州周船寺駅周辺地区
46	JR九州九大学研都市駅周辺地区	



■ 年度別自転車撤去台数と返還台数



(2) これまでの取組みの成果と課題（まとめ）

はしる

自転車走行空間の形成 ～安全な走行空間づくり～

■成果

- ・ 自転車通行空間ネットワーク整備計画に基づき、自転車通行空間の整備を進めており、令和3年3月末（見込み）時点でネットワーク路線が39.2km、市内全体で122.7kmの整備が完了している。

■課題

- ・ 自転車通行空間ネットワーク整備計画における平成25年度から令和4年度の10年間の整備目標100kmに対して、約35kmの整備に留まっている。
- ・ 歩道内に自転車通行空間が整備されている路線もあり、将来的に自転車道や自転車通行帯等の整備を検討する必要がある。
- ・ 道路の安全性や走行性について、自転車が安全でスムーズに走ることができることについて、「不満」「どちらかといえば不満」の占める割合が70%以上となっている。

とめる

駐輪空間の確保 ～便利で快適な駐輪空間づくり～

■成果

- ・ 市営駐輪場については、令和3年3月末（見込み）時点で143か所・収容台数52,485台を設置している。
- ・ 路上駐輪場については、都心部の開発による民間駐輪場の整備などに伴って順次撤去を進めている。
- ・ 附置義務駐輪場については、昭和57年に附置義務条例を定めており、令和2年3月末までに621か所、約5万7千台が整備されている。
- ・ 都心部においては、官民連携し、天神ビッグバンや博多コネクティッドによる民間施設建替え時に附置義務台数以上の駐輪場整備を促進している。

■課題

- ・ 市営駐輪場については、厳しい財政状況など行政単独での計画的な整備が困難な現状を踏まえ、民間活力やノウハウを最大限に活かしながら、利便性の高い駐輪場を整備するとともに、鉄道駅周辺では鉄道事業者の積極的な協力のもと整備を進める必要がある。
- ・ 七隈線開業にあわせて整備した駐輪場などが一斉に更新期を迎えようとしており、計画的な更新が必要である。
- ・ 持続的な運営に向けた利用料収入確保のため、利用状況に応じた料金設定や分かりやすいサインの設置など、駐輪サービスの改善による駐輪場利用率の向上が必要である。

いかす
自転車利用の利便性向上 ～便利に使えるシステムづくり～
■成果

- ・ 都心部及び鉄道駅周辺においては、駐輪場案内や放置禁止区域を示す案内板を設置し、自転車利用者への周知を行っている。
- ・ 平成13年12月から開始している地下鉄との共通定期券（乗っチャリパス）を継続して発売しており、自転車利用者の利便性向上及び公共交通利用促進につながっている。
- ・ 商業者と行政が連携したサービス（チューリンクーポン）を実施し、自転車利用者への駐輪場の利用を促進した。（現在は終了）

■課題

- ・ 自転車利用者への駐輪場の場所や走りやすいルート案内等の情報提供が不十分であり、今後は ICT を活用した情報システムを構築する必要がある。

まもる
自転車利用の適正化 ～適正利用への仕組みづくり～
■成果

- ・ 自転車の安全利用に向け、市自転車条例に基づき、自転車のルール・マナーに関する交通安全教室や啓発活動を実施している。
- ・ 平成13・15年の2期連続で天神地区の放置自転車の台数が全国ワースト1位になったことを受け、放置自転車対策を実施した結果、天神地区だけでなく、全市においても放置自転車の台数が大幅に減少している。
- ・ 放置自転車対策啓発事業として、放置サイクル ZERO 宣言! キャンペーンなどの啓発活動や自転車利用者に対する街頭指導業務などで放置対策に取り組んでいる。

■課題

- ・ 自転車関連の事故件数は減少傾向にあるが、対歩行者の事故の割合は増加している。
- ・ 交差点及び交差点付近での事故発生件数は全体の約7割を占め、自転車対歩行者の交通事故の約6割が歩道上で発生している。
- ・ 自転車、自動車利用者の自転車通行ルールの認知が低い。
- ・ 市政アンケートでは、自転車の走行マナーについて「悪い」「どちらかといえば悪い」が全体の約7割を占めている。
- ・ 地域における交通安全活動の担い手を確保する必要がある。
- ・ 放置自転車の台数は、大幅に減少したが、自転車撤去台数は依然多い状況であり、引き続き放置自転車を防止する対策が必要である。また、撤去された自転車の返還率の向上も課題であり、撤去した自転車を返還する際、移動や保管に要する費用として利用者等から2,500円を徴収しているが、自転車が返還されない場合は、この費用について市が負担している。

