

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

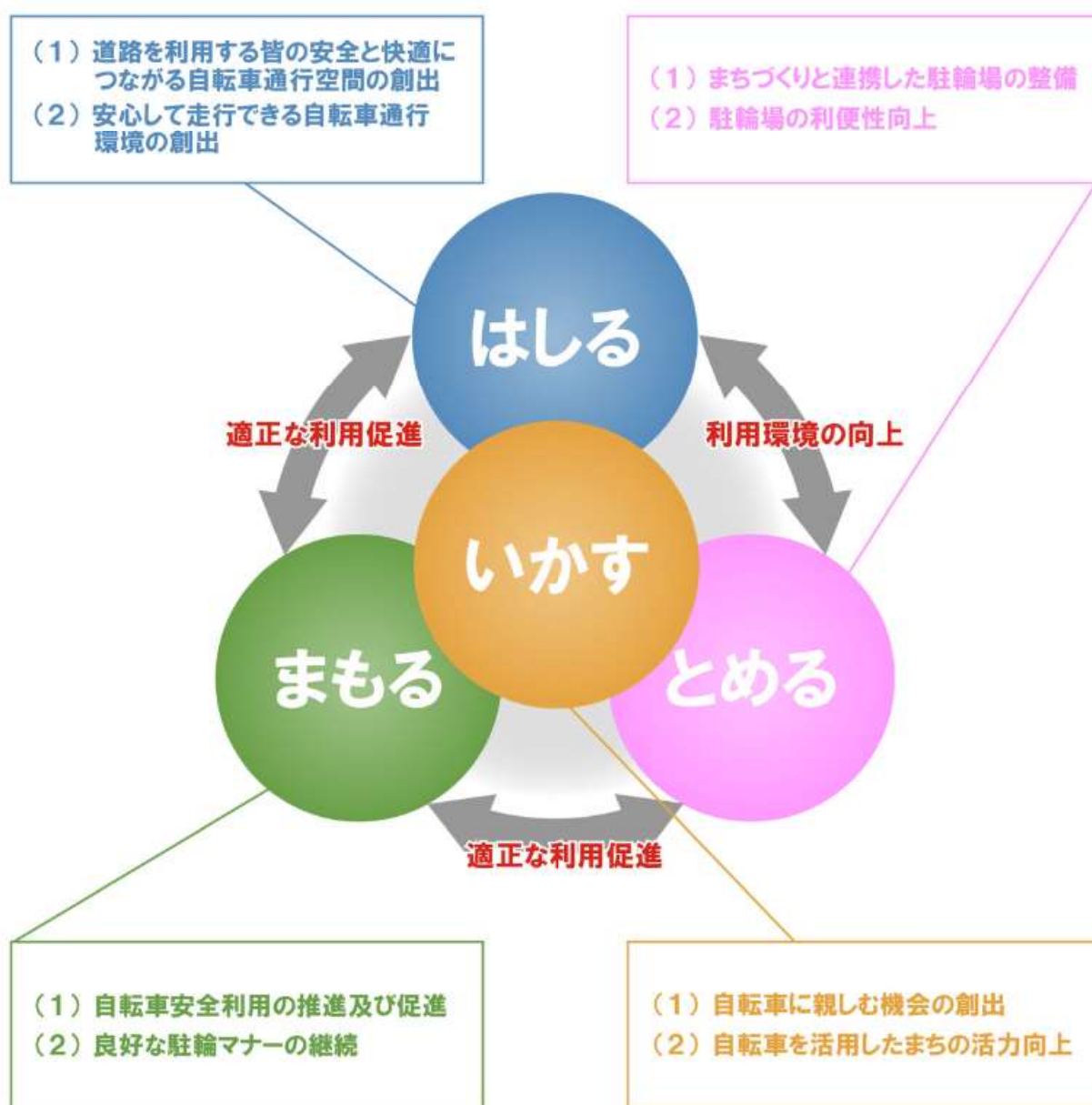


第5章 各施策の具体的な取組み

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。





はしる

自転車通行環境の創出

基本方針：安全で快適な通行環境づくり

福岡市の現状

- 都心部(天神・博多駅地区)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、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 of 誘導案内

第5章 各施策の具体的な取組み

(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

はしる

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」を策定し、整備手法を統一し、主に歩道上に整備を行ってきました。

