

第 1 回 福岡市自転車活用推進計画検討委員会

委員会資料 ＜参考資料編＞

道路下水道局管理部自転車課
令和 6 年 8 月 8 日

～ 目 次 ～

■ 自転車関連の取組状況

はしる	(1) 自転車通行空間 ～整備状況～	・・・ P3～5
はしる	(2) 自転車通行空間 ～市政アンケート～	・・・ P6
まもる	(3) 自転車関連事故の発生状況	・・・ P7
まもる	(4) 自転車のルール・マナーの教育	・・・ P9
とめる	(5) 駐輪環境の形成（市営・官民共同駐輪場）	・・・ P10～12
とめる	(6) 駐輪環境の形成（民間駐輪場）	・・・ P13
まもる	(7) 自転車の放置状況	・・・ P14～15
まもる	(8) 放置自転車対策啓発事業	・・・ P16
いかす	(9) シェアサイクル ～福岡スマートシェアサイクル事業	・・・ P17
新しい動き	(10) 青切符の導入	・・・ P18
	(11) ヘルメット着用の努力義務化	・・・ P19
	(12) 電動キックボードの普及	・・・ P20
	(13) 脱炭素社会の実現に向けた動き	・・・ P21
	(14) インバウンドの回復	・・・ P22

■ 参考

・ 自転車を取り巻く現状（全国）	・・・ P23～25
・ 福岡市の自転車の利用状況	・・・ P26～35
・ 福岡市の上位・関連計画における自転車の位置づけや施策の内	・・・ P36
・ 国及び県の自転車活用推進計画について	・・・ P37～38

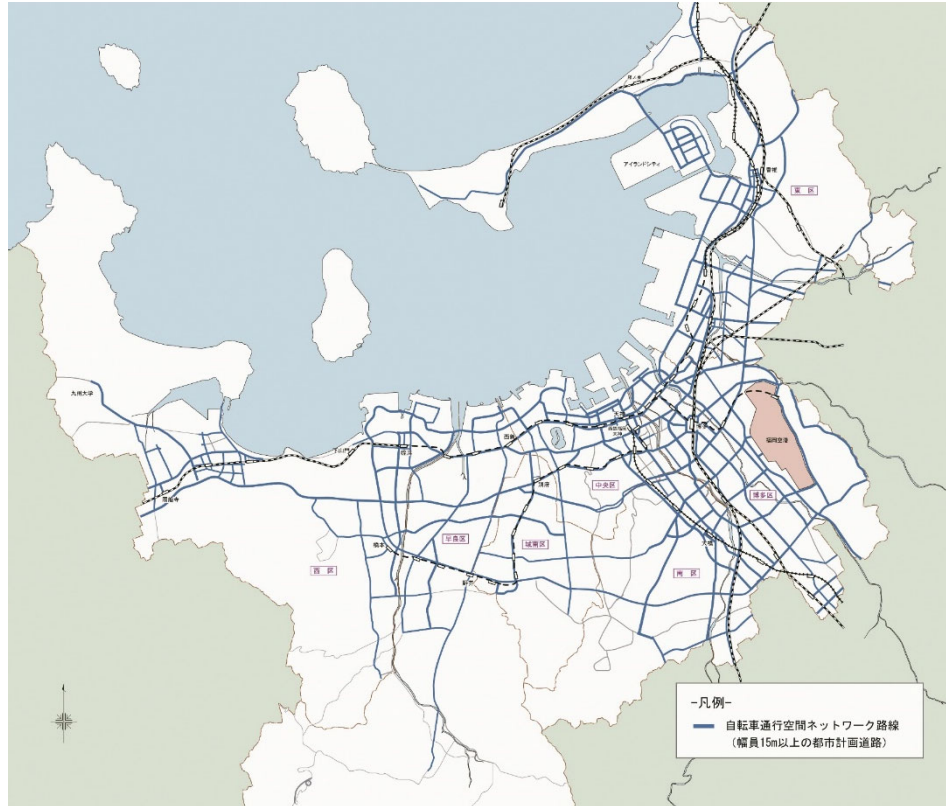
■ 自転車関連の取組状況

(1) 自転車通行空間 ～整備状況～

自転車通行空間のネットワークを形成するため、整備路線を選定。

◎市内全体で**154.5kmの整備が完了**。(令和7年3月末見込み)

● 自転車通行空間ネットワーク路線図 (整備延長 634km)



● 整備形態別整備延長 (令和7年3月末見込み)

自転車道	自転車通行帯
歩道 自転車道 車道	歩道 自転車通行帯 車道
0.0 km	24.0 km
車道混在	自転車歩行者道
歩道 車道	歩道 自転車歩行者道 車道
58.7 km	71.8 km

自転車通行帯の整備例



博多駅前線 (はかた駅前通り)

車道混在の整備例



福岡志摩前原線

■ 自転車関連の取組状況

はしる

(1) 自転車通行空間 ～整備状況～

● 整備タイプごとの自転車通行空間整備実績【km】

項 目		R5まで（累計）	
		整備延長	道路延長
1. 自転車道		0.0	0.0
【車道】	2. 自転車通行帯	22.8	11.5
	3. 路肩の整備	48.9	24.6
		71.7	36.1
【歩道】	物理的分離	28.6	16.2
	4.（うち通行位置指定）	22.6	13.1
	5.（うち自転車誘導）	6.0	3.1
	視覚的分離	43.2	22.7
	6.（うち通行位置指定）	16.6	8.8
	7-1.（うち自転車誘導）青	14.7	7.8
	7-2.（うち自転車誘導）緑	11.9	6.1
		71.8	38.9
【合計】 整備延長（累計）		143.5	75.0

▲ 矢羽根

▲ 交通規制あり

▲ 交通規制あり

▲ H27以降に整備されたものは青色

▲ H26以前に整備されたものは緑色

■ 自転車関連の取組状況

はしる

(1) 自転車通行空間 ～整備状況～

● 歩道内整備タイプ詳細事例



4 物理的分離（通行位置指定）

例：明治通り ※舞鶴公園前



5 物理的分離（自転車誘導）

例：県道桜井太郎丸線



6 視覚的分離（通行位置指定）

例：伊都区画整理駅前線



7-1 視覚的分離（自転車誘導）青

例：明治通り



7-2 視覚的分離（自転車誘導）緑

例：日赤通り

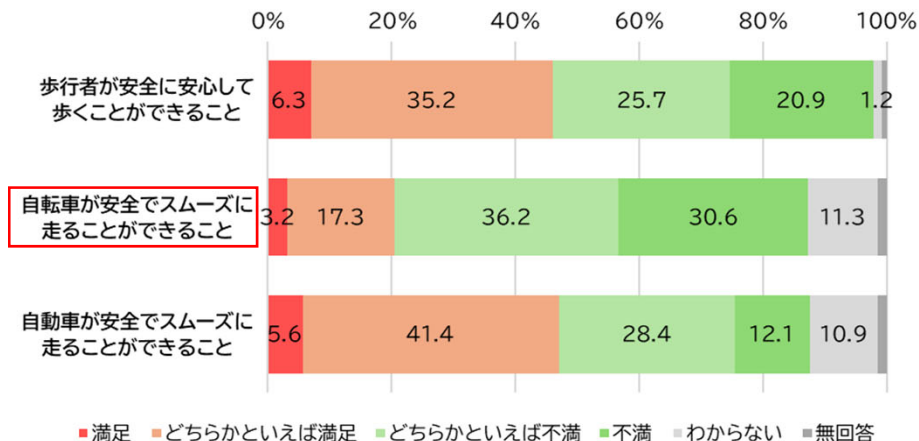
■ 自転車関連の取組状況

はしる

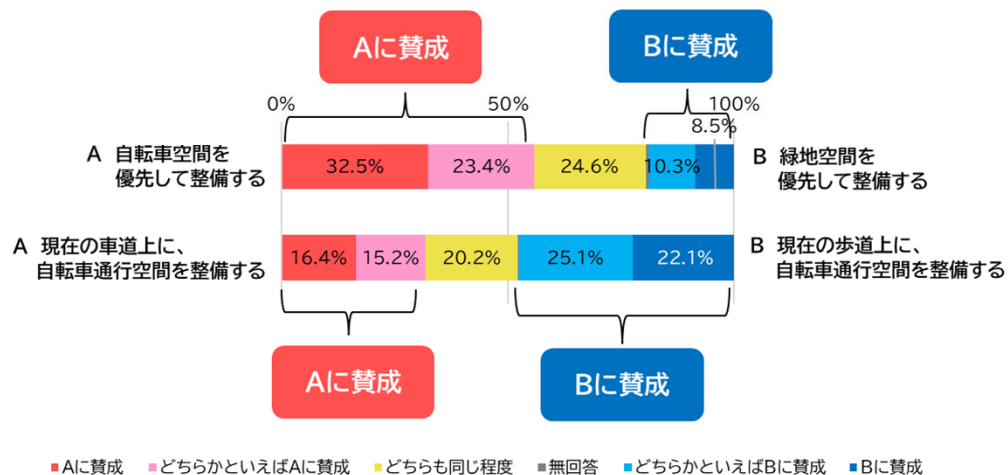
(2) 自転車通行空間 ～市政アンケート～ 再掲（資料3）

令和4年度市政アンケート調査結果＜調査テーマ：道路整備について＞ 回答者数：585人

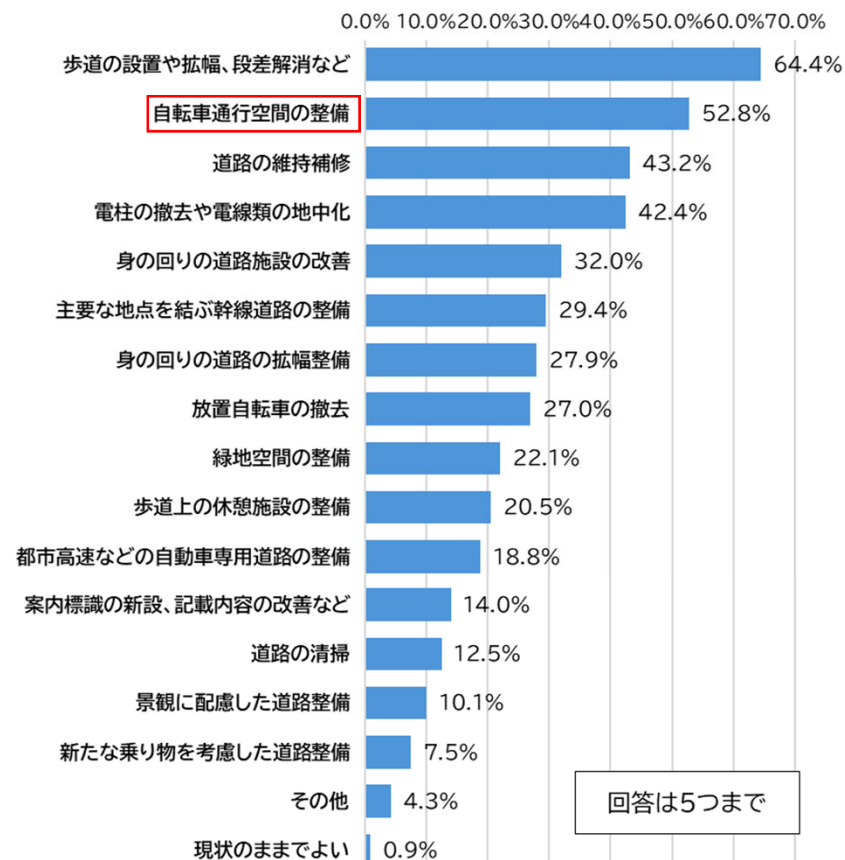
● 道路の安全性や走行性について



● 道路の整備の考え方



● 力を入れていくべき道路事業



回答は5つまで

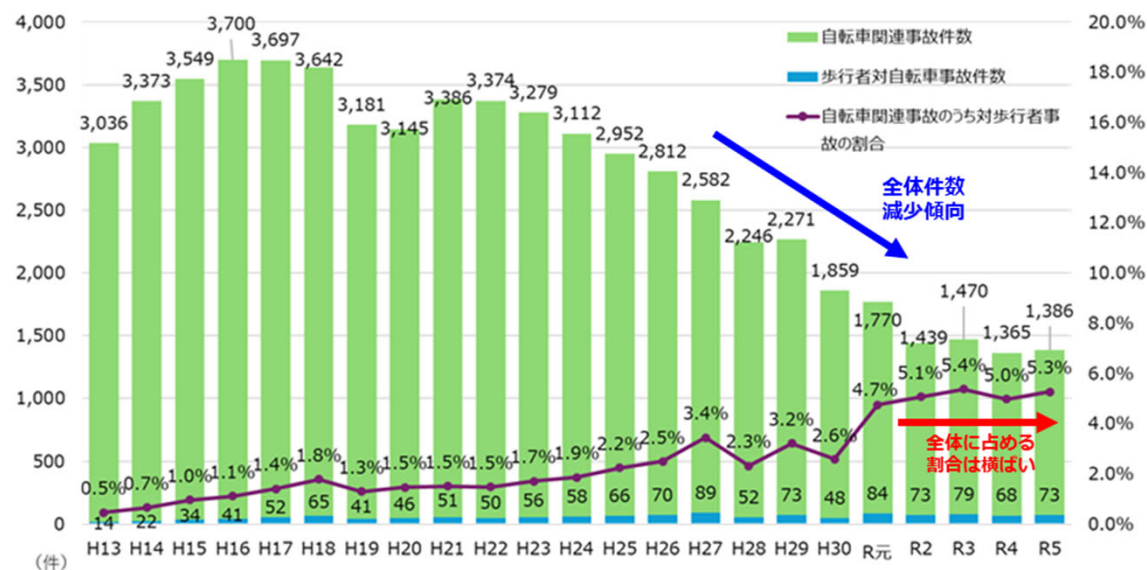
■ 自転車関連の取組状況

まもる

(3) 自転車関連事故の発生状況 再掲（資料3）

- ・ **自転車関連事故は減少傾向**だが、自転車が加害者となる**対歩行者の事故の割合は横ばい**
- ・ 自転車対歩行者の交通事故の**約5割が歩道上**で発生している。

■ 福岡市内の自転車関連事故件数



(その他の特徴)

時間帯別

8～10時の間が最多

年齢別

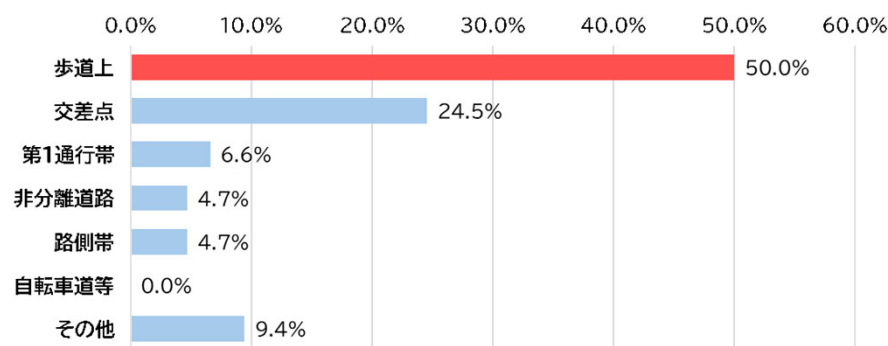
10歳代が最も多く、全体の約3割

曜日別

火曜日が最多。土日よりも平日の事故が多い

資料：福岡県警事故統計より

■ 福岡県内の自転車対歩行者衝突地点別発生状況 (R5)