6. 自転車に関する新しい動き

①シェアサイクル

新しい動き

- ・本市では、行政課題である都心部への自動車流入抑制、来訪者等の回遊性向上、放置自転車の減少などの課題解決の観点から公共交通を補完する交通手段としての効果を検証することを目的として、平成30年6月から天神、博多駅、ウォーターフロント地区において、「福岡スマートシェアサイクル実証実験事業」を実施しました。
- ・実証実験の結果、利用者の80%が福岡市民であり、市民の方の都心部回遊性向上に寄与するなどの効果が得られました。

■実証実験の概要

(1) 目的

福岡市の行政課題である都心部への自動車流入抑制、来訪者等の回遊性向上、放置自転車の減少などの課題解決の観点から公共交通を補完する交通手段としての効果を検証するため。

(2) 実施期間

平成30年6月～令和2年3月

(3) 実施エリア

天神、博多駅、ウォーターフロント地区

(4) 事業者

株式会社クララオンライン・株式会社メルカリ

(5) サイクルポート設置台数及び自転車導入台数

サイクルポート設置数：243か所 導入自転車台数：1,000台（令和2年3月末時点）



● 実証実験の成果

利用者の約6割が 20 から 30 歳代であり、会社員が7割近い

・ 利用者の 27% が 20 歳代、33% が 30 歳代、26% が 40 代である。また、66% が会社員であり、利用者の中心は就労者である。※

ポート数が 200 か所を超え、市民の利便性が向上

・ 利用者の 80% が福岡市民、20% が市外居住者である。※

利用者が急速に拡大（当初の 18 倍増）、市民の新たな交通手段として認知・定着

・ 利用者の 54% が買い物利用、38% が通勤・通学利用、25% が観光・レジャー、12% が業務での利用である。※（複数回答）

都心部の回遊性の向上に寄与

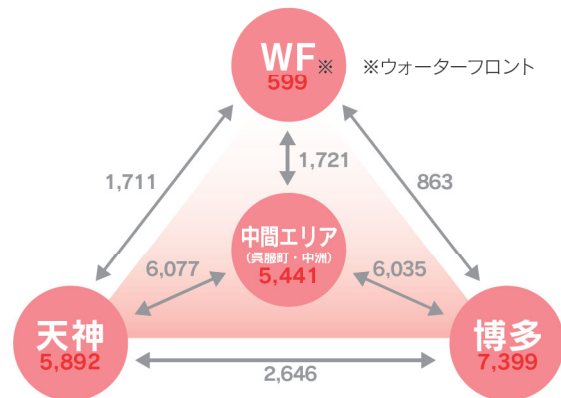
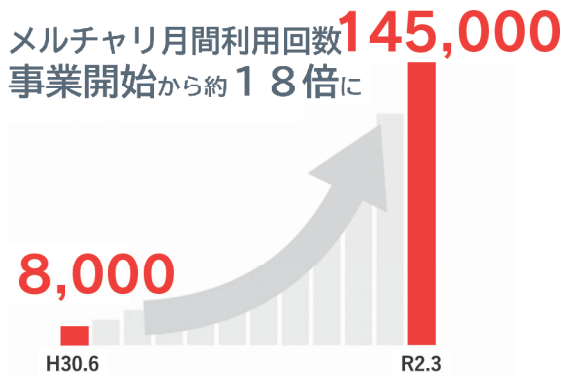
・ 73% が天神・博多・ウォーターフロント (WF) などの都心部を発着として利用している。
 ・ 利用者の 24% が観光 / レジャー利用、5% が旅行利用である。※

都心部への自動車流入抑制への貢献可能性有

・ シェアサイクルがない場合の交通手段は、19% がタクシー、11% が自家用車、4% がレンタカー等である。※

※利用者アンケート結果から引用（有効回答数：1,672 件）

福岡都心部回遊の状況（2019 年 9 月）



②公共交通機関との連携 ～ MaaS 連携～

新しい動き

- ・ MaaS とは、デジタルの力で様々な交通手段を連携させて、移動の利便性を高めるものです。
- ・ トヨタ自動車（株）は、西日本鉄道（株）や JR 九州などの交通事業者をはじめ、店舗・イベント情報などのサービスを提供する各社とも協力し、スマートフォン向けマルチモーダルモビリティサービス「my route（マイルート）」のアプリを、令和元年 11 月から福岡市内で本格実施しています。
- ・ アプリを起動し、目的地を入力すると「到着が早い」「料金が安い」「乗り換えが少ない」の項目ごとにルート候補が表示されますが、マイルートでは路線バスや電車に加え、シェアサイクルやカーシェア、タクシーなども組み合わせた様々な移動手段が表示されるとともに、アプリ上でのデジタルフリー乗車券など、予約・決済から利用までをシームレスに提供するサービスが順次拡充されています。

