

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。

同時に少子高齢化も進みますが、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(k㎡)	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

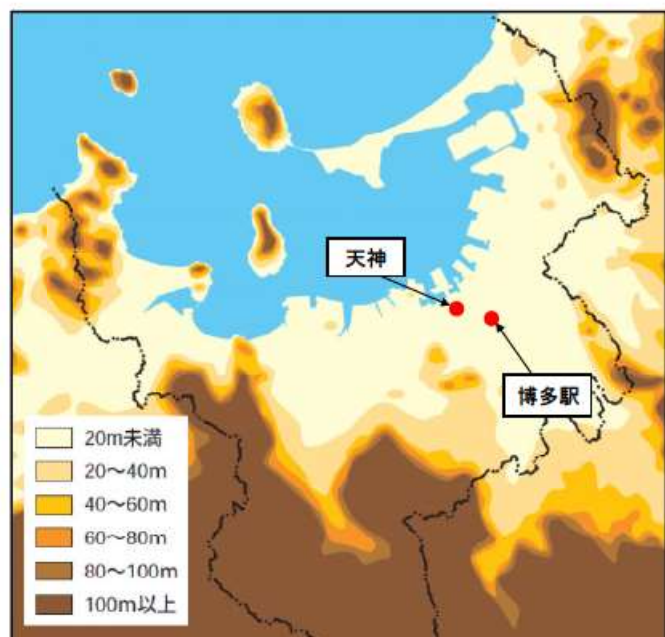
■政令指定都市における転入・転出の状況

	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。



第2章 自転車利用の現状

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 5 km 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 89 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。

