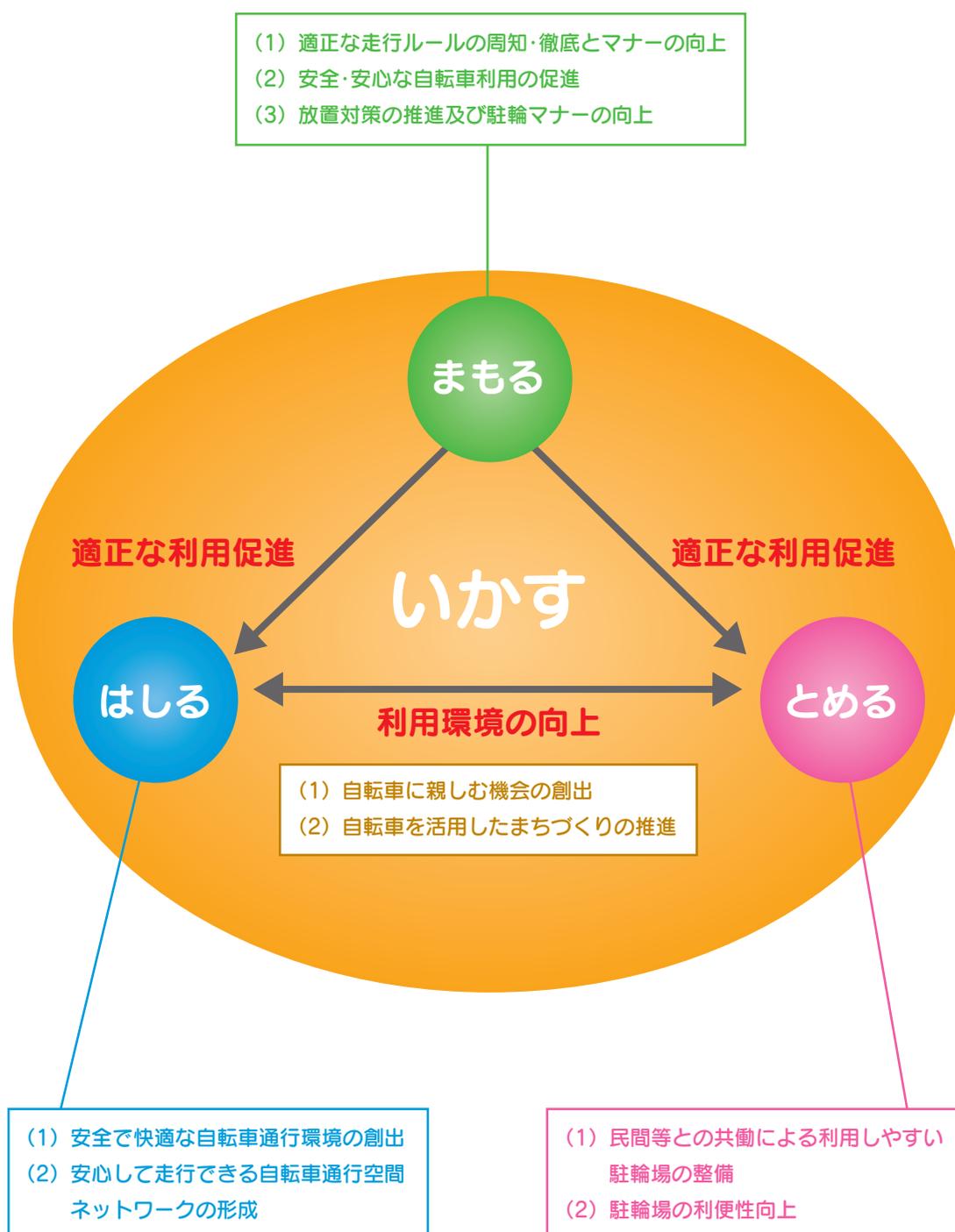


第4章 各施策の具体的な取組み

「まもる」で走行マナーや駐輪マナーについて、自転車利用者への適正な利用促進を目指し、「はしる」と「とめる」が相互に連携して利用環境の向上を目指します。

また、「まもる」「はしる」「とめる」の体系を基本とし、これらの施策を進めた上で、「いかす」の施策を進め、総合的に自転車活用を促進していきます。

・福岡市自転車活用推進計画における総合的な自転車活用の促進



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



福岡市の現状

- 都心部（天神・博多駅地区）への自転車の乗入が多く、交通事故も多くなっています。
- 自転車対歩行者の事故件数割合が増加しており、そのうち約6割が歩道上で発生していることから、原則、車道で自転車通行空間を整備していく必要があります。
- 市政アンケートでは、約7割の市民が自転車の安全性や走行性に不満を持っています。



(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

施策2：違法駐車 of 積極的な取締り

施策3：自転車走行ルートの誘導案内

(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



施策1：自転車通行空間の整備

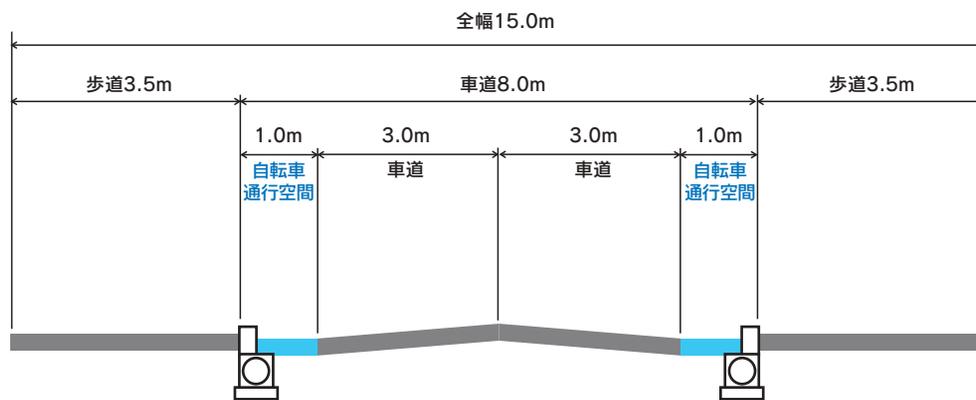
平成26年3月に策定した「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画」の自転車通行空間ネットワーク整備予定路線を見直し、新たに本計画において、自転車通行空間の新たな整備路線を選定し、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。

