

# 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。

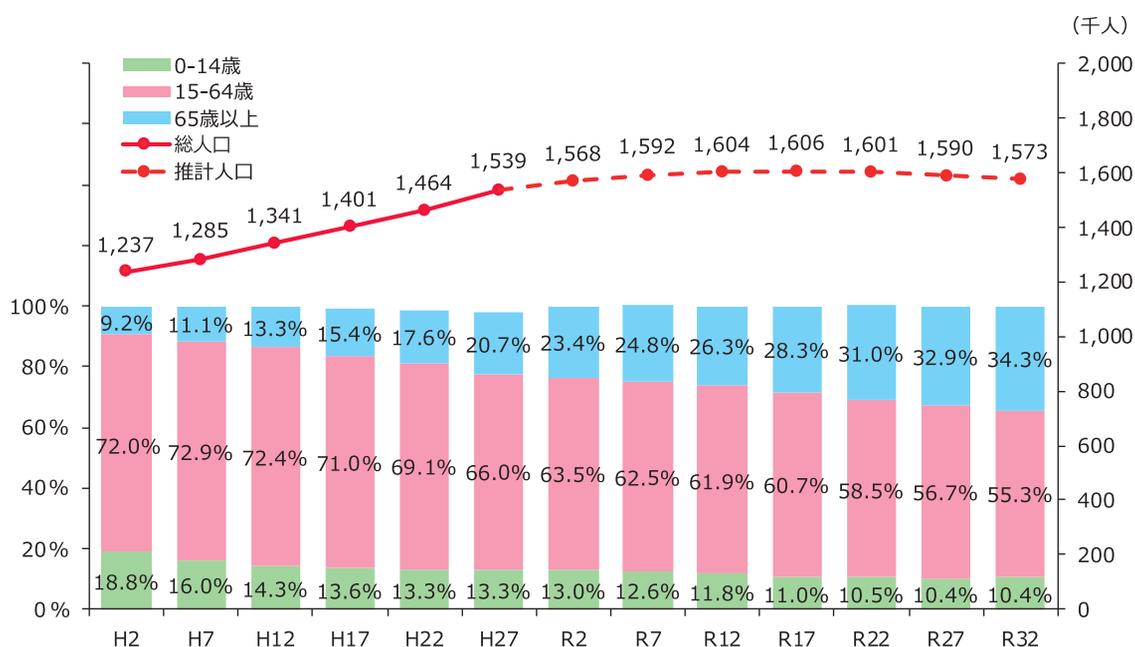
#### ■行区別面積・人口

	面積 (km <sup>2</sup> )	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。

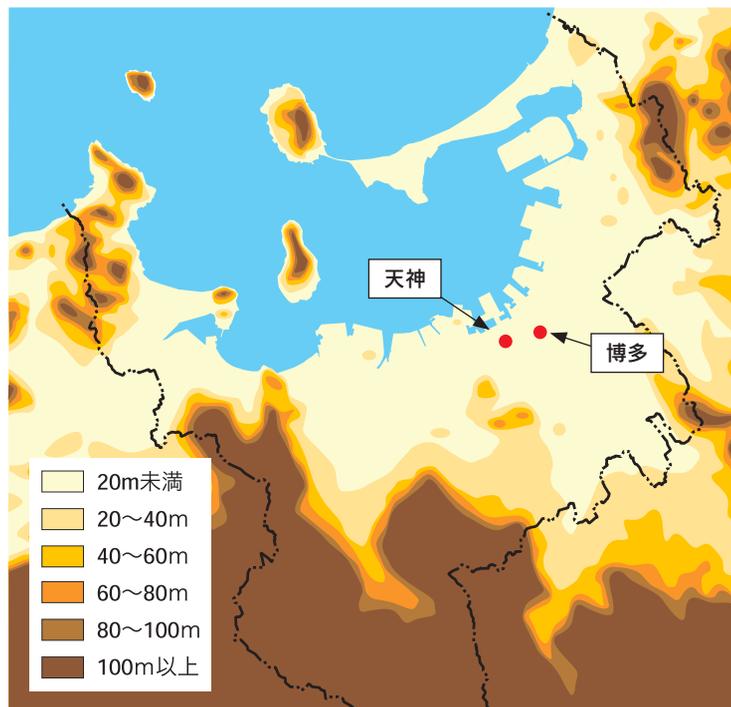
**■政令市における若年層割合**

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。



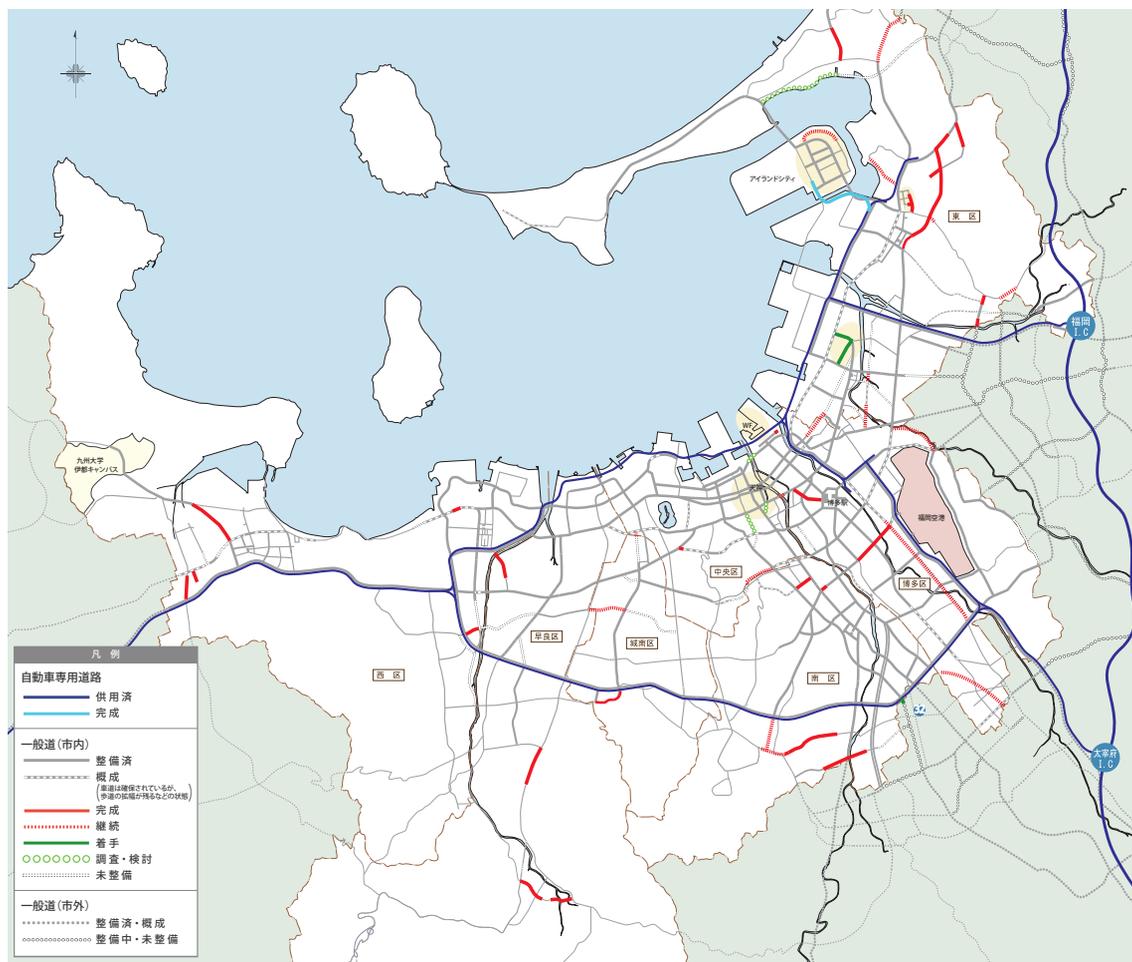
### (3) 都市計画道路の整備状況

- ・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	428.8
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)

