

第3章

これまでの自転車関連の 取組みと課題

1. 取組みの現状、課題
2. 成果指標の達成状況



第3章 これまでの自転車関連の取組みと課題



1. 取組みの現状、課題

(1) 第1次自活計画におけるこれまでの取組み

- ・令和3年3月に「第1次自活計画」を策定し、「はしる」、「とめる」、「まもる」、「いかす」の4つの観点のもと、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。

■各施策の体系（令和3年3月策定の第1次自活計画）

	基本方針	施策	実施主体
はしる	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	市、国、交通管理者、民間事業者
	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	市
とめる	駐輪環境の整備	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	市、民間事業者
	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	市、民間事業者
まもる	自転車利用の適正化	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	市、民間事業者、地域、学校
		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	市、民間事業者
		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	市、民間事業者、地域
いかす	自転車の活用	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	市、民間事業者
		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	市、民間事業者

はしる：自転車通行環境の創出

■基本方針と施策、具体的な取組

基本方針	施策	計画期間中の具体的な取組
(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	・ 自転車通行空間の整備延長 目標160km⇒実績152.0km(令和6年度末)(※R5年度末143.5km) (計画期間内:目標37.3kmに対し29.3km)
	施策 2： 違法駐車 of 積極的な取締り	・ 違法駐車 of 積極的な取締りを実施
	施策 3： 自転車走行ルートの誘導案内	・ 自転車通行空間整備済み路線をHPにて公表中 ・ (株)ナビタイムジャパンの自転車専用ナビゲーションアプリ『自転車NAVITIME』にて、福岡市の自転車通行空間を優先したルートを「推奨ルート」として表示中
(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	・ 次期自転車通行空間整備路線選定の検討に活用

■成果

- ・ 自転車通行空間整備延長は令和 2 年度末の 122.7 kmから、令和 6 年度末時点で 152.0 kmまで整備が進んでいる。
- ・ 交通量等の各種データに基づき現計画を策定し、ネットワークを形成中である。
- ・ 整備路線にて、自動車と同方向に走行している自転車の割合を示す順走率の改善や事故件数減少等の効果を確認した。

■課題

- ・ 福岡市内の自転車関連事故は減少傾向にあるが、対歩行者の事故は減っておらず、また、事故の類型別でみると、車両同士の出会い頭事故が約半数を占めており、安全な通行環境の形成が必要。
- ・ 道路空間に制約があり、十分な自転車通行空間が確保できない路線がある。
- ・ 市政アンケートでは、約 6 割の市民は自転車が「安全でスムーズに走ること」に対し不満を持っており、自転車通行空間の整備を求める声が多くなっている。



とめる：駐輪環境の整備

■基本方針と施策、具体的な取組

基本方針	施策	計画期間中の具体的な取組
(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	・市の駐輪場整備：920台（※R6年度末） ・路上駐輪場の撤去：1,005台（※R6年度末）
	施策 6： 民間駐輪場の整備促進	・附置義務駐輪場の整備：64,473台（※R6年度末）
(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	・民間開発における駐輪場整備の際に分かりやすい案内表示となるよう調整 ・道路地図の更新時に統一した駐輪場位置を明示
	施策 8： ICT などを活用した駐輪情報システムの整備	・ホームページ(チャリエンタウン)を活用した駐輪情報等の情報発信、質問などの問い合わせ対応 ・天神地区3施設、中央区内5施設に混雑情報配信サービス導入済み。
	施策 9： 多様な駐輪ニーズへの対応	・二段ラックの撤去(井尻駅前など) ・ラックの撤去、子ども乗せ自転車等駐車スペースの拡充(西新駅中央など)
	施策 10： 駐輪サービスの向上	・駐輪場利用の短時間無料を天神地区3施設、博多駅地区3施設、西新地区4施設で実施 ・交通系ICカードに対応した精算機を導入した駐輪場の拡大：62施設（※R6年度末） ・二次元コード決済が可能な駐輪場の拡大：18施設（※R6年度末）

■成果

- ・市営駐輪場は、駐輪需要に応じて、令和 6 年度末までに収容台数 920 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おり、令和 4 年度には天神地区・明治通り等を一斉撤去し、ゆとりある歩道空間を確保した。
- ・附置義務駐輪場は、天神ビッグバンや博多コネクティッドなどの民間施設建替え等に合わせ、令和 6 年度末までに 735 か所、64,473 台が整備されている。
- ・ホームページでの駐輪情報等の情報発信、質問などの問い合わせ対応、混雑状況を Web で確認できるサービスの導入が進んでいる。

