



福岡市自転車活用推進計画

令和3年(2021)3月

はじめに

福岡市は、地形が比較的平坦で、人口構成に占める若者の割合が高いといった特徴から自転車と相性の良い都市であり、多くの市民が通勤・通学、買い物など様々な場面で自転車を利用しています。

本市では、天神地区の放置自転車の台数が平成13・15年の2期連続で全国ワースト1の汚名を受けたことから、平成16年7月に「福岡市自転車利用総合計画」を策定し、放置自転車対策などを重点的に実施してまいりました。

市民のご協力もあり、放置自転車の台数は大幅に減少してきましたが、自転車と歩行者の接触事故が多く、利用者の走行マナーが改善されていないなどの課題も残っています。

自転車の利用形態も、昨今では、観光やスポーツなどレジャー分野に幅広く活用されているほか、新型コロナウイルス感染症の影響で、三密を避ける移動手段としても改めて注目されています。

そこで、自転車活用を総合的に進めていくため、上記計画の考え方を継承しつつ、ここ数年の動向を踏まえた「福岡市自転車活用推進計画」を策定いたしました。

本計画に基づき、自転車の利用環境を向上させるとともに、自転車を楽しめるまちづくりに取り組み、福岡市の魅力を高め、「人と環境と都市活力の調和がとれたアジアのリーダー都市」を目指してまいります。

最後に、この計画の策定にあたってご尽力をいただいた福岡市自転車活用推進計画検討委員会の委員の皆様、貴重なご意見をお寄せいただいた市民の皆様にご心から感謝を申し上げますとともに今後の自転車活用に一層のご理解とご協力を賜われますよう、お願いいたします。

令和3年3月

福岡市長 高島宗一郎



目次



第 1 章 計画策定の趣旨	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画期間・計画範囲	1
3. 本計画の位置付け	1
4. 計画の構成	2
第 2 章 自転車利用の現状と課題	3
1. 福岡市の概況（人口・地形等）	3
2. 自転車の利用状況	7
3. 自転車事故の状況	16
4. 福岡市の特性と自転車利用の特性	19
5. これまでの自転車関連の取組みと課題	20
6. 自転車に関する新しい動き	39
第 3 章 福岡市における自転車活用の方向性	45
1. 今後の福岡市の自転車政策	45
2. 福岡市の都市交通の考え方	46
3. 自転車活用の基本方針と施策	49
第 4 章 各施策の具体的な取組み	51
「はしる」自転車通行環境の創出	52
「とめる」駐輪環境の整備	60
「まもる」自転車利用の適正化	66
「いかす」自転車の活用	72
福岡市における自転車の取組みの考え方	77
第 5 章 計画の推進	79
1. 各施策の体系と役割	79
2. 基本方針に対する成果指標	80
3. 計画の進捗管理と評価	81

第1章 計画策定の趣旨

1. 計画策定の背景と目的

福岡市では、天神地区の放置自転車の台数が平成13・15年の2期連続で全国ワースト1位になったことから、平成16年7月に「福岡市自転車利用総合計画」を策定し、自転車対策（放置自転車対策・自転車駐車場整備）や走行マナーの啓発などの取組みを重点的に実施してきました。

その結果、放置自転車の台数は大幅に減少してきましたが、走行マナーについては、自転車と歩行者の接触事故の割合が増加傾向であり、利用者の走行マナーが改善されていないなどの課題も残っています。

このような中、市民の健康意識の高まりとともに、近年、自転車が通勤・通学・業務などの日常利用だけでなく、シェアサイクルの普及や観光・スポーツ分野などでも幅広く活用されており、自転車の役割が増大してきています。また、平成29年5月に「自転車活用推進法」が施行され、法の理念を踏まえ、国が平成30年6月に「自転車活用推進計画」を策定しています。

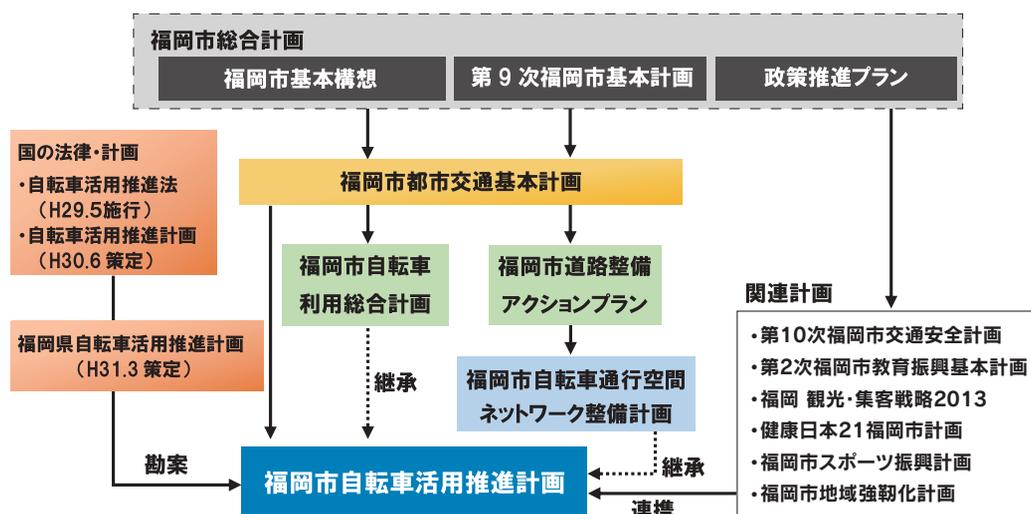
このようなことから、自転車活用の施策を総合的に進めていく必要があるため、「福岡市自転車活用推進計画」を策定することとしました。

2. 計画期間・計画範囲

計画期間は、関連する「福岡市道路整備アクションプラン2024」と同じ令和3年度から令和6年度までの4年間の実施計画とし、範囲は福岡市全域とします。

3. 本計画の位置付け

自転車施策の総合的な計画として、既存の「福岡市自転車利用総合計画」や「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画（平成26年3月策定）」を継承し、関連する他の行政各分野の計画と連携した実施計画として位置付けます。



4. 計画の構成

本計画の構成は以下のフローに示すとおりです。

第1章 計画策定の趣旨

1. 計画策定の背景と目的
2. 計画期間・計画範囲
3. 本計画の位置付け
4. 計画の構成

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）
2. 自転車の利用状況
3. 自転車事故の状況
4. 福岡市の特性と自転車利用の特性
5. これまでの自転車関連の取組みと課題
6. 自転車に関する新しい動き

第3章 福岡市における自転車活用の方向性

1. 今後の福岡市の自転車政策
2. 福岡市の都市交通の考え方
3. 自転車活用の基本方針と施策

第4章 各施策の具体的な取組み

- はしる 自転車通行環境の創出
- とめる 駐輪環境の整備
- まもる 自転車利用の適正化
- いかす 自転車の活用

第5章 計画の推進

1. 各施策の体系と役割
2. 基本方針に対する成果指標
3. 計画の進捗管理と評価

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。

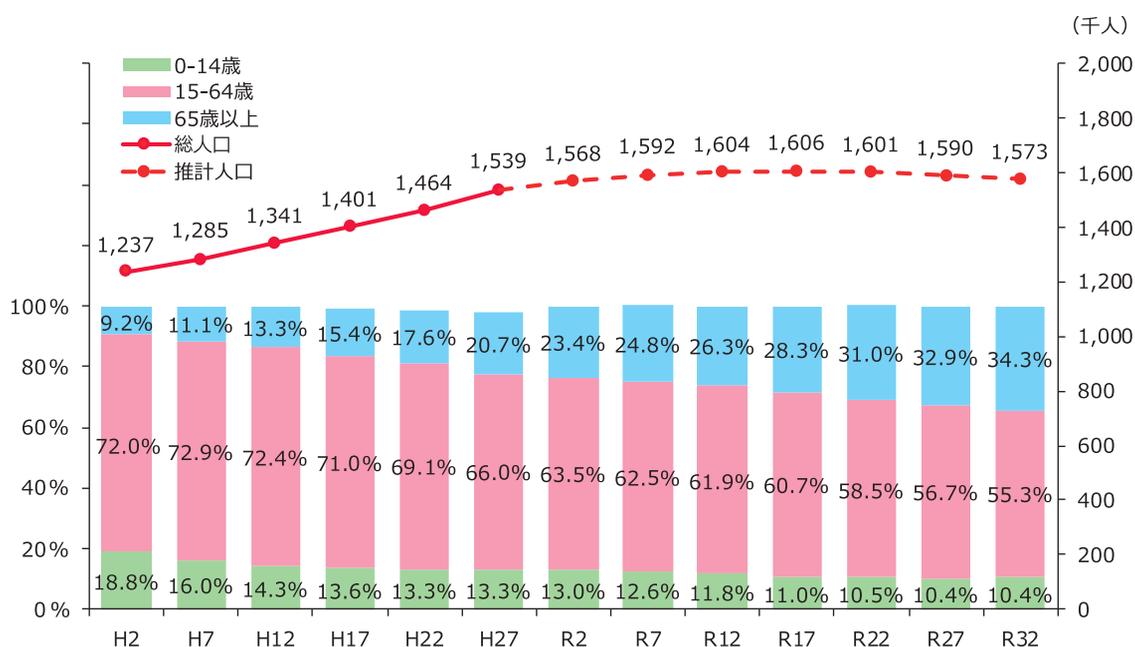
■行区別面積・人口

	面積 (km ²)	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。

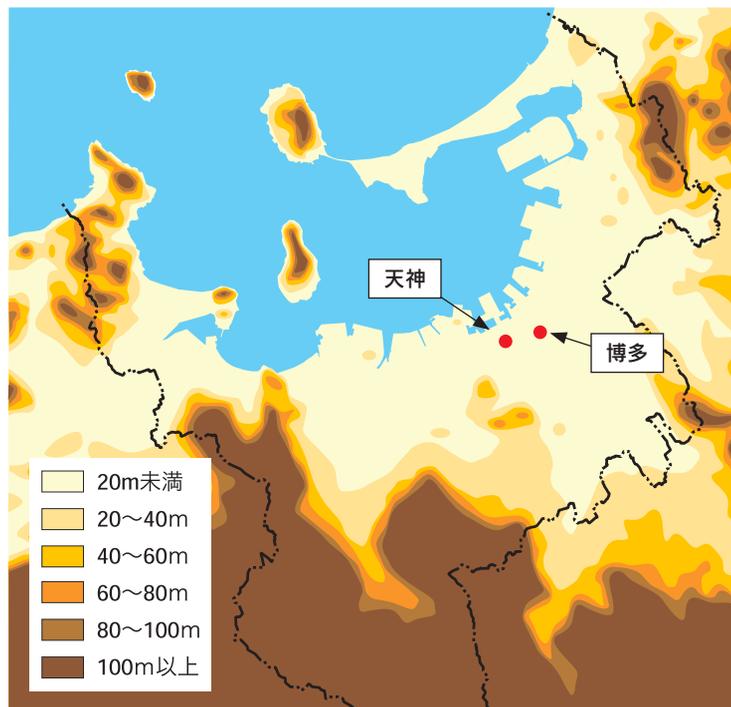
■政令市における若年層割合

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。



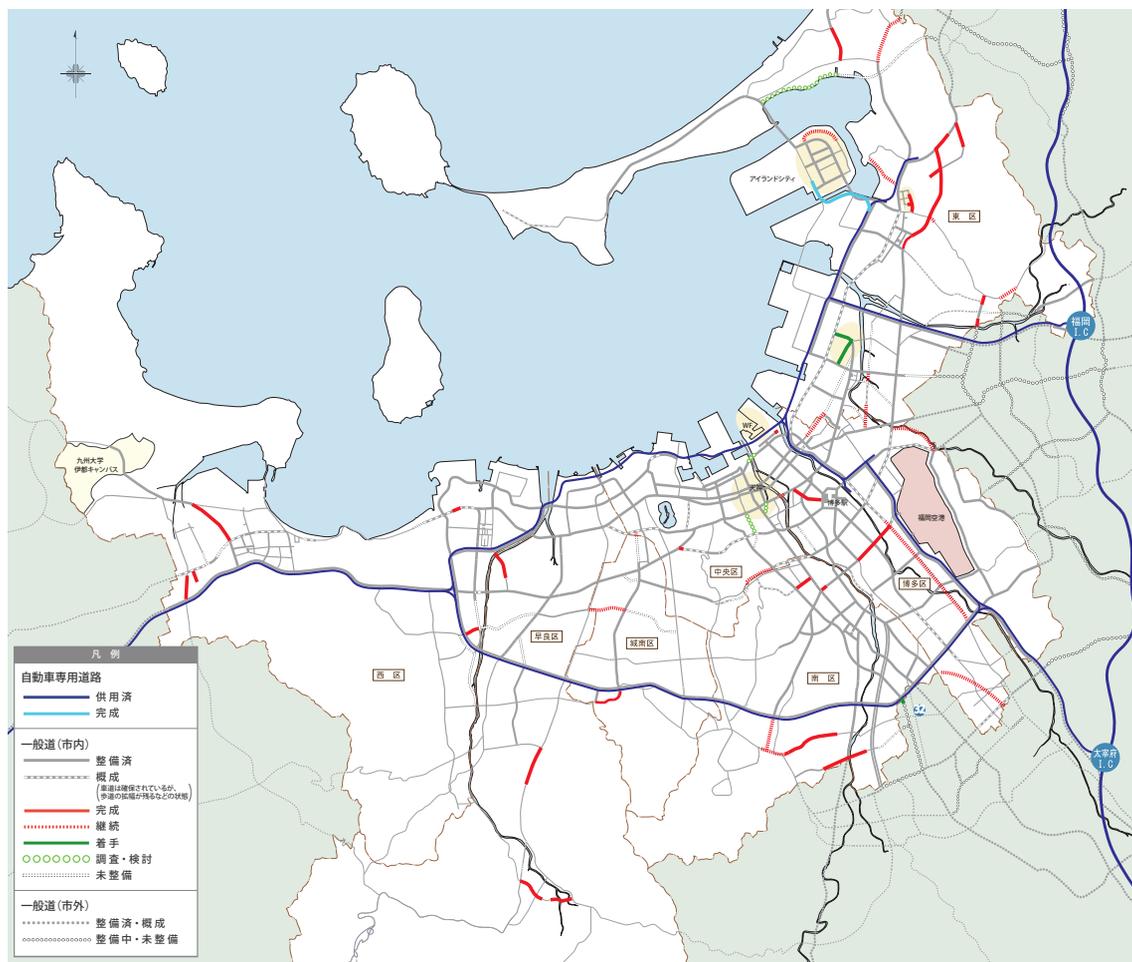
(3) 都市計画道路の整備状況

- ・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)

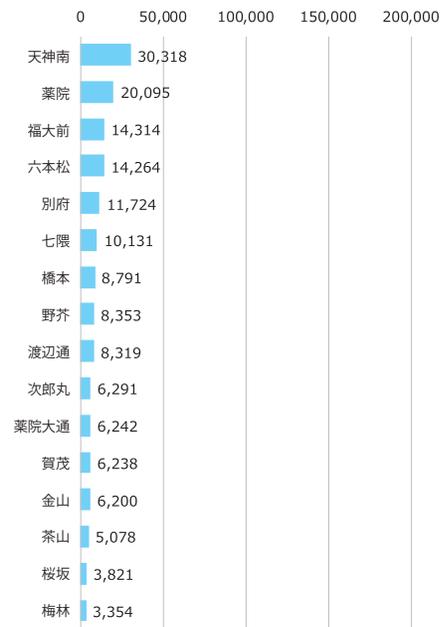
空港線



箱崎線

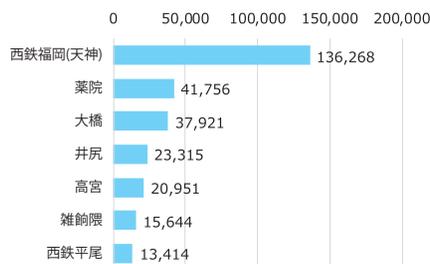


七隈線



●西鉄(平成30年度)

天神大牟田線



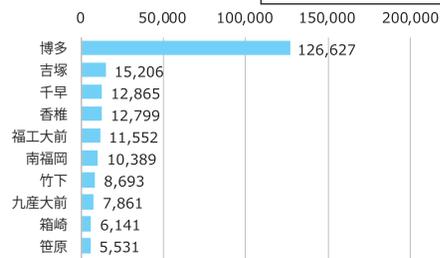
貝塚線



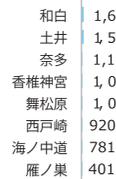
●JR九州(令和元年度)