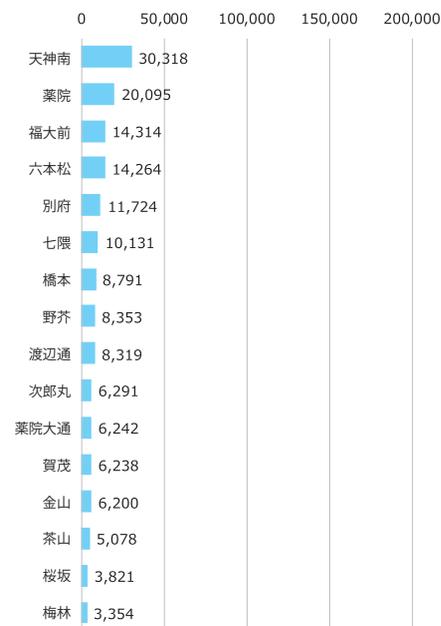
###### 空港線



###### 箱崎線



###### 七隈線



##### ●西鉄(平成30年度)

###### 天神大牟田線



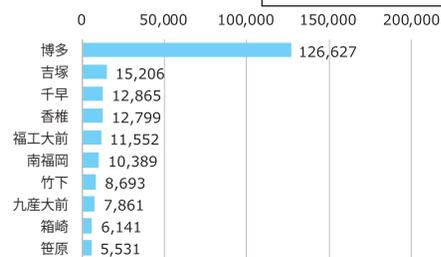
###### 貝塚線



##### ●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



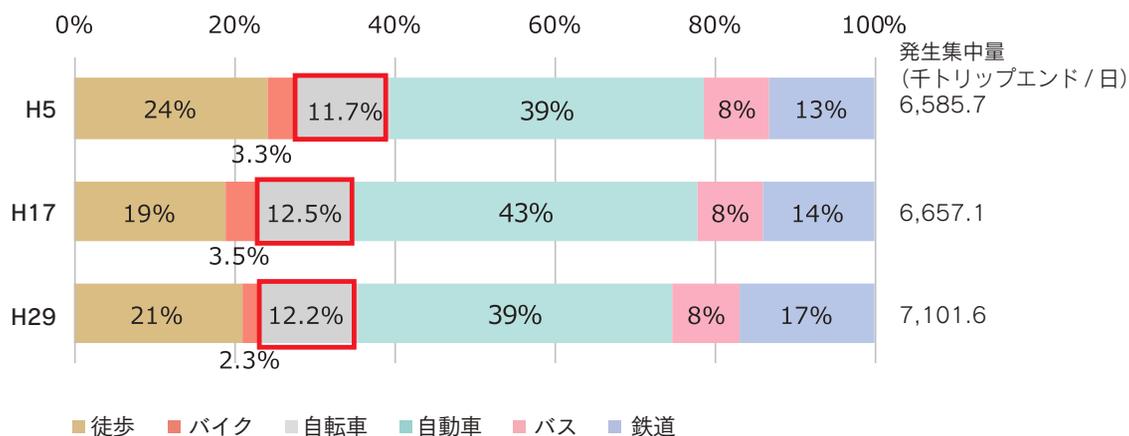
資料：令和元年版福岡市統計書、JR九州

## 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。

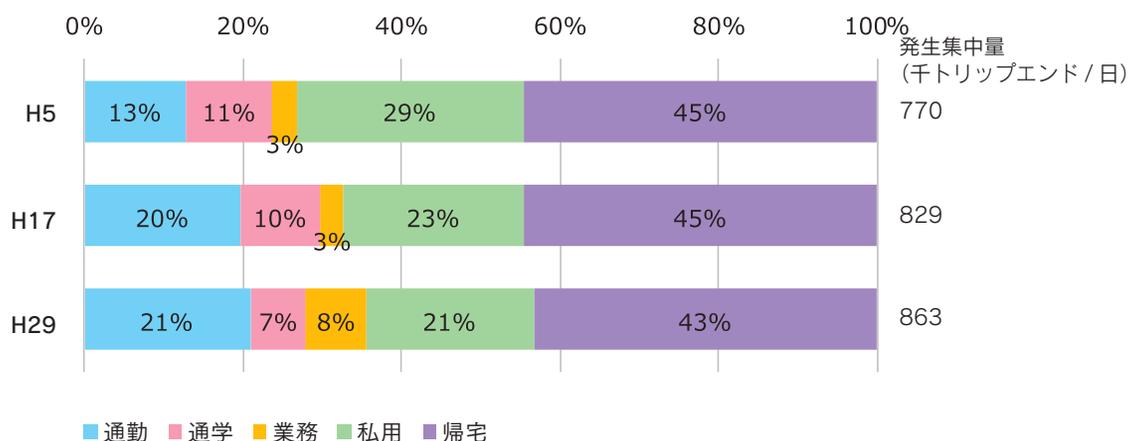
#### ■交通手段



### (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。

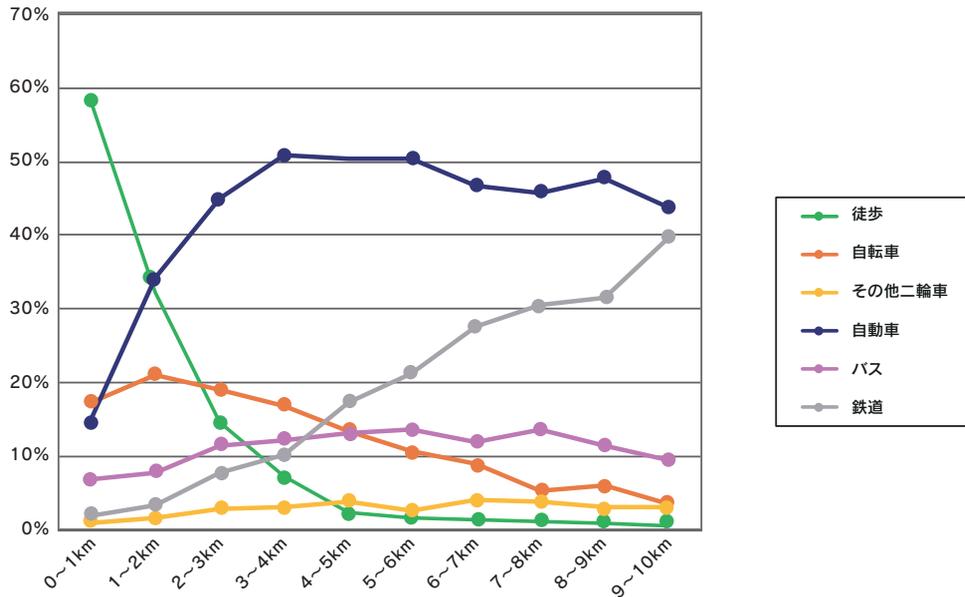
#### ■自転車の移動目的



### (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、徒歩、自動車を除くと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)

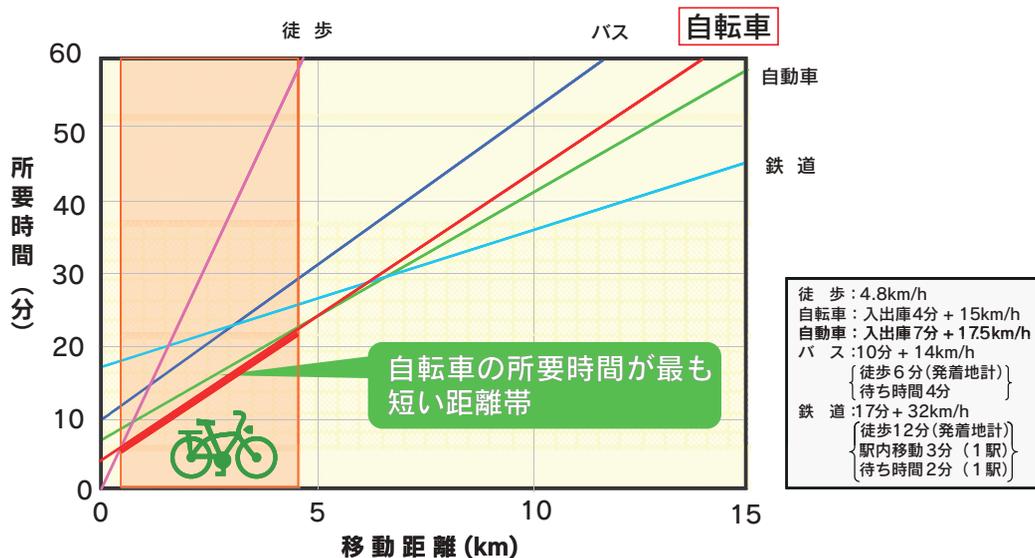


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

### (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



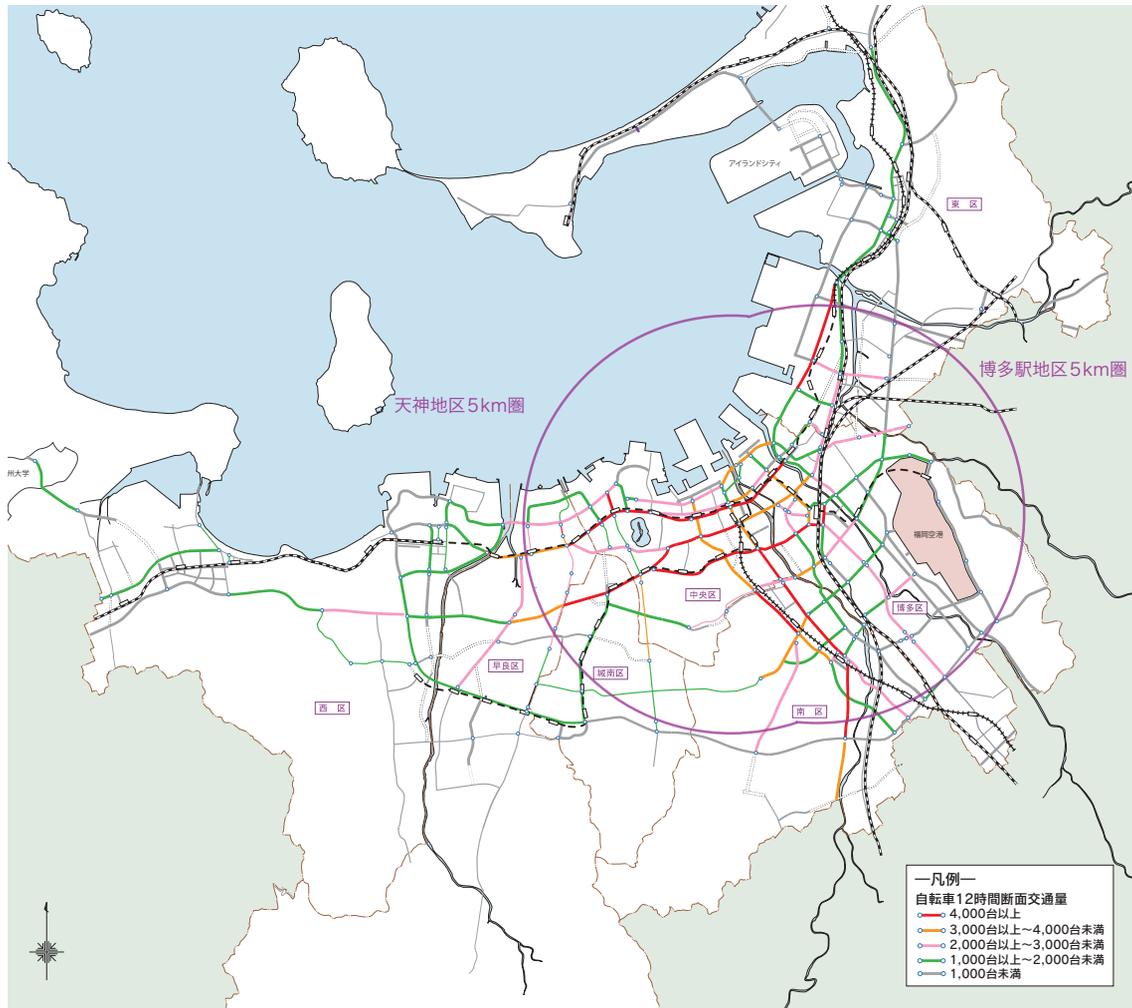
徒歩：4.8km/h  
 自転車：入出庫4分 + 15km/h  
 自動車：入出庫7分 + 17.5km/h  
 バス：10分 + 14km/h  
     { 徒歩6分(発着地計) }  
     { 待ち時間4分 }  
 鉄道：17分 + 32km/h  
     { 徒歩12分(発着地計) }  
     { 駅内移動3分(1駅) }  
     { 待ち時間2分(1駅) }

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



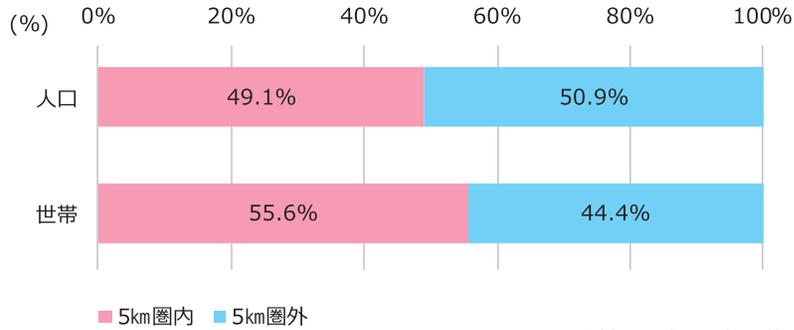
## (6) 都心の自転車利用圏

- ・「(3) 移動距離別の分担率」によると、5km 以内の移動では公共交通機関より自転車の分担率が高くなっています。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。

