

第 2 章

自転車利用の現状

1. 福岡市の概況
2. 自転車を取り巻く状況



第 2 章 自転車利用の現状



1. 福岡市の概況

福岡市の地域特性

- ・福岡市の人口は令和 2 年 5 月に 160 万人を突破し、令和 22 年頃まで増加が見込まれる。
- ・自転車利用の中心層（生産年齢人口：15 ～ 64 歳）の人口は当面横ばいとなる見込み。
- ・15 歳から 19 歳の若年層の割合が政令市の中でも最も多い。
- ・福岡市は政令市の中でも転入・転出が多いまち。
- ・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る。

(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、増加傾向はその後も続き、令和 22 年には約 170 万人まで増加することが見込まれます。
- 同時に少子高齢化が進みますが、自転車利用の中心層（生産年齢人口：15 ～ 64 歳）の人口は当面横ばいとなる見込みです。

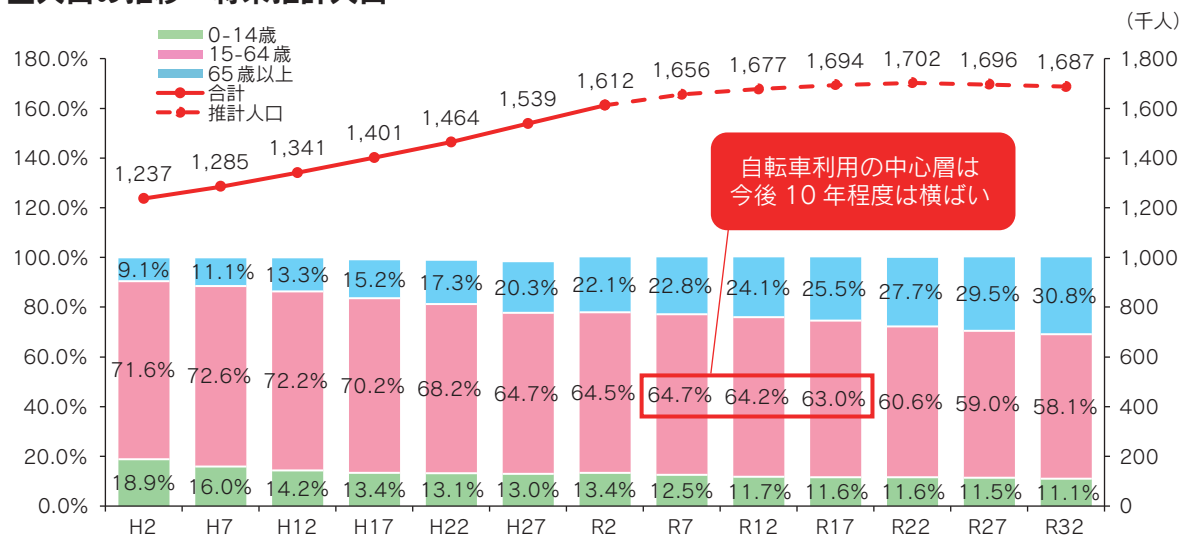
■行区別面積・人口

	面積 (km ²)	人口 (人)
東区	69.46	333,468
博多区	31.62	259,657
中央区	15.39	212,537
南区	30.98	269,805
城南区	15.99	133,586
早良区	95.87	224,080
西区	84.16	212,730
計	343.47	1,645,863

資料：福岡市推計人口 (R6.4.1)



■人口の推移・将来推計人口



資料：福岡市の将来人口推計 (R6.4)



- ・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 16.8% を占めており、政令市の中で最も高くなっています。
- ・福岡市の転入、転出状況をみると、政令市の中でも5番目に転入・転出者数が多く、人口当たりでは2番目に多くなっています。

■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	1,612,392	270,487	16.8%
川崎市	1,538,262	257,204	16.7%
仙台市	1,096,704	177,086	16.1%
京都市	1,463,723	235,338	16.1%
大阪市	2,752,412	438,483	15.9%
岡山市	724,691	113,724	15.7%
さいたま市	1,324,025	204,662	15.5%
名古屋市	2,332,176	351,425	15.1%
相模原市	725,493	108,919	15.0%
横浜市	3,777,491	563,948	14.9%
熊本市	738,865	109,888	14.9%
千葉市	974,951	140,303	14.4%
広島市	1,200,754	172,467	14.4%
札幌市	1,973,395	280,226	14.2%
堺市	826,161	116,649	14.1%
静岡市	693,389	93,588	13.5%
浜松市	790,718	106,344	13.4%
新潟市	789,275	105,724	13.4%
神戸市	1,525,152	202,886	13.3%
北九州市	939,029	123,272	13.1%

資料：令和2年度国勢調査

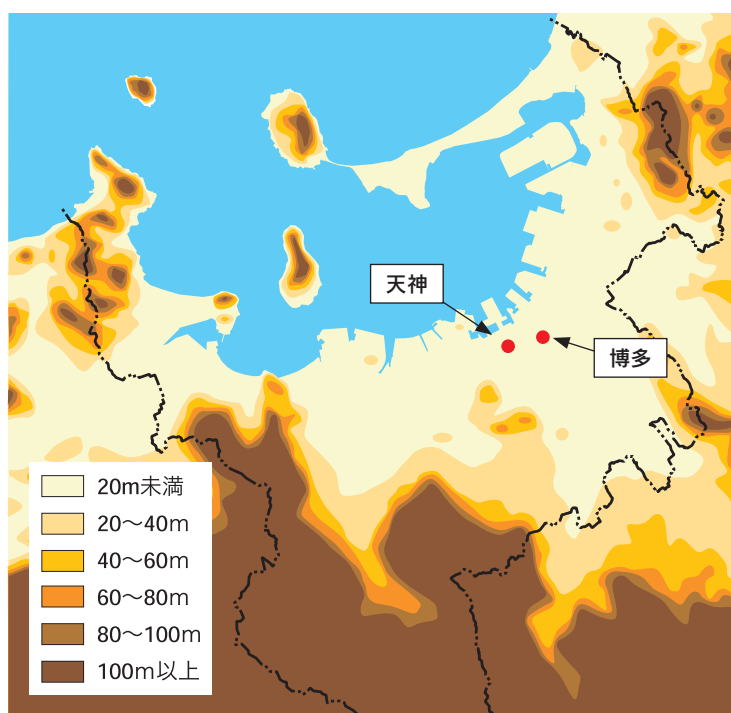
■政令指定都市における転入・転出の状況

	転入者数	転出者数	合計（A）	人口（B）	人口あたり（A/B）
川崎市	405,300	375,776	781,076	1,545,604	0.51
福岡市	374,547	339,120	713,667	1,642,571	0.43
さいたま市	299,272	247,944	547,216	1,344,850	0.41
大阪市	579,175	519,534	1,098,709	2,770,520	0.40
千葉市	199,573	178,832	378,405	979,532	0.39
仙台市	213,957	202,413	416,370	1,097,814	0.38
名古屋市	441,922	432,813	874,735	2,326,683	0.38
相模原市	133,990	122,421	256,411	725,087	0.35
横浜市	646,041	596,552	1,242,593	3,771,766	0.33
岡山市	110,043	117,617	227,660	715,740	0.32
京都市	218,167	226,626	444,793	1,443,486	0.31
広島市	178,658	186,120	364,778	1,185,505	0.31
堺市	118,037	122,331	240,368	812,027	0.30
神戸市	215,429	222,921	438,350	1,499,887	0.29
札幌市	310,140	262,928	573,068	1,969,918	0.29
北九州市	124,917	135,130	260,047	916,241	0.28
静岡市	83,500	88,033	171,533	677,286	0.25
浜松市	92,875	97,639	190,514	779,780	0.24
新潟市	85,178	87,279	172,457	772,388	0.22
熊本市	126,210	835	127,045	738,020	0.17

資料：総務省住民基本台帳人口移動報告、
人口動態（2018～2022年の5か年計）
人口総数は令和6年1月1日時点

（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。



2. 自転車を取り巻く状況

(1) 自転車の利用状況

自転車の利用特性

- ・ 自転車利用の年齢構成は、15～19歳がもっとも多く、40～44歳、35～39歳と続く。
- ・ 年齢別代表交通手段分担率をみると、15～19歳は自転車移動の割合が大きくなっている。
- ・ 通勤・業務での自転車の利用が拡大している。
- ・ 福岡市内居住者の移動手段の中で、自転車の割合は12.2%。
- ・ 天神・博多駅から半径5km圏内に自転車交通量の多い路線が集中している。
- ・ 通勤・通学に自転車を利用している15歳以上の人口はやや減少している。
- ・ シェアサイクルの利用は拡大しており、月間ライド数は最多月で事業開始時の約104倍に。
- ・ 近年は一般車に次いで、スポーツ自転車と電動アシスト付の販売台数が多くなっている。

