

令和6年12月議会

生活環境委員会 参考資料

- 福岡市自転車活用推進計画（原案）

令和6年12月

道路下水道局

福岡市自転車活用推進計画(原案)

福岡市における自転車活用の方向性や施策について 皆さまのご意見を募集します

本市では、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位となったことを受けて、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）を重点的に実施してきました。

その結果、市民の皆さまのご協力もあり、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ていますが、利用者の走行マナーが改善されていないなどの課題もあり、令和3年3月に「福岡市自転車活用推進計画」（以下、「現計画」という。）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。

この度、令和6年度に現計画は計画期間の満了を迎えることから、令和7年度以降の自転車活用施策を進めていくため、新しい自転車活用推進計画の策定を進めています。

策定にあたり、自転車を取り巻く状況の変化や、現計画の振り返り、市民ニーズや有識者の検討委員会における意見などを踏まえ、令和7年度から概ね10年間の自転車活用の基本方針、令和7年度から4年間（令和7年～令和10年）の取組みを整理し「福岡市自転車活用推進計画（原案）」としてとりまとめました。

つきましては、自転車の利用環境を向上させるための施策などについて、皆様のご意見を募集いたします。

■計画の構成

福岡市自転車活用（原案）

第0章　自転車について知ろう！	P 1~10
第1章　自転車活用推進計画とは？	P13~16
第2章　自転車利用の現状	P17~36
第3章　これまでの自転車関連の取組みと課題	P37~44
第4章　計画策定の考え方	P45~52
第5章　各施策の具体的な取組み	P53~82
第6章　参考データ	P83~96



～ご意見募集の詳細～

1. 意見募集期間

令和7年2月から令和7年3月頃(1か月程度)

2. 配布資料

- (1)福岡市自転車活用推進計画(原案)
- (2)意見提出用紙

3. 資料の閲覧・配布場所

- (1) 各区情報コーナー、入部出張所、西部出張所
- (2) 情報プラザ(市役所1階)
- (3) 情報公開室(市役所2階)
- (4) 道路下水道局自転車課(市役所6階)
- (5) 福岡市ホームページ

4. 意見の提出方法

様式は自由ですが、必ず住所と氏名を明記のうえ、

①郵送 ②ファクシミリ ③電子メール のいずれかにより、
下記の5.意見提出先まで提出して下さい。

※電話での意見提出や住所・氏名の記載がないものは受け付けできません。

5. 意見提出先

〒810-8620(住所不要) 福岡市道路下水道局管理部自転車課

FAX:092-733-5591

電子メール:bicycle.RSB@city.fukuoka.lg.jp

6. その他

- (1) 提出された方の住所、氏名は厳正に管理し、公表したり、他の目的に利用、提供することはありません。
- (2) 意見への対応は原案の確定時に公表する予定ですが、意見への個別回答は行いませんので、予めご了承ください。

7. 問い合わせ先

福岡市道路下水道局管理部自転車課(092-711-4468)



福岡市自転車活用推進計画 (原案)

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！	10
第 1 章 自転車活用推進計画とは？	13
1. この計画の背景と目的	14
2. 本計画の位置付け	14
3. 計画期間・計画範囲	15
4. 計画の構成	16
第 2 章 自転車利用の現状	17
1. 福岡市の概況	18
2. 自転車を取り巻く状況	20
第 3 章 これまでの自転車関連の取組みと課題	37
1. 取組みの現状、課題	38
2. 成果指標の達成状況	43
第 4 章 計画策定の考え方	45
1. 計画策定の基本的な考え方	46
2. 福岡市の都市交通の考え方(上位計画)	48
3. 基本方針、各施策の体系	50
第 5 章 各施策の具体的な取組み	53
1. 各施策の具体的な取組み	54
「はしる」自転車通行環境の創出	55
「とめる」駐輪環境の整備	64
「まもる」自転車利用の適正化	70
「いかす」自転車の活用	77
第 6 章 参考データ	83

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。また、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

ペダル又はハンド・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、身体障害者用の車いす、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。

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。

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、さまざま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



シティサイクルは最も一般的な形の自転車です。上体を起こしたゆったりとした姿勢で走ることができます。荷物を載せられるカゴや荷台、汚れから衣服を守る泥除けやチェーンガードなどが標準でついており、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。折りたたみできるタイプもあり、収納や携行がしやすい便利な自転車です。