(1) 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対象路線は、原則、幅員15m以上の都市計画道路とします。

【参考；幅員15m以上の考え方】

自転車通行空間(1.0m)を確保し、かつ、歩道幅員(3.5m)の確保が出来る最低道路幅員



(2) 整備の考え方

①自転車通行空間の整備

- 1) 警察庁の通達「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」及び国土交通省と警察庁の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車通行空間を整備します。
- 2) 既存の路肩を活用し、自転車通行空間を整備します。
- 3) 道路構成の見直し(車線幅の変更や中央分離帯の縮小、植栽帯の撤去等)や側溝の改良により、自転車通行空間を整備します。

②既設自転車歩行者道の活用

車道に自転車通行空間の確保が困難な場合は、既設の自転車歩行者道や代替エレートを活用します。

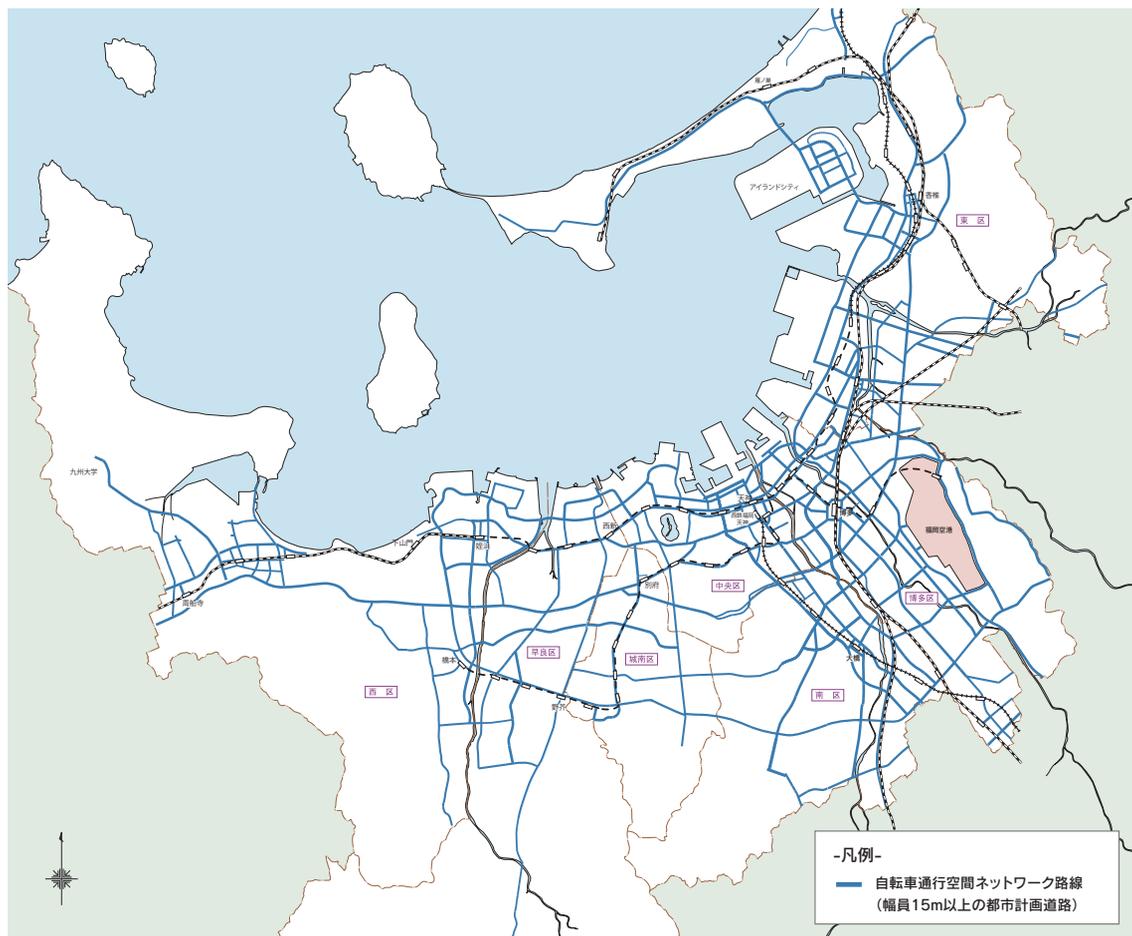
(3) 計画期間内における整備・検討路線選定の考え方

整備路線の選定にあたっては、以下の観点で評価を行い、整備の実現性を踏まえ路線を選定します。

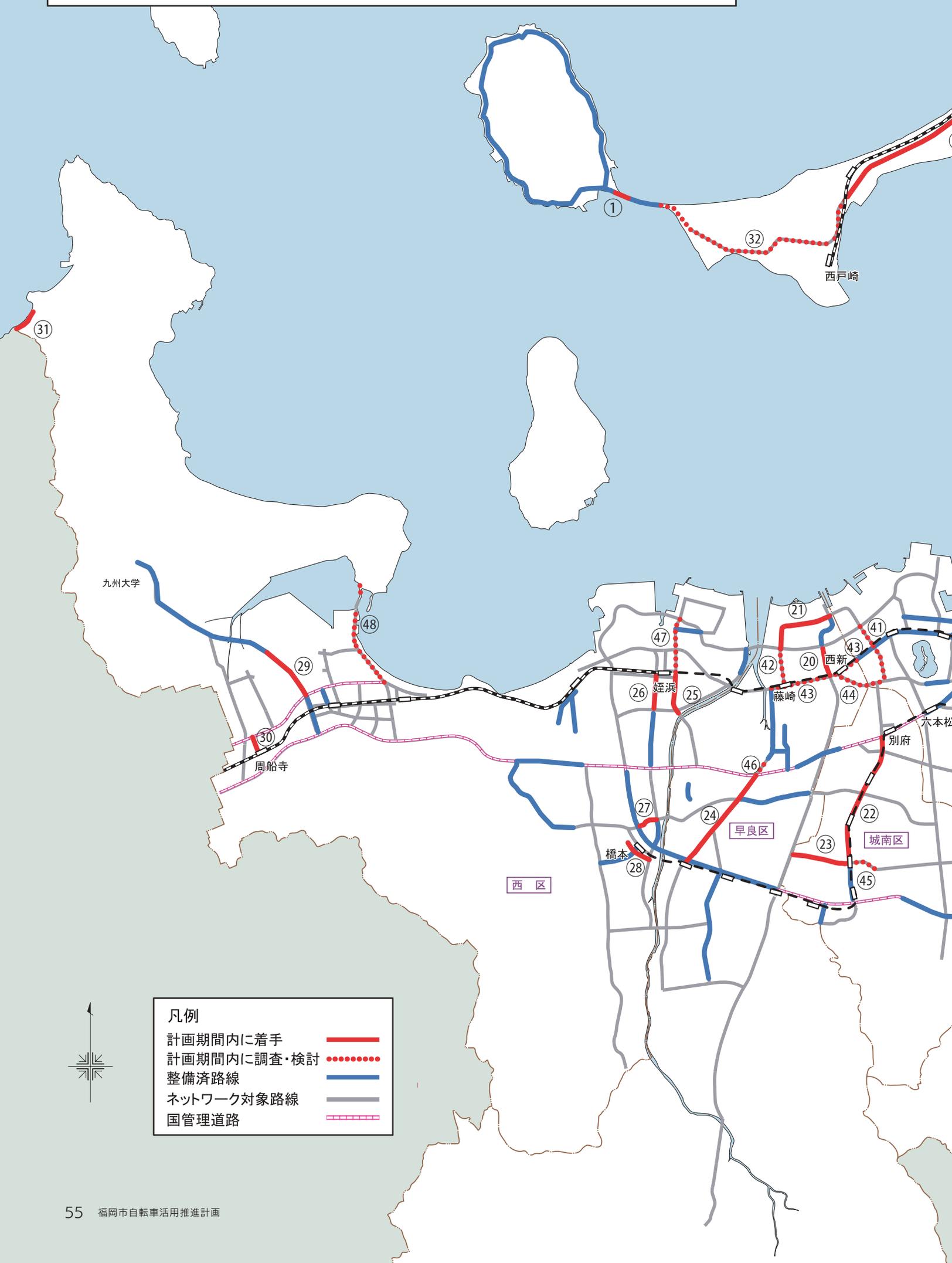
- ・自転車交通量
12時間交通量：概ね 2,000 台 以上
または ピーク時1時間当たり交通量：概ね200台 / 時間 以上
- ・歩行者交通量
12時間交通量：概ね 1,000 人 以上
- ・自転車事故発生件数 (H28年～R元年) が多い路線
- ・既存の自転車通行空間と接続し利便性が高まる路線
- ・都心部回遊機能の強化につながる路線
- ・鉄道駅へのアクセス路線 (鳥飼梅林線・姪浜飯盛線・大橋駅前1号線など)
- ・福岡県サイクルツーリズム推進協議会による広域モデルルート選定路線 (海の中道など)

※上記にかかわらず、「福岡市道路整備アクションプラン」における道路の新設・拡幅にあわせて整備を検討します。また、計画期間内に「着手」及び「調査・検討」する路線は、「福岡市自転車ネットワーク整備計画 (平成26年3月策定)」を継承するものです。