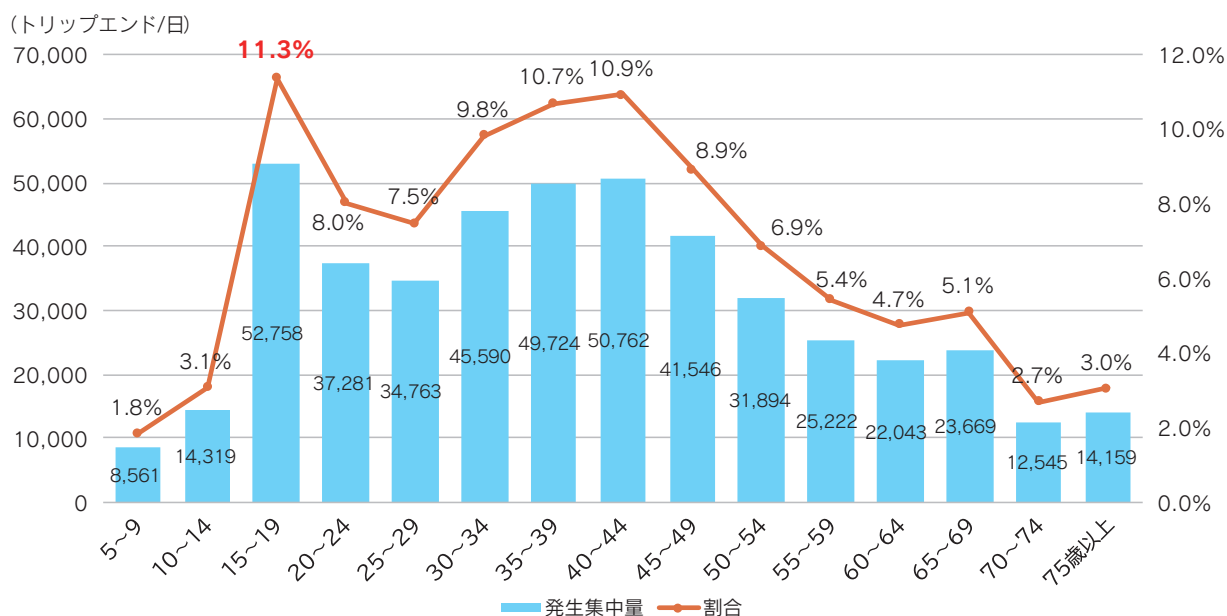
駐輪特性

- ・ 平成13年に天神地区が全国ワースト1位を記録した放置自転車台数は、継続的な取組みにより大幅に減少し、現在もその水準を維持。
- ・ 市営駐輪場の収容台数及び1日平均利用台数は、大きく増加している。

①自転車利用の年齢構成

- ・ 自転車利用の年齢構成は、15～19歳がもっとも多く、40～44歳、35～39歳と続きます。
- ・ 年齢別代表交通手段分担率をみると、15～19歳は自転車移動の割合が大きくなっています。