■課題

- ・駐輪場については、市による整備・運営だけでなく、民間活力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、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。
- ・市営駐輪場では老朽化が進んでいる施設もあり、安全で安定的な利用継続のため、予防保全型の計画的な施設更新・管理を適切に進めていく必要がある。
- ・駐輪場整備は概ね予定通りだが、利用の偏りがみられる。分かりやすいサイン、案内による適切な誘導が必要。
- ・通常の駐輪ラックでは停めにくい子ども乗せ自転車やスポーツタイプ、マウンテンバイク等の様々な形状の自転車や高齢者等が利用しやすい駐輪環境の整備が必要。

まもる：自転車利用の適正化

■基本方針と施策、具体的な取組

基本方針	施策	計画期間中の具体的な取組
(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	・ターゲットに応じた効果的な啓発 ・自転車教室の開催 ・「福岡市自転車の安全利用に関する条例」や自転車安全利用五則等にかかるリーフレット・チラシ等の作成・配布
	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	・自転車安全利用指導員による街頭指導の強化 ・自転車押し歩き推進区間の周知・啓発 ・自転車安全利用推進員講習会の開催
(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	・加入義務の対象者(自転車利用者、従業員に自転車を利用させる事業者、自転車貸出業者)に対する周知 ・自転車販売業者や事業者等による、保険加入の確認や保険加入の情報提供の促進 ・アビスパ福岡のホームゲームにおける、自転車損害賠償保険等への加入促進の啓発広告掲出
	施策 14： 自転車点検整備等の促進	・ブレーキや前照灯等の点検整備の重要性を周知
(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	・放置サイクルZERO宣言!キャンペーン事業 ・アビスパ福岡のJリーグ公式戦でのホームゲームにおける自転車放置防止等の啓発広告掲出 ・街頭指導員による啓発、駐輪場へ案内等を実施
	施策 16： 定期的な撤去の実施	・自転車放置率:1.1%(※R6年調査) ・保管自転車返還率:45%(※R6年度)
	施策 17： ICTを活用した放置自転車対策の検討	・遠隔による放置自転車の認定、撤去時点からの登録・共有、市民の方による撤去自転車の検索が可能になる新システムを令和4年度から導入

■成果

- ・市内の自転車関連事故件数は平成 16 年のピーク時より 6 割以上減少し、大きく改善している。(3,700 件(平成 16 年)⇒1,212 件(※令和 6 年 △67.2%))
- ・世代に応じた啓発、街頭指導の強化等による交通ルールの浸透を図っている。
- ・各種周知・啓発により保険加入率は一定の進捗があった。
- ・自転車点検整備やヘルメット着用促進に向け、周知・啓発を実施している。
- ・各種啓発や撤去等の取組みにより、市民の駐輪マナーは良好で放置自転車は大幅に減少した水準を維持している。

■課題

- ・自転車関連の事故件数は大きく減少傾向にあるが、対歩行者の事故件数は減っておらず、横ばい。
- ・事故の類型別では車両同士の出会い頭事故が約半数を占め、また発生箇所は交差点及び交差点付近が全体の約 7 割、対歩行者事故の約 5 割が歩道上で発生。ルールに則った自転車走行を促す必要がある。
- ・義務化された自転車損害賠償保険等への加入率は 66.8%(※R6 年調査)に留まっている。
- ・自転車関連事故件数は減少傾向にあるが、市政アンケートでは走行マナー向上を求める声が多く、今後の青切符導入なども見据え、更なる交通ルールの周知・啓発が求められている。
- ・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ているが、依然として毎年約 8 千台の自転車が撤去されている。
- ・福岡市は、転勤等により市民の入替わりが多く、良好な駐輪マナーを維持するため、継続的な啓発活動が必要。



いかす：自転車の活用

■基本方針と施策、具体的な取組

基本方針	施策	計画期間中の具体的な取組
(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	・広域サイクリングルートにおける自転車通行空間整備 ・レンタサイクル導入等の支援による観光客受入環境整備 ・サイクルツーリズムを軸として、エリア内の飲食店や宿泊施設での消費を促進する取組み ・サイクリスト向け観光案内板や注意喚起板の設置
	施策 19： サイクルスポーツの普及促進	・サイクルスポーツ大会の開催支援の実施
	施策 20： 自転車を活用した健康づくり	・10月の「福岡市健康づくり月間」等を中心に、全市的な健康づくりの広報を強化 ・健康づくり・スポーツサイトの利用促進を目指すとともに、情報提供体制の充実を図った
(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	・ポート数および実施エリアの拡大(ポート数:約3.0倍、806か所、実施エリア面積:約3.3倍、112 km²(※R6年度末)) ・世界水泳開催にあわせた外国人利用者への対応開始(韓国語、中国語、英語)
	施策 22： 災害時における自転車活用	・シェアサイクル事業者と災害時の活用に向けて検討
	施策 23： 自転車利用等に関する情報提供の充実強化	・福岡市の自転車関連サイト「チャリエンタウン」を全面リニューアルし、スマートフォン専用デザインにも対応