○自転車通行空間ネットワーク対象路線図



自転車通行空間ネットワーク整備予定路線図(4年間)



凡例

計画期間内に着手	——
計画期間内に調査・検討
整備済路線	——
ネットワーク対象路線	——
国管理道路	----



※掲載した路線については、計画予算額が確保された場合の目標であり、事業の進捗、道路交通状況の変化、財政事情等により、今後、適宜、見直しを行います。
 また、各路線の整備形態については、整備時までには交通管理者等、関係機関と協議のうえ、選定します。

整備予定路線一覧

整備区分	番号	路線名
計画期間内に着手	1	主) 志賀島和白線(海の中道)
	2	アイランド東1号線
	3	九州大学箱崎キャンパス跡地のまちづくり
	4	箱崎阿恵線
	5	博多箱崎線外1線
	6	石城町487号線
	7	県) 後野福岡線(須崎公園通り)
	8	市) 博多駅前線
	9	御供所井尻3号線
	10	市) 博多駅草ヶ江線(住吉通り)
	11	市) 博多姪浜線(昭通通り)
	12	県) 後野福岡線(渡辺通り)
	13	県) 後野福岡線(日赤通り)
	14	市) 清水干隈線(大池通り)
	15	主) 福岡筑紫野線(高宮通り)
	16	国道385号
	17	大橋駅前1号線
	18	市) 福岡筑紫野2号線
	19	市) 博多駅五十川線(竹下通り)
	20	市) 西新通線(サザエさん通り)
	21	市) 地行百道線
	22	鳥飼梅林線(城南学園通り)
	23	市) 清水干隈線(福大通り)
	24	藤崎四箇線
	25	小田部姪浜線
	26	姪浜飯盛線
	27	県) 周船寺有田線
	28	橋本地区土地区画整理事業
	29	市) 学園通線
	30	県) 大原周船寺停車場線
	31	主) 福岡志摩前原線
計画期間内に調査・検討	32	主) 志賀島和白線(海の中道)
	33	箱崎阿恵線
	34	堅粕箱崎線(妙見通り)
	35	市) 下臼井博多駅線(空港通り)
	36	主) 博多停車場線(大博通り)
	37	御供所井尻3号線
	38	県) 桧原比恵線
	39	市) 清水干隈線(大池通り)
	40	美野島塩原線
	41	市) 鳥飼地行線
	42	市) 百道通線
	43	博多姪浜線(昭通通り)
	44	堅粕西新2号線
	45	市) 清水干隈線(福大通り)
	46	藤崎四箇線
	47	小田部姪浜線
	48	主) 福岡志摩前原線