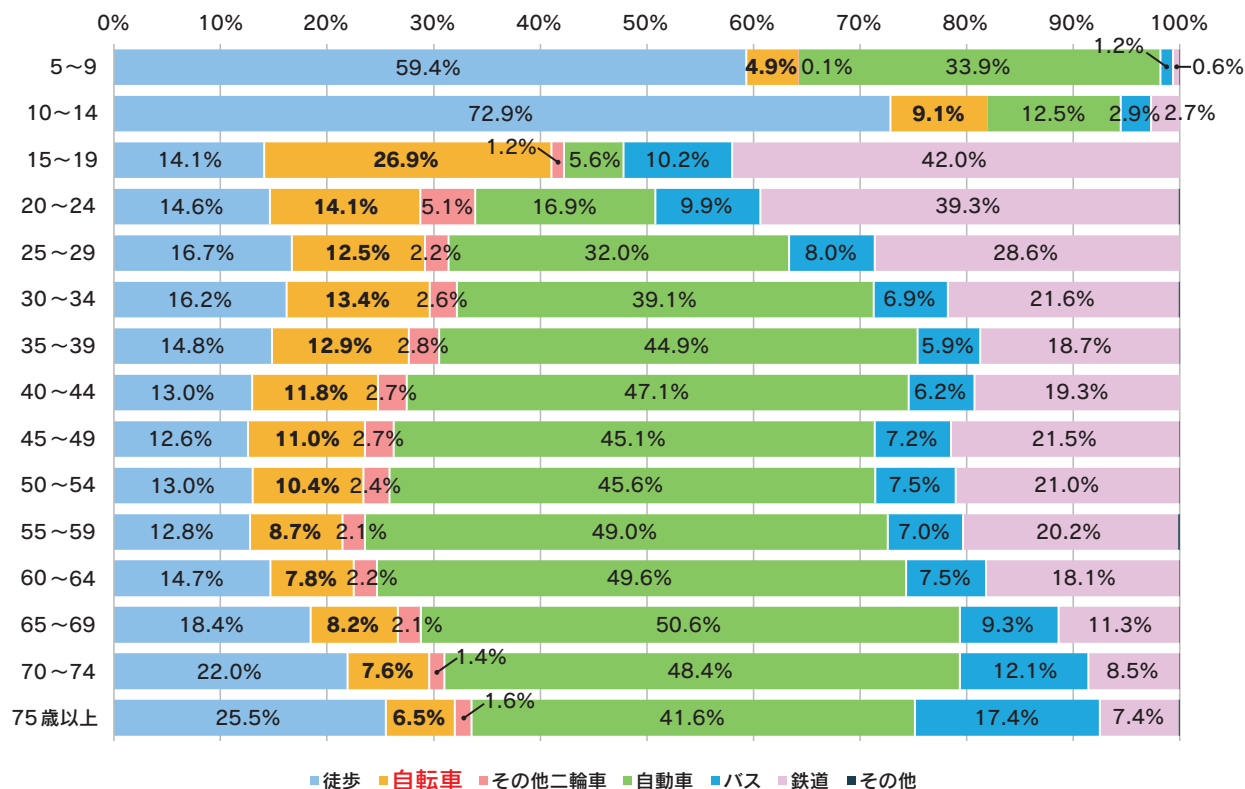
■行区別面積・人口



資料：北部九州圏パーソントリップ調査



■年齢別代表交通手段分担率

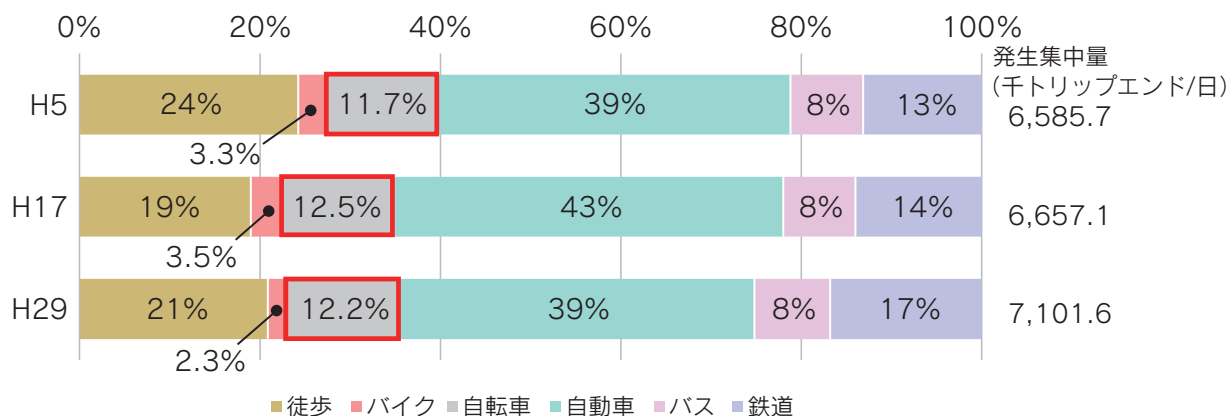


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

②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

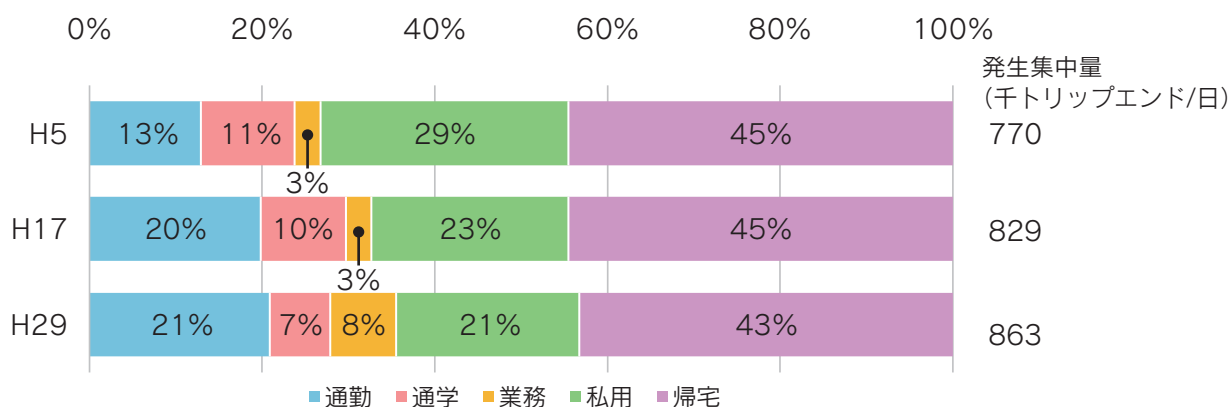


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

③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

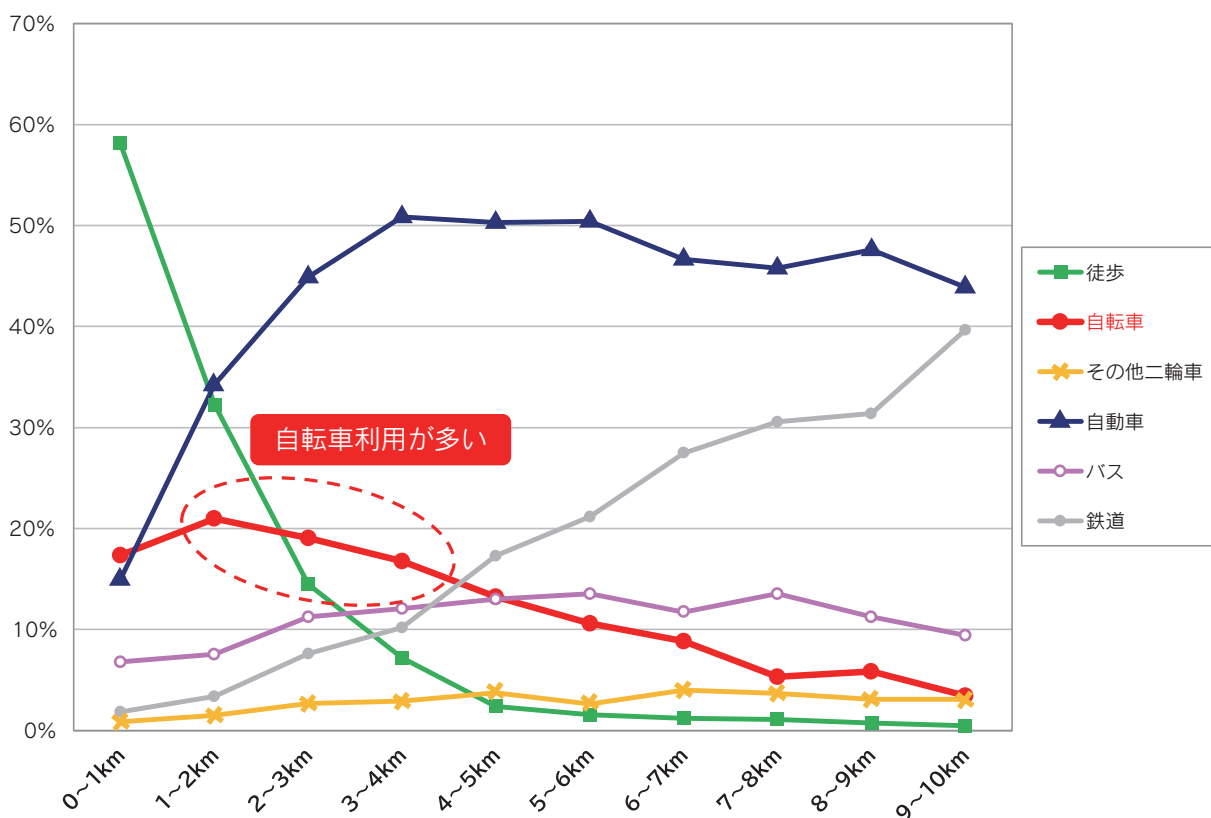


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

④移動距離の分担率

- ・距離別における自転車利用者の分担率は、徒歩、自動車を除くと 3 ～ 4km までの移動が約 2 割と最も多くなっています。なお、福岡スマートシェアサイクル事業の利用実績でも平均移動距離は 2km 程度となっています。
- ・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。

■距離分担率（H29）

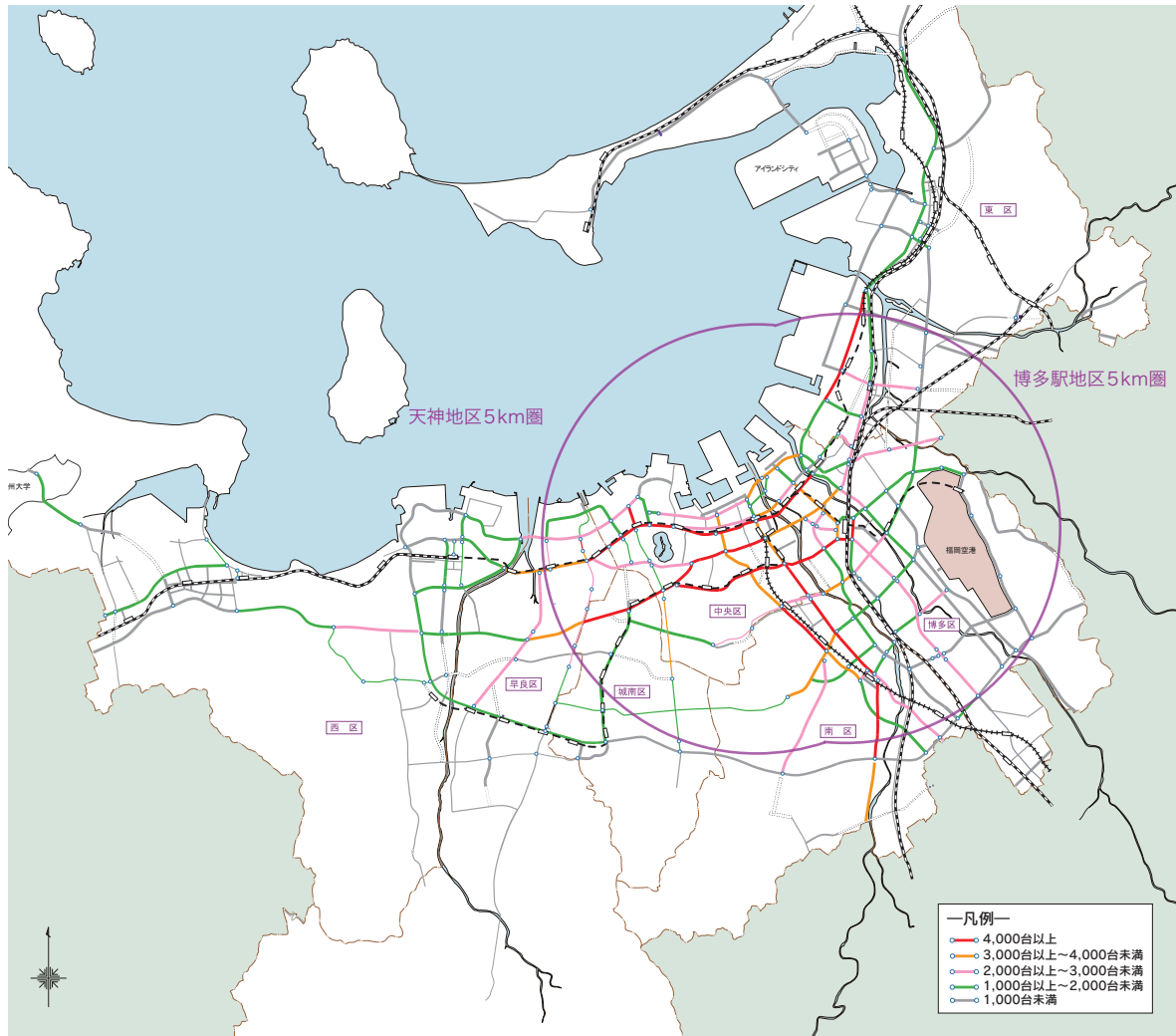


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

⑤自転車の交通量

- ・自転車 12 時間交通量をみると、天神・博多駅から半径 5km 圏内に交通量の多い路線が集中しています。なお、国交省の資料によると都市部における 5km 程度までの移動は自転車が最も早いとされています（P4 参照）。

■自転車 12 時間交通量



出典

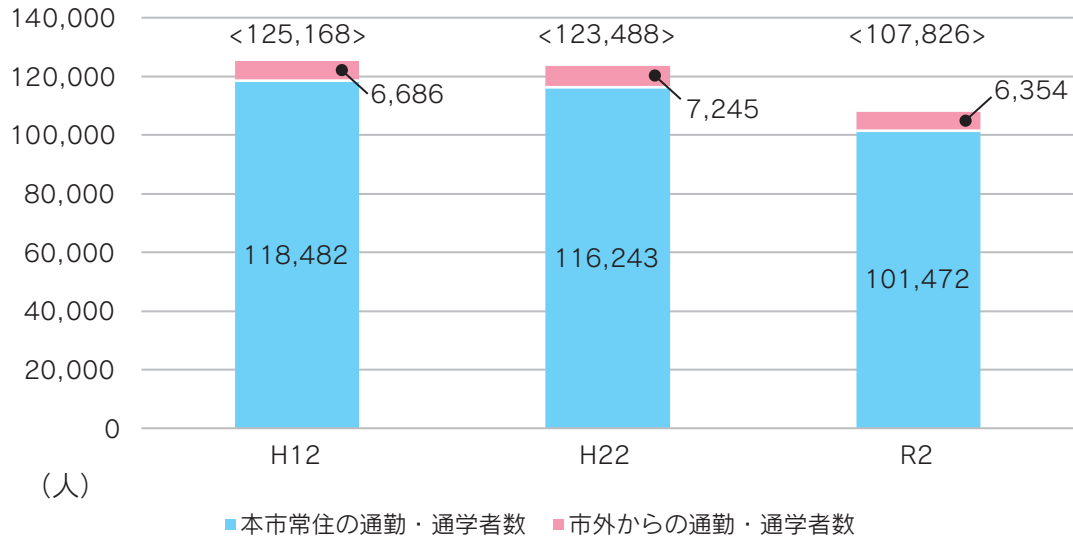
- ・平成 17 年度、平成 22 年度交通センサス調査
- ・市交通量調査（平成 22 年度～平成 25 年度）



⑥通勤・通学での自転車利用状況

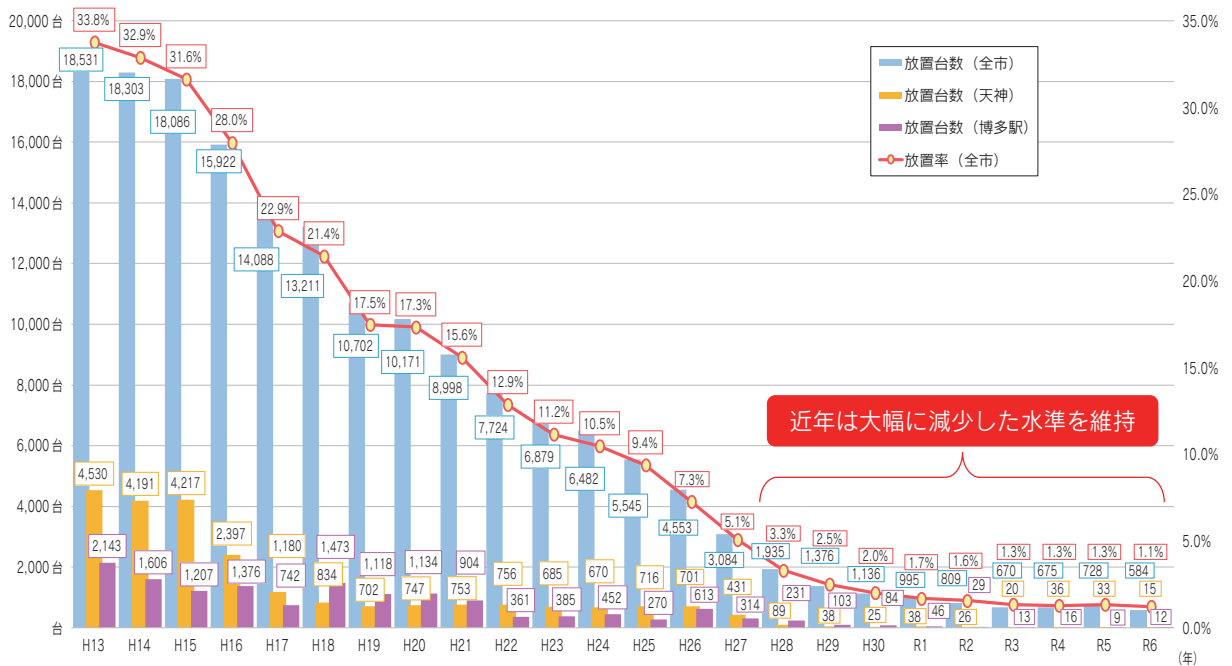
- ・通勤・通学に自転車を利用している 15 歳以上の人口は平成 12 年から令和 2 年でやや減少しています。

