

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



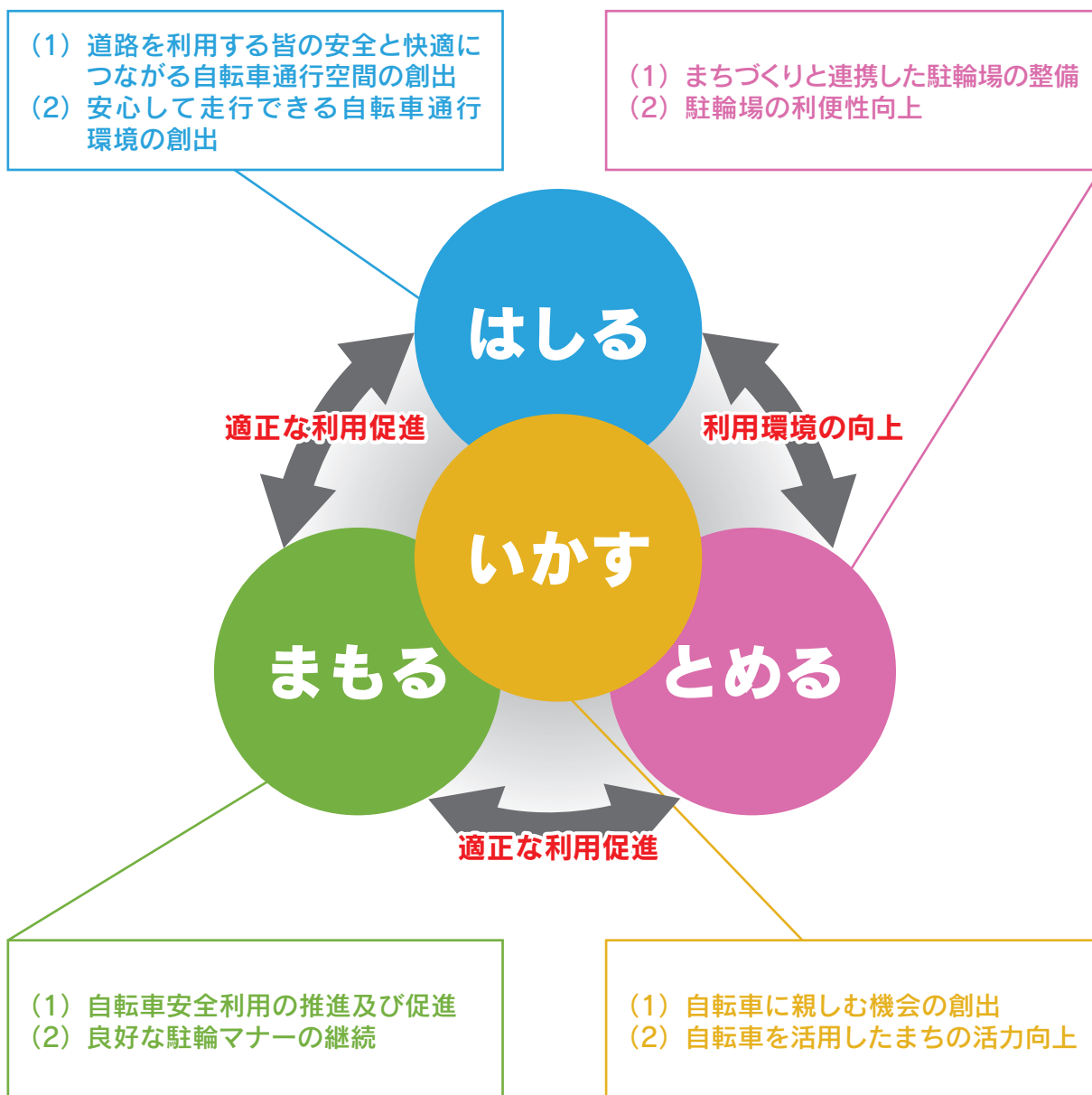
第 5 章 各施策の具体的な取組み



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 of 積極的な取締り
	施策 4 自転車走行ルートの誘導案内