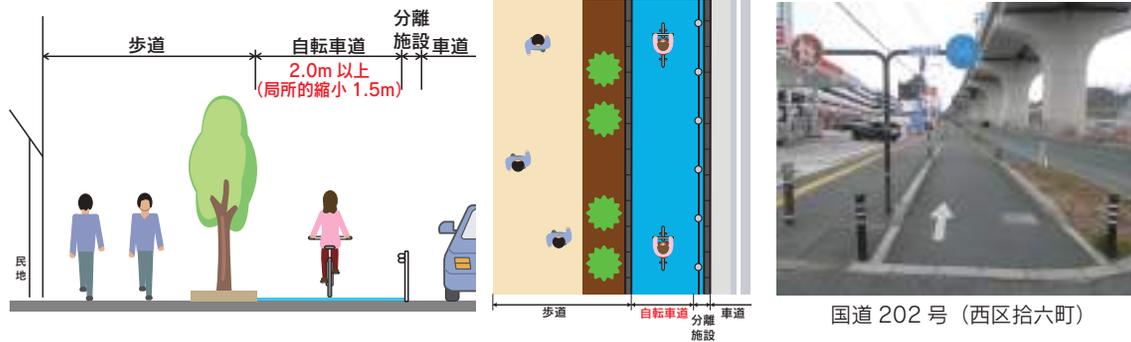
主): 主要地方道
 県): 一般県道
 市): 市道

(4) 自転車通行空間の整備形態

歩行者及び自転車の安全性・快適性の向上の観点から、路線ごとの交通状況、道路状況に配慮しつつ、原則として、以下4つの整備タイプから自転車通行空間の整備形態を選定します。