■通勤・通学での自転車利用者数



⑦市内の放置自転車

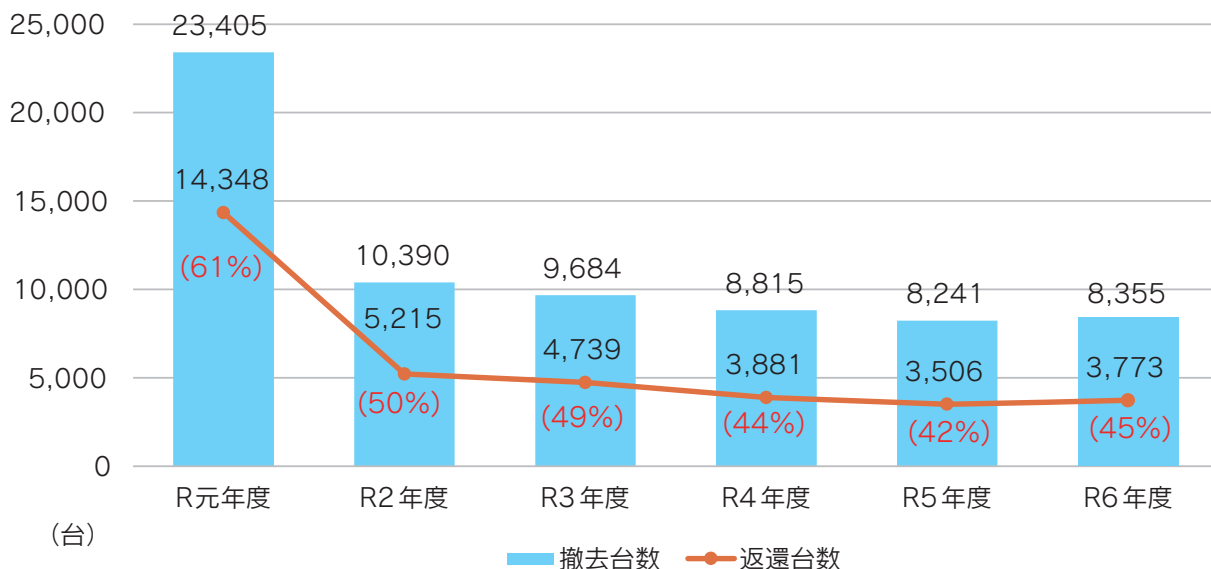
- ・福岡市内の放置自転車台数は、平成 13 年に天神地区が全国ワースト1位を記録しましたが、これまでの官民合わせた駐輪場の整備や放置自転車撤去、街頭指導等による啓発などの継続的な取り組みにより、近年は大幅に減少した水準を維持しており、良好な市民の駐輪マナーを維持しています。





⑧年度別自転車撤去台数と返還台数

- ・福岡市内の放置自転車の台数は大幅に減少してきていますが、依然として毎年約 8 千台の自転車が撤去されています。

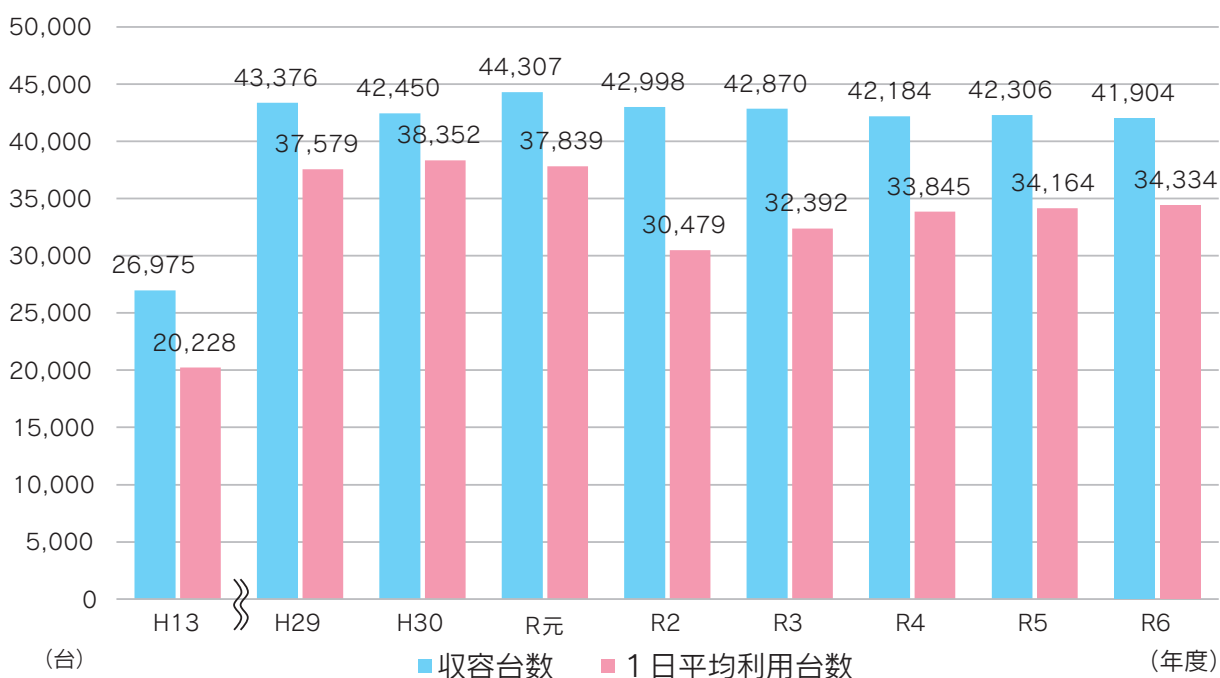


資料：道路下水道局

⑨鉄道駅周辺駐輪場の利用状況

- ・市営及び官民共同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いますが、新型コロナウイルス感染症の影響で 1 日平均利用台数は減少しましたが、その後回復傾向にあります。

■市営及び官民共同駐輪場の利用状況



資料：道路下水道局

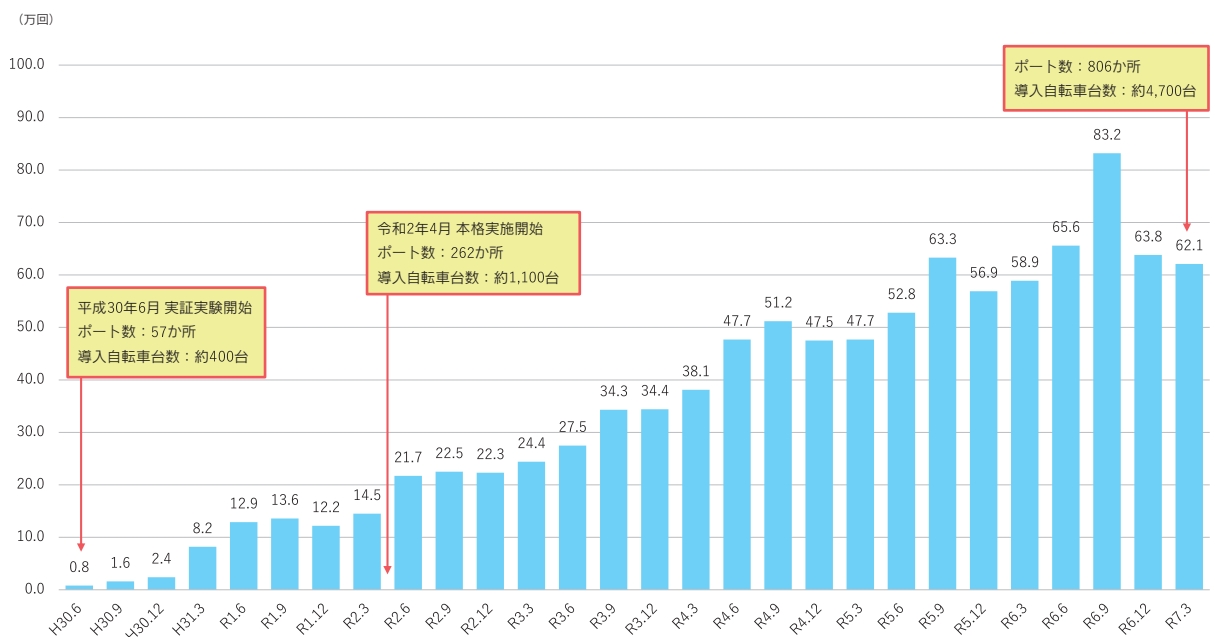
⑩シェアサイクルの利用状況

- ・平成 30 年から実証実験を開始し、令和 2 年度より共同事業（福岡スマートシェアサイクル事業）を実施しているシェアサイクルは、令和 7 年 3 月末時点でポート数が 806 か所、導入自転車台数約 4,700 台となり、月間ライド数は最も多い月で事業開始時の約 104 倍となる約 83.2 万回（令和 6 年 9 月）となっています。
- ・福岡市民のシェアサイクルの認知度は 88.0%※¹、満足度は 91.5%※² となっており、市民の身近な移動手段として定着しています。