鹿児島本線

JR九州は乗客者のみ



香椎線



筑肥線



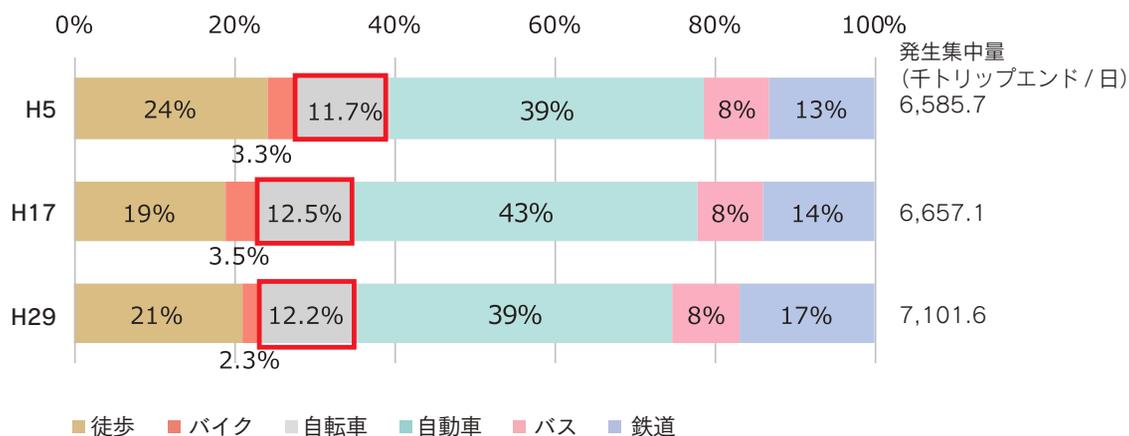
資料：令和元年版福岡市統計書、JR九州

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。

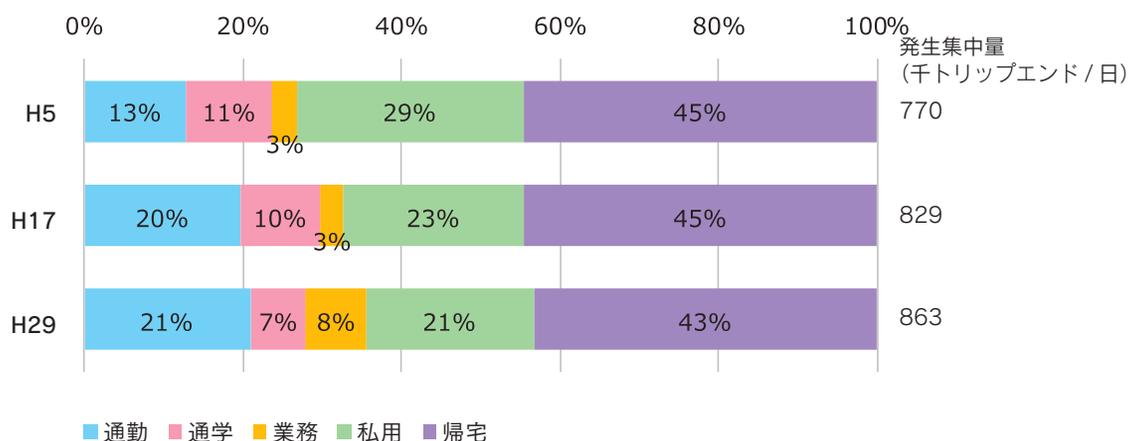
■交通手段



(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。

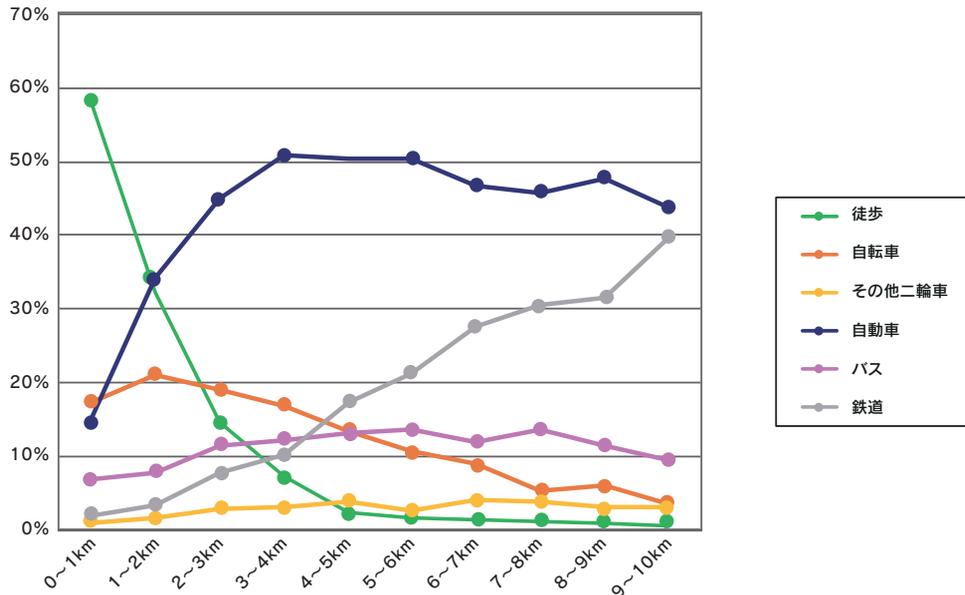
■自転車の移動目的



(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)

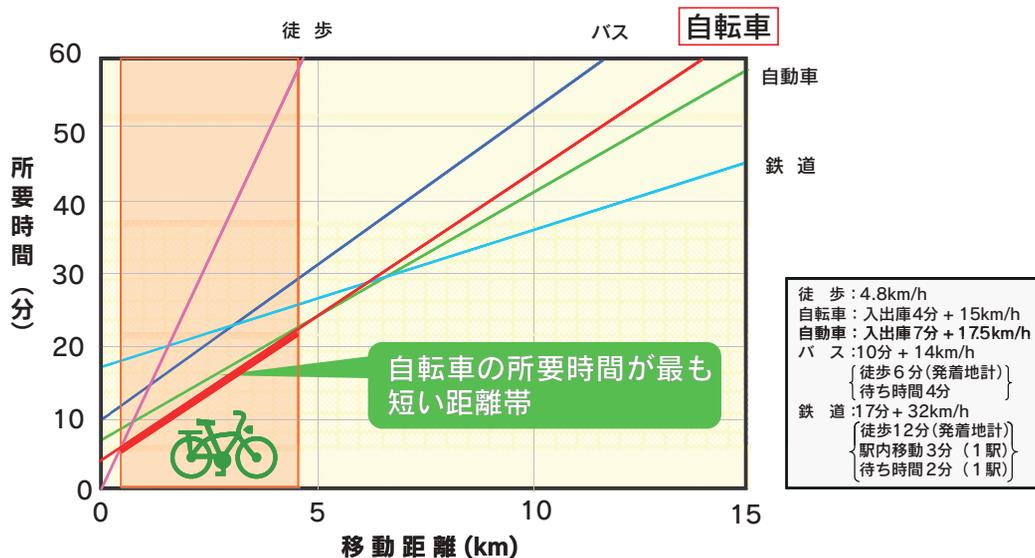


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(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



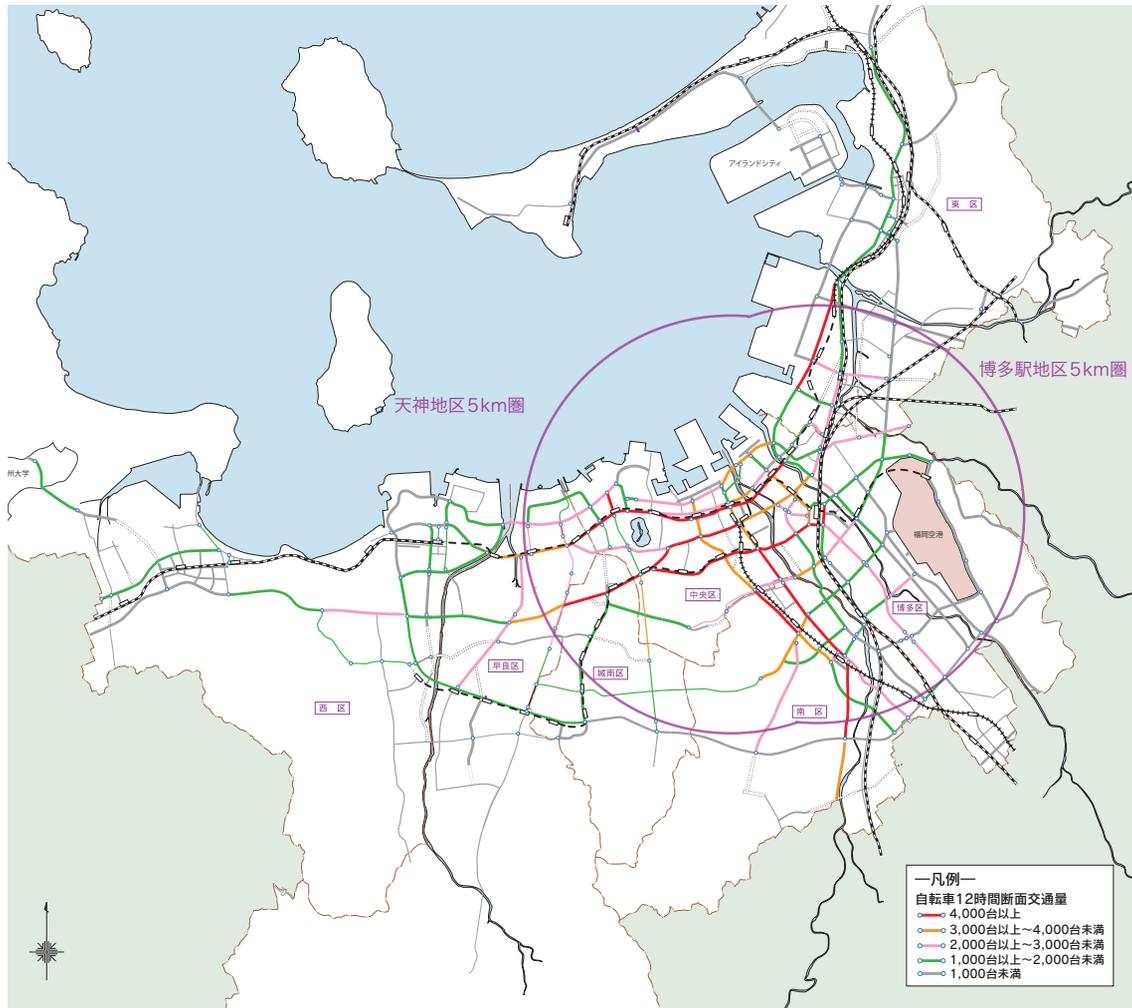
徒歩：4.8km/h
 自転車：入出庫4分 + 15km/h
 自動車：入出庫7分 + 17.5km/h
 バス：10分 + 14km/h
 { 徒歩6分(発着地計) }
 { 待ち時間4分 }
 鉄道：17分 + 32km/h
 { 徒歩12分(発着地計) }
 { 駅内移動3分(1駅) }
 { 待ち時間2分(1駅) }

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



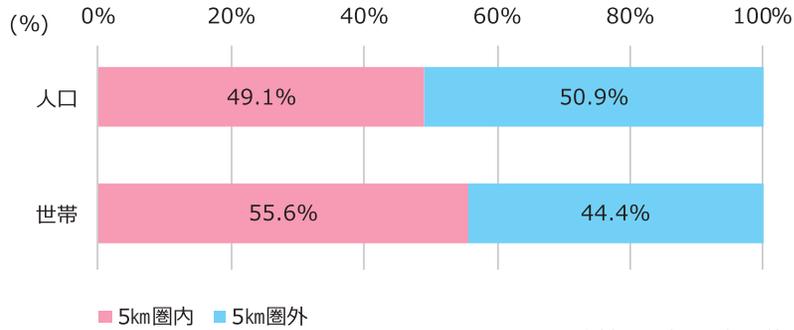
(6) 都心の自転車利用圏

- ・「(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。

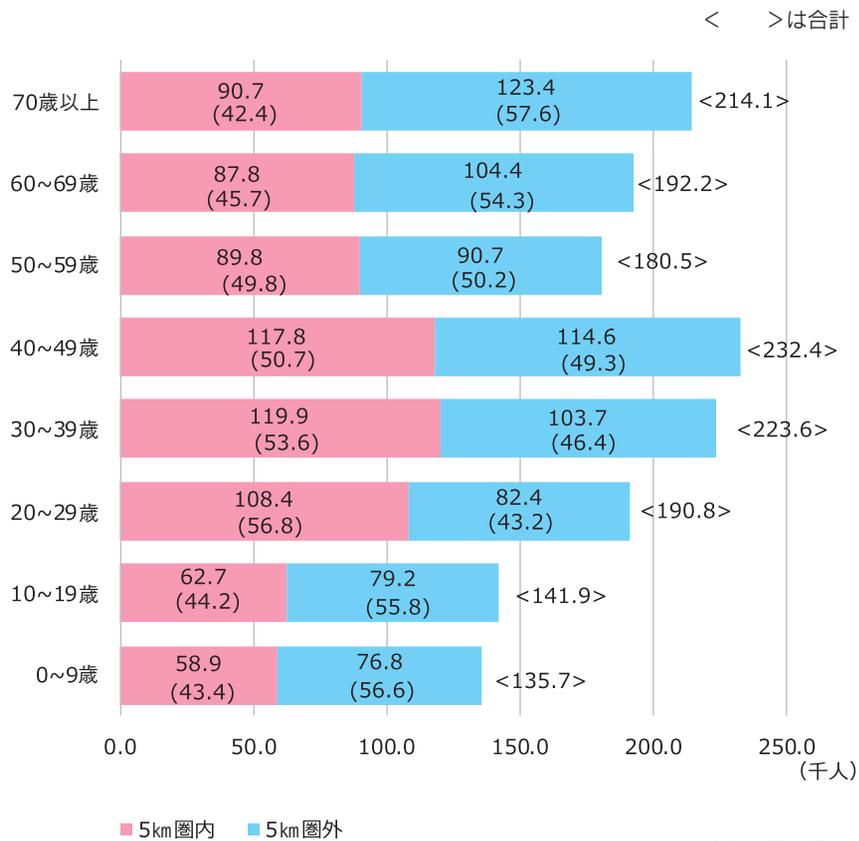
■自転車利用圏人口・世帯数



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

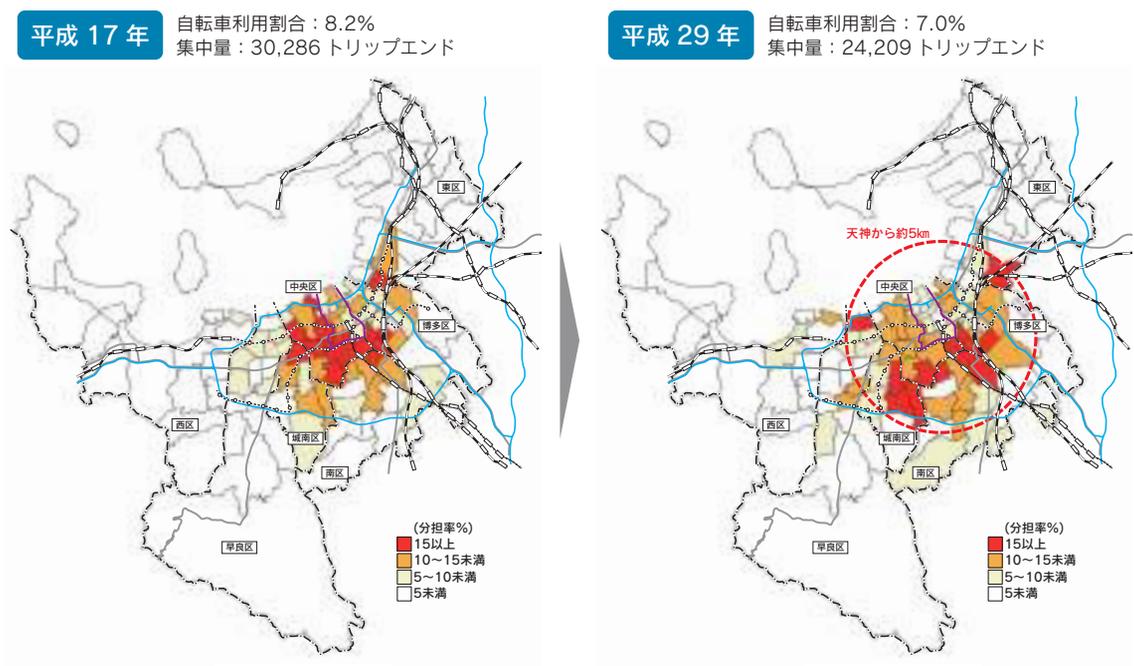
※ () の数字は各年代人口に対する人口の割合を示す

(8) 天神・博多駅周辺地区への自転車分担率の変化

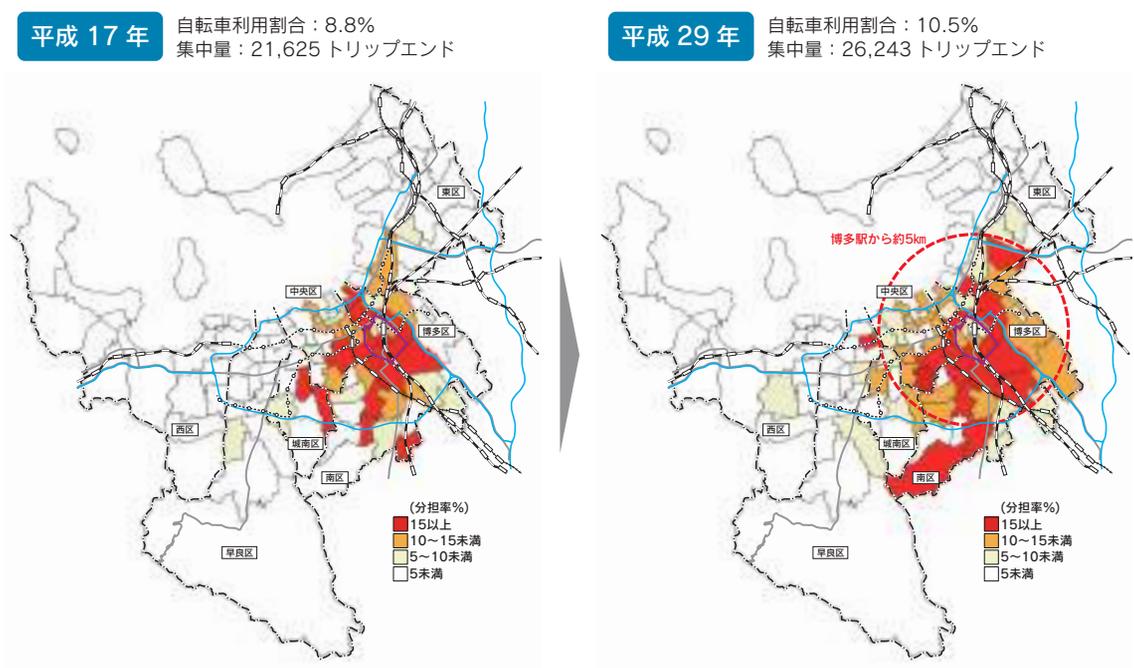
- ・天神・博多駅周辺地区へ向かう自転車トリップ数について、平成17年と平成29年を比べると、天神地区は約6,000トリップ減少、博多駅周辺地区は約5,000トリップ増加しており、天神地区よりも博多駅周辺地区へのトリップ数の方が多くなっています。
- ・博多駅周辺地区においては、5km以上離れた場所でも自転車の分担率が15%以上の地域が見られます。

