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行くため、「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>

〇自転車、徒歩などで移動しやすい環境整備

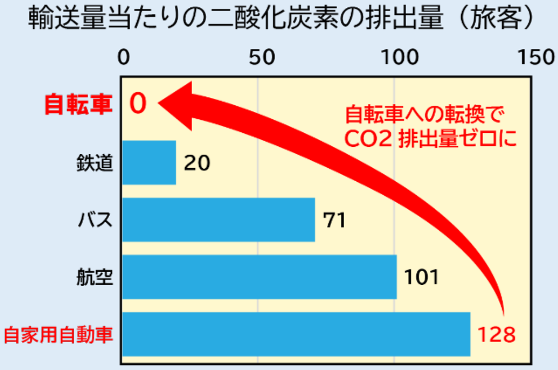
・安全で快適な通行環境づくりや利用しやすい駐輪環境づくり等、自転車利用環境の向上を図ります。

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㎞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。



Co2 排出原単位［g-CO2/ 人㎞］（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

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

人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

128g × 164 万人 × 年間 50 週 ＝ 10,496(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(t) / 8.8(t/ha) ＝ 1,193(ha)

みずほ PayPay ドーム（1.18ha）に換算すると…

1,193(ha) / 1.18(ha) ＝ **1,011 個分**

※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

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	(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 ㎞⇒実績 152.0 ㎞（令和6年度末） （※R5年度末 143.5km） （計画期間内：目標 37.3 ㎞に対し 29.3 ㎞）
	施策2 違法駐車の積極的な取締り	・違法駐車の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 ㎞から、令和6年度末時点で 152.0 ㎞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、車両同士の出合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。

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） ・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） ・バー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年度見込み）
	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。

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3.0 倍、806か所、実施エリア面積：約 3.3 倍、約 112 km^2(※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 21.3 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。

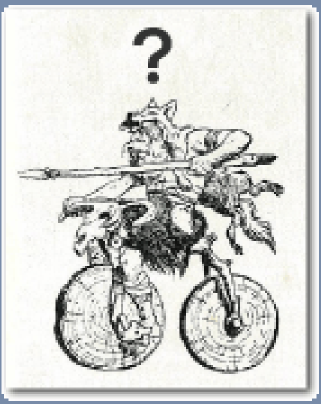
2. 成果指標の達成状況

・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	152.0km
はしる	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）
はしる	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
とめる	路上駐輪場設置台数	4,933 台	4,500 台	3,928 台
とめる	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	321 回/年（令和元年度）	350 回/年	270 回/年
まもる	自転車損害賠償保険等の加入率	52.4%	100%	66.8%
まもる	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
まもる	自転車放置率	1.6%	現状維持	1.1%
まもる	保管自転車の返還率 ※4	61.3%（令和元年度）	65%	45%（見込み）
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
いかす	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

コラム　自転車の歴史①



【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“ベロシフェール”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”と呼ばれた木製のベ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。

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

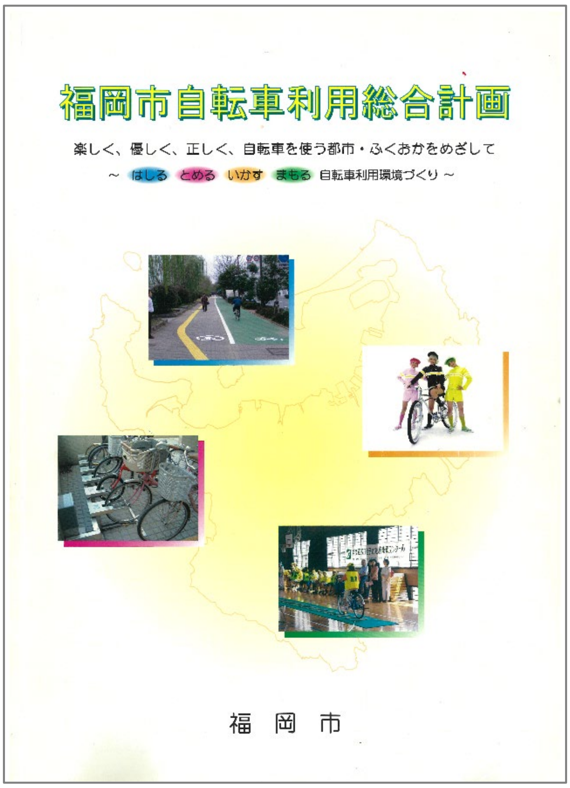
1. 計画策定の基本的な考え方

「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）

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

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>
〇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>
〇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みを進めます。