※1：市政アンケート令和 4 年度アンケートより、「チャリチャリを知っていたか」における「知っており、利用したこともある」、「知っているが、利用したことはない」の合計

※2：市政アンケート令和 4 年度アンケートより、「チャリチャリのサービスに満足しているか」における、「満足」、「どちらかといえば満足」の合計

■シェアサイクルの月間総ライド数の推移



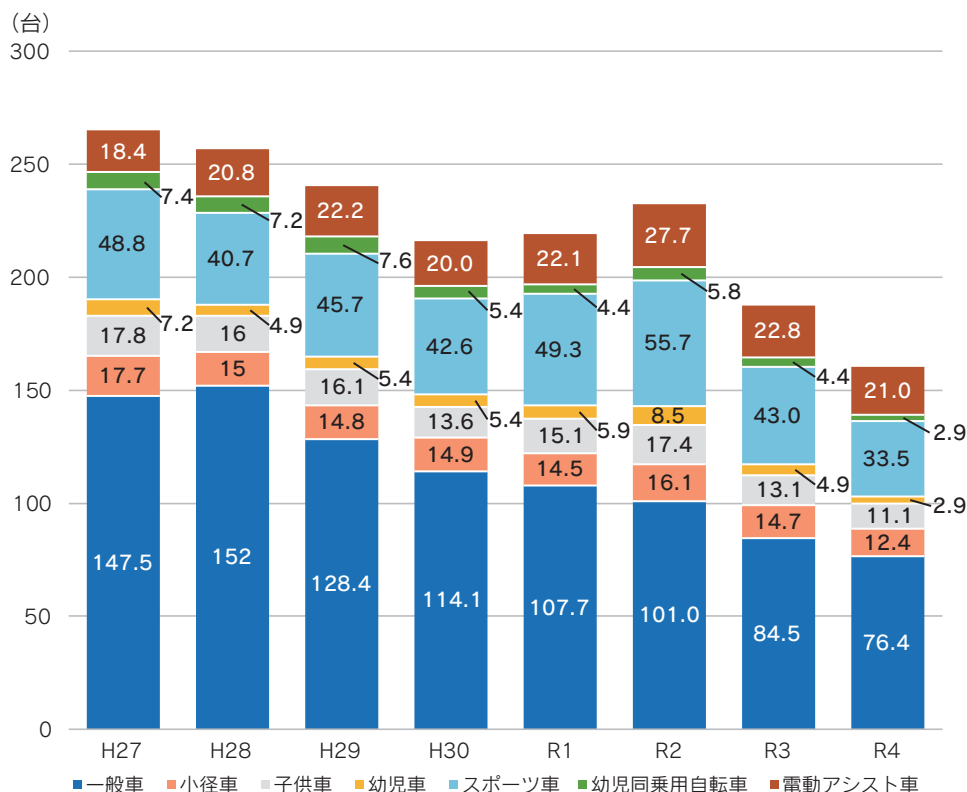
資料：道路下水道局



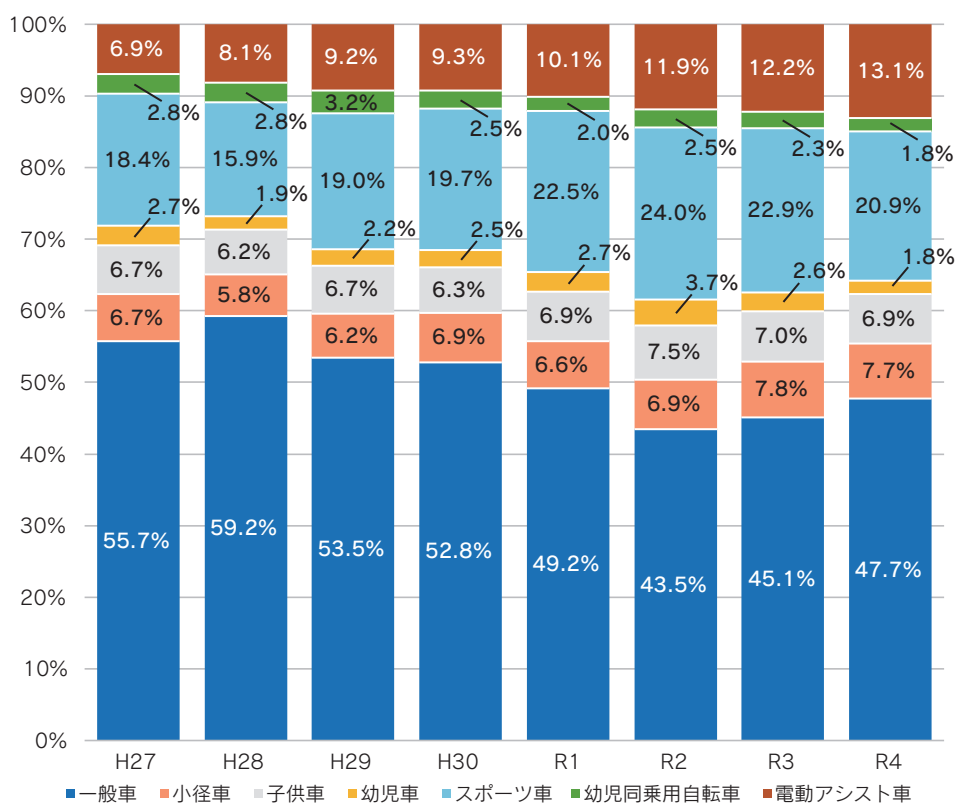
⑪車種別販売台数の推移

- ・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、一般車に次いで、スポーツ自転車と電動アシスト付の販売台数が多くなっています。

■自転車の車種別販売台数の推移



■販売割合の推移



出典：(財) 自転車産業振興協会、自転車国内販売動向調査

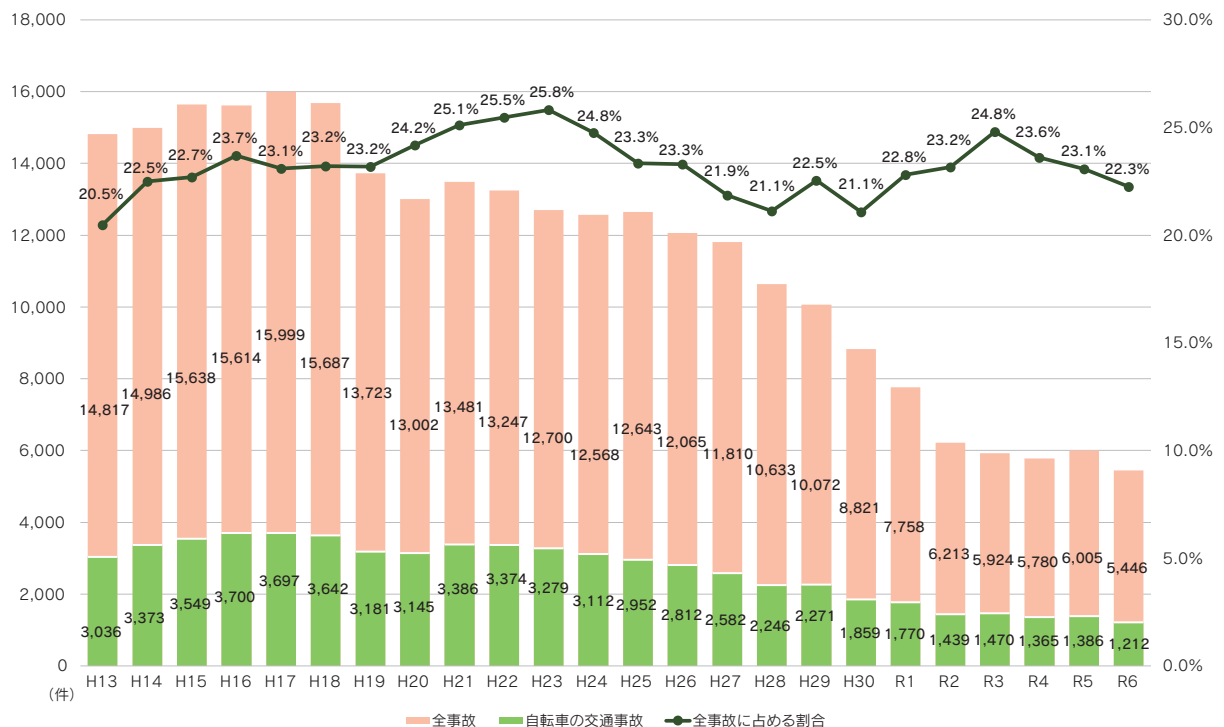
(2) 自転車事故の状況

事故特性

- ・ 福岡市内の自転車関連事故は減少傾向にあり、この間、自転車通行空間整備が進んでいることから、一定の効果が考えられる。
- ・ 一方、自転車が加害者となる対歩行者の事故件数は減らず、横ばいとなっており、自転車対歩行者の事故の半数が歩道上で発生している。
- ・ 都心や副都心で自転車事故件数が多い路線が多くみられる。

①福岡市の交通事故

- ・ 福岡市内の交通事故及び自転車関連事故は減少傾向にありますが、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は横ばい傾向となっています。