■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

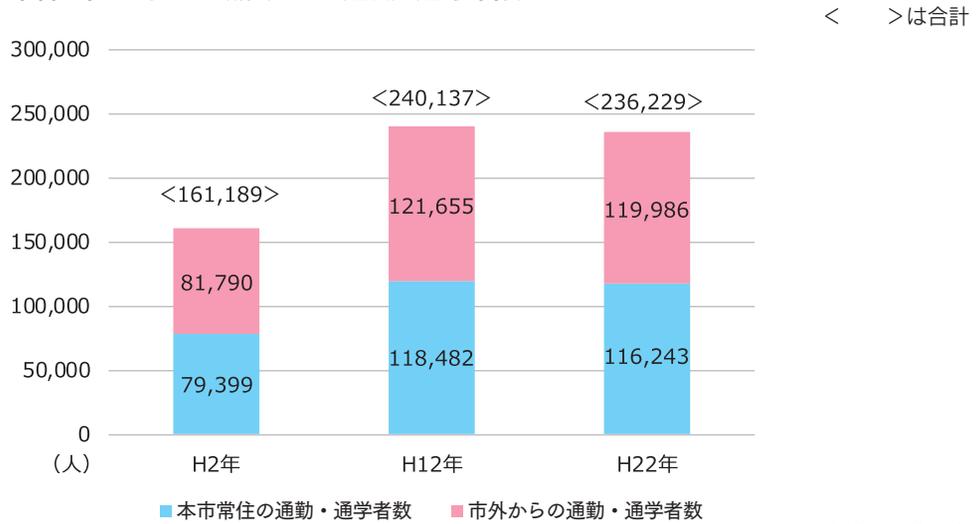


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(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。
- ・内訳をしてみると、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



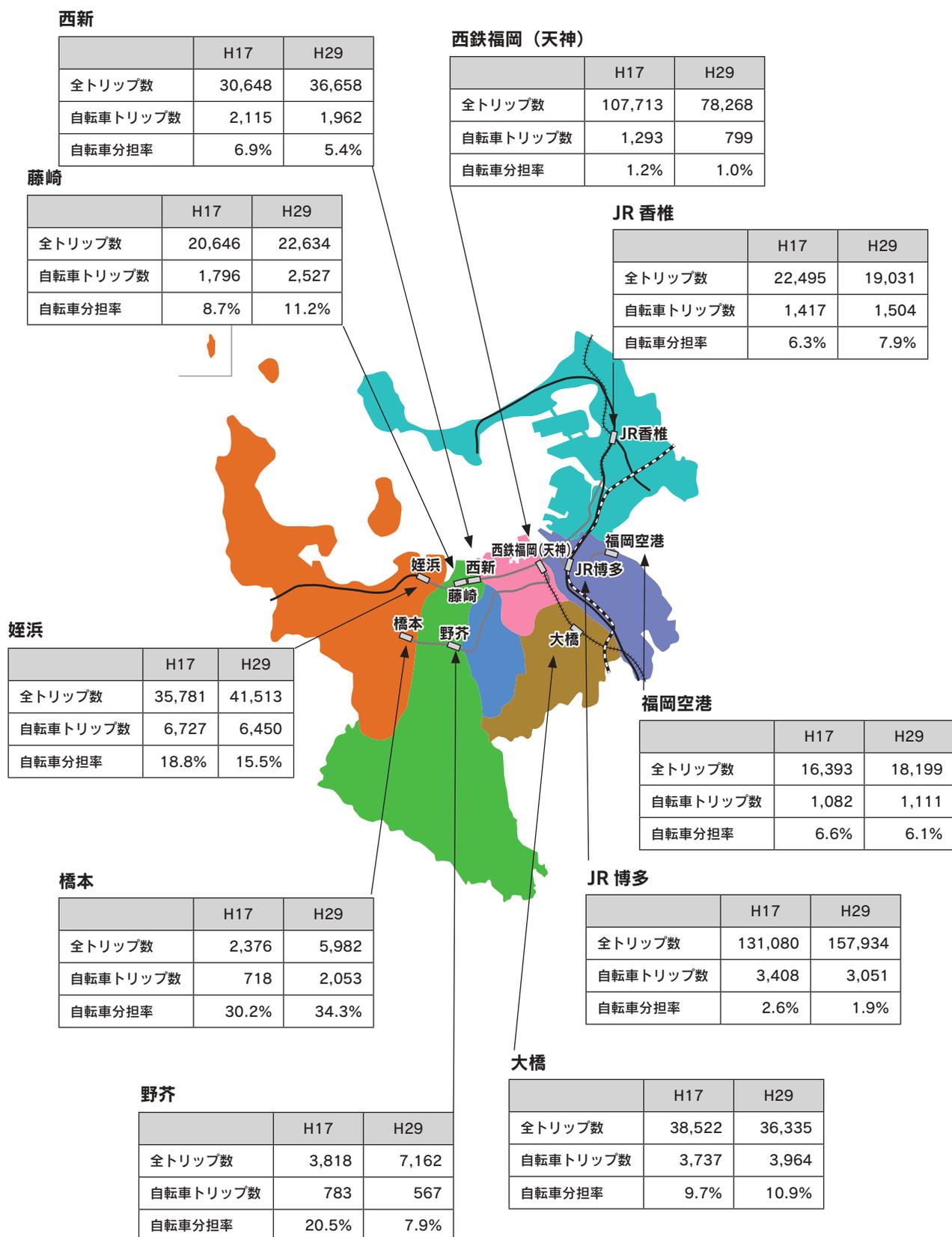
※ () の数字は福岡市人口総数に対する割合を示す。

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

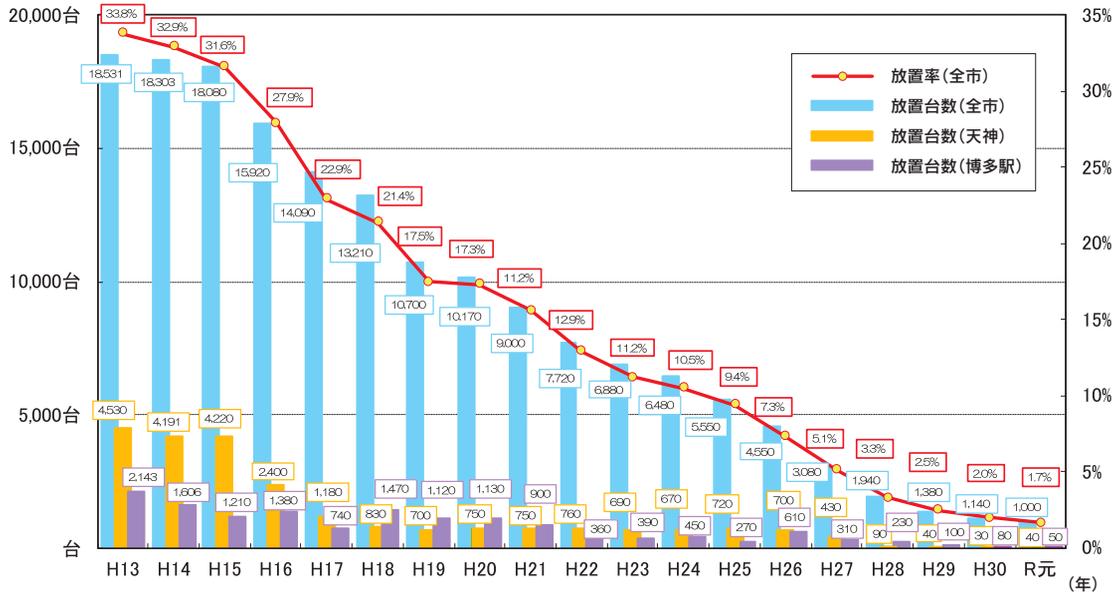


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(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

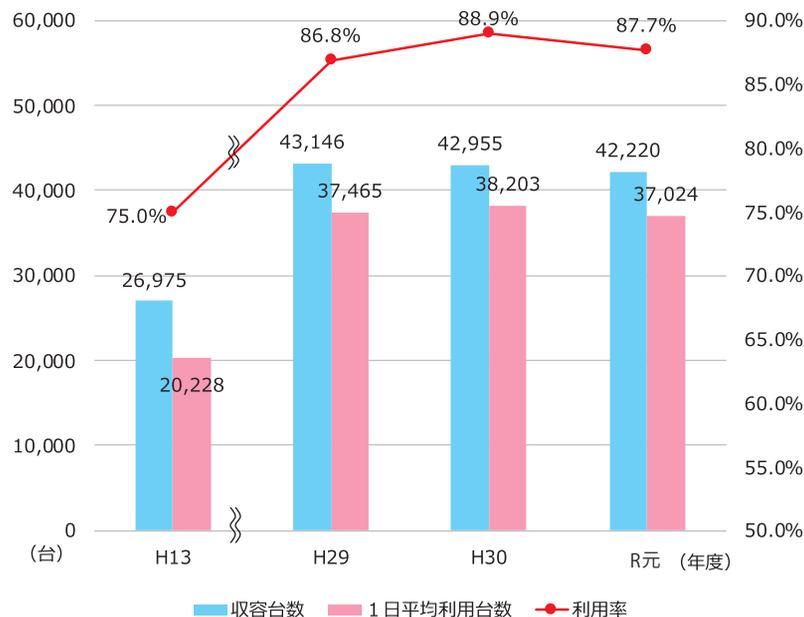


資料：自転車等駐車実態調査（道路下水道局）

(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

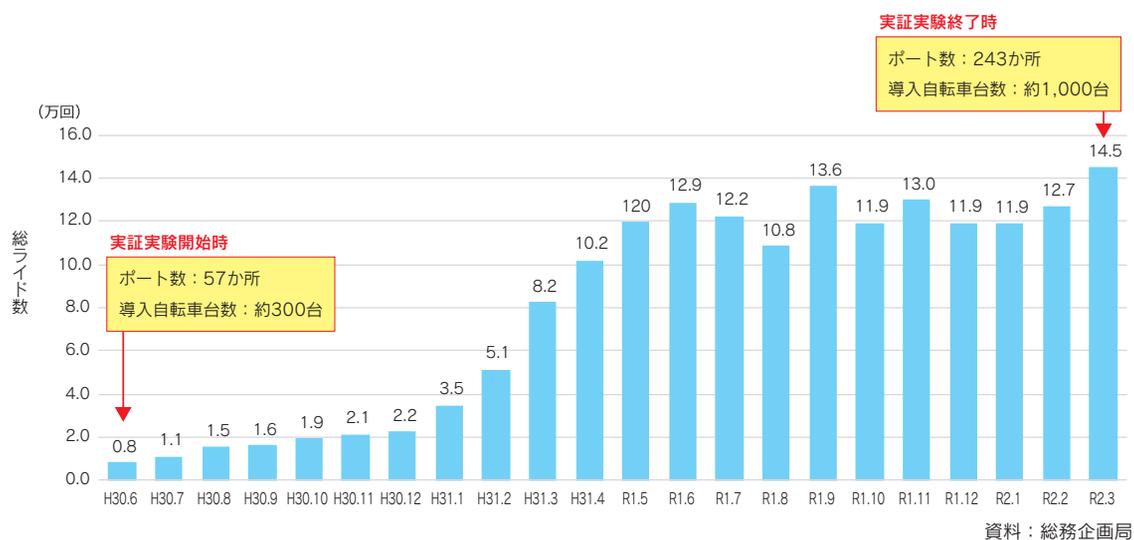


資料：道路下水道局

(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。

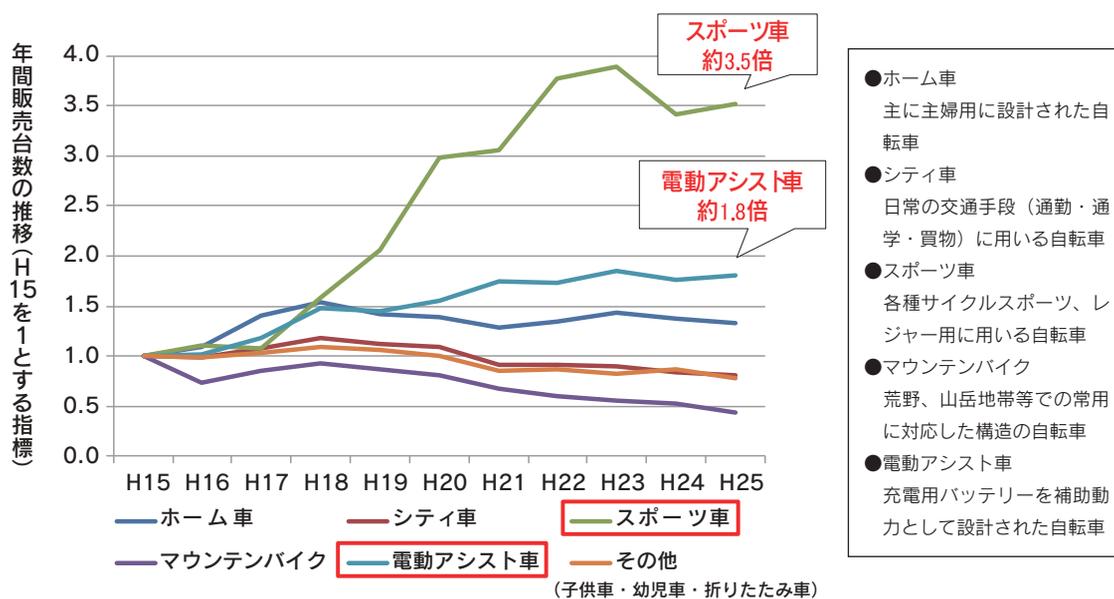
■シェアサイクルの月間総ライド数の推移



(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

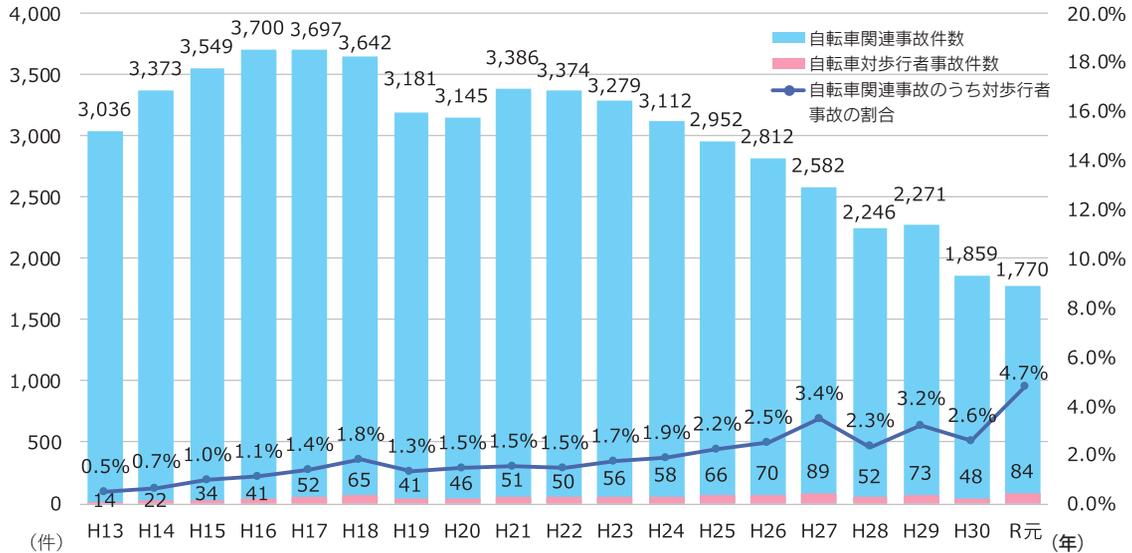


出典：(財)自転車産業振興協会
自転車国内販売動向調査

3. 自転車事故の状況

(1) 福岡市内の自転車関連事故件数

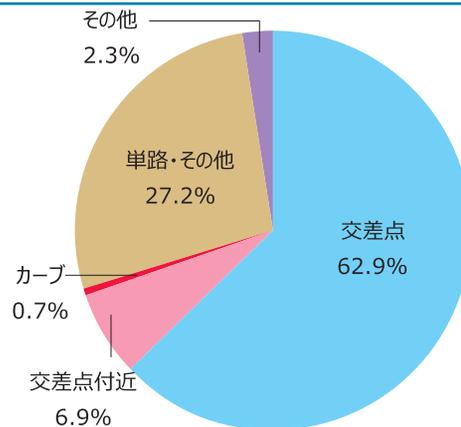
・福岡市内の自転車関連事故は減少傾向にあります。自転車が加害者となる対歩行者の事故の割合は増加しています。



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

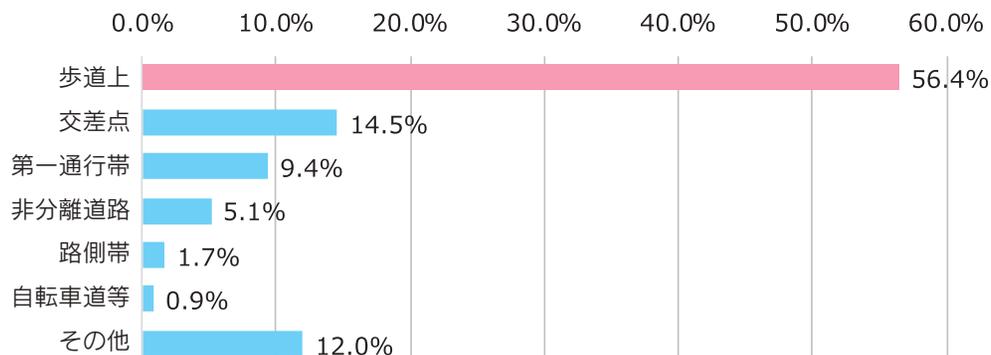
・自転車関連事故は、全発生件数の約7割が交差点及び交差点付近で発生しています。



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

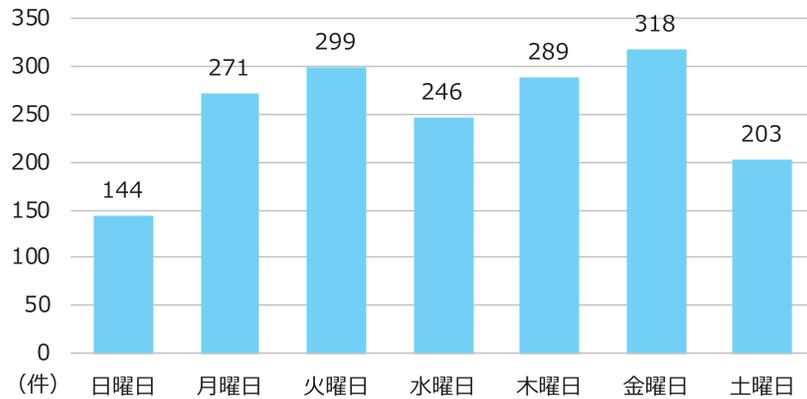
・自転車対歩行者事故の約6割が歩道上で発生しています。



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

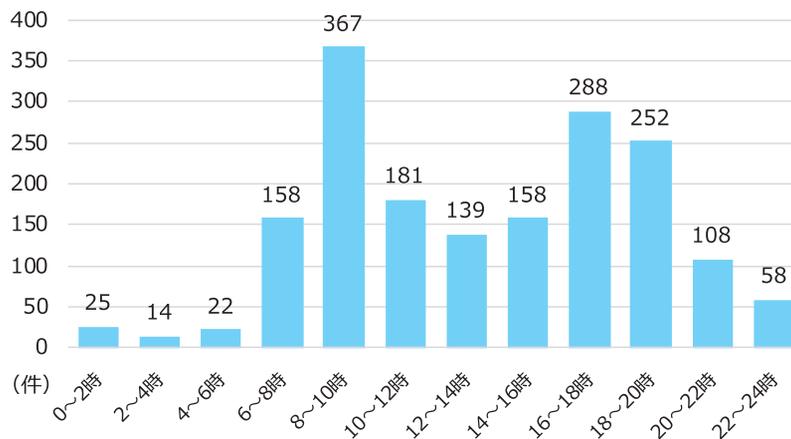
- ・曜日別の自転車事故件数をみると、金曜日が最も多くなっています。また、土日よりも平日に事故が多く発生しています。