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。

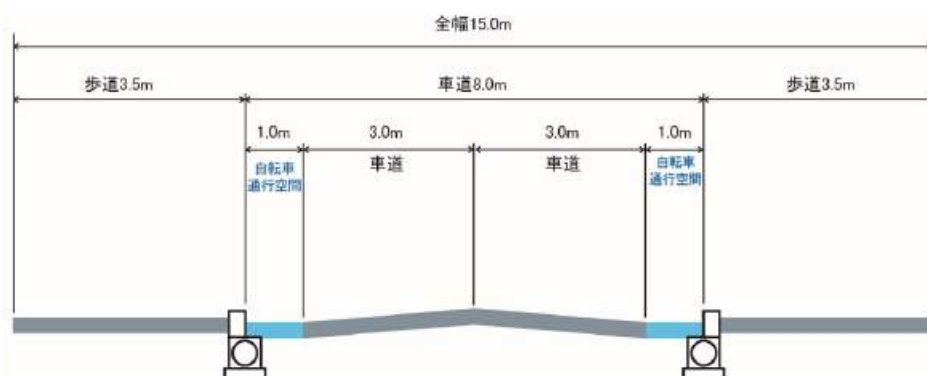
(1)整備の基本方針

- 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。

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
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

第5章 各施策の具体的な取組み

(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や代替ルートを活用します。

(3)計画期間内における整備・検討路線選定の考え方

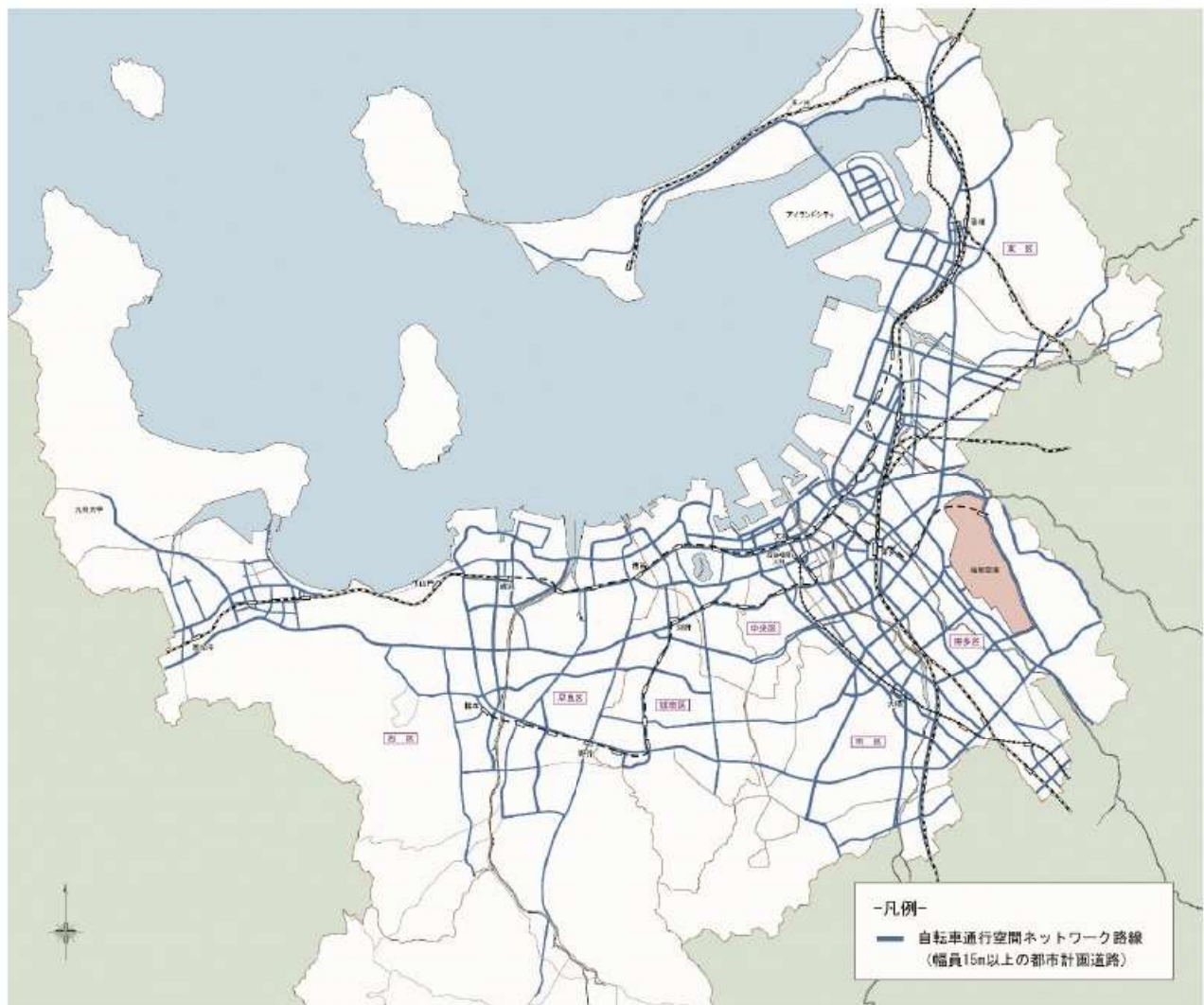
整備路線については、第1次自活計画からの事業継続路線のほか、自転車通行空間ネットワーク対象路線(幅員15m以上の都市計画道路)を中心に以下の観点により、整備の実現性を踏まえ選定します。