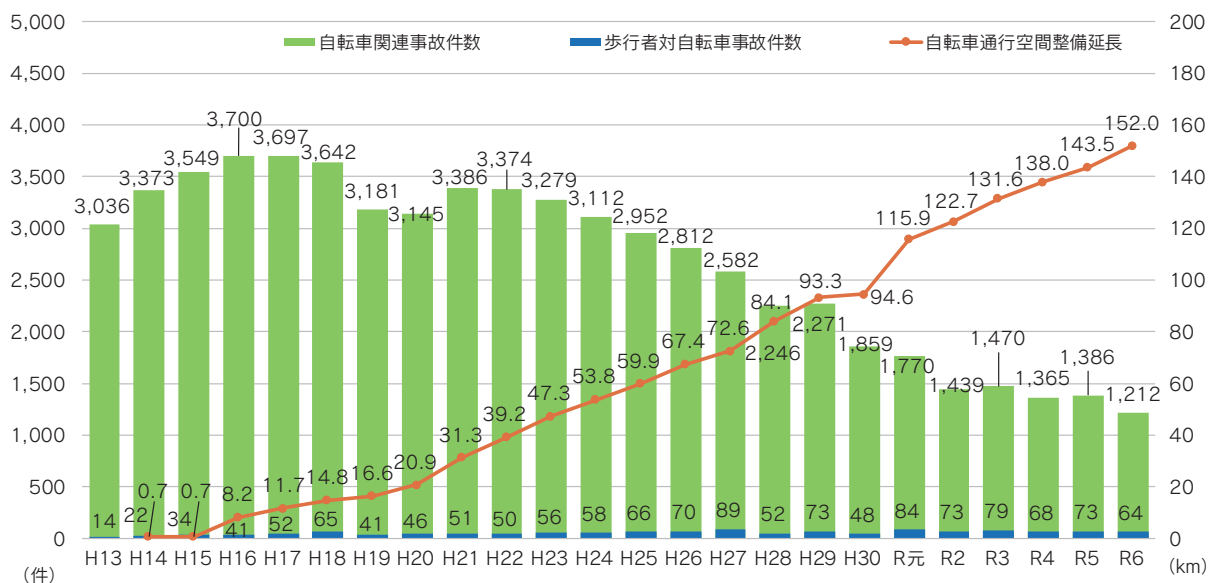


資料：市民局「福岡市の交通事故」



②自転車関連事故の発生状況

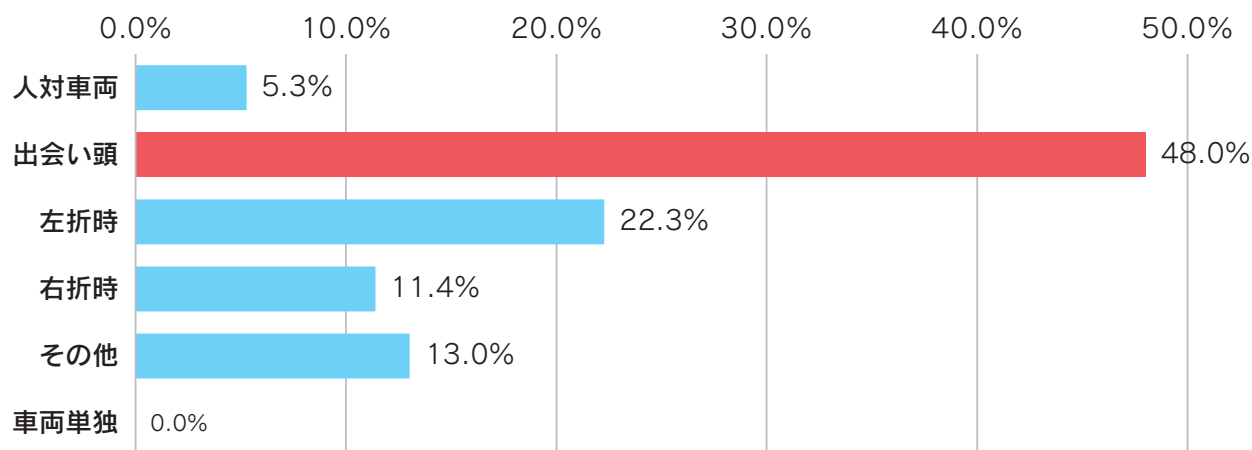
- ・福岡市内の自転車関連事故はピークの平成16年と比べ、令和6年では6割以上減少しています。この間、自転車通行空間整備は大きく進み、一定の効果が考えられます。一方、歩行者対自転車の事故の件数は減っておらず、横ばい傾向となっています。



資料：福岡県警「交通事故統計」

③事故類型別発生件数

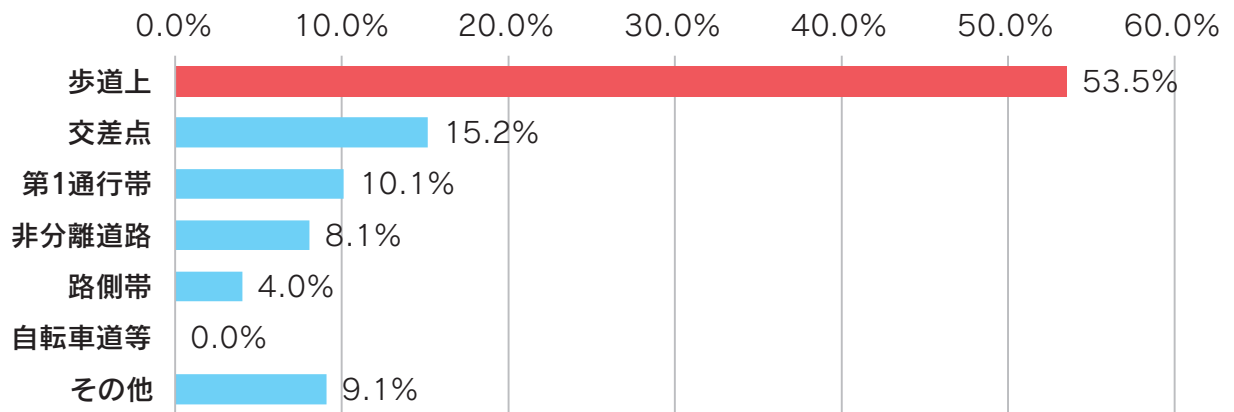
- ・自転車関連事故の発生件数の約5割が出会い頭で発生しており、逆走防止等の対応が必要です。