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、それぞれの使用目的に適するよう意図して設計された自転車です。近年では街乗りでも使用されるようになってきています。

子ども用自転車



子ども用の自転車には、大きく「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。子どもの体格や発達の程度に合わせて段階的に選べるように作られているため、基本的にメーカー各社が設定する適応身長を目安に種類やサイズを選択します。

カーゴバイク



カーゴバイクとは、大きな荷物などを運ぶことができる自転車です。車体の後部に荷物を積載するもの、前方に荷物を積載するものなど、用途に応じた様々な形状のものが存在します。



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。一般原動機付自転車に該当するものは、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。

- ・ナンバープレートの表示
- ・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
- ・保安基準を満たした装置
- ・自賠責保険又は共済の契約



出典：警察庁ホームページより

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のことです。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、**乗車して歩道を通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）

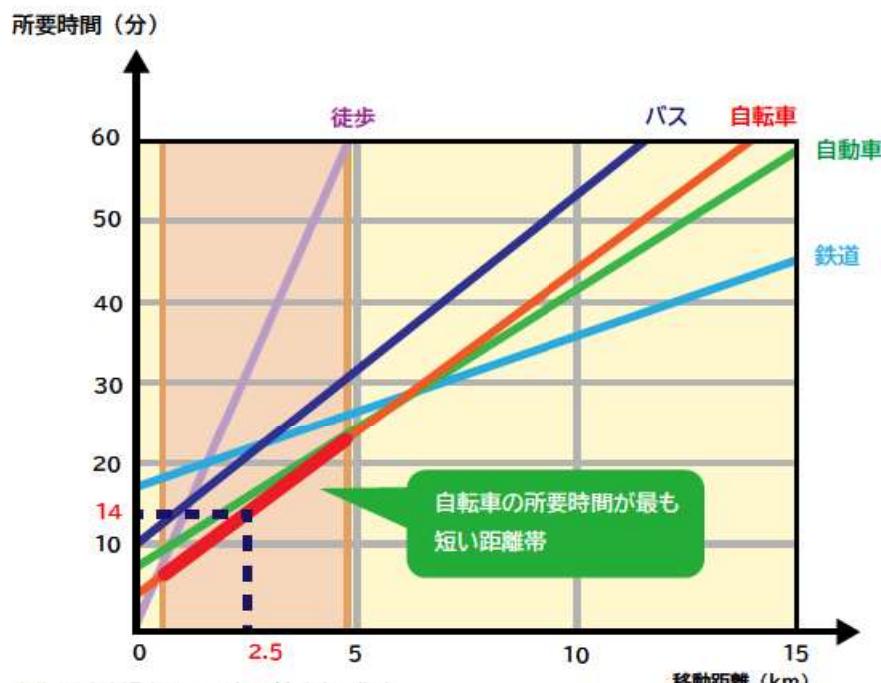


自転車の方がはやい！



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 以内の近距離の移動であれば自転車が最も速く移動できます。



出典：国土交通省ホームページをもとに作成

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
- ・地下鉄天神南駅～金山駅
- ・地下鉄天神駅～貝塚駅
- ・地下鉄天神駅～福岡空港駅
- ・JR博多駅～笹原駅

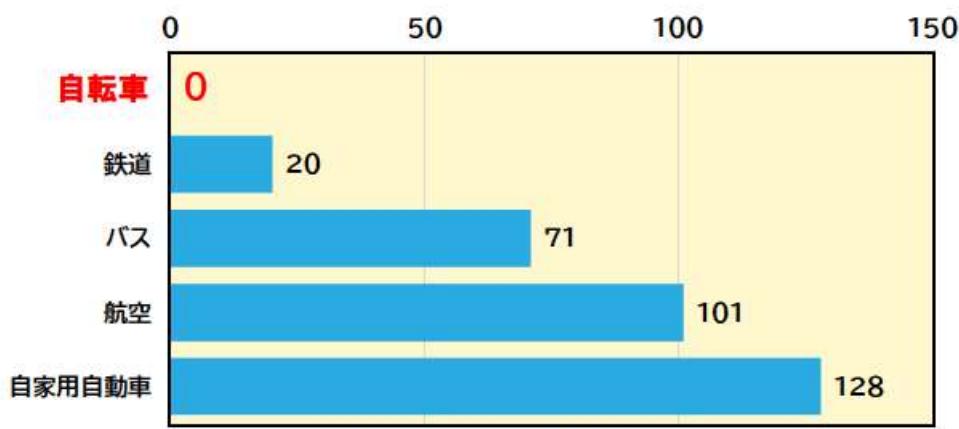
地球にやさしい！



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、**能古島やアイランドシティの約 3倍（約 1,200ha）の森林** が 1 年間に吸収する CO₂ 吸収量^{*1}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 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