<主な施策>
〇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

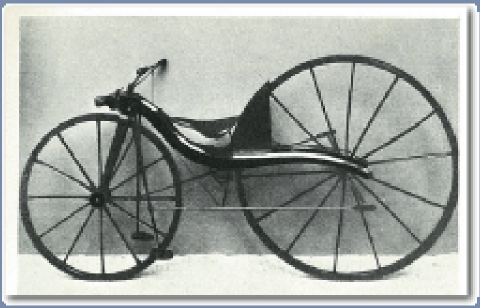
(1) まちづくりと連携した駐輪場の整備	施策5　まちづくりの機会を捉えた駐輪場整備
	施策6　民間と共働した駐輪場整備
(2) 駐輪場の利便性向上	施策7　持続可能な施設利用のための計画的な更新
	施策8　多様なニーズへ対応した駐輪環境の整備
	施策9　駐輪サービスの利便性向上

(1) 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

コラム　自転車の歴史②

【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“ベロシペード”を発明します。蒸気機関車と同じ梃（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。

ベ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“ベロ”と呼んでいます。

【別名は“骨揺り”】

1863 年、フランスのピエール・ラルマンがベ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“ミショー型ベロシペード”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。

ミショー型ベ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】

ベ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ベ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“ハイホイーラー”、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

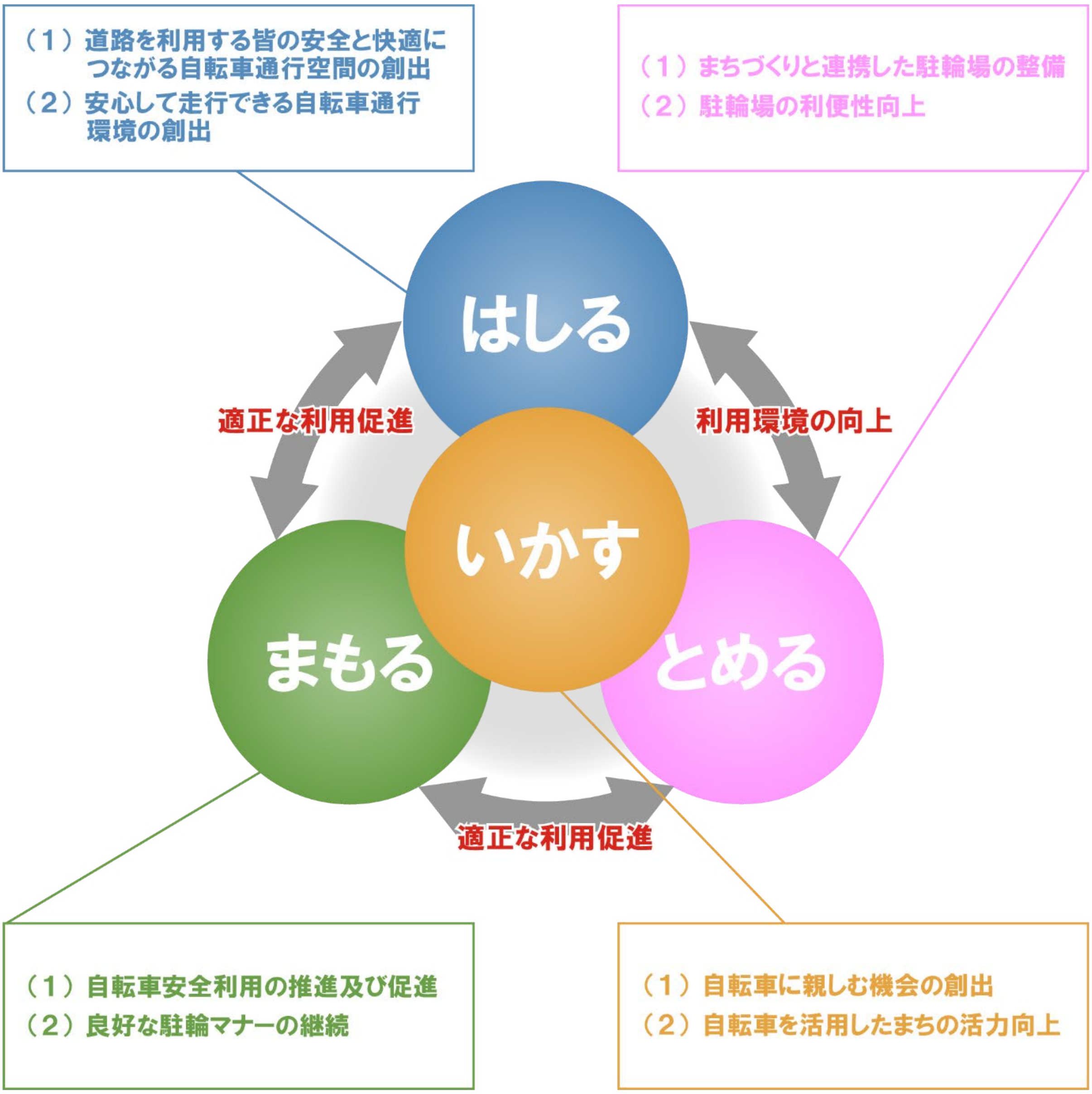
- はしる　自転車通行環境の創出
- とめる　駐輪環境の整備
- まもる　自転車利用の適正化
- いかす　自転車の活用