資料：市民局「福岡市の交通事故（令和6年）」

④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5割が歩道上で発生しています。



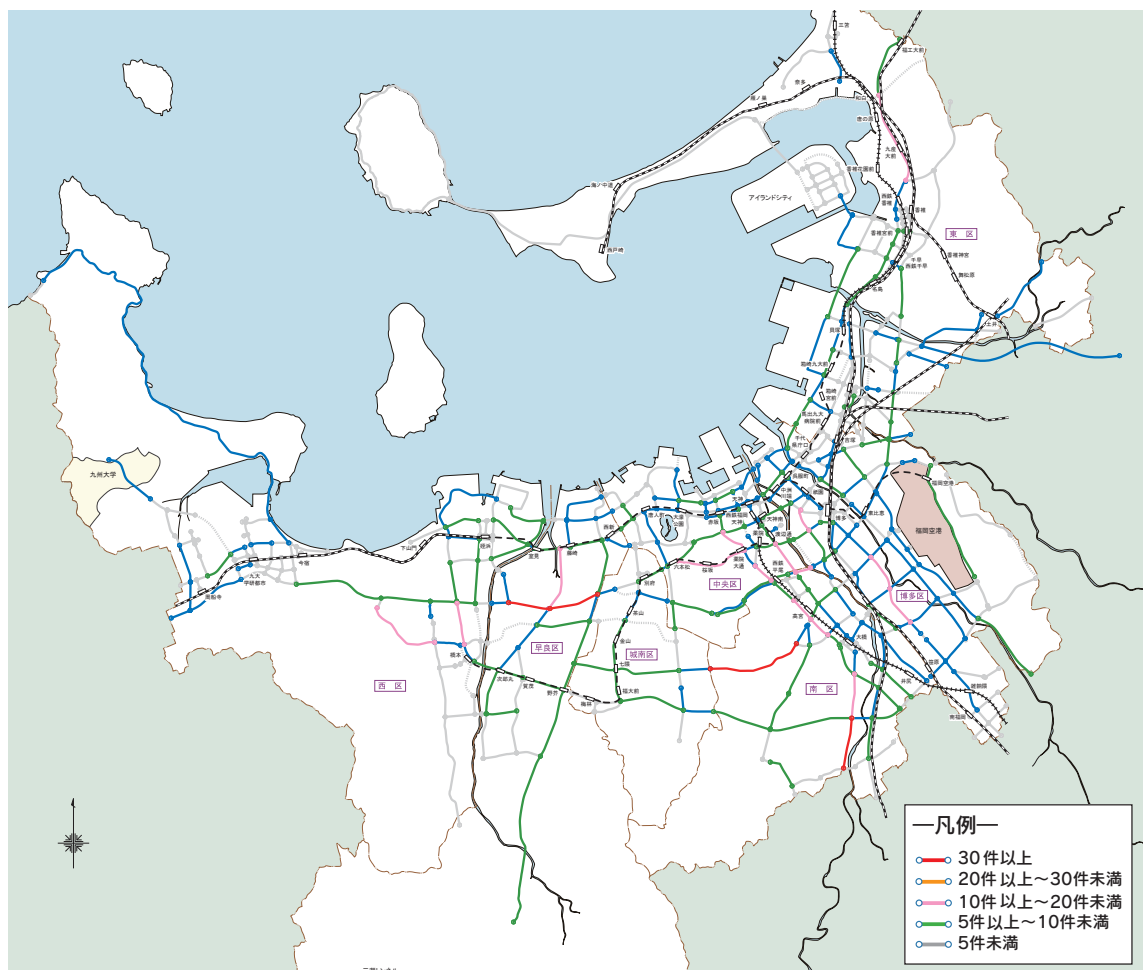
資料：福岡県警察「令和6年自転車関連事故の交通事故分析」

⑤市内幹線道路の自転車事故発生件数

・福岡市内の路線別の事故発生件数をみると、天神・博多等の都心部だけでなく、藤崎や長住など、都心部以外のエリアでも事故の多い路線がみられます。

■自転車事故発生件数

一区間あたりの自転車事故件数（R2～R5）



出典：福岡県オープンデータ「福岡県交通事故データ」



(3) 自転車に関する市民の意識

自転車に関する意識

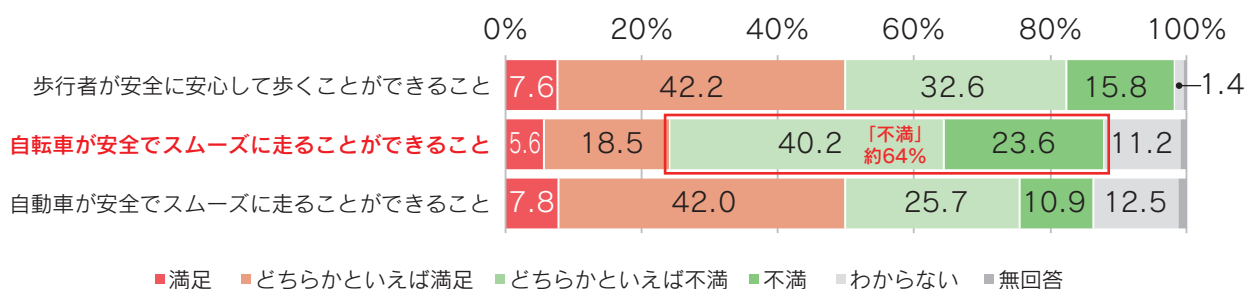
- ・ 自転車が安全でスムーズに走ることができることについて、「不満」「どちらかといえば不満」の占める割合が約 64% となっている。
- ・ 力を入れていくべき道路事業をみると、歩道の設置や拡幅、段差解消が最も大きく、次いで自転車通行空間の整備が 55.3% となっている。
- ・ 自転車の走行マナーについてみると、「良い」の割合は令和3年度から令和5年度で2ポイント高くなっているが、「どちらかといえば悪い」「悪い」が全体のおよそ 70% を占めている。

令和6年度市政アンケート調査結果（回答者数：552人）より

①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」の占める割合が約 64% となっています。

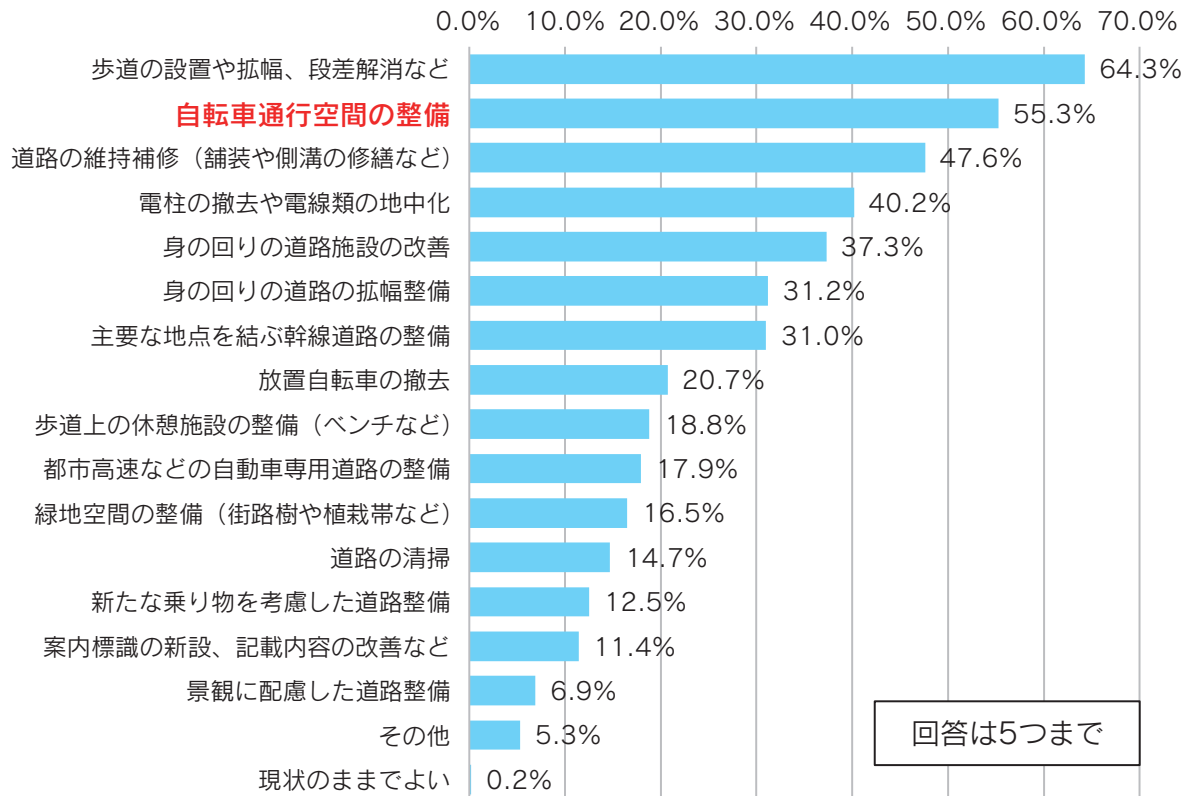
■道路の安全性や走行性について



②力を入れていくべき道路事業について

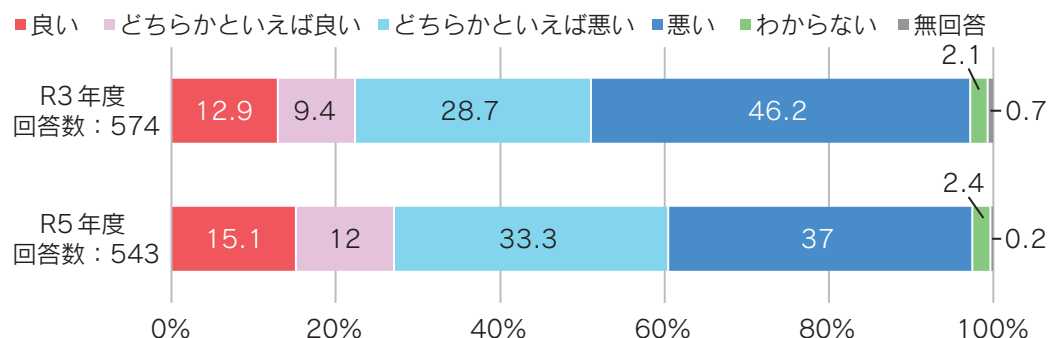
- ・力を入れていくべき道路事業をみると、歩道の設置や拡幅、段差解消が最も大きく、次いで自転車通行空間の整備が55.3%となっています。

■力を入れていくべき道路事業



③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」の割合は令和3年度から令和5年度で2ポイント高くなっていますが、「どちらかといえば悪い」「悪い」が全体のおよそ70%を占めています。



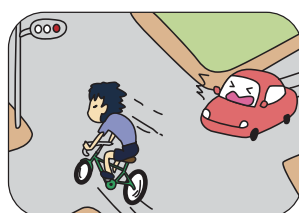
(4) 社会情勢の変化

社会情勢の変化

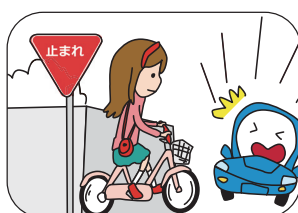
- ・ 信号無視や携帯電話を使用しながらの運転などの自転車の交通違反に反則金を納付させる「青切符」による取締りの導入を盛り込んだ改正道路交通法が令和 8 年 4 月 1 日に施行される予定。
- ・ 令和 5 年 4 月 1 日、自転車乗車時のヘルメット着用が、年齢問わず努力義務となった。
- ・ 福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は、徐々に回復しつつある。
- ・ 令和 5 年 7 月 1 日からは、電動モビリティのうち一定の基準を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」と位置づけられ、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されている。
- ・ 福岡市は、「脱炭素社会の実現に向けた福岡市行動宣言」を令和 4 年 7 月 1 日に行った。

①交通反則通告制度（青切符）の導入（0 章の再掲）

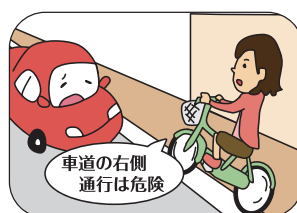
- ・ 改正道路交通法により、自転車の交通違反に反則金を納付させる、いわゆる「青切符」による取締りが導入されることになりました。信号無視や携帯電話を使用しながらの運転などが対象となり、令和 8 年 4 月 1 日に施行される予定となっています。



