

福岡市自転車活用推進計画



令和7年(2025)9月

はじめに

自転車は、環境にやさしく、子どもから高齢者まで幅広い世代が、通勤・通学、買い物など様々な場面で利用する身近な乗り物です。

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 という結果を受け、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。さらに、令和 3 年 3 月に「福岡市自転車活用推進計画」を策定し、適正な自転車利用の促進など、様々な取り組みを進めてきたところです。

市民の皆様のご協力もあり、放置自転車の台数は大幅に減少してきましたが、自転車が安全に走れる通行空間の確保や利用者の走行マナーが改善されないなどの課題も残されています。

また、近年では、シェアサイクルが普及し、利用が拡大するとともに、脱炭素社会の実現や健康増進等の観点からも、自転車が注目されています。さらに、令和 8 年 4 月には青切符（交通反則通告制度）の導入が予定されるなど、自転車を取り巻く状況は変化しております。

こうした近年の動向を踏まえ、自転車活用を総合的に推進するため、この度、第 2 次「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、福岡のまちをより安全・安心に自転車で走行できる環境にするため、ハード、ソフトの両面から自転車利用環境の向上に取り組み、福岡市の魅力を高め、「住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流都市・福岡」の実現を目指してまいります。

最後に、この計画の策定にあたり、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皆様ならびに貴重なご意見をお寄せいただいた市民の皆様に心から感謝申し上げますとともに、今後の自転車活用の推進にご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。



令和 7 年 9 月
福岡市長 高島宗一郎



目次



第0章 自転車について知ろう！	1
○ そもそも自転車って何？	2
○ 自転車の方がはやい！	4
○ 地球にやさしい！	4
○ カラダにやさしい！	5
○ ルールを守ろう！	6
○ 自転車を安全に利用しよう！	12
第1章 自転車活用推進計画とは？	15
1. この計画の背景と目的	16
2. 本計画の位置付け	16
3. 計画期間・計画範囲	17
4. 計画の構成	18
第2章 自転車利用の現状	19
1. 福岡市の概況	20
2. 自転車を取り巻く状況	22
第3章 これまでの自転車関連の取組みと課題	39
1. 取組みの現状、課題	40
2. 成果指標の達成状況	45
第4章 計画策定の考え方	47
1. 計画策定の基本的な考え方	48
2. 福岡市の都市交通の考え方（上位計画）	50
3. 基本方針、各施策の体系	52
第5章 各施策の具体的な取組み	55
1. 各施策の具体的な取組み	56
「はしる」自転車通行環境の創出	57
「とめる」駐輪環境の整備	67
「まもる」自転車利用の適正化	73
「いかす」自転車の活用	80
第6章 計画の推進	87
1. 成果指標	88
2. 計画の進捗管理と評価	89
第7章 参考資料	91

第 0 章

自転車について知ろう！

- そもそも自転車って何？
- 自転車の方がはやい！
- 地球にやさしい！
- カラダにやさしい！
- ルールを守ろう！
- 自転車を安全に利用しよう！



そもそも自転車って何？



自転車とは

自転車は、**道路交通法上は「軽車両」**となっています。そして、自転車の中には大きさや構造に応じて「普通自転車」とされているものがあります。

自転車

ペダルまたはハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車であって、身体障がい者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものです。

普通自転車

一般に使用されている自転車で、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で他の車両をけん引していないものをいいます。

自転車の種類

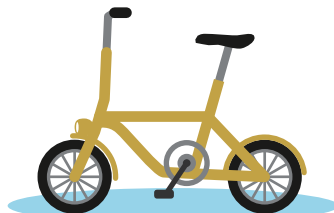
自転車と一口に言っても、通勤や買い物など、日常生活で使うのか、本格的なレースに参加するのか、オフロードを楽しみたいのか、様々な目的での利用が考えられます。目的・用途別に、いくつかのタイプに分けて特長を紹介します。

シティサイクル



最も一般的な形の自転車。普段使いに適しています。

ミニベロ（小径車）



20 インチ前後のタイヤを装備した小径自転車。走り出しが軽く、日常的な街乗りに適しています。

スポーツタイプ自転車



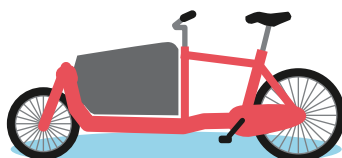
マウンテンバイクやロードバイクなど、使用目的に適するよう意図して設計された自転車です。

子ども用自転車



大きく分けて「キックバイク」と「補助輪付きの自転車」、「補助輪なしの自転車」の3種類があります。子どもの成長に合わせて選びましょう。

カーゴバイク



大きな荷物などを運ぶことができる自転車です。

電動アシスト自転車



電動アシスト機能がついた自転車。ペダルを漕ぐ力をモーターがサポートしてくれるので、ペダリングが軽く、子どもを乗せた状態でも、坂道を走行する際もラクに走ることができます。

道路交通法の基準に適合しない電動アシスト自転車に注意！

電動アシスト自転車には以下①～③を含め、道路交通法の定める基準があります。

- ①ペダルをこがないと走行しない構造であること
- ②人の力「1」に対して、電気モーターによるアシスト力は最大で「2」まで
- ③アシスト力は10km/hを超えたら徐々に減り、24km/hで「0」になること



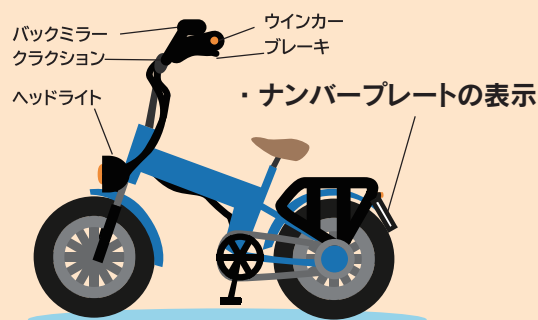
利用に注意が必要な自転車

「ペダル付原動機付自転車」は「自転車」ではなく

「バイク」です

「ペダル付原動機付自転車」は、いわゆる「バイク」であって、道路交通法上は、原動機付自転車に分類されます。いずれの方法で走行させる場合であっても、下記のことが必要となります。

- ・ 運転免許を受けていること及び免許証の携帯
- ・ 一般原動機付自転車の交通ルールを守ること
乗車用ヘルメットを着用すること
原則一番左側の車両通行帯を通行すること
多通行帯の交差点では二段階右折をすること
- ・ 自賠責保険又は共済の契約
- ・ 保安基準を満たした装置



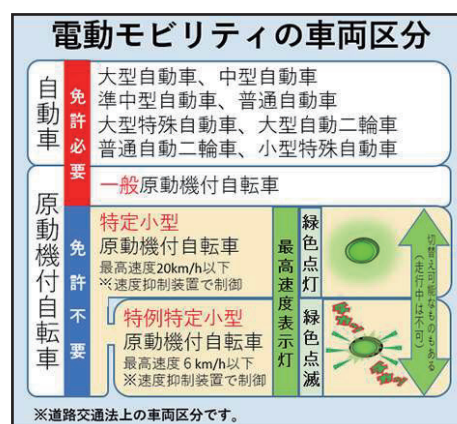
新たな車両区分として

「特定小型原動機付自転車」が定義されました

令和5年7月1日からは、電動モビリティのうち一定の基準を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」と位置づけられ、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されています。

車道通行が原則で、最高速度は20km/h以下であり、「特例特定小型原動機付自転車」の場合、自転車通行可の歩道も走行可能ですが、最高速度6km/h以下などの条件があるため、利用にあたっては注意が必要です。

なお、16歳未満の者が特定小型原動機付自転車を運転することは禁止されています。



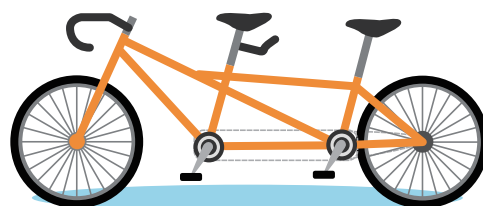
出典：警視庁ホームページ

タンデム自転車の公道走行が可能になりました

タンデム自転車とは、2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車です。

平成30年に道路交通法改正により、タンデム自転車の公道走行が可能となりましたが、タンデム自転車は普通自転車ではないため、**乗車して歩道を走行することはできません。**

ただし、自転車から降りて押して歩いた場合は歩行者とみなされます。(側車付きのもの及び他の車両をけん引しているものを除く)

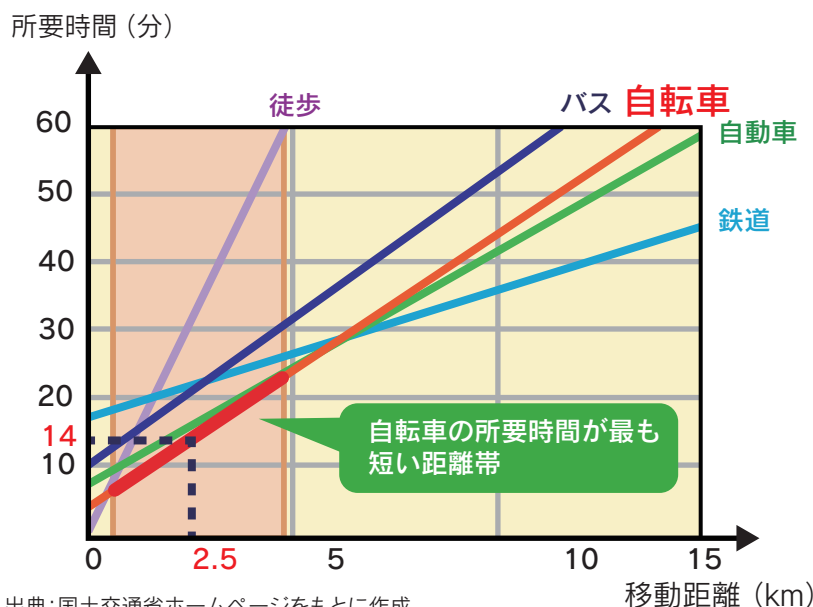


自転車の方がはやい！



複数の交通手段において、移動距離別にかかる所要時間を比較すると、

**約5km以内の移動なら
自転車が一番速く移動できます。**



5 km ってこのくらい！

- ・ 地下鉄天神駅～藤崎駅
- ・ 西鉄福岡駅～大橋駅
- ・ 地下鉄天神南～金山駅
- ・ 博多駅～名島駅
- ・ 地下鉄天神駅～福岡空港駅

地球にやさしい！

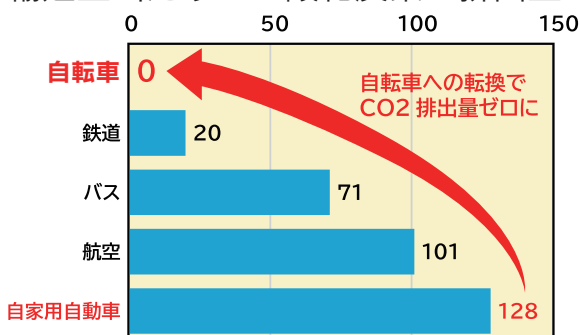


自転車での移動は CO2 を排出しません。福岡市民 164 万人が

1 年間で週に 1 回 1 km だけ 自家用自動車移動を自転車移動に転換した場合の CO2 削減量は、

**みずほ PayPay ドーム福岡 1,000 個分^{※1}と同じ大きさの
森林が 1 年間に吸収する CO2 吸収量^{※2}と同じです。**

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (旅客)



出典: 国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」(令和6年4月26日)より

※1 みずほ PayPay ドーム福岡のフィールド面積 (1.18ha) から算出

※2 林野庁「森林はどのぐらいの量の二酸化炭素を吸収しているの？」より、36～40 年生のスギ人工林 1ha が 1 年間に吸収する二酸化炭素の量約 8.8 トンから算出

福岡市民が週一回自家用自動車で移動した場合の CO2 排出量は

ひと一人が
自家用自動車で
移動するときの
CO2 排出量

福岡市民 週一回

$$128\text{g} \times 164\text{万人} \times \text{年間} 50\text{週} = 10,496(\text{t})$$

これは、

1,193 ha の森林が 1 年間に吸収する二酸化炭素の量と同じ

森林 1ha が
1 年間に吸収する
二酸化炭素の量

$$10,496(\text{t}) / 8.8(\text{t/ha}) = 1,193(\text{ha})$$

みずほ PayPay ドーム (1.18ha) に換算すると…

$$1,193(\text{ha}) / 1.18(\text{ha}) = 1,011 \text{ 個分}$$

カラダにやさしい!



自転車はジョギングやランニングに比べ**足や膝に負担が少ない**ため、**怪我をしにくい**メリットがあり、それでいて全身を使う有酸素運動であるため、通勤や買い物等の日常生活に取り入れることで、**様々な健康増進効果が得られます。**

自転車の運動量ってどれくらい？

自転車はペダルにかかる負荷やスピードによって運動強度が大きく異なります。「改訂版『身体活動のメッツ (METs) 表』(2023 年 8 月)」によると、16km/時の速さで 4.0 メッツとしています。

メッツ	運動の例
3.0	普通歩行 (平地 67m/分)、 電動アシスト付自転車に乗る
4.0	自転車に乗る (≒ 16km/時未満、通勤)
5.0	かなり速歩 (平地、速く=107m/分)
6.0	ゆっくりとしたジョギング、ウェイトトレーニング
7.0	ジョギング、サッカー
8.0	サイクリング (約20km/時)
9.0	ランニング (139m/分)
10.0	水泳 (クロール、速い、69m/分)

※ メッツは、運動の強度を表す単位です。安静時（静かに座っている状態）を1として、身体活動が安静時の何倍のエネルギーを消費するかを示します。

出典：厚生労働省 改訂版『身体活動のメッツ (METs) 表』(2023 年 8 月)

自転車に乗るとこんな効果が!

有酸素運動による体重・体脂肪・血液性状などの改善

自転車運動はウォーキングや水泳などと同じ有酸素運動で、長時間継続して運動することで体脂肪をエネルギー源として燃焼させ、内臓脂肪も減少。その結果、高血糖、脂質異常、高血圧など、動脈硬化につながる、さまざまな生活習慣病の原因を改善する効果があります。

ペダリングによる筋力強化

両足をクルクルと回すペダリングでは、腸腰筋から太もも、ふくらはぎまで主に下肢の筋肉をたくさん使います。特に上り坂をこぐときや、止まった状態からこぎ出すストップ＆ゴーの際は、下肢の筋力を繰り返し使う状況に。このような自転車特有の動きが筋力強化につながります。

ストレス解消や認知機能向上などメンタルへの効果

自転車に乗った後はアタマや気分がスッキリするというのは多くの人が感じている実感です。スマートフォンの情報から離れ、自転車走行に集中する状況は、「今ココ」に集中するマインドフルネスと同様の効果とも。脳の働きを活性化させ、気持ちを平常心にさせる効果が期待が寄せられています。

出典：(株) シマノ「Health Date File 導入編」より

ルールを守ろう! ~基本ルールを知っていますか?~



自転車に乗るときの基本ルール 「自転車安全利用五則」を守りましょう!

1

車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

自転車は歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。

普通自転車は、歩道を通行できる場合、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。

歩行者の通行を妨げるときは、一時停止をしなければなりません。

罰則 (車道の左側通行時の違反)
**3 か月以下の拘禁刑又は
5 万円以下の罰金等**
(歩道通行時の違反)
2 万円以下の罰金又は料

例外として自転車が 歩道を通行できる場合

- ・歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある



- ・13 歳未満の子どもや70 歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転している

出典：警視庁ホームページより

- ・通行の安全確保のためにやむを得ないとき著しく自動車の通行量が多く、かつ、道幅が狭い、道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行することが困難な場合

2

交差点では 信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では信号に従って安全を確認し、通行します。

道路標識等により一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認します。

罰則 3 か月以下の拘禁刑又は 5 万円以下の罰金等

3

夜間はライトを点灯

前方の安全確認だけでなく、歩行者や自動車に自転車の存在を知らせるためにも、夜間は必ずライトを点灯しましょう。

罰則 5 万円以下の罰金

4 飲酒運転は禁止

自転車も飲酒運転は禁止です

お酒を飲んで運転することは、非常に危険です。自動車の場合と同じく飲酒をした後に自転車を運転してはいけません。

また、飲酒をした者に自転車を提供したり、飲酒運転を行うおそれがある者に酒類を提供したりしてはいけません。

罰則 (酒酔い運転)

5 年以下の拘禁刑又は 100 万円以下の罰金

(酒気帯び運転)

3 年以下の拘禁刑又は 50 万円以下の罰金

(自転車提供者)

【酒 酔 い】 5 年以下の拘禁刑又は 100 万円以下の罰金

【酒気帯び】 3 年以下の拘禁刑又は 50 万円以下の罰金

(酒類の提供者・同乗者)

【酒 酔 い】 3 年以下の拘禁刑又は 50 万円以下の罰金

【酒気帯び】 2 年以下の拘禁刑又は 30 万円以下の罰金

5 ヘルメットを着用

ヘルメット着用が努力義務になりました

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りました。



出典:福岡県ホームページより

つつい **やりがちな** **「ながら」運転**

携帯電話やヘッドホンを使用しての運転、傘さし運転等も禁止されています。

スマートフォンを **見ながらの運転**

- 罰則の対象違反者
6 月以下の拘禁刑又は
10 万円以下の罰金
交通の危険を生じさせた場合
1 年以下の拘禁刑又は
30 万円以下の罰金



傘をさし **ながらの運転**

- 罰則の対象
5 万円以下の罰金



ヘッドホンを使用 **しながらの運転**

- 罰則の対象
5 万円以下の罰金



罰則が強化されました

令和 6 年 11 月 1 日施行の改正道路交通法で、自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」の罰則が強化されるとともに、「**自転車の酒気帯び運転**」が新たに罰則の対象となりました。これに伴い福岡県の飲酒運転撲滅条例も改正となり、自転車の酒気帯び運転で検挙された者（違反者）及び警告を受けた者（準違反者）は、下記の罰則に加え、**アルコール依存症に関する診察や飲酒行動に関する指導を受ける義務等の対象**となります。



運転中のながらスマホ

- 違反者
6 月以下の拘禁刑又は
10 万円以下の罰金
交通の危険を生じさせた場合
1 年以下の拘禁刑又は
30 万円以下の罰金

酒気帯び運転及び幫助

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 違反者
3 年以下の懲役
又は
50 万円以下の罰金 | 自転車の提供者
3 年以下の拘禁刑又は
50 万円以下の罰金 |
| | 酒類の提供者・同乗者
2 年以下の拘禁刑又は
30 万円以下の罰金 |



自転車運転者講習制度

下記の 16 の危険行為を **3 年以内に 2 回以上** 反復して行った場合、**自転車運転者講習を受講しなければなりません。16 の危険行為**はいずれも歩行者や周囲の交通に著しい危険をもたらす悪質な行為のため、このような危険行為は絶対にやめましょう。

自転車運転者講習の対象となる 危険行為16類型 (令和6年11月1日～)			
1 信号無視 道路交通法第7条 	2 通行禁止違反 道路交通法第8条第1項 	3 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反) 道路交通法第9条 	4 通行区分違反 道路交通法第17条第1項、第4項、第6項
5 路側帯通行時の歩行者の通行妨害 道路交通法第17条の3第2項 	6 遮断踏切立入り 道路交通法第33条第2項 	7 交差点安全進行義務違反等 道路交通法第36条 	8 交差点優先者妨害 道路交通法第37条
9 環状交差点安全進行義務違反等 道路交通法第37条の2 	10 指定場所一時不停止等 道路交通法第43条 	11 歩道通行時の通行方法違反 道路交通法第63条の4第2項 	12 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転 道路交通法第63条の9第1項
13 酒気帯び運転等 道路交通法第65条第1項 	14 安全運転義務違反 道路交通法第70条 ハンドルやブレーキ等を確実に操作せず、また、他人に危害を及ぼすような速度や方法で運転する行為	15 携帯電話使用等 道路交通法第71条第5号の5 	16 妨害運転 道路交通法第117条の2第1項第4号 等 妨害運転

出典：大阪府警察「自転車運転者講習制度チラシ」より

こんなルールを知っていますか？

自転車安全利用五則は、自転車に乗るときに守るべきルールのうち、特に重要なものを取り上げていますが、自転車については、このほかにも様々な交通ルールがあります。

自転車が従うべき信号

① 「車両用信号機」と「歩行者用信号機」がある場合

車道を通行している自転車 → 「車両用信号」

歩道を通行している自転車 → 「歩行者用信号」

ただし・・・

歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用」の補助標識がある場合

車道通行の自転車も「歩行者用信号」に従う

② 「車両用信号機」のみの場合

○ 車道通行の自転車
○ 歩道通行の自転車

いずれも「車両用信号」に従う

信号交差点を横断する際の交通ルール

歩行者用信号機の「青色」が点滅したとき

横断を始めてはいけません！
次の青信号を待ちましょう！

※「歩行者・自転車専用」の補助標識がある場合
車道等を通行の際、点滅に変わったときに停止位置に近づいていて安全に停止することができない場合は、そのまま進行することができます。

歩行者の通行を妨害するおそれがあるとき

乗ったまま横断できません！
押して歩いたり、歩行者の通過を待ったりして歩行者を優先しましょう！

出典：福岡県警本部交通企画課「自転車の交通ルール～信号機～」より

歩車分離式交差点の横断ルール

【原則】車両の信号に従う

自転車は、道路交通法により「軽車両」と定められているので、**車道を走行するのが原則**です。

【例外】歩行者用の信号に従う場合

自転車走行可の歩道を走行中の場合は、歩行者用信号に従います（歩行者がいる場合は降りて渡ります）。



自動車が自転車を追い抜く際に、自転車の安全を確保するための規定が創設

令和6年5月に可決・成立した改正道路交通法により、自動車が自転車の右側を通過する場合において、両者の間に十分な間隔がないとき、自動車は間隔に応じた安全な速度で進行する、自転車等はできる限り道路の左側に寄って通行するという義務が罰則付きで規定され、令和8年4月1日に施行される予定となっています。

「十分な間隔」の具体的な数値は規定されていませんが、自動車が自転車の側方を通過するときは、「1.5m以上の安全な間隔を保つ」か、道路事情等から安全な間隔を保つことができないときは「徐行する」ことを呼びかける「思いやり1.5メートル運動」が全国で広がっています。

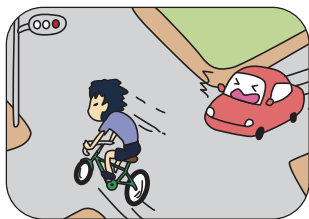
自転車の交通違反に **青切符** が導入されます

交通反則通告制度（青切符）の導入

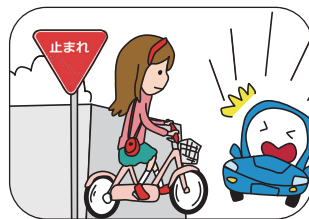
改正道路交通法により、自転車の交通違反に反則金を納付させる、いわゆる「青切符」による取締りが導入されることになりました。信号無視や携帯電話を使用しながらの運転などが対象となり、令和8年4月1日に施行される予定となっています。

青切符の対象となる違反行為（一例）

- ・ 信号無視
- ・ 一時不停止
- ・ 逆走
- ・ 携帯電話使用
- ・ 遮断踏切立入り
- ・ 歩道における通行方法違反
- ・ 制動装置不良自転車運転
- ・ 傘差し運転 など



信号無視



一時不停止



逆走



携帯電話使用

自転車事故の保険等に参加しましょう！

自転車損害賠償保険等への加入義務化

福岡市では、自転車事故による被害者救済の観点等から「福岡市自転車の安全利用に関する条例（平成25年4月施行）」を一部改正し、自転車を利用中の事故により他人にケガをさせてしまった場合などに備えて、相手の生命または身体の損害を補償できる保険（自転車損害賠償保険等）への**加入を義務としています**（令和2年10月施行）。

TSマーク（自転車向け保険）を知っていますか？

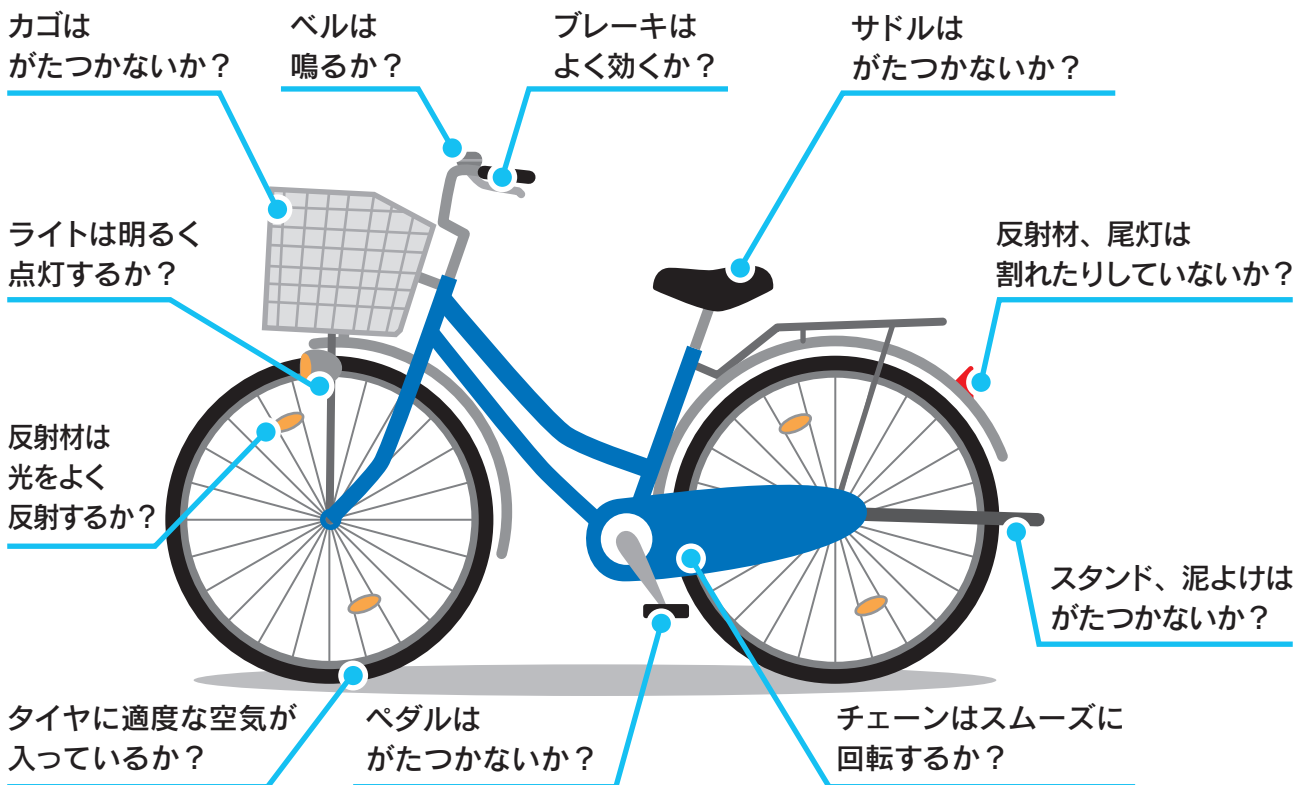
TSマーク（自転車向け保険）とは、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには賠償責任保険と傷害保険等が付いています。

第三種TSマーク (緑色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)	第一種TSマーク (青色マーク)
点検整備済 賠償責任・傷害保険付 (1年間有効) 自転車安全整備士番号 点検基準日 年 月 日 (公財)日本交通管理技術協会	点検整備済 賠償責任・傷害保険付 (1年間有効) 自転車安全整備士番号 点検基準日 年 月 日 (公財)日本交通管理技術協会	点検整備済 賠償責任・傷害保険付 (1年間有効) 自転車安全整備士番号 点検基準日 年 月 日 (公財)日本交通管理技術協会
死亡・傷害 示談交渉サービス付き (限度額) 1億円	死亡・重度後遺障害 (1～7級) (限度額) 1億円	死亡・重度後遺障害 (1～7級) (限度額) 1,000万円

自転車を安全に利用しよう!



普段から点検・整備を忘れずに 自転車に乗る前にチェックしましょう!



点検・整備のポイントは



「ぶたはしゃべる」

ぶ

ブレーキは
よく効くか?

た

タイヤに
適度な空気が
入っているか?

は

反射材は
光をよく
反射するか?

しゃ

車体にゆるみや
がたつきはないか?

べる

ベルは鳴るか?