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　違法駐車の積極的な取締り
	施策４　自転車走行ルートの誘導案内

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、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。

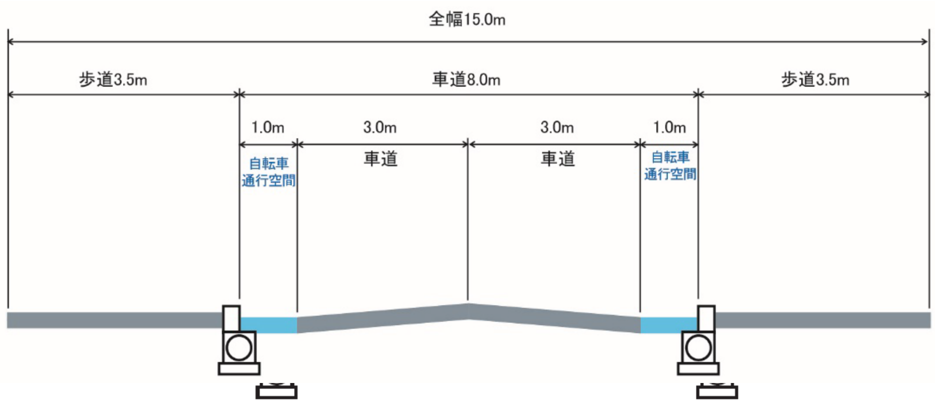
第2次自活計画においても、自転車通行空間の新たな整備路線を選定し、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。

（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、酒気帯び運転及び幇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。