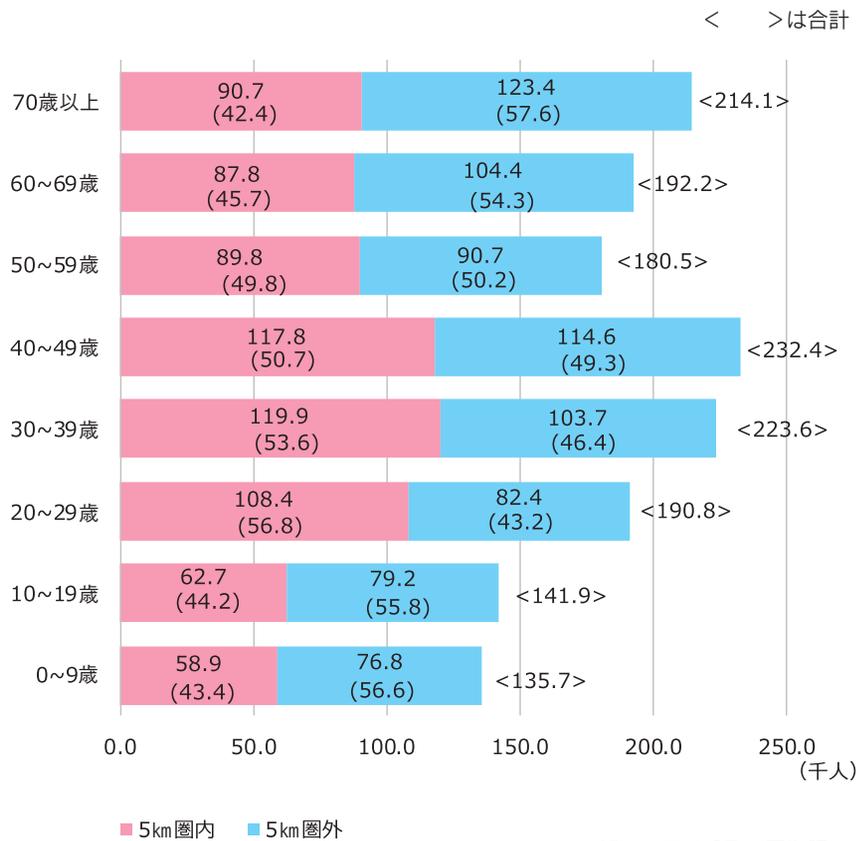
### ■自転車利用圏人口・世帯数



資料：平成 27 年国勢調査

- ・福岡市の20歳代人口のうち、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歳代、30歳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



資料：平成 27 年国勢調査

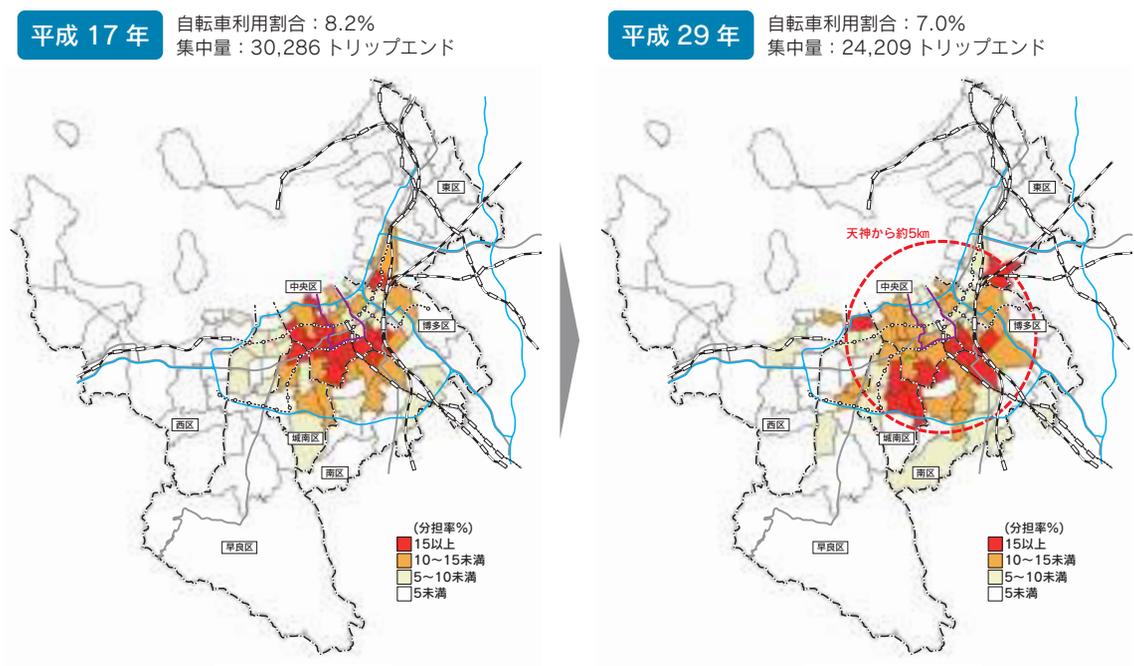
※ ( ) の数字は各年代人口に対する人口の割合を示す

## (8) 天神・博多駅周辺地区への自転車分担率の変化

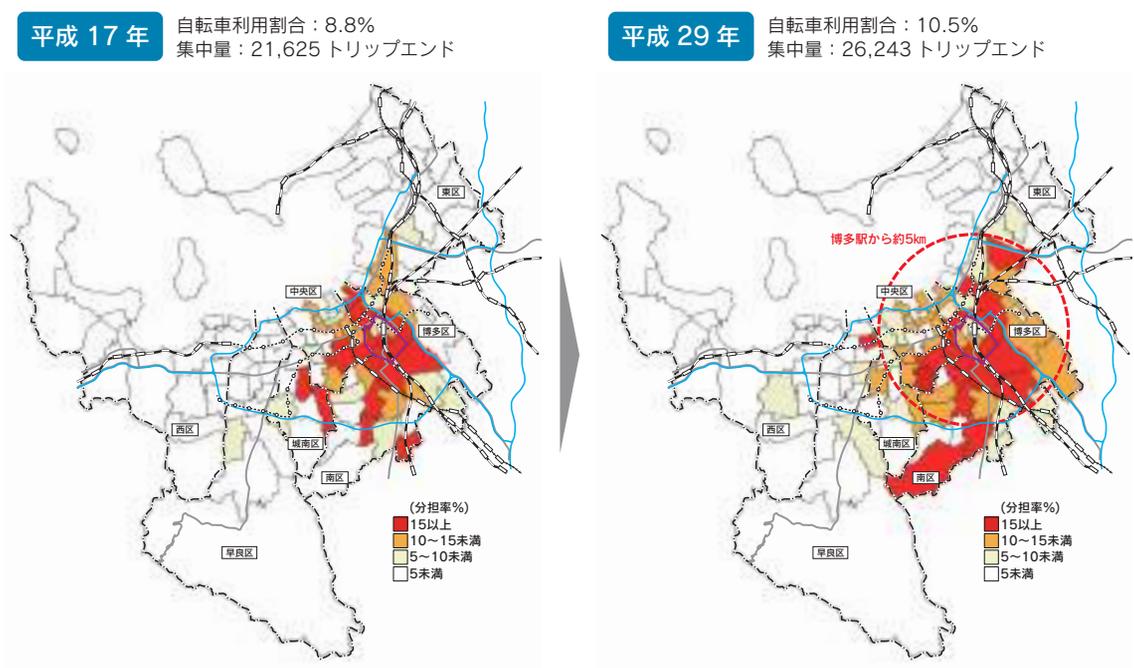
- ・天神・博多駅周辺地区へ向かう自転車トリップ数について、平成17年と平成29年を比べると、天神地区は約6,000トリップ減少、博多駅周辺地区は約5,000トリップ増加しており、天神地区よりも博多駅周辺地区へのトリップ数の方が多くなっています。
- ・博多駅周辺地区においては、5km以上離れた場所でも自転車の分担率が15%以上の地域が見られます。

### ■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

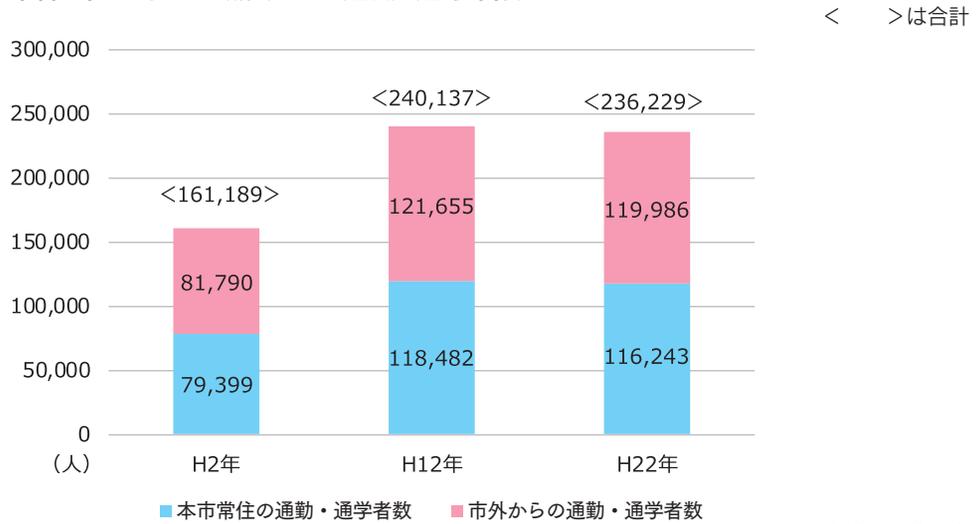


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

**(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。

**交通手段が自転車である15歳以上の通勤・通学者数**



資料：国勢調査

- ・福岡市には大学が多く立地していることから、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

### 西新

	H17	H29
全トリップ数	30,648	36,658
自転車トリップ数	2,115	1,962
自転車分担率	6.9%	5.4%

### 西鉄福岡（天神）

	H17	H29
全トリップ数	107,713	78,268
自転車トリップ数	1,293	799
自転車分担率	1.2%	1.0%

### 藤崎

	H17	H29
全トリップ数	20,646	22,634
自転車トリップ数	1,796	2,527
自転車分担率	8.7%	11.2%

### JR 香椎

	H17	H29
全トリップ数	22,495	19,031
自転車トリップ数	1,417	1,504
自転車分担率	6.3%	7.9%

### 姪浜

	H17	H29
全トリップ数	35,781	41,513
自転車トリップ数	6,727	6,450
自転車分担率	18.8%	15.5%

### 福岡空港

	H17	H29
全トリップ数	16,393	18,199
自転車トリップ数	1,082	1,111
自転車分担率	6.6%	6.1%

### 橋本

	H17	H29
全トリップ数	2,376	5,982
自転車トリップ数	718	2,053
自転車分担率	30.2%	34.3%

### JR 博多

	H17	H29
全トリップ数	131,080	157,934
自転車トリップ数	3,408	3,051
自転車分担率	2.6%	1.9%

### 野芥

	H17	H29
全トリップ数	3,818	7,162
自転車トリップ数	783	567
自転車分担率	20.5%	7.9%

### 大橋

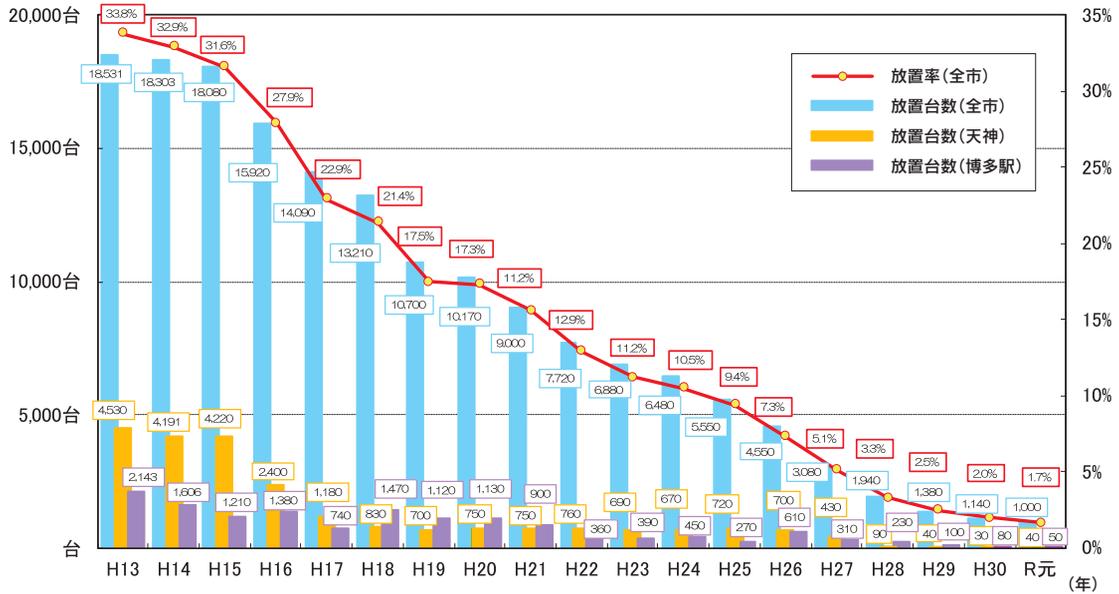
	H17	H29
全トリップ数	38,522	36,335
自転車トリップ数	3,737	3,964
自転車分担率	9.7%	10.9%