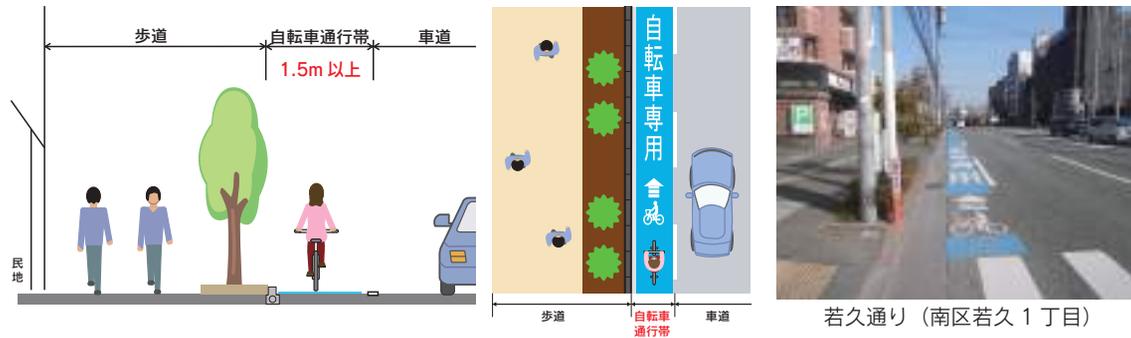
■自転車道

自転車通行空間に必要な幅員 2.0m以上



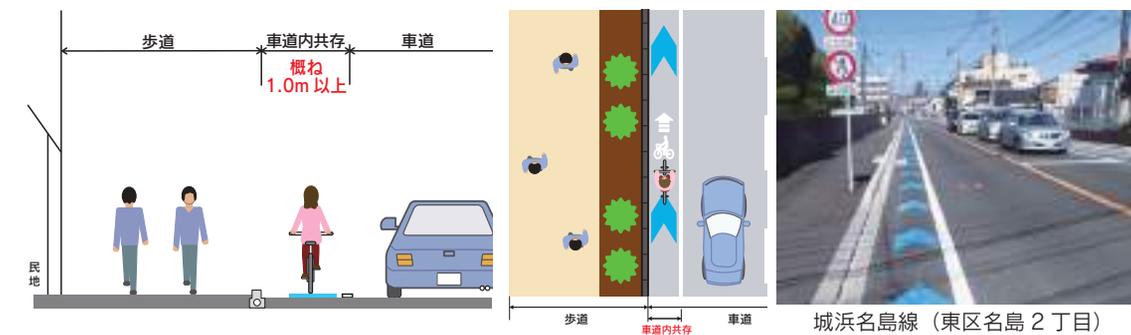
■自転車通行帯

自転車通行空間に必要な幅員 1.5m以上



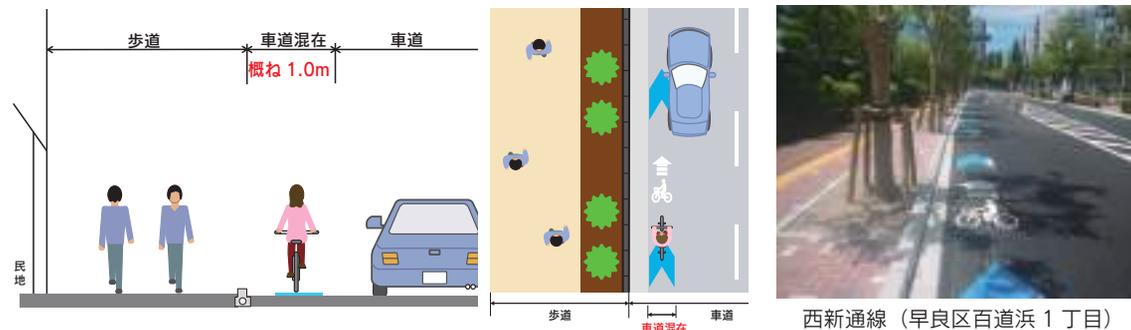
■車道内共存

自転車通行空間に必要な幅員 概ね1.0m以上



■車道混在

自転車通行空間に必要な幅員 概ね1.0m



施策2：違法駐車の積極的な取締り

整備された自転車通行空間を快適に走行するために、関係機関と連携して、自転車の通行が多い路線や自転車事故が多い路線を重点的に違法駐車取締りを行います。



自転車通行空間上の違法駐車状況



違法駐車確認イメージ

施策3：自転車走行ルートの誘導案内

自転車利用者が安全で快適なルートを選択できるよう、ナビゲーションアプリなどICTを活用した自転車走行ルートの誘導案内を促進していきます。

また、自転車通行空間が整備された際は、速やかにナビゲーションアプリ等の運営事業者へ整備路線箇所等の情報提供を行います。

- 距離・時間・高低差などを考慮したルート
 - 事故多発地点や天候の変化
 - リアルタイムで走行情報（走行距離、消費カロリーなど）
 - サイクリングステーションやシェアサイクルポート
- などが検索可能



アプリによる自転車走行ルート案内

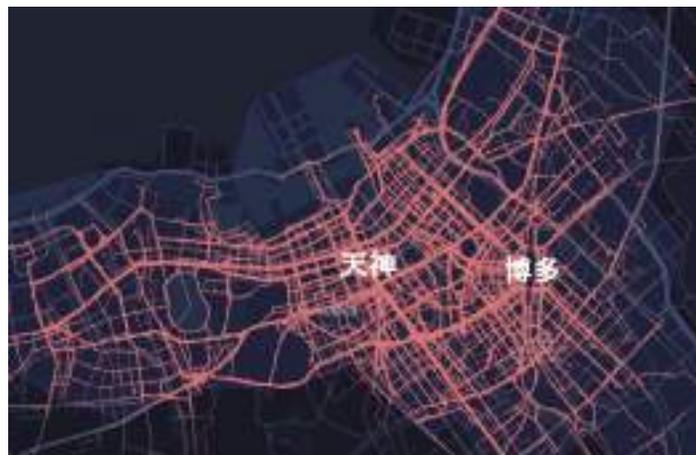
資料：(株)ナビタイムジャパン

(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

はしる

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

シェアサイクル事業の利用実態データや自転車事故件数のデータを収集し、新たな路線選定や整備の優先順位の設定などに活用することを検討し、効率的・効果的な自転車通行空間ネットワークの整備を推進します。



シェアサイクル利用実態データ（サンプル）



自転車は道路のどこを走ればいいのか？

矢羽型路面表示が整備された道路における自転車の通行ルール

自転車は車の仲間なので、**車道の左側通行が原則**です。

- 車道の左側を縦一列で通行してください。
- 路面に着色やマークがある場合は、それぞれのルールに従って通行して下さい。

自転車は車道が原則 ※

矢羽根に沿って
車道の左側を通行しましょう

※歩道通行ができる場合

- ①普通自転車歩道通行可の道路標識が設置された歩道
- ②車道を通行することが危険であると認められる方・13歳未満の方・70歳以上の方・身体の不自由な方
- ③安全のため歩道通行がやむを得ないとき



普通自転車歩道通行可標識

自転車は車道寄りを徐行し、歩行者の通行の妨げとなるときは、一時停止しなければなりません。

右折時は2段階で

交差点では、矢羽根に沿って
直進しましょう



矢羽根の上に車両が...

駐停車車両を避けるときは
右側後方を確認



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

福岡市の現状

- 市内のほとんどの鉄道駅周辺には市営駐輪場が整備されており、放置自転車の台数もピーク時から大幅に減少し、市営駐輪場の利用率が約9割となっています。
- 民間の附置義務駐輪台数は、年々増加していますが、案内等が不足しているため、利用率が低くなっています。
- 近年、様々な自転車が普及しており、特にスポーツ車や電動アシスト自転車の販売台数が増加しています。



(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

施策6：民間駐輪場の整備促進

(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

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

施策5：市営駐輪場の整備・更新

(1) 市営駐輪場の整備

新たな市営駐輪場については、新駅の開業など、まちづくりの進展の機会を捉え、適切な位置・規模の整備を図ります。既存駐輪場についても駐輪需要を踏まえて収容台数の確保に努めていきます。また、景観への影響や土地の有効活用を考慮し、地下空間や高架下での整備や民間施設との合築などを検討します。



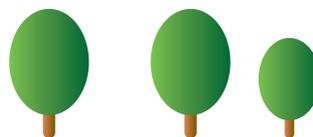
地下空間を利用した駐輪場
(天神ふれあい通り駐輪場)



高架下を活用した駐輪場
(千早駅北駐輪場)



民間駐車場との合築による駐輪場 (香椎駅南駐輪場)



(2) 市営駐輪場の更新

これまで整備してきた市営駐輪場については、老朽化の状況を踏まえて計画的な更新を進めていきます。



老朽化した駐輪ラック



老朽化した精算機

(3) 路上駐輪場の撤去

平成9年度から幅員に余裕がある歩道上に暫定的な措置として路上駐輪場を整備してきましたが、ゆとりある歩行空間の確保に向けて、官民連携による駐輪場（施設型）が整備された際や周辺の駐輪場の利用状況を踏まえて順次廃止していきます。

区	名称	台数
博多	祇園駅路上	68
	博多駅路上	339
	呉服町駅路上	191
	中洲川端駅路上	280
中央	天神路上	1,462
	赤坂駅路上	516
	大濠公園駅路上	301
	唐人町駅路上	200
	渡辺通り駅路上	450
南	大橋駅路上	443
城南	七隈駅路上	27
早良	西新駅路上	264
	野芥駅路上	362
	次郎丸駅路上	30
合計		4,933

路上駐輪場台数（令和3年3月末時点）



天神地区の路上駐輪場（令和3年3月末時点）



撤去前



撤去後

路上駐輪場（サザン通り）の撤去状況

(4) 鉄道事業者と連携した駐輪場の整備

「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」では、鉄道事業者には、駅周辺における駐輪場設置等に関して積極的に協力する義務があると定められていることから、引き続き、鉄道事業者と連携して整備等に取り組みます。