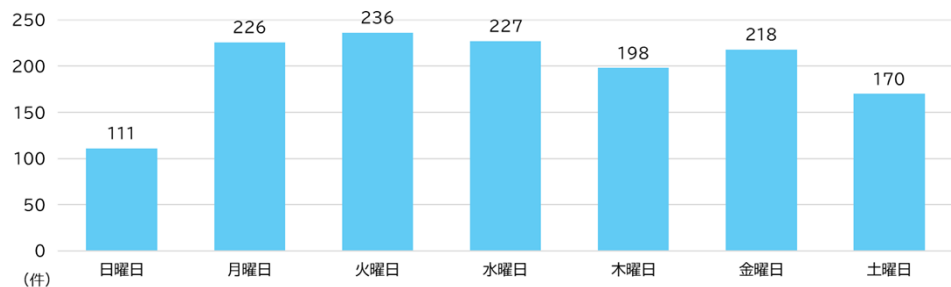


資料：福岡県警察「令和5年自転車関連事故の交通事故分析」

■ 自転車関連の取組状況

(3) 自転車関連事故の発生状況

■ 曜日別自転車関連事故件数



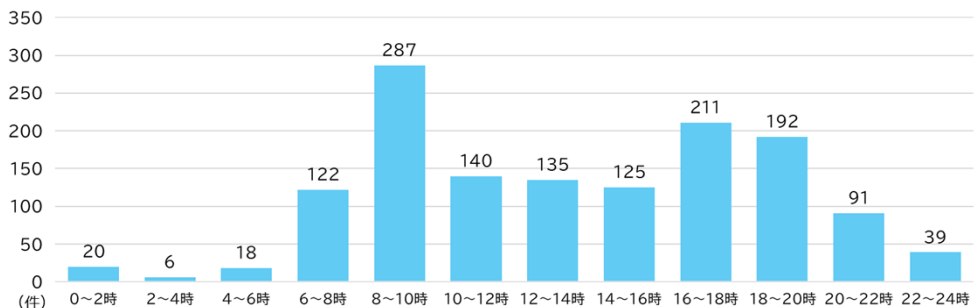
資料：福岡市市民局「令和5年福岡市の交通事故」

- ・ 曜日別の自転車事故件数をみると、火曜日が最も多くなっています。また、**土日よりも平日の方が約1.6倍多く**事故が発生しています。

【事故件数平均】

平日：221件 > 土日：140.5件

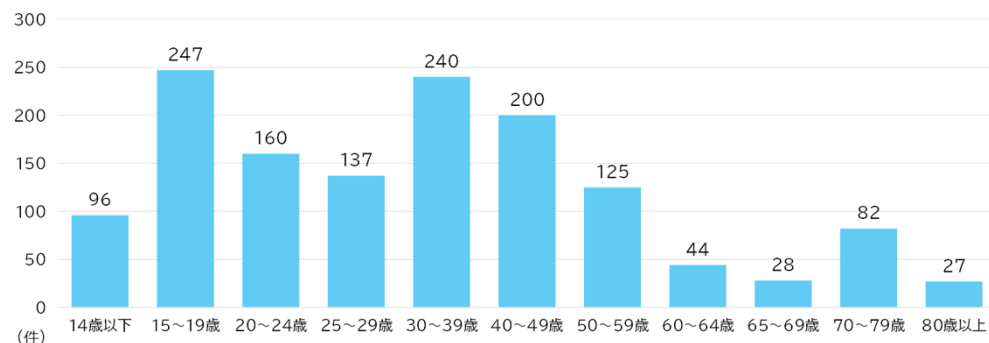
■ 時間帯別自転車関連事故件数



資料：福岡市市民局「令和5年福岡市の交通事故」

- ・ 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。

■ 年齢別自転車関連事故件数



資料：福岡市市民局「令和5年福岡市の交通事故」

- ・ 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。

■ 自転車関連の取組状況

まもる

(4) 自転車のルール・マナーの教育

自転車の安全利用に向け、「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**

〈自転車のルール・マナーに関する交通安全教室〉

（令和5年度の開催実績）

開催回数	参加人数
252回	43,412人

※主な対象者
小・中・高校生、留学生、高齢者等

体験型自転車教室の開催

VR（バーチャル・リアリティ：仮想現実）
により自転車事故の恐ろしさを疑似体験することで、交通ルールや安全な通行方法を学ぶ



(※)

自転車損害賠償保険等への加入義務化

自転車事故による被害者救済の観点から、市自転車条例及び福岡県自転車の安全で適正な利用の促進及び活用の推進に関する条例において、自転車損害賠償保険等への加入を義務化

（令和2年10月1日施行）

(※) 自転車を利用中の事故により生じた、他人の生命又は身体の損害を賠償するための保険又は共済

■ 義務化対象者

① 自転車利用者

（18歳未満の児童等の場合は、その保護者）

② 事業者

（事業活動において、従業員に利用させるとき）

③ 自転車貸出業者

（福岡県への届出義務あり）

■ 自転車損害賠償保険等の種類

個人賠償責任保険、TSマーク付帯保険、クレジットカードの付帯保険 等

〈自転車安全利用指導員（パトナビ）による巡回〉

市自転車条例により「自転車押し歩き推進区間」に指定した天神地区渡辺通西側歩道（約400m）など、都心部を中心に巡回し、自転車の安全利用の指導・啓発を実施（1日あたり7～8名巡回）

〈自転車安全利用推進員の活動〉

市が委嘱し、活動を支援している自転車安全利用推進員が、地域において自転車の安全利用に関する教育及び啓発を実施

〈その他 啓発活動の実施〉

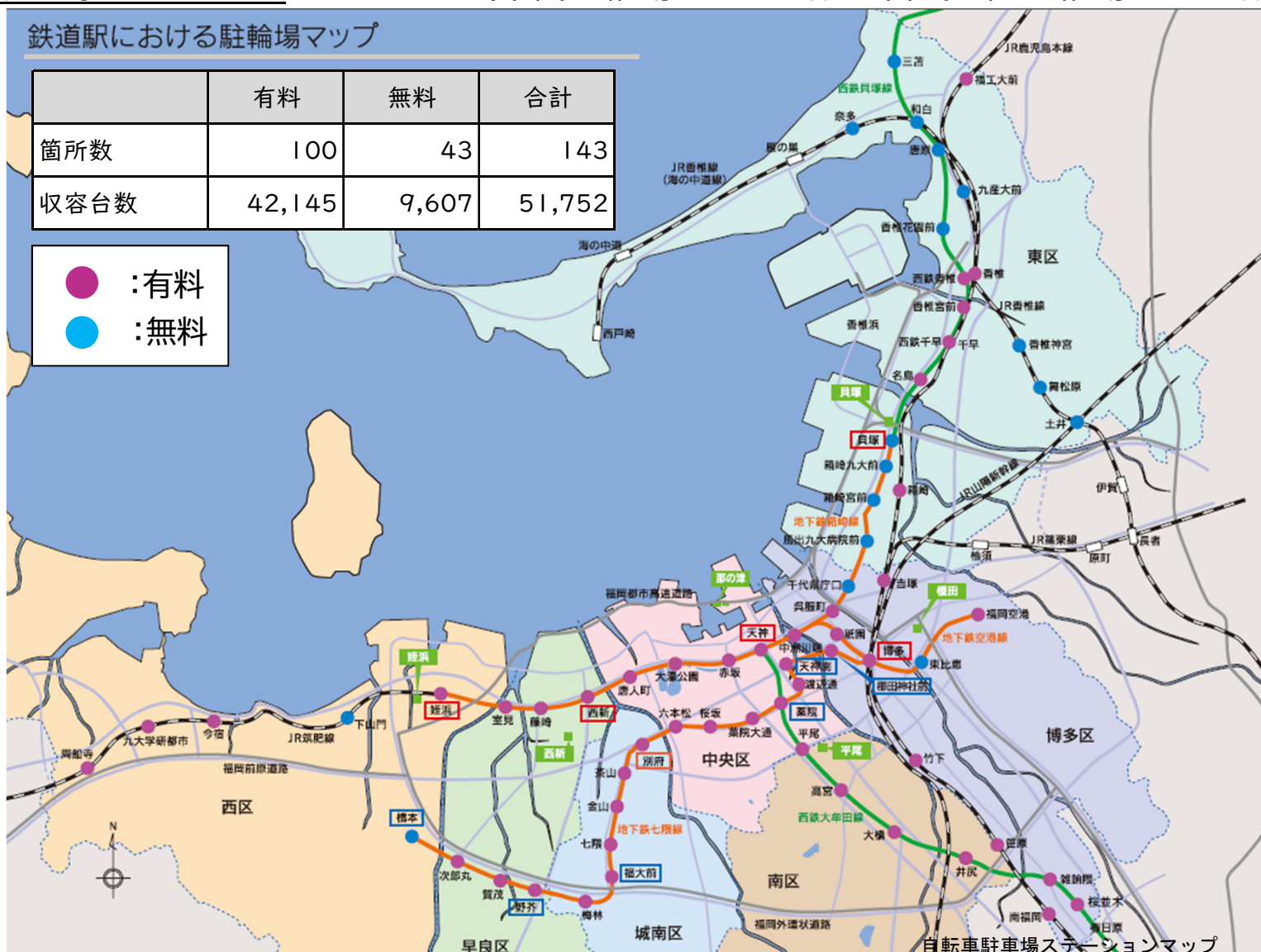
四季の交通安全運動など各種キャンペーンにおいて、自転車安全利用にかかるチラシ・リーフレットを配布

■ 自転車関連の取組状況

とめる

(5) 駐輪環境の形成（市営・官民共同駐輪場）

駐輪需要の高い鉄道駅や都心部などにおいて、令和6年3月末までに官民共同駐輪場を含め**143か所の駐輪場を設置**している。（市営駐輪場：132か所、官民共同駐輪場：11か所）



■ 自転車関連の取組状況

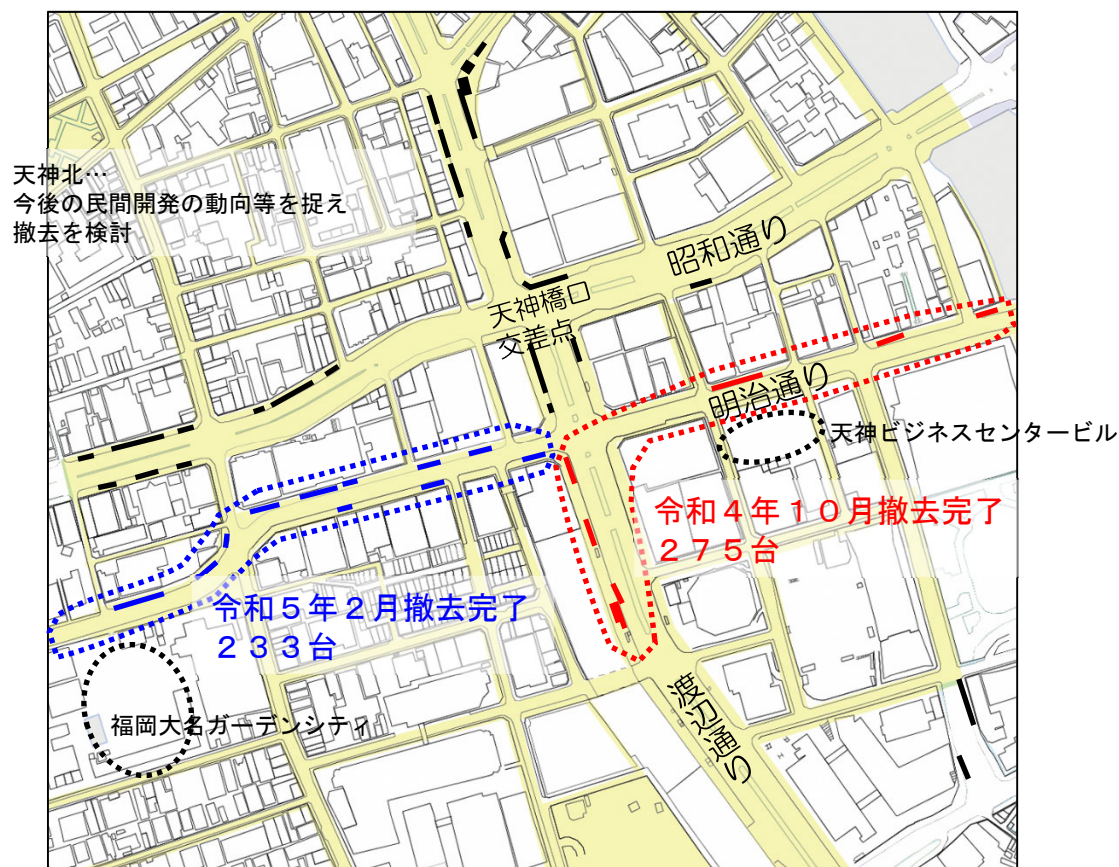
とめる

(5) 駐輪環境の形成（市営・官民共同駐輪場）～路上駐輪場～

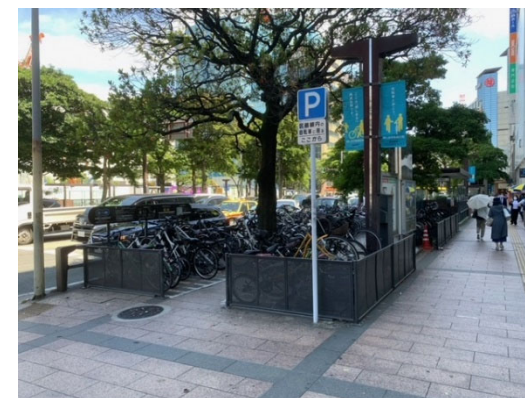
路上駐輪場は、放置自転車が多いにもかかわらず駐輪場用地の確保が困難な地区において、広幅員の歩道を一部を利用した暫定の駐輪場であり、**周辺に路外駐輪場の確保ができれば撤去する方針**としている。（現在設置されている路上駐輪場台数：約4,000台）

天神駅周辺の撤去事例

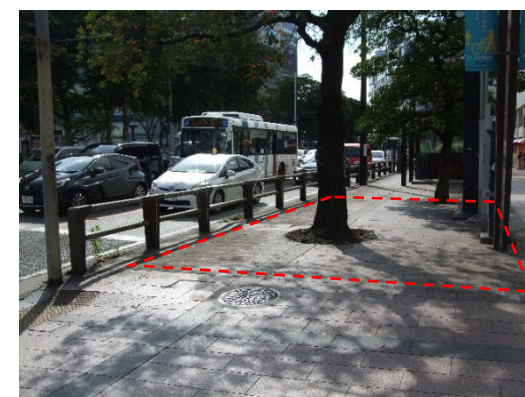
天神ビジネスセンター(402台)や、天神ビジネスセンタービル(383台)等、付近のビル開発による大規模民間駐輪場の整備に合わせて、路上駐輪場を廃止している。