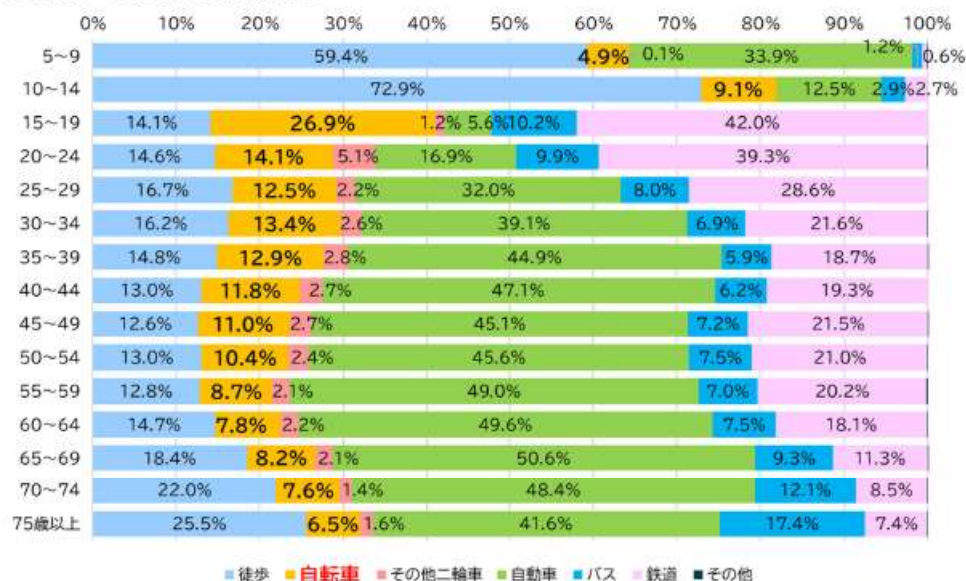
■ 自転車利用の年齢構成



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

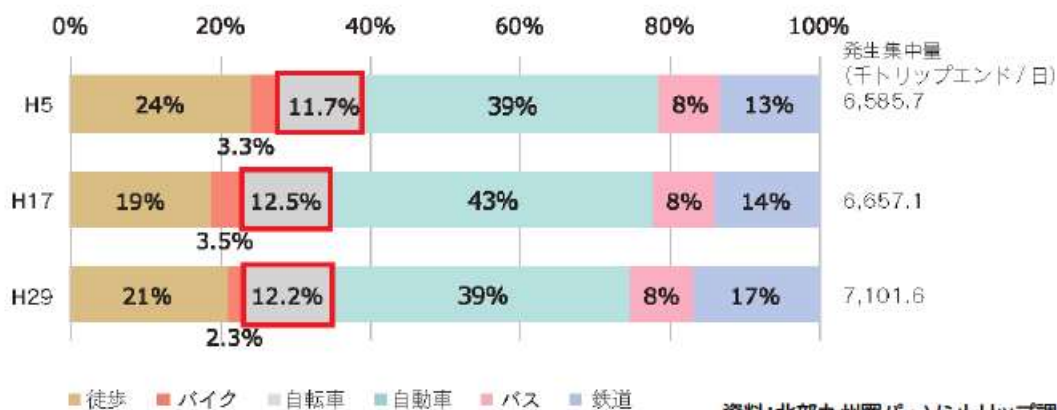


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

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



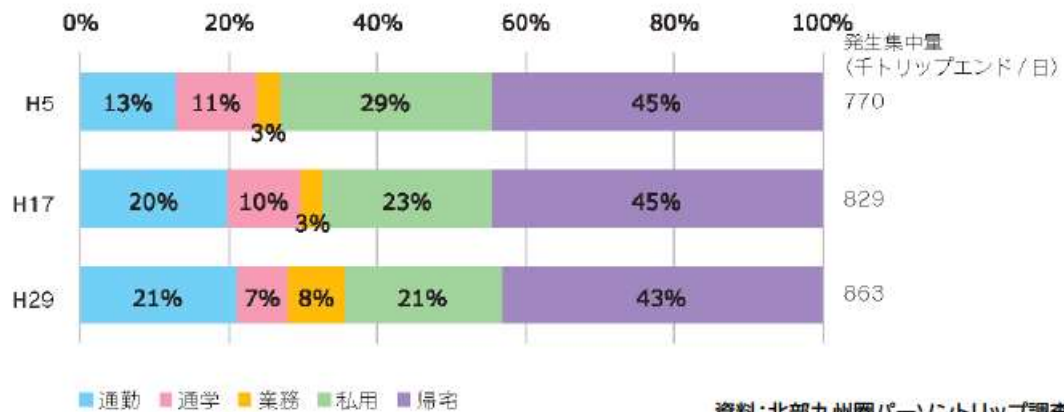
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

第2章 自転車利用の現状

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

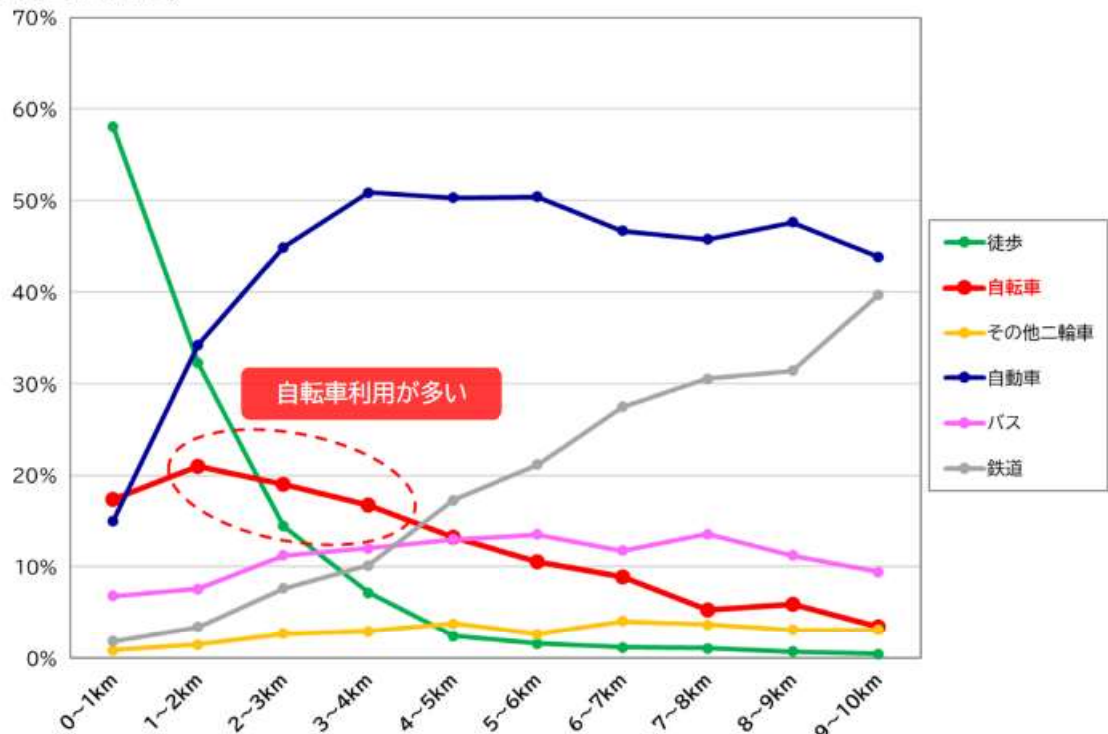


④移動距離の分担率

・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)