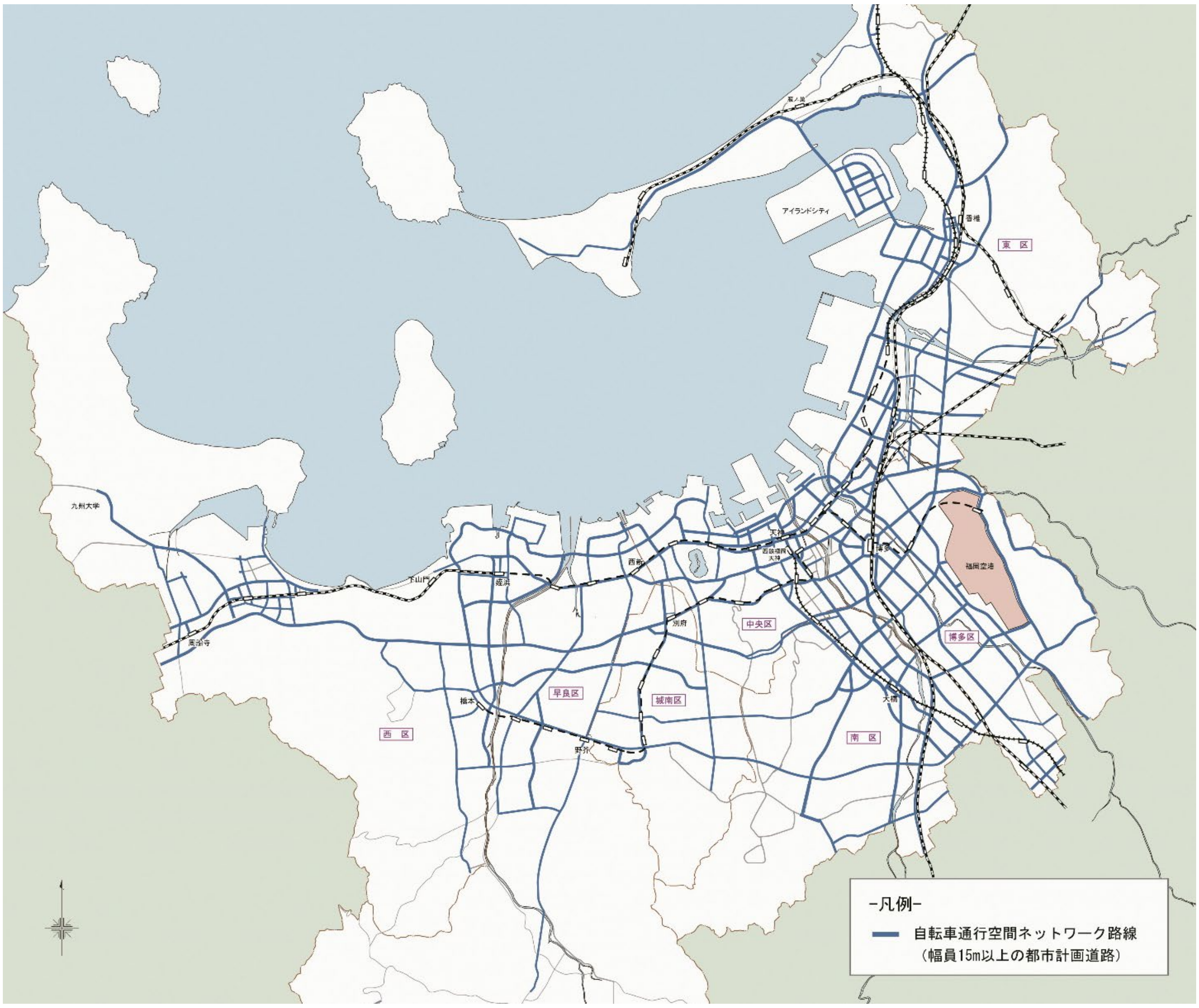
（３）計画期間内における整備・検討路線選定の考え方

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。

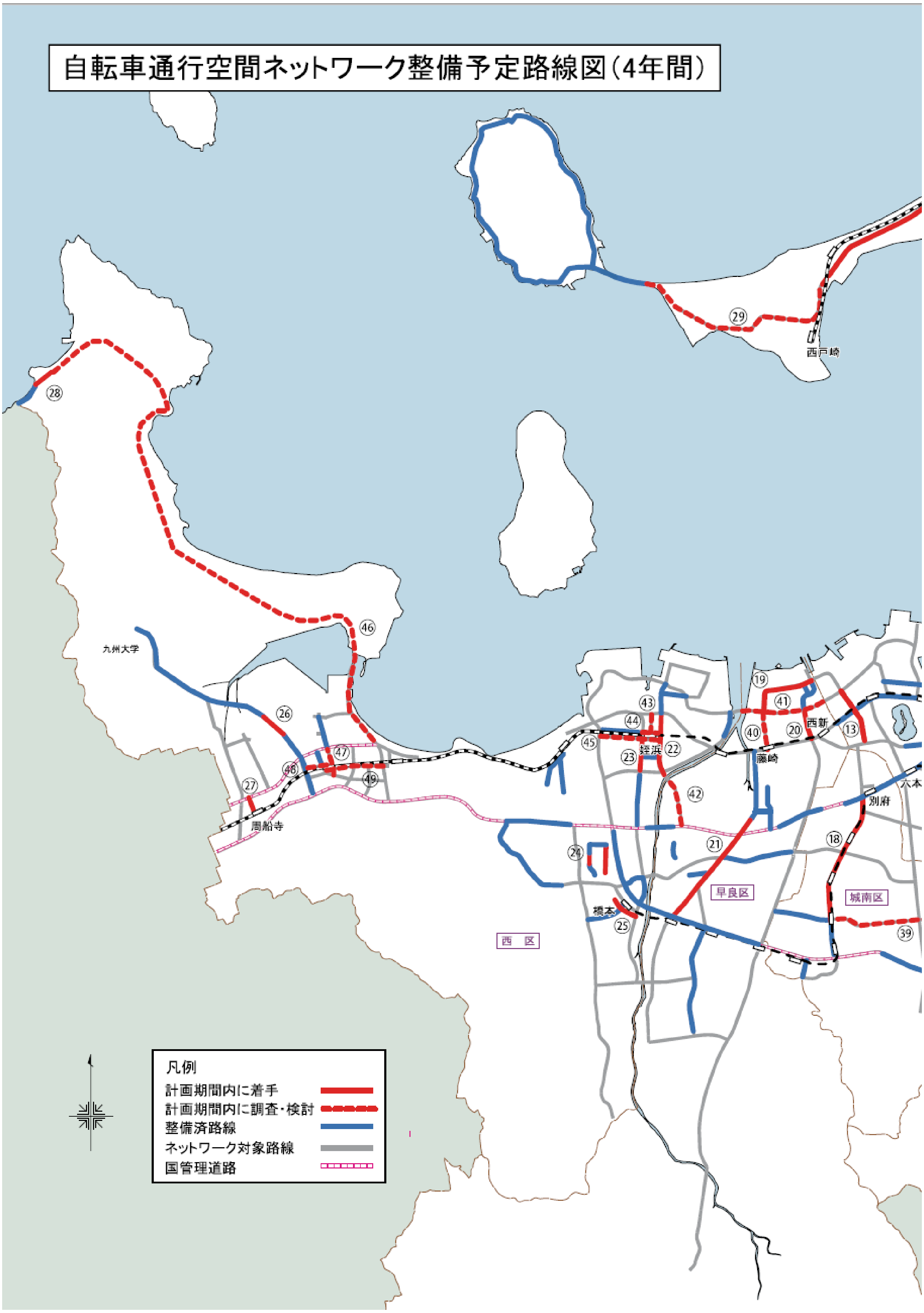
・自転車交通量　12時間交通量：概ね 2,000 台以上
　または　ピーク時1時間当たり交通量：概ね200台 / 時間　以上
・歩行者交通量　12時間交通量：概ね 1,000 人以上
・自転車事故発生件数が多いなど安全上の必要が高い路線
・既存の自転車通行空間と接続し利便性が高まる路線
・都市の回遊機能や鉄道駅へのアクセスなど交通結節機能を高める路線
・無電柱化や区画整理、その他「福岡市道路整備アクションプラン」に位置付けられた道路整備と合わせて自転車通行空間整備を行うべき路線
・福岡県サイクルツーリズム推進協議会による広域サイクリングルート選定路線