撤去前（渡辺通り）



撤去後（渡辺通り）



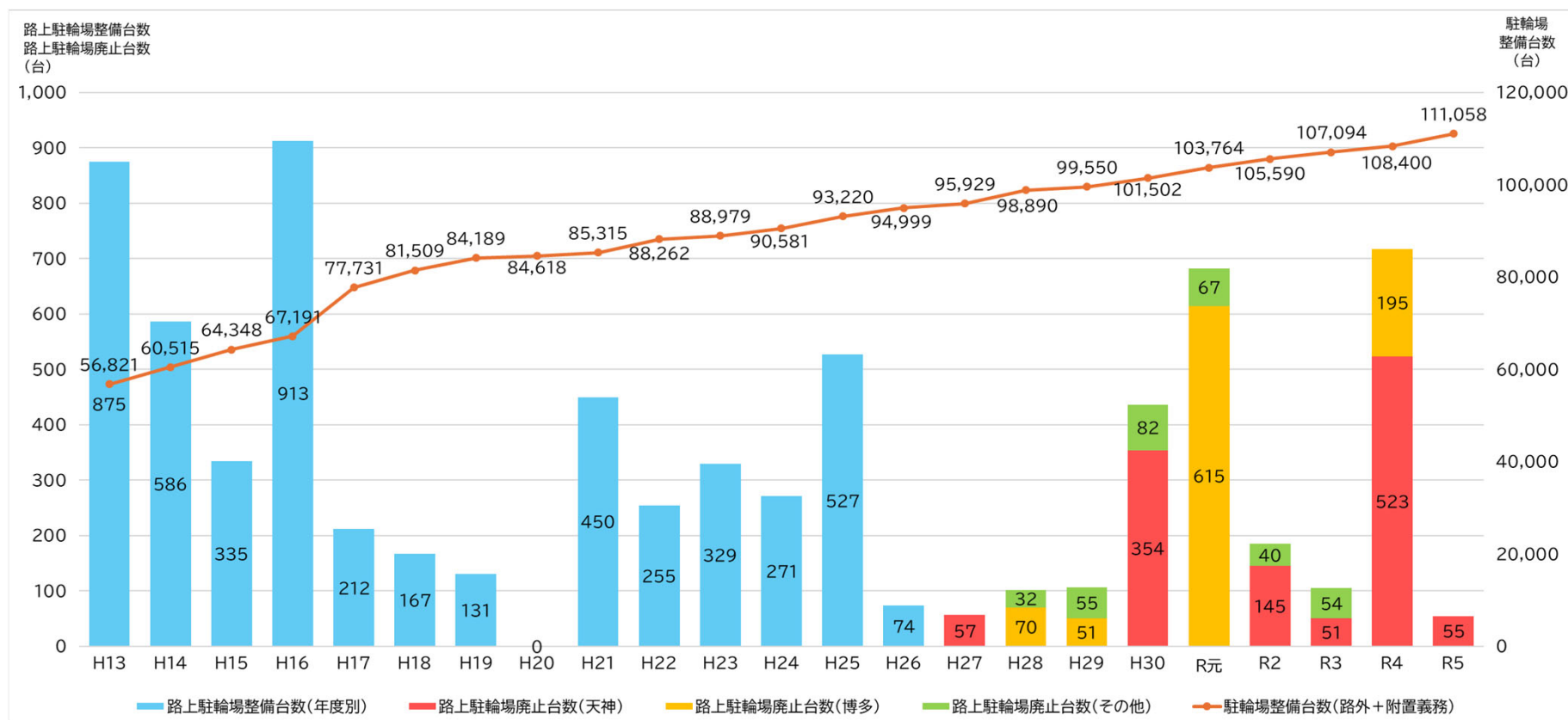
■ 自転車関連の取組状況

とめる

(5) 駐輪環境の形成（市営・官民共同駐輪場）～路上駐輪場～

- ・ 路上駐輪場について、平成9年度の大橋駅路上駐輪場の整備に始まり、これまでに15地区で最大約6,300台分（平成27年度）を整備してきている。
- ・ 令和6年4月1日時点では、路外駐輪場整備に伴う廃止等を進め、4,055台となっている。

■ 福岡市の駐輪場整備台数及び路上駐輪場整備・廃止台数の推移



■ 自転車関連の取組状況

とめる

(6) 駐輪環境の形成（民設駐輪場）

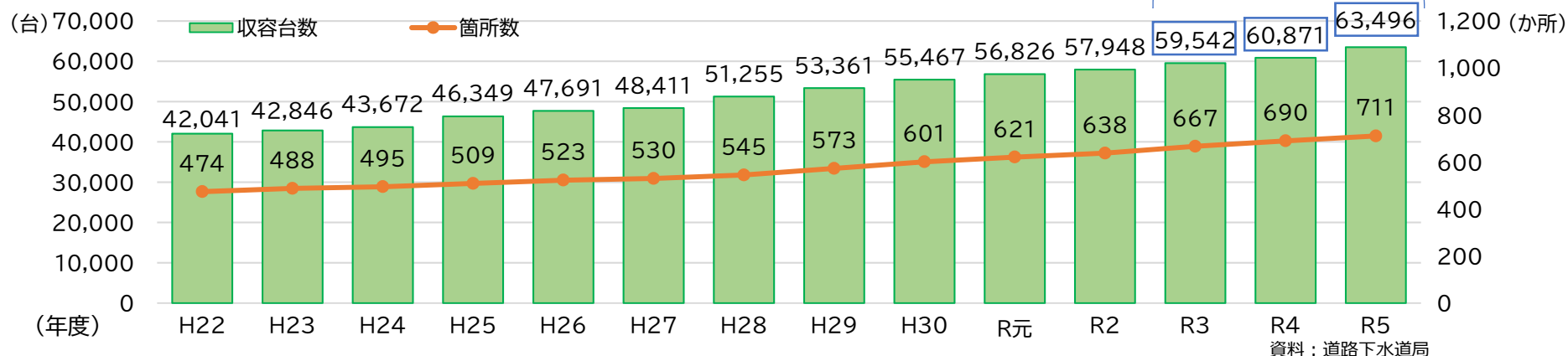
附置義務駐輪場については、附置義務条例を定めており、令和6年3月末までに**711か所、約6万3千台が整備**されている。

また、都心部においては、官民連携し、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。

■ 福岡市の附置義務駐輪場の推移

10年前と比べて、
約2万1千台が整備されている

現計画期間においては、約4,000台整備



令和5年3月竣工
福岡大名ガーデンシティ
〔 附置義務台数：251台
駐輪整備台数：447台 〕



令和6年3月竣工
コネクトスクエア博多
〔 附置義務台数：76台
駐輪整備台数：92台 〕



令和7年竣工予定
ONE FUKUOKA BLDG.

※イメージパースは2024年4月19日付
西日本鉄道株式会社 ニュースリリース より引用

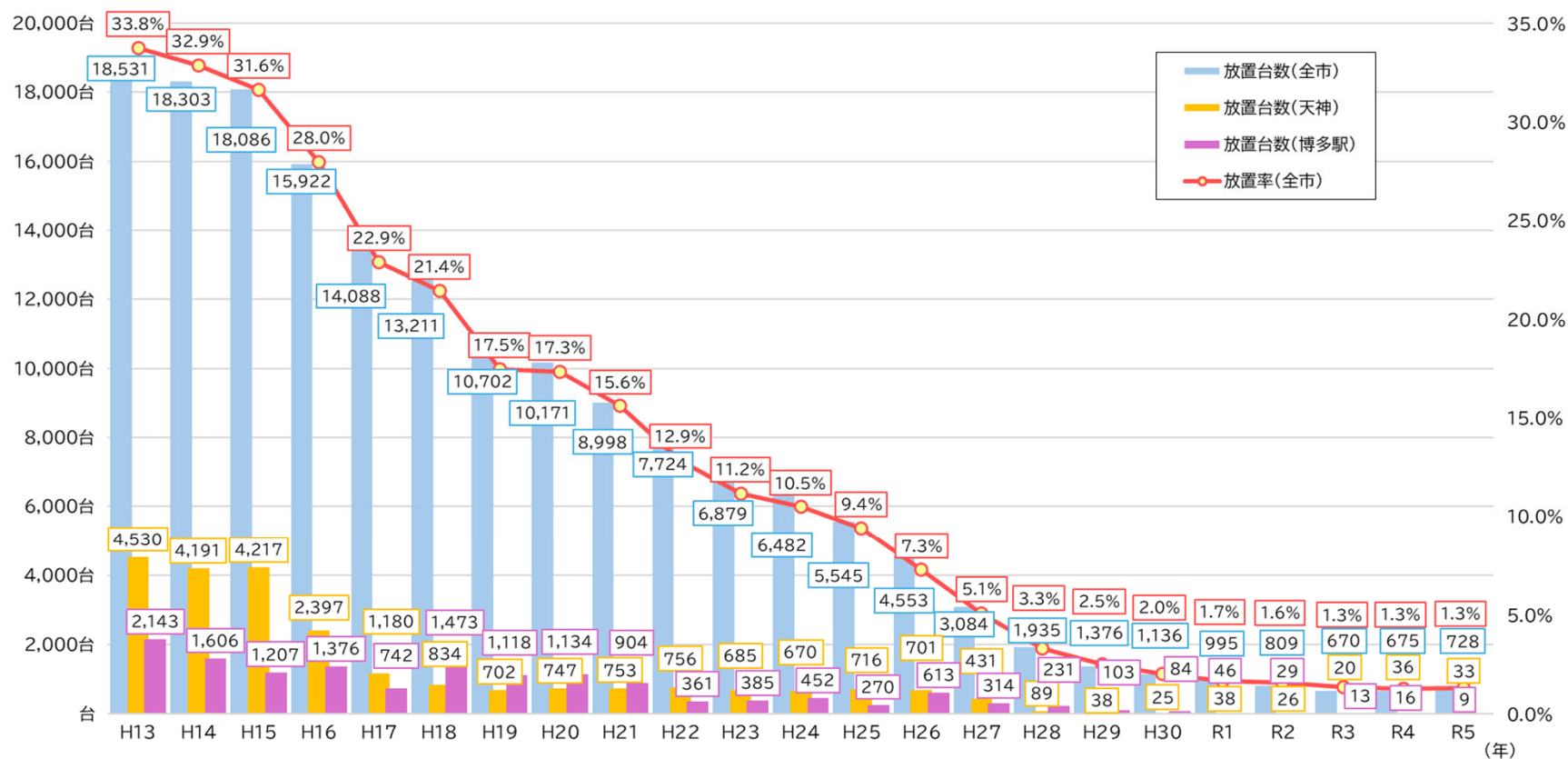
■ 自転車関連の取組状況

まもる

(7) 自転車の放置状況

平成13・15年の2期連続で天神地区が違法駐輪全国ワースト1位になり、放置自転車対策を実施した結果、天神地区の放置自転車台数が大幅に減少しており、**全市においても放置台数が大幅に減少**している。

■ 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）

■ 自転車関連の取組状況

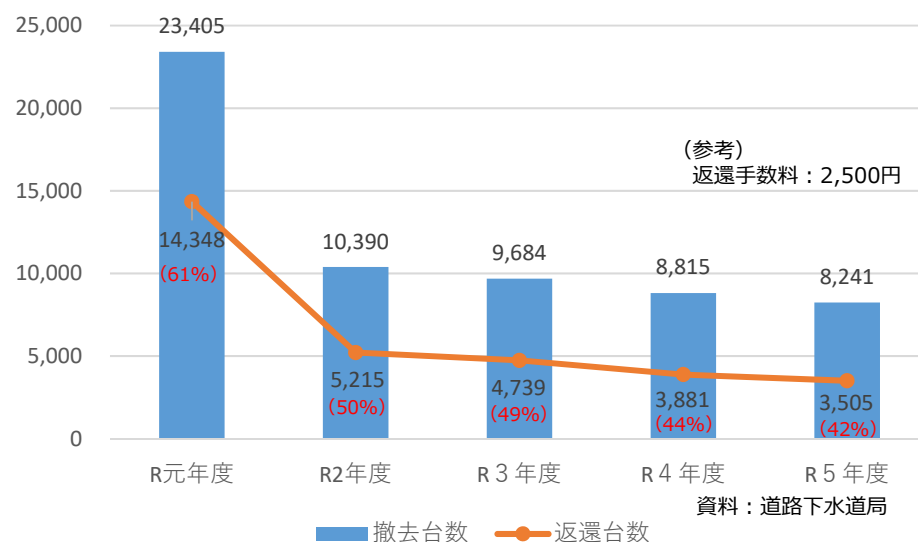
まもる

(7) 自転車の放置状況

放置台数及び自転車撤去台数は、放置自転車対策の浸透や駐輪場の充足により、着実に減少してきたが、現状を維持するために引き続き放置自転車を防止する対策が必要である。撤去された**自転車の返還率は4割程度**となっている。

また、令和6年7月末までに47地区の放置禁止区域を指定している。

■ 年度別自転車撤去台数と返還台数



■ 放置自転車撤去状況



■ 自転車放置禁止区域（47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 (地下鉄柳井田神社前駅周辺地区含む)
	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
	17	西鉄桜並木駅周辺地区
中央区	18	地下鉄天神南駅周辺地区
	19	地下鉄天神駅・西鉄福岡駅周辺地区
	20	西鉄薬院駅周辺地区
	21	地下鉄薬院大通駅周辺地区
	22	地下鉄桜坂駅周辺地区
	23	地下鉄六本松駅周辺地区
	24	地下鉄大濠公園駅周辺地区
	25	地下鉄唐人町駅周辺地区
	26	地下鉄渡辺通駅周辺地区
	27	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
	28	西鉄平尾駅周辺地区
	29	西鉄高宮駅周辺地区
	30	西鉄大橋駅周辺地区
城南区	31	西鉄井尻駅周辺地区
	32	地下鉄別府駅周辺地区
	33	地下鉄茶山駅周辺地区
	34	地下鉄金山駅周辺地区
	35	地下鉄七隈駅周辺地区
	36	地下鉄福大前駅周辺地区
	37	地下鉄梅林駅周辺地区
早良区	38	地下鉄西新駅周辺地区
	39	地下鉄藤崎駅周辺地区
	40	地下鉄室見駅周辺地区
	41	地下鉄野芥駅周辺地区
	42	地下鉄賀茂駅周辺地区
	43	地下鉄次郎丸駅周辺地区
西区	40	地下鉄室見駅周辺地区
	44	姪浜駅周辺地区
	45	JR九州今宿駅周辺地区
	46	JR九州周船寺駅周辺地区
	47	JR九州九大学研都市駅周辺地区

(参考)
自転車放置禁止区域内では即日撤去、
域外では3日経過後に撤去できる。

(8) 放置自転車対策啓発事業

放置自転車対策啓発事業として、啓発活動や街頭指導業務などで放置対策に取り組んでいる。

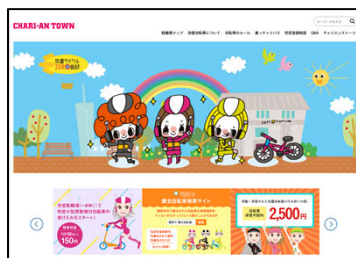
〈放置サイクルZERO宣言！キャンペーン〉

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作成し、平成13年度から天神・博多・中洲地区で活動している。

- 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（令和5年度）



リーフレット配布状況



放置サイクルZERO宣言！ホームページ
「チャリエンタウン」

（駐輪場マップ、再利用自転車の取扱店等の案内）



街頭指導状況

〈街頭指導業務〉

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る。

- 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：19,687人（令和5年度実績）

〈放置自転車対策協力員制度〉

自転車放置防止活動を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る。

- 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）：427人（36団体） 令和5年度

〈新システムの導入〉

令和4年度から放置自転車対策において、ICTを活用し、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導入している。