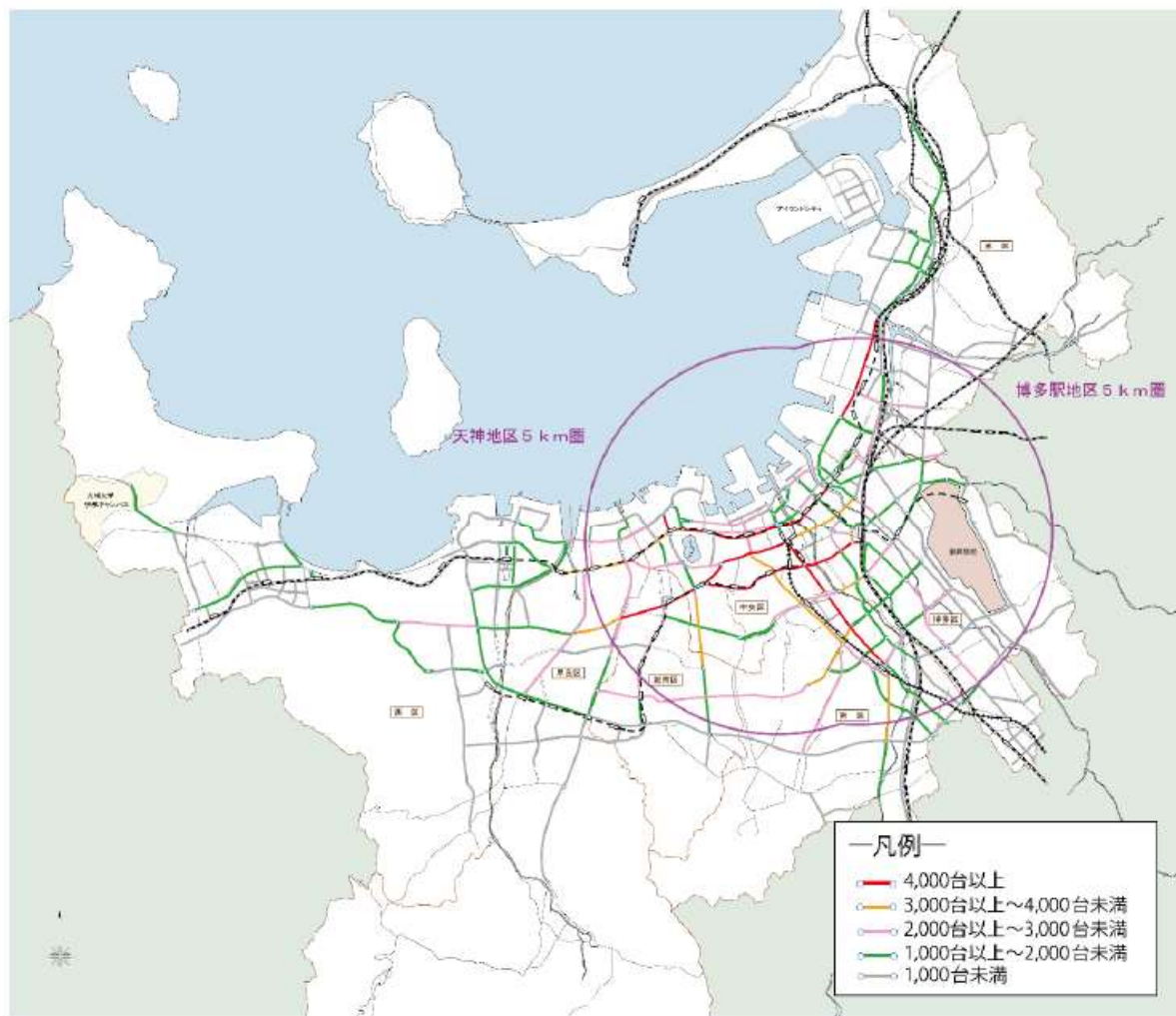




⑤自転車の交通量

- ・自転車 12 時間交通量をみると、天神・博多駅から半径 5 km 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

- ・H17, H22 交通センサス調査
- ・市交通量調査 (H22～R5)

第2章 自転車利用の現状

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

第2章 自転車利用の現状

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6年3月時点でポート数が708か所、導入自転車台数約4,200台となり、月間ライド数は最も多い月で事業開始時の約89倍となる約70.8万回（令和5年10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