信号無視



一時不停止



逆走



携帯電話使用

②ヘルメット着用の努力義務化（0 章の再掲）

- ・ 令和 5 年 4 月 1 日に「道路交通法の一部を改正する法律」が施行され、自転車乗車時のヘルメット着用が、年齢問わず努力義務となりました。

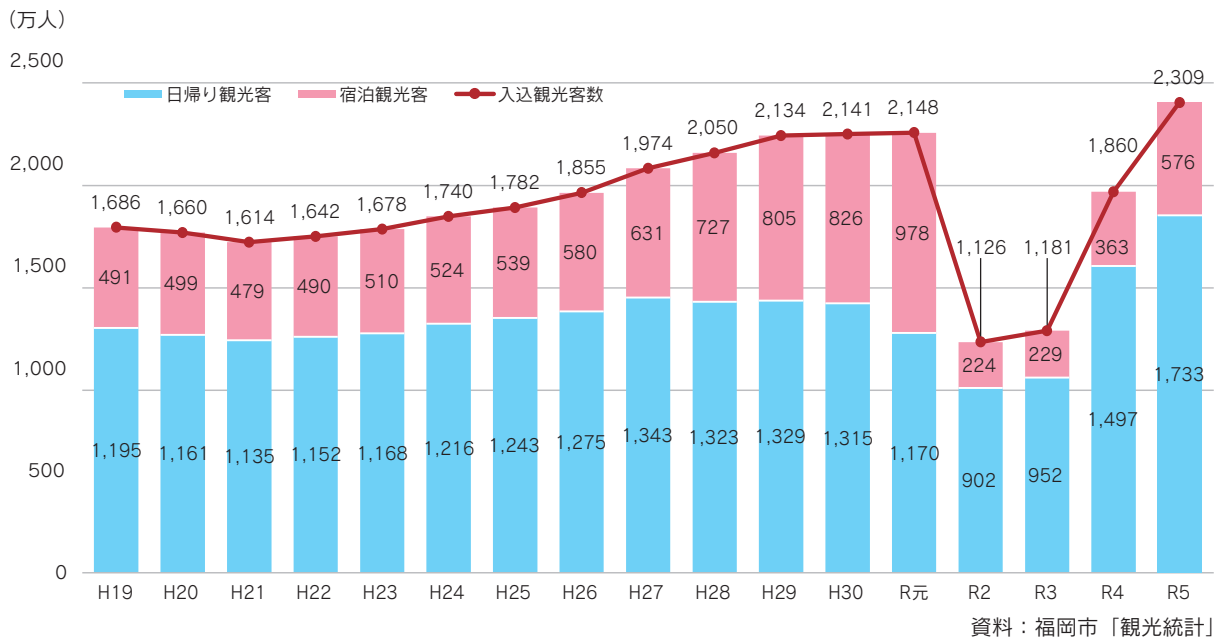


出典：福岡県「自転車乗車用ヘルメット着用啓発チラシ」

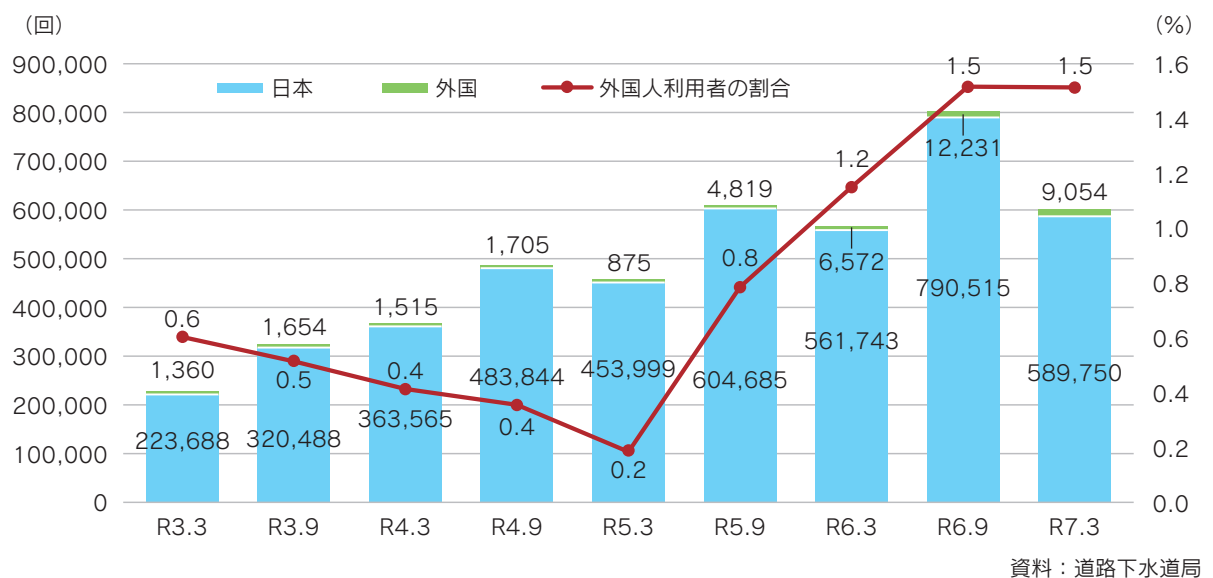
③インバウンドの回復

- ・福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は、新型コロナウイルスの影響により、令和 2 年度以降大きく減少していましたが、徐々に交流人口が回復しつつあります。
- ・福岡スマートシェアサイクル事業におけるシェアサイクルの外国人利用回数は、近年、増加しています。

■入込観光客数の推移



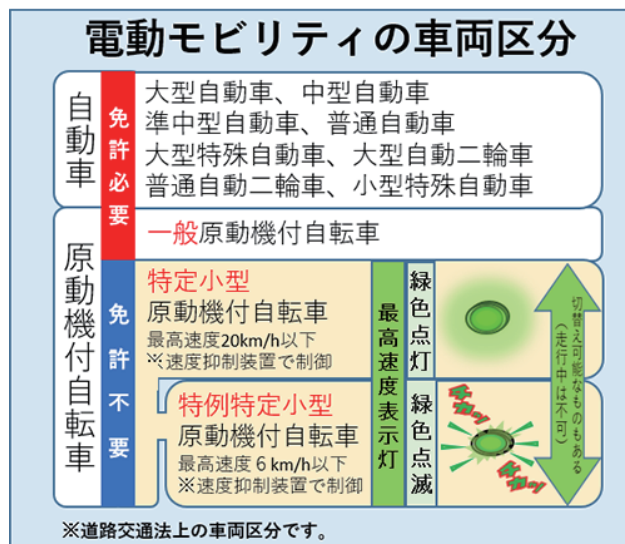
■シェアサイクルの利用回数の推移（福岡スマートシェアサイクル事業）



④特定小型原動機付自転車の普及

- ・令和5年7月1日からは、電動モビリティのうち一定の基準を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」と位置づけられ、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されています。

車道通行が原則で、最高速度は20km/h以下であり、「特例特定小型原動機付自転車」の場合、自転車通行可の歩道も走行可能ですが、最高速度6km/h以下などの条件があるため、利用にあたっては注意が必要です。なお、16歳未満の者が特定小型原動機付自転車を運転することは禁止されています。



出典：警視庁ホームページより

① 保安基準への適合が必要です！

- ・基準を満たしていない場合は公道を走れません。
- ・基準適合を確認したものは製造時に性能等確認済シールが貼られます。

■主な基準項目



■シールの様式



【性能等確認を受けた車両型式の情報等はこちら】
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr7_000058.html

【保安基準不適合車両を見つけた場合の情報提供窓口はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcf/hotline.html>



車両型式情報



情報提供窓口

② ナンバープレートが必要です！

- ・所有者は、市区町村へ軽自動車税の申告をし、ナンバープレートを取り付けてください。
- ・手続の詳細については、申告先の市区町村にお尋ねください。



通常の原付よりも小型化！

③ 自賠責保険（共済）への加入が義務付けられています！

- ・所有者は、加入時に配布されるステッカーをナンバープレートに貼り付けてください。
- ・運行の際は加入時に配布される証明書を携行してください。

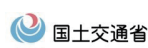
【自賠責保険（共済）の詳細はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseiki/about/index.html>



自賠責保険（共済）

交通ルールの詳細はこちら

【警察庁 ウェブサイト 特設ページ】
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html>



資料：国土交通省ホームページより

⑤脱炭素社会の実現に向けた動き

- ・福岡市は、世界や日本がめざすカーボンニュートラルに積極的に取り組んでいくため、「2040 年度温室効果ガス排出量実質ゼロ」のチャレンジ目標を掲げ、令和 4 年 8 月に「福岡市地球温暖化対策実行計画」を改定し、市民や事業者と一体となった取組みを進めています。

～福岡市地球温暖化対策実行計画より自転車関連を抜粋～

めざす姿：環境にやさしく移動できるまち

＜関連する行政の取組み＞

- 自転車、徒歩などで移動しやすい環境整備
 - ・安全で快適な通行環境づくりや利用しやすい駐輪環境づくり等、自転車利用環境の向上を図ります。

福岡市地球温暖化対策実行計画
(令和 4 年 8 月策定)



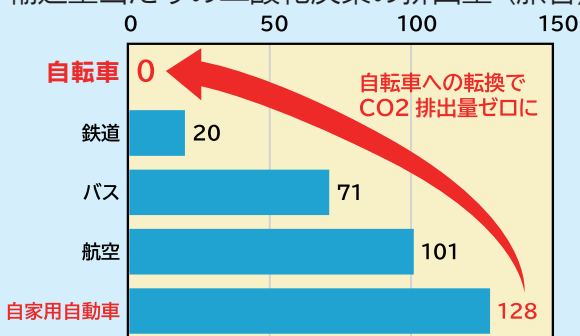
自転車は地球にやさしい! (0 章の再掲)



自転車での移動は CO2 を排出しません。

福岡市民 164 万人が 1 年間で週に 1 回 1 km だけ自家用自動車移動を自転車移動に転換した場合の CO2 削減量は、**みずほ PayPay ドーム福岡約 1,000 個分^{※1}と同じ大きさの森林**が 1 年間に吸収する CO2 吸収量^{※2} と同じです。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (旅客)



CO2 排出原単位 [g-CO2 / 人km] (2022 年度)

出典:国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」(令和6年4月26日)より

※1 みずほ PayPay ドーム福岡のフィールド面積 (1.18ha) から算出

※2 林野庁「森林はどのぐらいの量の二酸化炭素を吸収しているの?」より、36 ~ 40 年生のスギ人工林 1ha が 1 年間に吸収する二酸化炭素の量約 8.8トンから算出

福岡市民が週一回自家用自動車で移動した場合の CO2 排出量は

ひと一人が
自家用自動車で
移動するときの
CO2 排出量 福岡市民 週一回

$$128\text{g} \times 164\text{万人} \times \text{年間} 50\text{週} = 10,496(\text{t})$$

これは、
1,193 ha の森林が 1 年間に吸収する二酸化炭素の量と同じ

森林 1ha が
1 年間に吸収する
二酸化炭素の量

$$10,496(\text{t}) / 8.8(\text{t/ha}) = 1,193(\text{ha})$$

みずほ PayPay ドーム (1.18ha) に換算すると...

$$1,193(\text{ha}) / 1.18(\text{ha}) = 1,011\text{個分}$$