③サイクルツーリズムによる観光振興

新しい動き

- ・平成30年5月福岡県および県内市町村や関係団体等で組織する「福岡県サイクルツーリズム推進協議会」が設立され、広域モデルルートが設定されています。
- ・福岡市内においては、①福岡・糸島ルート（約78km）と②直方・宗像・志賀島ルート（約90km）の2ルートが設定されています。
- ・②直方・宗像・志賀島ルートについては、志賀島周辺エリアに国内外の観光客を取り込むため、平成26年に志賀島海の中道サイクルツーリズム協議会が設置されており、サイクルツーリズム振興事業に取り組んでいます。

福岡県内のサイクリングロード



<https://www.crossroadfukuoka.jp/cycletrail/cyclemap.html>
サイクルツーリズム

出展：福岡県

秋月

■志賀島 海の中道サイクルツーリズム協議会について

- ・ 主な構成団体
志賀島自治連合会、志賀商工会、志賀島旅館組合、海の中道海浜公園、雁の巣レクリエーションセンター、(株)UBSNA、福岡市 など
- ・ 対象エリア
志賀島・海の中道・雁の巣・アイランドシティ など

＜主な取組みについて＞

- ・ 志賀島島内の自転車通行環境の整備（サイクリストへの安全対策）
- ・ サイクリスト向けの注意喚起や案内標識の設置
- ・ サイクリングルートの保全活動
- ・ エリア周遊マップやポスターの製作
- ・ 外国人観光客向け割引クーポン配布（現在は終了）



自転車通行環境の整備（矢羽根型路面表示設置）



注意喚起・案内標識



サイクリング・ルートの保全活動

エリア周遊マップ



- ・ レンタサイクルショップ4か所をはじめ、走行に注意を要する箇所、修理工具設置場所やトイレなど、自転車走行時に必要な情報を記載
- ・ 最新の観光スポットや周辺の飲食店情報を記載



割引クーポン

④サイクルスポーツ関連

新しい動き

- ・ 志賀島周辺では、福岡トライアスロンや海の中道クリテリウム&ハンドサイクルレース、志賀島チャレンジサイクリングなどの自転車に関するイベントが定期的で開催されています。

福岡トライアスロン

「産・学・官」と地域社会を結びつけることを主たる使命と位置付け、地域社会に受け入れられ、継続開催することで地域社会の振興、トライアスロン競技の普及に寄与しています。

主 催：福岡トライアスロン大会実行委員会

主 管：福岡県トライアスロン連合

後 援：福岡市、福岡県など

開催時期：6月下旬

開催場所：志賀島～海の中道（走行距離 47.5km）

競技内容：スイム 1.5km・バイク：40km
ラン：10km

参加人数：約 500 人



開催状況

海ノ中道クリテリウム&ハンドサイクルレース

サイクルスポーツの裾野拡大を目的に、サイクリストがレースに挑戦できる場を設けたイベントであり、福岡に留まらず九州やその周辺からも多数のサイクリストが集結しています。

主 催：福岡ハンドサイクルクラブつむじ風、
VC FUKUOKA

開催時期：2月上旬（令和2年は2月9日）

開催場所：海の中道（走行距離：4.5～37.5km）

参加人数：192人（来場者：540人）

そ の 他：ハンドサイクルの普及・選手の育成も視野に入れたハンドサイクルの大会を共催。
小学生を対象としたキッズレースも開催



開催状況

志賀島チャレンジサイクリング

スピード競争ではなく、自己の記録と体力、技能向上を図ることを目的としており、道路交通法やマナーを守り安全で楽しい大会を目指しています。

主 催：福岡県サイクリング協会

開催時期：11月（令和元年は11月10日）

開催場所：志賀島～海の中道～雁の巣

定 員：400名

第3章 福岡市における自転車活用の方向性

1. 今後の福岡市の自転車政策

「福岡市自転車利用総合計画」の策定から約17年が経過し、放置自転車に関しては、自転車対策の取組みを重点的に実施したことにより、放置自転車の台数は大幅に減少しましたが、利用者の走行マナーが改善されておらず、課題も残っています。