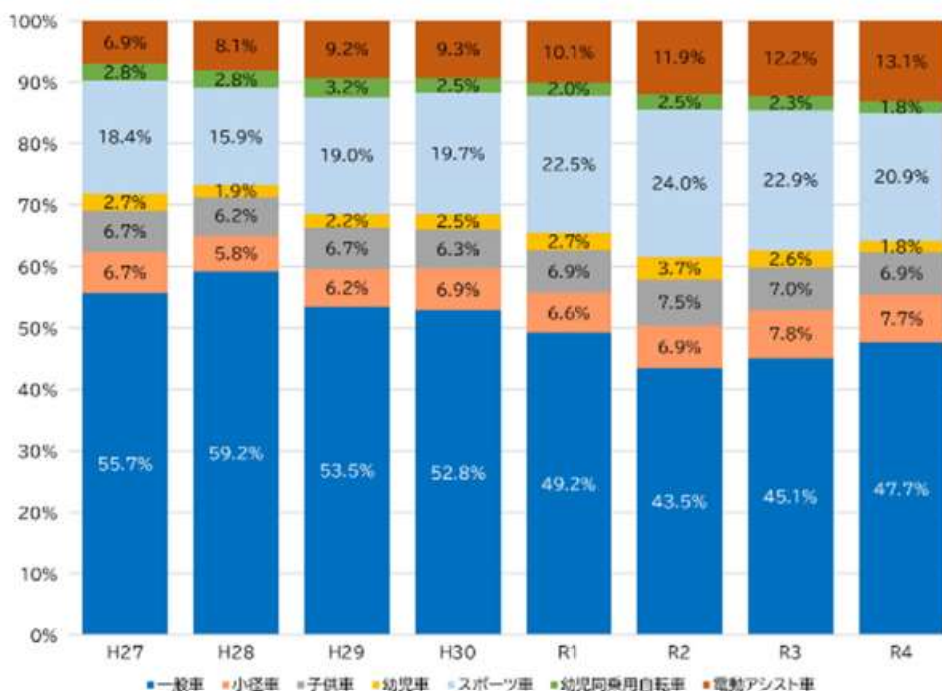
⑪車種別販売台数の推移

・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

第2章 自転車利用の現状

(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。

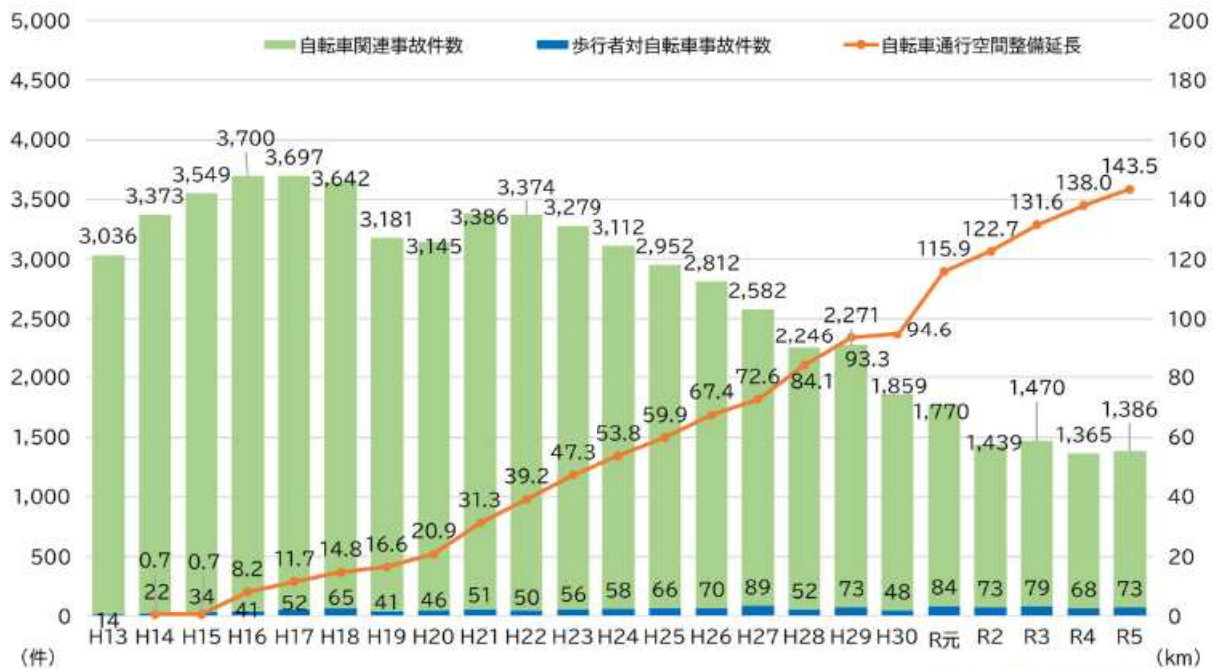


資料：市民局「福岡市の交通事故」



②自転車関連事故の発生状況

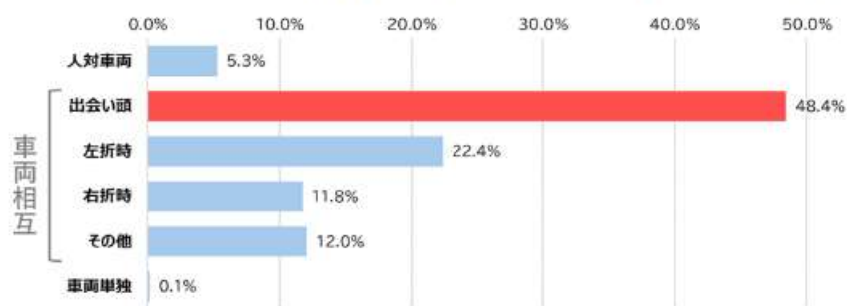
- ・福岡市内の自転車関連事故はピークの平成16年と比べ、令和5年では6割以上減少しています。この間、自転車通行空間整備は大きく進み、一定の効果が考えられます。一方、歩行者対自転車の事故の件数は減っておらず、横ばい傾向となっています。