- ・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モデルルート選定路線

など



○自転車通行空間ネットワーク対象路線図



自転車通行空間整備路線図
(検討中)

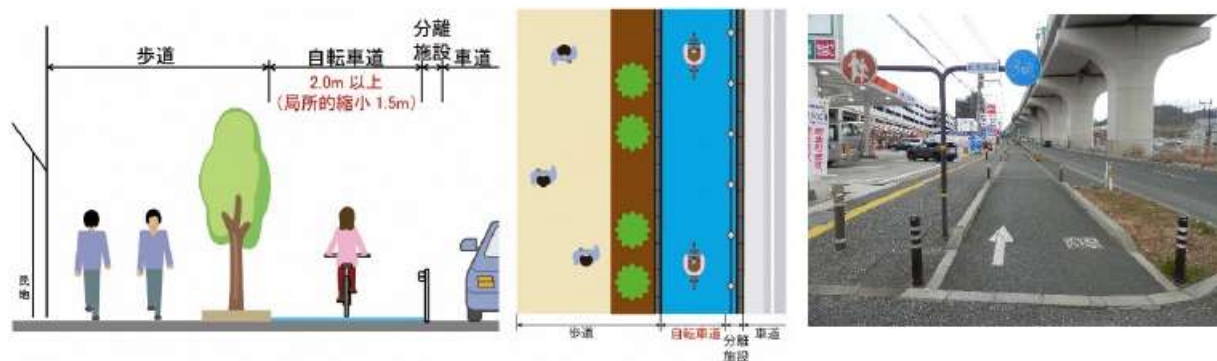


(4)自転車通行空間の整備形態

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



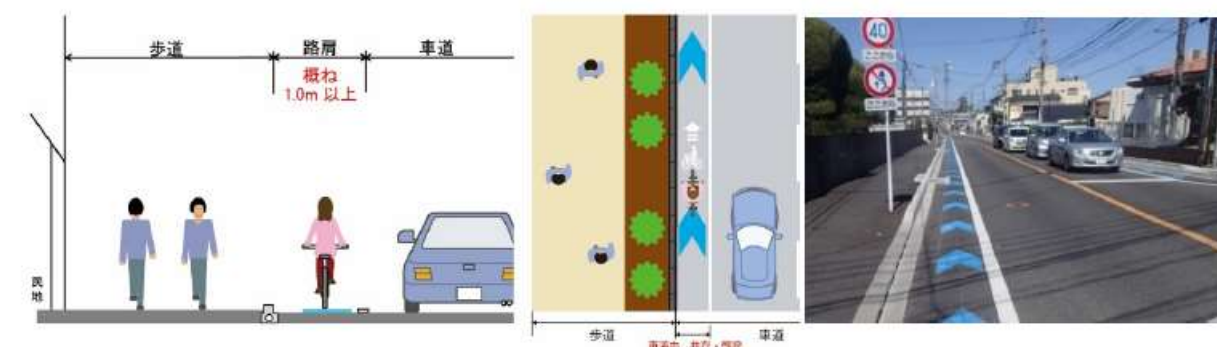
■自転車通行帯

自転車通行空間に必要な幅員 1.5m 以上



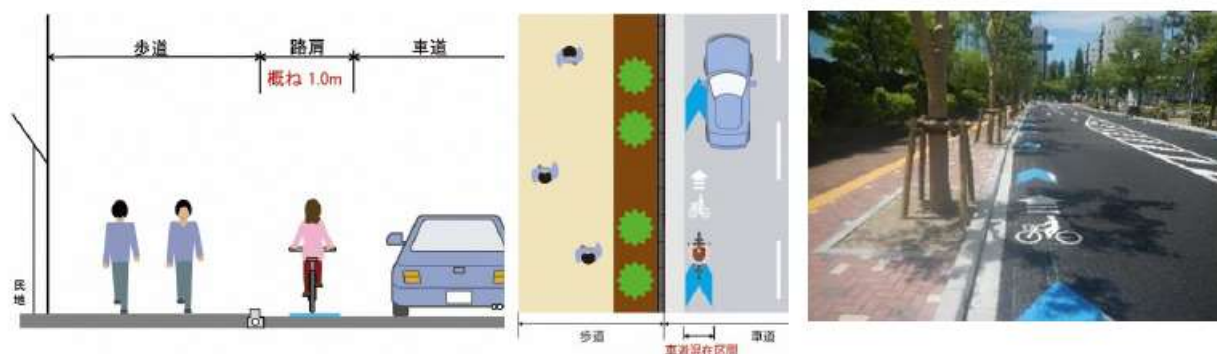
■車道内共存(矢羽根)

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



第5章 各施策の具体的な取り組み

コラム 矢羽根の整備効果

○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送率の変化(%)

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。



施策2:逆走防止等の表示

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い、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 of 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 of 取締りを行います。



自転車通行空間上の違法駐車 of 状況



違法駐車確認イメージ

施策4:自転車走行ルート of 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 of 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 of 運営事業者へ整備路線箇所等 of 情報提供を行います。

- 距離・時間・高低差などを考慮したルート
- 事故多発地点や天候の変化
- リアルタイムで走行情報（走行距離、消費カロリーなど）
- サイクリングステーションやシェアサイクルポート などが検索可能

第5章 各施策の具体的な取組み



とめる

駐輪環境の整備

基本方針: **利用しやすい駐輪環境づくり**

福岡市の現状

- 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