近年の動向としては、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いるほか、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響で、三密を避ける移動手段として自転車が注目されてきており、自転車の果たす役割が増大してきています。

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、既存の「福岡市自転車利用総合計画」を継承した新しい計画として「福岡市自転車活用推進計画」を策定します。

福岡市自転車活用推進計画

福岡市自転車利用総合計画（平成16年7月策定）

はしる

自転車走行空間の形成

いかす

自転車利用の利便性向上

とめる

駐輪空間の確保

まもる

自転車利用の適正化

課題

自転車事故件数は減少しているが、自転車対歩行者の割合は増加傾向

自転車は「車両」であることが徹底されていない

走行マナーが改善されていない

自転車通行空間の整備が不十分

近年の動向

放置自転車台数の大幅な減少

新しい制度
自転車損害賠償保険等の加入義務化

新型コロナウイルス感染症の拡大

自転車に関する新しい動き

シェアサイクルの普及

ICTの活用（MaaS連携）

サイクルスポーツの普及

サイクルツーリズムの推進



2. 福岡市の都市交通の考え方

(1) 福岡市の上位計画

第9次福岡市基本計画や福岡市都市交通基本計画などの上位計画には、福岡市の交通施策に関する基本的な考え方がまとめられています。

①第9次福岡市基本計画（平成24年12月策定）

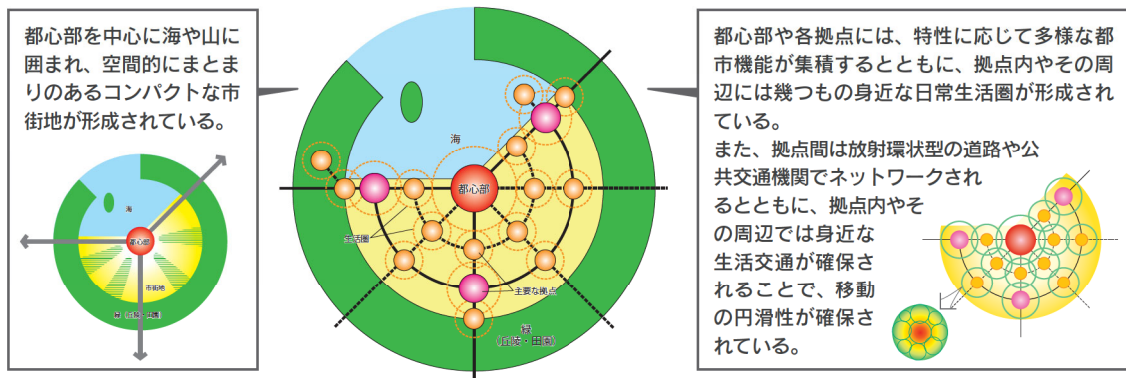
○分野別目標

- 1 一人ひとりが心豊かに暮らし、元気に輝いている
- 2 さまざまな支え合いとつながりができている
- 3 安全・安心で良好な生活環境が確保されている
- 4 人と地球にやさしい、持続可能な都市が構築されている
- 5 磨かれた魅力に、さまざまな人がひきつけられている
- 6 経済活動が活発で、たくさんの働く場が生まれている
- 7 創造的活動が活発で、多様な人材が新しい価値を生み出している
- 8 国際競争力を有し、アジアのモデル都市となっている

○空間構成目標

めざす姿

- ・海や山に囲まれた地形的な特徴を生かし、都心部を中心に、まとまりのある空間的にコンパクトな市街地が形成され、都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、安全・安心な暮らしのもと、市民が日常的にそれを享受しています。
- ・福岡市の成長のエンジンである都心部を中心に、都市の成長を推進する活力創造拠点や、市民生活の核となる東部・南部・西部の広域拠点、地域拠点などに、拠点の特性に応じて多様な都市機能が集積し、市民活動の場が提供され、交通基盤のネットワークにより移動の円滑性が確保された「福岡型のコンパクトな都市」が実現しています。