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。

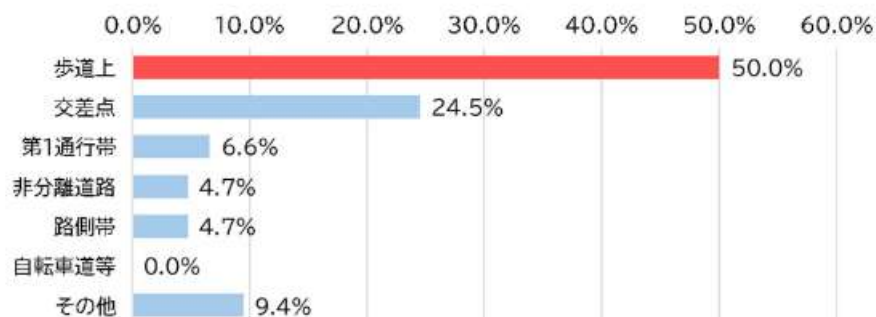


資料：市民局「福岡市の交通事故(令和5年)」

第2章 自転車利用の現状

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5割が歩道上で発生しています。



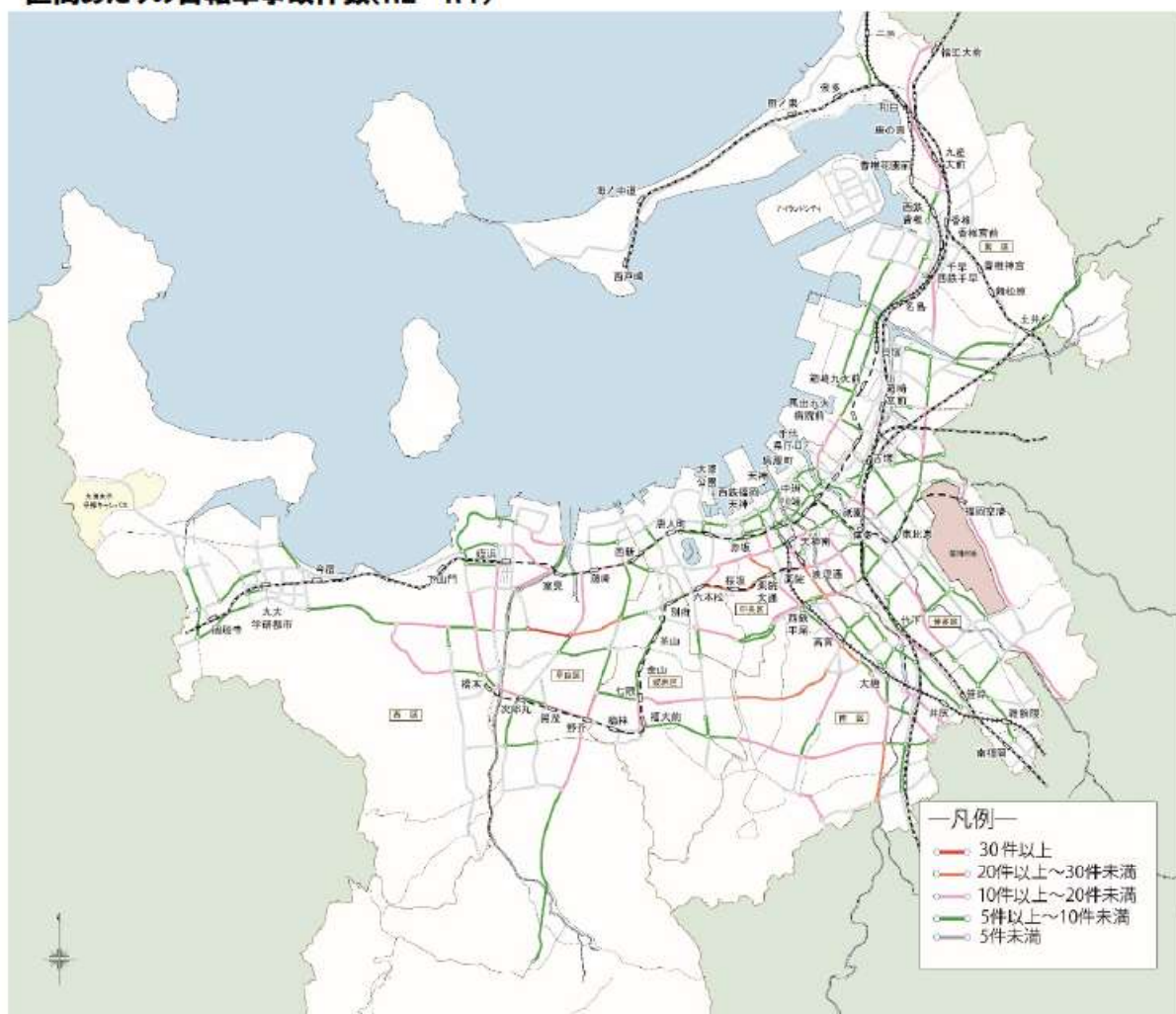
資料：福岡県警察「令和5年自転車関連事故の交通事故分析」

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・博多等の都心部や西新・大橋等の副都心に事故件数が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～R4)