■ 自転車関連の取組状況

いかす

(9) シェアサイクル ～福岡スマートシェアサイクル事業～

■ 事業の概要

(1) 目的

福岡市の都心部の回遊性向上や放置自転車の減少、駐輪場整備の抑制などを目的として、事業者と共同で「福岡スマートシェアサイクル事業」を実施。

(2) 事業期間

令和2年4月～令和7年3月 （実証実験：平成30年6月～令和2年3月）

(3) 実施事業者

チャリチャリ株式会社

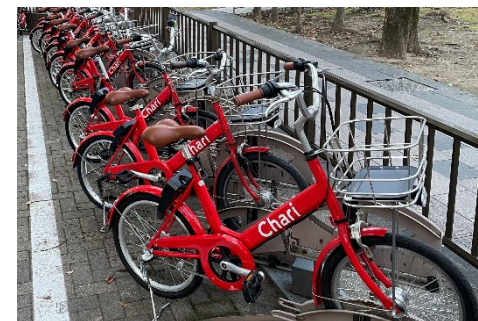
近年は新たな事業者もサービス開始

(4) 利用料金

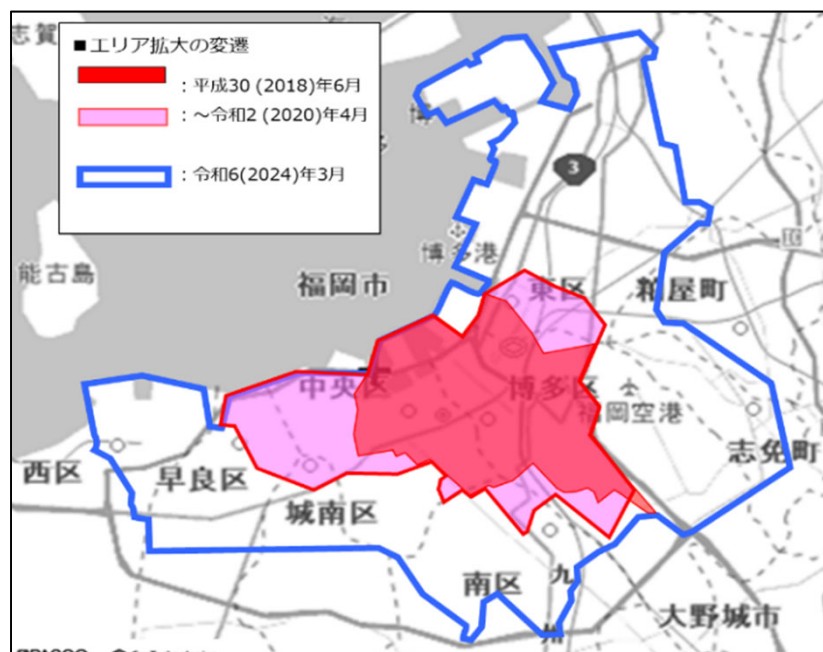
1分7円、電動アシスト付きは1分17円

(5) 実施エリア

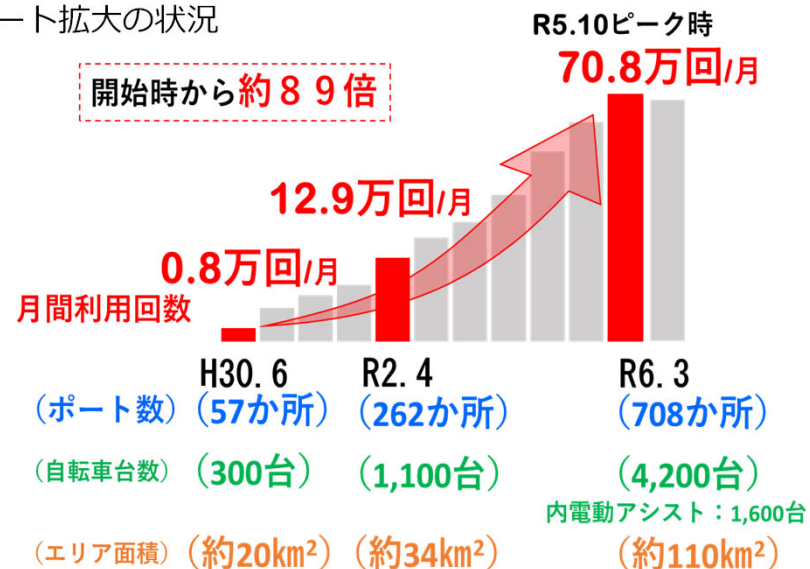
世界水泳にあわせ、
インバウンド対応（令和5年7月以降）
（国際番号対応、4か国語対応）



シェアサイクル



ポート拡大の状況



(10) 青切符の導入

- ・ 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」による取締りの導入を盛り込んだ改正道路交通法が令和6年5月17日、可決・成立。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、2年以内に施行される。

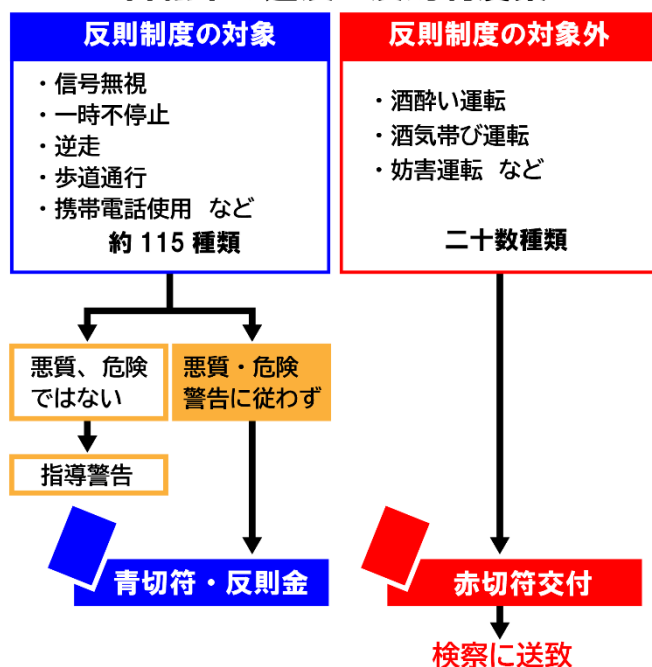
<取締りの対象について>

改正法は、自転車が関係する事故が増加傾向にある中、車やオートバイと同様、交通違反に対して反則金を納付させるいわゆる「青切符」を導入するもので、16歳以上を対象に適用され、約115の違反行為が対象となり、このうち重大な事故につながるおそれがある違反を重点的に取り締まるとしています。

また、これまで罰則の対象外だった自転車での酒気帯び運転について3年以下の懲役、または50万円以下の罰金が設けられました。

青切符による取締りは、公布から2年以内に施行される予定で、今後、反則金の金額などについて政令が定められます。

自転車の違反の反則制度案



取締りの対象となる自転車の主な違反

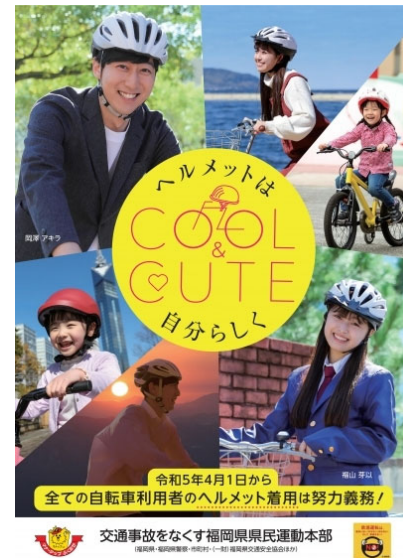
反則額は原付バイクの場合。今後規則で定める。

交通反則切符 / 交通切符	違反内容	反則額
青切符	信号無視	6,000円
	指定場所一時不停止	5,000円
	通行区分違反(右側通行、歩道通行など)	6,000円
	遮断踏切立ち入り	7,000円
	歩道での通行方法違反	—
	横断歩行者妨害	6,000円
	制動装置不良車両運転	6,000円
	スマートフォンや携帯電話などの使用	12,000円
	緊急車妨害	5,000円
赤切符	公安委員会順守事項違反(傘差しなど)	5,000円
	酒酔い運転	
	酒気帯び運転	
	あおりなどの妨害運転	
	スマホなどの使用で危険を生じさせた場合	

■ 自転車関連の取組状況

(1 1) ヘルメット着用の努力義務化

- ・ 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った。



資料: 福岡県ホームページより

【着用率調査】

○全国での調査（警察庁）

- ・ 令和5年7月実施
- ・ 47都道府県で調査
- ・ **全国平均は13.5%。福岡県のみは8.0%**

○福岡県での調査（福岡県警独自調査）

- ・ 令和5年7月実施
- ・ 福岡地区、北九州地区、筑豊地区、筑後地区で調査
- ・ **県内全体は10.0%。福岡地区8.8%**

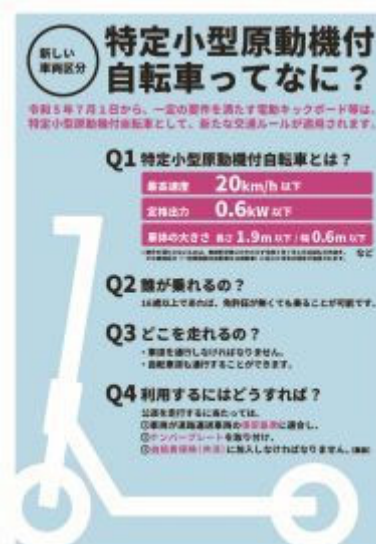
(12) 電動キックボードの普及

- ・電動キックボードとは、キックボードに原動機を搭載したもので、手軽に乗れる新たなパーソナルモビリティとして注目されている。令和5年7月1日から一定の要件を満たす電動キックボード等は、特定小型原動機付自転車として新たな交通ルールが適用されている。

<特定小型原動機付自転車とは>

原動機付自転車のうち、外部電源により供給される電気を動力源とするものであって、以下の要件をすべて満たす電動キックボード等は「特定小型原動機付自転車」に分類され、軽自動車税（種別割）の登録申告が必要。

- ・原動機の定格出力が0.60キロワット以下であること
- ・長さ1.9メートル以下、幅0.6メートル以下であること
- ・最高速度が20キロメートル毎時以下であること



資料:国土交通省ホームページより

(1 3) 脱炭素社会の実現に向けた動き

- ・福岡市は、気候変動の影響への危機感と温暖化のもたらす深刻な状況を改めてあらゆる主体と共有し、連携・協力しながら、脱炭素社会の実現に向けて行動を加速させていく「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。

福岡市地球温暖化対策実行計画 (令和4年8月策定)