出典：内閣府「自転車交通安全講座」より



幼児乗せ自転車を安全に利用しよう！

自転車の転倒事故からお子さまを守りましょう！

～幼児乗せ自転車を安全に利用するためのポイント～

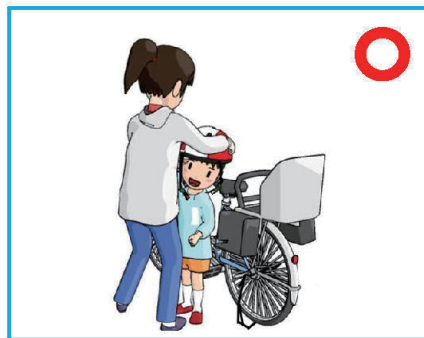
消費者安全調査委員会「幼児同乗中の電動アシスト自転車の事故」調査報告書より

停車中の転倒事故を防止するために

1. まずヘルメットをかぶせる！⇒乗車させる
⇒シートベルトをしっかり締める

■ヘルメットは、必ず、子どもを自転車に乗せる前に装着！

たとえ停車中や運転中に転倒することがあっても、子どもがケガをするリスクを確実に減らすことができます。
そして、乗車させた後はシートベルトを確実に締めましょう。

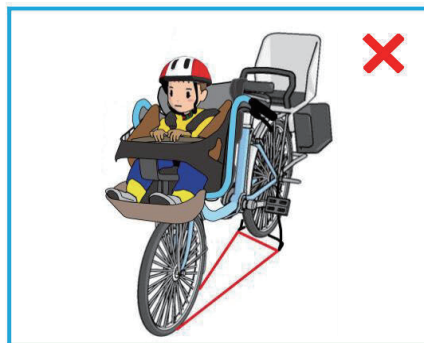


2. 子どもを前の座席に乗せた状態はとても不安定

■前の座席でのケガは、後ろの座席の約6倍

実際に停車中の転倒事故では、前のみ、後ろのみ、前後2人同乗のすべての乗せ方の合計で、前座席でのケガが非常に多くなっています。
前の座席に子どもを乗せたまま、後ろの座席の子どもなどの乗せ降ろしをすることも大変危険です。

※ スタンドを立てて停車している自転車は、前の車輪とスタンドの両端の三角形で支えられていて、ここから全体の重心がはずれてしまうと、自転車は転倒します。前の座席に子どもを乗せて停車した状態は、この三角形の一番狭い場所の真上の、しかも高い場所に子どもが位置することになり、非常に不安定な状態となります。



3. 転倒につながる危険はここに

荷物はバランスよく

自転車の左右の中心からはずれた場所に荷物を載せると転倒する危険が大きくなります。特にハンドルにぶら下げることはやめましょう。



常に支えられる体勢で

自転車に子どもを乗せたら、決して目や手を離さず、いつでも支えられる体勢でいることが大切です。

わずかな傾きにも注意

停車する場所にわずかでも傾きがあったり、スタンドの下に凹凸などがあると、転倒する危険が大きくなります。

しっかりしたスタンドを

幼児乗せ自転車は、できるだけ幅が広くしっかりしたスタンドを備えた自転車を選びましょう。また、点検時にはスタンドのぐらつきなどもチェックしましょう。

運転中の転倒事故を防止するために

4. 車道と歩道の段差は要注意

■駐車場などへの車の出入口の段差の乗り越えは避ける。
または、ゆっくりと大きな角度で！

駐車場などへの車の出入口は段差高さ5cmが多く、転倒のおそれがあるため、できるだけ避けてください。前方に停車中などでやむをえない場合は、速度を落とし、できるだけ大きな角度をつけて乗り越えることが重要です。



段差注意

幼児乗せ自転車の選び方

5. 子どもを1人乗せる場合

- 1人乗せの場合は、「後ろ乗せタイプ」を選び、
後ろ座席に乗せることが望ましい

子どもを1人乗せる場合は、後ろ座席に乗せた方が、ハンドルのふらつきが小さく転倒の危険は少なくなります。そのため、初めから後ろに座席が付いた「後ろ乗せタイプ」が望ましい選択です。



＜後ろ乗せタイプ＞

※後付けの前座席はハンドルに引っかけて設置

6. 子どもを2人乗せる場合

- 2人乗せの場合は、「前乗せタイプ」を選び、
前後に乗せることが望ましい

子どもを2人乗せる場合には、「前乗せタイプ」を選択して後ろ座席を付ける方が、ハンドルのふらつきが小さく、運転もしやすく、転倒の危険は少なくなります。なお、前乗せタイプの自転車は多くは前カゴが付いていないため、荷物の載せ方に注意が必要です。



諸事情によって「後ろ乗せタイプ」にする場合は、前座席をハンドルに引っかけても、運転席周りのスペースに余裕のある（足元が広いなど）自転車を選ぶことが重要です。



＜前乗せタイプ＞

※前座席はハンドル中央に設置

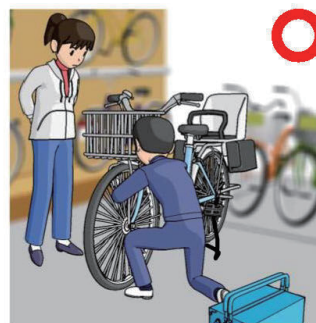
普段の点検で注意するポイント

7. ブレーキの点検、保守

- 幼児乗せ自転車では、前後両方のブレーキが重要

幼児乗せ自転車は、総重量が大きく、停止する際には、前後両方のブレーキが確実に効かないと目標位置に停まれず、前方のものに衝突するおそれもあります。

ブレーキパッド（車輪を挟む部分）のすり減りも早くなることが考えられるので、乗る前の点検や定期点検で、前後両方のブレーキのチェックをすることが、幼児乗せ自転車では大変重要です。



本資料にあるイラスト及び調査報告書や関連の資料を、消費者庁のウェブサイトに掲載しています。



消費者安全調査委員会

令和3年1月28日

https://www.caa.go.jp/policies/council/csic/report/report_016/

第 1 章

自転車活用推進計画とは？

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



第 1 章 自転車活用推進計画とは？



1. この計画の背景と目的

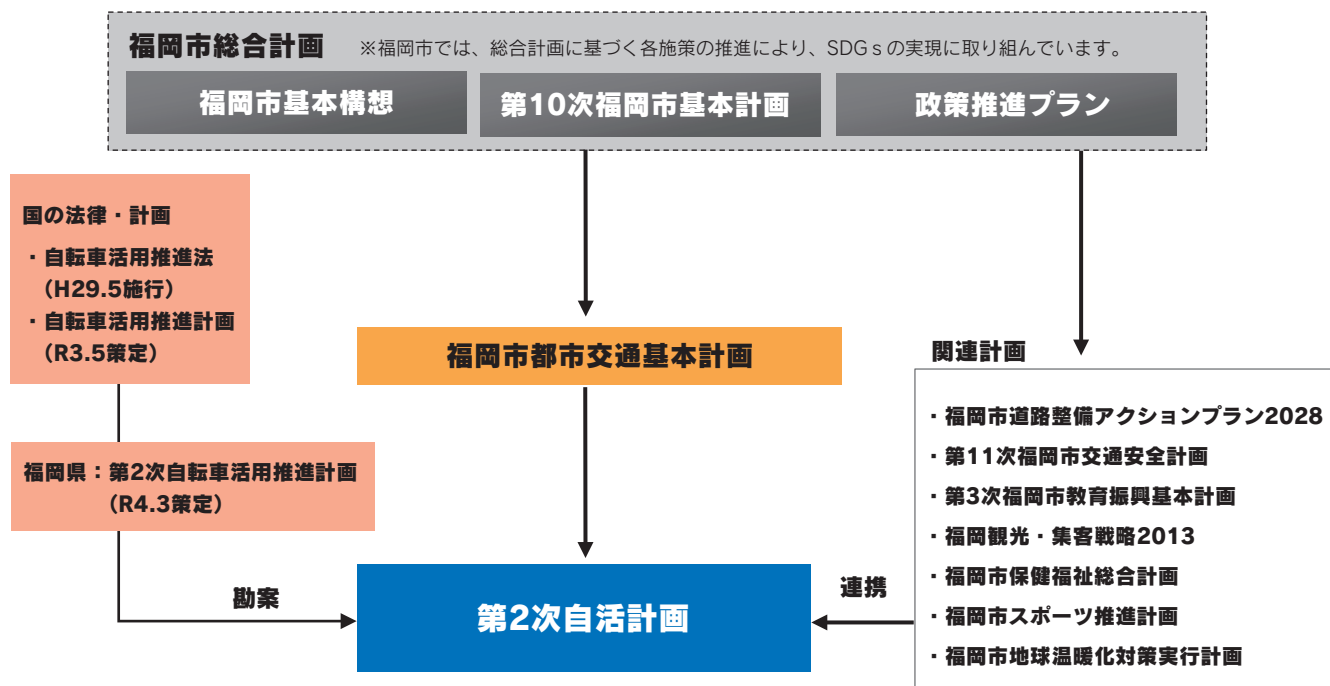
福岡市では、天神地区の放置自転車台数が平成 13・15 年の 2 期連続で全国ワースト 1 位となったことから、平成 16 年 7 月に「福岡市自転車利用総合計画」を策定し、特に放置自転車対策の取組み（駐輪場整備、放置自転車撤去、啓発）を重点的に進めました。

その結果、市民の皆さまのご協力もあり、市民の駐輪マナーは劇的に改善し、放置自転車の台数は大幅に減少した状態で推移しています。一方で、自転車が安全に走れる通行空間の確保や、走行マナーについては、まだまだ十分とは言えず、また、通勤・通学等の日常利用だけでなく、観光や健康づくりなど様々な用途での役割やシェアサイクルの普及など自転車の活用は進んでおり、令和 3 年 3 月に「福岡市自転車活用推進計画」（以下、「第 1 次自活計画」とする。）を策定し、計画に基づいた自転車活用施策を総合的に進めています。

今回、第 1 次自活計画の期間満了を受け、上位計画である福岡市総合計画、交通政策の基本的指針である福岡市都市交通基本計画の改定や、近年の自転車を取り巻く状況の変化を踏まえ、これまでの取組状況も勘案し、自転車が活用しやすい環境づくりを主目的とし、新たな「福岡市自転車活用推進計画」（以下、「第 2 次自活計画」とする。）を策定し、引き続き自転車活用の推進に向けて取り組んでいきます。

2. 本計画の位置付け

自転車活用推進法（平成 29 年 5 月施行）に基づき、福岡市総合計画や交通政策の基本的指針である福岡市都市交通基本計画を踏まえ、自転車活用推進に係る実施計画として基本方針や各施策を定めます。

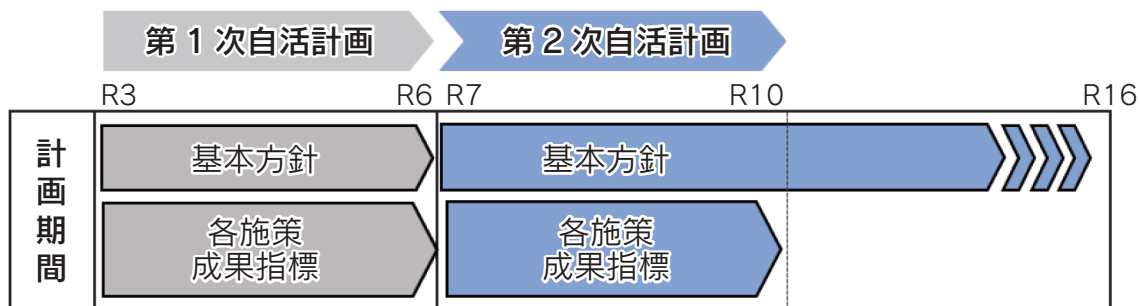




3. 計画期間・計画範囲

計画期間は、上位計画である「福岡市都市交通基本計画」の計画期間を踏まえ、基本方針は概ね 10 年間とし、各施策や成果指標については、社会情勢の変化や国の新たな施策などに柔軟に対応するため 4 年間の実施計画とします。範囲は福岡市全域とします。

（ 自転車活用の基本方針：令和 7 年度から概ね 10 年間
各施策や成果指標：令和 7 年度から 4 年間（令和 7 年～令和 10 年） ）



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0章 自転車について知ろう！

- そもそも自転車って何？
- 自転車の方がはयी！
- 地球にやさしい！
- カラダにやさしい！
- ルールを守ろう！
- 自転車を安全に利用しよう！

第1章 自転車活用推進計画とは？

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

第2章 自転車利用の現状

1. 福岡市の概況
2. 自転車を取り巻く状況

第3章 これまでの自転車関連の取組みと課題

1. 取組みの現状、課題
2. 成果指標の達成状況

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5章 各施策の具体的な取組み

1. 各施策の具体的な取組み
 - 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

第6章 計画の推進

1. 成果指標
2. 計画の進捗管理と評価

第7章 参考資料

第 2 章

自転車利用の現状

1. 福岡市の概況
2. 自転車を取り巻く状況



第 2 章 自転車利用の現状



1. 福岡市の概況

福岡市の地域特性

- ・福岡市の人口は令和 2 年 5 月に 160 万人を突破し、令和 22 年頃まで増加が見込まれる。
- ・自転車利用の中心層（生産年齢人口：15 ～ 64 歳）の人口は当面横ばいとなる見込み。
- ・15 歳から 19 歳の若年層の割合が政令市の中でも最も多い。
- ・福岡市は政令市の中でも転入・転出が多いまち。
- ・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る。

(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、増加傾向はその後も続き、令和 22 年には約 170 万人まで増加することが見込まれます。
- 同時に少子高齢化が進みますが、自転車利用の中心層（生産年齢人口：15 ～ 64 歳）の人口は当面横ばいとなる見込みです。

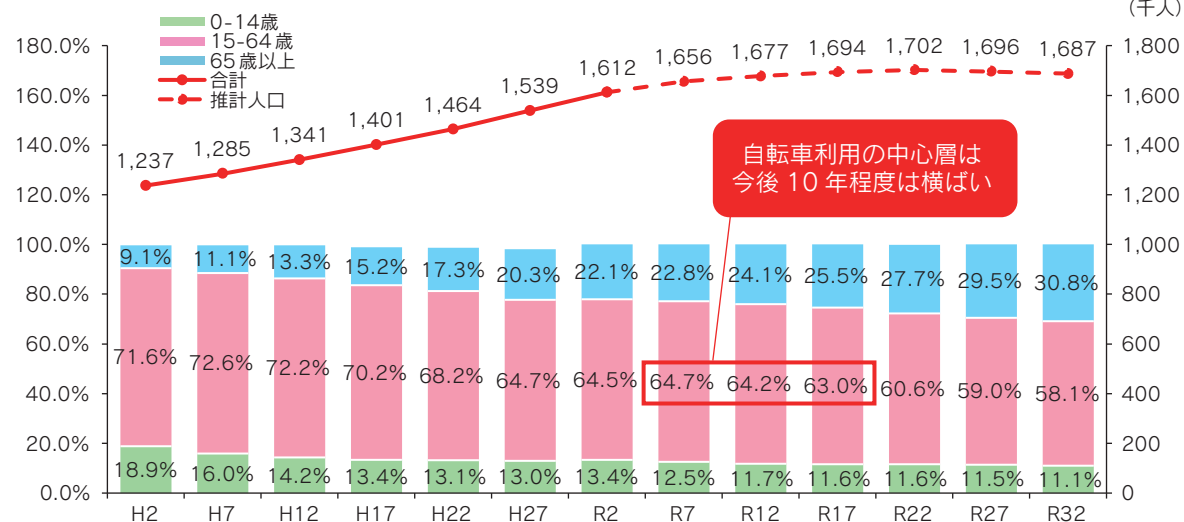
■行区別面積・人口

	面積 (km ²)	人口 (人)
東区	69.46	333,468
博多区	31.62	259,657
中央区	15.39	212,537
南区	30.98	269,805
城南区	15.99	133,586
早良区	95.87	224,080
西区	84.16	212,730
計	343.47	1,645,863

資料：福岡市推計人口 (R6.4.1)



■人口の推移・将来推計人口



資料：福岡市の将来人口推計 (R6.4)



- ・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 16.8% を占めており、政令市の中で最も高くなっています。
- ・福岡市の転入、転出状況をみると、政令市の中でも5番目に転入・転出者数が多く、人口当たりでは2番目に多くなっています。

■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	1,612,392	270,487	16.8%
川崎市	1,538,262	257,204	16.7%
仙台市	1,096,704	177,086	16.1%
京都市	1,463,723	235,338	16.1%
大阪市	2,752,412	438,483	15.9%
岡山市	724,691	113,724	15.7%
さいたま市	1,324,025	204,662	15.5%
名古屋市	2,332,176	351,425	15.1%
相模原市	725,493	108,919	15.0%
横浜市	3,777,491	563,948	14.9%
熊本市	738,865	109,888	14.9%
千葉市	974,951	140,303	14.4%
広島市	1,200,754	172,467	14.4%
札幌市	1,973,395	280,226	14.2%
堺市	826,161	116,649	14.1%
静岡市	693,389	93,588	13.5%
浜松市	790,718	106,344	13.4%
新潟市	789,275	105,724	13.4%
神戸市	1,525,152	202,886	13.3%
北九州市	939,029	123,272	13.1%

資料：令和2年度国勢調査

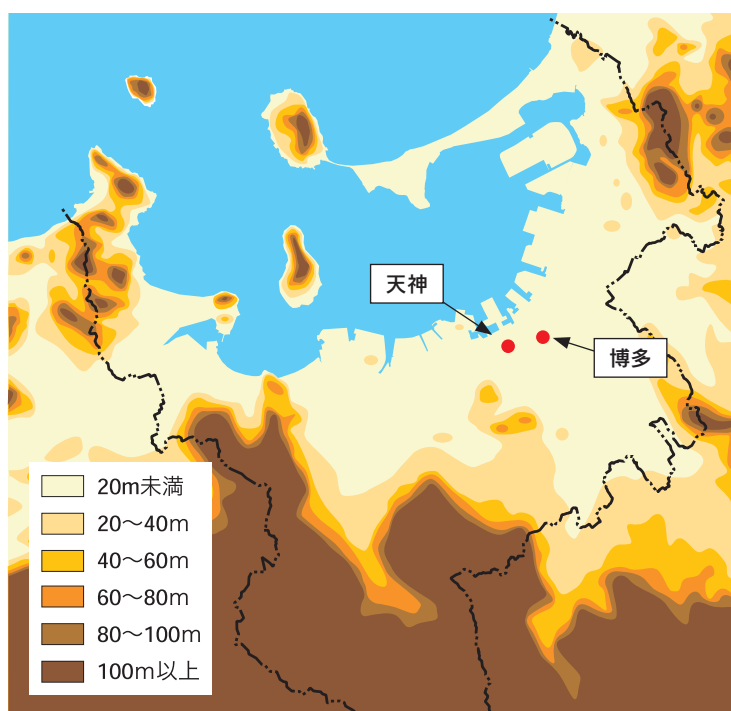
■政令指定都市における転入・転出の状況

	転入者数	転出者数	合計（A）	人口（B）	人口あたり（A/B）
川崎市	405,300	375,776	781,076	1,545,604	0.51
福岡市	374,547	339,120	713,667	1,642,571	0.43
さいたま市	299,272	247,944	547,216	1,344,850	0.41
大阪市	579,175	519,534	1,098,709	2,770,520	0.40
千葉市	199,573	178,832	378,405	979,532	0.39
仙台市	213,957	202,413	416,370	1,097,814	0.38
名古屋市	441,922	432,813	874,735	2,326,683	0.38
相模原市	133,990	122,421	256,411	725,087	0.35
横浜市	646,041	596,552	1,242,593	3,771,766	0.33
岡山市	110,043	117,617	227,660	715,740	0.32
京都市	218,167	226,626	444,793	1,443,486	0.31
広島市	178,658	186,120	364,778	1,185,505	0.31
堺市	118,037	122,331	240,368	812,027	0.30
神戸市	215,429	222,921	438,350	1,499,887	0.29
札幌市	310,140	262,928	573,068	1,969,918	0.29
北九州市	124,917	135,130	260,047	916,241	0.28
静岡市	83,500	88,033	171,533	677,286	0.25
浜松市	92,875	97,639	190,514	779,780	0.24
新潟市	85,178	87,279	172,457	772,388	0.22
熊本市	126,210	835	127,045	738,020	0.17

資料：総務省住民基本台帳人口移動報告、
人口動態（2018～2022年の5か年計）
人口総数は令和6年1月1日時点

（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。



2. 自転車を取り巻く状況

(1) 自転車の利用状況

自転車の利用特性

- ・ 自転車利用の年齢構成は、15～19歳がもっとも多く、40～44歳、35～39歳と続く。
- ・ 年齢別代表交通手段分担率をみると、15～19歳は自転車移動の割合が大きくなっている。
- ・ 通勤・業務での自転車の利用が拡大している。
- ・ 福岡市内居住者の移動手段の中で、自転車の割合は12.2%。
- ・ 天神・博多駅から半径5km圏内に自転車交通量の多い路線が集中している。
- ・ 通勤・通学に自転車を利用している15歳以上の人口はやや減少している。
- ・ シェアサイクルの利用は拡大しており、月間ライド数は最多月で事業開始時の約104倍に。
- ・ 近年は一般車に次いで、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る。

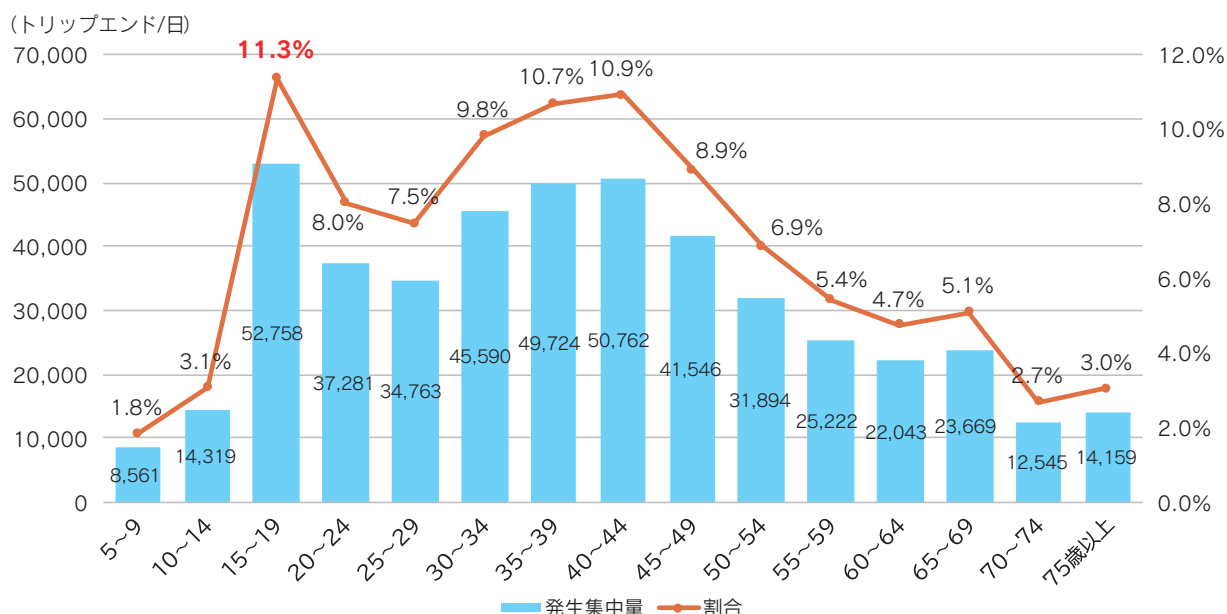
駐輪特性

- ・ 平成13年に天神地区が全国ワースト1位を記録した放置自転車台数は、継続的な取組みにより大幅に減少し、現在もその水準を維持。
- ・ 市営駐輪場の収容台数及び1日平均利用台数は、大きく増加している。

① 自転車利用の年齢構成

- ・ 自転車利用の年齢構成は、15～19歳がもっとも多く、40～44歳、35～39歳と続きます。
- ・ 年齢別代表交通手段分担率をみると、15～19歳は自転車移動の割合が大きくなっています。