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

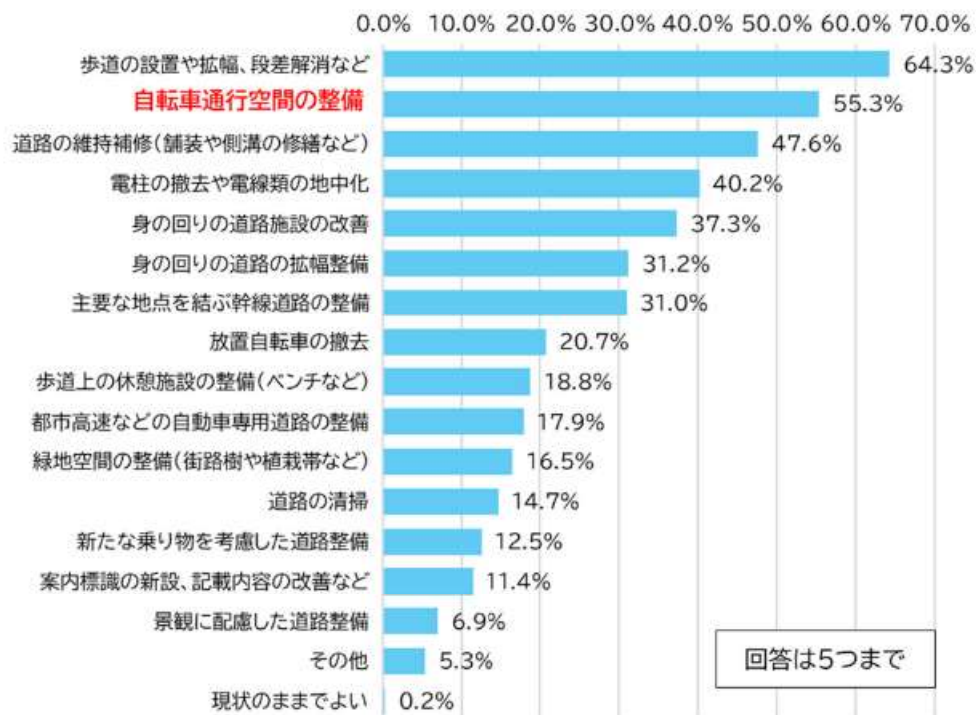


第2章 自転車利用の現状

②力を入れていくべき道路事業について

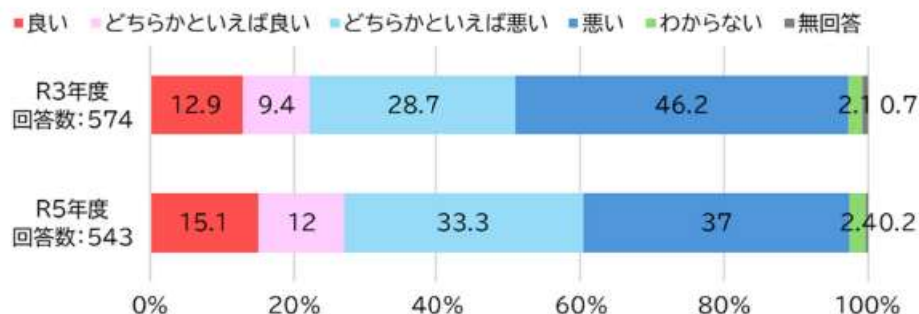
・力を入れていくべき道路事業をみると、歩道の設置や拡幅、段差解消が最も大きく、次いで自転車通行空間の整備が55.3%となっています。

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年までに施行される。
- ・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)

- ・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17日、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。