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

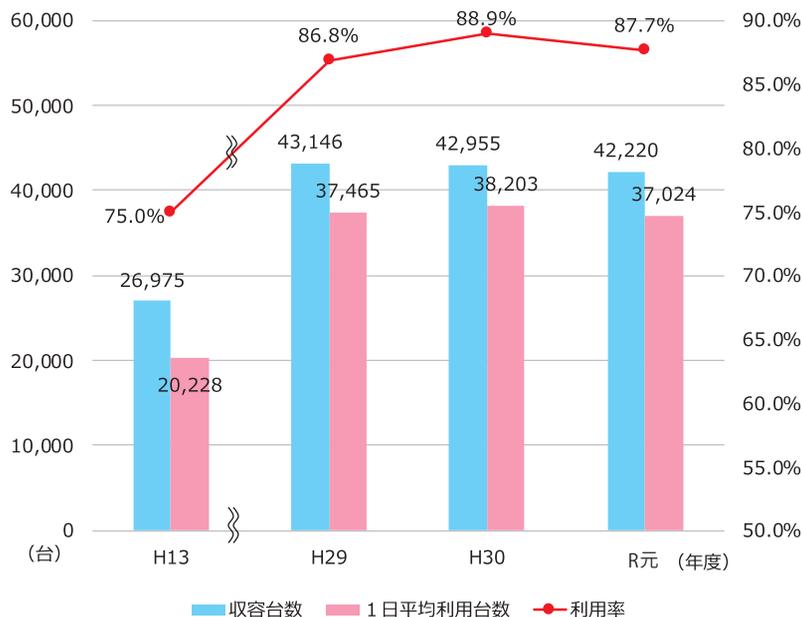


資料：自転車等駐車実態調査（道路下水道局）

## (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。

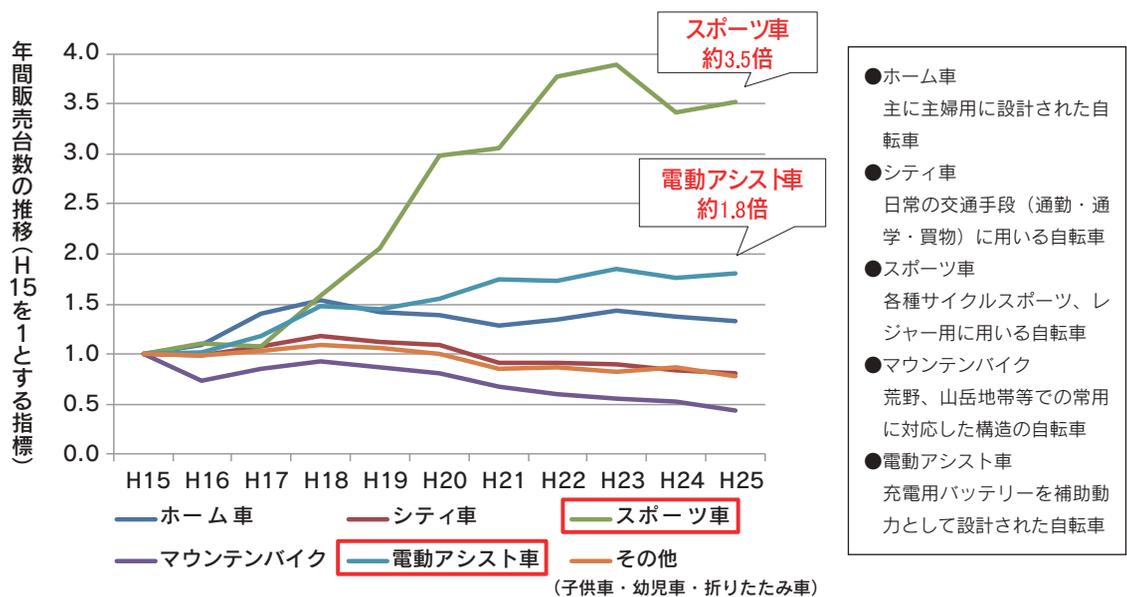
### ■シェアサイクルの月間総ライド数の推移



## (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。

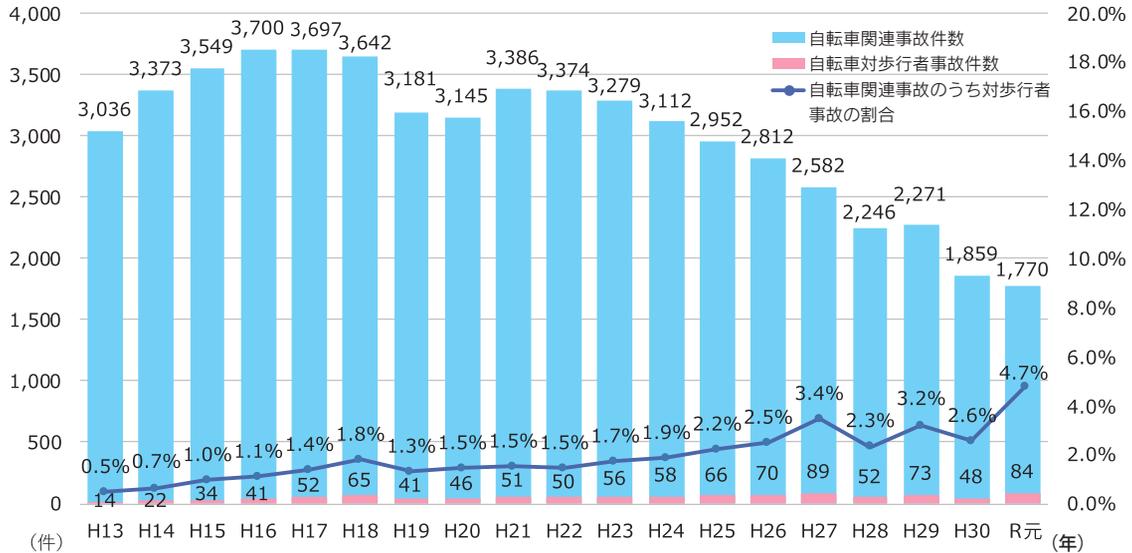
### ■自転車の車種別販売台数の推移



### 3. 自転車事故の状況

#### (1) 福岡市内の自転車関連事故件数

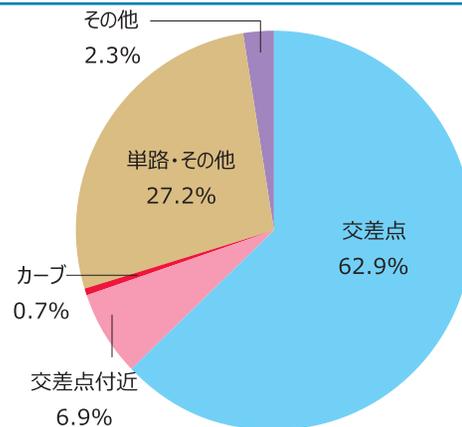
・福岡市内の自転車関連事故は減少傾向にあります。自転車が加害者となる対歩行者の事故の割合は増加しています。



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

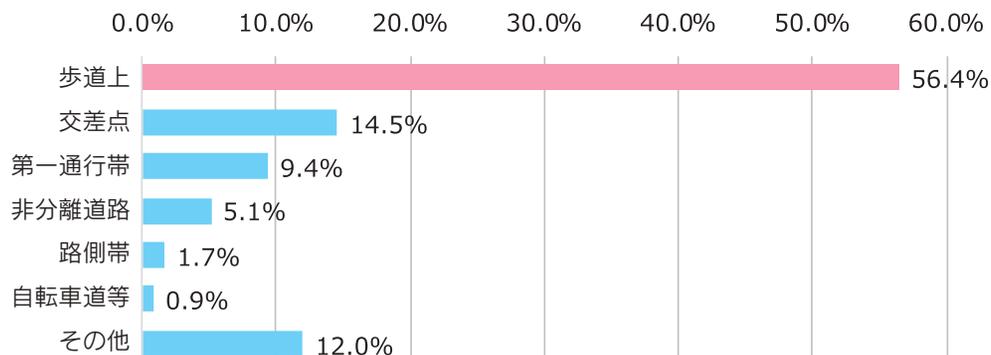
・自転車関連事故は、全発生件数の約7割が交差点及び交差点付近で発生しています。



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

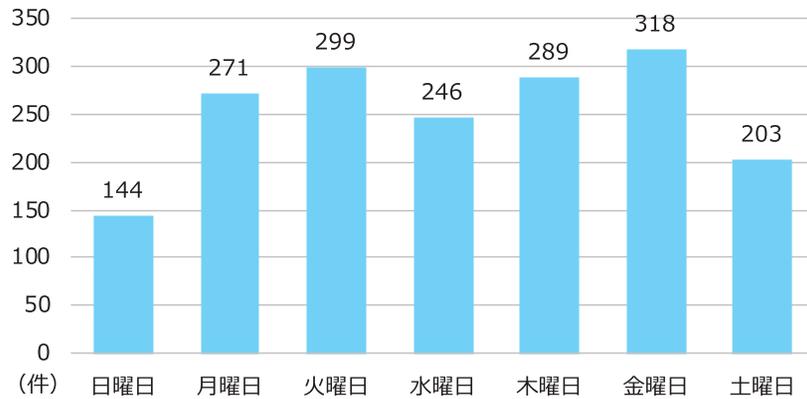
・自転車対歩行者事故の約6割が歩道上で発生しています。



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

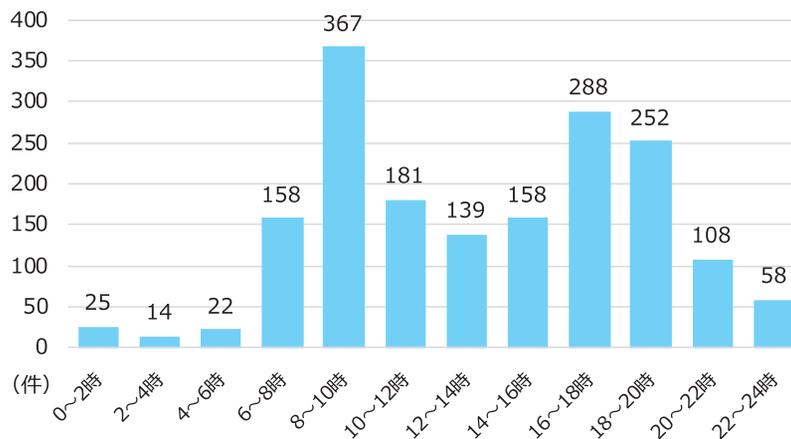
・曜日別の自転車事故件数をみると、金曜日が最も多くなっています。また、土日よりも平日に事故が多く発生しています。