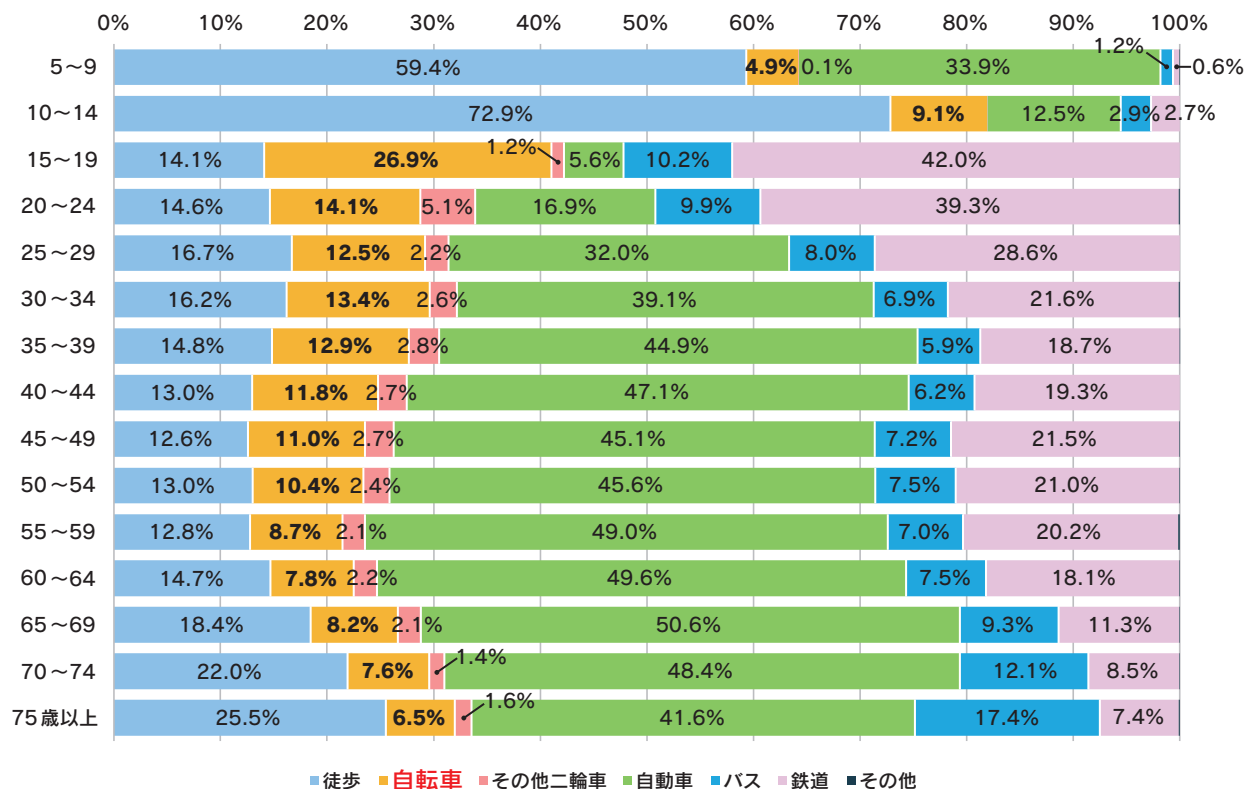
■ 行区別面積・人口



資料：北部九州圏パーソントリップ調査



■年齢別代表交通手段分担率

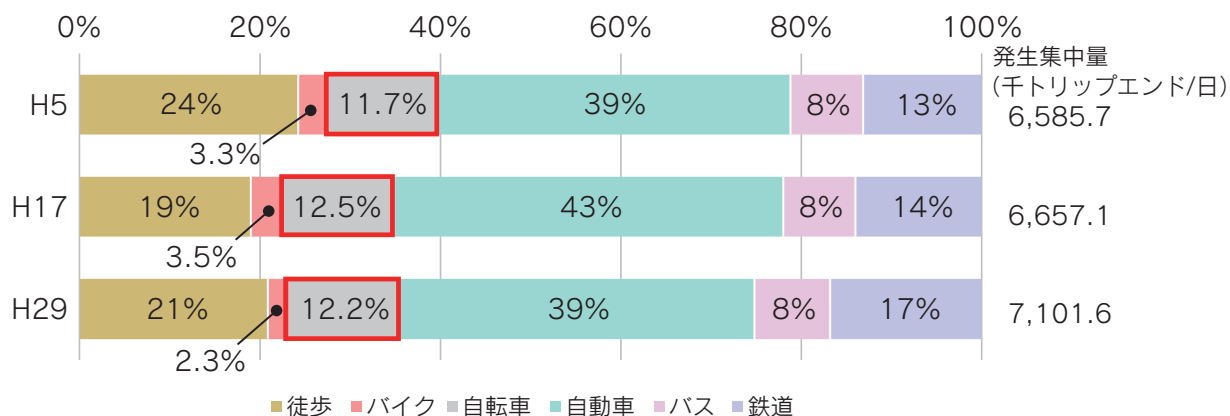


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

②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

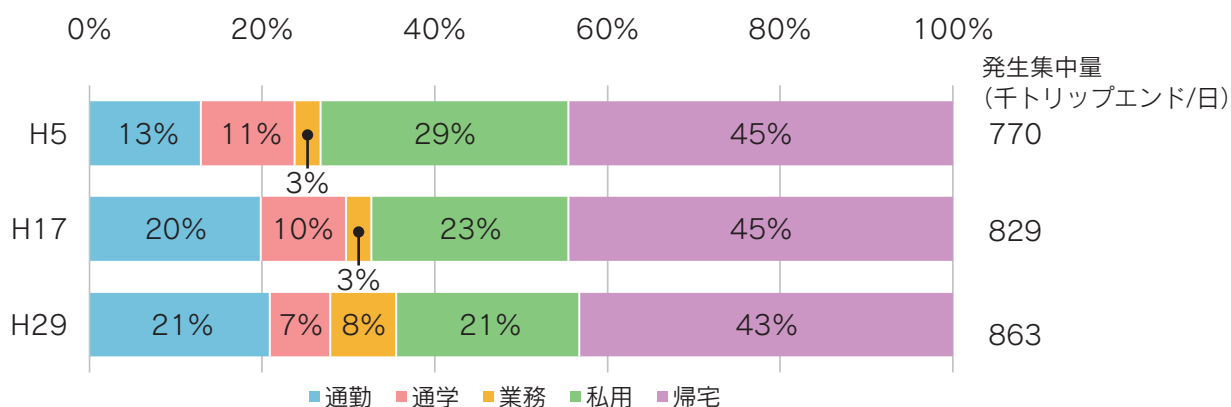


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

③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

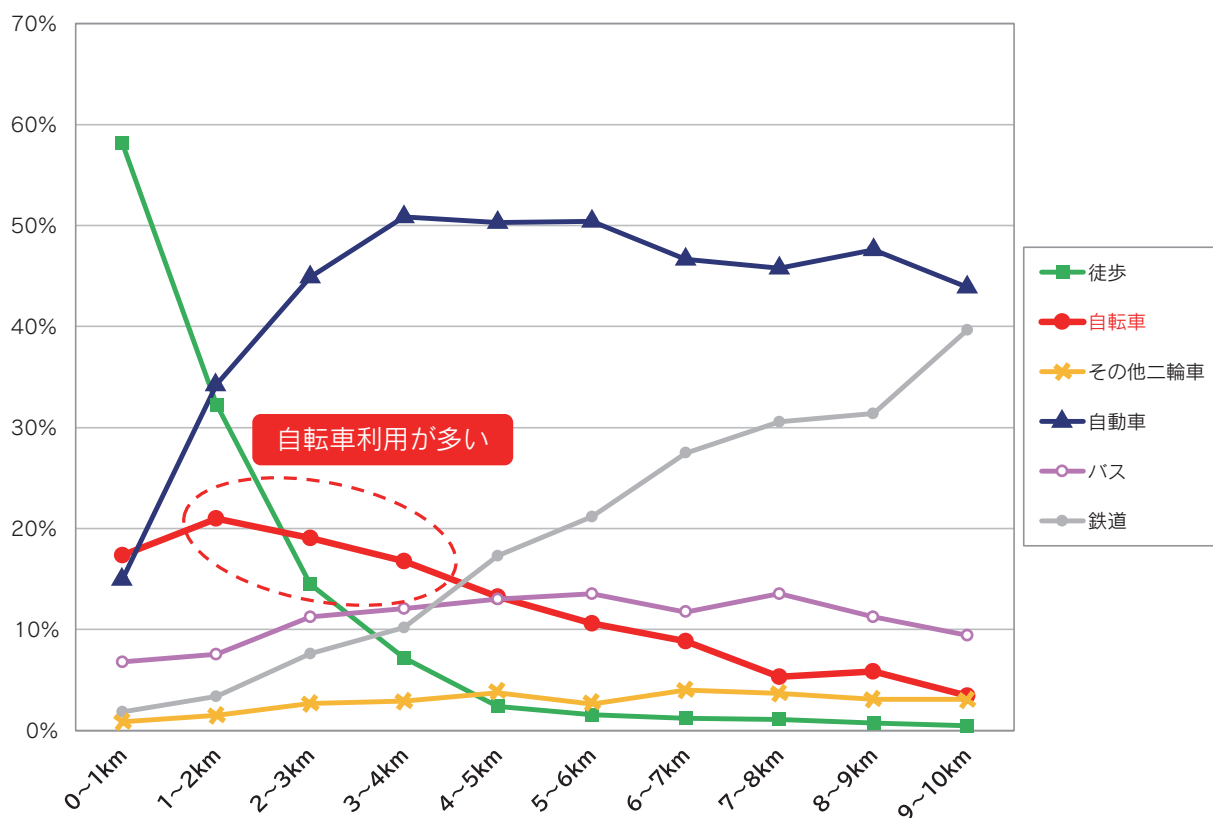


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

④移動距離の分担率

- ・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 3 ～ 4km までの移動が約 2 割と最も多くなっています。なお、福岡スマートシェアサイクル事業の利用実績でも平均移動距離は 2km 程度となっています。
- ・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。

■距離分担率（H29）

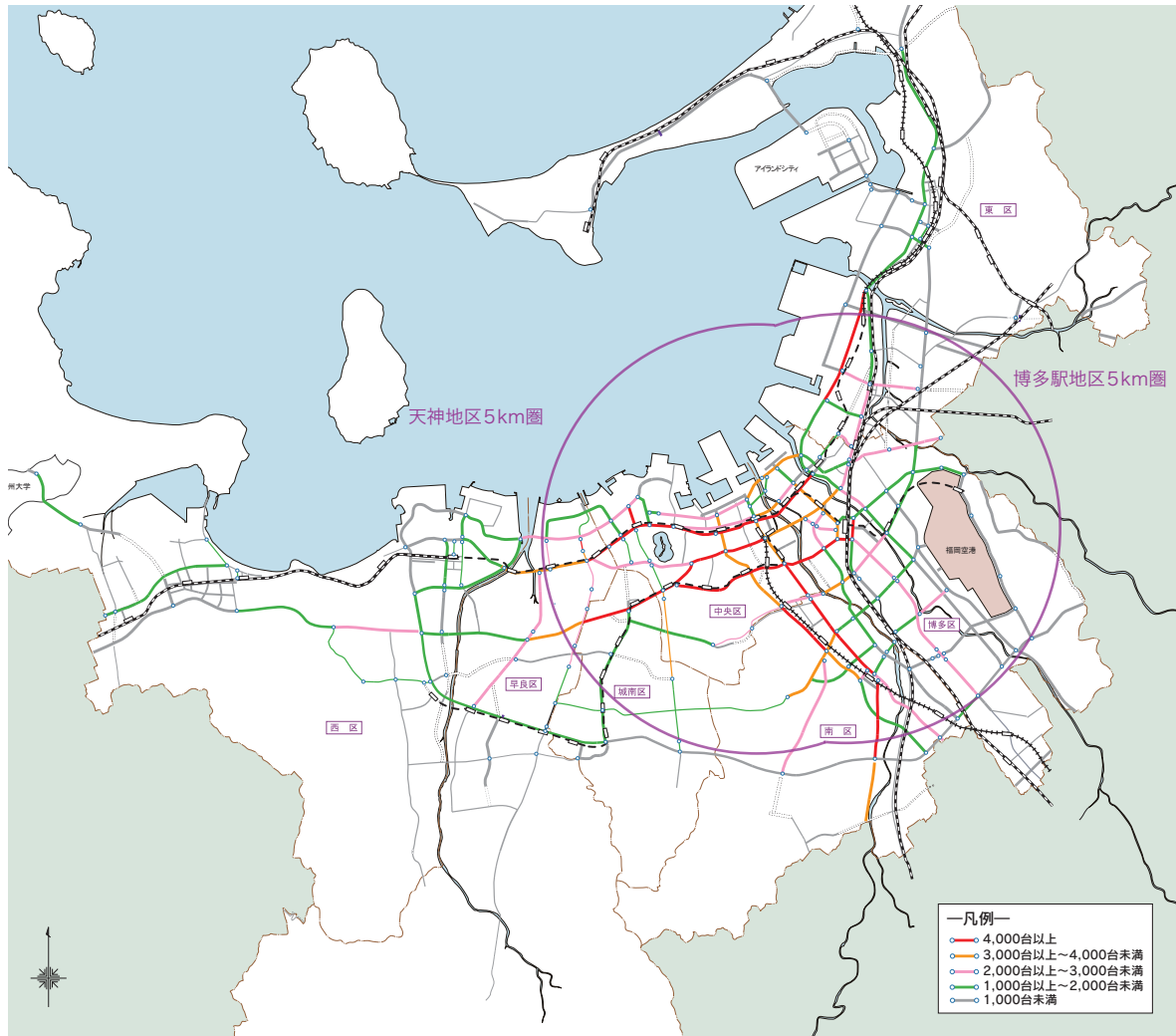


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

⑤自転車の交通量

- ・自転車 12 時間交通量をみると、天神・博多駅から半径 5km 圏内に交通量の多い路線が集中しています。なお、国交省の資料によると都市部における 5km 程度までの移動は自転車が最も早いとされています（P4 参照）。

■自転車 12 時間交通量



出典

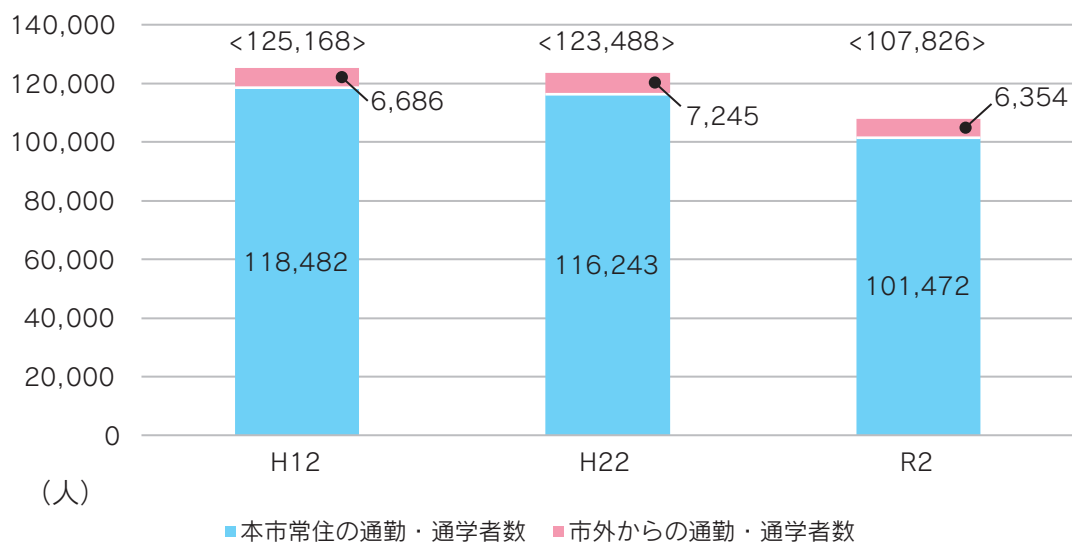
- ・平成 17 年度、平成 22 年度交通センサス調査
- ・市交通量調査（平成 22 年度～平成 25 年度）



⑥通勤・通学での自転車利用状況

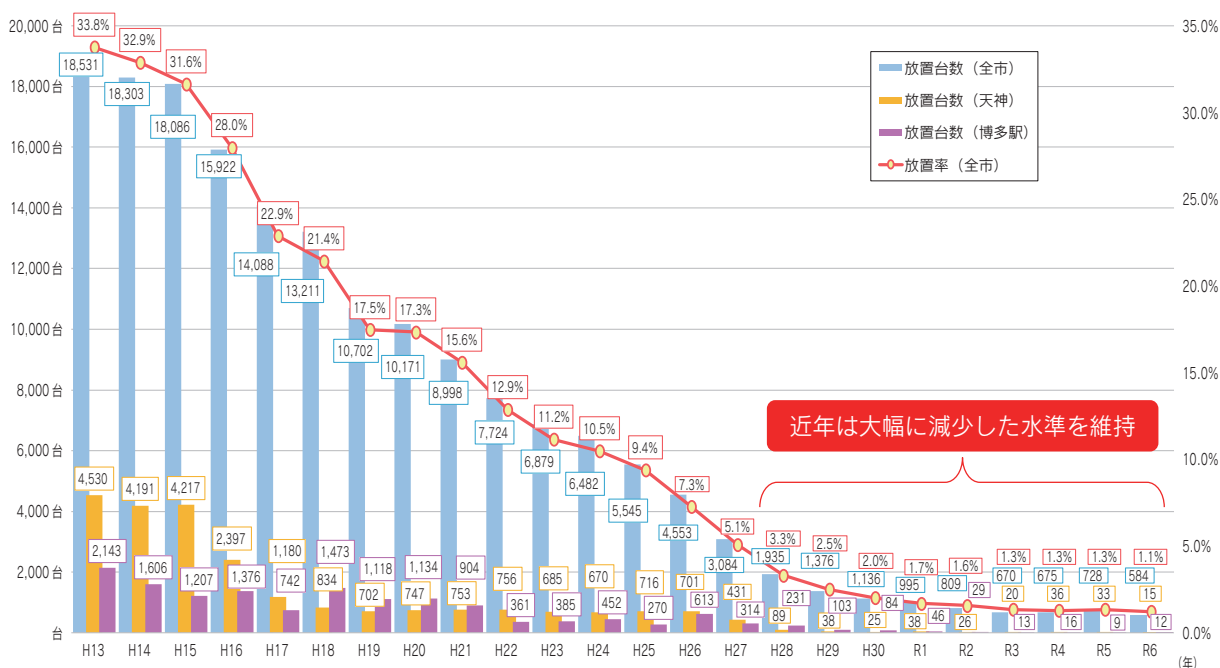
- ・通勤・通学に自転車を利用している 15 歳以上の人口は平成 12 年から令和 2 年でやや減少しています。

■通勤・通学での自転車利用者数



⑦市内の放置自転車

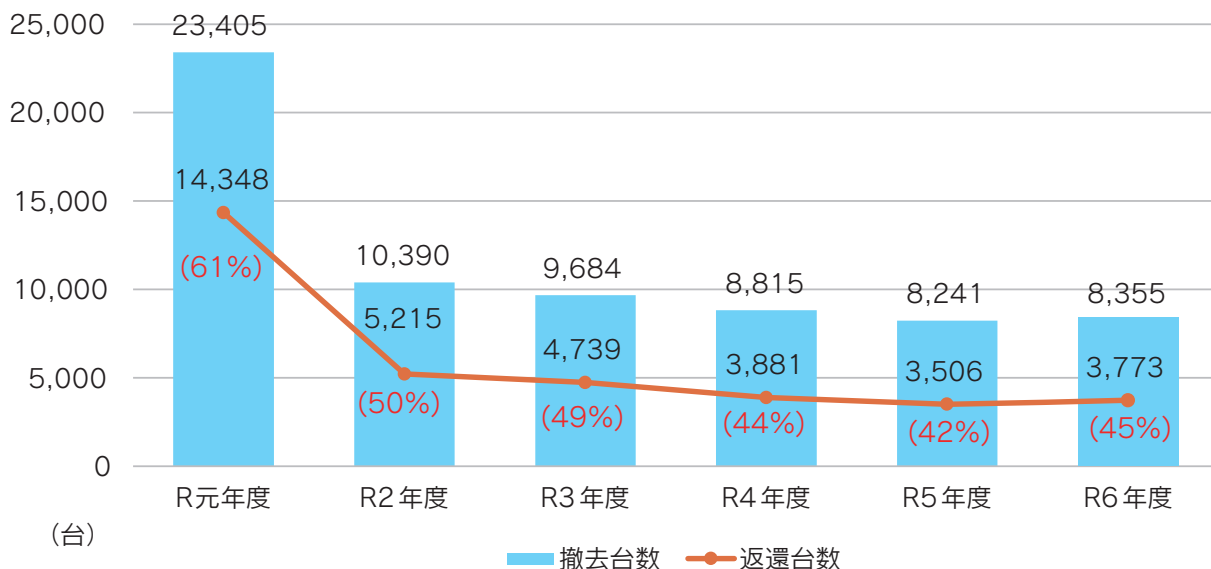
- ・福岡市内の放置自転車台数は、平成 13 年に天神地区が全国ワースト1位を記録しましたが、これまでの官民合わせた駐輪場の整備や放置自転車撤去、街頭指導等による啓発などの継続的な取り組みにより、近年は大幅に減少した水準を維持しており、良好な市民の駐輪マナーを維持しています。





⑧年度別自転車撤去台数と返還台数

- ・福岡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 8 千台の自転車が撤去されています。

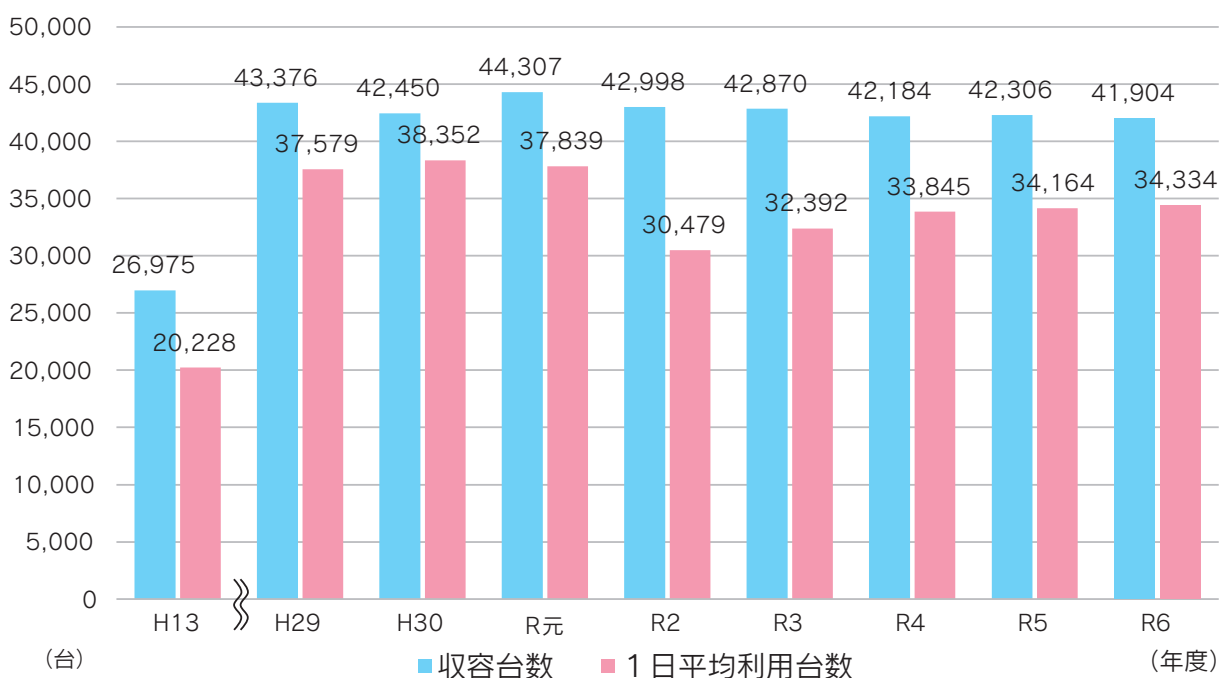


資料：道路下水道局

⑨鉄道駅周辺駐輪場の利用状況

- ・市営及び官民共同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いますが、新型コロナウイルス感染症の影響で 1 日平均利用台数は減少しましたが、その後回復傾向にあります。

■市営及び官民共同駐輪場の利用状況



資料：道路下水道局

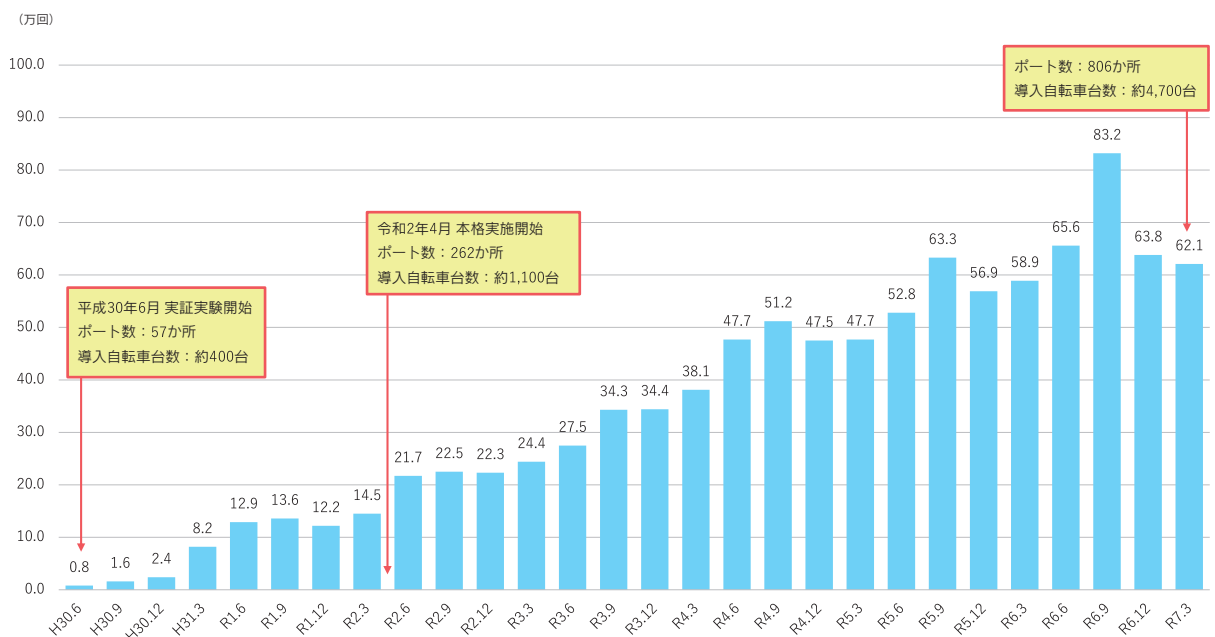
⑩シェアサイクルの利用状況

- ・平成 30 年から実証実験を開始し、令和 2 年度より共同事業（福岡スマートシェアサイクル事業）を実施しているシェアサイクルは、令和 7 年 3 月末時点でポート数が 806 か所、導入自転車台数約 4,700 台となり、月間ライド数は最も多い月で事業開始時の約 104 倍となる約 83.2 万回（令和 6 年 9 月）となっています。
- ・福岡市民のシェアサイクルの認知度は 88.0%※¹、満足度は 91.5%※² となっており、市民の身近な移動手段として定着しています。

※1：市政アンケート令和 4 年度アンケートより、「チャリチャリを知っていたか」における「知っており、利用したこともある」、「知っているが、利用したことはない」の合計

※2：市政アンケート令和 4 年度アンケートより、「チャリチャリのサービスに満足しているか」における、「満足」、「どちらかといえば満足」の合計

■シェアサイクルの月間総ライド数の推移



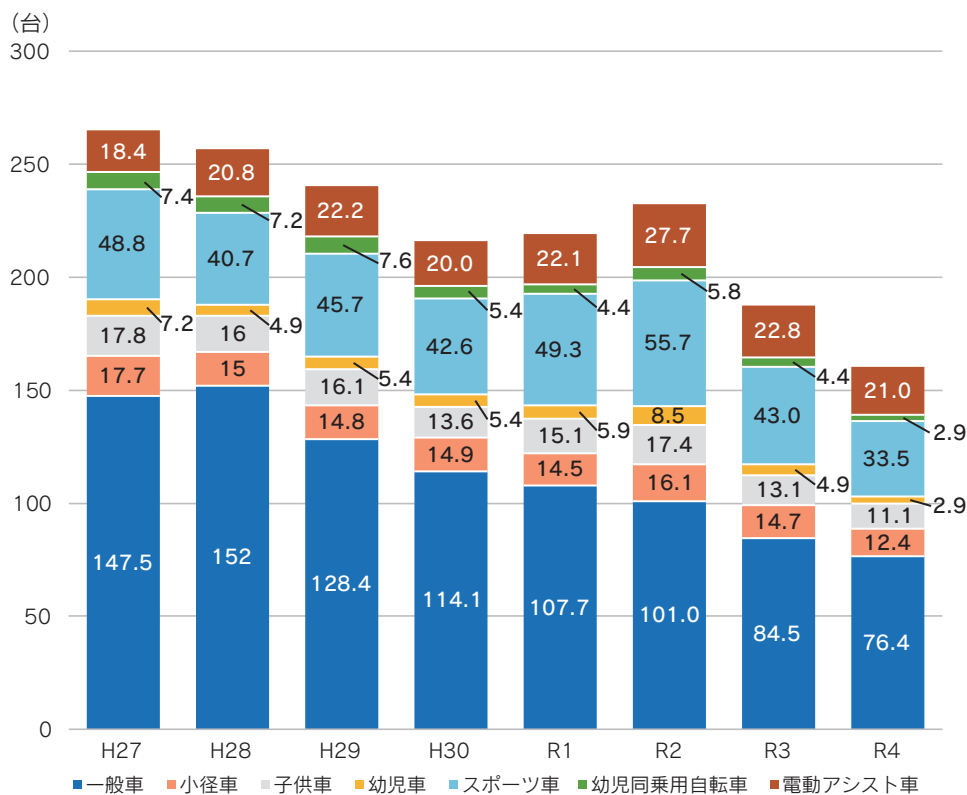
資料：道路下水道局



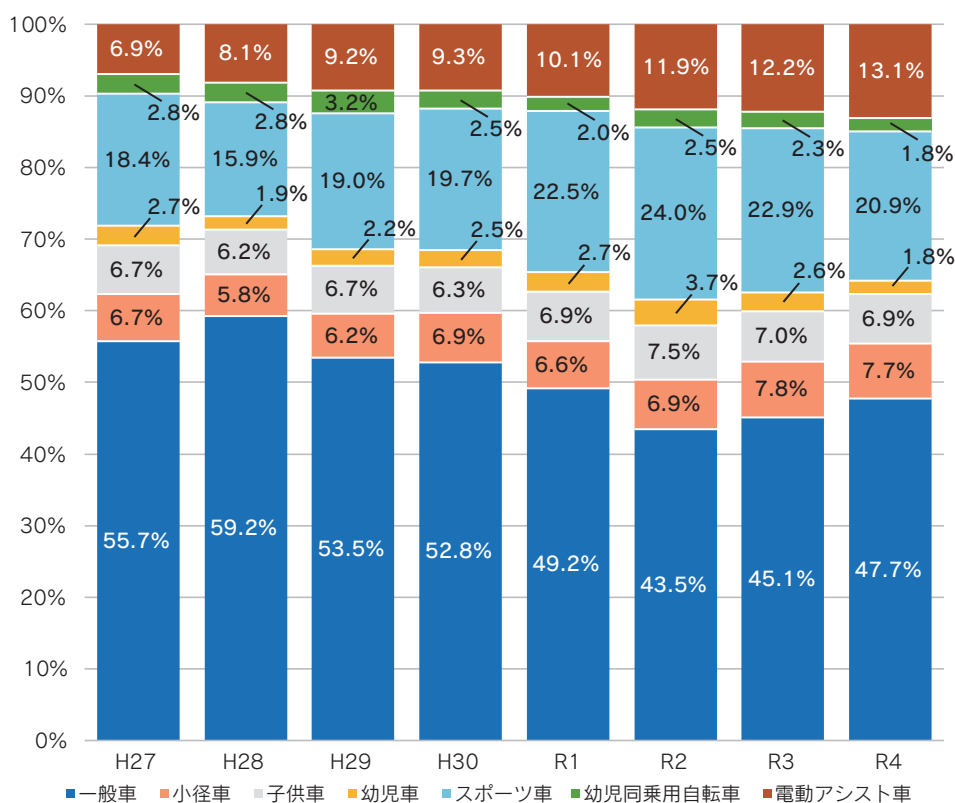
⑪車種別販売台数の推移

- ・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、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。