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。

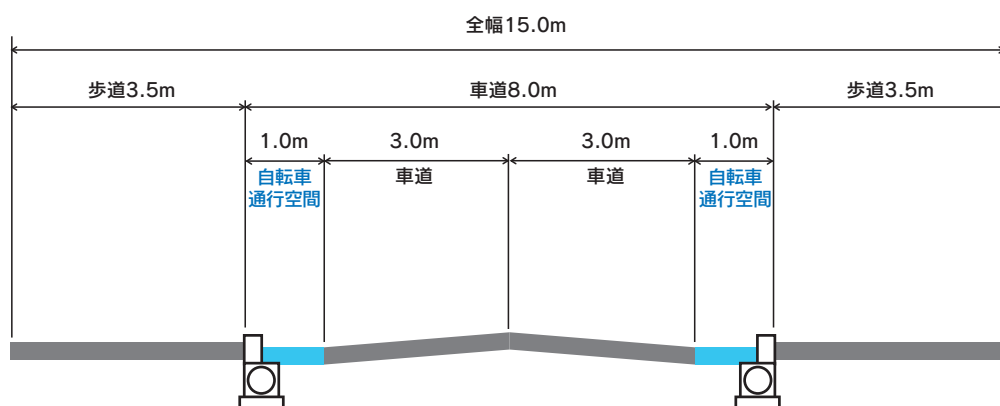
(1) 整備の基本方針

- 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 15 m 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

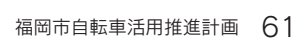
整備路線については、第 1 次自活計画からの事業継続路線のほか、自転車通行空間ネットワーク対象路線（幅員15m以上の都市計画道路）を中心に以下の観点により、整備の実現性を踏まえ選定します。