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（抜粋）
（自転車等の駐車対策の総合的推進）

第5条第2項 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。

（以下略）

施策6：民間駐輪場の整備促進

市附置義務条例に基づき、民間事業者等による駐輪場整備を促進します。

都心部においては、都心部機能更新誘導方策などの制度を活用して、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ます。また、附置義務台数以上の駐輪場が整備された際には、周辺の路上駐輪場を順次撤去していきます。

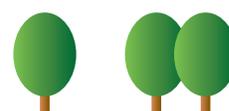


旧大名小学校跡地活用事業
資料提供：積水ハウス（株）



（仮称）博多駅東一丁目開発（旧博多スターレーン跡地）
資料提供：NTT都市開発（株）

また、自転車利用者の目的地が多岐にわたる都心部などにおいては、民間駐輪場の一般開放、短時間無料、市営駐輪場並みの料金設定やキャッシュレス決済の対応などの協力を促し、自転車を利用しやすいまちを目指します。



(2) 駐輪場の利便性向上

とめる

施策7：案内マップや案内サインの設置

駐輪場利用者の視認性向上のために、各エリアで官民統一した駐輪場案内マップやサインのデザインを検討し、エリアマネジメント団体などと連携して設置を推進します。



駐輪場案内サイン（天神地下街）



官民連携した駐輪場案内サイン

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）やICTなどを利用して、自転車利用者への駐輪場の位置や料金、混雑状況などの施設情報の提供に取り組みます。また、駐輪場混雑情報が確認できることにより、新型コロナウイルス感染症対策として「3密の回避」にも寄与します。



空き・混雑情報配信サービス
提供：(株) バカン

施策9：多様な駐輪ニーズへの対応

スポーツタイプやマウンテンバイク等の様々な自転車に対応した利用しやすい駐輪装置の導入を進めるとともに、子ども乗せ自転車や高齢者等が利用しやすい駐輪スペースの確保に努めます。また、利用実態を踏まえた自転車と原動機付自転車のバランスが取れた配置を行います。



様々な自転車に対応した駐輪機（民間駐輪場）



平置き駐輪スペース（六本松駅駐輪場）

施策10：駐輪サービスの向上

短時間利用の無料化、長期契約者の割引など様々な利用状況に応じた料金設定や24時間営業など利用しやすい営業形態の設定に向けた取組みを進めます。

電動式空気入れ、電動アシスト自転車の充電器の設置、自転車の軽微な点検整備・修理など、利用者が利用し続けたいくなる付加価値サービスの提供に向けた取組みを進めます。

また、交通系 IC カードやバーコード決済の導入などキャッシュレス化に対応した精算機を一部で導入していますが、決済方法が非接触であり、新型コロナウイルス感染症等の感染防止にも効果的であることから、今後、導入を促進していきます。



電動式空気入れ



交通系 IC カード決済

キャッシュレス化に対応した精算機



バーコード決済

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

福岡市の現状

- 市内の自転車関連事故件数は減少していますが、自転車関連事故件数に占める自転車対歩行者の割合は増加しています。
- 福岡市は若年層の割合が政令市の中で最も高く、事故件数を年齢別でも通学等で自転車を利用する若年層の割合が最も高くなっています。
- 令和2年10月から自転車損害賠償保険等への加入が義務化されています。
- 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3万台の自転車が撤去されています。



<p>(1) 適正な走行ルールの周知・徹底とマナーの向上</p>	<p>施策11：責任・義務の徹底、啓発活動の推進</p>
	<p>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</p>
<p>(2) 安全・安心な自転車利用の促進</p>	<p>施策13：自転車損害賠償保険等への加入促進</p>
	<p>施策14：自転車点検整備等の促進</p>
<p>(3) 放置対策の推進及び駐輪マナーの向上</p>	<p>施策15：啓発活動による適正な自転車利用</p>
	<p>施策16：定期的な撤去の実施</p>
	<p>施策17：ICTを活用した放置自転車対策の検討</p>

(1) 適正な走行ルールの周知・徹底とマナーの向上

まもる

施策11：責任・義務の徹底、啓発活動の推進

自転車は道路交通法上の軽車両に当たり、交通ルールやマナーを遵守する必要があることなどについて、市民へ理解を促すため、様々な機会を捉えて自転車安全利用に関する交通安全教育及び啓発に取り組みます。また、通勤・通学に自転車を利用する人、シェアサイクル利用者、自転車を使った配送を行う事業者等、ターゲットに応じた効果的な啓発に取り組みます。

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等を学校や地域で開催します。また、交通安全教育の一環で自転車の交通ルールやマナーを学ぶ機会を取り入れていき、小・中学校等で自転車教室の実施を推進します。

関係機関・団体と共働して「自転車安全利用の日（毎月8日）」や「四季の交通安全運動」における街頭キャンペーンなどに積極的に取り組みます。



交通安全キャンペーンの様子



四季の交通安全運動啓発チラシ

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

自転車押し歩き推進区間などにおける自転車安全利用指導員の効果的な配置により、街頭指導の強化に取り組んでいきます。

また、地域等において自転車の安全利用に資する活動に取り組む市民等を対象とした講習会を開催し、受講者を自転車安全利用推進員として委嘱するとともに、推進員の自主的な活動に対する物品等の提供による支援を行うことにより、ルールやマナーに精通したボランティアの確保等に取り組みます。