～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。

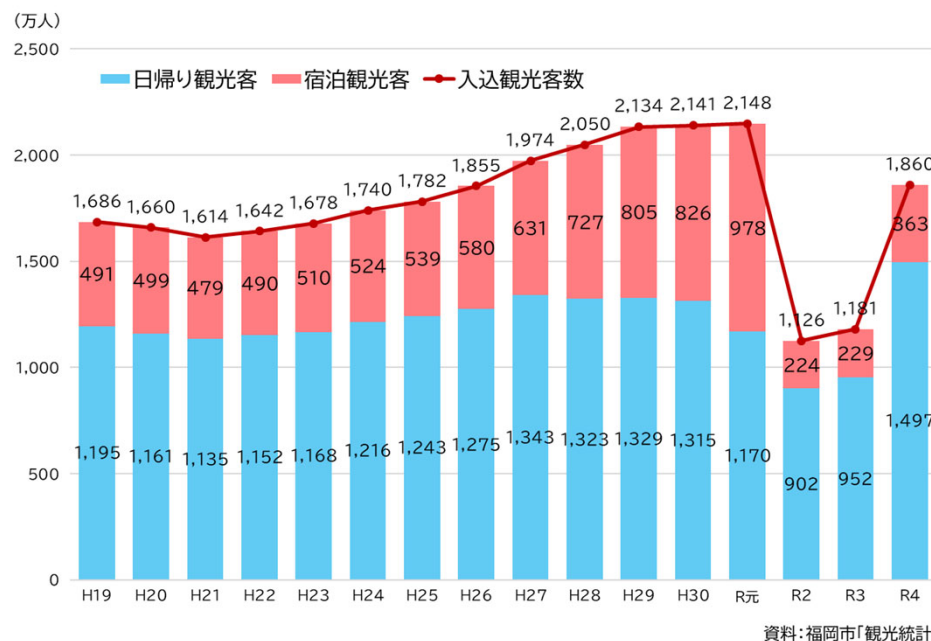
■ 自転車関連の取組状況

新しい動き

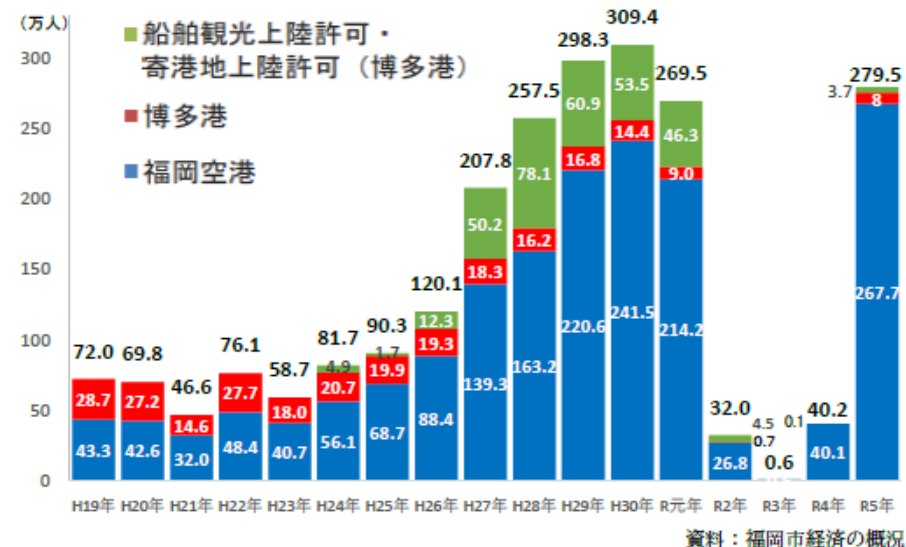
(14) インバウンドの回復

- ・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たが、徐々に交流人口が回復しつつある

■ 入込観光客数の推移



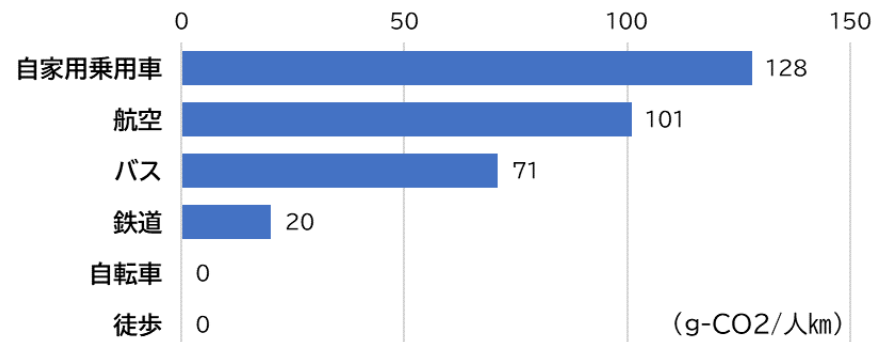
■ 外国人入国者数の推移



<参考> 自転車を取り巻く現状（全国）

（１）自転車の特徴

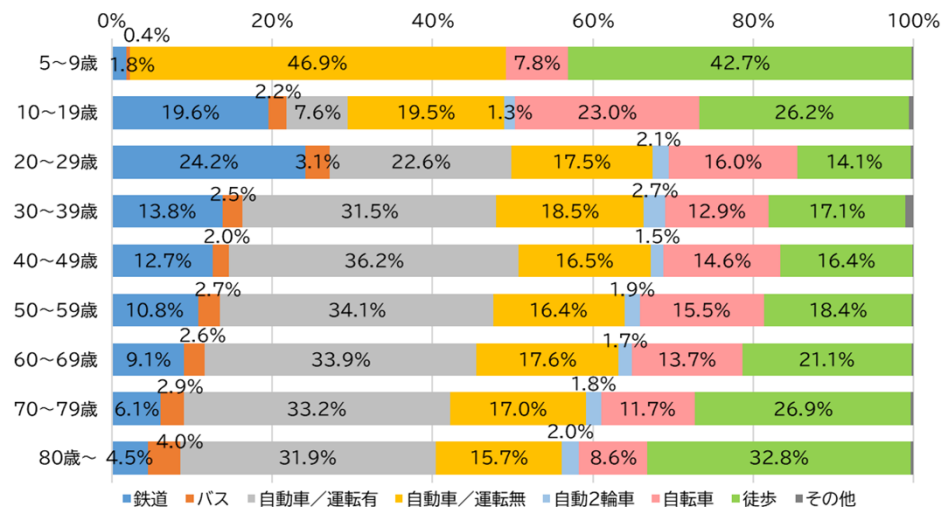
特徴１：燃料を使用せず、環境にやさしい移動手段



資料：国土交通省環境：運輸部門における二酸化炭素排出量

特徴２：全ての世代で利用されている移動手段

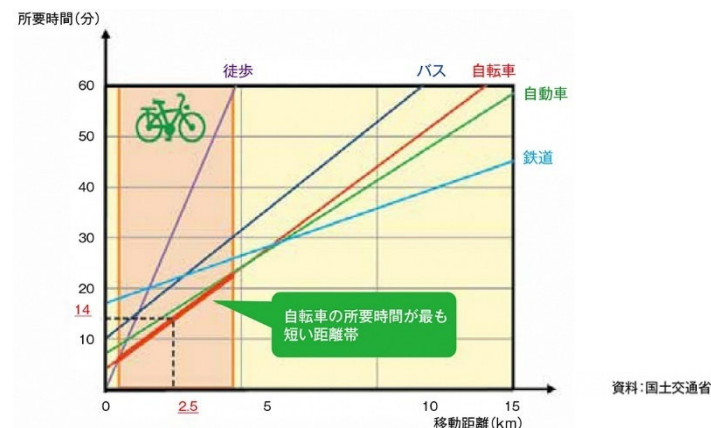
- ・自転車は、子どもから高齢者まで、身近に利用されるのりものであり、幅広い世代で利用されている。
- ・しかしながら、世代別でみると、10代では23.0%利用されているが、運転免許が取得が可能な20代では16.0%まで減少している。



資料：国土交通省（令和3年全国都市交通特性調査における年代別代表交通手段分担率）

特徴３：5km 以内の短距離では鉄道、自動車等と比べ所要時間が短く、最も効率的な移動手段

5 km以内の近距離では、自転車の時間効率が最も高くなっており、自動車・バス・鉄道に乗車して移動を開始するまでの初期時間がかかるのに比べ、自転車はすぐに乗車し、移動することができる。



資料：国土交通省

特徴４：体に負担をかけずにエネルギーを消費できる移動手段

	普通歩行	速歩	水泳	自転車 (軽い負荷)	ゴルフ	軽い ジョギング	ランニング	テニス (シングルス)
強度(メッツ)	3.0	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (メッツ・時)	0.5	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
体重別エネルギー消費量(単位:kcal)								
50kgの場合	20	25	60	55	130	130	90	105
60kgの場合	20	30	75	65	155	155	110	125
70kgの場合	25	35	85	75	185	185	130	145
80kgの場合	30	40	100	85	210	210	145	170

エネルギー消費量は、強度(メッツ)×時間(h)×体重(kg)の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたものです。全て5kcal単位で表示しました。
※強度(メッツ)：身体活動の強さと量を表す単位

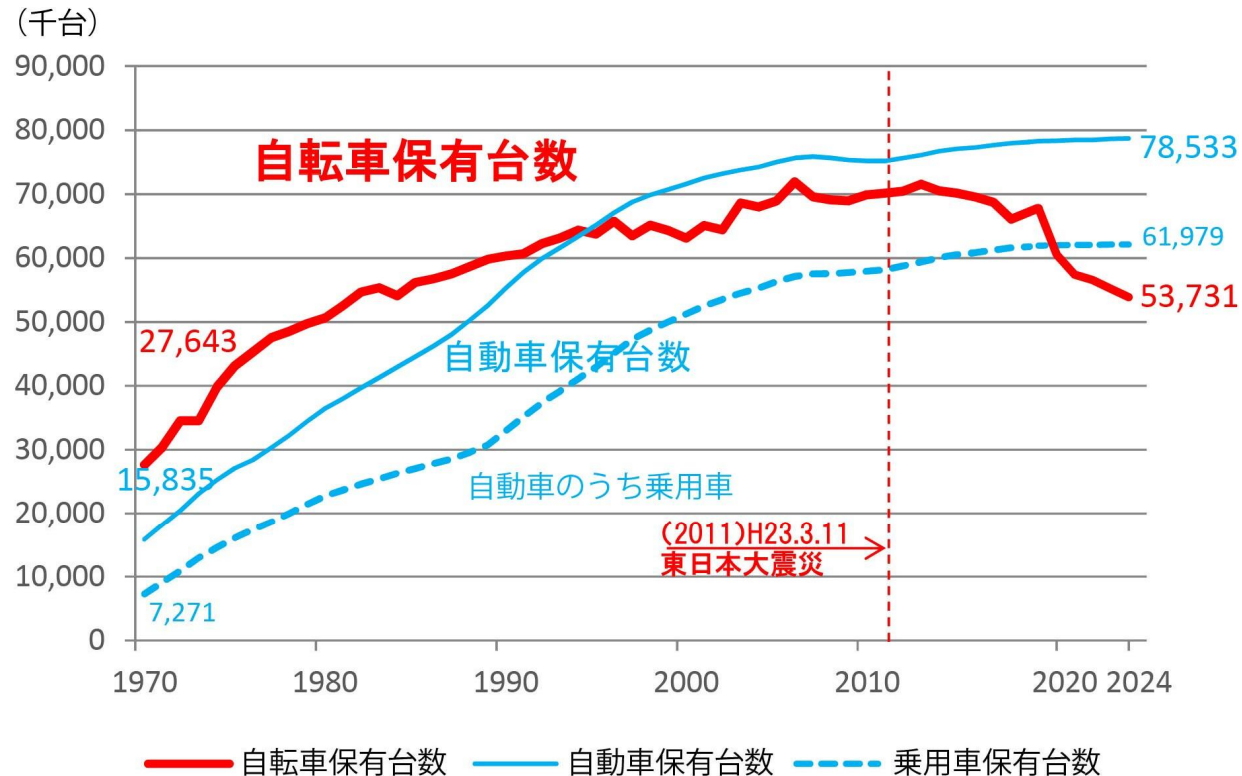
資料：厚生労働省(健康づくりのための身体活動基準2013)