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

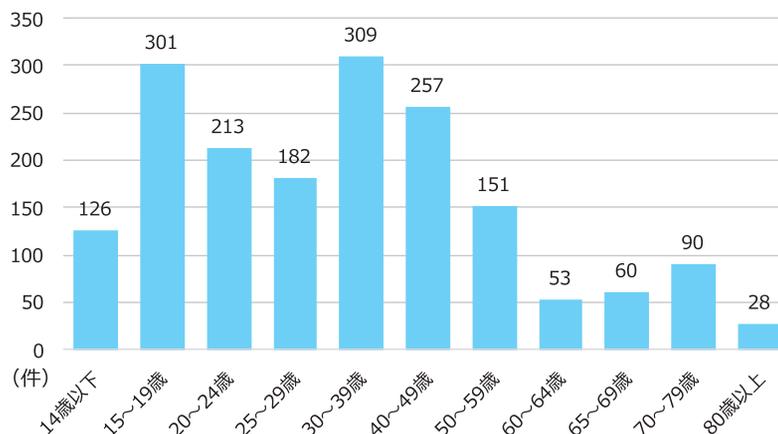
・時間帯別の自転車事故件数をみると、通勤・通学時間帯である8～10時が最も多く、次に帰宅時間である16～18時、18～20時の事故が多くなっています。



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。

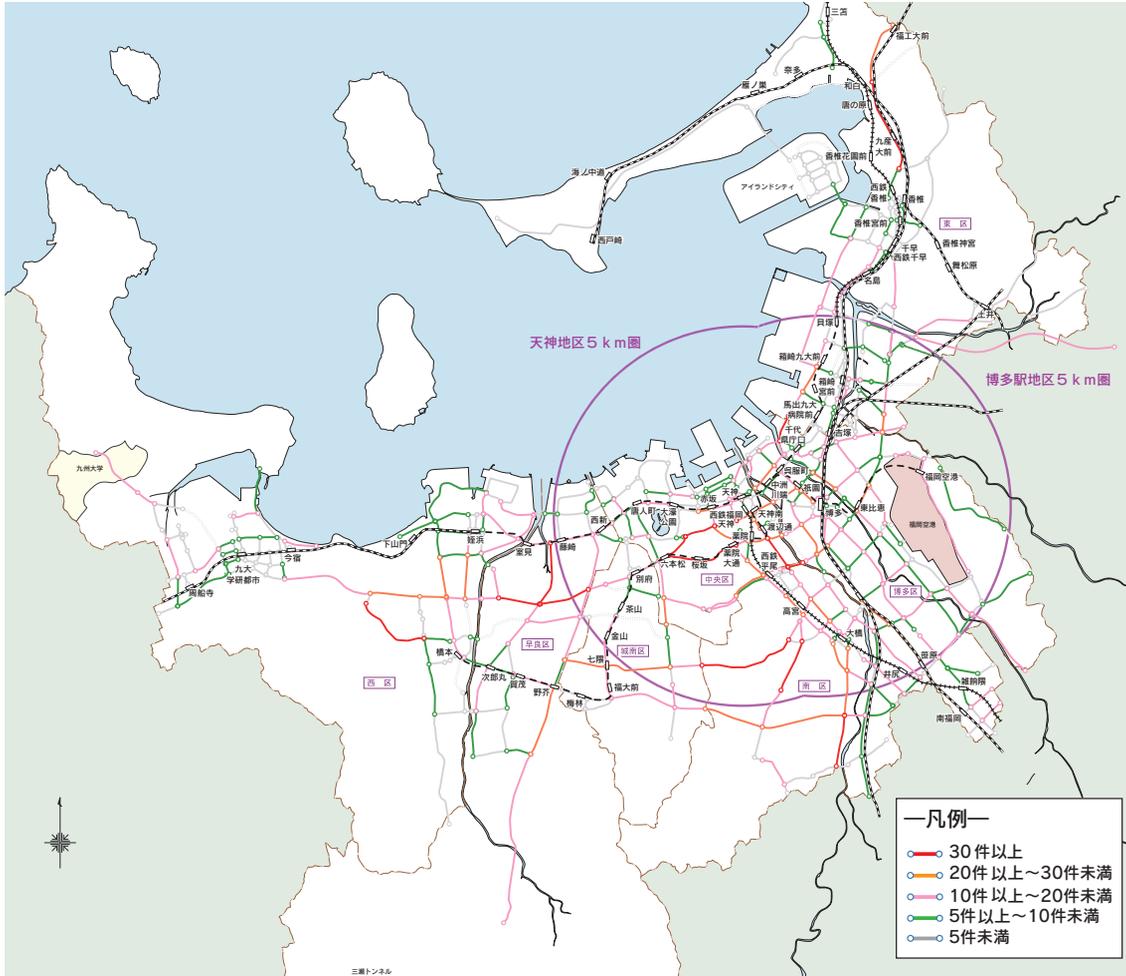


資料：市民局（令和元年福岡市の交通事故）

### (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・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



出典：福岡県オープンデータ  
「福岡県交通事故データ」



## 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)

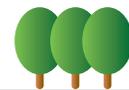
### 交通特性

- ・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・博多駅地区から半径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

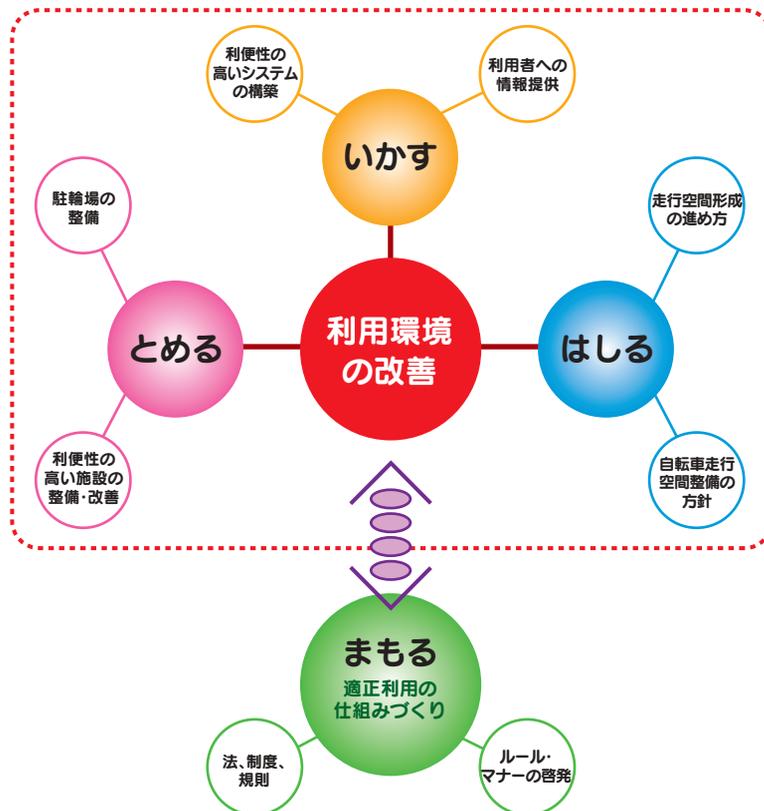
### (1) 福岡市自転車利用総合計画におけるこれまでの取組み

- ・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



## ①自転車通行空間の整備

はしる

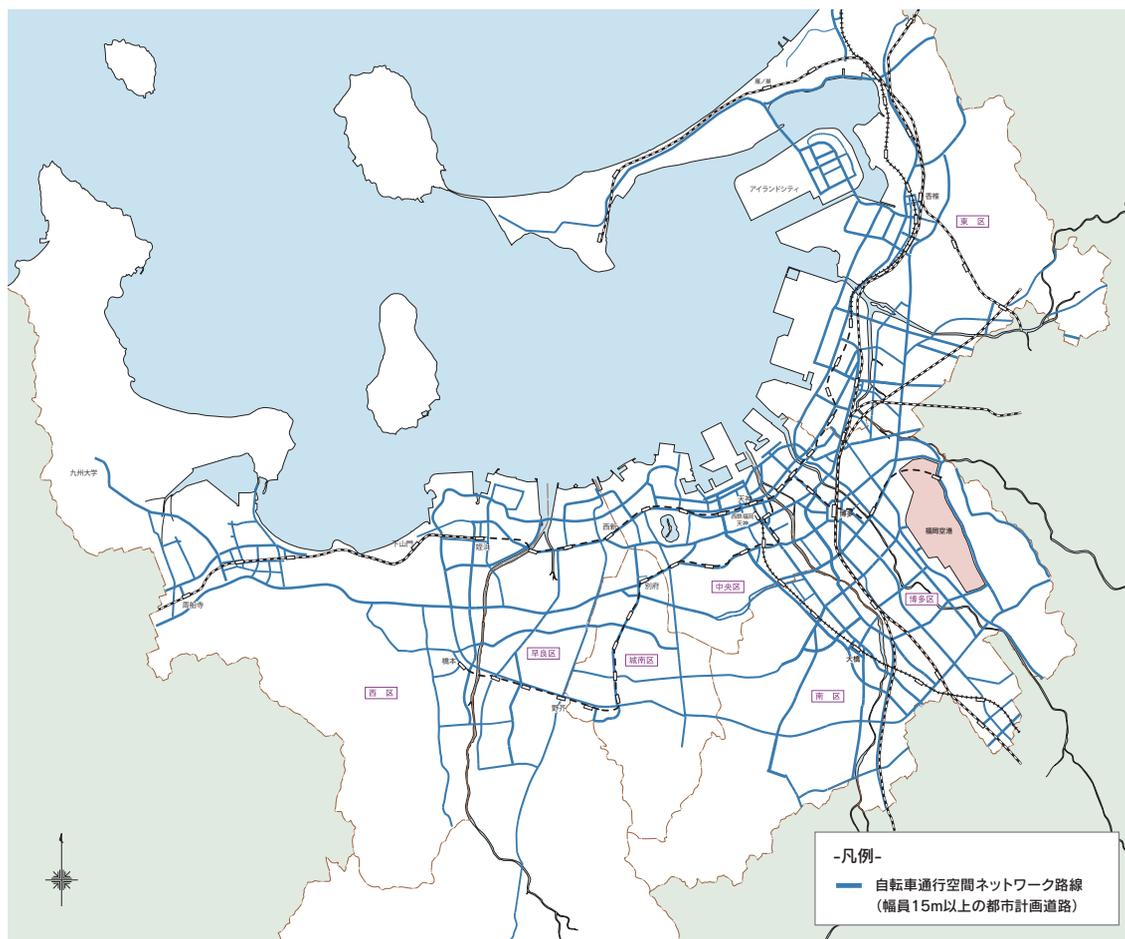
・本市の自転車通行空間については、歩行者や自転車利用者の安全を確保するため、平成14年度に市道千代今宿線（明治通り）の大手門から赤坂西間の約700mを整備したのを皮切りに、平成15年度には「福岡市自転車通行空間設計の手引き」を策定し、整備手法を統一し、主に歩道上に整備を行ってきました。