(1) まちづくりと連携した駐輪場の整備

とめる

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

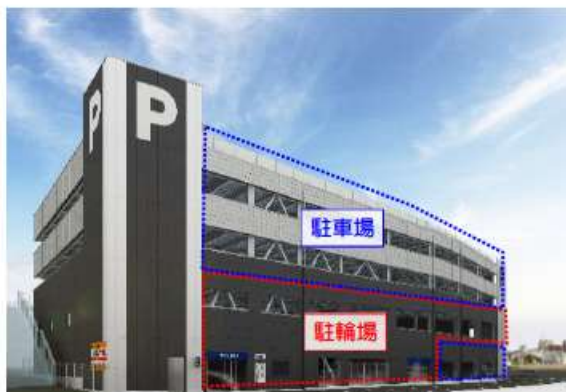
新たな市営駐輪場については、新駅の開業など、まちづくりの進展の機会を捉え、適切な位置・規模の整備を行い、交通結節機能の強化を図ります。既存駐輪場についても駐輪需要を踏まえて収容台数の確保や利用ニーズに応じた改築等に努めていきます。また、景観への配慮や、高架下など土地の有効活用を図った整備などを進めていきます。



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)

第5章 各施策の具体的な取り組み

(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	635
	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	2,300
南	大橋駅路上	443
城南	七隈駅路上	27
早良	西新駅路上	210
	野芥駅路上	362
	次郎丸駅路上	30
	早良区計	602
合計		4,055

令和6年3月末時点



天神地区の路上駐輪場(令和5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.

資料提供：西日本鉄道（株）



コネクトスクエア博多

資料提供：福岡地所（株）

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。

第5章 各施策の具体的な取組み

(2) 駐輪場の利便性向上

とめる

施策7: 持続可能な施設利用のための計画的な更新

(1) 市営駐輪場の更新

これまで整備してきた市営駐輪場については、老朽化の状況を踏まえて、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



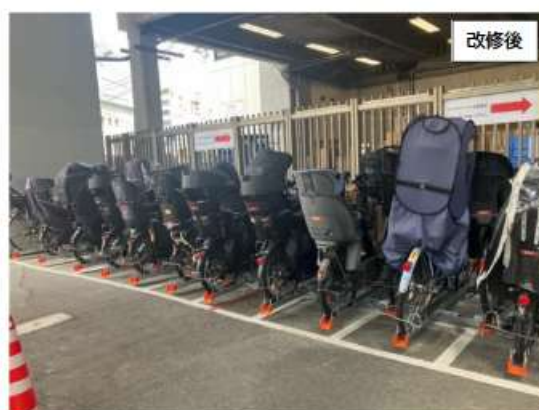
老朽化した精算機

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。



出入口付近の空いたスペースに子ども乗せ自転車を駐輪



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、長期契約者の割引など様々な利用状況に応じた料金設定に取り組めます。