■自転車の車種別販売台数の推移



■販売割合の推移



出典：(財) 自転車産業振興協会、自転車国内販売動向調査

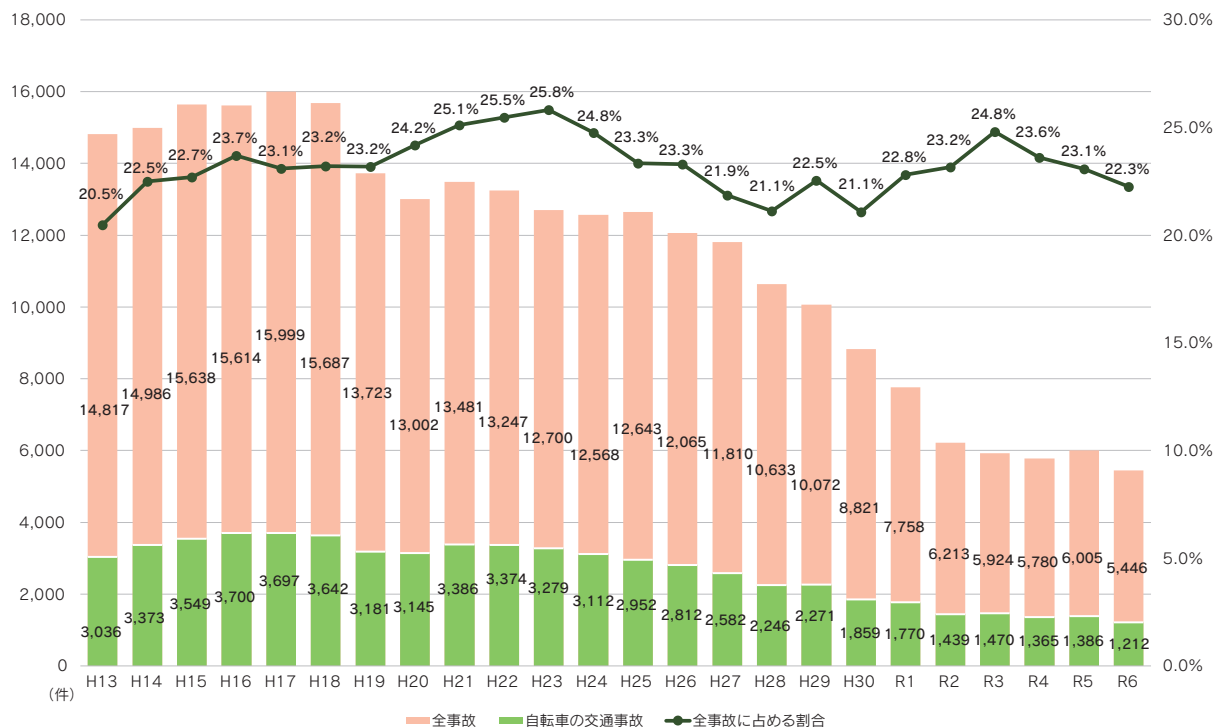
(2) 自転車事故の状況

事故特性

- ・ 福岡市内の自転車関連事故は減少傾向にあり、この間、自転車通行空間整備が進んでいることから、一定の効果が考えられる。
- ・ 一方、自転車が加害者となる対歩行者の事故件数は減らず、横ばいとなっており、自転車対歩行者の事故の半数が歩道上で発生している。
- ・ 都心や副都心で自転車事故件数が多い路線が多くみられる。

①福岡市の交通事故

- ・ 福岡市内の交通事故及び自転車関連事故は減少傾向にありますが、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は横ばい傾向となっています。

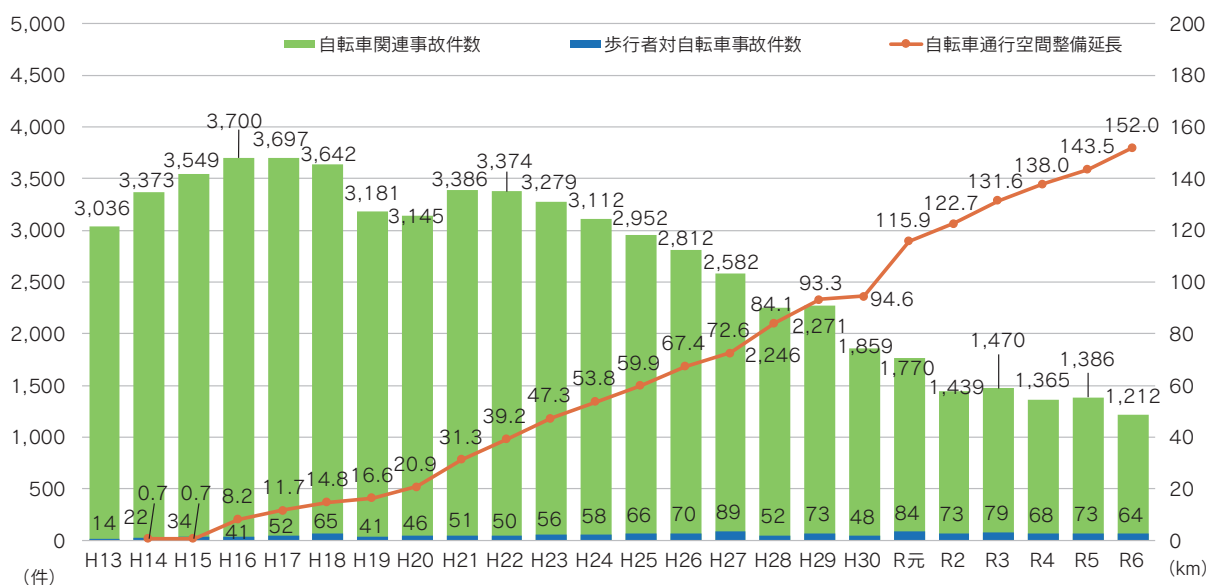


資料：市民局「福岡市の交通事故」



②自転車関連事故の発生状況

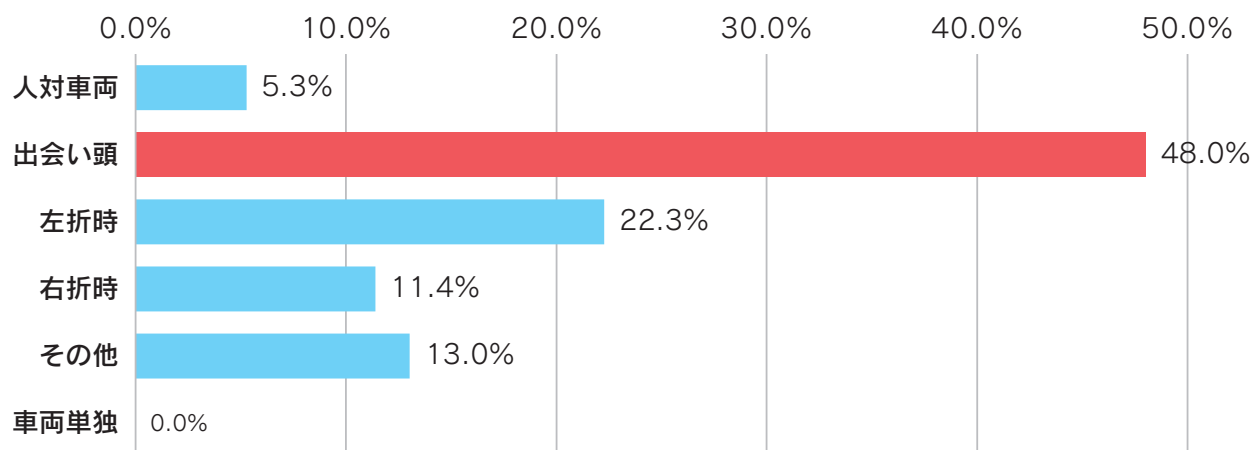
- ・福岡市内の自転車関連事故はピークの平成16年と比べ、令和6年では6割以上減少しています。この間、自転車通行空間整備は大きく進み、一定の効果が考えられます。一方、歩行者対自転車の事故の件数は減っておらず、横ばい傾向となっています。



資料：福岡県警「交通事故統計」

③事故類型別発生件数

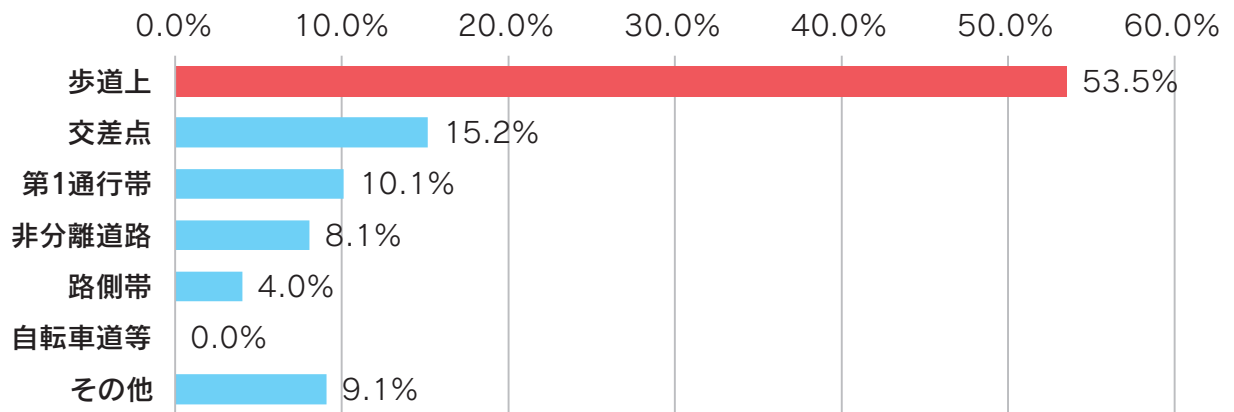
- ・自転車関連事故の発生件数の約5割が出会い頭で発生しており、逆走防止等の対応が必要です。



資料：市民局「福岡市の交通事故（令和6年）」

④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 5 割が歩道上で発生しています。



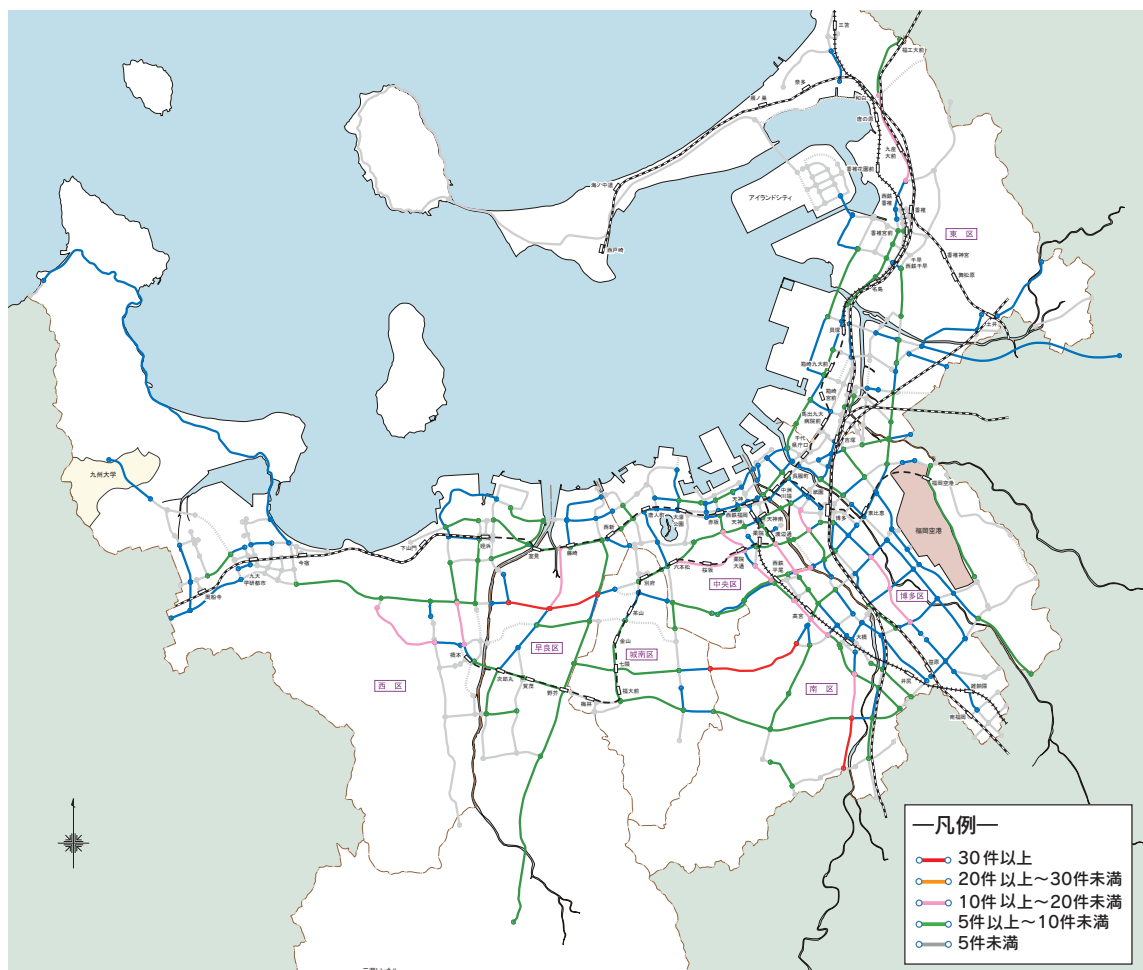
資料：福岡県警察「令和 6 年自転車関連事故の交通事故分析」

⑤市内幹線道路の自転車事故発生件数

・福岡市内の路線別の事故発生件数をみると、天神・博多等の都心部だけでなく、藤崎や長住など、都心部以外のエリアでも事故の多い路線がみられます。

■自転車事故発生件数

一区間あたりの自転車事故件数（R2 ～ R5）



出典：福岡県オープンデータ「福岡県交通事故データ」



(3) 自転車に関する市民の意識

自転車に関する意識

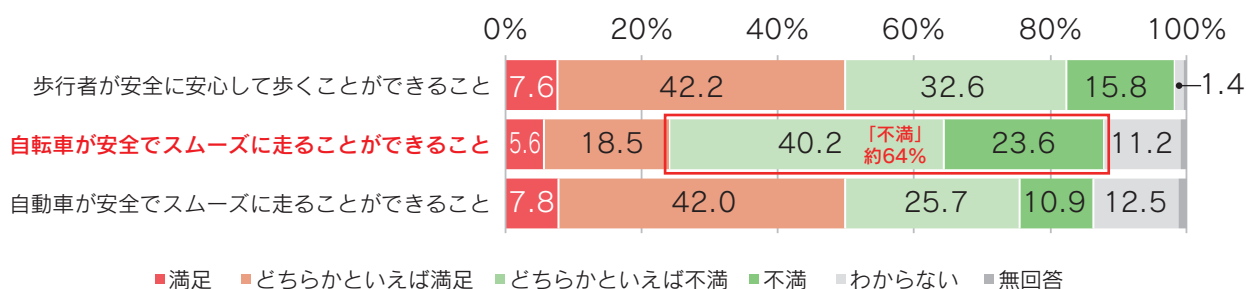
- ・ 自転車が安全でスムーズに走ることができることについて、「不満」「どちらかといえば不満」の占める割合が約 64% となっている。
- ・ 力を入れていくべき道路事業をみると、歩道の設置や拡幅、段差解消が最も大きく、次いで自転車通行空間の整備が 55.3% となっている。
- ・ 自転車の走行マナーについてみると、「良い」の割合は令和3年度から令和5年度で2ポイント高くなっているが、「どちらかといえば悪い」「悪い」が全体のおよそ 70% を占めている。

令和 6 年度市政アンケート調査結果（回答者数：552 人）より

①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」の占める割合が約 64% となっています。

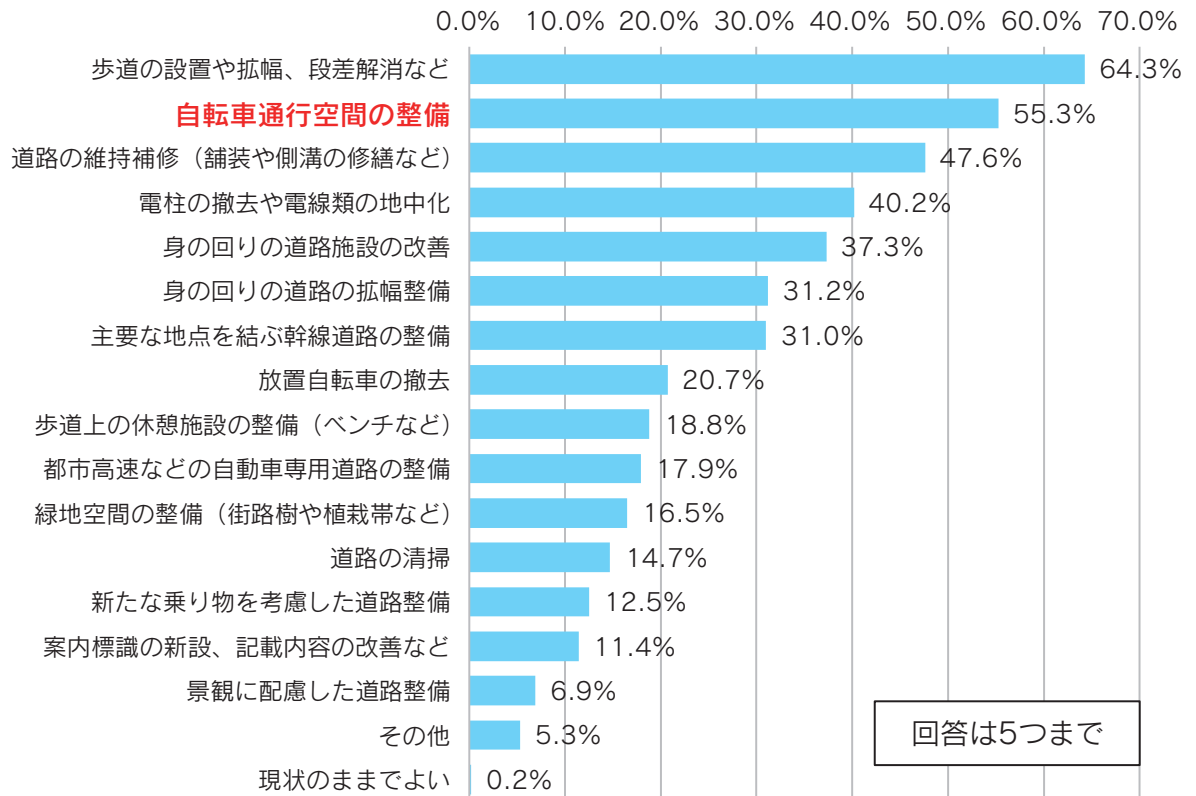
■道路の安全性や走行性について



②力を入れていくべき道路事業について

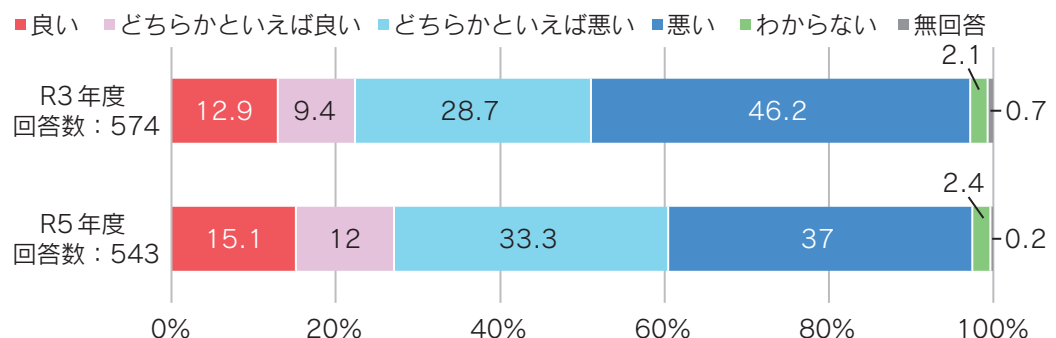
- ・力を入れていくべき道路事業をみると、歩道の設置や拡幅、段差解消が最も大きく、次いで自転車通行空間の整備が55.3%となっています。

■力を入れていくべき道路事業



③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」の割合は令和3年度から令和5年度で2ポイント高くなっていますが、「どちらかといえば悪い」「悪い」が全体のおよそ70%を占めています。



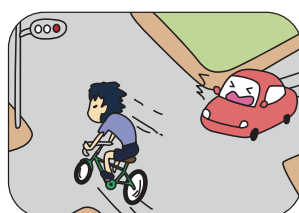
(4) 社会情勢の変化

社会情勢の変化

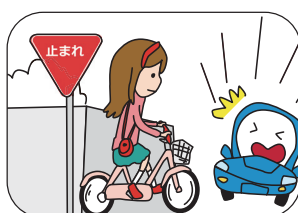
- ・ 信号無視や携帯電話を使用しながらの運転などの自転車の交通違反に反則金を納付させる「青切符」による取締りの導入を盛り込んだ改正道路交通法が令和 8 年 4 月 1 日に施行される予定。
- ・ 令和 5 年 4 月 1 日、自転車乗車時のヘルメット着用が、年齢問わず努力義務となった。
- ・ 福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は、徐々に回復しつつある。
- ・ 令和 5 年 7 月 1 日からは、電動モビリティのうち一定の基準を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」と位置づけられ、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されている。
- ・ 福岡市は、「脱炭素社会の実現に向けた福岡市行動宣言」を令和 4 年 7 月 1 日に行った。

①交通反則通告制度（青切符）の導入（0 章の再掲）

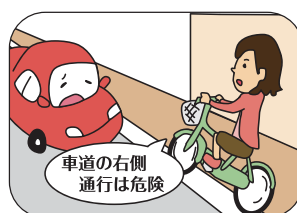
- ・ 改正道路交通法により、自転車の交通違反に反則金を納付させる、いわゆる「青切符」による取締りが導入されることになりました。信号無視や携帯電話を使用しながらの運転などが対象となり、令和 8 年 4 月 1 日に施行される予定となっています。



信号無視



一時不停止



逆走



携帯電話使用

②ヘルメット着用の努力義務化（0 章の再掲）

- ・ 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りました。

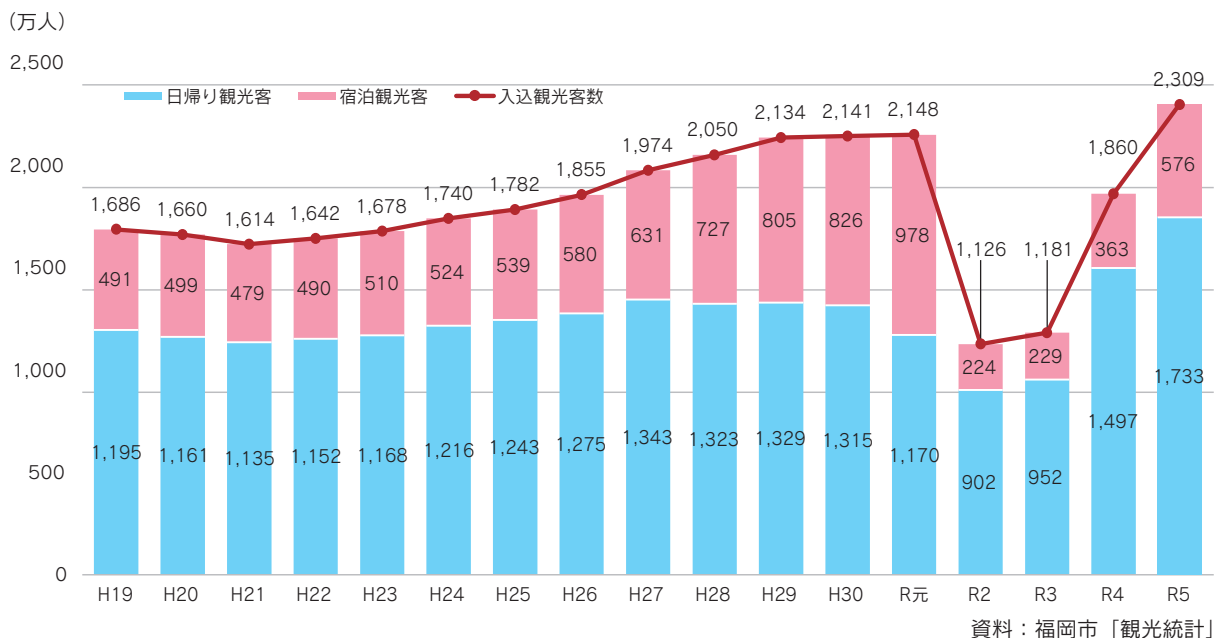


出典：福岡県「自転車乗車用ヘルメット着用啓発チラシ」

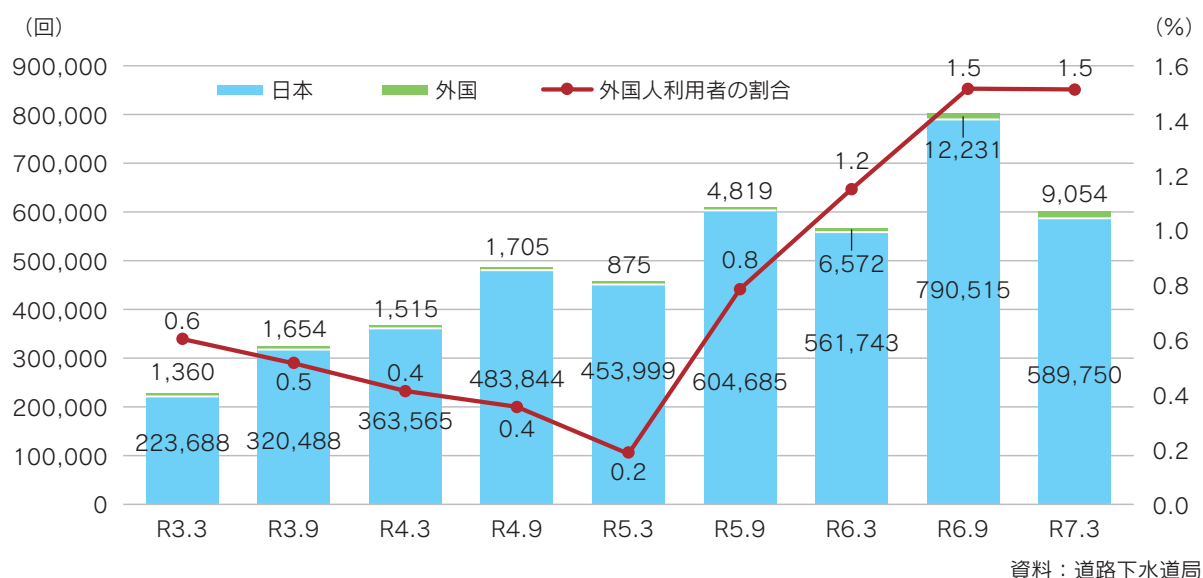
③インバウンドの回復

- ・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ましたが、徐々に交流人口が回復しつつあります。
- ・福岡スマートシェアサイクル事業におけるシェアサイクルの外国人利用回数は、近年、増加しています。

■入込観光客数の推移



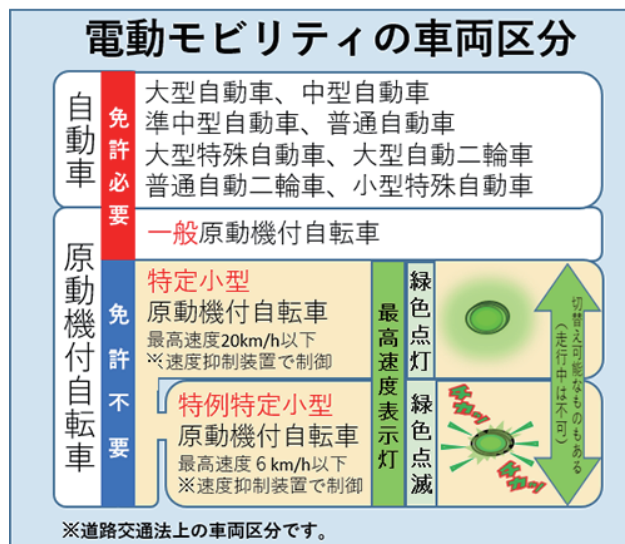
■シェアサイクルの利用回数の推移（福岡スマートシェアサイクル事業）



④特定小型原動機付自転車の普及

- ・令和5年7月1日からは、電動モビリティのうち一定の基準を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」と位置づけられ、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されています。

車道通行が原則で、最高速度は20km/h以下であり、「特例特定小型原動機付自転車」の場合、自転車通行可の歩道も走行可能ですが、最高速度6km/h以下などの条件があるため、利用にあたっては注意が必要です。なお、16歳未満の者が特定小型原動機付自転車を運転することは禁止されています。



出典：警視庁ホームページより

① 保安基準への適合が必要です！

- ・基準を満たしていない場合は公道を走れません。
- ・基準適合を確認したものは製造時に性能等確認済シールが貼られます。

■主な基準項目



■シールの様式



【性能等確認を受けた車両型式の情報等はこちら】
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr7_000058.html

【保安基準不適合車両を見つけた場合の情報提供窓口はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcf/hotline.html>



車両型式情報



情報提供窓口

② ナンバープレートが必要です！

- ・所有者は、市区町村へ軽自動車税の申告をし、ナンバープレートを取り付けてください。
- ・手続の詳細については、申告先の市区町村にお尋ねください。



通常の原付よりも小型化！

③ 自賠責保険（共済）への加入が義務付けられています！

- ・所有者は、加入時に配布されるステッカーをナンバープレートに貼り付けてください。
- ・運行の際は加入時に配布される証明書を携行してください。

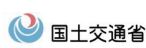
【自賠責保険（共済）の詳細はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/about/index.html>



自賠責保険（共済）

交通ルールの詳細はこちら

【警察庁 ウェブサイト 特設ページ】
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html>



資料：国土交通省ホームページより

⑤脱炭素社会の実現に向けた動き

- ・福岡市は、世界や日本がめざすカーボンニュートラルに積極的に取り組んでいくため、「2040 年度温室効果ガス排出量実質ゼロ」のチャレンジ目標を掲げ、令和 4 年 8 月に「福岡市地球温暖化対策実行計画」を改定し、市民や事業者と一体となった取組みを進めています。

～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。

福岡市地球温暖化対策実行計画
(令和 4 年 8 月策定)