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。

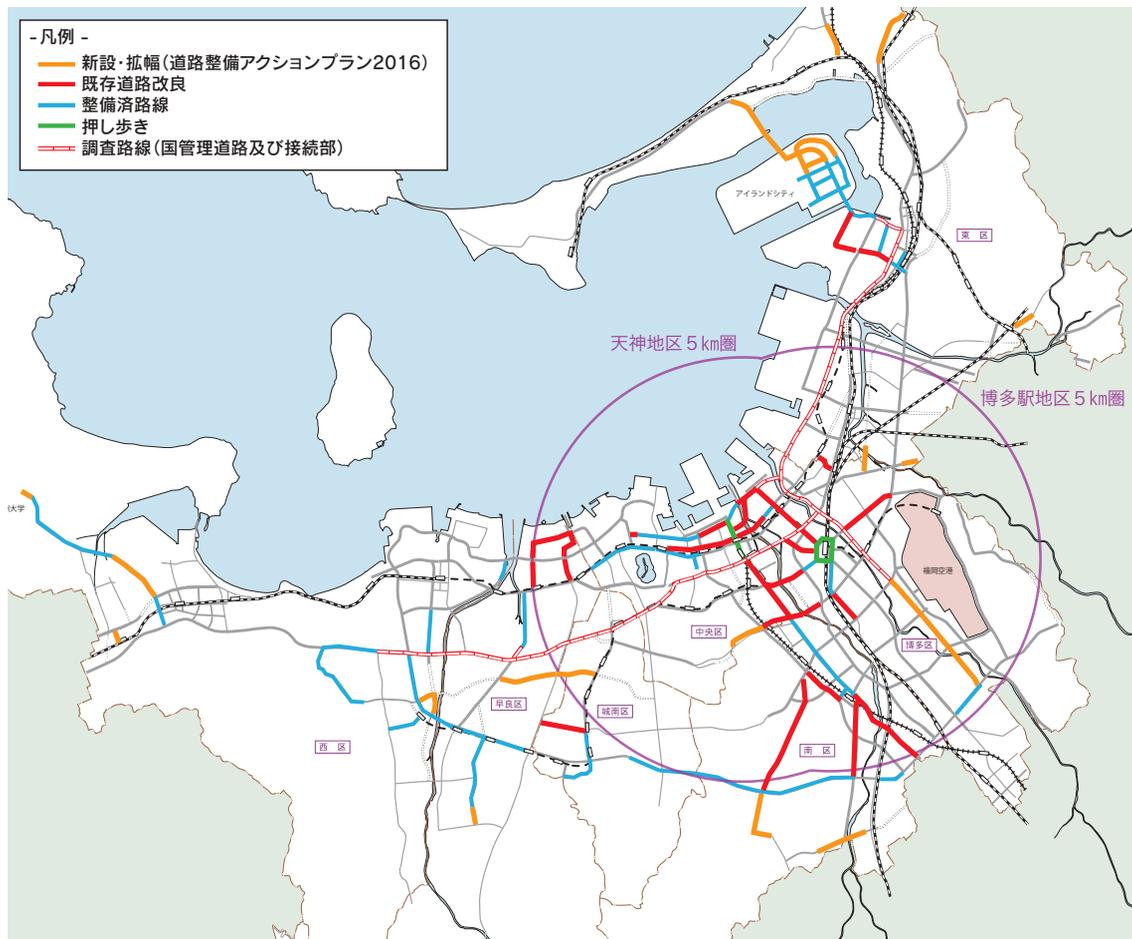
### (3) 計画期間

平成26年3月～令和5年3月（10年間）

### (4) 整備目標

100km

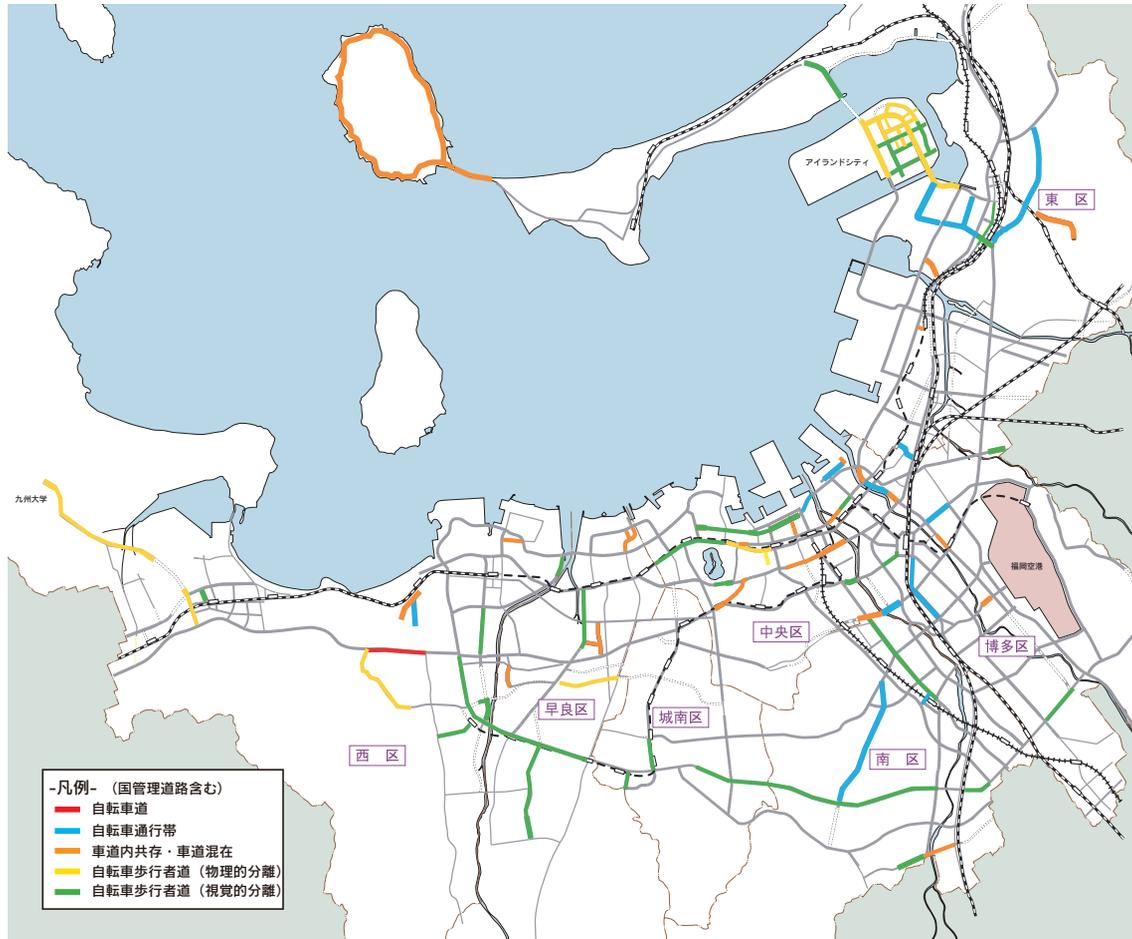
### ●自転車通行空間ネットワーク整備予定路線図（10年間）



## ■ 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



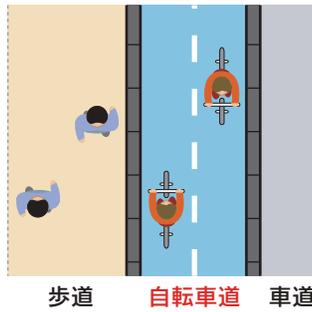
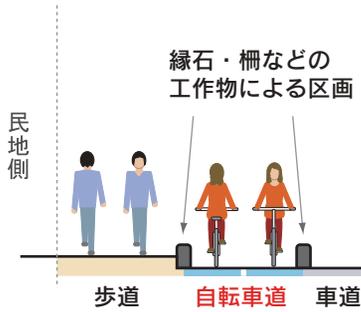
県道後野福岡線（那の津通り）

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

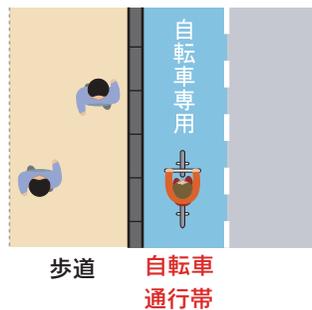
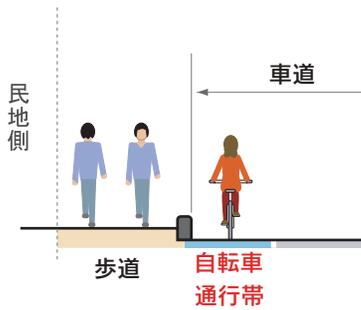
0.0km



国道202号（西区拾六町）

■自転車通行帯

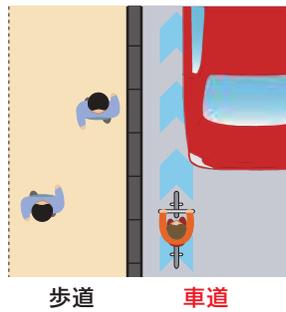
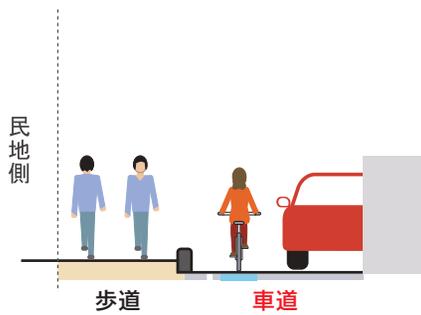
21.3km



空港通り（博多区東光2丁目）

■車道内共存・車道混在

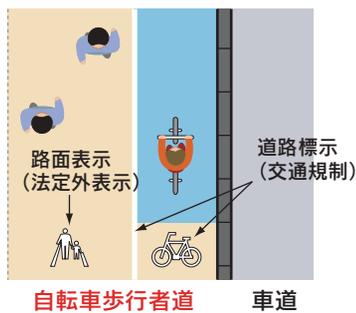
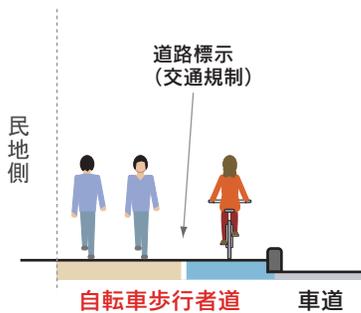
31.2km