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

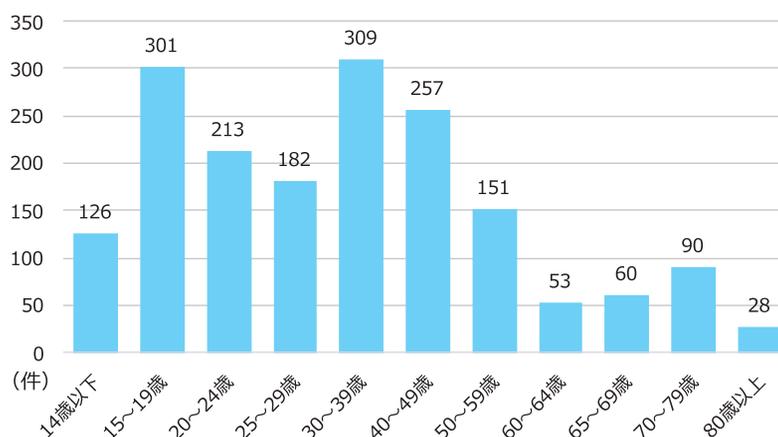
- ・時間帯別の自転車事故件数をみると、通勤・通学時間帯である8～10時が最も多く、次に帰宅時間である16～18時、18～20時の事故が多くなっています。



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。

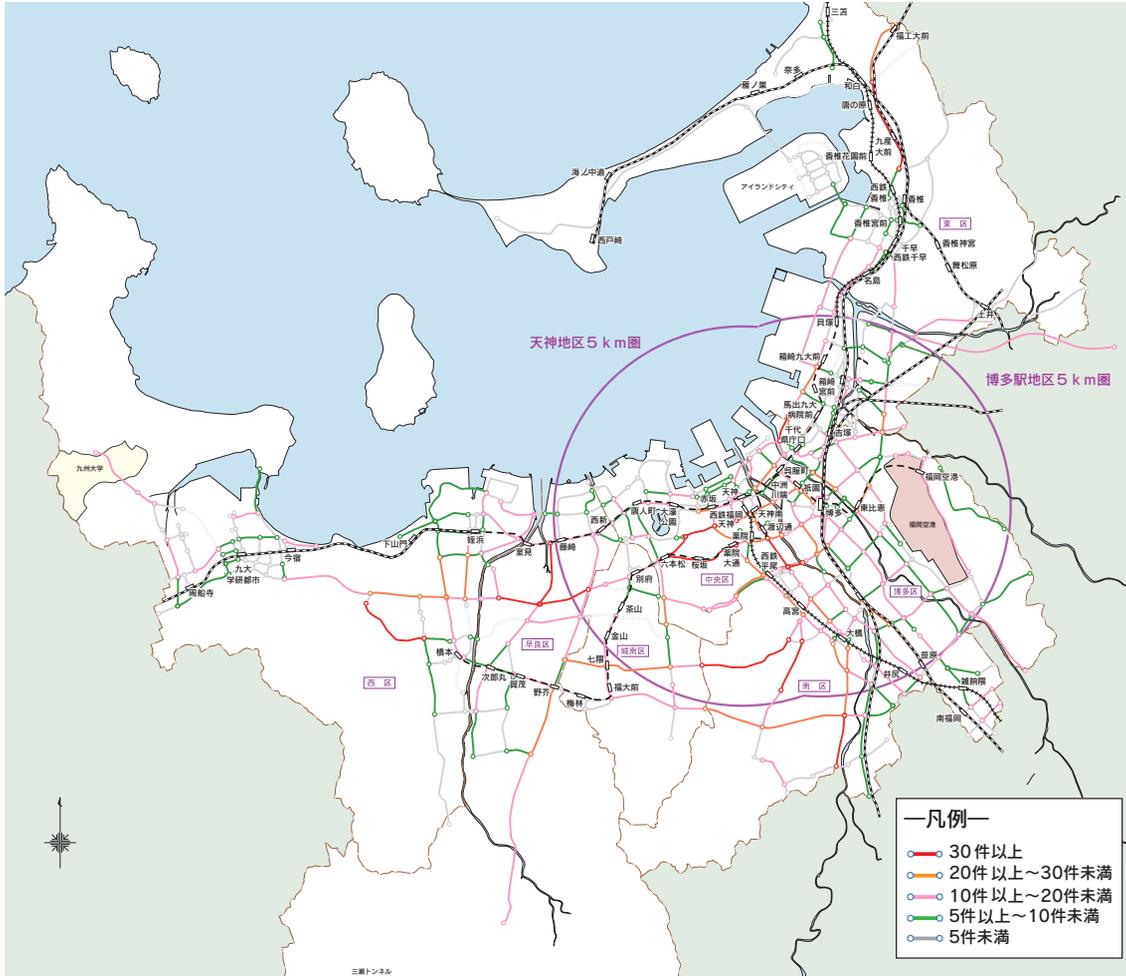


資料：市民局（令和元年福岡市の交通事故）

(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)

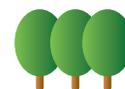
交通特性

- ・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

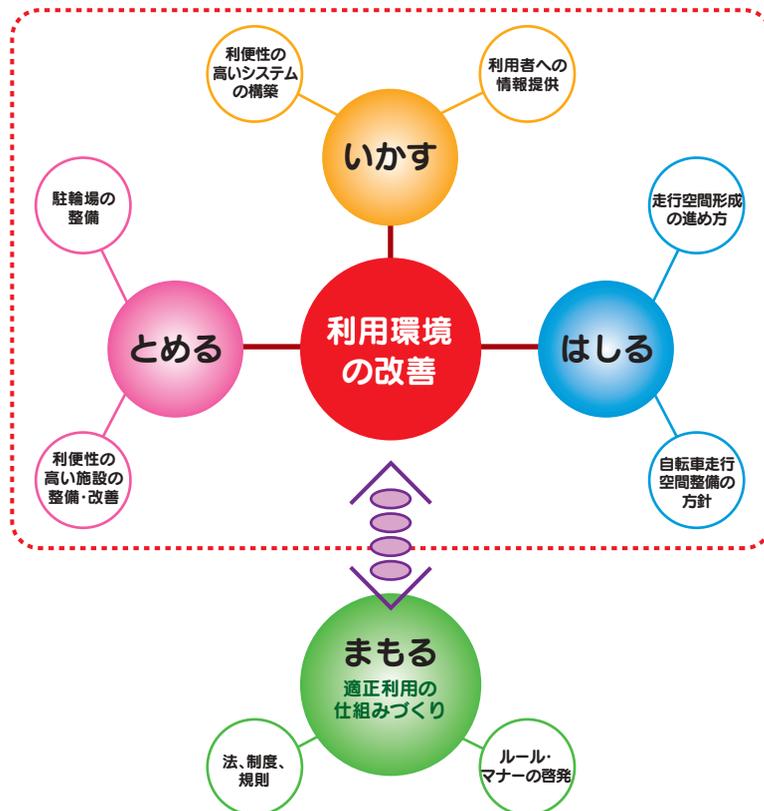
(1) 福岡市自転車利用総合計画におけるこれまでの取組み

- ・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

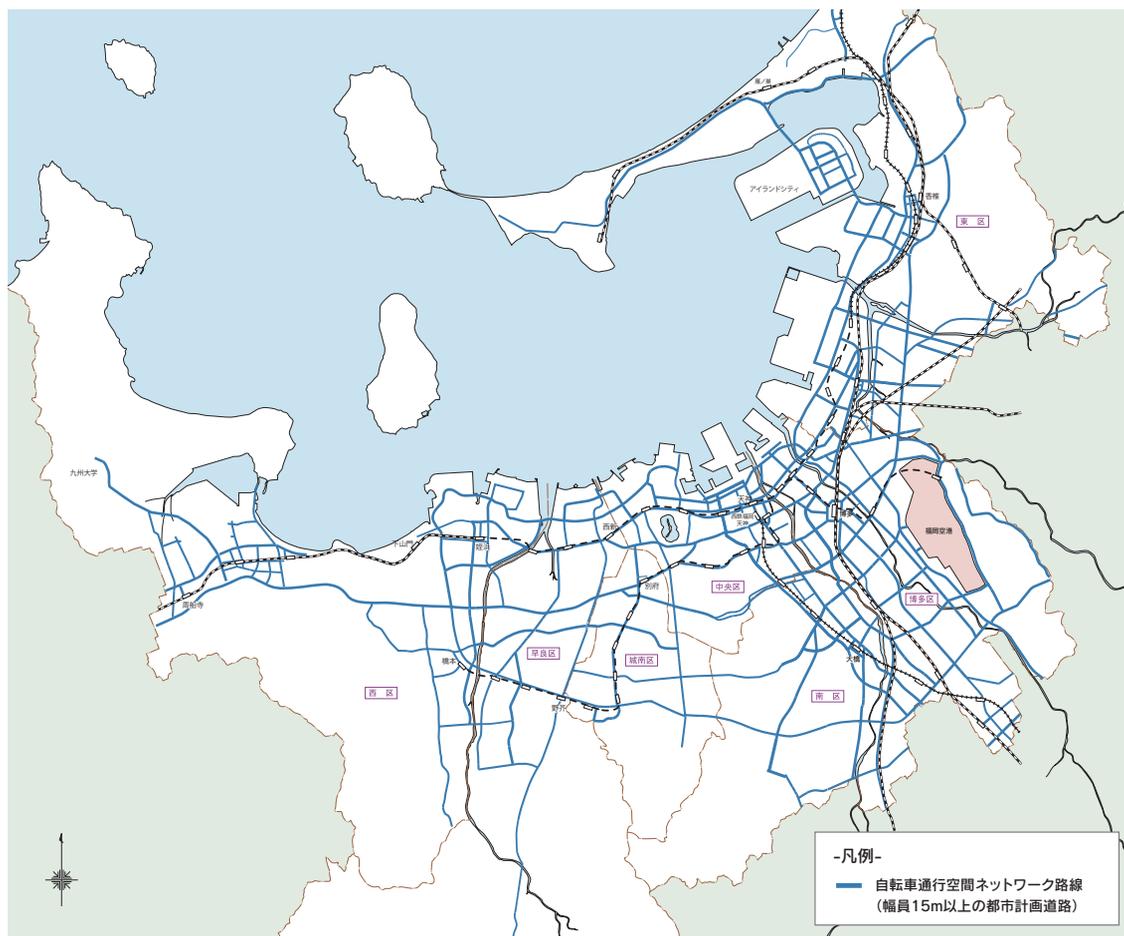
・本市の自転車通行空間については、歩行者や自転車利用者の安全を確保するため、平成14年度に市道千代今宿線（明治通り）の大手門から赤坂西間の約700mを整備したのを皮切りに、平成15年度には「福岡市自転車通行空間設計の手引き」を策定し、整備手法を統一し、主に歩道上に整備を行ってきました。



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。

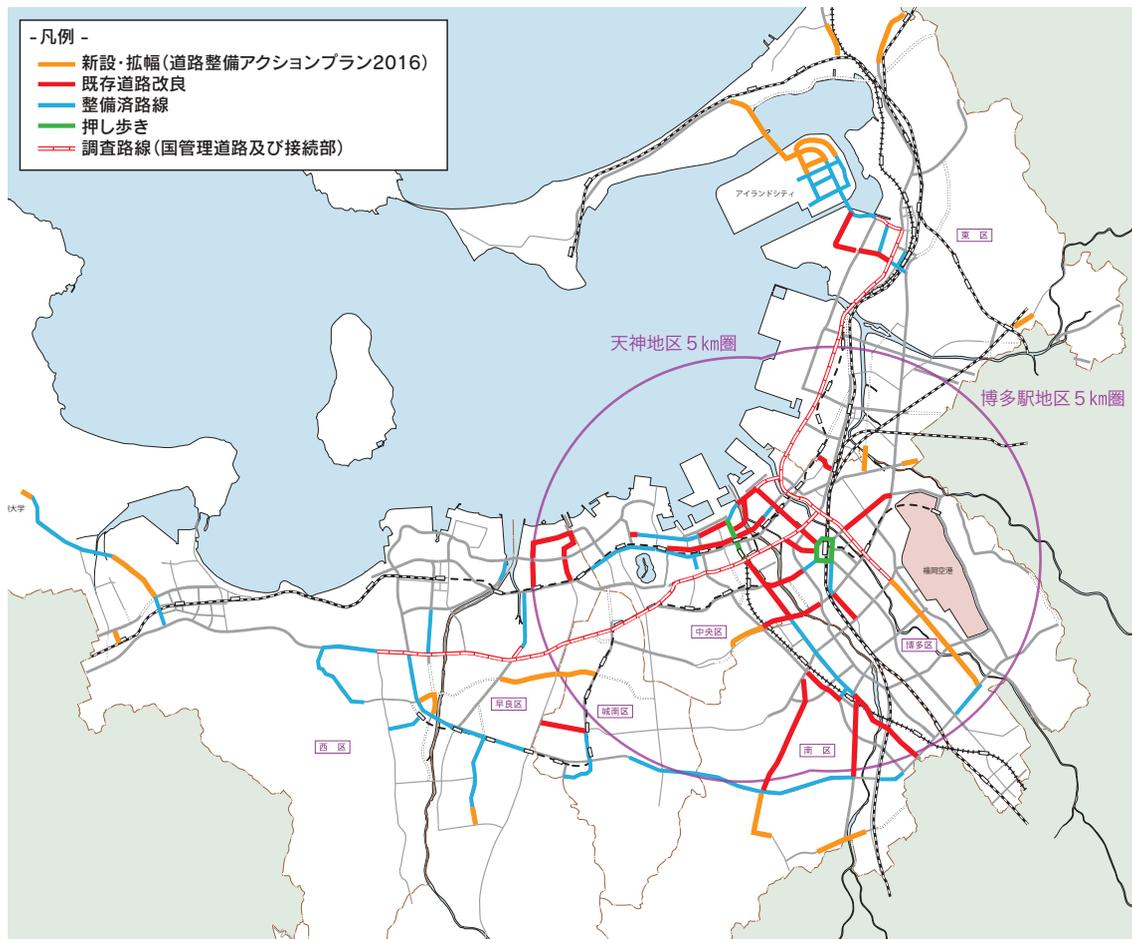
(3) 計画期間

平成26年3月～令和5年3月（10年間）

(4) 整備目標

100km

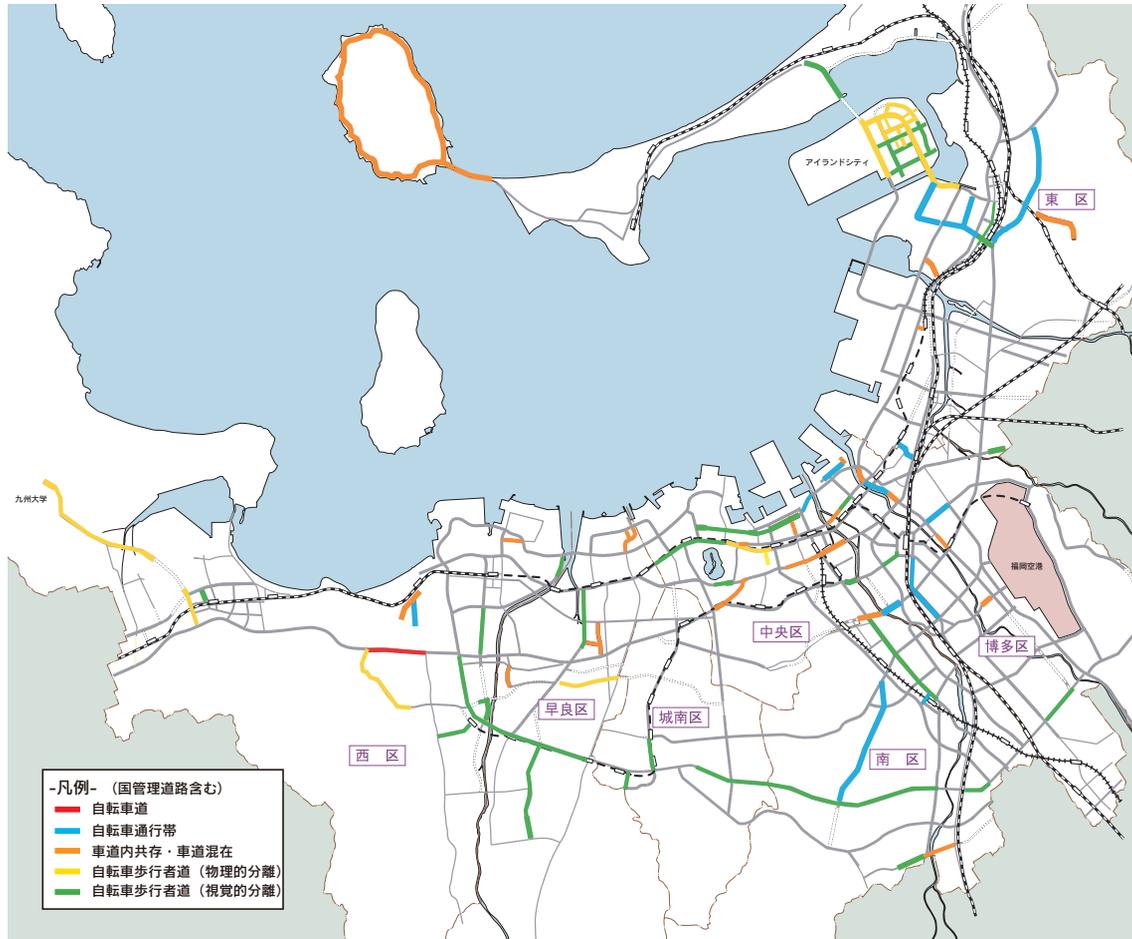
●自転車通行空間ネットワーク整備予定路線図（10年間）



■ 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）

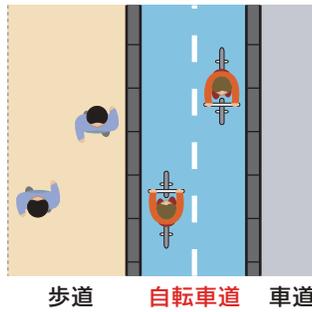
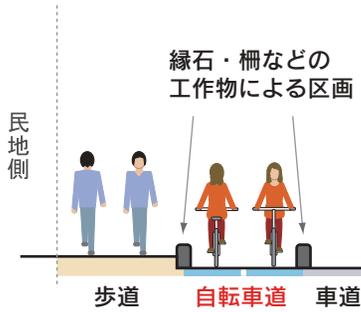