<参考> 自転車を取り巻く現状（全国）

（2）自転車の保有台数

- ・自転車の保有台数は2000年代に入ってから横ばいで推移し、乗用車の保有台数と同程度になっていましたが、近年は減少傾向となっています。

■自転車保有台数の推移



自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

【出典】

自転車 (S45～H20) (社) 自転車協会

(H21～H25) (財) 自転車産業振興協会

(H26～R1) 自転車保有台数推計報告書 (財) 自転車産業振興協会

(R2～R6) 2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書要約版 (財) 自転車産業振興協会

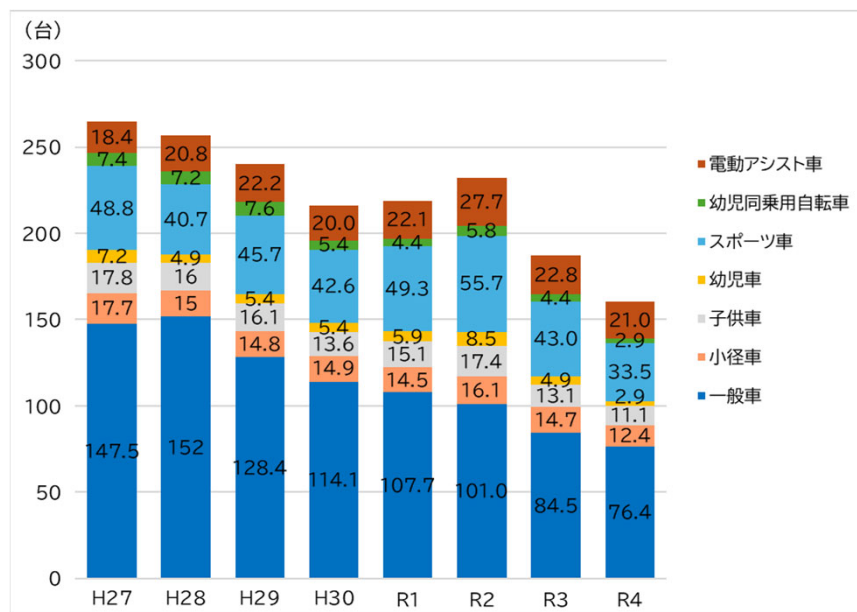
自動車: (財) 自動車検査登録情報協会

<参考> 自転車を取り巻く現状（全国）

（3）自転車の販売台数

- 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。

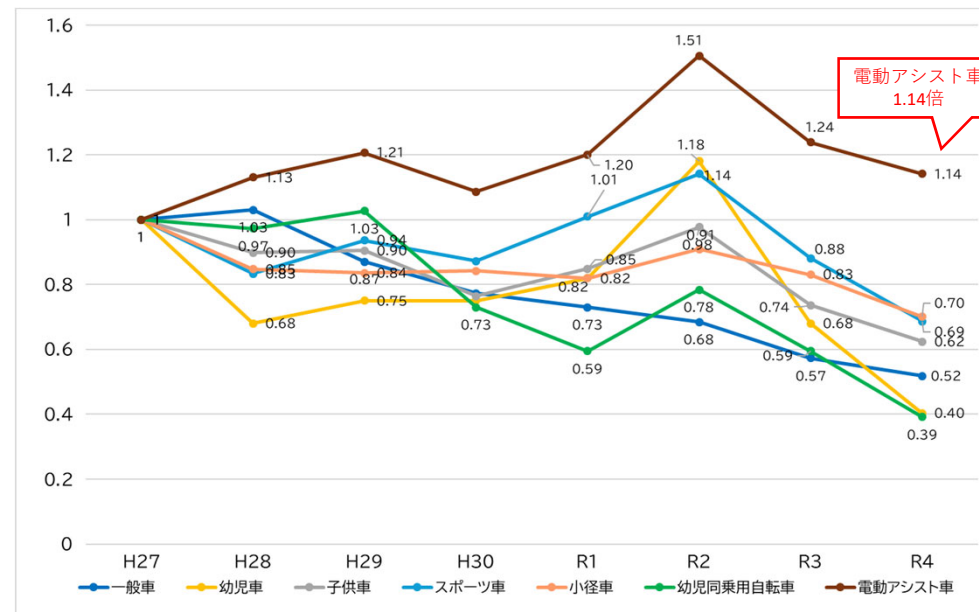
■車種別販売台数の推移（1店舗当たり）



【出典：（財）自転車産業振興協会
自転車国内販売動向調査】

■車種別販売台数の推移（1店舗当たり）

※平成27年を1とした場合



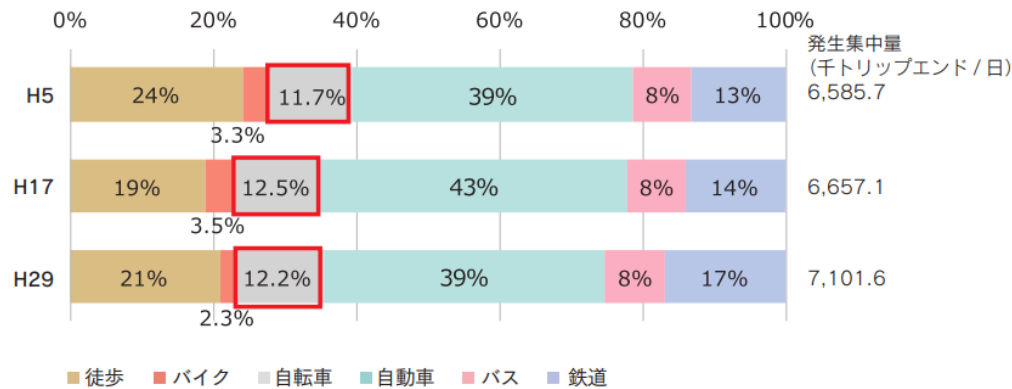
【出典：（財）自転車産業振興協会
自転車国内販売動向調査】

<参考> 福岡市の自転車の利用状況

(1) 交通手段 現計画の再掲

- 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。

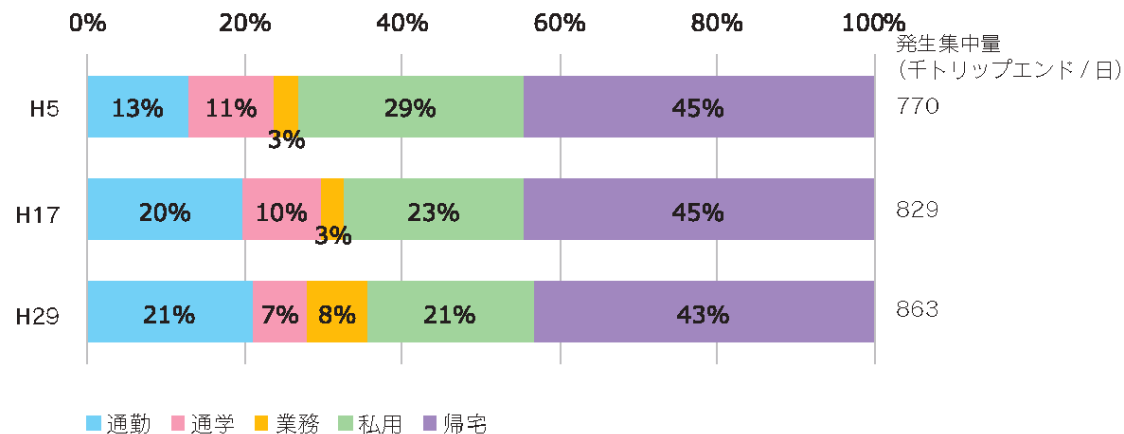
■ 交通手段



(2) 自転車の移動目的 現計画の再掲

- 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



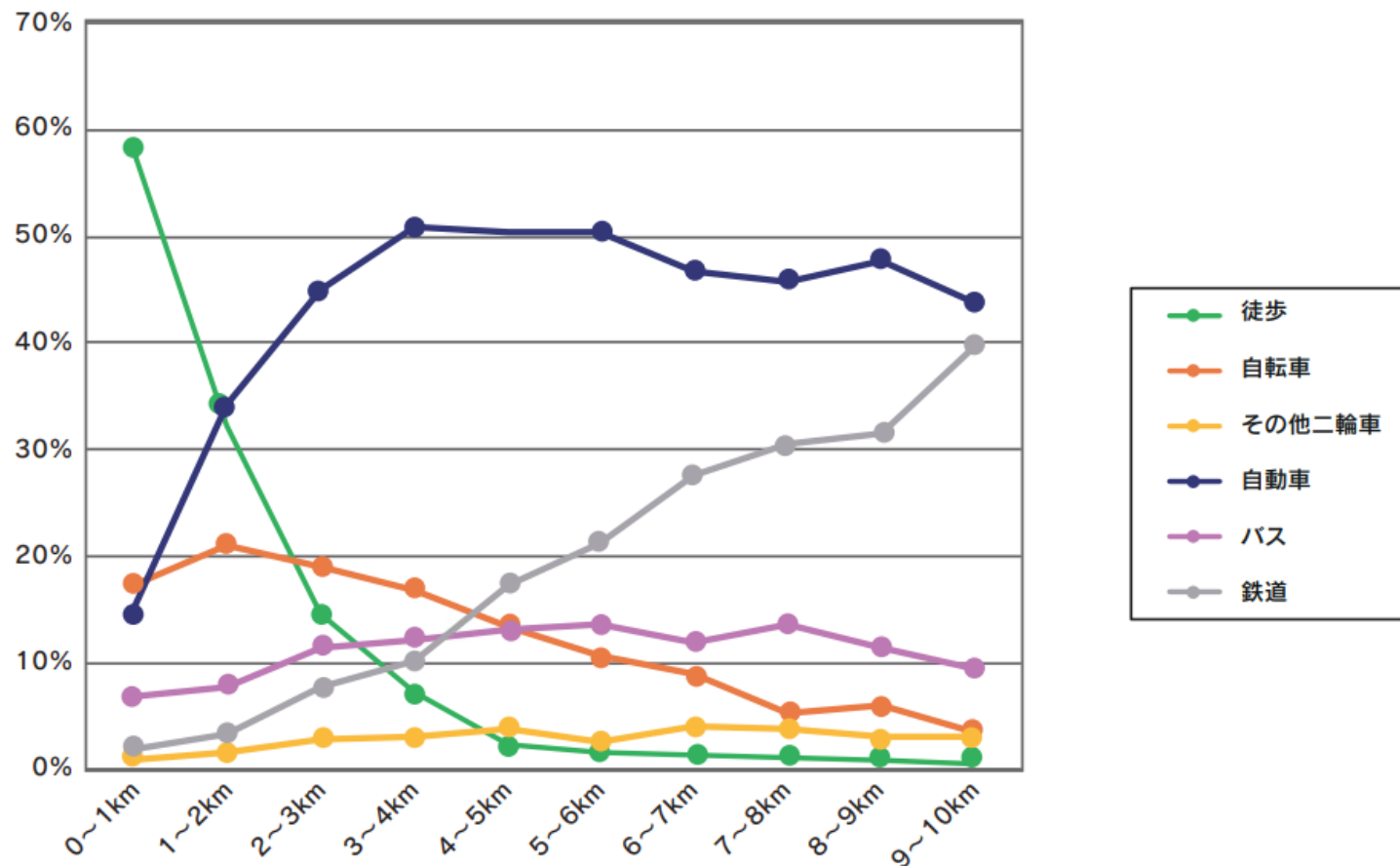
<参考> 福岡市の自転車の利用状況

(3) 移動距離別の分担率

現計画の再掲

- ・ 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

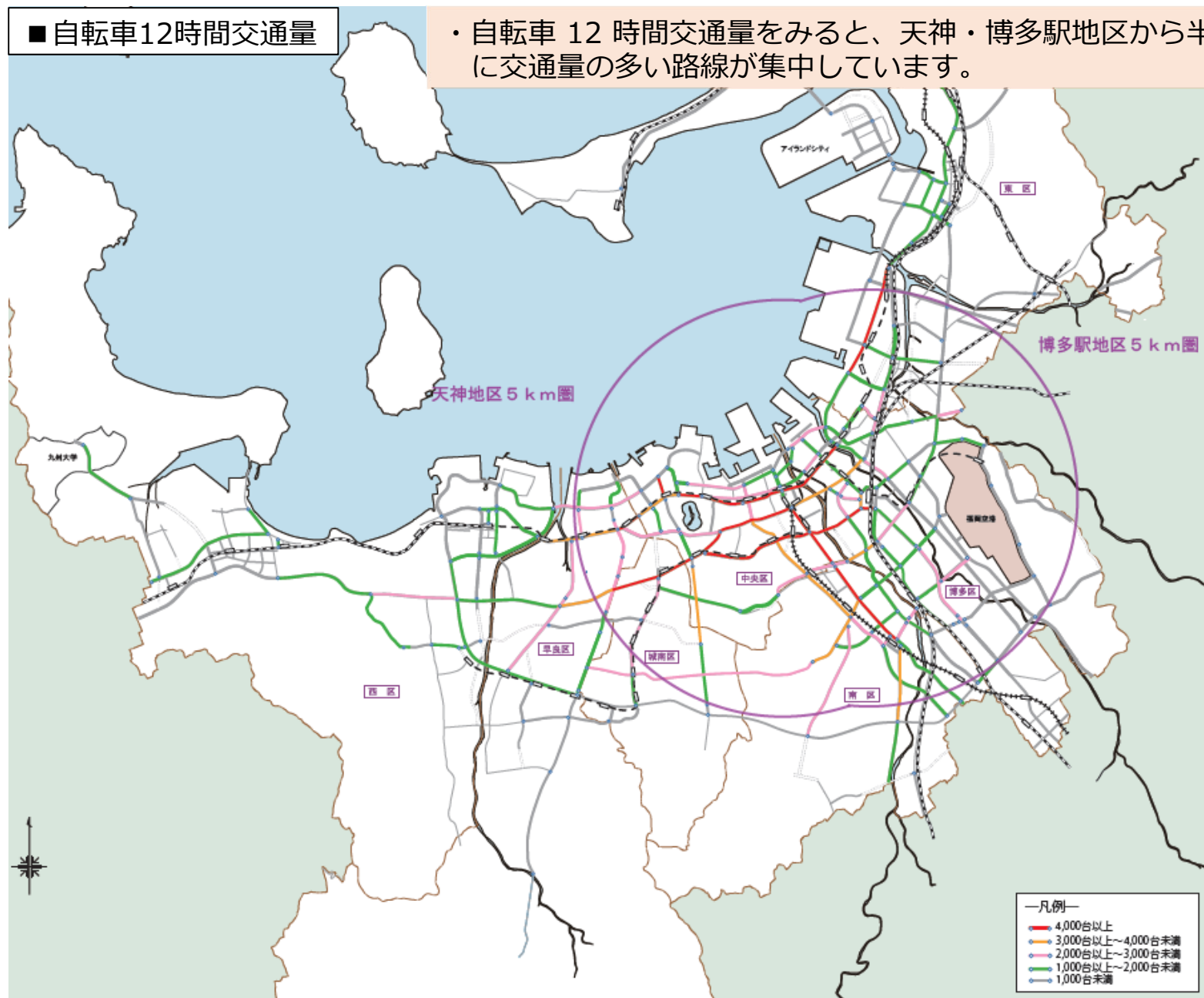


<参考> 福岡市の自転車の利用状況

(4) 自転車の交通量

■ 自転車12時間交通量

- ・ 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。



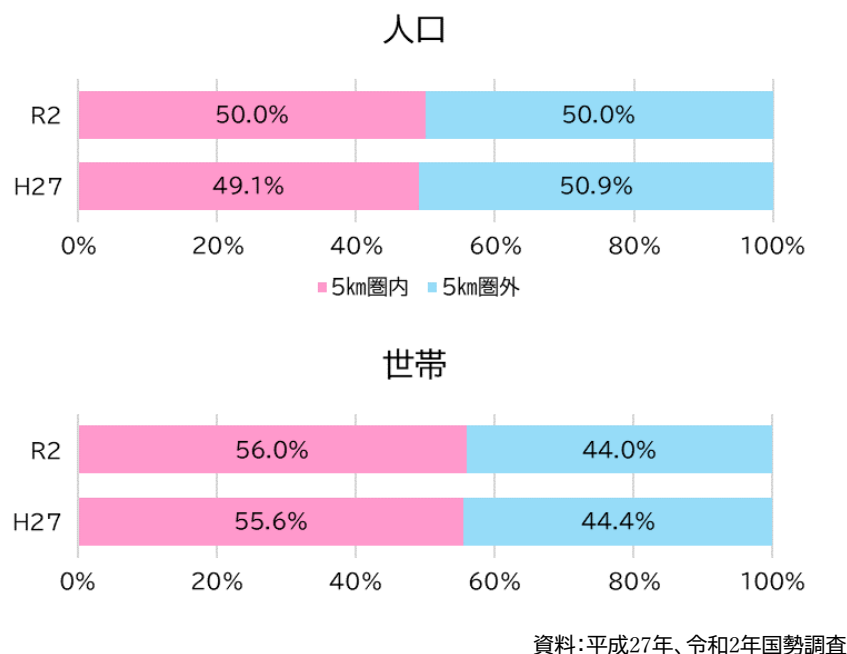
出典
・ H17年 センサス調査
・ H22年 センサス調査
・ 市交通量調査 (H22～H5)

<参考> 福岡市の自転車の利用状況

(5) 都心の自転車利用圏の人口

※「(3) 移動距離別の分担率」によると、5 km 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、「(4) 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 5 km 圏内の地域を「都心の自転車利用圏」として考えられます。

