

第4章

計画策定の考え方

1. 計画策定の基本的な考え方
2. 福岡市の都市交通の考え方（上位計画）
3. 基本方針、各施策の体系



第 4 章 計画策定の考え方



1. 計画策定の基本的な考え方

「福岡市自転車利用総合計画」の策定から 20 年が経過し、放置自転車に関しては、駐輪場整備や撤去、啓発等の取組みを重点的に実施したことにより、大幅に減少しました。

令和 3 年には「第 1 次自活計画」が策定され、自転車通行空間の整備や、駐輪場の整備、適正な自転車利用のための啓発活動や、スポーツ、観光、健康づくり等、様々な分野での自転車の活用に取り組んできましたが、自転車対歩行者の事故の割合増加や利用者の走行マナーが改善されていない等、課題も残っています。

近年の動向としては、シェアサイクルの利用が急速に普及・拡大しているほか、ヘルメット着用の努力義務化、脱炭素社会の実現や健康増進等においても自転車が注目されており、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、自転車が活用しやすい環境づくりを更に進めていくため、第2次自活計画を策定します。



福岡市自転車利用総合計画
(平成 16 年 7 月策定)



第 1 次自活計画
(令和 3 年 3 月策定)



第1次自活計画（計画期間：令和3年度～令和6年度）

はしる 自転車通行環境の創出

まもる 自転車利用の適正化

とめる 駐輪環境の整備

いかす 自転車の活用

課題

自転車通行空間の整備が不十分

自転車事故件数は減少しているが、対歩行者の割合は横ばい

様々な形状の自転車やバイクの駐輪への対応が必要

自転車損害賠償保険等への加入率が低い

走行マナーが改善されていない

引き続き、サイクリスト受入環境の整備が必要

社会情勢の変化

青切符の導入

ヘルメット着用の努力義務化

シェアサイクルの利用者増

インバウンドの回復

関連する計画

国や県の自転車活用推進計画

市の上位計画や関連計画

第2次自活計画

2. 福岡市の都市交通の考え方（上位計画）

（1）第 10 次福岡市基本計画

計画の位置付け

「第 10 次福岡市基本計画」は、「福岡市基本構想」に掲げる都市像の実現に向けた方向性を、まちづくりの目標や施策として総合的・体系的に示した長期計画。

計画の目標年次

目標年次：2034 年度（令和 16 年度）

計画期間：2025 年度（令和 7 年度）から 2034 年度（令和 16 年度）までの 10 年間

分野別目標

- 1 一人ひとりが心豊かに暮らし、自分らしく輝いている
- 2 すべての子ども・若者が夢を描きながら健やかに成長している
- 3 地域の人々がつながり、支え合い、安全・安心に暮らしている
- 4 人と自然が共生し、身近に潤いと安らぎが感じられる
- 5 磨かれた魅力に人々が集い、活力に満ちている
- 6 都市機能が充実し、多くの人や企業から選ばれている
- 7 チャレンジ精神と新たな価値の創造により、地域経済が活性化している
- 8 アジアのモデル都市として世界とつながり、国際的な存在感がある

自転車の位置づけ

施策 3-4 日常生活における安全・安心の確保と地域福祉の推進

多様な主体が連携し、地域における包括的な支援体制の構築や防犯力の強化を図るとともに、自転車や喫煙などのモラル・マナーの向上、消防・救急体制や医療環境の充実、感染症対策の推進、情報リテラシーの向上による消費者被害等の未然防止、食品の安全性確保など、日常生活における安全・安心が確保されたまちづくりを進めます。

施策 6-3 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築

鉄道や幹線道路など、市民や来訪者の円滑な移動を支える交通ネットワークの充実・強化を図るとともに、公共交通や自転車の利用を促進するなど、市民・民間事業者・行政が連携し、分かりやすく使いやすい公共交通を主軸として、多様な交通手段が相互に連携した持続可能な総合交通体系を構築します。

(2) 福岡市都市交通基本計画

計画の位置付け

上位計画である福岡市基本計画の内容を踏まえた交通分野における基本理念や目標像を示すとともに、交通に関する取組みを進めていくにあたっての方針や主な施策を体系的にまとめた本市交通政策の基本的指針として活用するもの。

計画の目標年次

2034 年度（令和 16 年度）（上位計画である第 10 次福岡市基本計画と同じ）

分野別目標

- I 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築
- II 都市の魅力・活力を高める交通
- III 市民の日常を支え、誰もが安全・安心な交通
- IV 環境にやさしい交通

自転車の位置づけ

目標像 I 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築

方針 2 市民や来街者にとって、分かりやすく使いやすい交通環境づくり

市民や来街者が多様な移動手段によりシームレスで円滑に移動できる、分かりやすく使いやすい交通環境づくりに取り組むとともに、公共交通を主軸とした移動を促進します。

＜主な施策＞

○自転車や徒歩で移動しやすい交通環境づくり など

目標像 III 市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通

方針 6 誰もが安全、安心な交通環境づくり

公共交通や道路のバリアフリー化を推進するとともに、誰もが安全・安心に歩ける歩行空間の確保等を進めます。

＜主な施策＞

○自転車等の適正利用の促進 など

目標像 IV 環境にやさしい交通

方針 8 環境にやさしい交通環境づくり

環境にやさしい公共交通や徒歩・自転車による移動を促進するなど、運輸部門からの温室効果ガス排出削減に向けた取組を進めます。

＜主な施策＞

○自転車や徒歩で移動しやすい交通環境づくり【再掲】 シェアリングモビリティの利活用 など



3. 基本方針、各施策の体系

第1次自活計画をもとに、市が抱える課題や社会情勢の変化、市民意見などを踏まえた新たな目標や取組み方針を設定します。

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・自動車・自転車など道路を利用する皆の安全と快適につながる通行環境を創出します。
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等の整備を進め、走行しやすい環境を形成していきます。