市道城浜名島線

●整備形態別整備延長（令和2年度末（見込み））

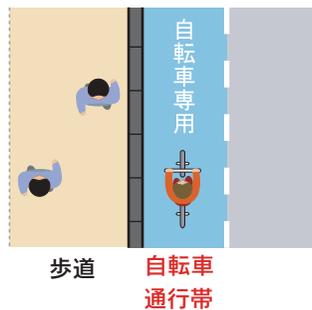
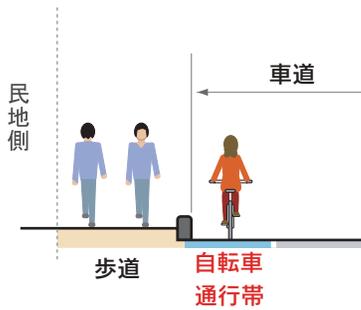
■自転車道

0.0km



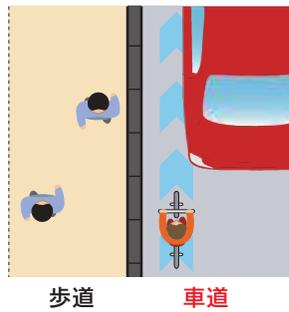
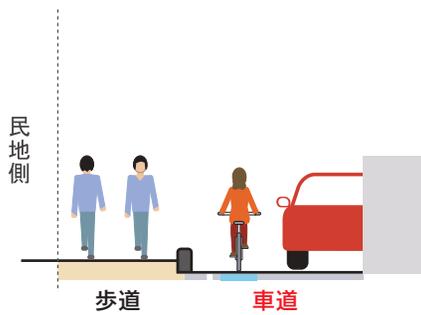
■自転車通行帯

21.3km



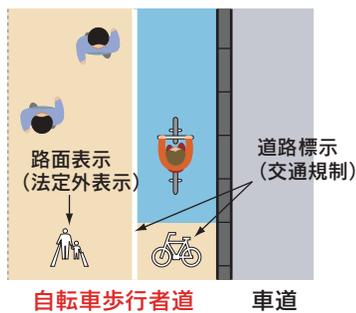
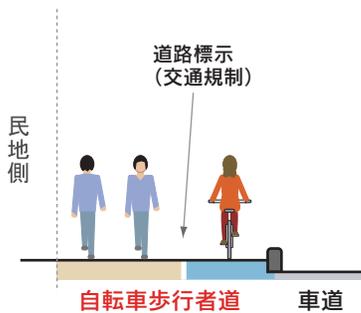
■車道内共存・車道混在

31.2km



■自転車歩行者道

70.2km



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

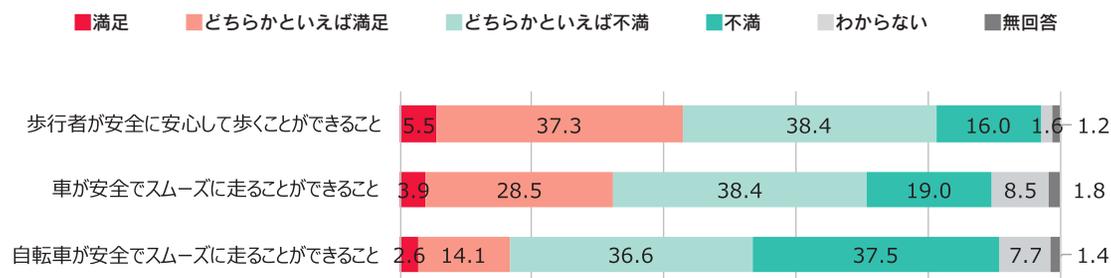
はしる

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。

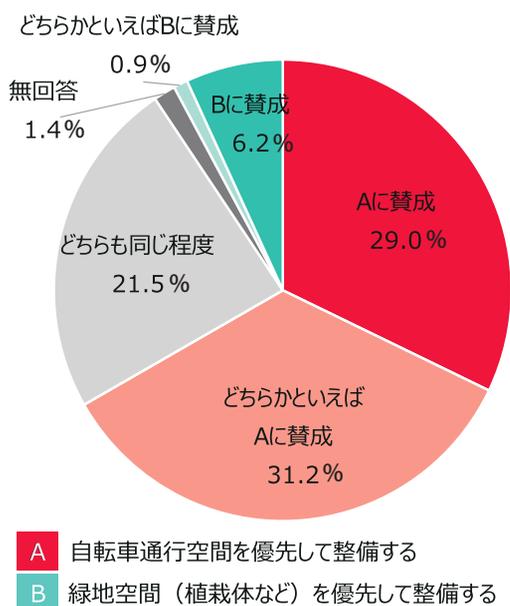
●道路の安全性や走行性について



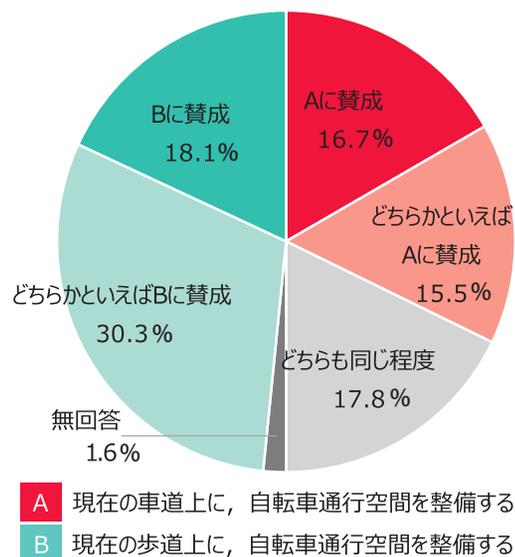
■道路整備についての考え方

- ・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



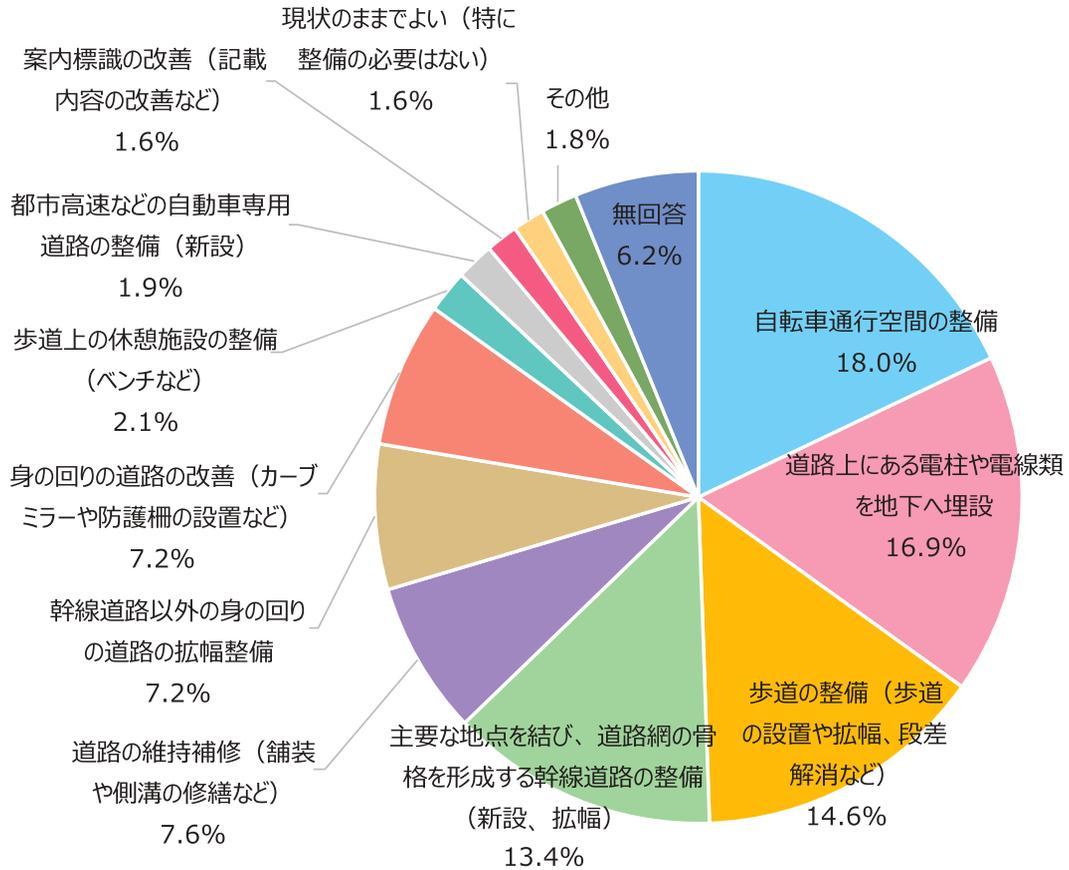
●自転車通行空間を車道と歩道どちらに整備するか



■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）



県道松原比恵線（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"> ・緊急措置的に自転車の歩道走行が認められる <p>【道路構造令】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
昭和53年	<p>【道路交通法】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
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"> ・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
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"> ・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
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"> ・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
平成20年	<p>【道路交通法】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
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"> ・「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
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"> ・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 <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"> ・国道385号（筑紫通り）音羽～宮島交差点間（750 m）
平成25年	<p>【道路交通法】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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）
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"> ・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
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"> ・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
平成29年	<p>【自転車活用推進法】の施行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の活用を総合的・計画的に推進
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"> ・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
平成31年 令和元年	<p>【道路構造令】の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行帯について規定される <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"> ・自転車通行帯について規定される
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）



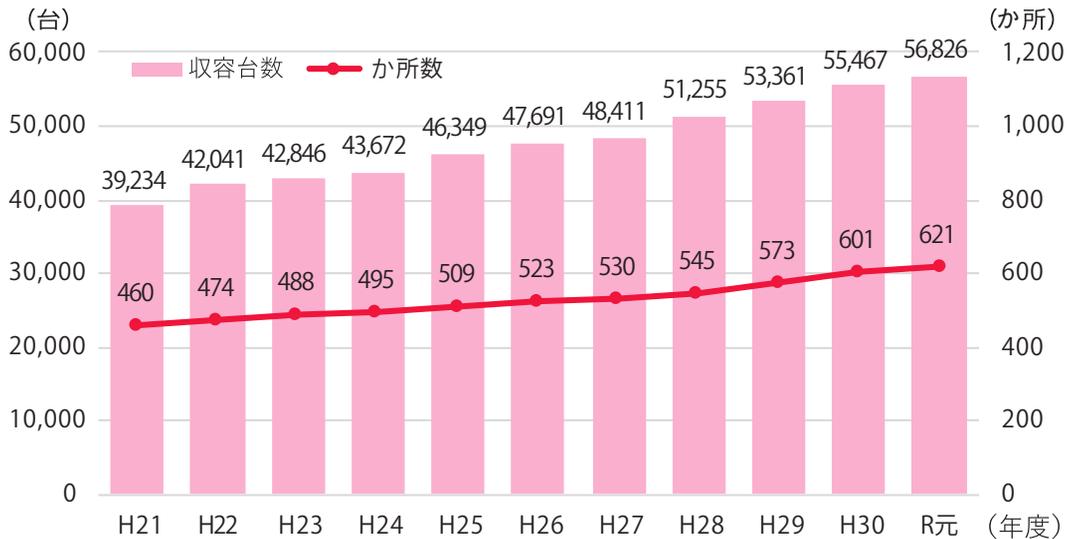
撤去後（令和元年9月18日）

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

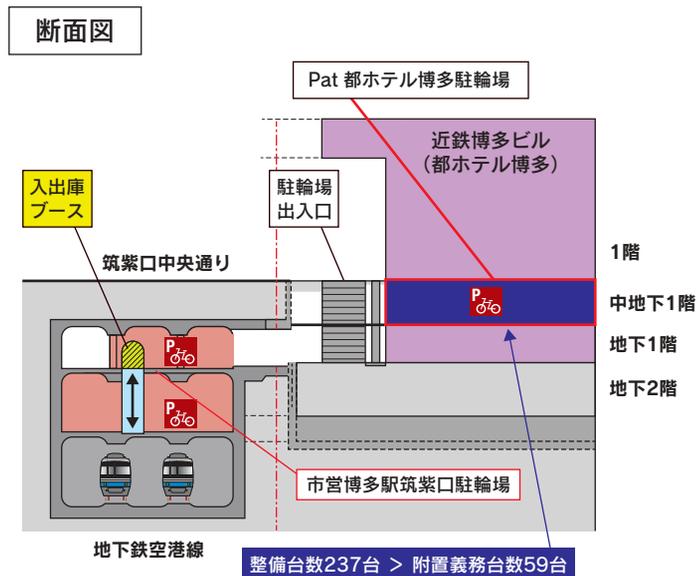
令和元年 9 月に竣工した都ホテル博多の Pat 都ホテル博多駐輪場は、附置義務台数 59 台に対し 237 台分が整備されており、福岡市当初の格納式駐輪場の採用や、官民共用の駐輪場出入口に満空情報の表示を行うなど、利便性の高い駐輪場となっています。



官民共用出入口・満空情報の表示



格納式駐輪場入出庫ブース（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	-	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	+	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。

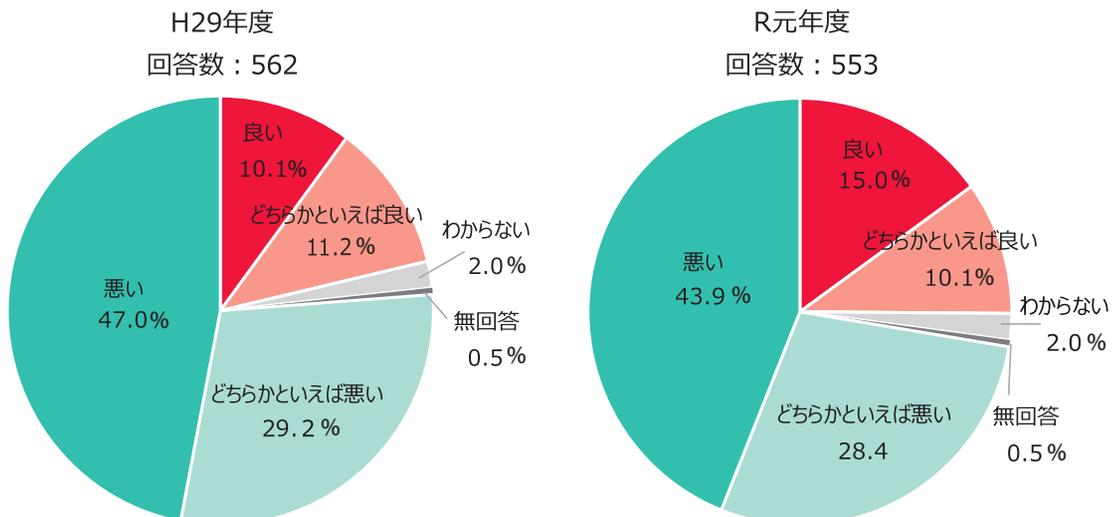
⑦自転車の走行マナーに関するアンケート

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）

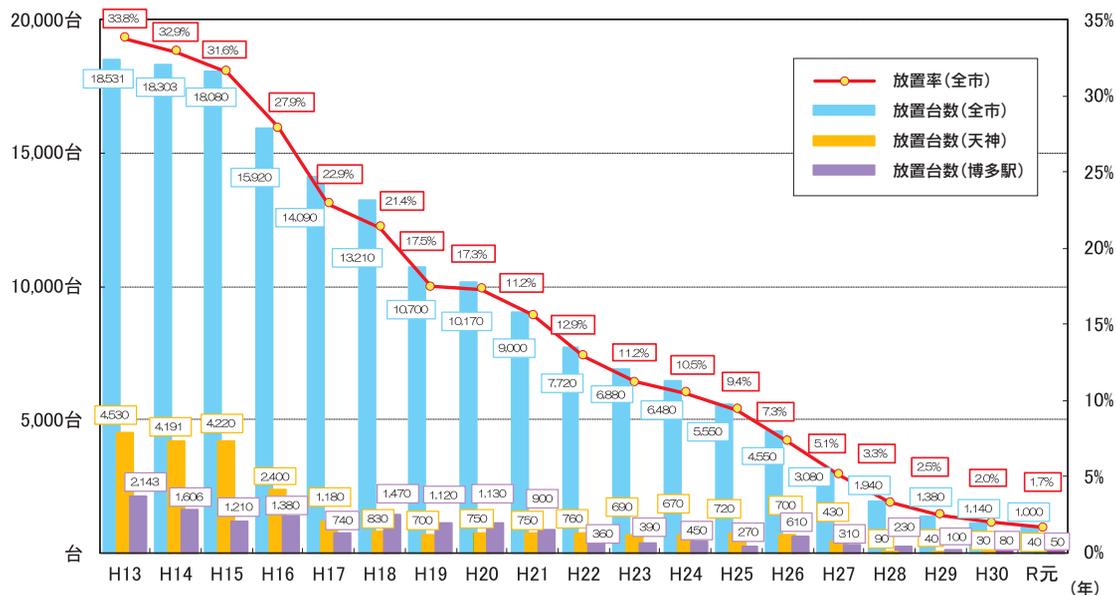


天神地区



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。

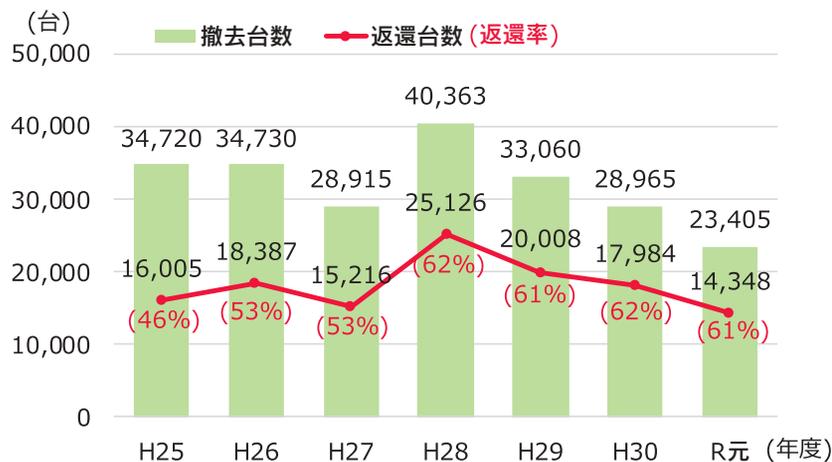
■自転車放置禁止区域（46地区）

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。

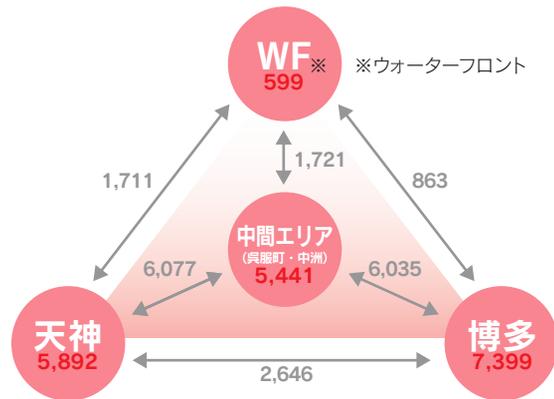
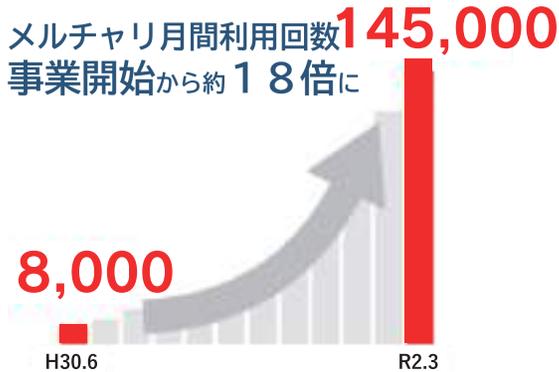
・利用者の 24%が観光 / レジャー利用、5%が旅行利用である。※