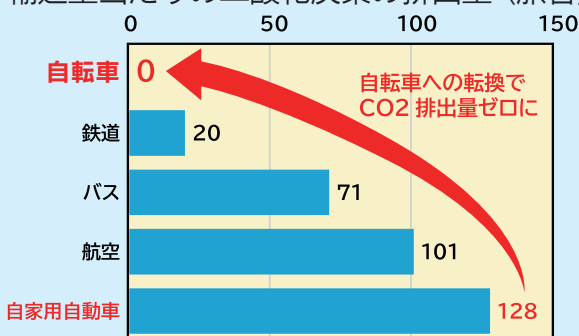
自転車は地球にやさしい! (0 章の再掲)



自転車での移動は CO2 を排出しません。

福岡市民 164 万人が 1 年間で週に 1 回 1 km だけ自家用自動車移動を自転車移動に転換した場合の CO2 削減量は、**みずほ PayPay ドーム福岡約 1,000 個分^{※1}と同じ大きさの森林**が 1 年間に吸収する CO2 吸収量^{※2} と同じです。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (旅客)



CO2 排出原単位 [g-CO2/人km] (2022 年度)

出典:国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」(令和6年4月26日)より

※1 みずほ PayPay ドーム福岡のフィールド面積 (1.18ha) から算出

※2 林野庁「森林はどのぐらいの量の二酸化炭素を吸収しているの?」より、36 ~ 40 年生のスギ人工林 1ha が 1 年間に吸収する二酸化炭素の量約 8.8トンから算出

福岡市民が週一回自家用自動車で移動した場合の CO2 排出量は

ひと一人が
自家用自動車で
移動するときの
CO2 排出量

福岡市民 週一回

$$128\text{g} \times 164\text{万人} \times \text{年間} 50\text{週} = 10,496(\text{t})$$

これは、

1,193 ha の森林が 1 年間に吸収する二酸化炭素の量と同じ

森林1haが
1 年間に吸収する
二酸化炭素の量

$$10,496(\text{t}) / 8.8(\text{t/ha}) = 1,193(\text{ha})$$

みずほ PayPay ドーム (1.18ha) に換算すると…

$$1,193(\text{ha}) / 1.18(\text{ha}) = 1,011\text{個分}$$

第3章

これまでの自転車関連の 取組みと課題

1. 取組みの現状、課題
2. 成果指標の達成状況



第3章 これまでの自転車関連の取組みと課題



1. 取組みの現状、課題

(1) 第1次自活計画におけるこれまでの取組み

- ・令和3年3月に「第1次自活計画」を策定し、「はしる」、「とめる」、「まもる」、「いかす」の4つの観点のもと、様々な取組みを推進してきました。
- ・「はしる」、「とめる」、「まもる」、「いかす」のこれまでの取組みについて振り返ります。

■各施策の体系（令和3年3月策定の第1次自活計画）

	基本方針	施策	実施主体
はしる	自転車通行環境の創出	施策1：自転車通行空間の整備 施策2：違法駐車の積極的な取締り 施策3：自転車走行ルートの誘導案内	市、国、交通管理者、民間事業者
	(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	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

はしる：自転車通行環境の創出

■基本方針と施策、具体的な取組

基本方針	施策	計画期間中の具体的な取組
(1) 安全で快適な自転車通行環境の創出	施策 1： 自転車通行空間の整備	・ 自転車通行空間の整備延長 目標160km⇒実績152.0km(令和6年度末)(※R5年度末143.5km) (計画期間内:目標37.3kmに対し29.3km)
	施策 2： 違法駐車 of 積極的な取締り	・ 違法駐車 of 積極的な取締りを実施
	施策 3： 自転車走行ルートの誘導案内	・ 自転車通行空間整備済み路線をHPにて公表中 ・ (株)ナビタイムジャパンの自転車専用ナビゲーションアプリ『自転車NAVITIME』にて、福岡市の自転車通行空間を優先したルートを「推奨ルート」として表示中
(2) 安心して走行できる自転車通行空間ネットワークの形成	施策 4： ビッグデータなどを収集し、利用実態に応じた自転車通行空間ネットワークの検討	・ 次期自転車通行空間整備路線選定の検討に活用

■成果

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

■課題

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



とめる：駐輪環境の整備

■基本方針と施策、具体的な取組

基本方針	施策	計画期間中の具体的な取組
(1) 民間等との共働による利用しやすい駐輪場の整備	施策 5： 市営駐輪場の整備・更新	・市の駐輪場整備：920台（※R6年度末） ・路上駐輪場の撤去：1,005台（※R6年度末）
	施策 6： 民間駐輪場の整備促進	・附置義務駐輪場の整備：64,473台（※R6年度末）
(2) 駐輪場の利便性向上	施策 7： 案内マップや案内サインの設置	・民間開発における駐輪場整備の際に分かりやすい案内表示となるよう調整 ・道路地図の更新時に統一した駐輪場位置を明示
	施策 8： ICT などを活用した駐輪情報システムの整備	・ホームページ(チャリエンタウン)を活用した駐輪情報等の情報発信、質問などの問い合わせ対応 ・天神地区3施設、中央区内5施設に混雑情報配信サービス導入済み。
	施策 9： 多様な駐輪ニーズへの対応	・二段ラックの撤去(井尻駅前など) ・ラックの撤去、子ども乗せ自転車等駐車スペースの拡充(西新駅中央など)
	施策 10： 駐輪サービスの向上	・駐輪場利用の短時間無料を天神地区3施設、博多駅地区3施設、西新地区4施設で実施 ・交通系ICカードに対応した精算機を導入した駐輪場の拡大：62施設（※R6年度末） ・二次元コード決済が可能な駐輪場の拡大：18施設（※R6年度末）

■成果

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

■課題

- ・駐輪場については、市による整備・運営だけでなく、民間活力を最大限に活かしながら、利便性の高い駐輪場を整備するとともに、駅周辺では鉄道事業者の積極的な協力のもと整備を進める必要がある。
- ・市営駐輪場では老朽化が進んでいる施設もあり、安全で安定的な利用継続のため、予防保全型の計画的な施設更新・管理を適切に進めていく必要がある。
- ・駐輪場整備は概ね予定通りだが、利用の偏りがみられる。分かりやすいサイン、案内による適切な誘導が必要。
- ・通常の駐輪ラックでは停めにくい子ども乗せ自転車やスポーツタイプ、マウンテンバイク等の様々な形状の自転車や高齢者等が利用しやすい駐輪環境の整備が必要。

まもる：自転車利用の適正化

■基本方針と施策、具体的な取組

基本方針	施策	計画期間中の具体的な取組
(1) 適正な走行ルールの周知・徹底とマナーの向上	施策 11： 責任・義務の徹底、啓発活動の推進	・ターゲットに応じた効果的な啓発 ・自転車教室の開催 ・「福岡市自転車の安全利用に関する条例」や自転車安全利用五則等にかかるリーフレット・チラシ等の作成・配布
	施策 12： 街頭指導の強化、地域における交通安全活動の担い手の確保	・自転車安全利用指導員による街頭指導の強化 ・自転車押し歩き推進区間の周知・啓発 ・自転車安全利用推進員講習会の開催
(2) 安全・安心な自転車利用の促進	施策 13： 自転車損害賠償保険等への加入促進	・加入義務の対象者(自転車利用者、従業員に自転車を利用させる事業者、自転車貸出業者)に対する周知 ・自転車販売業者や事業者等による、保険加入の確認や保険加入の情報提供の促進 ・アビスパ福岡のホームゲームにおける、自転車損害賠償保険等への加入促進の啓発広告掲出
	施策 14： 自転車点検整備等の促進	・ブレーキや前照灯等の点検整備の重要性を周知
(3) 放置対策の推進及び駐輪マナーの向上	施策 15： 啓発活動による適正な自転車利用	・放置サイクルZERO宣言!キャンペーン事業 ・アビスパ福岡のJリーグ公式戦でのホームゲームにおける自転車放置防止等の啓発広告掲出 ・街頭指導員による啓発、駐輪場へ案内等を実施
	施策 16： 定期的な撤去の実施	・自転車放置率:1.1%(※R6年調査) ・保管自転車返還率:45%(※R6年度)
	施策 17： ICTを活用した放置自転車対策の検討	・遠隔による放置自転車の認定、撤去時点からの登録・共有、市民の方による撤去自転車の検索が可能になる新システムを令和4年度から導入

■成果

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

■課題

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



いかす：自転車の活用

■基本方針と施策、具体的な取組

基本方針	施策	計画期間中の具体的な取組
(1) 自転車に親しむ機会の創出	施策 18： サイクルツーリズムの推進	・ 広域サイクリングルートにおける自転車通行空間整備 ・ レンタサイクル導入等の支援による観光客受入環境整備 ・ サイクルツーリズムを軸として、エリア内の飲食店や宿泊施設での消費を促進する取組み ・ サイクリスト向け観光案内板や注意喚起板の設置
	施策 19： サイクルスポーツの普及促進	・ サイクルスポーツ大会の開催支援の実施
	施策 20： 自転車を活用した健康づくり	・ 10月の「福岡市健康づくり月間」等を中心に、全市的な健康づくりの広報を強化 ・ 健康づくり・スポーツサイトの利用促進を目指すとともに、情報提供体制の充実を図った
(2) 自転車を活用したまちづくりの推進	施策 21： シェアサイクルを活用したまちづくりや観光促進	・ ポート数および実施エリアの拡大(ポート数：約3.0倍、806か所、実施エリア面積：約3.3倍、112 km²(※R6年度末)) ・ 世界水泳開催にあわせた外国人利用者への対応開始(韓国語、中国語、英語)
	施策 22： 災害時における自転車活用	・ シェアサイクル事業者と災害時の活用に向けて検討
	施策 23： 自転車利用等に関する情報提供の充実強化	・ 福岡市の自転車関連サイト「チャリエンタウン」を全面リニューアルし、スマートフォン専用デザインにも対応

■成果

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

■課題

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

2. 成果指標の達成状況

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

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

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

※ 2 : 市が新設で整備する駐輪場（路上駐輪場除く）に限る

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

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

※ 5 : 官民共同駐輪場を含めれば達成

※ 6 : 令和5年度の実績値





自転車はいつ頃誰が発明したのか？

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



自転車の原点は子供の玩具の木馬？

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



自転車の歴史はわずか 200 年？

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

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



出典：日本自転車文化協会「自転車の歴史」より

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

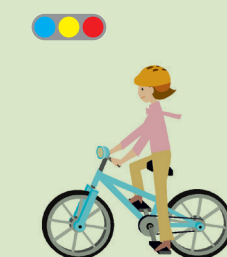
基本方針：適正な自転車利用の促進

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

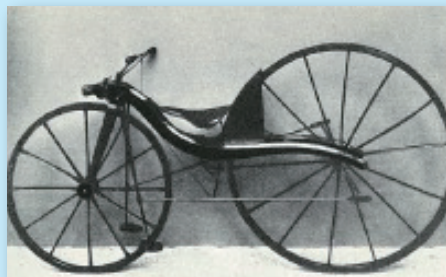
施策20 自転車利活用に関する取組みの促進



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

第5章

各施策の具体的な取組み

1. 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



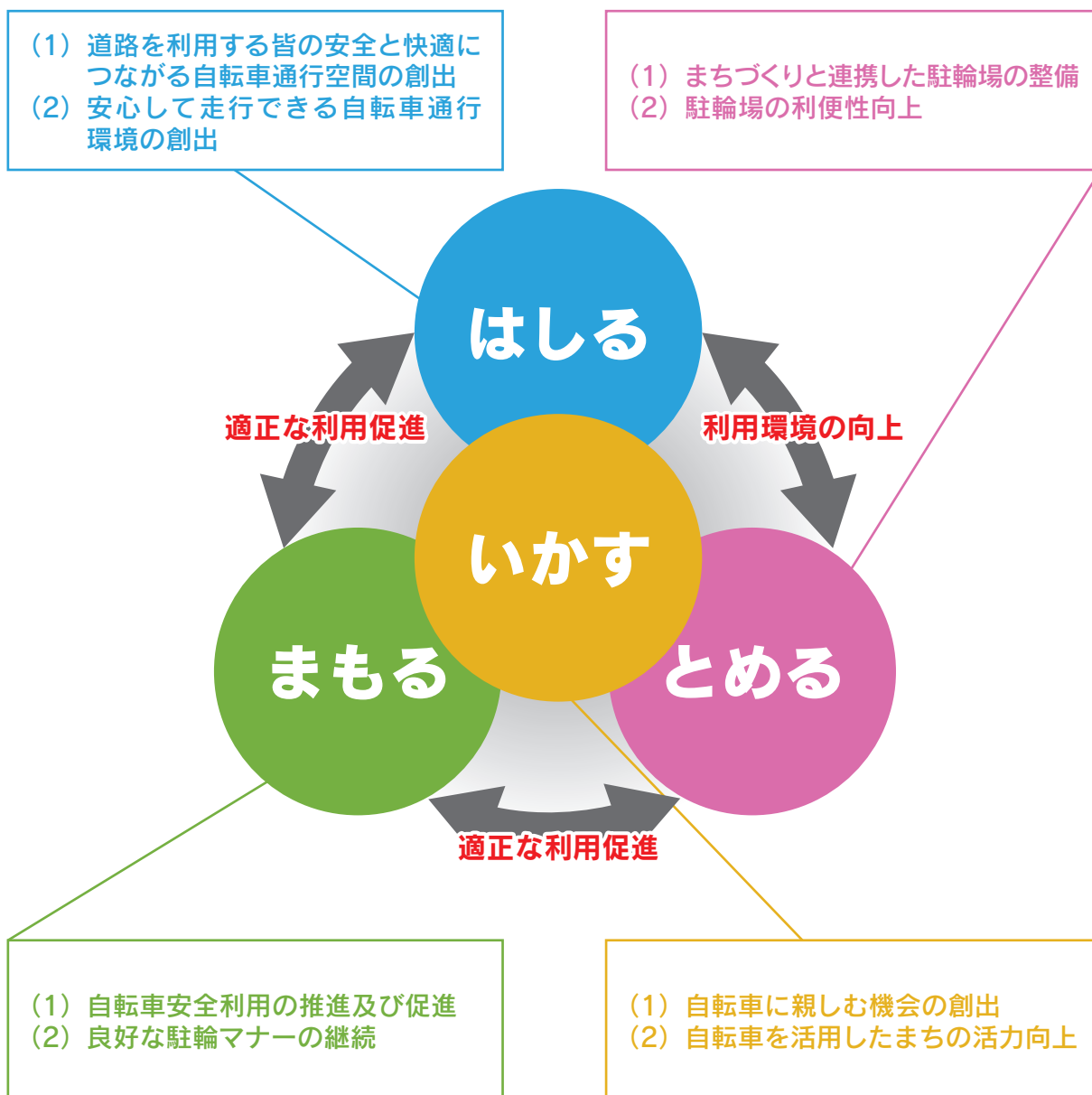
第 5 章 各施策の具体的な取組み



1. 各施策の具体的な取組み

「まもる」で交通ルールへの遵守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うえで、「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。





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）を中心に市内拠点地区への自転車の乗入れが多くなっています。
- 自転車関連事故全体が減少する中、対歩行者の事故件数は減っておらず、多くは歩道上で発生しており、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・通行環境の創出が必要です。
- 市政アンケートでは、約 6 割の市民は自転車が「安全でスムーズに走ること」に対し不満を持っており、一方、力を入れていくべき道路事業としては自転車通行空間の整備を求める声が多くなっています。

	施 策
(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 of 誘導案内

施策 1：自転車通行空間の整備

自転車通行空間整備の背景

昭和 40 年代に自動車台数及び交通事故の急増を受け、道路交通法改定自転車の歩道通行が認められて以降、本市を含めて全国的に、自転車は歩道を走る前提での道路整備が進められ、長年、歩道上で歩行者と自転車が混在する状態が続いていました。

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、整備手法を統一し、主に歩道上に整備を行ってきました。

その後、全国的に自動車対自転車の事故が減る中、自転車対歩行者の事故は減らない状況などから、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。令和 3 年 3 月以降は第 1 次自活計画に整備計画を継承し、引き続き整備を推進しています。

第 2 次自活計画においても、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。

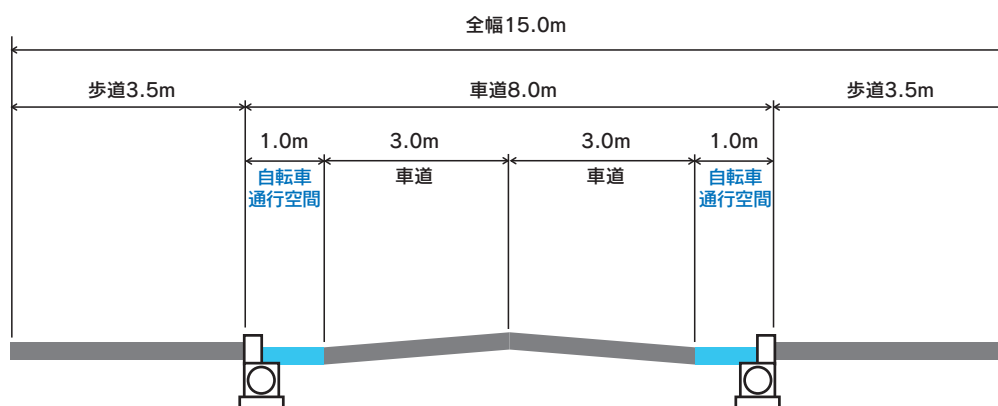
(1) 整備の基本方針

- 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。
- ③ 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。

なお、事故が多い路線や道路改築等に合わせ空間が確保できる場合など必要に応じて、それ以外の路線についても整備を行います。

【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



〈参考〉自転車の通行ルール等

年代	主な制度や施策等
昭和 45 年	「道路交通法」の改正 ・緊急措置的に自転車の歩道走行が認められる 「道路構造令」の改正 ・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 「自転車道の整備等に関する法律」の制定 ・自転車道整備事業が有効かつ適切に実施されるよう配慮しなければならないとされた
昭和 53 年	「道路交通法」の改正 ・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	「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 ・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	「福岡市自転車通行空間設計の手引き」の策定
平成 16 年	「福岡市自転車利用総合計画」の策定 ・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	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） ・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	「道路交通法」の改正 ・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	「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） ・「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	「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） ・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 福岡市初の自転車通行帯（自転車レーン）の社会実験開始 ・国道385号（筑紫通り）音羽～宮島交差点間（750 m）
平成 25 年	「道路交通法」の改正 ・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	「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画」の策定
平成 27 年	「道路交通法」の改正 ・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	「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） ・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	「自転車活用推進法」の施行 ・自転車の活用を総合的・計画的に推進
平成 30 年	「自転車活用推進計画」の閣議決定 ・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	「道路構造令」の改正 ・自転車通行帯について規定される 「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 ・自転車通行帯について規定される
令和 2 年	「福岡市自転車通行空間設計の手引き」の改訂
令和 3 年	「第2次自転車活用推進計画」の閣議決定
令和 5 年	「道路交通法」の改正 ・すべての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化 ・特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法について規定される
令和 6 年	「道路交通法」の改正 ・運転中のながらスマホ、酒気帯び運転及び幫助に罰則が規定される



(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などを活用します。

(3) 計画期間内における整備・検討路線選定の考え方

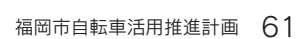
整備路線については、第 1 次自活計画からの事業継続路線のほか、自転車通行空間ネットワーク対象路線（幅員15m以上の都市計画道路）を中心に以下の観点により、整備の実現性を踏まえ選定します。

- ・ 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が多いなど安全上の必要が高い路線
- ・ 既存の自転車通行空間と接続し利便性が高まる路線
- ・ 都市の回遊機能や鉄道駅へのアクセスなど交通結節機能を高める路線
- ・ 無電柱化や区画整理、その他「福岡市道路整備アクションプラン」に位置付けられた道路整備と合わせて自転車通行空間整備を行うべき路線
- ・ 福岡県サイクルツーリズム推進協議会による広域サイクリングルート選定路線

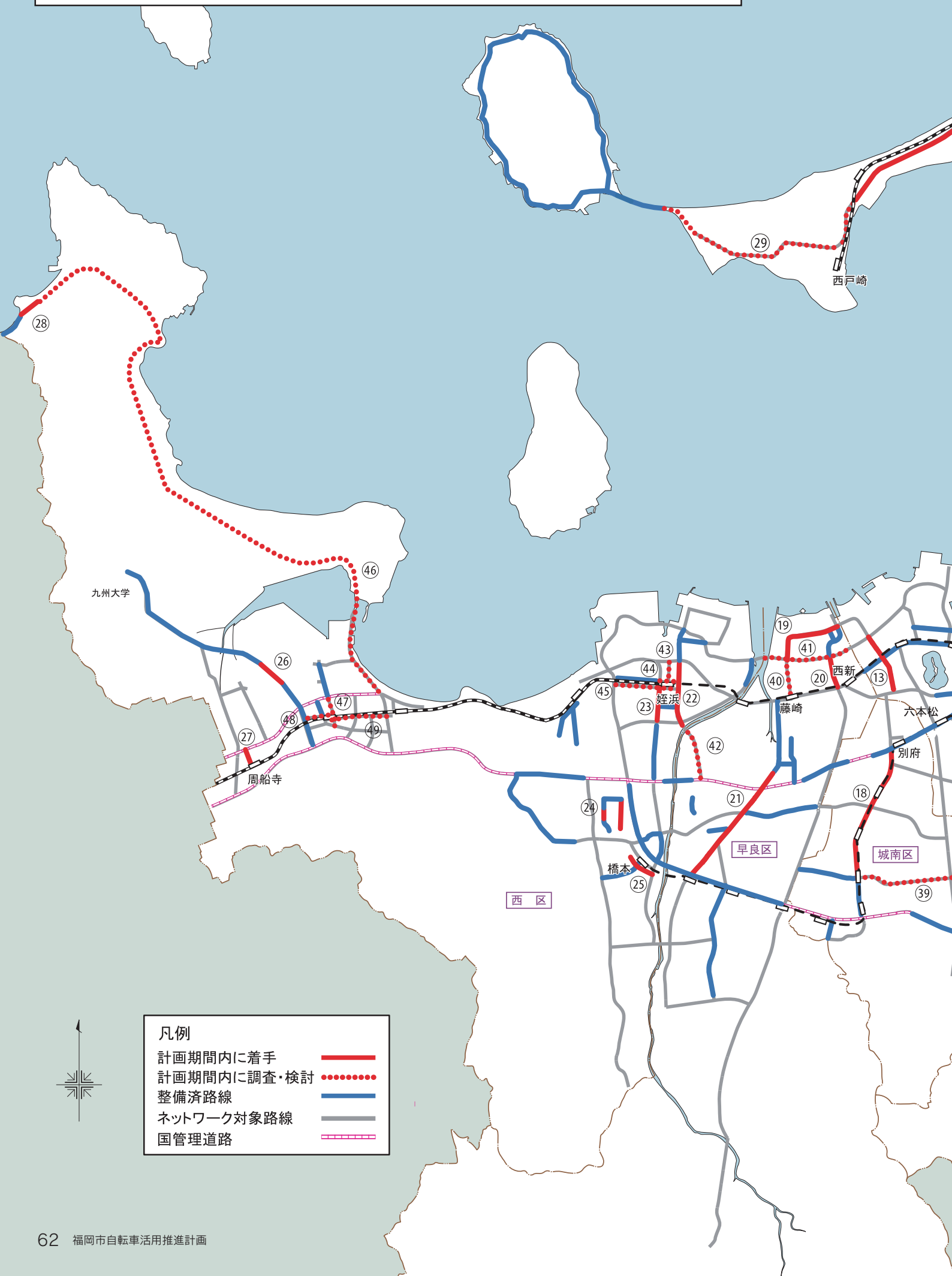
など

第5章

各施策の具体的な取組み



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	NW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	都) アイランド東1号線外2路線
	3	国) 495号
	4	市) 香椎4800号線
	5	都) 粕屋久山線
	6	都) 原田箱崎線
	7	市) 箱崎久原線外1路線
	8	県) 浜新建堅粕線
	9	県) 後野福岡線（須崎公園通り）
	10	市) 博多駅五十川線（竹下通り）
	11	西鉄天神大牟田線連続立体交差事業
	12	市) 博多姪浜線（昭和通り）
	13	市) 地行鳥飼七隈線
	14	県) 桧原比恵線
	15	市) 大橋駅前1号線外3路線
	16	主) 福岡筑紫野線（高宮通り）
	17	市) 御供所井尻1号線
	18	市) 地行鳥飼七隈線（城南学園通り）
	19	市) 地行百道線
	20	市) 西新通線（サザエさん通り）
	21	県) 内野次郎丸弥生線
	22	市) 姪浜小田部線
	23	県) 都地姪浜線（姪浜大通り）
	24	市) 香岐団地線
	25	橋本土地区画整理事業
	26	市) 学園通線
	27	県) 大原周船寺停車場線
	28	主) 福岡志摩原線
計画期間内に調査・検討	29	主) 志賀島和白線（海の中道）
	30	市) 三苫雁の巣線
	31	県) 湊塩浜線
	32	主) 福岡直方線外1路線
	33	都) 博多箱崎線
	34	市) 下臼井博多駅前線（空港通り）
	35	市) 御供所井尻3号線（こくてつ通り）
	36	県) 桧原比恵線
	37	市) 福岡筑紫野2号線
	38	市) 清水干隈線（大池通り）
	39	市) 清水干隈線（福大通り）
	40	市) 百道通線
	41	市) 唐人町豊浜線（よかとピア通り）
	42	市) 南庄小田部線
	43	県) 姪浜停車場線
	44	市) 姪浜北線
	45	市) 姪浜南線
	46	主) 福岡志摩原線（県）西ノ浦今宿自転車道線の一部）
	47	市) 徳永1号線
	48	市) 伊都地区画整理北線
	49	市) 今宿駅南線外2線

国) 国道 主) 主要地方道 県) 県道 市) 市道 都) 都市計画道路

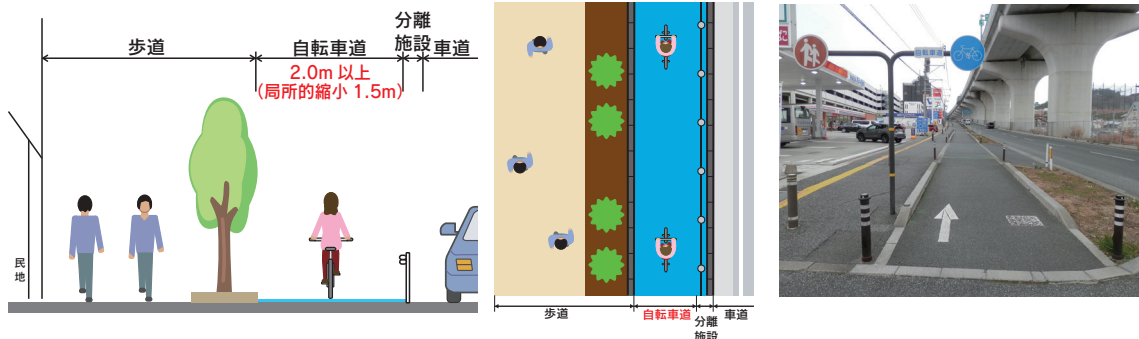


(4) 自転車通行空間の整備形態

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。

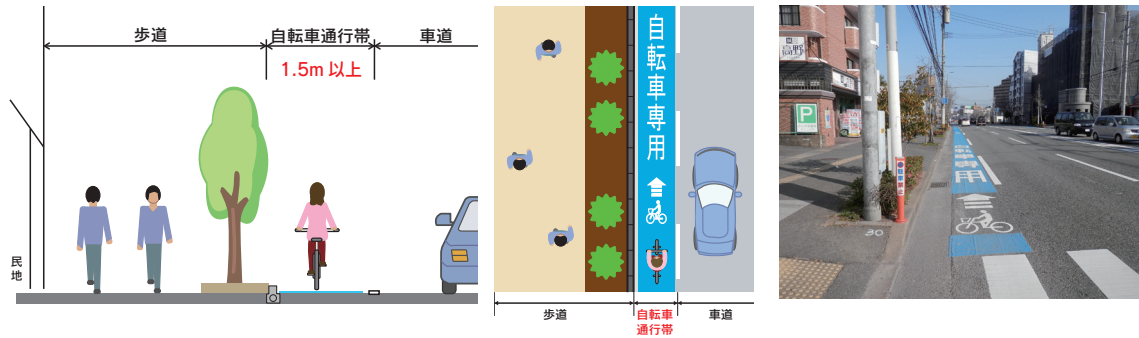
■自転車道

自転車通行空間に必要な幅員 2.0m 以上



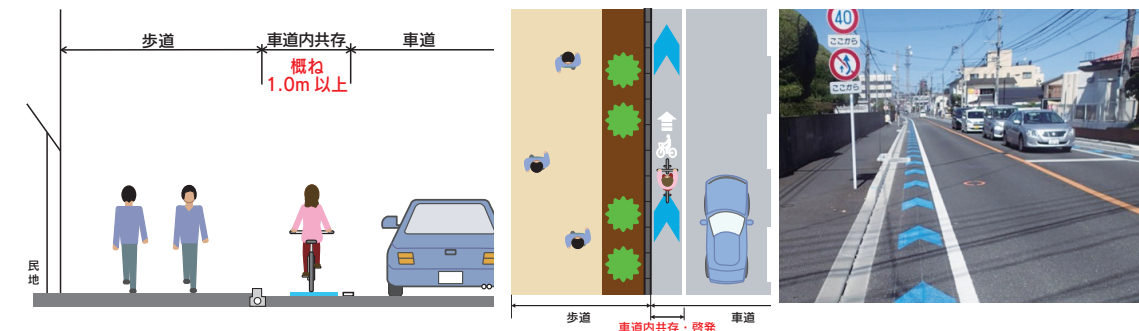
■自転車通行帯

自転車通行空間に必要な幅員 1.5m 以上



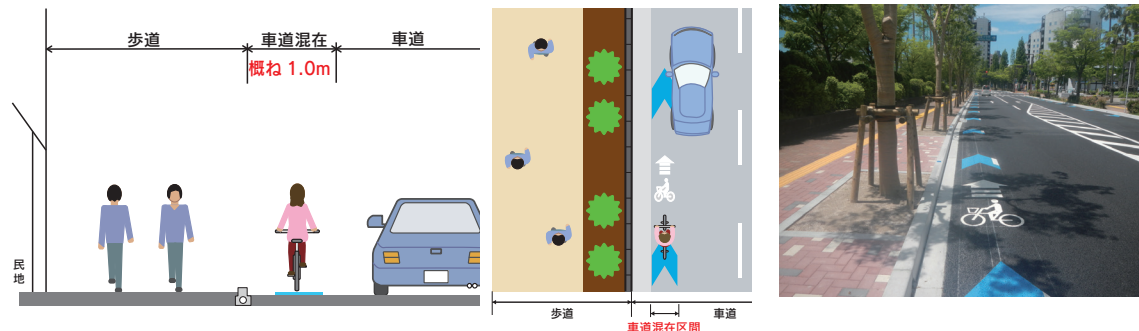
■車道内共存 (矢羽根)