施策 4-5 公共交通を主軸とした総合交通体系の構築

施策の方向性

環境にやさしく、コンパクトで持続可能な都市をめざし、快適な都市活動を支える地下鉄や道路などの交通基盤の整備を進めるとともに、市民や来街者に分かりやすく使いやすい公共交通ネットワークの実現や生活交通の確保、自転車利用の促進など、過度に自動車に依存しない「歩いて出かけたくなるまち」の実現に向け、市民・民間事業者・行政が連携して取り組みます。

②福岡市都市交通基本計画（平成 26 年 5 月改定）

○基本理念と目標像

計画策定の視点から、交通体系づくりの基本的な考え方として「基本理念：人に安心、まちに活力、地球にやさしい ～コンパクトで持続可能なユニバーサル都市・福岡を支える交通～」を掲げ、交通体系の望ましい姿を 5 つの「目標像」として掲げます。

目標像Ⅲ：環境にやさしい交通

地球温暖化の原因となる二酸化炭素などの温室効果ガスの排出削減に向け、過度な自動車利用から環境にやさしい鉄道やバスなどの公共交通への利用転換や自転車の適正な利用を促進するとともに、徒歩で移動しやすい交通環境づくりや道路交通の円滑化、次世代自動車の普及促進などを図ることにより、環境負荷の少ない持続可能な都市を支える交通をめざします。

方針 7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり

自転車利用の安全性・利便性を高めるため、既存の道路空間を活用した自転車通行空間の確保や駐輪場の整備を推進するとともに、自転車の安全利用に関する条例に基づき、交通ルールの遵守や自転車交通マナーの向上など、自転車の適正な利用を促進します。また、安全に安心して歩ける歩行空間整備等を進めます。

《主な施策》

○自転車利用環境の向上

自転車通行空間の確保／使いやすい駐輪場の確保／歩道上における放置自転車の撤去と街頭指導の強化／自転車の交通ルール遵守・マナー向上の取組みの推進 など

○歩行者の視点に立った安全・安心な道路整備

目標像Ⅳ：活力ある都心部を支える交通

都市の活力を牽引する都心部の機能強化と更なる魅力づくりを推進するため、天神・渡辺通、博多駅周辺、博多ふ頭・中央ふ頭の 3 地区を中心として回遊性の向上や交通拠点間の連携強化を図るとともに、多くの人や物が集中する都心部において公共交通でのアクセス強化や交通の円滑化を図ることにより、活力ある都心部を支える交通をめざします。

方針 9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上

天神・渡辺通、博多駅周辺、博多ふ頭・中央ふ頭地区間相互の連携強化と回遊性向上を図るため、来街者にも分かりやすく使いやすい公共交通幹線軸と、歩いて楽しい歩行空間等の形成に取り組みます。

《主な施策》

○公共交通による都心部の交通アクセスの向上

地下鉄七隈線延伸事業の推進／天神・渡辺通、博多駅周辺、博多ふ頭・中央ふ頭地区間相互の交通アクセスの強化 など

○快適で高質な回遊空間の創出

魅力ある空間デザインによる歩行空間の再構築／民間建築物の建替えなどを捉えた、オープンスペース確保による歩行空間の充実 など

○自転車利用環境の向上

(2) 福岡市における自転車の位置付けと役割

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、気軽に使えることや新しい生活様式に対応しているなどから、近年、注目が高まっているモビリティとなっています。

福岡市は比較的平野部が多く、自転車が利用しやすい平坦な地形であることから、多くの市民が自転車を利用しています。一方で、自転車と歩行者の接触事故の割合が増加傾向、利用者の走行マナーが改善されていないなどの課題もあります。

近年、市民の健康意識の高まりとともに、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います。

自転車は、有効な役割を果たす都市交通手段であり、適正な利用を促進するとともに、様々な分野でも活躍が期待されていることから、今後、新たな活用を促進していく。

自転車の主な役割

都市交通手段の1つとして、自転車には以下のような役割が期待されています。

■交通利便性の向上

比較的近距離の移動に優れている、いつでも自由に使えるなどの自転車の特性を活かし、

- ① 徒歩交通を補完する買物等のワンマイルモビリティとして
- ② 鉄道やバスへの乗継ぎを高めるモビリティとして
- ③ 近距離の自動車利用からの転換を担うモビリティとして

都心部や郊外部などの地域の特性に応じた自転車の利用環境向上の取組みを進め、市民の交通利便性を高める。

■環境保全

自転車は、大気汚染物質や二酸化炭素を排出しない環境にやさしい交通手段であることから、自転車の利用を促進する。

■健康づくり

自転車は、適度な運動にもなることから、その利用を促進することで、市民の健康づくりにも寄与することが期待される。

■自転車を活用したまちづくり

自転車利用環境を向上させることで、日常の通勤・通学・買い物等における利便性の向上や来訪者等の回遊性向上を図るとともに、観光やスポーツ等のレジャー利用において、自転車が楽しめる環境づくりを図る。