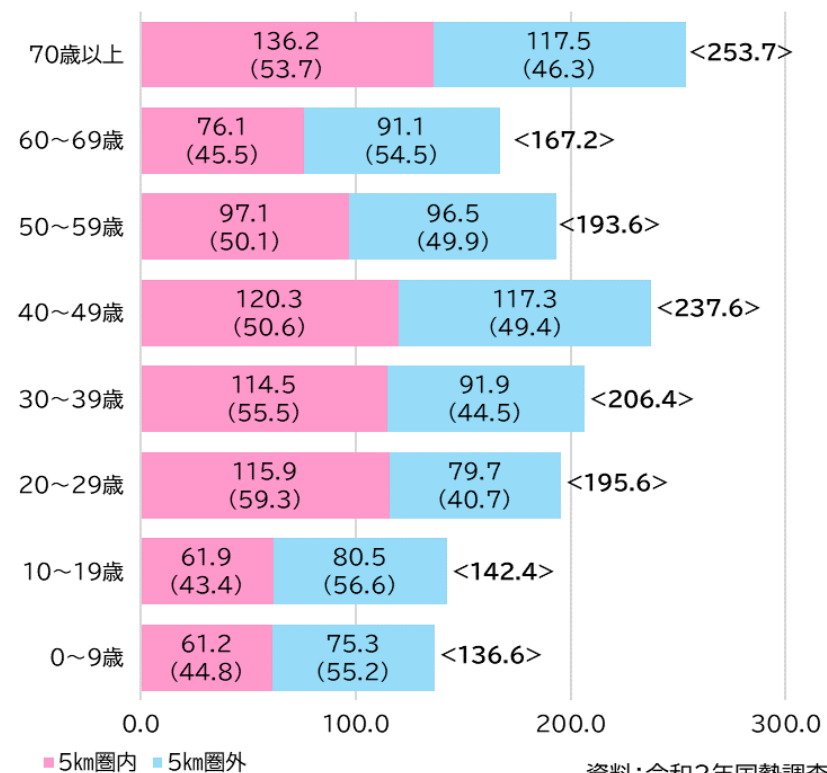
■ 自転車利用圏人口・世帯数



・都心の自転車利用圏内に居住している人口は、令和2年度で全体の 50.0%、世帯数は 56.0%を占めています。

■ 福岡市の年代別人口

<>は合計



※ () の数字は福岡市人口総数に対する割合を示す。

・福岡市の20代人口のうち、59.3%は都心の自転車利用圏内に居住しています。

<参考> 福岡市の自転車の利用状況

(6) 天神・博多駅周辺地区への自転車分担率の変化

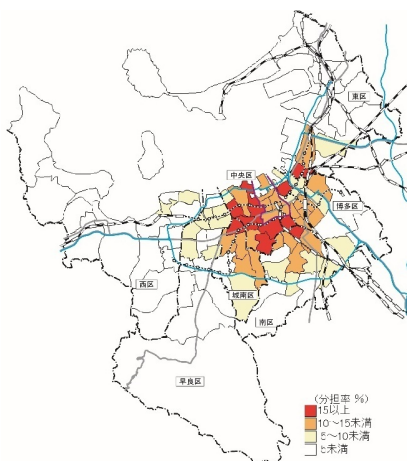
現計画の再掲

- ・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

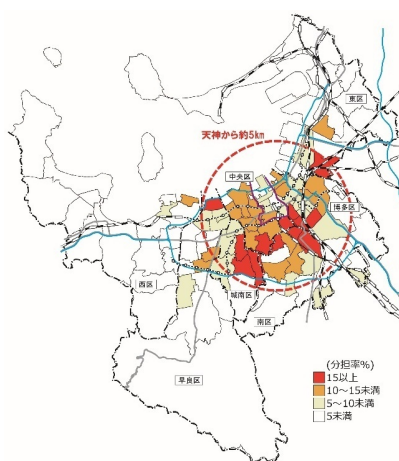
H17年

自転車利用割合：8.2%
集中量：30,286トリップエンド



H29年

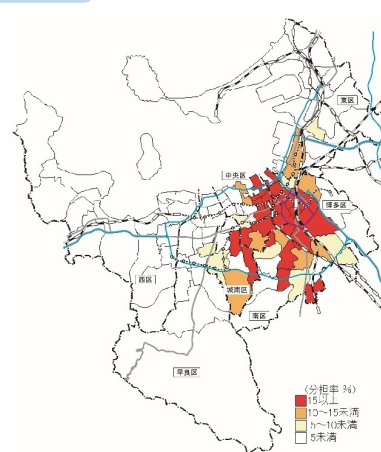
自転車利用割合：7.0%
集中量：24,209トリップエンド



■ 博多駅周辺地区への自転車分担率の変化

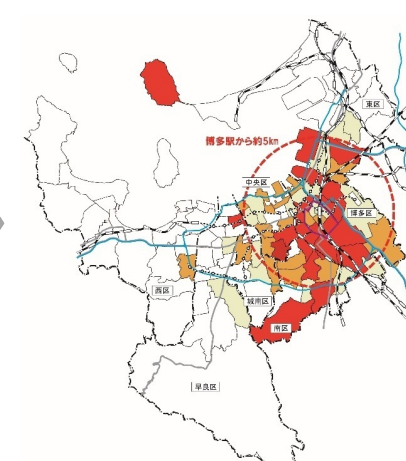
H17年

自転車利用割合：8.8%
集中量：21,625トリップエンド



H29年

自転車利用割合：10.5%
集中量：26,243トリップエンド

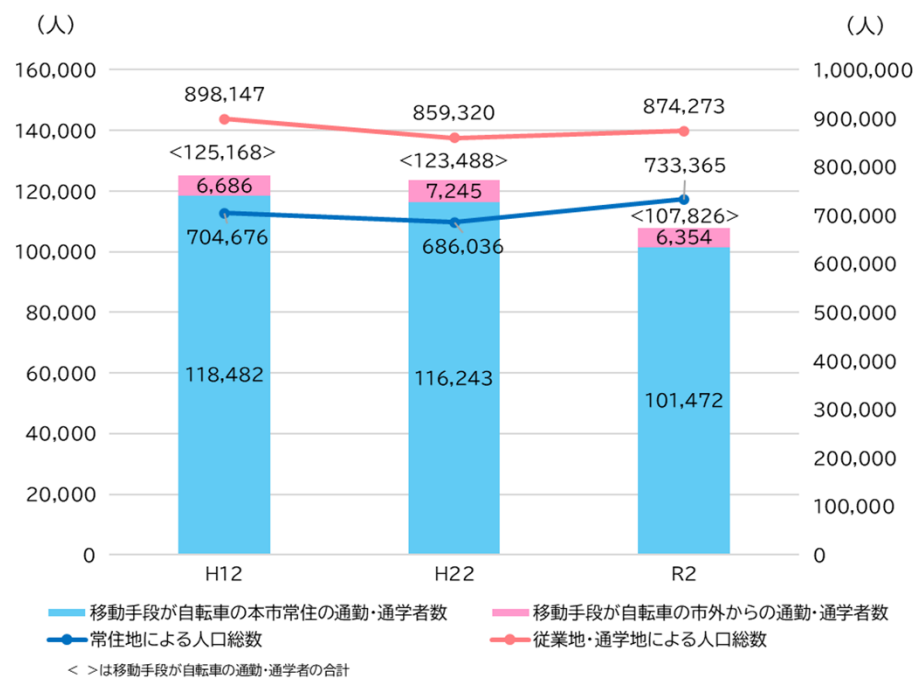


資料：北部九州パーソントリップ調査

＜参考＞福岡市の自転車の利用状況

（７）通勤・通学での自転車利用状況

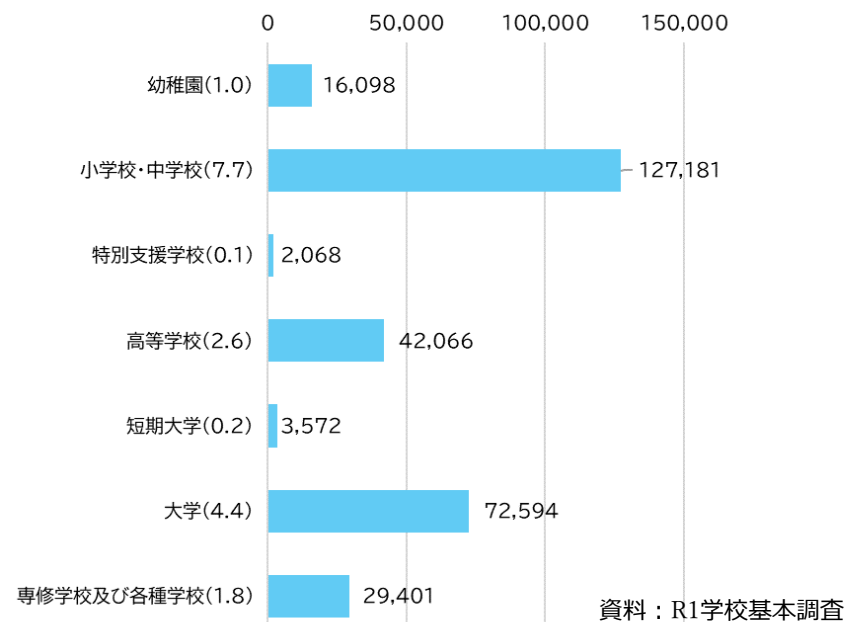
■ 交通手段が自転車である15歳以上の通勤・通学者数



資料：国勢調査

- ・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。

■ 学生等の状況



資料：R1学校基本調査

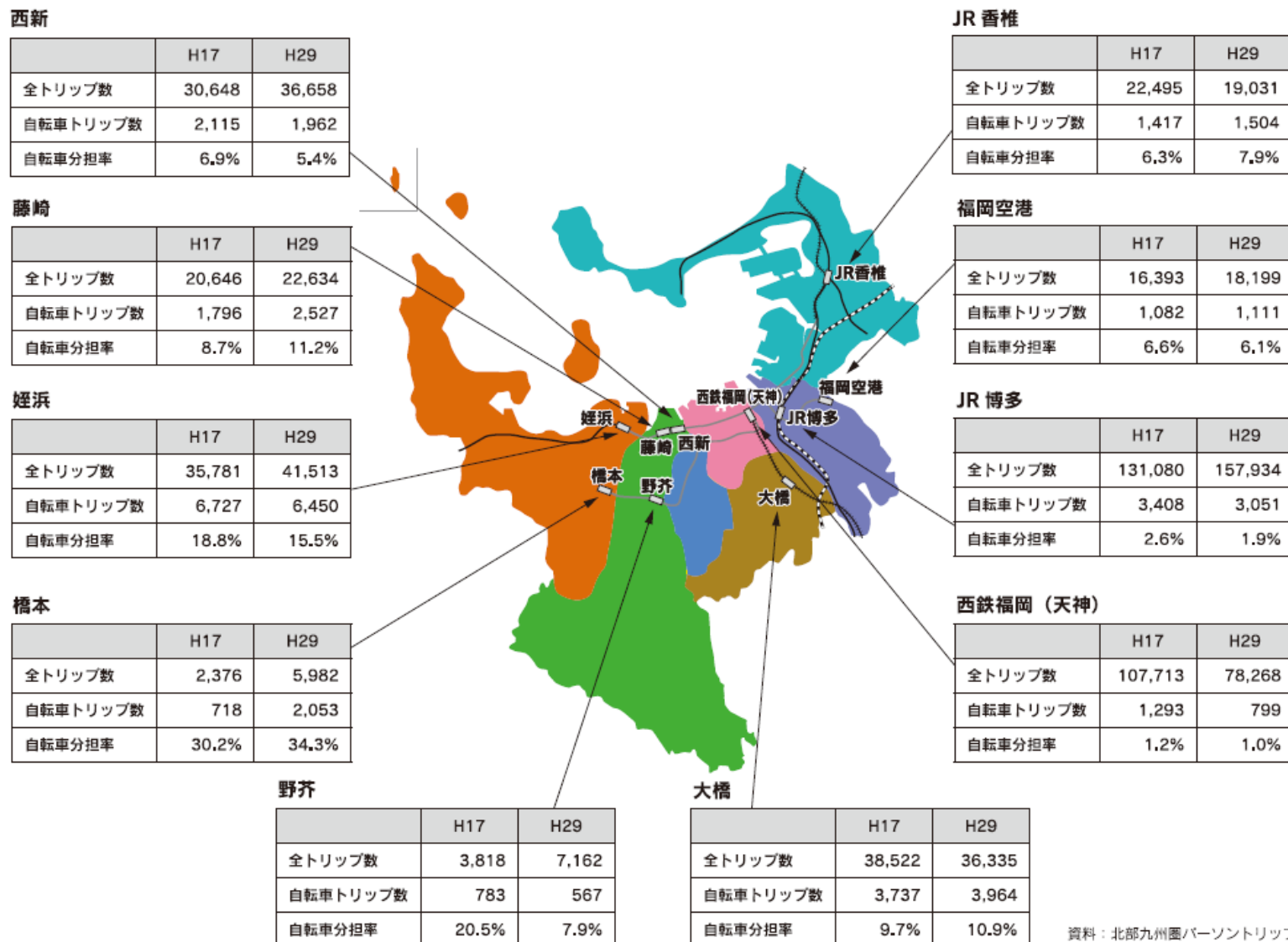
※（ ）の数字は福岡市人口総数に対する割合を示す。

- ・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 4.4% 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、2.6% となっています。

<参考> 福岡市の自転車の利用状況

(8) 主要駅までの自転車利用数の変化 現計画の再掲

- ・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。



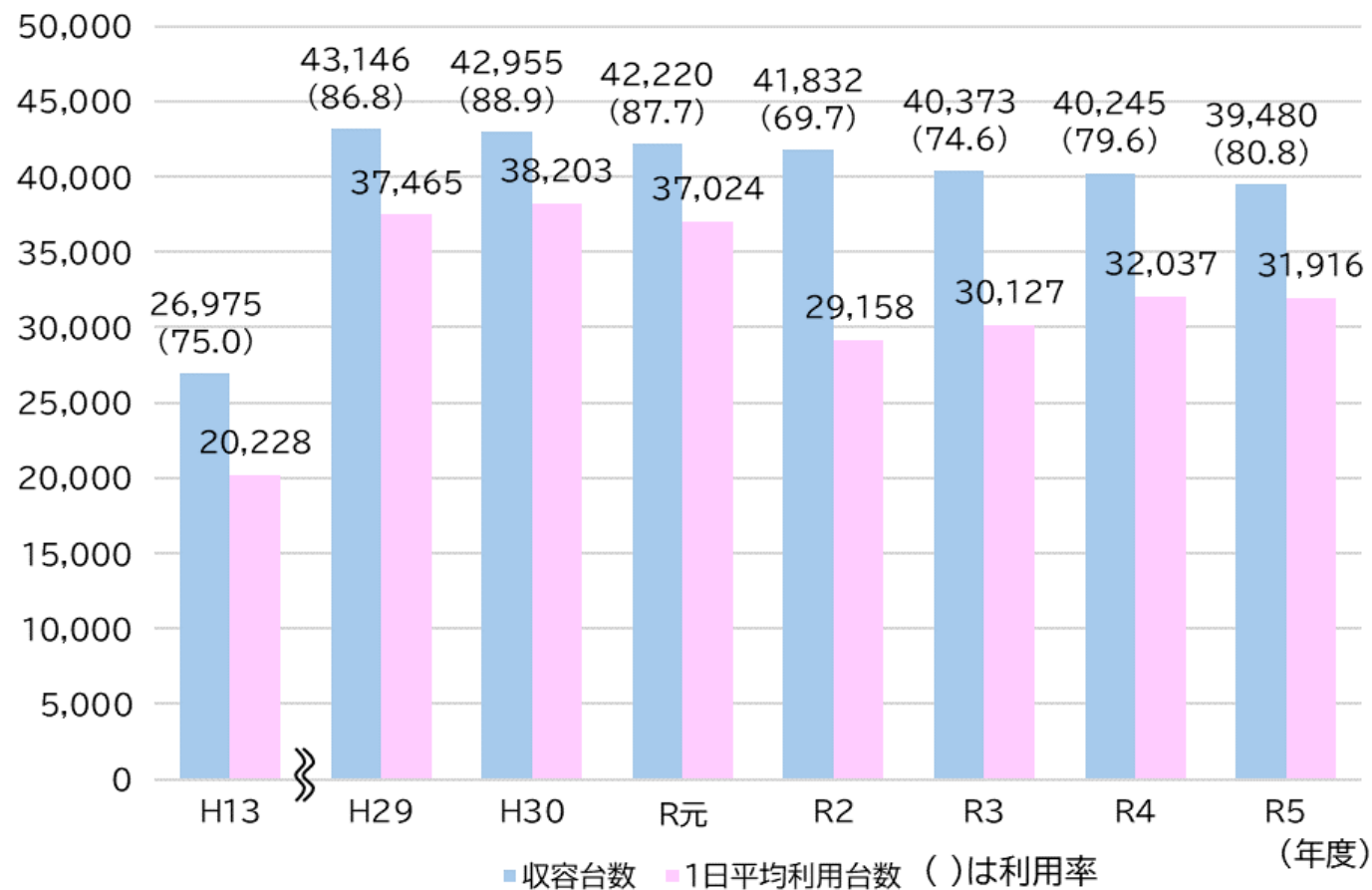
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

<参考> 福岡市の自転車の利用状況

(9) 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5年度で80.8%と平成13年度から5.8%増加しています。

■ 鉄道駅周辺駐輪場の利用状況



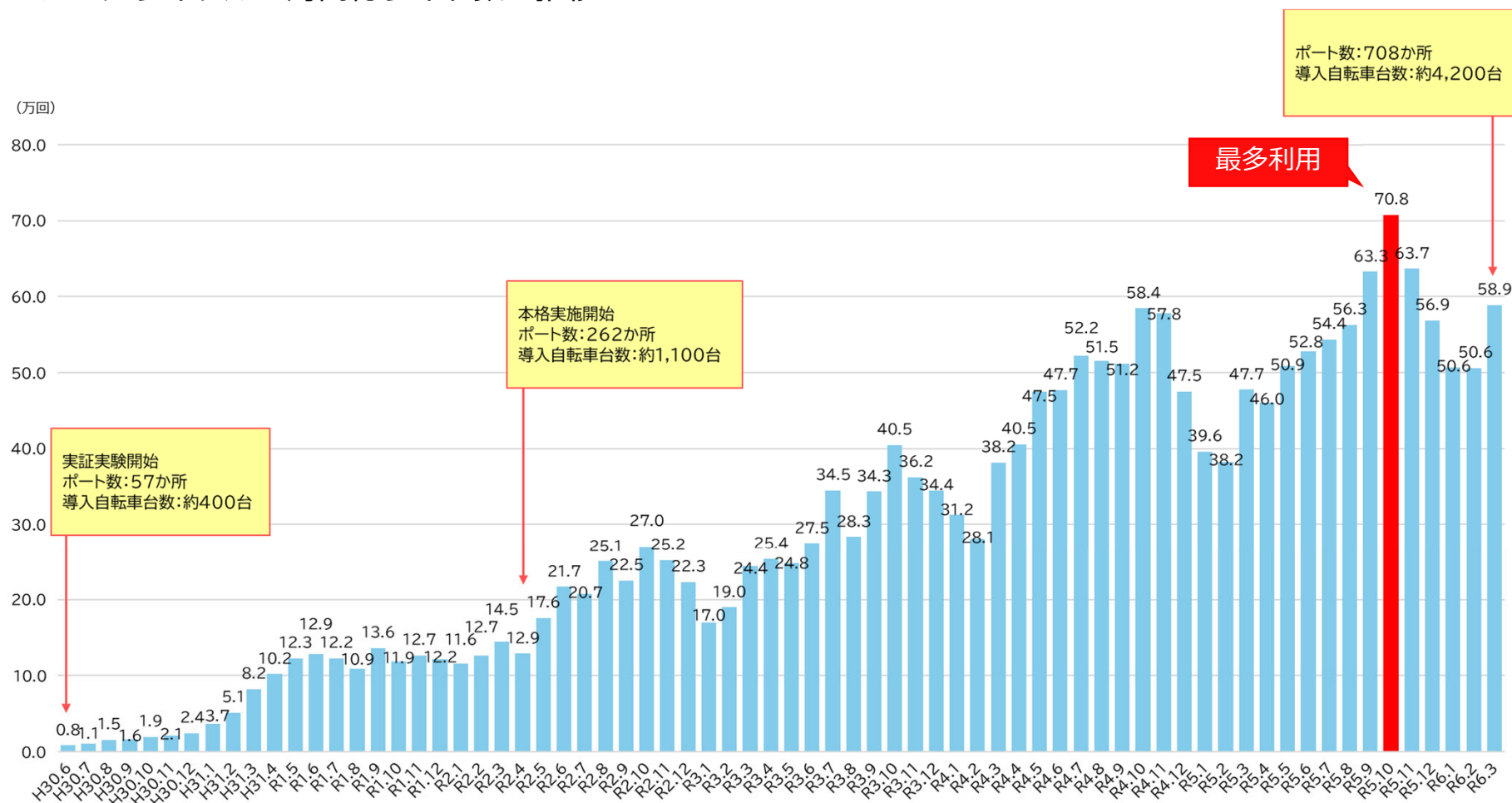
資料:道路下水道局

<参考> 福岡市の自転車の利用状況

(10) シェアサイクルの利用状況

- 平成30年に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6年3月時点でポート数が708か所、導入自転車台数約4,200台となり、月間ライド数は事業開始時と最多利用時を比較すると約89倍の70.8万回となっています。