- ・ 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

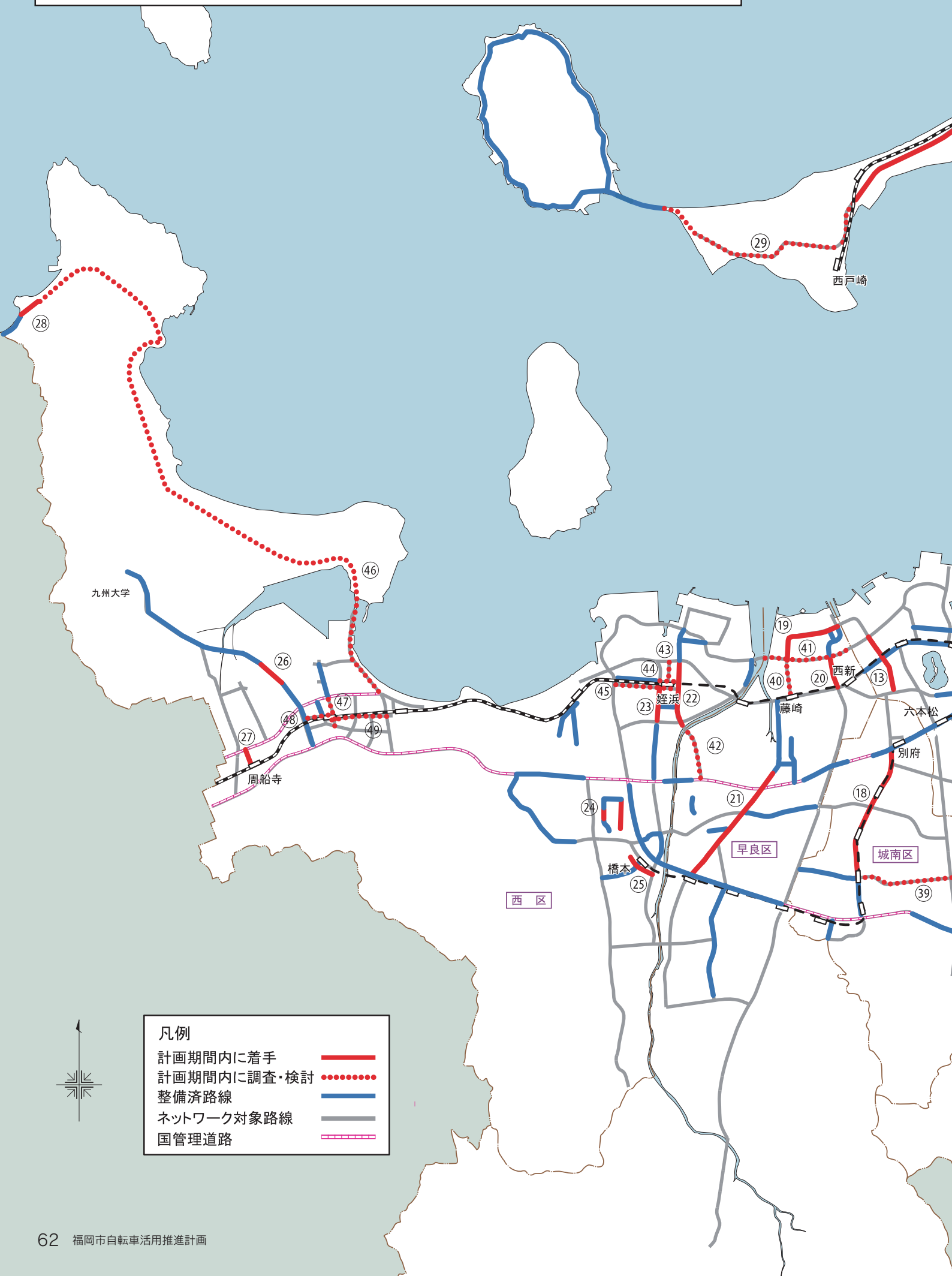
など

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

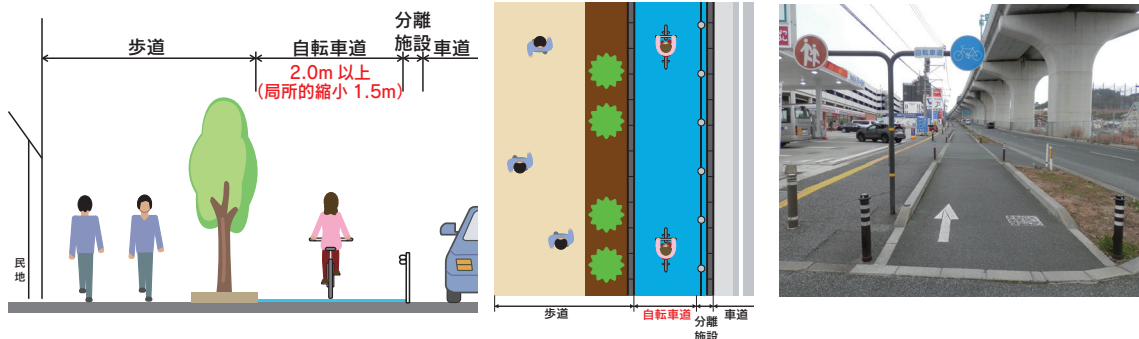


(4) 自転車通行空間の整備形態

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。

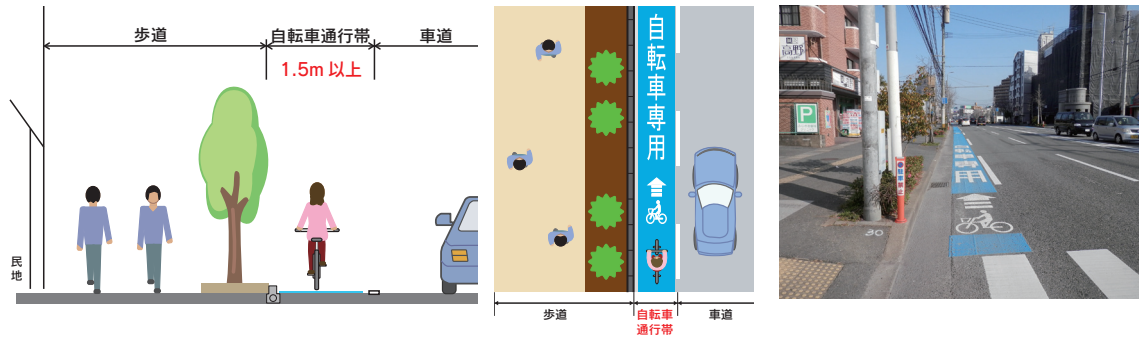
■自転車道