信号無視



一時不停止



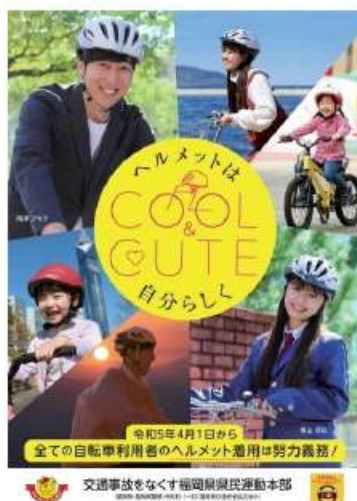
逆走



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。



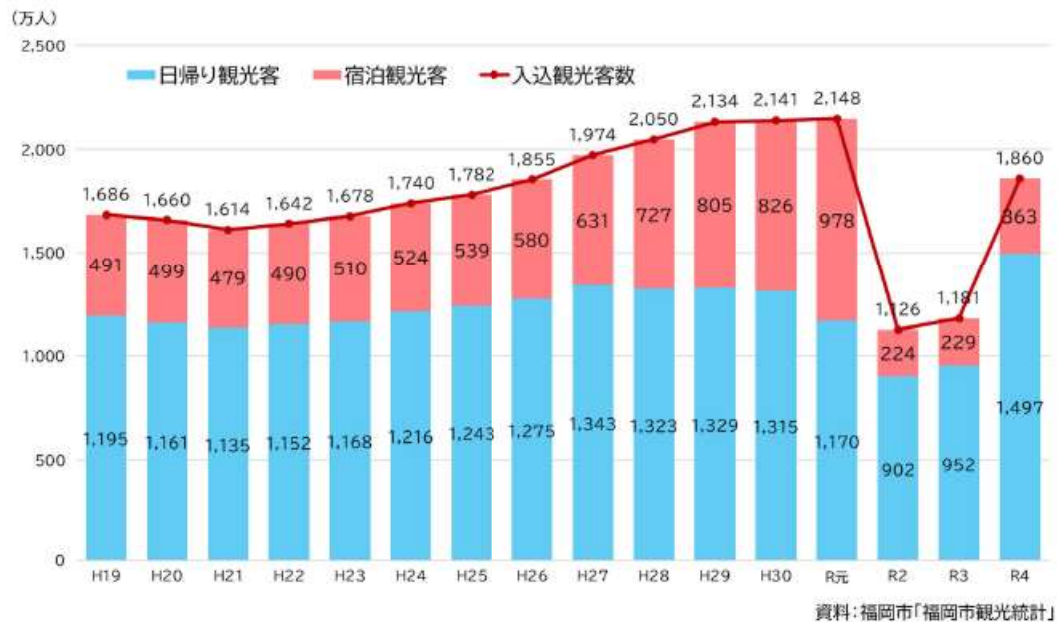
出典:福岡県「自転車乗車用ヘルメット着用啓発チラシ」

第2章 自転車利用の現状

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。

■入込観光客数の推移





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。

電動モビリティの車両区分

自動車	免許必要	大型自動車、中型自動車 準中型自動車、普通自動車 大型特殊自動車、大型自動二輪車 普通自動二輪車、小型特殊自動車
		一般原動機付自転車
原動機付自転車	免許不要	特定小型 原動機付自転車 最高速度20km/h以下 ※速度抑制装置で制御 特例特定小型 原動機付自転車 最高速度6km/h以下 ※速度抑制装置で制御
		緑色点灯 最高速度表示灯 緑色点滅 (走行中は不可)

※道路交通法上の車両区分です。

資料：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/rcl/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。



通常の厚みよりも小型化！

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帯してください。

【自賠責保険（共済）の詳細はこちら】

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/about/index.html>

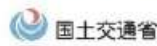
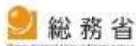


自賠責保険（共済）

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/ansen/tokuteikogata.html>



資料：国土交通省ホームページより

第2章 自転車利用の現状

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)

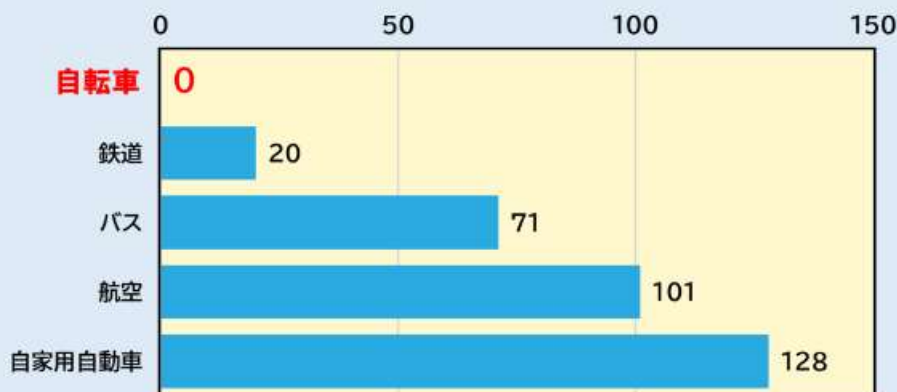


自転車は地球にやさしい！（再掲）



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、**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。



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

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月策定の福岡市自転活用推進計画)

		基本方針	施策	実施主体
はしる	自転車通行環境の創出	(1)安全で快適な自転車通行環境の創出	施策1:自転車通行空間の整備 施策2:違法駐車の積極的な取締り 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	(1)民間等との共働による利用しやすい駐輪場の整備	施策5:市営駐輪場の整備・更新 施策6:民間駐輪場の整備促進	市、 民間事業者
		(2)駐輪場の利便性向上	施策7:案内マップや案内サインの設置 施策8:ICTなどを活用した駐輪情報システムの整備 施策9:多様な駐輪ニーズへの対応 施策10:駐輪サービスの向上	市、 民間事業者
まもる	自転車利用の適正化	(1)適正な走行ルールの周知・徹底とマナーの向上	施策11:責任・義務の徹底、啓発活動の推進 施策12:街頭指導の強化、地域における交通安全活動の担い手の確保	市、 民間事業者、 地域、学校
		(2)安全・安心な自転車利用の促進	施策13:自転車損害賠償保険等への加入促進 施策14:自転車点検整備等の促進	市、 民間事業者
		(3)放置対策の推進及び駐輪マナーの向上	施策15:啓発活動による適正な自転車利用 施策16:定期的な撤去の実施 施策17:ICTを活用した放置自転車対策の検討	市、 民間事業者、 地域
いかす	自転車の活用	(1)自転車に親しむ機会の創出	施策18:サイクルツーリズムの推進 施策19:サイクルスポーツの普及促進 施策20:自転車を活用した健康づくり	市、 民間事業者
		(2)自転車を活用したまちづくりの推進	施策21:シェアサイクルを活用したまちづくりや観光促進 施策22:災害時における自転車活用 施策23:自転車利用等に関する情報提供の充実強化	市、 民間事業者



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 160 km⇒実績 154.5 km(令和6年度末見込み) (※R5年度末 143.5km) (計画期間内：目標 37.3 kmに対し 31.8 km(見込み))
	施策2：違法駐車の積極的な取締り	・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年度時点で 154.5 km(見込み)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7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。