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『身体活動のメツツ (METs) 表』(2023年8月)」によると、16km/時の速さで4.0メツツとしています。

メツツ	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)

※ メツツは、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『身体活動のメツツ (METs) 表』(2023年8月)

自転車に乗るとこんな効果が！

生活習慣病の予防

通勤などで自転車に乗ることで、糖尿病、動脈硬化、心筋梗塞など生活習慣病の予防になるといわれています。

心肺機能や筋力の強化

自転車は全身を使う有酸素運動ですので、心肺機能の向上や筋力アップが見込めます。

ダイエット効果

自転車などの有酸素運動は脂肪を燃焼させますので、日常生活に取り入れることで、余計な脂肪の減少が見込めます。

メンタルヘルスの向上

風を切って走る爽快感など、自転車はメンタルヘルスにも良い影響を与えるといわれています。

出典：佐賀市「自転車で健康づくり『自転車に乗って健康になろう!!』」より

ルールを守ろう！～基本ルールを知っていますか？～

自転車は環境にやさしく、子どもから高齢者まで幅広い世代が利用する便利な乗り物です。しかし、ルールを無視した危険な運転による交通事故も発生しています。ここでは、自転車を安全に利用するために皆さんに守っていただきたいルールをご紹介します。

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！

自転車安全利用五則

1. 車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者を優先
2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3. 夜間はライトを点灯
4. 飲酒運転は禁止
5. ヘルメットを着用

以下の条件下では、例外として自転車が歩道を通行することができます

- ・歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識等があるとき。
- ・**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とき。**
- ・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のが困難な場所を通行する場合**
- ・著しく自動車の通行量が多く、かつ、車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする**自動車などの接触事故の危険性がある場合**など、普通自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないと認められるとき。



出典：警視庁ホームページより

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。



福岡県自転車の安全で適正な利用の促進及び活用の推進に関する条例 第5条に規定

出典：福岡市「自転車安全利用5則」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。

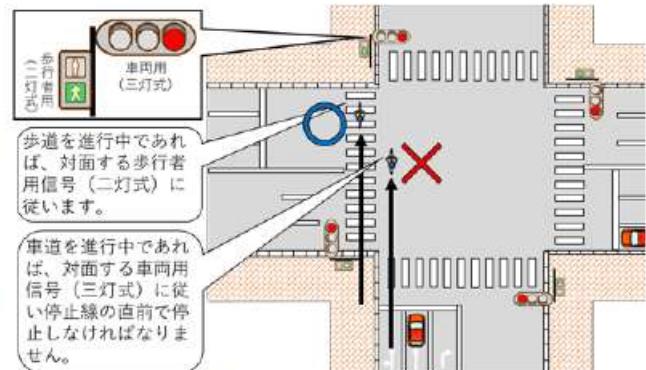
歩車分離式交差点の横断ルール

【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）。



出典：警視庁ホームページより

自転車に乗る時はヘルメットを着用しましょう！

ヘルメット着用の努力義務化

令和5年4月1日施行の「道路交通法の一部を改正する法律」で、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

自転車の罰則規定をご存知ですか？

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、**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月以下の懲役または
10万円以下の罰金

交通の危険を生じさせた場合
1年以下の懲役または
30万円以下の罰金

酒気帯び運転及び帮助

違反者

3年以下の懲役
または
50万円以下の罰金

自転車の提供者

3年以下の懲役または
50万円以下の罰金

酒類の提供者・同乗者
2年以下の懲役または
30万円以下の罰金

ルールを守ろう！～基本ルールを知っていますか？～

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

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」による取締りの導入を盛り込んだ改正道路交通法が令和6年5月、可決・成立。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年までに施行されます。

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加入しましょう！

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、相手の生命又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？