西新通線（早良区百道浜1丁目）

■自転車歩行者道

70.2km



那の津通り（中央区舞鶴1丁目）

整備延長合計：122.7km

（市管理道路のみ）

## ②自転車通行空間に関するアンケート

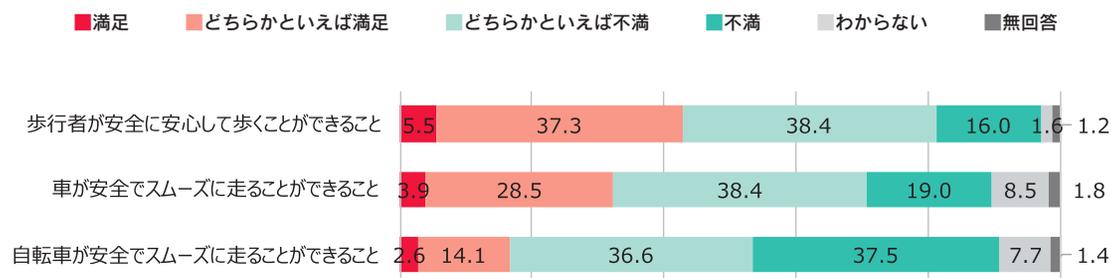
はしる

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。

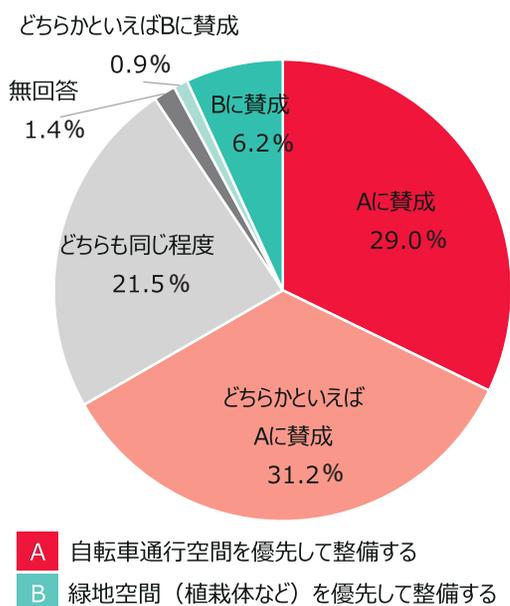
#### ●道路の安全性や走行性について



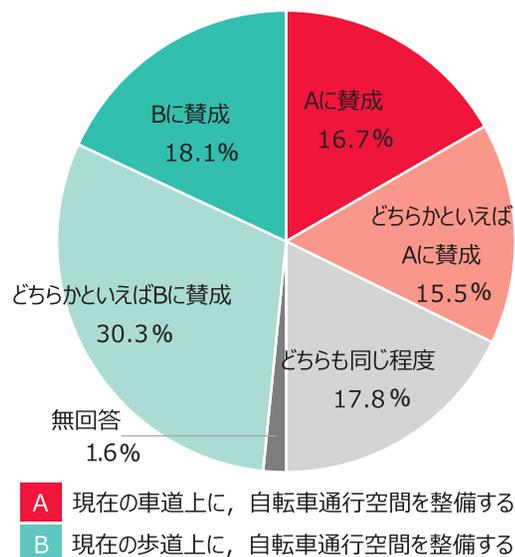
### ■道路整備についての考え方

- ・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



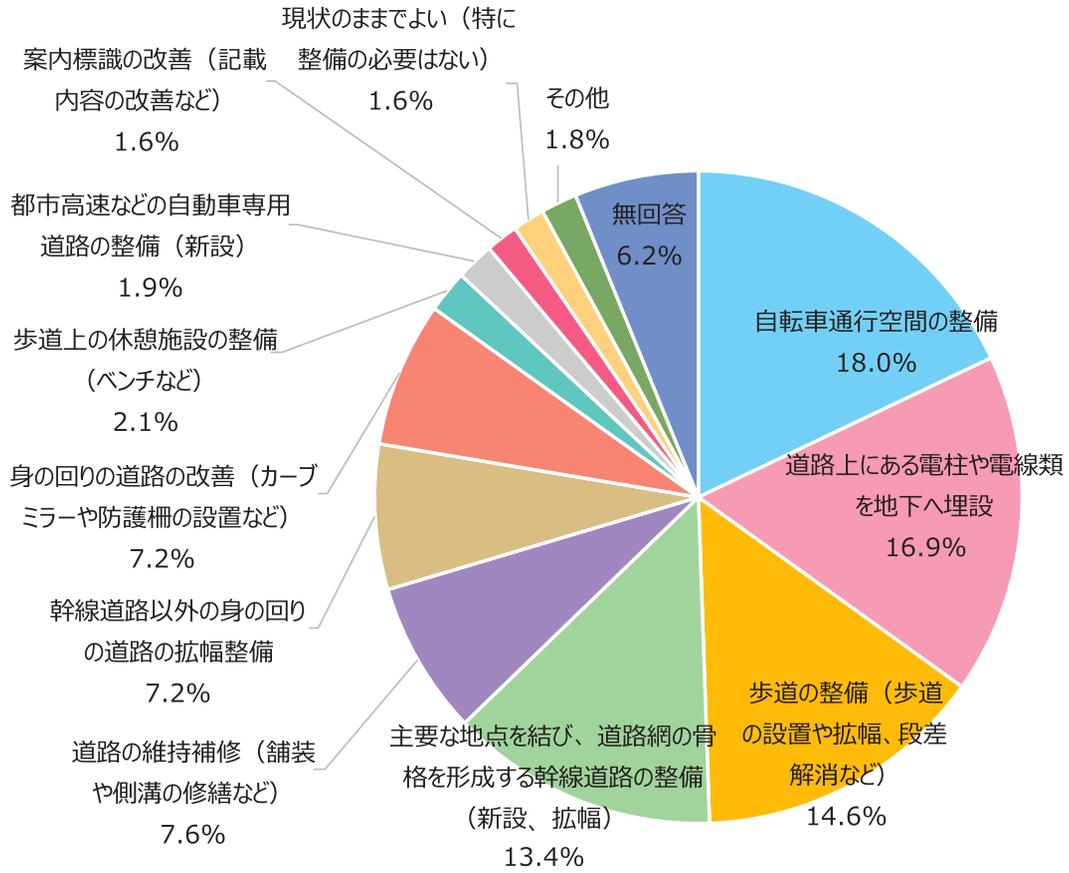
#### ●自転車通行空間を車道と歩道どちらに整備するか



## ■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）



県道桜原比恵線（平成26年度整備）

年代	主な制度や施策等
昭和45年	<p>【道路交通法】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急措置的に自転車の歩道走行が認められる</li> </ul> <p>【道路構造令】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路について規定される</li> </ul>
昭和53年	<p>【道路交通法】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道上に「普通自転車の歩道通行可」の標識があれば、歩道での自転車の通行が可能となる</li> </ul>
昭和55年	<p>【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推進に関する法律】の制定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な自転車交通網を形成するため、道路管理者が必要な事業を推進することや都道府県公安委員会が交通規制を適切に実施することが規定される</li> </ul>
平成15年	<p>【福岡市自転車通行空間設計の手引き】の策定</p>
平成16年	<p>【福岡市自転車利用総合計画】の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全・快適な自転車利用環境の創造、適正な利用の促進を図るための自転車利用に関する総合的な計画</li> </ul>
平成19年	<p>自転車の安全利用五則（内閣府中央交通安全対策会議交通対策本部決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車に関する交通秩序の整序化、自転車の安全利用の促進を目的として定められている</li> </ul>
平成20年	<p>【道路交通法】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・普通自転車の歩道通行可能要件の明確化、乗車用ヘルメット着用努力義務の導入</li> </ul>
平成23年	<p>【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】（警察庁通達）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「自転車は車両」であるということを、全ての者に徹底させる</li> </ul>
平成24年	<p>【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】の策定（国土交通省・警察庁）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間の計画、設計を中心に、利用ルールの徹底、自転車利用の総合的な取組みについて示したガイドライン</li> </ul> <p>福岡市初の自転車通行帯（自転車レーン）の社会実験開始</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道385号（筑紫通り）音羽～宮島交差点間（750 m）</li> </ul>
平成25年	<p>【道路交通法】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・軽車両の路側帯通行に関する規定の整備（道路右側にある路側帯の走行禁止）</li> <li>・自転車の検査等に関する規定の整備（制動装置（ブレーキ）不良自転車の検査、措置命令）</li> </ul>
平成26年	<p>【福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画】の策定</p>
平成27年	<p>【道路交通法】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定の整備</li> </ul>
平成28年	<p>【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】の改定（国土交通省・警察庁）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定形態（自転車専用通行帯や車道混在）の積極的な活用、路面表示の仕様の標準化など</li> </ul>
平成29年	<p>【自転車活用推進法】の施行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の活用を総合的・計画的に推進</li> </ul>
平成30年	<p>【自転車活用推進計画】の閣議決定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的に推進を図るための基本計画</li> </ul>
平成31年 令和元年	<p>【道路構造令】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行帯について規定される</li> </ul> <p>【福岡市道路の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行帯について規定される</li> </ul>
令和2年	<p>【福岡市自転車通行空間設計の手引き】の改訂</p>



## ■ 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4,900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（約600台）の整備に伴い、周辺の路上駐輪場（580台）を撤去し、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）



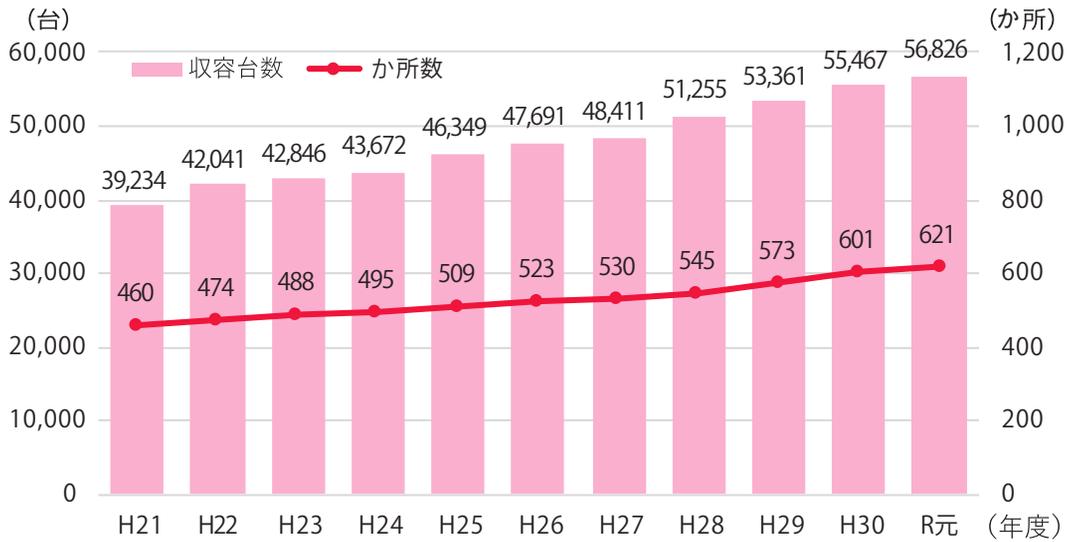
撤去後（令和元年9月18日）

#### 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

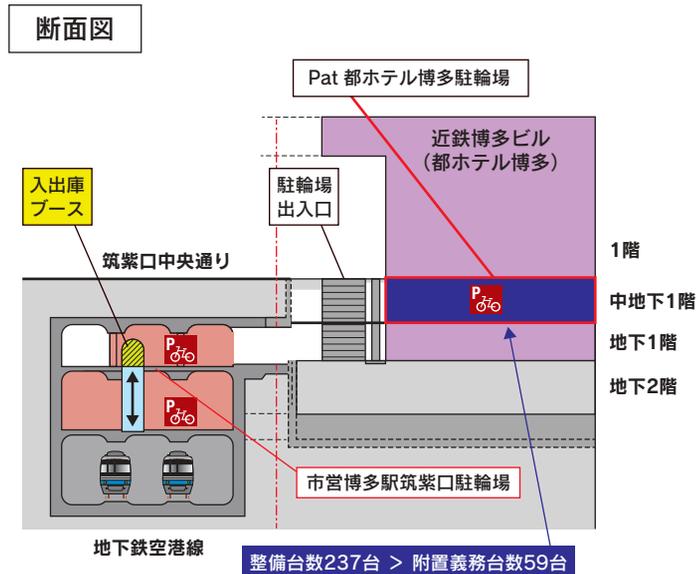
令和元年 9 月に竣工した都ホテル博多の Pat 都ホテル博多駐輪場は、附置義務台数 59 台に対し 237 台分が整備されており、福岡市当初の格納式駐輪場の採用や、官民共用の駐輪場出入口に満空情報の表示を行うなど、利便性の高い駐輪場となっています。