自転車通行空間に必要な幅員 概ね 1.0m 以上



■車道混在 (矢羽根)

自転車通行空間に必要な幅員 概ね 1.0m





矢羽根について

全国的に自転車関連事故が減る中、対歩行者の事故が減らない状況を受け、国において「自転車は車両であり車道通行が大原則」という考えのもと、平成 24 年以降「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しています。

ガイドラインでは全国的に自転車専用の通行空間整備が進まないことを踏まえ、暫定形態である矢羽根整備を示し、車道部への自転車通行空間整備を推進しています。

自転車は道路交通法上、車道の左端通行が原則となっていることから、車道部分に自転車の通行位置と方向を明示することで、自転車の車道通行と逆走防止を促し、自転車利用者と自動車ドライバーに対して自転車の通行位置と方向を注意喚起することが期待できます。

本市における矢羽根整備について

自転車通行空間については、道路構造令にも示されている自転車専用の独立した通行帯である「自転車道」や「自転車通行帯」が望ましいとされていますが、その整備には道路の拡幅や大規模な改良が必要となるため容易ではありません。

一方で、自転車は車道通行が原則であるため、福岡市においても矢羽根の整備を進めていますが、整備にあたっては中央分離帯の縮小や幅の狭い側溝への改良などの工夫を行い、走りやすい空間をなるべく広くとる等、より安全な自転車通行空間の確保に努めています。

矢羽根の整備効果について

福岡市が矢羽根を整備した効果検証可能な路線においては、以下のような整備効果を確認しています。

■車道部を正しい方向に走る順走率の変化（％）

整備前	整備後	変化率
90.3	95.1	1.05

※調査 10 地点の平均値

■自転車関連事故件数の変化（件）

整備前	整備後	変化率
36	24	0.67

※調査 10 地点の平均値

正しい方向を走っている順走率は 95%以上に達し、整備前より 5%程改善しています。

また、自転車関連事故件数については 2/3 程に減少しており、一定の効果があると考えられます。

矢羽根の整備事例（幅の狭い側溝に改良し、通行空間の幅員を広く取った事例）



【市道博多駅草ヶ江線（住吉通り）】



施策 2：逆走防止等の表示

自転車通行空間整備の背景

自転車通行空間の整備にあわせた逆走禁止等の表示を行うとともに、自転車に関する交通安全教育及び啓発により、自転車利用の適正化を図り、走りやすい通行環境づくりに取り組みます。



逆走禁止の看板



裏面に駐車禁止の表示

(2) 安心して走行できる自転車通行環境の創出

はしる

施策 3：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の取締りを行います。



自転車通行空間上の違法駐車の状況



違法駐車確認イメージ

施策 4：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。

ナビゲーションアプリの機能（例）

- 距離・時間・高低差などを考慮したルート案内
- 走行中における事故多発地点の音声案内
- リアルタイムの走行情報の表示（走行距離、消費カロリーなど）
- シェアサイクルポートなどの検索機能



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

- 福岡市内の鉄道駅周辺を中心に駐輪場の整備が進み、放置自転車の台数もピーク時から大幅に減少しています。一方、市営駐輪場では老朽化が進んでいる施設もあります。
- 市営駐輪場のほか、民間の附置義務駐輪場も整備が進んでいますが、案内の不足等により、十分に活用されていないケースがみられます。
- 近年、スポーツ車や電動アシスト自転車、子ども乗せ自転車等、様々な自転車が普及しています。

施 策	
(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 多様なニーズへ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

施策 5：まちづくりの機会を捉えた駐輪場整備

(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・規模の整備を行い、交通結節機能の強化を図ります。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や利用ニーズに応じた改築等に努めていきます。また、景観への配慮や、高架下など土地の有効活用を図った整備などを進めていきます。



地下空間を利用した駐輪場
(櫛田神社前駅駐輪場)



高架下を活用した駐輪場
(高宮駅高架下駐輪場)



区画整理に伴い民間駐車場との合築で再整備した駐輪場（香椎駅南駐輪場）





(2) 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撤去していきます。

区	名称	台数
博多	祇園駅路上	68
	博多駅路上	144
	呉服町駅路上	191
	中洲川端駅路上	280
	博多区計	683
中央	天神北路上	600
	天神南路上	198
	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
	中央区計	2,265
南	大橋駅路上	443
城南	七隈駅路上	27
早良	西新駅路上	118
	野芥駅路上	362
	次郎丸駅路上	30
	早良区計	510
合計		3,928

路上駐輪場台数（令和 7 年 3 月末時点）



天神地区の路上駐輪場（令和 7 年 3 月末時点）



路上駐輪場（明治通り）の撤去状況

(3) 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）

第五条第二項 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：民間と共働した駐輪場整備

市附置義務条例に基づき、民間事業者に対し、駐輪場の整備を義務付けています。都心部においては、都心部機能更新誘導方策の制度を活用して、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。



ONE FUKUOKA BLDG.



コネクトスクエア博多

なお、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ていきます。

また、通常は市が整備及び運営を行う駐輪場においても、民間による対応が可能な場合、官民共同駐輪場として整備及び運営を行います。

このように民間と連携した駐輪場整備により、自転車を利用しやすいまちを目指します。

施策 7：持続可能な施設利用のための計画的な更新

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、安全で安定的な利用継続のため、予防保全型の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

施策 8：多様なニーズに対応した駐輪環境の整備

子ども乗せ自転車やマウンテンバイク等の様々な形状の自転車利用者や高齢者等が利用しやすい駐輪環境を整備します。また、新基準原動機付自転車の駐輪にも適宜対応していきます。



子ども乗せ自転車の駐輪スペースの不足



子ども乗せ自転車専用のスペースを設置

施策 9：駐輪サービスの利便性向上

(1) 駐輪サービスの向上

駐輪場の短時間無料や定期券の利用による割引など、利用状況に応じた料金設定に取り組みます。

また、様々な生活スタイルに対応するために 24 時間入出庫可能とするなど利用しやすい運営に取り組みます。

交通系 IC 電子マネーや二次元コード決済などキャッシュレスに対応した精算方法の導入を進めます。また、web上で定期券の申し込み、支払いを行うなど更なる決済システムの活用を検討します。



キャッシュレスに対応した精算機



二次元コード決済（令和 7 年 3 月時点）

(2) 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

(3) ICT などを活用した駐輪情報の発信

ホームページ（チャリエンタウン）などの ICT を活用して、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。



チャリエンタウン 駐輪場マップ



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

- 福岡市内の自転車関連事故件数は、ピークの平成 16 年と比較し、令和 6 年では約 3 分の 1 まで減るなど、大きく減少しています。
- 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。
- 福岡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 8 千台の自転車撤去されています。
- 福岡市は転勤、通学などで市民の入れ替わりが多く、継続的な啓発が必要です。

施 策	
(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



施策 10：自転車安全教育、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。

令和 5 年 4 月施行の改正道路交通法で、全ての年齢層の自転車利用者に対して、乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されたことから、交通安全教室や自転車安全利用指導員による街頭指導などにより、自転車ヘルメットの着用促進等に取り組んでいきます。

また、令和 6 年 11 月施行の改正道路交通法で、自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」の罰則が強化されるとともに、「自転車の酒気帯び運転」が新たに罰則の対象となったこと、また、今後の交通反則通告制度（青切符）の導入も見据え、福岡県警察・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を実施し、デジタルサイネージや SNS 等を活用した広報を行うなど、広く市民に対し、自転車交通ルールの遵守の徹底について、広報・啓発に積極的に取り組みます。



自転車教室



交通安全キャンペーン



デジタルサイネージを活用した広報



四季の交通安全運動啓発チラシ

補足：体系的な自転車安全教育・啓発の推進

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
		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と連携した自転車教室 →プロ選手による指導のもと、基本的な自転車の乗り方と交通ルール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		
		ヘルメット着用の啓発		
		ターゲットに応じ、福岡県警察・関係機関・団体と連携した効果的な啓発の実施		

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		
		ヘルメット着用の啓発		
		ターゲットに応じ、福岡県警察・関係機関・団体と連携した効果的な啓発の実施		



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

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するとともに、その受講者の中から自転車安全利用推進員として活動される方に対する物品等の提供による支援を行うことにより、地域等における自転車の安全利用に関する活動を促進します。



自転車安全利用指導員による街頭指導



自転車安全利用推進員への支援物品

施策 12：自転車損害賠償保険等への加入促進

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、令和 2 年 10 月施行の改正「福岡市自転車の安全利用に関する条例」で自転車損害賠償保険等への加入を義務付けたことから、自転車損害賠償保険等の加入の必要性について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 |



コラム ヘルメットについて



ヘルメットの努力義務について

改正道路交通法の施行により、令和 5 年 4 月 1 日からすべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務となっています。自転車を運転する際は、運転する人がヘルメットをかぶることに努めなければならないのはもちろんのこと、同乗する人にもヘルメットをかぶらせるように努めなければなりません。また、保護者等の方は、児童や幼児が自転車を運転する際は、ヘルメットをかぶらせるよう努めなければなりません。

ヘルメット着用状況の致死率（出典：福岡県警察ホームページより）

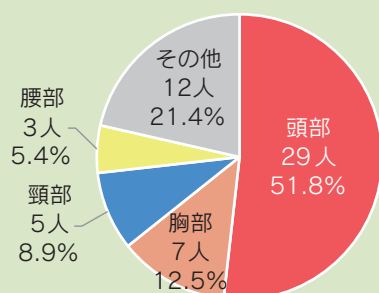
自転車事故で死亡した人の 51.8%（注記）が、頭部に致命傷を負っています。

また、ヘルメットの着用状況による頭部損傷致死率では、着用している場合と比較して、着用していない場合の致死率は約 3.8 倍高くなっています。

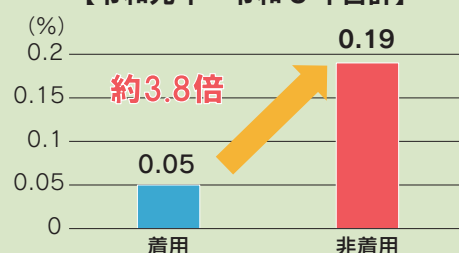
自転車用ヘルメットを着用し、頭部を守ることが重要です。

（注記）令和元年から令和 5 年までの福岡県内における自転車乗用中死者の損傷部位の割合

自転車乗用中死者の損傷主部位比較
【令和元年～令和 5 年合計】



ヘルメット着用状況別の致死率
【令和元年～令和 5 年合計】



注記 2：自転車乗用中死傷者に占める人身損傷主部位が「頭部」であった死者の構成率を比較したもの

安全性を示すマークの付いたヘルメットをかぶりましょう

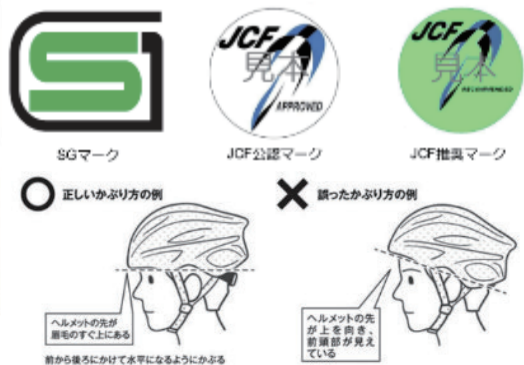
交通の方法に関する教則

自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。

乗車用ヘルメットは、努めて SG マークなどの安全性を示すマークのついたものを使い、あごひもを確実に締めるなど正しく着用しましょう。



写真は一例です。ヘルメットはメーカーにより種類・色・型・サイズがさまざまです。お近くの販売店でぜひ一度手に取ってみてください。



出典：警視庁ホームページより



施策 13：啓発活動による適正な自転車利用

放置自転車は近年大幅に減少しましたが、福岡市は通勤・通学などで市民の入れ替わりが多く、ホームページや SNS、街頭での啓発活動や「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) ホームページ等での啓発活動

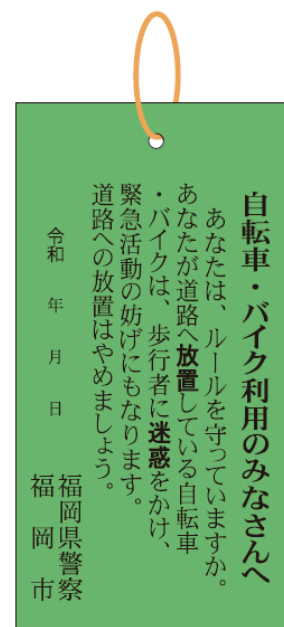
自転車と歩行者が共存し、安全で快適な歩行空間の確保を目的に、「放置サイクル ZERO 宣言!キャンペーン」等を通じ、ホームページや SNS による放置自転車対策などの情報発信や、街頭での啓発活動により、駐輪マナーの意識改革に努めます。



街頭での啓発活動

(2) 街頭指導・放置自転車対策協力員制度

街頭指導員による巡回指導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。



啓発札

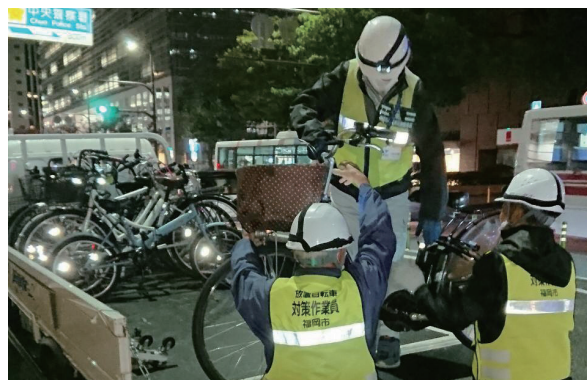
施策 14：放置自転車の撤去

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台数は、自転車対策の浸透により激減しましたが、今後も継続的な対策は必要です。

平日のみならず、休日や夜間の撤去を効率的に実施し、適正な道路利用に努めていきます。



放置自転車の撤去（昼間）



放置自転車の撤去（夜間）

施策 15：ICTを活用した効率的な放置自転車対策

撤去自転車の撤去情報（保管場所等）を、インターネット上でリアルタイムで確認することができる「放置自転車管理システム（R4 導入）」の活用を継続し、撤去業務の効率化や利用者等への返還や問い合わせ対応をスムーズに行います。

福岡市内における撤去自転車の保管状況が検索できます。
自転車は公共の場所に放置せず、自転車駐輪場に駐車していただくようお願いいたします。

撤去自転車照会

- ・「防犯登録番号」から照会できます（防犯登録番号のみの入力で検索できます）。
 - ・防犯登録番号が分からない場合には、「撤去場所」と「撤去日」から絞り込みができます。
 - ・撤去当日の情報は反映されるまでに時間がかかる場合があります。
- ※撤去した自転車情報一覧には入力した防犯登録番号の下2桁を伏せた状態で表示しています。

防犯登録番号

福岡県

漢字、英数字、-(ハイフン)等にく続く連続する数字(5～8桁)を入力してください。

「福岡 10-い12345」の場合、「12345」

「××県警 イ 123456」の場合、「123456」

撤去場所

市内全域

放置禁止区域別に選択肢を設定しています。
選択肢にない地区は放置禁止区域外であるため、
「長期放置」でご検索ください。

※自転車放置禁止区域の範囲については、[コチラ](#)（駅名をクリック）をご参照ください。

撤去日

～

照会

福岡市撤去自転車検索サイト

スマートフォンなどからは下の二次元コードを読み取ってサイトにアクセスすることができます。





自転車の活用

基本方針：自転車を活用したまちづくり

福岡市の現状

- 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、市内にも広域サイクリングルートが設定されています。
- シェアサイクルは、都市の回遊性向上や公共交通機能を補完する欠かせない移動手段として利用者が大きく増加しており、市民に欠かせない交通手段の一つとして定着がみられます。
- 様々な分野で ICT 化が進んでいます。

施 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
(2) 自転車を活用したまちの活力向上	施策 18 自転車を活用した健康づくり
	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

施策 16：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、「福岡・糸島ルート」と「直方・宗像・志賀島ルート」が福岡県内の広域サイクリングルートとして認定されています。また、福岡市では Fukuoka East&West Coast プロジェクトとして、美しい海辺を活かした観光振興に取り組んでおり、このルート上のサイクリスト受入環境の整備等を進めています。



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（観光案内や注意喚起等）、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



サイクリスト向け注意喚起板



サイクルスタンド



レンタサイクルの促進

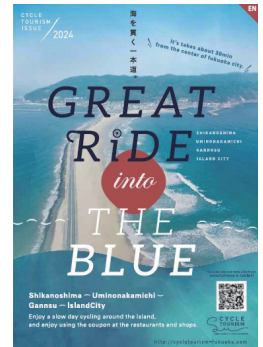
志賀島・北崎エリアにおいては、事業者が主体となって、乗り捨てができるレンタサイクルスポットの増設やエリアの周遊マップの作成などに取り組んでおり、今後も事業者と連携し、自転車を活用した観光振興を推進します。



レンタサイクル



レンタサイクル周遊マップ
(ポスター)



レンタサイクル周遊マップ
(チラシ)

施策 17：自転車に親しむ取組みの促進

福岡トライアスロンなどの大会の開催支援や、競技団体への支援等を通じ、市民がサイクリススポーツにふれる機会を提供するほか、自転車に乗り始める時期の子どもを対象にした、自転車の正しい乗り方や基本的な交通ルールを学んでもらうための自転車乗り方教室を開催するなど、自転車に親しむ取組みを促進します。



福岡トライアスロン



自転車乗り方教室

施策 18：自転車を活用した健康づくり

幅広い世代で利用される身近な乗り物である自転車は、通勤や買い物等の日常生活に取り入れることで、健康増進効果が期待されます。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促進し、市民の健康寿命を延ばしていきます。

また、ホームページ（チャリエンタウン）等で、自転車を活用した健康づくりに関する情報発信を行います。

（0 章の再掲）

メッツ	運動の例
3.0	普通歩行（平地 67m/分）、 電動アシスト付自転車に乗る
4.0	自転車に乗る（≒16km/時未満、通勤）
5.0	かなり速歩（平地、速く=107m/分）
6.0	ゆっくりとしたジョギング、ウェイトトレーニング
7.0	ジョギング、サッカー
8.0	サイクリング（約20km/時）
9.0	ランニング（139m/分）
10.0	水泳（クロール、速い、69m/分）

※ メッツは、運動の強度を表す単位です。安静時（静かに座っている状態）を1として、身体活動が安静時の何倍のエネルギーを消費するかを示します。

出典：厚生労働省 改訂版『身体活動のメッツ（METs）表』（2023 年 8 月）

自転車に乗るとこんな効果が！（0 章の再掲）



有酸素運動による体重・体脂肪・血液性状などの改善

自転車運動はウォーキングや水泳などと同じ有酸素運動で、長時間継続して運動することで体脂肪をエネルギー源として燃焼させ、内臓脂肪も減少。その結果、高血糖、脂質異常、高血圧など、動脈硬化につながる、さまざまな生活習慣病の原因を改善する効果があります。

ペダリングによる筋力強化

両足をクルクルと回すペダリングでは、腸腰筋から太もも、ふくらはぎまで主に下肢の筋肉をたくさん使います。特に上り坂をこぐときや、止まった状態からこぎ出すストップ＆ゴーの際は、下肢の筋力を繰り返し使う状況に。このような自転車特有の動きが筋力強化につながります。

ストレス解消や認知機能向上などメンタルへの効果

自転車に乗った後はアタマや気分がスッキリするというのは多くの人が感じている実感です。スマートフォンの情報から離れ、自転車走行に集中する状況は、「今ココ」に集中するマインドフルネスと同様の効果とも。脳の働きを活性化させ、気持ちを平常心にさせる効果に期待が寄せられています。

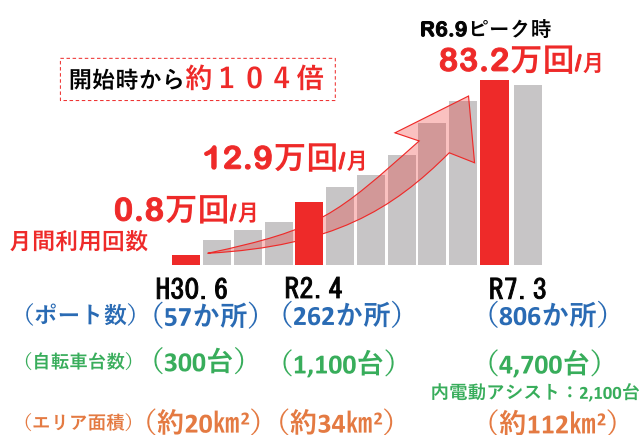
出典：（株）シマノ「Health Date File 導入編」より



施策 19：シェアサイクルの活用促進

平成 30 年 6 月から実証実験を開始し、令和 2 年度より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、現在では多くの市民に利用され、多様な交通モードの一つとして、目的地へのラストワンマイルの利用など、回遊性向上や公共交通の機能を補完する欠かせない移動手段の一つとして定着してきています。

令和 7 年度以降も、引き続き、「福岡シェアサイクル事業」として、回遊性の向上や、公共交通の機能補完などを図るため、シェアサイクルを活用促進していきます。



福岡スマートシェアサイクル事業の変遷



公共施設のシェアサイクルポート

施策 20：自転車利活用に関する取組みの促進

自転車を快適に利活用するためには、安全に走行できる通行ルート、利用しやすい駐輪場の情報提供が重要です。安全利用の観点からは、自転車のルール、モラル・マナーの情報提供はもちろん、自転車の点検・整備や事故にあった場合の対処方法などの情報提供も必要となります。

また、近年のサイクルツーリズム人気の高まりから、サイクリストが安全で快適に走行するための情報提供も求められています。

これらの自転車の利活用に必要な情報について、分かりやすく、かつ的確に提供する取組みを推進するとともに、地震など災害時における有効な自転車活用についても検討していきます。

(1) 自転車走行ルートの誘導案内（施策 4）

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。

(2) ICTなどを活用した駐輪情報の発信（施策 9(3)）

ホームページ（チャリエンタウン）や ICT などを活用して、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。

(3) ICTを活用した効率的な放置自転車対策（施策 15）

撤去自転車の撤去情報（保管場所等）を、インターネット上でリアルタイムで確認することができる「放置自転車管理システム（R4 導入）」の活用を継続し、撤去業務の効率化や利用者等への返還や問い合わせ対応をスムーズに行います。

(4) サイクリストへ向けた情報提供

サイクリストへの誘客として、チラシやマップの作成、観光案内所での配布や観光案内サイトでのモデルコースの掲載、海外 OTA（宿泊予約）サイトなどでの情報発信を行います。

(5) 安全利用のための情報提供

- ・福岡市の公式 LINE やシェアサイクル事業者のアプリでの自転車安全利用に関する情報発信（ルール、保険加入やヘルメット努力義務等の啓発）。

(6) 外国人向けの情報提供

- ・多言語表記での自転車利用情報の充実。
- ・在住外国人の来庁機会に合わせた自転車のルール等の周知、啓発。





近代自転車の確立

1879年にイギリスのローソンが前ギアと後ギアをチェーンで結ぶ駆動方式を発明。この方式を利用して1885年にジェームス・スタンレーの甥のジョン・ケンプ・スタンレーが“ローバー型安全自転車”を発売し“セーフティバイシクル”と呼ばれこれが現在の自転車の原型です。

オーディナリーとセーフティは優劣を競い合いましたが、安全性、スピード、走行性能などいずれの面でオーディナリーは劣りやがて消滅しました。

ちなみに、“BICYCLE”の語が商品名として登録されたのは1869年で、この頃から自転車をバイシクルと呼ぶようになったと考えられています。バイシクルは普通名詞ではなく誰かが作った造語で、2個の回転部分を意味していると思われます。

空気入りタイヤの出現で自転車は急速に進化

1888年、アイルランドのジョン・ボイド・ダンロップが空気入りタイヤを発明。これによって自転車の乗り心地とスピード化が格段に向上し、自転車は急速に進歩しました。ダンロップは獣医でしたが、牛を治療した際に腸にガスが充満している様子からヒントを得たそうです。

自転車誕生 200 年の歴史

1800年～

1817年(文化14年)	ドライスが自転車を考案(ドイツ)
1861年(文久元年)	ミショーがペダルを付けた自転車を考案(フランス)
1865年(慶応元年)	オリヴィエらがパリから600キロ・8日間のサイクリングを行う(フランス)
1870年(明治3年)	J・スターレーらが現代と同じ形のセーフティ自転車を考案(イギリス)
1870年(明治3年)	竹内寅次郎提出の自転車製造販売願に「自転車」の言葉が初めて記載(日本)
1885年(明治18年)	J・K・スターレーらが現代と同じ形のセーフティ自転車を考案(イギリス)
1885年(明治18年)	ジェラル드가折りたたみ自転車を開発(フランス)
1888年(明治21年)	ダンロップが空気入りタイヤを自転車に装着し、特許を得る(イギリス)
1890年(明治23年)	宮田栄助がセーフティ自転車を制作(日本)
1896年(明治29年)	フリーホイール(ペダルを逆回転すると空回りする機構)の開発(イギリス)
1896年(明治29年)	内装2段のチェンジギアが発売(イギリス)
1896年(明治29年)	横浜・国府津間でロードレースが開催(日本)

1900年～

1903年(明治36年)	第1回ツール・ド・フランスが開催(フランス)
1917年(大正6年)	保有台数が100万台を超える(日本)
1922年(大正11年)	ジャレイが走行中の空気抵抗を減らすための自転車を開発(ドイツ)
1923年(大正12年)	松下幸之助が乾電池ランプを考案(日本)
1937年(昭和12年)	ツール・ド・フランスでチェンジギア機構の装着が認められる(フランス)
1940年(昭和15年)	自転車が配給制・公定価格制になる(日本)
1950年(昭和25年)	保有台数が1000万台を超える(日本)
1956年(昭和31年)	サイクリングが人気となる(日本)
1956年(昭和31年)	主に買い物をもととした女性向け自転車の発売(日本)
1962年(昭和37年)	小径車を開発したモルトンが会社を設立(イギリス)
1970年代初め(昭和40年代後半)	カリフォルニア州でマウンテンバイク競技が誕生(アメリカ)
1970年代初め(昭和40年代後半)	電子フラッシャー付自転車が流行(日本)
1973年(昭和48年)	ミニサイクルの年間生産台数が280万台に達する(日本)
1986年(昭和61年)	ケストレル社がカーボンフレームを開発(アメリカ)
1993年(平成5年)	電動アシスト付自転車の最初の発売(日本)
1996年(平成8年)	第1回ツアード・ジャパンが開催(日本)
1998年(平成10年)	地球温暖化防止京都会議により、地球環境に優しい自転車が見直される(日本)

2000年～

2007年(平成19年)	コミュニティレンタルサイクルシステム「ヴェリブ」運用開始(フランス)
2009年(平成21年)	幼児2人乗り自転車の解禁(日本)
2010年(平成22年)	ジョンソン・ロンドン市長が自転車を都市交通の担い手の一員とした「ロンドンの交通戦略構想」を発表(イギリス)
2015年(平成27年)	電動アシスト自転車の年間生産台数が48万台に達する(日本)

出典：日本自転車文化協会「自転車の歴史」
自転車文化センター「自転車誕生 200 年の歴史」より

第 6 章 計画の推進

1. 成果指標
2. 計画の進捗管理と評価



第 6 章 計画の推進



1. 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、各基本方針に対して成果指標を設定します。

成果指標の基準値は、本計画策定時に把握できる最新の数値とし、目標値は令和 10 年度の数値とします。

成果指標		現状 (基準値)	目標値 (令和 10 年度末)
はしる	自転車通行空間整備延長	152.0km (令和 6 年度末)	190km
	自転車関連事故件数	1,212 件 / 年 (令和 6 年)	1,100 件 / 年
	安全性や走行性の満足度※1	24.1% (令和 6 年度)	30.0%
とめる	駐輪場整備台数※2	—	600 台
	路上駐輪機台数	3,928 台 (令和 6 年度末)	3,600 台 (△328 台)
	駐輪場の利用満足度※3	89.5% (令和 6 年度)	現状値より向上
まもる	自転車の交通安全教室の受講者数	38,821 人 / 年 (令和 6 年度末)	50,000 人 / 年
	自転車損害賠償保険等の加入率	66.8% (令和 6 年度)	100%
	自転車の走行マナーについての満足度※4	27.1% (令和 5 年度)	40%
	自転車放置率	1.1% (令和 6 年度)	現状値より改善
いかす	サイクリングルートにおける自転車通行空間整備率※5	21% (令和 6 年度末)	25%
	シェアサイクルポート数※6	800 箇所 (令和 6 年度末)	1,000 箇所
	シェアサイクルポート設置駅数※7	42 駅 (令和 6 年度末)	59 駅

※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：市もしくは官民共同で新設整備する駐輪場（路上駐輪場除く）に限る。

※3：駐輪場利用者アンケート「利用満足度」についての「非常に満足」と「満足」の合計。

※4：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。

※5：福岡市域の福岡県広域サイクリングルートにおける「福岡・糸島ルート」と「直方・宗像・志賀島ルート」の整備率。
合計計画延長：52.5km。

※6：福岡シェアサイクル事業におけるポートに限る。

※7：福岡シェアサイクル事業における鉄道駅出入口より半径200m圏内にポートが設置されている駅数。

2. 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
進捗管理	○ PDCA	○ PDCA	○ PDCA	○ PDCA
数値的検証 (成果指標)		○		○
公表				○



ドライジーネ、ミショー型より古い自転車 ?!