■成果

- ・広域サイクリングルートである海の中道や二見ヶ浦付近で自転車通行空間整備着手。
- ・レンタサイクル支援やサイクリスト向け観光案内版などの設置により親しみやすい環境を整備。
- ・シェアサイクルの利用者が大幅に増加(月間平均ライド数:令和2年度末12.3万回⇒令和6年度末67.5万回)。
- ・マイルートのアプリによる、シェアサイクルを組み合わせたルート検索や、空き・混雑情報配信サービスの導入等、自転車利用等に関する情報提供の充実強化が進んでいる。

■課題

- ・シェアサイクル利用者のマナー向上が必要。
- ・サイクリストや来街者に対し、より分かり易く、安全で快適な自転車活用環境を更に整えることが必要。
- ・サイクリスト等の更なるマナー向上が求められている。
- ・市民の利用ニーズが高く、インバウンド回復にも応じて、回遊性向上や公共交通を補完する役割として更なるシェアサイクルの活用が求められている。

2. 成果指標の達成状況

- ・成果指標 13 項目のうち、第 1 次自活計画の最終年度である令和 6 年度の目標値に対し、7 項目が達成見込みとなっています。

成果指標		R2 年度末策定時 (基準値)	令和 6 年度末 目標	令和 6 年度末
はしる	自転車通行空間整備延長	122.7km	160km	152km
	自転車関連事故件数	1,770 件 / 年 (令和元年)	1,600 件 / 年	1,212 件 / 年 (令和 6 年)
	安全性や走行性の満足度※ 1	16.7% (平成 30 年度)	25%	24.1%
とめる	駐輪場整備台数※ 2		約 1,000 台	920 台※ 5
	路上駐輪場設置台数	4,933 台	4,500 台	3,928 台
	附置義務駐輪台数	56,826 台 (令和 2 年 3 月末)	60,000 台	64,473 台
まもる	自転車の交通安全教室の開催回数	321 回 / 年 (令和元年度)	350 回 / 年	270 回 / 年
	自転車損害賠償保険等の加入率	52.4%	100%	66.8%
	自転車の走行マナーについての満足度※ 3	25.1% (令和元年度)	40%	27.1%※ 6
	自転車放置率	1.6%	現状維持	1.1%
	保管自転車の返還率※ 4	61.3% (令和元年度)	65%	45%
いかす	シェアサイクルポート数	243 か所 (令和 2 年 3 月末)	600 か所以上	806 か所
	シェアサイクルの月間平均ライド数	123,000 回 (令和元年度)	約 300,000 回以上	約 680,000 回

※ 1 : 市政アンケート「自転車が安全でスムーズに走ることができる」についての「満足」と「どちらかといえば満足」

※ 2 : 市が新設で整備する駐輪場（路上駐輪場除く）に限る

※ 3 : 市政アンケート「自転車の走行マナーについて」の「良い」と「どちらかといえば良い」の合計

※ 4 : 放置自転車として撤去され、市内の保管所に保管されている自転車の返還率

※ 5 : 官民共同駐輪場を含めれば達成

※ 6 : 令和5年度の実績値





自転車はいつ頃誰が発明したのか？

自転車はシンプルな乗り物なので、遠い昔の石器時代に既に存在していた、などと考える人がいるかも知れません。自転車の発明はそれほど古くなく意外と短い歴史にもかかわらず、いつ頃誰が発明したかははっきりしていません。ヨーロッパのいろいろな国々が、自転車を発明したのはわが国である、などと主張して諸説紛紛ですが、いずれの説も確固たる証拠が無いものの、ヨーロッパで考えられたのは確かです。



自転車の原点は子供の玩具の木馬？

1880 年代に入るとイギリスでは“ホビーホース”、フランスでは“ペロシフェール”と呼ばれた遊びが流行します。これは、今では子供の玩具である木馬の前後に車輪をつけて、当時の大人が地面を足で蹴って走ったものです。全体が木製で、直線を走るだけで曲がるためには停止して回転させなければなりませんが、これが自転車の原点と言われています。



自転車の歴史はわずか 200 年？

1813 年、ドイツのカール・フォン・ドライス男爵が“ドライジーネ”と呼ばれた木製のペロシフェールにハンドルを取り付け、走りながら曲げられる足蹴り式の二輪車を発明しました。現在ではこれが自転車の発明とされています。当時の記録として、ドライジーネは 37km を 2 時間 30 分で走ったそうで、これは時速 15km/h に相当し、かなりのスピードです。

イギリスのリチャード・トレビスシクは 1801 年に蒸気自動車を製作し、1804 年には蒸気機関車を発明していますが、この事から判断すると自転車はそれより新しい乗り物になる訳でやや驚きです。



出典：日本自転車文化協会「自転車の歴史」より