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ホームページ（チャリエンタウン）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を併せて割引販売する「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・駐輪場合計金額)	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 (JRPや緑との 連立定期券)	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		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

### 事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事業者が連携し、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 400 m。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（パトナビ）

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。

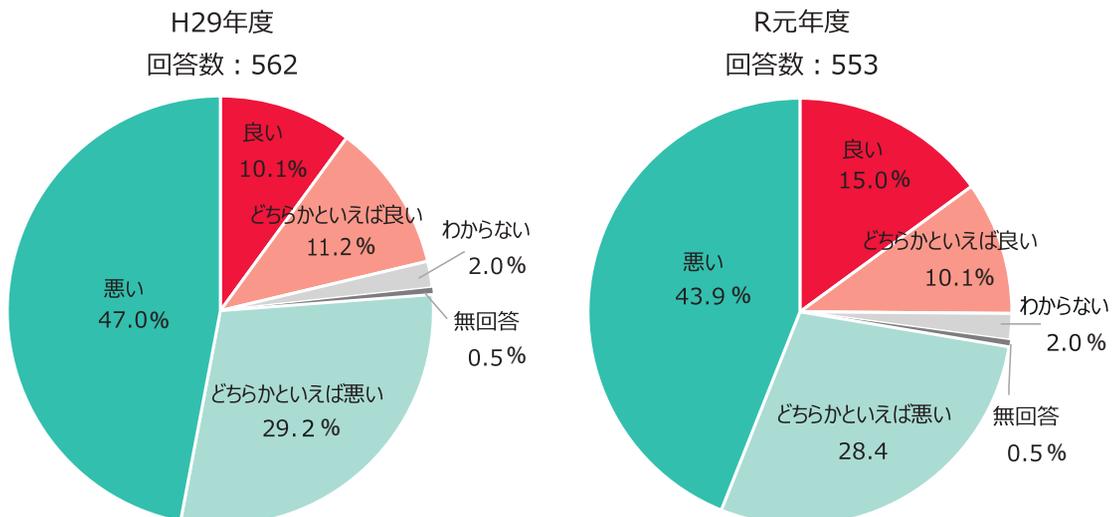
## ⑦自転車の走行マナーに関するアンケート

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%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場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自転車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・エンジェルズ」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：概ね年間24回



リーフレット配布の様子



チャリ・エンジェルズ

### ■ 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）

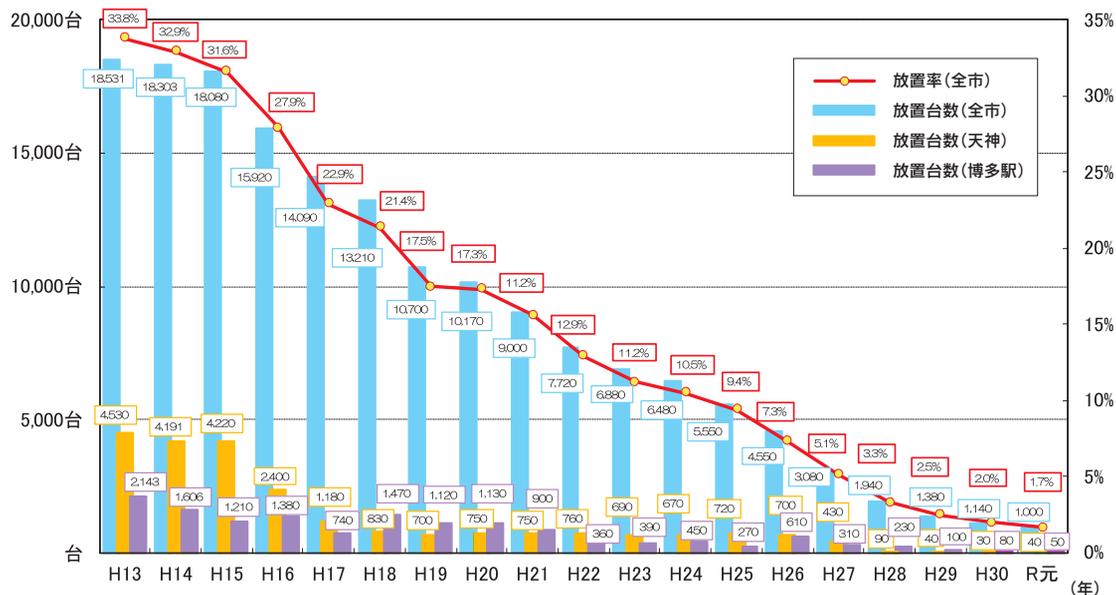


天神地区



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）



放置自転車の撤去の様子

- ・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、引き続き自転車の放置を防止する対策が必要です。なお、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。

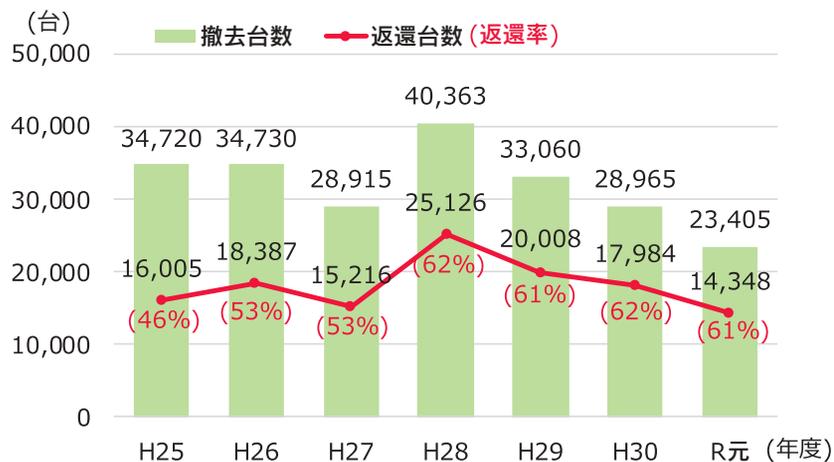
## ■自転車放置禁止区域（46地区）

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	
城南区	29	西鉄大橋駅周辺地区	
	30	西鉄井尻駅周辺地区	
	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	
西区	42	地下鉄次郎丸駅周辺地区	
	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39km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4月1日（見込み）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、民間の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。
- ・地下鉄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、計画的に更新を進める必要がある。
- ・持続的な運営に向けた使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。
- ・事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自転車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、撤去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、この費用を市が負担している。

## 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）



シェアサイクル（メルチャリ）



●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歳代である。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。

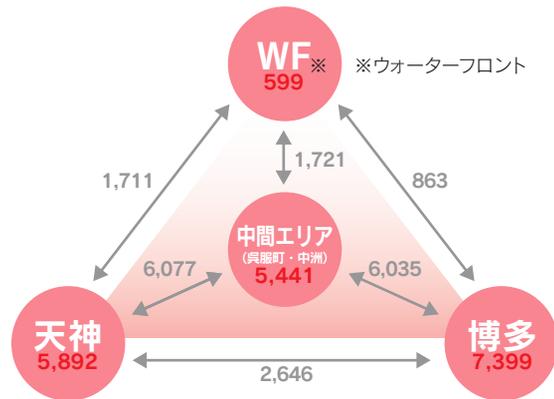
・利用者の24%が観光/レジャー利用、5%が旅行利用である。※

**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（令和元年9月）**



**②公共交通機関との連携 ～ MaaS 連携～**

**新しい動き**

- ・ MaaS とは、ICT を活用して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、西鉄や 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 - 海の中道サイクルーツ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・ルートの保全活動の様子

### 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

・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に開催されています。

### ■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



# 国内外の自転車に関するイベント

自転車先進国である欧州諸国では、自転車の国際会議や自転車競技大会などが頻繁に開催されています。近年では、日本国内においても自転車競技大会が開催されています。

## 国際会議の開催

自転車に関する国際的な会議である「Velo-city(ベロシティ)」は、1980年にドイツのブレーメンで開催されて以来、主に自転車先進国である欧米諸国で開催されていますが、2016年にはアジア地域で初めて台湾・台北市で開催されました。

概要：自転車環境・政策について議論する世界最大の自転車に関する国際会議であり、バイクパレードや大小様々な発表などが行われています。

主催：ECF（欧州自転車連盟）

規模：50以上の異なる国から1,000人以上が参加



パレードの様子



発表の様子

出典：自転車活用推進研究会資料を基に作成

## 自転車競技大会の開催

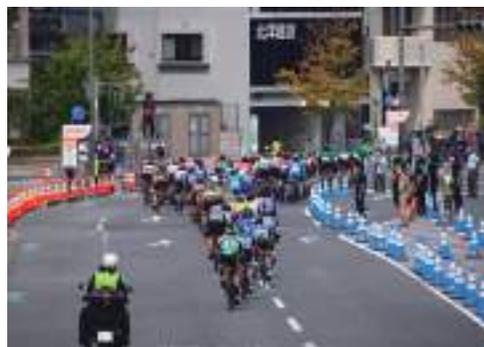
自転車先進国である欧米諸国では、国際自転車競技連合(以下、UCI)が公認している自転車競技大会が多数開催されています。

UCIが公認している自転車競技大会は様々な競技種目(ロードレース、トラック・レース、MTB、BMXなど)が存在し、ロードレースは、74か国375大会(2016年)が開催されています。

また、日本国内でもUCI公認の自転車競技大会が開催されており、観光誘客等を通じて地域経済活性化にも寄与しています。

### 国内における UCI 認定ロードレース

ジャパンカップクリテリウム、ツール・ド・フランス さいたまクリテリウム、ツール・ド・北海道、ツール・ド・熊野、おおいたアーバンクラシック、ツール・ド・おきなわ など



国内の自転車競技大会の様子（おおいたアーバンクラシック）