また、様々な分野で自転車を活用することで、福岡市の魅力を高め、自転車を活用したまちづくりを推進していく。

3. 自転車活用の基本方針と施策

自転車活用推進法の基本理念や持続可能な開発目標（SDGs）の視点を踏まえるとともに、平成16年7月に策定した「福岡市自転車利用総合計画」で定めた「はしる」、「とめる」、「まもる」、「いかす」の4つの観点から自転車に関する課題や近年の動向を踏まえた新たな基本方針や施策を設定します。

はしる

自転車通行環境の創出

基本方針：安全で快適な通行環境づくり

自転車通行空間の整備を推進し、歩行者・自転車・自動車など全ての道路利用者が安全で快適に利用できる道路空間づくりを目指します。自転車が安全で快適に走行できるよう交通量や事故情報などのデータ、道路幅員などを考慮し、幹線道路での自転車通行空間ネットワークを検討し、整備を進めていきます。



とめる

駐輪環境の整備

基本方針：利用しやすい駐輪環境づくり

まちづくりの進展の機会を捉え、民間等との共働による市営駐輪場の整備を行うとともに、自転車利用者の目的施設（商業・業務施設など）においても、民間駐輪場の確保を促進することにより、利用しやすい駐輪施設づくりを目指します。多様な自転車ニーズへの対応や決済方法の多様化による駐輪サービスの向上、分かりやすい情報提供手段の整備によって、既存駐輪場の利用を促進していきます。



まもる

自転車利用の適正化

基本方針：適正な自転車利用の促進

自転車利用者に対して義務や責務を明確にしていく必要があります。走行マナーに関しては、自転車利用者が交通ルールを遵守し、歩行者への配慮ができる意識の醸成を目指します。駐輪マナーに関しては、啓発活動等による駐輪場利用を促進し、放置自転車の抑制を目指します。行政だけでなく、市民（自転車利用者・地域・NPO など）や企業が共働し、みんなが共通の意識を持って適正な自転車利用を促進していきます。



いかす

自転車の活用

基本方針：自転車を活用したまちづくり

通勤・通学・買い物等の日常利用に加え、観光やスポーツ等のレジャー利用でも自転車の活用を促進し、市民の健康づくり、シェアサイクルや災害対応、観光振興など、様々な分野で自転車を活用することで、福岡市の魅力を高め、自転車を活用したまちづくりの推進を目指します。



本計画とSDGsの対応



(1) 安全で快適な自転車通行環境の創出	施策1：自転車通行空間の整備
	施策2：違法駐車の積極的な取締り
	施策3：自転車走行ルートの誘導案内
(2) 安心して走行できる自転車通行空間ネットワークの形成	施策4：ビッグデータなどを収集し、利用実態に応じた自転車通行空間ネットワークの検討

(1) 民間等との共働による利用しやすい駐輪場の整備	施策5：市営駐輪場の整備・更新
	施策6：民間駐輪場の整備促進
(2) 駐輪場の利便性向上	施策7：案内マップや案内サインの設置
	施策8：ICTなどを活用した駐輪情報システムの整備
	施策9：多様な駐輪ニーズへの対応
	施策10：駐輪サービスの向上

(1) 適正な走行ルールの周知・徹底とマナーの向上	施策11：責任・義務の徹底、啓発活動の推進
	施策12：街頭指導の強化、地域における交通安全活動の担い手の確保
(2) 安全・安心な自転車利用の促進	施策13：自転車損害賠償保険等への加入促進
	施策14：自転車点検整備等の促進
(3) 放置対策の推進及び駐輪マナーの向上	施策15：啓発活動による適正な自転車利用
	施策16：定期的な撤去の実施
	施策17：ICTを活用した放置自転車対策の検討

(1) 自転車に親しむ機会の創出	施策18：サイクルツーリズムの推進
	施策19：サイクルスポーツの普及促進
	施策20：自転車を活用した健康づくり
(2) 自転車を活用したまちづくりの推進	施策21：シェアサイクルを活用したまちづくりや観光促進
	施策22：災害時における自転車活用
	施策23：自転車利用等に関する情報提供の充実強化