自転車通行空間に必要な幅員 2.0m 以上



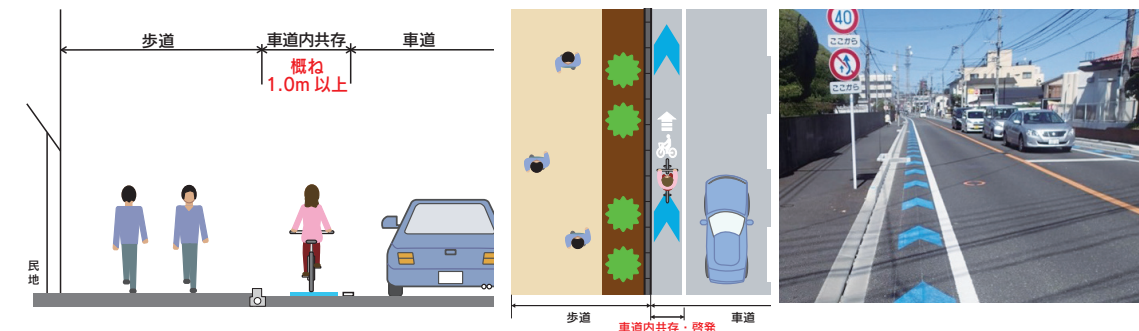
■自転車通行帯

自転車通行空間に必要な幅員 1.5m 以上



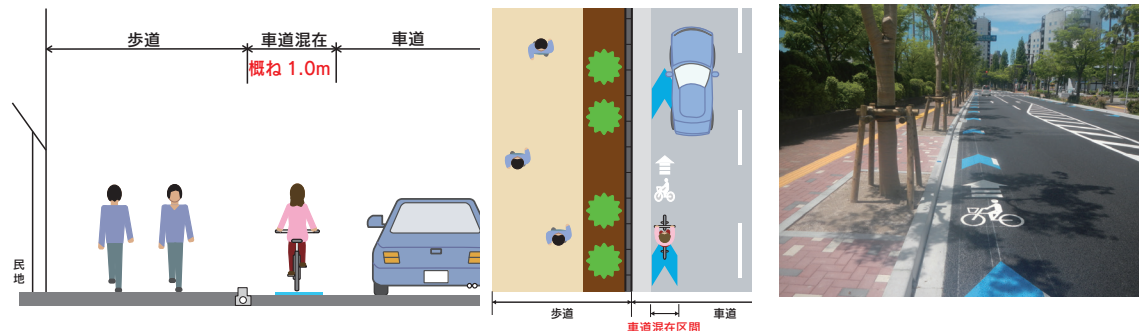
■車道内共存（矢羽根）

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）



撤去前



撤去後

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。
- 福岡市は通勤、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）