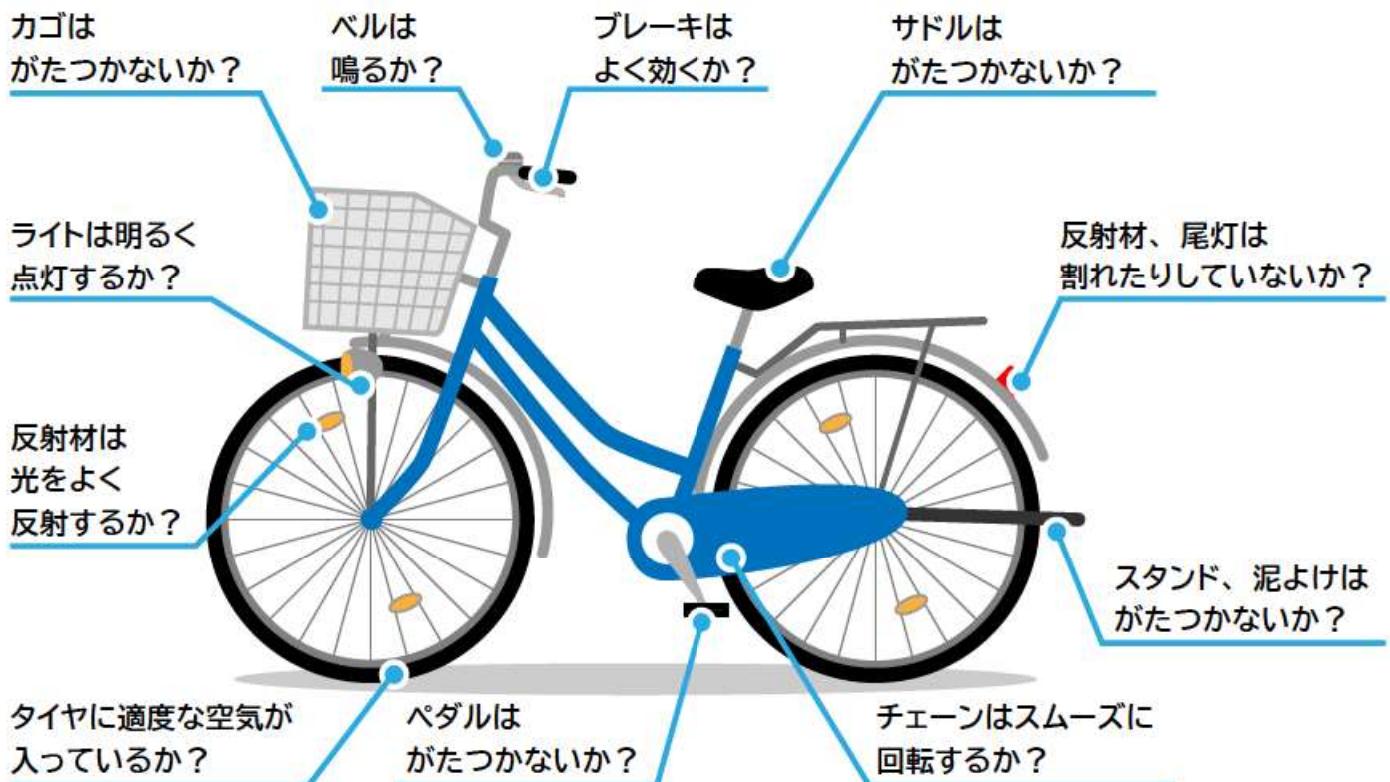
TSマーク（自転車向け保険）とは、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには賠償責任保険と傷害保険等が付いています。

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)
<p>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 [] 年 [] 月 [] 日 基準日 [] 年 [] 月 [] 日 (公財)日本交通管理技術協会</p> <p>死亡・傷害 示談交渉サービス付き (限度額) 1億円</p>	<p>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 [] 年 [] 月 [] 日 基準日 [] 年 [] 月 [] 日 (公財)日本交通管理技術協会</p> <p>死亡・重度後遺障害 (1~7級) (限度額) 1億円</p>	<p>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 [] 年 [] 月 [] 日 基準日 [] 年 [] 月 [] 日 (公財)日本交通管理技術協会</p> <p>死亡・重度後遺障害 (1~7級) (限度額) 1,000万円</p>

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

自転車を安全に利用するためには、故障や不具合のない自転車に乗ることが大切です。自転車に乗る前には、以下の ポイントを参考に、異常がないか点検しましょう。また、定期的に自転車安全整備店で点検・整備をしてもらいましょう。