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

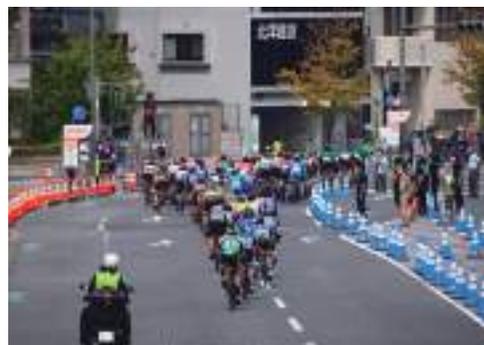
自転車先進国である欧米諸国では、国際自転車競技連合(以下、UCI)が公認している自転車競技大会が多数開催されています。

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）

第3章 福岡市における自転車活用の方向性

1. 今後の福岡市の自転車政策

「福岡市自転車利用総合計画」の策定から約17年が経過し、放置自転車に関しては、放置自転車対策の取組みを重点的に実施したことにより、台数は大幅に減少しましたが、利用者の走行マナーが改善されておらず、課題も残っています。

近年の動向としては、自転車が通勤・通学・業務などの日常利用だけでなく、シェアサイクルの普及や観光・スポーツ分野などでも幅広く活用されているほか、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響で、三密を避ける移動手段として自転車が注目されてきており、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、自転車活用の施策を総合的に進めていく必要があるため、既存の「福岡市自転車利用総合計画」を継承した新しい計画として「福岡市自転車活用推進計画」を策定します。

福岡市自転車活用推進計画

福岡市自転車利用総合計画（平成16年7月策定）



課題



近年の動向



自転車に関する新しい動き



2. 福岡市の都市交通の考え方

(1) 福岡市の上位計画

第9次福岡市基本計画や福岡市都市交通基本計画などの上位計画には、福岡市の交通施策に関する基本的な考え方がまとめられています。

①第9次福岡市基本計画（平成24年12月策定）

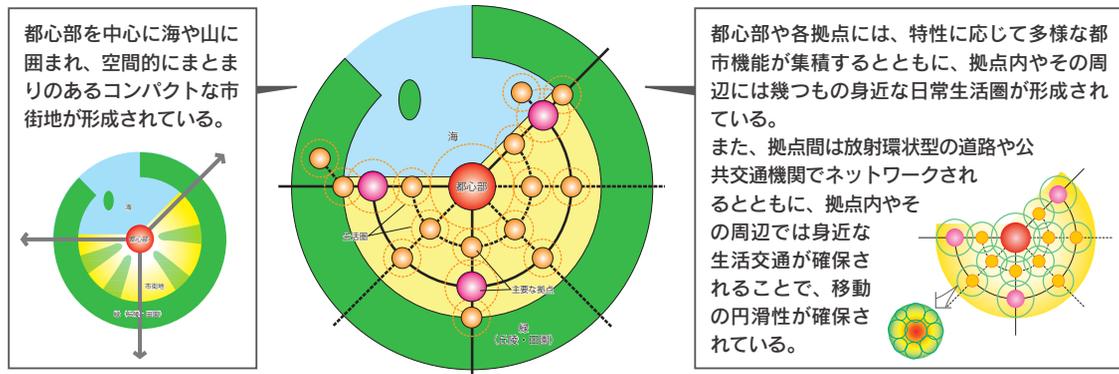
○分野別目標

- 1 一人ひとりが心豊かに暮らし、元気に輝いている
- 2 さまざまな支え合いとつながりができている
- 3 安全・安心で良好な生活環境が確保されている
- 4 人と地球にやさしい、持続可能な都市が構築されている
- 5 磨かれた魅力に、さまざまな人がひきつけられている
- 6 経済活動が活発で、たくさんの働く場が生まれている
- 7 創造的活動が活発で、多様な人材が新しい価値を生み出している
- 8 国際競争力を有し、アジアのモデル都市となっている

○空間構成目標

めざす姿

- ・海や山に囲まれた地形的な特徴を生かし、都心部を中心に、まとまりのある空間的にコンパクトな市街地が形成され、都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、安全・安心な暮らしのもと、市民が日常的にそれを享受しています。
- ・福岡市の成長のエンジンである都心部を中心に、都市の成長を推進する活力創造拠点や、市民生活の核となる東部・南部・西部の広域拠点、地域拠点などに、拠点の特性に応じて多様な都市機能が集積し、市民活動の場が提供され、交通基盤のネットワークにより移動の円滑性が確保された「福岡型のコンパクトな都市」が実現しています。



施策 4-5 公共交通を主軸とした総合交通体系の構築

施策の方向性

環境にやさしく、コンパクトで持続可能な都市をめざし、快適な都市活動を支える地下鉄や道路などの交通基盤の整備を進めるとともに、市民や来街者に分かりやすく使いやすい公共交通ネットワークの実現や生活交通の確保、自転車利用の促進など、過度に自動車に依存しない「歩いて出かけたくなるまち」の実現に向け、市民・民間事業者・行政が連携して取り組みます。

②福岡市都市交通基本計画（平成 26 年 5 月改定）

○基本理念と目標像

計画策定の視点から、交通体系づくりの基本的な考え方として「基本理念：人に安心、まちに活力、地球にやさしい ～コンパクトで持続可能なユニバーサル都市・福岡を支える交通～」を掲げ、交通体系の望ましい姿を 5 つの「目標像」として掲げます。

目標像Ⅲ：環境にやさしい交通

地球温暖化の原因となる二酸化炭素などの温室効果ガスの排出削減に向け、過度な自動車利用から環境にやさしい鉄道やバスなどの公共交通への利用転換や自転車の適正な利用を促進するとともに、徒歩で移動しやすい交通環境づくりや道路交通の円滑化、次世代自動車の普及促進などを図ることにより、環境負荷の少ない持続可能な都市を支える交通をめざします。

方針 7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり

自転車利用の安全性・利便性を高めるため、既存の道路空間を活用した自転車通行空間の確保や駐輪場の整備を推進するとともに、自転車の安全利用に関する条例に基づき、交通ルールの遵守や自転車交通マナーの向上など、自転車の適正な利用を促進します。また、安全に安心して歩ける歩行空間整備等を進めます。

《主な施策》

○自転車利用環境の向上

自転車通行空間の確保／使いやすい駐輪場の確保／歩道上における放置自転車の撤去と街頭指導の強化／自転車の交通ルール遵守・マナー向上の取組みの推進 など

○歩行者の視点に立った安全・安心な道路整備

目標像Ⅳ：活力ある都心部を支える交通

都市の活力を牽引する都心部の機能強化と更なる魅力づくりを推進するため、天神・渡辺通、博多駅周辺、博多ふ頭・中央ふ頭の 3 地区を中心として回遊性の向上や交通拠点間の連携強化を図るとともに、多くの人や物が集中する都心部において公共交通でのアクセス強化や交通の円滑化を図ることにより、活力ある都心部を支える交通をめざします。

方針 9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上

天神・渡辺通、博多駅周辺、博多ふ頭・中央ふ頭地区間相互の連携強化と回遊性向上を図るため、来街者にも分かりやすく使いやすい公共交通幹線軸と、歩いて楽しい歩行空間等の形成に取り組みます。

《主な施策》

○公共交通による都心部の交通アクセスの向上

地下鉄七隈線延伸事業の推進／天神・渡辺通、博多駅周辺、博多ふ頭・中央ふ頭地区間相互の交通アクセスの強化 など

○快適で高質な回遊空間の創出

魅力ある空間デザインによる歩行空間の再構築／民間建築物の建替えなどを捉えた、オープンスペース確保による歩行空間の充実 など

○自転車利用環境の向上

(2) 福岡市における自転車の位置付けと役割

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、気軽に使えることや新しい生活様式に対応しているなどから、近年、注目が高まっているモビリティとなっています。

福岡市は比較的平野部が多く、自転車が利用しやすい平坦な地形であることから、多くの市民が自転車を利用しています。一方で、自転車と歩行者の接触事故の割合が増加傾向、利用者の走行マナーが改善されていないなどの課題もあります。

近年、市民の健康意識の高まりとともに、自転車が通勤・通学・業務などの日常利用だけでなく、シェアサイクルの普及や観光・スポーツ分野などでも幅広く活用されており、自転車の役割が増大しています。



自転車は、有効な役割を果たす都市交通手段であり、適正な利用を促進するとともに、様々な分野でも活躍が期待されていることから、今後、新たな活用を促進していく。

自転車の主な役割

都市交通手段の1つとして、自転車には以下のような役割が期待されています。

■ 交通利便性の向上

比較的近距離の移動に優れている、いつでも自由に使えるなどの自転車の特性を活かし、

- ① 徒歩交通を補完する買物等のワンマイルモビリティとして
- ② 鉄道やバスへの乗継ぎを高めるモビリティとして
- ③ 近距離の自動車利用からの転換を担うモビリティとして

都心部や郊外部などの地域の特性に応じた自転車の利用環境向上の取組みを進め、市民の交通利便性を高める。

■ 環境保全

自転車は、大気汚染物質や二酸化炭素を排出しない環境にやさしい交通手段であることから、自転車の利用を促進する。

■ 健康づくり

自転車は、適度な運動にもなることから、その利用を促進することで、市民の健康づくりにも寄与することが期待される。

■ 自転車を活用したまちづくり

自転車利用環境を向上させることで、日常の通勤・通学・買い物等における利便性の向上や来訪者等の回遊性向上を図るとともに、観光やスポーツ等のレジャー利用において、自転車が楽しめる環境づくりを図る。

また、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、自転車を活用したまちづくりを推進していく。

3. 自転車活用の基本方針と施策

自転車活用推進法の基本理念や持続可能な開発目標（SDGs）の視点を踏まえるとともに、平成16年7月に策定した「福岡市自転車利用総合計画」で定めた「はしる」、「とめる」、「まもる」、「いかす」の4つの観点から自転車に関する課題や近年の動向を踏まえた新たな基本方針や施策を設定します。



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・自転車・自動車など全ての道路利用者が安全で快適に利用できる道路空間づくりを目指します。

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を検討し、整備を進めていきます。



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市営駐輪場の整備を行うとともに、自転車利用者の目的施設（商業・業務施設など）においても、民間駐輪場の確保を促進することにより、利用しやすい駐輪施設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。



自転車利用の適正化

基本方針：適正な自転車利用の促進

自転車利用者に対して義務や責務を明確にしていく必要があります。走行マナーに関しては、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、放置自転車の抑制を目指します。

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。



自転車の活用

基本方針：自転車を活用したまちづくり

通勤・通学・買い物等の日常利用に加え、観光やスポーツ等のレジャー利用でも自転車の活用を促進し、市民の健康づくり、シェアサイクルや災害対応、観光振興など、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、自転車を活用したまちづくりの推進を目指します。



本計画とSDGsの対応



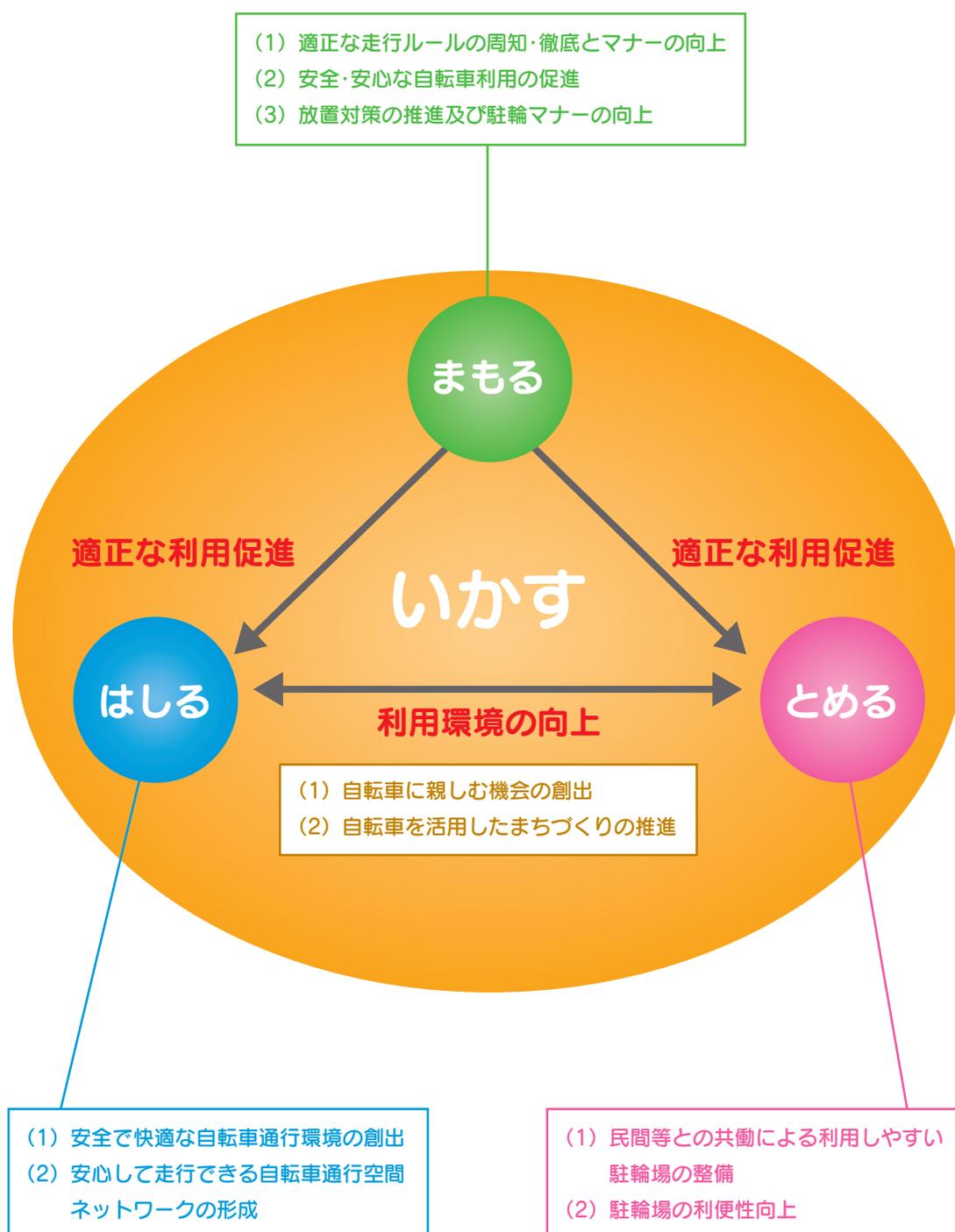
(1) 安全で快適な自転車通行環境の創出	施策1：自転車通行空間の整備
	施策2：違法駐車 of 積極的な取締り
	施策3：自転車走行ルートの誘導案内
(2) 安心して走行できる自転車通行空間ネットワークの形成	施策4：ビッグデータなどを収集し、利用実態に応じた自転車通行空間ネットワークの検討
(1) 民間等との共働による利用しやすい駐輪場の整備	施策5：市営駐輪場の整備・更新
	施策6：民間駐輪場の整備促進
(2) 駐輪場の利便性向上	施策7：案内マップや案内サインの設置
	施策8：ICTなどを活用した駐輪情報システムの整備
	施策9：多様な駐輪ニーズへの対応
	施策10：駐輪サービスの向上
(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
	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
(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
	施策14：自転車点検整備等の促進
(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
	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
(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

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

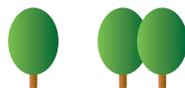


福岡市の現状

- 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。



<p>(1) 安全で快適な自転車通行環境の創出</p>	<p>施策1：自転車通行空間の整備</p>
	<p>施策2：違法駐車 of 積極的な取締り</p>
	<p>施策3：自転車走行ルートの誘導案内</p>
<p>(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</p>	<p>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</p>