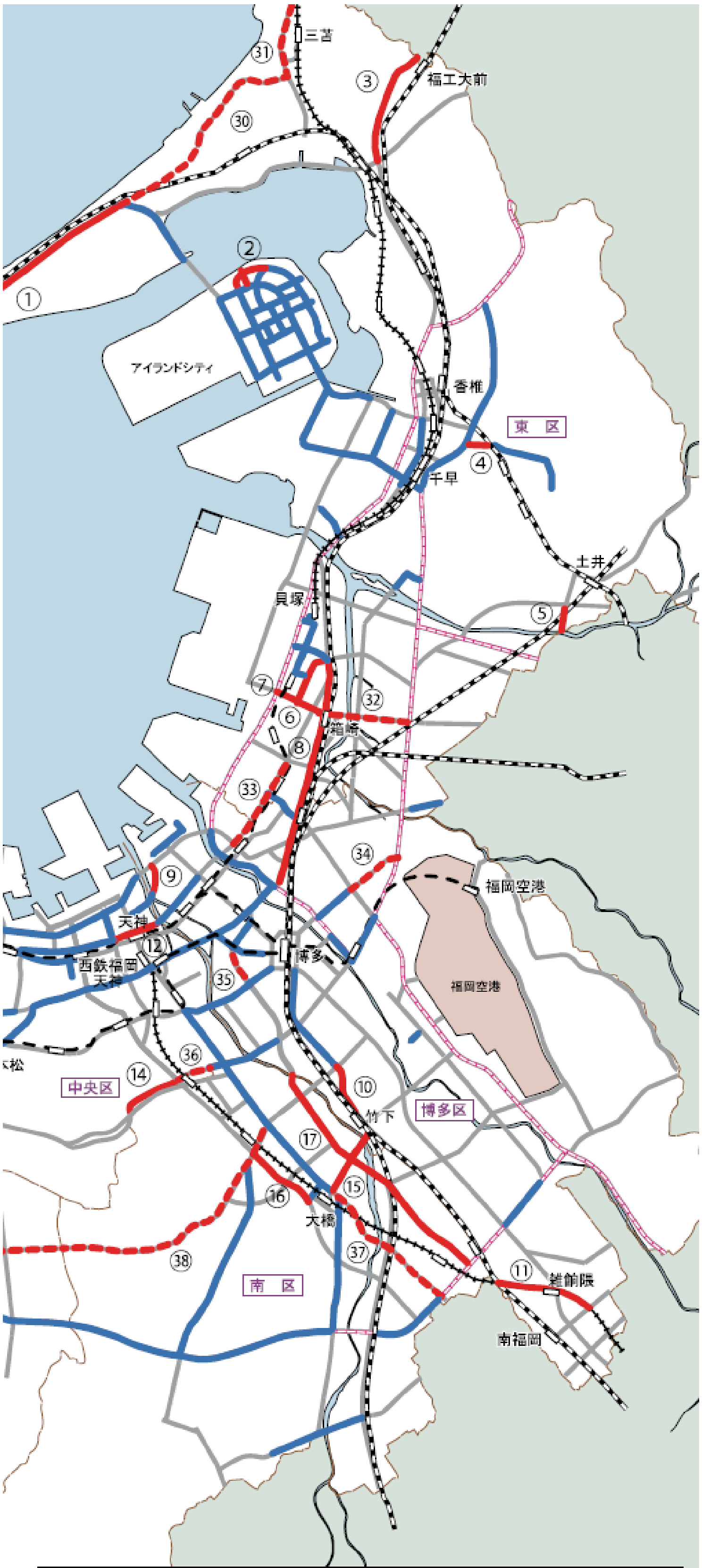
など

○自転車通行空間ネットワーク対象路線図



自転車通行空間ネットワーク整備予定路線図（4年間）





※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）壱岐団地線
	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）福岡志摩前原線
計画期間内に調査・検討	29	主）志賀島和白線（海の中道）
	30	県）三苫雁ノ巣線
	31	市）湊塩浜線
	32	主）福岡直方線外1路線
	33	県）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（よかトピア通り）
	42	市）南庄小田部線
	43	県）姪浜停車場線
	44	市）姪浜駅北線
	45	市）姪浜駅南線
	46	主）福岡志摩前原線（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