自転車安全利用指導員による街頭指導の様子



自転車安全利用推進員への支援物品

補足 体系的な自転車安全教育・啓発の推進（施策 11） まもる

安全な自転車利用に求められるルールは年齢等に応じて異なるため、子どもから高齢者までそれぞれのライフステージに合わせた体系的な自転車安全教育・啓発を推進します。

ライフステージ別の自転車安全教育・啓発

凡例		現在実施している事業	今後関係機関等と連携し新規に実施していく事業
ライフステージ		幼児	小学生
交通安全教室等	座学	リーフレット、啓発動画等を活用した自転車安全教育	
			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
		学校における自転車安全利用の学習	
	実技	プロスポーツチーム等と連携した自転車教室 →プロ選手等による指導のもと、基本的な運転操作等を楽しみながら学ぶ	シミュレーター等を活用した講習会 →自転車のルール・運転技術について、シミュレーター体験をしながら学ぶ
広報・啓発		自転車損害賠償保険等加入義務化の周知	
		定期的な自転車の点検整備の促進、灯火点灯の徹底、ヘルメット着用の啓発	
		通勤・通学に自転車を利用する人、シェアサイクル利用者、自転車を使った配送を行う事業者等、ターゲットに応じた啓発の実施	

ライフステージ		大学生	社会人	高齢者
交通安全教室等	座学	リーフレット、啓発動画等を活用した自転車安全教育		
		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		
			企業向け講習会 →都心部への自転車通勤者を対象とした講習会の開催	
	実技	シミュレーター等を活用した講習会 →自転車のルール・運転技術について、シミュレーター体験をしながら学ぶ		
広報・啓発		自転車損害賠償保険等加入義務化の周知		
		定期的な自転車の点検整備の促進、灯火点灯の徹底、ヘルメット着用の啓発		
		通勤・通学に自転車を利用する人、シェアサイクル利用者、自転車を使った配送を行う事業者等、ターゲットに応じた啓発の実施		

施策13：自転車損害賠償保険等への加入促進

近年、自転車利用者が加害者となる高額賠償事例が全国的にも相次いでいることなどを踏まえ、被害者救済の観点から、「福岡市自転車の安全利用に関する条例」を改正し、令和2年10月から自転車損害賠償保険等への加入を義務付けたことから、交通安全教室や各種キャンペーンなど様々な機会を捉えた周知啓発に取り組んでいきます。

【保険義務化の対象者】

- (1) 自転車利用者
(子どもが利用する場合はその保護者)
- (2) 業務中に従業員に自転車を利用させる事業者
- (3) 自転車貸出業者



施策14：自転車点検整備等の促進

交通安全教室や各種キャンペーンによる周知啓発のほか、自転車安全利用指導員による街頭指導などにより、自転車の定期的な点検整備の促進、自転車の灯火点灯の徹底や側面等への反射器材の備付け、自転車用ヘルメットの着用促進等に取り組んでいきます。



定期的な自転車の点検整備



灯火点灯の徹底



自転車用ヘルメットの着用促進

(3) 放置対策の推進及び駐輪マナーの向上

まもる

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」の啓発活動や「街頭指導・放置自転車対策協力員制度」の活動を継続して実施し、自転車利用者への駐輪マナーの向上に努めます。

(1) 放置サイクルZERO 宣言!キャンペーン

「放置サイクルZERO 宣言!キャンペーン」によるチャリ・エンジェルズなどの啓発活動を継続的に行い、自転車利用者の多くを占める若年層に対する駐輪マナーの意識改革に努めます。



チャリ・エンジェルズ活動の様子



©avispa fukuoka

自転車放置防止対策の周知PR (ベスト電器スタジアム)

(2) 街頭指導・放置自転車対策協力員制度

街頭指導員や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、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きます。



街頭指導の様子

施策16：定期的な撤去の実施

放置自転車は、歩行者や緊急車両などの通行阻害や都市景観の悪化を引き起こします。

福岡市の放置自転車の台数は、市民の皆様のご理解もあり、平成13年のピークを境に年々減少しています。しかしながら、依然として毎年約3万台（過去5年間平均）の自転車が撤去されていることから、定期的な撤去を継続していきます。

都心部においては、平日のみならず、休日・夜間の撤去を実施し、適正な道路利用に努めていきます。



放置自転車の撤去の様子

施策17：ICTを活用した放置自転車対策の検討

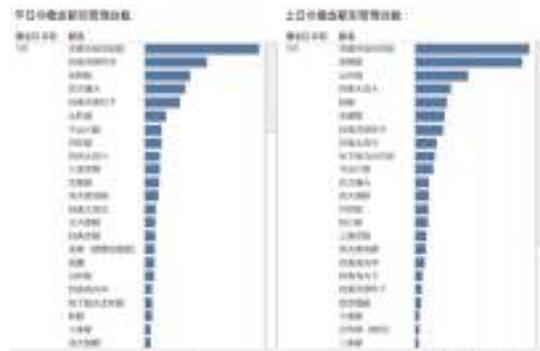
放置自転車対策において、ICTを活用することにより、放置自転車の認定を遠隔で行うことができ、業務の効率化が期待できます。また、撤去された自転車が情報登録されることで、インターネット上で保管場所等を確認することが可能となり、利用者等への返還がスムーズになることで、返還率の向上を図ります。

過去の放置自転車の撤去場所、撤去日時などのデータを集計し活用することで、効率的かつ効果的な放置自転車の撤去計画を立てることや、将来的な駐輪場整備の計画作成につなげていきます。

毎年約3万台の自転車が撤去されており、そのうち約4割が未返還となっています。上記のシステム導入により返還率が向上することで、撤去や保管に要する費用を確保し、市の負担軽減を図ります。



放置自転車の確認（データ登録）



ビッグデータの分析

資料提供：京都市

★ ICT 導入によるメリット

- ・遠隔での放置自転車の認定が可能になり、業務の効率化が期待できる。
- ・保管場所がインターネット上で確認でき、利用者等への返還がスムーズになる。
- ・収集したデータは効果的な撤去計画や駐輪場整備計画の立案に役立つ。

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



現状

- 市民の健康意識が高まっており、手軽に乗れる自転車が注目されています。
- 福岡県サイクルツーリズム推進協議会において、市内でサイクリングルートが設定されています。
- シェアサイクルの利用回数が伸びてきており、市民の足として定着し始めています。
- 様々な分野でICT化が進んできています。