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駐輪場の整備や、予防保全型の計画的な更新を行い、利用しやすい駐輪環境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等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

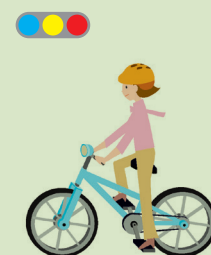
基本方針：適正な自転車利用の促進

自転車の適正利用のため、利用者の義務や責務を明確にしています。

走行に関しては、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、引き続き、放置自転車の対策を行っていきます。

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。

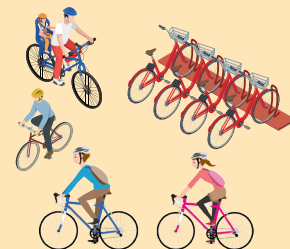


いかす

自転車の活用

基本方針：自転車を活用したまちづくり

幅広い世代で利用される身近な乗り物である自転車を市民の健康づくりやサイクルツーリズムの推進などを通して、親しむ機会を創出するとともに、通勤・通学等の日常利用や、観光、スポーツ等のレジャー利用に加え、シェアサイクルの活用促進等、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る自転車を活用したまちづくりを目指します。





(1) 道路を利用する皆の安全と快適につながる自転車通行空間の創出

施策1 自転車通行空間の整備

施策2 逆走防止等の表示

(2) 安心して走行できる自転車通行環境の創出

施策3 違法駐車の積極的な取締り

施策4 自転車走行ルートの誘導案内

(1) まちづくりと連携した駐輪場の整備

施策5 まちづくりの機会を捉えた駐輪場整備

施策6 民間と共働した駐輪場整備

(2) 駐輪場の利便性向上

施策7 持続可能な施設利用のための計画的な更新

施策8 多様なニーズに対応した駐輪環境の整備

施策9 駐輪サービスの利便性向上

(1) 自転車安全利用の推進及び促進

施策10 自転車安全教育、啓発活動の推進

施策11 街頭指導強化、地域における安全利用に関する活動の促進

施策12 自転車損害賠償保険等への加入促進

(2) 良好な駐輪マナーの継続

施策13 啓発活動による適正な自転車利用

施策14 放置自転車の撤去

施策15 ICTを活用した効率的な放置自転車対策

(1) 自転車に親しむ機会の創出

施策16 サイクルツーリズムの推進

施策17 自転車に親しむ取組みの促進

施策18 自転車を活用した健康づくり

(2) 自転車を活用したまちの活力向上

施策19 シェアサイクルの活用促進

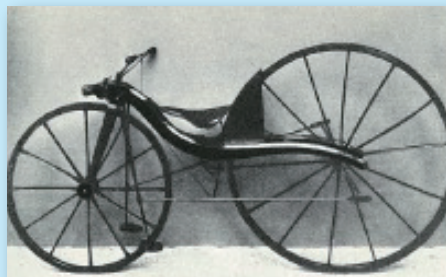
施策20 自転車利活用に関する取組みの促進



足蹴り方式からペダル方式へ

1839 年スコットランドで鍛冶屋を営んでいたカークパトリック・マクミランが、鍛冶の技術を利用して鉄製の“ペロシペード”を発明します。蒸気機関車と同じ槌（てこ）の原理の駆動回転を利用したペダルを踏み込んで進むこの新しい方式を採用したため、足蹴り方式と比較し走行スピードは大幅に上昇しました。

ペロシペードはラテン語で“早足”を意味し、現在フランスでは自転車を“ペロ”と呼んでいます。



別名は“骨揺り”

1863 年、フランスのピエール・ラルマンがペロシペードを改良し前輪にペダルとクランクを取り付け、現在では子どもが乗る三輪車と同じ駆動方式を発明しました。この発案をフランスのミショー親子が工場を設立し量産化に成功。1867 年には 1 年間で約 1,000 台を生産し“ミショー型ペロシペード”として普及しましたが、乗り心地の悪さからイギリスでは“ボーンシェイカー（骨揺り）”と呼ばれました。

ミショー型ペロシペードによって、新しい二輪車の乗り物は世間で認知されました。



頭でっかちのダルマ自転車の出現

ペロシペードではペダルを 1 回転すると前車輪が 1 回転しますので、速く走ろうとすると前車輪の直径を大きくしペダルの回転数を増加させねばなりません。

1870 年頃になると、イギリスのジェームス・スタンレーが直径約 1.5m に巨大化した前車輪のペロシペードを考案し“オーディナリー（日本ではダルマ自転車）”と呼ばれました。ハイスピードを追求し前車輪を大きくしても、乗る人間の脚の長さが限度で限界があり、またサドルの位置が高くて安定性が悪く乗りこなすのに大変苦労したそうです。

オーディナリーはアメリカでは“ハイホイラー”、イギリスでは前輪を大きな 1 ペニー硬貨、後輪を小さな 1/4 ペニー硬貨（ファージング）にたとえ“ペニーファージング”と呼ばれました。



出典：日本自転車文化協会「自転車の歴史」より