■シェアサイクルの月間総ライド数の推移



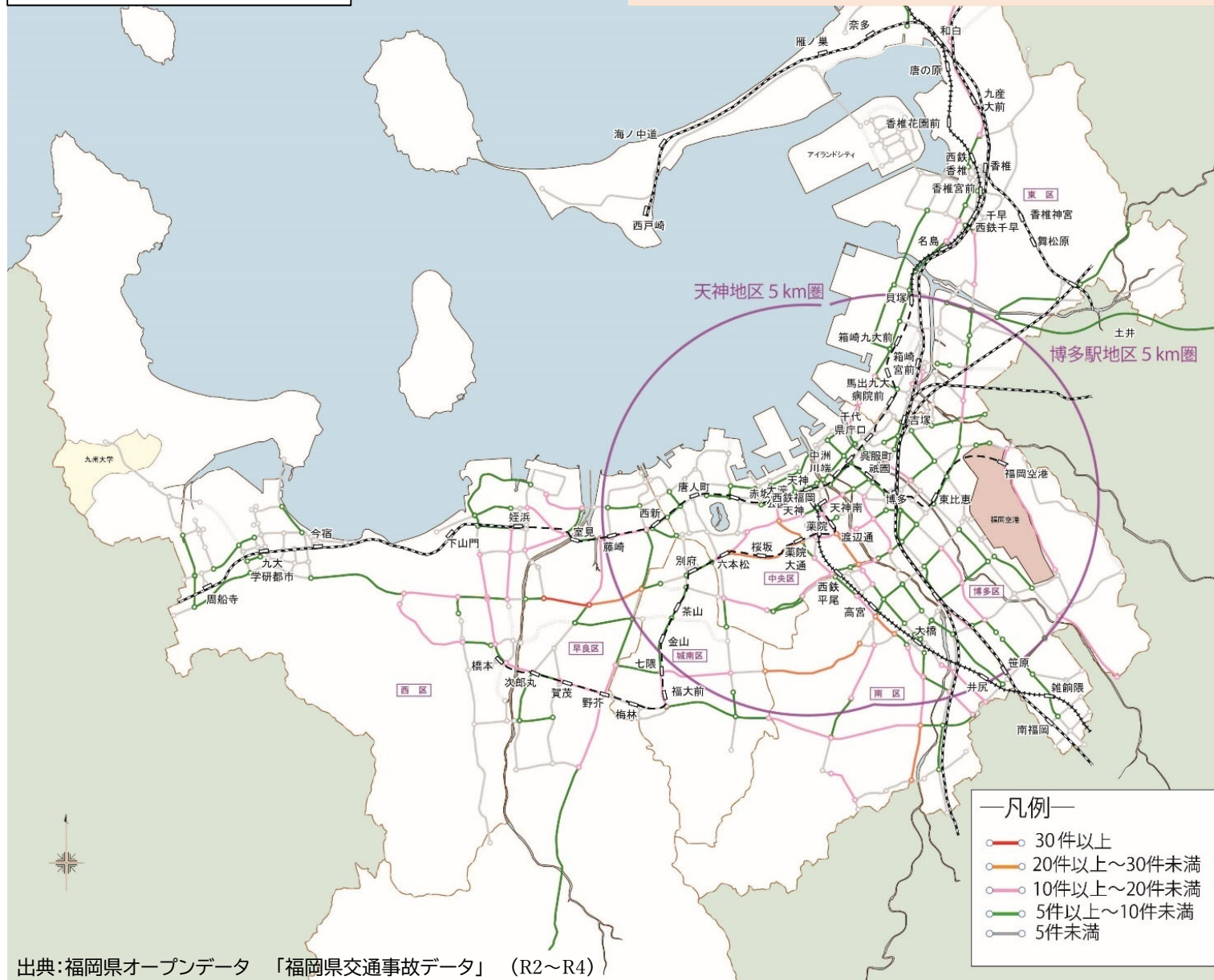
資料:道路下水道局

<参考> 福岡市の自転車の利用状況

(11) 市内幹線道路の自転車事故発生件数

■ 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。



＜参考＞ 福岡市の上位・関連計画における自転車の位置づけや施策の内容

第 9 次福岡市基本計画（平成24年12月改定）※令和 7 年度改定予定

施策3-4：ルールが守られ、人にやさしい安全なまちづくり（自転車の安全利用などの適正化）

施策4-5：公共交通を主軸とした総合交通体系の構築

福岡市都市交通基本計画（平成26年5月改定）※令和 7 年度改定予定

目標像Ⅲ：環境にやさしい交通 方針 7：自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり

目標像Ⅳ：活力ある都心部を支える交通 方針 9：都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上

福岡市道路整備アクションプラン2024（令和 3 年 6 月策定）※令和 7 年度改定予定

ビジョン 1：ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり 3.自転車と共生する道づくり

第11次福岡市交通安全計画（令和 4 年 1 月改定）

施策 2：自転車安全利用の推進 (1)自転車利用環境の総合的整備、(2)交通安全教育及び指導・啓発、(3)自転車の安全性の確保、(4)自転車利用者に対する指導取締りの推進、(5)「福岡市自転車の安全利用に関する条例」等の周知

第2次福岡市教育振興基本計画（令和元年6月策定）

施策16：子どもの安全確保に向けた取組みの推進 通学路の安全確保、交通安全教室や自転車教室による交通安全指導の充実

福岡 観光・集客戦略2013（平成25年3月策定）

戦略 9：来福客がゆっくり楽しむ、福岡のまち巡り戦略

4) 住む人、訪れる人、働く人の心に残る魅力ある都市空間デザインの創造

福岡市保健福祉総合計画（令和 3 年8月策定）

基本目標 1：健康づくりの推進 健康づくり支援の仕組みと環境づくり

福岡市スポーツ推進計画（令和 4 年 5 月策定）

目標 1：誰もがスポーツに親しみ、楽しむことの環境づくり 誰もがスポーツに親しめる機会の創出

福岡市地球温暖化対策実行計画（令和 4 年 8 月策定）

【めざす姿】 環境にやさしく移動できるまち 公共交通等の利用

自転車、徒歩などで移動しやすい環境整備

<参考> 国の自転車活用推進計画について（令和3年度～令和7年度）

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論

※ 関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

（1）自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

（3）自転車を巡る現状及び課題

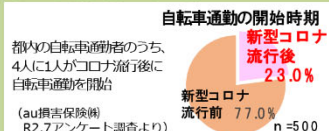
（2）計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、
令和7（2025）年度まで

第1次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

○ コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。



情報通信技術の発展

○ 交通分野でも**デジタル化**に更に進展する可能性。
(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)



高齢化等も踏まえた「安全・安心」

- 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。
- 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場
(自転車通行空間への影響)

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
- 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
- 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
- 4. シェアサイクルの普及促進
- 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
- 6. 情報通信技術の活用の推進
- 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
- 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
- 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
- 11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
- 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

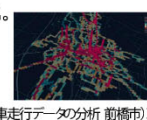
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
- 15. **多様な自転車の開発・普及の促進【新規】**
- 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
- 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
- 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
- 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
- 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
- 21. 災害時における自転車の活用の推進
- 22. **損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。
(利用者の多様性、将来に渡る使い方を留意しガイドラインも見直し)

<自転車の走行時に配慮した排水構造の例>
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・ **データを活用した計画策定**への支援
 - ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
 - ・ **シェアサイクル**への**MaaS**や**AI**の活用 等
<自転車走行データの分析 前橋市>

- **企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
 - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等
<企業の駐輪スペースの設置>
(出典 国土交通省)

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ **商業施設**（コンビニ等）等と**連携**した受入サービスの充実
 - ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
 - ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。
(ナショナルサイクリングルートの整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)

<森林でのMTB走行>
(出典 林野庁)

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。
- **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。

<三輪アシス自転車研究>
(出典 東北大学平井研助)

- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
 - ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）

- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○ 関係者の連携・協力 ○ 計画のフォローアップと見直し ○ 調査・研究、広報活動等 等

<参考> 国の自転車活用推進計画について（令和3年度～令和7年度）

自転車活用推進の状況(令和5年度の概要)



目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

<自転車通行空間の整備推進>

- 歩行者等と適切に分離した自転車通行空間を創出するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定案をとりまとめ。
- 限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分等を行うことにより、自転車通行空間の整備を検討する手法を例示。

<地方版自転車活用推進計画の策定促進>

- シクロサミット(R5.10)において、地方公共団体に対し、地方版自転車活用推進計画の策定を働きかけ。
- 令和5年12月、札幌市が自転車活用推進計画を策定し、全ての指定都市において計画に基づく活用推進を実施。
- 令和6年2月に三重県内8市町で自転車活用推進計画を共同策定。

<シェアサイクルの導入を促進>

- 令和5年9月にシェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドラインを策定し公表。
- 自転車利用環境向上会議(R5.11)や全国シェアサイクル会議(R6.2)において、地方公共団体に対して情報提供や働きかけを実施。

<自転車の利用によるCO2削減>

- 「デコ活」において、自動車から公共交通機関や自転車への利用転換について普及啓発を実施。

指標と実績

- 自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数：目標：400市区町村(令和7年度) 実績：192市区町村(令和5年度見込)
- シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数：目標：240市区町村(令和7年度) 実績：132市区町村(令和5年度見込)

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

<多様な自転車の活用>

- タンデム自転車の公道走行が令和5年7月より東京都において認められ、全ての都道府県において二人乗りが可能になった。

<自転車通勤の導入促進>

- 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトにおいて、令和5年度までに宣言企業を計61社、特に優れた企業として優良企業を計9社認定。

<スポーツツーリズムを通じたサイクルスポーツの振興>

- スポーツ人口拡大への貢献に資する優れた取組を表彰するSport in Lifeアワードにおいて自転車を活用した優秀なスポーツツーリズムの事例を令和5年3月に表彰するなど、サイクルスポーツの振興を推進。

<令和5年度自転車活用推進功績者表彰>

- 自転車の活用推進に関し特に顕著な功績があると認められた6者を令和5年5月に表彰。

<自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発>

- SMART LIFE PROJECTとして健康寿命の延伸につながる取組を推進。

指標と実績

- 通勤目的の自転車分担率：目標：18.2%(令和7年度) 実績：13.8%(令和3年度) ※全国都市交通特性調査(令和3年)より算出

目標3 サイクルトーリズムの推進による観光立国の実現

<ナショナルサイクルルート(NCR)をはじめとする世界に誇るサイクリング環境の創出と国内外へのPR>

- NCR6ルートについて、「誰もが安全・快適に走行できる環境整備」「サイクリストの受入環境整備」「コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり」などを実施。
- 台北サイクル2024やCYCLE MODE TOKYO 2023において、自転車活用推進本部及び各ルートが協力し、国内外に向けたNCRのPRを実施。
- 「森林サービス産業」の一環としてマウンテンバイクのプログラム等を情報発信。

<サイクルトレイン・サイクルバスの導入促進>

- 令和5年5月に「サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き」を策定し、各交通事業者の導入を支援。
- 令和6年1月にサイクルトレインの取組事例や課題と対応、支援などについてホームページを新たに開設。

指標と実績

- 先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルート数：目標：100ルート(令和7年度) 実績：94ルート(令和5年度)

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

<安全性の高い自転車の普及に係る取組>

- ISOとの整合化のため自転車に関するJISの主要規格(JIS D 9301など)について改定のための審議を実施。
- 一般財団法人日本車両検査協会が実施する自転車技士試験に対し後援により支援。

<ヘルメット着用努力義務化>

- 令和5年4月より自転車乗用中のヘルメット着用が努力義務化。

<自転車損害賠償責任保険の普及促進>

- 今年度新たに岡山県と山口県が加わり、44都道府県において、自転車損害賠償責任保険等の加入を義務化又は努力義務化する条例を制定。

指標と実績

- 自転車の安全基準に係るマークの普及率：目標：45%(令和7年度) 実績：35.2%(令和4年度)
- 自転車乗用中の交通事故死者数：419人(令和2年)ー346人(令和5年) ※第11次交通安全基本計画の計画期間一、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。
- 自転車技士の資格取得者数：目標：4900人(令和3～7年度) 実績：2530人(令和3～5年度)
- 自転車損害賠償責任保険等の加入率：目標：75%(令和7年度) 実績：62.9%(令和5年度)

<参考> 県の自転車活用推進計画について（令和4年度～令和8年度）

策定の趣旨

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代において、通勤、通学、買い物、レジャー等さまざまな目的で、最も身近に利用されている交通手段であり、自転車を活用することで、CO₂の削減、健康増進、観光振興等の効果が期待されます。

本県では、2019（平成31）年3月、自転車の活用を推進する取組を加速させるため、「福岡県自転車活用推進計画」を策定しました。安全で快適な自転車通行空間の整備や、快適なサイクリング環境の整備を行う等、着実に自転車の活用の取組が進んでいます。

また、2020（令和2）年に「福岡県自転車の安全で適正な利用の促進及び活用の推進に関する条例」が施行され、自転車損害賠償保険等（以下「自転車保険」という。）への加入が義務化される等、自転車の安全利用に関する取組により、自転車関連事故は年々減少しています。

「第2次福岡県自転車活用推進計画」は、こうした、これまでの成果や自転車を取り巻く状況の変化を踏まえ、行政機関はもとより、県民や事業者、関係団体等、あらゆる関係者が協働して、自転車の活用に関する施策を推進するために策定するものです。

計画の性格

自転車活用推進法に基づき、「福岡県自転車の安全で適正な利用の促進及び活用の推進に関する条例」を踏まえ、「福岡県総合計画」及び「福岡県交通ビジョン2022」の部門計画として策定します。

計画期間

2022（令和4）年度から2026（令和8）年度までの5年間とします。

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
福岡県自転車活用推進計画	第1次			第2次				

施策の推進方策

1 市町村との連携

地域の実情に応じた効果的な自転車の活用を推進するため、市町村と連携を図りながら取り組んでいきます。

2 関係機関との連携

行政機関のみならず、環境、健康、教育、スポーツ、観光、交通といった様々な分野の事業者、関係団体等と連携のうえ、地域の実情に応じた自転車活用施策を推進していきます。また、「九州地域戦略会議」等、九州・山口各県の経済界や行政機関等で構成される組織を十分活用し、国をはじめとする行政機関とも連携しながら、九州・山口が一体となった自転車活用施策の推進に取り組んでいきます。

3 成果の検証と新たな施策の検討

県内の交通関係事業者、有識者、行政機関等で構成する「福岡県交通対策協議会」において、本計画に掲げた取組の進捗状況や成果を検証し、必要に応じて、新たな取組や指標の検討を行うといったPDCAサイクルにより、実効性を高めていきます。

IV 計画の構成

第1章 総論			
I 策定の趣旨		II 計画の性格	
III 計画期間		IV 計画の構成	

第2章 これまでの成果と自転車を取り巻く状況の変化	
I 自転車の特徴	II これまでの成果
III 自転車を取り巻く状況の変化	
1 自転車の利用に関する状況	2 「自転車条例」「道路構造条例」の改正
3 九州各県連携の取組	4 国の自転車活用推進計画
IV 自転車の利用状況	V 福岡県自転車利用に関するアンケート調査

第3章 展開する施策	
目標1 自転車を快適に利用できるまちづくり	1 自転車通行空間の整備促進 2 自転車通行空間の確保と違法駐車取締り強化 3 放置自転車対策の推進 4 シェアサイクル等の普及促進
目標2 自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進	5 サイクルスポーツの普及促進 6 自転車による運動機会の提供
目標3 自転車を活用した観光振興と地域の活性化	7 サイクルツーリズムの促進 8 自転車の活用による地域の魅力発信
目標4 自転車・歩行者・自動車が安全に通行する社会づくりの推進	9 安全教育と啓発の推進 10 安全安心への備えと交通指導取締り 11 災害時の自転車活用

第4章 施策の推進方策	
I 市町村との連携	II 関係機関との連携
III 成果の検証と新たな施策の検討（指標の設定：7件）	