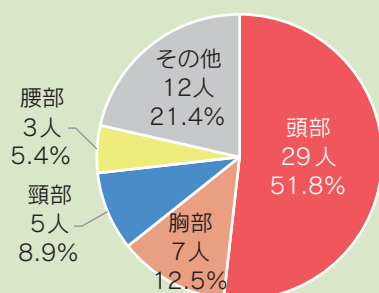
自転車事故で死亡した人の 51.8%（注記）が、頭部に致命傷を負っています。

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。

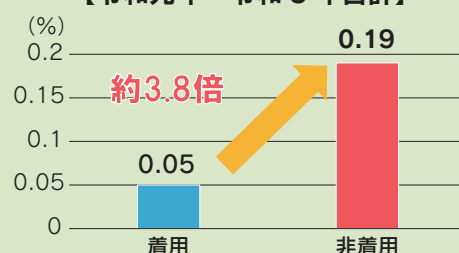
自転車用ヘルメットを着用し、頭部を守ることが重要です。

（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。



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

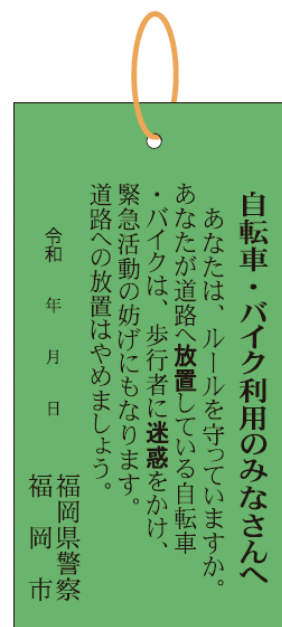
自転車と歩行者が共存し、安全で快適な歩行空間の確保を目的に、「放置サイクル ZERO 宣言!キャンペーン」等を通じ、ホームページや SNS による放置自転車対策などの情報発信や、街頭での啓発活動により、駐輪マナーの意識改革に努めます。



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

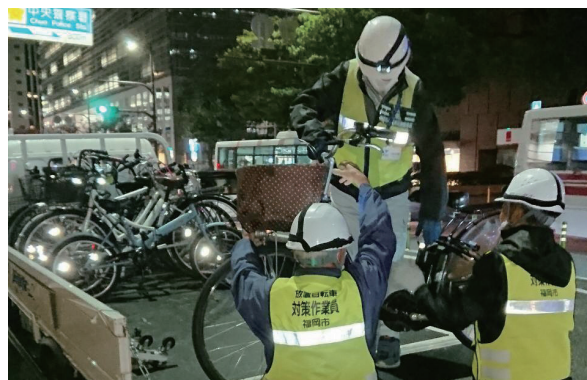
施策 14：放置自転車の撤去

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が必要です。

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きます。



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

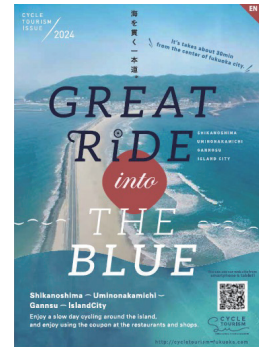
志賀島・北崎エリアにおいては、事業者が主体となって、乗り捨てができるレンタサイクルスポットの増設やエリアの周遊マップの作成などに取り組んでおり、今後も事業者と連携し、自転車を活用した観光振興を推進します。



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。

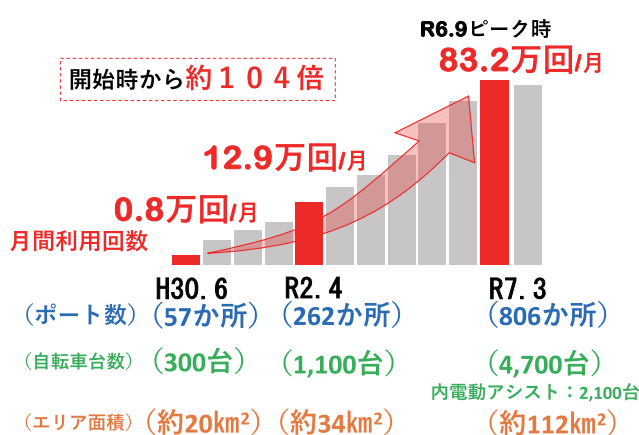
出典：（株）シマノ「Health Date File 導入編」より



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)	主に買い物をもく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・オブ・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