施策1：自転車通行空間の整備

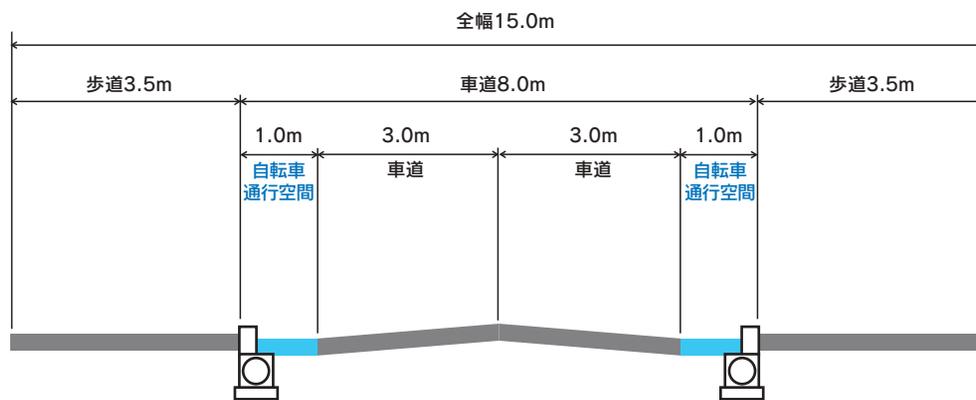
平成26年3月に策定した「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画」の自転車通行空間ネットワーク整備予定路線を見直し、新たに本計画において、自転車通行空間の新たな整備路線を選定し、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。

(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。

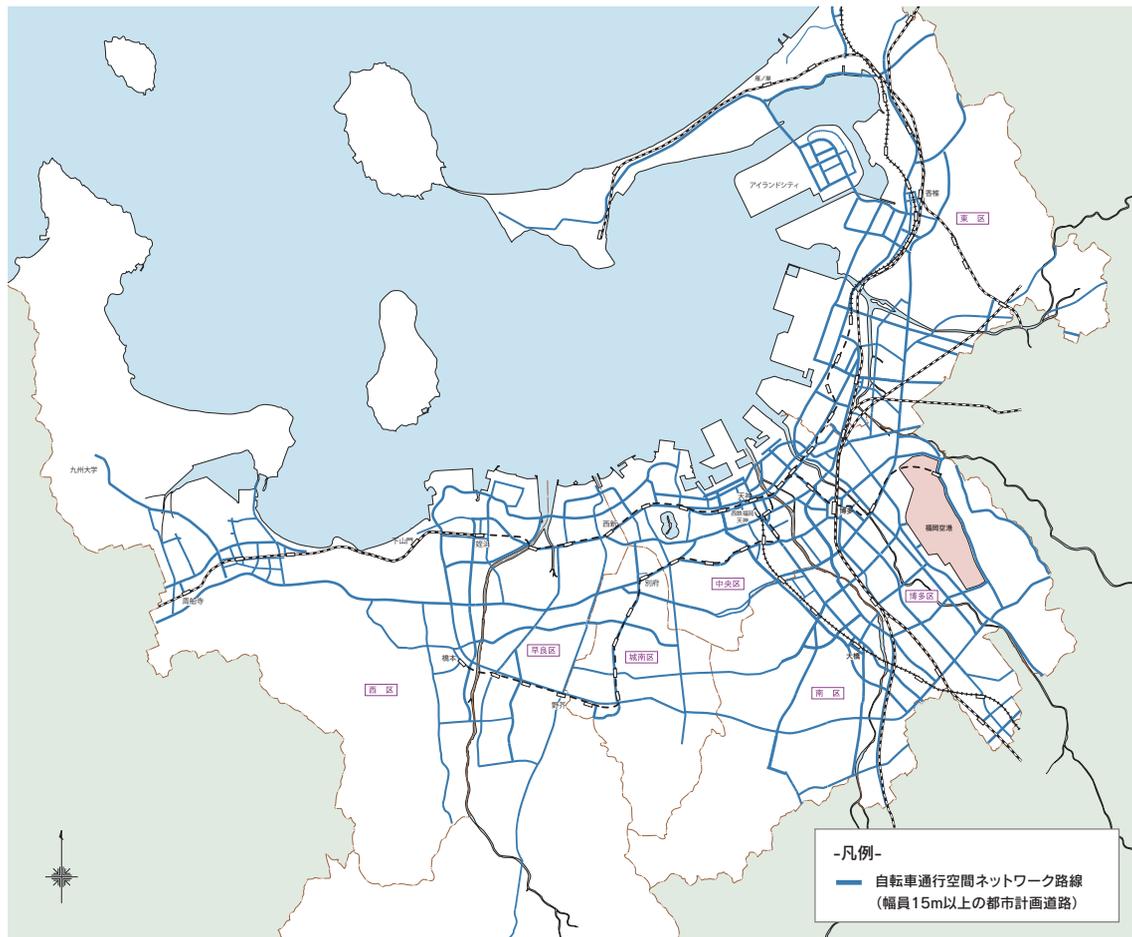
(3) 計画期間内における整備・検討路線選定の考え方

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。

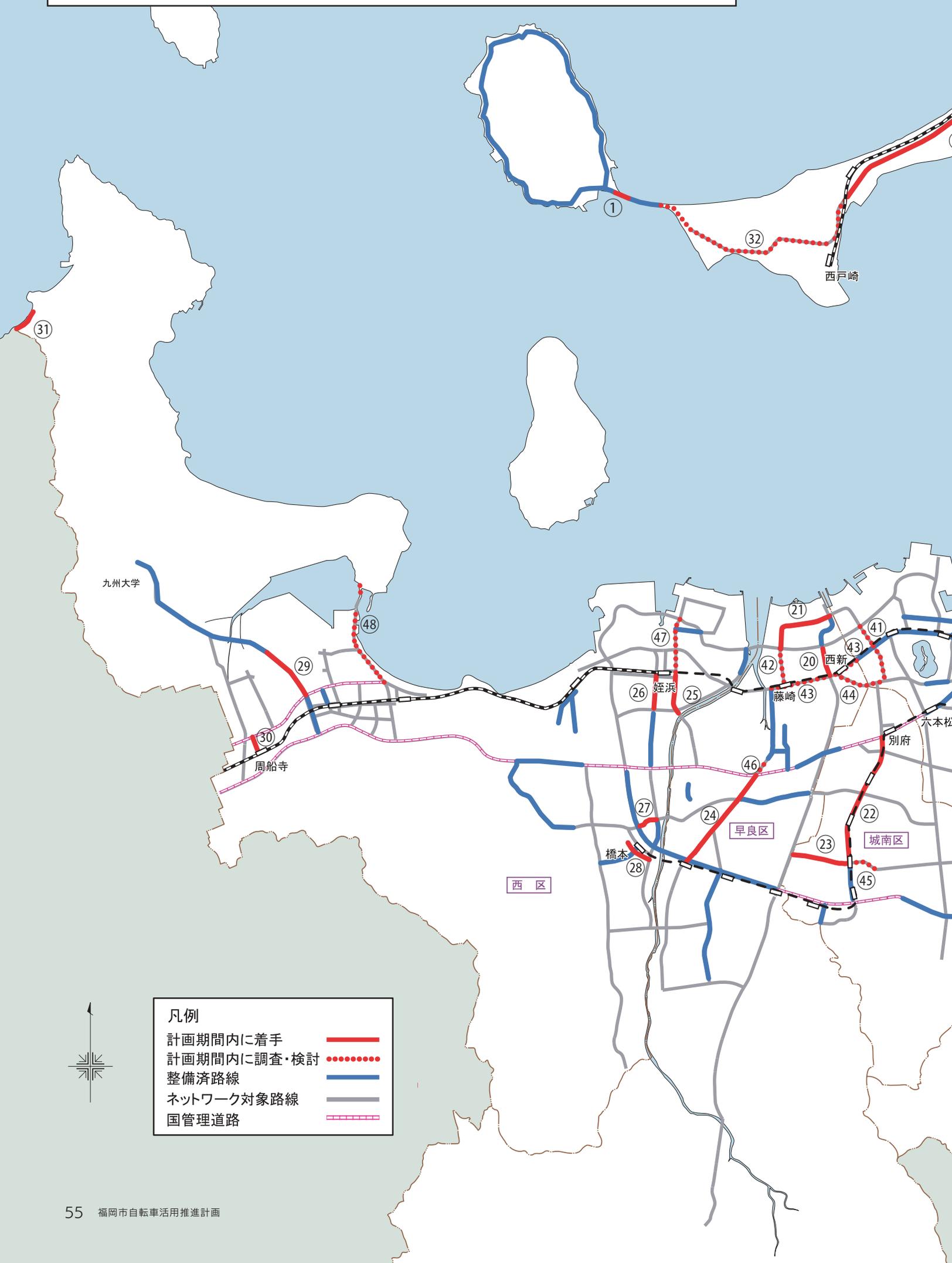
- ・自転車交通量
12時間交通量：概ね 2,000 台 以上
または ピーク時1時間当たり交通量：概ね200台 / 時間 以上
- ・歩行者交通量
12時間交通量：概ね 1,000 人 以上
- ・自転車事故発生件数 (H28年～R元年) が多い路線
- ・既存の自転車通行空間と接続し利便性が高まる路線
- ・都心部回遊機能の強化につながる路線
- ・鉄道駅へのアクセス路線 (鳥飼梅林線・姪浜飯盛線・大橋駅前1号線など)
- ・福岡県サイクルツーリズム推進協議会による広域モデルルート選定路線 (海の中道など)

※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

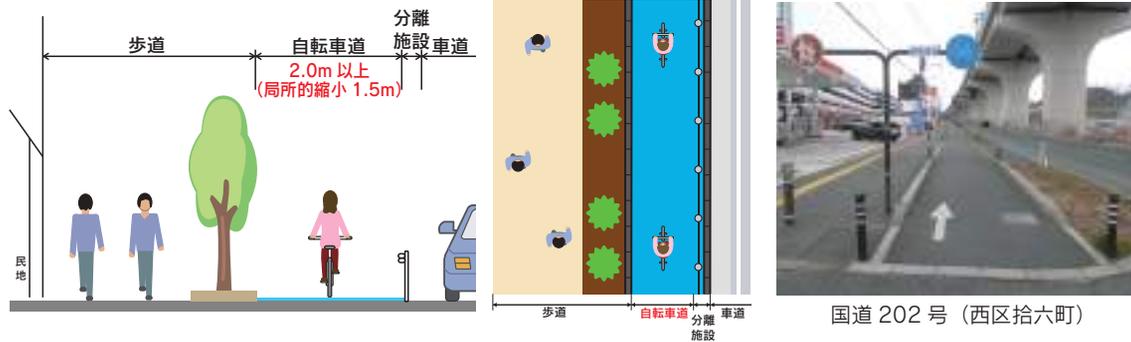
主): 主要地方道
 県): 一般県道
 市): 市道

(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。

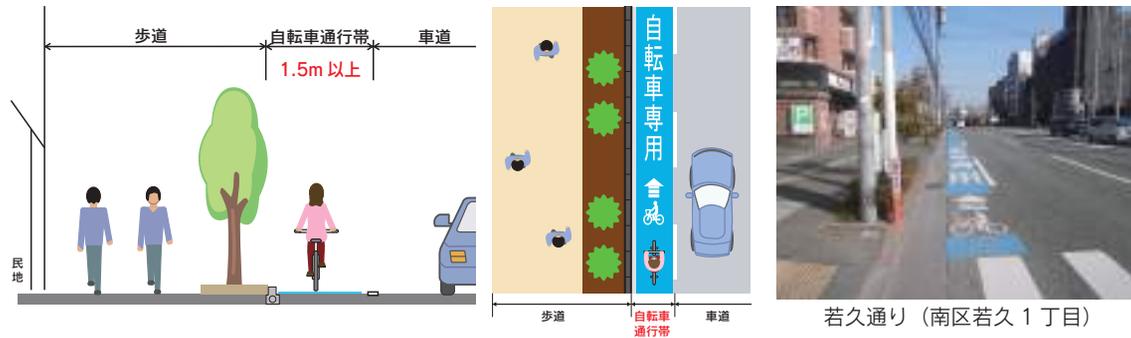
■自転車道

自転車通行空間に必要な幅員 2.0m以上



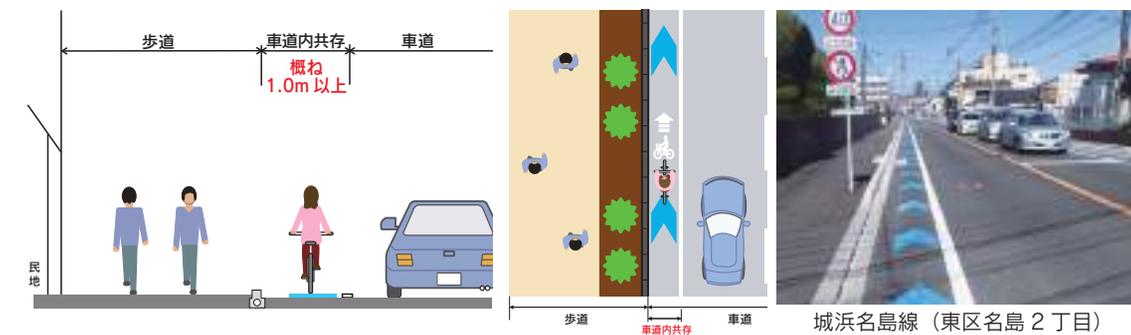
■自転車通行帯

自転車通行空間に必要な幅員 1.5m以上



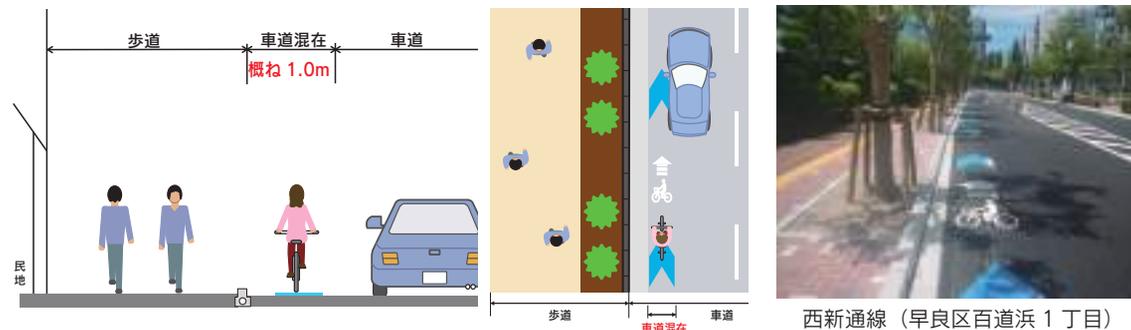
■車道内共存

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

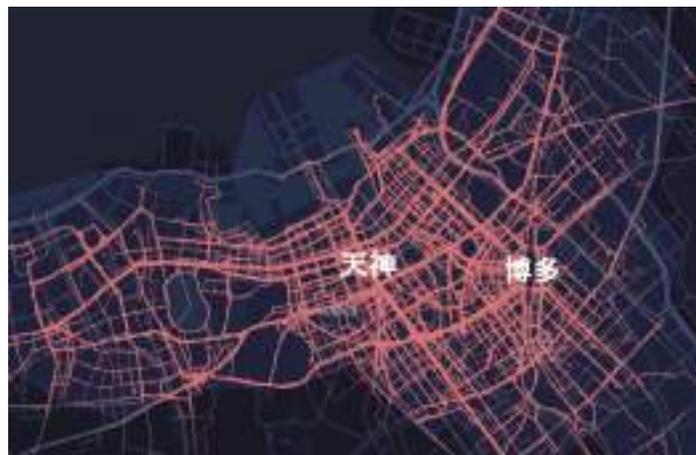
資料：(株)ナビタイムジャパン

(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。



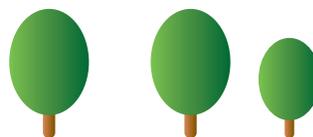
地下空間を利用した駐輪場
(天神ふれあい通り駐輪場)



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。

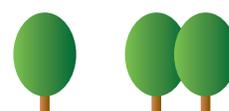


旧大名小学校跡地活用事業
資料提供：積水ハウス（株）



（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。



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>

施策 1 1 : 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 1 2 : 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	中学生・高校生
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
	実技		学校における自転車安全利用の学習	
広報・啓発	座学	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	
	実技	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		
	実技	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		
広報・啓発	座学		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	
		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		
	実技	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

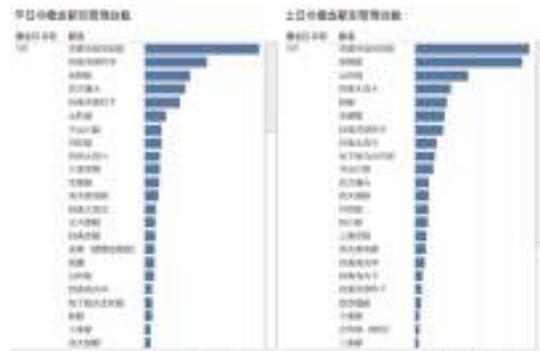
放置自転車対策において、ICTを活用することにより、放置自転車の認定を遠隔で行うことができ、業務の効率化が期待できます。また、撤去された自転車が情報登録されることで、インターネット上で保管場所等を確認することが可能となり、利用者等への返還がスムーズになることで、返還率の向上を図ります。

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）

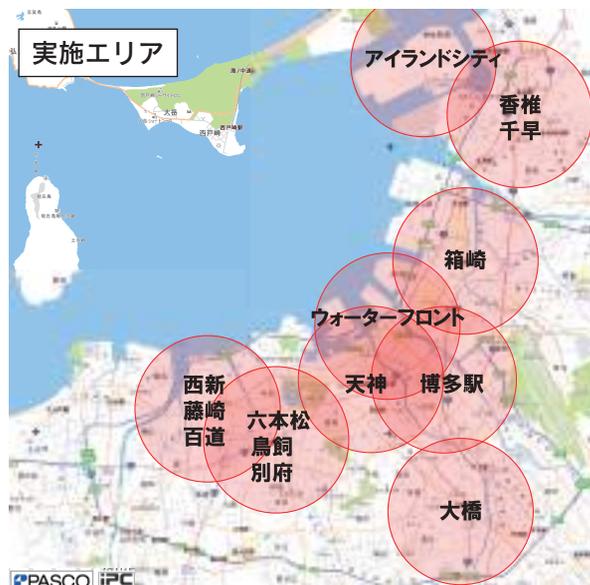
ニュートチャリチャリ株式会社（Charichari）



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



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を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。