点検・整備のポイントは

「ぶたはしゃべる」

ぶ

た

は

しゃ

べる

ブレーキは
よく効くか？

タイヤに
適度な空気が
入っているか？

反射材は
光をよく
反射するか？

車体にゆるみや
がたつきはないか？

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と締める

■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機会があつても、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が大変危険です。

※ 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。

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。



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、いつも支えられる体勢でいることが大切です。

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。



自転車を安全に利用しよう！

幼児乗せ自転車を安全に利用しよう！

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力ゴが付いていないため、荷物の載せ方に注意が必要です。



※前座席はハンドル中央に設置

⚠ 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。

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場合、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

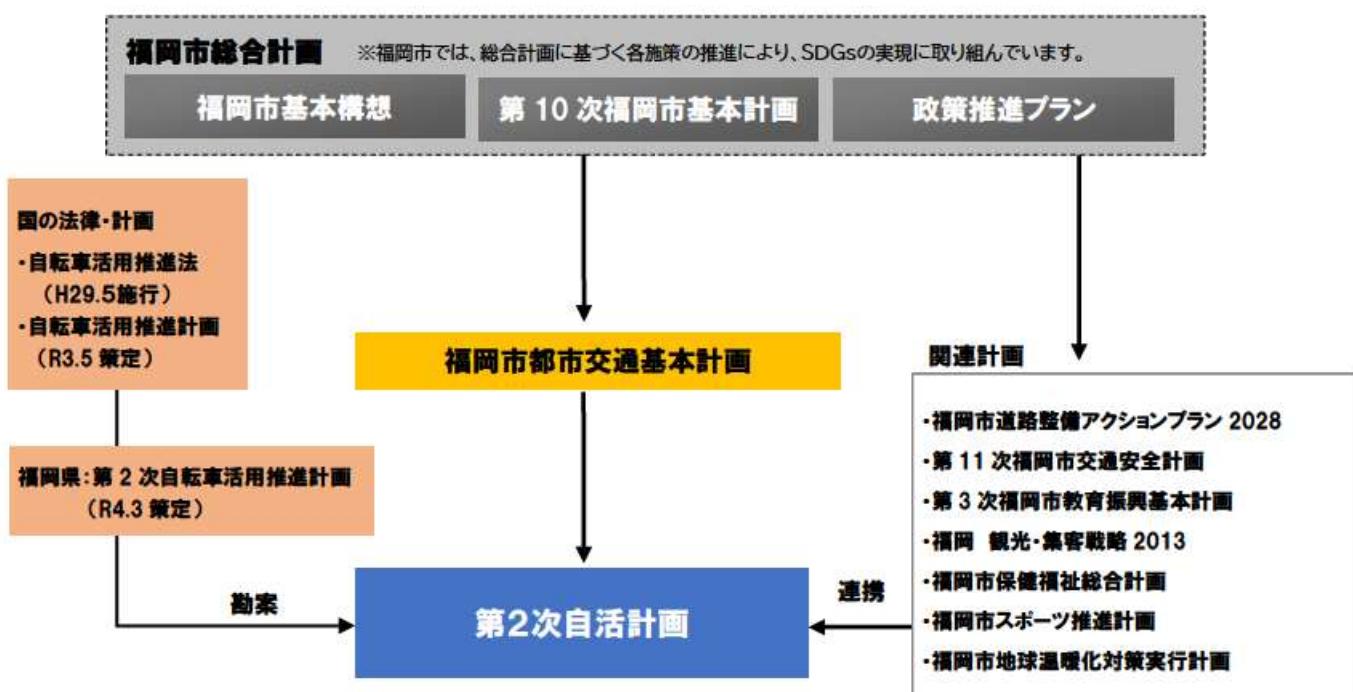
福岡市では、天神地区の放置自転車台数が平成13・15年の2期連続で全国ワースト1位となつたことから、平成16年7月に「福岡市自転車利用総合計画」を策定し、特に放置自転車対策の取組み(駐輪場整備、放置自転車撤去、啓発)を重点的に進めました。

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） 〕



第1章 自転車活用推進計画とは？

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！

- そもそも自転車とは
- 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！

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
- 3. 福岡市の特性と自転車利用の特性

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
■ 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6章 参考データ