第3章 これまでの自転車関連の取組みと課題

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年度末予定) ・路上駐輪場の撤去：878 台(※R5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：63,496 台(※R5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(チェリエンタウン)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：60 施設(※R5 年度末) ・バーコード決済が可能な駐輪場の拡大：13 施設(※R5年度末)

■成果

- ・市営駐輪場は、駐輪需要に応じて、令和5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・明治通り等を一齐撤去し、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5年度末までに 711 か所、約 63,496 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：1.3%(※R5年調査) ・保管自転車返還率：43.0%(※R5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)⇒1,386件(※令和5年 △62.5%))
- ・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。

第3章 これまでの自転車関連の取組みと課題

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2.9倍、708か所、実施エリア面積:約3.3倍、112km ² (※R5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5年度末56.3万回)。
- ・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 予定
は し る	自転車通行空間整備延長	122.7km	160km	154.5km (見込み)
	自転車関連事故件数	1,770件/年 (令和元年)	1,600件/年	1,386件/年 ^{※5}
	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 ^{※6} (見込み)
	路上駐輪場設置台数	4,933台	4,500台	3,963台 (見込み)
	附置義務駐輪台数	56,826台 (令和2年3月末)	60,000台	63,496台 ^{※5}
ま も る	自転車の交通安全教室の開催	321回/年 (令和元年度)	350回/年	252回/年 ^{※5}
	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% ^{※5}
	自転車放置率	1.6%	現状維持	1.3% ^{※5}
	保管自転車の返還率 ^{※4}	61.3% (令和元年度)	65.0%	43.0% ^{※5}
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	760か所 (見込み)
	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30万回以上	630,000回 (見込み)

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

※2：市が新設で整備する駐輪場（路上駐輪場除く）に限る

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

※4：放置自転車として撤去され、市内の保管所に保管されている自転車の返還率

※5：令和5年度の実績値

※6：民活駐輪場含めれば達成見込み

第3章 これまでの自転車関連の取組みと課題

コラム 自転車の歴史①

【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・トレヴィシックは 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。

【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。

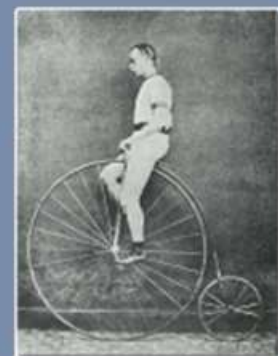
ミショー型ペロシペードによって、新しい二輪車の乗り物は世間で認知されました。

【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。

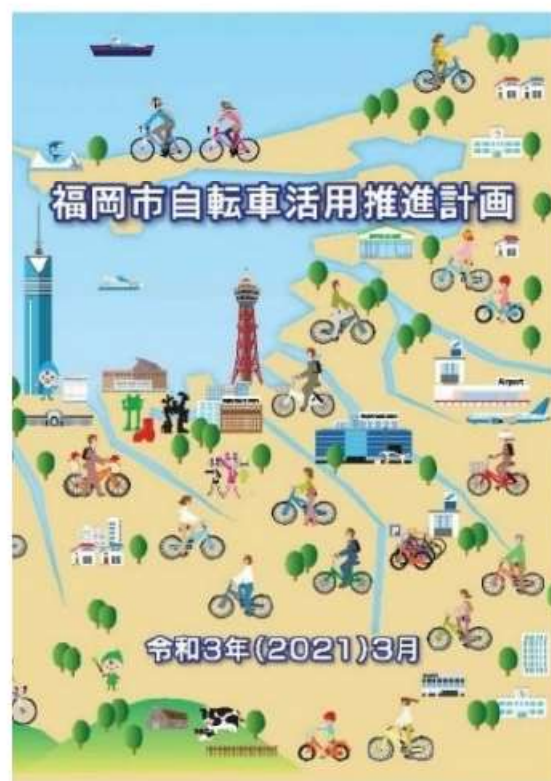
令和3年には「第1次自活計画」が策定され、自転車通行空間の整備や、駐輪場の整備、適正な自転車利用のための啓発活動や、スポーツ、観光、健康づくり等、様々な分野での自転車の活用に取り組んでいましたが、自転車対歩行者の事故の割合増加や利用者の走行マナーが改善されていない等、課題も残っています。

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

第4章 計画策定の考え方

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(答申案)

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（骨子案）

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)

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
- 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

都市的な魅力と自然環境が調和したコンパクトな都市という強みを活かすとともに、市民生活を支え、来街者にも分かりやすく使いやすい交通体系づくりに取り組み、公共交通を主軸とした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の構築を目指す。

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する。

<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IV 環境にやさしい交通

地球規模での気候変動による影響が深刻化するなか、脱炭素社会の実現に向け、環境負荷の少ない公共交通や徒歩・自転車による移動の促進など、環境にやさしい交通を目指す。

方針8 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

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る。

<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

第4章 計画策定の考え方

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おく必要があります。

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)や企業が共働き、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 of 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

第4章 計画策定の考え方

コラム 自転車の歴史②

【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)	主に買い物を目的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)	電子フラッシュ付自転車が流行〈日本〉
1973年(昭和43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「ロンドン市の交通戦略構想」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