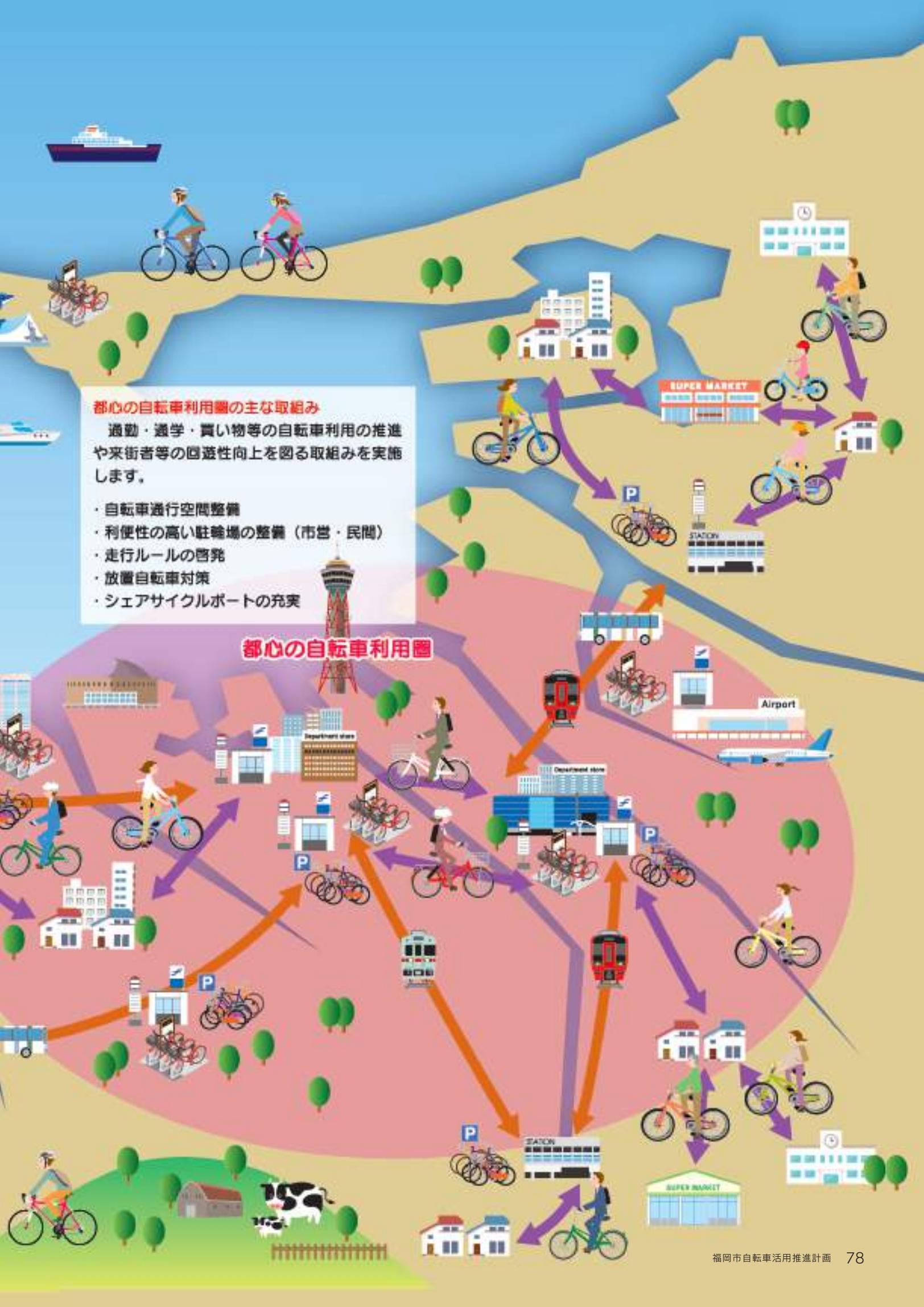
- ・自転車通行空間整備
- ・利便性の高い駐輪場の整備（市営）
- ・走行ルールの啓発
- ・放置自転車対策

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



第5章 計画の推進

1. 各施策の体系と役割

各施策の着実な推進を図るために、市、関係機関、地域が情報や課題等の共有を図り、連携・共働して施策を推進するとともに、国・県・近隣市町村とも連携を図りながら取り組みます。

■各施策の体系と役割

		基本方針	施策	実施主体
はしる	自転車通行環境の創出	(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	市、国、 交通管理者、 民間事業者
		(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	市
とめる	駐輪環境の整備	(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	市、 民間事業者
		(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	市、 民間事業者
まもる	自転車利用の適正化	(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 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
		(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 施策14：自転車点検整備等の促進	市、 民間事業者
		(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 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	(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	市、 民間事業者
		(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	市、 民間事業者

2. 基本方針に対する成果指標

本計画で掲げている基本方針・目標の実現に向けて、各施策の取組みによる効果を的確に把握するため、基本方針に対して成果指標を設定します。成果指標の目標値は、本計画の最終年度である令和6年度の数値とします。

成果指標		現状 (基準値)	目標値 (令和6年度末)
はしる	自転車通行空間整備延長	122.7km (令和3年3月末見込み)	160km
	自転車関連事故件数	1,770件/年 (令和元年)	1,600件/年
	安全性や走行性の満足度 ^{※1}	16.7% (平成30年度)	25%
とどろ	駐輪場整備台数 ^{※2}		約1,000台
	路上駐輪場設置台数	4,953台 (令和3年3月末見込み)	4,500台
	附置義務駐輪台数	56,826台 (令和2年3月末)	60,000台
おもて	自転車の交通安全教室の開催回数	321回/年 (令和元年度実施)	350回/年
	自転車損害賠償保険等の加入率	52.4% (令和2年度調査)	100%
	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%
	自転車放置率	1.6% (令和2年調査)	現状維持
	保管自転車の返還率 ^{※4}	61.3% (令和元年度)	65%
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
	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

※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」の合計

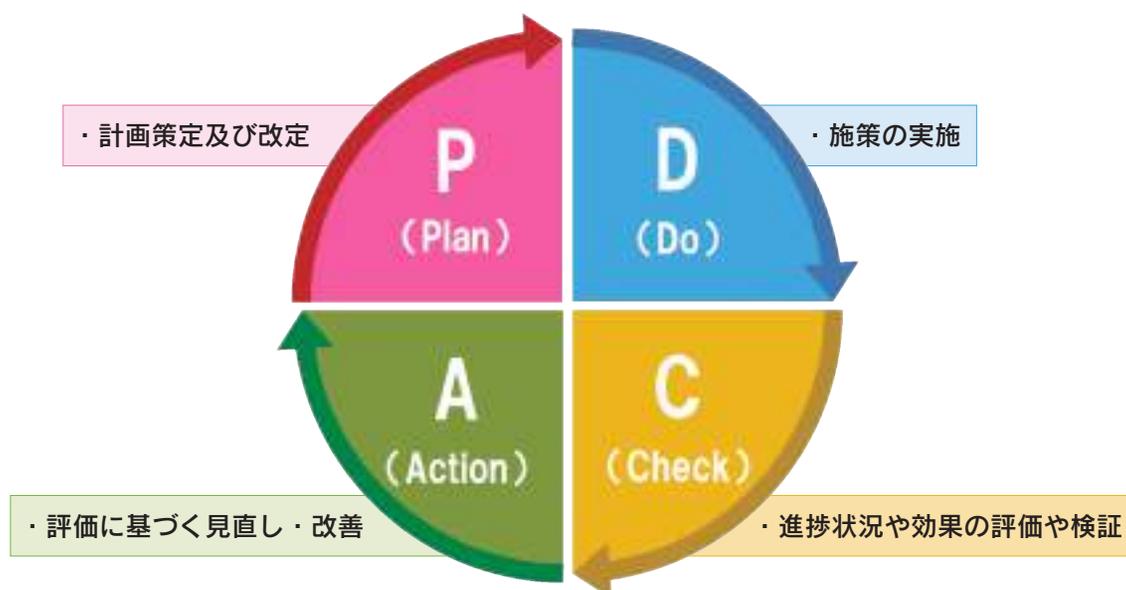
※2：市が新設で整備する駐輪場（路上駐輪場除く）に限る

※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

3. 計画の進捗管理と評価

進捗管理については、計画を策定 (Plan) した後、施策を実施 (Do) し、進捗状況や効果について評価・検証 (Check) した上で、評価に基づき見直しや改善 (Action) を行い、計画策定に反映する PDCA サイクルに則った進捗管理を実施します。



進捗管理のイメージ図 (PDCA サイクル)

本計画は毎年度、施策の進捗状況や目標の達成状況について評価・検証した上で、課題となっている事項を整理し、実施方法の改善等についてフォローアップするとともに、計画期末には総括評価を実施します。

項目	1年目	2年目	3年目	4年目
進捗状況	○ PDCA	○ PDCA	○ PDCA	○ PDCA
数値的検証 (成果指標)		○		○
公表				○

福岡市自転車活用推進計画検討委員会

■委員・行政アドバイザー

氏名		所属・役職等	
委員	1	榎本 拓真	福岡地域戦略推進協議会 事務局長補佐
	2	坂元 ゆかり	福岡市 PTA 協議会 副会長
	3	佐藤 信哉	株式会社 VC ドリームス 代表取締役 (VC 福岡 監督)
	4	辰巳 浩 (座長)	福岡大学工学部 社会デザイン工学科 教授
	5	中川 久美	公益財団法人 福岡観光コンベンションビューロー 観光事業部長
	6	松本 義人	西日本鉄道株式会社 常務執行役員 まちづくり推進部長
行政アドバイザー	7	沼野 猛	福岡国道事務所 交通対策課長
	8	藤木 信司 松岡 法之 (前任者)	福岡県警察本部 交通部 交通企画課長
	9	堀之内 昌二	福岡県警察本部 交通部 交通規制課長
	10	谷口 哲也	福岡市 市民局 生活安全部長
	11	松岡 淳	福岡市 住宅都市局 都市計画部長

■福岡市自転車活用推進計画策定に関する協議

開催年月日	主な検討内容
【第1回検討委員会】 令和2年6月10日	(1) 福岡市の自転車を取り巻く現状 (2) 福岡市自転車利用総合計画について (3) 福岡市自転車利用総合計画のこれまでの取組みと課題 (4) 自転車施策の新たな方向性について
【第2回検討委員会】 令和2年7月28日	(1) 福岡市の自転車活用の方向性について (2) 福岡市自転車活用推進計画の目標と取組み方針について (3) 福岡市自転車活用推進計画の想定される施策について
【第3回検討委員会】 令和2年11月6日	(1) 福岡市自転車活用推進計画 (素案) について (2) 市民意見募集について
【第4回検討委員会】 令和3年2月中旬 (書面開催)	(1) 市民意見募集の実施結果について (2) 福岡市自転車活用推進計画 (最終案) について

市民意見募集

(1) 市民意見募集の実施概要

福岡市自転車活用推進計画の原案に対する市民意見募集を実施しました。

意見募集の期間	令和2年12月23日(水)～令和3年1月22日(金)
意見の提出方法	電子メール、郵送、FAX、持参
周知方法 及び 閲覧・配布場所等	(周知方法) 市ホームページ、市政だより、市営駐輪場にて掲示 (閲覧・配布場所等) ・各区情報コーナー、入部出張所、西部出張所 ・市役所(情報プラザ、情報公開室、自転車課) ・市ホームページ

(2) 意見の提出状況

意見数：73件(提出数：19通)

電子メール	郵送	FAX	持参	合計
12	0	2	5	19

(3) 意見の内訳

項目	意見数
①計画策定の趣旨	3件
②自転車利用の現状と課題	1件
③福岡市における自転車活用の方向性	3件
④各施策の具体的な取り組み	62件
「はしる」自転車通行環境の創出	16件
「とめる」駐輪環境の整備	21件
「まもる」自転車利用の適正化	15件
「いかす」自転車の活用	10件
⑤計画の推進	1件
⑥その他	3件

(4) 反映状況

	意見数
①修正あり：意見の趣旨に基づく原案の修正を行うもの	8件
②原案どおり：意見の趣旨に基づく原案の修正を行わないもの	6件
③記載あり：意見の趣旨が原案に記載されているもの	37件
④その他：参考意見や提案など	22件

用語解説

	用語	解説・説明
あ 行	ICT (Information & Communications Technology)	「情報通信技術」の略である。インターネット上でデータの保管等のアウトソーシングを受け、データ等を保管・管理するサービス。
	SDGs (Sustainable Development Goals)	「誰一人取り残さない」社会の実現を目指して、経済・社会・環境をめぐる広範な課題に統合的に取り組むために、平成 27 (2015) 年の国連サミットで採択された国際社会全体の持続可能な開発目標。
	エリアマネジメント団体	地域・企業などが会員となって、魅力的なイベント、回遊性向上や来街者のおもてなし、まちの美化、防犯・防災活動などのまちづくり活動を実施。
か 行	格納式駐輪場	自転車を出入庫ブースから地下空間などのスペースへ全自動でスピーディーに収容する機械式の駐輪場。
	カーシェア	「カーシェアリング」の略である。必要な時に自由にクルマを使える新しい移動手段。
	キャッシュレス決済	クレジットカード、電子マネー、QR コード (二次元コード) をスマートフォンで読み取るなど、現金を使用せずに支払決済を行うこと。
	QR コード決済	QR コード (二次元コード) をスマートフォン等のカメラで読み取って支払いをする決済方法。 ※ QR コードは (株) デンソーウェーブの登録商標です。
	クリテリウム	自転車ロードレースの中でも、距離の短い周回をまわって順位を競う形態のレース。
	健康寿命	健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間。
さ 行	サイクルツーリズム	国内外からの旅行者に対する新たな体験型観光として、サイクリングと観光を組み合わせたもの。
	サイン	利用者が目的地まで円滑に移動できるように現在地や施設の位置をわかりやすく伝えたり、利用者が公共施設などを円滑に利用できるよう、それぞれの使用方法や内容を伝えるもの。
	シェアサイクル	自転車を共同利用する交通システムで、特にコミュニティサイクルは多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこの拠点 (ポート) からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな都市交通手段。
	自転車	道路交通法第 2 条第 1 項第 11 号の 2 に規定する自転車をいう。
	自転車通行空間	自転車の安全で適正な利用を促進するため、縁石や柵、着色等により、歩行者や自動車等と分離された、自転車が通行するための空間。
	自転車通行帯	道路構造令第 2 条第 1 項第 15 項に規定される、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう。なお、道路交通法上は普通自転車専用通行帯として扱われる。
	自転車道	道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上も自転車道として扱われる。
	自転車歩行者道	道路構造令第 2 条第 1 項第 3 項に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上は自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

	用語	解説・説明
さ 行	車道内共存	自転車の路肩通行時の安全性を向上させ、かつ、自動車との並走を可能にするため、路肩に一定の幅員を確保し、路面表示（矢羽根等）することで自転車が通行する空間であることを視覚的に示した帯状の車道の部分をいう。
	車道混在	路面標示（矢羽根等）により自転車の通行位置と方向を明示して自転車の安全な通行を促すもの。自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーに対しても車道上の自転車通行位置を知らせる効果もある。
た 行	チャリエンタウン	福岡市の放置自転車ゼロを目指す「放置サイクル ZERO 宣言！」キャンペーンの情報サイト。市内の駐輪場マップ、撤去された自転車の保管場所、自転車利用に関するマナーなどが掲載されている。（ https://www.chari-angels.com/ ）
	天神ビッグバン	規制緩和などを活用して民間ビルの建替えを促進することで、天神地区に新たな空間と雇用を創出するプロジェクト。
	デジタルフリー乗車券	乗車券の購入から利用までスマートフォン一つで完結する便利なサービス。
	都市計画道路	都市交通の円滑化を図るとともに、都市の骨格形成や貴重な都市空間を創出するための施設であり、都市計画法に基づき都市計画決定された道路。
	都心部機能更新誘導方策	民間の力を引き出しながら、都心部の機能更新と魅力を高めるためのまちづくり制度の運用基準。従来の公開空地評価に加え、国際競争力・感染症対応、環境、魅力、安全安心、共働をキーワードとしたまちづくりの取組みに応じて容積率を緩和する制度。
	トリップ・トリップエンド	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動したとき、1トリップが発生したという。1回の移動で複数の交通手段を使っても、全体を1トリップで数える。また、1トリップの起点及び終点をトリップエンドという。
は 行	博多コネクティッド	航空法の高さ制限緩和や市独自の規制緩和による民間ビルの建替え促進などにより、新たな空間と雇用を創出するプロジェクトの総称。
	発生集中量	ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計で、「トリップエンド」を集計したもの。
	ハンドサイクル	クランクを手で回して進む自転車。
	パーソントリップ調査 (北部九州圏パーソントリップ調査)	交通の主体である人（パーソン）の1日の動き（トリップ）を把握することを目的とした調査。人がどこからどこへ、どのような目的で動いているのか。その時の交通手段は何か等が把握できる。福岡県の大半に佐賀県の一部を加えた地域で実施されたパーソントリップ調査を北部九州圏パーソントリップ調査と呼ぶ。
	ビッグデータ	ボリュームが膨大でかつ構造が複雑であるが、そのデータ間の関係性などを分析することで新たな価値を生み出す可能性のあるデータ群のこと。例えば、ソーシャルメディア内のテキストデータ・画像、携帯電話・スマートフォンが発信する位置情報、時々刻々と生成されるセンサーデータなどがある。
	附置義務駐輪場	福岡市では、昭和57年に制定した「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」に基づき、都市計画法第8条第1項第1号に規定する商業・近隣商業地域において、小売店舗、銀行、遊戯場、専修学校等、事務所、飲食店、カラオケボックス、レンタルビデオ店などの新築及び増築等をする場合には、施設の規模に応じて、自転車駐輪場を当該施設若しくはその敷地内に設置することを義務付けている。
	分担率	全体のトリップに対するある交通手段を利用したトリップの割合をその交通手段の分担率という。
	放置禁止区域	公共の場所のうち「福岡市自転車の放置防止に関する条例」の規定に基づき指定された、放置自転車を即時撤去できる区域。令和3年4月1日時点で、福岡市では46地区が放置禁止区域に指定されている。

	用語	解説・説明
は 行	放置自転車	駐輪場以外の道路、公園、駅前広場などの公共の場所に置かれている自転車であって、当該自転車の利用者（又は所有者）が当該自転車を離れて直ちに移動することができない状態にあるもの。自転車が置かれている時間の長短に関係なく、前述の状態に当てはまれば放置自転車と認定される。
	歩道	道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。
ま 行	MaaS (Mobility as a Service)	ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。
ら 行	路肩	道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分进行。



福岡市自転車活用推進計画

編集・発行／令和3年（2021）3月

福岡市道路下水道局管理部自転車課

〒810-8620 福岡市中央区天神1丁目8番1号

TEL 092(711)4468 FAX 092(733)5591



Bicycle Rental

Rental

STATION

SUPER MARKET

P

P

P

12