世界最古の自転車と言われるドライジーネは 1817 年に製作されました。ペダル式なら 1861 年のミショー型あたりが最古だと言われています。ところが、それらより 100 年ほど前の 1732 年（享保 17 年）に日本で自転車が発明されたと言うのです。

滋賀県の彦根市民会館には、江戸時代の自転車、新製陸舟奔車（しんせいりくしゅうほんしゃ）の復元者が展示されています。その名にあるように小さな舟のような姿、木製の車輪が 3 つ付き、T 字型の取っ手が付いています。

隣接する彦根市立図書館に収蔵されている古文書「新製陸舟奔車之記」の写しには、彦根藩藩士の平石久平次時光（ひらいし・くへいじ・ときみつ）の著で、自ら制作した新製陸舟奔車の形状や機構が記録されています。

新製陸舟奔車之記は大須賀和美氏によって 1983 年の「日本自動車史の資料的研究 第 7 報」に収録され、自動車の元祖として考察されています。一方で、梶原利夫氏が 2003 年の産業考古学会総会で「1728 ～ 1732 年のわが国における自転車の発明」と題し、自転車として位置付けています。これらの研究を元に 2003 年にテレビ番組内で復元し、番組制作後に寄贈したものが、市民会館にある復元車となっています。

また、新製陸舟奔車之記には、先立つ 1729 年に製作された四輪の千里車、それを改良した三輪の陸船車の概要が記載されています。千里車は現在の埼玉県本庄市の農民、門弥の発明で、将軍吉宗にも献上され、これを改良した陸船車は 1930 年に京都竹本座の見世物として評判になっていました。陸船車の外観と機構は、当時のカラクリ解説書「拾珎御伽機訓蒙鑑草」にも掲載されています。

これらの評判を聞いた久平次は、実物を見る機会がないまま、独自の創意工夫で新製陸舟奔車を完成させたと言います。千里車と陸船車は、小型の水車に似た歯車を足で踏んで推進力を得ますが、新製陸舟奔車はクランク・ペダル方式であり、効率化と小型化に貢献しました。また、千里車は方向転換ができませんでしたが、陸船車はハンドルを備え、新製陸舟奔車に引き継がれています。



復元された新製陸舟奔車



古文書「新製陸舟奔車之記」の写し



出典：クリティカル・サイクリング（Critical Cycling）
「世界最古！江戸時代の自転車」より

第7章

参考資料

- (1) 都市計画道路の整備状況
- (2) 鉄道の利用状況
- (3) 都心の自転車利用圏
- (4) 都心の自転車利用圏の人口
- (5) 天神・博多駅周辺地区への自転車分担率の変化
- (6) 主要駅までの自転車利用数の変化
- (7) 自転車事故の状況
- (8) 自転車通行空間の整備状況
- (9) 市営駐輪場の整備状況
- (10) 民間駐輪場の整備状況
- (11) 放置自転車の撤去状況
- (12) 外国人入国者数の推移
- (13) 福岡市自転車活用推進計画検討委員会
- (14) 市民意見募集
- (15) 用語解説





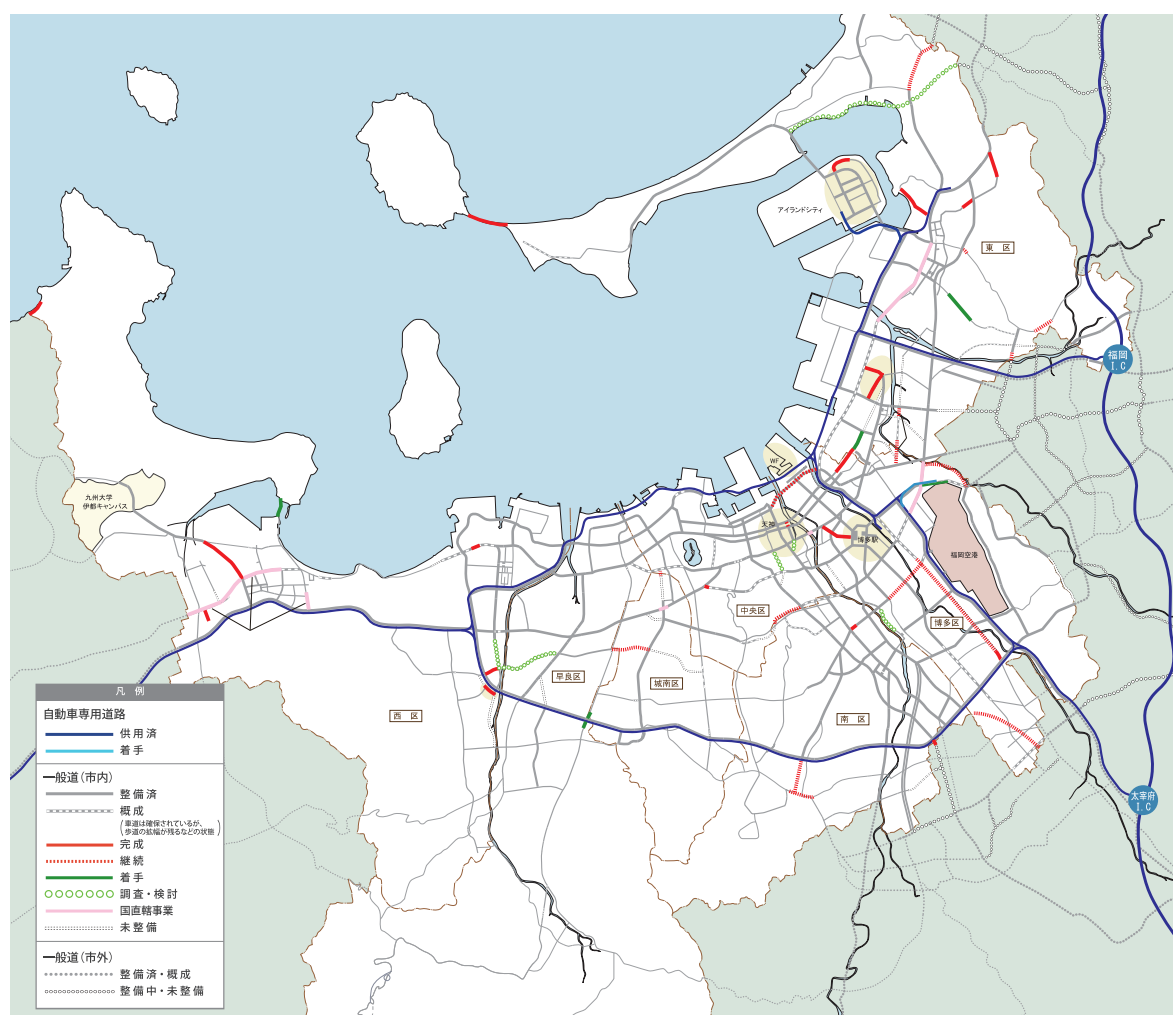
(1) 都市計画道路の整備状況

- ・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おり、都市計画道路の整備率は令和 6 年度末（見込み）で 85.3%に達しています。

■都市計画道路の整備率

	平成 13 年度	令和 6 年度末 (見込み)
計画決定延長 (km)	502.2	506.3
整備済延長 (km)	304.3	431.9
整備率 (%)	60.6	85.3

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 2024

(2) 鉄道の利用状況

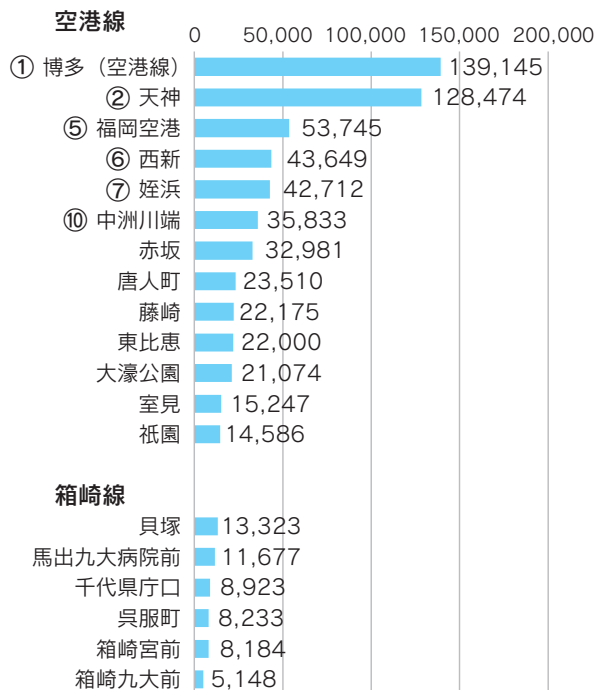
- ・九州旅客鉄道（以下、JR 九州）、西日本鉄道（以下、西鉄）、福岡市地下鉄（以下、地下鉄）によって構成される福岡市の鉄道網は、増大する交通需要に対する大量輸送交通機関として大きな役割を果たしています。
- ・特に空港線において、乗降客数が多くなっています。
- ・平成 29 年の北部九州圏パーソントリップ調査では、移動手段として鉄道の利用割合が拡大しています。（P23 参照）

■鉄道の乗降客数

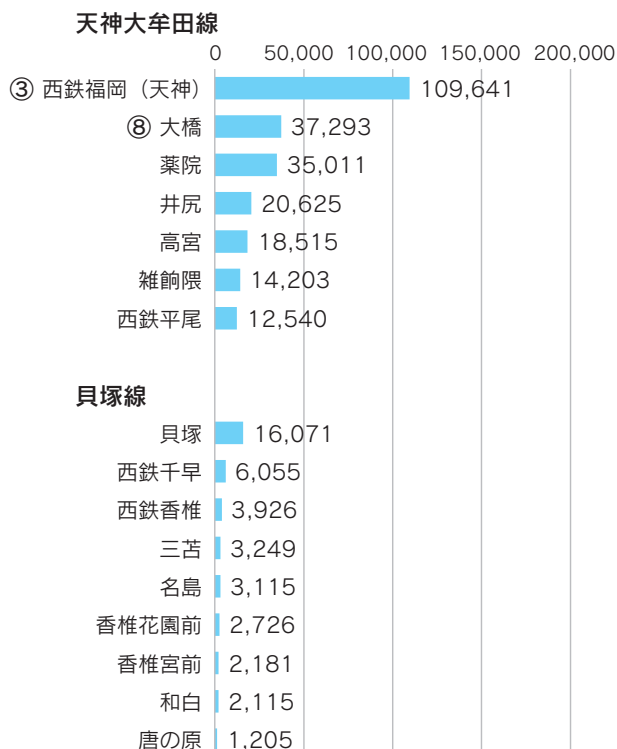
単位は（人／日）

①～⑩：乗降客数の多い駅の順位

●地下鉄



●西鉄



●JR 九州



資料：令和 5 年版福岡市統計書、JR 九州



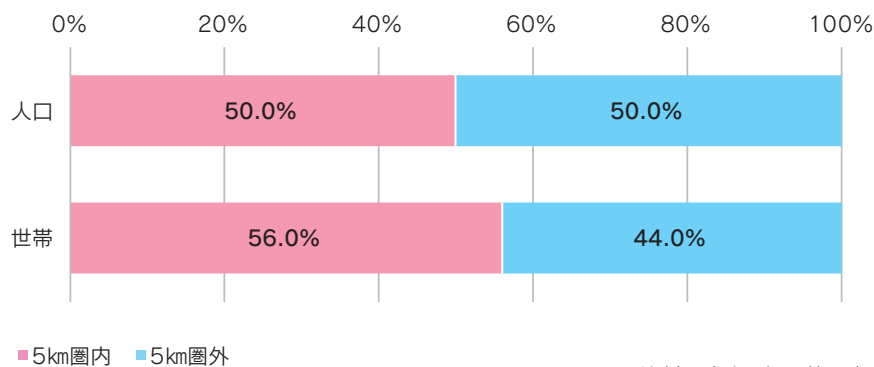
(3) 都心の自転車利用圏

- ・「P24④移動距離の分担率」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、「P25⑤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。

(4) 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 50.0%、世帯数は 56.0%を占めています。

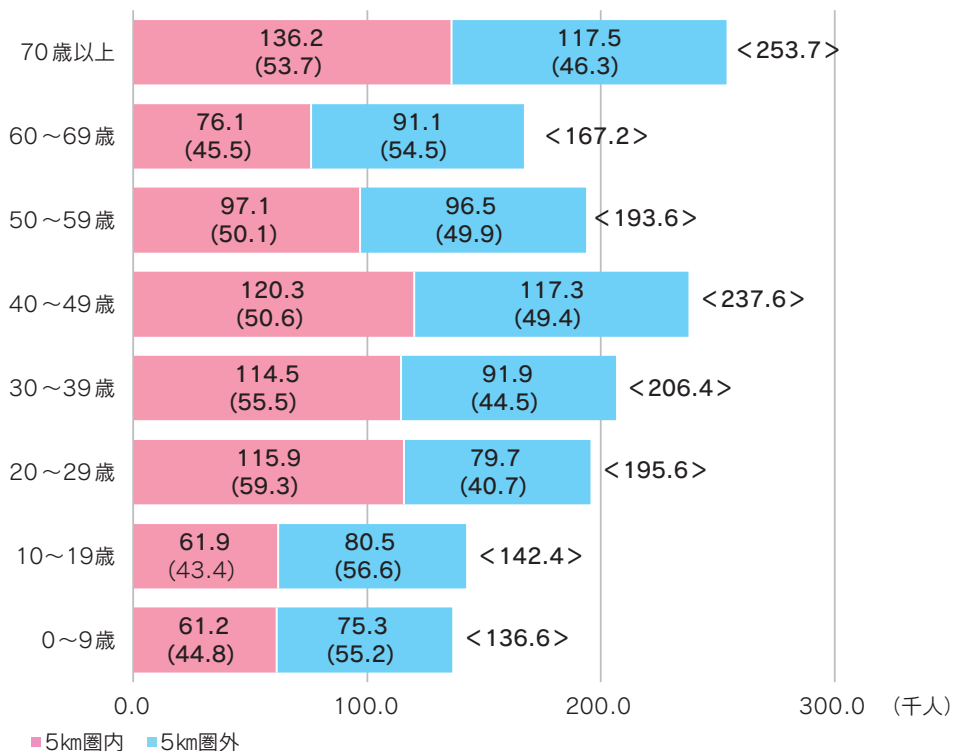
■自転車利用圏人口・世帯数



- ・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。
- ・福岡市は自転車を比較的良好に利用する 20 代、30 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

<> は合計



※ () の数字は各年代人口に対する自転車利用圏内に居住する人口の割合を示す

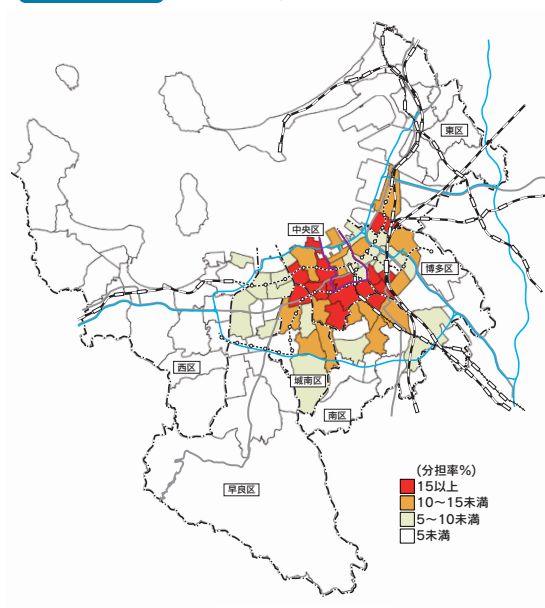
(5) 天神・博多駅周辺地区への自転車分担率の変化

- ・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

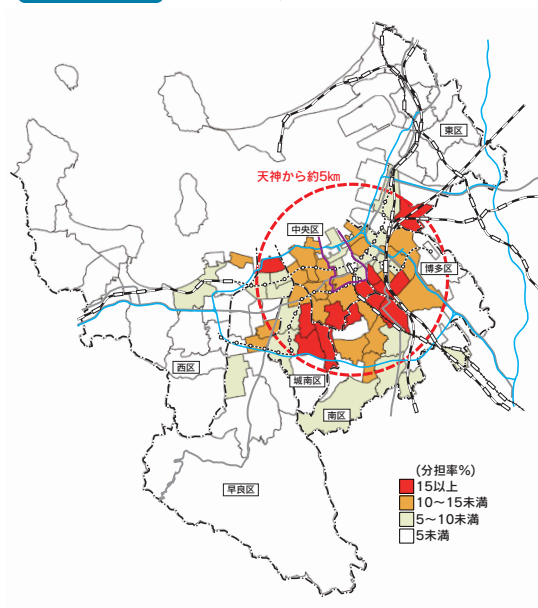
平成 17 年

自転車利用割合：8.2%
集中量：30,286 トリップエンド



平成 29 年

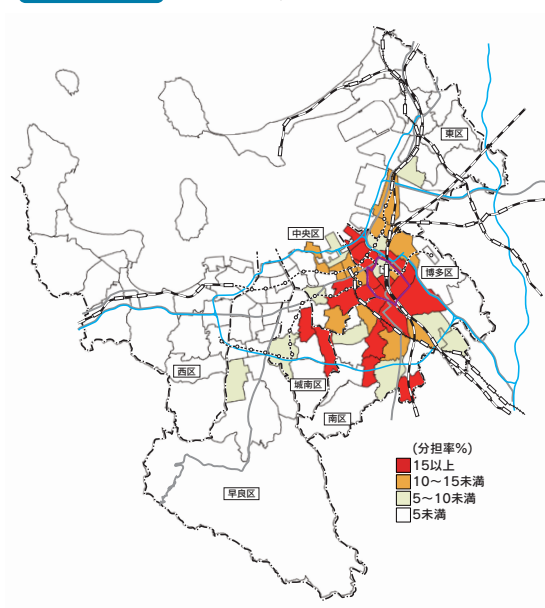
自転車利用割合：7.0%
集中量：24,209 トリップエンド



■博多駅周辺地区への自転車分担率の変化

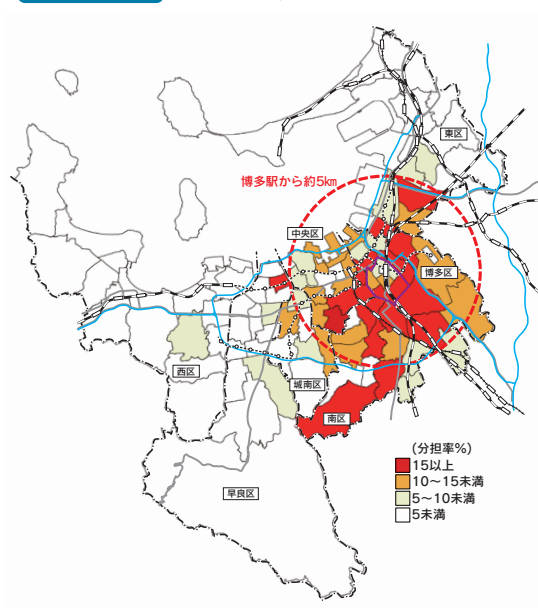
平成 17 年

自転車利用割合：8.8%
集中量：21,625 トリップエンド



平成 29 年

自転車利用割合：10.5%
集中量：26,243 トリップエンド



資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(6) 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。

西新

	H17	H29
全トリップ数	30,648	36,658
自転車トリップ数	2,115	1,962
自転車分担率	6.9%	5.4%

西鉄福岡（天神）

	H17	H29
全トリップ数	107,713	78,268
自転車トリップ数	1,293	799
自転車分担率	1.2%	1.0%

藤崎

	H17	H29
全トリップ数	20,646	22,634
自転車トリップ数	1,796	2,527
自転車分担率	8.7%	11.2%

香椎

	H17	H29
全トリップ数	22,495	19,031
自転車トリップ数	1,417	1,504
自転車分担率	6.3%	7.9%

姪浜

	H17	H29
全トリップ数	35,781	41,513
自転車トリップ数	6,727	6,450
自転車分担率	18.8%	15.5%

福岡空港

	H17	H29
全トリップ数	16,393	18,199
自転車トリップ数	1,082	1,111
自転車分担率	6.6%	6.1%

橋本

	H17	H29
全トリップ数	2,376	5,982
自転車トリップ数	718	2,053
自転車分担率	30.2%	34.3%

JR 博多

	H17	H29
全トリップ数	131,080	157,934
自転車トリップ数	3,408	3,051
自転車分担率	2.6%	1.9%

野芥

	H17	H29
全トリップ数	3,818	7,162
自転車トリップ数	783	567
自転車分担率	20.5%	7.9%

大橋

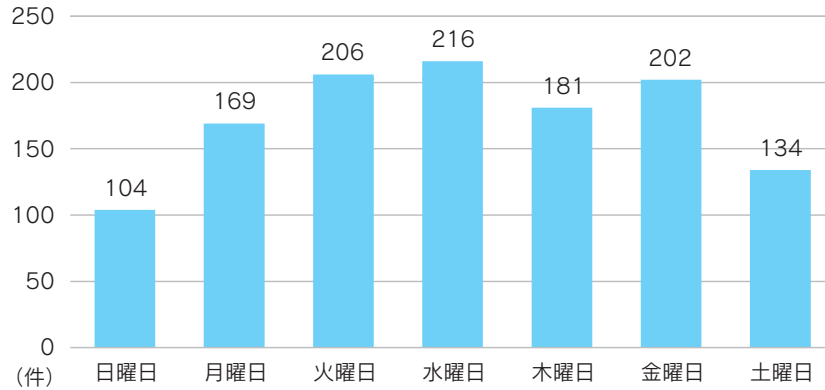
	H17	H29
全トリップ数	38,522	36,335
自転車トリップ数	3,737	3,964
自転車分担率	9.7%	10.9%

資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(7) 自転車事故の状況

①曜日別自転車関連事故件数

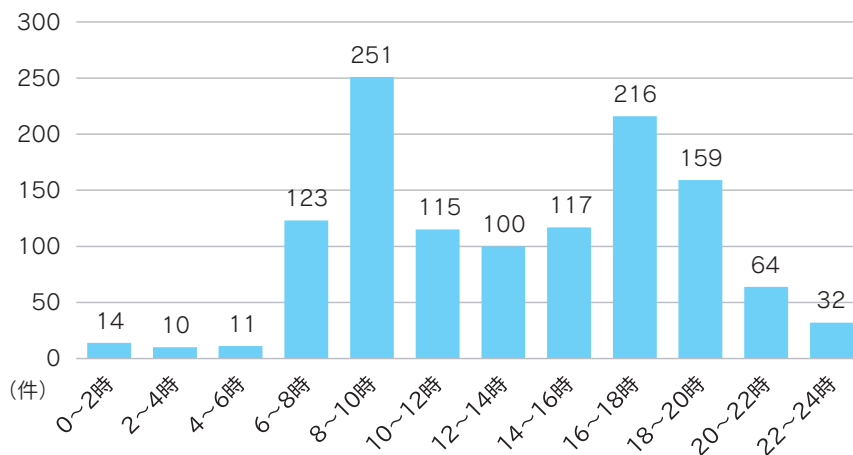
- ・曜日別の自転車事故件数をみると、水曜日が最も多くなっています。また、土日よりも平日に事故が多く発生しています。



資料：福岡市市民局「令和 6 年福岡市の交通事故」

②時間帯別自転車関連事故件数

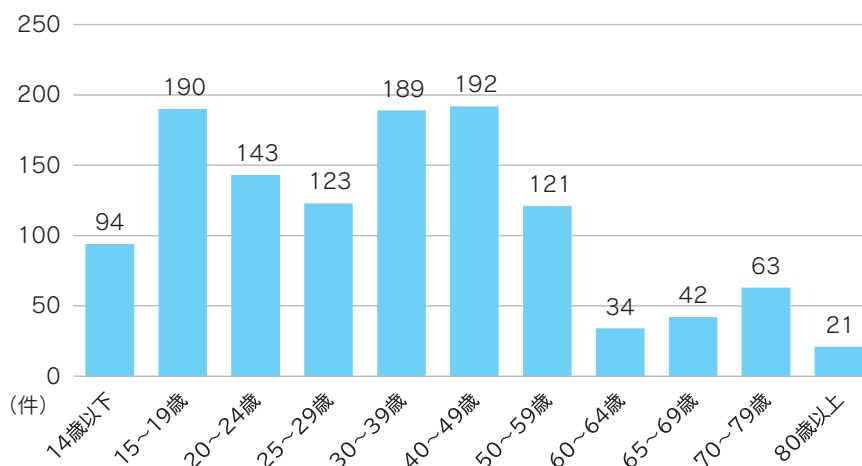
- ・時間帯別の自転車事故件数をみると、通勤・通学時間帯である 8 ～ 10 時が最も多く、次に帰宅時間帯である 16 ～ 18 時、18 ～ 20 時の事故が多くなっています。



資料：福岡市市民局「令和 6 年福岡市の交通事故」

③年齢別自転車関連事故件数

- ・年齢別にみると、15 ～ 19 歳、30 ～ 49 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。