(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
	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

(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
	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

施策18：サイクルツーリズムの推進

サイクルツーリズムとは自転車を活用した観光の総称であり、自転車に乗って地域を回遊することで、自然・歴史文化・食といった地域の魅力を満喫することができるだけでなく、健康増進や地域交流の促進にも効果が期待されます。

福岡県サイクルツーリズム推進協議会において、「直方～志賀島～糸島」が福岡県内の広域サイクリングルートとして認定されました。今後は、このルート上のサイクリスト受入環境の整備等を優先的に進め、近隣自治体と連携して国内外からのサイクリスト誘客を推進します。



二見ヶ浦エリア



志賀島エリア

サイクリスト受入環境の整備

サイクリストが安全で快適に走行するための環境づくり（自転車通行空間や路面の安全性の確保）やサイクリストへの情報提供（ルート案内や注意喚起等）、サイクルスタンドの設置などを実施していきます。



自転車通行空間整備



サイクル観光マップ



サイクルスタンド



サイクリスト向け注意喚起板

施策19：サイクリススポーツの普及促進

市内では、「福岡トライアスロン」や「海ノ中道クリテリウム&ハンドサイクルレース」などの市民が参加できるサイクリススポーツの大会が開催され、自転車に親しむ機会が創出されていることから、これらの大会の継続開催などによる市民のサイクリススポーツの普及を促進していきます。



福岡トライアスロン



海ノ中道クリテリウム&ハンドサイクルレース

施策20：自転車を活用した健康づくり

通勤・通学時や観光・スポーツなどにおける自転車の活用は、健康を目的としている活動ではありませんが、健康にもつながっています。このようなことから、ウォーキングだけでなく自転車をこぐなど、個人にあった身近な方法を身体活動に取り入れていくことを推進し、市民の健康寿命を延ばしていきます。

	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)

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

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図ることを目的として、実施事業者と共同で「福岡スマートシェアサイクル事業」に取り組み、シェアサイクルを活用したまちづくりや観光を促進していきます。また、インバウンド需要に対応するため、訪日外国人が多い韓国語・中国語・英語に順次対応していきます。

■実施期間

令和2年4月～令和5年3月（3年間）

■実施事業者（サービス名）

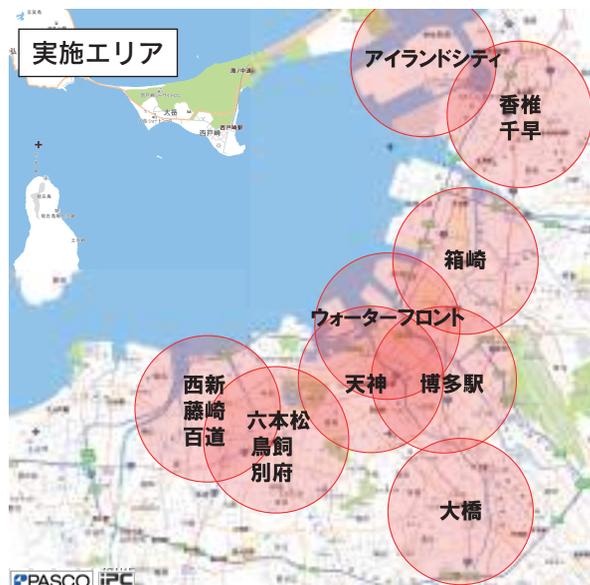
ニュート チャリチャリ
neuet 株式会社 (Charichari)



シェアサイクル（チャリチャリ）



市営駐輪場におけるポート設置
(市営桜坂駅駐輪場)



チャリチャリアプリは左記 QR コードからダウンロードできます。
※ QR コードは（株）デンソーウェーブの登録商標です。

施策22：災害時における自転車活用

国・福岡県による災害時における自転車の活用に関する課題や有用性の検証結果を踏まえ、住民の避難等、災害時における自転車の活用を検討します。

また、大規模災害時に公共交通機関の機能が一時的に停止・不足した際には、応急策としてシェアサイクル（チャリチャリ）の無償開放を行います。

施策23：自転車利用等に関する情報提供の充実強化

MaaS の活用により、シェアサイクルや自転車が公共交通機関などとシームレスに連携し、自転車利用が便利で快適になるまちづくりを推進していきます。

また、これらに加え、「自転車走行ルートへの誘導案内（施策3）」、「ICT を活用した駐輪情報システムの整備（施策8）」、「ICT を活用した放置自転車対策の検討（施策17）」、「シェアサイクルを活用したまちづくりや観光促進（施策21）」など自転車利用における ICT の導入及び活用を図ることで、自転車利用等に関する情報提供の充実強化を行っていきます。

■ MaaS 連携

トヨタ自動車（株）が西鉄や JR 九州等と協力して、様々な移動手段を組み合わせたルート検索ができるアプリ「my route（マイルート）」を令和元年 11 月から本格実施しており、シェアサイクルや自転車が公共交通機関とシームレスに連携していきます。

■ 将来の ICT 活用のイメージ



福岡市における自転車の取組みの考え方

凡例

- ←→ 自転車
- ←→ 公共交通機関

レジャー等で自転車を利用する際の主な取組み
観光・スポーツなど自転車が楽しめる取組みを実施します。

- ・自転車通行空間整備
- ・走行ルールの啓発
- ・サイクリスト受入環境の整備

郊外部の主な取組み
都心部への移動は、公共交通機関を主軸とし、地域特性に応じた取組みを実施します。

- ・自転車通行空間整備
- ・利便性の高い駐輪場の整備（市営）
- ・走行ルールの啓発
- ・放置自転車対策

都心の自転車利用圏の主な取組み

通勤・通学・買い物等の自転車利用の推進
や来街者等の回遊性向上を図る取組みを実施
します。

- ・自転車通行空間整備
- ・利便性の高い駐輪場の整備（市営・民間）
- ・走行ルールの啓発
- ・放置自転車対策
- ・シェアサイクルポートの充実

都心の自転車利用圏