また、様々な生活スタイルに対応するために24時間営業など利用しやすい営業形態に向けた取組みを進めます。

交通系 IC カードやバー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。



キャッシュレス化に対応した精算機



バーコード決済

(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)や ICT などを利用して、自転車利用者への駐輪場の位置や料金、混雑状況などの施設情報の提供に取り組めます。



第5章 各施策の具体的な取組み



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5年では6割以上減るなど、大きく減少していますが、令和4年から令和5年にかけて若干増加しています。(令和5年:前年比+21件)
- 福岡市は若年層(15歳~24歳)の転入超過が続いている中、直近の若年層の自転車関連事故は増加しています。(令和5年:前年比+34件)
- 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8千台の自転車が撤去されています。
- 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



(1) 自転車安全利用の推進及び促進

まもる

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めます。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めます。

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。



交通安全キャンペーンの様子



四季の交通安全運動啓発チラシ



デジタルサイネージを活用した広報

第5章 各施策の具体的な取組み

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交通安全教育		
	実技	VR（バーチャル・リアリティ：仮想現実）動画を活用した体験型自転車教室 学校における自転車安全利用の学習		
広報・啓発	座学	プロスポーツチーム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		
	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	座学	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		
	実技	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		
	その他			

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交通安全教育 VR（バーチャル・リアリティ：仮想現実）動画を活用した体験型自転車教室		
	実技	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		
広報・啓発	座学	シミュレーター等を活用した講習会 →自転車のルール・運転技術について、シミュレーター体験をしながら学ぶ		
	実技	自転車損害賠償保険等加入義務化の周知 ヘルメット着用の啓発		
	その他	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の様子



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



第5章 各施策の具体的な取組み

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）

自転車死亡事故の51.8%が頭部に致命傷を負っています

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。

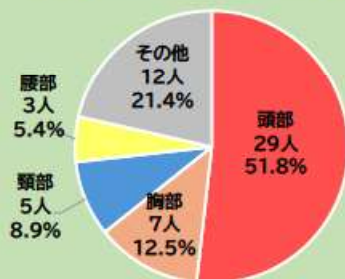
また、ヘルメットの着用状況による頭部損傷致死率では、着用している場合と比較して、着用していない場合の致死率は約3.8倍高くなっています。

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。



SGマーク



JCF公道マーク



JCF推奨マーク



○正しいかぶり方の例



×誤ったかぶり方の例



出典：警視庁ホームページより



(2) 良好な駐輪マナーの継続

まもる

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、「放置サイクル ZERO 宣言！キャンペーン」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)放置サイクル ZERO 宣言！キャンペーン

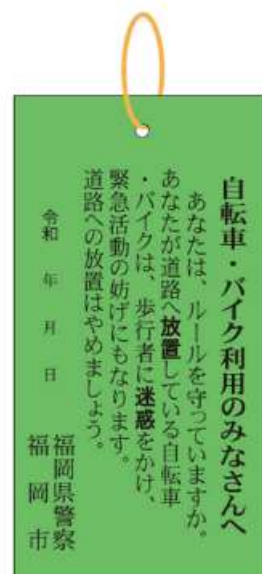
「放置サイクル ZERO 宣言！キャンペーン」によるチャリ・エンジェルズなどの啓発活動を継続的に行い、自転車利用者の割合が高い若年層に対する駐輪マナーの意識改革に努めます。



チャリ・エンジェルズ活動の様子

(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

第5章 各施策の具体的な取り組み

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。



放置自転車の撤去の様子(昼間)



放置自転車の撤去の様子(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「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も検索できます)。
- ・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」

「x×県警 い 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。
選択肢が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) をご覧ください。

撤去日

~

照会

スマートフォンなどからは下の二次元バー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。



福岡市撤去自転車検索サイト



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

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 化が進んできています。

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
	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5章 各施策の具体的な取り組み

(1) 自転車に親しむ機会の創出

いかす

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、市民がサイクル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

第5章 各施策の具体的な取組み

施策18: 自転車を活用した健康づくり

通勤・通学時や観光・スポーツなどにおける自転車の活用は、健康を目的としている活動ではありませんが、健康にもつながっています。このようなことから、ウォーキングだけでなく自転車をこぐなど、個人にあった身近な方法を身体活動に取り入れていくことを推進し、市民の健康寿命を延ばしていきます。

(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）



(2) 自転車を活用したまちの活力向上

いかす

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

第5章 各施策の具体的な取組み

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

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

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めます。

(3) 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。

(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。