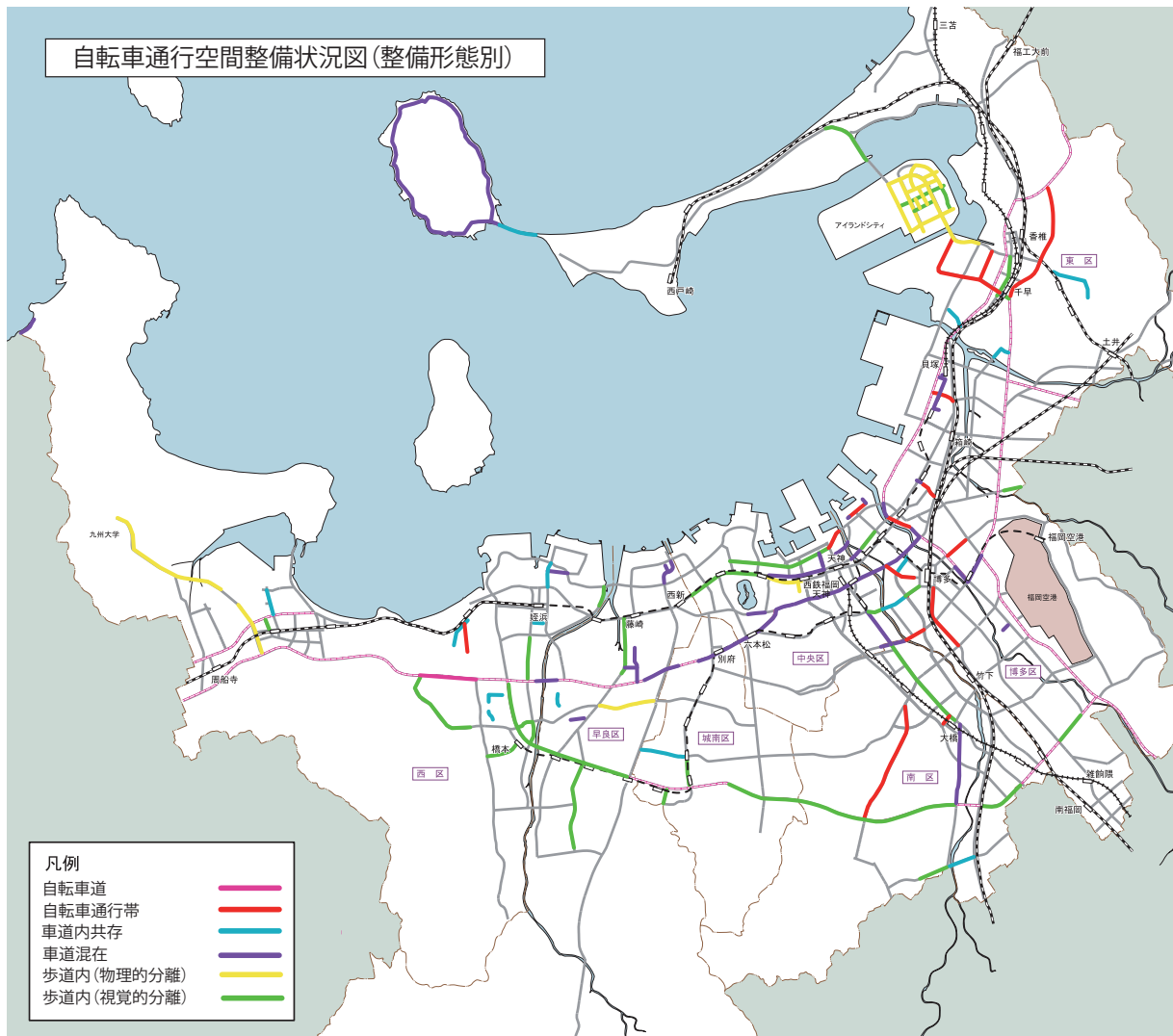
資料：福岡市市民局「令和 6 年福岡市の交通事故」



(8) 自転車通行空間の整備状況

①自転車通行空間整備状況図

- ・市内では平成 14 年度から令和 6 年度末までに延べ 152.0 km（市管理道路のみ）の自転車通行空間を整備しています。



○自転車通行帯の整備例



市道博多駅前線

○車道内共存の整備例



市道城浜名島線

○車道混在の整備例

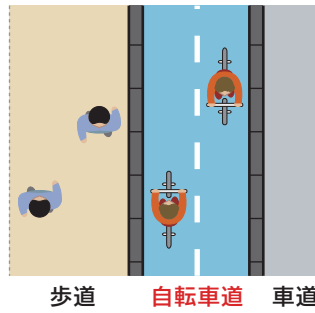
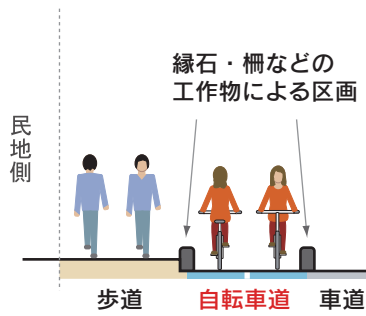


市道西新通線

●整備形態別整備延長（令和 6 年度末）

■自転車道

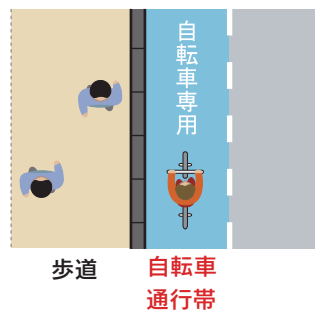
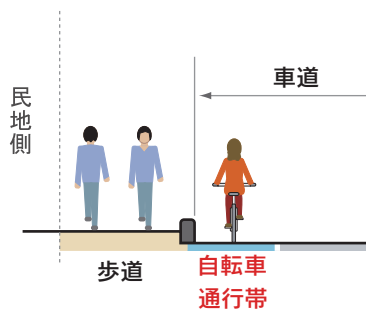
0.0km



国道 202 号（西区拾六町）

■自転車通行帯

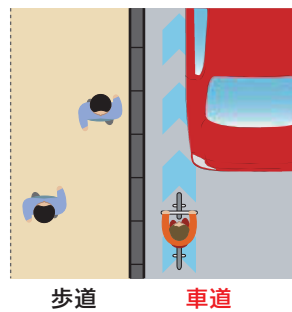
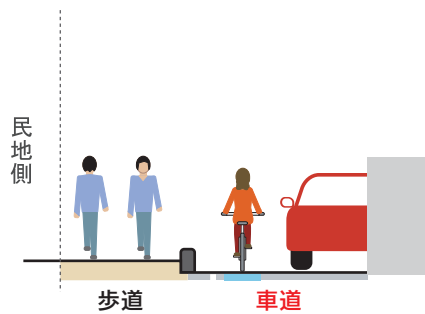
24.1km



空港通り（博多区東光 2 丁目）

■車道内共存・車道混在（矢羽根）

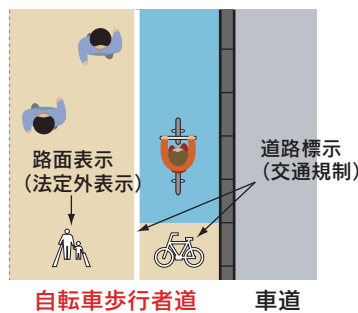
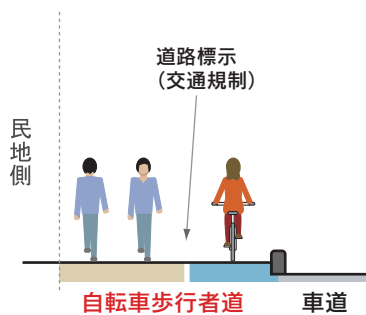
56.1km



西新通線（早良区百道浜 1 丁目）

■自転車歩行者道（歩道内分離）

71.8km



那の津通り（中央区舞鶴 1 丁目）

整備延長合計：152.0km
(市管理道路のみ)

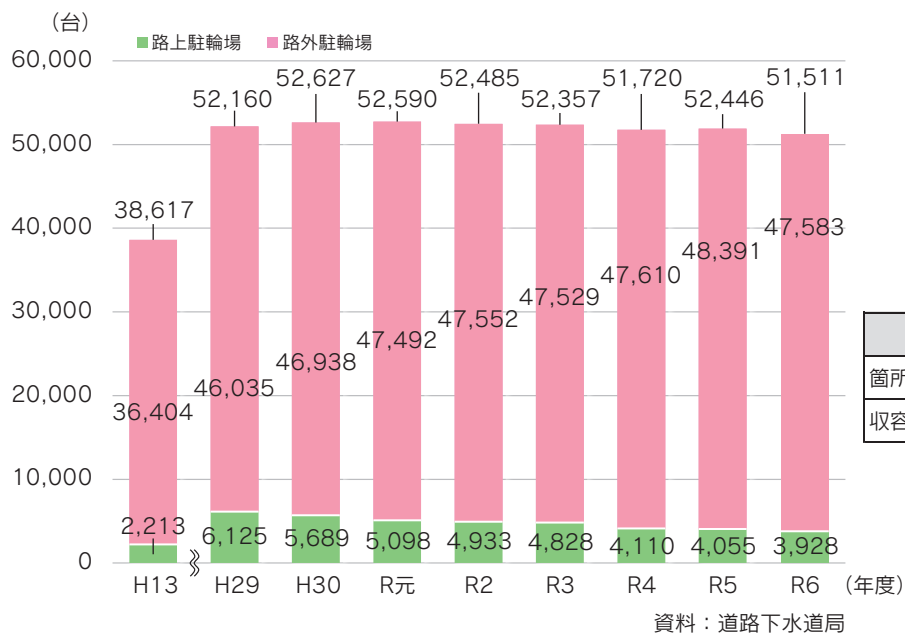
(9) 市営駐輪場の整備状況

①福岡市内の駐輪場位置図

- ・市ではこれまで、鉄道駅や都心部などにおいて、駐輪需要に応じた整備を進めてきました。
- ・平成 16 年度に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、計画的な更新が必要となってきました。
- ・近年は、都心部の開発による民間駐輪場の整備に伴う周辺の路上駐輪場の撤去などによって減少傾向にあり、令和 7 年 3 月末までに官民共同駐輪場を含め 143 か所・収容台数 51,511 台の駐輪場を設置しています。(市営駐輪場:132 か所、官民共同駐輪場:11 か所)



②市営及び官民共同駐輪場の収容台数・箇所数



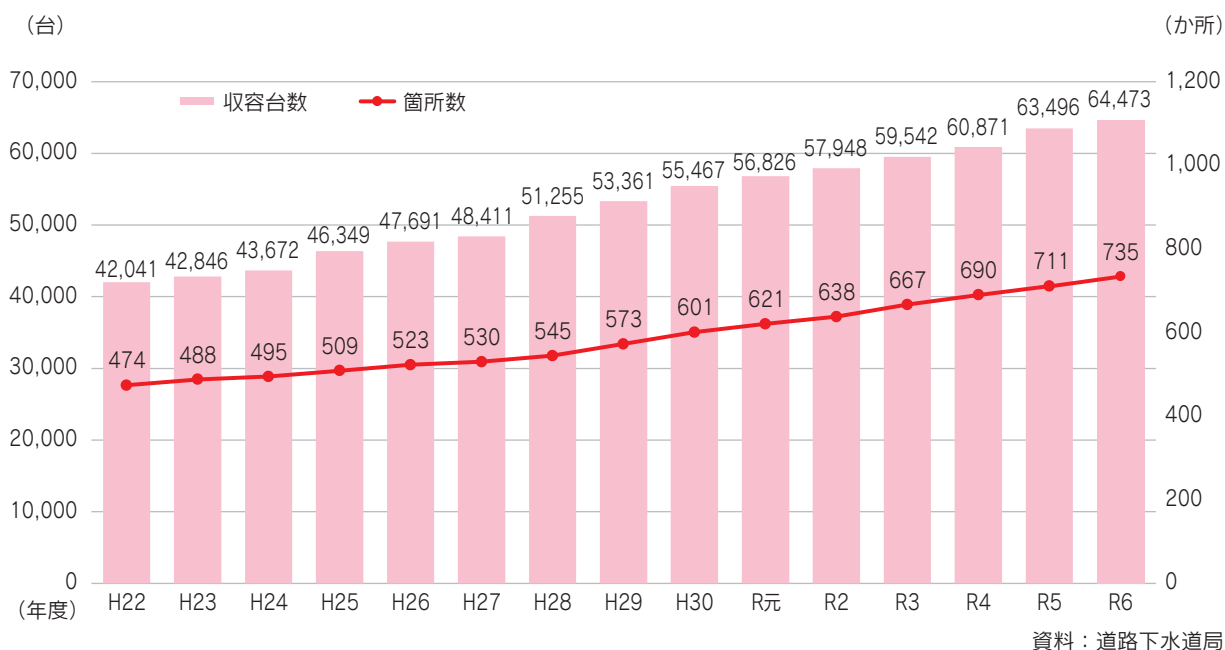
	有料	無料	合計
箇所数	100	43	143
収容台数	41,904	9,607	51,511

※令和 7 年 3 月末時点

(10) 民間駐輪場の整備状況

①福岡市の附置義務駐輪場の推移

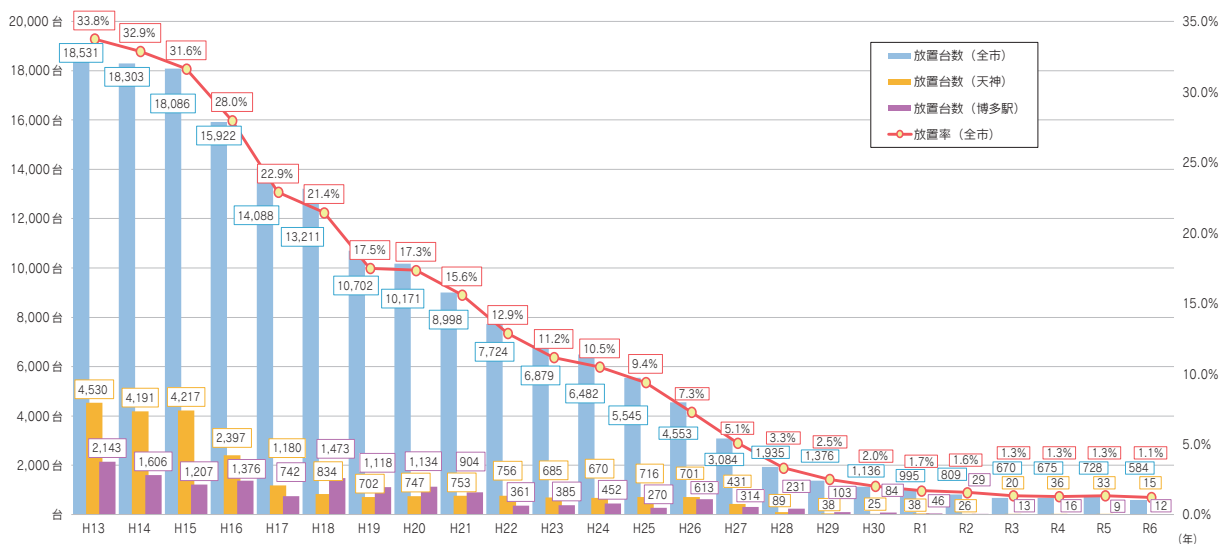
- ・ 附置義務駐輪場については、昭和 57 年に「福岡市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例（附置義務条例）」を定め、令和 7 年 3 月末までに 735 か所、収容台数約 6 万 4 千台が整備されています。
- ・ 都心部においては、官民連携し、天神ビッグバンや博多コネクティッドによる民間施設建替え時に附置義務台数以上の駐輪場整備を促進しています。



(11) 放置自転車の撤去状況

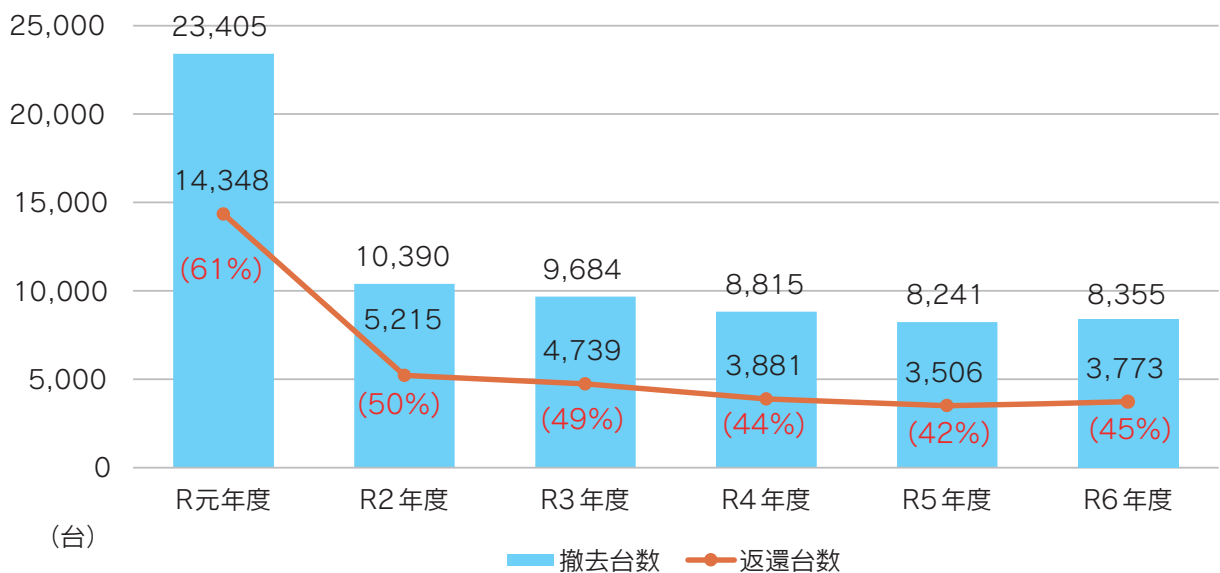
①年度別自転車の放置台数の状況（2章の再掲）

- ・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。
- ・自転車の撤去数も、定期的な撤去の実施により、令和2年以降大きく減少しています。



資料：自転車等駐車実態調査（道路下水道局）

②年度別自転車撤去台数と返還台数（2章の再掲）



資料：道路下水道局

③自転車放置禁止区域（47 地区） 令和 7 年 3 月末時点

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 (地下鉄櫛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
	31	西鉄井尻駅周辺地区
城 南 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

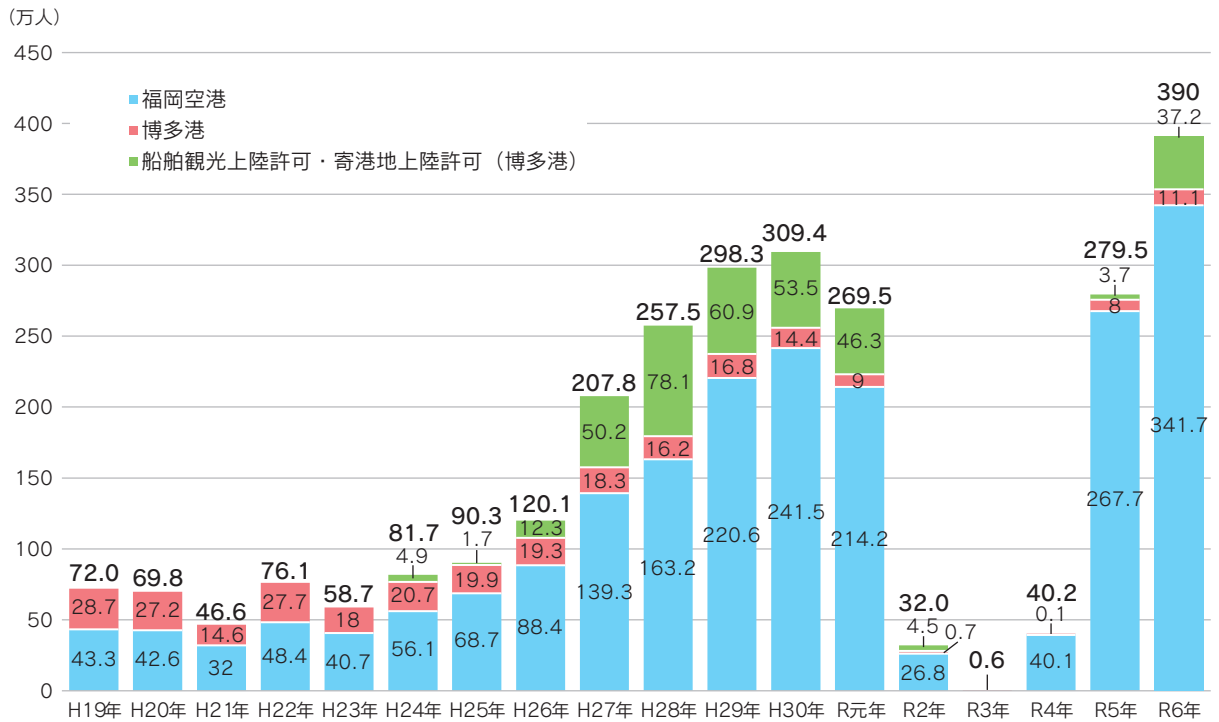
(参考)
自転車放置禁止区域内では即日撤去、
域外では 3 日経過後に撤去できる。



(12) 外国人入国者数の推移

- ・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感染症の影響により、令和2年度以降大きく減少していましたが、徐々に交流人口が回復しつつあります。

■外国人入国者数の推移



資料：福岡市経済の概況

(13) 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	伊賀上 恵 子	公益財団法人 福岡観光コンベンションビューロー 事務局長
	2	佐 藤 信 哉	株式会社 VC ドリームス 代表取締役 (VC 福岡 監督)
	3	榊 淳 英	福岡市 PTA 協議会 副会長
	4	松 永 千 晶 (座長)	福岡女子大学 国際文理学部 環境科学科 准教授
	5	吉 中 美保子	西日本鉄道株式会社 まちづくり・交通・観光推進部長
行政 ア ド バ イ ザ ー	6	栗 田 耕一郎	国土交通省九州地方整備局 福岡国道事務所 交通対策課長
	7	古 城 彰 義	福岡県警察本部 交通部 交通規制課長
	8	中 山 隆 裕	福岡県警察本部 交通部 交通企画課長
	9	松 岡 淳	福岡市 住宅都市局 都市計画部長
	10	鷲 頭 史 典	福岡市 市民局 生活安全部長

(五十音順、敬称略)

■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 6 年 8 月 8 日	(1) 現在の福岡市自転車活用推進計画の振り返り (2) 福岡市の自転車を取巻く状況 (3) 新しい福岡市自転車活用推進計画の策定について
【第 2 回検討委員会】 令和 6 年 10 月 24 日	(1) 策定までのスケジュールについて (2) 上位計画や関連計画の検討状況について (3) 第 1 回委員会の振り返りについて (4) 福岡市自転車活用推進計画の取組みについて (5) 福岡市自転車活用推進計画の構成について
【第 3 回検討委員会】 令和 7 年 2 月 14 日	(1) 策定までのスケジュールについて (2) 上位計画や関連計画の検討状況について (3) 第 2 回委員会の振り返りについて (4) 福岡市自転車活用推進計画 (原案) について



(14) 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 7 年 2 月 20 日（木）～令和 7 年 3 月 21 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 (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

提出数：18 通（意見数：67 件）

電子メール	郵送	FAX	持参	合計
16	1	0	1	18

(3) 意見の内訳

項目	意見数
第 0 章 自転車について知ろう！	4 件
第 1 章 自転車活用推進計画とは？	0 件
第 2 章 自転車利用の現状	5 件
第 3 章 これまでの自転車関連の取組みと課題	8 件
第 4 章 計画策定の考え方	1 件
第 5 章 各施策の具体的な取組み	46 件
「はしる」自転車通行環境の創出	13 件
「とめる」駐輪環境の整備	9 件
「まもる」自転車利用の適正化	16 件
「いかす」自転車の活用	8 件
第 6 章 計画の推進	1 件
その他	2 件

(4) 反映状況

	意見数
①修正：意見の趣旨に基づく原案の修正を行うもの	5 件
②記載あり：意見の趣旨が原案に記載されているもの	26 件
③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	36 件

(15) 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	キャッシュレス決済	クレジットカード、電子マネー、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。
	二次元コード決済	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。
	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、縁石線また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、縁石線また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。
	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。
	順走率	車道部において、正しい方向（車道左側）を通行している自転車の割合。



	用語	解説・説明
た 行	代表交通手段	パーソントリップ調査において、同じ目的で複数の交通手段を利用した場合の主な交通手段。 第5回近畿圏パーソントリップ調査での優先順位は、航空機・船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順となっている。
	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/)
	TSマーク	自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには賠償責任保険と傷害保険等が付いている。
	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。
	特定小型原動機付自転車	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もの。 ・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
	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。
	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、自転車駐車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。



	用語	解説・説明
は 行	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7年3月末時点で、福岡市では47地区が放置禁止区域に指定されている。
	福岡県広域サイクリングルート	県内におけるサイクリストの周遊を促し、各地域での観光消費の拡大を目指すことを目的に設定した、本県における推奨ルート。 国、県、市町村、観光協会、民間事業者等から組織される、「福岡県サイクルツーリズム推進協議会」において設定したもので、複数の市町村を跨ぐルートを、県内に全10ルート設定している。
	普通自転車	一般に使用されている自転車で、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で他の車両をけん引していないもの。 内閣府令 車体の大きさ ・長さ 190センチメートル以内 ・幅 60センチメートル以内 車体の構造 ・4輪以下であること。 ・側車をつけていないこと。（補助輪は除く） ・運転者以外の乗車装置を備えていないこと。（幼児用乗車装置を除く） ・ブレーキが、走行中容易に操作できる位置にあること。 ・歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。
	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（または所有者）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。
	放置率	乗入台数（放置台数と駐輪台数の合計）に占める放置台数の割合
	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、縁石線また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という。なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。
や 行	矢羽根	自転車利用者が車道の左側を安全・快適に走行できるように、車道の路面上に、走る場所と方向を示したもの。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法定外の路面表示。
ら 行	路肩	道路の主要構造部を保護し、または車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道また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という。

SDGs達成のための取り組み

SDGs(Sustainable Development Goals)とは、「誰一人取り残さない持続可能な社会」を実現するために、2015年の国連サミットで採択された、2030年を期限とする17の国際目標です。

福岡市では、総合計画に基づく各施策の着実な推進により、SDGsの達成に取り組んでいます。

道路下水道局においても、自転車活用を総合的に進めていくため、「福岡市自転車活用推進計画」に基づく施策において、SDGsの達成に取り組んでいきます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



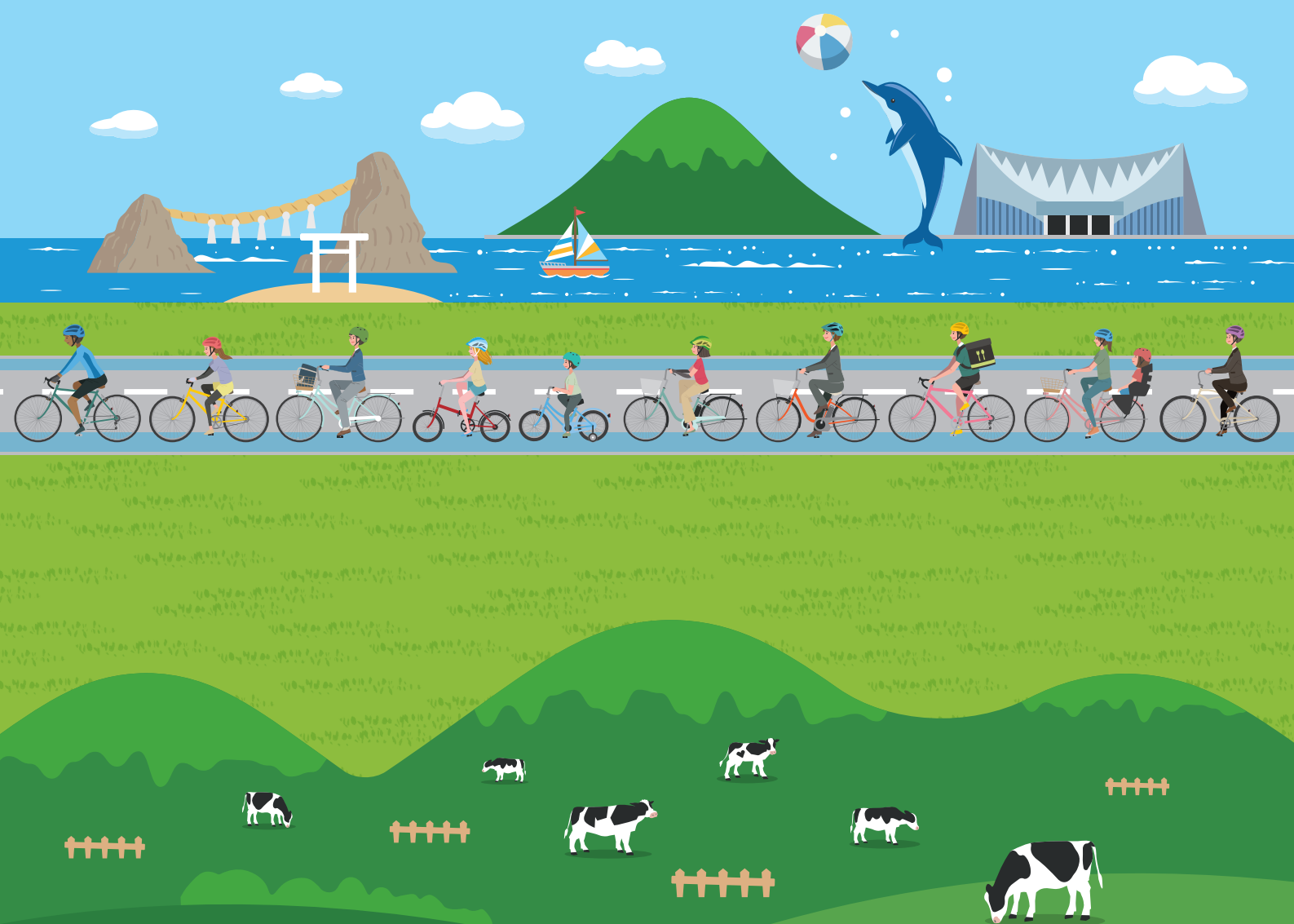
福岡市自転車活用推進計画

編集・発行／令和 7 年（2025）9 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



福岡市自転車活用推進計画

令和7年(2025)9月